

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

第2章では、リニア中央新幹線の開業等による「日本中央回廊」の効果を最大限に発揮するため道路として、リニア中間駅に直結する道路の整備について、個別に必要性を説明してきた。

「日本中央回廊」の効果の最大化には、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も必要である（**図表 3-1**）。これらの道路の整備状況を見ると、「日本中央回廊」には、高規格幹線道路でも未整備区間が残っている状況であることが確認できる（**図表 3-2**）。

そこで、本章では、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として、未整備区間が残っている「**中部縦貫自動車道**」、「**近畿自動車道紀勢線**」、「**伊豆縦貫自動車道**」および本来の機能を完全に発揮できていない「**新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化**」について、その必要性も述べることとする。

《**図表 3-2** リニア中間駅に直結しないが、「日本中央回廊」として重要な道路の整備状況》

路線名	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
中部縦貫自動車道	160km	78km	30km	49%	37%
近畿自動車道紀勢線	335km	256km	67km	76%	85%
伊豆縦貫自動車道	60km	28km	17km	46%	53%
新東名高速道路 (6車線化)	259km	153km	0km	59%	0%
新名神高速道路 (6車線化)	152km	19km	57km	13%	43%

(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 中部縦貫自動車道

中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に、飛騨、奥越地方を通過し、福井県福井市に至る約160kmの高規格幹線道路である（**図表 3-3**）。

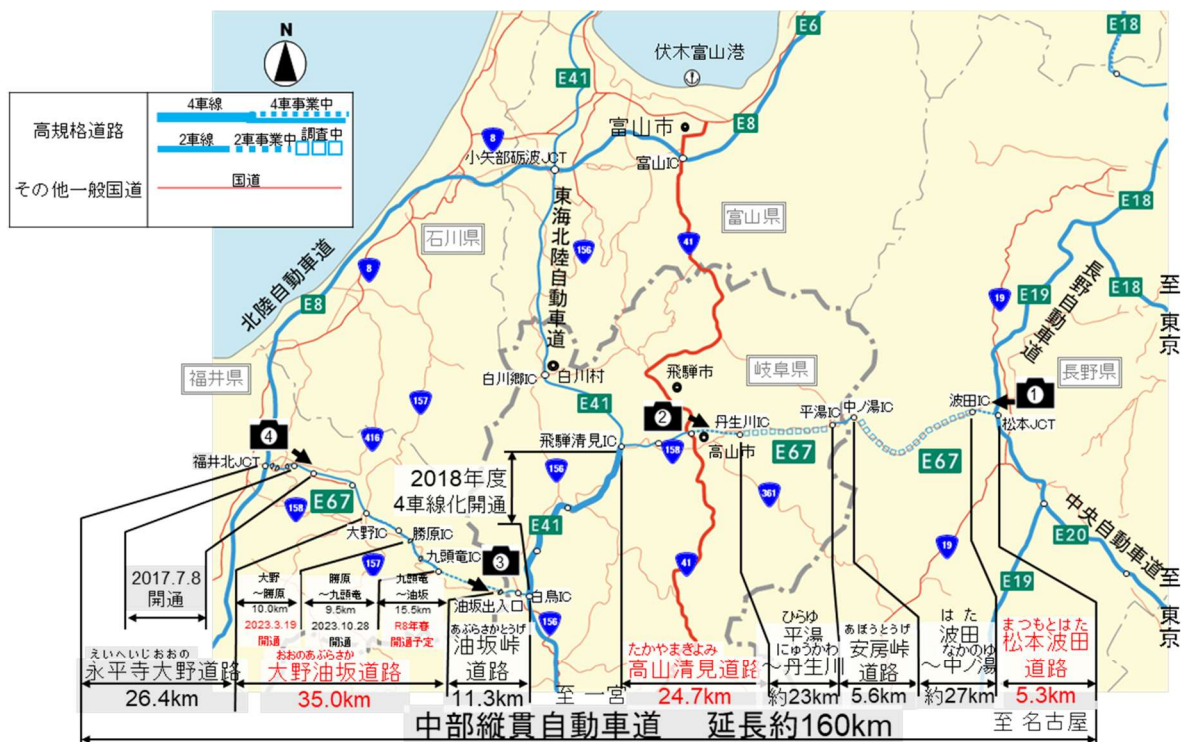
現在の整備状況は、長野・岐阜県間の中ノ湯 IC～平湯 IC 間と岐阜・福井県間の高山 IC～油坂出入口（仮称）間、福井県内の九頭竜 IC～福井北 JCT 間（**図表 3-3** の**写真④**）が開通済みで、長野県内の松本 JCT（仮称）～波田 IC（仮称）間（**写真①**）、岐阜県内の丹生川 IC（仮称）～高山 IC 間（**写真②**）と、福井県内の2026年春開通予定の油坂出入口（仮称）～九頭竜 IC 間（**写真③**）が事業化済みであるが、その他の長野県および岐阜県内の一部区間が未事業化区間となっている。

