

この10年の活動を振り返る

2011年度-2020年度

交通インフラの整備促進

中経連は、交通インフラの整備促進に向けて、新東名高速道路をはじめとした高速道路や各地の幹線道路の早期整備、名古屋港の機能強化、リニア中央新幹線の早期整備、中部国際空港（セントレア）第二滑走路の早期実現など、国や政府与党に積極的な要望・提言活動を行っている。さらに、シンポジウムへの登壇や「中部圏交通ネットワークビジョン」の策定などを通じて、これら交通インフラの必要性や将来像を訴えかけている。本稿では、この10年間における中経連の取り組み状況や成果について紹介する。

道路・港湾・鉄道の整備促進や機能強化に関するこの10年の取り組み

道路の整備促進に向けた要望活動

中部圏は国土の中央に位置し、国内東西交通の要衝として、さらには、世界との交流の窓口として重要な位置にある。また、ものづくり産業の中核圏域として、国際競争に打ち勝ち日本経済を支え続けるためには、道路の早期整備は不可欠との観点から、中経連では自治体や沿線企業の代表者などと連携して関係各所に働きかけている。高速道路や各地の幹線道路について、ミッションリンク（未整備区間）の解消やリダンダンシー（多重化）の確保について早期整備の要望を実施し、その結果、以下の主な道路がこの10年間に開通した。



新東名高速道路の浜松いなさJCT-豊田東JCTの開通により約200kmのダブルネットワークが完成

2011年度～2020年度に開通した中部圏内の主な道路

道路名	開通年月	区間
新東名高速道路	2012年4月	御殿場JCT-三ヶ日JCT
	2016年2月	浜松いなさJCT-豊田東JCT
新名神高速道路	2016年8月	四日市JCT-新四日市JCT
	2019年3月	新四日市JCT-亀山西JCT
東海環状自動車道	2012年9月	大垣西IC-養老JCT
	2016年8月	東員IC-新四日市JCT
	2017年10月	養老JCT-養老IC
	2019年3月	大安IC-東員IC
	2019年12月	大野神戸IC-大垣西IC
近畿自動車道紀勢線	2012年3月	海山IC-尾鷲北IC
	2013年3月	紀勢大内山IC-紀伊長島IC
	2013年9月	三木里IC-熊野大泊IC
	2014年3月	紀伊長島IC-海山IC
東海北陸自動車道(4車線化)	2018年11月	白鳥IC-高鷲IC
	2018年12月	ひるがの高原SA-飛騨清見IC
	2019年3月	高鷲IC-ひるがの高原SA

道路名	開通年月	区間
中部横断自動車道 <small>※青字は山梨県内</small>	2011年3月	佐久南IC-佐久小諸JCT
	2017年3月	六郷IC-増穂IC
	2018年4月	八千穂高原IC-佐久南IC
	2019年3月	下部温泉早川IC-六郷IC
	2019年3月	新清水JCT-富沢IC
三遠南信自動車道	2019年11月	富沢IC-南部IC
	2012年3月	鳳来峡IC-浜松いなさ北IC
	2012年4月	浜松いなさ北IC-浜松いなさJCT
伊豆縦貫自動車道	2018年3月	龍江IC-飯田上久堅・喬木富田IC
	2019年11月	天龍峡IC-龍江IC
名豊道路	2014年2月	三島塚原IC-函南塚本IC
	2019年1月	大平IC-月ヶ瀬IC
	2012年3月	細谷IC-七根IC
	2012年10月	前芝IC-豊川為当IC
	2013年6月	豊橋東IC-細谷IC
	2014年3月	蒲郡IC-幸田芦谷IC

名古屋港の機能強化に向けた要望活動

名古屋港は、1907年の開港以来、中部圏のものづくり産業を物流面で支え、現在では、コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車など、さまざまな貨物をバランスよく取り扱っている。2020年の総取扱貨物量は1億6,855万tと2002年から19年連続で日本一を記録し、国際戦略港湾とも肩を並べるわが国を支える港として機能している。



2016年3月に開催したNext30産学フォーラムの見学会では、名古屋港内のふ頭の特徴や高潮防波堤の嵩上げ完了箇所などを船から視察

中経連は、中部圏の国際競争力強化を物流面で支える名古屋港の一層の機能強化は必要不可欠とし、また、南海トラフ地震をはじめとする災害への備え、リニア中央新幹線の開業を見据えた賑わいある港づくりを図るため、自治体、名古屋港管理組合などと連携し、これらの実現に向けた要望活動を実施している。

