

# 空港アクセス（道路）について

2021年9月30日

中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会



日本と世界を結ぶ

# 西知多道路



リニア中央新幹線

© Central Japan Railway Company. All rights reserved.



国際拠点港湾  
名古屋港

© 名古屋港管理組合



国際拠点空港  
中部国際空港

西知多道路推進協議会

## 西知多道路とは

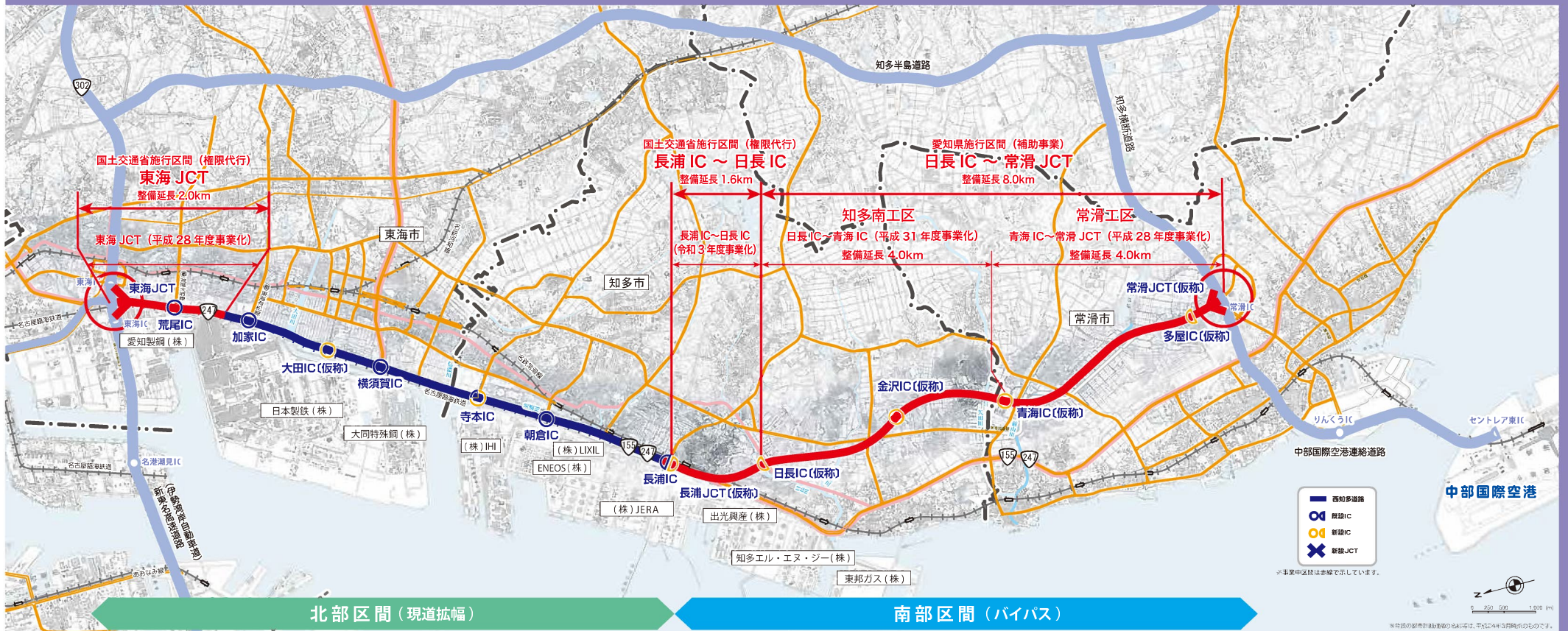
東海市から常滑市までの間で、整備を進めている自動車専用道路です。

国際拠点空港の中部国際空港と高速自動車国道の新東名高速道路(伊勢湾岸自動車道)を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線(名古屋駅)を結びます。

