

(仮称) 一宮西港道路

環境影響評価方法書 要約書

令和 8 年 7 月

愛 知 県

国土交通省 中部地方整備局

— 目 次 —

第1章 都市計画対象道路事業の名称	1-1
第2章 都市計画決定権者等の名称	2-1
第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）	3-1
第1節 都市計画対象道路事業の目的	3-1
第2節 都市計画対象道路事業の内容	3-2
2.1 都市計画対象道路事業の種類	3-2
2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置	3-2
2.3 都市計画対象道路事業の規模	3-5
2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数	3-5
2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度	3-5
2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容	3-5
第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項	3-6
3.1 都市計画対象道路事業の経緯	3-6
3.2 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯	3-20
3.3 環境保全への配慮事項	3-21
第4章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性）	4-1
第1節 自然的状況	4-4
第2節 社会的状況	4-7
第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果	5-1
第6章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者等の見解	6-1
第7章 計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解	7-1
第1節 計画段階環境配慮書の案についての一般の環境の保全の見地からの意見と事業予定者の 見解	7-1
第2節 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者等の見解	7-3
第8章 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法	8-1
第1節 専門家等による技術的助言	8-1
第2節 環境影響評価の項目	8-2
第3節 環境影響評価の調査、予測及び評価の手法	8-2

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図 50,000 を複製したものです。

- ・測量法に基づく国土地理院長承認（複製）R 8JHf 70
- ・本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。

本方法書は、環境影響評価法第5条第38条の6の規定により、対象事業に係る施設に関する都市計画の決定と併せて手続きを行うため、都市計画決定権者及び事業予定者が作成したものです。

