

東海環状自動車道の開通後の利活用を 沿線自治体の連携で継続的に図る工夫

近藤 綺楓¹

¹岐阜国道事務所 計画課（〒500-8262 岐阜市茜部本郷1-36-1）

東海環状自動車道は2005年の東回りが開通し約15年が経過した。沿線地域を中心にした東海環状自動車道を利活用した取り組みが行われ、新たな産業立地や観光客の増加等に結び付いている。

ひきつづき、東環の全線開通の見通し（2026年度予定）が公表されたことを受け、自治体単独ではなく沿線自治体の連携により、改めて時間軸を考慮した広域的な観点での取り組みイメージについての議論を深堀し、共有していくことが重要であると考え。

キーワード：高速道路開通後の利活用、沿線自治体の連携、ワークショップ

1. はじめに

2005年に東海環状自動車道（以下、東環）の東回りが開通し約15年が経過した。沿線自治体における取り組みにより、新たな企業立地や観光客増加といったストック効果が発現してきた。2026年度の全線開通が予定される中で、東環の利活用を促進していくことが地域発展のために重要となる。その際、個別自治体での取り組みには得られる効果に限定的に留まることから、沿線自治体の連携による広域な取り組みが重要となってくる。

一方で、これまで沿線自治体の連携について積極的に行っている地域は多くない状況である。その要因として、東環の利活用に向けて自由に議論する場が少ないこと、沿線地域を持つ地域課題やニーズが共有しきれていないこと、東環の全線開通のタイミングが具体的に示されていないことなどがあげられる。

そこで、2019年度の取り組みとして、東環の利活用に向けて自由に議論する場を確保することを目的に、自治体職員向けワークショップを企画し、沿線地域が連携した取り組みの検討を行った。その結果を用いて、その後実施された西回り沿線自治体等で構成される「西回り利活用促進会議」にて共有した。

東環の全線開通によって東環を利活用した横串での展開が可能となり地域連携がしやすい環境が整うことから、こうした東環沿線の自治体のもつ地域特性や強みを活かす連携した取り組みにより、中部都市圏全体の魅力をより一層高めることが可能となる。さらには、中京都

市圏が一体となった取り組みにより、首都圏や関西圏、海外などより広域的な観点での取り組みも可能となる。

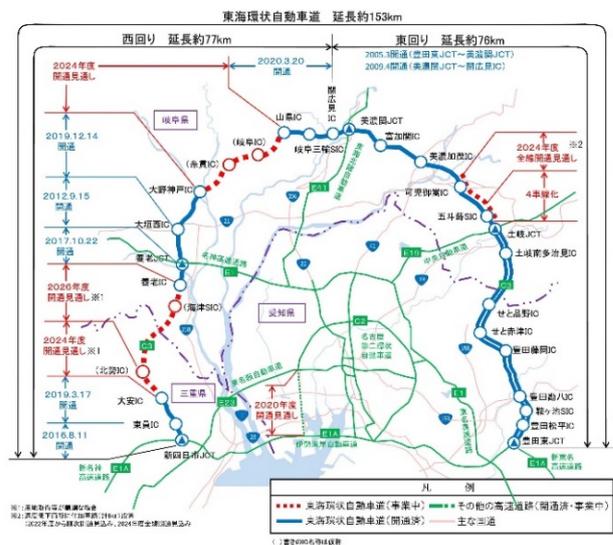


図-1 東海環状自動車道の概要

2. 沿線自治体の連携の実態と課題

既に開通から約15年が経過している東海環状自動車道の沿線地域においては、工業団地への新たな企業立地が進み、東回り工事着工後、約150企業、従業員数約2.6万人の増加みられた。これは該当する自治体における操業環境のソフト・ハードの取り組みによるところが大きい。

他方、観光面においても、集客施設の新たな開業や集客イベント等により入り込み客数は増加傾向にある。

これまで沿線自治体が連携した取組について、愛知県・岐阜県の沿線9都市（豊田市、瀬戸市、多治見市、関市、美濃市、瑞浪市、美濃加茂市、土岐市、可児市）及び各商工会議所で構成される「東海環状都市地域交流連携推進会議」をはじめとした種々の動きがみられてきた。しかしながら、現時点において、各沿線自治体において積極的な活動が行われているとはいきれない状況となっている。

