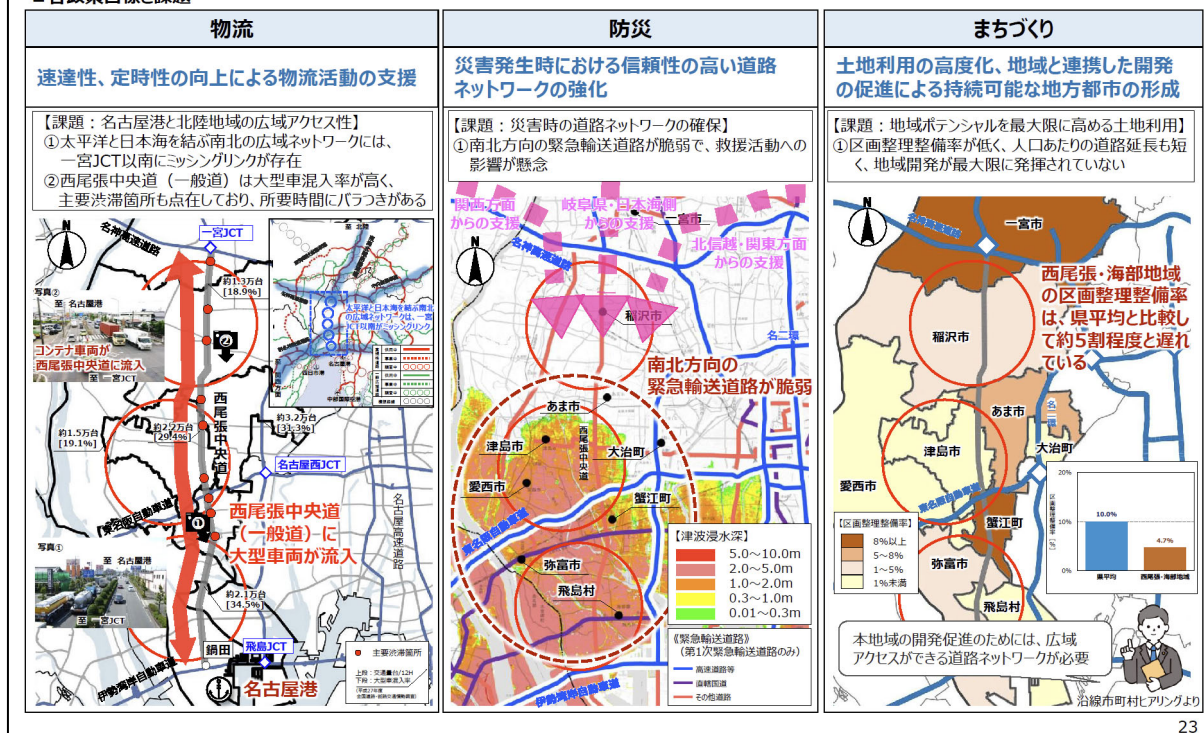


6. 政策目標(案)の設定 ②政策目標(案)

■各政策目標と課題



出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第1回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和5年2月）に一部追記

図 3-5 政策目標（案）

3) 第2回中部地方小委員会の審議内容

(1) 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ました（政策目標の設定）。第1回意見聴取の結果は次項以降に示すとおりです。

地域の課題（地域の意見聴取結果）について

■意見聴取（1回目）の概要

○調査目的

公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るため、意見聴取を実施し、一宮西港道路の道路計画について、周辺地域の皆様に御意見を伺いました。