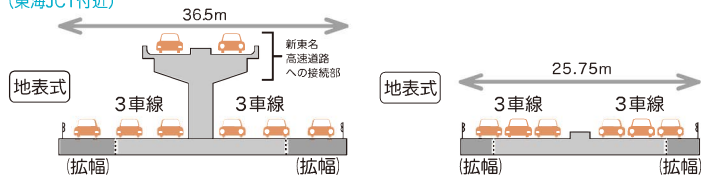


### ■位置図



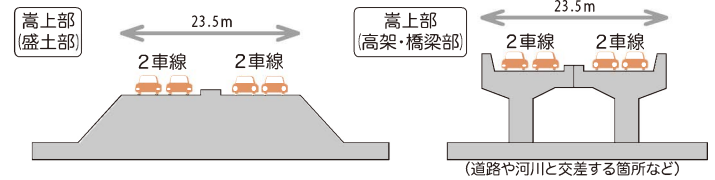


(東海 JCT 付近)

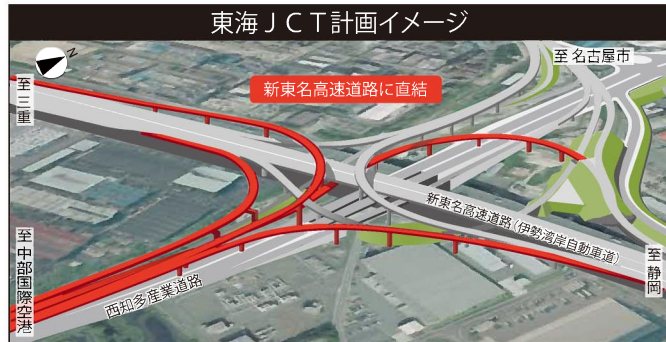


### 西知多道路の概要

都市計画道路の名称	知多都市計画道路 1・3・6号 西知多道路	
都市計画決定権者 (関係市)	愛知県知事 (東海市、知多市、常滑市)	
起終点	東海市新宝町～常滑市多屋字次廻間	
計画延長	北部区間	南部区間
	約 9.2km	約 9.3km
	総延長 約 18.5km	
道路種別	自動車専用道路	
	第 2 種第 1 級	第 1 種第 2 級
設計速度	80km/h	
車線数	6 車線	4 車線
標準幅員	25.75m	23.5m



東海 JCT 計画イメージ



常滑 JCT (仮称) イメージ



# 広域アクセス性の向上による 国際競争力強化

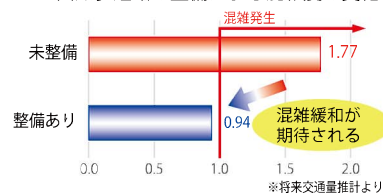
## 慢性的な混雑の緩和

北部区間の西知多産業道路は、沿線に鉄鋼業等の生産拠点が集積しており、特に朝夕の渋滞が激しく、各インターが主要渋滞箇所指定されています。また、南部区間の現道である国道155号では信号交差点が連担しているため、慢性的な混雑が発生しています。

西知多道路の整備を行うことにより混雑が緩和され、移動時間の短縮など物流の効率化により生産性向上が期待されます。



<西知多道路の整備による混雑度の変化>



## ダブルネットワーク化による 空港アクセスの向上

中部国際空港への主なアクセス道路である知多半島道路では事故等による通行止めが発生しています。



<知多半島道路の通行止め実績>



出典：愛知県道路公社提供資料



知多半島道路と西知多道路とのダブルネットワーク化により、中部国際空港へのアクセス性が向上するとともに、定時性・信頼性が向上します。

# 中部圏のモノづくり産業を支える

航空宇宙産業・自動車産業・素材産業の各拠点を**結ぶ**  
モノづくり産業の各拠点と中部国際空港を**結ぶ**



# 国土強靱化に資する道路ネットワーク整備

## 災害に屈しない 道路ネットワークの構築

災害時においても代替性・多重性を確保した強靱な陸海空のネットワークの構築が必要になります。西知多道路は、災害時におけるエネルギー供給地域の早期復旧に寄与し、車両用燃料等の搬出など企業BCP計画に貢献します。



# あいち・とこなめスーパーシティ構想

A I やビッグデータなど先端技術の活用や大胆な規制改革等によって、未来の生活を先行実現する「まるごと未来都市」を目指します。

## フェーズ1：～2025年

中部国際空港島と対岸部のりんくう町に最先端技術・サービスの導入を図り、ビジネスモデルを構築します。

## フェーズ2：2026年以降

フェーズ1で実現したサービスについて常滑駅周辺等市街地への展開を図ります。

## フェーズ3：2030年頃

市内、県内の課題解決のための展開を図ります。



中部国際空港株式会社提供

## MICE 誘致の推進

愛知県は国際拠点空港である中部国際空港や、新東名高速道路をはじめとする高速道路網など、国内外からの優れたアクセス、自動車・航空宇宙産業などの産業集積等、MICEの開催地として極めて高いポテンシャルを秘めています。

