

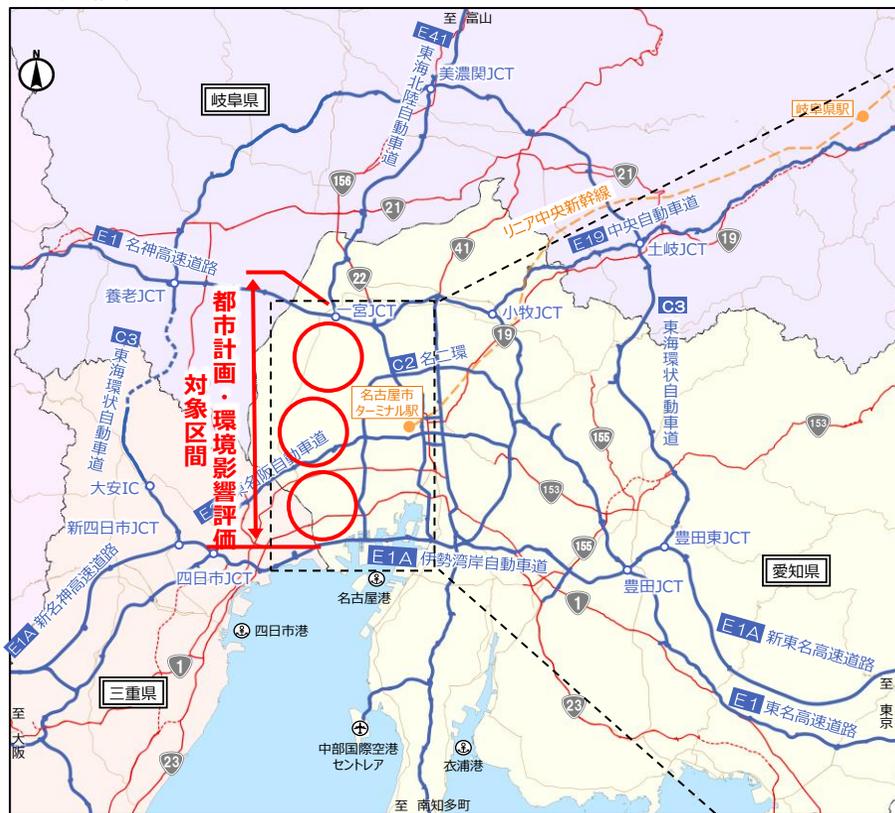
(2) 一宮西港道路の概要について

目次

- 1. 一宮西港道路の概要**
- 2. 沿線地域の状況**
- 3. 現状と課題**
- 4. 計画段階評価及び計画段階環境配慮書**

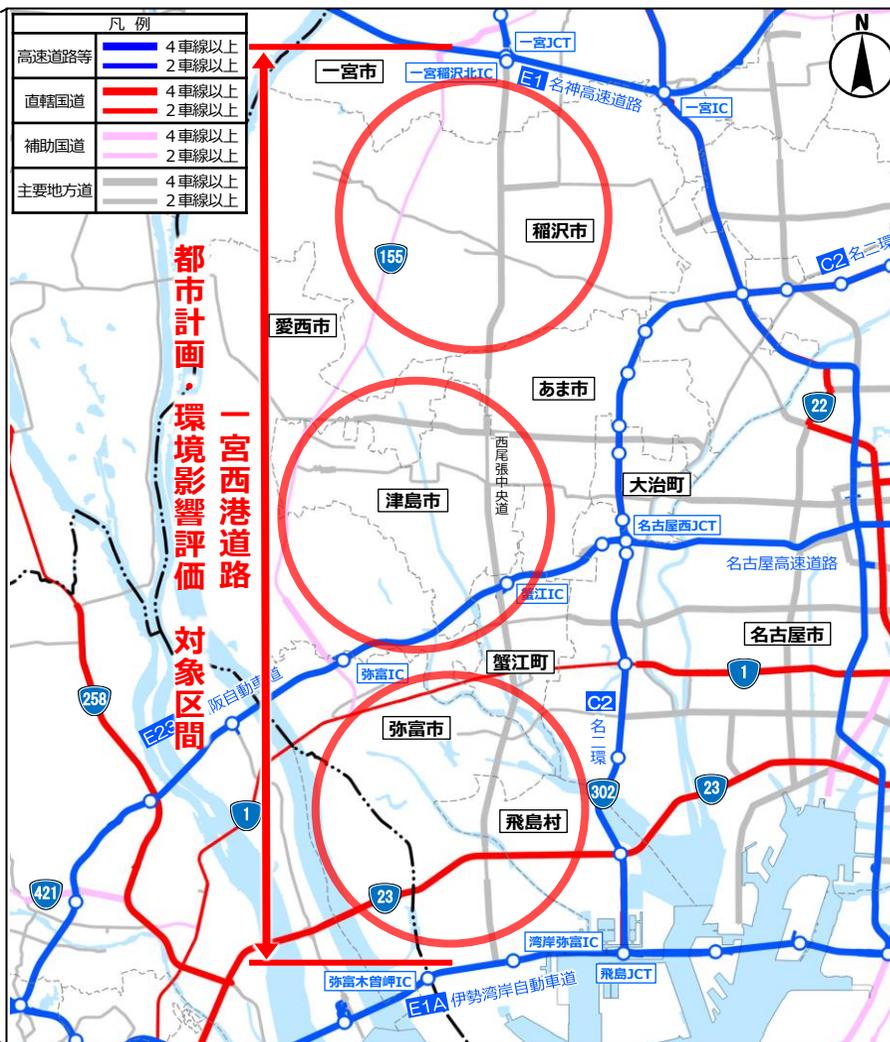
- 一宮西港道路は、愛知県一宮市の名神高速道路・東海北陸自動車道一宮ジャンクションから愛知県弥富市の伊勢湾岸自動車道までを結ぶ高規格道路。

■ 広域図

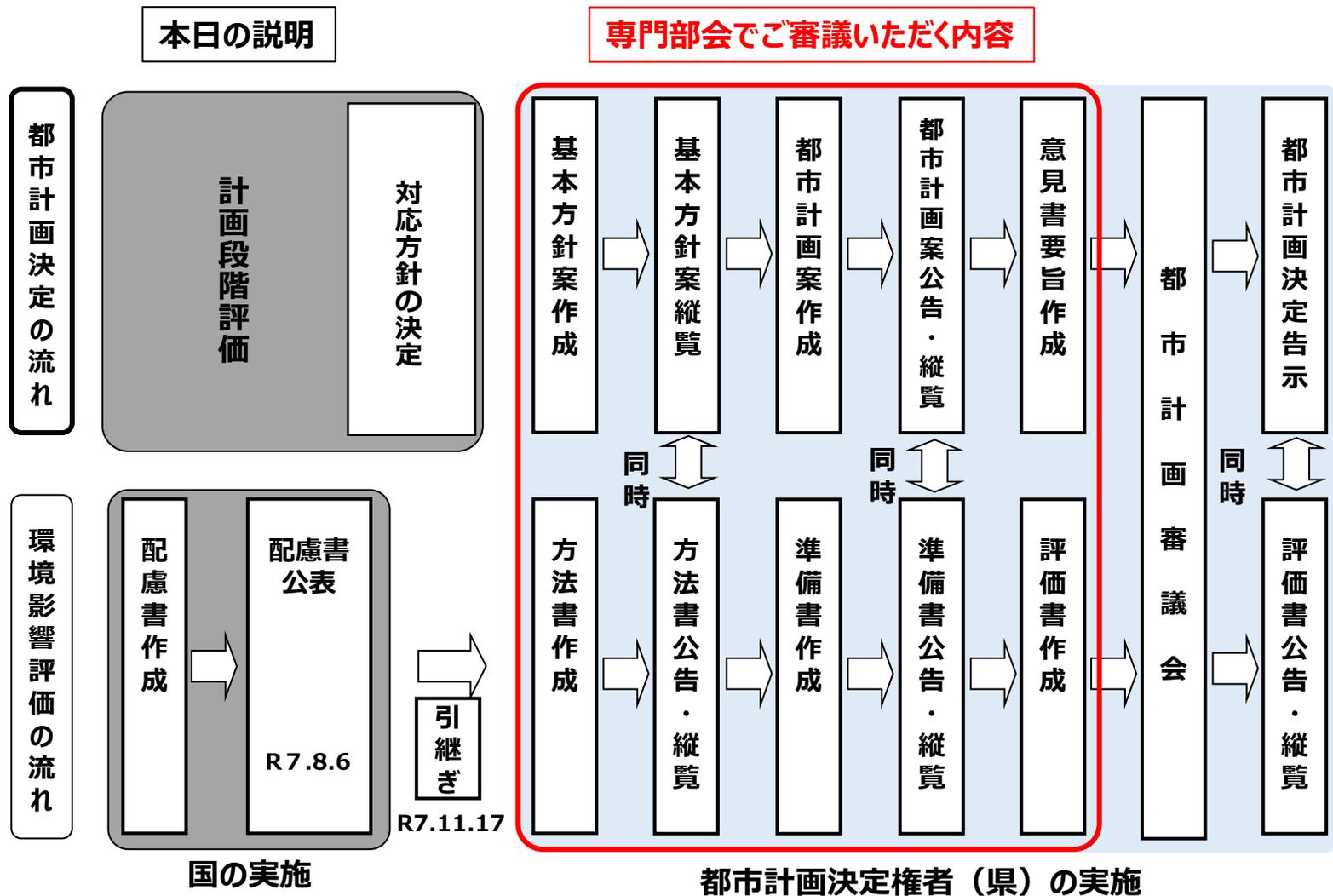


凡例	
高速道路等	開通済
開通済	事業中
直轄国道	開通済
開通済	事業中

■ 詳細図



- 事業実施予定者である国（中部地方整備局）により、計画段階評価手続と計画段階環境配慮書手続が実施されてきました。
- 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. 沿線地域の状況

