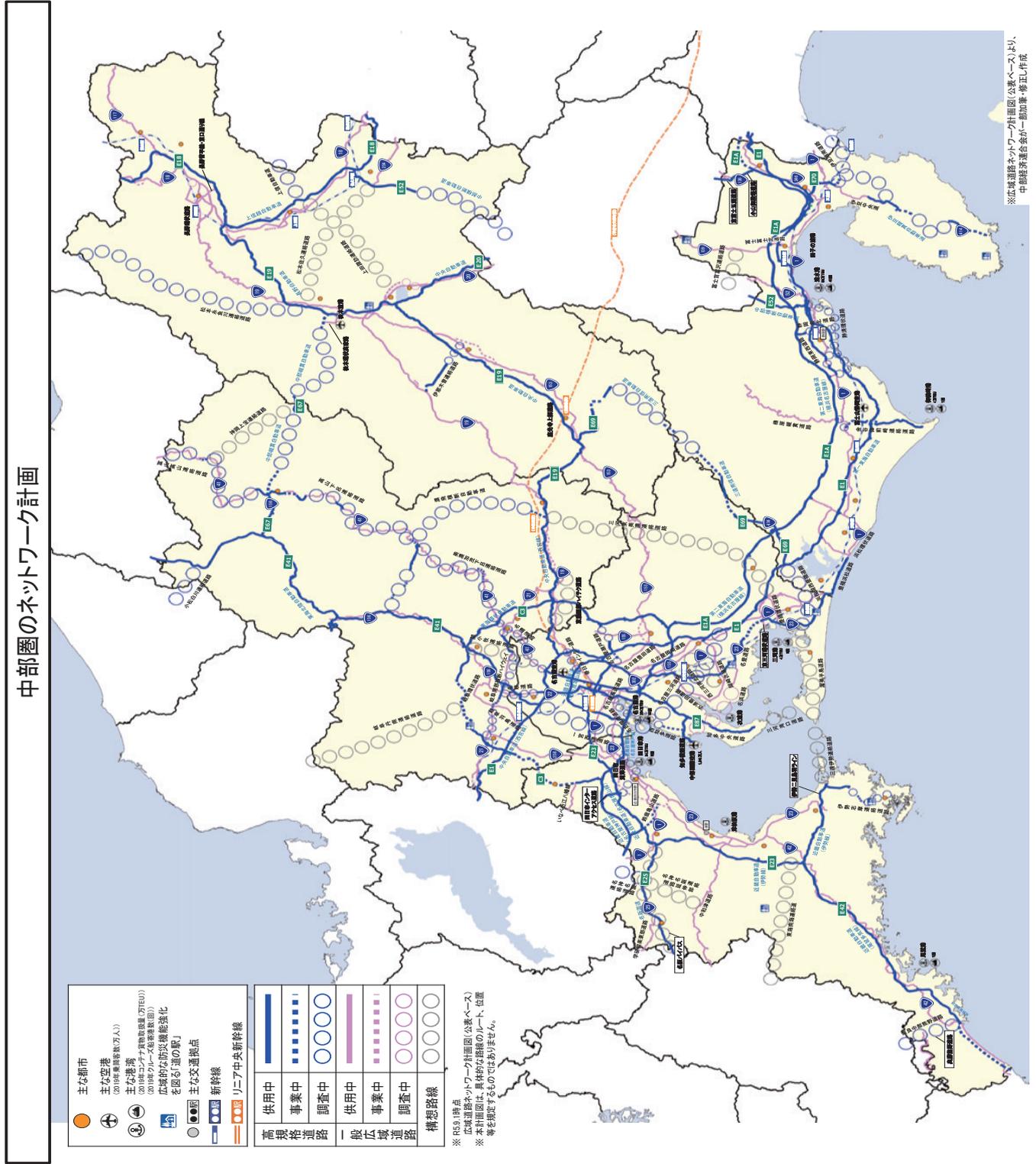


VI. インフラ

1. 交通インフラ

(1) 基幹的社会資本の充実（現状と将来）



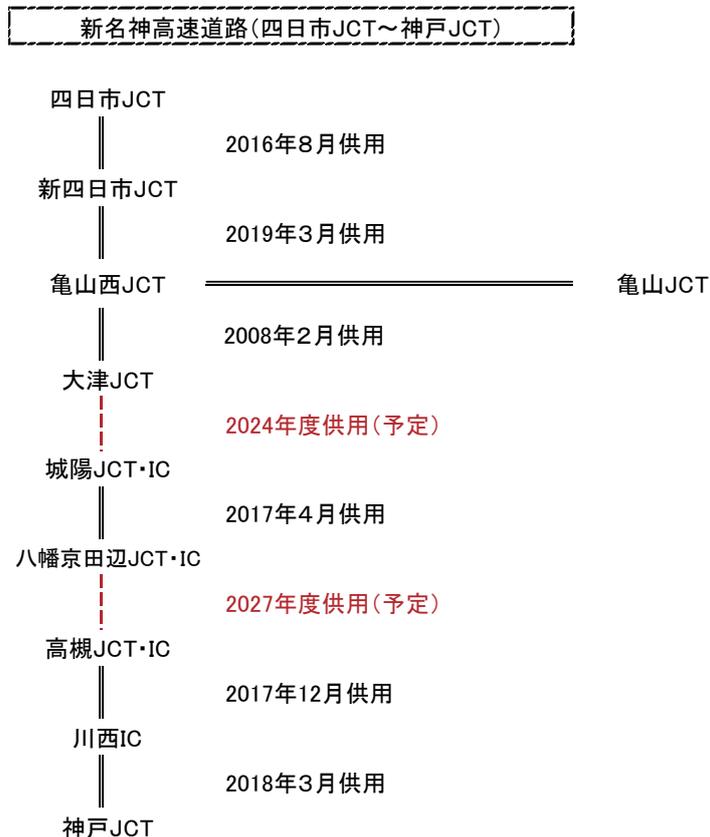
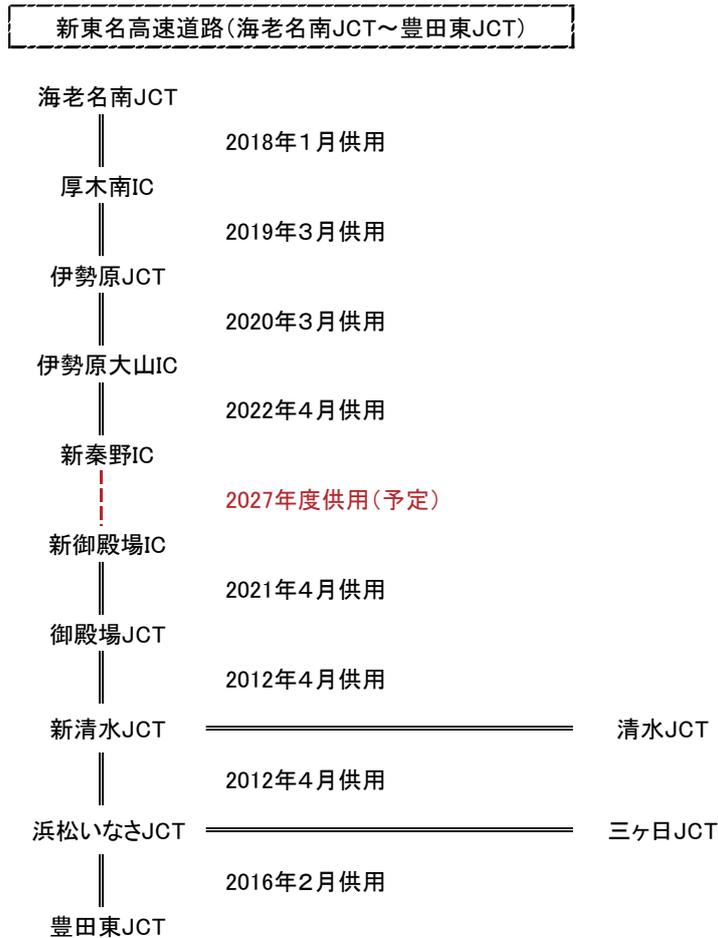
(2) 中部圏の主な高規格道路の進捗状況一覧

