

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1回)

令和4年11月16日(水)

滋賀県 道路整備課・三重県 道路企画課

01. 地域特性	・ ・ ・	1
02. 道路交通課題	・ ・ ・	6
03. 地域の将来像	・ ・ ・	1 6
04. 政策目標（案）	・ ・ ・	2 0
05. 意見聴取方法（案）	・ ・ ・	2 1
06. 有識者委員会および 意見聴取（PI）の流れ（案）	・ ・ ・	2 5

01. 地域特性（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



▼対象地域周辺の道路ネットワーク



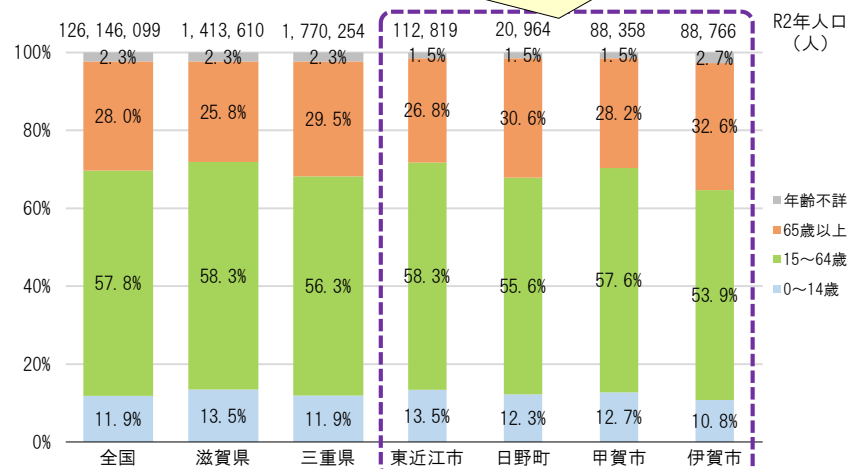
※名神名阪連絡道路は令和3年7月の新広域道路交通計画において高規格道路に位置づけられるとともに、令和4年4月に重要物流道路に指定された。

01. 地域特性（人口）

- 対象地域の人口は、約31万人。
- 人口伸び率は、対象地域の全てで各県平均を下回っており、人口減少の傾向。

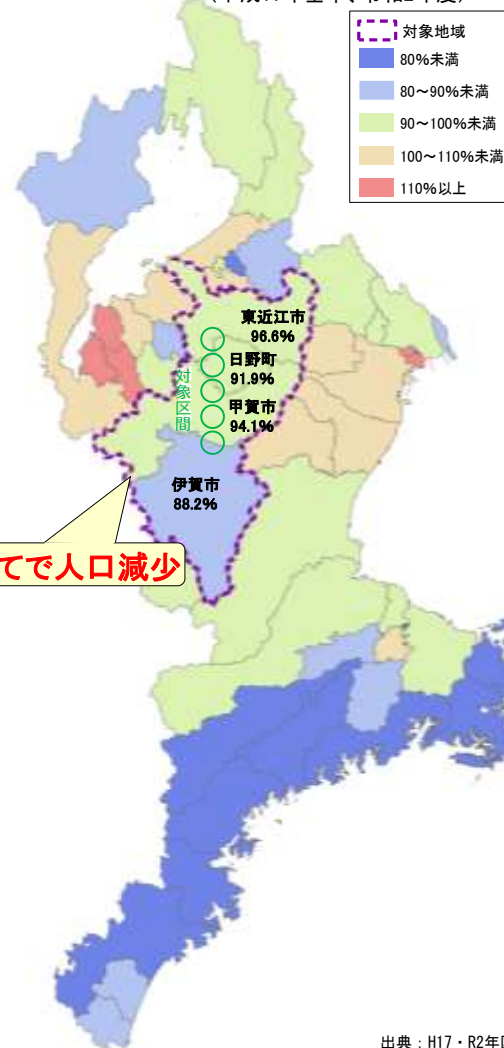
▼対象地域における人口

対象地域の合計人口は約31万人



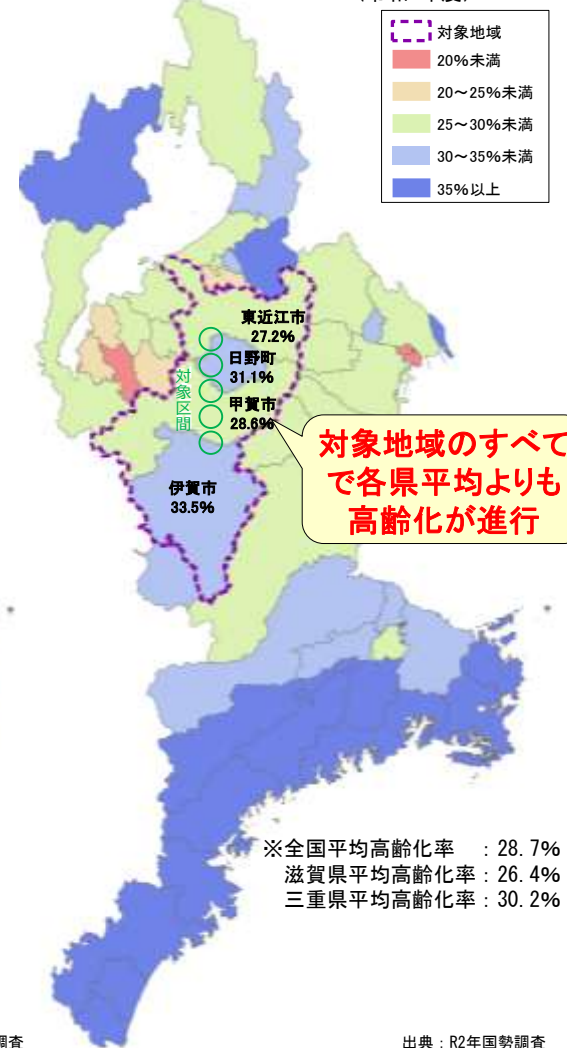
▼対象地域における人口伸び率

(平成17年基準、令和2年度)



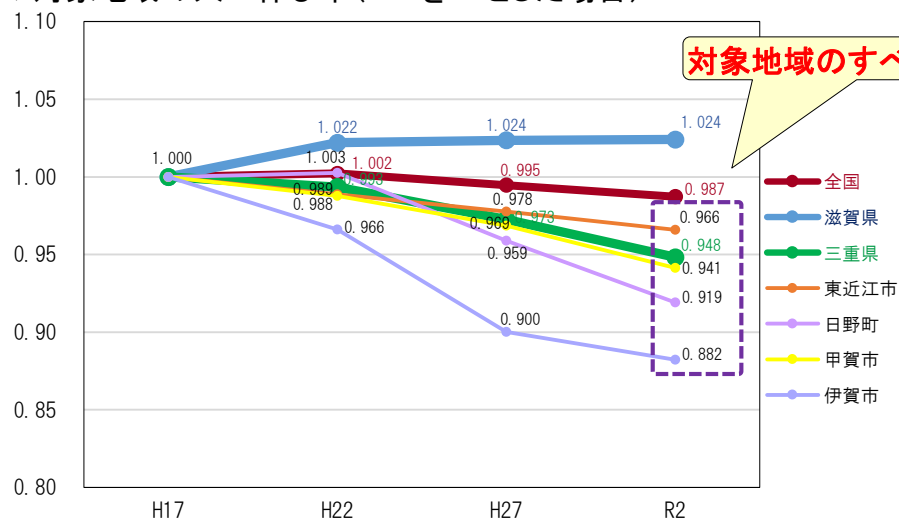
▼対象地域における高齢化率

(令和2年度)



▼対象地域の人口伸び率(H17を1.0とした場合)

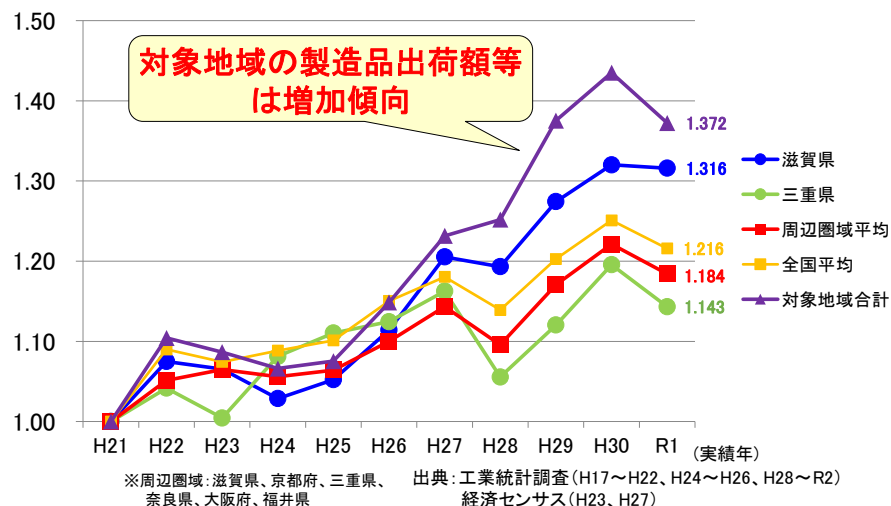
対象地域のすべてで人口減少



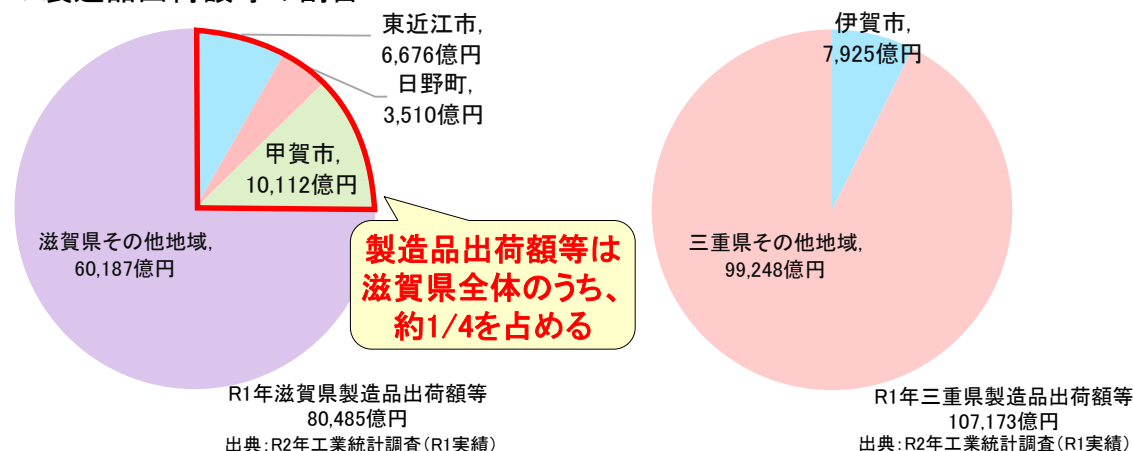
01. 地域特性（産業）

- ・人口が減少傾向に関わらず、滋賀県・三重県の製造品出荷額等は、近年増加傾向。対象地域も同様に増加傾向。
- ・滋賀県内における対象地域の製造品出荷額等は、県内の約1/4を占める。なかでも甲賀市の製造品出荷額等は、県内トップ。
- ・対象地域の総生産における第2次産業の割合は非常に高く、全国値の2.3倍。地域の重要な産業となっている。

