

令和３年度第１回名古屋都市圏環状機能検討会

日時：令和４年３月４日（金）１１：００～

場所：名古屋合同庁舎第２号館

議 事 次 第

１．開 会

２．議 事

- （１）名古屋都市圏の道路ネットワークに係る現状の課題
及び今後の方向性について

３．閉 会

名古屋都市圏環状機能検討会 名簿

所属		役職
◎	中部地方整備局	愛知国道事務所長
	〃	名古屋国道事務所長
	〃	名四国道事務所長
	〃	岐阜国道事務所長
	〃	道路部 道路計画課長
	愛知県	建設局 道路建設課長
	岐阜県	都市建築部 公共交通課長
	〃	県土整備部 道路建設課長
	名古屋市	住宅都市局 都市計画部 街路計画課長
	〃	緑政土木局 道路建設部 道路建設課長
	中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整課長
	名古屋高速道路公社	経営企画部 企画課長
	事務局	中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課

◎: 会長

名古屋都市圏の道路ネットワークに係る 現状の課題及び今後の方向性

令和4年3月4日

目次

1. 検討の流れ

- (1) 検討の流れ
- (2) 新広域道路交通計画

2. 名古屋都市圏地域の現状

- (1) 産業・拠点
- (2) 観光
- (3) 防災

3. 名古屋都市圏の道路交通の現状と課題

- (1) 名古屋都市圏道路ネットワーク整備の変遷
- (2) 道路ネットワークの現状と課題（国土軸・環状軸）
- (3) 道路交通の現状と課題（高速道路）
- (4) 名二環（名古屋西～飛島）開通後の交通状況
- (5) 道路交通の現状と課題（一般道路）
- (6) 道路交通の現状と課題（災害時）

4. 名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性（案）

名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性（案）

1. 検討の流れ

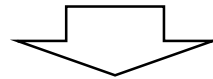
(1) 検討の流れ

- 名古屋都市圏環状機能強化の検討のため、令和元年12月に、名古屋都市圏環状機能検討会を設置。
- 令和3年3月に、新広域道路交通計画（中部ブロック版）を策定。
- 令和3年5月に、名古屋第二環状自動車道（名二環）の名古屋西JCT～飛島JCT間が開通し、**名二環は全線開通**。

