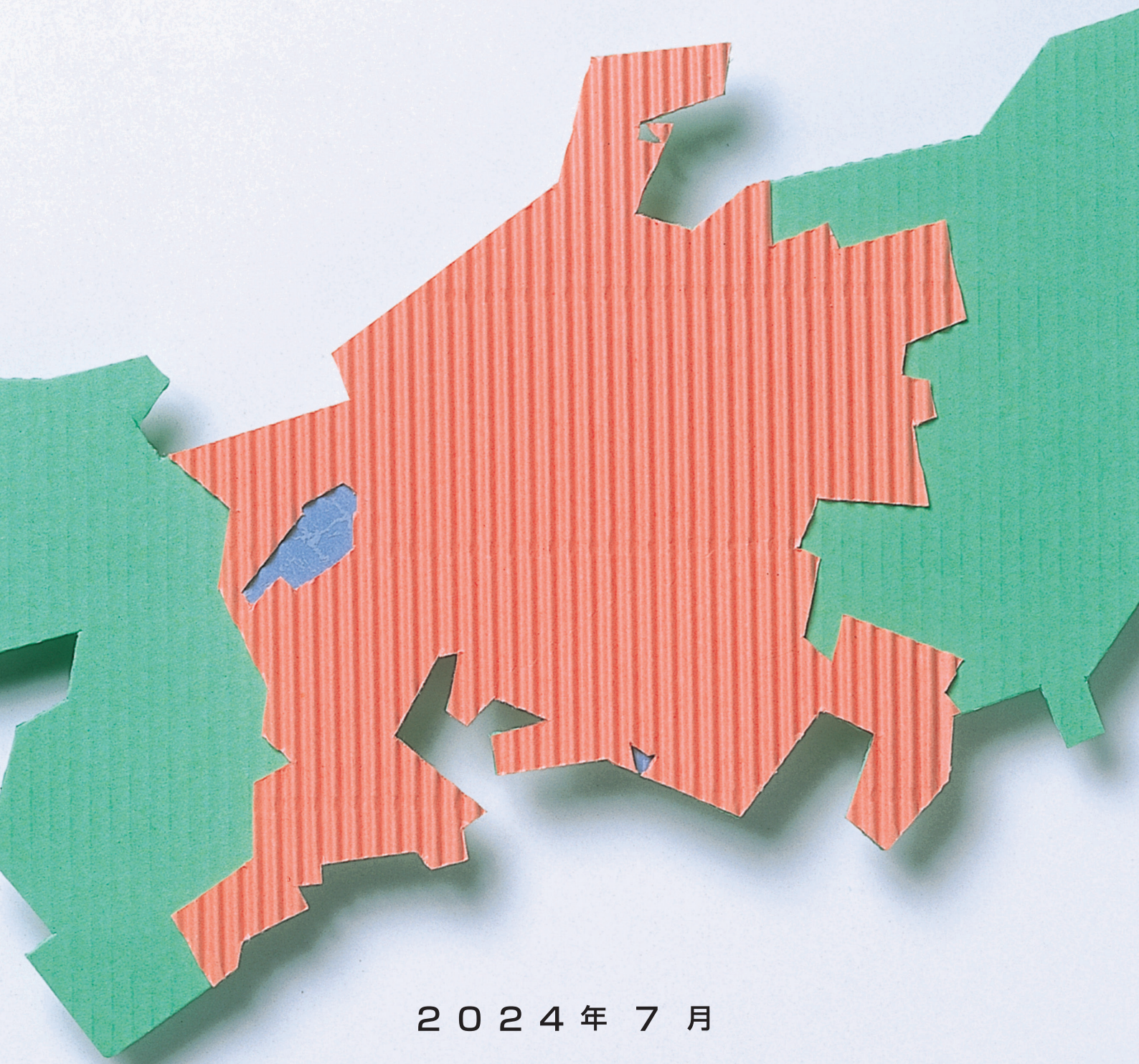


2025年度

# 中部圏の開発整備について



2024年7月

中部圏開発整備地方協議会

中部圏の開発整備の推進については、日頃より御協力いただき、ありがとうございます。

1966年に中部圏開発整備法が制定されて以来、中部圏は首都圏と近畿圏の中間に位置する地域として、中部圏開発整備計画に基づき開発整備が積極的に進められ、我が国の発展や国際競争力を牽引してきました。

「中部圏開発整備計画」(2016年3月)においても、中部圏は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンのセンターを担い、アイデンティティともいうべき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、ヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待されています。

また、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の社会的・経済的効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組むことが求められています。

こうした状況の中、これらの期待に応えていくためには、対流の礎となる道路や鉄道、港湾、空港等の交通基盤整備、地域活力の維持・発展のための産業・都市基盤整備、訪日外国人旅行者の誘客促進に向けた観光面における広域連携などの事業を着実に推進していくことが不可欠であります。

特に、甚大な被害に見舞われた令和6年能登半島地震の発生により、切迫する南海トラフ地震や激甚化する風水害等に備え、強くしなやかな国土の構築のための防災対策の必要性は一層高まっているものと考えております。

つきましては、次に掲げる諸事業の着実な推進につきまして、特段の御配慮をお願い申し上げます。



2024年7月

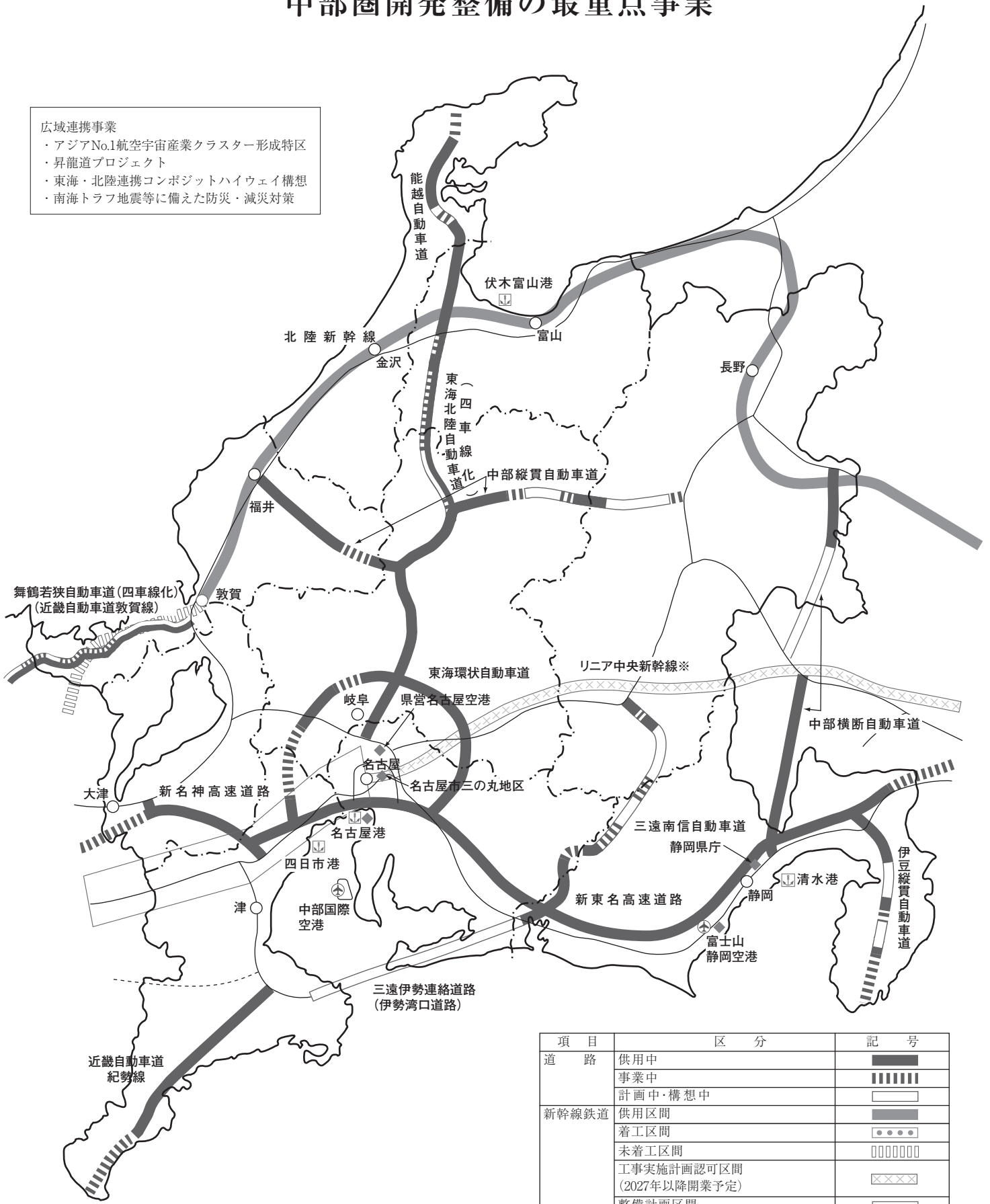
## 中部圏開発整備地方協議会

富山県知事	新田八朗
石川県知事	馳浩
福井県知事	杉本達治
長野県知事	阿部守一
岐阜県知事	古田肇
静岡県知事	鈴木康友
愛知県知事	大村秀章
三重県知事	一見勝之
滋賀県知事	三日月大造
名古屋市長	河村たかし
静岡市長	難波喬司
浜松市長	中野祐介

# 中部圏開発整備の最重点事業

## 広域連携事業

- ・アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区
- ・昇龍道プロジェクト
- ・東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想
- ・南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策



項目	区分	記号
道路	供用中	———
	事業中	
	計画中・構想中	----
新幹線鉄道	供用区間	———
	着工区間	●●●●
	未着工区間	□□□□□□
	工事実施計画認可区間 (2027年以降開業予定)	×××××
	整備計画区間	----
港湾		⚓
空港		✈
大規模な広域防災拠点等 (南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策)		◆

※リニア中央新幹線及び北陸新幹線の詳細なルート図は、各建設事業の事業略図を参照。

# 目 次

I	最重点事業	1
I-1	基盤整備事業	1
(1)	東海北陸自動車道建設事業 【富山、岐阜、愛知】	1
(2)	新東名高速道路建設事業 【静岡、愛知、名古屋市、静岡市、浜松市】	3
(3)	新名神高速道路建設事業 【愛知、三重、滋賀、名古屋市】	5
(4)	中部横断自動車道建設事業 【長野、静岡、静岡市】	7
(5)	中部縦貫自動車道建設事業 【富山、石川、福井、長野、岐阜】	9
(6)	東海環状自動車道建設事業 【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	11
(7)	三遠南信自動車道建設事業 【長野、静岡、愛知、浜松市】	13
(8)	能越自動車道建設事業 【富山、石川】	15
(9)	舞鶴若狭自動車道（近畿自動車道敦賀線）建設事業 【福井】	17
(10)	伊豆縦貫自動車道建設事業 【静岡】	19
(11)	近畿自動車道紀勢線建設事業 【三重】	21
(12)	三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）建設事業 【静岡、愛知、三重】	23
(13)	北陸新幹線建設事業 【富山、石川、福井、長野、滋賀】	25

(14)	リニア中央新幹線建設事業	27
	【長野、岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(15)	名古屋港整備事業	29
	【愛知、名古屋市】	
(16)	清水港整備事業	31
	【静岡】	
(17)	四日市港整備事業	33
	【三重】	
(18)	伏木富山港整備事業	35
	【富山】	
(19)	中部国際空港第二滑走路等整備事業	37
	【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
<b>I-2 広域連携事業</b>		<b>39</b>
(1)	アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区	39
	【長野、岐阜、静岡、愛知、三重】	
(2)	昇龍道プロジェクト	41
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	
(3)	東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想	43
	【富山、石川、福井、岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(4)	南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策	45
	【長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	

II 広域事業	47
II-1 道路	47
(1) 北陸自動車道建設事業	47
【富山、石川、福井、滋賀】	
(2) 東海南海連絡道建設事業	48
【三重】	
(3) 名古屋圏自動車専用道路建設事業	49
【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
(4) 北陸関東広域道路建設事業	50
【富山、石川、福井、長野、岐阜】	
(5) 富山高山連絡道路建設事業	51
【富山、岐阜】	
(6) 小松白川連絡道路建設事業	52
【石川、岐阜】	
(7) 名神名阪連絡道路整備事業	53
【三重、滋賀】	
(8) 浜松湖西豊橋道路建設事業	54
【静岡、愛知、浜松市】	
(9) 主要国道整備事業	55
国道1号	55
【静岡、三重、滋賀】	
国道8号	56
【富山、石川、福井、滋賀】	
国道19号	57
【長野、岐阜】	
国道21号	58
【岐阜、滋賀】	
国道23号	59
【愛知、三重】	



