

東海環状自動車道と西濃地域

—近づく西回り区間全線開通—

CONTENTS

- 1 | はじめに
- 2 | 東海環状自動車道の概要と整備状況
 - (1) 概要
 - (2) 西回り区間の整備状況
- 3 | 東海環状自動車道と西濃地域
 - (1) 企業進出の適地として注目高まる
 - (2) 道路ネットワークを活用した地域再生が本格化
- 4 | おわりに

1 はじめに

愛知、岐阜、三重の3県の諸都市を環状に結ぶ東海環状自動車道の完成が近づいてきた。計画ルートの西半分に相当する西回り区間のうち、整備中の区間が2024年度から順次開通し、順調に行けば2026年度に全線が開通する予定である。

東海環状自動車道は、中部圏における広域高速道路ネットワークのいわば「ラストピース」である。同時に、全線の約3分の2が岐阜県内を通ることから、岐阜県にとっては交通の大動脈と言え、全線開通した際に受ける恩恵は大きい。実際に、近年は西回りのミッシングリング（未整備区間）沿線である県西部の西濃地域をはじめ、県内各地で全線開通を見据えた企業進出などが活発化している。

そこで本稿では、東海環状自動車

道西回り区間の整備状況を改めて概観する。また、西濃地域を中心に、全線開通に向けた沿線の工場立地や地域づくりの動きをまとめる。

2 東海環状自動車道の概要と整備状況

(1) 概要

東海環状自動車道は、名古屋市を中心とした半径30～40km圏に位置する愛知、岐阜、三重県内の自治体を連結する総延長約153kmの高規格道路である（このうち岐阜県区間は約99km）。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・新名神高速道路など、名古屋から放射状に広がる高速道路とつながり、中部圏の広域高速道路ネットワークの最も外側の環状を形成する（図表1）。

東海環状自動車道が整備されると、

郊外から名古屋都心部へ入るルートが複数確保され、都心部の交通集中の緩和が期待できる（分散導入機能）。一方、名古屋都心部に起点・終点を持たない場合は都心部に入ることなくバイパスさせ、都心部に入る自動車と分けることで混雑を緩和する効果も見込める（バイパス機能）。さらに、災害や事故、大規模な工事による交通規制・交通混雑があった場合などの迂回誘導が可能になる（非常時の迂回機能）。

東海環状自動車道の沿線自治体は、お互いを行き来する移動時間が大幅に短縮され、物流の効率化や都市間連携の強化などが期待される。また、東海環状自動車道は、南海トラフ地震などで震度6強以上の強い揺れが想定される地域や、海拔ゼロメートル地帯といった災害リスクが高い地域を避けるルート・道路構造にしており、災害時における人命救助や

物資の緊急輸送道路としての役割なども見込まれている。

(2)西回り区間の整備状況

東海環状自動車道は、豊田東ジャンクション(以下、JCT)(愛知県豊田市)から関広見インターチェンジ(以下、IC)(岐阜県関市)までを東回り区間、関広見ICから新四日市JCT(三重県四日市市)までを西回り区間としている。東回り区間は2005年

