

めいしん めいはん れんらく どう ろ  
**名神名阪連絡道路**  
**有識者委員会**  
**【第3回】**

---

令和7年6月6日（金）

滋賀県 道路整備課・三重県 道路企画課

1. 第2回有識者委員会意見と対応	・ ・ ・ 2
2. 優先区間の絞り込み方針	・ ・ ・ 4
2-1. 対象地域	
2-2. 優先区間の絞り込み手続きについて	
2-3. 優先区間の絞り込みの方針	
3. 地域特性・道路交通状況と課題	・ ・ ・ 8
3-1. 道路の利用特性	
3-2. 防災	
3-3. 物流	
3-4. 安全	
3-5. 観光	
4. 第2回意見聴取方法（案）	・ ・ ・ 36
4-1. 第2回意見聴取の主旨	
4-2. 意見聴取方法と対象者	
4-3. 意見聴取項目と活用方針	
4-4. 第2回アンケート（案）	
5. 今後の進め方（予定）	・ ・ ・ 45

# 1. 第2回有識者委員会意見と対応

---

# 1. 第2回有識者委員会意見と対応

分類	主なご意見	ご意見に対する対応	該当箇所
防災	○対象地域の広域流動を考えるうえでは、通過交通の流動を把握する必要がある。	○ETC2.0プローブデータを用いて、対象地域を発着・通過する交通の経路および発着点を把握。	P9～P13
	○対象地域には古琵琶湖層群が分布しているため、道路計画段階では地すべり等のリスクに留意すべきである。	○古琵琶湖層群、地質リスク箇所(地すべり防止区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域)を整理。	P15
	○通行止めの実績と、実際に発生した斜面崩落等の災害発生状況は別物であるためこれらは分けて整理する必要がある	○対象地域における豪雨災害事例、斜面崩落等の災害発生状況を整理。	P16
	○一般道も含め、網羅的に事前通行規制区間を整理する必要がある。	○一般道の事前通行規制区間を整理。	P17
	○災害は発生頻度が低いため、長期スパンで集計期間を設定して、通行止め発生状況を把握していくことが重要。また、通行止め発生状況は様々な発生パターンが考えられるため、事例整理が必要。	○通行止め発生状況の集計期間を10年間に拡大。 ○通行止め発生パターンを整理。	P18～P19
	○整備により広域道路ネットワークの信頼性が高まることを整理していただきたい。	○同時通行止め発生パターンを分析し、通行止め時の課題を整理。 ○具体の整備効果については、第4回有識者委員会以降に提示。	P19
	○能登半島地震を踏まえ、迂回の重要性の認識が変化している可能性がある。	○第2回意見聴取において、防災(迂回)の課題認識に関する設問を設定。	P44
物流	○名神名阪連絡道路の整備により、物流の圏域が広がることが期待される。	○H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果を用いて、現状の物流圏域を把握。	P23
	○意見聴取において、物流ドライバーの意見を収集できるように改善すること。	○第2回意見聴取において、物流ドライバーを主たる聴取対象に設定。	P38
安全	○対象地域の交通事故の発生状況を整理いただきたい。	○事故データを用いて、対象地域および主たる走行経路の事故発生状況を把握。	P30
	○警察や市町でヒヤリハット情報を把握しているならば、情報収集いただきたい。	○あいおいニッセイ同和損保(株)の急減速データを用いて、対象地域のヒヤリハット発生状況を把握。	P31
	○対象地域の歩道整備状況を整理いただきたい。	○道路交通センサス、道路台帳附图等を用いて、対象地域の歩道整備状況を把握。	P32
優先区間	○優先区間の検討について、区間を分けた時、発現が想定される効果をそれぞれの区間で整理すること。	○具体の整備効果については、第4回有識者委員会以降に、区間ごとに発現が想定される整備効果を提示。	—

## 2. 優先区間の絞り込み方針

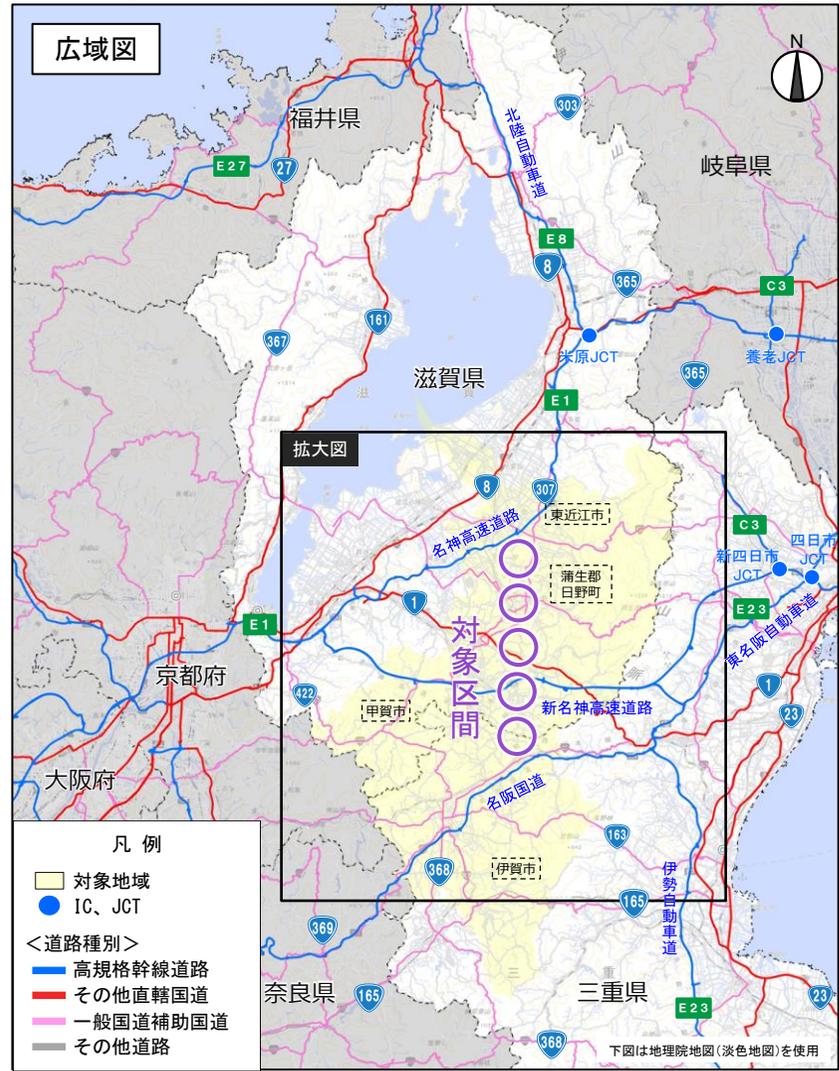
---

# 2-1. 対象地域(位置)

・名神名阪連絡道路は、名神高速道路八日市IC付近から名阪国道上柘植IC付近(以下、「対象区間」という。)に至る約30kmの高規格道路※で、国道1号や新名神高速道路等の主要な道路と交差し、滋賀県東近江市、蒲生郡日野町、甲賀市、三重県伊賀市の3市1町(以下、「対象地域」という。)を通過する。

## ▼対象地域の位置

※名神名阪連絡道路は令和3年7月の新広域道路交通計画において高規格道路に位置づけられるとともに、令和5年4月に重要物流道路の「計画区間」に指定された。



- 対象区間は約30kmにおよぶことから、早期の効果発現のため、「優先区間」を設定し、計画の具体化を進めることが有効。  
(第2回有識者委員会にて確認)
- 「優先区間の絞り込み」手続きは、地域特性、道路交通状況の課題等を把握したうえで、特に課題が大きく緊急性が高い区間について、優先的に取り組む区間として設定するもの。

# 2-3. 優先区間の絞り込み方針

▼優先区間設定までの流れ

令和6年11月20日

**第2回有識者委員会**  
 ■ 早期の効果発現(優先区間設定)に向けた提案



令和7年6月6日

**第3回有識者委員会**  
 ■ 優先区間の絞り込み方針  
 ■ 地域特性・道路交通状況と課題  
 ・道路の利用特性  
 ・防災  
 ・物流  
 ・安全  
 ・観光  
 ■ 第2回意見聴取方法(案)



**第2回意見聴取**



**第4回有識者委員会**  
 ■ 優先区間(案)の提案、優先区間の設定 等

▼優先区間の絞り込みの観点

**<観点①>**  
**課題の大きさ**  
 (客観的データ)

- [地域特性、道路交通状況の課題]**
- 防災
    - ・災害支援や復旧活動を支える災害に強い道路ネットワークの不足
    - ・降雨や災害による通行止めリスク、迂回機能の不足
    - ・高規格道路ネットワークの不足
  - 物流
    - ・南北方向の幹線道路網が不足している中、現道の大型車混入率が高い(需要が高い)
    - ・現道は幅員が狭い区間がある
  - 安全
    - ・現道の大型車混入率が高く、生活道路の安全性が低い
    - ・現道の歩道整備率が低く、歩行者自転車の事故リスクが高い
  - 観光
    - ・観光地間の連絡性・周遊性が低い など

- [課題を評価する指標イメージ＝課題別評価]**
- ・事前通行規制区間
  - ・通行止め箇所と件数(災害、事故)
  - ・道路部幅員、所要時間
  - ・事故件数、ヒヤリハット発生状況
  - ・歩道整備率、大型車混入率
  - ・観光入込客数 など

**<観点②>**  
**利用及び地域での位置づけ**  
 (上位計画、ヒアリング等)

- [利用]**
- 日常生活
    - ・通勤通学、買物
  - 経済活動
    - ・沿線企業またはその他企業の広域物流
    - ・対象地域の開発計画
    - ・当該地域に関連する広域観光
  - 緊急活動
    - ・災害支援、迂回機能 など

- [地域での位置づけ]**
- 地域の将来計画(将来像) など

**<観点③>**  
**緊急性**  
 (アンケート、ヒアリング)

- [意見聴取]**
- 地域で緊急性が高く、対応が求められている課題を抽出
- 防災(迂回)
  - 物流
  - 安全
  - 観光

**地域の情勢及び効果の早期発現を考慮**

**優先区間の絞り込み**

## 3. 地域特性・道路交通状況と課題

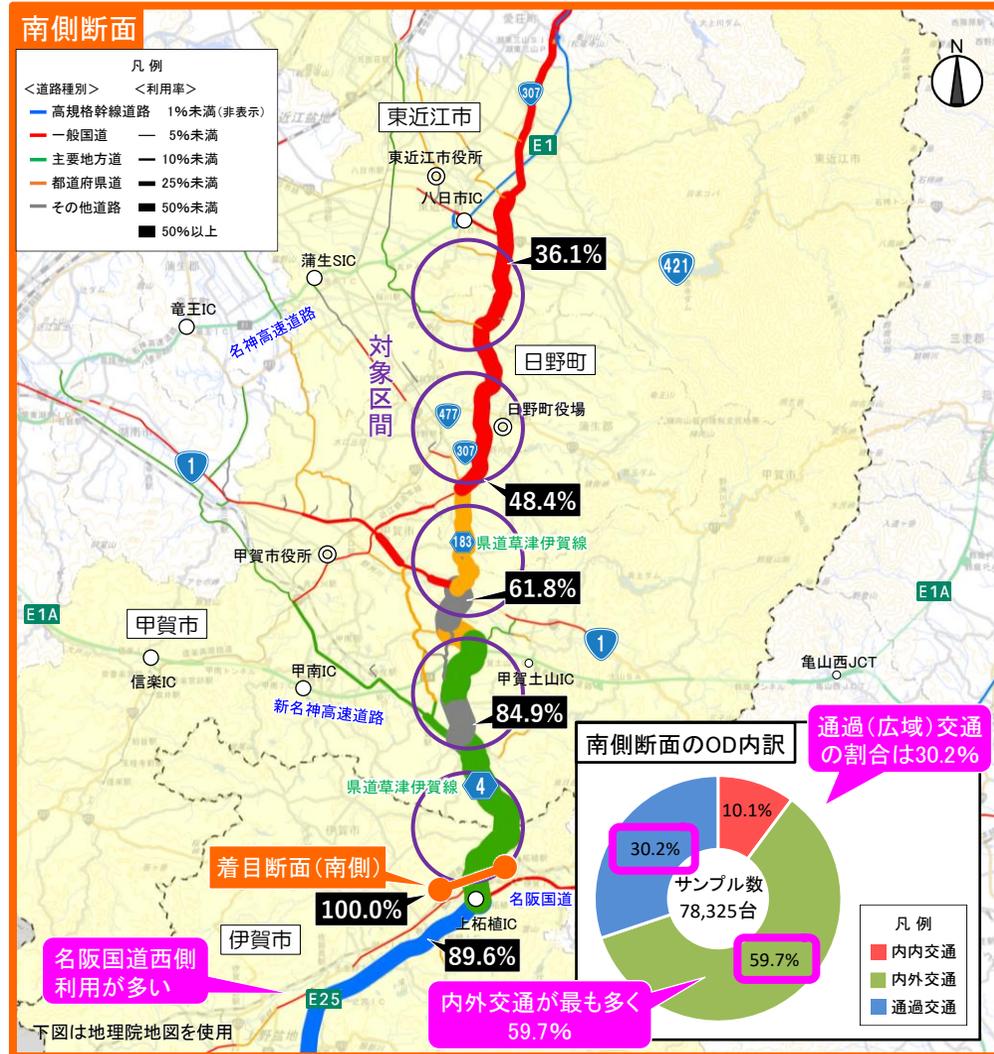
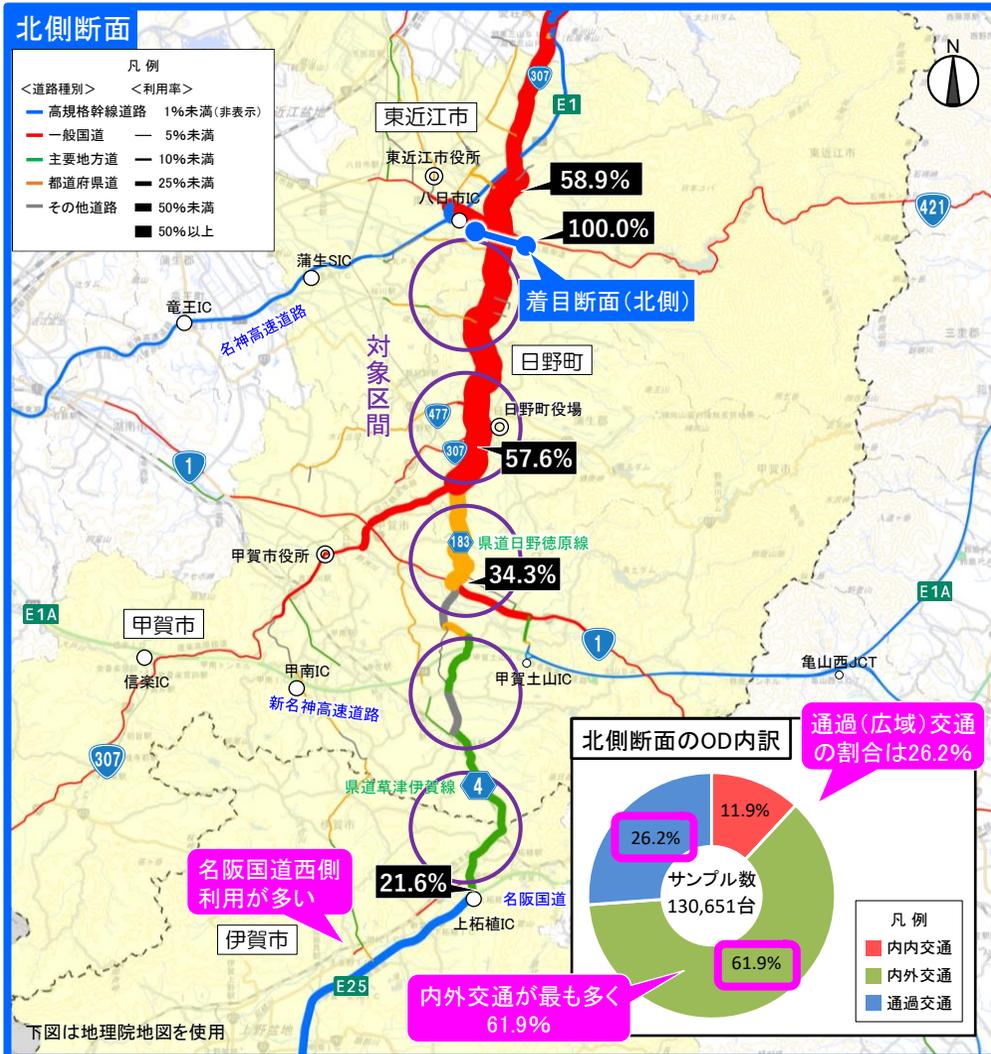
---

# 3-1. 道路の利用特性（「主たる走行経路※」の利用特性:大型車）

- 「主たる走行経路」の南北断面ともに、内外交通が最も多く約60%を占めている。
- 「主たる走行経路」北側断面では、通過交通が26.2%を占め、内内交通（対象地域発着交通）は11.9%を占めている。
- 「主たる走行経路」南側断面では、通過交通が30.2%を占め、内内交通（対象地域発着交通）は10.1%を占めている。
- 大型車交通は南北断面ともに広域的な交通流動（通過交通、内外交通）の比率が高い。

