

中部圏交通ネットワークビジョン

～我が国経済を牽引する中部の新たな基盤づくり～

2016 年 4 月



はじめに

近年、我が国の景気は緩やかな回復基調にあり、さらにT P Pなど新たな枠組みも出来上がってきましたが、他方では、国際競争の激化や中国をはじめとした国際情勢の不透明感に加え、急激な少子高齢・人口減少への対応など、国を取巻く環境は引続き厳しい情勢にあります。また、2016 年度末の国及び地方の長期債務残高は 1,062 兆円（政府見通し）に達し、今後、国債費や高齢化を背景とした社会保障関連費の支出増などにより、さらなる財政逼迫が懸念されるため、これまで同様の財政支出も期待できなくなってきました。

中部圏は、東西交流の要衝に位置し、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、戦後、繊維などの軽工業から鉄鋼などの重化学工業、さらには自動車産業を中心とした加工組立型産業と、常に新たな産業を取り込むことにより、我が国最強の「ものづくり」地域として日本経済を牽引し続けてきました。その結果、最近では中部圏の海のゲートウェイである名古屋港の貿易黒字額は 18 年連続で全国 1 位を記録するとともに、2014 年 12 月には世界初の市販車である燃料電池自動車『M I R A I』の販売開始や、2015 年 11 月には国内初の国産ジェット旅客機MR J（Mitsubishi Regional Jet）の試験飛行が開始されるなど、今後のさらなる発展に繋がる明るい話題も続いています。

2027 年にはリニア中央新幹線（東京～名古屋間）の開業が予定されています。さらに、2045 年予定の名古屋～大阪間が開通すれば、首都圏・中部圏・関西圏の三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンが形成されます。その中心である中部圏は、今後、まさに「地方創生の旗頭」として、各地域で「コンパクト＋ネットワーク」など人口減少への対応を図りつつ、それぞれの地域が持つ強みを活かしていくことが期待されています。また、近年訪日外国人客の増加が著しい観光分野も、官民一体とな

って取組まれている昇龍道プロジェクトや2016年の伊勢志摩サミット、さらには2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催などにより、各地で観光客の増加が見込まれます。

交通インフラは、中部圏がこのような将来に向けた取組みを実現し、持続的に発展するために必要不可欠なベースとなるものです。陸・海・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れば、利便性がさらに向上し、中部圏のポテンシャルをますます高めるとともに、南海トラフ地震や局所的な大雨などにより災害が発生した際には救急搬送路として住民の安全確保や企業の早期事業復旧に寄与するなど、国土強靱化の観点からも重要な役割を果たすものと考えています。

本ビジョンは、中部圏5県を対象とし、まず中部圏における交通インフラの必要性を整理しました。そして、インフラの老朽化や財政逼迫の現状を踏まえ、インフラを新設し続けることは現実的には困難であるとの認識のもと、国や自治体の現在の整備計画や既存インフラの活用を考慮して、新設すべき交通インフラの必要性とその優先順位を、委員会として具体的に示すこととしました。

本ビジョンが、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の整備のための諸活動にもご活用いただければ幸いです。

平成28年4月

一般社団法人中部経済連合会

会 長	三田 敏雄
副会長	
社会基盤委員長	柘植 康英

【要旨】 中部圏交通ネットワークビジョンの概要

はじめに ・ 本編の定義

目 的	・中部圏が我が国経済を牽引し続けるために、交通インフラのさらなる整備・強化が不可欠であるとの認識のもと、財政逼迫など厳しい現状も念頭に置きつつ、既存インフラ活用を前提に、整備すべきインフラの必要性和優先順位を提示
位置づけ	・当会会員をはじめ、国・自治体等の関係者との認識の共有化や議論、インフラ整備のための諸活動に活用
対象地域	・本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県とする。これをビジョンでは「中部圏」と言う
交通機関	・港湾、空港、鉄道(リニアを含む)、道路(高規格幹線道路、地域高規格道路を中心)の4種類の交通モード ※基本的にインフラ整備を対象とし、料金設定やサービス形態などについては主に考えない
交通ネットワーク	・広域幹線系を主とし、市街地や地域内の交通体系は基本的には対象外
想定年次および期間	・①短期(～2020年)、②中期(2021年～2027年)、③中長期(2028年～2040年)、④長期(2041年～) ※中期については、リニア中央新幹線の開業予定(2027年)までに整備すべきという観点から2027年と定義
国・自治体との整合	・本ビジョンは国・自治体等の関係機関が検討・公表している取組み等と整合を図りながら策定

第1章 我が国を取り巻く現状と中部圏の位置づけ

1. 我が国を取り巻く厳しい現状

(1) 激化する企業の国際競争

- ・新興国の経済成長などを背景に、日本企業の世界との競争は一層激化

(2) 少子高齢・人口減少社会の進展

- ・国内消費の先細りや生産年齢人口の減少が懸念され、経済規模が縮小する恐れ

(3) 財政の逼迫

- ・景気浮揚のための財政出動も含め、これまでと同様の財政支出は困難に

2. 我が国経済を牽引する中部圏

(1) 我が国最強の「ものづくり」地域

- ・東西交通の要衝に位置し、歴史に裏付けられた「ものづくり」の中核圏域

(2) リニア中央新幹線の開業

- ・リニアにより、ヒト・モノ・カネ・情報が集積し今後更なる経済の発展が期待される地域

(3) 観光のさらなる活性化に向けて

- ・自然、歴史、食文化など観光資源が豊富であり、観光産業の成長が期待される地域

(4) 少子高齢・人口減少下における魅力ある地域づくり(地方創生)

- ・各地域とも魅力的な特色を持ち、その連携を図ることにより自立的創生が可能な地域

(5) 国土強靱化の取組み

- ・南海トラフ地震や激甚災害に備えるため一層の災害対策が求められる地域

第2章 中部圏における交通ネットワークの必要性

1. 世界最強の「ものづくり」地域の実現に向けて

(1) 効率的な物流ネットワークの構築

- ・効率的な生産体制の構築や製品コストに直結

(2) 新たな産業集積地の形成(資本ストック効果)

- ・周辺地域の工場立地を促進し、地域の活性化に寄与

(3) 新たな企業間取引や商圏の拡大

- ・新たな地域での企業取引や市場開拓、さらに港湾・空港等の利用が可能に

2. リニア効果の広域への波及に向けて

- ・リニア駅から拠点への到達性の向上が必須

3. 観光の活性化に向けて

- ・観光地を広域的に結び地域全体としての魅力を高めるとともに、交通手段の多様化に対応する必要がある

4. “住みたい、働きたい”居住者にとって魅力ある地域の創生に向けて

- ・暮らしやすさや働きやすさに直結。医療・行政・教育レベルの維持・向上にも必要 (「コンパクト＋ネットワーク」の遂行のために)

5. 災害に強い中部圏に向けて

(1) 災害に強いネットワークづくり

- ・国土強靱化の観点から重要 (BCP遂行、災害時における北陸圏との南北軸の確保など)

(2) 首都機能をはじめとする国家機能の補完を可能とするネットワークづくり

- ・首都圏有事の際の国家機能の相互補完のために必要

第3章 交通ネットワークの質を高めるための重要な視点

1. インフラ老朽化への対応

- ・既存インフラの有効活用、新たなインフラ投資に向けた原資確保の観点から、国・自治体等の取組みの着実な推進が重要

2. 次世代技術への対応

- ・渋滞緩和・事故防止・環境負荷軽減に向けたICTなど次世代技術の活用と必要なインフラの整備(ETC2.0、ビッグデータを活用した交通管制システム、スマートインターチェンジ、自動隊列走行など)
- ・次世代自動車産業の発展に向けた電気・水素ステーションの効率的な整備

第4章 中部圏交通ネットワークの将来像 ～ 我が国経済を牽引する中部の新たな基盤づくり ～

各交通機関の「将来像(今後の姿)」策定にあたっての考え方

「将来像」の策定方	・交通機関別に「総論」記載。その後、“主要拠点・主要道路等”毎に、「現状」、「今後の姿(＝将来像)」、「具体的施策」の3点を記載
主要拠点・主要路線の「具体的施策」記載方	・各インフラの計画を考慮し、委員会としての完成時期等に対する提案の有無により、区分して記載 【a.既計画】 … 既計画で年限が決まっているもの 【b.既計画変更(委員会提案)】 … 既計画ながら完成年限が決まっておらず委員会にて時期の案を定めたもの 【c.新規計画(委員会提案)】 … 明確な計画はないが、委員会として必要と考えるもの ・完成すべきと考える時期を、「本編の定義」の「想定年次および期間」毎に区分して記載

1. 港湾の将来像(今後の姿)

物流、資本ストック効果に資する港湾機能の強化

- ・船舶大型化に対応した航路、泊地、岸壁の増深
- ・物流効率化に向けた貨物ターミナル等の集約・再編・拡張 など

防災・減災機能の強化

- ・高潮防波堤の新設・改良、耐震強化岸壁の整備
- ・広域的な防災拠点としての整備 など

大型クルーズ船受け入れ態勢の整備

- ・大型クルーズ船専用頭の整備、賑わい空間の整備 など

港湾整備を活かすための附帯するネットワーク等の整備

- ・高規格道路や主要一般道路へのアクセス道路や臨港道路の整備 など

(将来像を描く「主要拠点」) (1) 名古屋港、(2) 三河港、(3) 清水港、(4) 四日市港、(5) 御前崎港

2. 空港の将来像(今後の姿)

旅客需要に応じた発着便数や方面の維持・拡大

- ・航空会社の誘致や新規航路の検討 など

防災拠点機能の強化

- ・救命・救急活動、緊急物資や復旧人員などの受け入れ態勢の整備 など

空港間連携による中部圏全体の輸送力増強の検討

- ・海外発着便から観光地への二次交通としての航空路線の充実
- ・昇龍道エリアの広域周遊のための国内路線の就航 など

空港アクセス利便性の向上

- ・主要市街地や主要広域幹線道路へのアクセス整備 など

(将来像を描く「主要拠点」) (1) 中部国際空港、(2) 県営名古屋空港、(3) 富士山静岡空港、(4) 信州まつもと空港

3. 鉄道の将来像(今後の姿)

需要に合わせた列車等運用

- ・輸送力(列車本数、車両数)や停車パターンの弾力的な運用

目的地までのトータルの所要時間短縮に向けた取組みの推進

- ・名古屋駅やリニア中間駅(岐阜県駅・長野県駅)における国内外の利用者に分かりやすい乗換動線の確保や案内表示
- ・リニア駅・東海道新幹線停車駅から、主要広域幹線道路・主要拠点(空港、港湾、主要市街地等)とのアクセスの整備・強化
- ・リニア駅・東海道新幹線停車駅における駅前広場や他交通機関への乗換場所の整備 など

(将来像を描く「主要拠点」) (1) 名古屋駅(リニア名古屋ターミナル駅含む)、(2) リニア岐阜県駅(中津川市)、(3) リニア長野県駅(飯田市)、(4) 東海道新幹線停車駅

4. 道路の将来像(今後の姿)

中部圏の発展に必要な道路ネットワークの優先的かつ着実な整備

- ・事業中の高規格道路の早期整備
- ・計画の検証と「整備していくべき道路」の着実な整備

交通ネットワークの質を高めるための施策の推進

- ・スマートICの導入促進
- ・ETC2.0の活用
- ・電気・水素ステーションの整備 など

既存ネットワークの最大限活用に向けたインフラ整備

- ・「高規格道路と拠点※とのアクセス」や「道路と道路の結節部」の整備・強化
 - ・老朽インフラの着実な更新とそれに合わせた機能の強化
- ※拠点:駅、港湾、空港、主要市街地など

(将来像を描く「主要道路等」)

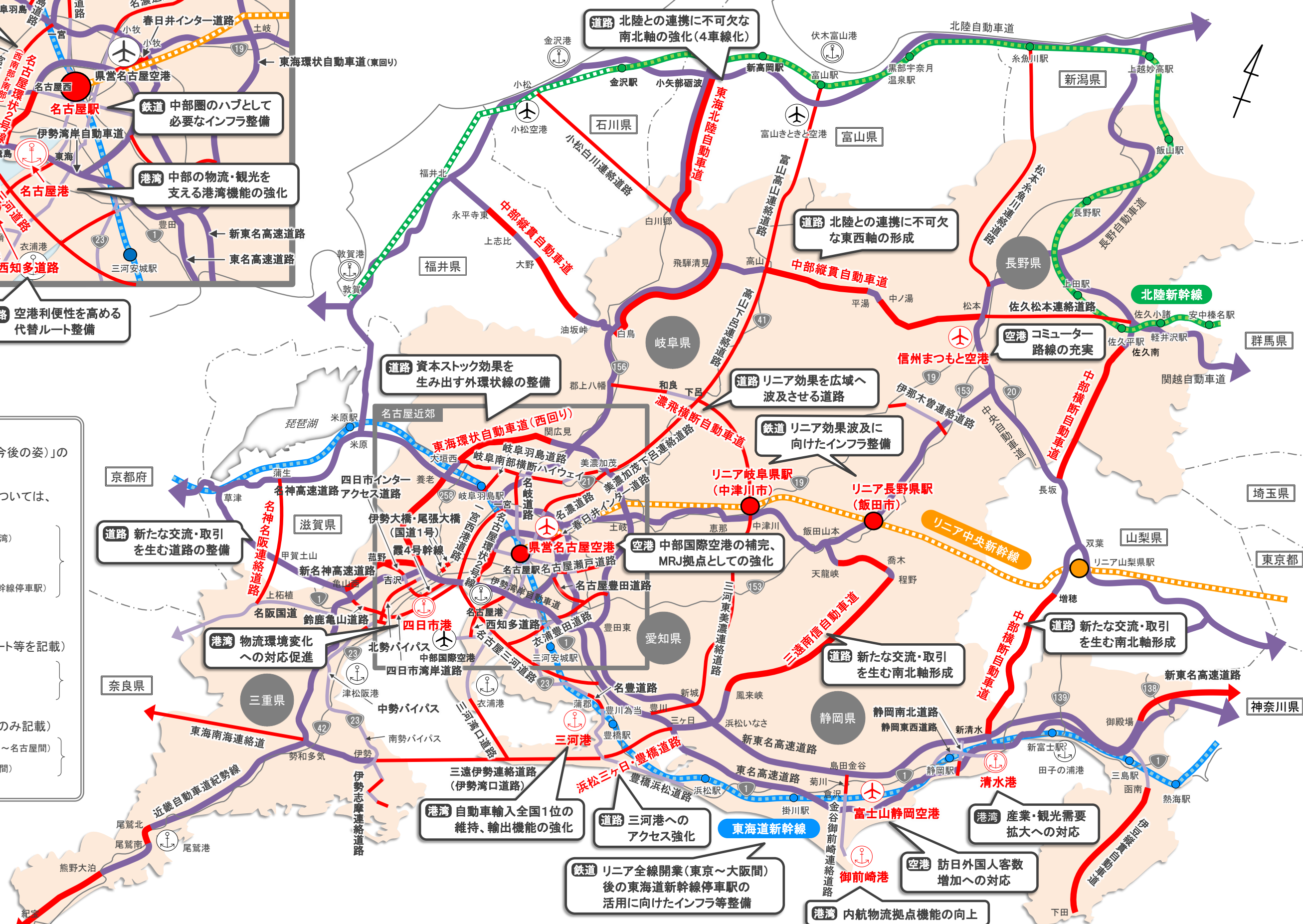
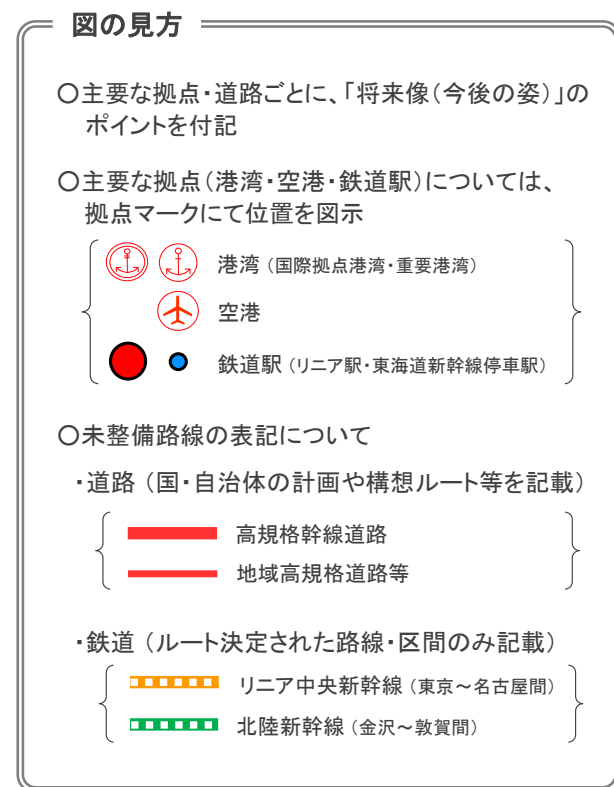
- (1) 東海環状自動車道(西回り区間)・名古屋環状2号線(西南部・南部)、(2) 西知多道路、(3) 東海北陸自動車道完全4車線化、(4) 濃飛横断自動車道、(5) 三遠南信自動車道、(6) 浜松三ヶ日・豊橋道路、(7) 中部横断自動車道、(8) 名神名阪連絡道路、(9) 名古屋三河道路、(10) 国道1号のインフラ改良に合わせた機能強化・設備更新、(11) 着実に整備を進めていくべき道路(上記以外)、(12) 将来に向けて考えておくべき道路、(13) スマートインターチェンジ(IC)の推進、(14) ETC2.0の活用、(15) 電気・水素ステーションの整備

5. 図で見る交通ネットワークビジョン(全体図・各県図)

中部圏全体の将来像

県毎の将来像

- ・ビジョンで掲げた主要な拠点・道路について、それぞれの位置と、「将来像(今後の姿)」のポイントが、一目で把握できるよう作成
- ・名古屋近郊については、左上に拡大した上で、ポイントを図示



目 次

はじめに

本編の定義

第 1 章 我が国を取り巻く現状と中部圏の位置づけ	1
1. 我が国を取り巻く厳しい現状	1
(1) 激化する企業の国際競争	1
(2) 少子高齢・人口減少社会の進展	1
(3) 財政の逼迫	2
2. 我が国経済を牽引する中部圏	3
(1) 我が国最強の「ものづくり」地域	3
(2) リニア中央新幹線の開業	5
(3) 観光のさらなる活性化に向けて	6
(4) 少子高齢・人口減少下における魅力ある地域づくり（地方創生）	8
(5) 国土強靱化の取組み	9
第 2 章 中部圏における交通ネットワークの必要性	10
1. 世界最強の「ものづくり」地域の実現に向けて	10
(1) 効率的な物流ネットワークの構築	10
(2) 新たな産業集積地の形成（資本ストック効果）	10
(3) 新たな企業間取引や商圏の拡大	12
2. リニア効果の広域への波及に向けて	12
3. 観光の活性化に向けて	13
4. “住みたい、働きたい” 居住者にとって魅力ある地域の創生に向けて	13
5. 災害に強い中部圏に向けて	14
(1) 災害に強いネットワークづくり	14
(2) 首都機能をはじめとする国家機能の補完を可能とするネットワークづくり	14
第 3 章 交通ネットワークの質を高めるための重要な視点	15
1. インフラ老朽化への対応	15
(1) インフラ老朽化の現状と国の財源	15
(2) 国・自治体の取組み	16
2. 次世代技術への対応	17
(1) 渋滞緩和・事故防止・環境負荷軽減への対応	17
(2) 次世代自動車への対応	18

第4章 中部圏の交通ネットワークビジョン（将来像）	19
「各交通機関の将来像（今後の姿）」策定にあたっての考え方	19
1. 港湾の将来像（今後の姿）	20
(1) 名古屋港	21
(2) 三河港	26
(3) 清水港	29
(4) 四日市港	31
(5) 御前崎港	34
2. 空港の将来像（今後の姿）	36
(1) 中部国際空港（セントレア）	37
(2) 県営名古屋空港	40
(3) 富士山静岡空港	41
(4) 信州まつもと空港	43
3. 鉄道の将来像（今後の姿）	45
(1) 名古屋駅（リニア名古屋市ターミナル駅含む）	45
(2) リニア岐阜県駅（中津川市）	49
(3) リニア長野県駅（飯田市）	50
(4) 東海道新幹線停車駅	51
4. 道路の将来像（今後の姿）	53
(1) 東海環状自動車道（西回り区間）・名古屋環状2号線（西南部・南部）（再掲）	54
(2) 西知多道路（再掲）	56
(3) 東海北陸自動車道完全4車線化・中部縦貫自動車道（再掲）	57
(4) 濃飛横断自動車道（再掲）	58
(5) 三遠南信自動車道（再掲）	59
(6) 浜松三ヶ日・豊橋道路（再掲）	60
(7) 中部横断自動車道（再掲）	61
(8) 名神名阪連絡道路（再掲）	62
(9) 名古屋三河道路（再掲）	63
(10) 国道1号のインフラ改良に合わせた機能強化・設備更新	64
(11) 着実に整備を進めていくべき道路	66
(12) 将来に向けて考えておくべき道路	68
(13) スマートインターチェンジ（IC）の推進	69
(14) ETC2.0の活用	70
(15) 電気・水素ステーションの整備	71
5. 図で見る交通ネットワークビジョン（全体図・各県図）	72

本編の定義

(対象範囲)

- ・本ビジョンで対象とする地域、交通機関、交通ネットワークの範囲は次の通りとする。

対象地域 … 本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県とする。これを「中部圏」と言う。

交通機関 … 港湾、空港、鉄道（リニア※を含む）、道路（高規格幹線道路、地域高規格道路を中心とする）の4種類の交通モードとする。基本的にインフラ整備を対象とし、料金設定やサービス形態などについては主に考えない。

※本ビジョンでは、リニア中央新幹線を「リニア」と簡略して表記する場合がある。

交通ネットワーク … 広域幹線系を主とし、市街地や地域内の交通体系は基本的には対象としない。

(整備すべきと考える想定年次および期間)

- ・本ビジョンで整備すべき年次を2020年、2027年、2040年とし、その年次毎の期間を『短期』『中期』『中長期』『長期』とする。想定年次の考え方、およびインフラの整備の現状や必要性、優先順位を踏まえた各期間への振分け方の目安は次の通りとする。

- ① **短期** （～2020年）… 東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時点を想定
➢2020年までに完成、または供用しているべきと考えるもの。
➢実際には、現在事業中のもので2020年までに供用開始と公表されているものを中心に記載。
- ② **中期** （2021年～2027年）… リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業予定時点を想定
➢リニアの開業時まで完成、または供用しているべきと思われるもの。
➢実際には、現在事業中のもののうち2020年までに供用と公表されていないもの、また、今後早期に事業を開始し、リニア開業に間に合わせるべきと考えるものを中心に記載。
- ③ **中長期** （2028年～2040年）… 中経連の「中期活動指針 ACTION2020」（2014年公表）で“中部圏が目指す将来像”として設定した年次
➢リニア名古屋・大阪間の開業予定（2045年）前時点で、完成または供用しているべきと思われるもの。
➢インフラの用途等を考えると“必要”なものながら、現状や優先順位を勘案した場合、この時期の完成が妥当であると思われるものを中心に記載。
- ④ **長期** （2041年～）
➢2040年の時点でも完成、供用開始には至らないが、この時点で計画、調査、工事などが現在の状況より進捗していることに期待するインフラ。
➢具体的には、現状、計画にあげられていながら優先順位が低いもの、もしくは現在計画に上がっていないが将来的にはあると良いものを中心に記載。

(国・自治体等との整合性)

- ・本ビジョンは、国・自治体等の関係機関が検討・公表している取組み等と整合を図りながら策定することとする。

【参考とした取組み】

(全国計画) 国土強靱化基本計画、国土形成計画、国土のグランドデザイン 2050 等

(地方計画) 中部圏広域地方計画、まんなかビジョン、各自治体の交通ビジョン 等

第1章 我が国を取り巻く現状と中部圏の位置づけ

第1章では、中部圏に必要な交通ネットワークの前提となる、我が国を取り巻く経済・社会の現状と、その中でこれまで我が国を力強く牽引してきた中部圏の現状や今後の展望などについて述べることとする。

1. 我が国を取り巻く厳しい現状

近年、我が国の景気は緩やかな回復基調にあるが、企業における国際競争はますます激化している。また、少子高齢・人口減少社会の進展や、国・自治体における財政の逼迫など、構造的な厳しい状況も続いている。

そこでまず、我が国を取り巻く状況をマクロの視点から俯瞰してみる。

(1) 激化する企業の国際競争

我が国経済は、1991年のバブル崩壊以降、2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災などにより、長期にわたって停滞し、「失われた20年」と言われている。しかし、2013年1月の「日本経済再生に向けた緊急経済対策」以降は、株価の上昇や過度な円高の是正を背景に、企業収益が回復するとともに、雇用・所得環境も着実に改善が続き、個人消費も全体としては底堅く推移するなど、緩やかな回復が続いている。

このような中、アジア諸国をはじめとした新興国の経済成長は著しく、中国の景気減速などの懸念材料はあるものの、今後も成長率、規模ともにプレゼンスの拡大が見込まれている。したがって、TPP（Trans-Pacific Partnership：環太平洋戦略的経済連携協定）など貿易の自由化に向けた新たな枠組みへの期待はあるものの、国際マーケットを巡る日本企業の世界との競争は、今後一層激しさを増すことが予想される。

(2) 少子高齢・人口減少社会の進展

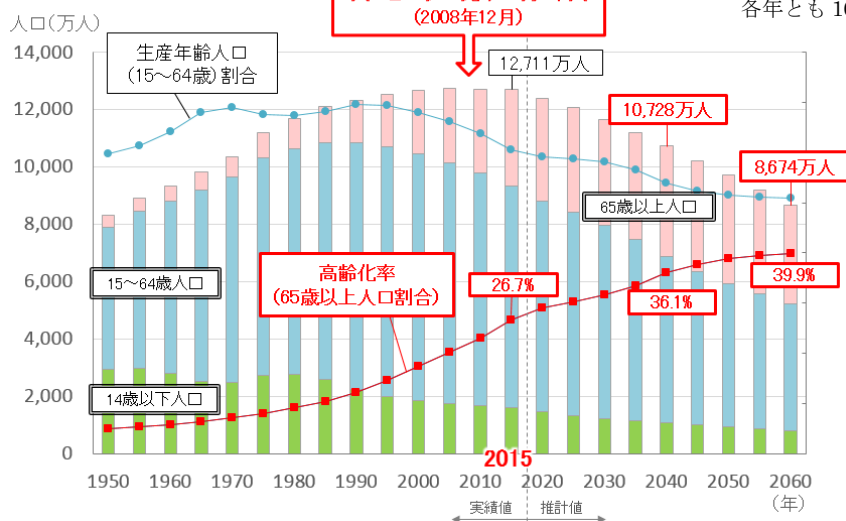
他方、我が国では急速に少子高齢・人口減少社会が進行している。我が国の人口は、2008年12月の1億2,809万9千人をピークに減少し、2040年には1億728万人、2060年には総人口が9,000万人を割り込むと推計されており、その減少の度合いは、大都市圏域[※]を除く他の地域、特に中山間地域や沿岸部を中心とした地方部において急激に進行すると予測されている。また、高齢化は、全人口に占める65歳以上の比率が2015年10月時点で26.7%であったものが、2040年には36.1%、2060年には40%近くなると予想されている。

人口減少は、将来的には貯蓄を減少させ、消費、設備投資、住宅投資などの国内需要を下押しする要因となりうる。また、高齢化の影響もあり、さらなる生産年齢人口の減少を招きかねない。したがって、投資やイノベーションなどによって生産性が上昇しなければ、経済規模を縮小させる可能性もあるなど、我が国経済に与える影響は小さくない。

※大都市圏域

国土形成計画（全国計画）（2015.8公表）における定義であり、大都市圏は、東京圏、関西圏及び名古屋圏をいう。東京圏、関西圏、名古屋圏は、それぞれ東京、大阪・京都・神戸、名古屋及びこれらと社会的、経済的に一体性を有する地域をいう。

《図表 1-1 日本の人口推移》



(図) 実績値：総務省「人口推計」(2016.3)、推計値：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(出生中位・死亡中位推計)(2012.1推計)」より作成

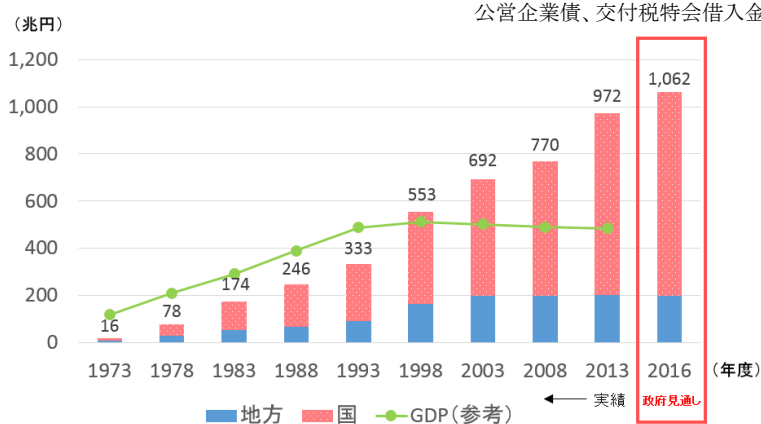
(3) 財政の逼迫

我が国では、バブル崩壊後、経済の長期低迷などにより税収が落ち込むとともに、進展する高齢化等による社会保障支出の急増もあり、2000年前後から財政は急速に悪化した。そして、これに伴い、国・地方公債の発行額が急激に増加した結果、2016年度末の国及び地方の長期債務残高は1,062兆円(政府見通し)にまで達することとなった。

