

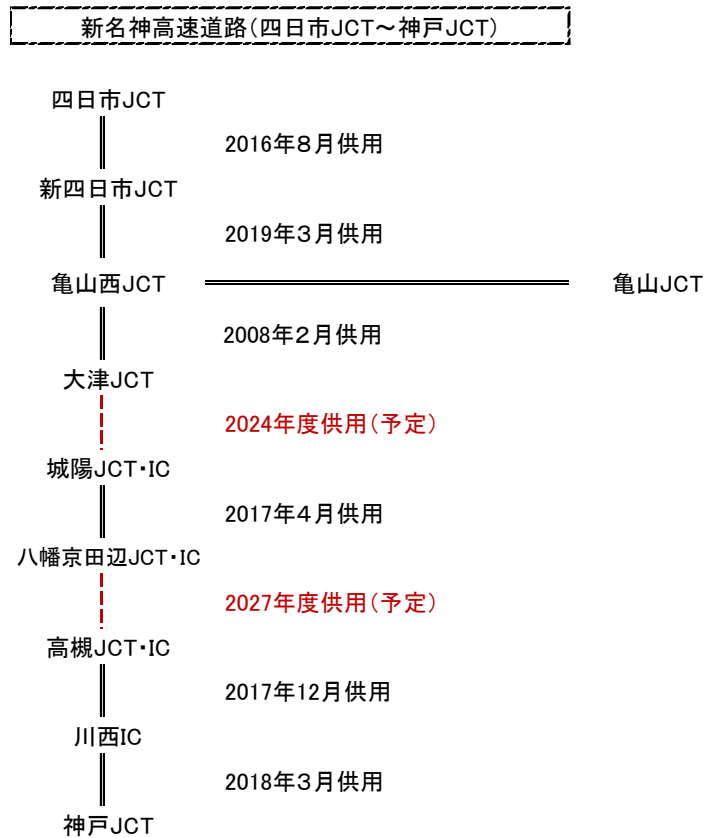
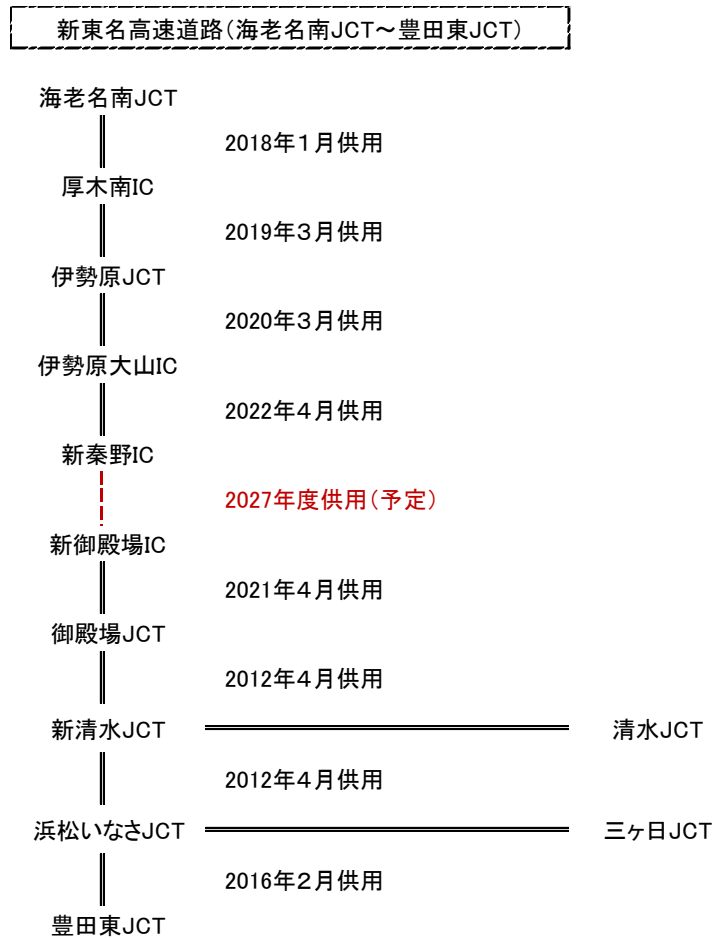
(2) 中部圏の主な高規格道路の進捗状況一覧

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 和泉 IC~福井北 JCT	松本 JCT~波田 IC 波田 IC~中の湯 IC 平湯 IC~久手 IC 久手 IC~丹生川 IC 丹生川 IC~高山 IC 油坂出入口~和泉 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 2026 年春
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

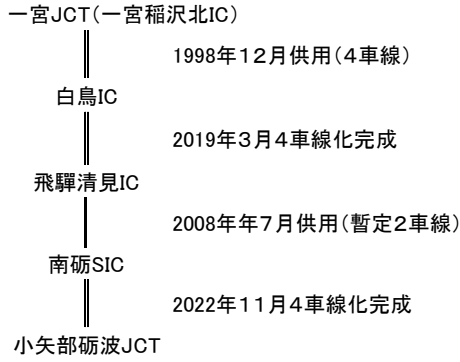
(注) 全線開通の東名高速道路、名神高速道路、伊勢湾岸道路、中央自動車道、名古屋環状 2 号線は記載から除いている。

(出典) 本会作成 (2024 年 9 月)

(3) 中部圏の主な高規格道路の進捗状況詳細 (2024年9月時点)