※主たる走行経路:八日市IC～上柘植IC間の主たる走行経路は、国道307号～県道日野徳原線～広域農道～草津伊賀線となっている

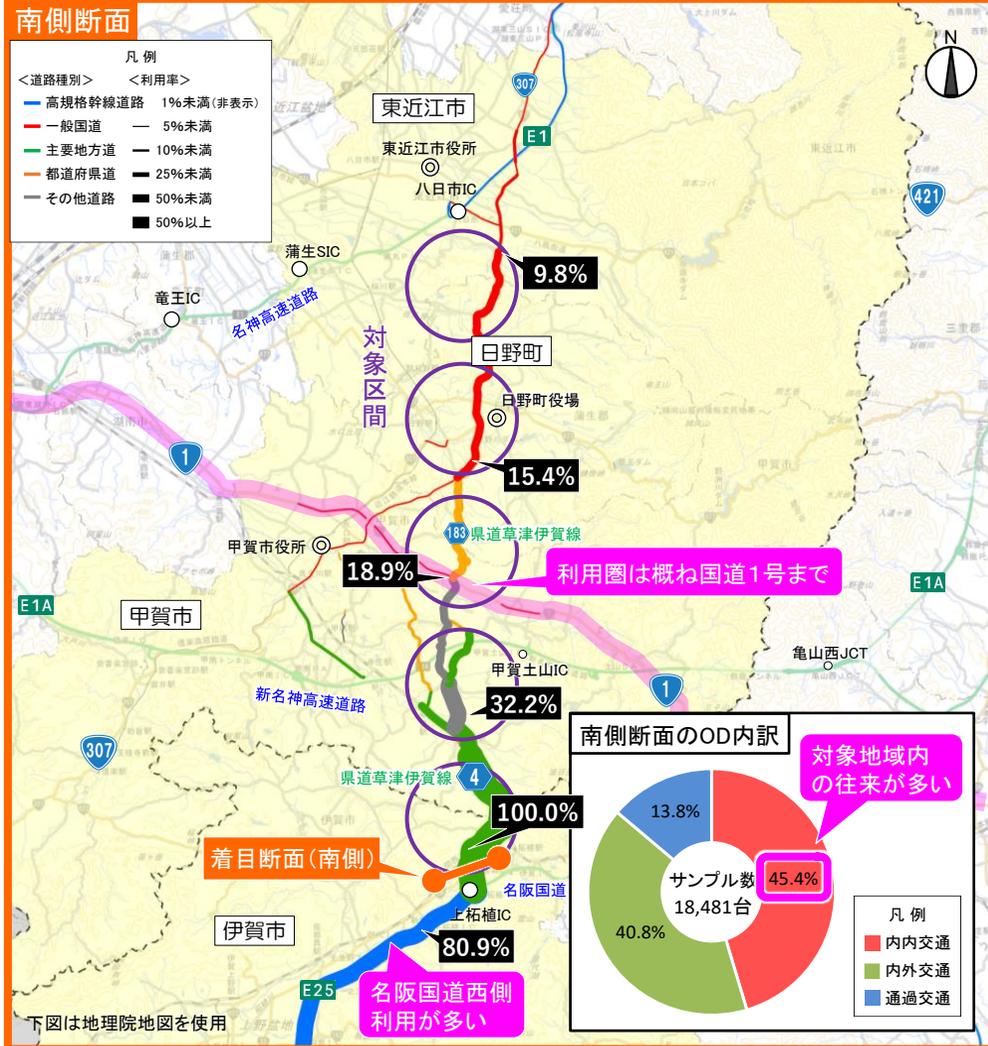
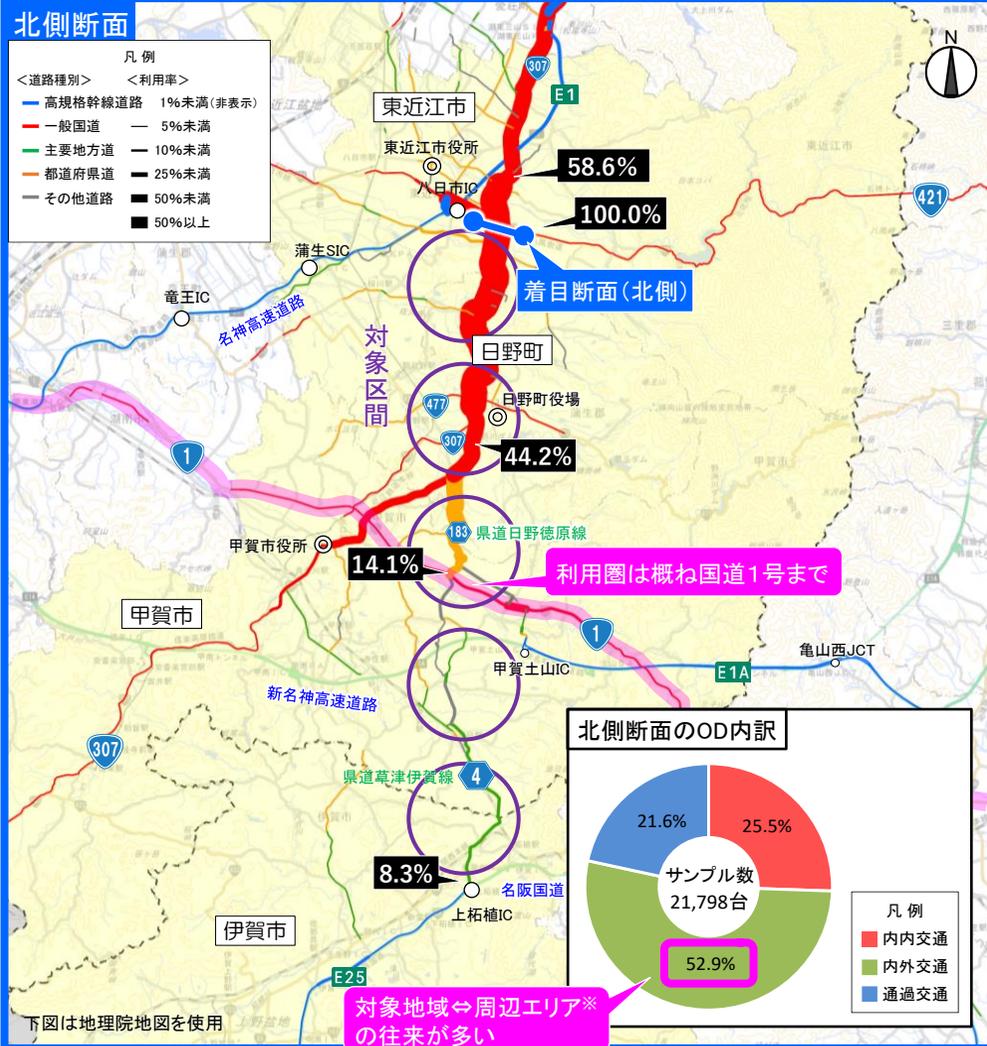
## ▼大型車に着目した、「主たる走行経路」の利用特性



# 3-1. 道路の利用特性 (「主たる走行経路」の利用特性:小型車)

- 「主たる走行経路」北側断面では、内内交通(対象地域発着交通)が25.5%、内外交通が52.9%を占め、対象地域と周辺エリア※間の往来が多い。
- 「主たる走行経路」南側断面では、内内交通(対象地域発着交通)が45.4%を占め、対象地域内の往来が多い。
- 小型車の利用圏は概ね国道1号までで、広域的な交通流動は大型車と比較して少なく、その割合(通過交通)は北側断面21.6%、南側断面13.8%。

## ▼小型車に着目した、「主たる走行経路」の利用特性



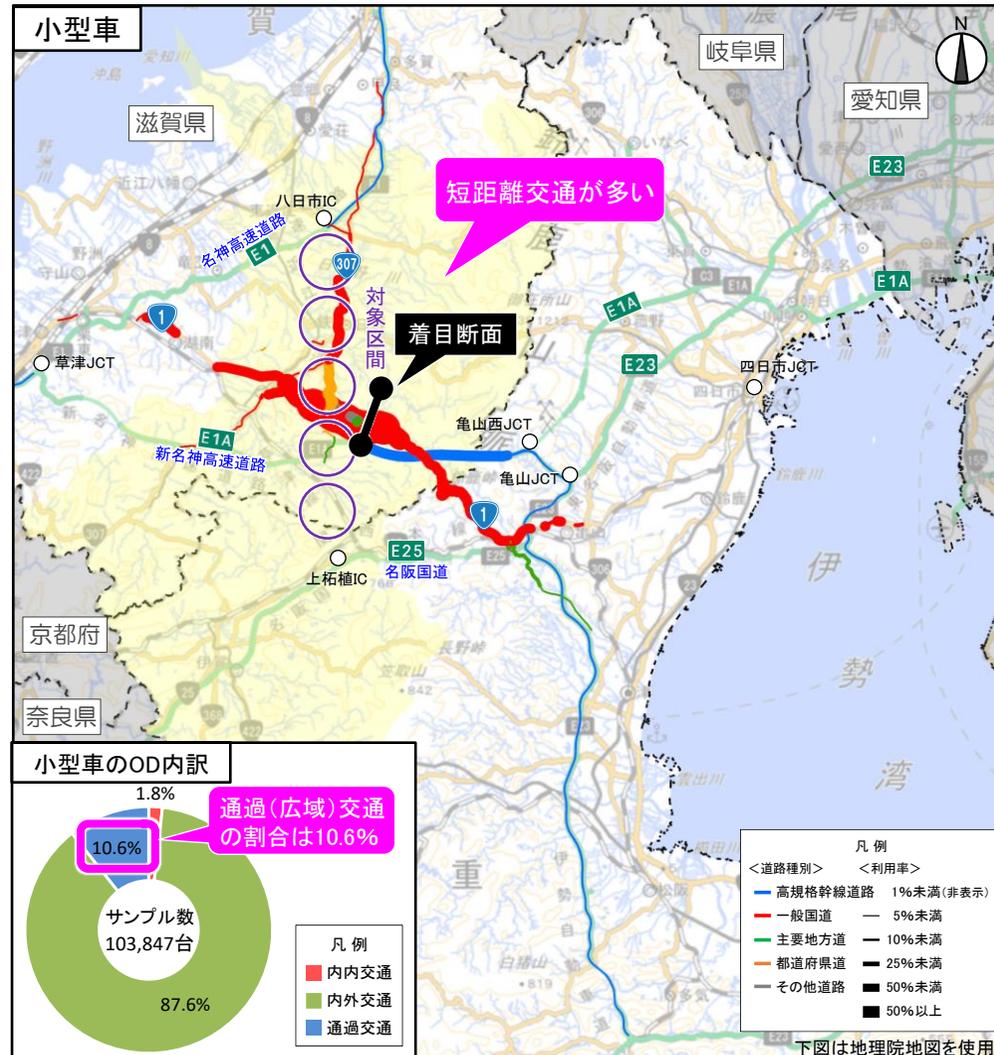
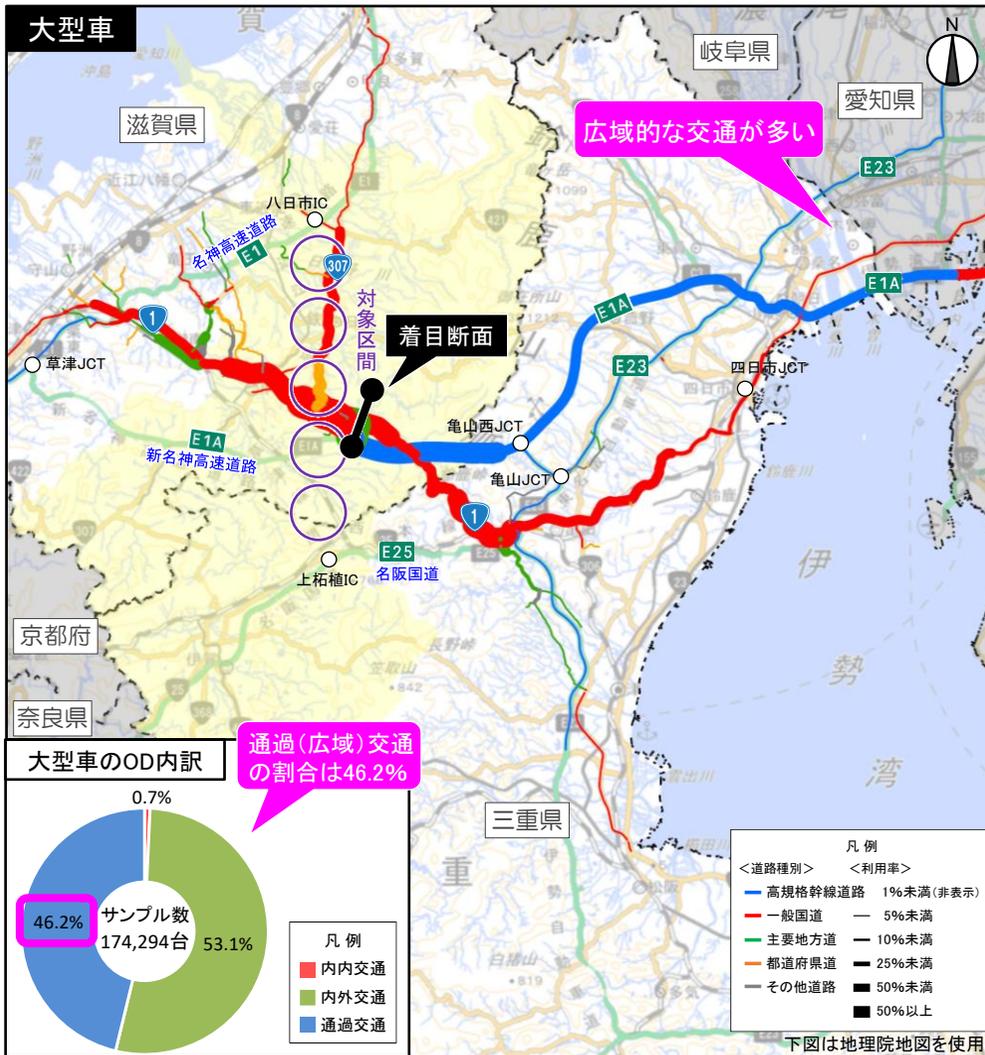
※周辺エリア: 上位10位ODの内外交通に着目すると、滋賀北東部・滋賀西部・京都以西と対象地域の往来が多い。

出典: ETC2.0プローブデータ(R5.9.4~R5.12.3/平日)

# 3-1. 道路の利用特性（国道1号の利用特性）

- 国道1号の大型車交通は、滋賀西部～愛知以東、三重方面の長距離交通を担う。
- 国道1号の小型車交通は、対象地域発着交通が大半を占め、短距離交通が多い。
- 「主たる走行経路」との往来も見られ、名神名阪連絡道路への転換が想定される。

## ▼国道1号の利用特性



# 3-1. 道路の利用特性（高規格幹線道路の利用特性:大型車）

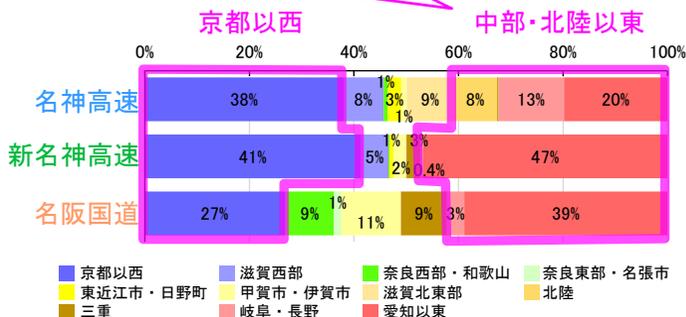
- 大型車に着目した高規格道路の利用特性をみると、名神高速は新名神高速・名阪国道と比べ南北方向（日本海側や中央道）とのつながりが強い傾向があり、新名神高速・名阪国道は東西方向における広域交通が多い。
- 京都以西～愛知以東間の交通は、新名神高速・名阪国道が担っており、通行止め時など道路を連絡できると効果的である。

## ▼大型車に着目した、高規格道路の利用特性(着目断面における経路情報)

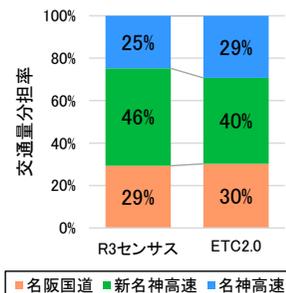


### <大型車の発着地内訳>

大型車は広域交通流動の割合が高い



### <大型車の路線分担率>



※1%以下の地域非表示  
 ※上記及び四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合がある

出典：ETC2.0プローブデータ（R5.9.4～R5.12.3）  
 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

- 「主たる走行経路」の大型車交通には、広域的な交通が多い。  
小型車交通は、内々交通が多く、国道1号を境に利用圏域が分かれる。
- 国道1号では、大型車交通の長距離利用が多い。
- 東西方向の広域交通は、新名神高速・名阪国道が担っており、通行止めリスクを低減する道路ネットワーク形成が必要である。

# 3-2. 防災（想定災害：南海トラフ地震）

- ・南海トラフ地震発生時には、福井県・滋賀県から三重県・和歌山県への緊急派遣が計画されており、名神名阪連絡道路はその際の主要な受援経路となりうることから、広域的な防災機能の強化に寄与すると見込まれる。
- ・また、能登半島地震時の復旧状況を踏まえると、大規模災害発生時には高規格道路の復旧が優先的に実施されるため、名神名阪連絡道路も早期復旧が期待できる。

## ▼南海トラフ地震発生時の緊急派遣チームの派遣のイメージ図

<南海トラフ地震 想定被害（滋賀県・三重県）>

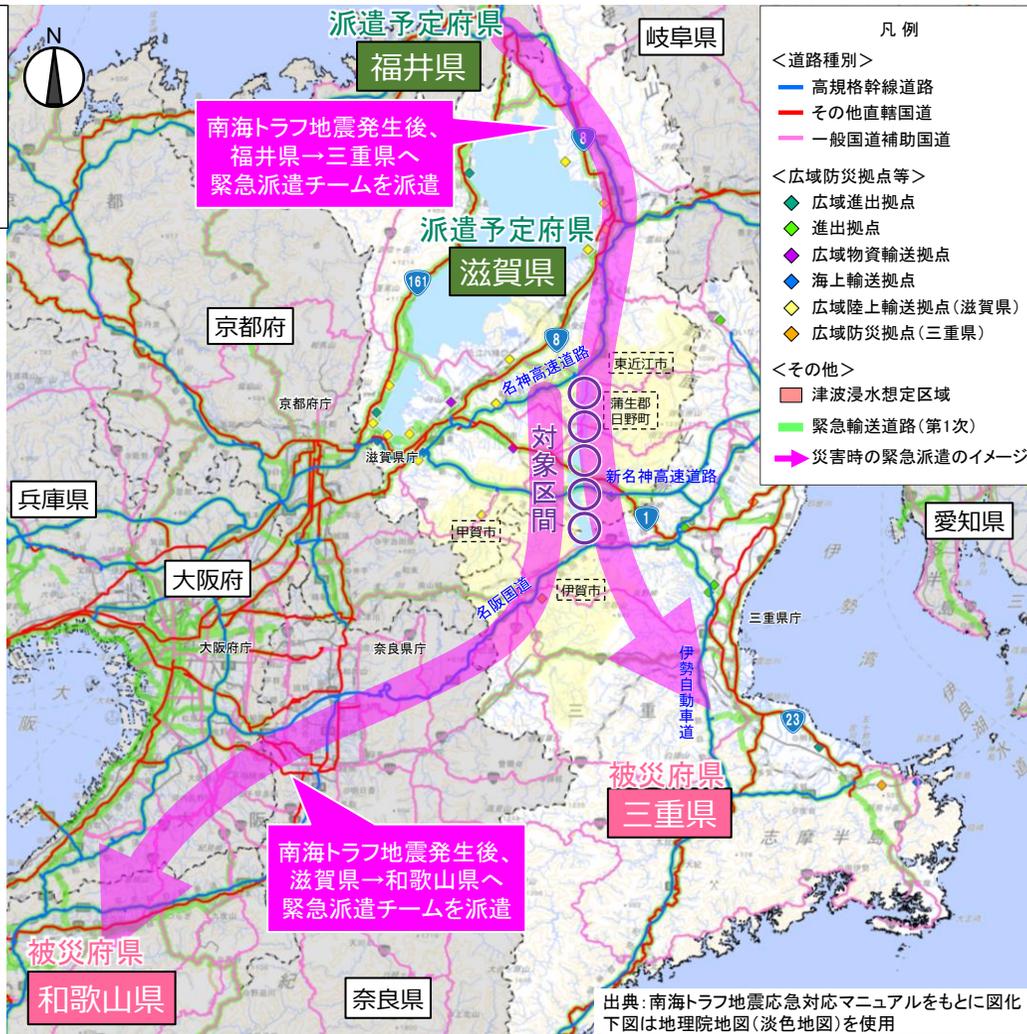
- 死者数 53,474人
  - 負傷者 72,408人
  - 建物全壊回数 260,837棟
- ※いずれも滋賀県・三重県の合計値

