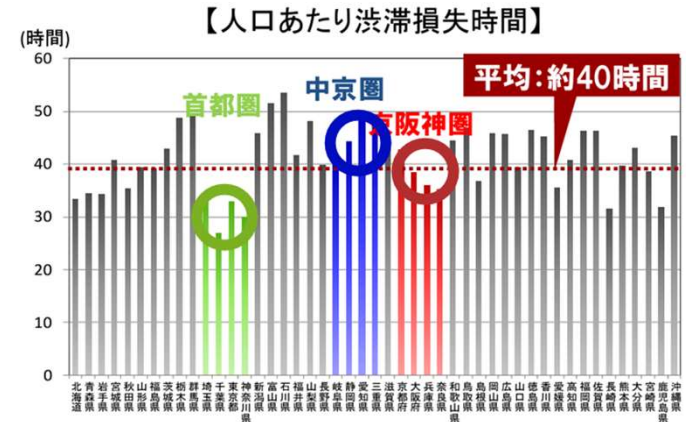


## ■中部圏のインフラは整備途上

- 中部圏の製造品出荷額は首都圏や関西圏より大きく、また名古屋港の貿易黒字額は**25年連続日本一**であり、中部圏のものづくり産業は**日本経済を牽引**
- しかしながら、首都圏、関西圏と比べ、**中部圏は人口あたり渋滞損失時間が多く発生**
- 製造品出荷額ランキング上位50市町村で、高規格幹線道路の**ICが無い8市町村中、5市町村が中部圏**(安城、田原、西尾、湖西、豊橋)
- 全国56の高規格幹線道路で、**整備率が50%を下回る**のは6路線。そのうち3路線は中部圏(中部縦貫自動車道(43.7%)、伊豆縦貫自動車道(43.6%)、三遠南信自動車道(39.4%))



## ■新たな国土形成計画(2023年7月閣議決定)

- 『三大都市圏を結ぶ「**日本中央回廊**」の形成を通じて地方活性化、国際競争力強化を図る』
- 中部圏は、「**「日本中央回廊」の効果の最大化**」が重要(中部圏広域地方計画)

## ■リニア中間駅に直結する道路の整備



### 【日本中央回廊】

リニア中央新幹線および新東名高速道路、新名神高速道路等により形成される首都圏・中部圏・関西圏を短時間で結ぶ、**世界に例を見ない「経済集積地域」**



- 求められる道路ネットワーク整備
  - ・ **リニア中間駅に直結する道路**
    - ① リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備
    - ② リニア中間駅から高規格道路までのアクセス道路の整備
  - ・ **リニア中間駅に直結しないが、「日本中央回廊」として重要な道路**



## ■名古屋駅

名古屋高速道路 新洲崎出入口、新黄金出入口および栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線

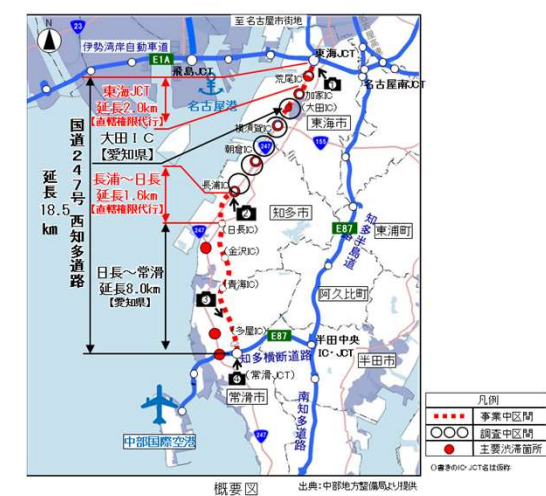
- 名古屋高速道路の都心環状線や、名古屋駅最寄りの錦橋出口で、渋滞が慢性的に発生
- これらの出入口等の追加・改良は事業化済み



## 西知多道路

別図①参照

- 名古屋高速道路を經由して名古屋駅を結び、中部国際空港のアクセス性が高まる
- 東海JCT付近、大田IC(仮称)と長浦IC～常滑JCT(仮称)間が事業化済み
- **その他の区間は未事業化区間**



