

# 中部圏の交通ネットワークの さらなる充実に向けて

～「中部圏交通ネットワークビジョン」を踏まえた新たな視点～

2018年6月

## はじめに

中部圏は、東西交通の要衝に位置し、豊かな居住環境、職住近接性の高さ、温暖な気候、豊かで風光明媚な自然など恵まれた環境を背景に、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。また、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。社会基盤委員会では、2016年4月、中部圏5県（長野、岐阜、静岡、愛知、三重）が持続的に発展し、今後とも日本経済を牽引し続けるためには、陸・海・空の交通インフラが有機的に結びつきネットワークを形成する必要があるという観点から『中部圏交通ネットワークビジョン（以下「ビジョン」）』を公表し、その実現に向けた周知・要望活動等を行ってまいりました。

このような中、2017年度には、約1年にわたり、国土交通省中部地方整備局幹部と社会基盤委員会の専門委員との間で『中部のインフラを考える意見交換会（以下「意見交換会」）』を実施してきました。この意見交換会は、ビジョンをベースに、中部圏のインフラ整備に対する期待や課題などをより詳細に官民で共有することを目指し開催したもので、物流をはじめとした、具体的なインフラに対する必要性や期待、インフラ整備により新たに発生した、もしくは今後発生することが予想される渋滞などの課題、さらには老朽化や災害時の対策として新たな提案をするなどにより、活発に議論をしてまいりました。

そこで、今回、中部圏の交通ネットワークをさらに充実したものとするためには、不断の議論、問題提起が必要であるとの観点から、ビジョンの補足版として、この意見交換会の専門委員側の代表意見を取りまとめることといたしました。

あわせて、ビジョン公表から約2年が経過し、道路や港湾の整備状況にも多くの箇所で見進捗が見られています。そこで、高規格幹線道路を中心に、その進捗状況を示すとともに、ビジョン巻末で、期待する道路の完成年限を色別に示した『「図」で見る中部圏交通ネットワークビジョン（全体版）』の改訂版も掲載することとしました。

本冊は、ビジョンとあわせてご覧いただければと思います。本冊が、ビジョンとともに、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、交通インフラの整備のための諸活動にご活用いただければ幸いです。

2018年6月

一般社団法人中部経済連合会

会 長 豊田 鐵郎

副 会 長

社会基盤委員長 柘植 康英

# 目次

はじめに

第1章 中部圏における交通ネットワークのあり方 .....	1
1. ビジョンで示した交通ネットワークの必要性 .....	1
2. 中部圏の交通ネットワークのさらなる充実に向けて .....	2
(1) 2021年以降(「中期」以降)に整備が期待されている交通インフラの着実な推進 .....	2
(2) インフラ整備後のフォロー .....	2
(3) 老朽化、災害対策への対応強化 .....	3
(4) 新たな出来事・議論などへの対応 .....	3
3. 地域ごとのより細かな検証の必要性 .....	3
第2章 地域ごとのポテンシャルおよび交通ネットワークの必要性と課題 .....	4
1. 三遠南信地域のインフラ .....	6
2. 静岡(除く遠州)地域のインフラ .....	8
3. 岐阜地域のインフラ .....	11
4. 長野(除く南信)地域のインフラ .....	13
5. 三重地域のインフラ .....	14
6. 愛知・名古屋(除く東三河)地域のインフラ .....	17
7. 老朽化・防災・次世代技術 .....	24
参考資料	
【参考1】中部のインフラに関する意見交換会について .....	26
【参考2】2017年度第2回社会基盤委員会現地視察風景 .....	27
【参考3】中部圏交通ネットワークビジョン公表後のインフラの進捗状況 .....	28
① 主な高規格幹線道路 .....	28
② 港湾および高規格幹線道路以外の道路(地域高規格道路等) .....	30
【参考4】図で見る中部圏交通ネットワークビジョン(全体図) __2018.4改訂版 .....	31

索引

## 第1章 中部圏における交通ネットワークのあり方

中部圏は、これまでものづくり産業を中心に我が国経済を牽引してきた。そして、今後も牽引し続けることが期待されている。経済活動をはじめ、各地域の活性化、防災など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。当会では、中部圏における交通ネットワークの必要性と将来展望について、2016年4月に「中部圏交通ネットワークビジョン（以下「ビジョン」）」を取りまとめ、公表した。

そこで第1章では、まず、ビジョンで示した中部圏における交通ネットワークの必要性を再確認し、さらにそのネットワークを充実させるために、今後検討すべき課題や整備の内容などについて考えてみることにしたい。

### 1. ビジョンで示した交通ネットワークの必要性

中部圏は、自動車産業をはじめ航空宇宙産業やヘルスケア産業など、ものづくり産業を中心に一層の発展が期待されるとともに、リニア中央新幹線開業による地域活性化やスーパー・メガリージョンの形成による新たなビジネスの期待、さらには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、ますます発展することが期待される。

他方、少子高齢・人口減少への対応や、南海トラフ地震をはじめとした巨大地震や局地的な大雨などによる激甚災害への対策（国土強靱化の取組み）も必要な地域である。

このような状況下、中部圏では交通ネットワークの整備は大変重要であることから、まず、ビジョンで示した中部圏における交通ネットワークの必要性を要点で示す。

#### **中部圏における交通ネットワークの必要性（ビジョンより）**

##### **(1) 世界最強の「ものづくり」地域の実現のため**

- ①効率的な物流ネットワークの構築（製品コスト低減）に寄与
- ②新たな産業集積地の形成（資本ストック効果）に寄与
- ③新たな地域での企業間取引や市場開拓に寄与

##### **(2) リニア効果の広域への波及のため**

リニア駅からの速達性向上に寄与

##### **(3) 観光の活性化のため**

観光地を広域に結び、かつ交通手段の多様化にも寄与

##### **(4) 居住者にとって魅力ある地域の創生に向けて**

住みやすさや働きやすさに寄与。コンパクト+ネットワークの実現にも寄与

##### **(5) 災害に強い中部圏に向けて**

- ①災害時の緊急搬送路、企業BCP遂行、北陸圏との南北軸確保など国土強靱化に寄与
- 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に寄与

## 2. 中部圏の交通ネットワークのさらなる充実に向けて

中部圏では、2020年度までに、多くの道路で全線開通、もしくは一部開通をし、ネットワークが充実する予定である\*。

しかしながら、事業中または検討中のインフラもまだまだ多く、さらに南海トラフ地震をはじめとした大規模災害対策の重要性なども増していることに加え、完成したインフラの効果をもっと高めるためには、交通ネットワークのさらなる充実が必要である。

具体的に、以下の4点について述べることにする。

※新名神高速道路や名古屋環状2号線はじめ、新東名高速道路（静岡以東）、東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見間）の4車線化、東海環状自動車道や中部横断自動車道、三遠南信自動車道などの一部区間が順次開通予定。「中部圏交通ネットワークビジョン（2016.4）公表以降のインフラ整備状況」については、巻末の【参考3】を参照のこと。

### 中部圏の交通ネットワークのさらなる充実のために必要なこと

- (1) 2021年以降（「中期」以降）に整備が期待されている交通インフラの着実な推進
  - 地域のポテンシャルの再確認、周知
  - （ビジョンに記載の）既存インフラ整備の推進
- (2) インフラ整備後のフォロー
  - 整備された当該インフラの状況および動線変化による他の道路への影響
  - インターチェンジ（IC）と目的地（始終点）間のスムーズなアクセス
- (3) 老朽化、災害への対応強化
  - 老朽化対応の必要性、手法、工事の際の留意点などの確認
  - 大規模災害のための対応（インフラ整備にあたっての留意点など）
- (4) 新たな出来事・議論などへの対応

#### (1) 2021年以降（「中期」以降）に整備が期待されている交通インフラの着実な推進

2020年までに整備されるインフラが多い反面、未整備の区間等もまだまだ数多く残っている。したがって、2020年までの整備が予定されているインフラも含め、引き続き、早期整備を関係各所に働きかけていくことが重要である。そのためには、ビジョンの実現に向け、当該地域のポテンシャルや物流効率化の重要性などをあらためて再確認し、周知していくなどの取り組みを続ける必要がある。

#### (2) インフラ整備後のフォロー

インフラが整備されると、それに伴い、人やものの流れが変わり、新たな箇所での渋滞が発生するなど予期しなかった問題が生じることもある。また、高規格道路の新設、未整備区間（ミッシングリンク）の解消は、もちろん最重要課題であるが、インターチェンジ（IC）と始終点間のアクセスに時間がかかるとは、インフラ整備のメリットをトータルとして享受できない。したがって、現在、既に発生している渋滞などの解決のための課題抽出に加え、インフラ整備に伴い新たに発生した問題や、今後問題となりそうな箇所の洗い出しなども適宜行い、新たな整備・対策を関係箇所に促していく必要がある。

### (3) 老朽化、災害への対応強化

高度経済成長期に大量に整備した道路や港湾等の老朽化がますます進み、今後の維持更新のタイミングや費用に対する危機感が大きくなっている。老朽化に対する対応は、ネットワークの維持・拡大に欠かせぬばかりでなく、災害時の拠点及び緊急搬送路の確保のためにも重要となる。またその手法については、財源や労働力確保の観点からは、効率化、平準化などが重要であるが、他方ユーザー側の視点からは、設備更新中の通行動線の確保等が大きな課題である。

2018年2月には、政府地震調査委員会の発表で、南海トラフでマグニチュード8～9級の大地震が今後30年以内に起きる確率が70%程度から70～80%に引き上げられるなど、大規模災害に対する対策も一層重要度を増している。老朽化や災害への対応は、港湾や道路啓開の観点から改めて見直し、整備しておく必要がある。

### (4) 新たな出来事・議論などへの対応

2027年にリニア中央新幹線（東京～名古屋間）が開業し、その後名古屋～大阪間も開業すれば、3大都市圏が一体化する「スーパー・メガリージョン」が形成されるとして、中部圏の果たす新たな役割や期待についての議論がさまざまところで始まっている。

また、人口減少や労働力不足の問題から、自動運転技術の進展とその社会実装に対する実験なども大きく進みつつあるとともに、ビジョンにも記載した名古屋港のポートアイランド活用に関する議論も進むなど、今後の生活や企業活動に大きな変革をもたらすような、新たな出来事や議論も進みつつある。

したがって、このような地域全体の新たな議論などを取り込み、新たなインフラ整備の議論を再度しっかり行っていく必要がある。

## 3. 地域ごとのより細かな検証の必要性

ビジョン公表後、中部圏の交通インフラをさらに充実させるためには、上述の点について、よりきめ細かな検証を行い、具体的な内容について関係者が認識を共有し、時に議論して、それらをさらに関係者に伝えていくことが重要である。