○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取1回目）

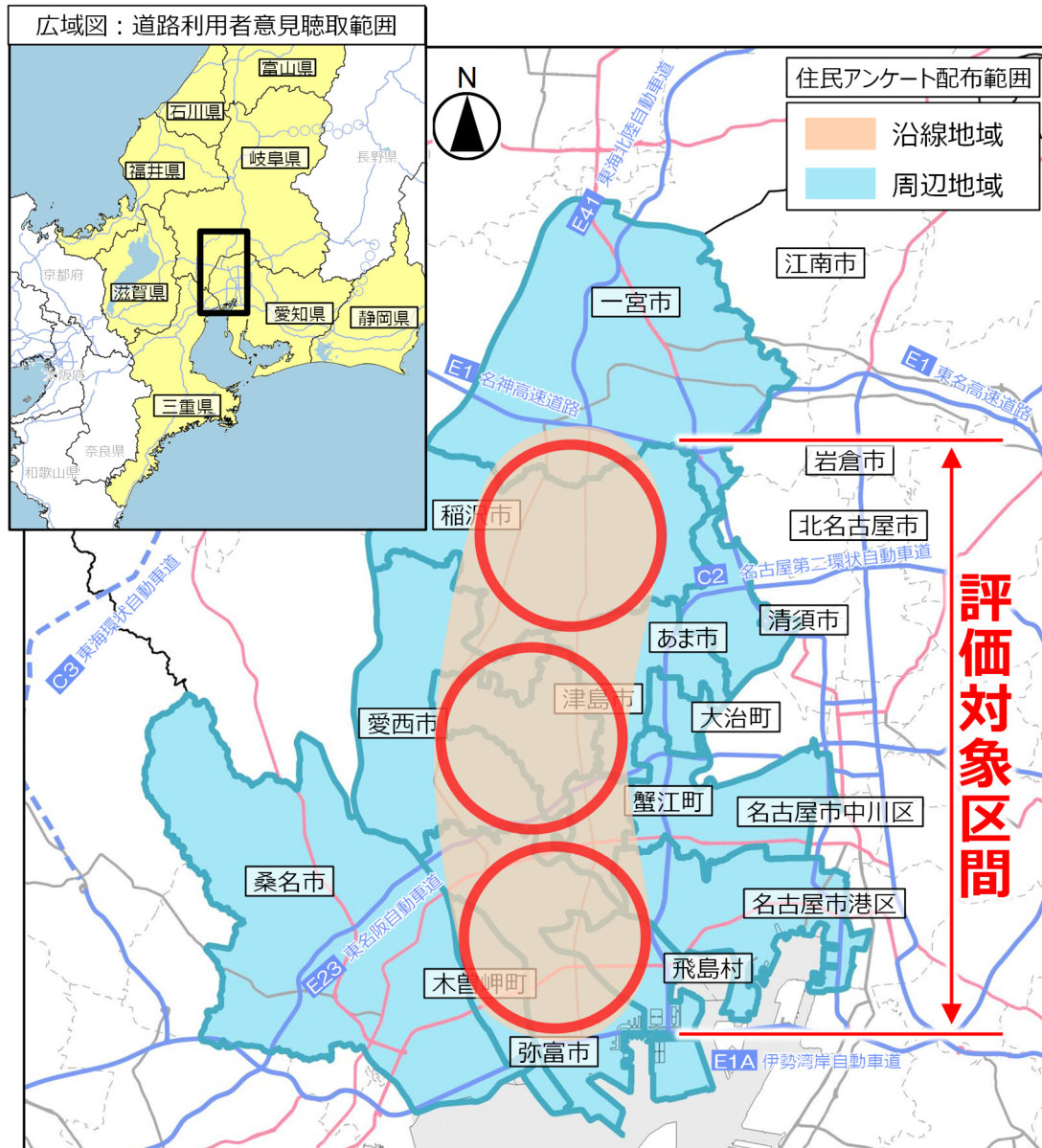
意見聴取期間は令和5年7月3日～9月15日とし、沿線や周辺の地域住民及び業務上利用者に対する郵送配布や留置きアンケート、インタビュー、オープンハウス、Webアンケート、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施致しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

項目調査	調査対象分類				対象詳細	配布数	回収数	回収率		
アンケート	一般道路利用者	地域住民	沿線	郵送配布（全戸配布）	・概ねのルート帯が通過する沿線※1住民世帯	159,879	26,095	16%		
			周辺	郵送配布（無作為抽出）	・概ねのルート帯に隣接する周辺※2住民世帯	53,720	9,614	18%		
		小計				213,599	35,709	17%		
		広域道路利用者	留置きアンケート	・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町） ・沿線・周辺地域の「道の駅」利用者（1駅） ・沿線・周辺高速道路のSA/PA利用者（6箇所）	－	185	－			
			インタビュー	・周辺高速道路のSA/PA利用者	－	281	－			
			オープンハウス	・概ねのルート帯の近隣の大型商業施設利用者（2箇所）	－	63	－			
	WEBアンケート		・国、県、沿線・周辺の地方公共団体のホームページ・SNSの閲覧者	－	6,163	－				
		・概ねのルート帯周辺を訪れたことがある道路利用者（調査会社の登録モニター）								
	小計				－	6,692	－			
	業務上利用者の（事業者）	道路利用目的	郵送配布	・トラック協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県） ・バス協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県、石川県、福井県） ・タクシー協会会員企業（愛知県、名古屋、岐阜県、三重県） ・名古屋商工会議所	4,477	577	13%			
				小計				－	577	－
				合計				－	42,978	－
ヒアリング	地方公共団体		・愛知県、岐阜県、三重県 ・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町）			－	－	－		
	各種団体	経済・産業団体	・中部経済連合会、沿線・周辺地域内の商工会議所 ・観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会 ・農業協同組合、名古屋港管理組合、教育委員会							
		警察・消防・医療	・沿線・周辺地域内の警察署、消防本部、医療機関 等（警察署、消防署、病院）							
		その他	・中日本高速道路株式会社							

出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第2回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和6年3月）

