

1. 地域の将来像

＜愛知・名古屋の目指すべき姿＞

世界から選ばれる魅力的な愛知

スーパー・メガリージョンのセンターとして、世界中からヒト・モノ・カネ・情報が集まり、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替する中京大都市圏の形成を目指すとともに、この地域ならではの強みを磨き、世界から選ばれる魅力的な地域をつくっていく

危機に強く、イノベーションを創出する愛知

いかなる危機に直面しても、被害を最小限に抑え、愛知県が日本の成長エンジンとして、引き続き我が国の発展を力強くリードしていくため、危機に強い地域づくりを実現していくとともに、モノづくりを始めとした産業集積や、充実した国際交流基盤などの強みを活かしながら、あらゆる産業での新技術の活用を進め、「産業首都あいち」として、国際的なイノベーションの創出拠点を形成していく

リニア時代のリーダー都市となる名古屋

リニア中央新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンの中心都市として、圏域の成長を牽引する名古屋都心部の機能強化を図っていく

2. 広域的な交通の課題と取り組み

■ 平常時における物流・人流

- ① 世界との直結性を高めるゲートウェイ機能の強化
- ② 物流の速達性・定時性の向上と企業立地環境の整備
- ③ 国際物流拠点へのアクセス強化と県境を越えた連携によるサプライチェーンの形成
- ④ インフラ老朽化の進行への対応
- ⑤ 交通事故対策の一層の強化
- ⑥ スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくりを支える交通インフラ
- ⑦ 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- ⑧ 山間地域の暮らしを支える交通ネットワークの強化
- ⑨ 国際交流・広域交流及び広域観光の促進

■ 災害時のネットワークの脆弱性と国土強靱化の推進

- ① 迅速な救助・医療活動等を支える交通インフラの確保と早期復旧
- ② 経済活動の継続性の確保

■ ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組

- ① 先端技術による持続可能で利便性の高いスマートな地域づくり

3. 広域的な道路交通の基本方針

広域道路ネットワーク

■ 地域や拠点間連絡の方向性

- ① 空港・港湾等の物流拠点と内陸の産業集積地等の有機的なネットワーク化
- ② 名古屋駅へのアクセス性向上と名古屋都市圏の放射軸・環状軸の強化
- ③ 中部国際空港と高速道路及び名古屋駅とのアクセス強化
- ④ 高速道路のインターチェンジと各拠点とのアクセス強化等
- ⑤ 山間地域や半島部における道路ネットワークの強化等

■ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性

- ① 港湾・空港から高速道路ネットワークへのアクセス強化と代替性・多重性の向上
- ② 広域応援を受け入れるための緊急輸送道路等の整備、橋りょうの耐震化等の推進
- ③ ゼロメートル地帯や沿岸地域、中山間地域における道路ネットワークの構築

交通・防災拠点

■ 道路と各交通機関の連携強化の方向性

- ① リニア開業効果を高める交通ネットワークの結節点の強化

■ 主要な防災拠点の機能強化等の方向性

- ② 「道の駅」の防災拠点化

ICT交通マネジメント

■ モビリティ先進県の実現

- ① 道路交通におけるICTの社会実装

(1) 地域の社会・経済の現状や見通し

1) 自然特性・地勢・土地利用

- ・愛知県は日本のほぼ中央に位置し、西部から南部にかけては、木曽・庄内の両川が濃尾平野を、矢作川が岡崎平野を、豊川が豊橋平野をそれぞれ形成し、知多半島と渥美半島の2つの半島がある。また、濃尾平野の東側には尾張丘陵があり、本県の北部から北東部にかけての三河高原には、標高1,000mを超える山も少なくない。また、沿岸部は太平洋、伊勢湾、三河湾と接し、県西部には日本最大のゼロメートル地帯が存在する
- ・県土の面積は約517千haで、約42%が森林等が、約19%が宅地等、約15%が農地等となっており、都市計画区域の県全体に占める面積比率は約69%、人口比率は約99%、市街化区域の用途割合は、住居地域が6割、工業地域が3割、商業地域が1割である

2) 生活圏域・地域連携

- ・大都市名古屋を中心に、適度に分散した各都市が役割を分担しつつ連携している「多核連携型の圏域構造」を持ち、人口構造、産業構造、交流基盤などの状況は、尾張・西三河・東三河の3つの地域ごとに特色があり、木曽川・矢作川・豊川の3つの河川を軸として、それぞれ歴史、文化、生活、産業経済等の強い結びつきを持っている
- ・東三河地域を含む三遠南信地域では、天竜川、豊川流域を基軸に、産業、観光など幅広い分野で県境を越えた連携がある

