

1 知多半島道路

目 的

現道の県道名古屋半田線は、これまで名古屋市と半田市を結ぶ主要交通として地域の経済産業に重要な役割を果たしてきましたが、輸送需要の増大や衣浦臨海工業地帯、愛知用水事業及び宅地開発の進展により、将来的にさらなる交通量の増大が見込まれることから、交通の円滑化を図り、産業経済や地域開発を促進するため、他の道路や鉄道との平面交差のないバイパスとして新たに有料道路である本路線を整備しました。

概 要

根拠法令：道路整備特別措置法

路線名：県道名古屋半田線

区 間：名古屋市緑区大高町から
半田市彦洲町二丁目まで

延 長：20.9km

事業費：455.0億円

道路の区分：第1種第3級

車道幅員：14.0m

設計速度：80km/h

着手年月日：1965年12月21日

供用年月日：1983年6月1日（日本道路公団から引継）



路線紹介

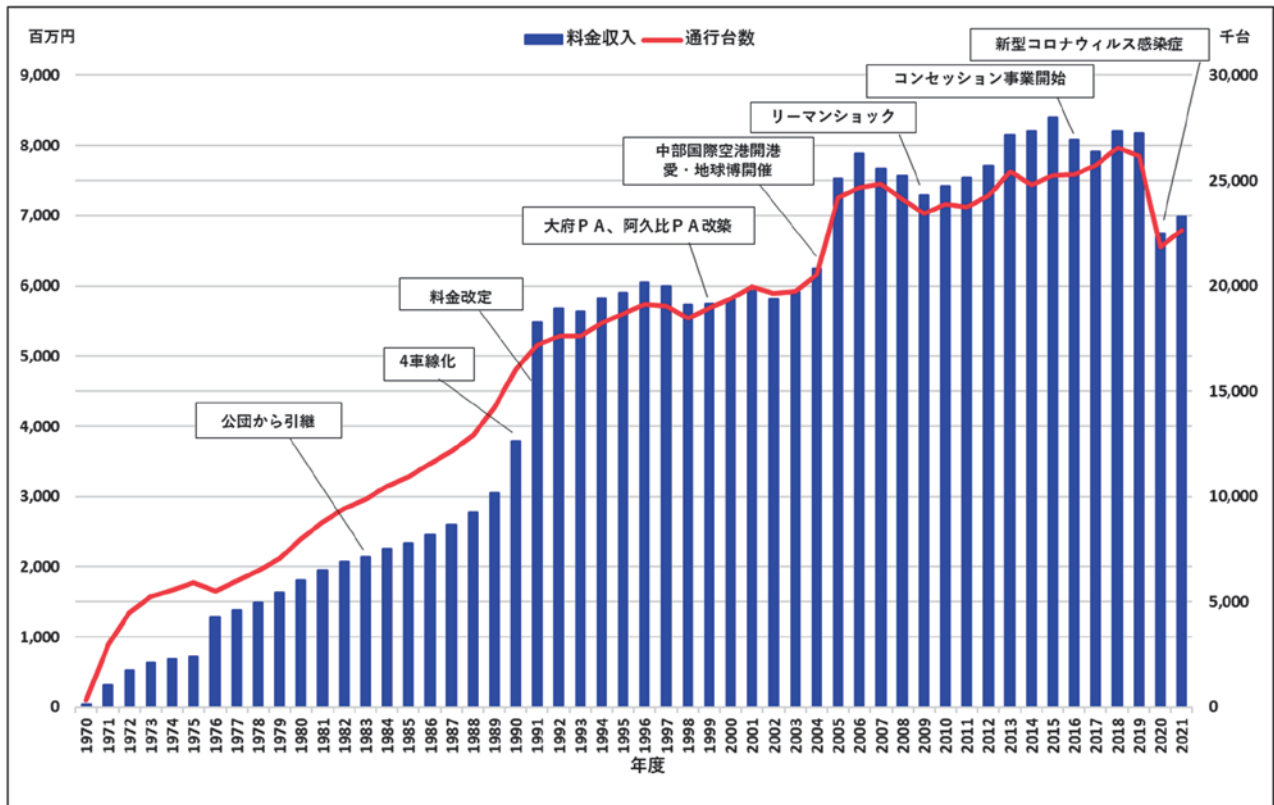
知多半島を縦貫するバイパスとしての本路線の整備により、さらなる沿線の宅地開発や衣浦臨海工業地帯の発展に大きく貢献するとともに、名古屋高速道路、伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路とも接続し広域交通ネットワークを構成し、「セントレアライン」を経由して中部国際空港まで名古屋都心地域から30分～40分、空港を中心として60km圏内の主要都市から概ね1時間でアクセスが可能であることから、中部の産業、経済及び観光の発展に大きな役割を果たしています。



営業状況

供用開始以来、輸送需要の増大や衣浦臨海工業地帯、愛知用水事業及び宅地開発の進展により通行台数は順調に伸び、1990年度には4車線化しました。その後は、中部国際空港開港、日本国際博覧会（愛・地球博）の開催、伊勢湾岸自動車道及び第二東名高速道路の整備などにより、リーマンショックの影響はあったものの、通行台数は着実に増加してきています。

しかし、2020年度以降現在までは、出入国制限など新型コロナウイルス感染症の影響により、中部国際空港における発着便が激減したため、通行台数も減少しています。



2 南知多道路

目 的

知多半島は、衣浦臨海工業地帯及び名古屋南部臨海工業地帯の産業経済の発展に伴い、住居地域の開発が南部にまでも進んでおり、また、観光資源が豊富であり、レクリエーション地域として観光客数も増加していました。しかし、海岸沿いの現道は古くからの市街地、集落をぬって通っており、特に海水浴シーズンには随所で交通渋滞をきたしていました。

このような状況の中、現道の拡幅整備には膨大な事業費と工期が必要となり、早期の実施が困難な状況にあったことから、交通の円滑化を図り、観光や地域開発を促進するため、知多半島の中央部を縦貫する幹線道路として、新たに本路線を整備しました。

概 要

根拠法令：道路整備特別措置法
 路線名：県道半田南知多公園線
 区 間：半田市彦洲町二丁目から
 知多郡南知多町大字豊丘字駒帰まで
 延 長：19.6km
 事業費：420.5億円
 道路の区分：第1種第3級
 車道幅員：14.0m
 設計速度：80km/h
 着手年月日：1966年3月1日
 供用年月日：1970年3月1日