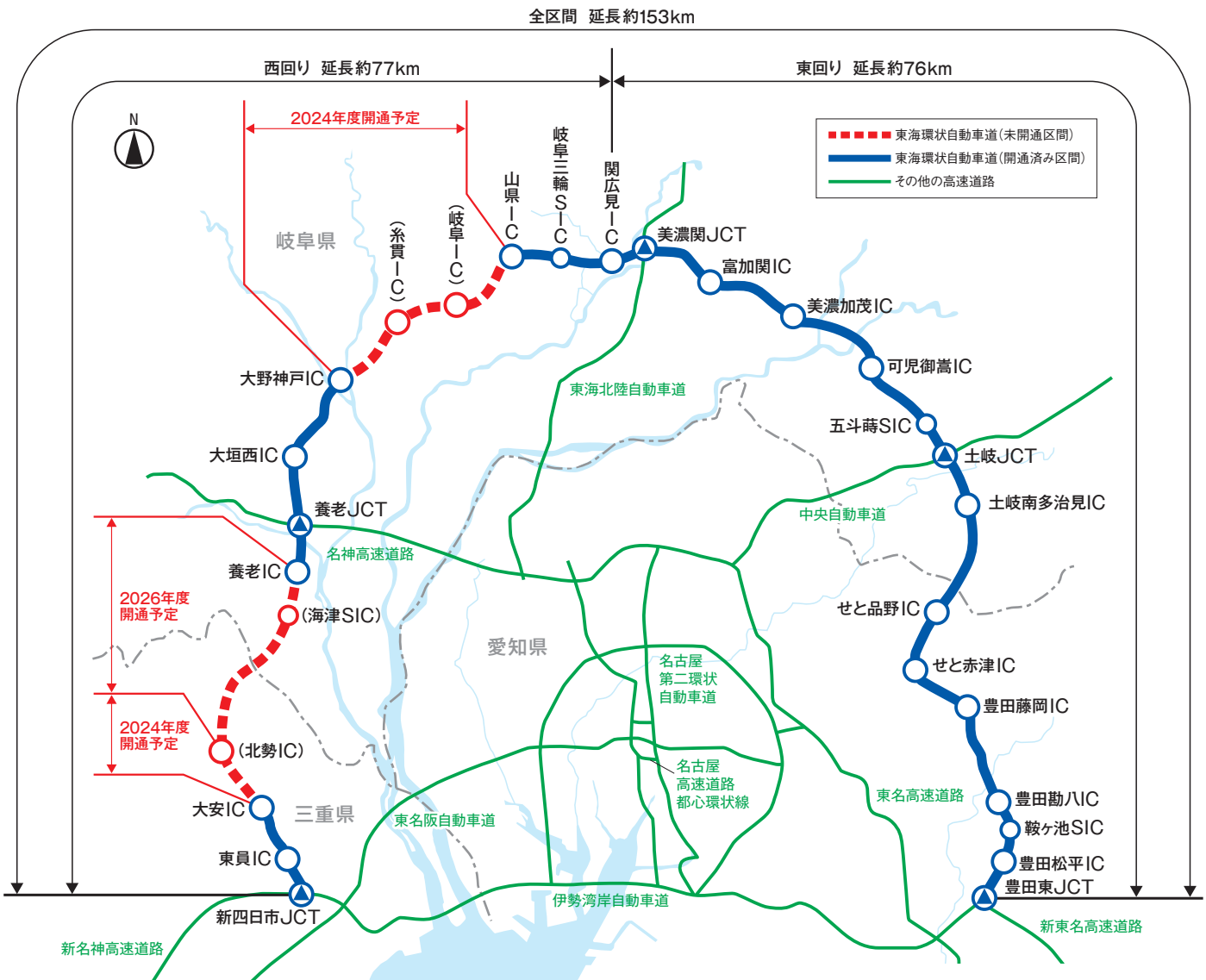
3月、中部国際空港開港と愛・地球博(愛知万博)開催に合わせる形で豊田東JCT～美濃関JCT(岐阜県美濃市・関市)間が開通し、2009年4月に関広見ICまでが開通した。

西回り区間は、東回り区間が全通した後、段階的に整備されてきた。2023年11月時点で未開通なのは、①山県IC(岐阜県山県市)～大野神戸IC(同県大野町)②養老IC(同県養老町)～北勢IC(仮称)(三重県い

なべ市)③北勢IC(仮称)～大安IC(同市)の3区間となっている。このうち①および③の区間は2024年度、②の区間は2026年度に開通が予定されている。なお、①および③は2018年3月、②は2020年3月に開かれた国土交通省社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で、開通予定時期が正式に示された(図表2)。

未開通区間では目下、工事が続いている。①の区間は、長大トンネルが

図表1 東海環状自動車道の路線図



出所:国土交通省中部地方整備局資料よりOKB総研にて作成
 (*1)ICはインターチェンジ、SICはスマートインターチェンジ、JCTはジャンクションの略。また、カッコ書きのIC・SICは仮称。
 (*2)2026年度開通予定の区間は、用地取得等が順調な場合。

