

世紀の大プロジェクト 東海環状自動車道

中部ブロック

松居 茂久

1. 構想段階

日本のほぼ中央に位置する名古屋圏は、日本の産業・経済を支えるだけでなく、文化や観光、レクリエーション及び物流の面で大きな役割を果たしている。名古屋圏の幹線道路網は、1965年に名神高速道路、1969年に東名高速道路が開通しており、最初に東京と大阪間を結ぶ東西方向の交通軸が形成された。名古屋圏の地域の特徴としては、伊勢湾沿岸に工業地域が広がっており、陶磁器・繊維等の地場産業や、機械、金属、石油化学等の重化学工業が、独自の中心都市を有して発展しており、名古屋圏の中核管理機能は東京圏や大阪圏に比べて低くなっていたものの、計画的な都市化の誘導により、過密問題の発生の予防に留意することで、良好な環境を維持しつつ発展する可能性を有していた。

このような状況の中、「第三次全国総合開発計画（1977年11月）」において、国土利用の均衡を図るための基盤整備を目指し、従来の東京一点集中型の幹線交通体系から、新しい全国幹線交通体系を再構築することが提唱された¹⁾。名古屋圏においては、東京、大阪間の中間地点としての特色を活かし、行政、経済、文化等広域的な中核管理機能の高度化を進めるとともに、地域における生産機能の活力を維持することが必要であり、名古屋市を中心とした30～40km圏に分散する自立性の高い都市群が相互の連絡を深めながら、その特性を活かして発展していくことが必要であった。

これを受け、高規格幹線道路網計画を策定すべく調査を進め、1984年に関係5省庁（国土庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省）は、中部東海地域（愛知県・岐阜県・三重県）において、その恵まれた自然条件や卓越した工業生産機能等を活かしつつ、新しい時代にふさわしい地域整備のあり方を検討し、「東海環状都市帯整備構想」としてとりまとめ、東海環状道路が位置づけられた²⁾（図1参照）。

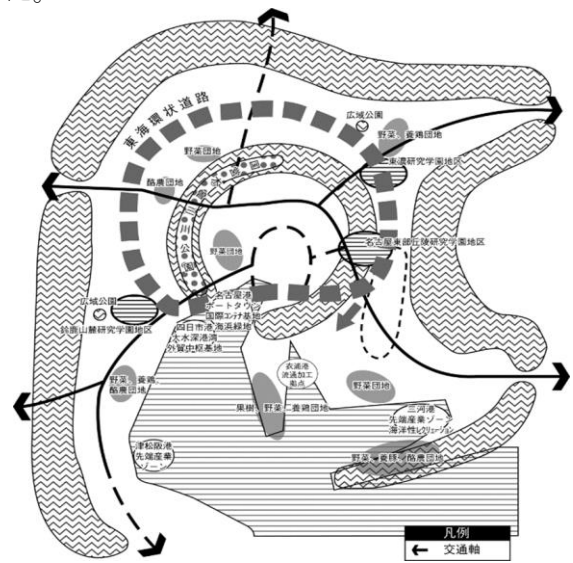


図1 東海環状都市帯整備構想

2. 第四次全国総合開発計画・第10次道路整備五箇年計画

「第四次全国総合開発計画（1987年6月）」は、「多極分散型国土の構築」を基本理念とし、国内幹線交通体系の長期構想のうち、高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中核・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるように形成する、として約1万4千キロの計画が提示された³⁾。

本計画において、東海環状自動車道は、高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）として大都市圏の環状体系を形成する路線として位置づけられるとともに、東海環状自動車道の構想の具体化を図り、これを補完する幹線道路網の整備とあわせて東海環状都市帯構想を推進することとなった。

松居 茂久

1985年（昭和60年）建設省入省、国土交通省道路局環境安全課長補佐、中部地方整備局道路部道路調査官、国土交通省道路局環境安全・防災課道路防災対策室長、中部地方整備局道路部長を歴任。現在、徳倉建設株式会社常務執行役員。

また、同時期に策定された「第10次道路整備五箇年計画」(1988年～1992年)では、東海環状自動車道の役割として、①国土幹線道路網のネットワーク、②地域内施設、機能の広域化、③個性と活気にあふれた多核重層型都市圏の形成、④戦略的な地域開発をすすめるための機能、⑤名古屋市の後背圏の拡大、⑥港湾へのアクセシビリティの改善、があげられ、構想の具体化が進められており、今日の東海環状自動車道の整備の基本方針となっている⁴⁾(図2参照)。