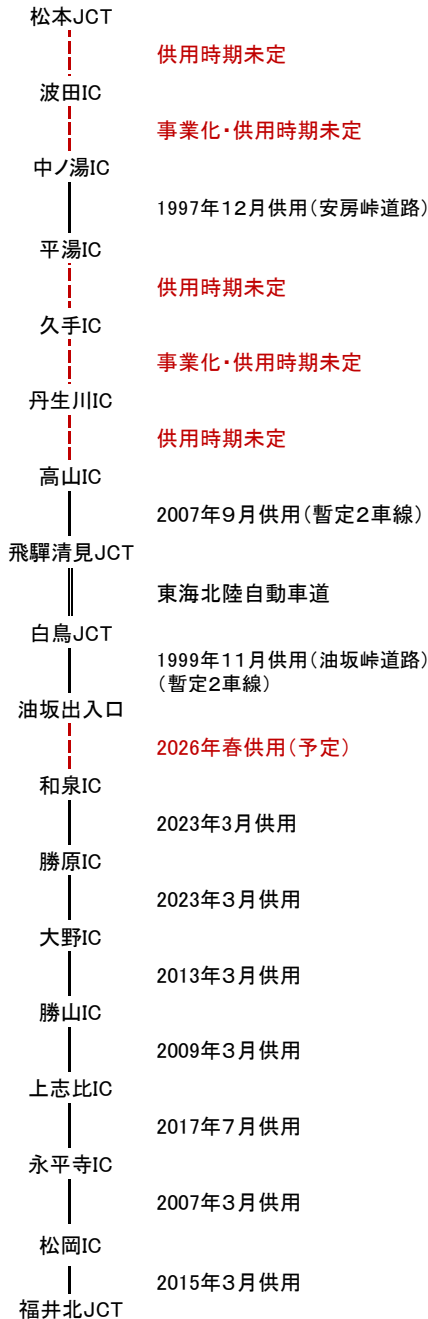
東海北陸自動車道(一宮JCT~小矢部砺波JCT)



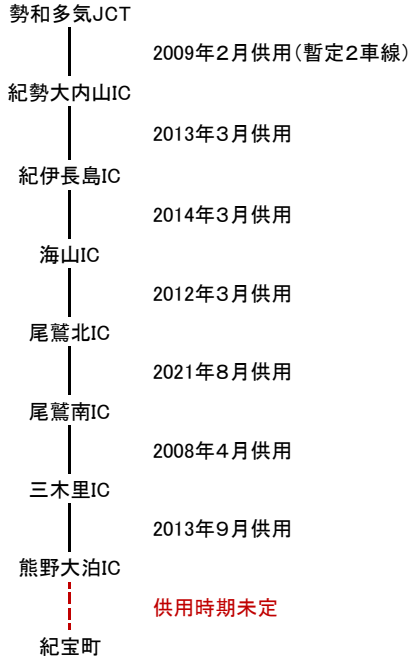
東海環状自動車道(豊田東JCT~新四日市JCT)



中部縦貫自動車道(松本JCT~福井北JCT)



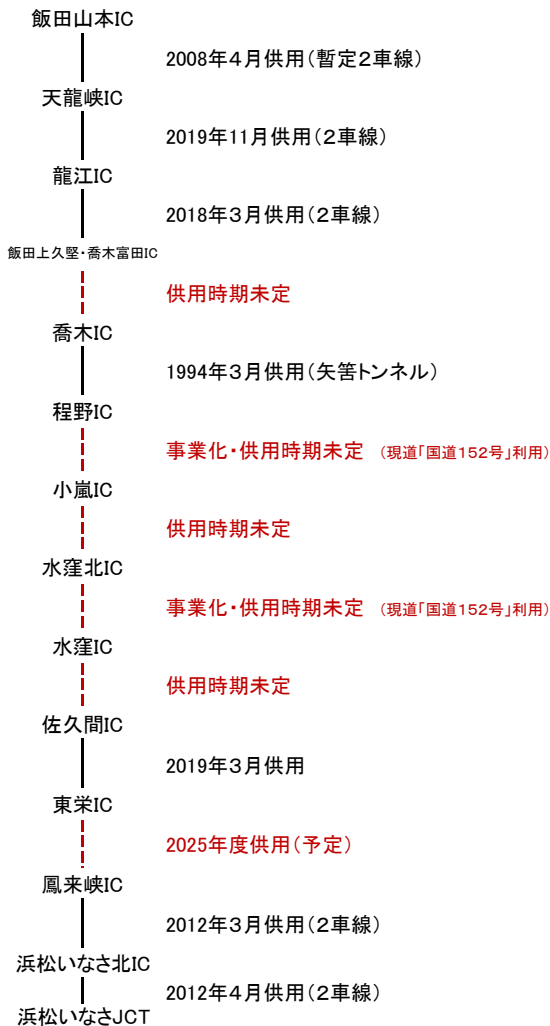
近畿自動車道(勢和多気JCT～熊野大泊IC)



