

# 万博・空港に関連した 道路整備について

CHUBU GA GENKI

国土交通省中部地方整備局道路部  
あべ かつや  
道路計画課長 安部 勝也

## 1. はじめに

2月17日に中部国際空港（以下，空港という）が開港し，3月26日に愛・地球博（以下，万博という）が開幕します。この二大国家プロジェクトに向けて，関連する道路インフラ事業も着実に整備されています。

例えば，東海環状自動車道は，3月19日に総延長160kmのうち豊田東JCTから美濃関JCTまでの約73kmが供用します。これにより，名古屋都市圏では，平成15年4月から今年3月までの2カ年で，自動車専用道路だけでも122km供用することになります。

「中部が元気！」と言われるとおり，中部地方は日本の景気回復を先導しています。例えば，愛知県は製品出荷額が34.5兆円と26年連続日本一を誇り，名古屋税関管内では日本の貿易黒字額の7割を稼ぎ，トヨタ自動車グループは全上場企業の経常利益の12.2%を稼ぎ，さらに百貨店売上高は19カ月にわたり連続全国平均を上回っています。筆者は，この好調な経済活動を下支えしているのは道路であると考えます。

本稿では，2.で万博・空港に関連した道路事業について紹介します。なお，関連した道路事業と

は，平成14年4月24日に閣議了解された「2005年日本国際博覧会関連事業計画について」において，関連事業として位置付けられた事業とします。3.で，すでに供用した道路のうち，伊勢湾岸自動車道の整備効果を紹介します。

## 2. 万博・空港に関連した道路事業

(1) 東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT間：約73km）

東海環状自動車道は，名古屋市を中心に30～40km圏内に位置する豊田市，瀬戸市，岐阜市，大垣市，四日市市などの諸都市を相互に連絡する約160kmの環状道路です。東名・名神高速道路，中央自動車道，東海北陸自動車道，第二東名高速道路および第二名神高速道路などの高速道路と一体となって，名古屋都市圏における交流・連携の強化を図り，名古屋都市圏が産業技術，経済，文化等の中核圏域として発展していくための基盤として大きな役割を果たしていくものです。

現在，伊勢湾岸自動車道（第二東名高速道路）と接続する豊田東JCTから東海北陸自動車道と接続する美濃関JCT間の約73kmの整備を重点的に推進しており，3月19日に伊勢湾岸自動車道（第二東名高速道路豊田東JCT～豊田東IC）と併



東海環状自動車道 美濃関 JCT 付近  
(東海北陸自動車道に接続)

せて供用する予定です。また、万博開幕中は、伊勢湾岸自動車道などとともに広域のアクセスルートとしての役割が期待されています。

事業主体は国と日本道路公団で、総事業費は7,200億円(うち有料道路事業費1,500億円)です。

#### (2) 伊勢湾岸自動車道(豊田東 JCT ~ 四日市北 JCT : 約61km)

伊勢湾岸自動車道は、第二東名高速道路の豊田市 ~ 東海市間、第二名神高速道路の飛鳥村 ~ 四日市市間と、一般有料道路の伊勢湾岸道路(東海市 ~ 飛鳥村)から構成される約61kmの路線です。

現在までに、豊田東 IC ~ 豊田 JCT 間(第二東名高速道路)、豊田南 IC ~ 四日市 JCT 間(第二東名高速道路、伊勢湾岸道路、第二名神高速道路)の約46kmが供用しており、昨年12月12日に豊田 JCT ~ 豊田南 IC 間(第二東名高速道路)7.6kmが供用し、東名高速道路と直結したところです。3月19日には、東海環状自動車道(豊田東 JCT ~ 美濃関 JCT)と併せ、豊田東 JCT ~ 豊田東 IC 間(第二東名高速道路)3.1kmが供用する予定です。

伊勢湾岸自動車道は、東名高速道路、東名阪自動車道および名古屋都市高速道路と一体となって、日本のものづくりの集積地域を形成する豊田市、名古屋市、四日市市を連結する基幹ネットワークを形成し、名古屋港を中心とする伊勢湾岸周