路線紹介

本路線は、三河湾国定公園の一角に位置する知多半島の中央丘陵地を縦貫する幹線道路です。

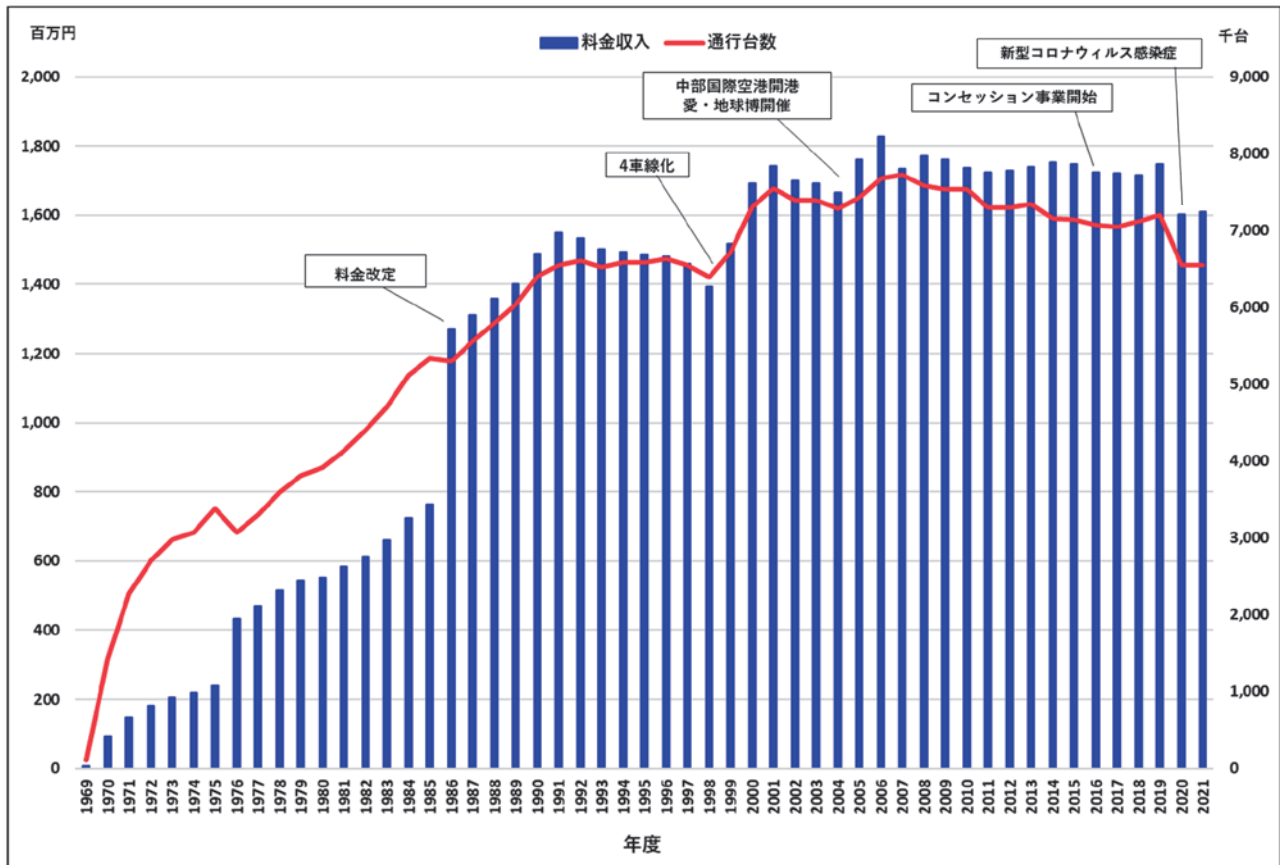
知多半島は観光資源に富むとともに、夏季の海水浴や秋季のみかん狩りなど一年を通じて様々なレクリエーションが楽しめる地域であり、「セントレアライン」、名古屋高速道路、伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路とも接続して、広域交通ネットワークを構成し、名古屋や近県はもちろんのこと、全国からの観光客が訪れており、経済及び観光の発展に大きな役割を果たしています。



営業状況

供用開始以来、観光や地域開発が進むとともに通行台数は着実に伸び、1999年度には夏季の海水浴シーズンの渋滞対策として4車線化しています。その後も、中部国際空港開港、伊勢湾岸自動車道及び第二東名高速道路の整備などにより、通行台数も堅調を維持しています。

しかし、2020年度以降現在までは、新型コロナウイルス感染症の影響による観光需要の落ち込みのため、通行台数は減少しています。



3 知多横断道路

目 的

半田市及び常滑市は知多半島のほぼ中央部の東西両岸部に位置し、当地域の産業経済の中心的都市として発展しており、両市は一般国道247号によって密接に結ばれていましたが、経済の発展に伴う交通量の増大及びレジャー交通等により、朝夕のラッシュ時のみならず昼間においてもしばしば交通渋滞が起きていました。

現道は人家連担区間が多く、拡幅整備には膨大な事業費と工期が必要となり早期の実施が困難な状況にあったことから、両地域内の交通の円滑化を図り、地域住民の利便の推進と生活環境の健全化を図るとともに、産業経済の発展に寄与するため、現道の北部地域を通る本路線を整備しました。

