

地域に賑わい創出

～つながる東海環状自動車道～

大石 萌

中部地方整備局 道路部 道路計画課 (〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1)

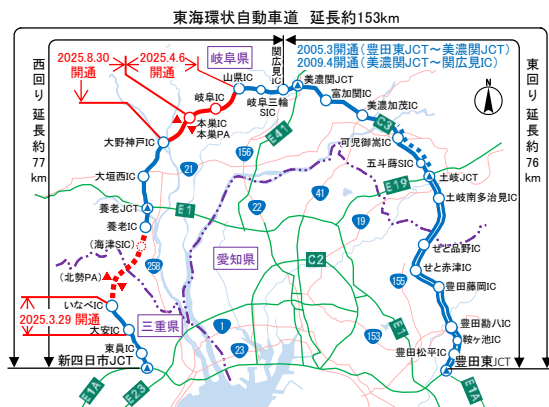
一般国道 475 号東海環状自動車道は、愛知・岐阜・三重の 3 県にまたがり、東名・名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、新東名・新名神高速道路の 5 本の放射状道路を連結する延長約 153 km の高規格道路である。2005 年 3 月の開通を皮切りに順次開通区間を増やしており、2025 年には山県 IC～岐阜 IC はじめ 4 区間が開通し、全線開通まで残すところ養老 IC～いなべ IC 間のみとなった。本稿では、2025 年開通区間の開通効果を最大限発揮させるため、これまでに地域と連携して取り組んだ活動及びそこで得られた期待の声、また開通区間において発現したストック効果について報告する。

キーワード 東海環状自動車道，環状機能，ストック効果，地域連携，広報

1. はじめに

一般国道475号東海環状自動車道は、名古屋の周辺30～40km圏に位置する愛知・岐阜・三重3県の諸都市を環状に連絡し、中京圏の放射状道路など一体となって、広域的なネットワークを形成する延長約153kmの高規格道路（一般国道の自動車専用道路）で、国土交通省と中日本高速株式会社の合併施工方式により整備が進められている。

図-1は、2026年6月末現在の東海環状自動車道の開通状況である。これまでに東回り（豊田東JCT～美濃関JCT）が2005年3月に開通し、西回りは大垣西IC～養老JCT間の2012年9月の開通を皮切りに順次開通区間を増やしており、2025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、そして同年8月に本巣IC～大野神戸IC間が開通したところである。

図-1 東海環状自動車道の整備状況¹⁾

2. 開通効果を最大限発揮させるため実施した取組

東海環状自動車道の開通により得られるストック効果を最大限に開通直後から発現させるためには、道路を供用するに留まらず、沿線地域における東海環状自動車道の認知度向上や利用促進に向けた取組が不可欠である。これまで実施してきた広報活動や地域団体等との連携施策により、開通前の段階から活用意識の醸成や企業立地等の具体的な動きが見られるなど、様々な効果が発現している。

以下に、今回の開通を広く周知するために実施した各種取組と、沿線自治体や地域団体等と連携して取り組んだ施策について報告する。

(1) 認知度向上に向けた取組

a) 動画コンテンツの作成および配信

東海環状自動車道の開通区間に関する周知および利用促進を図るため、動画コンテンツの作成および配信に取り組んだ。具体的には、動画共有サイトYouTubeにおいて、沿線企業、観光施設、さらには医療機関や消防機関等、多様な関係主体から寄せられた開通への期待や利活用に関する声を収集し、これらを映像として取りまとめた。また、東海環状自動車道を活用した観光周遊の促進や地域への波及効果を紹介する動画も併せて制作・配信した。これらの取り組みにより、東海環状自動車道の整備効果や利便性に関する理解促進を図るとともに、広域的な利用の喚起を目指したものである。図-2に、配信した動画の一例を示す。なお、「まるごとつながる東海

環状～まもなく山県IC～本巣IC、いなべIC～大安IC開通！～」の動画については、2026年6月末時点で約53万回の再生を記録しており、一定の周知効果が得られていることが確認された。



図-2 作成した動画コンテンツの例

開通前に実施したインタビューにおいては、本巣IC付近の観光施設「古墳と柿の館」からは遠方からの来訪者増加への期待、岐阜ICに隣接して立地する岐阜大学医学部附属病院からは搬送時間の短縮による救命率向上への期待の声など、多様な分野において開通に対する期待の声が確認された。

