

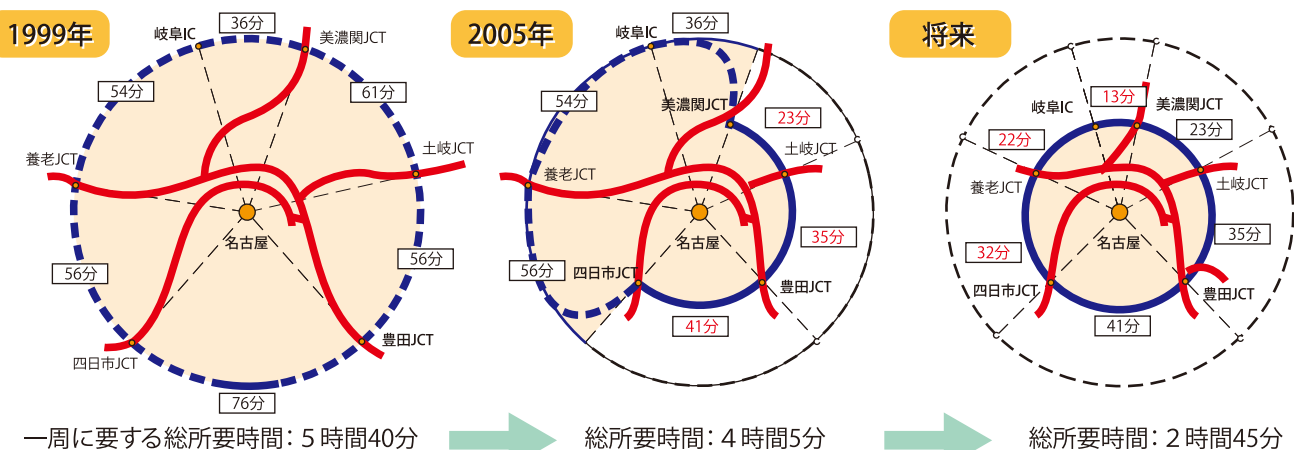
3 都市間の時間距離の短縮と高機能施設からの時間圏域の拡大

中部圏では高速道路ネットワークの整備とともに空港・港湾の高機能化が進められています。これによって都市間の時間距離が短縮されるとともに、空港・港湾へのアクセス性の高い地域が拡大しています。

中部圏内各地を結ぶ環状道路の整備が進行中

- 中部圏内の主要都市間を結ぶ東海環状自動車道の整備が進められています。
- 2005年3月には東海環状自動車道の東側区間が開通し、伊勢湾岸自動車道が東名高速道路および東名阪自動車道と接続されました。これによって名古屋周辺の30～40km圏に位置する交通結節点間の所要時間は約半分に短縮されています。

● 交通結節点間の所要時間の変化



出典：デジタル道路地図、道路交通センサスより作成
算出条件：現況道路＝H11センサスの平日混雑時旅行速度、新設道路＝80km/hで設定

空港や港湾の機能が高度化

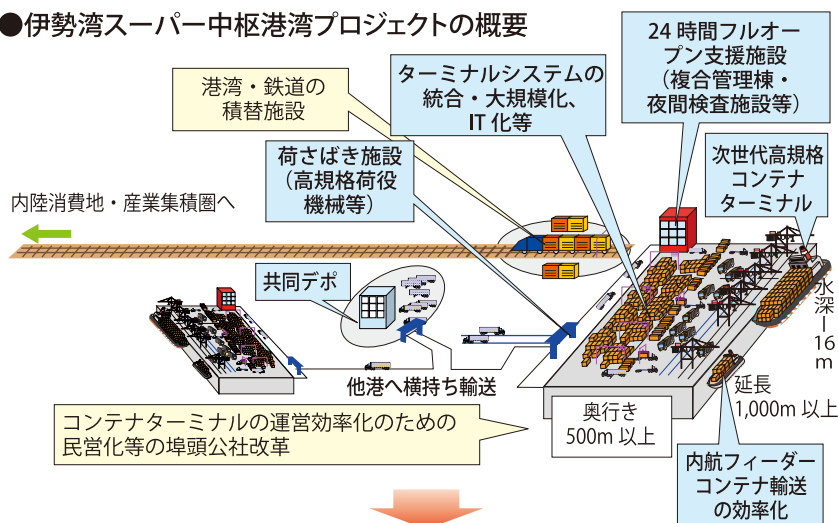
- 中部国際空港の開港や名古屋港のスーパー中枢港湾としての整備など、中部圏では世界との玄関口となる空港・港湾の高度化が進められています。