国債費や高齢化による社会保障関連費の支出増による財政の逼迫のもと、財政健全化を遂行するためには、ますます一般歳出(一般会計の歳出額から国債費および地方交付税交付金等を除いたもの)を絞り込む必要の生じることが予想される。したがって、インフラ投資等の歳出については、景気浮揚のための財政出動も含め、これまでのような財政支出を期待するのは難しい状況にある。

《図表 1-2 国及び地方の長期債務残高*の推移》

※国の長期債務残高は、普通国債、交付国債、出資・抛出国債、承継国債等、地方の長期債務残高は地方債、公営企業債、交付税特会借入金地方負担分等が対象



(図) 財務省「平成28年度予算政府案(2015.12)『我が国の財政事情』」及び「財政関係基礎データ(2015.2)『我が国の1970年度以降の長期債務残高の推移』」、内閣府「平成25年度国民経済計算確報」(2014.12)より作成

2. 我が国経済を牽引する中部圏

我が国の経済や財政が厳しい状況にある中、中部圏のものづくり産業は日本経済を牽引し続けてきた。そして今後も、中部圏は、ものづくりを中心に一層の産業発展が見込まれるとともに、リニア中央新幹線の開業などによる地域活性化や、訪日外国人観光客の増加による観光のさらなる活発化などにより、ますますの発展が期待される。

以下では、今後も中部圏が我が国経済を牽引していくために重要な 5 つのポイントを示すこととする。

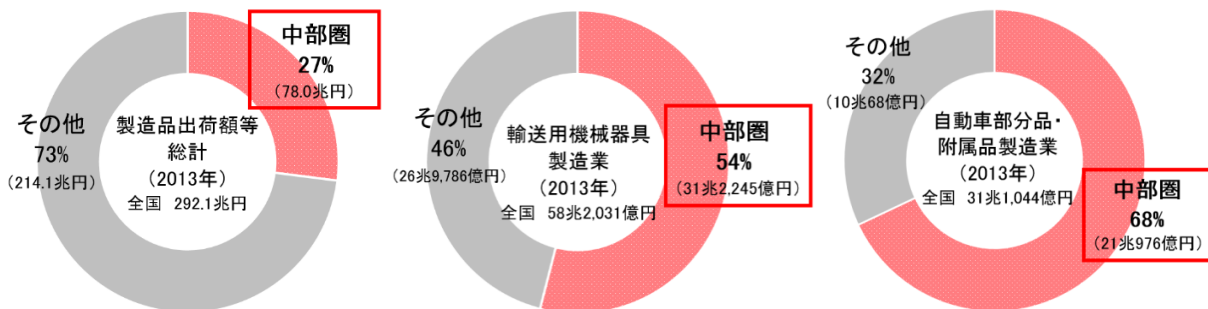
(1) 我が国最強の「ものづくり」地域

中部圏は、木曾三川をはじめとした豊富な水や温暖な気候、豊かな居住環境などを背景に、東西交通の要衝に位置するとともに、大きな港に近いことなどから産業が集積し、自動車産業を中心とした我が国最強の「ものづくり」地域を形成して現在に至っている。

2013 年における中部圏の製造品出荷額等の全国シェアは、中部圏の人口が 14%、面積が 11%である中、27%とトップシェアを占めている。特に、自動車産業を中心とした輸送用機械器具製造業の全国シェアは約 54%、自動車部分品では約 68%と圧倒的なシェアを誇る。

また、中部圏の玄関口である名古屋港の 2015 年の総取扱貨物量は、2002 年から 14 年連続で日本一、貿易黒字額は 1998 年から 18 年連続日本一である。

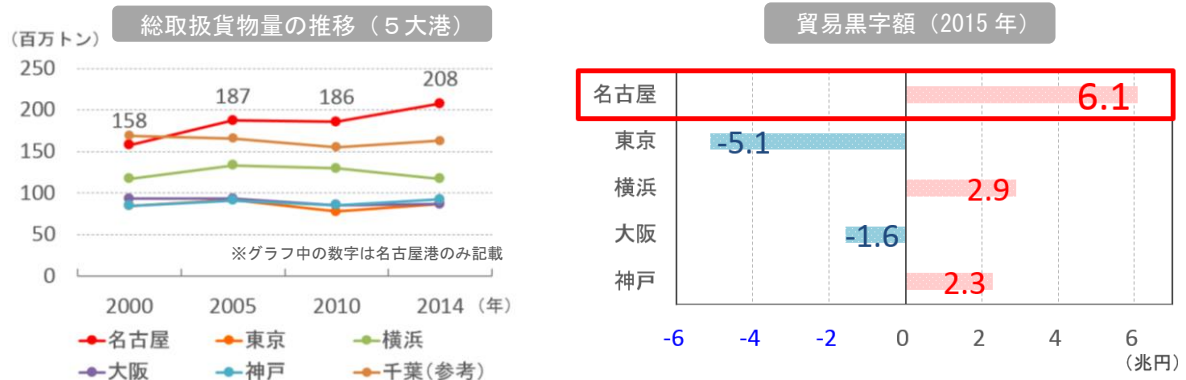
《図表 1-3 製造品出荷額等※のシェア》



※1 年間 (1～12 月) における製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程から出たくず及び廃物の出荷額の合計であり、消費税等国内消費税額を含んだ額。従業者 4 人以上の事業所を対象。

(図) 経済産業省「平成 25 年工業統計調査」産業編 (2015. 3)、産業細分類別統計表 (2015. 4) より作成

《図表 1-4 名古屋港の総取扱貨物量と貿易黒字額》



(図) 各港の港湾統計年報 (2000 年～2014 年)、各税関の貿易概況 (2015 年速報値) より作成

中部圏では、今後を担う次世代産業も着実に成長しつつある。自動車産業では、これまでハイブリッド車や電気自動車の販売と進化を続けてきたが、2014 年 12 月にはトヨタ自動車から世界で初めての燃料電池自動車『M I R A I』が発売された。また、我が国をリードする航空宇宙産業についても、中部圏全域が「アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区」として国の国際戦略総合特区に指定されるとともに、国産初の小型ジェット旅客機MR J（Mitsubishi Regional Jet）の製造も中部圏を中心に行われるなど、今後ますますの発展が期待されている。

このほかにも、ヘルスケアや環境リサイクルなど次世代を担う産業が数多く中部圏に集積・成長しつつあり、中部圏は今後も我が国をリードする「ものづくり」地域としての役割が期待される。

《写真 1-1 燃料電池自動車（FCV）》

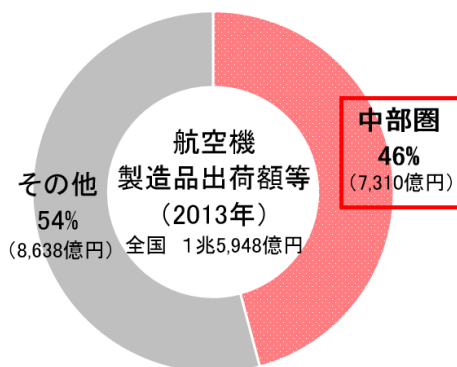
水素と酸素を化学反応させて電気をつくる「燃料電池」を搭載し、モーターで走行するCO₂を排出しない次世代自動車

従来のガソリン車が、ガソリンスタンドで燃料補給するように、FCVは水素ステーションで燃料となる水素を補給

（写真）トヨタ自動車株式会社提供



《図表 1-5 航空機製造品出荷額等※のシェア》



中部圏における航空機製造品出荷額等のシェアは約 46%（約 7,310 億円）と全国トップ

中部圏では、我が国の航空機産業において、エポックメイキングな 2 つの大きなプロジェクトである「ボーイング 787」の製造と「MR J」の開発が進んでいる
「ボーイング 787」の製造には、中部圏に立地する大手機体メーカーと多くの中堅・中小企業関わっている

※「航空機・同附属品製造業」の 1 年間（1～12 月）における製造品出荷額等。従業者 4 人以上の事業所を対象。
（図）経済産業省「平成 25 年工業統計調査」産業編（2015. 3）、産業細分類別統計表（2015. 4）より作成

《写真 1-2 次世代リージョナルジェット機 MR J》

世界最高レベルの運航経済性と客室快適性を兼ね備えた 70～90 席クラスの次世代リージョナルジェット機

2015 年 11 月 11 日、飛行試験機初号機による初飛行を実施

（写真）三菱航空機株式会社提供



(2) リニア中央新幹線の開業

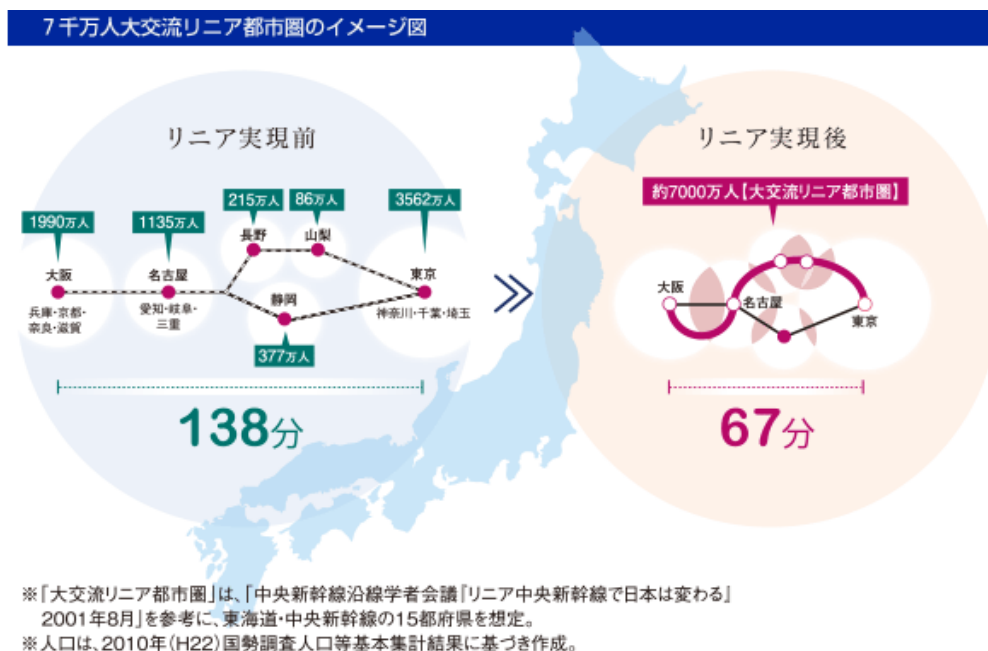
2027年にリニア中央新幹線（以下、「リニア」と言う）東京～名古屋間が開業する予定である。これにより東京圏と中部圏が約40分で結ばれ、2つの都市圏が一体化する5,000万人のメガリージョンが形成される。また、2045年に予定されている名古屋～大阪間が開業すれば、3大都市圏が一体化する7,000万人のスーパー・メガリージョンが形成されることとなる。これにより、中部圏には、ヒト・モノ・カネ・情報が国内外からさらに集積することが期待される。

ビジネス面では、出張時間の短縮などによる利便性の向上や経費削減効果のほか、新たな取引先の開拓や事業所・工場の再配置など、企業行動に大きな影響を与えることとなる。また、観光面においても、中部圏への観光客増が見込まれる。このように、リニア開業は、産業・観光の両面の活動を刺激し、雇用や地域活性化に寄与することが期待される。

さらに、リニア東京～大阪間が全線開業すれば、既存の東海道新幹線では、これまで「のぞみ」に乗車していた“東京～名古屋もしくは関西圏を移動する旅客”がリニアにシフトすることから、「のぞみ」タイプに代わり「ひかり」や「こだま」タイプの列車が増えることが予想される。これにより、リニア駅周辺のみならず、東海道新幹線の「のぞみ」停車駅以外の駅周辺地域における利用者の利便性向上や、ビジネスや観光など地域の活性化が期待される。

このほか、中部国際空港も、リニアが開業すれば後背地の産業や観光の活性化などの影響により、国際拠点空港としての役割が一層高まることが予想される。このように、リニア開業は、中部圏全域においてビジネスや観光のポテンシャルを飛躍的に高めることとなり、ひいては我が国経済への効果も大きく期待される。

《図表 1-6 リニア開業後のスーパー・メガリージョンのイメージ》



（図）リニア中央新幹線建設促進期成同盟会提供

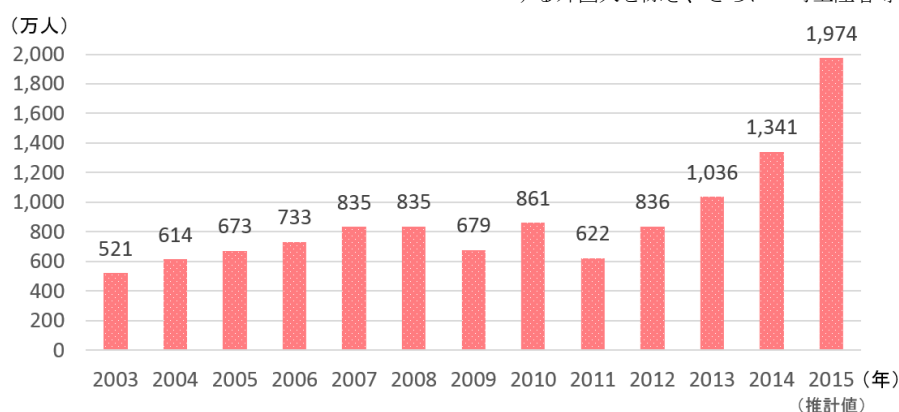
(3) 観光のさらなる活性化に向けて

観光産業は、大都市圏のみならず、地方の各観光地においても様々な需要が創出されるため、地方創生にも大きく寄与すると期待されている。

近年、為替の円安傾向やビザ発給要件の緩和、東南アジアにおける所得水準の向上、また世界的な観光需要の高まりなどを背景に、訪日外国人観光客が急激に増加しつつある。2015年には、訪日外国人観光客が1,974万人に達したが、これは「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を掲げた2003年小泉政権当時の520万人から、12年間で4倍弱と大幅に伸びた数字であり、さらに2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会時点における政府目標の2,000万人にも迫る数字となった。この状況を受け、2016年3月、政府は2020年における訪日外国人観光客数の目標を4,000万人に倍増させるなど、今後も観光需要のますますの増加が見込まれている。

《図表 1-7 訪日外国人観光客数※の推移》

※外国人正規入国者のうちから日本に永続的に居住する外国人を除き、さらに一時上陸客等を加えて集計



(図) 日本政府観光局 (J N T O) ホームページ「マーケティングデータ」
「訪日外客数の動向 (年別 訪日外客数、出国日本人数の推移)」より作成

従来、中部圏は自然、歴史、食文化、温泉など魅力ある観光資源が豊富に存在するものの、観光地が点在していることもあり、総じて海外における知名度は低かった。このため、外国人の観光ルートは、東京から富士山、京都、大阪を巡るゴールデンルートに集中していた。

しかし、2012年1月に、中部北陸9県を「昇龍道」エリアとして海外プロモーションを実施したことから、海外での知名度も徐々に向上し、同エリアにおける外国人宿泊数も年々増加してきた※。

※昇龍道エリアにおける外国人宿泊数は、2010年には291万人泊、東日本大震災のあった2011年には178万人泊に落ち込んだが、2014年には約450万人泊、2015年(速報値)では約751万人泊と、2017年の目標値であった600万人泊を大きく前倒して達成しており、2016年3月には、2019年の新たな目標値として、1,100万人泊を設定した。

《写真 1-3 昇龍道ポスター》

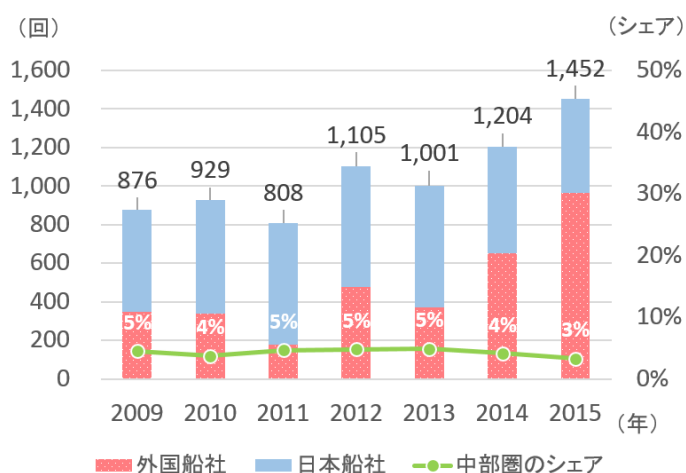


(写真) 中部運輸局提供

さらに、中部圏では、2016 年 5 月の三重県における伊勢志摩サミット（主要国首脳会議）を契機とした観光客の増加や、名古屋港や清水港をはじめとした外航クルーズ船の誘致、さらにはMICE※の推進などにより、海外からの訪問客の一層の増加が見込まれており、観光に対する将来展望は明るさを増している。

※企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字

《図表 1-8 外航クルーズ船の寄港回数の推移》

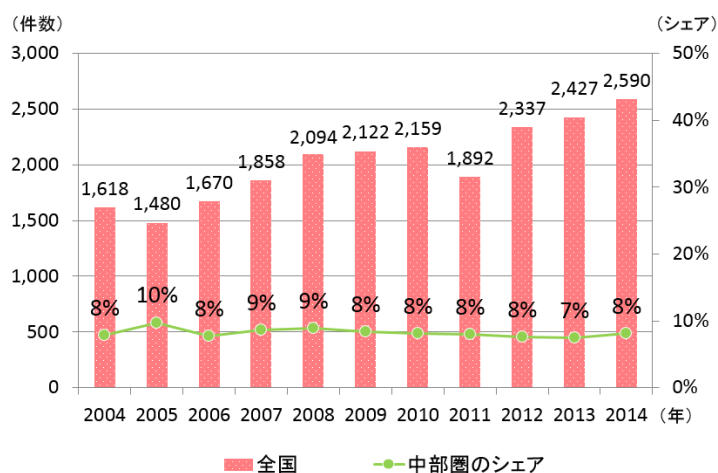


※中部圏の港湾は、名古屋港、清水港のほか、四日市港、三河港、御前崎港の5港を対象

現在中部圏のシェアは低いものの、クルーズ船の寄港数は全国的に増加しており、今後のプロモーション等により、さらなる需要獲得が期待できる

(図) 国土交通省中部地方整備局提供データより作成

《図表 1-9 国際会議の開催件数の推移》



※国際会議の対象

- ①主催者:
「国際機関・国際団体(各国支部を含む)」
又は「国家機関・国内団体」
(各々の定義が明確ではないため、
「特定企業の利益を追求することを目的
とした会議」の主催者を除く全てが対象)
- ②参加者数:50名以上
- ③参加国:日本を含む3カ国以上
- ④開催期間:1日以上

現在中部圏のシェアは低いものの、国際会議の開催件数は全国的に増加しており、今後のプロモーション等により、さらなる需要獲得が期待できる

(図) 日本政府観光局(JNTO)2014年国際会議統計より作成

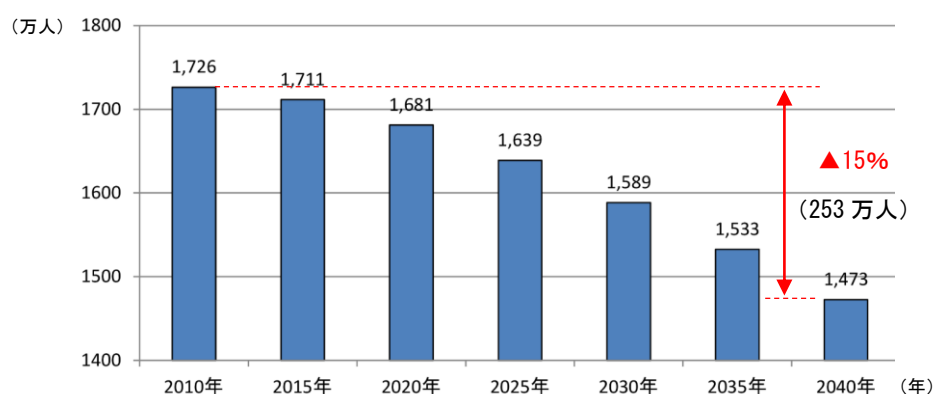
(4) 少子高齢・人口減少下における魅力ある地域づくり（地方創生）

中部圏における少子高齢・人口減少の影響は、東京への一極集中の影響が著しい地域も多い中、比較的小さい。それでも、今後進展する少子高齢・人口減少に対して対策を講じなければ、2010年に1,726万人であった人口が、2040年には1,473万人と15%減少することが予測されている。また、中部圏内では、将来にわたって「人口の愛知一極集中」が続くと見られている※。

人口減少が進む中、その対応として東京一極集中の是正、地方創生が議論されている。特に地方都市や中山間地域においては、「コンパクト＋ネットワーク」を実現し、中山間地域等による小さな拠点の形成とあわせ、複数の都市・地域が都市機能を連携・相互補完し、医療・介護、福祉、商業等の高次な都市機能サービスを維持していくことの重要性があげられている。

＜図表 1-10 中部圏の総人口の推移＞

（各年 10 月 1 日時点、2015 年以降は推計値）



（図）（一社）中部経済連合会「中部圏の人口減少に関する調査報告」（2015. 3）より

※当会作成の「中部圏の人口減少に関する調査報告」（2015. 3）によれば、中部圏（5 県）内の各県別の人口シェアは、2010 年から 2040 年にかけて、愛知県が、その他 4 県からの流入もあり、約 43%（2010 年）から 4%近く上昇するのに対して、その他 4 県では 0.5%から 1.2%減少すると予測されている。

一方、中部圏には地域が自立的に創生できるポテンシャルがある。居住者にとって、中部圏の魅力の一つは、緑の豊かさや比較的安価な物価など、ゆとりある生活環境である。さらに、地価の安さ、居住面積の広さなどの居住のしやすさや、職住の近接性（通勤時間の短さ）も首都圏、関西圏と比べて優位性が高い。

したがって、今後は自立創生のために圏内の各地域がそれぞれの特長を活かし、企業や観光客誘致による雇用の創出や安全・安心で訪れて楽しいまちづくりを進め、さらに、行政機能や教育、医療、子育て機能などを充実させていくことが重要である。

(5) 国土強靱化の取組み

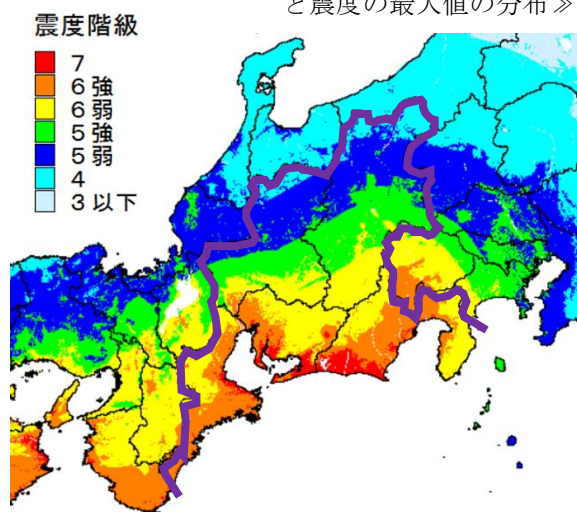
中部圏は、木曾三川があることにより、水も豊富で肥沃な濃尾平野をはじめとした平野部や沿岸部を中心に、産業や都市機能が集積してきた。

このような中、1959年の伊勢湾台風や2000年の東海豪雨などの記録的な災害のほか、最近では、2014年7月の台風8号接近に伴う長野県木曾郡南木曾町での土石流災害や、同年10月に静岡県静岡市清水区興津地区で発生した JR 東海道本線線路沿い斜面の土砂崩れ災害など、各地で激甚災害が頻発している。

中部圏では、これまでもさまざまな災害対策が講じられてきたが、今後発生が懸念されている南海トラフ地震への対応や、これまでの中部圏における局地的な大雨等による激甚災害の発生状況を踏まえると、ハード・ソフト両面にわたる一層の災害対策（国土強靱化の取組み）が必要である。

《図表 1-11

南海トラフ地震の想定震源域
と震度の最大値の分布》



(図) 中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」（2013年5月）より

巨大地震や激甚災害の発生は、地域住民の生活をマヒさせるだけでなく、企業活動の停止や東西の物流・人流を寸断させる可能性もある。中部圏におけるこれら経済活動の停滞は、我が国のみならず世界経済に甚大な被害を及ぼすことになりかねない。

災害に強く、しなやかな地域を作るための基礎となるのが、電気・ガスなどのエネルギーインフラや通信インフラ、そして交通インフラである。これらのインフラは、住民の生命、避難時の救急体制の確保に大きくかかわるとともに、企業活動の早期復旧にも大きな影響を及ぼす。したがって、日ごろから整備や補修・補強を行い、いざという時に備えておくことが大変重要である。

《写真 1-4

長野県木曾郡南木曾町の土石流災害》



(写真) 国土交通省中部地方整備局提供

《写真 1-5

静岡県静岡市清水区興津地区の土砂崩れ災害》



(写真) 国土地理院提供

第2章 中部圏における交通ネットワークの必要性

第1章で述べたように、中部圏は日本経済を牽引するエンジンとしての役割を担っている。その経済活動、地域の維持・活性化の基礎として欠かせないものの一つが交通インフラであり、それが有機的に繋がる交通ネットワークである。

第2章では、これまでに述べた中部圏のトピックスを踏まえ、5つの視点から交通ネットワークの必要性を述べていく。

1. 世界最強の「ものづくり」地域の実現に向けて

(1) 効率的な物流ネットワークの構築

ものづくり産業にとって、国内外の組立・加工などの生産拠点を円滑に結ぶ物流ネットワークは、効率的な生産体制構築や製品コストに直接結びつくものであり、企業の国際競争力にも大きな影響を与える要件の一つである。

未整備区間（ミッシングリンク）の存在は、交通渋滞による運搬時間の増加や、迂回による時間や燃料費のロスが発生させるとともに、定時性の確保を困難とするなど、物流コストに大きな影響を与える。また、交通事故や災害等による交通障害の際には代替ルート（リダンダンシー）も大変重要となる。

さらに、高規格幹線道路における複数路線の合流部での車線数不足や、交通量のオーバーによる渋滞の発生*のほか、一般道路における多車線化未整備区間や、幅員・桁下高さの制限などの存在も、非効率な物流ルートを強いられることにつながるものであることから、道路ネットワークの整備・改善は大変重要である。

加えて、空港・港湾自体の整備・強化も必要である。港湾においては、増加する輸送需要への対応などが課題であり、近年大型化や数量増が進むコンテナ船への対応として、航路や岸壁の増深・拡幅整備、コンテナターミナルや荷役ヤードなどの施設・設備の集約・再編・拡充などが必要となってきた。また、空港においても、旅客・貨物需要の増加に応じて、滑走路の増設やターミナル施設・駐車場・貨物取扱設備等の整備等を行っていくことが重要である。

※高速道路における複数路線の合流による渋滞の発生

最近では、例えば伊勢湾岸自動車道と合流する東名阪自動車道（四日市JCT～亀山JCT間）や、東海北陸自動車道や名古屋高速と合流する名神高速道路（一宮JCT～一宮IC付近間）が慢性的に渋滞している。

(2) 新たな産業集積地の形成（資本ストック効果）

新たな交通ネットワークの構築、特に高規格幹線道路の整備は、周辺地域の工場立地などに大きなストック効果をもたらす。

例えば、2005年開通の東海環状自動車道東回り区間（豊田東JCT～関広見IC間）は、当初、豊田東JCT～美濃関JCT間が開通し、その後、美濃関JCT～関広見IC間が開通したが、開通前後から急速に企業立地が進み、2000年からの12年間で、周辺地域の工業団地の立地は、10箇所から29箇所とおおよそ3倍に増加した。