第1章 都市計画対象道路事業の名称

(仮称) 一宮西港道路

第2章 都市計画決定権者等の名称

都市計画決定権者の名称：愛知県

代表者の氏名：愛知県知事 大村 秀章

住所：愛知県名古屋市中区三の丸三丁目1番2号

※上記は、愛知県内の都市計画決定権者である。

事業予定者の名称：国土交通省 中部地方整備局

代表者の氏名：国土交通省 中部地方整備局長 森本 輝

住所：愛知県名古屋市中区三の丸2丁目5番1号

第2節 都市計画対象道路事業の内容

2.1 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道または一般国道（自動車専用道路）の新設

2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

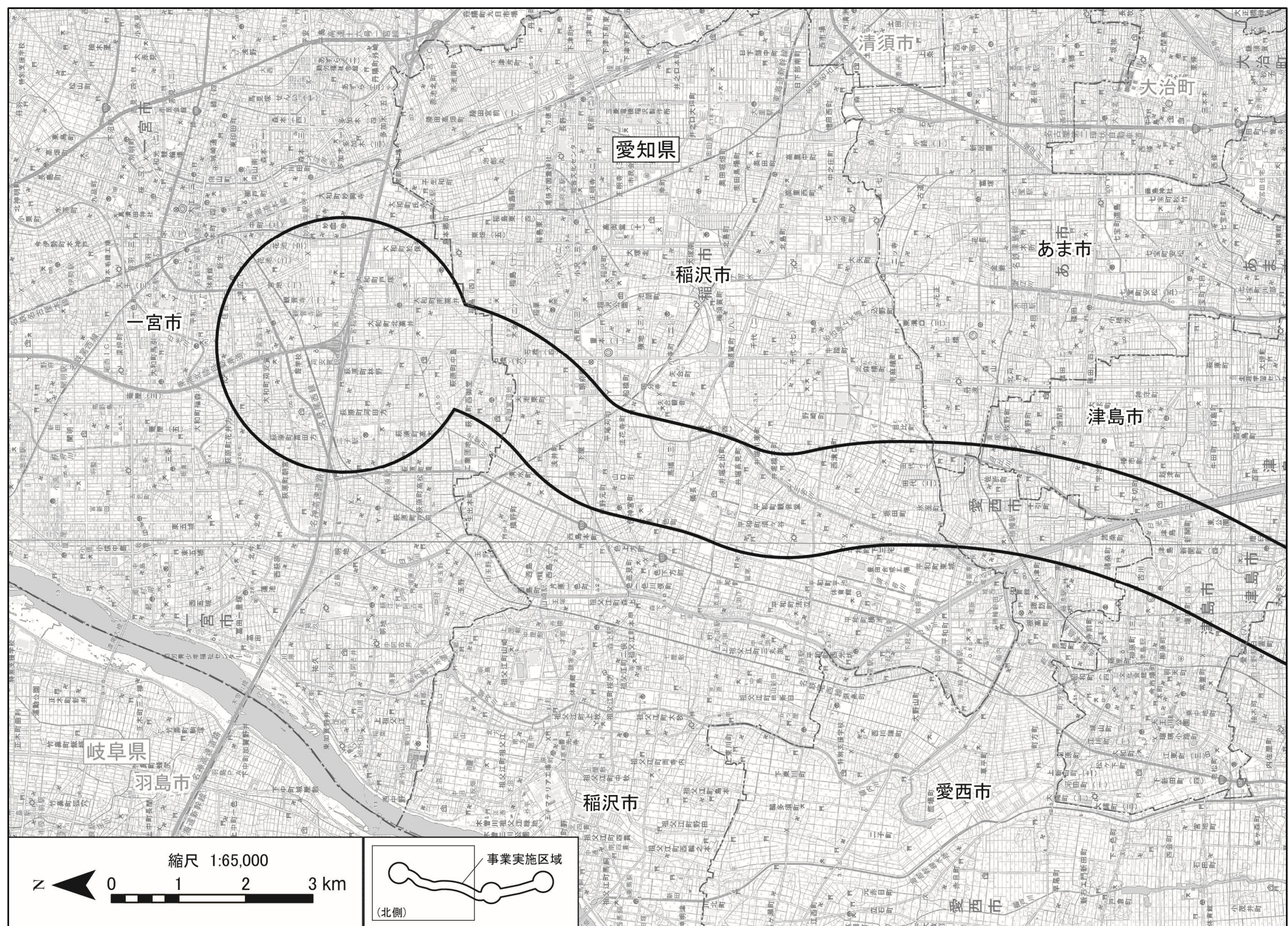
1) 起終点

起点：愛知県一宮市

終点：愛知県弥富市

2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される概ねの範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」といいます。）とし、その位置は、図 3-2 に示すとおりです。



凡 例

- 事業実施区域
- 県界
- 市町村界

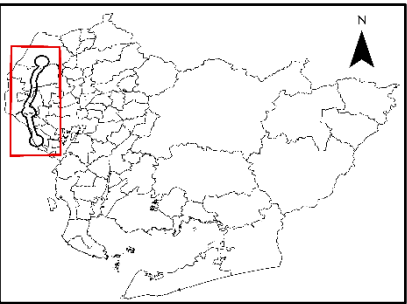
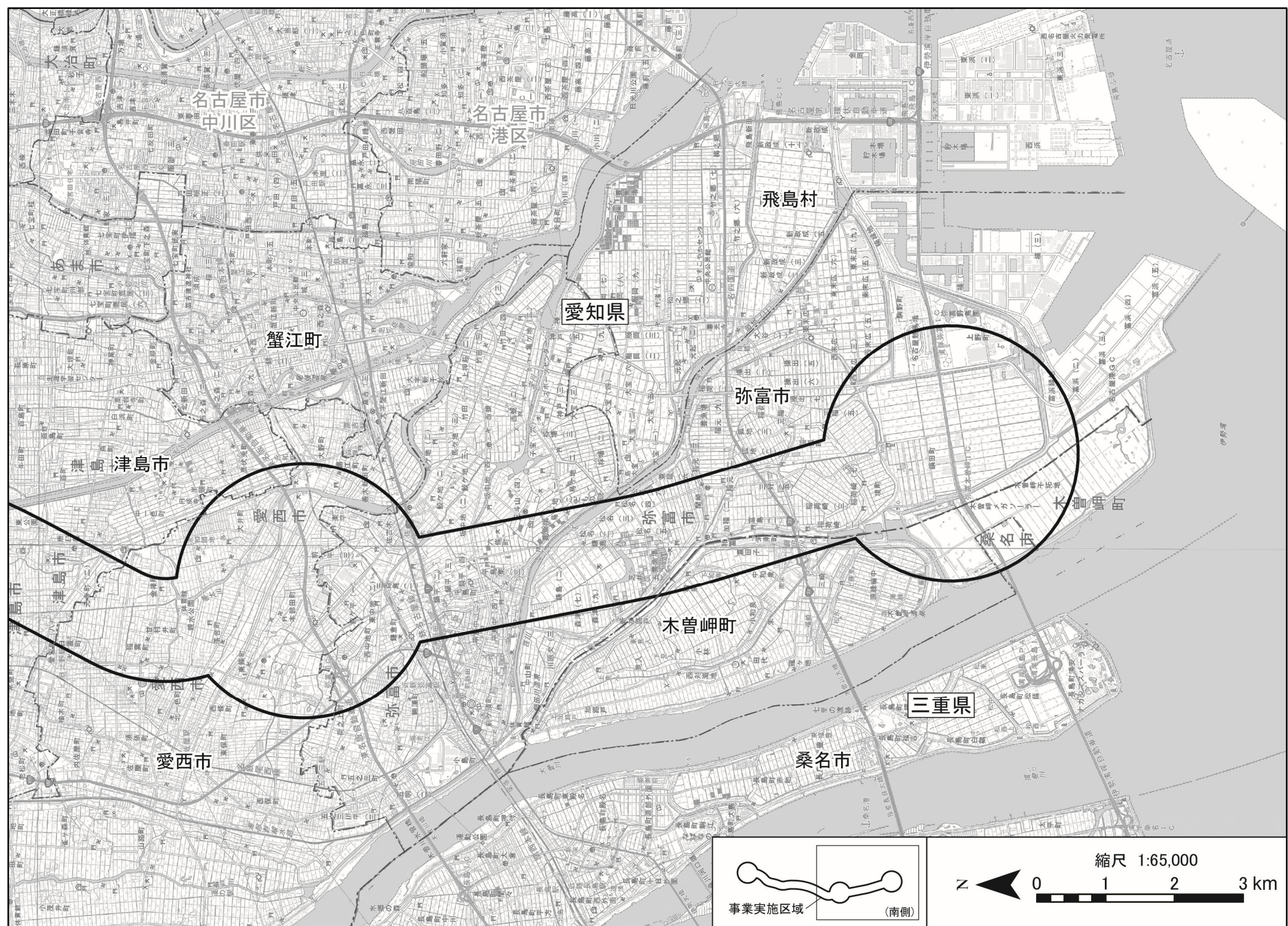


