

名古屋環状2号線

地域を支える環状道路
～人と暮らしと未来をむすぶ!～



名古屋西JCTから南側を望む

名古屋環状2号線に全集中の半世紀！

～大規模プロジェクトのストック効果～

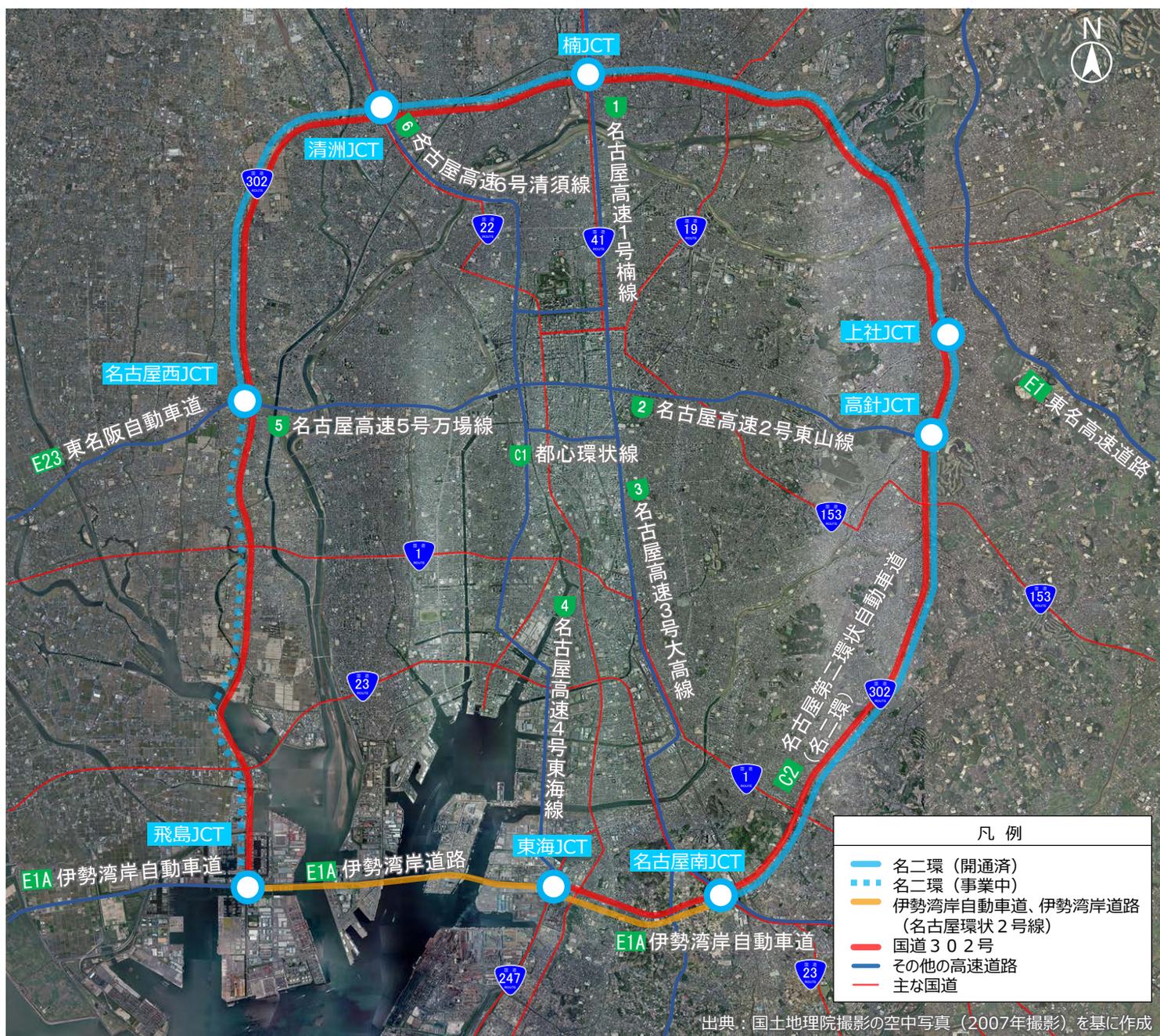
はじめに

名古屋環状2号線は、1971年に国道302号が事業化され、1980年に国道302号の北部区間が開通して以降順次開通し、名古屋西JCT～飛島JCT開通により、全線開通となり、約半世紀に渡る大規模プロジェクトが遂に完了します。

これを機に、関係機関で構成される「名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）の開通効果検討会議」を開催し、名古屋環状2号線のこれまでの整備のあゆみや、名古屋都市圏の変遷、開通に伴う効果を取りまとめました。

引き続き、関係機関と連携を図り、開通後の効果を検証し、これを発信していくことで名古屋環状2号線のストック効果の早期発現につなげていきたいと考えています。

2020年12月 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）開通効果検討会議



名古屋環状2号線の主な整備効果

ストック効果①:

名古屋都市圏の拡大・経済効果の発現に寄与!

名古屋環状2号線の整備により、名古屋都市圏が拡大し経済効果が発現

ストック効果②:

名古屋都市圏の交通渋滞緩和に寄与!

名古屋環状2号線の整備により、環状機能が発揮され、名古屋都市圏の旅行速度が改善し、渋滞が緩和

ストック効果③:

物流の配送コスト削減や宅配サービスの向上に寄与!

名古屋環状2号線の整備により、配送コストの削減や宅配サービスが向上

ストック効果④:

災害時等の道路ネットワークの確保!

高架構造の名二環の整備により、浸水被害時にも緊急輸送道路の機能を確保

上記他、さまざまなストック効果を掲載

名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)開通効果検討会議

設立趣旨

名古屋環状2号線の開通による影響把握に当たって、関係機関が密接に連携し、開通効果検討等を行うことを目的に設置。

参加機関



国土交通省



中日本高速道路(株)



名古屋高速道路公社



愛知県



名古屋市



飛島村



名古屋港管理組合



名古屋商工会議所

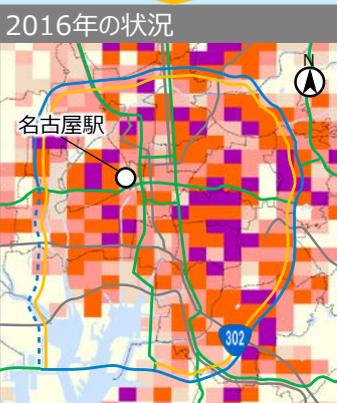
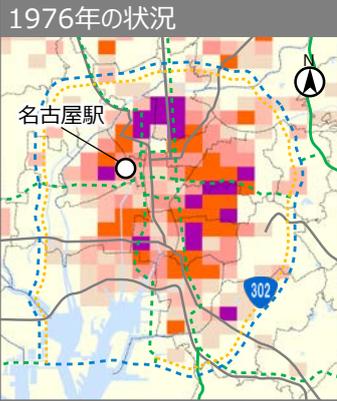


(一社)中部経済連合会

ストック効果①：名古屋都市圏の拡大・経済効果の発現に寄与！

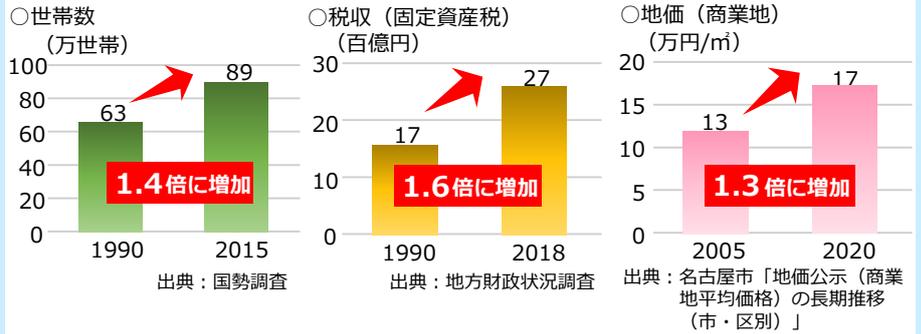
名古屋環状2号線の整備により、名古屋都市圏が拡大し経済効果が発現

建物用地として利用される面積の割合

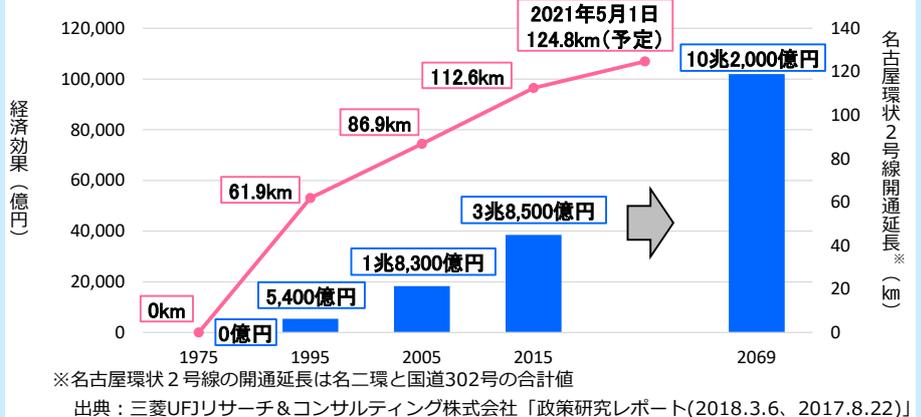


出典：国土交通省「土地利用細分メッシュデータ」

名古屋環状2号線沿線市町村の世帯数・税収・地価の推移



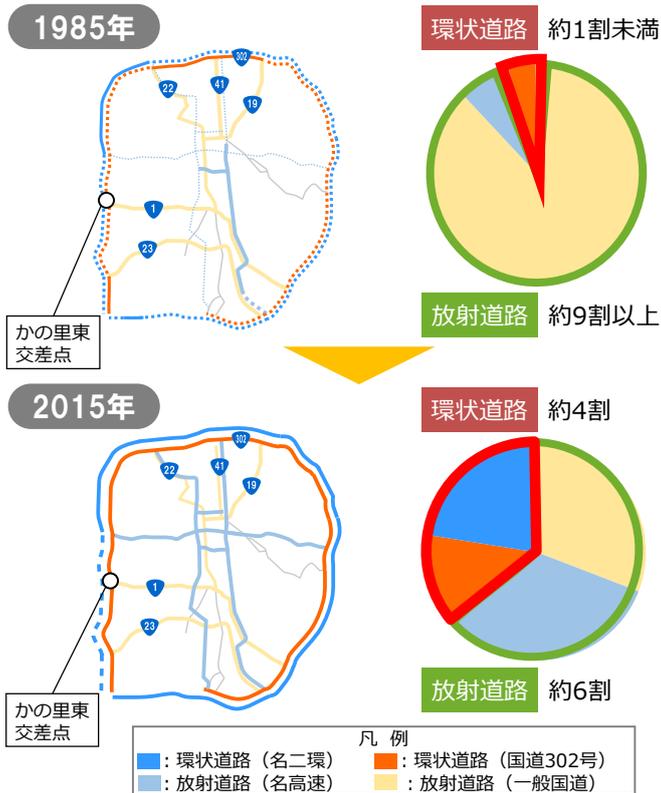
名古屋環状2号線の開通により発現する経済効果



ストック効果②：名古屋都市圏の交通渋滞緩和に寄与！

名古屋環状2号線の整備により、環状機能が発揮され、名古屋都市圏の旅行速度が改善し、渋滞が緩和

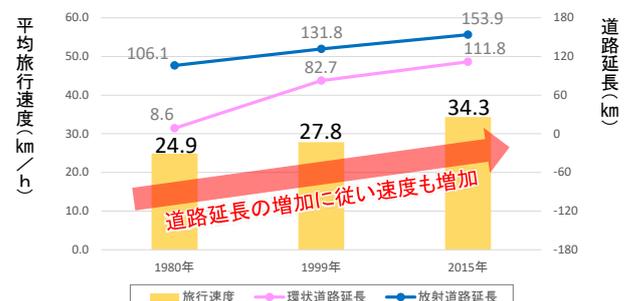
高速道路、直轄国道の走行台キロの分担率



国道302号(かの里東交差点)の渋滞状況



環状道路内側の平均旅行速度変化



出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」
 ※環状道路：名古屋環状2号線(名二環、伊勢湾岸自動車道、国道302号)
 放射道路：国道302号内側の名高速、国道1号、国道19号、国道22号、国道23号、国道41号

ストック効果③：物流の配送コスト削減や宅配サービスの向上に寄与！

名古屋環状2号線の整備により、配送コストの削減や宅配サービスが向上

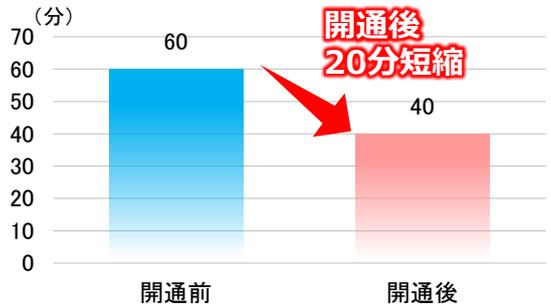


宅配便搬送の流れ



名二環東南部開通前後の搬送時間

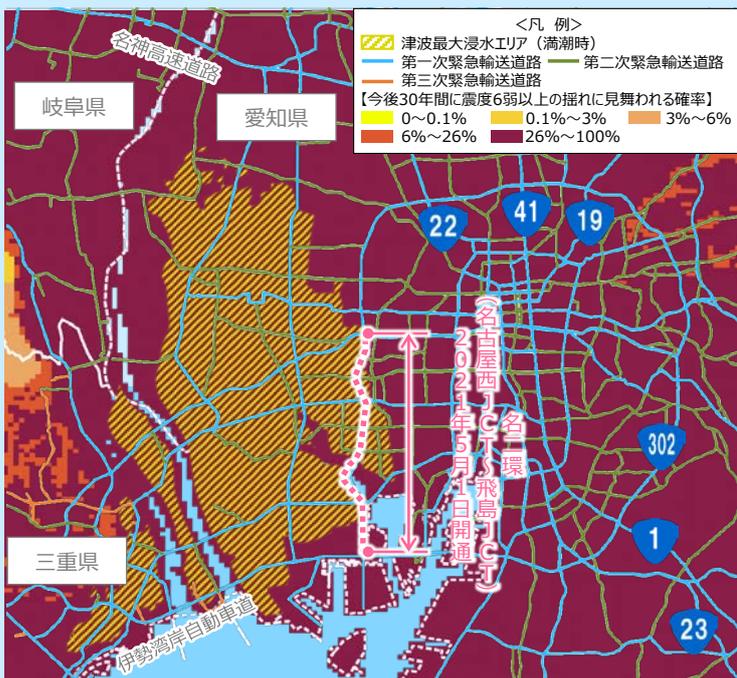
港区の物流センターから天白区の支店に搬送する際の所要時間



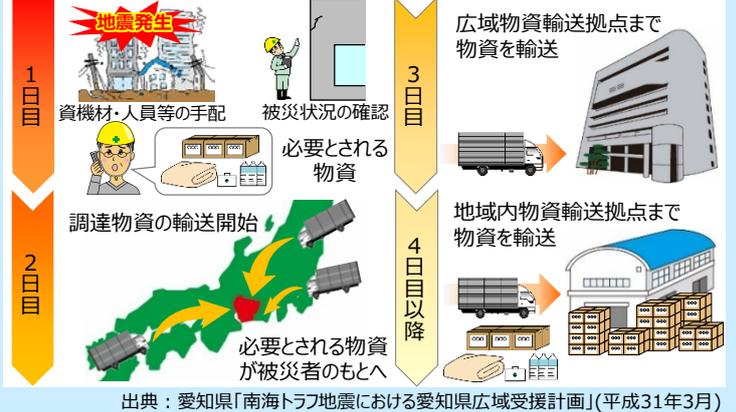
ストック効果④：災害時等の道路ネットワークの確保！

高架構造の名二環の整備により、浸水被害時にも緊急輸送道路の機能を確保

巨大地震発生確率と津波最大浸水想定域



巨大地震発生後の物資輸送フロー(イメージ)



浸水被害発生時のイメージ

浸水被害発生時も走行可能



目次

第1章 名古屋環状2号線の変遷

概要	名古屋環状2号線の概要	……1
	写真で見る名古屋環状2号線	……2
	事業の歩み	……6
歴史		

第2章 名古屋都市圏の移り変わり

全線	名古屋都市圏の拡大	……10
全線	人の動きの移り変わり	……11
全線	モノの動きの移り変わり	……12
全線	道路交通状況の移り変わり	……13

第3章 環状道路整備による交通の変化

全線	環状道路整備による道路交通状況の変化	……18
全線	分散導入機能	……19
全線	バイパス機能	……20
全線	非常時の迂回機能	……21

第4章 名古屋環状2号線整備のストック効果

生活環境	全線	総論	……24
	全線	交通渋滞の緩和	……26
	東南部	生活道路の安全性向上	……27
	全線	計画的な市街地の開発に貢献	……28
	東南部	救急医療活動の支援	……29
	全線	環境衛生活動の効率化	……30
	全線	宅配サービスの向上	……31
	東南部	空港バスの信頼性の向上	……32
	全線	住民の日常生活を支える	……33
物流	全線	総論	……34
	西南部・南部Ⅱ	名古屋港への物流の効率化	……36
	西南部・南部Ⅱ	産業の物流効率化	……37
	西南部・南部Ⅱ	航空機産業の支援	……38
	全線	トラックドライバーの負担軽減	……39
観光	全線	総論	……40
	全線	インバウンド観光振興の支援	……42
	全線	地域観光の活性化	……43
防災	全線	総論	……44
	西南部・南部Ⅱ	災害に強い道路の整備	……46
	西南部・南部Ⅱ	円滑な復旧・復興を支援	……47

第5章 中京都市圏の将来への期待

全線	中京都市圏のネットワーク形成	……50
全線	ものづくりを支える産業基盤の強化	……51
全線	中京圏の高速道路料金が変わります	……52

1

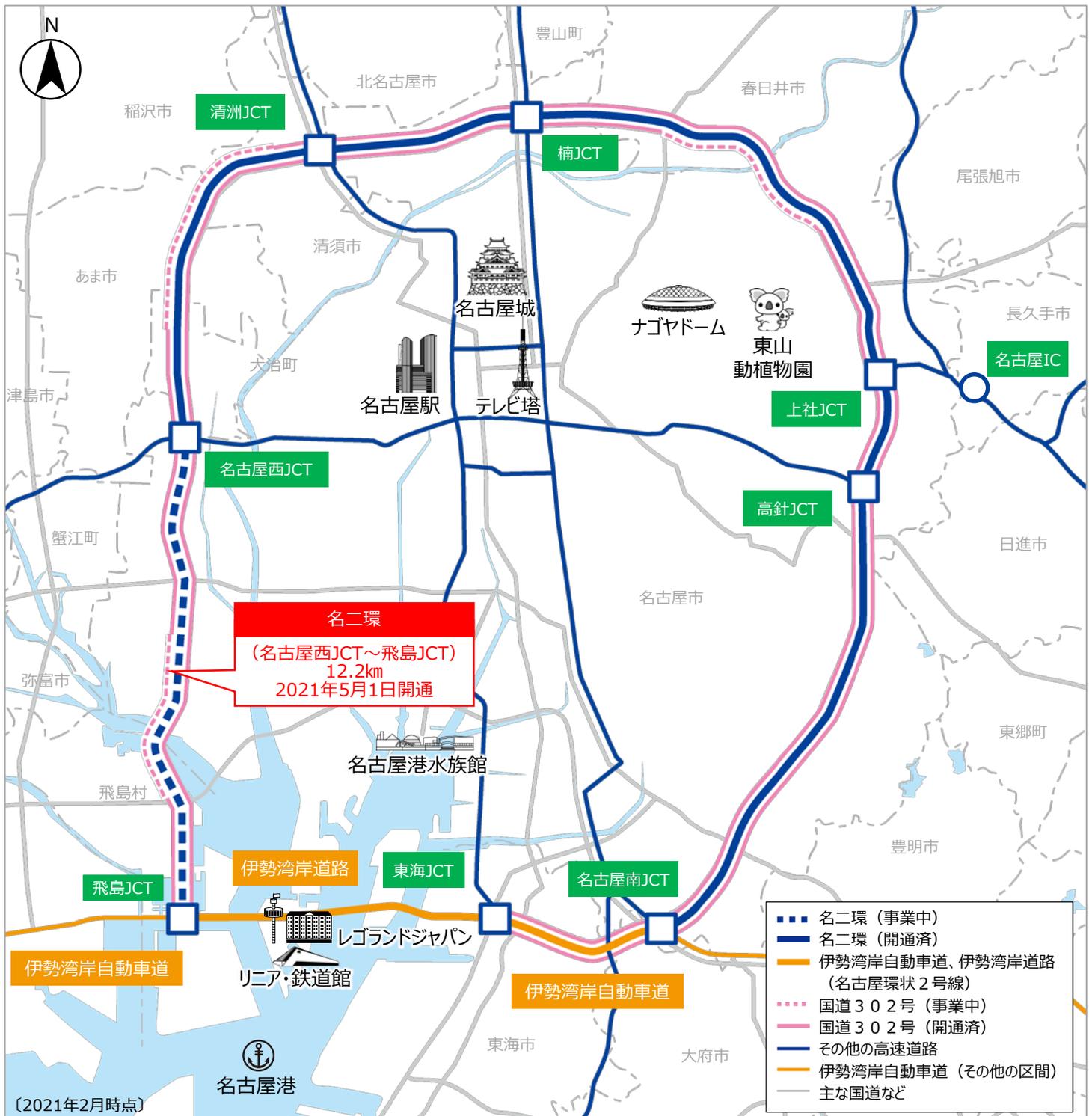
名古屋環状2号線の変遷

概要 名古屋環状2号線の概要

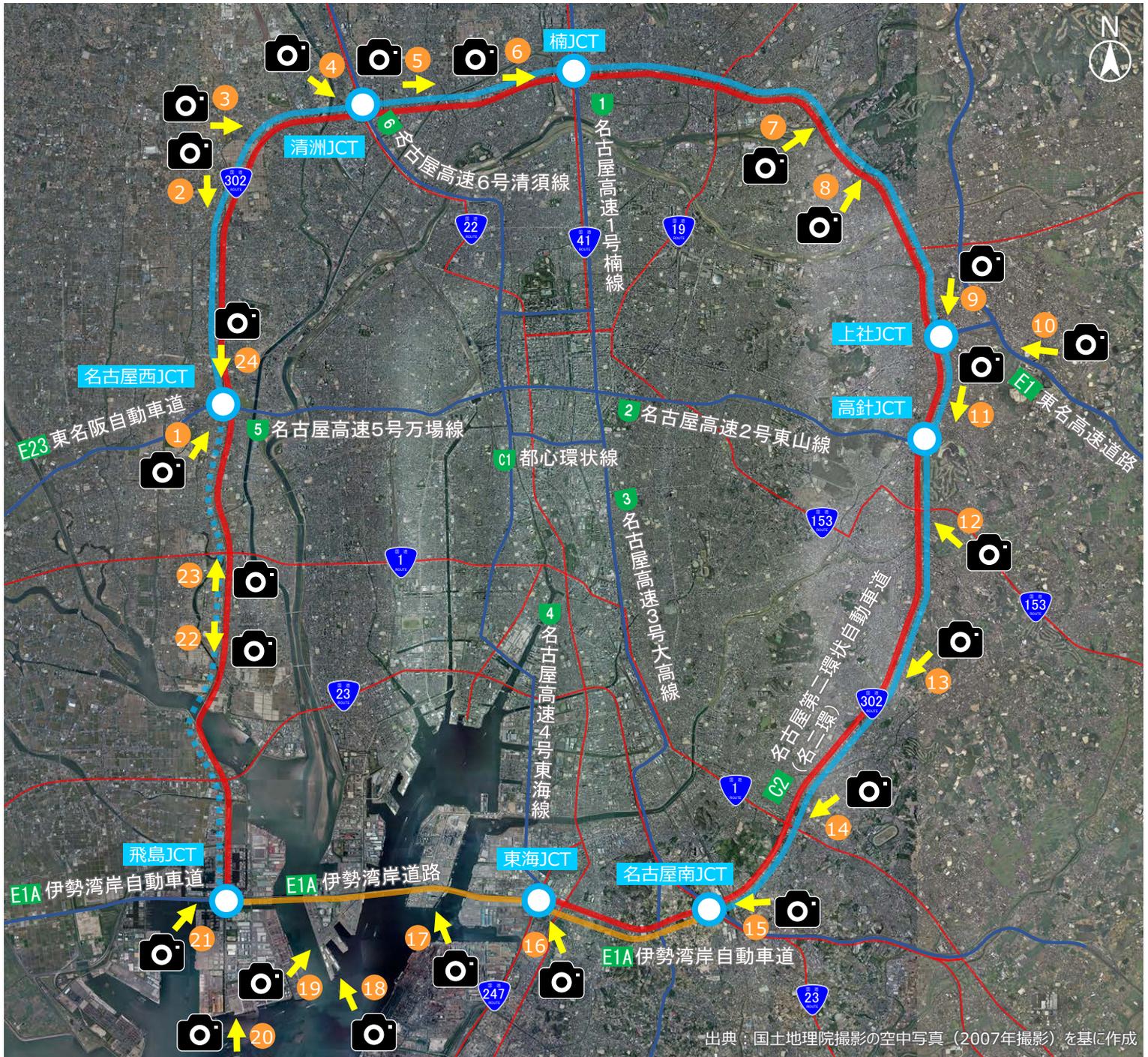
- 名古屋環状2号線は、高速道路である『名古屋第二環状自動車道（名二環（専用部））と伊勢湾岸自動車道（名古屋南JCT～飛島JCT）』及び一般道路である『国道302号（一般部）』から構成される。
- 名古屋都市圏の環状道路として、都心の高速道路ネットワークの機能を強化し、企業活動の向上、物流の効率化、地域活動の活性化等の様々なストック効果が期待。