【初動対応の基本的な流れ】  
発災

- ①南海トラフ地震を確認
  - ②広域連動災害対策本部を設置
  - ③緊急派遣チームの派遣  
応援の可否を判断するための情報を最優先で収集するとともに、福井県、滋賀県、鳥取県はそれぞれ三重県、和歌山県、徳島県へ緊急派遣チーム（暫定）を派遣し、情報収集を行う。
- ↓  
(以下略)

被災府県	派遣予定府県
三重県	福井県
和歌山県	滋賀県
徳島県	鳥取県

出典：南海トラフ地震応急対応マニュアル（令和6年2月改訂/関西広域連合）



## ▼令和6年能登半島地震における高規格道路の復旧（北陸道及び東海北陸道の通行止め区間の変化）

【通行止め区間】



【被災状況写真：北陸道上り線 加賀IC~片山津IC】



《発災1/1》

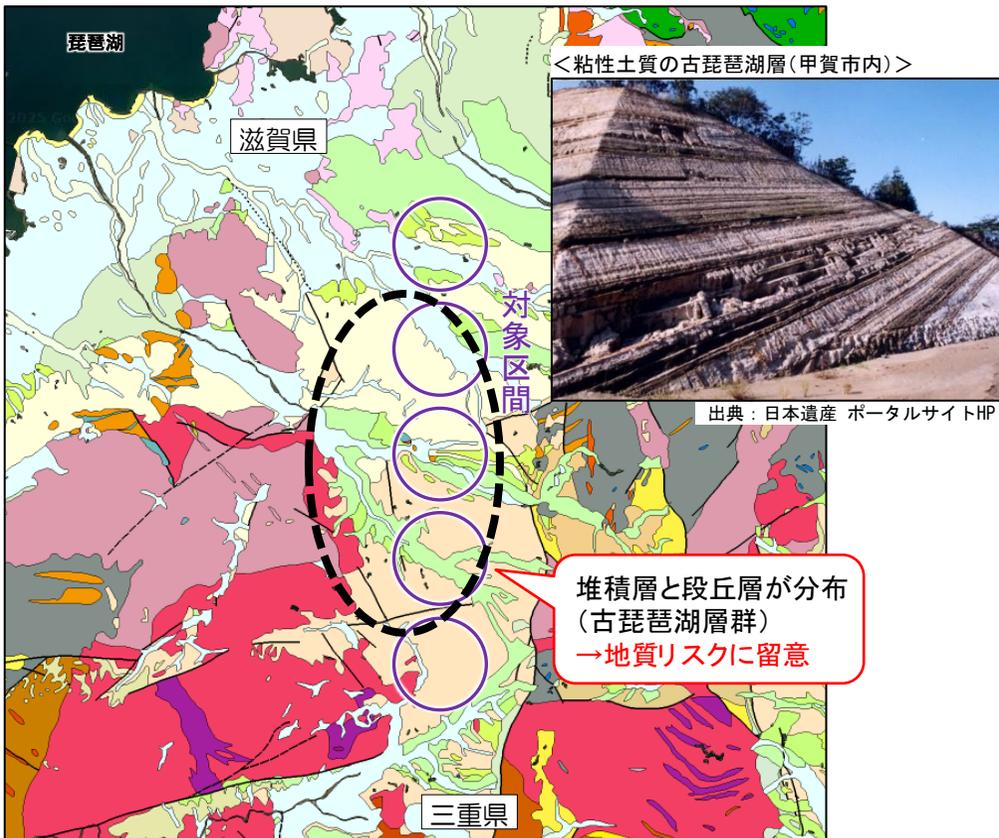
《復旧1/2》

出典：「令和6年能登半島地震による高規格道路への影響について」NEXCO中日本(R6.1.2)

# 3-2. 防災（想定災害：地質リスク、土砂災害）

・対象地域には、古琵琶湖層群と総称される堆積層および段丘層が分布しており、その主な構成は泥岩層（粘性土・シルト）、砂層、砂礫層および礫層である。粘性土層を中心に地すべりなど、地質リスクの高い箇所が分布しており、施工時の対策が求められるため、ルート帯の検討時にはこれら高リスク箇所を留意する必要がある。

## ▼対象地域の地質条件



### 【凡例（主な地質）】

花崗閃緑岩	花崗岩	混在岩	堆積岩（砂岩・泥岩）
堆積岩（河川堆積物等）	段丘堆積岩（扇状地堆積物等）	段丘堆積岩	堆積岩（非海成層）

### 古琵琶湖層群

出典：シームレス地質図V2（産業技術総合研究所 地質調査総合センター）

## ▼対象地域における地質リスク



## 3-2. 防災（災害発生状況：豪雨災害）

- 対象地域では、これまでも豪雨災害が発生し、河川氾濫や住宅被害などが生じている。
- 豪雨災害時には、一般道だけでなく高規格道路においても交通途絶のリスクがあるため、災害時の迂回機能を確保し、災害支援や復旧活動などを支える道路整備が必要となる。

### ▼対象地域周辺の豪雨事象（過去10年分 +H25年台風18号）

No.	年	期間	名称	被災		土砂災害の発生 (対象地域周辺の 名神・新名神・名阪国道)
				滋賀県	三重県	
1	R6年	08月27日～09月01日	令和6年台風第10号による大雨、暴風及び突風		○	
2	R5年	06月01日～06月03日	梅雨前線及び台風第2号による大雨		○	
3	R4年	09月17日～09月20日	令和4年台風第14号による暴風、大雨等	○		
4	R4年	08月01日～08月06日	8月1日から6日の前線による大雨	○		
5	R3年	08月11日～08月19日	前線による大雨	○		
6	R2年	07月03日～07月31日	令和2年7月豪雨	○		
7	R元年	10月10日～10月13日	令和元年東日本台風(台風第19号)による大雨、暴風等	○	○	
8	H30年	09月28日～10月01日	台風第24号による暴風・高潮等		○	
9	H30年	09月03日～09月05日	台風第21号による暴風・高潮等	○	○	
10	H30年	06月28日～07月08日	平成30年7月豪雨(前線及び台風第7号による大雨等)	○		
11	H29年	06月28日～07月08日	台風第21号及び前線による大雨・暴風等	○	○	
12	H29年	09月13日～09月18日	台風第18号及び前線による大雨・暴風等		○	
13	H27年	09月07日～09月11日	台風第18号等による大雨		○	
14	H27年	06月02日～07月26日	梅雨前線および台風第9号、第11号、第12号による大雨		○	
-	H25年	9月15日～9月16日	台風第18号による大雨	○		○

出典：気象庁HP 災害をもたらした気象事例  
 ※ 滋賀県・三重県を管轄する彦根気象台・津気象台より資料発表のあった事例を整理  
 ※ **着色部**：対象地域周辺において、名神・新名神・名阪国道のいずれかで通行止めが発生した事例

### <対象地域への影響が特に大きい事例(平成25年 台風第18号による大雨)>

#### ○台風概要

大型の勢力を保った台風18号は愛知県に上陸。  
 滋賀県では記録的な大雨となり9月16日午前5時5分、  
**全国初の大雨特別警報**が発表された。  
 このため県内各地で河川が氾濫し、  
**浸水被害が多数発生した。**

#### ○滋賀県の被害状況

《人的被害》  
 死者…1人、負傷者…9人  
 《住宅被害》  
 全壊…10戸、半壊…279戸、一部損壊…439戸  
 床上浸水…49棟、床下浸水…497棟

出典：滋賀県水害情報発信サイト

対象地域では、蛇砂川が氾濫し、  
 鉄橋(鉄道)の流出、道路の浸水等が発生

名神高速では、路肩付近の崩落が発生  
 (上り線が約5日間通行止め)

甲賀市 杉川 水口町虫生野付近



東近江市 芝原町付近



【名神高速 八日市～彦根IC間】



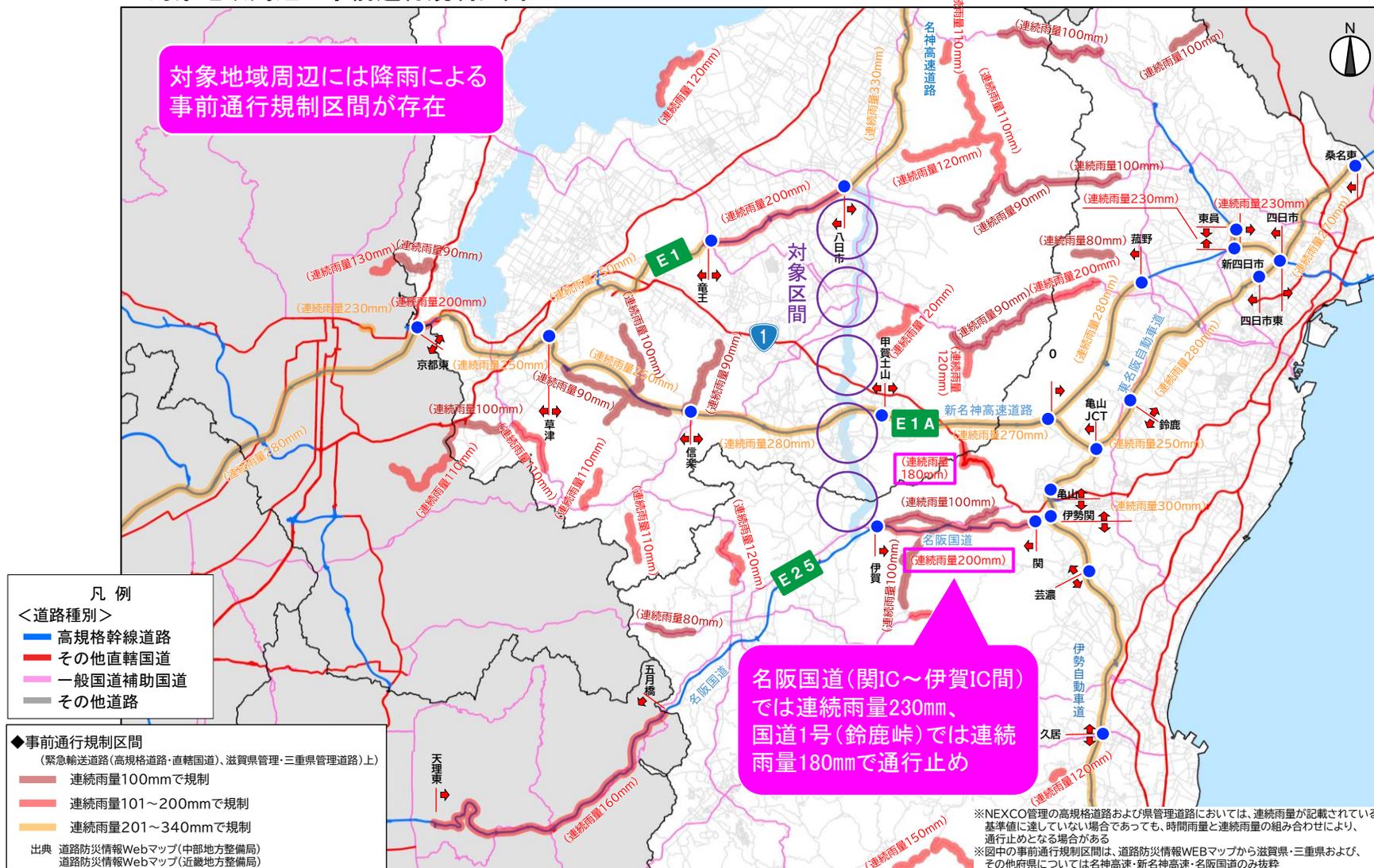
出典：滋賀県資料

出典：NEXCO中日本事業評価監視委員会資料

## 3-2. 防災（降雨による事前通行規制）

- 対象地域周辺の高規格幹線道路やその他直轄国道には、事前通行規制区間が存在し、名阪国道（関IC～伊賀IC間）では連続雨量230mm、国道1号（鈴鹿峠）では連続雨量180mmで通行止めとなるなど、降雨時における迂回機能の不足が課題である。
- 対象地域周辺の一般道においても、事前通行規制区間が多数存在しており、降雨時の移動に制限が生じることが課題である。

### ▼対象地域周辺の事前通行規制区間

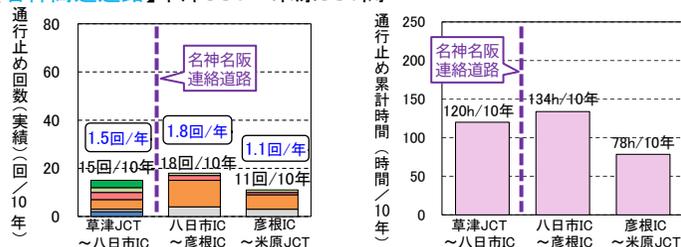


# 3-2. 防災（高規格幹線道路、直轄国道の通行止め回数）

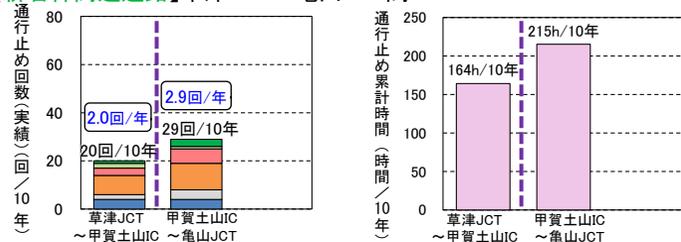
- ・名阪国道の通行止め回数(実績)は過去10年で70回に上り、名神高速道路、新名神高速道路よりも多く迂回路の必要性が高い。
- ・名神名阪連絡道路は、対象地域周辺の高規格幹線道路における通行止め時の迂回機能を担うことが期待されている。

## ▼名神高速道路・新名神高速道路・名阪国道・国道1号鈴鹿峠における過去10年間の通行止め回数(実績)・通行止め累計時間(H26～R5年度合計)

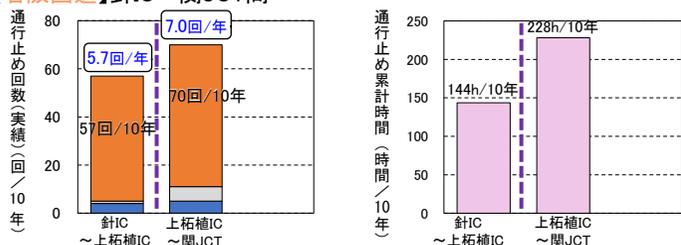
【名神高速道路】草津JCT～米原JCT間



【新名神高速道路】草津JCT～亀山JCT間



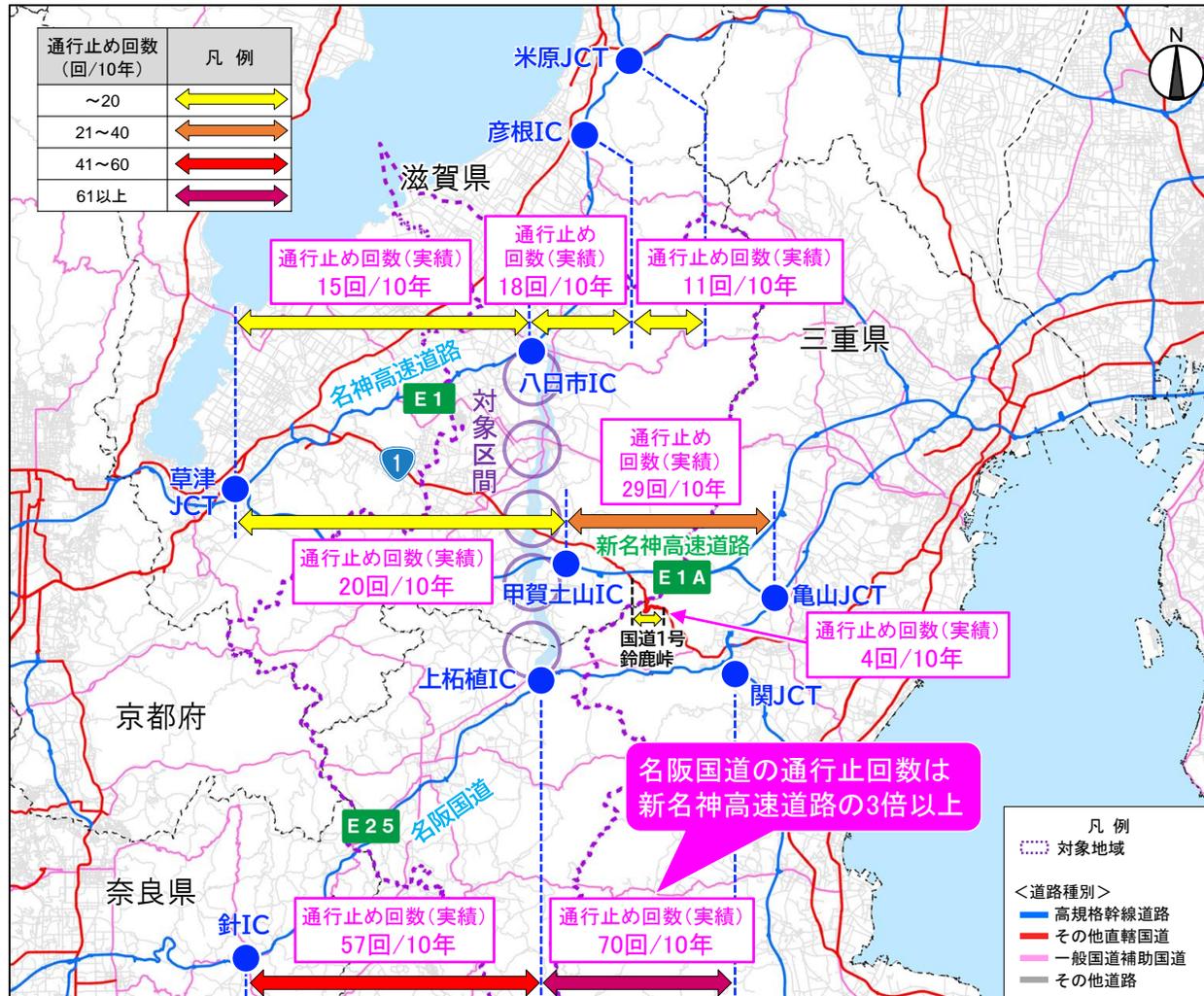
【名阪国道】針IC～関JCT間



【国道1号】鈴鹿峠



【通行止め凡例】※工事による通行止を除く



名阪国道の通行止回数は新名神高速道路の3倍以上

出典：【名神高速・新名神高速】NEXCO中日本・西日本提供データ  
 【名阪国道】北勢国道事務所提供データ  
 【国道1号】滋賀国道事務所提供データ

出典：滋賀国道事務所提供データ(降雪のみ)