令和元年12月 名古屋都市圏環状機能検討会 設置

令和3年3月 新広域道路交通計画（愛知県版・中部ブロック版） 策定

令和3年5月 名古屋第二環状自動車道（名二環）
名古屋西JCT～飛島JCT 開通〔名二環全線開通〕

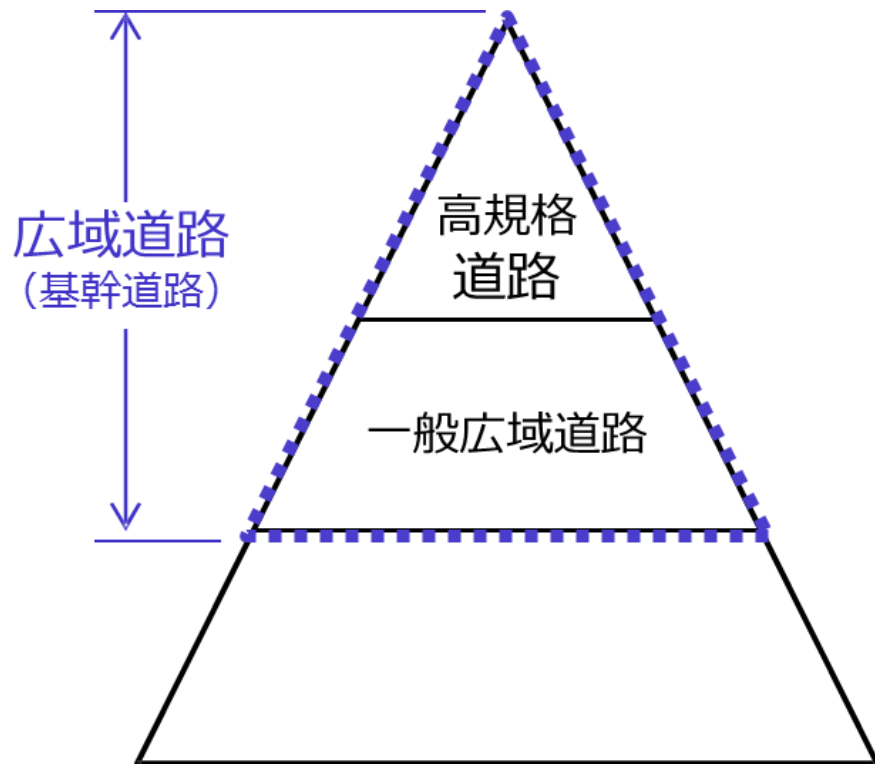
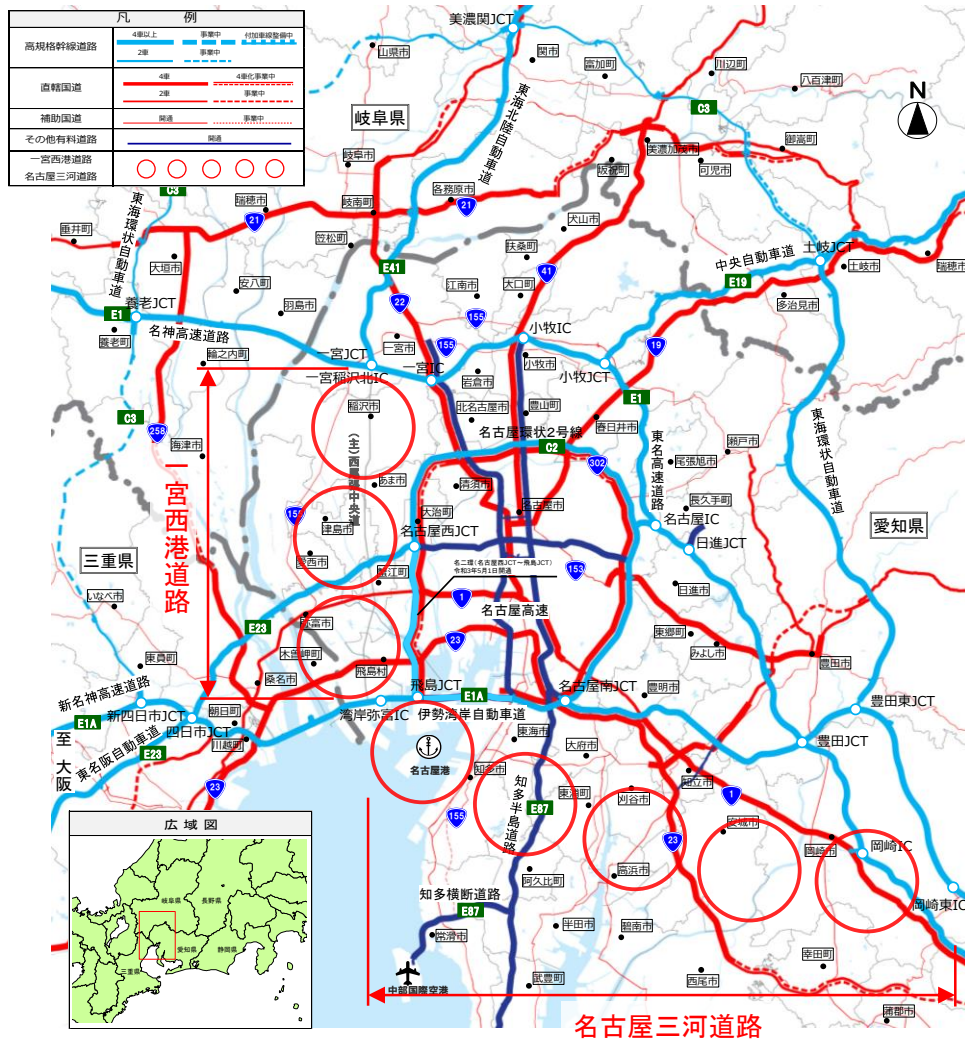


<令和3年度 名古屋都市圏環状機能検討会とりまとめ（本日 R4年3月4日）>

- 名古屋都市圏の現状及び最新の交通状況を踏まえ、今後の方向性を検討

(2) 新広域道路交通計画

- 中部ブロックの将来像の実現に向け、概ね20～30年後を対象とした中長期的な観点で、平常時・災害時 及び 物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画をとりまとめた「新広域道路交通計画（中部ブロック版）」を令和3年3月に策定。
- 一宮西港道路、名古屋三河道路は、**広域道路ネットワークの高規格道路として位置付け**。