名称	区間		開通区間(状況)	今後の予定	
				区間	完成予定
新東名	海老名南 JCT (圏央道)	～ 豊田東 JCT (伊勢湾岸、東海環状)	海老名南 JCT～新秦野 IC 新御殿場 IC～豊田東 JCT 御殿場 JCT～浜松いなさ JCT (6車線化)	新秦野 IC～新御殿場 IC 浜松いなさ JCT～豊田東 JCT (6車線化)	2027 年度 供用未定
新名神	四日市 JCT (伊勢湾岸、東名阪)	～ 神戸 JCT (山陽、中国)	四日市 JCT～大津 JCT 城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC 高槻 JCT・IC～神戸 JCT	亀山西 JCT～大津 JCT (6車線化) 大津 JCT～城陽 JCT・IC 八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC	供用未定 2024 年度 2027 年度
東海北陸	一宮 JCT (名神)	～ 小矢部砺波 JCT (北陸、能越)	全線開通 (飛驒清見 IC～南砺 SIC は暫定 2車線)		
東海環状	豊田東 JCT (新東名、伊勢湾岸)	～ 新四日市 JCT (新名神)	豊田東 JCT～山県 IC 大野・神戸 IC～養老 IC 大安 IC～新四日市 JCT	山県 IC～大野・神戸 IC 養老 IC～北勢 IC 北勢 IC～大安 IC	2024 年度 2026 年度 2024 年度
中部縦貫	松本 JCT (長野)	～ 福井北 JCT (北陸)	中ノ湯 IC～平湯 IC 高山 IC～(飛驒清見 JCT～白鳥 JCT)～油坂出入口 勝原 IC～福井北 JCT	松本 JCT～波田 IC 波田 IC～中の湯 IC 平湯 IC～丹生川 IC 丹生川 IC～高山 IC 油坂出入口～和泉 IC 和泉 IC～勝原 IC	供用未定 事業化・供用未定 事業化・供用未定 供用未定 2026 年春 2023 年秋
紀勢	勢和多気 JCT (伊勢)	～ 熊野大泊 IC	勢和多気 JCT～尾鷲南 IC 尾鷲南 IC～熊野大泊 IC	熊野大泊 IC～紀宝町	供用未定
中部横断	新清水 JCT (新東名)	～ 佐久小諸 JCT (関越)	新清水 JCT～(双葉 JCT～長坂 JCT) 八千穂高原 IC～佐久小諸 JCT	長坂 JCT～八千穂高原 IC	事業化・供用未定
三遠南信	飯田山本 JCT (中央)	～ 浜松いなさ JCT (新東名)	飯田山本 JCT～飯田上久堅・喬木富田 IC 喬木 IC～程野 IC (矢筈トンネル:4.8km) 佐久間 IC～東栄 IC 鳳来峡 IC～浜松いなさ JCT	飯田上久堅・喬木富田 IC～喬木 IC 程野 IC～小嵐 IC 小嵐 IC～水窪北 IC 水窪北 IC～水窪 IC 水窪 IC～佐久間 IC 東栄 IC～鳳来峡 IC	供用未定 事業化・供用未定 供用未定 事業化・供用未定 供用未定 2025 年度
伊豆縦貫	沼津岡宮 IC (東名)	～ 下田 IC	沼津岡宮 IC～函南塚本 IC 修善寺 IC～月ヶ瀬 IC 河津七滝 IC～河津逆川 IC	函南塚本 IC～修善寺 IC 月ヶ瀬 IC～茅野 IC 茅野 IC～河津七滝 IC 河津逆川 IC～下田 IC	事業化・供用未定 供用未定 事業化・供用未定 供用未定
名豊道路	豊明 IC (伊勢湾岸)	～ 豊橋東 IC	豊明 IC～蒲郡 IC 豊川為当 IC～豊橋東 IC	蒲郡 IC～豊橋為当 IC	2024 年度
西知多道路	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～長浦 IC 長浦 IC～常滑 JCT	供用未定 事業化・供用未定 供用未定

