

1 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。
- (2) ターミナル駅となる名古屋駅の乗換利便性の向上、地域の意向を反映した駅上部空間の有効活用、駅周辺整備に関し、支援すること。
- (3) リニア中央新幹線の早期整備のため、必要な諸手続が円滑に進むよう、調整・支援を行うこと。

(背景)

- リニア中央新幹線は、東京・愛知・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、中部国際空港、新東名高速道路などとともに交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、本県の経済・社会に大きな波及的効果をもたらすことが期待されている。
- このリニア中央新幹線の開業による首都圏との時間短縮効果をより広域的に波及させるために、本県では、名古屋駅を中心とした40分交通圏の拡大など、リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化等の取組を進めているところである。
- さらに、リニア中央新幹線の開業により我が国有数の巨大ターミナル駅となる名古屋駅については、交通機関相互の乗換利便性に優れた誰にでも利用しやすい駅とするため、わかりやすい乗換空間「ターミナルスクエア」の形成等によるスーパーターミナル化を推進していく必要がある。
- また、本県内でのリニア中央新幹線の建設は、平成28年12月の名古屋駅での工事安全祈願・起工式以降、本格着工されているが、リニア中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業であり、早期全線整備に向け、名古屋・大阪間の環境影響評価手続など、必要な諸手続が円滑に進められることが必要である。

2 空港・港湾等の交通拠点と生産拠点を結ぶ広域幹線道路網の整備推進について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) 2020年度の開通見通しとなった名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路であり、西南部・南部区間の完成に伴って名古屋都市圏の環状道路としての機能が最大限に発揮されることから、一日も早い開通に向けて整備を加速すること。
- (2) 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器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、早期全線開通と4車線化に向けて整備を加速すること。
- (3) 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道路であることから、国が責任を持つべき道路として、未事業化区間の早期事業化を図るとともに、事業中区間の早期整備を推進すること。
- (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幹線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、浜松三ヶ日・豊橋道路は、三遠南信自動車道と一体となって広域幹線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) リニア・インパクトを広く中京圏全域に波及させるため、名古屋と岐阜との間の交流・連携強化に資する重要な道路である名岐道路の早期実現に向けて、直轄調査を加速するとともに、名古屋駅と高速道路とのアクセス向上の整備推進について必要な支援を行うこと。また、国道41号名濃バイパス、名古屋環状2号線の一般部である国道302号など、名古屋都市圏における道路ネットワークの早期整備を推進すること。
- (6) 新東名高速道路・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未開通区間の整備や暫定4車線区間の6車線化を推進すること。
- (7) 安定的な輸送と物流生産性の向上を実現する「重要物流道路」は、製造業の盛んな本県にとって重要な役割を果たすことから、同道路を早期に指定し重点的に整備を推進するとともに、適切な財政支援等の措置を講じること。
- (8) 高速道路ネットワークを賢く使うとともに、必要なネットワーク整備のスピードアップのため、利用者のニーズも踏まえて、中京圏における新たな高速道路料金の導入を早期に実現すること。
- (9) 広域幹線道路と一体となって、長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源の創設を検討するとともに、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所要額を確保すること。

(背景)

