

第1章 都市計画対象道路事業の名称

(仮称) 名古屋三河道路 (西知多道路～名豊道路区間)

第2章 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：愛知県

代 表 者 の 氏 名：愛知県知事 大村 秀章

住 所：愛知県名古屋市中区三の丸3丁目1番2号

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

3.1 都市計画対象道路事業の目的

（仮称）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 20 km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。

上記を踏まえ、以下の4つの政策目標を設定している。

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



図 3-1 都市計画対象道路事業の位置

3.2 都市計画対象道路事業の内容

3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道または一般国道（自動車専用道路）の新設

3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

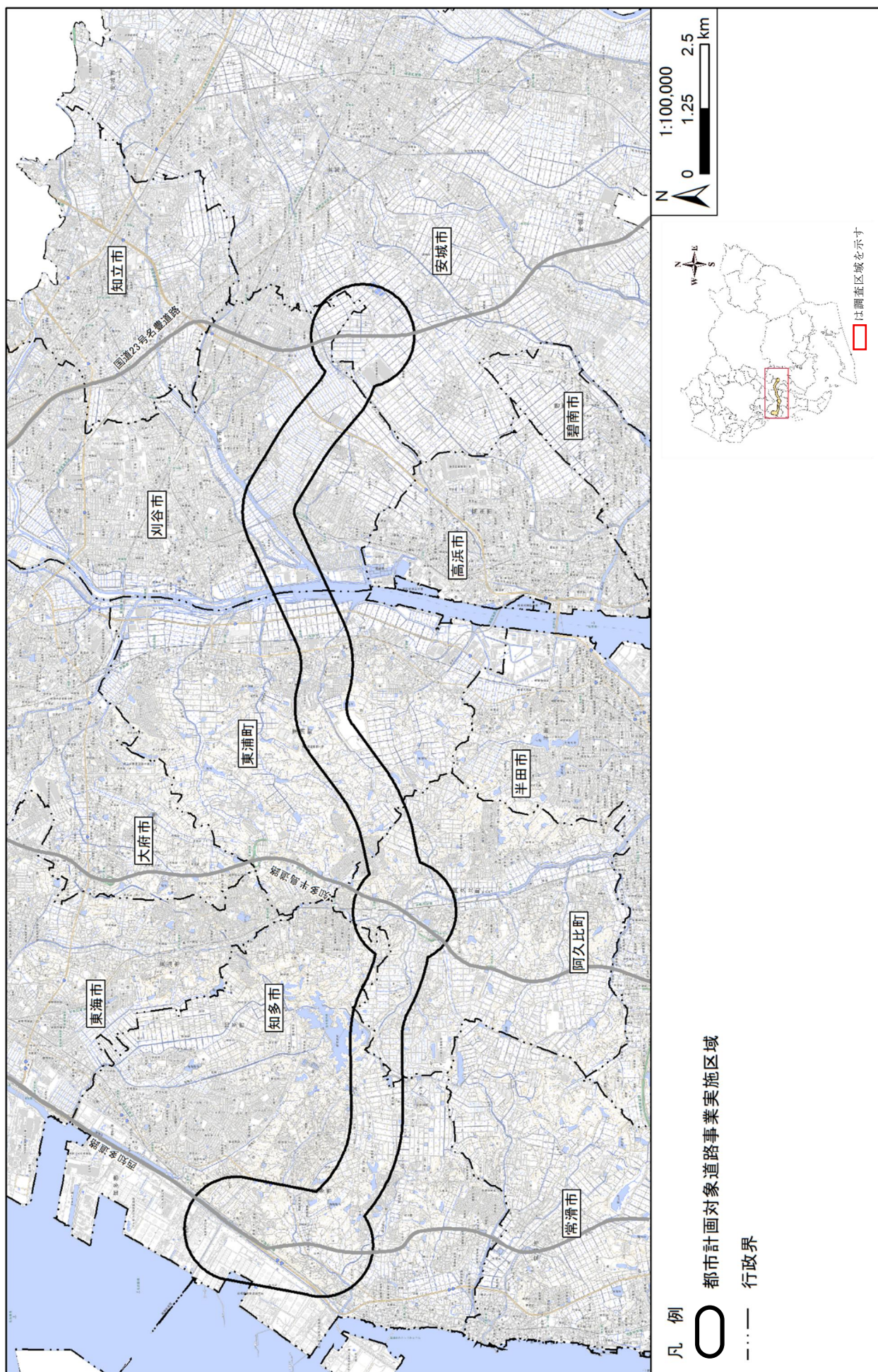
(1) 起終点

起点：愛知県知多市

終点：愛知県刈谷市または安城市

(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」とする。）とし、その位置は、 3-2 に示すとおりとする。



3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 20km

3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：100km/時

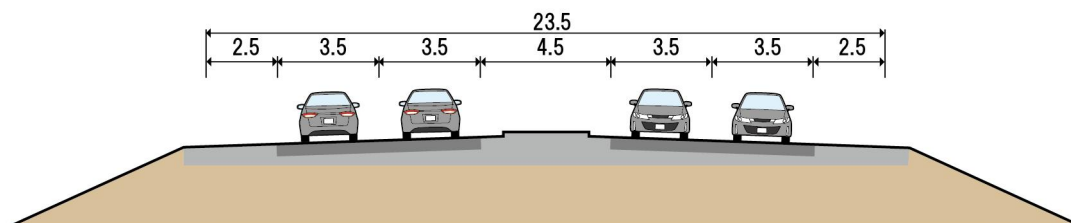
3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

道路区分（種級）：第 1 種第 2 級（自動車専用道路）

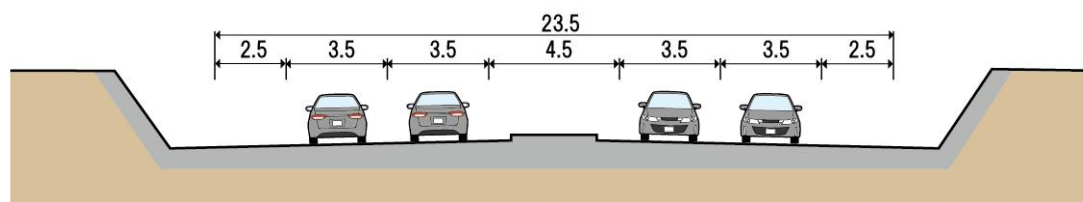
(1) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式、嵩上式を計画している。