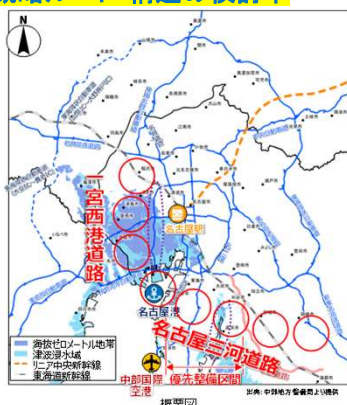
## 名岐道路

- 国道22号や名神高速道路一宮IC～一宮JCT間の渋滞緩和など交通課題の解消が期待
- 名古屋高速道路を經由して、名古屋駅と結ばれることで、リニアの開業効果を広域に波及
- **名古屋高速一宮東出口から東海北陸自動車道一宮木曾川ICまで、都市計画・環境影響評価の手续中**



## 一宮西港道路・名古屋三河道路

- 太平洋と日本海を結び南北軸(東海北陸自動車道は、一宮JCT以南にミッシングリンク)
- 名古屋都市圏の環状道路を形成する東海環状自動車道と名古屋環状2号線は、伊勢湾岸自動車道で重複
- **一宮西港道路および名古屋三河道路の西知多道路から名豊道路までの優先整備区間について、概略ルート・構造の検討中**



## ■リニア岐阜県駅

### 濃飛横断自動車道

別図②参照

- リニア岐阜県駅を起点に、下呂や郡上、高山、中部縦貫自動車道を利用して福井県方面にも、観光ルートの設定が可能
- 和良・下呂間が開通済みで、堀越峠工区、和良工区およびリニア岐阜県駅へのアクセス道路となる中津川工区が事業化済み
- **その他の区間は未事業化区間である**



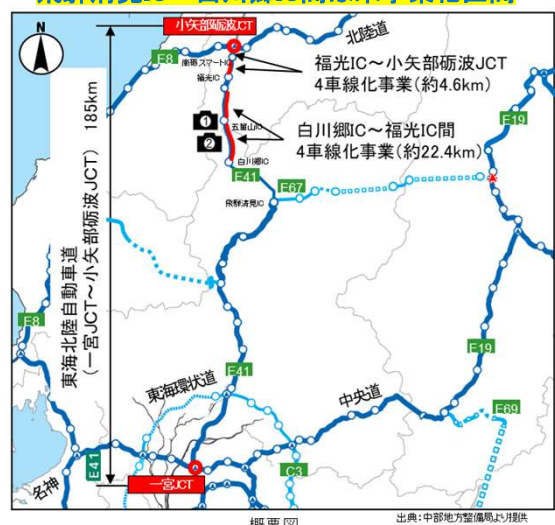
## 富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路

- 富山県と中部圏との物流の効率化
- 防災面でも、連続雨量規制区間や、急カーブ・急こう配区間が連続するため整備効果が高い
- 一部区間で開通済み、猪谷～庵谷間、大沢野富山南道路、高山市千島町～高山市一之宮町間等が事業化済み
- **その他の区間は未事業化区間である**



## 東海北陸自動車道の全線4車線化

- 中部地域と北陸地域を最短で結び、相互の交流と連携を促進する地域連携軸の中心となる社会基盤
- **飛騨清見IC～白川郷IC間は未事業化区間**



## 一般国道19号・瑞浪恵那道路

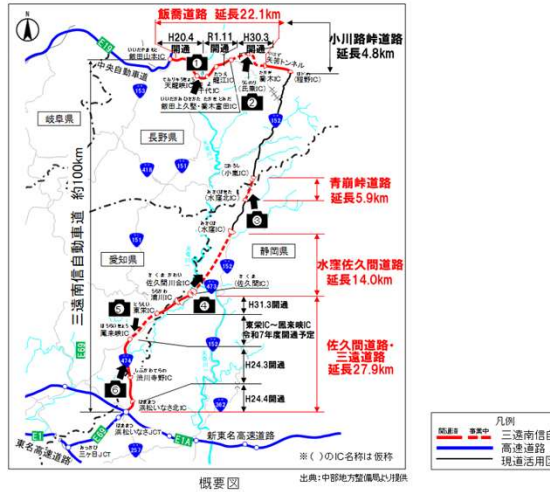
- 円滑な企業活動が支援されることで企業立地が促進
- 点在する観光、レジャー施設を繋ぐことで、リニア岐阜県駅からの観光客に対して周遊観光が促進
- 瑞浪恵那道路は全区間が事業化済み