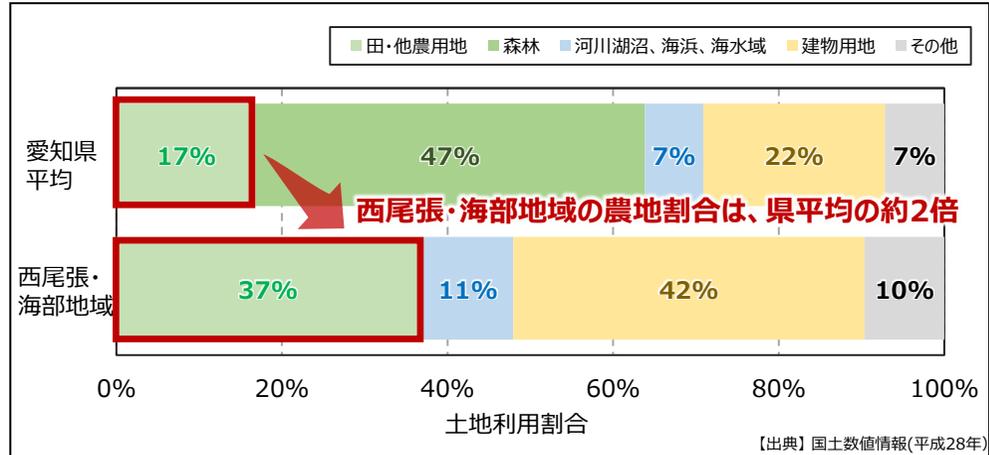
1) 土地利用・人口

- 西尾張・海部地域は、名古屋都市圏周辺の主要都市である名古屋市、岐阜市、四日市市や、国際拠点港湾である名古屋港に隣接する地域であるとともに、県平均と比べると、農地割合が高い。
- また、当該地域には一定の人口集積があり、近年は全国水準を上回る伸び率で増加している。

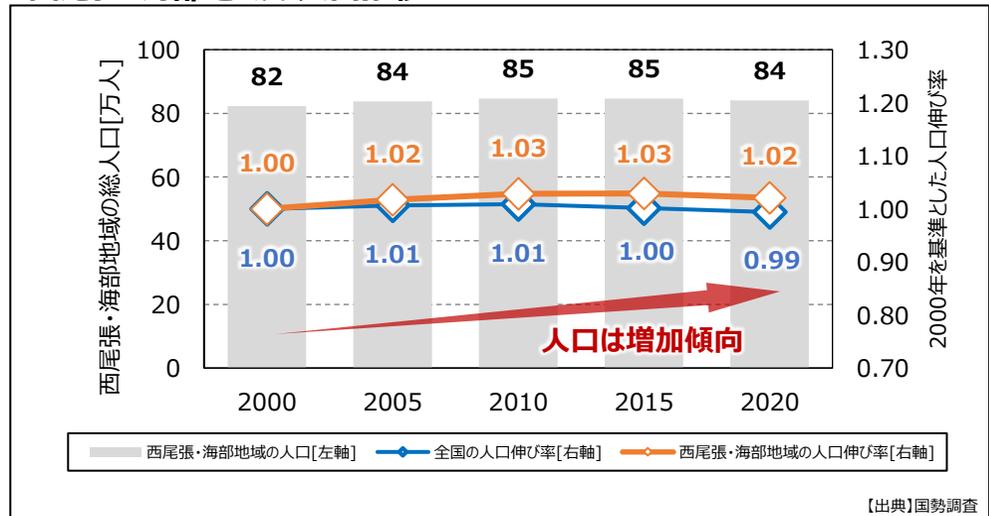
■ 西尾張・海部地域の地理的特徴



■ 西尾張・海部地域の土地利用割合



■ 西尾張・海部地域の人口推移



※西尾張・海部地域：一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、大治町、蟹江町、飛島村

2. 沿線地域の状況

2) 名古屋港

- 名古屋港は、輸出額・貿易収支・取扱貨物量・外貿コンテナ取扱貨物量で全国1位、輸入額は全国2位であり、日本の経済・物流を支えている。
- 鍋田ふ頭や飛島ふ頭では、国際海上コンテナターミナルの整備が進められており、今後、将来貨物量の増加が一層見込まれる。

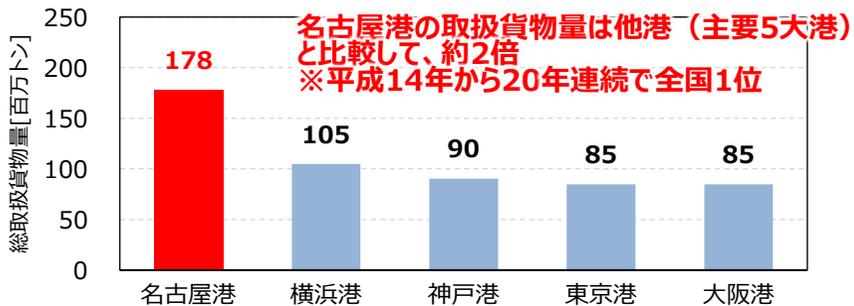
■ 名古屋港の概要

・ 名古屋港の貿易額

項目	金額	備考
輸出額	12兆4,805億円	23年連続全国1位
輸入額	5兆2,887億円	全国2位
貿易収支	7兆1,918億円	24年連続全国1位

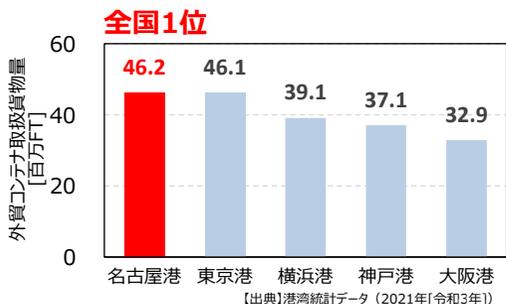
出典：名古屋港統計年報（2021年[令和3年]）

・ 名古屋港の取扱貨物量 ※主要5大港比較



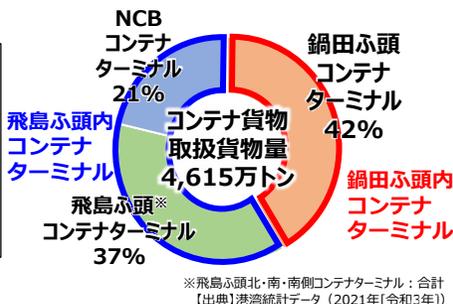
出典：名古屋港統計年報（2021年[令和3年]）

・ 名古屋港の外貿コンテナ取扱貨物量



出典：港湾統計データ（2021年[令和3年]）

・ ふ頭別コンテナ取扱貨物量



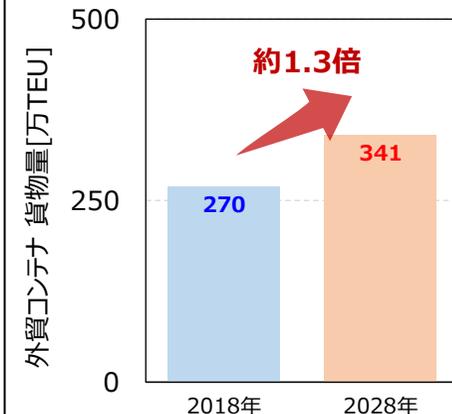
■ 一宮西港道路周辺ふ頭位置



出典：地理院地図

■ 名古屋港における将来貨物量推計

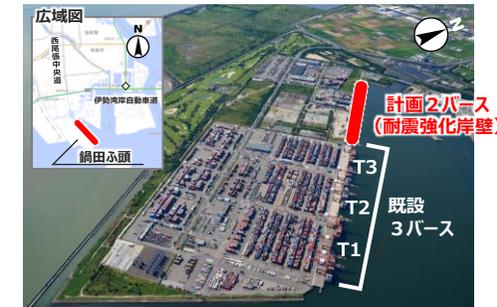
・ 外貿コンテナ取扱貨物量



出典：名古屋港ふ頭再編整備事業：説明資料

■ 国際海上コンテナターミナルの整備

・ 鍋田ふ頭



近海航路のコンテナ貨物量の増加に対応するため、新たなコンテナターミナル（2バース）を整備する計画が予定。また、耐震強化岸壁とすることで震災時のコンテナ輸送を確保。