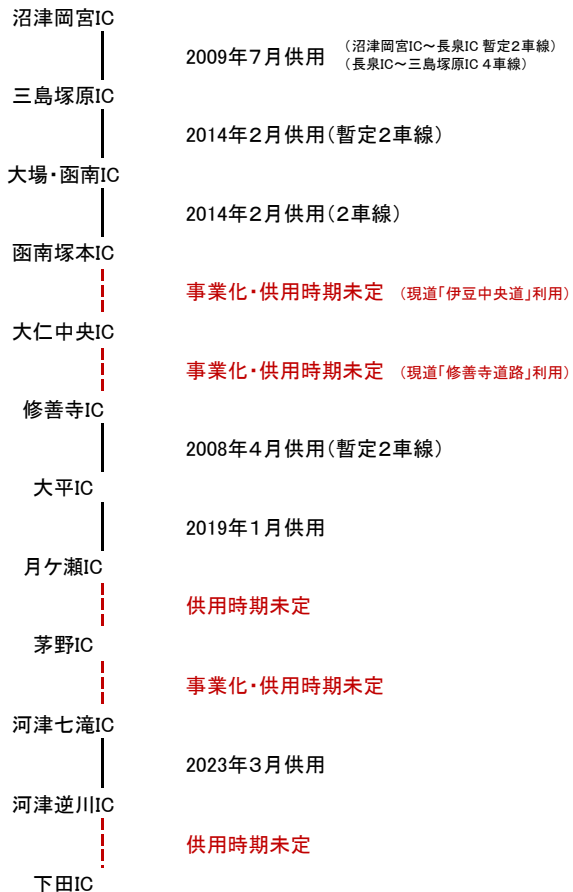
中部横断自動車道(新清水JCT～佐久小諸JCT)



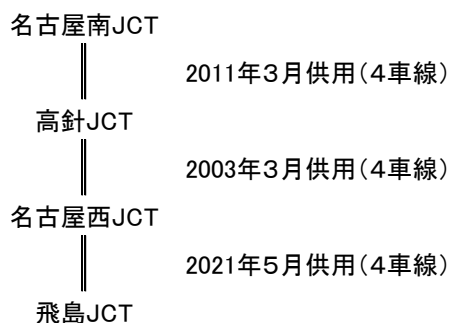
三遠南信自動車道(飯田山本JCT～浜松いなさJCT)



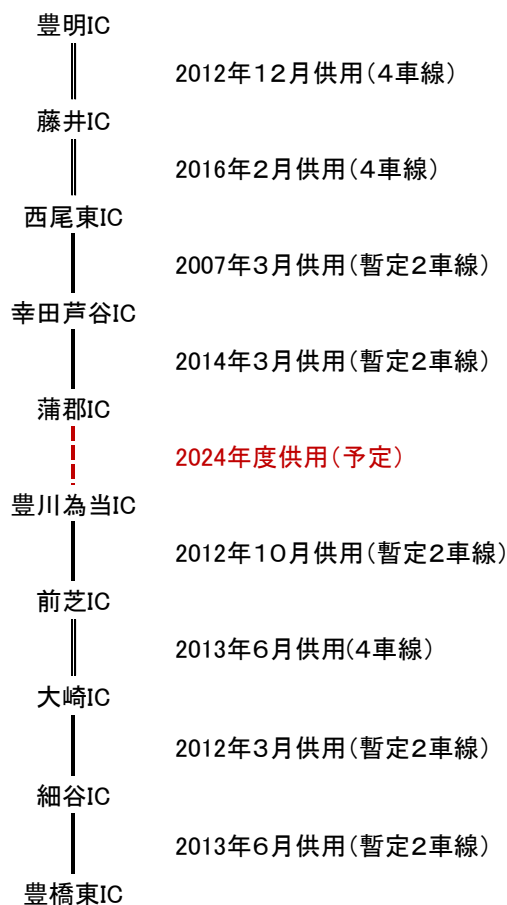
伊豆縦貫自動車道(沼津岡宮IC～下田IC)



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 (2022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	9,168	100.0%	56,144	100.0%	129,881	100.0%	1,035,195	100.0%	1,230,388	100.0%
中部圏	1,237	13.5%	7,046	12.6%	17,070	13.1%	166,917	16.1%	192,270	15.6%
長野県	331	3.6%	1,698	3.0%	3,876	3.0%	42,209	4.1%	48,113	3.9%
岐阜県	235	2.6%	1,574	2.8%	3,080	2.4%	26,018	2.5%	30,907	2.5%
静岡県	218	2.4%	1,226	2.2%	3,271	2.5%	32,334	3.1%	37,049	3.0%
愛知県	236	2.6%	1,333	2.4%	4,204	3.2%	44,867	4.3%	50,641	4.1%
三重県	217	2.4%	1,216	2.2%	2,639	2.0%	21,489	2.1%	25,561	2.1%
東京圏	390	4.3%	3,239	5.8%	8,965	6.9%	126,371	12.2%	138,966	11.3%
関西圏	768	8.4%	5,697	10.1%	13,462	10.4%	91,961	8.9%	111,889	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