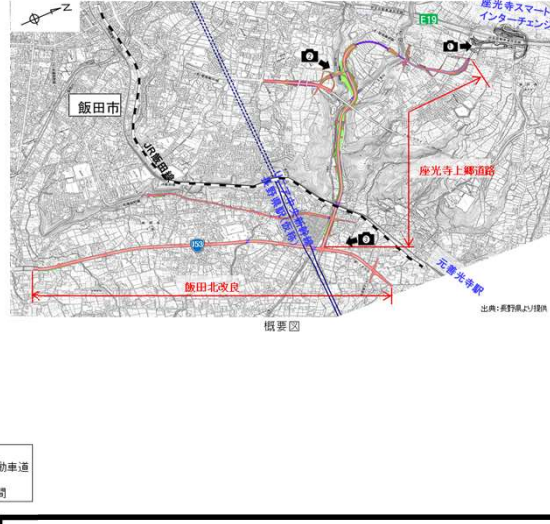
## ■リニア長野県駅

- 三遠南信自動車道** 別図③参照
- 航空宇宙産業や輸送機器をはじめとしたものづくり企業の地域連携、農産物の消費地拡大、三河港からの海外輸出増加等が期待
  - 一部区間で開通済み。他区間は事業中あるいは現道活用区間



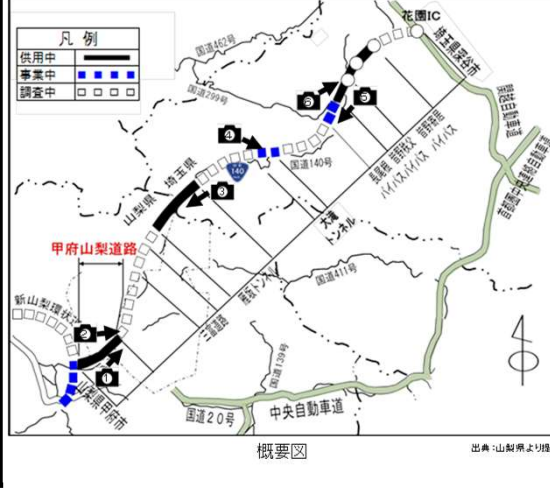
## 中央自動車道 座光寺SIC、一般国道153号 飯田北改良および座光寺上郷道路

- リニア長野県駅へのアクセス向上が期待
- 座光寺SICは供用開始、飯田北改良および座光寺上郷道路は事業中



## ■リニア山梨県駅

- 西関東連絡道路**
- 北関東と甲信・東海地方の人やモノの交流を促進し、経済・環境等の活性化が期待
  - 一部区間が開通済みであり、大滝トンネルおよび長尾根バイパスが事業化済み
  - **その他の区間は未事業化区間**



## ■リニア三重県駅

- 鈴鹿亀山道路**
- 地域の産業の物流効率化や連携強化
  - 北勢地域の南北軸の新名神高速道路や東名阪自動車道、鈴鹿四日市道路等を連絡することでリダンダンシー機能も期待
  - 鈴鹿亀山道路は、事業化済み



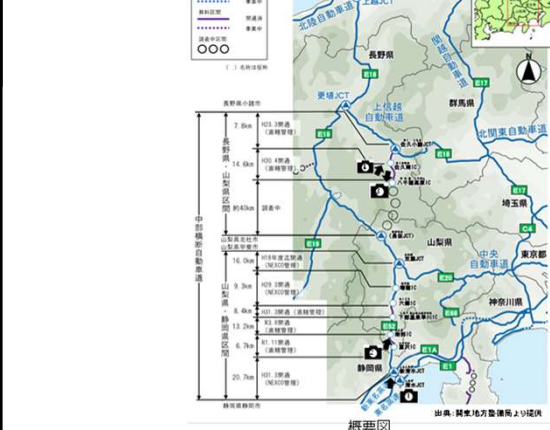
## 浜松湖西豊橋道路

- 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
- **都市計画・環境アセスメントを進めるための調査を実施中**