3) 人口動向

- ・県内人口は、2020年～2025年頃をピークに減少に転じる見通しであり、2040年には約720万人と、2020年頃の人口（756万人）と比して36万人程度減少するとの見通し
- ・年少人口や生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加し、2040年の高齢化率は31.9%となり、3人に1人が高齢者となる見込み

4) 交通ネットワーク

- ・[道路] 愛知県内の道路総延長は約44,100kmで、東名・名神高速道路や新東名高速道路などの高速道路は約235km、国が管理・整備する直轄国道が約372km、その他の一般国道は約830km、県道は約3,830km、市町村道が約38,848km
- ・[鉄道] 東海道新幹線を始め、JR在来線、名鉄、近鉄、豊鉄、市営地下鉄等の鉄道網があり、全国242箇所の貨物取扱駅を結ぶJR貨物と、知多半島北部や西三河地域等の鉄道貨物輸送を担う名古屋臨海鉄道及び衣浦臨海鉄道の貨物線がある。また、東京・名古屋間を最速40分で結ぶリニア中央新幹線では、品川・名古屋間の開業に向け建設工事が進められている
- ・[港湾] 中部海域の海の玄関として我が国を代表する国際貿易港に成長し、国内最大規模の臨港地区を有する国際拠点港湾の「名古屋港」、三河湾の西奥部に位置し知多半島と西三河地域に囲まれた、南北約20kmの細長い形状をした重要港湾の「衣浦港」、三河湾東部に位置し、海岸線延長約80km・水域面積約132平方キロを有する全国有数の広大な重要港湾である「三河港」の県内3港がある
- ・[空港] 県内には、成田・関西と並び我が国を代表する国際拠点空港で、国際交流の促進や拡大を通じ当地域のみならず我が国の活力の維持・向上にも貢献し、二本目滑走路の整備を始めとする機能強化に向けた取組が進められている「中部国際空港」、小型航空機の拠点空港として、通勤・航空やビジネスジェットなどによって利用されている「県営名古屋空港」の2空港がある

5) 感染症及び災害等のリスク

- ・新型コロナウイルスの感染拡大は、世界各国での都市封鎖や出入国制限など、日常生活や経済活動に厳しい制限をもたらし、世界の経済、社会に深刻な影響を与えるなど、多くの人々に感染症のリスクを強く認識させた
- ・交通量にも変化があり、2020年4月の緊急事態宣言発令中の中部の交通量は、前年の同時期と比べ、小型車については平日23%、休日51%の減少、一方、大型車については平日11%、休日27%の減少で、小型車に比べて大型車の減少は半分程度と少なく、物流交通への影響は低め
- ・自然災害では、南海トラフ地震が今後30年以内に発生する確率は70～80%とされ、発生の切迫性が高まっていることに加え、気候変動の影響による豪雨の頻発化や台風の大規模化、海面上昇などに伴い風水害が激甚化していくことが懸念されている

