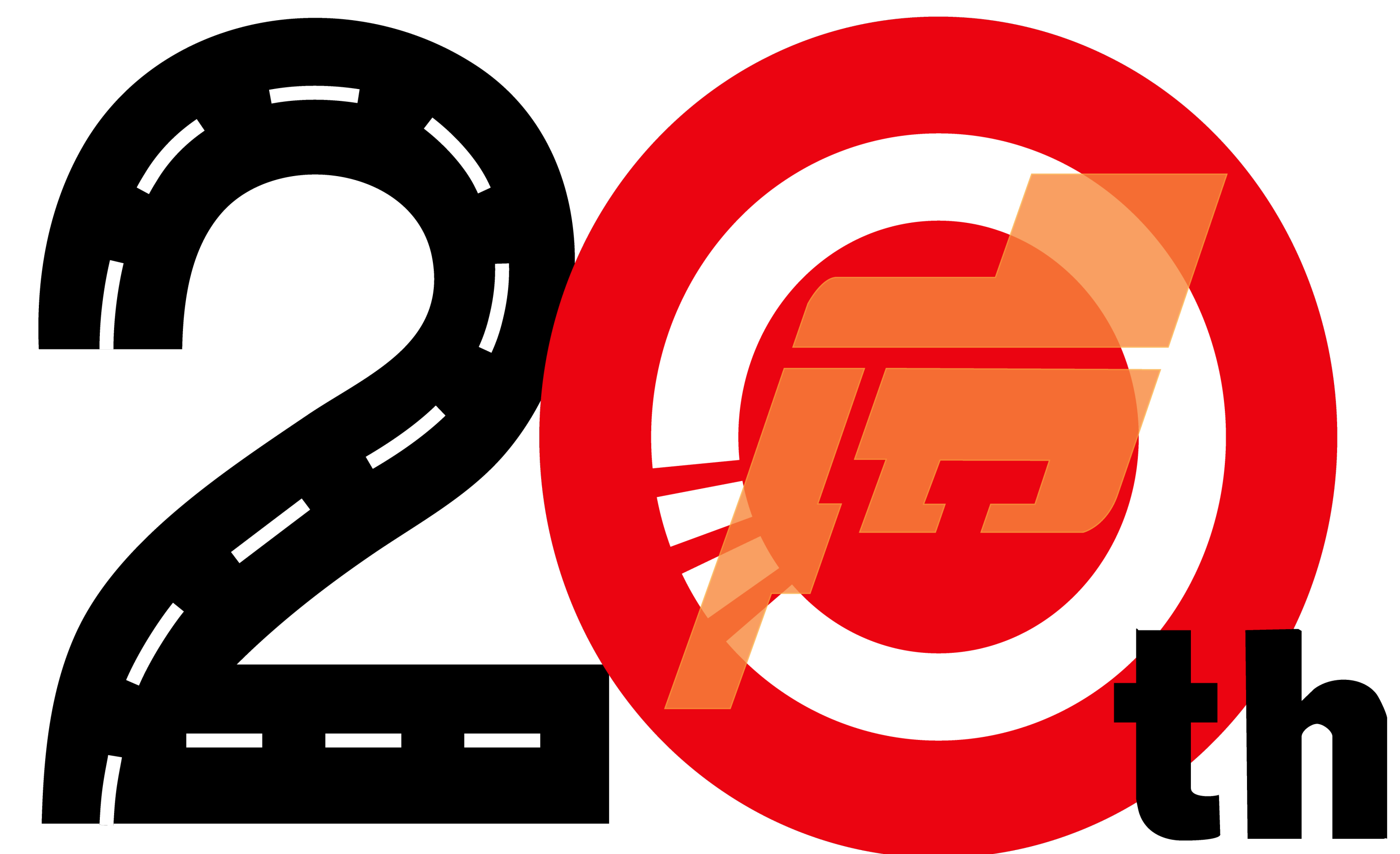


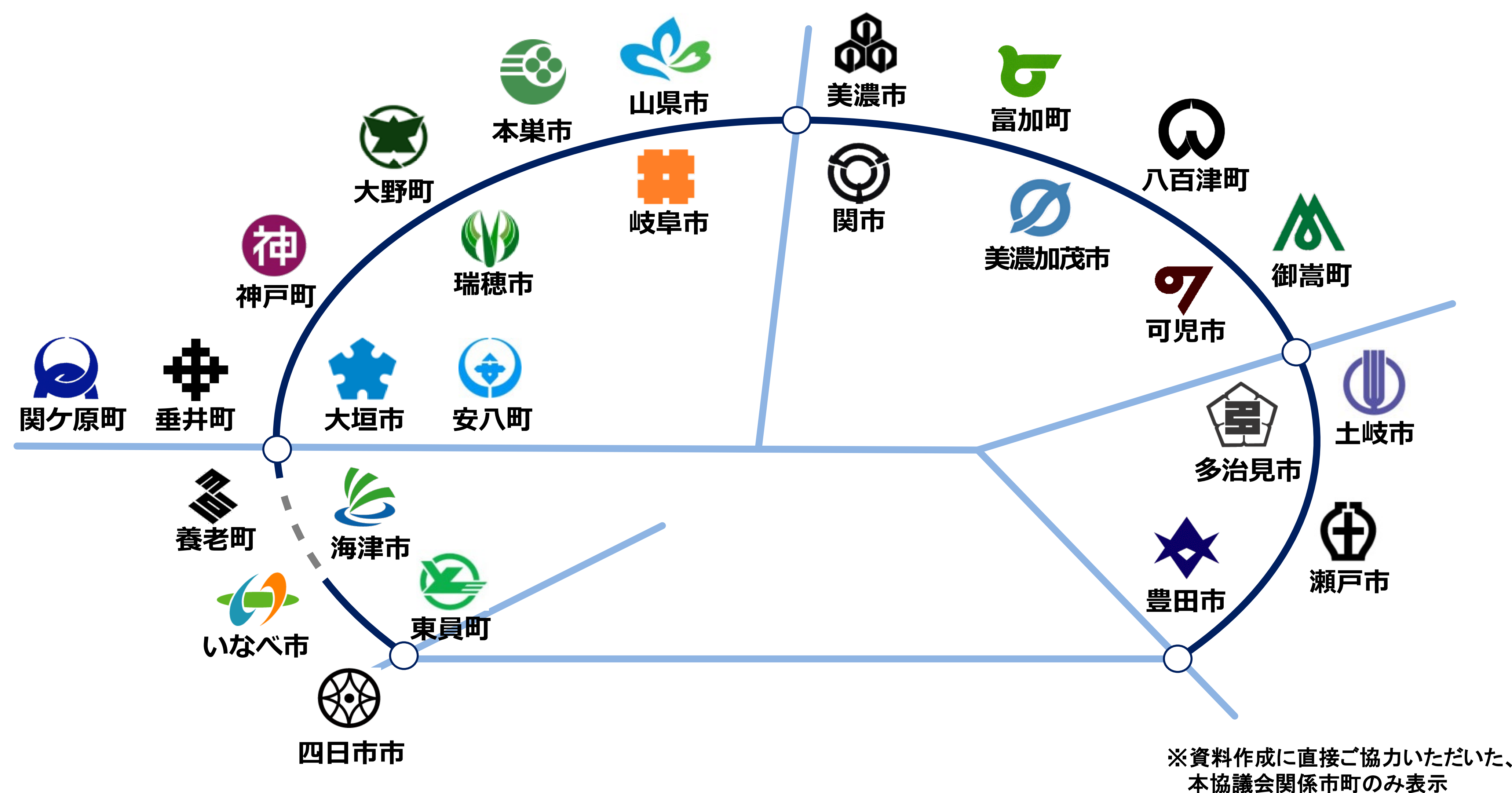
国道475号
東海環状自動車道



東海環状道 東回り20年

『暮らしの礎』
子孫に引き継ぐストック効果!!

東海環状地域整備推進協議会



※資料作成に直接ご協力いただいた、
本協議会関係市町のみ表示

代表理事



岐阜県

理 事

17市19町1村
岐阜県商工会議所
連合会



愛知県

37市12町1村
愛知県商工会議所
連合会



三重県

5市5町
三重県商工会議所
連合会



名古屋市



(一社)
中部経済連合会

オブザーバー



国土交通省
中部地方整備局



中日本高速道路(株)
名古屋支社

(令和7年11月作成)

※ストック効果:整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期に得られる効果

< 目 次 >

< 東海環状自動車道の概要 >

東海環状自動車道とは

- 国道475号 東海環状自動車道は、愛知県、岐阜県、三重県の3県に跨る延長約153kmの高規格道路。
- 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で、企業活動の向上、物流の効率化、観光活性化等の様々なストック効果が発揮されています。

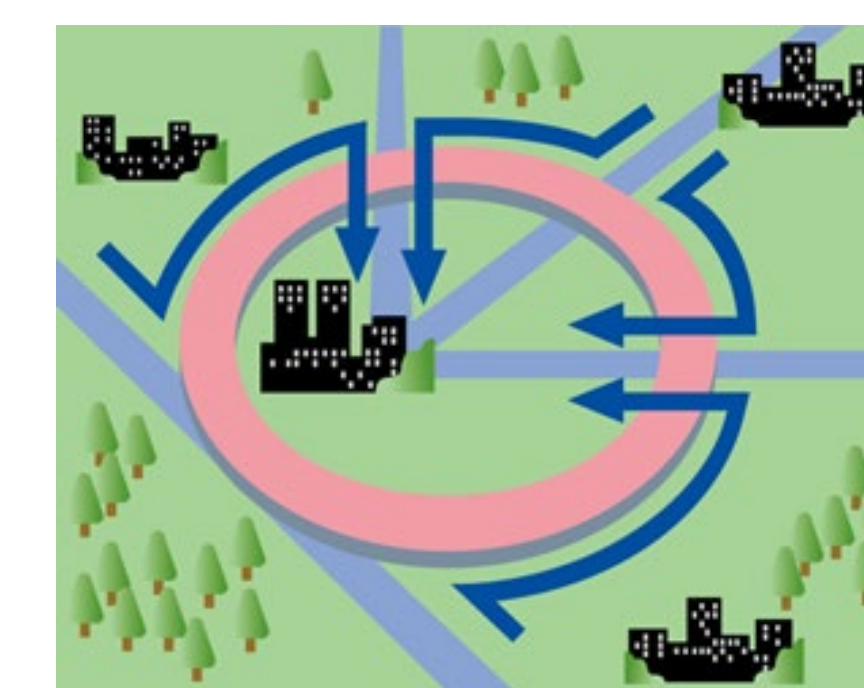


1. 東海環状自動車道の概要	2
東海環状自動車道とは	2
東海環状自動車道の沿革	3
開通以来、約3億7千万台が利用	4
2. 東海環状自動車道沿線の状況	5
東海環状自動車道の整備状況	5
3. 東海環状自動車道沿線のストック効果	7
企業活動の向上	7
物流の効率化	9
観光の支援	11
農産業・商業の支援	13
救急医療・災害時の支援	15
地域間の連携強化	17

(参考)20年の道路ネットワークと交通の変化	19
------------------------------	----

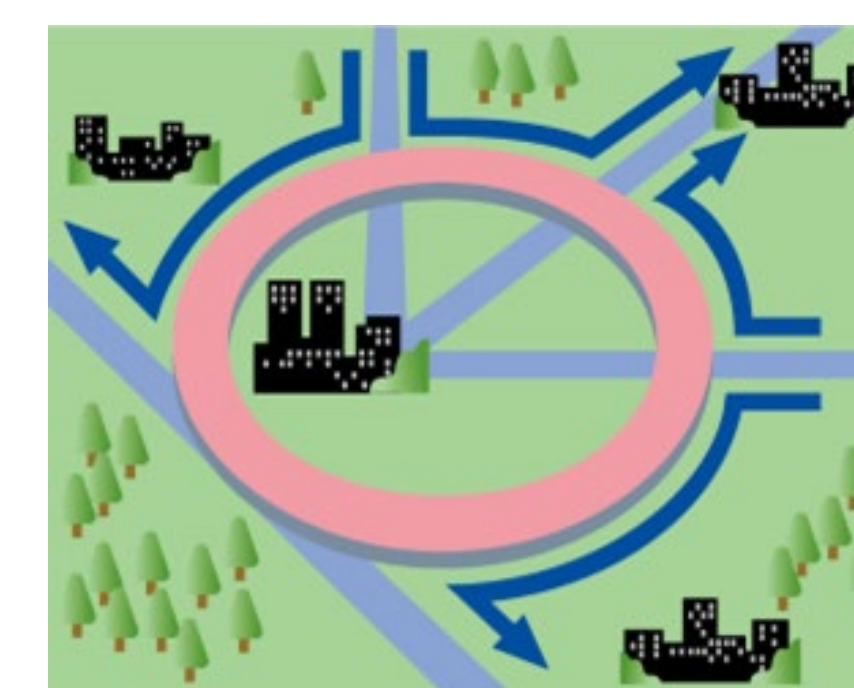
環状道路の機能

<分散導入機能>



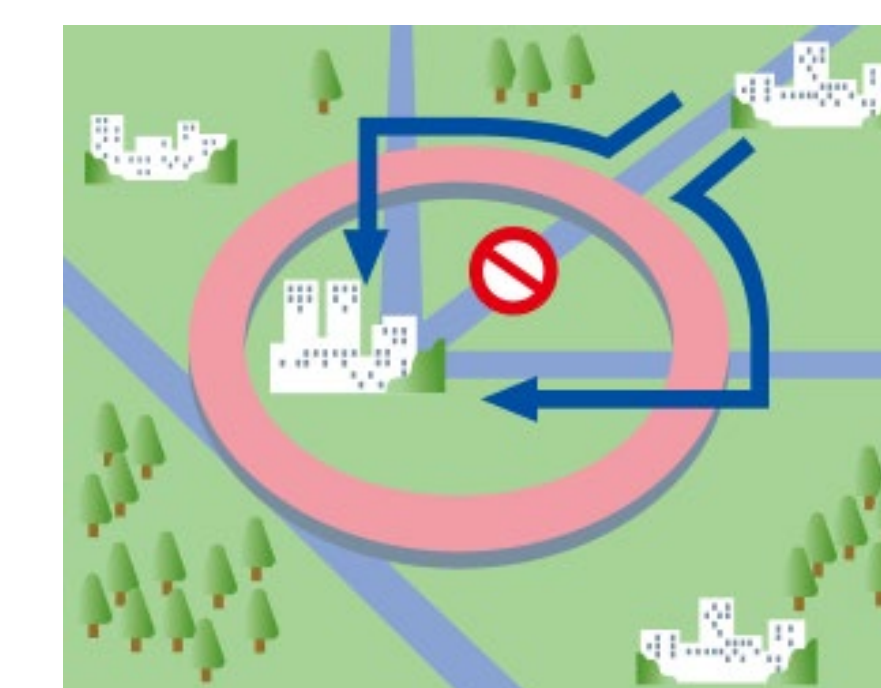
郊外から都心部への交通を分散導入することで、都心部の交通集中が緩和されます。

<バイパス機能>



通過交通の都心部への流入を抑制することで、都心部の交通集中が緩和されます。

<非常時の迂回機能>



災害や事故等による一部区間の不通にも速やかに迂回誘導が可能になります。

- 凡例
- 東海環状道(事業中)
 - 東海環状道(開通済)
 - その他の有料道路
 - 一般国道
- ※ () 書きのIC名称は仮称

<東海環状自動車道の概要>

東海環状自動車道の沿革

開通以来、約3億7千万台が利用

西回り（関広見IC～新四日市JCT）

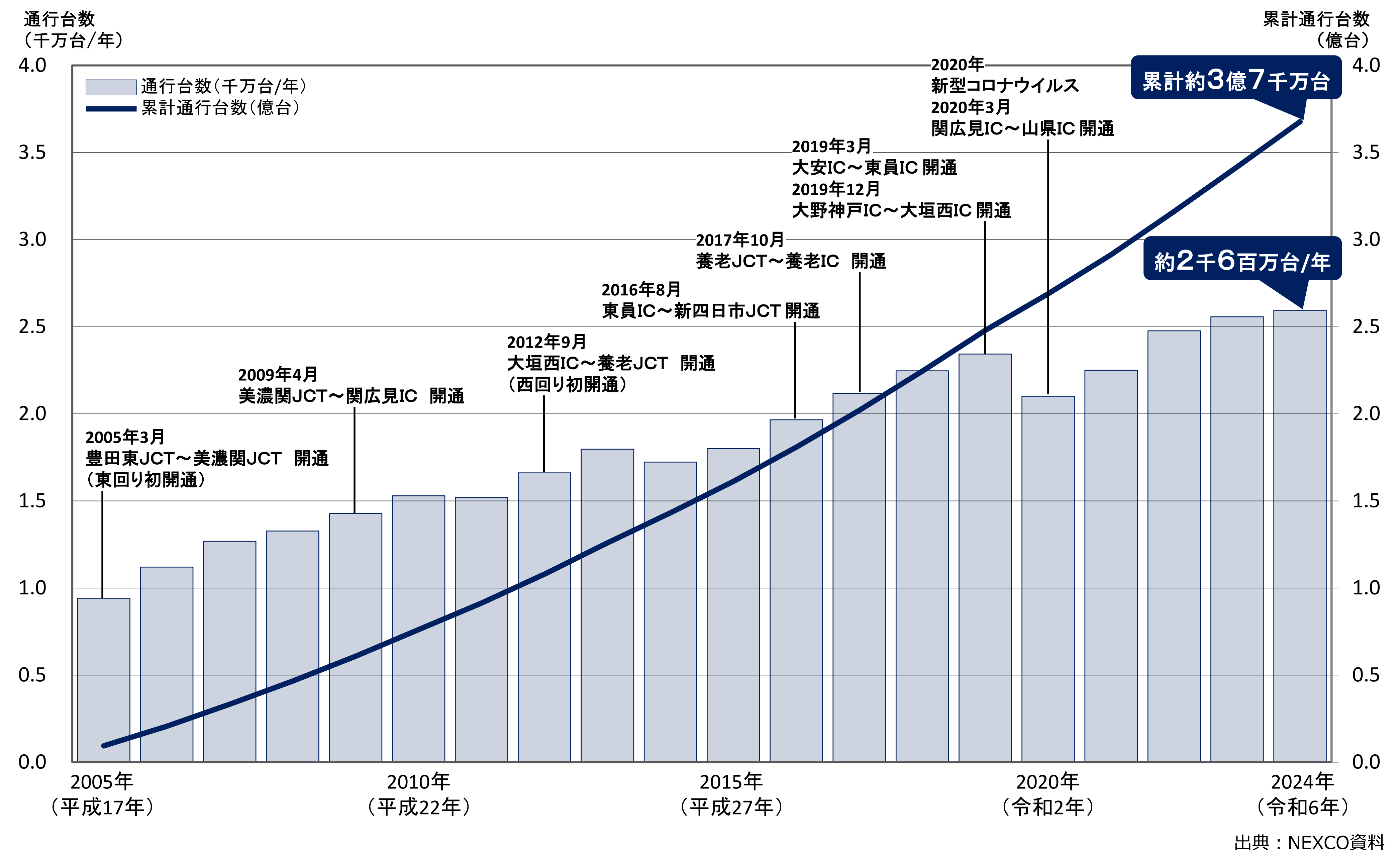
年度

東回り（豊田東JCT～関広見IC）

	1989(H1)	土岐市～関市 都市計画決定〔H1.12〕
	1990(H2)	豊田市～瀬戸市 都市計画決定〔H3.3〕 土岐市～関市 用地取得着手
いなべ市～四日市市 都市計画決定〔H4.1〕	1991(H3)	美濃加茂IC 都市計画変更〔H4.10〕 豊田市～瀬戸市 用地取得着手
いなべIC～大安IC 用地取得着手	1992(H4)	美濃関JCT～関広見IC 用地取得着手
東員IC～新四日市JCT 用地取得着手	1993(H5)	
関市～養老町 都市計画決定〔H8.10〕	1994(H6)	 美濃関JCT（R7.3撮影）
東員IC～新四日市JCT 工事着手 大安IC～東員IC 用地取得着手	1995(H7)	
 養老JCT（R7.3撮影）	1996(H8)	土岐南多治見IC～美濃関JCT 工事着手
 新四日市JCT（R7.3撮影）	1997(H9)	豊田東JCT～せと品野IC 工事着手 瀬戸市～土岐市 都市計画決定〔H10.4〕
大野神戸IC～大垣西IC 用地取得着手	1998(H10)	瀬戸市～土岐市 用地取得着手
養老町～いなべ市 都市計画決定〔H19.4〕 いなべ市 都市計画変更〔H20.2〕 大垣西IC～養老JCT 工事着手	1999(H11)	美濃市・関市 都市計画変更〔H12.4〕 豊田東JCT～美濃関JCT 事業許可〔H12.8〕※ せと品野IC～土岐南多治見IC 工事着手
関広見IC～山県IC 用地取得着手	2000(H12)	 豊田東JCT～美濃関JCT 開通式
桑名市～いなべ市、四日市市 都市計画変更〔H21.11〕	2001(H13)	豊田東JCT～土岐JCT 4車線開通〔H17.3〕 土岐JCT～美濃関JCT 2車線開通〔H17.3〕
岐阜市～瑞穂市 都市計画変更〔H22.8〕〔H23.3〕 本巣市 都市計画決定〔H22.8〕	2002(H14)	美濃関JCT～関広見IC 工事着手
関広見IC～新四日市JCT 事業許可〔H23.6〕※ 養老JCT～養老IC 用地取得着手	2003(H15)	鞍ヶ池スマートIC 社会実験開始〔H20.2〕
大垣西IC～養老JCT 2車線開通〔H24.9〕 関広見IC～山県IC、大野神戸IC～大垣西IC 工事着手	2004(H16)	美濃関JCT～関広見IC 事業許可〔H20.8〕※ 鞍ヶ池スマートIC 連結許可・運用開始〔H21.3〕
養老JCT～養老IC、いなべIC～東員IC 工事着手 本巣IC～大野神戸IC、養老IC～いなべIC 用地取得着手 岐阜三輪スマートIC 連結許可〔H25.6〕	2005(H17)	美濃関JCT～関広見IC 2車線開通〔H21.4〕
本巣IC～大野神戸IC、養老IC～いなべIC 工事着手 山県IC～本巣IC 用地取得着手 （海津スマートIC）連結許可〔H26.8〕	2006(H18)	
東員IC～新四日市JCT 2車線開通〔H28.8〕	2007(H19)	五斗蒔スマートIC 連結許可〔H23.3〕
養老JCT～養老IC 2車線開通〔H29.10〕	2008(H20)	五斗蒔スマートIC 運用開始〔H25.2〕
大安IC～東員IC 2車線開通〔H31.3〕	2009(H21)	
大野神戸IC～大垣西IC 2車線開通〔R1.12〕 関広見IC～山県IC 2車線開通〔R2.3〕	2010(H22)	豊田東JCT 新東名と連結〔H28.2〕 美濃関JCT 4車線開通〔H28.3〕
 いなべIC～大安IC 開通式	2011(H23)	
 山県IC～本巣IC 開通式	2012(H24)	
いなべIC～大安IC 2車線開通〔R7.3〕	2013(H25)	
山県IC～本巣IC 2車線開通〔R7.4〕 本巣IC～大野神戸IC 2車線開通〔R7.8〕	2014(H26)	
養老IC～いなべIC 工程精査中	2015(H27)	 豊田東JCT（R7.3撮影）
	2016(H28)	土岐JCT～美濃加茂IC・SA 速度低下箇所に付加車線設置 R4年度から順次供用見込み(工程精査中)
	2017(H29)	 土岐JCT（R7.3撮影）
	2018(H30)	
	2019(H31・R1)	
	2020(R2)	
	2021(R3)	
	2022(R4)	
	2023(R5)	
	2024(R6)	
	2025(R7)	
	：	

