

第13回

世紀の大プロジェクト 東海環状自動車道

構想から40年・全線完成に向けラストスパート



松居 茂久

MATSUI Shigehisa

 徳倉建設株式会社
 常務執行役員

 (元)国土交通省中部地方整備局
 道路部長

はじめに

名古屋圏は、名古屋市を中心として、豊田、瀬戸、多治見、岐阜、大垣、四日市、桑名などの諸都市が存在しているが、木曾三川などによる分断や、尾張、三河、美濃、伊勢等の歴史的な統治機構による経緯もあり、諸都市は自立性が強く、名古屋市との関係も首都圏等と比較して強固ではなく、圏域内の連携強化が課題となっていた。

東海環状自動車道は、名古屋圏の放射幹線道路と一体となって、こうした課題を解消し、平時にも、非常時にも強い軸として、構想、計画策定、整備、サービスの提供が展開されてきた。

現在、全区間の供用に向け、ラストスパートの時期を迎えており、東海環状自動車道のこれまでを振り返る。

1. 構想段階

日本のほぼ中央に位置する名古屋圏は、日本の産業・経済を支えるだけでなく、文化や観光、レクリエーション及び物流の面で大きな役割を果たしている。名古屋圏の幹線道路網は、1965年に名神高速道路、1969年に東名高速道路が開通しており、最初に東京と大阪間を結ぶ東西方向の交通軸が形成された。一方、「第三次全国総合開発計画(1977年11月)」において、国土利用の均衡を図るための基盤整備を目指し、従来の東京一点集中型の幹線交通体系から、新しい全国幹線交通体系を再構築することが提唱された¹⁾。名古屋圏においては、名古屋市を中心とした30~40km圏に分散する自立性の高い都市群が相互の連絡を深めながら、その特性を活かして発展していくことが必要であった。

これを受け、1984年に関係5省庁(国土庁・農林水産

省・通商産業省・運輸省・建設省)は、中部東海地域(愛知県・岐阜県・三重県)において、その恵まれた自然条件や卓越した工業生産機能等を活かしつつ、新しい時代にふさわしい地域整備のあり方を検討し、「東海環状都市帯整備構想」としてとりまとめ、東海環状道路が位置づけられた²⁾(図-1)。

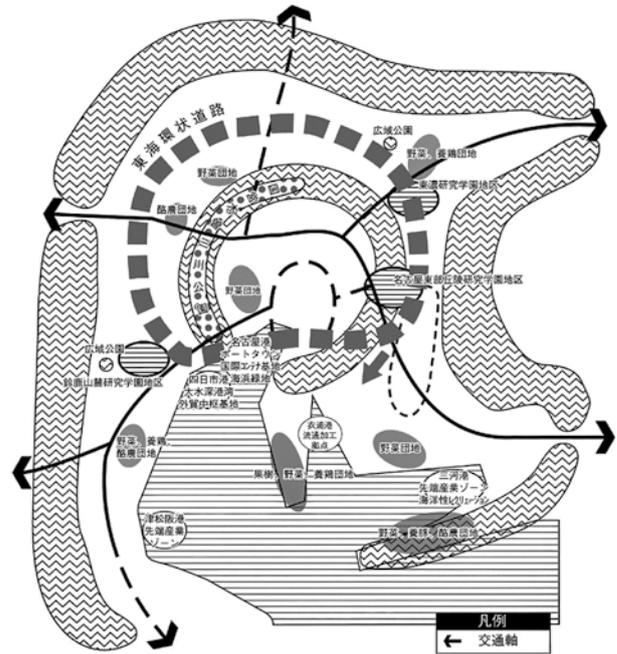


図-1 東海環状都市帯整備構想

2. 第四次全国総合開発計画・ 第10次道路整備五箇年計画

「第四次全国総合開発計画(1987年6月)」は、「多極分散型国土の構築」を基本理念とし、高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点