6) 産業特性

- ・県内総生産の国内総生産のシェアは7.4%（2017年度）で、第三次産業の割合が過半数を占める一方、製造業の構成比が全国に比べ極めて高く、県内港の貿易収支は約9兆円と日本一の稼ぎ頭であり、輸出額の全国シェアは20.7%（2019年）で日本一
- ・ICTと一体化することでビジネスモデル自体を変革するDX(デジタル・トランスフォーメーション)や、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた取り組みなど、今般の経済・社会情勢への対応が必要とされている
- ・[工業] 製造品出荷額等は48兆7,220億円で42年連続全国第1位のほか、24業種中10業種が全国1位であり、自動車に代表される輸送機械、電気機械、鉄鋼、生産用機械のほか、ロボット産業や「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」における航空宇宙産業などの次世代産業の集積も特徴である
- ・[農業] 農業産出額は3,115億円と全国第8位であり、花きは1962年以来全国第1位が続き、園芸、畜産部門も全国で上位を占めるほか、木材産業も全国トップクラスであり、伊勢湾・三河湾の沿岸漁業やのり養殖、内陸部ではウナギやアユの養殖業などの水産業も盛んである
- ・[商業] 2015年の年間商品販売額は41兆6565億円で、うち卸売業が3兆1821億円、小売業が8兆4744億円。全国に占める割合は、事業所数・従業者数・年間商品販売額ともに、東京都・大阪府に次いで全国第3位
- ・[観光] 戦国時代に多くの武将を輩出した誇るべき歴史、なごやめしなどのユニークな食文化、海・山の豊かな自然など、観光資源に恵まれており、観光客数は、延べ1億5,929万人、観光消費額は約8,599億円(2019)に及び、知名度向上を図り、インバウンド誘致を推進するため、中部圏・北陸圏を対象とした「昇龍道プロジェクト」を展開している
さらに、2022年秋の開業をめざすジブリパークや、2026年のアジア最大のスポーツの祭典であるアジア競技大会の開催など、世界の注目を集める数多くのビッグプロジェクトが控えている
- ・[尾張地域] 大都市である名古屋市を中心に、卸売・小売業等の第3次産業が集積し、古くからこの地域の発展を支えてきた繊維産業や窯業、醸造業などの地場産業から、航空宇宙関連、鉄鋼、工作機械、自動車関連に至る様々な製造業が展開するほか、農業や水産業の生産地域としても発展するなど、第1次産業から第3次産業までの多様な産業が共存している地域
- ・[西三河地域] 自動車メーカーの本社や研究開発・生産拠点のほか、生産用機器や電気機器、プラスチック製品、金属製品など多種多様なサプライヤー企業が数多く立地する自動車産業の世界的な拠点として、モノづくり愛知を牽引する地域で、穀物類や果樹などの農業、山間地域での林業、ウナギ養殖などの水産業も盛んな地域
- ・[東三河地域] 自動車関連を中心に多くの製造業が集積する上、渥美半島を中心とした、野菜、花き、畜産などの全国トップクラスの農業地帯を有した、製造品出荷額等や農業産出額が、全国的にも有数の規模を誇る地域で、三河湾における水産業、奥三河地域での林業も盛んな地域

(2) 愛知・名古屋の目指すべき姿

世界から選ばれる魅力的な愛知

スーパー・メガリージョンのセンターとして、世界中からヒト・モノ・カネ・情報が集まり、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の形成を目指すとともに、この地域ならではの強みを磨き、世界から選ばれる魅力的な地域をつつていく

危機に強く、イノベーションを創出する愛知

いかなる危機に直面しても、被害を最小限に抑え、愛知県が日本の成長エンジンとして、引き続き我が国の発展を力強くリードしていくため、危機に強い地域づくりを実現していくとともに、モノづくりを始めとした産業集積や、充実した国際交流基盤などの強みを活かしながら、あらゆる産業での新技術の活用を進め、「産業首都あいち」として、国際的なイノベーションの創出拠点を形成していく

リニア時代のリーダー都市となる名古屋

リニア中央新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンの中心都市として、圏域の成長を牽引する名古屋都心部の機能強化を図っていく

(1) 平常時における物流・人流

① 世界との直結性を高めるゲートウェイ機能の強化【物流・人流】

- 今後、世界中で、ヒト、モノ、カネ、情報の流れが益々活発化し、世界の大都市圏との競争が激化していくことが見込まれ、スーパー・メガリージョン内での東京への更なる一極集中が懸念されている
- こうしたなか、リニア中央新幹線の開業がもたらす社会経済効果を圏域全体に波及させるためには、名古屋駅のスーパーターミナル化を始め、名古屋都心部等での高次都市機能の更なる強化、拠点間の移動を短縮する道路・交通ネットワークの整備などの計画的な推進のほか、中部国際空港の二本目滑走路の整備を始めとする機能強化、船舶の大型化や取扱貨物の増加に対応した港湾整備など、世界との直結性を高めるためのゲートウェイ機能の強化が必要である

