

名古屋第二環状自動車道 名古屋西JCT～飛島JCT 2021年5月1日(土) 開通



名二環

つながる、
全線開通。

飛島JCT

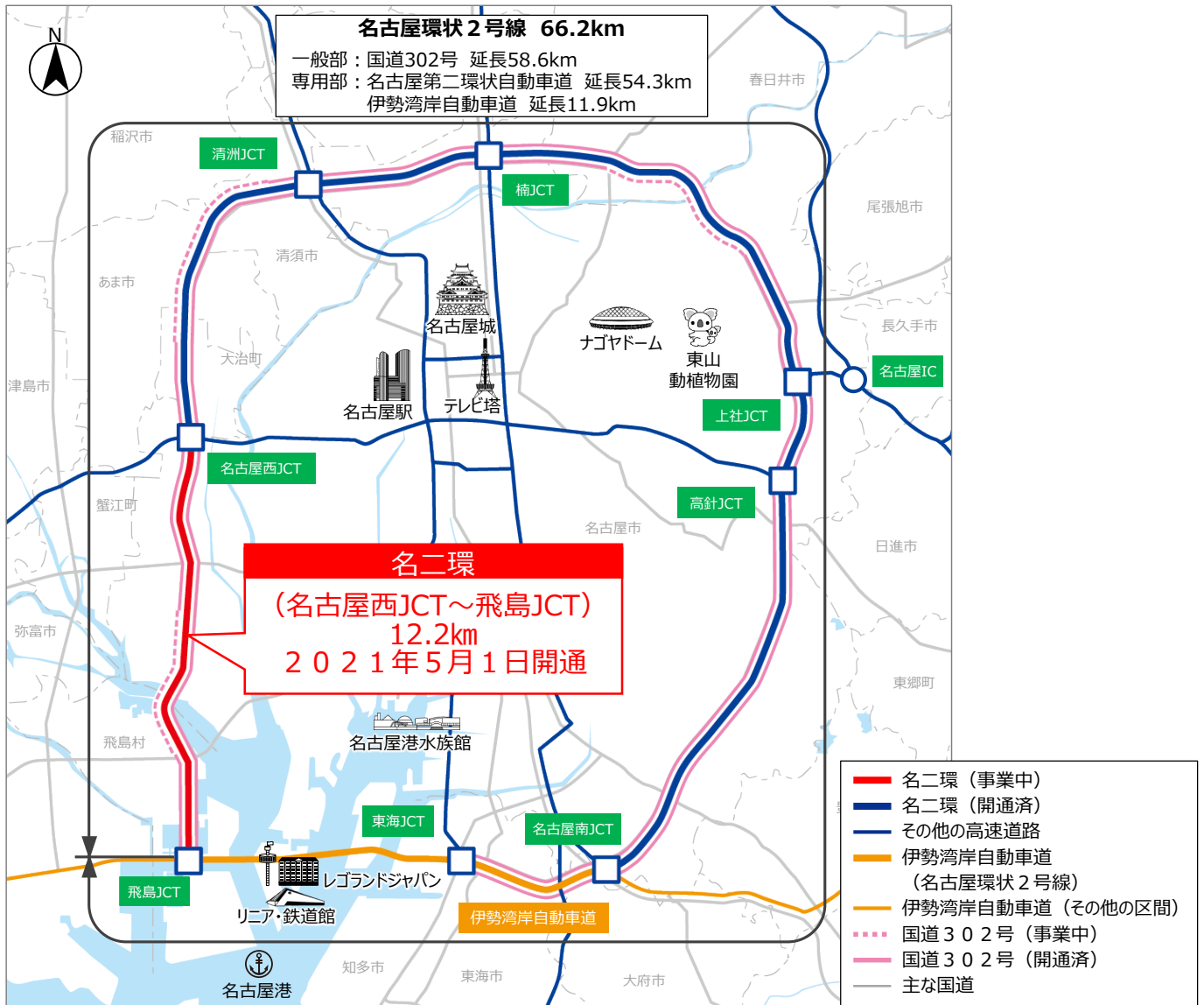
C2 名古屋第二環状自動車道

名古屋西JCT～

事業概要

名古屋第二環状自動車道（名二環）は、名古屋環状2号線の専用部を構成する延長54.3kmの高規格道路です。このうち、名古屋西JCT～飛島JCT（延長12.2km）については、平成21年度事業化、平成24年度工事着手し、このたび、2021年5月1日に開通となり、名二環は、全線開通します。

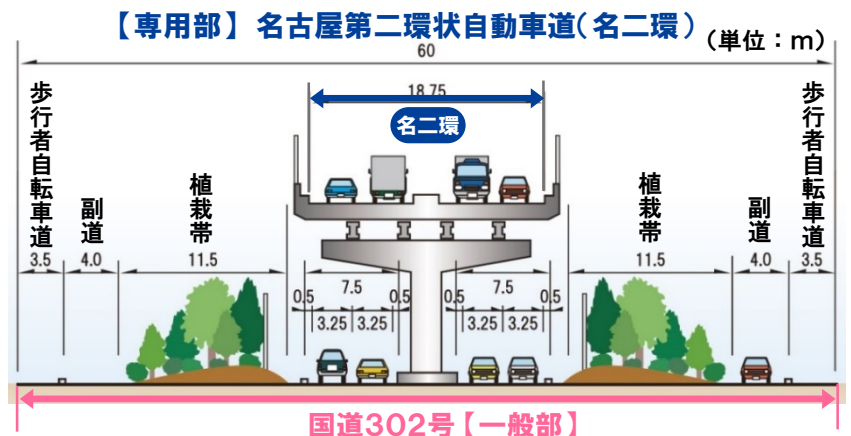
この開通により、名古屋環状2号線（延長66.2km）は、専用部および一般部含め全線開通となります。



名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の概要

都市計画決定	1982年(昭和57)年11月
区間	名古屋西JCT～飛島JCT
延長	12.2km
道路規格	第2種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
通過市町村	名古屋市中川区、港区、飛島村