名古屋環状2号線 延長66.2km

（一般部：国道302号 延長58.6km / 専用部：名二環 延長54.3km / 伊勢湾岸自動車道（伊勢湾岸道路含む） 延長11.9km）



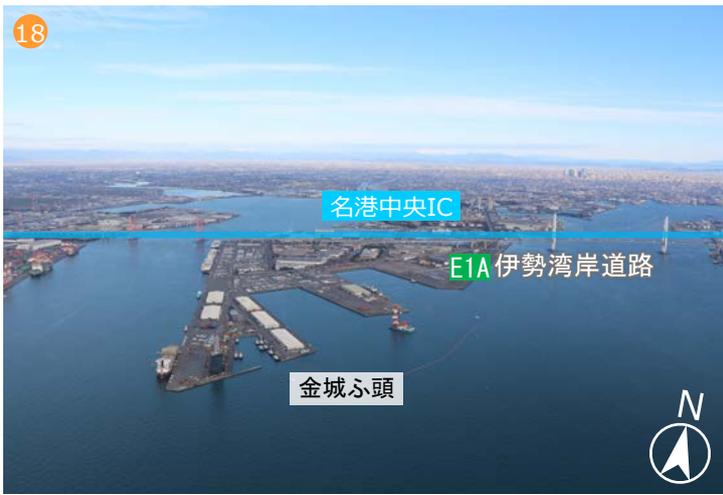
概要 写真で見る名古屋環状2号線



凡例	
—	名二環（開通済）
- - -	名二環（事業中）
—	伊勢湾岸自動車道、伊勢湾岸道路 （名古屋環状2号線）
—	国道302号
—	その他の高速道路
—	主な国道







歴史 事業の歩み

50年

	1960年代 (昭和35年～昭和44年)	1970年代 (昭和45年～昭和54年)	1980年代 (昭和55年～平成元年)
専用部の開通状況	<p>1968年(昭和43年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画決定 	<p>1979年(昭和54年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 海上部 都市計画決定 ■ 名港西大橋事業着手 	<p>1982年(昭和57年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 陸上部 都市計画変更 <p>1985年(昭和60年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 名港西大橋 (3.2km) 開通 <p>1988年(昭和63年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 名古屋西JCT～清洲東IC (8.5km) 開通 
一般部の開通状況	<p>1968年(昭和43年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画決定 	<p>1971年(昭和46年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業化 	<p>1980年(昭和55年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 北部 (8.6km) 開通 <p>1982年(昭和57年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 陸上部 都市計画変更 <p>1985年(昭和60年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 南部Ⅱ (2.7km) 開通
			
中部圏の主な出来事	<p>1965年 (昭和40年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 三重県初の自動車専用道路として名阪国道 (56.2km) が開通 <p>1966年 (昭和41年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ナガシマスパーランド開園 <p>1968年 (昭和43年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東名高速道路 (346.7km) が開通 <p>1969年 (昭和44年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名古屋市人口200万人突破 	<p>1972年 (昭和47年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国道23号、名四国道が全線開通 <p>1973年 (昭和48年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗鞍スカイライン (14.4km) が開通し、日本一高い所を走る道路に <p>1977年 (昭和52年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 愛知県の製造品出荷額が全国第1位に <p>1979年 (昭和54年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名古屋高速道路 (大高線) (10.9km) が初めて開通 	<p>1988年 (昭和63年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名古屋高速道路 通算通行台数1億台を達成 ● 岐阜市で「ぎふ中部未来博覧会」開催 <p>1989年 (平成元年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名古屋市内にて「世界デザイン博覧会」開催

(半世紀)

1990年代 (平成2年～平成11年)	2000年代 (平成12年～平成21年)	2010年代～ (平成22年～)
------------------------	-------------------------	---------------------

1991年(平成3年)
■ 清洲東IC～勝川IC (8.7km) 開通

1993年(平成5年)
■ 名古屋IC～勝川IC (11.0km) 開通



1998年(平成10年)
■ 【伊勢湾岸自動車道】
名古屋南IC～飛島IC (11.2km) 開通

2003年(平成15年)
■ 上社JCT～高針JCT (2.7km) 開通

2011年(平成23年)
■ 高針JCT～名古屋南JCT (12.7km) 開通



2021年5月1日 (令和3年度)
■ 名古屋西JCT～飛島JCT (12.2km) 開通

1992年(平成4年)
■ 西南部 (9.3km) 開通

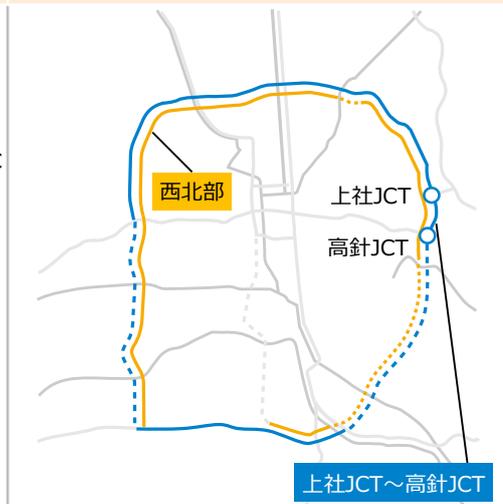
1993年(平成5年)
■ 東部 (4.0km)、東北部 (3.4km) 開通

1994～1996年(平成6年～8年)
■ 東北部 (3.4km) 開通

1998年(平成10年)
■ 南部 I (4.3km) 開通

2000年(平成12年)
■ 西北部 (9.3km) 開通

2011年(平成23年)
■ 東南部 (11.4km) 開通
■ 東北部 (0.5km) 開通
※国道302号 全線開通



1992年(平成4年)
● 名古屋港水族館が開館

1994年(平成6年)
● 志摩スペイン村が開園

1995年(平成7年)
● ユネスコ世界文化遺産に「白川郷合掌造り集落」登録
● 鈴鹿山麓(北部)地域を中心に大雪が降り、四日市市では、最深積雪53cmを記録

1997年(平成9年)
● ナゴヤドーム竣工
● なばなの里が開園

1998年(平成10年)
● 名港トリトンが開通

2000年(平成12年)
● 東海豪雨

2004年(平成16年)
● ユネスコ世界遺産に「紀伊山地の霊場と参詣道」登録

2005年(平成17年)
● 中部国際空港(セントレア)開港
● 名古屋高速道路 通算通行台数10億台を達成
● 愛・地球博開催

2007年(平成19年)
● ミッドランドスクエア全面開業

2008年(平成20年)
● 新名神高速道路の亀山JCTから草津JCTまで(50.9km)開通

2013年(平成25年)
● 名古屋高速道路(81.2km)全線開通

2014年(平成26年)
● 名古屋高速道路 通算通行台数20億台を達成
● 御嶽山噴火
● ユネスコ無形文化遺産に「本美濃紙」「山・鉾・屋台行事」が登録

2016年(平成28年)
● 伊勢志摩サミット開催

2017年(平成29年)
● LEGOLAND Japan 開業

2018年(平成30年)
● 名古屋城本丸御殿 完全公開

2019年(平成31年)
● 新名神高速道路の新四日市JCTから亀山西JCTまで(22.9km)開通

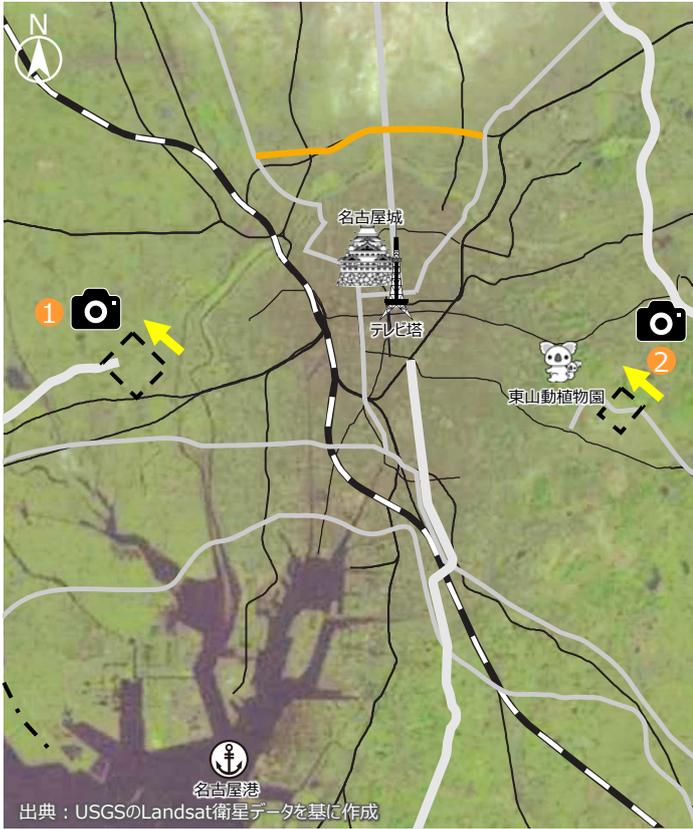
2

名古屋都市圏の移り変わり

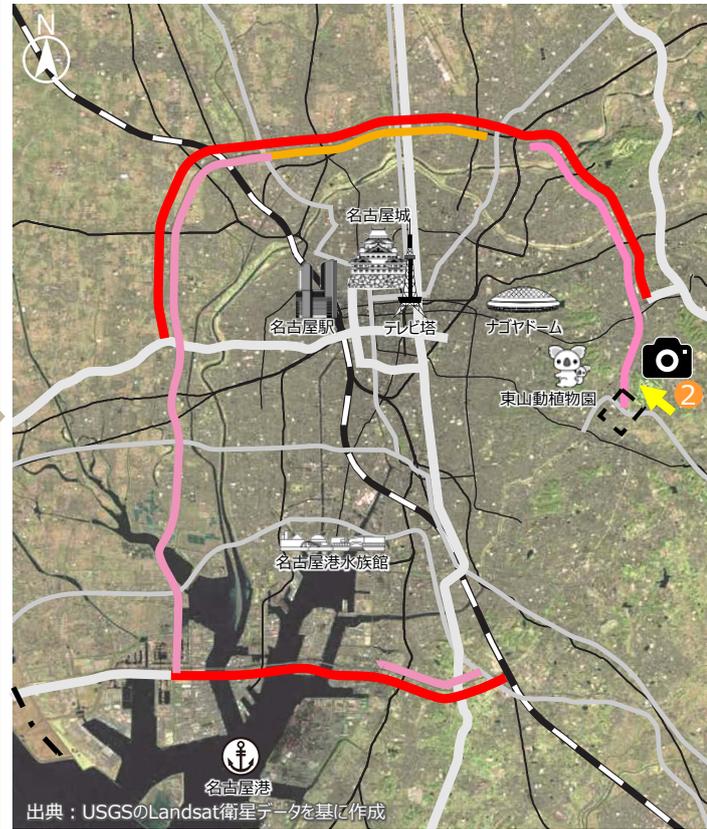
道路ネットワークの変化

- 名古屋環状2号線開通後、沿線地域に住宅や商業施設が進出し、現在も市街地開発が進展。

1980年



2000年



名古屋環状2号線の移り変わり

- ① 名古屋西JCT周辺

1980年



2020年



●●● 名古屋環状2号線

2020年(現在)

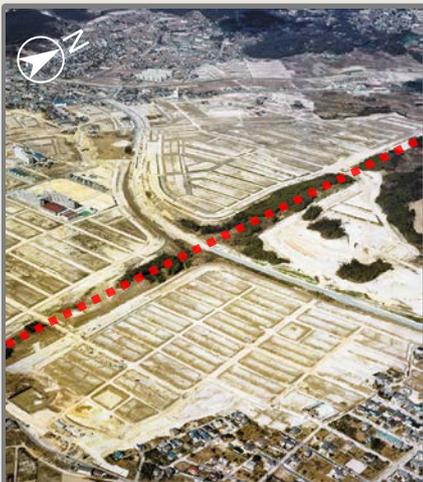


凡例

- 名二環及び伊勢湾岸自動車道
- 国道302号
- 高速道路
- 一般国道(国管理)
- 新規開通区間(名二環及び伊勢湾岸自動車道)
- 新規開通区間(国道302号)
- ⋯ 未整備区間
- 東海道新幹線
- 鉄道網

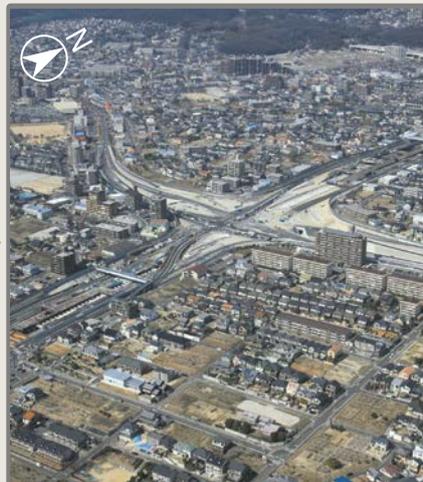
2 植田IC周辺

1980年

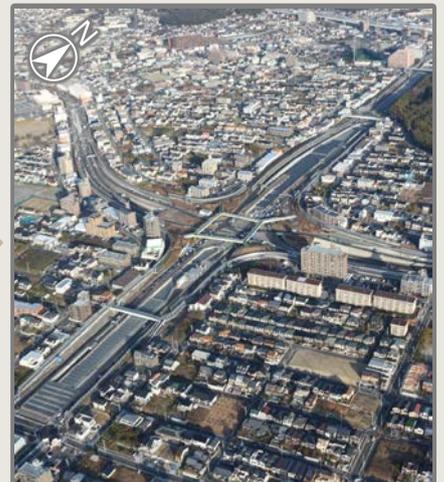


⋯ 名古屋環状2号線

2008年



2020年



全線

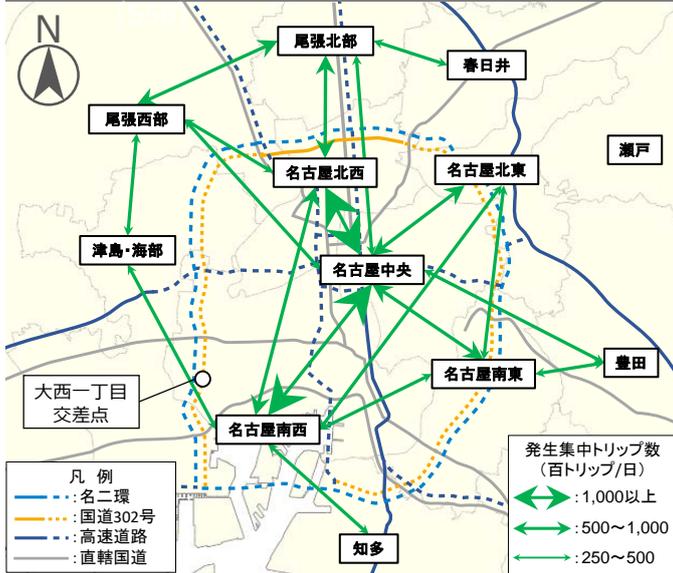
人の動きの移り変わり



大西一丁目交差点付近

発生集中トリップ【自動車利用】の状況

1981年 発生集中トリップ数：①



2011年 発生集中トリップ数：②



発生集中トリップ【自動車利用】の変化

発生集中トリップ数の増加量：②-① (1981年→2011年)



- 1981年時点では、名古屋市内を行き来するトリップが多く見られるが、名二環等の高速道路網の進展に伴い、2011年時点では、名古屋市内のトリップに加え、名古屋市周辺地域間でのトリップが多い。
- 1981年と2011年におけるトリップの変化を見ると、名古屋市内のトリップはあまり増加していないが、名古屋市と名古屋市周辺地域を行き来するトリップや名古屋市周辺地域間でのトリップが大きく増加。

地域区分	対象地域
名古屋中央	千種区、東区、中区、昭和区、瑞穂区
名古屋北西	北区、西区、中村区
名古屋南西	熱田区、中川区、港区、南区
名古屋北東	守山区、名東区
名古屋南東	緑区、天白区
津島・海部	津島市、弥富市、あま市、飛鳥村、蟹江町、大治町
尾張西部	一宮市、稲沢市、清須市、愛西市
尾張北部	犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、北名古屋市、豊山町、大口町、扶桑町
知多	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町
豊田	豊田市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町
春日井	春日井市
瀬戸	瀬戸市、尾張旭市

出典：第2回中京都市圏パーソントリップ調査(1981)、第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011)
 ※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。
 ※パーソントリップ調査：1日の外出行動について「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動時刻」「目的」「利用手段」などを調査するもの。

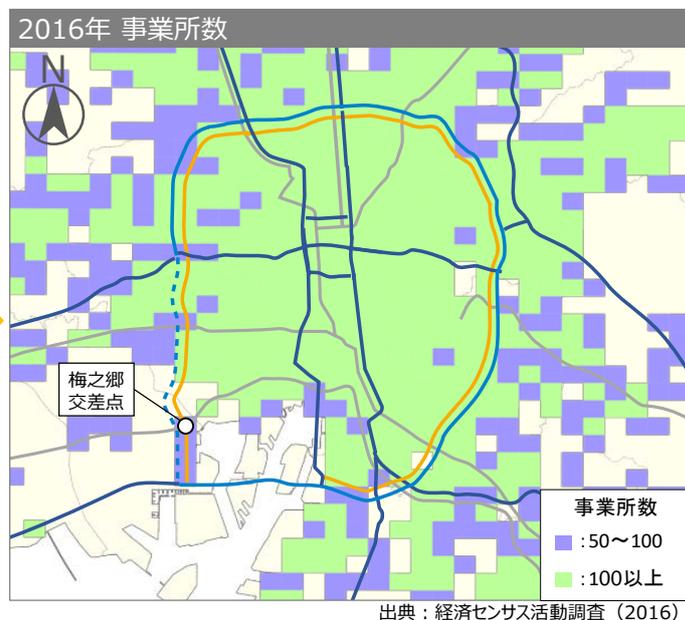
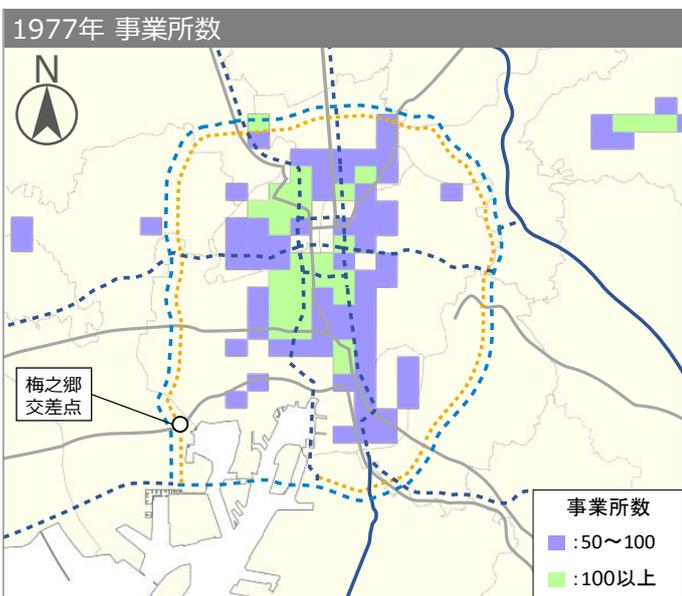
全線

モノの動きの移り変わり



梅之郷交差点付近

事業所立地状況の移り変わり



発生集中トリップ【貨物車利用】状況



- 1977年時点では、事業所の立地は名古屋中心部に集中していたが、2016年時点では名古屋環状2号線沿線や外側の地域へ拡大。
- 2016年時点での物流の発生集中トリップ状況を見ると、名古屋環状2号線の開通区間もしくは名古屋高速道路と同方向の交通が多い。

地域区分	対象地域
名古屋中央	千種区、東区、中区、昭和区、瑞穂区
名古屋北西	北区、西区、中村区
名古屋南西	熱田区、中川区、港区、南区
名古屋北東	守山区、名東区
名古屋南東	緑区、天白区
津島・海部	津島市、弥富市、あま市、飛鳥村、蟹江町、大治町
尾張西部	一宮市、稲沢市、清須市、愛西市
尾張北部	犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、北名古屋市、豊山町、大口町、扶桑町
知多	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町
豊田	豊田市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町
春日井	春日井市
瀬戸	瀬戸市、尾張旭市

出典：第5回中京都市圏物流流動調査（2016）

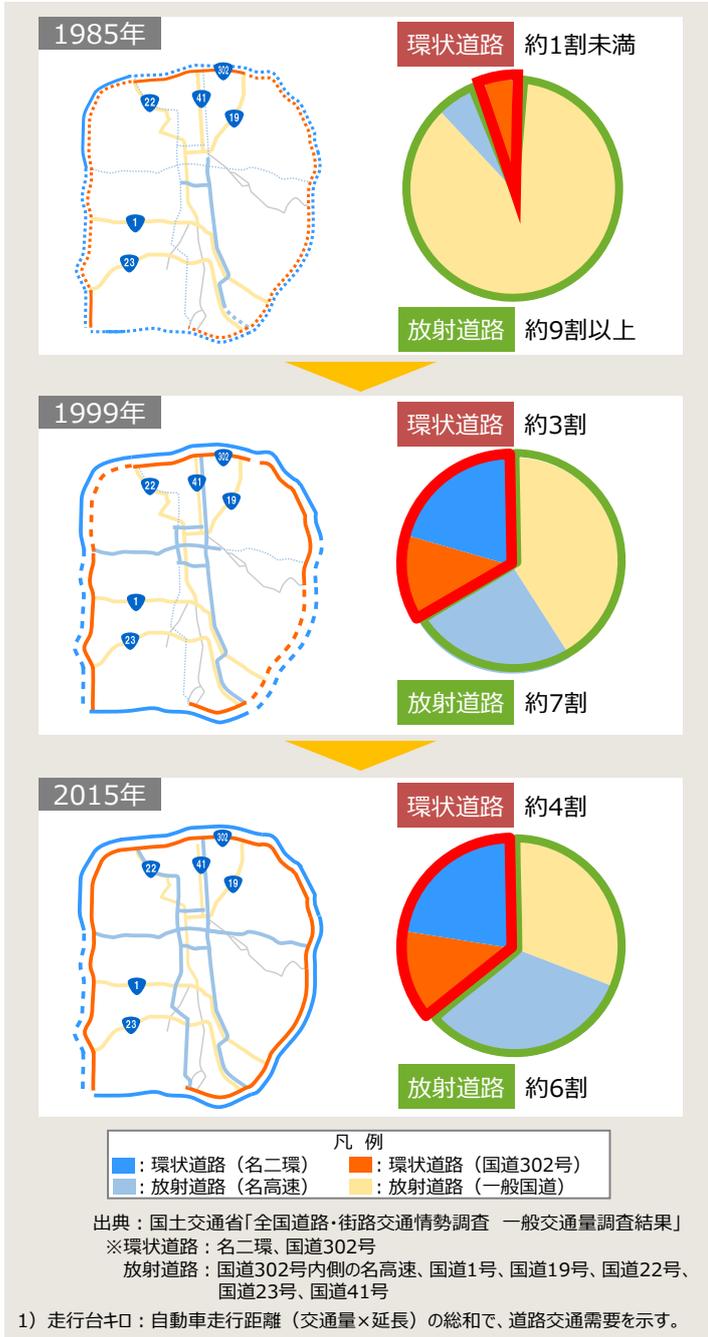
※物流流動調査：主に「物」の動きとそれに関連する貨物自動車の動きを把握することを目的とした調査。

