

## 2 リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備

### 1 リニア開業による県内各地域から首都圏への所要時間や旅客流動の変化

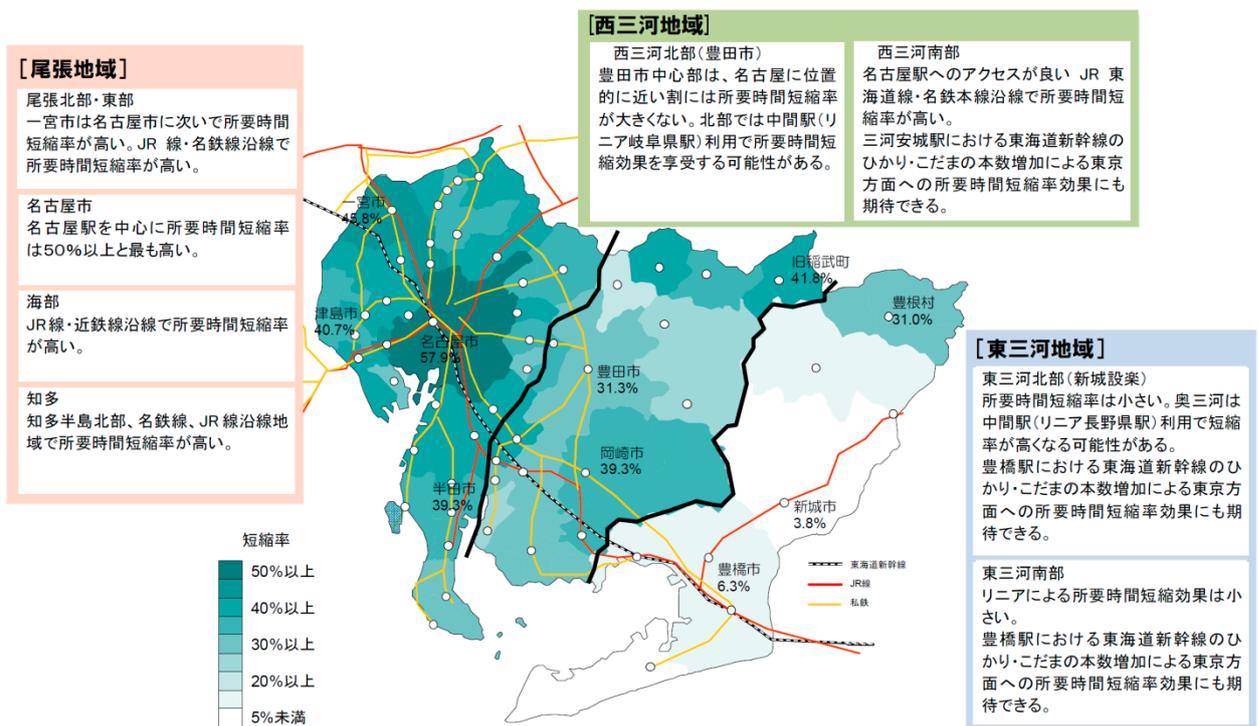
リニアの開業効果を広く県内各地域へ波及させていくためには、リニア開業を見据えた県内の交通ネットワークの整備・充実が不可欠です。

2012年度に本県が実施した「リニア中央新幹線影響等調査」によると、リニア開業による東京への所要時間短縮率は県内各地域で差が見られます。

具体的には、名古屋駅への鉄道アクセスの利便性が高い地域ほど短縮率が大きくなることから、名古屋市の短縮率が50%以上となるなど、尾張地域の短縮率が比較的大きい一方、東三河地域では、豊橋駅からの東海道新幹線利用と比べて、名古屋駅からのリニア利用による短縮率は10%未満と小さくなっています。また、西三河地域では、名古屋駅への鉄道アクセスの状況により短縮率が異なっています（図表1-2-1）。