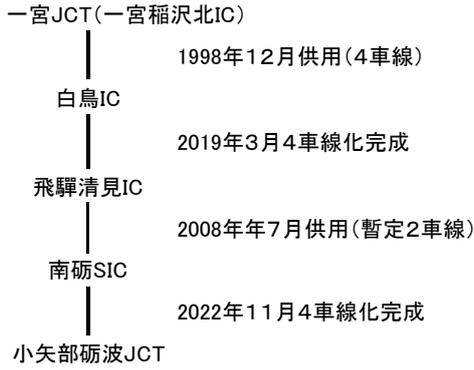
(注) 全線開通の東名高速道路、名神高速道路、伊勢湾岸道路、中央自動車道、名古屋環状 2 号線は記載から除いている。

(出典) 本会作成 (2023 年 9 月)

(3) 中部圏の主な高規格道路の進捗状況詳細 (2023年9月時点)



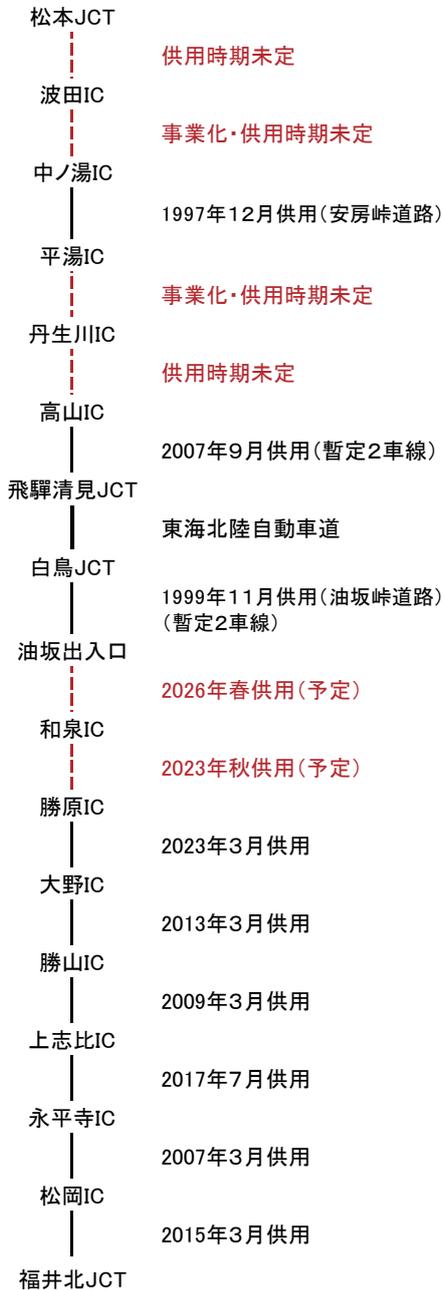
東海北陸自動車道(一宮JCT~小矢部砺波JCT)



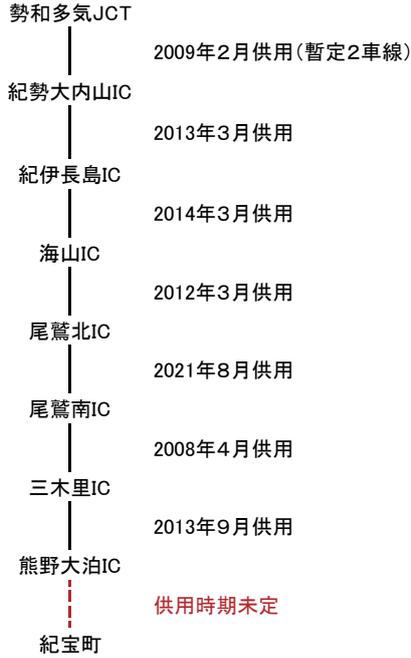
東海環状自動車道(豊田東JCT~新四日市JCT)



中部縦貫自動車道(松本JCT~福井北JCT)



近畿自動車道(勢和多気JCT～熊野大泊IC)



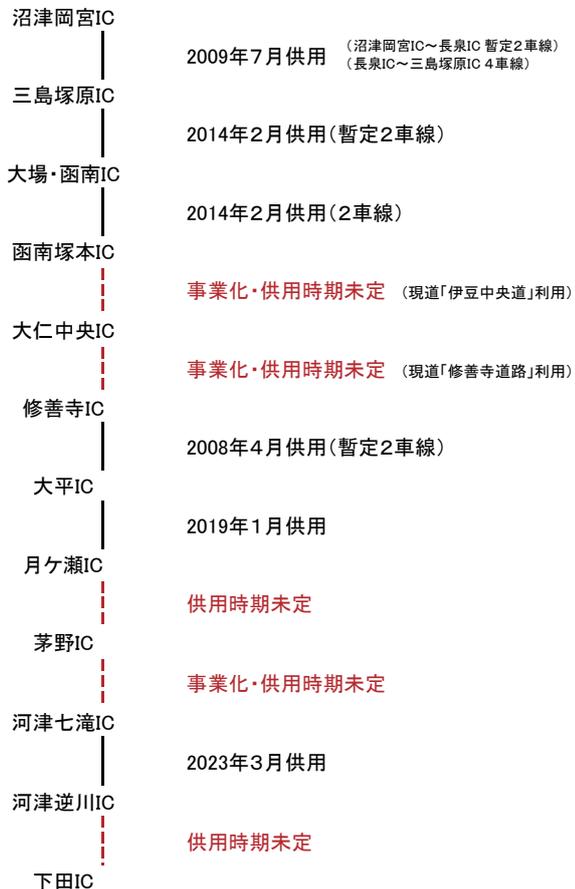
中部横断自動車道(新清水JCT～佐久小諸JCT)



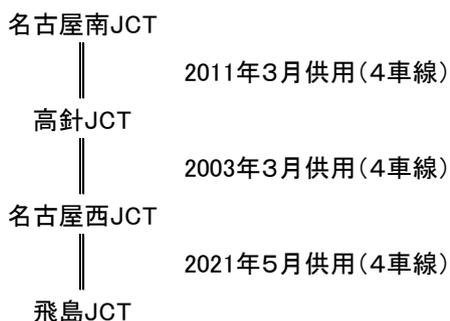
三遠南信自動車道(飯田山本JCT～浜松いなさJCT)