# 3-2. 防災（同時通行止めの発生状況）

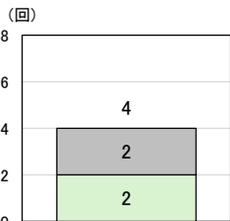
- 対象地域で、高規格幹線道路の同時通行止め回数は4回/10年。自然災害では、名神・新名神の同時通行止めリスクがある。
- H30年台風21号(H30.9.4)、台風24号(H30.9.30~10.1)においては、名神・新名神で同時通行止めが発生した。
- 高規格幹線道路の同時通行止め発生時において、広域的な代替路の確保が可能となる道路ネットワークが必要である。

▼対象地域周辺で高規格幹線道路が同時通行止めとなった事例（過去10年間） ▼同時通行止め発生時(H30年台風21号)の迂回イメージ

No.	日付	時間	上下	通行止め発生状況						災害発生の有無
				名神		新名神		名阪国道		
				対象区間より西側	対象区間より東側	対象区間より西側	対象区間より東側	対象区間より西側	対象区間より東側	
1	H28.1.21	14:39 ~ 15:53	上り				○ (雪)		○ (その他)	-
			下り				○ (雪)			
2	H30.9.4	14:55 ~ 19:10	上り	○ (風)		○ (風)				台風第21号による暴風・高潮等
			下り	○ (風)	○ (事故)	○ (風)				
3	H30.9.30	17:00 ~ 19:00	上り	○ (風)	○ (風)	○ (風)	○ (風)			台風第24号による暴風・高潮等
			下り	○ (風)	○ (風)	○ (風)	○ (風)			
	19:00 ~ 19:30	上り	○ (風)	○ (風)	○ (風)	○ (風)				
		下り	○ (風)	○ (風)	○ (風)	○ (風)				
	H30.10.1	2:15 ~ 7:00	上り	○ (風)		○ (風)				
			下り	○ (風)		○ (風)				
4	R5.1.25	3:20 ~ 16:50	上り				○ (雪)	○ (雪)	-	
			下り				○ (雪)	○ (雪)		

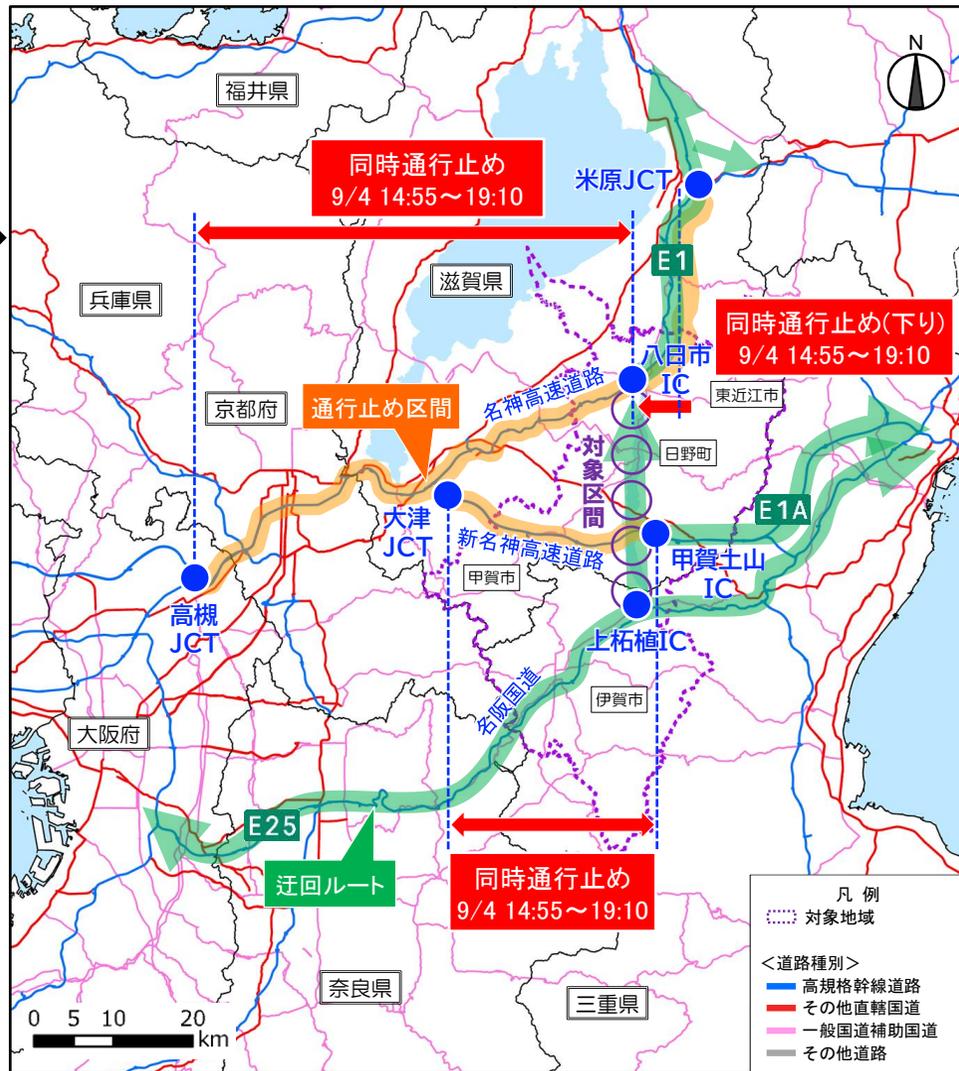
※名神・新名神・名阪国道のうち、2路線以上が同時(同日の同時間、同方向)に通行止めとなった事例を整理  
 ※対象区間の東側・西側は以下のICを基準に集計  
 名神：八日市IC 新名神：甲賀土山IC 名阪国道：上柘植IC  
 ※表中のカッコ内：通行止め理由 ※工事による通行止めを除く

＜同時通行止め発生回数＞



出典：名神高速道路・新名神高速道路  
 NEXCO中日本・西日本提供データ(H26年度-R5年度)  
 名阪国道  
 北勢国道事務所提供データ(H26年度-R5年度)

出典：NEXCO中日本・西日本 記者発表資料(R5.2)



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

# 3-2. 防災（名神・新名神に関わる広域的な雪害対応）

- ・近年、名神高速道路等では、降雪に伴う大規模な車両滞留が発生。これを受け、国土交通省では「名神・新名神に関わる広域的な雪害対応」をR5年12月にとりまとめた。さらにR6年12月に広域迂回の設定をマニュアル化。
- ・名神名阪連絡道路により、周辺の高規格幹線道路が連結され、広域的な雪害時の通行止め区間の短縮が期待される。

## ▼名神・新名神に関わる広域的な雪害対応について

○通行規制の基本的な考え方

- ・高速道路は、**ネットワーク(JCT間)で規制区間と広域迂回路**を設定
- ・並行国道は、高速道路の超過規制区間と並行する区間を基本とし、渋滞の恐れがある場合は延伸

○通行止め区間の設定

<基準超過通行止め区間>  
区間内の1か所でも基準値を超過した場合に通行止めを行う区間

<広域通行止め区間>  
基準超過通行止め区間を通行止めした場合、広域的な迂回へ誘導するために通行止めが必要な区間

## ▼降雪に伴う通行止め発生事例と、本雪害対応の検討経緯

■令和3年12月 滋賀湖北・湖東に大雪  
【名神】一宮IC～八日市ICを事故及び雪により通行止め  
・通行止め端部の八日市ICで降りた車両が国道8号に集中し、スタック・滞留が発生

■令和4年11月  
令和3年12月の大雪の教訓を踏まえ「広域的な通行止め」を発表  
(滋賀県冬期情報連絡本部)

■令和5年1月 滋賀南東部・京都南部に大雪  
【新名神】四日市JCT～甲賀土山ICを雪により通行止め  
・名神 天王山TN付近で渋滞が発生し、新名神で全線にわたり渋滞が延伸したことで除雪が困難となり滞留が発生

■令和5年2月  
名神・新名神に関わる広域的な雪害対応について(案)(関係部長級会議\*)  
※構成：中部・近畿地整、滋賀県、三重県、NEXCO中日本・西日本

- ①昨シーズン(令和5年3月)より適用  
広域的な情報共有、乗員保護の連携強化、道路利用者への呼びかけの強化
- ②今シーズン(令和5年12月～令和6年3月)より適用  
「通行止め開始・解除」の基準、区間、運用ルール及び新技術の活用

さらにR6.1には名神関ヶ原地区で大規模な車両滞留が発生  
→R6.12マニュアル改定

## ▼北陸道が基準超過に伴い、通行止めとなった場合の迂回イメージ (P19と同様)



出典：「名神・新名神に関わる広域的な雪害対応について」国土交通省記者発表資料 (R5.12、R6.12)

出典：「名神・新名神に関わる広域的な雪害対応について」国土交通省記者発表資料 (R5.12、R6.12)

# 3-2. 防災（高規格幹線道路のラダー機能）

- 大阪～名古屋間には名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道の3本の高規格幹線道路があるものの、対象地域周辺ではラダー間隔が80kmを超えている。
- 名神名阪連絡道路により、規格の高い道路ネットワークが連結されることで、代替迂回機能の強化が見込まれる。

▼大阪～名古屋間のラダーネットワーク

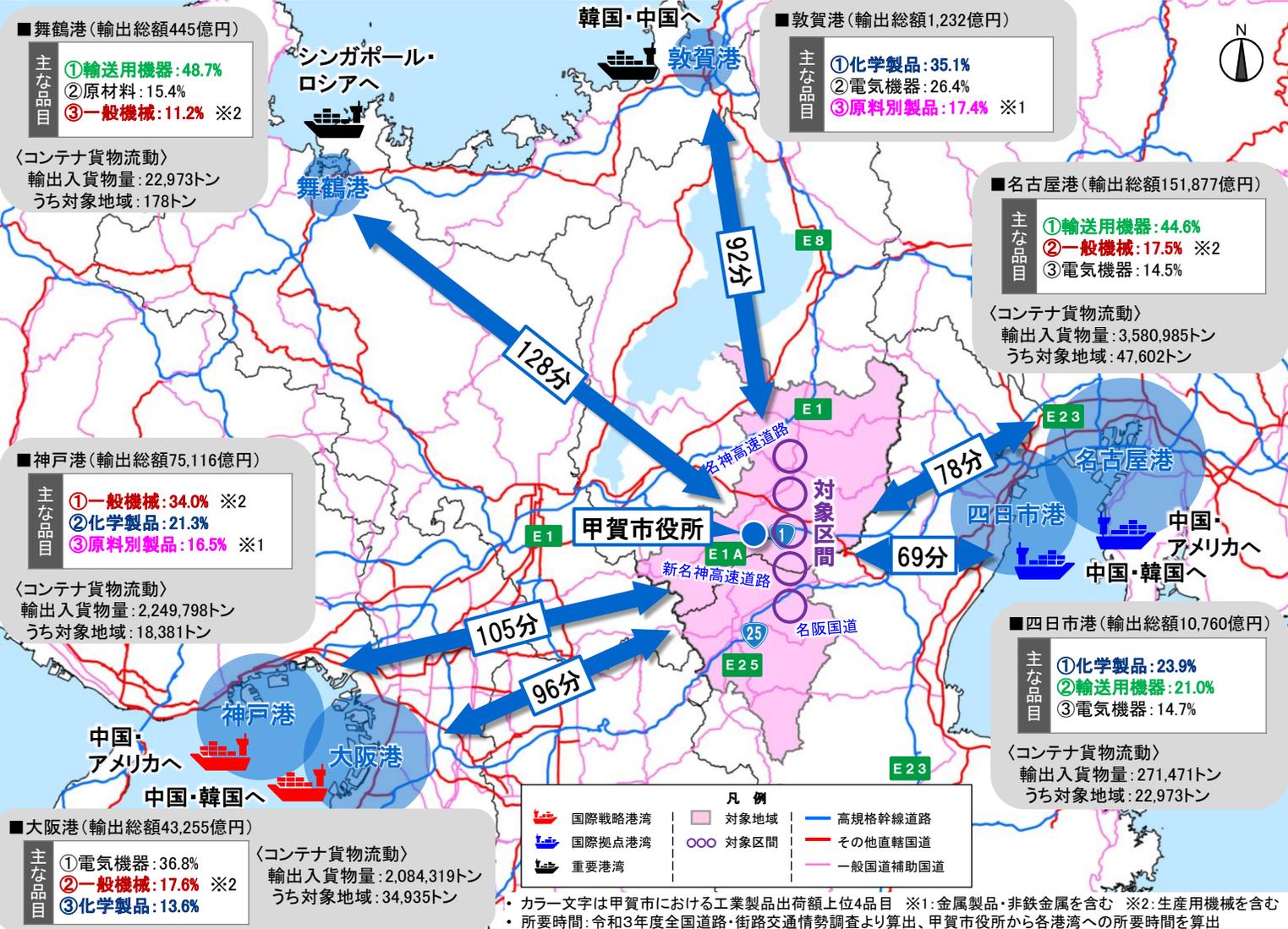


- 対象地域では、大規模地震災害が想定され、豪雨災害も度々発生しており、高規格幹線道路の交通途絶のリスクがあるため、災害時の迂回機能の確保が必要。
- 名阪国道は事故による通行止めが頻発。名神高速・新名神高速では自然災害による同時通行止めリスクが高い。
- 雪害対応では、名神高速・新名神高速が広域的に通行止めとなる可能性が高く、高規格幹線道路を相互に連絡することで、通行止め区間の短縮が期待される。
- 対象地域周辺では、高規格幹線道路のラダー間隔が80kmを超えており、代替迂回機能の強化が必要。

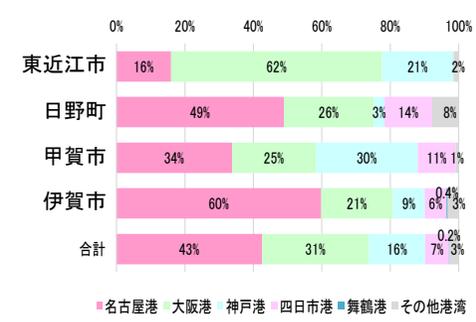
# 3-3. 物流（港湾物流・コンテナ貨物流動の状況）

- 対象地域は、近畿・中部・北陸の重要港湾などへのアクセスが容易であり、コンテナ貨物の流動が活発である。特に、甲賀市は滋賀県内一の製造品出荷額等を誇るなど、対象地域では今後も輸出産業の発展が期待できる。
- 名神名阪連絡道路により、対象地域とのアクセス性が良くなると予想される。

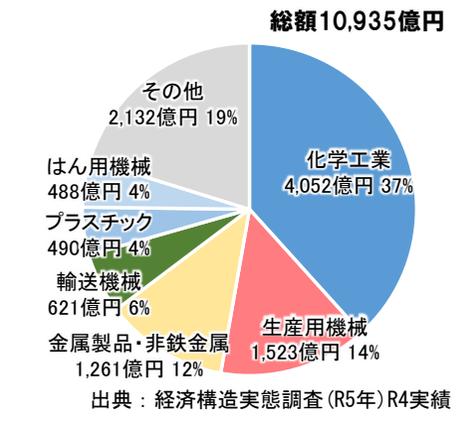
## ▼対象地域周辺の国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾とコンテナ貨物流動



## <対象地域における市町別船積・船卸港別輸出入貨物割合>



## <甲賀市の製造品出荷額等内訳>



出典：  
 大阪港貿易統計(R5年分)、2023神戸税関貿易概況(確々報)、  
 名古屋税関管内貿易概況(確々報)(R5年分)、  
 四日市市税関支署管内貿易概況(速報)(R5年分)  
 R4年分敦賀税関支署貿易概況、R4年分舞鶴税関支署貿易概況  
 H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査 輸出入貨物量

・カラー文字は甲賀市における工業製品出荷額上位4品目 ※1: 金属製品・非鉄金属を含む ※2: 生産用機械を含む  
 ・所要時間: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より算出、甲賀市役所から各港湾への所要時間を算出