中部縦貫自動車道の整備により、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される。

観光面では、中部圏と北陸圏は、昇龍道プロジェクトなど連携の取組みを強めており、クルーズ船によるインバウンドの新たな観光周遊ルートの構築が期待される。また松本市と高山市では、松本高山 BigBridge 構想による観光連携を進めており、この推進が図られる。

防災面でも、いつ起きてもおかしくない南海トラフ地震は太平洋沿岸部を中心に震度6以上と予測されており、中部縦貫自動車道は、太平洋沿岸部の路線が被災した際に、首都圏や中部圏を連絡する代替路として、災害時の広域的な救護・救援、物資輸送ルートとして機能することが期待される。

《図表 3-3 中部縦貫自動車道の整備状況》



概要図

出典：中部地方整備局より提供



施工状況 (松本波田道路)

出典：関東地方整備局HP



施工状況 (高山清見道路)

出典：中部地方整備局HP



施工状況 (大野油坂道路)

出典：近畿地方整備局HP



供用状況 (永平寺大野道路)

出典：近畿地方整備局HP

2 近畿自動車道紀勢線

近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市を起点とし、紀伊半島沿岸を通り三重県多気郡多気町で伊勢自動車道につながる延長約 335km の高規格幹線道路である（図表 3-4）。

中部圏の現在の整備状況は、三重県内の起点の勢和多気 JCT～熊野大泊 IC 間（図表 3-4 の写真④）が開通済みで、熊野大泊 IC～紀宝 IC（仮称）間（写真③）が事業化済みとなっている。

近畿自動車道紀勢線は、紀伊半島を一周する高規格道路として、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される。

特に防災面では、南海トラフ巨大地震時に、並行する一般国道 42 号の多くの区間は津波による浸水が想定されていることから、近畿自動車道紀勢線は、津波に対して十分な高さを確保して緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用することが期待されている。また救急医療活動の面でも、地域の拠点病院への搬送時間が短縮し、広域的な救急活動支援が図られる。

《図表 3-4 近畿自動車道紀勢線の整備状況》



《図表 3-4 近畿自動車道紀勢線の整備状況》



① 施工状況(すさみ串本道路) 出典:近畿地方整備局HPより



② 施工状況(新宮紀宝道路) 出典:近畿地方整備局HPより



③ 施工状況(熊野道路) 出典:中部地方整備局より提供



④ 供用状況(熊野尾鷲道路Ⅱ期) 出典:中部地方整備局より提供

3 伊豆縦貫自動車道

伊豆縦貫自動車道は、静岡県沼津市を起点とし下田市に至る延長約 60km の高規格幹線道路である (図表 3-5)。

現在の整備状況は、起点の沼津岡宮 IC～函南塚本 IC 間 (図表 3-5 の写真①)、修善寺 JCT～月ヶ瀬 IC 間 (写真②)、河津七滝 IC～河津逆川 IC 間 (写真③) が開通済みで、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となっている。大場・函南 IC～函南 IC (仮称) 間、月ヶ瀬 IC～茅野 IC (仮称) 間、河津逆川 IC～下田 IC (仮称) 間 (写真④) が事業中で、茅野 IC (仮称)～河津七滝 IC 間が未事業化区間となっている。

伊豆縦貫自動車道は、伊豆地域と東名高速道路・新東名高速道路と連結することにより、高速交通体系から取り残された伊豆地域へ高速サービスを提供し、伊豆地域の交通混雑緩和が期待される。また伊豆地域は観光資源に恵まれており、移動時間短縮により観光圏域が拡大し、観光客の増加が期待される等、伊豆地域の観光振興も図られる。

伊豆地域は、南海トラフ地震発生時には沿岸部で津波浸水被害が想定されており、また近年の台風や大雨では、沿岸部や内陸部の国道で被災による通行止めが発生して

いることから、伊豆縦貫自動車道の整備により、東名高速道路・新東名高速道路からの広域的な災害時の緊急輸送道路としても期待されてる。

《図表 3-5 伊豆縦貫自動車道の整備状況》



概要図



供用状況(東駿河湾環状道路) 出典：沼津河川国道事務所HP



供用状況(天城北道路) 出典：沼津河川国道事務所HP



供用状況(河津下田道路Ⅱ期) 出典：沼津河川国道事務所HP



施工状況(河津下田道路Ⅰ期) 出典：沼津河川国道事務所HP

4 新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化

新東名高速道路は、愛知県名古屋市から東京都を結ぶ高規格幹線道路であり、新名神高速道路は、愛知県名古屋市から兵庫県神戸市を結ぶ高規格幹線道路である（**図表 3-6**）。新東名高速道路・新名神高速道路は完成6車線として計画されている。