- 製造品出荷額等が40年連続日本一である本県にとって、県内の生産拠点から交通拠点を結ぶ広域幹線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、物流の速達化、効率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。
- 名古屋環状2号線の西南部・南部区間は、当該路線において唯一残された未開通区間であり、当区間の整備により、名古屋都市圏の環状道路が完成し、ネットワーク効果が飛躍的に高まる。現在、国と中日本高速道路(株)において2020年度開通を目指し工事が進められているところであり、一日も早くストック効果の発揮を図るため整備を加速する必要がある。
- 名豊道路は、国道1号のバイパス機能を有し、三河港等の重要港湾と西三河南部の輸送関連機器等の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸であり、既に計画区間の約9割が開通している。残る蒲郡バイパス東部区間は、国により鋭意事業が進められているものの開通時期が示されず、唯一の未開通区間となっている。全線が繋がることにより、本路線の重要な役割である東西軸としての機能が更に発揮されるため、一日も早い完成を図り、併せて暫定2車線区間の4車線化整備を加速する必要がある。
- 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の新東名高速道路を直結するとともに2027年度開業予定であるリニア中央新幹線の名古屋駅とも名古屋高速道路を経由してつながる重要な路線である。2027年度リニア開業までに西知多道路を整備するためには、未事業化区間の解消が喫緊の課題である。特に知多市内のバイパス区間を繋げることが重要であることから、早期事業化を図る必要がある。
- 三遠南信自動車道は、東三河地域、遠州地域及び南信州地域を連絡し、地方創生に資する広範な交流ネットワークを形成する重要な南北軸である。国により鋭意事業が進められており、平成30年度に開通する予定である佐久間IC(仮)～東栄IC(仮)間に続き、県内区間の全線開通に向けて、整備を加速する必要がある。
- 浜松三ヶ日・豊橋道路は、三遠南信自動車道、新東名・東名高速道路と名豊道路を有機的に結び、ネットワーク効果をさらに高める重要な道路であるため、国が行っている直轄調査を加速し、早期実現を図る必要がある。
- 名岐道路は、リニア中央新幹線のインパクトを広範囲に波及させるなど、都市・地域間の交流・連携の強化につながる重要な路線であるため、国が行っている直轄調査を加速し、早期実現を図る必要がある。
- 名古屋駅と高速道路のアクセス向上は、リニア中央新幹線の速達性を活かすために有料道路事業として早期に整備する必要がある一方で、相当規模の投資が必要であることから、国で検討が開始された中京圏の高速道路料金見直しの中で名古屋高速道路の償還制度の見直しを議論し、利用者が使いやすい料金体系の実現を図る必要がある。
- 広域幹線道路を補完する国道41号名濃バイパスの6車線化、国道153号豊田北バイパス、国道155号豊田南バイパス、名古屋環状2号線の一般部である国道302号の全線4車線化等は、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ため、早期整備を図る必要がある。
- 新東名・新名神高速道路の整備促進・機能強化は、三大都市圏を連結するダブルネットワーク機能の拡充及び後続無人隊列走行等の実現を含め物流の効率化、生産性の向上に繋がることから、ミッシングリンクを解消するとともに暫定4車線区間の6車線化等を進める必要がある。特に愛知県区間の6車線化については、構造の検討など、その実現に向けた取り組みを加速し、計画の早期具体化を図る必要がある。
- 重要物流道路は、本県の活発な生産活動を支える物流に重要な役割を果たす一方で、国際海上コンテナ車等の円滑な通行のために、通常よりも高水準の構造基準が設定されることから、機能強化を着実に実施するための予算を確保する必要がある。
- 当地域には、高速道路網の未整備区間や慢性的な渋滞箇所が存在し、ネットワーク効果が十分に発揮されていないことに加え、異なる道路管理者が一体のネットワークを構成しながら、それぞれが別の料金で運営しているため、利用者にとって料金が分かりにくい等の課題がある。これらの課題解決のためには、中京圏の高速道路料金見直し議論を早期に進め、地域の実情に沿った料金体系を実現する必要がある。
- 物流を効率化し生産性を高める幹線道路ネットワークの強化に加え、道路の老朽化対策、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、新たな財源の創設も含めた道路関係予算の確保が必要である。

愛知県幹線道路網図

岐阜県





3 中部国際空港の二本目滑走路を始めとする機能強化の早期実現について

(財務省、国土交通省)