中部地方整備局とともに中部地域懇話会を設立

2011年3月の東日本大震災より、わが国は社会資本整備を充実させることの必要性を改めて認識させられた。中経連と国土交通省中部地方整備局においては、中部圏が将来にわたって持続的に発展していくために、災害対応力の強化とともに、バランスの取れた社会資本整備の実現が不可欠という認識が深まり、具体的な課題や施策について意見交換する場として中部地域懇話会を2012年8月に設立。年に一度会合を開催し、意見交換を続けている。

交通インフラ整備の必要性をシンポジウムでアピール

2014年9月、中経連は(株)中日新聞社と共催で、第11回中央日本交流・連携サミットを開催。「社会資本整備の必要性 ～防災・老朽化対策の観点から～」



インフラの老朽化対策には、「民間企業のノウハウの活用や官民の人材交流など広域的な連携が必要」と訴える三田会長

をテーマとしたパネルディスカッションでは、三田会長(当時)、愛知県知事、三重県知事、名古屋市長、長野県副知事、岐阜県副知事、静岡県副知事が登壇し、熱く議論を交わした。

また、中部経済界を代表し、三田会長および事務局役員が道路整備やリニア中央新幹線に関するシンポジウムに積極的に登壇。新名神高速道路の整備に対する課題提起、東海環状自動車道の開通効果や全線開通への期待をアピールした。リニア中央新幹線においては、リニア駅周辺のみならず、道路・空港・港湾などのインフラ、さらには東海道新幹線エリアまで含めた面的整備の重要性を広く訴えた。

「中部圏交通ネットワークビジョン」の策定



2013年6月、高速道路整備の現状として新東名高速道路・豊田東JCTを視察

中経連は、2012年4月の委員会編成において、旧来の交通委員会と物流委員会を統合した社会基盤委員会を設置した。

委員会では中部圏の道路整備状況を理解するために、講演会の開催や現場視察会を実施するとともに、柘植副会長が委員長に就任し、具体的な活動計画が設定され、目標に向かって動き出した。



2014年度、委員長に就任当時の柘植副会長

鉄道・道路・空港・港湾などの交通インフラについて、国際競争力強化や観光振興に加え、防災・減災意識の高まりや2027年開業予定のリニア中央新幹線など、中部圏を取り巻く環境変化を踏まえ、交通ネットワークの必要性和そのあるべき姿を検証し、交通ネットワークビジョンとして取りまとめることを目標に掲げた。各地の商工会議所や会員企業へのヒアリングの実施、専門委員会の設置・開催、委員会での骨子案の議論を重ね、2016年4月に「中部圏交通ネットワークビジョン～我が国を牽引する中部の新たな基盤づくり～」を公表した。

2017年度は、中部地方整備局の幹部と社会基盤委員会専門委員との間で、中部のインフラを考える意見交換会を約1年にわたって4回開催。「物流をはじめとした具体的なインフラに対する必要性や期待」「インフラ整備により新しく発生した、もしくは今後発生することが

予想される渋滞などの課題」「老朽化や災害時の対策」について新たな提案を行うなど、活発な議論を展開した。

委員会では、中部圏の交通ネットワークをさらに充実したものとするために、継続した議論、問題提起が必要との観点から、中部のインフラを考える意見交換会における専門委員の生の声を代表意見として取りまとめ、2018年7月に報告書「中部圏交通ネットワークのさらなる充実に向けて～『中部圏交通ネットワークビジョン』を踏まえた新たな視点～」を公表した。本報告書では、「中部圏交通ネットワークビジョン」公表から約2年が経過し、道路や港湾の整備状況にも多くの箇所で見られることから、その状況もあわせて示した。

2019年度以降の委員会では、次期「中部圏交通ネットワークビジョン」を策定するための準備を進め、2021年度末に公表する予定である。

セントレアの機能強化や利用促進に関するこの10年の取り組み

開港からのセントレア利用状況

セントレアは、国際博覧会「愛・地球博」開幕直前の2005年2月に24時間運用可能な国際拠点空港として、地域の熱い期待を担って開港した。愛・地球博の特需を背景に、2005年度の航空旅客数は1,235万人と好調なスタートを切った。しかし、景気低迷によりわが国を取り巻く環境は厳しい状況が続き、セントレアにおいても国内外の航空会社が路線を廃止・減便。さらに、リーマンショック、東日本大震災がこれに追い打ちをかけ、2011年度は航空旅客数が889万人まで落ち込む状況となった。

このような中、東南アジア諸国の経済発展、ビザ発給要件の緩和、昇龍道プロジェクトの推進などによるインバウンド旅客数の増加、さらに、格安航空会社(LCC)の就航増加に伴い航空旅客数は回復に転じ、2018年度には1,236万人と過去最高を更新した。2019年9月にはLCCのビジネスモデルに対応した第2ターミナルが開業し、2019年度の航空旅客数は2018年度をさらに上回る1,260万人まで増加した。また、近年は空港島内の開発が急速に進み、FLIGHT OF DREAMS(2018年10月)や愛知県国際展示場(2019年8月)など、新たな賑わいゾーンが誕生した。