広域道路ネットワークの階層

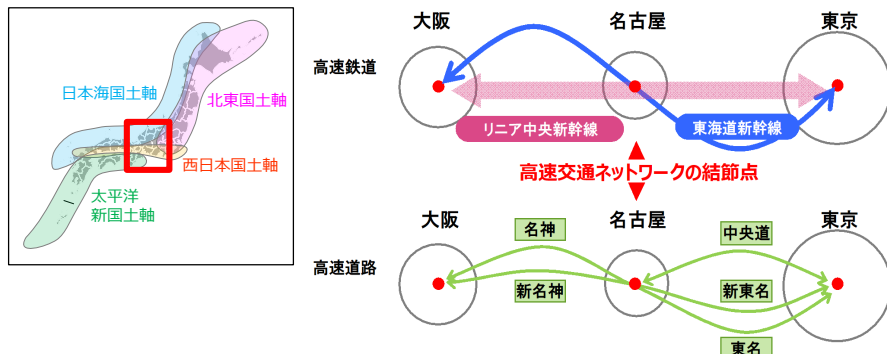
2.名古屋都市圏地域の現状

(1) 名古屋都市圏地域の現状（産業・拠点）

- 名古屋都市圏は、日本の中心に位置し、**首都圏・近畿圏・北陸圏**を結ぶ**人流・物流の結節点**。
- 中部圏の**製造品出荷額等は、全国の約3割**を占め、**国内最大のものづくり中枢圏**を形成。**貿易収支額全国1位（22年連続）**を記録する名古屋港など、多様な拠点が点在しており、**日本の経済を牽引**する地域。

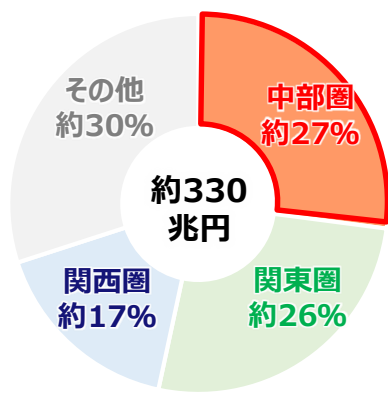
首都圏・近畿圏・北陸圏を結ぶ結節点

・交通の要衝である中部圏



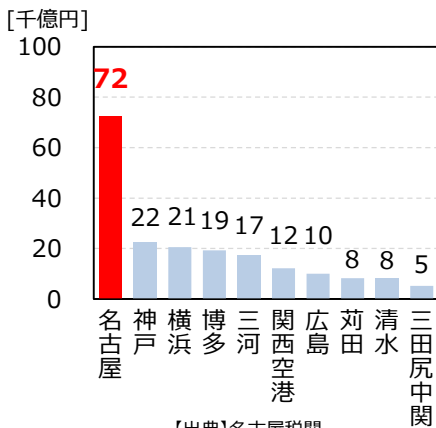
名古屋都市圏は、複数の国土軸が重なり、高速交通ネットワークが結節する人流・物流の結節点

