

名古屋三河道路
(西知多道路～名豊道路区間)
第2回 構想段階評価

愛知県建設局

令和5年12月11日

目次

1.検討の流れ	2
2.第1回意見聴取の結果	8
3.対応方針(複数案)の検討	28
4.第2回意見聴取の方法	38

1.検討の流れ

1-1)評価対象区間

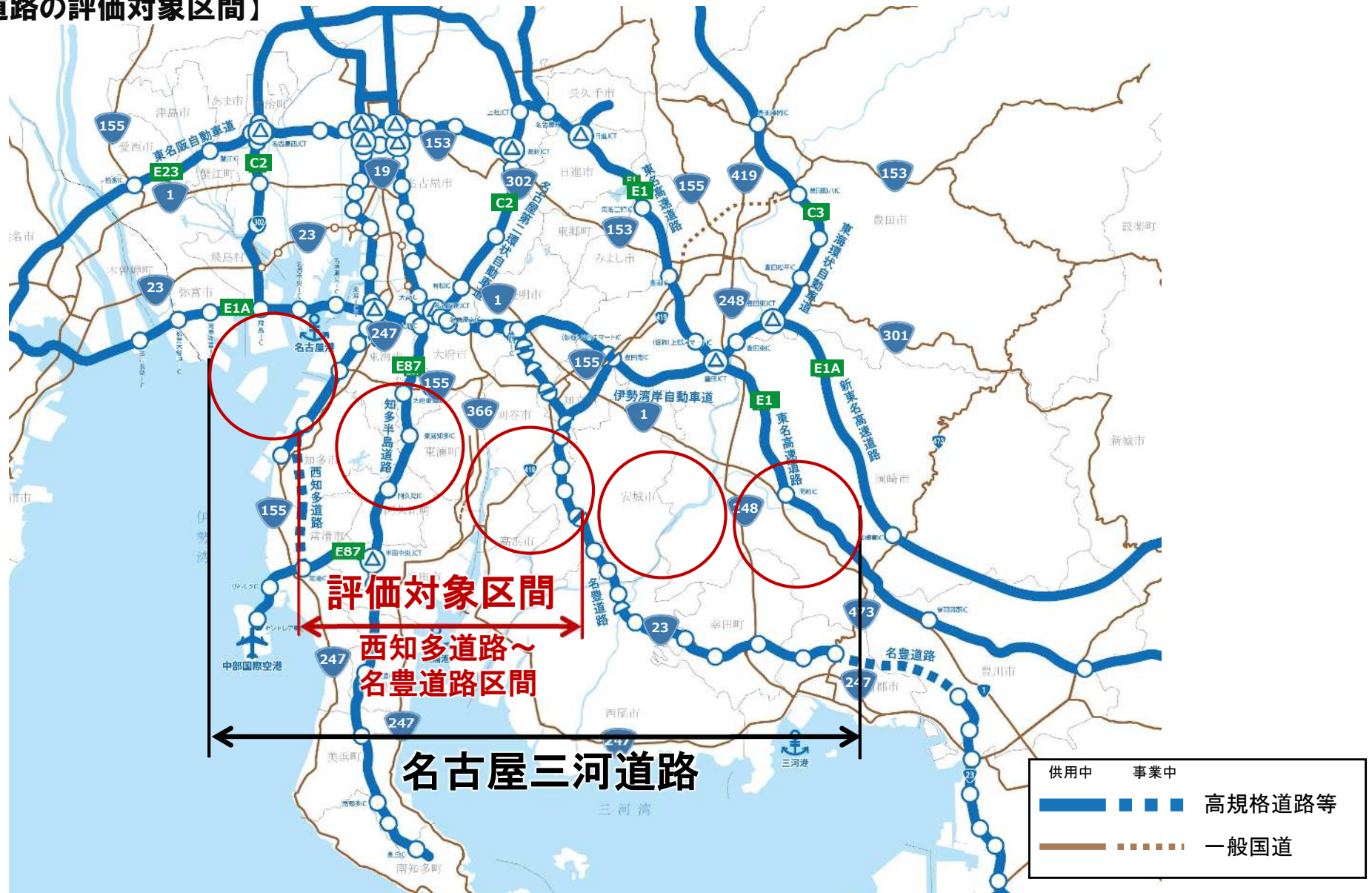
1-2)構想段階評価の進め方(案)

1-3)前回審議内容

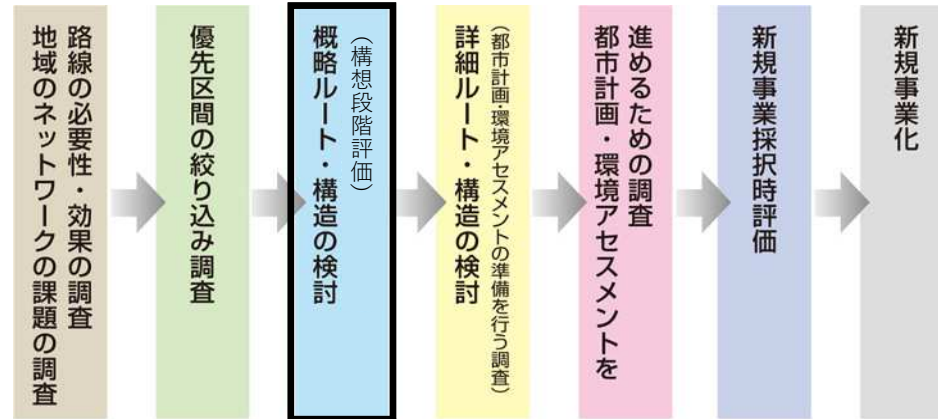
1.検討の流れ 1-1)評価対象区間

- 評価対象区間は、名古屋三河道路のうち、西知多道路と名豊道路を結ぶ区間とする。

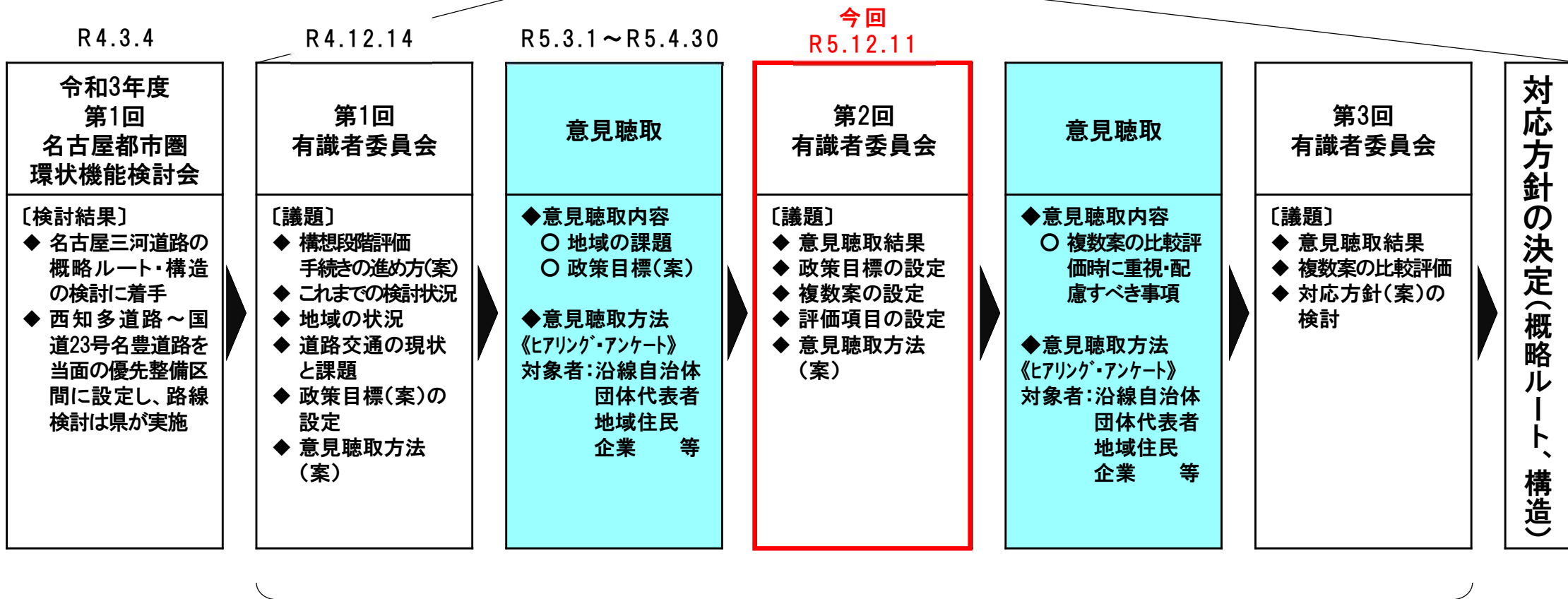
【名古屋三河道路の評価対象区間】



1.検討の流れ 1-2)構想段階評価手続きの進め方(案)



<構想段階評価手続きの進め方>



有識者委員会

1.検討の流れ 1-3)前回審議内容①

◆第1回 名古屋三河道路有識者委員会の概要

実施日	令和4年12月14日（水）開催
議事事項	地域の状況 道路交通の現状と課題 政策目標（案）の設定 地域からの意見聴取方法（案）

◆前回審議での主なご意見と対応状況

指摘事項	対応状況	概要箇所
名古屋三河道路がどのエリアを通る計画なのか、正しく理解してもらえよう、表現方法などを工夫すべき。	名古屋三河道路のエリアが分かるようチラシに記載。	P6
アンケート票に同封するチラシについて、一般の方にも分かりやすい表現となるよう配慮すべき。	チラシ（説明資料）について、一般の方にもわかりやすい表現に修正。	P6
アンケート票の設問は、要点を絞って簡潔にすべき。	地域の交通課題および名古屋三河道路に求められる機能や役割について、簡潔かつ要点を絞った設問となるよう修正。	P7
外国人含め多くの利用者から意見をいただけるよう工夫すべき。	意見聴取の配布物（チラシ・アンケート用紙）に記載されている漢字に対して、全てルビを標記を標記。	P6, P7
意見聴取にあたっては、色々な媒体で発信すべき。	意見聴取（アンケート）の実施について愛知県庁のTwitter（現 X）アカウントで発信。	P7
設問の回答に「分からない」を加えても良いのではないか。	設問を簡潔にしたことから、「分からない」を選択される可能性が減少したと考えられるため、従前どおりの表記とした。	—
今後、ルートや構造などの検討にも反映することができるようなアンケート内容としてはどうか。	ルートや構造に関する意見聴取は第2回意見聴取で実施予定。	—

1.検討の流れ 1-3)前回審議内容②

- 対象地域や名古屋三河道路の位置が分かるようにチラシ表紙に位置図を記載。
- イラストやグラフを活用しながら説明文が分かりやすいチラシに修正。
- 漢字に対してルビを記載し外国人に対応。

◆対象地域の位置図を用いて、名古屋三河道路の位置を明確化

名古屋三河道路(知多～西三河)の計画に関する第1回アンケート

本アンケート調査は、名古屋三河道路(知多～西三河)の計画を作るにあたり、生活に役立つ道路となるよう、地域のみなさまのご意見をお聴きするために実施するものです。

アンケートは、本紙2ページ、3ページの「知多・西三河南部地域の交通課題」を見ながら、次の①または②どちらかの方法で回答してください。

- ① 同封のはがき(アンケート用紙)から
 - ② 回答用Webサイトから
- 同封の別紙【アンケート用紙】およびアンケート用紙の裏面に記載のQRコードからご協力をお願いします。

対象地域の位置を示し
名古屋三河道路の位置を明確化



アンケートの対象地域(対象区間)

名古屋三河道路ってどんな道路?

A.名古屋三河道路は知多地域と西三河地域を通るサービスレベルの高い道路です。

道路ができるとうなるの?

A.道路ができることによって次のような効果が期待できます。

- ・名古屋港や中部国際空港への移動が便利になる
- ・周辺道路の渋滞が減少する
- ・周辺道路の交通事故が減少する
- ・災害に強い道路ネットワークが形成される

名古屋三河道路に関する詳しい情報は、愛知県Webサイトでご覧いただけます。
<https://www.pref.aichi.jp/site/nagoyamikawadouro/>

2ページ、3ページを見ながらアンケートに回答してください>>>



◆イラスト・グラフ等を活用し、漢字にルビを記載することで回答者に分かりやすい資料を作成

漢字に対してルビを記載し、外国人に対応

イラスト・グラフを活用し説明文もシンプルに修正

知多・西三河南部地域の交通課題

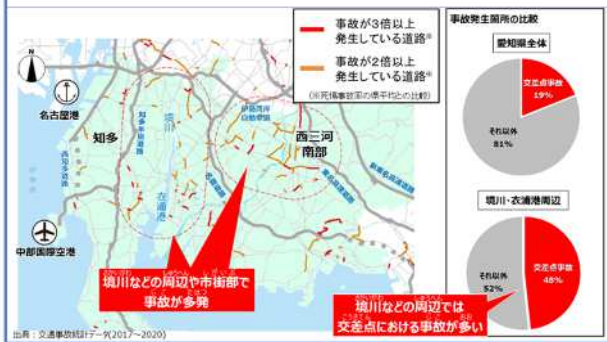
①産業の課題 知多地域と西三河南部地域をスムーズに結ぶ道路が少なく、移動が不便になっています。



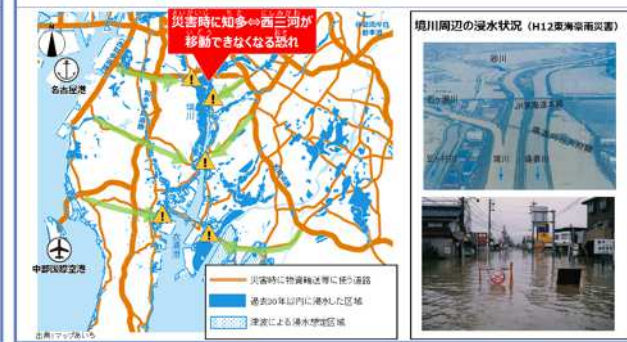
②渋滞 境川と衣浦港では、橋が少なく、周辺交通が集中することから交通渋滞が発生しています。



③交通安全の課題 地域内に、交通事故が多発している箇所があります。



④防災の課題 災害時に道路が通行できなくなり、救援活動や支援物資輸送が困難になる恐れがあります。



1.検討の流れ 1-3)前回審議内容③

- 地域の交通課題、名古屋三河道路に求められる機能や役割に関する設問を簡潔かつ要点を絞った内容に修正。
- 漢字に対してルビを記載し外国人に対応。
- 意見聴取の実施について愛知県のTwitter（現 X）アカウントで発信。

◆アンケート内容を簡潔にし、漢字にルビを記載することで回答者に分かりやすい調査票を作成

料金受取人私郵便

4 6 0 - 8 7 9 0

4 3 4

愛知県名古屋市中区三の丸
三丁目1番2号

愛知県 建設局 道路建設課
企画・環境対策グループ 行

差出有効期間
令和5年4月30日
(切手不要)

<アンケート用紙>

▼あなた自身のことについて【記入または該当する番号に○をつけて下さい】

お住まい ()市・町

年齢 1.10代 2.20代 3.30代 4.40代 5.50代 6.60代 7.70歳以上

職業 1.会社員 2.公務員 3.自営業 4.主婦・主夫
5.学生 6.パート・アルバイト 7.無職 8.その他

普段の自動車の運転頻度
1.ほぼ毎日 2.週2~3回程度 3.月2~3回程度
4.ほとんど利用しない 5.利用したことがない

▼対象区間周辺における普段の自動車による道路利用状況について
(同乗・バスなどの利用を含む)【該当する番号に○をつけて下さい。】

問1-1 対象区間周辺の道路を車で利用する頻度を教えてください。
1.ほぼ毎日 2.週2~3回程度 3.月2~3回程度
4.ほとんど利用しない 5.利用したことがない
→1, 2, 3を選ばれた方は【下段問1-2】の質問へ
→4, 5を選ばれた方は【ウラ面問2】の質問へ

問1-2 対象区間周辺の道路を利用する主な目的を1つ教えてください。
1.仕事(通勤以外) 2.通勤 3.通学 4.家事・買い物
5.観光・レジャー 6.通院 7.その他()

問1-3 上記【問1-2】における主な目的地を1つ教えてください。
()都・道 ()市・区
()府・県 ()町・村

問2 対象区間周辺の道路網には、どのような課題があると思いますか？
以下の①~④の交通課題について、4段階評価してください。
4. 強くそう思う 3. どちらかというと思う
2. どちらかというと思わない 1. 全くそう思わない

交通課題	あなたの評価			
① 東西方向の移動が不便であること	4	3	2	1
② 交通渋滞がよく発生すること	4	3	2	1
③ 交通事故の危険性が高いこと	4	3	2	1
④ 災害時に救援活動等が困難になるおそれがあること	4	3	2	1

問3 名古屋三河道路(知多~西三河)に求める役割や機能は何ですか？
以下の①~④の道路機能について、4段階評価してください。
4. 強くそう思う 3. どちらかというと思う
2. どちらかというと思わない 1. 全くそう思わない

道路に求める役割や機能	あなたの評価			
① 東西方向の移動が便利になること	4	3	2	1
② 周辺道路の交通渋滞が減少すること	4	3	2	1
③ 周辺道路が安全に利用できるようになること	4	3	2	1
④ 災害時に救援活動等がすみやかに行えるようになること	4	3	2	1

問4 上記のほかに課題に感じていることや道路に求める役割や機能、その他利用しやすい道路となるためのアイデアや配慮した方が良くと思うことなどがあれば、ご自由にお書きください。