【内容】

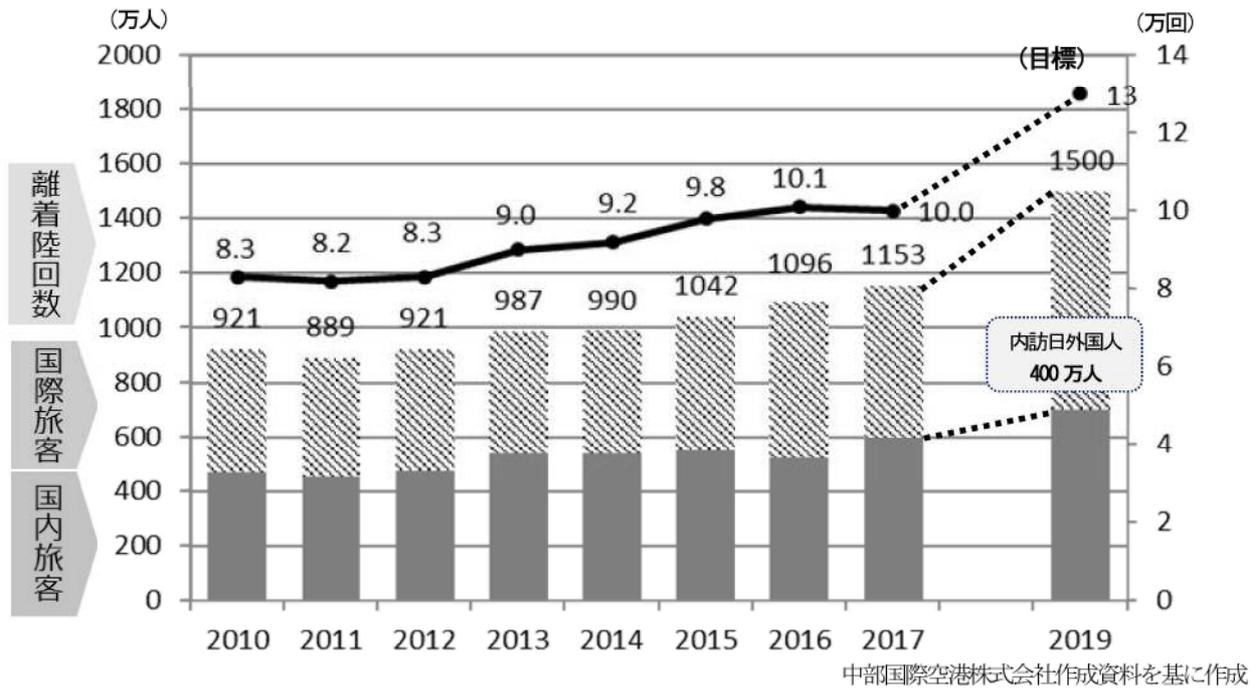
- (1) 地域と連携して、中部国際空港の機能強化・フル活用に必要な、物流を始めとした調査検討に取り組むこと。
- (2) 訪日プロモーション地方連携事業等インバウンド旅客の増加に向けた施策を始めとする航空需要拡大の取組を一層推進すること。
- (3) 急増する訪日外国人への対応、及び、テロ対策強化のため、先進的な保安機器の導入を進めるとともに、C I Q体制の充実・強化に取り組むこと。
- (4) 空港利用者の利便性向上、及び、さらなる増加が見込まれるF I T（個人の外国人旅行者）にしっかり対応するため、引き続き、東海三県始め中部地域の主要都市、観光地から空港への道路・鉄道等のアクセスの充実に取り組むこと。

(背景)

