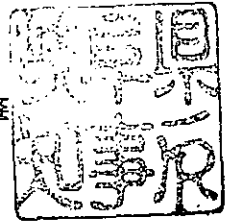


道建第180号
平成20年10月21日

国土交通省道路局長
金井 道夫 様

岐阜県知事 古田 肇



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました道路行政についての当県の意見については、別紙のとおりです。

1. 国と地方のあるべき姿

「行政サービスをより住民に近いところで行う」という地方分権の主旨に沿って、国と地方の役割分担の明確化を図ったうえで、「地方が主役の国づくり」を進めるべきである。

道路については、真に国が責任をもつべきもの（高速自動車国道のような全国的な交通ネットワークの形成を図る道路）を除き地方に移譲することで、国と地方の役割分担の明確化を図るとともに、国と地方の二重行政の解消等による行政のスリム化を図ることが可能となる。

地方への移譲にあたっては、地方自治体の税財源を充実強化するとともに、地方自治体の裁量を最大限拡大する方向で検討すべきである。地方分権を推進し、国と地方の対等・協力関係を確立するため、権限移譲や財源移譲と併せて国・地方を通じた組織の抜本改革を実施すべきであり、地方分権改革推進委員会の第二次勧告を注視しているところである。

2. 改善すべき点、要望・提案など

1のような考え方に立ったうえで、地方分権の観点を踏まえつつ、次の3点について要望する。

(1) 国の関与の見直し

1) 地方の道路行政に対する国の関与の見直し

国が補助金・交付金で地方の道路行政に関与し、直轄事業負担金で地方に負担を強いる現在のシステムを見直すべきである。高速交通網を形成する高規格幹線道路や重要な都市を結ぶ主要幹線道路は国が責任をもって整備すべきである。一方、地域が必要とする道路については、地方自治体が責任をもって整備・維持管理すべきであり、次の点について早急に改善すべきである。

①国直轄事業に伴って生じる地方の負担金については、廃止すべきである。特に維持管理にかかる負担分について、これを速やかに廃止すること。

②地方のことは地方にまかせるため、補助事業制度・交付金事業制度を見直し、その国費分を地方の自主財源とすべきである。これによって、補助金等交付事務が削減されることで、国の業務も地方の業務も削減できる。また、国が一元的に地方の道路整備を掌握するありかたを見直し、地方の実情にあった効率的な道路整備を進めるため、地方独自の評価指標で事業評価を行い、地方の責任において道路整備を行うべきである。

(2) 地方の道路整備財源の拡充

1) 地方公共団体における道路整備財源の拡充

地方は真に必要な道路整備を進めるため、道路特定財源で不足する部分を毎年一般財源や起債で補っている。地方の道路整備状況や財政状況を勘案し、地方の声を反映し、着実かつ計画的に道路整備が進められるよう、地方公共団体への財源の配分割合を高めるなど、地方公共団体の道路整備財源が充実されるよう望む。

2) 地方の実情に配慮した財源の配分

地方においては、公共交通網が脆弱であるため自動車交通への依存度が高い地域や、地理的制約から道路整備が遅れている地域など様々な事情を抱えている。地方へ財源を配分するにあたっては、道路への依存度や整備状況などを勘案し、道路整備が必要とされている地域を手厚くするなど、地域実情を反映したものにすべきである。

(3) 道路行政の透明性の確保

1) プロセスの透明性の確保

特に国直轄事業の実施にあたっては、地方自治体と協議したうえで、事業計画、整備コストなどを積極的に公開するなど、事業の透明性を確保することが重要である。また、直轄事業の事業計画や将来像が明らかになることで、自ずと地方自治体が整備すべき道路の事業計画や将来像も定まることから、優先順位等を含め個々の事業計画を積極的に公開すべきである。

2) コスト縮減の取り組み

地方自治体の責任で行う事業においては、全国一律の規格・基準でなく、地域の実情に応じた規格（ローカルルール）による整備や、社会的コスト（公害や自然破壊など道路整備によって引き起こされる社会全体の損失）の低減等、総合的なコスト縮減を図ることが重要である。

また、国、地方自治体を問わず、納税者の目線でその必要性を徹底的に検証し、建設事業費の低減のほか、工事の時間的コストの低減、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減を図るなど、無駄を排除することが重要である。

特に、直轄事業については、地方自治体がおこなう事業よりもコストがかかっており、コスト縮減を徹底すべきである。

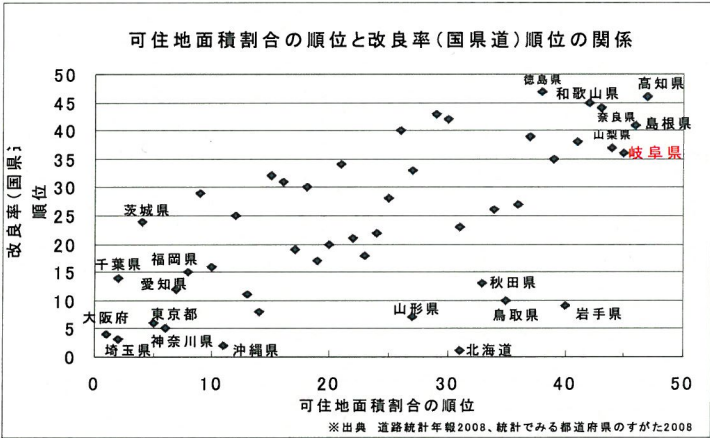
○現状

1. 広大な県土に人口が分散

本県は、海拔0m地帯から3000mの山岳地帯まで、広大な面積を有しており、温暖な地域から極寒の地域まで変化に富んだ気候に恵まれています。しかしながら、県土の約8割を森林が占めていることから、可住地面積は県土の2割程度と限られており、特に北部山間地では、可住地が点在しているため、これらの地域を結ぶ道路や鉄道などの整備が重要になります。本県と同様に可住地面積割合が少ない県は、道路整備が遅れている傾向が見られます。

数字でみる岐阜県

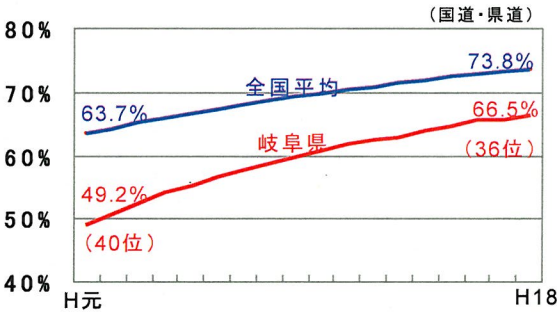
総面積	10,621 k m ² (全国7位)
森林面積割合	79.6 % (全国2位)
可住地面積割合	20.4 % (全国45位)
国県道実延長	4,699 km (全国8位)
国県道改良率	66.5 % (全国36位)