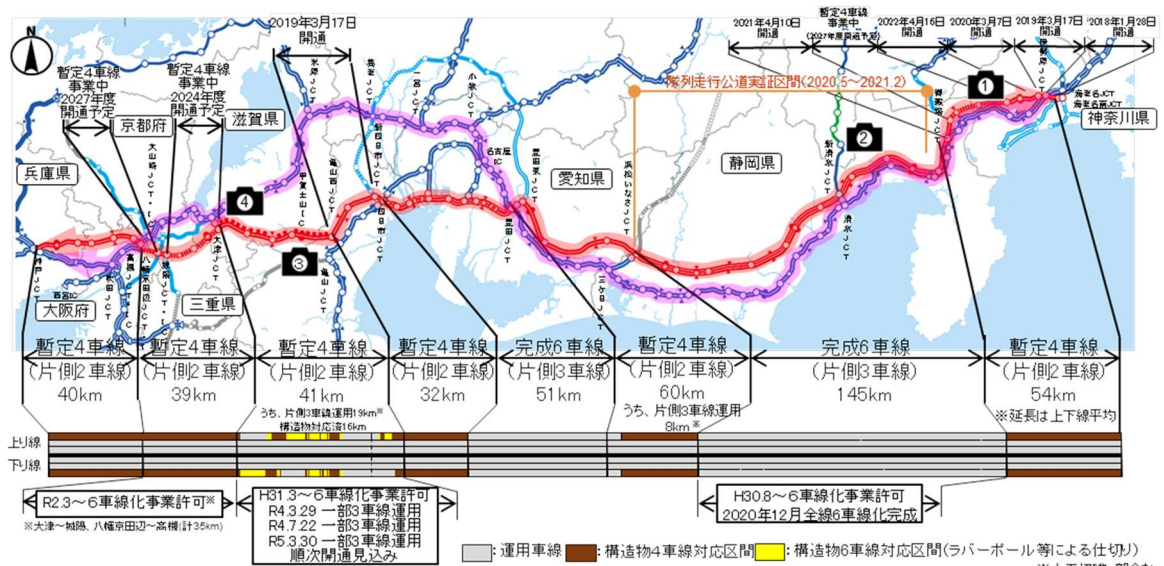
現在の整備状況は、愛知県内と三重県内の暫定4車線区間において、NEXCO中日本により全線6車線化に向けた調査を実施しており、亀山西JCT以西（**図表 3-6**の**写真③**）では工事に着手している。なお、**写真②**および**④**は、新東名高速道路および新名神高速道路の完成6車線の供用状況である。

新東名高速道路・新名神高速道路は、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である。国土交通省によると、東名高速道路・名神高速道路（新東名高速道路・新名神高速道路を含む）は、全国の高規格幹線道路の開通延長のうち約7%だが、全国の貨物輸送の約半数が利用しており、物流において重要な役割を果たしている。しかし、愛知県内と三重県内では暫定4車線区間が存在し、この区間がボトルネックとなっており、この解消が求められる。

またダブル連結トラックやトラック隊列走行等、次世代の物流システムの実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで、物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。

防災・減災、国土強靱化の観点では、近年の激甚化する自然災害や南海トラフ地震の発生が危惧されることから、新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化の完成により、平時・災害時を問わない安定的な人流・物流の確保が期待される。

《図表 3-6 新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化の整備状況》



概要図

出典：NEXCO中日本作成資料



施工状況(新東名高速道路) 出典：NEXCO中日本より提供



供用状況(新東名高速道路) 出典：NEXCO中日本より提供



施工状況(新名神高速道路) 出典：NEXCO西日本より提供



供用状況(新名神高速道路) 出典：NEXCO西日本より提供

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）

「日本中央回廊」の直接的効果として、名古屋駅および品川駅からの主な地域への移動時間の変化を示す（図表4-1～2）。現状は、自動車のみ利用した場合と、鉄道のみ利用した場合の2種類である。将来は、リニア中央新幹線開業後リニアを利用した場合と、さらに第2章の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を利用した場合の2種類である。

例えば、名古屋駅から長野県軽井沢町までの所要時間は、現状195～250分程度であるが、リニア中央新幹線が開業すると175分程度となり、さらに高規格道路およびアクセス道路等（中部横断自動車道等）が整備されることで135分程度となる。また品川駅から岐阜県高山市までの所要時間は、現状295～330分程度であるが、リニア中央新幹線が開業すると195分程度となり、さらに高規格道路およびアクセス道路等（濃飛横断自動車道および高山下呂連絡道路等）が整備されることで130分程度となる。

このように、リニア中央新幹線の開業に加えて、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ことがわかる。

《図表4-1 リニア中央新幹線開業およびアクセス道路整備等による移動時間の変化（名古屋駅起点）》

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	岐阜県駅
名古屋駅	岐阜県下呂市	130	99	82	74	岐阜県駅
名古屋駅	長野県松本市	184	127	115	110	長野県駅
名古屋駅	遠山郷 (長野県飯田市) ※旧 南信濃村	164	219	115	71	長野県駅
名古屋駅	長野県軽井沢町	250	193	177	136	山梨県駅
名古屋駅	長野県上田市	227	207	186	142	山梨県駅
名古屋駅	埼玉県秩父市	341	273	185	110	山梨県駅

(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

《図表4-2 リニア中央新幹線開業およびアクセス道路整備等による移動時間の変化（品川駅起点）》

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	岐阜県駅
品川駅	岐阜県下呂市	321	223	124	115	岐阜県駅
品川駅	長野県松本市	185	207	132	127	長野県駅
品川駅	遠山郷 (長野県飯田市) ※旧 南信濃村	250	267	131	88	長野県駅
品川駅	長野県南牧村 (ハケ岳登山)	160	231	110	98	山梨県駅