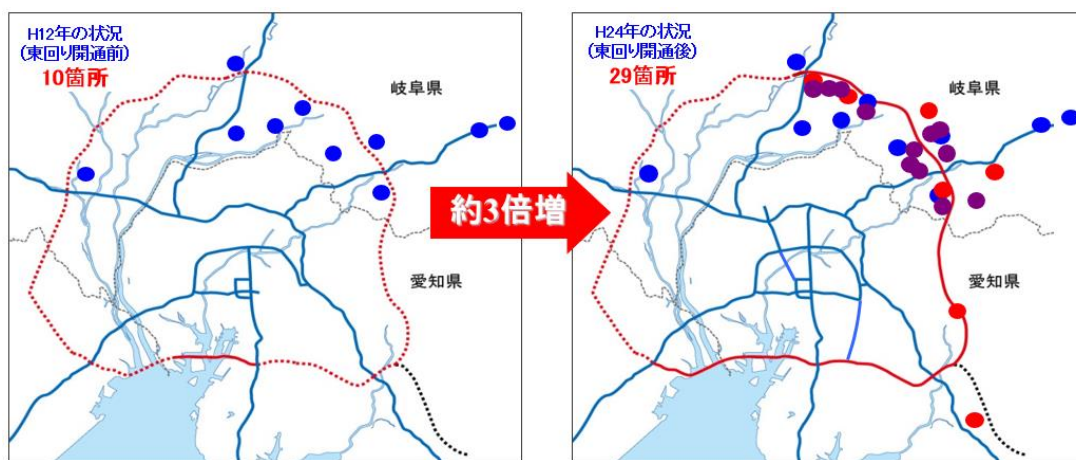
また、2012年に開通した新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の沿線においても、南海トラフ地震のリスク回避と相まって沿線への企業立地が進むとともに、2016年2月に開通した新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT）沿線も既に企業集積が始まっている。

さらに、今後は、リニア開業により、大都市圏への移動が便利で、かつ土地代や人件費が安く抑えられるリニア中間駅周辺に工場や研究所などが集積することも期待できる。

したがって、現在、事業化されている高規格道路※については、早期完成を目指すとともに、新規整備については、今後リニア開業等を契機に新たな産業集積が期待できる場所を集中的に整備するなど、メリハリの効いた整備の検討が重要である。

※「高規格幹線道路」、「地域高規格道路」等

《図表 2-1 東海環状自動車道（東回り）開通後の沿線における工業団地の増加状況》



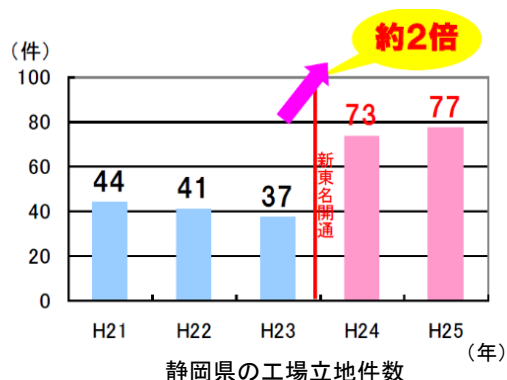
※東海環状自動車道の開通を見据えて新たに整備された工業団地等のみ図示

(図) 国土交通省中部地方整備局提供

凡例

- H12年までに完成した工業団地等
- 平成13年からH17年2月(東回り開通)までに完成した工業団地
- 平成17年3月以降に完成した工業団地

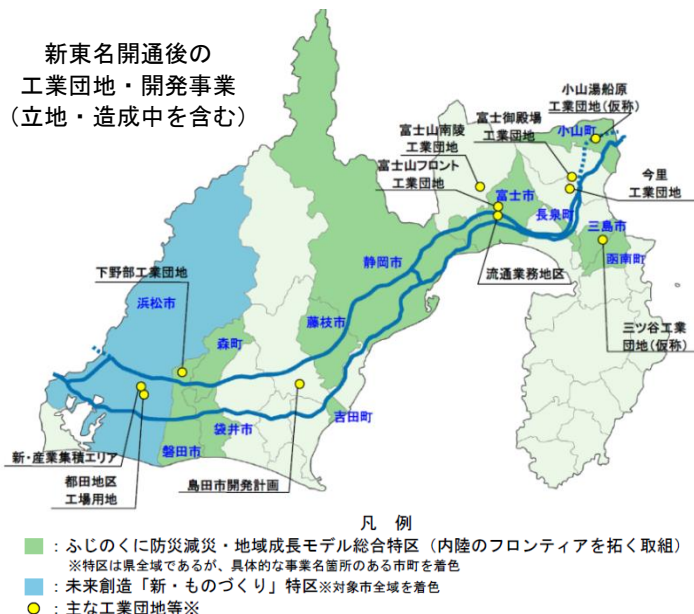
《図表 2-2 新東名高速道路（御殿場～三ヶ日間）の開通効果（開通後2年）》



(図)

新東名（静岡県）インパクト調整会議※
発表資料「新東名高速道路（御殿場JCT～三ヶ日JCT間）開通から2年、地域生活や地域経済への波及効果が拡大」（2014年4月11日）より

※国土交通省中部地方整備局、NEXCO 中日本東京支社、静岡県、静岡市、浜松市より構成



(3) 新たな企業間取引や商圈の拡大

新たな交通ネットワークの構築は、これまで結びつきの少なかった地域や拠点同士を結びつける契機となる。例えば、道路整備により、企業はそれまで取引きのなかった地域の企業との新規取引や、新たな市場開拓、さらに地域によってはこれまで利用できなかった港湾や空港利用も可能となる。

2008 年の東海北陸自動車道の全線開通により、これまで名古屋港から輸出されていた東南アジア向けの工作機械等製品を、より近距離となる伏木富山港や金沢港から輸出することが可能となった。その結果、伏木富山港の国際コンテナ貨物量は、2008 年から 2013 年で 1.2 倍に増加するとともに、名古屋方面から直近の小杉 I C（北陸自動車道）の交通量が約 2 倍になる^{※1}など、中部圏と北陸圏を結ぶ南北軸の利用は増加した。さらに、2014 年には、炭素繊維複合材の世界的な集積地を目指す「コンポジットハイウェイ^{※2}」の形成など、さまざまな分野で地域間の連携もますます深まりつつある。

このように、交通ネットワークの充実は、企業行動や地域間連携の姿を劇的に変える力を持っている。

※1 中日本高速道路(株)の 2013 年度事後評価結果報告による。

※2 炭素繊維複合材料における川上・川中（繊維産業・機械産業）の製造エリアである北陸圏と、多大なニーズや消費があり実用化・製品化が見込まれる川中・川下（自動車や航空機産業）の中部圏エリアにおける産学官が連携して、炭素繊維複合材料に関する研究開発から生産・加工・組立までを行う一大拠点・産業集積の形成を目指す取組み

2. リニア効果の広域への波及に向けて

リニアの開業にあたり、その効果を広域に波及させるためには、リニア駅を中心とした交通ネットワークの整備が重要である。

例えば、せっかく首都圏と中部圏の各リニア駅が短時間で結ばれても、その駅と周辺とのアクセスに時間がかかっては、リニアの速達性のメリットは薄くなってしまふ。また、交通ネットワークを充実させるほどそのメリットを享受できるエリアも広くなる。

中でも名古屋駅は、メガリージョンにおける中部圏最大の都市の玄関口として、周辺主要都市、並びに観光地や空港など主要拠点との間の移動ニーズは高まることが予想される。そのため、アクセス利便性の向上は大変重要である。

また、各駅における他交通機関との乗換え利便性の向上や、国内外の利用者に分かりやすい動線の確保や案内表示などにも取り組む必要がある。

《写真 2-1 リニア中央新幹線》



東海旅客鉄道株式会社提供

3. 観光の活性化に向けて

中部圏を訪れる外国人観光客は、年々増加傾向にあり、中部圏の歴史、自然、食などテーマ性の深い観光地への訪問や、レンタカー等による個人周遊の希望など、そのニーズも多様化している。この多様化する外国人観光客のニーズに応えるには、中部圏に点在する魅力ある観光地を面的に整備し、移動を容易にすることにより、その魅力を活かすことが重要である。さらに、南北軸を整備し、北陸圏との交流を活発にすることが広域的な観光の促進にもつながる。交通ネットワークの充実は、それらの要件であると言える。

このほか、港湾と結びついた道路ネットワークの充実は、近年増加しつつある外航クルーズ船誘客の観点からも、より遠くの後背圏への観光が可能となることから有用である。

2015 年春の北陸新幹線の開業では、長野県の新幹線駅周辺と富山きときと空港が結ばれ、観光やビジネスでの相互間の利用が可能となるなど、交通手段の多様化が進んでいる。このような傾向を考えると、近年海外からのツアー観光客の利用が増加している富士山静岡空港や信州まつもと空港などの地方空港も、空港自体の整備と合わせ、他空港とのコンピューター輸送や、途中は観光バスなどでの移動による着発の異なる空港利用など、バラエティに富んだ地域相互間の観光ルートの策定・提示が可能なのではないかと思われる。

このように、交通ネットワークの充実は、観光客のニーズや交通手段の多様化に対応することにより、地方の観光振興にも寄与することが期待される。

4. “住みたい、働きたい” 居住者にとって魅力ある地域の創生に向けて

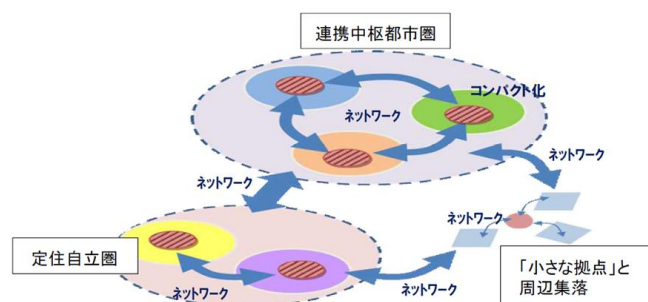
居住者にとって、交通ネットワークの充実は、空港や他地域へのアクセス利便性の高さに直結するほか、居住地付近への物流・人流が確保されるため、企業や商業・娯楽店舗の立地等も容易となるなど、暮らしやすさや働きやすさにも直結する重要な条件となる。

また、少子高齢・人口減少社会を踏まえた「コンパクト＋ネットワーク」の観点からも、交通ネットワークの充実は大変重要である。各市町村は、まちをコンパクト化するにあたり、隣接する市町村で連携して、地域としての医療・行政・教育レベルを維持・向上することが求められる。このため、高規格道路によるネットワークや、鉄道網・バス路線網などを、沿線自治体と連携を図りながら維持・整備していく必要がある。

さらに、これらの地域内や地域間ネットワークでの移動を円滑にするためには、広域に移動する物流等の車両を高規格道路等に誘導し、生活道路と機能分化することも重要である。これは、地域の交通事故軽減などにも役立つほか、救急搬送や災害等の救命・救援ルートとしても有用となる。

このように、交通ネットワークの充実は、居住者にとって大変重要である。

《図表 2-3 「コンパクト＋ネットワーク」の概要》



(図) 国土交通省・第 17 回国土審議会 (2015. 6)
「国土形成計画(全国計画)に関する計画部会報告(概要)」より

5. 災害に強い中部圏に向けて

(1) 災害に強いネットワークづくり

国土強靱化の観点からも、交通ネットワークの整備・充実は必要である。

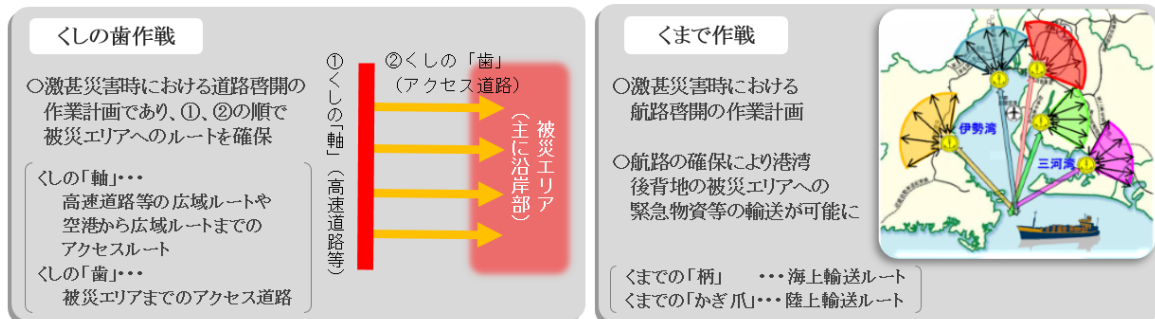
2011年の東日本大震災では、沿岸部の交通網が津波等の影響によりマヒする中、内陸に整備されていた高規格道路が救援物資や各種作業用車の搬送のほか、企業の早期開業準備のための設備搬入などに大きな役割を果たした。

企業では、避難計画の策定や電源・通信手段の確保、自社の製品・サービスの供給体制の構築などを定めたBCP（事業継続計画：Business continuity plan）を策定している。そのBCP遂行の前提となるのが交通インフラである。

特に道路は、未整備区間（ミッシングリンク）がなく、かつ代替ルート（リダンダンシー）も確保されているなど、ネットワークが充実し機能していることが重要である。そして、そのためには、老朽化設備等が適切に補修され、「災害に強く」「丈夫」であることが肝要である。さらに、災害が発生した際、他地域からの資材や物資の運搬などを考えると、広域的には北陸圏との南北軸の確保も大変重要である。

このほか、災害時に救命・救急活動の拠点となる広域防災拠点との関係も重要である。物流の拠点である空港・港湾について、広域防災拠点として機能整備がされていれば、災害時においても効率的で円滑な救命・救急活動や、都市・生活機能の早期復旧が可能となる。したがって、これらの防災拠点を結ぶ交通ネットワークが充実していることが望まれる。

《図表 2-4 くしの歯作戦・くまで作戦》



（図）国土交通省中部地方整備局「くしの歯作戦」（2014. 5）、「くまで作戦」（2013. 10）より作成

(2) 首都機能をはじめとする国家機能の補完を可能とするネットワークづくり

現在、我が国では、人口のみならず、政治、行政等の中枢機関の東京一極集中が見られる。しかし、首都圏直下型地震や南海トラフ地震の発生確率が高まっている中、国家機能の維持・継続への対応は重要である。

今後、リニア開業により三大都市圏がスーパー・メガリージョンを形成した時のために、中部圏も有事に備えて、政治・行政機能や企業の本社機能などを、相互に補完することができるよう、今から整備を進めておくことが大切である。そして、そのためには、空港・港湾の充実に加え、首都圏や関西圏を結ぶ東西軸の交通インフラについても、代替ルート（リダンダンシー）を確保し、ネットワークを充実しておく必要がある。

第3章 交通ネットワークの質を高めるための重要な視点

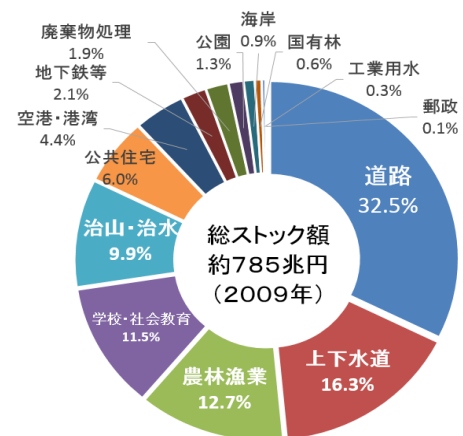
第2章で述べた「交通ネットワークの必要性」の他にも、この交通ネットワークの質を高めるために重要な課題やポイントがある。そこで、第3章ではその概要について述べることにする。

1. インフラ老朽化への対応

(1) インフラ老朽化の現状と国の財源

社会資本ストックのうち、約1/3を道路が占めている。2012年12月に、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故が発生し、インフラ老朽化への対応に関する国民の関心も一気に高まったが、高度経済成長期に大量に整備したこれらの道路や港湾等のインフラが老朽化し、更新期を迎えている。国土交通省の試算では、2033年には全国の道路橋（橋長2m以上）のうち、50年以上経過する橋が7割弱にもなると推定されている。

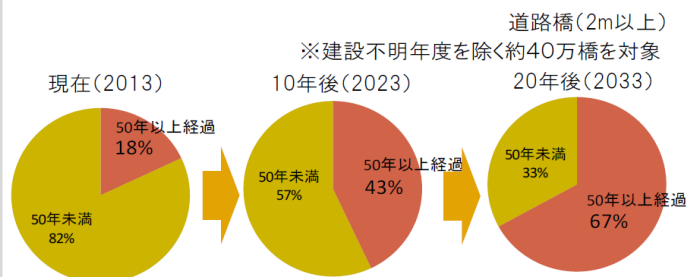
《図表 3-1 社会資本ストックの状況》



(図) 内閣府「日本の社会資本2012」
(2012.11)より作成

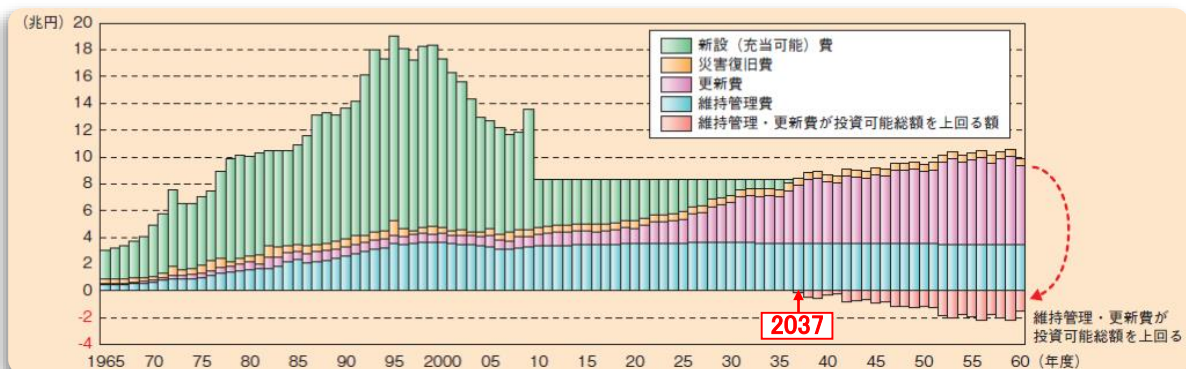
一方、国の財政が逼迫する中、交通ネットワーク整備の原資となる公共事業関連費は、年々減少している※。さらに、インフラの維持・更新に係る費用はますます拡大するため、新規のインフラ投資に割り当てることのできる予算は一層厳しくなる。推計では、2037年にインフラの維持・更新に係る費用は、投資可能額を上回るとまで試算されている。

《図表 3-2 インフラ老朽化の進展》



(図) 国土交通省中部地方整備局
「第3次まん中ビジョン概要版(2014.11)」より

《図表 3-3 将来の維持更新費の推計》

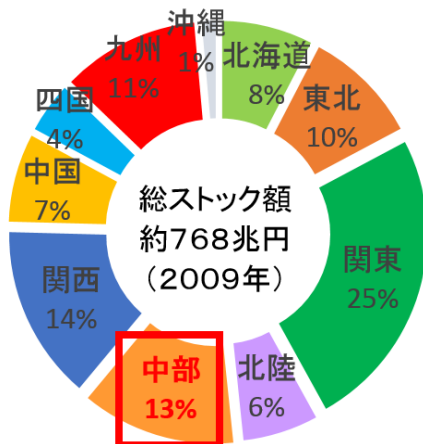


(図) 平成21年度国土交通白書より

※補足

公共事業関連費は年々減少傾向にあるが、中部圏への予算配分自体は毎年同程度（中部圏の社会資本ストックの割合と同程度）である。なお中部圏の社会資本ストックは、全国約 768 兆円のうち 13%程度（前述のとおり、中部圏の人口は 14%、面積は 11%）、対して公共事業関連費は、例えば道路関係予算で見ると全国約 1.4 兆円のうち、中部地方整備局の道路予算配分（当初）が 14%程度（約 0.2 兆円）となっている。

《図表 3-4 社会資本ストックの地方別割合》

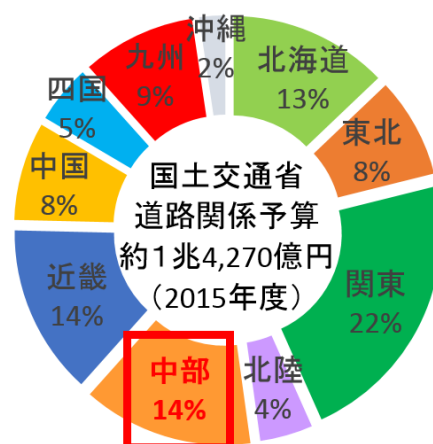


※全国値は、都道府県別推計の合計値であり図表 3-1 の総ストック額と異なる（鉄道、林業等が含まれていない）

※各地方の都道府県区分は以下の通り
 東北…青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
 関東…東京、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、神奈川、山梨
 北陸…富山、石川、福井、新潟
 中部…長野、岐阜、静岡、愛知、三重
 関西…滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

（図）内閣府「日本の社会資本 2012」（2012. 11）より作成

《図表 3-5 道路関係予算の配分》



（図）国土交通省「平成 27 年度道路関係予算概要」（2015. 4. 7）より作成

(2) 国・自治体の取組み

県や市町村などの地方自治体が管理する道路では、維持管理・更新の遅れから、通行止めとなるなどの問題が顕在化している場所もある。国や自治体の財政が逼迫する中、今後も既存の交通インフラを安全・安心に利活用していくためには、国が自治体に対して人的、財政的な支援をして、大規模修繕や更新を着実に進めていくことが必要である。

国土交通省では、2013 年 3 月に、3 年間にわたる当面講ずべき措置として、「総点検の実施と修繕」、「点検に係る基準等の策定と見直し」、「劣化・損傷箇所の早期発見等に繋がる新たな点検技術の開発」などの方針を定め、自治体に対し定期的なインフラの点検・報告を義務化した。

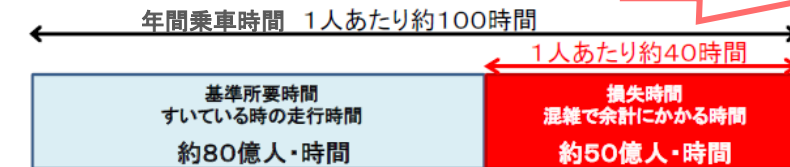
その後、同年 11 月に「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられ、2014 年 5 月には、これに基づき、国土交通省が「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定した。この計画では、「メンテナンスサイクルの構築」、「交付金等による支援の継続・充実」、「トータルコストの縮減・平準化」などに取組むこととされている。当地域でも、それぞれの自治体で民間の技術や開発力を取り入れ、計画的にインフラの維持管理・更新、低コスト化、長寿命化、さらにはインフラを管理する人材の育成などに取組んでいくことが求められている。

2. 次世代技術への対応

(1) 渋滞緩和・事故防止・環境負荷軽減への対応

自然渋滞や交通事故等による年間の渋滞損失時間は、2012 年の国土交通省の調査結果によると、一人あたり約 40 時間であり、年間乗車時間（約 100 時間）の約 4 割に相当する。また、渋滞による二酸化炭素等排出量の増加は、環境負荷の観点からも重要な問題である。

《図表 3-6 渋滞による損失時間》



出典）渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料（H24.10）

（図）経済産業省 産業構造審議会 産業技術環境分科会 地球環境小委員会
約束草案検討ワーキンググループ中央環境審議会地球環境部会 2020 年以降の
地球温暖化対策検討小委員会合同会合（第 5 回）（2015. 3）資料 7 より

近年、自然渋滞や交通事故等の削減に向けた様々な取組みがなされている。未開通区間（ミッシングリンク）解消や代替ルート（リダンダンシー）確保、多車線化などの施設面の取組みのほか、ICT など次世代技術を活用した対応も幅広く検討、導入がなされている。

具体的には、ETC（自動料金収受システム）やVICS（道路交通情報通信システム）の導入に加え、ETCとVICSとを進化させて一体化した世界初の路車協調システム「ETC2.0」の運用開始（2011 年～）、大量データ（ビックデータ）を活用した交通管制システムの導入※、さらに、スマートインターチェンジ※（スマートIC）の導入などの様々な対策が進められている。

※大量データ（ビックデータ）を活用した交通管制システム

- ・新東名高速道路に新たに導入された管制システム
- ・路上に設置されたセンサーが収集した大量データ（ビックデータ）を高速処理することで、従来よりもリアルタイムな交通情報の提供を実現（従来比約 5 倍のおよそ 1 分ごとに路上センサー情報を収集）

※スマートインターチェンジ

- ・高速道路の本線、サービスエリア（SA）、パーキングエリア（PA）、バスストップから乗り降りができるように設置される IC であり、SA・PA 接続型と本線直結型の 2 種類がある。
- ・通行可能な車両を、ETC 搭載車両に限定している。簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員も不要なため、従来の IC に比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。

《写真 3-1 富士川スマート IC》



（図）中日本高速道路株式会社提供

(2) 次世代自動車への対応

(電気自動車・燃料電池自動車)

電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）は、今後、我が国の「ものづくり産業」がグローバルスタンダードを勝ち取り、次世代産業を伸ばしていくための重要なテクノロジーであり、その普及のためには、電気・水素ステーションの整備が不可欠である。

その整備促進に向けては、整備・運営のコストや設置手続きの簡素化などに対する、さらなる国の支援制度を充実させていくほか、高規格幹線道路や地域高規格道路の新規整備等の大規模工事にあわせて、電気・水素ステーションの設置もしくは将来の設置に向けた場所の整備を進めていくことが重要である。

《写真 3-2 電気・水素ステーション》

電気ステーション（新東名高速道路 岡崎SA）



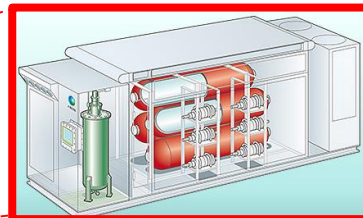
(写真) 中日本高速道路株式会社提供

固定式水素ステーション（とよたエコフルタウン）



(写真) 東邦ガス株式会社提供

移動式水素ステーション



(写真・図) 大陽日酸株式会社提供

(自動隊列走行)

我が国の成長戦略を加速させる改革・イノベーションの牽引役として、「次世代交通システム・自動走行技術」が国家プロジェクトに位置づけられる中、物流効率化やドライバーへの負担軽減の観点から「自動隊列走行」技術に期待が寄せられている。

今後、実用化に向けた実証実験がさらに進展すれば、トラック隊列走行に必要な「貨物専用道路」の具体的検討などについても、国を挙げて早急に取り組まれることが望まれる。

《写真 3-3 大型トラックの自動隊列走行》



(写真) 新エネルギー・産業技術総合開発機構提供

第4章 中部圏の交通ネットワークビジョン（将来像）

これまで、我が国経済を牽引するこの中部圏においては、まだまだ交通ネットワークの整備が必要であることを述べてきた。

しかしながら、国や自治体の財政も逼迫し、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。したがって、交通ネットワークの形成に当たっては、既存インフラを極力活用するとともに、必要性や財政状況を精査して、新設インフラを整備していかねばならない。

そこで本章では、国・自治体が公表している計画（予定を含む）を参考に、本委員会として考える交通ネットワークの将来像を、港湾、空港、鉄道、道路の「各交通機関の将来像（今後の姿）」を示すことからアプローチし、最後にそれらを図表としてまとめることとしたい。

「各交通機関の将来像（今後の姿）」策定にあたっての考え方

○「将来像」の策定方

- ・ 先ず交通機関別に「総論」を記載。その後“主要拠点・主要道路等”毎に以下の3点を記載。

「現状」、「今後の姿（＝将来像）」、「具体的施策」

○「具体的施策」の記載方

- ・ 各インフラの「計画※¹」と委員会提案の有無により以下の通り区分して記載。

【a. 既計画】 … 既計画で完成年限が決まっているもの

【b. 既計画変更（委員会提案）】 … 既計画ながら完成年限が決まっておらず委員会にて時期の案を定めて記載したもの

【c. 新規計画（委員会提案）】 … 明確な計画はないが、委員会として必要と考えるもの

- ・ 完成すべきと考える期間※²

①短期（～2020年）、②中期（2021年～2027年）、③中長期（2028年～2040年）、④長期（2041年～）

※1 「計画」とは、港湾については国・自治体・港湾管理者等が公表する港湾基本計画等、空港については国・自治体・事業者等が公表する事業計画等、鉄道については国・自治体・事業者等が公表する整備計画等、道路については高規格幹線道路として閣議決定されている路線、地域高規格道路として事業中または国から計画路線や候補路線に指定されている路線、並びにその他国・自治体の公表する路線についての計画をいう

※2 期間の詳細は冒頭の「定義」を参照のこと

1. 港湾の将来像（今後の姿）

将来像を描く“主要港湾” ～ ネットワーク形成の視点から ～

(1) 名古屋港、(2) 三河港、(3) 清水港、(4) 四日市港、(5) 御前崎港

（総論）

国際拠点港湾[※]である名古屋港、四日市港、清水港、および重要港湾[※]のうち、特に輸送機器の輸出入で重要な役割を果たす三河港、御前崎港を議論の対象とする。

中部圏の港湾は、完成輸送機器やコンテナの輸出、および資源エネルギーや鉄鋼・穀物などのバルクの輸入を中心に、ものづくり産業を支える重要な役割を果たしてきた。

このため、各港湾では、大型のコンテナ船やクルーズ船に対応した航路・泊地・岸壁の増深が、将来を見据えて計画的に実施されるとともに、完成自動車ふ頭やコンテナターミナルについては、港湾施設の集約・再編・拡充や自働化など、効率的で低コストな荷役作業実現のための港湾インフラの機能強化が進められている。