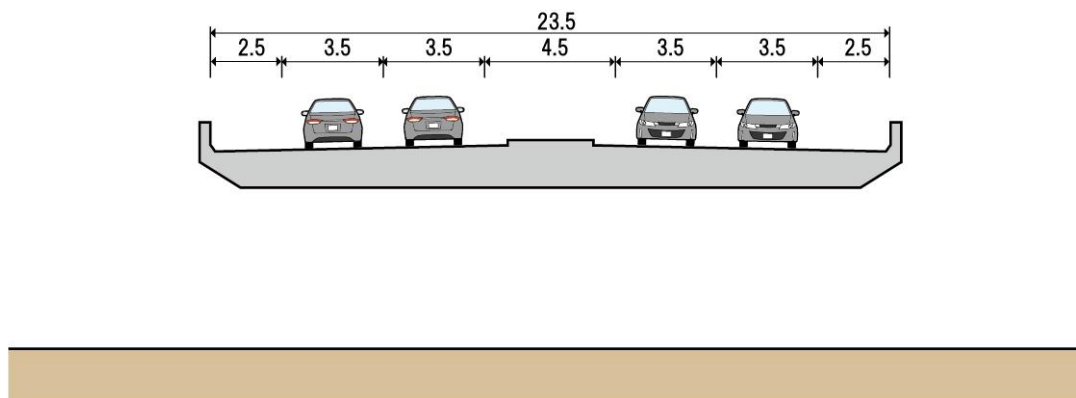
1) 地表式（盛土構造の例）



2) 地表式（切土構造の例）



3) 嵩上式（橋梁・高架構造の例）



[単位:m]

注) 現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性あり。

(2) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。

(3) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はない。

(4) その他の対象事業の内容

1) その他の道路構造及び付属施設の有無

表 3-1 その他の道路構造及び付属施設の有無

施設の構造	有無	概 要
道路照明	有	橋梁部、インターチェンジ、ジャンクション等
残土処理場	無	—
消雪用揚水施設	無	—
トンネル換気塔	無	—
工事用道路	有	工事用道路は、既存の幹線道路等を利用し、必要に応じて仮設施設の設置等を検討する。

注) 現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性あり。

2) 工事計画その他の事業計画の概要

(a) 道路事業における一般的な環境保全の方針

1. 沿線住民等に対する、大気質、騒音、振動等の影響の更なる低減のため、文教・公共施設や既存集落等の環境の保全に配慮が必要な施設との離隔に極力配慮するとともに、構造等による工夫についても検討する。
2. 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全の観点から、重要な種等の生息・生育地の改変を極力回避・低減できるよう配慮する。
3. 外来種による生態系の攪乱を防止するため、既存種による緑化など極力在来植生による緑化に努める。
4. 人と自然との豊かな触れ合いの確保の観点から、野外レクリエーションの場、里山等の身近な触れ合い活動の場、歴史的町並みや祭祀等の場など多様な触れ合い活動の場の確保に配慮するとともに、主要な眺望景観を損なわないよう極力配慮する。
5. 一定規模以上の建設機械は排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用する。
6. 作業者に対し、建設機械の集中稼働や不要なエンジン稼働を避ける等の作業方法の指導を行う。また、工事用車両についてアイドリングストップの励行や法定速度の遵守、規定積載量の遵守、整備・点検の実施等の運行方法に対する指導を行う。
7. 工事中における重要な動植物の生息・生育環境への影響を極力回避・低減するため、工事用道路や工事施工ヤードによる改変を極力小さくするよう努める。
8. 工事受注者に対し、工事用車両の運行ルートの設定にあたっては、2車線以上を有する主要な道路を利用するなど、できる限り環境に影響の少ないルート設定に努めるとともに、工事用車両の集中を避ける運行計画とするよう指導する。

9. 民家等の保全対象に近接する箇所においては、工事施工ヤードにおける散水や、必要に応じて工事用道路における工事用車両のタイヤ洗浄を行う。
10. 実施区域が周知の埋蔵文化財包蔵地を通過する場合、または工事中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）の規定に基づき対処する。
11. 工事中に汚染土壌の存在に係る情報及び事実が確認された場合には、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号）の規定に準じて対処する。
12. 建設工事に伴う副産物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号）、「宅地造成及び特定盛土等規制法」（昭和 36 年 11 月 7 日法律第 191 号、最終改正：令和 4 年 5 月 27 日法律第 55 号）の規定に基づき再利用に努めるとともに適正に処理する。
13. 施工段階における環境負荷の少ない建設機械の使用、工事用車両のアイドリングストップや省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を採用することにより、温室効果ガス発生量の削減に積極的に努める。

(b) 当該事業における基本的な環境保全の方針

1. 河川内での工事を行う場合には、瀬替え施工を基本とするが、仮締め切り工法を採用する場合には、仮締め切り工区内にてコンクリートを十分乾燥させ、締め切りを開放する際には河川下流側の pH に異常が生じないことを確認するなど、水質、動物、植物、生態系への影響の低減に努める。
2. 建設発生土の仮置き等、工事の実施に伴って発生する濁水の影響を低減するために、沈砂地等の濁水処理施設で処理した後に公共用水域に放流することにより、水質への影響の低減に努める。

3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯

(1) 構想段階評価の流れ

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、国土強靱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」を実施し、図3-3に示すとおり、アンケート等の意見聴取を2回行うとともに、「名古屋三河道路有識者委員会」を3回実施した。

