

1 空港・港湾等の物流拠点と生産拠点を結ぶ広域道路ネットワークの整備推進について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) 名豊道路は、完成自動車の国際ハブ港である三河港と輸送機械等の生産拠点を結ぶ本県の重要な東西軸であることから、2024年度の全線開通に向けて整備促進を図るとともに、暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。
- (2) 西知多道路は、国際拠点空港である中部国際空港と高速自動車国道とを直結することから、国が責任を持つべき道路である。また、リニア中央新幹線の名古屋駅とも繋がる重要な道路であり、2027年度までに整備するため、事業中区間の整備推進や未事業化区間の早期事業化を図るとともに、南部区間の整備加速に必要な予算の確保や有料道路事業の許可に向けた支援、立替施行制度の導入を行うこと。
- (3) 名岐道路は、名古屋と岐阜との間の交流・連携を強化し、リニア・インパクトを広く中京圏全域に波及させるものであり、早期実現に向けて、都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査を推進すること。また、名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上の推進について必要な支援を行うこと。
- (4) 三遠南信自動車道は、県境を越えた広域連携の軸となって広域道路ネットワークを形成することから、早期整備を図ること。また、浜松湖西豊橋道路は、三遠南信自動車道、新東名・東名高速道路と一体となって広域道路ネットワークの効果をさらに高める重要な道路であることから、早期実現に向け直轄調査を加速すること。
- (5) 新東名・新名神高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、ダブルネットワーク機能の強化及び物流の効率化に資することから、未開通区間の整備や暫定4車線区間の6車線化の早期実現を図ること。
- (6) 東名・名神高速道路の渋滞対策を推進するとともに、国道41号名濃バイパス、国道302号など、名古屋都市圏における広域道路ネットワークの早期整備を推進すること。
- (7) 「重要物流道路」は、日本の成長エンジンである本県における安定的な輸送の確保と生産性向上に重要な役割を果たすことから、新広域道路交通計画の中から重要物流道路の事業中・計画中路線を指定し、広域道路ネットワークの強化を図ること。また、一宮西港道路や名古屋三河道路については、直轄調査を推進するなど、計画の早期具体化に向けた取組を推進すること。
- (8) 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムに基づき道路ネットワークの課題解決を図るなど、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策について、必要となる予算・財源を別枠で、かつ、できる限り当初予算で確保し、計画的な事業執行が可能となる柔軟な措置を講じ、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築すること。
- (9) 広域道路と一体となって、着実な道路整備の推進と長期安定的な道路管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに、地方が幹線道路整備を進めるために必要な国庫補助金・社会資本整備総合交付金について要求額を満額確保すること。

(背景)