○課題

1. 道路整備の促進と適切な維持管理の実施

本県では、山地・河川が多いという地形的な特性から、整備しなければならない道路延長が長く、改良率は全国平均を大きく下回っています。その理由の一つとして、本県が整備・管理している道路は、トンネルや橋梁の占める割合が他県に比べて高く、整備や維持管理に必要なコストが高いことが挙げられます。また、積雪・寒冷地域では、冬期の経済活動を支えるため、多額の除雪費が必要なことも、維持管理コストを押し上げている理由の一つです。コストを削減し、効率的かつ効果的な整備や維持管理をおこなうことが課題です。



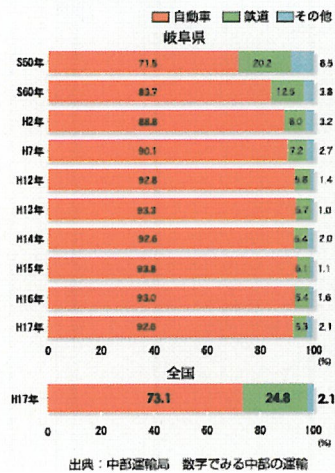
	割合 (%)	順位
トンネル割合 (トンネル延長/管理延長)	2.5	6
橋梁割合 (橋梁延長/管理延長)	2.1	5
トンネル・橋梁割合 (トンネルと橋梁の延長/管理延長)	4.5※	4

※四捨五入の関係で計は一致しない

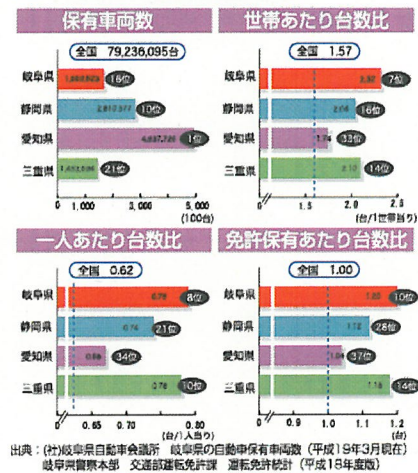
2. 自動車輸送に依存

鉄道網の整備状況が十分ではない本県では、道路の重要性が非常に高くなっています。本県の旅客輸送の現状を見てみると、交通分担の年次推移は、自動車に依存する割合が年を経る毎に高くなり、逆に鉄道の割合が減っています。全国平均と比較しても、自動車への依存が非常に高くなっています。県内の自動車保有台数は、全国平均を大きく上回っています。

自動車分担割合



中部地方の自動車保有比率



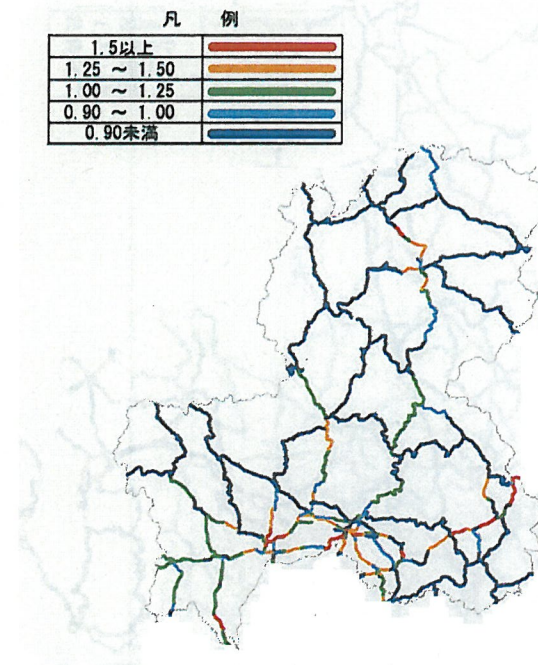
2. 渋滞の緩和・解消

自動車輸送への依存が高い本県においては、朝夕の通勤時間帯を中心に、著しい交通渋滞が発生しています。

国道の混雑状況を見ると、岐阜市、大垣市、多治見市、中津川市とその周辺で交通集中がみられ、県北部では高山市周辺で交通集中が見られます。交通混雑の要因は、県南部では交通需要が多いため混雑が発生しているのに対して、山間地域では、道路整備が不十分であるために交通容量が確保されずに混雑度が高くなっています。

日常生活や経済活動に影響を与える渋滞を緩和・解消することが課題です。

図 県内国道混雑度 (平日) 出典：H17 道路交通わが家概要書

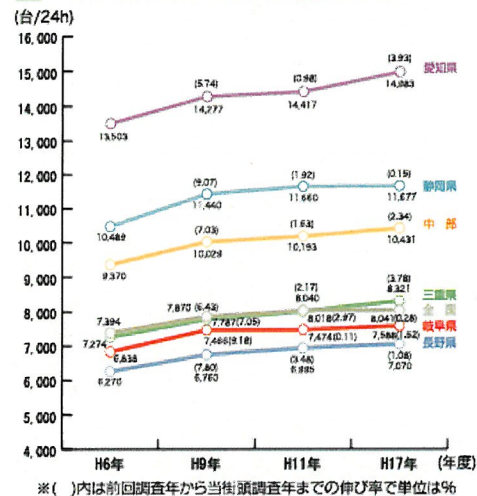


3. 交通量は微増加傾向

県内の平均交通量は、年々増加してきましたが、ここ数年はわずかな増加傾向を示しています。

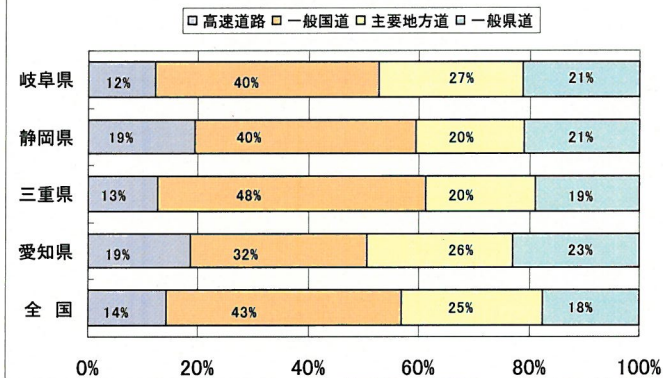
道路種別による交通分担率は、全国平均と比べて高速道路と国道の分担率が低く、反面県道への分担率が高くなっています。これは、幹線道路の整備の遅れが県道への負担を大きくしているものと推察できます。