また、最近の観光需要の多様化を背景に、クルーズ船の受け入れによる観光客のゲートウェイとしての役割も強くなってきていることもあり、ウォーターフロントの観光地化も各地で積極的に進められている。

さらに、災害に備えて、高潮防波堤の新設・改良や耐震強化岸壁の整備などを進めるとともに、広域的な防災拠点としての機能整備も行っておくことが重要である。

そして、これらの港湾整備を活かすために、港湾内の主要拠点から高規格道路、主要一般道路へのアクセスの整備や、港湾内の臨港道路の整備により物流や観光利用の車両の動線を変えることにより、港湾内外の道路の渋滞や事故防止を図ることも重要である。

そこで、以下では、港湾整備に加え、今後整備される高規格道路との連携により、新たな地域との結びつきが強くなることが期待される名古屋港、三河港、清水港について述べ、その後四日市港、御前崎港に触れることとしたい。

※国際拠点港湾、重要港湾とは、

- ・2011年の港湾法の改正により創設。従来法で規定されていた「特定重要港湾」を廃止し新たに創設された。「国際戦略港湾」を「国際コンテナ戦略港湾」として選定された港湾（京浜、阪神）とし、従来法に規定する特定重要港湾のうち国際戦略港湾に指定された以外の港湾を「国際拠点港湾」に。さらに、従来法に規定する重要港湾のうち、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に指定された以外の港湾を「重要港湾」とした。
- ・「国際拠点港湾」は、港湾法で「国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められた港湾」
- ・「重要港湾」は、港湾法で「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾であり政令で定めるもの」と定義された港湾。

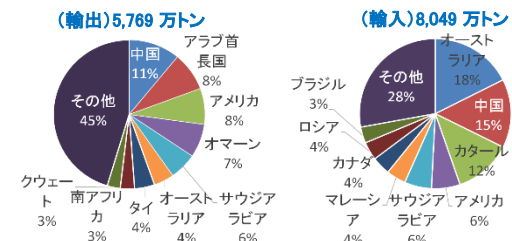
（参考）「国際戦略港湾」は、港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに位置付けたもので、直轄港湾工事の国費負担率の引き上げと対象施設の拡充を行うもの。一部税制面の優遇措置もある。

(1) 名古屋港

○現状

名古屋港は、中部圏のものづくり産業を支える最重要の港である。その取扱品目は、輸入ではオーストラリアや中国のほか、中東地域からのエネルギー、鉄鋼石、穀物などのバルク、輸出ではアジアやアメリカへのコンテナ、完成自動車など多彩である。地域の特性上、輸出額が大きく、貿易黒字額は18年連続日本一を誇る。現在は、国土交通省より国際バルク戦略港湾（穀物）に指定されている。

《図表 4-1 名古屋港の主要取引国》



(図) 中部地方整備局提供データ(2014年)より作成

このような中、後背地である中部圏のものづくり産業の堅調な推移を背景に、コンテナの取扱量はますます増加してきている。そのため、世界的な潮流もありコンテナ船の大型化なども進んできていることから、港のさらなる整備も必要となってきた。このほか、次世代産業である航空機産業も新たに工場を設置するなど企業集積も進み、中部国際空港が近いことからシーアンドエアー^{※1}による物流のニーズも増えつつある。

誘致を促進しているクルーズ船は、現在ガーデンふ頭に寄港しているが、近年の大型化に伴い、伊勢湾岸自動車道に架かる名港中央大橋（名港トリトンの一つ）の桁下を通過できないため、大型船は金城ふ頭に寄港しているのが現状である^{※2}。なお、金城ふ頭は、現在既にリニア・鉄道館が開館しているが、2017年春には、新たにレゴランドや商業集積地の開業が予定されており、より賑わいのある場所に変貌する。

《写真 4-1 名古屋港》

(写真) 名古屋港管理組合提供の航空写真に市村名、ふ頭名を付記



- ※1 シーアンドエアー（Sea and Air）とは、海上輸送の低コストと航空輸送の迅速性を取り入れた連携輸送。発地から中継地まで船舶にて海上を輸送し、中継地で貨物の積み替えおよび仕分けをして、その後着地まで空輸することをいう。
- ※2 例えば、最近では、2016年3月に米国企業が運航する大型クルーズ船「マリナー・オブ・ザ・シーズ」（総トン数13万8,279トン、高さ63メートル）が寄港した際、名港中央大橋の桁下高さが55メートルで通過できなかったため、手前の金城ふ頭に着岸した。

○今後の姿

【Point】中部の産業・観光を支える貿易黒字額全国1位港

- ① 物流、資本ストック効果に資する港湾機能強化
 - ・コンテナ機能強化、バルク・完成自動車ふ頭の整備、航路整備など
- ② クルーズ船誘致、ウォーターフロント賑わい拠点化の推進
- ③ 防災・減災機能強化、基幹的な広域防災拠点としての整備
- ④ 産業、観光に寄与する「交通ネットワークの整備」
- ⑤ 現在の名古屋港の機能をブレークスルーする「ポートアイランドの活用」

① 物流、資本ストック効果に資する港湾機能強化

今後も取扱いの増加が見込まれるコンテナターミナルについては、飛島ふ頭を中心に機能強化が進められている。日本初となる自働搬送台車（AGV:Automatic Guided Vehicle）などの導入により、自働化ターミナルシステムを備える飛島ふ頭南側では、今後さらに岸壁の拡張や耐震強化等が計画されており、同ふ頭東側においては、岸壁の増深改良が行われることとなっている[※]。他のふ頭についても、それぞれ船舶大型化への対応などにより、岸壁の増設・延長・増深等が進められる計画であるが、これらとともに、効率的で低コストの荷役作業を実現する自働化システムの導入などについても、積極的に検討していくべきである。また、コンテナを扱う箇所が各ふ頭に分散していることから、ふ頭を結ぶ臨港道路の整備もあわせて行っていく必要がある。

さらに、穀物や、ものづくり産業を支える鉄鉱石などのバルク輸入や、完成自動車の輸出の拠点としても、ますます重要な役割を担うことが予想される。したがって、これらを扱う各ふ頭の機能強化も着実に進めるとともに、現在予定されている北浜ふ頭における新たなバルク（穀物）専用地の埋め立てや、金城ふ頭における埋立て、およびモータープールの集約化などについても、早期に整備されることが重要である。

あわせて、これらの輸送を支える船舶の効率的な航行や大型化に対応するため、東航路をはじめとした各航路の増深や拡張も適切に行い、待ち時間の軽減や積み替えなどのロスをなくすことにより、より利用者のニーズに合った港湾の実現を果たすことも重要である。

※飛島ふ頭南側のコンテナターミナルは、日本初となる自働搬送台車（AGV:Automatic Guided Vehicle）や遠隔自働RTG（Rubber Tyred Gantry crane）を導入した水深16m（延長750m）の先進的な自働化ターミナルに整備されており、欧州・北米航路を中心に利用されている。

また、同ふ頭東側は、東南アジア航路を中心に取扱う、総延長2,220mのコンテナターミナルであり、2016年3月に、岸壁の増深改良（水深10～12m→15m化）の事業化が決定している。

② クルーズ船誘致、ウォーターフロント賑わい拠点化の推進

現在、名古屋港における賑わい拠点は、名古屋港水族館などが存在するガーデンふ頭と、今後、一層の賑わい空間となることが予想される金城ふ頭がメインである。金城ふ頭においては、大型クルーズ船が着岸するための岸壁や旅客ターミナルの整備も決定しており、今後ますます発展していくことが期待されている。

これらの整備に当たっては、物流効率化や事故防止、渋滞防止の観点から、産業用車両と観光車両の動線の分離が必要である。具体的には、伊勢湾岸自動車道の名港中央 I C（金城ふ頭内）の出入り口付近の動線整備や、金城ふ頭から北上し国道 23 号にアクセスする道路の多重化と分離など、臨港アクセス道路の整備も重要である。

③ 防災・減災機能強化、基幹的な広域防災拠点としての整備

名古屋港は、高潮防波堤の整備のほか、臨海部における防潮壁整備、液状化対策などが行われている。これらは、周辺企業のみならず、中部圏全体の企業の事業継続に大きな役割を果たすとともに、後背地である名古屋市街地を守るため、今後も不断の取り組みが必要である。

さらに、災害時の港湾啓開拠点としても大変重要であり、将来にわたり基幹的な広域防災拠点として、万一の際に機能が発揮できるような諸準備を進めていくことが期待される。

④ 産業、観光に寄与する「ネットワークの整備」

名古屋港への物流アクセスは、現在も、名古屋高速道路や伊勢湾岸自動車道、一般国道などさまざまなルートがあるが、さらに、未整備区間（ミッシングリンク）となっている名古屋環状 2 号線（西南部・南部）や東海環状自動車道（西回り区間）の開通により、岐阜県的美濃、西濃方面からのアクセス利便性が、より高まることが期待される。

さらに、将来的に、東海北陸自動車道と一宮 J C T 付近で直接つながり、愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）までを直接結ぶ一宮西港道路が整備されれば、東海北陸自動車道沿線方面との物流、観光の促進に役立つこととなる。

また、バルク取扱いの増加もあり、知多半島の産業道路がますます混雑することが予想されることから、中部国際空港への代替ルート（リダンダンシー）としても期待の高い西知多道路の早期整備が、物流の観点からも大いに期待されることである。

⑤ 現在の名古屋港の機能をブレークスルーする「ポートアイランドの活用」

現在の名古屋港の機能をブレークスルーする方策が、「ポートアイランドの活用」である。

現状では、河川からの流入土砂や、航路などの港湾整備に伴う発生土砂の処分場としての役割を果たしているが、既に約 257ha もの面積を有している同地は、現在の名古屋港の港湾機能を飛躍的に高めるために有用な場所である。

《写真 4-2 ポートアイランド》



(写真) 名古屋港管理組合提供

利用に当たっては、コンテナターミナルやモータープール利用等、時代の要請に応じた施設の設置が望まれるが、あわせて、その機能に応じた岸壁の増深や補強等も合わせて行われる必要がある。また、高潮防波堤の外側に当たる部分については、その補強措置も行わねばならない。

さらに、ポートアイランドの活用には、道路アクセスが必須である。このため、飛島ふ頭から南側に位置するポートアイランドまでの臨港道路、および弥富市からポートアイランドを通り、その頃には整備されている西知多道路、さらには岡崎市付近まで計画されている名古屋三河道路も同時整備が望まれる。さらに、この名古屋三河道路が、先述の一宮西港道路と接続するとともに、東名高速道路の岡崎 I C ととも直結すれば、ポートアイランドへの交通ネットワークは最大の効力を発揮すると思われる。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

- 金城ふ頭** ・完成自動車取扱機能の強化
 [専用岸壁の整備：-12m 延長 260m×3 バース、保管用地の拡充（埋立）：18ha]
 ・大型クルーズ船受け入れ体制の整備
 [専用岸壁の整備：-11.5m 延長 430m×1 バース]

② 中期（2021 年～2027 年）

- 航路** ・船舶大型化に対応した航路の増深等
 [東航路の増深：-15m⇒-16m、西航路の増深：-12m⇒-14m]
 [中航路の拡幅・増深：-12m×幅員 350m ⇒-14m×幅員 400m]
- 北浜ふ頭** ・国際バルク戦略港湾としてのバルク貨物取扱機能の強化
 [専用ふ頭の新設（埋立）：70ha、係留施設の整備：-14m×4 バース]
 [専用岸壁の整備：-7.5m 延長 130m×2 バース]
- 飛島ふ頭** ・船舶大型化に対応した国際コンテナターミナルの整備
 [欧米等基幹航路用岸壁（南側）：-16m 延長 400m×1 バース、ふ頭用地拡充：8ha]
 [東南アジア航路用岸壁（東側）：-15m 延長 350m×2 バース]
 [貨物量増加に対応したふ頭用地（6ha）と物流用地（埋立 35ha）の拡充]
- 弥富ふ頭** ・産業機械、アルミ輸送など大型コンテナ貨物船への対応
 [専用岸壁の整備：-14m 延長 340m×1 バース、物流用地（埋立 34ha）の拡充]
 ・バルク貨物取扱機能の強化
 [専用岸壁の整備：-10m 延長 170m×1 バース]
- 鍋田ふ頭** ・中国など近海航路のコンテナ貨物量増加への対応
 [専用岸壁の整備：-12m 延長 250m×2 バース]
 [ふ頭用地拡充：4ha]
- その他** ・金城・空見ふ頭間における物流用地の拡充（埋立）[13ha]
 ・南 5 区における石炭・LNG 用係留施設の新設 [-14m・-6.5m×各 1 バース]
 ・横須賀ふ頭における特殊品用岸壁の整備 [-7.5m 延長 130m×1 バース]
 ・金城・北浜・飛島・弥富・鍋田など各ふ頭における耐震強化岸壁の整備

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

- アクセス道路等** ・金城ふ頭における物流車両と観光車両の動線分離に資する整備
- 臨港道路** ・飛島ふ頭～弥富ふ頭間の物流動線の整備

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020 年）

 アクセス道路 ・名古屋環状2号線（名古屋西 JCT～飛島 JCT（仮称）間）の全線開通

② 中期（2021 年～2027 年）

 アクセス道路 ・西知多道路（東海 JCT～常滑 JCT（仮称）間）の全線開通

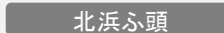
③ 中長期（2028 年～2040 年）

 アクセス道路 ・一宮西港道路（一宮 JCT 付近～愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）間）の全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

③ 中長期（2028 年～2040 年）

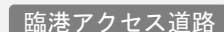
 北浜ふ頭 ・船舶大型化に対応したバルク貨物取扱ふ頭の増深
〔-14m⇒-18m〕

 航路・ふ頭 ・さらなる船舶大型化に対応した航路および周辺ふ頭の増深
〔東航路:-16m⇒-18m、西航路・中航路:-14m⇒-16m〕

 ポートアイランド ・ポートアイランドの将来利用
（大水深コンテナターミナルや完成自動車取扱ターミナル等）

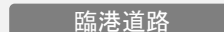
**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

 臨港アクセス道路 ・金城ふ頭の国道 23 号へのアクセスの2重化（庄内川東岸に道路整備）

③ 中長期（2028 年～2040 年）

 アクセス道路 ・名古屋三河道路（愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）～知多半島道路～岡崎市付近間）の開通

 臨港道路 ・空見ふ頭～木場金岡ふ頭間の物流動線の整備

 臨港アクセス道路 ・飛島ふ頭～ポートアイランドへのアクセス動線の整備

(2) 三河港

○現状

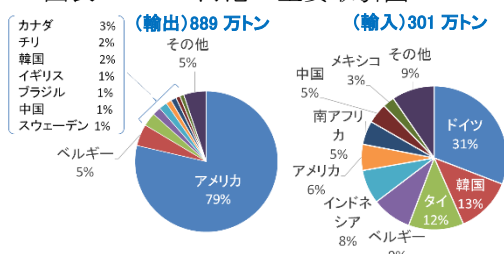
三河港の臨海部は、自動車などの輸送機械の加工組立を中心とした製造業が集積し、臨海部に立地する企業の原材料や製品の輸出入などの重要な物流拠点となっている。

三河港の2014年の総貨物取扱量は2,078万トンであり、外貿が57%（輸出43%、輸入14%）、内貿が43%（移出15%、移入28%）の港で、貨物の特徴として完成自動車に特化しており、総取扱量の約78%を占めている。完成自動車の輸入については、1993年以来、台数・金額とも全国第1位であり、取引はドイツが約3割を占める。また、アメリカが約8割を占める輸出についても全国第2位であり、まさに名古屋港と並んで日本を代表する国際自動車港湾である。

コンテナ貨物については、1998年に三河港豊橋コンテナターミナルの運用開始以降、国際定期航路も開設され、国際的な物流拠点として今後益々の躍進が期待されている。

しかし、近年、完成自動車、コンテナ貨物とも、取扱量の増大や船舶大型化への対応の遅れから、岸壁の数や延長の不足などによる船舶の沖待ちが問題となっている。

《図表 4-2 三河港の主要取引国》



(図) 中部地方整備局提供データ(2014年)より作成

《写真 4-3 三河港》

(写真) 国土交通省中部地方整備局港湾空港部提供写真に市名、地区名を付記



また、三河港は、全国に 22 港ある国土交通省が指定する総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の一つであり、中部圏においては唯一の指定港である。拠点となる明海地区では、日本最大級の使用済み自動車のシュレディング施設も稼働しており、今後、我が国を代表する自動車リサイクル拠点としての、さらなる発展も期待されている。

港湾へのアクセス道路は、現在、全線供用開始に向け整備が進められている名豊道路が港近くまで通っており、今後、豊田市方面（西方面）からのアクセスがさらに良くなると思われる。また、三遠南信自動車道が整備中であり、今後は、長野方面からのアクセスも良好となることが期待されている。

○今後の姿

【Point】自動車輸入全国 1 位港の維持とコンテナ・自動車輸出機能の強化

- ① 港湾機能の効率化に向けたふ頭の再編・整備
- ② 南海トラフ地震など大規模災害の際の防災拠点としての機能強化
- ③ 物流の効率化のための高規格道路等とのアクセス強化

① 港湾機能の効率化に向けたふ頭の再編・整備

三河港は、国際自動車港湾として、今後さらなる発展が見込まれており、コンテナ貨物などの取扱いも含め、荷役作業の効率化に向けた取組みを着実に進めていく必要がある。

具体的には、完成自動車・コンテナ貨物・一般貨物（ベントナイト、コークス、セメントなど）の混在解消および取扱機能の強化に向けた、ふ頭の再編をはじめ、自動車運搬船の待ち時間軽減などのため、完成車保管用地の拡充や岸壁延伸によるバースの増設などを進めていかねばならない。

また、三河港は、総合的な自動車港湾として、自動車リサイクルポートとしての役割についても大いに期待されることから、金属くずなど循環資源の取扱機能拡充を着実に進めていくことも、あわせて重要である。

② 南海トラフ地震など大規模災害の際の防災拠点としての機能強化

三河港は、南海トラフ地震等が発生した際、太平洋側の港の中では最も内海に位置する港湾であり、津波などの影響は比較的小さいと考えられる。このため、他の港湾が被災した場合に、広域的な救命救急活動や緊急物資輸送を担う可能性もあることから、岸壁の延伸、および耐震化など、防災拠点機能を強化しておくことは大変重要である。

③ 物流の効率化のための高規格道路等とのアクセス強化

三河港へのアクセス道路の整備は、輸入車の輸送効率の向上とともに、愛知県三河地域や静岡県湖西地域の完成自動車の輸送効率に大きな影響を与える。現在、西側からは、名豊道路の整備が進んでおり、早期のミッシングリンク解消と、暫定2車線の4車線化が望まれている。

また、東側（静岡方面）からのアクセスが弱いため、豊橋浜松道路とそれにつながるバイパス道路の整備に加え、浜松三ヶ日・豊橋道路の早期整備が望まれる。これにより、東名、新東名高速道路との接続を図り、浜松市に集積する自動車産業をはじめとした静岡方面の企業との取引強化を図ることができるとともに、三遠南信自動車道を通じた飯田・諏訪方面からの物流取引も期待できる。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

神野地区

- ・港湾機能（完成自動車取扱、コンテナ貨物取扱）の混在解消、機能強化
〔自動車取扱専用耐震強化岸壁の整備：-12m 延長 250m×1バース〕
〔コンテナ貨物ターミナルの整備：-12m×1バース、-7.5m×1バース〕

明海地区

- ・完成自動車取扱機能の強化〔保管用地の拡充（埋立）：11.5ha〕

② 中期（2021年～2027年）

神野地区

- ・完成自動車取扱機能の強化〔保管用地の拡充（埋立）：49ha〕

蒲郡地区

- ・完成自動車（及び原木）取扱用岸壁の整備〔-11m×1バース〕

田原地区

- ・完成自動車取扱用岸壁の耐震強化〔-5.5m×3バース、-7.5m×1バース〕

明海地区

- ・金属くず取扱用岸壁の整備〔-7.5m 延長 130m×2バース〕

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020年）

アクセス道路

- ・名豊道路（蒲郡IC～豊川為当IC間）の整備による全線開通

② 中期（2021年～2027年）

アクセス道路

- ・名豊道路、豊橋浜松道路における暫定2車線区間の4車線化完了

アクセス道路

- ・三遠南信自動車道（飯田山本IC～浜松いなさJCT間）の全線開通

アクセス道路

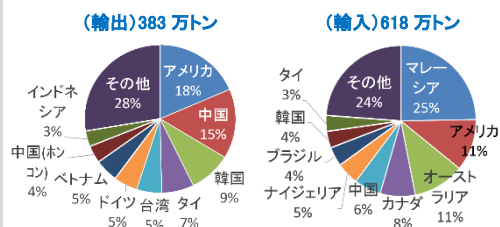
- ・浜松三ヶ日・豊橋道路（三ヶ日JCT付近～豊橋浜松道路間）の全線開通

(3) 清水港

○現状

清水港の近代港湾としての幕開けは、1899年と古く、その後、柑橘、缶詰、オートバイ、楽器等、静岡県内をはじめとした近隣地域の生産品を中心に、臨海部の工業化の進展に合わせ、港域と機能を拡張してきた。また、コンテナ輸送への対応にもいち早く応じ、アメリカのほか、中国や韓国、タイをはじめとした東南アジア地域を主な取引先とする国内有数の輸出港として成長するとともに、マレーシア、アメリカ、豪州などから木材、大豆、ボーキサイト等の原材料を輸入する港としても、高度経済成長期の日本で重要な役割を果たしてきた、中部圏を代表する国際拠点港湾の1つである。

《図表 4-3 清水港の主要取引国》



(図) 中部地方整備局提供データ(2014 年)より作成

コンテナの取扱いは、従来の袖師第1埠頭コンテナターミナルに加え、2003年に新興津コンテナターミナル第1バース※が整備されたが、さらに、2013年に水深15m、連続2バース（延長700m）の耐震強化岸壁を有する第2バースが整備されたことにより、大型コンテナ船が喫水調整なしで2隻同時接岸が可能になるとともに、高性能スーパーガントリークレーン2基の増設（計5基）の効果により、効率的なバース運用や大型船の接岸時間短縮が可能となった。その結果、2014年のコンテナ取扱実績は、内外貿合わせた総取扱個数（空コンテナ含む）51.5万TEU※で、国内港湾の中では5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）、博多港に次ぐ、第7位の取扱量となっている。

このほか、富士山や三保松原、西伊豆など豊富な観光資源を背景に、日の出地区にあるマリンターミナルには、クルーズ船の寄港が多いのも特徴である。

この清水港への広域物流ルートとしては、現在は、東名・新東名高速道路が東西に通っているが、今後、中部横断自動車道が開通すれば、山梨県・長野県・群馬県方面からのアクセスも良好となる。

※バース 船が貨物の取卸しおよび停泊するために着岸する場所

※TEU (Twenty-foot Equivalent Unit : 20フィートコンテナ換算)

コンテナ貨物船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを表すために用いる単位

《写真 4-4 清水港》

(写真) 国土交通省中部地方整備局港湾空港部提供写真に市名、地区名を付記



○今後の姿

【Point】 高規格道路の整備を背景とした産業・観光需要拡大への対応

- ① コンテナ機能の集約・再編やバルクターミナルの改良による物流の効率化
- ② 大型クルーズ船の誘致に向けた交流拠点機能の強化
- ③ ネットワーク整備とアクセスの充実による後背地の拡大

① コンテナ機能の集約・再編やバルクターミナルの改良による物流の効率化

新東名高速道路が、2012年の静岡県区間、2016年の愛知県区間の開通に続き、2020年度には神奈川県区間が開通する。さらに、中部横断自動車道が全線開通すると、物流や観光の両面から、その利用が高まることが期待される。現在、航路や岸壁などの水深不足により、大型の船舶については減載入港や満潮を待っての入港を余儀なくされており、物流の効率化に寄与する港湾機能強化を図ることが望ましい。

新興津地区を中心としたコンテナ貨物の取扱岸壁については、他地区に分散したコンテナ貨物機能の集約・再編による物流機能の大幅な効率化に重点を置き、既存の水深15メートル岸壁×2バース体制を確立するとともに、さらに、中長期的には興津第2埠頭との間を埋め立てて2バースを増設し、4バース体制とする計画であり、これらを着実に進めることが重要である。

また、穀物や輸入パルプなどバルク貨物を扱う船舶大型化への対応も喫緊の課題であり、航路や岸壁の増深やバルクターミナルの改良についても、早期に実施していく必要がある。

② 大型クルーズ船の誘致に向けた交流拠点機能の強化

清水港における交流拠点は、マリニパークやエスパルスドリームプラザのある日の出地区が中心となるが、さらなる機能強化に向けては、混在するバルク貨物取扱機能の移転が不可欠であり、その促進を図ることが重要となる。また、大型クルーズ船の誘致に向けては、物流機能の移転に合わせて、クルーズ船専用ふ頭の早期整備を推進していくほか、周辺部全体を調和のとれた賑わいのある空間として演出していくことが望まれる。

③ ネットワーク整備とアクセスの充実による後背地の拡大

強化された港湾機能を有効に活用していくためには、より広範囲の地域からのアクセス利便性の向上が不可欠であり、先述の中部横断自動車道や新東名高速道路の早期全線整備が大いに期待される。

また、これらの新たな道路を利用した清水港への流動が高まることから、中部横断自動車道がつながれば、さらに便利となる新東名高速道路清水連絡路（新清水JCTと清水JCT間）の「清水いはらIC」から清水港へのアクセス（p.61参照）を早期に強化し、現在の東名高速道路の清水ICと清水港との流動を分散化させることも重要となる。

○具体的施策

【a. 既計画】

※ は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

新興津・興津地区 ・ 袖師地区からのコンテナ貨物機能の移転・集約による物流機能強化

② 中期（2021 年～2027 年）

袖師地区 ・ バルク貨物機能の集約・再編による機能強化

〔専用岸壁の整備：

-15m 延長 300m・-13m 延長 260m・-12m 延長 180m×各 1 バース]

日の出地区 ・ 大型クルーズ船専用ふ頭や交流拠点の整備

富士見地区 ・ バルク貨物船の大型化への対応

〔航路の増深：-12m→-14m、岸壁の整備：-14m 延長 290m×1 バース]

③ 中長期（2028 年～2040 年）

新興津・興津地区 ・ コンテナ貨物機能のさらなる機能強化

〔専用岸壁の整備：-15～-16m 延長 350～400m×1 バース、

-12m 延長 250m×1 バース、ふ頭用地の拡充（埋立）]

富士見地区 ・ さらなるバルク貨物船の大型化への対応

〔岸壁の整備：-14m 延長 320m×1 バース（30m 延伸）]

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020 年）

アクセス道路 ・ 中部横断自動車道（山梨県・静岡県区間）の全線開通

アクセス道路 ・ 新東名高速道路（神奈川県区間）の全線開通

アクセス道路 ・ 新東名高速道路清水連絡路 清水いはら IC と清水港とを結ぶ道路の整備

③ 中長期（2028 年～2040 年）

臨港道路 ・ 新興津地区～袖師地区間の物流動線の整備

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

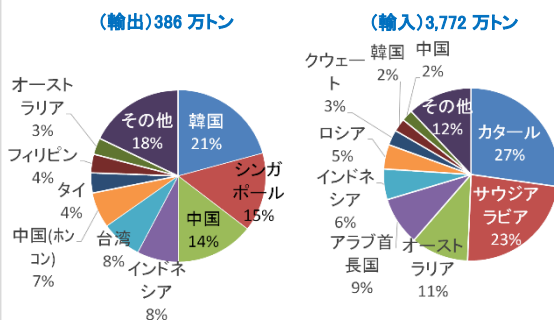
アクセス道路 ・ 中部横断自動車道（長野県・山梨県区間）の全線開通

(4) 四日市港

○現状

四日市港は、中部圏における代表的な国際貿易港として、また、我が国有数の石油コンビナート等を有するエネルギー供給・備蓄基地として、重要な役割を担っている。さらに、1969 年からコンテナ貨物の取扱いを開始するなど、国際海上輸送のコンテナ化にも迅速に対応し、東南アジア、中国航路をはじめとするコンテナ定期航路網も充実させてきた。

《図表 4-4 四日市港の主要取引国》



(図) 中部地方整備局提供データ(2014 年)より作成

また、近年は、産業観光や工場見学への関心が高まる中で、四日市港のコンビナートや工場の景観を活かした「工場夜景クルーズ」などの観光クルーズも行われ、さらに、市民に愛され親しまれるウォーターフロントの創造をめざした港づくりにも注力している。

《写真 4-5 四日市港》

(写真) 国土交通省中部地方整備局港湾空港部提供写真に市町名、地区名等を付記



○今後の姿

【Point】エネルギー基地としての強みの維持と物流変化への対応促進

- ① 物流環境の変化に対応した港湾ターミナルの整備
- ② 物流の安定化や取引拡大、防災に寄与する道路ネットワークの整備

① 物流環境の変化に対応した港湾ターミナルの整備

霞ヶ浦地区においては、近年の船舶大型化や貨物需要の増大など物流環境の変化に対応するため、コンテナ貨物ターミナルやバルク（石炭、鉱石など）取扱いのターミナルの整備を進めており、これらの早期整備が必要である。