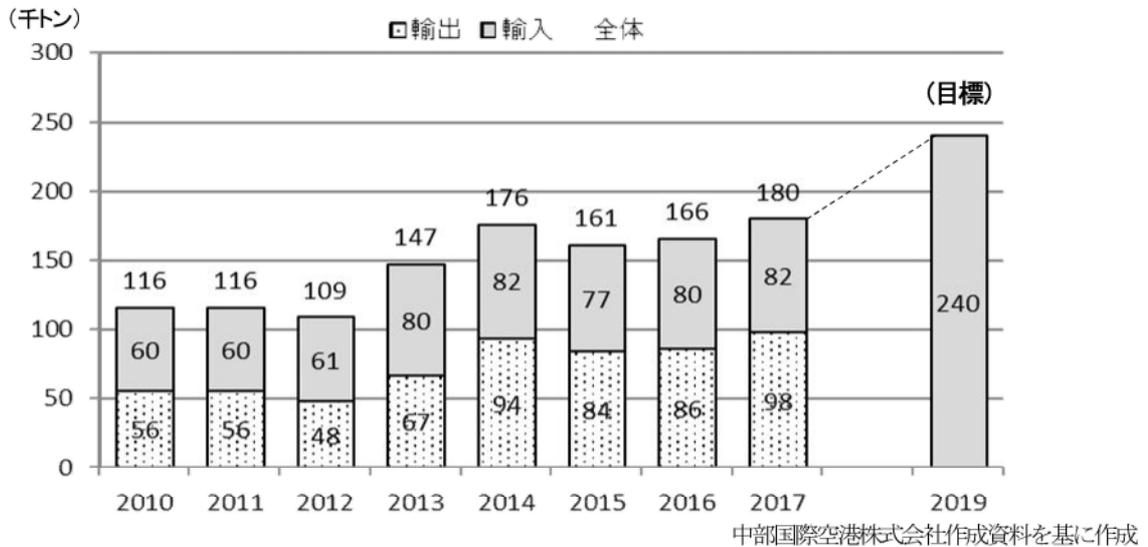
- 中部国際空港は、2005年の開港以来14年目を迎え、国際拠点空港として、我が国の航空輸送の発展の一翼を担い、また、モノづくりを中心に我が国の経済をけん引する中部地域の重要な社会インフラとして、国内外の人・モノの交流に大きく貢献してきた。昨年度は航空旅客数1,153万人、発着回数が10万回と堅調に推移する中、今年度は過去最高となる1,300万人の航空旅客数と11万回の発着回数を見込んでおり、さらに、2019年度までに訪日外国人数400万人を含む航空旅客数1,500万人、国際航空貨物取扱量24万トン等の達成を目指している。地域としては、その達成に向けて、航空需要の拡大、航空ネットワークの充実に向けたエアポートセールスや昇龍道プロジェクトの推進など、一丸となって取組を進めている。
- この地域では、2019年のG20サミット・外務大臣会合、2020年のワールドロボットサミット、2026年の第20回アジア競技大会の開催が決定している。加えて、2023年の技能五輪国際大会の招致活動を、今、政府を挙げて取り組んでいただいているなど、中部地域が世界に向けて躍動する機会が増大する中、空港の果たすべき役割が重要になってくる。また、空港島内では、複合商業施設「フライトオブドリームズ」が今年10月にオープンしたほか、LCC用の新ターミナルビルや愛知県による国際展示場の整備などが進められており、国際交流拠点としての機能を着実に備えつつある。
- 中部国際空港は、現在、深夜早朝時間帯にLCCや貨物便が利用されている中、滑走路が1本であることから、滑走路等のメンテナンス時間の確保が困難となることに加え、供用開始から13年が経過したことにより大規模改修の時期も迫り、ピーク時間帯を含め受入制約の発生が現実味を帯びてきた。24時間運用の国際拠点空港として、二本目の滑走路を持たない限り、これ以上の役割を果たせない事態が懸念される。
また、この地域は、鉄道・道路・港湾など、広域的な交通、物流ネットワークの結節点であることから、中部国際空港及び名古屋港が、社会インフラとしてリダンダンシーとしての機能を持つことは、国土強靱化の観点からも重要である。
- 今後、リニア中央新幹線の全線開業に伴うスーパー・メガリージョン形成のインパクトを生かし、我が国の成長エンジンの一翼として、社会・経済活動のグローバルな交流を支えていくためにも、中部国際空港の二本目滑走路を始めとする機能強化の早期実現が不可欠である。こうした中、空港沖では、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場」の有力な候補地として、現在、計画が進められているところである。

(参 考)