- 製造品出荷額等が43年連続日本一である本県にとって、県内の生産拠点から物流拠点を結ぶ広域道路に依然として残る未開通区間の解消は大きな課題であることから、早期開通に向けて整備を加速し、物流の効率化、円滑化を図ることにより、本県における生産性革命を実現する。
- 名豊道路は、全線約73kmのうち唯一の未開通区間である豊川為当インターチェンジから蒲郡インターチェンジ区間の9.1kmが2024年度の開通予定と公表された。また、約32kmが暫定2車線区間であるため、早期に4車線化整備を図る必要がある。
- 西知多道路の整備を加速させ2027年までに整備を進めるため、本県では有料道路事業の導入に向け、今年度、道路管理者の同意を行い、現在、道路公社が有料道路事業の許可に向けた手続きを進めている。また、東海 JCT ランプ部、長浦 IC～日長 IC は国による直轄権限代行で、日長 IC～常滑 JCT 区間は国庫補助事業として、事業進捗が図られている。長浦 IC から日長 IC 間が新規事業化されたことにより、新東名高速道路から中部国際空港が自動車専用道路でつながることになる。このストック効果を早期に発現させるため、有料道路事業や立替施行の導入により、整備を加速させる必要がある。未事業化区間については、早期事業化を図る必要がある。
- 名岐道路は、都市計画の案及び環境影響評価準備書を作成するとともに、都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査を推進し、国と県が連携して早期実現を図る必要がある。
- 名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上は、新洲崎出入口、黄金フル IC 化を昨年度に、栄出入口、西渡り線及び南渡り線については本年8月に名古屋高速道路公社の整備計画に位置付けたところである。来年度以降も国から公社への（貸付金等の）財政支出が安定的に確保される必要がある。
- 三遠南信自動車道は、県内唯一の未開通区間である東栄インターチェンジから鳳来峡インターチェンジ区間の7.1kmが2025年度の開通予定と公表された。
- 浜松湖西豊橋道路は、国による計画段階評価が進められており、昨年6月に複数のルート帯案が示され、9月～11月に第2回のアンケート調査が実施された。引き続き、直轄調査を加速し、早期実現を図る必要がある。
- 新東名高速道路の愛知県区間は、浜松いなさ JCT～豊田東 JCT 間が暫定4車線整備であり、ダブルネットワークとしての機能が十分に発揮されていない。本県としても、沿線市及び経済界で構成する同盟会により早期実現に向け取り組んでいく。
- 東名高速道路の東名三好 IC 付近の付加車線整備や名神高速道路の一宮 JCT 付近の6車線確保の事業促進を図る必要がある。高規格道路を補完し、都市・地域間の交流・連携や、交通の分散導入を促進する役割を担う国道41号名濃バイパスの6車線化、名古屋環状2号線の一般部である国道302号の全線4車線化、国道153号豊田北及び国道155号豊田南各バイパスの整備とともに、国道153号豊田西バイパスの調査を促進する必要がある。
- 本県の活発な生産活動を支える物流を安全かつ円滑なものとするためには、新広域道路交通計画を踏まえ各種道路を重要物流道路に指定し、事業中区間の早期整備など広域道路ネットワークの強化に取り組んでいく必要がある。
- 名古屋環状2号線及び東海環状自動車道の全線開通後の名古屋都市圏における課題整理と機能強化の検討のため、国において「名古屋都市圏環状機能強化の検討」が行われており、一宮西港道路と名古屋三河道路の計画の具体化に向けて検討を深めていく必要がある。
- 防災・減災、国土強靱化の取組みの加速化・深化を図るため、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策について、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムに基づき重点的・集中的に取り組む必要がある。
- 物流を効率化し生産性を高める広域道路ネットワークの強化に加え、予防保全への転換に向けた老朽化対策、地震防災対策、交通安全対策を計画的かつ着実に実施するためには、新たな財源の創設や支援対象の拡充も含めた道路関係予算の確保が必要である。

愛知県広域道路ネットワーク計画図



2 背後産業の国際競争力を支える名古屋港・三河港・衣浦港の整備推進について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) 名古屋港について、船舶の大型化に対応した飛島ふ頭東側コンテナターミナルの整備を推進するとともに、完成自動車取扱機能強化のため、金城ふ頭の耐震強化岸壁（-12m）の整備を推進すること。
また、中部国際空港沖において浚渫土砂の新たな処分場整備を着実に推進するため、必要な事業費を確保すること。
- (2) 三河港について、増大する自動車輸出入等に対応するため、神野地区における北防波堤の整備と4号岸壁（-10m）の老朽化対策を推進するとともに、神野地区と御津地区の埠頭間を結ぶ臨港道路東三河臨海線の整備に向けた検討を進めること。また、脱炭素化、循環型社会の形成に向け、木材チップや循環資源等の海上輸送の効率化を図るため、田原地区の耐震強化岸壁（-10m）の早期事業化について支援すること。併せて国際拠点港湾への昇格を図ること。
- (3) 衣浦港について、港内のバルク貨物の集約化や拠点化、船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震時における緊急物資受入拠点としての役割を担うため、衣浦ポートアイランドに耐震強化岸壁（-12m）と臨港道路の整備の早期着手を図ること。また、衣浦港の物流機能の中核をなす中央ふ頭の岸壁（-12m）の老朽化対策を推進すること。
- (4) 名古屋港・三河港・衣浦港において、南海トラフの地震・津波や高潮等に対する総合的な防災対策を推進するために必要な財政支援を講じること。また、脱炭素化社会の実現に向けて、カーボンニュートラルポートの形成について支援すること。