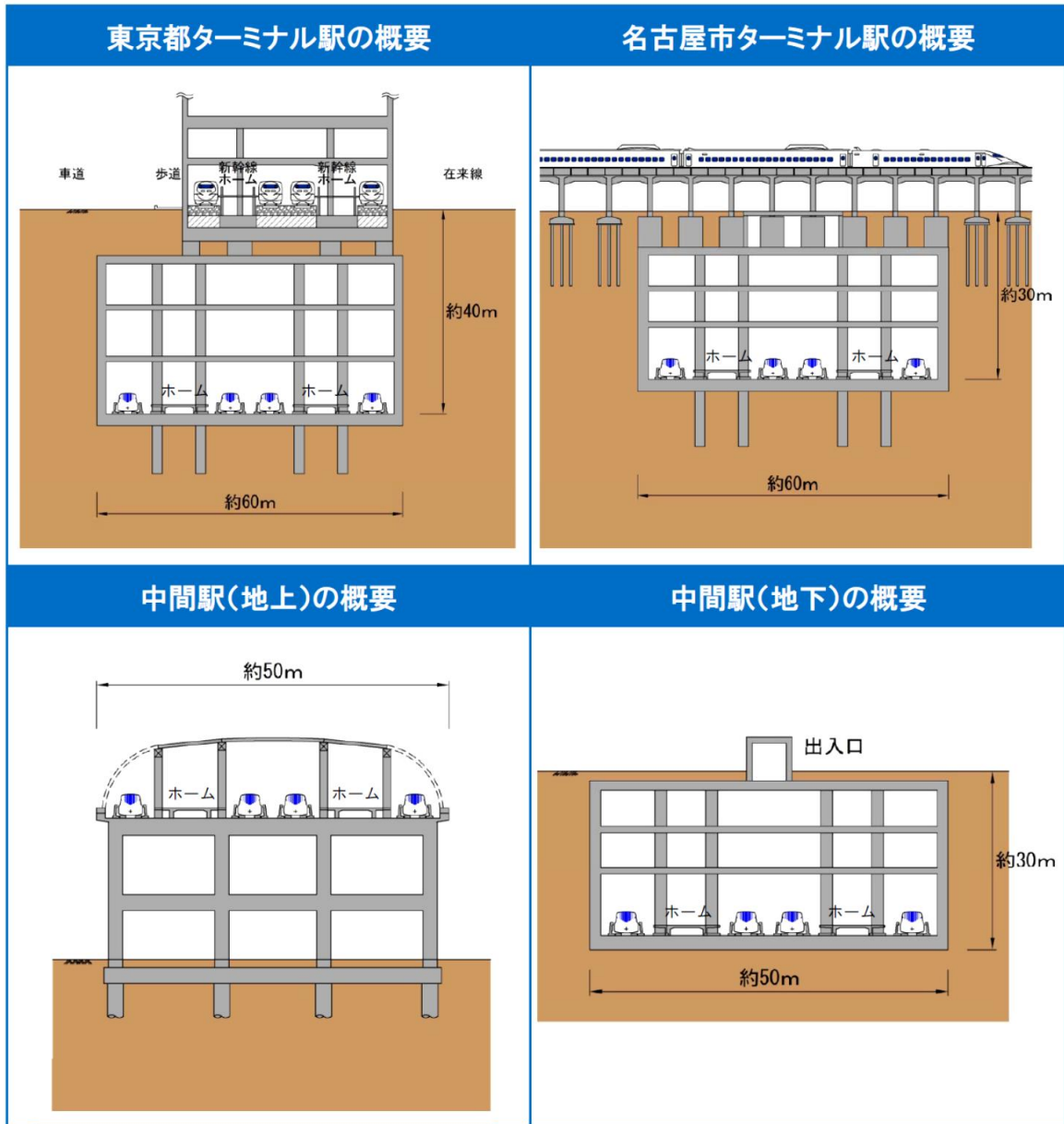
(出典) 東海旅客鉄道㈱「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書のあらまし」（2014年8月）

(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

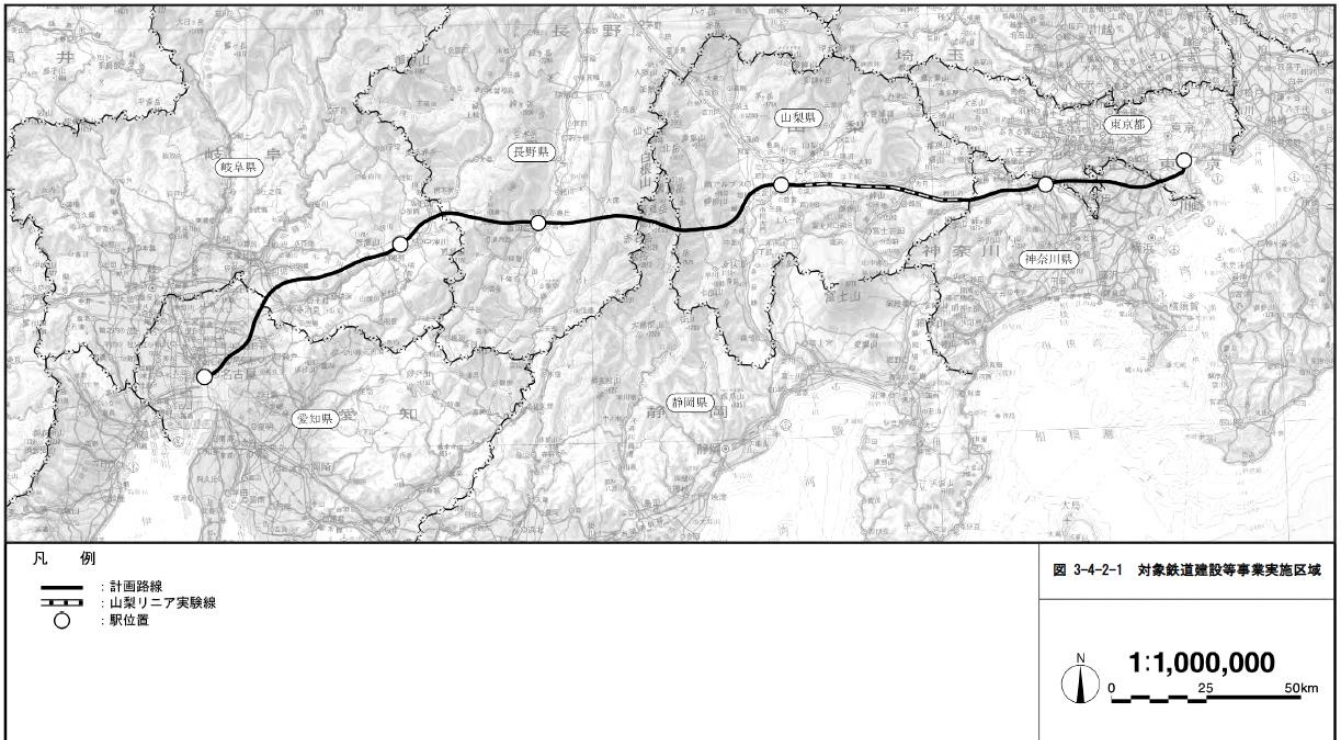
(出典) 東海旅客鉄道㈱「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書のあらまし」（2014年8月）