伊豆縦貫自動車道(沼津岡宮IC～下田IC)



名古屋環状2号線(名古屋南JCT～飛島JCT)



名豊道路(豊明IC～豊橋東IC)



(4) 道路実延長 (2021年3月、km)

	高速道路		一般国道		都道府県道		市町村道		合計	
	実延長	全国シェア(%)	実延長	全国シェア(%)	実延長	全国シェア(%)	実延長	全国シェア(%)	実延長	全国シェア(%)
全国	9,100	100.0%	56,111	100.0%	129,827	100.0%	1,034,201	100.0%	1,229,239	100.0%
中部圏	1,229	13.5%	7,049	12.6%	17,079	13.2%	166,807	16.1%	192,164	15.6%
長野県	331	3.6%	1,701	3.0%	3,881	3.0%	42,218	4.1%	48,131	3.9%
岐阜県	235	2.6%	1,578	2.8%	3,102	2.4%	25,984	2.5%	30,899	2.5%
静岡県	211	2.3%	1,229	2.2%	3,263	2.5%	32,306	3.1%	37,009	3.0%
愛知県	236	2.6%	1,333	2.4%	4,201	3.2%	44,844	4.3%	50,615	4.1%
三重県	217	2.4%	1,208	2.2%	2,631	2.0%	21,454	2.1%	25,510	2.1%
東京圏	390	4.3%	3,240	5.8%	8,965	6.9%	126,131	12.2%	138,725	11.3%
関西圏	757	8.3%	5,700	10.2%	13,460	10.4%	91,822	8.9%	111,739	9.1%

(出典) 国土交通省「道路統計年報」

(5) 中部圏の主要港湾

港格	港名	所在県	港湾管理者
国際拠点港湾	清水港	静岡県	静岡県
	名古屋港 ^①	愛知県	名古屋港管理組合 ^②
	四日市港	三重県	四日市港管理組合 ^③
重要港湾	御前崎港	静岡県	静岡県
	田子の浦港	静岡県	静岡県
	三河港	愛知県	愛知県
	衣浦港	愛知県	愛知県
	津松阪港	三重県	三重県
	尾鷲港	三重県	三重県

①：名古屋港は、穀物について国際バルク戦略港湾に選定された。

②：愛知県と名古屋市によって設立された特別地方公共団体

③：三重県と四日市市によって設立された特別地方公共団体

(6) 中部圏の空港

種別	設置管理者	空港（愛称）名	コード	所在県	滑走路長
拠点空港	中部国際空港(株) ^①	中部国際空港 （セントレア）	NGO	愛知県	3,500m×60m
地方管理空港	長野県	松本空港 （信州まつもと空港）	MMJ	長野県	2,000m×45m
	静岡県	静岡空港 （富士山静岡空港）	FSZ	静岡県	2,500m×60m
その他の空港	愛知県	名古屋飛行場 （県営名古屋空港）	NKM	愛知県	2,740m×45m

①：経済界、国、愛知県、名古屋市、岐阜県、三重県からの出資により設立

2. リニア中央新幹線

(1) 整備計画 (2011年 国土交通大臣決定)

建設線	中央新幹線
区間	東京都・大阪市
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル/時
建設に要する費用	90,300億円
その他必要な事項	主な経過地 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

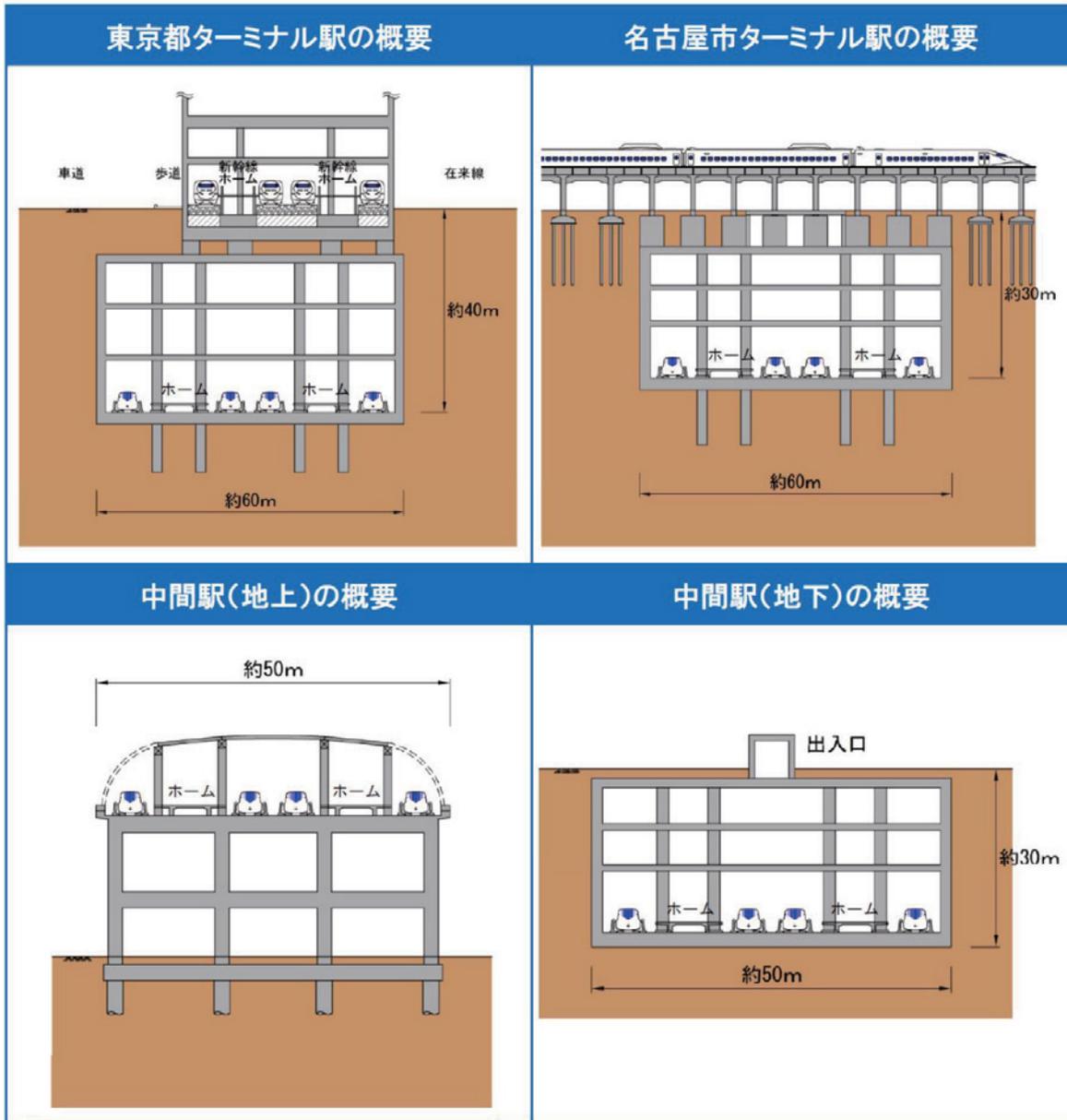
(出典) 東海旅客鉄道㈱「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書のあらまし」（2014年8月）