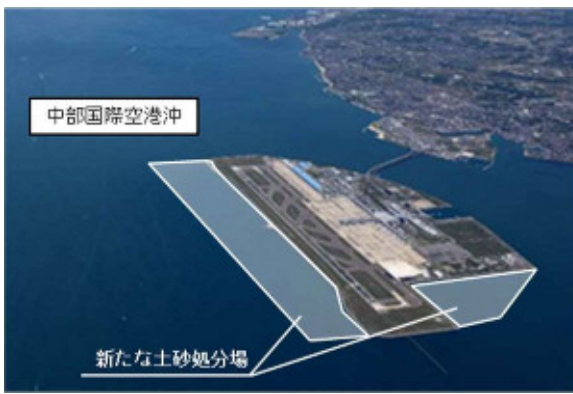
(参考) ◇名古屋港の整備



- 飛島ふ頭東側ターミナルでは、水深 15m 岸壁が不足しており、就航する船舶の約半数が喫水調整を強いられている。
- 金城ふ頭では、自動車専用船の大型化に伴い、岸壁の水深不足による非効率な輸送や荷さばき地等の分散等による横持ちが発生している。



【荷さばき地等の分散による非効率な荷役イメージ】

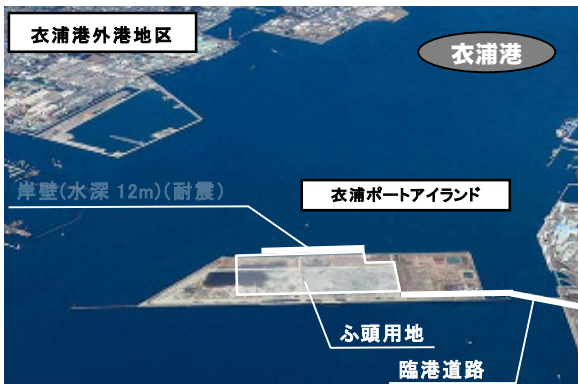


◇三河港・衣浦港の整備



【三河港】

- 完成自動車の国際海上輸送のハブ港として、我が国の自動車産業を支えるため、港湾の機能強化が求められている。
- 大規模地震時の緊急物資の受入拠点としての役割を担うため、さらなる物流基盤の整備を急ぐ必要がある。



【衣浦港】

- 石炭、木材チップ、鉄スクラップなどのバルク貨物を主に取り扱う物流・生産活動を支える工業港である。近年、木材チップ、鉄スクラップの取扱量が増加しており、輸送効率化による港湾の機能強化が求められている。
- ◇南海トラフの地震・津波や高潮等に対する取組
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の着実な推進が必要である。
 - 愛知県地域強靱化計画に基づき、海岸保全施設や港湾施設の機能強化を推進する必要がある。
- ◇カーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた取組
- 脱炭素化に向け、名古屋港で先行して検討を進めている CNP の形成について、重要港湾以上の港湾で、検討を進める必要がある。

3 リニア中央新幹線の建設促進について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) リニア中央新幹線の早期全線整備に向け、静岡工区については、協議を迅速に進め、早期着手を図ること。
- (2) 名古屋駅のスーパーターミナル化について、国家的プロジェクトとして位置づけ、国際競争拠点都市整備事業等により、強力に推進すること。特に、ターミナル駅となる名古屋駅の乗換利便性の向上、駅上部空間及び駅周辺の整備に関して、十分な財政支援をすること。
- (3) リニア中央新幹線開業による時間短縮効果を県内に波及させるため、交通ネットワーク充実等の施策に関して、支援すること。

(参 考)

- リニア中央新幹線は東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮する。これにより、3大都市圏が一体となった「リニア大交流圏」が誕生する。本県内でのリニア中央新幹線の建設は、2016年12月の名古屋駅着工以来、着実に進む一方、静岡工区では、今日まで工事着手に至っていないことから、関係者による協議を迅速に進め、早期着手を図ることが必要である。
- 名古屋駅について、交通機関相互の乗換利便性の向上等を目指すスーパーターミナル化を強力に推進している。また、リニア中央新幹線開業効果をより広域的に波及させるため、名古屋駅を中心とした40分交通圏の拡大など、鉄道ネットワークの充実・強化等の取組を進めている。