(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

第5章 「日本中央回廊」における広域的な波及効果

第2章では、東西に延びるリニア中央新幹線の間接駅を核として高規格道路が南北に整備されることによって、リニア中央新幹線の効果が周辺域へ広がる意義について説明してきた。

さらに、中間駅を中心とする各圏域がリニア中央新幹線や高規格道路によって短時間で結ばれることにより、各圏域を超えた人流や企業の交流、物流の強化が図られることになり、首都圏・中部圏・関西圏を短時間で結ぶ、1つの『経済集積地域』である「日本中央回廊」が形成される。

そこで本章では、「日本中央回廊」が形成されることによる、圏域を超える広域的な波及効果について述べる。

1 新たなイノベーションの創出

「日本中央回廊」の形成により、多様な人材が活発に行き交うことによって、クリエイティブな交流が生まれる。また、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ことが期待される。例えば、リニア神奈川県駅付近のロボット産業、リニア山梨県駅付近の水素・燃料電池関連技術、リニア長野県駅付近の航空宇宙産業等が圏域を越えて連携することにより、各産業の付加価値がさらに高まることに加え、イノベーションにより新たな産業が生み出されることも期待できる（図表 5-1）。

2 新たなビジネススタイルやライフスタイルが可能に

リニア中央新幹線がもたらす移動時間の短縮は、高速道路網やIT化（テレワーク等）の進展と相まって、これまでの働き方や暮らし方を制約する時間と場所から人々を解放し、多様な選択肢をもたらし、ビジネススタイルやライフスタイルに大きな変化をもたらし、期待される。

地方はそれぞれ豊かな自然環境と歴史、文化に裏打ちされた独特な景観や風土を形成しているほか、ゆとりある生活空間や子育て環境等、大都市にはない魅力を有している。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され、家族と共に過ごす時間は長くなる。大都市から地方への移住、大都市への通勤通学、二地域居住等、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可能性がある（図表 5-2）。

《図表 5-1 新たなイノベーションの創出》

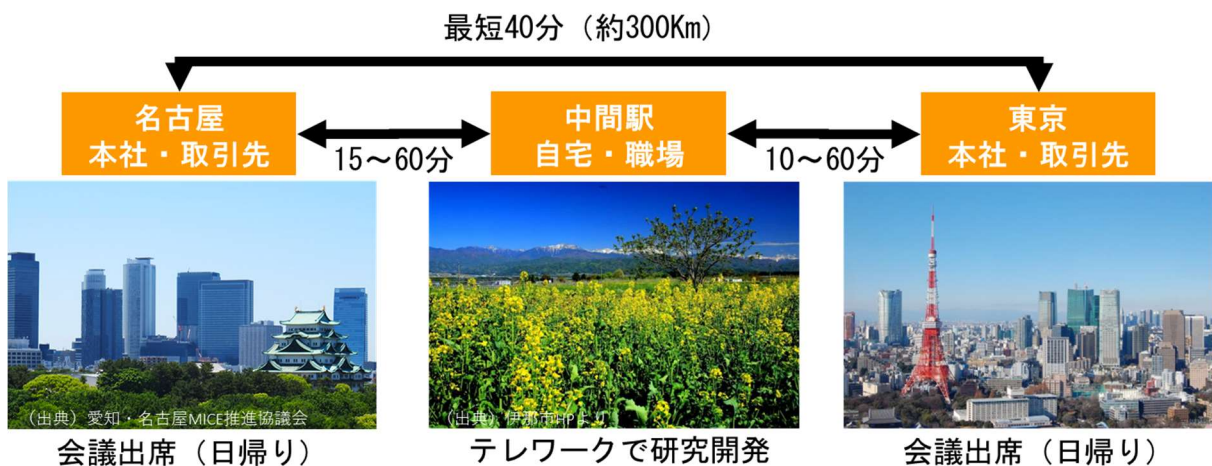
○ 中央新幹線による東西の移動での優位性を沿線の高速道路網が南北に広げることにより様々な産業を有する沿線地域間での交流回数・時間が増加することで新たなイノベーションを生み出す



(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

《図表 5-2 新たなビジネス・ライフスタイル》

○ 高速交通網とIT化（テレワーク等）により、自然豊かな場所でワークライフバランスと創造的な仕事の生産性向上が実現する可能性が拡大
 ○ 職住近接により、家族と過ごす時間や地域交流等の時間が増加



(出典) 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

(1) 東西方向のリダンダンシー確保

リニア中央新幹線の開通は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の多重化をもたらし、東名高速道路・新東名高速道路をはじめとする高速道路等の道路ネットワークと有機的につながることで、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する（図表 5-3）。東西方向の人流・物流が多重的に確保されることは、東京に集中する人口および企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじめとする中枢管理機能のバックアップ体制の強化も可能となる。