写真提供：名古屋港管理組合

・ 飛島ふ頭



コンテナ貨物の増加や延泊の大型化に対応するため、岸壁水深の増深改良工事を実施。2022年10月に新R1バースが供用。

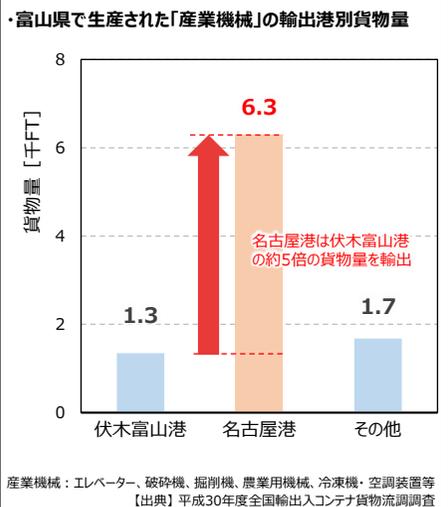
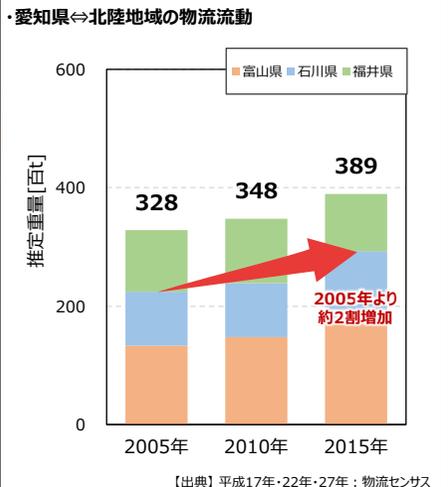
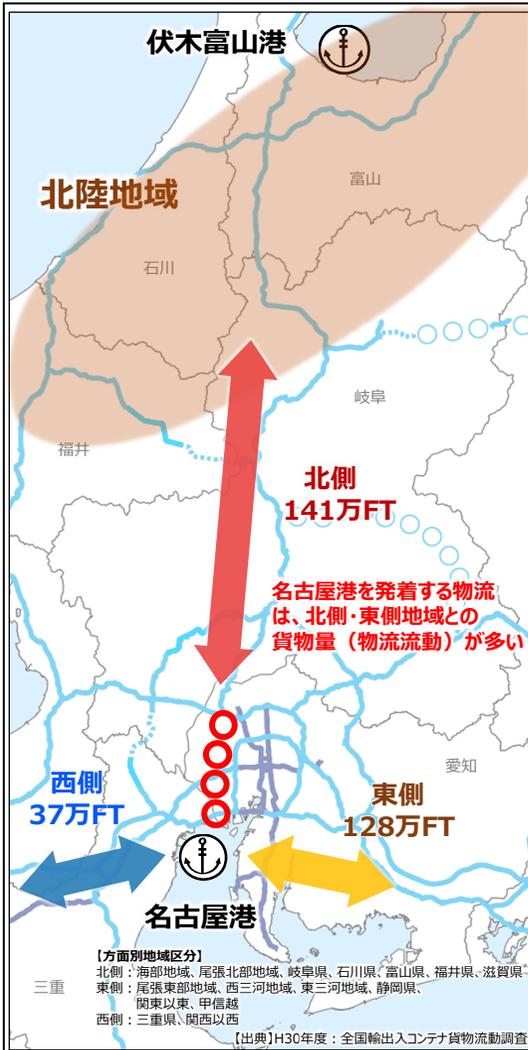
写真提供：名古屋港管理組合

2. 沿線地域の状況

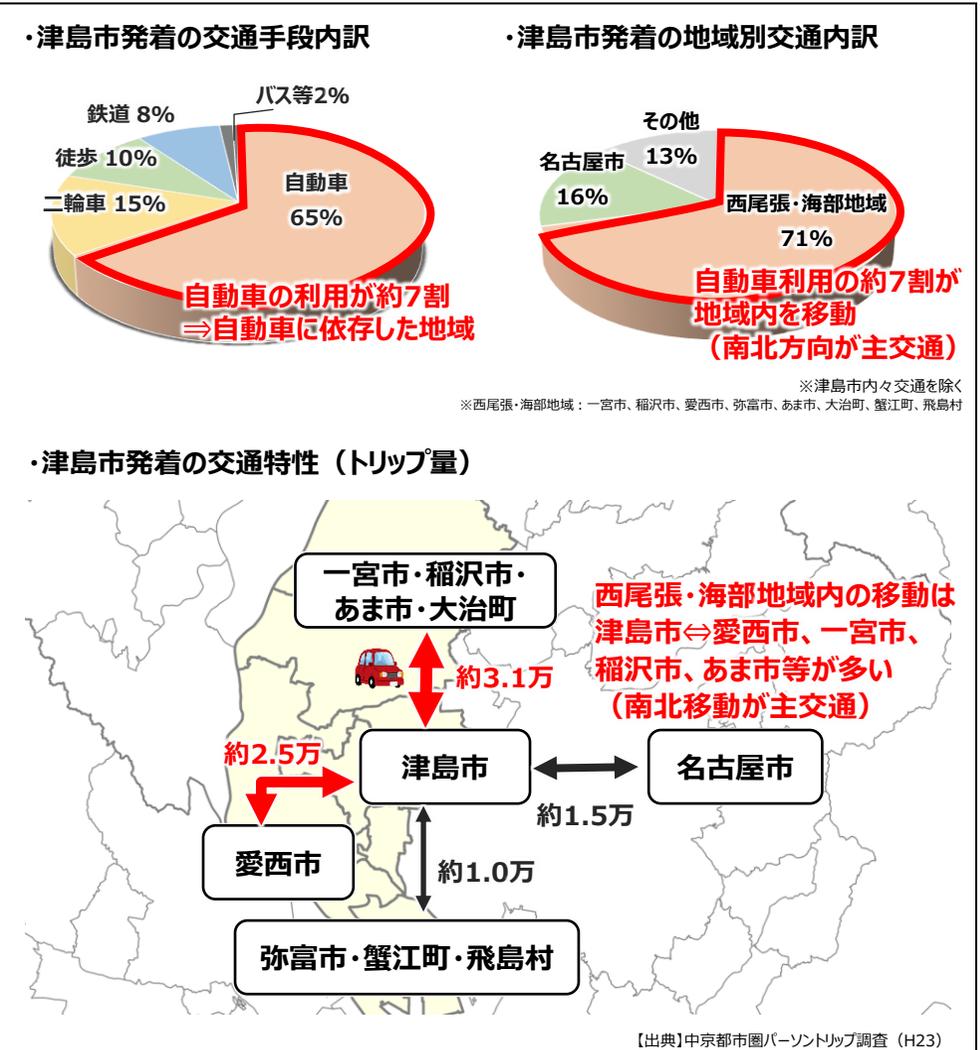
3) 交通流動

- 名古屋港を発着する物流流動は、北側地域（北陸方面）と東側地域（関東方面）が多く、愛知県⇔北陸地域は増加傾向。
- また、富山県で生産された「産業機械」は、主に名古屋港から輸出される等、北陸地域との結びつきが強い。
- 西尾張・海部地域の地理的中心に位置する津島市の交通流動〔地域流動〕は、自動車利用が約7割と多く、うち地域内交通が約7割あり、南北移動が主交通。

■ 広域流動



■ 地域流動

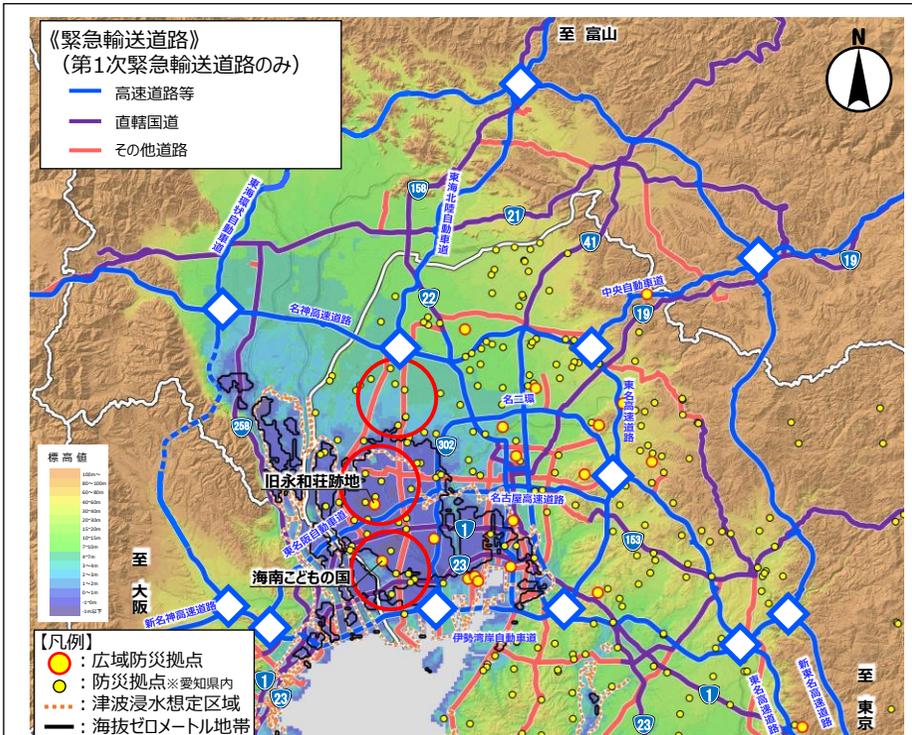


2. 沿線地域の状況

4) 防災

- 西尾張・海部地域が位置する濃尾平野は日本最大の海拔ゼロメートル地帯であり、広大な面積が津波浸水想定区域に指定されている。
- 南海トラフ巨大地震を想定し、**啓開ルート（「くしの歯作戦」）**の策定や、**広域支援を可能とする拠点整備が進められている。**

■ 海拔ゼロメートル地帯（濃尾平野）



海拔ゼロメートル地帯	大阪平野	濃尾平野	関東平野
面積[km ²]	124	336	116
人口[万人]	138	90	176

濃尾平野には、日本最大の海拔ゼロメートル地帯が存在

【出典】緊急輸送道路：国土数値情報
標高値：基礎地図情報（数値標高モデル）を加工して作成
海拔ゼロメートル地帯：洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難に関する基本的な考え方（報告）（H30.3）
防災拠点：①要知県地域防災計画（R3.7） ②南海トラフ地震における要知県広域受援計画（R3.7）
③第3次あいち地震対策アクションプラン進捗レポート2021（R3.9）
※広域防災拠点は、①の広域防災活動拠点、中核広域防災活動拠点、航空広域防災活動拠点、臨海広域防災活動拠点、
②の広域進出拠点、③で挙げられたヘリポート整備予定候補地を選定

■ 災害時における物資輸送

・ **南海トラフ巨大地震等の災害時の物資輸送**
東海北陸自動車道は「中部版くしの歯作戦」に選定され、被災後**優先的に啓開、緊急物資輸送ルートとして機能する想定**
→南海トラフ地震を想定した際、日本海側の港湾・道路等の輸送網を活用した**広域支援ルートを確保する必要がある**



