

#004 明日を築くプロジェクトの風景

地域に賑わい創出 つながる東海環状自動車道



国土交通省中部地方整備局
岐阜国道事務所
計画課長

とよ だ たけ し
豊田 剛司

1. 東海環状自動車道の概要

一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）であり、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。（図-1）



▲ 図-1 東海環状自動車道の整備状況

※（）書きの名称は仮称



▲ 写真-1 岐阜市西郷地区の施工状況

東海環状自動車道は、昭和59年に東海環状都市帯整備構想が示され、平成元年から各区分ごとに都市計画決定がなされた。これまでに東回り（豊田東JCT～美濃関JCT）が平成17年3月に開通し、西回りは大垣西IC～養老JCT間の平成24年9月開通を皮切りに順次開通区間を増やしており、直近では、令和7年3月にいなべIC～大安IC間、同年4月に山県IC～本巣IC間が、そして8月に本巣IC～大野神戸IC間が開通したところである。

岐阜IC～本巣IC間に位置する

岐阜市西郷地区は、冬季に「伊吹おろし」と呼ばれる乾燥した冷たく強い風が吹くことがある田園地域である。現場制約が少ないことから、短い支間長での配置が可能、また地盤が強固であるという、PC橋に適した現地条件となっているため、渡河部の鋼橋を除く約1kmの区間にPC橋が採用されている。（写真-1）

施工にあたっては、各社独自のプレストレストコンクリート緊張管理システムの導入により、鋼材の伸びをデータ管理することで、従来の手書きに比べ誤差の削減をするなど、品質向上に努めた。また、3次元モデルや新技術を積極的に取り入れることで、省人・省力化、コスト縮減にも取り組んでいる。

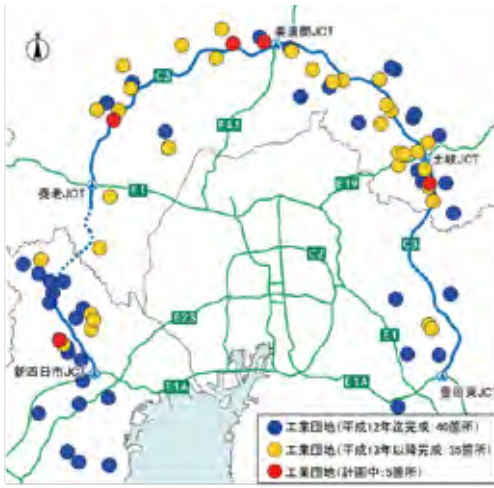
2. 開通に伴うストック効果

(1) 利用状況

平成17年に東回りが開通して以降、新たな区間の開通に伴い通行台数が順調に増加し、令和6年には累計通行台数が約3・7億台と、多くの方に東海環状自動車道を利用いただいている。（図-2）