更に、豊田市や東三河の北部では、長野県飯田市や岐阜県中津川市に設置されるリニア中間駅の利活用により、首都圏との所要時間の短縮につながる可能性があります。

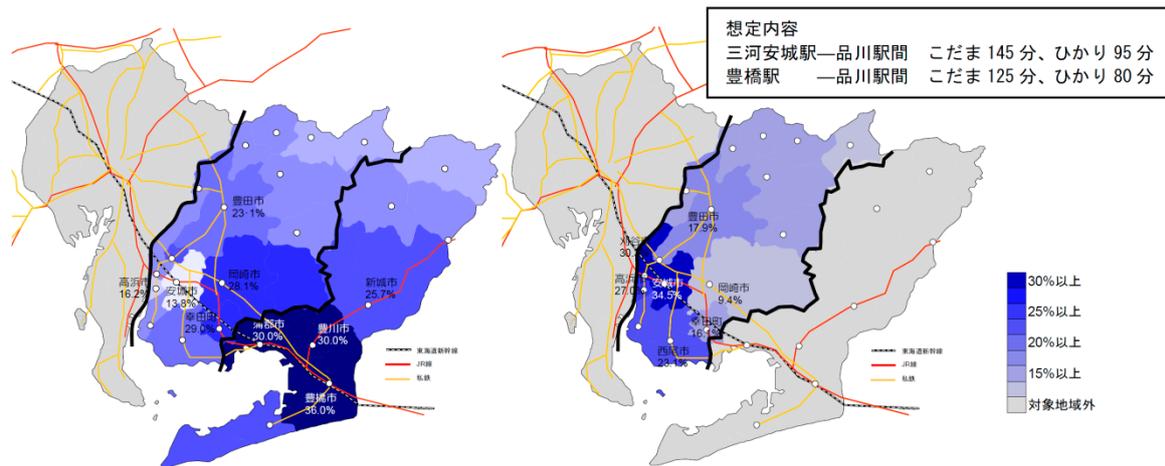
図表1-2-1 リニア開業による県内各地域と東京との間の所要時間の变化



出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

一方、東海道新幹線の三河安城駅や豊橋駅周辺地域である西三河地域と東三河地域においては、リニア開業により東海道新幹線の運行形態に余裕ができ、これらの駅に停車する「こだま」「ひかり」の運行本数が増えることにより、所要時間短縮効果が得られることも期待されています（図表1-2-2）。

図表 1-2-2 豊橋駅、三河安城駅の「こだま」が「ひかり」に変わった場合の時間短縮率



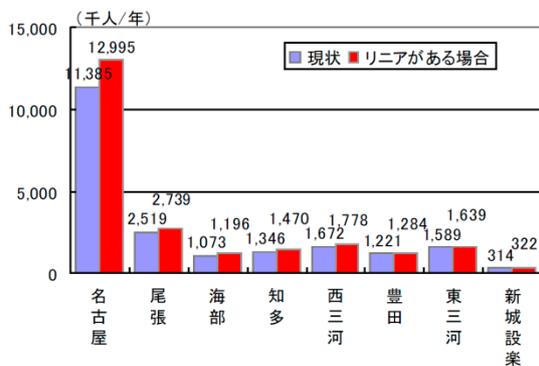
[豊橋駅の「こだま」が「ひかり」に変わった場合]

[三河安城駅の「こだま」が「ひかり」に変わった場合]

出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

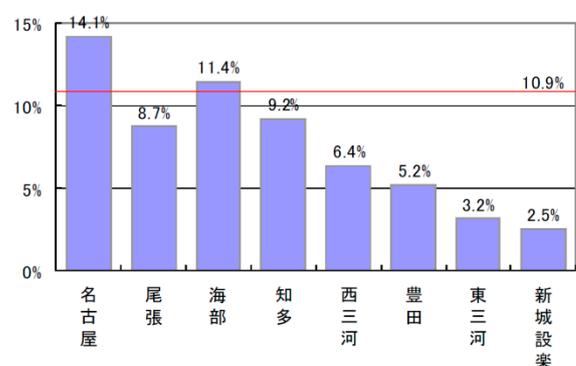
愛知県と首都圏の相互の旅客流動量を地域別に見ると、名古屋が突出して多く、現状で1,139万人/年が、リニアがある場合では1,300万人/年となり、変化率では14.1%の増加となります。変化率を見ると、海部が11.4%と名古屋に次いで高く、知多は9.2%、尾張は8.7%と、名古屋周辺の地域では10%前後となっています。一方で、西三河は6.4%、豊田は5.2%と名古屋周辺地域と比較して低くなっており、更に、東三河は3.2%、新城設楽は2.5%と一段と低くなります(図表1-2-3、図表1-2-4)。