名古屋圏自動車専用道路



図2 名古屋圏自動車専用道路
(第10次道路整備五箇年計画)

3. 都市計画決定・事業経緯

東海環状自動車道は、新東名高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、名神高速道路、新名神高速道路という、我が国の主要な5本の放射状道路を環状で結ぶ延長約153kmの高規格幹線道路として計画され、豊田東JCTから関広見IC間約76kmを東回り区間、関広見ICから新四日市JCT間約77kmを西回り区間として事業が進められている(図3参照)。



図3 東海環状自動車道の現状

また、東海環状自動車道内には、23 箇所のインターチェンジ（スマート IC4 箇所を含む）、8 箇所のサービスエリア・パーキングエリアが配置され、インターチェンジ付近の道の駅との連携を含め、交通機能、休息機能、防災機能、地域振興等の機能を担うものとなっている。

東回り区間は、1989 年に岐阜県土岐市～関市、1991 年に愛知県豊田市～瀬戸市、1998 年に愛知県瀬戸市～岐阜県土岐市の都市計画決定がなされ、その後順次、用地着手、工事着手と事業が進められてきた。また、1997 年には、21 世紀最初の国際博覧会として、愛知万博の開催が決定。2005 年日本国際博覧会関連事業計画に基づく広域幹線道路事業（通称：2005 ネットワーク）に東海環状自動車道が位置づけられ、豊田東 JCT から美濃関 JCT 間をメイン会場へアクセスする万博道路として集中的に事業を進めることとなった。都市計画の手続きが完了した 2000 年には、「一般国道事業と有料道路事業による事業方式」による整備として事業許可がなされ、日本道路公団との合併施行方式として整備が進められることとなった。2005 年は、24 時間運用可能な中部国際空港（セントレア）が 2 月に開港し、愛知万博が 3 月に開催されるなど、名古屋圏にとって大きなインパクトがある年であった。



図 4 東海環状自動車道東回り区間開通記念式典

東海環状自動車道東回り区間は、愛知万博開催前の 2005 年 3 月 19 日に開通し、セントレアや他の整備路線（名古屋瀬戸道路、伊勢湾岸自動車道、セントレアライン、名古屋高速一宮線）とも連携することで、国内外からの名古屋圏への移動性を大幅に向上させた。残る美濃関 JCT から関広見 IC は、2009 年 4 月に開通し、東回り区間は、1984 年の東海環状都市帯整備構想から 25 年で開通となった(図 4 参照)。

西回り区間は、1992 年に三重県いなべ市～四日市市、1996 年に岐阜県関市～養老町、2007 年に岐阜県養老町～三重県いなべ市の都市計画決定がなされた。また、2011 年には関広見 IC～新四日市 JCT の有料事業許可がなされた。その後 2012 年に岐阜 IC 付近のトンネルルート等の一部計画変更を経て、地域のイベント等と連携しつつ IC 区間毎に事業が進められている(図 5 参照)。

最初の開通となった大垣西 IC～養老 JCT は、「ぎふ清流国体」が開催されている中、2012 年 9 月に開通した。次に開通した東員 IC～新四日市 JCT は、新名神高速道路の開通と合わせて 2016 年 8 月に開通した。養老 JCT～養老 IC は、養老改元 1300 年祭のメインイベントに合わせて 2017 年 10 月に開通した。



図 5 東海環状自動車道西回り 岐阜 IC(仮称)付近

その後、大安 IC～東員 IC の 2019 年 3 月開通、大野神戸 IC～大垣西 IC の 2019 年 12 月開通、関広見 IC～山県 IC の 2020 年 3 月開通と、着実に開通延長を伸ばしてきた。残る山県 IC～大野神戸 IC、（仮称）北勢 IC～大安 IC については、財政投融資の活用による事業加速箇所として、開通予定は 2024 年度となっており、最後に残る岐阜・三重県境部

の養老 IC～（仮称）北勢 IC については、中京圏の新たな高速道路料金の導入により確保する財源の活用による事業加速箇所として、開通予定は 2026 年度となっている。東海環状自動車道は、1984 年の東海環状都市帯整備構想から 42 年で全線開通を目標に事業が進んでいる。

