

「日本中央回廊」の効果最大化に資する 道路ネットワーク整備

2024年3月



はじめに

中部圏は、東西交通の要衝に位置し、豊かな居住環境、職住近接性の高さ、温暖な気候、豊かで風光明媚な自然など恵まれた環境を背景に、わが国最大の「ものづくり」地域として長年に亘り日本経済を牽引し続けてきた。

さらに、今後リニア中央新幹線（品川～名古屋間）の開業や整備が進められている高規格道路が実現することによって、中部圏の利便性は飛躍的に高まり、将来に向けてさらに大きく発展する可能性がある。

中部経済連合会の社会基盤委員会（以下「本委員会」という）では、2016年4月、中部圏5県（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）が持続的に発展し、今後とも日本経済を牽引し続けるためには、陸、海および空の交通インフラが有機的に結びつきネットワークを形成する必要があるという観点から、「中部圏交通ネットワークビジョン」（以下「2016年ネットワークビジョン」という）を公表した。

また2022年3月には、2016年以降の大きな環境変化を考慮したうえで、2016年ネットワークビジョンを改訂し、「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～」（以下「2022年ネットワークビジョン」という）を公表し、その実現に向けた周知および要望活動等を行ってきた。

このような中で、2023年7月に、総合的かつ長期的な国土のあり方を示す国土形成計画（全国計画）が約8年ぶりに策定された。この新たな国土形成計画は、コロナ禍による生活・経済の変化やデジタルの進展等を踏まえた、令和の新しい国土づくりの方向性を示しており、中部圏は、リニア中央新幹線等によって形成される「日本中央回廊」の効果の最大化が重要とされている。

そこで、今回、中部経済連合会では、2022年ネットワークビジョンに示した中部圏交通ネットワークのさらなる充実化を図るべく、新たな国土形成計画で重要とされている「日本中央回廊」の効果の最大化に寄与する道路の整備を後押しすることを目的に、中部経済界の意向を代表して、本委員会において本報告書を取りまとめることとした。

あわせて、2022年ネットワークビジョンの公表から約2年が経過し、道路の整備状況にも進捗が見られていることを踏まえ、高規格道路を中心に、整備進捗状況を示すとともに、図でみる中部圏交通ネットワークビジョンの更新版も掲載することとした。

本報告書が、当会会員をはじめ、国・自治体等関係者との間の認識共有化や、さらなる議論に寄与するとともに、関係各位の交通インフラ整備のための諸活動にもご活用いただければ幸いです。

2024年3月

一般社団法人中部経済連合会

会 長 水野 明久

副会長 柘植 康英
社会基盤委員長

目次

はじめに

本編の定義

第1章 中部圏における交通ネットワークの現状把握	1
1 中部圏交通ネットワークビジョン.....	1
1.1 現状と課題.....	1
1.2 交通インフラ整備のあり方.....	2
2 新たな国土形成計画.....	3
2.1 「日本中央回廊」の形成.....	3
2.2 求められる道路ネットワーク整備.....	4
3 本報告書の構成.....	5
第2章 リニア中間駅に直結する道路の整備	6
1 名古屋駅	9
1.1 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.....	11
1.2 西知多道路.....	12
1.3 名岐道路.....	14
1.4 一宮西港道路・名古屋三河道路.....	16
【期待される波及効果】.....	18
2 リニア岐阜県駅	19
2.1 濃飛横断自動車道.....	21
2.2 富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路.....	22
2.3 東海北陸自動車道の全線4車線化.....	25
2.4 一般国道19号・瑞浪恵那道路.....	27
【期待される波及効果】.....	28
3 リニア長野県駅	29
3.1 三遠南信自動車道.....	31
3.2 浜松湖西豊橋道路.....	32
3.3 中央自動車道 座光寺 SIC.....	33
3.4 座光寺上郷道路および一般国道153号 飯田北改良.....	35
【期待される波及効果】.....	35
4 リニア山梨県駅	36
4.1 中部横断自動車道.....	38
4.2 西関東連絡道路.....	40
4.3 中央自動車道 甲府中央 SIC.....	42
4.4 新山梨環状道路.....	42
【期待される波及効果】.....	44

5	リニア三重県駅.....	45
5.1	鈴鹿亀山道路.....	45
	【期待される波及効果】.....	47
6	リニア神奈川県駅.....	48
6.1	大西大通り線.....	48
	【期待される波及効果】.....	49
第3章	リニア中間駅に直結しないが、「日本中央回廊」として重要な道路の整備...	50
1	中部縦貫自動車道.....	52
2	近畿自動車道紀勢線.....	54
3	伊豆縦貫自動車道.....	55
4	新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化.....	57
第4章	「日本中央回廊」における直接的効果（移動時間の変化）.....	59
第5章	「日本中央回廊」における広域的な波及効果.....	60
1	新たなイノベーションの創出.....	60
2	新たなビジネススタイルやライフスタイルが可能に.....	60
3	巨大災害に対するリダンダンシーの確保.....	62
4	新たな広域観光交流の促進.....	63
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.....	65
6	東海道新幹線停車駅の利便性向上.....	67
7	首都機能移転の受け皿が広範囲に拡大.....	68
参考資料	69
1	国土形成計画関係箇所の抜粋（「日本中央回廊」による効果の全国的波及）.....	69
2	WISENET2050・政策集との方向性一致.....	70
別冊	71
1	中部圏交通ネットワークビジョンの更新.....	72

本編の定義

(対象範囲等)

- ・ 本報告書で対象とする地域、道路および「日本中央回廊」の定義は次のとおりとする。

対象地域 … 中部経済連合会の活動エリアである長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県とし、これを「中部圏」という。なお、本報告書はリニア中央新幹線の間接駅に関する事柄があるため、参考までに、リニア中間駅の所在する山梨県、神奈川県に関する内容も記載する。

対象道路 … ①リニア中間駅に直結する道路は、高規格幹線道路、地域高規格道路からなる高規格道路、および、高規格道路とリニア中間駅のアクセス向上対策としての道路を対象とする。

②リニア中間駅に直結しないが、「日本中央回廊」として重要な道路は、高規格幹線道路を対象とする。

なお、現在調査・整備中インフラを対象としており、構想・計画中インフラは対象としない。

日本中央回廊 … 今後開通予定のリニア中央新幹線および整備が進む新東名高速道路、新名神高速道路、さらにはリニア中央新幹線各駅を交通結節の核とする高規格道路ネットワーク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』。

(想定整備時期)

- ・ 2022年ネットワークビジョンでは、個別インフラの整備時期として2030年代（2039年度末）としている。これは、現在調査・整備中インフラを対象としていることから、調査中インフラの整備期間を考慮して設定している。ただし、リニア中央新幹線の開業に関するインフラは、極力早期に整備するのが望ましい。

第1章 中部圏における交通ネットワークの現状把握

中部経済連合会の社会基盤委員会では、2022年3月に「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～」（以下「2022年ネットワークビジョン」という）を取りまとめ公表し、その実現に向けた周知・要望活動等を行ってきた。

2022年3月の公表から約2年が経過して、交通インフラの整備状況も伊豆縦貫自動車道等が一部開通する等多くの箇所で進捗が見られている。一方、2023年7月に、総合的かつ長期的な国土のあり方を示す国土形成計画（全国計画）が約8年ぶりに策定された。この新たな国土形成計画は、コロナ禍による生活・経済の変化やデジタルの進展等を踏まえた、令和の新しい国土づくりの方向性を示している。

そこで本章では、2022年ネットワークビジョンに示した交通ネットワークをさらなる充実化を図るべく、重点的に後押しすべき交通インフラを明確にすることを目的として、まず中部圏の交通ネットワーク（2022年ネットワークビジョン）および新たな国土形成計画について述べる。また、これらを踏まえて、本報告書の構成を説明する。

