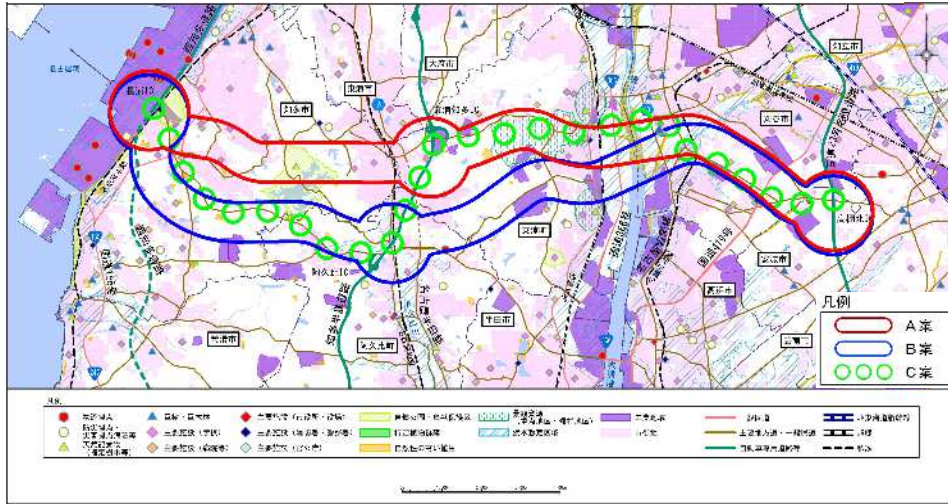


新

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



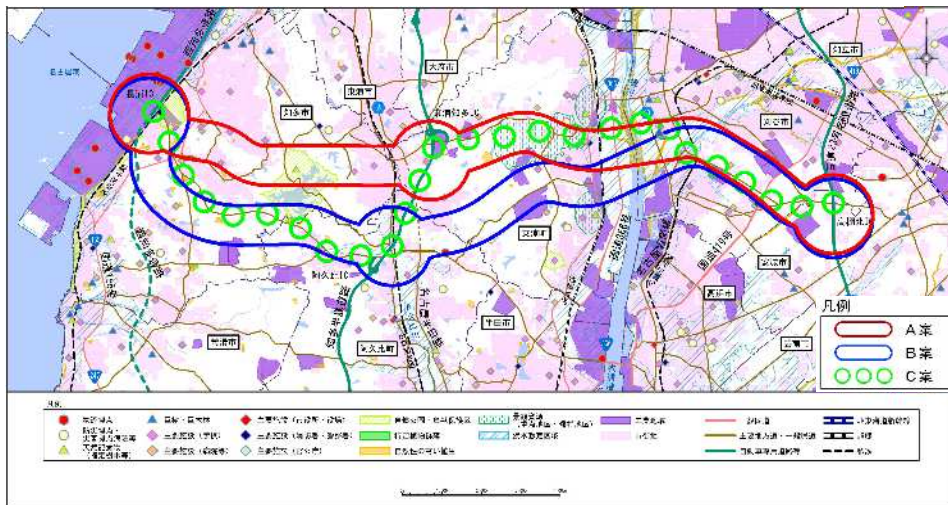
修正箇所

旧

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路
- 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

