

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

(国土交通省)

①広域道路ネットワークの整備推進について

【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推進を図るとともに、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を直結し、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、国が責任を持つべき道路である。中部国際空港の第二滑走路の供用を見据え、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となる予算の確保や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、早期事業化に向けて、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、新東名・東名高速道路など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。
- (5) 一宮西港道路や名古屋三河道路は、高速道路ネットワーク機能の向上に資する重要な道路である。計画の具体化に向けて、一宮西港道路の路線検討を推進するとともに、名古屋三河道路の優先整備区間の路線検討を支援すること。
- (6) 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。
- (7) 日本の大動脈である東名・名神高速道路の渋滞対策を推進するとともに、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図ること。

(背景)

- 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 IC から蒲郡 IC 区間の9.1kmが2024年度の開通予定と公表された。また、供用中区間のうち、約32kmが暫定2車線区間である。

【名豊道路】

国道23号 未開通区間(豊川市)



【名豊道路】

国道23号 混雑状況(豊橋市)



- 西知多道路の東海 JCT、長浦 IC～日長 IC は国による直轄権限代行、日長 IC～常滑 JCT 区間は国庫補助事業、大田 IC は県と市の共同事業で交付金事業、また、長浦 JCT～常滑 JCT 区間では有料道路事業により事業進捗が図られている。ストック効果を早期に発現させるため、立替施行の導入等により、整備を加速させる必要がある。
- 名岐道路は、本県が国と連携して都市計画及び環境影響評価の手続きを実施しているところであり、「都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査」が進められている。
- 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、新黄金出入口、栄出入口、西渡り線及び南渡り線を名古屋高速道路公社の整備計画に位置付けており、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 IC から鳳来峡 IC 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、本県が国と連携して都市計画及び環境影響評価の手続きを実施しているところであり、「都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査」が進められている。
- 2022年3月に国により一宮西港道路・名古屋三河道路の「概略ルート・構造の検討」に着手する方向性が示された。その中で一宮西港道路は、国で路線検討を実施することとし、名古屋三河道路は、将来的には、高速道路ネットワークと一体となって効果を発揮する道路であるが、地域課題の早期解決に向けて、西知多道路～名豊道路を当面の優先整備区間に設定し、路線検討は本県が実施することとされた。2022年度から、一宮西港道路は国が、名古屋三河道路は県が「概略ルート・構造の検討」を進めている。
- 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車線整備である。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 付近や名神高速道路の一宮 JCT 付近は、全国でも有数の渋滞箇所であり、東名三好 IC では付加車線、名神高速道路では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・連携などの役割を担う名古屋環状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推進する必要がある。

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

(国土交通省)