図 3-2(1) 都市計画対象道路事業実施区域の位置



- 凡 例
- 事業実施区域
 - 県界
 - 市町村界

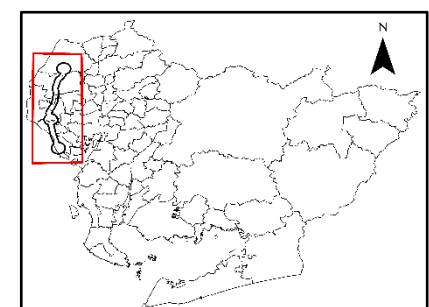


図 3-2(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

2.3 都市計画対象道路事業の規模

延 長：約 28km

2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車 線 数：4 車線

2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：100km/h

2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

1) 道路区分（種級）

第 1 種第 2 級

2) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、嵩上式（高架構造）を計画しています。

3) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。

4) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置を検討しています。

第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

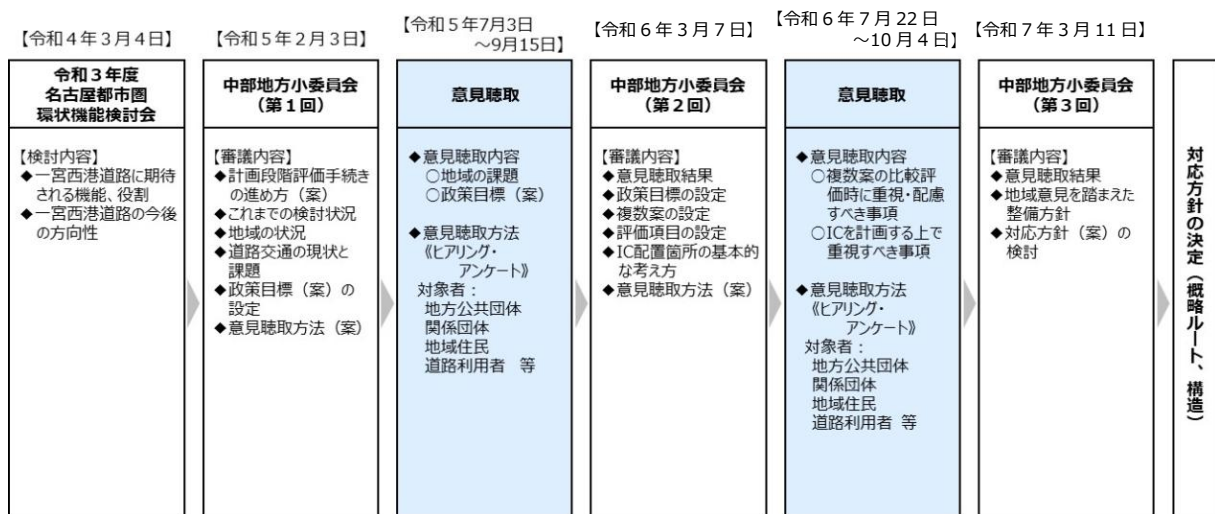
3.1 都市計画対象道路事業の経緯

1) 計画段階評価の流れ

一宮西港道路は、東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を結ぶ道路です。西尾張・海部地域^{注)}は、名古屋都市圏及びその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近接する地域であり、県平均と比較すると、農地割合が高い地域となっています。また、当該地域は、一定の人口集積を有しており、近年は全国水準を上回る伸び率で人口が増加しています。なお、当該地域は、前述の立地を活かした地域開発が進められている状況ですが、日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がっており、災害リスクの高い地域と言えます。

一宮西港道路については、名古屋都市圏環状機能強化の検討のため、令和元年12月に「名古屋都市圏環状機能検討会」を設置した後、令和4年3月に開催した「令和3年度名古屋都市圏環状機能検討会」において、名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性をとりまとめ、概略ルート・構造の検討に着手することを公表しました。その後、国土交通省 中部地方整備局が計画段階評価の手続きを進めており、構想段階における道路計画の意見聴取や、「社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（以下、中部地方小委員会）」を3回実施しました。事業の経緯として、中部地方小委員会資料を次項以降に示します。

なお、令和4年3月に開催した「令和3年度名古屋都市圏環状機能検討会」において、一宮西港道路は広域道路ネットワークの高規格道路として位置付けられており、4車線以上・延長約28kmの計画であることを考慮すると、「環境影響評価法」（平成9年6月13日法律第81号）における「第一種事業」に該当することとなります。