■ 広域防災拠点

第3次あいち地震対策アクションプラン進捗レポート2021にて、海拔ゼロメートル地帯において、広域的な防災活動拠点の整備を推進。

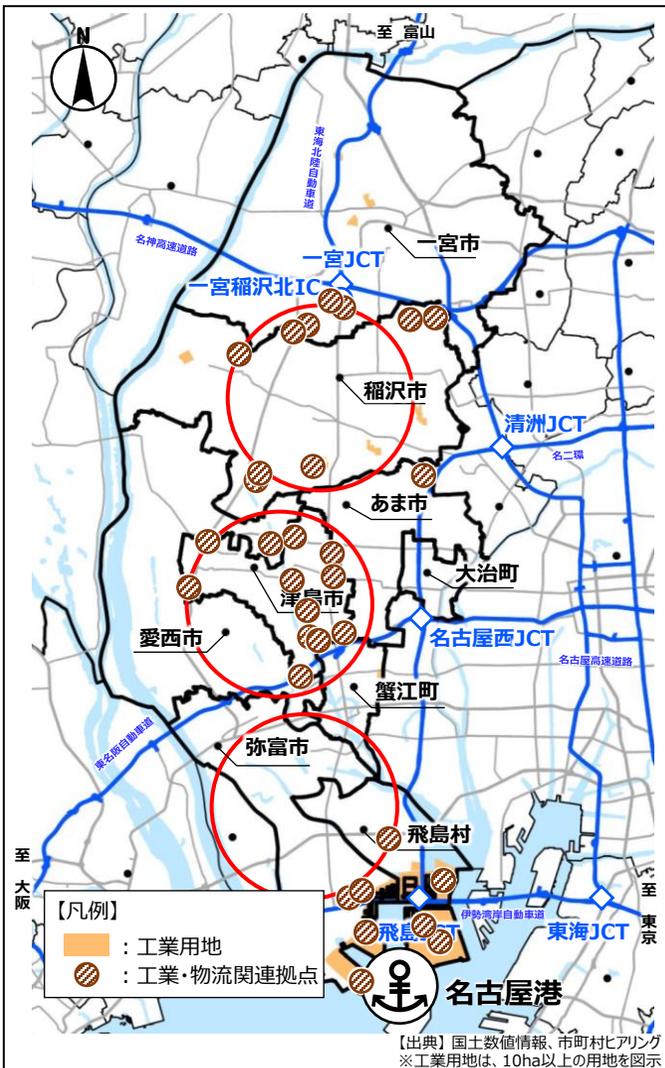
- ・西尾張・海部地域[木曾三川下流域]の整備箇所
【愛西市】旧永和荘跡地
【弥富市】海南こどもの国内
- ・整備内容
盛土地盤、ヘリの離発着場、防災倉庫 等



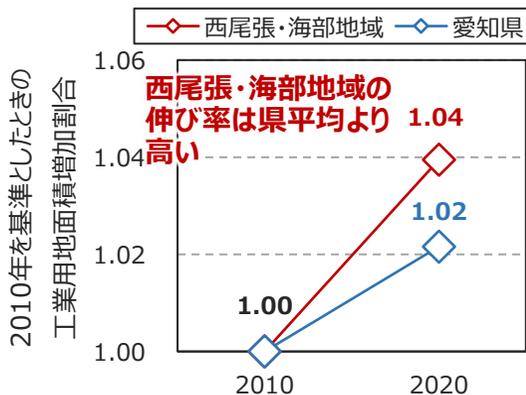
【出典】第3次あいち地震対策アクションプラン進捗レポート2021（2021年9月）

- 西尾張・海部地域の工業用地面積は、**県平均を上回る水準で増加しており**、沿線市町村の将来構想において、**工業拠点の誘致等による産業振興**を位置づけている。
- 2021年3月に開通した一宮稲沢北IC周辺では**新たな物流拠点の立地等が近年進められている**。

■西尾張・海部地域における地域開発の状況



・工業用地面積の推移



【出典】2021年版 土地に関する統計年報（愛知県）

・一宮稲沢北 I C 付近の地域開発（一宮市）



一宮市では、東海北陸自動車道等の広域交通網への利便性の高さを活かしつつ、周辺環境と調和の形成を図った地区計画を推進

【出典】一宮市HP
 【写真提供】株式会社シーアールイー

・地域開発に関する沿線市町村の将来構想

市町村	土地利用の方針、開発意欲等
一宮市	市街化の抑制と農用地保存を基本としつつ、 利便性の高い地区での居住や産業の立地誘導 を図る
稲沢市	産業振興を推進するにあたり、 広域交通条件に恵まれた立地特性を活かした新たな工業系市街地の確保 を図る
津島市	名古屋近郊に位置する立地特性を活かし、 産業振興と農業振興の土地利用の形成 を図る
愛西市	周辺環境に配慮しつつ計画的に土地利用を誘導することで、 立地ポテンシャルを活かした企業誘致の推進 を図る