(2) 南北方向のリダンダンシー確保

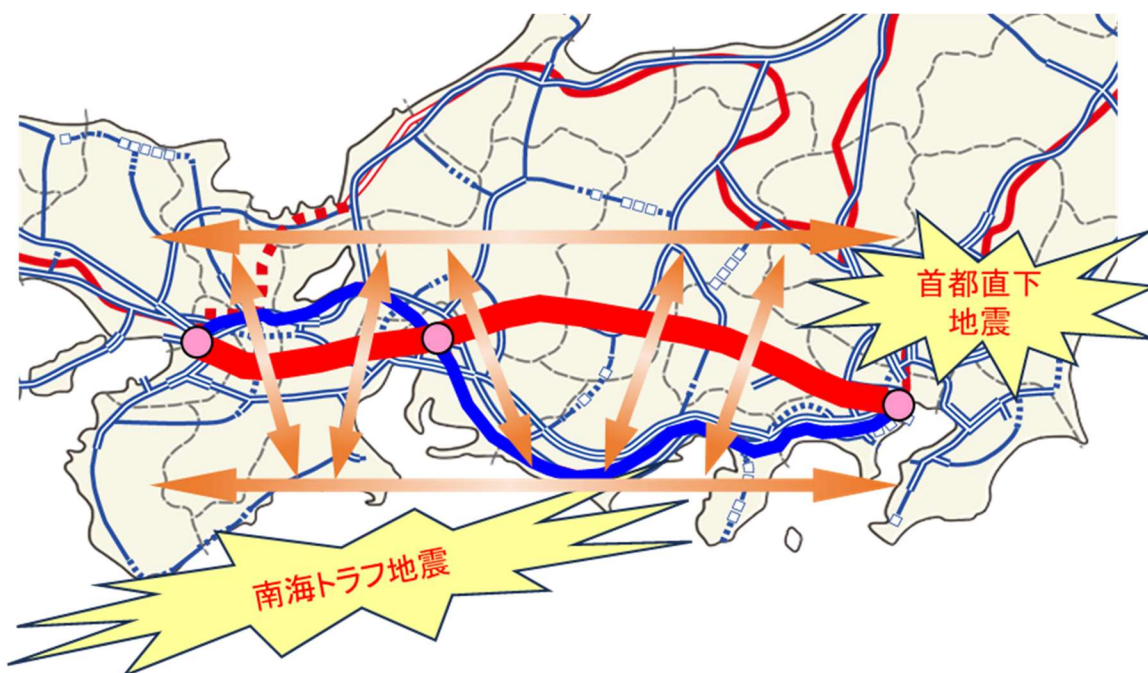
またリニア中間駅から南北方向に伸びる高速道路ネットワークは広域圏を形成し、太平洋側の各都市とつながることで、南北方向の人流、物流のリダンダンシーも強化され、太平洋側の都市をバックアップする機能を持つこともできるようになる。

中間駅付近（相模原市、甲府市、飯田市、中津川市等）等で都市機能の充実を図ることで、「日本中央回廊」全域での都市機能をバックアップすることも期待される。

(3) 相互補完による空港のリダンダンシー確保

三大都市圏の空港については、「日本中央回廊」の形成により、首都圏の成田国際空港、羽田空港、中部圏の中部国際空港、関西圏の関西国際空港が相互補完的に機能することで、相乗的に経済効果を発揮するとともに、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も寄与する。