■ 中部地方の平均交通量の推移



道路種別による交通分担

出典 H17道路交通センサ



3. 幹線道路網の強化

本県においては、高規格幹線道路の整備を重点的に進めており、県内の整備率は向上しています。しかし、暫定2車線での供用区間が多く、幹線道路としての整備は道半ばです。安全性・信頼性を高めるためにも、4車線化が課題です。

高規格幹線道路の整備状況

	計画延長 (km)		整備率(2007年度末) (%)		整備率(2008年度末予定) (%)	
	A路線	B路線	A路線	B路線	A路線	B路線
岐阜県	394	234	71	89	78	100
全国	14,002	11,474	66	72	67	72

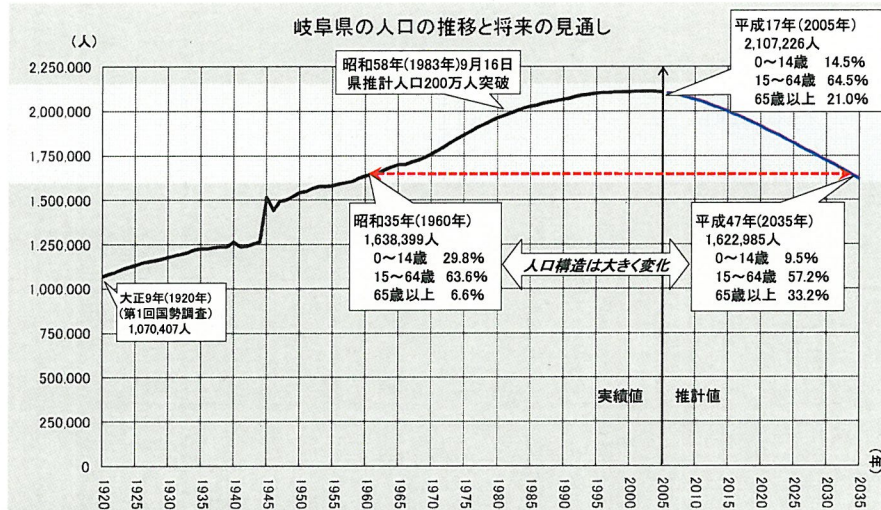
A路線＝高速自動車国道

B路線＝一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路

4. 人口減少時代の到来

本県の人口は、2005年頃を境に減少局面に入り、2035年には現在の約210万人よりも約50万人少ない約160万人へと大きく減少することが見込まれています。

人口規模は1960年頃と同じになると思われますが、人口構造は大きく変化し、当時約3割を占めていた子どもの数が1割を切り、逆にわずか6.6%にすぎなかった高齢者の数が約33%に及ぶ「超少子高齢社会」になると考えられます。



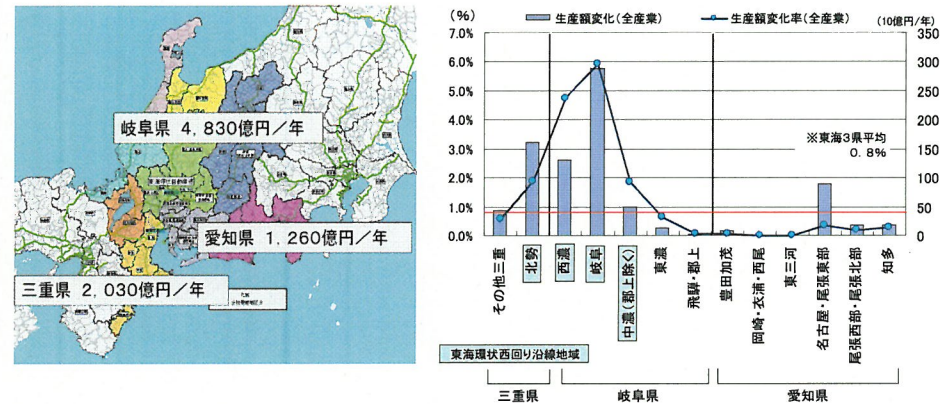
出典:実績値は国勢調査、総務省統計局推計人口。推計値は岐阜県人口・少子化問題研究会(H18)の推計(基本パターン)による。

4. 企業誘致と観光誘客の拡大

本県においては、交通ネットワークが着々と整備されつつあります。交通ネットワークの充実、企業の新たな立地などを通して、本県産業の発展に大きく寄与するだけでなく、沿線の観光スポットまでの移動時間の短縮によって、新たに誘客できる地域が広がることが期待されます。