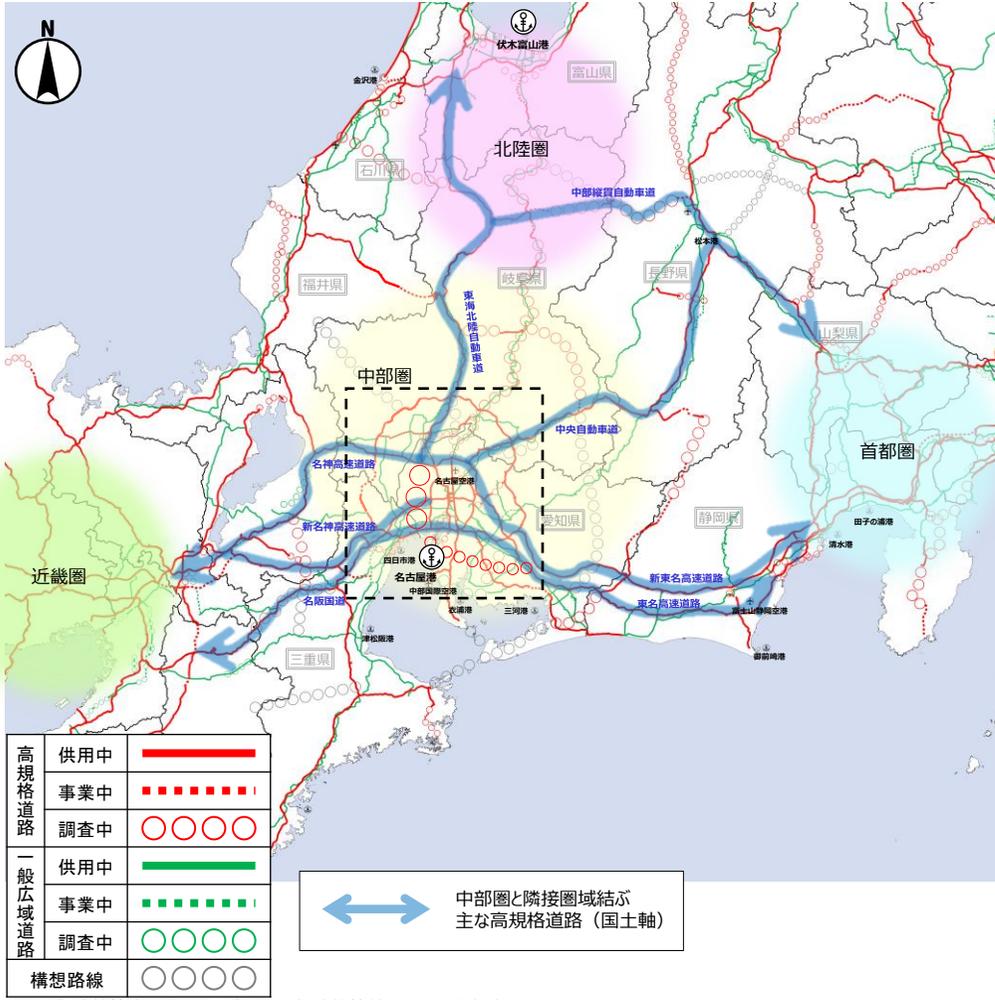
【出典】各市町村の都市計画マスタープラン

3. 現状と課題

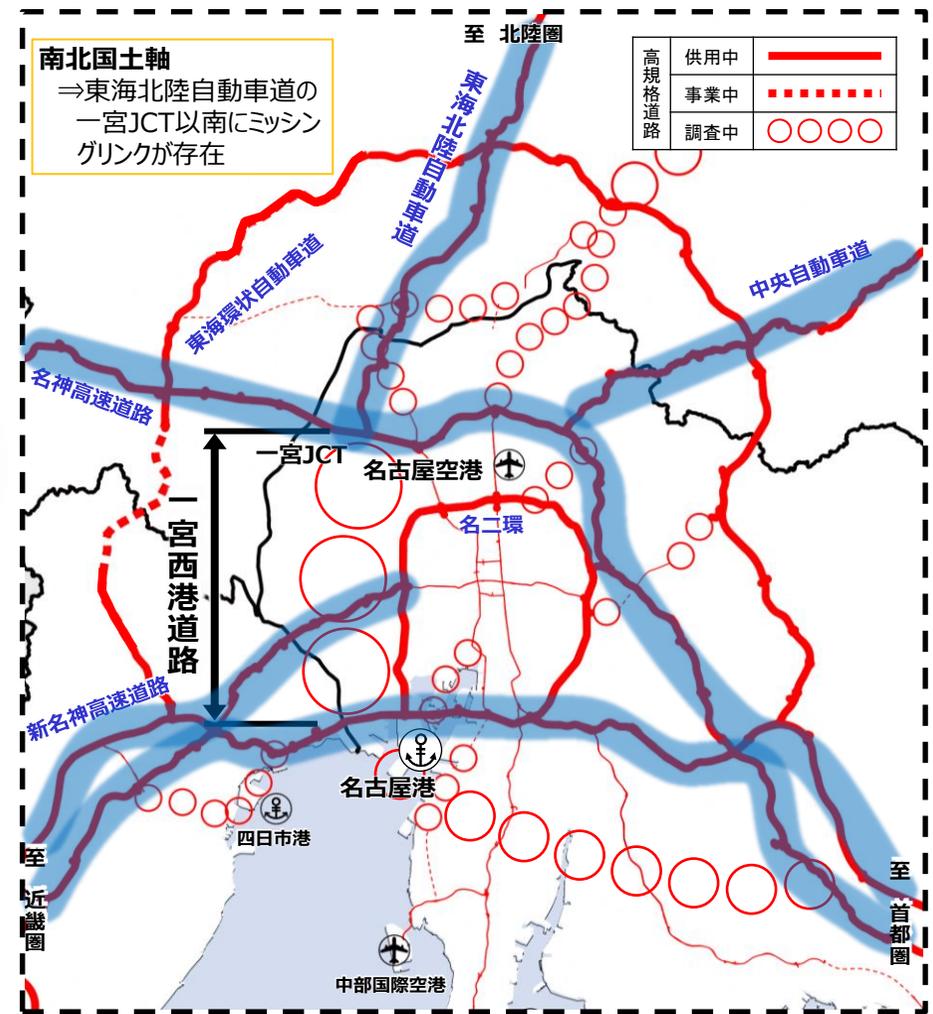
1) 道路交通ネットワーク

○ 中部圏では、首都圏、近畿圏を結ぶ東西国土軸は、ネットワークが多重化する一方、太平洋と日本海を結ぶ南北国土軸は、**東海北陸自動車道**が役割を担うが、**一宮JCT以南にミッシングリンクが存在。**

■ 道路ネットワークの課題



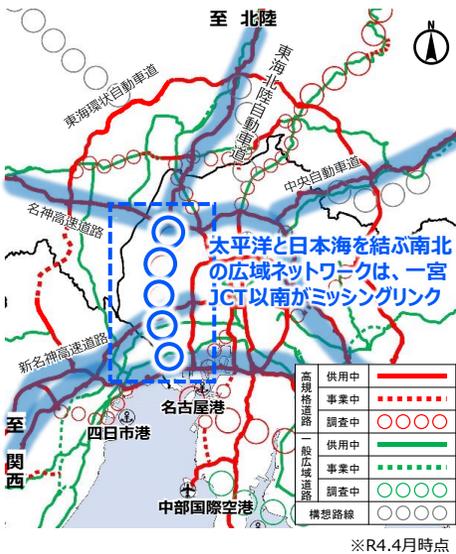
※中部地整管内：R4.4月時点、中部地整管外：R3.3月末時点



- 名古屋港と北陸地域の物流流動の結びつきは強いものの、太平洋と日本海を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミッシングリンクが存在。
- そのため、西尾張中央道（一般道）は大型車混入率が高く、主要渋滞箇所も点在しており、所要時間にバラつきがある。

■西尾張中央道（一般道）への物流交通流入による交通課題

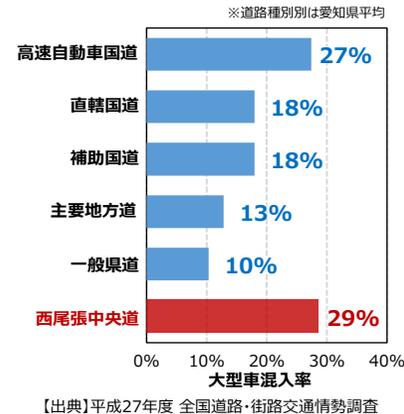
・ミッシングリンクの存在による西尾張中央道への大型車混入率



写真①：西尾張中央道の混雑状況



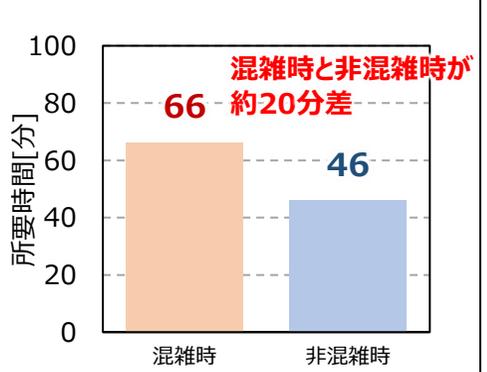
・大型車混入率の比較



写真②：一般道に流入する物流交通



・所要時間の比較（西尾張中央道利用）

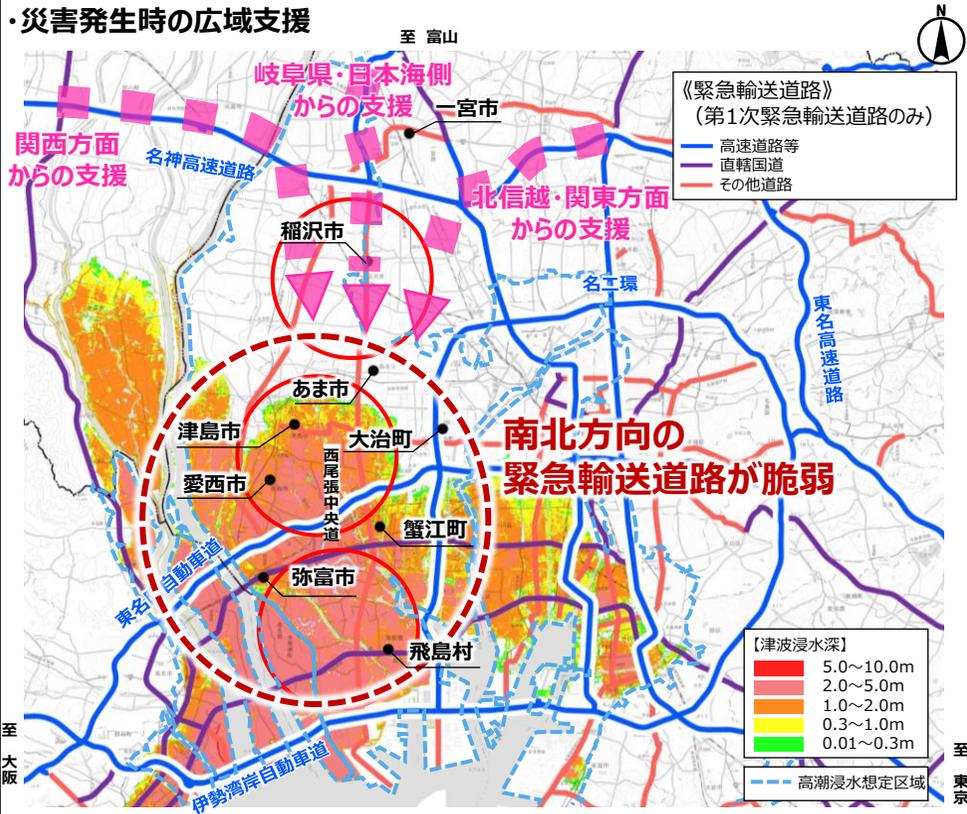


3. 現状と課題

3) 災害リスク

- 大規模災害発生時には、日本海側の港湾や道路の輸送網等を活用した**広域支援ルート**を確保する必要がある。
- 西尾張・海部地域は**南北方向の緊急輸送道路が脆弱**で、東西軸を接続する**ラダーネットワーク**がないため、避難や救援活動への影響が懸念。

■ 西尾張・海部地域における災害時の道路ネットワーク

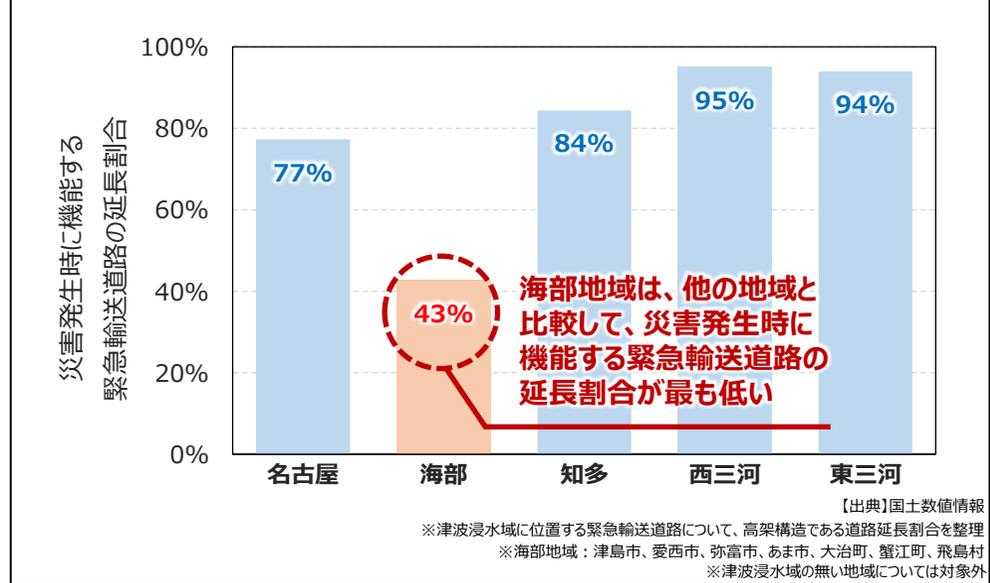


・高架構造の道路が少ないため、津波浸水時に**道路が冠水するリスク**があり、名神高速道路・東名阪自動車道・伊勢湾岸自動車道の**東西軸を直接的に接続するラダーネットワークもない**