また、物流企業に行ったインタビューでは、東海環状自動車道の開通により、関東方面や北陸方面への配送エリアの拡大が可能となることを評価し開通前の2023年に沿線である大野町へ新たに拠点を開設したと伺った。

これらの結果から、東海環状自動車道は開通前の段階から、観光、医療、物流といった幅広い分野において具体的な活用イメージが共有されており、地域における期待の高まりとともに、企業立地やサービス展開などの具体的な動きが各分野で見られていたことが確認された。

b) パネル展の開催

2025年の開通に向けて、事業概要やこれまでに発現しているストック効果について、各種イベントや自治体庁舎、大型商業施設等においてパネル展示および動画の上映を行い、地域住民をはじめとする来訪者に広く周知した。図-3は、大型商業施設で実施した展示の様子である。会場では、多くの来訪者にパネルや映像を見ていただき、東海環状自動車道に対する関心の高さがうかがえた。また、来訪者との対話を通じて、「早期開通により交通利便性が向上することへの期待」や「IC周辺の産業・観光の発展に対する期待」などの声が寄せられ、開通に対する期待感が地域に広く浸透しつつあることが確認された。



図-3 パネル展及び動画上映の様子

c) 開通記念イベント

2025年3月23日（日）に岐阜市が開催した山県IC～本巣IC間の開通記念イベントでは、開通前の岐阜IC周辺の高速度道路を歩く「わくドキぎふスカイウォーク」等の体験型イベントが実施されたほか、地元自治体等によるPRブースが出展され、約4千人が来場した。岐阜国道事務所は「つながる中部42.6」スタンプラリーのブースを設置し、東海環状自動車道の整備効果や利用促進に向けた情報発信を行った。

また、開通1週間前の2025年8月23日（土）に本巣市が開催した本巣IC～大野神戸IC開通記念イベントでも同様に、地域住民や学生によるステージパフォーマンスや観光PR展示が行われるとともに、開通前の高速度道路を歩くウォーキングイベント「もとすまいるウォーク」に約3千人を超える参加があった。

これらのイベントには多くの地域住民が参加し、地域にとって東海環状自動車道をより身近に体感する機会となることで、道路整備の意義や効果への理解が深まったとともに、開通を契機とした地域活性化への期待の高まりを実感した。



図-4 イベントの様子（わくドキぎふスカイウォーク）

(2) 沿線自治体等と連携した取組

d) 東海環状西回り利活用促進会議

東海環状自動車道の利活用を促進し、沿線地域におけるストック効果の最大化を図ることを目的として、岐阜県及び三重県の沿線自治体や経済団体が理事を務める「東海環状西回り利活用促進会議」¹⁾が2016年7月に設立された。同会議には、東海環状自動車道を利活用する自治体や企業等が参画し、アクセス道路や地域開発計画と連動したストック効果を取りまとめるとともに、情報共有を通じて地域開発への理解を醸成することにより、工業、商業、農業、観光等の幅広い分野との連携を促進し、持続的なまちづくりを支援している。これまでに計5回の会議が開催されており、岐阜国道事務所は事業者として北勢国道事務所、中日本高速道路株式会社とともにオブザーバーとして参画している。

こうした取組の一環として、開通前の2024年度には、

沿線地域の情報を一体的に発信し利用促進を図るため、「東海環状自動車道沿線ガイド2024 Gifu & Mie」（図-5）を作成し、ポータルサイトでの公表や開通イベント等において活用した。さらに、2025年度には西回り区間の活用促進による地域経済活性化に向けた情報発信を目的としてリーフレット「新しい道が、旅を変える。東海環状自動車道。」（図-6）を作成した。当該リーフレットの作成にあたっては、岐阜県内の市町及び商工会議所の職員を対象としたワークショップを計2回実施し、ターゲット設定やコンテンツについて意見交換を行い、延べ34名が参加した。これらの議論を通じて得られた地域の視点やニーズを踏まえた広報資料を作成することができた。