辺へのアクセス強化および物流の効率化により社会経済の発展に貢献しています。また、万博の開催時には、広域のアクセスルートとしての役割が期待されています。

今年度供用する区間の事業主体は、日本道路公団です。

#### (3) 名古屋瀬戸道路

名古屋瀬戸道路は、名古屋環状2号線(東名阪自動車道)と東海環状自動車道を結び、その途中で東名高速道路と接続する名古屋都市圏の自動車専用道路網を形成する地域高規格道路です。

このうち、東名高速道路と接続する東名日進 JCT から万博会場(長久手会場)西の県道力石名古屋線に接続する長久手 IC までの2.3kmを、昨年11月27日に供用したところです。名古屋東部丘陵地域における東名高速道路へのアクセス性向上に寄与するとともに、万博の開催時には、主にパークアンドバスライドのシャトルバスルートなどとして利用される予定です。

#### (4) 知多横断道路(セントレアライン)

中部国際空港連絡道路と一体となって、知多半島部の円滑な道路交通と空港アクセスの高速性・定時制を確保し、名古屋都心地域から空港へ連絡する自動車専用道路網を形成する地域高規格道路です。知多半島道路半田中央 JCT ~ りんくう IC 間8.5km、4車線の自動車専用道路で、平成17年1月30日供用したところです。事業主体は、愛知県と愛知県道路公社です。

#### (5) 中部国際空港連絡道路(セントレアライン)

知多横断道路と一体となって空港アクセスの高速性・定時制を確保し、名古屋都心地域から空港へ連絡する自動車専用道路網を形成します。りんくう IC ~ セントレア東 IC 間2.1km、4車線の自動車専用道路で、平成17年1月30日供用したところです。事業主体は、愛知県企業庁、愛知県道路公社、中部国際空港株式会社です。

