

中京圏では、2024年度の名豊道路全線開通、26年度までに放射状の高速道路をつなぐ東海環状自動車道の全線開通を迎え、道路網が拡充する。半世紀を振り返ると、都市や地域間を速く結ぶための放射状の道路網の整備から始まり、都心部に集中する過度な交通需要

ら、中京圏には、今後の成長可能性を秘めた地域も存在する。今後20〜30年先を見据えて平常時・災害時を通じて滞りのない対流を形成する着手に至らない高規格道路

彩りのある地域の実現

都市圏の発展と道路網(4)

の計画がある。また、国土

分散を図る環状道路整備、新東名・名神高速道路に代表されるダブルネットワーク機能を発揮する道路網の整備が進んだ。しかしなが

中部の将来像の実現に向けて、21年3月に「新広域道路交通計画(中部ブロック版)」が策定された。この計画では、効率的な強化を

注目すべきは、交通需要追隨型の整備から、移動しやすさや強靱性など求められるサービスレベルを達成するためのネットワーク構築を目指す、との宣言だ。

行政の視点では、将来にわたって広域的な東西流動を十分に担えるのか、リニア

中央新幹線の開通効果を都市圏に行き渡らせることができるのか、新たなボトルネックは生じていないか、取り残される地域はないか等を考慮することが求められる。



宮下 光宏(みやした・みつひろ) 政策研究事業本部研究開発発第1部(名古屋) 主任研究員

企業の見点では、道路網の増大が地域活性化に結びつく。道路網は、空間的に地点を結ぶだけではなく、時代や世代を超えて効果をもたらす社会基盤であり、整備後の社会から価値が生まれる。直近の高規格道路の開通を契機として、各企業・個人の置かれている立場や状況を踏まえ、中京圏の住民、企業、行政が一体となって将来のありたい姿を描き、その下で諸活動を支える道路網の役割に思いを巡らせることが中京圏の持続的な発展につながる。