

中京圏では2024年度から26年度にかけて、二つの高規格道路が全線開通予定である。一つは都市圏の環状道路である東海環状自動車道、もう一つは名古屋市と豊橋市を連絡する国道23号名豊道路である。これら路線の全線開通を間近に控え、道路網整備が果たしてきた役割を

俯瞰(ふかん)し、今後の地域づくりの展望を考察する。

本稿で述べる中京圏とは、名古屋市を中心に半径

50キロメートルから80キロメートルで形成される岐阜県、愛知県、三重県

の平野部で構成される都市圏とする。人口は約750万人を擁し、地域内総生産は約36兆円と日本全体に位置する。それ故に、三大都市圏を結ぶ高速道路や

らゆとりある空間が形成されている。また、日本で唯一、貿易黒字を続ける名古屋港が存在しており、日本の経済をけん引する地域である。

中京圏は、首都圏と近畿圏の大都市圏に挟まれた地域であり、国土の「真ん中」

進化する中京圏

都市圏の発展と道路網(1)

新幹線が集う日本の東西交通の要衝である。中京圏はまさに日本の

の7%を占める。中京圏の特徴は、自動車産業に代表されるモノづくり地域であり、大動脈である東西の物流・人流と、名古屋周辺

のモノづくりで発生する域内の物流・人流を滞りなく円滑に捌(さば)くことが、日本と中京圏の双方における重要な課題となっている。

圏の道路ネットワークを振り返ってみよう。1970年代は名神高速道路、中央自動車道など名古屋から放射状の高速道路が伸びている。愛・地球博の開幕、中部国際空港の開港があった。2005年には豊田市と美濃市を結ぶ東海環状自動車道の東回りが開通し、環状道路時代の幕開けを迎えたと言えよう。

その後、16年の新東名高速道路の愛知県区間の開通、19年の新名神高速道路の三重県区間の開通、21年の名古屋圏の環状道路である名古屋第二環状自動車道の全線開通など東西と周辺地域の物流・人流を捌くネットワークが構築された。これらにより、岡崎市や

四日市市などにおける高速道路上のかつての激しい渋滞は改善された。一方で、依然として渋滞が顕著なポトルネックは存在している。今後、取り組みが必要だ。このように中京圏の道路ネットワークは放射状から環状へと発展し、さらに多重化されたダブルネットワークの形成が進み、私たちの生活や経済活動を支えている。

次回以降は、全線開通間近の東海環状自動車道と国道23号名豊道路に焦点を当て、これまで発現した効果や今後期待される効果を解説し、最後に将来の中京圏の地域像について考察する。

(毎週木曜日に掲載)



右近 崇(うこん・たかし) 政策研究事業本部研究開発第1部(名古屋) 主任研究員

