

東海北陸自動車道全線開通 10周年を迎えて

中日本高速道路株式会社 名古屋支社 企画調整チーム

1. はじめに

今年、東海北陸自動車道（以下「東海北陸道」）の全線開通（一宮JCT～小矢部砺波JCT、185km）から10周年にあたります。東海北陸道は、東海地方と北陸地方、2つの経済圏を直結する高速道路として建設され、開通以来、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展と振興に大きく貢献してきました（図-1）。

本稿では東海北陸道の歴史と、これまで果たしてきた役割等について紹介します。

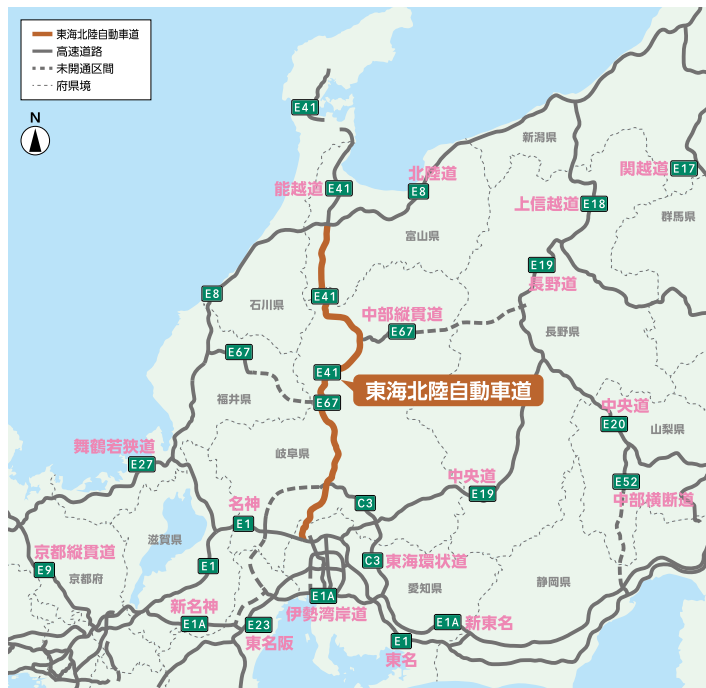


図-1 東海北陸道の位置図

2. 東海北陸道の歩み

東海北陸道（一宮JCT～小矢部砺波JCT）は1986年3月に岐阜各務原IC～美濃IC間が開通し、以降工事が進められ、2008年7月に全線が開通しました。その後、4車線化も進み、2018年度に完成を予定している白鳥IC～飛騨清見IC区間も含めると、飛騨清見IC以南まで4車線化となります（図-2）。

