



C H U B U P R O J E C T

1 |

交通・流通

地域産業の国際競争力の強化へ

金沢港整備事業

問い合わせ先

国土交通省北陸地方整備局 金沢港湾・空港整備事務所
920-0331 石川県金沢市大野町 4-2-1
076-267-2241

石川県土木部港湾課
920-8580 石川県金沢市鞍月 1-1
076-225-1746

プロジェクトホームページ

<http://www.kanazawa.pa.hrr.mlit.go.jp/114/115/117/>

● 事業の背景・目的

- ・これまで金沢港には水深 10m までの岸壁しかなく、近年、大型化する国際船が入港できないことから、地元企業は大型船舶が入港する太平洋側の港湾まで貨物を陸上輸送するなど、非効率な企業活動となっていた。
- ・このため 2006 年度より、船舶の大型化に対応した大浜地区国際物流ターミナル（水深 13m）整備事業に着手し、事業効果の早期発現を図るため、2008 年 11 月に水深 12m で供用を開始している。
- ・現在は水深 13m 化に向けた航路の増深、航行船舶安全確保のための防波堤の改良、大型船が 2 隻同時接岸のための岸壁延伸工事を実施している。

● プロジェクトの特徴・効果

- ・本ターミナルの供用により大型船の入港が可能となり、物流の効率化による輸送コストの削減が図られ、地域産業の国際競争力強化や産業立地による地域の活性化が期待される。
- ・岸壁延長が 260m から 400m へと延伸されることにより、貨物船の 2 隻同時接岸や大型クルーズ船の接岸が可能となり、更なる物流、人流の効率化が図られる。

■所在地

石川県金沢市

■事業主体

国土交通省北陸地方整備局
金沢港湾・空港整備事務所

石川県

■進捗状況

建設中

■完成目標・時期

2017 年度

■事業費

337 億円

● 計画の概要

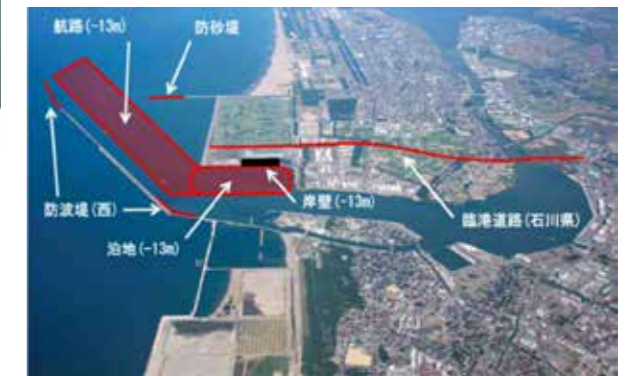
- ・航路、岸壁、泊地の整備（水深 13m）
- ・防波堤等の整備
- ・臨港道路の整備

● 事業の経緯

- 2006 年度 事業着手
- 2006 年 12 月 臨港道路大浜御供田線供用開始
- 2008 年 11 月 大浜地区国際物流ターミナルが水深 12m で供用開始



平成20年11月に供用を開始した大浜国際物流ターミナル



大浜国際物流ターミナル整備事業の概要



- 効果1 入港船舶の大型化による効率的な輸送（海上輸送コストの削減）
 - 効果2 金沢港利用による陸上輸送距離の短縮（陸上輸送コストの削減）
 - 効果3 陸上輸送距離の短縮によるCO₂の削減
- 地域産業の国際競争力の強化
● 産業立地による地域の活性化

福井港整備事業

問い合わせ先

福井県 土木部港湾空港課
〒910-8580 福井県福井市大手 3-17-1
TEL.0776-20-0489

プロジェクトホームページ

■所在地

福井県坂井市、福井市

■事業主体

国土交通省北陸地方整備局 敦賀港湾事務所
(福井分室)
福井県 土木部港湾空港課

■進捗状況

事業実施中

● 事業の背景・目的

福井港における航行の安全を確保するため、航路の浚渫をおこなう

● プロジェクトの特徴・効果

福井港における航行の安全を確保

● 計画の概要

テクノポート福井の工業港として、また福井県嶺北地域を背後圏とする物流基地としての港湾を整備。
(実施中の事業)

- ・ 福井港海岸の侵食対策（離岸堤・護岸 延長 2.6km）
- ・ 航路泊地の埋没対策（浚渫 約5万m³/年）
- ・ 航路への堆砂軽減対策（防砂堤 600m）

● 事業の経緯

- ・ 九頭竜川からの土砂流入による航路埋没対策（浚渫）を毎年実施

● 今後の展望・課題

- ・ 航路への堆砂軽減対策の早期実施

敦賀港鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業

問い合わせ先

福井県土木部港湾空港課
〒910-0005 福井市大手3丁目17-1
TEL 0776-20-0489

プロジェクトホームページ

■所在地

福井県敦賀市

■事業主体

福井県土木部港湾空港課

■進捗状況

1996年度事業着手

■完成目標・時期

2025年度

■事業費・事業規模

約793億円
ふ頭用地造成 22.7ha
防波堤 1330m
- 14m岸壁 280m

● 事業の背景・目的

敦賀港における物流機能のより一層の強化を図るため、鞠山南地区多目的国際ターミナルを整備する。

● プロジェクトの特徴・効果

新たなふ頭用地や岸壁を整備し、船の大型化に対応する。

● 計画の概要

関西・中京の大都市圏の物流を支える日本海側の玄関口としての港湾を整備

● 事業の経緯

2010年度に岸壁を含むふ頭用地 18ha を供用済

2015年度から、新たにふ頭用地の造成に着手

● 今後の展望・課題

岸壁の追加整備が必要

将来にわたり使命を全うするために

超電導リニアによる 中央新幹線

問い合わせ先

東海旅客鉄道株式会社 サービス相談室
〒450-6101 愛知県名古屋市中村区名駅 1-1-4
JR セントラルタワーズ
TEL.050-3772-3910

プロジェクトホームページ

<http://company.jr-central.co.jp/company/others/chuoshinkansen01.html>

● 事業の背景・目的

- ・JR東海は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき、進めている。
- ・現在、この大動脈輸送を担う東海道新幹線は、開業から50年以上が経過し、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっている。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提に、JR東海が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととしている。
- ・超電導リニアにより3大都市圏を直線的に結び、都市間の到達時間短縮効果を最大にすることにより、経済及び社会活動が大いに活性化する。

● 計画の概要

- ・整備計画の内容（2011年5月 国土交通大臣が決定）
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
建設に要する費用の概算額（車両費を含む）：90,300億円
最高設計速度：505キロメートル/時
その他必要な事項 主要な経過地：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
- ・品川・名古屋間工事実施計画（その1）の概要（2014年10月 国土交通大臣が認可）
区間：品川・名古屋間
駅：品川駅、神奈川県（仮称）駅、山梨県（仮称）駅、長野県（仮称）駅、岐阜県（仮称）駅、名古屋駅
線路延長：285.6km
工事費：40,158億円（総工事費は55,235億円（車両費を含む。山梨リニア実験線既設分は除く）
完成予定時期：平成39年（2027年）

