# 第１章　第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所

# 第1章　第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所

## 1.1　第一種事業の名称

名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）

## 1.2　第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所

事業予定者の名称：愛知県

代 表 者 の 氏 名：愛知県知事　大村 秀章

住　　所：〒460-8501　愛知県名古屋市中区三の丸 3 丁目 1 番 2 号

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

# 第２章　第一種事業の目的及び内容

# 第2章　第一種事業の目的及び内容

## 2.1　第一種事業の経緯

名古屋三河道路は、知多地域及び西三河地域を東西に貫く高規格道路であり、名古屋港や中部国際空港へのアクセス性を高めるほか、伊勢湾岸自動車道とのダブルネットワーク機能により、国土強靭化にも資する重要な道路である。

令和 3 年 3 月に国及び県の新広域道路交通計画において高規格道路（調査中）に位置付けられ、このうち西知多道路から名豊道路までの区間について、令和 4 年度から県が「概略ルート・構造の検討」を進めている。

当該道路の事業規模は延長が約 19～23km であり、車線数は 4 車線であることから、「環境影響評価法」（平成 9 年 6 月 13 日法律第 81 号 最終改正：平成 26 年 6 月 4 日法律 51 号）における「第一種事業」に該当することとなる。

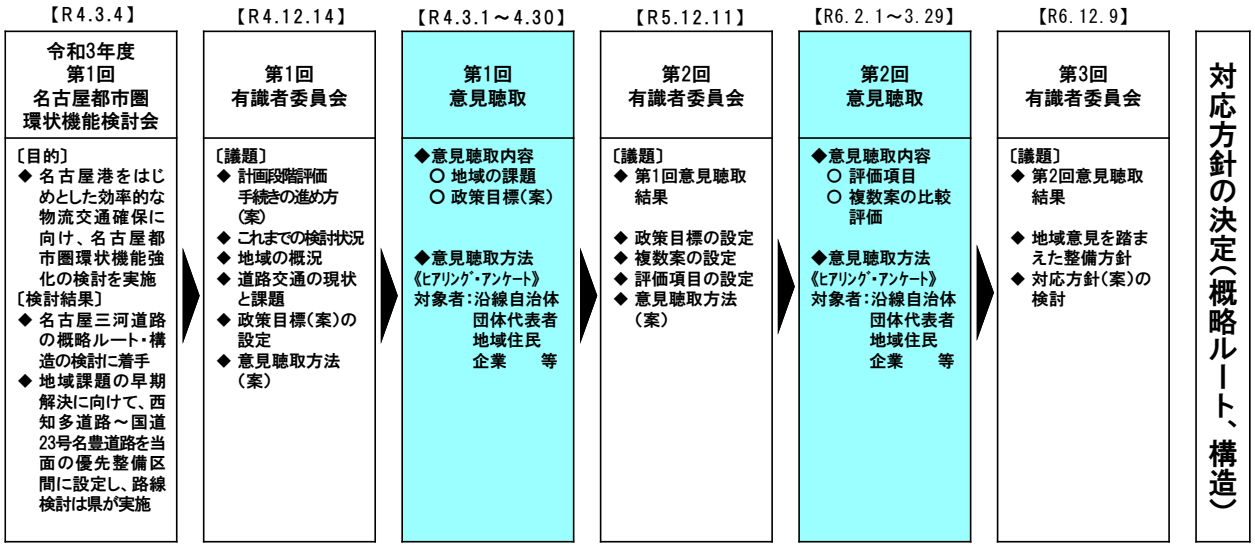



図 2.1-1　概略ルート・構造の検討の進め方

## 2.2 第一種事業の目的

名古屋三河道路は、知多地域及び西三河南部地域を通る路線計画である。本事業においては、西知多道路から名豊道路までの延長 約 19～23 ㎞を対象として整備を行う。

現在、知多地域と西三河南部地域を直接東西に結ぶ規格の高い道路が不足している状況である。また、境川・衣浦港を渡る橋梁が少なく、かつ信号交差点が多いことから道路が混雑しやすく、交通集中により交通事故が発生しやすい状況である。さらに、今後発生すると予測される南海トラフ地震において、境川周辺の内陸部まで津波浸水被害が想定されており、橋梁部周辺で道路ネットワークが寸断されることが懸念され、被災時の東西交通に支障が生じる。