すでに貫通するなど順調で、計画どおりの開通が見込まれる(写真1)。(3)の区間もおおむね順調である。一方、(2)の区間は2023年11月時点で用地の一部が取得中であり、今後の用地取得や、岐阜・三重県境を貫くトンネル工事の進捗状況が注視される。

3 東海環状自動車道と西濃地域

(1) 企業進出の適地として注目高まる

東海環状自動車道の完成見通しが立ったことは、岐阜県内への企業進出に好影響をもたらしている。経済産業省の工場立地動向調査結果によると、県内における2022年の工場立地件数は56件(1,000㎡以上の用地が対象、研究所を除く)、立地面積は69.3haとなり、件数、面積とも都道府県別で第3位にランクインした。立地件数についてはバブル経済崩壊後の1993年以降で最も多く、順位も

前年に続きバブル崩壊以降で最高となった。なお、2022年の立地件数の第1位は愛知県(61件)、2位は茨城県(60件)で、岐阜と同様に東海環状自動車道の沿線である愛知でも工場立地は好調である(図表3)。

岐阜県内の工場立地を地域別に見ると、2022年は西濃地域が18件と最も多く、次いで岐阜地域が13件であった。西濃・岐阜地域の立地件数は直近の6年間で総じて増加傾向にある(図表4)。

また、県内に工場などを建設することを決めた企業と市町村による主な企業立地協定の状況を見ても、2019年度までは県東部の中津川市や瑞浪市など東濃地域への企業進出が目立っていたが、2020年度ごろから大野町など西濃地域への進出が増えていることが確認できる(図表5)。

岐阜県企業誘致課では、県内への工場立地に係る要因について、①広域アクセスの充実②地震災害のリスク回避に適した立地環境③市町

村と連携した企業誘致の推進―の三つを挙げている。これをもとに図表3から県内のここ20年ほどの状況を振り返ると、まず2005年に東海環状自動車道東回り区間の大半が開通したことを機に、東濃地域とトヨタ自動車グループのおひぎ元である愛知県西三河地域がつながり工場立地が活発化した。また、2011年の東日本大震災などを経て、企業の間で強固な地盤を持つ工場用地や津波被害のリスクがない内陸部の評価が高まり、県内への工場立地の追い風となった。



写真1 東海環状自動車道岐阜インターチェンジ(仮称)付近の工事の様子(2023年10月、筆者撮影)

図表2 東海環状自動車道西回り各区間の状況(2023年11月現在)