昨年12月にはルート帯及びインターチェンジ検討位置を示した対応方針（案）を公表し、計画段階環境配慮書の手続きを経て、対応方針を決定した。

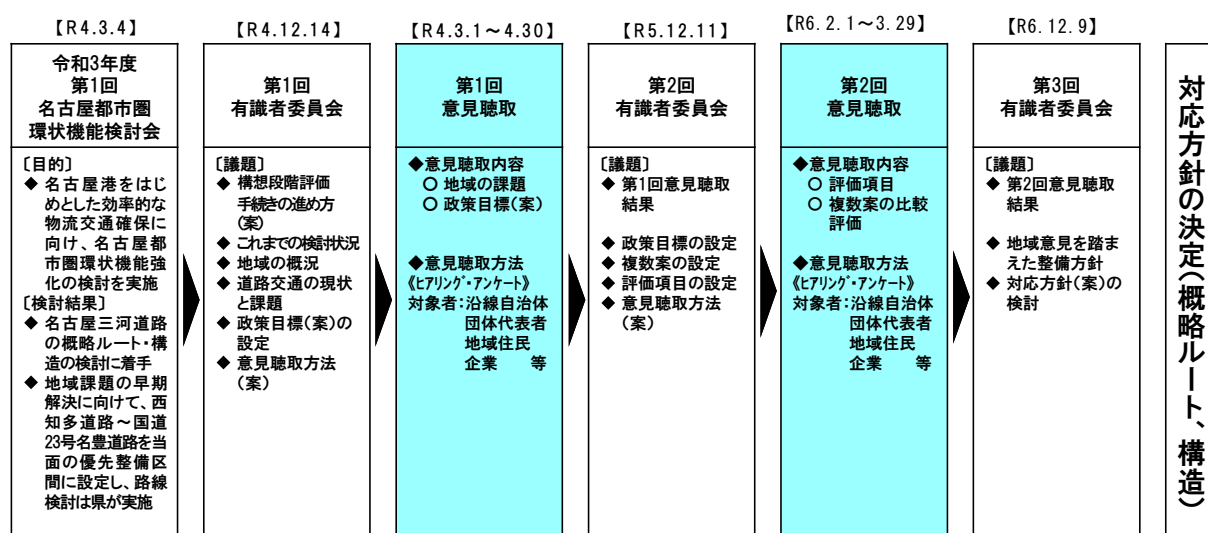


図 3-3 有識者委員会における審議経過

(2) 第1回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

第1回名古屋三河道路有識者委員会において、構想段階評価手続きの進め方を確認し、これまでの検討状況及び地域の状況を明確化しつつ、図3-4に示す道路交通の現状と課題、将来像等を踏まえ、4つの政策目標（案）を設定した。設定した政策目標（案）は図3-5に示すとおりである。

地域への意見聴取（第1回）の方法についても検討し、これを踏まえ、地域の課題や道路に求められる機能・役割について、アンケート・ヒアリングを行った。

4. 道路交通の現状と課題 4-1) 産業の活性化(物流)

P16

- 名古屋港や周辺の生産拠点と、内陸の生産拠点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、時間信頼性が低い。
- 高規格道路の空白地帯では、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】



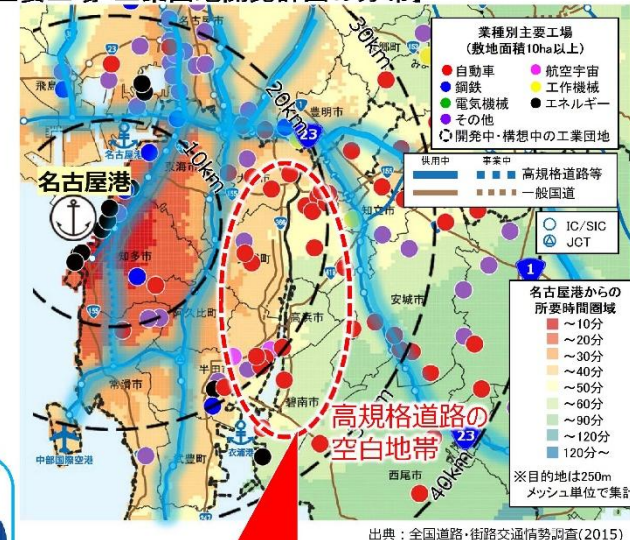
【主要産業のサプライチェーン】



▼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】



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

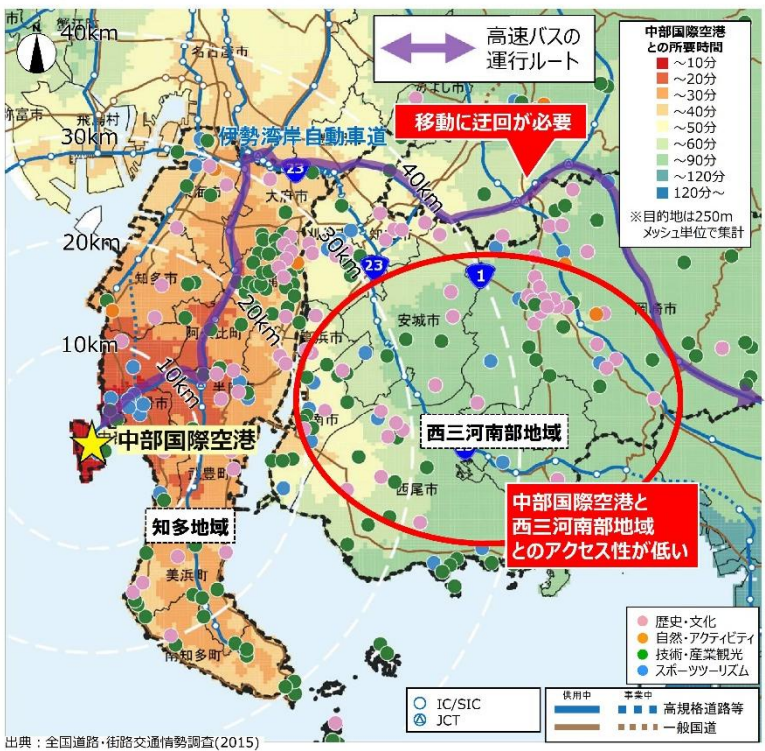
出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (1) 道路交通の現状と課題(①-1)

4. 道路交通の現状と課題 4-1) 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】



【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)】



【事業者の声】

現在の運行経路では乗務員やお客さん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別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)

作業に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

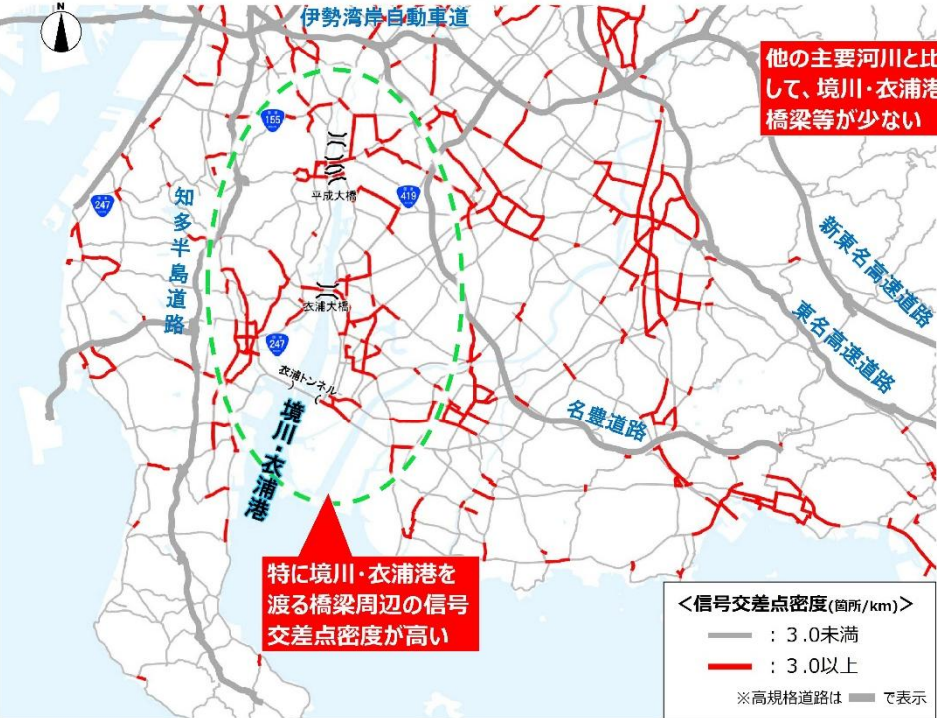
出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (2) 道路交通の現状と課題(①-2)