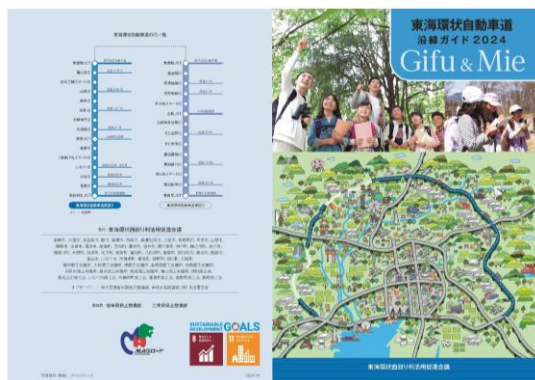


図-5 東海環状自動車道沿線ガイド2024 Gifu & Mie



図-6 意見交換を経て作成されたリーフレット（中面）

e) シンポジウムの開催

東海環状自動車道を軸とした沿線の地域整備のあり方、及び地域整備計画の推進に向けた基盤整備のあり方についての調査・研究、ならびに啓発活動を目的として、1996年5月に設立された東海環状地域整備推進協議会は、東海環状自動車道の開通記念や周年記念を契機に、これまで継続的にシンポジウムを開催してきた。

昨年度は、東回り（豊田東JCT～美濃関JCT）の開通から20年の節目の年でもあったことから、『東海環状自動車道のある中部の未来を展望する』～東回り開通後のこれまでの20年とこれからの中部のリ・デザイン～』をテーマとして、シンポジウムを開催した（図-7）。当日は、愛知県知事、岐阜県知事をはじめ、沿線首長や自治体関係者、企業、一般参加者など約400名が参加し、多

様な主体が一堂に会する機会となった。本シンポジウムでは、これまでの東回り区間の整備により沿線地域にもたらされた交通利便性の向上や産業・観光の発展といった効果を多角的に振り返るとともに、広域道路ネットワークの強化や地域間連携の深化といった観点から議論が行われた。その結果、東海環状自動車道が中京圏における広域連携の基盤として果たしてきた役割を再認識するとともに、未整備区間の早期整備による全線開通の必要性や、今後の地域づくりにおける活用への期待が改めて共有された。



図-7 シンポジウム開催案内とパネルディスカッションの様子

3. 開通後に発現したストック効果について

2025年4月6日（日）の山県IC～本巣IC間および同年8月30日（土）の本巣IC～大野神戸IC間の開通により、東海北陸自動車道 美濃関JCT～名神高速道路 養老JCT間が連続的に接続、西回り区間において初めてダブルネットワークが形成され、関西圏および北陸圏との広域ネットワークが強化された。これにより、交通の選択肢の拡大や代替経路の確保が可能となるなど、交通環境に変化が生じている。そこで、こうしたネットワーク形成を背景とした開通に伴う交通状況の変化およびストック効果について分析を行った。

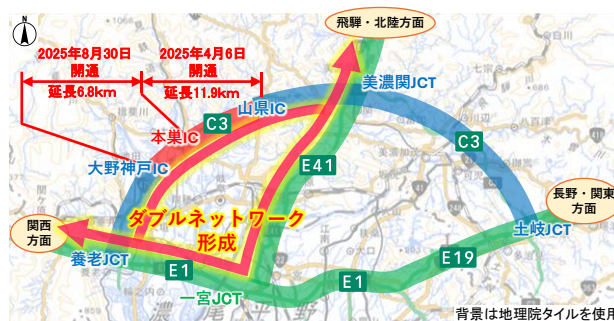


図-8 美濃関JCT～養老JCT間のダブルネットワーク

(1) 本巣IC～大野神戸IC間 開通1ヶ月後の交通状況

図-9は、本巣IC～大野神戸IC間開通前後の周辺高速道路の平均日交通量の変化を、図-10は本巣IC～大野神戸IC隣接区間の平均日交通量の推移を示したものである。

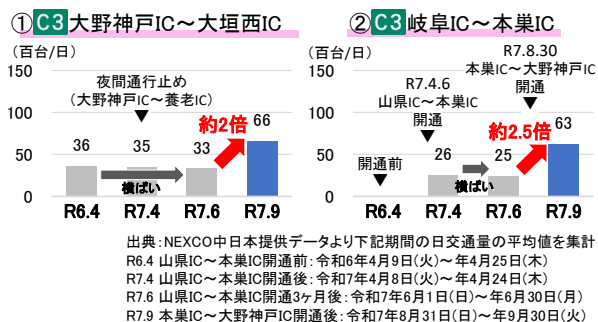
本巣IC～大野神戸IC間の開通1ヶ月後の平均交通量は53百台/日で、隣接する山県IC～本巣IC間の交通量は約