(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)

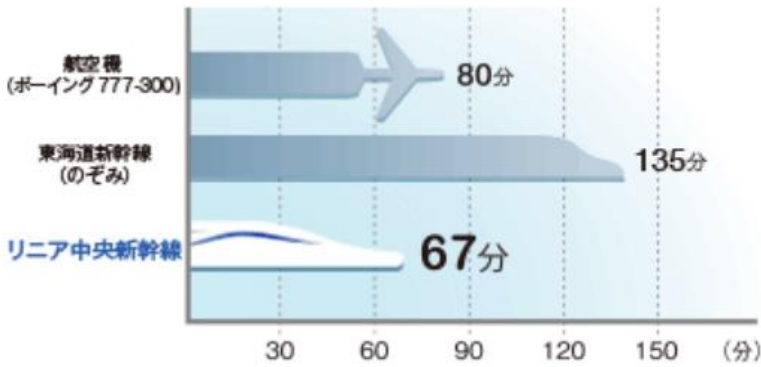
(4) ルート及び駅位置



(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

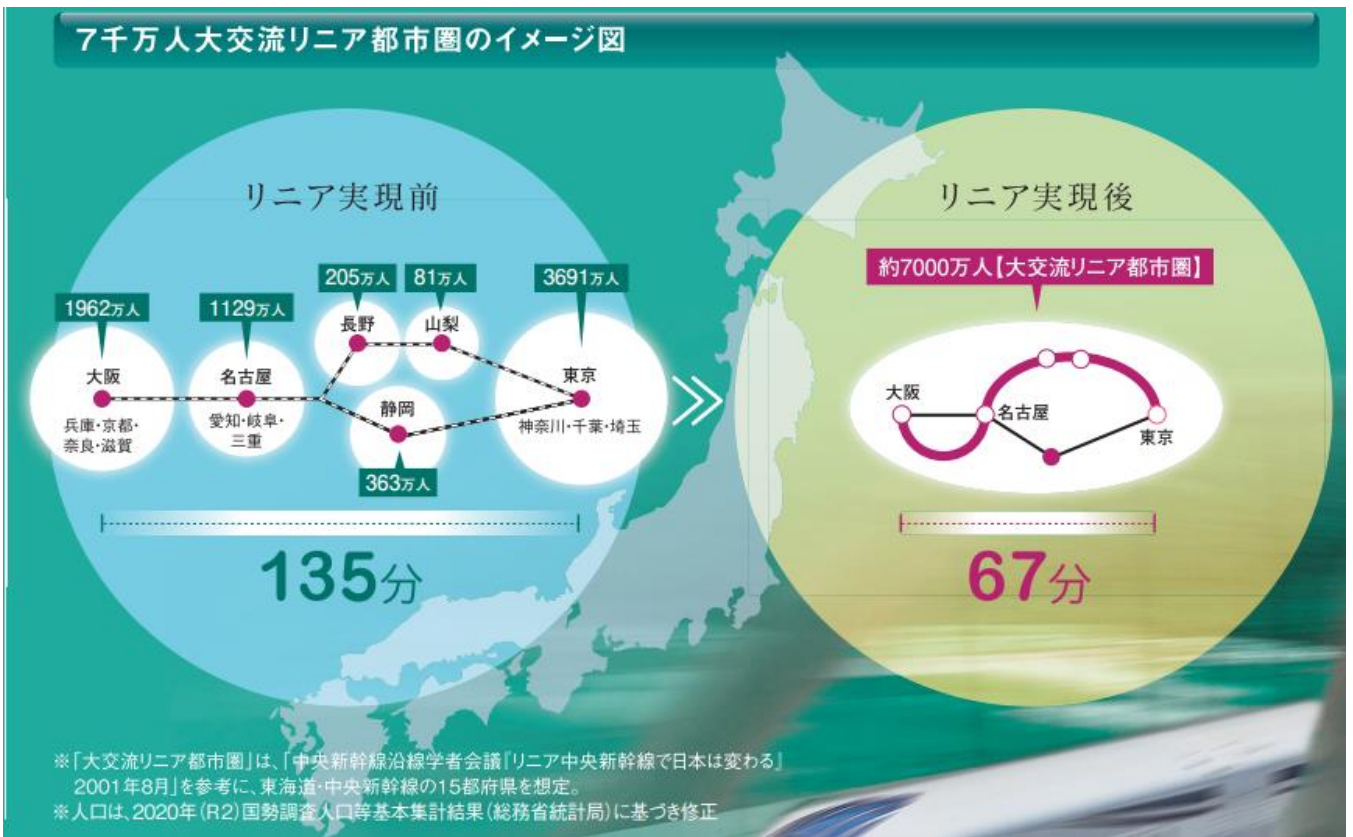
所要時間（東京・大阪間）



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)。

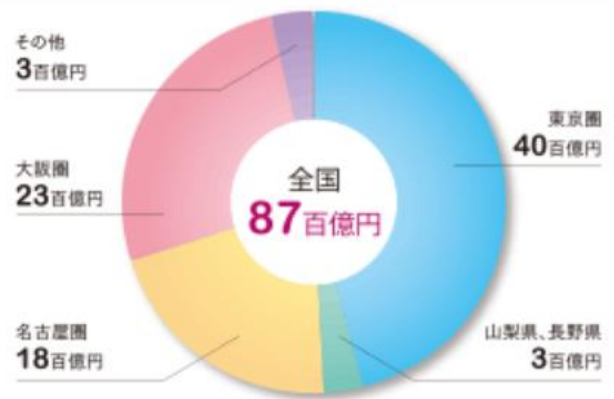
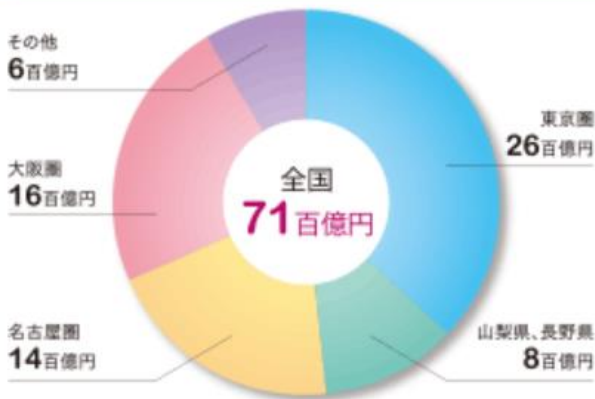
7千万人大交流リニア都市圏のイメージ図



(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



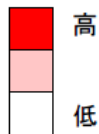
出典:交通政策審議会中央新幹線小委員会(第9回)資料より

※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