間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるよう、約1万4千キロメートルの計画が提示された³⁾。本計画において、東海環状自動車道は、大都市圏の環状体系を形成する高規格幹線道路として位置づけられた。また、同時期に策定された「第10次道路整備五箇年計画」(1988年～1992年)においても名古屋圏自動車専用道路の中核に位置づけられている⁴⁾(図-2)。

名古屋圏自動車専用道路

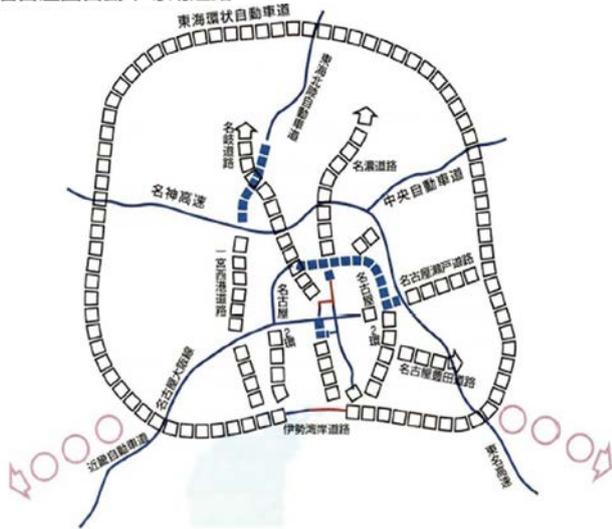


図-2 第10次道路整備五箇年計画
名古屋圏自動車専用道路

3. 都市計画決定・事業経緯

東海環状自動車道は、新東名高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、東名神高速道路、新名神高速道路という、我が国の主要な放射状道路を環状で結ぶ延長約153kmの高規格幹線道路として計画され、豊田東ジャンクション(JCT)から関広見インターチェンジ(IC)間約76kmを東回り区間、関広見ICから新四日市JCT間約77kmを西回り区間として事業が進められている(図-3)。また、東海環状自動車道内には、23カ所のIC(スマートIC4カ所を含む)、8カ所のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)が配置され、IC付近の道の駅との連携を含め、交通機能、休息機能、防災機能、地域振興等の機能を担うものとなっている。

東回り区間は、1989年に岐阜県土岐市～関市、1991年に愛知県豊田市～瀬戸市、1998年に愛知県瀬戸市～岐阜県土岐市の都市計画決定がなされ、その後順次、用地着手、工事着手と事業が進められてきた。また、1997年には、21世紀最初の国際博覧会として、愛知万博の開催が決定され、東回り区間は2005年日本国際博覧会関連事業計画に基づき、メイン会場へアクセスする道路として集中的に事業を進めることとなった。この結果、愛知万博開催前の2005年3月19日に開通し、セントレア(中部国際空港、2005年2月開港)や他の整備路線(名古屋瀬戸道路、伊勢湾岸自動車道、名古屋高速一宮線等)とも



図-3 東海環状自動車道の現状

連携することで、国内外からの名古屋圏への移動性を大幅に向上させた。残る美濃関JCTから関広見ICも、2009年4月に開通し、東回り区間は、1984年の東海環状都市帯整備構想から25年で開通となった(写真-1)。



写真-1 東海環状自動車道東回り区間開通記念式典

西回り区間は、1992年に三重県いなべ市～四日市市、1996年に岐阜県関市～養老町、2007年に岐阜県養老町～三重県いなべ市の都市計画決定がなされた。その後2012年に岐阜IC付近のトンネルルート等の一部計画変更を経て、地域のイベント等と連携しつつIC区間毎に事業が進められている(写真-2)。