2.5倍、大野神戸IC～大垣西IC間は約2倍の増加がみられた。区間ごとの断面交通量においては、東海環状道に並行する名神高速道路及び東海北陸自動車道（図-9 断面④、⑤、⑦）の交通量に大きな変化はみられなかったものの、東海北陸自動車道との接続部における交通量（図-9 断面③、⑥）は、約1.2～1.3倍増となっている。これらの変化から、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、交通量が今後さらに増加することが期待される。



出典：NEXCO中日本提供データより下記期間の日交通量の平均値を集計
R7.6 山県IC～本巣IC開通3ヶ月後：令和7年6月1日(日)～年6月30日(月)
R7.9 本巣IC～大野神戸IC開通後：令和7年8月31日(日)～年9月30日(火)

図-9 東海環状自動車道 養老JCT～土岐JCTの平均日交通量



出典：NEXCO中日本提供データより下記期間の日交通量の平均値を集計
R6.4 山県IC～本巣IC開通前：令和6年4月9日(火)～年4月25日(木)
R7.4 山県IC～本巣IC開通後：令和7年4月8日(火)～年4月24日(木)
R7.6 山県IC～本巣IC開通3ヶ月後：令和7年6月1日(日)～年6月30日(月)
R7.9 本巣IC～大野神戸IC開通後：令和7年8月31日(日)～年9月30日(火)

図-10 本巣IC～大野神戸IC隣接区間の平均日交通量

(2) 飛騨・北陸方面へのアクセス性が向上

図-11は、本巣IC～大野神戸IC間開通前後で、美濃関JCTを北上する車両の走行経路の変化を図化したものである。線の太さは美濃関JCTを北上した台数に対する割合を表しており、開通後は美濃関JCT～養老JCT間における東海環状自動車道の利用割合が増加しており、環状機能（バイパス機能）を発揮している状況がみられた。

飛騨・北陸方面には白川郷やスキー場等の多様な観光資源があるため、今回の開通により関西方面から飛騨・北陸方面への新たなアクセスルートが誕生したことで、観光客のアクセス性向上、観光活性化に寄与することが期待される。