4. 全線供用に向けて

名古屋圏の自動車専用道路のうち、第 10 次道路整備五箇年計画で示された環状道路整備は、東海環状自動車道の全線開通により概成が近づいている。

中京圏では、2021 年 5 月の名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、図 6 のとおり、高速道路料金が対距離制を基本とした料金体系へ整理・統一された⁵⁾。かねてより、中京圏内に形成される高速道路ネットワークは、整備の経緯の違いから、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるとともに、均一料金区間と対距離料金区間が混在しているなど、利用者にとってわかりにくく、使いにくい状態となっていた。また、東海環状自動車道の料金水準と内側の放射道路である東名高速・名神高速等の料金水準を比較した場合、内側の放射道路の料金水準の方が低くなっているため、通過交通が東海環状の内側を経由しやすい状況となっており、見直しが必要であった。

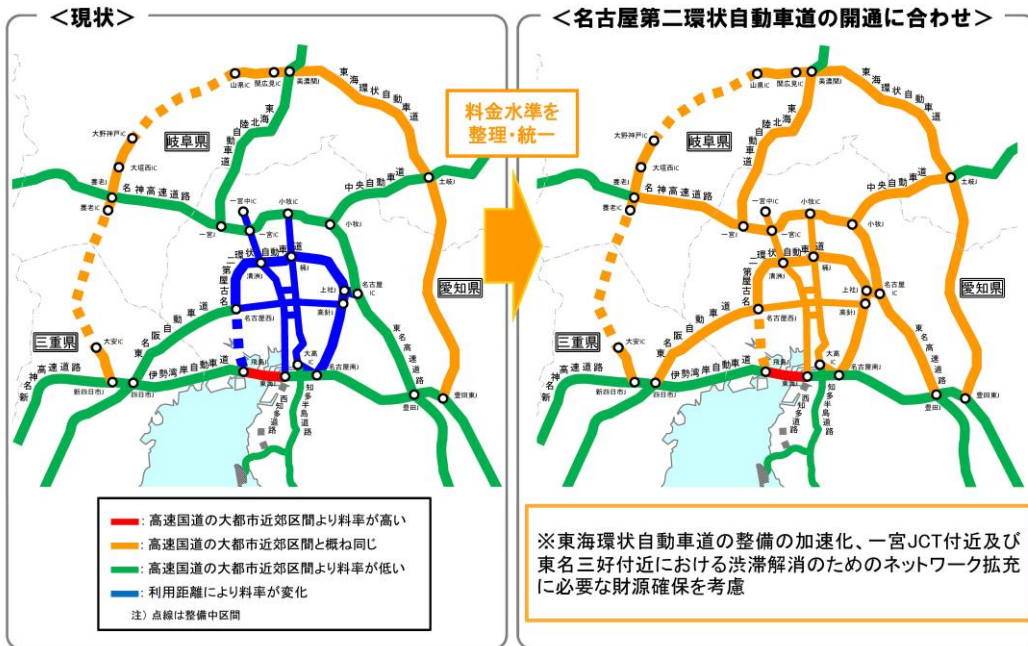


図 6 中京圏の高速道路料金の見直し

このような状況を踏まえ、料金体系の整理・統一とネットワーク整備、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現といった具体方針のもと、料金体系の見直しを実施しているが、これにより生み出された財源は、東海環状自動車道を始めとした名古屋圏の道路整備に活用されている。

また、近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化しており、名古屋圏においては、南海トラフ地震等の大規模災害の発生が懸念されている。また、高度成長期以降に集中的に整備された多くのインフラの老朽化が見込まれることから、それらの維持管理・更新を確実に実施する必要がある。しかし、これらを適切に対応しなければ、中長期的なトータルコストの増大を招くのみならず、我が国の行政・社会経済システムが機能不全に陥る懸念がある。こうした状況を踏まえ、政府は防災・減災、国

土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図るため、2020年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定された⁶⁾(図7参照)。この重点対策として、高速道路のミッシングリンク解消や4車線化等による道路ネットワーク機能強化がメニューに掲げられている。