● 名古屋空港と中部国際空港の比較

	名古屋空港	中部国際空港
整備年月	1944年2月	2005年2月
種別(2005年2月以降)	陸上飛行場	第1種空港
滑走路延長及び本数	2,740m×1	3,500m×1
総面積	約210ha	約580ha
うちターミナル延べ床面積	約70ha	約220ha
国際貨物定期便数	海外5都市6便/週(2004年6月)	海外19都市49便/週(2007年3月)

出典：中部地方整備局港湾空港部資料、
中部国際空港株式会社HP
OAG「OAG Flight Guide Worldwide」

● 伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクトの概要



(1) ターミナル運営の効率化 (2) 港湾間、背後圏との広域連携 (3) 超大型コンテナ船への対応

アジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準を実現

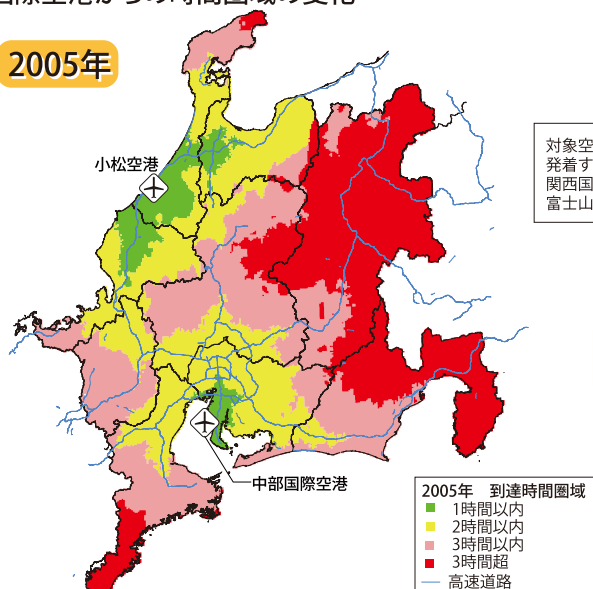
出典：伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会

道路整備によって、空港・港湾と各地とのアクセスが強化

- 現在の道路プロジェクトが完成すると、国際空港への3時間圏^{※1}が拡大し、国際港湾への3時間圏は中部地方全域へと広がります。

●国際空港からの時間圏域の変化

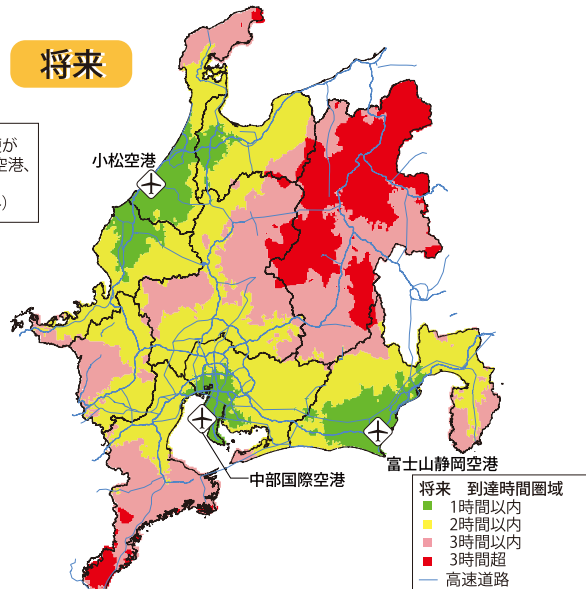
2005年



アクセス可能な面積・人口・事業所数比^{※2}

	面積	人口	事業所数
1時間以内	6.6%	16.5%	19.3%
2時間以内	35.0%	63.0%	61.9%
3時間以内	67.2%	83.5%	82.4%