◆リニア中央新幹線の整備推進



名古屋駅西側 (2021.6)



坂下非常口 (2021.7)



西尾工区トンネル掘削 (本杭 2021.6)

4 中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする機能強化について

(財務省、国土交通省)

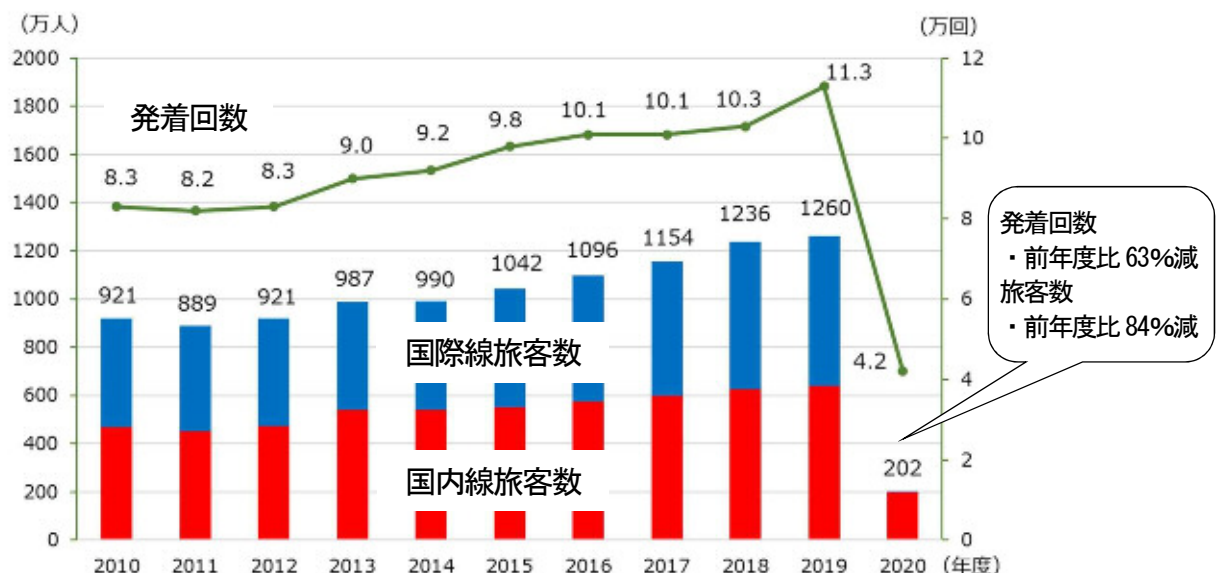
【内容】

- (1) 空港西側の隣接地等に新たな埋立地を整備する「中部国際空港沖公有水面埋立事業」について、環境に配慮しながら、着実な進展を図ること。
- (2) 地域と連携して第二滑走路の整備を始めとする空港の機能強化に向けた検討を進めるとともに、地域の取組について、必要な支援を行うこと。
- (3) 新型コロナウイルス感染症により甚大な影響を受けている航空・空港関連企業の経営基盤強化に向けて、必要な支援を行うこと。
- (4) 東海三県始め中部地域の主要都市、観光地から空港への道路・鉄道等のアクセスの充実にに向けて、必要な措置を講じること。

○位置図



○発着回数・旅客数の年度別推移



[喫緊の課題] 現滑走路は、2005年の供用開始から16年が経過

(1) 大規模補修

- ◆10数年程度の頻度で必要となる
例) 新千歳A滑走路9年、那覇A滑走路14年
- ◆数年の工事期間が必要となる
例) 新千歳A滑走路7年、那覇A滑走路2年
- ◆日当たり一定の作業時間が必要となる
例) 新千歳A滑走路7.0h、那覇A滑走路6.5h