地域の課題（地域の意見聴取結果）について

〔意見聴取エリア〕



- ※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する地域（全戸配布）
 【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛島村
 【三重県】桑名郡木曽岬町
- ※2 周辺地域：沿線地域に隣接する地方公共団体（無作為抽出による配布）
 【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町
 【三重県】桑名市
- ※3 岐阜地域：周辺地域との交通流動が多い岐阜県の地方公共団体
 岐阜市、各務原市、羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町

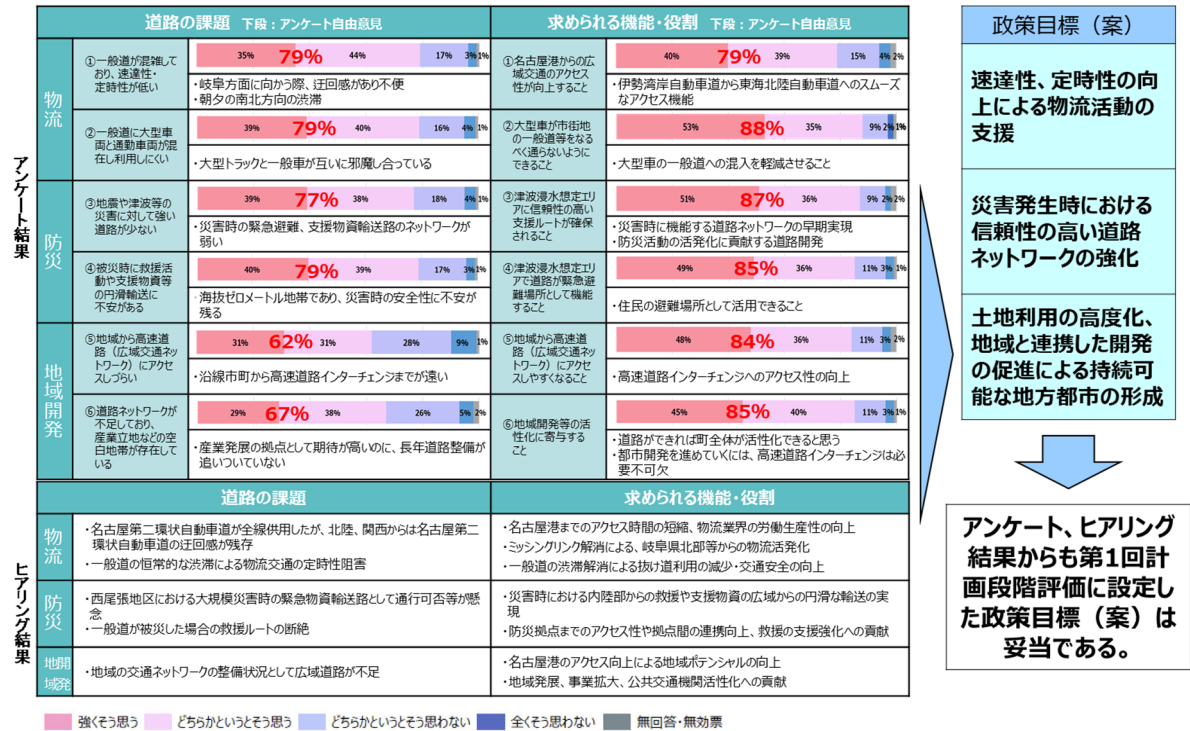
出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第2回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和6年3月）

地域の課題（地域の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等（意見聴取１回目）

【政策目標】

アンケートやヒアリング結果から得られた地域の課題意見を踏まえ、政策目標は妥当であると確認しました。

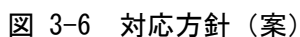


出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第2回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和6年3月）に一部追記

位置等に関する複数案としては、求められる政策目標を達成するために、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境などを踏まえて、以下に示す3案を設定しました。

◆【案①】東側ルート (西尾張中央道活用)	: 既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を通過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート
◆【案②】中央ルート	: 新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を通過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート
◆【案③】西側ルート (国道 155 号活用)	: 既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を通過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れるルート

案①東側ルート（西尾張中央道活用）	：既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を経過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート
案②中央ルート	：新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を経過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート
案③西側ルート（国道155号活用）	：既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を経過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れるルート



4) 第3回中部地方小委員会の審議内容

(1) 対策案（ルート帯案）の検討にあたり重視すべき事項、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、対策案（ルート帯案）の検討にあたり重視すべき事項、配慮すべき事項を確認しました。第2回意見聴取の結果は以降に示すとおりです。

重視すべき事項（地域の意見聴取結果）について

■意見聴取（2回目）の概要

○調査目的

一宮西港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・検討する際に重要と思われるポイントについて把握するため、意見聴取を実施し、一宮西港道路の道路計画について、周辺地域の皆様に御意見を伺いました。