(2) 企業立地の促進

東回りの全線工事着工（平成12年）後、東海環状自動車道の沿線市町に



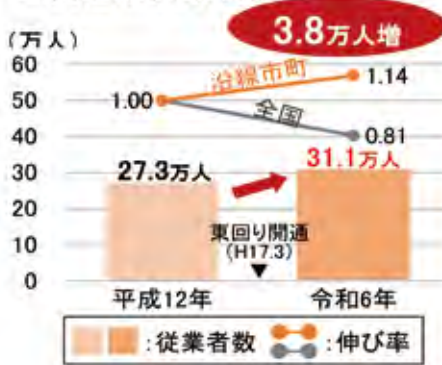
▲ 図-3 東海環状自動車道沿線の工業団地位置図



▲ 図-2 東海環状自動車道の通行台数の推移

出典: NEXCO日本資料

■ 製造業従業者数



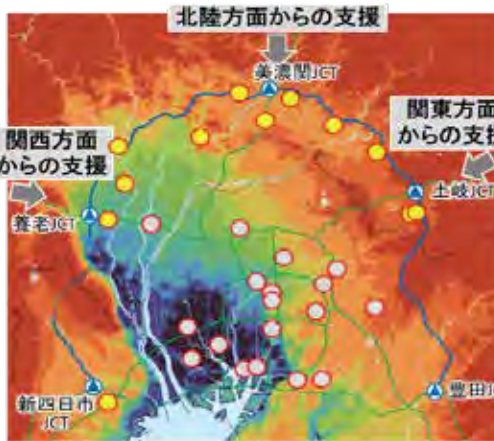
▲ 図-4 東海環状自動車道沿線市町の製造業の動向

■ 製造品出荷額等



出典: 平成12年工業統計調査、2024年経済構造実態調査

※1 沿線市町: 東回り8市4町、西回り7市4町
 ※2 グラフ内の数値は、四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある



▲ 図-6 名古屋都市圏の広域防災拠点の立地



出典: 国土数値情報(標高・傾斜度5次メッシュデータ)を加工して作成
 広域防災拠点は、岐阜県・愛知県・三重県及び中部地方幹線道路協議会資料より



▲ 図-5 東海環状自動車道沿線の物流施設の立地状況

(4) 広域防災拠点化の進展
 東海環状自動車道は、強震動予測地域や海抜ゼロメートル地帯、津波浸水想定地域などの災害リスクを極力回避するとともに、通過する場合には高架橋等の災害に強い構造を採用するなど各種リスクに対応した道路であり、災害リスクの低い東海環状自動車道沿線では、県の広域防災拠点が立地するなど、広域防災拠点化が進展している。(図-6)

(3) 物流効率化
 東回り開通後、東回り沿線には新たに65の物流施設が立地し、西回り沿線でも開通を見据え新たに38の物流施設が立地し、更なる物流の効率化が期待される。(図-5)
 沿線企業からは、「物流センター間の移管物流業務や各店舗への商品配送業務が効率化した」、「東海環状道による効率化が行われたことにより、今後の更なる物量増加を見込んで新しい物流センターを新設した」との声をいただいている。

は工業団地が35箇所完成し、沿線市町の製造業従業者数が約3・8万人、製造品出荷額等は約15・8兆円増加している。(図-3、図-4)

3. 令和7年度岐阜県区間 開通（県境部除く）に伴う 効果と今後の期待

山県ICと本巣IC間の開通3箇月後、そして本巣ICと大野神戸IC間の開通1箇月後の開通効果と今後の期待を紹介する。

(1) 山県ICと本巣IC間開通3箇月後の開通効果

① 本巣IC周辺企業の生産性向上
開通前は、本巣市周辺から美濃関JCTを通過するには一般道で山県



▲ 図-7 本巣IC開通に伴う広域アクセス



▲ 図-8 岐阜IC開通前後の搬送経路および搬送時間の比較
出典:救急車プローブデータ

② 岐阜IC開通に伴い迅速な救急搬送を支援

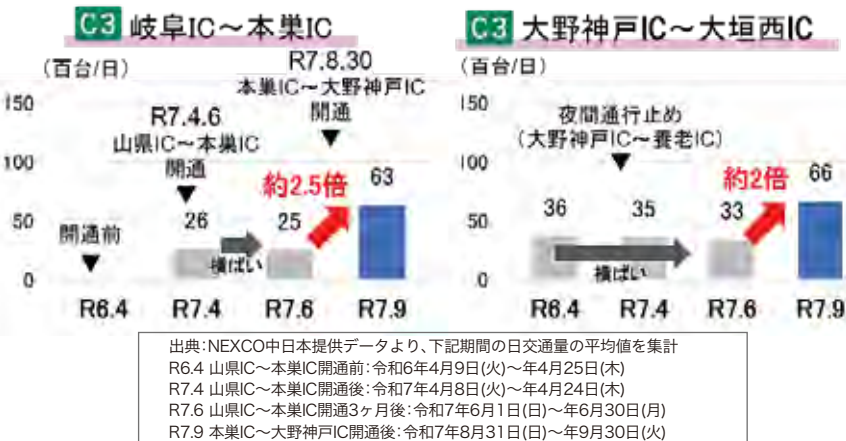
岐阜国道事務所では令和3年11月、岐阜大学医学部附属病院（高度救命救急センター）にETC2・0簡易型路側機を、地域の救急車4台に個性が特定可能なETC2・0車載機を設置し、東海環状自動車道の整備効果分析のモニタリング環境を構築した。