将来

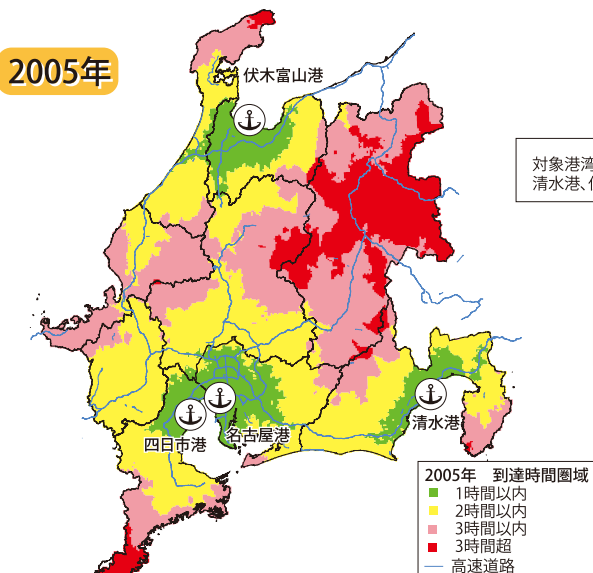


アクセス可能な面積・人口・事業所数比^{※2}

	面積	人口	事業所数
1時間以内	11.7%	30.7%	32.4%
2時間以内	52.7%	82.1%	80.8%
3時間以内	84.1%	93.9%	93.5%

●国際港湾（特定重要港湾）からの時間圏域の変化

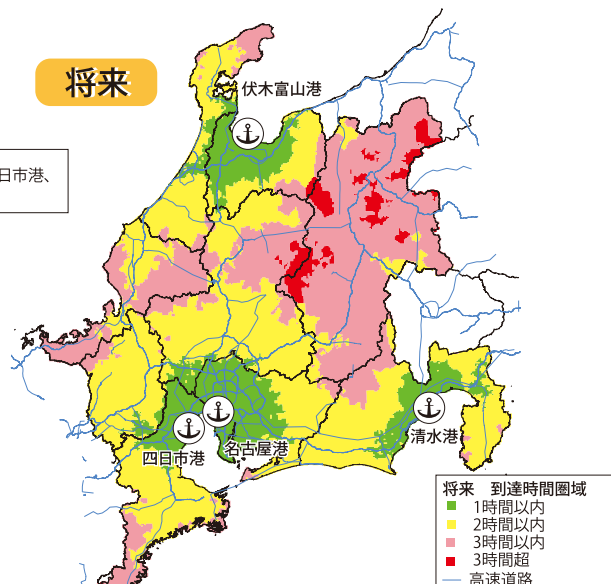
2005年



アクセス可能な面積・人口・事業所数比^{※2}

	面積	人口	事業所数
1時間以内	13.1%	47.3%	46.6%
2時間以内	53.0%	85.7%	83.9%
3時間以内	85.8%	94.5%	94.3%

将来



アクセス可能な面積・人口・事業所数比^{※2}

	面積	人口	事業所数
1時間以内	16.3%	52.7%	51.4%
2時間以内	62.1%	88.2%	87.0%
3時間以内	96.6%	99.7%	99.7%

出典：デジタル道路地図、道路交通センサスより作成

算出条件：現況道路＝H11センサスの平日混雑時旅行速度

将来道路＝H17センサスの平日混雑時旅行速度を元に道路規格毎に速度を設定

※1：1日1往復が可能な時間として仮定

※2：富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀県の合計