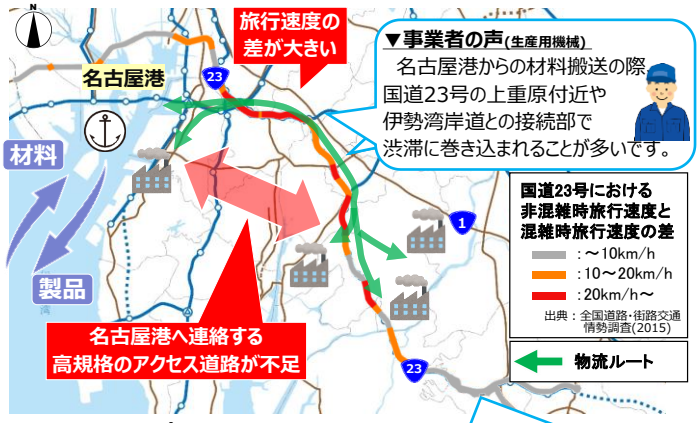
以上の課題を解決するため、本事業では以下の 4 つの政策目標を設定し、より良い地域づくりに寄与することを目的とする。

1. 定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大
2. 交通円滑化
3. 交通事故の減少
4. 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築

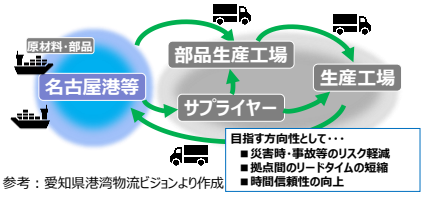
## 道路交通の現状と課題　1)産業の活性化（物流）

- 名古屋港や周辺の生産拠点と、内陸の生産拠点とを結ぶ**物流ルート上には混雑時に著しく速度低下する区間があり、時間帯によって渋滞が発生している。**
- 名古屋港までの距離に対し移動時間を多く要しており、立地する工場等において生産性が低下する要因となる。

【沿線の産業における物流ルートの事例】




【主要産業のサプライチェーン】

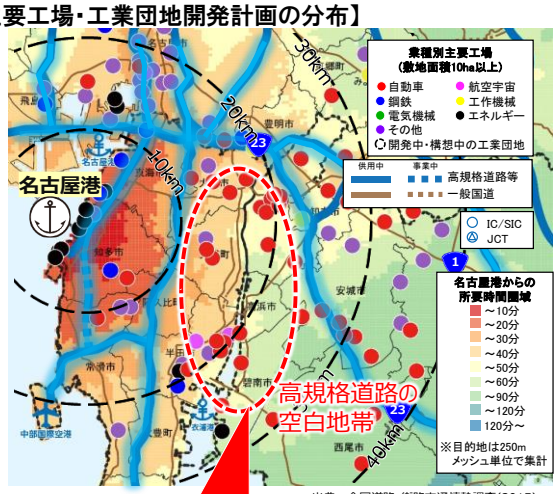



参考：愛知県港湾物流ビジョンより作成

▼事業者の声(輸送用機械)
名古屋港への輸送ルートである伊勢湾岸道が通行止めになると、国道23号の渋滞がひどくなります。
名古屋三河道路は強いバイパスとして期待できます。