全線 道路交通状況の移り変わり



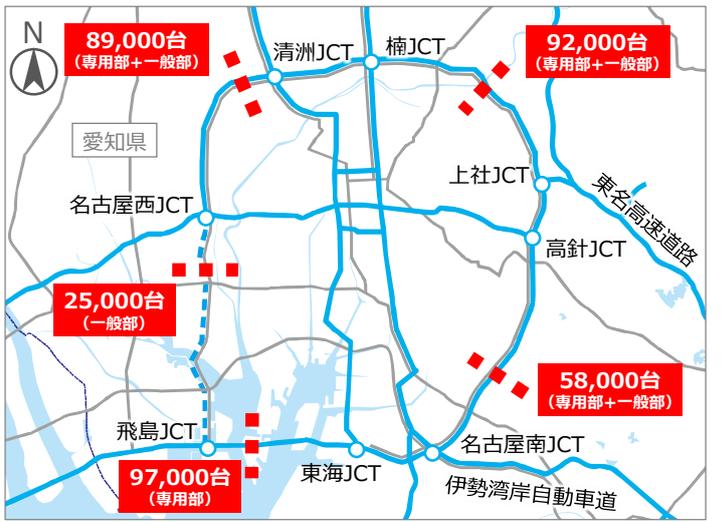
名古屋南JCT上空

高速道路、直轄国道の走行台キロリ分担率



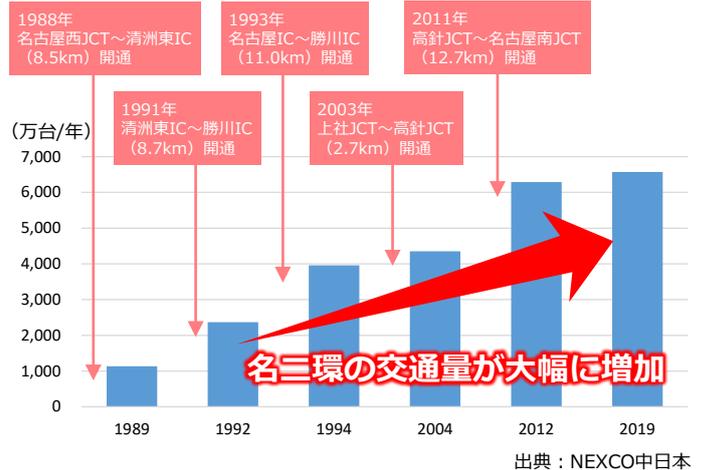
- 国道302号開通区間の延伸に伴い、放射道路から環状道路に自動車の利用割合がシフト。
- 1988年に名二環（名古屋西JCT～清洲東IC）が開通して以降、徐々に開通区間が広がり、名二環の交通量は大幅に増加。

1日あたりの交通量



出典：国土交通省「平成27年 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」

名二環の交通量の推移



3

環状道路整備による交通の変化

環状道路整備により発揮する機能及び効果

- 名古屋環状2号線（環状道路）の整備により、「分散導入機能」、「バイパス機能」、「非常時の迂回機能」の3機能を発揮。

分散導入機能 郊外から都心部へ流入する交通を分散導入させることにより、交通の円滑化を図る



分散導入機能のイメージ

バイパス機能 都心部に用いない通過するだけの交通の流入を抑制し、混雑を緩和する



バイパス機能のイメージ

非常時の迂回機能 災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回することができる



非常時の迂回機能のイメージ

● 名二環の整備が進むにつれて、名二環内に向かう交通が環状道路を利用し、分散導入機能を発揮

整備状況	名二環無し	2010年	現況	名二環完成	新料金改定
供用形態	限られた経路 	経路選択肢が増加 	経路選択肢が増加 	経路選択肢が増加 	
名二環利用交通量 ¹⁾	0台/日	約90千台/日	約110千台/日	約120千台/日	更なる効果が期待
名二環利用割合 ²⁾	0%	42%	49%	51%	

1) H22ベースH22ODを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークに基づく交通量推計結果。
2) 名二環内側地域と外側地域を発着する交通のうち、名二環を利用する交通の割合。

● 名二環の整備が進むにつれて、名古屋都心部に用事のない通過交通が環状道路を利用し、バイパス機能を発揮

整備状況	名二環無し	2010年	現況	名二環完成	新料金改定
供用形態	都心部を通過 	都心部を回避 	都心部を回避 	都心部を回避 	
名二環利用交通量 ³⁾	0台/日	約120千台/日	約170千台/日	約180千台/日	更なる効果が期待
名二環利用割合 ⁴⁾	0%	83.2%	87.8%	88.2%	

3) H22ベースH22ODを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークに基づく交通量推計結果。
4) 名二環内側地域を通過し、名古屋環状2号線の外側地域と外側地域を発着する交通のうち、名二環を利用する交通の割合。

● 名二環整備が進むにつれて、名古屋都心部までのルート選択肢が増加し、非常時の迂回機能を発揮

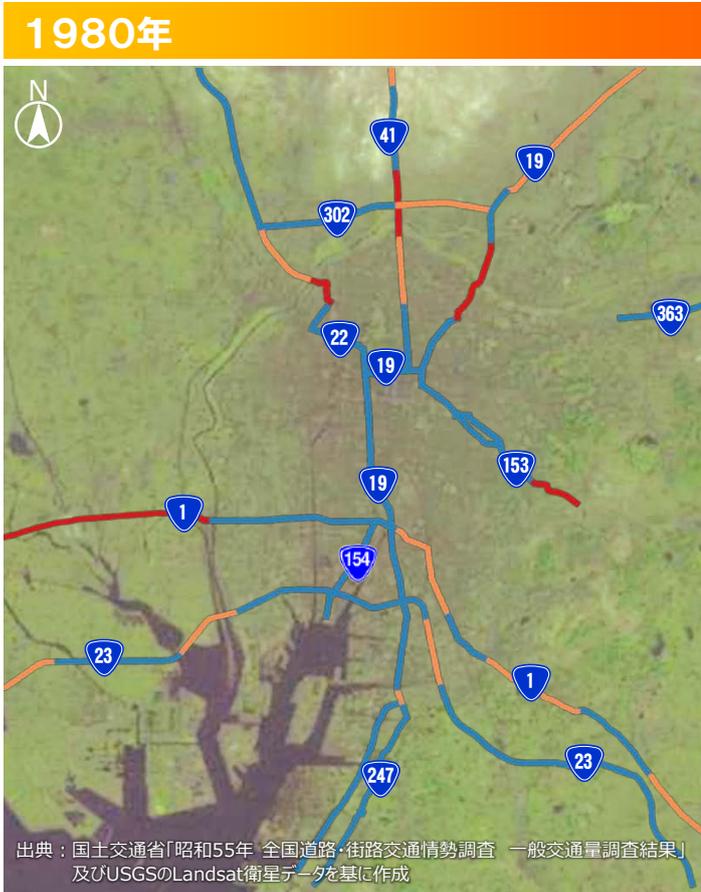
開通状況	1999年度末時点	2010年度末時点	2021年時点 (全線開通時点)
供用形態			
名古屋市中心部へのルート数 ⁵⁾	2ルート	10ルート	23ルート

5) 四日市JCTから名二環、名古屋高速道路を利用して名古屋都心に向かう際のルート数。

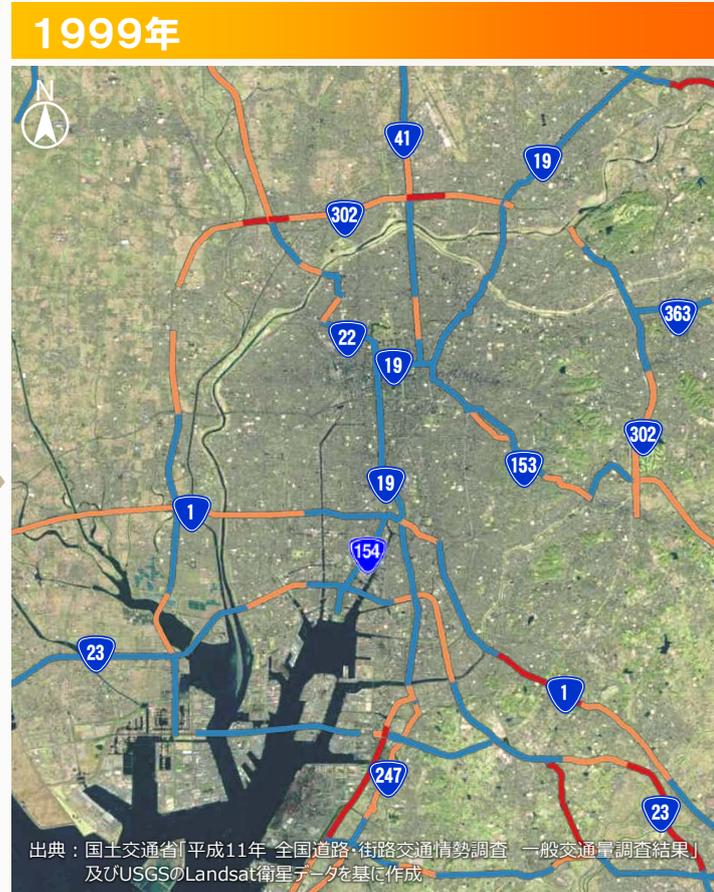
環状道路機能の発現 総論

一般道の交通状況の変化

- 名古屋環状2号線整備前は都心や都心に向かう放射道路に交通が集中していたが、名古屋環状2号線等の整備が進み、交通が分散。



放射道路の平均混雑度：1.10



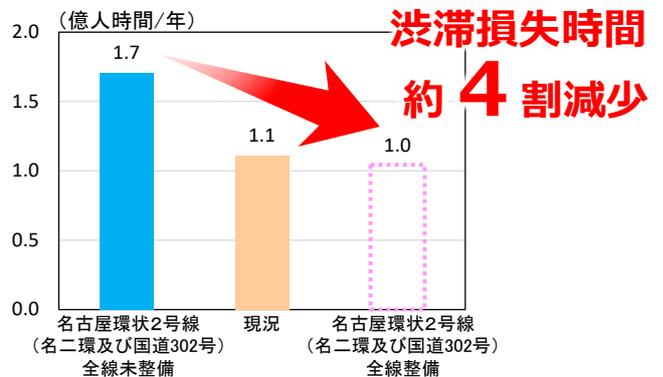
放射道路の平均混雑度：1.01

名古屋環状2号線内側の渋滞損失時間

- 名古屋環状2号線（環状道路）の整備により、現在までも「分散導入機能」、「バイパス機能」、「非常時の迂回機能」が発現し、名古屋環状2号線内側の渋滞損失時間が約4割減少。
- 名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）の整備により、更なる効果の発現が期待。

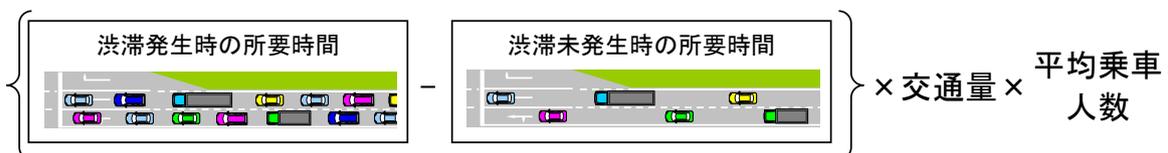
※渋滞損失時間の算出方法

- H22ベースR120Dを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークでの交通量推計結果より算出。
- ・全線未整備、全線整備：交通量推計により現況ネットワークと各ケースにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乘じて算出。
 - ・現況：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果を基に算出。

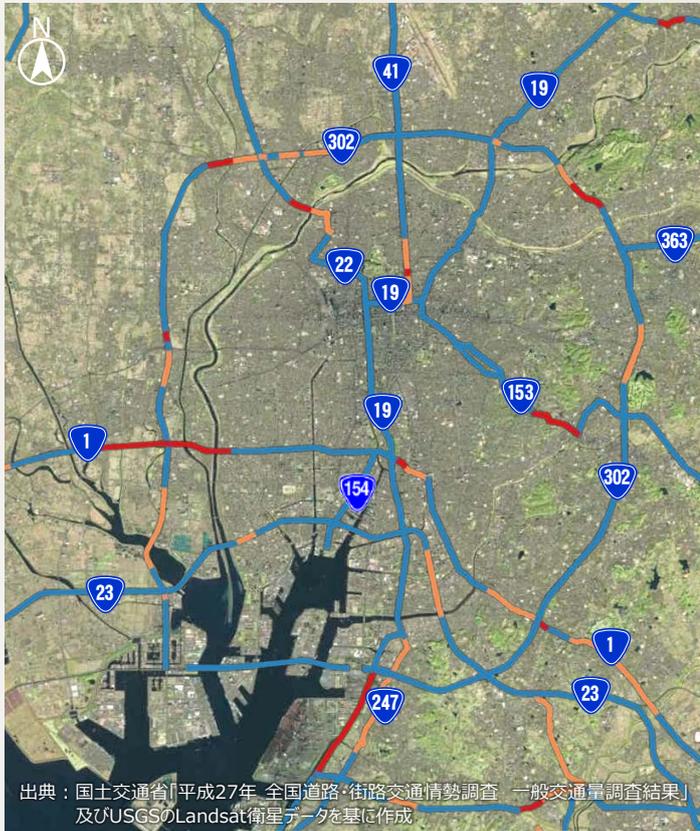


渋滞損失時間とは

渋滞が発生している時の所要時間と、渋滞が発生していない時の所要時間の差により算出する指標で、本来の所要時間に対して渋滞により失われた時間を示したものの。



2015年(現在)



出典：国土交通省「平成27年 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」及びUSGSのLandsat衛星データを基に作成

放射道路の平均混雑度：0.96

凡例

混雑度

- 1.25未満
- 1.25～1.75
- 1.75以上

混雑度の解釈

混雑度	交通情勢の推定
1.00未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間ある
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する

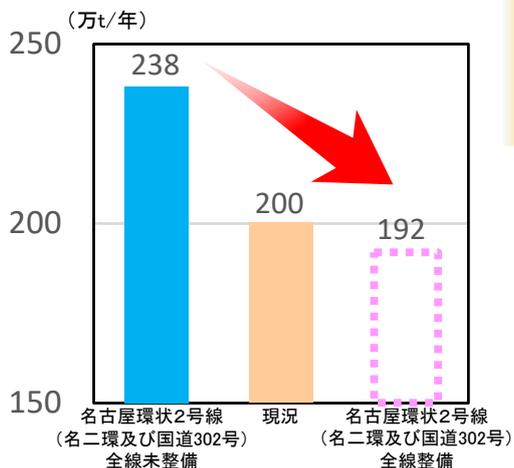
出典：道路の交通容量（日本道路協会）

※放射道路：国道1号、国道19号、国道22号、国道23号、国道41号、国道153号、国道154号、国道247号

名古屋環状2号線内側のCO₂排出量の変化

CO₂排出量

年間 **46万トン削減**



※CO₂排出量の算出方法

H22ベースR120Dを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークに基づく交通量推計結果より算出。



※CO₂吸収量は2.4t/ha・年（林野庁）、名古屋ドームの面積は10.4haとして算出

- 名古屋環状2号線は古くから整備が進められており、今となっては「あって当たり前」の道路ですが、名古屋環状2号線が整備されていない場合と全線整備された場合とを比較すると、CO₂排出量が名古屋ドーム1.8万個相当分の削減が見込まれ、名古屋環状2号線内側における住民の生活環境向上に寄与。

全線

環状道路整備による道路交通状況の変化



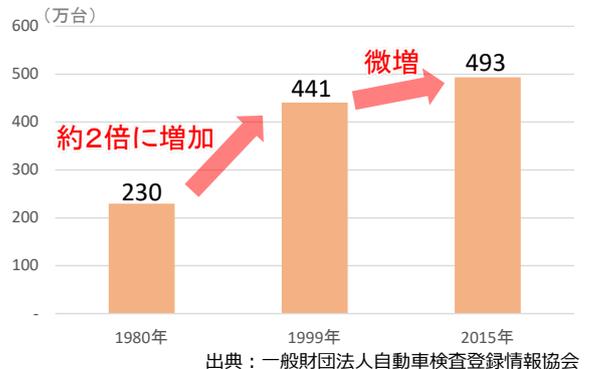
上社JCT上空

道路ネットワークの変化

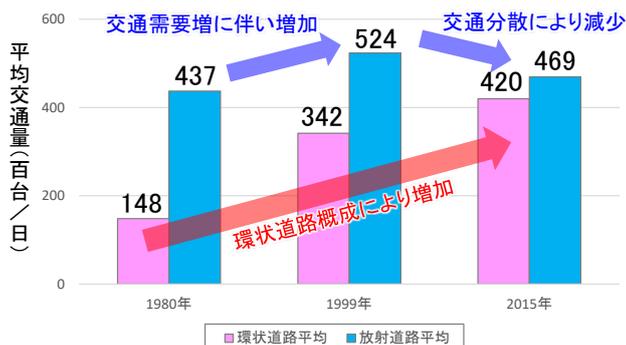


- 愛知県では、1980年から1999年にかけて自動車保有台数が約2倍に増加し、その後は微増傾向。
- 交通量を見ると、1980年から1999年にかけて自動車需要の増加に伴い放射道路、環状道路ともに交通量が増加しており、1999年以降は環状道路整備により放射道路の交通量が減少し、環状道路の交通量が増加。
- また、放射道路、環状道路の道路延長が伸びるに従い、環状道路内側の平均旅行速度も向上。

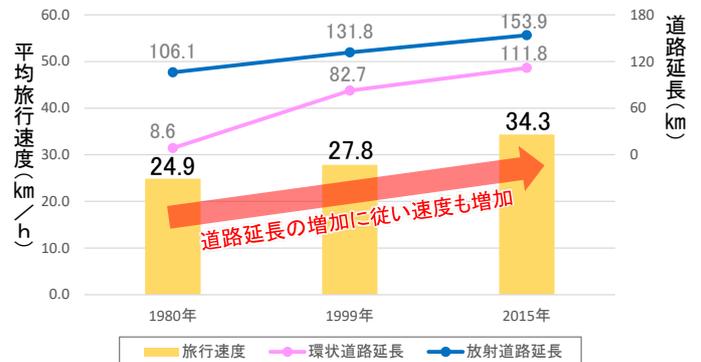
愛知県の自動車保有台数の推移



環状道路・放射道路の平均交通量¹⁾の推移



環状道路内側の平均旅行速度²⁾の変化



出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」
 ※環状道路：名古屋環状2号線（名二環、伊勢湾岸自動車道、国道302号）
 放射道路：国道302号内側の名高速、国道1号、国道19号、国道22号、国道23号、国道41号

2) 平均旅行速度：総走行台キロと総走行台時による加重平均旅行速度。

$$\left(\frac{\text{各区間交通量} \times \text{各区間延長の総和}}{\text{各区間交通量} \times \text{各区間の旅行時間の総和}} \right)$$

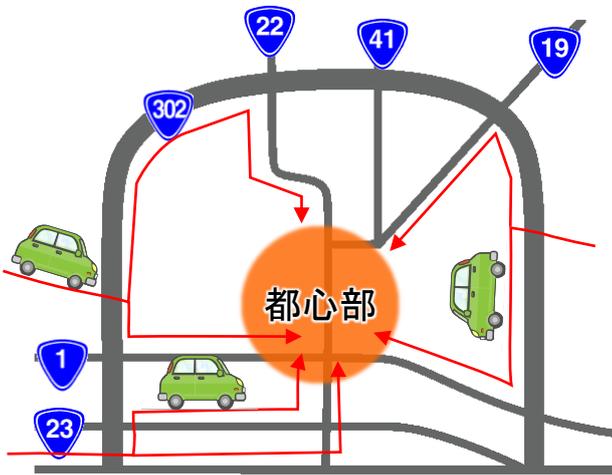
出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」
 ※環状道路：名古屋環状2号線（名二環、伊勢湾岸自動車道、国道302号）
 放射道路：国道302号内側の名高速、国道1号、国道19号、国道22号、国道23号、国道41号
 1) 平均交通量：延長による加重平均交通量。

$$\left(\frac{\text{各区間の交通量} \times \text{各区間延長}}{\text{対象リンク総延長}} \right)$$



名古屋西JCT上空から名古屋駅を望む

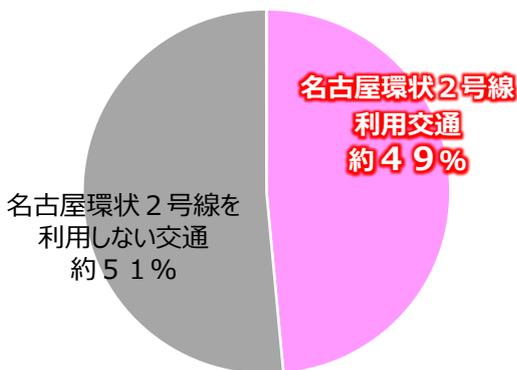
環状道路整備による分散導入機能



《分散導入機能の効果》

- ☑ 都心部へアクセスする複数ルートを確認
- ☑ 特定路線の交通渋滞を緩和

名古屋環状2号線内側と外側を移動する交通の名古屋環状2号線利用経路割合

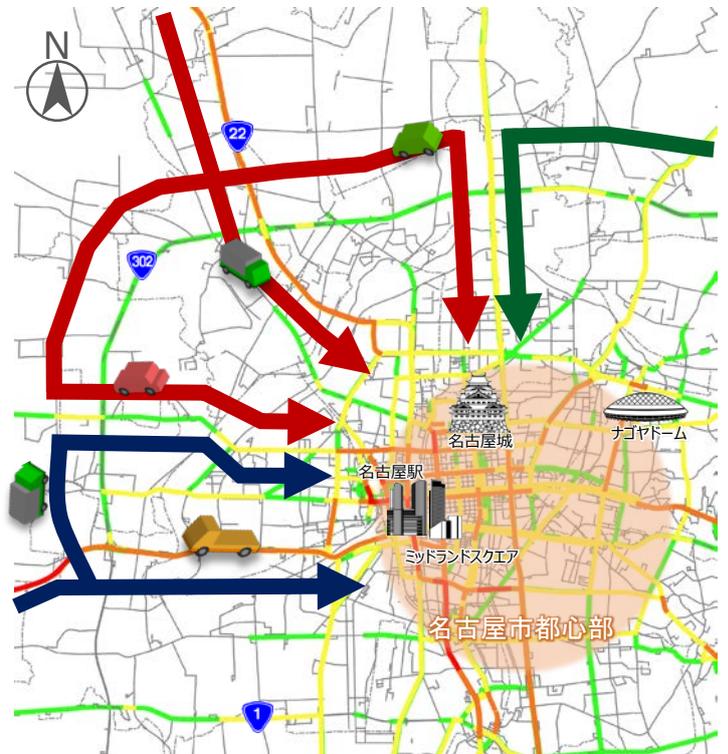


約5割の交通が名古屋環状2号線を利用

出典：H22ベースH22交通量推計結果 ※現況の道路ネットワークでの推計結果

- 環状道路の整備により、名古屋環状2号線内側と外側を行き来する際に複数ルートを選択が可能となり、特定路線の混雑緩和に寄与。
- 名古屋環状2号線の外側と内側を行き来する交通のうち、約5割の交通が名古屋環状2号線を利用しているほか、名古屋都心部の観光地へのアクセスにおいても一定の交通が名古屋環状2号線を利用しており、分散導入機能を発揮。