MICEとは…Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Eventの総称

## Aichi Sky Expo(愛知県国際展示場)が2019年8月開業!

- ◎MICEによる新たなビジネスマッチングの機会を創出!
- ◎企業や研究機関の誘致や、新たな交流によるイノベーション!
- ◎国内外から人を呼び込む集客交流拠点!



## 東海市



ご当地キャラクター  
へいしゅうくん

### 西知多道路を活用した新たな工業地・商業地の形成

<担当者の声>

- ・新設される大田IC周辺等を産業・物流拠点、広域交流拠点として位置づけ、新たな工業地・商業地の形成を目指します。
- ・市民や来訪者が余暇を楽しみ、様々な催しの中でまちの魅力向上やにぎわい創出に寄与する施設を誘致します。

出典：ヒアリング結果（愛知県実施）

大田IC付近位置図  
(太田川以西土地利用構想図)



2024年度の  
土地利用開始  
を目標!

## 知多市



ご当地キャラクター  
柚子

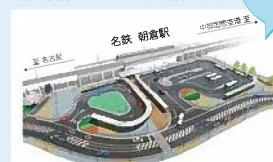
### 西知多道路を活用したにぎわいの交流拠点の整備

<担当者の声>

- ・朝倉IC周辺では、道路及び鉄道の広域交通を活かし、“広域圏に開かれたにぎわいの交流拠点づくり”を進めています。
- ・寺本IC周辺では、スポーツ集積拠点の形成を、金沢IC周辺では、地域振興系交流拠点の形成を進めています。

出典：ヒアリング結果（愛知県実施）

朝倉駅前ロータリーの完成予想図



2020年度から  
ロータリー工事に  
着手!

## 常滑市



ご当地キャラクター  
トコタン

### 西知多道路を活用した市民交流拠点の形成

<担当者の声>

- ・多屋IC付近に市役所新庁舎を建設し、令和4年1月の移転に向けて準備を進めています。新庁舎は市民病院等に隣接していることから、同地区周辺を市民交流拠点として位置付けています。
- ・市民交流拠点に直結する自動車専用道路であり、災害時の輸送路としての役割も期待しています。

出典：ヒアリング結果（愛知県実施）

多屋IC付近位置図



市役所新庁舎  
建設中  
2022年1月  
移転予定

## これまでの経緯

- 平成5年5月 第11次道路整備五箇年計画において名古屋圏自動車専用道路に位置づけ
- 平成6年12月 地域高規格道路の候補路線に指定
- 平成10年6月 同の計画路線に指定
- 平成10年12月 同の調査区間に指定(東海市内 L=2km)
- 平成16年3月 残る区間(L=18km)を地域高規格道路の調査区間に追加指定
- 平成19年10月 「パブリック・インボルブメント(P.I.)」開始(～平成21年7月完了)
- 平成22年1月 都市計画基本方針(案)の閲覧、環境影響評価方法書の公告・縦覧
- 平成23年4月 都市計画基本方針の公表
- 平成26年3月 都市計画審議会
- 平成26年4月 都市計画決定の告示
- 平成28年4月 新規事業化(東海JCT部、青海IC～常滑JCT)
- 平成31年4月 新規事業化(日長IC～青海IC)
- 令和3年2月 都市計画審議会
- 令和3年3月 都市計画変更の告示
- 令和3年4月 新規事業化(長浦IC～日長IC)



R2.12.6 知多市内杭打式

## 西知多道路の早期整備が必要!!

ストック効果が最大限に発揮されるよう沿線市と連携して取り組みます。

### 【西知多道路推進協議会】

愛知県、名古屋市、東海市、知多市、常滑市  
名古屋港管理組合、名古屋商工会議所  
一般社団法人 中部経済連合会  
中部国際空港株式会社

(事務局)

