

（２）名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間） の概要について

目 次

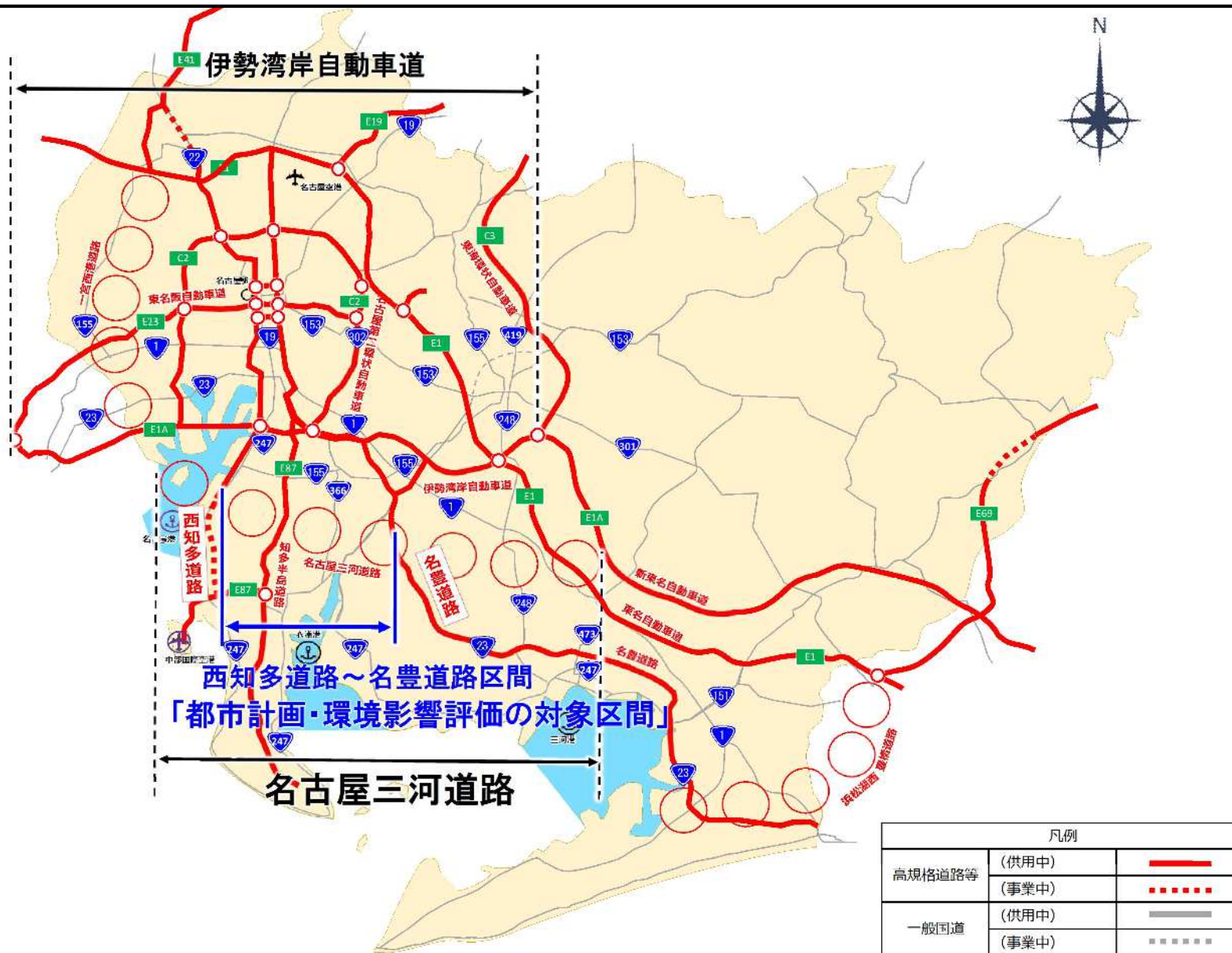
- 1. 名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）
沿線地域の概要**
- 2. 構想段階評価及び環境影響評価配慮書**

1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

2

1) 位置及び対象区間

- 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。

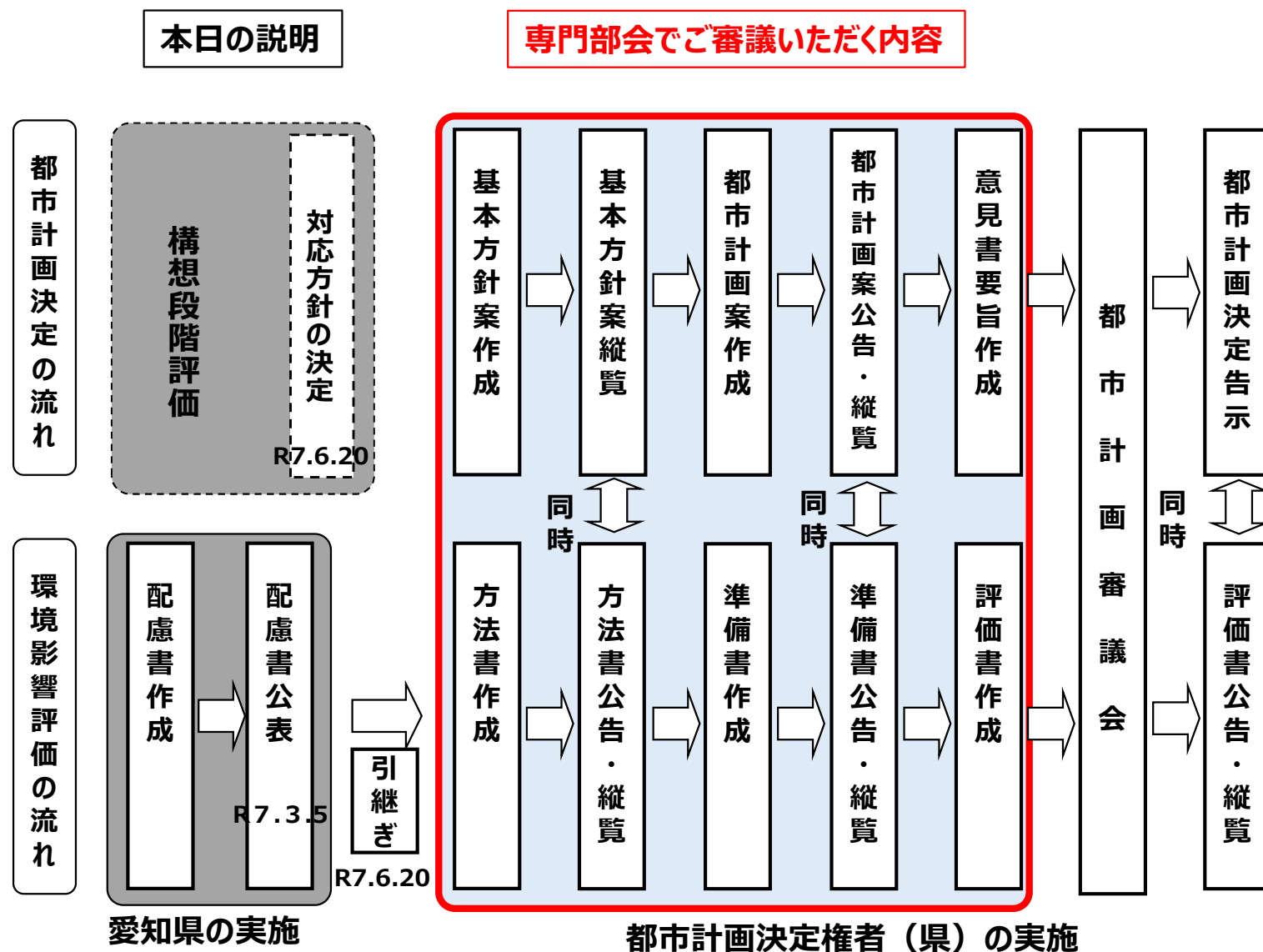


1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

3

2) これまでの検討状況

- これまで愛知県では、構想段階評価手続と計画段階環境配慮書手続を進めてまいりました。
- 専門部会では、「都市計画案の作成」と「環境影響評価」を一体的に調査審議してまいります。