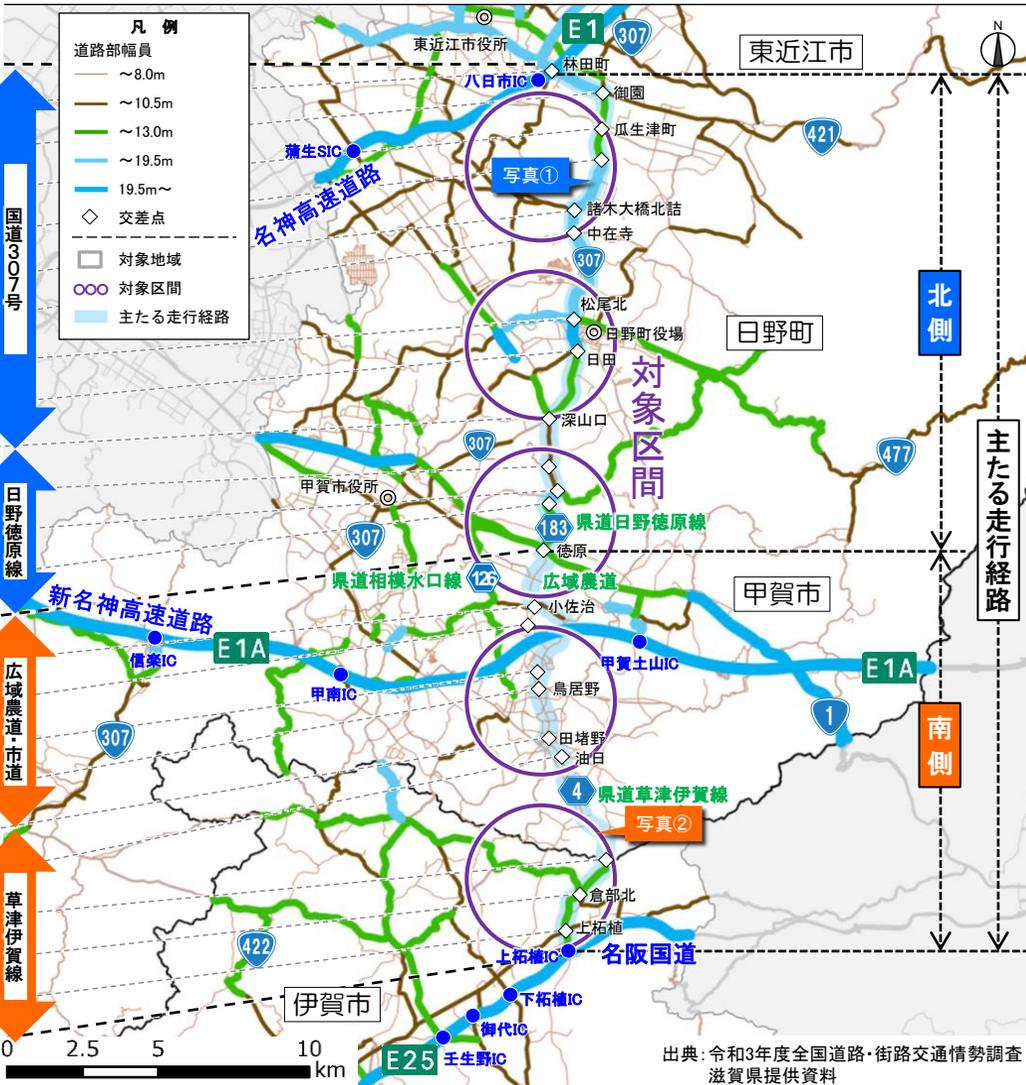
# 3-3. 物流（対象地域の道路網）

対象地域では、東西方向に名神高速道路、国道1号、新名神高速道路、名阪国道といった高規格幹線道路および直轄国道が整備されている一方、南北方向には幹線となる規格の高い道路が存在しない。「主たる走行経路」の北側には国道307号等の広幅員の道路が存在。南側は幅員が狭い区間が多数存在。

＜「主たる走行経路」の道路部幅員＞



▼対象地域における国道、県道の道路部幅員状況



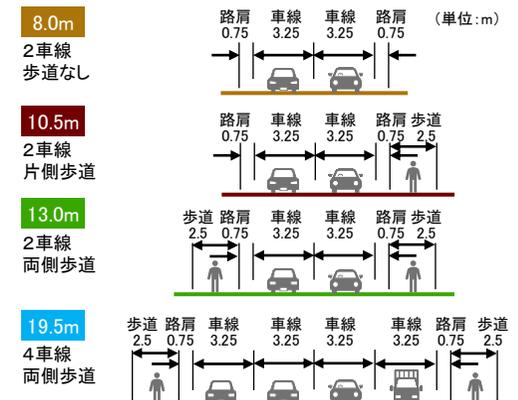
＜「主たる走行経路」の道路状況【北側】＞



＜「主たる走行経路」の道路状況【南側】＞



＜道路部幅員パターンのイメージ＞



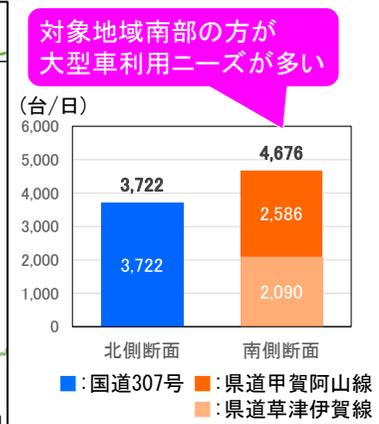
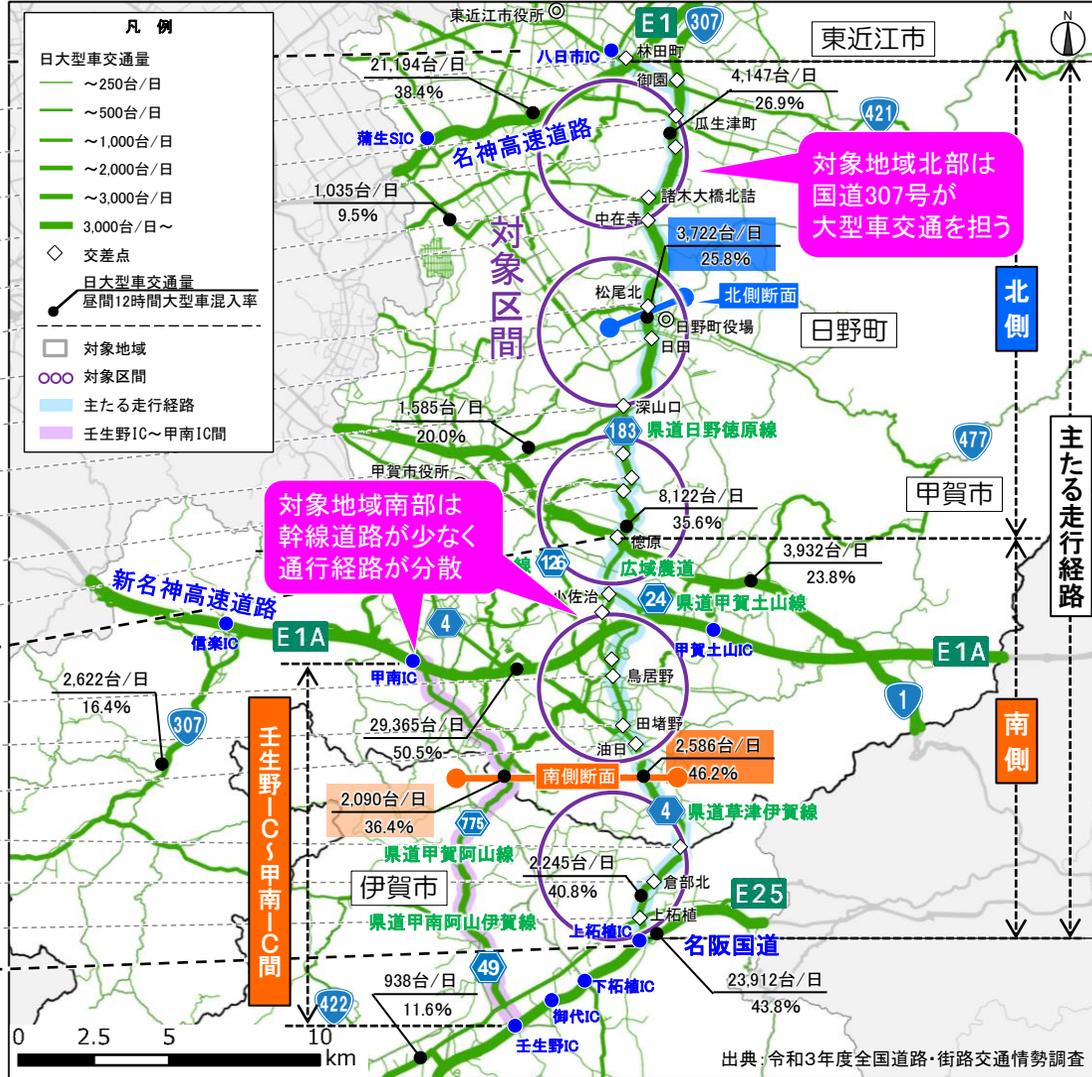
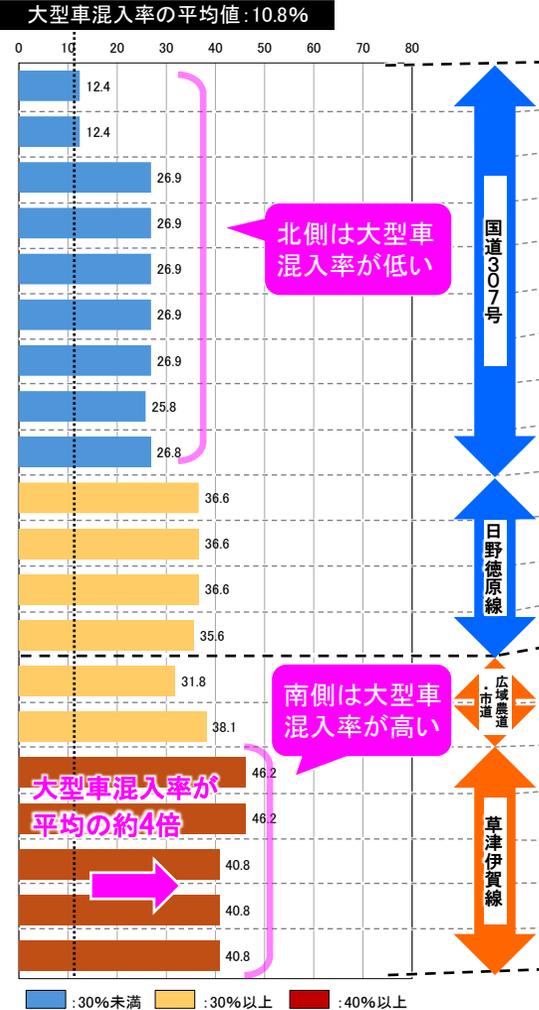
出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 滋賀県提供資料

# 3-3. 物流（大型車交通状況）

- 対象地域の北部では、東西方向は名神高速、南北方向は国道307号が大型車交通を担っている。
- 対象地域の南部では、南北方向につながる幹線道路がないため、大型車交通が県道草津伊賀線、県道相模水口線、広域農道、県道甲賀土山線、県道甲賀阿山線といった路線に分散しているにもかかわらず、各路線の大型車混入率は30~45%と高い。

＜「主たる走行経路」の昼間12時間大型車混入率＞ ▼対象地域における道路網および日大型車交通量

＜着目断面の日大型車交通量＞

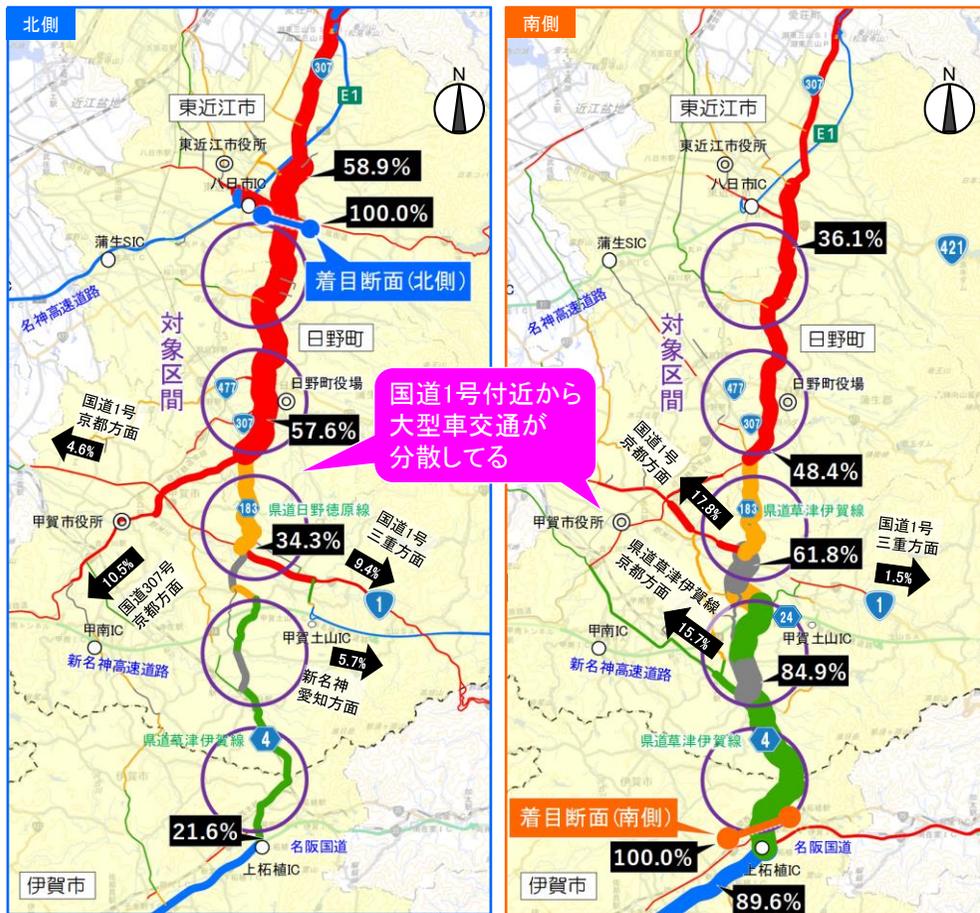


※大型車混入率の平均: 滋賀県・三重県の補助国道・主要地方道の区間別昼間12時間データ

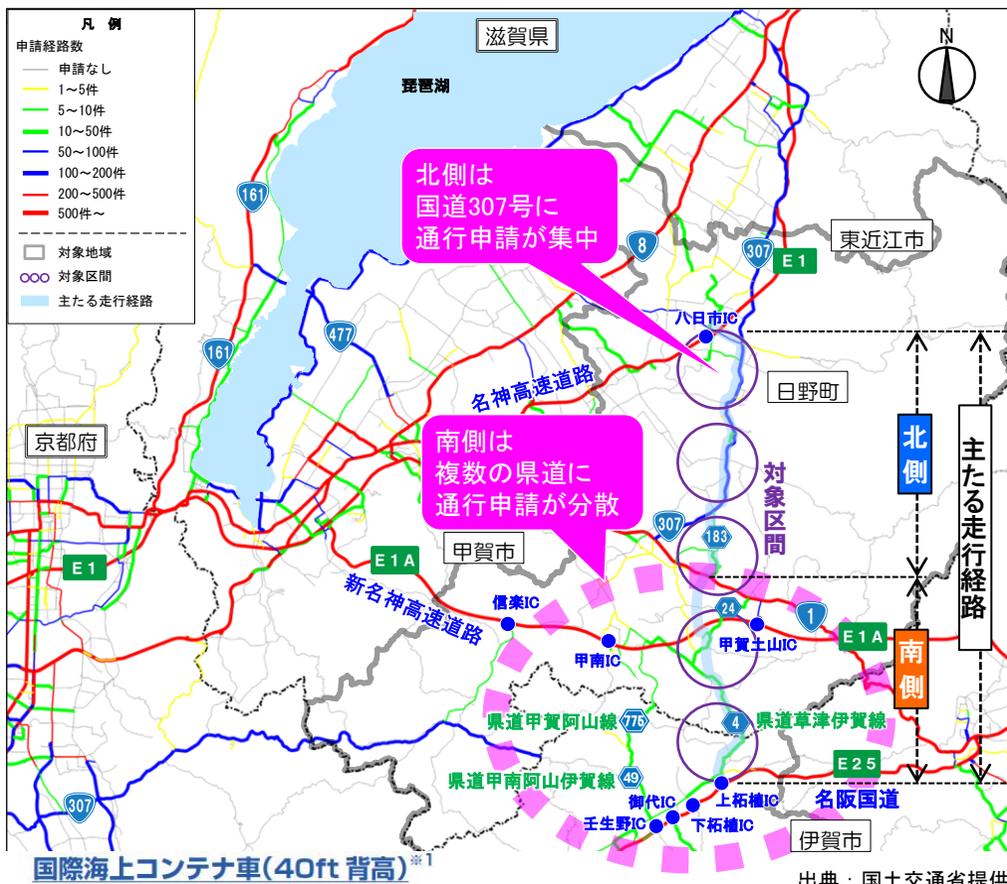
出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

・対象地域の南部では、南北方向につながる幹線道路が不足しているため、国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行申請ルートが分散している。名神名阪連絡道路は令和5年4月に重要物流道路の「計画区間」に指定されており、今後の物流の効率化に寄与すると予想される。

▼八日市IC⇄上柘植IC間における現道の大型車交通の分布



▼国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行申請ルート



大型車交通のリンク利用率		凡例	
1%未満(非表示)	道路種別	対象地域	対象区間
5%未満	高規格幹線道路	対象地域	対象区間
10%未満	一般国道	対象地域	対象区間
25%未満	主要地方道	対象地域	対象区間
50%未満	都道府県道	対象地域	対象区間
50%以上	その他道路	対象地域	対象区間
		対象地域	対象区間
		対象地域	対象区間

出典：ETC2.0プローブデータ (R5.9.4~12.3平日)  
下図は地理院地図を使用

特殊車両通行許可不要区間 一般の制限値	
総重量(t)	44 <sup>※2</sup>
車高(m)	4.1 <sup>※3</sup>
車長(m)	16.5



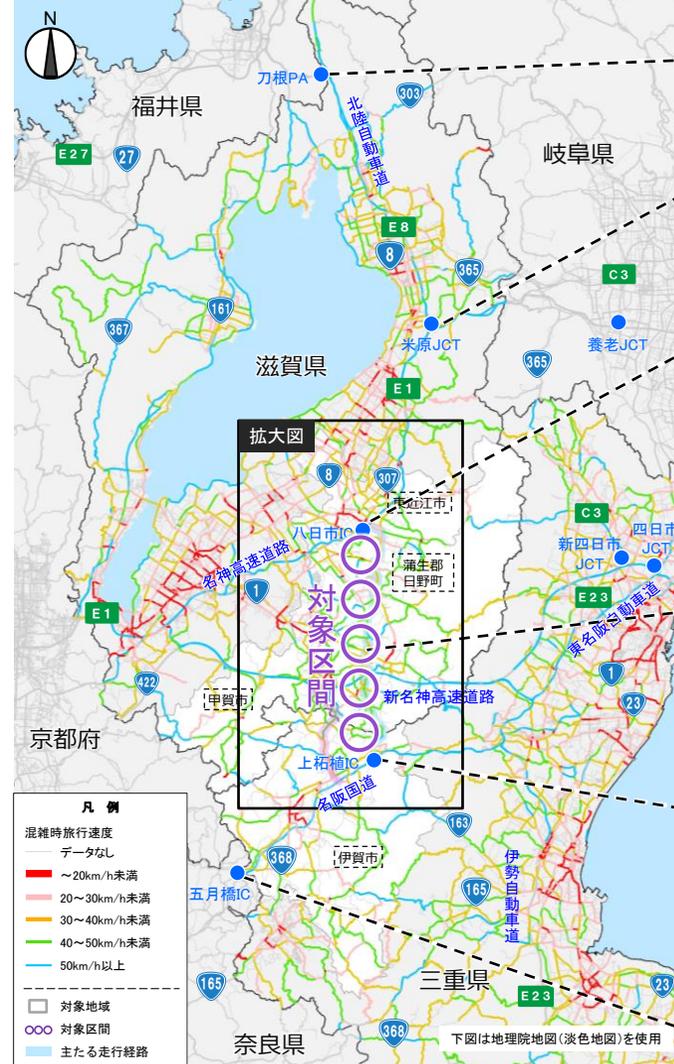
※1:対象車種は国際海上コンテナ車(40ft背高)のみ(40ft背高コンテナを積載しない状態で通行する場合も含む。)であり、それ以外のコンテナ車は対象外。  
 ※2:車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり。このほか、認証トラックの駆動軸の軸重(11.5t)、軸荷重(5.75t)の制限あり。  
 ※3:車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年建設省令第28号)第3.4条を参照  
 ※4:現行の規定(高さ指定道路)により指定。