交通ネットワーク整備の効果を最大限に引き出すために、地域全体で、交通網整備を前提とした観光誘客や企業誘致の体制・基盤づくりを進めていくことが課題です。

東海環状自動車道西回り区間の整備がもたらす生産額変化の試算例

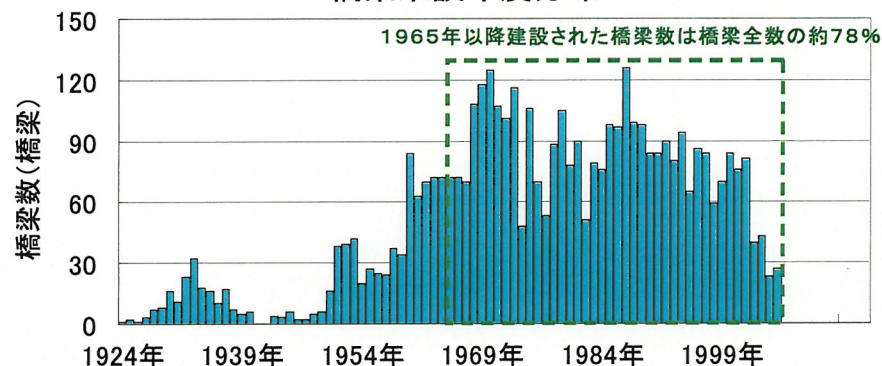


三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)によるSCGEモデルでの試算結果

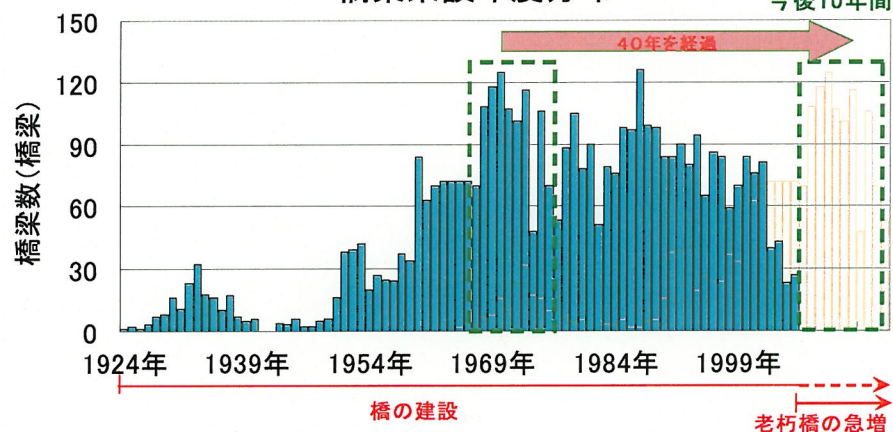
5. 維持管理施設の増加

岐阜県では、高度経済成長期に多くの橋梁を整備してきました。現在、管理している橋梁のうち約78%が、1965年以降に建設されました。高齢化した橋梁が増え、メンテナンス費用の増嵩が懸念されます。

橋梁架設年度分布



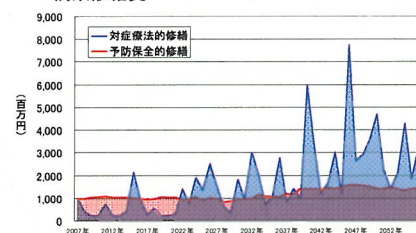
橋梁架設年度分布



5. 施設の老朽化への対応

安全で安心な道路サービスを確保しつつ、維持修繕コストや更新コストを抑えるためには、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行う予防保全の取り組みが必要です。

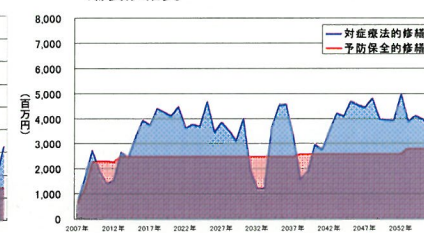
橋梁修繕費



50年間のトータルコスト
35%削減
(880億円→594億円)

50年間で
計730億円削減
(年平均約15億円)

舗装修繕費



50年間のトータルコスト
25%削減
(1,700億円→1,259億円)

※岐阜県アセットマネジメント検討委員会資料より

6. 異常豪雨の多発

本県では、異常気象時における県民の安全を確保するために、過去の災害履歴や防災点検を踏まえて、事前通行規制を実施しています。

近年は短時間で集中的に雨が降る豪雨が多発する傾向にあり、度々通行止めが発生しています。

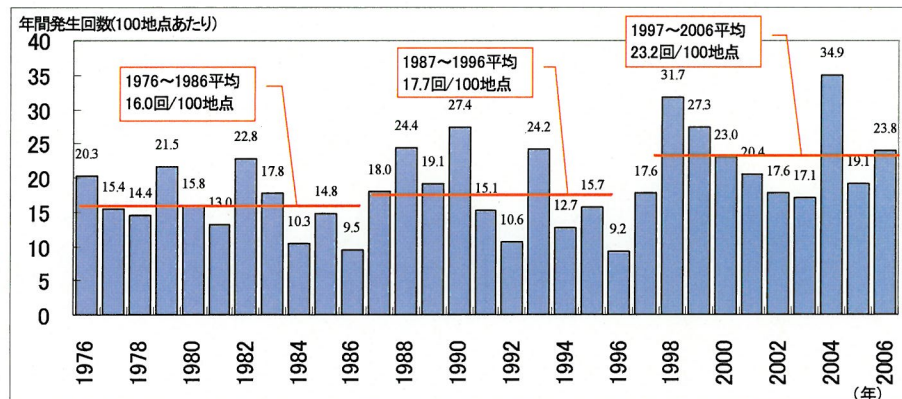


図 アメダス地点で1時間降水量が50mm以上となった年間の回数(100地点あたりの回数に換算)、気象変動監視レポート2006、気象庁

7. 交通事故の多発

岐阜県における交通事故死者数は、全国の減少傾向に反し164人(対前年+9人)と増加数全国ワースト4位という最悪な結果となりました。人身交通事故はやや減少傾向にありますが、依然多発化傾向には変わりなく、今後も車需要の増大、免許人口の増加、高齢化社会への伸展、生活形態の夜型化・多様化等、交通環境を取り巻く諸情勢は極めて厳しく、まだまだ交通事故の増加が懸念されます。

交通情勢からみた岐阜県の位置(出典:岐阜県警ホームページ、H19年)

交通事故死者数	164人	12位	(全国総数 5,744人)
人口10万人当たり	7.79人	3位	(全国平均 4.50人)
運転者1万人当たり	1.17人	3位	(全国平均 0.72人)

6. 災害に強い安全・安心な道路づくり

豪雨等の異常気象時においても、安心してそれぞれの地域で生活できるように、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、公共施設や病院等を結ぶ地域の重要な道路において、防災対策やバイパス整備などを進める必要があります。

また、緊急輸送道路の耐震補強など、巨大地震に対する備えも必要です。

岐阜県の道路規制の現況(県管理道路)

		岐阜県管理
異常気象通行規制区間	路線数/箇所数	43路線/56箇所
	延長	425.6km

県管理道路の通行止実績(異常気象時通行止区間における規制実績)

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
回数(回)	185	111	113	76	313	184	167	166
延時間(時間)	4,117	2,323	1,650	888	5,057	3,602	5,254	2,083

緊急輸送道路の耐震補強

緊急輸送道路にある耐震補強が必要な橋梁数	154橋
平成19年度までに対策が完了した橋梁数	104橋

7. 人にやさしい道づくり

旅客輸送の9割以上を自動車に依存している本県にとって、交通事故対策は喫緊の課題です。交通事故の発生割合が高い箇所において、事故を減らすための対策事業を集中的に行う必要があります。

また、人にやさしい安全で快適なまちづくりを支えるため、歩道の整備やバリアフリー対策が必要です。本県の歩道設置率は38.8%(全国第31位)で、まだまだ整備が足りません。また、高齢化社会に対応した道路整備が求められています。