図7 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策メニュー

5. 整備効果

東海環状自動車道の開通は、産業、物流、観光等の大きな整備効果を発揮しており、名古屋圏に大きな経済効果が生まれている。

東海環状自動車道東回り区間の全線着工（2000年）後、東海環状自動車道の沿線市町には工業団地が32箇所完成し、沿線市町の製造業従業者数が約2.5万人増加（2021年時点）、製造品出荷額等が約8.4兆円増加（2020年時点）している(図8、図10参照)。工業団地には、自動車産業の中核である愛知県豊田市に繋がることから、自動車関連産業企業が74社立地（2018年時点）している(図9参照)。



図8 東海環状自動車道沿線の工業団地位置図

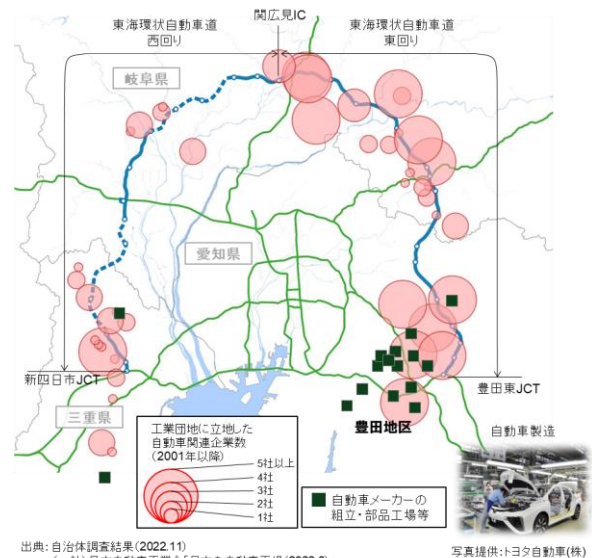


図9 東海環状自動車道沿線の自動車関連企業

従来は、伊勢湾沿岸に工業地域が広がっていたが、東海環状自動車の開通により、工業地域が岐阜県まで拡大している。特に、東回り区間沿線では自動車産業の集積が著しく、伝統産業と自動車産業の多軸型産業構造への変化が見られる。西回り区間沿線においても、東海環状自動車の全線開通を見越して、既に企業立地が進んでおり、東回り区間と同様に多軸型の産業集積が期待される。

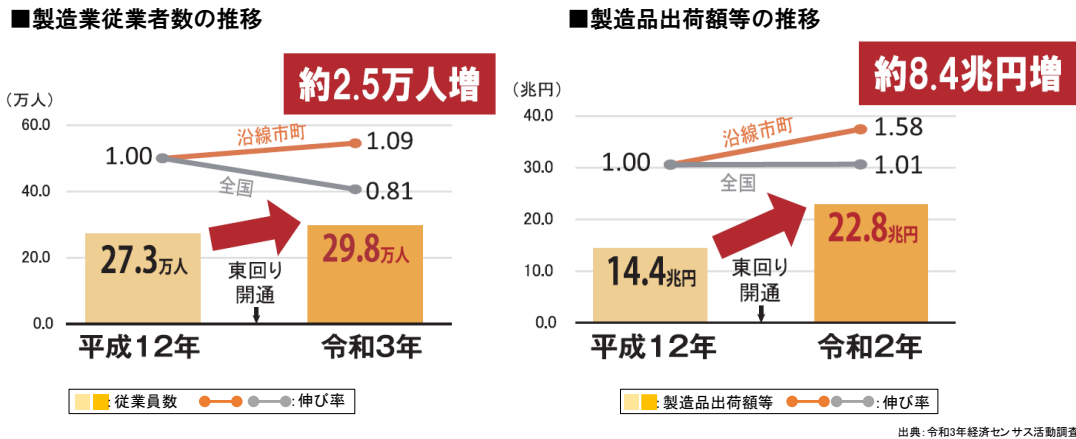


図 10 東海環状自動車道沿線地域の製造業従業者数・製造品出荷額等

また、東海環状自動車の整備により、沿線には物流施設が多く立地している。東回り区間開通（2005年）後、沿線には新たに80の物流施設が立地した（2021年時点）。豊田地区及び東回り区間沿線に52施設が立地したほか、西回り区間沿線には28施設が立地する等、西回り区間の整備を見据えた拠点整備も進んでいる。従来より物流の要衝となっていた小牧地区や名古屋港を中心とした物流施設が、東海環状自動車の整備により名古屋圏中心部を経由することなく各地との集配送が可能となっている。さらに、東海環状自動車道東回り区間には、アウトレットモール等の観光施設が立地しており、西回り区間には、今後の全線開通を見据え、都市公園の整備や、道の駅等の地域拠点の整備が図られており、沿線自治体は、東海環状自動車の整備による誘客に期待している。