■所在地

東京都・大阪市
（主要な経過地：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）

■事業主体

東海旅客鉄道株式会社

■進捗状況

工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間を建設中

■完成目標・時期

平成39年（2027年）

● 事業の経緯

- ・中央新幹線計画の進捗
 - 1973年11月 運輸大臣が基本計画を決定
 - 1990年2月 運輸大臣が地形、地質等に関する調査を指示
 - 2007年12月 超電導リニアによる中央新幹線について、自己負担による路線建設を前提に、必要な手続きを進めることを決定及び公表併せて、全国新幹線鉄道整備法の適用にかかる基本的な事項について国土交通省に照会（国土交通省は翌年1月に回答）
 - 2008年10月 地形、地質等に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
 - 12月 国土交通大臣が残り4項目に関する調査を指示
 - 2009年12月 残り4項目に関する調査報告書を国土交通大臣に提出
 - 2010年2月 国土交通大臣が交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「交政審」）に、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について諮問
 - 5月 交政審において長期試算見通しを含む当社の考え方を説明
 - 2011年5月 交政審が国土交通大臣に答申
- 国土交通大臣が当社を東京都・大阪市間の営業主体及び建設主体に指名
- 国土交通大臣が整備計画を決定し、当社に建設を指示
- ↓ 東京都・名古屋市の環境アセスメントを実施
- 2014年8月 品川・名古屋間工事実施計画（その1）の認可を国土交通大臣へ申請
- 10月 国土交通大臣が品川・名古屋間工事実施計画（その1）を認可
- 12月 品川駅・名古屋駅で工事安全祈願式を執り行い、工事に着手
- ・超電導リニア技術の進捗
 - 1990年6月 山梨リニア実験線の建設計画を運輸大臣に申請、承認
 - 1997年4月 山梨リニア実験線における走行試験開始
 - 2000年3月 運輸省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「評価委員会」）において「実用化に向けた技術上のめどは立ったものと考えられる」との評価
 - 2003年12月 有人走行で鉄道の世界最高速度となる581km/hを記録
 - 2004年11月 相対1,026km/hのすれ違い走行を実施
 - 2005年3月 国土交通省の評価委員会において「実用化の基盤技術が確立したと判断できる」との評価
 - 2006年9月 山梨リニア実験線の設備更新及び延伸に係る設備投資計画を決定
 - 2007年1月 山梨リニア実験線の建設計画の変更を国土交通大臣に申請、承認
 - 2009年7月 国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」との評価
 - 2011年12月 国土交通大臣が超電導リニアに関する技術基準を制定
 - 2013年8月 山梨リニア実験線の42.8kmへの延伸と設備更新の工事を完了させ、L0（エル・ゼロ）系により走行試験を再開
 - 2015年4月 1日の走行距離4,064kmを記録
 - 有人走行で鉄道の世界最高速度となる603km/hを記録

● 今後の展望・課題

「工事の安全」、「環境の保全」、「地域との連携」を重視して着実に取り組む。

首都、近畿両圏と北陸が1日行動圏として結ばれる

北陸新幹線

■所在地

東京都～長野市付近～富山市付近～
小浜市付近～大阪府

■事業主体

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援
機構

■進捗状況

事業中・計画中

問い合わせ先

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 総務部広報課
〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町6-50-1 (横浜アイランドタワー)
TEL 045-222-9101

プロジェクトホームページ

<http://www.jr-tt.go.jp/>

●事業の背景・目的

- ・新幹線は、全国高速幹線交通体系の根幹として、国土の有効利用と均衡ある発展を図る上で、その整備が国家的課題とされている。
- ・北陸新幹線沿線地域は、首都圏、近畿圏の二大都市圏への近接性、豊かな自然、多彩な歴史・文化、産業・技術の集積など優れた地域特性を持ちながら、これまで高速交通網の整備が遅れていたことなどから、その地域特性が十分に生かされてこなかった。
- ・この優れた地域特性を生かし、個性豊かな地域づくりを進めていくためにも、また多極分散国土の形成を促進するためにも、新幹線の整備が強く望まれている。

●プロジェクトの特徴・効果

- ・新幹線は、単位輸送量あたりのエネルギー消費量についても、乗用車の1/6、航空機の1/4と小さいことから、環境に優しい省エネ型の交通機関である。
- ・沿線人口、既設新幹線への接続性、首都圏、近畿圏の二大都市圏への直結性からみて、需要及び採算性にも優れた路線である。
- ・北陸新幹線沿線は、土地、労働力、水資源など産業発展のための基本的条件を備え、また自然環境・観光資源に恵まれており、今後の発展に大きな可能性を秘めている。
- ・北陸新幹線は、東海沖地震時などでの東海道新幹線の代替補完機能を果たすとともに、首都、近畿両圏と日本海沿岸の北陸地域を1日行動圏として北陸・中部内陸部に飛躍的発展をもたらすことなどが期待できる。
- ・北陸地域の恵まれた観光・リゾート資源を有効に活用し、東京、大阪などの大都市居住者の余暇需要を満たすことができる。

●計画の概要

- ・起終点 東京都～大阪府
- ・主な経過地 長野市付近、富山市付近、小浜市付近など
- ・路線延長 約700km (うち東京～高崎間約100kmは上越新幹線と共用)
- ・設計最高速度 260km/h

●関連事業制度

全国新幹線鉄道整備法

●事業の経緯

- 1982年 3月 環境影響評価実施のため、高崎・小松間の駅・ルート概要公表
- 12月 高崎・小松間の環境影響評価報告書案を公表
- 1983年 10月 着工準備作業所設置 (長野、富山、金沢)
- 1985年 1月 環境影響評価実施のため、小松・芦原温泉間の駅・ルート概要を公表
- 12月 工事実施計画認可申請 (高崎・小松間)
- 1986年 3月 駅周辺環境整備事業着手 (長野駅、富山駅、金沢駅)
- 1987年 2月 環境影響評価実施のため、芦原温泉・南越間の駅・ルート概要を公表
- 10月 小松・武生間の環境影響評価報告書案を公表
- 1988年 10月 着工準備作業所設置 (福井)
- 1989年 6月 工事実施計画追加認可申請 (高崎・軽井沢間)
- 工事実施計画認可 (高崎・軽井沢間)
- 7月 難工事 (加越トンネル) の着手
- 8月 高崎・軽井沢間建設工事起工式
- 1991年 8月 工事実施計画追加認可申請 (軽井沢・長野間)
- 工事実施計画認可 (軽井沢・長野間)
- 9月 軽井沢・長野間建設工事起工式
- 1992年 4月 高岡・金沢間の環境影響評価報告書案を公表
- 7月 小矢部市・金沢市間の暫定整備計画 (新幹線鉄道規格新線) の決定および建設の指示
- 8月 工事実施計画認可 (西石動 (仮称) 信号場・金沢間)
- 西石動 (仮称) 信号場・金沢間工事起工式
- 金沢駅緊急整備事業起工式
- 1993年 9月 糸魚川市・魚津間の暫定整備計画 (新幹線鉄道規格新線) の決定および建設の指示
- 10月 西糸魚川 (仮称) 信号場、東魚津 (仮称) 信号場間工事起工式
- 1995年 3月 工事実施計画変更認可 (高崎・軽井沢間および軽井沢・長野間)
- 5月 富山駅整備調達事業起工式
- 1996年 3月 工事実施計画認可申請 (小松・南越 (仮称) 間)
- 環境影響評価実施のため、南越 (仮称)・敦賀間のルート概要公表