○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取2回目）

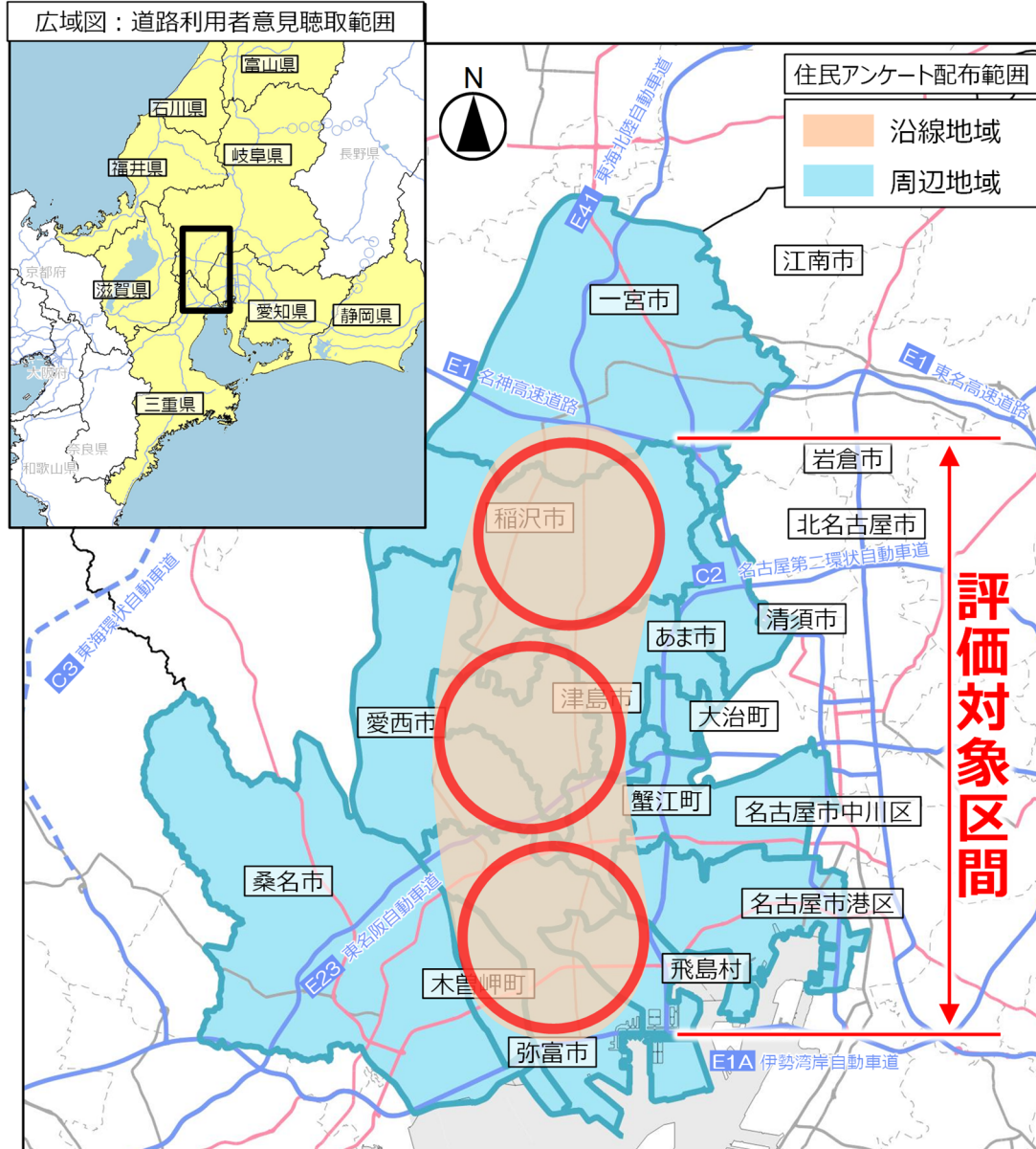
意見聴取期間は令和6年7月22日～10月4日とし、沿線や周辺の地域住民及び業務上利用者に対する郵送配布や留置きアンケート、インタビュー、オープンハウス、Webアンケート、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施致しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