<自由回答>

漢字に対してルビを記載し、外国人に対応

地域の課題、名古屋三河道路求められる機能や役割に関する設問を簡潔な内容に修正

◆意見聴取の実施についてTwitterで発信

意見聴取の開始に先立ち愛知県Twitter（現 X）アカウントより発信



新着情報：名古屋三河道路（知多～西三河）の計画に関する第1回アンケート調査の実施について
ift.tt/5Hzwif ← 詳細はこちら

11:59 · 2023/02/27 場所: Earth · 1659 回表示

2. 第1回意見聴取の結果

2-1)意見聴取の概要

2-2)～2-12)アンケート調査の結果

2-13)ヒアリング調査の結果

2-14)まとめ

2.第1回意見聴取の結果

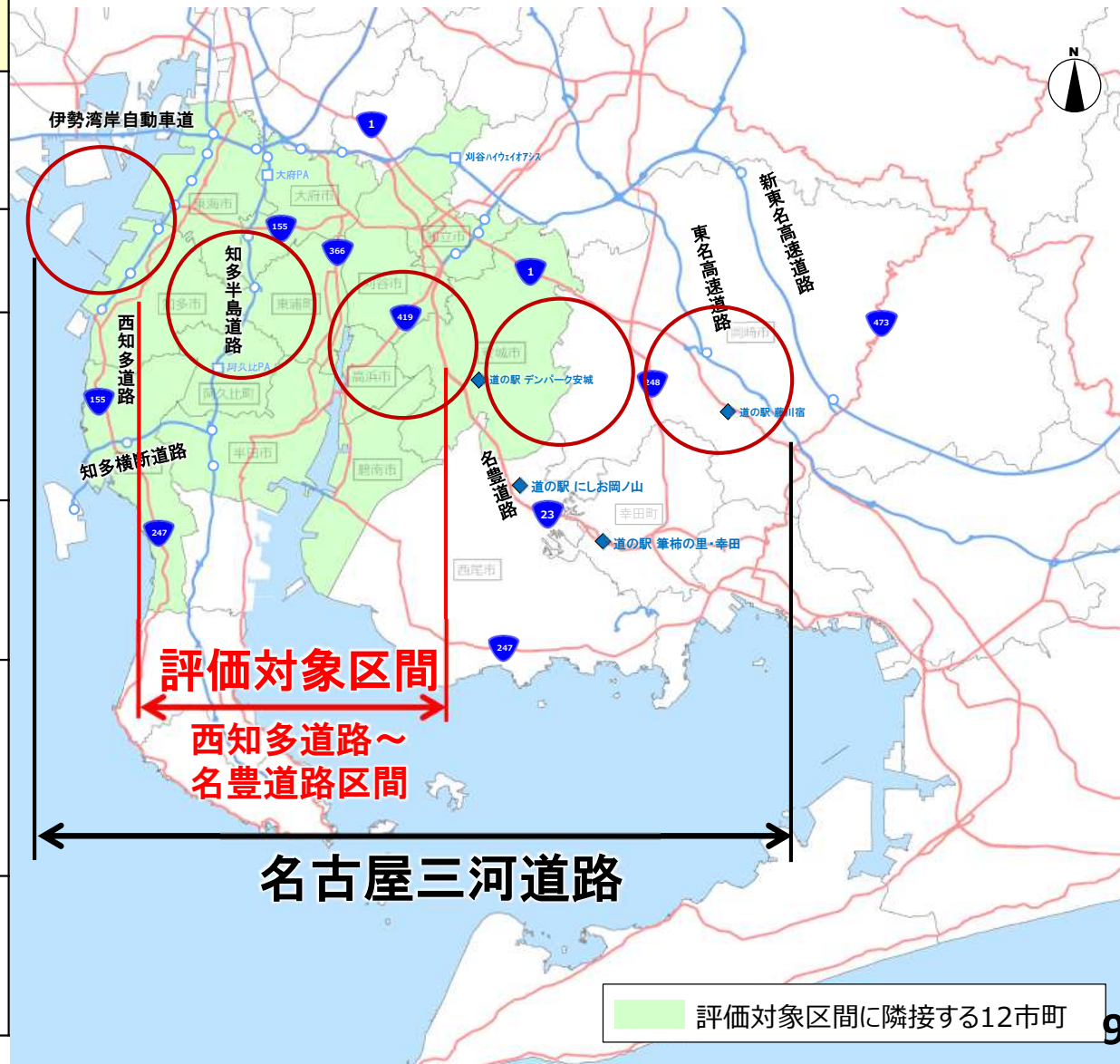
2-1)意見聴取の概要

- 意見聴取期間は、令和5年3月1日から令和5年4月30日。
- 評価対象区間に隣接する12市町※を中心に、一般道路利用者と各種団体へ意見聴取を実施。

※本資料においては、評価対象区間に隣接する12市町を「地域内」、それ以外を「地域外」と定義する

【意見聴取(1回目)の概要】

区分	調査	対象
一般道路利用者 (地域内/地域外)	住民アンケート調査 (郵送調査)	<ul style="list-style-type: none"> ・評価対象区間に隣接する12市町より無作為抽出 (碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町) 合計配布数：約82,300世帯 地域内
	アンケート調査 (留置き調査)	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所・公共施設の利用者 ・道の駅、SA/PA、中部国際空港の利用者 ・WEBアンケートページの設置 地域内 地域外
	オープンハウス	<ul style="list-style-type: none"> 以下の施設の利用者 ・安城産業文化公園デンパーク ・イトーヨーカドー知多店 ・イオンモール東浦 ・アピタ阿久比店 ・刈谷ハイウェイオアシス 地域内 地域外
	インタビュー調査	<ul style="list-style-type: none"> 以下の施設の利用者 ・阿久比PA ・大府PA ・道の駅にしお岡ノ山 ・道の駅筆柿の里・幸田 地域内 地域外
各種団体 (関係団体/事業者)	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体(碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、岡崎市、西尾市、幸田町)、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、中部経済連合会 ・消防署、警察署、医療機関、商工会議所、農業協同組合、漁業協同組合、観光協会、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、沿線企業 関係団体 事業者
	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・商工会議所会員 ・観光協会会員 ・愛知県トラック協会会員 ・愛知県バス協会会員 ・愛知県タクシー協会会員 事業者



アンケート調査の結果

- 2-2)回答の集計状況
- 2-3)一般道路利用者への設問項目(属性・道路の利用状況)
- 2-4)一般道路利用者の回答属性
- 2-5)一般道路利用者の地域内道路の利用形態
- 2-6)事業者への設問項目(属性・道路の利用状況)
- 2-7)事業者の回答者属性
- 2-8)事業者の地域内道路の利用形態
- 2-9)政策目標(案)を共有するための設問項目
- 2-10)地域内の道路網の課題
- 2-11)名古屋三河道路に求められる役割・機能
- 2-12)自由意見

2.第1回意見聴取の結果

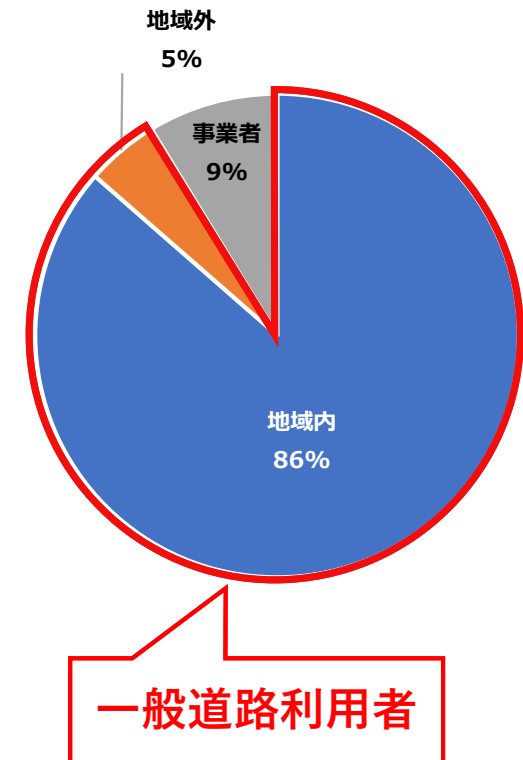
2-2)回答の集計状況

- 一般道路利用者23,622人（地域内22,368人、地域外1,254人）、事業者2,255団体・社から意見聴取を実施。
- 回答者の構成比率は、一般道路利用者が約9割、事業者が約1割であった。

◆アンケートの回答集計結果

分類		配布数 (件)	有効回答数(件)	有効回答数/配布数
一般道路 利用者	地域内 (12市町)	82,304	22,368	27%
	うち返信はがき		14,208	17%
	うちWeb等		8,160	10%
	地域外 (不明含む)	—	1,254	—
		—	23,622	—
事業者		15,243	2,255	15%
合計			25,877	

●回答者の内訳 N=25,877



2.第1回意見聴取の結果

2-3)一般道路利用者への設問項目(属性・道路の利用状況)

- 回答者の「属性」及び「地域内における自動車による道路の利用状況」を把握するための設問項目とした。

◆一般道路利用者への設問項目

設問番号	設問	選択肢など
属性	居住地	() 市・町
	年齢	10代／20代／30代／40代／50代／60代／70歳以上
	職業	会社員／公務員／自営業／主婦・主夫／学生／ パート・アルバイト／無職／その他
	自動車の運転頻度	ほぼ毎日／週2～3回程度／月2～3回程度／ ほとんど利用しない／利用したことがない
問1. 地域内における自動車による道路の利用状況	問1-1. 地域内の道路を自動車で利用する頻度 (バス・タクシー等による利用も含む)	ほぼ毎日／週2～3回程度／月2～3回程度／ ほとんど利用しない／利用したことがない
	問1-2. 地域内の道路を利用する主な目的	仕事／通勤／通学／家事・買い物／ 観光・レジャー／通院／その他
	問1-3. 【問1-2】における主な目的地	() 都・道 () 市・区 府・県 町・村

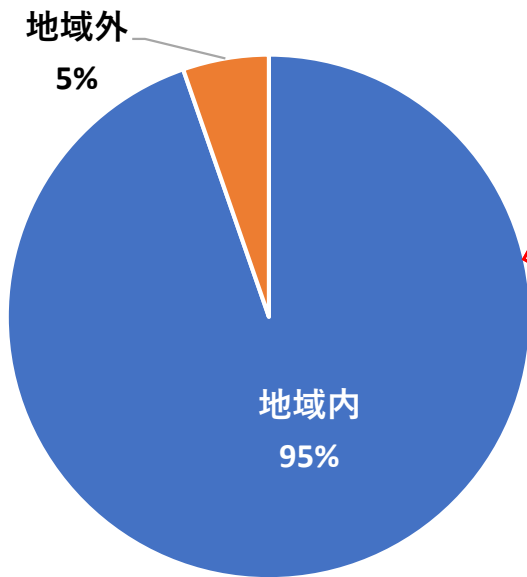
2.第1回意見聴取の結果

2-4)一般道路利用者の回答者属性①

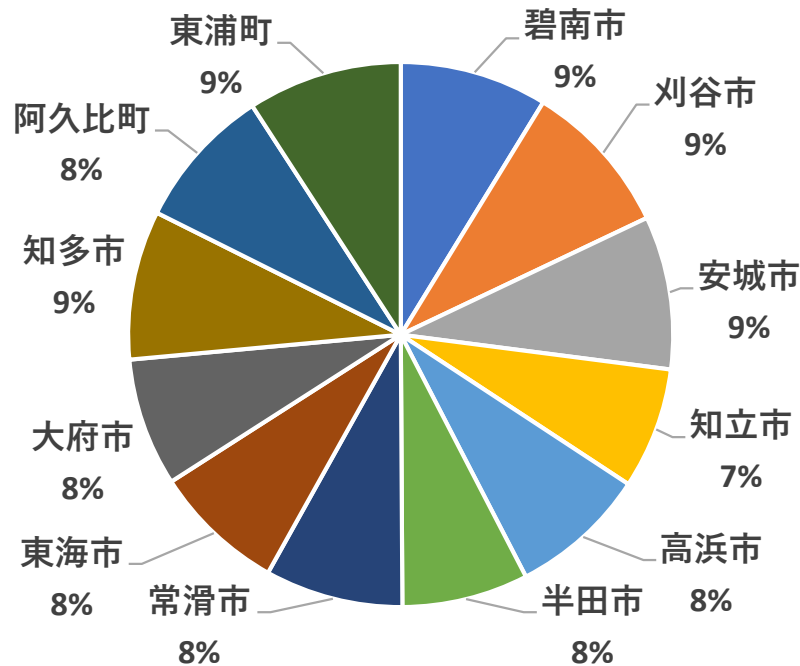
- 一般道路利用者の回答者の居住地は地域内95%、地域外5%であった。
- 地域内の回答は、12市町において概ね均等に分布している。
- 地域外の回答は、県内各地域から回答があったほか、県外の回答が約1割であった。

◆一般道路利用者の回答者属性

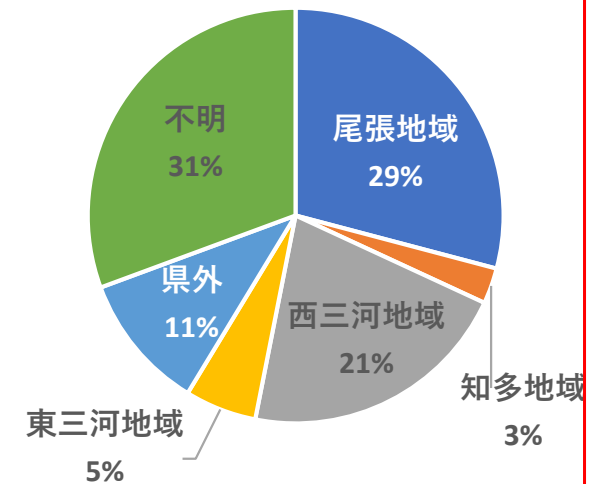
◆回答者の居住地(地域内/地域外) N=23,622



●地域内の内訳 N=22,368



●地域外の内訳 N=1,254



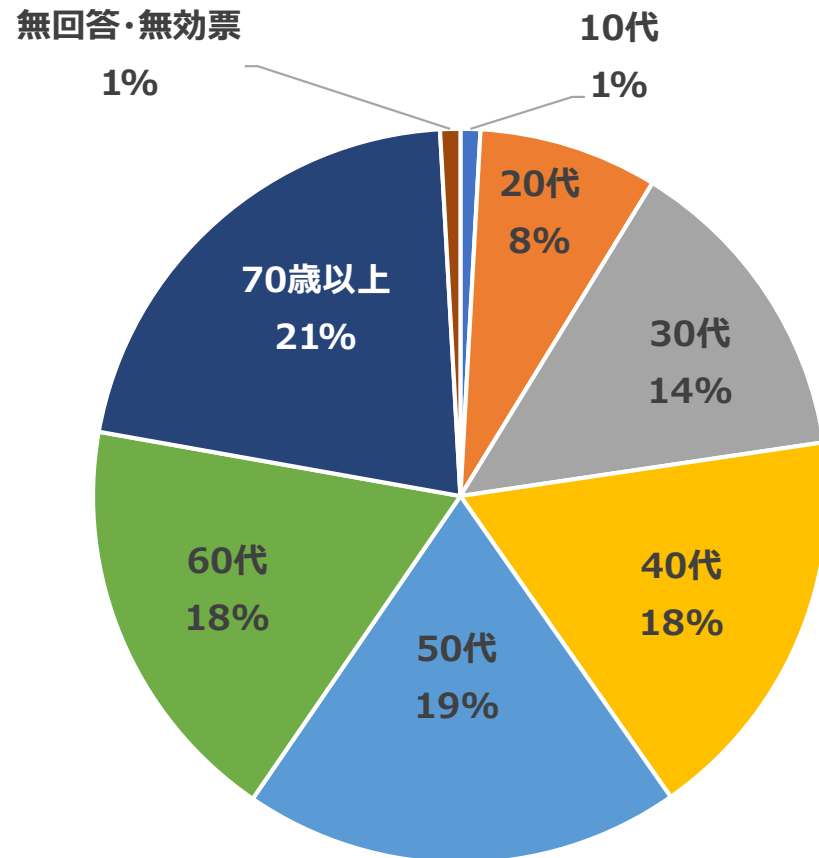
2.第1回意見聴取の結果

2-4)一般道路利用者の回答者属性②

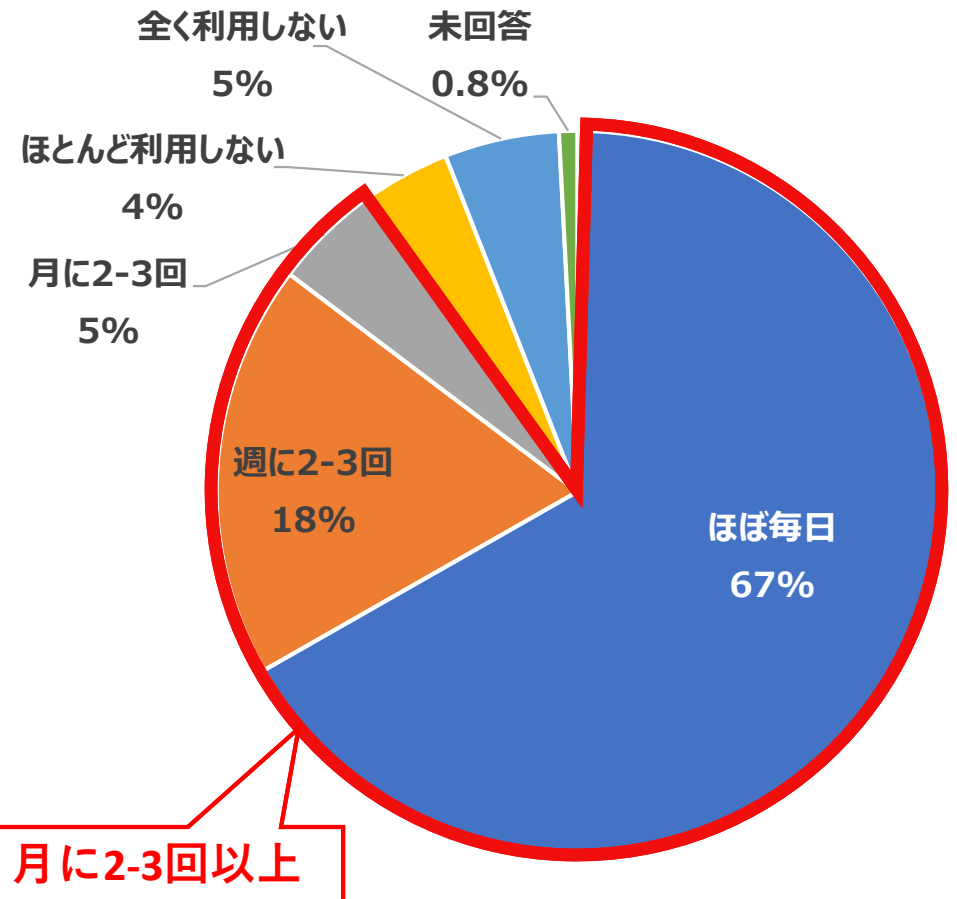
- 一般道路利用者の回答者の年齢分布は、各年齢層から回答があった。
- 自動車の運転頻度は、月に2-3回以上と回答した方が約9割であった。