そこで、本冊では、2017年度に国土交通省中部地方整備局幹部と当会社会基盤委員会専門委員との間で実施した「中部のインフラに関する意見交換会<sup>※</sup>」で議論を行ってきたインフラに関する当会側の意見を抜粋し、記載することとした。

特に、記載にあたっては、

- 各地域のポテンシャルやインフラへのさらなる期待
- インフラ整備後の課題とそれに対する意見
- 老朽化、防災、次世代技術に対する言及

などに意識して、次章で述べることとしたい。

※ 「中部のインフラに関する意見交換会」の概要については、巻末の【参考1】を参照のこと。

## 第2章 地域ごとのポテンシャルおよび交通ネットワークの必要性と課題

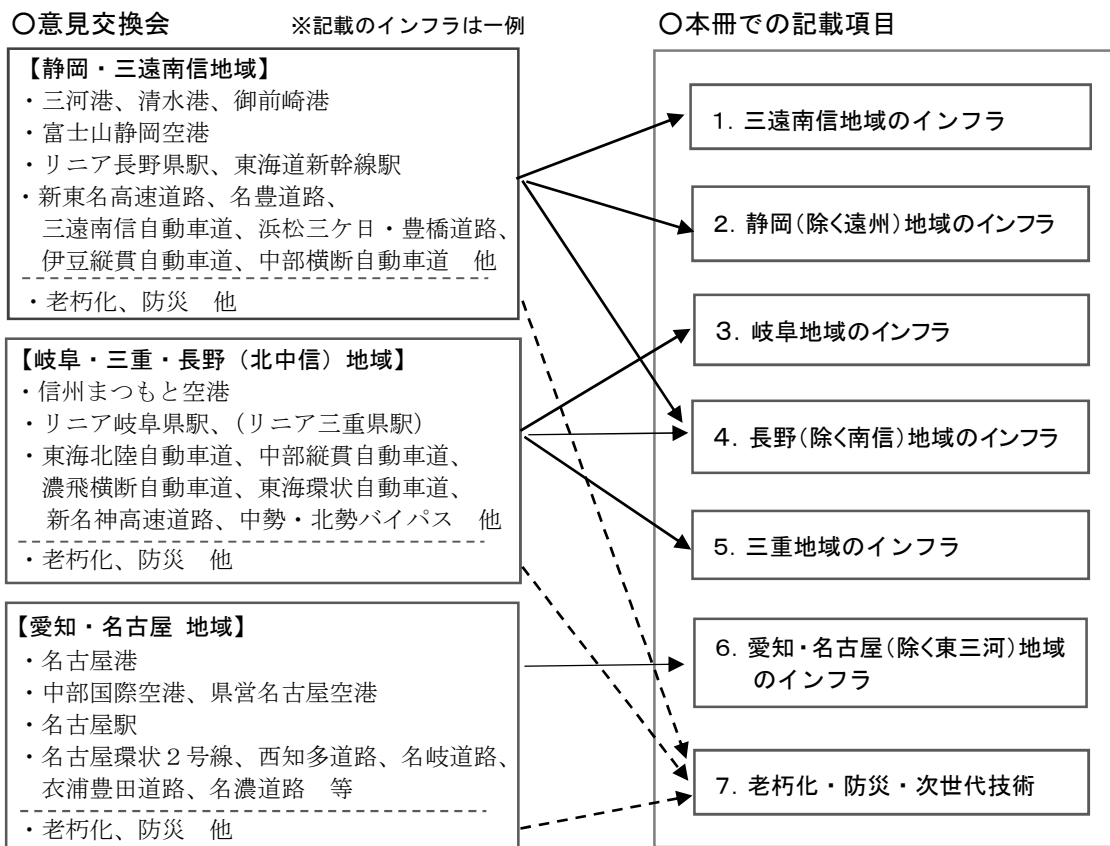
本章では、「中部のインフラに関する意見交換会」の議論から、当会側の意見を抜粋し、「代表意見」として地域ごとに記載する。

記載の方法（①記載項目の立て方、②各項目内の記載方法）は以下の通り。

### ① 記載項目の立て方

- ・「意見交換会」は、陸海空の各交通インフラのつながりを重視して「地域別」に議論した。そこで本冊も、中部圏5県をそれぞれ記載項目とする。ただし、地勢的にも歴史・文化的にもつながりが深く、広域連携の取り組みが進んでいる「三遠南信地域」について、意見交換会同様、別項目として記載する。
- ・また、毎回の意見交換会の中で、共通事項である「老朽化・防災対策・次世代技術」に関しては、一つに集約する。
- ・複数の回に登場した「同一のインフラ」は、議論の趣旨が重複する場合には、代表的な地域の方にまとめて記載する。ただし、視点が異なる場合には、それぞれの地域（項目）に記載し（再掲）と示す。

### <イメージ図>



## ② 各項目内の記載方法

- ・各項目は、それぞれ「当該地域の代表意見のポイント」「具体的な代表意見」「ビジョンに記載した内容（抜粋）」の3つのパートに分け記載する。具体的な記載方法は次の通り。

### 【当該地域の代表意見のポイント】 内に記載

各項目の記載内容が分かるよう、代表意見を要約し「ポイント」として記載した。

ポイントは①②…と要点別に記載し、これに関わる具体的な内容を内に記した（特に、ビジョンに記載されていた拠点・道路はゴシックとした）。

なお、複数の地域で同じ内容を記載する場合は（再掲）とした。

### 【具体的な代表意見】

ポイント毎（①②…）に、で記した具体的な内容に関する「代表的な意見」を記載した。代表意見は、「ビジョン」の内容を踏まえ、以下の観点に関するものを中心に記載し、特に、具体的な補足や新たな視点に係る発言には、文中表記を加えた。

- ビジョンの内容への賛同、ならびに強調
- ビジョンの内容の具体的事例による補足（具体的補足）⇒ ○具体的補足○ と文中表記
- ビジョンに記載のない新たな視点の提言（新たな視点）⇒ ●新たな視点● と文中表記

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】 内に記載

各ポイント（①②…）で記載したの拠点や道路毎に、上述の代表意見とビジョンの記載内容を関連づけて参照して頂けるよう、ビジョンの記載内容を抜粋し記載した。

## <記載のイメージ>

○本冊での記載項目

1. 三遠南信地域のインフラ
2. 静岡(除く遠州)地域のインフラ
3. 岐阜地域のインフラ
4. 長野(除く南信)地域のインフラ
5. 三重地域のインフラ
6. 愛知・名古屋(除く東三河)地域のインフラ
7. 老朽化・防災・次世代技術

○各記載項目内のイメージ（例）

1. 三遠南信地域のインフラ

【当該地域の代表意見のポイント】

① ○○○ ・・・港 ・・・道路

② ××× ・・・空港 ・・・道路 ・・・道路

【具体的な代表意見】

① ○○○

・・・港

.....

..... ○具体的補足○

..... ●新たな視点●

・・・道路

..... ●新たな視点●

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

・・・港

.....

・・・道路

.....

【具体的な代表意見】

② ×××××

・・・空港

..... ○具体的補足○

・・・道路

.....

※ 本冊と合わせ、適宜、「中部圏交通ネットワークビジョン」（2016.4公表）を参照のこと。



## 1. 三遠南信地域のインフラ

三遠南信地域は、愛知県東部の東三河地域、静岡県西部の遠州地域、長野県南部の南信州地域からなる3県の県境地域である。今日、同地域は人口247万人、工業出荷額も14兆円を超え※、豊かな経済資源や多様な自然環境、特色ある歴史・文化など大きなポテンシャルを持つ。

2006年には地域住民をはじめ大学、経済界、行政など圏域の関係者によって「三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）」が発足し、その後も地域連携を一層進めている、広域連携の先進事例として全国からも注目を集める地域である。

※出典：右図およびデータは、三遠南信地域連携ビジョン推進会議 HP より

- ・人口…2015年国勢調査
- ・製造品出荷額等…2014年工業統計調査



### 【当該地域の代表意見のポイント】

- ① 三河港の役割および周辺への企業立地のポテンシャル（資本ストック効果）の高さ  
三河港 名豊道路 浜松三ヶ日・豊橋道路
- ② 新東名高速道路周辺への企業集積の高さ  
新東名高速道路
- ③ 三遠南信自動車道を軸にした観光ルート（エリア）としてのポテンシャル  
リニア長野県駅 東海道新幹線駅（豊橋駅・浜松駅） 三遠南信自動車道

### 【具体的な代表意見】

#### ① 三河港の役割および周辺への企業立地のポテンシャル（資本ストック効果）の高さ 三河港

・当社では三河港から年間80万台の完成車が北米に輸出している。三河港のある田原市には、田原工場があり、この三河港に向けて、完成車や部品関係の物流がたくさん入ってくる。道路整備は重要である。（輸送用機器） ○具体的補足○

#### 名豊道路

・西三河から三河港へは、名豊道路の利用がグループ会社も含め日当たり1,000便あり、物流にとって重要な道路である。（輸送用機器） ○具体的補足○



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

#### 浜松三ヶ日・豊橋道路

・浜松三ヶ日・豊橋道路の通っている湖西市では、電機企業と当社が共同出資でハイブリッド用のバッテリーを生産している企業もある。湖西の方から三河港への物流は多い。このように、三遠地域は今後、さらにストック効果の期待できる地域である。（輸送用機器）

#### ●新たな視点●

・地元、浜松地域では、浜松三ヶ日・豊橋道路への期待が大変高い。（シンクタンク）

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

三河港

- ・自動車輸出入拠点としての発展に期待
- ・南海トラフ地震など大規模災害の際の救命救急活動や緊急物資輸送を担う、防災拠点としての機能にも期待

名豊道路

- ・西三河から三河港への完成自動車等の輸送に重要な道路。市街地区間のバイパス機能も併せ持つ。早期ミッシングリンク解消と暫定2車線の4車線化に期待

浜松三ヶ日・豊橋道路

- ・三遠南信自動車道および静岡方面から三河港へのアクセスに効果を発揮。防災機能も有する道路

【具体的な代表意見】

① 新東名高速道路周辺への企業集積の高さ

新東名高速道路

- ・静岡県の内陸フロンティア構想により、新東名高速道路周辺に物流事業者の進出が活発化している。具体的には、浜松市都田（みやこだ）地区、磐田市付近などの内陸部に工業団地が増えてきている。（シンクタンク） ○具体的補足○

■新東名・東名沿線に新たに立地した工場（H24.1～H28.6の累計）



<出典：中部地方整備局資料>

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

（新東名高速道路周辺）

- ・内陸フロンティア政策が後押し、物流の利便性と防災上の観点から企業立地促進
- ・金谷御前崎連絡道路を経由した富士山静岡空港や御前崎港へのアクセスが良好に

【具体的な代表意見】

② 三遠南信自動車道を軸にした新たな産業・観光エリアとしてのポテンシャル

三遠南信自動車道、リニア長野県駅、東海道新幹線駅



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

- ・三遠南信自動車道は、南海トラフ地震の際の防災面での役割をはじめ、リニア長野県駅（飯田市）、東海道新幹線駅（豊橋・浜松駅）を始終点とする、三遠南信地域の観光や、南北物流のリダンダンシーの観点から重要である。