また、東海環状自動車道は、防災にも大きな効果が期待されている。名古屋圏は、南海トラフ地震等の大規模地震が懸念されている地域であり、大規模災害時にも速やかに高速道路ネットワークの機能を確保することが重要である。

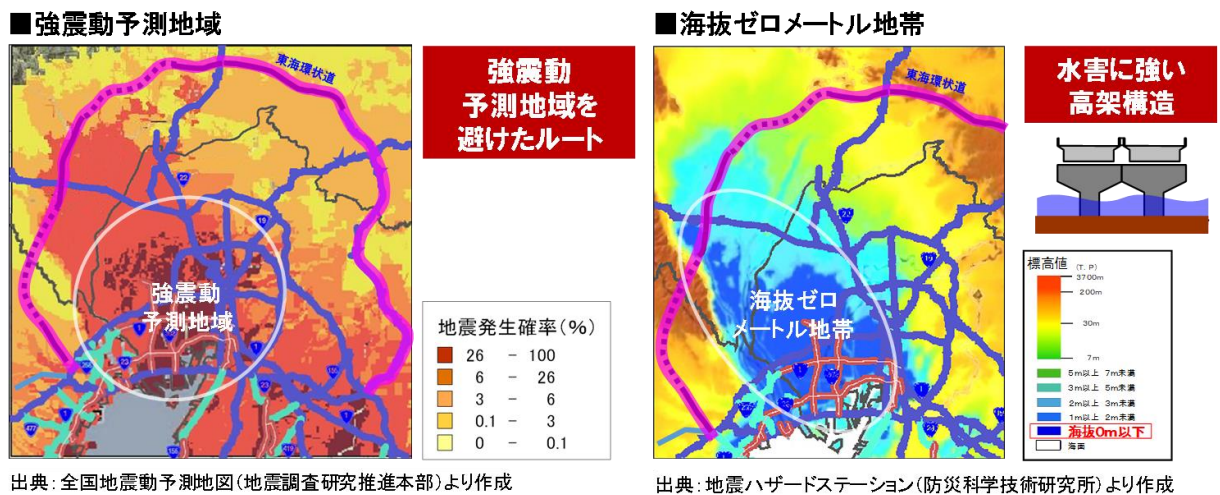


図 11 災害リスクが高い地域を避けたルート・構造の例

東海環状自動車道は、強震動予測地域や海拔ゼロメートル地帯、津波浸水想定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、災害時の緊急活動や復旧活動、復興事業などの広域支援を支える幹線道路となる(図11参照)。

東海環状自動車道の整備によりもたらされるこれらの整備効果について、民間シンクタンクのプレスリリースによれば、全線開通による全国への経済インパクトは50年間で約27兆円と試算されている⁷⁾。この試算結果は、2005年の東回り区間開通以降の東回り区間の沿線地域における製造品出荷額等や観光入込客数のデータを分析し、産業連関を通じた経済波及効果を算出したものであり、その効果は沿線地域のみならず全国に波及していることが確認されている。

東海環状自動車道の整備は、名古屋圏だけでなく日本を支える総事業費約1.7兆円の大プロジェクトであり、1日も早い全線開通が期待される。

6. 謝 辞

本稿の作成にあたっては、中部地方整備局道路部、中部地域づくり協会をはじめとする関係者の皆様に資料の提供や確認をいただき、深く感謝を申し上げます。

【参考文献】

- 1) 第三次全国総合開発計画：国土庁，1977. 11
- 2) 東海環状都市帯整備構想：国土庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省，1984（1982～1983年度東海環状都市帯整備計画調査）
- 3) 第四次全国総合開発計画：国土庁，1987. 6
- 4) 第10次道路整備五箇年計画：建設省，1988
- 5) 中京圏の新たな高速道路料金について：中日本高速道路株式会社・名古屋高速道路公社，2020. 3. 31
- 6) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策：内閣官房，2020. 12. 11
- 7) 東海環状自動車道全線開通による全国への経済インパクトは50年間で約27兆円：三菱UFJリサーチ&コンサルティング，2019. 11