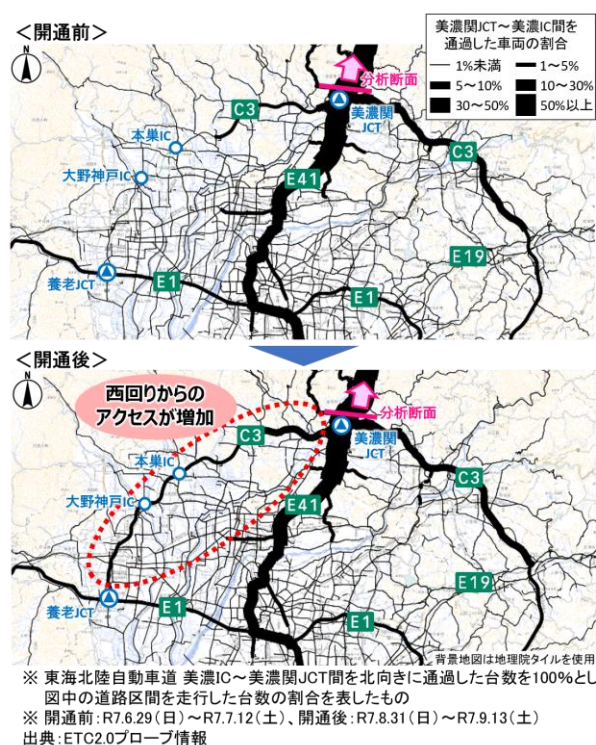


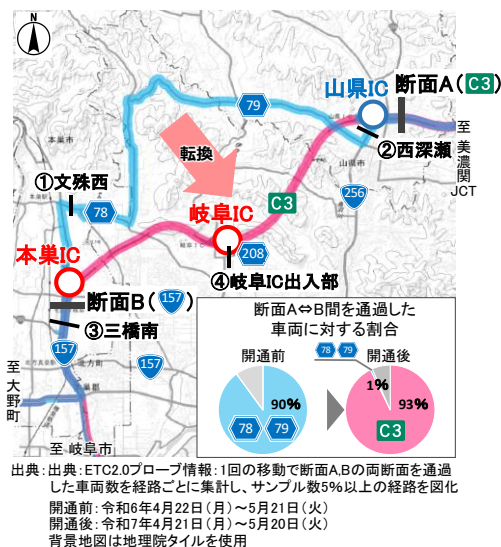
図-11 美濃関JCTを北上する車両の走行経路の変化

(3) 利用経路の転換

図-12は、山県IC～本巣IC間における、山県IC～本巣IC付近（国道157号）間の移動経路の変化を分析したものである。

開通前は県道78号・79号が主要経路となっていたが、開通後は約9割が東海環状自動車道を利用している。

図-13は、開通前の主要経路のうち図-12の断面①及び断面②の開通前後の交通量を整理したものである。開通後は、国道256号西深瀬（断面②）の交通量が約4割減少、また県道78号文殊西（断面①）の交通量は微減となっていることから、一般道から東海環状自動車道へ交通量が転換したものと推察される。



出典：ETC2.0プローブ情報：1回の移動で断面A・Bの両断面を通過した車両数を経路ごとに集計し、サンプル数5%以上の経路を図化
開通前：令和6年4月22日(月)～5月21日(火)
開通後：令和7年4月21日(月)～5月20日(火)
背景地図は地理院タイルを使用

図-12 山県IC～本巣IC間の利用経路の転換例

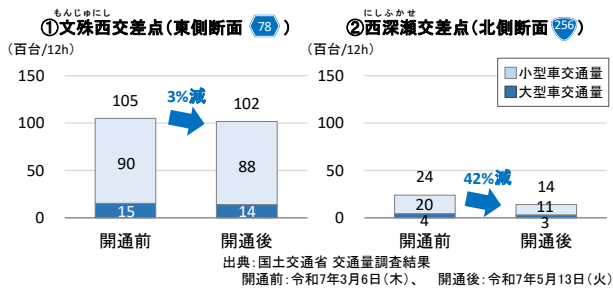


図-13 山県IC～本巣IC周辺の一般道の交通量変化

(4) 本巣PAと公園の一体的整備による賑わい創出

図-14は、本巣PA及びもとまるパークの全景である。本巣IC～大野神戸IC間の開通にあわせてオープンした本巣PAは、本巣市の地域拠点「もとまるパーク」と連結して整備された。図-15に示すように、本巣PAの整備には地元高校生が参画している他、もとまるパークには地元企業製作のモニュメントが設置されており、地域と関わりながら整備された施設である。

もとまるパークには、本巣PAの開業に合わせてオープンした「もとまるカフェ&マルシェ」やシャワールームも設置されており、本巣PAからも利用することが可能である。図-16に示す通り、開通後の2025年9月のもとまるパークの利用者は前年同月と比較して2倍に増加した。もとまるパークの管理運営者からは「高速バスが東海環状道を通行、PAで休憩できるようになった」「大型トラックの運転手にはシャワールームを利用いただくとともに、岐阜県のお土産を購入いただくなど、地域一帯の相乗効果につながっている」との声をいただいた。



図-14 本巣PAともとまるパーク



図-15 本巣PA・もとまるパークと地域との関わり

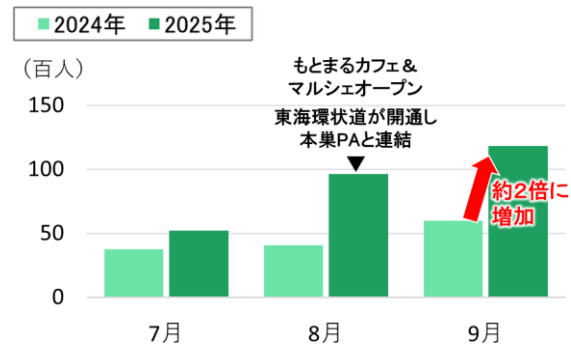


図-16 もとまるパークの利用者数

(5) 迅速な救急搬送支援

岐阜国道事務所では2021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簡易型路側機を設置するとともに、地域の救急車4台にETC2.0車載機を設置し、個車が特定可能な車両運行管理システムを活用することで救急車の走行経路の把握が可能となり、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を図-17に示す。岐阜大学医学部附属病院のすぐ近くまで高速道路を利用したアクセスが可能となることで、山県ICからの搬送時間は9分短縮し、開通前より迅速な救急搬送が可能となった。（図-17）