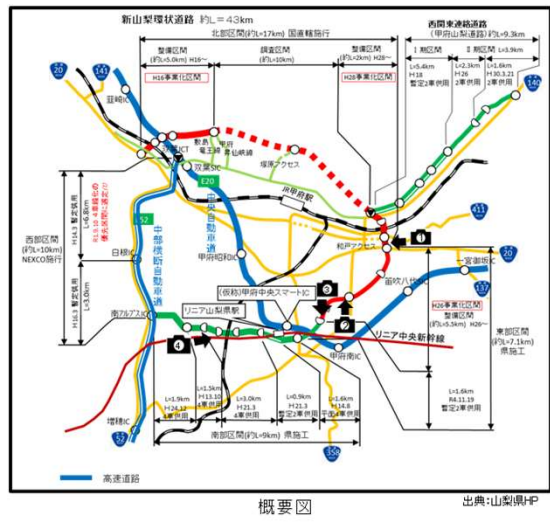
## 中部横断自動車道

- 東北信地域の清水港へのアクセスが横浜港よりも短縮し、東北信地域の資本ストック効果が高まる
- 静岡～山梨県間は全線開通、山梨～長野県間は八千穂高原IC～佐久小諸JCT間が開通
- **残る長坂JCT(仮称)～八千穂高原IC間が未事業化区間**