◆一般道路利用者の回答者属性 N=23,622

●年齢分布



●自動車の運転頻度



2.第1回意見聴取の結果

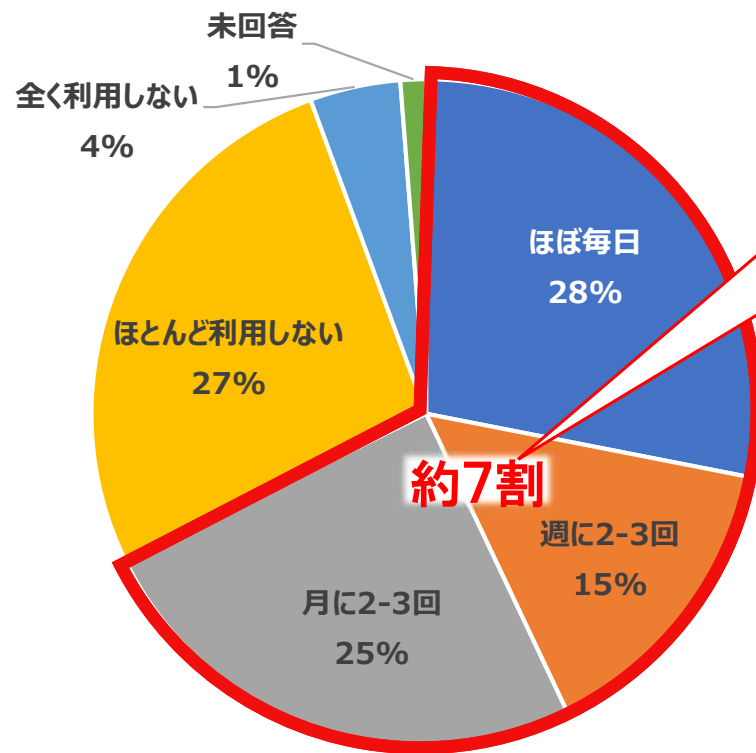
2-5)一般道路利用者の地域内道路の利用形態

- 地域内の道路を自動車で利用する頻度は、月に2-3回以上利用すると回答した方が約7割であった。
- 主な目的は「家事・買い物」が最も多く約3割を占め、次いで、通勤、仕事目的で利用する人が多い。
- 主な目的地は「地域内」が約7割となっている。

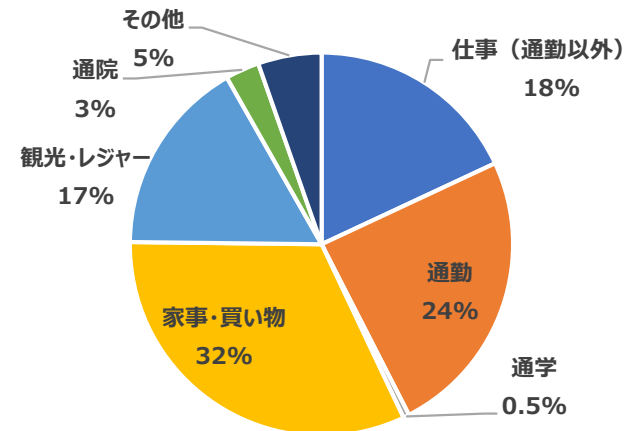
問1. 地域内における自動車による道路の利用状況

問1-1. 地域内の道路を自動車で利用する頻度 N=23,622

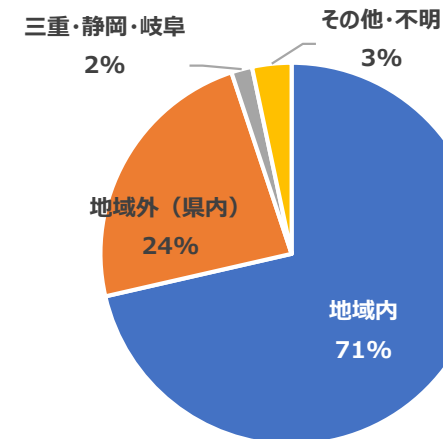
(バス・タクシー等による利用も含む)



問1-2. 地域内の道路を利用する主な目的 N=16,350



問1-3.【問1-2】における主な目的地 N=16,350



2.第1回意見聴取の結果

2-6)事業者への設問項目(属性・道路の利用状況)

- 事業者の「属性」及び「業務での地域内における自動車による道路の利用状況」を把握するための設問項目とした。

◆事業者への設問項目

設問番号	設問	選択肢など
属性	所在地	() 市・町
	業種	製造業／運輸業／卸・小売業／農業・漁業／ 宿泊業・飲食サービス業／医療・福祉／建設業／ その他
	従業員数	() 人
問1. 地域内における 自動車による道路 の利用状況	問1-1. 業務のため地域内の道路を自動車で 利用する頻度	ほぼ毎日／週2～3回程度／月2～3回程度 ほとんど利用しない／利用したことがない
	問1-2. 【問1-1】における主な目的地	() 都・道 () 市・区 府・県 町・村

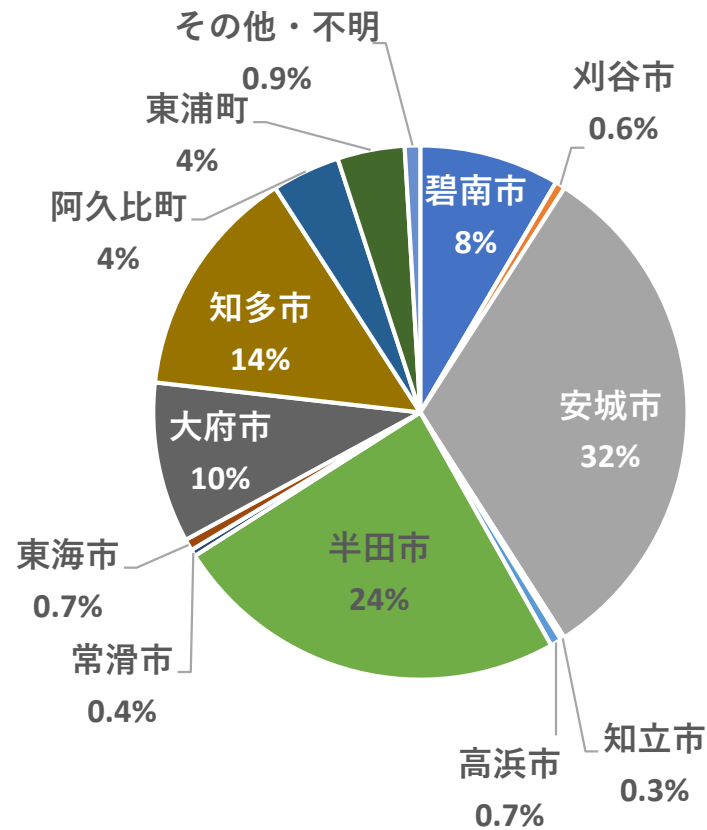
2.第1回意見聴取の結果

2-7)事業者の回答者属性

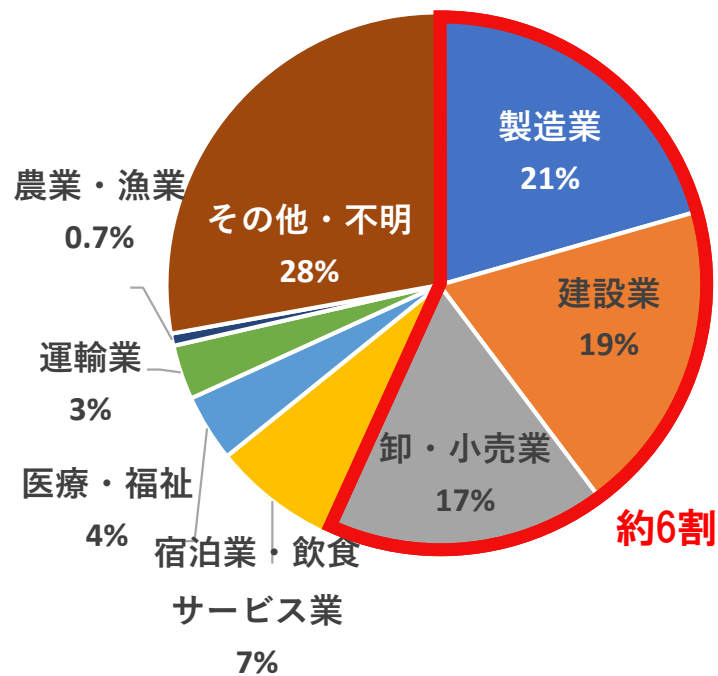
- 事業者の所在地は、地域内の12市町からそれぞれ回答があった。
- 業種は製造業、建設業、卸・小売業からの回答が全体の約6割であった。

◆事業者の回答状況 N= 2,255

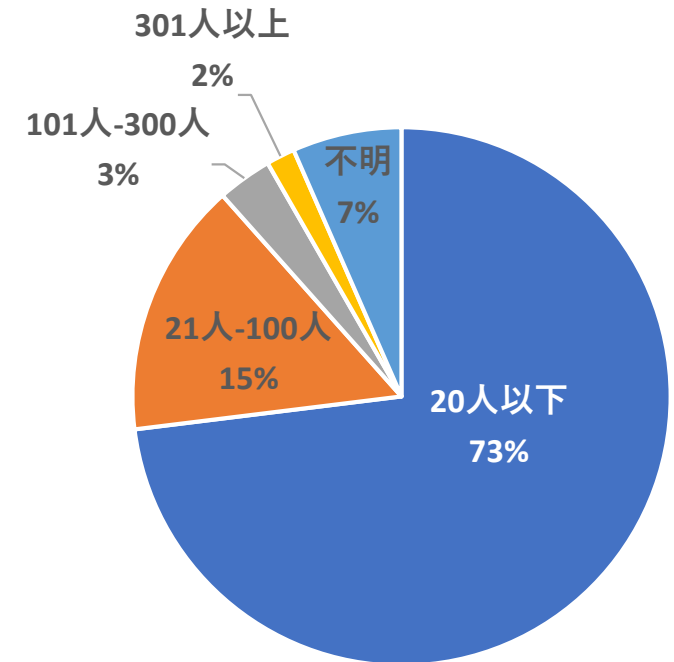
●所在地内訳



●業種内訳



●従業員数



2.第1回意見聴取の結果

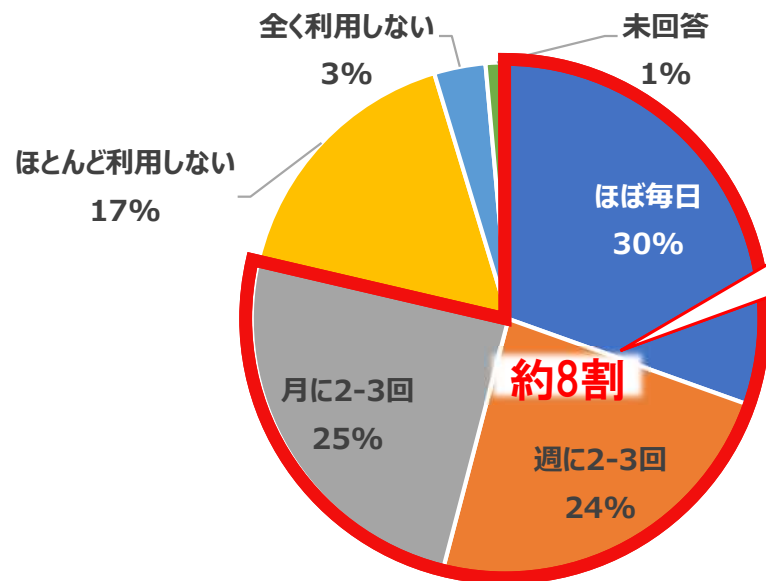
2-8)事業者の地域内道路の利用形態

- 業務において地域内の道路を自動車で利用する頻度は、月に2-3回以上利用するとの回答が約8割であった。
- 主な目的地は「地域内」が約6割となっている。

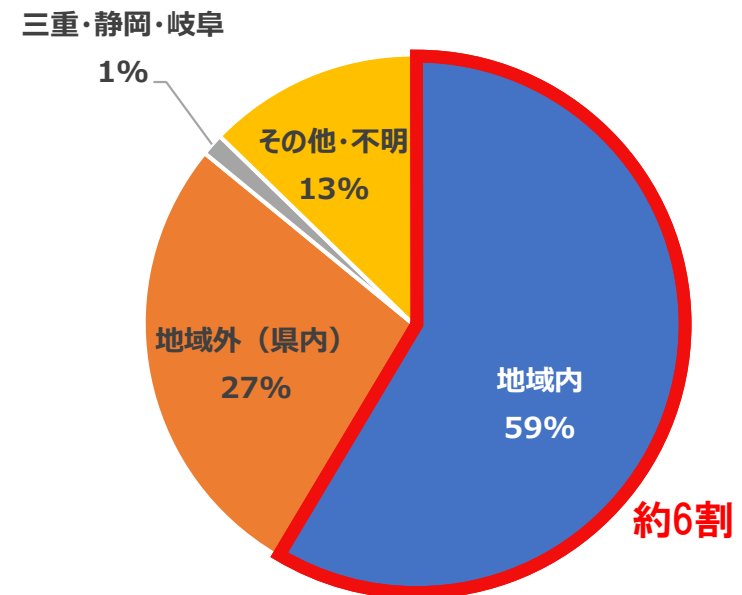
問1. 地域内における自動車による道路の利用状況について

問1-1. 業務のため地域内の道路を

自動車で利用する頻度 N= 2,255



問1-2. 【問1-1】における主な目的地 N= 1,775



2.第1回意見聴取の結果 2-9)政策目標(案)を共有するための設問項目

- 道路交通の現状と課題、それを基に設定した政策目標（案）を一般道路利用者及び事業者と共有するための設問項目とした。

◆設問項目と政策目標(案)

設問	政策目標（案）				選択肢など
	【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	【渋滞】 交通円滑化	【安全】 交通事故の減少	【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	
問2. 地域内の道路網には、どのような課題があると思いますか。	①東西方向の移動が不便であること	②交通渋滞がよく発生すること	③交通事故の危険性が高いこと	④災害時に救援活動などが困難になる恐れがあること	【4段階評価】 強く思う／ どちらかというと思う／ どちらかというと思わない／ そう思わない
問3. 名古屋三河道路（知多～西三河）に求める役割や機能は何ですか。	①東西方向の移動が便利になること	②周辺道路の交通渋滞が減少すること	③周辺道路が安全に移動できるようになること	④災害時に救援活動などが速やかに行えるようになること	【4段階評価】 強く思う／ どちらかというと思う／ どちらかというと思わない／ そう思わない
問4. 上記のほかに感じている課題や道路に求める役割や機能、配慮した方が良くと思うことなどを ご自由にお書きください。					自由記述

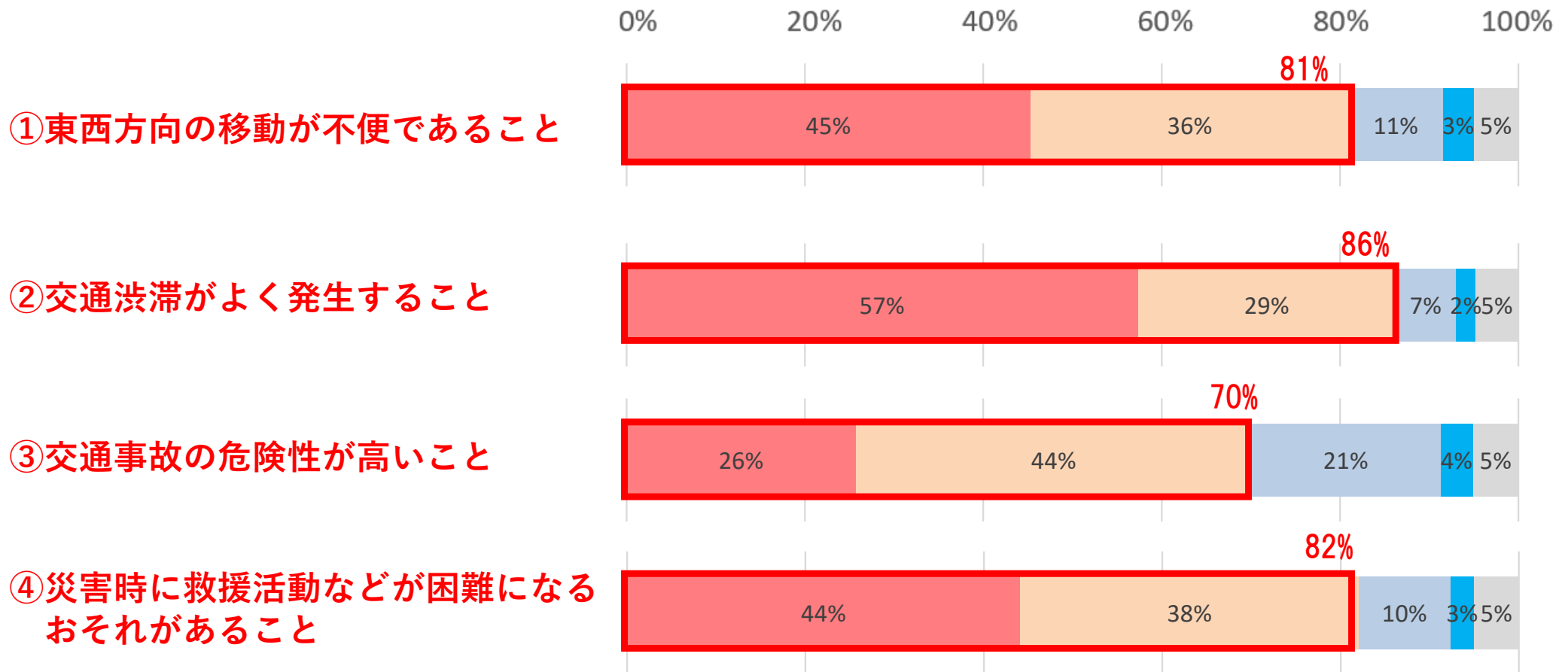
2.第1回意見聴取の結果

2-10)地域内の道路網の課題①

①一般道路利用者と事業者の全回答 N=25,877

- 地域内の道路網の課題については、全ての項目について7割以上の方が課題として認識。
- 「①東西方向の移動が不便であること」、「②交通渋滞がよく発生すること」、「④災害時に救援活動などが困難になるおそれがあること」が課題との意見が8割を超える。