写真-2 東海環状自動車道西回り 岐阜IC(仮称)付近

最初の開通となった大垣西IC～養老JCTは、「ぎふ清流国体」関連として、次に開通した東員IC～新四日市

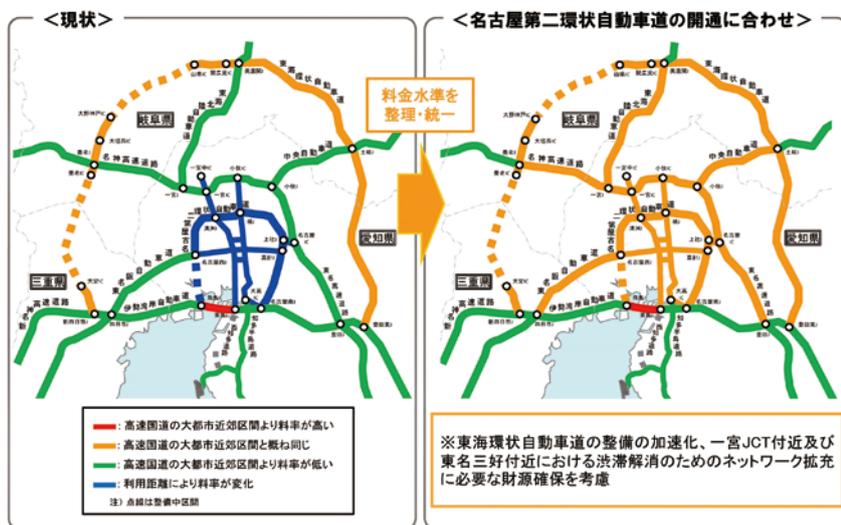


図-4 中京圏の高速道路料金の見直し

JCTは、新名神高速道路の開通と合わせて、養老JCT～養老ICは、養老改元1300年祭のメインイベントに合わせて開通した。以降も大安IC～東員ICの2019年3月開通、大野神戸IC～大垣西ICの2019年12月開通、関広見IC～山県ICの2020年3月開通と着実に開通延長を伸ばしてきた。残る山県IC～大野神戸IC、(仮称)北勢IC～大安ICについては2024年度、最後に残る岐阜・三重県境部の養老IC～(仮称)北勢ICの開通予定は2026年度となっている。東海環状自動車道は、1984年の東海環状都市帯整備構想から42年での全線開通を目標に事業が進んでいる。

4. 全線供用に向けて

名古屋圏の自動車専用道路のうち、第10次道路整備5箇年計画で示された環状道路整備は、東海環状自動車道の全線開通により概成が近づいている。中京圏では、2021年5月の名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、図-4のとおり、高速道路料金は対距離制を基本とし、シームレスな料金体系へ整理・統一された⁵⁾。

5. 整備効果

東海環状自動車道の開通は、産業、物流、観光等の大きな整備効果を発揮しており、名古屋圏に大きな経済効果が生まれている。東海環状自動車道東回り区間の全線着工(2000年)後、東海環状自動車道の沿線市町には工業団地が32カ所完成し、沿線市町の製造業従業者数が約2.5万人増加(2021年時点)、製造品出荷額等が約8.4兆円増加(2020年時点)している(図-5、6)。