（シンクタンク）

<リニア長野県駅  
周辺整備のイメージ>



出典：飯田市「リニア駅周辺整備基本計画(概要版)」より

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

**三遠南信自動車道**

- ・中・南信から三河港への物流経路、新たな取引先開拓の可能性に期待できる道路
- ・遠州・東三河地域と南信州を結ぶ観光路線の形成に寄与
- ・地域の急病人などを運ぶ命の道、および南海トラフ地震などの際の緊急搬送路

**リニア長野県駅（飯田市）**

- ・中央自動車道や三遠南信自動車道とのアクセスによる伊那谷周辺や遠州・東三河地域へのリニア効果の波及の期待できる駅

**東海道新幹線駅**

- ・リニア中央新幹線の東京～大阪間全線開業による、現行のひかり・こだまタイプの増加に伴う停車本数の増。これによるビジネス・観光客の増加に期待

2. 静岡（除く遠州）地域のインフラ

静岡地域は、清水港のほか、御前崎港、田子の浦港など有数の港を持ち、中央には富士山静岡空港も整備されている。あわせて、東名・新東名高速道路・国道一号などの幹線道路や東海道新幹線・東海道本線などの鉄道も走るなど、東西交通は充実しており、さらに近年は、中部横断自動車道や伊豆縦貫自動車道などの南北軸も整備されつつある地域である。

【当該地域の代表意見のポイント】

- ① 清水港の役割の重要性の認識および中部横断自動車道整備への期待  
清水港 中部横断自動車道
- ② 新東名高速道路周辺への企業集積の高さ  
新東名高速道路(再掲) 中部横断自動車道(再掲)
- ③ 道路と連携した御前崎港、富士山静岡空港のポテンシャル  
御前崎港 富士山静岡空港 金谷御前崎連絡道路
- ④ 伊豆縦貫自動車道の観光促進への期待  
伊豆縦貫自動車道

【具体的な代表意見】

- ① 清水港の役割の重要性の認識および中部横断自動車道整備への期待

**清水港、中部横断自動車道**

清水港は今後の利用増を見越し、将来的にコンテナターミナルを新興津地区に集約予定。観光では、国交省より「官民連携による国際クルーズ拠点」に選定され、日の出地区にクルーズ船専用岸壁を整備予定。今後も外航客船は確実に増えていくと思われる。このように清水港には、産業・観光の両面からさらなる発展のポテンシャルがある。（シンクタンク）

● **新たな視点** ●



【清水港】官民連携国際クルーズ拠点形成計画書（目論見）の概要 別添2

応募者	静岡県、ゲンティン香港
国際クルーズ拠点形成の目標	○ゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化と北東アジアクルーズの東日本における拠点化 ・東日本における北東アジアクルーズの拠点化（多様な寄港地観光、ファーストポートにふさわしい港湾施設の整備） ・寄港地から発着港へ（フライ&クルーズ、港を取り巻く地域の開発）
寄港回数目標	運用開始年（H32年）：53回 目標年（H42年）：105回

**日の出地区**  
 ○ゲンティン香港が、クルーズの寄港及び発着拠点として優先的に使用予定  
 ◆日の出地区4号岸壁  
 （20万トン級対応（計画））  
 ◆日の出地区1号岸壁  
 （7.5万トン級対応（計画）） ※実客使用  
 ◆旅客ターミナルビル・ゲンティン管轄  
 ○ゲンティン社が世界最大のクルーズ船に対応した旅客ターミナルビルを整備

<出典：国土交通省 HP より>

・清水港は地形的に恵まれている。日本の三大港湾である東京湾、名古屋（伊勢湾）、大阪湾の場合には、それぞれ航路に狭いところがあり、速度を落として入らねばならないが、清水港は一定のスピードで入ることができるため、燃費にも寄与する。環境にも良い。（海運） ●新たな視点●



・清水港は、交通の便が良く日本の観光の大きな入り口にもなりうる。新幹線からの鉄道アクセスも便利であり、さらに今後中部横断自動車道が出来れば、クルーズ船などの観光客が、バスなどで富士山を見て山梨にも入れる。（海運）

【具体的な代表意見】

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

清水港

- ・コンテナ機能の集約・再編やバルクターミナル改良による物流拠点の役割の増大
- ・大型クルーズ船の誘致、中部横断自動車道整備等による観光拠点としての期待増

中部横断自動車道

- ・長野県・静岡県方面と清水港との、産業・観光両面での新たな交流・取引の誘発
- ・リニア山梨県駅とも連携する期待

【具体的な代表意見】

② 新東名自動車道周辺への企業集積の高さ

新東名高速道路、中部横断自動車道

・新東名高速道路が開通し、静岡県東部の駿東郡小山（おやま）町や三島市では、神奈川県に比べて地価が安いこともあり、工業団地が増加。（シンクタンク）

○具体的補足○

・静岡市周辺も、以前は地震への懸念から、企業立地の機運は小さかったが、近年の地域全体の耐震化に加え、中部横断自動車道の完成を見越して、新東名の新清水IC付近は、物流の新たな拠点として非常に期待が高まっている。（シンクタンク）

■新東名・東名沿線に新たに立地した工場（H24.1～H28.6の累計）



<出典：中部地方整備局資料より(再掲)>

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

新東名高速道路

- ・神奈川県区間の開通により、首都圏方面から、清水港やさらに西部への物流促進に加え、伊豆方面をはじめとした観光利用が高まることが期待できる道路
- ・片側3車線を活かした、自動隊列走行などの物流効率化施策の実験、施行への期待

【具体的な代表意見】

③ 道路と連携した御前崎港、富士山静岡空港のポテンシャル

**金谷御前崎連絡道路、御前崎港、富士山静岡空港**

- ・金谷御前崎連絡道路が全線整備されれば、御前崎港への物流促進だけではなく、富士山静岡空港も輸出拠点になりうるのではないかと期待している。

(シンクタンク) ● 新たな視点 ●



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

**御前崎港**

- ・RORO・コンテナターミナルの拡大による物流機能強化により、地域産業の発展に寄与する港湾

**富士山静岡空港**

- ・金谷御前崎連絡道路や中部横断自動車道の整備と合わせた、訪日外国人観光客の利用増への期待と防災拠点としての役割が期待される空港

**金谷御前崎連絡道路**

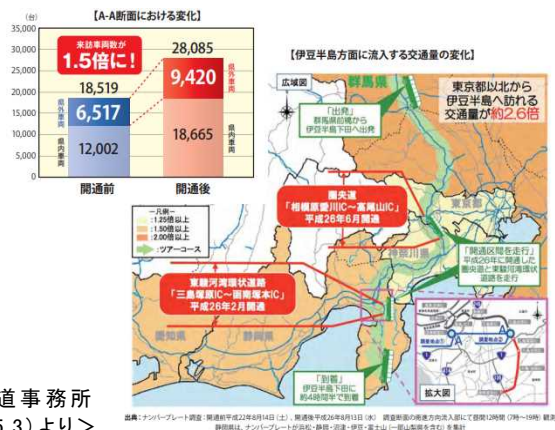
- ・御前崎港や富士山静岡空港へのアクセスとして、物流や観光産業の発展に寄与する道路として期待

【具体的な代表意見】

④ 伊豆縦貫自動車道の観光促進への期待

**伊豆縦貫自動車道**

- ・伊豆縦貫自動車道は、観光道路として重要であり、早期整備が期待される。最近では首都圏中央連絡自動車道（圏央道）ができて群馬や栃木ナンバーも増えている。インバウンドの増加も追い風である。(シンクタンク) ○ 具体的補足 ○



<出典：中部地方整備局沼津河川国道事務所リーフレット「東駿河湾環状道路」(2015.3)より>

【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

**伊豆縦貫自動車道**

- ・新東名高速道路の整備、リニア中央新幹線の東京～大阪間全線開業による、現行のひかり・こだまタイプの増により、伊豆半島への観光客の増加が見込まれる、観光に資する道路

### 3. 岐阜地域のインフラ

岐阜県は7つの県と接する交通の要衝エリアであり、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、濃飛横断自動車道など新たな道路ネットワークが形成されつつある。これらは、隣県の港湾、空港へのアクセスも便利になり、新たな取引や観光ルートなどの形成につながる。さらに2027年のリニア中央新幹線岐阜県駅の誕生にも、さらなる観光・産業の促進が期待される。

#### 【当該地域の代表意見のポイント】

##### ① 三重～岐阜～長野の観光・産業連携への期待

中部縦貫自動車道 東海北陸自動車道 東海環状自動車道

##### ② リニア開業効果を活かした観光促進への期待

リニア岐阜県駅 濃飛横断自動車道

#### 【具体的な代表意見】

##### ① 三重～岐阜～長野の観光・産業連携への期待

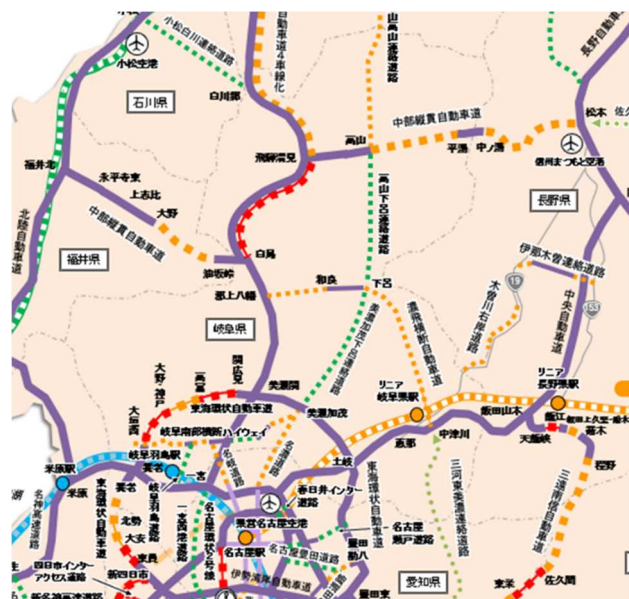
#### 中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道、東海環状自動車道

・岐阜県では、インバウンドは下呂、高山、白川郷への観光が多い。名古屋・北陸両面から東海北陸自動車道やJR高山線を利用して来訪する。中部縦貫自動車道の整備により、新たなルートが確立されることになり、大きな期待がある。(シンクタンク)

・現在、東海環状自動車道が整備中であるが、将来この道路が全線開通すると、三重県方面から東海北陸自動車道を利用した、岐阜県や長野県への観光や産業連携もさらに強まるのではないかと期待している。(シンクタンク)