②制度拡充及び道路関係予算の確保について

【内容】

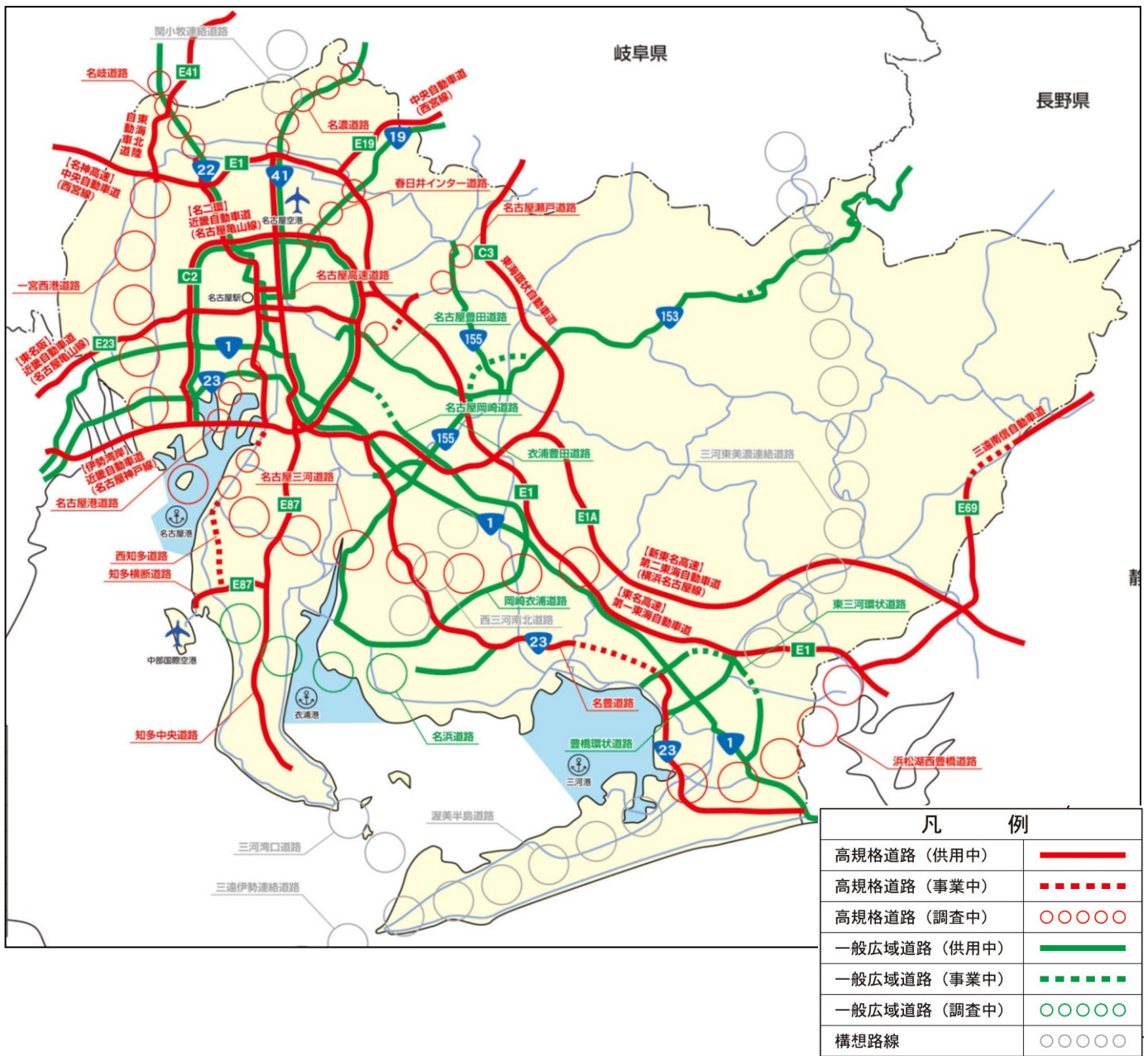
- (1) 「重要物流道路」は、日本の成長エンジンである本県における安定的な輸送の確保と生産性向上に重要な役割を果たすことから、重要物流道路の整備・機能強化を推進するとともに、補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。
- (2) 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムに基づき道路ネットワークの課題解決を図るなど、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、対策期間完了後においても、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと。
- (3) 資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも必要な道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源を創設するとともに、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)

- 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、2022年4月に指定された重要物流道路の事業区間や計画区間の早期実現を図る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。
- 防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図るため、高規格道路のミッシングリンクの解消、暫定二車線道路区間の四車線化、代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワーク化などを進め、国土をつなぐ幹線道路ネットワークを構築する必要がある。また、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めていく必要がある。
- 必要な維持管理・修繕を適切に実施するとともに、生産性を高める広域道路ネットワークの強化など、進化・改良に必要な財源を確保するため、新たな財源の創設により道路関係予算の確保が必要である。

(参考)

◇愛知県広域道路ネットワーク計画図



【西知多道路】

国道247号 混雑状況(東海市)



【名岐道路】

国道22号 混雑状況(一宮市)



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

(国土交通省)

【内容】

名古屋港

- ・ コンテナ船の大型化に対応した飛島ふ頭東側の R2 岸壁（増深（-15m）・耐震化）整備を推進すること。
- ・ 金城ふ頭 85 号岸壁を始めとする老朽化対策を推進すること。
- ・ 中部国際空港沖における新土砂処分場整備を推進すること。

三河港

- ・ 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こと。
- ・ 田原地区の耐震強化岸壁（-10m）の事業促進を図ること。
- ・ 臨港道路東三河臨海線の整備に向けた検討を加速すること。