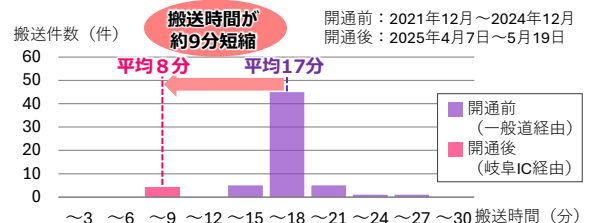


図-17 岐阜大学医学部附属病院への搬送経路・時間の変化

(6) 企業立地の進展

図-18は、大野神戸IC周辺の施設立地状況と予定を示したものである（2026年4月時点）。

東海環状自動車道の整備による交通利便性の向上を見

据え、大野神戸IC付近では大野町、神戸町によるIC周辺開発が進展して、2025年10月にはIC（集積回路）パッケージ基板の世界トップシェア企業の工場が開所した他、さらに4件の工場建設、1件の商業・宿泊施設整備が予定されている。本巢IC周辺でも本巢市による企業誘致の取り組みが進むなど、東海環状自動車道の開通を契機として地域の産業活動が活性化している。



図-18 大野神戸IC周辺の開発状況

(7) 中京圏の製造業の発展への期待

東海環状自動車道は他の高速道路とともに中京圏の道路ネットワークを形成し、交通利便性を高めてきた。図-19、図-20に示すように、東回り全線工事着工の2000年以降、工業団地の件数は約1.9倍に増加し、沿線市町の製造業従業者数は約3.7万人増加、製造品出荷額等は約15.8兆円増加した。

東海環状自動車道の開通により広域的な交通ネットワークが形成されたことで、企業立地の促進や生産活動の集積が進展してきたことを示唆している。さらに、東海環状自動車道の全線開通に伴い、中京圏における交通利便性が一層向上することで、物流の効率化や企業活動のさらなる活性化が見込まれ、産業活動の持続的な発展への寄与が期待される。

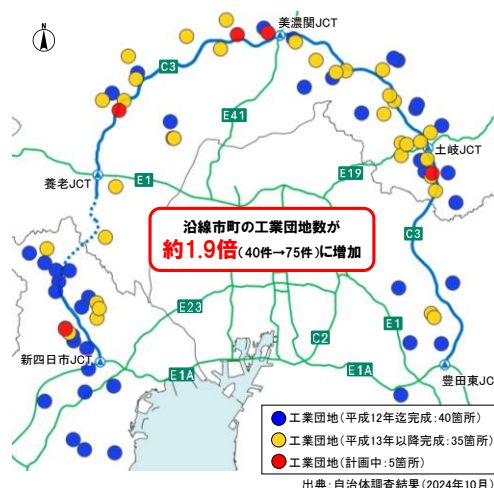


図-19 東海環状自動車道沿線の工業団地位置図

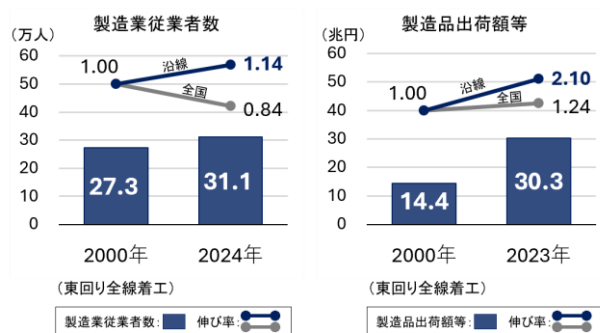


図-20 沿線市町の製造業従業者数、製造品出荷額等

5. おわりに

本稿では東海環状自動車道の初開通である東回り区間の開通から約20年間、全線の約9割開通までの整備を進めるにあたり、ご支援、ご協力を賜った多くの方々に感謝申し上げます。現在、事業を進めている養老IC～いなべIC間の整備にあたっても、これまでに実施してきた取組の継続や新たな取組の実施により、全線開通に向けた機運醸成、東海環状自動車道を活用した地域の賑わい創出に取り組んでいきたい。

参考文献

- 1) 東海環状利活用ポータル

<https://www.cbr.mlit.go.jp/gifu/tokan/>