1 中部圏交通ネットワークビジョン

2022年ネットワークビジョンでは、次のとおり、経済面・社会面の現状と課題を確認し、交通インフラ整備のあり方を提言している。

1.1 現状と課題

2022年ネットワークビジョンでは、企業の国際競争の激化、少子高齢・人口減少社会の進展、国・自治体の財政の逼迫、新型コロナの発生、脱炭素に向けた急加速な動き、CASEやDXの進展、災害の激甚化、インバウンドの増加等のインフラ整備に大きな影響を与える状況を考慮して、現状と課題について確認している。その内容は次のとおりである。

日本の経済や財政が厳しい状況にあるなか、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23年連続（※現在は、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ている。しかしながら、今後も中部圏が日本経済を牽引していくためには課題も残されており、その一例として以下を挙げている。

- ・ 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い。
- ・ 製造品出荷額の市町村ランキングの上位50市町村において、高規格幹線道路のインターチェンジが無い8市町村のうち、中部圏が5市町村を占める。
- ・ 三大都市圏の国際拠点空港で唯一、中部国際空港は環状道路が近接していない。
- ・ 全国56の高規格幹線道路で、整備率が4割以下となるのは3路線であり、2路線が中部圏にある（※現在は、整備率が5割以下となるのは6路線であり、3路線が中部圏にある）。
- ・ 名古屋港では、入り口の高潮防波堤で大型船舶の行き会いができず、沖待ちが多い。

このようなことから、ものづくり産業で日本経済を牽引する中部圏の交通インフラは整備途上であると言える。

1.2 交通インフラ整備のあり方

2022年ネットワークビジョンでは、1.1で述べた課題等を解決すべく、交通インフラ整備のあり方について検討を行い、道路に関する提言として3つの大きな柱を定めている。

(1) 新たな環状道路整備

名古屋環状2号線の外側に、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新たな環状道路整備を提案する。

(2) 調査・整備中道路の2030年代までの整備完了

調査・整備中の高規格幹線道路および地域高規格道路の早期整備完了（2030年代）を目指すことを提案する。2022年ネットワークビジョンでは、高規格幹線道路および地域高規格道路の早期整備に向けて、個別インフラ（新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化、東海環状自動車道（西回り区間）、西知多道路、三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路、中部横断自動車道等）について必要性を述べている。

(3) 道路への最先端技術の導入

- ・ 隊列走行、自動運転走行および信号優先制御

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、臨港道路整備での隊列走行あるいは自動運転走行のためのインフラ整備、インターチェンジ・港湾間など拠点間幹線道路のバスおよびトラックの信号優先制御の実証実験を提案する。

- ・ 脱炭素への取組み

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および運用を提案する。

また、低炭素や脱炭素コンクリートによるインフラ整備を提案する。

- ・ 老朽インフラへの対応

インフラ老朽化先進国であるアメリカでは、点検結果等から算出される格付けレーティングをもとに、架け替えあるいは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する。

2 新たな国土形成計画

2.1 「日本中央回廊」の形成

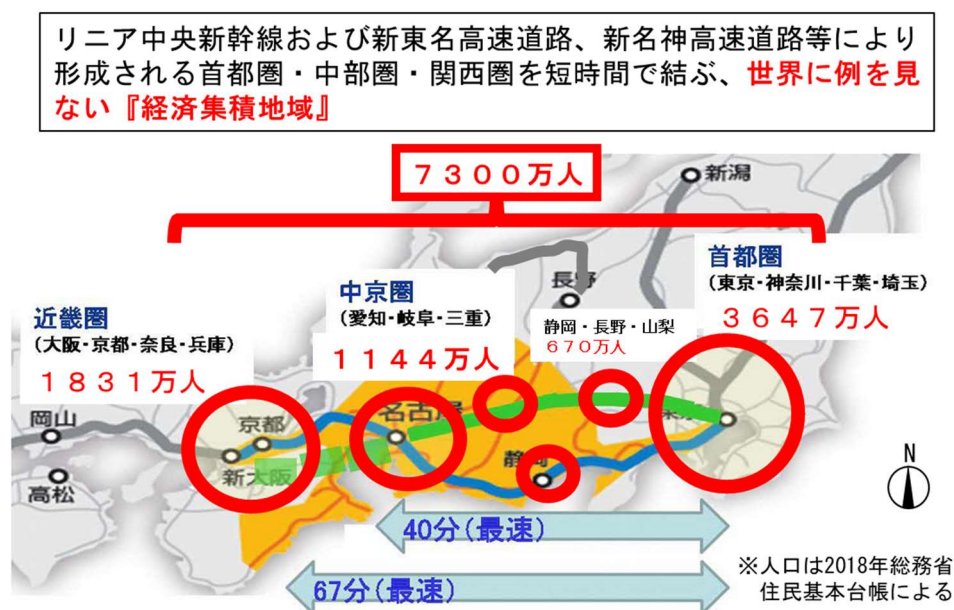
2023年7月に、国土形成計画（全国計画）が約8年ぶりに策定された。この新たな国土形成計画（全国計画）では、国土の課題認識（人口減少・少子高齢化への対応、巨大災害リスクへの対応、東京一極集中の是正、国際競争力の強化等）を踏まえて、目指す国土の姿として、「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、国土構造の基本構想として、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指すこととし、国土全体にわたる広域レベルにおける地域整備の方向性について、次の2点が示された。

- 『中樞中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図る。』
- 『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。』（図表 1-1）。

また、2024年度以降策定予定である新たな国土形成計画（中部圏広域地方計画）の基本的な考え方では、

- 『今後、交通ネットワーク機能の強化とリニア中央新幹線の開業等による「日本中央回廊」の効果を最大化し、中部圏内の多様な地域が補完・連携して、世界に誇るものづくり技術を礎とした産業の高付加価値化、さらには脱炭素化やレジリエンスの向上による持続可能な産業への構造転換等を図ることが求められる。』とされており、中部圏は「日本中央回廊」の効果を最大化」が重要とされている。

《図表 1-1 「日本中央回廊」の形成》



(出典) JR 東海資料をもとに、中部経済連合会にて作成

2.2 求められる道路ネットワーク整備

中部圏は、リニア中央新幹線、新東名高速道路や新名神高速道路等の高規格道路ネットワークによって形成される「日本中央回廊」の効果の最大化が重要である。そのための交通インフラとしては、東西軸・南北軸の広域ネットワークの強化や鉄道駅等の拠点のポテンシャルの活用により地域間の連携を高めるとともに、港湾・空港機能を強化することで我が国の国際交流拠点としての機能を果たすことが求められる。

具体的に、道路ネットワーク整備としては、次の3点が重要となる。

① リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備

『リニア中間駅を交通結節の核とした高規格道路ネットワークを形成する。』

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

『各中間駅から南北方向に伸びる高規格道路との連結性を強化する。』

③ 三大都市圏間の東西軸となる高規格道路の整備

『三大都市圏間の高規格道路ネットワーク整備による大動脈を多重化する。』

3 本報告書の構成

新たな国土形成計画において提言された「日本中央回廊」の効果を最大限発揮するための道路ネットワーク整備について、本報告書の構成は以下のとおりとする。

(1) リニア中間駅に直結する道路 → 「第2章」

中部圏はリニア中央新幹線の開業等による「日本中央回廊」の効果の最大化が重要であり、その効果を最大限に発揮するため道路としては、リニア中間駅に直結する道路である、①リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備、および、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が求められる。

第2章では、極力早期に完了するのが望ましい、リニア中間駅に直結する道路、すなわち、①リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備、および、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について、個別に必要性を述べることにする。

(2) 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 → 「第3章」

「日本中央回廊」の効果の最大化には、③三大都市圏間の東西軸となる高規格道路の整備のように、リニア中間駅に直結しないが「日本中央回廊」として重要な道路の整備も大切である。