注) 西尾張・海部地域とは、一宮市、津島市、稲沢市、愛西市、弥富市、あま市、大治町、蟹江町、飛島村を示す。

図 3-3 意見聴取の状況

2) 第1回中部地方小委員会の審議内容

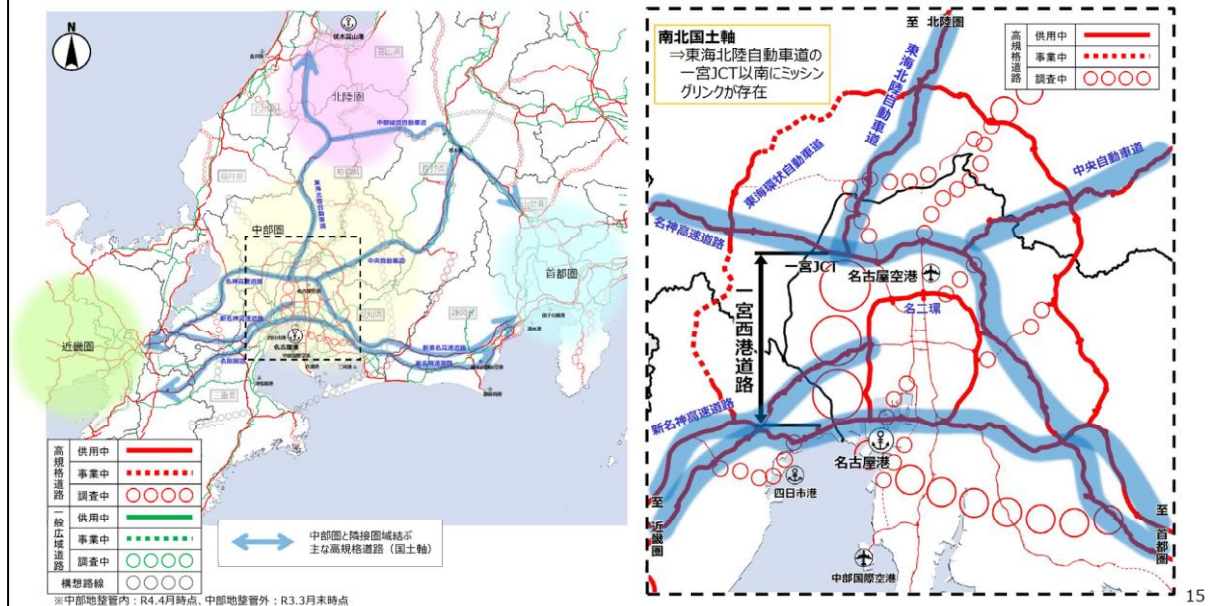
第1回中部地方小委員会において、概略計画の検討プロセスを明確化し、計画検討の発議を行いつつ、図3-4に示す道路交通の現状と課題、将来像等を踏まえ、図3-5に示す3つの政策目標(案)を設定しました。

地域への意見聴取(第1回)の方法についても検討し、これを踏まえ、地域の課題や道路に求められる機能・役割について、アンケート・ヒアリングを行いました。

道路交通の現状と課題 ①評価対象区間周辺のネットワーク状況

- 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



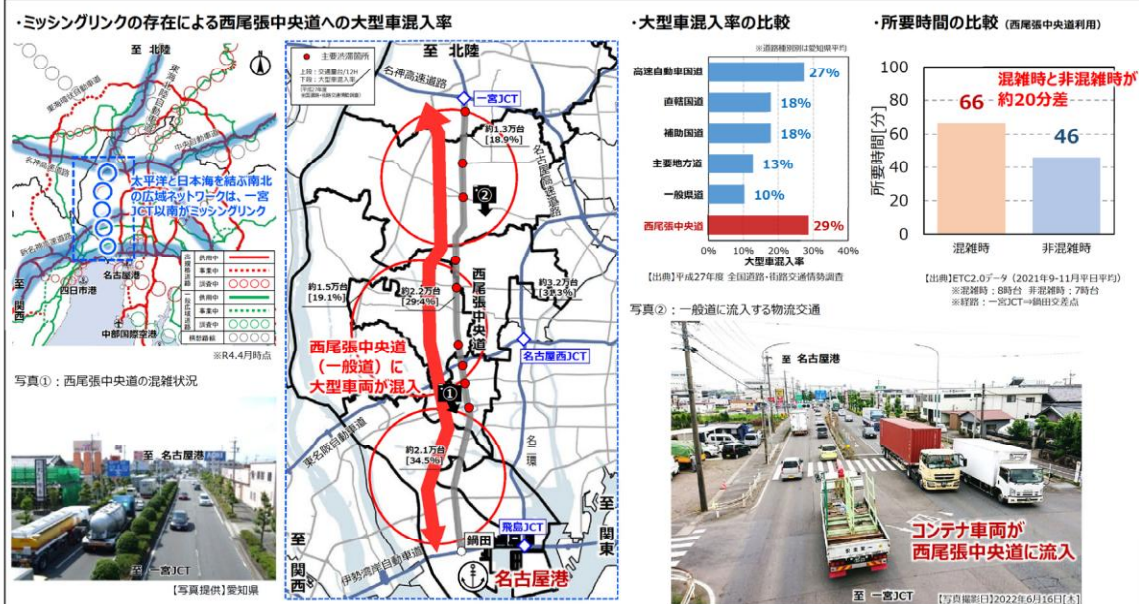
出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第1回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和5年2月）