出典：2019年度ヒアリング結果

【名古屋港からの所要時間圏域と主要工場・工業団地開発計画の分布】



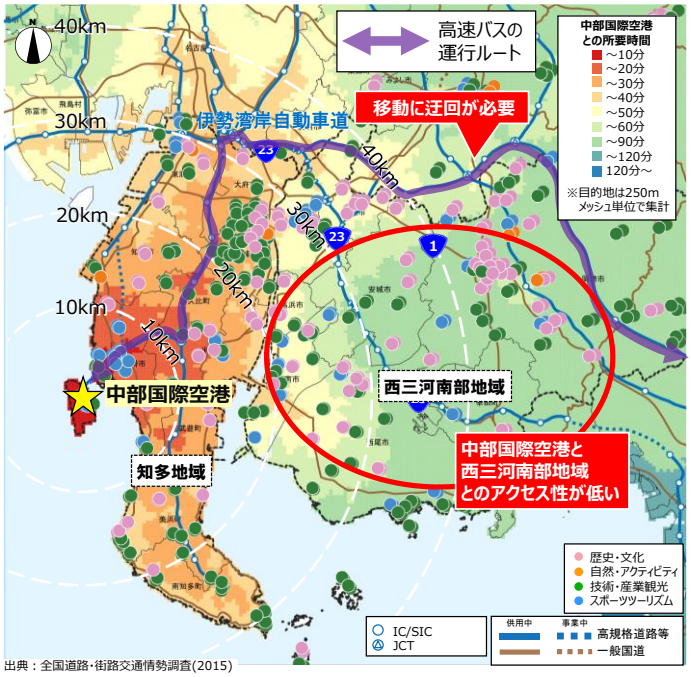

出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

立地条件に比べ、名古屋港まで時間を要する工場・工業団地が多く存在

## 道路交通の現状と課題　1)産業の活性化（観光・中部国際空港アクセス）

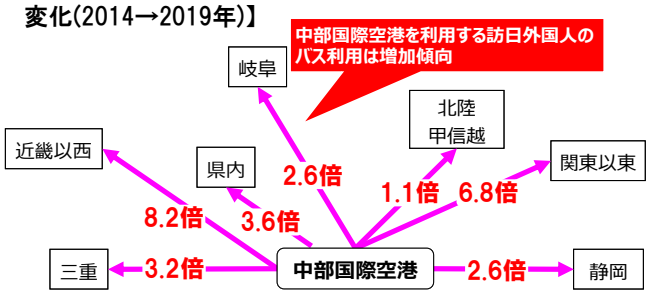
- 中部国際空港と西三河南部地域間のアクセス性が悪く、**周遊観光の支障となることに加え、地域住民や沿線企業の空港利用に課題がある。**
- 中部国際空港から入国した訪日外国人のバス利用者数は増加傾向にある一方で、**中部国際空港から東方向へのアクセス性が低く、高速バスの運行ルートにも迂回が生じている。**

【中部国際空港からの時間圏】




出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

【中部国際空港から入国した訪日外国人のバス利用者数の変化(2014→2019年)】




国土交通省「訪日外国人流動データ」より作成

【事業者の声】

現在の運行経路では乗務員やお客様も**大回りしていると感じています**。また、**高速道路での事故渋滞発生時の迂回選択肢が少ない**のが実情です。名古屋三河道路を新たな運行経路として検討したいです。　（高速バス事業者）

作業で必要な**緊急性の高い部品を中部国際空港を通じて空輸**することがあります。輸送路としては、**国道23 号の依存度が高いため、国道23号が事故等で渋滞すると配送に遅れが発生**します。　（製造業者）

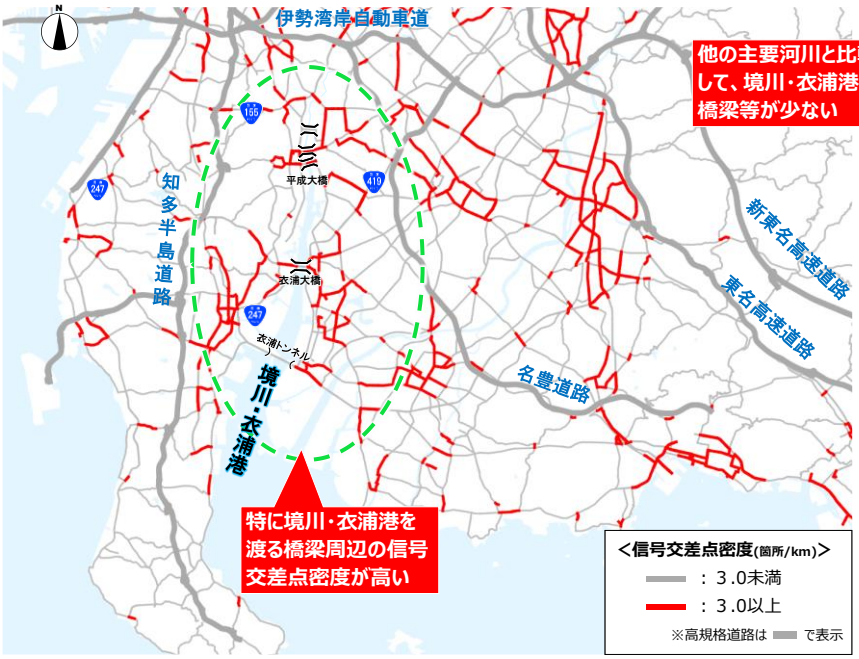
2019年度　愛知県ヒアリング結果

出典：名古屋三河道路第１回有識者委員会資料（2022. 12. 14）

## 道路交通の現状と課題　2)道路ネットワーク

- 境川・衣浦港では、橋梁等の数・車線数ともに、他の主要河川に比べ少ない。
- 特に境川・衣浦港を渡る道路の周辺で信号交差点の密度が高くなっている。

【知多・西三河南部地域の道路における交差点密度】



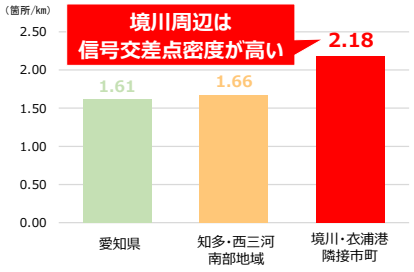

出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

【主要河川の河口※1から上流へ20km範囲の橋梁等※2および車線数】

| 河川名 | 橋梁等の数 | 車線数 |
|---|---|---|
| **境川・衣浦港** | **5** | **16** |
| 日光川 | 25 | 63 |
| 矢作川 | 9 | 22 |
| 天白川 | 22 | 88 |
| 庄内川 | 15 | 68 |