代表的な断面



飛島JCT:12.2km整備により全線開通します

環状道路整備の機能



名古屋西JCT上空

全線開通により環状道路としての機能を発揮！

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、交通の円滑化を図ります。



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、混雑を緩和します。



非常時迂回機能

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ます。



C2 名古屋第二環状自動車道

名二環(名古屋西JCT～飛島JCT)の事業進捗

位置①：かの里東交差点付近



工事着手
工事着手時の様子です。
これから国道302号の中央に名二環の橋脚を設置する準備をしていきます。



下部工工事
国道302号の中央にスペースを確保し、名二環の橋脚の工事を行っています。
名古屋市内の全区間で工事を行っています。

事業化

工事開始

2009年度

2012年度

2014年

2016年

位置②：梅之郷交差点付近



工事着手
国道302号の中央にスペースを確保し、名二環の工事を開始しています。
飛島村内の大部分の区間で工事を開始しています。



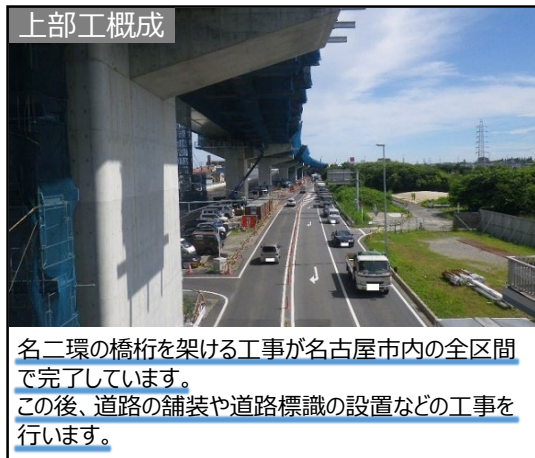
下部工概成
名二環の橋脚の工事が飛島村内の全区間で完了しています。
この後、橋脚の上に名二環の橋桁を架けていきます。

写真位置図



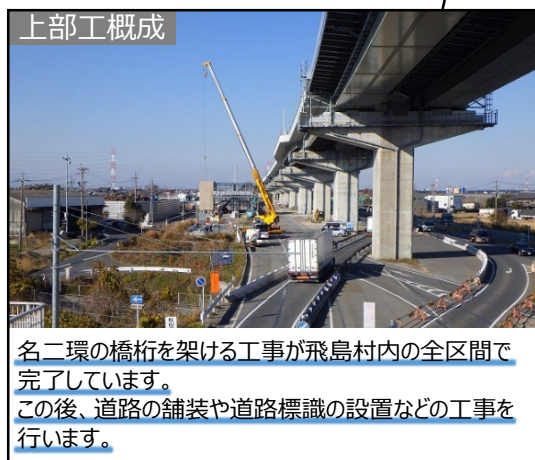


2018年



2020年

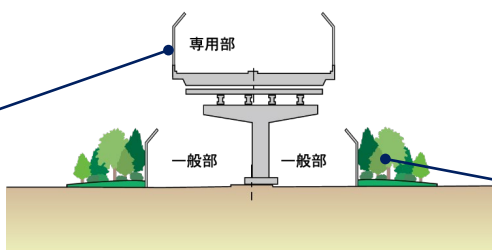
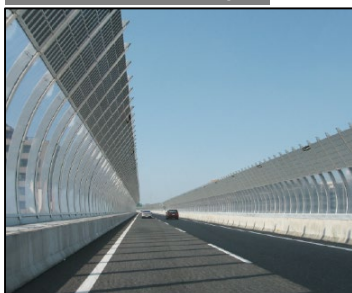
2021年5月1日
名古屋西JCT
～飛島JCT開通



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。

遮音壁（専用部）



植樹帯



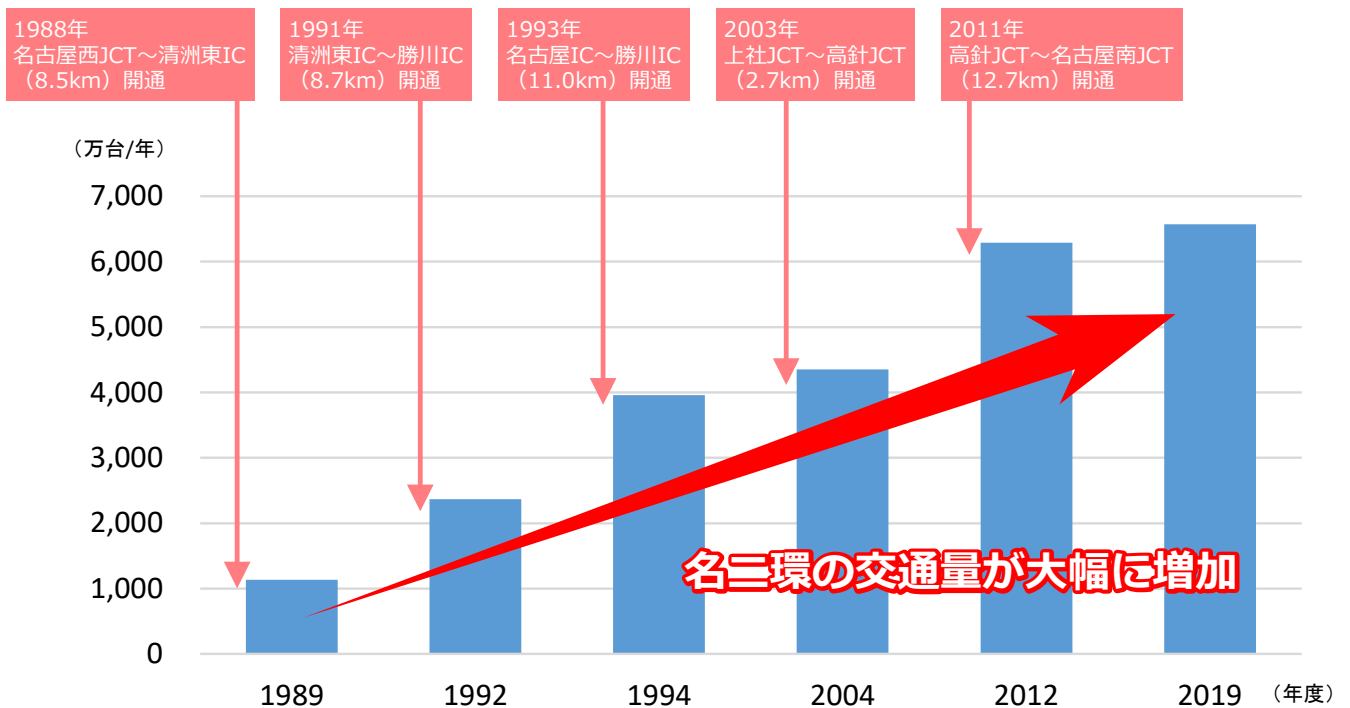
交通量の変化



名二環の延伸により交通量は徐々に増加！

- 1988年に名二環（名古屋西JCT～清洲東IC）が開通してから、徐々に開通区間が広がり、名二環の交通量は大幅に増加しました。2019年度には約6,500万台が名二環を通行されました。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の今回の開通により、更に多くの方が利用することが期待されます。