⇒ 災害発生時の避難、救援活動への影響が懸念

【出典】国土数値情報

■ 災害発生時に機能する緊急輸送道路の延長割合（津波浸水の場合）



■ 災害時における物資輸送

（事例） 東日本大震災発災時の港湾間連携

・東日本大震災では、太平洋側の主要港湾が被災し、港湾機能が一時的にストップしたことから、多くの緊急支援物資や燃料が日本海側港湾を経由して、被災地に届けられた

新潟港
*緊急支援物資として支援物資(食糧、医薬品)を新潟港で受け入れ。

秋田港
*秋田港の緊急支援物資として支援物資(食糧、医薬品)を秋田港で受け入れ。被災地の被災地への輸送、被災物資を輸送。

敦賀港
*既存のR20C船着き場を活用し、被災からの緊急支援物資として支援物資(食糧、医薬品)を敦賀港で受け入れ。

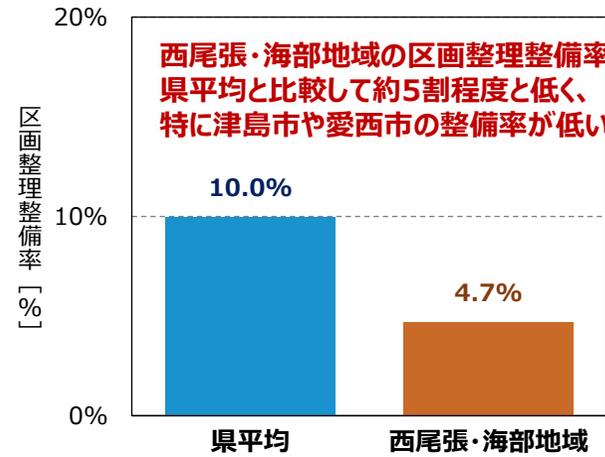
○災害時の港湾間の相互協定の例
【秋田港と新潟港間の相互協定】
*平成23年7月基本合意
*東日本大震災を踏まえ、港湾間の災害時の協力体制を構築。
*災害時の港湾間の相互利用、利用可能埠頭や船路について情報共有。
*緊急支援物資の運やかな輸送等を確保し、地域経済への影響を軽減。

出典：国土交通省港湾局作成

- 西尾張・海部地域は、区画整理整備率が県平均と比較して約5割程度であり、道路延長も県平均より短い、開発行為に対して前向きであり、開発を進めるうえで、広域交通ネットワークの整備や防災対策の強化を望んでいる。
- 名二環周辺では、道路整備により周辺地域の開発が進められており、当該地域も地域開発の可能性が期待される。

■ 西尾張・海部地域の地域開発の状況

・区画整理整備率

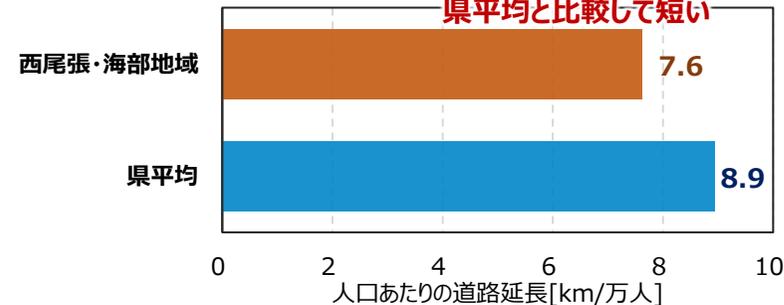


※区画整理整備率は、「土地区画整理事業認可済面積」を「都市計画区域面積」で除して算出

【出典】2021年版 土地に関する統計年報（愛知県）

※西尾張・海部地域：一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、大治町、蟹江町、飛島村

・人口あたりの道路延長



【出典】全国道路・街路交通情勢調査

■ 地域の声

当市は近隣市町村に比べ高速道路インターチェンジ（名神、第2環状線等）から離れており、広域交通ネットワークの面から不利な状況である。市内企業や当市への進出検討企業からも高速道路インターチェンジが近隣に出来ることが強く望まれている。



市域のほとんどが海拔ゼロメートル地帯で、木曽川をはじめとする数多くの河川が流れており、津波や洪水等の災害ハザードエリアに位置していることから、開発行為に対しては防災対策が必須となる。そのため、道路インフラの整備や防災対策の強化が地域開発の支援に繋がる。

【出典】沿線市町村ヒアリングより

■ 道路整備を契機とした地域開発（事例）

・名二環北部区間整備による市街地開発

名古屋環状2号線の整備に伴い、周辺地域では計画的に市街地が整備され、建物の立地、人口集積が進み、まちが広域化
 ⇒名古屋都市圏の発展に名古屋環状2号線の整備が寄与

《名古屋環状2号線沿線市町村の世帯数・税収・地価の推移》



物流

速達性、定時性の向上による物流活動の支援

【課題：名古屋港と北陸地域の広域アクセス性】

- ① 太平洋と日本海を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミッシングリンクが存在
- ② 西尾張中央道（一般道）は大型車混入率が高く、主要渋滞箇所も点在しており、所要時間にバラつきがある