問2. 地域内の道路網には、どのような課題があると思いますか？



凡例 ■ 強くそう思う ■ どちらかという
そう思う ■ どちらかという
そう思わない ■ 全くそう
思わない ■ 未回答

2.第1回意見聴取の結果

2-10)地域内の道路網の課題②

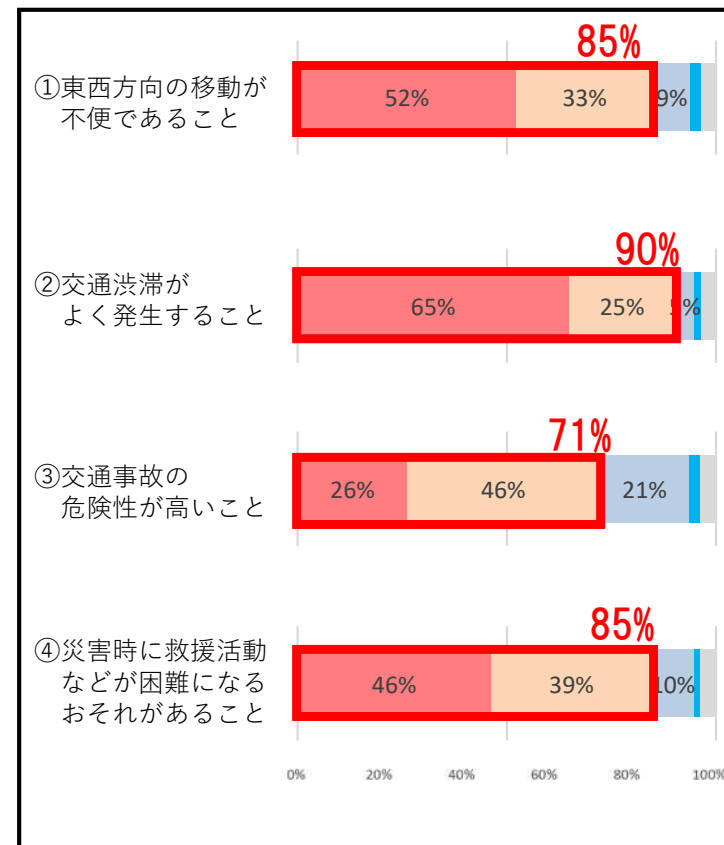
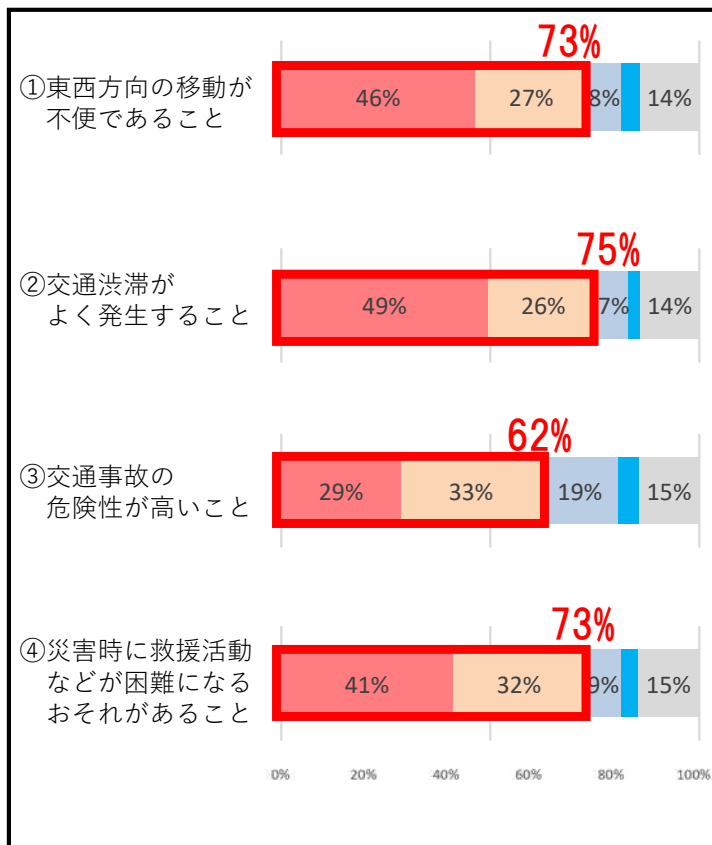
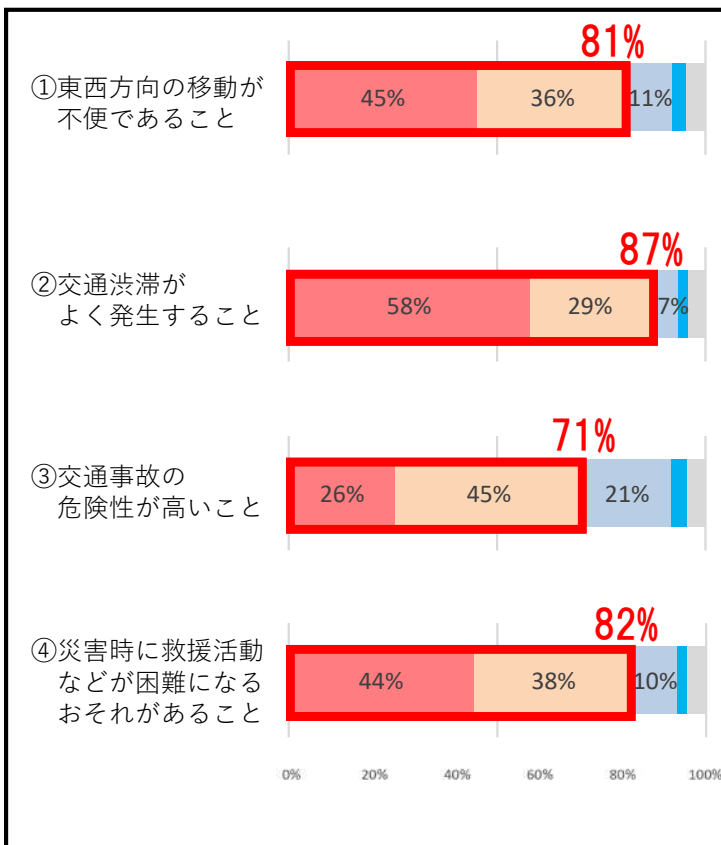
②回答者区分別の集計

●すべての回答者区分（地域内／地域外道路利用者、事業者）において、各項目に対して6割以上が課題として認識。

◆地域内道路利用者 N=22,368

◆地域外道路利用者 N=1,254

◆事業者 N=2,255



凡例 ■ 強く思う ■ どちらかというと思う ■ どちらかというと思わない ■ 全くそう思わない ■ 未回答

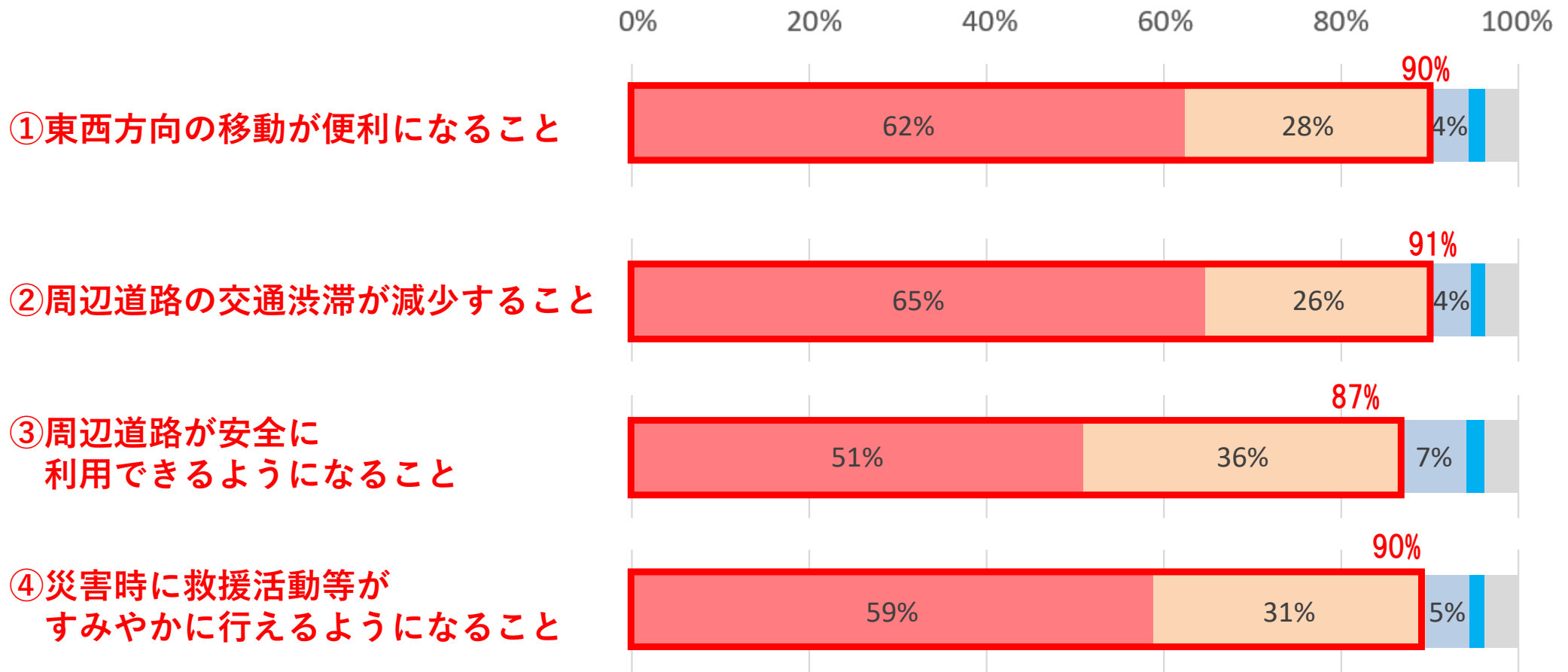
2.第1回意見聴取の結果

2-11)名古屋三河道路に求められる役割・機能①

①一般道路利用者と事業者の全回答 N=25,877

● 名古屋三河道路に求められる役割や機能として、すべての項目について約9割の方から肯定的な回答を得た。

問3. 名古屋三河道路に求める役割や機能は何ですか？



凡例 ■ 強くそう思う ■ どちらかという
そう思う ■ どちらかという
そう思わない ■ 全くそう
思わない ■ 未回答

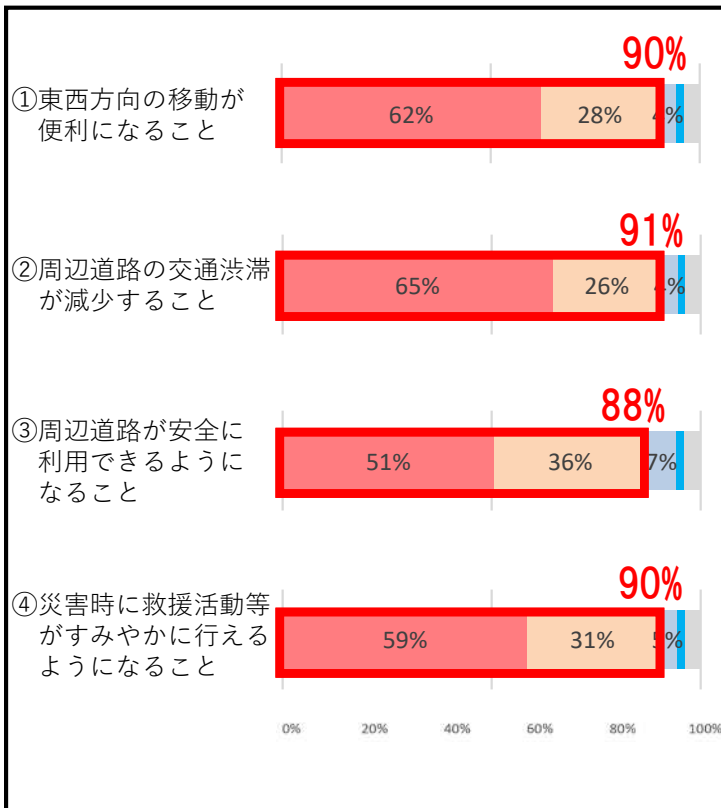
2.第1回意見聴取の結果

2-11)名古屋三河道路に求められる役割・機能②

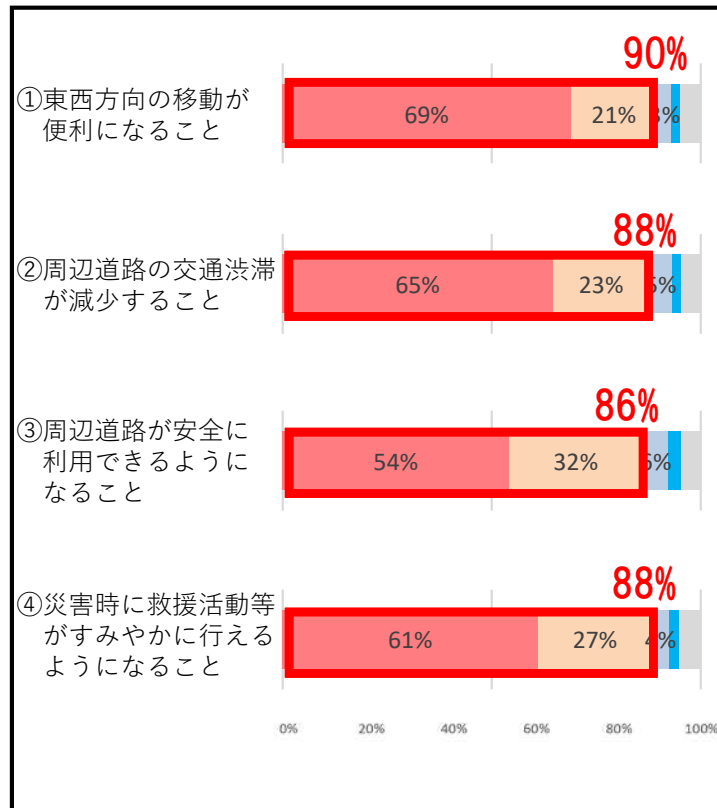
②回答者区分別の集計

●すべての回答者区分において、各項目に対して約9割の方から肯定的な回答を得た。

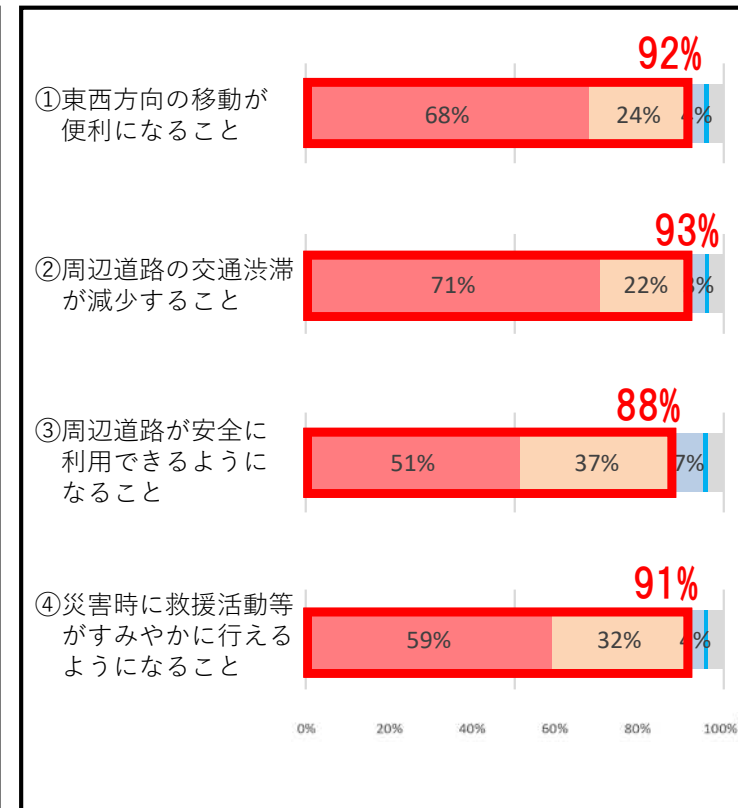
◆地域内道路利用者 N=22,368



◆地域外道路利用者 N=1,254



◆事業者 N=2,255



凡例 ■ 強く思う ■ どちらかというと思う ■ どちらかというと思わない ■ 全くそう思わない ■ 未回答

2.第1回意見聴取の結果 2-12)自由意見

- 自由意見として約7,800件の記載があった。
- 主な意見は以下のとおり

◆主な意見

意見の分類	主な意見
東西の移動	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 東三河の豊橋市に在住していますが、中部国際空港方面へのアクセスが非常に悪いため、この道路には期待しています。 ✓ 名古屋方面へのアクセス、及び東名高速道路への接続がスムーズになるのを強く希望しております。 ✓ 東西へ移動する為に南北へ1度移動してからのので、国道1号、国道23号の交通量分散になるなら良いと思う。 ✓ 刈谷、安城、知立、大府近辺を東西に横断しようとすると良い道路が無いと感じており、本プロジェクトに意義を感じます。 ✓ 東西の移動に衣浦大橋、平成大橋等に、車が集中してしまう。
物流	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 物流拠点の名古屋港から製造業の多い三河西部へ、国道23号を使わずにアクセス出来る効果は大きいと思います。 ✓ 国道23号や国道419号通過車両が、ダブルネットワーク化で分散が期待出来、物流改善で工業出荷の効率化、渋滞の緩和が期待されると思います。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 知多・中空地区から蒲郡・豊橋のアクセスが良くなれば物流及び観光において大きなメリットがあり、東西の三河地区の活性化にも繋がるため、早急対応して欲しい。 ✓ 三河地方は魅力的な観光地や施設もあり行きたいと常々思っているのですが、知多地方からは遠回りだし途中で慢性的な渋滞があるため諦めています。道路の交通状態が良くなれば是非通いたいと思います。
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平成大橋と衣浦大橋との間に橋が欲しいです。遠回りをする上、渋滞するので時間がかかって困る事が多々ある。 ✓ 衣浦大橋の渋滞をなんとかしてくれればそれだけで大変嬉しいです。 ✓ 渋滞が少しでもなくなって欲しいです。夕方、朝は本当に困ります。 ✓ 車線数が場所によって異なる場合、非常に通りにくくなる。特に車線が減る場所では渋滞のボトルネックとなる。 ✓ 立体交差が少なく慢性的な渋滞が発生してるので東西に抜けることのできる高規格道路の早期実現に期待します。
事故	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 衣浦大橋は二車線ですが、幅が狭い為事故のリスクが高い。 ✓ 西三河地域は道幅が狭く交通量の多い箇所が多数あり交通事故の発生率が高い。
災害	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 一つの道路だけでは災害時に補えずダブルネットワークとして災害時の命を運ぶ機能も期待されるものだと思います。 ✓ 災害時に橋が寸断された時に一本でも通れる道路が確保出来れば安心です。 ✓ 災害時の交通は狭い道路では建物の崩壊等で通行出来なかつたり二次災害が起こる危険があります、多様性が必要にはなりません、早い着工を希望します。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 西知多産業道路のように無料だとみんなが利用しやすく、便利で渋滞の解消につながると思う。 ✓ 衣浦トンネルの無料化で、衣浦大橋の渋滞緩和可能と考える。無料化が無理なら超低料金化でも効果あり。 ✓ 少子高齢化の時代に新設道路が必要か疑問。維持管理に予算を充てるべきではないか。 ✓ 道路建設により自然が破壊されることや、騒音などにより住環境が悪化することを懸念している。