《図表 5-3 巨大災害に対するリダンダンシーの確保のイメージ》



(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

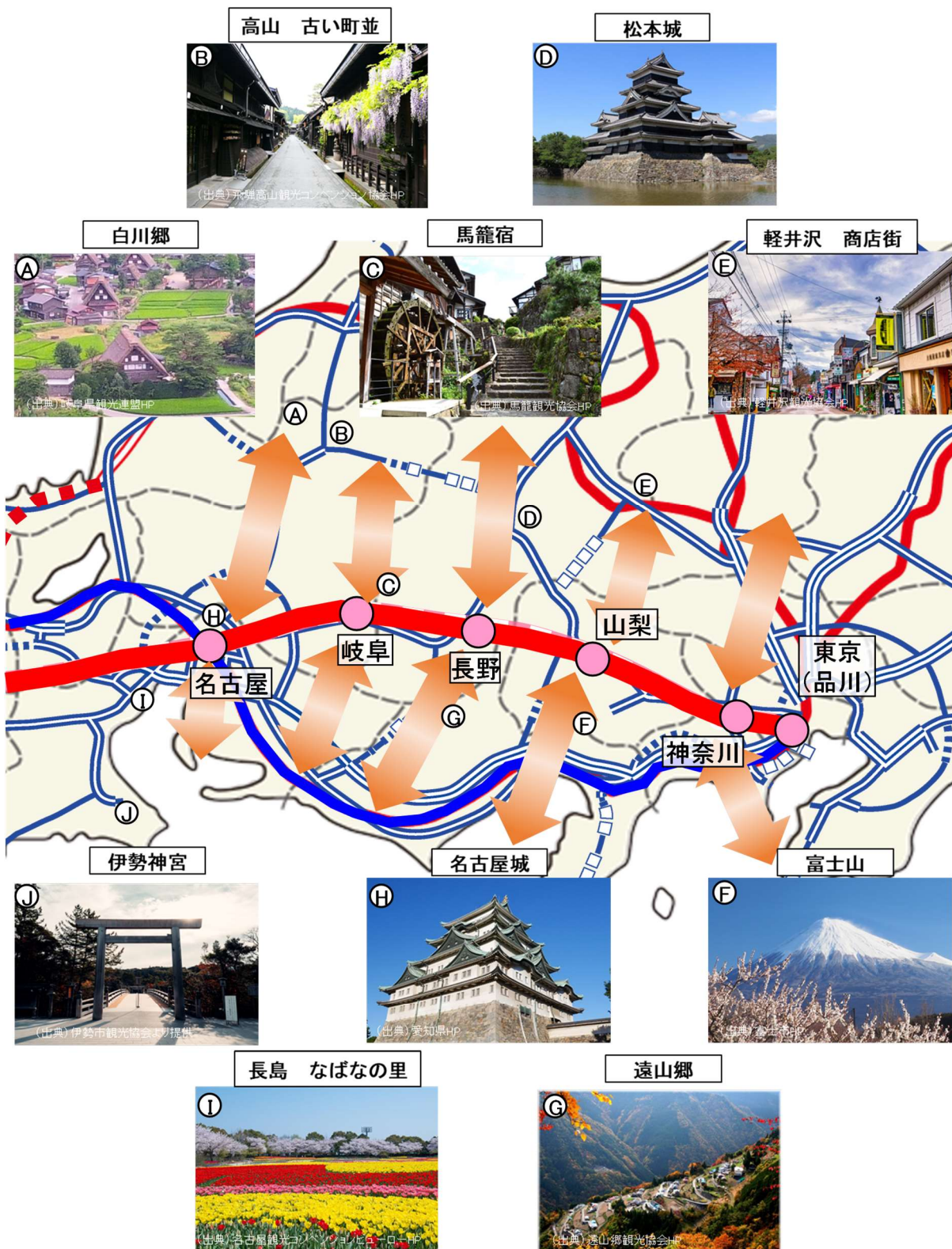
「日本中央回廊」内には、多様な自然資源や地域に根付いた歴史文化、伝統産業等の資源があり、その魅力を高めるとともに、ストーリー性やテーマ性を持った資源のネットワーク化を図ることが大切である。また、イン・アウトの拠点となる中部国際空港等の空港、名古屋港等の港湾と連携を図ったリニア中央新幹線や東海道新幹線、高速道路等の道路ネットワークを活かした広域連携により、多様な広域観光交流圏を形成することが可能で、国内外の様々な観光需要を取り込むことが期待される（図表 5-4）。

例えば、リニア山梨県駅や国際クルーズ船寄港が増加傾向にある清水港等をエントランスに、世界文化遺産の富士山をはじめとした富士箱根伊豆国立公園や南アルプス国立公園、八ヶ岳中信高原国定公園、また国際的なリゾート地である軽井沢等の多様な自然、歴史、文化、温泉、食等の地域資源を活かした広域観光交流が考えられる。

リニア岐阜県駅をエントランスに、濃飛横断自動車道を経由して、下呂や高山、奥飛騨温泉郷や白川郷の合掌造り集落、さらには北陸圏を含めて温泉や伝統工芸、歴史文化資源を活かした広域観光交流や、リニア長野県駅をエントランスに、駒ヶ岳、諏訪、松本、白馬等の観光地や中部山岳国立公園等の自然資源を活かした観光も期待される。

また、リニア中央新幹線が採用する超電導磁気浮上方式は、世界最高速度での走行を可能とする日本独自の新技术であることから、リニア中央新幹線に乗ってその技術を体験したいという動きが、観光需要を拡大する可能性がある。

《図表 5-4 新たな広域観光交流の促進》



(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

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

リニア中央新幹線の開業に伴い、リニア中間駅周辺では、東京・名古屋・大阪までの移動時間が大幅に短縮することとなる（図表 5-5）。例えば、リニア長野県駅から品川駅までの移動時間は、約 4 時間短縮され 45 分程度となり、リニア岐阜県駅から品川駅までの移動時間は、約 2 時間短縮され 1 時間程度となる。

さらに、リニア中央新幹線の沿線都市のみならず、その周辺の地域との移動時間も大幅に短縮される。例えば、片道 4 時間で鉄道を利用して移動できる範囲は、名古屋を出発地とすると、東はこれまで仙台までであったが盛岡まで、西はこれまで博多までであったが熊本までに拡大するポテンシャルを有している（図表 5-6）。