#### ●新たな視点●

＜東海環状道～東海北陸道～中部縦貫道のルート＞



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

#### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

##### 中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道4車線化

・北陸県と中部圏の観光や物流の交流を促進する南北・東西軸形成の主要道路。  
さらに大規模災害時には、物資などの緊急搬送路の役割にも期待

##### 東海環状自動車道

・岐阜県や北陸地域と四日市港、名古屋港、中部国際空港等を結び、物流や観光、さらに企業集積などの地域活性化にも寄与することが期待される道路。  
・大規模災害時には、緊急輸送路としての役割も担う。

## 【具体的な代表意見】

### ② リニア開業効果を活かした観光促進への期待

#### リニア岐阜県駅、濃飛横断自動車道

- ・2027年にはリニア岐阜県駅が中津川周辺にできる。中津川に玄関ができたとき、東京から観光客が来ると、そこから濃飛横断自動車道により下呂温泉、さらに北上するルートが開発されることになる。このルートは今も活性化してきているが、今後さらに活性化が期待される。

(シンクタンク)

- ・濃飛横断自動車道の計画が進む中、既存のJR中津川駅周辺をはじめ、東美濃地域自体がより魅力ある地域づくりを進めていく必要がある。

(シンクタンク)



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

写真提供：東海旅客鉄道(株)

#### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

##### リニア岐阜県駅（中津川市）

- ・東美濃地域の産業や観光活性化に寄与するほか、木曾谷、郡上八幡・下呂・高山方面の観光にも大きな寄与が期待される
- ・地元および広域的なリニア波及効果を最大限のものとするため、駅前広場の整備や周辺市街地へのアクセス道路整備にも期待

##### 濃飛横断自動車道

- ・リニア岐阜県駅から中央自動車道へのアクセス道路としての位置づけ。さらに、下呂・高山方面との観光の交流を促進するために重要な道路

#### 4. 長野（除く南信）地域のインフラ

長野（北中信）は、北陸新幹線の開通後、高速道路も含め首都圏や北陸との結びつきも強くなった。このような中、中部縦貫自動車道や中部横断自動車道の整備は、岐阜県や静岡県との新たなつながりが緊密になることが期待される。また信州まつもと空港の活用も、インバウンドの取り込みと合わせ期待されている。

##### 【当該地域の代表意見のポイント】

- ① 長野～岐阜～石川・福井の新たな企業取引・観光ルート形成への期待  
中部縦貫自動車道(再掲) 東海北陸自動車道(再掲)
- ② 長野県と静岡県（清水港）を結ぶ新たな産業、観光活性化への期待  
中部横断自動車道(再掲) 清水港(再掲)

##### 【具体的な代表意見】

- ① 長野～岐阜～石川・福井の新たな企業取引・観光ルート形成への期待

##### 中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道

・中部縦貫自動車道が完成すれば、長野～岐阜～石川・福井という観光ルートが強化されるとともに、新たな経済圏域が発生する可能性を秘めている。開通効果は大きい。(シンクタンク) ●新たな視点●



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

##### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

##### 中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道4車線化（再掲）

- ・北陸圏と中部圏の観光や物流の交流を促進する南北・東西軸形成の主要道路。信州まつもと空港との連携にも期待
- ・大規模災害時には、物資などの緊急搬送路の役割も期待

##### 【具体的な代表意見】

- ② 長野県と静岡県（清水港）を結ぶ新たな産業、観光活性化への期待

##### 清水港、中部横断自動車道

・中部横断自動車道の静岡～山梨区間開通により、長野エリアと静岡県が繋がり、清水港との結節により物流、観光への寄与が期待される。当研究所の調査では、観光面では、山梨・長野両県の消費者の75%が将来静岡県への訪問が多くなるとの回答があった。(シンクタンク) ○具体的補足○



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

##### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

##### 清水港（一部再掲）

- ・大型クルーズ船の誘致、中部横断自動車道整備等による観光拠点としての期待増

##### 中部横断自動車道（再掲）

- ・長野県・静岡県方面と清水港との、産業・観光両面での新たな交流・取引の誘発
- ・リニア山梨県駅とも連携する期待



## 5. 三重地域のインフラ

三重県は、南北に長く、北勢・中勢地域では製造業が盛んであるのに対し、南勢地域は1次産業中心でかつ人口減少が顕著である。道路は、南北軸はおおむね形成されている。企業立地は道路整備の影響が大きい。

20年に1度の伊勢神宮式年遷宮に合わせてインフラ整備や宿泊施設のリニューアル、情報拠点整備などが行われる傾向がある。2016年に伊勢志摩サミットがあったものの、インバウンドはまだまだ少なく、継続した取り組みが課題である。

### 【当該地域の代表意見のポイント】

- ① 北勢地域(除く四日市港)の企業立地のポテンシャル(資本ストック効果)の高さと道路整備期待 東海環状自動車道(再掲) 新名神高速道路 東名阪自動車道 北勢バイパス
- ② 四日市港の新たな可能性～クルーズ船寄港と霞4号幹線の完成～  
四日市港 霞4号幹線
- ③ 中勢バイパスの資本ストック効果および課題 中勢バイパス

### 【具体的な代表意見】

- ① 北勢地域(除く四日市港)の企業立地のポテンシャル(資本ストック効果)の高さと道路整備期待

#### 東海環状自動車道

- ・今後は、新名神高速道路や東海環状自動車道(西回り)の早期開通と未整備区間の早期開通見通し公表に期待。岐阜県からの物流拡大により四日市港の利用拡大につながるのと同時に、東名阪自動車道の四日市～亀山の渋滞解消に寄与する。(シンクタンク)
- ・グループ会社のいなべ工場では、自動車を作っているが、その仕入れ先は260社位あり、そのうち1割位がいなべ工場の近くにある。北勢地域には仕入れ先含め集積が進んでいる。(輸送用機器) ○具体的補足○
- ・東海環状自動車道東回りができて、工業団地がたくさんできた。西回りが全面開通すれば、さらに周辺に企業立地が期待できる。効果を早く享受するためにも、早期開通に期待している。(建設)



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

#### 東名阪自動車道、新名神高速道路

- ・グループのテストコースが三重県に2つある。一つは、伊賀に2012年から。また亀山JCT近くにも、他企業が試験場を竣工予定である。三重県には関連企業がどんどん拠点を拡げている。(輸送用機器) ○具体的補足○

- ・東名阪自動車道・四日市 I C 付近の渋滞は、2008 年の新名神高速道路（亀山 JCT～草津田上 I C 間）の開通以降、暫定 3 車線の区間拡大効果は若干あったものの、未だ慢性的に続いている。渋滞は、バスの所要時間増、定時性の不確かさからの客離れ、労務コスト増大につながる。一日も早い新名神（新四日市 JCT～亀山西 JCT）の開通をお願いしたい。なお、開通予定の 2018 年度は、ちょうど湯の山温泉の開湯 1300 年であり、利便性向上と合わせ、新たなお客様の呼び込みにも繋がるものと期待している。（旅客運輸） ○具体的補足○

### 北勢バイパス

- ・鈴鹿四日市道路（北勢バイパスの一部）の新規事業化に期待。北勢バイパス周辺には半導体事業の工業団地が集積している。（シンクタンク） ●新たな視点●



<出典：中部地方整備局資料>

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

#### 東海環状自動車道

- ・岐阜県や北陸地域と四日市港、名古屋港、中部国際空港等を結び、物流や観光、さらに企業集積などの地域活性化にも寄与することが期待される道路。
- ・大規模災害時には、緊急輸送路としての役割も担う。

#### 新名神高速道路

- ・我が国の東西の大動脈を担う広域ネットワークを形成する道路。名神高速道路の代替道路（リダンダンシー）。現在、東名阪自動車道四日市 IC 付近が慢性的に渋滞しており、その抜本的な解消策としても、早期開通の期待が高い。

#### 北勢バイパス

- ・市街地周辺の物流車両や通過車両と、一般生活車両の分流を図ることを目的として、中勢バイパスと合わせ、三重県の南北軸を形成する道路。

### 【具体的な代表意見】

#### ② 四日市港の新たな可能性～クルーズ船寄港と霞 4 号幹線の完成～

##### 四日市港

- ・2018 年度に、外国客船が四日市港に入ってくる。「ビジョン」では、クルーズふ頭の整備は「四日市地区」となっているが、大型クルーズ船は霞ヶ浦ふ頭の南埠頭に入ってくる。しかし、物流とクルーズ船が同じふ頭に入ってくるため、物流への支障、港周辺の渋滞を懸念している。（物流）

#### ●新たな視点●

- ・四日市港クルーズも、2010 年度から始まり、当初 1,000 名強の利用者だったのが、最近では 4.8 万人に。四日市港が観光の拠点になってきている。（シンクタンク）

#### ○具体的補足○



<写真提供：四日市観光協会>

## 霞4号幹線

- ・今後 2017 年度内に完成予定\*の霞4号幹線は、大規模地震が起こった際のリダンダンシー、国道23号線の渋滞緩和、さらに伊勢湾岸自動車道と繋がるため、東西への移動や岐阜・北陸からの移動もスムーズになる。外国客船入港もあり、今後、物流と観光バスのスムーズな移動につながるということで期待している。(倉庫・運輸)

※ 霞4号幹線は、2018年4月1日に、「四日市・いなばポートライン」の愛称で開通した。

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

#### 四日市港、霞4号幹線

- ・エネルギー基地としての強みを引き続き維持しつつ、物流環境の変化に対応した港湾ターミナルの整備を進めていくことが期待される港湾
- ・霞4号幹線の整備により、物流の安定化や取引拡大、防災の強化に期待

### 【具体的な代表意見】

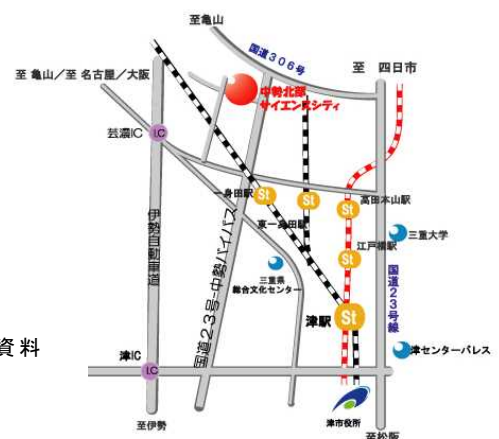
#### ③ 中勢バイパスの資本ストック効果および課題

#### 中勢バイパス

- ・中勢バイパス沿いにある中勢北部サイエンスシティという津市内の工業団地は、ここ10年で企業立地数が2.5倍に。その中の95%が中勢バイパスを利用しているとのこと。是非早期整備をお願いしたい。