ヒアリング調査の結果

2.第1回意見聴取の結果

2-13)ヒアリング結果

- 地域内の事業者や関係団体を中心に88社・団体から、道路交通の課題や名古屋三河道路に求める役割・機能についてヒアリングを実施し、政策目標（案）につながる意見が多く得られた。

◆主な意見

意見の分類	道路交通の課題に関する意見	道路に求める役割・機能に関する意見
産業に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 渋滞するルートは時間が読めないため、運行計画のルートに組み込むことが難しく、回り道をすることがある。中部国際空港へのアクセスを強化してほしい（トラック・バス・タクシー協会） ✓ 西三河地域への輸送に際し、東西道路の渋滞や事故が発生した場合の出荷遅延が懸念される（エネルギー） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中部国際空港や知多半島から西三河へのアクセスが容易になることで、西三河・知多半島での周遊観光圏の形成が期待される（観光協会） ✓ 名古屋港と三河港で多くの自動車輸出があり、東西の連絡強化に大きな期待がある。（港湾） ✓ 国道23号や伊勢湾岸自動車道/名二環、近隣市街地の渋滞緩和により輸送時間短縮や燃費向上が期待できる（運送業）
渋滞に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国道23号藤井IC・和泉ICが特に渋滞しており、朝の通勤時間帯では出口渋滞により本線まで影響している（経済団体等） ✓ 産業まつり等大きな催しがあると道路ネットワークが弱い関係で渋滞が必ず起こる（観光協会） ✓ 境川周辺の道路は橋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。混雑解消を求める。（製造業） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 渋滞の緩和により知多半島からの集客が期待できるほか、中部国際空港からのインバウンドも見込める（観光協会） ✓ 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。（警察署） ✓ 国道23号における豊明周辺の混雑緩和を期待する。運行計画が立てられるよう、有料道路が良い（運送業）
安全に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平成大橋や衣浦大橋の交差点では人身事故が目立つ。（警察署） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 名古屋三河道路ができれば、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。（警察署）
防災に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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、名古屋港を利用する物流が停滞することになる。（経済団体等） ✓ 発災時に平成大橋や衣浦大橋が通行止めになった場合には物資輸送が困難になる。（小売業） 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 発災時に衣浦大橋や平成大橋が通行止めになった場合、その代替路として名古屋三河道路の存在価値は大きいと考えられる。（小売業） ✓ 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（自治体） ✓ 病院のキャパオーバーに対し、他の病院に行けるようになることで地域医療の底上げになる（医療機関・消防署）

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			
	アンケート結果		ヒアリング結果	
【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読めないため、運行計画上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%	自動車輸出のための、東西の連絡強化に大きな期待がある。西三河・知多半島での周遊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%	境川周辺の道路は橋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災害時に救援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災害時に救援活動などがすみやかにできることになること	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 ■ 強くそう思う ■ どちらかというそう思う ■ どちらかというそう思わない ■ 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。

3. 対応方針(複数案)の検討

3-1)対応方針(複数案)の立案までの流れ

3-2)評価対象区間における起終点の設定

3-3)路線の検討条件

3-4)ルート帯案(A案)の概要

3-5)ルート帯案(B案)の概要

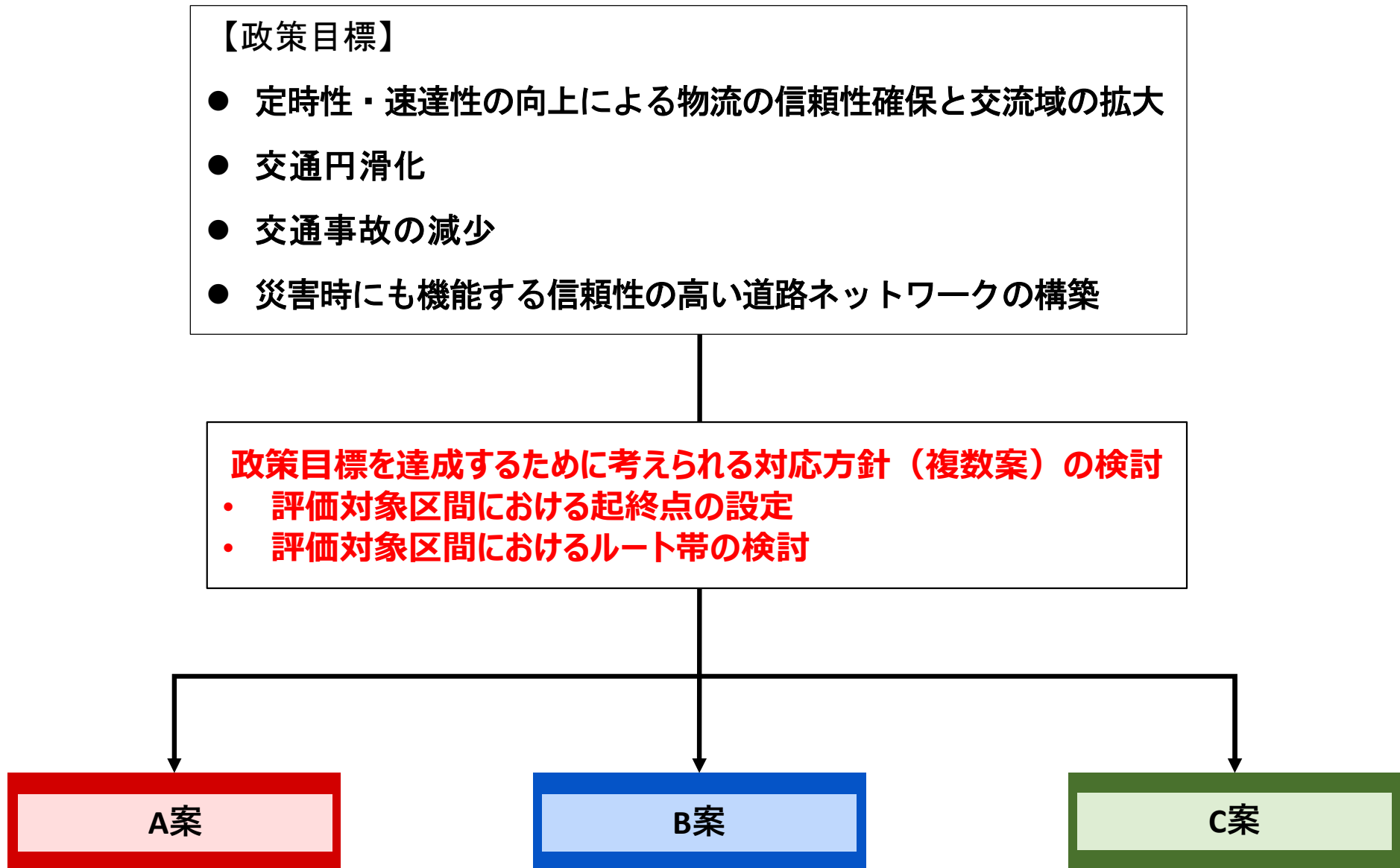
3-6)ルート帯案(C案)の概要

3-7)A案・B案;インターチェンジ配置の基本的な考え方

3-8)ルート帯案の比較・評価

3.対応方針(複数案)の検討 3-1)対応方針(複数案)の立案までの流れ

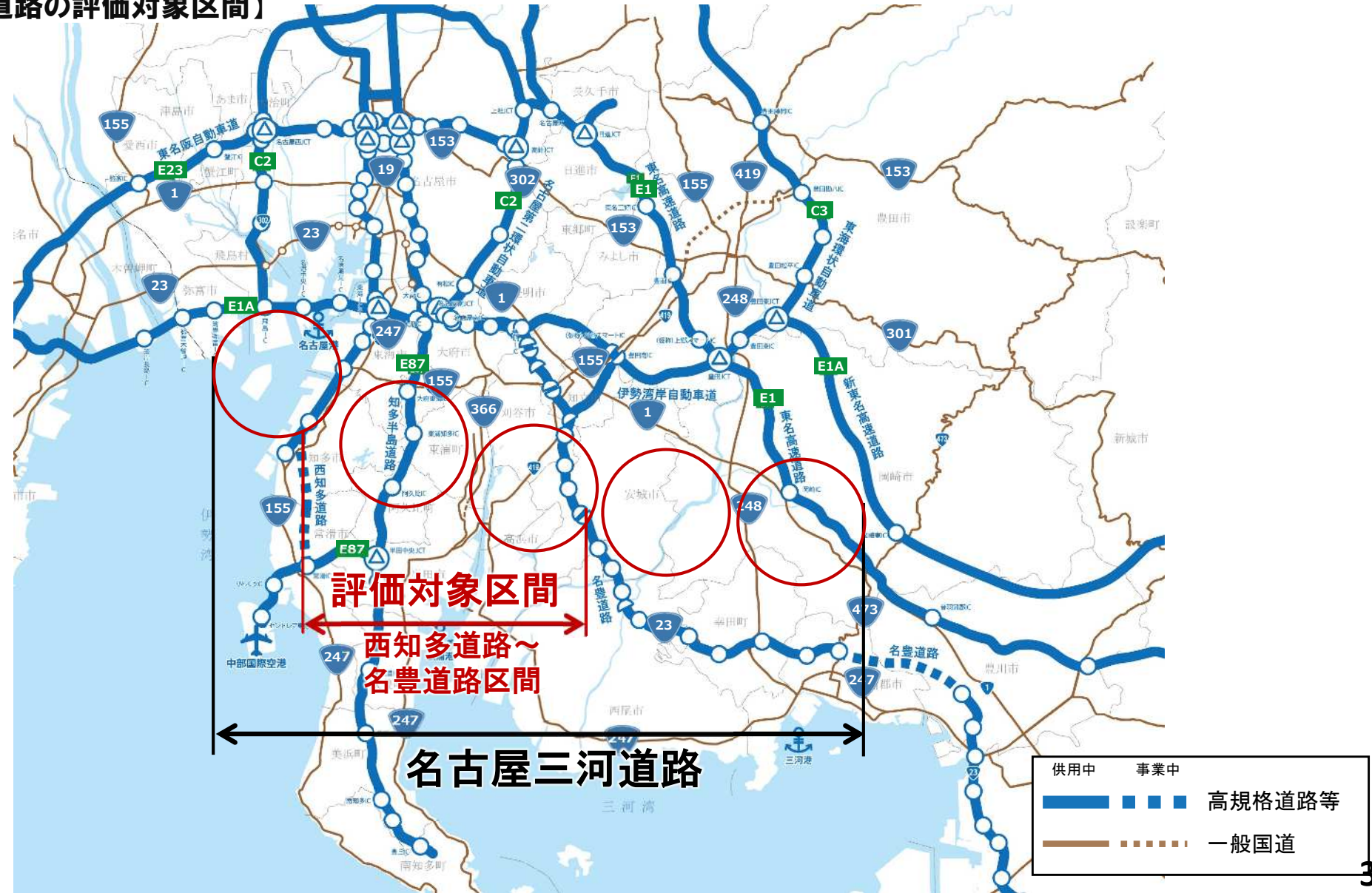
- 政策目標を達成するための対応方針（複数案）の検討を行う。



3.対応方針(複数案)の検討 3-2)評価対象区間における起終点の設定①

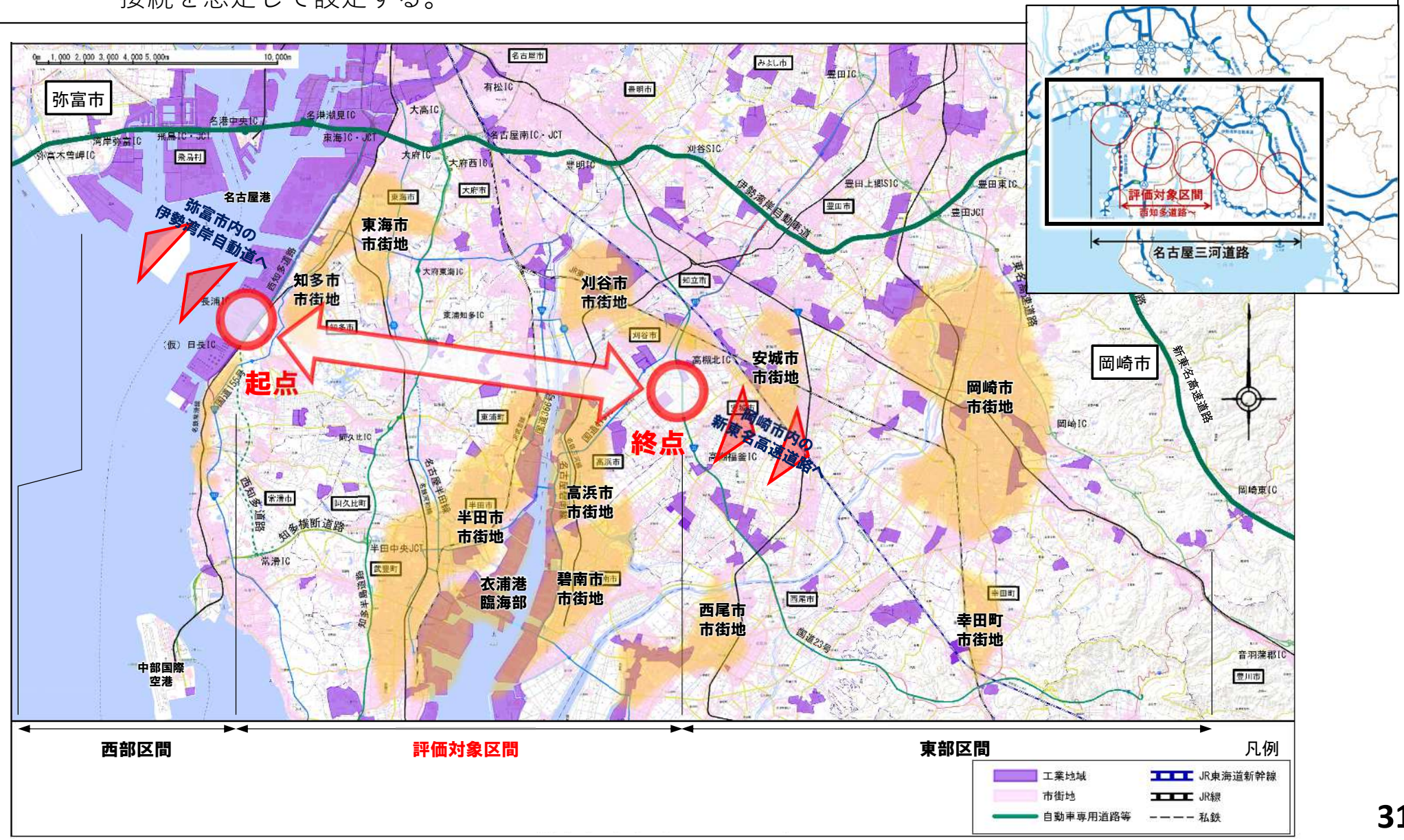
- 今回は、名古屋三河道路（弥富市～岡崎市）のうち、西知多道路～名豊道路区間を評価対象区間として検討する。
- 対応方針（複数案）の検討にあたっては、全体計画を見据えた評価対象区間における起終点の設定を行う必要がある。

【名古屋三河道路の評価対象区間】



3.対応方針(複数案)の検討 3-2)評価対象区間における起終点の設定②

- **起点**の設定：起点の西知多道路との交差位置は、弥富市内の伊勢湾岸自動車道への延伸を念頭におき、起点部の既存市街地を考慮した位置で名古屋港を横断することを想定して設定する。
- **終点**の設定：終点の国道23号名豊道路との交差位置は、既存市街地の位置を考慮するとともに、東部区間との接続を想定して設定する。