このことから、第3章では、リニア中間駅に直結しないが、「日本中央回廊」として重要な道路の整備について、個別に必要性を述べることにする。

(3) 「日本中央回廊」における直接的効果（移動時間の変化） → 「第4章」

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できる。

第4章では、「日本中央回廊」の形成による直接的効果として、主な地域間の移動時間の変化について述べる。

(4) 「日本中央回廊」における広域的な波及効果 → 「第5章」

リニア中央新幹線が開業し、高規格道路ネットワークが整備されることにより形成される「日本中央回廊」は、圏域を超える広域的な波及効果をもたらすこととなる。

第5章では、「日本中央回廊」の形成による、圏域を超える広域的な波及効果について述べる。

第2章 リニア中間駅に直結する道路の整備

中部圏はリニア中央新幹線の開業等による「日本中央回廊」の効果の最大化が重要であり、その効果を最大限に発揮するため道路としては、リニア中間駅に直結する道路である、①リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備、および、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が求められる（**図表 2-1**）。すなわち、「日本中央回廊」は、リニア中央新幹線の開業等により、東西軸の時間距離は大幅に短縮されるが、それに加えて、リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備等により、南北軸の時間距離が短縮でき、「日本中央回廊」の波及効果を縦・横と広範囲に広げることができることになる。

これらの道路の整備状況を見ると、①リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路、および、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率が低いと言える（**図表 2-2**）。

本章では、

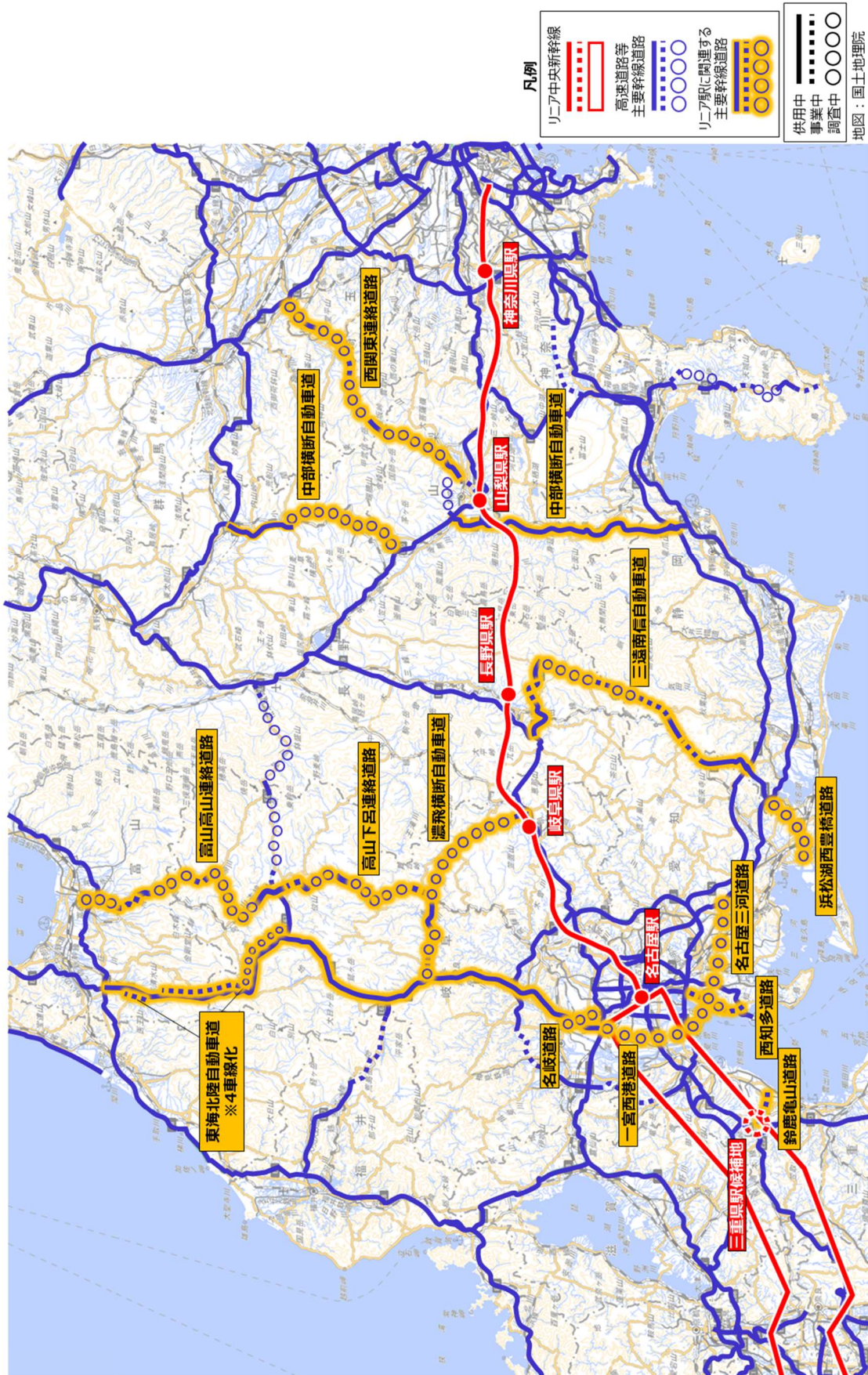
① リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路の整備

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

について、個別に必要性をまとめる。

また、リニア中央新幹線の開業およびこれらの道路整備の完了による、**当該地域における効果**も述べることにする。

《図表 2-1 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（広域版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路を対象



《図表 2-2 リニア中間駅に直結する道路の整備状況》

リニア中間駅	路線名	区間等	予定延長	現開通延長	事業化延長	整備率	未開通区間の事業化率	備考
神奈川県駅	大西大通り線		1km	0km	0km	0%	0%	アクセス道路
	中央自動車道	甲府中央SIC	1箇所	0箇所	1箇所	0%	100%	アクセス道路
山梨県駅	中部横断自動車道		136km	98km	0km	72%	0%	高規格道路
	新山梨環状道路		43km	20km	13km	47%	55%	高規格道路
	西関東連絡道路		110km	31km	6km	28%	8%	高規格道路
	三遠南信自動車道		100km	40km	35km	40%	58%	高規格道路
長野県駅	中央自動車道	座光寺SIC	1箇所	1箇所	-	100%	-	アクセス道路
	一般国道153号	飯田北改良	3km	0km	3km	0%	100%	アクセス道路
	(主)飯島飯田線 (一)上飯田線	座光寺上郷道路	3km	0km	3km	0%	100%	アクセス道路
	浜松湖西豊橋道路		26km	0km	0km	0%	0%	高規格道路
岐阜県駅	濃飛横断自動車道		80km	8km	15km	10%	21%	アクセス道路 +高規格道路
	富山高山連絡道路		-	7km	17km	-	-	高規格道路
	高山下呂連絡道路		-	13km	8km	-	-	高規格道路
	東海北陸自動車道 一般国道19号	4車線化 瑞浪恵那道路	185km	135km	27km	73%	54%	高規格道路
名古屋駅	名古屋高速	新黄金出入口 新洲崎出入口 栄出入口	13km 1箇所 1箇所 1箇所	0km 0箇所 0箇所 0箇所	13km 1箇所 1箇所 1箇所	0% 0% 0% 0%	100% 100% 100% 100%	アクセス道路 アクセス道路 アクセス道路 アクセス道路
	西知多道路		19km	0km	12km	0%	63%	高規格道路
	名岐道路		10km	0km	0km	0%	0%	高規格道路
	一宮西港道路		-	0km	0km	-	-	高規格道路
三重県駅	名古屋三河道路		50km	0km	0km	0%	0%	高規格道路
	鈴鹿亀山道路		11km	0km	11km	0%	100%	高規格道路

(備考)国土交通省資料をもとに、中部経済連合会にて整備率および未開通区間の事業化率を以下の式にて算出

整備率 = 現開通延長 / 予定延長 * 100%、未開通区間の事業化率 = 事業化延長 / (予定延長 - 現開通延長) * 100%

1 名古屋駅

中部圏は、三大都市圏の中心であり、本州のほぼ中央に位置しており、この中部圏の中心である名古屋駅は、リニア中央新幹線、東海道新幹線、鉄道在来線等 9 路線が集結する一大ターミナルである。