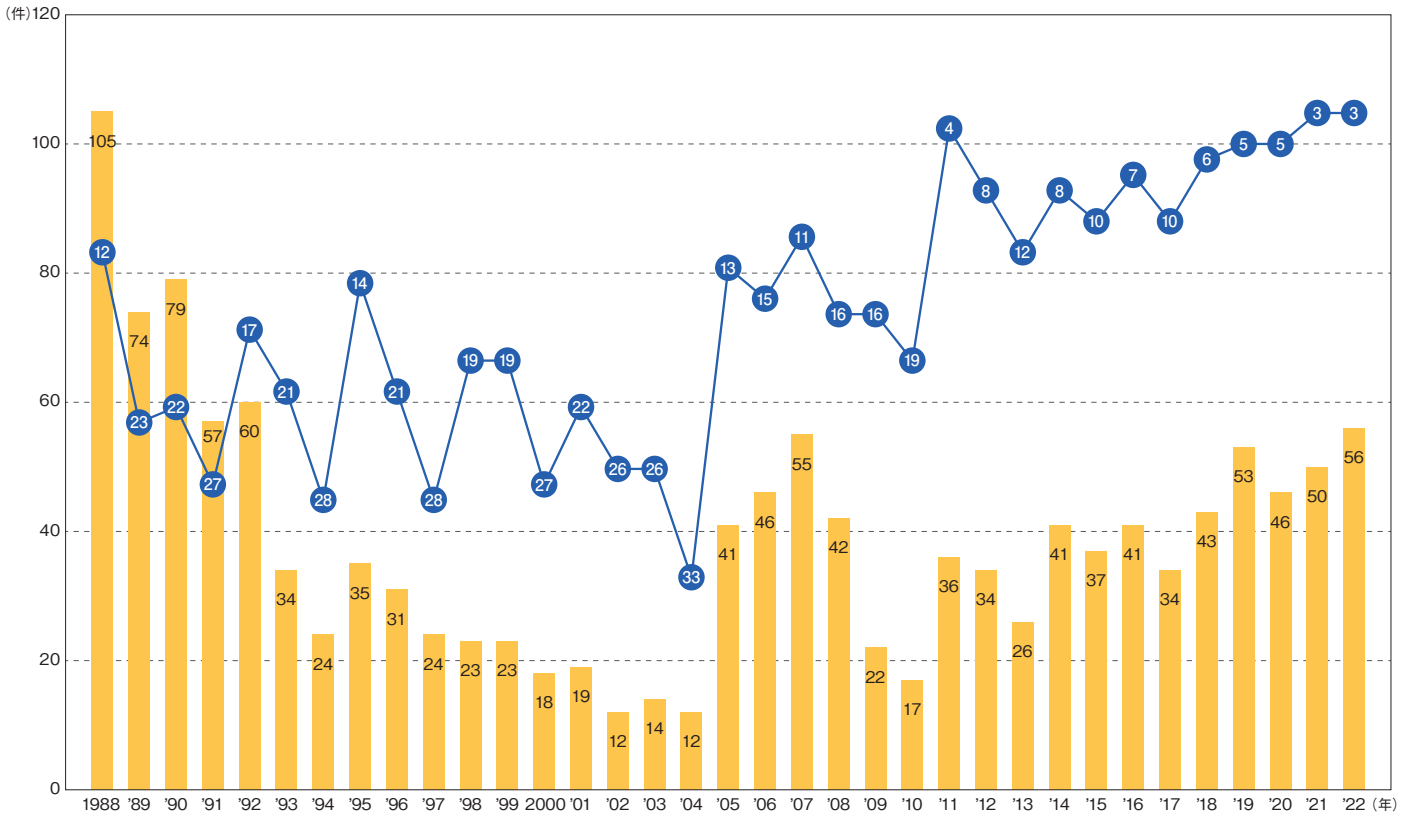
区間	各区間の所在県		延長(km)	主な状況	今後の予定
関広見IC～山県IC			9.0	2020年3月20日開通	
山県IC～岐阜IC(仮称)			6.1	工事中	2024年度に開通予定
岐阜IC(仮称)～糸貫IC(仮称)			5.6		
糸貫IC(仮称)～大野神戸IC	岐阜県		6.8		
大野神戸IC～大垣西IC			7.6		
大垣西IC～養老JCT			6.0	2012年9月15日開通	
養老JCT～養老IC			3.1	2017年10月22日開通	
養老IC～海津SIC(仮称)～北勢IC(仮称)	岐阜県	三重県	18.0	用地取得・工事中	2026年度に開通予定 ※用地取得等が順調な場合
北勢IC(仮称)～大安IC			6.6	工事中	2024年度に開通予定
大安IC～東員IC	三重県		6.4	2019年3月17日開通	
東員IC～新四日市JCT			1.4	2016年8月11日開通	