国道41号	60
【富山、岐阜、愛知】	
国道153号	61
【長野、愛知】	
国道156号	62
【富山、岐阜】	
国道161号	63
【滋賀、福井】	
国道258号	64
【岐阜、三重】	
国道302号	65
【愛知、名古屋市】	
<b>Ⅱ-2 鉄 軌 道</b>	<b>66</b>
(1) 高山本線・太多線整備事業	66
【富山、岐阜】	
(2) 関西本線・草津線複線電化事業	67
【愛知、三重、滋賀】	
<b>Ⅱ-3 水資源の開発及び利用</b>	<b>68</b>
(1) 新丸山ダム建設事業	68
【岐阜、愛知、三重】	
(2) 木曾川水系連絡導水路事業	69
【岐阜、愛知、三重、(名古屋市)】	
(3) 豊川用水二期事業	70
【静岡、愛知】	
<b>Ⅱ-4 河 川</b>	<b>71</b>
(1) 庄内川整備事業	71
【岐阜、愛知、名古屋市】	

Ⅱ-5	都市公園	72
(1)	国営木曾三川公園整備事業	72
	【岐阜、愛知、三重、名古屋市】	
Ⅱ-6	下水道	73
(1)	流域下水道事業	73
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀】	
(2)	公共下水道・特定環境保全公共下水道事業	74
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	
(3)	高度処理施設整備事業	75
	【富山、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、浜松市】	
Ⅱ-7	かんがい排水施設及び農用地	76
(1)	国営総合農地防災事業	76
	新濃尾地区	76
	【岐阜、愛知】	
Ⅱ-8	その他	77
(1)	インフラ長寿命化事業	77
	【富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、名古屋市、静岡市、浜松市】	

## 広域事業参考図

- ・道 路…………… 78
- ・鉄 軌 道…………… 79
- ・水資源の開発及び利用、河川…………… 80
- ・都 市 公 園…………… 81
- ・下 水 道…………… 82
- ・かんがい排水施設及び農用地 …… 83

その他の事業 …… 84



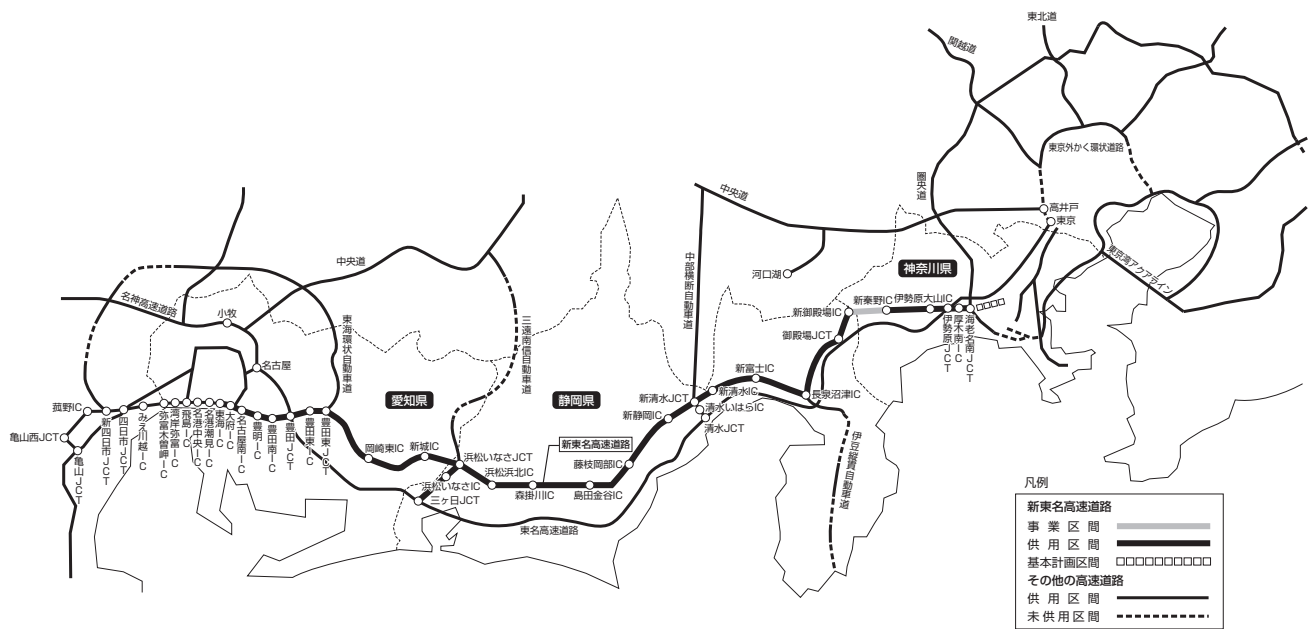
事業名	東海北陸自動車道建設事業		事業主体	中日本高速道路(株)
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 飛驒清見IC～白川郷IC間のうち四車線化未事業化区間の早期事業化 2. 飛驒清見IC～南砺スマートIC間のうち四車線化事業中区間の建設推進			
趣旨・効果	太平洋側と日本海側を結び、かつ名神高速道路と北陸自動車道に接続する本路線の建設は、中部圏における骨格的交通網の中枢をなすものであり、当地域の一体的発展に大きく寄与するものである。			
事業概要	起終点 一宮市～小矢部市 経過地 愛知県、岐阜県、富山県 延長 約185km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2024年度計画			
備考	1964. 7 東海北陸自動車道建設法施行 1986. 3 岐阜各務原～美濃間(19.1km)供用開始 1992. 3 福光～小矢部砺波間(11.1km)供用開始 1994. 3 美濃～美並間(17.2km) 供用開始 1996. 4 美並～郡上八幡間(10.2km)供用開始 1997. 3 一宮木曾川IC～岐阜各務原IC(5.6km)供用開始 1997.11 郡上八幡～白鳥(16.6km)供用開始 1998. 2 尾西IC～一宮木曾川IC(3.8km)供用開始 1998.12 一宮JCT～尾西IC(3.9km)供用開始 1999.11 白鳥IC～荘川IC(21.9km)供用開始 2000. 9 五箇山IC～福光IC(16.3km)供用開始 2000.10 荘川IC～飛驒清見JCT(18.9km)供用開始 2002.11 白川郷IC～五箇山IC(15.2km)供用開始 2004.12 美濃IC～瓢ヶ岳PA(18.5km)四車線供用開始 2008. 7 飛驒清見IC～白川郷IC(24.9km)供用開始 瓢ヶ岳PA～郡上八幡IC(8.9km)四車線供用開始 2009. 2 ぎふ大和IC～白鳥IC(10.4km)四車線供用開始 2009. 7 郡上八幡IC～ぎふ大和IC(6.2km)四車線供用開始 2018.11 白鳥IC～高鷲IC(8.0km)四車線供用開始 2018.12 ひるがの高原SIC～飛驒清見IC(25.8km)四車線供用開始 2019. 3 高鷲IC～ひるがの高原SIC(7.1km)四車線供用開始 2020.11 城端SA～福光IC(2.3km)四車線供用開始 2021.11 南砺SIC～小矢部砺波JCTの一部(1.8km)四車線供用開始 2022.11 五箇山IC～小矢部砺波JCTの一部(5.9km)四車線供用開始			

# 事業略図



事業名	新東名高速道路建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 事業整備計画区間のうち新秦野 IC ～新御殿場 IC 間の建設推進 2. 基本計画区間（横浜市～海老名市）の早期事業化 3. 整備計画策定調査の重点的实施 4. 暫定 4 車線区間の 6 車線化の建設推進			
趣旨・効果	我が国の大動脈である東名高速道路は既に容量を超え、その使命を果たせない状況になりつつあるため、魅力ある都市圏の形成と三大都市圏との多様な連携交流の促進を目的に、新東名高速道路を建設し、東名高速道路の高速性・定時性の回復、事故や災害時の交通の安定性の確保、大規模災害時の代替路・緊急輸送道路としての活用などの機能強化を図る。			
事業概要	起 終 点 東京都～名古屋市 経 過 地 東京都、神奈川県、静岡県、愛知県 延 長 330 km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 1998. 3 名古屋南IC～東海IC(5.1km)供用 2003. 3 豊田東IC～豊田JCT(1.9km)供用 豊明IC～名古屋南IC(5.3km)供用 2003.12 豊田南IC～豊明IC(7.6km)供用 2004.12 豊田JCT～豊田南IC(7.6km)供用 2005. 3 豊田東JCT～豊田東IC(3.1km)供用 2012. 4 御殿場JCT～三ヶ日JCT供用 2016. 2 浜松いなさJCT～豊田東JCT供用 2018. 1 海老名南JCT～厚木南IC供用 2018. 8 6車線化事業許可(御殿場JCT～浜松いなさJCT) 2019. 3 厚木南IC～伊勢原JCT供用 2020. 3 伊勢原JCT～伊勢原大山IC供用 2020.12 御殿場JCT～浜松いなさJCT間6車線完成 2021. 4 新御殿場IC～御殿場JCT供用 2022. 4 伊勢原大山IC～新秦野IC供用
	2024年度計画	・新御殿場 IC ～名港中央 IC 242 km 供用 ※清水連絡道路・引佐連絡路 (17.2 km) 除く ・御殿場 JCT ～浜松いなさ JCT 145 km 6車線化  ・新秦野 IC ～新御殿場 IC 用地買収・工事	_____	_____
備考				