(シンクタンク) ●新たな視点●

- ・中勢バイパスは、開通区間の利便性は大きく高まったが、既存の道路と交差する箇所が新たな渋滞発生地点になっており懸念している。当社路線でも10~15分の影響を受ける路線も生じてきている。難しいかもしれないが、高架化や4車線化の検討もお願いしたい。(旅客運輸) ●新たな視点●



出典：(上図)中部地方整備局資料  
(下図)津市 HP より

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

#### 中勢バイパス

- ・市街地周辺の物流車両や通過車両と、一般生活車両の分流を図ることを目的として、北勢バイパスと合わせ、三重県の南北軸を形成する道路。

## 6. 愛知・名古屋（除く東三河）地域のインフラ

本地域は、名古屋港や衣浦港などの重要な港湾や、中部国際空港、県営名古屋空港、さらに2027年リニア中央新幹線（東京～名古屋間）の開業によりますます重要な役割を果たす名古屋駅などの主要拠点が数多く存在するとともに、これら各拠点間を結ぶ道路ネットワークも数多く計画されており、今後とも、ものづくり産業の中心として、我が国経済をけん引することが期待される地域である。

一方、それぞれのインフラは、南海トラフ地震等の大規模災害が発生した際の、防災上の拠点としての役割も担っている。このように、当地域の交通インフラは、今後とも、重層的な位置づけによる整備が期待されている。

### 【当該地域の代表意見のポイント】

- ① 名古屋港の重要性とアクセス向上への期待や課題 名古屋港 名古屋環状2号線
- ② 中部国際空港へのさらなる期待とアクセス整備要望 中部国際空港 西知多道路 中部国際空港アクセス(知多半島道路等) 県営名古屋空港
- ③ 物流・旅客輸送の効率化や資本ストック効果(企業立地等)に寄与する道路整備期待 物流・資本ストック効果 名古屋駅アクセス・名古屋高速 名豊道路(再掲)・衣浦豊田道路 名神高速道路・名岐道路
- ④ 地域内の課題箇所や今後の懸念、およびその改善要望 課題共有の場 名古屋環状2号線 名古屋港 中部国際空港アクセス(知多半島道路) 名濃道路

### 【具体的な代表意見】

#### ① 名古屋港の重要性とアクセス向上への期待や課題

##### 名古屋港

・港湾について、物流が総合的な競争力を生み出すためには、港湾地区集中管理ゲート並びに業種の垣根を超えた情報システムの構築に代表されるような、行政主導の広範囲にわたる施設整備がさらに必要なのではないか。また、物流のみならず、クルーズ船の受入等、観光面での充実についても、法律面で特区のようなものが出来ると、ものが集まってきて、街自体がにぎわってくるのではないか。

(海運) ●新たな視点●

・クルーズ船の誘致は大切だが、物流の動線を支障しないように留意が必要。またクルーズ船の誘致は、ガーデンふ頭や金城ふ頭のほか、空港島、四日市港等いろいろなところでも計画がある。今後、各ふ頭のすみ分け(役割分担)をどうしていくかが重要。限られた財源を効率的に執行するよう努めるべきである。

(旅客運輸) ●新たな視点●

・金城ふ頭の再編について、モータープールを集約する計画となっているが、モータープールを立体駐車場にすると良いと思う。(海運) ●新たな視点●



<出典:中部地方整備局資料より>

- ・ポートアイランドについては、関係各所で活用策の検討が始まっており、今後の議論に注視していきたい。(倉庫・運輸)
- ・取引先と話をしていた際には、ポートアイランドは物流施設でなく、観光に寄与するアミューズメント施設などを中心に検討しては、という意見があった。(金融) ●新たな視点●



### 名古屋環状2号線(名2環)

- ・名古屋港港湾機能が集約され、伊勢湾岸自動車道・飛島IC付近が時間帯によって渋滞している。名2環が整備されれば、渋滞の状況も改善されるのではないかと期待している。(倉庫・運輸)
- ・当社では、鍋田ふ頭やこの飛島ふ頭付近から、年間550万台分の海外生産のための部品を出している。例えば、名濃バイパスのある大口町にも部品工場があり、小牧インターから名古屋高速、名2環を通過してこちらに来ることになるほか、さらに西三河から飛島ふ頭まで、日当たり200便程度のコンテナ輸送をしている。物流会社の人に聞いた話では、先般(2018年1月25日)、大雪により伊勢湾岸



<出典:中部地方整備局資料より>

自動車道が閉鎖になった結果、車が23号に一気に流れたため西三河から飛島ふ頭まで4時間かかったとのこと。代替路として名2環が出来ていれば、迂回できたのという開通期待が聞かれた。

(輸送用機器) ○具体的補足○

- ・名古屋環状2号線西南部・南部は開通年度も公表され急ピッチで施工されている。完成後は、飛島地区からの物流強化や、国道23号の渋滞緩和にもつながると大変期待している。(建設)

### 【ビジョンに記載した内容(抜粋)】

#### 名古屋港

- ・コンテナ機能強化、バルク・完成自動車ふ頭の整備、航路整備などによる、物流、資本ストック効果に資する港湾機能強化や、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により、中部の産業・観光を支える港湾として期待
- ・防災、減災機能の強化による基幹的な広域防災拠点としての位置づけ
- ・現在の港湾機能の一段の飛躍(ブレイクスルー)のため、ビジョンではポートアイランドの活用を提案。しかし、ポートアイランドは外海に面しており、高潮や津波等への防災上の懸念から、コンテナふ頭やモータープールとしての活用を提案
- ・(上述の名古屋環状2号線のほか、)東海環状自動車道や一宮西港道路(北陸・西濃地域からのアクセス)、名古屋三河道路(西三河からのアクセス)等の整備にも期待

#### 名古屋環状2号線

- ・岐阜方面からの物流のさらなるアクセスルート。ならびに名古屋港や四日市港と岐阜県方面を結ぶ訪日外国人観光客の増加に対応する道路。
- ・大規模災害時の、海拔ゼロメートル地域の輸送を担う緊急搬送ルートとしての役割も

## 【具体的な代表意見】

### ② 中部国際空港へのさらなる期待とアクセス整備要望

#### 中部国際空港

- ・中部国際空港の二本目滑走路の整備推進について、関係機関の積極的な支援をお願いしたい。(シンクタンク)
- ・中部国際空港は、リニア開業後を見通すと、関西も含め東海圏と首都圏の時間距離が現在より圧倒的に近くなることや、首都圏空港の増枠余地が2020年以降になくなることから、航空会社の中部国際空港への乗り入れ需要は高まることが予想される。また、世界的には中距離LCCは増えていくと思われることから、アジアからの路線充実も図ることが必要。訪日外国人観光客にとって愛知・名古屋の魅力アップを図り、単なる通過点にならないようにする官民あがての取り組みが必要と考える。(旅客運輸) ○具体的補足○

#### 西知多道路

- ・中部国際空港へは現在知多半島道路の利用がメインであるが、リダンダンシーとして、西知多道路の早期整備をお願いしたい。鉄道、空港などが道路で有機的につながることが重要。南海トラフ大地震等を考えると、いろいろな意味で多重化構造が重要である。(空港)
- ・政府では訪日外国人観光客は6,000万人に増えるとしており年々増加しているが、現在、FIT\*化が流れであり、沖縄や北海道ではレンタカー利用の周遊が増えている。中部圏でもレンタカー利用は増えてくると思われるので、中部国際空港への道路アクセスの整備は着実に行うべき。(旅客運輸) ○具体的補足○
- ・当社は、これまで四日市乗り換えで空港から京都までバス運行していたが、明日(2018年2月9日)からは、グループ会社が、空港と京都を直結するバス運行を始める。伊勢湾岸自動車道から新名神高速道路を通るルートであるが、今後もLCCの就航増により空港利用者も増えると思うので、需要に合わせ、適宜バス運行を充実させていきたい。その意味からも道路アクセスの整備には期待している。(旅客運輸) ○具体的補足○

\* FIT…Foreign Independent Tourist (個人の外国人旅行者)のこと



当会「中部圏交通ネットワークビジョン」より

#### 中部国際空港アクセス (知多半島道路等)

- ・知多半島道路は愛知県が道路コンセッションで新しい運営をしているが、中部国際空港連絡道路(空港連絡橋)の通行料金が半額(360円→180円)になったことにより利便性が向上した。さらに空港島にホテルが誘致されることになっており、空港機能の総合的な充実につながるものとして大変期待している。(空港)

(出典)「PPP/PFI推進タスクフォース全体会合」国土交通省資料(2016年1月28日)より、事務局にて一部抜粋



- ・セントレアへは、「津なぎさまち」から船を繋いで、海上交通でお客様の輸送をしている。まさに空港からのアクセスは重要だと思う。(旅客運輸) ●新たな視点●
- ・三重県は関空とのアクセスも良い。道路整備の進展は、中部空港のみならず関西空港とのアクセスが良くなることも意味する。したがって、中部国際空港のネットワークを充実させ、魅力をいっそう高める必要がある。(旅客運輸) ●新たな視点●

### 県営名古屋空港

- ・この二元化が続くのであれば、中部国際空港に就航していない路線の拡充を図り、国内外からの入れ込み客の更なる増加を目指すことが必要であると考え。(運輸)

#### 【ビジョンに記載した内容(抜粋)】

##### 中部国際空港

- ・安定的な旅客・貨物需要確保のため航空路線の拡充が必要。さらに、そのための空港運用の完全24時間化に向け、二本目滑走路の整備に期待

##### 西知多道路

- ・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として期待

##### 県営名古屋空港

- ・中部国際空港の補完とMRJの拠点としての位置づけ

#### 【具体的な代表意見】

### ③ 物流・旅客輸送の効率化や資本ストック効果(企業立地等)に寄与する道路整備期待

#### 物流・資本ストック効果

- ・当社は、国内300万台生産体制により、国内における技術・雇用の維持に取り組んでいるところである。その観点から、物流およびそのコスト低減については非常に関心を持っている。(輸送用機器)
- ・ここ数年、愛知県内での大型物流施設の建設が相次いでいる。今後も、新名神をはじめ、高速道路の整備がさらに進むので、物流ハブ(東西からの物資の供給拠点)として、愛知・名古屋地域は重要性が一層増していくと感じている。(建設)

### 名古屋駅アクセス、名古屋高速

- ・現在、当社では、桑名市及び四日市市の団地群等から東名阪・名古屋高速(白川IC)経由で名鉄バスセンターまで約300便の高速バスを運行している(6,000人/日)。今後、新洲崎JCTのランプ、黄金ランプが新設されるとの事であるが、安全性や所要時間短縮による利便性確保のためにも、黄金出入口からの榊町線と笹島線の整備を早急をお願いしたい。(旅客運輸) ○具体的補足○