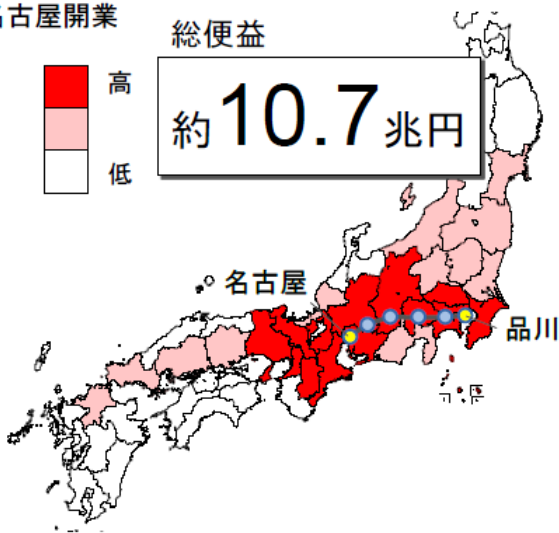
経済効果(便益)の拡がり

名古屋開業



総便益

約10.7兆円

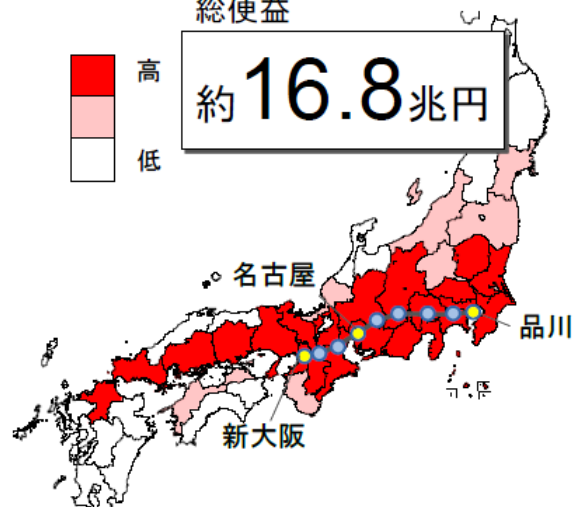


大阪開業



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

リニア駅前空間の考え方

リニア駅前空間は、次の基本理念と整備コンセプトをもとに設計されています。

リニア駅周辺整備区域が目指す姿（基本的な理念！基本構想より）
 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（基本計画より）

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
- 利用者がくつろぎ、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

信州・伊那谷らしさ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能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言える里山の風景を眺望できる駅空間