# 3-3. 物流（旅行速度状況）

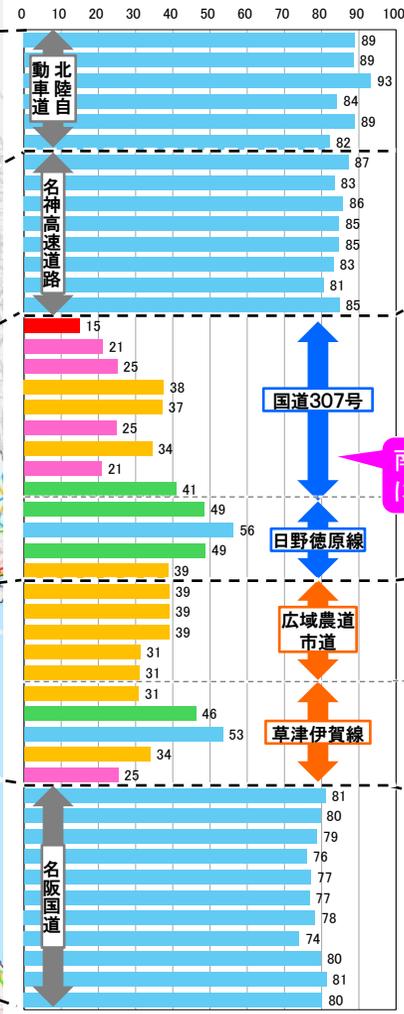
・対象地域では、東西方向を担う高規格幹線道路（名神高速、新名神高速、名阪国道）を除き、旅行速度の低い路線が多数存在。  
 ・「主たる走行経路」では、北側の国道307号で、速度低下がみられる。

## ▼道路網と交通状況（混雑時旅行速度）

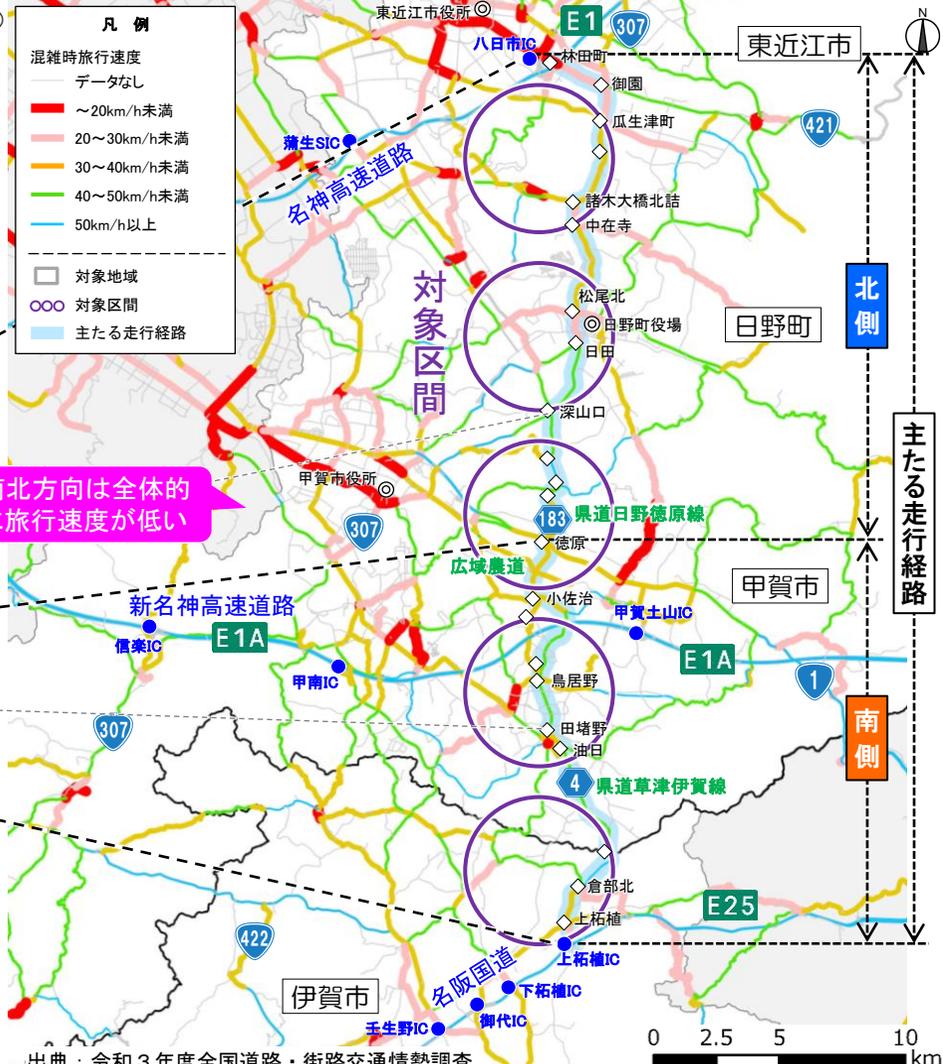
<広域図（北陸自動車道～名阪国道）>



<北陸自動車道～名阪国道の混雑時旅行速度> (km/h)



<「主たる走行経路」の拡大図>

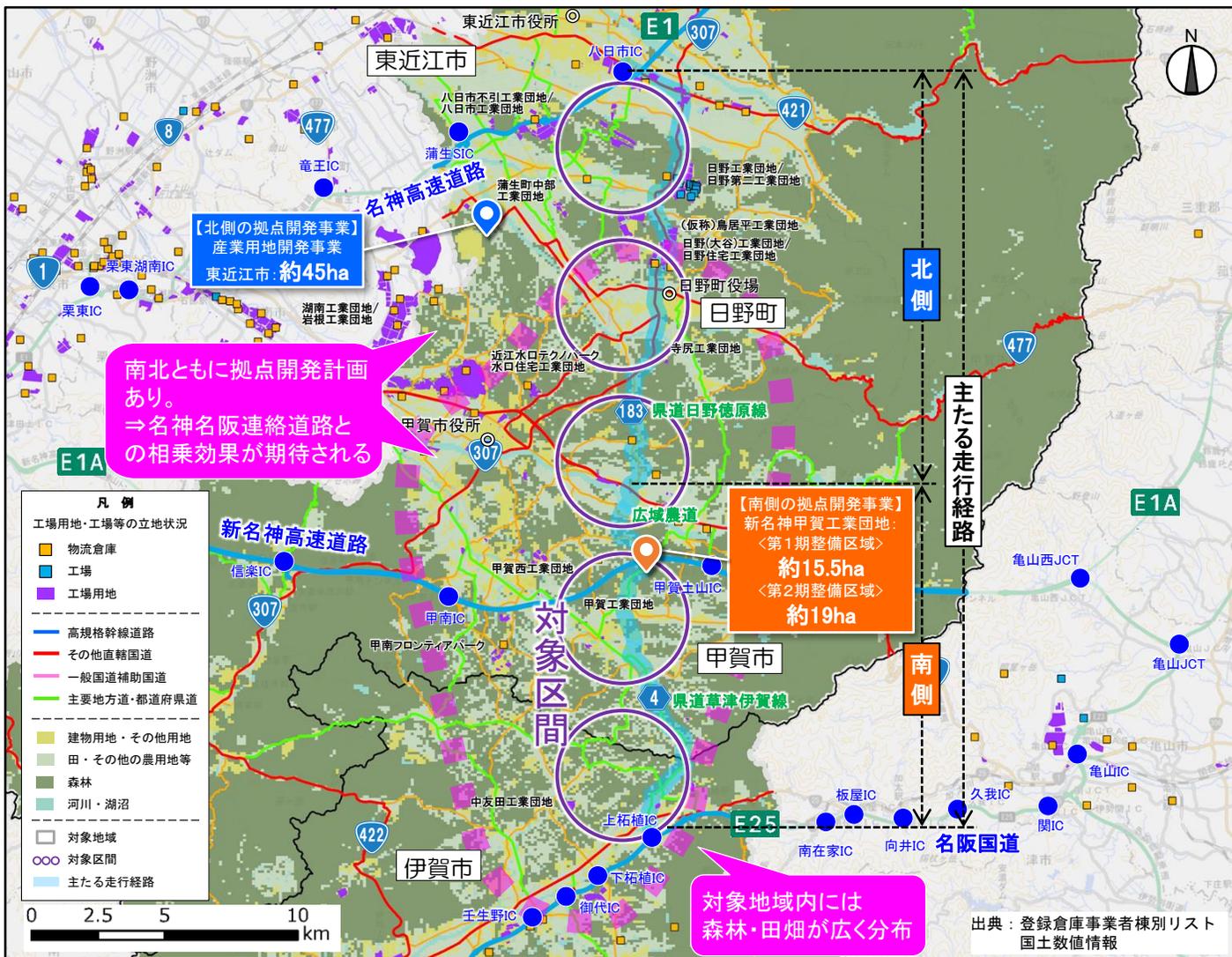


出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

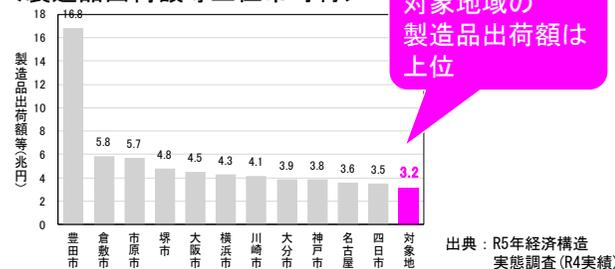
出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

- ・甲賀・伊賀市域には、森林や田畑が広く分布しており、未開発地域も多い。また、製造品出荷額等の上位市町村と比較して、工場用地の取引価格も低く、開発ポテンシャルが高い。
- ・また高規格道路を活用した新たな拠点開発事業の調査も開始されており、名神名阪連絡道路との相乗効果が期待される。

## ▼工業用地立地状況



## ＜製造品出荷額等上位市町村＞

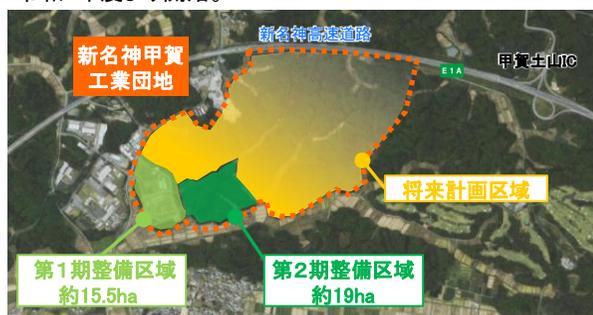


## ＜工場用地の取引価格統計＞



## ＜新名神甲賀工業団地の開発計画＞

甲賀市では、中継拠点として賃貸用物流施設を開発し、併せて、PPP/PFI事業を通じて地域活性化施設および公園等の防災拠点を開発・運営するモデリング事業の調査が令和6年度より開始。

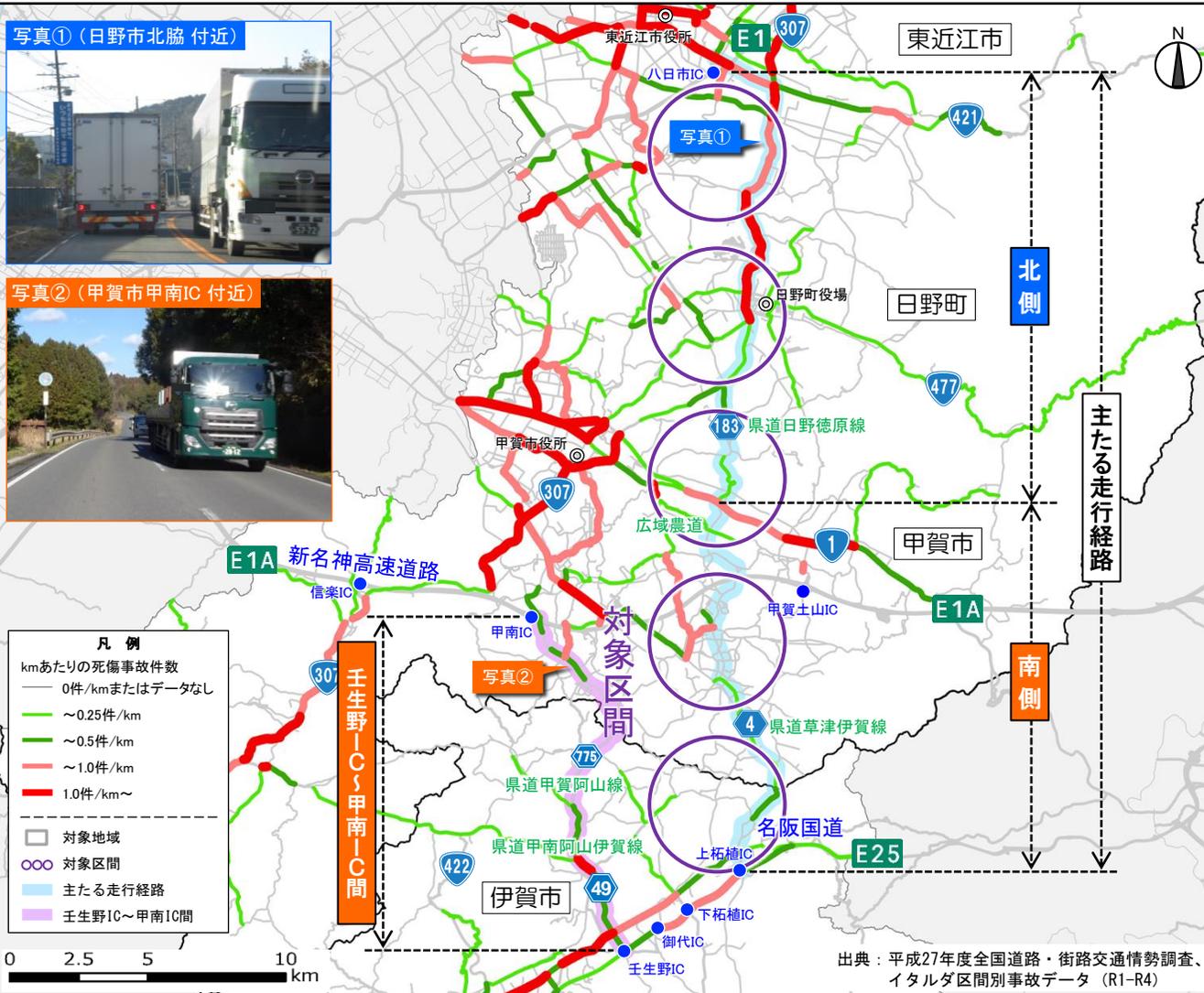


- 対象地域は、重要港湾などへのアクセスが容易であり、コンテナ貨物の流動も盛んである。特に甲賀市は、滋賀県内で最も高い製造品出荷額を誇り、新たな拠点開発計画も進められている。
- 対象地域では、南北方向に幹線となる規格の高い道路が存在せず、「主たる走行経路」の南側は、北側に比べて大型車の利用ニーズが多いにも関わらず、幅員が狭い区間が多数存在。

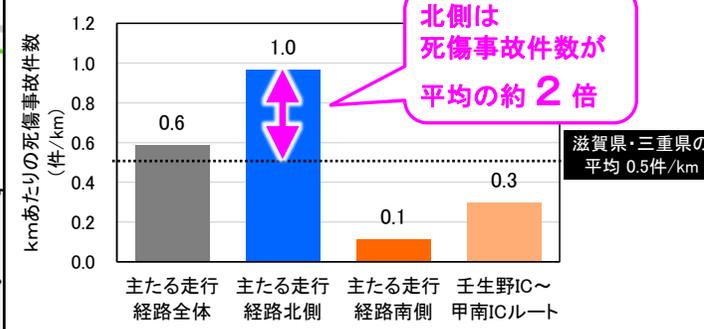
# 3-4. 安全（国道、県道の事故発生状況）

- 「主たる走行経路」の北側は滋賀県・三重県の両県の平均よりも、死傷事故発生件数が多い。
- また「主たる走行経路」南側と「壬生野IC～甲南IC間」の道路は、両県の平均よりも重大事故・正面衝突事故発生割合が高く、安全性の向上が求められる。