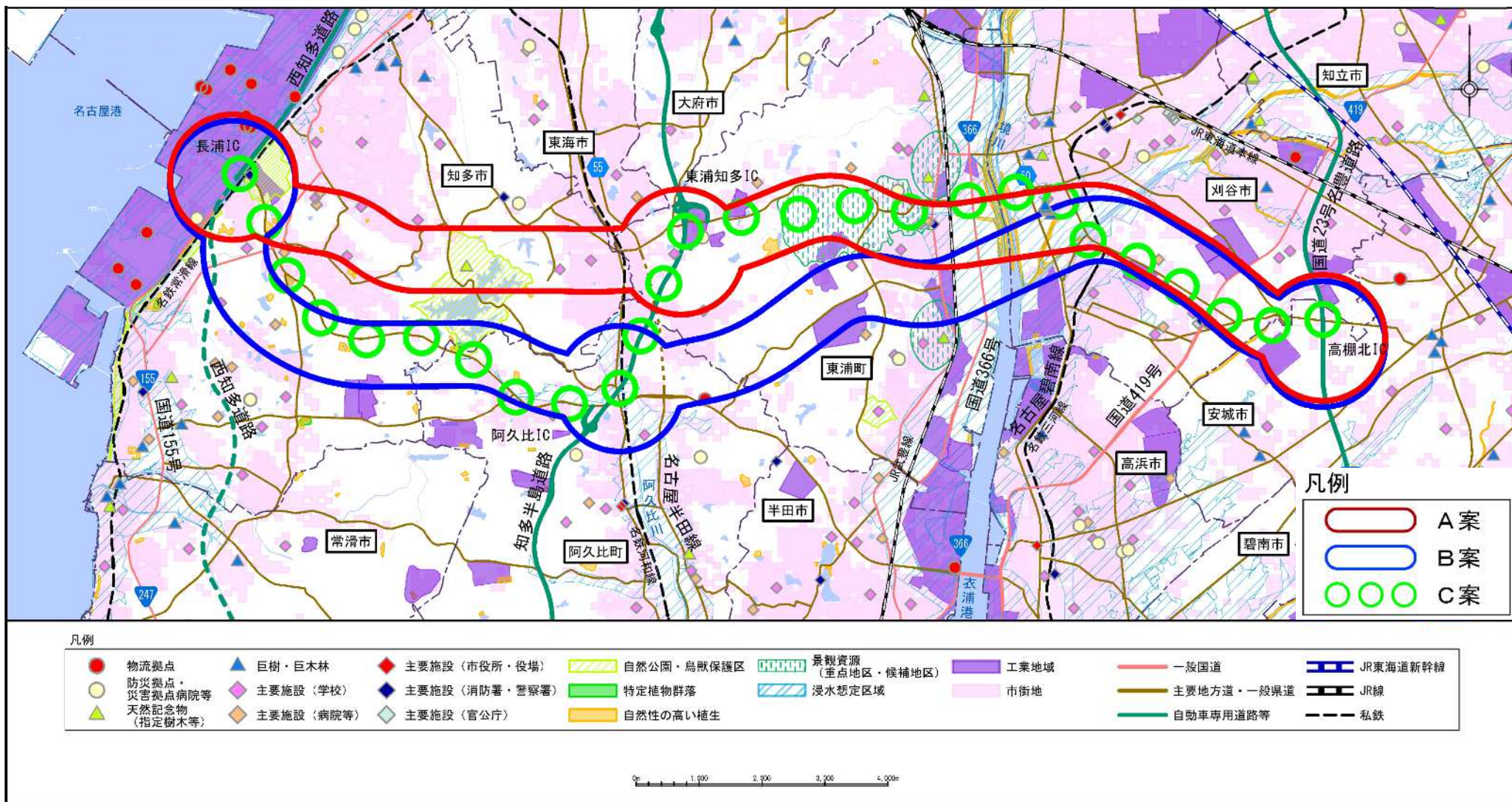
3.対応方針(複数案)の検討 3-3)路線の検討条件

■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

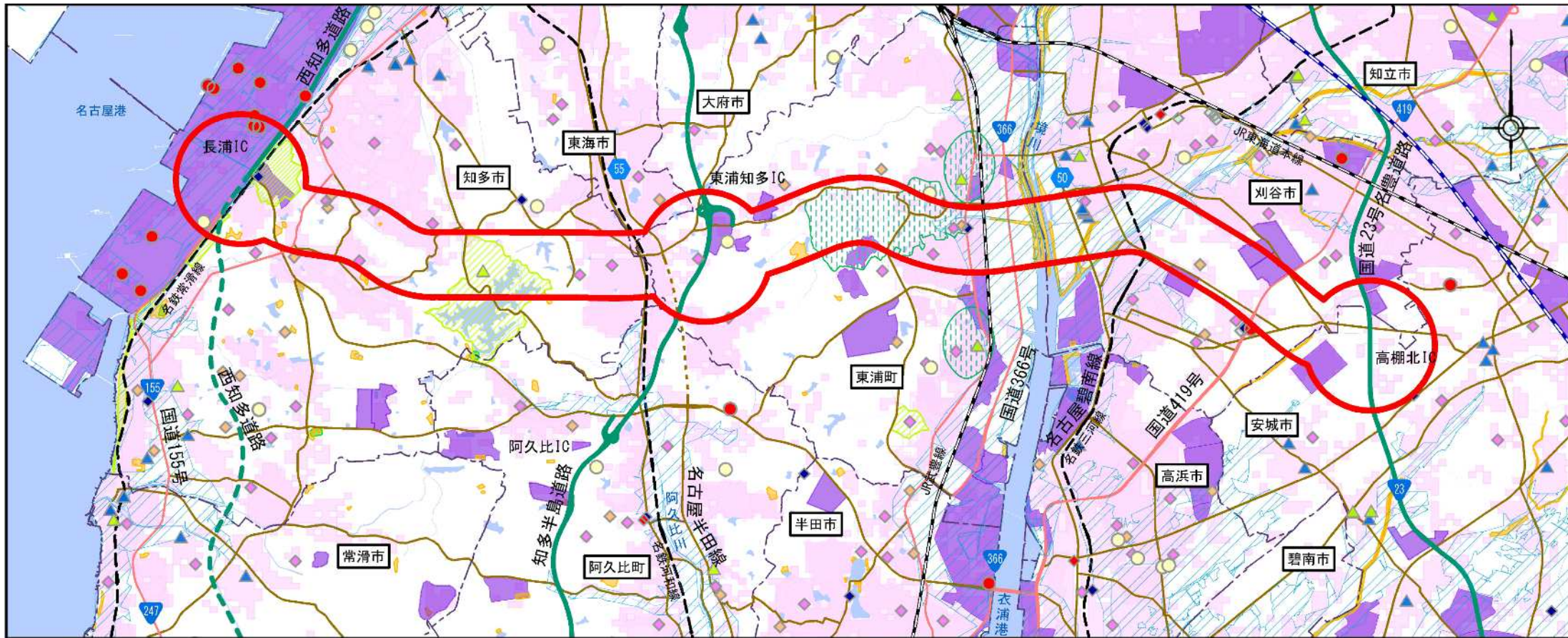


3.対応方針(複数案)の検討 3-4)ルート帯案(A案)の概要【L=約19km】

■ルート概要 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

■ポイント

- 全線で新たな自動車専用道路を整備し、名古屋港と国道23号名豊道路を最短距離でつなげるルート
- 災害時に沿線周辺の浸水想定区域を通過できる信頼性の高い輸送路を確保



凡例

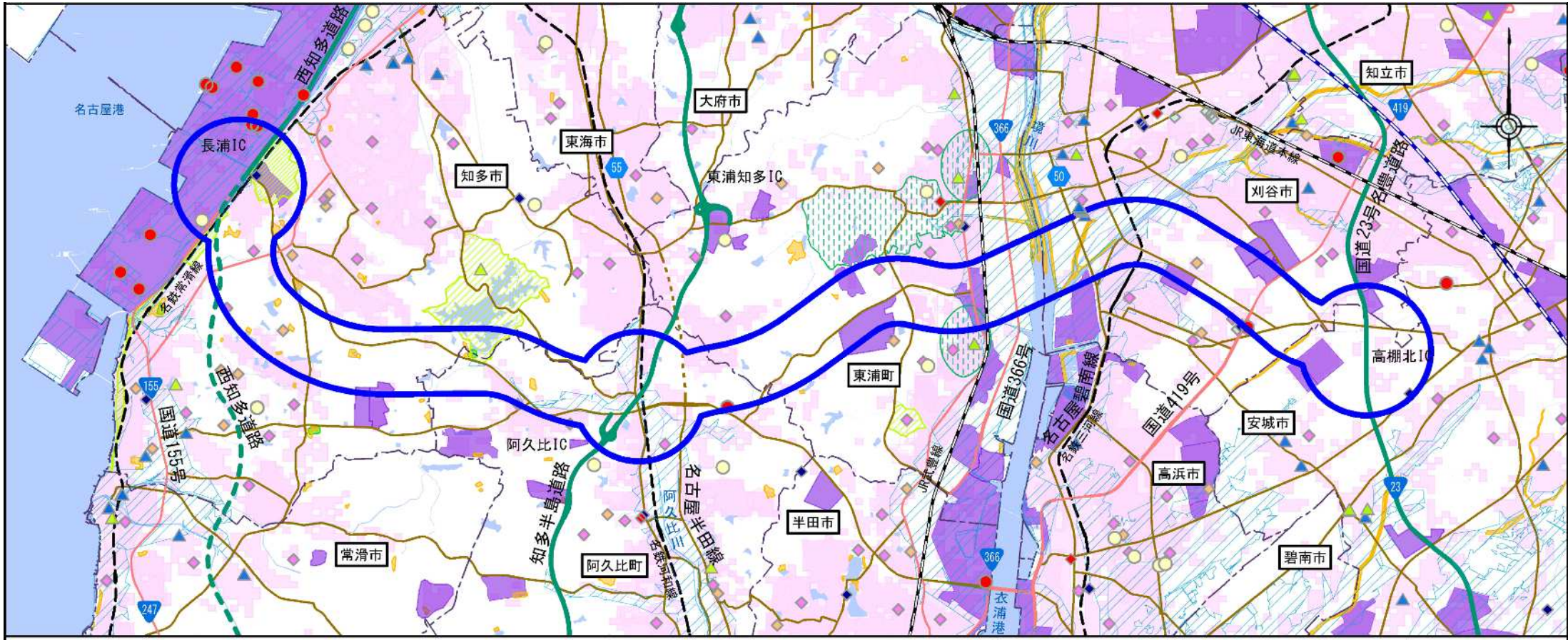
● 物流拠点	▲ 巨樹・巨木林	◆ 主要施設(市役所・役場)	▨ 自然公園・鳥獣保護区	▨ 景観資源(重点地区・候補地区)	■ 工業地域
○ 防災拠点・災害拠点病院等	◇ 主要施設(学校)	◆ 主要施設(消防署・警察署)	▨ 特定植物群落	▨ 浸水想定区域	■ 市街地
▲ 天然記念物(指定樹木等)	◇ 主要施設(病院等)	◆ 主要施設(官公庁)	■ 自然性の高い植生		
					— 一般国道
					— 主要地方道・一般県道
					— 自動車専用道路等
					— JR東海道新幹線
					— JR線
					— 私鉄



3.対応方針(複数案)の検討 3-5)ルート帯案(B案)の概要【L=約20km】

■ルート概要 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

- ポイント
- 全線で新たな自動車専用道路を整備し、工業地域等の生産拠点へのアクセス向上を図りつつ、名古屋港と国道23号名豊道路の速達性も確保したルート
 - 災害時に沿線周辺の浸水想定区域を通過できる信頼性の高い輸送路を確保



凡例

● 物流拠点	▲ 巨樹・巨木林	◆ 主要施設 (市役所・役場)	▨ 自然公園・鳥獣保護区	▨ 景観資源 (重点地区・候補地区)	■ 工業地域	— 一般国道	▬ JR東海道新幹線
● 防災拠点・災害拠点病院等	◆ 主要施設 (学校)	◆ 主要施設 (消防署・警察署)	▨ 特定植物群落	▨ 浸水想定区域	■ 市街地	— 主要地方道・一般県道	▬ JR線
▲ 天然記念物 (指定樹木等)	◆ 主要施設 (病院等)	◆ 主要施設 (官公庁)	▨ 自然性の高い植生			— 自動車専用道路等	▬ 私鉄

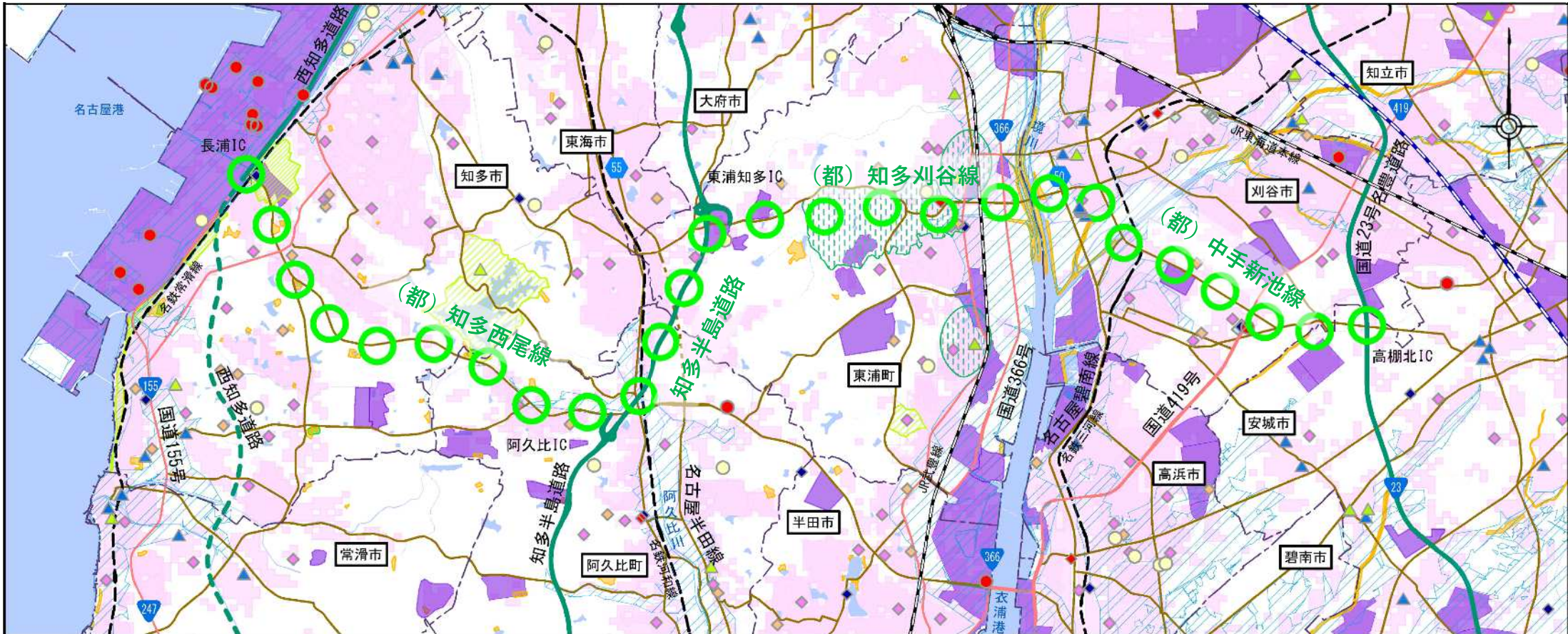


3.対応方針(複数案)の検討 3-6)ルート帯案(C案)の概要【L=約23km】

■ルート概要 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

■ポイント

- 現道の拡幅や主要交差点の立体化などにより機能強化するルート
- 機能強化により、災害時の通行の信頼性は一定程度確保

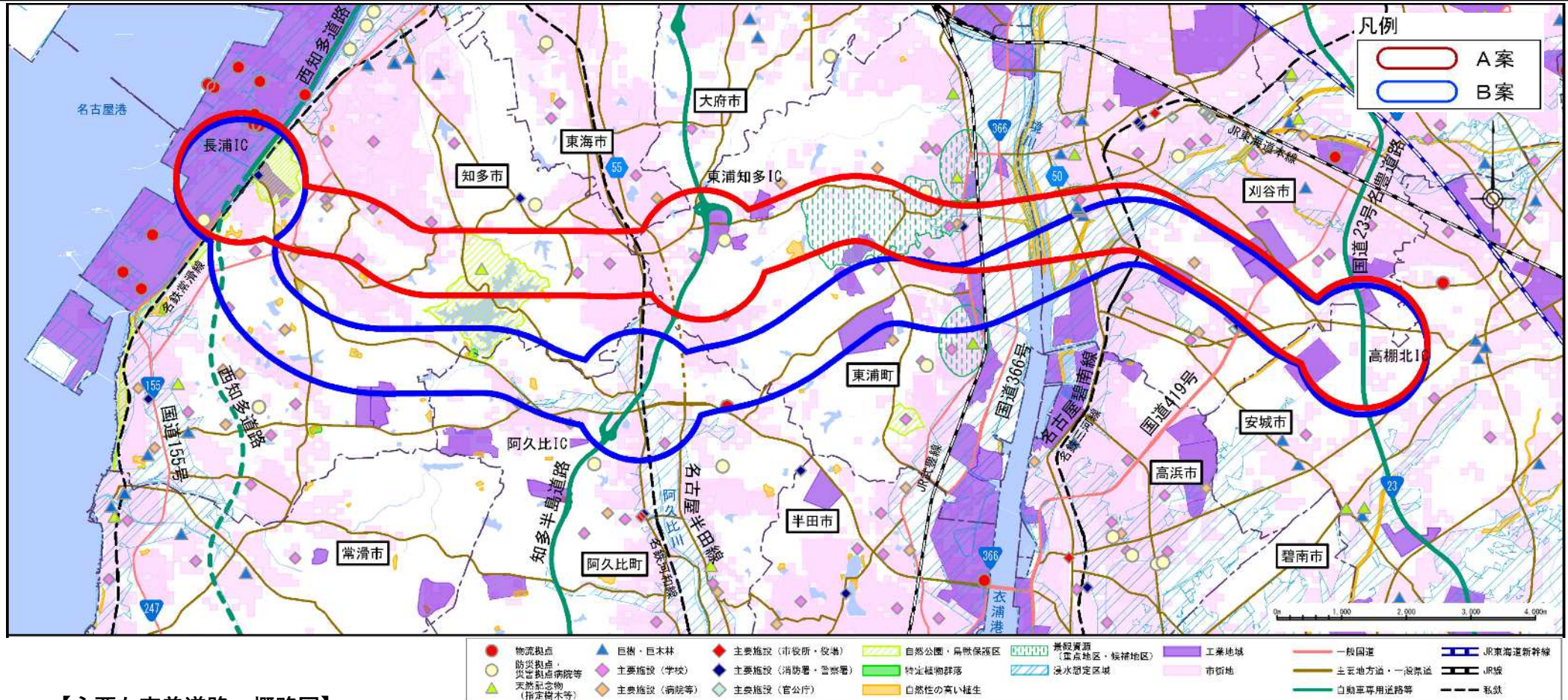


凡例							
● 物流拠点	▲ 巨樹・巨木林	◆ 主要施設(市役所・役場)	▨ 自然公園・鳥獣保護区	▨ 景観資源(重点地区・候補地区)	■ 工業地域	— 一般国道	▬ JR東海道新幹線
○ 防災拠点・災害拠点病院等	◆ 主要施設(学校)	◆ 主要施設(消防署・警察署)	▨ 特定植物群落	▨ 浸水想定区域	■ 市街地	— 主要地方道・一般県道	▬ JR線
▲ 天然記念物(指定樹木等)	◆ 主要施設(病院等)	◆ 主要施設(官公庁)	▨ 自然性の高い植生			— 自動車専用道路等	▬ 私鉄

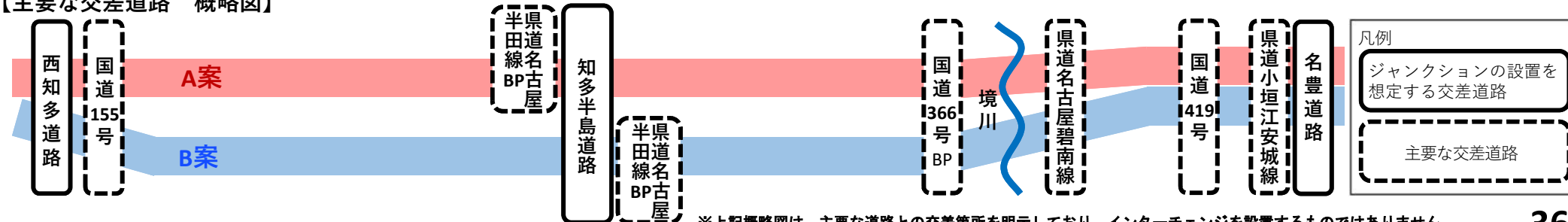


3.対応方針(複数案)の検討 3-7)A案・B案:インターチェンジ配置の基本的な考え方

- A案・B案は自動車専用道路として整備するものであり、インターチェンジは、市街地や主要施設からのアクセスや主要な道路との接続等を踏まえ、適切な配置となるように検討。
- なお、インターチェンジの設置において配慮すべき事項については意見聴取を実施。



【主要な交差道路 概略図】



※上記概略図は、主要な道路との交差箇所を明示しており、インターチェンジを設置するものではありません。今後、意見聴取の結果を踏まえて、政策目標を達成するよう、適切なインターチェンジ配置になるように検討を行います。