- 1997年 10月 北陸新幹線（高崎・長野間）竣工、開業
- 1998年 2月 工事実施計画追加認可申請（長野・上越（仮称）間）
- 3月 工事実施計画認可（長野・上越（仮称）間）
長野・上越（仮称）間建設工事起工式
- 2001年 4月 工事実施計画の変更の追加認可申請（上越（仮称）・富山間）
工事実施計画の変更認可（上越（仮称）・富山間）
- 5月 上越・富山間起工式（フル規格）
- 2002年 1月 南越・敦賀間の環境影響評価書の公告・縦覧
- 2004年 12月 政府与党申し合わせによる新たな財源スキーム（既設新幹線譲渡収入の前倒し活用等）
および着工区間の決定（富山・金沢車両基地間、福井駅部等）
- 2005年 4月 工事実施計画追加認可申請（富山・金沢間および福井駅部）
工事実施計画認可（富山・金沢間および福井駅部）
- 2005年 6月 富山・金沢間（フル規格）、福井駅部起工式
- 12月 工事実施計画認可申請（南越（仮称）・敦賀間）
- 2009年 2月 福井駅部完成
- 2009年 12月 整備新幹線問題検討会議等の設置
「整備新幹線の整備に関する基本方針」等決定
- 2010年 8月 「整備新幹線の未着工区間等の取り扱いについて」決定
- 12月 「整備新幹線に関する今後の対応について」決定
- 2011年 12月 「整備新幹線の取扱いについて」決定
- 2012年 6月 工事実施計画認可申請（金沢・敦賀間）
工事実施計画認可（金沢・敦賀間）
金沢・敦賀間建設工事起工式
- 2015年 1月 「整備新幹線の取扱いについて」決定
- 2015年 3月 北陸新幹線（長野・金沢間）竣工、開業

● 今後の展望・課題

北陸新幹線、金沢～敦賀間については2012年6月29日に着工し、現在工事が進められている。
未着工区間の取扱いについては、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて検討がなされている。

三河・遠州・南信州地域の地域基盤の形成

三遠南信自動車道

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局 道路部道路計画課
〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸 2-5-1
TEL.052-953-8168

プロジェクトホームページ

<http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/seibi/sanen/>
http://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/gaiyo_douro/gaiyo_sanen_index.html

● 事業の背景・目的

- ・三遠南信自動車道は、長野県飯田市の中央自動車道を起点として、静岡県浜松市の新東名高速自動車道に至る延長約100kmの高規格幹線道路に位置付けられた一般国道の自動車専用道路である。
- ・地域相互間の連携強化および既存の高速交通体系に取り残された地域への高速サービスを提供するとともに、奥三河、北遠州および南信州地域の秩序ある開発、発展に寄与する道路である。

● プロジェクトの特徴・効果

- ・浜松市～飯田市の所要時間が約2時間短縮され、三遠南信地域の広域交流が促進される。
- ・地域間交流の障害となっていた国道152号の“通行不能区間”が解消されることにより、地域間交流の促進および生活利便性の向上が期待される。
- ・第三次医療施設※1への搬送時間が短縮し、救命率の向上が期待される。
- ・異常気象時の事前通行規制による交通への影響を受けない安全・安心な道路ネットワークが確保される。
- ・災害発生時における安全な迂回路が確保されることで、地域交通への影響が回避される。

※1 第三次医療施設…心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤救急患者の救命医療を行う施設

● 計画の概要

- ・起終点 長野県飯田市山本～静岡県浜松市北区引佐町
- ・延長 約100km

■所在地

長野県飯田市山本
～静岡県浜松市北区引佐町

■事業主体

国土交通省

■進捗状況

事業実施中

● 事業の経緯

1972.	9	静岡、愛知、長野三県知事会議で国土開発幹線自動車道の予定路線として法定化を決議
1985.	5	三遠南信道路建設促進期成同盟会設立（長野、静岡、愛知の3県及び関係市町村）
1987.	6	高規格幹線道路に決定
1988.	8	三遠南信自動車道整備連絡調整会議発足
1989.	1	小川路峠道路（矢筈トンネル）着工
1989.	8	飯田市～上村13km 基本計画決定 南信濃村～水窪町13km 基本計画決定 飯田市～上村13km 整備計画決定 水窪町2km 基本計画決定
1990.	11	飯田市（山本～上久堅）15km 基本計画決定
1991.	12	佐久間町～引佐町30km 基本計画決定
1992.	4	飯橋道路事業着手
1993年度		三遠道路事業着手
1993.	7	水窪町～佐久間町20km 基本計画決定
1994.	3	小川路峠道路矢筈トンネル4.8km 供用
1995年度		佐久間道路事業着手
1997.	2	上村～南信濃村12km 基本計画決定 飯橋道路15km 整備計画決定
2000.	4	佐久間町～引佐町28km 整備計画決定
2008.	4	飯橋道路飯田山本IC～天龍峡IC7.2km 供用
2012.	3	三遠道路鳳来峡IC～浜松いなさ北IC13.4km 供用
2012.	4	三遠道路浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT0.5km 供用

濃飛横断自動車道

問い合わせ先

岐阜県県土整備部道路建設課
〒500-8570 岐阜市藪田南 2-1-1
TEL 058-272-1111

プロジェクトホームページ

■所在地

岐阜県郡上市～岐阜県中津川市

■事業主体

岐阜県

■進捗状況

郡上市～中津川市
地域高規格道路の計画路線
郡上市八幡町～郡上市和良町
地域高規格道路の調査区間
郡上市和良町～下呂市保井戸
地域高規格道路の整備区間

■完成目標・時期

郡上市和良町～下呂市保井戸間は
平成 27 年度に供用予定

●事業の経緯

- ・ H 6 年 12 月 計画路線指定 郡上市八幡町～下呂市～中津川市 (約 80km)
- ・ H 7 年 8 月 調査区間指定 郡上市八幡町～下呂市保井戸 (約 25km)
※以降 8 km は整備区間に格上げ
- ・ H 8 年 8 月 整備区間指定 下呂市金山町乙原～下呂市保井戸 (5 km)
- ・ H 9 年度 金山下呂道路 事業化
- ・ H 11 年度 金山下呂道路 用地買収着手
- ・ H 11 年 6 月 金山下呂道路 杭打ち式開催
- ・ H 12 年 11 月 金山下呂道路 下呂工区起工式
- ・ H 15 年 3 月 金山下呂道路 金山下呂トンネル本体工事発注
- ・ H 20 年度 和良金山道路 事業化
- ・ H 21 年 3 月 整備区間指定 郡上市和良町方須～下呂市金山町乙原 (3 km)
- ・ H 21 年 6 月 金山下呂道路 金山下呂トンネル貫通
- ・ H 24 年 7 月 下呂市金山町岩瀬～下呂市保井戸 (5.1km (ささゆりトンネル 4.9km を含む)) 部分供用
- ・ H 24 年 10 月 金山下呂道路 本線 1 号橋上部工架設工事発注
- ・ H 25 年 8 月 和良金山道路 和良金山トンネル本体工事発注
- ・ H 27 年 6 月 和良金山道路 和良金山トンネル貫通

●事業の背景・目的

郡上地域から下呂地域を経由し東濃地域へ至る約 80km の規格の高い道路として計画されており、東海北陸自動車道や東海環状自動車道などと一体となって、岐阜県の高規格道路網を形成する重要な道路

●プロジェクトの特徴・効果

郡上市和良町～下呂市保井戸間の供用により、所要時間が 7 5 分から 5 5 分に短縮される。

●計画の概要

郡上市～中津川市 約 80km を整備

小松白川連絡道路

問い合わせ先

(岐阜県)
岐阜県土木整備部道路建設課
〒500-8570 岐阜市数田南 2-1-1
TEL 058-272-1111

(石川県)
石川県土木部道路建設課
TEL 076-225-1721

プロジェクトホームページ

■所在地
大野郡白川村付近～石川県白山市

■事業主体
未定

■進捗状況
大野郡白川村付近～石川県白山市
地域高規格道路の調査区間

● 事業の背景・目的

大野郡白川村付近から石川県白山市へ至る約 50km の規格の高い道路として計画されており、東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道と一体となって、岐阜県の高規格道路網を形成する重要な道路