項目 調査	調査対象分類				対象詳細	配布数	回収数	回 収 率			
アンケート	一般道路利用者	地域住民	沿線	郵送回答	・概ねのルート帯が通過する沿線※1住民世帯 ・対象地域の全戸に郵送配布	159,612	28,906	18%			
				郵送回答以外※4	－	204					
			周辺	郵送回答	・概ねのルート帯に隣接する周辺※2住民世帯 ・対象地域に無作為抽出にて郵送配布	57,686	12,866	23%			
				郵送回答以外※4	－	160					
		小計					217,298	42,136	19%		
		広域道路利用者	留置きアンケート	・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町） ・沿線・周辺地域の「道の駅」利用者（1駅） ・沿線・周辺高速道路のSA/PA利用者（6箇所）	－	281	－				
				インタビュー	・周辺高速道路のSA/PA利用者	－	328	－			
				オープンハウス	・概ねのルート帯の近隣の大型商業施設利用者（3箇所）	－	16	－			
			WEBアンケート	・国、県、沿線・周辺の地方公共団体のホームページ・SNSの閲覧者	－	3,939	－				
				・概ねのルート帯周辺を訪れたことがある道路利用者（調査会社の登録モニター）							
	小計					－	4,564	－			
	業務利用者の（事業者）	道路利用者の	郵送配布	・トラック協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県） ・バス協会会員企業（愛知県、岐阜県、三重県、滋賀県、富山県、石川県、福井県） ・タクシー協会会員企業（愛知県、名古屋市、岐阜県、三重県） ・名古屋商工会議所	4,095	482	12%				
				小計					－	482	－
				合計					－	47,182	－
ヒアリング	地方公共団体				・愛知県、岐阜県、三重県 ・沿線・周辺地域の地方公共団体（9市3町1村） ・岐阜地域の地方公共団体※3（3市2町）	－	－	－			
	各種団体	経済・産業団体	・中部経済連合会、沿線・周辺地域内の商工会議所 ・観光協会、物流事業者、バス事業者 ・農業協同組合、名古屋港管理組合								
		警察・消防・医療	・沿線・周辺地域内の警察署、消防本部、医療機関 等								

出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第3回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和7年3月）

重視すべき事項（地域の意見聴取結果）について

【意見聴取エリア】



※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する地区（全戸配布）

【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、海部郡蟹江町、海部郡飛島村の一部

【三重県】桑名郡木曽岬町

※2 周辺地域：概ねのルート帯が通過する市町村及びその隣接市町村（無作為抽出による配布）

【愛知県】名古屋市中川区・港区、一宮市、稲沢市、清須市、愛西市、あま市、海部郡大治町

【三重県】桑名市

※3 岐阜地域：周辺地域との交通流動が多い岐阜県の地方公共団体

岐阜市、各務原市、羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町

※4 留め置きアンケート、インタビュー、オープンハウス、WEBアンケートによる回答

周知方法	記者発表、ポスター掲示、国、県、沿線・周辺、岐阜地域の地方公共団体のホームページへのバナー貼付・SNS掲載
回収方法	郵便ポスト、WEBによる回答、対象箇所に投函ボックスを設置
期 間	全体期間 令和6年7月22日～令和6年10月4日（約2ヶ月半）

出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第3回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和7年3月）

重視すべき事項（地域の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等（意見聴取 2 回目）

【政策目標】

アンケートやヒアリング結果から、ルート帯案を検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項について以下のとおり確認ができました。

- アンケート結果やヒアリング結果から、ルート帯案を検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項について以下の通り確認ができた。
○ 特に、重視すべき事項（①～⑦）では、全ての道路利用者の8割以上が重視すべきと回答。

■ルート帯案を検討する際に重視・配慮すべき事項

評価項目	必要な道路の機能	住民（沿線・周辺） N=42,136	広域道路利用者 N=4,564	事業者 N=478	ヒアリング意見（例）	意見聴取結果を踏まえた重視・配慮すべき事項
重視すべき事項	① 名古屋港の物流交通が早く時間通りに移動できること	43% 87% 44%	30% 85% 55%	47% 89% 42%	● 製造業の集積地である西尾港や岐阜南部地域と、名古屋港との定時性の確保や速達性の向上。	○
	② 西尾港、海部地域の企業・工場から、高速道路へアクセスしやすくなること	46% 88% 42%	27% 83% 56%	46% 90% 44%	● 沿線地域に立地する物流倉庫や事業所を発着する交通が高速道路を利用しやすくなること。	○
	③ 一般道に滞在している大型車交通と一般交通が分散され渋滞緩和や交通安全の向上に寄与すること	61% 90% 29%	44% 87% 43%	56% 91% 35%	● 貨物車両が、一般道へ流出し、狭小道路に貨物車両が入り込まないルートを調剤されたい。	○
	④ 災害時に救援活動や支援物資の輸送に役立つこと	66% 92% 26%	39% 85% 46%	56% 91% 35%	● 海抜ゼロメートル地帯で地盤が軟弱なため、被災地への支援活動、物資輸送に必要な基幹広域道路の道路網整備が必要。	○
	⑤ 災害時の緊急避難場所として道路が役立つこと	56% 86% 30%	36% 81% 45%	51% 86% 35%	● 高架道路であると垂直避難場所として活用できるため、高架道路ということが重要。	○
	⑥ 高速道路へアクセスしやすいこと	55% 89% 34%	38% 84% 46%	57% 92% 35%	● 名古屋港の取扱貨物量や貿易額の増加に寄与する産業の立地や雇用の創出を誘発すること。	○
	⑦ 西尾港・海部地域内の移動がスムーズになること	53% 88% 35%	32% 85% 53%	51% 92% 41%	● 交通アクセスの整備による西尾港・海部地域や隣接する岐阜地域との連携強化。	○
配慮すべき事項	⑧ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	43% 82% 39%	26% 77% 51%	35% 84% 49%	● 学校や文化施設などへの騒音や振動の影響が少なくなるようにすること。	
	⑨ 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと	37% 78% 41%	25% 73% 48%	33% 80% 47%	● 自然環境（植物の生育や育生、景観資源、史跡等）に配慮することが重要。	
	⑩ 地域の景観（景観資源等）に配慮し、影響が少ないこと	30% 75% 45%	20% 72% 52%	29% 75% 46%	● 地域の景観（景観資源等）への配慮	
	⑪ 工事中に地域への影響（交通規制・工事期間等）が少ないこと	39% 78% 39%	26% 76% 50%	40% 83% 43%	● 工事中の交通規制等による地域への影響が可能な限り、短期となることが望ましい。	
	⑫ 建設段階における経済性への配慮	36% 74% 38%	24% 69% 45%	31% 71% 40%	● 工夫して財源を確保し、将来的な負担を踏まえて費用対効果が見込める事業とすることが重要。	