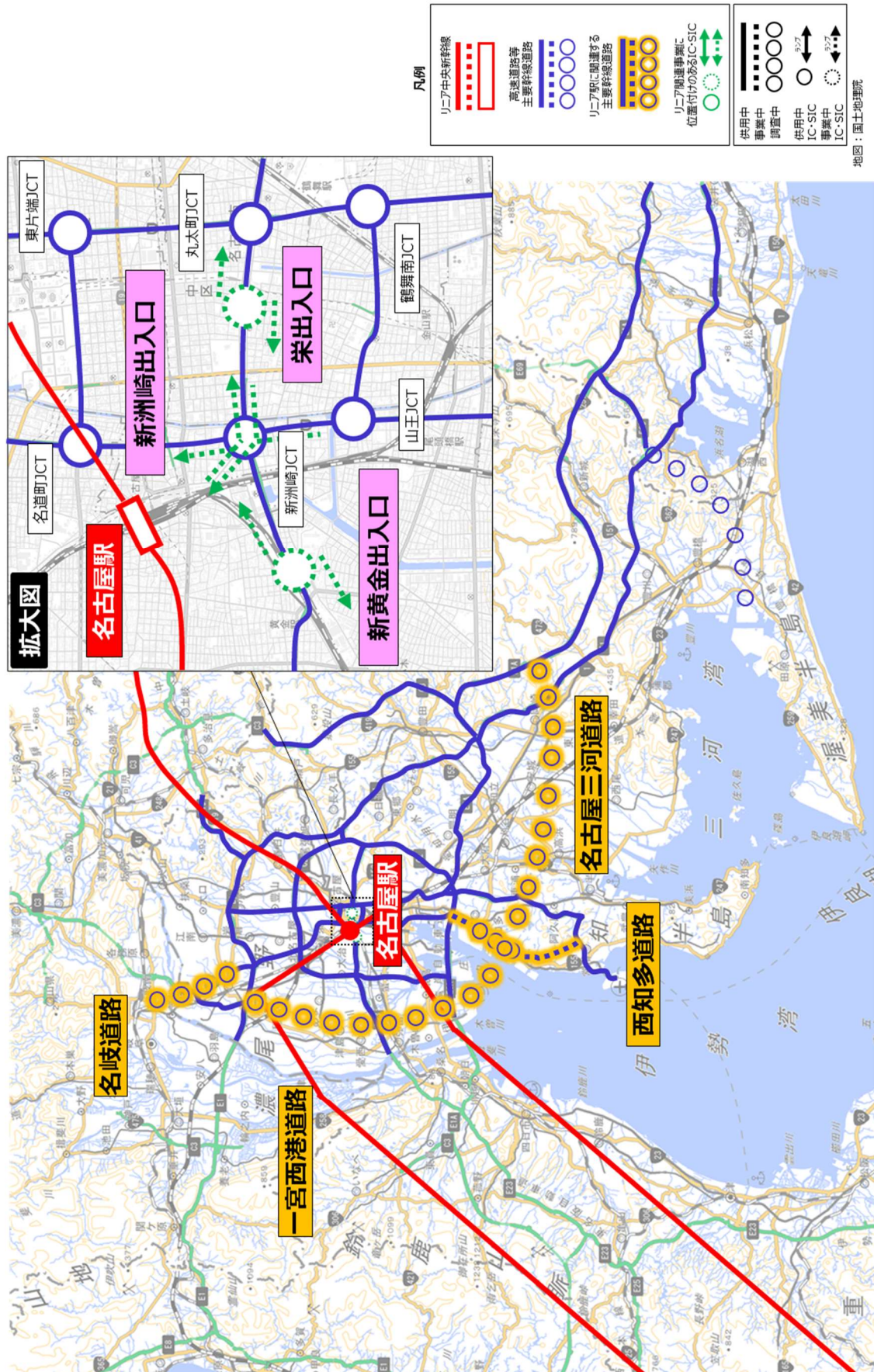
名古屋駅は、リニア中央新幹線で東京圏と 40 分程度で結ばれ、この得られる時間短縮効果をさらに高めるために、名古屋駅におけるハブ機能を一層強化することが求められている（**図表 2-3~4**）。名古屋駅では、東海道新幹線や鉄道在来線等との乗り換えの利便性、名古屋駅と高速道路とのアクセス性（「**高速道路の出入口等の追加・改良**」）、名古屋駅と中部国際空港とのリダンダンシー機能（「**西知多道路**」）等をも高めるスーパーターミナル化の整備が着実に進められるとともに、名古屋駅からの南北軸（「**名岐道路**」）・環状軸（「**一宮西港道路・名古屋三河道路**」）の強化により、リニア開業の波及効果が広域的拡大されることが期待される。

《**図表 2-3** 名古屋駅のイメージ図》



（出典）名古屋市、名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況、2022. 12

《図表 2-4 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（愛知県版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路およびアクセス道路を対象



1.1 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

名古屋駅周辺において、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している。またリニア中央新幹線開業に伴い、名古屋駅周辺地区の人の動きが増加する見込みである。このことから、名古屋駅へのアクセス性の強化および利便性の向上が求められる。

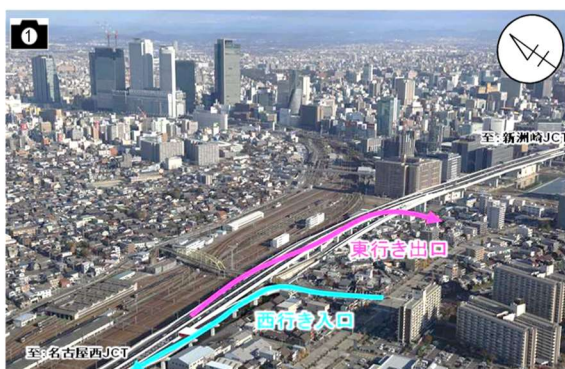
名古屋駅東方面とのアクセス向上としては新洲崎出入口設置（図表 2-5 の写真②）、名古屋駅西側とのアクセス強化としては新黄金出入口設置（写真①）、名古屋駅とのアクセス向上および都心環状線の渋滞緩和としては栄出入口設置、丸田町 JCT 西渡り線および南渡り線の追加（写真③）が計画されている。

現在、これらの出入口等の追加・改良は事業化済みである。

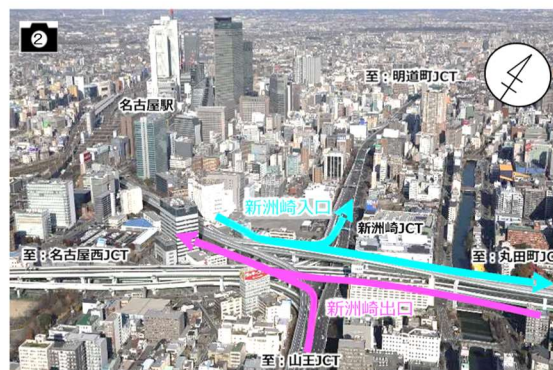
《図表 2-5 名古屋高速道路 新洲崎出入口等の整備状況》



《図表 2-5 名古屋高速道路 新洲崎出入口等の整備状況》



完成イメージ(新黄金出入口) 出典:名高速より提供



完成イメージ(新洲崎出入口) 出典:名高速より提供



完成イメージ(栄出入口、丸田町JCT渡り線)