○開通後約20年間で、累計約3億7千万台が東海環状自動車道を利用。

東海環状自動車道の通行台数の推移



2025年以降の動向

<2025年3月29日 いなべIC～大安IC 開通>



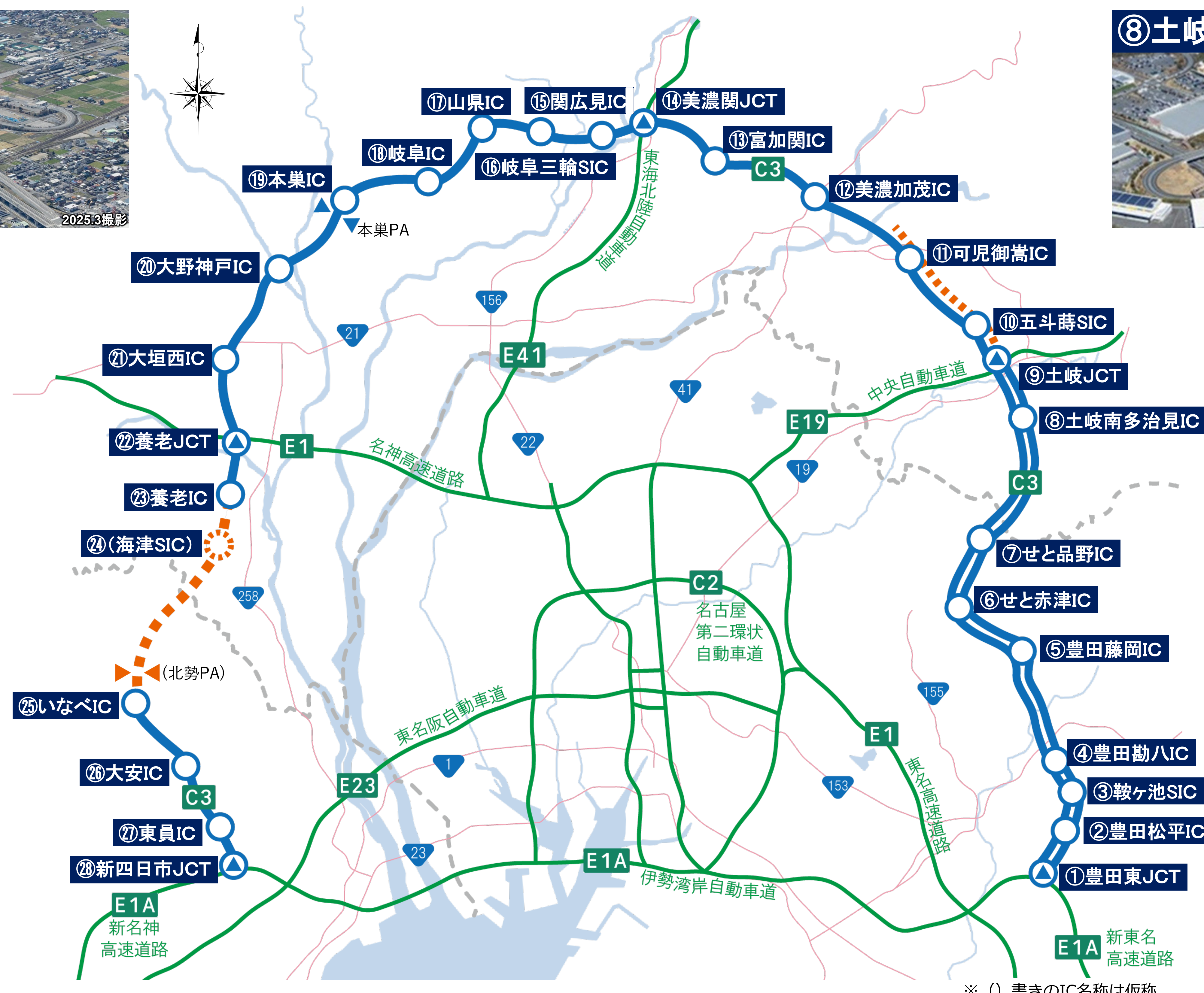
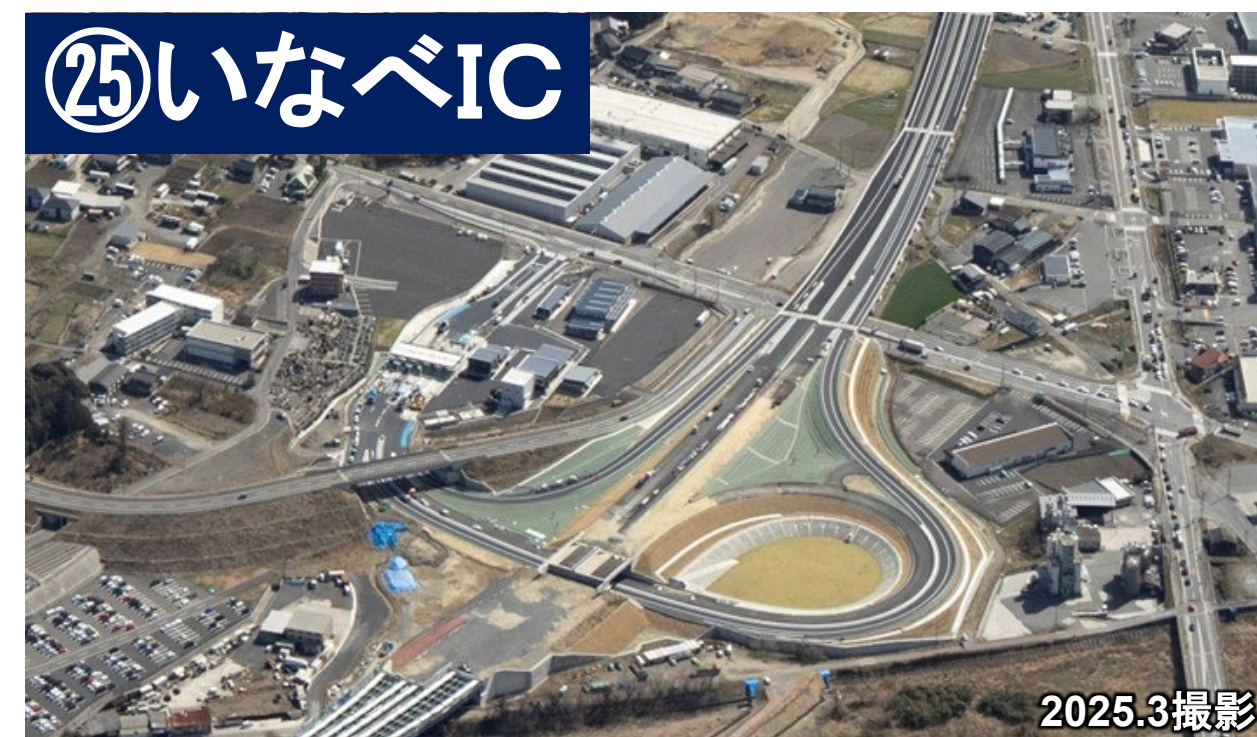
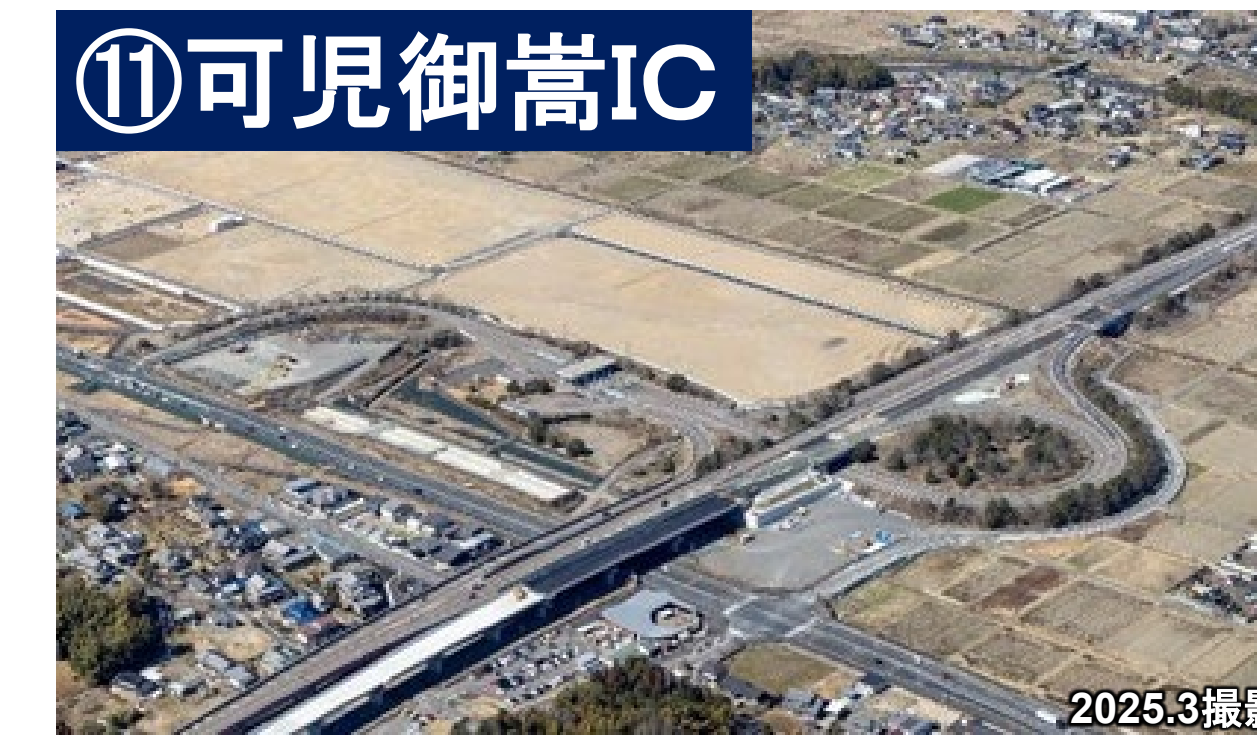
<2025年4月6日 山県IC～本巣IC 開通>



<2025年8月30日 本巣IC～大野神戸IC 開通>



<東海環状自動車道の整備状況>

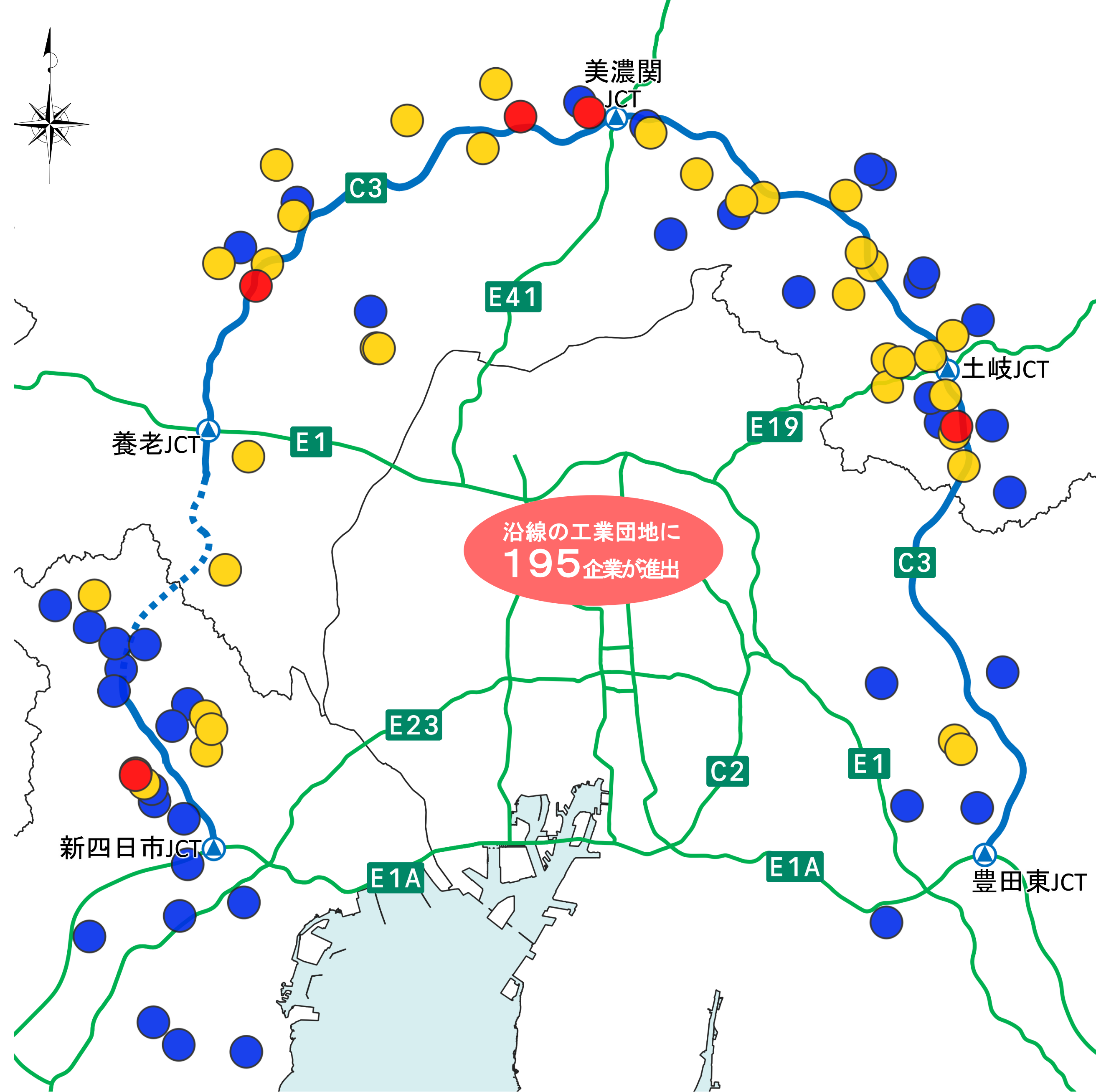


<企業活動の向上>

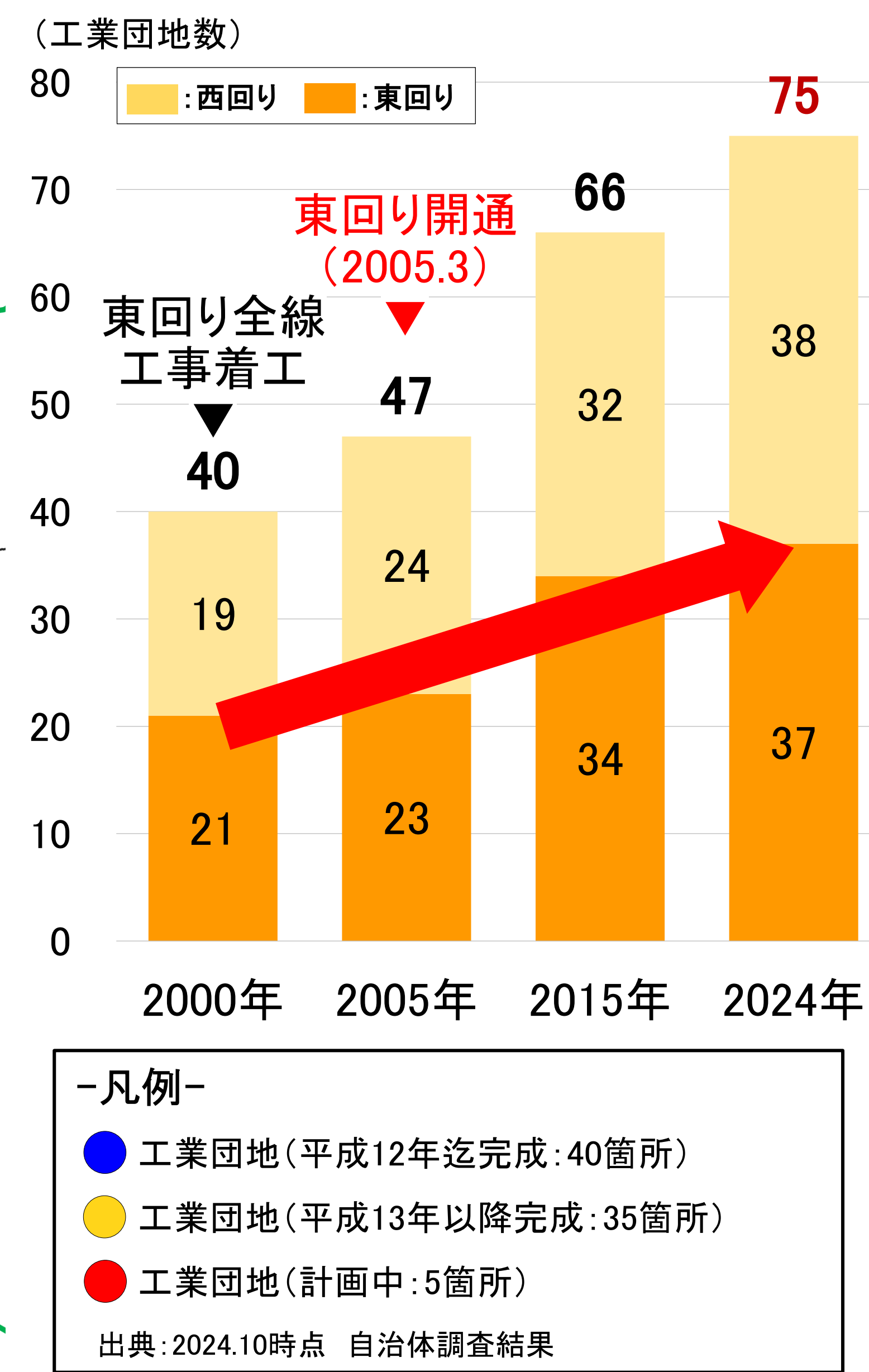
沿線地域の産業振興を支援。雇用、出荷額が増加

- 東海環状自動車道沿線では、東回り全線工事着工後、工業団地に**195企業が進出**。
- 東海環状自動車道が民間投資を喚起し、沿線市町では、製造業従業者数が**約3.8万人増加**。
- さらに、**沿線市町の製造品出荷額等は約15.8兆円増加**し、全国平均の伸びを上回る。