収集した救急車プローブデータを用いて岐阜IC開通後の状況を分析した結果、岐阜大学医学部附属病院への搬送時間は約9分短縮し、より

迅速な救急搬送が可能となっている。（図-8）

(2) 本巣ICと大野神戸IC間開通後の効果と期待

① 開通1箇月後の交通状況
開通後1箇月間の平均交通量は本巣ICと大野神戸IC間で5300台/日、開通前に比べ隣接する岐阜



▲ 図-9 本巣IC～大野神戸IC隣接区間の交通量の推移

ICく本巢IC間では約2・5倍、大野神戸ICく大垣西IC間では約2倍に増加している。

今後、周辺道路からの交通の転換や企業活動の活発化、観光需要の高まり等により、交通量がさらに増加することが期待される。(図1-9)

②沿線工業地の地価の上昇

西回り沿線では、交通便利性向上の期待から企業誘致が進み、地価が上昇した。岐阜県の工業地地価の上昇率は33年ぶりに1%を超え、本巢市の地価上昇率は県内1位と好調に推移している。今後、インターチェンジ周辺の開発が進むことで、更なる産業の活性化が期待される。(写真1-2)。

③本巢PAと地域の連携によるぎわいの創出

本巢ICく大野神戸ICの開通にあわせて本巢PAがオープンし、本巢市の地域拠点「もとまるパーク」と連結した。もとまるパークでは、開通にあわせてカフェ&マルシェがオープンした。

開通後の令和7年9月のもとまるパークの利用者数は前年に比べ約2倍に増加し、これらを核としたにぎわいの創出が期待されている。(写真1-3)



▲写真-2 開発が進む大野神戸IC周辺

4. ストック効果の最大化・東海環状自動車道の更なる利活用に向けた取組事例

(1) パネル展示や動画配信による広報

東海環状自動車道の概要やストック効果について、各種イベント、自治体庁舎、大型ショッピングセンター等でパネル展示による広報を行い、沿線地域の方々や来訪者に広く周知している。

また、動画サイト「ぎふこくチャンネル」において、沿線企業や観光施設、病院、消防等の期待の声や東海環状

インフラツーリズムの動画を配信し、利用促進を図っている。(写真1-4)

(2) 沿線地域と連携した地域整備および利活用促進

中部地方整備局では、ストック効果最大化を図るため、東海環状地域整備推進協議会、東海環状西回り利活用促進会議にオブザーバーとして参加し、沿線各県や市町村、経済団体と連携して、地域開発への理解の醸成を図り、工業、商業、農業、観光等の幅広い協力を得るための啓発活動等を推進している。

5. おわりに

令和7年度の開通により、東海環状自動車道の開通延長は134・6km(約9割)が開通したことになる。

今後、残る岐阜県・三重県境区間の養老ICくいなべIC間がつながることによって、高速度道路が初めて岐阜県と三重県を結ぶことになり、いよいよ環状道路が完成する。引き続き、関係機関と緊密に連携を図り、地域の皆様のご協力を得ながら取り組んでいく。



▲写真-3 もとまるパーク



▲写真-4 環状インフラツーリズム～山とつながる編～

<参考文献>

岐阜国道事務所ホームページ
(東海環状自動車道の事業概要や動画等の各種情報を掲載)
<https://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/works/tokaikanjo.html>