図表 1-2-3 地域別旅客流動量の変化



出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

図表 1-2-4 地域別旅客流動量の変化率



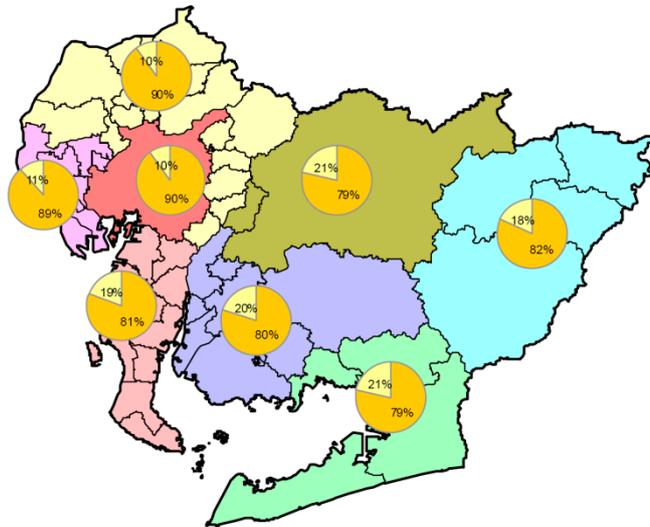
出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

また、リニアが開業した際に、東京へ移動する交通手段の変化を見ると、現状では、名古屋、尾張、海部では90%程度、知多、西三河、豊田、東三河、新城設楽は80%程度が新幹線利用となっていますが、リニアがある場合を見ると、リニア利用は、名古屋、尾張、海部、知多、豊田、西三河では65%~73%と高い一方、東三河では19%、新城設楽では30%と低くなっています(図表1-2-5)。

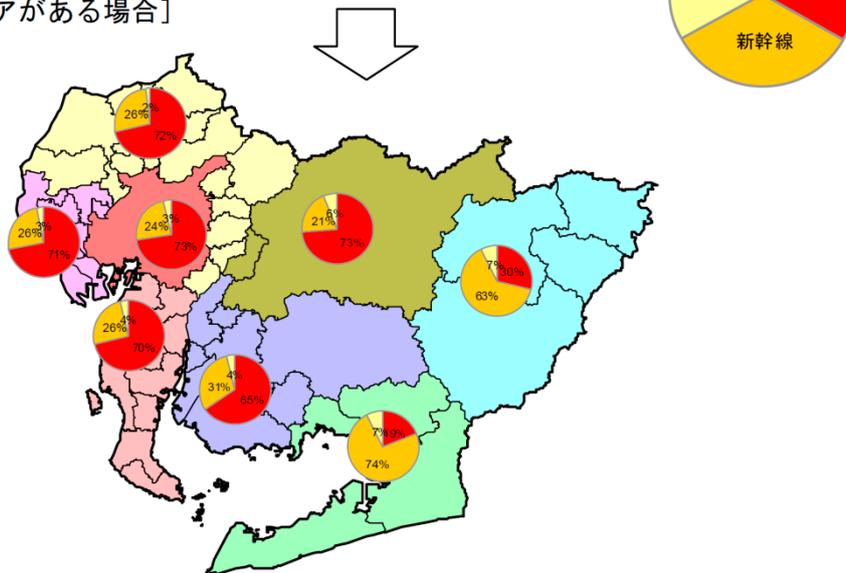
リニアの時間短縮効果を県内広域に波及させるためには、玄関口となる名古屋駅のターミナル機能\*の強化と、名古屋駅から周辺都市との鉄道ネットワークの充実強化が課題となります。また、中京大都市圏内の結びつきを強め、更に後背圏の拡大を図る広域道路ネットワークの整備が必要です。

図表 1-2-5 リニア開業による地域別交通機関分担の変化

[現状]



[リニアがある場合]



出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」(2013年3月)

## 2 名古屋駅のスーパーターミナル化

リニア開業後の名古屋駅は、東海道新幹線とあわせた2つの新幹線をはじめ、様々な交通機関が結節する、我が国数の巨大ターミナル駅となり、中京大都市圏の玄関口としての役割を担うこととなります。しかしながら、現状の駅は、駅やバスターミナルが地上・地下に配置され、複雑で入り組んだ構造となっていることから、来訪者にとってわかりづらい状況にあります。

一方、名古屋駅周辺においては、2015年10月に「大名古屋ビルディング」が、同年11月には「JPタワー名古屋」が相次いで竣工したほか、今後も、JRゲートタワーや名鉄名古屋駅の再開発計画など、民間による再開発が進展しており、こうした取組との連携・調整を図りながら、まちづくりを進めていくことが課題となっています(図表1-2-6)。