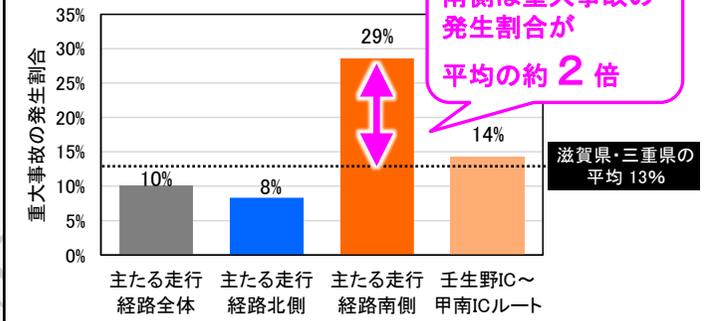
## ▼対象地域における国道・県道の死傷事故発生状況



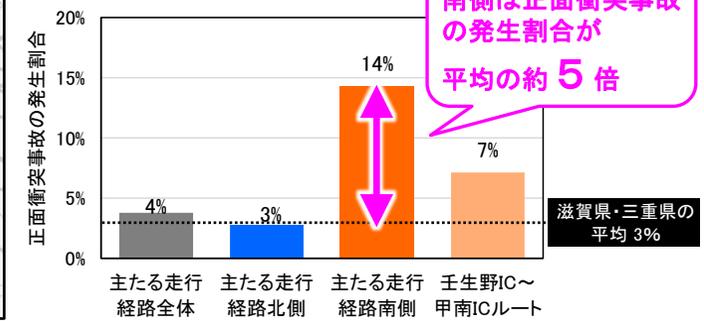
＜kmあたりの死傷事故件数＞



＜重大事故の発生割合＞



＜正面衝突事故の発生割合＞

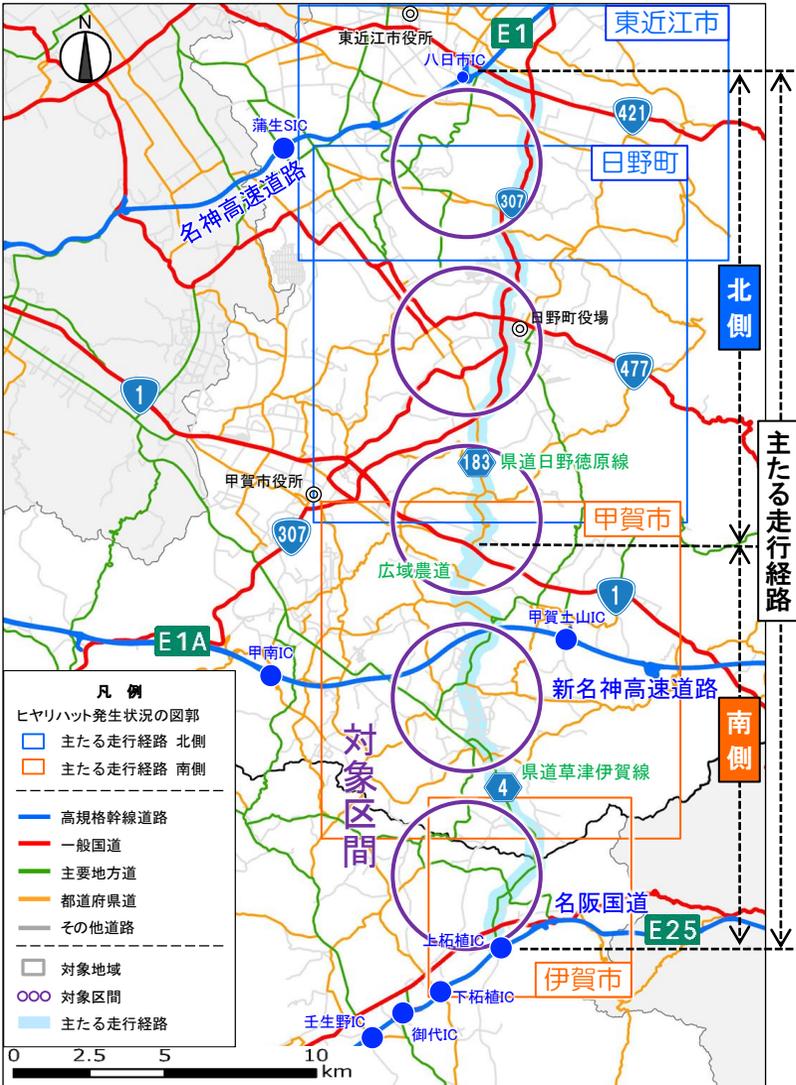


出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、イタルダ区間別事故データ（R1-R4）

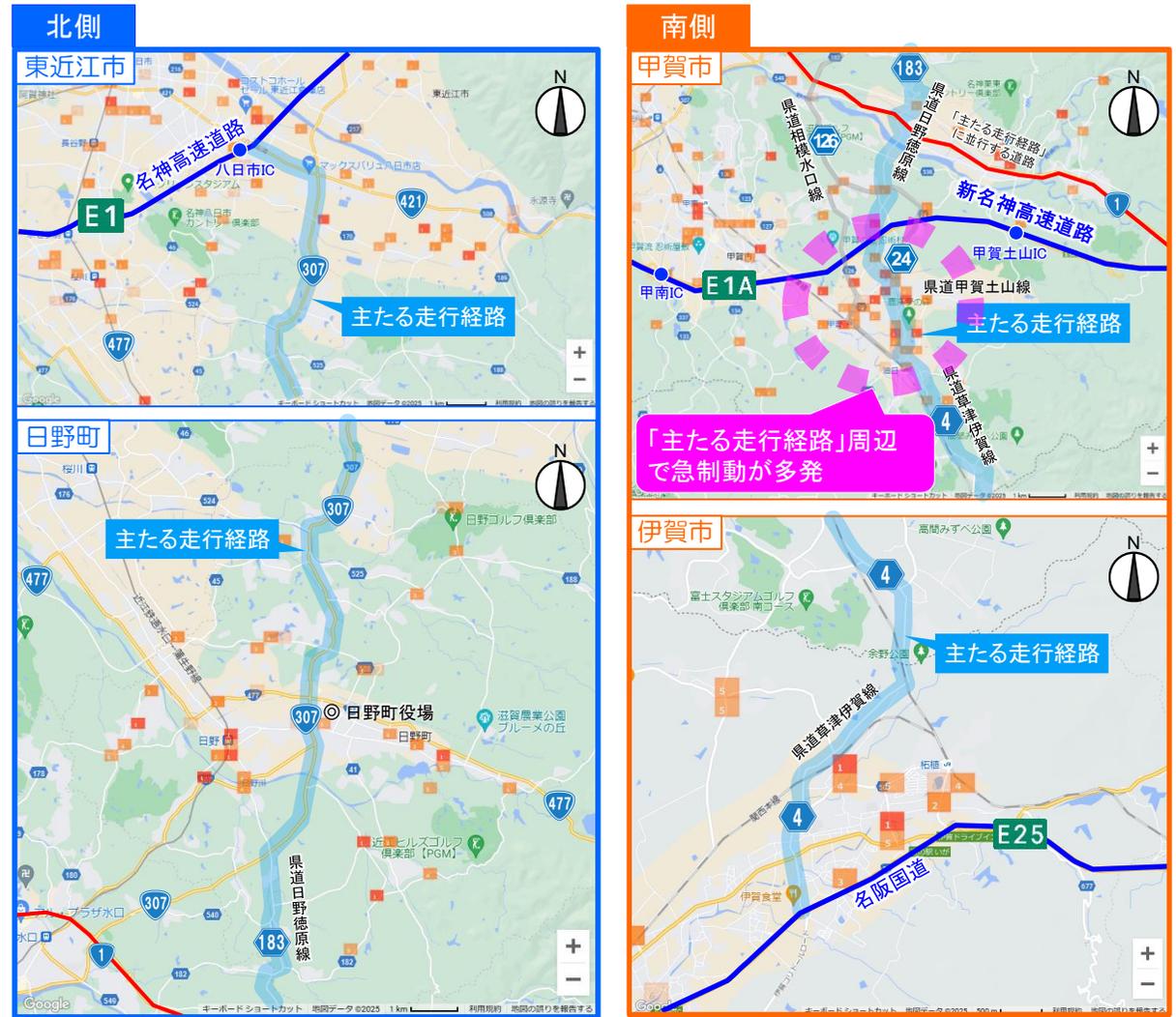
# 3-4. 安全 (ヒヤリハット発生状況)

・甲賀市内の「主たる走行経路」周辺では、ヒヤリハット(急制動)の地点が多く存在している。

▼ヒヤリハット発生状況の位置図



▼対象地域におけるヒヤリハット(急減速率)発生状況



あいおいニッセイ同和損保  
MS&AD INSURANCE GROUP

※自治体ごとに、データを「急減速率」「走行量」の大きい順に並べ、均等に6等分して表示



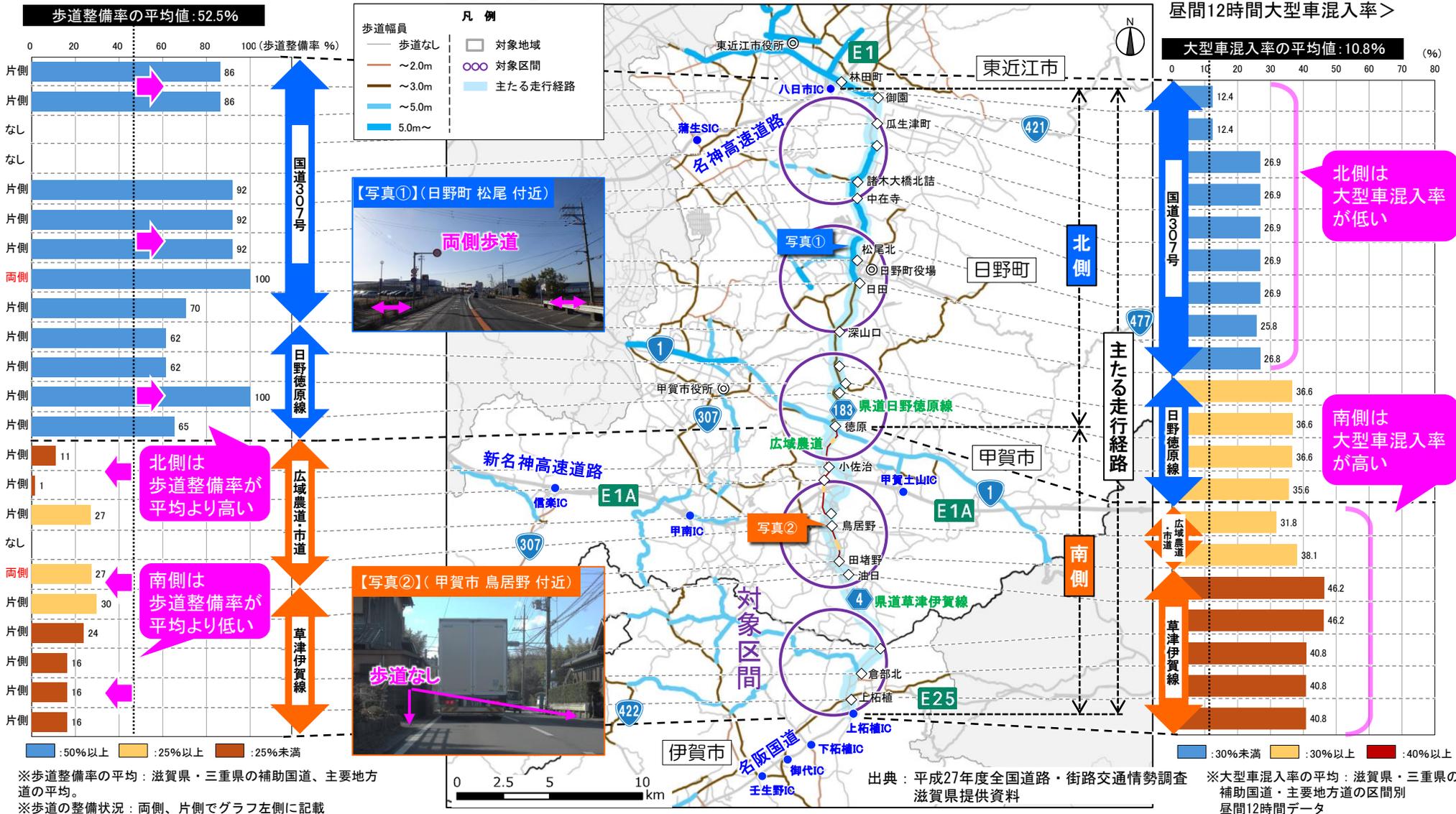
急減速率に応じて6つのランク区分に分けています 出典:滋賀県・三重県とあいおいニッセイ同和損保(株)との包括的連携協定に基づいてデータ取得  
数字が小さいほど発生率の高いエリアとなります

- 対象地域では、国道・県道において、歩道整備率が低い路線が多数存在。
- 「主たる走行経路」南側は、歩道整備率が特に低く、大型車混入率が高いことから、歩行者・自転車の安全性確保に課題がある。

＜「主たる走行経路」の歩道整備率・歩道幅員＞

▼対象地域における国道、県道の歩道整備状況

＜「主たる走行経路」の  
昼間12時間大型車混入率＞



- 「主たる走行経路」は、滋賀県・三重県の両県の平均よりも、事故発生件数や重大事故・正面衝突事故発生割合が高い。
- 特に、「主たる走行経路」南側は、歩道整備率が低く、大型車混入率が高いことから、歩行者・自転車の安全性の向上が必要である。

# 3-5. 観光（観光動向）

- ・対象地域の年間観光入込客数は年々増加傾向であり、観光集客力のポテンシャルは高い。
- ・東西方向は、名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道の3本の高規格幹線道路が通過し、アクセス性が高い。
- ・甲賀市・伊賀市の間など、観光地間の連携も進んでいるが、対象地域南北の道路ネットワークの脆弱性が課題。

## ▼対象地域の年間観光入込客数



## ▼主な観光施設とR5年度市町村別観光入込客数



## ▼対象地域周辺の観光地間連携

### 「忍びの里 伊賀・甲賀」の交流

- 甲賀市・伊賀市では「忍びの里 伊賀・甲賀」が日本遺産に登録されており交流が盛ん。
- 対象地域は南北の道路ネットワークが弱いので、観光周遊する上で課題と感じる。
- 大阪・関西万博を見据え、R5には甲賀・伊賀・大阪の関係機関で観光振興の連携協定を締結。

出典：R7.2 甲賀市観光まちづくり協会ヒアリング

### 蒲生氏郷公ゆかりネットワーク共同宣言

- ・戦国武将の蒲生氏郷は、3市町※に関わりの深い戦国武将。
- ・H14年、交流推進等の目的で、3市町※で共同宣言

※3市町：日野町、松阪市、福島県会津若松市

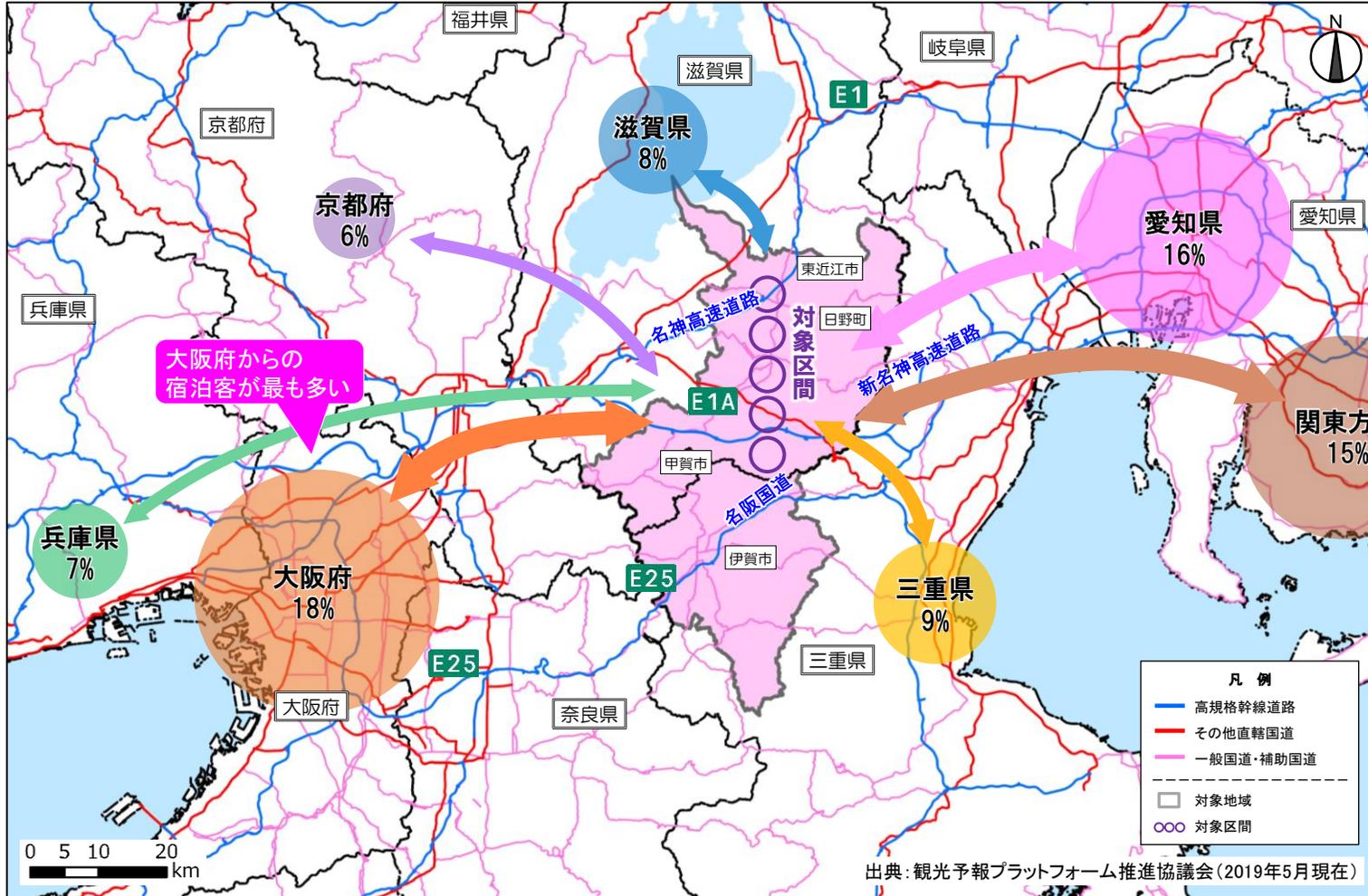
- 日野町は蒲生氏郷公の生誕の地。今日まで3市町で交流が続いている。
- R4年11月には、松阪市の氏郷まつりにお招きいただきました。

出典：青雲之志町長コラムR4.12(日野町HP)