● プロジェクトの特徴・効果

小松白川連絡道路の整備によって、大野郡白川村から石川県小松市間の所要時間が約 2 時間から約 50 分に短縮される。

● 計画の概要

小松白川連絡道路は、石川県小松市と岐阜県大野郡白川村を結ぶ延長約 50km の路線である。

● 事業の経緯

- ・ H 6 年 12 月 計画路線指定 大野郡白川村～石川県小松市 (約 50km)
- ・ H 7 年 8 月 調査区間指定 大野郡白川村付近～石川県白山市付近 (約 30km)
- ・ H 12 年度 県境部の長大トンネル (仮称: 加賀飛騨トンネル) について、直轄調査着手
- ・ H 21 年 3 月 ルート帯絞り込み結果の公表

岐阜南部横断 ハイウェイ

問い合わせ先

(中部地方整備局)
(岐阜県) 岐阜県県土整備部道路建設課
〒500-8570 岐阜市数田南2-1-1
TEL 058-272-1111

■所在地

愛知県丹羽郡扶桑町～各務原市

■事業主体

中部地方整備局道路部 道路計画課
岐阜県

■進捗状況

愛知県丹羽郡扶桑町～各務原市
地域高規格道路の整備区間

プロジェクトホームページ

● 事業の背景・目的

岐阜県南部の中核都市である岐阜市、大垣市、各務原市、美濃加茂市を連絡し、東海北陸自動車道、東海環状自動車道をはじめ、国道22号、156号などの幹線道路と一体となって地域の骨格を形成する延長約40kmの地域高規格道路

● プロジェクトの特徴・効果

岐阜南部横断ハイウェイの整備により、岐阜市、大垣市、各務原市、美濃加茂市の所要時間が大幅に短縮される。また、東海環状自動車道との環状機能により環状内の市町村の事故が約1割削減される。

● 計画の概要

美濃加茂市～大垣市

● 事業の経緯

- ・ H6年12月 計画路線指定 各務原市～大垣市（約30km）
- ・ H11年12月 整備区間指定 愛知県丹羽郡扶桑町～各務原市（2km）
- ・ H12年度 新規着工準備 新愛岐道路（愛知県扶桑町～各務原市、1.8km）

新しい道が未来を創る

新東名高速道路

問い合わせ先

中日本高速道路株式会社
〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦 2-18-19
三井住友銀行名古屋ビル
TEL 0120-922-299 (NEXCO 中日本お客さまセンター)

プロジェクトホームページ

<http://www.c-nexco.co.jp>

■所在地

神奈川県海老名市～愛知県豊田市

■事業主体

中日本高速道路株式会社

■進捗状況

- 事業中
海老名南 JCT (仮称)～御殿場 JCT
- 供用中
御殿場 JCT～豊田東 JCT

■完成目標・時期

2016 年度
海老名南 JCT (仮称)～厚木南 IC (仮称)
2018 年度
厚木南 IC (仮称)～伊勢原北 IC (仮称)
2020 年度
伊勢原北 IC (仮称)～御殿場 JCT

■事業費

神奈川県海老名市～愛知県豊田市
約 4.4 兆円 (事業許可額)

● 計画の概要

- ・起終点 神奈川県海老名市～愛知県豊田市
- ・主な経過地 神奈川県海老名市～厚木市～伊勢原市～秦野市～足柄上郡山北町～静岡県駿東郡小山町～御殿場市～駿東郡長泉町～沼津市～富士市～静岡市～藤枝市～島田市～掛川市～周智郡森町～磐田市～浜松市～愛知県新城市～岡崎市～豊田市
- ・延長 約 250Km (清水連絡路、引佐連絡路は含まない)

● 事業の経緯

- 1982 年 3 月 道路審議会が建設大臣に建議 (長期的には第二東名、名神高速道路を建設)
- 1987 年 6 月 高規格幹線道路に指定
- 9 月 国土開発幹線自動車道の予定路線に組み入れ
- 1989 年 1 月 第 28 回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
- 2 月 横浜市～東海市間の基本計画決定
- 1991 年 12 月 第 29 回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
- 長泉町～東海市間の整備計画決定
- 1993 年 11 月 長泉町～東海市間施行命令
- 1996 年 12 月 第 30 回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
- 海老名市～秦野市間の整備計画決定
- 御殿場市～長泉町間の整備計画決定
- 1997 年 12 月 御殿場市～長泉町間施行命令
- 1998 年 10 月 海老名～伊勢原北間施行命令
- 12 月 第 31 回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
- 秦野市～御殿場市の整備計画決定
- 2005 年 10 月 日本道路公団 民営化
- 中日本高速道路株式会社発足
- 2006 年 3 月 海老名市～豊田市区間 事業許可
- 2012 年 4 月 御殿場 JCT～浜松いなさ JCT 間開通
- 2015 年 2 月 浜松いなさ JCT～豊田東 JCT 間開通

● 事業の背景・目的

- ・1969 年に全線開通した東名高速道路は、交通量が開通時の約 4 倍に達し、慢性的な渋滞や著しい混雑が発生。
- ・混雑が著しい現東名との適切な交通分担を持ち、日本の産業・文化・社会経済活動に大きく寄与するために建設するもの。

● プロジェクトの特徴・効果

- ・東名の抜本的サービス改善
東名・名神高速道路の交通量の多くの部分が、大都市圏間を結ぶ長距離型の利用で占められている。これらの通過交通を中心に新東名神への転換が図られることにより、東名・名神高速道路の渋滞は抜本的に解消される。その結果、高速道路の定時性が確保され、安定的な輸送体制が実現される。
- ・ダブルネット化による信頼性の向上
東名・名神高速道路は供用開始後 40 年以上が経過し、老朽化が進みつつある。このため、安全を確保するための恒常的な補修・改良工事が必要となってきた。また、事故や非常事態の発生に伴い、高速道路の通行止めや、一般道への交通流出による地域全体の交通マヒなど、大きな影響が出ている。新東名神の整備により、補修・改良工事や事故、非常事態発生時においても、東名・名神高速道路と互いに補い合うことにより、交通の安定性が確保される。また、交通流出による地域への影響も大きく緩和される。
- ・三大都市圏の連携強化
最短ルートを選択やゆとりのある構造規格の採用により、三大都市圏間の旅行時間が大幅に短縮される。これにより、人や物の流れがスムーズになり、移動時間が短縮される。また、移動範囲が拡大されることにより、社会経済活動が活発になる。



君は太平洋を見たか 僕は日本海を見たい

中部横断自動車道

問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局 道路計画第一課
〒330-9724 埼玉県さいたま市中央区新都心2-1
さいたま新都心合同庁舎2号館
TEL 048 - 601 - 3151

中日本高速道路株式会社
〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦2-18-19
三井住友銀行名古屋ビル
TEL 0120-922-299 (NEXCO 中日本お客さまセンター)

プロジェクトホームページ

<http://www.ktr.mlit.go.jp/>
<http://www.c-nexco.co.jp>

● 事業の背景・目的

静岡県と山梨県を結ぶ国道52号は雨量規制区間が6箇所あり、大雨で通行止になることもあります。また、大型車が多いにもかかわらず地形的な制約もあり幅等の改良が容易ではありません。通過交通が中部横断自動車道へ転換することで、国道52号の「生活道路としての機能」が回復すると考えられます。

● プロジェクトの特徴・効果

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を経由して長野県小諸市に至る延長約132kmの高速自動車国道です。

中部横断自動車道により、新東名高速道路、中央自動車道及び上信越自動車道が接続され、周辺地域における生活、産業、観光面の活性化、水害時の交通寸断の改善、地震災害時の緊急輸送路の機能向上、高次医療施設への迅速な移動が可能となるなど、様々な効果が期待されます。