出典:名古屋市「名古屋駅周辺交通基盤整備方針(案)」(H29.8)より

## 名豊道路、豊田南バイパス・豊田北バイパス（衣浦豊田道路）

- ・名豊道路は当社およびグループ会社だけでも、三河港方面へ日当たり約 1000 便が利用する重要な東西軸の道路である。
- ・一方、現在整備を推進していただいている豊田南バイパス、豊田北バイパス（衣浦豊田道路）が完成すれば、グループ会社の集積が進んでいる東海環状自動車道の豊田勘八周辺から県の有料道路区間を経て、当社衣浦工場がある衣浦港までの南北軸が出来上がる。
- ・また、両バイパスの整備に加え、物流上さらに重要となる、衣浦豊田道路から名豊道路へのアクセスについても整備を期待している。

（輸送用機器） ●新たな視点●



<出典：中部地方整備局資料より>



<出典：中部地方整備局資料より>

## 名神高速道路渋滞、名岐道路

- ・名神高速道路（一宮 IC～一宮 JCT 間）の渋滞については、東海北陸自動車道からの合流による交通集中のため、朝夕を中心に渋滞が頻繁に発生している。中京圏における大きな課題の一つと認識している。（道路） ●新たな視点●
- ・名神高速道路（一宮 IC～一宮 JCT 間）の渋滞対策に対する中期的な抜本対策として、名岐道路の整備がある。最近も、事務局で国土交通省への要望に出向いたところである。（事務局）

●新たな視点●

## 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

### 名古屋駅アクセス

- ・リニア効果の波及に向け、名古屋駅における交通機関相互のわかりやすい乗り換え空間の形成の重要性説明
- ・中部国際空港へのアクセス利便性などの観点から、名古屋高速都心環状線の改良（渡り線増設や新たなランプの設置）を提案

### 衣浦豊田道路

- ・既存道路のバイパスとして、物流車両を分流し、物流効率化にも寄与。愛知県内の重要な港湾である「衣浦港」へのアクセス道路として寄与

### 名岐道路

- ・市街地区間の渋滞緩和を目的としたバイパス機能を持つ道路として期待



### 【具体的な代表意見】

#### ④ 地域内の課題箇所や今後の懸念、およびその改善要望【ALL】 ●新たな視点●

##### 課題共有の場の設置提案

- ・物流はじめ道路事情は頻繁に変化する。渋滞箇所も刻々と変わると思われるので、新たに渋滞のひどくなった箇所などがあれば、愛知・名古屋地域に限らず“早期に整備局にもお伝えできる場（機会）”があると良い。（旅客運輸）

##### 名古屋環状2号線

- ・名2環ができて、飛島ふ頭に行くには、国道23号の北側で一般道に降りて、交差点を通過して飛島ふ頭に入ることになる<sup>\*</sup>。そのため、国道23号との交差点は引き続き渋滞が懸念される。交差点を通過した飛島ふ頭側にスロープ状の出入口を設置していただくと名2環の利用がよりスムーズになる。検討いただければありがたい。（輸送用機器）

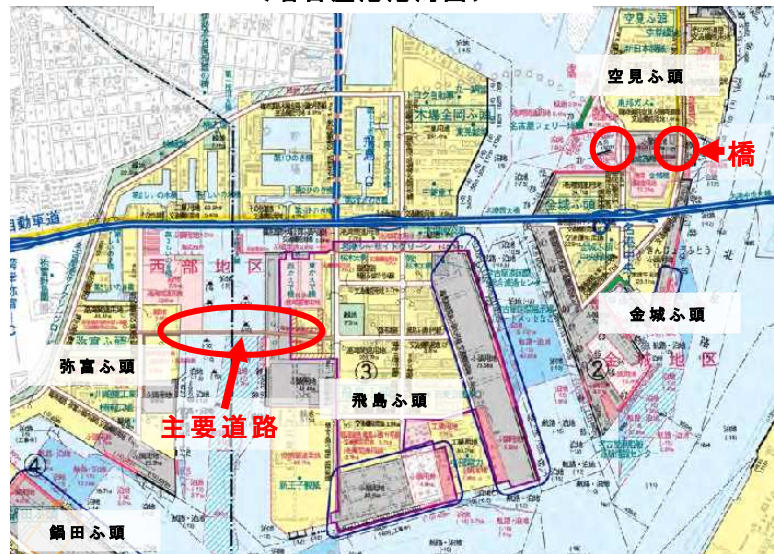


(出典)「名古屋環状2号線 西南部・南部Ⅱ」国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所 HP より

##### 名古屋港

- ・名古屋港については、飛島ふ頭と弥富間を結ぶ主要道路が一本しかなく、慢性的に渋滞が発生しているため、橋梁や道路の新設を検討してほしい。（金融）
- ・金城ふ頭地区は、レゴランドの開業により渋滞が懸念されたが、これまでは問題なかった。今後レゴランドの2期工事、ホテル建設、国際展示場設置如何では、空見ふ頭から金城ふ頭への2本の橋の箇所を中心に、再び渋滞が懸念される。（倉庫・運輸）

<名古屋港港湾図>



(出典)「名古屋港広域計画図」(2016.3) 国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所 HP より

## 中部国際空港アクセス（知多半島道路）

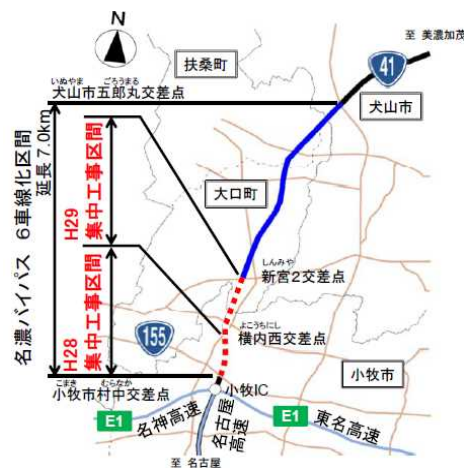
- 中部国際空港への有料道路利用の際、伊勢湾岸自動車道と知多半島道路の結節について、三重県方面から見ると、一旦伊勢湾岸から一般道路（国道302号）に降り、右折してから再度、知多半島道路に乗ることになる。将来的にJCT機能が整備されるとありがたい。（旅客運輸）



（出典）「愛知の有料道路案内図」パンフレット  
（愛知道路コンセプション㈱、愛知県道路公社）より

## 名濃道路（名濃バイパス）

- 小牧地区のIC周辺の渋滞が朝夕ひどく、この周辺の緩和を期待している。（倉庫・運輸）
- 小牧市付近は、東名・名神や名古屋港へのアクセスも良く、工場・倉庫等物流拠点を構える企業が多い。名古屋高速が小牧まで開通した頃から渋滞がひどく、現在6車線化の対策もされているが、原因は東名・名神の出入口と名古屋高速の出入口が近接している事と考える。小牧線が延伸される際には、出入口の場所（村中の交差点北側等）も検討いただきたい。（建設）



<出典：中部地方整備局資料より>

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

#### 名濃道路

- 市街地区間の渋滞緩和・事故防止や、企業の物流効率化に寄与する道路

## 7. 老朽化・防災・次世代技術

高度経済成長期に大量に整備した道路や港湾等の老朽化対策は、国や自治体でも様々に取り組みが進められつつあるが、その手法については、財源や労働力確保の観点からは「効率化、平準化」が、ユーザーの視点では「工事中の迂回動線の確保」などが大きな課題となる。

また、南海トラフ地震をはじめとした大規模災害に対する防災の点からは、道路・港湾啓開を念頭に置いたインフラのあり方の検討や、耐震補強などの老朽化対応が重要となる。

そこで、ここでは、ビジョンにおいて「交通ネットワークの質を高めるための重要な視点」の項目で触れた「老朽化」に、「防災」の視点も加えて記載するとともに、「次世代自動車技術」についても触れることとする。

### 【本件に関する代表意見のポイント】

- ① 老朽化に対する対応およびユーザーとしての希望 老朽化対応 ユーザー視点
- ② 大規模災害を見据えたインフラ整備の重要性 ネットワーク インフラの災害対応
- ③ 次世代技術への対応 自動運転、隊列走行

### 【具体的な代表意見】

#### ① 老朽化に対する対応およびユーザーとしての要望

##### 老朽化対応

- ・既存インフラの老朽化対策は、新設と併行して進めるべき。大規模災害時の交通網確保にも直結する。NEXCOでは老朽化にかかる工事も進んでいるが、直轄道路も着実に取り組むべき。もし具体的な計画があれば前広に教えて頂きたい。(建設)
- ・今後、各地で老朽化した道路等の補修が増加してくるが、供用しながらの補修工事は、新線と比べると非常に時間がかかる。繁忙期には工事ができず施工時期が春と秋に限られるため制約が大きい。しかも、工事期間が限定されるので、準備が大変で、労働力、職員確保の波が非常に激しい。さらに期間中にやらなければならない、計画にも非常に気を使う。結果、新線の倍以上の労力がかかるため、前広な対応が必要。(建設)

##### ユーザー視点

- ・産業道路としての役割を担っている一般国道の整備の際には、代替道路の整備も合わせて行うよう留意してほしい。(倉庫・運輸)
- ・国道1号伊勢大橋の架け替えについては、朝夕の通勤時間帯と「なばなの里」のイルミネーション期間の夕刻以降の渋滞が激しい。また、早期完成と橋の東西の取り付けについて車線拡大をお願いしたい。(物流) ○具体的補足○

### 【ビジョンに記載した内容（抜粋）】

#### 老朽化への対応

- ・国や自治体でもインフラ長寿命化計画に基づき、さまざまな取り組みが行われつつある中、民間の技術や開発力を取り入れた“計画的なインフラの維持管理・更新、低コスト化、長寿命化、人材育成”が必要。

## 【具体的な代表意見】

### ② 大規模災害を見据えたインフラ整備の重要性

#### ネットワーク

- ・地方では燃料を輸入する港も多い。災害時、港湾からの道路が使用できなくなり、エネルギー供給に支障をきたさないようにするためには、港の整備のみならず、港を繋ぐ道路の整備もしっかり行う必要がある。(陸運)

#### インフラの災害対応

- ・災害時、緊急で重くて大きな車両を通したい場合でも、橋梁の耐力の制約で通れない場合がある。過去の実績などを勘案して新たなノウハウを取り入れて、緊急時に重い車両でも通れるような強度アップの設計・施工が必要。その際、全部の道でなくても、各主要道路・橋梁・接合部で「ここだけでも通れる」というような絶対的評価(各災害に対する強度等)の明記がなされていれば、異常時の対応が取りやすい。(陸運) ●新たな視点●
- ・主要港湾道路、主要高速道路、主要国道、空港隣接道路の各ジョイント付近に、(耐震性のある)弾力的運用可能な用地を確保・整備し、各種災害時における利用を仕様含めて検討してはどうか。通常時は、災害関連物資および関連品の保管等を行えばよい。(陸運) ●新たな視点●
- ・主要国道、主要高速道路の複数カ所に、緊急時用の回避ポイント等を設け、他地域とは異なる災害時に効果を発揮する仕組みを構築してはどうか。(陸運) ●新たな視点●