名古屋市中心部に向かう交通の道路利用状況



一定の交通が名古屋環状2号線を經由して名古屋市中心部に分散導入している。

凡例	
緑	: 10台~20台
黄	: 20台~50台
橙	: 50台~100台
赤	: 100台以上

【集計条件】

- ・名古屋駅、名古屋城、ナゴヤドーム、ミッドランドスクエア等を発着地として検索した交通を対象として利用経路を集計。
- ・10台以上が利用する経路を対象として表示。

出典：NAVITIMEフローデータ

(2018.8.11~8.19、2018.10(休日)、2019.4.27~5.6)

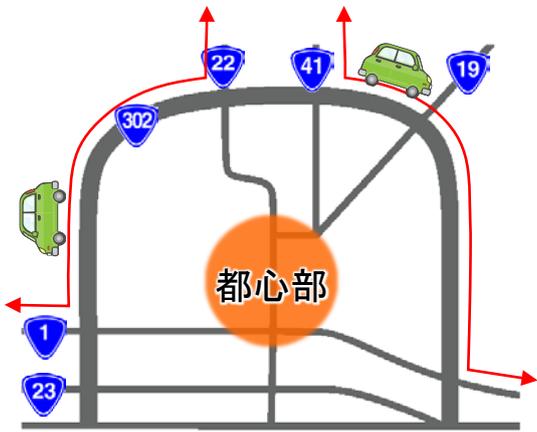
全線

バイパス機能



名古屋環状2号線東北部

環状道路整備によるバイパス機能



《バイパス機能の効果》
 通過交通を都心部から排除
 都心部の渋滞を緩和

- 環状道路の整備により、名古屋市都心部に立ち寄らない通過交通の名古屋市都心部への流入を抑制し、名古屋市中心部の混雑緩和に寄与。
- 東西方向で見ると、名二環、東名・名神高速道路、伊勢湾岸自動車道が整備されているため、名古屋市都心部を通過する大型車が少なく、バイパス機能を発揮。
- 南北方向で見ると、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が未整備であるため、名古屋高速を利用し、名古屋市都心部を通過する交通が多い。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通により、更なるバイパス機能が発揮され、都心部の混雑緩和に寄与。また、名神高速道路や東海北陸自動車道と一体となって、更なる効果を発揮。

通過交通の道路利用状況（東西方向）



通過交通の道路利用状況（南北方向）



西南部区間は、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が未整備であるため、西尾張中央道や、名古屋高速に交通が集中

全線

非常時の迂回機能



鶴舞南JCT付近の事故による通行止の状況 (2019.6.19)

事故発生時の物流の動き



出典：名古屋高速道路公社「通行止め実績」、ETC2.0による利用経路

- 名古屋高速道路では、交通事故による通行止めが10件/年以上発生することがあり、物流や産業活動に影響。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備により、新たなルートが形成され、非常時の迂回機能を発揮。

名古屋高速道路の通行止め実績

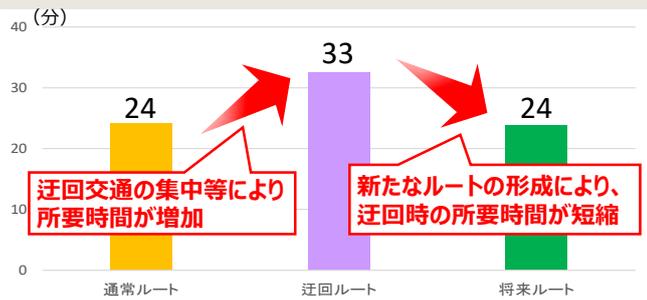


年10件以上、年100時間以上
通行止めが発生する年もある

出典：名古屋高速道路公社「通行止め実績」
※都心環状線、楠線、大高線、東海線、清須線、小牧線の実績値を集計。

通行止め発生時の名二環（内回り）の交通量

名古屋高速都心環状線 丸の内IC付近で
事故発生 → 通行止 (2020.2.28)



迂回交通の集中等により
所要時間が増加

新たなルートの形成により、
迂回時の所要時間が短縮

通常ルート : 2020.2.28の通行規制時間以外の所要時間
迂回ルート、将来ルート : 2020.2.28の通行規制時の所要時間
※将来ルートの名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）は設計速度60km/hで算出

出典：ETC2.0 (2020.2.28)

企業の声

搬送ルートとして利用している名古屋高速道路が通行止めになることがあり、海外への出荷に間にあわなかったこともあります。

名二環が開通することで、飛島ふ頭までの複数のルートが確保でき、BCPの観点からみてもありがたい。

[企業ヒアリング結果より]



高速・空港バスは時間信頼性が大事な路線です。名古屋高速が通行止めになったとき、名二環を迂回路として利用し、リダンダンシーの効果を感しました。

名二環は隣接する各高速道路との結節も良く、迂回路路の選択が大きく広がります。

[企業ヒアリング結果より]



※リダンダンシー(redundancy)：災害や事故時の代替のルート、手段。

4

名古屋環状2号線整備のストック効果

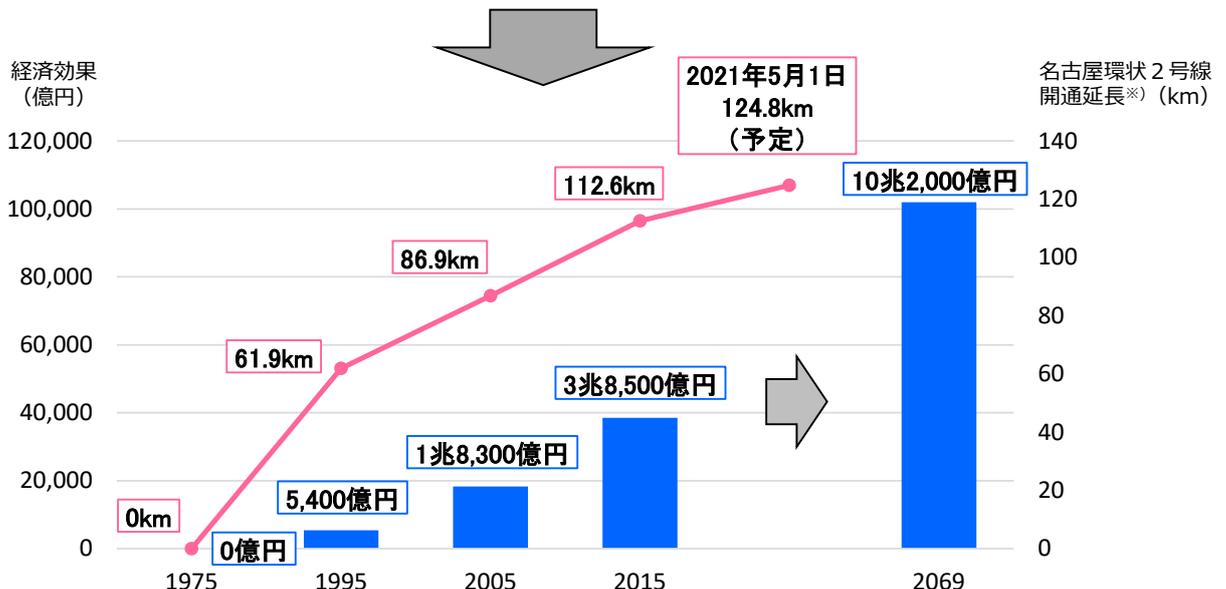
名古屋環状2号線の整備による経済効果

- 沿線・非沿線エリア¹⁾ 合わせて、年間約227億円²⁾ の経済効果（単年度便益）を期待。
- また、名古屋環状2号線の全線開通により、約80年間で約10兆2千億円³⁾ の経済効果が見込まれる。

沿線エリアの経済効果（便益）の発現状況



- 名二環全線開通により、愛知県の北部エリアからも**名古屋港と直接結ばれる**ようになる。



1) 沿線エリア：名古屋市（北区、西区、中川区、港区、守山区、緑区、名東区、天白区）、春日井市、東海市、大府市、清須市、あま市、大治町、飛鳥村
非沿線エリア：愛知県（上記の市区町村以外）、岐阜県南部、三重県北勢地域

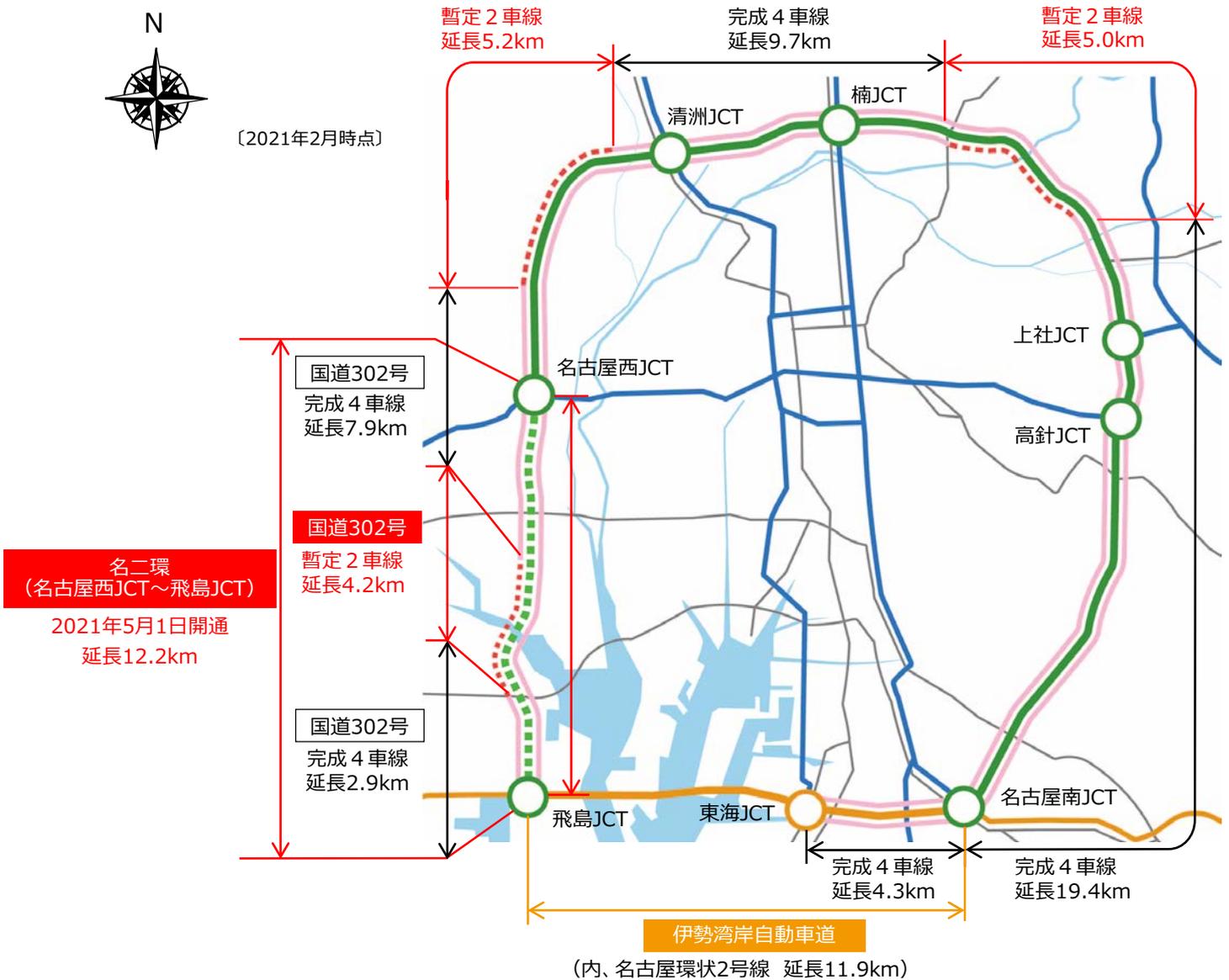
2) 応用都市経済モデルを用いた試算で、現在事業中の区間（高速・一般道路）が全線開通した時点での中京都市圏全体の経済効果（単年度便益）。

3) 応用都市経済モデルを用いた試算で、設定条件に基づき1988年から2069年の82年間に中京都市圏にもたらされる現在価値化された便益の累積額。

※ 名古屋環状2号線の開通延長は名二環と国道302号の合計値

名古屋環状2号線の整備によるストック効果の発現

- 名古屋環状2号線のこれまでの開通によって、生活環境の向上、物流効率化、観光振興、防災機能の強化といった多様な効果が発現しており、全線開通により更なる効果が期待。



生活環境



名古屋環状2号線の整備により、救急医療活動、環境衛生活動、宅配サービスなど、地域の方の生活環境を向上させる効果を発揮。

物流

名古屋環状2号線の整備により、愛知県を代表する自動車産業や金属工作機械輸送等の効率化を実現するとともに、トラックドライバーの負担を軽減させる効果を発揮。

観光

名古屋環状2号線の整備により、沿線観光地の入込客数の増加や、中部から、北陸に向けた昇竜道を支援し、インバウンド観光振興を支援する効果を発揮。

防災

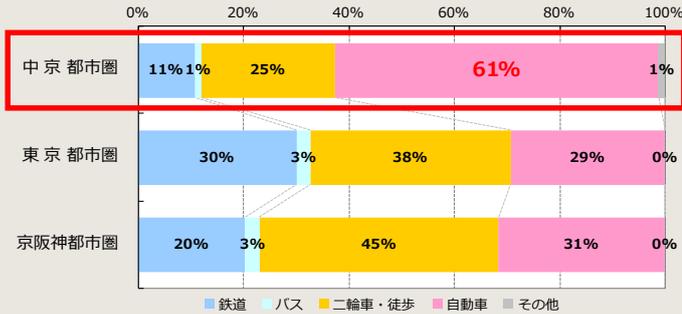
高架構造である名二環の整備により、大規模災害発生時にも走行可能となるとともに、物資輸送や、道路啓開を円滑に行うなどの効果が発揮。

生活環境 総論

愛知県の自動車保有台数及び主要渋滞箇所の選定状況

- 各都市圏のパーソントリップ調査※を見ると、中京都市圏は東京都市圏、京阪神都市圏と比べ、自動車利用割合が約2倍と高い。
- また、愛知県は自動車保有台数が全国1位であり、日常生活を自動車に依存。
- 中京都市圏では、自動車が集中することで、多数の箇所が主要渋滞箇所を選定されており、慢性的な渋滞が発生。

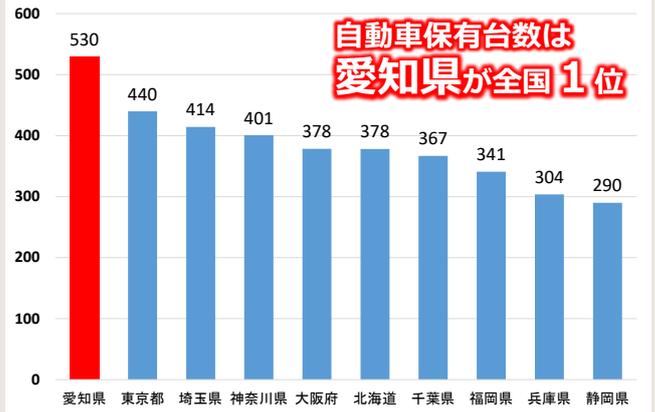
移動時の自動車利用割合は
京阪神、東京都市圏の約2倍



出典：各都市圏パーソントリップ調査
(中京都市圏：2011年、東京都市圏：2008年、京阪神都市圏：2010年)

※パーソントリップ調査：1日の外出行動について「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動時刻」「目的」「利用手段」などを調査するもの。

(万台)



自動車保有台数は
愛知県が全国1位

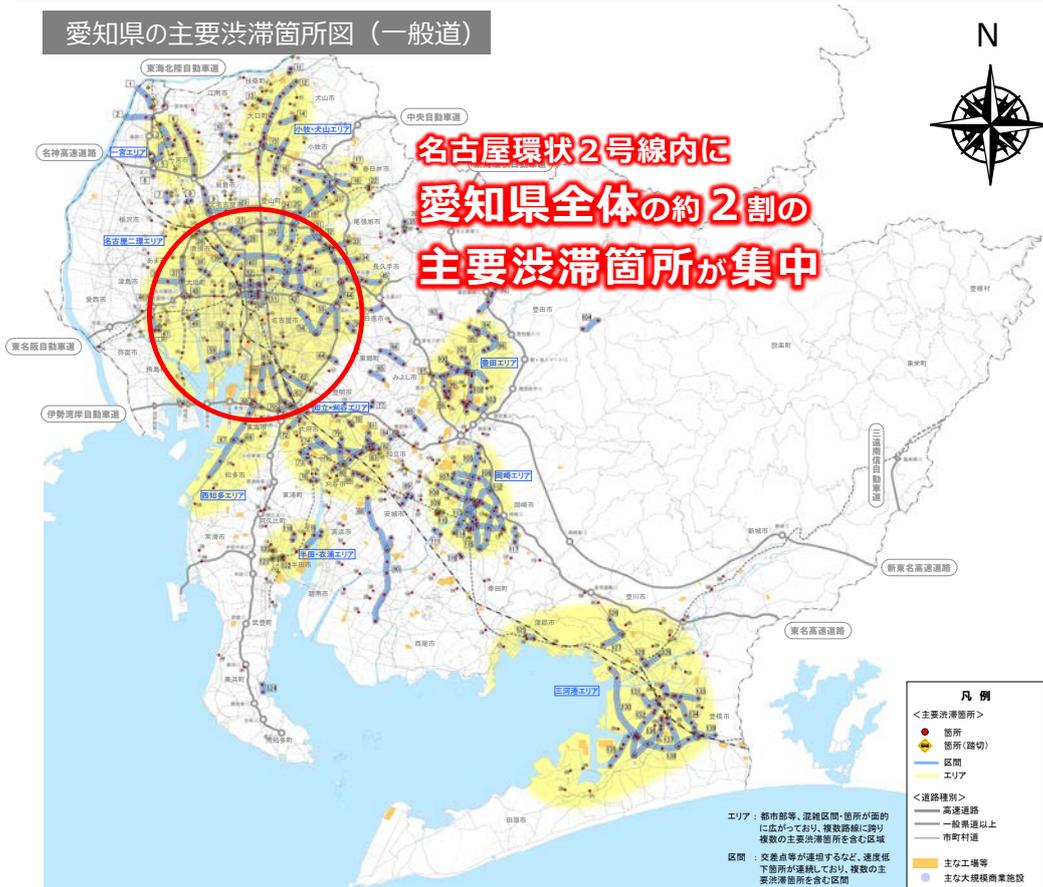
出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数(2020.5)」

愛知県は、移動の際自動車に依存!!

その結果...

名古屋市内で渋滞が発生!!

愛知県の主要渋滞箇所図 (一般道)



凡例
 <主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 ● 箇所(踏切)
 ■ 区間
 ■ エリア
 <道路種別>
 高速道路
 一般国道以上
 市町村道
 ■ 主な工場等
 ■ 主な大規模商業施設

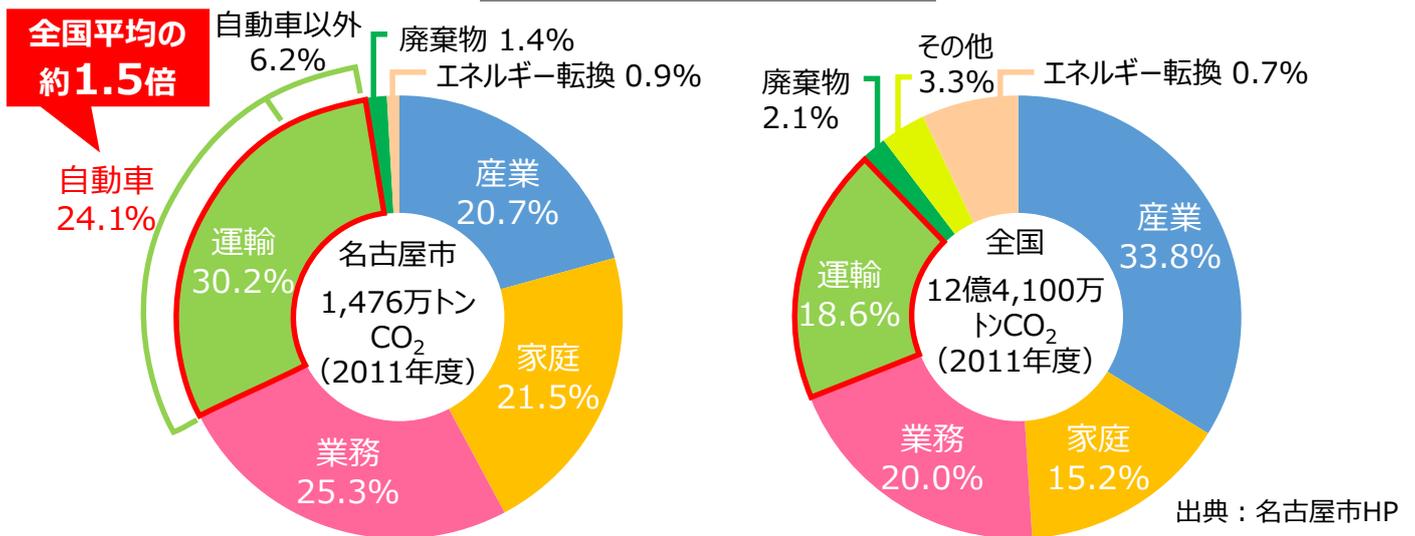
エリア：都市部等、混雑区間・箇所が集中的に広がっており、複数箇所を有する区域
 区間：交差点等が連続するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会「【愛知県】渋滞箇所公表資料(平成25年1月22日)」

生活環境の変化

- 名古屋市では、渋滞の影響も相まって、運輸でのCO₂排出割合が全国平均の約1.5倍。
- 名古屋環状2号線全線整備により、環状道路機能が発揮され、名古屋環状2号線内側の渋滞損失時間、CO₂排出量が削減。
- 渋滞の改善、環境対策の実施により、自動車依存度の高い愛知県においても、渋滞損失時間、CO₂排出量が削減され住民の生活環境が向上。

名古屋市・全国のCO₂排出量



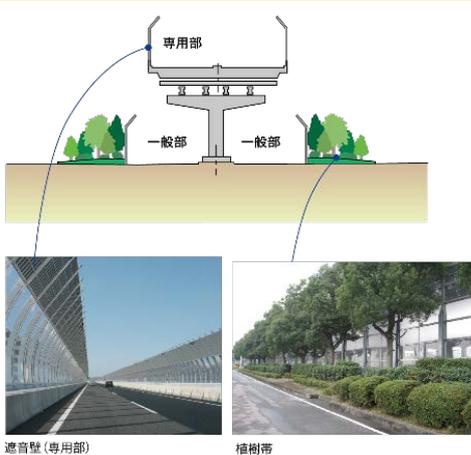
名古屋市内の渋滞も相まって、運輸のCO₂排出量割合が全国平均の約1.5倍!!