1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

4

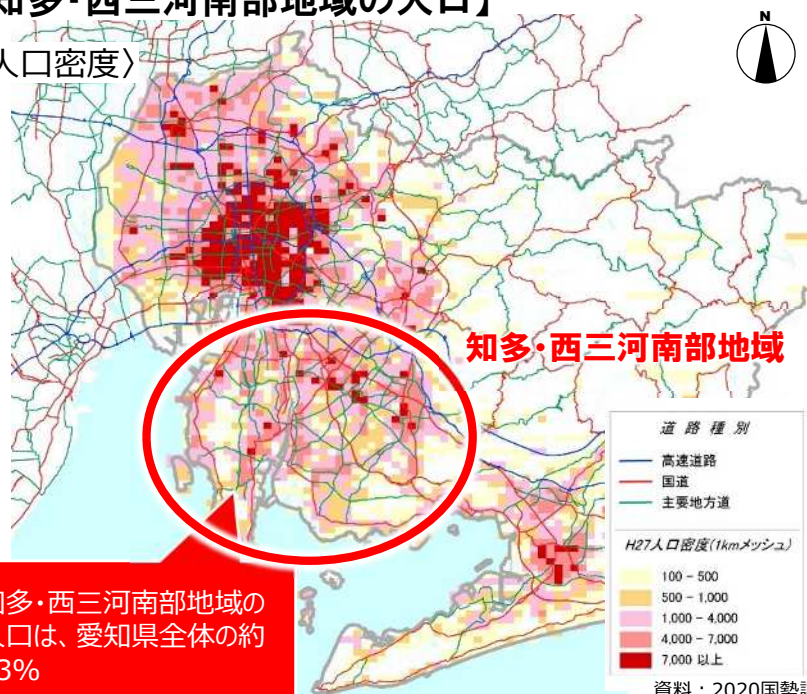
3) 地域の人口

※構想段階評価資料を時点更新

- 知多・西三河南部地域は、愛知県の人口の約23%を占め、特に地域の北側に人口密度が高い区域が多く存在している。
- 年齢階層別人口では、生産年齢人口・年少人口割合が全国や県内平均に比べ高い。
- 名古屋三河道路沿線では25年後でも人口増が見込まれる区域が多く、県内人口に占める割合はさらに高まると推測される。

【知多・西三河南部地域の人口】

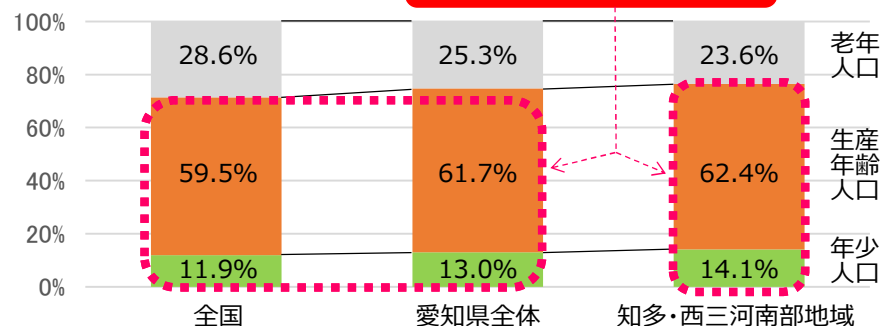
〈人口密度〉



知多・西三河南部地域の人口は、愛知県全体の約23%

〈年齢区分別人口の比較〉

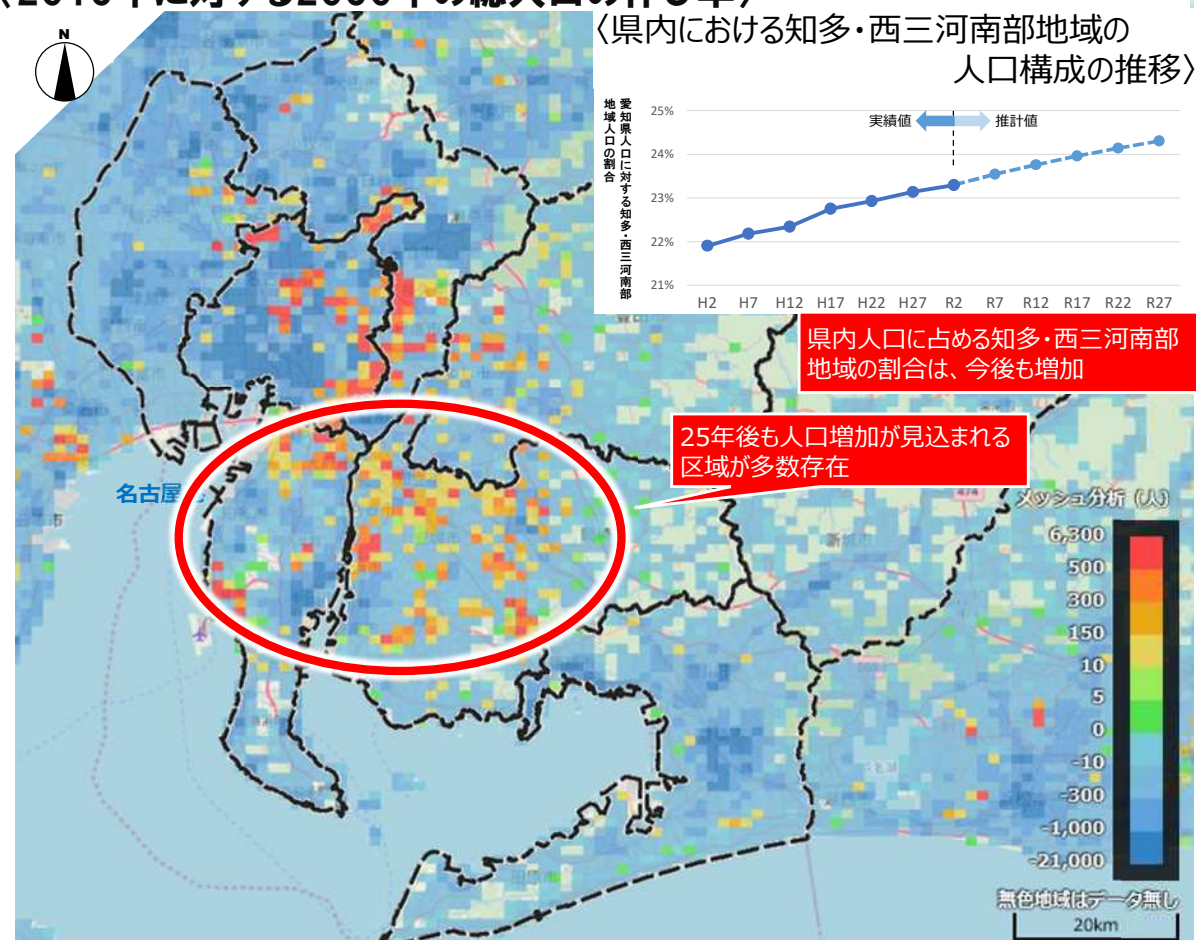
全国や愛知県に比べて高い



【人口増減(予測値)】

〈2015年に対する2050年の総人口の伸び率〉

出典：RESAS地域経済分析システム
国土交通省「メッシュ別将来人口推計（2018年推計）」



資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

※知多地域：半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町
西三河南部地域：碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、岡崎市、西尾市、幸田町

1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

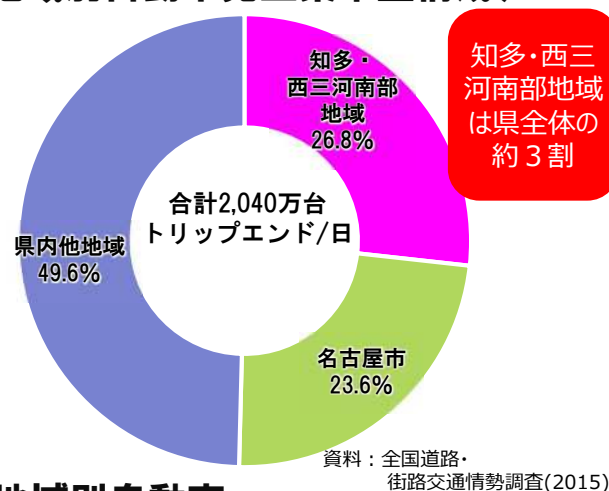
5

4) 地域の交通流動

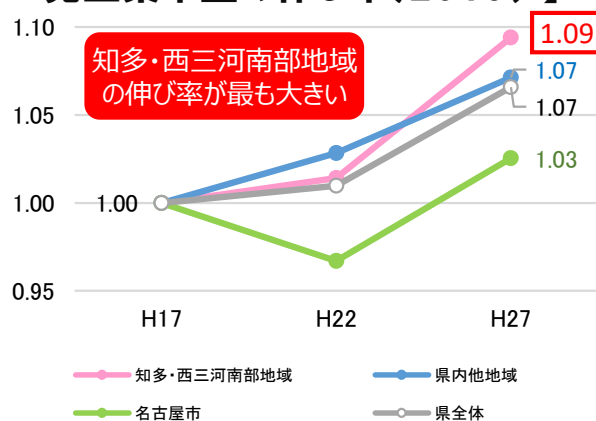
※構想段階評価資料を時点更新

- 知多・西三河南部地域を発着する交通流動は県全体の約3割を占めており、さらに他地域よりも伸び率が高い。
- そのなかで、多くの交通が知多⇄西三河南部間の相互移動により、境川・衣浦港を通過している。