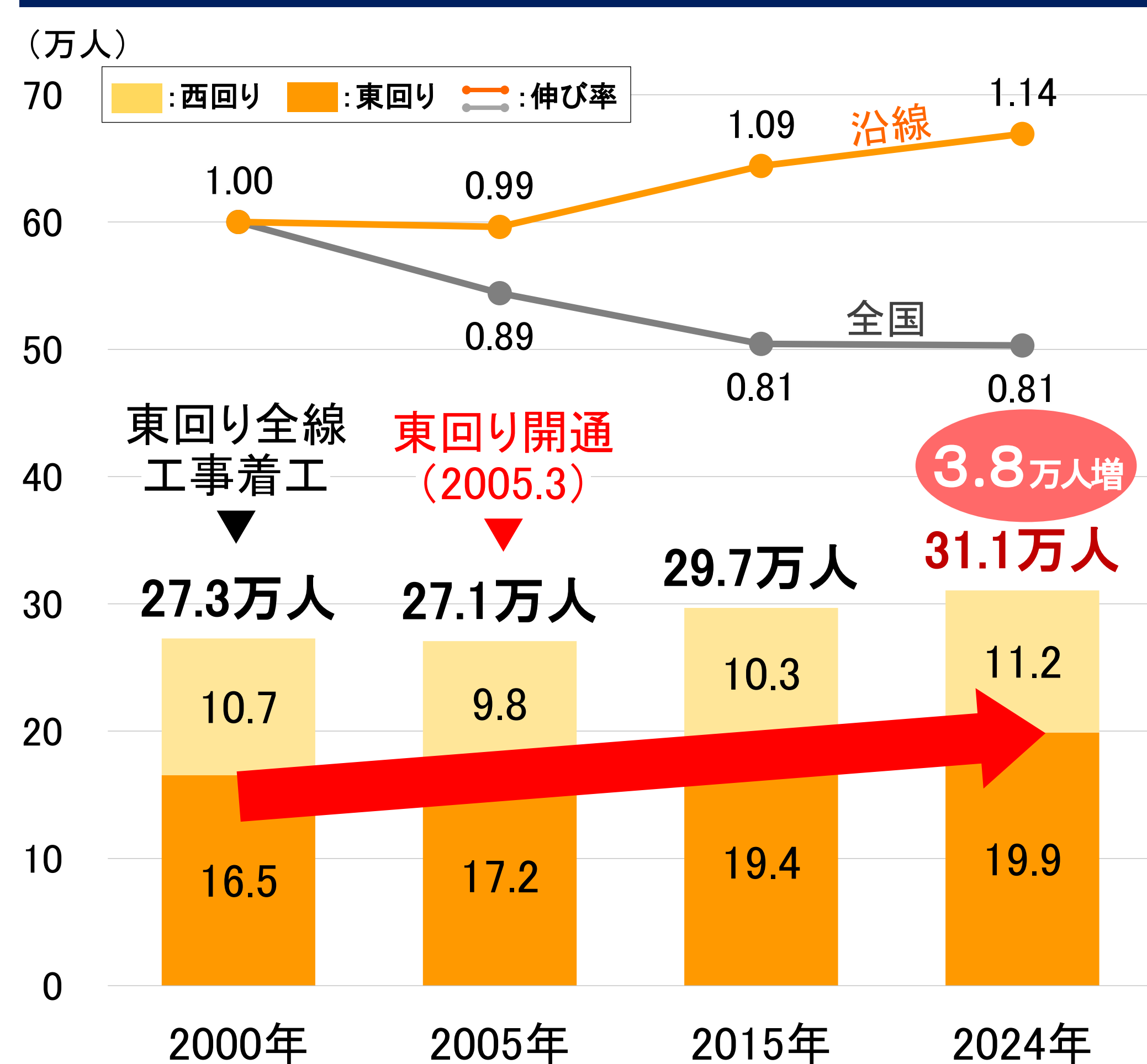
沿線市町の工業団地の立地状況



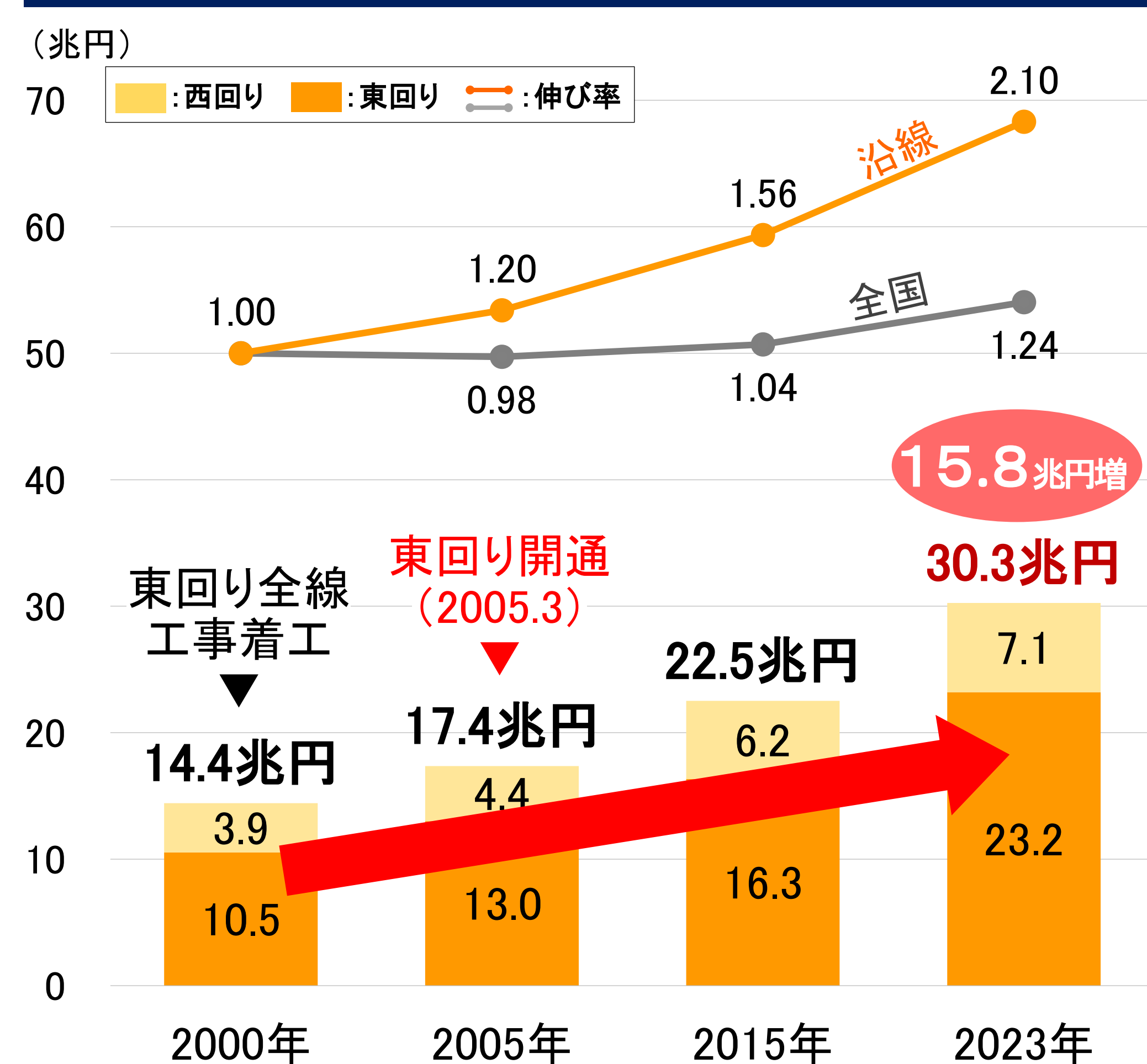
沿線市町の工業団地数の推移



沿線市町※の製造業従業者数の推移



沿線市町※の製造品出荷額等の推移

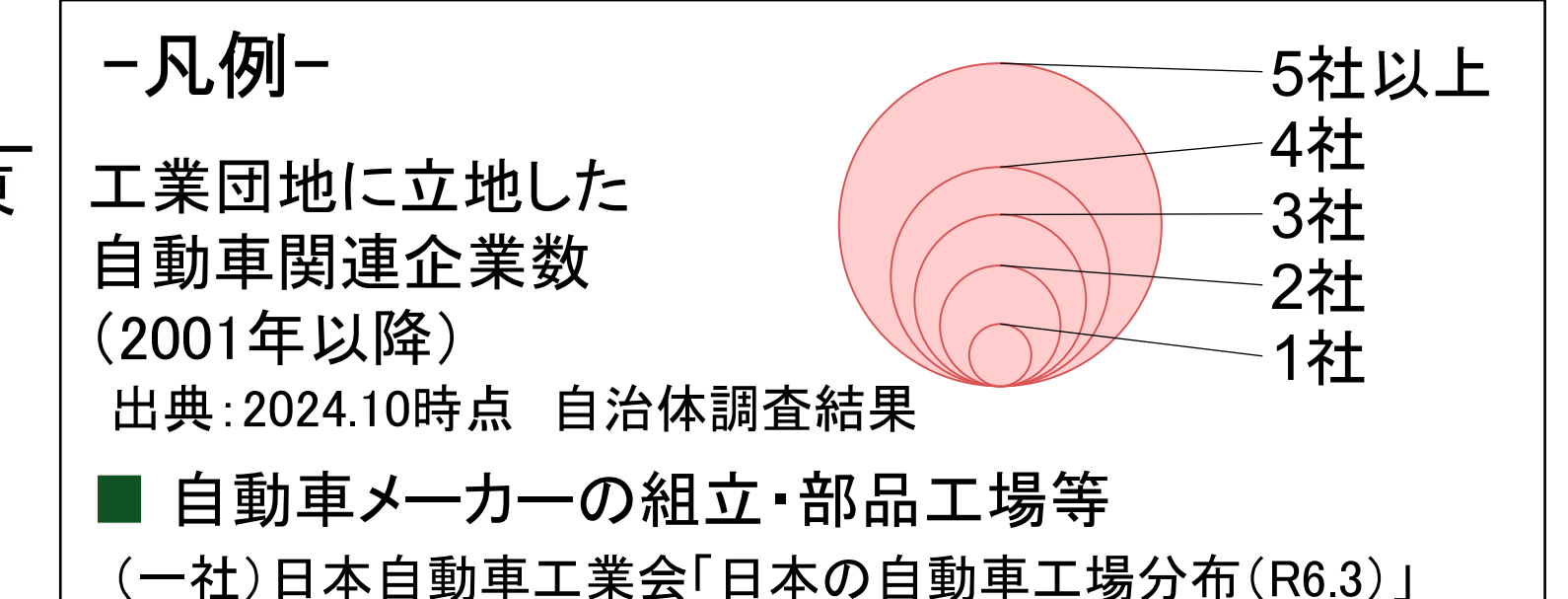
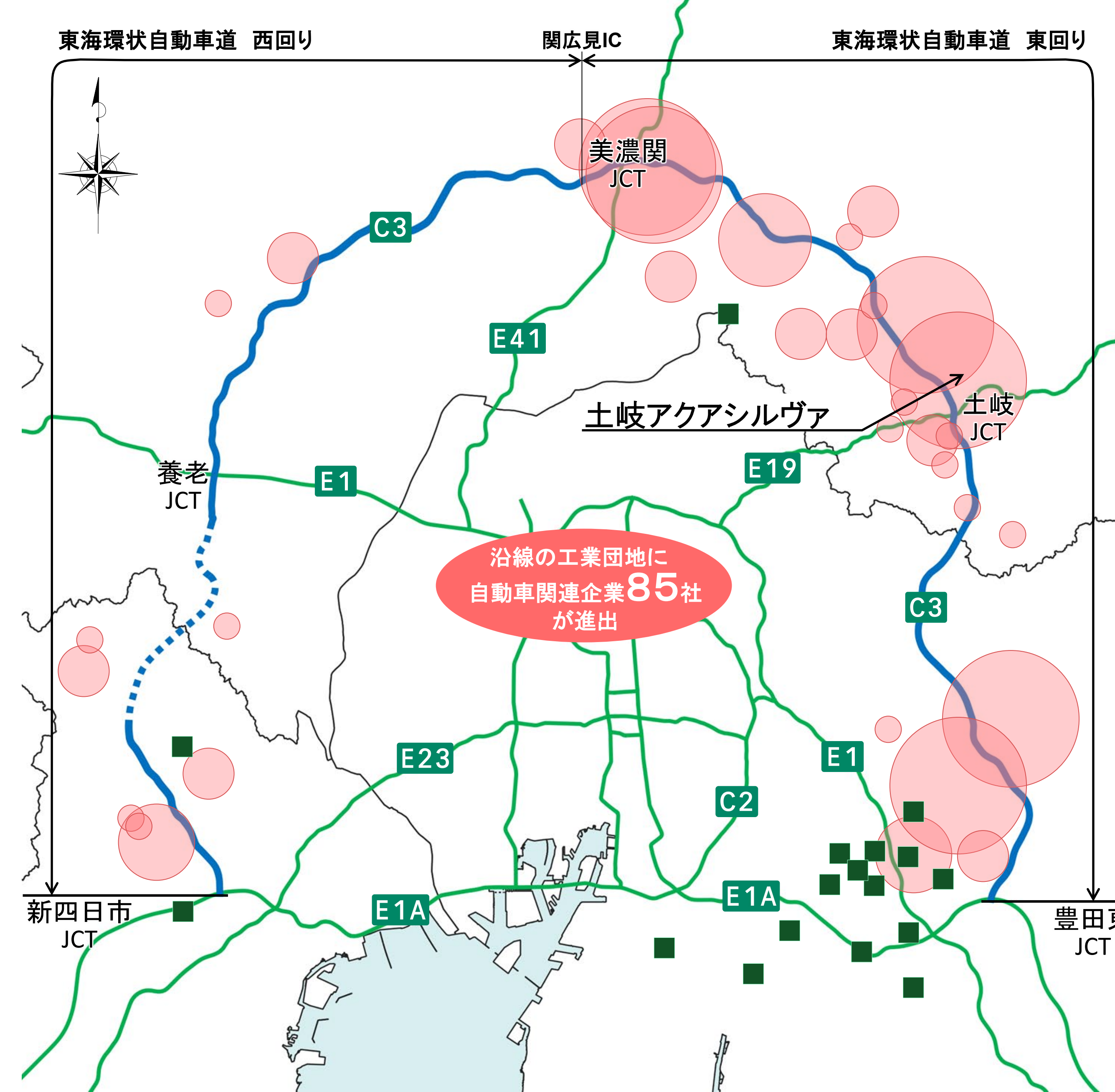


※ 沿線市町: 東海環状道が通過する市町 (東回り: 8市4町、西回り: 7市4町)
出典: 経済産業省「工業統計調査」、「2024年経済構造実態調査」より作成

自動車産業の集積を支援

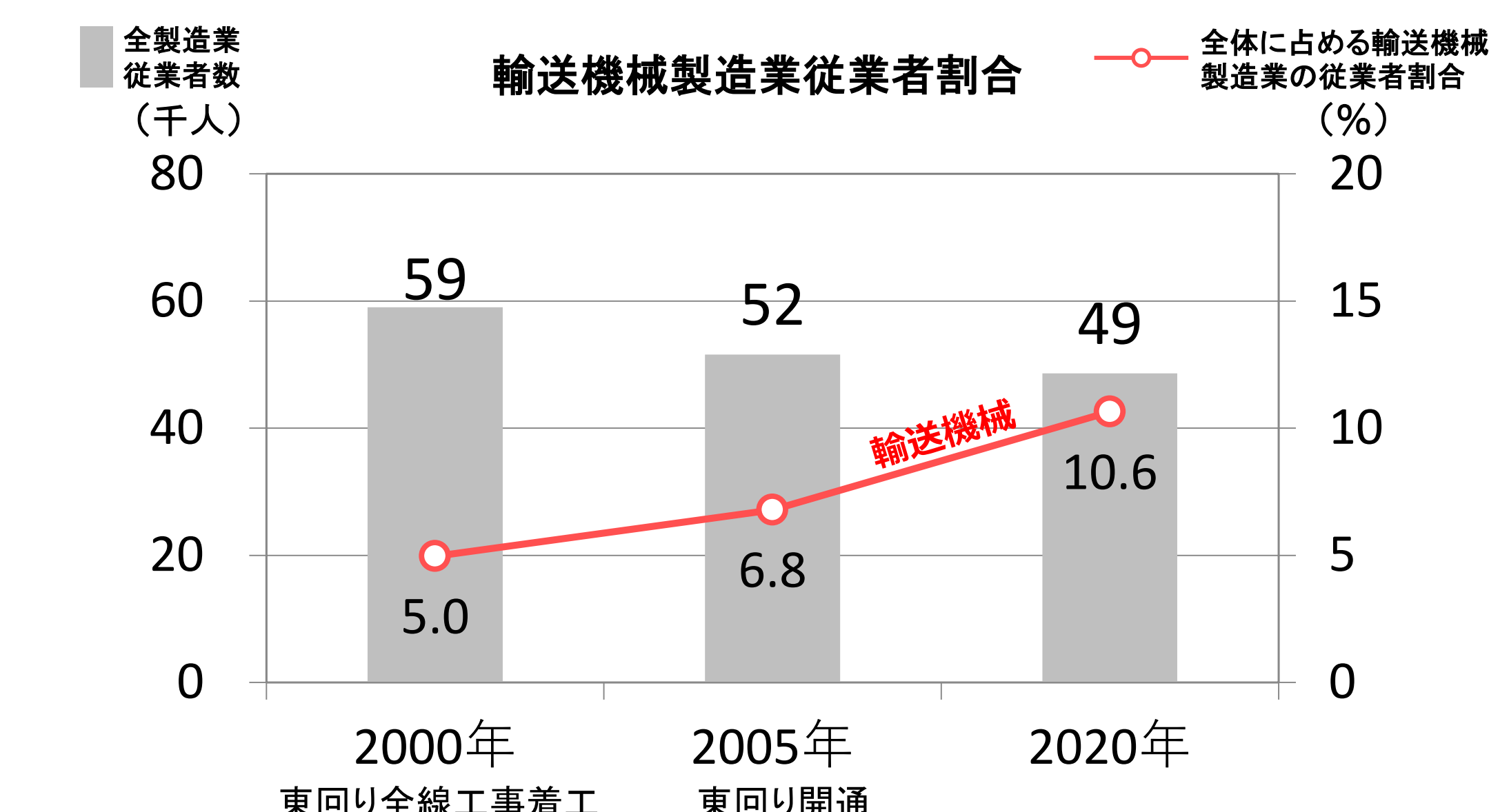
- 東海環状自動車道沿線では、東回り全線工事着工後、工業団地に**自動車関連企業が85社立地**。
- 東回り沿線 (岐阜県) では、**自動車産業が集積**し、伝統産業と自動車産業の**多軸型の産業構造に変化**。
- 西回り沿線 (岐阜県) でも、道路の開通を見越して既に立地しており、**多軸型の産業集積に期待**。

沿線工業団地の自動車関連企業の立地状況



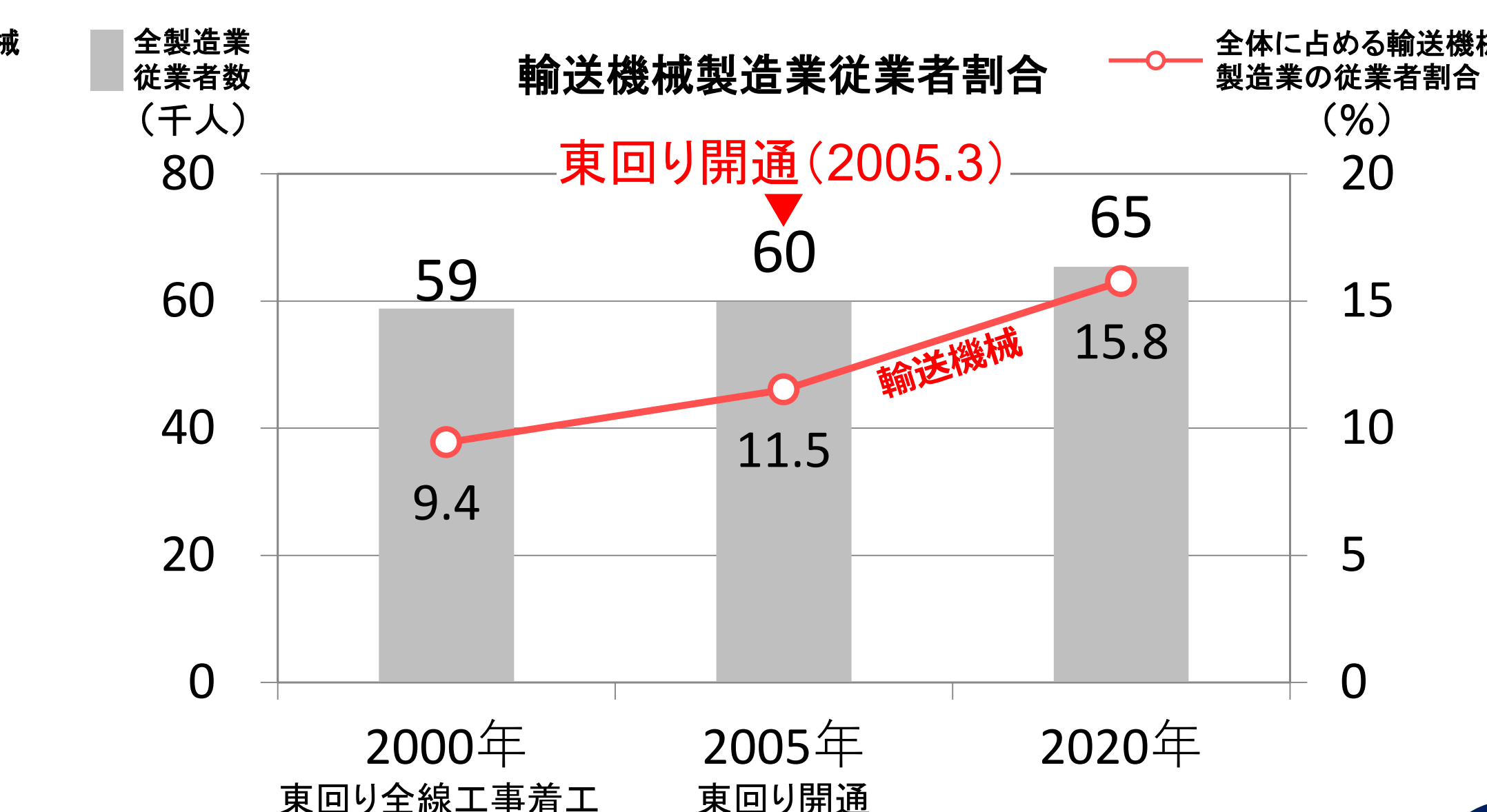
新たな産業集積に期待する西回り

○西回りの産業構造の変化



自動車産業が集積した東回り

○東回りの産業構造の変化



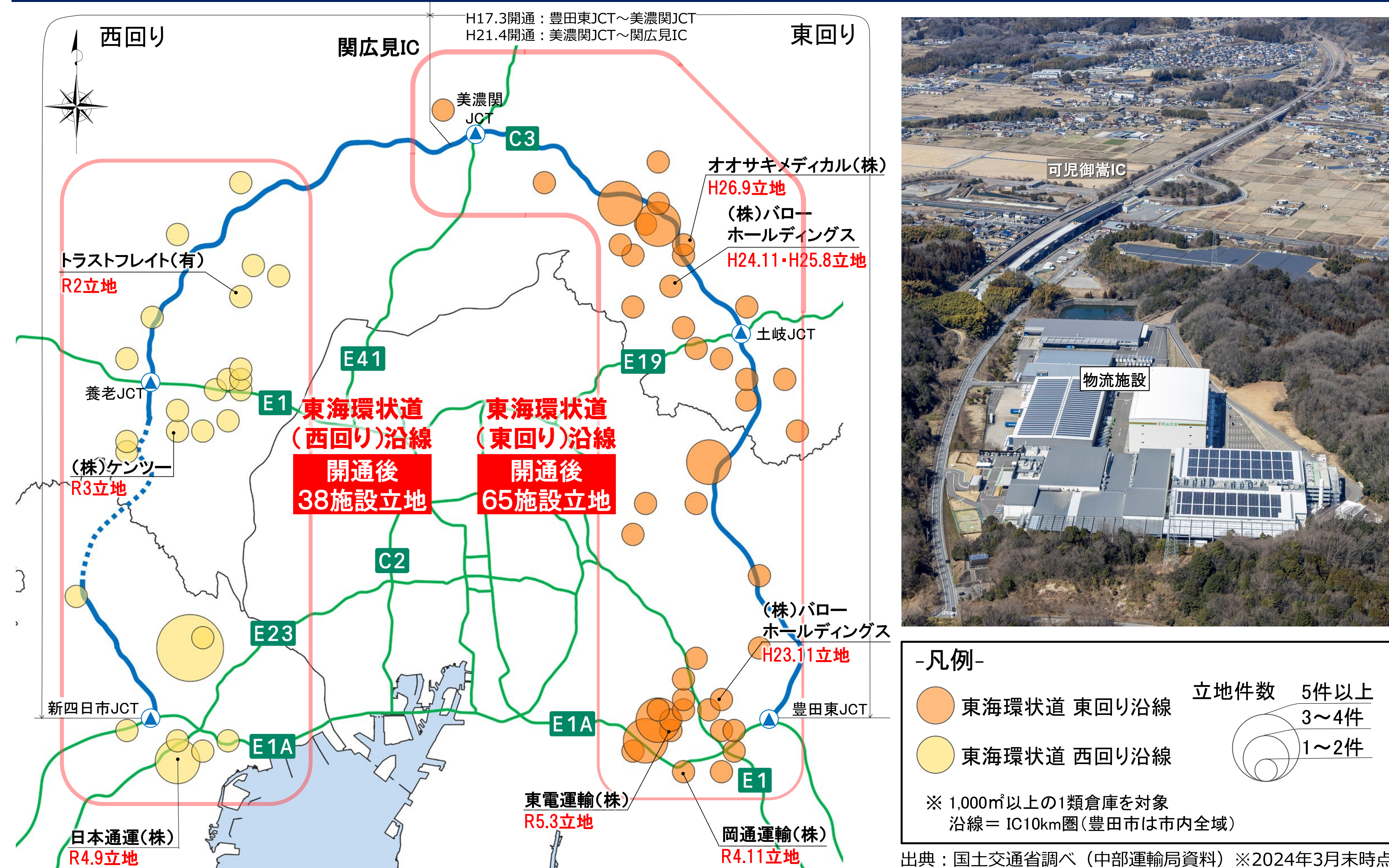
出典: 経済産業省「工業統計調査」より作成

<物流の効率化>

大型物流拠点が続々立地

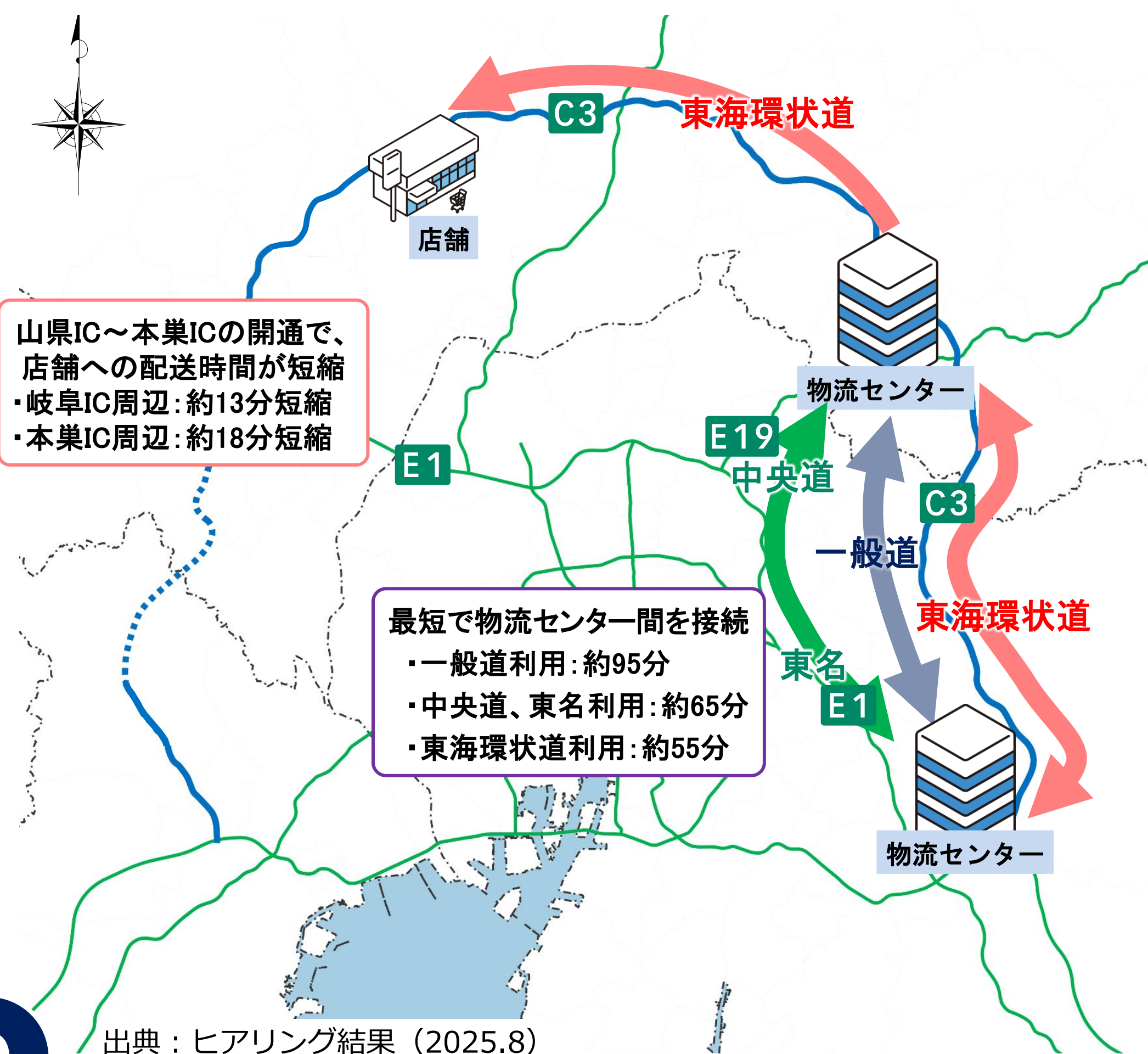
- 東海環状自動車道（東回り）の開通後、豊田地区及び東回り沿線に**新たに65の物流施設が立地**。
西回り沿線でも、開通を見据え**新たに38の物流施設が立地**し、更なる**物流の効率化に期待**。
- (株)バローホールディングスは、物流センター間の移管物流業務や各店舗への商品配送**業務が効率化・短縮化**。オオサキメディカル(株)は、新たな物流拠点を整備し、物流の効率化から**物流コストが縮減**。