名古屋環状2号線の全線整備により

環状道路機能の発揮、環境対策の実施により、
 渋滞損失時間、CO₂排出量を削減し、住民の生活環境の向上に期待

環境対策

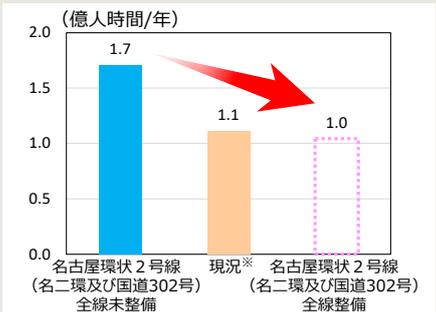
道路整備と生活環境の調和を目指し、整備を進めています。



名古屋環状2号線沿線には、高層階を含む多くの住居が建ち並んでいます。
 このような状況から、沿線環境の保全への取り組みとして、遮音壁や植樹帯など、それぞれの地域に応じた環境対策技術を導入し、道路整備と生活環境の調和を目指しています。

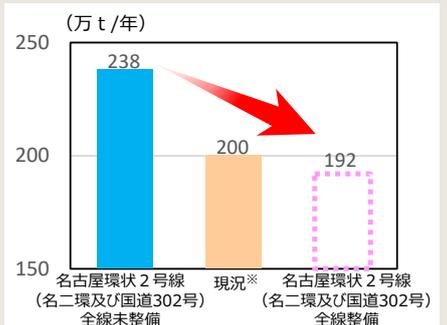
渋滞損失時間

※渋滞損失時間の算出方法
 H22ベースR120Dを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークでの交通量推計結果より算出。
 ・全線未整備、全線整備：交通量推計により現況ネットワークと各ケースにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算出。
 ・現況：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果を基に算出。



CO₂排出量

※CO₂排出量の算出方法
 H22ベースR120Dを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークに基づく交通量推計結果より算出。



全線

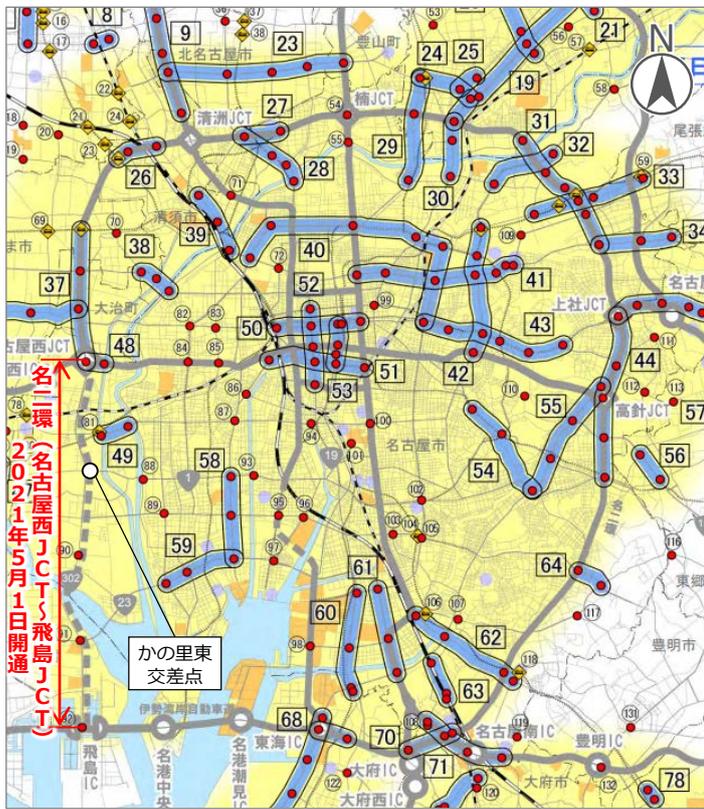
ストック効果

交通渋滞の緩和



かの里東交差点付近

名古屋環状2号線内の主要渋滞箇所の選定状況



- 集約されるエリア数：1エリア（※135箇所が含まれる）
- 集約される区間数：39区間（※102箇所が含まれる）
- 単独箇所数：33箇所

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域。
 区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

主要渋滞箇所の選定について

愛知県内の渋滞対策を推進する目的として「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」を立上げ

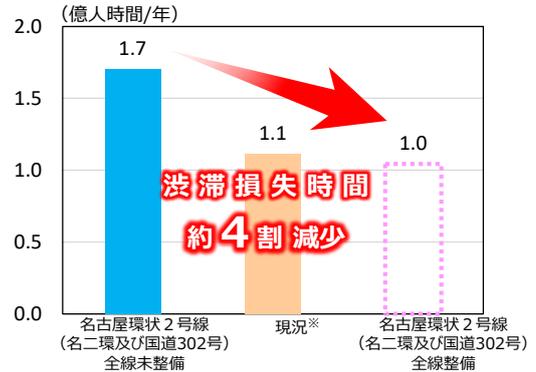
道路利用者や市町村などを対象とした、パブリックコメント（意見収集）の結果、及びITS技術を活用した最新データ等による検証を踏まえ

道路利用者が実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所（一般道路）」として選定

出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会【愛知県】渋滞箇所公表資料（平成25年1月22日）

- 名古屋環状2号線内側は、全体が主要渋滞エリアになっており、39区間が主要渋滞区間、33箇所が単独で主要渋滞箇所に指定。
- 名古屋環状2号線の全線開通によって、渋滞損失時間の削減や渋滞箇所の減少が期待。

渋滞損失時間の削減



※渋滞損失時間の算出方法

- H22ベースR12ODを用いて、各整備状況に応じた道路ネットワークでの交通量推計結果より算出。
- 全線未整備、全線整備：交通量推計により現況ネットワークと各ケースにおける渋滞損失時間の変化率を求め、現況値に乗じて算出。
- 現況：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果を基に算出。

渋滞損失時間とは

渋滞が発生している時の所要時間と、渋滞が発生していない時の所要時間の差により算出する指標で、本来の所要時間に対して渋滞により失われた時間を示したものです。

$$\left\{ \frac{\text{渋滞発生時の所要時間} - \text{渋滞未発生時の所要時間}}{\text{所要時間}} \right\} \times \text{交通量} \times \text{平均乗車人数}$$



公園管理者の声

名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）の整備により、大型車等が高速道路に転換し、渋滞が緩和するとともに、国道302号の安全性が向上することに期待しています。

[沿線公園管理者ヒアリング結果より]



東南部 ストック効果

生活道路の安全性向上



国道302号暫定2車線区間周辺の生活道路の状況

交通状況の変化



2011年3月2日 (水) 9時台に南方向を撮影

東海通、諸輪名古屋線の混雑により、住宅地を通過する交通が多い

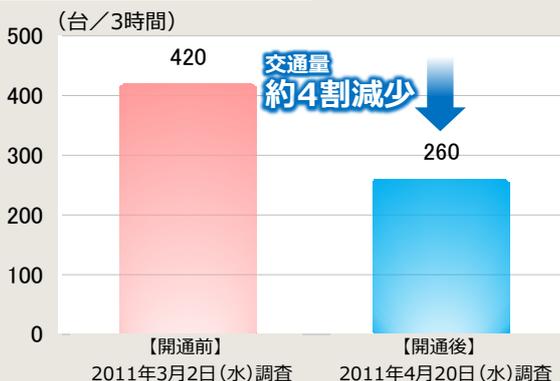


2011年3月23日 (水) 8時台に南方向を撮影

国道302号開通後は、住宅地を通過する交通が減少

抜け道交通量の変化

鳴丘2丁目付近 (7時~10時)



※当該区間における名二環及び国道302号の開通日は2011年3月20日

- 国道302号の開通により、抜け道として利用されていた生活道路において、交通量が約4割減少。
- 生活道路を抜け道利用する交通が減少し、歩行者の安全確保に寄与。
- 今後、国道302号の4車線化により暫定2車線区間周辺の生活道路において、安全性の向上が期待。

学校関係者の声

公園付近 (交通量観測箇所付近) を通過する車が少なくなったと実感している。地域の方からも「通学路を通り抜けるような車が少なくなった」との意見を頂いている。

道路の開通とともに変化する交通量や安全の確保についても、今後、指導を行ってきたい。

[学校関係者ヒアリング結果より]



全線

ストック効果

計画的な市街地の開発に貢献



DID地区※の変遷



- 名二環北部区間の整備以前（1990年）と比べ、世帯数が1.4倍に増加、税収が1.6倍に増加（約1,000億円増）。また、名古屋市緑区の地価は、名二環東南部区間の整備以前（2005年）と比べ、1.3倍に増加（約4万円/㎡増）。
- 名古屋環状2号線沿線は大規模商業施設が多数立地し、来客数の多い店舗では、年間1,890万人が来客。
- 名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）沿線では、茶屋新田土地区画整理事業（アクアヴェルデ南陽）が進んでおり、大小様々な商業施設が進出するとともに、新世帯の転入も増加。

名古屋環状2号線沿線の大規模商業施設の集客状況

店舗名	mozoワンダーシティ	イオンモール名古屋茶屋	イオンモール大高
店舗面積	8.5 ha	7.5 ha	6.1 ha
来場者数	1,890万人	1,032万人	1,376万人

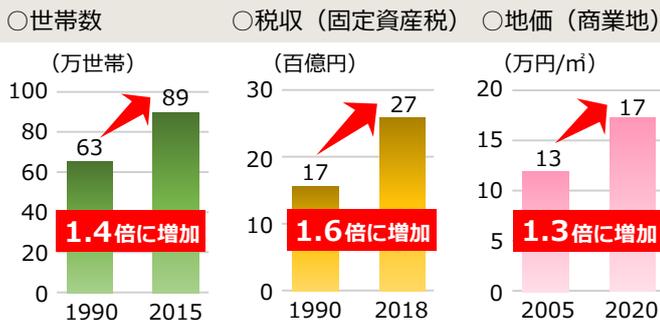
店舗面積5.0ha以上の大規模商業施設は、名古屋市内に5店舗あり、うち3店舗は名古屋環状2号線沿線に立地。

出典：企業ヒアリング結果および一般社団法人日本ショッピングセンター協会「全国都道府県別SC一覧（2016.12時点）」

名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）沿線の状況



周辺市町村の世帯数・税収・地価の推移



出典：世帯数：国勢調査
 税収：地方財政状況調査
 地価：名古屋市「地価公示（商業地平均価格）の長期推移（市・区別）」
 ※周辺市町村：名古屋市(北区、西区、中川区、港区、守山区、緑区、名東区、天白区)、飛鳥村、あま市、大治町、清須市、春日井市、大府市、東海市
 (税収は名古屋市全域で集計、地価は名古屋市緑区のみで集計)

企業の声

国道302号等の道路網の整備状況は、店舗の出店を決める大きな要因になっています。イオンモール大高では、名二環東南部開通後（2011.3）は思いのほか広域からお客様が来店されているので驚いています。
 [企業ヒアリング結果より]





提供：南生協病院

名古屋環状2号線を利用した救急医療活動実績

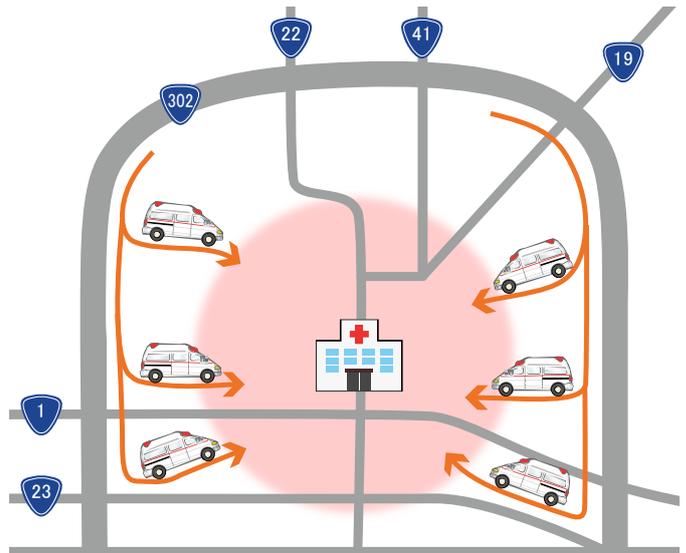


※1 第2次救急医療施設:入院又は緊急手術を要する患者を担当する施設。
 ※2 第3次救急医療施設:2次救急医療施設の後方支援として脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷など重篤救急患者を24時間体制で受け入れる施設。

- 近年、救急出動件数は大幅に増加しているが、救急隊の数はそれほど増加しておらず、限られた救急車で効率的な救急医療活動が課題。
- 名古屋環状2号線東南部沿線には、高次医療施設が立地しており、名古屋環状2号線東南部が整備されたことにより、搬送時間短縮効果を発揮。
- 名古屋市緑区の第2次救急医療施設は、名古屋環状2号線が整備されたことにより、近隣市への所要時間が短縮され、近隣自治体との連携した介護支援関係の総合事業等の新たな事業に着手するなど、地域貢献に寄与。

名古屋環状2号線による救急搬送のメリット

名古屋環状2号線を使って複数経路から搬送



医療施設関係者の声

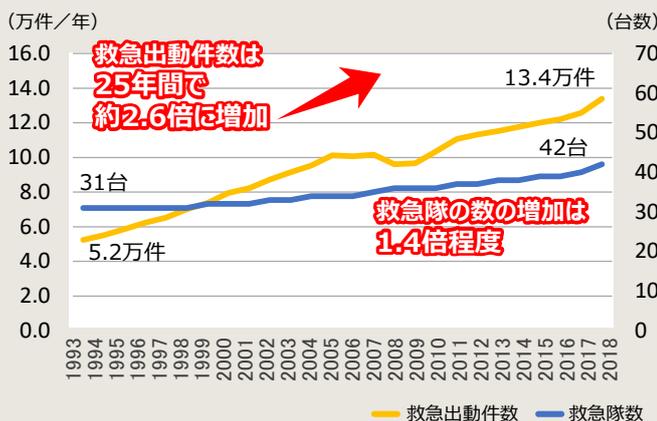
当施設は、名古屋環状2号線東南部の整備等の町づくり計画があったため、2010年に現在の位置に移転しました。

当施設は、第2次救急医療施設に指定されています。名古屋環状2号線東南部が整備されたことにより、豊明市への所要時間が短くなり、豊明市の行政と連携した新たな介護支援関係の総合事業等に着手しました。

[医療施設ヒアリング結果より]



名古屋市内の救急出動件数と救急隊の数の推移



出典：名古屋市「名古屋統計年鑑」、愛知県「消防年報」及びヒアリング結果

全線

ストック効果

環境衛生活動の効率化



稼働中のごみ収集車

名古屋環状2号線を利用した環境衛生活動状況



- 名古屋市守山区の家庭から排出されるプラスチック製容器包装のほとんどは名二環を利用し、神鋼環境メンテナンス（処理施設）に運搬。
- 富田工場（焼却施設）は国道302号沿線に立地しており、搬入される名古屋市内の事業所ごみは、国道302号を利用して運搬。
- 名二環の整備により、運搬コストの削減や作業員の拘束時間短縮に期待。

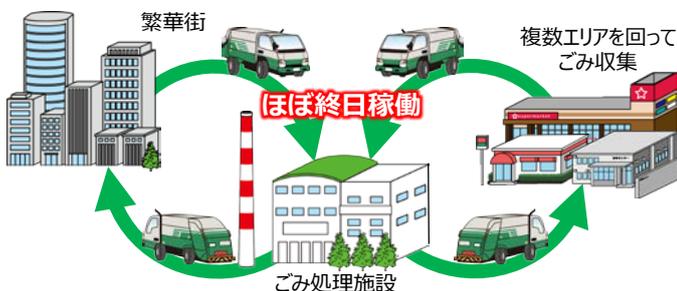
名古屋市のごみ総排出量

- 名古屋市では、ごみ処理量が右肩上がりに増加し、1998年度には、ごみ総排出量が**年間110万トン**を上回った。
- 1999年2月に**ごみ非常事態宣言**を発表。
- 大幅なごみ減量と破碎処理による埋立量の削減、分別・リサイクルの推進等により、**大幅なごみ処理量の減量**を達成。
- ごみ処理量は大幅に削減されたものの、現在もごみ総排出量は**年間約90万トン**である。

出典：名古屋市「名古屋ごみレポート'19版」

事業所ごみの収集スケジュール

- 2：00～ 繁華街のごみ収集
- 6：00に富田工場が稼働
- 6：00～ 複数エリアを回ってごみ収集
⇒ごみ収集が完了次第、順次搬入



企業の声

名古屋市守山区の家庭から排出されるプラスチック製容器包装のほとんどは名二環を利用して神鋼環境メンテナンスまで運んでいます。

[企業ヒアリング結果より]



富田工場へのアクセスに国道302号を利用しています。名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）が整備されることにより、国道302号の渋滞が緩和され、富田工場までの運搬時間の短縮や、作業員の拘束時間の短縮、運搬コストの削減に期待しています。

[企業ヒアリング結果より]



全線

ストック効果

宅配サービスの向上



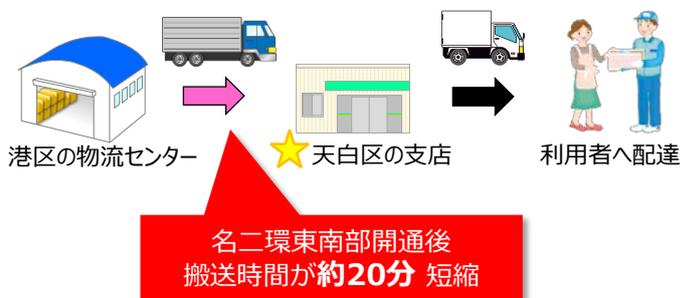
提供：ヤマト運輸(株)

宅配便の流動



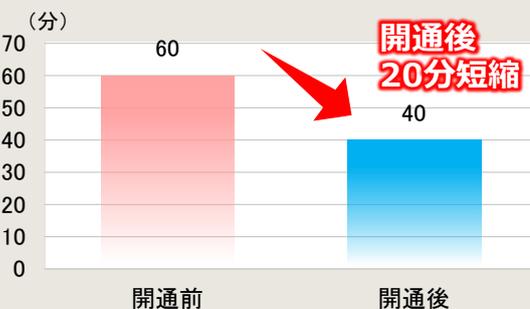
- 近年、宅配便の取扱個数は右肩上がりに増加。
- また、新型コロナウイルスの感染拡大による巣ごもり需要も相まって個人宅への宅配が急増。
- 名古屋市港区と長久手市に物流センターを構える宅配会社は、1日に約34,400個の宅配物を名古屋環状2号線を通して搬送。
- 名古屋環状2号線の整備により、物流センターから営業所への搬送時間が短縮され、配送コストが削減されるとともに宅配サービスが向上。

搬送の流れ



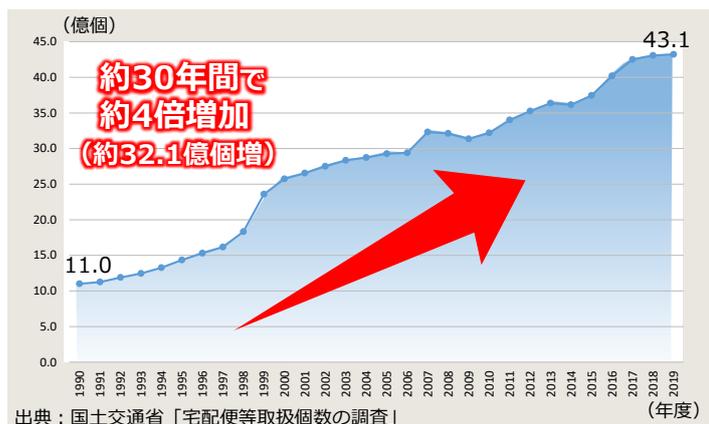
名二環東南部開通前後

港区の物流センターから天白区の支店に搬送する際の所要時間



出典：企業ヒアリング結果

全国の宅配便取扱実績の推移



企業の声

港区の物流センターから天白区の支店へ荷物を送る際、名二環を利用すると搬送時間が3割程度短縮するので役立っています。

[企業ヒアリング結果より]



東南部

ストック効果

空港バスの信頼性の向上



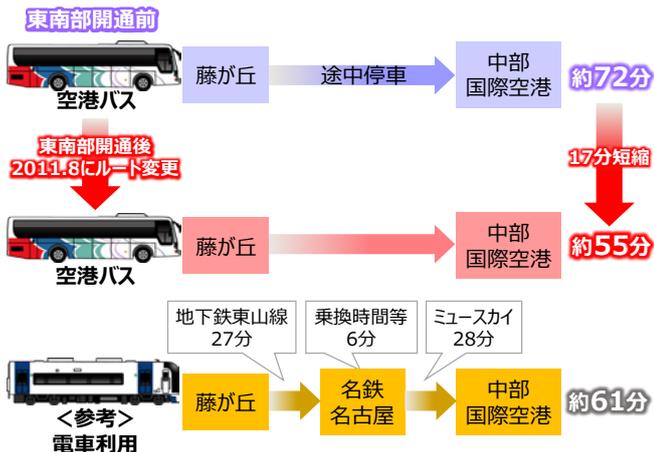
中部国際空港を発着するリムジンバス

藤が丘から中部国際空港までの交通アクセス



- 名二環東南部開通後、藤が丘発中部国際空港行の空港バスの運行ルートが東名高速道路・伊勢湾岸自動車道を利用するルートから名二環を利用するルートに変更。
- ルート変更により所要時間が短縮され、利便性が向上。
- 迂回路の選択肢が増え、事故等非常時におけるバス運行の信頼性も向上。

非常時の空港バスの信頼性向上



※2018年1月6日朝8:00に中部国際空港に到着する場合

企業の声

名二環東南部の開通により、名二環を利用するルートを設定できるようになり、中部国際空港への所要時間が大幅に短縮され、お客様の利便性が向上しました。

また、渋滞や通行止め発生時でも代替ルートが確保できているので、迂回時でも最小限の遅延で済むようになりました。

[企業ヒアリング結果より]



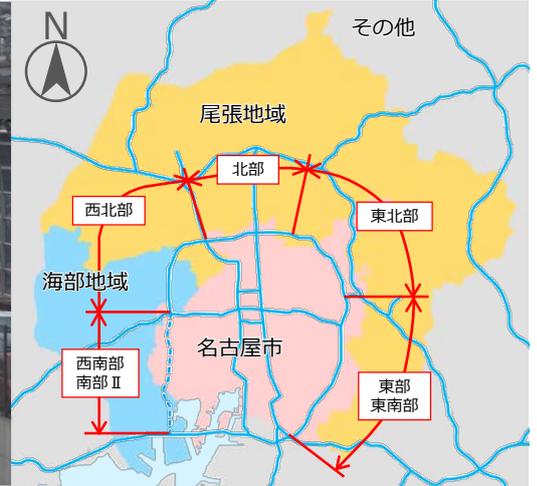
全線

ストック効果

住民の日常生活を支える



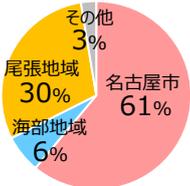
緑消防署東交差点付近



名古屋環状2号線利用者の声

北部エリア居住

主な目的地



主な目的

買い物、観光、レジャー

地域の声

一般部

- 名古屋環状2号線が整備されれば、生活道路を抜け道として使う車が減る。

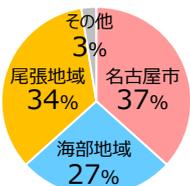
専用部・一般部

- 生活圏が三重県方面まで広がる。また、あま市などの周辺に気軽に出かけられる。



西北部エリア居住

主な目的地



主な目的

買い物、通勤

地域の声

一般部

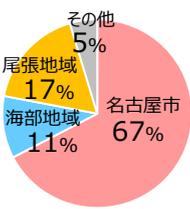
- 国道302号の2車線区間の渋滞がひどく、距離の割に通過に時間がかかるため、通らないようにしている。

- 国道302号の4車線化により、渋滞が緩和し、他市町村へのアクセスがより快適になる。



西南部・南部IIエリア居住

主な目的地



主な目的

買い物、通勤

地域の声

一般部

- スピードを出す大型車が多く、渋滞もあり、慎重な運転が要求される。
- 抜け道渋滞の緩和も期待される。

専用部・一般部

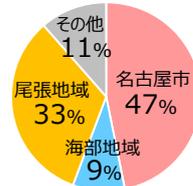
- 名二環が整備されることにより、国道302号西南部・南部IIの大型車が少なくなり、安心して走ることができる。



- 名古屋環状2号線は様々な目的で利用されており、日常生活に欠かせない道路として定着。
- 国道302号の2車線区間が残る地域では、交通渋滞が問題視されており、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備や国道302号の4車線化への期待が高い。

