

中部圏交通ネットワークビジョン～道路・港湾整備のあり方～

中経連は、社会基盤委員会(委員長：柘植副会長)において、提言書「中部圏交通ネットワークビジョン～道路・港湾整備のあり方～」を取りまとめた。今後、中経連会員をはじめ、国や自治体、関係団体などに幅広く配布し、各地での議論に役立てるとともに、ネットワークビジョンの共有化を図り、各種要望などにも活用していく。提言書の概要は以下のとおり。

第1章 現状と課題

中部圏に必要な社会基盤インフラのあり方と交通ネットワークの前提となる、経済・社会の現状と課題について確認した。

まず、前回のネットワークビジョンで確認した構造的な課題として、企業における国際競争の激化や、少子高齢・人口減少社会の進展、国・自治体における財政の逼迫といった構造的な厳しい状況について、現在でも普遍的な課題であることを確認した。

また、前回のネットワークビジョン以降に生じた新たな状況として、新型コロナウイルスの発生や脱炭素に関する動きなど、インフラに大きな影響を与える状況が発生していることから、これらについて確認した。

さらに、中部圏の状況について、今後も引き続きわが国経済を力強く牽引していくために物流の効率化が不可欠となることや、交通インフラの骨格完成による東京一極集中是正の受け皿としての役割への期待など、重要な4つのポイントを示した。

最後に、それぞれの課題について、インフラの対応の方向性を確認した。

第2章 社会基盤インフラのあり方

第1章で取りまとめたインフラの対応の方向性をもとに、社会基盤インフラのあり方について提案した。また、提案に関連した社会基盤委員会の委員企業や中経連の会員企業の声を紹介した。

2-1 新たな環状道路整備

現状・課題

- 製造品出荷額の市町村ランキングについて、上位50市町村のうち、高規格幹線道路のインターチェンジがないのは8市町村で、中部圏は5市町村

(安城市、田原市、西尾市、湖西市、豊橋市)を占めており、中部圏のものづくり拠点の多くは、高規格幹線道路から離れている。

- 中部国際空港について、三大都市圏の国際拠点空港で唯一、環状道路が近接していない状況にある。
- 海拔ゼロメートル地域には、高規格幹線道路の空白地域が存在している。

提案内容

- 名古屋第二環状自動車(以下、名二環)の外側に、既存の東名高速道路・名神高速道路に、調査中路線である一宮西港道路、名古屋三河道路を加えた環状道路整備を提案。

効果

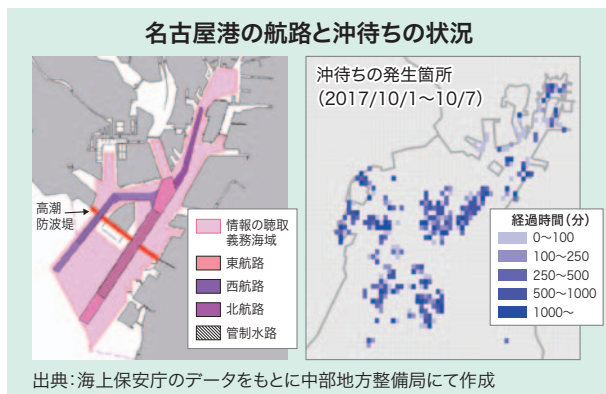
- 渋滞解消、サプライチェーンの国内回帰や物流効率化に寄与する。
- 中部国際空港が環状道路に近接する。
- 海拔ゼロメートル地域の避難・応急復旧ルートが確保できる。
- 物流効率化により脱炭素に寄与する。



2-2 名古屋港の外港整備

現状・課題

- 名古屋港では、船舶大型化により全長290～300mの船舶が増加しているが、高潮防波堤の入口幅の制約により、東航路は全長270m以上、西航路は全長175m以上の大型船舶が行き会えず、現状でも沖待ちが発生している。

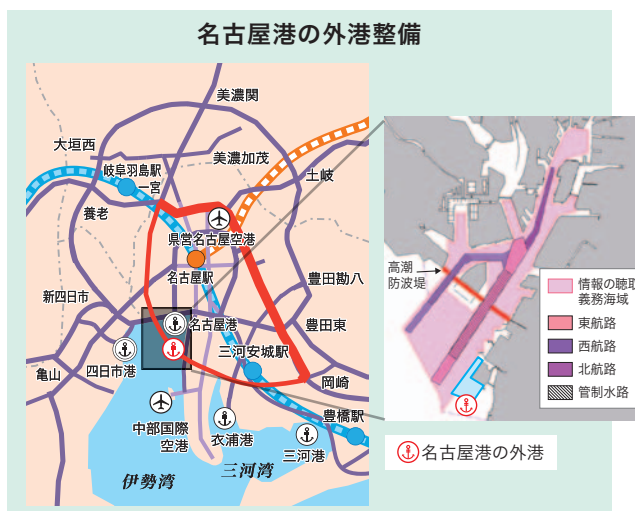


提案内容

- 将来拡張余地として、例えば、高潮防波堤の外側である南5区第2期埋立計画地に名古屋港の外港整備することを提案。

効果

- 新たな環状道路整備とあわせて、広域的な物流の効率化に寄与する。
- カーボンニュートラルポートとして整備することにより脱炭素に寄与する。



2-3 人手不足・自動運転のためのインフラ整備

現状・課題

- 自動運転社会を早期に実現するためには、長期間

を要するインフラ整備にとって、早期に実証実験を開始することが必要である。

- 国土交通省が隊列走行の走行空間として検討している片側3車線区間の右側レーンの専用レーン化から、対象範囲を拡大することで効果が大きくなる。

提案内容

- 片側1車線および2車線高規格道路での隊列走行の実証実験を提案。
- 新たな臨港道路整備（港の中の一部の道路）における「隊列走行」や「自動運転走行」のためのインフラ整備を提案。
- インターチェンジ・港湾間など拠点間幹線道路のバス・トラックの「信号優先制御」について、実証実験を実施することを提案。