また、飛騨清見IC以北は、2016年6月7日に国土交通省において付加車線設置検証路線として選定され、現在一部区間で付加車線設置事業を進めております。

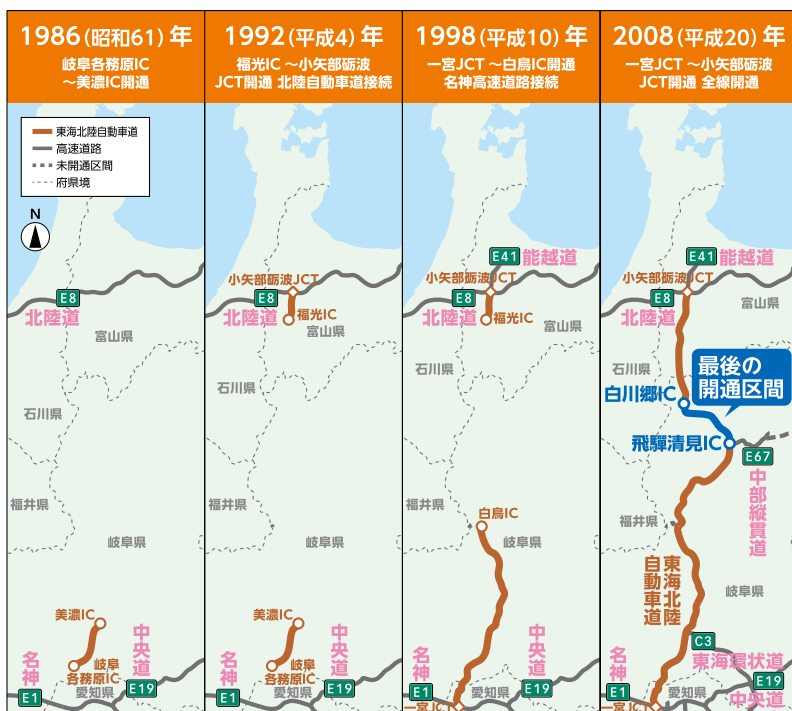


図-2 東海北陸道の変遷

3. 最後の難関「飛驒トンネル」の開通

2008年 最後の開通区間である飛驒清見IC～白川郷IC間が開通しました。粉糠（もみぬか）山を貫く飛驒トンネル（図-3）は、延長が10,710mの長大トンネルで、道路トンネルとしては国内2位（完成当時）の延長を誇っていました。標高1,744mの粉糠山の下を通ることから、土被り（どかぶり＝地表からの深さ）が最大1,000m以上にもなり、トンネルに大きな土の荷重や水圧がかかり、トンネル内の変状や異常出水（図-4）に見舞われ、工事は非常に難航し、貫通までに約9年半を要しました（表-1）。

その過程では、本坑のトンネル掘削に、当時世界最大級のTBM（トンネルボーリングマシン）で全断面を一度に掘り進む工法を取り入れるなど、技術革新にも挑みました。

表-1 開通までの経過

工事着手	1996年10月	避難坑工事の発注
掘削開始	1997年7月	避難坑
	1998年8月	本坑
トンネル貫通	2006年3月31日	避難坑
	2007年1月13日	本坑
飛驒清見ICから白川郷IC間開通	2008年7月5日	（全線開通）

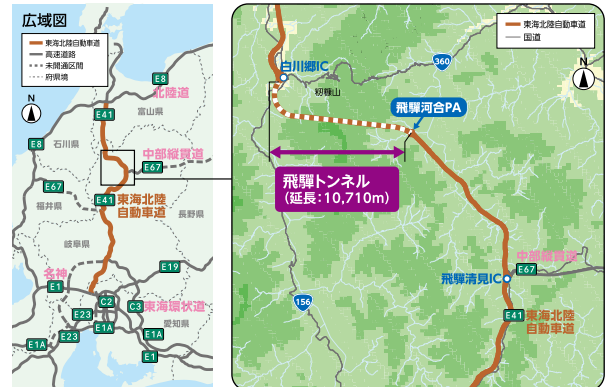


図-3 飛驒トンネルの位置図



図-4 開通後の状況（左）および湧水の発生状況（右）

4. 東海北陸道の整備効果

東海北陸道の開通は沿線地域の経済発展に大きく貢献しており、例えば以下のような整備効果が挙げられます。

① 東海と北陸を結ぶ新たな高速道路ネットワークの構築

東海北陸道の交通量は開通後年々増加し、現在の交通量は、白川郷IC～五箇山IC間で開通当初の約4.2倍に達しています（図-5）。

東海北陸道の開通前は、東海-北陸間の移動は主に北陸自動車道が担っていました。東海-北陸間を最短で結ぶ東海北陸道の開通による新たな高速道路ネットワークの構築により、東海と北陸の結びつきがより強固になるとともに、ダブルネットワークによる災害等での通行止め時の代替機能が確保されるなど、定時性の向上に貢献しています。

また、整備前は、白川村の学生は路線バスが2時間以上かかっていたため、高山市に通学することが困難で、高山市に下宿する学生が殆どでしたが、整備後は、東海北陸道をバスが通行することで通学時

間が1時間程度に短縮されたため、バス通学が可能となりました。通学の選択肢の拡大等、地域の交通にも大きな役割を果たしています。

② 物資輸送の支援

北陸地方にある伏木富山港は、伏木港、富山港、富山新港の3港で構成される国際拠点港湾（旧特定重要港湾）に指定されている物流拠点で、開港以来、新しい臨海工業地帯の基幹的流通拠点として発展し、現在、環日本海交流の拠点として港湾機能の整備が進められています。外貿コンテナ取扱量は東海北陸道全線開通後1割増加しており、国際物流拠点として重要性が高まっています（図-6）。

他にも多くの物流拠点が整備されていますが、北陸3県と東海3県間の物資輸送は、ほとんどが自動車輸送であり、東海北陸道は北陸自動車道とともに、東海北陸地方の物資輸送に大きく貢献しています（図-7）。