あわせて、交流拠点となる四日市地区においては、クルーズ船専用ふ頭の新設による機能強化を図るとともに、運河など豊かな水辺空間を活かした賑わい空間の創出が望まれる。

② 物流の安定化や取引拡大、防災に寄与する道路ネットワークの整備

四日市港がエネルギー基地としての強みを維持し、さらに、ターミナルの整備効果を活かして物流の安定化や取引を拡大していくためには、道路ネットワークの整備が重要である。

コンテナ貨物の取扱いについて、これまでの三重県内の企業を中心とした取引から、さらに広範囲のエリアに拡大を図るためには、現在、四日市港から伊勢湾岸道路みえ川越 ICにかけて整備中の霞 4 号幹線の早期整備を図るとともに、琵琶湖周辺の企業との取引を可能とし、さらに関西方面からの物流を便利にする四日市インターアクセス道路や、鈴鹿亀山道路、名神名阪連絡道路の整備も進める必要がある。

霞 4 号幹線は、現在、四日市港へのアクセスルート（霞大橋）が 1 つしかないことから、有事の際の代替ルート（リダンダンシー）としても重要であるとともに、同港周辺の国道 23 号などにおいて、生活利用と物流の車が混在するために、交通集中や渋滞が頻発していることから、その渋滞緩和と物流効率化のためにも期待されている港湾道路である。

なお、これらの道路整備は、2045 年に予定されているリニア名古屋～大阪間開業に伴うリニア三重県駅の新設により、駅周辺に企業が集積することが見込まれることから、港湾の取引拡大や地域活性化の観点からも、早期に整備を進めておくことも重要である。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は部分完了時点、
 は事業完了時点を示す

② 中期（2021 年～2027 年）

霞ヶ浦北ふ頭

- ・船舶大型化に対応したコンテナ貨物ターミナルの整備
 [専用岸壁の整備：-14～-15m×2 バース 延長 680m]
 [ターミナル用地の拡張：40ha]

霞ヶ浦南ふ頭

- ・船舶大型化に対応したバルク貨物ターミナルの整備
 [専用岸壁の整備：
 -16m 延長 310m、-14m 延長 280m、-7.5m 延長 130m×各 1 バース]
 [ターミナル用地の拡張：2ha]

四日市地区

- ・クルーズ船ふ頭の整備 [専用岸壁の整備：-9m×1 バース 延長 310m]

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020 年）

臨港道路

- ・霞 4 号幹線（霞ヶ浦北地区～みえ川越 IC 付近）の整備

アクセス道路

- ・四日市インターアクセス道路（吉沢 IC～菰野 IC 間）の開通
 （既開通区間：四日市市西伊倉町（久保田橋）～吉沢 IC）

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

アクセス道路

- ・四日市インターアクセス道路（四日市港～四日市市西伊倉町（久保田橋）間）の整備による全線開通

アクセス道路

- ・鈴鹿亀山道路（鈴鹿市付近～亀山 JCT 付近間）の全線開通

③ 中長期（2028 年～2040 年）

アクセス道路

- ・名神名阪連絡道路（上柘植 IC 付近～甲賀土山 IC 付近～蒲生スマート IC 付近間）の全線開通

(5) 御前崎港

○現状

御前崎港は、周辺に輸送機械や電気機器、楽器などの特色ある企業が立地し、静岡県中西部地域の産業・経済の発展に大きく貢献する港である。海外取引は、輸入が中国、韓国で約 8 割を占めるのに対し、輸出は欧州、豪州、中東、中南米、南アジアと多岐にわたる。

水深 14 メートルの耐震岸壁に、ガントリークレーン 2 基を有する国際コンテナターミナルのほか、RORO 船※や自動車運搬船が接岸可能な水深 12 メートル岸壁などが整備されており、その利便性の高さから、主に国内向けの物流拠点（内航物流拠点）として利用されている。

また同港は、海洋レジャーの拠点としても注目されており、マリナーパークやマリーナといったレクリエーション施設などを整備・充実してきた結果、2015 年には、国土交通省から「みなとオアシス」にも認定・登録され、今後、地域住民の交流やクルーズ船の誘致も含めた観光の振興など、継続的な取り組みが期待されている。

また、御前崎港および富士山静岡空港へのアクセス道路である金谷御前崎連絡道路は、現在、ほとんどの区間が供用開始しているが、富士山静岡空港と国道 1 号とを接続する倉沢 I C から菊川 I C 間が現在事業中ながら未供用となっている。また、新東名とのアクセスも未着手である。

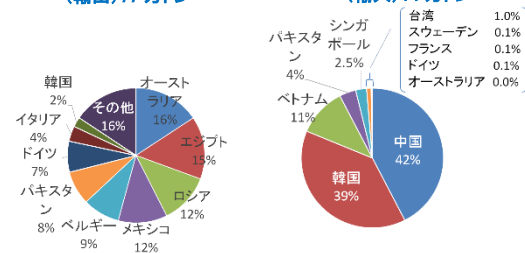
※RORO 船（roll-on/roll-off ship の略。「ローローせん」と呼称）

トレーラーなどの貨物積載車両を収納するためのランプウェイと車両甲板を備えた貨物船。これら設備により、貨物車両を自走させて船内に収納することが可能。フェリーとは異なり旅客輸送は行われないのが一般的。RORO 船の国内定期航路を持つ中部圏内における拠点港は、名古屋港と御前崎港の 2 港（2016 年 4 月時点）。

《図表 4-5 御前崎港の主要取引国》

(輸出)77 万トン

(輸入)14 万トン



(図) 中部地方整備局提供データ(2014 年)より作成

《写真 4-6 御前崎港》

(写真) 国土交通省中部地方整備局港湾空港部提供写真に市名、地区名を付記



○今後の姿

【Point】地域産業の発展を支える内航物流拠点機能の向上

- ① RORO・コンテナ貨物ターミナルの拡大による物流機能の強化
- ② 物流効率化を補完する高規格道路ネットワークとの接続強化

① RORO・コンテナ貨物ターミナルの拡大による物流機能の強化

御前崎港では、さらに多くのコンテナ貨物や完成自動車などの取扱いを可能とするため、ROROターミナルやコンテナ貨物ターミナルの拡大を計画しており、臨港道路の代替ルート（リダンダンシー）確保と合わせて、計画を着実に進めていくことが重要である。

また、港湾の安全性向上に向けた防波堤の延伸整備や、岸壁の耐震強化に加え、クルーズ船の誘致に向けたふ頭整備などについても、早期に進めていくことが重要である。

② 物流効率化を補完する高規格道路ネットワークとの接続強化

金谷御前崎連絡道路は、今後、内陸フロンティア政策※などもあり、新東名高速道路周辺への企業立地が進めば、御前崎港および富士山静岡空港へのアクセスとして、物流や人流の効率化を補完する、より重要な位置づけの道路となることが予想される。御前崎港のさらなる発展のためにも、この道路の早期整備には期待するところが多い。

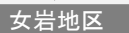
※東日本大震災を契機に、静岡県が推進している政策であり、津波の恐れのある沿岸・都市部では防災・減災対策を進め、かつ津波の心配のない内陸部・高台部に新たな産業集積地など先進地域を築く取組み。

○具体的施策

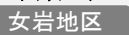
【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

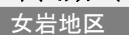
 女岩地区 ・RORO船用岸壁の耐震強化〔-12m 延長 240m×2 バース〕

② 中期（2021年～2027年）

 女岩地区 ・コンテナ貨物ターミナルの拡大〔ふ頭用地拡充：13ha〕

 御前崎地区 ・クルーズ船ふ頭の整備〔専用岸壁の整備：-7.5m 延長 260m×1 バース〕

③ 中長期（2028年～2040年）

 女岩地区 ・ROROターミナルの拡大

〔専用岸壁の整備：-9m 延長 260m×1 バース、ターミナル拡張：4ha〕

〔バルク貨物機能移転：-12m 延長 240m×1 バース、ふ頭用地拡充：6ha〕

 女岩地区 ・コンテナ貨物ターミナルの拡大

〔専用岸壁の整備：-14m 延長 330m×2 バース、ふ頭用地拡充（埋立）〕

 女岩地区 ・ターミナルの拡大に伴う防波堤の延伸整備

**** 附帯するネットワーク等 ****

③ 中長期（2028年～2040年）

 臨港道路 ・女岩地区（西ふ頭）への代替ルート（リダンダンシー）の確保

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は部分開通時点、

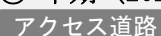
 は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020年）

 アクセス道路 ・金谷御前崎連絡道路（倉沢 IC～菊川 IC 間）の開通

② 中期（2021年～2027年）

 アクセス道路 ・金谷御前崎連絡道路（菊川 IC～島田金谷 IC 間）の整備による全線開通

2. 空港の将来像（今後の姿）

将来像を描く“主要空港” ～ ネットワーク形成の視点から ～

- (1) 中部国際空港（セントレア）、(2) 県営名古屋空港、(3) 富士山静岡空港、
- (4) 信州まつもと空港

（総論）

中部圏には、中部国際空港のほか、県営名古屋空港、富士山静岡空港、信州まつもと空港がある。そこで以下では、この4つの空港を中心に考えることとする。ただし、観光分野では、北陸の富山きときと空港、小松空港などとの連携も重要であることから、これらの空港との連携も考慮することとする。

空港のさらなる活性化のためには、国内外の旅客需要に応じ、適切に航空会社を誘致し、発着便数や方面を維持・拡大していくことが重要である。また、ニーズがあれば、中部圏の空港同士が連携し、航空路線を結ぶことで中部圏全体への発着便数（輸送力）をさらに増やすことも検討すべきである。特に、信州まつもと空港や富士山静岡空港などの地方空港については、旅行ニーズの多様化を背景に、コミューター航空に一層力を入れ、例えば、サッカーJリーグの応援ツアーなどの形で地方空港に飛行機を飛ばすなど、地元自治体や企業と連携を図った需要の創出にも努めていくべきである。

あわせて、貨物輸送を行う中部国際空港では、貨物便のネットワークの強化も図る必要がある。

また、南海トラフ地震や、土砂崩落、水害、火山噴火などの激甚災害をはじめ、さまざまな災害に対する対応を可能とするため、空港を有効に活用していくことも重要である。2015年3月には、県営名古屋空港と富士山静岡空港が、中部圏における大規模かつ高次の支援機能を受け持つ広域防災拠点に指定されており、今後、各空港とも災害時における迅速な救命・救急活動や、緊急物資や復旧人員などの輸送の受入れ態勢を着実に整備していくことが望まれる。

このような、ビジネスや観光の旅客流動や、物流を支える重要な役割を果たすのが、道路、鉄道、港湾などの交通ネットワークの整備強化である。特に、空港と周辺の主要市街地や主要広域幹線道路へのアクセス整備、さらには幹線道路自体の整備については、災害時の緊急搬送路としての役割も果たすものであり、早期に実施されることが重要である。

(1) 中部国際空港（セントレア）

○現状

中部国際空港は、2005 年に開港した、中部と海外を結ぶ中部圏のゲートウェイとなる空港である。そして地域住民や企業の国内外への旅行や出張の起点として、また訪日外国人観光客の受入れ拠点として、数多くの人に利用されるとともに、自動車や航空機関連の工業製品や農産品などの貨物輸送を担う物流拠点としても大きな役割を果たしている。

2015 年には、年間の利用者数が約 1,019 万人（国際線旅客数約 470 万人、国内線旅客数約 549 万人）、国際貨物取扱量が約 17.3 万トン、また、航空機の発着回数は国際線が約 3.6 万回、国内線が約 5.9 万回であり、2016 年 4 月 1 日時点の国際線の就航便数は、アジアを中心に旅客便が 351 便/週、貨物便が 28 便/週、国内線旅客便が 560 便/週を数える。

アクセスは、名古屋鉄道による特急「ミュースカイ」など、名古屋駅はじめ主要駅から直通運転しているほか、自家用車やバスの場合、知多半島道路などを經由して中部国際空港連絡道路を利用することとなる。

空港へのバスは、名古屋市街地から発着するセントレアリムジンのほか、三河方面、さらに、三重県や静岡県からも運行されている。また、三重県津・松阪からは、高速船の定期便も就航している。

なお、定期バスや観光バス、自家用車、物流トラックなど、空港へはビジネス、観光、物流など、多岐にわたる利用があり、代替ルート（リダンダンシー）となりうる高規格道路が、さらに必要なのではないかと思われる。

《写真 4-7 中部国際空港（セントレア）》

（写真）中部国際空港株式会社提供



○今後の姿

【Point】 安定的な旅客・貨物便の確保に向けた取組みの推進

- ① 安定的な旅客・貨物確保のための航空路線の充実
- ② 空港アクセスの安定性確保
- ③ 空港運用の完全 24 時間化に向けた「二本目滑走路」の整備

① 安定的な旅客・貨物確保のための航空路線の充実

2015 年 3 月に発表された中部国際空港の中期経営戦略では、2019 年度までに年間の利用者数が約 1,500 万人（国際線旅客数約 800 万人、国内線旅客数約 700 万人）、国際貨物取扱量が 24 万トン、また、航空機の発着回数は、国際線・国内線合わせて 13 万回を目指すとしている。

2016 年 3 月には、さらなる航空需要の増加を見据え、急速に拡大する LCC に対応した新たなターミナルビルを 2019 年度上期までの供用を目指して整備を進めると発表された。これにより LCC の拠点化が推進されることとなるが、今後はさらに、旅客・貨物便ともにグローバルネットワークの維持拡大が必要であり、特に、国際便は、現在のアジアを中心とした LCC 拡充に加え、欧州やアメリカ（ハワイ、西海岸）発着の定期路線の維持拡充も図っていくべきである。

また、国内便については、現在、北海道や東北、九州地方等や、乗り継ぎ便として羽田、成田空港に就航しているが、アジアを中心とした訪日外国人観光客の増加への対応として、観光ルートや季節によっては、中部国際空港から富士山静岡空港や信州まつもと空港、さらには富山きときと空港など、昇龍道エリアを中心とした観光地への二次交通としての航空路線も検討の余地があると思われる※。

※中部圏の地域住民、ビジネス客については、名古屋駅から直接鉄道や道路を利用する方が、利便性が高いため、同路線の直接の利用者は海外からの旅客の二次交通ではないかと推測される。

② 空港アクセスの安定性確保

空港から名古屋駅をはじめとする主要市街地への鉄道アクセスについては、現在の名鉄線の利便性は他空港と比べても遜色なく、むしろ高い。その意味では、名古屋駅から目的地まで行く交通機関への乗り換えのしやすさが重要であり、名古屋駅における分かりやすい乗換空間の形成が必要である。

また、空港と、名古屋駅や三河地域、さらに他県との広域間の移動を支える道路アクセスについて、現在は、伊勢湾岸自動車道や名古屋高速 4 号線から知多半島道路を経由するルートしか主要な道路がない。このため、中部国際空港への代替ルート（リダンダンシー）として、西知多道路の整備が必要である。この道路整備により、空港への定時性が、より確保できるとともに、リニア開業の効果により中部圏が一層活性化し、旅客需要や航空貨物物流が増加した際には、より安定的な空港への輸送路としての役割を担うことが可能となる。

西知多道路は、2016 年に、起点側の伊勢湾岸自動車道と直結する東海 J C T 部（延長約 2km、事業主体：国土交通省）および、終点側の青海 I C（仮称）～常滑 J C T（仮称）間（延長約 4km、事業主体：愛知県）の事業化がそれぞれ決定し、早期の全線整備が期待されている。

③ 空港運用の完全 24 時間化に向けた「二本目滑走路」の整備

今後、中部圏の産業は、次世代産業の成長に伴い、一層拡大し、空港の利用頻度もますます拡大することが予想される。

あわせて、リニアの開業により、世界中からの注目も増し、ヒト・モノ・カネが集積するとともに、首都圏や関西圏との速達性が向上するため、悪天候時や異常時には、首都圏や関西圏の空港の代替着陸空港としての役割も大きくなることが予想される。

空港が旅客や貨物双方の分野でさらに活用され、中部圏が海外との密接な交流を拡大するためには、ピーク時間帯の航空機の取扱い増や、滑走路などのメンテナンスを確実に行う必要性などの観点から、空港運用の完全 24 時間化を実現し、空港の輸送力を格段に増加させる二本目滑走路の整備が必要である。そして、そのためには、国内外の空港利用者の増加や、貨物需要の一層の増大を図り、就航路線や離発着便数の増加および安定的確保に努めていくことが不可欠である。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

 アクセス道路 ・ 西知多道路（東海 JCT～常滑 JCT（仮称）間）の整備

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

 新規路線 ・ 欧米便など安定的な定期就航便数の確保

 新規路線 ・ 海外発着便から観光地への二次交通としての航空路線の充実
（富士山静岡空港、信州まつもと空港、富山きとくと空港、小松空港）

② 中期（2021 年～2027 年）

 インフラ ・ 二本目滑走路の整備（完全 24 時間化）

(2) 県営名古屋空港

○現状

県営名古屋空港は、中部国際空港の開港とともに、それまでの国営から愛知県に運営が移管され、ビジネス機や通勤用航空機などの拠点空港として、国内 9 都市（青森、いわて花巻、山形、新潟、出雲、高知龍馬、北九州、福岡、阿蘇くまもと）を結び運航している（2016.4 現在）

また、大規模災害時には、救助・救急、消火活動、医療活動、救援物資の集配などを、総合的に担う大規模な広域防災拠点としての役割も持つ。

今後は、MR J（Mitsubishi Regional Jet）の生産をサポートする拠点空港としても期待されている。

空港へのアクセスは、名古屋駅からバスが運行されているほか（所要時間 18～23 分）、空港周辺の鉄道駅から路線バスが通っている。

《写真 4-7 県営名古屋空港》



（写真）愛知県提供

○今後の姿

【Point】中部国際空港の補完とMR Jの拠点としての取組み強化

- ① 中部国際空港を補完する通勤用空港としての航空路線や空港アクセスの充実
- ② MR J 生産拠点としての空港や周辺道路の機能強化

① 中部国際空港を補完する通勤用空港としての航空路線や空港アクセスの充実

近年、国内外への移動ニーズは多様化しており、今後、さらなるビジネスや通勤用需要の高まりが予想されている。このため、ビジネス機の就航増に取組むとともに、これまで就航していない方面で、かつ中部国際空港と競合しない通勤用路線について、需要があれば季節などを勘案しつつ新規就航も検討されるべきである。新規就航の例としては、Jリーグの試合に合わせた、佐賀空港や茨城空港などへの臨時便が考えられる。

また、空港アクセスについては、バス運行が名古屋高速を経由しているため、比較的迅速にアクセスできるが、需要によっては、さらに弾力的にバスを運行させると良い。

② MR J 生産拠点としての空港や周辺道路の機能強化

今後、MR J の受注が増加し、県営名古屋空港の近隣での製造、試験飛行、出荷という生産のサイクルが本格化することを視野に入れ、航空機部材等の大型貨物の輸送時に制約となる周辺道路の桁下高さや幅員の整備・改善、試験飛行等を行なうための駐機場の新設、改修についても、着実に推進していくことが望まれる。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

 インフラ ・MR J の量産体制構築に向けた駐機場の新設および改修

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

 新規路線 ・コンピューター空港としての国内就航路線の充実（佐賀空港、茨城空港など）

(3) 富士山静岡空港

○現状

2009 年 6 月に開港し、滑走路延長は 2,500m である。国内線では、札幌、福岡、那覇、鹿児島 の 4 路線、国際線では、ソウル、上海をはじめとした中国各地及び台北への定期便と多くのチャーター便が運航している（2016.4 現在）。

2015 年の年間利用者数は、約 70 万人（国際線旅客数約 39 万人、国内線旅客数約 31 万人）である。また、本空港は、南海トラフ地震などの大規模災害時には大規模な広域防災拠点としての役割も担う。

富士山静岡空港へは、静岡市から車で約 40 分、浜松市から車で約 50 分、最寄りの高速道路インターチェンジから約 10 分～15 分と比較的アクセスがよく、静岡駅を発着する空港バスも高速を利用して約 50 分で到着する。また、近くの J R 東海道本線島田駅や藤枝駅からも路線バスが運行されている。

《写真 4-8 富士山静岡空港》



（写真） 静岡県提供

○今後の姿

【Point】 訪日外国人観光客の利用増への対応と防災拠点としての機能強化

- ① 団体の訪日外国人観光客に訴求性の高い航空路線や観光ルートの実現
- ② 広域道路ネットワークの整備による観光促進・災害対策への活用

① 団体の訪日外国人観光客に訴求性の高い航空路線や観光ルートの実現

現在、中国をはじめとしたアジアからの定期便、チャーター便が多数就航している富士山静岡空港は、富士山をはじめとした豊かな観光素材を背景に、さらに多くの外国人観光客が訪問するポテンシャルを有している。そのため、今後は海外からの直行便を増やすとともに、中部国際空港をはじめとした他の国内空港にきた海外発着便からの二次交通としての航空路線も充実させることが望ましい。

あわせて、今後は観光ニーズの多様化に伴い、昇龍道エリアにおいても、松本や北陸方面など、バスでの移動に時間がかかる広域の観光地を訪問したいというニーズが増えてくるのではないかと考えられる。その際、移動コストはかかっても、時間を節約できるという観点から、信州まつもと空港や富山きときと空港などとの相互便が運航されれば、移動の選択肢も広がるのではないかとと思われる。

② 広域道路ネットワークの整備による観光促進・災害対策への活用

空港利用者の多くは、観光バスを利用する団体の旅客である。現在、東名高速道路へのアクセスは良好であるが、今後、金谷御前崎連絡道路の整備が行われ、新東名高速道路とスムーズに接続されると、静岡・浜松方面からのアクセスに加え、中部横断自動車道が整備された後には、富士山や甲府などとのアクセスも一層便利になる。

このように、広域道路ネットワークが整備されれば、訪日外国人観光客への新たな観光ルートの整備にも寄与するとともに、大規模災害時の広域的な救助・救急、救援物資の輸送にも役立つことが期待される。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020年）

 アクセス道路 ・ 中部横断自動車道（山梨県・静岡県区間）の全線開通

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は部分開通時点、
 は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020年）

 アクセス道路 ・ 金谷御前崎連絡道路（倉沢 IC～菊川 IC 間）の開通

② 中期（2021年～2027年）

 アクセス道路 ・ 中部横断自動車道（長野県・山梨県区間）の全線開通

 アクセス道路 ・ 金谷御前崎連絡道路（菊川 IC～島田金谷 IC 間）の整備による全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

 新規路線 ・ 海外発着便から観光地への二次交通としての航空路線の充実
（中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、成田国際空港、東京国際空港など）

 新規路線 ・ 昇龍道エリアの広域周遊のための国内路線就航
（信州まつもとと空港、富山きときと空港、小松空港）

(4) 信州まつもと空港

○現状

1965 年に開港し、当初は、観光臨時便として松本―大阪間を運航していたが、その後は、季節便に移行し、1982 年に通年運航、さらに 1985 年 4 月から通年複便運航となった。

1994 年には、滑走路を 2,000m に拡張し、小型ジェット機が就航できる空港として新たに開港し、従来のおお便に加え、札幌・福岡便が開設された。2010 年 6 月からは、フジドリームエアラインズにより、札幌・福岡線を運航開始している。

また、空港までのアクセスは、JR 松本駅前のバスターミナルからバスで国道 19 号、生活道路を經由して空港まで約 30 分である。また、周辺地域からの利用が多い自家用車のためには、300 台の無料駐車場が整備されている。

《写真 4-9 信州まつもと空港》



(写真) 長野県提供

○今後の姿

【Point】地域利用や観光・ビジネスの活性化に寄与するコミューター路線の充実

- ① チャーター便の利用促進と新規コミューター需要の喚起
- ② 空港の利用促進に向けた交通アクセス等の充実

① チャーター便の利用促進と新規コミューター需要の喚起

観光素材の多い信州の玄関口として、より活用されることが期待される空港である。具体的には、直接海外からの観光客を取り込むべく、国際チャーター便の誘致を図ることが望ましいが、その際には、C I Q^{*}を需要に応じて一定期間常駐させるなどの対応を合わせて行う必要がある。

また、国内便についても、海外発着便からの二次交通便として、中部国際空港はじめ首都圏や関西圏などの他の空港から誘致するほか、官公庁・学校・企業などの団体出張や旅行におけるチャーター便利用の促進、あるいは隣接するサッカークラブの応援などで他地域へのチャーター便を就航させるなど、コミューター需要を上手く獲得すると良い（具体的には、仙台、山形、新潟、茨城、静岡、佐賀の各空港などが考えられる）。

② 空港の利用促進に向けた交通アクセス等の充実

空港アクセスについては、空港直通バスおよび路線バスの発着が松本バスターミナルのみであり、JR 塩尻駅からは発着されていない。そのため、諏訪方面に行きたい個人の利用者にとっては、不便を感じるのが現状である。したがって、就航便の増加を前提とするが、観光客の増加が見込まれる際には、JR 塩尻駅のほか、JR 篠ノ井線にある空港に近

い村井駅や広丘駅からのバスの運用も検討されることが望ましい。

さらに、空港の利用促進に寄与する広域移動のための道路として、東海北陸自動車道を貫き福井県まで結ぶ中部縦貫自動車道や、松本から糸魚川を結び南北軸を形成する松本糸魚川連絡道路、さらに将来、北陸新幹線佐久平駅と松本を結ぶ東西軸を形成する佐久松本連絡道路などが整備され、かつ、空港へのアクセス道路もあわせて整備されれば、ますます空港利用のニーズは増加することが期待される。

※C I Q (Customs, Immigration and Quarantine)

・税関、出入国管理、検疫のこと。出入国の際に必要とされる三つの手続きの略称。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021年～2027年）

 アクセス道路 ・中部縦貫自動車道（松本 JCT～福井北 JCT）の全線開通

③ 中長期（2028年～2040年）

 アクセス道路 ・松本糸魚川連絡道路（松本～糸魚川間）の全線開通

④ 長期（2041年～）

 アクセス道路 ・佐久松本連絡道路（佐久～松本間）の全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

 新規路線 ・海外発着便から観光地への二次交通としての航空路線の充実
(中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、
成田国際空港、東京国際空港など)

 新規路線 ・昇龍道エリアの広域周遊のための国内路線就航（富士山静岡空港）

 新規路線 ・小型機拠点空港としての国内就航路線の充実
(仙台、山形、新潟、茨城、静岡、佐賀の各空港など)

**** 附帯するネットワーク等 ****

① 短期（～2020年）

 アクセス道路等 ・需要に応じた空港アクセスの充実
(JR 塩尻駅、村井駅、広丘駅等からのバス運用)

3. 鉄道の将来像（今後の姿）

将来像を描く“鉄道の主要拠点（駅）”

- (1) 名古屋駅（リニア名古屋市ターミナル駅含む）、(2) リニア岐阜県駅（中津川市）、
(3) リニア長野県駅（飯田市）、(4) 東海道新幹線停車駅

（総論）

中部圏においては、東海旅客鉄道（ＪＲ東海）、名古屋鉄道（名鉄）、近畿日本鉄道（近鉄）のほか、第３セクターも含め数多くの鉄道事業者が各地域で運行している。特に、ＪＲ東海が 2027 年に東京～名古屋間、2045 年に名古屋～大阪間のそれぞれの開業を予定しているリニアは、これまでの東海道新幹線に加えて広域的な輸送を担う高速鉄道であり、中部圏の産業、観光振興や地域・まちづくりにも大きな影響を与えることが予想される。

各鉄道事業者は、沿線自治体の人口増減などの社会的変化により、乗客数や行動パターンに変化が見られた場合には、需要に合わせて弾力的に輸送力（列車本数、車両数）や停車パターンを変更し運用することが大切となる。また、それぞれの駅では、他鉄道路線への乗換えのみならず、バスやタクシー、自家用車などの、他輸送モードへの乗換え利便性の向上や駅前周辺のまちづくりについて、あらかじめ、沿線自治体等とも連携を図りながら、インフラの新設や改良などに取組むことが重要である。

また、観光産業の活性化に伴い、高山線など観光利用の多い線区についても、他輸送機関や他線区からの乗換え利便性の向上が、これまで以上に望まれるようになった。例えば、富山きときと空港を利用した観光客が高山に行くには、現在は、富山駅まで戻らなければならないが、ＪＲ高山線で空港に近い特急停車駅である越中八尾駅へのバス等のアクセスがあれば、特急「ひだ」に手戻りなく乗車ができる。このように、観光線区をはじめ、都市部も含めた鉄道駅については、鉄道事業者はじめ自治体や地元関係者が連携し、利用者に便利な交通ネットワークを形成していくことが重要である。

そこで、本ビジョンにおいては、今後開業が見込まれるリニア駅を中心に、駅周辺や交通ネットワークの現状、および将来像（今後の姿）について触れてゆくこととする。

(1) 名古屋駅（リニア名古屋市ターミナル駅含む）

○現状

名古屋駅は、一日に 118 万人（2014 年度）が鉄道を利用する中部圏最大の駅であり、東海道新幹線、ＪＲ在来線、名鉄線、近鉄線、あおなみ線、名古屋市営地下鉄などの鉄道のほか、市バス、高速バス、タクシー、自家用車なども乗り入れている。さらに、2027 年にはリニアも乗り入れてくる予定である。