② 物流の速達性・定時性の向上と企業立地環境の整備【物流】

- 製造業を中心とした産業集積地である特性から、多くの物流交通が発生・集中する本県は、新東名高速道路や東名・名神高速道路などにおける広域的な東西交通と県内の域内交通が集中する交通の要衝でもあり、幹線道路における慢性的な混雑・渋滞が顕在化し、円滑な物流を阻害している
- 慢性的・突発的な道路の渋滞や断絶は、想定外の遅れをもたらす。渋滞等を見越した余裕時間を伴う活動は、生産性低下の要因であり、道路の時間信頼性や代替性・多重性を高める取組が必要である
- さらに、今後、第4次産業革命の進展に伴って、産業構造の大きな変化が見込まれる状況下においても、本県が産業の活力を更に強化することにより、日本の成長をリードし、100年に1度と言われる大変革期を迎えている自動車産業を始め、農業や商業などあらゆる産業において、イノベーションを巻き起こす力強い産業づくりを推進していくことが求められているなか、イノベーションの源泉となる活発な交流・連携を生み出していくため、広域幹線道路ネットワークを含む陸海空の交通インフラ整備の進展が必要とされている

③ 国際物流拠点へのアクセス強化と県境を越えた連携によるサプライチェーンの形成【物流】

- 「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」の優遇措置の活用や、企業立地等の各種支援などにより、本県への航空宇宙分野の企業の集積や航空機生産機能の拡大・強化が図られるなか、我が国最大の航空宇宙産業集積地である本県を中心とした県境を越えたサプライチェーンの構築と強化が求められている
- 国際物流の結節点となる港湾（名古屋港・衣浦港・三河港）には物流の効率化や安定性、定時性など更なる機能強化が求められており、高速道路ネットワークから空港・港湾へのアクセスの強化に加え、中部地方9県の広大な背後圏を有する名古屋港については、県境をまたいだ広域道路ネットワークの強化が必要である

④ インフラ老朽化の進行への対応【人流・物流】

- 本県の社会インフラは戦後の復興期から高度経済成長期にかけての、急激な人口増や経済成長に伴う行政ニーズに対応するため、集中的に整備され、県民の利便性の向上や社会経済の発展に寄与していたが、更新や大規模修繕の時期を迎えるものが多い
- こうしたインフラについて、長寿命化計画に基づいた、点検・診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを確実に実施するとともに、予防保全型の維持管理に取り組む必要がある

⑤ 交通事故対策の一層の強化【人流】

- 本県の交通事故死者数は、2018年まで16年連続全国ワーストであり、最近2年は全国ワーストを脱したものの、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある
- 交通事故から県民を守るため、生活道路も含めた安全・安心な道路交通環境の創出に向け、人優先の歩行者空間の形成、安全で快適な自動車通行空間の確保に取り組むとともに、幹線道路での総合的な事故対策を一層強化する必要がある

⑥ スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくりを支える交通インフラ【人流・物流】

- リニア中央新幹線的全線開業により、形成が期待されるスーパー・メガリージョンの中心に位置する地理的優位性を最大限に活かし、名実ともにスーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏をめざしていく必要があり、首都圏と40分で結ばれることで、新幹線や高速道路など複数の軸の結節地としての優位性が更に高まることを活かしながら、世界に誇るモノづくり産業の集積地としての強みを伸ばして日本の成長をリードするとともに、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の形成に取り組んでいくことが求められる
- 国内外の人流・物流の玄関口として、名古屋駅のスーパーターミナル化や中部国際空港及び港湾の機能強化を進めるとともに、名古屋都心部等への高次都市機能の更なる集積等により、本圏域の拠点性をより高めていく必要がある
- また、本圏域の強みであるバランスの良い多核連携型の圏域構造を維持・発展させ、圏域内各地域の主要都市がそれぞれのポテンシャルを発揮しながら交流・連携を深めていくため、拠点間の移動を短縮する道路ネットワークの整備等が必要である

⑦ 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成【人流・物流】

- 人や地域の交流・連携は、地域の活性化に必要不可欠なものであるが、愛知県においても1時間以内にアクセス可能な「30万人都市圏」を形成できていない市町村がすでに存在することに加え、本格的な人口減少や山間地域等の過疎化が進む中、今後さらに交流人口が減少していくことが懸念される
- そのため、経済圏や生活圏としての関係性や、政治的、文化的な重要性を考慮して、広域交通の拠点となる都市やこのような都市を核としたブロック都市圏同士を効率的かつ効果的に道路ネットワークで連絡するほか、高速道路などの国土幹線軸やこれと一体となって機能する広域道路ネットワークの整備を行い、ブロック都市圏同士はもとより、より広域的な視点で隣接する他の地方ブロックの都市間との交流・連携を図る必要がある