東回り開通後の沿線市町の物流施設の立地状況



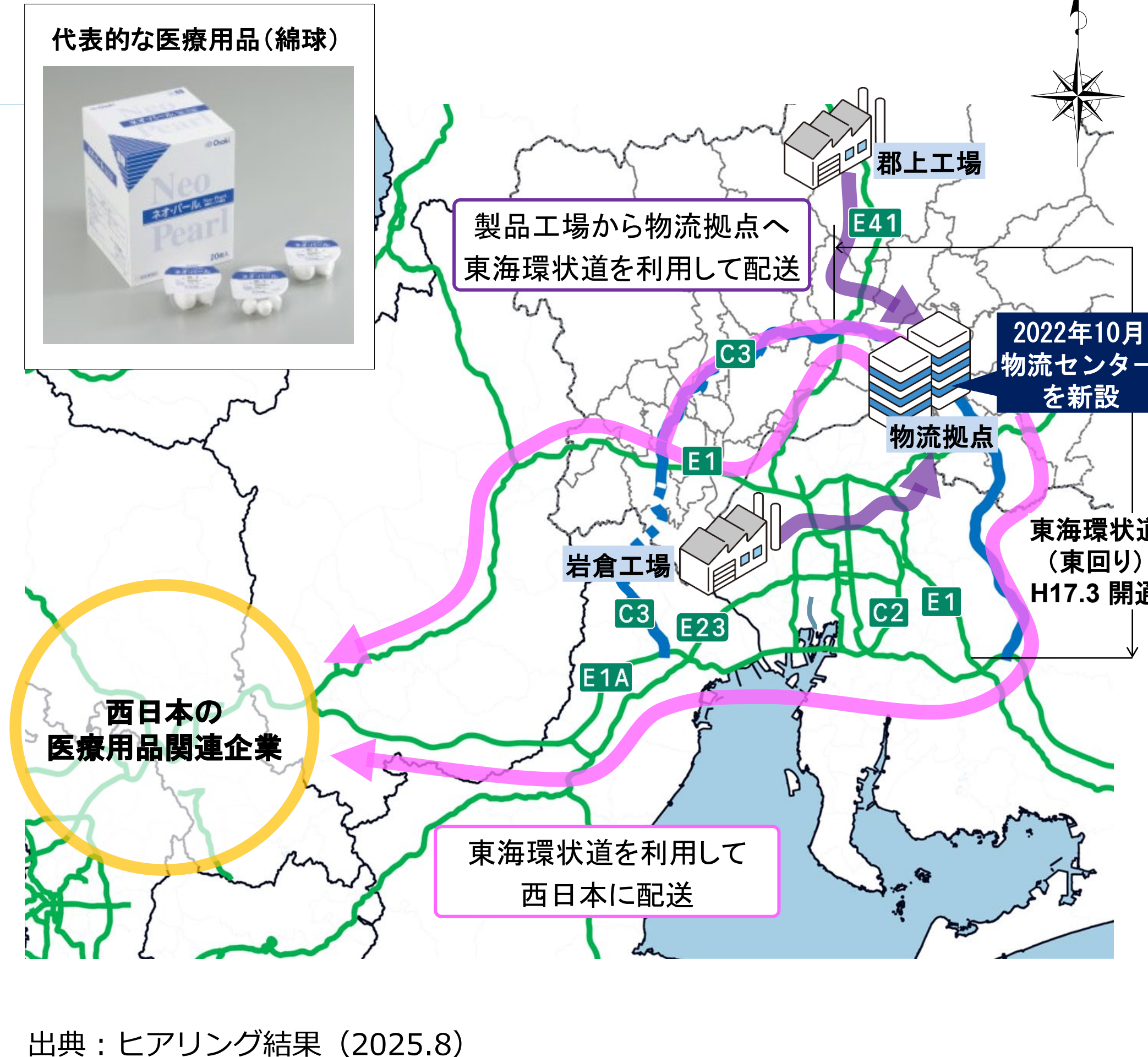
物流業務の効率化・短縮化を図った企業

- (株)バローホールディングスの物流



西日本の物流拠点を整備した医療用品製造企業

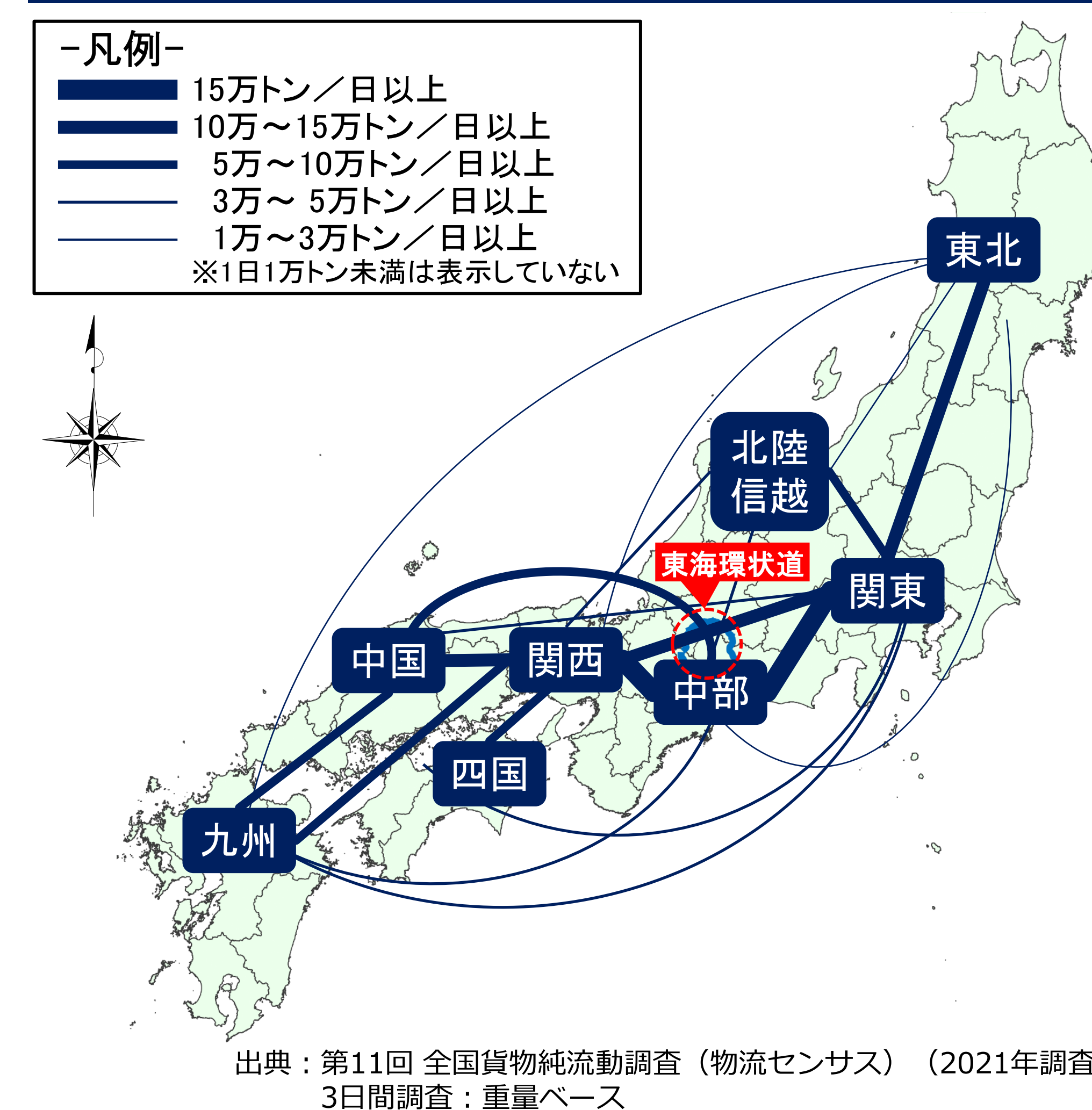
- オオサキメディカル(株)の物流



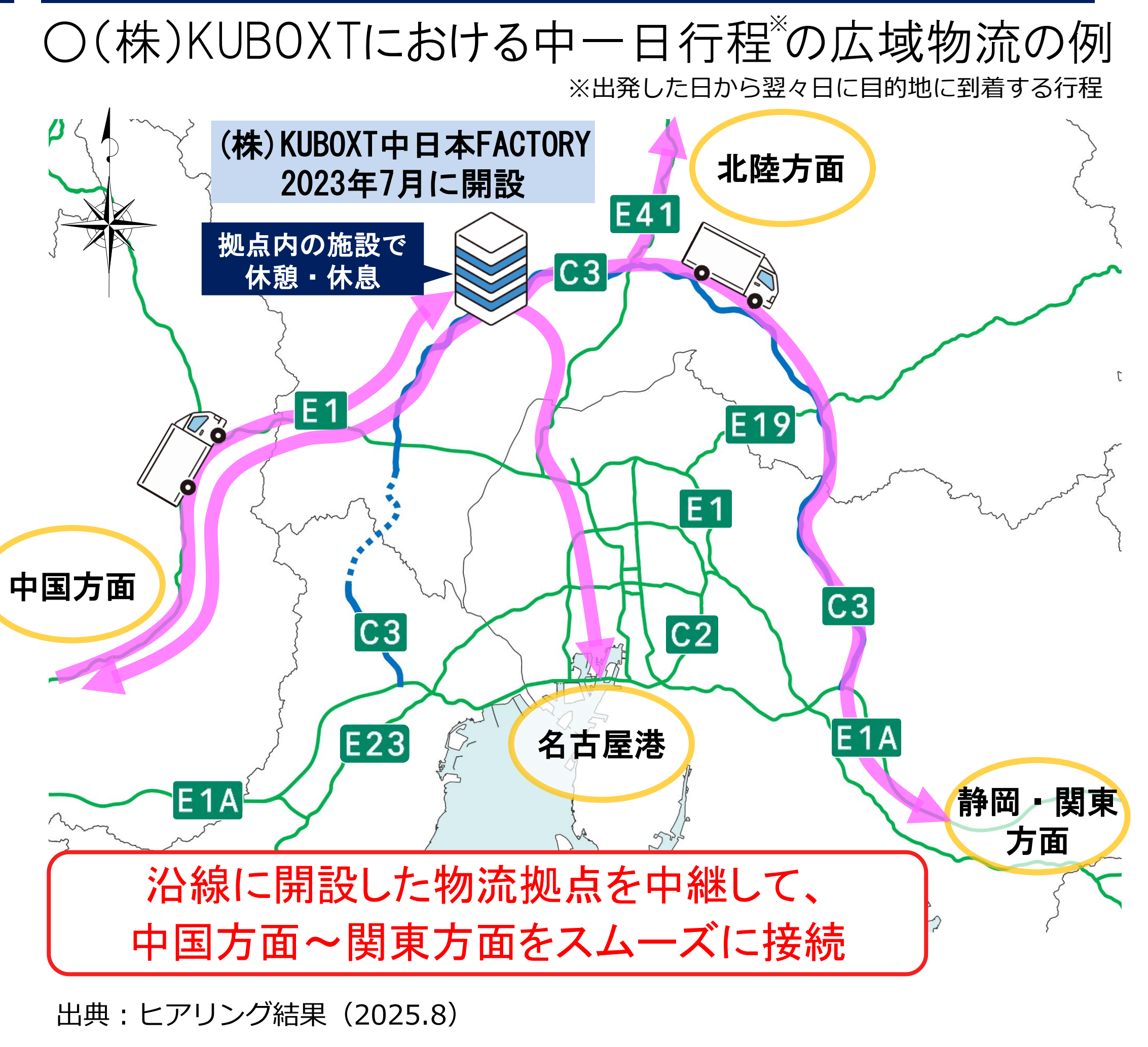
大動脈の中間地点で各方面を結び、広域物流を支援

- 東海環状自動車道は、関東、中部および関西をつなぐ物流の大動脈の**中間地点**に位置。
- (株)KUBOXTは、2023年7月に大野町に物流拠点を開設。中国・関西方面～関東方面への長距離輸送の中間地点において休憩・休息が可能。翌日、東海環状自動車道を利用して関東・北陸へ移動。

地域間の貨物流動量



東海環状自動車道を利用した物流ネットワーク

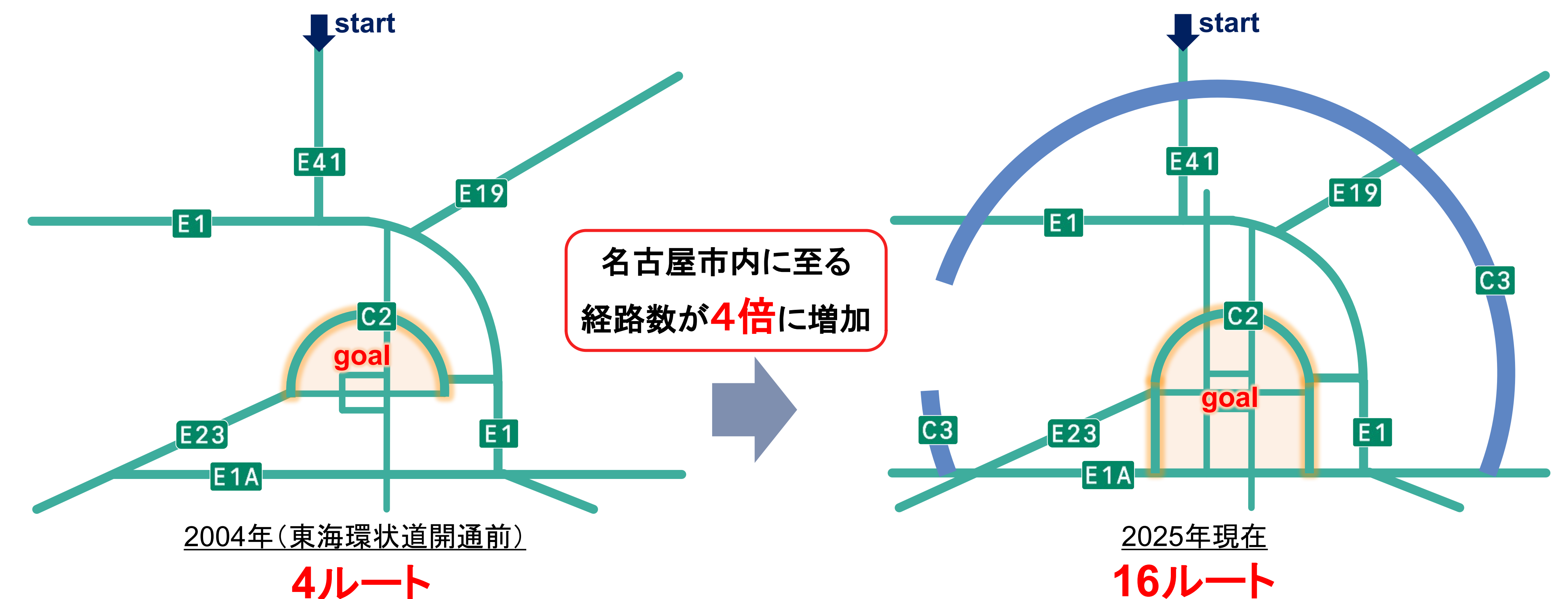


経路選択肢が増加し、物流の安定性が向上

- 東海環状自動車道は中京圏の放射状道路ネットワークを結び、広域ネットワークを構築。
- 東海環状自動車道の整備が進み、名古屋市内へ至る**経路の選択肢が4倍に増加**。
- 混雑や災害リスクの回避が可能になる等、**物流の安定化に寄与**。

環状道路ネットワーク形成による経路数の増加

- E41** 東海北陸道から名古屋中心市街地（**C2** 名二環内側）に至る経路パターン数



<観光の支援>

集客力の高い施設が多く立地。回遊性が向上し集客を支援

- 沿線市町ではアクセス向上を見込み、**観光施設の新規立地や大規模リニューアルが活発化**。
- 岐阜県の観光入込客数が多い観光地点の上位10地点のうち、**7地点が東海環状自動車道沿線に立地**。
- 東海環状自動車道と観光施設の整備の進展による**さらなる観光誘客に期待**。



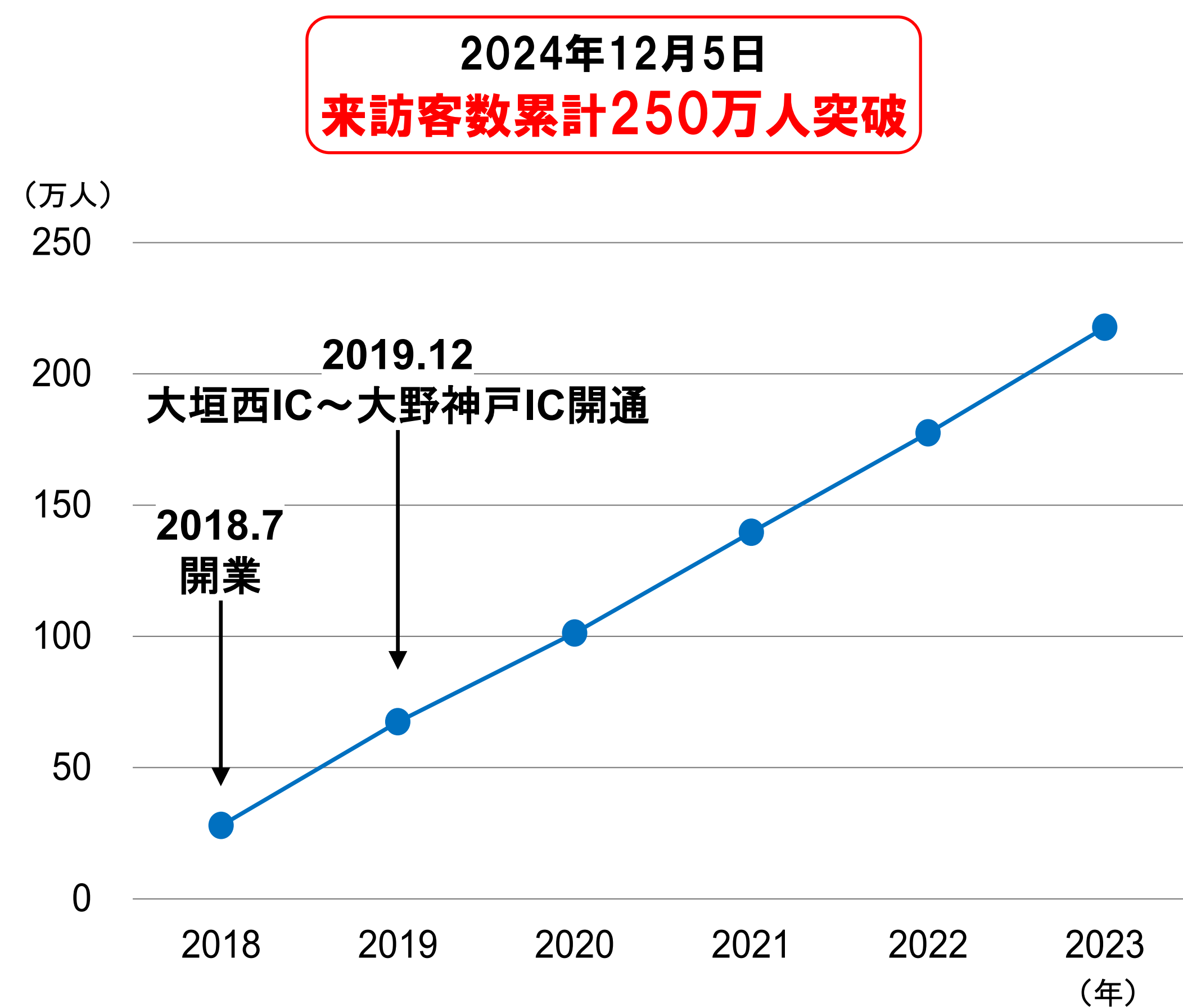
観光地点別集客ベスト10(岐阜県)

上位10地点中 7地点 が沿線に立地			
順位	観光地点名	市町村	入込客数(万人)
1位	土岐プレミアム・アウトレット	土岐市	479.1
2位	河川環境楽園	各務原市	418.4
3位	高山市街地エリア	高山市	346.8
4位	湯の華アイランド	可児市	164.7
5位	白川郷合掌造り集落	白川村	163.8
6位	伊奈波神社	岐阜市	139.0
7位	養老公園	養老町	126.6
8位	千代保稲荷神社	海津市	124.1
9位	岐阜公園	岐阜市	123.0
10位	千本松原・国営木曽三川公園	海津市	119.2

：東海環状道沿線市町の観光地点

出典: 岐阜県「岐阜県観光入込客数統計調査(2023年)」

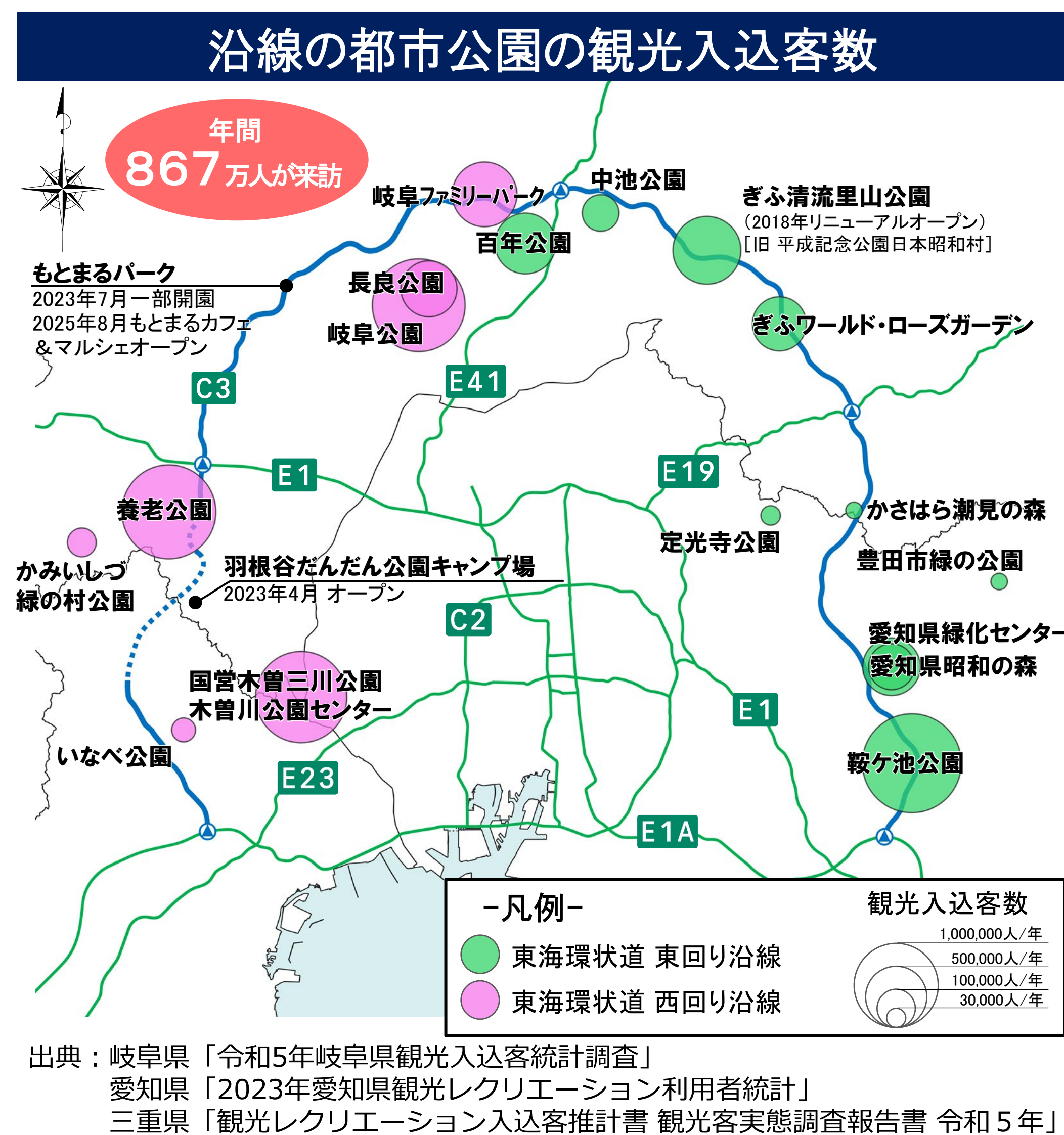
道の駅 パレットピアおおの 累計入込客数



出典: 岐阜県「岐阜県観光入込客数統計調査(2018～2023年)」

都市公園の入込客増加に期待

- 東海環状自動車道沿線には魅力溢れる都市公園が数多く立地。
- 東海環状自動車道沿線では、**年間867万人が来訪**。開通を見据えた新たな公園も整備。
- もとまるパーク、羽根谷だんだん公園など、西回り沿線における**都市公園の更なる活性化に期待**。