※トランジットハブ：目的地への乗換えに利用される中継拠点

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

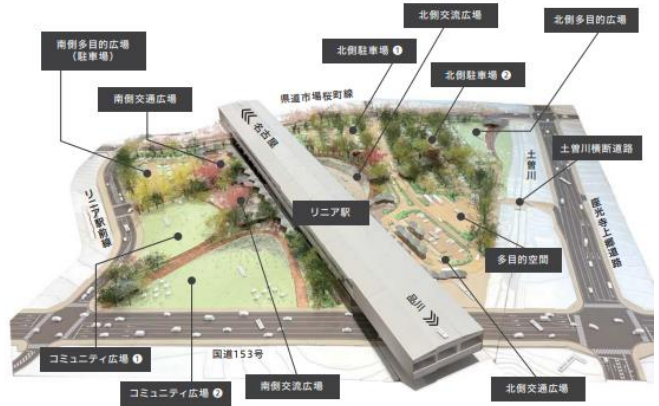
- 新たに作り出される景観と伊那谷の美しい自然が調和した駅空間
- 多面的な機能を持つグリーンインフラを整備された駅空間
- 再生可能エネルギーの活用や低炭素社会の取り組みの場となる駅空間

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らが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

- アクセスやバリアフリーに優れた駅空間
- 人のつながりと伊那谷全域へいざなう駅空間
- 住民や来訪者の居場所となる駅空間
- 時代を先取りし、変化に対応できる駅空間
- 伊那谷の風景の魅力を引き出す駅空間



結いの広場 ～リニア駅前空間の考え方～

（飯田・リニア駅前空間デザインノートより）

リニア駅前空間は、地域の自然や歴史、文化を感じながら、新たな交流と活力を育むことができる場所。南信州の風景と暮らしをつなぐやわらかな結び目「結いの広場」をコンセプトに掲げています。



“結いの広場”

リニア駅前空間 平面図及び機能

- 01 リニア駅**
リニア中央新幹線の長野県唯一の駅となります。
- 02 リニア駅とアクセス**
首都圏や中京圏などの都市部からの玄関口として、南信州、県内各地への中継拠点となります。
- 03 北側交流広場**
バスやタクシー、自家用車での交通の拠点。コンパクトで利便性が高く、スムーズな乗換が行えます。入出口への歩行者動線には本道の大型板を配置し、天候/バリアフリーを確保します。
- 04 南側交流広場**
自家用車やタクシーで利用される方を想定しています。入出口への歩行者動線には本道の大型板を配置し、天候/バリアフリーを確保します。
- 05 多目的空間と次世代モビリティ**
大型バスの待機所として活用します。将来、次世代モビリティの普及による可変性を備えたスペースとなります。（EV/バスや水素などのエコステーションの設置などを想定しています。）
- 06 駐車場エリア**
開業時、駐車台数は全体で500台あります。イベント開催時や混雑時には、フレキシブルに利用することを想定しています。また、景観や環境面への配慮から緑化舗装など周囲になじむ植栽の計画を予定しています。



07 北側交流広場

駅利用者の乗換えや送迎などの発着点となる北側交流広場と、駐車場エリアに面した広場です。伝統芸能や人形劇、お祭り、イベントでの利用が想定されています。

08 南側交流広場

広々とした大屋根が特徴の交流広場です。南側交流広場、南側多目的広場、コミュニティ広場へとつながる賑わいとくつろぎの空間です。

09 コミュニティ広場①②

さまざまな用途やイベントの取組、規模に応じて使い分けができるように、園路によって広場をふたつに分けています。

10 多目的広場

多目的な利用を想定して整備されるエリアです。イベントスペースとして、混雑時の臨時駐車場として利用することができます。

11 高架下空間

リニア駅入出口から出た高架下空間は、エリアの情報発信などの活用を想定しています。

12 グリーンインフラ

リニア駅前空間は、グリーンインフラを活用・整備することによって、減災、環境保全や改善、地域の魅力向上や地域振興など、健康や文化に良い影響を与えることが期待されます。

13 ピークシフト

自然や環境への負荷を低減し、激化する昨今の気象状況を踏まえてコミュニティ広場にはならぬ起伏を設け、降雨時の流出量のピークをずらす工夫をします。

14 水引ラインと緑化駐車場

リニア駅前空間では、保水する表面層の仕上げをライン状に配置し、水を引き込む「水引ライン」の整備を検討しています。

15 大屋根

木材を使用したリニア駅前空間のシンボリックな存在です。伊那谷の風景と魅力を引き出す特徴的なモチーフを持っています。

16 ゼロカーボン

環境文化都市のシンボルとなるよう、既存の再生可能エネルギー技術を活用しつつ、水素など新たなエネルギー技術の導入を検討し、取り組んでいきます。

17 景観

駅前広場から伊那谷らしい風景を楽しむランドスケープを大切にします。

※ 駅舎・駅入出口については、「Rinkia 駅舎設計資料」を参考に飯田にて加算しています。
 ※ 断続的な歩道の設置については、公設委員会の許可を得たものではありません。（後ページ共通）

（出典）飯田市「飯田・リニア駅前空間デザインノート2024」（2024年3月）

<https://www.city.iida.lg.jp/uploaded/attachment/67808.pdf>

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)