図表 1-2-6 名古屋駅周辺における再開発の状況



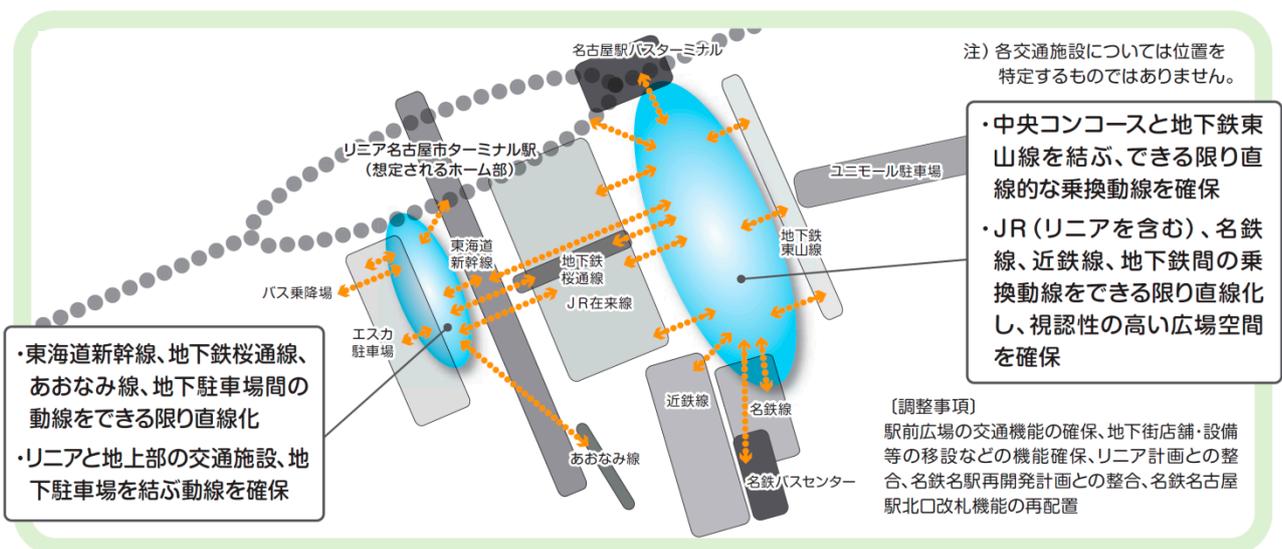
出典：名古屋市資料（2016年1月）

こうした中、名古屋市においては、鉄道事業者をはじめ多様な主体が連携してまちづくりを進めるため、2014年9月に、「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」を目標とする姿とし、概ね15年後をめざした「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定しました（図表1-2-7）。現在、構想の実現に向け、関係者の参画を得たプロジェクト調整会議\*が開催されており、県も、この調整会議への参画等を通じて、構想に基づく様々な取組の推進を図っています。

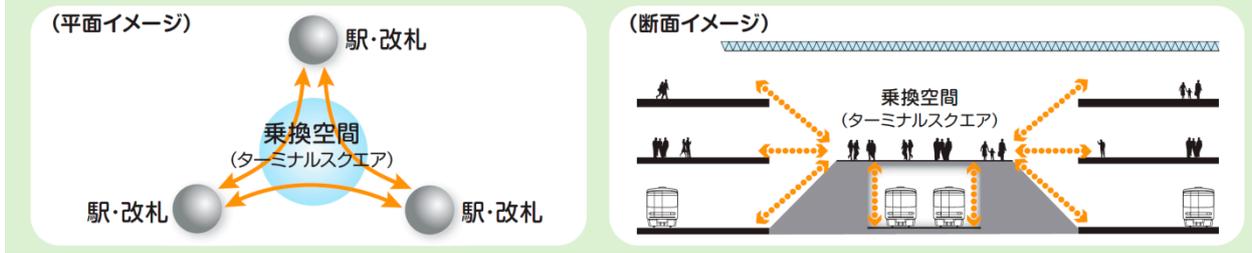
具体的には、名古屋駅のスーパーターミナル化に向けて、わかりやすい乗換空間の形成、高速道路とのアクセス性の向上などの取組を推進していくため、名古屋市との連携・協力のもと、名古屋駅周辺の将来交通量の推計等の基礎調査を実施しています。わかりやすい乗換空間の形成等については、整備の考え方・方向性をまとめた整備方針が、2015年度に取りまとめられており、2016年度には、名古屋市が行うわかりやすい乗換空間の形成等の整備計画の取りまとめのための検討調査に対して、積極的な支援を行っていきます。