《図表 5-5 リニア中央新幹線開業による移動短縮効果》

		神奈川県駅（仮称）	山梨県駅（仮称）	長野県駅（仮称）	岐阜県駅（仮称）
品川駅	リニア開通前（現状）	44分	1時間48分	4時間50分	2時間50分
	リニア開通後	10分程度	25分程度	45分程度	1時間程度
	短縮時間	34分程度	1時間23分程度	4時間5分程度	1時間50分程度
名古屋駅	リニア開通前（現状）	2時間	3時間20分	2時間15分	1時間9分
	リニア開通後	1時間程度	45分程度	25分程度	15分程度
	短縮時間	1時間程度	2時間35分程度	1時間50分程度	54分程度
大阪駅	リニア開通前（現状）	3時間15分	4時間15分	4時間9分	2時間13分
	リニア開通後	1時間27分程度	1時間12分程度	52分程度	42分程度
	短縮時間	1時間48分程度	3時間3分程度	3時間17分程度	1時間31分程度

備考）リニア開通前（現状）の所要時間は、神奈川県駅＝橋本駅、山梨県駅＝甲府駅、長野県駅＝飯田駅、岐阜県駅＝美乃坂本駅として、品川駅・名古屋駅・大阪駅への所要時間をジョルダン乗換案内（<https://www.jordan.co.jp/>）にて算出。リニア開通後の所要時間はJR東海ウェブサイトの各駅停車タイプの到達時間（<http://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/faq/>）による。大阪駅のリニア開通後の到達時間は、品川-名古屋間（40分）と品川-大阪間（67分）の到達時間の差27分に基づき、名古屋駅からの開通後到達時間をもとに算出（<http://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/future/>）。

資料）国土交通省

◀ 図表 5-6 東京・名古屋・大阪からの片道4時間交通圏の拡大（リニアの開業前後での比較） ▶



(出典) 国土交通省資料に、中部経済連合会にて一部追記

6 東海道新幹線停車駅の利便性向上

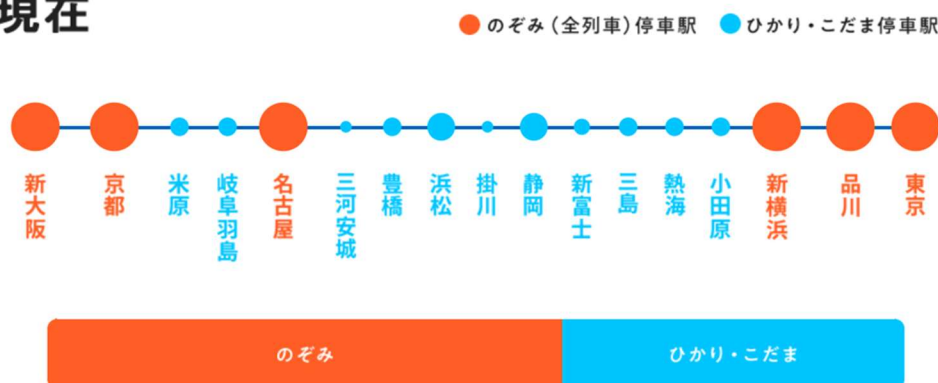
東海道新幹線は、リニア中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」の一部がリニア中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、現在の「ひかり」「こだま」の停車駅の利便性向上につながることを期待できる（図表 5-7）。

さらに、リニア中央新幹線、東海道新幹線、新東名高速道路、東名高速道路、中央自動車道等の東西軸と、中部横断自動車道、三遠南信自動車道等の南北軸との結節強化されることで、広域的な地域間の交流や経済的なつながりが増大されること等により、さらなる利便性向上および周辺地域の新たな可能性が期待できる。

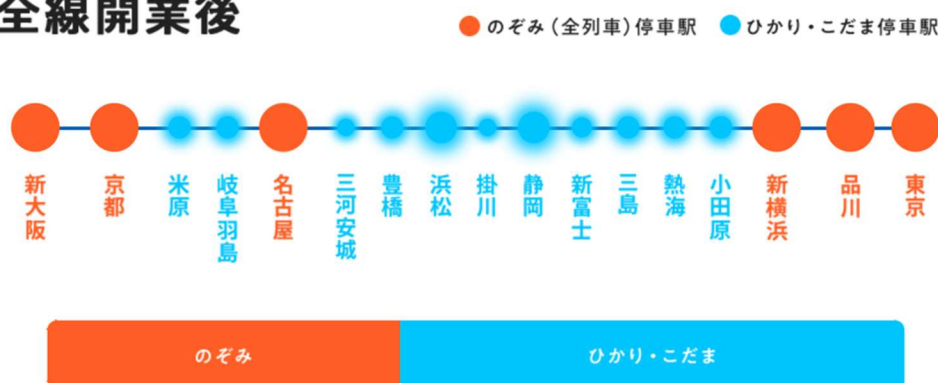
《図表 5-7 東海道新幹線停車駅の利便性向上》

- リニア中央新幹線が全線開業した後、東海道新幹線は、「のぞみ」中心のダイヤから「ひかり・こだま」中心のダイヤに。
- そうすることで、現在の「ひかり・こだま」の停車駅にも、より多く新幹線が停車するようになり利便性が大幅に向上します。

現在



全線開業後



(出典) JR 東海 HP

7 首都機能移転の受け皿が広範囲に拡大

東京にはあらゆる機能が過度に集中している一方、首都直下地震など巨大災害リスクも高まっている。首都機能の移転が叫ばれて久しいが、動きは遅々として進まない。しかし、リニア中央新幹線は、首都圏と中部圏、関西圏との移動距離を圧倒的に縮めることになり、首都圏移転の切り札となりうる。