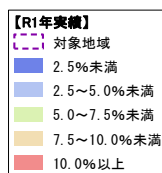
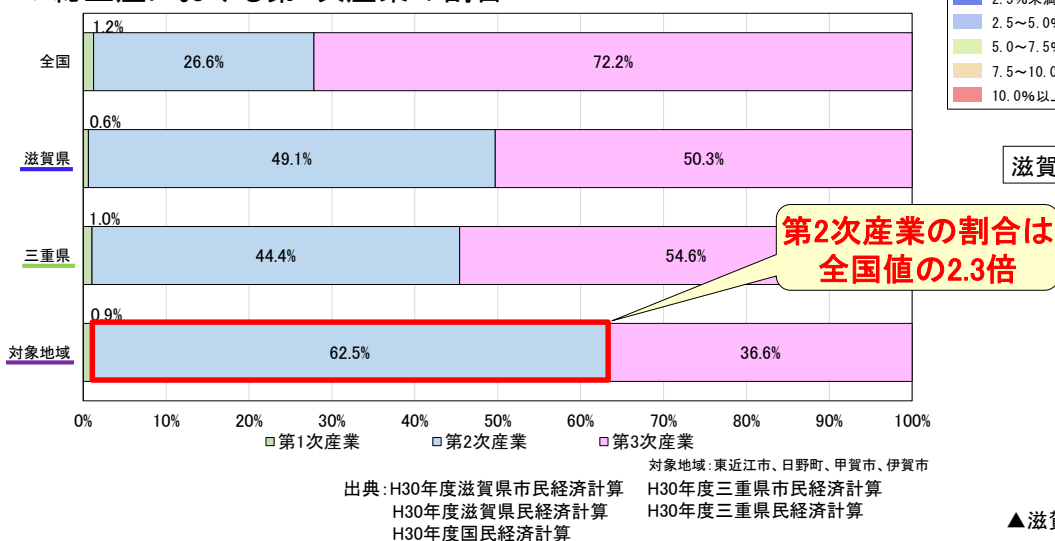
▼製造品出荷額等の伸び率(H21を1.0とした場合)



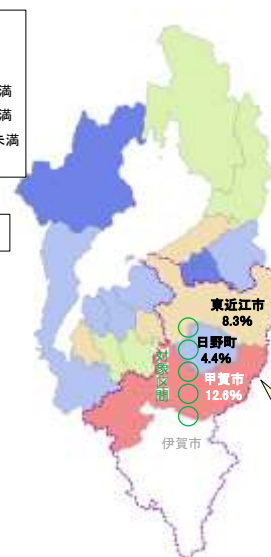
▼製造品出荷額等の割合



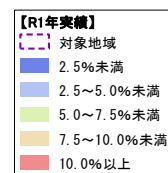
▼総生産における第2次産業の割合



滋賀県



甲賀市の製造品出荷額等は滋賀県内トップ



三重県



▲三重県内の地域別製造品出荷額等の割合

出典：R2年工業統計調査(R1実績)

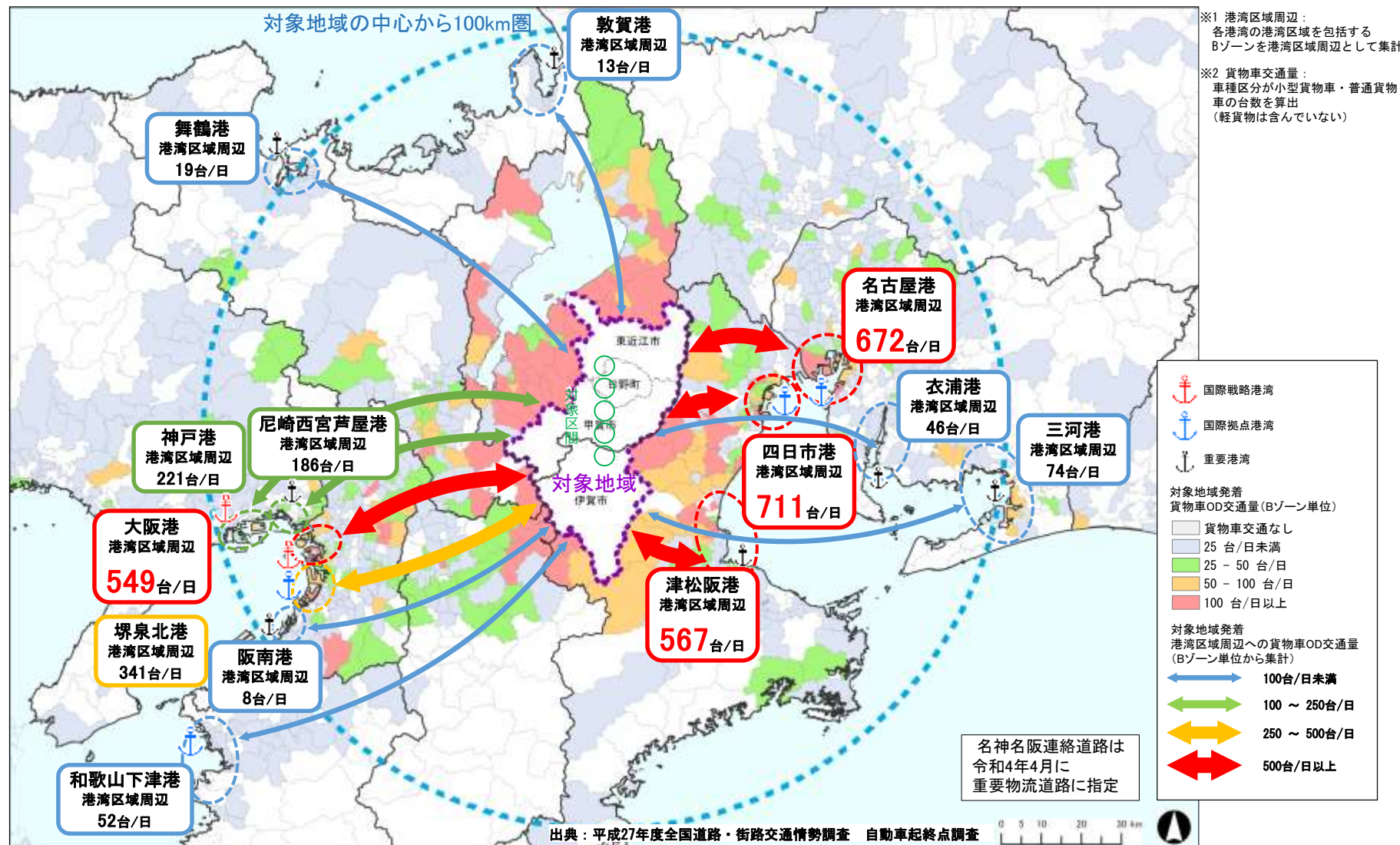
▲滋賀県内の地域別製造品出荷額等の割合

出典：R2年工業統計調査(R1実績)

01. 地域特性（物流）

- ・対象地域を起終点とする貨物車OD交通量は、周辺地域以外では、対象地域の中心から100km圏内にある国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾周辺が多い。
- ・港湾区域周辺の貨物車OD交通量の合計では、四日市港が最も多く、次いで名古屋港、津松阪港、大阪港の順で多い。

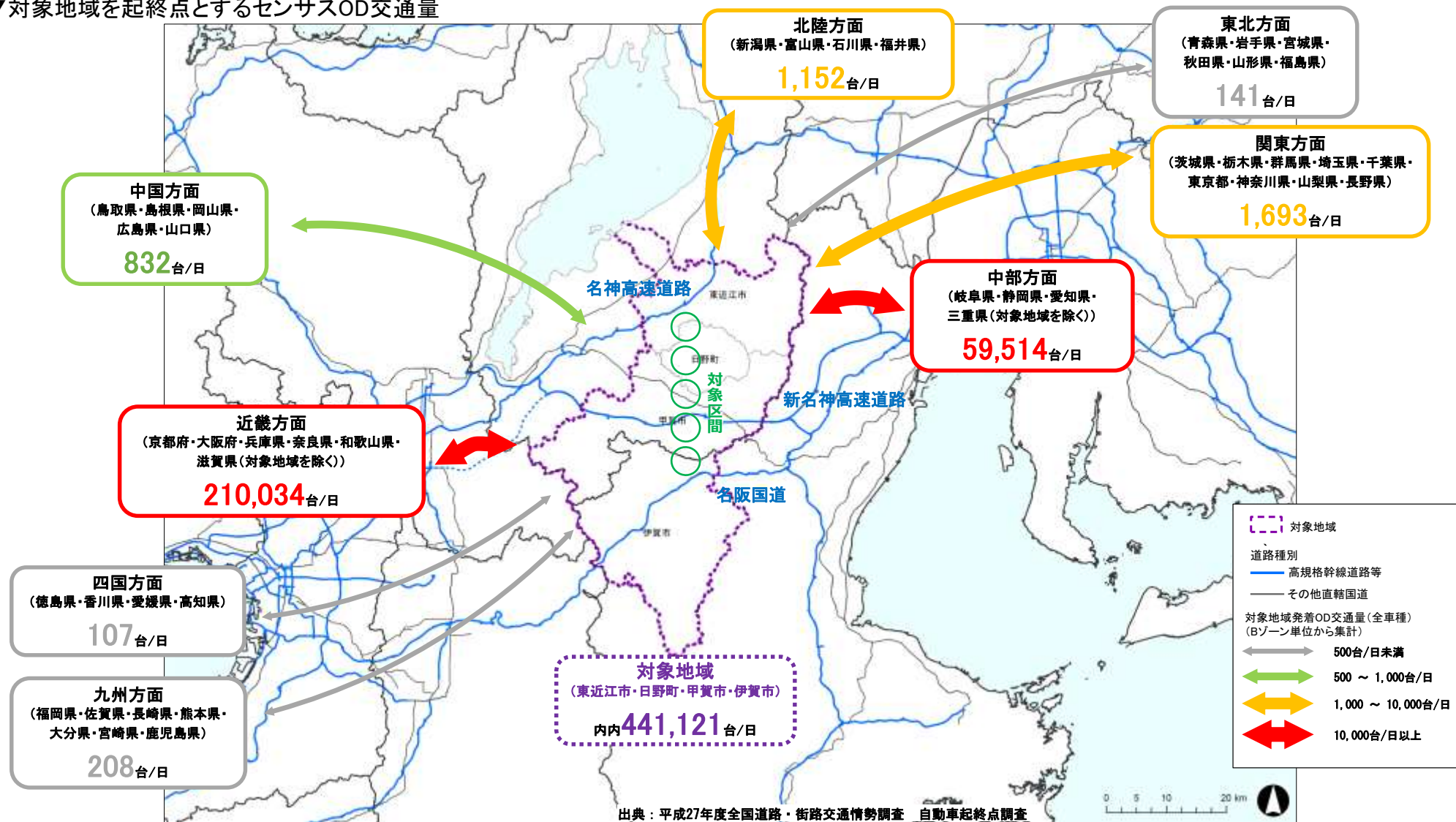
▼国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾区域周辺※1への貨物車※2センサスOD交通量