⑧ 山間地域の暮らしを支える交通ネットワークの強化【人流・物流】

- 農林水産物の供給を始め水源の涵養や自然環境の保全など、県全体を支える重要な役割を担う山間地域は、人口減少や高齢化、過疎化の一層の進行による担い手不足などにより、山間地域が保有する保全機能や地域の更なる活力の低下が懸念されている
- このため、山間地域における日常の移動や救急・消防防災活動を支え、観光・農業などの産業資源を最大限に生かすことができる道路の整備や地域の実情に応じた公共交通の活性化が必要である

⑨ 国際交流・広域交流及び広域観光の促進【人流】

- 中京大都市圏とは異なった産業の強みを持つ北陸圏との連携・交流を活性化して、環太平洋から環日本海に広がる一大産業拠点の形成をめざしていく必要がある。また、昇龍道プロジェクトを始めとした観光も含め、幅広い分野で両圏域間の連携が求められている
- 中部国際空港では、二本目滑走路の整備を始めとする機能強化が、港湾ではクルーズ船寄港地としての環境整備が、また、リニア中央新幹線の開業による名古屋駅の交通軸の結節点としての更なる機能強化が進むなか、こうした交通拠点と県内外の観光地や拠点都市とのアクセスを支える交通ネットワークを形成が必要である
- こうしたなか、北陸や静岡方面への広域観光ルート上にある高速道路では慢性的な渋滞箇所があるほか、県内観光地において高速道路空白エリアとなっている地域が存在する

(2) 災害時のネットワークの脆弱性と国土強靱化の推進

① 迅速な救助・医療活動等を支える交通インフラの確保と早期復旧

- 日本最大のゼロメートル地帯に加え、県土の6割以上を占める山岳丘陵地では、脆弱な地質が多く分布し、土砂災害の生じやすい特質を有しており、異常気象時における道路通行規制区間が多く設定されているなど、災害リスクの高い地域が広く分布する
- 30年以内の発生確率が70～80%とされる南海トラフ地震のほか、豪雨の発生頻度や降水量の増加、台風の大規模化、海面上昇など、気候変動リスクの高まりが想定される中、発災時には人命だけでなく、産業面や交通インフラへの深刻な影響が懸念されている
- こうした災害に対して脆弱な地域における対策に加え、円滑な救出活動に必要な広域的な防災活動拠点、国と県が協力して応急復旧活動を展開するための基幹的広域防災拠点の整備に向けた取組を始めとした県土全域の防災・減災、国土強靱化を推進するなど、いかなる危機に直面しても被害を最小限に抑え、県民の生命・財産を守るとともに、速やかに社会経済活動を再開することができる県土づくりが求められている

② 経済活動の継続性の確保

- 本県の特徴ともいえるモノづくりは、国内外に広がったサプライチェーンに支えられており、交通網の被災による部品調達のストップなど、生産活動の停止を余儀なくされる事態に陥った場合には、愛知県の地域経済のみならず、国全体の経済活動に大きな損害を及ぼす
- 港湾における港湾施設や海岸保全施設の機能強化や、中部国際空港における新たなリスク対策の検討を始めとした国際物流拠点における耐災害性の向上に向けた取組を推進するなど、経済活動を機能不全に陥らせないことが必要である

ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組

① 先端技術による持続可能で利便性の高いスマートな地域づくり

- 人口減少・高齢化、社会インフラの高齢化が本格化する中、自動運転などの先端技術を活用した、持続可能で利便性の高いスマートな地域づくりを推進していくことが求められる

広域道路ネットワーク

■ 地域や拠点間連絡の方向性

① 空港・港湾等の物流拠点と内陸の産業集積地等の有機的なネットワーク化

- 中部国際空港や名古屋港、三河港等の国際物流拠点と内陸の産業集積地や研究・開発拠点を有機的に繋ぐ、名豊道路や浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)、名古屋三河道路などのネットワーク化を図り、平常時の物流・人流の効率化のみならず、災害時のサプライチェーンの確保や物資輸送、救助・救援活動を支援

② 名古屋駅へのアクセス性向上と名古屋都市圏の放射軸・環状軸の強化

- リニア中央新幹線のターミナル駅となる名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス性向上に加え、名岐道路のネットワーク化など名古屋都市圏の放射軸・環状軸の強化により、名古屋駅からの時間圏域の拡大や都市圏全体における交通の適正処理を推進するとともに、名古屋都心部と名古屋港のアクセス性を高め、物流・観光・交流機能を強化していく