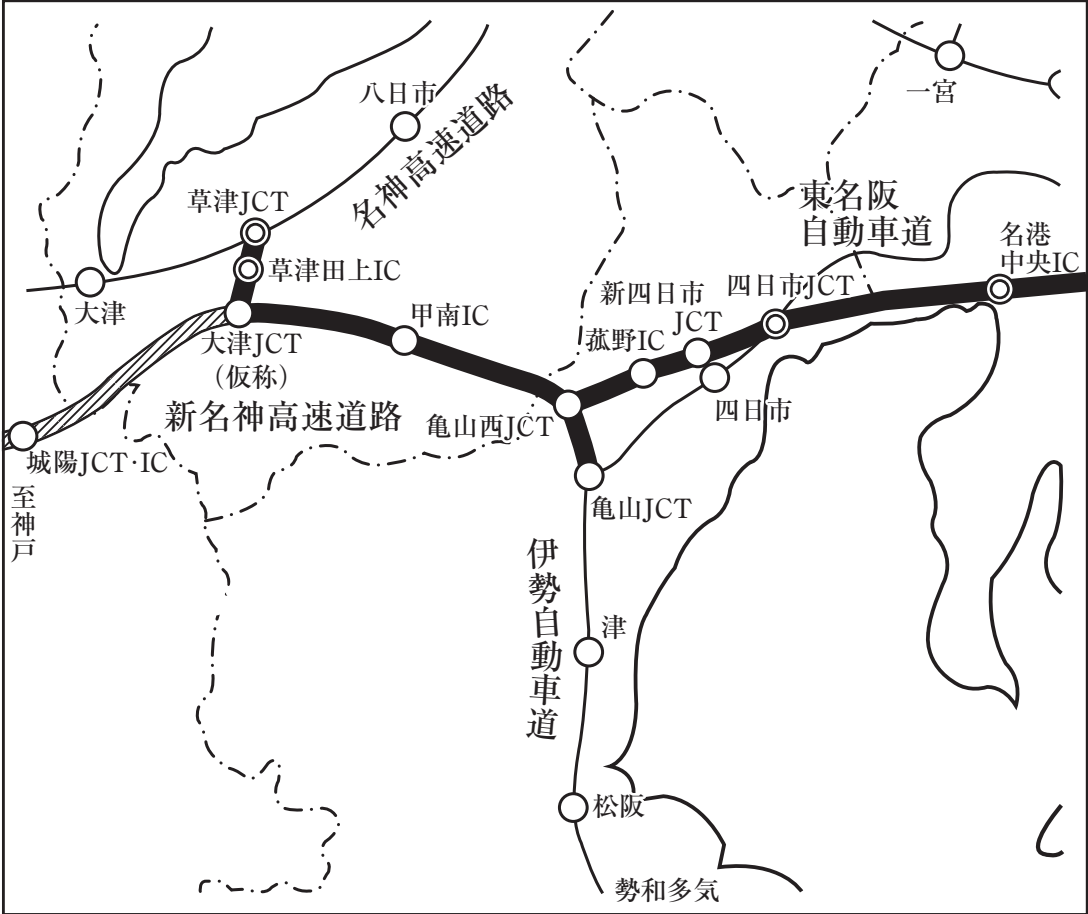
# 事業略図







事業名	新名神高速道路建設事業		事業主体	中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 大津市～高槻市間の整備推進 2. 亀山西 JCT～城陽 JCT・IC の6車線化			
趣旨・効果	我が国の大動脈である名神高速道路は、既に容量を超えており、道路交通の量的拡大、広域化、高速、定時性の向上といった高速道路本来のニーズに応えるため、新名神高速道路を建設し、機能強化を図る。			
事業概要	起 終 点 名古屋市～神戸市 経 過 地 愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県 延 長 約174km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 1989. 1 飛島村～神戸市が基本計画区間に組入れ 1991.12 亀山市～城陽市間の整備計画決定 1993.11 亀山市～城陽市間に施行命令 1994. 9 工事実施計画認可 1996.12 四日市市～菰野町、城陽市～高槻市間の整備計画決定 1997.12 城陽市～八幡市間に施行命令 1998.10 菰野町～亀山市、高槻市～箕面市間の整備計画決定 1998.12 四日市市～菰野町、八幡市～高槻市、箕面市～神戸市間に施行命令 1999.12 高槻市～箕面市間に施行命令 2000. 3 飛島IC～湾岸弥富IC (5.1km) 供用開始 2002. 3 湾岸弥富IC～みえ川越IC (8.3km) 供用開始 2003. 3 みえ川越IC～四日市JCT (6.2km) 供用開始 2003.12 政府、与党申し合わせによる抜本的見直し区間の設定「大津市～城陽市」「八幡市～高槻市」
	2024年度計画	・ 亀山西 JCT～大津 JCT(仮称) 6車線化 調査設計・工事 ・ 大津 JCT～城陽 JCT・IC 工事 ・ 八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 調査設計・用地買収・工事	_____ _____	2004. 4 甲南ICに施行命令 2005. 3 草津田上IC供用開始 2007. 4 「新名神高速道路」に名称決定 2008. 2 亀山市～大津市間の供用開始 2009. 3 甲南IC供用開始 2012. 4 亀山市～城陽市間及び城陽市～高槻市間の整備計画変更 2014. 8 新名神大津スマートIC (仮称) 連結許可 2016. 8 四日市JCT～新四日市JCT(4.4km) 供用開始 2017. 4 城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC供用開始 2017. 4 高槻JCT・IC～川西IC供用開始 2018. 3 川西IC～神戸JCT供用開始 2019. 3 新四日市JCT～亀山西JCT(22.9km) 供用開始 2019. 3 亀山西JCT～大津JCT(仮称)の6車線化事業許可 2020. 3 大津JCT(仮称)～城陽JCT・ICの6車線化事業許可
備考				

事業略図

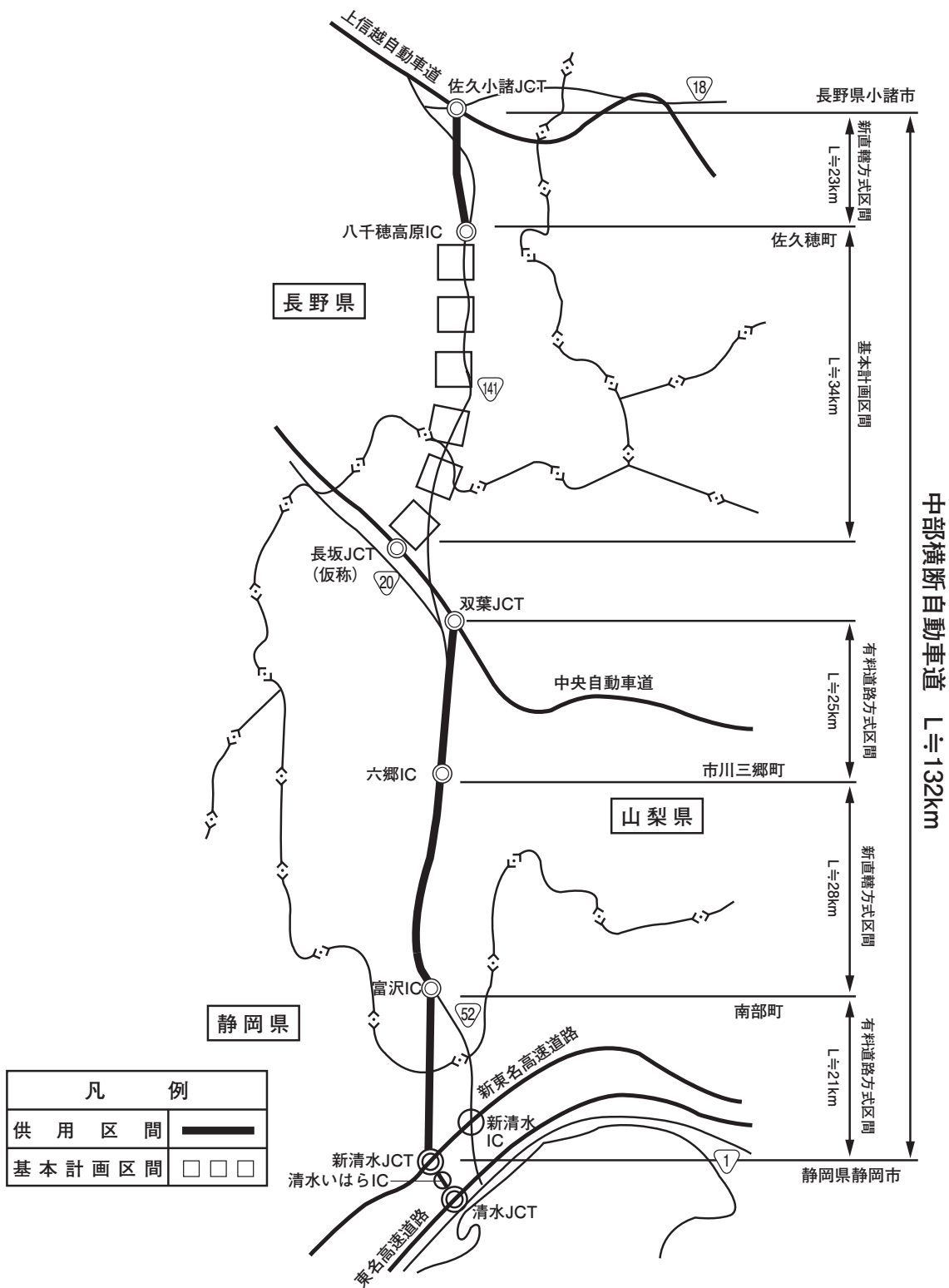


凡例

整備計画区間 (供用区間)	
整備計画区間 (事業中区間)	

事業名	中部横断自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 基本計画区間である長坂JCT(仮称)～八千穂高原IC間の早期事業化			
趣旨・効果	多様な連携・交流を支える交通体系を形成するために、北陸自動車道、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路、新東名高速道路を有機的に連結し、日本海及び太平洋沿岸の臨海工業地帯、国際拠点港湾や重要港湾と内陸工業地帯との連携を深め、産業経済の活動に活力を与えるのみならず、未利用資源の開発を可能ならしめ、豊かな社会の形成に貢献する。			
事業概要	起 終 点 静岡県静岡市～長野県小諸市 延 長 約132km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2024年度計画			
備考				








# 事業略図

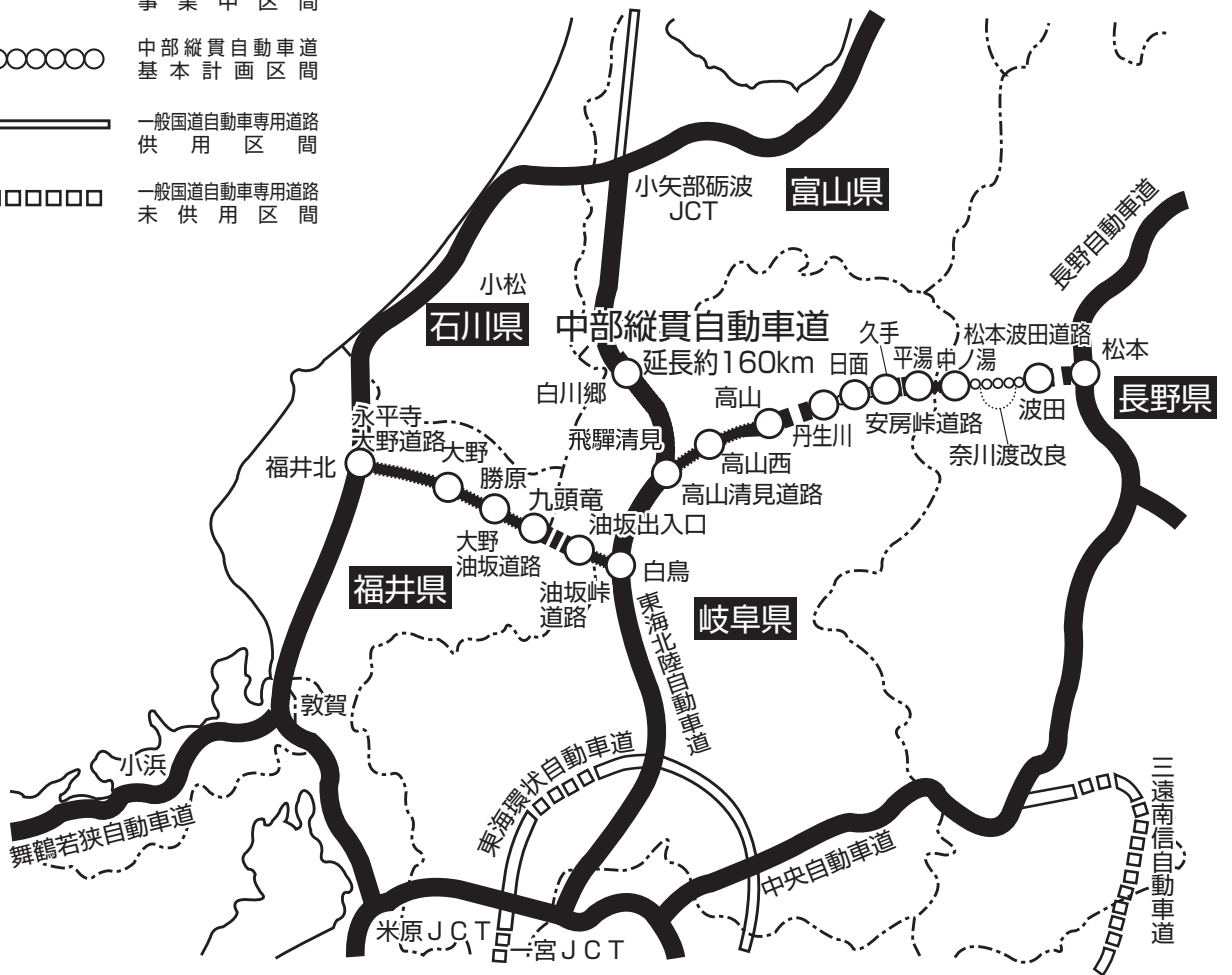


事業名	中部縦貫自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路(株)
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 大野油坂道路の一日も早い全線開通 2. 高山清見道路、高山東道路の早期開通 3. 久手～丹生川間の調査推進および早期事業化 4. 波田～中ノ湯間の早期計画段階調査着手 5. 松本波田道路の早期開通 6. 関連する国道158号奈川渡改良の整備推進			
趣旨・効果	長野県松本市から岐阜県の飛騨地域を經由して、東海北陸自動車道に接続し、福井県福井市に至る中部縦貫自動車道を建設することにより、北陸と関東を最短距離で結ぶとともに、中部内陸沿線地域の一体的な総合開発を図る。			
事業概要	起終点 長野県松本市～福井県福井市 経過地 長野県、岐阜県、福井県 延長 約160km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過
	2024年度計画	事業量	事業費	
備考				