● 計画の概要

- ・ 起終点 静岡県静岡市～長野県小諸市
- ・ 主な経過地 山梨県南巨摩郡南部町～身延町～西八代郡市川三郷町～増穂町～南アルプス市～長野県南佐久郡佐久穂町～佐久市～小諸市
- ・ 延長約 130km

■所在地

静岡県静岡市～長野県小諸市

■事業主体

国土交通省
中日本高速道路株式会社

■進捗状況

- 事業中 新清水 JCT～増穂 IC (仮称)
八千穂 IC (仮称)～佐久南 IC
- 基本計画 長坂 JCT(仮称)～八千穂 IC(仮称)
- 供用中 増穂 IC～双葉 JCT
双葉 JCT～長坂 JCT
(中央自動車道との重複区間)
佐久南 IC～佐久小諸 JCT

■完成目標・時期

2016年度 六郷 IC(仮称)～増穂 IC(仮称)
2017年度 新清水 JCT～六郷 IC(仮称)
八千穂 IC(仮称)～佐久南 IC

■事業費

静岡県静岡市～長野県小諸市約5,930億円
(整備計画における概算額)

● 事業の経緯

- 1987年 6月 第四次全国総合開発計画において14,000kmの高規格幹線道路網が閣議決定
- 9月 静岡県清水市(現静岡市)～長野県佐久市間(L=132km)が予定路線として決定
- 1989年 2月 山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)～山梨県北巨摩郡双葉町(現甲斐市)間(L=16km)が基本計画決定
- 1991年 12月 長野県八千穂村(現佐久穂町)～長野県佐久市間(L=23km)が基本計画決定
- 静岡県清水市(現静岡市)～山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)間(L=59km)が基本計画決定
- 山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)～山梨県北巨摩郡双葉町(現甲斐市)間(L=16km)が整備計画決定
- 1993年 11月 山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)～山梨県北巨摩郡双葉町(現甲斐市)間(L=16km)に施工命令
- 1996年 12月 静岡県清水市(現静岡市)～山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)間(L=59km)が整備計画決定
- 佐久南 IC～佐久 JCT(現佐久小諸 JCT)間(L=8km)が整備計画決定
- 1997年 2月 山梨県北巨摩郡長坂町(現北杜市)～長野県南佐久郡八千穂村(現佐久穂町)間(L=34km)が基本計画決定
- 1998年 4月 長野県佐久南 IC～長野県佐久 JCT(現佐久小諸 JCT)間(L=8km)に施工命令
- 12月 長野県八千穂村(現佐久穂町)～長野県佐久市間(L=23km)が整備計画決定
- 静岡県清水市(現静岡市)～山梨県南巨摩郡増穂町(現富士川町)間(L=59km)に施工命令
- 2002年 3月 白根 IC～双葉 JCT間(L=6.8m)が供用開始
- 2004年 1月 長野県八千穂村(現佐久穂町)～長野県佐久市間(L=23km)の整備計画変更(直轄高速方式で整備)
- 3月 南アルプス IC～白根 IC間(L=3km)が供用開始
- 2006年 2月 富沢 IC～六郷 IC間(L=28km)の整備計画変更(直轄高速方式で整備)
- 12月 増穂 IC～南アルプス IC間(L=6.22km)が供用開始
- 2010年 12月 長坂 JCT～八千穂 IC間(L=34km)の計画段階評価の試行
- 2011年 3月 佐久南 IC～佐久小諸 JCT間(L=7.8km)が開通
- 2012年 4月 身延山 IC 追加の整備計画変更
- 2013年 6月 中富 IC 追加の整備計画変更



人流と物流を創造する港湾

清水港整備事業

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課
〒455-8545 愛知県名古屋市港区築地町2
TEL.052-651-6463

国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所
〒424-0922 静岡県静岡市清水区日の出町7-2
TEL.054-352-4146

静岡県交通基盤部港湾局港湾整備課
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9-6
TEL.054-221-3053

プロジェクトホームページ

<http://www.shimizu.pa.cbr.mlit.go.jp/>

●事業の背景・目的

・清水港は、中京圏と首都圏を結ぶ国土幹線上にあり、高速道路をはじめ主要幹線道路とも近接していることから、国内外の物流拠点として重要な役割を果たしており、地域経済と共に発展してきた。企業の国際化、東アジアの準国内化が叫ばれる今日、国際貨物輸送の主流は国際海上コンテナが占めており、輸送の効率性の観点から年々コンテナ船が大型化している。そこで、海上コンテナ輸送の拡大と船舶の大型化に対応してコンテナ貨物取扱施設の整備を開始、現在、新興津国際海上コンテナターミナル第1バースを供用、第2バースを暫定供用中である。

●プロジェクトの特徴・効果

- ・船舶の大型化に対応した高規格な国際海上コンテナターミナルを整備することにより、清水港に寄港する超大型船が喫水調整をすることなく着岸可能になり、荷役コストの低減を図ることができ、静岡県を中心とした背後圏の産業、経済の発展に寄与することができる。
- ・コンテナ貨物取扱個数は過去10年間で約1.8倍となっていると共に、静岡県における活発な経済活動から、今後更に取扱量増加も見込まれるため、2008年度から、新興津国際海上コンテナターミナル第2バースの整備を開始した。
- ・想定される東海地震を考慮し、地震に強い岸壁（耐震強化岸壁）として整備する。

■所在地

静岡県静岡市

■事業主体

国土交通省、静岡県

■進捗状況

事業実施中

●計画の概要

- ・新興津国際海上コンテナターミナル第1バース（供用中）
 - ・水深15m、延長350m
- ・新興津国際海上コンテナターミナル第2バース（2008年度～）
 - ・水深15m、延長350m
 - ・コンテナふ頭の拡大、一般貨物ヤードとアクセスを整備。

●関連事業・制度

- 湾岸機能施設整備事業

●事業の経緯

1952年	特定重要港湾指定
1954年	港湾計画策定
1960年	港湾計画改訂
1966年	港湾計画改訂
1969年	興津第2埠頭コンテナクレーン供用
1981年	港湾計画改訂
1982年	袖師第1埠頭コンテナターミナル供用
1989年	日の出地区再開発事業着手
1995年	港湾計画改訂
1995年11月	清水港港湾計画に位置付け
1996年	輸入促進地域（FAZ）に指定される
1999年11月	現地着工
2003年	新興津コンテナターミナル供用
2003年	第1バースを供用開始
2004年	港湾計画改訂
2008年	新興津地区 2B 着工
2008年	第2バースの整備に着手
2013年	新興津地区 2B 暫定供用
2014年	新興津緑地供用

●今後の展望・課題

- ・今後、外貿コンテナと外内貿一搬貨物を集約した高機能な国際物流拠点を整備していく予定。

未来への道をきり拓く、MAGロード

東海環状自動車道

■所在地
愛知県豊田市～三重県四日市市

■事業主体
国土交通省、中日本高速道路株式会社

■進捗状況
事業中

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局 道路部道路計画課
〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸 2-5-1
TEL.052-953-8168

中日本高速道路株式会社
〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦 2-18-19 三井住友銀行名古屋ビル
TEL.052-222-1620

プロジェクトホームページ

http://www.cbr.mlit.go.jp/tajimi/senmon/douro/douro_migi_0.html
<http://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/jimusho/toukaikanjyou/index.html>
<http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/jigyuu/tokai/index.htm>
<http://www.c-nexco.co.jp>

● 事業の背景・目的

・東海環状自動車道は、愛知・岐阜・三重の3県の都市を環状に連結し、東名・名神高速道路、東海北陸自動車道、新東名・新名神高速道路などの高速自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成し、東海地域の骨格として地域連携の軸となる、延長約160kmの自動車専用道路