01. 地域特性（広域交通）

- 対象地域を起終点とする交通量は、近畿方面が最も多く、次いで中部方面が多い。各方面への移動は、高規格道路である名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道の利用が多い。

▼対象地域を起終点とするセンサスOD交通量



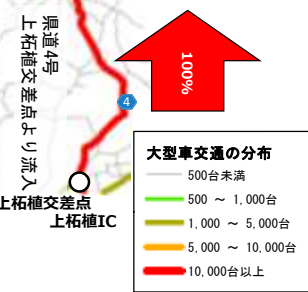
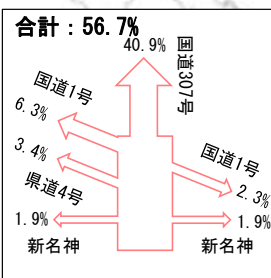
01. 地域特性（通過交通）

・対象区間に流入する大型車は通過交通が半数以上を占めており、対象区間の現道は広域的な物流も担っている。

▼八日市から流入する現道の 大型車交通の分布（八日市→柘植方向）



▼柘植から流入する現道の 大型車交通の分布（柘植→八日市方向）



▼大型車 車籍地調査結果 （国道307号・県道4号草津伊賀線 上下線断面合計）

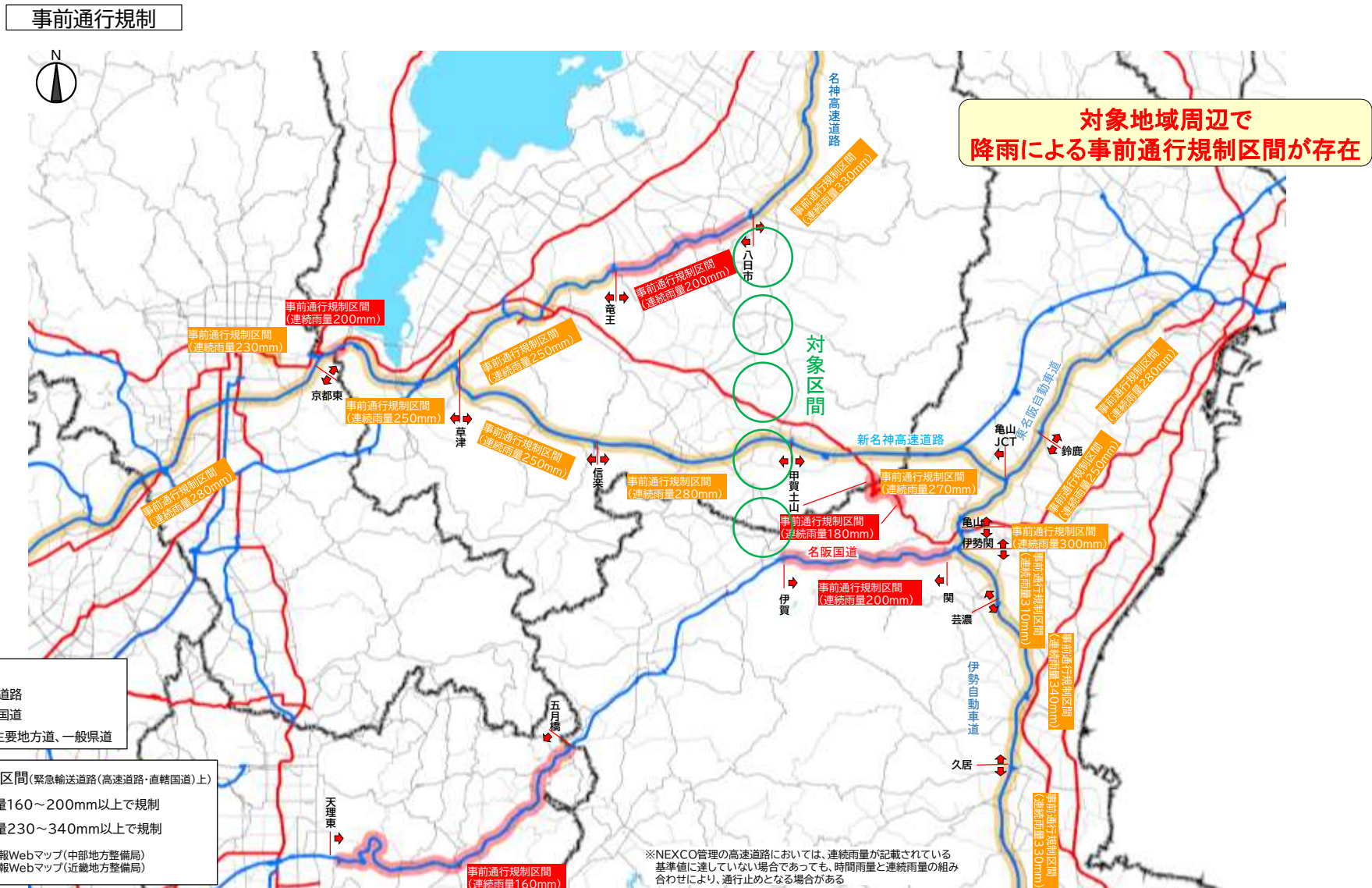


調査地点	車籍地（ナンバープレート）内訳
地点① 国道307号 写真① 至 伊賀 至 東近江	県外ナンバーが約半数 100% 80% 60% 40% 20% 0% その他 45% 三重県 5% 滋賀県 50% N=1,127台 地点①
地点② 国道307号 写真② 至 伊賀 至 東近江	県外ナンバーが半数以上 100% 80% 60% 40% 20% 0% その他 52% 三重県 6% 滋賀県 43% N=1,719台 地点②
地点③ 県道4号 草津伊賀線 写真③ 至 東近江 至 伊賀	県外ナンバーが約7割 100% 80% 60% 40% 20% 0% その他 67% 三重県 8% 滋賀県 24% N=936台 地点③

※令和3年4月1日～令和3年4月30日のETC2.0大型車交通量を集計

※車籍地・台数・割合（%）調査結果：令和3年8月31日（火）7:00～12:00

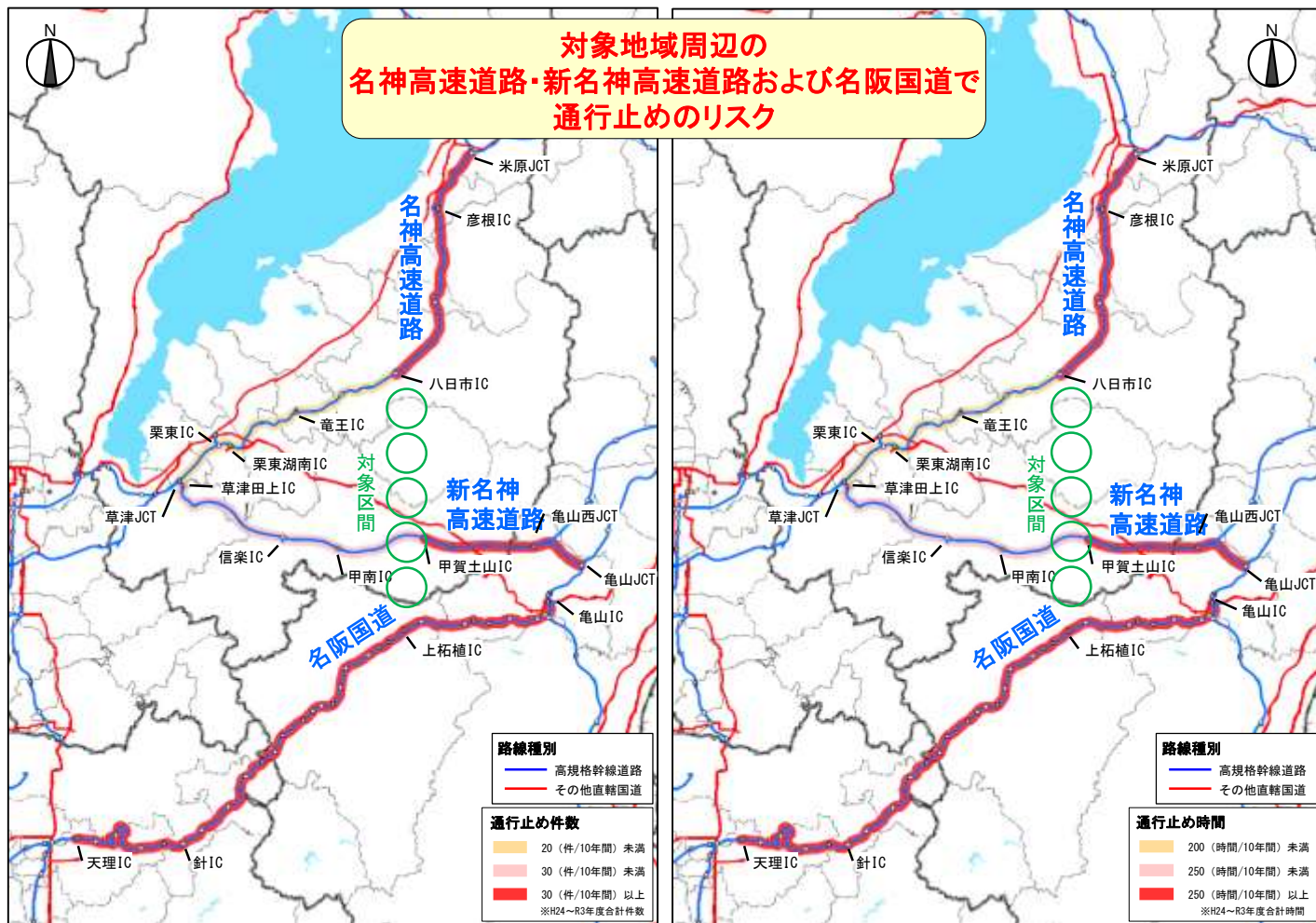
・対象地域周辺の高規格道路には事前通行規制区間が存在し、なかでも名神高速道路(八日市IC～竜王IC間)、名阪国道(関IC～伊賀IC間)では連続雨量200mm以上で通行止めとなるなど、降雨時における迂回機能の不足が課題。