(2) 東京都・名古屋市間の概要

- ・ 路線延長
286km（地上部 40km、トンネル部 246km、山梨リニア実験線 42.8km を含む）
- ・ ターミナル駅（地下）
東京都：東京都港区東海道新幹線品川駅地下
名古屋市：名古屋市中村区東海道新幹線名古屋駅地下
- ・ 中間駅（地下）
神奈川県：神奈川県相模原市緑区 JR 橋本駅付近
- ・ 中間駅（地上）
山梨県：山梨県甲府市大津町付近
長野県：長野県飯田市上郷飯沼付近
岐阜県：岐阜県中津川市千旦林付近
- ・ 車両基地
関東車両基地：神奈川県相模原市緑区鳥屋付近（約 50ha）
中部車両基地：岐阜県中津川市千旦林付近（工場機能含む 約 65ha）
- ・ 付帯施設
変電施設：10 箇所
保守基地：8 箇所（保守用車留置施設含）
非常口（都市部）：首都圏 9 箇所、中部圏 4 箇所

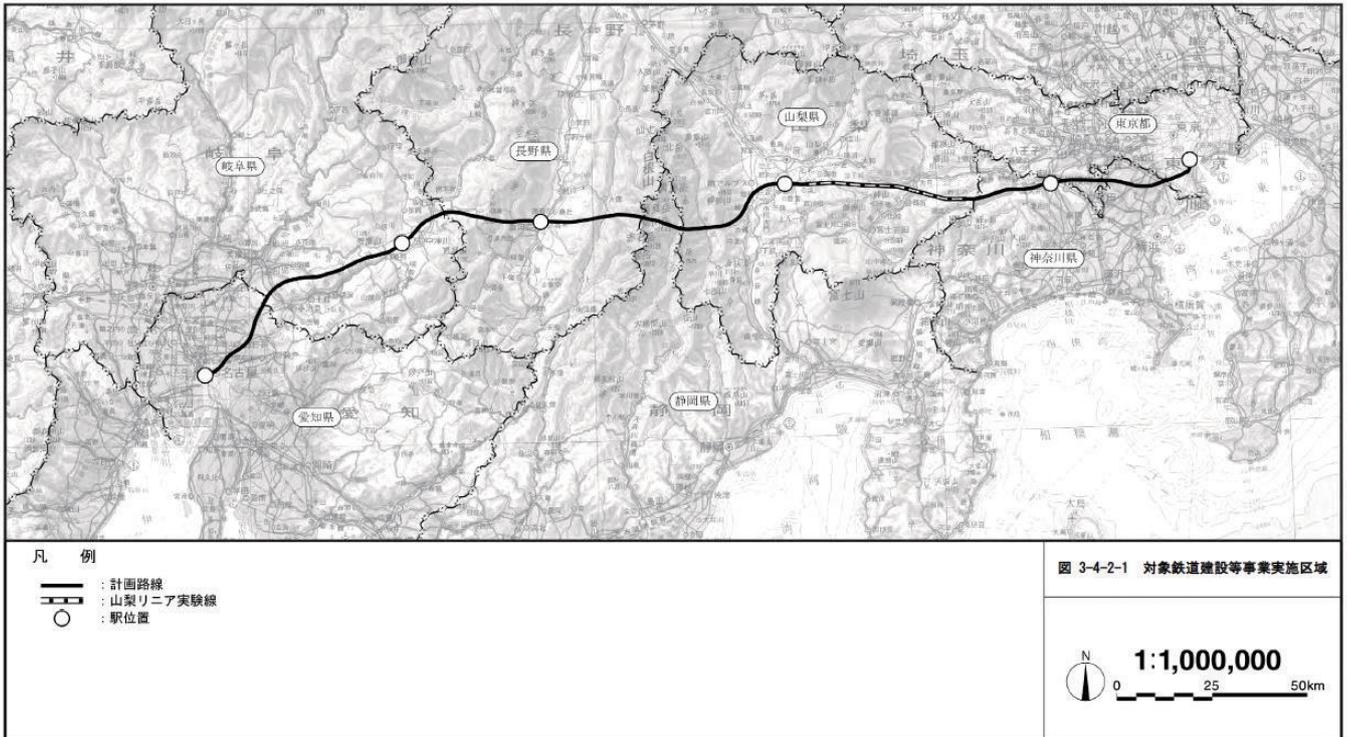
(出典) 東海旅客鉄道㈱「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書のあらまし」（2014年8月）

(3) 駅の概要



(出典) 東海旅客鉄道株「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書のあらまし」（2014年8月）