東北部エリア居住

主な目的地



主な目的

買い物、業務利用

地域の声

一般部

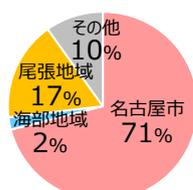
- 国道302号の4車線化により、渋滞が緩和し、朝の通勤時間や危険な運転の減少が期待される。

- 絞り込みが多く、慢性的に渋滞しており、走る時に気をを使う。



東部・東南部エリア居住

主な目的地



主な目的

買い物、通勤

地域の声

専用部・一般部

- 名二環東南部の開通により、渋滞が緩和し、目的地までの移動時間が短縮され、予定をたてやすくなった。

- 朝遅く家を出られるようになった。
- 時間に余裕ができ、市外、県外に行く機会が増える等、行動範囲が広がった。

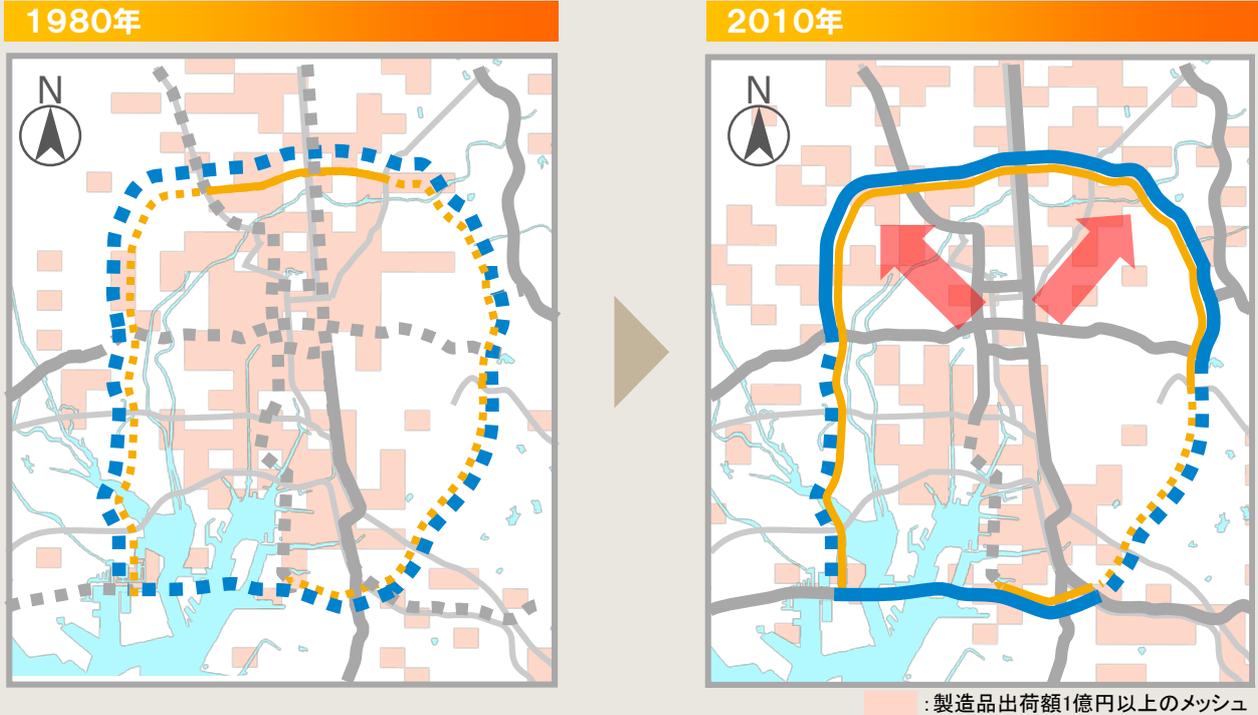


出典：WEBアンケート調査結果（2017年）

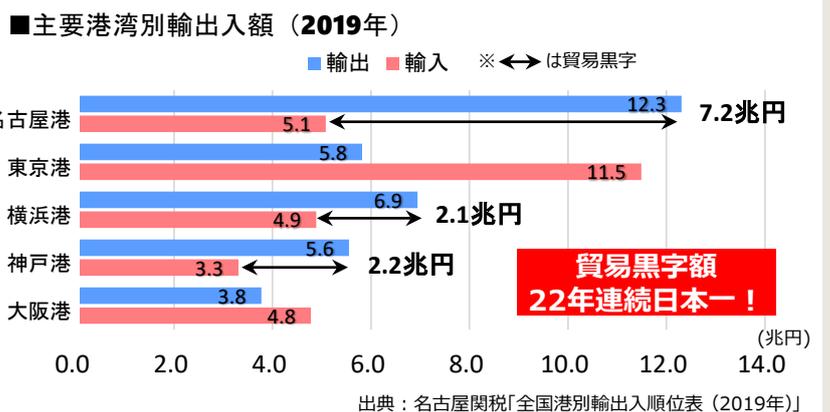
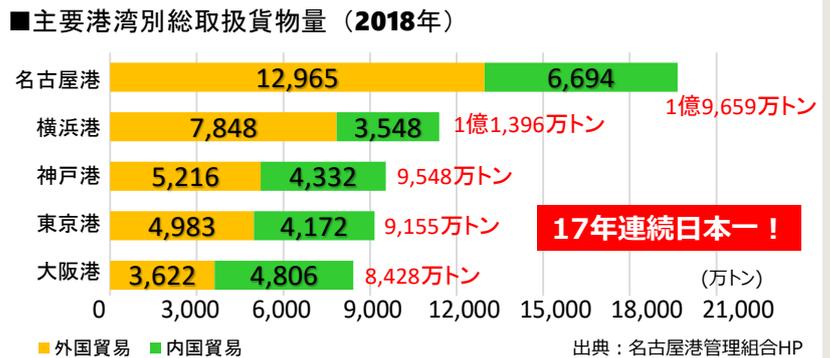
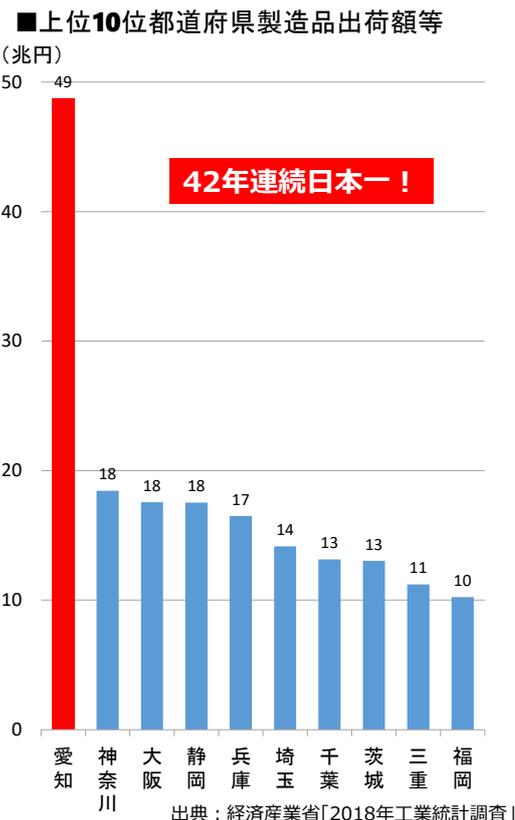
物流 総論

愛知県の製造品出荷額

- 愛知県は、自動車産業、工作機械産業が盛んであり、製造品出荷額は42年連続日本一。
- 名古屋環状2号線の整備に伴い、製造品出荷額が年間1億円を越えるメッシュが名古屋中心部から名古屋環状2号線沿線に拡大。
- また、名古屋環状2号線が接続する名古屋港では、総取扱貨物量、貿易黒字額等が日本一。

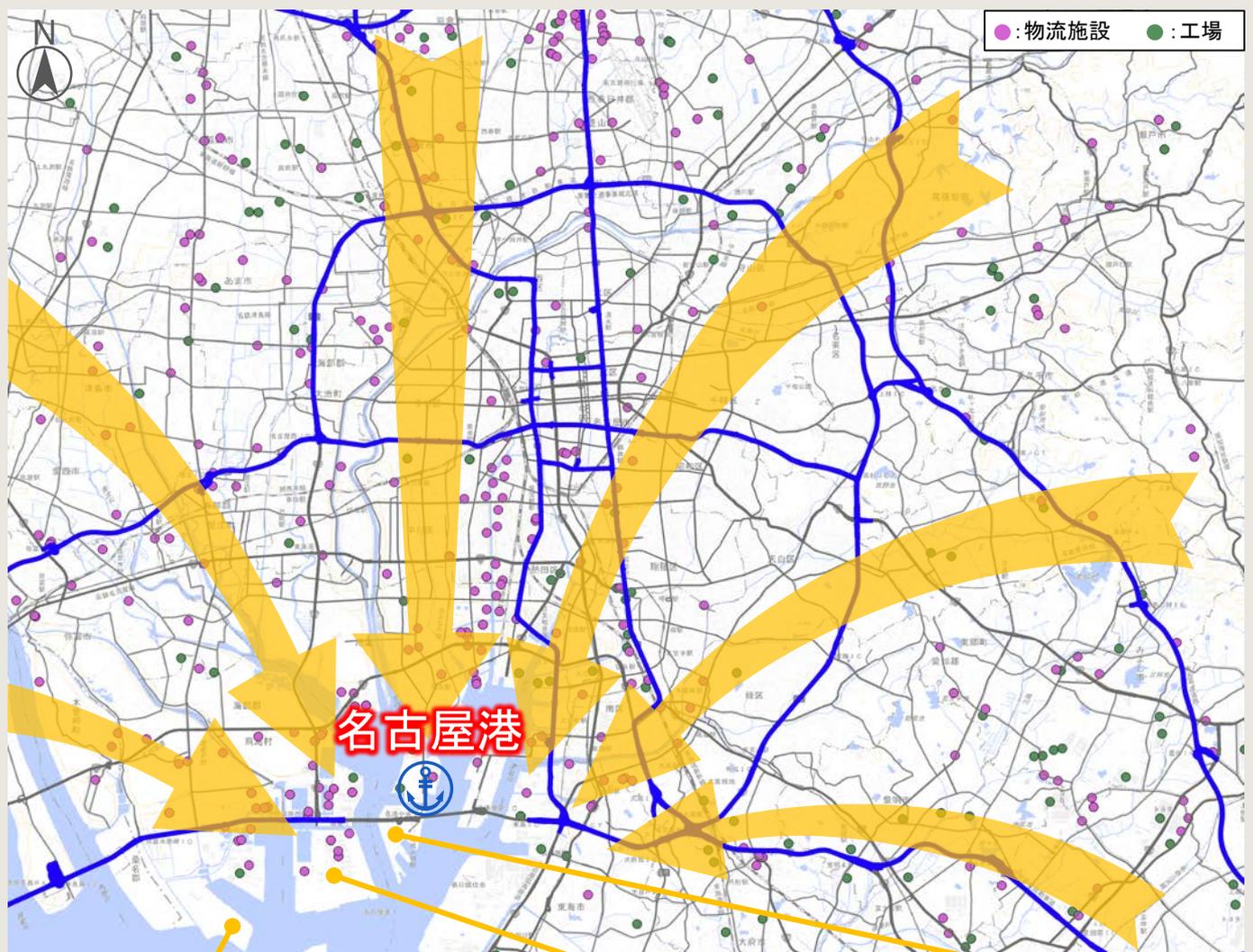


名古屋中心部から名古屋環状2号線沿線に産業が拡大



物流の概況

- 名古屋環状2号線沿線では、工場、物流施設等が多数立地。
- 多くの企業が名古屋港に製品を搬送しており、名古屋環状2号線を活用。
- 名古屋港では、今後も物流ターミナルの整備が予定されており、一層のアクセス性向上が期待。



鍋田ふ頭コンテナターミナルの整備状況

T1	T2	T3
(整備済)	(整備済)	(整備済)
1997.4供用開始	2001.4供用開始	2012.4供用開始

整備目的：コンテナ貨物の増加、大規模地震、周辺道路の渋滞、大型化するコンテナ船への対応
 整備状況：整備済

飛島ふ頭東側コンテナターミナルの整備状況

R1 R2岸壁 (改良中)

整備目的：コンテナ貨物の増加などによるコンテナ船の大型化への対応
 整備状況：整備中 (2016年度～)

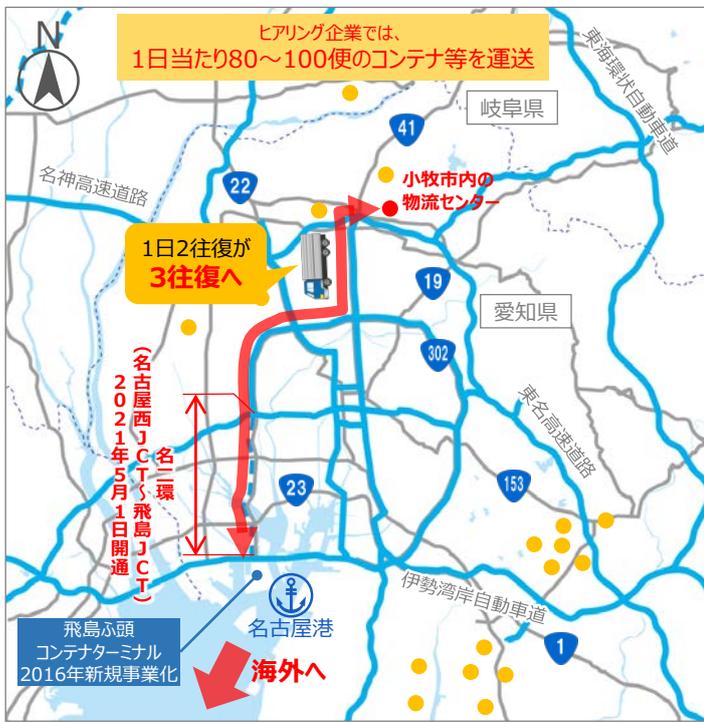
金城ふ頭国際物流ターミナルの整備状況

整備目的：非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応
 整備状況：整備中 (2015年度～)

出典：国土地理院撮影の空中写真（1988年～1990年、2007年撮影）、Port of Nagoya 2014-2015（名古屋港管理組合）、名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業再評価資料（名古屋港湾事務所）、名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業再評価資料（名古屋港湾事務所）、名古屋港ふ頭再編改良事業（国土交通省港湾局）、名古屋港管理組合HP



名古屋港への物流の動き



● 自動車関連 (部品センター及び仕入れ先) ● 物流センター

- 名古屋港飛島ふ頭のコンテナターミナル整備により、海外向けのコンテナ貨物取扱量は、約20年で3倍に増加。また、飛島ふ頭取扱コンテナの約4割が小牧・岐阜方面へ輸送。
- 名二環の整備により、小牧市～飛島ふ頭間の物流の回数が増加（1日2往復→3往復）と物流が効率化。
- 名二環整備と飛島ふ頭のコンテナターミナル整備※で、物流機能の強化による相乗効果の発揮が期待。

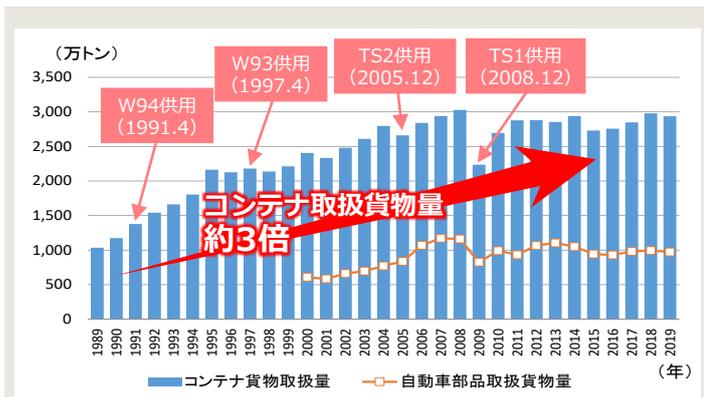
※飛島ふ頭のコンテナターミナル整備：水深15m岸壁（耐震）

飛島ふ頭コンテナターミナル



提供：名古屋港管理組合

飛島ふ頭のコンテナ貨物取扱量の推移



出典：名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」
※公表されている自動車部品貨物取扱量は2000年からのみ

企業の声

飛島ふ頭と小牧市の物流センター間で、1日当たり80～100便のコンテナ等を運送しています。

トラックドライバー不足を補うため、物流の効率化を検討しています。名古屋環状2号線の整備により、1日の回数が2回から3回に高められます。

[企業ヒアリング結果より]



4 | 名古屋環状2号線のストック効果

西南部・南部Ⅱ ストック効果

産業の物流効率化



物流の動き



- 大手企業の物流センターが飛島村に建設予定であり、大阪港の取扱量の4割を名古屋港に転換することが可能。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が開通することで、国道302号の渋滞が緩和され、定時性や事故の軽減が期待。

名二環整備前後のイメージ

名二環整備前

名二環（未整備）

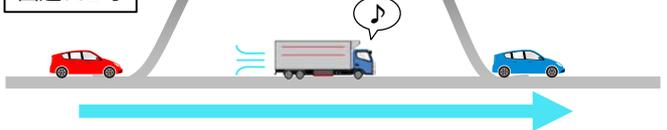
国道302号



名二環整備後

名二環

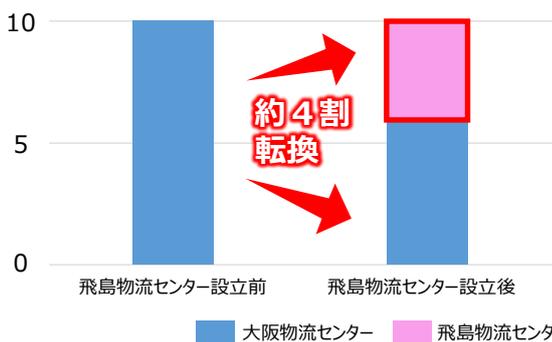
国道302号



交通の分散で渋滞を緩和・解消し定時性を確保

飛島物流センターの取扱量

取扱量の割合



出典：ヒアリング調査

企業の声

一般道を利用して店舗や顧客へ商品を運んでいます。名二環が開通することにより、国道302号の渋滞が削減され、定時性が確保されるとともに事故の軽減が図られることを期待しています。

飛島村に物流センターができると、大阪港での取扱量の約4割が名古屋港に転換すると考えており、輸送費削減等の更なる物流効率化が期待できます。

[企業ヒアリング結果より]





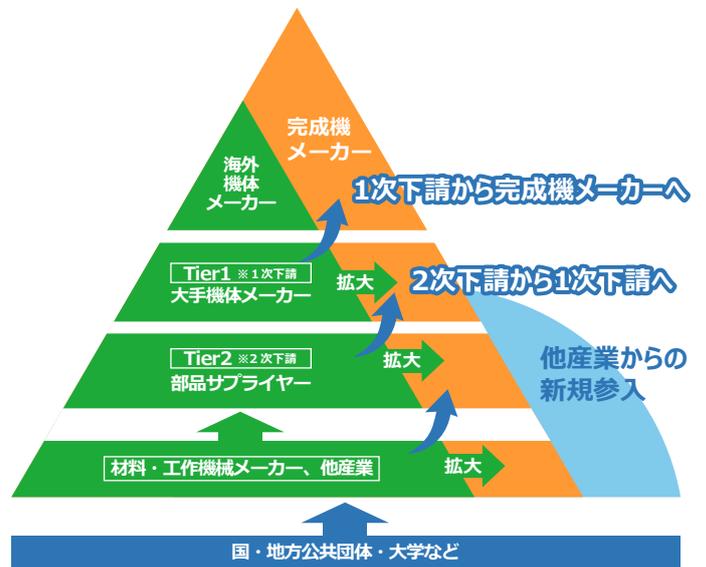
提供：BOEING

航空機・部品の動き



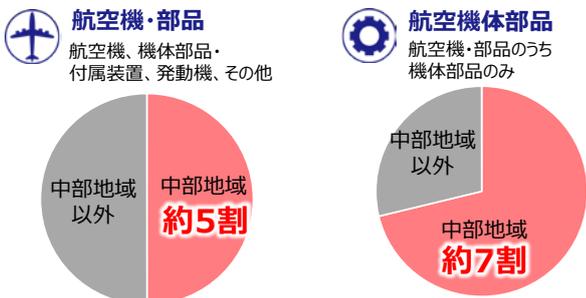
- 中部地域では日本の航空機・部品の約5割、航空機体部品の約7割を生産しており、我が国最大の航空機産業の集積地であり、今後も更なる企業集積や航空機生産機能の拡大・強化を図り、ピラミッドの裾野を広げていく。
- 名二環の整備により、臨海部と内陸部の工場間の部品輸送の定時性・速達性が確保され、航空機産業の活性化を支援。

航空宇宙産業の今後



出典：アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会
「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区パンフレット（2020.3）」

中部地域の生産高割合



出典：中部経済産業局「2018年管内生産動態統計集計結果」

企業の声

各務原市の部品工場から弥富市の部品組立工場までは、原則として一般道を使用しており、時間帯によっては渋滞に巻き込まれることがあります。

名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）の開通により、国道302号を始め地域全体の渋滞緩和により、輸送時間の短縮が見込まれます。

〔企業ヒアリング結果より〕



全線

ストック効果

トラックドライバーの負担軽減



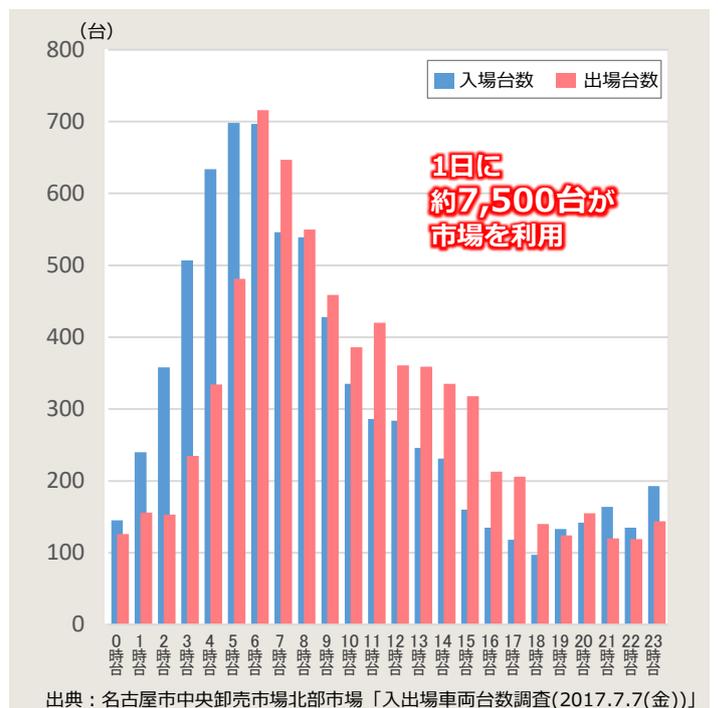
提供：名古屋中央卸売市場北部市場

市場関連の物流



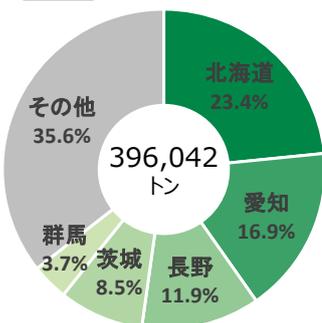
- 名古屋環状2号線沿線には、青果を中心に扱う市場が立地しており、全国各地から1日に約7,500台の車両が市場を利用。
- 名古屋環状2号線の整備により、配達時間の短縮や渋滞が緩和され、少人数でもより効率的に回れるようになる等、トラックドライバーの負担軽減を期待。