人口減少時代を迎え、地域や社会は大きく変化しています。その中で、県民は暮らしを取り巻く様々な課題に危機感を持ち、明日が見通せない不安を抱えつつも、ふるさとに対する深い誇りと愛情、そして、未来の子どもたちのためによりよい地域にしていきたいという強い願いを持っていることが、県民との様々な意見交換などを通じて明らかになっています。

県は、様々な不安を解消することに全力を挙げ、岐阜県に住んでいてよかったと言える地域づくりを進めると同時に、あらゆる県民の持てる力を最大限に引き出し、県内外との交流を深め、次代を担う人づくりに取り組むことを通じて、将来への明るい希望を生みだし、誰もが誇りの持てるふるさと岐阜県をつくります。

希望と誇りの持てるふるさと岐阜県づくり

1 安心して暮らせる岐阜県

介護や医療、障がいのある人たちに対する支援の体制を整えると同時に、県民・家庭・企業・行政などが協力し合い、災害や犯罪、火災など、様々な不安を解消し、安心して暮らすことができる岐阜県を目指します。

2 人・モノが活発に交流する岐阜県

日本の真ん中であると同時に、中部圏の真ん中にあり、東西南北の結節点であるという地の利と豊富な地域資源を最大限に生かし、国内外の人たちが行き交い、企業が集まり、県内でつくられたモノや農林畜産物が活発に取引されるような活力にあふれた岐阜県を目指します。

3 誰もが生き生きと活躍できる岐阜県

高齢者、若者、男性、女性、障がいのある人、外国籍の人など、誰もがそれぞれが望む生き方をし、社会や地域の中で自らの力を大いに発揮できる岐阜県を目指します。

4 清流と自然を守る岐阜県

先人から受け継いだ豊かな自然環境を守ると同時に、地球全体の環境を守るため、県民が一丸となって取り組む岐阜県を目指します。

5 つながり、支え合う岐阜県

よりよい社会をつくろうとする意欲を持ち、多様な人たちとつながり、一緒になって理想の社会を考え、実際に行動できる力を持った人々に満ちた岐阜県を目指します。

「安心して暮らせる岐阜県」「人・モノが活発に交流する岐阜県」を目指して、県土の基盤となる道路整備を進めます。

1 安心して暮らせる岐阜県

安心して暮らせる地域をつくることは誰もが求める共通した願いです。とりわけ、個人や家族の力だけで暮らしていくことが困難な立場にある方々への支援は、県民生活のセーフティネットであり、財政的な厳しさが増す中であっても、県政として最優先で取り組むべきであると考えます。また、県民生活を守るために、犯罪や暴力、事故、消費者トラブルなど県民生活を取り巻く問題に対応すると同時に、**社会資本の安全性を高め、災害に備え、暮らしの安全を確保すること**も、最優先で取り組むべき事項であると考えます。

本県においては、高齢化の進展に伴う介護や医療を必要とする高齢者の増加や、地域のつながりが弱い傾向のある単身世帯の増加、障がいのある子どもたちの増加、様々な犯罪や事件の発生、**道路や橋りょうなど社会資本の高齢化など、暮らしの安心づくりに向けた取り組みが必要**とされる変化が起こりつつあります。一方で、本県には一人あたり老人医療費が全国的に見て低く、また、老人クラブの会員数が多いなど、高齢者が健康で活動的という特徴があるほか、自主防災組織率の高さやボランティア活動の年間行動者率の高さなど、助け合って地域の安心を守る風土が息づいています。

県民の安心・安全の確保を、いつの時代にも求められる県政の基本的かつ最優先の政策と位置づけ、こうした本県の強みを活かしながら、県民と連携した取組みを進めることにより、「安心して暮らせる岐阜県」を目指します。

安心…地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

災害に強い県土づくりの根幹となる道路整備を進めます

- 異常気象の影響により、通行止めなどにより地域が分断される箇所が多数あります。孤立対策など県民に安心した暮らしを提供するために、**信頼性の高い災害に強い道路整備**を進めます。
- 災害発生時に救援物資の輸送や人命救助の根幹をなすのが道路です。迫りくる大規模地震発生に備えるためにも緊急輸送路など災害に強い道路整備を進めます。

地域の生活を支え、人に優しいまちづくりを支える道路整備を進めます

- バスなどの公共交通機関の円滑な運行を確保するための道路整備を進めます。
- 日常生活や経済活動に影響を与える交通**渋滞の緩和・解消**を図るための道路整備を進めます。
- 高度な医療を提供する救命救急センターへのアクセスを確保するための道路整備を進めます。
- 人にやさしい安全で快適なまちづくり**を支えるため、歩道の整備やバリアフリーの道づくりを進めます。
- 快適な日常生活の基盤として、**施設の老朽化等に対応**した適切な維持管理を効率的に行います。

2 人・モノが活発に交流する岐阜県

人口減少下においては、お金を稼ぎ消費する人が減少することに伴って、地域内の消費も減少することが予想され、モノの売上げが低下し、地域の活力が失われることが懸念されます。

これを補い、持続的に地域の活力を生み出していくためには、外国を含む他の地域にモノや農畜産物、県産材などを売り、所得を稼ぎ出すことと、**地域外から人を呼び込み、交流人口を増やし、地域の消費を拡大することが重要**です。また、獲得した所得を地域内に循環させることによって、経済的に潤う人を増やし、地域全体の活力を高めていくことも必要です。

幸い、本県には、地域外から所得を稼ぎ出せる中核となる**製造業の厚い集積や豊富な観光資源など、人口減少に伴う課題を克服できる豊富な地域資源**が存在しているに加えて、中部圏の真ん中に位置し、基幹的な高速道路網が整備されているという地の利を有しています。

こうした岐阜県の地域資源や強みを活かし、活力を生み出すための政策に取り組みすることを通じて、つくったモノ、農林畜産物、人が行き交う中で地域の活力が創出される「人・モノが活発に交流する岐阜県」を目指します。

活力…物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備

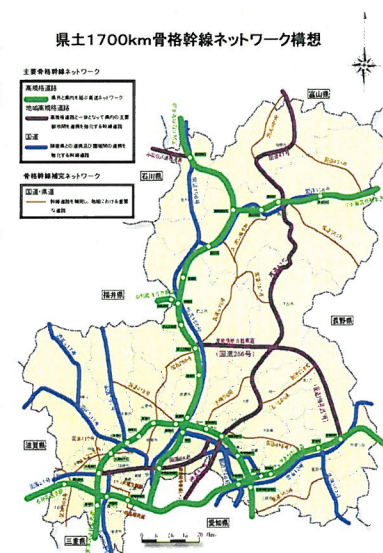
物流・観光、そして地域経済の持続的発展の基礎となる道路整備を進めます

- 生活や経済活動の根幹をなす物流、**企業誘致や観光誘客**など地域間交流を促進するには新高速三道を基本に**幹線道路網の整備**を進めます。
- 中部各県との連携を深め、中部圏の一体的な発展を図るための県際道路の整備を進めます。