出所:国土交通省中部地方整備局資料よりOKB総研にて作成

(※1)ICはインターチェンジ、SICはスマートインターチェンジ、JCTはジャンクションの略。

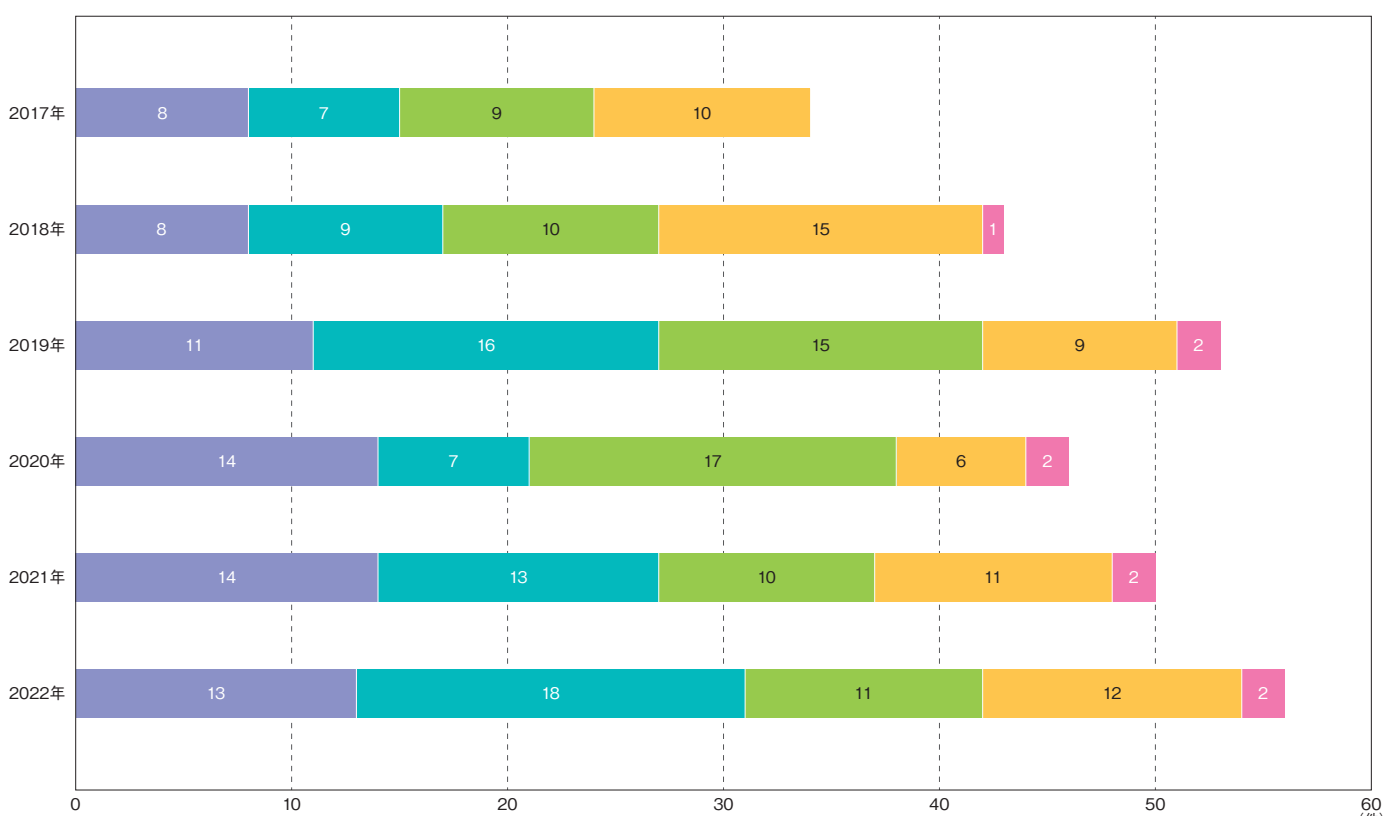
(※2)延長については、未開通区間は国土交通省の事業計画延長、開通済み区間は中日本高速道路の管理延長による。

図表3 岐阜県の工場立地件数と都道府県別順位の推移



出所：経済産業省「工場立地動向調査」よりOKB総研にて作成

図表4 岐阜県内地域別工場立地件数



出所：経済産業省「工場立地動向調査」よりOKB総研にて作成

さらに現在は、東海環状自動車道西回り区間の全線開通が近づいてきたことにより、西濃・岐阜地域への企業進出が活発化しつつあることがうかがえる。これを受けて、西濃・岐阜地域の沿線自治体では工場用地の開発を各地で進めているほか、進出希望企業の要望や指摘を反映させながら自治体が用地造成を行う方式（オーダーメイド方式）を採用するなど積極的な対応をとっている（図表6および写真2）。

(2) 道路ネットワークを活用した地域再生が本格化

岐阜県内の東海環状自動車道西

回り区間の沿線自治体では、開通を地域の活性化へつなげようとする動きも本格化している。具体的には、自市町内に設けられるICなどの周辺に、地域の核となる拠点を整備する事業が目立つ（図表7）。