● プロジェクトの特徴・効果

- ・所要時間の短縮
岐阜市・関市、豊田市、土岐市、大垣市、四日市市間の所要時間が大幅に短縮する。
- ・ルートを選択肢の拡大
渋滞時や、事故・工事による通行規制時にルートを選択できる。
- ・観光地へのアクセス性向上
日帰り可能な2時間で移動できる範囲が拡大し、更なる観光の振興が期待される。

● 計画の概要

- ・起 終 点 愛知県豊田市～三重県四日市市
- ・延 長 約 160km

● 事業の経緯

1982～1983年度	国土、農林水産、通産、運輸、建設の5省庁で、東海環状都市帯整備計画調査を実施
1987年 6月	高規格幹線道路に指定
1989年 1月	土岐～関間 都市計画決定
1992年 10月	美濃加茂 IC・SA 都市計画変更
1993年 4月	一般国道475号に路線指定
1996年度	土岐～関間 工事着手
1996年 10月	関～養老間 都市計画決定
1997年度	北勢～四日市間 工事着手
1998年度	豊田～瀬戸間 工事着手
2000年度	豊田東 JCT～美濃関 JCT 間 一般有料道路事業許可 瀬戸～土岐間 工事着手
2000年 4月	美濃関 JCT 都市計画変更
2005年 3月	豊田東 JCT～美濃関 JCT 間 開通
2005年度	美濃関 JCT～関広見 IC 間 工事着手
2007年 4月	養老～北勢間 都市計画決定
2007年度	関～養老間 工事着手
2007年 12月	五斗蒔 PA 開業
2009年 4月	美濃関 JCT～関広見 IC 間 開通
2011年度	関広見 IC～新四日市 JCT 一般有料道路事業認可 (大野・神戸 IC)～大垣西 IC 工事着手
2012年度	大垣西 IC～養老 JCT 2車線開通 関広見 IC～(高富 IC) 工事着手
2013年度	養老 JCT～(養老 IC) 工事着手
2014年度	(糸貫 IC)～(大野・神戸 IC) 工事着手 (養老 IC)～(北勢 IC) 工事着手



ひろがる環つながる輪

名古屋環状2号線

(名古屋第二環状自動車道、国道302号)

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局 道路部道路計画課
〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1
TEL.052-953-8168

中日本高速道路株式会社
〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦2-18-19 三井住友銀行名古屋ビル
TEL.0120-922-229 (NEXCO 中日本お客さまセンター)

プロジェクトホームページ

http://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/jigyo/sinsetu_kaitiku/302/road_302.htm
<http://www.c-nexco.co.jp>

● 事業の背景・目的

・名古屋環状2号線は、名古屋市中心に放射状に伸びる幹線道路や名古屋高速道路と主要地点で連絡し、名古屋都市圏をネットワークする延長約66kmの主要幹線道路。自動車専用道路と一般道路の2つの役割を持つばかりではなく、沿道との調和をはかる環境づくりも重視した構成になっている。

● プロジェクトの特徴・効果

- ・高速道路ネットワークが名古屋港へ直結するため、北陸方面および近畿方面への物流の移動時間が短縮。ものづくり中部を支える基盤となり、国際競争力アップにつながる。
- ・東海地震等の災害の際、名古屋港から緊急物資を輸送する緊急輸送路として、伊勢湾岸自動車道に加え、名古屋環状2号線も利用でき、早期に復興支援を行なうことが可能となる。
- ・南北の交通軸を強化し渋滞の緩和を図る。
- ・住宅地へ侵入する通過車両を減らし、生活空間の環境・安全性の向上を図る。

● 計画の概要

(専用部)

- ・起 終 点 名古屋市
- ・延 長 66km

■ 名古屋南 JCT
(愛知県名古屋市緑区)



■ 所在地

愛知県名古屋市、日進市、春日井市、清須市、海部郡菟目寺町、大治町、飛島村

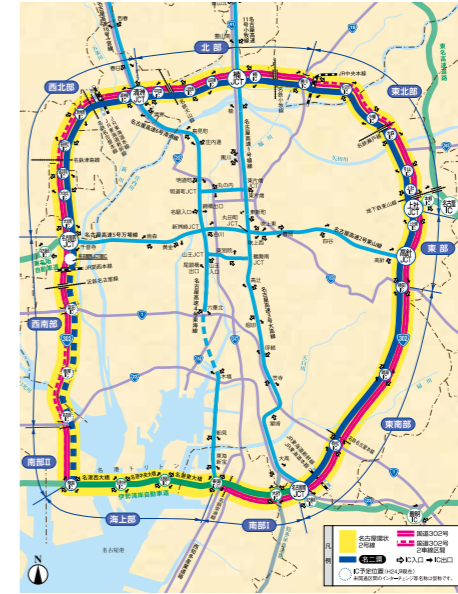
■ 事業主体

国土交通省、中日本高速道路株式会社

■ 完成目標

名古屋南 JCT ~ 高針 JCT (2010 年度)

■ 整備状況図



● 事業の経緯

- 1957年 9月 名古屋市外周部に外環状街路として都市計画決定(幅員25m)が告示
- 1967年 3月~1968年 10月 幅員50~60mを基本とする名古屋環状2号線陸上部の都市計画決定が告示
- 1969年 12月 環状線のうち西北部区間が一般国道302号に路線指定
- 1971年 4月 一般国道302号の建設省直轄事業化が決定され、愛知国道工事事務所が設立
- 1974年 11月 環状線全線が一般国道302号に路線指定
- 1979年 8月 海上部(自動車専用道路:L=9.83km)の都市計画決定が告示
- 1980年 4月 北部区間(L=8.6km)が暫定2車線で供用開始。海上部直轄部分の事業開始
- 1982年 4月 名東区高針地区(L=0.7km)が暫定2車線で供用開始
- 11月 都市計画変更が告示
- 1983年 2月 近畿自動車道(名古屋市名東区~名古屋市中川区)の施行命令
- 5月 中川区服部地区(L=0.4km)が暫定2車線で供用開始
- 1984年 2月 春日井市勝川地区(L=0.3km)が暫定2車線で供用開始
- 1985年 3月 名港西大橋関連区間(L=3.2km)が供用開始
- 4月 中川区富田地区(L=1.0km)、飛島村木場地区(L=2.7km)が暫定2車線で供用開始
- 1986年 3月 名東区高針地区(L=0.7km)が暫定2車線で供用開始
- 1987年 4月 港区南陽地区(L=0.4km)が暫定2車線で供用開始
- 1988年 3月 西南部23号交差点~1号交差点間(L=5.3km)が暫定2車線で供用開始
- 西北部名古屋西JCT~22号交差点間(L=5.0km)が暫定2車線で供用開始
- 近畿自動車道名古屋亀山線名古屋西JCT~清州東IC間(L=8.5km)が供用開始
- 2009年 4月 近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT~飛島JCT)整備計画決定
- 2011年 3月 近畿自動車道(東名阪の一部)が「名二環」に名称変更
- 「名二環」高針JCT~名古屋南JCT間(L=12.7km)開通
- 東南部全区間(L=11.4km)開通(一部暫定2車線)
- 東北部全区間(L=9.0km)開通(一般道路部全線(L=58.6km)開通)
- 12月 東南部 平針五丁目交差点から水主ヶ池交差点間(L=10.1km)4車線化完了(東南部全区間の4車線化完了)
- 2012年 4月 近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT~飛島JCT)事業許可

完全 24 時間化を目指すセントレア

中部国際空港機能強化 (完全 24 時間化)