・製造品出荷額等



【出典】工業統計（2019）

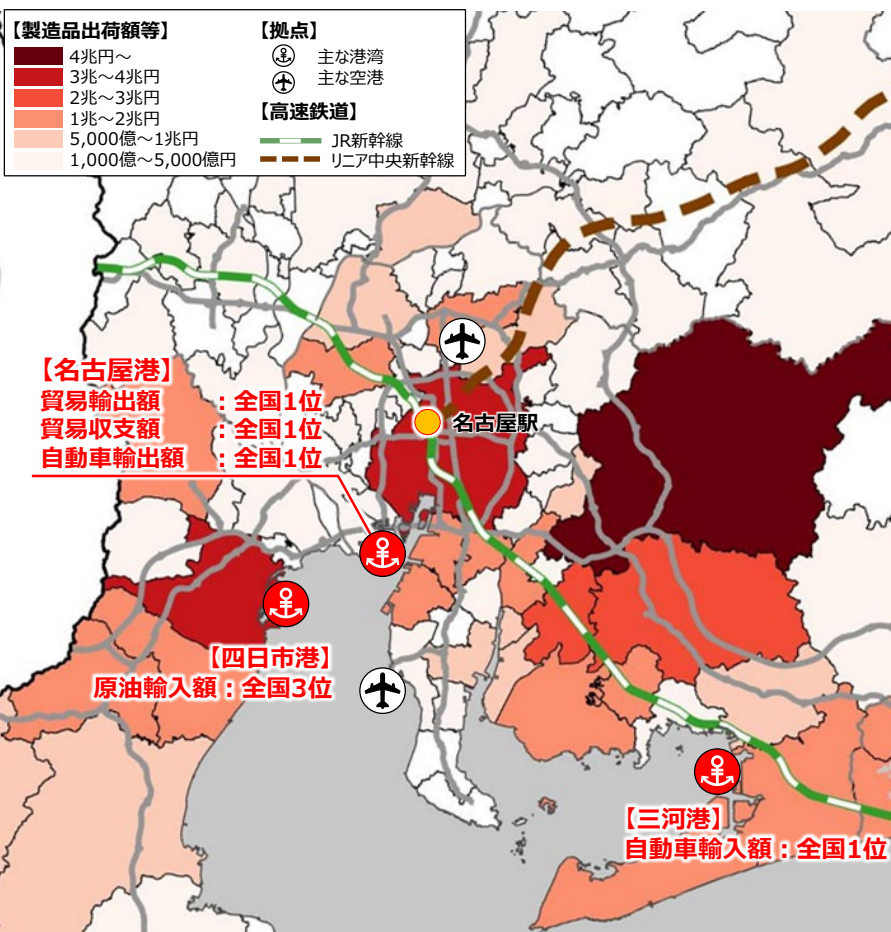
・港湾・空港別の貿易収支



【出典】名古屋税関「全国港別貿易額順位表(2019)」

日本の経済を支える名古屋都市圏

・製造品出荷額等・港湾の特徴



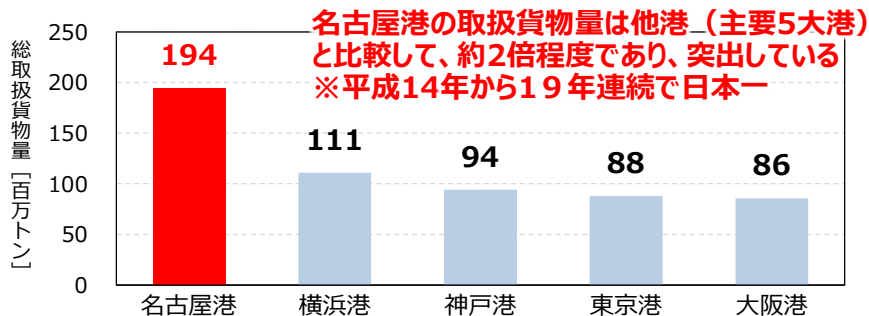
【出典】工業統計（2019）

(1) 名古屋都市圏地域の現状（産業・拠点）

- **名古屋港**は、貿易収支のみならず、**取扱貨物量、輸出額も日本一**となっており、**日本の経済・物流を支えている**。また、**完成自動車**が輸出貨物の約5割を占め、**42年連続で日本一**となっている。
- **名古屋港を発着する物流**は、製造業集積地である**西三河地域**や**岐阜・北陸方面**との結びつきが強い。

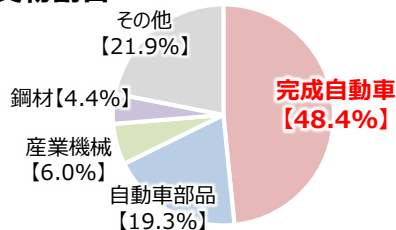
日本の経済・物流を支える名古屋港

・名古屋港の取扱貨物量 ※主要5大港比較



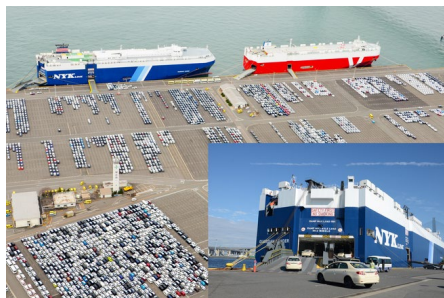
・名古屋港の貿易額 及び 主な輸出貨物割合

輸出額	12兆3,068億円	22年連続日本一
輸入額	5兆0,849億円	全国3位
貿易収支	7兆2,219億円	23年連続日本一



・港湾別：完成自動車輸出台数

港湾名	輸出台数	割合
1 名古屋港	144万台	24%
2 三河港	95万台	16%
3 横浜港	77万台	13%
4 広島港	46万台	8%
5 荻田港	38万台	6%
全国合計	610万台	—