西濃地域では、大野町に2018年7月に開業した道の駅「パレットピアおおの」が近年の代表的な事業である（写真3）。パレットピアおおのは面積約2万7,000㎡と県内最大規模の道の駅で、大野神戸ICに近接する。地元産品の直売所やレストランといった来訪者をもてなす地域振興施設、町の観光情報などを発信する情報館のほか、子育て支援施設や

路線バスの停留所など地域住民にとってのインフラも備えた「多機能拠点」であることが特徴である。敷地内には防災備蓄倉庫などもあり、大規模災害時には救援物資の受け入れ拠点や自衛隊・警察などの活動拠点として機能するほか、町民の緊急避難場所にもなる。2021年には国交省から県内初の「防災道の駅」に



写真2 工場建設が進む駒野工業団地
(2023年10月、筆者撮影)



写真3 道の駅パレットピアおおの
(2023年11月、筆者撮影)



写真4 もとまるパークの遊具ゾーン
(2023年10月、筆者撮影)

図表5 企業と岐阜県内市町村による近年の主な企業立地協定等

締結年度	企業名	新工場等の概要	締結先自治体 (工場等の進出場所)
2017年度	三井ハイテック	自動車用モーターコアの製造	可児市 (中濃)
	アジャ原紙	デジタル印刷機用インク等の製造、本社移転	山県市 (岐阜)
	アイシン・エイ・ダブリュ	自動車用自動変速機の製造	瑞浪市 (東濃)
	エイ・ダブリュ瑞浪		
	岐阜セラソック製造所	特殊コーティング剤の製造	大野町 (西濃)
日本ガイシ	半導体製造装置用セラミックスの製造	多治見市 (東濃)	
2018年度	ギフ加藤製作所	自動車用自動変速機部品等の製造	大野町 (西濃)
	岐阜多田精機	金型の設計・製作等	山県市 (岐阜)
	水生活製作所	水栓類等の製造	山県市 (岐阜)
	大洋電機	船舶用・陸用発電機、電動機の製造	北方町 (岐阜)
2019年度	トキワ	化粧品等の製造	瑞浪市 (東濃)
	司企業	物流センター	瑞浪市 (東濃)
	大同特殊鋼	磁石、磁性材料の研究開発	中津川市 (東濃)
	鈴木商館	水素ステーション等の研究開発	中津川市 (東濃)
2020年度	アドマテックス	半導体材料の製造	土岐市 (東濃)
	ユーファクトリー	物流センター	土岐市 (東濃)
	SGET土岐バイオマス合同会社	バイオマス発電所	土岐市 (東濃)
	イノアックコーポレーション	自動車部品等の製造	垂井町 (西濃)
2021年度	プレミアムウォーター中部	宅配水の製造	北方町 (岐阜)
	イビデン	半導体パッケージ基板の製造	大野町 (西濃)
2022年度	KUBOXT	物流センター	大野町 (西濃)
	水谷産業	自動車、電子機器等の部品製造	多治見市 (東濃)
	ヨロズ	自動車用サスペンション部品の製造	輪之内町 (西濃)
	ジーテクト	車体部品の製造	海津市 (西濃)
	ヘルス・エレクトロナイト	溶融金属の測定機器等の製造、本社移転	恵那市 (東濃)

出所：岐阜県および各企業の公式ウェブサイトなどよりOKB総研にて作成
(*) 締結先自治体のカッコ内は、当該自治体が位置するエリア（岐阜・西濃・中濃・東濃・飛騨の5地域のいずれか）を指す。

指定されている。

岐阜地域では、山県市が2021年6月、山県ICの近くに新たなバスターミナルを開業した。市内外を結ぶ主要路線バスや、市が自主運行するバスが乗り入れる。ターミナル内には、ぎふ農業協同組合（JAぎふ）が地元の農産物や特産品の販売所・レストランなどを備えた施設「山県ばすけつと」を開業し、にぎわいを見せている。