## 新山梨環状道路

- 山梨県駅発着の周遊型観光が促進
- 甲府圏域内の幹線道路の慢性的な交通渋滞の緩和や事故の減少が期待
- **一部区間が未事業化区間**

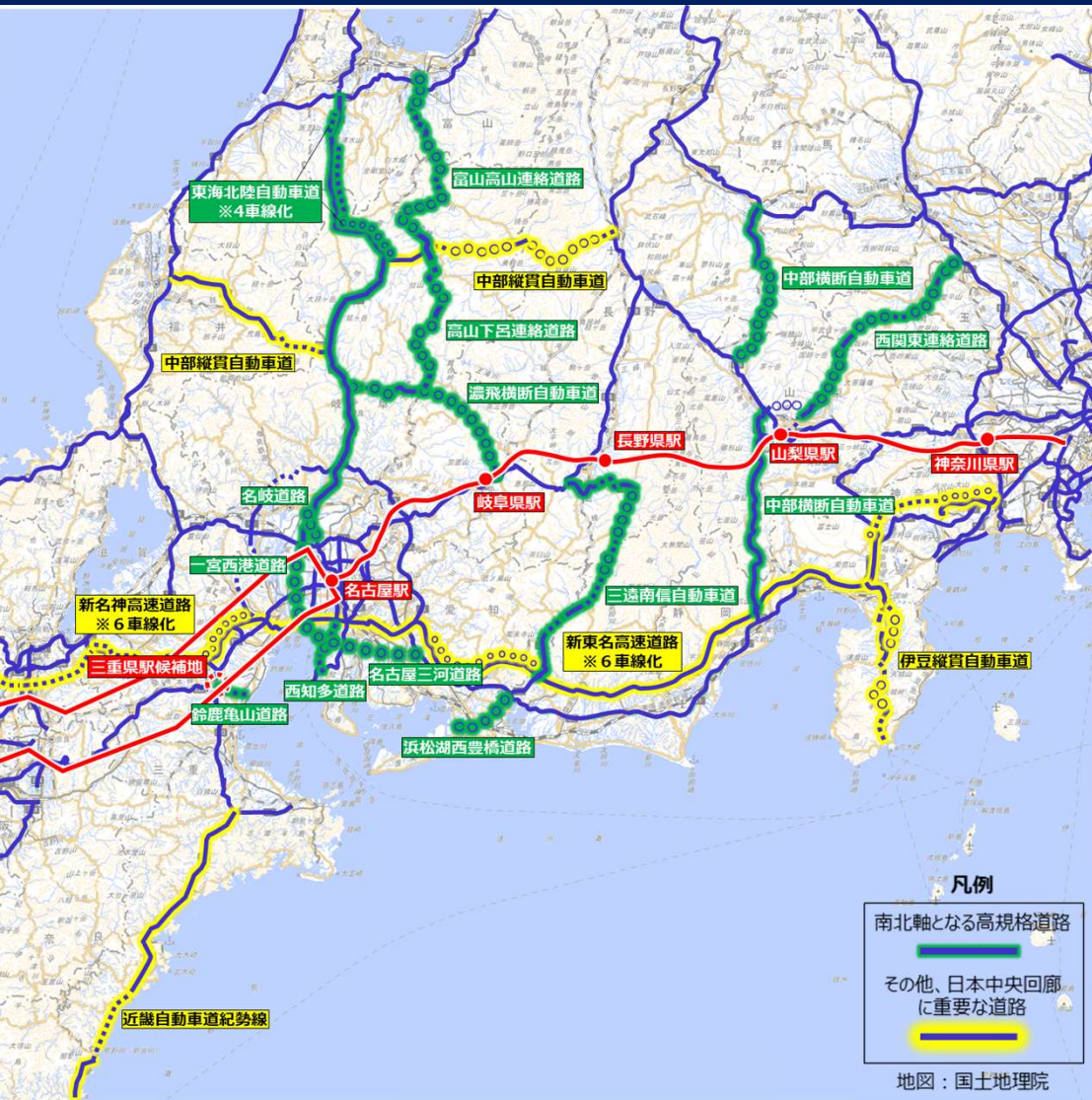


## ■リニア神奈川県駅

- 大西大通り線**
- 圏央道の相模原ICからリニア神奈川県駅へのさらなるアクセス性の向上が期待
  - **全区間が未事業化区間**







凡例  
 南北軸となる高規格道路  
 その他、日本中央回廊に重要な道路  
 地図：国土地理院

## 中部縦貫自動車道

- 長野自動車道・東海北陸道自動車道・北陸道自動車道と連絡し、中部・北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、物流の効率化や地域間の連携向上が期待
- 一部区間は開通済みで、松本JCT(仮称)～波田IC(仮称)間、丹生川IC(仮称)～高山IC間、油坂出入口(仮称)～九頭竜IC間が事業化済み
- **その他区間が未事業化区間**



## 近畿自動車道紀勢線

- 農林水産業の振興、周遊観光による観光の活性化、南海トラフ巨大地震等の大規模地震時における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセスの改善が期待
- 勢和多気JCT～熊野大泊IC間が開通済みで、熊野大泊IC～紀宝IC(仮称)間が事業化済み



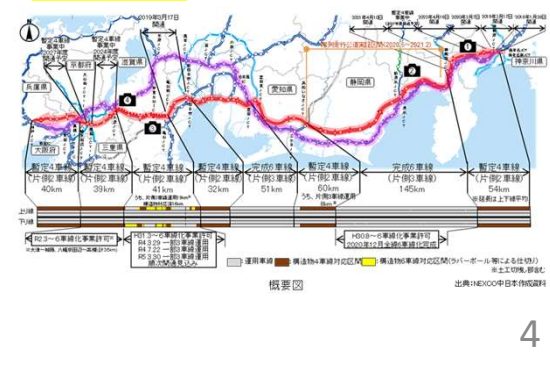
## 伊豆縦貫自動車道

- 伊豆地域の交通混雑緩和や観光振興
- 一部区間は開通済みで、函南塚本IC～修善寺IC間は伊豆中央道と修善寺道路で接続され、現道活用区間。大場・函南IC～函南IC(仮称)、月ヶ瀬IC～茅野IC(仮称)、河津逆川IC～下田IC(仮称)間が事業中
- **茅野IC(仮称)～河津七滝IC間が未事業化区間**



## 新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化

- 東名高速道路・名神高速道路とダブルネットワークを形成し、三大都市圏をつなぎ、日本の社会経済を支える大動脈としての役割を担う大変重要な道路
- 暫定4車線区間が存在し、この区間がボトルネック
- **愛知県内と三重県内の暫定4車線区間の6車線化は、NEXCO中日本により6車線化に向けた調査を実施**



伊豆縦貫自動車道



# 「日本中央回廊」における波及効果

## ■直接的な効果

### 移動時間の変化

- リニア中央新幹線の開業に加えて、道路ネットワークが整備されることで、「日本中央回廊」における**移動時間がさらに短縮**

名古屋 起点	発地	着地	現状		将来		参考 (リニア開業後 の乗換駅)
			自動車のみ	鉄道のみ	リニア開業後(リニア利用)	リニア開業後(リニア利用) + 南北軸道路等	
	名古屋駅	岐阜県高山市	122	145	151	87	岐阜乗駅
	名古屋駅	岐阜県下呂市	130	99	82	74	岐阜乗駅
	名古屋駅	長野県松本市	184	127	115	110	長野乗駅
	名古屋駅	遠山郷 (長野県飯田市) ※旧 南信濃村	164	219	115	71	長野乗駅
	名古屋駅	長野県 軽井沢町	250	193	177	136	山梨乗駅
	名古屋駅	長野県上田市	227	207	186	142	山梨乗駅
	名古屋駅	埼玉県秩父市	341	273	185	110	山梨乗駅