 強くそう思う
 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
 無回答・無効票
 : 8割以上が重視すると回答があった項目 ※0.5%未満は非表示

出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第3回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和7年3月）

(2) 計画段階評価の比較評価の結果

意見聴取では構造検討において重視されている項目での複数案の比較評価を行いました。複数案の比較・評価は、図 3-7 に示すとおりです。

比較評価の結果、海部地域の概ね中央部を経過することで地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地形成が最も期待できる「案② 中央ルート」を対応方針（案）としました。対応方針（案）は、図 3-8 に示すとおりです。

インターチェンジの配置の考え方としては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮することとしました。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮することとしました。

また、一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携することとしました。

なお、対応方針（案）の検討においては、その他事項として、以下の配慮が挙げられました。

- ・具体的な道路構造の検討に際し、生活環境への影響（大気質、騒音等）、自然環境への影響（動植物等）、景観への影響（景観資源等）、工事中の地域への影響（現道交通・工事期間等）をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。

3. 対応方針（原案）の検討 3-2) ルート帯案の比較・評価

○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【案② 中央ルート】が最も優位である。

評価軸		案①東側ルート（西尾張中央道活用）	案②中央ルート	案③西側ルート（国道155号活用）	
ルート 立案概要	コンセプト[ポイント]	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を経過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート	新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央区道を経過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡が図られるルート	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を経過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れたルート	
	計画延長	約27km	約28km	約30km	
速達性、定時性の向上による物流活動の支援	名古屋港を発着する交通の速達性・定時性向上	・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で最短距離で接続することで、時間短縮が見込まれる 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約16分※2（約49分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する	・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれる 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約17分※2（約48分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する	・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれるが他案に比べて効果は小さい 一宮JCT～名古屋港（鍋田交差点）までの所要時間 現況約65分※1⇒約18分※2（約47分短縮） ・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する	
	地域産業施設の高速アクセス性向上	・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約800箇所	・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約1,000箇所	・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する 新たに高速IC5km圏に含まれる事業所数※3：約1,000箇所	
	物流交通と生活交通の分離	・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる	
	政策目標	災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化	・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれるが他案に比べて効果は小さい 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約3.7km（約1.0km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.3km（約0.5km短縮）	・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が最も短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれる 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約2.9km（約1.8km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.1km（約0.7km短縮）	・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれる 広域防災拠点※4から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約4.7km⇒約3.5km（約1.2km短縮） 市役所・町村役場から最寄りIC間の平均アクセス距離 現況約2.8km⇒約2.4km（約0.4km短縮）
		災害時における一時避難場所の確保	・一時避難場所としての機能発現が見込まれるが他案より劣る 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約73%（16%増加）	・一時避難場所としての機能発現が最も見込まれる 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約92%（35%増加）	・一時避難場所としての機能発現が見込まれる 海部地域（津波浸水想定区域内）における徒歩80分圏域※5人口割合 現況約57%⇒約86%（29%増加）
土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方都市の形成	地域の高速アクセス性向上	・西尾張・海部地域東部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が拡がり、地域の活力向上が期待されるが他案に比べて効果は小さい 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約74%（8%増加）	・西尾張・海部地域全体における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が拡がり、地域の活力向上が期待される 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約78%（12%増加）	・西尾張・海部地域西部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が拡がり、地域の活力向上が最も期待される 高速アクセス10分圏域人口割合（西尾張・海部地域）※6 現況約66%⇒約79%（13%増加）	
	地域連携の促進	・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約20分（約4分短縮）	・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約20分（約4分短縮）	・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上するため、地域連携の促進が期待される 市町村間（西尾張・海部地域）の平均アクセス時間※7 現況約24分⇒約21分（約3分短縮）	
配慮すべき事項	環境への影響	生活環境への影響	・集落・市街地は極力回避しているが、人口集中地区の通過面積は大きい	・集落・市街地は極力回避しているが、人口集中地区の通過面積は最も大きい	
		自然環境への影響	・ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が少ない	・ルート帯案に含まれる重要な動物・植物の生息地・生育地が最も少ない	
		景観への影響	・ルート帯案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が最も多い	・ルート帯案に含まれる景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が最も多い	
	工事中の影響	・既存道路用地を活用するため、施工時の現道交通への影響は大きい（工事期間が長期に及ぶ）	・新設道路であるため、施工時の現道交通への影響は小さい（工事期間は他案に比べて短い）	・既存道路用地を活用するため、施工時の現道交通への影響は大きい（工事期間が長期に及ぶ）	
建設段階における経済性への配慮	約12,500～15,000億円	約12,500～15,000億円	約13,500～16,200億円		