※1境川・矢作川は、衣浦港入り口からの距離を算出
※2境川の橋梁・車線数は衣浦トンネルを含む

【信号交差点密度の比較】




出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

境川・衣浦港隣接市町：大府市、刈谷市、東浦町、高浜市、半田市、碧南市、武豊町
（知多・西三河南部地域のうち境川・衣浦港に隣接する市町を対象とした。）

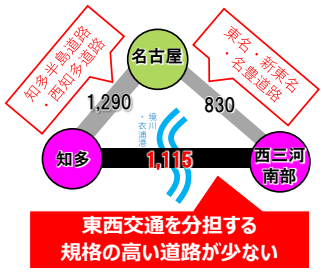
## 道路交通の現状と課題　3)交通渋滞・混雑

- 知多～西三河南部における地域間移動の交通需要が大きい一方、**東西交通を分担する規格の高い道路が少ない。**
- また周辺道路の信号交差点密度が高いことに加え、橋梁に交通が集中する等の理由により、**境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発**している。

【境川・衣浦港周辺における交通状況】

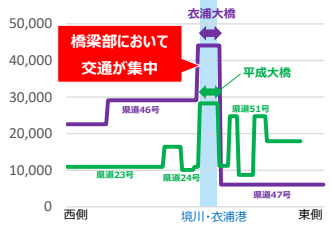
出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会　主要渋滞箇所（一般道）、全国道路・街路交通情勢調査(2015)

【各地域間の交通流動】(単位:百台/日)




出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

【境川・衣浦港の主要橋梁周辺の交通量】



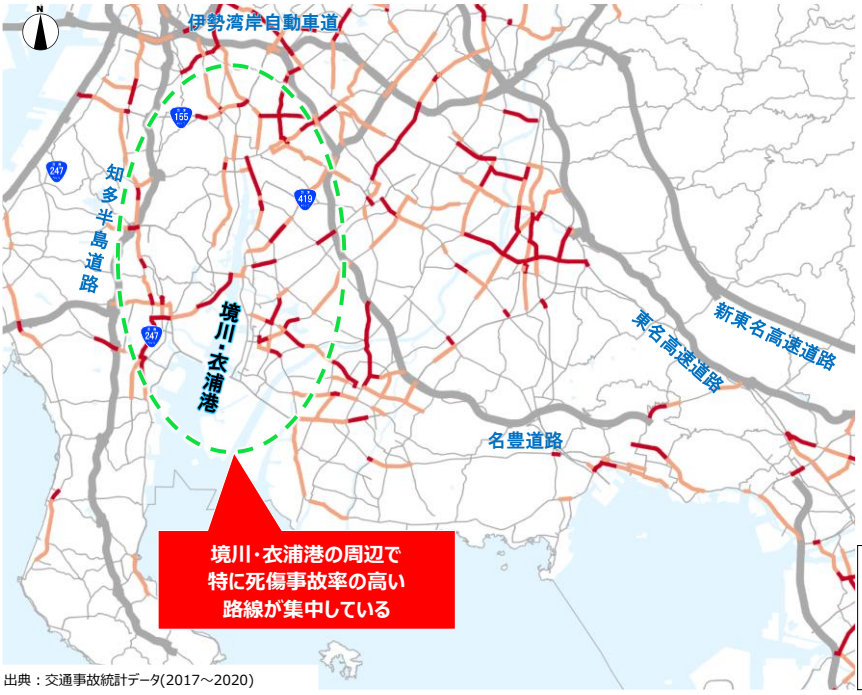

出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

出典：名古屋三河道路第１回有識者委員会資料（2022.12.14）

## 道路交通の現状と課題　4)交通事故

● 境川・衣浦港に隣接する地域では、特に信号交差点の密度が高く、かつ橋梁部で交通が輻輳しており、**死傷事故率が高い区間が集中する。 特に事故全体数に占める交差点における事故の割合が高い。**