#### 【ビジョンに記載した内容(抜粋)】

##### 防災(大規模災害対応)

- ・大規模災害時の救命・救急活動、支援物資の搬送、企業のBCP遂行のためは、交通ネットワークの整備充実が必要。さらに、広域的には、首都機能をはじめとする国家機能のためにも、空港・港湾の充実や東西軸の交通インフラの整備・充実は必要。

### ③ 次世代技術への対応

#### 自動運転、隊列走行

- ・トラック輸送の省人化に向けて、2016年11月から「ダブル連結トラック実証実験」が、2018年1月には「トラックの隊列走行実証実験」が新東名高速道路等で行われている。これらの動きを踏まえると、今後、高速道路のインターチェンジ周辺に、トレーラー等の分離・連結スペースの整備が必要になるのではないかという問題意識がある。前広な検討・議論を期待する。(道路) ●新たな視点●
- ・先ほどトラックの隊列走行の話があったが、バスについても、ドライバー不足は深刻な問題。将来は、バスについても無人化や自動運転の導入ができればと思う。(旅客運輸) ●新たな視点●

#### 【ビジョンに記載した内容(抜粋)】

##### 自動隊列走行

- ・物流効率化、ドライバーの負担軽減の観点から、トラック等の「自動隊列走行」技術に期待。さらに、トラック隊列走行などについては、「貨物専用道路等」の具体的検討などについても早急に取り組まれる必要がある。

< 参考資料 >

## 【参考 1】

### 「中部のインフラに関する意見交換会」について

#### (目的)

- ・中部圏のインフラの必要性を、中部地方整備局幹部と意見交換することにより、インフラ整備に対する現状、および経済界の期待、意見、課題等を共有化する。
- ・議論にあたっては、ビジョンの記載内容を踏まえその補足をするとともに、ビジョン公表後の課題なども話し合うことにより、今後の委員会活動、ビジョン改定の際の記載にも活用する。

#### (意見交換会開催概要)

- ・2016年度末にオリエンテーションを実施。メインの議論（3回）は2017年度に実施。
- ・エリアを3つにわけ、事前に各地域の「議論のポイント」「事業概要概要（愛知・名古屋を除く）」を送付して当日意見交換。静岡、岐阜、三重地域については、それぞれ地域のシンクタンクにオリエンテーションを受けて議論。
- ・社会基盤委員会専門委員は、委員会登録企業81社のうち希望等のあった28社で組成。平均25名/回が参加。
- ・国土交通省中部地方整備局側は、企画部、建政部、河川部、道路部、港湾空港部の調整官、調査官、企画官及び各部内の課長、課長補佐から平均13名/回が参加。



#### ○第1回 中部のインフラに関する意見交換会

【日時】2017年3月15日(水) 15:30-17:00 【場所】本会 10階大会議室

【内容】オリエンテーション、意見交換

- ・今後の進め方、整備局取り組み、ビジョン概要説明等

#### ○第2回 中部のインフラに関する意見交換会

【日時】2017年6月27日(火) 13:30-15:30 【場所】名古屋栄ビルディング 12階大会議室

【内容】静岡・三遠南信地域のインフラ整備について

- ・当該地域の概況およびインフラ整備期待（静岡経済研究所）
- ・意見交換

#### ○第3回 中部のインフラに関する意見交換会

【日時】2017年10月11日(水) 13:00-15:00 【場所】名古屋栄ビルディング 12階大会議室

【内容】岐阜、三重、長野（北中信）地域のインフラ整備について

- ・当該地域の概況およびインフラ整備期待（十六総合研究所、百五総合研究所）
- ・意見交換

#### ○第4回 中部のインフラに関する意見交換会

【日時】2018年2月8日(木) 15:00-17:30 【場所】名古屋栄ビルディング 12階特別会議室

【内容】愛知・名古屋地域のインフラ整備について

- ・（事前に専門委員の意見を集約、これに基づき）意見交換

## 【参考 2】

### 2017 年度第 2 回社会基盤委員会 現地視察風景 (2018 年 3 月 5 日)

社会基盤委員会では、会議終了後、中部圏のインフラの重要性や工事の進捗状況をより知るため、国土交通省中部地方整備局にご協力いただき「中部のインフラに関する意見交換会」でも議論となった、名古屋環状 2 号線の建設現場、名古屋港、および愛知県と三重県境に位置する木曾川の水門改築工事現場の現地視察を行いました。

当日は柘植委員長（東海旅客鉄道(株)社長<sup>※</sup>）や丹治副委員長（全日本空輸(株)執行役員中部支社長<sup>※</sup>）はじめ、36 人が視察を行いました。

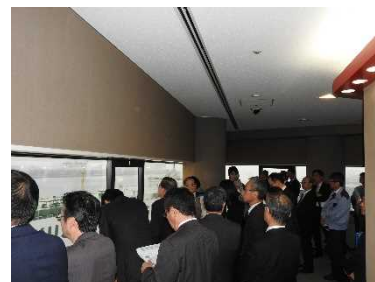
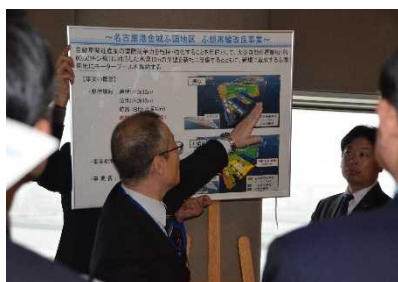
※役職は視察時点のもの

当日の様子を一部ご紹介いたします。

#### ○名古屋環状 2 号線 飛鳥大橋付近



#### ○名古屋港海上交通センター展望室



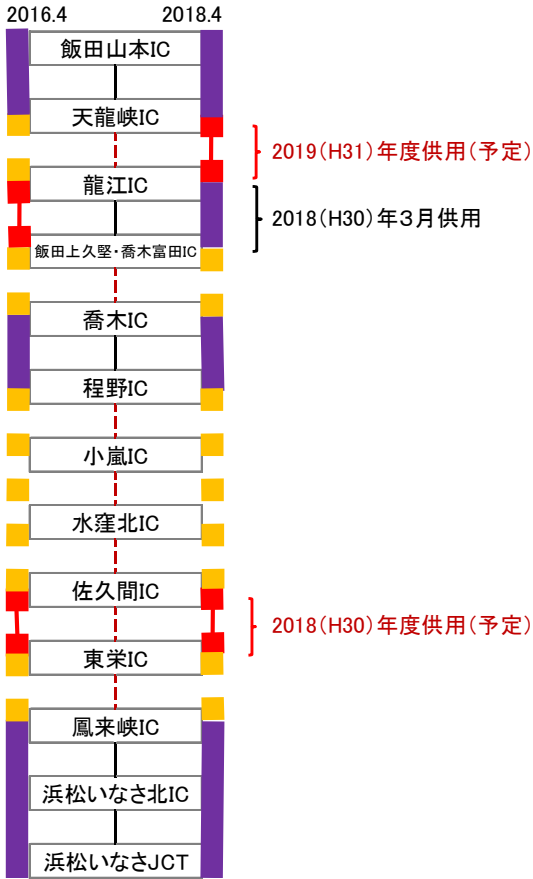
#### ○木曾川鍋田上水門改築工事現場







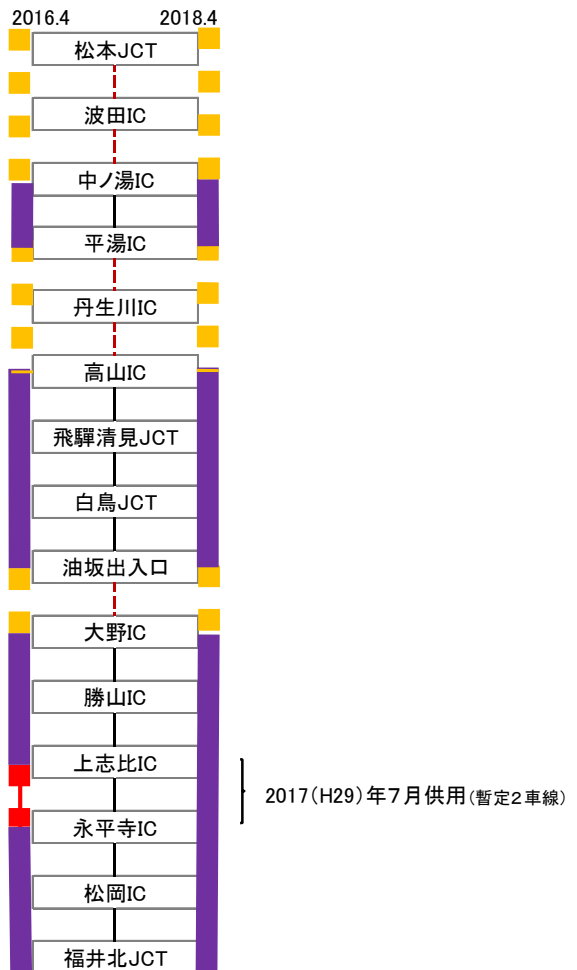
### 三遠南信自動車道(飯田山本JCT~浜松いなさJCT)



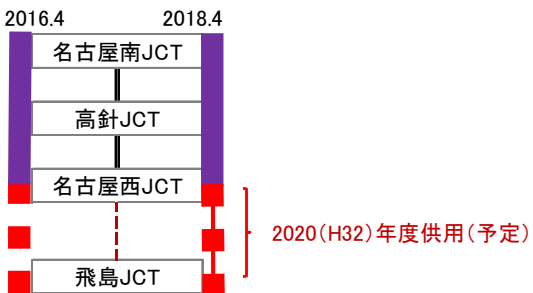
### 中部横断自動車道(新清水JCT~佐久小諸JCT)



### 中部縦貫自動車道(松本JCT~福井北JCT)



### 名古屋環状2号線(名古屋南JCT~飛島JCT)



**【凡例】**

整備していくべき道路(主な高規格幹線道路)	供用中の道路
<ul style="list-style-type: none"> <li>【a. 既計画】 既計画で完成年限がすでに公表されているもの</li> <li>短期(～2020年)</li> <li>中期(2021年～2027年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格幹線道路</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>【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</li> <li>【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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>短期(～2020年)</li> <li>中期(2021年～2027年)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>※そのほか、「中部圏交通ネットワークビジョン」では、中長期(2028年～2040年)、長期(2041年～)の設定もあり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ その他 各道路の区間を結ぶ線は、開通(2車線、4車線)、未開通</li> </ul>