市場利用台数

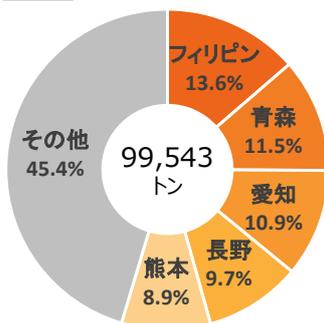


取扱品目別搬入元

野菜



果物



出典：名古屋市民経済局「名古屋中央卸売市場 平成30年度 取扱実績」

企業の声

市場が現在の位置に移転した要因の1つとして、名古屋環状2号線北部区間が整備されたことが挙げられます。北部市場は青果を中心に取り扱っており、1日に約7,500台の車両が利用し、うち半数程度がトラックです。配達時間の短縮や渋滞が緩和されれば、少人数でもより効率的に回れるようになる等、近年のトラックドライバー不足に対応できるかもしれません。



[企業ヒアリング結果より]

観光 総論

観光の概況

- 近年、訪日外国人旅行者が増加し、日本全体で見ると5年間で約3.4倍に増加。
- また、訪日外国人の旅行消費額も大きく増加し、2017年には年間消費額が約4.4兆円。

近年の動向

大胆な「改革」

- 戦略的なビザ緩和
- 免税制度の拡充
- 出入国管理体制の充実
- 航空ネットワーク拡大 など



訪日外国人

旅行者数



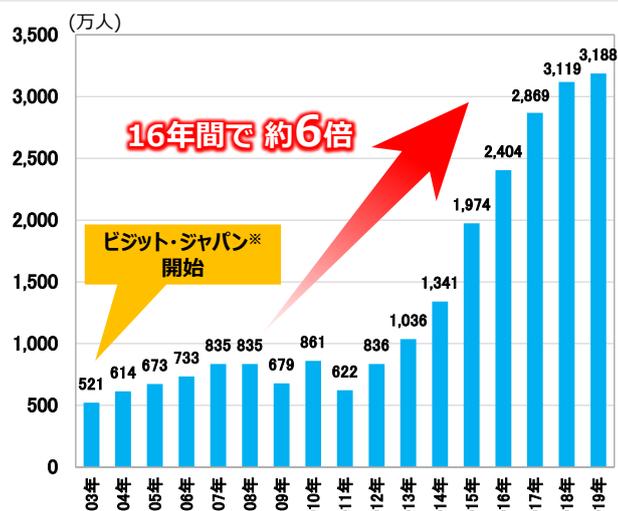
2019年
3,188万人
↑ **約3.7倍増**
2010年 861万人

旅行消費額



2019年
4.8兆円
(4兆8,135億円)
↑ **約4.2倍増**
2010年 1兆1,490億円

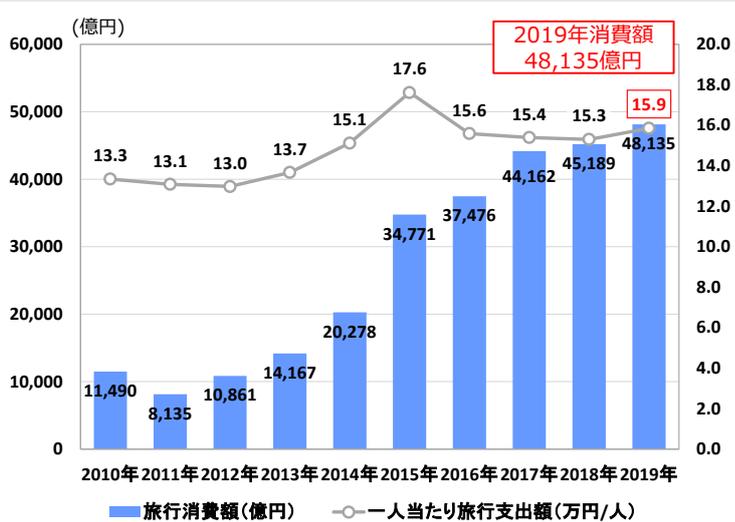
訪日外国人旅行者数の推移



出典：日本政府観光局 (JNTO)

※デジタル・ジャパン：訪日外国人旅行者の増加を目的とした訪日プロモーション事業。

訪日外国人の旅行消費額と1人当たり旅行支出の推移



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

新たな目標への挑戦！

	2019年 (実績値)	2030年 (目標値)
訪日外国人旅行者数	3,188万人	6,000万人
訪日外国人旅行消費額	4.8兆円	15兆円
地方部での外国人延べ宿泊者数	4,309万人泊	1億3,000万人泊
外国人リピーター数	1,420万人	3,600万人
日本人国内旅行消費額	21.9兆円	22兆円

出典 ・2019年 (実績値) : 観光庁統計情報 ・2030年 (目標値) : 明日の日本を支える観光ビジョン (首相官邸政策会議)

愛知県の観光

- 愛知県においては、中部・近畿・北陸を跨ぐ昇竜道プロジェクトを実施し、広域観光の推進を図っているほか、名古屋港へのクルーズ船についても積極的な寄航に向けた取組みを実施。

昇龍道の取組み状況

- 昇龍道を構成する9県の宿泊者数は増加傾向にあり、宿泊者に占める外国人の割合も増加。
- 名古屋環状2号線の整備が、昇龍道関連の観光周遊性の向上に寄与。

2018年・2019年の年間の比較

単位：万人泊

県別	①全宿泊者数			②外国人宿泊者数			外国人比率	
	2018年	2019年	伸び率	2018年	2019年	伸び率	2018年	2019年
富山県	378	381	0.7%	31	36	16.9%	8.1%	9.4%
石川県	913	920	0.8%	97	98	1.1%	10.7%	10.7%
福井県	406	414	2.1%	8	10	28.8%	1.9%	2.4%
長野県	1,832	1,805	-1.5%	153	158	3.3%	8.3%	8.7%
岐阜県	685	730	6.6%	148	166	11.9%	21.7%	22.7%
静岡県	2,186	2,343	7.2%	179	249	39.0%	8.2%	10.6%
愛知県	1,701	1,934	13.7%	285	363	27.5%	16.8%	18.8%
三重県	890	860	-3.4%	34	39	14.2%	3.8%	4.5%
滋賀県	483	502	3.8%	41	42	2.8%	8.5%	8.5%
中部管内計	5,868	6,282	7.0%	654	827	26.4%	11.2%	13.2%
昇竜道9県計	9,475	9,889	4.4%	976	1,162	19.0%	10.3%	11.7%
全国	53,800	59,592	10.8%	9,428	11,566	22.7%	17.5%	19.4%

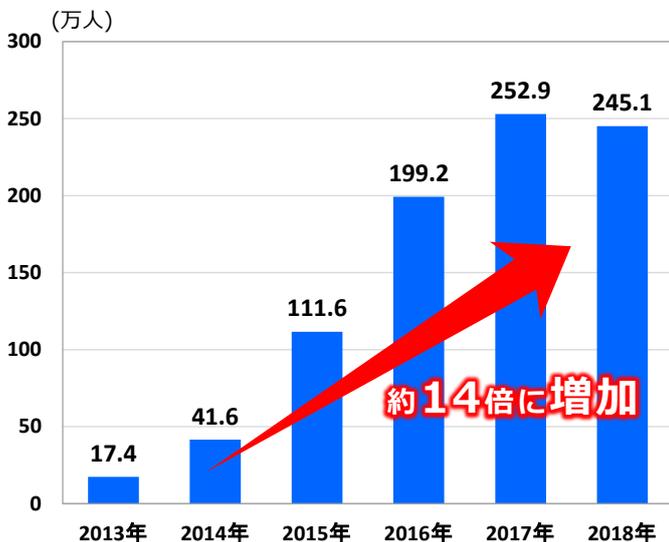


出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

クルーズ船での訪日旅行客数

- 2013年以降、クルーズ船での訪日外国人旅行者は増加傾向にあり、2018年までの6年間に約14倍に増加。
- 名古屋環状2号線の整備により、名古屋港からの観光施設へのアクセス向上が期待。

クルーズ船での訪日外国人旅行者数の推移



出典：国土交通省「2018年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）について」

名古屋周辺の観光施設



●：名古屋周辺の主要な観光施設

全線

ストック効果

インバウンド観光振興の支援



【名古屋城】出典：（公財）名古屋観光コンベンションビューロー

訪日外国人の観光周遊の動き

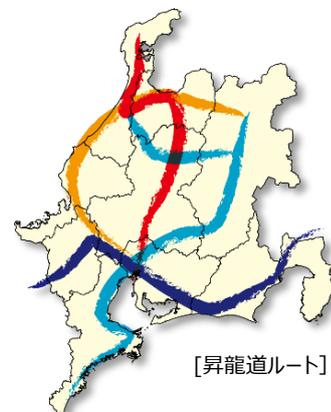


- レンタカーを利用した訪日外国人は増加傾向。中部北陸地域では、昇龍道の取り組みを推進しており、道路ネットワークの整備等により周遊コースが増加。
- 名古屋環状2号線の整備により、名古屋市中心部の混雑を避けた周遊コースで、円滑な移動が可能。また、名古屋市中心部の交通が分散するため、環状道路内側の観光施設の円滑な周遊を支援。

昇龍道関連ツアー

昇龍道とは

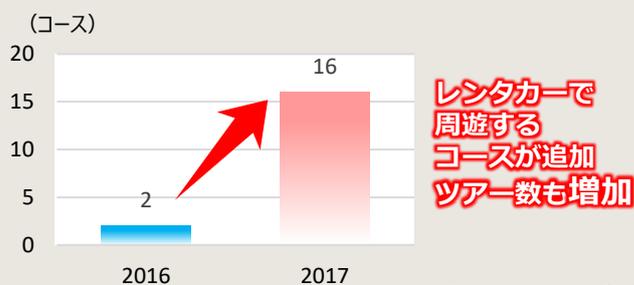
中部北陸地域の形は、能登半島の形が龍の頭の形に似ており、龍が昇っていく様子を思い起こさせることから、地域の観光エリアを「昇龍道」と名付けました。



レンタカーを利用した訪日外国人の推移



出典：国土交通省航空局「国際航空旅客動態調査」



出典：企業ヒアリング結果

企業の声

レンタカーを利用する外国人旅行者は多く、当店の1日の利用客の3割を占めています。レンタカーを利用して、飛騨高山方面へ足を運ばれる外国人旅行者が多いです。



【企業ヒアリング結果より】

全線

ストック効果

地域観光の活性化



提供：公益財団法人 愛知県都市整備協会

協会が管理する施設の立地状況



★名古屋みどりの協会の管理施設 ★ 愛知県都市整備協会の管理施設

- 名古屋環状2号線沿線には、多数の観光地が立地。
- 2016年7月には、大高緑地内にディノアドベンチャー名古屋がオープン。
- 名古屋環状2号線の整備により、沿線の観光施設への更なる観光客数の増加が期待され、地域観光の活性化に寄与。

ディノアドベンチャー名古屋の概要

- ◆ 恐竜の森を巡る探検型アトラクション
 - ・2016年7月1日オープン
 - ・2016年11月施設規模拡大
 - ・年間11万人以上が利用〔2020年3月末時点〕



あいち健康の森公園の観光入込客数の推移



公園管理者の声

名古屋環状2号線東南部周辺の施設の利用客数は、増加傾向にあります。名古屋環状2号線東南部の開通が要因の一つであると想定されます。大高緑地では、現在も敷地内の開発募集を行っていますが、国道302号等の道路網が充実し、アクセスが良好な施設であるため、開発が進んでいくと思います。

〔公園管理者ヒアリング結果より〕



名古屋市や岐阜県の小学校等からの問い合わせもあり、実際に遠足等で来園しています。名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備によりトラックが高速道路に転換し、国道302号の渋滞緩和、沿道環境の改善による来場者の増加に期待しています。

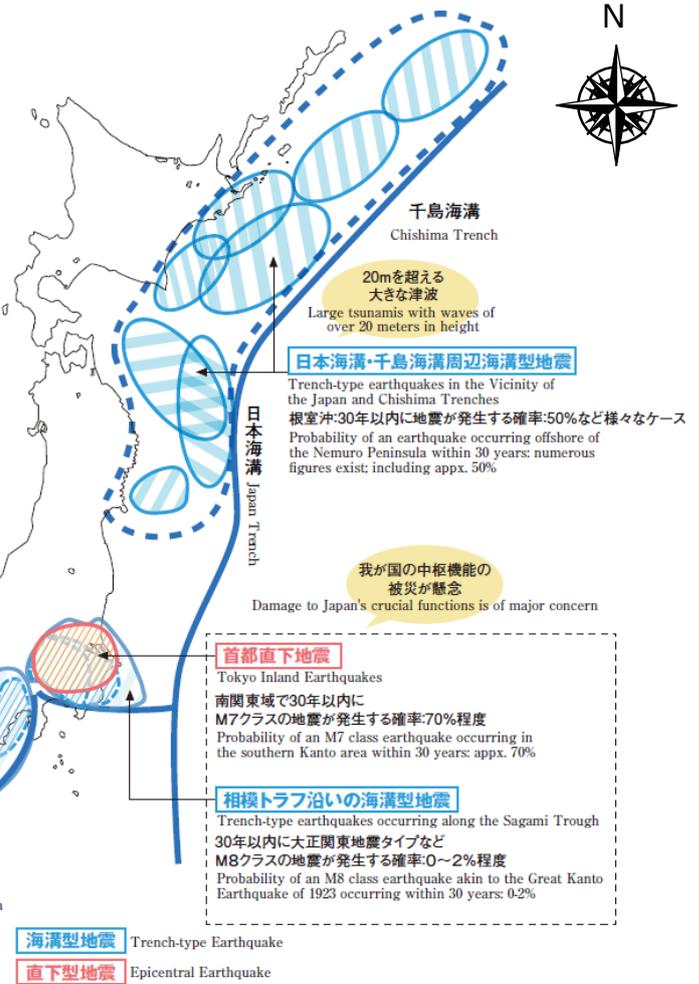
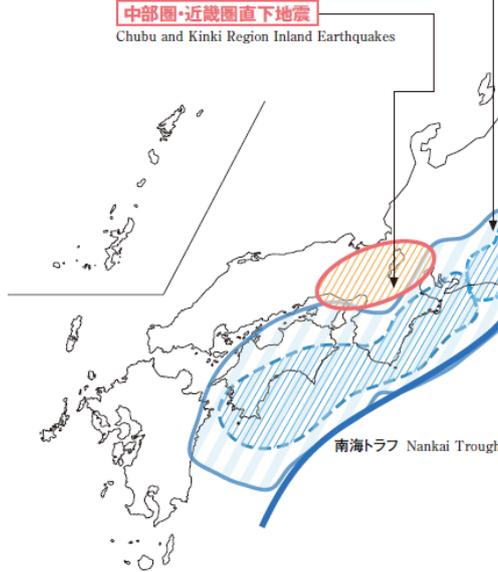
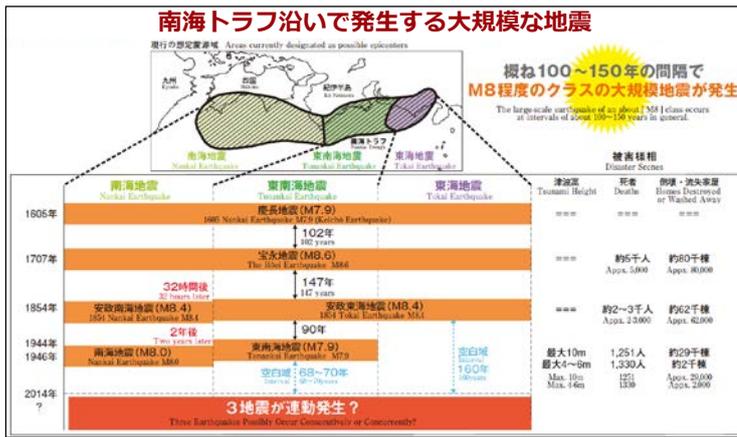
〔公園管理者ヒアリング結果より〕



防災 総論

日本における災害

- 日本は、地震、火山活動が活発な環太平洋変動帯に位置しており、プレート境界やその周辺で発生する地震による被害を受けやすく、世界で発生するマグニチュード6以上の地震の2割近くが、日本の周辺で発生。
- 近い将来、南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、中部圏・近畿圏直下地震といった大規模地震の発生が想定。



出典：内閣府「日本の災害対策」

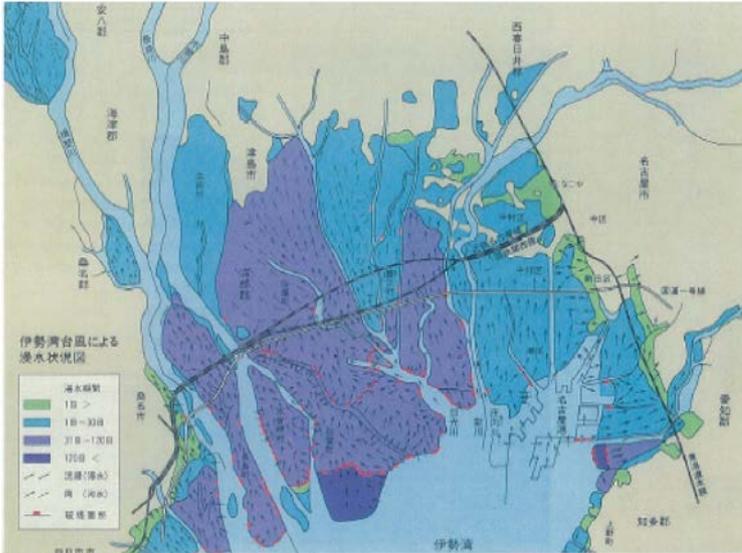
日本で発生した主な地震（過去40年）

日付	災害名	マグニチュード	死者・行方不明者数
1984年9月14日	長野県西部地震	6.8	29人
1993年7月12日	北海道南西沖地震	7.8	230人
1995年1月17日	阪神淡路大震災	7.3	6,437人
2004年10月23日	新潟県中越地震	6.8	68人
2008年6月14日	岩手・宮城内陸地震	7.2	23人
2011年3月11日	東日本大震災	8.4	22,252人
2016年4月14日	熊本地震	6.5	273人
2016年4月16日		7.3	
2018年9月6日	北海道胆振東部地震	6.7	42人

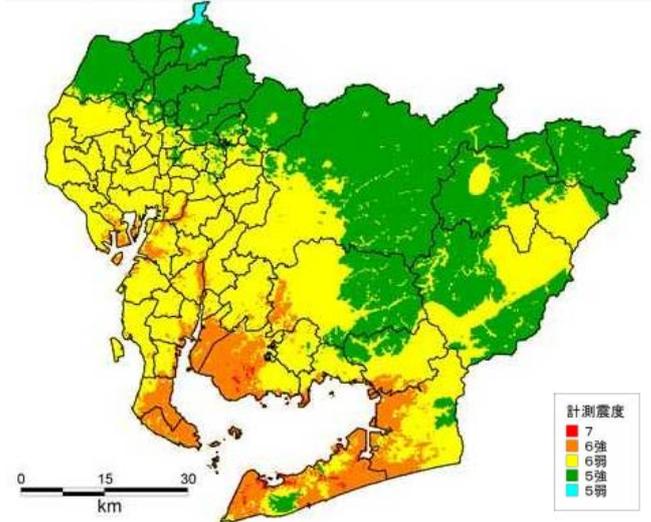
出典：内閣府「防災白書」

愛知県における災害

- 1959年に発生した伊勢湾台風は、高潮による浸水により、愛知・三重県を中心に死者・行方不明者数5,098人等の甚大な被害をもたらした、観測史上3番目となる929.6hPaの超大型で非常に強い勢力を有した台風。
- 愛知県では東海・東南海・南海地震の被害想定として、死者約6,400人、建物全壊約94,000棟、帰宅困難者数約86～93万人と予測。



＜伊勢湾台風における浸水状況＞



＜東海・東南海・南海地震における震度分布の想定＞

出典：内閣府「災害教訓の継承に関する専門調査会報告書」愛知県防災会議地震部会「愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等 被害予測調査結果」

中部版くしの歯作戦

- 2011年の東日本大震災では、津波で大きな被害が発生した沿岸部へ救援・救護活動や復旧・復興のため、「くしの歯型」救援ルートを設定し、道路啓開を実施し、震災翌日には沿岸部へのアクセスルートを確認。
- 中部地方においても、発生が想定される東海・東南海・南海地震等への懸念から、救援・救護活動、緊急物資の輸送等を迅速に行うため、中部版「くしの歯作戦」を策定。名二環はSTEP1「くしの「軸」」に位置付け。



出典：中部地方幹線道路協議会 中部版「くしの歯作戦」(令和元年5月改訂版)



巨大地震発生確率と津波最大浸水想定域

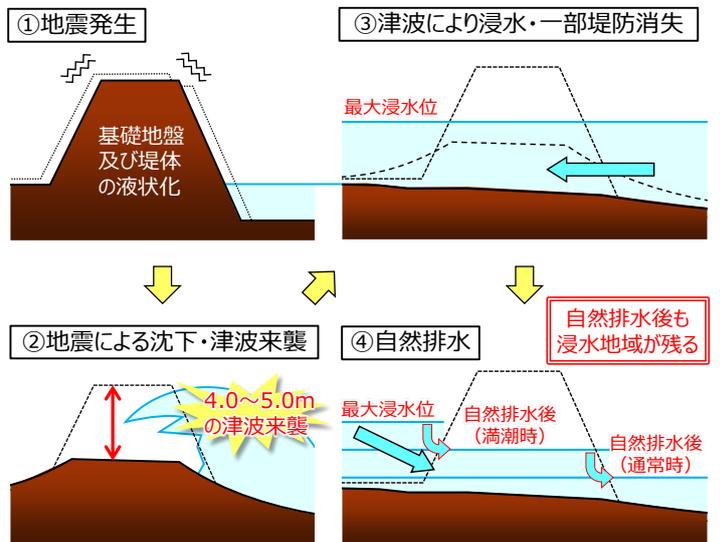


津波最大浸水エリア（満潮時）
 第一次緊急輸送道路 第二次緊急輸送道路 第三次緊急輸送道路
 【今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率】
 0~0.1% 0.1~3% 3%~6% 6%~26% 26%~100%

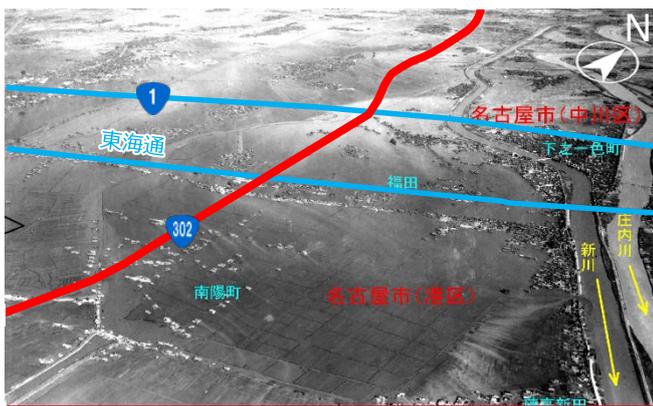
出典：国立研究開発法人防災科学技術研究所「全国地震動予測地図2018年版」、国土交通省中部地方整備局河川部「濃尾平野の排水計画（第1版）（平成25年8月）」

- 愛知県臨海部は、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が高い地域。
- 名古屋環状2号線沿線の海拔ゼロメートル地帯は、巨大地震発生時に津波等で長期間浸水する可能性。
- 高架構造の名二環の整備により、浸水被害時にも緊急輸送道路の機能を確保。

<海拔ゼロメートル地帯における浸水メカニズム>



伊勢湾台風の高潮による浸水被害状況



愛知県内の死者・行方不明者数 3,378人

出典：内閣府「災害教訓の継承に関する専門調査会報告書」

浸水被害発生時のイメージ

国道302号冠水時も、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）は高架構造のため、浸水被害発生時も走行可能。