名二環の交通量の推移



出典：NEXCO中日本

名古屋西JCT～飛島JCT 開通の効果

所要時間・渋滞の軽減効果

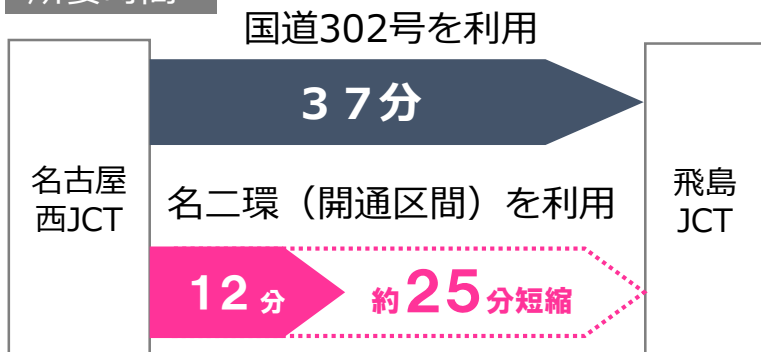


かの里東交差点付近

名古屋都市圏の交通渋滞緩和に寄与！

- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通によって、所要時間短縮や定時性向上が期待されます。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通により、「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割減少します。

所要時間



企業の声

○衣料品小売事業者

物流に関しては、基本的に高速道路を活用しており、繁忙期には毎日トラック10台程度の納入があります。

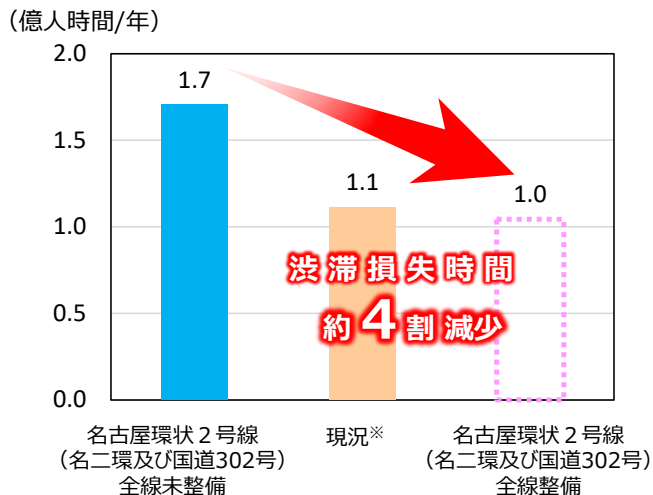
名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が整備されることにより、所要時間が短縮され、運賃が下がるため、大変ありがたい。

[企業ヒアリング結果より]



※名二環は設計速度にて算出
国道302号は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果における混雑時旅行速度にて算出

渋滞損失時間



企業の声

一般道を利用して店舗や顧客へ商品を運ぶため、国道302号の渋滞削減により、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。

[企業ヒアリング結果より]



※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

C2 名古屋第二環状自動車道

物流の効率化



名古屋港のコンテナ貨物

物流の効率化に寄与！

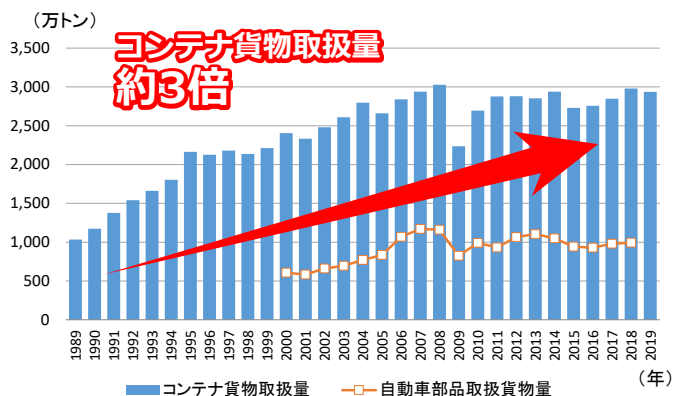
- 名古屋港飛島ふ頭のコンテナターミナル整備により、海外向けのコンテナ貨物取扱量は、約20年で3倍に増加しています。また、飛島ふ頭取扱コンテナの約4割が小牧・岐阜方面へ輸送されています。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備により、所要時間が短縮され、小牧市～飛島ふ頭間の物流の回転数が増加（1日2往復→3往復）と物流効率化が期待されます。
- 名古屋環状2号線全線開通と飛島ふ頭のコンテナターミナル整備※で、物流機能の強化による相乗効果の発揮が期待されます。

※飛島ふ頭のコンテナターミナル整備：水深15m岸壁（耐震）

名古屋港への物流の動き



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便のコンテナなどを運送しています。

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。名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備により、1日の回転数が2回から3回に高められます。



【企業ヒアリング結果より】

名古屋西JCT～飛島JCT 開通の効果

観光施設などへのアクセス性の向上



名古屋港エリアが今よりもっと身近に！

- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の整備により、IC 5 km圏域が広がることにより、利便性が向上し、地域観光を促進します。

名二環（名古屋西JCT～飛島JCT） IC5km圏内人口



出典：国勢調査（2015）

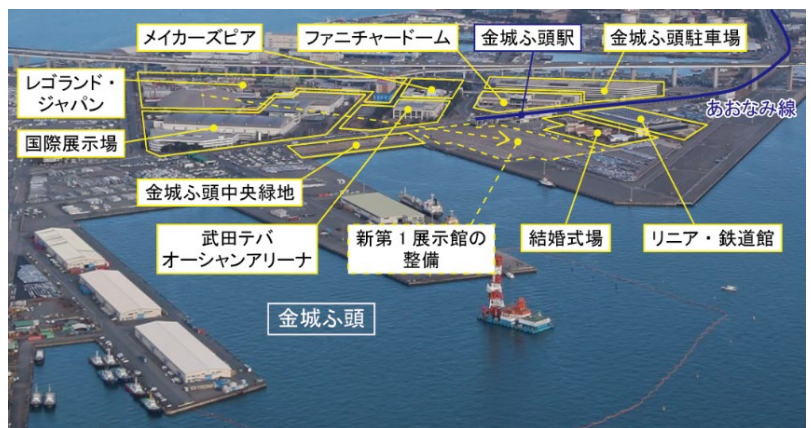
企業の声

愛知県（及び名古屋市）
南西部からのアクセスが改善
されることで、より集客に期待
ができると考えています。



[企業ヒアリング結果より]