概 要

根拠法令：道路整備特別措置法

路線名：県道碧南半田常滑線・県道中部国際空港線

区 間：半田市平和町四丁目から常滑市字小森まで
常滑市りんくう町二丁目から常滑市錦町一丁目まで

延 長：8.5km

事業費：620億円

道路の区分：第1種第2級

車道幅員：14.0m

設計速度：80km/h

着手年月日：1977年10月18日

供用年月日：1981年4月1日



路線紹介

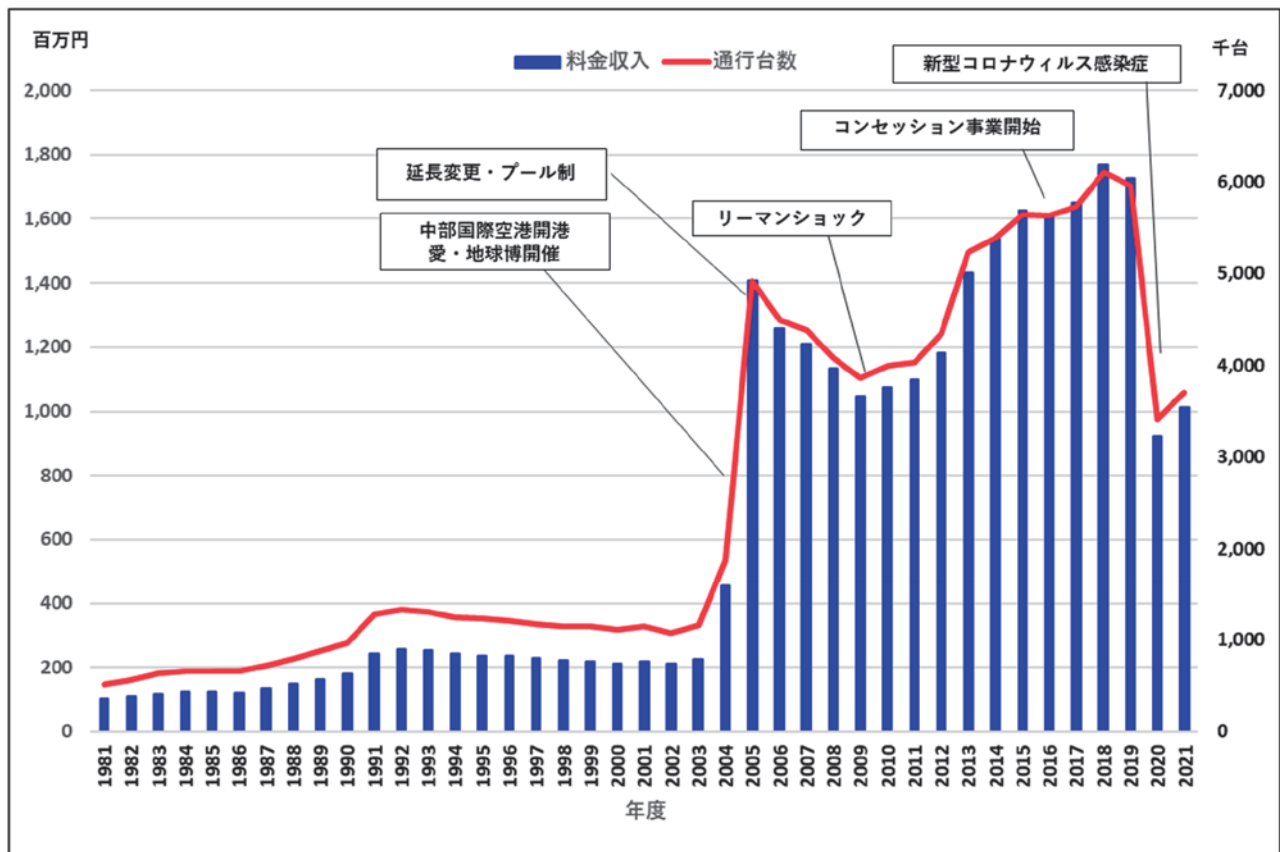
本路線と中部国際空港連絡道路をあわせて「セントレアライン」と呼んでおり、中部国際空港まで名古屋都心地域から30分～40分、空港を中心として60km圏内の主要都市から概ね1時間でアクセスが可能です。また、名古屋高速道路、伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路とも接続して、広域交通ネットワークを構成しており、中部の産業、経済及び観光の発展に大きな役割を果たしています。



営業状況

供用開始以来、半田市及び常滑市の交通の円滑化が図られ、通行台数は着実に伸びてきました。また、中部国際空港の開港に合わせ、セントレアラインとして延長整備し、日本国際博覧会（愛・地球博）の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割も果たしました。その後は、リーマンショックの影響を受けたものの、インバウンド需要の増大により、通行台数は着実に伸びてきています。

しかし、2020年度以降現在までは、出入国制限など新型コロナウイルス感染症の影響により、中部国際空港における発着便が激減したため、通行台数は減少しています。



4 中部国際空港連絡道路

目 的

中部国際空港の開港に伴い、名古屋都心地域や近隣都市、さらには中部各県からのアクセスの高速性・定時性を確保するとともに、知多半島地域の自動車道路網を形成するため、海上にある空港と対岸の知多横断道路を直結する区間として本路線を整備しました。

なお、本路線は、2005年に開催された「日本国際博覧会（愛・地球博）」の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割も果たしました。