4. 道路交通の現状と課題 4-2) 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および車線の数】

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。)

出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (3) 道路交通の現状と課題(②)

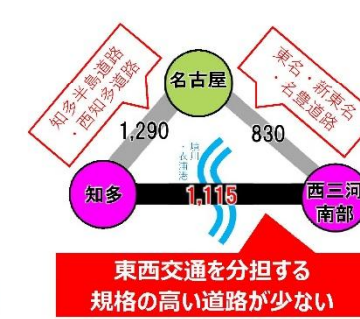
4. 道路交通の現状と課題 4-3) 交通渋滞・混雑

- 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】



【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：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

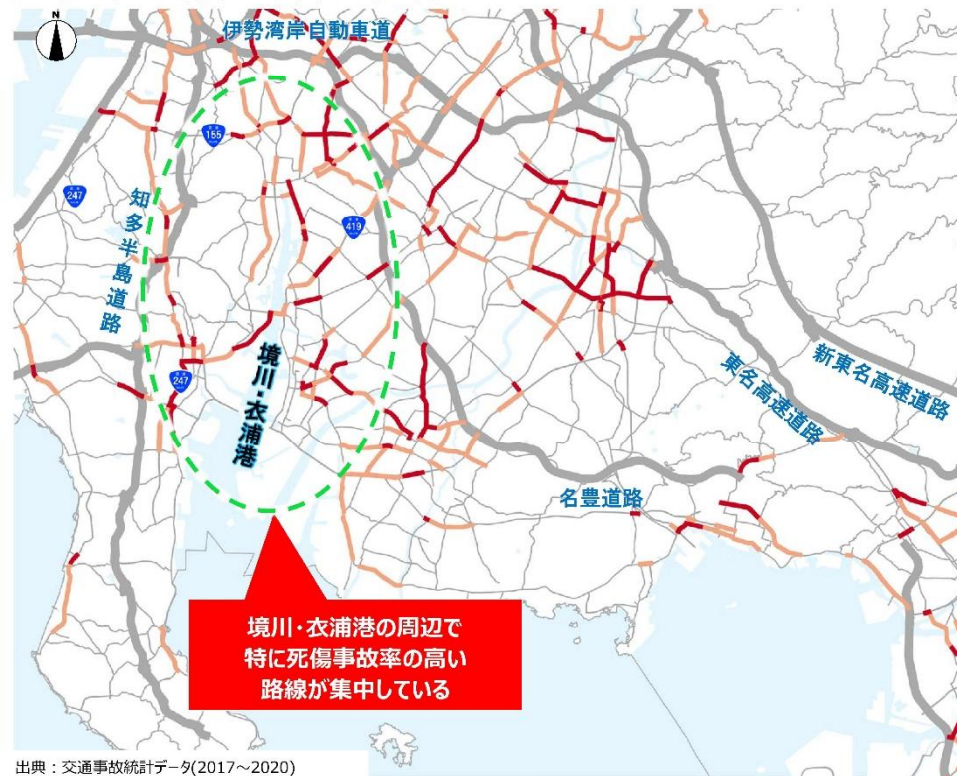
図 3-4 (4) 道路交通の現状と課題 (③)

4.道路交通の現状と課題 4-4)交通事故

P20

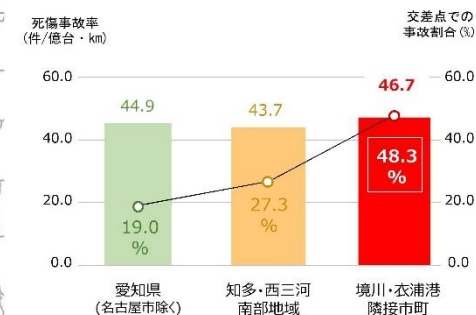
- 境川・衣浦港に隣接する地域では、特に信号交差点の密度が高く、かつ橋梁部で交通が輻輳しており、**死傷事故率が高い区間が集中する。特に事故全体数に占める交差点における事故の割合が高い。**

【対象地域の死傷事故率(県内順位)】



【死傷事故率の比較】

出典：交通事故統計データ(2017～2020)



死傷事故率は県内平均と比べ高く、特に交差点での事故割合が高い

死傷事故率(県内順位)

- : 上位20%以内
- : 上位20～40%

※交通量が1～5万台/日の区間のみを表示

※高規格道路は — で表示

出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (5) 道路交通の現状と課題(④)

4. 道路交通の現状と課題 4-5) 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靱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】