広域移動のハブの役割としては、東海道新幹線や中部国際空港、県営名古屋空港から名

古屋駅を經由して、それぞれビジネスや観光の目的地にＪＲ在来特急や名鉄特急、さらには近鉄特急などにより、移動をすることとなる。この場合の課題は、名古屋駅から目的地への移動に時間がかかる地域があることと、鉄道各輸送機関に乗換える際の動線が分りづらいという事にある。

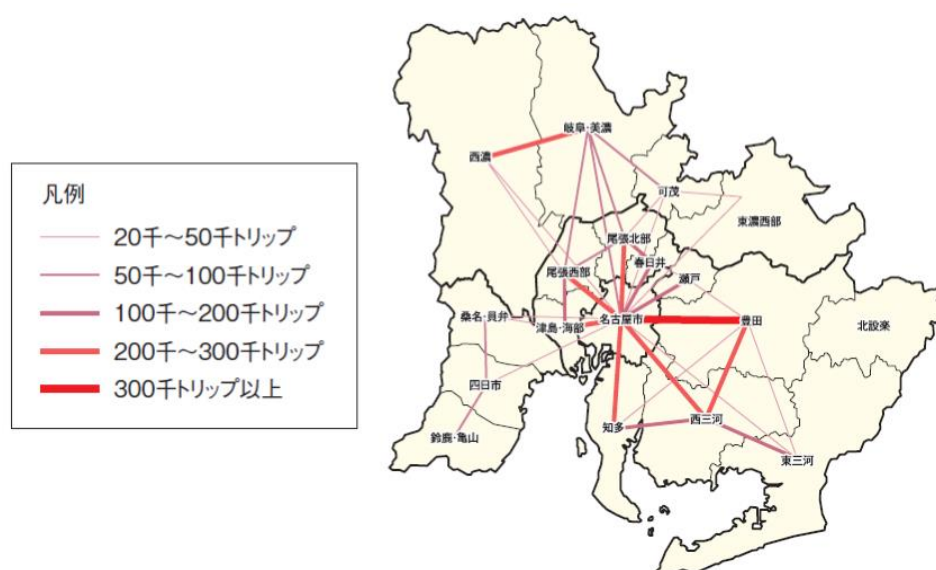
第５回中京圏パーソントリップ調査※（２０１３年８月公表）によれば、中京都市圏（愛知県、岐阜県南部、三重県北部）居住者の地域間流動のうち、名古屋市を中心とした放射方向の流動は約５割を占め、特に名古屋市と豊田地域間の流動が多くなっている。また、名古屋～豊田間の所要時間は、鉄道利用の場合で約１時間を要しており、道路を利用する場合でも、名古屋駅周辺の交通量が多く、かつ、名古屋駅から高速道路の入口までのアクセスも悪いために、鉄道同様約１時間を要するのが現状である。

また、同調査によれば、名古屋中央部へ１時間で到達できる地域は、鉄道利用の場合より自動車利用の場合の方が広いことや、中京圏が他の大都市圏（東京圏、京阪神圏）に比べ自動車分担率が約２倍と自動車利用の多い地域であるとの特徴も示されており、このような地域の特徴を踏まえると、鉄道利用におけるアクセス等の利便性向上とあわせ、名古屋駅と道路、特に名古屋高速道路（名古屋高速）とのアクセス向上もとりわけ重要である。

※第５回中京圏パーソントリップ調査

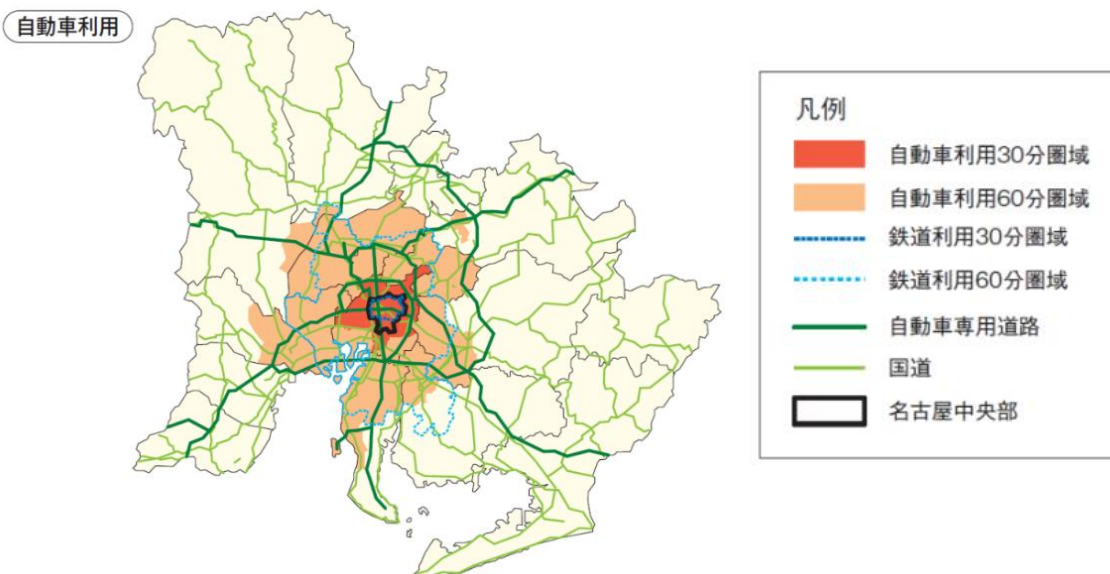
- ・三大都市圏（東京圏、京阪神圏、中京圏）、地方中枢都市圏（道央（札幌）、仙台、広島、北九州）、地方中核都市圏（人口概ね３０万人以上の都市）および地方中心都市圏（人口概ね１０万人以上の都市のうち国家的見地から支援が必要な事業の検討を行う都市）の各都市圏において、総合的な都市交通マスタープラン等を策定するため、概ね１０年に１度実施する都市交通実態調査の１つ。
- ・中京都市圏総合都市交通計画協議会により公表。構成は、国土交通省、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市などの関係機関のほか、学識経験者、経済団体など。
- ・中京圏における対象地域は、愛知県、岐阜県、三重県の９６市町村。

《図表 4-6 名古屋市と周辺主要都市との地域間流動（トリップ数）の現況》



（図）第５回パーソントリップ調査〔平成 23 年度調査〕中京圏概要パンフレットより

《図表 4-7 名古屋中央部へ1時間で到達できる地域》



(図) 第5回パーソントリップ調査 [平成23年度調査] 中京圏概要パンフレットより

《図表 4-8 名古屋駅から主要鉄道駅までの鉄道利用時間》



(図) 第5回パーソントリップ調査 [平成23年度調査] 中京圏概要パンフレットより

○今後の姿

【Point】中部圏のハブとしての役割を果たすためのインフラ整備

- ① リニア効果の波及に向けたインフラ整備や分かりやすい乗換空間の形成
- ② 中部国際空港へのアクセス等の改善

① リニア効果の波及に向けたインフラ整備や分かりやすい乗換空間の形成

今後、リニアが開業し、東京～名古屋間の所要時間が約40分に短縮されると、例えば、

現在の名古屋～豊田間の所要時間（約 1 時間）は相対的には十分とはいえない。このように、名古屋から主要都市へのアクセス時間の短縮は重要な課題である。

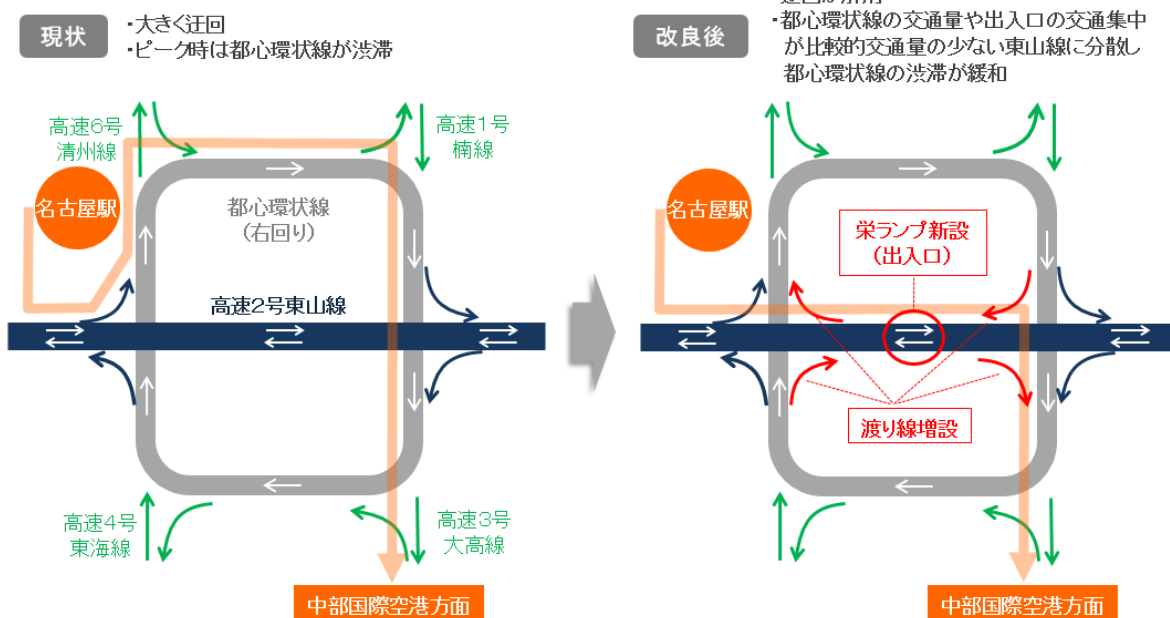
さらに、名古屋駅における交通機関相互の分かりやすい乗換空間の形成は重要である。路線の配置や駅の構造上の問題もあり、抜本的に解決することは難しい状況にあるが、可能な限り国内外の利用者に分かりやすい動線の確保や案内表示などに取組む必要がある。

また、名古屋駅と高速道路ネットワークとの接続の円滑化も必要である。具体的には、タクシーや路線バス、高速バスなどの利用が多い駅東や、高速バスや観光バスをはじめ、東海道新幹線ホームと近いため、遠方からの送迎利用も多い駅西について、それぞれ名古屋高速とのスムーズなアクセスが図られるよう検討すべきである。

② 中部国際空港へのアクセス等の改善

さらに、名古屋高速道路を經由して、中部国際空港に行くことを考えるならば、名古屋高速都心環状線の改良も視野に入れるべきである。都心環状線は一方通行であるため、名古屋駅から高速へのアクセスを整備しても、中部国際空港に向かうためには大きく迂回することを余儀なくされている。あわせて、交通量増加に伴う慢性的な渋滞も課題となっている。これに対し、都心環状線と東山線をつなぐ渡り線や栄ランプの整備を進めれば、一層の時間短縮や渋滞緩和につなげることも可能なのではないかとと思われる。

《図表 4-9 名古屋高速都心環状線の改良イメージ》



(図) 名古屋高速道路公社提供

名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会

「名古屋高速道路都心環状線・大高線の渋滞対策に関する提言」(2007.11)より作成

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

② 中期（2021 年～2027 年）

-  リニア駅 ・リニア名古屋市ターミナル駅（名古屋駅）の完成
-  インフラ等 ・名古屋駅における交通機関相互の分かりやすい乗換空間の形成

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

-  アクセス道路 ・駅東・駅西と名古屋高速道路とのアクセス道路の整備
-  アクセス道路 ・名古屋高速都心環状線の改良（渡り線の増設、栄ランプの新設）

(2) リニア岐阜県駅（中津川市）

○現状

2027 年のリニア開業にあたり、リニア岐阜県駅は、中津川市西部の J R 中央線美乃坂本駅周辺に隣接する位置に設置される予定である。また、到達時分は、名古屋まで各駅停車タイプで 15 分程度、東京まで各駅停車タイプでは 60 分程度の予定である（J R 東海資料より）。

リニア岐阜県駅周辺は、今後、ランプウェイが作られることにより広域道路網である濃飛横断自動車道につながり、そのまま中央自動車道に接続される計画である。

○今後の姿

【Point】 リニア効果を地元および広域に波及させるためのインフラ整備

① リニア効果を波及させるための交通ネットワーク等の整備

① リニア効果を波及させるための交通ネットワーク等の整備

リニア岐阜県駅の開業は、東濃地域の産業や観光の活性化に寄与するほか、木曽谷のみならず、郡上八幡、下呂、高山方面の観光にも大きな影響を与えることが期待されている。

現在、中津川工区の整備が進められている濃飛横断自動車道は、リニア岐阜県駅から中央自動車道への接続を担い、東濃地域における地場産業の活性化のみならず、より広域的に中央自動車道や東海環状自動車道の周辺地域へも大きな効果を果たすことが期待されているが、さらに全線が整備されれば、美濃・飛騨方面にも、観光や産業活性化の観点からリニア開業の効果を最大限に波及させるための必要な道路となる。

このほか、将来に向けての道路整備として、現在の国道 19 号のバイパスの役割を果たし、木曽谷へのアクセスを良好にする木曽川右岸道路の整備や、南北軸のリダンダンシーとして、リニア岐阜県駅近くの中津川 I C（中央自動車道）付近から南下した、豊川 I C（東名高速道路）付近までを結ぶ三河東美濃連絡道路の整備についても、事業化に向けた検討を進

めていくべきである。

あわせて、リニア岐阜県駅前の自動車や観光バスへの乗換えをスムーズにする駅前広場を整備するとともに、中津川市や恵那市の市街地へのアクセス動線も適切に確保し、地元へもリニア効果が最大限波及するようにすることが重要である。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

② 中期（2021 年～2027 年）

 リニア駅 ・ リニア岐阜県駅の完成

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

 アクセス道路 ・ 濃飛横断自動車道（中津川工区）およびリニア岐阜県駅との間を接続する道路の整備

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期（2021 年～2027 年）

 アクセス道路 ・ 濃飛横断自動車道の全線開通（中津川工区以外の全区間整備完了）

 アクセス道路 ・ リニア岐阜県駅から中津川市・恵那市双方へのアクセス動線の確保

 アクセス道路 ・ 木曽川右岸道路（国道 19 号のバイパス線）の全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

④ 長期（2041 年～）

 アクセス道路 ・ 三河東美濃連絡道路（中津川 IC 付近～豊川 IC 付近間）の全線開通

(3) リニア長野県駅（飯田市）

○現状

リニア長野県駅は、飯田市上郷飯沼付近に設置が予定されている。リニア駅のホームは、駅西端部には JR 飯田線が位置している場所である。また、所要時間は、名古屋まで各駅停車タイプで 25 分程度、東京まで各駅停車タイプでは 45 分程度で到達する予定である（JR 東海資料より）。

リニア長野県駅からは、今後周辺の中央自動車道や現在整備中の三遠南信自動車道とのアクセス整備により、伊那谷周辺や遠州・東三河方面へのリニア効果の波及も期待できる。なお、長野県では、諏訪・松本方面はリニア山梨県駅（甲府市）、木曽方面はリニア岐阜県駅（中津川市）からのアクセスも想定されている。

○今後の姿

【Point】リニア効果を地元や周辺地域に波及させるためのインフラ整備

① リニア効果を波及させるための交通ネットワーク等の整備

① リニア効果を波及させるための交通ネットワーク等の整備

リニア長野県駅(飯田市)については、リニア駅と中央自動車道との連携を強化するため、座光寺 PA へのスマート IC の設置と、座光寺スマート IC とリニア駅を繋ぐ道路を新設し、中央自動車道とリニア駅のアクセス性(速達性・定時性・安全性)を高める計画となっている。

さらに、国道 153 号については、伊那谷を南北に結ぶ主要な幹線道路として、道路機能の向上を図るとともに、三遠南信自動車道へのアクセス向上を図る予定であり、これを三遠南信自動車道自体の早期整備と合わせ、着実に行うことが肝要である。

また、これらの前提として、自動車や観光バスへの乗換えをスムーズにする駅前広場を整備するとともに、旧市街地へのアクセスも整備し、リニア長野県駅の速達効果を市内全体に波及させ、地元の活性化にも役立つようにすることも重要である。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

② 中期(2021年～2027年)

 リニア駅 ・ リニア長野県駅の完成

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期(2021年～2027年)

 スマート IC ・ 座光寺 PA へのスマート IC の設置

 アクセス道路 ・ 座光寺スマート IC へのアクセス道路の新設

 アクセス道路 ・ 三遠南信自動車道アクセス(国道 153 号飯田北改良)

【b. 既計画変更(委員会提案)】

※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

② 中期(2021年～2027年)

 アクセス道路 ・ 三遠南信自動車道(飯田山本 IC～浜松いなさ JCT 間)の全線開通

(4) 東海道新幹線停車駅

○現状

東海道新幹線停車駅は、静岡県に 6 駅(熱海、三島、新富士、静岡、掛川、浜松)、愛知県に 3 駅(豊橋、三河安城、名古屋)、岐阜県に 1 駅(岐阜羽島)が存在する。

このうち、名古屋駅には「のぞみ」が停車するものの、その他の駅については、「こだま」、もしくは「ひかり」が停車するのみである。

○今後の姿

【Point】 リニア全線開業を見据えた東海道新幹線停車駅の活用

① 観光・ビジネスなど地域の活性化に資する交通ネットワークの再整備

① 観光・ビジネスなど地域の活性化に資する交通ネットワークの再整備

リニア東京～大阪間の全線開業により、東海道新幹線は「のぞみ」タイプから「ひかり」・「こだま」タイプを重視したダイヤへとシフトする余地が生まれ、現在「のぞみ」タイプが停車しない駅においては、利用機会が増加する可能性が高い。

したがって、来るべき時のビジネスや観光需要を、より柔軟に満たすことができるようにするため、例えば、大型観光バスに対応した駅前広場の改良や、駅から高速道路など広域ネットワークまでのアクセス性の改善などについて、予め検討しておくことが大切である。

特に、静岡県内の各新幹線停車駅については、各周辺観光地のほか、東名・新東名の両高速道路や、観光に資する伊豆縦貫自動車道などへのアクセスについても、より改善されるよう検討を進めておくことが重要である。

○具体的施策

【c. 新規計画（委員会提案）】

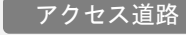
※  は事業完了時点を示す

**** 附帯するネットワーク等 ****

③ 中長期（2027年～2040年）

 インフラ等

・（リニア全線開業を見据えて）各新幹線停車駅における駅前広場や他交通機関への乗換場所の整備

 アクセス道路

・広域移動のための高規格道路とのアクセス道路の整備

4. 道路の将来像（今後の姿）

将来像を描く“主要道路”等

- (1) 東海環状自動車道（西回り区間）・名古屋環状2号線（西南部・南部）（再掲）
- (2) 西知多道路（再掲）
- (3) 東海北陸自動車道完全4車線化・中部縦貫自動車道（再掲）
- (4) 濃飛横断自動車道（再掲）
- (5) 三遠南信自動車道（再掲）
- (6) 浜松三ヶ日・豊橋道路（再掲）
- (7) 中部横断自動車道（再掲）
- (8) 名神名阪連絡道路（再掲）
- (9) 名古屋三河道路（再掲）
- (10) 国道1号のインフラ改良に合わせた機能強化・設備更新
- (11) 着実に整備を進めていくべき道路
- (12) 将来に向けて考えておくべき道路
- (13) スマートインターチェンジ（IC）の推進
- (14) ETC2.0の活用
- (15) 電気・水素ステーションの整備

（総論）

道路は、交通ネットワークの形成に当たって、空港、港湾、駅および市街地や観光地などを結ぶ重要な役割を持つ。

そのネットワークの形成にあたっては、現状の道路を最大限活用し、さらに新規整備の必要な道路については、既に事業中の高規格幹線道路[※]や地域高規格道路[※]は整備を着実に進め、資本ストック効果を早期に発現させるとともに、計画路線については、必要性を精査し、優先順位を定めて、必要な時期までに整備していくことが重要である。

また、高規格道路の新規整備にとどまらず、高規格道路のインターチェンジから駅、港湾、空港、主要市街地などへのアクセス（拠点とのアクセス）や、道路と道路の結節などについても、スムーズな交通の流れが確保できるよう留意し、整備・強化していくべきである。

さらに、既存ネットワークを最大限に活用する観点からは、渋滞緩和や事故防止等に資するICTを活用した次世代技術も利活用するとともに、高速道路については、スマートICも必要かつ効果の高い箇所については整備していくべきである。あわせて、将来のEV、FCVの普及を見据え、市街地のみならず、高速道路の各PA・SAの電気・水素ステーションの整備も促進していくべきであり、今後、道路整備が行われる箇所については、道路とあわせて整備を図るなど、効率的な整備を進めることが重要である。

これまで、港湾、空港、鉄道（駅）を論じるにあたり、既に「今後の姿」や「具体的施策」の中で、それぞれの拠点からのアクセスなどとして重要な道路を数多く紹介してきた。そこでここでは、既に紹介した道路も含め、特に整備されることにより広域的な物流・観光動線の変化や資本ストックの集積、さらには地域間の新たな交流が生まれるような道路を中心に改めて紹介することとする。また、個別に取り上げることができなかった道路についても、それぞれの役割や整備される時期により記載するとともに、老朽化・新技術に関しても、ネットワークを形成するにあたり考慮すべきと思われる事柄を紹介することとする。

なお、道路については、これまでの交通モードで記載していた「今後の姿」は全線整備を示すこととなるため、ここでは「期待される効果」として紹介するとともに、一度述べた道路については、「(再掲)」と表記の上、改めて説明することとしたい。

※高規格幹線道路：1987年の道路審議会答申を受け、第四次全国総合開発計画（四全総）の閣議決定によって位置付けられた「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」。

※地域高規格道路：高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間連携を支える道路として整備が望ましい路線。これまで1994年、1998年の2回にわたり国が指定。

(1) 東海環状自動車道（西回り区間）・名古屋環状2号線（西南部・南部）（再掲）

○現状

東海環状自動車道は、名古屋市の周辺30～40km圏に位置する愛知・岐阜・三重3県の諸都市を環状に連絡し、新東名・新名神高速道路、東名・名神高速道路や中央自動車道・東海北陸自動車道等と広域的なネットワークを形成する、延長約160kmの高規格幹線道路である。

2005年には、東回り区間（豊田東JCT～美濃関JCT間）が開通し、以降、開通区間も徐々に伸びており、物流効率化や沿線周辺への企業立地で大きな効果をあげている。

現在、早期開通が望まれる西回り区間は、岐阜県関市（関広見IC）から三重県四日市市（新四日市JCT）に至る延長約77kmの区間であるが、2012年に大垣西IC～養老JCT間が暫定2車線で開通し、2016年度には新名神高速道路の四日市JCT～新四日市JCT間の開通と合わせて東員IC～新四日市JCT間が開通する。残る関広見IC～大垣西IC間、養老IC～東員IC間についても、現在事業が進められ、順次開通見通しも発表されてきており、新名神高速道路の新四日市JCT～亀山西JCT間の開通と合わせ、関西・北陸方面との早期のネットワーク形成が期待されている。

また、名古屋環状2号線は、名古屋市の外周部を通り、名古屋市を中心に放射状に伸びる幹線道路と主要地点で連結する延長約66kmの環状道路であり、自動車専用道路で

《図表 4-10 東海環状自動車道と名古屋環状2号線》



ある名古屋第二環状自動車道（以下「専用部」）と一般国道 302 号を併設する構造となっている。

これまで、専用部については、2011 年までに、名古屋西 J C T から時計回りに楠 J C T ・上社 J C T ・名古屋南 J C T を経由して、伊勢湾岸自動車道飛島 I C 付近までの延長約 54km の区間が開通し、また、国道 302 号についても、2011 年までに、海上部を除く陸上部の全線約 59km（暫定 2 車線区間を含む）が開通するなど着実に整備が進んできている。

現在、名古屋環状 2 号線（西南部・南部）は、未開通の専用部区間（名古屋西 J C T から飛島 J C T（仮称））の延長約 12km について高架橋工事が進められているが、この整備により、国道 302 号の片側一車線区間も解消される予定であることから、東海環状自動車道同様、早期の整備が期待されている。

○期待される効果

【Point】産業に、観光に。早期整備が待たれる名古屋都市圏 2 大環状道路

- ① 岐阜県や北陸地域と港湾・空港を結び、物流・観光、地域活性化に寄与
- ② 大規模災害時の緊急輸送路としての役割

① 岐阜県や北陸地域と港湾・空港を結び、物流・観光、地域活性化に寄与

東海環状自動車道（西回り区間）は、岐阜県西濃地域や北陸方面と名古屋港や中部国際空港等を結ぶ、新たな主要物流ルートとなり得る路線である。あわせて、東回り区間同様に、企業や工場立地による沿線地域の活性化が大いに期待される道路である。また、名古屋環状 2 号線は、名古屋港でコンテナ取扱が増加し、さらに、新たな産業の集積も見られる飛島ふ頭に、岐阜方面から直接アクセスすることのできる貴重な物流ルートとなる。

また、観光の観点からは、訪日外国人観光客の増加が著しい中部国際空港や、クルーズ船誘致に力を入れる名古屋港・四日市港と、同じ昇龍道エリアである岐阜県、北陸各県を南北に結ぶ重要な役割も持つ。

② 大規模災害時の緊急輸送路としての役割

このほか、両環状道路とも、南海トラフ地震などの大規模災害時には、濃尾平野の海拔ゼロメートル地域を迂回、もしくは高架により移動することができるため、緊急搬送ルートとして、重要な役割を果たすことが期待される道路である。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020 年）

東海環状自動車道
（西回り区間）

・関広見 IC～大垣西 IC 間、養老 JCT～新四日市 JCT 間の整備による全線開通（開通時期未定の高富 IC～大野・神戸 IC 間、養老 IC～大安 IC 間を含む）

新名神高速道路

・四日市 JCT～新四日市 JCT 間、新四日市 JCT～亀山西 JCT 間の開通

名古屋環状 2 号線

・専用部区間（名古屋西 JCT から飛島 JCT（仮称）間）の全線開通

(2) 西知多道路（再掲）

○現状

西知多道路は、愛知県東海市（伊勢湾岸自動車道の東海 JCT）と同県常滑市（知多横断道路の常滑 IC 付近）を結ぶ、延長約 19km の地域高規格道路である。

北部区間（延長約 10km）は、既存の西知多産業道路を 4 車線から 6 車線に拡幅し、東海 JCT に直結する計画である。また南部区間（延長約 9km）は、バイパス 4 車線を新たに整備して、知多横断道路の常滑 IC 付近に JCT を設置する計画であり、2014 年には全区間が都市計画決定された。さらに 2016 年には、起点側の伊勢湾岸自動車道と直結する東海 JCT 部（延長約 2km）の工事について直轄事業（事業主体：国土交通省）による事業化が、終点側の青海 IC（仮称）～常滑 JCT（仮称）間（延長約 4km）について補助事業（事業主体：愛知県）による事業化がそれぞれ決定し、今後の全線整備に向けて弾みがついた。

《図表 4-11 西知多道路》



○期待される効果

【Point】 中部国際空港への利便性を飛躍的に高める代替ルート（リダンダンシー）および名古屋港への物流効率化に寄与する道路

西知多道路の整備により、伊勢湾岸自動車道や名古屋高速 4 号線から中部国際空港にアクセスする知多横断道路につながるため、これまで知多半島道路経由しかなかった中部国際空港への代替ルート（リダンダンシー）が確保され、観光、物流、出張需要の安定化に寄与する。また、三重方面から中部国際空港へは、知多半島の内側（三重県側）を通ることになるため、時間短縮効果も見込まれる。

さらに産業の面からは、名古屋港からのバルク輸送や、臨海部で製造される鋼板等の加工品輸送などの大量かつ高頻度の物流を高速道路ネットワークへと円滑に接続する役割を担うため、産業競争力の強化にも大きく貢献することが期待されている。

このほか、リニア開業時には、中部国際空港の利用増も見込まれることから、名古屋市街地や豊田市方面へのリダンダンシーとしての役割はさらに大きいと思われる。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

② 中期（2021 年～2027 年）

 西知多道路 ・ 東海 JCT～常滑 JCT（仮称）間の全線開通

(3) 東海北陸自動車道完全 4 車線化・中部縦貫自動車道（再掲）

○現状

東海北陸自動車道は、愛知県一宮市（名神高速道路の一宮 JCT）から富山県砺波市（北陸自動車道の小矢部砺波 JCT）へ至る、延長約 185km の高規格幹線道路である。

2008 年に、一部区間を暫定 2 車線として全線開業されており、現在、暫定 2 車線となっている白鳥 IC～小矢部砺波 JCT 間のうち、白鳥 IC～飛騨清見 IC 間の 4 車線化については、2018 年度完了が予定されているが、残る飛騨清見 IC～小矢部砺波 JCT 間の事業化が未定となっている。

また、中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市を經由して福井県福井市に至る、総延長約 160 km の高速道路である※。本自動車道は、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して、広域交通の円滑化を図る道路であり、特に、東海北陸自動車道との連携が期待できる路線である。現在、各所で整備が行われており、順次開通の予定であるが、未だに工事に着手していない区間もあり、効果を最大化するためには、早期の全線整備が期待される。