02. 道路交通課題（防災：通行止め発生状況）

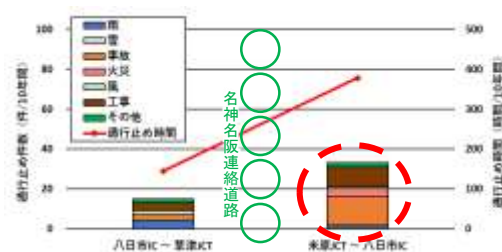
- 対象地域周辺の名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道では、事故や災害等による通行止め発生時における迂回機能の不足が課題。

▼対象地域周辺の名神高速道路・新名神高速道路および名阪国道の通行止め発生状況（件数と通行止め時間）

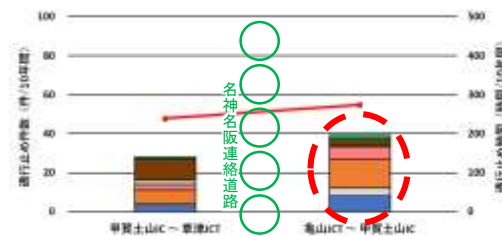


▼名神高速道路・新名神高速道路および名阪国道の通行止め状況

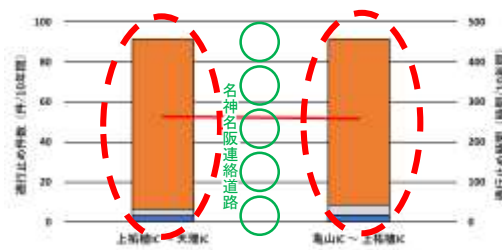
【名神高速道路】米原JCT～草津JCT間



【新名神高速道路】亀山JCT～草津JCT間



【名阪国道】亀山IC～天理IC間



・東名高速道路・名神高速道路と新東名高速道路・新名神高速道路のラダー(東西軸を結ぶ南北線)の平均間隔が約21kmであるのに対し、対象地域周辺におけるラダー間隔は78.3kmと長く、経路の選択肢が少なく、災害時等の迂回機能の不足が課題。

▼東名高速道路・名神高速道路及び新東名高速道路・新名神高速道路のラダーネットワーク



		平均ラダー間隔
新名神高速道路 (106.1 km)	高規格道路と一般広域道路	約 21.2 km
	高規格道路のみ	約 26.5 km
東名阪自動車道・名阪国道・西名阪自動車道 (124.4 km)	高規格道路と一般広域道路	約 24.9 km
	高規格道路のみ	約 31.1 km

新名神高速道路と名阪国道の対象地域周辺のラダー間隔は77.0kmと最長

		平均ラダー間隔
東名高速道路・名神高速道路 (469.9 km)	高規格道路と一般広域道路	約 22.4 km
	高規格道路のみ	約 39.2 km
新東名高速道路・伊勢湾岸自動車道・新名神高速道路 (412.3 km)	高規格道路と一般広域道路	約 19.6 km
	高規格道路のみ	約 34.4 km

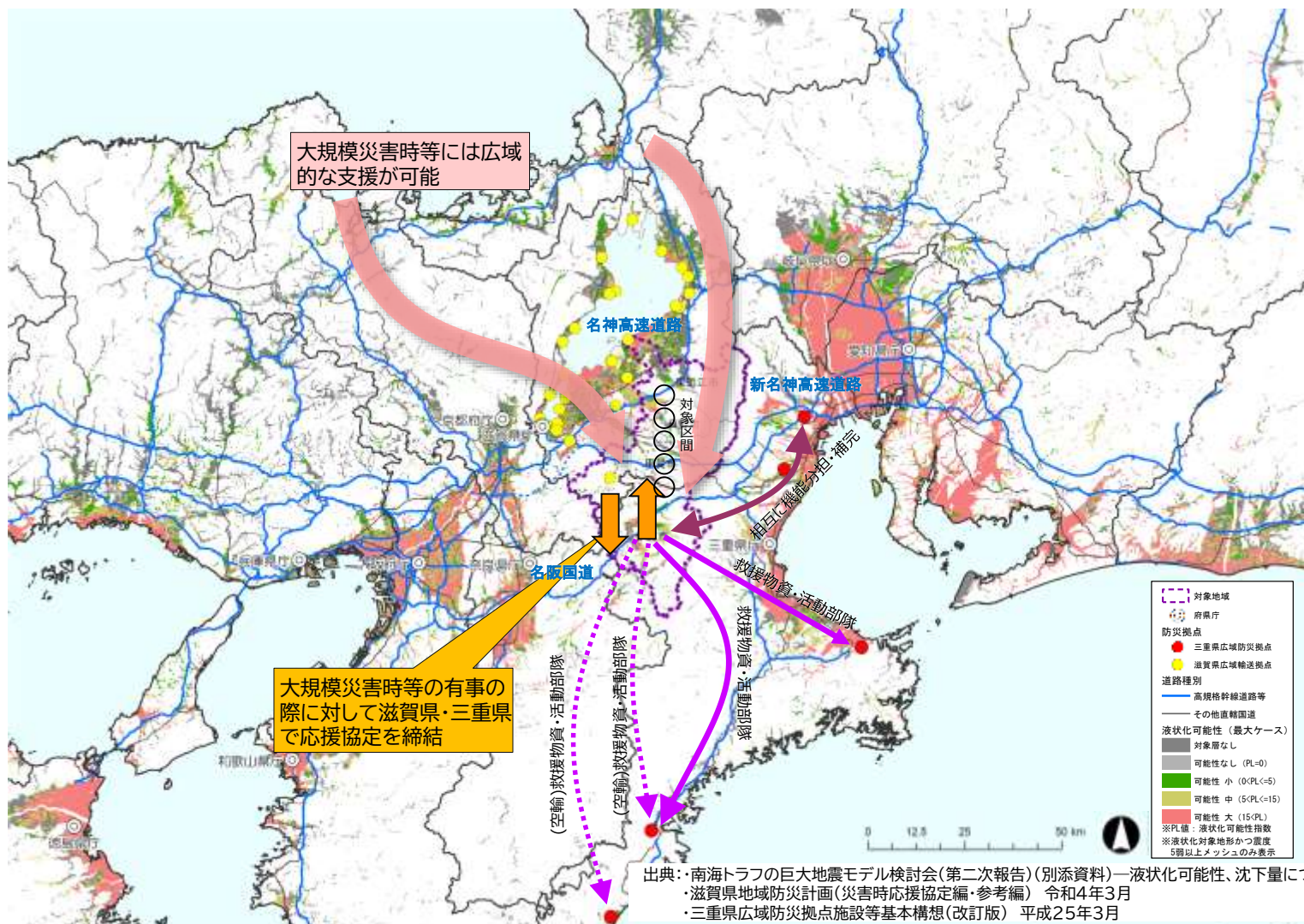
東名高速道路・名神高速道路と新東名高速道路・新名神高速道路の対象地域周辺のラダー間隔は78.3kmと2番目に長い

ラダーネットワーク凡例		
高規格道路 (高規格幹線道路、地域高規格道路等)	供用中	——
	事業中	
一般広域道路 (直轄国道や一部の補助国道等)	供用中	——
	事業中	
東名高速道路・名神高速道路		——
新東名高速道路・伊勢湾岸自動車道・新名神高速道路		——
新東名高速道路・新名神高速道路(事業中区間)		
東名阪自動車道・名阪国道・西名阪自動車道		——
JCT		○
IC		○

02. 道路交通課題（防災：災害支援）

- 大規模地震発生時には、一般道路だけでなく高規格道路でも機能障害等が発生するリスクがあり、災害支援や復旧活動などを支える災害に強い道路ネットワークの不足が課題。