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

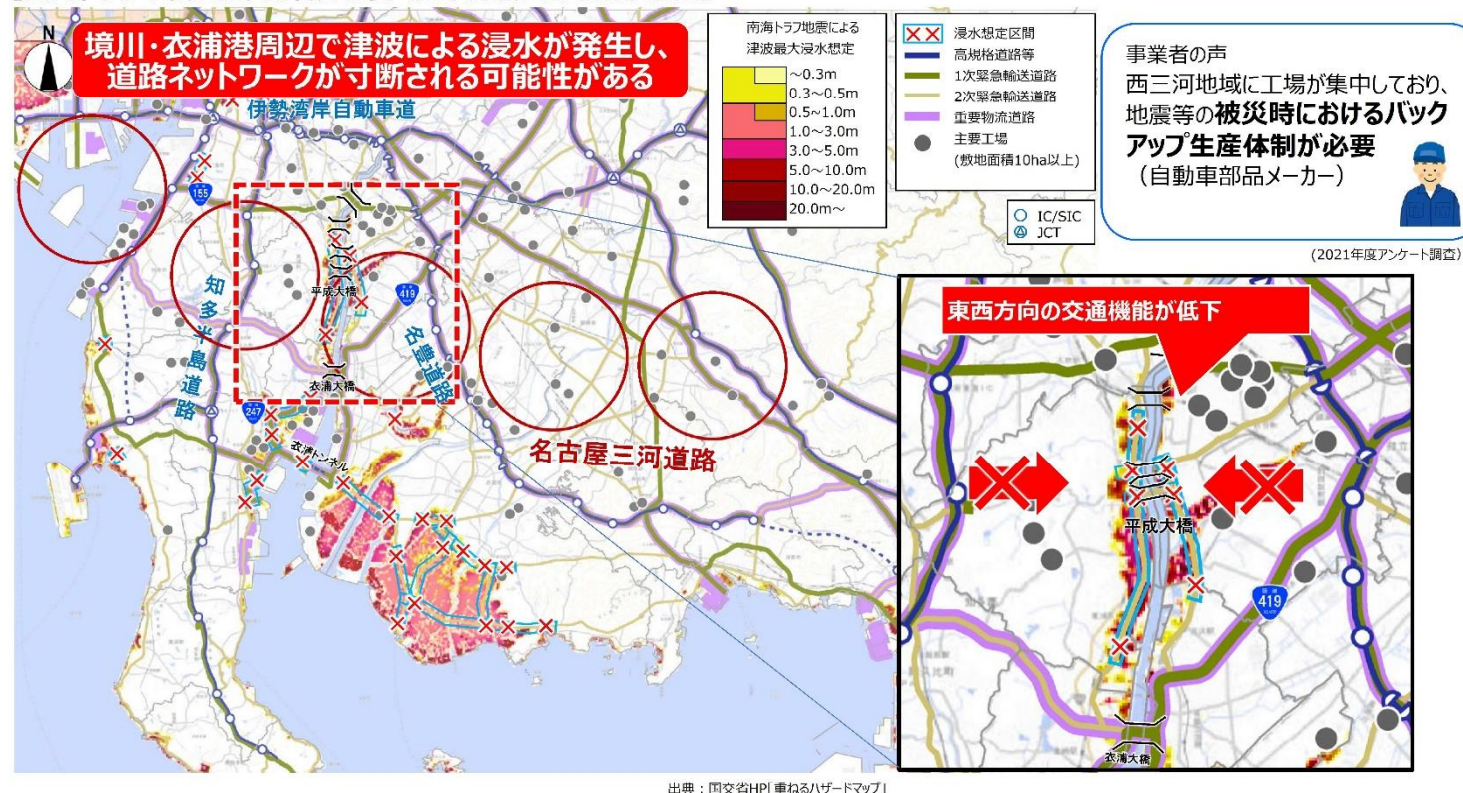
図 3-4 (6) 道路交通の現状と課題(⑤-1)

4.道路交通の現状と課題 4-5)災害への備え

P22

- 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】



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (7) 道路交通の現状と課題(⑤-2)

5.政策目標(案)の設定 5-2)政策目標(案)

P26

産業

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

【現状と課題】

- ・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
- ・西三河南部地域から名古屋港・中部国際空港などの主要拠点への移動における時間信頼性が低い

《物流ルートの事例》



渋滞

交通の円滑化

【現状と課題】

- ・知多－西三河南部地域間において、多くの交通流動があるものの、境川・衣浦港を渡る橋梁等が不足しており、一部の道路に交通が集中するため、交通混雑が頻発

《境川・衣浦港周辺における交通状況》



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-5 (1) 地域の課題を解決する政策目標(案)

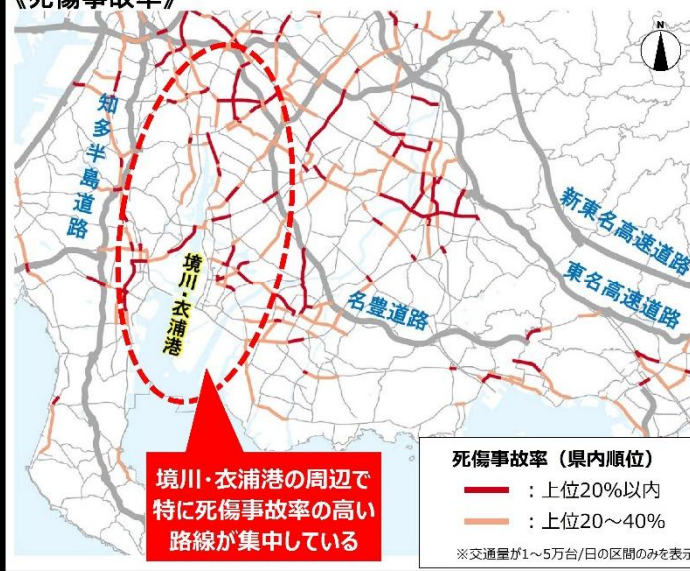
安全

交通事故の減少

【課題】

- ・境川・衣浦港周辺では一般道路における信号交差点の密度が高く、橋梁付近で交通が輻輳している。
- ・死傷事故率が高い区間が集中しており、特に交差点における事故割合が高い。

《死傷事故率》



防災

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

【課題】

- ・津波浸水等により道路ネットワークが寸断され、支援物資の輸送や企業の事業継続が困難となる恐れ。
- ・伊勢湾岸自動車道が被災した場合、広域道路ネットワークの機能が大きく低下する

《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》



出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和4年12月14日） 第1回構想段階評価資料

図 3-5（2） 地域の課題を解決する政策目標(案)

(3) 第2回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

<政策目標の設定>

第1回意見聴取の結果（地域の課題に関すること）をまとめ、政策目標は妥当であると確認した（政策目標の設定）。第1回意見聴取の結果は図 3-7(1)～(2)に示すとおりである。