【県内自動車ODに対する
地域別自動車発生集中量構成(2015)】

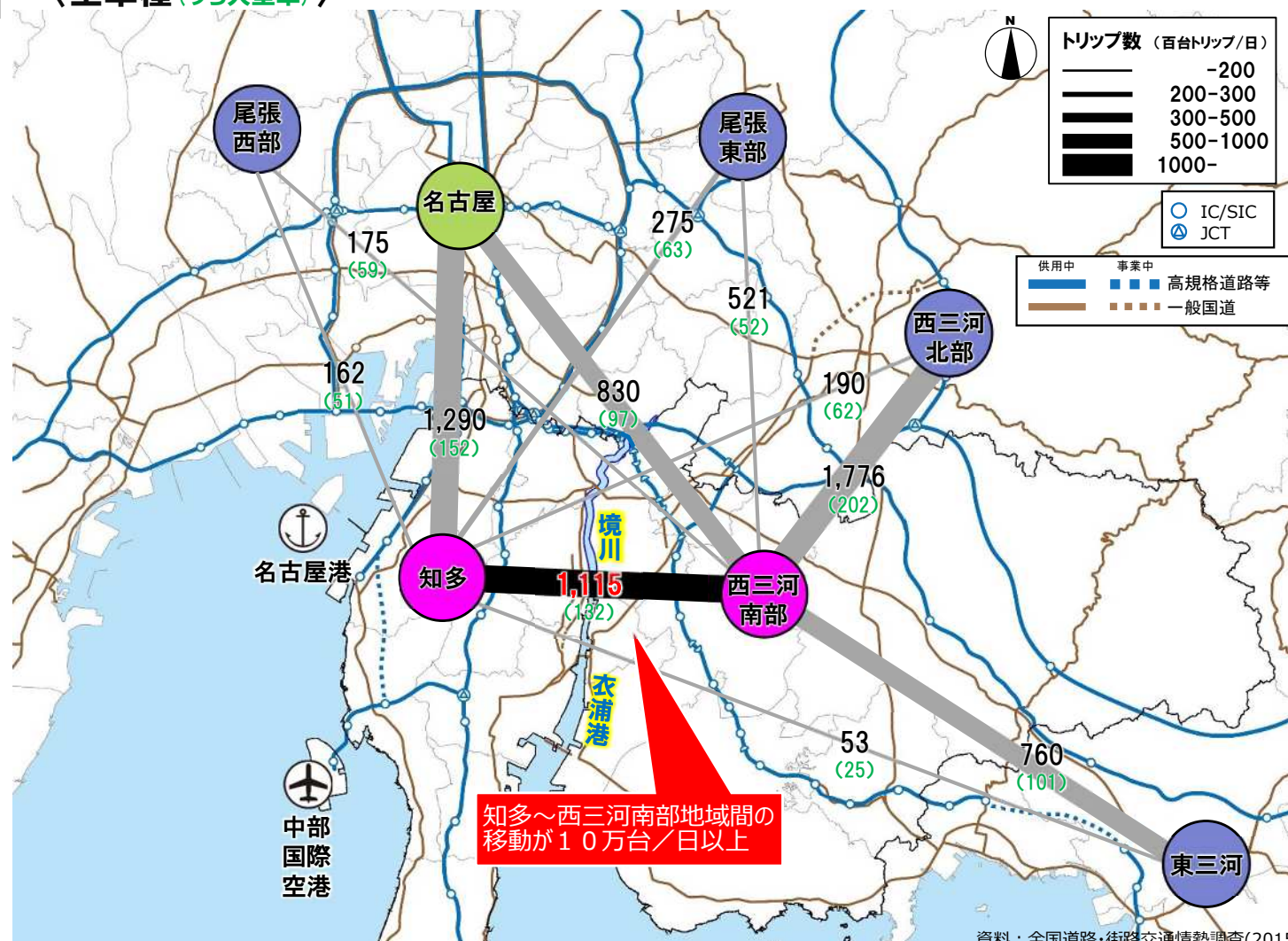


【地域別自動車
発生集中量の伸び率(2015)】



【知多および西三河南部地域を起終点とする自動車交通流動(2015)】

〈全車種(うち大型車)〉



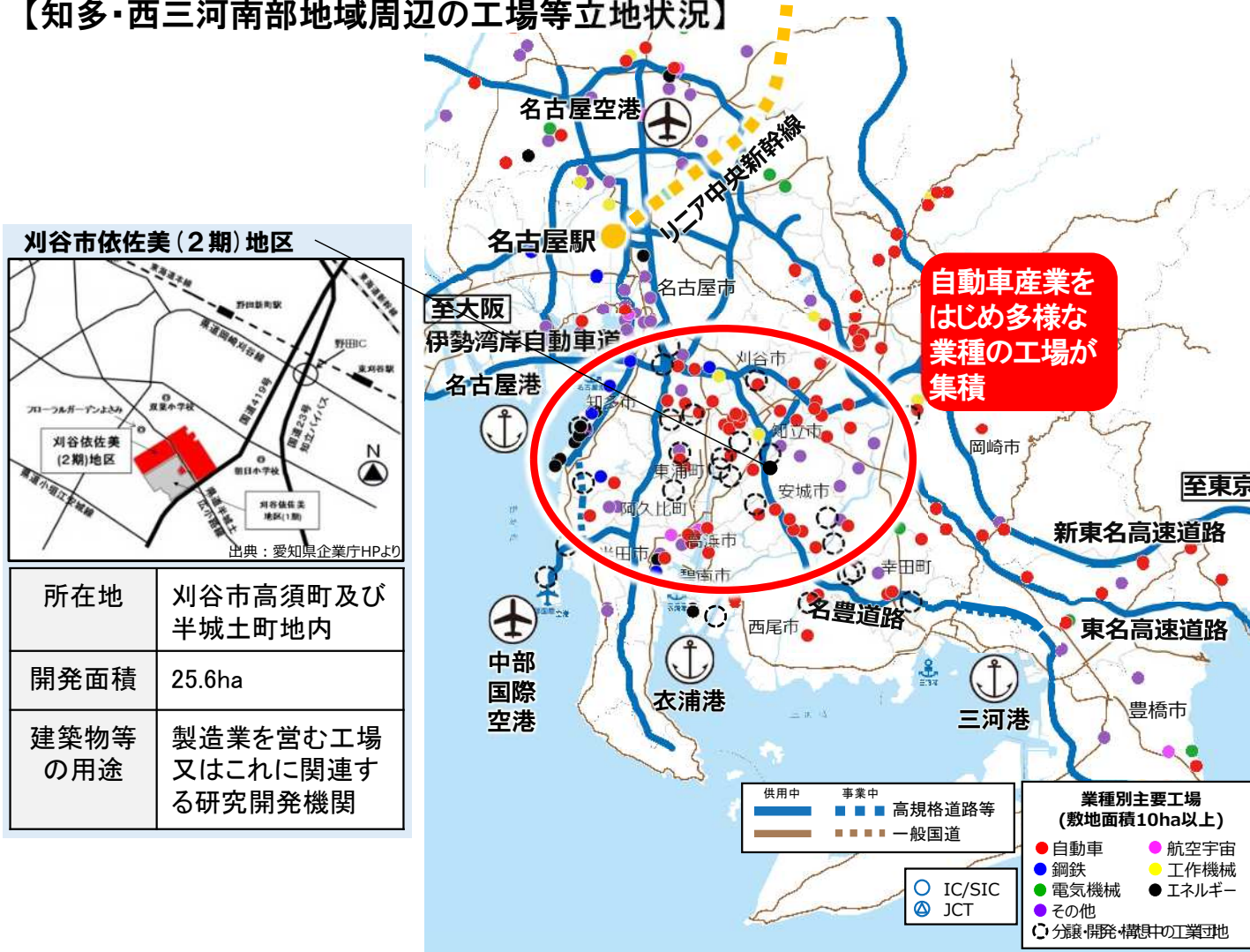
1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)の概要

5) 地域経済

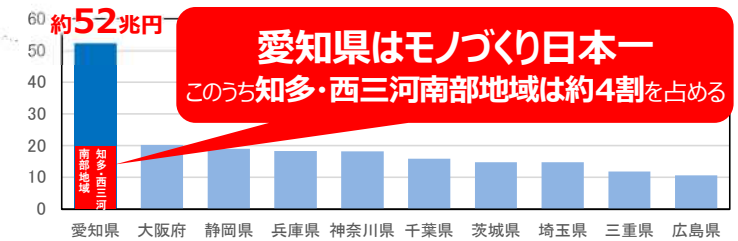
※構想段階評価資料を時点更新

- 知多・西三河南部地域は、一つの都道府県を上回る製造品出荷額等を稼ぎ出しているほか、てん茶や瓦の生産も盛んであり、**全国有数の産業集積地**として日本を支えている。
- 現在も企業誘致等が進み、**今後も更なる発展が期待される。**