愛知県 建設局 道路建設課内  
〒460-8501 愛知県名古屋市中区三の丸三丁目1番2号  
TEL:052-954-6545 FAX:052-972-6417  
E-mail:doukoukensetsu@pref.aichi.lg.jp

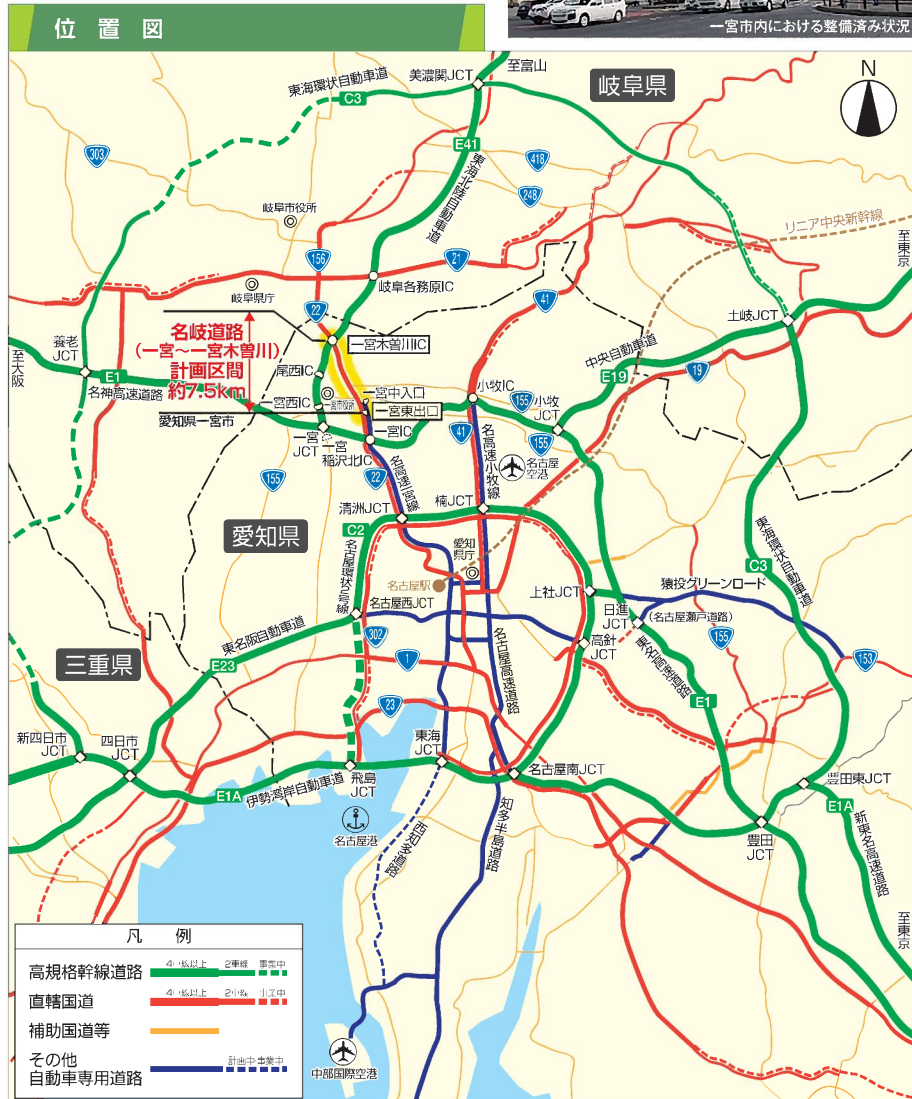
# 名岐道路（一宮～一宮木曾川）について

この都市計画道路は、国道22号の上に全線高架形式での整備を計画している自動車専用道路です。

計画区間は、一宮市の市街地にあたる名古屋高速一宮東出口から東海北陸自動車道一宮木曾川インターチェンジ（IC）までの延長約7.5kmです。



一宮市内における整備済み状況



## 名岐道路（一宮～一宮木曾川）の整備効果

**物流・産業**

広域幹線道路ネットワークの充実による  
**都市間の物流アクセス性向上・産業活性化支援**

名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路の移動距離が短くなるとともに時間信頼性が向上し、多様な産業の連携・創出などに寄与します。