衣浦港

- ・ 衣浦ポートアイランドの耐震強化岸壁（-12m）と臨港道路の早期事業化を図ること。
- ・ 中央ふ頭西地区 6 号岸壁（-12m）の老朽化対策を推進すること。

3 港共通

- ・ 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。
- ・ 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。

名古屋港 国際産業戦略港湾として、モノづくり産業を支える総合的な港湾を目指して

飛島ふ頭東コンテナターミナルの R2 岸壁整備推進

飛島ふ頭

R2 岸壁
(増深 (-15m)・耐震化)

R1 岸壁
(増深 (-15m)・耐震化)
(2022 年 10 月供用)

金城ふ頭
保管用地
(整備中)

85 号岸壁
(老朽化対策) (-12m)

港湾施設の老朽化対策の推進

【飛島ふ頭東側
コンテナターミナル】

名古屋港に寄港する東南アジア航路のコンテナ船の大型化が進んでいるが、既存岸壁の水深不足から、就航する船舶の約半数が喫水調整を強いられている！

既設岸壁の増深改良
➡ **15mが必要**

**中部国際空港沖における
新土砂処分場整備推進**



新土砂処分場



**【新土砂処分場整備の
現地施工状況】**

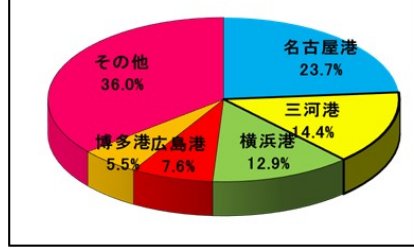
中部地方整備局提供

三河港 完成自動車の国際海上輸送のハブ港を目指して

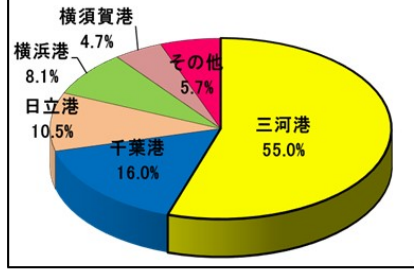


**■日本を代表する自動車流通港湾
に成長した三河港**

2022年 自動車輸出台数 5,063,612 台



2022年 自動車輸入台数 317,232 台



衣浦港 背後産業の物流・生産活動を支える工業港を目指して



- ・バイオマス発電所の立地により、木材チップの輸入量が増加
- ・亀崎1号岸壁は水深が10mであり、船舶の大型化に対応できない

↓ 集約・拠点化

大型船による一括大量輸送など、物流の効率化や脱炭素化に貢献

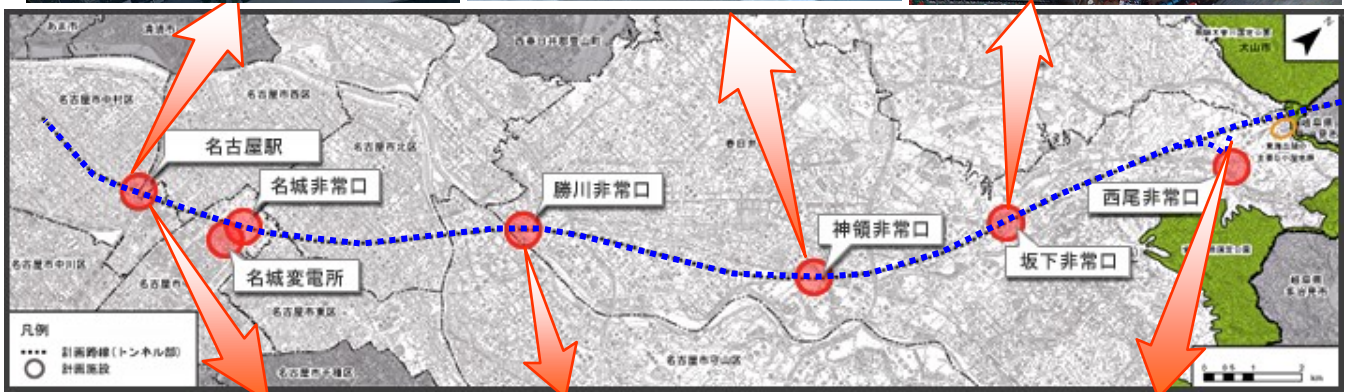
3 リニア中央新幹線を中心とした鉄道ネットワークの充実について

(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、国際競争拠点都市整備事業等により、強かに推進すること。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) JR刈谷駅改良事業における「鉄道駅総合改善事業費補助（次世代ステーション創造事業）」に関して、ホーム拡幅工事など事業を着実に進めるため、十分な財政支援をすること。