## ② 港湾および高規格幹線道路以外の道路（地域高規格道路等）

ここでは、ビジョン公表後に、事業等が開始、または完成した港湾や道路（区間）について、進捗状況を示すこととした。

### 【表の見方】

・拠点または道路について、事業化・調査開始や完成した区間や箇所を記載した。

➤ **赤字（事業化時期）** … ビジョン公表後、“事業化・調査開始などの大きな進展が見られた区間”および“開通時期の公表がされた区間・時期”

➤ **青字（完成時期）** … ビジョン公表後に“開通した区間、開通時期”

## ○ビジョン公表後、はじめて事業化（調査開始）、工事本格着工、完成等をした港湾の箇所

拠点	拠点における具体的箇所 ビジョンでの完成期待年限	事業化・完成時期
名古屋港	金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業 <b>短期</b>	2015 調査等開始(事業化) 2016 本格着工
	飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業 <b>中期</b>	2016 調査等開始(事業化) 2017 本格着工
	東航路拡幅水深 16m 増深 <b>中期</b>	2017. 11 完成

## ○ビジョン公表後、はじめて事業化や調査開始（事業化前）、完成等をした道路

道路名 ビジョンでの開通期待年限	区 間 ( )は交差する高速道路		事業化・完成	
	区 間	区 間	区 間	事業化・完成時期
西知多道路 【地域高規格道路等】 <b>中期</b>	東海 JCT (伊勢湾岸)	～ 常滑 JCT (知多横断)	東海 JCT～2km 付近 (加家 IC 付近) 加家 IC 付近～青梅 IC 青梅 IC～常滑 JCT	2016 事業化 — 2016 事業化
浜松三ヶ日・豊橋道路 <b>中期</b>	三ヶ日 JCT 付近 (東名、三遠南信)	～ 豊橋市 (豊橋浜松道路)	三ヶ日 JCT 付近～ 豊橋浜松道路	2017 調査開始 (未事業化)
名岐道路 【地域高規格道路等】 <b>中期</b>	清州 JCT (名古屋環状 2 号線)	～ 岐南 IC 付近 (岐阜南部横断(ハウズ))	一宮中入口～岐南 IC 付近	2017 調査開始 (未事業化)
霞 4 号幹線 <b>短期</b>	霞ヶ浦北地区	～ みえ川越 IC 付近 (伊勢湾岸)	霞ヶ浦北地区～ みえ川越 IC 付近	2018. 4 全線開通



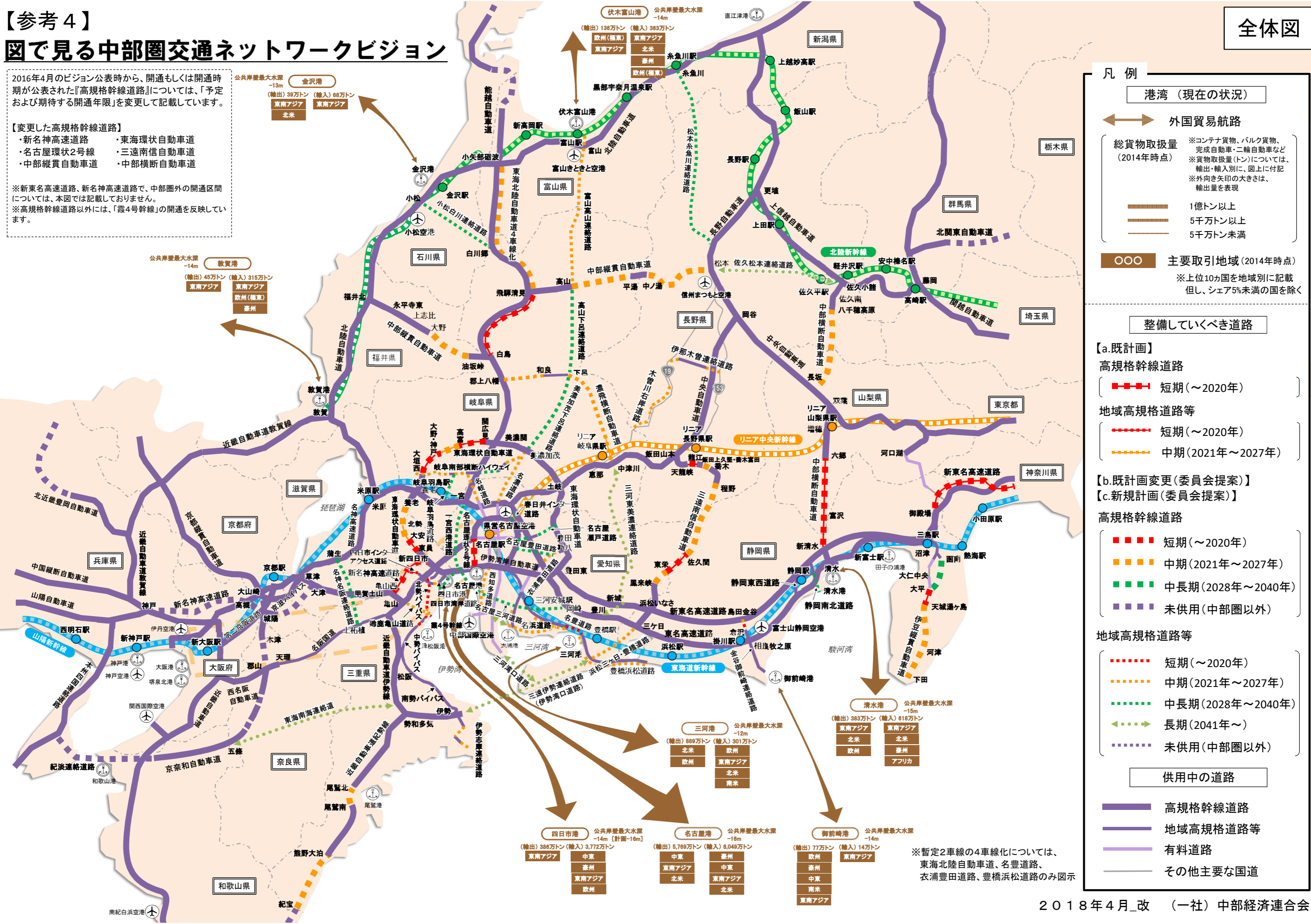
(参考例) 西知多道路事業概要  
＜出典：中部地方整備局資料より＞

# 【参考4】 図で見る中部圏交通ネットワークビジョン

2016年4月のビジョン公表時から、開通もしくは開通時期が公表された『高規格幹線道路』については、「予定および期待する開通年限」を変更して記載しています。

- 【変更した高規格幹線道路】
- ・新名神高速道路
  - ・東海環状自動車道
  - ・名古屋環状2号線
  - ・三遠南信自動車道
  - ・中部縦貫自動車道
  - ・中部横断自動車道

※新東名高速道路、新名神高速道路で、中部圏外の開通区間については、本図では記載しておりません。  
※高規格幹線道路以外には、「霞4号幹線」の開通を反映していません。



## 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、パルク貨物、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

※暫定2車線の4車線化については、東海北陸自動車道、名豊道路、衣浦豊田道路、豊橋浜松道路のみ図示

# 索引

## あ行

- ・伊豆縦貫自動車道 ..... 4, 8, **10**
- ・伊勢大橋・尾張大橋 ..... 24
- ・伊勢湾岸自動車道 ..... 16, 18~19, 23
- ・一宮西港道路 ..... 18
- ・御前崎港 ..... 4, 7~8, **10**

## か行

- ・霞4号幹線 ..... 14, **16**, 30
- ・金谷御前崎連絡道路 ..... 7~8, **10**
- ・衣浦港 ..... 17, 21
- ・衣浦豊田道路 ..... 4, 17, **21**
- ・国道1号（除く伊勢大橋、尾張大橋） ..... 8
- ・国道23号 ..... 16, 18, 22
- ・県営名古屋空港 ..... 4, 17, **20**

## さ行

- ・三遠南信自動車道 ..... 2, 6, 4, **7~8**, 29
- ・清水港 ..... 4, **8~9**, **13**
- ・自動隊列走行（含む自動運転、隊列走行） ..... 9, **25**
- ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道） ..... 10
- ・信州まつもと空港 ..... 4, 13
- ・新東名高速道路 ..... 2, 4, 6, **7**, 8, **9**, 25, 28
- ・新名神高速道路 ..... 2, 4, **14~15**, 19~20, 28

## た行

- ・田子の浦港 ..... 8
- ・知多半島道路 ..... 19, 23
- ・中央自動車道 ..... 8, 12
- ・中勢バイパス ..... 4, 14~15, **16**
- ・中部横断自動車道 ..... 2, 4, **8~9**, 10, **13**, 29
- ・中部国際空港 ..... 4, 11, 15, 17, **19~20**, 21, 23
- ・中部国際空港連絡道路 ..... 19
- ・中部縦貫自動車道 ..... 4, **11**, **13**, 29
- ・東海環状自動車道 ..... 2, 4, **11**, **14~15**, 18, 28
- ・東海道新幹線駅 ..... 4, 6, **7~8**
- ・東海道本線 ..... 8

- ・東海北陸自動車道 ..... 2, 4, **11**, **13**, 21
- ・東名高速道路 ..... 8, 23

## な行

- ・名古屋駅 ..... 4, 17, 20~21
- ・名古屋環状2号線 ..... 2, 4, **17~18**, **22**, 27, 29
- ・名古屋港 ..... 4, 11, 15, **17~18**, **22**, 23, 27, 30
- ・名古屋高速道路 ..... 17~18, 20~21, 23
- ・名古屋三河道路 ..... 18
- ・西知多道路 ..... 4, 17, **19~20**, 30
- ・濃飛横断自動車道 ..... 4, 11, **12**

## は行

- ・浜松三ヶ日・豊橋道路 ..... 4, **6~7**, 30
- ・東名阪自動車道 ..... **14~15**, 20
- ・富士山静岡空港 ..... 4, 7~8, **10**
- ・ポートアイランド ..... 18
- ・北勢バイパス ..... 4, 14, **15**, 16
- ・北陸新幹線 ..... 13

## ま行

- ・三河港 ..... 4, **6~7**, 8
- ・名岐道路 ..... 4, 17, **21**, 30
- ・名神高速道路 ..... 15, 17, **21**, 23
- ・名濃道路（名濃バイパス） ..... 4, 17~18, **23**
- ・名豊道路 ..... 4, **6~7**, **21**

## や行

- ・四日市港 ..... 11, 14, **15~16**, 17~18

## ら行

- ・リニア岐阜県駅（中津川市） ..... 4, 11, **12**
- ・リニア長野県駅（飯田市） ..... 4, 6, **7~8**
- ・リニア山梨県駅（甲府市） ..... 8, 13

### 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2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。

中部圏の交通ネットワークの  
さらなる充実に向けて

～「中部圏交通ネットワークビジョン」を踏まえた新たな視点～

2018年6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/>