【知多・西三河南部地域周辺の工場等立地状況】



【製造品出荷額等のランキング(上位10都道府県)】



【知多・西三河地域の特産品】



1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

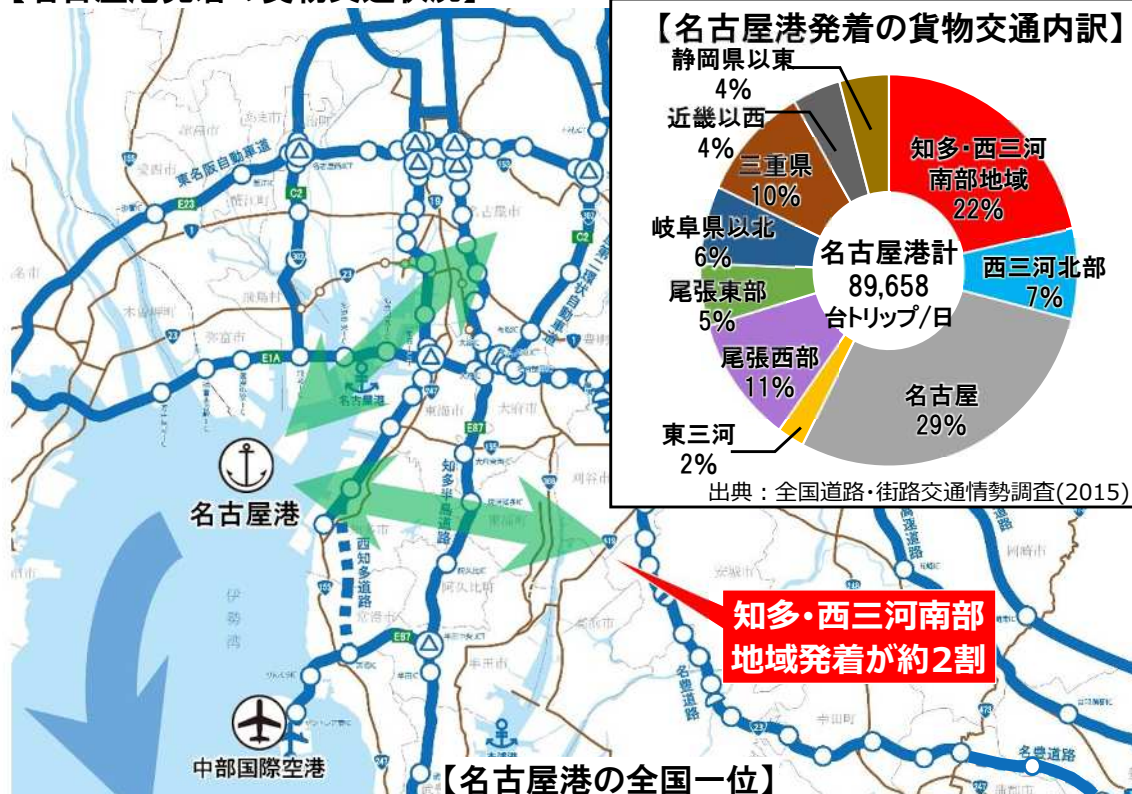
7

6) 名古屋港・中部国際空港

※構想段階評価資料を時点更新

- 名古屋港は、輸出額・貿易収支・取扱貨物量等で全国1位となるなど、日本の経済・物流を支えており、その貨物交通のうち、**知多・西三河南部地域が約2割を占めている。**
- 中部国際空港は、新ターミナルビルや国際会議場などが近年整備されたほか、代替滑走路の整備の取組も推進しており、**国際拠点空港としての機能強化が図られている。**

【名古屋港発着の貨物交通状況】

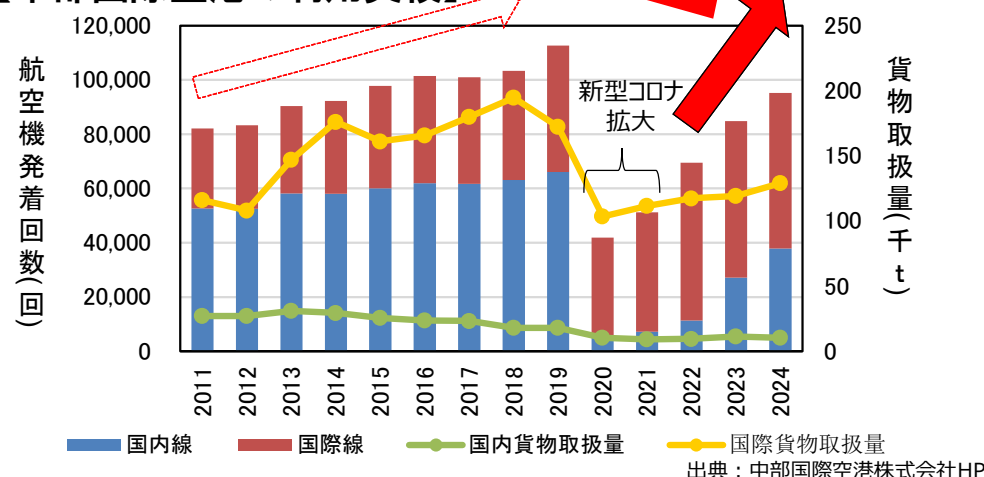


【名古屋港の全国一位】

項目	名古屋港	2位	3位
総取扱貨物量	1億5,784万トン	千葉港	横浜港
輸出額	15兆1,877億円	横浜港	東京港
貿易差引額	7兆8,632億円	神戸港	博多港
自動車輸出台数	145万台	三河港	横浜港

出典：名古屋港管理組合HP(2023年港湾統計)

【中部国際空港の利用実績】



【中部国際空港の整備状況】



**完成自動車の輸出
年間145万台出荷**

出典：名古屋税関 貿易統計(2023年分)

1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

8

7) 交通渋滞・混雑

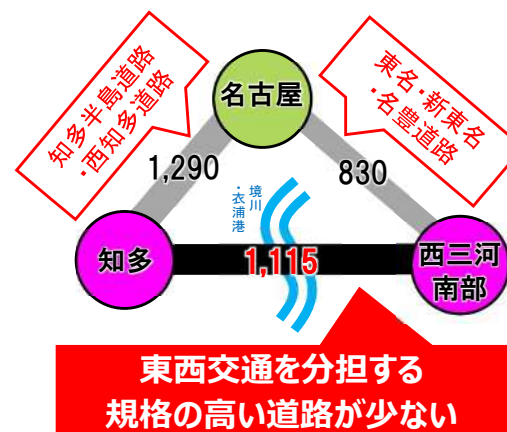
※構想段階評価資料を時点更新

- 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】

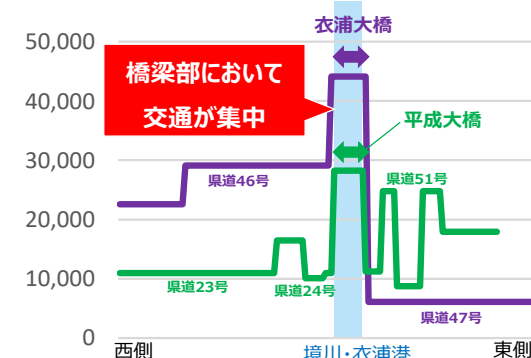


【各地域間の交通流動】(単位:万台/日)



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)

① 主要地方道知立東浦線(平成大橋)



② 国道247号(衣浦大橋)



出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 主要渋滞箇所(一般道)、全国道路・街路交通情勢調査(2015)