- (4) 経営基盤の脆弱な地域鉄道会社への支援策の充実を図ること。特に、設備機器の更新投資だけでなく維持修繕費用の補助についても十分な予算措置を講じること。

◆リニア中央新幹線の整備推進

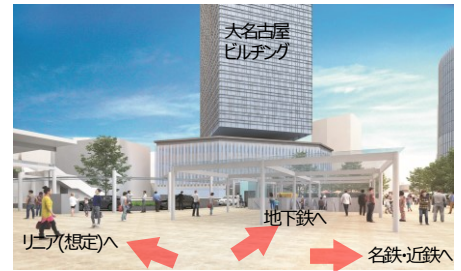


◆ 名古屋駅のスーパーターミナル化（わかりやすい乗換空間の形成）

- 乗換先やまちが一目で見渡せる「ターミナルスクエア」を5箇所新規整備。



【ターミナルスクエア2：完成イメージ】



【ターミナルスクエア3：完成イメージ】



◆ JR刈谷駅の駅改良事業（完成年度：2026年度）

- 刈谷駅周辺に日本経済を牽引するグローバル企業の本社機能が集積。



【現況写真：東京方上空より】



【完成イメージ】



事業内容 ホーム拡幅、ホームドア設置、エスカレーター増設、コンコース拡張、改札増設 等

- 複数鉄道事業者が乗り入れる県中央部の重要な交通結節点として、約73,000人/日*が利用。
※2019年度末時点
- ホームやコンコースが狭く、利用者の安全性確保と利便性向上が喫緊の課題。



朝の混雑状況

◆ 地域鉄道会社による更新投資・維持修繕の計画的な実施

- 県内地域鉄道会社（愛知環状鉄道、豊橋鉄道）では、施設の老朽化対策が喫緊の課題。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減収の状況下にあっても、更新投資・維持修繕を着実に進めることが必要。

愛知環状鉄道 岡崎－高蔵寺間 45.3キロ

豊橋鉄道 (渥美線) 新豊橋－三河田原間 18.0キロ
(市内線) 駅前－運動公園前・赤岩口 5.4キロ



列車集中制御装置の更新



橋りょう塗装



〔渥美線〕レール・分岐器更新（電化対応）



〔渥美線〕木製電柱のコンクリート化 (約60年経過)



〔市内線〕車両改良

4 中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする空港の機能強化について

(国土交通省)

【内容】

- (1) 『中部国際空港の将来構想』（2021年12月）の第1段階である2027年度の第二滑走路供用開始に向けて、必要な支援を行うこと。
- (2) 新型コロナウイルス感染症の影響に加え、原油価格の高騰及び円安によるコスト高騰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、収益性の向上に資する支援を行うこと。
- (3) 入国制限の見直し等によって回復し始めた航空ネットワークを維持・拡大するため、空港の受入体制の確保に関する支援を行うこと。
- (4) 中部国際空港及び県営名古屋空港について、脱炭素化に向けた取組に対する必要な支援を行うこと。