【中部国際空港の旅客数・離着陸回数の年度別推移】



【中部国際空港の国際航空貨物取扱量の年度別推移】



【航空需要拡大に向けた地域の取組状況】

愛知県	訪日外客誘致に向けたプロモーションと受入態勢を強化 海外でエアポートセールス等を実施 重点路線維持・拡充のためアウトバウンド需要の推進対策を実施
中部国際空港 利用促進協議会	旅行商品造成を目的とした海外旅行事業者等の招聘、海外旅行博への出展 など、インバウンド需要の拡大事業を実施 空港の二次交通充実に向けたバス路線に対する支援等を実施 エアラインのPR支援や就航先と協力したプロモーションを実施 教育旅行の下見支援や大学との連携による情報発信など、若年層のアウトバ ウンド需要の拡大事業を実施 輸出入貨物を増やした荷主・フォワーダーへの支援やトラック共同輸送事業 等

4 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、モノづくり中部を物流で支える「国際産業戦略港湾」として背後産業の国際競争力を強化するため、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、名古屋港の機能強化・維持に伴い発生する浚渫土砂の新たな処分場整備の早期着手に向けた取組を進めるとともに、事業費確保のため港湾整備予算の増大を図ること。
- (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、神野地区において耐震強化岸壁である7号岸壁(-12m)と北防波堤の整備を推進するとともに、蒲郡地区における岸壁(-11m)の整備及び、田原地区の耐震強化岸壁(-10m)の早期事業化に向けた取組を促進すること。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、バルク貨物の集約化や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の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おいて耐震強化岸壁(-12m)の整備の検討を進めること。
また、衣浦港の物流機能の中核をなす中央ふ頭の岸壁(-12m)の整備を推進するとともに、臨港道路中央ふ頭西線の整備を促進すること。
- (4) 南海トラフの地震・津波や高潮等に対する名古屋港・三河港・衣浦港の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。

(背景)

- 名古屋港は、コンテナ貨物、完成自動車及びバルク貨物を取り扱う総合的な港湾であり、我が国の経済・産業の成長を牽引する中部地域のモノづくり産業を支える港湾である。

日本経済の成長実現のためには、当地域の、高付加価値を生み出す産業、とりわけ基幹産業である自動車産業や次世代産業である航空宇宙産業のさらなる国際競争力強化が不可欠であり、「国際産業戦略港湾」として、コンテナ船を始めとした船舶の急速な大型化や、取扱貨物量の増加等に対応した港湾機能をより一層強化することが極めて重要である。

また、名古屋港で発生する浚渫土砂の処分については、港内に比較的大規模な埋立地がないことから、名古屋港口に位置するポートアイランドにやむを得ず仮置きしている状況にあり、平成30年代前半には仮置きが限界に達する見込みであるため、新たな処分場整備(中部国際空港沖)の早期着手に向けた取組を進める必要がある。

○ 三河港は、完成自動車の国際海上輸送のハブ港として、引き続き、我が国の自動車産業を支える重要な役割が求められている。

自動車流通港湾としての機能強化を図るとともに、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。

○ 衣浦港は、石炭、穀物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として、重要な役割を果たしている。

港奥部に混在するバルク貨物の集約化や、大型化する船舶に対応するとともに、大規模地震時における海上の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を物流の中核拠点として早期に整備するための検討を進める必要がある。

また、中央ふ頭の岸壁(-12m)並びに臨港道路中央ふ頭西線は、施設の老朽化が著しく、施設の延命化と安全性を確保するため早急な対応が必要となっている。

○ 平成26年度までに、南海トラフによる地震・津波や高潮による浸水想定を行い、第3次あいち地震対策アクションプランや海岸整備における計画のほか、港湾BCPを策定した。

これらの計画に基づき、海岸堤防、水門などの海岸保全施設や防波堤、岸壁を始めとする港湾施設の機能強化を推進する必要がある。

また、堤外地における津波・高潮へのハード・ソフト対策についての新たな補助制度の創設などが必要である。

(参 考)