③ 中部国際空港と高速道路及び名古屋駅とのアクセス強化

- 西知多道路のネットワーク化により、中部国際空港と高速道路との連絡や、中部国際空港とリニア中央新幹線名古屋駅とのアクセス性を高めるなど、異なる輸送モード間の連携強化を図り、国内外の交流・広域観光を促進していく

④ 高速道路のインターチェンジと各拠点とのアクセス強化等

- 県内の拠点都市、産業・物流拠点、開業予定のジブリパークを始めとした観光拠点から高速道路インターチェンジへのアクセス強化に加え、ブロック都市圏間の連携を強化する広域道路の整備により、交流・産業・観光における県境を越えた広域連携を強化・活性化させるとともに、企業立地を促進し産業集積を高めていく
- また、既存の高速道路ストックを賢く活用するため、スマートICの整備を推進していく

⑤ 山間地域や半島部における道路ネットワークの強化等

- 三遠南信自動車道のネットワーク化に加え、山間地域の拠点間の連絡や高規格道路へのアクセス性を高める道路整備や、半島部における道路ネットワークの強化を図るとともに、地域振興施設でもある「道の駅」を活用した拠点づくりを推進していく

■ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性

① 港湾・空港から高速道路ネットワークへのアクセス強化と代替性・多重性の向上

- 物流機能に加え災害時の臨海広域防災活動拠点となる名古屋港等の港湾や、空路の物流を担う中部国際空港、さらには災害時の航空広域防災活動拠点となる県営名古屋空港（名古屋飛行場）から高速道路ネットワークへのアクセスの強化と代替性・多重性の向上のため、名豊道路や西知多道路などの広域道路の整備に加えて、拠点へのアクセス路の整備により災害に強い道路ネットワークを構築し、災害時の物流機能の確保と迅速な救助・救急、医療活動を支援

② 広域応援を受け入れるための緊急輸送道路等の整備、橋りょうの耐震化等の推進

- 県外からの陸上輸送による応援を受け入れるため、高速道路インターチェンジから広域物資輸送拠点までのアクセスを強化するとともに、地域内輸送拠点や救助活動拠点等の拠点を結ぶ緊急輸送道路等の幹線道路ネットワークの整備、道路の通行止めのリスク解消に向けた法面・盛土対策、地震対策や無電柱化等の防災・減災対策を推進し、災害時の機能を確保

③ ゼロメートル地帯や沿岸地域、中山間地域における道路ネットワークの構築

- ゼロメートル地帯で防災上重要な役割を担う一宮西港道路のネットワーク化や、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域などの甚大な被害の恐れのある沿岸地域や中山間地域その他の孤立の可能性がある地域における、災害に強い道路ネットワークの構築

交通・防災拠点

■ 道路と各交通機関の連携強化の方向性

① リニア開業効果を高める交通ネットワークの結節点の強化

- リニア中央新幹線の開業効果を高めるため、圏域内の交通ネットワークとの結節点となる名古屋駅について、交通機関相互の乗換利便性を向上させていく

■ 主要な防災拠点の機能強化等の方向性

② 「道の駅」の防災拠点化

- 道の駅について、防災トイレや自家発電設備等の整備や、避難場所としての誘導案内・物資備蓄を行うなど、災害時に求められる機能に応じた必要な施設・体制を検討し、防災拠点としても活用

ICT交通マネジメント

■ モビリティ先進県の実現

① 道路交通におけるICTの社会実装

- 自動運転技術を活用したモビリティサービス、移動手段選択の最適化により混雑緩和や環境負荷低減などの様々な効果が期待できるMaaS等の社会実装を推進するなど、あらゆる地域において公共交通を始めとした移動の利便性が確保される社会をめざしていく
- そのため、あいち自動運転ワンストップセンターの活用や、MaaS推進会議の活動などにより、県内各地での実証実験の実施等を支援
- これらを通じ、2026年のアジア競技大会や、2027年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、世界に誇る自動車産業の集積地として、先進のモビリティサービスがいち早く実装され幅広く展開されるモビリティ先進県となっていくことを目標とし、先導する取組として、スーパーシティ化をめざす中部国際空港島及び周辺地域や、ジブリパークが開業予定の愛・地球博記念公園及び周辺地域における社会実装に向け、産学行政で連携した取組を推進していく