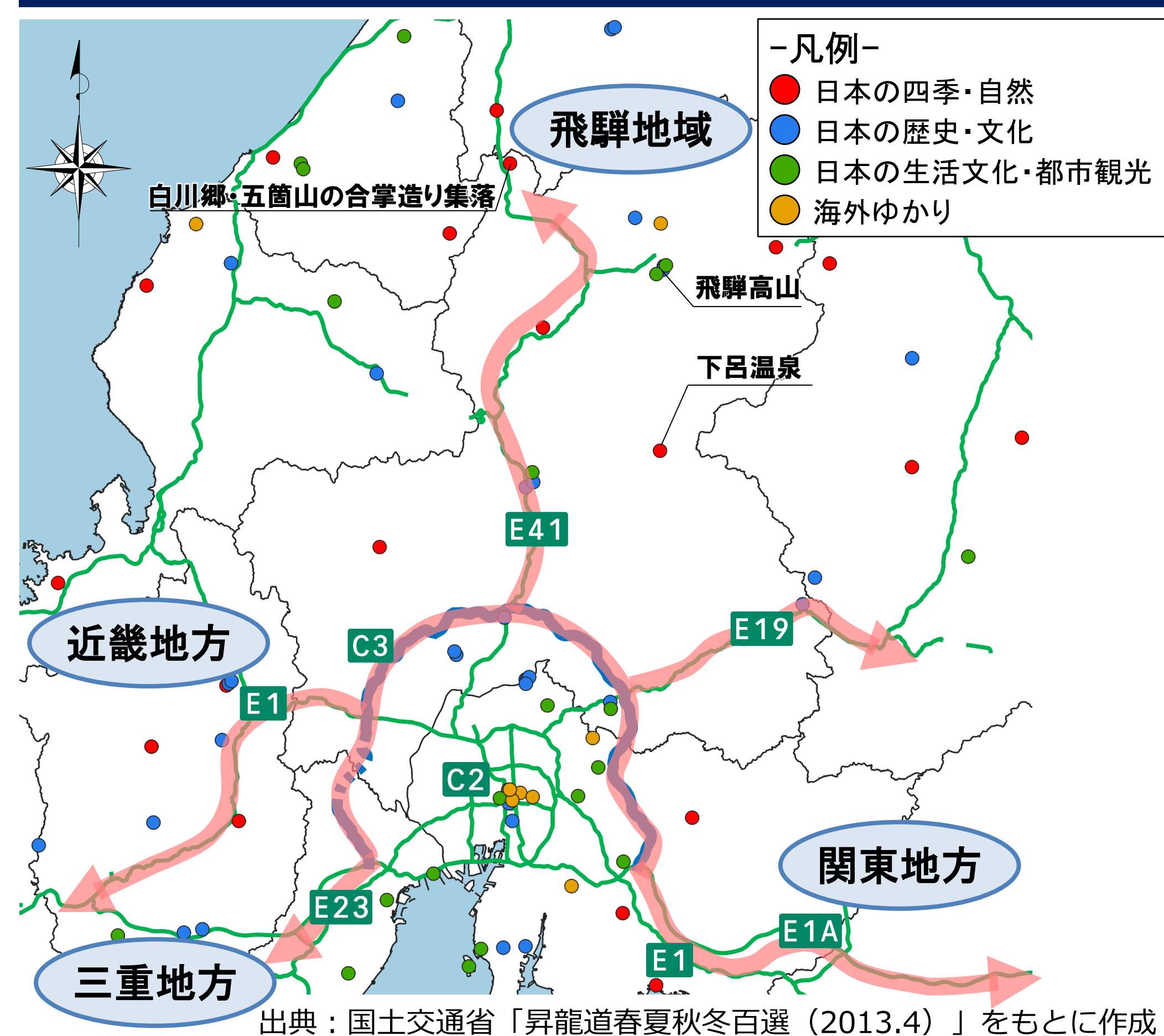
西回り沿線の都市公園の期待 もとまるパーク



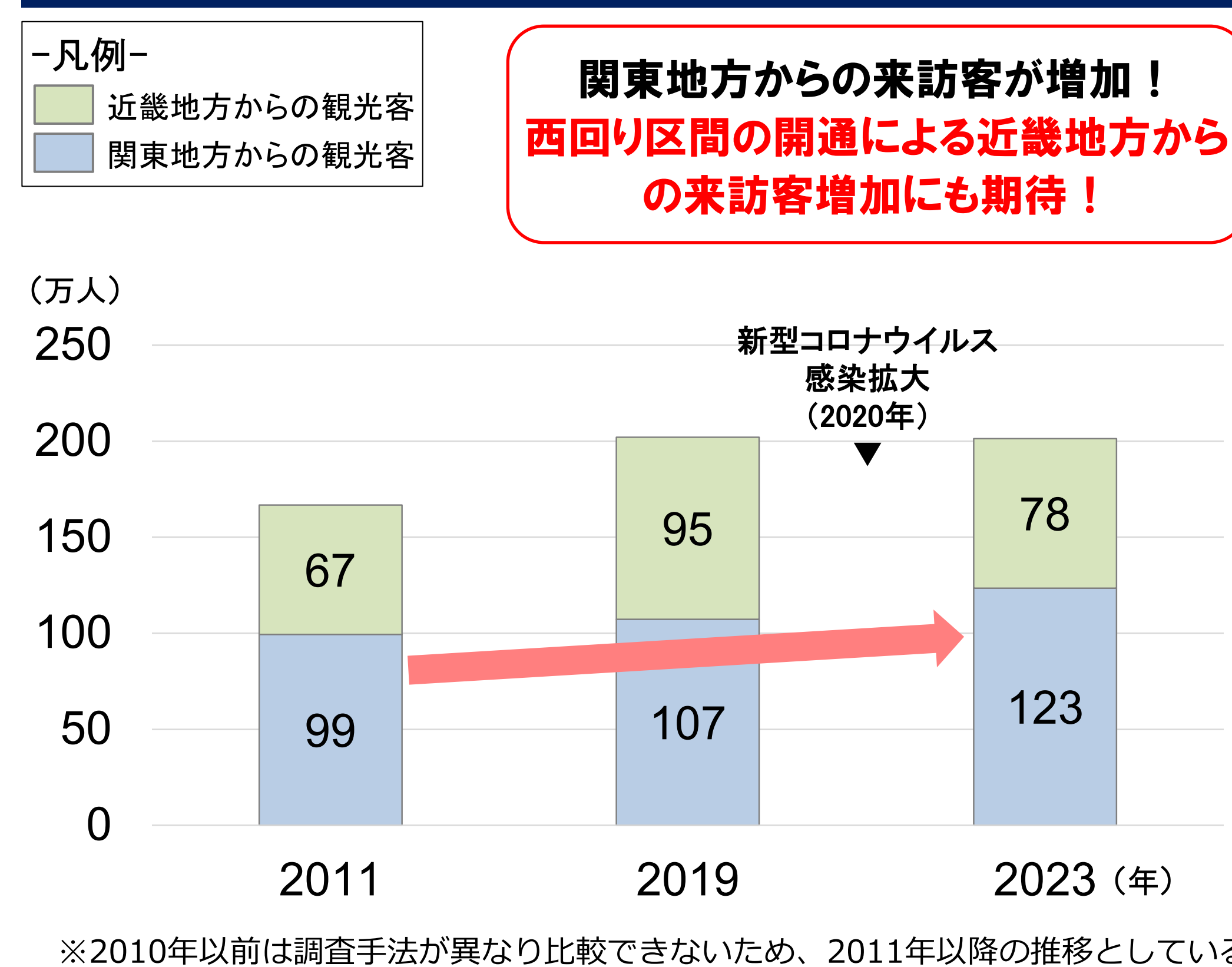
主要観光地を結ぶ広域観光の支援

- 東海環状自動車道の開通により、豊田・三河や関東地方から飛騨地域への**経路選択肢が増加**。
- 関東方面からの来訪客数は**増加傾向**で推移。
- 西回り区間の開通による近畿地方などからの更なる**集客エリアの拡大**に期待。

東海環状自動車道を軸とした広域観光



飛騨地域における関東・近畿地方からの来訪客



出典: 岐阜県「岐阜県観光入込客数統計調査」

＜農産業・商業の支援＞

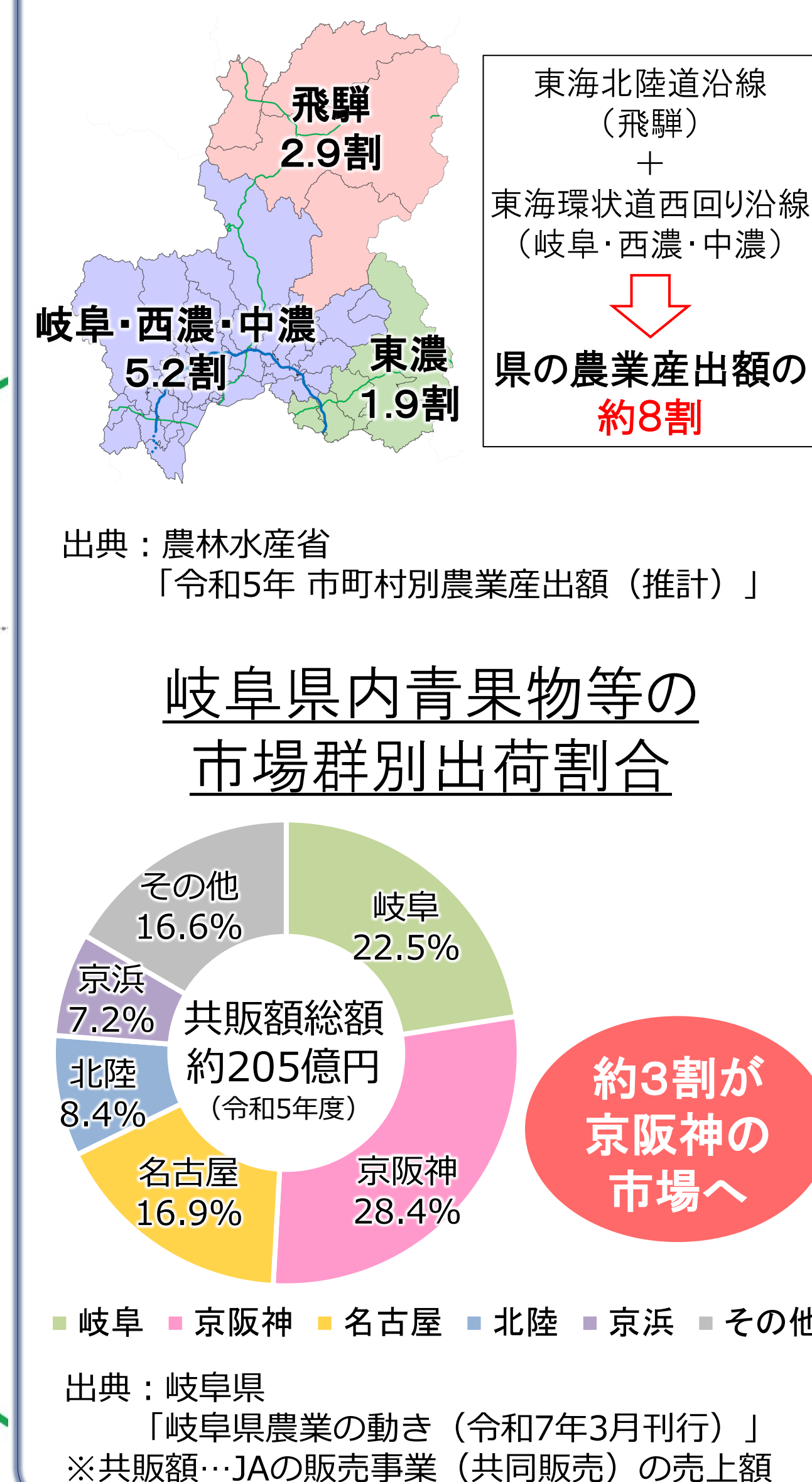
農産物の出荷効率化。農業振興に期待

- 岐阜県の農産物は飛騨・岐阜・西濃・中濃地域で産出額の約8割を占め、京阪神への出荷額シェアも高い。
- 西回りの整備により、飛騨地域～関西間の農産物の輸送時間短縮による、物流の効率化に期待。
- 農産業が盛んな西濃地域が高速道路ネットワークで接続され、岐阜市近郊の市町では特産農産物のブランディングの取り組みの活発化に期待。

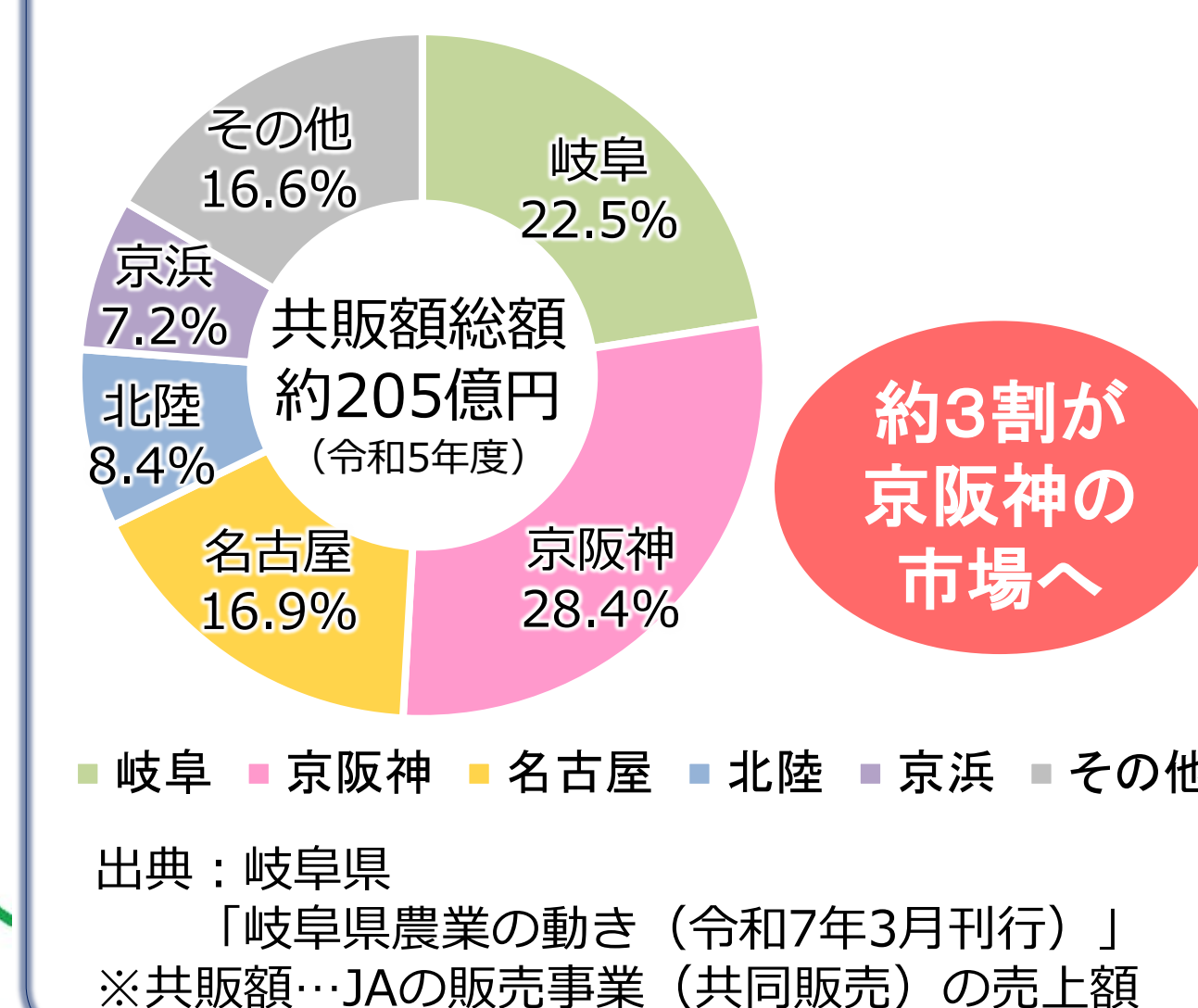
東海環状自動車道(西回り)沿線のJA集荷場と主な農産物



地域別農業産出額割合



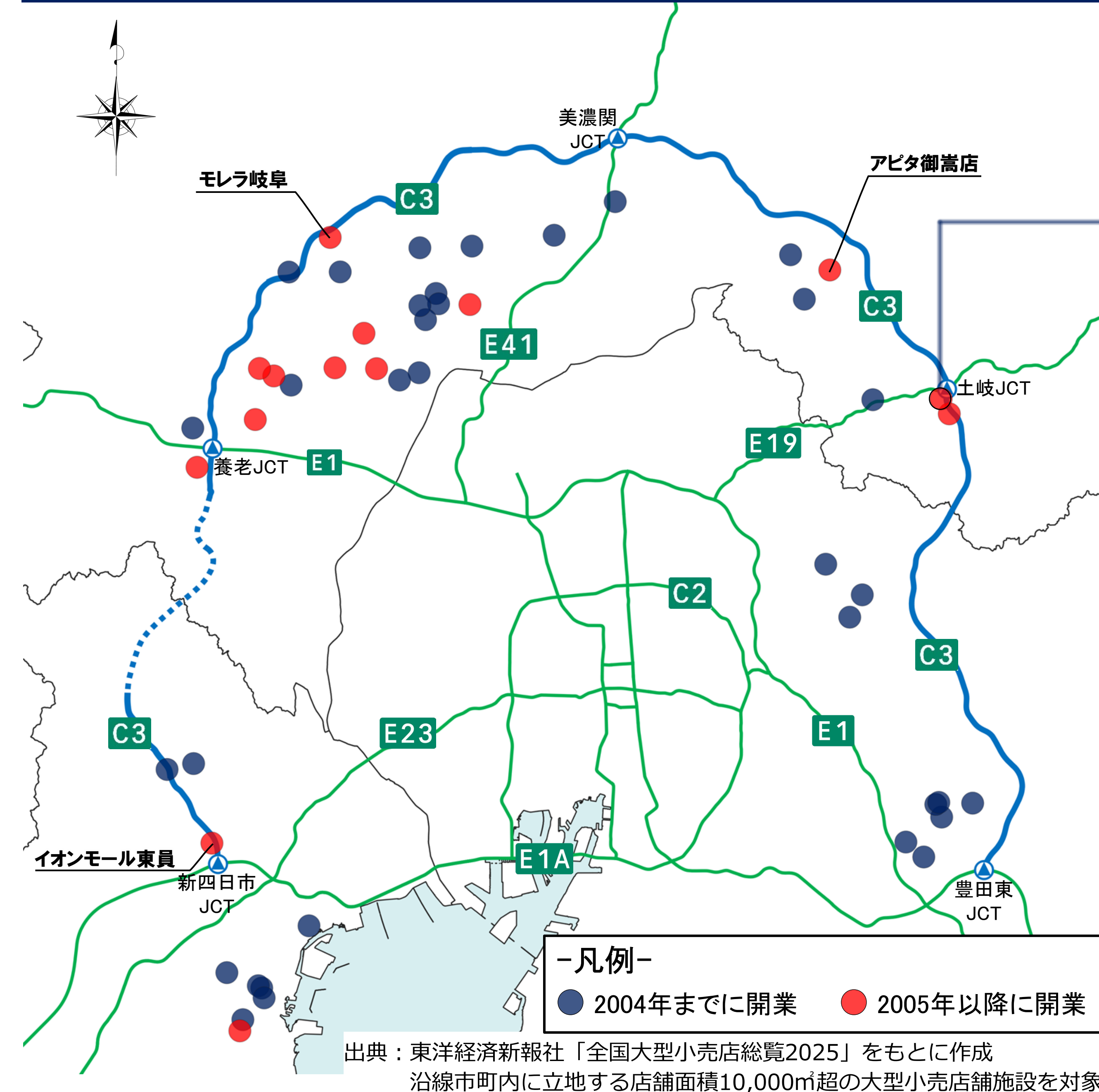
岐阜県内青果物等の
市場群別出荷割合



商業施設の沿線立地に寄与。広域集客を支援

- 2005年以降、東海環状自動車道沿線では14件の大型小売店(店舗面積10,000㎡超)が立地。施設には県内外から利用客が来場。
- 土岐プレミアム・アウトレットは地域の魅力を活かした集客、相互送客を目的に、観光施設とのタイアップを実施。東海環状自動車道は来場者の移動支援により取り組みを後押し。

沿線市町における大型小売店舗施設の立地状況

土岐プレミアム・アウトレット

東海環状自動車道の開通と同時期に開業した土岐プレミアム・アウトレットは2025年で開業20周年。
20年間での累計利用者数は、約1億9百万人※。

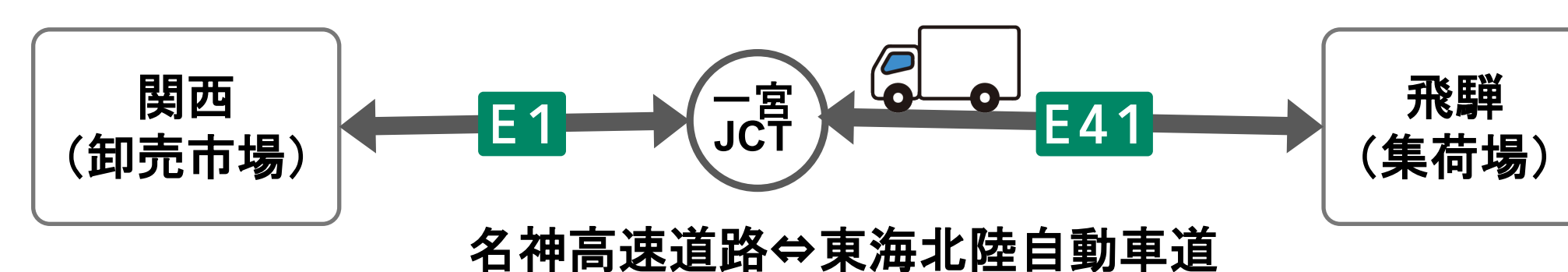
※土岐プレミアム・アウトレット累計利用者数
(開業日～2025年3月の延べ利用者数)
三菱地所・サイモン株式会社提供