# 事業略図

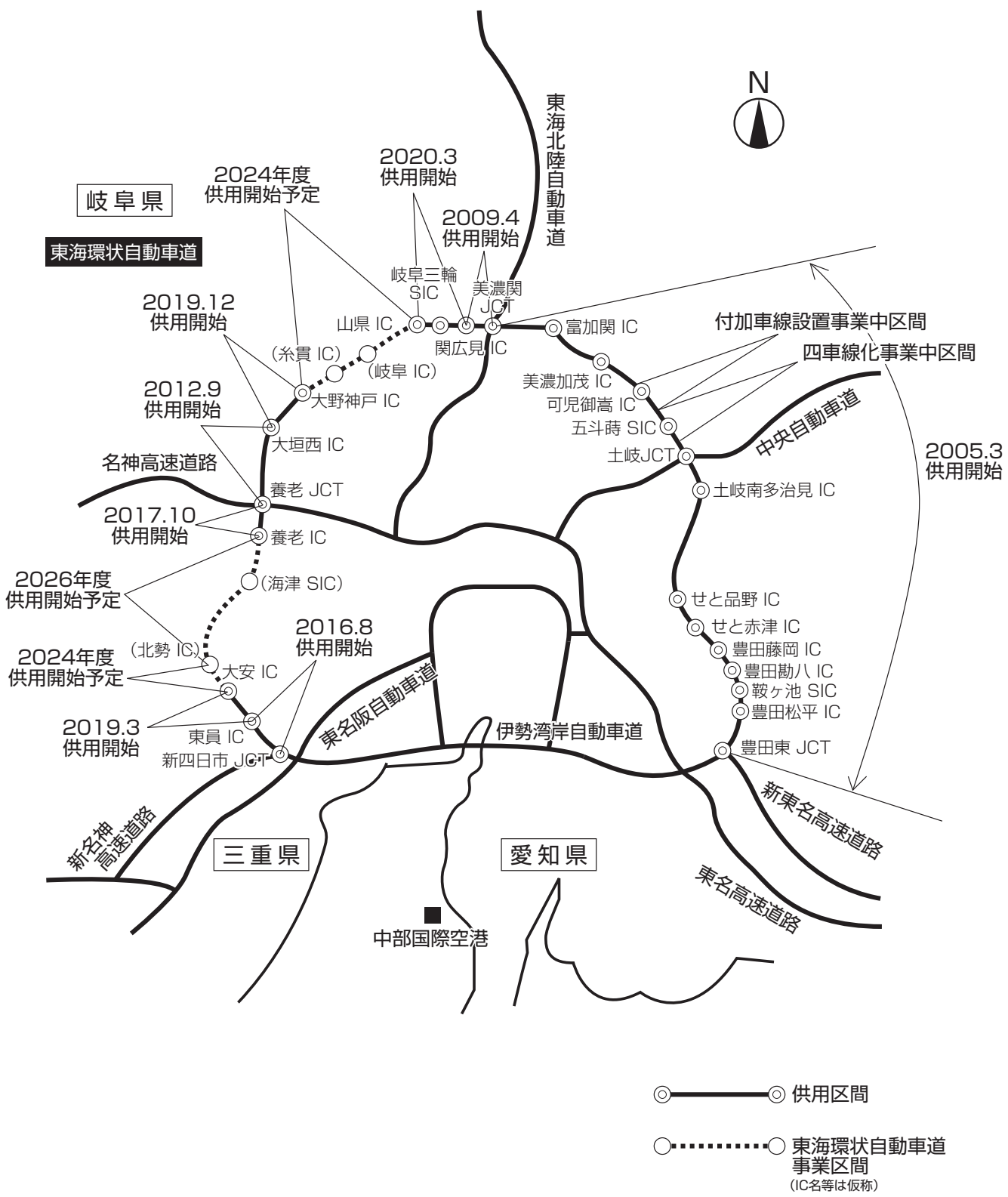
## 凡例

-  国土開発幹線自動車道  
供用区間
-  国土開発幹線自動車道  
未供用区間
-  中部縦貫自動車道  
供用区間
-  中部縦貫自動車道  
事業中区間
-  中部縦貫自動車道  
基本計画区間
-  一般国道自動車専用道路  
供用区間
-  一般国道自動車専用道路  
未供用区間



事業名	東海環状自動車道建設事業		事業主体	国、中日本高速道路㈱
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 養老IC～北勢IC(仮称)間の2026年度内の供用 2. 土岐JCT～可児御嵩IC間の四車線化の早期完成 3. 可児御嵩IC～美濃加茂IC間の四車線化の早期事業化及び美濃加茂IC～関広見IC間の四車線化優先整備区間への選定			
趣旨・効果	愛知県豊田市から岐阜県の東濃・中濃・岐阜・西濃の各地域及び三重県四日市市に至る路線であり、伊勢湾岸自動車道と一体となって、環状を形成するとともに、名神高速道路、中央自動車道、東名高速道路、新東名高速道路、東名阪自動車道、新名神高速道路、東海北陸自動車道を相互に連絡することにより、東海地域の一体的発展を図る。			
事業概要	起 終 点 愛知県豊田市～三重県四日市市 経 過 地 愛知県、岐阜県、三重県 延 長 約 153 km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 2005. 3 豊田東JCT～美濃関JCT供用開始 2009. 4 美濃関JCT～関広見IC供用開始 2012. 9 大垣西IC～養老JCT供用開始 2016. 8 東員IC～新四日市JCT供用開始 2017.10 養老JCT～養老IC供用開始 2019. 3 大安IC～東員IC供用開始 2019.12 大野神戸IC～大垣西IC供用開始 2020. 3 関広見IC～山県IC供用開始
	2024年度計画	調査・設計・用地買収・工事	_____	
備考				

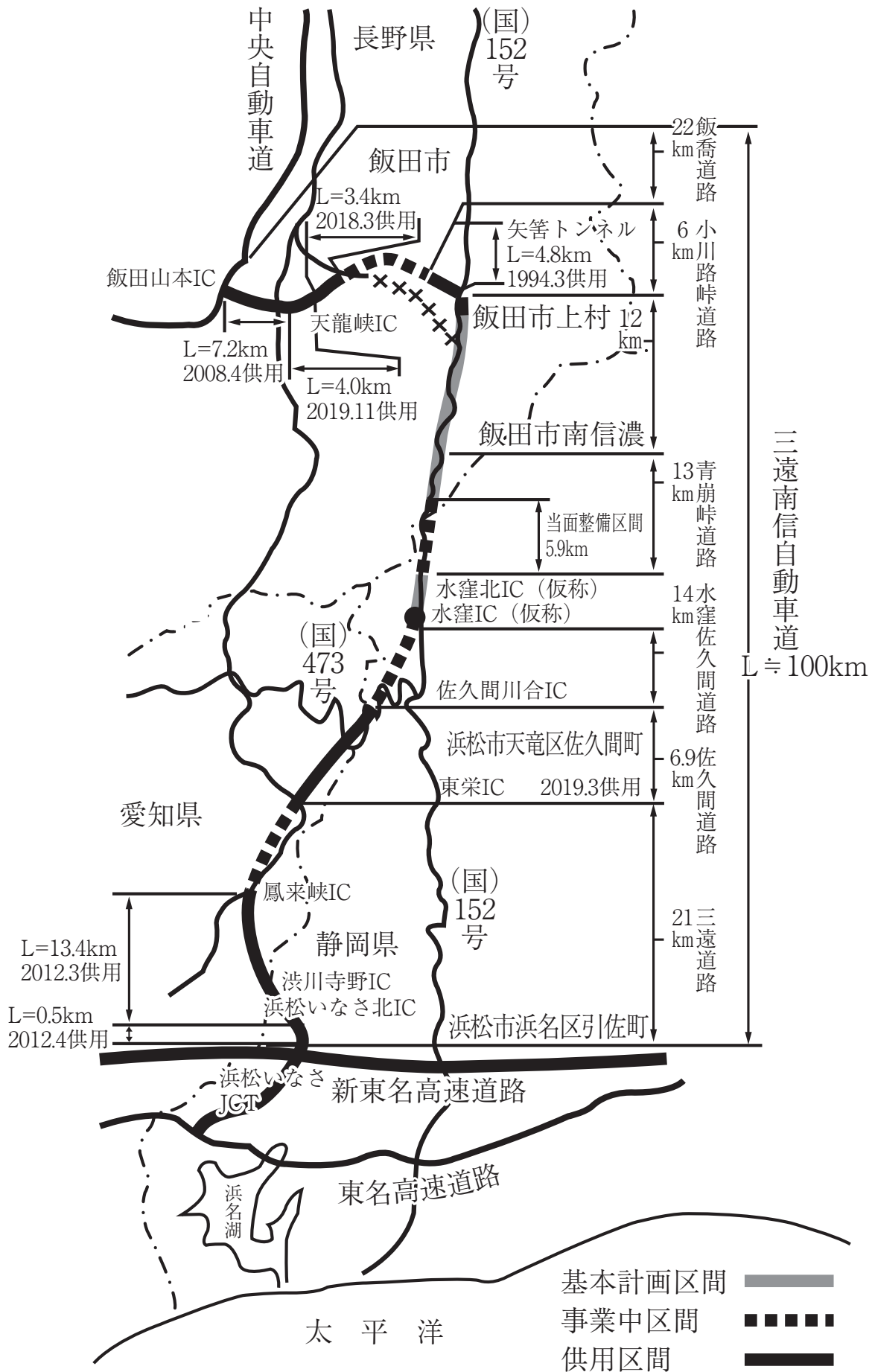
事業略図





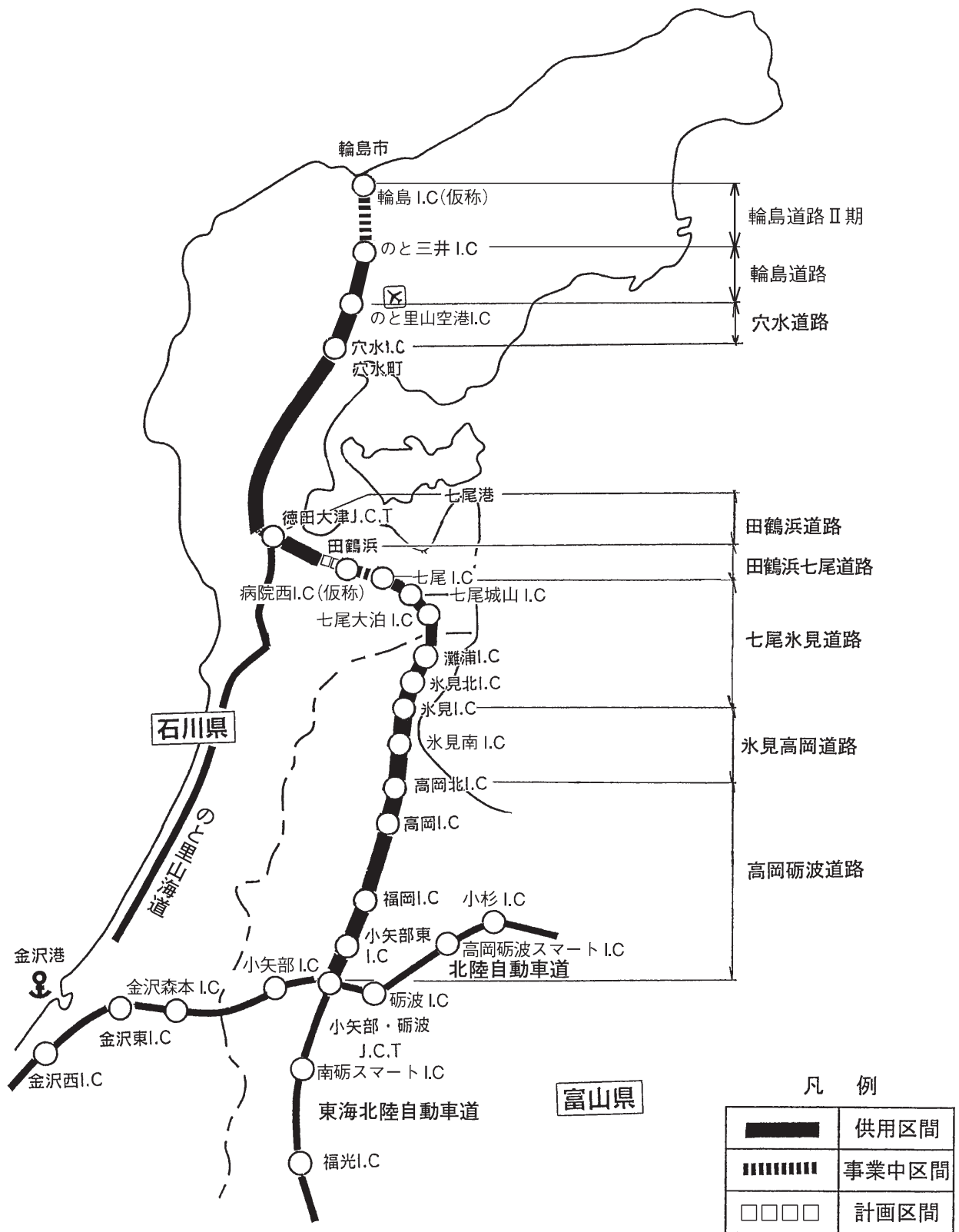
事業名	三遠南信自動車道建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 飯喬道路、青崩峠道路、水窪佐久間道路、三遠道路の建設推進 2. 一体的に機能する一般国道の整備促進			
趣旨・効果	長野県飯田市と静岡県浜松市浜名区引佐町を結ぶ高規格道路の建設によって、長野県、静岡県及び愛知県の一体的な発展を図る。			
事業概要	起 終 点 長野県飯田市～静岡県浜松市浜名区引佐町 延 長 約100km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	<b>全線</b> 1987. 6 高規格幹線道路に決定  <b>飯喬道路</b> 1990.11 飯田市(山本～上久堅)15km 基本計画決定 1997. 2 飯田市(山本～上久堅)15km 整備計画決定 2008. 4 飯田山本IC～天龍峡IC 7.2km 供用 2018. 3 龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC 3.4km 供用 2019.11 天龍峡IC～龍江IC 4.0km 供用  <b>小川路峠道路</b> 1994. 3 矢筈トンネル 4.8km 供用  <b>青崩峠道路</b> 1989.8 南信濃村～水窪町 13km 基本計画決定 1989.8 水窪町 2km 整備計画決定  <b>水窪佐久間道路</b> 1993. 7 水窪町～佐久間町 20km 基本計画決定  <b>佐久間道路・三遠道路</b> 1991.12 佐久間町～引佐町 30km 基本計画決定 2000. 4 佐久間町～引佐町 28km 整備計画決定 2012. 3 鳳来峡IC～浜松いなさ北IC 13.4km 供用 2012. 4 浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT 0.5km 供用 2019. 3 佐久間川合IC～東栄IC 6.9km 供用
	2024年度計画	・飯喬道路 調査・設計・工事 ・青崩峠道路 調査・設計・工事 ・三遠道路 調査・設計・工事 ・水窪佐久間道路 調査・設計	_____	_____
備考				