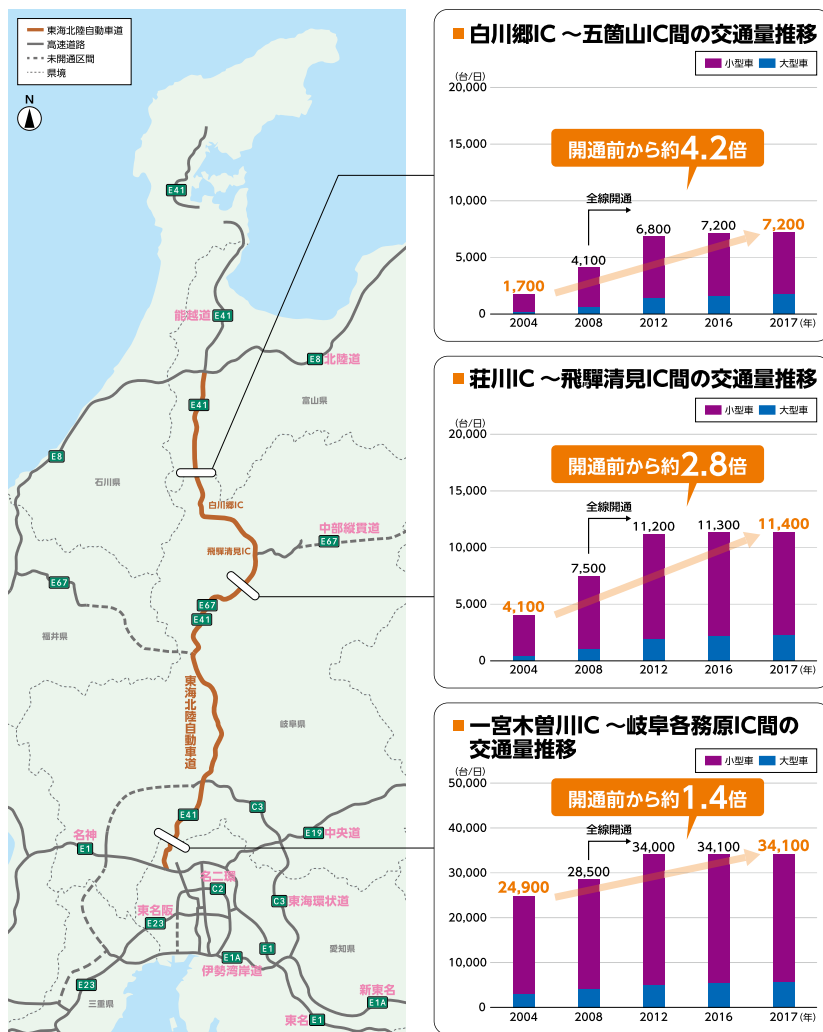
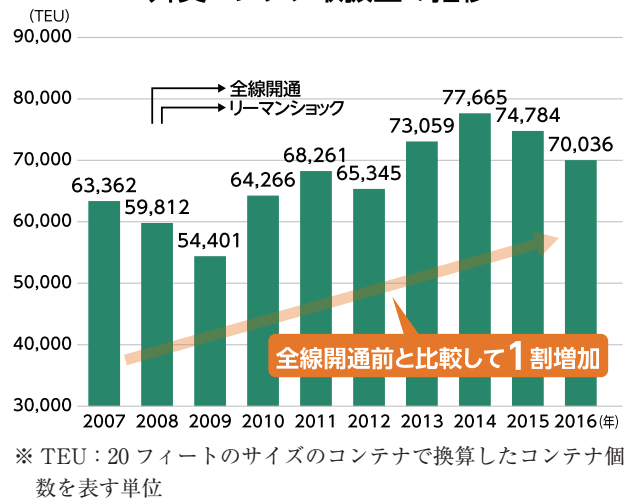


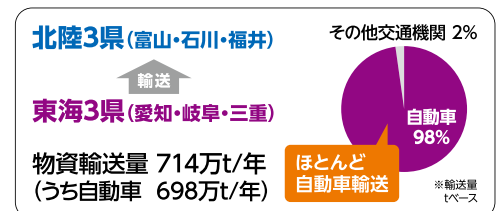
図-5 東海北陸道の交通量の推移

外貿コンテナ取扱量の推移



出典：富山新港出入貨物統計書

図-6 伏木富山港の外貿コンテナ取扱量の推移



出典：貨物地域流動調査(2016)

図-7 東海北陸地方間の物資輸送の状況

③ 訪日外国人観光客の増加

東海北陸道の沿線には、多くの観光資源があります。

特に、1995年にユネスコの世界遺産（文化遺産）に登録された白川郷・五箇山の「合掌造り集落」、江戸時代の面影を残す古い町並が残存する「高山市街地」は、国内外から多くの観光客が訪れる人気の観光スポットとなっています。

上記の観光施設を訪れる外国人は、東海北陸道が全線開通した2008年から年々増加しています（図-8）。

訪日外国人観光客は高山・白川エリアへ、主に鉄道やバス、レンタカーで行くことができますが、全線開通後は、外国人利用者の割合が約9割である「高山-白川郷・金沢線」の高速バスでのアクセスや、セントレアでレンタカーを借りてアクセスする外国人が増加しております（図-9）。このほか、バス会社へのヒアリングによれば、東海北陸道の整備により、「高山-白川郷・金沢線」を1日2往復から4往復にできるようになるなど、東海北陸道は沿線の観光振興に大きく貢献しています。