(単位:分)

品川 起点	発地	着地	現状		将来		参考 (リニア開業後 の乗換駅)
			自動車のみ	鉄道のみ	リニア開業後(リニア利用)	リニア開業後(リニア利用) + 南北軸道路等	
	品川駅	岐阜県 高山市	328	296	193	129	岐阜乗駅
	品川駅	岐阜県下呂市	321	223	124	115	岐阜乗駅
	品川駅	長野県松本市	185	207	132	127	長野乗駅
	品川駅	遠山郷 (長野県飯田市) ※旧 南信濃村	250	267	131	88	長野乗駅
	品川駅	長野県南牧村 (ハヶ岳登山)	160	231	110	98	山梨乗駅

(単位:分)

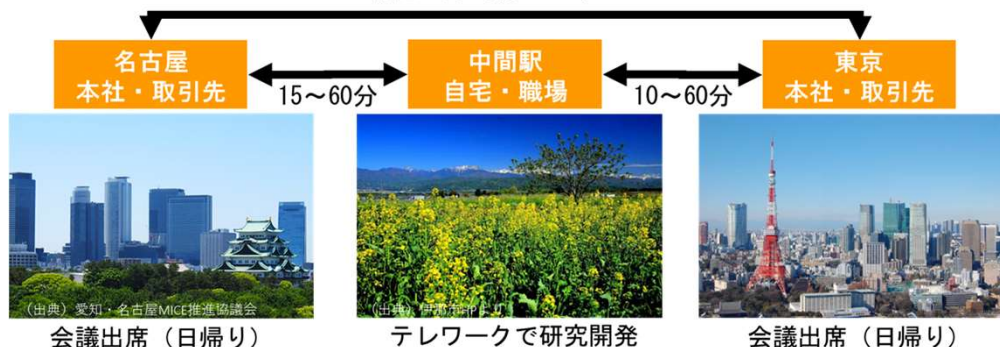
(出典)三菱UFJリサーチ&コンサルティング試算をもとに、中部経済連合会にて作成

## ② 新たなビジネススタイルやライフスタイルが可能に

- リニア中間駅付近の自然豊かな地域に家族とともに居住し、必要な場合は、**リニア中央新幹線で大都市の本社等に出勤する**といったワークライフバランスが実現

- **大都市から地方への移住、大都市への通勤通学、二地域居住**など、都市と地方にまたがる新たなビジネススタイルやライフスタイルが生まれる

最短40分(約300km)



(出典)中部経済連合会にて作成

## ■広域的な波及効果

### ① 新たなイノベーションの創出

- それぞれの地域の強みを活かした産業の育成とともに、**圏域を超えて産業クラスター同士が連携**することによって、イノベーションが創出され、新たな産業が生まれる



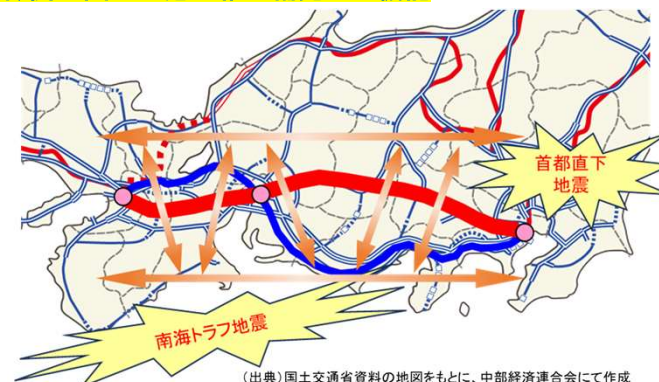
(出典)国土交通省資料の地図をもとに、中部経済連合会にて作成

### ③ 巨大災害に対するリダンダンシーの確保

- **東西方向の高速交通ネットワークの多重性および代替性が強化**され、首都直下地震や南海トラフ地震等の**巨大災害に対するリダンダンシーの確保に寄与**

- **南北方向に伸びる高速道路ネットワークは広域圏を形成**し、太平洋側の各都市とつながることで、南北方向の人流、物流のリダンダンシーも強化

- **首都圏、中部圏、関西圏の空港が相互補完的に機能**



(出典)国土交通省資料の地図をもとに、中部経済連合会にて作成

### ④ 新たな広域観光交流の促進

⑤ リニア中央新幹線効果は「日本中央回廊」周辺地域にも波及 等の効果も