**渋滞**

国道22号の地域交通と通過交通を分化することによる  
**国道22号等の交通の円滑化**

朝夕を中心とした国道22号や交差道路等の渋滞が緩和し走行速度が向上するなど、一宮市街地部の交通環境の改善に寄与します。

**事故**

**国道22号等の交通安全の確保**

国道22号や交差道路の交通事故件数が減少し、交通安全に寄与します。



国道22号や高速道路  
についていろいろ  
思うことがあるんだ？

お答えします。



国道22号は朝夕、いつも渋滞。なんとかしてほしい。



岐阜方面から一宮インターまで高速道路を使うと、少し遠回りだし、一宮ジャンクション付近でいつも渋滞しているから、不便なんだよね。だから、国道22号を使うこともあるけど、そっちも混んでるんだよね。



名神の一宮ジャンクション付近の渋滞で、時間が読まなくて困るよ。



高速道路を使う場合、遠回り・渋滞で時間が読めない

国道22号の一宮市街地部で朝夕の渋滞

高速道路の渋滞区間

名岐道路

一宮木曾川IC

一宮東出口

一宮JCT

一宮IC

名岐道路

名岐道路

名岐道路を整備すると、国道22号や名神高速一宮ジャンクション付近に集中する交通を分散することができます。

この結果、国道22号や名神高速はもちろんのこと、交差する道路などの渋滞緩和にも効果を発揮します。

渋滞が減ると追突事故も減ります。

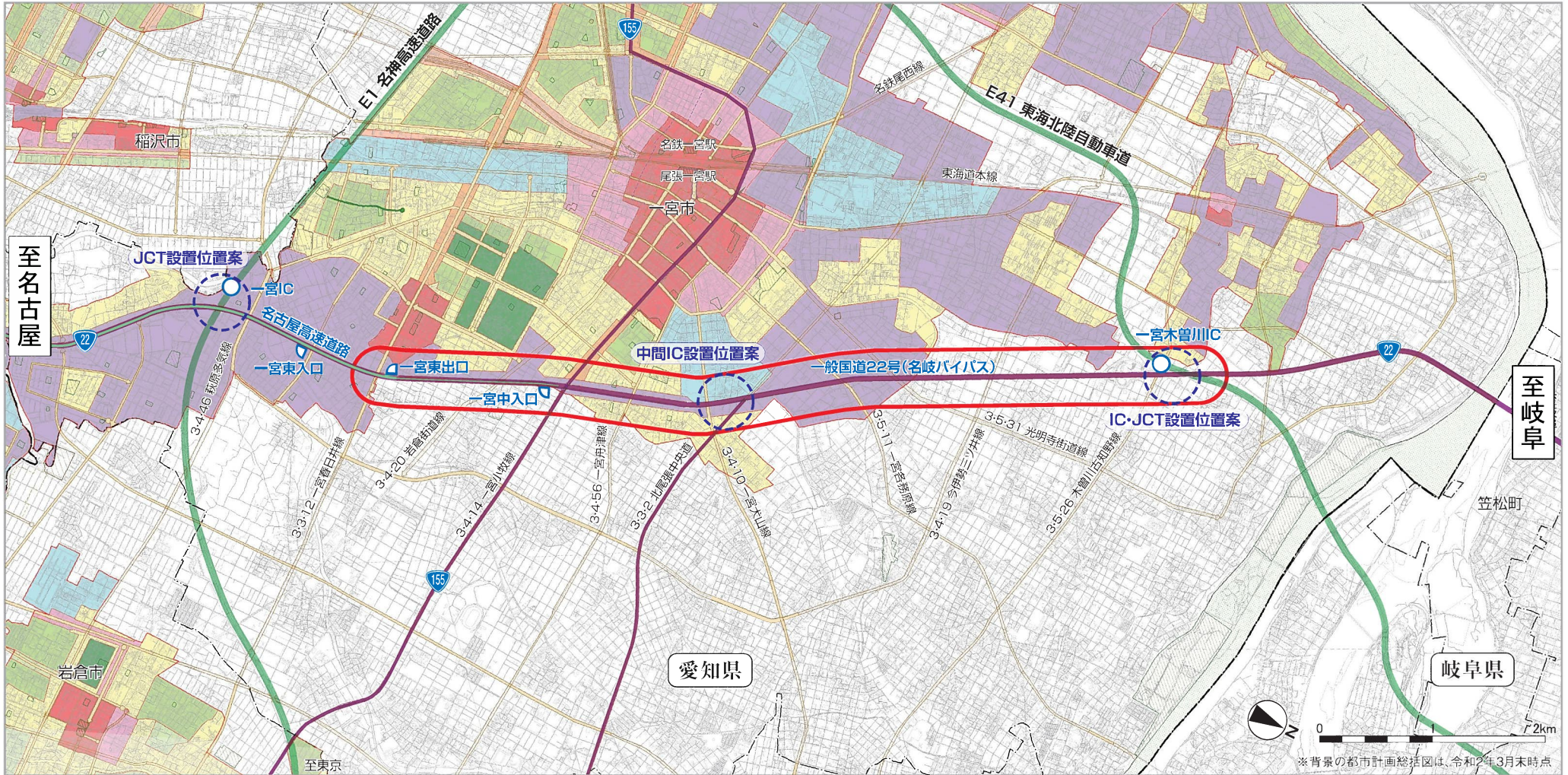
高速道路や国道22号が使いやすくなると、物流や人の交流にプラスの効果があります。