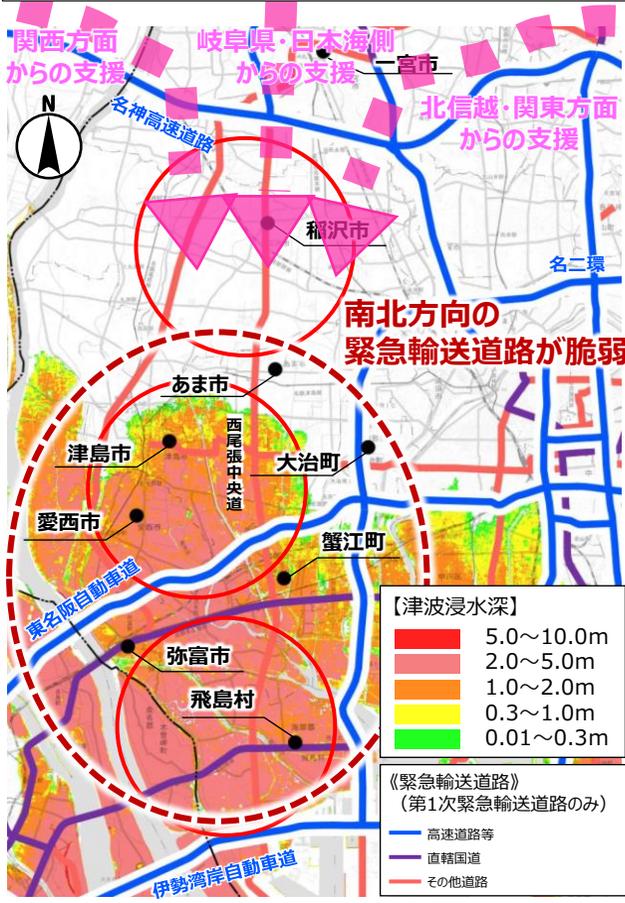


防災

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

【課題：災害時の道路ネットワークの確保】

- ① 南北方向の緊急輸送道路が脆弱で、救援活動への影響が懸念

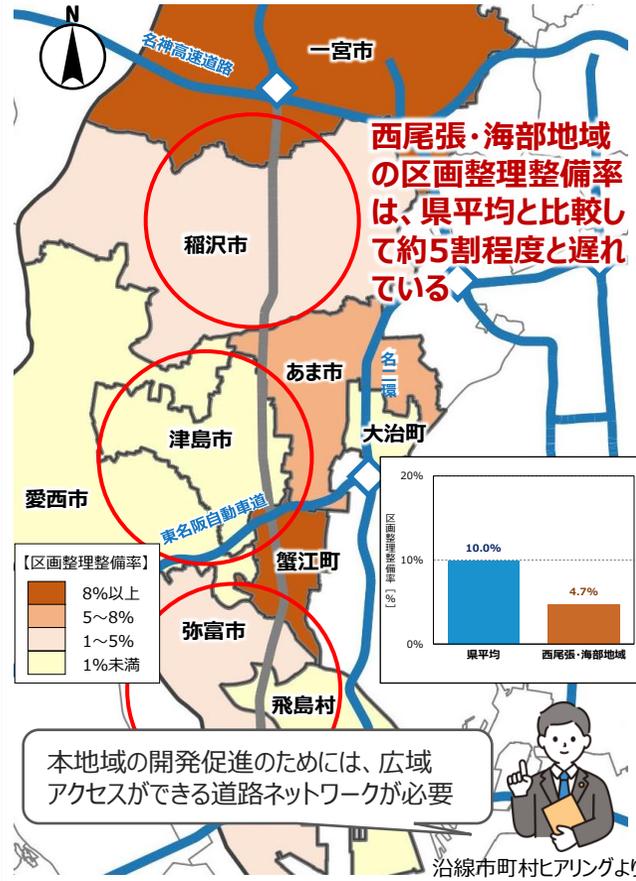


まちづくり（地域開発の支援）

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

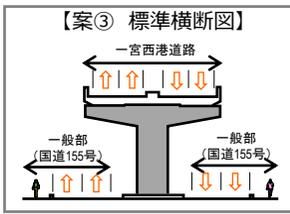
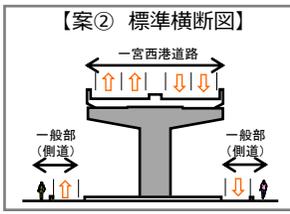
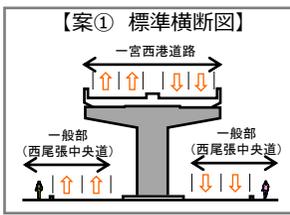
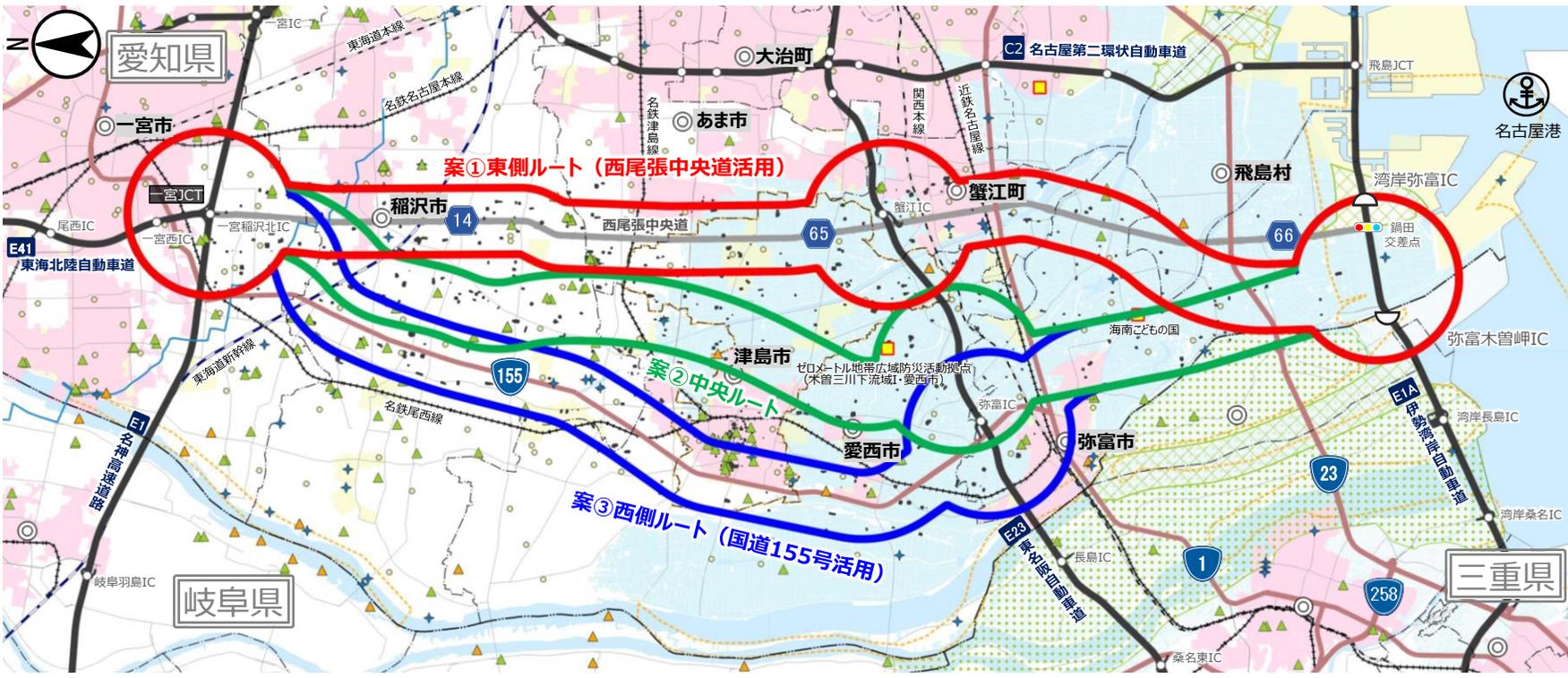
【課題：地域ポテンシャルを最大限に高める土地利用】

- ① 区画整理整備率が低く、人口あたりの道路延長も短く、地域開発が最大限に発揮されていない



4. 計画段階評価及び計画段階環境配慮書 2) 複数案の設定

- 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・海部地域西部の高アクセス性に優れるルート



※現時点で想定している標準的な横断面図を示すものであり、今後、詳細に検討します。

- < 凡 例 >
- ▲ 重要な植物種・群落の生育地
 - ▲ 重要な動物種の生息地
 - ◆ 景観資源・眺望点
 - 広域防災拠点
 - 主要施設 (学校)
 - ◎ 市役所・町村役場
 - 鳥獣保護区
 - 自然公園
 - 自然環境保全地域
 - 人口集中地区 (R2)
 - 市街化区域
 - 神社仏閣
 - 津波浸水想定区域

- < 凡 例 >
- 高速道路、都市高速
 - 国道
 - 県道
 - 東海道新幹線
 - JR在来線
 - 私鉄・地下鉄
 - 県境
 - 市町村境

- < 凡 例 > ルート帯案
- 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)

4. 計画段階評価及び計画段階環境配慮書 3) 複数案の比較

○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。

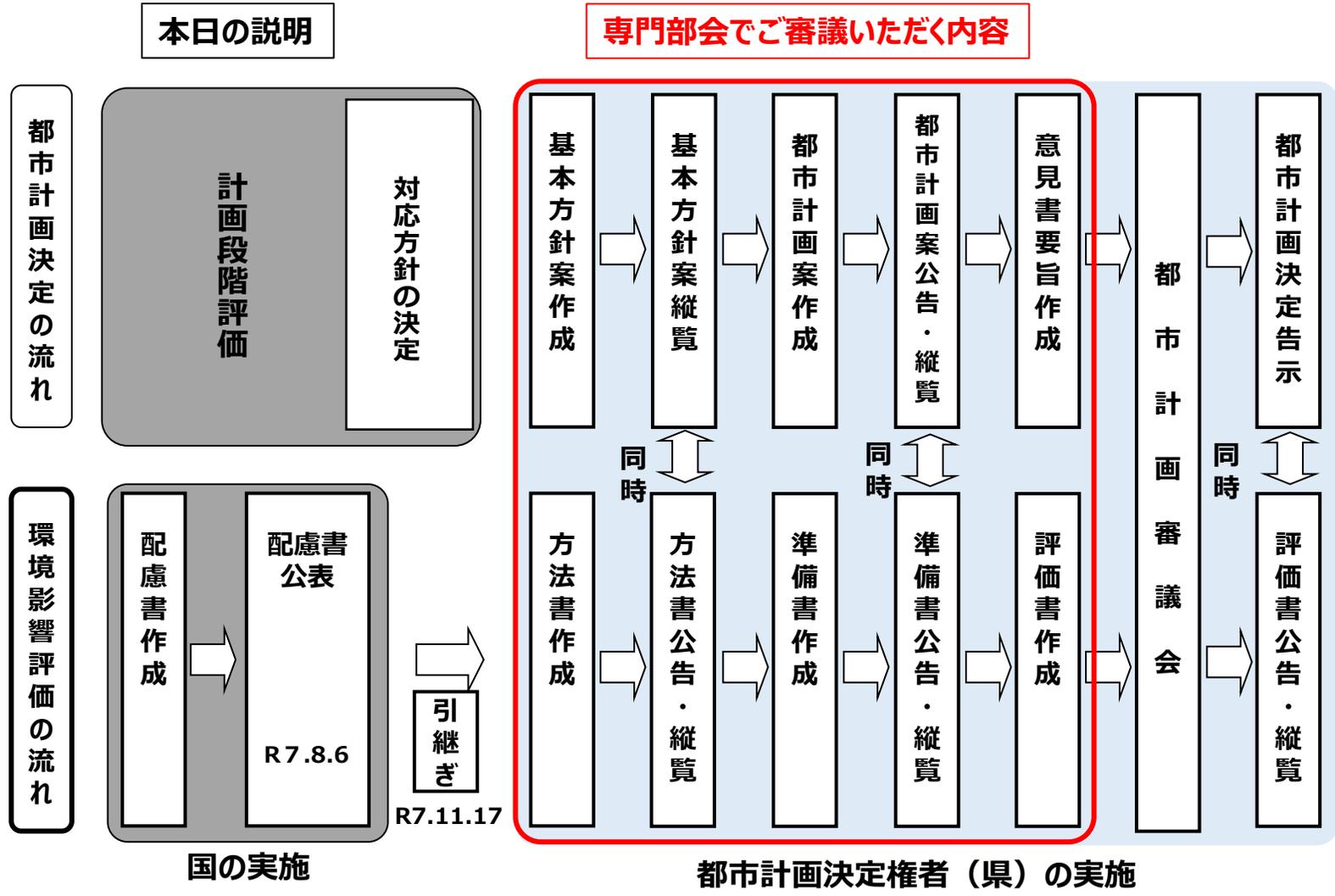
評価軸		案①東側ルート（西尾張中央道活用）	案②中央ルート	案③西側ルート（国道155号活用）
ルート帯案概要	コンセプト[ポイント]	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を經過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート	新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を經過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート	既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を經過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れたルート
	計画延長	約27km	約28km	約30km
政策目標	速達性、定時性の向上による物流活動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・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、時間短縮が最も見込まれる 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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・物資輸送の実現が最も見込まれる 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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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広がり、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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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広がり、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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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広がり、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） ・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）
	地域連携の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・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広がり、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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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広がり、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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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広がり、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） ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・集落・市街地は極力回避し、人口集中地区の通過面積は最も小さい ・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 ・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）の数が最も少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
	工事の影響	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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（工事期間が他案に比べて短い） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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} IC5km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経済センサス、^(注2) 既存のIC5km圏に含まれる事業所を除く
^{*4} 愛知県地域防災計画にて位置づけのある広域防災活動拠点「海部こどもの国、ゼロメートル地帯広域防災活動拠点（木曾三川下流域1-愛西市）」を対象
^{*5} 歩行速度2.4km/h^(注3) として、徒歩80分^(注4) 圏域（IC2.5km圏）に含まれる海部地域（津波浸水想定区域内）の人口を算出
^(注3) 津波避難を想定した避難経路、避難時間の算出及び避難誘導について（第3版）（国土交通省都市局（平成25年4月））に示される徒歩での平均避難速度を踏まえ設定
^(注4) 愛知県東海地域・東南海地域・南海東部等被災予測調査結果（愛知県防災会議地震部会（平成26年5月））に示される最短期間津波到達時間（2時間平均）^(注5) を踏まえ設定
^{*6} 西尾張・海部地域の市町村における総人口に於いて、IC10分圏域^(注5) に含まれる人口^(注6) 割合を算出（現況・評価対象区間整備後の各ケースで算出）
^{*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時帯平均）
^(注6) R2道路調査