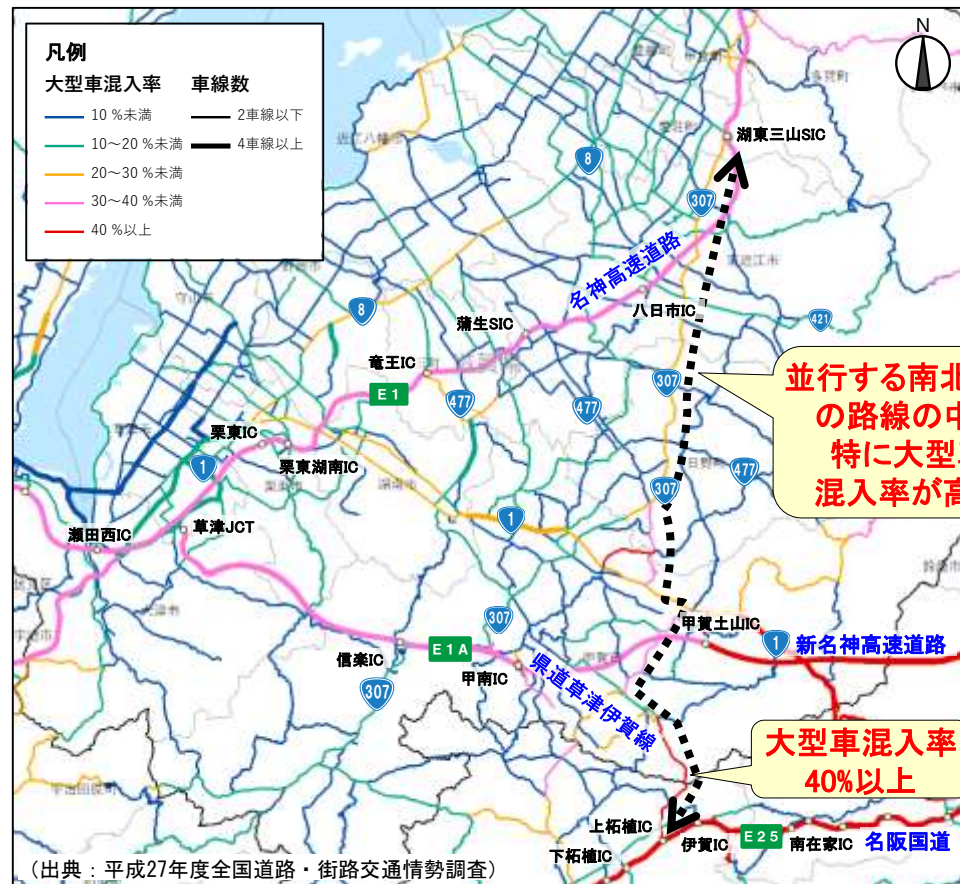
▼対象地域周辺の液状化可能性分布(南海トラフ地震 最大ケース)



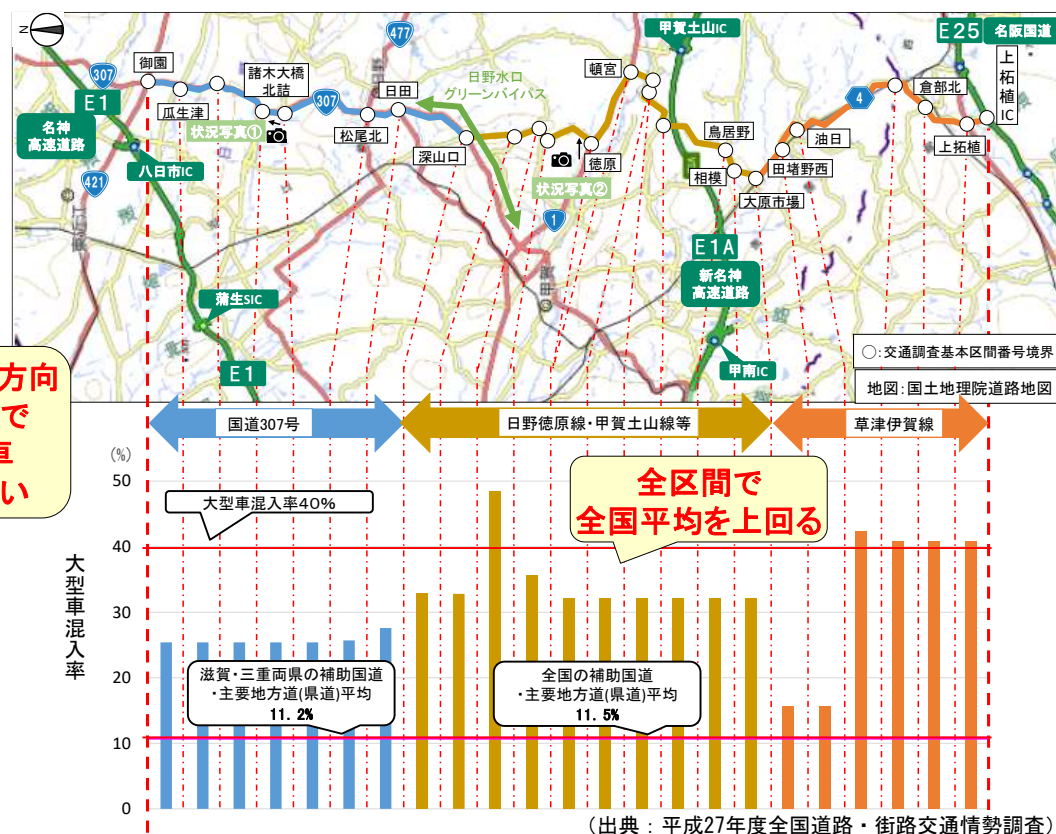
02. 道路交通課題（物流：生活道路の大型車混入率）

- ・対象区間の現道は、大型車混入率が高く、補助国道と主要地方道の全国平均値を全区間で上回る。
- ・特に対象地域の南部では、規格の高い道路がなく、大型車混入率が40%以上の区間も多数存在し、安全性に課題。

▼計画対象地域各路線における大型車混入率



▼国道307号と県道草津伊賀線等の大型車混入率



【箇所①】
日野町
安部居



【箇所②】
甲賀市
土山町大野



日野町 商工観光課

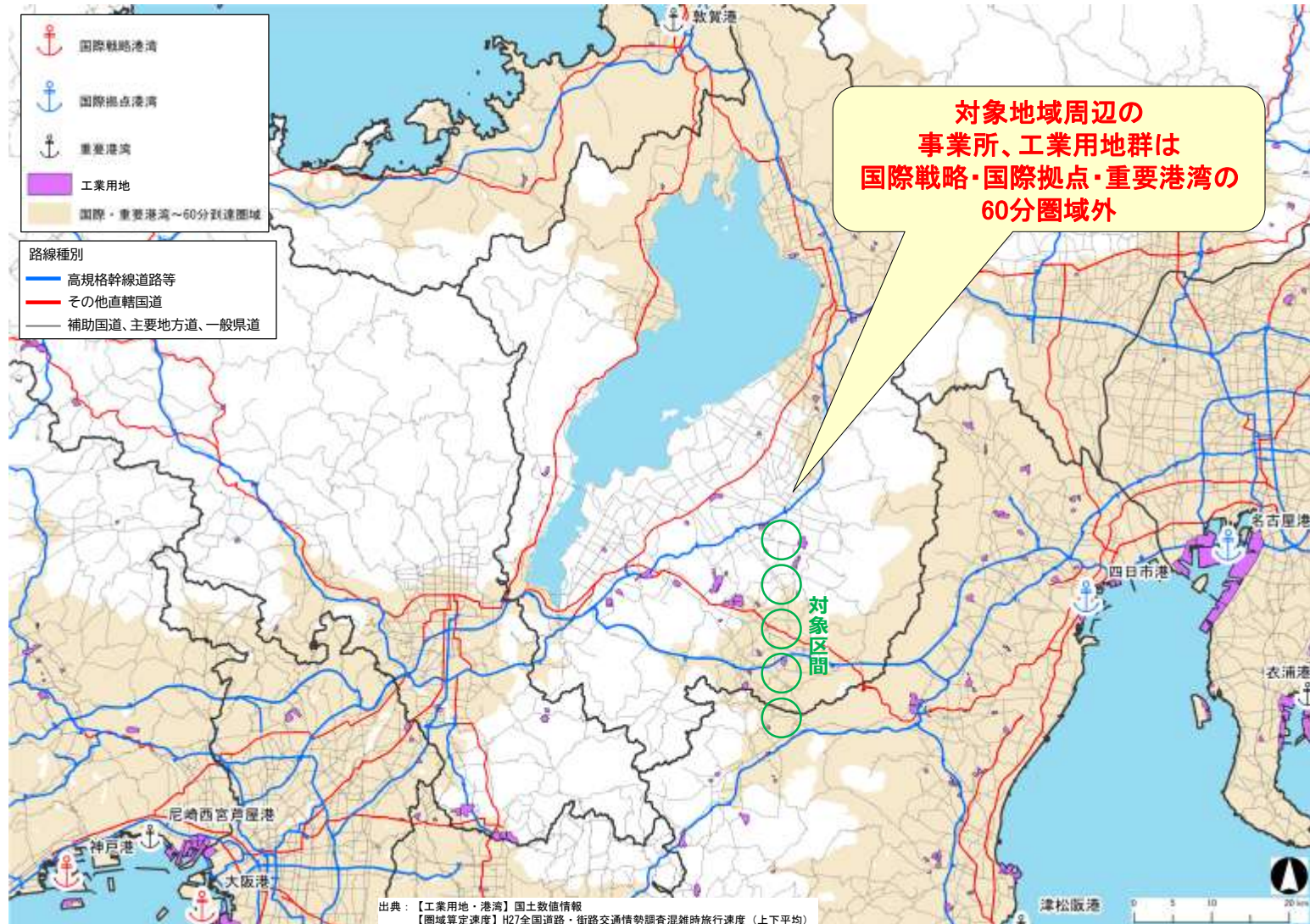
- ・国道307号は沿道に工業団地や大規模事業所が多く大型車の通行が多い。普段は住民も使う道路であり、物流交通と生活交通が混在しているのが課題。



- ・東近江市 都市整備部
・国道307号は大型車の交通量が多く、通過交通も多いイメージ。

- 対象地域には工業用地が多数あるものの、国際戦略・国際拠点・重要港湾の60分到達圏域外に位置し、物流の効率化や生産性向上のためには、更なるアクセス性の改善が求められる。

▼国際戦略・国際拠点・重要港湾からの60分到達圏域図



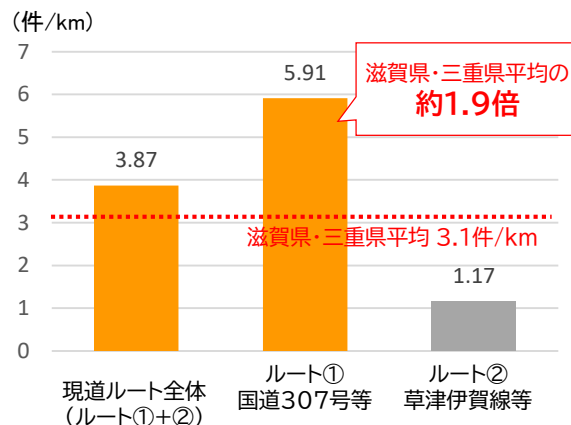
02. 道路交通課題（交通安全：事故発生率）

- ・国道1号以北の国道307号等では両県平均の約1.9倍の事故が発生、重大事故も両県平均の約1.2倍発生している。
- ・国道1号以南の草津伊賀線等では、規格の高い道路がなく、生活交通と物流交通が混在しており、歩行者と自転車に関する事故発生率が両県平均の約1.6倍発生している。