特に、幹線道路網の整備については、本県全域、引いては中部圏全体の経済・産業・文化の発展に向けた整備が求められることを踏まえ、これに必要な整備水準を県民に対して明らかにすることを目的に、長期的な道路整備計画である「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」を策定しました。

【「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」の理念と目指す姿】

県土の均衡ある発展を支えるためには、県内を縦貫あるいは横断する道路や放射・環状道路を組み合わせた道路ネットワークの構築が効果的です。こうした観点から、広大な県土を一体化し県内各地域の相互の交流を図り、さらには隣接県を含めた広域的な交流を支えるための骨格となる交通軸を設定して、幹線ネットワーク道路の整備を効果的・戦略的に進めます。



○重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）

○代表事例 県土1700km骨格幹線ネットワーク構想

岐阜県における道路整備の進め方のうち幹線ネットワーク道路については、本県全域、ひいては中部圏全体の経済・産業・文化の発展に向けた整備が求められています。これに必要な整備水準を県民に対して明らかにすることを目的に、長期的な道路整備計画にあたる「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」を平成19年3月に策定しました。

構成路線

高規格幹線道路

名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道

国道

19号、21号、22号、41号、156号、157号、158号、248号、256号、257号、258号
303号、360号、361号、363号、365号、417号、418号、471号、472号

県道

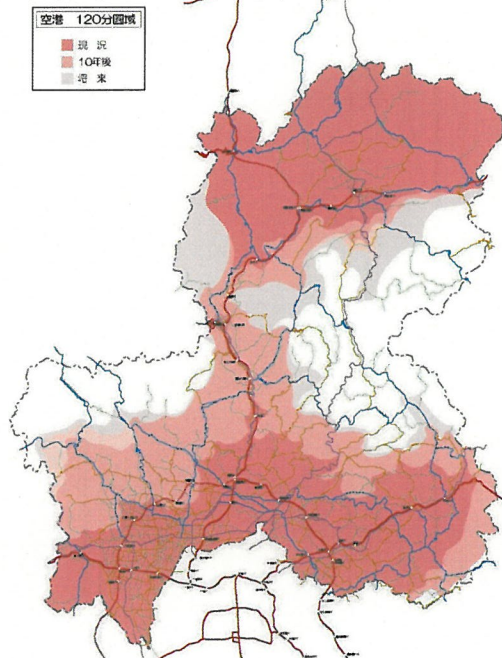
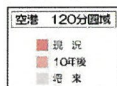
岐阜関ヶ原線、大垣江南線、扶桑各務原線、羽島稲沢線、関金山線、下呂白川線、高山清見線

○期待する効果や評価等

空港アクセス120分交通圏の拡大

各市町村役場から中部国際空港又は富山空港まで概ね2時間以内で到達できる市町村に在住する人口（面積）の割合（旧市町村単位で算出）

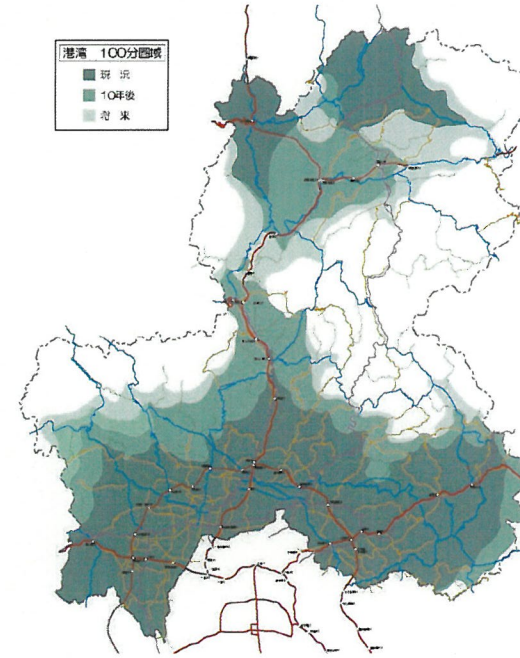
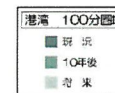
	現状	将来
人口カバー率	89.5%	97.7%
面積カバー率	56.0%	83.9%



港湾アクセス100分交通圏の拡大

各市町村役場から名古屋港、四日市港又は伏木富山港まで概ね100分以内で到達できる市町村に在住する人口（面積）の割合（旧市町村単位で算出）

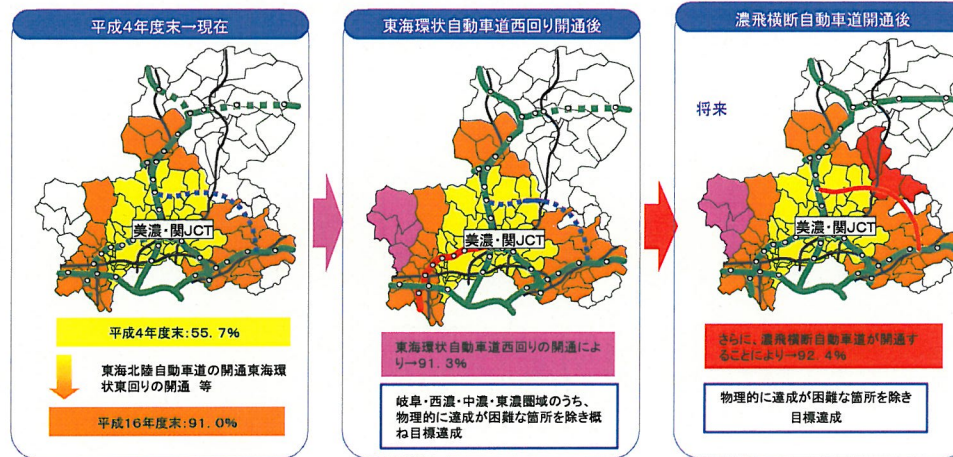
	現状	将来
人口カバー率	88.1%	97.1%
面積カバー率	47.4%	79.7%



