

### 第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

#### 第1節 都市計画対象道路事業の目的

一宮西港道路は、東海北陸自動車道・一宮 JCT と伊勢湾岸自動車道を結ぶ延長約 28km の高規格道路です。

中部圏における太平洋と日本海を結ぶ南北の広域ネットワークとしては、東海北陸自動車道がその役割を担っていますが、一宮 JCT 以南にミッシングリンクが存在しています。このため、西尾張中央道（一般道）の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生じています。また、西尾張・海部地域は、南北方向の緊急輸送道路が脆弱で、大規模災害発生時における救助活動や広域支援への影響が懸念されるほか、愛知県平均と比較して区画整理整備率が低く、人口当たりの道路延長も短いなど、まちづくりを進める上での課題があります。

一宮西港道路は、これらの課題が解消されることで、「物流」「防災」「まちづくり（地域開発の支援）」の3つの観点において、より良い地域づくりに寄与することを目的としています。

また、上記を踏まえ、以下の3つの政策目標を設定しています。

1. 速達性、定時性の向上による物流活動の支援
2. 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
3. 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

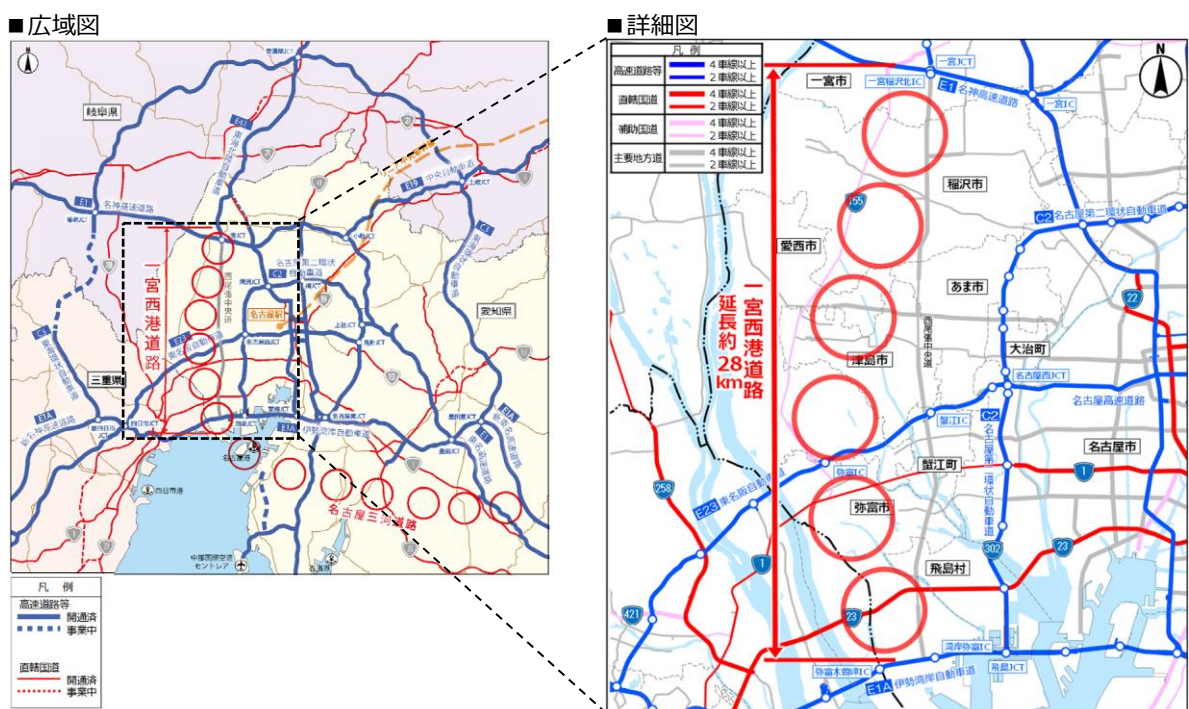


図 3-1 都市計画対象道路事業の位置

## 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

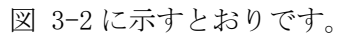
### 2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