事業略図



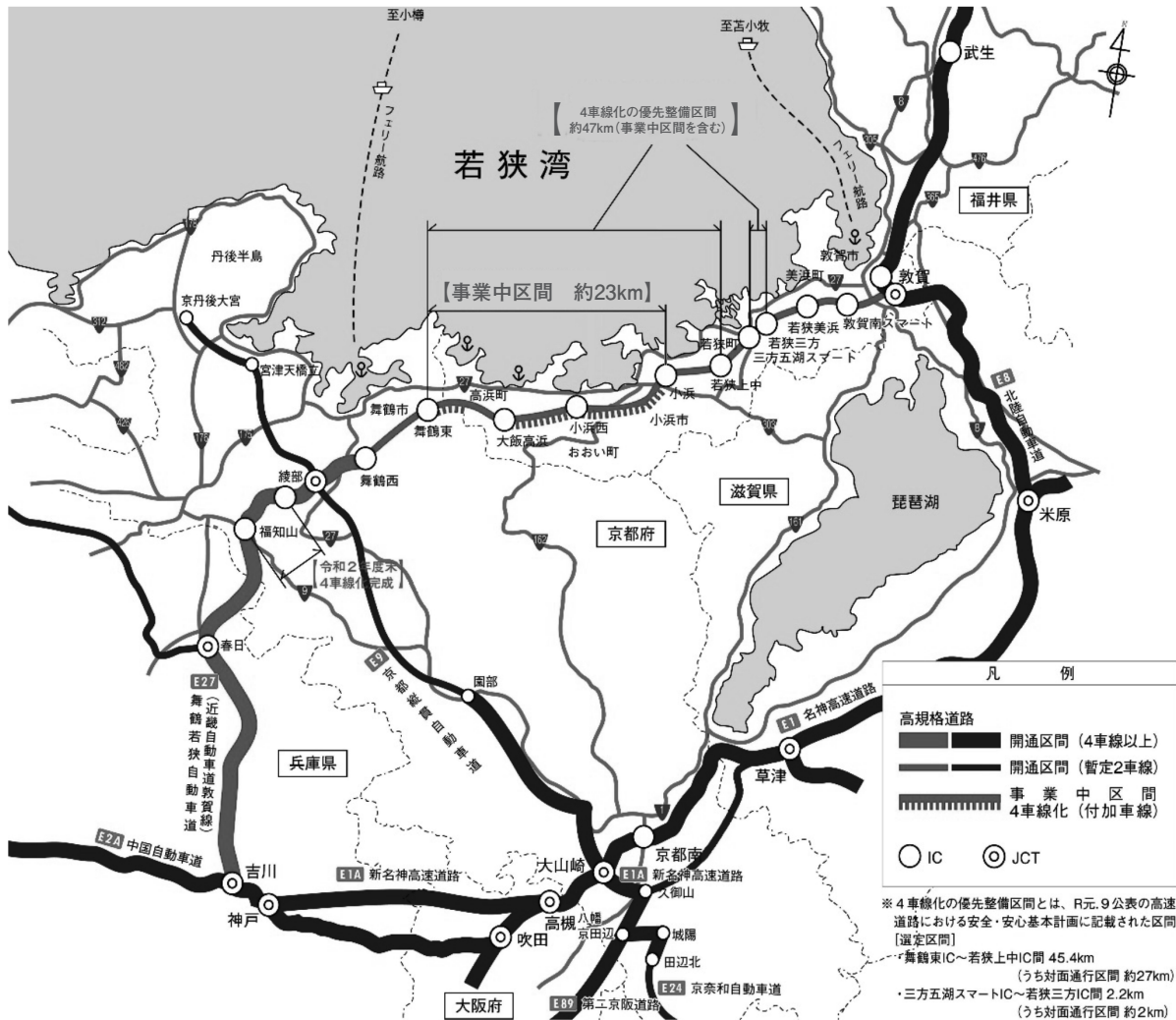
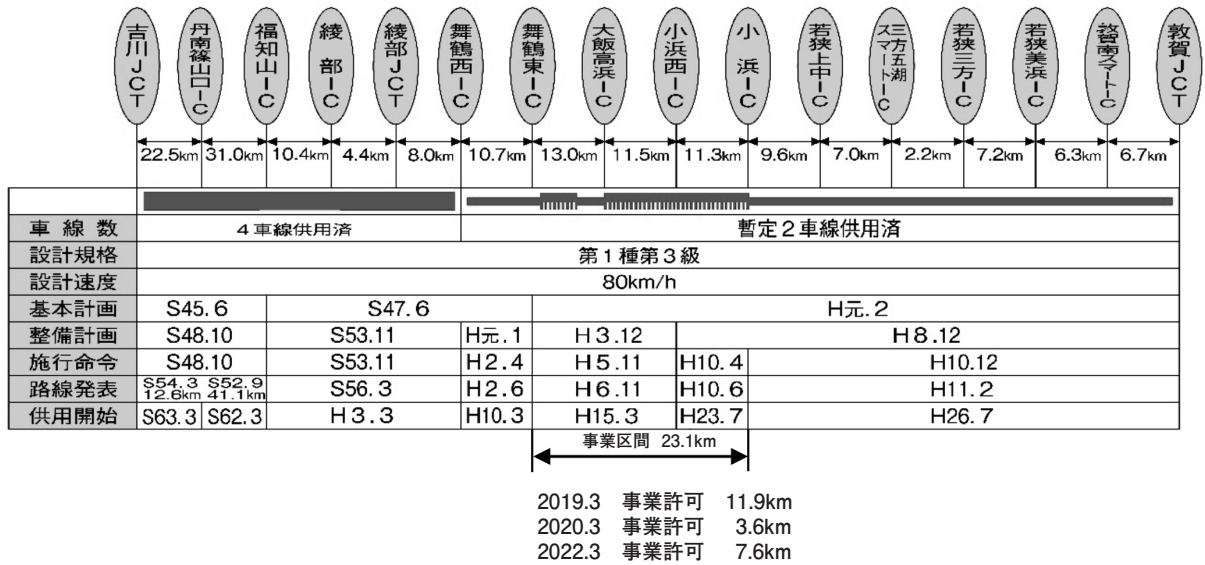
事業名	能越自動車道建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 輪島IC（仮称）～のと三井IC間の整備推進 2. 病院西IC（仮称）～七尾IC間の整備推進 3. 地方道路公社管理区間の国などによる一元的管理 4. 能登半島地震における被災箇所の早期本格復旧			
趣旨・効果	本路線は、東海北陸自動車道の延長とされるべき路線であり、かつ北陸自動車道と有機的に連結し、東海地方と石川・富山両県の産業、経済、文化、観光等に多大の効果が期待できるものである。 令和6年能登半島地震により、損壊した能越自動車道は、能登の復旧復興に必要な資材や人材搬送に極めて重要な道路であり、早期復旧が望まれる。			
事業概要	起 終 点 輪島市～砺波市 延 長 約117km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過 1987. 6 高規格幹線道路網に位置づけられる。 1998. 4 田鶴浜道路供用 2000. 6 穴水道路供用 2004. 6 高岡砺波道路供用 2006. 輪島道路事業着手 2007. 4 氷見高岡道路供用 2012. 輪島道路Ⅱ期事業着手 2015. 2 七尾氷見道路供用 2016. 3 氷見南IC供用 2016. 4 田鶴浜七尾道路事業着手 2023. 9 輪島道路(のと三井IC～のと里山空港IC)供用
	2024年度計画	・輪島道路Ⅱ期(輪島IC(仮称)～のと三井IC)工事 ・田鶴浜七尾道路(病院西IC(仮称)～七尾IC)工事 ・全体区間の調査建設推進 ・災害復旧事業	_____	
備考				