3.対応方針(複数案)の検討 3-8)ルート帯案の比較・評価

評価軸		A案：別線案（北側ルート）	B案：別線案（南側ルート）	C案：現道活用品	
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シビリティ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	
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	<p>○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。</p> <p>○新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセシビリティが向上する生産拠点が多く立地しており、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</p>	<p>○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。</p> <p>○新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセシビリティが向上する生産拠点が最も多く立地しており、物流の効率化がより図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約240件</p>	<p>○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。</p> <p>○現道の機能強化により東西方向へのアクセシビリティ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</p>	
	【渋滞】 交通円滑化	<p>○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>○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>○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>	
	【安全】 交通事故の減少	<p>○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>○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>○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>	
	【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	<p>○起終点間が新たに高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。</p> <p>○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シビリティ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。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=14箇所</p>	<p>○起終点間が新たに高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。</p> <p>○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シビリティ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。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=17箇所</p>	<p>○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。</p> <p>○現道の機能強化により既存の高規格道路へのアクセシビリティ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</p>	
	配慮すべき事項	環境への影響	<p>○生活環境への影響（集落・市街地等の大気質・騒音）</p> <p>○自然公園エリア等を通り、田園地帯を通る区間は長く、自然環境への影響がある程度懸念される。</p> <p>○景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等の影響が懸念される。</p>	<p>○集落・市街地帯など、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。</p> <p>○自然公園エリア等を通り、田園地帯を通る可能性があり、田園地帯を通る区間は最も長く、自然環境への影響が懸念される。</p> <p>○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。</p>	<p>○比較的土地利用が進んだ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。</p> <p>○比較的土地利用が進んだ現道の機能強化・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。</p> <p>○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。</p>
		経済性への配慮（建設コスト）	<p>○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</p>	<p>○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</p>	<p>○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</p>

4. 第2回意見聴取の方法

4-1)意見聴取の方法と対象者

4-2)意見聴取の調査項目と活用方針

4-3)第2回アンケートの質問項目

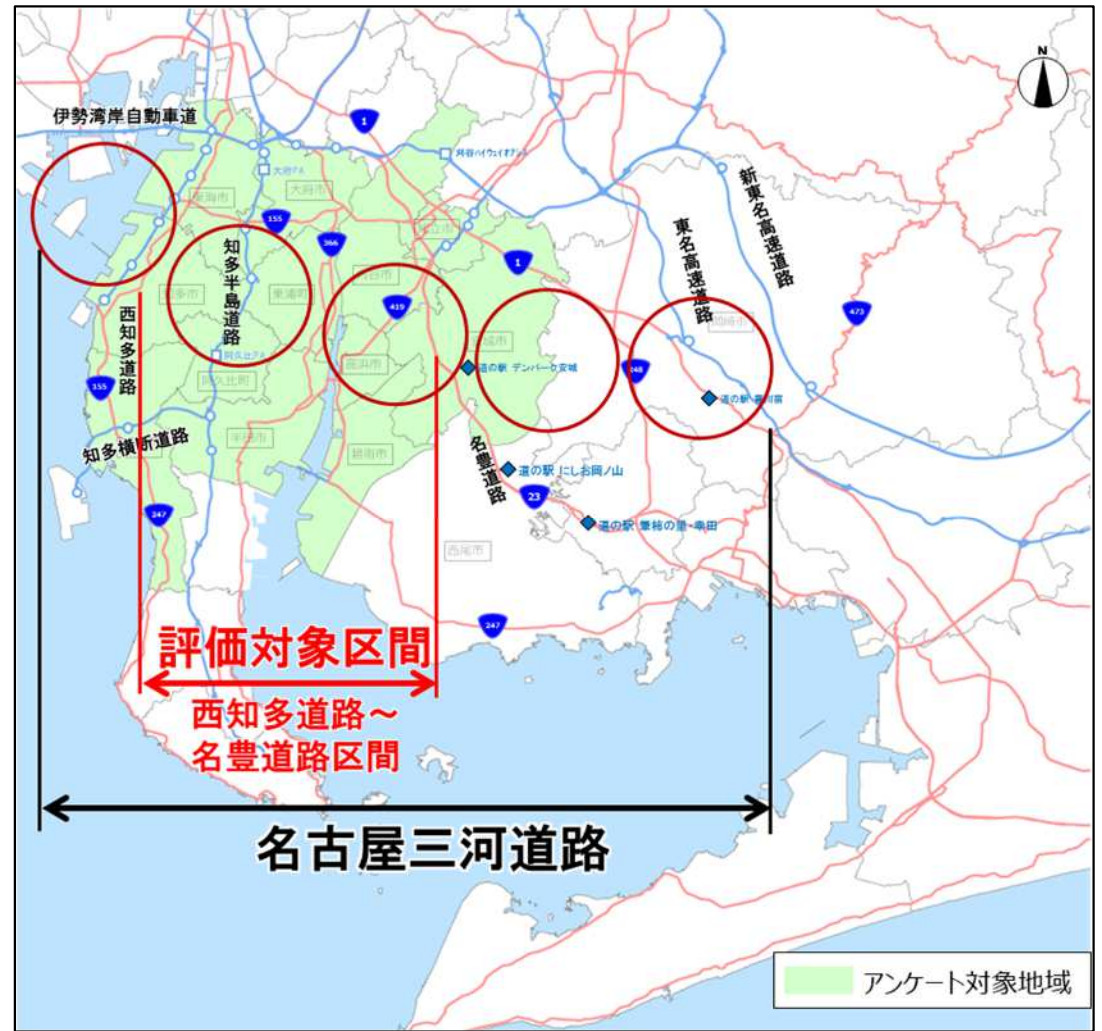
4-4)第2回アンケート案

4.第2回意見聴取の方法 4-1)意見聴取の方法と対象者①

- 一般道路利用者（地域内／地域外）、各種団体（関係団体／事業者）などから、対応方針（複数案）の比較・検討に際して重視すべき項目、配慮すべき項目などに対する意見を幅広く聴取。

■ 意見聴取（2回目）概要

区分	調査	対象
一般道路利用者（地域内／地域外）	住民アンケート調査（郵送）	・対象区間に隣接する12市町より無作為抽出※ （碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町） ※合計配布数：約83,000世帯 地域内
	アンケート調査	・市役所・公共施設の利用者 ・道の駅、SA/PA、中部国際空港の利用者 ・WEBアンケートページの設置 地域内 地域外
	オープンハウス/インタビュー調査	・商業施設等利用者 地域内 地域外
各種団体（関係団体／事業者）	ヒアリング調査	・地方公共団体(碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、岡崎市、西尾市、幸田町)、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、中部経済連合会 ・消防署、警察署、医療機関、商工会議所、農業協同組合、漁業協同組合、観光協会、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、沿線企業 関係団体 事業者
	アンケート調査	・商工会議所会員 ・観光協会会員 ・愛知県トラック協会会員 ・愛知県バス協会会員 ・愛知県タクシー協会会員 事業者



周知方法：記者発表、ポスター掲示

県・アンケート対象域地方公共団体Pへのバナー貼り付け、市町広報誌

期間：約2か月

4.第2回意見聴取の方法 4-1)意見聴取の方法と対象者②

アンケート対象地域内の道路利用者を対象に郵送アンケート調査を実施するほか、広く意見を聴取するため、以下の方法により、地域内外の道路利用者や各種団体を対象とした意見聴取を実施する

- Webアンケートフォームの開設
- 道の駅や商業施設等利用者を対象としたオープンハウス／インタビュー調査
- 地域内の公共施設やSA・PA等へ留置き調査票及びポスターの設置
- 各種団体（関係団体／事業者）を対象としたヒアリング調査及びアンケート調査

■ 一般道路利用者を対象とした意見聴取のイメージ

● WEBアンケート



● オープンハウス



● インタビュー調査



● ポスター



4.第2回意見聴取の方法 4-2)意見聴取の調査項目と活用方針

■ ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
行政や各種団体への意見聴取	<ul style="list-style-type: none"> 課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や各種団体への意見聴取を行う。行政又は各種団体との認識の整合性の確認をする。 	第1回
	<ul style="list-style-type: none"> 対策案（ルート帯案）を検討する際に行政や各種団体が重視すべき項目、配慮すべき項目について意見聴取を行う。 	第2回

■ アンケート結果の活用方針

アンケートの実施項目	アンケート回答結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）周辺地域における道路の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。 	第1回
政策目標	<ul style="list-style-type: none"> 道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。 	
その他の自由意見	<ul style="list-style-type: none"> その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。 	
比較ルート帯案（複数案）に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯選定にあたり、回答者が重要視する観点を把握する。 インターチェンジ設置位置（配置計画）において、回答者が重要視する観点を把握する。 	第2回
その他自由意見	<ul style="list-style-type: none"> その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。 	
回答者の属性、利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 回答結果の際に対して各分類で整理し、分析する。 	共通

4.第2回意見聴取の方法 4-3)第2回アンケート案①

- 「対策案(ルート帯案)」及び「インターチェンジの設置」について確認
- 「質問事項」に合わせて、自由意見や回答者の属性を確認

■ 質問事項

対策案(ルート帯案)を検討する際に、政策目標・配慮するポイントで、重要だと思ふ事項

質問1：この地域(知多・西三河南部地域)にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思ふことは何ですか。以下の①～⑩の項目について、**4段階で評価**してください。その他ご意見があれば⑪に記入してください。

- ① 名古屋港や中部国際空港へのアクセス時間が早くなること
- ② 沿道地域の工場等生産拠点の利便性が向上すること
- ③ 周辺道路の渋滞が緩和されること
- ④ 周辺道路の交通事故の危険性を減らせること
- ⑤ 災害時にも通行できること
- ⑥ 地域の防災性が向上すること
- ⑦ 生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと
- ⑧ 自然環境(動物・植物・生態系等)に配慮し、影響が少ないこと
- ⑨ 地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと
- ⑩ 道路をつくる費用が安いこと
- ⑪ その他(自由回答)

【回答は4段階評価】

4. 強くそう思う 3. どちらかというそう思う 2. どちらかというそう思わない 1. 全くそう思わない

インターチェンジの設置を検討する際に、配慮すべき事項

質問2：インターチェンジの配置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきと思いますか。以下の①～④の項目について、**4段階で評価**してください。その他ご意見があれば⑤に記入してください。

- ① 産業の拠点となる名古屋港や中部国際空港、産業集積地などからアクセスしやすいこと
- ② 市街地からアクセスしやすいこと
- ③ 主要な幹線道路からアクセスしやすいこと
- ④ 境川や衣浦港の周辺からアクセスしやすいこと
- ⑤ その他(自由回答)

質問3：その他配慮すべき事項について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください。

質問4：この地域(知多・西三河南部地域)の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください。

4.第2回意見聴取の方法 4-3)第2回アンケート案②

- アンケートの実施にあたっては、ルート帯案の評価軸における専門用語などを平易な言葉に置き換えるなど、回答者への配慮を行う。

■ 評価軸とアンケート質問項目の対応表

		評価軸	アンケート項目
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	名古屋港・中部国際空港を有する知多地域と 西三河地域への移動における速達性・定時性 の向上	名古屋港や中部国際空港へのアクセス時間が早くなること
		工業地域等の生産拠点における物流の効率化	沿道地域の工場等生産拠点の利便性が向上すること
	【渋滞】 交通円滑化	周辺道路の交通混雑の緩和	周辺道路の渋滞が緩和されること
	【安全】 交通事故の減少	交通事故発生リスクの低減	周辺道路の交通事故の危険性を減らせること
	【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	災害時における通行の信頼性の確保	災害時にも通行できること
地域の防災性の向上		地域の防災性が向上すること	

4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(紙面構成)①

名古屋三河道路(知多～西三河)の計画に関する 第2回アンケート

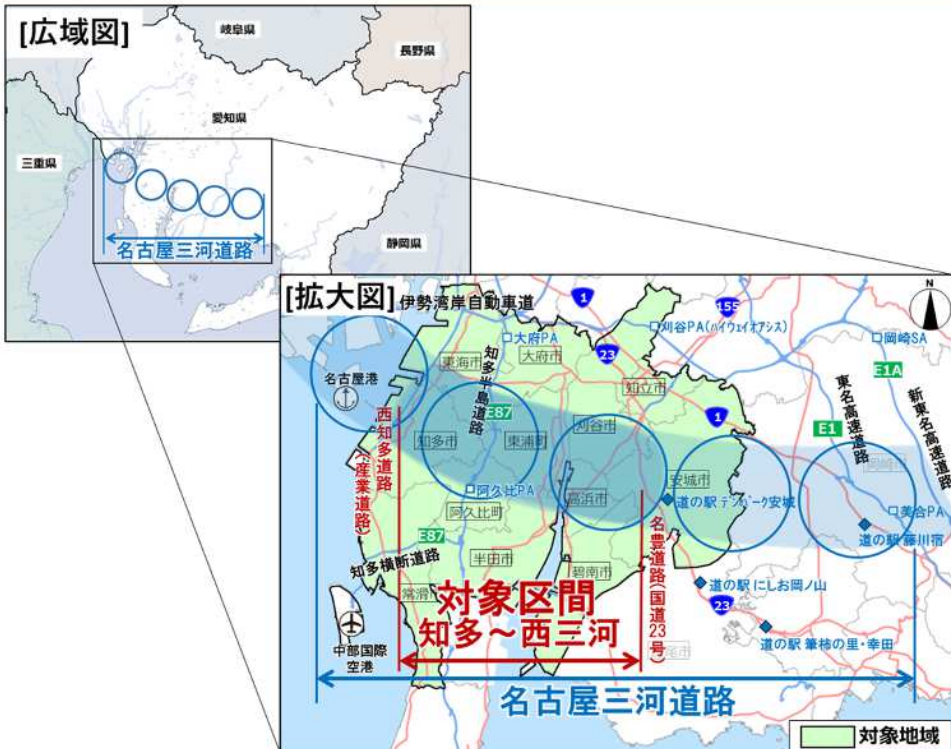
本アンケート調査は、**名古屋三河道路(知多～西三河)**の計画を作るにあたり、生活に役立つ道路となるよう、**地域のみなさまのご意見**をお聴きするために実施するものです。

※本アンケート調査票は、アンケート対象地域にお住まいの方を対象に、無作為抽出により送付しています。そのため、第1回アンケートの調査票が来てない方にもアンケートが届くことがあります。

○今回のアンケートの目的

地域の課題を解決するための道路のルート帯案(3つの比較案)について、
皆様が重要だと考える道路の役割や機能などについてお聞きします。

アンケートの対象地域と対象区間



【アンケートの答え方】

別紙

- ▶同封の【資料①】、【資料②】、【資料③】を見ながら回答してください。
- ▶回答方法は下記の①または②どちらかをお願いします。

回答方法①

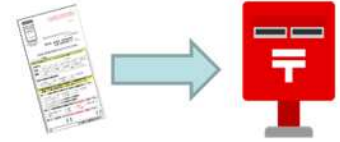
以下の二次元コードより、Webサイト内の手順に沿って回答してください。



sample

回答方法②

同封のアンケート用紙に記入し、郵便ポストへ投函してください。



■締め切り 令和6年(2024年)〇月〇日(〇)まで (はがきは当日消印有効)

※みなさまのご意見を広くお聴きすることを目的としています。回答いただいた内容は、この目的以外には使用いたしません。

はがき(アンケート用紙)の記入例

- ▶<オモテ面>の**選択回答**の設問は、あてはまる番号に**1つだけ〇(マル)**をつけてください。
- ▶問2、問3は4段階評価の設問です。**各項目について1つずつ〇(マル)**をつけてください。その他ご意見があれば、自由回答欄にお書きください。

<オモテ面>

〒460-0870 愛知県名古屋市中区三の丸 三丁目1番2号 愛知県建設局 道路建設課 企画・環境対策グループ 印

知多

性別 ①男性 ②女性 ③その他

職業 ①会社員 ②公務員 ③自営業 ④主夫 ⑤主婦 ⑥学生 ⑦パート/アルバイト ⑧無職 ⑨その他

自分の普段の自動車の運転頻度 ①ほぼ毎日 ②週2～3回程度 ③月2～3回程度 ④ほとんど利用しない ⑤利用しない

▼対象地域における自動車・バスなどの利用を含む自動車による通勤・通学について(通勤・通学を含む場合は「通勤・通学」を選択してください)

問1-1 利用する頻度を教えてください。

①ほぼ毎日 ②週2～3回程度 ③月2～3回程度 ④ほとんど利用しない ⑤利用しない

問1-2 主な目的は? (複数選択可)

①仕事(通勤以外) ②通学 ③通学 ④家事・買い物 ⑤観光・レジャー ⑥遊覧 ⑦その他

問1-3 問1-2における主な目的地を1つ教えてください。

① 刈谷 ② 刈谷

該当する項目に番号(〇)を1つだけつけてください

<ウラ面>

▼以下の設問について、各項目を4段階評価してください。それぞれに該当する数字1つだけ〇をつけてください。
① 全く不要 ② どちらかというと不要 ③ どちらかというと必要 ④ 必要

問2 この地域(知多・西三河)の課題を解決するために、最も重要な施策を3つ選んでください。

地域交通に対する施策	あなたの評価
① 名古屋や中部国際空港へのアクセス改善が図れること	① ② ③ ④
② 沿道地域の工業専用地域への利便性が向上すること	① ② ③ ④
③ 周辺道路の渋滞が緩和されること	① ② ③ ④
④ 周辺道路の交通量等の負担が軽減されること	① ② ③ ④
⑤ 災害時に通行が容易になること	① ② ③ ④
⑥ 地域の防災性が向上すること	① ② ③ ④
⑦ 生活圏(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	① ② ③ ④
⑧ 自然環境(植物・動物・生態系等)に配慮し、影響が少ないこと	① ② ③ ④
⑨ 地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと	① ② ③ ④
⑩ 道路をつくる費用が安いこと	① ② ③ ④

問3 インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきかを教えてください。

インターチェンジの設置	あなたの評価
① 農産物の流通となる名古屋や西三河産地などからアクセスしやすいこと	① ② ③ ④
② 沿道や市街地からアクセスしやすいこと	① ② ③ ④
③ 主要な幹線道路からアクセスしやすいこと	① ② ③ ④
④ 沿道や市街地からアクセスしやすいこと	① ② ③ ④

問4 その地域(知多・西三河)の現状、この地域(知多・西三河)の今後の道路の状況、今後の道路整備等について、ご意見を自由に記入してください。

ご自由に意見をお書きください

各項目について1つだけ〇をつけてください

4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(紙面構成)②

第1回アンケート調査の結果と 名古屋三河道路が果たす役割や機能(政策目標)の設定 【資料①】

STEP1 第1回アンケート結果

約26,000通のご意見をいただき、知多・西三河南部地域の交通課題、名古屋三河道路（知多～西三河）に求める役割や機能についてみなさまと意見を共有しました。

質問1：地域内の道路網には、どのような課題があると思いますか？

質問2：名古屋三河道路（知多～西三河）に求める役割や機能は何ですか？

		① 産業の課題				② 渋滞				③ 交通安全の課題				④ 防災の課題								
A1	課題	東西方向の移動が不便であること	45%	81%	36%	11%	交通渋滞がよく発生すること	57%	86%	29%	7%	交通事故の危険性が高いこと	26%	70%	44%	21%	4%	災害時に救援活動などが困難になるおそれがあること	44%	82%	38%	10%
A2	求められる役割・機能	東西方向の移動が便利になること	62%	90%	28%	4%	周辺道路の交通渋滞が減少すること	65%	91%	26%	4%	周辺道路が安全に移動できるようになること	51%	87%	36%	7%	災害時に救援活動などがすみやかにできるようになること	59%	90%	31%	5%	