名岐道路は、これらの効果が最も期待できる地域にとって必要不可欠な道路です。

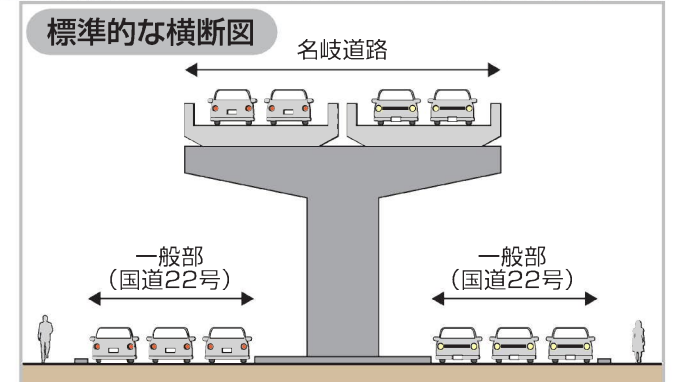
騒音や日当たりなどの調査、予測をしっかりと行い、環境に配慮した計画づくりを進めます。

便利になるのはいいけど、騒音や日当たりなどの環境が悪くならないから。

# 名岐道路（一宮～一宮木曾川） 都市計画の概略の案（概略ルート、延長約7.5km）



- 凡例
- 名岐道路の概ねのルート帯を示しています
  - 既設インターチェンジ(IC)
  - 新設インターチェンジ(IC)ジャンクション(JCT)の概ねの設置位置案

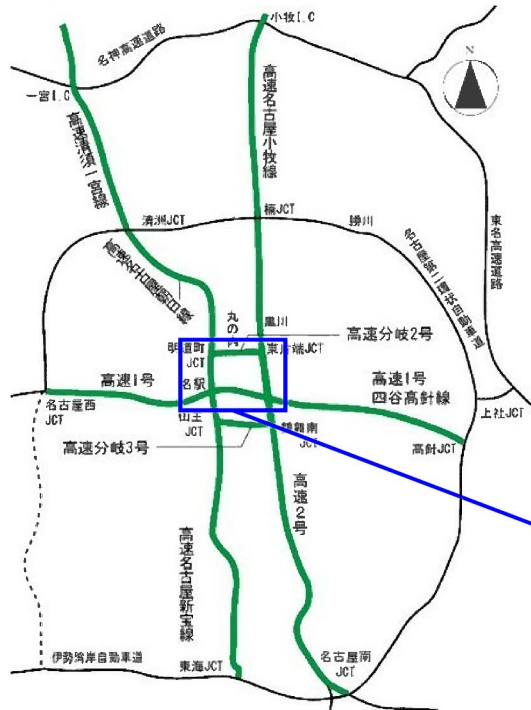


# 都市計画手続き 及び 環境影響評価手続きの流れ



# 名古屋高速道路の都心アクセス向上について

## ○ 名古屋高速道路網



## ○ 名古屋駅とのアクセス性の向上

### 高速道路出入口及び渡り線の追加によるアクセス向上



- (仮称) 新洲崎出入口の設置により、名古屋駅東方面とのアクセス向上
- (仮称) 新黄金出入口の追加により、名古屋駅西側とのアクセス強化
- (仮称) 栄出入口の設置、丸田町JCT西渡り線・南渡り線の追加により、名古屋駅とのアクセス向上、栄・大須エリアの利便性向上、都心環状線の渋滞緩和