出典:名高速より提供

1.2 西知多道路

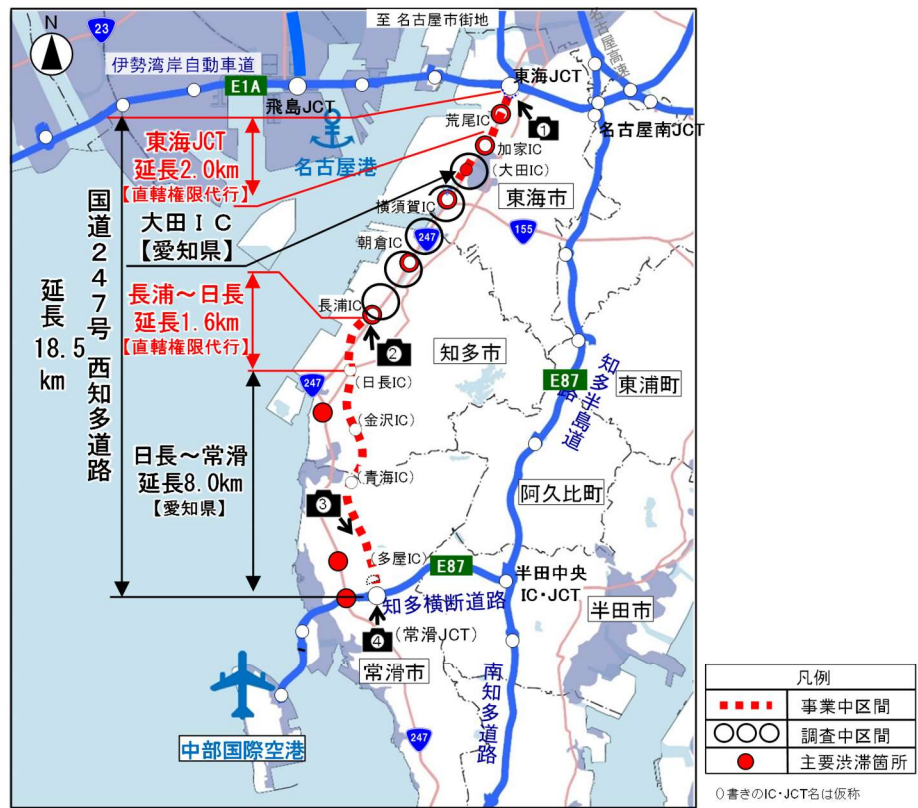
西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約 18.5km の地域高規格道路である（図表 2-6）。

現在の整備状況は、東海 JCT 付近（図表 2-6 の写真①）、大田 IC（仮称）と長浦 IC ～常滑 JCT（仮称）間（写真②～④）が事業化済みであるが、その他の区間は未事業化区間である

中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結び、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを形成する重要な路線であり、中部国際空港のアクセス性が高まることが期待される。

また名古屋港は、原材料等を輸入し、これを後背地で製品・半製品化して、完成自動車やコンテナ貨物等として輸出する仕組みが構築されている。渋滞等により、この流れが滞ると、名古屋港の機能低下のみならず、日本の国際競争力の低下を招く状況であることから、西知多道路はこの状況の解消が期待される道路である。

《図表 2-6 西知多道路の整備状況》



概要図

出典：中部地方整備局より提供



施工状況(東海JCT) 出典：中部地方整備局より提供



現況(長浦～日長) 出典：中部地方整備局より提供



施工状況(日長～常滑) 出典：愛知県より提供



完成イメージ(常滑JCT) 出典：愛知県より提供

1.3 名岐道路

名岐道路は、国道 22 号と並行し、愛知県一宮市から岐阜県岐阜市を結ぶ延長約 10km の地域高規格道路である（**図表 2-7**）。

現在、一宮市の市街地にあたる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 までの延長約 7.5km について、都市計画・環境影響評価の手続きを進めている。

国道 22 号は、交通集中のため著しい速度低下が見られるとともに、それにより交差道路にも渋滞が発生している。また名神高速道路は、一宮 IC～一宮 JCT 間において、東海北陸自動車道からの合流による交通集中のため、慢性的な渋滞が発生しており、中部圏と北陸圏間のボトルネックだけでなく、日本の東西の大動脈のボトルネックとなっている。名岐道路の整備により、これらの交通課題の解消が期待されるとともに、名古屋高速道路を経由して、リニア中央新幹線の名古屋駅と結ばれることで、リニア中央新幹線の開業効果を広域に波及させ、さらなる発展を促す効果も期待される。

産業面では、岐阜地域で製造された航空宇宙産業関連の部品等を、名古屋港周辺の工場まで運搬・組立し、アメリカへ出荷される等、この南北の軸は世界経済を支えており、リニア中央新幹線開業に向けて、名古屋駅や中部国際空港と各地域の移動時間短縮効果が期待される。

名岐道路が繋がる東海北陸自動車道は、中部圏と北陸圏を結ぶネットワークを形成し、中部圏と北陸圏は、昇龍道プロジェクトなど様々な分野で、連携の取組みを強化しており、昇龍道のさらなる推進の面から、太平洋側と日本海側とを結ぶネットワーク強化としての役割も期待される。

《図表 2-7 名岐道路の概要》



概要図

出典：中部地方整備局より提供

1.4 一宮西港道路・名古屋三河道路

一宮西港道路は、愛知県一宮市の東海北陸自動車道一宮 JCT と、弥富市の伊勢湾岸自動車道を結ぶ地域高規格道路であり、また名古屋三河道路は、弥富市から名古屋港のポートアイランドを經由して名古屋港を横断し、三河地域（岡崎市）に至ることが計画されている延長約 50km の地域高規格道路である（**図表 2-8**）。

現在、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・構造の検討を進めている。

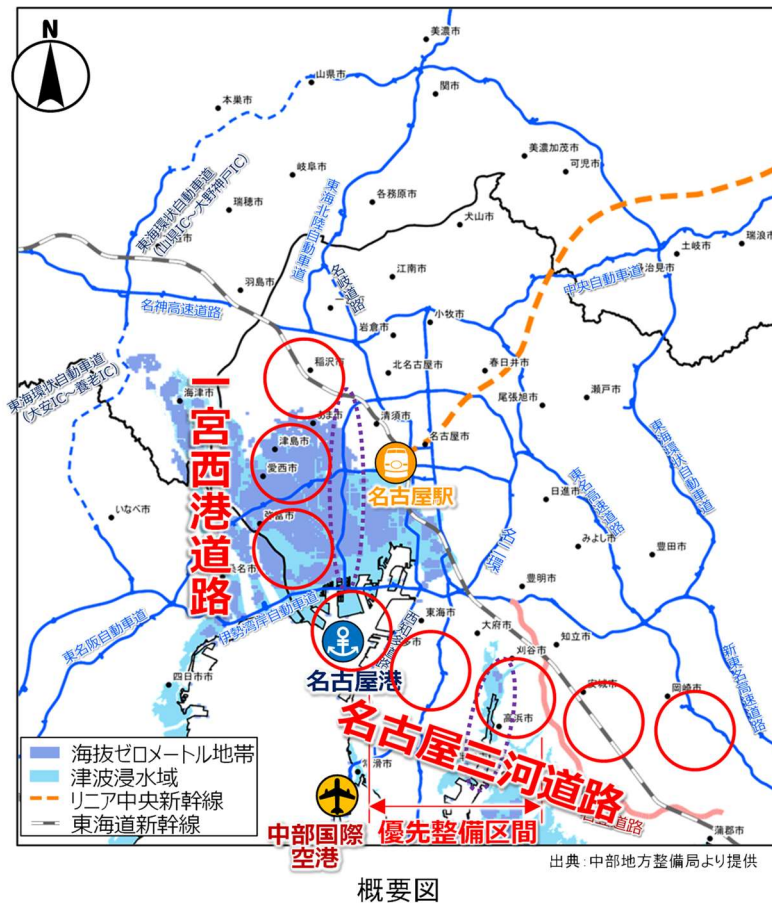
中部圏では、首都圏、関西圏を結ぶ東西軸は、ネットワークが多重化する一方、太平洋と日本海を結ぶ南北軸は、東海北陸自動車道が役割を担うが、一宮 JCT 以南にミッシングリンクが存在する。また名古屋都市圏の環状道路を形成する東海環状自動車道と名古屋環状 2 号線は、伊勢湾岸自動車道で重複しており、大規模災害等への備えとして、伊勢湾岸自動車道とのダブルネットワークを形成する強靱な道路ネットワークの構築が必要である。一宮西港道路・名古屋三河道路の整備は、これらの解消が期待されるとともに、名古屋環状 2 号線の外側に、既存の東名高速道路・名神高速道路に、この一宮西港道路・名古屋三河道路を加えた新たな環状道路機能を有することに繋がる。