<位置等に関する複数案の設定>

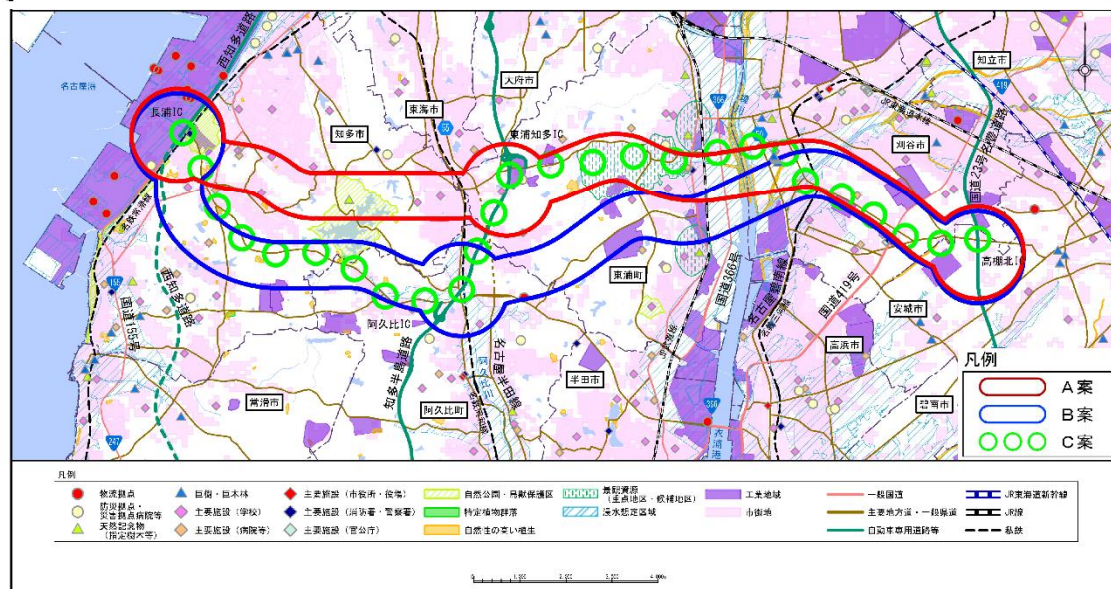
政策目標を達成するために考えられる対応策として、図 3-6 に示すとおり複数の対応方針（原案）を設定した。設定にあたっては、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境などを踏まえて、以下に示す3案を選定した。

- ◆A案：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（約19km）
- ◆B案：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（約20km）
- ◆C案：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（約23km）

3. 対応方針（複数案）の検討 3-3) 路線の検討条件

■ルート帯を検討する上での主なコントロールポイントとして、「市街地」、「工業地域」、「沿線に点在する主要施設」「防災拠点」等を設定。

- A案 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案 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案 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



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和5年12月11日) 第2回構想段階評価資料

図 3-6 設定した対応方針（原案）複数案

比較ルート帯案（複数案）に対する意見聴取の方法について検討し、対策案（ルート帯案）を検討する際に重視すべき項目、配慮すべき項目などについてアンケート・ヒアリングを行った（第2回意見聴取）。

地域の意見聴取 1 回目（地域の交通課題・道路に求められる役割等）

○調査結果及び分析等（意見聴取 1 回目）

アンケートやヒアリング結果から得られた意見聴取の結果を踏まえ、政策目標は妥当であると確認された。

2.第1回意見聴取の結果 2-14)まとめ

- 意見聴取の結果から、設定した政策目標（案）は妥当であると確認した。

◆政策目標（案）と第1回意見聴取の結果

政策目標（案）	第1回意見聴取の結果				ヒアリング結果
		アンケート結果			
【産業】 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	課題	①東西方向の移動が不便であること	45%81%36%11%	渋滞するルートは時間が経めないため、迂回計画を組み込むことが難しく、回り道をすることがある	
	求められる役割・機能	①東西方向の移動が便利になること	62%90%28%4%	自動車輸送のための、東部の混雑強化に大きな期待がある。 西二河・知多市域での周辺観光圏の形成が期待される。	
【渋滞】 交通円滑化	課題	②交通渋滞がよく発生すること	57%86%29%7%	桜川周辺の道路は雨だけでなく川沿いの道も混雑するため、通勤時間に影響している。	
	求められる役割・機能	②周辺道路の交通渋滞が減少すること	65%91%26%4%	国道23号、国道419号も混雑しているためバイパスで抜けることはメリットが大きい。	
【安全】 交通事故の減少	課題	③交通事故の危険性が高いこと	26%70%44%21%4%	平成大橋や衣浦大橋の交差点では人身事故が目立つ。	
	求められる役割・機能	③周辺道路が安全に移動できるようになること	51%87%36%7%	周辺道路の交通量が減少することで、事故の減少に期待ができる	
【防災】 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	課題	④災害時に救済活動などが困難になるおそれがあること	44%82%38%10%	南北に比べ東西のネットワークが弱く、伊勢湾岸自動車道がダメージを受けると物流が停滞する。	
	求められる役割・機能	④災害時に救済活動などがすみやかに行えるようになること	59%90%31%5%	衣浦港と名古屋港をつなぐ大規模災害時の緊急輸送道路としての機能が期待できる	

凡例

強く思う

どちらかという

どちらかという

全くそう思わない

未回答

設定した政策目標（案）は妥当である。

出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和5年12月11日） 第2回構想段階評価資料

図 3-7（2） 地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

(4) 第 3 回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

<ルート帯検討において重視すべき事項、配慮すべき事項>

第 2 回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）をまとめ、ルート帯案検討において重視すべき事項、インターチェンジの配置を検討する際に配慮すべき事項等を確認した。第 2 回意見聴取の結果は図 3-8 (1)～(2)に示すとおりである。

<構想段階評価の比較評価の結果>

意見聴取では、ルート帯案を考える際に重視すべき項目に基づき複数案の比較評価を行った。複数案の比較評価は、図 3-9 に示すとおりである。

比較評価の結果、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」を対応方針（案）とした。対応方針（案）は、図 3-10 に示すとおりである。

また、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。

なお、その他事項として、以下の配慮が挙げられた。

- ・具体的な道路構造の検討に際し、名古屋三河道路が伊勢湾岸自動車道等の高速道路ネットワークと一体となって効果を発揮する道路であることを踏まえるとともに、生活環境（大気質、騒音等）への影響、家屋の移転、自然環境、景観への影響、工事中の現道交通への影響をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。
- ・インターチェンジの検討にあたって、アクセス道路との接続箇所付近において、渋滞を引き起こすことの無いよう配慮する。

地域の意見聴取 2 回目（重視すべき事項等）

○調査目的

名古屋三河道路の計画を進めるにあたり、決定された政策目標を達成するためのルート帯案を比較・検討する際に重視すべき事項や配慮すべき事項等について把握することを目的とした。

○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取 2 回目）

意見聴取期間は令和 6 年 2 月 1 日～3 月 29 日とし、郵送配布・留置き・Web・オープンハウス・インタビューの 5 種類の方法での、一般道路利用者へのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対して郵送配布・Web でのアンケート調査を実施した。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりである。