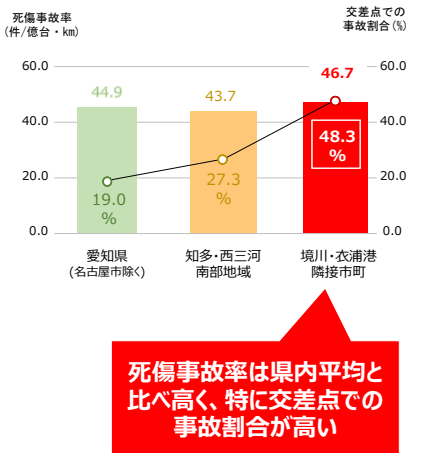
**【対象地域の死傷事故率(県内順位)】**




出典：交通事故統計データ(2017～2020)

**【死傷事故率の比較】**

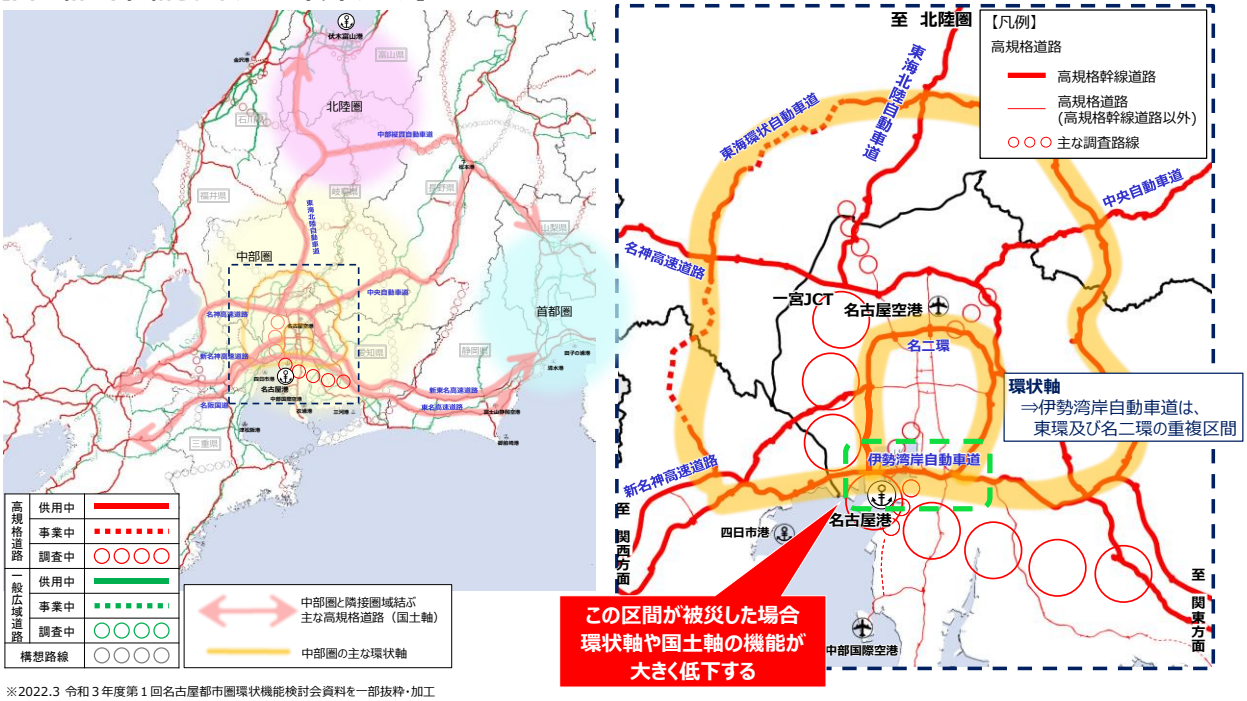
出典：交通事故統計データ(2017～2020)




## 道路交通の現状と課題　5)災害への備え

● 名古屋都市圏の環状軸を形成する東海環状と名二環は、**伊勢湾岸自動車道で重複。**
● 大規模災害等への備えとして、**伊勢湾岸自動車とのダブルネットワークを形成する強靭な道路ネットワークの構築**が必要。