※1 ETC2.0データ（2023年10月平日平均）混雑時：7時台における所要時間を算出
 ※2 ルート延長÷設計速度100km/hにより所要時間を算出
 ※3 ICSkm圏に含まれる事業所数（製造業・卸売業）（注1）（注2）を算出
 （注1）H28経路センサ。（注2）既存のICSkm圏に含まれる事業所を除く

※4 愛知東海地区防災計画にて位置づけのある広域防災活動拠点(海南にこの間、ゼロメートル地帯広域防災活動拠点(木曾三川下流域・愛西市))を対象
※5 歩行速度2.4km/分^(※3)にて、徒歩80分^(※3)圏域(12.5km圏)に達する南海部地区(津波発生想定区域内)の人口を算出
※6 津波避難を想定した歩行速度及び避難誘導について(第3節)(国土交通省海部局(平成25年4月))に示された歩道の平均避難速度を基に設定
※7 西尾市・南海部地区、東海地区、南海部地区等それぞれ別個調査結果(愛知東海広域防災計画(平成26年5月))に示された南海部地区の歩道時間(約市街84分、飛鳥川94分)を基に設定
※8 西尾市、南海部地区の市街地を人口数に代えて、1015名^(※3)と算入する(4.6)割合を出発点として算出された結果と見做す

※7 西尾張・海部地域の市役所・町村役場間の平均所要時間(注5)を算出(現況と評価対象区間整備後の各ケースで算出)
(注5) ETC2.0データ(2022年4月～2023年3月平日昼間12時間平均)
(注6) R2国勢調査