産業および物流面では、一宮西港道路が計画される地域は高規格道路の空白地域を含んでおり、名古屋港と北陸地域の物流流動の結びつきは強いことから、西尾張中央道（一般道）は大型車混入率が高く、主要交差点で頻繁に渋滞が発生している。また三河地域内の生産拠点と名古屋港や中部国際空港等の物流拠点を結ぶ道路となる国道 23 号名豊道路や国道 1 号、さらに境川・衣浦港周辺では、渋滞が頻繁に発生している。この地域の強みであるものづくりの生産性に大きな影響を及ぼしており、これらの解消が期待される。

観光面では、海外とのゲートウェイ機能を有する中部国際空港および名古屋港が、一宮西港道路・名古屋三河道路に近接することで、昇龍道エリアである岐阜県や北陸各県が南北に結ばれ、その拠点性が高まるとともに、広域周遊観光が促進される。

防災面でも、南海トラフ地震等の大規模災害時には、一宮西港道路が高架や盛土構造となると、濃尾平野の海拔ゼロメートル地域を高架等により移動することができ、名古屋三河道路も沿岸地域に近接することから、緊急物資輸送ルートとして、人命救急や物資等の補給のほか、企業の BCP 策定・遂行等にも重要な役割を果たすことが期待される。

《図表 2-8 一宮西港道路・名古屋三河道路の概要》



概要図

【期待される波及効果】

中部圏は、リニア中央新幹線と中部国際空港等を通じて、国内外のヒト、モノ、カネ、情報を集め、「日本中央回廊」の核となることが期待されている。愛知県では、世界の成長や新たな需要を取り込み、海外からの投資先や海外進出の拠点となるように、また人や大学の集積する魅力ある拠点となるように、地域づくりが推進されており、1.1～4の道路整備によりそれら効果をさらに拡大できる。

(1) 産業振興

愛知県は、日本最大のスタートアップ支援拠点 STATION Ai を中心として、また中部経済連合会、名古屋大学、名古屋市、浜松市等と組成した Central Japan Startup Ecosystem Consortium が国のスタートアップ・エコシステム グローバル拠点都市に認定されたことを活かして、国際的なイノベーション創出拠点の形成を目指している。

自動車産業では、自動運転に関するビジネスモデルを構築するための実証実験の実施や、あいち自動運転ワンストップセンターによる実証実験の支援等を通じて、自動運転の社会実装に向けた取組を推進している。

航空宇宙産業では、国際戦略総合特区「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の優遇措置の活用や、企業立地、研究開発、実証実験の支援等により、航空宇宙分野の企業の集積や航空機生産機能の拡大・強化を図っている。

(2) 国際競争力強化

愛知県は、県内企業の海外展開や販路開拓に向けて、あいち国際ビジネス支援センター等による総合的支援を実施している。また、外国企業の誘致促進や海外からの投資促進に向けて、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会や INVEST IN AICHI-NAGOYA CONSORTIUM、ジェットロ等と連携した取り組みを実施している。

愛知県国際展示場 (Aichi Sky Expo) を最大限活用し、新たな展示会需要の創造や MICE の誘致を促進するとともに、国際観光都市の実現に向けた取り組みを進めている。

(3) 観光振興

愛知県は、「日本中央回廊」のセンターとして存在感を高めて行く必要がある。また世界文化遺産の白川郷、ミシュランの三つ星観光地の高山、3000メートル級の日本アルプス、歴史的遺産の伊勢神宮や善光寺、リゾート地の上高地や蓼科、日本三名泉の下呂温泉等の主たる観光拠点等へのハブとしての役割が求められている。

このため、中央日本総合観光機構等と連携し、昇龍道プロジェクトへのさらなる誘客に取り組み、広域観光を推進している。また、ジブリパークの開業やアジア競技大会の開催等による都市イメージの向上やスポーツ振興、ユネスコ無形文化遺産に登録された伝統芸能（山・鉦・屋台行事）の魅力の発信等を通じて、地域の活性化や観光振興に繋げている。

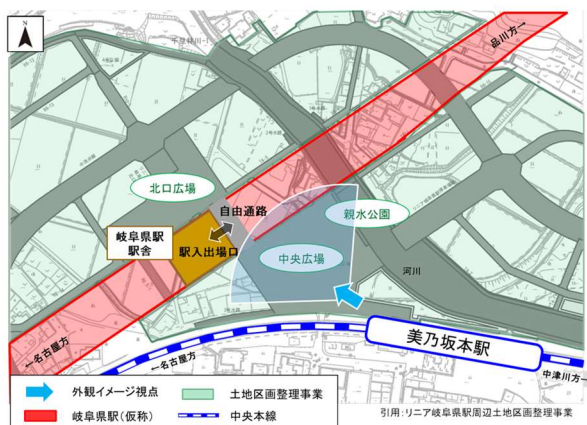
2 リニア岐阜県駅

リニア岐阜県駅は、中津川市の JR 中央本線美乃坂本駅に隣接する地点に設置され、岐阜県の東の新しい玄関口としての機能を有する（図表 2-1, 9, 10）。リニア岐阜県駅は、リニア中央新幹線で名古屋圏と 15 分程度で結ばれ、この時間短縮効果をさらに高めるために、リニア岐阜県駅へのアクセス道路や高規格幹線道路の整備が求められる。

リニア岐阜県駅の南北方向は、高速道路ネットワークが整備されていないため、東海北陸自動車道と中央自動車道とをつなぐ「**濃飛横断自動車道**」や北陸自動車道に連絡する「**富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路**」の早期整備と「**東海北陸自動車道の全線 4 車線化**」が必要である。一方、東西方向は、中央自動車道や東海環状自動車道といった高速道路ネットワークが整備されていることから、IC 間の一般道の速達性を確保するため、「**国道 19 号の瑞浪恵那道路**」の整備が期待されている。

リニア岐阜県駅は、岐阜県のみならず、愛知県北東部および長野県木曾・松本地域も利用圏域であり、これら交通インフラを整備することで、リニア開業の波及効果がさらに広範囲へ拡大することが期待される。