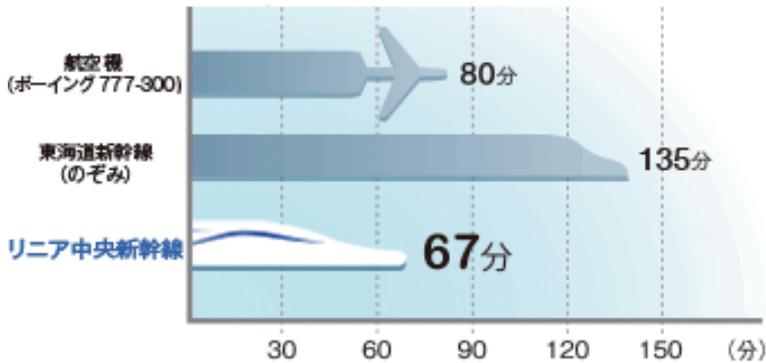
(4) ルート及び駅位置



(出典) 東海旅客鉄道(株)「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書」(2013年9月)

(5) 経済効果等

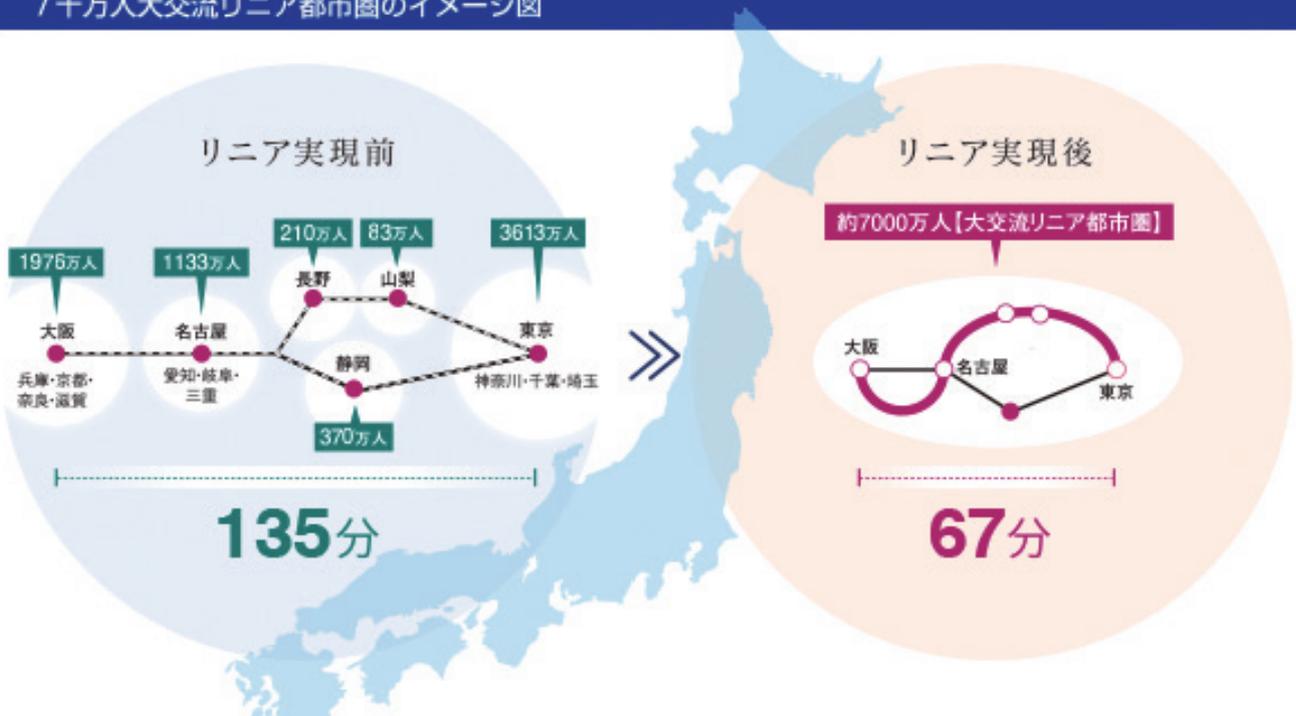
所要時間(東京・大阪間)



出典:

リニア中央新幹線は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料に基づく所要時間。航空機は、羽田空港・伊丹空港の所要時間65分(時刻表より)に搭乗手続き15分を合わせて算出。東海道新幹線(のぞみ)は、時刻表より算出(品川・新大阪間)。