# 空港アクセス（鉄道）について

2021年9月30日  
中部国際空港将来構想  
推進調整会議検討部会

# 鉄道アクセスの位置づけ及びこれまでの取組

## ○ 鉄道アクセスの位置づけ

※ アクセス整備方策案（平成9年3月 中部新国際空港推進調整会議）

## ○ これまでの取組

### （１） 空港連絡鉄道の整備、常滑線のスピードアップ等

- 空港線の開業
- 常滑線施設の改良、整備
- 快速特急ミュースカイの導入
- 金山総合駅におけるJR・名鉄乗換改札の整備

### （２） 名古屋駅における乗継利便性の向上

- ターミナルスクエアの形成をはじめとした名古屋駅スーパーターミナル化の推進や乗換を支える案内サインの充実

# 鉄道アクセスの現状

## ○ 鉄道

名鉄（名古屋駅⇒中部国際空港駅） 最速29分（ミュースカイ利用の場合）

平日：102便、土休日：102便 ※なお、ミュースカイは現在、平日13便、土休日17便運休

## ○ 空港線需要予測

### （1）アクセス整備方策案（平成9年）における需要予測

- 2005年度 **58,000人/日**  
（空港関連 43,000人/日、地域開発関連 15,000人/日）
- 2025年度 **105,000人/日**  
（空港関連 56,000人/日、地域開発関連 49,000人/日）

### （2）鉄道事業許可申請時（平成12年）における需要予測

- 2005年度 **44,000人/日**  
（空港関連 42,000人/日、地域開発関連 1,900人/日）
- 2025年度 **81,200人/日**  
（空港関連 50,400人/日、地域開発関連 30,800人/日）

# (参考1) 空港周辺鉄道路線図





# アクセス整備方策案（平成9年3月、中部新国際空港推進調整会議）

## 1 アクセス整備に関する基本的な考え方について

新空港は、名古屋都心から約30kmの位置に設置することとなるため、その機能を最大限に発揮させるためには、空港の需要圏域と空港との間において、空港利用者等の利便の確保を図る必要がある。このような認識の下、中部圏における交通体系の現状を踏まえ、航空需要の動向、交通事業者の採算性の確保等を勘案しつつ、アクセスの整備を図っていく必要がある。

## 2 アクセス整備方策案

1の考え方に基づき、以下の通りアクセスの整備を図るものとする。

### （1）道路アクセス

ア 高規格幹線道路を基本に、ネットワークとしての信頼性、利便性に配慮しつつ、主に次の事項を目標とする。

- ① 母都市としての名古屋都心地域から空港まで、30分～40分でアクセスする。
- ② 空港を中心として60km圏域内の主要都市から空港まで概ね1時間でアクセスする。
- ③ 北陸地域、関西地域等についても、広域的観点から高速の道路アクセスを確保する。

イ 開港時における新空港へのアクセスの信頼性、利便性に配慮しつつ、広域的な幹線道路の整備について今後さらに詳細な検討を進める。

### （2）鉄道アクセス

ア 新空港の開港時まで、名鉄常滑線から空港に至る連絡鉄道施設を整備するとともに、名鉄常滑線のスピードアップ及び輸送力増強を図る。

これに併せて、名古屋駅における航空旅客の流動に配慮した乗継利便の向上を図る。

イ 将来の航空需要の動向等を勘案しつつ、西名古屋港線を延伸し、新空港へ至る鉄道について、その整備に向け検討を進める。

### （3）海上アクセス

新空港の旅客ターミナルに近接した位置に海上アクセス基地を整備する。

また、四日市港、津松阪港及び鳥羽港において、今後の需要の動向を勘案しつつ、事業採算性を前提としながら、地元市町村や運航事業者等で組織する協議会を設置し、検討を進める。