※東海北陸自動車道との重複区間約 40km を除く

《図表 4-12

東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道》



○期待される効果

【Point】 北陸圏と中部圏の交流を促進する南北・東西軸形成の主要道路

東海北陸自動車道は、中国、韓国、ロシアへの貿易の拠点として、北陸（伏木富山港）を利用する際の物流や、中部圏と北陸圏を広域的に観光する際のルートが多様化などに、ますます寄与することが期待されている。

しかしながら、暫定 2 車線区間においては、雪害や事故等の交通障害時には交通が寸断することとなり、中部圏と北陸圏の広域の経済活動や観光に悪影響を与えることになるため、早期全線 4 車線化が期待されているところである。

加えて、南海トラフ地震などの大災害が、それぞれの地域で発生した際には、物資等緊急搬送路の役割を果たすとともに、名古屋港をはじめとした、太平洋側の企業輸出を代替する伏木富山港への物流ルートの役割を担うためにも、4 車線化は重要である。

さらに、現在漸次整備中の中部縦貫自動車道や、今後整備が期待される小松白川連絡道路が整備されれば、福井・石川～岐阜～長野間の物流や観光を主体とした東西交流も活発になることが期待されている。このため、これらと垂直に交わる背骨としての役割を果たす東海北陸自動車道は、新たな東西交流軸を活かすという観点からも、完全4車線化による輸送力アップや、異常時への対応強化が望まれている。

○具体的施策

【a. 既計画】

※ は4車線化の一部区間完了や部分開通の時点を示す

① 短期（～2020年）

東海北陸自動車道

・白鳥 IC～飛騨清見 IC 間4車線化の完了

中部縦貫自動車道

・上志比 IC～永平寺東 IC 間の開通

（既開通区間：中ノ湯 IC～平湯 IC、高山 IC～飛騨清見 JCT～
（東海北陸自動車道経由）～白鳥 JCT～油坂峠出入口、
大野 IC～上志比 IC、永平寺東 IC～福井北 JCT）

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ は事業着手時点、

は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

東海北陸自動車道

・飛騨清見 IC～小矢部砺波 JCT 間4車線化の事業着手

② 中期（2021年～2027年）

東海北陸自動車道

・飛騨清見 IC～小矢部砺波 JCT 間4車線化の完了による全区間完了

中部縦貫自動車道

・松本 JCT～中ノ湯 IC、平湯 IC～高山 IC、油坂峠出入口～大野 IC 間の整備による全線開通

③ 中長期（2028年～2040年）

小松白川連絡道路

・石川県小松市付近～岐阜県白川村付近間の事業化、全線開通

（4）濃飛横断自動車道（再掲）

○現状

濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市（東海北陸自動車道の郡上八幡 IC 付近）から下呂市を経て中津川市（中央自動車道の中津川 IC 付近）を結ぶ、延長約 80km の地域高規格道路である。

現在、リニア開業に向けて、中津川工区（中央自動車道からリニア岐阜県駅付近を経由し、木曽川までを結ぶ延長約 5km の区間）では、都市計画決定に向けた手続きが進められている。

また、中津川工区を除く全区間のうち、途中の金山～下呂間は、2012 年に開通し、さらに、2016 年 3 月には、その西側の和良

《図表 4-13 濃飛横断自動車道》



～金山間までが開通したため、残る未整備の区間は西端の郡上八幡～和良間と中津川工区から北側の木曾川～下呂間となっている。

○期待される効果

【Point】 リニア効果を岐阜県内の広域に波及させるために必須の道路

濃飛横断自動車道は、既存の中央自動車道と直接つながり、広域ネットワークを形成するとともに、中津川・下呂・郡上を有機的に結び、東濃地域における地場産業の活性化や、産業・観光における地域間連携の役割を担う道路である。

リニア開業により、沿線地域への産業集積などが期待されているほか、リニア岐阜県駅と岐阜県郡上市（東海北陸自動車道）から下呂・高山方面へ直接向かう最短のルートとなり、特に、観光客の誘致などで、岐阜県内にリニアの効果を波及させることが可能となる。

さらに、リニア岐阜県駅から近隣の中津川・恵那の市街地へのアクセス動線の一部としても、重要な役割を果たすことが期待される（中津川工区）。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は部分開通時点を示す

② 中期（2021年～2027年）

 濃飛横断自動車道 ・ 中津川工区の開通

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

② 中期（2021年～2027年）

 濃飛横断自動車道 ・ 中津川工区以外の全区間整備完了による全線開通

(5) 三遠南信自動車道（再掲）

○現状

三遠南信自動車道は、長野県飯田市（中央自動車道の飯田山本 I C）から静岡県浜松市北区（新東名高速道路の浜松いなさ J C T）を結ぶ、延長約 100km の高規格幹線道路である。

2012 年までに、飯田山本 I C～天龍峡 I C 間、喬木 I C～程野 I C 間、鳳来峡 I C～浜松いなさ J C T 間の 3 区間が開通し、残る全区間では調査及び事業が進捗しており、2017 年には、龍江 I C～飯田東 I C 間、2018 年度には、佐久間 I C～東栄 I C 間の開通も予定されている。

《図表 4-14 三遠南信自動車道》



○期待される効果

【Point】 産業・観光の両面で新たな交流・取引を生む南北軸を形成する道路

飯田市および浜松市周辺は、ものづくり産業が集積しており、最近では、航空機産業の集積をめざし「アジア NO.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の指定を受けている。三遠南信自動車道は、両地区が、この航空機産業で連携していくにあたり重要な役割を持つことが期待されている。さらに、浜松三ヶ日・豊橋道路の整備とあわせ、飯田市や中央自動車道付近の企業と、三河港を新たに結ぶ効果も期待されている。

また、観光の観点からは、伊那谷方面と遠州・東三河地域を結ぶことにより、国内外の交流が活発となることが予想されるとともに、リニア開業後は、リニア長野県駅を利用した観光需要も期待される。このため、三遠南信自動車道の I C と各方面とのアクセス道路についても、整備への期待が寄せられている。

○具体的施策

【a. 既計画】

※ □ は部分開通時点を示す

① 短期（～2020 年）

三遠南信自動車道 ・ 龍江 IC～飯田東 IC 間、佐久間 IC～東栄 IC 間の開通

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ ■ は事業完了時点を示す

② 中期（2021 年～2027 年）

三遠南信自動車道 ・ 天龍峡 IC～龍江 IC 間、飯田東 IC～喬木 IC 間、程野 IC～佐久間 IC 間、東栄 IC～鳳来峡 IC 間の整備による全線開通

(6) 浜松三ヶ日・豊橋道路（再掲）

○現状

浜松三ヶ日・豊橋道路は、静岡県浜松市北区三ヶ日町（東名高速道路の三ヶ日 J C T 付近）から愛知県豊橋市（豊橋浜松道路）に至る、延長約 20km の地域高規格道路であり、三河港と周辺的高速道路ネットワーク（三遠南信自動車道、東名・新東名自動車道）とを直結させる役割を担う。また、三遠南信自動車道と新東名高速道路引佐連絡路とを接続し、南へ国道 1 号まで繋がるこのルートは、将来的には、1994 年に地域高規格道路の候補路線に指定された三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）の建設促進を見据えた道路である。

《図表 4-15 浜松三ヶ日・豊橋道路》



○期待される効果

【Point】三河港へのアクセスに効果を発揮する期待の道路

浜松三ヶ日・豊橋道路は、三河港へのアクセス道路として、浜松市に集積する自動車産業をはじめ、静岡方面や三遠南信自動車道を通じて飯田方面から、世界との玄関口となる三河湾とを一体的に結びつけ、地域の活性化、産業の競争力強化に資する効果が期待できる道路である。

さらに、三河湾は、南海トラフ地震が発生した際、太平洋側の港の中では最も内海に位置する港湾であり、津波などの影響を受けにくいと考えられる。その際、他の港湾が被災していた場合には、東三河地域周辺のみならず、さらに広域の救命・救急活動や緊急物資輸送の拠点機能を担う可能性があり、浜松三ヶ日・豊橋道路は、その際、他の高規格道路へのアクセス道路としても重要な役割を果たすことが予想される。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業着手時点、
 は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

浜松三ヶ日・豊橋道路 ・三ヶ日 JCT 付近～豊橋浜松道路間の事業着手

② 中期（2021年～2027年）

浜松三ヶ日・豊橋道路 ・三ヶ日 JCT 付近～豊橋浜松道路間の全線開通

(7) 中部横断自動車道（再掲）

○現状

中部横断自動車道は、静岡県静岡市清水区（新東名高速道路の新清水 JCT）から長野県小諸市（上信越自動車道の佐久小諸 JCT）に至る、延長約 132km の高規格幹線道路である。

山梨県・静岡県区間（延長約 75km）は、2017 年度に全区間が開通する予定である。また、長野県・山梨県区間は、佐久南 IC～八千穂 IC 間の開通が 2017 年度に予定されており、残る長坂 JCT～八千穂 IC 間については、現在、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査段階に進んでいる。

《図表 4-16 中部横断自動車道》



○期待される効果

【Point】長野県・山梨県方面と清水港との新たな交流・取引を生み出す道路

長野県松本市や南信地区に集積する産業と、静岡県中部付近や清水港とが直結されることにより、企業間の新たな取引の誘発や、輸出入がしやすくなることによる海外との取引の活性化など、産業振興の役割が大いに期待される道路である。

また、北アルプスという魅力的な観光地と富士山静岡空港、清水港とが結ばれるとともに、さらに、リニア開業後はリニア山梨県駅とも結ばれることから、新たな広域観光ルート形成の可能性が広がり、観光の振興にも大きく寄与することが期待されている。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は部分開通時点を示す

① 短期（～2020年）

中部横断自動車道

- ・（山梨県・静岡県区間）増穂 IC～新清水 JCT 間の全線開通
- ・（長野県・山梨県区間）佐久南 IC～八千穂 IC 間の開通

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業着手時点、
 は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

中部横断自動車道

- ・（長野県・山梨県区間）八千穂 IC～長坂 JCT 間の事業着手

② 中期（2021年～2027年）

中部横断自動車道

- ・（長野県・山梨県区間）八千穂 IC～長坂 JCT 間の整備による全線開通

(8) 名神名阪連絡道路（再掲）

○現状

名神名阪連絡道路は、三重県伊賀市（名阪国道の上柘植 IC 付近）から滋賀県甲賀市（新名神高速道路の甲賀土山 IC 付近）を經由し滋賀県東近江市（名神高速道路の蒲生スマート IC 付近）に至る、延長約 30km の地域高規格道路であり、1999 年には、国によりルートや構造などを調査していく調査区間に指定されている。

2009 年度には、三重県により、甲賀土山 IC～上柘植 IC 間の整備区間への格上げを目的とした交通量調査が実施されている。

《図表 4-17 名神名阪連絡道路》



○期待される効果

【Point】三重県と滋賀県との新たな交流・取引を生み出す道路

名神名阪連絡道路は、三重県の伊賀・亀山地区と滋賀県琵琶湖周辺の企業を結び、取引を促進するとともに、滋賀県から四日市港へのアクセスも、さらに良好となることから、四日市港の取扱増にも寄与することが期待される。また、昇龍道エリアである、三重県と滋賀県を結び、広域観光ルート拡大にもつながる。

さらに、リニア名古屋～大阪間の開業に伴い、リニア三重県駅が三重県内に設置された際には、観光・ビジネス両面で、滋賀県方面からアクセスできる道路としての役割も期待できる。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※  は事業完了時点を示す

③ 中長期（2028年～2040年）

名神名阪連絡道路 ・ 上柘植 IC 付近～甲賀土山 IC 付近～蒲生スマート IC 付近間の全線開通

(9) 名古屋三河道路（再掲）

○現状

名古屋三河道路は、新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）の南側に計画され、愛知県弥富市（新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道））から名古屋港のポートアイランドを経由し、知多半島を横断し、岡崎市付近へと至る、地域高規格道路であり、1994年には、国から候補路線に指定されている。

○期待される効果

【Point】ポートアイランド（名古屋港）活用や空港アクセス向上に寄与する道路

名古屋三河道路は、名古屋港臨海部とポートアイランドを結ぶことにより、ポートアイランドの産業利用を可能とする。これにより、名古屋港のさらなる発展、ひいては中部圏のさらなる国際競争力強化に資することが大いに期待される。

三重方面からのアクセスについては、（すでに供用開始されていると思われる）西知多道路や知多半島道路と直結すれば、物流や旅行などにおける中部国際空港利用等の利便性が高まることが期待される。

《図表 4-18 名古屋三河道路》



加えて、岐阜・北陸方面からも、(すでに全線供用開始されていると思われる) 東海環状自動車道、さらには、同時期の開通が期待される「一宮西港道路」と直結すれば、中部国際空港への利用はますます便利であり、将来の港湾計画などと合わせて実現を検討していくと良いと思われる。

また、岡崎市付近から知多半島道路や西知多道路の区間が直結すれば、西三河地域をはじめ、愛知県東部や静岡県方面からの中部国際空港や名古屋港（ポートアイランド含む）へのアクセス向上に資するものであり、一層の物流円滑化に寄与することが期待される。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ は事業完了時点を示す

③ 中長期（2028年～2040年）

- | | |
|---------|--------------------------------------|
| 名古屋三河道路 | ・愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）～知多半島道路～岡崎市付近間の全線開通 |
| 一宮西港道路 | ・一宮 JCT 付近～愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）間の全線開通 |

(10) 国道1号のインフラ改良に合わせた機能強化・設備更新

○現状

国道1号は、高規格道路ではないものの、江戸時代の旧東海道を踏襲する、日本経済を支えてきた歴史ある幹線道路である。今も、地域住民の移動のみならず、物流を含む東西交流交通の一翼を担う、国の直接管理の一般国道である※。濃尾平野に流れる木曽三川には、木曽川に「尾張大橋」と長良川・揖斐川に「伊勢大橋」が架かっている。

これらの橋りょうは、それぞれ建設年度が1933年、1934年と古く、老朽化が進んでおり、ともに車線数が2車線（片側1車線）しかないため、慢性的に渋滞が発生している。

さらに「伊勢大橋」については、橋りょう中間部に交差点があるにもかかわらず、下り車線に右折レーンがないため、さらなる渋滞悪化の一因となっている。

《図表 4-19 伊勢大橋、尾張大橋》



このため「伊勢大橋」以西は、県道との交差点における下り車線の右折レーン確保や、さらに全区間の4車線化に向けて、先行する2車線分の橋りょう新設や、その後の古い橋りょうの更新などが検討されているが、「尾張大橋」については現在、このような拡幅工事（老朽化対策、渋滞対策）の計画はない。

※道路の種類

道路法で定める道路には、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道があり、このうち一般国道にはその重要性に応じて国が直接管理する「直轄国道（指定区間）」と都府県に管理を委託された「補助国道（指定区間外）」がある。この区分の違いにより、新築・改築および維持・修繕における国の負担・補助の割合が異なる。国道1号は国が直接管理する「直轄国道（指定区間）」。

○期待される効果

【Point】老朽化対策が必須の、国内でも有数の歴史ある幹線道路の復活

現行2車線であるこの「伊勢大橋」以西の渋滞発生区間に、下り車線の右折レーンが確保されれば、これまで県道106号や県道142号などとの交差点において発生していた慢性的な渋滞の緩和が期待されるほか、さらに4車線化されれば、交通容量の増加により、渋滞の解消も期待される。また、橋りょうの新設や更新による耐震性の向上により、地震時の避難経路や緊急輸送路としての確保も容易となる。

現在計画されている「伊勢大橋」の拡幅工事が完成すると、「尾張大橋」付近の渋滞が課題となることも予想される。伊勢大橋改良の効果を享受するためにも、さらに、国土強靱化の観点からも、「尾張大橋」も早急に同様の対策を図ることが望まれる。

○具体的施策

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ ☐ は部分完了時点、
☒ は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

☒ 伊勢大橋 ・ 拡幅工事の部分完成（右折レーンの確保）

② 中期（2021年～2027年）

☒ 伊勢大橋 ・ 拡幅工事の完成（4車線化）

【c. 新規計画（委員会提案）】

※ ☐ は事業着手時点、
☒ は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

☐ 尾張大橋 ・ 拡幅工事の事業化

② 中期（2021年～2027年）

☐ 尾張大橋 ・ 拡幅工事の完成（4車線化）

(11) 着実に整備を進めていくべき道路

○現状

これまでに掲げた道路以外にも、着実に整備を進めていくべきと考えられる既計画の道路が多数存在する。これらは、地域や周辺の状況により、その役割はさまざまであるが、既に着工済の道路は、早期完成に向け、また、未着手の道路は、今後の財政状況や周辺環境などを鑑みながら、着実に整備を進めていくことが肝要である。

以下の「期待される効果」では、特に、着工済ながら未整備区間の存在する道路および未着手の道路について、役割毎に分類の上、紹介することとする※。

※これまでに記載があるものの、以下の役割に該当する道路については（ ）にて再掲した。

○期待される効果

【Point】 期待される役割はさまざまながら、それぞれ着実な進捗に期待

(観光道路（防災にも寄与）)

- 観光や地域活性化、さらに、防災の観点から重要な役割を果たす道路
- ・具体例…（伊豆縦貫自動車道）、近畿自動車道紀勢線、伊勢志摩連絡道路

(都市部バイパス)

- 既存の道路のバイパスとして、市街地周辺の物流車両と一般車両の分流を図ることに
より、渋滞緩和、事故防止を図り、地域住民の利便性の向上と、企業の物流効率化にと
もに寄与する道路（特に広域系高規格道路と接続）
- ・具体例…岐阜南部横断ハイウェイ、岐阜羽島道路、（一宮西港道路）、（名豊道路）、
名浜道路、衣浦豊田道路、名古屋豊田道路、名古屋瀬戸道路、春日井インター道路、
北勢バイパス、中勢バイパス、（四日市インターアクセス道路）、（鈴鹿亀山道路）
- 市街地区間の渋滞緩和を主な目的とした、より短距離区間のバイパス機能を持つ道路
- ・具体例…静岡南北道路、名岐道路、名濃道路

(中山間地域バイパス)

- 既存の道路に速達性、安全性を加えたバイパス機能を有する道路
- ・具体例…（松本糸魚川連絡道路）、（木曽川右岸道路）、
富山高山連絡道路、高山下呂連絡道路、美濃加茂下呂連絡道路
- 新たな物流・観光ルートの構築や地域連携に寄与する道路
- ・具体例…伊那木曽連絡道路、（佐久松本連絡道路）、（三河東美濃連絡道路）

○具体的施策

【a. 既計画】

※ ☐ は部分開通時点を示す

① 短期（～2020 年）

伊豆縦貫自動車道

・大平 IC～天城湯ヶ島 IC の開通（既開通区間（暫定）：沼津 IC～大平 IC 間）

四日市インターアクセス道路

・吉沢 IC～菰野 IC 間の開通（既開通区間：四日市市西伊倉町（久保田橋）～吉沢 IC 間）

【b. 既計画変更（委員会提案）】

※ ☐ は部分開通時点、

☒ は全線開通時点を示す

① 短期（～2020 年）

名豊道路

・豊川為当 IC～蒲郡 IC 間の整備による全線開通（暫定 2 車線）

北勢バイパス

・三重県四日市市山之一色町付近～国道 1 号間の開通
（既開通区間：伊勢湾岸自動車道 みえ川越 IC 付近～三重県四日市市山之一色町付近）

中勢バイパス

・鈴鹿・津工区、鈴鹿（安塚）工区の整備による全線開通

② 中期（2021 年～2027 年）

伊那木曾連絡道路

・権兵衛峠道路東端～国道 153 号間、姥神トンネル西端～国道 19 号間の整備による全線開通

木曾川右岸道路

・長野県上松町登玉～長野県南木曾町田立間の整備による全線開通

岐阜南部横断ハイウェイ

・大垣西 IC～岐阜各務原 IC 間、勝山 IC～大針 IC 間の開通
（既開通区間：鵜沼 IC～勝山 IC 間）

富山高山連絡道路

・富山県富山市付近～岐阜県高山市付近間の全線開通

伊豆縦貫自動車道

・天城湯ヶ島 IC～下田 IC 間の開通

名岐道路

・名古屋環状 2 号線 清州 JCT～岐阜県岐阜市付近間の全線開通

名濃道路

・名古屋環状 2 号線 楠 JCT～岐阜県美濃加茂市付近間の全線開通

名浜道路

・愛知県碧南市付近～同県幸田町付近間の開通

衣浦豊田道路

・衣浦港～国道 23 号間、豊田南 IC～豊田勘八 IC 間の整備による全線開通

北勢バイパス

・国道 1 号～中勢バイパス間の整備による全線開通

四日市インターアクセス道路

・四日市市西伊倉町（久保田橋）～四日市港間の整備による全線開通

鈴鹿亀山道路

・東名阪自動車道 亀山 JCT 付近～三重県鈴鹿市付近間の全線開通

近畿自動車道紀勢線

・尾鷲北 IC～尾鷲南 IC 間、熊野大泊 IC～紀宝 IC 間の開通による三重県区間の全線開通

伊勢志摩連絡道路

・三重県伊勢市付近～同県志摩市付近間の全線開通

③ 中長期（2028 年～2040 年）

松本系魚川連絡道路

・長野県松本市付近～新潟県糸魚川市付近間の事業化、全線開通

岐阜南部横断ハイウェイ

・岐阜各務原 IC～鵜沼 IC 間の整備による全線開通

高山下呂連絡道路

・岐阜県高山市付近～同県下呂市付近間の全線開通

美濃加茂下呂連絡道路

・岐阜県美濃加茂市付近～同県下呂市付近間の全線開通

岐阜羽島道路

・岐阜市付近～名神高速 岐阜羽島 IC 付近間の全線開通

伊豆縦貫自動車道

・函南 IC～大平 IC 間の整備による全線開通

静岡南北道路

・国道 1 号 千代田上土 IC～東名 静岡東スマート IC～国道 150 号の整備による全線開通

一宮西港道路

・名神高速道路 一宮 JCT 付近～愛知県弥富市（伊勢湾岸自動車道）間の全線開通

名古屋豊田道路

・名古屋環状 2 号線 植田 IC 付近～愛知県豊田市付近間の全線開通

名古屋瀬戸道路

・名古屋市付近～東名高速道路 日進 JCT 付近間、長久手 IC～愛知県瀬戸市付近間の整備による全線開通

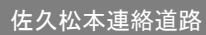
春日井インター道路

・名古屋環状 2 号線 勝川 IC 付近～東名高速道路 春日井 IC 付近の全線開通

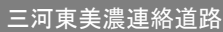
④ 長期（2041 年～）

名浜道路

・愛知県碧南市付近～同県常滑市付近間の事業化、整備による全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】※  は事業完了時点を示す**④ 長期（2041年～）** 佐久松本連絡道路

・長野県松本市付近～同県佐久市付近間の事業化、全線開通

 三河東美濃連絡道路

・中央自動車道 中津川 IC 付近～東名高速道路 豊川 IC 付近間の事業化、全線開通

(12) 将来に向けて考えておくべき道路**○現状**

これまでに掲げた道路以外に、財源的に当面の整備は難しいが、将来、我が国が、さらなる発展を遂げゆく段階では、検討・整備が進められると良いと考えられる既計画の道路がある。概要を以下で紹介する。

○期待される効果**【Point】夢拡がる将来につながる道路**

以下の道路が整備されれば、太平洋新国土軸として新たな東西軸を形成し、物流車両の分流につながるものや、愛知県内を周回する新たなルートの形成に繋がる。

ただし、コスト的な問題もあり、財源を鑑みながら検討・整備が進められるべき道路である。

・三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）

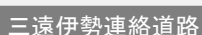
➤太平洋新国土軸を形成する道路である。名古屋圏が、今後ますます発展し、圏内交通が混雑した際には、東西交通を分流するルートとして必要となる。

・東海南海連絡道

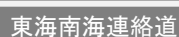
➤太平洋新国土軸を形成する道路である。三遠伊勢連絡道路と同様、名神、新名神の代替ルート（リダンダンシー）として東西交通を担うルートとして必要になる。

・三河湾口道路

➤渥美半島と知多半島とを結ぶ道路である。大規模農業生産地である田原市から、中部国際空港へのアクセス道路となるほか、三河湾を周回する広域観光ルートの形成にも期待が大きい。

○具体的施策**【b. 既計画変更（委員会提案）】**※  は事業完了時点を示す**④ 長期（2041年～）** 三遠伊勢連絡道路

・伊勢～豊橋間の事業化、全線開通

 東海南海連絡道

・五條～松阪間の事業化、全線開通

【c. 新規計画（委員会提案）】※  は事業完了時点を示す**④ 長期（2041年～）** 三河湾口道路

・渥美半島～知多半島間の事業化、全線開通

(13) スマートインターチェンジ（ＩＣ）の推進

○現状

スマートＩＣは、既存のインフラを有効活用し、企業・工場の誘致や渋滞緩和、地域の活性化、さらには災害時の緊急車両の通行路にも資する対策として注目されている。

現在、中部圏では11箇所のスマートＩＣが開通済みであり、今後、開通に向けて事業中の15箇所、および国として必要性が確認できる箇所等について国が調査を実施している5箇所（準備段階調査箇所）とを合わせ、計20箇所の設置が予定されている（国土交通省中部地方整備局HPより）。

特に、アクセス道路が既に整備されているサービスエリア（ＳＡ）や、パーキングエリア（ＰＡ）では、比較的簡易に設置することが可能であることから、積極的な設置が検討されている。

《図表 4-20 スマートIC 開通済箇所、事業中箇所》



《図表 4-21 スマートIC 準備段階調査箇所》



(図) 国土交通省中部地方整備局HP(2016.4)より

○期待される効果

【Point】 既存の道路を賢く使う代表的施策

通行可能な車両を、ETC搭載車両に限定するため、料金徴収員も不要で、簡易な料金所の設置で済むスマートＩＣは、従来のＩＣに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。さらに、ＳＡやＰＡへの設置であれば、高速道路本線へ接続するためのアクセス路の新たな整備が不要となるため、より安価に設置することも可能となる。

スマートＩＣは、地域住民の利便性向上、企業誘致などの地域活性化、さらには渋滞緩和や防災上の観点からも、地元に大きなメリットを与えることが期待されることから、今後一層の整備促進が望まれる。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）・② 中期（2021年～2027年）

 スマートＩＣ ・現在予定されている20箇所の設置

(14) ETC2.0の活用

○現状

ETC2.0は、道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信により、従来からのETC（自動料金収受システム）の機能に加え、渋滞回避支援や安全運転支援を行うシステムで、2011年からサービスが開始されている。

ETC2.0のセットアップ件数は、2016年3月末時点で、自動車保有台数のうち約1.4%（約112万件、ITS-TEA調べ）であり、本格的な普及には至っていないのが現状である。

○期待される効果

【Point】渋滞緩和、事故防止、物流の効率化につながる代表的取組み

ETC2.0は、従来よりも広範囲の渋滞情報や、落下物などの道路上の危険に関する画像情報をドライバーに提供するため、交通事故や交通渋滞の削減や、物流の効率化、さらにはCO₂の削減など環境負荷の軽減も期待されている。

例えば、これまで「特殊な車両※」は、法令により予め道路管理者に申請し、受理された輸送経路を通行する必要があったが、ETC2.0をセットアップすれば、国が指定する大型車誘導区間では自由に輸送経路を選択することができるため、渋滞・事故を回避したルート選択による物流の効率化が期待される。

また、交通事業者や物流会社等にとっては、リアルタイムでの車両位置情報の把握や到着時間の予測、急ブレーキ・急ハンドルの情報把握なども可能となるため、運行・配送管理や安全管理の充実も期待できる。

このほかにも、駐車場やガソリンスタンドなどの決済の一元化、インフラへのダメージ防止のためのデータの把握など、様々な活用方法が提案されており、今後、利用者、企業、インフラ管理者にとって多くのメリットをもたらすことが期待されている。

※車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、幅・長さ・高さ・総重量のうち、いずれかで定められた制限値を超過する車両。道路を通行するには道路管理者（国、自治体、高速道路会社等）による特殊車両通行許可が必要。（道路法第47条の2）

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）

 ETC2.0 ・普及に向けた活動の推進

(15) 電気・水素ステーションの整備

○現状

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）の充電が可能な電気ステーションの整備率は、2016年3月時点で、高速道路のSA・PA全体の約4割、道の駅全体の約6割である^{※1}。一方、燃料電池自動車（FCV）の動力源となる水素を充填するための水素ステーションは、2016年度内に四大都市圏（東京、名古屋、大阪、福岡）を中心に100箇所程度を目指して官民一体となって整備が進められており、2015年度末までに約80箇所が整備済み又は整備予定となっている^{※2}。このうち愛知県内には、都府県単独の整備率ではトップとなる、18箇所が整備されている^{※3}。