2023年7月には、本巣市が整備を進める都市公園「もとまるパーク」が一部オープンした（写真4）。もとまるパークは、東海環状自動車道の2024年度開通予定区間に設けられる本巣パーキングエリア（以下、PA）（仮称）に併設し、同PA開業後は連結されて高速道路からも利用できるようになる。先行開園したのは遊具エリアやドームテント、水遊び用の水路、多目的広場などで、早くも地域住民の憩いの場・子どもの遊び場として活用されている。未開園のエリアは今後、民間事業者を公募により選定する方式（パークPFI）を活用して飲食施設などが整備される。

西回り区間の沿線各地では、観光資源の再活性化（関ヶ原古戦場、養

老公園、千代保稲荷神社など）といった取り組みも進みつつある。今後は全線開通後の人流・物流の変化を見据えた誘客策などの検討が急がれる。

4 おわりに

高速道路などのインフラは一般的に、整備事業自体がその期間中に生産・雇用・消費などを誘発する効果（フロー効果）のみならず、整備後にそのインフラが機能することで企業活動の向上、物流や人流の効率化、観光の活性化などが継続的かつ中長期的にもたらされる効果（ストック効果）が期待される。本稿で見てきた東海環状自動車道西回り区間沿線の企業誘致や地域づくりの取り組みも、ストック効果を見据えた動きだと言える。

一方、近年は「（鉄道の）新駅ができてただけでは人はやって来ない」といった声が時に聞かれるように、インフラさえあればストック効果が得られるという状況にはなりにくい。少子高齢化などの課題もある中で、地域の側が「インフラをどう活用するか」とい

うビジョンを明確にして施策を進めることが一層重要になっている。

また、昨今は企業活動や観光などにグローバル化がより影響していることも見逃せない。例えば、写真2で紹介した海津市の駒野工業団地では、世界的な電気自動車（EV）シフトを受けて県外の車体部品メーカーが2022年に進出を決め、EV向け部品を含む新たな生産拠点を2024年に完成させる予定で建設中である。一方、同社より先に進出を決めていた菓子メーカーは、建設資材高騰により工場建設の見通しが立たなくなり、2023年秋に進出を取りやめた。観光に関しては、いまやインバウンド（訪日外国人）の動向を無視できなくなっている。

岐阜県、また西濃地域にとって、東海環状自動車道は地域の価値やポテンシャルを高める大きなインフラである。自治体などは、東海環状自動車道を新たな強みとしてアピールしつつも過度に依存せず、国内外の情勢変化を見逃さない企業誘致や地域戦略を進めることで、ストック効果を最大化していくことが求められる。

（2023.11.27）

OKB総研 調査部 中村 絃子

図表6 西回り区間の利活用を見据えた岐阜県内沿線の主な工業団地等

自治体(場所)	事業・用地名	供用(予定)時期等
大垣市	曾根町地区地区計画	継続中
山県市	武土ヶ洞工場用地・馬坂工場用地	2019年度～
本巣市	屋井工業団地	2008年度～
海津市	駒野工業団地	2020年度～
垂井町	府中離山工業団地	2020年度～
神戸町	神戸町西産倉土地区画整理事業	2027年度
大野町	テクノパーク大野	2018年度～
池田町	砂畑工業団地	2019年度～
北方町	北方町南東部開発地域企業誘致エリア	2019年度～

出所：東海環状西回り利活用促進会議資料などよりOKB総研にて作成
(*)分譲を完了している工業団地等を含む。

図表7 西回り区間の利活用を見据えた岐阜県内沿線の主な地域づくり・観光施設等

自治体(場所)	事業・施設名	供用(予定)時期等
岐阜市	岐阜ファミリーパーク再整備事業	継続中
関市	せきてらす(体験・交流・発信施設)	2020年度
山県市	山県バスターミナル	2021年度
本巣市	もとまるパーク(都市公園)	2023年度一部オープン
関ヶ原町	岐阜関ヶ原古戦場記念館	2020年度
神戸町	ごうど中央スポーツ公園再整備事業	2018年度
大野町	道の駅バレットピアおおの	2018年度
	大野あけぼのミュージアム	2021年度
	JA岐阜厚生連西濃厚生病院	2023年度

出所：東海環状西回り利活用促進会議資料などよりOKB総研にて作成