2.第2回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要①

- 一般道路利用者に対しては、アンケートはがきやWEBやオープンハウスなどを用いたアンケート調査や、事業者に対しては、調査票付小冊子の会報誌への差込によるアンケート調査を実施。自治体や商工会議所等に対してはヒアリング調査を実施。

■意見聴取期間

令和6年2月1日（木）～令和6年3月29日（金）※郵送調査は令和6年2月15日（木）から開始

■アンケート調査票による意見聴取

分類		調査方法	配布数	回答数	回収率	回答形式	回答件数
一般道路利用者	地域内	・12市町の住民へアンケートはがきを関係各機関で郵送	92,770	18,772	23%	郵送はがき	12,827
						WEB回答	5,943
		・自治体等へ施設、道の駅、PA等に留置き調査票とポストカードを添付 ・市の会報誌へQRコードを掲載 ・愛知版HPにアンケートリンクを掲載 ・インタビュー調査 （道の駅にしお原ノ山、道の駅豊洲の里・中央、大瀬PA、岡久比PA）	-	1,541	留置き資料付着はがき	261	
	・オープンハウス （於大公園、名鉄新倉敷、プロ・フェルガ・ジーンズ、インフォレ、岡久比スポーツ）	Web回答			619		
	地域外	・インフォハウス （於大公園、名鉄新倉敷、プロ・フェルガ・ジーンズ、インフォレ、岡久比スポーツ）	-	-	インターネット調査	634	
					オープンハウス	407	
事業者	・12市町の事業者へアンケートはがきを関係各機関で郵送 ・12市町内の事業者の会報誌へ調査票付小冊子を差込み ・トラック・バス・タクシー・観光・旅行業協会の数値企業へ配布	14,852	1,927	13%	郵送はがき	1,431	
					Web回答	496	
計			97,622	22,640	-	-	22,640

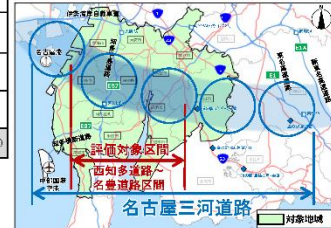
※地域内：名古屋、海浜線の沿線の12市町
（半田市、碧南市、刈谷市、豊田市、岡崎市、大府市、知多市、高知市、岡崎市、岡崎市、岡崎市）
※地域外：上記以外の市町

【備考】第1回アンケート回収率：25%（地域：27%、事業者：15%）

■ヒアリングによる意見聴取

ヒアリング先	件数
自治体	15
商工会議所	20
消防署・警察署	6
医療機関	4
農業協同組合・漁業協同組合・名古屋港管理組合	5
経済会	1
観光協会・観光・タクシー・バス協会	17
建設業	16
運送業・倉庫業	4
エネルギー業	1
小売業	2
計	91

■アンケート調査の対象地域と対象区間



出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

図 3-8(1) 地域の意見聴取 2 回目（重視すべき事項）

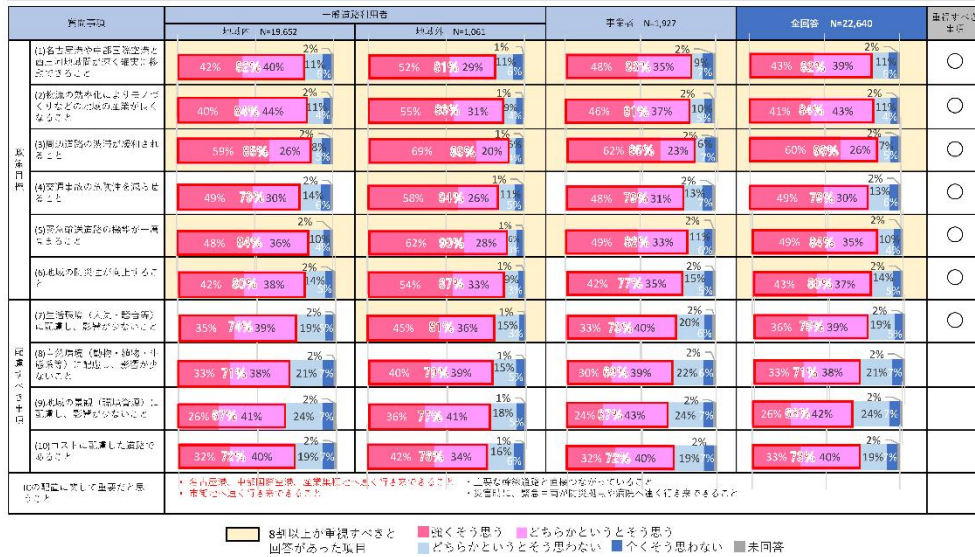
地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項等)

○調査結果及び分析等(意見聴取第 2 回目)

アンケートやヒアリング結果から、ルート帯案を比較検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項等について以下のとおり確認された。

2.第2回意見聴取の結果 2-8意見聴取結果のまとめ

- アンケート結果から、ルート帯案を検討する際に、すべての質問事項で肯定的な意見が過半数となり、重視・配慮すべきであることが確認できた。
- その中でも(1)～(7)については、全回答もしくは分類別回答のいずれかで肯定的な意見が80%を超えている。



出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

図 3-8 (2) 地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項)

3.対応方針(原案)の検討 3-2)複数案の比較検討

- 意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき比較すると【B案：南側ルート】が最も優位である。