名古屋港（金城ふ頭）の交流機能整備計画



◆主な交流機能整備予定

2022年 新第1展示館、コンベンション施設

名古屋港（金城ふ頭）の観光施設

金城ふ頭に位置する様々な観光施設への利便性が向上します。



提供：リニア・鉄道館



提供：矢作地所株式会社（メイカースピア）

C2 名古屋第二環状自動車道

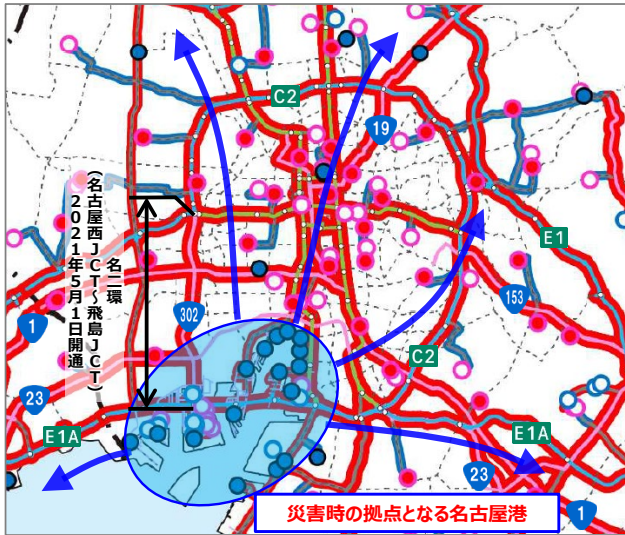
防災・減災



災害時などのライフラインとして貢献！

- 名二環（名古屋西JCT～飛鳥JCT）は、強震動予測地域（震度6強以上）や、海拔ゼロメートル地帯など、地震による被災や津波浸水リスクの高い地域を通過する高規格道路です。
- 災害に強い名二環（高規格道路）と防災機能強化が進む名古屋港（防災拠点）の連携により、被災地への迅速な緊急支援物資の輸送が可能となるなど、地域防災力の向上が期待されます。

災害時の名古屋港からの物資輸送

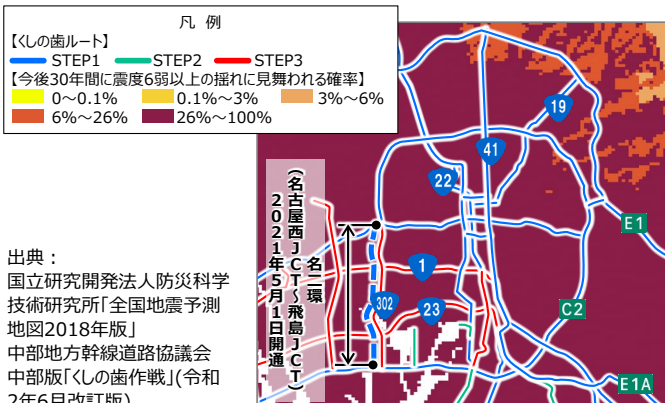


出典：国土交通省「重要物流道路位置図」

凡例	
【重要物流道路】	重要物流道路（赤線） 代替・補完路（青線）
【連絡する拠点】	
重要物流道路	都市（地方中核都市等）
	空港・港湾・鉄道貨物駅（拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等）
	物流拠点（トラクターミナル、工業団地等）
代替・補完路	都市（市区町村の役場）
	防災拠点（備蓄基地、総合病院等）



巨大地震発生確率と海拔ゼロメートル地帯



出典：国立研究開発法人防災科学技術研究所「全国地震予測地図2018年版」
中部地方幹線道路協議会中部版「くしの歯作戦」(令和2年6月改訂版)



出典：国土交通省「色別標高図」
中部地方幹線道路協議会中部版「くしの歯作戦」(令和2年6月改訂版)

名古屋西JCT～飛島JCT 開通の効果

非常時の迂回機能



鶴舞南JCT付近の事故による通行止めの状況（2019.6.19）

通行止め時などの代替路として寄与！

- 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・産業に影響を与えています。
- 名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）整備により、名古屋港までの新たなルートが形成され、非常時の迂回機能の発揮が期待されます。

事故発生時の迂回ルート

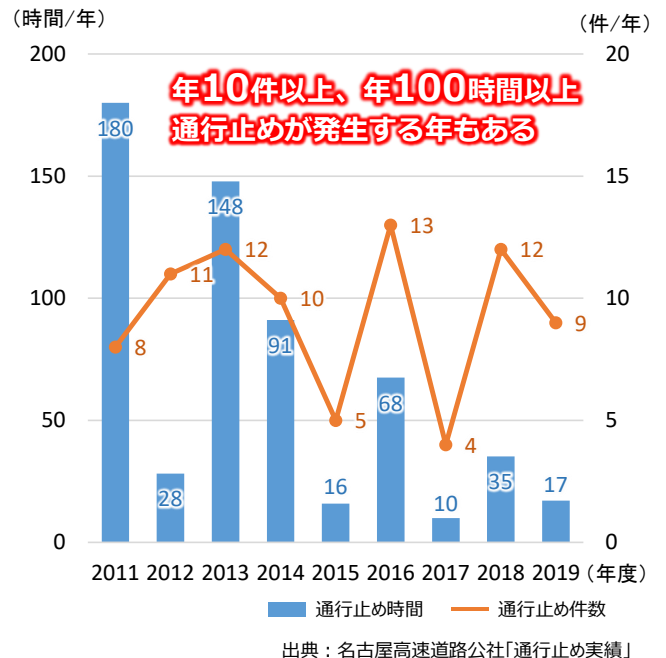


出典（利用経路）：名古屋高速道路公社「通行止め実績」、ETC2.0による利用経路

出典（所要時間）：ETC2.0（2020.2.28）

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

名古屋高速道路の通行止め実績



企業の声

空港バスは時間信頼性が大事な路線です。名古屋高速道路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※の効果を感じました。