また、(公財)名古屋まちづくり公社が進めるリニア名古屋駅及び駅周辺路線の用地取得を県も支援するなど、構想の具体化に向けた取組を進めています。

図表 1-2-7 名古屋駅のスーパーターミナル化のイメージ（わかりやすい乗換空間の形成）



◆(仮称)ターミナルスクエアのイメージ



出典：名古屋市「名古屋駅周辺まちづくり構想」(2014年9月)

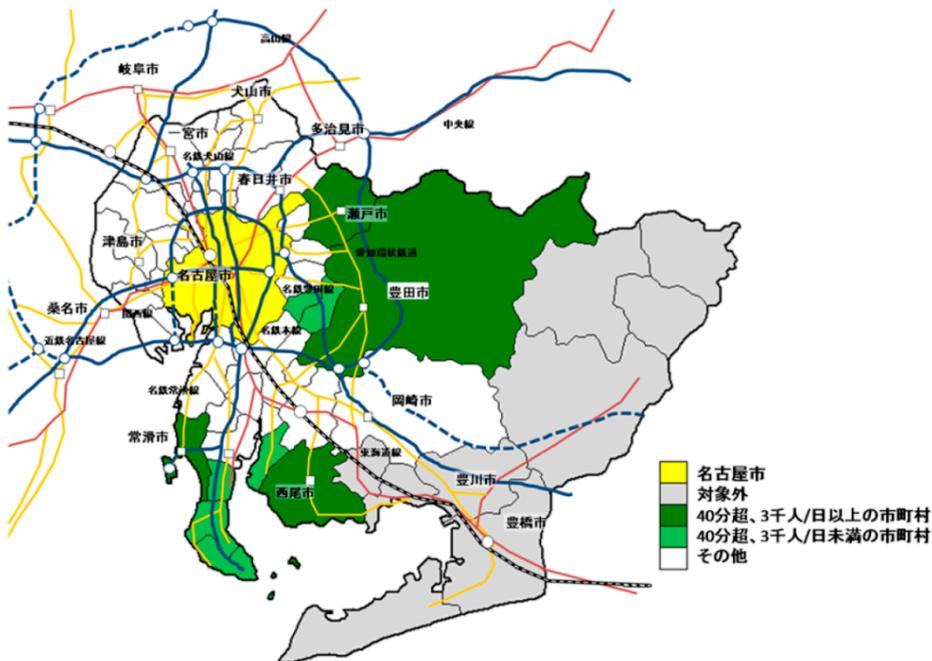
名古屋駅のスーパーターミナル化は、交通事業者、民間事業者、地権者など多数の主体が関わるこれまでにない大規模プロジェクトとなることから、こうした多様な主体との連携・調整を一層緊密に図りながら、着実かつ計画的に取組を進めていくことが必要です。

3 名古屋駅からの鉄道による40分交通圏の拡大等

リニア開業により東京都ー名古屋市間は40分で結ばれることとなりますが、その時間短縮効果を県内に広く波及させていくためには、名古屋駅から県内各地域との速達性を高める鉄道ネットワークの充実強化を図っていくことが必要です。

県内の鉄道ネットワークの現状を見ると、名古屋駅への到達時間が40分を超える市町村(リニア開業後も新幹線の豊橋駅利用が見込まれる東三河地域は除く)は、10市町あり、なかでも、自動車産業の本社や主力工場が立地し、県内製造品出荷額等の約3割を占める豊田市は、名古屋駅からの所要時間が40分を超えています(図表1-2-8)。また、中京大都市圏の空の玄関口となる中部国際空港とのアクセス性の向上も重要な課題となっています。

図表 1-2-8 名古屋駅への鉄道による所要時間が40分を超える市町村



出典：愛知県「リニア中央新幹線対応検討調査」(2014年3月)

こうした中、本県では、2015年3月に「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案」を策定しました。

この方策案では、世界的なモノづくり拠点である西三河地域、なかでも、名古屋駅－豊田市中心部駅間の所要時間の短縮に向け、名鉄名古屋駅から名古屋本線・三河線により名鉄豊田市駅に至る間の時間短縮が最も現実的であるとし、名鉄三河線の複線化などによる速達化に向けた検討を進めることとしています。あわせて、名古屋駅の乗換利便性の向上や、名鉄名古屋駅における中部国際空港行き列車の「わかりやすい乗り場」、「乗降しやすい環境」を確保する取組の促進、リニア開業後も引き続き東海道新幹線が主要交通手段と見込まれる西三河南部地域や東三河南部地域の利便性向上のため、東海道新幹線駅へのアクセス向上を促進することとしています。