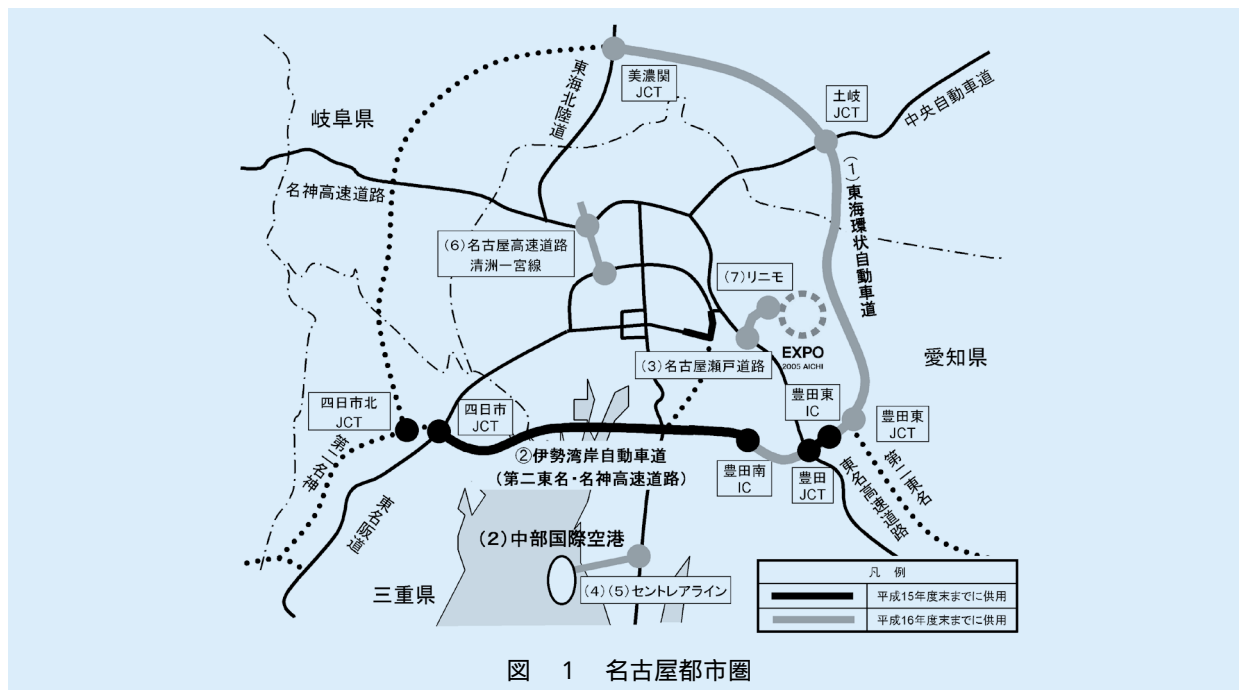


図 1 名古屋都市圏

(6) 名古屋高速道路 清洲一宮線

清洲一宮線は、高速3号名古屋朝日線と一体となって、国道22号の慢性的な交通渋滞の緩和および名古屋市内と岐阜・一宮方面の一層の交通アクセス向上を目的とした自動車専用道路です。平成17年2月11日供用したところです。事業主体は名古屋高速道路公社です。

(7) 東部丘陵線（リニモ）

名古屋市東区藤が丘と豊田市八草町を結び、東部丘陵地区の渋滞緩和と交通利便性向上を図るために計画された、わが国初の磁気浮上式リニアモーターカーによる延長9.2kmの中量軌道系輸送システムです。平成17年3月6日開業したところです。インフラ部の事業主体は愛知県と名古屋市です。

3. 関連した道路事業の整備効果（伊勢湾岸自動車道）

昨年12月12日に豊田JCT～豊田南IC間7.6kmが供用し、東名高速道路と東名阪自動車道が伊勢湾岸自動車道を介して接続されたため、利便性の向上が図られています。例えば愛知県岡崎市から三重県四日市市間の所要時間が約25～30分短縮さ