愛知県国際展示場は、大規模コンサート、eスポーツ大会、学会、国際会議など幅広いイベントに対応可能 写真提供:愛知国際会議展示場(株)

第2ターミナルの開業をきっかけにLCCが充実し、新たな航空需要の掘り起こしが期待されはじめてところに、新型コロナウイルス感染症のパンデミックが発生。感染拡大防止のため運休・減便が相次ぎ、2020年5月には開港以来最低の1日あたり21便となった。7月にはじまったGo Toトラベルを機に回復傾向を見せたが、2021年1月に緊急事態宣言が再発出されことにより再び転落、2020年度の航空旅客数は前年比16%の202万人と過去最低の数字となり、厳しい状況が続いている。

セントレアの航空ネットワーク拡充などを支援

セントレアの航空ネットワーク拡充を図るため、中経連では経済視察団の行程におけるエアポートセールス

や自治体などと連携し、海外に籍を置く航空会社の本社に赴き、新規就航や増便、機材大型化を働きかけている。この10年間では、三田会長(当時)、豊田会長(当時)をはじめ事務局役員が計26回現地に足を運び、航空会社の経営層と直接コミュニケーションを取ることで、その発展に寄与してきた。



2015年11月の北欧・ドイツ経済視察団ではフィンランド航空を訪問(写真上)
2016年11月のインド経済視察団ではジェット・エアウェイズを訪問(写真下)

また、セントレア開港前の2001年11月に自治体とともに設立した中部国際空港利用促進協議会(代表理事:中経連会長、名古屋商工会議所会頭)を通じて、航空旅客や貨物取扱量の拡大、航空ネットワーク拡充を図るため、地元企業のセントレア優先利用を促進する「フライ・セントレア」「フライ・セントレア・カーゴ」活動や、インバウンドの需要拡大に向けた活動など、セントレアの活性化を推進している。



ボーイング787の部品をシアトルの工場まで運ぶためにつくられた貨物輸送機「ドリームリフター」。日本ではセントレアにのみ飛来している

第二滑走路の早期実現に向けて

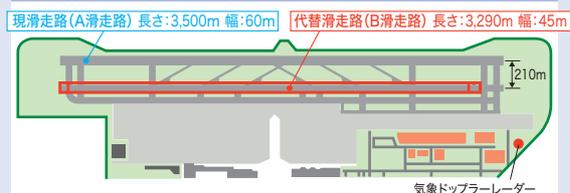
中経連は、2005年9月に公表した「魅力と活力溢れる中部の実現 ～空港・万博の成果を踏まえた中経連の活動～」において、セントレア第二滑走路の実現を目指すことを提言し、二本目滑走路建設促進期成同盟会(2008年4月設立、会長:愛知県知事、副会長:中経連会長他)の一員として、国への要望など早期実現に向けた活動を積極的に続けている。

中経連事業計画においては、2019年度より第二滑走路の早期実現を重点テーマに掲げており、2020年6月の水野会長就任以降は、「現滑走路の経年劣化」「インバウンド需要への対応」「主要空港の代替空港」「スーパー・メガリージョン形成」という4つの観点から、早急に整備することが必要不可欠とし、取り組みを強化してきた。その結果として2021年7月には、自治体、空港会社、経済界により、セントレアの将来構想について検討を行う中部国際空港将来構想推進調整会議(会長:愛知県知事)が発足し、水野会長が構成員として参画。下部会議体である検討部会での5回の議論を経て、12月に「中部国際空港の将来構想」をまとめ公表するに至った。スケジュールも含め、第二滑走路の実現に向けた具体的な道筋が示されたことは大きな一歩となった。

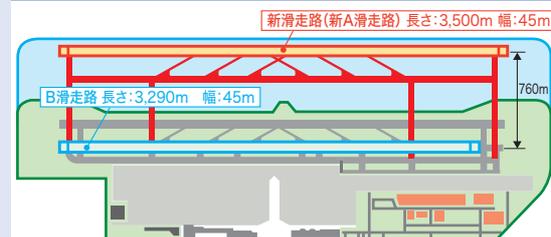
「中部国際空港の将来構想」の概要

2027年度を目途に現滑走路(A滑走路)の東側に代替滑走路(B滑走路)を整備し、A滑走路に大規模補修を行った上で、当面この2本を運用。その後、空港西側の埋立地に新滑走路(新A滑走路)を整備した上でA滑走路は廃止、最終的に現在の約1.5倍の処理容量を持つ2本体制で運用するというもの。

【誘導路を代替滑走路に転用】



【新たな埋立地に新A滑走路を整備】



文:総務部 櫻井 景子(2021年12月作成)