人口減少社会や社会情勢の大きな変化が見通される中、個別自治体で対応が難しい社会課題も想定される。広域的な視点で、地域の将来像や課題等の共有を含め、東環の持続的発展に向けた沿線自治体の連携が求められている。

3. 自治体職員向けワークショップの実施

(1) ワークショップの概要

ワークショップは、東環を利活用したまちづくりに関する活発な議論ができる場を確保し、地域の現状や目指すべき姿を東環沿線地域で共有し、東環の整備促進に向けた機運を高めるとともに、東環を利活用することによって地域にもたらされるストック効果を最大化する取り組みの方向性を把握することを目的に実施した。

ワークショップの参加者は、東環に係る建設部門の担当者だけでなく、沿線自治体の観光・商業部門、企業誘致部門等、まちづくりに関連した部門の担当者を対象とした。また、沿線のエリア毎に地域特性が異なることから、地域を4地区（3地区は岐阜県内、1地区は三重県内）設定し、地区別に実施した。

ワークショップのテーマは「東環等に関わる現状・課題」と「東環を活用した東海環状沿線地域の将来像」の2つとし、想定するアウトプットは、「沿線地域が現状で認識している地域課題・東環のストック効果」、「沿線地域が考える東環を活用した目標とする将来像」、「地域課題への対応や将来像に向けた取り組みの方向性のアイデア」の3つとした。

ワークショップでは統計データにみる各市町村の動向や将来の社会動向を示した上で、多くの意見を反映させるために各地区2班に分けて議論を行った。実施時期は、2019年8月から10月にかけて4回実施した。

ここでは岐阜県内3地区の結果を取り上げる。



図-2 自治体職員向けワークショップの実施地区

(2) 各地区におけるワークショップの結果

a) 大野神戸IC地区（2019年8月22日（木）、大野町役場大会議室、13市町23名）

当地区が抱える課題としては、「産業」では用地確保・農業振興地域の土地利用、企業誘致に係る課題が多く挙げられた。また、「観光・交流」では新たな客の取り込みに係る課題、「まちづくり」では人口減少・流出に係る課題が多く挙げられた。その課題に対する取り組みをみると、「産業」では、農業流通、産業の見直し、社会情勢の変化を踏まえた取組みがみられたほか、「観光・交流」では道の駅の活用、施設の構想・オープンといった取組みがみられた。

こうした課題や取り組みを踏まえて、当地区が目指す姿を議論した結果、地域外からの人々を西濃地域に呼び寄せる「観光」に関する声が多く挙げられた。

目指す姿に向けた取組アイデアとしては、「観光」や「交通」に関するアイデアが多く挙げられた。特に、大野神戸ICを起点とした街道・観光ルートや道路整備への取組アイデアが複数あげられた。



写真-1 ワークショップの風景（大野神戸IC地区）



写真-2 議論の整理（大野神戸IC地区）

b) 山県IC地区（2019年8月29日（木）、山県市役所大会議室、5市町9名）

当地区が抱える課題としては、大野神戸IC地区と同様に、「産業」では用地確保・農業振興地域の土地利用に係る課題が多く挙げられた。また、「観光・交流」では新たな客の取り込みや観光地アクセスに係る課題、「まちづくり」では土地確保に係る課題が多く挙げられた。その課題に対する取り組みをみると、「観光・交流」では、交通に関連した取組や商品開発等の様々な取組がみられた。

こうした課題や取り組みを踏まえて、当地区が目指す姿を議論した結果、「観光の拠点化」、「大河ドラマを契機とした地域連携」、「知名度上昇」が挙げられた。

目指す姿に向けた取組アイデアとしては、「観光」において、関西方面からの観光客誘致や宿泊客誘致といったアイデアが多くあげられた。

c) 東回り区間（2019年8月27日（火）、美濃加茂市生涯学習センター、10市町15名）

当地区が抱える課題としては、「産業」では用地確保・農業振興地域の土地利用、企業誘致に係る課題が多く挙げられた。また、「観光・交流」では新たな客の取り込みや観光地アクセスに係る課題、「まちづくり」では土地確保の課題が多く挙げられた。その課題に対する取り組みをみると、「産業」に関連して、工業団地計画や規制緩和、4車線化などがみられる。

