

1. 地域の課題

①名古屋と岐阜地域の低い物流・人流アクセス性

○名古屋と岐阜地域を結ぶ高速道路ネットワークは整備されているものの、高速道路ネットワークは、一般道に比べて約1.5倍の延長があり、迂回感がある。(図1、2)

○更に、高速道路ネットワークは、混雑時と非混雑時において所要時間のばらつきが存在し、時間信頼性が低い。(図3)

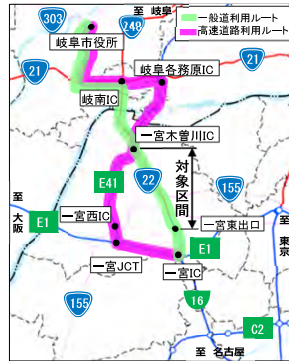


図1 名古屋と岐阜地域のアクセスルート

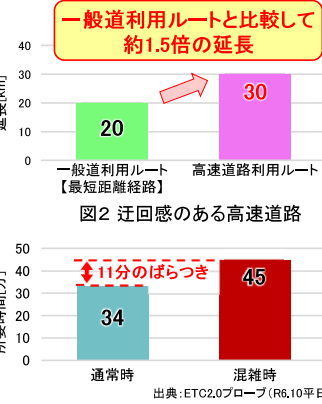


図3 時間信頼性の低い高速道路

②国道22号等の交通渋滞

○国道22号は、本線・交差路線で朝夕ピーク時に速度が低下。(図4)

○特に、国道22号の市街地付近では速度低下が顕著。(写真1)



写真1 朝ピーク時の渋滞状況
(国道22号 富士4交差点付近)



図4 朝ピーク時の交通状況

③国道22号等で多発する交通事故

○国道22号沿線地域は死傷事故が多発しており、対象区間における死傷事故率は60件/億台kmと、愛知県平均と比べて約1.5倍である。(図5、図6)

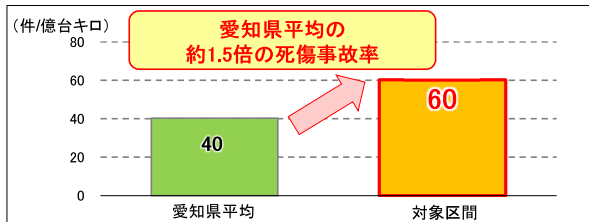


図5 国道22号の事故発生状況（一宮中IC～一宮木曾川IC）

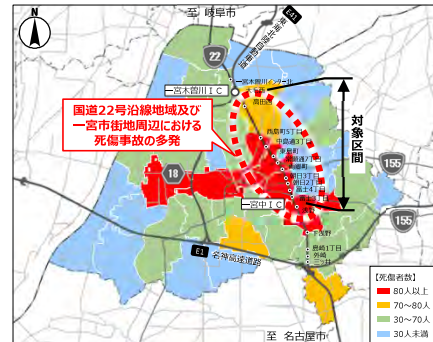


図6 一宮市における学区別の死傷事故発生状況

2. 原因分析

①名古屋と岐阜地域を最短で結び時間信頼性の高いネットワークが不足

○名古屋と岐阜地域を効率的に接続する高速道路ネットワークが不足。(図7)

○また、名古屋と岐阜地域を連絡する高速道路利用ルート上には、高速ボトルネック箇所が存在。(図7)

②通過交通と地域交通の混雑や信号の連担

○国道22号は、名古屋と岐阜地域の広域交通（通過交通）と、尾張北西地域を発着する交通（地域交通）が混在。(図8)

○国道22号の市街地付近では、kmあたりの信号数が国道22号平均の約2倍であり、信号交差点が連担。(図9)