# 事業略図



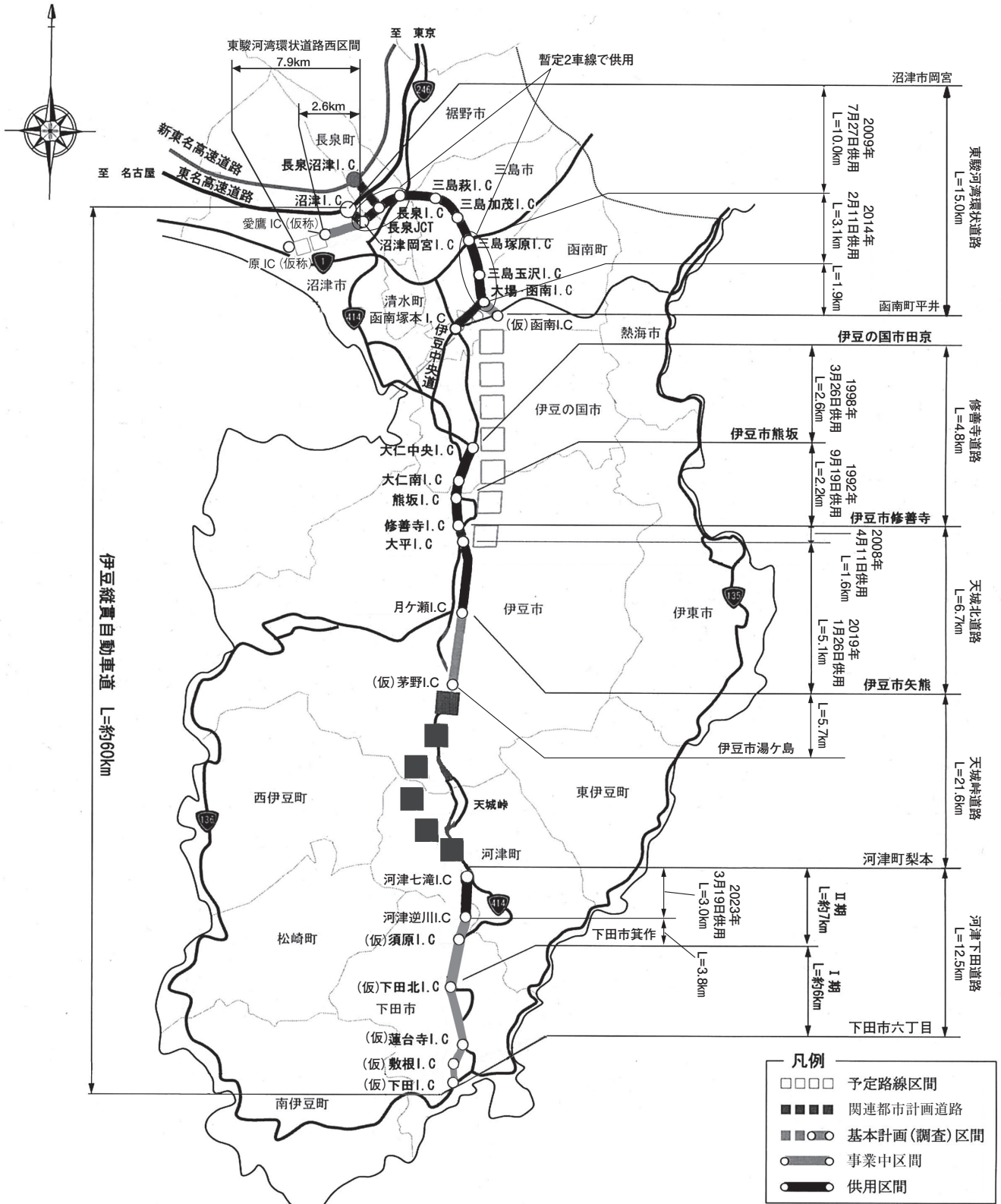
事業名	舞鶴若狭自動車道(近畿自動車道敦賀線) 建設事業		事業主体	中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	舞鶴西 IC ~ 敦賀 JCT 間の 4 車線化事業の早期事業化 事業中の舞鶴東 IC ~ 小浜 IC 間の 4 車線化工事の整備推進・早期完成			
趣旨・効果	本道路は中国自動車道、名神高速道路および北陸自動車道と一体となり、関西圏、中京圏、北陸圏の広域ネットワークを形成し、地域の活性化に大きく寄与する重要な路線である。当該地域のさらなる発展のために、本道路の全線 4 車線化を一日も早く実現する必要がある。			
事業概要	起 終 点 兵庫県三木市～福井県敦賀市 経 過 地 福井県小浜市他 延 長 約162km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量 ・全線供用済 ・吉川 JCT～舞鶴西 IC 4 車線供用済	事業費 —————	経 過 1987. 6 高規格幹線道路に決定 2014. 7 小浜・敦賀間の供用開始より全線供用済となる 2018.11 綾部PA・舞鶴西間4車線完成 2019. 3 舞鶴東・小浜西間のうち2区間(約11.9km)について4車線化の事業許可 2019. 9 舞鶴東・若狭上中間、三方五湖スマートIC・若狭三方間の2区間(約48km)が4車線化の優先整備区間として選定 2020. 3 大飯高浜・小浜西間(約3.6km)について4車線化の事業許可 2021. 3 福知山・綾部間4車線完成 2022. 3 小浜西・小浜間(約7.6km)について4車線化の事業許可
	2024年度計画	・舞鶴東 IC ~ 小浜 IC 間の 4 車線化工事	—————	
備考				

# 事業略図



事業名	伊豆縦貫自動車道建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. 基本計画区間である伊豆市～河津町（茅野 IC（仮称）～河津七滝 IC）間の早期事業化 2. 河津下田道路の建設推進 3. 東駿河湾環状道路のうち、沼津岡宮 IC～大場・函南 IC の4車線化、伊豆縦貫自動車道と一体的に機能する沼津岡宮 IC～愛鷹 IC（仮称）の事業推進、愛鷹 IC（仮称）～原 IC（仮称）の早期事業化			
趣旨・効果	連携交流や多彩な活動を支える交通体系の形成を目的として、伊豆地域の高速交通サービスの提供、行楽期の交通渋滞緩和、自然環境や観光資源に恵まれた伊豆地域の発展、並びに災害時の緊急輸送路の確保を目指し、沼津市から伊豆市を経て下田市に至る延長約60kmの自動車専用道路を建設する。（沼津・下田間の時間短縮：70分）			
事業概要	起 終 点 沼津市～下田市 延 長 約60km			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	1987. 6 高規格幹線道路に決定 1992. 9 有料道路「修善寺道路」供用（I期） 1998. 3 有料道路「修善寺道路」全線供用開始 2008. 4 天城北道路修善寺IC～大平IC供用 2009. 7 東駿河湾環状道路沼津岡宮IC～三島塚原IC供用 2014. 2 東駿河湾環状道路三島塚原IC～函南塚本IC供用（連絡路含む） 2019. 1 天城北道路大平IC～月ヶ瀬IC供用 2023. 3 河津下田道路河津七滝IC～河津逆川IC供用
	2024年度計画	・東駿河湾環状道路大場函南 IC～函南 IC（仮称）調査・設計 ・天城峠道路月ヶ瀬 IC～茅野 IC（仮称）調査・設計 ・河津下田道路河津逆川 IC～下田 IC（仮称）調査設計・用地買収・工事	_____	過
備考				

# 事業略図



※各区間は、2024年3月末現在



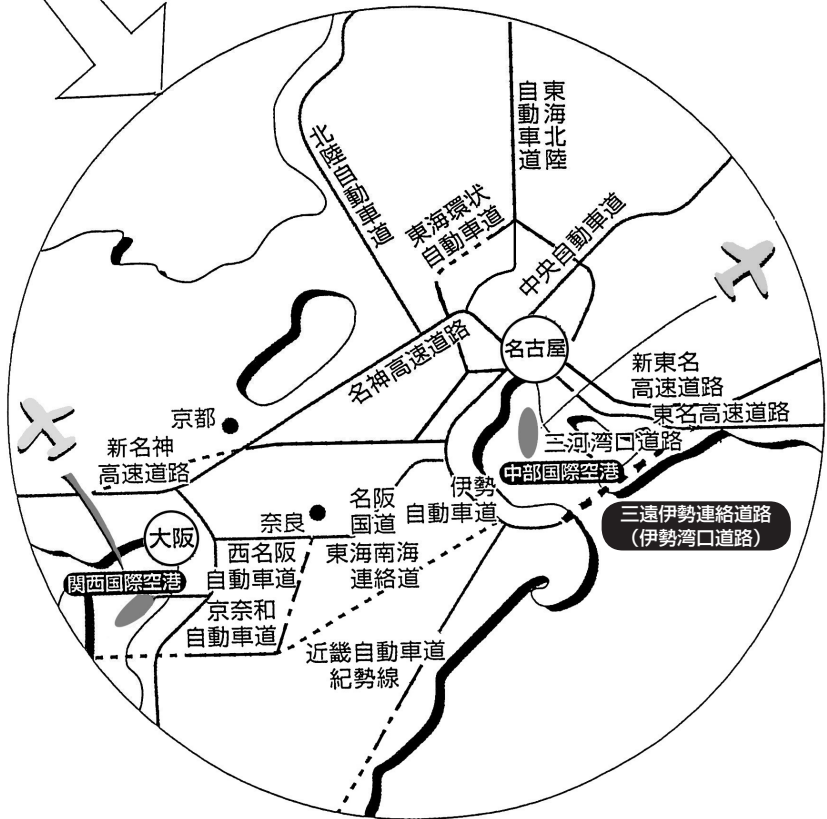
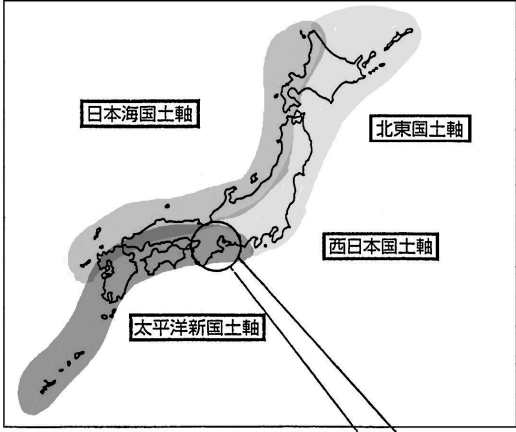
事業名	近畿自動車道紀勢線建設事業		事業主体	国、中日本高速道路(株)
			関係府省庁	国土交通省
2025年度事業提案内容	<p>1. 新宮紀宝道路、熊野道路、紀宝熊野道路の整備推進を図ること</p> <p>2. 紀勢自動車道勢和多気JCT～紀勢大内山IC間について、4車線化事業中区間の早期工事着手を図るとともに、残る区間についても早期全線事業化すること</p>			
趣旨・効果	<p>紀伊半島を回って大阪府、和歌山県及び三重県の3府県をつなぎ、中京圏・関西圏と三重県中南勢地域を結ぶ広域ネットワークを形成し、周辺地域の産業開発や伊勢志摩・東紀州方面への観光アクセスの向上などに貢献する。</p> <p>さらに、南海トラフ巨大地震発生時の津波や大雨などによる災害時および災害のおそれがある場合の交通機能を確保する。</p>			
事業概要	<p>起 終 点 大阪府松原市～三重県多気郡多気町</p> <p>経 過 地 大阪府、和歌山県、三重県</p> <p>延 長 約335km</p>			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	<p>紀勢自動車道</p> <p>2006.3 大宮大台IC～勢和多気JCT間供用 L=13.4km</p> <p>2009.2 紀勢大内山IC～大宮大台IC間供用 L=10.4km</p> <p>2012.3 尾鷲北IC～海山IC間供用 L=6.1km</p> <p>2013.3 紀伊長島IC～紀勢大内山IC間供用 L=10.3km</p> <p>2014.3 海山IC～紀伊長島IC間供用 L=15.1km</p> <p>2019.9 紀勢大内山IC～勢和多気JCT間が4車線化の優先整備区間に選定</p> <p>2020.3 紀勢大内山IC～大宮大台IC間の一部(L=6.2km)に4車線化の事業許可</p> <p>2021.3 勢和多気JCT～大宮大台IC間(L=10.9km)に4車線化の事業許可</p> <p>熊野尾鷲道路</p> <p>1996年度 事業化</p> <p>2008.4 三木里IC～尾鷲南IC間供用 L=5.0km</p> <p>2013.9 熊野大泊IC～三木里IC間供用 L=13.6km</p> <p>熊野尾鷲道路(Ⅱ期)</p> <p>2021.8 尾鷲南IC～尾鷲北IC間供用 L=5.4km</p> <p>新宮紀宝道路</p> <p>2013年度 事業化</p> <p>熊野道路</p> <p>2014年度 事業化</p> <p>紀宝熊野道路</p> <p>2019年度 事業化</p>
	2024年度計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宮紀宝道路</li> <li>・熊野道路</li> <li>・紀宝熊野道路(測量・調査、設計、用地取得及び工事推進)</li> <li>・紀勢自動車道(大宮大台IC～紀勢大内山ICの一部及び大宮大台IC～勢和多気IC間)(4車線化の推進)</li> </ul>	—————	
備考				