こうした課題や取り組みを踏まえて、当地区が目指す姿について議論した結果、「観光」分野のみならず、「まちづくり」や「産業」など幅広い分野で、周辺地域と連携あるいは広域連携して目指すことが示された。

目指す姿に対する取組アイデアとしては、「観光」や「交通」において、「SA・PA」の活用が複数挙げられたほか、医療・教育環境の充実などの「まちづくり」や高校生への地元企業紹介などの「企業誘致」に関する取組が多くあげられた。

(3) 東環沿線地域全体からみた地域の課題や連携テーマ

a) 地域の共通課題

東環の沿線地域の共通課題として、産業では、企業誘致の際の農業振興地域の利用や雇用確保、観光では、観光客の呼び込み、まちづくり等では人口減少・流出が挙げられた。

こうした共通課題に対する取り組みに関しては、中部都市圏が一体となって具体テーマを設定して取り組むことでより大きな効果が得られるものと考えられる。

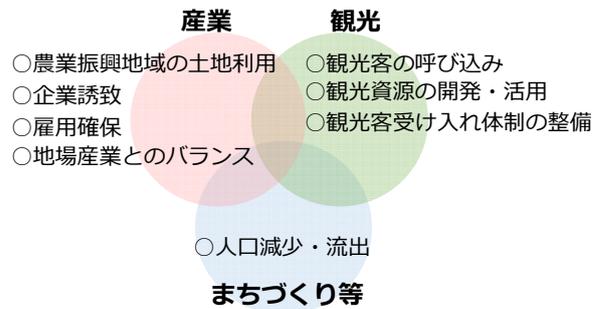


図-3 沿線地域の共通課題

b) 地域の個別課題

東環の沿線地域においては、地理的条件や保有する資源、これまでに培われた歴史・文化等が異なることから、地域独特の地域特性を有する。そのため、同じ沿線地域であっても課題は異なることから、同様の課題をもつ自治体同士が連携して取り組むことも有効と考えられる。

	産業	観光	まちづくり等
大野神戸IC地区	・農業の衰退 ・農産品のアピール	・観光ルートの整備 ・宿泊施設不足	・空き屋対策
山県IC地区	・名神の渋滞	・知名度の低さ ・市内観光渋滞の発生	・開発余地が小さい
東回り区間	・企業立地ニーズへの対応 ・BCPに係る東環4車線化	・大規模商業施設以外の観光資源が弱い	・東環開通後の交通量増加に伴う渋滞・安全性の確保 ・公共交通の確保
北勢地区	・渋滞・アクセス性 ・農業の活性化	・観光ルート等の整備 ・観光アクセス ・滞在時間の拡大	・道路交通渋滞・自動車依存 ・都市計画・土地利用 ・環境保全

図-4 沿線地域の個別課題

c) 地域が連携して取り組むテーマとアイデア

産業、観光・交流、まちづくり等の各分野に対する地域が連携して取り組むテーマとアイデアは次図の通りとなった。特に交通に関連したまちづくりに関するアイデアが多く挙げられたほか、観光・交流においても、広域的な連携による取り組みへの意欲の高さがうかがえる結果となった。

①東環沿線地域への企業誘致

- ・ I C 周辺工業団地整備推進
- ・ 産業誘致を広く P R ・ 地元企業紹介等の高校生など若者へのアプローチ
- ・ 企業誘致による雇用・人口の増加／さらなる企業誘致
- ・ 工業用水の確保
- ・ 関西への販路拡大
- ・ 物流効果を高める岐阜方面との広域連携