**【国土軸・環状軸としての道路ネットワーク】**



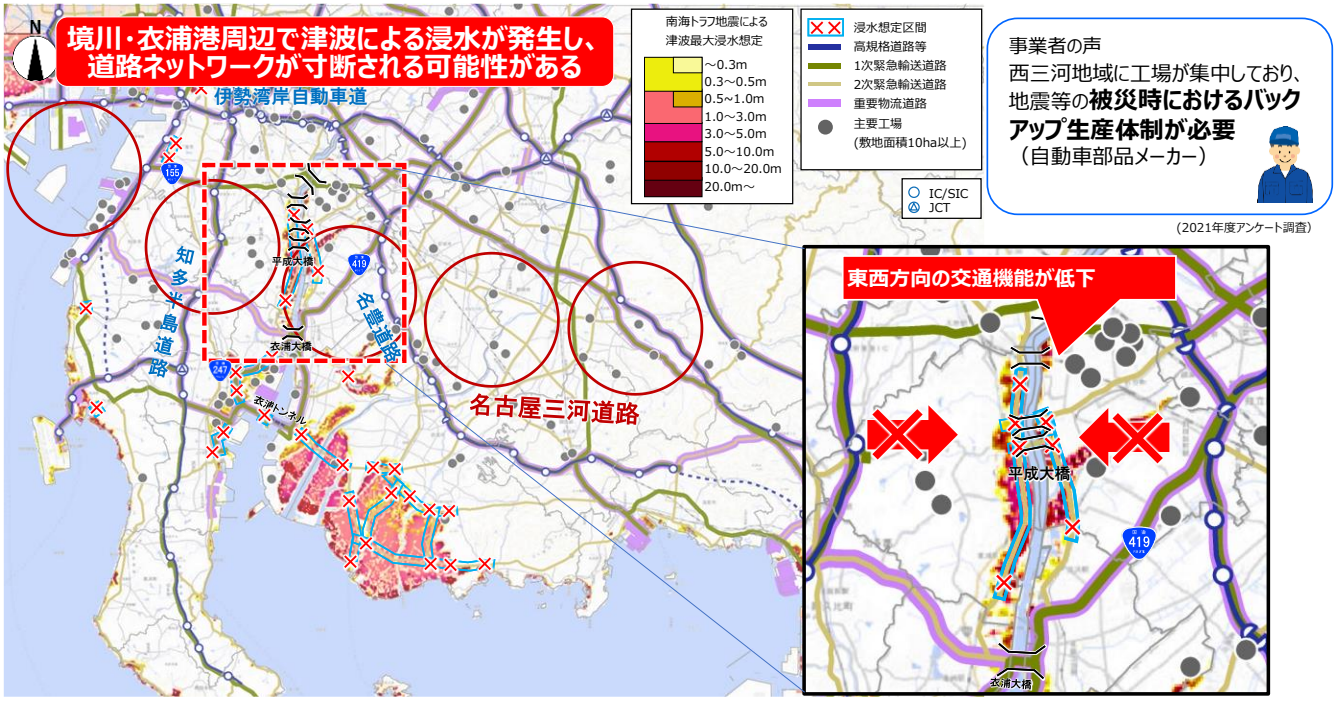

※2022.3 令和３年度第１回名古屋都市圏環状機能検討会資料を一部抜粋・加工

出典：名古屋三河道路第１回有識者委員会資料（2022.12.14）

## 道路交通の現状と課題　5)災害への備え

- 境川周辺では内陸部まで津波浸水被害が想定されており、橋梁部周辺で**道路ネットワークが寸断される可能性**がある。
- 被災時に**東西方向の交通機能が大幅に低下する**ことになり、支援物資の輸送や、企業の事業継続に支障が生じる。

**【南海トラフ地震における津波の最大浸水深と道路の浸水想定】**




事業者の声
西三河地域に工場が集中しており、地震等の**被災時におけるバックアップ生産体制が必要**
（自動車部品メーカー）



（2021年度アンケート調査）

出典：国交省HP「重ねるハザードマップ」

## 政策目標(案)の設定　2)政策目標(案)

| 課題 | 原因 | 政策目標(案) |
|---|---|---|
| **①【産業】～産業の活性化～**<br>○西三河南部地域から名古屋港・中部国際空港等までの区間で渋滞が発生しておりアクセス性が悪い | ○西三河南部地域から名古屋港や中部国際空港へ最短経路で結ぶ規格の高い道路がない | **①定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大** |
| **②【渋滞】～交通渋滞・混雑～**<br>○境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発 | ○知多・西三河南部地域の交通需要を分担する規格の高い道路が少ない<br>○境川・衣浦港を渡る道路が不足していることに加え、周辺の信号交差点密度が高い | **②交通円滑化** |
| **③【安全】～交通安全～**<br>○境川・衣浦港周辺において、死傷事故率が高い区間が集中し、特に交差点での事故割合が高い | ○境川・衣浦港周辺を渡る道路が不足していることに加え、周辺の信号交差点密度が高く、一部の道路に交通が集中する | **③交通事故の減少** |
| **④【防災】～災害への備え～**<br>○地震災害時、支援物資の輸送や沿線企業の事業継続が困難になる恐れ | ○内陸部に至る津波浸水等により、既存道路ネットワークが寸断される可能性がある<br>○伊勢湾岸自動車道が被災した際には、広域道路ネットワークの機能が大きく低下する | **④災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築** |