そして、2015年度から、方策案の具体化を図るための検討や、鉄道事業者等との調整・協議を進めており、名古屋駅からの40分交通圏の拡大等に向けて取り組んでいます。

また、2016年度には、本県の望ましい公共交通体系の姿を示す「あいち公共交通ビジョン（仮称）」を策定し、これらをもとに、公共交通基盤の整備や機能強化を図っていくこととしています。

#### 4 広域道路ネットワークの整備

中京大都市圏の圏域内の結びつきを強め、更に後背圏の拡大を図っていくためには、広域道路ネットワークの整備が不可欠であり、新東名・新名神高速道路や三遠南信自動車道、東海北陸自動車道など重要な国土幹線軸の整備促進を図っています（図表1-2-9）。

このうち、新東名高速道路は、2016年2月に県内区間（豊田東JCT～浜松いなさJCT間：約55km）が開通し、既に開通している浜松いなさJCT～御殿場JCT間と合わせ、約200kmに及ぶ新たな東西軸が形成されました。新東名高速道路の開通により、年間600回程度の渋滞が発生している東名高速道路（三ヶ日JCT～豊田JCT間）の約8割の渋滞緩和が見込まれるほか、観光需要の創出や企業立地の促進、大規模災害時の救援・救護活動や早期復旧への貢献など、地域づくりへの大きな効果が期待されます。

また、三遠南信自動車道については、県内未整備区間である鳳来峡IC～東栄IC（仮称）間の整備が進められており、そのうち、東栄IC（仮称）～静岡県境間は2018年度の供用開始をめざしています。

このほか、新名神高速道路の四日市JCT～新四日市JCT、東海環状自動車道の新四日市JCT～東員ICが2016年度、東海北陸自動車道の白鳥IC～飛騨清見ICの4車線化が2018年度の供用開始をめざしています。こうした広域幹線道路についても、国や関係自治体などと連携を図りながら、着実に整備を図っていくこととしています。

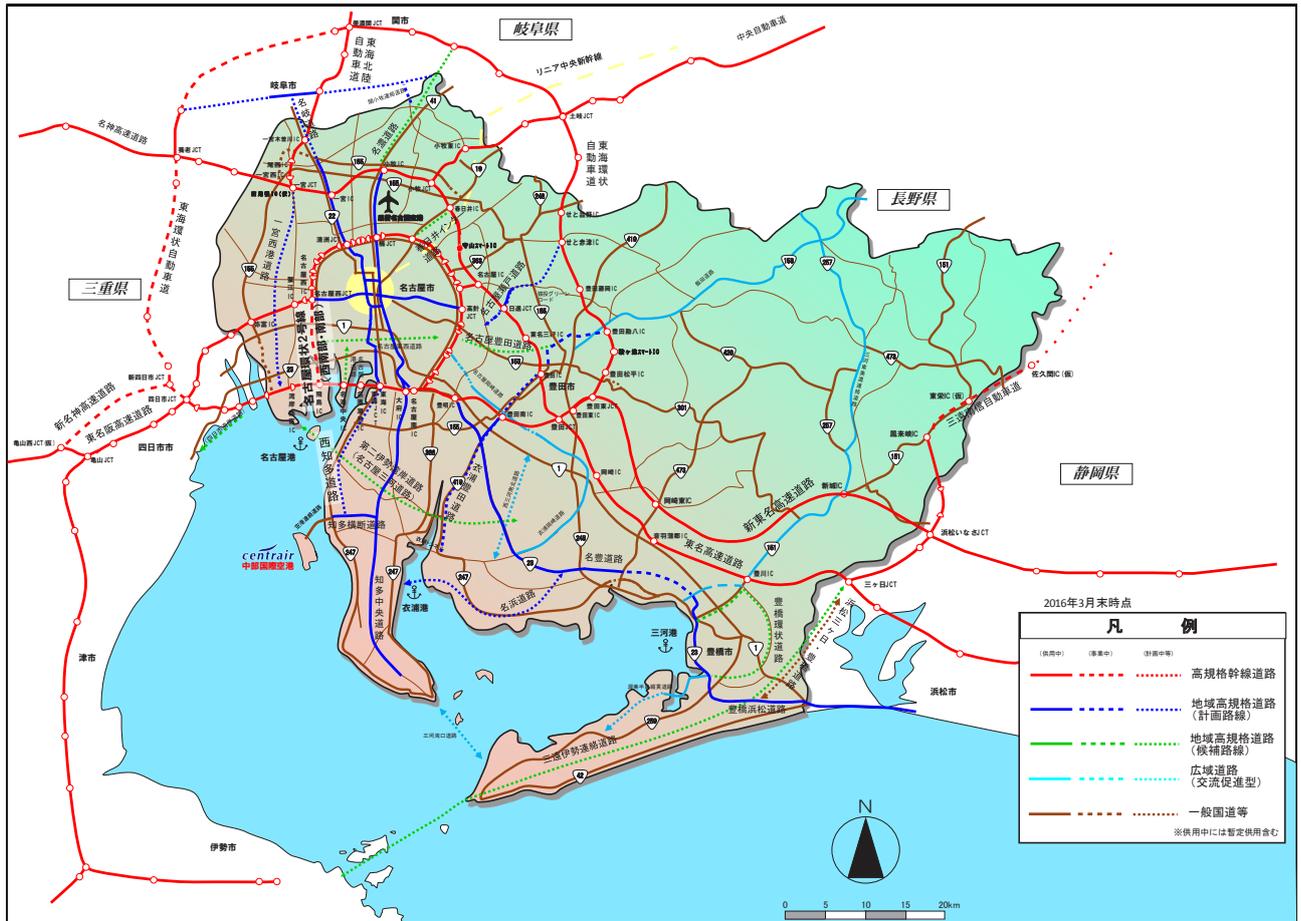
一方、空港・港湾といった国際物流・交流拠点と、産業集積地や拠点都市間を結ぶ道路ネットワークの整備・充実も進めています。