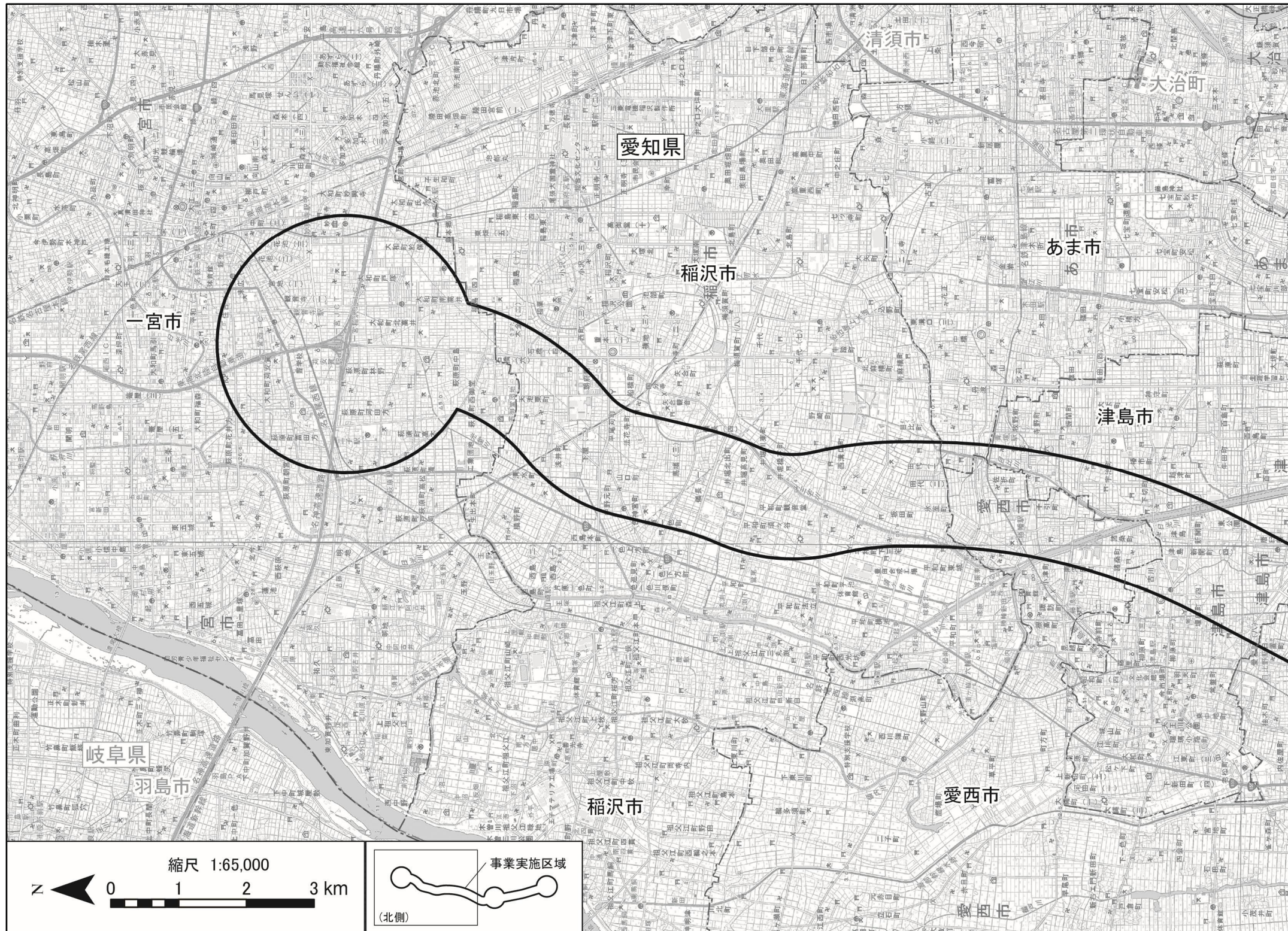
#### 1) 起終点

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

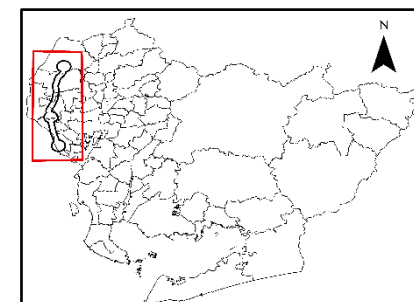