概 要

根拠法令：道路整備特別措置法

路線名：県道中部国際空港線

区 間：常滑市セントレア三丁目から
常滑市りんくう町二丁目まで

延 長：2.1km

事業費：240億円

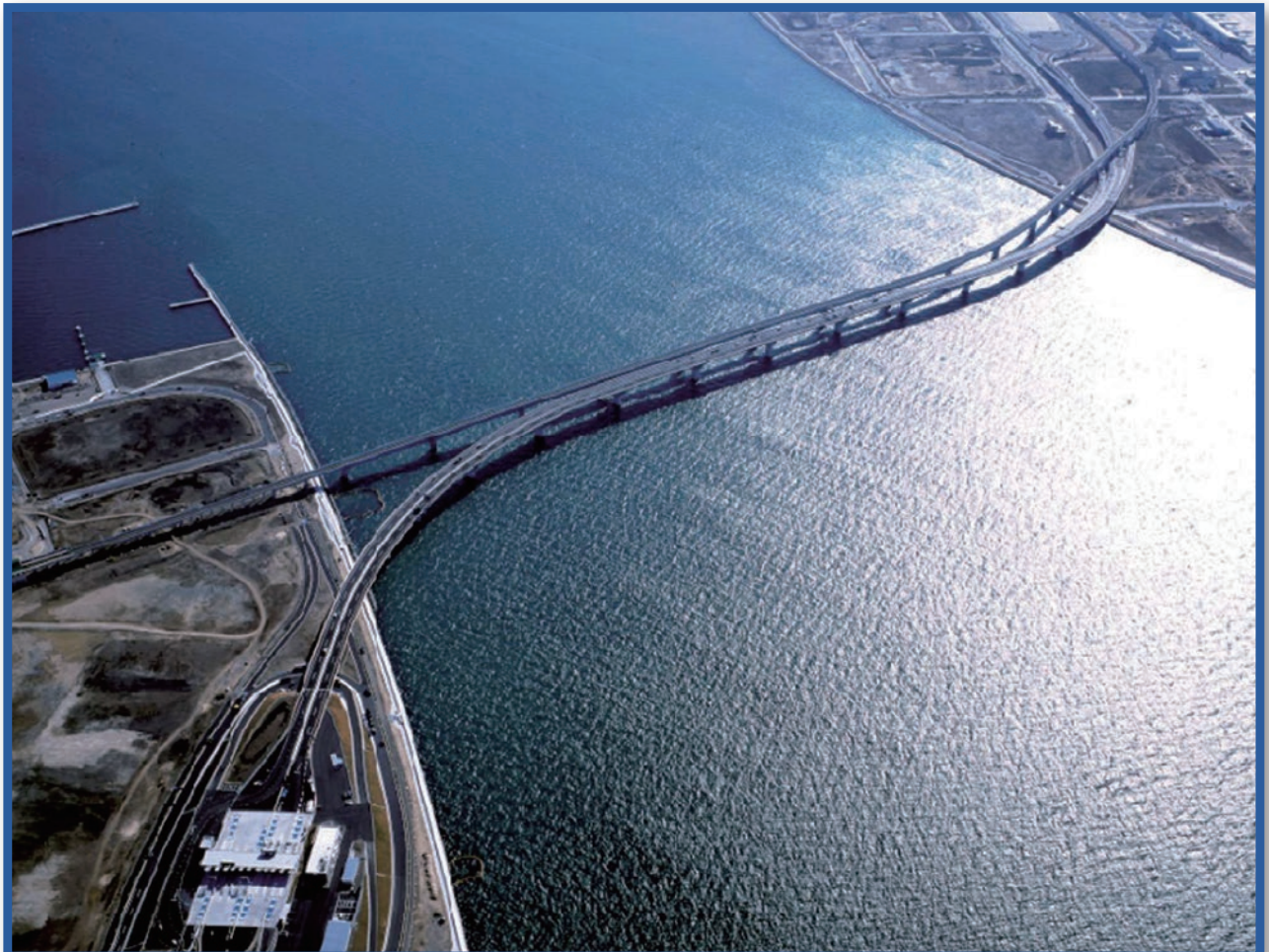
道路の区分：第1種第2級

車道幅員：14.0m

設計速度：80km/h

着手年月日：2001年8月29日

供用年月日：2005年1月30日



路線紹介

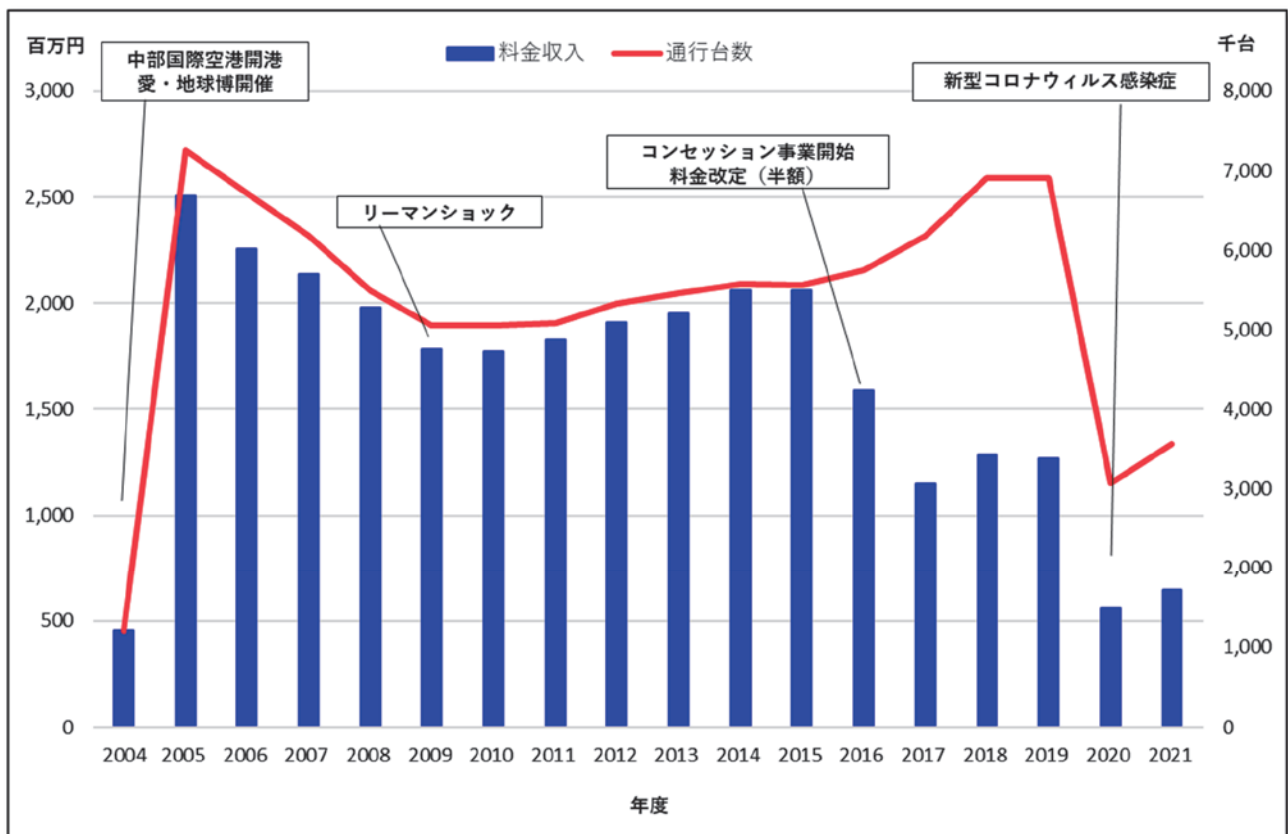
本路線と知多横断道路をあわせて「セントレアライン」と呼んでおり、中部国際空港まで名古屋都心地域から30分～40分、空港を中心として60km圏内の主要都市から概ね1時間でアクセスが可能です。また、名古屋高速道路、伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路とも接続して、広域交通ネットワークを構成しており、中部の産業、経済及び観光の発展に大きな役割を果たしています。



営業状況

中部国際空港の開港に合わせ供用開始され、日本国際博覧会（愛・地球博）の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割を果たしました。その後は、リーマンショックの影響を受けたものの、インバウンド需要の増大により通行台数は着実に伸びてきており、さらなる航空需要の拡大を図るため、2016年10月からのコンセッション事業開始にあたり、通行料金を半額としました。

しかし、2020年度以降現在まで、航空や旅行業界は新型コロナウイルス感染症の影響を最も受けており、出入国制限などによる発着便の激減に伴い通行台数も減少しています。