▼計画対象地域における大型車主要利用現道ルート※

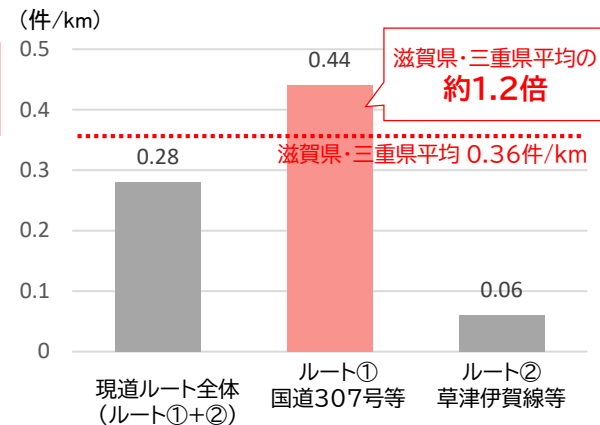


▼事故発生件数(単位kmあたり)



出典：イタルダ事故データ(H28-R1)

▼重大事故発生件数(単位kmあたり)



出典：イタルダ事故データ(H28-R1)

▼大型車ドライバーの声



甲賀市に立地する物流事業者
・対象地域の現道は道幅が狭く通りにくい。混雑しており、対面通行なので走りにくい。



津松阪港に立地する物流事業者
・対象地域の現道は街灯も少なく、道幅も狭く運転しにくい。歩行者や自転車の急な飛び出しなどでヒヤリハット体験したこともある。

写真①

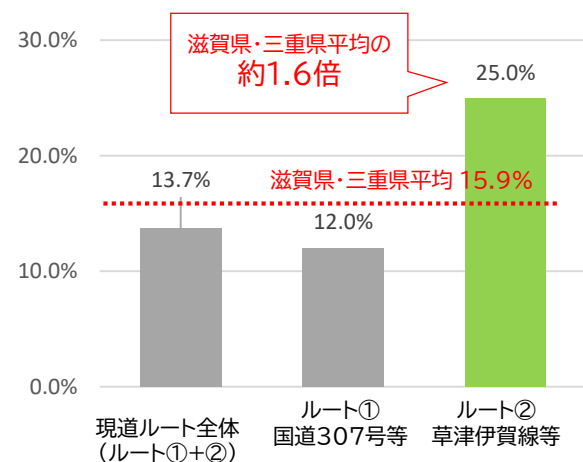


通学児童と通行車両の混在

写真②



▼歩行者と自転車が関与する事故発生率

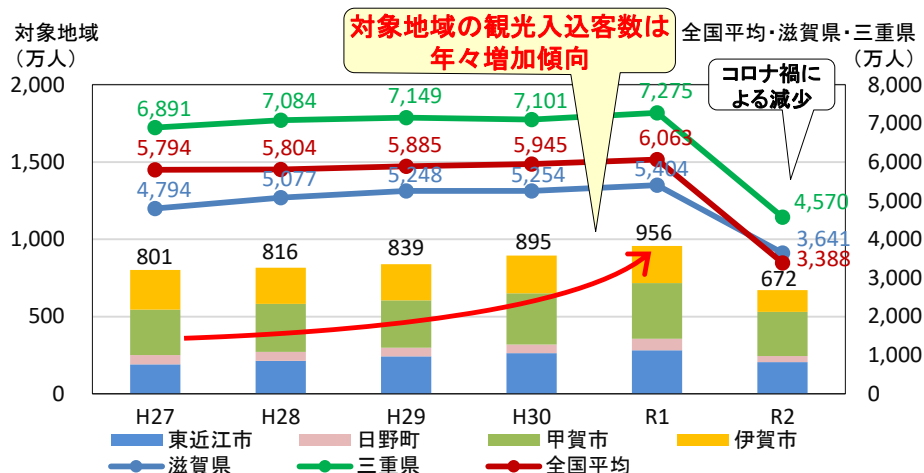


出典：イタルダ事故データ(H28-R1)

02. 道路交通課題（観光：観光地間の連絡性）

- 対象地域の観光入込客数は年々増加傾向、近年では伊賀市、甲賀市、亀山市による連携の取組みも進められている。
- 琵琶湖周辺や伊勢湾周辺には観光入込客数が50万人/年を超える観光施設が多数存在。それらの観光施設と伊賀・甲賀エリアの観光施設を周遊するための道路ネットワークが不足。

▼対象地域の観光入込客数



▼昇龍道のコースについて



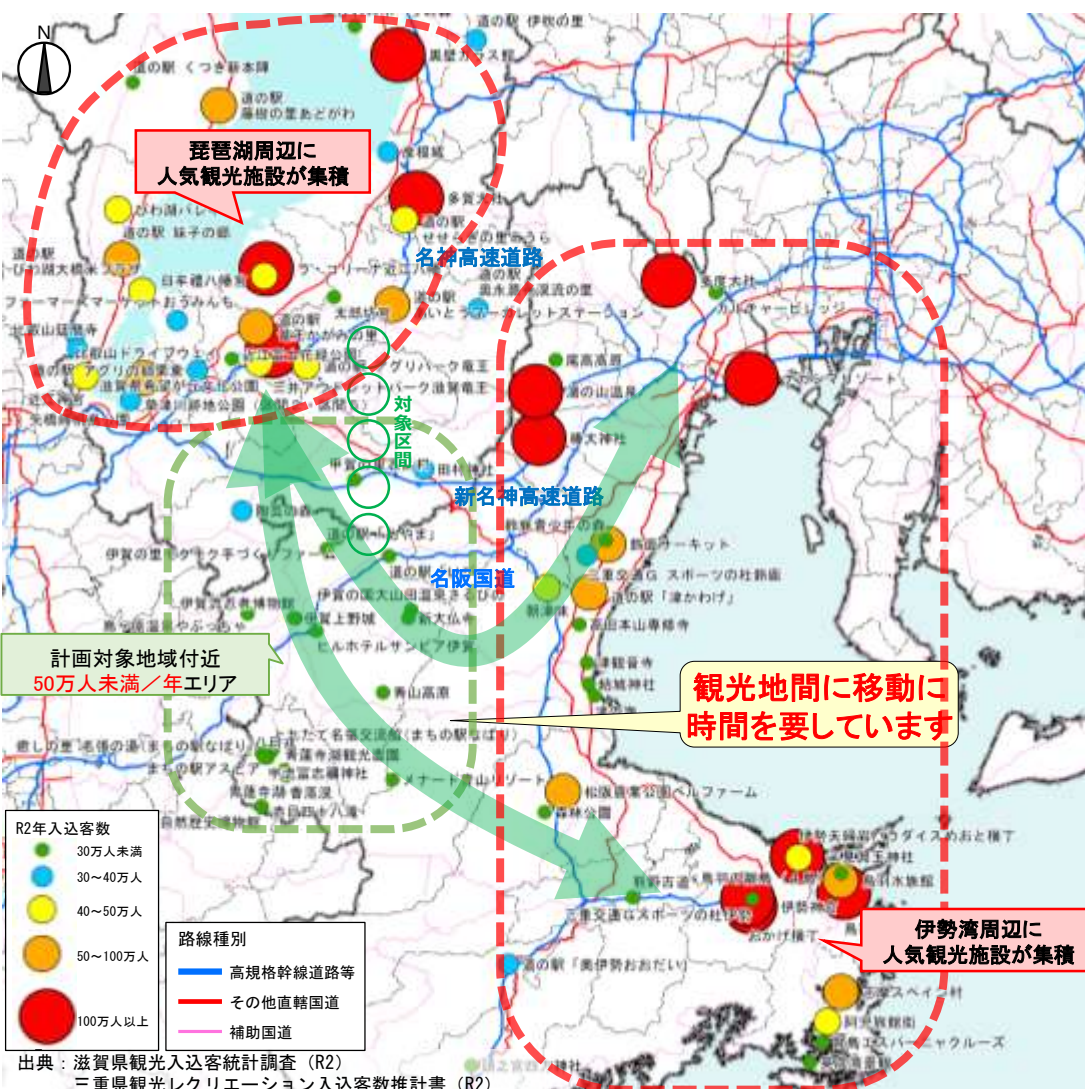
・甲賀の里 忍術村



・伊賀流忍者博物館



▼対象地域及び周辺の主な観光地



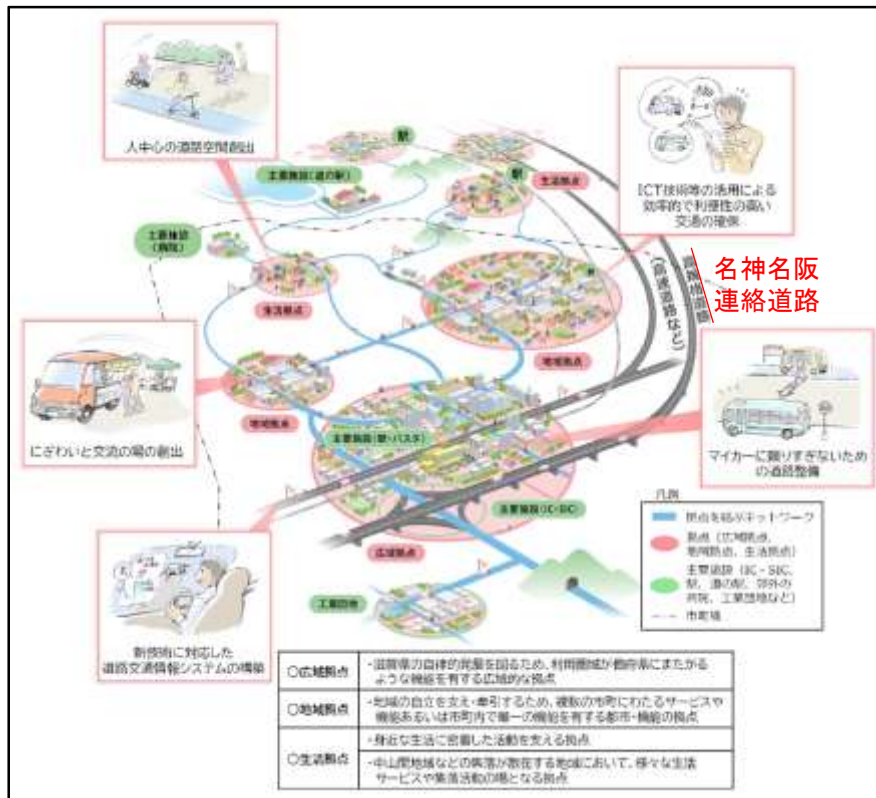
03. 地域の将来像(滋賀県)