県土 1 時間交通圏の拡大

各市町村役場から美濃関 JCT へ概ね 1 時間以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

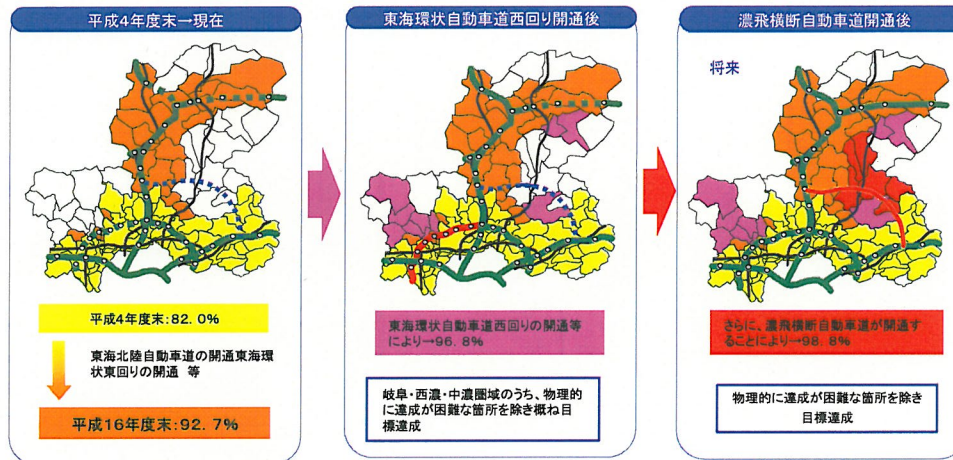
	現状	将来
人口カバー率	91.0%	92.4%



高速 IC アクセス 30 分交通圏の拡大

各市町村役場から最寄りの IC へ概ね 30 分以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

	現状	将来
人口カバー率	93.5%	98.8%



- 重点事項 安心して暮らせる岐阜県（地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備）
○代表事例 （主）岐阜大野線、（主）多治見白川線、（主）国府見座線などの整備

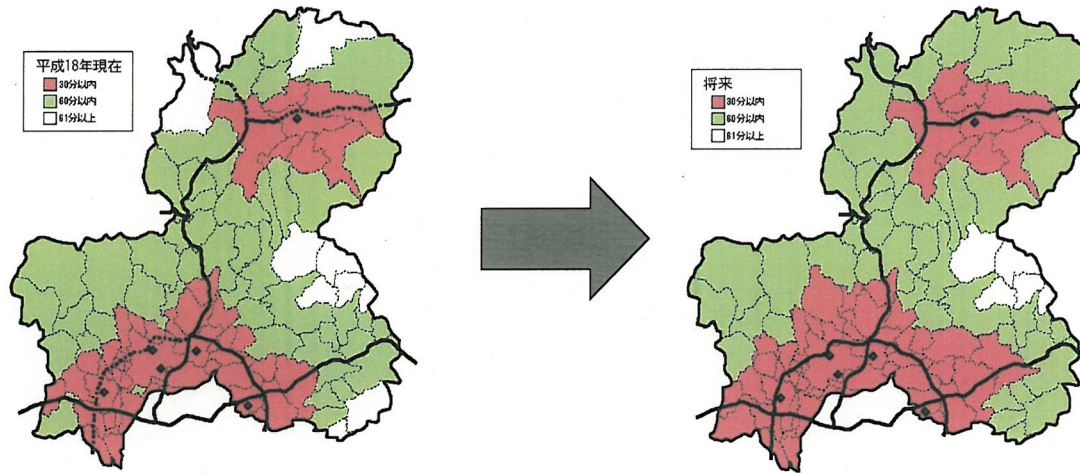
救急医療を支える道路整備、歩行者空間のバリアフリー対策、交通事故、渋滞対策など地域の身近な生活を支える道路整備を推進します。

○期待する効果や評価等

救命救急センター到達圏の拡大

各市町村役場から最寄りの救命救急センターへ概ね30分以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

	現状	将来
30分到達圏人口カバー率	79.4%	84.8%



- 重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）
○代表事例 東海北陸自動車道の4車線化

中部圏と北陸圏をつなぐ大動脈である東海北陸自動車道の全線4車線化を目指します。2008年7月5日に全線開通した本路線により中部と北陸の2つの経済圏が直結し、結節点となる本県の産業、文化、観光の発展に大きな効果を発揮しつつあります。東海北陸自動車道の信頼性・安全性の向上を図るため、全線4車線化が必要です。

○期待する効果や評価等

- ・東海北陸自動車道は、岐阜県を南北に貫き、太平洋と日本海をつなぐスケールの大きな道路であり、人・モノの流れが増大し、今後、東海・北陸間の企業取引も活発化するものと期待している。
- ・全線開通により富山空港、小松空港、伏木富山港などの北陸地域の物流インフラの利用が容易となる。こうした地理的要因は企業にとって大きな魅力であり、企業誘致のセールスポイントとして打ち出し、誘致促進を図りたい。
- ・北陸地域と東海地域を巡るスケールの大きい周遊ルートが完成したことや、中部国際空港、東海北陸自動車道、富山空港といったルートによる海外からの誘客も期待できることから、関西方面や海外をターゲットにした誘客に期待している。

- 重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）
 ○代表事例 東海環状自動車道西回り区間の整備