【他空港の大規模補修工事の様子】



(2) 日常のメンテナンス

- ◆作業可能時間帯が減少している
例) 深夜早朝便の就航
- ◆様々な夜間作業が必要となる
例) 滑走路・誘導路点検、航空灯火点検



【作業可能時間帯】

20年1月時点 (19年冬タイヤ)									
時刻:	23	0	1	2	3	4	5	6	
日			5時間05分						
月			1時間40分						
火			1時間55分						
水			1時間35分						
木			作業不可						
金			3時間20分						
土			作業不可						

作業可能時間

<中部国際空港沖公有水面埋立事業 (国土交通省)>

- ・埋立地は、将来的に第二滑走路として活用可能
- ・現在、護岸設置に向けた準備工事 (汚濁防止膜設置等) を着実に実施中



<将来構想のとりまとめ>

- ・今年度内のとりまとめに向け、「中部国際空港将来構想推進調整会議」(会長: 大村知事) を7月29日に設置
- ・国も参画する検討部会を適宜開催



<航空需要の回復・拡大に向けた地域の主な取組>

- ・知事によるエアポートセールス



- ・PCR検査センターの開設



5 持続可能で活力のあるまちづくりに向けた都市基盤の整備について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) 都市の「コンパクト+ネットワーク」化を促進する連続立体交差事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの一体的な都市基盤の整備に関して、十分な財政支援をすること。

特に、知立駅付近連続立体交差事業は、名古屋駅と自動車関連企業が集積する豊田市を始めとする西三河地域との間が速達化される事業であるため、計画的に十分な財政支援をすること。

- (2) 県営都市公園については、緑とオープンスペースの拠点として、レクリエーションや健康づくり、都市環境の改善、防災・減災など多様な機能を活用していくため、誰もが安全・安心に利用でき、魅力あふれる公園整備に関して、十分な財政支援をすること。

特に愛・地球博記念公園は、引き続き愛・地球博の理念と成果を継承し、さらに公園の魅力と価値を高め、子どもから大人まで広く国内外から多くの来園者に楽しんでいただける、世界に類を見ない唯一無二の価値を有する都市公園とするため、2022年秋の開業を目指すジブリパーク整備及び関連施設整備について、集中的に十分な財政支援をすること。

(参考)

◇都市の「コンパクト+ネットワーク」化を促進する知立駅周辺の都市基盤整備



最盛期を迎える名鉄知立駅付近連続立体交差事業 工事状況(2021年8月)



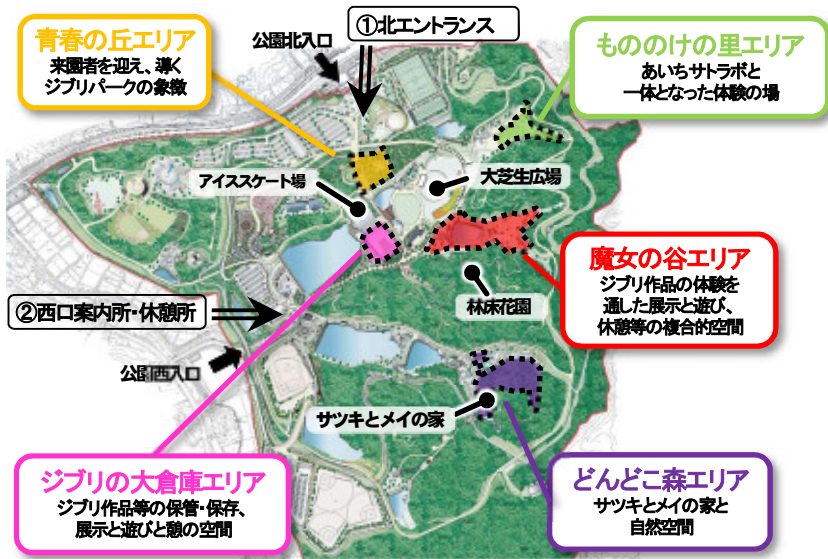
市街地を分断する名鉄名古屋本線・三河線による交通渋滞状況



連続する踏切により
朝8時台は**47分間** 通行できず！
踏切除却等による経済効果約**630億円**
(走行時間短縮便益など連立事業の総便益)

◇愛・地球博記念公園 [ジブリパーク整備及び関連施設整備]