# 事業略図



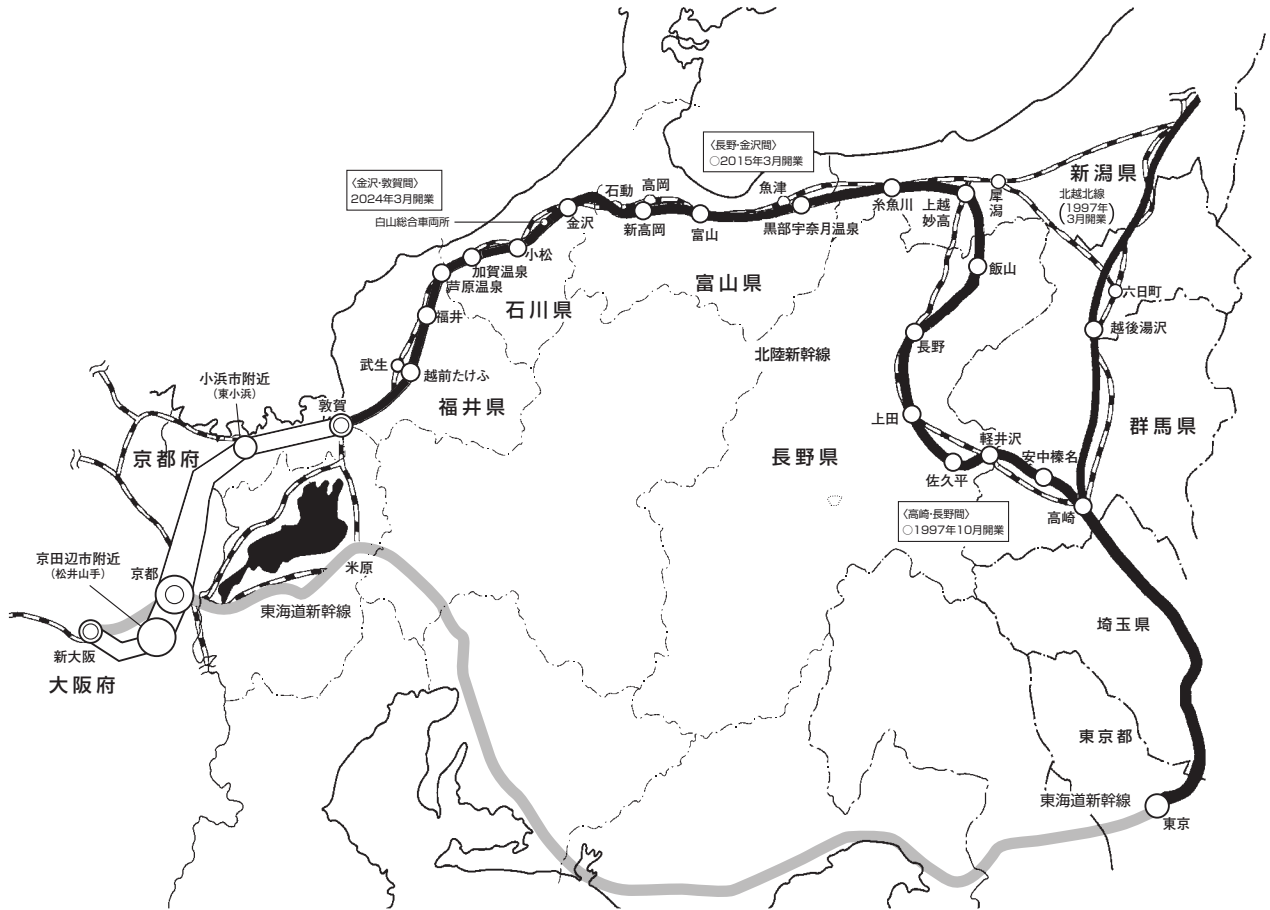
事業名	三遠伊勢連絡道路(伊勢湾口道路)建設事業		事業主体	国
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	所要の調査を推進し、早期事業化を図ること。			
趣旨・効果	<p>三遠伊勢連絡道路(伊勢湾口道路)は、伊勢湾環状道路の一部をなし、東海環状自動車道とともに「8の字型道路=エイト構想」を実現する道路であり、さらに、三遠南信自動車道及び中部縦貫自動車道などとともに、広く中部圏全体のネットワーク化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、「太平洋新国土軸」構想の一環をなし、多軸型国土の形成に大いに資する道路である。</p>			
事業概要	<p>起 終 点 静岡県西遠地域～三重県伊勢志摩地域</p> <p>経 過 地 豊橋市、渥美半島、鳥羽市</p> <p>延 長 約90km(湾口部約20km、陸上部約70km)</p>			
進捗状況	2023年度までの実績	<p>事業量</p> <p>経済調査 気象観測調査 風観測：神島、菅島 地震観測：神島、答志島、伊良湖 波浪観測：神島沖、答志島沖 地形地質調査等 環境現地調査等</p>	<p>事業費</p> <p>_____</p>	<p>経</p> <p>1967.10 伊勢湾口道路調査委員会(愛知県、三重県、伊勢市、鳥羽市で構成)を設置 1979. 6 伊勢湾架橋促進期成同盟会を設立 1979. 9 伊勢湾口道路調査委員会は伊勢湾口道路建設促進協議会に改組(豊橋市加入) 1988. 6 同同盟会及び同協議会を統合した伊勢湾口道路建設促進期成同盟会を設立 1989年度 建設省が気象観測調査に着手 1989年度～1990年度 伊勢湾マリノベルト整備計画調査(建設省、運輸省) 1993. 4 一般国道42号が伊勢湾口部を通過するように路線変更(起点：浜松市、終点：和歌山市) 建設省中部地方建設局に伊勢湾口道路等の名古屋圏自動車専用道路についての調査・調整を担当する東海幹線道路調査事務所を新設 1993. 5 第11次道路整備五箇年計画で「地域の活性化施策の推進とあわせて、事業の具体化を図る」と位置づけられる。 1994.12 地域高規格道路の候補路線(三遠伊勢連絡道路)に指定 1995. 7 期成同盟会に静岡県及び関係市町村が加入 1996. 1 建設省が海上ボーリング調査に着手 1997. 5 期成同盟会に奈良県及び愛知・三重県内の関係65市町村が新規加入 1998. 3 21世紀の国土のグランドデザインに明記された。 1998. 5 第12次道路整備五箇年計画において明確に位置づけられた。</p>
	2024年度計画	<p>_____</p>	<p>_____</p>	<p>過</p> <p>2000. 3 「中部圏基本開発整備計画」「近畿圏基本整備計画」にそれぞれ明記された。 2008. 7 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。 2009. 8 国土形成計画(中部圏広域地方計画)に「環伊勢湾地域においては、自立性の高い都市圏が重層的に連なるより魅力的な広域交流圏を目指し、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、湾岸地域と周辺地域の交流・連携機能の強化を図る」と位置づけられた。 2015. 8 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。 2016. 3 国土形成計画(中部圏広域地方計画)に「環伊勢湾地域は、自立性が高い都市が連なる特性なども活かし、多様なネットワークの形成による湾岸地域相互、並びに周辺地域との交流・連携機能の強化を図っていく」と位置づけられた。 2023. 7 国土形成計画(全国計画)に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、地域活力の創出、リダンダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に、長期的視点から取り組む」と位置づけられた。</p>
備考				




事業略図



事業名	北陸新幹線建設事業		事業主体	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
			関係府省庁	国土交通省、財務省、総務省、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
2025年度事業提案内容	<p>1. 敦賀・新大阪間の一日も早い認可・着工を実現するため、次の事項を確実に実行するとともに、必要な予算を確保すること。</p> <p>①環境アセスメントの丁寧かつ迅速な実施。</p> <p>②「北陸新幹線事業推進調査」による施工上の課題の早期解決と開業までの期間の最大限短縮。</p> <p>③沿線自治体との情報共有の徹底や駅位置・詳細ルート、全線開業に向けたスケジュール等の早急な明示。</p> <p>④整備財源の早急な確保など、着工5条件の早期解決。</p> <p>⑤北陸新幹線の必要性や意義を国が前面に立って説明し、沿線地域住民の理解を促進。</p> <p>2. 沿線地方自治体に過度の負担が生じないように、より一層のコスト縮減や、国家プロジェクトにふさわしい十分な財政措置を講ずるとともに、負担に見合う受益の確保を図ること。</p> <p>3. 北陸新幹線開業に伴う並行在来線が健全に経営できるよう、運営費支援などの新たな仕組みを早急に検討し構築すること。併せて、設備投資に係る支援制度の拡充や予算枠の確保など、支援施策の充実を図ること。</p> <p>4. 北陸圏と中京圏等との円滑な流動を確保するため、利用者の利便性を確保すること。</p>			
趣旨・効果	<p>北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として日本海国土軸の形成や分散型の国づくりに不可欠なものであり、乗車人員が開業前の約3倍となった金沢開業の顕著な効果が示すように、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえで極めて大きな効果をもたらすものである。</p> <p>また、大雨や大雪にも強く、南海トラフ地震等の際に東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線は、災害に強い強靱な国土づくりに必要不可欠な国家プロジェクトであり、こうした整備効果は、大阪まで早期に全線開業してこそ最大限発揮されるものである。</p>			
事業概要	<p>起 終 点 東京～大阪</p> <p>経 過 地 長野市、富山市、小浜市附近</p> <p>路線延長 約700km(東京～高崎105kmは、上越新幹線と共用)</p> <p>建設費 約63,049億円(金沢・敦賀間は2021年3月認可額、敦賀・大阪間は2016年4月価格)</p>			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過
		<ul style="list-style-type: none"> <li>高崎・長野間建設 8,282億円</li> <li>長野・金沢(白山総合車両所)間建設 16,988億円</li> <li>福井駅部建設 51億円</li> <li>金沢・敦賀間建設 14,637億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1970. 5 全国新幹線鉄道整備法公布</li> <li>1972. 6 基本計画決定</li> <li>1973.11 整備計画決定</li> <li>1997.10 高崎・長野間開業</li> <li>2015. 3 長野・金沢間開業</li> <li>2016.12 敦賀・大阪間のルートが小浜・京都ルートに決定</li> <li>2017. 3 京都・新大阪間のルートが南回りルート(京田辺市・松井山手附近経由)に決定</li> <li>2019. 5 敦賀・新大阪間環境影響評価実施のための駅・ルート概要公表により、環境アセスメント手続が開始</li> </ul>	
2024年度計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>金沢・敦賀間建設 150億円</li> <li>敦賀・新大阪間調査 14億円</li> </ul>	経過	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020.12 国土交通省「北陸新幹線の取扱いについて」(令和5年度末の敦賀開業に向けて最大限努力をする、敦賀・新大阪間の着工5条件の早期解決を図る等)</li> <li>2022.12 国土交通省「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の取扱いについて」(従来は工事实施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う等)</li> <li>2024. 3 金沢・敦賀間開業</li> </ul>	
備考				

# 事業略図

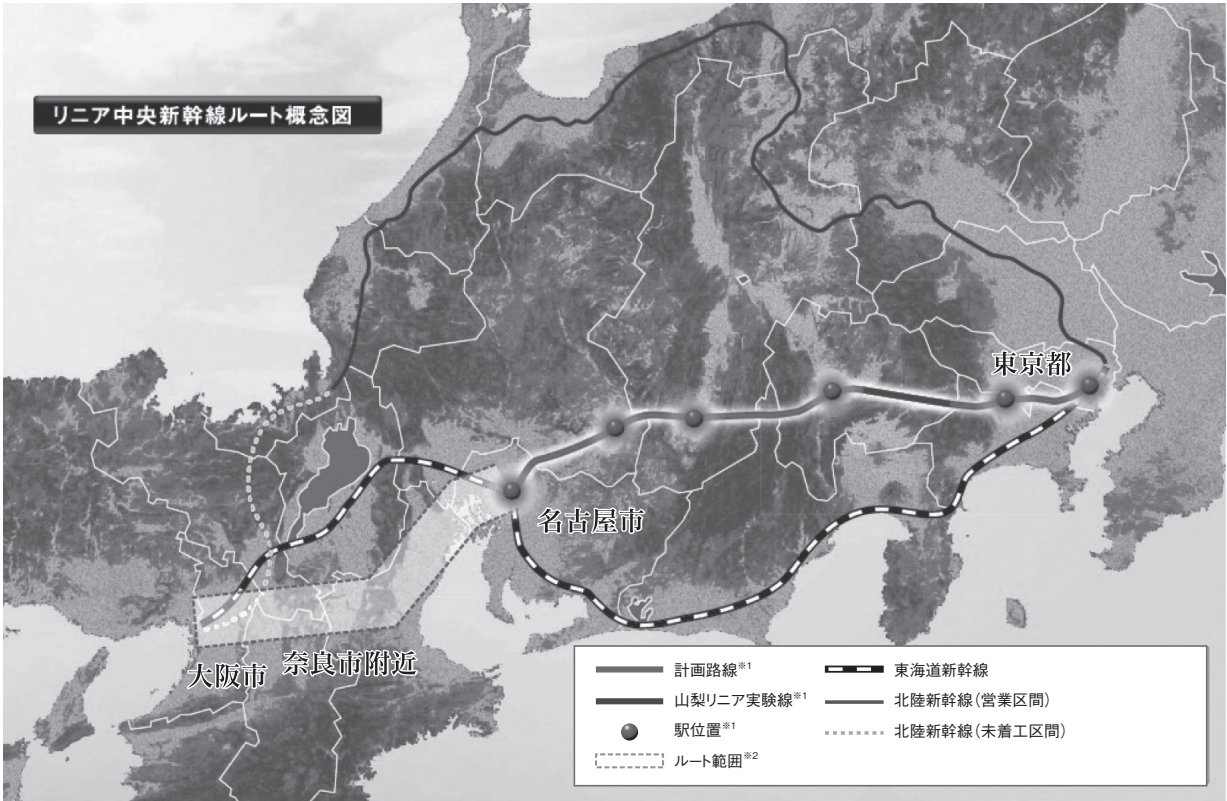


	供 用 区 間
	着 工 区 間
	未 着 工 区 間 (※対象事業実施区域)