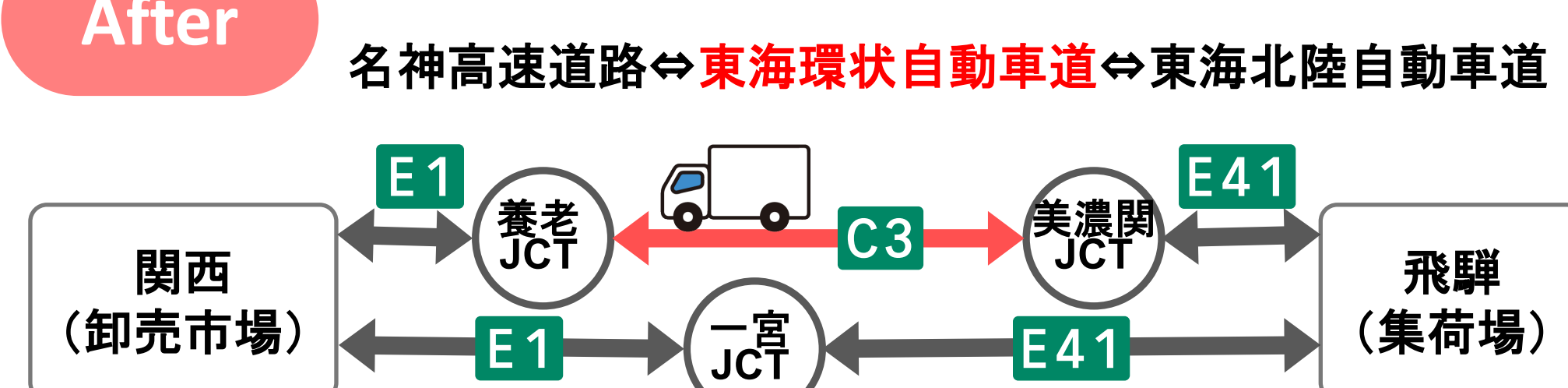
西回り開通による農産物の輸送効率化イメージ

Before

- ◆交通状況等によって、
 - ・片道の輸送時間が4時間超
 - ・1日の業務時間内での往復が難しいことも



After



**所要時間短縮に伴う、
輸送コストの削減、労働生産性の向上等に期待**

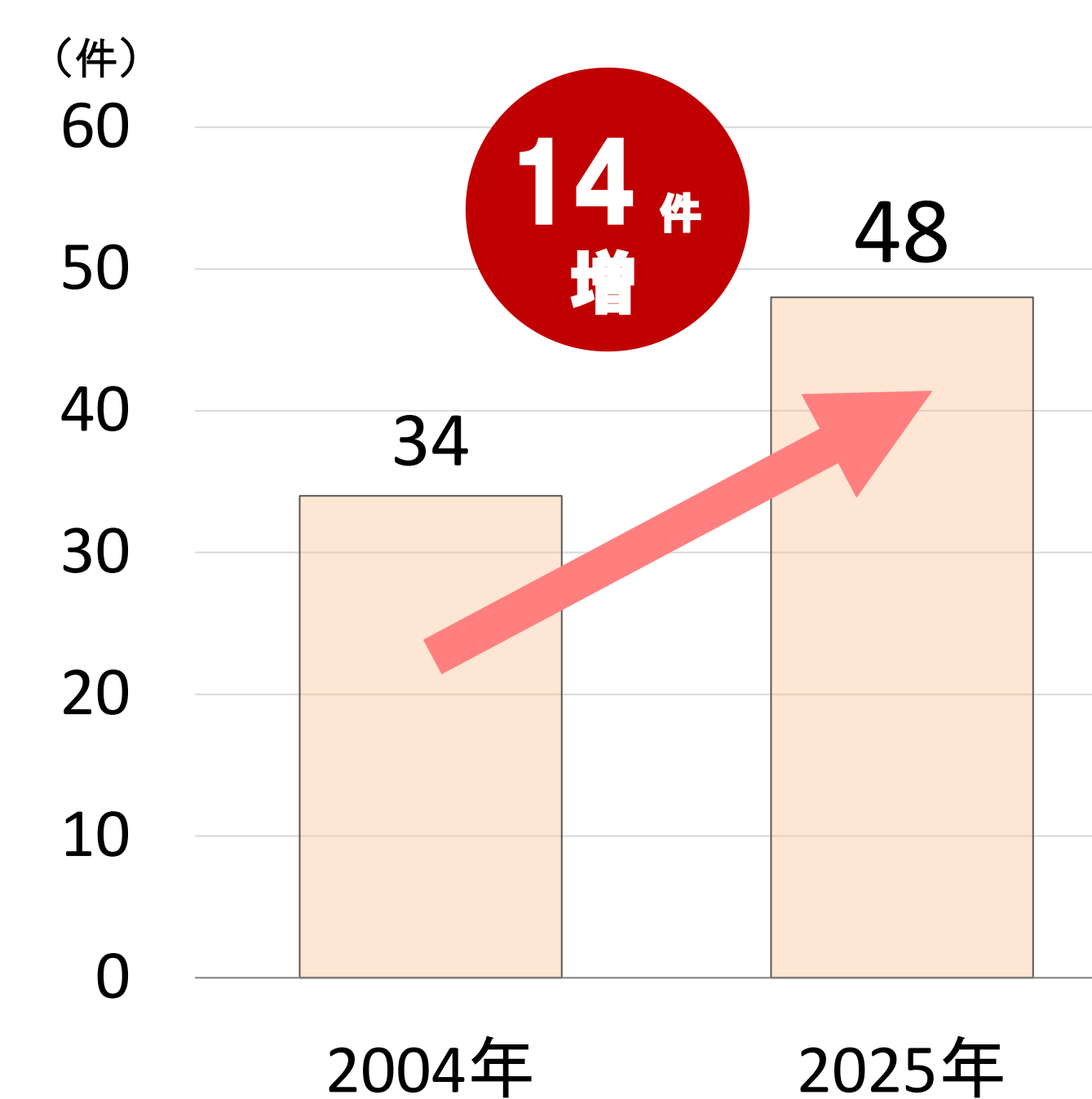
沿線市町が連携し、特産農産物をブランディング

○岐阜市近郊で採れた「いちご」「えだまめ」「柿」など23品目の特産農産物を「ぎふベジ」の愛称でブランディングの取り組みを推進



**東海環状道西回りの開通による
地産地消、地産外商の後押しに期待**

沿線市町の大型小売店舗施設の立地件数の推移



当施設には愛知・長野など隣県のお客様も多数来場されています。

出典：東洋経済新報社「全国大型小売店総覧2026」（2025年8月）をもとに作成
沿線市町内に立地する店舗面積10,000㎡超の大型小売店舗施設を対象

土岐プレミアム・アウトレットと観光施設のタイアップ

＜土岐プレミアム・アウトレットの声＞

東海環状自動車道の整備で利便性が高まり、可児など近隣エリアからの来場が増え、観光施設との協業もより円滑に実現できるようになっています。

例：ぎふワールド・ローズガーデンとのタイアップ
(2025～2026年実施)



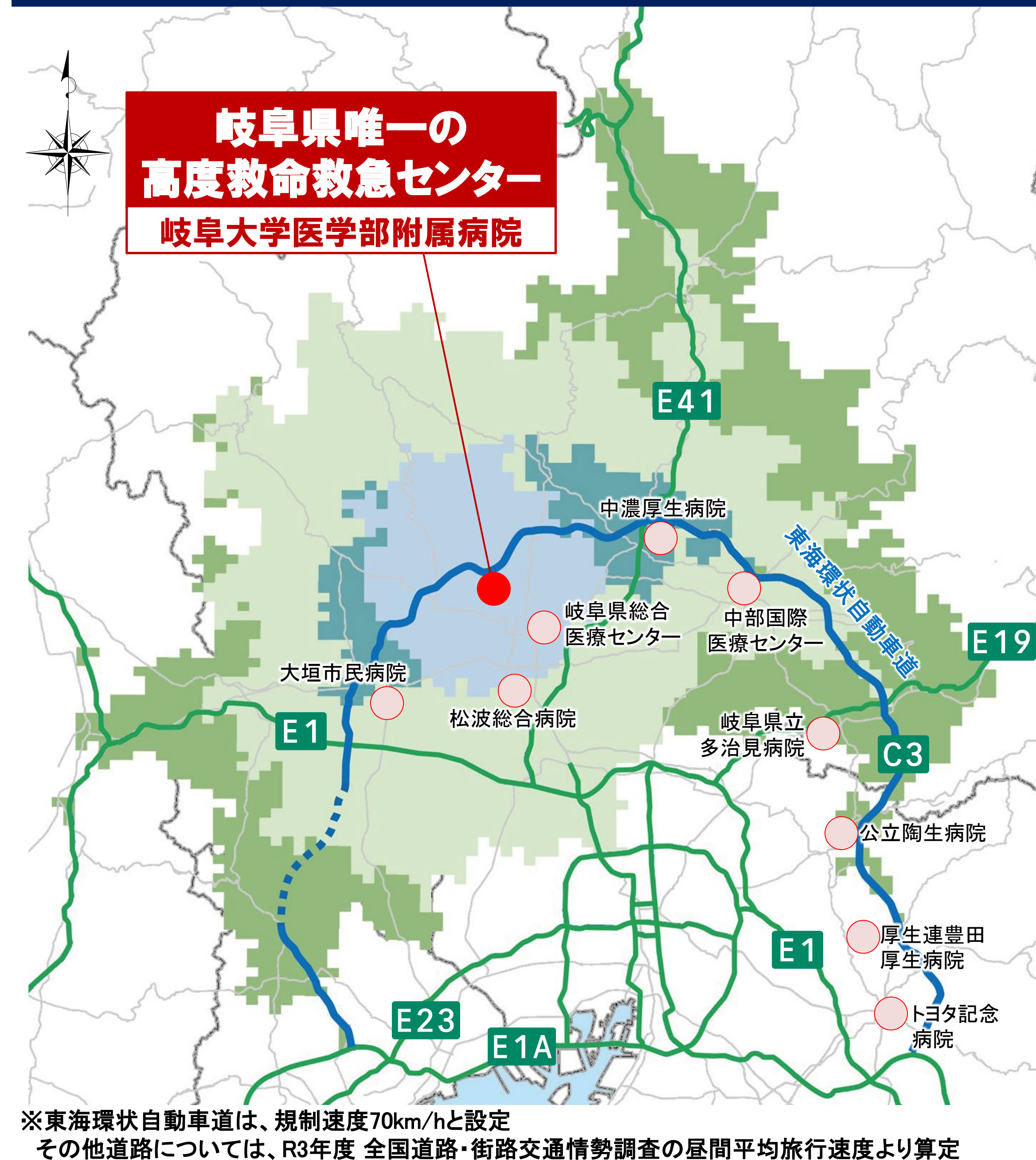
出典：ヒアリング結果（2025.8）

<救急医療・災害時の支援>

高度救急医療を支援

- 岐阜大学医学部附属病院は、岐阜県で唯一の高度救命救急センターであり、**救急医療の『最後の砦』**。東海環状自動車の整備により交通アクセスが向上、時間圏域も拡大し、**病院間の連携が円滑化**。
- 治療開始までの60分間が救命率を左右するため、搬送時間短縮により**高度救急医療を支援**。
- ライフサイエンス拠点の形成において、岐阜ICは**研究機関や企業、高度な研究や人材の集積を支援**。

岐阜大学医学部附属病院の時間圏域拡大エリア



岐阜ICと岐阜大学医学部附属病院



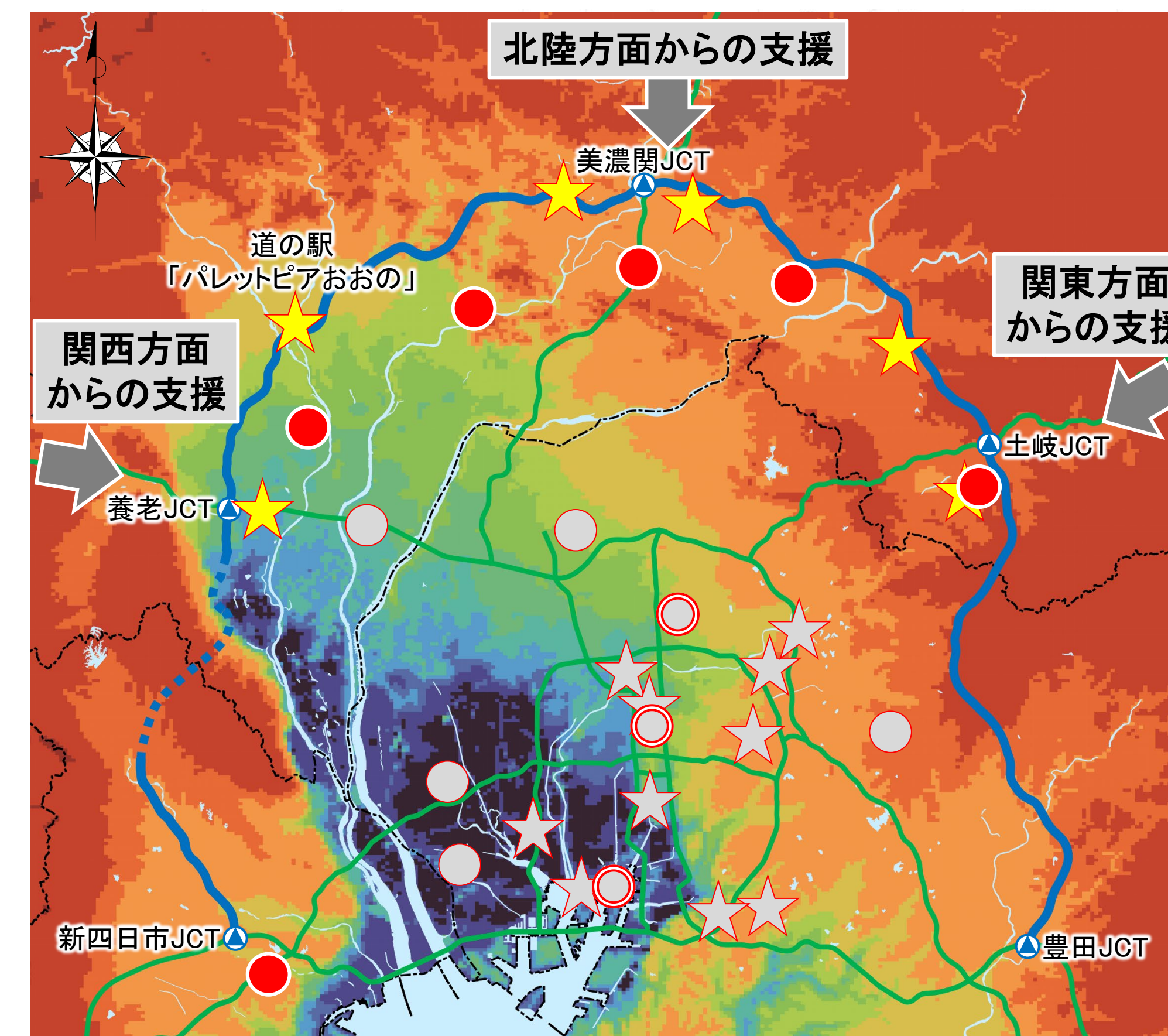
-凡例-

- 東海環状道未整備時の30分圏域
- 東海環状道全線整備後の30分圏域拡大エリア
- 東海環状道未整備時の60分圏域
- 東海環状道全線整備後の60分圏域拡大エリア
- 第3次救急医療機関(沿線市町)

災害に強い道路へ

- 災害リスクの低い東海環状自動車道沿線では、**広域防災拠点化**が進展。
- 東海環状自動車道は、災害時の支援物資受け入れ、物資集積、応援部隊の活動を支援する路線として期待。

東海環状自動車道と防災拠点、海拔ゼロメートル地帯



-凡例-

<広域防災拠点>

- 基幹的広域防災拠点(国)
- 県広域防災拠点(県:東海環状道沿線)
- ★ 県広域防災拠点(市町村:東海環状道沿線)
- 県広域防災拠点(県:沿線以外)
- ★ 県広域防災拠点(市町村他:沿線以外)

出典:岐阜県「岐阜県災害時広域受援計画(R7.4)」
三重県HP「広域防災拠点の整備について」
愛知県「愛知県地域防災計画附属資料(R7.5)」
中部地方幹線道路協議会「中部版「くしの歯作戦」(令和7年3月改訂版)」

<標高>

- | | |
|--------|-------------|
| 0m未満 | 10 - 15 |
| 0 - 1 | 15 - 30 |
| 1 - 2 | 30 - 100 |
| 2 - 3 | 100 - 200 |
| 3 - 5 | 200 - 1000 |
| 5 - 7 | 1000 - 1500 |
| 7 - 10 | 1500m以上 |

出典:国土数値情報(標高・傾斜度5次メッシュデータ)(国土交通省)

災害時の支援

- 平成24年台風16号の大雨による名神高速道路の通行止め時に、東海環状自動車道を**約13百台が乗り継ぎ利用し、迂回路として機能発揮**。
- 令和2年7月豪雨による国道41号の通行止め時に、**美濃地方～飛騨地方間の広域的な迂回路として代替路(無料)措置を実施**。

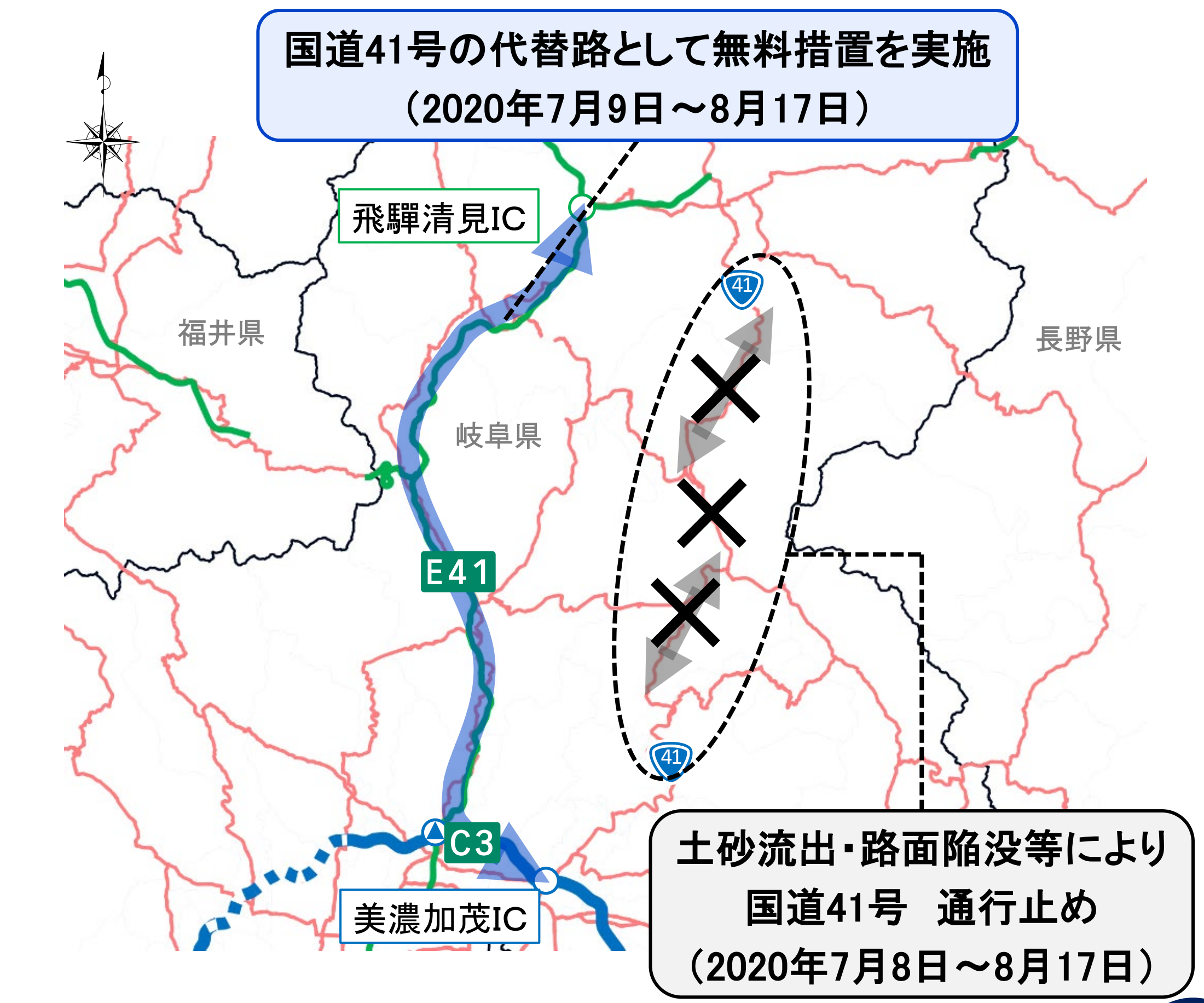
名神高速道路通行止め時の迂回利用

- 平成24年(2012年)台風16号



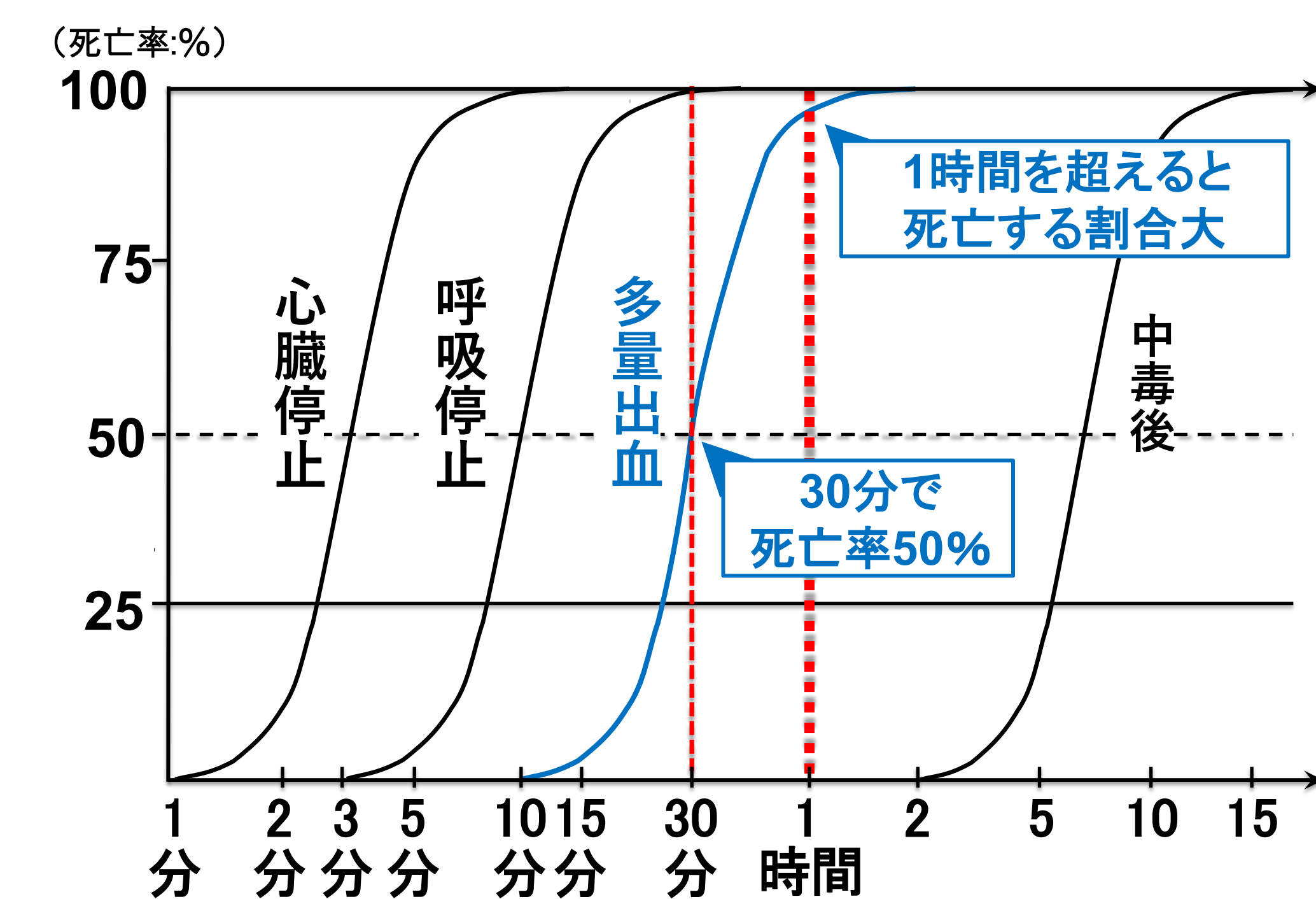
国道通行止め時に代替路としての機能を発揮

- 令和2年7月(2020年)豪雨



カーラーの救命曲線

- 心臓停止、呼吸停止、多量出血の経過時間と死亡率の目安



治療開始までの60分間が救命率を左右

ライフサイエンス拠点の形成を支援

- ライフサイエンス拠点の形成と岐阜ICの開通

<岐阜大学の声>

- ・東海地区のライフサイエンス拠点に関わる研究拠点開発にふさわしい**高度な研究や人材が集積**されることが期待されます。

<岐阜薬科大学の声>

- ・岐阜ICには、岐阜市北西部の新たな玄関口としての役割を期待しており、**研究機関や関連企業の誘致・立地支援においてメリット**になります。



出典:ヒアリング結果(2024.11)