また、迂回しても10分程度の遅れで、確実に着くようになりました。

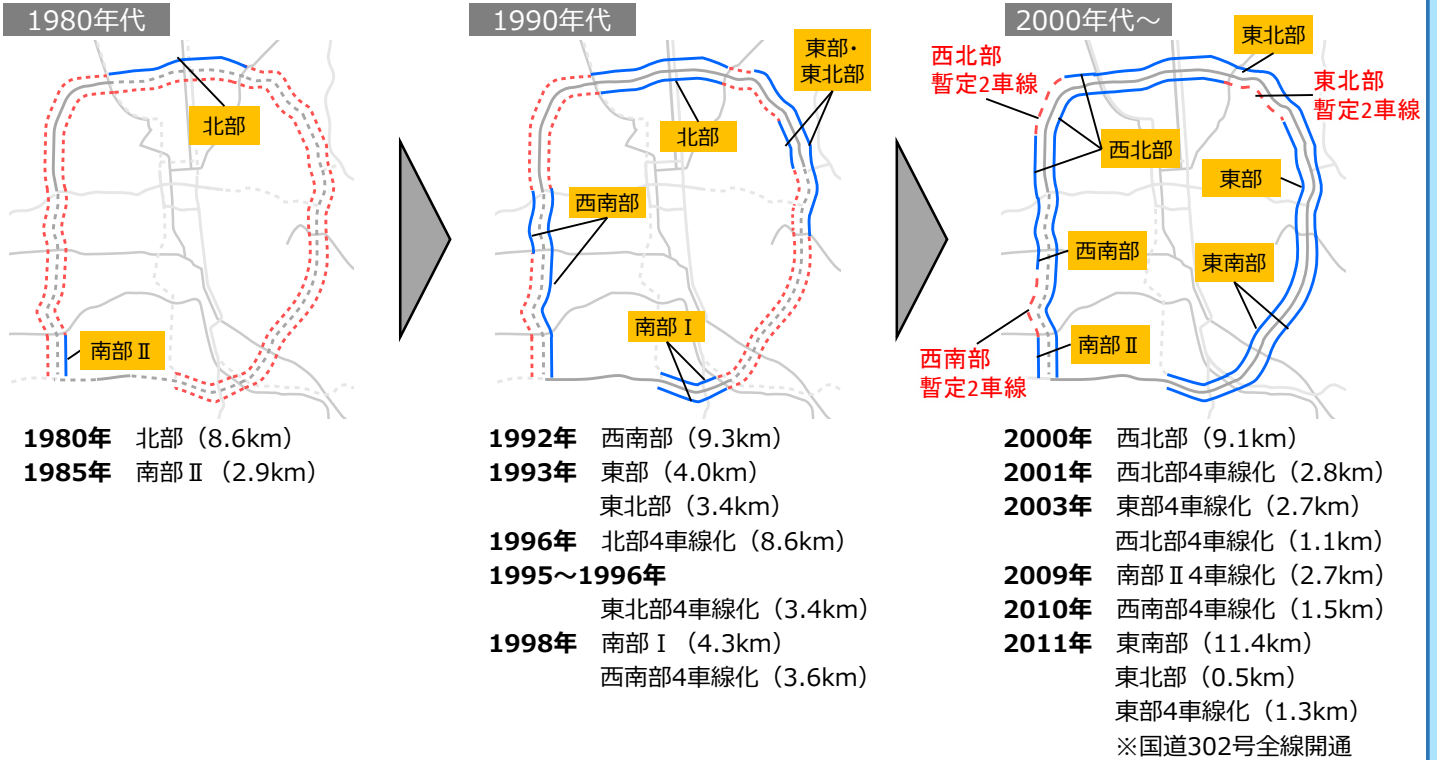


[企業ヒアリング結果より]

※リダンダンシー(redundancy)：災害や事故時の代替のルート、手段

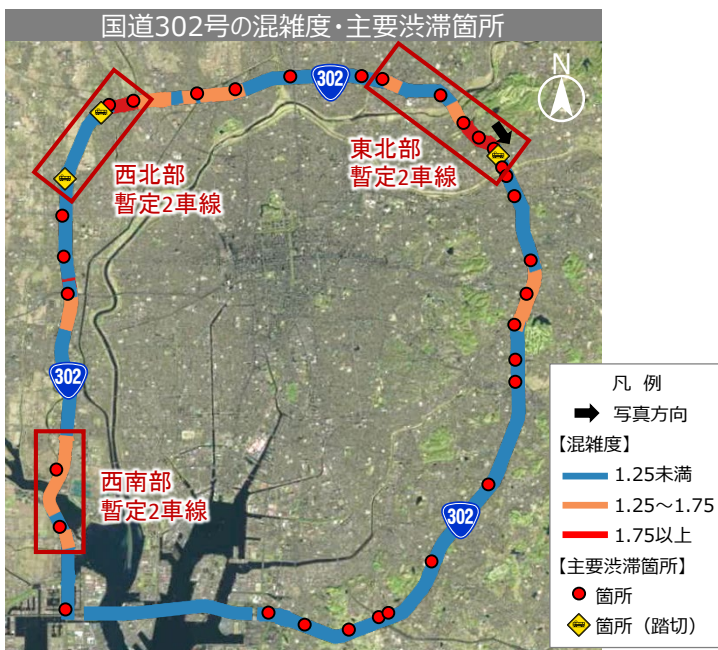
国道302号の整備変遷

- 国道302号は、1980年に北部区間（8.6km）が開通以降、順次開通区間の延伸・既開通区間の拡幅を行ってきました。
- 2011年の東南部・東北部区間の開通により、国道302号は全線開通しましたが、一部で暫定2車線の区間が残っております。



暫定2車線区間の交通課題

- 国道302号の混雑状況を見ると、暫定2車線区間での混雑度が高く、渋滞が発生しています。
- また、国道302号の暫定2車線区間では踏切が主要渋滞箇所指定されており、ボトルネックとなっています。