1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

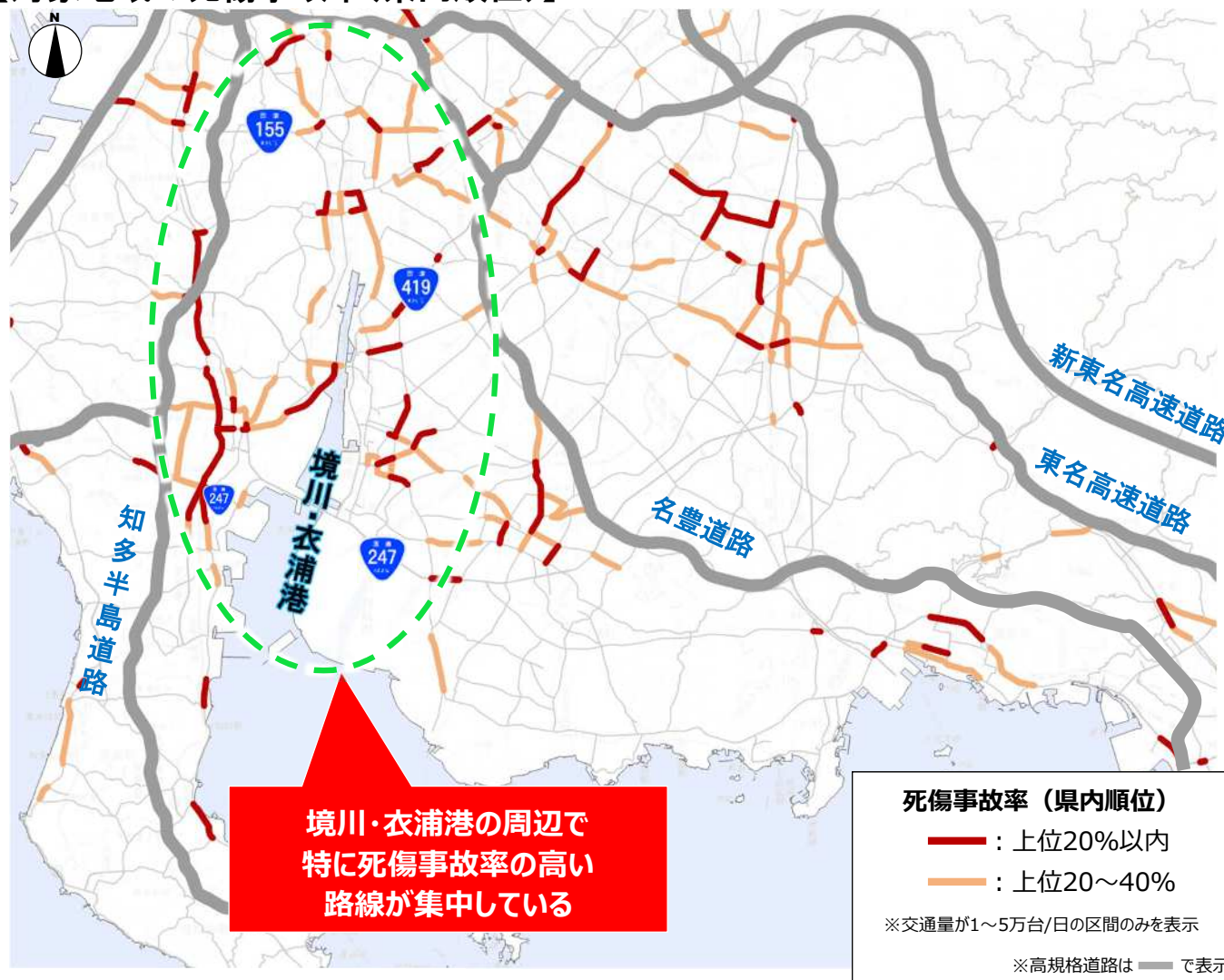
9

8) 交通事故

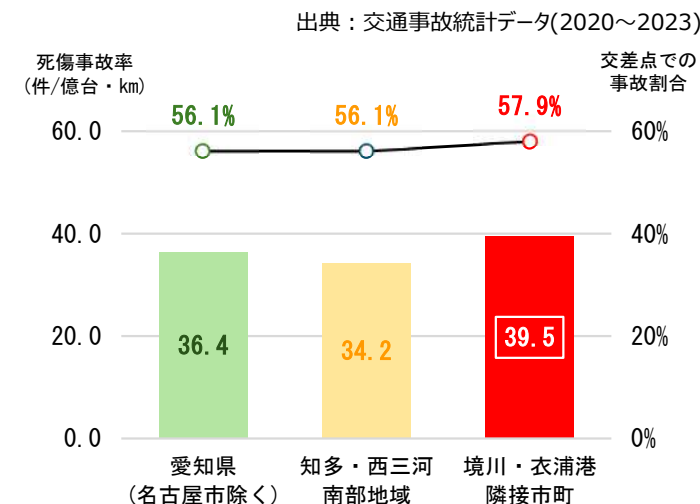
※構想段階評価資料を時点更新

- 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**。また、事故全体数に占める交差点における事故の割合が高い傾向にある。

【対象地域の死傷事故率(県内順位)】



【死傷事故率の比較】



死傷事故率は県内平均と比べ高く、交差点での事故割合が高い傾向にある。

境川・衣浦港隣接市町：半田市、碧南市、刈谷市、大府市、高浜市、東浦町、武豊町

1. 名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)沿線地域の概要

10

9) 地形・災害

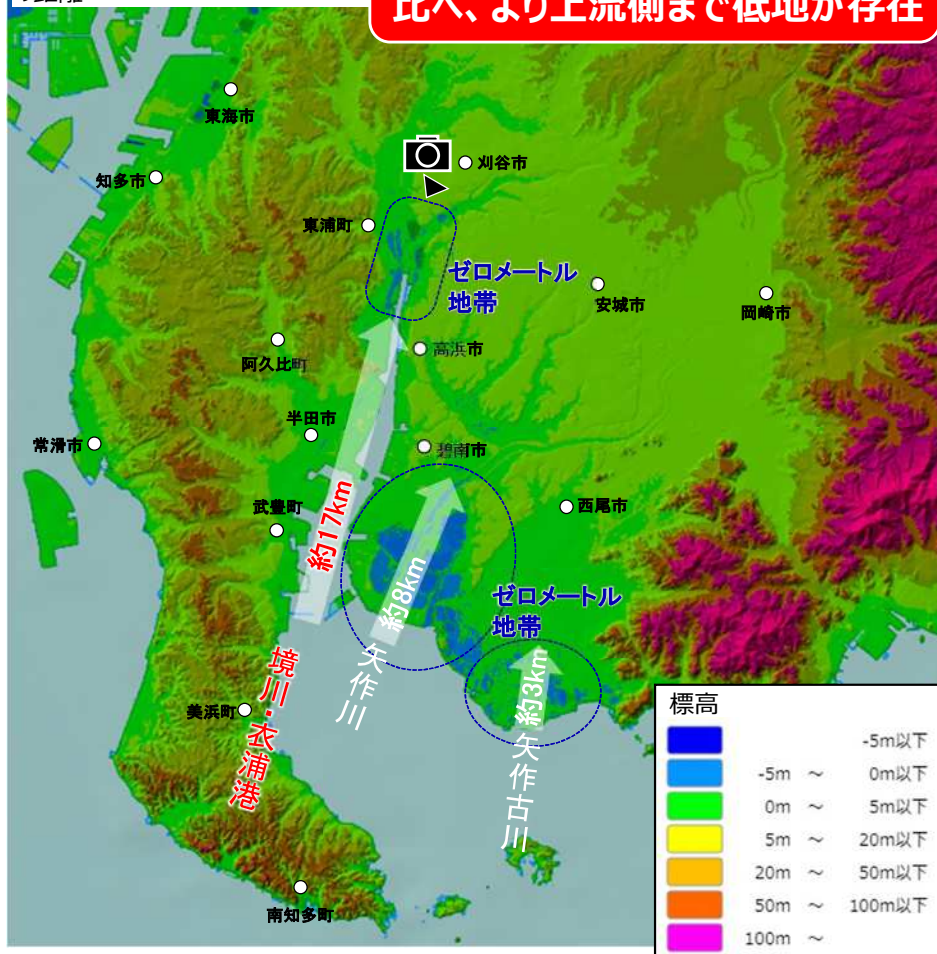
※構想段階評価資料を時点更新

- 知多・西三河南部地域の東側では平野部が広がるほか、沿岸部や主要河川の周辺では**海拔ゼロメートル地帯が存在する**。
- そのため、災害被害は甚大傾向にあり、**南海トラフ地震での被害想定(死者数)は、県全体の約4割※と予測されている**。
- 特に、境川・衣浦港周辺では**内陸部まで津波による浸水が**、また、**主要河川の周辺では広範囲な洪水被害が想定されている**。