<地域間の連携強化>

サッカー大会を通じた交流の環

○MAG-CUP少年サッカー交流大会は、三重県(M)、愛知県(A)、岐阜県(G)をつなぐ東海環状自動車道沿線の**25市町が主体となり開催**。沿線地域の**連携交流促進**を図り、未来を担う少年が**サッカーを通じて友情と親睦を深め**、県外のチームと試合をする貴重な場として、**交流促進に寄与**。

○1997年開催の初回大会以降、毎回32チーム(約500人程度)が参加。

MAG-CUP少年サッカー交流大会参加自治体



愛称「MAGロード」

三重県の頭文字である「M」、同じく愛知県の「A」、岐阜県の「G」を組み合わせ「MAGロード」と命名された。マグネット(磁石)のように、それぞれの地域をひきつける道路という意味も込められている。

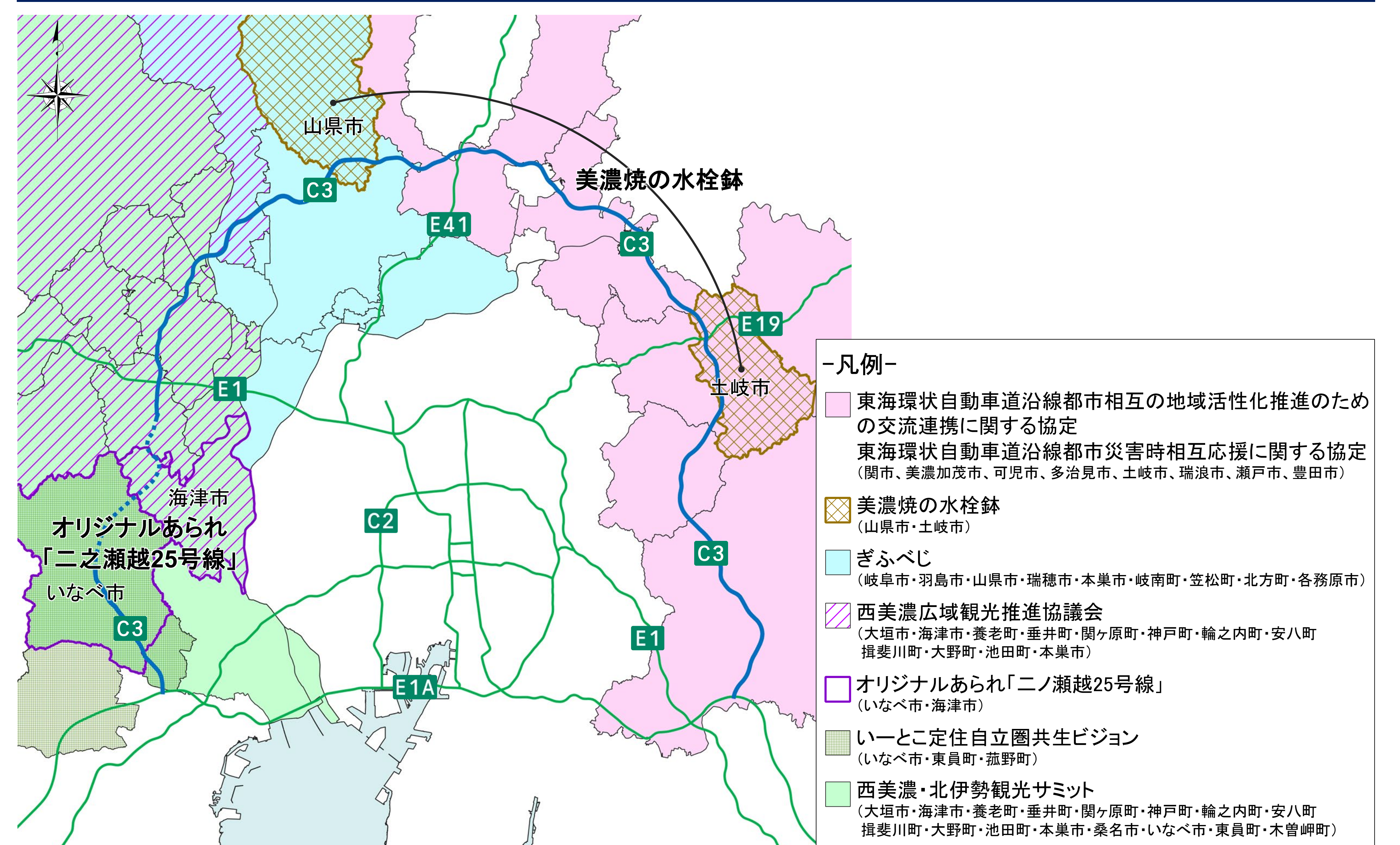


沿線地域間の連携促進

○東回り沿線では、**地域活性化**や**災害時相互応援**に関する地域間協定を締結しているほか、土岐市と山県市で連携した商品が生まれ、**地場産業が活性化**。

○西回り沿線では、**広域観光の推進**や地元野菜の**知名度向上**、定住自立圏の形成の取り組みを実施しているほか、海津市といなべ市による**商品開発を通じた交流**を促進。

地域間の交流・連携を実施している自治体

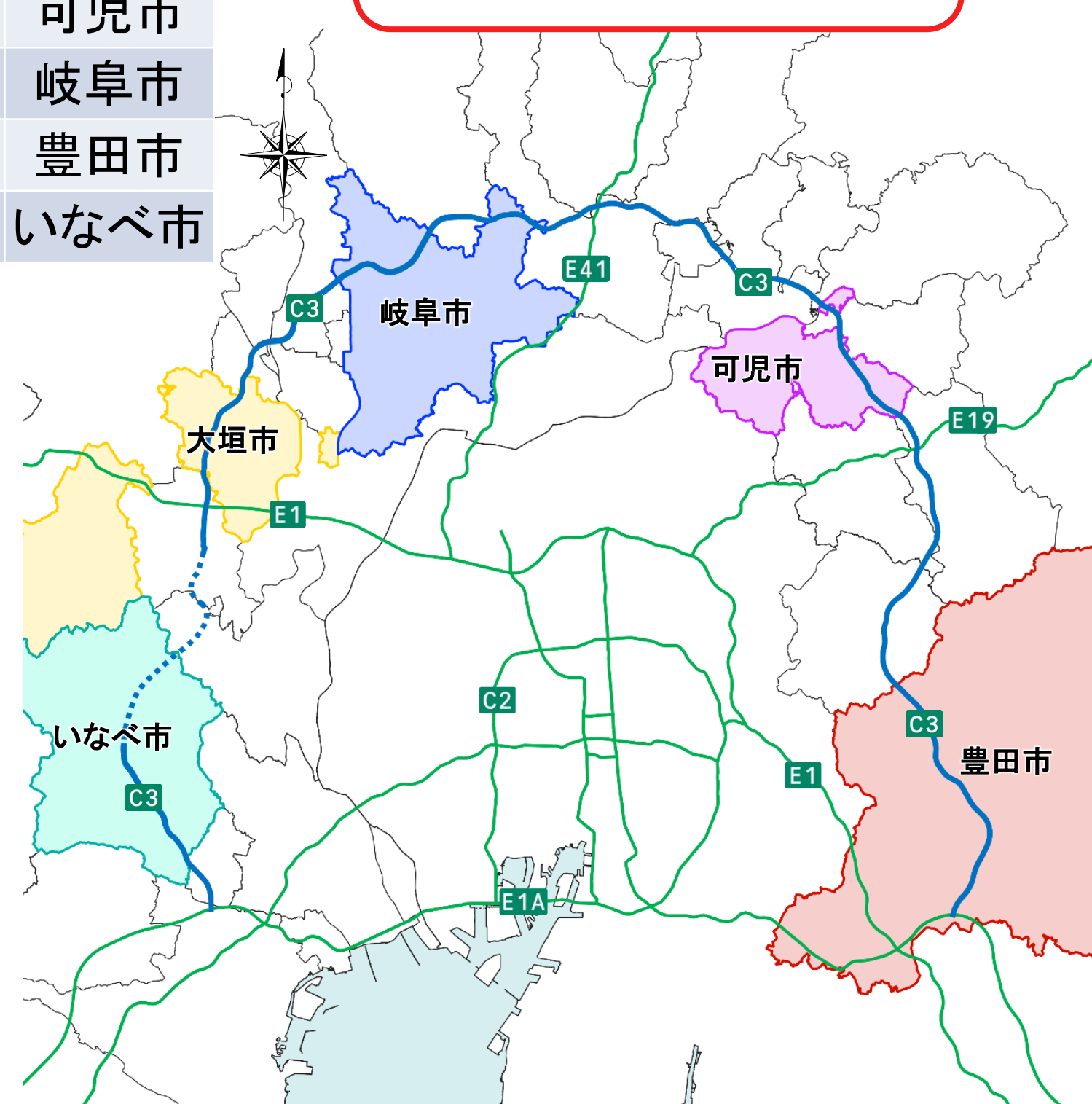


事務局は5市が持ち回りで担当

○直近5回の大会開催年と事務局

開催回	開催年	事務局
第26回	2024年	大垣市
第25回	2023年	可児市
第24回	2022年	岐阜市
第23回	2019年	豊田市
第22回	2018年	いなべ市

5市の持ち回りで大会を運営



地域間のさらなる交流活発化への期待

<大垣市(2024年度大会事務局)の声>

試合会場では東海環状自動車道の開通効果等についてパネル展示等による広報を行い、選手や保護者、関係者に広く周知しています。今後、スポーツ大会やイベントの開催にとどまらず、文化・観光交流、企業等の進出など、**様々な視点から人流・物流が活発化**することを期待しています。



出典：ヒアリング結果(2025.8)、写真は大垣市提供

あられ「二之瀬越25号線」(海津市・いなべ市)

商品開発を通じた交流の機運醸成を狙い、**いなべ市**の**もち米「マンゲツモチ」**、**海津市**の**あられ製造メーカー「日比あられ」**によるオリジナルあられ商品「二之瀬越25号線」を開発。



写真：いなべ市提供

美濃焼の水栓鉢(山県市・土岐市)

東海環状自動車道開通により、**山県市(水栓バルブの発祥の地)**と**土岐市(美濃焼の主要産地)**の時間距離が短縮。心理的な距離も短縮し、給水栓と美濃焼の企業間での新たな取引が実現、地場産業が活性化。



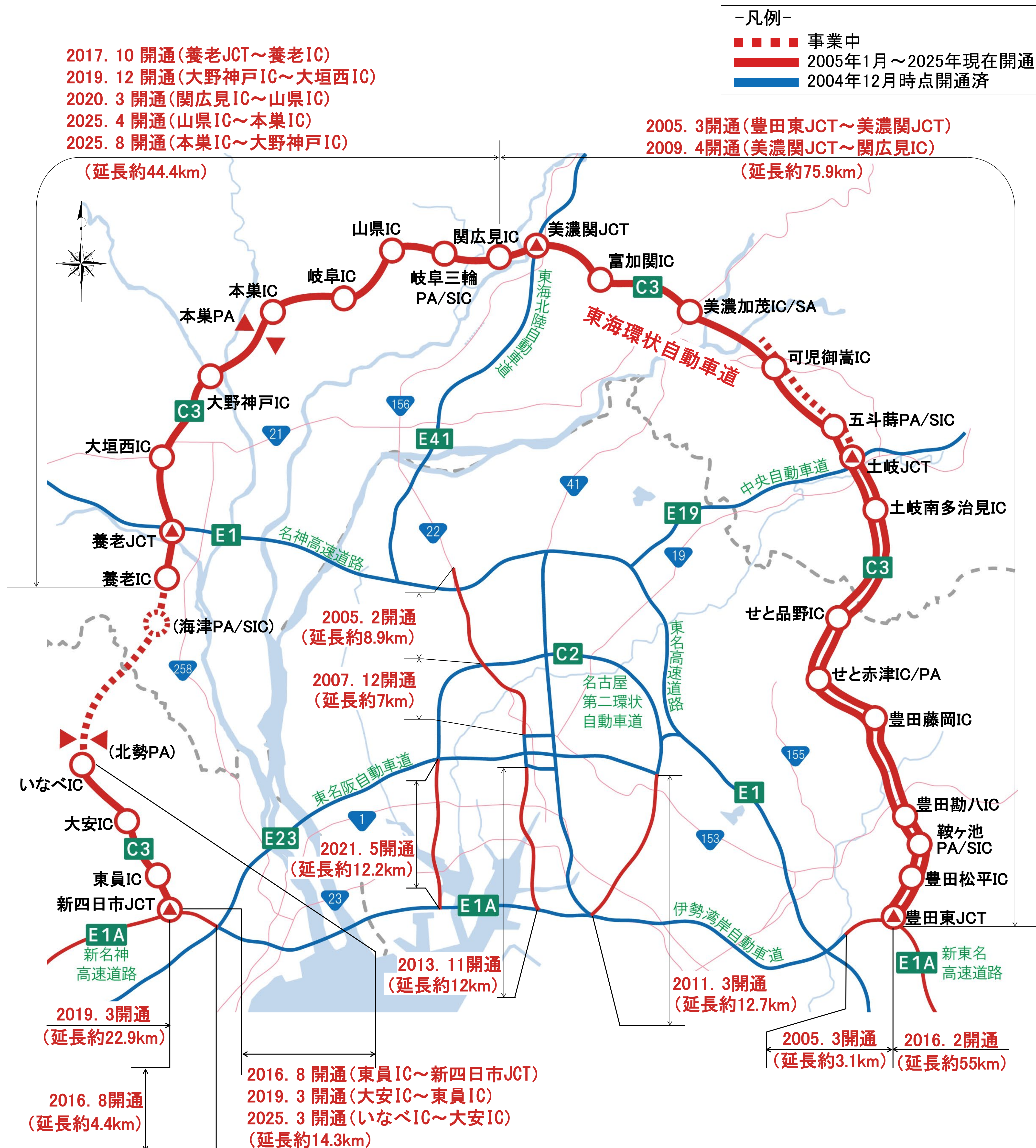
写真：(株)水生活製作所提供

<20年の道路ネットワークと交通の変化>

20年の道路ネットワークの変化

○2005年(平成17年)～2025年(令和7年)の20年間で、中京圏の高速道路ネットワークは新たに約273kmが開通。うち約135kmが東海環状自動車道。

2025年現在の道路ネットワークと20年間の変化

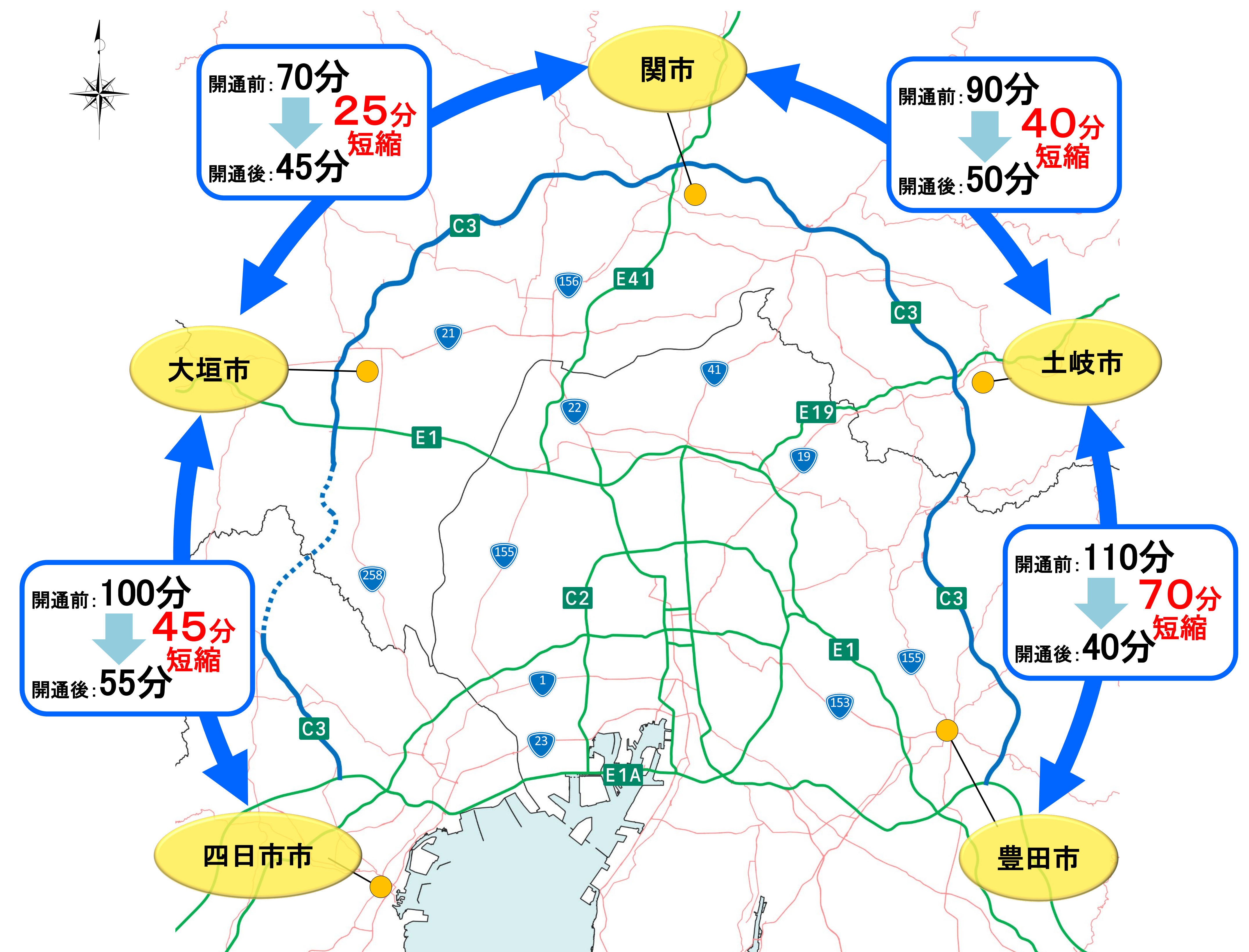


※ () 書きのIC名称は仮称

沿線都市間の所要時間が短縮

○東海環状自動車道の整備により、沿線都市間の所要時間が短縮。
○名古屋圏の諸都市が連結されることにより、利便性が向上。

東海環状自動車道全線開通後の沿線都市間の所要時間



※図内時間は各市役所間の所要時間
出典:【東回り】開通前:走行速度調査結果(2004.10～12)を用いて算出。アクセス道路は30km/hとして算出。
開通後:東海環状自動車道は規制速度(70～100km/h)、アクセス道路は30km/hとして算出。
【西回り】開通前:H22道路交通センサスの平均旅行速度(市道等は30km/h)を用いて算出。
開通後:東海環状自動車道は規制速度(70～100km/h)、アクセス道路は30km/hとして算出。

<20年の道路ネットワークと交通の変化>

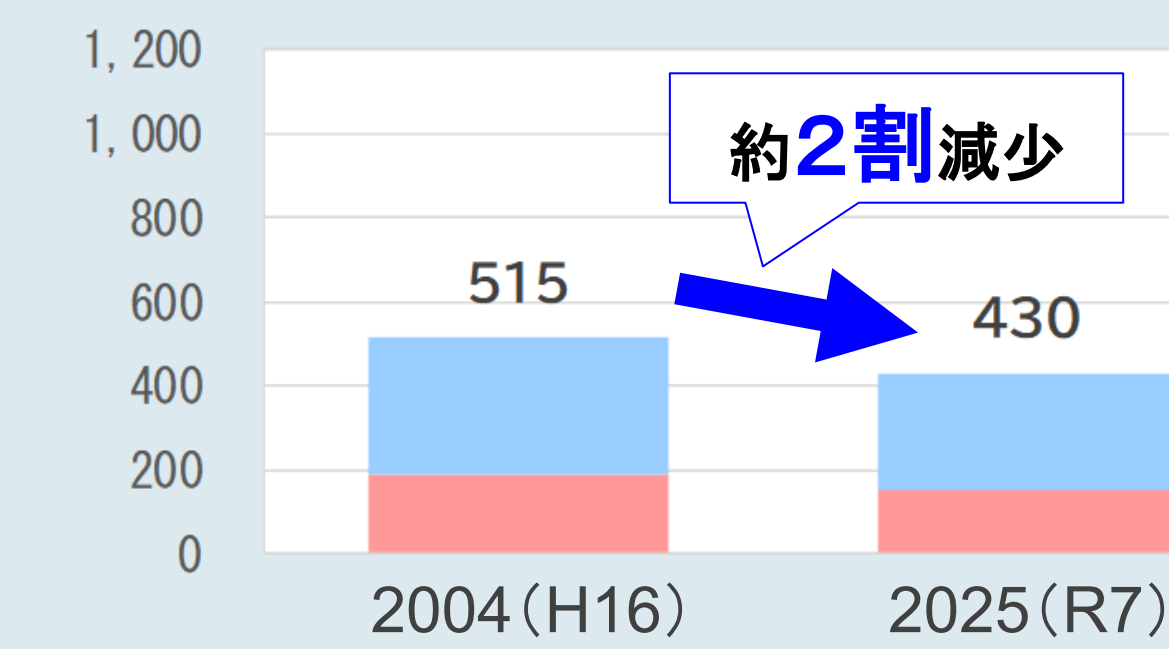
中京圏の交通分散に寄与

○東海環状自動車道等の道路ネットワークの整備の進展により、東名高速道路、名神高速道路、中央自動車道、東名阪自動車道、名古屋第二環状自動車道の交通量が減少し、**交通分散に寄与**。