滋賀県新広域道路交通ビジョン、計画(令和3年3月)

計画期間: 概ね20～30年間

広域道路ネットワーク	- 県内を効率的に連絡する幹線道路として環状道路を整備し、加えて、広く県外との連絡・交流のため、環状道路間を接続し、近畿圏、中部圏、北陸圏へ伸びていく放射状道路を整備することも必要である。 - これらの環状道路と放射状道路を組み合わせ、県の骨格となる幹線道路ネットワークを形成し、高規格幹線道路から、地域内の幹線道路まで、役割の異なる道路が階層的に機能しながら構成される。
産業活動を支援	広域的な交流促進や物流効率化に資する高速道路へのアクセス道路を整備することにより、大学や研究施設、工業団地間の連絡を強化して既存施設の付加価値を高めるとともに、主要拠点間のネットワーク強化により、新規成長産業の創出を支援する道路整備を推進する。
地域間交流・振興を支援	地域間交流を促進し、地域振興を支援する道路整備を推進し、拠点相互間のネットワークを強化することで、地域間交流を促進し、観光産業の振興を支援する。
平常時・災害時を問わない高い信頼性	- 平常時においては既存の高規格道路等へのアクセス道路を整備し、高速性・定時性を確保する。 - 震災等の大規模災害時における生命線として、広域的に重要な役割を担う重要物流道路や緊急輸送道路について、複数ルートの利用が可能となるリダンダンシーの高い道路ネットワークを構築する。

▼目指すべき将来像を実現するための道路整備



出典: 滋賀県道路整備マスタープラン(案)

近江八幡八日市都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成31年3月) 計画年次: 平成31年～令和7年まで

広域ネットワークの充実・強化	今後とも産業活動を支援するため、名神名阪連絡道路の整備を進める。広域交通ネットワークの充実・強化を図る。
市街地及び地域間交通を支える道路網の形成	- 混雑解消を図るため、交通渋滞箇所の優先的整備や骨格幹線道路整備を効率的かつ計画的に行う。 - 市街地及び商業拠点、産業拠点、拠点集落等を相互に連絡する地域間交通ネットワークの充実・強化を図る。

甲賀都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年5月) 計画年次: 令和3年～令和13年

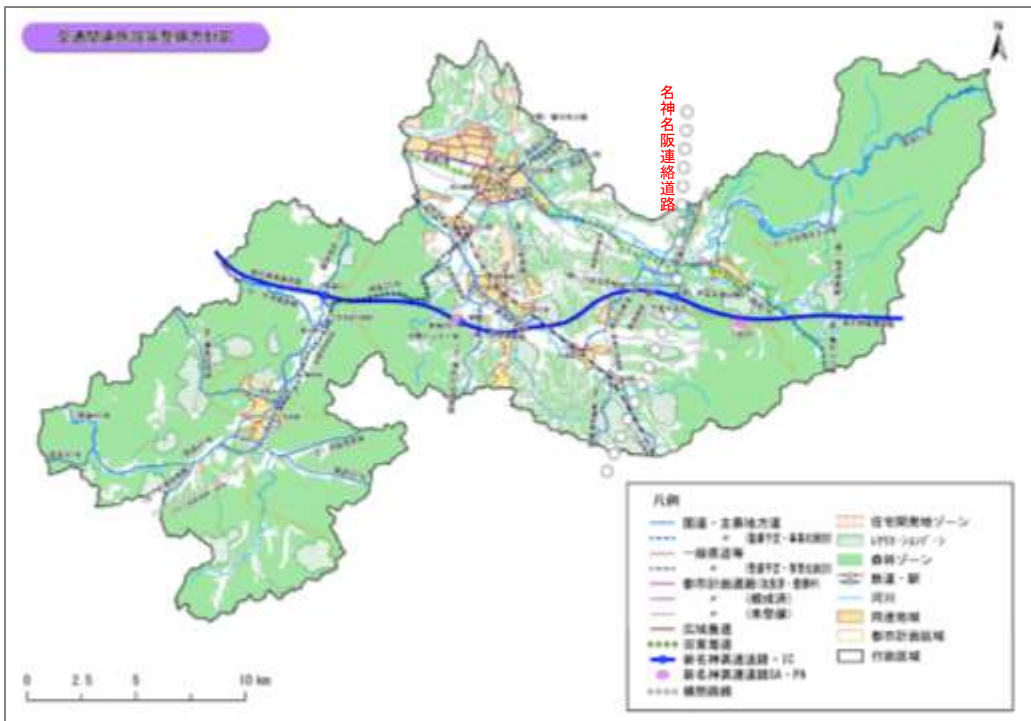
主要幹線道路の充実・強化	広域交通ネットワークの充実・強化を図り、名神名阪連絡道路(自動車専用道路)の整備に向けた調査を進める。
市街地を支える道路網の形成	隣接する三重県とは生活圏としても繋がりが深いため、県境付近における道路整備を効率的かつ計画的に行う。

東近江市都市計画マスタープラン(令和2年6月) 目標年次: 令和12年	
周辺都市・都市圏との連携・交流の強化	・京阪神都市圏と中京都市圏、 隣接都市との連携、交流 (産業、観光交流)を強化する。
多様な活動の基盤となる交通ネットワークの形成	・広域交通の有効活用による 都市間交流の活性化 、市内各地域の交流の活性化、市街地における回遊性の向上等、市域の一体性の強化を図っていくため、 交通網の整備及び充実 を図る。
広域交流軸の整備	・広域交流軸として、 名神名阪連絡道路の整備 を推進する。

日野町都市計画マスタープラン(令和4年4月) 目標年次: 令和4年度～令和13年度まで	
広域移動や将来都市構造への影響	・ 名神名阪連絡道路 については今のところ詳細は未定だが、法線を定め、具体的な計画により整備が進めば、 広域における人の移動やまちの将来都市構造に大きな影響 を与える可能性があるため、実際に整備が進む場合を想定しながら、まちの都市計画を考えていく必要がある。
国道307号の整備促進	・ 国道307号の渋滞を解消 することは、 本町の交通円滑化の上で重要 であることから、整備の促進を図る。

甲賀市都市計画マスタープラン(平成29年8月) 計画期間: 平成29年度～令和10年度まで	
国土幹線道路のネットワーク強化	・ 名神名阪連絡道路の整備計画を促進 し、東西方向の名神高速道路、新名神高速道路、名阪・東名阪自動車道の トリプルネットワーク を南北方向に連結することで、 広域ネットワークの強化、新たな企業立地に伴う生産性の向上、観光振興への貢献、救急医療への貢献、災害時の代替路の確保等 をめざす。
	・ 名神名阪連絡道路の早期事業化 をめざし、 東西南北を結ぶ国土幹線道路網の充実 を図る。

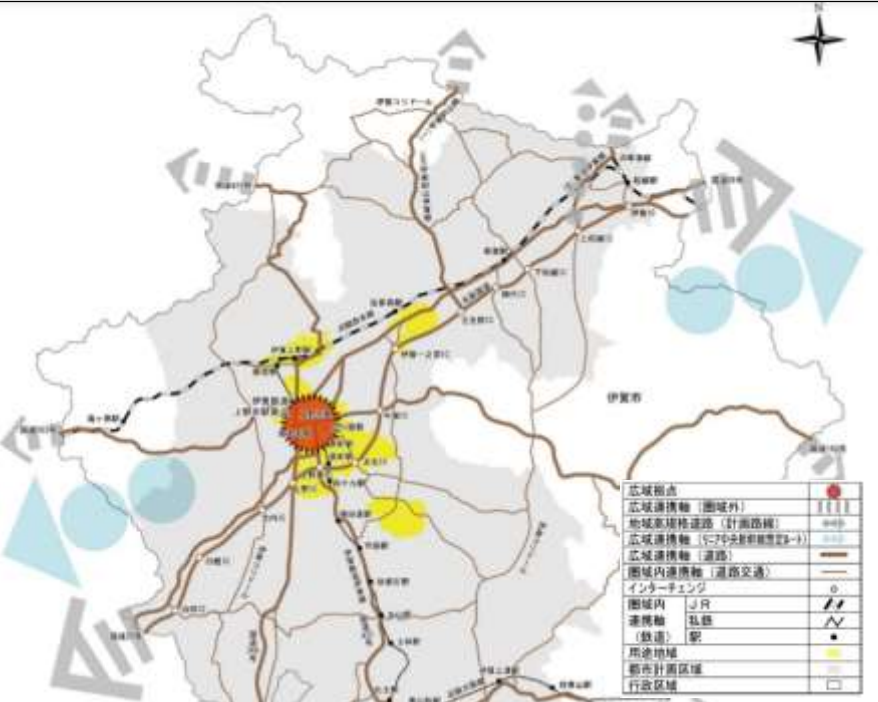
▼交通関連施設等整備方針図(甲賀市)



出典：甲賀市都市計画マスタープラン

伊賀都市計画 都市計画の整備、開発及び保全の方針 計画書(令和2年9月) 計画年次: 令和2年～令和12年	
主要施設の配置 方針	本区域と滋賀県間で名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道を南北に結節する名神名阪連絡道路については、名阪国道とともに中部圏や近畿圏との連携や滋賀県との連携による、産業、レクリエーションおよび観光等の需要に対応する新たな広域連携軸として整備に向けた検討を進める。