図 3-4(1) 道路交通の現状と課題①

道路交通の現状と課題 ②物流交通

- 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



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）

図 3-4(2) 道路交通の現状と課題②

道路交通の現状と課題 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



■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）東日本大震災発生時の港湾間連携

・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



※「ラダーネットワーク」：梯子状の道路網。

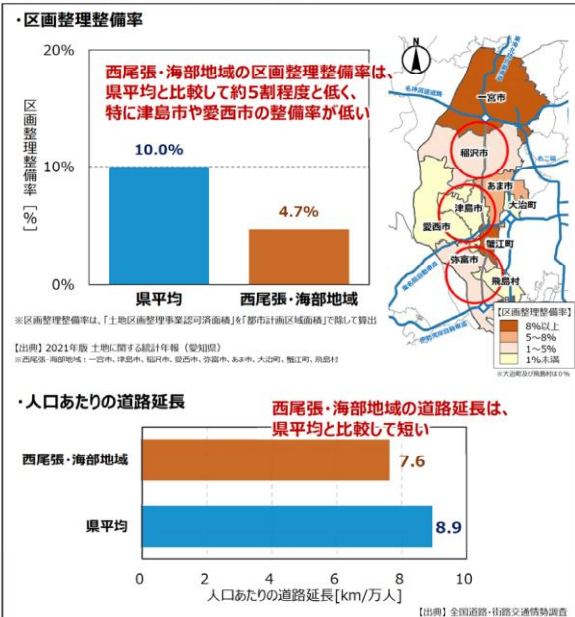
出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第1回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和5年2月）に一部追記

図 3-4 (3) 道路交通の現状と課題③

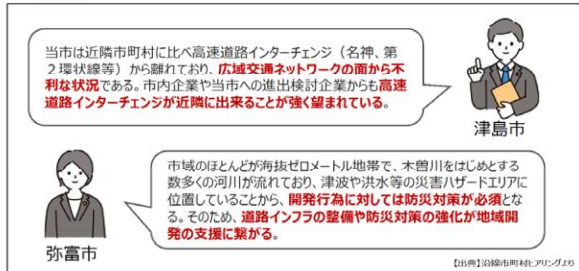
道路交通の現状と課題 ④まちづくり

- 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**。

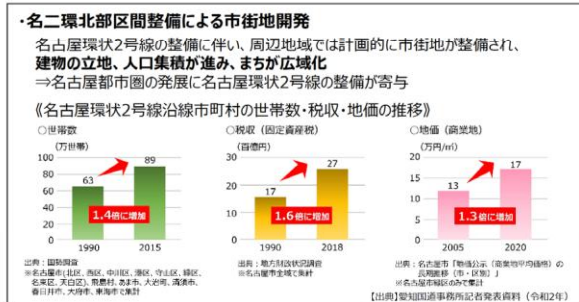
■西尾張・海部地域の地域開発の状況



■地域の声



■道路整備を契機とした地域開発（事例）

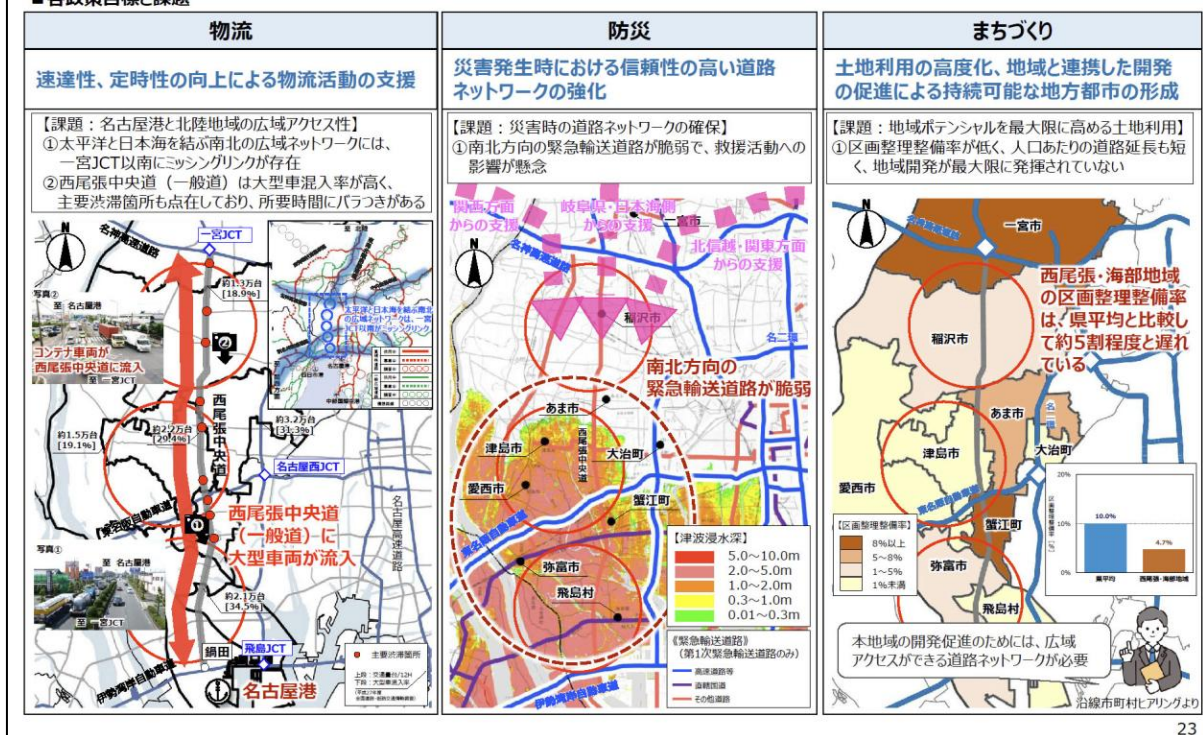


出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第1回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和5年2月）