出典：名古屋三河道路第１回有識者委員会資料（2022.12.14）

## 2.3　第一種事業の内容

### 2.3.1　第一種道路事業実施想定区域の位置

事業実施想定区域の位置は図 2.3-1 に、起終点は以下に示すとおりである。

起点：愛知県知多市

終点：愛知県刈谷市または安城市

### 2.3.2　第一種道路事業の規模

規模：約 19～23 km

車線：4 車線

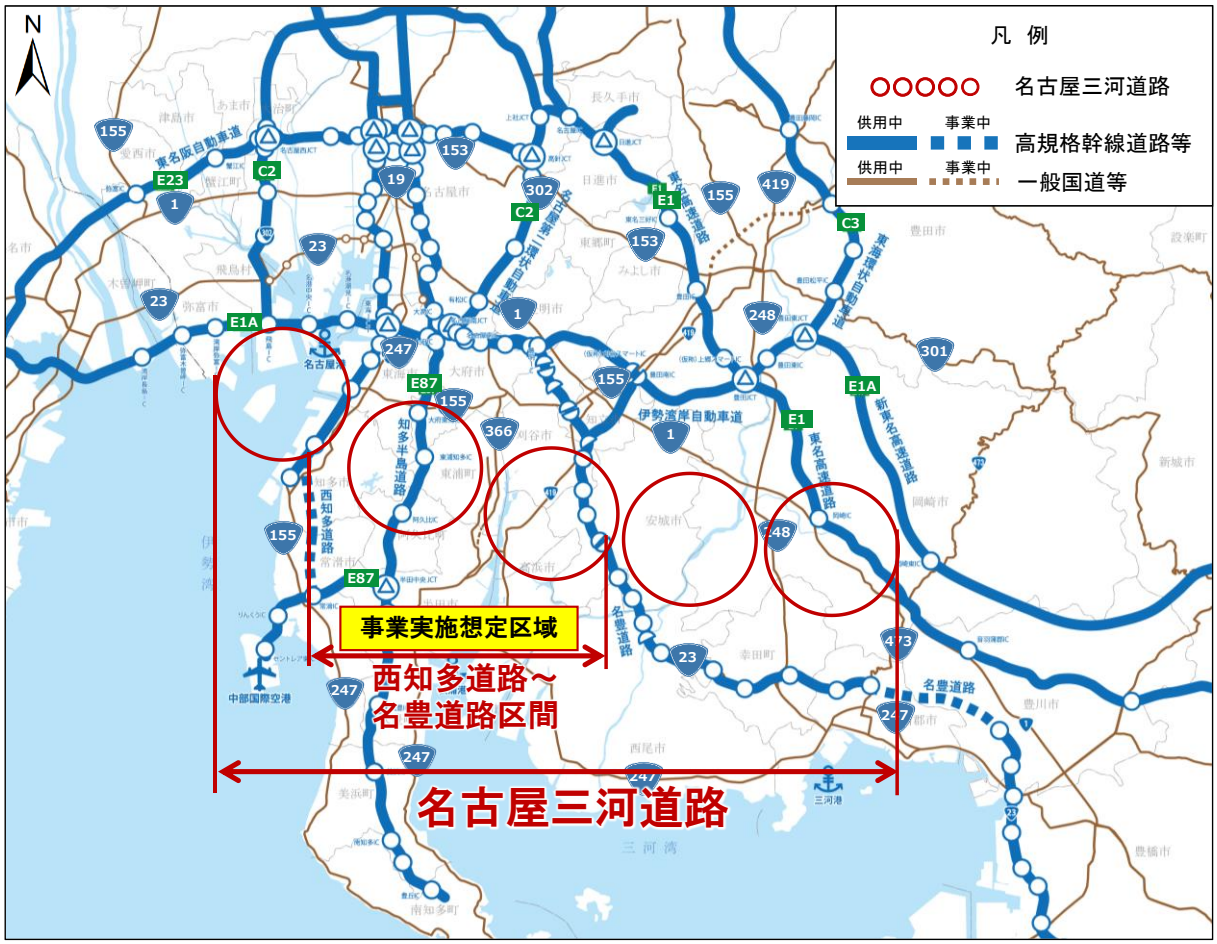



図 2.3-1　事業実施想定区域の位置図

### 2.3.3 その他の第一種道路事業に関する事項

#### (1) 位置等に関する複数案の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関するルート帯の複数の案（以下、「位置等に関する複数案」という。）を適切に設定する必要がある。

位置等に関する複数案としては、求められる政策目標（2.2　第一種事業の目的）を達成するために、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境等を踏まえて、表 2.3-1 に示す 3 案を選定した。位置等に関する複数案の位置を図 2.3-2 に示す。