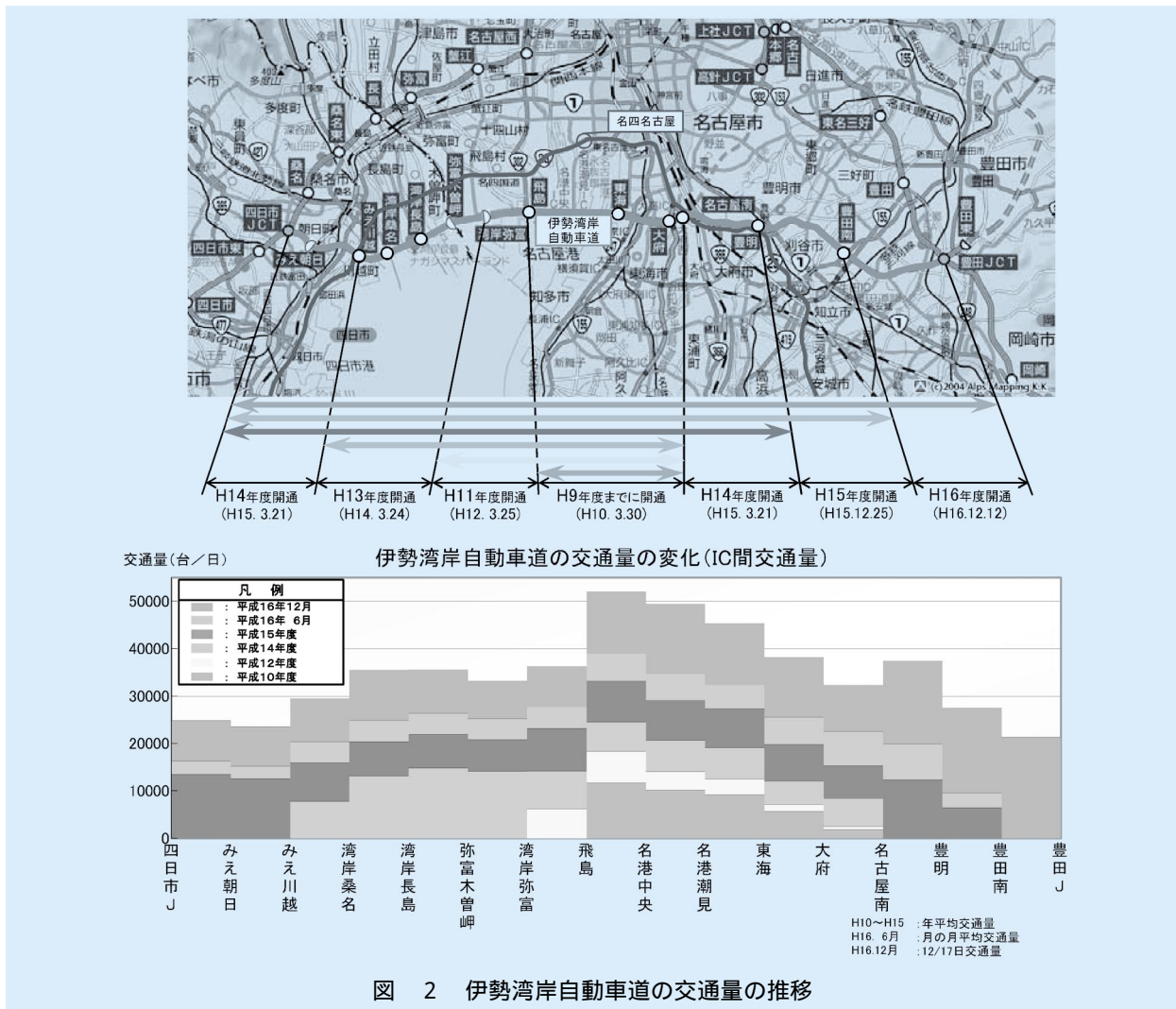
れました。

また、今回供用した区間の平均交通量は19千台/日であり、すでに供用している豊田南IC以西の交通量も3～8千台/日増加していますが、並行する東名高速道路や東名阪自動車道の交通量は、1～7千台/日減少しています。これは、並行する幹線道路（東名高速道路，東名阪自動車道，国道1号，国道23号）の交通負荷を約554千台km/日軽減できたと考えられています。

さらに、東名高速道路（岡崎～名古屋），東名阪自動車道（名古屋～四日市），伊勢湾岸自動車道全体で、渋滞損失時間は約12万人時間/年減少しており、特に東名高速道路（豊田～豊田JCT）での渋滞損失時間が約2.3万人時間/年と著しく減少しています。

トヨタ自動車(株)堤工場（豊田市）から名古屋港にある輸送基地へのキャリアカー輸送が、供用前が1台当たり6回転/日だったものが、供用後8回転/日に増加しているなど企業活動にも良い影響を与えています。

これらの効果は、①名古屋都市に流入する車が分散していること、②東名高速道路の利用者が国道1号に乗り換えることなしに引き続き高速道路を利用していること、③名古屋南部を通過する交通が一般道から伊勢湾岸自動車道に転換している



こと，等交通流動が変化したことが要因と考えられます。

#### 4. まとめ

関係者のご尽力により，本稿で紹介した空港・万博関連の道路のほとんどは万博開幕（3月25日）までに供用できる見込みです。その結果，名古屋都市圏ではこの2年間に122kmの自動車専用道路が供用することになり，首都圏や近畿圏に比較して，幹線道路，特に環状道路の整備率は向上します。しかしながら，東海環状自動車道西側

区間や名古屋環状2号線等必要とされる道路は，未だ整備途上であり，引き続き整備を図っていくことが重要です。さらに，すでに供用した道路インフラを利用者に効率的に使っていただくことも大切な視点です。供用後の交通量等を把握し，その効果を分析することで，利用者が効果的に使うためにはどのような工夫をすれば良いかを考え，施策等を実施することです。現在，交通量等を把握しているところであり，次に原稿を書く機会が与えられるのであれば，万博・空港関連の道路整備による名古屋都市圏への効果について紹介したいと思います。