浸水被害発生時も走行可能



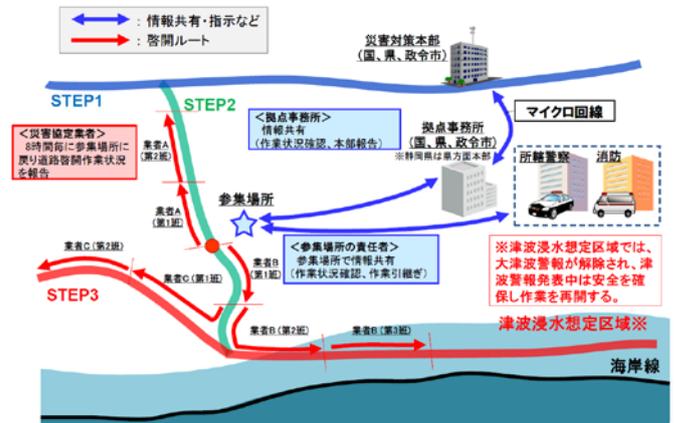


中部版くしの歯作戦に基づく道路啓開



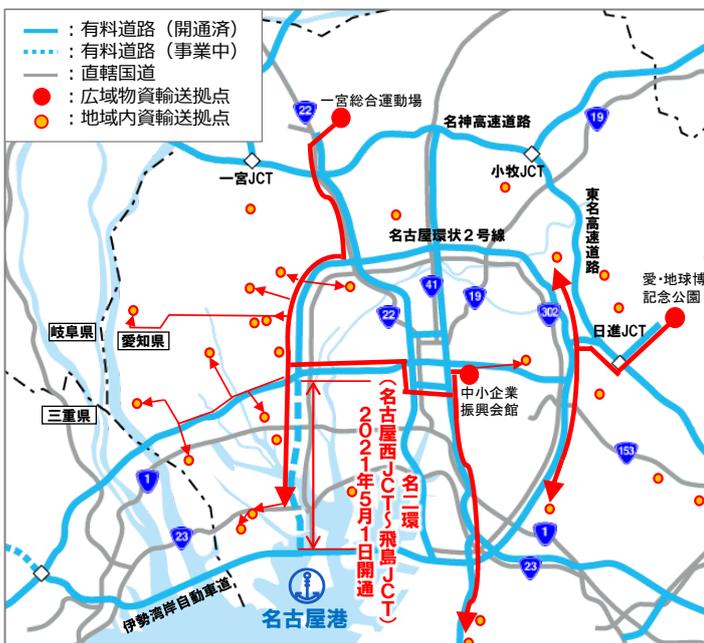
- 南海トラフ巨大地震発生時には、緊急物資輸送ルート確保のため、中部版くしの歯作戦を実施。
- また、南海トラフ巨大地震発生後は、国のプッシュ型支援により全国から愛知県の広域物資輸送拠点へ物資が発送。
- 広域物資輸送拠点から地域内物資輸送拠点への輸送に名古屋環状2号線を活用。

くしの歯作戦に基づく道路啓開 (イメージ)



出典：中部地方幹線道路協議会 中部版「くしの歯作戦」(令和元年5月改訂版)

巨大地震発生後の物資輸送



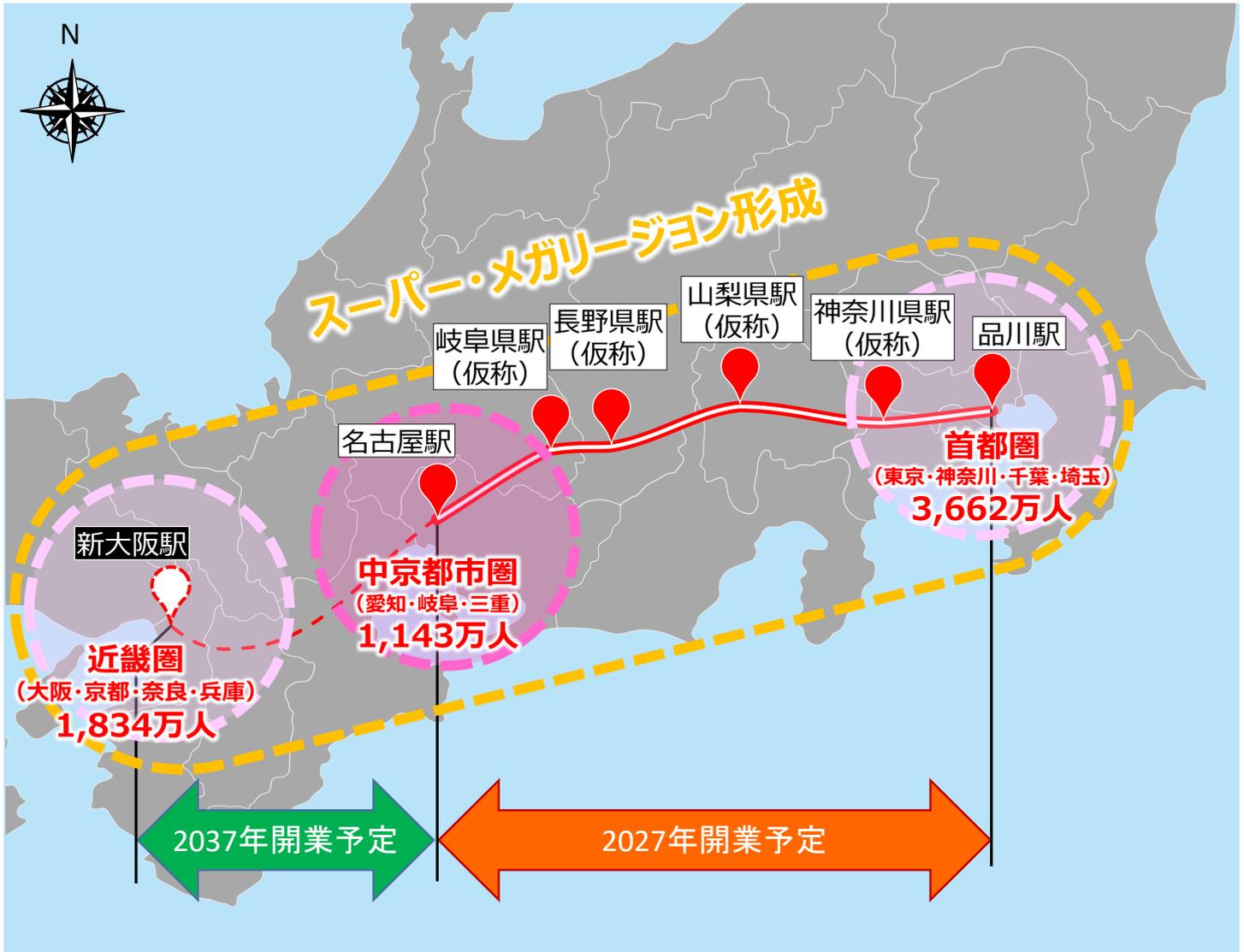
巨大地震発生後の物資輸送フロー (イメージ)



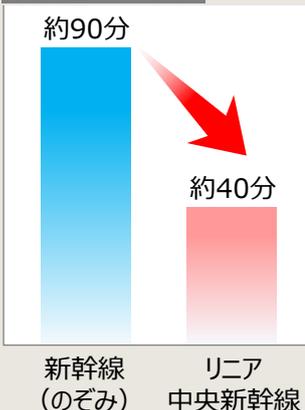
出典：愛知県「南海トラフ地震における愛知県広域支援計画」(平成31年3月)

リニア中央新幹線開通によるスーパー・メガリージョン

- リニア中央新幹線は、名古屋⇄東京間を2027年、名古屋⇄大阪間を最短で2037年の開業を予定。
- リニア中央新幹線開通により、名古屋⇄東京、名古屋⇄大阪間の所要時間が半減するほか、三大都市圏が結ばれることにより、世界最大の経済規模を持つ「スーパー・メガリージョン」の形成が期待。
- また、リニア中央新幹線名古屋～東京間の開通により、愛知県全体で約2.3兆円の経済効果を見込む。



名古屋 ⇄ 東京



名古屋 ⇄ 大阪



出典：東海旅客鉄道株式会社「アニュアルレポート2019」

(億円)



出典：公益財団法人 中部圏社会経済研究所試算

※この試算では、中部圏社会経済研究所が開発している中部圏多部門マクロ計量モデル(暫定版)を用いて、名古屋～東京開業による愛知県への経済効果を推計した。

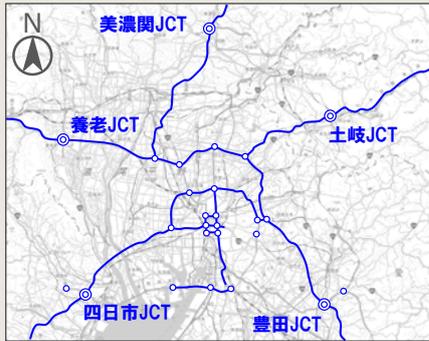
全線

中京都市圏のネットワーク形成

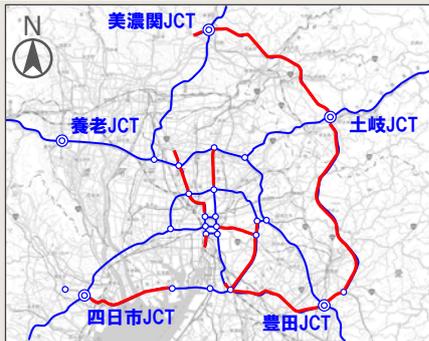


中京都市圏の高規格道路網の形成

1999年度末までに開通



2010年度末までに開通



2021年までに開通

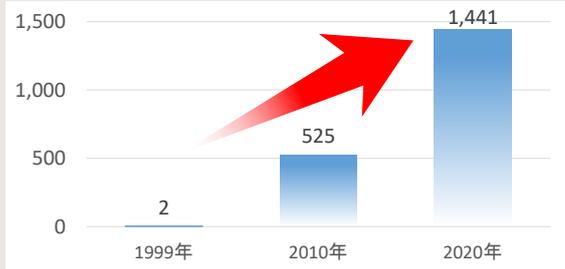


※ 予定を含む

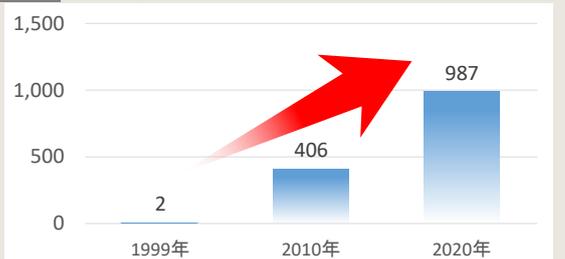
- 1999年度末までは、高規格道路を使って東西・南北に行けるルートは数えるほどしかなかったが、2010年度末までの名二環東南部等の開通により、ルート数は劇的に増加。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通によりルート数は更に増加。

ルート数の推移

南北軸 美濃関JCT → 四日市JCT



東西軸 四日市JCT → 豊田JCT



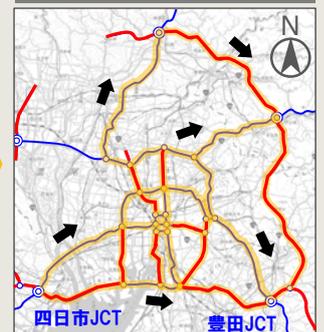
※JCT間の全経路を集計。各リンク（JCT間）は1回しか通行できないものとして集計。ルートが類似しているものでも1リンクでも利用が異なれば別ルートとして計上。

1999年度末までに開通



— 四日市JCT→豊田JCTの走行ルート

2021年までに開通



※ 予定を含む

全線 ものづくりを支える産業基盤の強化



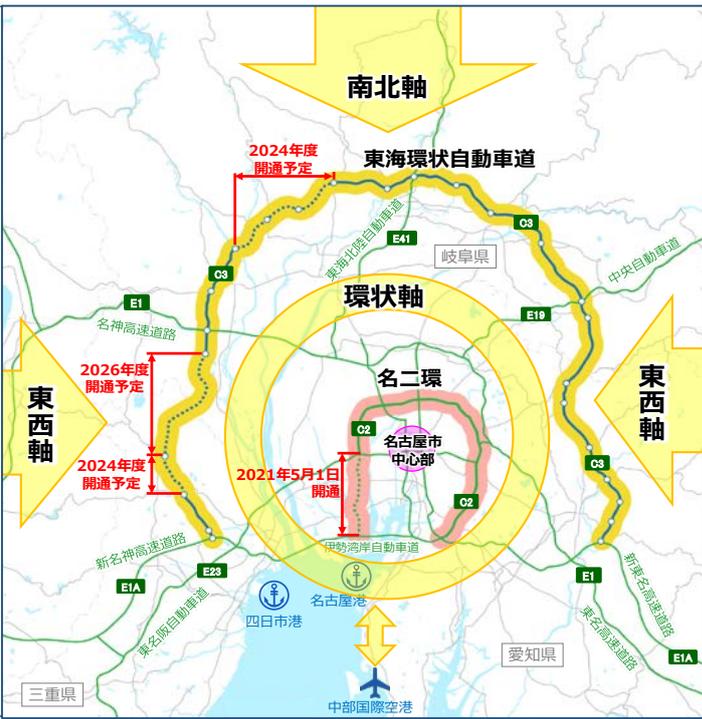
トラック隊列走行の実証風景（北関東自動車道）

中京都市圏を中心とした産業基盤の強化



- 中京都市圏は自動車産業や航空宇宙産業などをはじめとした日本の製造業の発展を牽引。
- 名二環、東海環状自動車道等の周辺道路整備と連携し、国際競争力を支える産業基盤の強化を実施。

中京都市圏における環状道路の整備状況



中京都市圏の主要戦略産業

自動車関連産業

次世代自動車 FCV (MIRAI)

出典：トヨタ自動車株式会社HP

ものづくり中堅・中堅企業の振興
(メッセナゴヤ開催)

写真提供：メッセナゴヤ実行委員会

ものづくり関連新産業創生
(ロボット産業の振興)

高齢者向けの癒しロボット
あいちサービスロボット実用化支援センター

出典：愛知県HP

エネルギーの多様化
(木質バイオマス発電)

木質バイオマス発電プラント (瑞穂市)

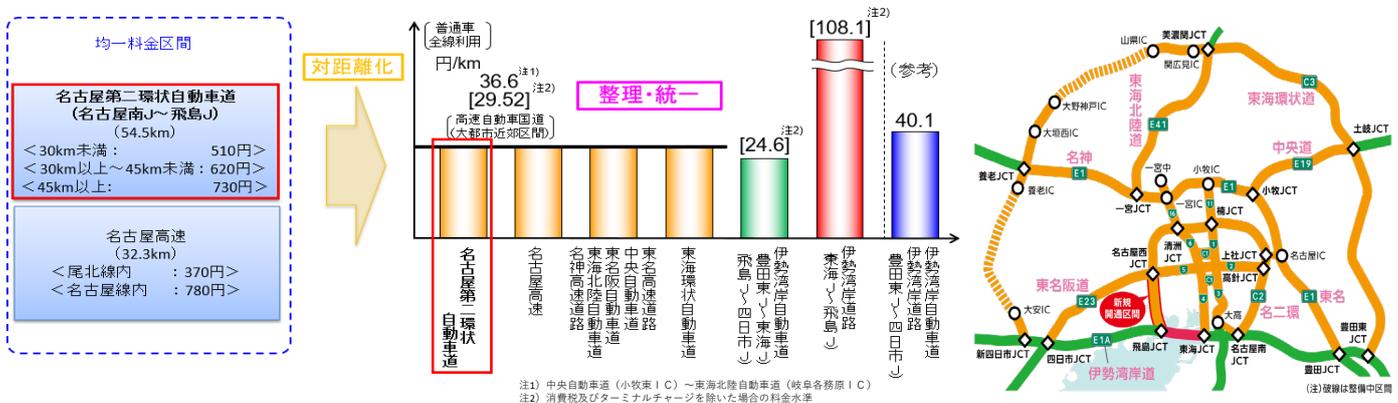
出典：岐阜県HP

全線

中京圏の高速道路料金が変わります

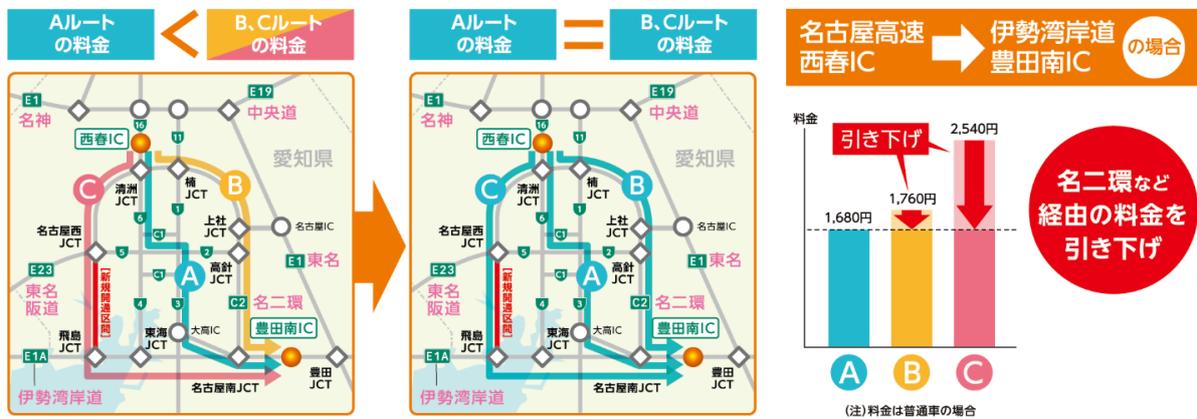
料金水準の整理・統一

- 名二環、名古屋高速道路に対距離料金制を導入します。
- 東海環状自動車道の内側の高速道路料金を大都市近郊区間の料金水準に統一します。

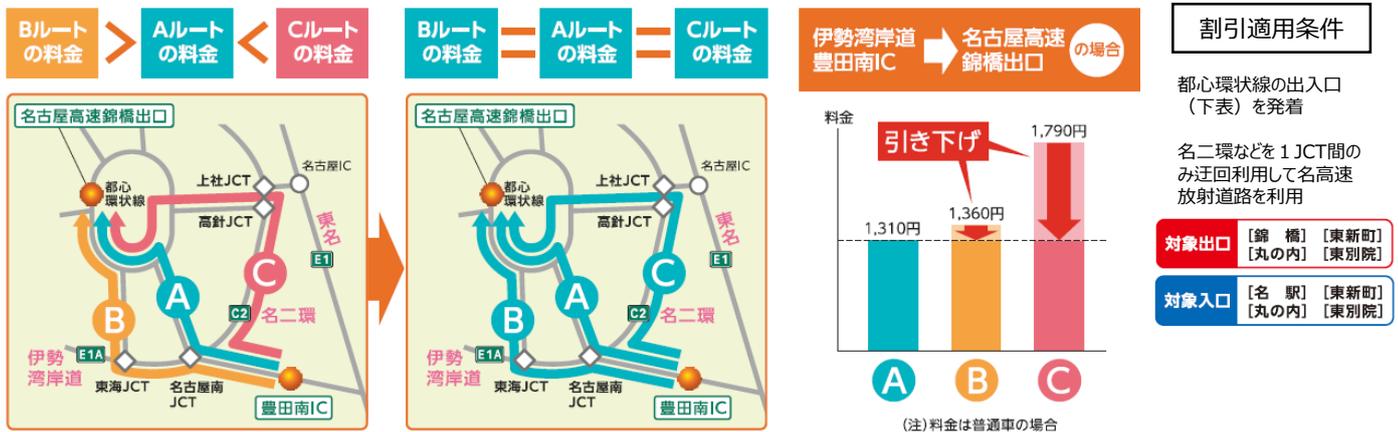


「経路によらない同一料金」の導入

- 名二環の利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金になります。
 ※ただし、都心部経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げません。



- 都心部への流入・流出に関して、交通分散の観点から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金になります。



今まではAルートに交通が集中して渋滞が発生していましたが、渋滞を避けてB、Cルートに迂回利用していただいてもAルートと同じ料金になります。

※詳しくはNEXCO中日本公式WEBサイトをご確認ください。



名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)開通効果検討会議

[設立趣旨]

名古屋環状2号線の開通による影響把握に当たって、関係機関が密接に連携し、開通効果検討等を行うことを目的に設置。

[参加機関]



国土交通省



中日本高速道路(株)



名古屋高速道路公社



愛知県



名古屋市



飛島村



名古屋港管理組合

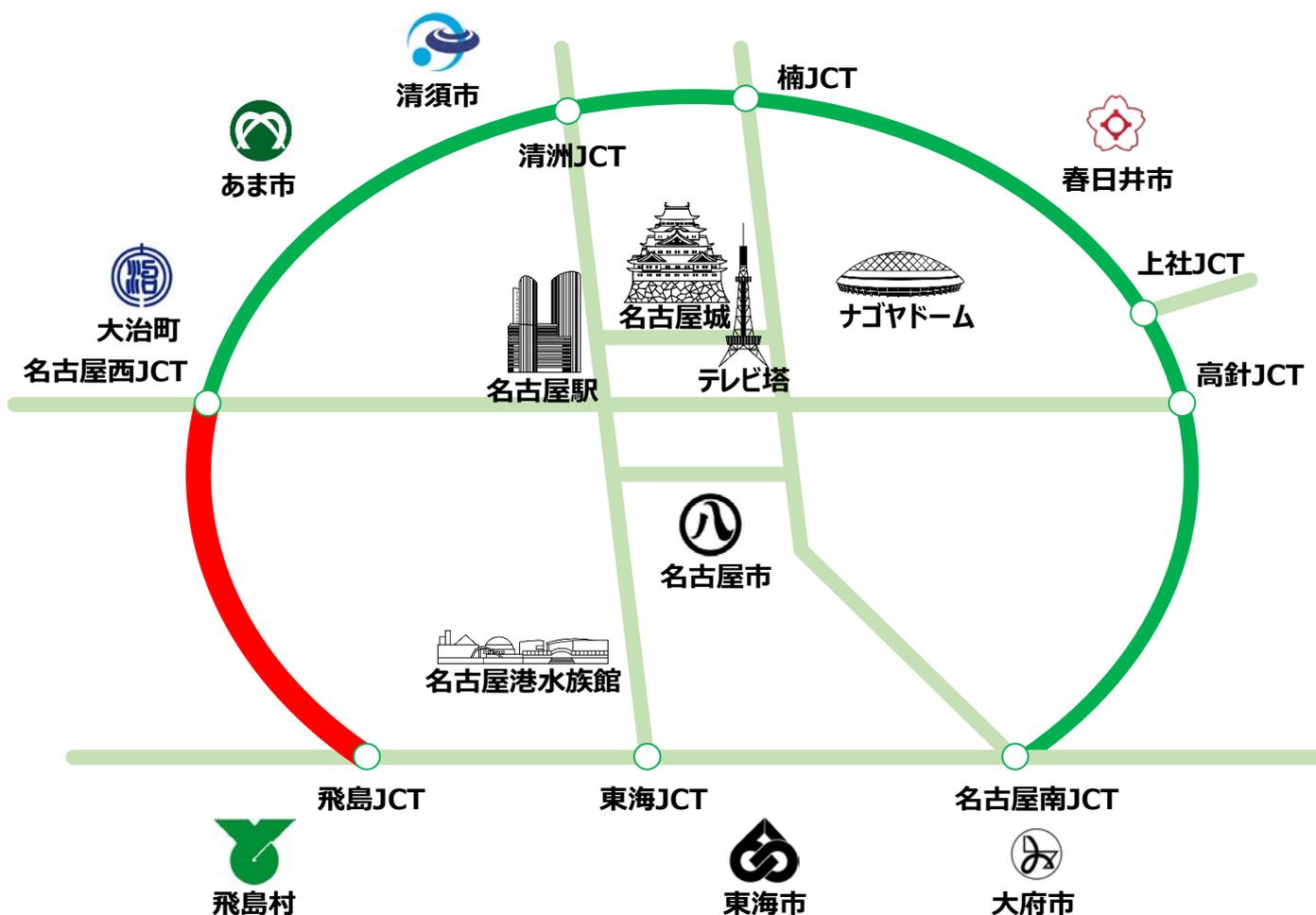


名古屋商工会議所



(一社)中部経済連合会

2020年12月25日発行
2021年 2月26日改訂



○名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）開通効果検討会議

国土交通省中部地方整備局、中日本高速道路株式会社、
名古屋高速道路公社、愛知県、名古屋市、飛島村、
名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、（一社）中部経済連合会

代表