5 集約型まちづくりを実現する良好な都市基盤の整備について

(財務省、国土交通省)

【内容】

- (1) 都市機能の集積と多核連携型の持続可能なまちづくりに資する、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、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、知立駅周辺での土地区画整理事業、再開発事業、アクセス道路整備などのまちづくりと連携し、リニア開業効果を広域的に波及させ、後押しする名鉄知立駅付近連続立体交差事業を促進するため、国庫債務負担行為を活用しながら十分な財政支援をすること。

- (2) 良好な都市基盤の整備にあたっては、緑あふれる魅力的で住みよい、安全なまちづくりを進めることが必要であり、緑とオープンスペースの中核となる都市公園の整備に関して、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（4月29日第1期開園）の整備の促進に関して、引き続き十分な財政支援をすること。

(背景)

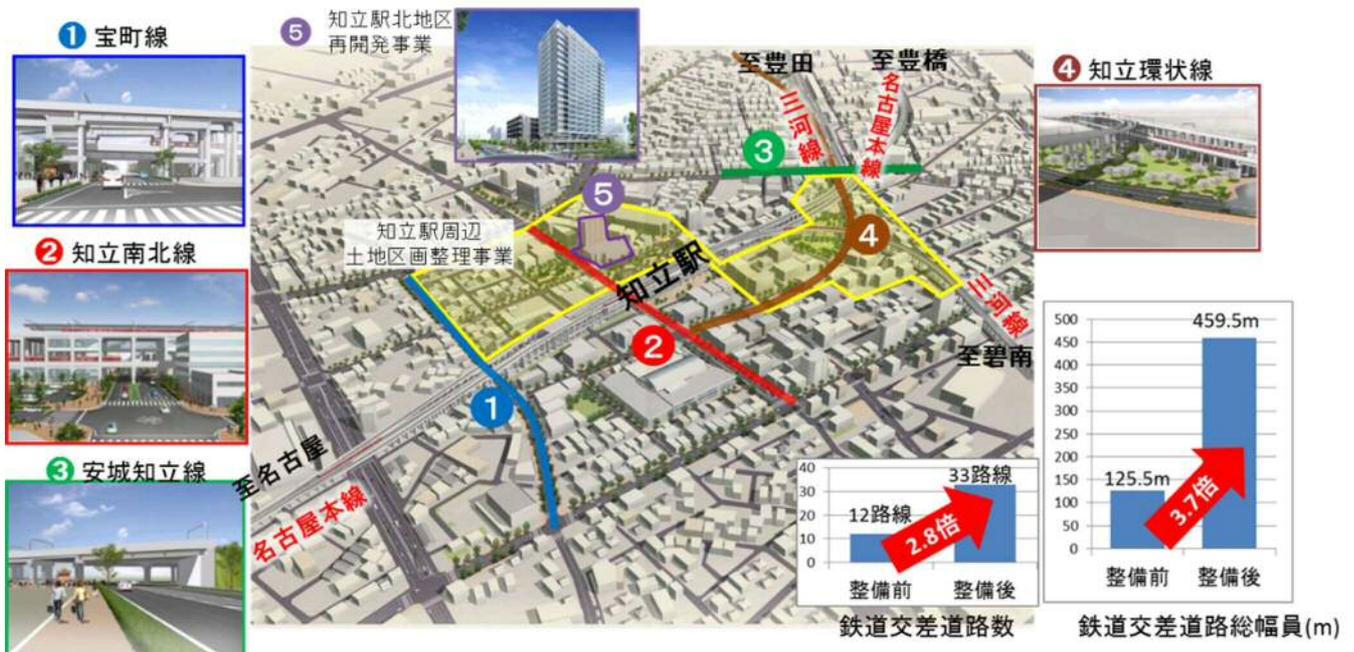
- 本県においては、持続可能な集約型のまちづくりを進めるため、都市部では、主要駅周辺の中心市街地や生活拠点となる地区などに商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集約するとともに、快適な歩行空間の整備を進めるなど、都市の再構築を進めていく必要がある。あわせて、これらの集約型都市が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成を図っていく必要がある。本県では名鉄知立駅付近及びJR半田駅付近の2箇所連続立体交差事業を実施しており、土地区画整理事業などと一体的に都市基盤の整備を行っている。
- 特に、自動車産業を中心に世界的なモノづくりの拠点として、愛知を牽引する三河地区の交通結節点である知立駅周辺は、鉄道により市街地が分断され、慢性的な交通渋滞が発生するなど市街地の発展に支障を来している。また、都市基盤も脆弱であり、まちの活力の低下を招いている。そこで、連続立体交差事業（鉄道高架化）、土地区画整理事業などの一体的な整備によって、鉄道で分断された市街地をひとつにするとともに、利便性の高い交通ネットワークと三河地区の玄関口としてふさわしい集約拠点の形成を図る。加えて、名鉄知立駅付近連続立体交差事業は、リニア開業効果を広域的に波及させ、後押しする事業であり、平成31年度からは高架本體工事が最盛期を迎えるため、これまで以上の財政措置を図る必要がある。
- また、良好な都市基盤の整備にあたっては、身近な自然として、また、都市住民の憩いや交流の場、多様なレクリエーションの場、災害発生時の避難場所や防災拠点として必要不可欠な緑とオープンスペースの確保を図り、中でも、その中核をなす都市公園の整備を進めていく必要がある。