7千万人大交流リニア都市圏のイメージ図



※「大交流リニア都市圏」は、「中央新幹線沿線学会議「リニア中央新幹線で日本は変わる」

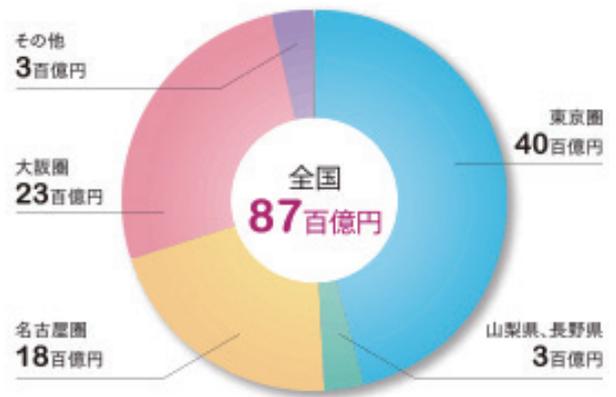
2001年8月」を参考に、東海道・中央新幹線の15都府県を想定。

※人口は、2015年(H27)国勢調査人口等基本集計結果に基づき作成。

(出典) リニア中央新幹線建設促進期成同盟会ホームページ

リニア中央新幹線の実現による1年あたりの便益

リニア中央新幹線の実現による1年あたりの生産額の変化



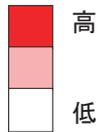
出典:交通政策審議会中央新幹線小委員会(第9回)資料より

※東京圏:茨城、埼玉、千葉、東京、神奈川 ※名古屋圏:静岡、岐阜、愛知、三重 ※大阪圏:滋賀、京都、奈良、和歌山、大阪、兵庫

(出典) リニア中央新幹線建設促進期成同盟会ホームページ

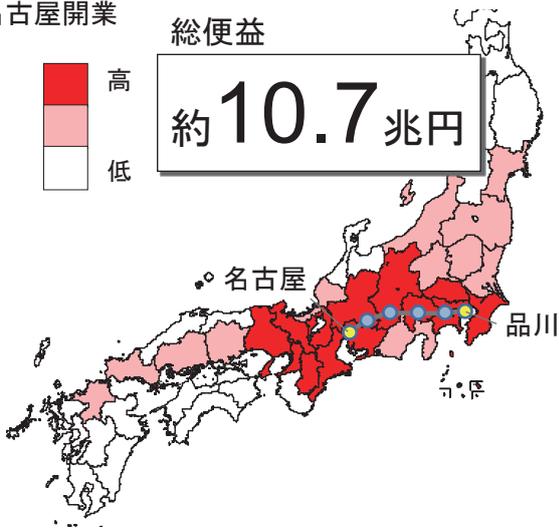
経済効果(便益)の拡がり

名古屋開業



総便益

約10.7兆円

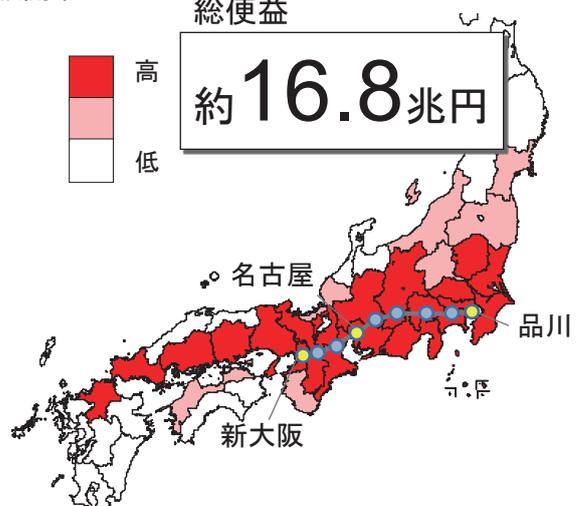


大阪開業



総便益

約16.8兆円

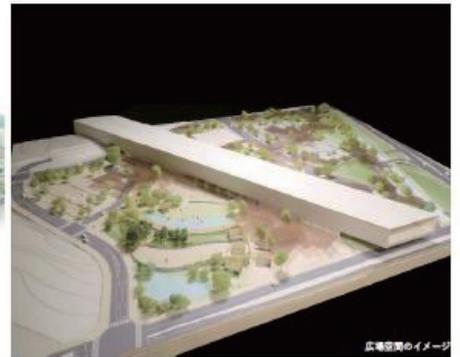


※開業年を2025年とし、同年を基準年として50年間の効果を算定。
 ※「人口減少」や「技術進歩」を考慮した試算結果。

(出典) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング「政策研究レポート『リニア時代到来の期待』」

(6) 中間駅におけるまちづくり構想

①飯田



【リニア駅周辺整備区域が目指す姿（基本的な理念）】

ローカル グローバル ゲートウェイ
信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、世界へ発信する玄関口

【整備コンセプト】

①機能的でコンパクトな駅空間 — 高度なトランジットハブの形成によりスムーズな乗換えを実現

- 各交通機関への円滑な移動を可能にし、乗換利便性が高いコンパクトな空間
- 天候バリアフリーやユニバーサルデザインの視点を踏まえた駅空間
- 利用者がつらさ、必要な情報に接することができる施設や必要なものを揃えられる駅空間

③自然との調和を目指した駅空間 — 豊かな自然環境に配慮し環境モデル都市飯田を実現

- 新たに作り出される豊穡と伊那谷の美しい自然が調和した駅空間
- 多面的な機能を持つグリーンインフラが整備された駅空間
- 再生可能エネルギーの活用や低炭素社会の取り組みの場となる駅空間

②信州・伊那谷らしきを感じられる駅空間 — 来訪者へのおもてなしを実現

- 来訪者を信州・伊那谷各地へと誘い、波及効果を高めるような、地域の魅力や情報を発信する駅空間
- 信州・伊那谷の地場産品や伝統芸術等に触れられる駅空間
- 美しい山並みや日本の原風景とも見える山間の風景を眺望できる駅空間

④地域と一体化した駅空間 — 地域の一体化を実現

- 地域住民が日常生活で便利に使える駅空間
- イベントや行事など地域住民がコミュニティ活動の場としても活用できる駅空間
- 防災機能を果たし、非常時には地域住民とリニア駅利用者安全に避難できるとともに、帰宅困難者にも対応できる駅空間

設計方針

1: アクセスやバリアフリーに優れた駅前空間

- 広域へアクセスしやすい交通広場と、地域の人々が使いやすい乗降場、安全で利便性の高い乗換えを実現します。
- わかりやすく、スムーズに乗り換えられる駅空間とします。
- 天候にも対応したバリアフリー環境とし、サイン類をはじめユニバーサルデザインとします。

2: 住民や来訪者の居場所となる駅前空間

- 駅を中心に南北をつなぐ広場を設け、人が主役の縁とにぎわいの空間をつくります。
- リニアに乗る人も乗らない人も、若い世代も高齢世代も楽しめる空間とします。
- 広場は、大小様々な使い方ができ、居心地の良い空間とします。
- 伝統文化の継承や地域コミュニティを高める空間とします。