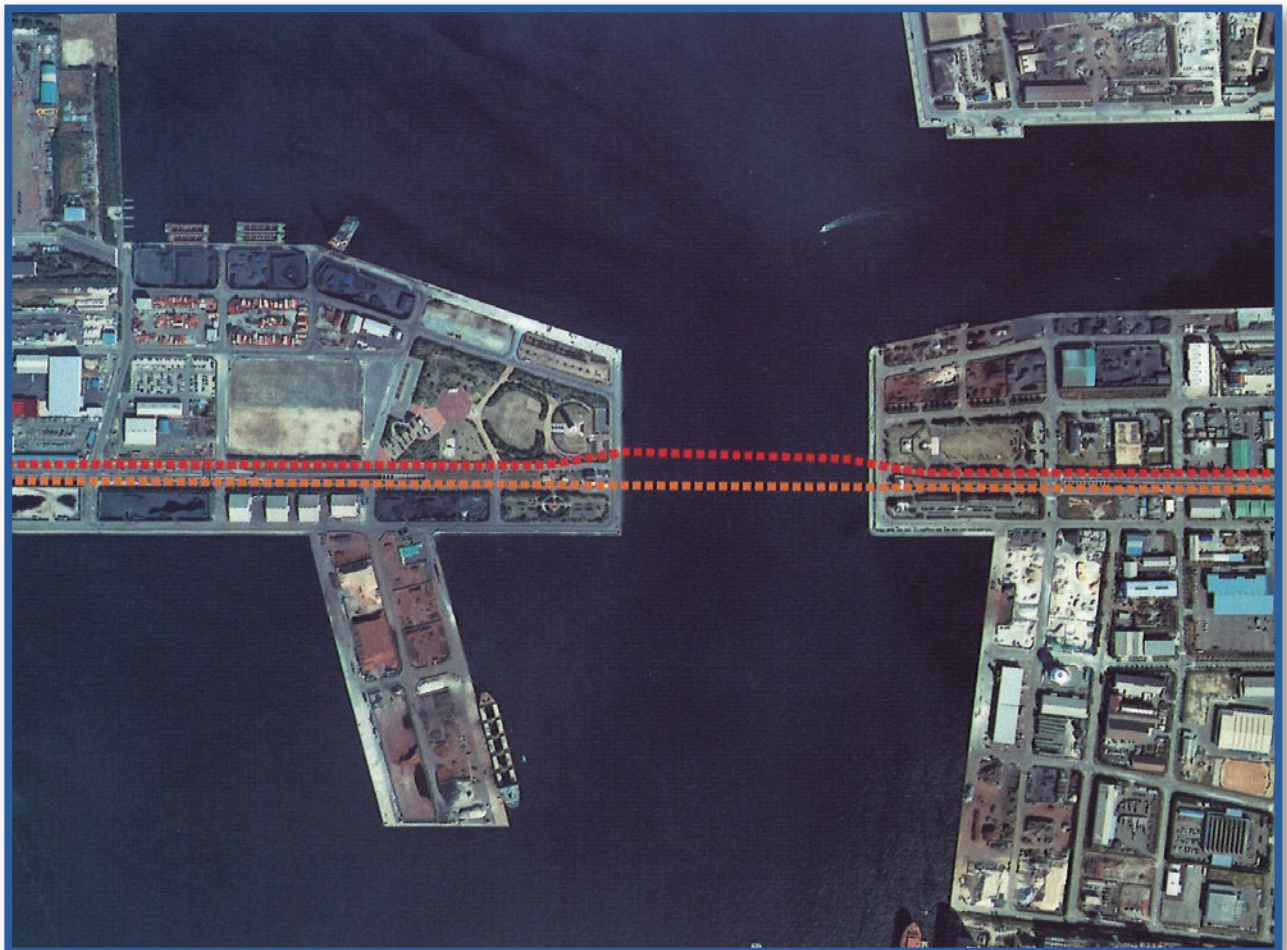
5 衣浦トンネル

目的

衣浦臨海工業地帯は衣浦港の東西にふ頭が埋立造成されていますが、東西を結ぶ路線は北端の衣浦大橋しかなく、慢性的に交通渋滞が発生していることから、その緩和を図るとともに、境川で分断された知多半島と西三河地方を縦断的に結び、産業の活性化及び発展に寄与するため、本トンネルを整備しました。

概要

根拠法令：道路整備特別措置法
 路線名：県道碧南半田常滑線
 区間：碧南市港本町から半田市11号地まで
 延長：1.7km
 事業費：253.2億円
 道路の区分：第3種第2級
 車道幅員：13.0m
 設計速度：60km/h
 着手年月日：1970年8月7日
 供用年月日：1973年8月1日



路線紹介

衣浦港は、工業用地の造成や施設整備の進捗に伴い、臨海部には輸送機械や製鋼所などの製造業や発電所などの基幹産業を中心とした企業が進出し、知多・西三河地域の流通拠点としてのみならず、高次加工型産業を中心とする工業港として発展しており、本トンネルは、衣浦港の中央ふ頭東地区と西地区を海底トンネルで結ぶ交通の要となっています。