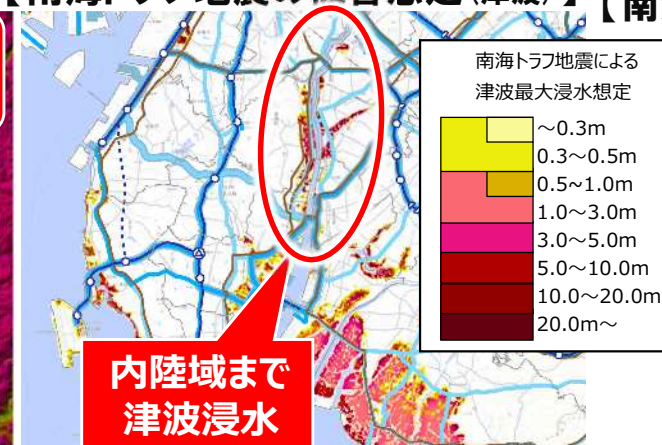
【地形状況】

主な河川と、河口(衣浦港の入り口)から海拔ゼロメートル地帯までの距離

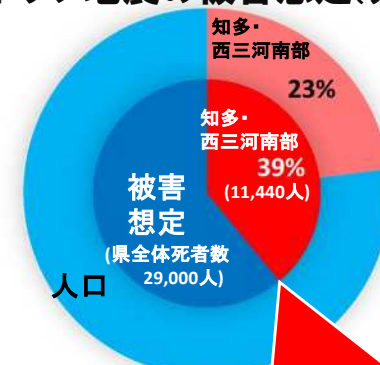
境川・衣浦港は、周辺河川に比べ、より上流側まで低地が存在



【南海トラフ地震の被害想定(津波)】



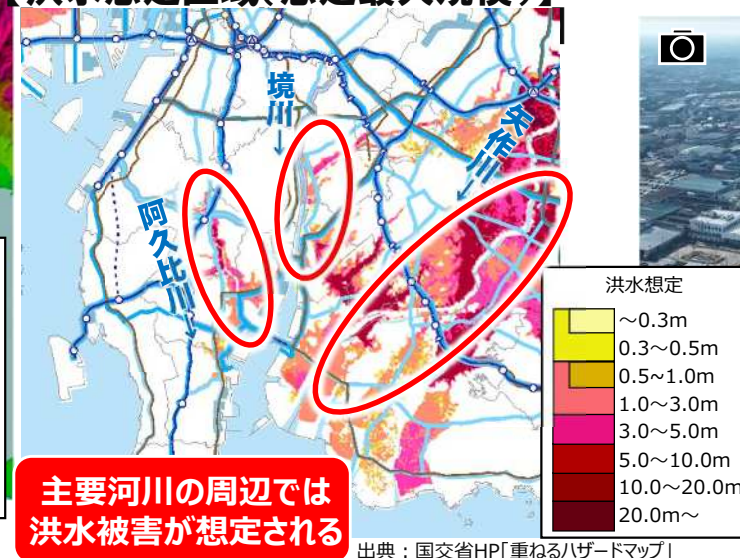
【南海トラフ地震の被害想定(死者数)】



県内でも特に被害が大きい

出典：2011年度～2013年度 愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果(愛知県防災会議地震部会)

【洪水想定区域(想定最大規模)】



2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 1) 政策目標 (1/2)

11

※構想段階評価資料を時点更新

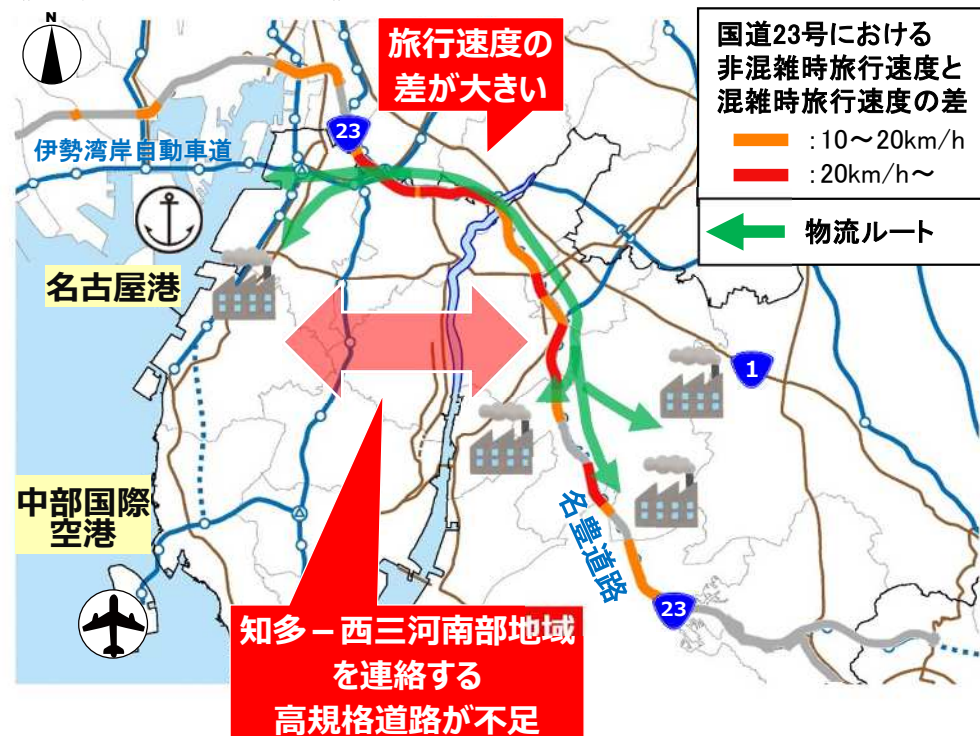
産業

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
- ・西三河南部地域と名古屋港や周辺の生産拠点間のアクセスが悪い

《物流ルートの事例》



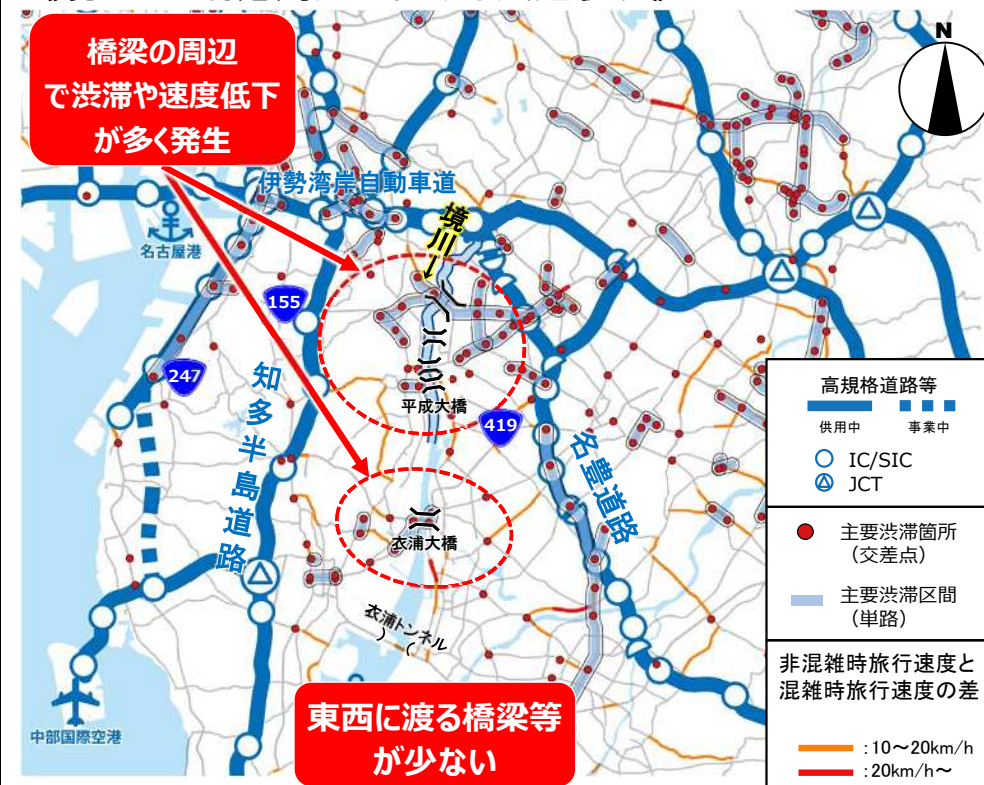
渋滞

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》



2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 1) 政策目標 (2/2)