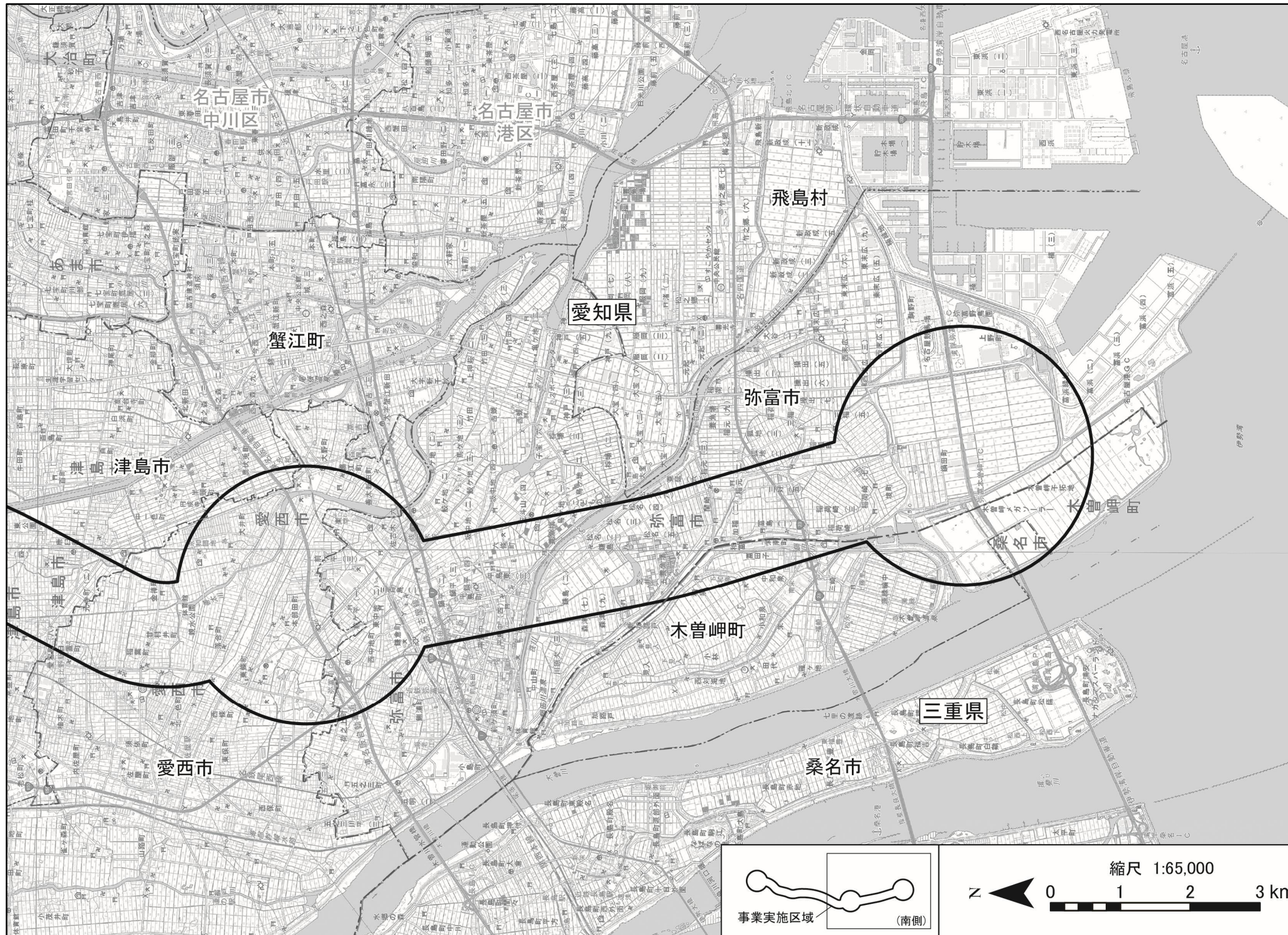


図 3-2(1) 都市計画対象道路事業実施区域の位置



- 凡例
- 事業実施区域
  - 県界
  - 市町村界

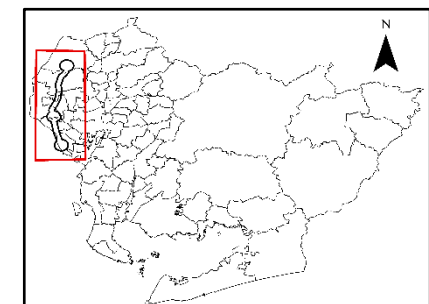
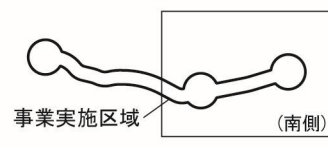


