

# 【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<br>※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～)<br>※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
  - ・燃料電池自動車など次世代産業も成長
- (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