図7 対象区間付近の高速ボトルネック箇所

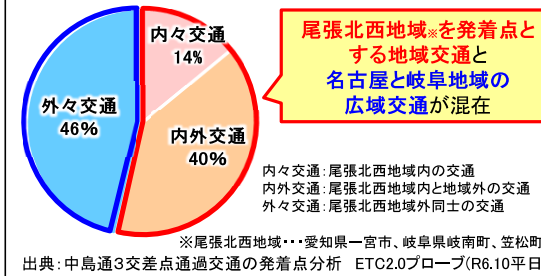


図8 国道22号の交通特性

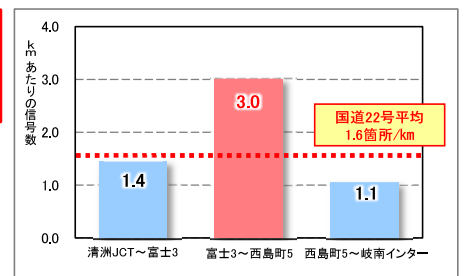


図9 国道22号の区間別kmあたり信号数

③速度低下による追突事故の誘発

○国道22号における事故は追突が7割と多く、その要因は、国道22号で発生する速度低下に起因するものと想定される。(図10)

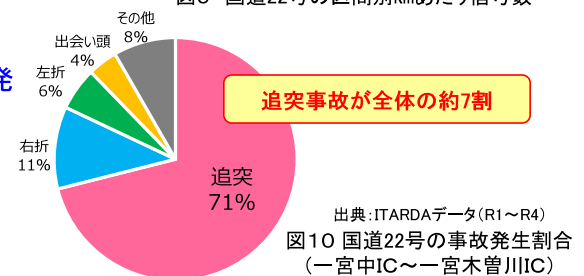


図10 国道22号の事故発生割合（一宮中IC～一宮木曾川IC）

3. 政策目標

- ①都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援
- ②交通の円滑化
- ③交通安全の確保

めいぎ
名岐道路における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸			案① 専用部整備案	案② 部分立体案	案③ 平面8車線案
			全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間の高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決を図る案 ※高速道路を利用する際には、料金がかかる可能性がある	信号が連続する区間(富士3・両郷町～常願通7)において、部分的に立体構造で整備し、渋滞や事故に対する課題解決を部分的に図る案	全線で現道を拡幅し、工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、渋滞や事故に対する課題軽減を図る案
評価ポイント			約6km	約6km(部分立体:約2km)	約6km
「政策目標」に対する評価	都市間の物流・人流アクセス性向上・産業活性化支援	岐阜・一宮地区と名古屋間の移動距離が短い	◎ ・都市間を結ぶ高速道路の距離が短くなる	△ ・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない	△ ・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない
		道路の移動時間が読め、信頼性が高い	◎ ・都市間の高速道路の移動において、渋滞箇所を通過しなくなるため時間信頼性が向上する 一宮ICや一宮木曾川ICのジャンクション化により、効率的な高速道路ネットワークの利用を可能とする	○ ・都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通がやや転換するため、時間信頼性はやや向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する	○ ・都市間の高速道路の移動において、東海北陸道から国道22号へ交通が若干転換するため、時間信頼性は若干向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する
	交通の円滑性	速達性が高く渋滞が少ない	◎ ・国道22号の通過交通と地域交通を分離しつつ、交通容量を最も拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が最も向上する ・インターチェンジの設置により、地域交通(名古屋方面)の専用部への転換を促進する	○ ・国道22号の信号交差点の一部を回避しつつ、交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度がやや向上するものの効果は限定的	△ ・国道22号の交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が若干向上するものの現状とほぼ変わらない
	交通安全の確保	交通事故が少ない	◎ ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が緩和する事で交通事故件数が最も削減する	○ ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞がやや緩和する事で交通事故件数がやや削減するものの効果は限定的	○ ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が若干緩和する事で交通事故件数が若干削減するものの効果は限定的
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	生活への影響が少ない	◎ ・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気)の影響は最も小さくなる	○ ・旅行速度が向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気)の影響はやや小さくなる	○ ・旅行速度が若干向上することに伴い、自動車排ガス量が低下するため、生活環境(大気)の影響は若干小さくなる
	自然環境への配慮	自然への影響が少ない	○ ・概ね既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は大きく変化しない	○ ・概ね既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は大きく変化しない	◎ ・既存の道路用地内で施工が可能ため、自然環境は変化しない
	工事中的影響	工事中的現道交通への影響が少ない	△ ・全線を立体構造とする整備(規制範囲が広く、大規模構造物が多くある)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も長い等、現道交通への影響が最も大きい	○ ・部分的な立体構造等の整備(規制範囲が広く、大規模構造物が部分的にある)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間がやや長い等、現道交通への影響がやや大きい	◎ ・現道拡幅する整備(規制範囲は広いが、大規模構造物がない)のため、国道22号の車線を規制する工事の期間が最も短い等、現道交通への影響が最も少ない
その他	経済性	建設に要する費用が安い	△ 約1,600億円～約1,960億円	○ 約300億円～約360億円	◎ 約100億円～約120億円