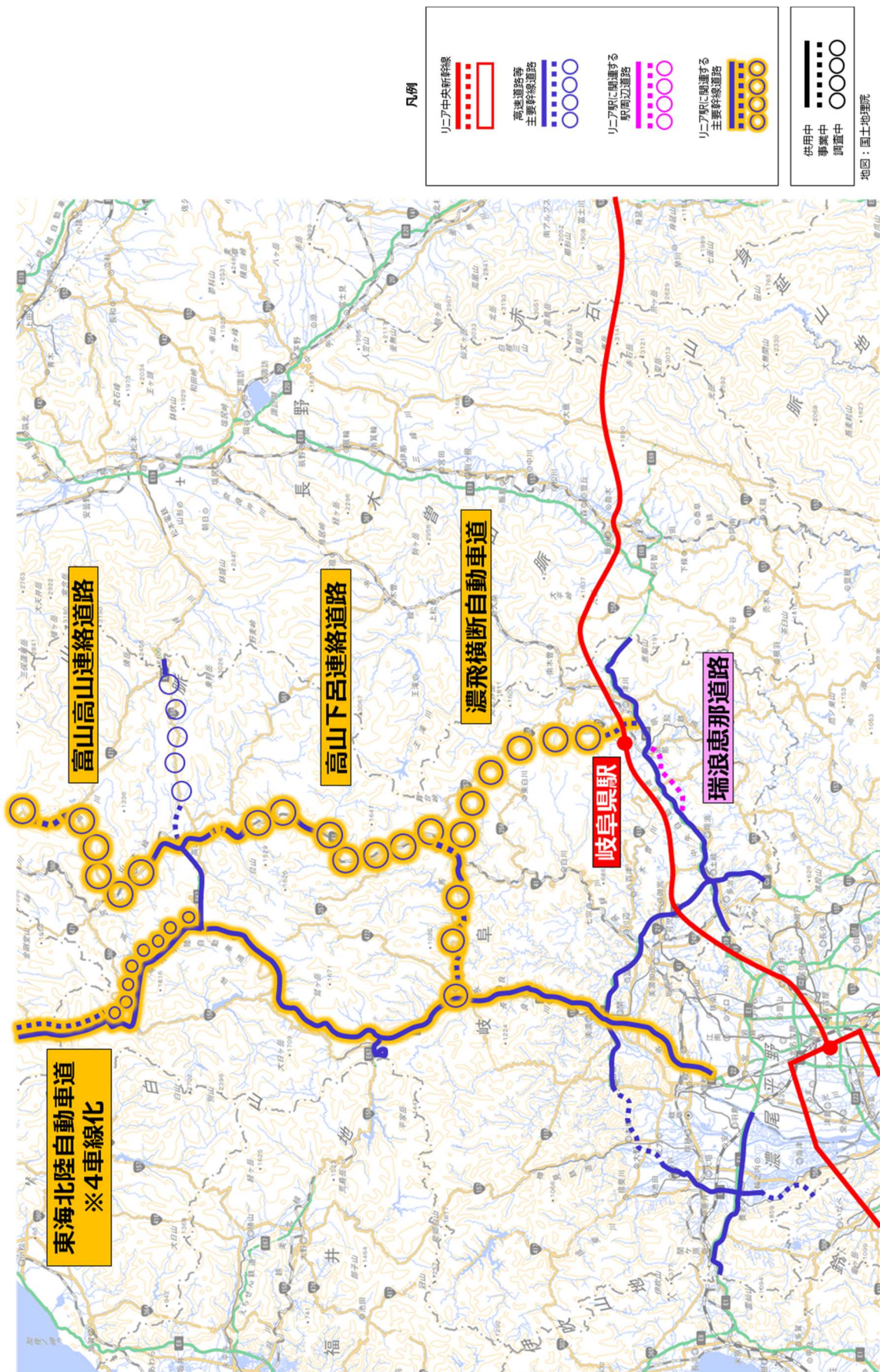
《図表 2-9 リニア岐阜県駅のイメージ図》



駅、広場等はイメージであり、今後の検討により変更される可能性があります。

(出典) JR 東海より提供

《図表 2-10 「日本中央回廊」の効果の最大化に向けた道路整備（岐阜県版）》
 ※リニア中間駅からの南北軸となる高規格道路およびアクセス道路を対象



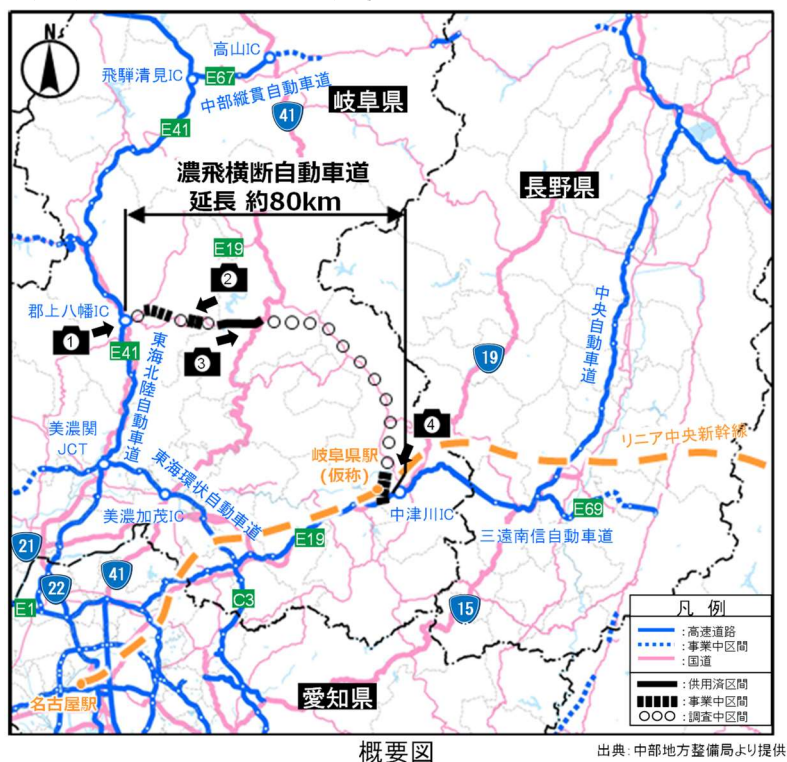
2.1 濃飛横断自動車道

濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上地域から下呂地域を經由し東濃地域へ至る約 80 km の地域高規格道路である（図表 2-11）。

現在の整備状況は、和良・下呂間（図表 2-11 の写真③）が開通済みで、堀越峠工区（写真①）、和良工区（写真②）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（写真④）が事業化済みであるが、その他の区間は未事業化区間である。

濃飛横断自動車道の整備により、特に高規格道路の大きな空白域である下呂地域周辺は、東海北陸自動車道や中央自動車道との接続により利便性が向上する。また観光面では、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となるほか、名古屋・北陸方面から下呂への所要時間短縮が可能となり、地域活性化の効果が期待される。防災面では、国道 41 号が豪雨により障害が起きた場合の代替経路とすることが可能となる。

《図表 2-11 濃飛横断自動車道の整備状況》



《図表 2-11 濃飛横断自動車道の整備状況》



現況(堀越峠道路) 出典:中部地方整備局より提供



現況(和良工区) 出典:岐阜県より提供



供用状況(和良・下呂間) 出典:岐阜県より提供



施工状況(中津川工区) 出典:岐阜県より提供

2.2 富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路

富山高山連絡道路は、岐阜県高山市から富山県富山市に至る地域高規格道路であり、高山下呂連絡道路は、岐阜県高山市から下呂市に至る地域高規格道路である（図表 2-12）。

現在の整備状況であるが、富山高山連絡道路は、猪谷楡原道路の楡原～庵谷間（図表 2-12 の写真②）および高山国府バイパス（高山市国府町金桶～高山 IC 間）（写真④）が開通済み、大沢野富山南道路（写真①）および猪谷楡原道路の庵谷～猪谷間（写真③）は事業化済みであるが、その他の区間は未事業化区間である。また高山下呂連絡道路は、高山国府バイパス（高山 IC～高山市冬頭町間）、高山バイパス（高山市冬頭町～高山市千島町）および石浦バイパスの高山市一之宮町～高山市久々野町間（写真⑤）が開通済み、阿多粕改良（小坂久々野バイパス）は高山市久々野町～下呂市小坂町間（写真⑦）の局部改良事業が完了済み、石浦バイパスの高山市千島町～高山市一之宮町間（写真⑥）、門原防災（写真⑧）および屏風岩改良（下呂市）（写真⑨）の局部改良事業が事業化済みであるが、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岐阜・富山県境付近には延長 5 km を超えるトンネルがあり危険物積載車両通行禁止区間となっており、現在は富山県内で生産される医薬品の原料となる溶媒等の薬品を中部圏から東海北陸自動車道では運ぶことができない。現在整備中の富山高山連絡道路を構成する猪谷楡原道路と大沢野富山南道路により、富山県内で生産さ

れる医薬品の原料となる溶媒等の薬品を中部圏から運ぶ際等の物流の効率化が図られる。また防災面でも、並行する国道 41 号は、冬季の堆雪の際の路肩未確保区間が多く、連続雨量規制区間や、急カーブ・急こう配区間が連続することから整備効果が高い。

《図表 2-12 富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路の整備状況》



出典：中部地方整備局より提供

概要図



現況(大沢野富山南道路)

出典：北陸地方整備局HP



供用状況(猪谷楡原道路)