図 3-2(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

## 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

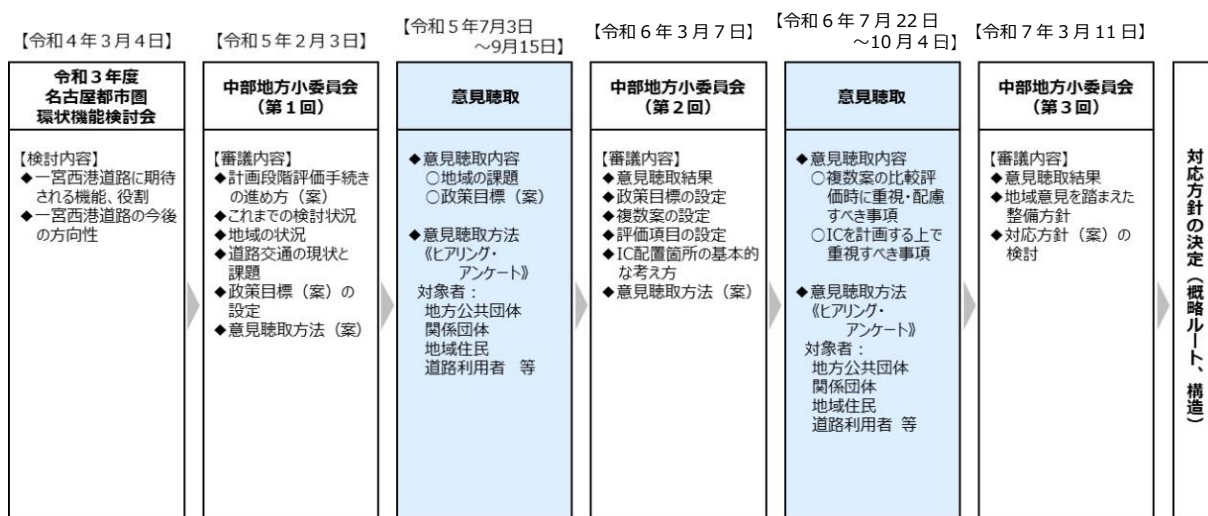
#### 3.1 都市計画対象道路事業の経緯

##### 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<sup>注)</sup>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。



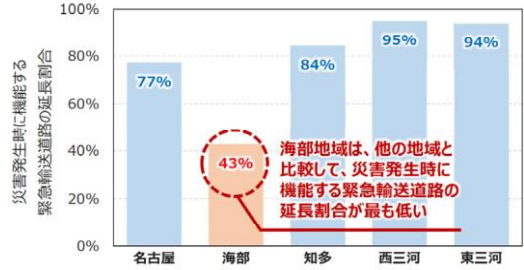
## 道路交通の現状と課題 ③災害リスク

- 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



※「ラダーネットワーク」：梯子状の道路網。

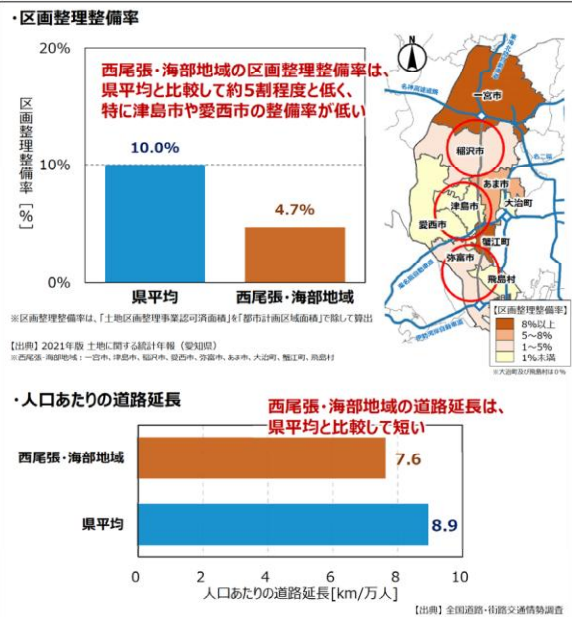
出典：中部地方小委員会資料「一宮西港道路 第1回 計画段階評価」（国土交通省中部地方整備局、令和5年2月）に一部追記

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**が、**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

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強く望まれている**。

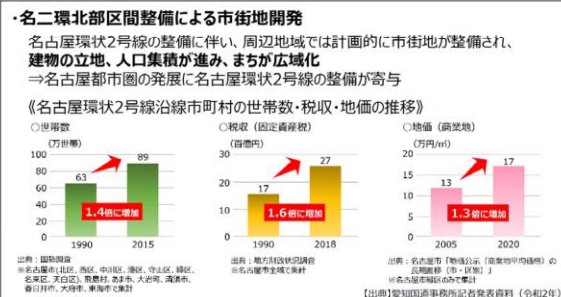
津島市

地域のほとんどが海抜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**。

弥富市

【出典】沿線市町村プランングラボ

### ■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