問い合わせ先

愛知県振興部航空対策課
〒460-8501 愛知県名古屋市中区三の丸 3-1-2
TEL 052 - 954 - 6131

プロジェクトホームページ

● 事業の背景・目的

中部国際空港は、開港以来、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ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っており、国内外の人・モノの交流に大きく貢献してきた。

国においては、直面する人口減少社会に歯止めをかけ、首都圏への一極集中の弊害を是正していくこと、それに並行して地方創生を進めていくことを国土づくりの重要な課題に掲げており、中部圏、特に東海3県では、首都圏に負けない定住圏形成を目指し、「モノづくり」基盤の一層の充実を図るとともに、医療・教育・観光基盤の整備にも全力を挙げている。

中でも、観光分野においては、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向け、訪日外国人2,000万人を目標に取り組み、早期達成が見えてきた。中部圏としても、我が国が初めて経験する交流人口増大の流れを的確に捉え、年間で訪日外国人200万人、航空貨物取扱量30万トンの取込を目指し、国とも連携・協力し、地域一丸となって取組を進めている。

また、リニア中央新幹線の全線開通による巨大都市圏の誕生という大きなインパクトの活用や国の中枢機能の分担等を確実に担うためには、我が国の国際ゲートウェイの一翼を担う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の早期実現が不可欠である。

■所在地

愛知県常滑市

■事業主体

未定

■進捗状況

構想中

■完成目標・時期

未定

■事業費

未定

● 事業の経緯

平成10年3月

・岐阜県、愛知県、三重県及び名古屋市、関係する国の地方支分部局などの代表者で構成する中部新国際空港推進調整会議が、『中部国際空港の計画案(最終まとめ)』として、滑走路本数を2本とする将来構想をとりまとめ

平成17年2月

・中部国際空港開港(滑走路は1本)

平成17年9月

・(社)中部経済連合会が、中部国際空港及び愛知万博の二大事業の成果を踏まえた『魅力と活力溢れる中部の実現』に向けた活動方針を発表し、その中で「2本目滑走路の実現」を提言

平成19年5月

・愛知県知事の呼びかけにより、関係者間で今後の活動方策等の合意形成を図るため、中部国際空港二本目滑走路整備促進会議を開催

・自由民主党中部国際空港拡充議員連盟の設立

平成19年6月

・(財)中部空港調査会が「中部国際空港における複数滑走路の必要性」を緊急提言

平成20年4月

・中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会の設立

平成26年4月

・中部国際空港拡充議員連盟(与党)の設立

平成27年7月、11月

・中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会として、国土交通省等へ要望活動を実施

(11月の要望内容)

1 二本目滑走路を始めとする機能強化の実現に向けた環境整備のため、国が主体となって必要な調査検討に取り組むこと。

2 ビジット・ジャパ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 空港利用者の利便性向上のため、道路・鉄道等アクセスの充実に取り組むこと。

4 伊勢志摩サミットの開催に向け、海外からの賓客をお出迎えする空港として、CIQの充実やファーストレーンの設置を始めとした機能強化に対応すること。

平成27年8月、11月

・中部国際空港拡充議員連盟総会の開催



提供 中部国際空港株式会社

名古屋港ふ頭再編 改良事業

問い合わせ先

中部地方整備局港湾空港部港湾計画課
〒460-8517 名古屋市中区丸の内二丁目1番36号
TEL.052-209-6323

プロジェクトホームページ

■所在地	名古屋市港区 名古屋港
■事業主体	中部地方整備局港湾空港部 名古屋港管理組合
■進捗状況	事業実施中（平成27年度新規事業採択）
■完成目標・時期	2021年度
■事業費	約182億円

● 事業の経緯

平成27年度新規事業採択

● 今後の展望・課題

金城ふ頭の交流機能の整備を見据え、完成自動車の物流機能の住み分けを図り、効率的かつ安全な完成自動車の輸送体系を実現する必要がある。

● 事業の背景・目的

我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持強化することを目的として、名古屋港（金城ふ頭地区）において、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。

● プロジェクトの特徴・効果

完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られる。名古屋港は我が国の4割を占める最大の自動車取扱拠点であり、耐震機能の確保により国内各地及び世界の全方面と結ぶ航路ネットワークの保全が図られる。これらを通じ、我が国全体の自動車産業の競争力強化、裾野の広い関連産業も含めた雇用の確保等が図られる。

● 計画の概要

- 岸壁（水深12m）1バース
- 泊地（水深12m）
- 航路・泊地（水深12m）
- 岸壁（水深12m）（改良）1バース
- 泊地（水深12m）
- 埠頭用地



写真提供：名古屋港管理組合

国際海上コンテナターミナル整備（名古屋港）

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課
〒460-8517 名古屋市中区丸の内二丁目1番36号
TEL.052-209-6323

プロジェクトホームページ

■所在地

愛知県飛島村 名古屋港

■事業主体

中部地方整備局港湾空港部
名古屋港管理組合

■進捗状況

事業実施中

■完成目標・時期

平成28年度

■事業費

708億円

● 計画の概要

平成14年度事業採択

岸壁（水深16m）延長350m（耐震強化）完了

泊地（水深16m）完了

航路・泊地（水深16m）完了

東航路（水深16m）平成28年度完了予定

道路（改良）完了

上物（管理棟、ゲート、AGV、RTG等）完了

● 事業の経緯

2005年12月飛島ふ頭南側コンテナターミナル第1バース（TS2）供用

2008年12月飛島ふ頭南側コンテナターミナル第2バース（TS1）供用

2015年10月28日東航路水深18m 暫定供用開始

● 事業の背景・目的

- ・ 増加するコンテナ貨物への対応
外貨コンテナ貨物取扱の増加に伴う既存施設能力不足を解消する
- ・ 大型化するコンテナ船への対応
世界におけるコンテナ船の大型化に対応し、船舶航行の制約を解消することにより、物流効率化に貢献する
- ・ 大規模地震への対応

● プロジェクトの特徴・効果

ターミナル整備により、大型化したコンテナ船も名古屋港を利用することができるようになり、貨物輸送コスト削減の効果がある

新たに耐震強化コンテナターミナルが整備され、震災後も名古屋港で取り扱うことが可能となり、他港への輸送と比較して陸上輸送距離の短縮による、輸送コストの削減効果が期待される

No.1 国際海上コンテナターミナル整備事業



写真提供：名古屋港管理組合

完成自動車の国際海上輸送のハブ港を目指して

蒲郡地区 国際物流ターミナル 整備 (三河港)

問い合わせ先

愛知県建設部港湾課
〒460-8501 愛知県名古屋市中区三の丸 3-1-2
TEL 052-954-6562

プロジェクトホームページ

kowan@pref.aichi.lg.jp

■所在地

愛知県蒲都市

■事業主体

愛知県

■進捗状況

事業実施中

■完成目標・時期

2019年度

■事業費

120億円

● 事業の背景・目的

- ・三河港は三河湾東部に位置し、臨海部には輸送機械の加工組立を中心とした多くの企業が立地しており、原材料や製品の内外貿易の重要な物流拠点としての役割を果たしている。特に自動車の輸出入基地として、世界でもトップクラスの取扱いを誇っている。
- ・近年の船舶の大型化による岸壁水深およびバース長の不足を解消し、荷役の効率化、安全性の向上、港湾物流機能の強化を図るため、蒲郡地区に国際物流ターミナル（-11m）を整備する。

● プロジェクトの特徴・効果

本ターミナルを整備することにより、大型船の入港が可能となり、港湾貨物取扱の効率化を図ることができ、背後圏の産業、経済の発展につながる。

● 計画の概要

- ・岸壁（-11m）250m
- ・泊地（-11m）67ha
- ・航路（-11m）111ha
- ・ふ頭用地 6.3ha



● 事業の経緯

1996年事業着手
2015年ふ頭用地を一部供用開始

● 今後の展望・課題

今後も取扱貨物量の増大や入出港船舶の大型化などに対応するため、ふ頭用地の整備を進める。

背後圏産業の強靱化に向けて

国際海上コンテナターミナル (霞4号幹線)整備(四日市港)