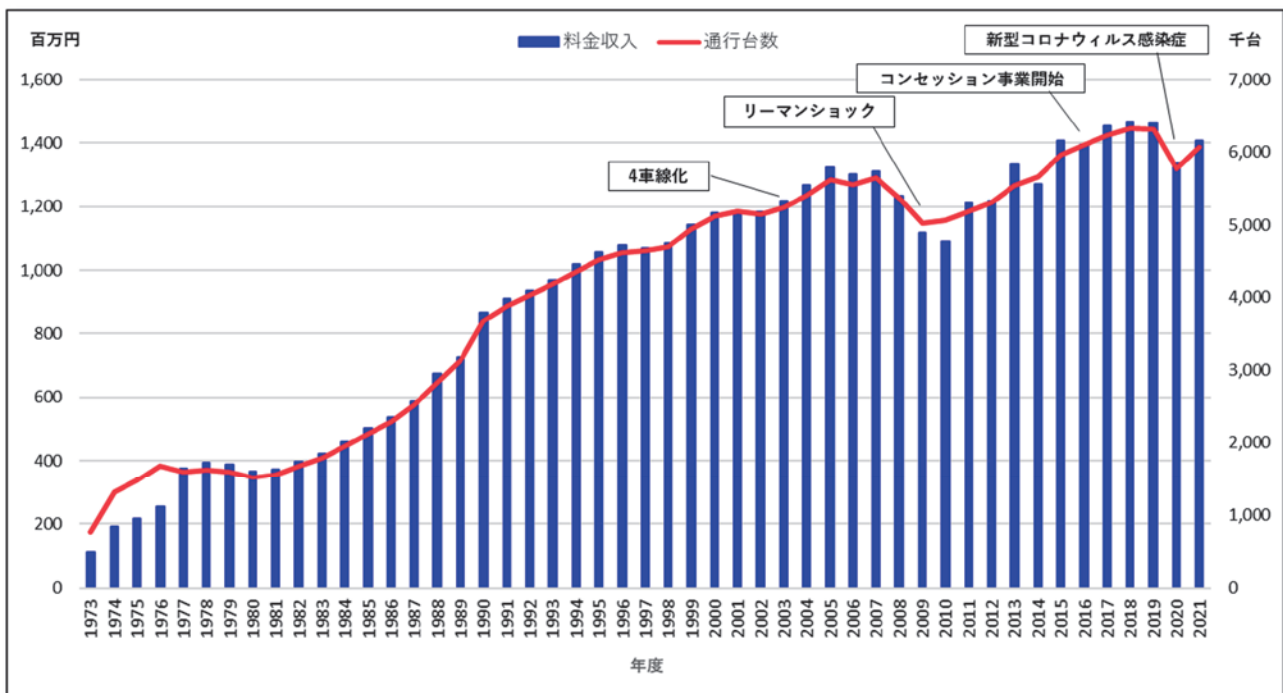
本港の背後である知多・西三河地域は、機械工業を中心とする高度産業集積に特色があることから、今後は、この技術集積を基盤として先端産業分野に関する高度技術産業拠点の形成が期待されています。



営業実績

1973年の供用開始以来、隣接する衣浦臨海工業地帯の発展とともに、通行台数は順調に増加し、朝夕のラッシュ時には渋滞をきたす状況となったため、1994年度からトンネルを追加工事し、2003年3月から4車線化しました。

その後は、渋滞も概ね解消し、当地域の交通の利便性の増進に大きな役割を果たしています。通行台数についても、リーマンショックや新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、概ね増加の曲線をたどっています。



6 猿投グリーンロード

目 的

名古屋市東部及び豊田市北部地域は、名古屋市の急速な発展の影響を受けて学校施設、レクリエーション施設、住宅等が造成されていること、また、香嵐渓などの行楽地があることなどから、地域開発及び観光開発のため、名古屋市及び東名高速道路名古屋インターチェンジと豊田市北部及び奥三河地域を縦断的に結ぶ本路線を整備しました。

なお、本路線は、2005年に開催された「日本国際博覧会（愛・地球博）」の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割も果たしました。

概 要

根 拠 法 令：道路整備特別措置法
 路 線 名：県道力石名古屋線
 区 間：豊田市力石町から豊田市八草町まで
 延 長：13.1km
 事 業 費：260.9億円
 道路の区分：第3種第2級
 車 道 幅 員：13.0m
 設 計 速 度：60km/h
 着 手 年 月 日：1968年5月17日
 供 用 年 月 日：1972年4月1日



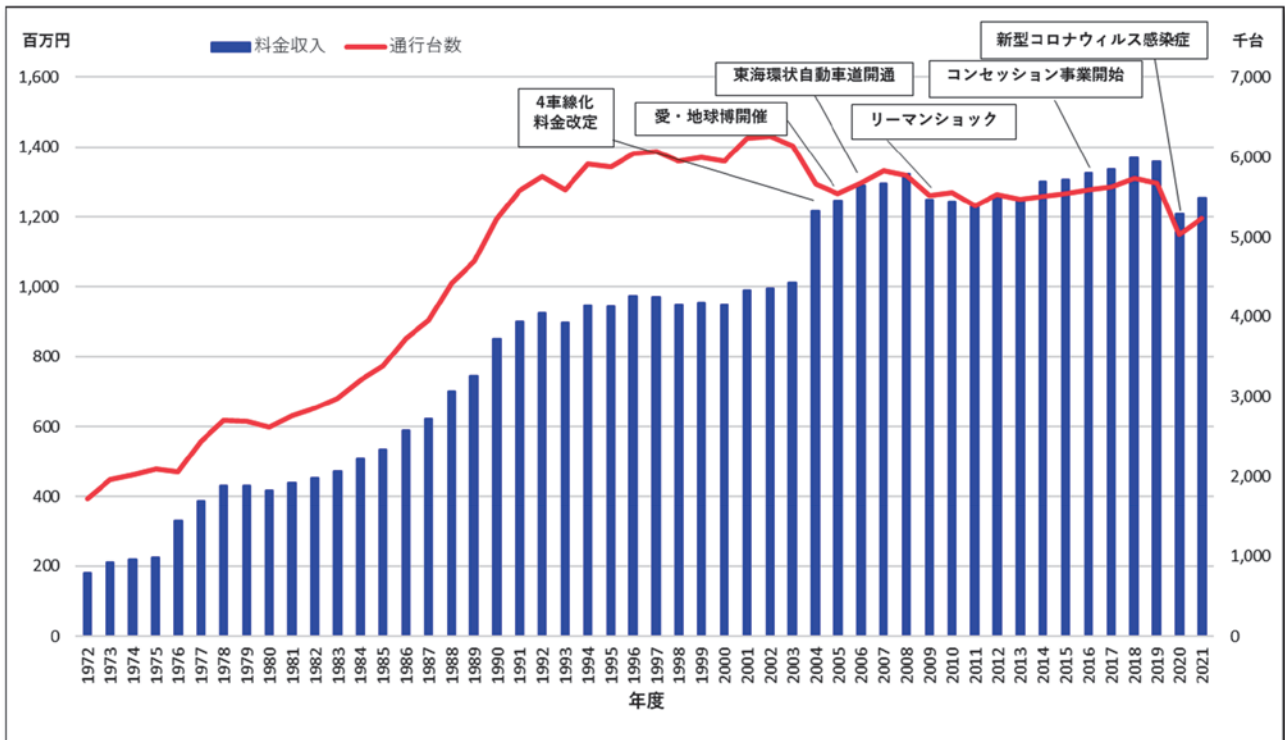
路線紹介

本路線は、名古屋市内から東海随一といわれるモミジの名所である香嵐渓までへの最短ルートであり、紅葉シーズンには交通量が劇的に増大します。また、近年は、愛知県内の東海環状自動車道や第二東名高速道路が開通し、近隣地域の開発が進み、大型商業施設が各所でオープンしていることや、2022年度の「ジブリパーク」のオープンにより、さらに利用が増加することが予想されます。