図 3-4 (4) 道路交通の現状と課題④

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）

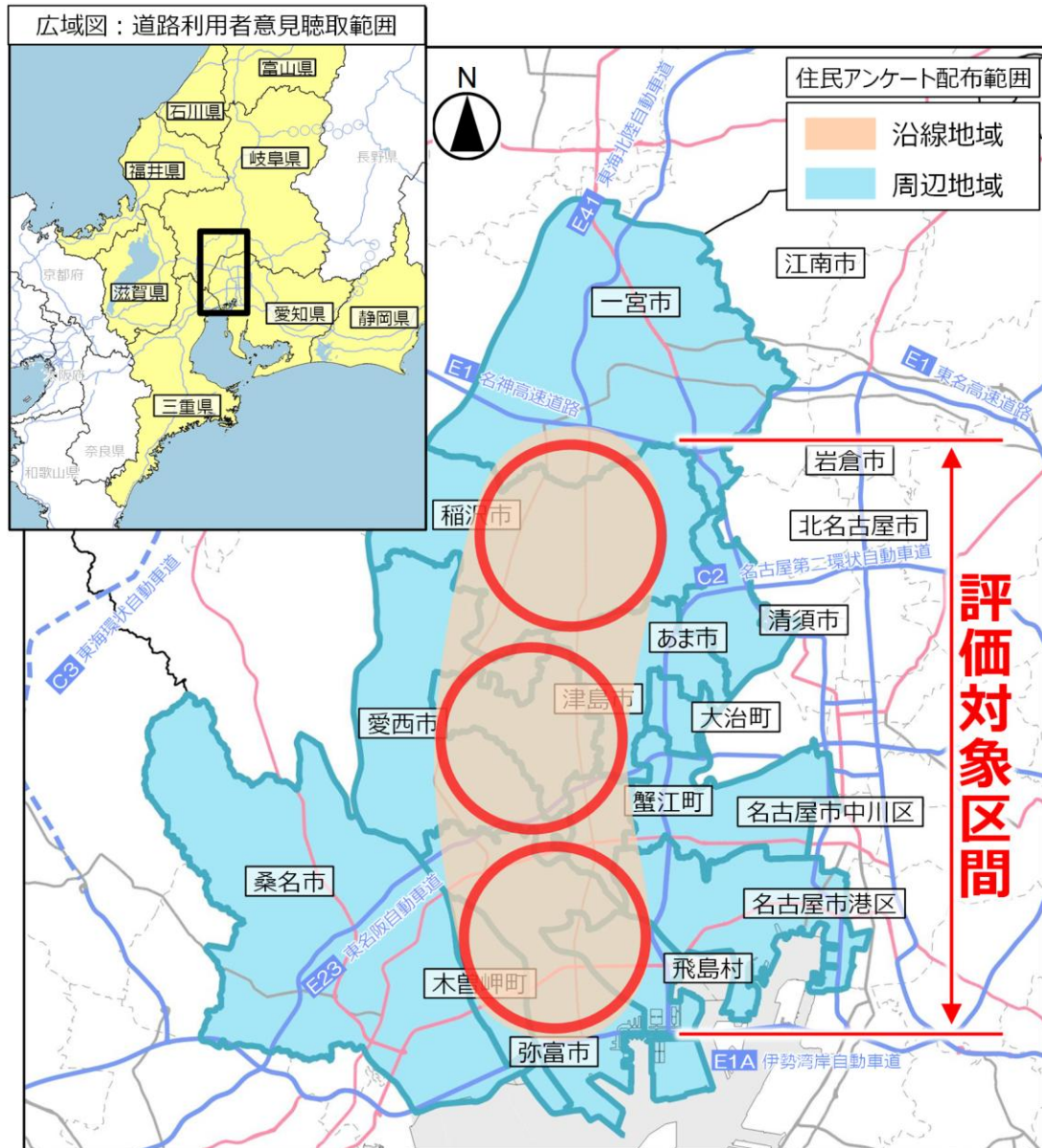
意見聴取期間は令和5年7月3日～9月15日とし、沿線や周辺の地域住民及び業務上利用者に対する郵送配布や留置きアンケート、インタビュー、オープンハウス、Webアンケート、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施致しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

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、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