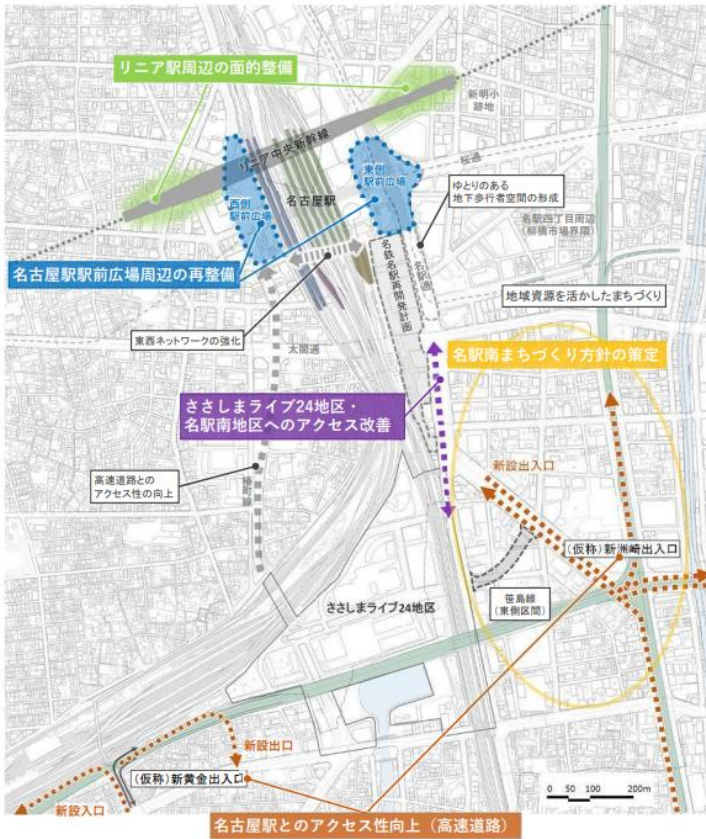


○まちづくりイメージ

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) [33107482.pdf](https://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/linia/33107482.pdf)

③名古屋駅周辺まちづくりに関する動き



リニア駅周辺の面的整備

- ・まちづくりを地域や関係者と連携・協力し推進

名古屋駅駅前広場周辺の再整備

- **東側駅前広場**
 - ・デザインチームを選定し、デザイン計画を作成
- **西側駅前広場**
 - ・リニア中央新幹線開業時の姿について、R6年度から本格工事に着手予定
 - ・リニア中央新幹線開業後のできる限り早期に、重層的な拠点の形成

名駅南まちづくり方針の策定

- ・将来像等を示す方針を策定 (R6.3) し、ウォークラブル等のまちづくりを推進

ささしまライブ24地区

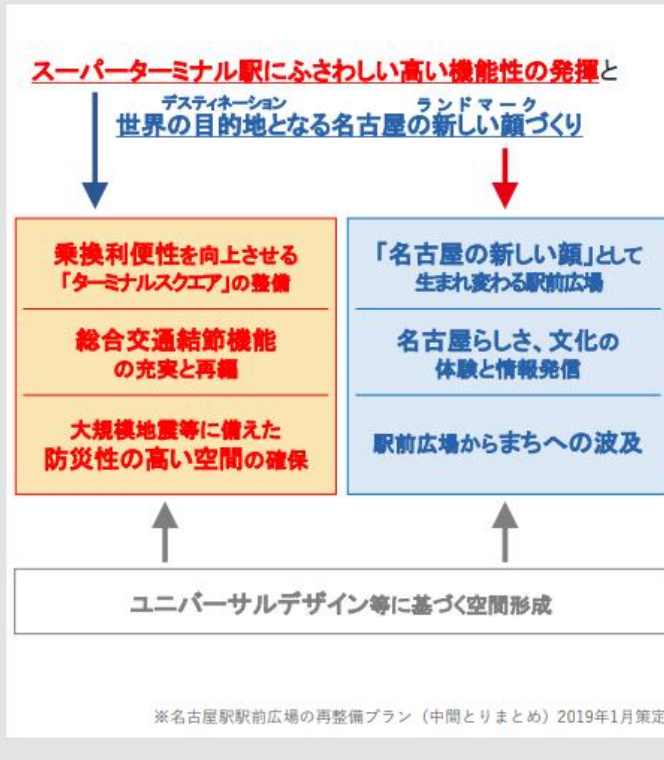
・名駅南地区へのアクセス改善

- ・地下公共空間の事業着手に向けた調整等を実施中

名古屋駅とのアクセス性向上 (高速道路)

- **(仮称) 新洲崎出入口、(仮称) 新黄金出入口**
 - ・都市計画事業認可を取得 (R2.10)
- **(仮称) 栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線**
 - ・都市計画事業認可を取得 (R3.10)

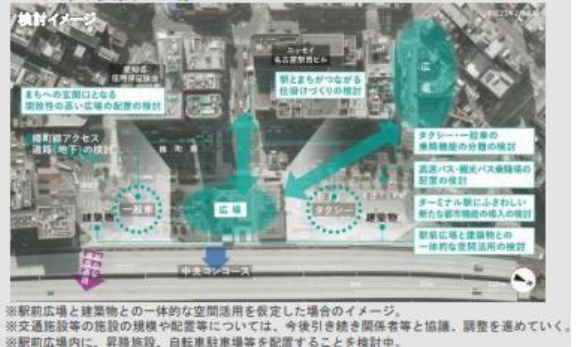
■ 整備の基本的な考え方



■ 東側駅前広場



■ 西側駅前広場



(出典) 名古屋市「名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況」(2024年3月) jokyo2405.pdf