12

※構想段階評価資料を時点更新

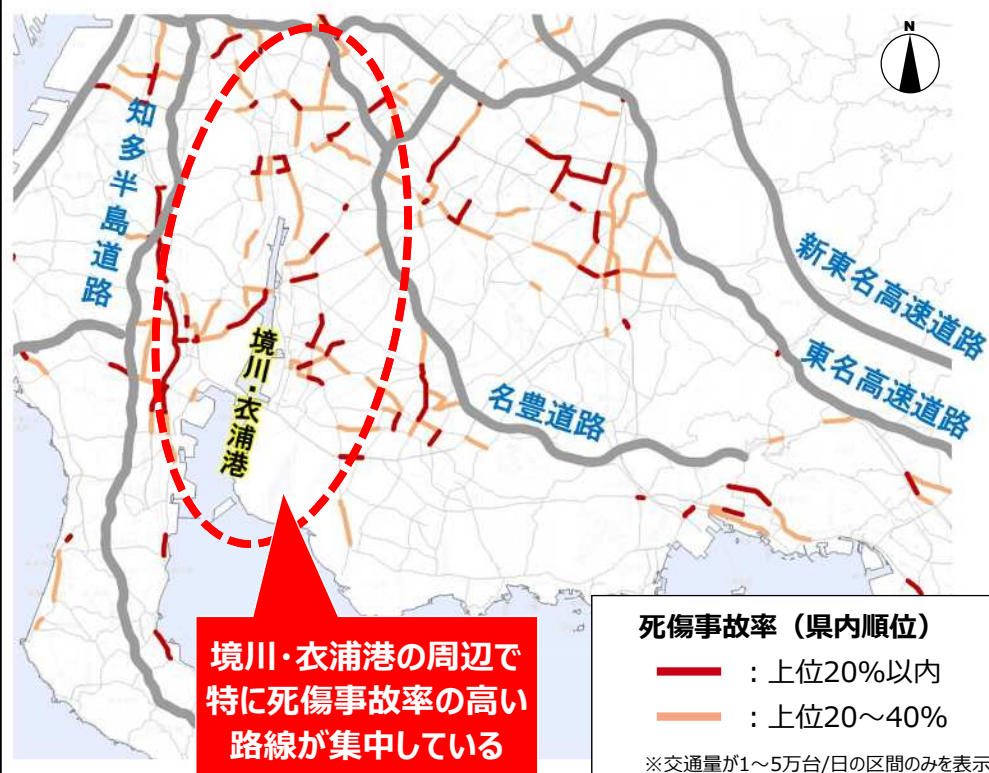
安全

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傾向にある。

《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

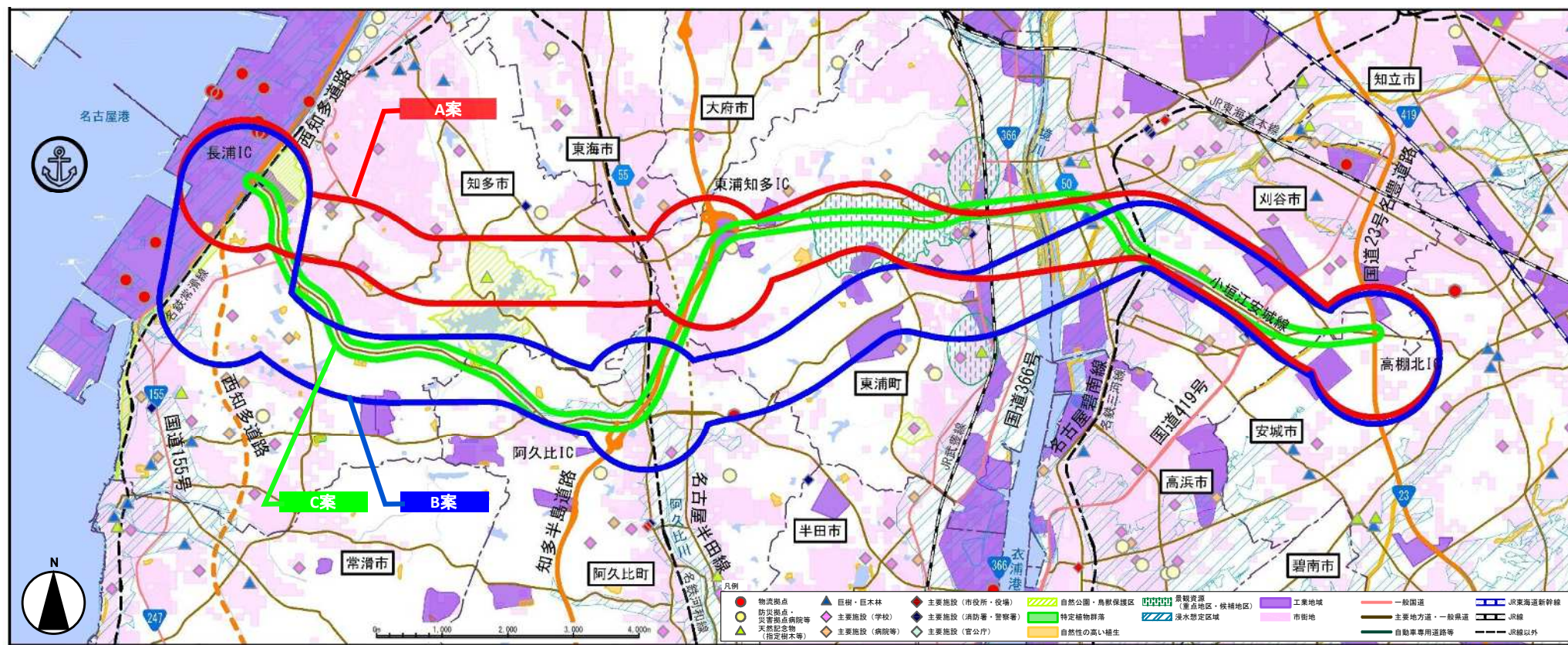
《南海トラフ地震における津波の最大浸水深と道路の浸水想定》



2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 2) 複数案の設定

13

- 【A案】北側ルート：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】南側ルート：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（約20km）
※西知多道路と接続する箇所については、西知多道路沿いに幅広く考えられることから、ルート帯を長い円で変更するものとする。
- 【C案】現道活用ルート：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（約23km）



【参考文献】動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況：第4回自然環境保全基礎調査（平成7年、環境省）／第5回自然環境保全基礎調査 種の多様性調査（平成13年、環境省）／第5回自然環境保全基礎調査（特定植物群落調査）（平成12年、環境省）／第6回自然環境保全基礎調査 種の多様性調査（平成16年、環境省）／第6回自然環境保全基礎調査（巨樹・巨木林調査）（平成16年、環境省）／第6回・第7回自然環境保全基礎調査 植生調査（植生自然度調査）（平成11年～、環境省生物多様性センター）／レッドデータブックあいち2020 動物編（令和2年、愛知県）／レッドデータブックあいち植物編（令和2年、愛知県）／植物群落レッドデータブック（平成8年、（財）日本自然保護協会・（財）世界自然保護基金日本委員会）／令和4年度 愛知県鳥獣保護区等位置図（令和2年、愛知県）／マップあいち 愛知県自然公園情報マップ（令和5年閲覧、愛知県）／愛知県文化財マップ（埋蔵文化財・記念物）（令和5年閲覧、愛知県）／半田市の文化財（令和4年、半田市）／碧南市内の文化財（令和4年、碧南市）／刈谷市の文化財一覧（市指定）（令和元年、刈谷市）／安城市指定文化財リスト（令和5年、安城市）／常滑市 主な文化財（令和元年、常滑市）／東海市内指定文化財一覧表（令和5年、東海市）／【大府市】国登録、県・市指定文化財一覧表（令和5年、大府市）／知多市の文化財（令和2年、知多市）／知立市内の文化財（令和3年、知立市）／高浜市指定文化財一覧（令和5年、高浜市）／阿久比町 史跡・天然記念物（令和4年、阿久比町）／東浦町 町指定文化財（平成28年、東浦町）

2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 3) 複数案の比較

14

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
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	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	○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
	【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。
	【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性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	○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
	地域防災性の向上			
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・市街地部など、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・市街地部など、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。
	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