移転の受け皿としては、中部圏や関西圏だけでなく、「日本中央回廊」のリニア中間駅への人流や物流が高まることに加え、周辺のインフラや IT 化の進展によって中間駅地域全体が発展することによって、首都機能移転の受け皿が広がり、人口や諸機能の広域的に分散配置が可能となる国土構造が可能となる。

また、首都機能の移転によって、首都圏に土地建物に余裕が生まれることになり、これらを高度利用することによって、首都圏の価値をさらに高めることが可能となる。

中部や関西の企業は、必要に応じてリニア中央新幹線を利用して首都圏に出張することで仕事をこなすことができるようになるため、首都圏に支店等の機能を置く必要が低下し、首都機能の移転に寄与すると共に、大幅なコスト削減が可能となる。

参考資料

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）

2023年7月に策定された新たな国土形成計画（全国計画）では、「日本中央回廊」による効果の全国的波及として、以下のとおり示されている。本報告書の第5章は、この内容と方向性が一致していると言える。

(1) 広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造

『リニア駅を核とした広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」と各圏域のつながりを強化し、圏域を越えた人流や企業の取引関係、物流の更なる拡大・強化を通じたイノベーションの創造を図る。』

(2) ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保

『リニア中央新幹線の開業は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに、高規格道路ネットワーク等とシームレスにつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する。』

リニア中央新幹線を始めとする高速交通ネットワークの強化により、人流・物流が多重的に確保されることは、東京圏と名古屋圏・大阪圏相互の更なる機能補完・連携の強化とも相まって、東京に集中する中枢管理機能のバックアップ体制の強化にも寄与する。』

(3) 新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成

『リニア中央新幹線による移動時間の短縮効果と、5G等のデジタル技術の活用が相まって、地方の魅力と大都市の魅力を融合させた、テレワーク等を活用した転職なき移住や二地域居住等の多様な暮らし方・働き方の選択肢が提供可能となる。』

特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成を図る。』

(4) 全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大等

『新たな交流圏域内にとどまらず全国各地との時間距離短縮の効果を活かし、ビジネスや観光等の人流の一層の促進を図る。全国各地の地域資源を活かし、「日本中央回廊」と連携したビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大につなげることにより、国土全体にわたる地方の活性化や国際競争力の強化につなげる。』

(5) 東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮

『東海道新幹線沿線地域は、リニア中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」の利用がリニア中央新幹線に部分的・段階的にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができ、「ひかり」、「こだま」の増加が期待できる。これにより、』

東海道新幹線沿線の神奈川県、静岡県、愛知県における各駅での新幹線利用の利便性が高まり、沿線地域において、テレワークと組み合わせた新たな暮らし方・働き方の可能性が広がるとともに、企業の新規立地や観光交流の拡大等、地域の活性化につながる大きな効果が及ぶこととなる。

加えて、中部横断自動車道等で東海道新幹線沿線とリニア中央新幹線沿線の地域間が結ばれることで、広域的な地域間の交流や経済的なつながりが増大すること等によって、更なる利便性の向上と圏域の一体性の強化が図られる。』

2 WISENET2050・政策集との方向性一致

2023年10月、社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が、「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」（新たな国土形成計画において示された国土づくりの方向性等を踏まえ、2050年の将来を見据えた次世代の高規格道路ネットワークのあり方の方向性を中間的にとりまとめたもの）を公表したことを受け、国土交通省道路局は、この「中間とりまとめ」で掲げられた WISENET（2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム：World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork）の実現に向けて、「WISENET2050・政策集」を作成した。本報告書の第5章の内容は、WISENET のコンセプトにある以下の施策とも、方向性が一致していると言える。

- ・ 『経済成長・物流強化』
- ・ 『地域安全保障のエッセンシャルネットワーク』
- ・ 『交通モード間の連携強化』
- ・ 『観光立国の推進』等

別冊

(色紙)

1 中部圏交通ネットワークビジョンの更新

2022年ネットワークビジョンの公表から約2年が経過し、中部圏の道路は様々な箇所で、事業化や供用開始、また完成時期の公表等の進捗が見られた。そこで、2022年ネットワークビジョンに記載した高規格幹線道路および地域高規格道路について、整備状況を示すとともに、図でみるネットワークビジョンを更新する。なお、これらは、各事業者が2024年3月時点で公表している内容を元に、中部経済連合会にて作成したものである。

(1) 道路整備状況の現改表

2022年、2024年、2027年、2030年代の各時点の道路整備状況を一覧表にて示している（別図表-1～2）。2022年は2022年ネットワークビジョン公表時、2024年は本報告書公表時、2030年代は2022年ビジョンで個別インフラの整備完了目標時期である。

(2) 図でみるネットワークビジョン

本報告書公表時である2024年時点の図でみるネットワークビジョンを示している（別図表-3）。また参考までに、2022年ネットワークビジョンに示した2030年代の図でみるネットワークビジョンも載せることとする（別図表-4）。