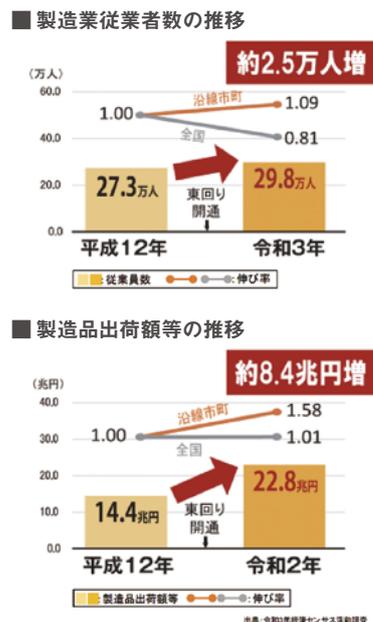


図-5 東海環状自動車道沿線地域の製造業従業者数・製造品出荷額等

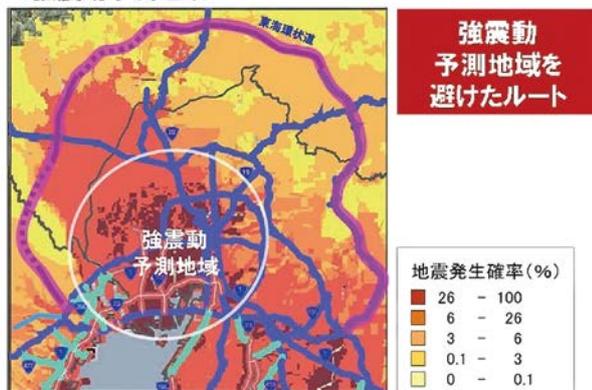


図-6 東海環状自動車道沿線の工業団地位置図

また、東海環状自動車道は、防災にも大きな効果が期待されている⁶⁾。名古屋圏は、南海トラフ地震等の大規模地震が懸念されている地域であり、大規模災害時にも速やかに高速道路ネットワークの機能を確保することが重要である。強震動予測地域や海拔ゼロメートル地帯、津波浸水想定などの災害リスクを極力回避するとともに、通過する場合には高架橋等の災害に強い構造を採用するなど各種リスクに対応した道路であり、災害時の緊急活動や復旧活動、復興事業などの広域支援を支える幹線道路となる(図-7, 8)。

東海環状自動車道の整備によりもたらされるこれらの整備効果について、民間シンクタンクのプレスリリースによれば、全線開通による全国への経済インパクトは50年間で約27兆円と試算されている⁷⁾。

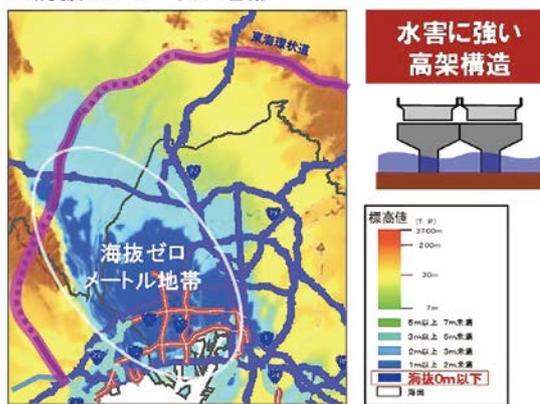
■強震動予測地域



出典: 全国地震動予測地図(地震調査研究推進本部)より作成

図-7 災害リスクが高い地域を避けたルートの例

■海拔ゼロメートル地帯



出典: 地震ハザードステーション(防災科学技術研究所)より作成

図-8 災害リスクが高い地域を避けた構造の例

おわりに

東海環状自動車道の整備は、名古屋圏だけでなく日本を支える総事業費約1.7兆円の大プロジェクトである。

沿道地域では、既述の製造拠点整備等のほか、広域医療施設の配置、IC一体型の道の駅を活用した高速バスの運行など様々な取り組みが展開されており、地域の知恵の集積の場にもなっている。

これら地域の取り組みは、東海環状自動車道がつながることを前提とするものであり、ラストスパートを経て、1日も早い全線開通を期待しています。

なお、本稿の作成にあたっては、中部地方整備局道路部、中部地域づくり協会をはじめとする関係者の皆様に資料の提供や確認をいただき、深く感謝を申し上げます。

参考文献

- 1) 第三次全国総合開発計画：国土庁，1977.11
- 2) 東海環状都市帯整備構想：国土庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省，1984(1982～1983年度東海環状都市帯整備計画調査)
- 3) 第四次全国総合開発計画：国土庁，1987.6
- 4) 第10次道路整備五箇年計画：建設省，1988
- 5) 中京圏の新たな高速道路料金について：中日本高速道路株式会社・名古屋高速道路公社，2020.3.31
- 6) 防災・減災，国土強靱化のための5か年加速化対策：内閣官房，2020.12.11
- 7) 東海環状自動車道全線開通による全国への経済インパクトは50年間で約27兆円：三菱UFJリサーチ&コンサルティング，2019.11

詳細版は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

rirs.or.jp/kokudo/