※2019年11月20日に鉄道・運輸機構が公表した環境影響評価方法書に示された概略ルート。

事業名	リニア中央新幹線建設事業		事業主体	東海旅客鉄道(株)
			関係府省庁	財務省、国土交通省、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
2025年度事業提案内容	1. 東京・名古屋間について、着実に事業が進むよう、必要な調整・支援を行い、早期整備を図ること 2. 東京・大阪間の早期全線整備に向けて、必要な調整・支援を行うこと 3. 早期整備のために必要な諸手続の円滑な推進に関して、支援を行うこと 4. 地域の発展に資するよう、駅設置や他の交通機関との乗り継ぎ、駅周辺整備に関する事など、地域の意向を十分に反映・支援すること			
趣旨・効果	1. 東京・名古屋・大阪間の時間距離の大幅な短縮、各地域間の交流・連携の強化 2. 内陸部における発展の促進、分散型国土とゆとりある生活の実現 3. 災害に強い多重型ネットワークの形成 4. エネルギー問題や地球環境保全への対応			
事業概要	区 間 東京都～大阪市 主要な経過地 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量 (1) 中央新幹線新線調査費 (2) 中央リニア調査 (3) 超電導磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー）技術開発費補助 (4) 高温超電導磁石等高度化技術開発 (5) リニア中央新幹線の建設（財政投融资）	事業費 [予算額] (1)1991～2011年度 21億円 (2)2000～2013年度 13.8億円 (3)1990～2011年度 525.76億円 (4)2004～2016年度22.38億円 (5)2016～2017年度 30,000億円	経過 1973.11 基本計画路線として位置づけられる。 2008.10 鉄道・運輸機構とJR東海が「地形・地質等に関する調査報告書」を国土交通大臣に提出 2009.12 鉄道・運輸機構とJR東海が「中央新幹線（東京都・大阪間）の4項目調査報告書」を国土交通大臣に提出 2010. 2 国土交通大臣が交通政策審議会に「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」を諮問 2011. 5 交通政策審議会が諮問事項について、国土交通大臣に答申 2011. 5 国土交通大臣は中央新幹線の営業・建設主体にJR東海を指名し、整備計画を決定。同社に対して建設の指示。 2014. 8 JR東海が中央新幹線（東京都・名古屋間）環境影響評価書を公告 2014.10 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その1）を認可 2014.12 JR東海が品川駅及び名古屋駅で工事安全祈願式を開催 2016. 8 政府が「財政投融资を活用し、全線開業を最大8年間前倒す」旨を記載した経済対策を閣議決定 2018. 3 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）を認可 2018.10 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間に係る大深度地下使用を認可 2023.12 国土交通大臣が中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その3）及び変更を認可
	2024年度計画	早期整備のための調整等	—	経過
備考				

事業略図

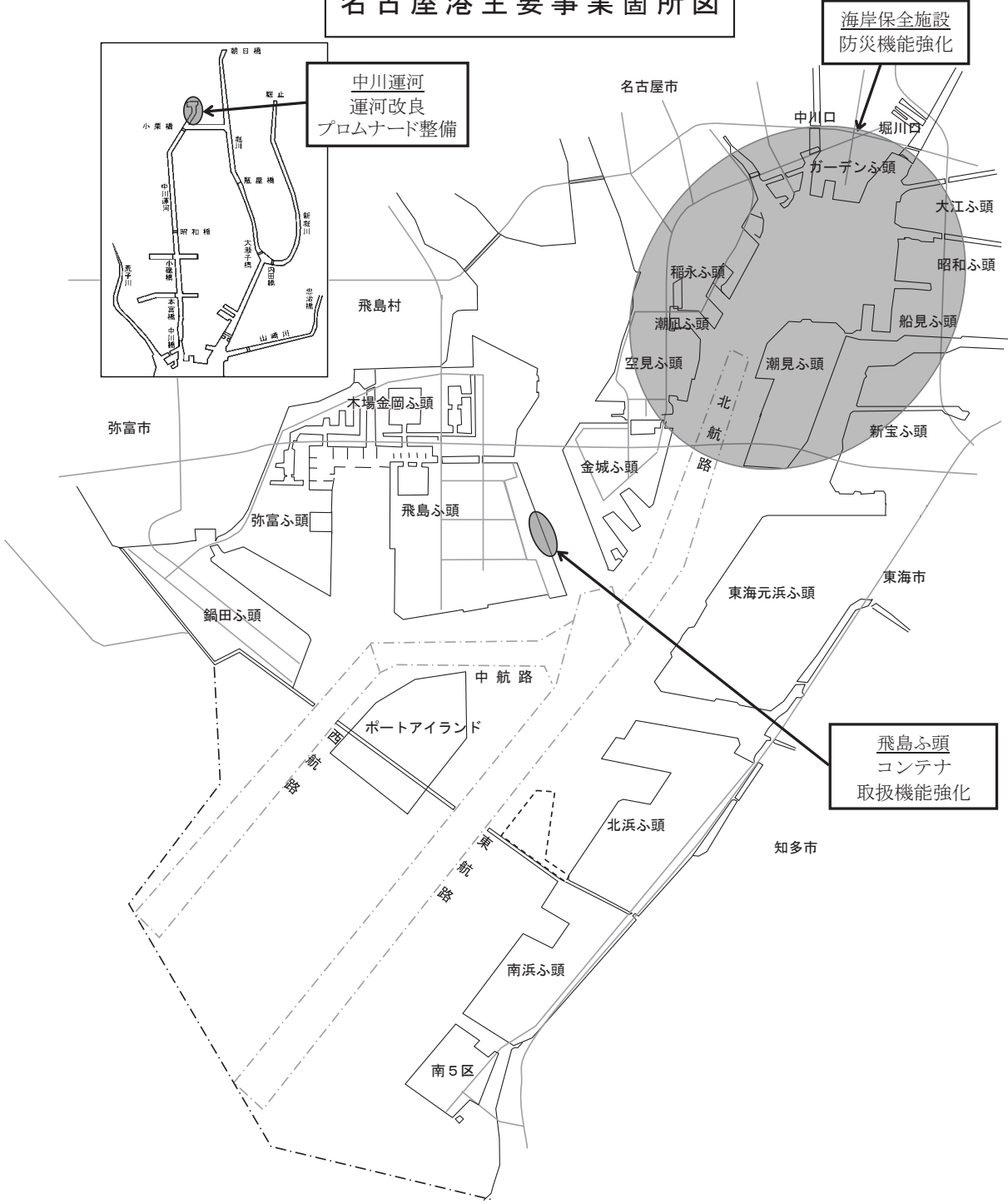


※1 東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(品川・名古屋間)工事実施計画(その1)」(平成26年10月17日認可)を基に作成。  
 ※2 名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料を基に作成。  
 三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。



事業名	名古屋港整備事業		事業主体	国、名古屋港管理組合
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	1. コンテナ取扱機能の強化のための飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業の整備推進 2. 港湾機能の強化・維持のための新たな土砂処分場の整備の推進 3. 防災機能の強化のための海岸保全施設の地震・津波対策の整備促進 4. 中川運河の運河改良やプロムナードの整備促進			
趣旨・効果	名古屋港は、コンテナ貨物、完成自動車およびバルク貨物を取り扱い「高付加価値」を産み出す中部地域のモノづくり産業を物流面で支える国際産業戦略港湾として、背後産業の国際競争力の維持強化を図るために、安全安心な経済活動を支えることを主眼に、上記の港湾整備等に取り組んでいる。 特に、近年コンテナ船や自動車専用船などの大型化が進み、港湾施設の機能不足が顕著であるため、生産性向上を支援するための施設整備を進めることによって、既存ストックを最大限に活用することができる。 また、名古屋港の機能強化・維持に伴い発生する浚渫土砂の処分については、港内に比較的大規模な埋立地がないため、新たな処分場整備を推進する必要がある。			
事業概要	・飛島ふ頭の整備：岸壁（水深15m）、航路泊地（水深15m） ・海岸保全施設の防災機能強化 ・中川運河の運河改良や、プロムナードの整備			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量 ・直轄事業 飛島ふ頭（コンテナ取扱機能強化） ・補助事業 海岸保全施設（防災機能強化） 中川運河（緑地整備、水質改善、運河改良） ・交付金事業 海岸保全施設（防災機能強化） 中川運河（プロムナード整備） ・貸付金事業	事業費 （2010～2023年度） 200,807百万円 （ <u>2023</u> ）22,733百万円	経過 1956. 1 名古屋港港湾計画策定 1970. 8 飛島ふ頭R1、R2岸壁を港湾計画に位置づけ 1995. 5 中川運河緑地（堀止）を港湾計画に位置づけ 2003. 3 海岸保全施設の機能強化に伴う「三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画」を策定 2006.10 中川運河緑地（堀止）の港湾計画変更 2014.12 金城ふ頭W63岸壁、ふ頭用地を港湾計画に位置づけ 2015.12 飛島ふ頭R1、R2岸壁の港湾計画変更 海岸保全施設の機能強化に伴う「三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画」の改訂 2017. 4 堀止緑地一部供用開始 2022.10 飛島ふ頭R1岸壁供用開始 2023. 2 中川運河緑地（北支線）を港湾計画に位置づけ
	2024年度計画	・直轄事業 飛島ふ頭（コンテナ取扱機能強化） ・補助事業 海岸保全施設（防災機能強化） 中川運河（運河改良） ・交付金事業 海岸保全施設（防災機能強化） 中川運河（プロムナード整備） ・貸付金事業	20,835 百万円 （うち国庫1,807百万円）	
備考				

名古屋港主要事業箇所図



事業名	清水港整備事業		事業主体	国、静岡県
			関係府省庁	財務省、国土交通省
2025年度事業提案内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 富士見地区 岸壁の老朽化対策の推進</li> <li>2. 外港地区 防波堤の防災機能強化</li> <li>3. 新興津地区 岸壁延伸・泊地の整備推進</li> <li>4. 袖師地区 岸壁改良の促進</li> <li>5. 新興津地区 小型船だまり及び緑地の整備促進</li> </ol>			
趣旨・効果	<p>広域国際交流圏の形成に資する交通体系を確立するために、物流需要の増大、輸送革新の進展等に対応する外・内貿易の物流拠点を整備するとともに、周辺の工業、流通、居住地域の発展と整合をとりながら臨港地区の再開発を推進し、国際貿易の拠点港湾にふさわしい機能の充実を図る。</p> <p>また、国際旅客船拠点形成港湾に指定されており、クルーズ客船の寄港を促進するため、受入れ環境の充実を図る。</p>			
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士見地区 岸壁の改良</li> <li>・外港地区 防波堤の粘り強い構造</li> <li>・新興津地区 岸壁・泊地の整備</li> <li>・袖師地区 岸壁の改良</li> <li>・新興津地区 小型船だまり及び緑地の整備</li> </ul>			
進捗状況	2023年度までの実績	事業量	事業費	経過 1952年 特定重要港湾指定 1954年 港湾計画策定 1970年 興津第2埠頭コンテナクレーン供用 1982年 袖師第1埠頭コンテナターミナル供用 1989年 日の出地区再開発事業着手 1996年 輸入促進地域(FAZ)に指定される 2003年 新興津コンテナターミナル供用 2008年 新興津地区 2B着工 2013年 新興津地区 2B暫定供用 2014年 新興津緑地供用(グラウンド等) 2018年 新興津地区コンテナターミナル 2B完成 2021年 港湾計画改訂、新興津地区 0.5B着工
	2024年度計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直轄事業 新興津地区岸壁整備 日の出地区岸壁改良 ほか</li> <li>・補助事業 新興津地区小型船溜整備 江尻地区岸壁整備 ほか</li> <li>・交付金事業 新興津地区緑地整備 日の出地区緑地整備 ほか</li> <li>・起債事業 富士見地区荷役機械整備 新興津地区都市再開発等用地整備 ほか</li> </ul>	92,208.8百万円	
備考				

# 事業略図