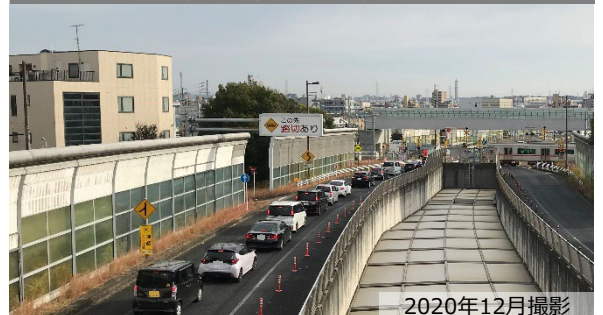
出典：国土交通省「平成27年 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会「【愛知県】渋滞箇所公表資料(平成25年1月22日)」及びUSGSのLandsat衛星データを基に作成

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）

国道302号（東北部）暫定2車線区間の渋滞状況



道路ネットワークの強化

国道302号整備の効果

- 近年、宅配便の取扱個数は右肩上がりに増加しており、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しています。
- 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号線を通して搬送しており、国道302号の暫定2車線区間の4車線化により、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の向上が期待されます。

宅配便の流動



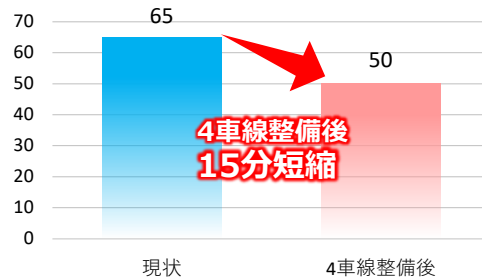
出典：宅配業者提供データ「国道302号沿線営業所の宅配量」
※名古屋市内に拠点を持つ宅配業者へのヒアリング調査結果（2015年）より

搬送の流れ



所要時間の短縮

長久手市の物流センターから清須市の支店に搬送する際の所要時間

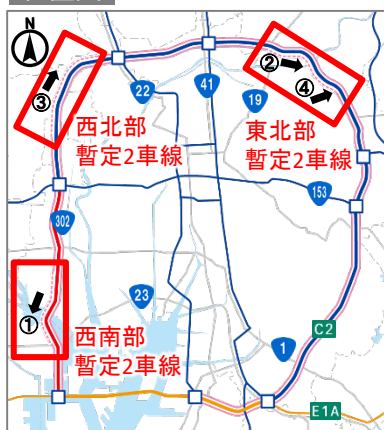


※所要時間算出方法
・平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果より算出
・4車線整備後は整備済区間の旅行速度を適用

国道302号の整備状況

- 現在、国道302号西南部、東北部、西北部で暫定2車線区間の4車線化に向け、設計や工事を進めております。
- 国道302号の4車線化により、渋滞が緩和され、生活道路への迂回が減少し、安全性の向上に寄与します。

位置図



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

西南部



西北部



東北部



図④：鉄道との立体交差イメージ (名鉄瀬戸線・国道302号交差点部)

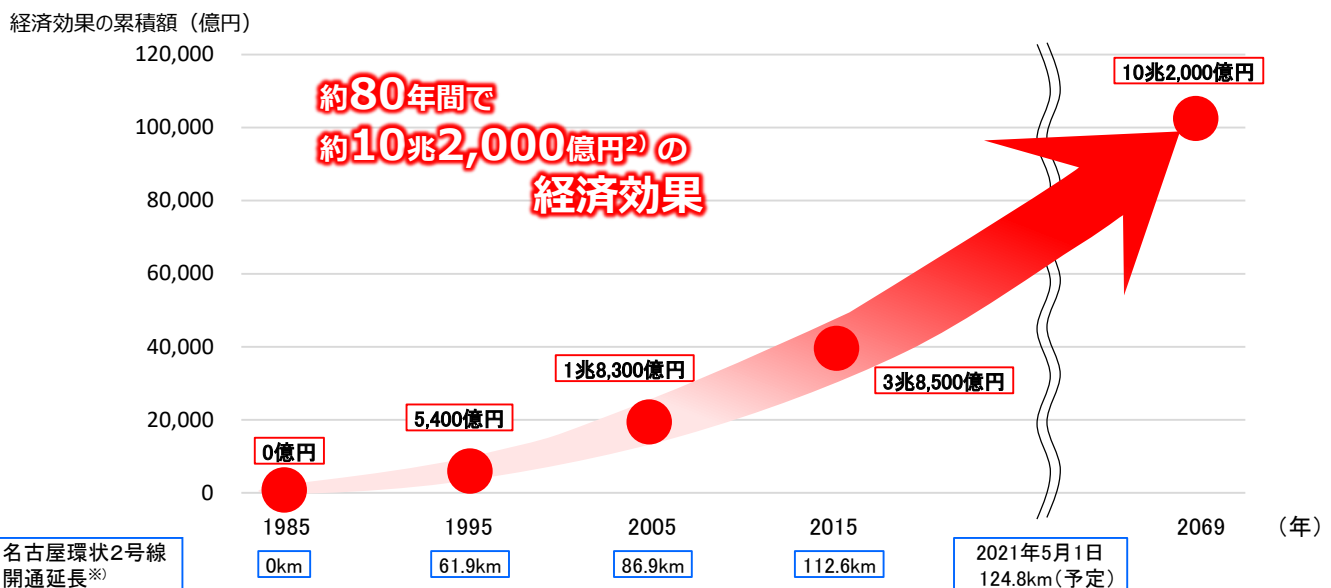
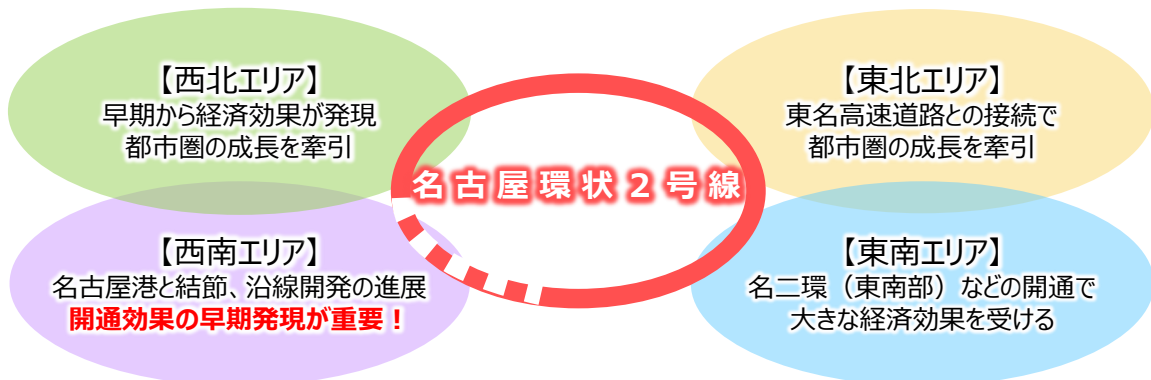