○ 特に、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については、本県唯一の天然湖沼である油ヶ淵の貴重な水辺環境を活かした公園整備により、自然豊かな憩いの場、環境学習の場を創出することから、引き続き整備を進めていく必要がある。

○ 平成30年4月29日に、第1期開園区域として碧南市側のEエリア「水生花園」の一部、約1.7haと安城市側のBエリア「自然ふれあい生態園」の一部、約5.2haの合計約6.9haを供用した。

(参 考)

◇知立駅周辺の市街地の一体化・まちの活性化



◇リニア効果の後押し

知立駅:リニア名古屋駅と世界的なモノづくり集積地である豊田市方面とのアクセス拠点駅



◇油ヶ淵の貴重な水辺環境を活かした公園整備

(油ヶ淵水辺公園)



6 世界と闘える愛知・名古屋（中京都）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) 新興国の台頭等を背景に厳しい競争圧力にさらされているモノづくり産業が、この地域において持続的に活発な事業展開を行い、日本経済を成長軌道に乗せていくことができるよう、諸外国等との経済連携協定の推進、電力システム改革の推進、国家戦略特区の推進による規制の緩和など、国内のビジネス環境の改善を図ること。
- (2) 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、国土強靱化に資するよう、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、名古屋港の機能拡充、広域幹線道路網の整備、中部国際空港の二本目滑走路（完全24時間化）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）

- 我が国の経済は、かつての強さを取り戻しつつあるが、我が国のビジネス環境は、エネルギーコストが既に主要国に比して高い水準となっているほか、依然として様々な規制が存在するなど、我が国製造業の国際競争力の低下や空洞化を引き起こす大きな要因となっている。我が国経済を牽引するこの地域のモノづくり産業が国際競争力を回復し、日本経済の再生に寄与するためには、こうしたビジネス環境の改善が不可欠である。
- また、東日本大震災で、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、国土の強靱化を実現する上でも大きな課題となっている。将来のリニア中央新幹線の開通によって、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5千万人規模の大交流圏が誕生する。本県では、名古屋を中心とした80～100km圏を「中京大都市圏」と位置付け、リニア大交流圏の西の拠点として、首都圏に対抗しうる強みを発揮し、近畿圏や北陸圏にも後背圏を広げながら、人、モノ、カネ、情報を呼び込む存在感ある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愛知県が一体となって、世界と闘える自立した大都市圏づくりを進めているところである。

（参 考） 中京大都市圏のイメージ