▼伊賀圏域将来都市構造図

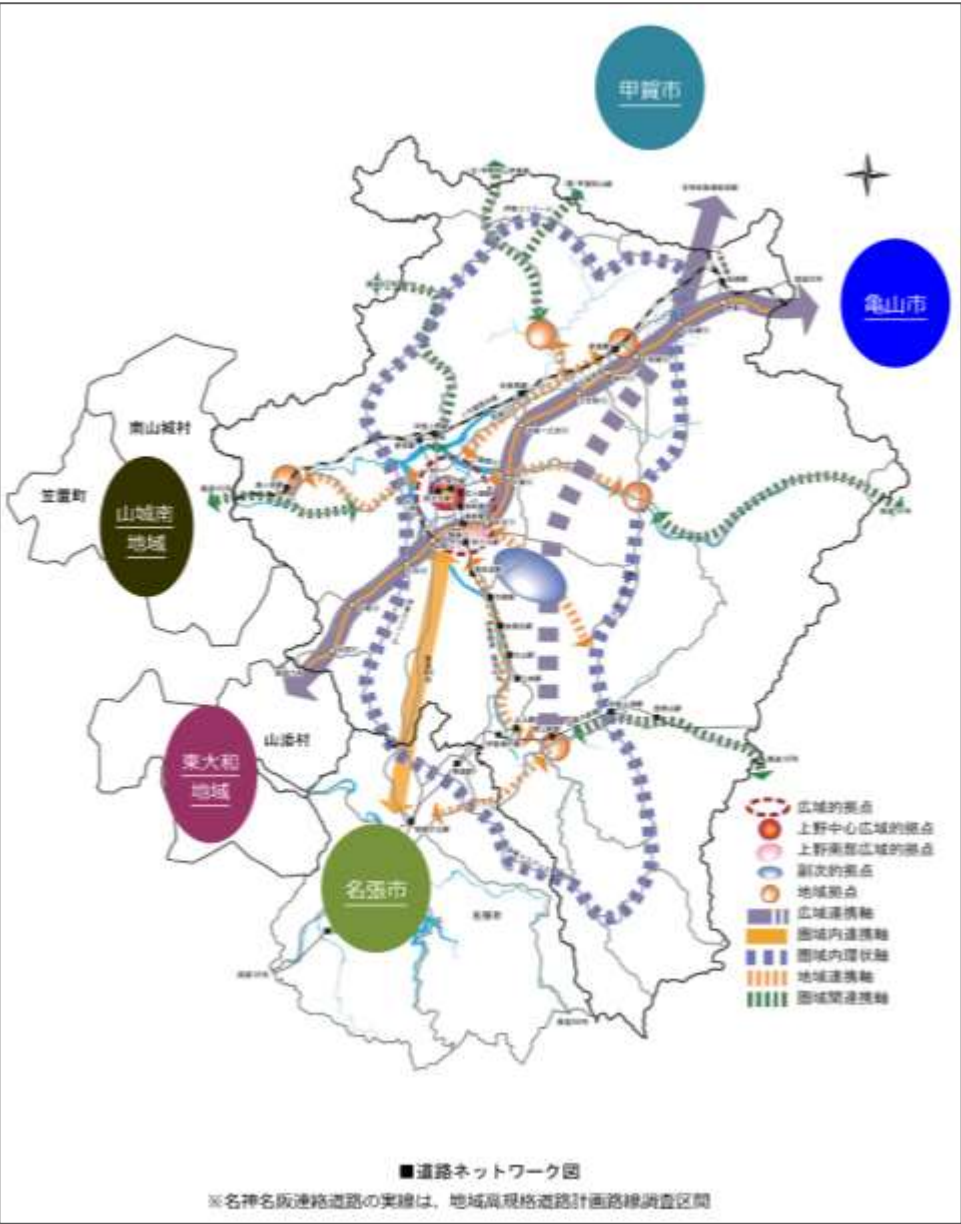


出典：伊賀都市計画 都市計画の整備、開発及び保全の方針 計画書

伊賀市都市マスタープラン(令和3年12月) 計画期間: 令和3年～令和12年まで	
広域連携も含めた多様なつながりの実現	・国土開発幹線自動車道の一部であり、高規格道路である名阪国道と、今後整備予定の 名神名阪連絡道路 を、 伊賀市と周辺市町や県外とを結ぶ「広域連携軸」と位置付ける。
新たな企業誘致の推進	・ゆめが丘東南部の新産業用地(約250ha)については、積極的な企業誘致に努めるとともに、 その潜在的な能力向上のためにも、名神名阪連絡道路の延伸要望に取り組む。
南北軸の強化・充実	・伊賀圏域と滋賀県間で名神高速道路、新名神高速道路、名阪国道を南北に結節する 名神名阪連絡道路 については、名阪国道とともに 中部圏や近畿圏との連携 や滋賀県との連携による、 産業、レクリエーション及び観光等の需要に対応する新たな広域連携軸 であるため、整備促進を要請する。
	・東西軸に比べ整備が遅れている南北軸を強化・充実させるため、 名神名阪連絡道路の整備促進と名阪国道からゆめが丘地区を経由し国道165号に至るまでの区間 についても 地域高規格道路としての計画化 を要請する。

伊賀市立地適正化計画(平成30年3月) 計画年次: 平成30年～令和22年	
広域連携軸の強化	・国土開発幹線自動車道の一部であり、高規格道路である名阪国道と、今後整備予定の 名神名阪連絡道路 を、 伊賀市と周辺市町や県外とを結ぶ「広域連携軸」と位置づける。

▼道路ネットワーク図(伊賀市)



視点	課題	原因	政策目標
防災	○迂回機能の不足 - 対象地域周辺の高規格道路では、降雨や災害等による通行止めのリスクがあり、迂回機能が不足している。 - 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が不足している。	- 名神高速道路、新名神高速道路および名阪国道を結ぶラダー間隔が長い。 - 南北方向に規格の高い道路がない。	代替性の高いネットワークの形成
物流	○広域物流を支える道路網の不足 - 今後、新たな企業の進出が予定されており、物流の効率化や生産性向上のために、規格の高い道路へのアクセス性の改善が必要。 - 生活道路が広域的な物流も担っている。	八日市IC付近～上柘植IC付近に規格の高い道路がない。	物流支援による産業振興の促進
交通安全	○安全な走行環境 大型車の混入率が高く、生活道路の安全性が確保されていない。	生活交通と物流交通が混在している。	交通安全の確保
観光	○観光地間を結ぶ道路ネットワークの不足 琵琶湖周辺と三重県の観光地間の連絡性・周遊性が低い。	観光地間を結ぶ規格の高い道路がない。	観光振興の促進

対象		手法	具体的内容
関係機関	・地方公共団体 ◦東近江市 ◦日野町 ◦甲賀市 ◦伊賀市 ◦近江八幡市 ◦竜王町 ◦湖南市 ◦名張市 ・経済団体 ◦バス協会 ◦トラック協会 ◦商工会 ◦沿線企業 等	・ヒアリング	・関係する地方公共団体に対し書面によるヒアリングを行い、意見を聴取する。 ・経済団体等に対し書面によるヒアリングを行い、意見を聴取する。
地域住民	・東近江市 ・日野町 ・甲賀市 ・伊賀市	・説明会	・対象地域において各市町につき1～2回程度の説明会を実施し、地域住民の意見を聴取する。
道路利用者		・オープンハウス ・HP	・対象地域の意見聴取が行いやすい場所(道の駅やSA等)において6か所程度、オープンハウス形式(パネル展示および担当者による説明)で道路利用者に対し説明し、意見を聴取する。 ・滋賀県・三重県その他、関係する地方公共団体のHPにおいて情報を公開し、意見を聴取する。

めい しん めい はん 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

みんなで考える道路計画

【広域図】

凡例
 ● 名神名阪連絡道路
 ● 高規格幹線道路等
 ● その他主要道路

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植根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。

滋賀県東近江市～三重県伊賀市間は、関西圏と中京圏の中間に位置し、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。

今日のアンケート調査は、これらの課題について、地域のみならず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。

概略計画の流れ

今回

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
〒520-8577 滋賀県大津市京町四丁目1番1号
TEL: 077-528-4142 FAX: 077-528-4903

三重県 県土整備部 道路企画課
〒514-8570 三重県津市広町町13番地
TEL: 059-224-3016 FAX: 059-224-2310

地域（東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市）の課題

A. 防災の課題

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。



B. 物流の課題

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。



地域(東近江市・日野町・甲賀市・伊賀市)の課題

C. 交通安全の課題

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

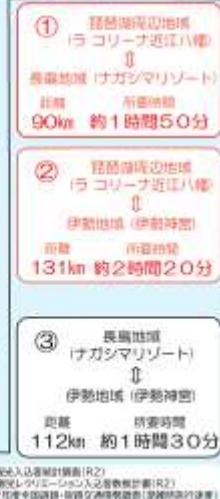
生活道路に大型車が入り込んで走行しており、危険を感じます。



D. 観光の課題

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。



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。

あなたについてお聞かせください

アンケートへのご協力ありがとうございます。
まずはじめに、あなたについて差支えな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。「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	1. 東近江市(旧八日市町) 2. 東近江市(旧膳所町) 3. 東近江市(旧永源寺町) 4. 東近江市(旧五箇荘町) 5. 東近江市(旧能登川町) 6. 東近江市(旧愛東町) 7. 東近江市(旧湖東町) 8. 日野町 9. 甲賀市(旧水口町) 10. 甲賀市(旧土山町) 11. 甲賀市(旧甲賀町) 12. 甲賀市(旧甲南町) 13. 甲賀市(旧信楽町) 14. 伊賀市(旧上野市) 15. 伊賀市(旧伊賀町) 16. 伊賀市(旧島ヶ原村) 17. 伊賀市(旧阿山町) 18. 伊賀市(旧大山田村) 19. 伊賀市(旧青山町) 20. その他()
ご年齢	1. 10代以下 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上
ご職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 学生 4. パート・アルバイト 5. 主婦・主夫 6. その他()

名神高速道路八日市IC付近～名阪国道上柵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。

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()
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()
よく使う区間	どこから(出発地) どこまで(目的地) 1. 東近江市 2. 日野町 1. 東近江市 2. 日野町 3. 甲賀市 3. 甲賀市 4. 伊賀市 5. その他() 5. その他()

⇒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 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
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
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	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3 名神名阪連絡道路への期待について

名神名阪連絡道路へ期待すること（下記 A～D）について、「期待する」～「期待しない」の5段階で評価して番号に○をつけてください。

項 目	期待する	どちらか といえば 期待する	どちらとも いえない	どちらか といえば 期待しない	期待しない	わからない
A 事故や災害等が発生した時に迂回できる道路網を形成すること	1	2	3	4	5	6
B 安定的な物流を支えることで、産業振興を図ること	1	2	3	4	5	6
C 生活交通と物流交通を分離することで交通安全の向上を図ること	1	2	3	4	5	6
D 観光地間や地域間をスムーズにつなげることで観光を促進すること	1	2	3	4	5	6

問4 その他

対象区間（名神高速八日市 IC 付近から名阪国道上柘植 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。

今回