中京都市圏への経済効果



中京都市圏の地域経済の発展を促進！

- 名古屋環状2号線の開通による経済効果は沿線・非沿線エリア¹⁾に広がっています。
- 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²⁾の経済効果が見込まれ、中京都市圏の地域経済の発展を促進しています。



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、飛島村
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、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、伊勢湾岸自動車道、国道302号の合計値

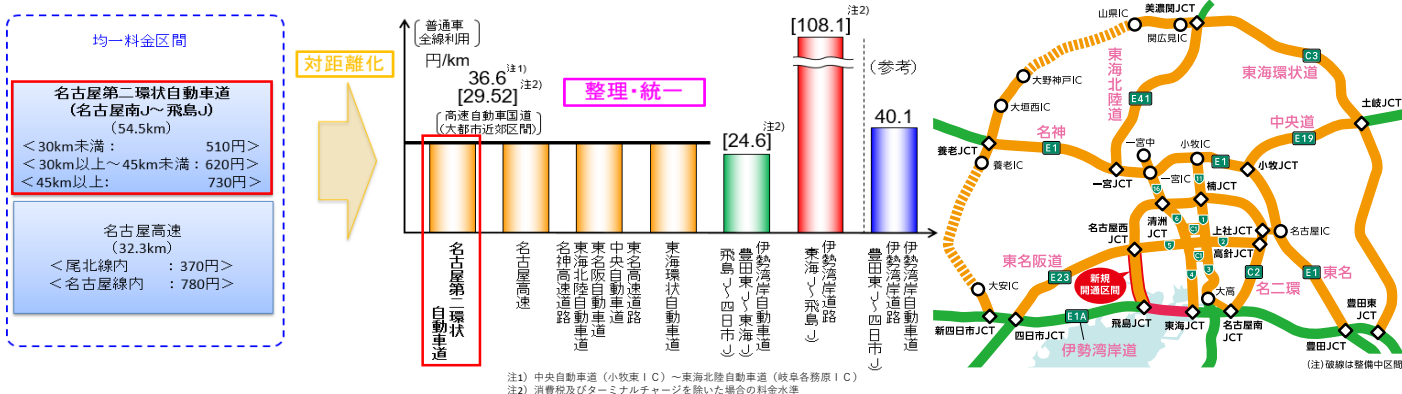
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社「政策研究レポート（2018.3.6、2017.8.22）」