ジブリパーク整備



関連施設整備イメージ図



ジブリパーク整備 及び 関連施設整備のスケジュール

エリア名	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
青春の丘 ジブリ大倉庫 どんどこ森	基本構 想設計	実施設計	工事			開業
魔法の谷		実施設計	工事			開業

概ね1年後

6 スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくりの推進について

(財務省、内閣官房、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省)

【内容】

- (1) 新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大やデジタル社会への転換など、企業を取り巻く環境が大きく変化する中、モノづくりをはじめとしたこの地域の産業が活発に事業を展開し、世界との競争に打ち勝つことができるよう、デジタル時代に対応した基盤の整備や規制緩和、国際的なルールづくりなど、速やかにビジネス環境の改善を図ること。
- (2) 新型コロナウイルス感染症の拡大により顕在化した人口の過密リスクや、大規模災害が想定、危惧される等の課題を踏まえ、東京への一極集中を是正し、三大都市地域が一体となって我が国の中枢機能を適切に分担、バックアップできる多核連携型の国土構造の構築などに向け、必要な措置を講じること。とりわけ、この愛知・名古屋が適切な役割を果たせるよう、リニア中央新幹線の早期整備、名古屋港の整備、広域道路ネットワークの整備、中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする機能強化など、必要な社会資本整備の充実強化を図ること。また、国土形成計画に基づき、我が国の経済を牽引していく成長エンジンである当地域について、適切に整備を推進すること。
- (3) 大都市地域がその役割を果たすため、広域行政機能を強化し、独自の施策を柔軟・迅速に展開することができるよう、国からの大幅な権限、税財源の移譲を進め、行財政面、立法面における大都市地域の自立性の一層の向上を図ること。

(背景)

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、日本の経済は甚大な影響を受けるとともに、デジタル化の遅れが改めて浮き彫りになった。デジタル時代に企業が国際競争に勝ち抜いていくためには、DXの基盤となる5Gの全国展開やポスト5Gに関する技術開発、デジタル技術の活用を前提とした各種規制・制度の見直し、データ流通をはじめとする国際的なルールづくりなどの環境整備が不可欠である。
- また、東日本大震災や新型コロナウイルス感染症拡大を通じて、我が国の中枢機能が東京に過度に集中していることの弊害が明らかになっており、2021年6月18日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2021(骨太の方針)」においても、東京一極集中の是正が明記されたところである。将来のリニア中央新幹線の開業によって、一層強い連携が可能となる愛知、東京、大阪の都市帯で、我が国の中枢機能を適切に役割分担、バックアップできるよう、大都市のあり方について検討していく必要がある。

- 世界では、アジアを中心として新興国が経済成長をリードしている。その中核的な役割を果たしているのが、上海、シンガポールなどの大都市であり、産業経済、国際金融など経済の各分野はもちろん、国際観光、高度な人材供給など、幅広い分野で存在感を発揮している。世界的に見ても、大都市はこれからの成長エンジンとして、これまでも増して重要になってきており、適切な大都市政策を展開していくことが不可欠である。
- 2027年度のリニア中央新幹線の東京-名古屋間の開業により、首都圏から中京圏に及ぶ人口5千万人規模の大交流圏が誕生するとともに、リニア中央新幹線が全線開業することで、三大都市圏を抱合する世界最大規模の人口7千万人のスーパー・メガリージョンの形成が期待されている。本県では、名古屋を中心とした80～100km圏を「中京大都市圏」と位置づけ、スーパー・メガリージョンのセンターとして、北陸圏等にも後背圏を広げながら、世界中から人・モノ・カネ・情報が集まり、首都圏が持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の実現を目指している。また、国土形成計画（中部圏広域地方計画）においても、中京大都市圏を「世界から、ヒト、モノ、カネ、情報を一層呼び込むことができる世界のイノベーションセンターへと変革させていく」との方針が示されている。
- 本県では、このような大都市圏像を実現していくため、国からの権限・財源の移譲を求めるとともに、中心都市である名古屋市とも方向性を合わせて、自立する大都市圏としての機能強化を進めている。

（参 考）中京大都市圏のイメージ