3: 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅前空間

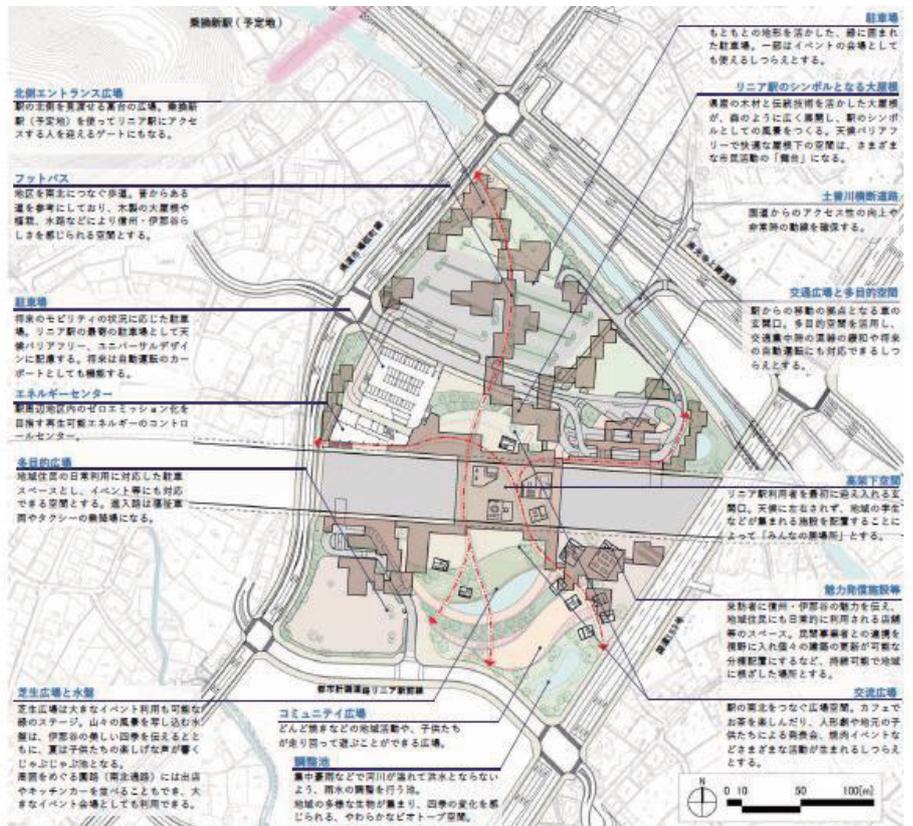
- 地域風土の特徴を活かし駅を出た瞬間から信州・伊那谷らしい風景を五感で味わえるランドスケープとします。
- 人が主役の広場と地場産品を利用した大屋根により、自然の魅力と都市の魅力を融合した、ここにしかない空間をつくります。
- 地域住民の暮らしや環境を活かし、守りながら、リニア駅周辺に波及効果をもたらし、歩くのが楽しくなる回遊性の高い駅前空間をつくります。

4: 人のつながりと伊那谷全域へといざなう駅前空間

- 人と人の出会いや、人とモノの出会いが生まれる空間とします。
- 農産物や伊那谷、飯田市の魅力的なエリアやお店、伝統芸能やアクティビティを伝える情報提供などにより、各地へ誘い出すきっかけをつくります。
- 将来にわたり活用されるよう、運営者・事業者の様々なニーズに対応できる空間とします。

5: 時代を先取りし、変化に対応できる駅前空間

- さまざまな使い方ができるフレキシブルな空間とします。
- 自動運転や次世代モビリティ、再生可能エネルギーに加え、ライフスタイルの変化など社会のニーズに対応できるようにします。
- グリーンインフラを積極的に用い、環境に優しく、防災機能と維持管理に優れた、持続可能な空間をつくります。
- 再生可能エネルギーの活用や RE100 の理想を体現する場の創出に加え、水素社会にもエリア内のエネルギー自立化を支援、可能な限りネット・ゼロ・エネルギー・ディストリクトの構築に近づける低炭素空間を創出します。



(出典) 飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート」(2019年12月)

②中津川

中津川市リニアを活用したまちづくり構想

点から線、圏域への広がり
地域文化・観光資源の拠点づくり

リニア駅

「岐阜県の東玄関口」

- ・県全体の窓口として、木曾、三河、名古屋圏、首都圏や関西圏への繋がり
- ・交通の拠点(バス・タクシー、電車、自家用車・レンタカー)

○観光中核センター整備

- ・拠点施設「(仮称)清流の国ぎふ観光ターミナル」の整備
観光、歴史文化、食、特産品など、来訪者の求める県内情報発信と案内、休息所機能
大型スクリーン設置(リニア、地歌舞伎、馬籠宿等の観光資源の情報発信)
旅の最後に県の特産品など土産物を購入
県民交流スペース(行政窓口、会議室等)
- ・美乃坂本駅(在来線)の橋上化
- ・駅周辺まちづくり(民間開発誘導)

観光地域

「地域資源の魅力向上と広域連携・周遊」

- ・芝居小屋の文化・観光活用、国道257号(中津川・下呂間)地歌舞伎街道のブラッシュアップ
- ・「清流の国ぎふ」を味わう体験型観光の体制整備(ボランティア育成、ネットワーク構築等)
- ・ゆかりの芸術家、文学者めぐり
- ・馬籠宿から市内各地への観光客誘導、公共交通の確保

○観光振興施設等整備

- ・拠点施設「(仮称)芝居小屋」の整備
地歌舞伎体験や土産品販売、大型駐車場整備、地元産食材が味わえる食堂
- ・妻木曾具立自然公園、式年遷宮御用材産出の地、大小さまざまな滝、キャンプ場等による、「清流の国ぎふ」を味わう自然体験
- ・市内芸術・文学施設等の周遊
- ・神坂PAを拠点とした観光地の広域連携強化、苗木遠山史料館内にビジターセンター整備
- ・路線バス・タクシー等を活用した公共交通網維持

中心市街地

「歴史文化資源を活用したまちの中核機能」

- ・市街地再生(リノベーションによる町並み再整備)
- ・観光案内充実や特産品販売所の整備
- ・中山道三宿(中津川、落合、馬籠)散策のセンター機能
- ・空き店舗を活用した飲食店や宿泊施設等の再生

○町並みの計画的整備

- ・拠点施設「(仮称)まちの駅なかつがわ」の整備
新町ビル跡地に、子育て支援や地域活動、域学連携大学生や高校生の活動、図書コーナー、観光案内などの機能をもった複合施設整備
- ・町家等を活用したゲストハウス、飲食店、展示スペース、統一案内サイン
- ・「(仮称)まちなか美術館」の整備
- ・駅前広場(観光案内所など)の整備
- ・中山道散策のためのシステムづくり(石畳、茶屋、休憩所やトイレの設置、交通機能や駐車場の整備、情報発信)
- ・駅前エリアの再生(飲食店街、ホテル、ビジネス)

リニア駅周辺 まちづくりイメージ(土地利用)



○まちづくりイメージ

ターミナル機能、駐車場、マンション、ホテル、公益施設などの都市機能の配置を目指す。
先行取得した市有地や、民間集用地(短冊換地)を、まちづくり用地とする。

(出典) 中津川市「中津川市リニアを活用したまちづくり構想」(2019年7月)