全線開通の効果

中京圏の高速道路料金が変わります

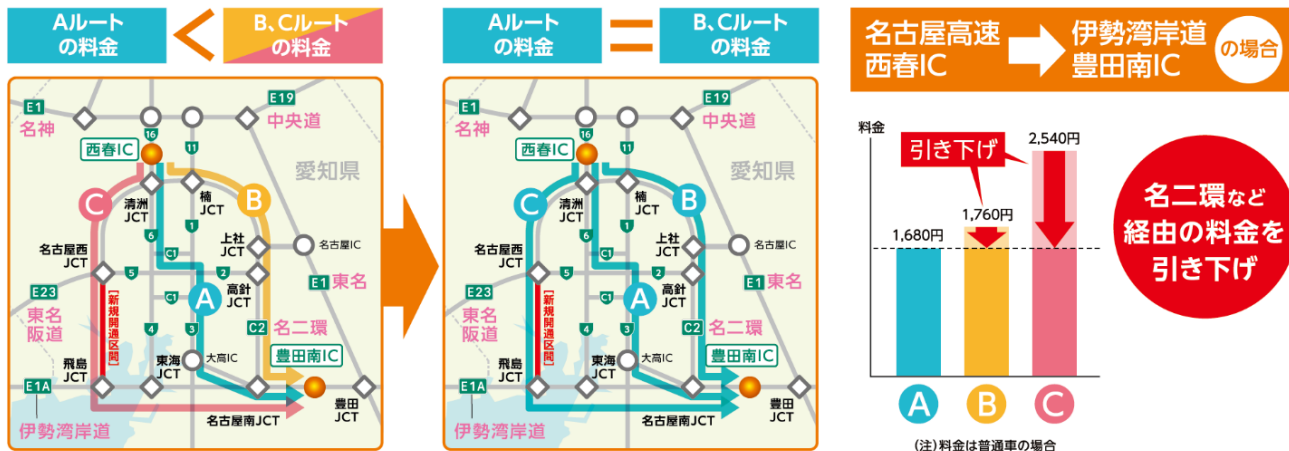
料金体系の整理・統一

- 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。

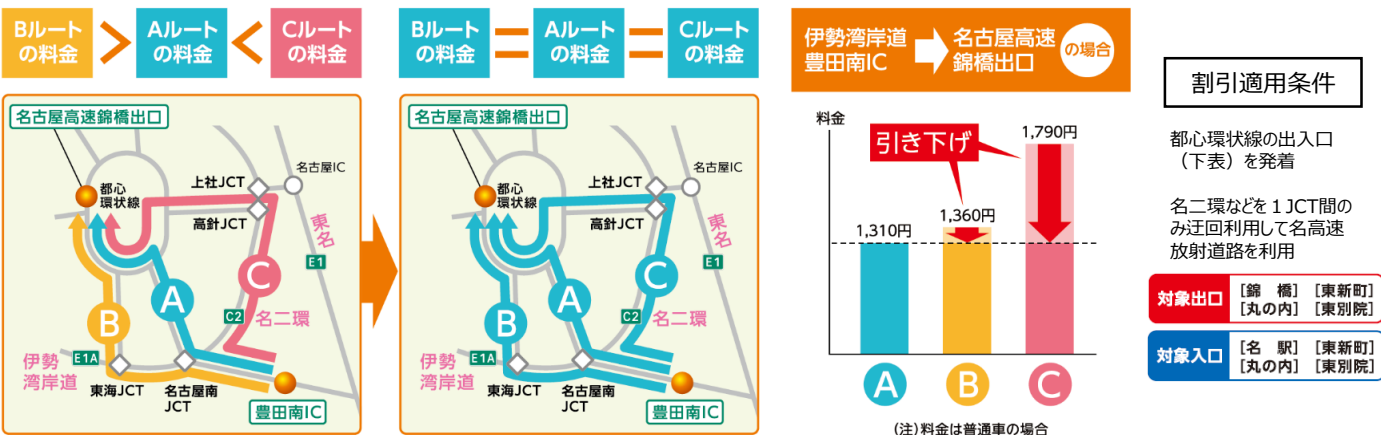


起終点を基本とした継ぎ目のない料金を実現

- 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。



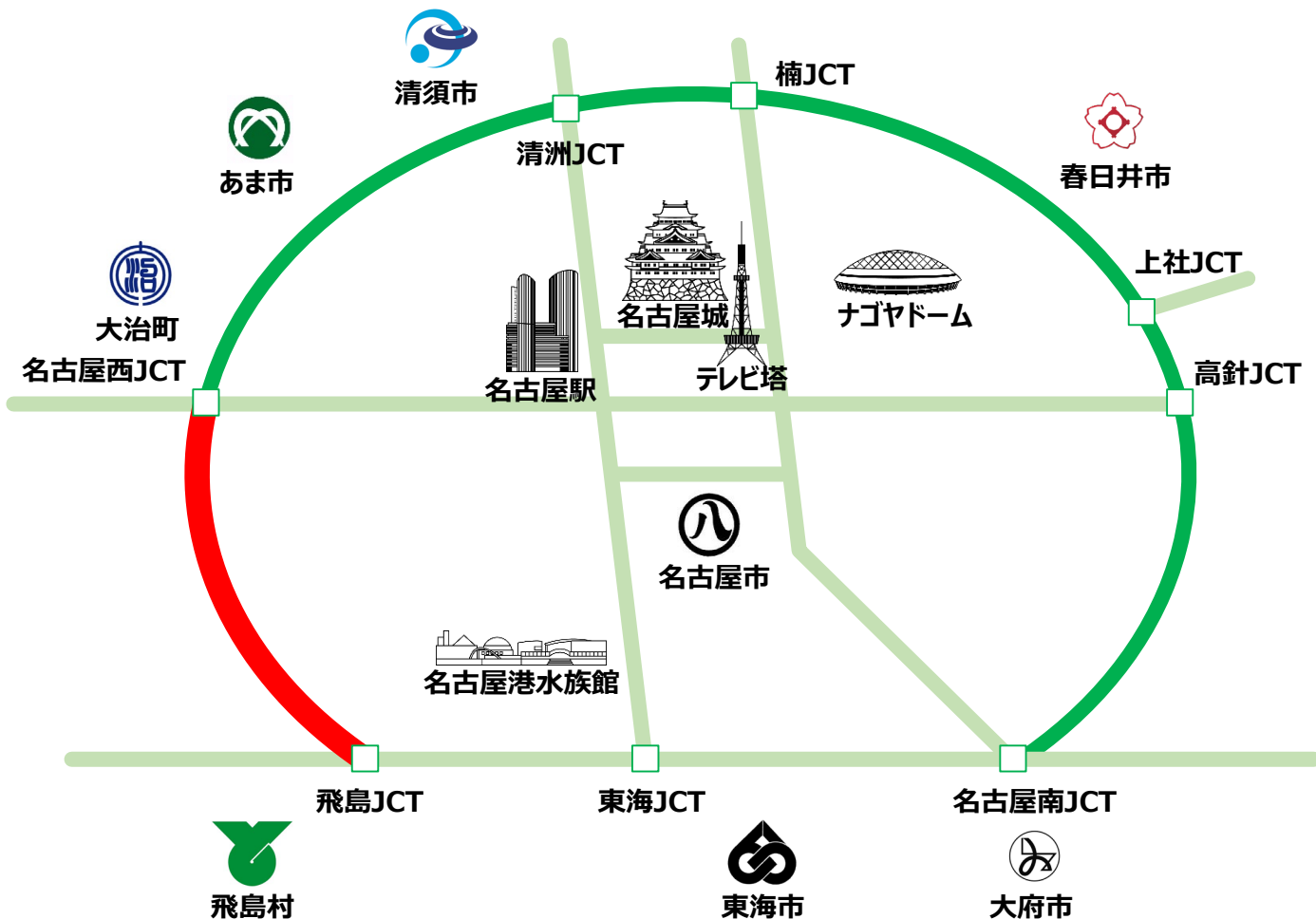
- 都心部への流入・流出に関して、交通分散の観点から、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金になります。



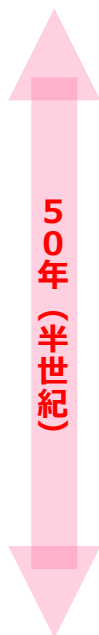
今まではAルートに交通が集中して渋滞が発生していましたが、渋滞を避けてB、Cルートに迂回利用していただいてもAルートと同じ料金になります。

※詳しくはNEXCO中日本公式WEBサイトをご確認ください。





事業の歩み



年号	名古屋環状2号線	
	名古屋第二環状自動車道・伊勢湾岸自動車道（専用部）	国道302号（一般部）
1960年代	1968年 都市計画決定	1968年 都市計画決定
1970年代	1979年 海上部 都市計画決定 名港西大橋事業着手	1971年 事業化
1980年代	1982年 陸上部 都市計画変更 1985年 名港西大橋（3.2km）開通 1988年 名古屋西JCT～清洲東IC（8.5km）開通	1980年 北部（8.6km）開通 1982年 陸上部 都市計画変更 1985年 南部Ⅱ（2.7km）開通
1990年代	1991年 清洲東IC～勝川IC（8.7km）開通 1993年 名古屋IC～勝川IC（11.0km）開通 1998年 【伊勢湾岸自動車道】名古屋南IC～飛島IC（11.2km）開通	1992年 西南部（9.3km）開通 1993年 東部（4.0km）、東北部（3.4km）開通 1994～1996年 東北部（3.4km）開通 1998年 南部Ⅰ（4.3km）開通
2000年代	2003年 上社JCT～高針JCT（2.7km）開通	2000年 西北部（9.3km）開通
2010年代	2011年 高針JCT～名古屋南JCT（12.7km）開通	2011年 東南部（11.4km）、東北部（0.5km）開通 ※国道302号 全線開通
2020年代	2021年5月1日 名古屋西JCT～飛島JCT（12.2km）開通	

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



2021.02