問い合わせ先

国土交通省中部地方整備局 港湾空港部港湾計画課
〒460-8517 愛知県名古屋市中区丸の内二丁目1番36号
TEL 052-209-6323

プロジェクトホームページ

■所在地

三重県四日市市

■事業主体

国土交通省
四日市港管理組合

■進捗状況

事業実施中

■完成目標・時期

平成29年度

■事業費

755億円(霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル整備費 含む)
うち 霞4号幹線 359億円

● 計画の概要

【整備済】 霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル (W80)

岸壁(水深14m)、泊地、霞防波堤

上物(ふ頭用地、荷役機械)

【実施中】 霞4号幹線

● 事業の経緯

2006年 霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル (W80) 供用開始

● 事業の背景・目的

- ・生活・産業を支える四日市港の発展
増大する港湾関連交通を円滑に高速交通網に連絡することにより、定時性・即時性が確保され、港湾貨物の輸送コスト削減や、港湾サービス水準の向上を図ります。
- ・周辺道路への負荷の軽減
増大することが予測される港湾関連交通を、周辺道路(国道23号)へ環境負荷をかけることなく背後地へと結びます。
- ・災害時の信頼性確保
霞ヶ浦ふ頭は、霞大橋一本のみで結ばれた出島方式のため、災害時等の緊急物資輸送やふ頭内で働く労働者等の安心・安全も確保のためのリダンダンシー(代替機能)を確保します。

● プロジェクトの特徴・効果

- ・霞4号幹線が整備されることにより、四日市港の霞ヶ浦地区と伊勢湾岸自動車道が円滑に連絡できるようになり、貨物輸送の即時性・定時性の確保、物流コスト・環境負荷の低減が図られます。
- ・四日市港の霞ヶ浦地区は、背後地へのアクセス道路が霞大橋1本のみであり、災害時のアクセスのリダンダンシー(代替性)が確保されます。

日本のまん中に、元気な流れ

新名神高速道路

問い合わせ先

中日本高速道路株式会社
〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦 2-18-19 三井住友銀行名古屋ビル
TEL 0120-922-299 (NEXCO 中日本お客さまセンター)

西日本高速道路株式会社
〒530-0003 大阪府大阪市北区堂島 1-6-20 堂島アバンザ
TEL 0120-924-863 (NEXCO 西日本お客さまセンター)

プロジェクトホームページ

<http://www.c-nexco.co.jp/>
<http://www.w-nexco.co.jp/>

● 事業の背景・目的

- ・1965年に全線開通した名神高速道路、1970年の大阪万博開催に合わせて開通した中国自動車道は、交通量が開通時より大幅に増大し、慢性的な渋滞や著しい混雑が発生。
- ・混雑が著しい現名神・中国道との適切な交通分担を持ち、日本の産業・文化・社会経済活動の振興に大きく寄与するために建設するもの。



<p>■所在地 三重県四日市市～兵庫県神戸市</p>
<p>■事業主体 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社</p>
<p>■進捗状況</p> <p>●事業中 四日市 JCT～亀山西 JCT (仮称) 大津 JCT (仮称)～神戸 JCT</p> <p>●供用中 亀山 JCT～草津 JCT</p>
<p>■完成目標・時期</p> <p>2015年度 四日市 JCT～新四日市 JCT【工程精査中】</p> <p>2016年度 城陽 JCT (仮称)～八幡 JCT (仮称) 高槻第一 JCT (仮称)～神戸 JCT【会社努力目標】</p> <p>2018年度 新四日市 JCT～亀山西 JCT (仮称)</p> <p>2023年度 八幡 JCT (仮称)～高槻第一 JCT (仮称) 大津 JCT (仮称)～城陽 JCT (仮称)</p>
<p>■事業費・事業規模</p> <p>三重県四日市市～兵庫県神戸市 約 2.4 兆円 (整備計画における概算額)</p>

● プロジェクトの特徴・効果

- ・名神・中国道のサービスレベルの改善
名神・中国道の交通量の多くの部分が、大都市圏間を結ぶ長距離型の利用で占められている。これらの通過交通を中心に新名神への転換が図られることにより、名神・中国道の渋滞は大幅に緩和される。その結果、高速道路の定時性が確保され、安定的な輸送体制が実現される。
- ・ダブルネットワーク化による信頼性の向上
大都市間を結ぶネットワークである名神・中国道には代替路がなく、事故や大規模な災害等の発生に伴う通行止めによってネットワークが寸断され社会経済活動が混乱するだけでなく、一般道への交通流出による地域全体の交通マヒなど、大きな影響が出ている。新名神の整備により、ネットワークが多重化され事故、大規模な災害等の発生時においても、ネットワークが機能することにより、社会経済活動に対する高い信頼性を確保するとともに、交通流出による周辺地域への影響も大きく緩和される。
- ・三大都市圏の連携強化
利用経路の選択が可能になるなど、新名神が名神・中国道と適切に交通機能を分担することにより旅行速度の大幅な改善が期待される。これにより、三大都市圏間の人や物の流れがスムーズになり、移動時間の短縮・行動範囲の拡大といった効果により、日本の経済活動の活性化にも寄与する。

● 計画の概要

- ・起終点 三重県四日市市～兵庫県神戸市
- ・主な経過地 三重県四日市市～員弁郡東員町～三重郡菰野町～鈴鹿市～
亀山市～滋賀県甲賀市～大津市～草津市～
京都府綴喜郡宇治田原町～城陽市～八幡市～京田辺市～
大阪府高槻市～茨木市～箕面市～兵庫県川西市～宝塚市～神戸市
- ・延長 約 150Km

● 事業の経緯

- 1982年 3月 道路事議会在建設大臣に建議 (長期的には第二東名、第二名神高速道路を建設)
- 1987年 6月 高規格幹線道路に指定
9月 国土開発幹線自動車道の予定路線に組み入れ
- 1989年 1月 第28回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
2月 飛鳥～神戸間の基本計画決定
- 1991年 12月 第29回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
飛鳥～四日市間および亀山～城陽間の整備計画決定
- 1993年 11月 飛鳥～四日市間および亀山～城陽間施行命令
- 1996年 12月 第30回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
四日市市～菰野町、城陽市～高槻市および
箕面市～神戸市区間の整備計画決定
- 1997年 12月 城陽～八幡間の施行命令

- 1998年12月 第31回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
菰野町～亀山市および高槻市～箕面市間の整備計画決定
四日市市～菰野町、八幡市～高槻市、箕面市～神戸市区間の施行命令
- 1999年12月 高槻市～箕面市区間の施行命令
- 2003年12月 道路関係四公団民営化に関する政府与党の申し合わせ
抜本的見直し区間の設定（大津～城陽、八幡～高槻）
- 2005年3月 草津JCT～草津田上IC（大津連絡路の一部）間開通
- 2005年10月 日本道路公団民営化
中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社発足
- 2006年2月 第2回国土開発幹線自動車道建設会議
「抜本的見直し区間」について、35%を超えるコストを削減するとともに、「当面着工しない区間」
として整備計画を変更
- 2006年3月 四日市市～神戸市区間（当面着工しない区間を除く）事業許可
- 2008年2月 亀山JCT～草津田上IC間開通
- 2009年3月 甲南IC開通
- 2012年4月 大津～城陽、八幡～高槻間（当面着工しない区間）の事業許可