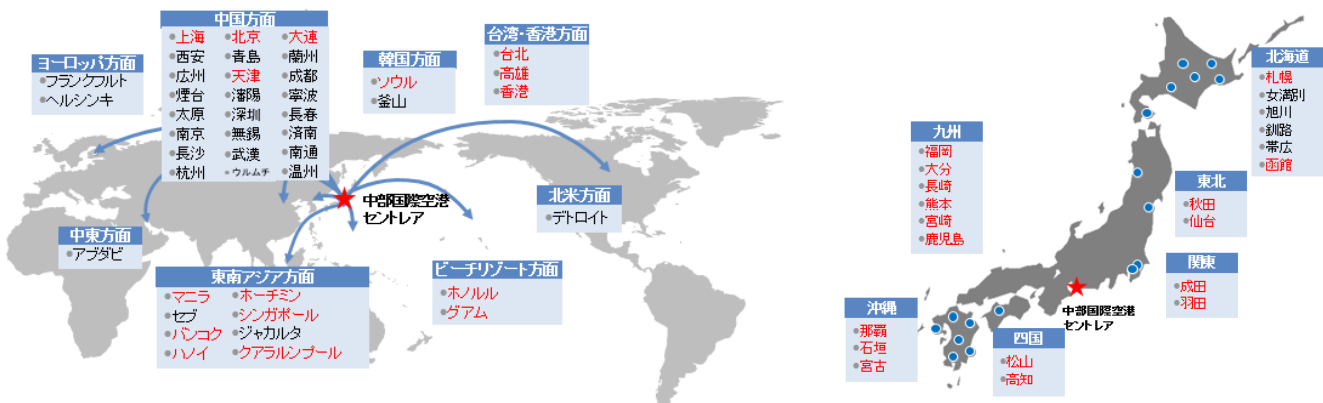
○位置図



○中部国際空港 航空ネットワーク

◆国際線

◆国内線



	国際線 就航都市	国内線 就航都市
コロナ前 2020年1月時点	42都市 482便/週	19都市 97便/日
現在 2023年6月時点	16都市 156便/週	17都市 77便/日

※赤字は現在において就航している都市

○ 『中部国際空港の将来構想』 に沿った滑走路の整備

現空港用地と新たに造成される土地を最大限活用して、2段階の整備で滑走路の中心線間隔を760m確保した2本の滑走路を配置することにより、滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることを旨とする。

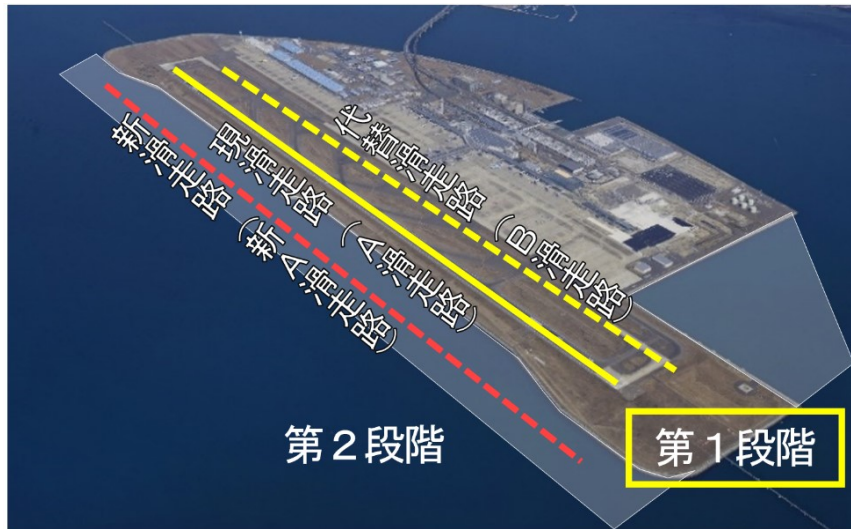
第1段階〔暫定形〕

- 深夜早朝時間帯における航空機の運航を継続しながら現滑走路（A滑走路）の大規模補修を速やかに実施するため、現空港用地内の誘導路を転用して、A滑走路と210mの中心線間隔を確保した代替滑走路（B滑走路）を整備する。
- 2027年度を目途にB滑走路を供用開始するとともに、A滑走路の大規模補修に着手することを旨とする。

第2段階〔将来形〕

- 将来の航空需要を踏まえ、また、漁業者を始めとする関係者との十分な調整を前提として、新たな埋立地にB滑走路と760mの中心線間隔を確保した新滑走路（新A滑走路）を整備する。
- 新A滑走路の整備に合わせて現A滑走路は廃止し、新A滑走路とB滑走路の2本で運用する。