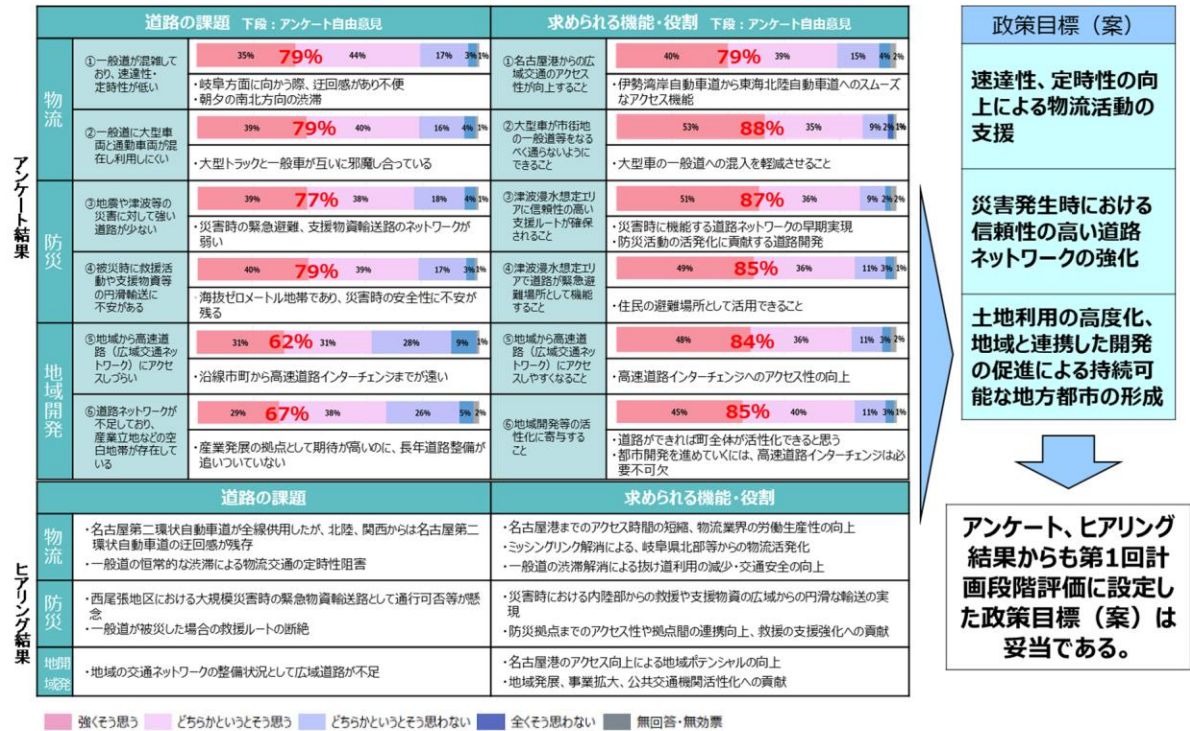
出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第2回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和6年3月）

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

(2) 位置等に関する複数案の設定

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。

また、位置等に関する複数案に対する意見聴取の方法について検討し、対策案（ルート帯案）の検討にあたり重視すべき事項、配慮すべき事項などについてアンケート・ヒアリングを行いました。

- ◆【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



図 3-6 対応方針（案）

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）

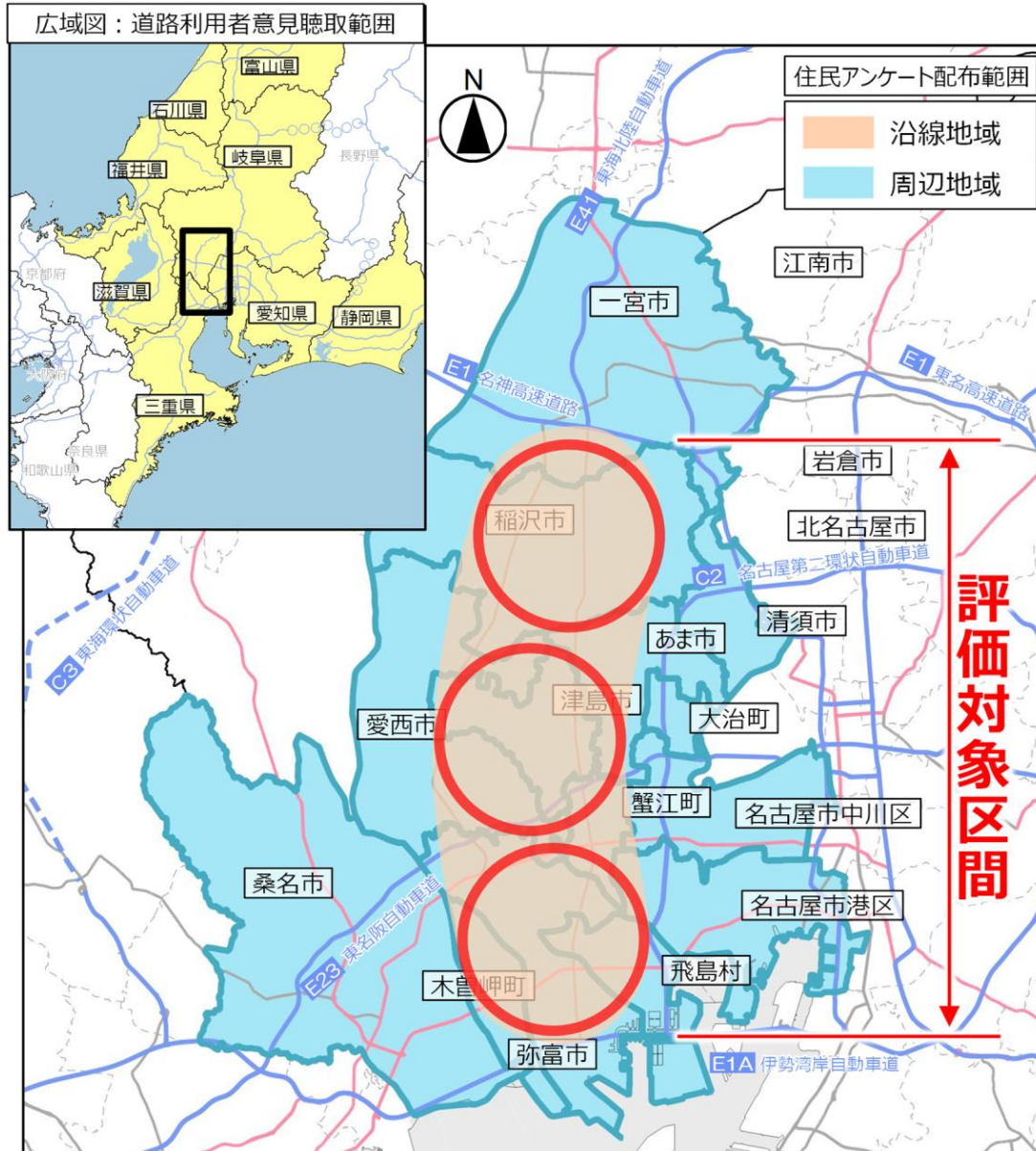
意見聴取期間は令和6年7月22日～10月4日とし、沿線や周辺の地域住民及び業務上利用者に対する郵送配布や留置きアンケート、インタビュー、オープンハウス、Webアンケート、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施致しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