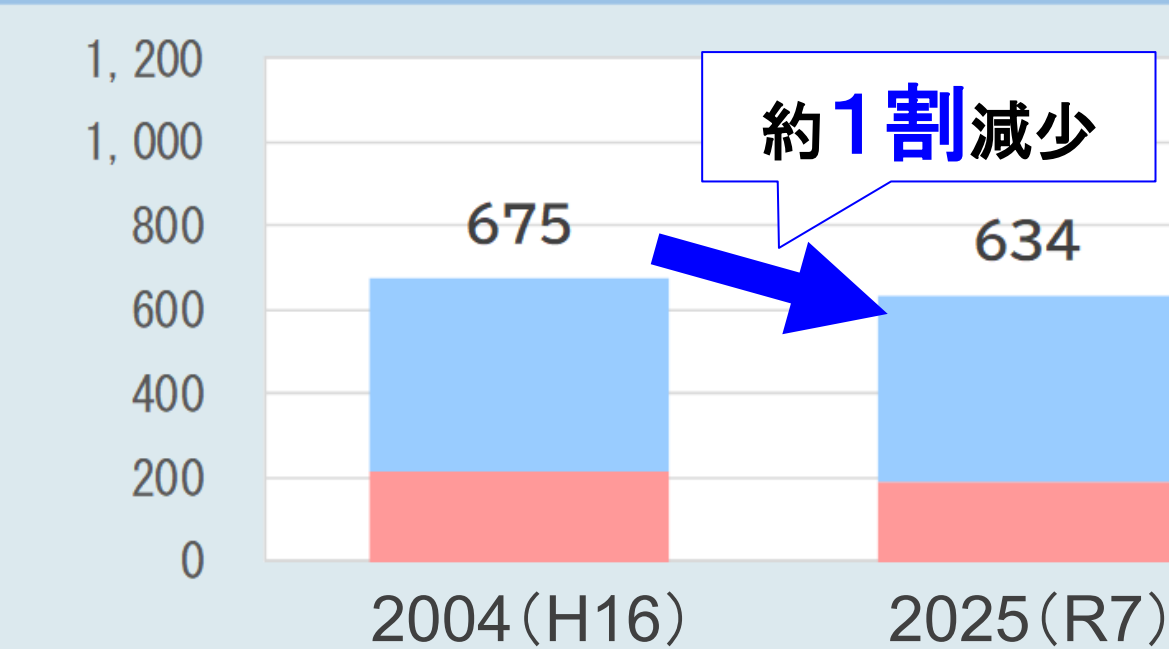
○伊勢湾岸自動車道(2005年3月全線開通)、東海北陸自動車道(2008年7月全線開通)は、交通量が増加。

断面交通量の増減(2004年→2025年)

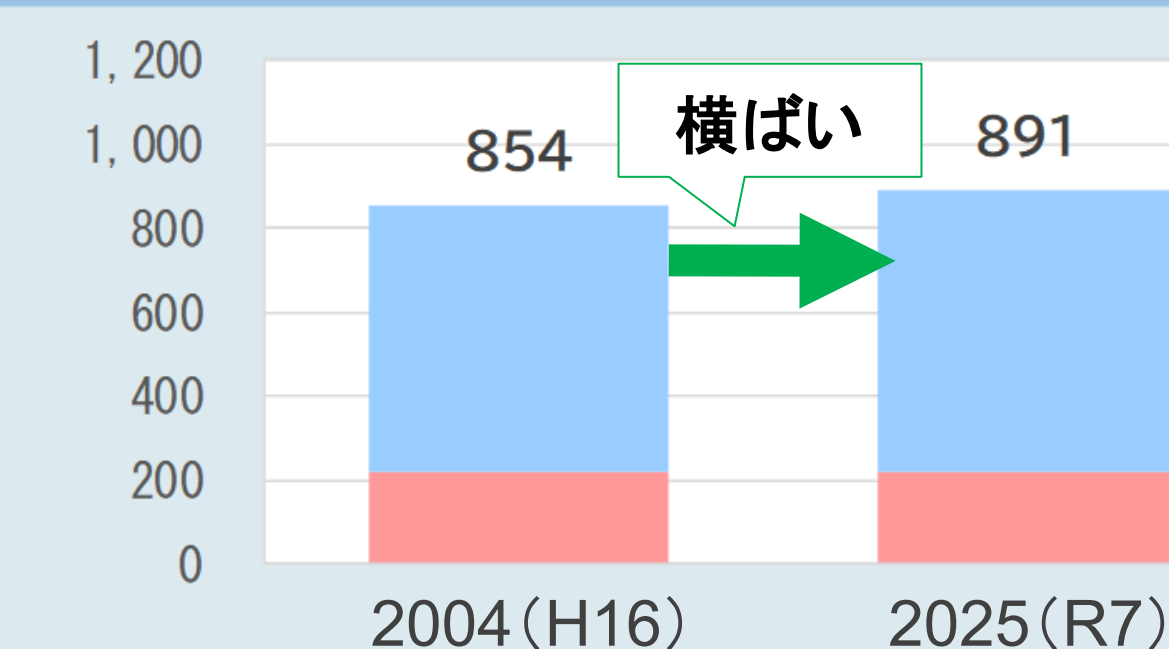
9. E1 養老JCT～養老SIC



10. E1 一宮JCT～岐阜羽島IC



11. E1 一宮IC～一宮JCT



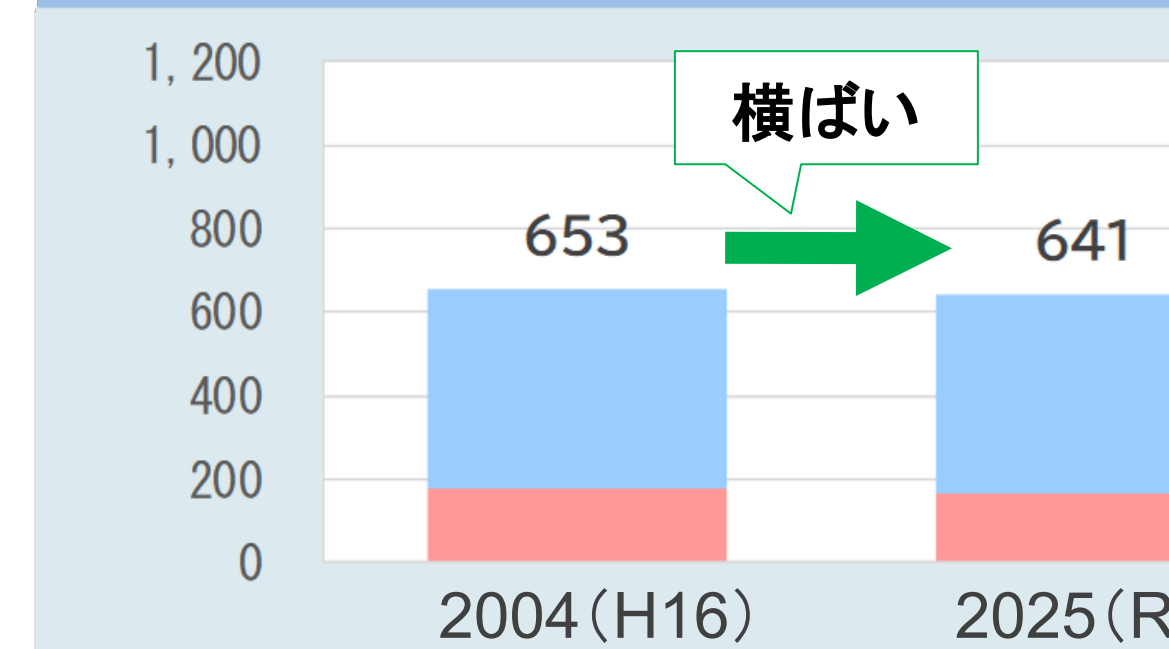
12. E23 桑名東IC～桑名IC



13. C3 東員IC～新四日市JCT



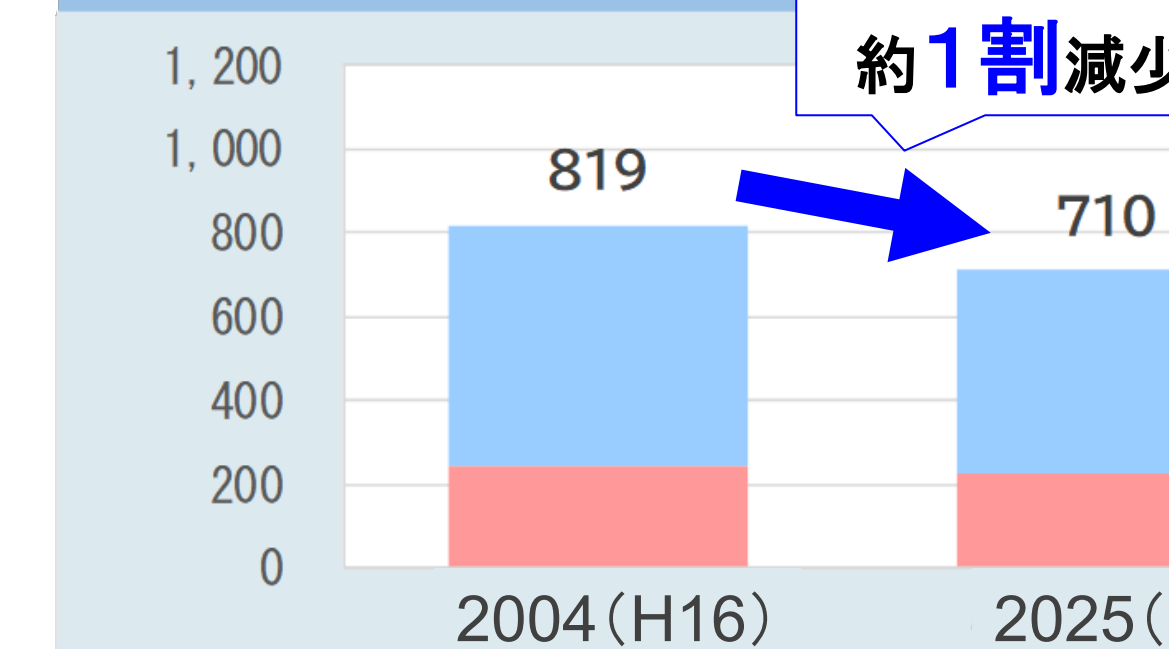
14. E23 四日市東IC～四日市IC



15. E1A 名港中央IC～飛島IC



16. E1 岡崎IC～豊田JCT



7. E41 岐阜各務原IC～関IC



6. E41 美濃IC～美並IC



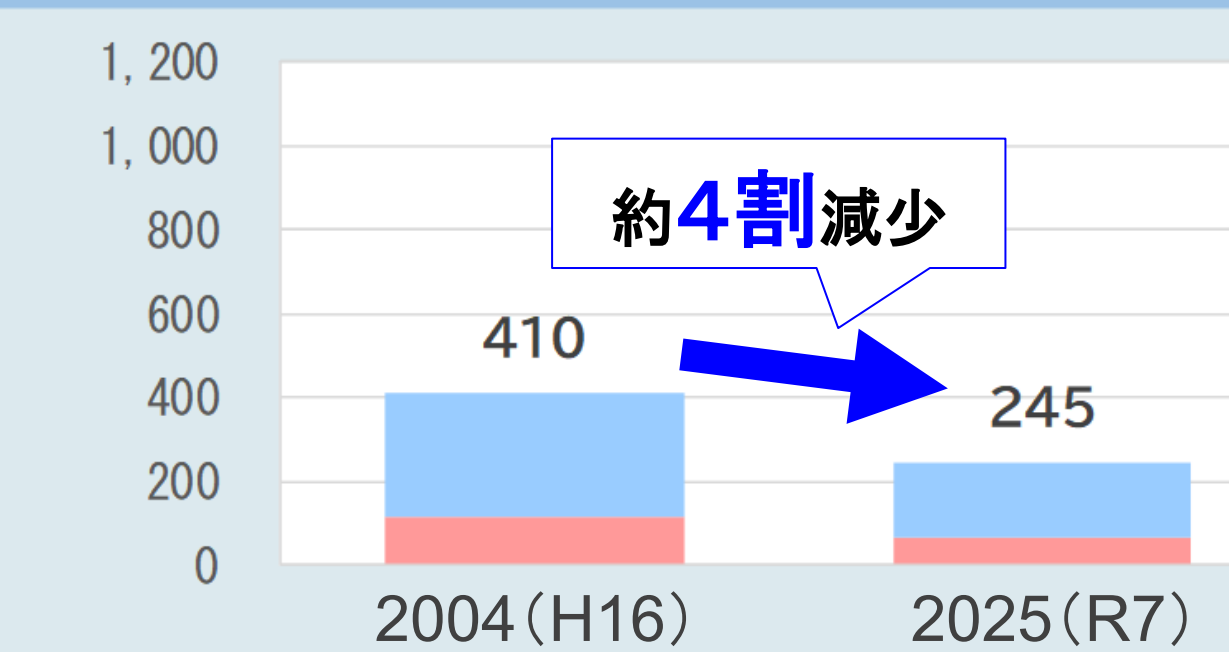
5. C3 可児御嵩IC～美濃加茂IC



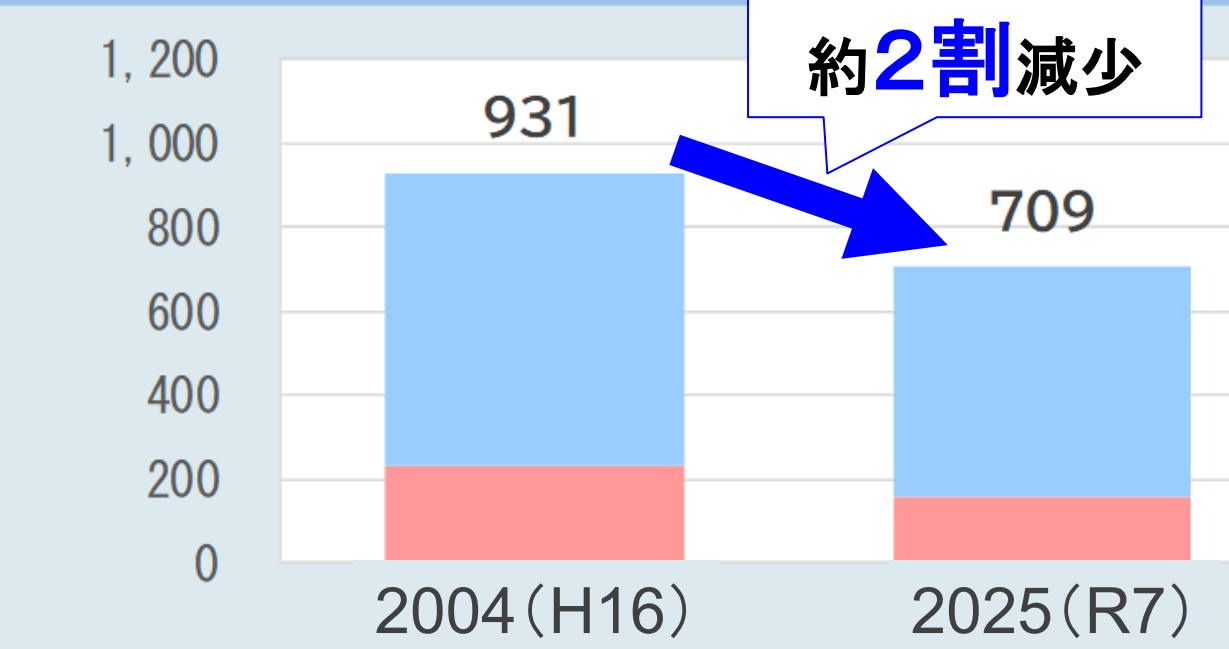
4. E19 瑞浪IC～土岐IC



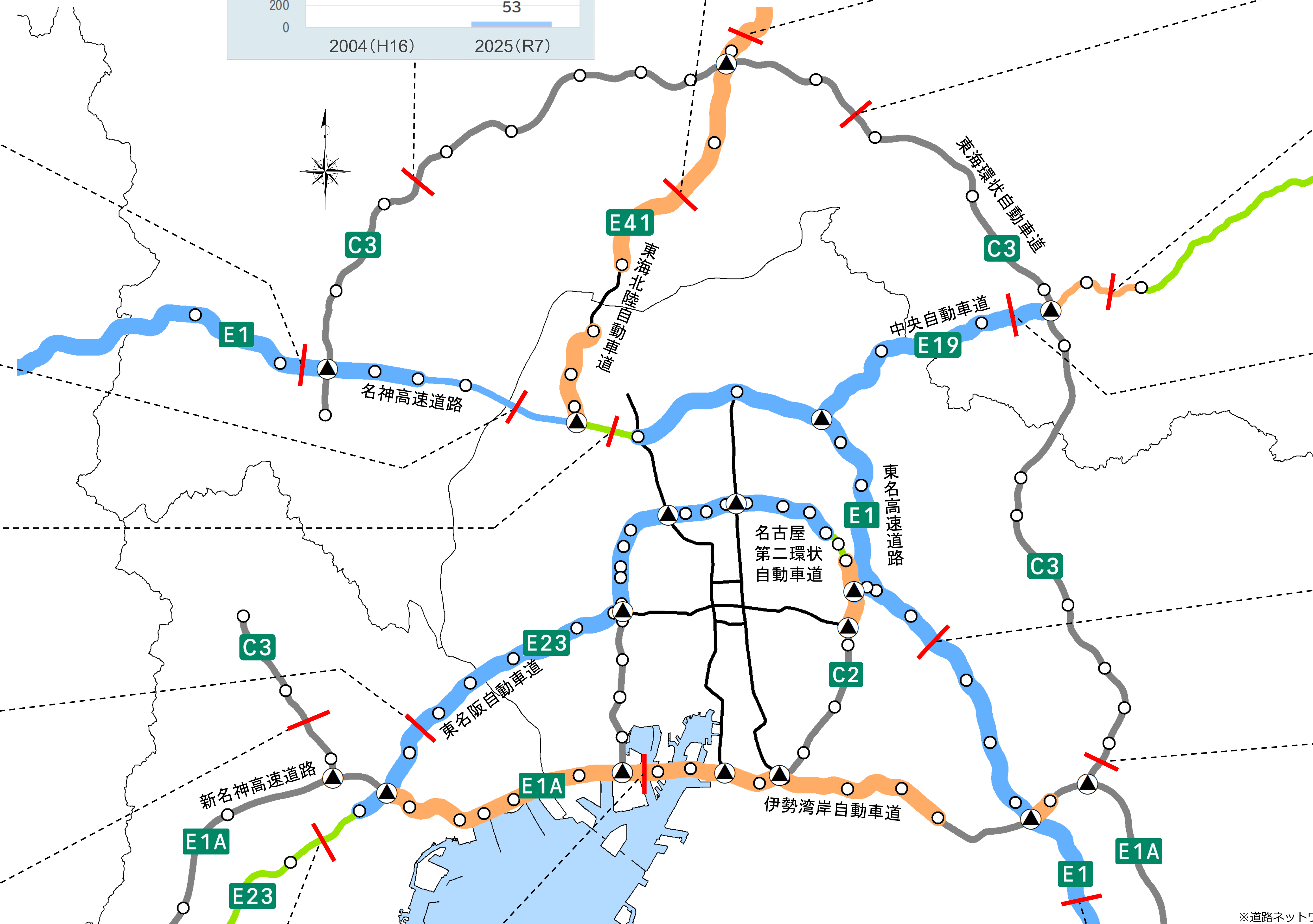
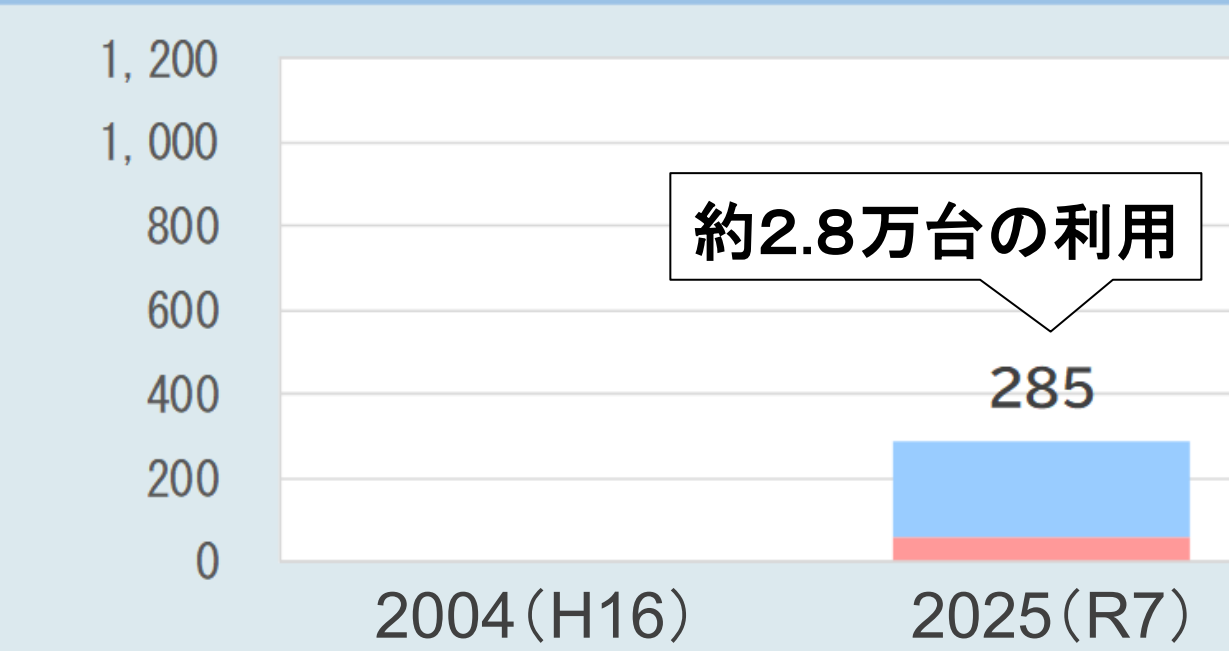
3. E19 土岐JCT～多治見IC



2. E1 東名三好IC～日進JCT



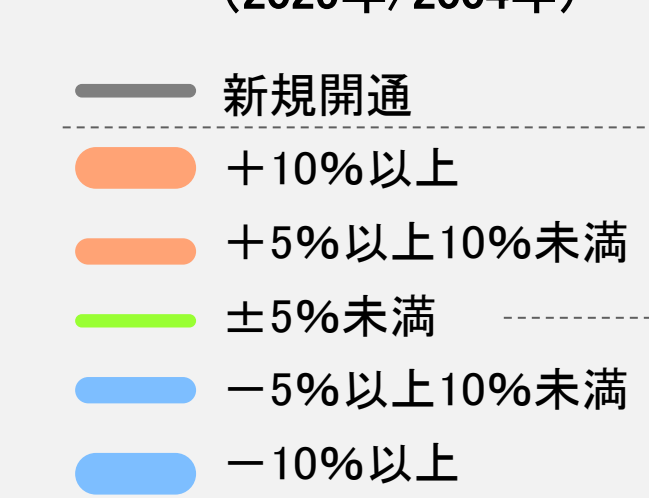
1. C3 豊田東JCT～豊田松平IC



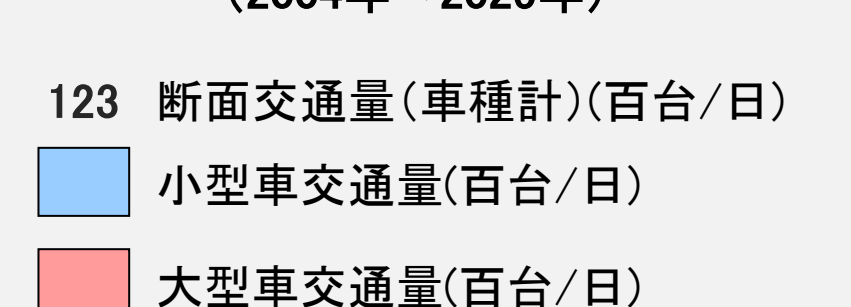
※道路ネットワークは2025年時点

～凡例～

～交通量増減図～
(2025年/2004年)



～断面交通量グラフ～
(2004年→2025年)



出典：NEXCO資料(集計期間：各年の4月1日～9月30日)
※東海北陸自動車道 一宮木曽川IC～岐阜各務原ICはデータ欠損のため集計対象外