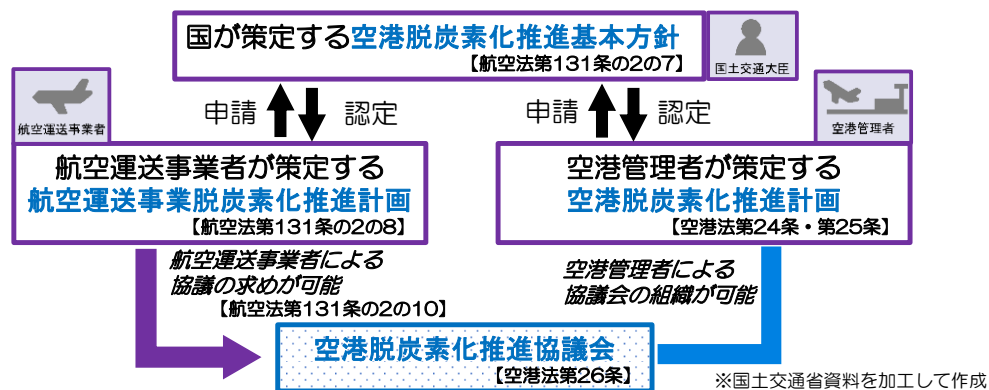
【2021年12月14日 中部国際空港将来構想推進調整会議】



○ 航空分野の脱炭素化に向けた取組（航空脱炭素化推進の制度的枠組み）

航空法・空港法等の改正（両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け）

【2022年6月10日公布、2022年12月1日施行】



【空港脱炭素化推進協議会の開催状況】

中部国際空港

2022年12月26日：第1回協議会 設置・開催
2023年 3月24日：第2回協議会 開催

県営名古屋空港

2023年 5月25日：第1回協議会 設置・開催

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

(国土交通省)

【内容】

- (1) 知立駅付近連続立体交差事業は、豊田市などの自動車産業集積地域と名古屋駅間の速達化に寄与し、リニア開業効果の広域的な波及も期待される事業であり、高架本体工事が最盛期を迎えているため、十分な財政支援をすること。
半田駅付近連続立体交差事業は、半田市が進める歴史と文化を活かしたまちづくりを実現するうえで大変重要な事業であり、全線にわたり進めている高架本体工事が最盛期を迎えるため、十分な財政支援をすること。
- (2) 県内11箇所で進めている県営都市公園の整備については、誰もが安全・安心に利用でき、魅力あふれる公園となるよう、十分な財政支援をすること。
特に、本県唯一の天然湖沼を有し、西三河地域で初めての県営都市公園である油ヶ淵水辺公園の第一期整備区域の2027年春完成に向け、十分な財政支援をすること。

◇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

○知立駅付近連続立体交差事業など **2025年度 名古屋本線 全線高架化に向けた財政支援**



**2023年3月 名古屋本線を一部高架化
→踏切遮断時間が約20%減少する効果を発現!**



**朝8時台(事業化前)は47分間通行できなかった踏切
→一部高架化で38分間に減少<<知立1号・牛田6号踏切>>**

○半田駅付近連続立体交差事業など

2026年度 高架化に向けた財政支援

高架本体構造物の築造に向け進捗する駅周辺の整備状況



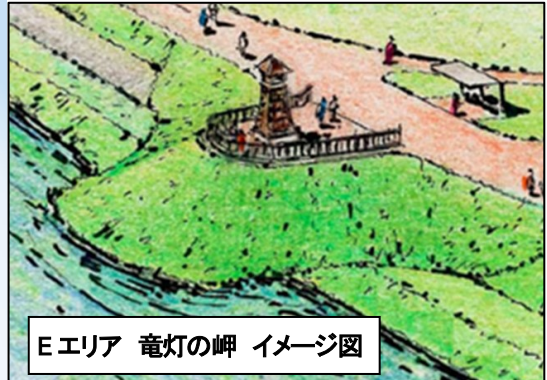
土地区画整理事業で整備する鉄道遺産を活用した駅前広場のイメージ



◇油ヶ淵の貴重な水辺環境を活かした公園整備

第1期整備区域の完成に向けた財政支援

油ヶ淵水辺公園



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

(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流行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流行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)

- 東日本大震災や新型コロナウイルス感染症の流行を通じて、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、2023年6月16日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2023（骨太方針）」においても、東京一極集中の是正が示されている。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。

- 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