意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項・配慮すべき事項 : 他の案と比較し優位な事項

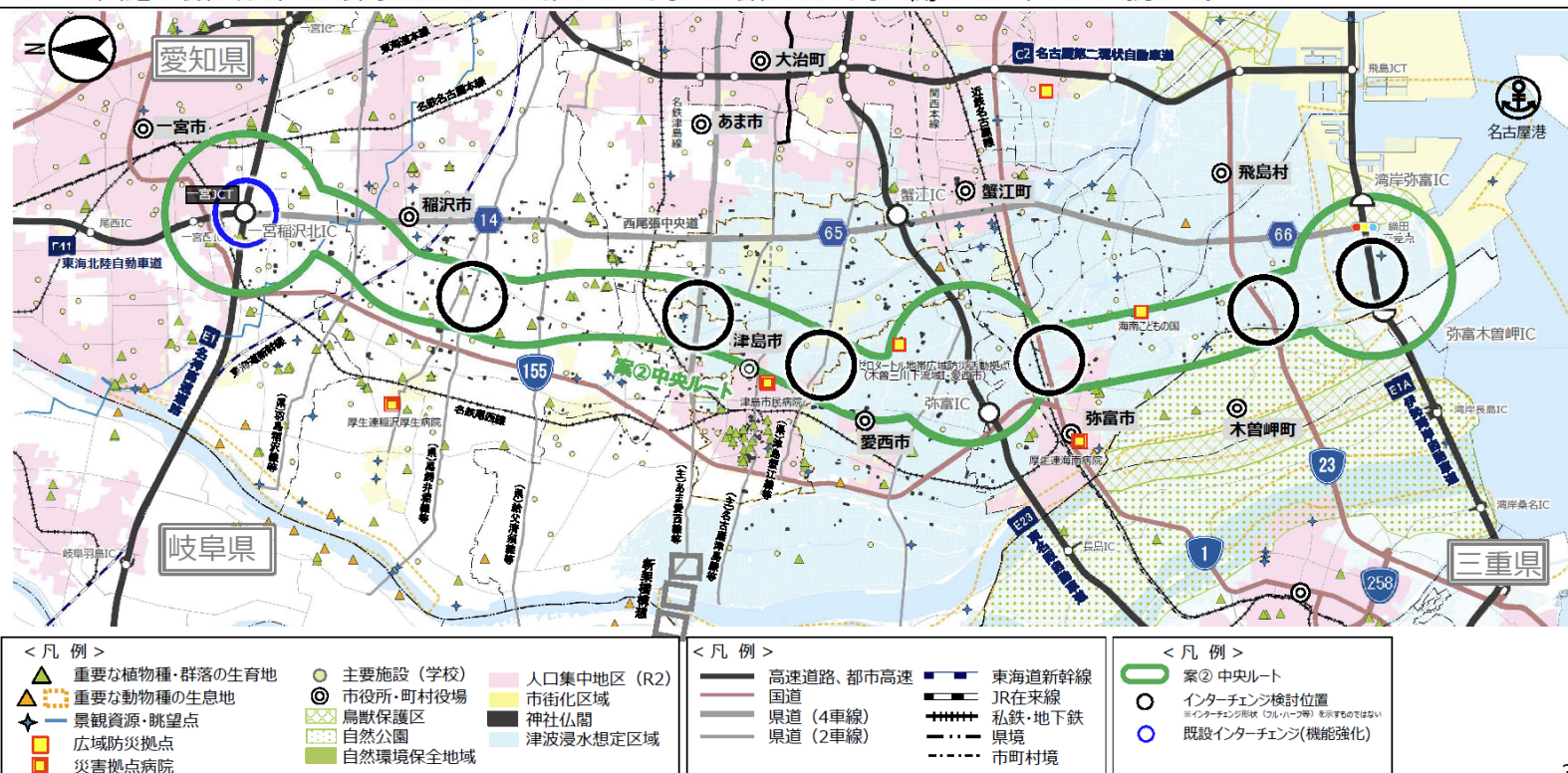
28

出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第3回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和7年3月）

図 3-7 複数案の比較・評価

3. 対応方針（原案）の検討 3-4) ルート帯案・インターチェンジの配置案

- 海部地域の概ね中央部を経過することで地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。
- インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。
- 一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。



出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第3回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和7年3月）

図 3-8 対応方針（案）

3.2 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯

事業予定者※（国土交通省 中部地方整備局）が「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」といいます。）を作成し、令和 7 年 8 月に国土交通大臣に送付するとともに公表しました。

これに対し、令和 7 年 10 月に国土交通大臣より環境の保全の見地からの意見が提出されています。その後、計画段階評価の手続きにおいて、複数案としていた 3 案のうち、「【案②】中央ルート」を対応方針として決定しました。選定した理由は以下に示すとおりです。

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」です。

（理由）

- ・名古屋港を発着する交通の速達性・定時性および西尾張・海部地域の高速アクセス性が向上する。
- ・災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークが強化される。
- ・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上し、地域連携の促進が期待される。

なお、インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮します。

また、一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携します。

・環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

配慮書においては、【案①】東側ルート（西尾張中央道活用）、【案②】中央ルート、【案③】西側ルート（国道 155 号活用）の 3 案について、自動車の走行による大気質、自動車の走行による騒音、道路の存在による動物、道路の存在による植物、道路の存在による生態系、道路の存在による景観の 6 つの配慮事項について環境影響を比較検討しました。

その結果、大気質、植物及び景観については、【案②】の影響の程度が【案①】・【案③】と比べて小さい、動物については【案②】・【案③】の影響の程度が【案①】と比べて小さい、生態系については【案①】の影響の程度が【案②】・【案③】と比べて小さいと評価しました。（詳細は第 5 章を参照）

その後、配慮書に対する国土交通大臣、愛知県知事、三重県知事、一宮市長、稲沢市長、愛西市市長、弥富市長、あま市長、蟹江町長、桑名市長及び木曾岬町長の意見が述べられ、生活環境（大気質や騒音）、水環境（水質）、自然環境（動植物や生態系）、景観、文化財等へ配慮すること等の意見がありました。また、住民アンケート等においては生活環境（大気質・騒音）に関する意見が最も多く寄せられています（詳細は第 6 章、第 7 章を参照）。

これまでの環境の保全の配慮に係る検討結果から、保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避・低減する検討を行って環境の保全に配慮ができることを踏まえ、意見聴取にてルート帯案を考える際に重視するべき事項に基づき 3 案を総合的に比較した結果、計画段階評価手続きにおいて、【案②】中央ルートを対応方針として決定しました。

3.3 環境保全への配慮事項

1. 一定規模以上の建設機械は、排出ガス対策型、低騒音型、低振動型の機械を採用します。
2. 事業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）の規定に基づき対応します。
3. 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）の規定に基づき対応します。
4. 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）等の関係法令に基づき、適正な処理・処分を行うとともに、再利用に努めます。
5. 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努めます。
6. 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ます。
7. 河川内における橋梁基礎工事を行う場合には、直接流水と接する掘削工事を避けるため、止水性の高い仮締め切り工法を採用するなど、水質、動物、植物、生態系への影響の低減に努めます。