凡例 ■ 強く思う ■ どちらかという思う ■ どちらかという思う ■ 全く思わない ■ 未回答

STEP2 地域の交通課題と課題を解決するための政策目標の設定

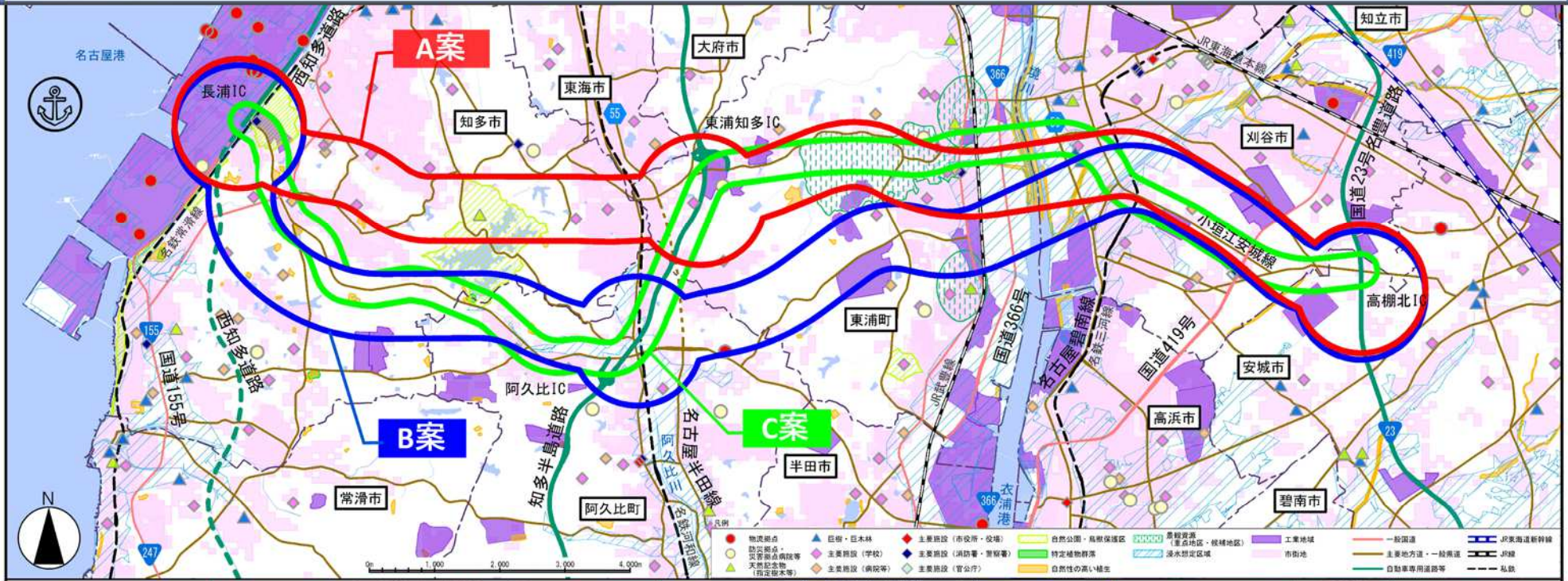
		① 産業の課題	② 渋滞	③ 交通安全の課題	④ 防災の課題
地域の交通課題	東西方向の移動が不便である		渋滞がよく発生する 	交通事故の危険性が高い 	災害時に救援活動などが困難になるおそれがある
	政策目標	定時性・速達性の向上による物流網の信頼性の確保と交流域の拡大	交通の円滑化	交通事故の減少	災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築

政策目標を達成するための複数のルート帯案を検討
(ルート帯案の詳細は、p4,p5を参照してください)

4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(紙面構成)③

政策目標を達成するための3つのルート帯案とその特長

【資料②】



設問項目 以下の①～⑩の項目について 4段階で評価してください	A案：別線案（北側ルート） 西知多道路から名豊道路まで最短で結ぶ自動車専用道路ルート (約19km)	B案：別線案（南側ルート） 速達性に配慮しつつ、工場等へのアクセスも考慮した自動車専用道路ルート (約20km)	C案：現道活用案 西知多道路から名豊道路までの既存道路を機能強化するルート (約23km)
①名古屋港や中部国際空港へのアクセス時間が早くなること	・新たな自動車専用道路であり、信号交差点が無いため定時性が向上し、道路全体の距離が最も短く、アクセス時間が最も早くなる	・新たな自動車専用道路であり、信号交差点が無いため定時性が向上し、アクセス時間も早くなる	・現在ある道路を整備する（車線数を増やす、交差点を立体化する）ことで、定時性やアクセス時間はある程度向上する
②工業地域等の生産拠点における物流の効率化が図られること	・東西方向へのアクセスが良くなる沿道地域の工場等が多く、物流の効率化が図られる	・東西方向へのアクセスが良くなる沿道地域の工場等が最も多く、物流の効率化が最も図られる	・現在ある道路の整備により、東西方向へのアクセスが良くなる沿道地域の工場等があり、物流の効率化がある程度図られる
③周辺道路の渋滞が緩和されること	・新たな道路へ交通が移ることで、境川・衣浦港周辺を始め、並行する広域幹線道路や一般道路の混雑が緩和される	・新たな道路へ交通が移ることで、境川・衣浦港周辺を始め、並行する広域幹線道路や一般道路の混雑が緩和される	・現在ある道路の整備により、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
④周辺道路の交通事故の危険性が減らせること	・新たな道路へ交通が移ることで、事故の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量が減少し、交通事故の発生リスクの低減が図られる	・新たな道路へ交通が移ることで、事故の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量が減少し、交通事故の発生リスクの低減が図られる	・現在ある道路の整備により、事故の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通がスムーズになり、交通事故の発生リスクの低減がある程度図られる
⑤災害時にも通行できること	・新たな立体道路ができることで、浸水リスクの回避や、災害時に他の道路が通行不能になった場合の迂回路として利用できる	・新たな立体道路ができることで、浸水リスクの回避や、災害時に他の道路が通行不能になった場合の迂回路として利用できる	・現在ある道路を整備するため、災害時の通行性がある程度向上するが、迂回路としての機能は低い
⑥地域の防災性が向上すること	・新たな道路ができることで、現在ある高規格道路へのアクセスが良くなる防災拠点等が多く、地域の防災性の向上が図られる	・新たな道路ができることで、現在ある高規格道路へのアクセスが良くなる防災拠点等が最も多く、地域の防災性の向上がより図られる	・現在ある道路の整備により、現在ある高規格道路へのアクセスが良くなる防災拠点等があり、地域の防災性の向上がある程度図られる
⑦生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	・集落・市街地部を通過する箇所があり、大気質や騒音などの生活環境への影響がある程度懸念される	・集落・市街地部を通過する箇所は他家より短く、大気質や騒音などの生活環境への影響の懸念は最も小さい	・現在ある道路に沿って、集落・市街地部が広く分布しているため、大気質や騒音などの生活環境への影響が懸念される
⑧自然環境（動物・植物・生態系等）に配慮し、影響が少ないこと	・自然公園エリア等を通る、田園地域を通過する区間は長く、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る可能性があり、田園地域を通過する区間は最も長く、自然環境への影響が懸念される	・現在ある道路の機能強化・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
⑨地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	・景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等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	・景観の保全上重要な地域を一部通過するが、現在ある道路の機能強化・活用するものであるため、景観等への影響がある程度懸念される
⑩道路をつくる費用が安いこと	約3,200億円～3,800億円	約3,100億円～3,700億円	約2,300億円～2,800億円

【参考資料】動物の生息又は生育、産卵又は産卵の状況：第4回自然環境保全基礎調査（平成7年、環境庁）／第5回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成13年、環境庁）／第6回自然環境保全基礎調査（特定植物群調査）（平成12年、環境庁）／第7回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成15年、環境庁）／第8回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成16年、環境庁）／第9回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成17年、環境庁）／第10回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成18年、環境庁）／第11回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成19年、環境庁）／第12回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成20年、環境庁）／第13回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成21年、環境庁）／第14回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成22年、環境庁）／第15回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成23年、環境庁）／第16回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成24年、環境庁）／第17回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成25年、環境庁）／第18回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成26年、環境庁）／第19回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成27年、環境庁）／第20回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成28年、環境庁）／第21回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成29年、環境庁）／第22回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成30年、環境庁）／第23回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成31年、環境庁）／第24回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成32年、環境庁）／第25回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成33年、環境庁）／第26回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成34年、環境庁）／第27回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成35年、環境庁）／第28回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成36年、環境庁）／第29回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成37年、環境庁）／第30回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成38年、環境庁）／第31回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成39年、環境庁）／第32回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成40年、環境庁）／第33回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成41年、環境庁）／第34回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成42年、環境庁）／第35回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成43年、環境庁）／第36回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成44年、環境庁）／第37回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成45年、環境庁）／第38回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成46年、環境庁）／第39回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成47年、環境庁）／第40回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成48年、環境庁）／第41回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成49年、環境庁）／第42回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成50年、環境庁）／第43回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成51年、環境庁）／第44回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成52年、環境庁）／第45回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成53年、環境庁）／第46回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成54年、環境庁）／第47回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成55年、環境庁）／第48回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成56年、環境庁）／第49回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成57年、環境庁）／第50回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成58年、環境庁）／第51回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成59年、環境庁）／第52回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成60年、環境庁）／第53回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成61年、環境庁）／第54回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成62年、環境庁）／第55回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成63年、環境庁）／第56回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成64年、環境庁）／第57回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成65年、環境庁）／第58回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成66年、環境庁）／第59回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成67年、環境庁）／第60回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成68年、環境庁）／第61回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成69年、環境庁）／第62回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成70年、環境庁）／第63回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成71年、環境庁）／第64回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成72年、環境庁）／第65回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成73年、環境庁）／第66回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成74年、環境庁）／第67回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成75年、環境庁）／第68回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成76年、環境庁）／第69回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成77年、環境庁）／第70回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成78年、環境庁）／第71回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成79年、環境庁）／第72回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成80年、環境庁）／第73回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成81年、環境庁）／第74回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成82年、環境庁）／第75回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成83年、環境庁）／第76回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成84年、環境庁）／第77回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成85年、環境庁）／第78回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成86年、環境庁）／第79回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成87年、環境庁）／第80回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成88年、環境庁）／第81回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成89年、環境庁）／第82回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成90年、環境庁）／第83回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成91年、環境庁）／第84回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成92年、環境庁）／第85回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成93年、環境庁）／第86回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成94年、環境庁）／第87回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成95年、環境庁）／第88回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成96年、環境庁）／第89回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成97年、環境庁）／第90回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成98年、環境庁）／第91回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成99年、環境庁）／第92回自然環境保全基礎調査（種の多様性調査）（平成100年、環境庁）

4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(紙面構成)④

【参考】名古屋三河道路(知多～西三河)の整備イメージ

【資料③】

整備イメージ

A案：別線案（北側ルート）

西知多道路から名豊道路までを最短で結ぶ自動車専用道ルート（約19km）



B案：別線案（南側ルート）

速達性に配慮しつつ、生産拠点へのアクセスも考慮した自動車専用道ルート（約20km）



C案：現道活用案

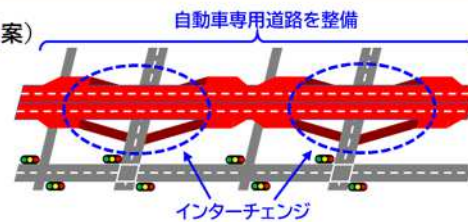
西知多道路から名豊道路までの現在の道路を機能強化するルート（約23km）



別線案と現道活用案の概要

別線案（A・B案）の場合

全ての交差道路と立体交差する道路を新設し、ジャンクションやインターチェンジから出入りが可能



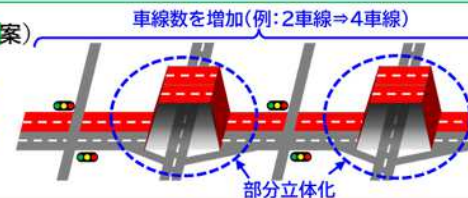
自動車専用道路の例：西知多道路(国道247号)



※ジャンクションは、西知多道路、知多半島道路、名豊道路との交差位置に設置することを想定しています。
※インターチェンジは、今後の意見聴取の結果を踏まえて、政策目標を達成するよう、適切な配置になるように検討を行います。

現道活用案（C案）の場合

既存の一般道の車線数を増やしたり、主要な信号交差点を立体化したりするもの



部分立体化の例：国道419号(高兵立体)

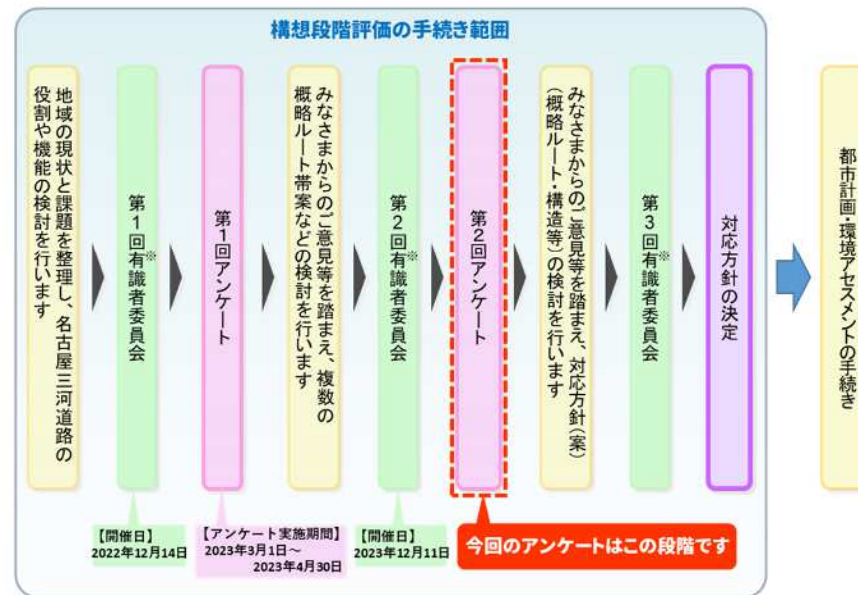


4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(紙面構成)⑤

愛知県が進める手続き(構想段階評価)の流れ

愛知県では、地域のみなさまのご意見をお伺いしながら、地域の現状と課題、名古屋三河道路(知多～西三河)に求められる役割や機能を整理し、概ねのルート帯案などを検討していきます。

今回は、地域の交通課題を解決するための道路(名古屋三河道路(知多～西三河))について、皆様が重要だと考える道路の役割や機能などについてお伺いします。



※客観的な立場から助言等を行う委員会

アンケートのお問い合わせ先

〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号


愛知県建設局道路建設課 企画・環境対策グループ

☎ 052-951-0837(受付時間/平日9:00～17:00)


✉ dourokensetsu@pref.aichi.lg.jp

4.第2回意見聴取の方法 4-4)第2回アンケート案(アンケートはがき)

<オモテ面>



料金受取人払郵便



差出有効期間
令和●年●月●日
(切手不要)

4

6

0

8

7


9

0

4 3 4

愛知県名古屋市中区三の丸
三丁目1番2号

愛知県 建設局 道路建設課
企画・環境対策グループ 行



<アンケート用紙>

▼あなた自身のごとについて【記入または該当する番号に○をつけてください】

お住まい ()市・町

年齢 1.10代 2.20代 3.30代 4.40代 5.50代 6.60代 7.70歳以上

職業 1.会社員 2.公務員 3.自営業 4.主婦・主夫
5.学生 6.パート・アルバイト 7.無職 8.その他

自身の普段の自動車の運転頻度
1.ほぼ毎日 2.週2~3回程度 3.月2~3回程度
4.ほとんど利用しない 5.利用したことがない

▼対象地域における同乗・バスなどの利用を含む自動車による道路利用状況について【該当する番号に○をつけてください】

問1-1 利用する頻度を教えてください。
1.ほぼ毎日 2.週2~3回程度 3.月2~3回程度
4.ほとんど利用しない 5.利用したことがない

→1, 2, 3を選ばれた方は《下段問1-2》の質問へ
→4, 5を選ばれた方は《ウラ面問2》の質問へ

問1-2 主な目的を1つ教えてください。
1.仕事(通勤以外) 2.通勤 3.通学 4.家事・買い物
5.観光・レジャー 6.通院 7.その他()

問1-3 【問1-2】における主な目的地を1つ教えてください。 市・区
()都・道 ()町・村
()府・県

注 《ウラ面》にも設問があります⇒

<ウラ面>

▼以下の問2・問3について、各項目を4段階で評価してください。
それぞれで該当する数字1つに○をつけてください。
〔4. 強く思う 3. どちらかというと思う
2. どちらかというと思わない 1. 全く思わない〕

問2 この地域(知多・西三河南部地域)にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか。

地域交通に対する要望	あなたの評価			
① 名古屋港や中部国際空港へのアクセス時間が早くなること	4	3	2	1
② 沿道地域の工場等生産拠点への利便性が向上すること	4	3	2	1
③ 周辺道路の渋滞が緩和されること	4	3	2	1
④ 周辺道路の交通事故の危険性を減らせること	4	3	2	1
⑤ 災害時にも通行できること	4	3	2	1
⑥ 地域の防災性が向上すること	4	3	2	1
⑦ 生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	4	3	2	1
⑧ 自然環境(動物・植物・生態系等)に配慮し、影響が少ないこと	4	3	2	1
⑨ 地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと	4	3	2	1
⑩ 道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1

問3 インターチェンジの配置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか。

インターチェンジの配置	あなたの評価			
① 産業の拠点となる名古屋港や産業集積地などからアクセスしやすいこと	4	3	2	1
② 空港や市街地からアクセスしやすいこと	4	3	2	1
③ 主要な幹線道路からアクセスしやすいこと	4	3	2	1
④ 境川や衣浦港周辺からアクセスしやすいこと	4	3	2	1

問4 その他配慮すべき事項や、この地域(知多・西三河南部地域)の現在の道路の状況、今後の道路整備等について、ご意見等がありましたらご自由にお書きください。

<自由回答>