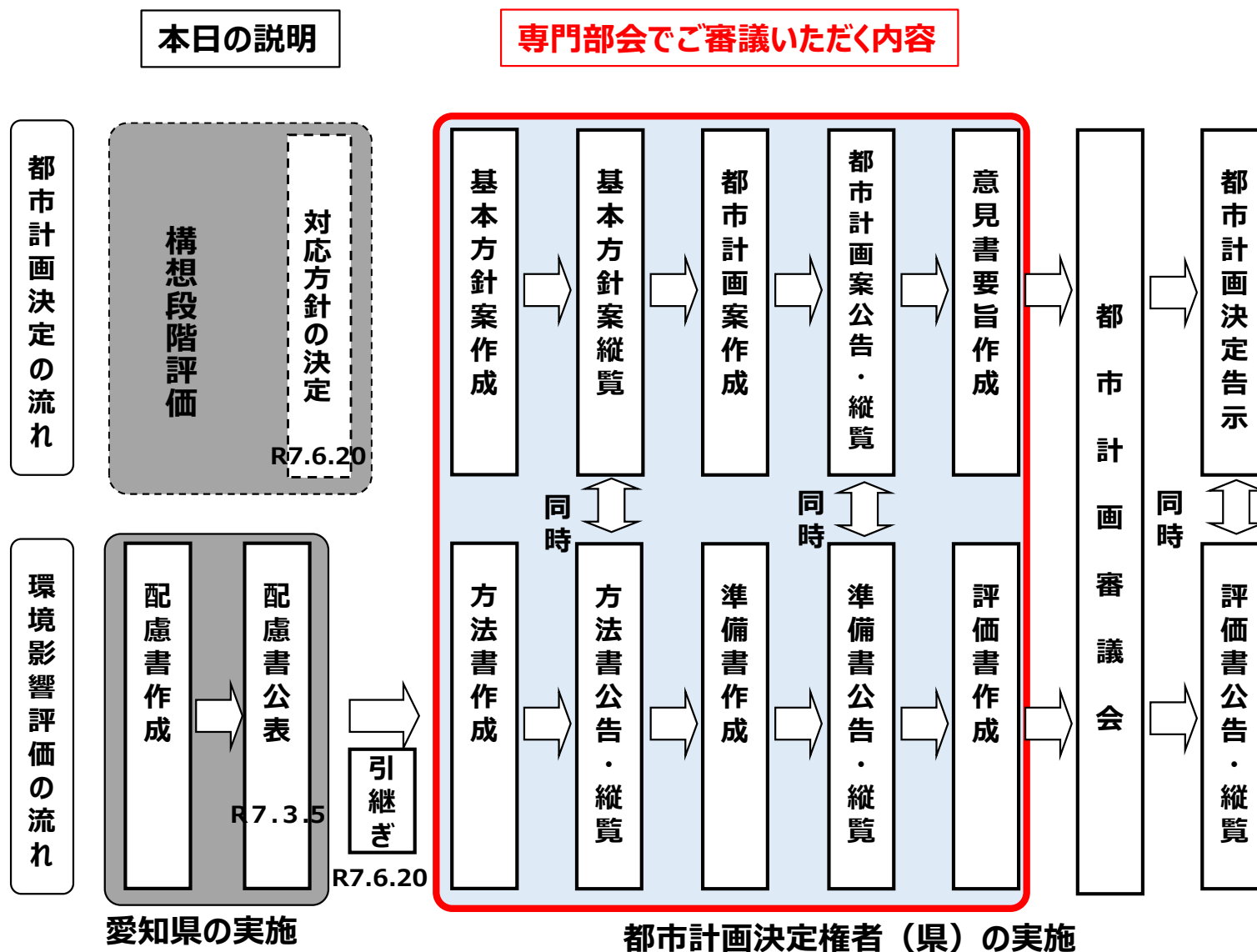
 意見聴取結果を踏まえ、重視・配慮すべき事項

 他の案と比較し優位な事項

2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 4) 手続の流れ

15

- これまで愛知県では、構想段階評価手続と計画段階環境配慮書手続を進めてまいりました。
- 専門部会では、「都市計画案の作成」と「環境影響評価」を一体的に調査審議してまいります。



2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 5) 計画段階環境配慮書 (1/2)

16

計画段階 配慮事項	検討対 象	【A案】	【B案】	【C案】
自動車の走行による大気 質	集落・ 市街地の 位置	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
影響の程度は、集落・市街地等の位置を一部通過するが、走行速度がより速くなるA案及びB案が、C案と比べて小さいと評価する。				
自動車の走行による騒音	集落・ 市街地の 位置	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。 ・このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。				
道路の存在による動物	重要な 種の 生息地 等	・ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 ・このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。	・ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 ・このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。	・ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 ・このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。
いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。				
道路の存在による植物	重要な種・ 群落の 生育地 等	・ルート帯は、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過する。 ・このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、重要な植物群落、巨樹・巨木林、自然性の高い植生を一部通過する。 ・このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があるとして予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、重要な植物種、重要な植物群落、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている。 ・このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
影響の程度は、ルート帯は重要な種・群落の生育地等を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れているC案が、A案及びB案と比べて小さいと評価する。				



計画段階配慮事項への影響の各案比較



他の案と比較し影響が少ない事項

2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 5) 計画段階環境配慮書 (2/2)

17

構想段階 配慮事項	検討対象	【A案】	【B案】	【C案】
道路の 存在による生 態系	生態系の保 全上 重要であって、 まとまって存 在する自然 環境	・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。 ・このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。 ・このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過するものの、他ルート帯と比較して自然公園や自然共生サイトを概ね回避する。 ・このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
		影響の程度は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避するC案が、A案及びB案と比べて小さいと評価する。		
道路の 存在によ る景観	景観の 保全上 重要な 箇所	・ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。 ・このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、主要な眺望点・景観資源を回避し、重点区域の候補地区等を一部通過するものの概ね回避する。 ・このため、景観の保全上重要な箇所等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。 ・このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
		影響の程度は、景観の保全上重要な箇所等を概ね回避するB案が、A案及びC案と比べて小さいと評価する。		
道路の存在に よる人と自然と の触れ合いの 活動の場	人と自然との 触れ合いの活 動の場	・ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過する。 ・このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性があると予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。 ・このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。	・ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。 ・このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 ・今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
		影響の程度は、人と自然との触れ合いの活動の場を概ね回避するB案及びC案が、A案と比べて小さいと評価する。		



計画段階配慮事項への影響の各案比較

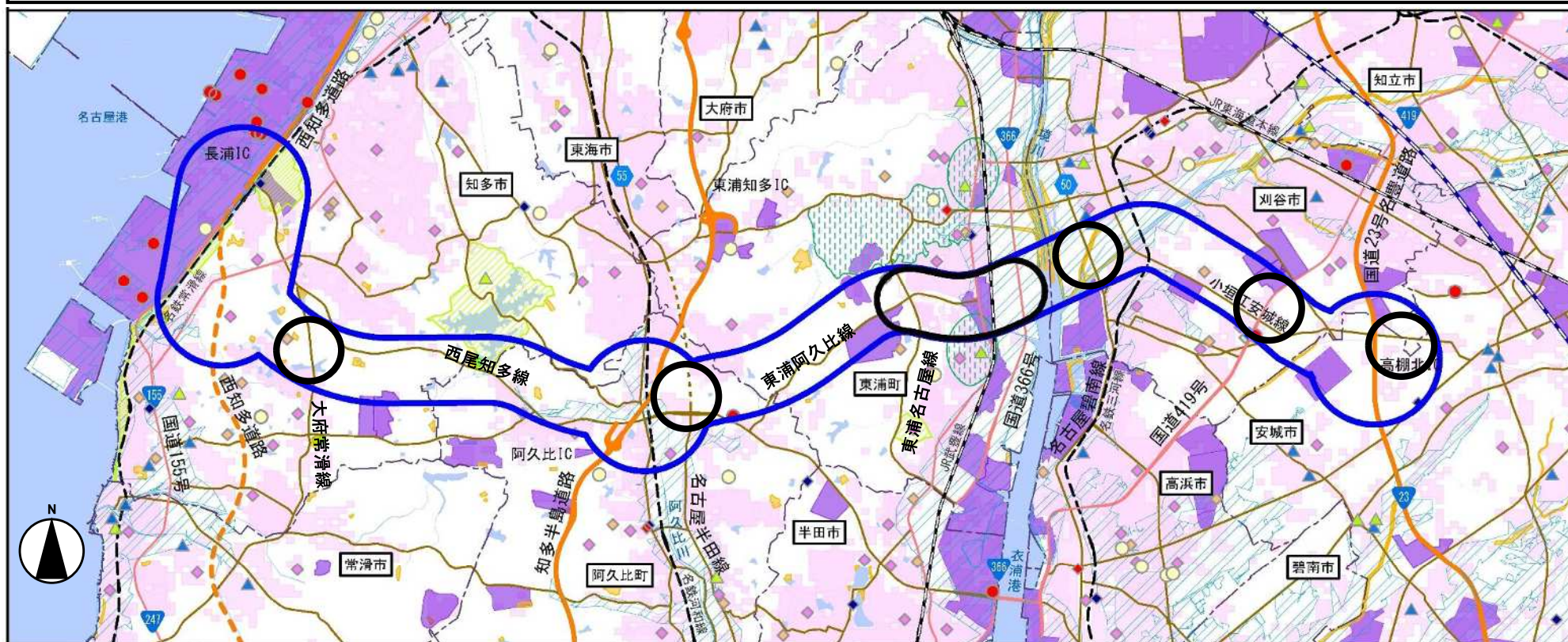


他の案と比較し影響が少ない事項

2. 構想段階評価及び計画段階環境配慮書 6) 対応方針の決定

18

- 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に配慮する。



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 |

□ : B案:南側ルート ○ : IC検討位置

0 1,000 2,000 3,000 4,000m

※IC検討位置はフルまたはハーフの構造を示すものではない。