出典：北陸地方整備局HP

《図表 2-12 富山高山連絡道路・高山下呂連絡道路の整備状況》



施工状況(猪谷楡原道路) 出典:北陸地方整備局HP



供用状況(高山国府バイパス) 出典:高山国道事務所HP



供用状況(石浦バイパス:宮峠トンネル) 出典:高山国道事務所HP



現況(石浦バイパス:宮高山バイパス) 出典:高山国道事務所HP



供用状況(小坂久々野バイパス) 出典:高山国道事務所HP



施工状況(門原防災) 出典:高山国道事務所HP



施工状況(屏風岩改良) 出典:高山国道事務所HP

2.3 東海北陸自動車道の全線4車線化

東海北陸自動車道は、愛知県一宮市で名神高速道路から分岐し、岐阜県内で東海環状自動車道、濃飛横断自動車道および中部縦貫自動車道と接続しながら北上し、富山県小矢部市で北陸自動車道に連結する総延長 185km の高規格幹線道路である（図表 2-13）。

現在の整備状況は、残された暫定2車線区間である岐阜・富山県間の飛騨清見IC～南砺SIC間の内、白川郷IC～南砺SIC間（図表 2-13 の写真①～②）については全区間が事業化済み（一部区間は4車線化完成済み）であるが、日本一長い対面通行トンネルである飛騨トンネル（延長約 10.7 km）がある岐阜県内の飛騨清見IC～白川郷IC間は未事業化区間である。

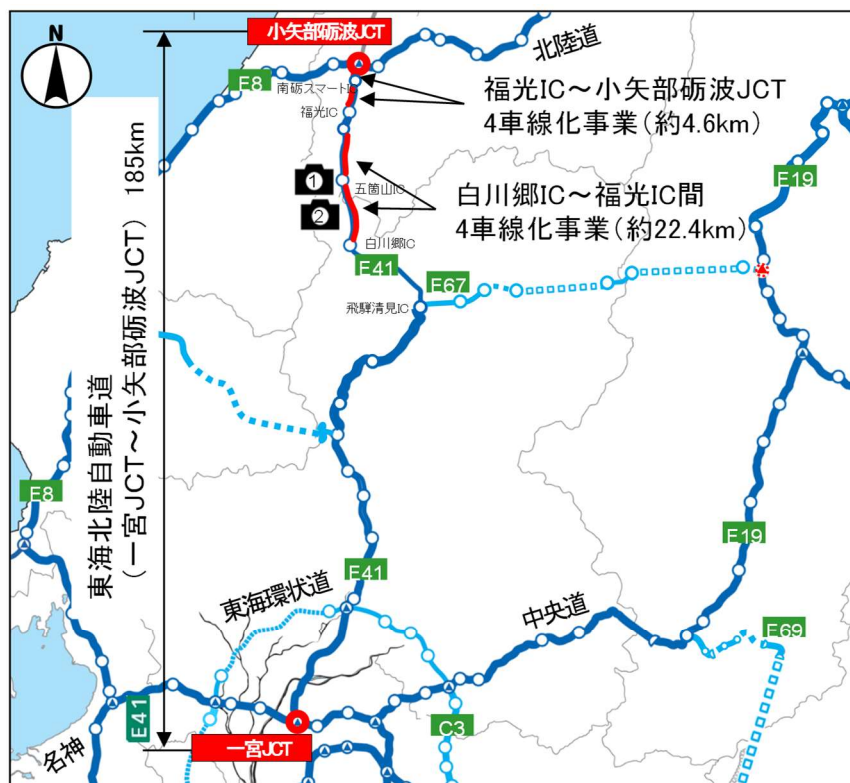
東海北陸自動車道は、中部地域と北陸地域を最短で結び、相互の交流と連携を促進する地域連携軸の中心となる社会基盤であり、北陸地域から中部国際空港や名古屋港へ、中部地域から伏木富山港への広域アクセスとしても非常に重要な道路である。

観光面では、昇龍道プロジェクト等の取組みもあり、訪日外国人観光客の増加も顕著にみられる中、多くの観光客が中部・北陸地域を訪れており、東海北陸自動車道はこれら観光客の移動の中心的役割を担う道路として、地域の観光振興、ひいては地域創生にも大いに役立っている。

また近年は、豪雨災害や豪雪による通行止めが頻発しているほか、中部地域では南海トラフ地震の発生が危惧されており、災害時の緊急輸送道路や代替迂回路としての役割も強く期待されている。

東海北陸自動車道は、約3割の区間が未だ暫定2車線であるため、交通渋滞の頻発による追突事故や、正面衝突等の深刻な事故が発生しており、これらの抜本的対策として、一日も早い全線4車線化が必要である。

《図表 2-13 東海北陸自動車道の全線 4 車線化の整備状況》



概要図

出典：中部地方整備局より提供



施工状況（白川郷IC-五箇山IC） 出典：NEXCO中日本より提供



施工状況（白川郷IC-五箇山IC） 出典：NEXCO中日本より提供

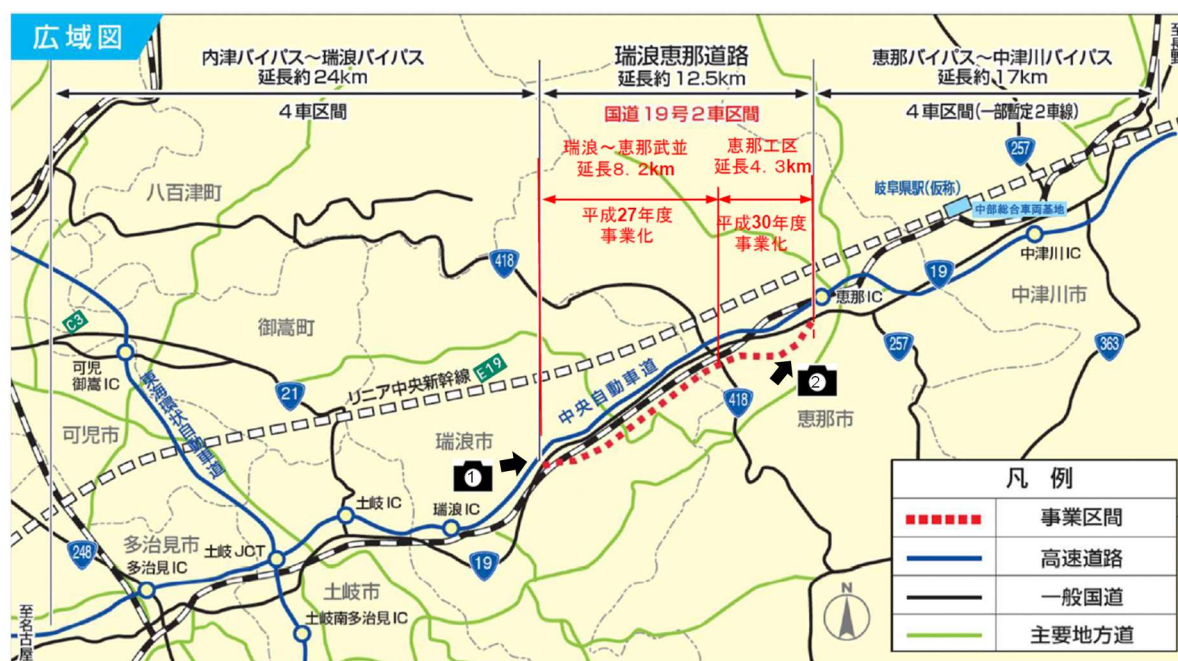
2.4 一般国道19号・瑞浪恵那道路

国道19号は、名古屋市から岐阜県東部（東濃地方）を經由して長野市に至る、約270kmの路線であり、このうち、瑞浪恵那道路は、瑞浪市と恵那市を結ぶ延長約12.5kmの区間である（図表2-14）。

現在、瑞浪恵那道路は全区間（図表2-14の写真①～②）が事業化済みである。

国道19号沿線では、リニア中央新幹線開業を見据え、新たな工業団地（恵那西工業団地）の造成が決定しており、瑞浪恵那道路の整備により、円滑な企業活動が支援されることで企業立地が促進される。また、国道19号沿線に点在する観光、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される。

《図表2-14 瑞浪恵那道路の整備状況》



概要図

出典：多治見砂防国道事務所 HP



出典：中部地方整備局より提供



出典：中部地方整備局より提供