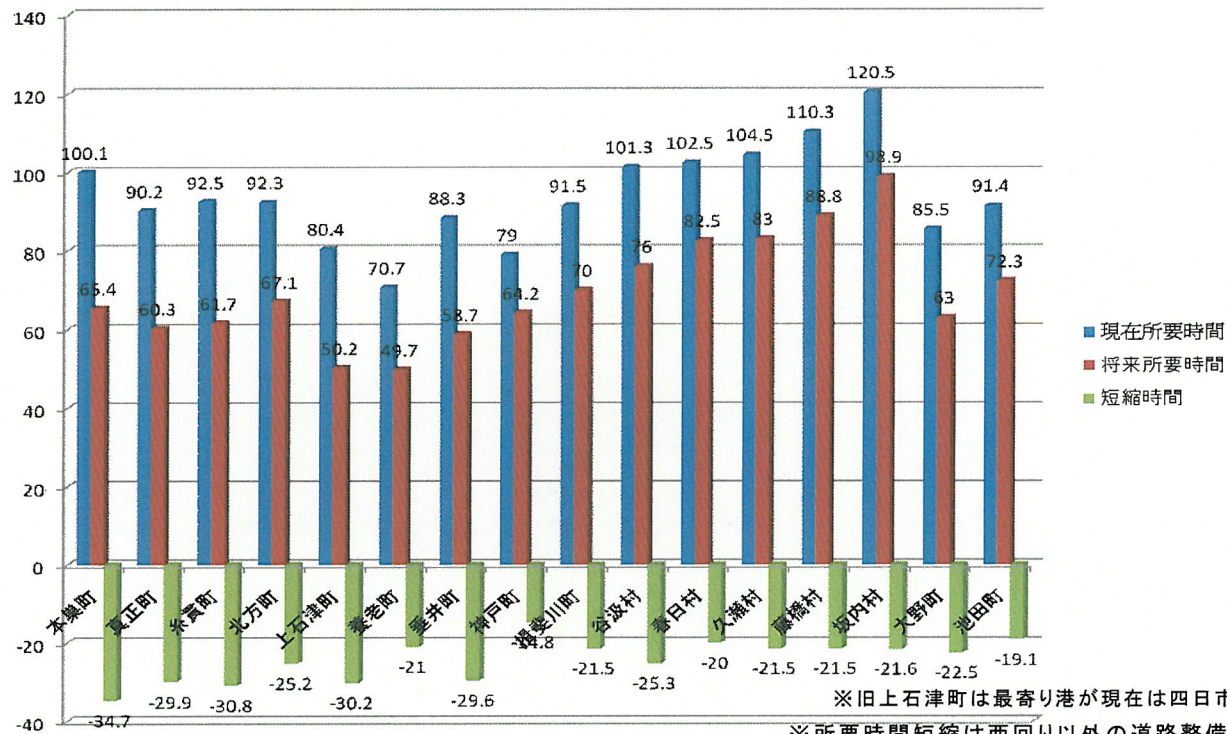
名古屋圏域は、名古屋市を中心に30～40kmに点在する都市で形成されています。都市間の連携を強化し、中部圏の総合的な発展に大きく寄与する東海環状自動車道は、東回り区間の開通（2005年3月19日）により、沿線工業団地が完売するなど本県にも大きな効果が現れています。地域間の一層の連携強化を図り、中部圏に活力を与えるため、西回り区間の早期整備が必要です。

○期待する効果や評価等

アクセス時間の短縮

東海環状自動車道西回り沿線の市町から四日市港や名古屋港への到達時間の短縮

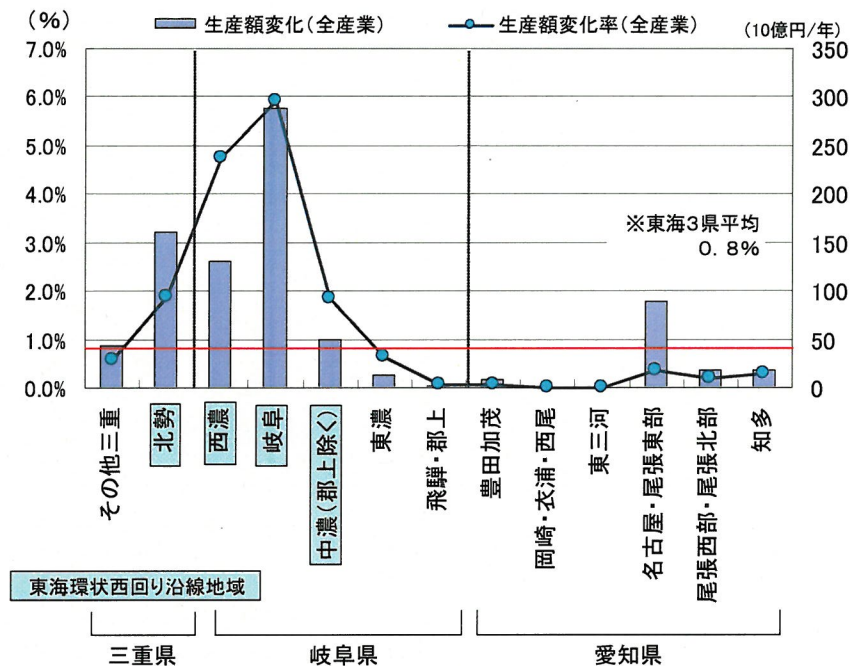
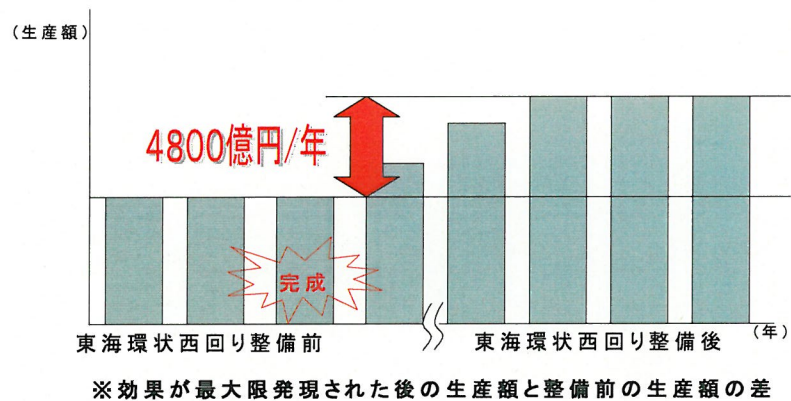
西回り効果により名古屋港までのアクセス時間が短縮する地域



経済波及効果（生産額の拡大）

東海環状自動車道西回りの整備がもたらす経済波及効果。S C G Eモデルを用いて時間短縮がもたらす生産額増減を試算。

	将 来
生産額の増加額	4,800 億円/年



- 重点事項 安心して暮らせる岐阜県（地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備）
- 代表事例 濃飛横断自動車道の整備

濃飛横断自動車道は、高速交通網を補完するとともに、岐阜県の高速交通サービスの空白地域である下呂地域へのアクセスを確保する重要な道路です。「人・モノ・情報」の交流を促進し、地域連携や産業の振興に大きく貢献します。特に、下呂温泉を始めとする日本有数の観光資源を有する郡上市、下呂市、中津川市を結ぶ観光周遊ルートを形成し、地域産業の活性化に貢献します。

○期待する効果や評価等

アクセス時間の短縮

濃飛横断自動車道の整備より下呂市から各種施設への到達時間の短縮

下呂市から高速ICまでの所要時間

	郡上八幡IC	中津川IC
現 況	80分	65分
10年後	56分	65分
将 来	45分	52分

下呂温泉病院から岐阜大病院までの所要時間

	岐阜大学病院
現 況	153分(2時間33分)
10年後	106分(1時間46分)
将 来	80分(1時間20分)