②東環沿線地域が一体となった観光客の獲得

- ・ ご当地グルメの作成・ P R
- ・ 東環 I C を拠点とした福井への街道の P R
- ・ 行政界を超えた観光 P R 等の連携
- ・ 東環による北陸地域へのアクセス向上 P R
- ・ イベントカレンダーの作成
- ・ 東環 I C を拠点とした観光ルートの確立／広域観光ルートバス
- ・ 田園地帯の景観を活用した観光資源の開発
- ・ 類似観光施設スタンプラリーでの連携
- ・ 大河ドラマなどの民間とのコラボレーション
- ・ イベント競合をなくして広域テーマを掲げる
- ・ 体験型アクティビティを活かす
- ・ 岐阜羽島駅を拠点とした沿線への観光客の展開
- ・ 沿線全体で呼び込みプラスαで各観光地に展開
- ・ 周遊のためのマップ・冊子づくり／北勢地域での高速を利用した観光マップの作成
- ・ S A の充実と S A を活用した特産物の紹介
- ・ 地域間交流のためのオープンデータの推進
- ・ ネットの活用による更なる観光の活性化
- ・ 高速バスの運行による観光客の増加
- ・ I C にそれぞれインパクトのある施設
- ・ 高速道路と並行する長い自転車道路整備
- ・ インバウンドに向けた積極的なまちづくり
- ・ 四日市港のクルーズ船からの誘客
- ・ L C C の増加による誘客
- ・ 関西地方からの外国人誘客
- ・ 関西向けの共同観光 P R ／関西スキー客の取り込み

③東環沿線地域が連携した宿泊者の取り込み

- ・ スキー客のキャンプ場等への宿泊者の取り込み
- ・ 宿泊と日帰りの棲み分けした相互連携 P R
- ・ 宿泊モデルプランの構築
- ・ 古民家を改修して宿泊施設に転用

④先進技術等を活用した沿線地域内移動の円滑化

- ・ 主要な場所を通るバスルートの作成
- ・ 市町域を超えた公共交通バスの運行
- ・ 東海環状道に公共交通を走らせる
- ・ 自転車レンタルの整備／観光地におけるレンタサイクルの充実
- ・ ラストワンマイルの強化と他交通との連携
- ・ 主要なところに行けるバスルートの開発
- ・ 高速道路の自動運転化
- ・ 料金施策の充実
- ・ I C 間バス、I C と主要エリアとの交流促進
- ・ 電車のダイヤ見直し
- ・ 自動運転・新技術対応レーン整備
- ・ S A ・ P A に集配所・物流センターを設置
- ・ 貨客混載
- ・ バスターミナルと名古屋市直便の開設
- ・ 高速料金の見直し
- ・ 自動運転技術の活用による渋滞の削減
- ・ E V スタンドの充実
- ・ 周辺企業や市民へのスマート I C 利活用の P R
- ・ リニア停車駅までの広域的なバスの運用
- ・ 迂回路マップの作成

⑤東環沿線地域が連携したまちづくり

- ・ I C 付近に目玉スポットを形成
- ・ 東環を利用すると通勤時間がよいことの P R
- ・ 名古屋から一番近い農村地域として発信
- ・ 目玉となる場所をつなぐイメージづくり
- ・ 様々な年齢層が楽しめるまちづくり
- ・ 医療、教育環境の充実
- ・ 地域の P R ／他地域や国外への利便性向上の P R
- ・ 移住・定住の促進
- ・ 関西との連携
- ・ 雇用の確保
- ・ I C 周辺での土地区画整理事業の活用

⑥連携を促進する道路整備

- ・ 大野神戸 I C を起点とした道路整備
- ・ 大野神戸 I C から関ヶ原 I C へのアクセス改善
- ・ I C アクセス時間の短縮
- ・ I C の増設
- ・ 高速道路ネットワークの拡充
- ・ バイパス等、県内主要道路の整備

図-5 地域が連携して取り組むテーマとアイデア

4. おわりに

今回は、沿線自治体の連携の一つとして、自治体職員向けワークショップを実施した。その結果、次の3点が成果として得られた。

一点目は地区別に議論をしたことで、沿線地域のもつ地域特性を踏まえた課題整理、将来のあり方を共有することができたこと、二点目は活用できる地域資源が豊富にない地域では、東環を利活用した取り組みアイデアは生まれにくい、地域連携することによる自地域の東環の利活用の方向が確認できた自治体があったこと、三点目は、各地区のワークショップの結果を踏まえて、東環沿線エリアで共通する課題と、個別に対応すべき課題を整理でき、会議において共有できたことである。

今後は、ひきつづき、東環の全線開通の見通し（2026

年度予定）が公表されたことを受け、改めて時間軸を考慮した広域的な観点での取り組みイメージについての議論を深掘し、共有していくことが重要であると考え。そして、自治体単独ではなく沿線自治体の連携により、東環の更なる利活用を促し、その効果を高めていくことが必要と考える。