中部国際空港や名古屋港へのアクセス道路として重要な役割を果たす名古屋環状2号線については、未整備区間であった西南部・南部区間（名古屋西JCT～飛島JCT（仮称））が、2012年度から工事に着手されており、早期全線開通をめざした取組を進めています。

また、中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結する西知多道路は、名古屋高速道路を経

由して名古屋駅を結ぶ重要な路線であることから、早期整備に向けた取組を進めています。  
 このほか、名古屋港・衣浦港・三河港を結ぶ物流の軸となる名豊道路の早期全線開通と4車線化や、2014年度から国の直轄調査が実施されている浜松三ヶ日・豊橋道路の早期事業化、西三河のモノづくり拠点と衣浦港を結ぶ衣浦豊田道路の整備など、地域の成長力を高める道路ネットワークの充実を図っています。

図表 1-2-9 愛知県幹線道路網図



### コラム 我が国初の有料道路コンセッションの推進

本県では、愛知県道路公社が管理する有料道路8路線の運営を民間事業者が行う、我が国初の有料道路コンセッションの実現に向けた取組を進めています。

コンセッションとは、施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与するものです。この取組により、道路利用者や地域、道路管理者（都道府県や地方道路公社等）、民間事業者の3者にメリットがある「三方一両得」のビジネスモデルを実現し、我が国の産業競争力の強化と、本県による「地方からの改革」を国内外に発信することを目標としています。

具体的には、道路利用者や地域にとっては、民間事業者のノウハウや創意工夫により低廉できめ細かな利用者サービスの提供や民間事業者による沿線開発等によって地域経済の活性化が図られることが期待されます。また、道路管理者にとっては、民間事業者から徴収する有料道路運営権の対価により、道路建設費の確実な償還を実施できるほか、技術面、費用面で効率的な管理運営を行うことができることが期待されます。更に、民間事業者にとっては、道路の管理運営事業をはじめとする新たな事業機会の創出などが期待されます。

従来、道路整備特別措置法に基づく有料道路を運営できる者は、道路管理者に限られていましたが、本県が有料道路コンセッションの実現をめざし、国との協議を重ねた結果、2015年7月の構造改革特別区域法の改正により、PFI法に基づく公共施設等運営権を公社管理道路に設定する特例措置が設けられました。

現在、民間事業者の選定手続きを進めており、2016年夏頃にかけて事業者の選定や運営権の設定、実施契約の締結を行い、2016年10月頃に、事業の開始を予定しています。