：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

4. 計画段階評価及び計画段階環境配慮書 4) 手続の流れ

- 事業実施予定者である国（中部地方整備局）により、計画段階評価手続と計画段階環境配慮書手続が実施されてきました。
- 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。



4. 計画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)

計画段階 配慮事項	検討対 象	【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)
自動車の走行による大気 質、騒音	集落・ 市街地の 位置	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、集落・市街地を極力回避しますが、大気質及び騒音の影響をより受けやすいと考えられる人口集中地区(DID)の通過面積が比較的大きいため、大気質及び騒音の影響を与える可能性は比較的大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の人口集中地区(DID)については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、集落・市街地を極力回避し、大気質及び騒音の影響をより受けやすいと考えられる人口集中地区(DID)の通過面積が最も小さいため、大気質及び騒音の影響を与える可能性は最も小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の人口集中地区(DID)については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、集落・市街地を極力回避しますが、大気質及び騒音の影響をより受けやすいと考えられる人口集中地区(DID)の通過面積が最も大きいため、大気質及び騒音の影響を与える可能性は最も大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の人口集中地区(DID)については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。
<p>影響の程度は、ルート帯が通過する人口集中地区(DID)の面積が最も小さい案②が案①及び案③と比べて小さいと評価します。</p>				
道路の存在 による動物	重要な 種の 生息地 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地等の一部を通過するものの概ね回避します。 ・天然記念物(津島の透明鱗のギンブナ)が津島市全域に指定されており、ルート帯が通過しますが、これらは河川等の水域に生息していることから、事業に伴う影響は限定的と考えられます。 ・ルート帯が通過する動物の重要な種の生息地等の箇所数が最も多いことから、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は最も大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種の生息地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地等の一部を通過するものの概ね回避します。 ・天然記念物(津島の透明鱗のギンブナ)が津島市全域に指定されており、ルート帯が通過しますが、これらは河川等の水域に生息していることから、事業に伴う影響は限定的と考えられます。 ・ルート帯が通過する動物の重要な種の生息地等の箇所数が比較的少ないことから、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種の生息地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地等の一部を通過するものの概ね回避します。 ・天然記念物(津島の透明鱗のギンブナ)が津島市全域に指定されており、ルート帯が通過しますが、これらは河川等の水域に生息していることから、事業に伴う影響は限定的と考えられます。 ・ルート帯が通過する動物の重要な種の生息地等の箇所数が比較的少ないことから、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種の生息地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。
<p>影響の程度は、ルート帯が通過する動物の重要な種、天然記念物及び注目すべき生息地の箇所数が比較的少ない案②及び案③が案①と比べて小さいと評価します。</p>				
道路の 存在による植 物	重要な種・ 群落の 生育地 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた特定植物群落、巨樹・巨木林及び天然記念物の一部を通過するものの重要な種・群落の生育地等を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する重要な種・群落の生育地等の箇所数が少ないことから、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種・群落の生育地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた巨樹・巨木林及び天然記念物の一部を通過するものの重要な種・群落の生育地等を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する重要な種・群落の生育地等の箇所数が最も少ないことから、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は最も小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種・群落の生育地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた巨樹・巨木林及び天然記念物の一部を通過するものの重要な種・群落の生育地等を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する重要な種・群落の生育地等の箇所数が最も多いことから、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は最も大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の重要な種・群落の生育地等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。
<p>影響の程度は、ルート帯が通過する特定植物群落、巨樹・巨木林及び天然記念物の箇所数が最も少ない案②が案①及び案③と比べて小さいと評価します。</p>				

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

一宮西港道路 計画段階環境配慮書より引用

4. 計画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)

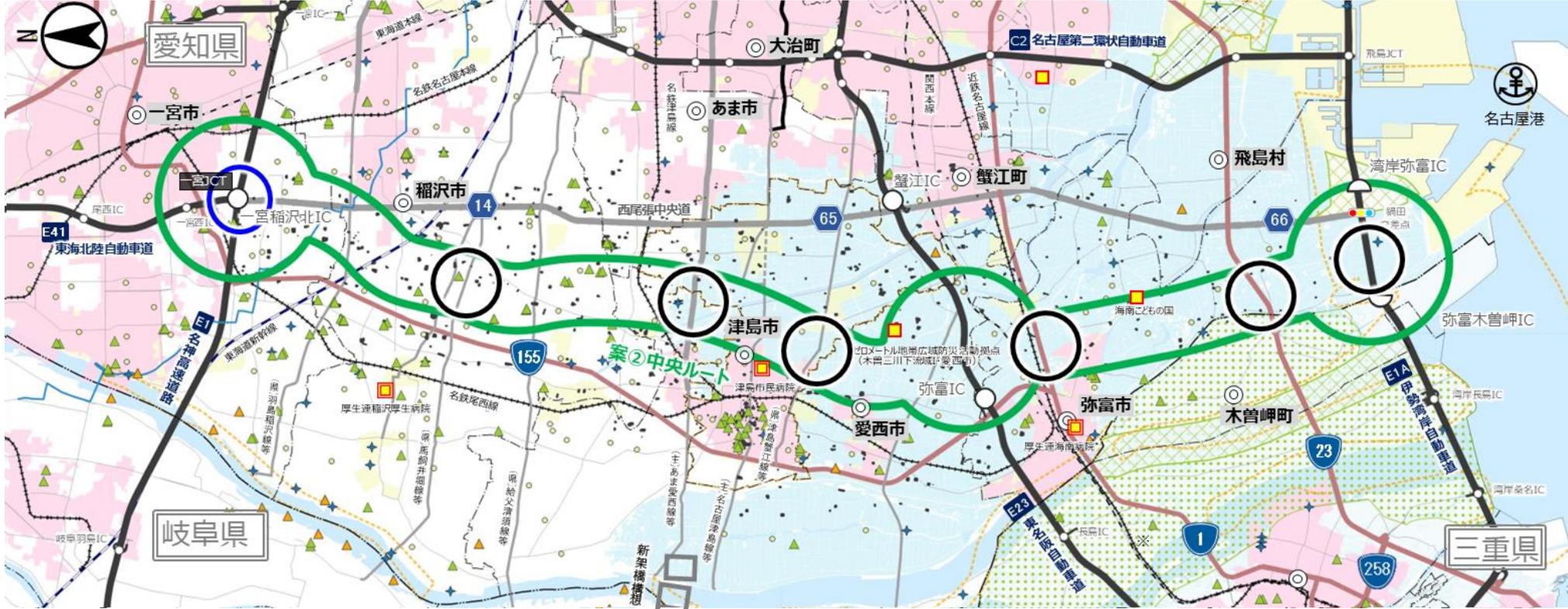
構想段階 配慮事項	検討対象	【案①】東側ルート (西尾張中央道活用)	【案②】中央ルート	【案③】西側ルート (国道155号活用)
道路の 存在による生 態系	生態系の保 全上重要で あって、 まとめて存 在する自然 環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、自然公園、自然環境保全地域及び鳥獣保護区の一部を通過するものの生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境の通過面積が最も小さいことから、これら自然環境に影響を与える可能性は最も小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、自然公園、及び鳥獣保護区の一部を通過するものの生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境の通過面積が比較的大きいことから、これら自然環境に影響を与える可能性は比較的大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、自然公園、及び鳥獣保護区の一部を通過するものの生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境を概ね回避します。 ・ルート帯が通過する生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境の通過面積が比較的大きいことから、これら自然環境に影響を与える可能性は比較的大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。
<p>影響の程度は、ルート帯が通過する自然公園、自然環境保全地域、鳥獣保護区及び重要湿地の面積が最も小さい案①が案②及び案③と比べて小さいと評価します。</p>				
道路の 存在に よる景観	景観の 保全上 重要な 箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、主要な眺望点及び景観資源の一部を通過するものの概ね回避します。 ・ルート帯が通過する主要な眺望点及び景観資源の通過箇所数が最も多いことから、景観上重要な箇所に影響を与える可能性は最も大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の主要な眺望点及び景観資源については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、主要な眺望点及び景観資源の一部を通過するものの概ね回避します。 ・ルート帯が通過する主要な眺望点及び景観資源の通過箇所数が最も少ないことから、景観上重要な箇所に影響を与える可能性は最も小さいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の主要な眺望点及び景観資源については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯は、主要な眺望点及び景観資源の一部を通過するものの概ね回避します。 ・ルート帯が通過する主要な眺望点及び景観資源の通過箇所数が比較的多いことから、景観上重要な箇所に影響を与える可能性は比較的大きいと予測します。 ・ルート帯が通過する一部の主要な眺望点及び景観資源については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。
<p>影響の程度は、ルート帯が通過する主要な眺望点、景観資源の箇所数が最も少ない案②が案①及び案③と比べて小さいと評価します。</p>				

□ 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

4. 計画段階評価及び計画段階環境配慮書 6) 対応方針の決定

- 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。



< 凡例 >

▲ 重要な植物種・群落の生育地	● 主要施設 (学校)	■ 人口集中地区 (R2)
▲ 重要な動物種の生息地	◎ 市役所・町村役場	■ 市街化区域
★ 景観資源・眺望点	■ 鳥獣保護区	■ 神社仏閣
■ 広域防災拠点	■ 自然公園	■ 津波浸水想定区域
■ 災害拠点病院	■ 自然環境保全地域	

< 凡例 >

— 高速道路、都市高速	— 東海道新幹線
— 国道	— JR在来線
— 県道 (4車線)	— 私鉄・地下鉄
— 県道 (2車線)	— 県境
	— 市町村境

< 凡例 >

— 案② 中央ルート
○ インターチェンジ検討位置 ※インターチェンジ形状 (フル・ハーフ等) を示すものではない
○ 既設インターチェンジ (機能強化)