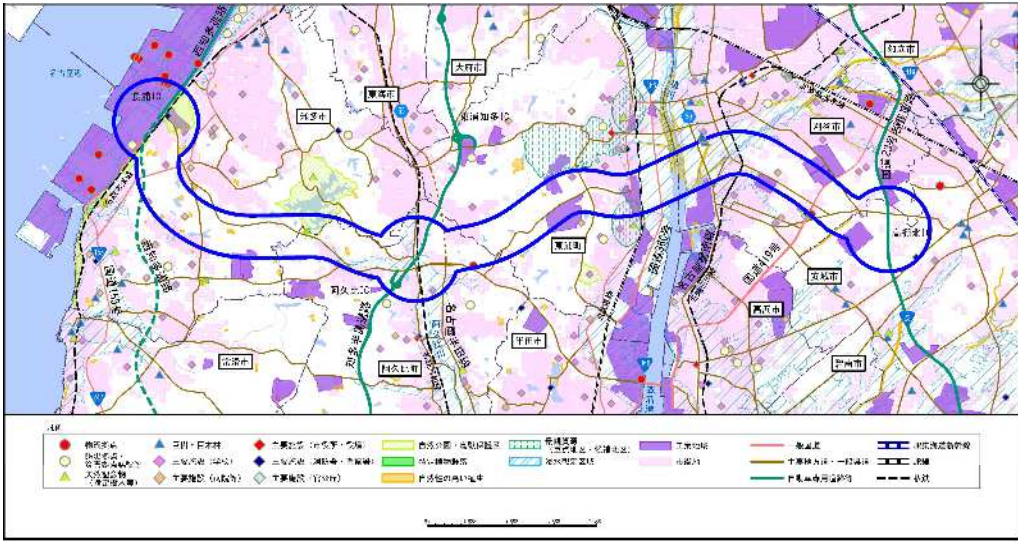


新

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を考慮した自動車専用道路ルート

- 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



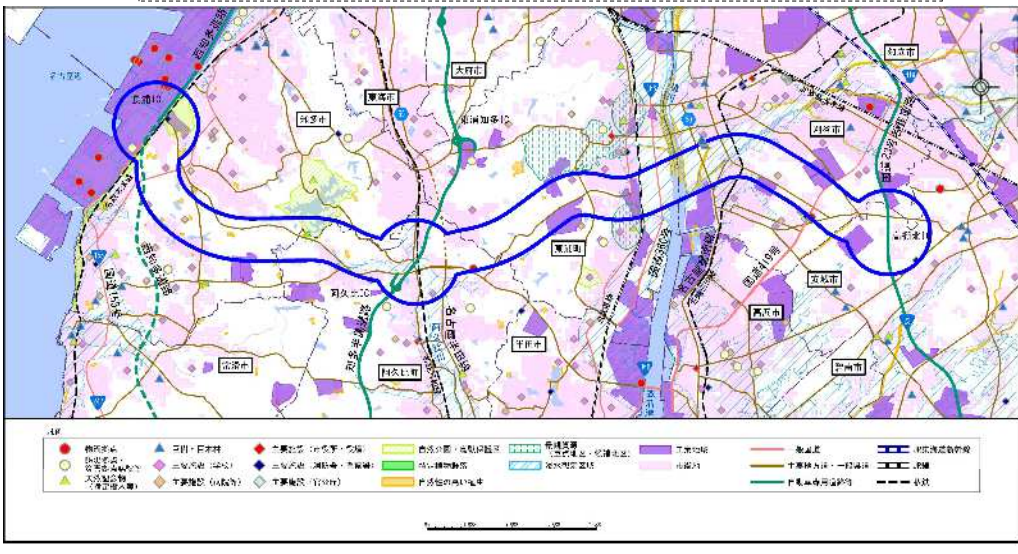
修正箇所

旧

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を考慮した自動車専用道路

- 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



「資料2 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」
P.37を修正

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	○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。 ・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多く立地しており、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
	【経済】 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。
	【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。
	【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規格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。 ・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規格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。 ・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
配慮すべき事項	環境への影響	○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。 ○自然公園エリア等を通過し、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。	○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家に比べ短く、大気質や騒音などの影響の懸念は最も小さい。 ○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。 ○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。
	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。
	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

修正箇所

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	○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。 ・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多く立地しており、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
	【経済】 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。
	【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。
	【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規格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。 ・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規格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。 ・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
配慮すべき事項	環境への影響	○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。 ○自然公園エリア等を通過し、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。	○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家に比べ短く、大気質や騒音などの影響の懸念は最も小さい。 ○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。 ○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。
	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。
	経済性への配慮	○自動車専用道路の新設となり、かつ、B案より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