EVやFCVは、今後、さらなる環境意識の高まりに合わせ、ますます需要が高まってくることが予想される。従って、電気・水素ステーションのさらなる整備が必要である。

なお、現在、EVについては、普通車のみならず大型バスも導入されてきていることから、今後は、大型車への対応も必要となるものと思われる。

また、FCVについては、EVに比べると未だ普及台数は少なく、設置コストが高額となる固定式水素ステーションを急速に増加させていくことは難しい状況にはあるが、今後も需要の増加に応じて、移動式水素ステーションも活用しながら、燃料充填の利便性を高めつつ、その普及を図っていくことが重要である。

※1 経済産業省「EV・PHVロードマップ検討会報告書」（2016.3）によれば、2016年3月時点で、急速充電器は、高速道路のSA・PA（全国875箇所）に342基、道の駅（全国1,079箇所）に627基が、1箇所当たり1基を基本として設置されている。

※2 経済産業省「水素・燃料電池戦略ロードマップ」（2016.3）による。

※3 愛知県「愛知県内の水素ステーションマップ」（2016.3）による。

○期待される効果

【Point】 中部の次世代産業を担う官民挙げての施策の推進

今後も、官民を挙げて、需要に応じた電気・水素ステーションの早期整備を図ることにより、環境に優しいEV・FCVの早期普及が期待される。

○具体的施策

【a. 既計画】

※  は事業完了時点を示す

① 短期（～2020年）・② 中期（2021年～2027年）

 電気・水素ステーション ・需要に応じた早期整備

5. 図で見る交通ネットワークビジョン（全体図・各県図）

図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

- ・全体図
- ・各県図（①長野県、②岐阜県、③静岡県、④愛知県、⑤三重県）

これまで、第1節から第4節において、中部圏交通ネットワークの今後の姿について、交通機関別に「総論」を示した後、“主要拠点”・“主要道路等”毎に、「現状」・「今後の姿」・「(期間別に必要となる) 具体的施策」を示した。

本節では、最後に、それらの内容を全体図と各県図に示すことによりまとめとする。

図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

全体図



凡例

港湾（現在の状況）

外国貿易航路

総貨物取扱量（2014年時点）

- ※コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車・二輪自動車など
- ※貨物取扱量(トン)については、輸出・輸入別に、図上に付記
- ※外向き矢印の大きさは、輸出量を表現

1億トン以上

5千万トン以上

5千万トン未満

主要取引地域（2014年時点）

※上位10カ国を地域別に記載
但し、シェア5%未満の国を除く

整備していくべき道路

【a.既計画】

高規格幹線道路

短期（～2020年）

地域高規格道路等

短期（～2020年）

中期（2021年～2027年）

【b.既計画変更(委員会提案)】

【c.新規計画(委員会提案)】

高規格幹線道路

短期（～2020年）

中期（2021年～2027年）

中長期（2028年～2040年）

未供用（中部圏以外）

地域高規格道路等

短期（～2020年）

中期（2021年～2027年）

中長期（2028年～2040年）

長期（2041年～）

未供用（中部圏以外）

供用中の道路

高規格幹線道路

地域高規格道路等

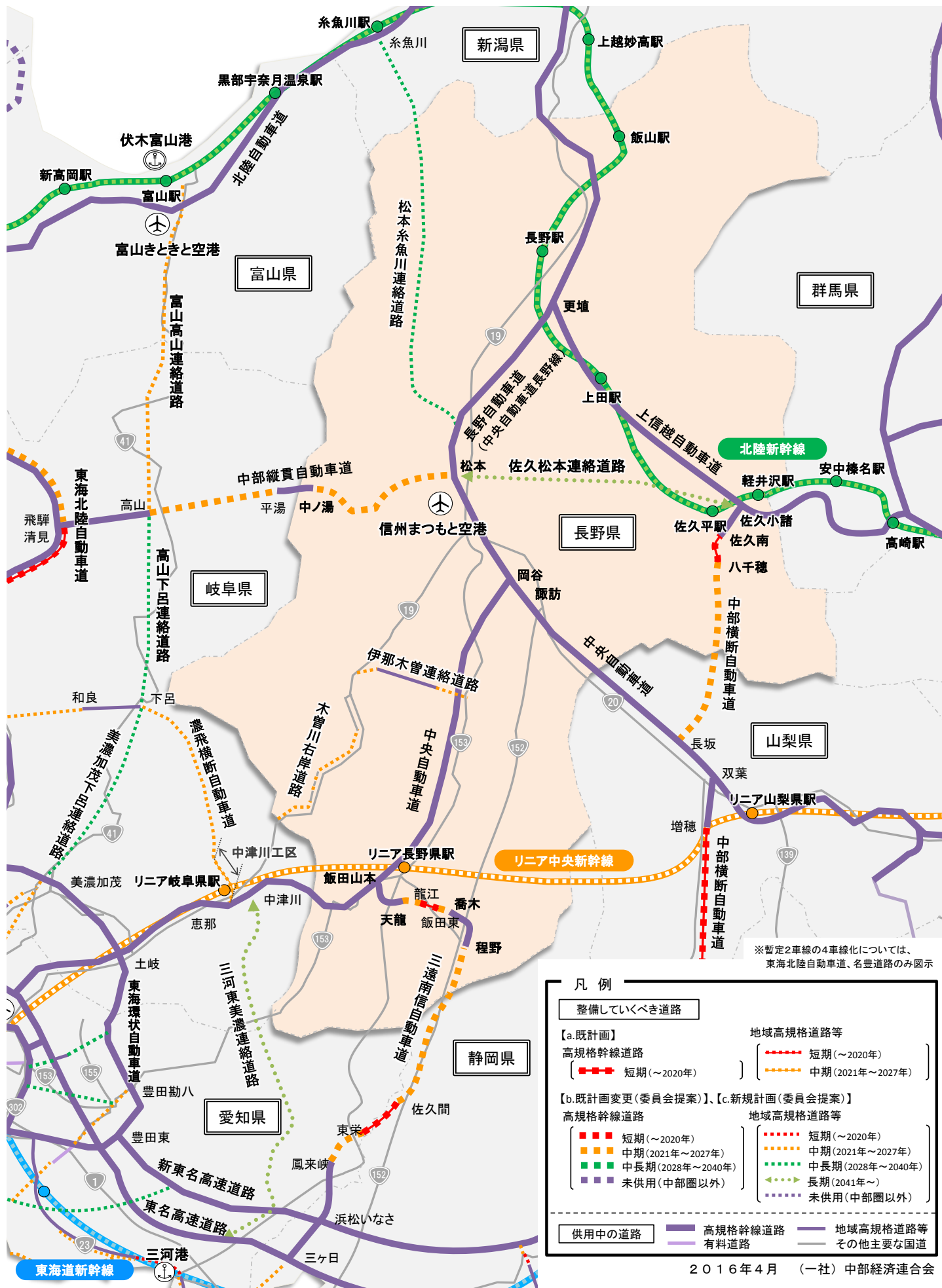
有料道路

その他主要な国道

図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

各県図

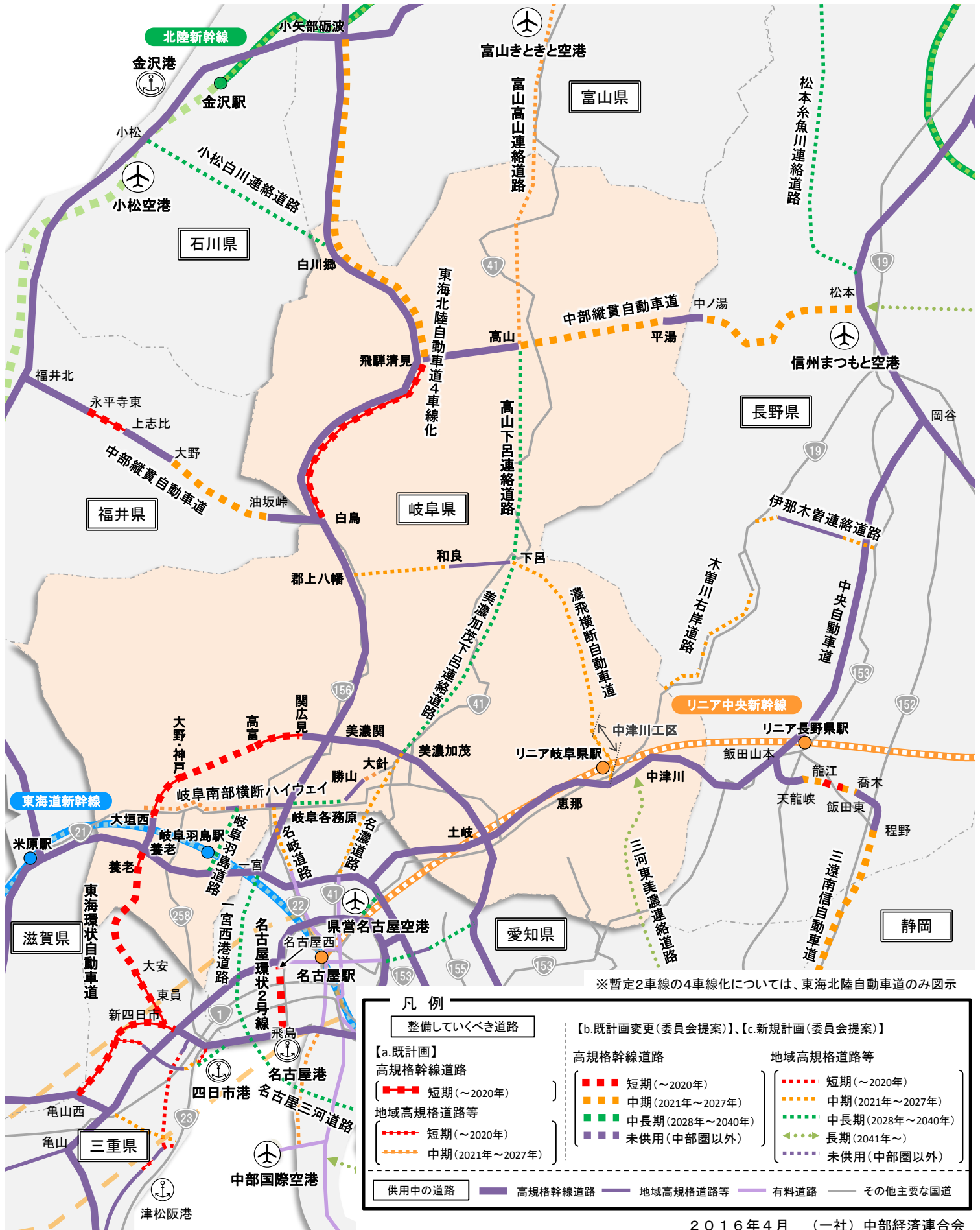
①長野県



図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

各県図

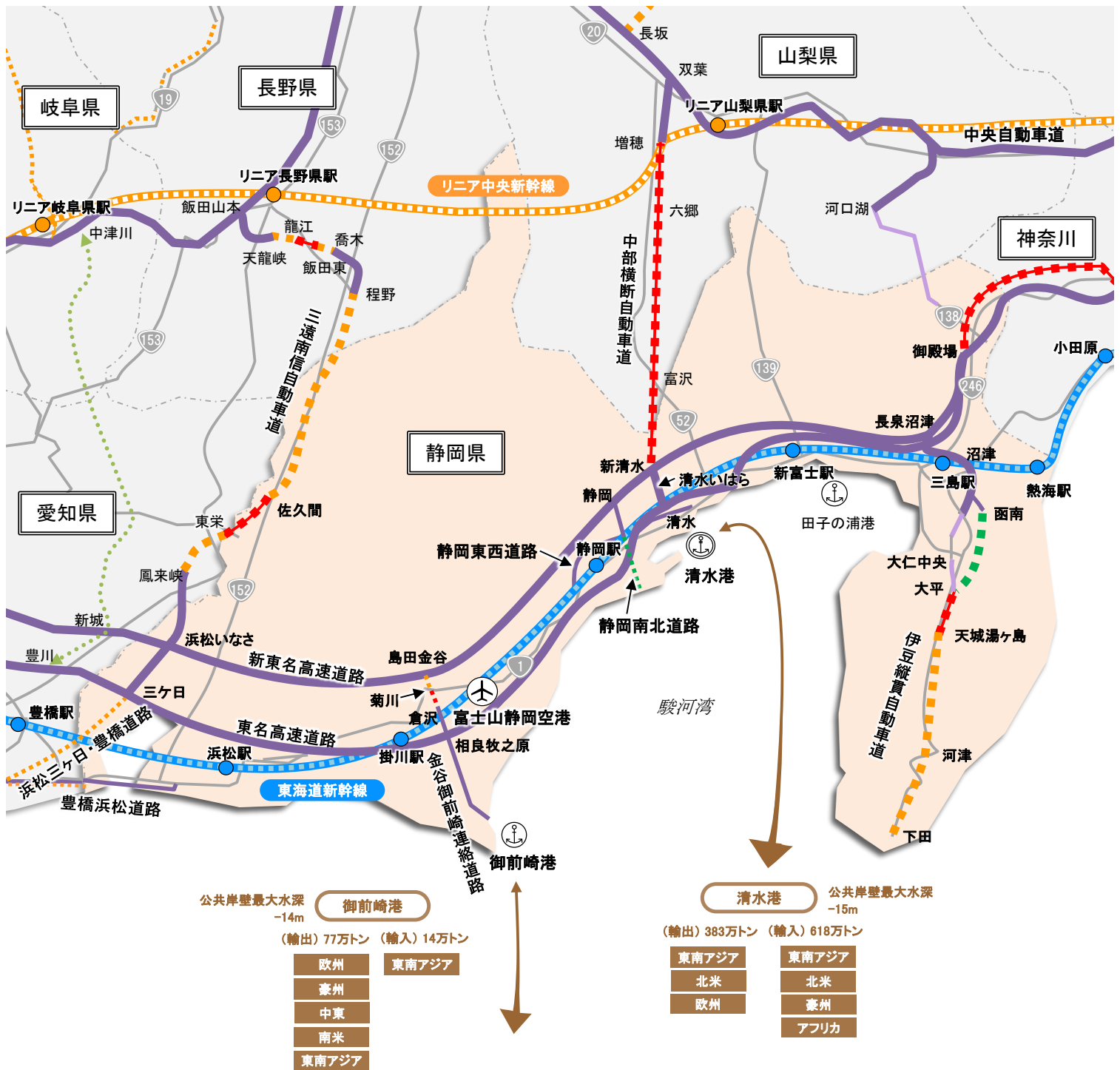
②岐阜県



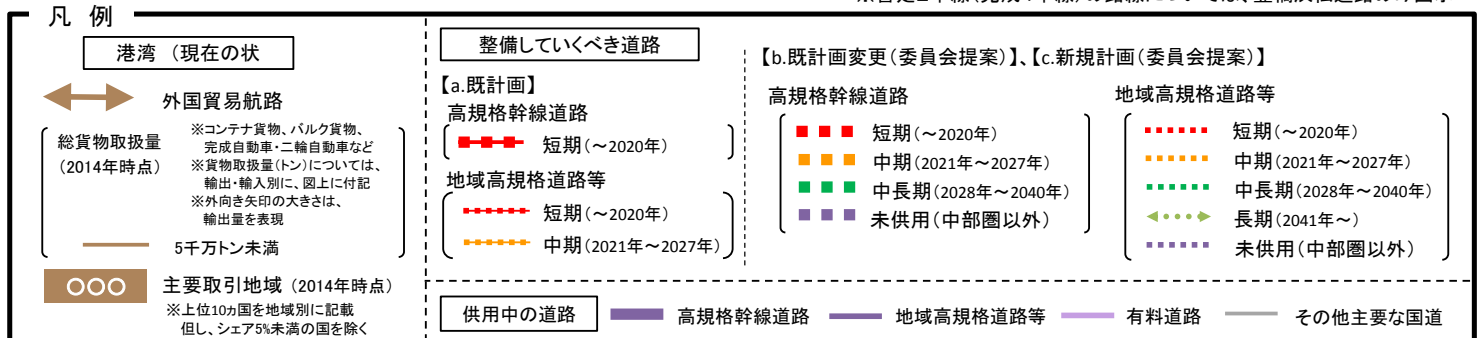
図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

各県図

③静岡県



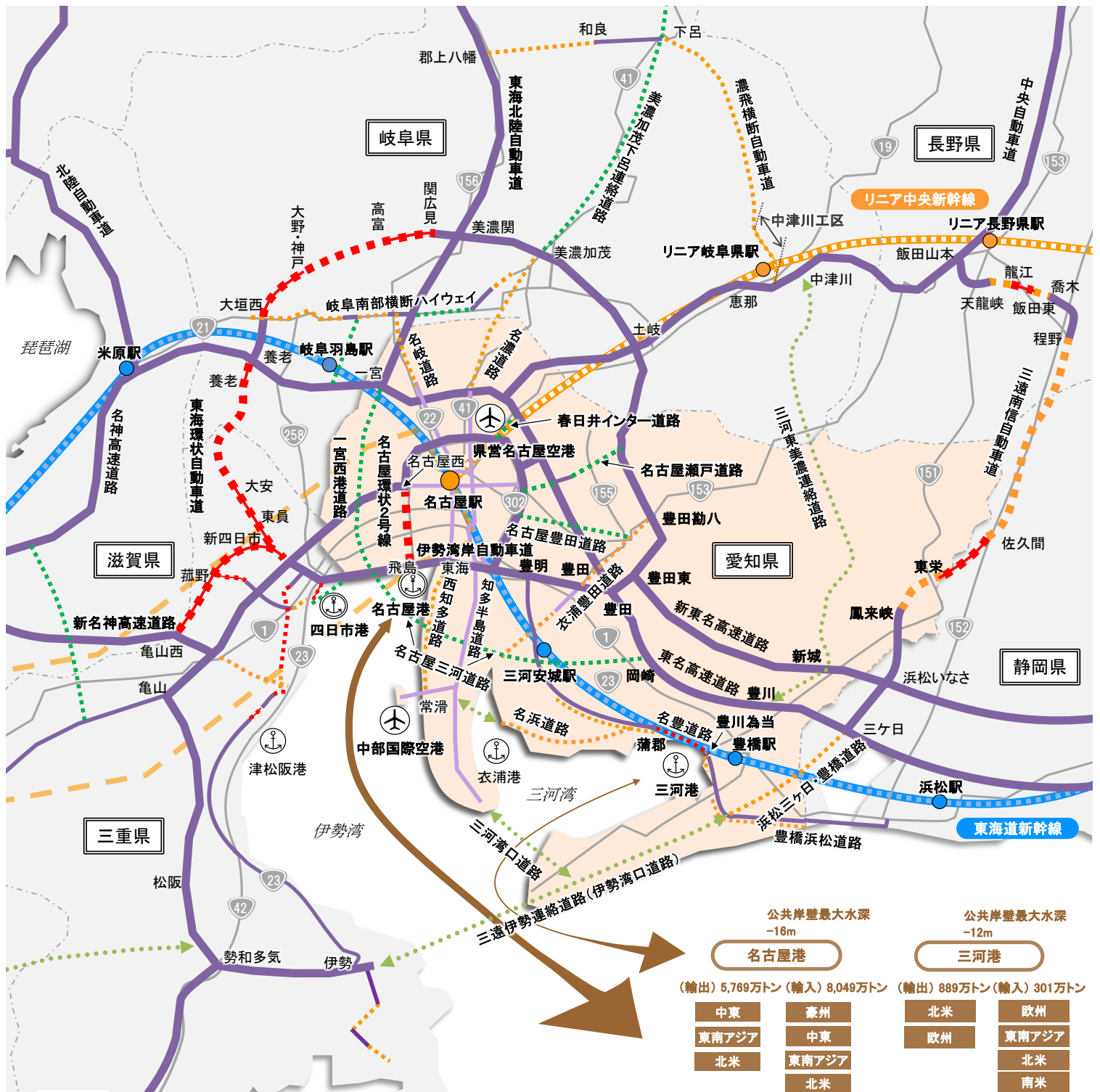
※暫定2車線(完成4車線)の路線については、豊橋浜松道路のみ図示



図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

各県図

④愛知県



凡例

港湾 (現在の状況)

外国貿易航路

総貨物取扱量 (2014年時点)
※コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車・二輪自動車など
※貨物取扱量(トン)については、輸出・輸入別に、図上に付記
※外向き矢印の大きさは、輸出货量を表現
1億トン以上
5千万トン未満

主要取引地域 (2014年時点)

※上位10カ国を地域別に記載
但し、シェア5%未満の国を除く

整備していくべき道路

【a.既計画】

高規格幹線道路

短期(～2020年)

地域高規格道路等

短期(～2020年)

中期(2021年～2027年)

供用中の道路

高規格幹線道路

地域高規格道路等

有料道路

その他主要な国道

【b.既計画変更(委員会提案)】、【c.新規計画(委員会提案)】

高規格幹線道路

短期(～2020年)

中期(2021年～2027年)

中長期(2028年～2040年)

未供用(中部圏以外)

地域高規格道路等

短期(～2020年)

中期(2021年～2027年)

中長期(2028年～2040年)

長期(2041年～)

未供用(中部圏以外)

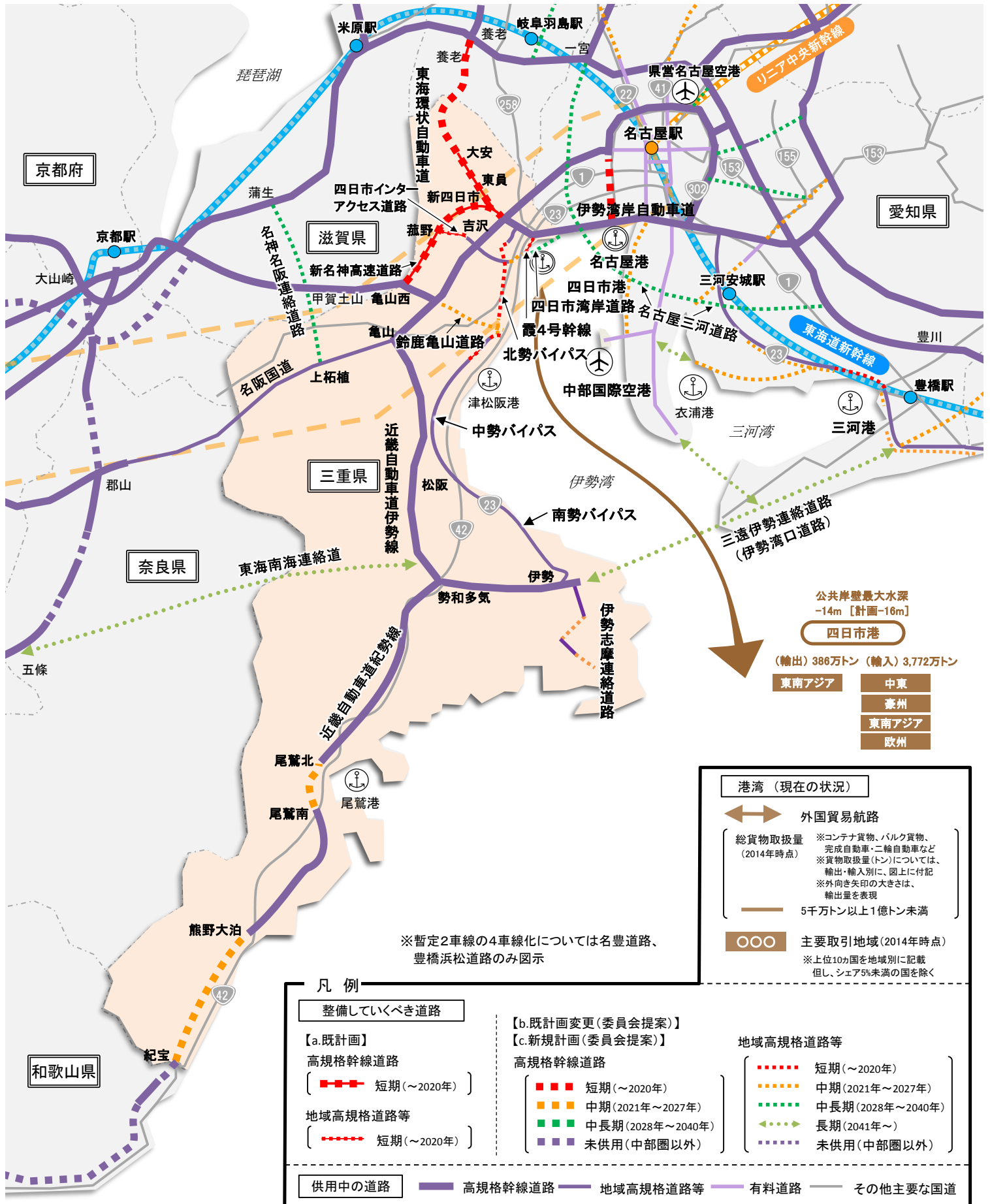
※暫定2車線の4車線化については、名豊道路、豊橋浜松道路のみ図示

2016年4月 (一社) 中部経済連合会

図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

各県図

⑤三重県



索引

あ行

- ・伊豆縦貫自動車道.....52, 66
- ・伊勢大橋・尾張大橋.....**64~65**
- ・伊勢志摩連絡道路.....66
- ・ETC2.0.....17, **70**
- ・一宮西港道路.....23~24, 63~64, 66
- ・伊那木曽連絡道路.....66
- ・御前崎港.....7, **34~35**

か行

- ・春日井インター道路.....66
- ・霞4号幹線.....33
- ・金谷御前崎連絡道路.....34~35, 42
- ・木曽川右岸道路.....49, 66
- ・衣浦豊田道路.....66
- ・岐阜南部横断ハイウェイ.....66
- ・岐阜羽島道路.....66
- ・近畿自動車道紀勢線.....66
- ・県営名古屋空港.....**40~41**, 45
- ・小松白川連絡道路.....58

さ行

- ・佐久松本連絡道路.....44, 66
- ・三遠伊勢連絡道路.....68
- ・三遠南信自動車道.....27~28, 50~51, **59~60**, 60~61
- ・清水港.....7, **29~31**, 61~62
- ・静岡南北道路.....66
- ・自動隊列走行.....18
- ・信州まつもと空港.....13, 38, 41~42, **43~44**
- ・新東名高速道路.....11, 30
- ・新名神高速道路.....54
- ・水素ステーション.....18, **71**
- ・鈴鹿亀山道路.....33, 66
- ・スマートインターチェンジ.....17, **69**

た行

- ・高山下呂連絡道路.....66
- ・中勢バイパス.....66
- ・中部横断自動車道.....29~30, 42, **61~62**
- ・中部国際空港.....5, 21, **37~39**, 40, 43, 45~48, 55, 56, 63~64, 68
- ・中部縦貫自動車道.....44, **57~58**
- ・電気ステーション.....18, **71**

- ・東海環状自動車道.....10, 23, 49, **54~55**, 64
- ・東海道新幹線停車駅.....5, **51~52**
- ・東海南海連絡道.....68
- ・東海北陸自動車道.....12, 24, 54, **57~58**
- ・富山さきと空港.....13, 38, 42
- ・富山高山連絡道路.....66
- ・豊橋浜松道路.....28, 60

な行

- ・名古屋駅.....12, 37, 38, 40, **45~49**, 51
- ・名古屋環状2号線.....23, **54~55**, 63~64
- ・名古屋港.....3, 7, **21~25**, 34, 55, 56, 57, 63
- ・名古屋瀬戸道路.....66
- ・名古屋豊田道路.....66
- ・名古屋三河道路.....23~24, **63~64**
- ・西知多道路.....24, 38~39, **56**, 64
- ・濃飛横断自動車道.....49, 50, **58~59**

は行

- ・浜松三ヶ日・豊橋道路.....28, **60~61**
- ・伏木富山港.....12, 57
- ・富士山静岡空港.....13, 34, 35, 39, **41~42**, 43, 62
- ・ポートアイランド.....21, **23~24**, 63
- ・北勢バイパス.....66

ま行

- ・松本糸魚川連絡道路.....44, 66
- ・三河港.....7, **26~28**, 60~61
- ・三河東美濃連絡道路.....49~50, 66
- ・三河湾口道路.....68
- ・美濃加茂下呂連絡道路.....66
- ・名岐道路.....66
- ・名神名阪連絡道路.....33, **62~63**
- ・名濃道路.....66
- ・名浜道路.....66
- ・名豊道路.....27~28, 66

や行

- ・四日市インターアクセス道路.....33, 66
- ・四日市港.....7, **31~33**, 55, 63

ら行

- ・リニア岐阜県駅（中津川市）...11, **49~50**, 58~59
- ・リニア長野県駅（飯田市）.....11, **50~51**, 59~60

索引の表記方

- 用語は、ビジョン本文中で掲げたインフラ等の名称を基本として選定した。
- **ゴシック太字**は、第4章で紹介した各交通機関の“主要拠点・主要道路等”の記載ページを示す。

中部圏交通ネットワークビジョン
～我が国経済を牽引する中部の新たな基盤づくり～

2016 年 4 月

一般社団法人 中部経済連合会

〒461-0008 名古屋市東区武平町 5-1

名古屋栄ビルディング 10 階

TEL : (052) 962-8091、FAX : (052) 962-8090

URL: <http://www.chukeiren.or.jp/>