評価軸		A 案：北側ルート	B 案：南側ルート	C 案：現道活用ルート	主なヒアリング意見
ルート概要	概要	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	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	コストを抑えながら起終点間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	
	延長	約19km	約20km	約23km	
ルート整備による短縮時間	延長	約25分	約25分	約14分	
	ルート整備による短縮時間	約25分	約25分	約14分	
政策目標	【産業】 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が最も多く立地しており、物流の効率化が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約220件	○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が最も多く立地しており、物流の効率化が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約240件	○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。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約110件	・伊勢湾岸道路を利用し、名古屋港に行くルートが現状混雑している。 ・2024年問題の観点からも、物流道路の整備は大事と考える。
	【渋滞】 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。	○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。	○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。	・周辺道路の混雑が緩和することで定時性が高まる。
	【安全】 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。	○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。	○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。	・幹線道路や一般道路の混雑緩和、交通渋滞や交通事故の発生リスク低減が重要と考える。
	【防災】 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	○起終点間が新たに高上り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とともに、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性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図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=14箇所	○起終点間が新たに高上り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とともに、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性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図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=17箇所	○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性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。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=11箇所	・伊勢湾岸道路の渋滞災害時の迂回ルートとして名古屋三河道路を利用する可能性が考えられる。 ・防災が確保されると客の評価も上がるため、高架整備の案の方が良い。
	配慮すべき事項	生活環境への影響（集落・市街地等の大気質・騒音）	○集落・市街地など、生活環境への配慮が必要と想定される区間が存在し、大気質や騒音などの影響がある程度懸念される。	○集落・市街地など、生活環境への配慮が必要と想定される区間が存在するが他案に比べ短く、大気質や騒音などの影響の懸念は最も小さい。	○比較的土地利用が進展した現道の機能強化となるため、生活環境への配慮が必要となる区間が比較的多く存在し、大気質や騒音などの影響が懸念される。
自然環境への影響（動物・植物・生態系等）		○自然公園エリア等を通過し、田園地域を通過する区間長は長く、自然環境への影響がある程度懸念される。	○自然公園エリア等を通過する可能性があり、田園地域を通過する区間長は最も長く、自然環境への影響が懸念される。	○比較的土地利用が進展した現道の機能強化・活用するものであり、自然環境への影響の懸念は最も小さい。	・自然環境保全を定めている地区について、ルート帯から外していただきたい。
景観等への影響（景観等）		○景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等への影響が懸念される。	○景観の保全上重要な箇所を概ね回避するため、景観等への影響の懸念は最も小さい。	○現道の機能強化・活用するものであるが、景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等への影響がある程度懸念される。	・景観を損ねないようなルート・ICの配置が良い。
経済性への配慮（建設コスト）		○自動車専用道路の新設となり、かつ、支障物件が多いため、経済性に最も劣る。 約3,200億円～3,800億円	○自動車専用道路の新設となるため経済性に劣る。 約3,100億円～3,700億円	○現道の改良となるため、経済性に最も優れる。 約2,300億円～2,800億円	・コストについては、渋滞の緩和に繋がればよい。
その他（自由意見）		・ 早期整備に関する意見 ・ 料金（有料・無料）に関する意見 ・ 国道23号、衣浦大橋に関する意見			・ 整備期間に関する意見 ・ 料金に関する意見
意見聴取結果を踏まえ、重視・配慮すべき事項		他の案と比較し優位な事項			

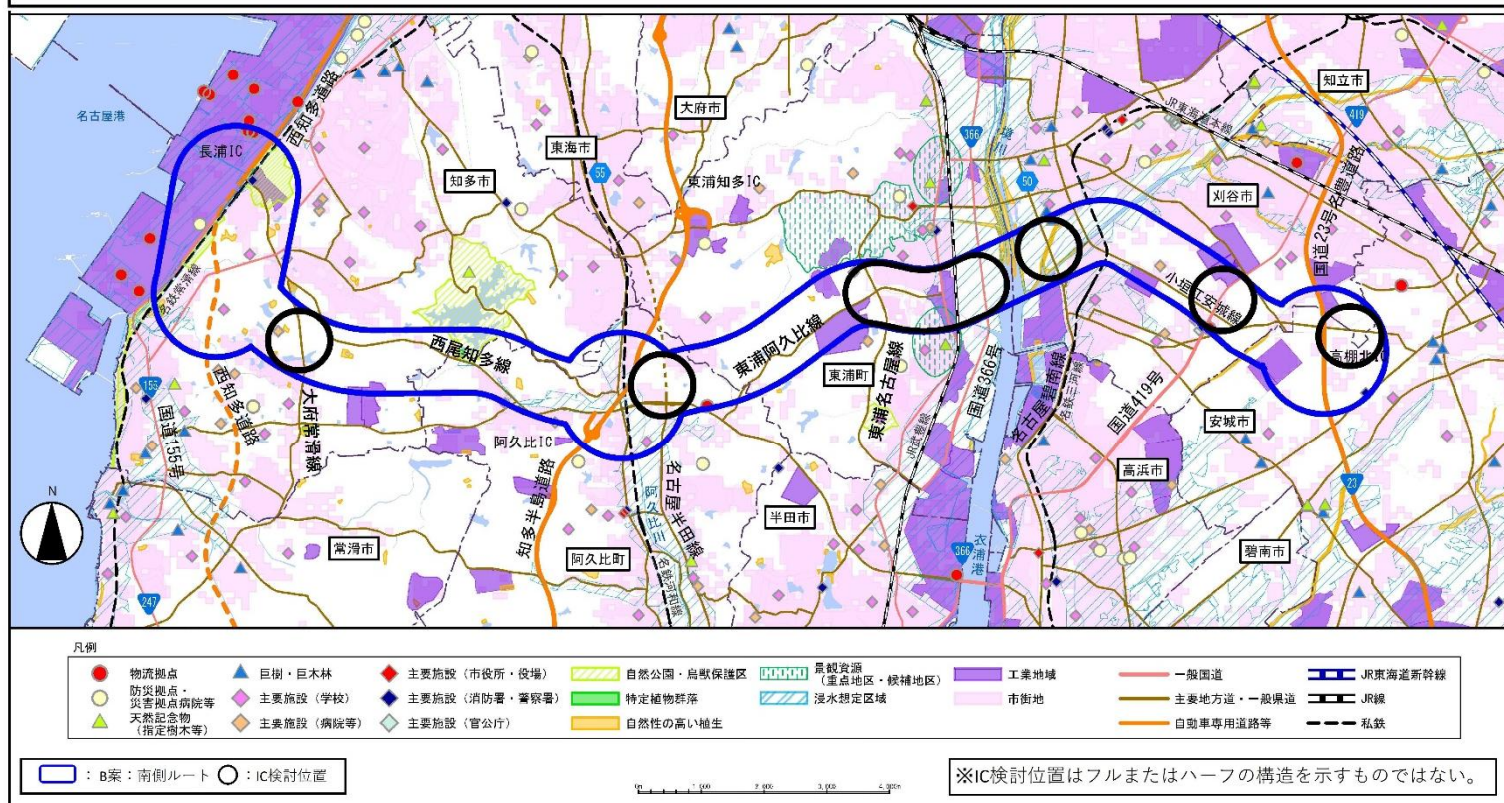
意見聴取結果を踏まえ、重視・配慮すべき事項 他の案と比較し優位な事項

出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和6年12月9日) 第3回構想段階評価資料

図 3-9 名古屋三河道路 複数案の比較評価

5.対応方針(案)まとめ

- 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。
- 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。
- 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。



出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

図 3-10 名古屋三河道路 対応方針（案）