営業状況

本路線の開通により、名古屋市東部及び豊田市北部地域の地域開発や観光開発が進み、通行台数も順調に伸びてきたことや、2005年に愛・地球博が開催されることから、2004年3月に八草IC～中山IC間を4車線化し、料金改定を行いました。その後は、東海環状自動車道が開通したことなどから、交通アクセスも格段に向上し、リーマンショックや新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、通行台数は概ね高水準を保ってきています。



7 衣浦豊田道路

目 的

衣浦臨海工業地帯と自動車産業を中心とする内陸工業地帯を縦貫して結ぶ地域高規格道路として、また、現道の朝夕のラッシュ時の慢性的な渋滞の緩和を図るとともに、国道1号、23号、153号、155号、247号、東名高速道路、第二東名高速道路等の幹線道路と接続されることにより、都市交通の円滑化、土地利用の効率化及び産業経済の発展に大きな役割を担う道路として本路線を整備しました。

概 要

根拠法令：道路整備特別措置法
路線名：一般国道419号
区間：豊田市生駒町から知立市新林町まで
延長：4.3km
事業費：236.1億円
道路の区分：第3種第1級
車道幅員：14.0m
設計速度：80km/h
着手年月日：1999年9月15日
供用年月日：2004年3月6日



路線紹介

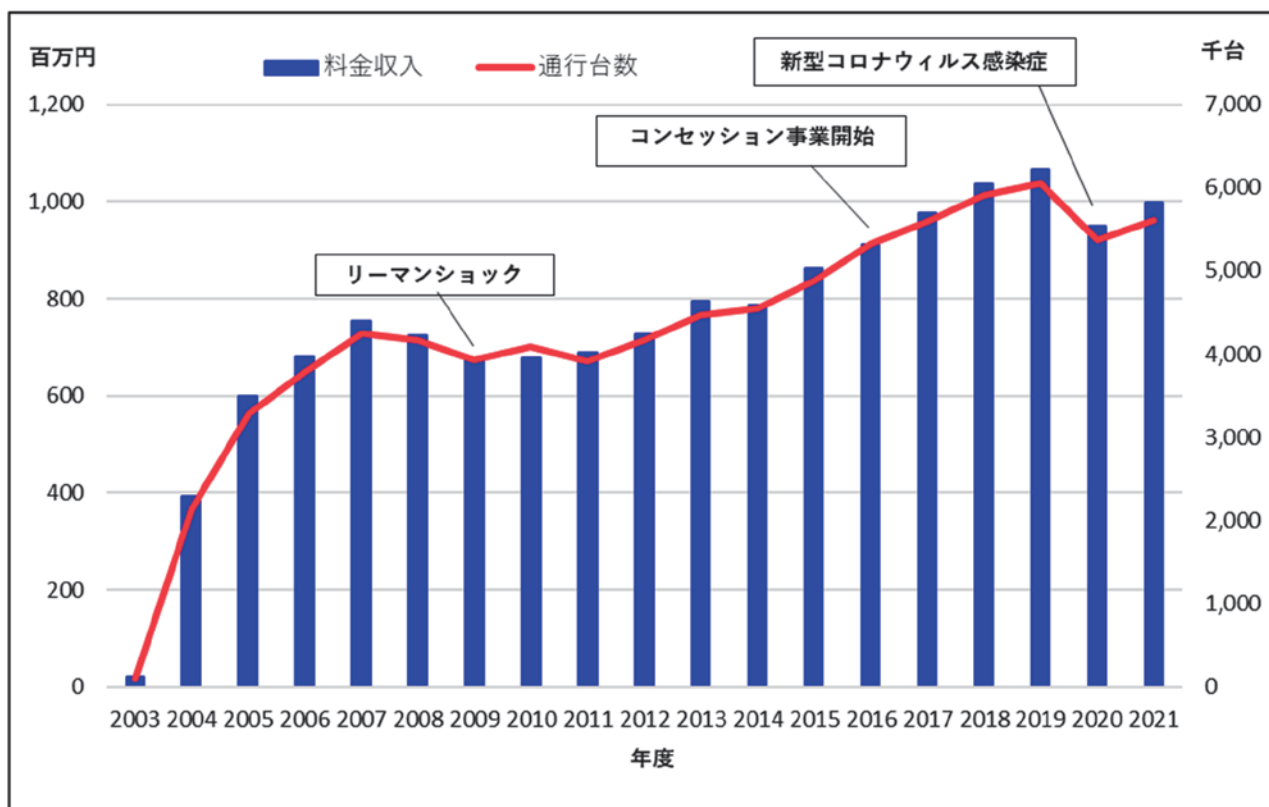
本路線は、信号や踏切のない全線高架構造のため、豊田市～知立市間の移動にかかる時間が、朝・夕のラッシュ時に約30分、それ以外の時間帯でも約10分短縮できます。また、知立市間の渋滞緩和にも役立っており、周辺環境にも優しい道路です。

伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路の整備も進み、今後はさらに交通量の増加が期待できます。



営業状況

2004年3月の供用開始以降、伊勢湾岸自動車道、第二東名高速道路の整備も進み、交通アクセスも格段に向上しており、リーマンショックや新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、通行台数は概ね順調に伸びてきています。



8 名古屋瀬戸道路

目的

名古屋市東部の諸都市を結び、名古屋環状2号線、東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって、名古屋圏の自動車専用道路網を形成する地域高規格道路として、また、名古屋東部を縦断する県道力石名古屋線の慢性的な渋滞の緩和を図るため本路線を整備しました。

なお、本路線は、2005年に開催された「日本国際博覧会（愛・地球博）」の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割も果たしました。