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	—		
	業務目的の道路利用者（事業者）	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張や岐阜南部地域と、名古屋港との定時性の確保や速達性の向上。	○
	②西尾張、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。	○
	③一般道に混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%	●貨物車専用、一般道へ流出し、狭小道路に貨物車が入り込まないルートを開発したい。	○
	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西尾張・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%	●交通アクセスの確保による西尾張・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方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	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	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
	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	・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	・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
	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）	・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	・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）
	地域連携の促進	・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へ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へ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へ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	・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 ・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景観上重要な箇所（景観資源・眺望点）の数が最も多い	・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・生育地の最も少ない ・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	・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

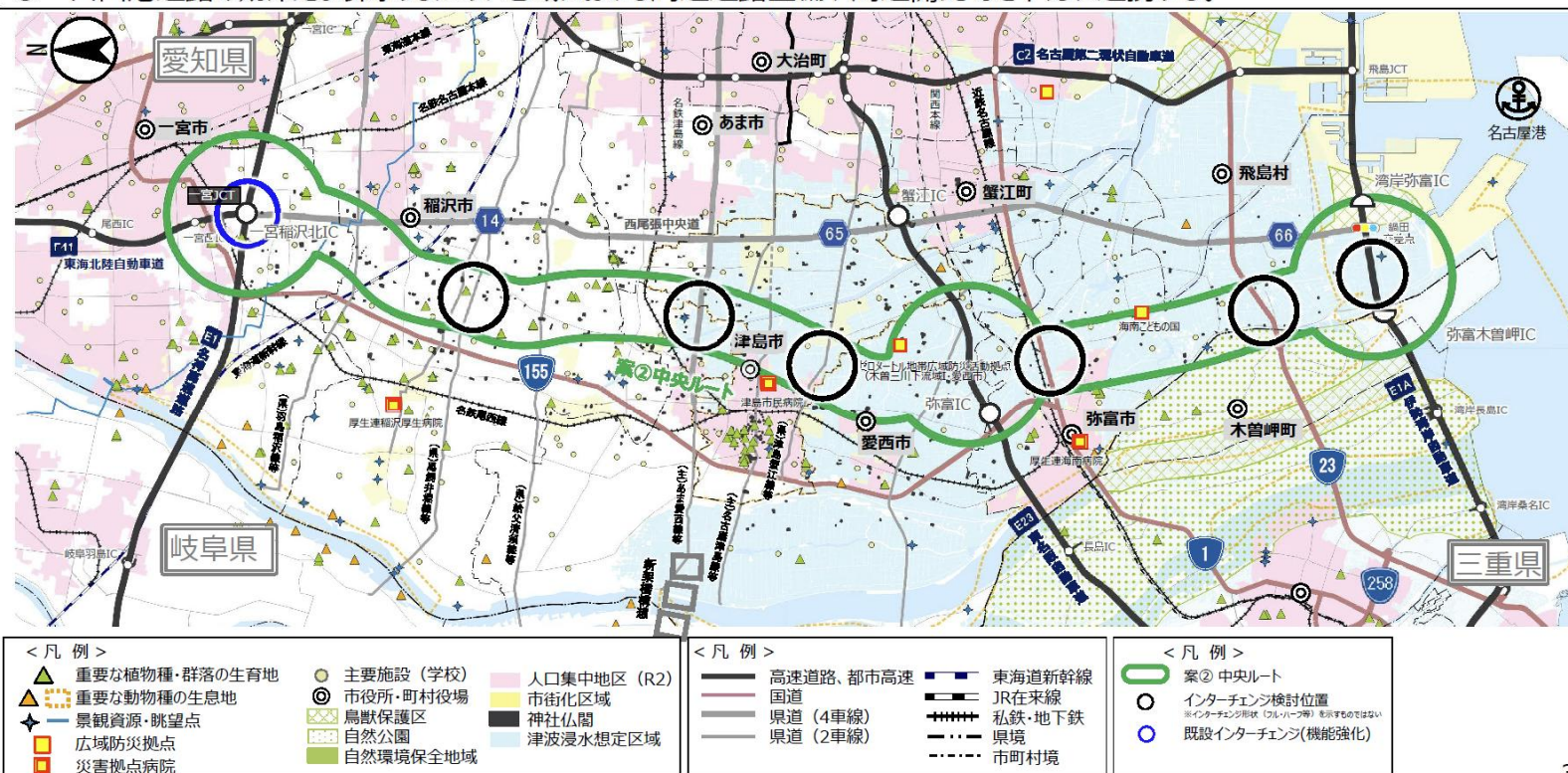
☐ : 意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項・配慮すべき事項 ☐ : 他の案と比較し優位な事項 28

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。