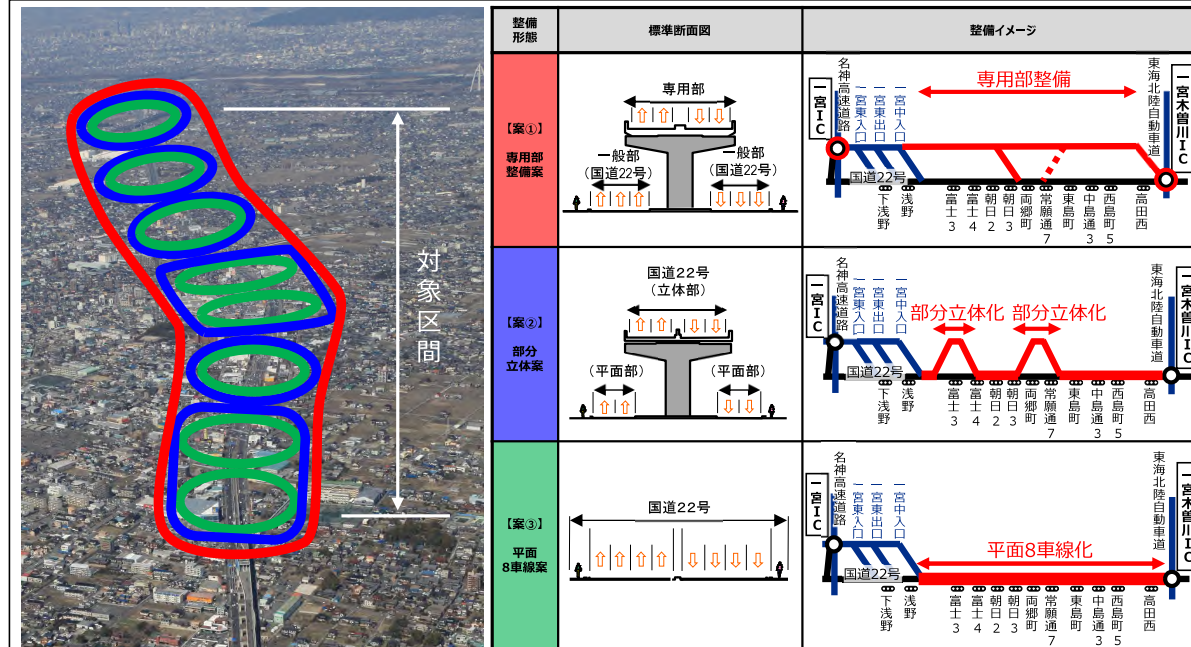


図11 当該地域における対策案の検討

対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路 線 名 : 一般国道22号
- ・区 間 : 愛知県一宮市緑^{いちのみや みどり いちのみや おおけ}～一宮市大毛
- ・設 計 速 度 : 80 km/h
- ・概 略 延 長 : 約6km
- ・標 準 車 線 数 : 4車線

(参考) 当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- R1.6 第1回計画段階評価 R1.9～11 第1回意見聴取
- R1.12 第2回計画段階評価 R6.10 都市計画決定

地域の要望等

- R4.11 愛知県、名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- R5.10 愛知県、名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- R6.7 愛知県、名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会が国土交通省・財務省に来年度の事業化を要望
- R6.12 愛知県、名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会が国土交通省・財務省に来年度の事業化を要望
- R7.2 愛知県、名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会が国土交通省に来年度の事業化を要望