東海環状自動車道東回りルート開通から一年。県内沿線の工業団地には企業進出が相次いでいる。一方で西回りルートは全線開通の見通しが立っていない。東回りの開通効果を目の当たりにし、西回りの早期完成を求める西濃地域の期待は一段と高まっている。

経済効果もたらす東海環状道

西回り建設論拍車

大垣・上石津・墨俣合併
西美濃新時代
移動編集局 西濃

▶▶5

関西の風 呼び込め

東回りルートの美濃関ジャンクション（JCT）―豊田東JCT間の七十三㌔は、昨年三月に開通した。自動車関連企業が集積する愛知県西三河地域と直結し、交通の便が飛躍的に向上。関市の「関テクノハイランド」、瑞浪市の「瑞浪クリエイション・パーク」など中濃から東濃にかけて工業団地の売れ行きが一気に勢いづき、大きな経済効果をもたらした。

「工業団地が足りなくなるのが心配」（古田肇知事）と、県は西回りルート沿線も視野に新たな工業団地の整備方針を検討している。

その西回りは、美濃関JCT―四日市北JCT（二・九㌔）で初めて着工し、同区間の開通目標は二〇〇八（平成二十）年度。ほかに県内着工区間はなく、養老JCT―大垣西IC間（六・二㌔）の用地買収が進められている。養老IC―北勢IC間は都市計画決定前。

さらに、岐阜市北西部の御望山トンネルをめぐり「山の安全性は確認されない」とする国交省調査検討会の最終報告書を受け、ルート変更の可能性も出てきた。

愛知万博（愛・地球博）と中部国際空港というビッグプロジェクトが工事を加速した東回りに対し、西回りは今のところ同様の要素が見当たらず、全線開通時期は未定。こうした中、「東回りに引き続き、遅れることのないように」と、西濃地域の商工会議所や商工会でつくる建設促進期成協議会は大野・神戸IC―養老IC間の着工をはじめ、早期完成を国に要望してきた。

小川敏大垣市長は「大垣西IC、大野・神戸ICの予定地周辺には既にたくさんの企業、工場が進出し、西回りの完成を待望している。自動車関連産業が進出した中濃と電子部品製造の盛んな三重県北部を結ぶことで、西濃を両産業の集積地にできる」と展望する。

〇七年度に全線開通予定の東海北陸自動車道や名神高速道路など七つの高速道路が、西回りルートによって連結される。

「関西からの風が三重県を通って県内に吹き込んでくる」（奥田邦夫県建設管理局長）と、特に関西圏とのアクセス強化に対する期待感は大きい。

古田知事は「岐阜・西濃圏域への企業誘致に最大のインパクトの一つになる」としながらも「問題は約五十三㌔という長い県内整備延長にかかる莫大（ばくだい）な事業費」と話す。県は財政再建とのバランスを考慮しながら、集中投資によって完成した区間から段階的に供用するなど、できるだけ早く交通インフラ効果を反映していきたいと考えだ。（青木政浩）

【関連記事12、22、30面に】