概要

根拠法令：道路整備特別措置法

路線名：県道日進瀬戸線

区間：日進市岩崎町から長久手市岩作床寒まで

延長：2.3km

事業費：54億円

道路の区分：第1種第2級

車道幅員：14.0m

設計速度：80km/h

着手年月日：2002年8月31日

供用年月日：2004年11月27日



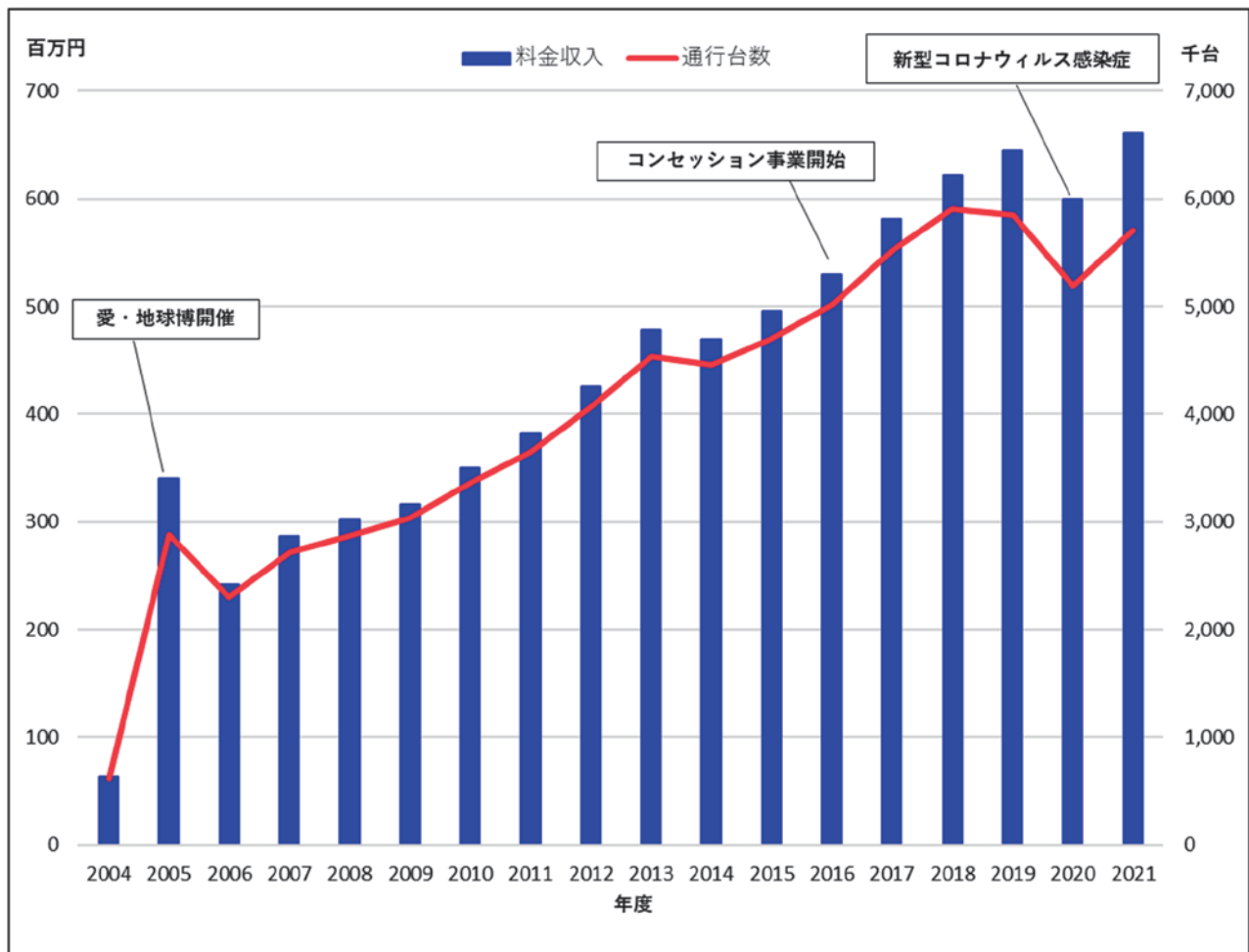
路線紹介

本路線は、2005年に開催された「日本国際博覧会（愛・地球博）」の観客輸送を担うアクセスルートとしての役割を果たしましたが、その後も跡地に建設された愛・地球博記念公園へのアクセス道路として利用されています。また、近年は、近隣地域の開発が進み、大型商業施設が各所でオープンしていることや、2022年度の「ジブリパーク」のオープンにより、さらに利用が増加することが予想されます。



営業状況

日本国際博覧会（愛・地球博）の開催に合わせ供用開始され、観客輸送を担うアクセスルートとしての役割を果たしました。その後は、愛・地球博記念公園の開園や近隣地域の開発が進んだことにより、新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、通行台数は概ね順調に伸びてきています。



9 三ヶ根山スカイライン

目 的

明治100周年記念事業の一環である「三河パークライン計画」により、三河山間部の恵まれた自然条件を活かすとともに、三河山間地域の産業の発展と増大する屋外レクリエーション需要に対処するため、「三河湾スカイライン」、「本宮山スカイライン」、「鳳来寺山パークウェイ」、「茶臼山高原道路」とともに本路線を整備しました。

概 要

根 拠 法 令：道路運送法
区 間：西尾市東幡豆町から蒲郡市金平町まで
延 長：5.1km
事 業 費：2.65億円
道路の区分：一般自動車道構造設備規則 5 級
車 道 幅 員：5.5m
設 計 速 度：40km/h
着 手 年 月 日：1967年 2 月 17 日
供 用 年 月 日：1968年 3 月 1 日



路線紹介

本路線は、沿線に7万本のあじさいが咲き誇ることから、「あじさいライン」と呼ばれ親しまれています。とりわけ、6月から7月初旬にかけては、終点の形原温泉「あじさいの里」に5万本、近くの「三河のあじさい寺」(本光寺(幸田町))に1万本のあじさいが咲き、三ヶ根山始め各所であじさいまつりが開催されており、全国から観光客が訪れています。

また、本路線は、標高326mの三ヶ根山の尾根を縦走しており、眺望が素晴らしく、特に山頂部からの眺望は、蒲郡市街から竹島、渥美半島、太平洋はもちろん、天気の良い日には伊良湖岬から鳥羽、名古屋市街の高層ビルまで見渡すことができます。



営業状況

三ヶ根山は、形原温泉から山頂までのロープウェイがあり、山頂付近にはいろいろな観光施設があったことから、供用開始前から大変賑わっていました。供用開始当初は、自動車によるドライブ旅行の需要の増大もあり、最大で35万台の通行がありました。近年は旅行需要の多様化などから、通行台数は年々減少傾向です。しかし、眺望も素晴らしく、観光資源としても非常に有用な路線であることから、沿線景観の改善や地元市町と連携したイベントの開催などのPR活動を行い、通行台数の維持に努めています。