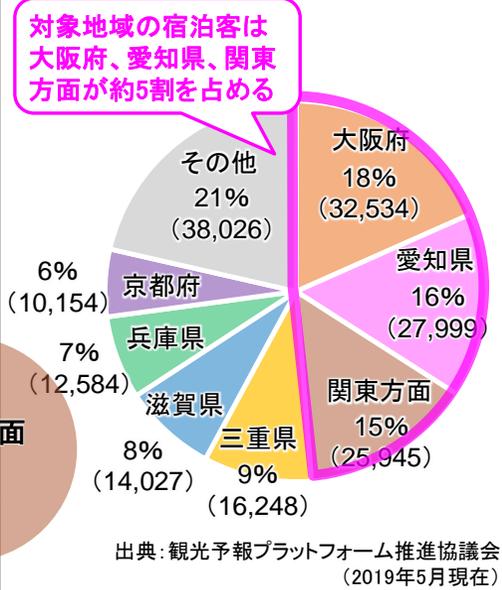
# 3-5. 観光（宿泊者交通流動）

- 対象地域に来訪する宿泊客の出発地は、大阪府が18%と最も多く、次いで愛知県が16%と多い。
- 道路の利用特性を踏まえると、近畿方面からの宿泊客は名神高速・新名神高速を、中部・関東方面からの宿泊客は新名神高速・名阪国道を利用していると推測される。
- 名神名阪連絡道路により規格の高い道路ネットワークが連結されることで、関西・中部・関東方面からの観光客のアクセスが向上し、広域的な観光交流や観光誘客の促進が期待されます。

▼対象地域の宿泊客の出発地分布



<対象地域の宿泊客内訳>



出典：観光予報プラットフォーム推進協議会（2019年5月現在）

## 4. 第2回意見聴取方法(案)

---

- 第1回意見聴取では、地域住民・道路利用者が迂回・物流・安全の課題を実感していることを把握。
- 第2回意見聴取では、優先区間の設定に向けて、地域特性・道路交通状況を示したうえで、広域的な道路利用者の課題を把握する。

## 4-2. 意見聴取方法と対象者

- 第2回意見聴取期間は、令和7年夏頃の実施を予定。
- 広域的な道路利用者(特に物流ドライバー)、地域住民を対象にアンケート、関係団体・周辺自治体を対象にヒアリングを実施。

■意見聴取期間  
令和7年夏～秋

■意見聴取の対象と実施方法(※1)

意見聴取・照会	対象	実施方法
■道路利用者 (広域)	○滋賀県・三重県(地域外) ○愛知県・岐阜県・福井県・ 京都府・大阪府・奈良県・ 和歌山県	○WEBアンケート (登録モニター)
	○物流ドライバー	○WEBアンケート ※各県トラック協会を 通じて配信 ○高規格道路SA/PAでの インタビュー調査
■地域住民	○東近江市・日野町・ 甲賀市・伊賀市	○アンケート、ヒアリング

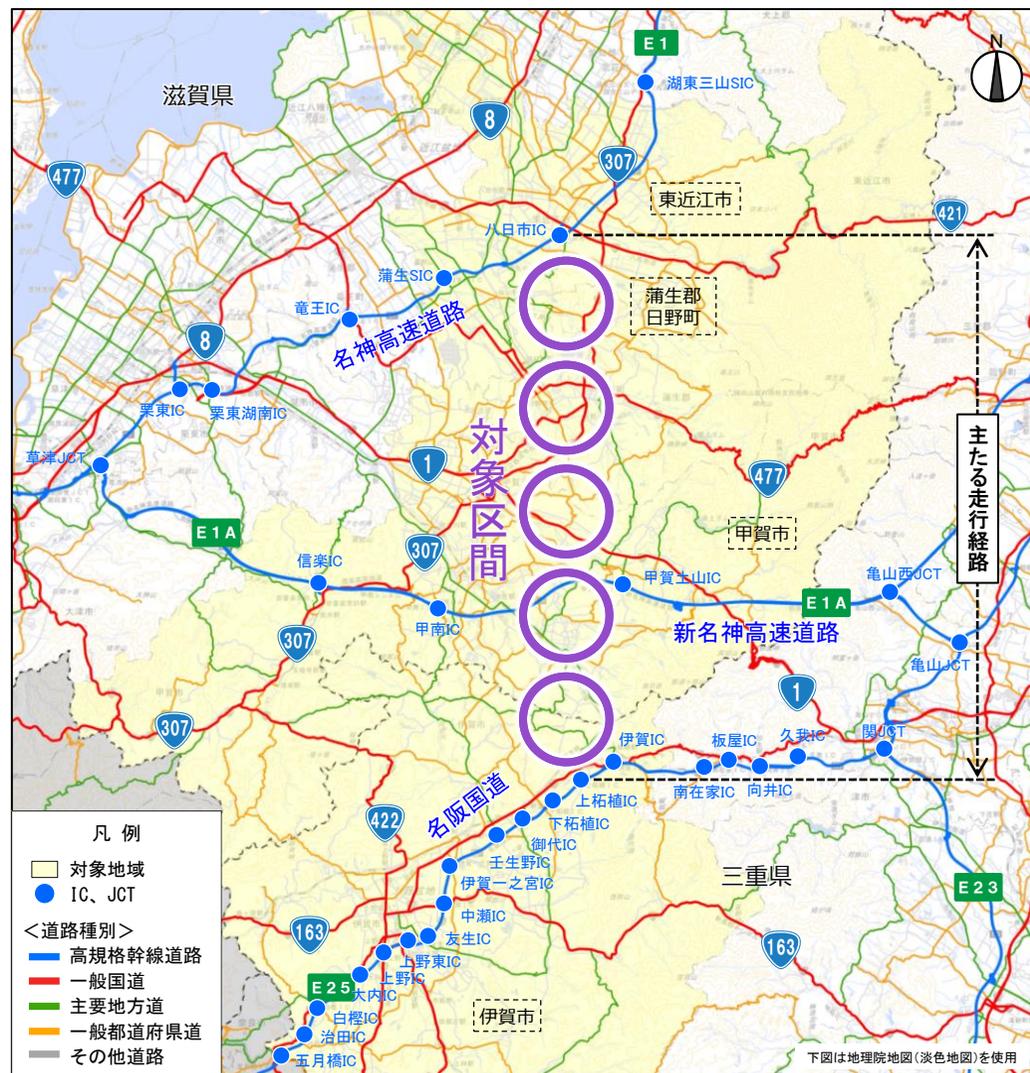
※1 前回の設問に加えて広域的な視点の設問も聴取

■計画の周知及び期待の声を収集(※2)

計画周知 ヒアリング	対象	実施方法
■関係団体・周 辺自治体等	○東近江市・日野町・ 甲賀市・伊賀市・その他 (県内)	○ヒアリング

※2 名神名阪の要望、意見および期待等に関する自由意見を聴取

■地域住民・道路利用者の意見聴取の対象地域  
(滋賀県東近江市、日野町、甲賀市、三重県伊賀市)



# 4-2. 意見聴取方法と対象者

- Webアンケート調査会社の登録モニターに対するWebアンケートにより、広域的な道路利用者の意見聴取を行う。
- 業界団体を通じたWebアンケートにより、道路利用者(物流ドライバー)の意見回収率向上を図る。
- オープンハウス、自治体窓口での留め置きアンケートの実施により、主に地域住民の意見聴取を行う。
- 県HPにおけるWebアンケートにより、道路利用者の意見聴取を行う。

## ■ Webアンケートの実施イメージ

名神名阪連絡道路  
みちづくりに関するアンケート調査

\*必須

みちづくりについてご意見をお聞かせください

**名神名阪 連絡道路**

みちづくりについて  
ご意見をお聞かせください

みなで考える  
道路計画

滋賀県 伊賀市 三重県 伊賀市 三重県

名神名阪連絡道路は、名神高速道路八日市付近から名阪国道上祐懸IC付近に至る、延長約30kmの道路として計画を進めています。

滋賀県近江江市～三重県伊賀市間は、関西圏と中央圏の中間に位置し、多くの企業が集積しています。しかしながら、南北方向をつなぐ高速道路等がないことから、生活道路が広域的な物流を担っており、大規模災害時の道路の代替性、沿線道路の安全性、広域観光振興の面で様々な課題を有しています。

今回のアンケート調査は、これらの課題について、地域のみなさまや道路利用者等に広くご意見を伺い、今後の道路計画に反映することを目的に実施するものです。

なお、調査結果は集計とりまとめ後、滋賀県・三重県のホームページ等で公開予定です。

アンケートの回答は、QRコードからWEBでも回答可能です

滋賀県 土木交通部 道路整備課 TEL: 077-538-4142 FAX: 077-528-4003

三重県 国土整備部 道路企画課 TEL: 059-224-3016 FAX: 059-224-2310

広域的な道路利用者の意見聴取を実施

## ■ オープンハウスの開催イメージ



地域住民の意見聴取を実施

名神名阪連絡道路

\*必須

【問2】名神名阪連絡道路周辺の課題について

地域の課題について、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価してください。

名神・新名神・名阪国道のいずれかが事故や災害等で通行止めとなった場合、他\*の高速道路等への迂回が難しい

そう思う

どちらかといえばそう思う

どちらともいえない

どちらかといえばそう思わない

そう思わない

わからない

物流を担う大型車が多く走行しているが、一般道しかない\*

そう思う

どちらかといえばそう思う

どちらともいえない

どちらかといえばそう思わない

そう思わない

わからない

生活道路に多数の大型車が入り込んで走行しており、危険を感じる\*

そう思う

どちらかといえばそう思う

## 4-3. 意見聴取項目と活用方針

### ■アンケート調査項目

アンケートの質問項目	アンケート結果の活用	対象者	実施回
名神名阪連絡道路周辺の課題について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神名阪連絡道路周辺における道路の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。</li> <li>・項目：迂回、物流、安全、観光</li> </ul>	地域住民 道路利用者 関係団体 地方自治体	第1回
名神名阪連絡道路への期待について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神名阪連絡道路に対して期待する事項について、回答者の認識を確認し、回答者が重視する事項を把握する。</li> <li>・項目：迂回、物流、安全、観光</li> </ul>		
その他の自由意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。</li> </ul>		
防災(迂回)に関する課題認識について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・能登半島地震や南海トラフ地震臨時情報の発表により、防災(迂回)に関する課題認識に変化が生じたかを把握する。</li> </ul>	道路利用者 (広域、物流 ドライバー) 地域住民 道路利用者	第2回
名神名阪連絡道路周辺の課題について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名神名阪連絡道路周辺における道路の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。</li> <li>・項目：迂回、物流、安全、観光</li> <li>※第1回意見聴取の設問を基本としつつ、広域的な視点からの設問を追加。</li> </ul>		
その他の自由意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。</li> </ul>		
回答者の属性、利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回答結果に対して、各分類で整理し、分析する。</li> </ul>		

第2回  
意見聴取項目



## ■アンケート用課題提供資料(問3A、A-1、A-2に対応)

地域(東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市)の課題

### 防災の課題①(問3A)

迂回が難しい

名神・新名神・名阪国道のいずれかが事故や災害等で通行止めとなった場合、他の高速道路等への迂回が難しいです。



### 広域幹線道路網の事前通行規制区間



### 通行止め発生回数



地域(東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市)の課題

### 防災の課題②(問3A-1)

救援ルートが少ない

近い将来の発生が危惧されている南海トラフの巨大地震の発生時に、救援・復旧するためのルートが少ない状況です。



### 防災の課題③(問3A-2)

豪雪時には、大規模な車両滞留を防ぐために広域的な通行止めが行われますが、その通行止め区間を迂回するためのルートが少ない状況です。



### 豪雪時の高速道路における車両滞留状況



雪に不慣れな車両やノーマルタイヤの車両はスタックしやすい

## ■アンケート用課題提供資料(問3B、B-1、C、Dに対応)

### 地域(東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市)の課題

#### 物流の課題①(問3B) 多くの大型車が一般道を走行

物流を担う大型車が多く走行していますが、一般道しかありません。

状況写真①: 大雪時に上り坂で大型車等が立ち往生

状況写真②: 急カーブで走行性が悪い

状況写真③: (写真あり)

凡例  
 大型車が多い道路  
 幅が狭い道路  
 工業団地  
 ナンバープレート調査地点

#### 物流の課題②(問3B-1) 日本海側と太平洋側を結ぶルートが少ない

大都市圏を結ぶ東西方向の高速道路は充実していますが、日本海側と太平洋側を結ぶ高速道路は少ない状況です。

日本海側と太平洋側を結ぶ高速道路は少ない

八日市IC～上柘植IC間の通行速度が大幅低下

出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

### 地域(東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市)の課題

#### 交通安全の課題①(問3C) 地域の皆さんが利用する道路の安全が確保されていない

生活道路に大型車が入り込んで走行しており、危険を感じます。

事故発生件数(kmあたり)  
 滋賀県・三重県の平均の約2倍  
 滋賀県・三重県の平均: 0.53  
 A区間: 0.96

重大事故の発生割合  
 滋賀県・三重県の平均の約2倍  
 滋賀県・三重県の平均: 13%  
 A区間: 29%

通学時の様子  
 車が子供の近くを通過

対象区間付近には多くの小学校等が立地し、通学路としても利用

対象区間  
 名神-新名神国道307号日野郷原線  
 B区間  
 新名神-名阪国道間広域農道朝津伊賀線

出典: 滋賀県・三重県とあいおいニッセイ同和損保株式会社との協力の提供に基づいてデータ取得

#### 観光の課題(問3D) 観光をする際、移動に時間がかかる

主要観光地間をスムーズにつなぐ道路がないため、移動に時間がかかっています。

滋賀県域では一般道を利用する区間が多く、移動に時間がかかる

高速道路等を利用する区間が多く、移動がスムーズ

- 琵琶湖周辺地域(ラコリーナ近江八幡) ⇄ 長島地域(ナガシマリゾート)  
 距離 約90km 所要時間 約2時間
- 琵琶湖周辺地域(ラコリーナ近江八幡) ⇄ 伊勢地域(伊勢神宮)  
 距離 約140km 所要時間 約2時間30分
- 長島地域(ナガシマリゾート) ⇄ 伊勢地域(伊勢神宮)  
 距離 約115km 所要時間 約1時間20分

出典: 滋賀県観光入込客統計調査(R2)  
 三重県観光レジャーイン入込客統計調査(R2)  
 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(混雑時通行速度)

## ■アンケート回答用紙

めいしんめいはんれんらくどうろ  
**名神名阪連絡道路**  
**みちづくりに関するアンケート調査 回答用紙**  
 (資料を見ながらお答えください)

※本アンケート用紙を第三者に開示・提供することはありません。

はじめに あなたについてお聞かせください (差し支えの無い範囲でお答えください)

該当する番号に○をつけてください。

ご職業で、「7. その他」を選択された方は ( ) 内に具体的な内容をお書きください。

ご住所	※お住まいの都道府県名および市町村名をお書きください ( ) 都・道・府・県 ( ) 市・区・町・村			
ご年齢	1. 10代以下 5. 50代	2. 20代 6. 60代	3. 30代 7. 70代以上	4. 40代
ご職業	1. 運輸・物流業    2. 会社員・公務員 (1以外) 3. 自営業 (1以外)    4. 学生 5. パート・アルバイト    6. 主婦・主夫 7. その他 ( ) ※具体的な内容をお書きください			



問1 名神高速道路八日市IC付近～名阪道上柘植IC付近の道路利用について (一部区間の利用も含みます)

該当する主なものを1つ選んで、番号に○をつけてください。「その他」を選択された方は ( ) 内に具体的な内容をお書きください。  
 よく使う区間について複数記入される場合は、1. に最もよく使う区間をお書きください。

利用頻度	1. 週5回以上    2. 週3～4回    3. 週1～2回    4. 月1～2回    5. 年に数回 6. 数年に1回    7. 利用したことがない (7の方は問2へお進みください)				
利用目的	1. 通勤・通学    2. 通院    3. 家事・買物    4. 仕事 (営業・運送等)    5. 観光・レジャー 6. その他 ( ) ※具体的な内容をお書きください				
主な利用手段	1. 自動車 (大型車)    2. 自動車 (大型車以外)    3. バス    4. タクシー    5. バイク 6. 自転車    7. 徒歩    8. その他 ( ) ※具体的な内容をお書きください				
よく使う区間	どこから (出発地)		どこまで (目的地)		
	1. ( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村
	2. ( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村	( ) 都道府県 ( ) 市区町村

⇒裏面に続きます。問2～問4にご回答をお願いします。

あなたのご意見をお聞かせください！  
 (資料を見ながらお答えください)

問2 防災意識について

R6.1の能登半島地震、R6.8の南海トラフ地震臨時情報 (巨大地震注意) の発表を受けて、災害時の避難・救援・復旧を支える強靱な道路が必要と意識するようになりましたか。該当する番号に○をつけてください。

防災意識	1. 意識するようになった	2. 元から意識している (変わらない)
	3. 元から意識していない (変わらない)	4. 意識していない

問3 名神名阪連絡道路周辺の課題について

地域の課題 (下記 A～D) について、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して番号に○をつけてください。

項目	そう思う	どちらかといえばそう思う	どちらともいえない	どちらかといえばそう思わない	そう思わない	わからない
A. 名神・新名神・名阪国道のいずれかが事故や災害等で通行止めとなった場合、他の高速道路等へ迂回が難しい	1	2	3	4	5	6
A-1. 大規模な地震など、広域災害が発生した際に、救援・復旧を支えるルートが少ない	1	2	3	4	5	6
A-2. 降雷時に広域通行止めが発生した際に、迂回するためのルートが少ない	1	2	3	4	5	6
B. 物流を担う大型車が多く走行しているが、一般道しかない	1	2	3	4	5	6
B-1. 大都市圏間を東西方向に結ぶ高速道路は充実しているが、日本海側と大都市圏を結ぶ高速道路は限られている	1	2	3	4	5	6
C. 生活道路に多数の大型車が入り込んで走行しており、危険を感じる (運転手からみても歩行者からみても危険)	1	2	3	4	5	6
D. 主要観光地間をスムーズにつなぐ道路がないため、移動に時間がかかっている	1	2	3	4	5	6

問4 その他

対象区間 (名神高速八日市IC付近から名阪道上柘植IC付近) の道路整備の必要性、課題、期待など、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

ご協力いただきまして、ありがとうございました。

## 5. 今後の進め方（予定）

---

## 5. 今後の進め方（予定）

令和4年11月16日

第1回委員会

- 対象地域の概況、道路交通課題
- 政策目標、意見聴取方法、PIの進め方の方針決定

令和5年1月12日～2月19日

第1回意見聴取

- ・沿線地域や企業等へのヒアリング、アンケート 等

令和6年11月20日

第2回委員会

- 第1回意見聴取の結果
- 早期の効果発現(優先区間設定)に向けた提案

令和7年6月6日

第3回委員会

- 地域・道路交通状況と課題
- 第2回意見聴取方法(案)

実施済み

令和7年夏頃

第2回意見聴取

- ・沿線地域や企業等へのヒアリング、アンケート 等

次回以降委員会

- 地域・道路交通状況と課題、将来計画の整理
- 優先区間(案)の提案、優先区間の設定 等