

■名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間） 構想段階評価の結果

解決すべき課題 原因	達成すべき 政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>【課題】</p> <p>(1) 産業 ～産業の活性化～ ・西三河南部地域から名古屋港・中部国際空港等までのアクセス性が悪い。</p> <p>(2) 渋滞 ～交通渋滞・混雑～ ・境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発</p> <p>(3) 安全 ～交通安全～ ・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。</p> <p>(4) 防災 ～災害への備え～ ・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</p> <p>【原因】</p> <p>(1) 産業 ～産業の活性化～ ・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。</p> <p>(2) 渋滞 ～交通渋滞・混雑～ ・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。 ・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。</p> <p>(3) 安全 ～交通安全～ ・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。</p> <p>(4) 防災 ～災害への備え～ ・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。 ・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。</p>	<p>(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</p> <p>(2) 交通円滑化</p> <p>(3) 交通事故の減少</p> <p>(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</p>	<p>【A案】北側ルート（事業費 約3,200億円～3,800億円） 「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」 (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 ・起終点間を新たな自動車専用道路により最短距離で結ぶことにより、速達性が最も向上し、アクセスコントロールされることで定時性も向上する。 ・新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点多く立地しており、物流の効率化が図られる。</p> <p>(2) 交通円滑化 ・新たな自動車専用道路への交通の転換により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や一般道路の混雑が緩和される。</p> <p>(3) 交通事故の減少 ・新たな自動車専用道路への交通の転換により、事故件数の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量の減少が見込まれ、交通事故発生リスクの低減が図られる。</p> <p>(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 ・起終点間が新たに嵩上げ式の道路として繋がることにより、浸水リスクが回避されるなど、災害時の通行の信頼性が向上するとともに、代替路として機能する。 ・新たな自動車専用道路により既存の高規格道路へのアクセスが高まる防災拠点等が多く立地しており、地域の防災性の向上が図られる。</p> <p>【B案】南側ルート（事業費 約3,100億円～3,700億円） 「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」 (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 ・起終点間を新たな自動車専用道路により結ぶことにより、速達性が向上し、アクセスコントロールされることで定時性も向上する。 ・新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点多く立地しており、物流の効率化がより図られる。</p> <p>(2) 交通円滑化 ・新たな自動車専用道路への交通の転換により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や一般道路の混雑が緩和される。</p> <p>(3) 交通事故の減少 ・新たな自動車専用道路への交通の転換により、事故件数の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量の減少が見込まれ、交通事故発生リスクの低減が図られる。</p> <p>(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 ・起終点間が新たに嵩上げ式の道路として繋がることにより、浸水リスクが回避されるなど、災害時の通行の信頼性が向上するとともに、代替路として機能する。 ・新たな自動車専用道路により既存の高規格道路へのアクセスが高まる防災拠点等が最も多く立地しており、地域の防災性の向上がより図られる。</p> <p>【C案】現道活用ルート（事業費 約2,300億円～2,800億円） 「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」 (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 ・現道の機能強化（車線数の増加や主要交差点の立体化）による交通容量の拡大により、速達性と定時性がある程度向上する。 ・現道の機能強化により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点が立地しており、物流の効率化がある程度図られる。</p> <p>(2) 交通円滑化 ・現道の機能強化により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する一般道路の混雑が緩和される。</p> <p>(3) 交通事故の減少 ・現道の機能強化により、事故の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通の円滑化が見込まれ、交通事故発生リスクの低減がある程度図られる。</p> <p>(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 ・現道の機能強化により、災害時の通行の信頼性がある程度向上するが、代替路としての機能は低い。 ・現道の機能強化により既存の高規格道路へのアクセスが高まる防災拠点等が立地しており、地域の防災性の向上がある程度図られる。</p>	<p>1. ルート帯案については、モノづくり産業が発達している本地域において、国際拠点港湾である名古屋港や中部国際空港への速達性や定時性が向上し、生産拠点や防災拠点等へのアクセス性に最も優れるとともに、周辺道路の渋滞緩和や交通事故発生リスクの低減も期待できる【B案：南側ルート】とする。</p> <p>2. インターチェンジについては、主要な幹線道路と接続するとともに、名古屋港、中部国際空港、産業集積地へのアクセス性の向上や、市街地や防災拠点へのアクセス性にも考慮した検討位置とし、浸水等の災害時における機能確保に配慮する。</p> <p>3. 具体的な道路構造の検討に際しては、自然環境等への影響をできるだけ少なくするよう配慮する。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港・中部国際空港への速達性・定時性が向上し、物流網の信頼性が確保され、交流域が拡大する。 ・境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や周辺道路の交通混雑が緩和する。 ・事故件数の多い境川・衣浦港周辺の交通事故の発生リスクが低減する。 ・嵩上げ式の道路として繋がることにより、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが構築される。