効果

- 「隊列走行」「自動運転走行」「信号優先制御」の広範囲の実現により、人手不足解消や、物流効率化による脱炭素に寄与する。
- バス・トラックの「信号優先制御」による幹線道路の渋滞解消が可能となる。

2-4 名二環全通、料金体系改定による課題対応

現状・課題

- 名二環の全線開通により、名二環から飛島ふ頭に直結する出入口がなく、交差点が渋滞している。
- 料金体系改定直後には、大型車交通量は高速道路で減少し、高速道路料金の一部値上げにより、高速道路が敬遠され一般道が選択されている可能性がある。

提案内容

- 名二環の飛島ふ頭直結の出入口整備を提案。
- 料金体系改定による影響が出ていないか精査を提案。

効果

- 名二環飛島北インターチェンジから飛島ふ頭への渋滞が解消し、物流が効率化する。
- 今後の混雑解消に向けたロードプライシングの中部圏における影響評価として活用可能となる。

2-5, 2-6 脱炭素への取り組み

現状・課題

- 欧米の充電器数は日本を大きく上回る。
- 中部圏は、脱炭素の物流網構築を早期に実現するために、実証実験を早期に開始することが必要である。
- インフラ整備に必要なコンクリートの製造により1 m³あたり約270kgのCO₂を排出する。

提案内容

- 新規整備区間における充電設備や走行中給電システムの試験的整備・運用を提案する。
- 低炭素・脱炭素コンクリートによるインフラ整備を提案する。

効果

- 脱炭素に寄与する。

2-7 老朽インフラへの対応

現状・課題

- 早期または緊急に措置を講ずべき状態である橋梁について、地方公共団体の措置着手率は6～7割の状況にある。
- 築50年以上のインフラの割合は今後10年で道路橋全体では32%から57%となる。

提案内容

- アメリカでは、点検結果などから算出される格付けレーティングをもとに、架け替え・修復が必要か不必要かを判断している。これを参考にした老朽化インフラの指標化による廃止判断を提案。

効果

- 今後の担い手確保困難や、インフラ利用者減、財政制約のもと、必要なインフラの老朽化対策となる。

2-8 シミュレーションによる災害時の避難経路整備

現状・課題

- 濃尾平野の海拔ゼロメートル地域は、地域特性から比較的开発が行われてこなかった。

提案内容

- 内閣府の江東5区を対象とした避難時間想定では域外へのボトルネックとなる橋梁の通過時間を

検討。これを参考に、緊急対策として、地域一帯での避難シミュレーションによる避難経路整備を提案。

効果

- 避難支援者が減少し、財政制約のもと、迅速的な防災対策となる。

2-9 調査・整備中インフラ早期整備完了

現状・課題

- 中部圏は骨格の高規格道路が未整備の状況であり地域活性化のために、インバウンド対応のインフラ整備や、東京一極集中是正の受け皿としてのインフラ整備、防災面でも日本のものづくりを支える中部圏のインフラ整備が必要である。

提案内容

- 現在調査・整備中インフラの早期整備完了(2030年代)を目指すことを提案(第3章で個別インフラ整備の必要性を記載)。

効果

- 渋滞解消や物流効率化に寄与する。
- 地域連携、地域活性化が可能となり、インバウンドのさらなる増加や東京一極集中是正の受け皿としての機能整備、サプライチェーンの国内回帰への寄与、日本のものづくりを支える中部圏の強靱化が図られる。

第3章 個別インフラ整備の必要性

わが国経済を牽引する中部圏においては、交通ネットワークの整備が必要であるが、財政の逼迫や、老朽化した既存インフラへの対応も必要な中、総花的なインフラの新設は現実的には不可能である。

本章では、未整備の高規格幹線道路および調査・整備中の地域高規格道路、港湾の早期整備について、個別インフラの必要性を述べるとともに、整備完了目標時期を遅くとも2030年代とし、これらインフラが整備完了したネットワーク図を示した。

<一部抜粋して掲載>

中部横断自動車道

- 長野県の製造業輸出額は全国9位の規模であり、清水港におけるコンテナ輸出力も中部横断

自動車道の開通により飛躍的に伸びており、今後の全線開通によりさらに増加することが期待される。

三遠南信自動車道

- 三遠南信地域は、全国屈指の工業、農業の盛んなバランスの取れた地域であり、三遠南信自動車道の整備により、そのポテンシャルがさらに高まることが期待される。

西知多道路

- リニア中央新幹線開業を見据えた名古屋駅との

直結や、広域の新名神高速道路や名二環、東海環状・東海北陸自動車道などを使った北陸、岐阜、三重とのダブルネットワーク化により、中部国際空港のアクセス性が高まることが期待される。

浜松湖西豊橋道路

- 高規格幹線道路の空白地域である三遠南部地域と三河港を、高速交通体系に組み込むことにより、地域の産業の物流効率化や連携強化が期待される。

図で見る 中部圏交通 ネットワークビジョン



問い合わせ先：社会基盤部

内容の詳細については、中経連ホームページ (<https://www.chukeiren.or.jp>) をご覧ください