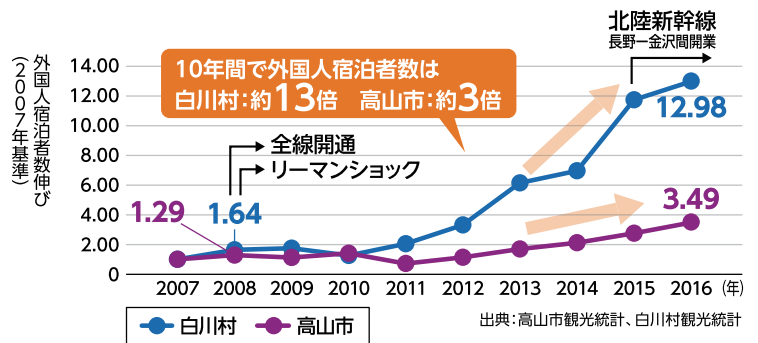


図-8 高山市、白川村の外国人宿泊者数の推移

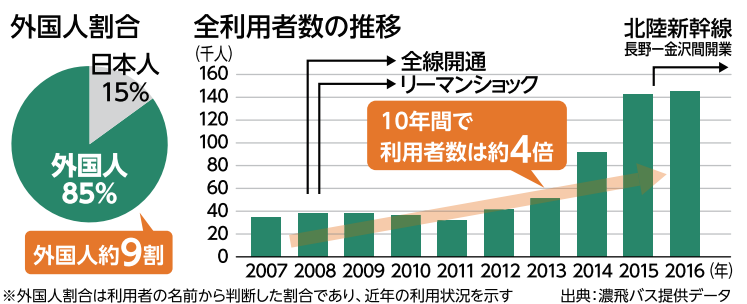


図-9 高山-白川郷・金沢線（高速バス）の外国人利用状況

④ 北陸地方の企業立地の支援

北陸地方は、本州の中央に位置し、首都圏・東海・近畿の三大都市圏からほぼ等距離にあり、日本海側随一の工業圏を形成しています。

北陸地方の1人当たりの製造品出荷額等は日本海側で群を抜いており、機械・金属、窯業・ガラス等のシェアトップ製品が多くあります。

また、北陸地方は、首都直下地震、南海トラフ地震による同時被災の可能性が低いと想定されており、東海地方に本社がある企業の中には、災害によるバックアップ機能・リスク分散を踏まえ、高速道路ネットワークによる東海地方との結びつきが強く、災害にも強い北陸地方に進出する企業が増加しています（図-10,11）。

東海北陸道は、災害での本社機能の停止に対してのバックアップ機能による事業継

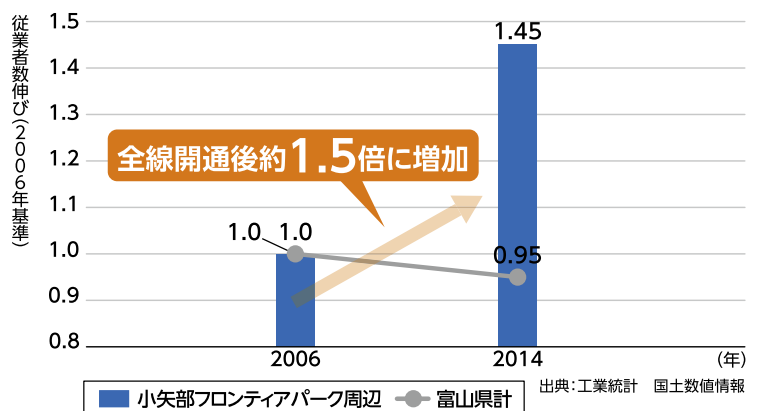


図-10 小矢部市の従業員数（製造業）の推移



図-11 東海地方に立地した企業のバックアップ状況

続に関して、北陸地方の企業立地に寄与しています。

5. まとめ

東海北陸道の整備効果は、本稿に掲載した効果の他に、農業・漁業、医療、通学等、多岐にわたる効果が発現しております。

東海地方と北陸地方を結ぶ東海北陸道が全線開通してから10年になりますが、東海北陸道は、東海北陸地方の経済の発展に大きく貢献してきました。

これからも中日本高速道路株式会社は、お客様が安全・安心に高速道路をご利用いただけるよう、また日本経済・地域社会の発展を支えるよう、東海北陸道を含めた高速道路ネットワークを適切に管理していきます。