**表 2.3-1　ルート帯の位置等に関する複数案の概要**

| 複数案 | | ルート帯の概要 |
|---|---|---|
| A ルート | 約 19 ㎞ | 起終点間の速達性を重視した最短距離の自動車専用道ルート |
| B ルート | 約 20 ㎞ | 起終点間の速達性と沿線の生産拠点へのアクセス性の向上の双方を考慮した自動車専用道ルート |
| C ルート | 約 23 ㎞ | コストを抑えながら起終点間の既存ルートの交通容量を拡大し、速達性向上を図る現道強化ルート |

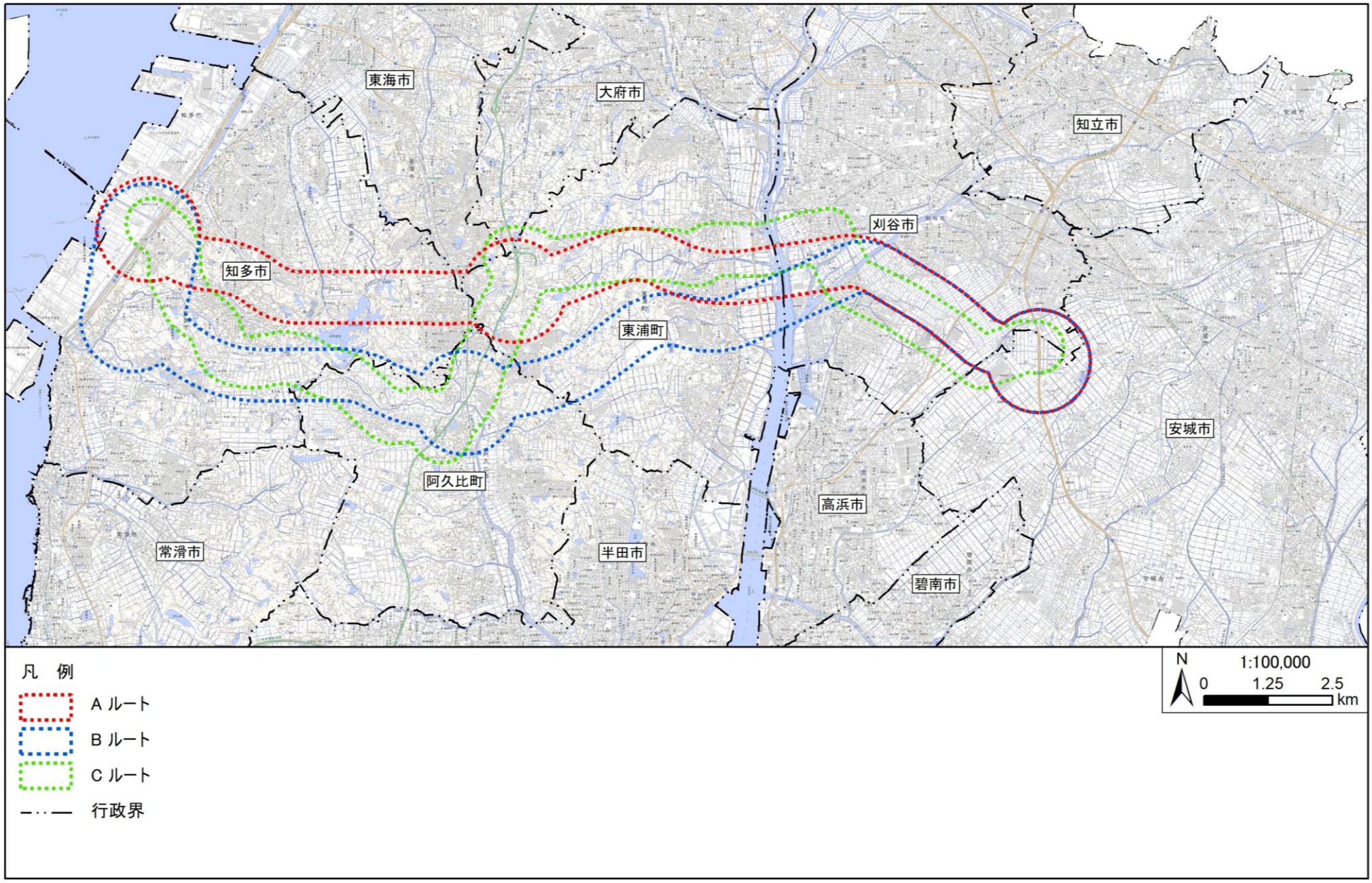



図 2.3-2　事業実施想定区域における位置等に関する複数案の位置図