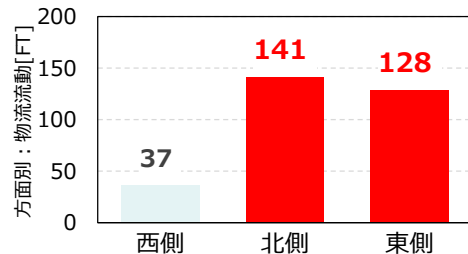
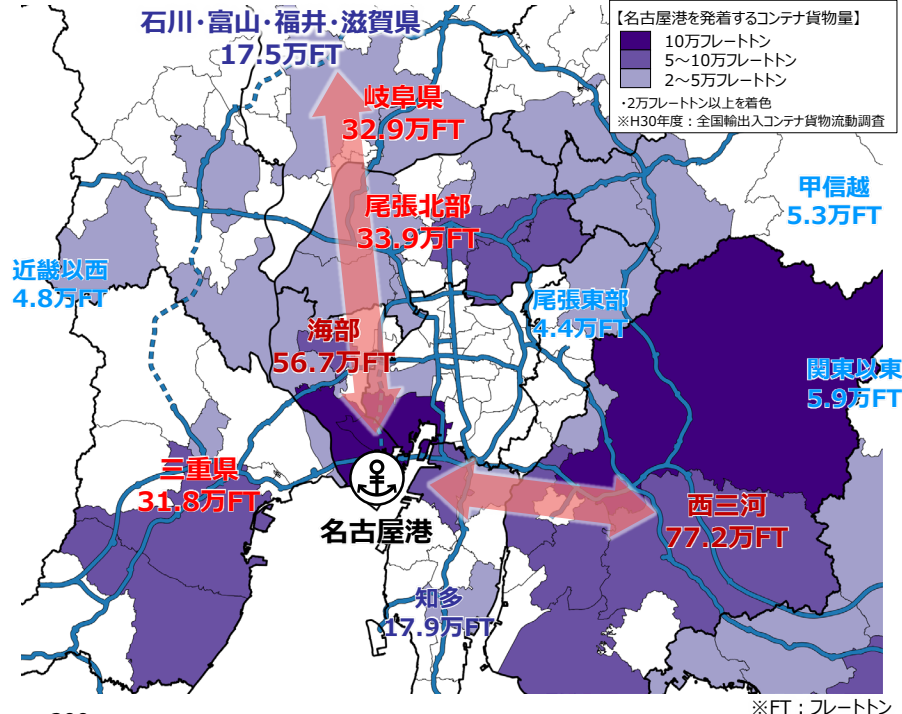


名古屋港の完成自動車輸出台数は、42年連続で日本一

出典：各港湾の統計年報
(2019年[令和元年])

名古屋港との結びつき

・名古屋港を発着する物流流動（コンテナ貨物流動調査）



名古屋港を発着する物流流動は、北側・東側地域との貨物量（物流流動）が多い

【方面別地域区分】

北側：海部地域、尾張北部地域、岐阜県、石川県、富山県、福井県、滋賀県
東側：尾張東部地域、西三河地域、東三河地域、静岡県、関東以东、甲信越
西側：三重県、関西以西

(2) 名古屋都市圏地域の現状（観光）

- 名古屋都市圏周辺には、「伊勢・志摩」、「飛騨・高山」、「富士山周辺」、「ナガシマリゾート」等の全国で人気の観光資源が点在しており、多くの観光客が来訪している（**愛知・三重・岐阜の3県ともに、観光入込客数トップ10にランクイン**）。
- また、「昇竜道プロジェクト」を推進しており、都市圏全体のインバウンド増加に向けた様々な取り組みが進められている。

名古屋都市圏周辺の観光資源



都道府県別 観光入込客数(H29)

順位	都道府県	千人回
1	東京都	472,377
2	千葉県	120,069
3	埼玉県	108,901
4	愛知県	104,421
5	神奈川県	90,786
6	福岡県	84,041
7	栃木県	50,115
8	三重県	45,994
9	北海道	45,399
10	岐阜県	42,319

出典：共通基準による観光入込客統計（平成29年）
※石川、静岡、兵庫、大阪、高知、鹿児島、沖縄は未発表のため除く

昇竜道プロジェクト

運輸局や中部北陸地域の自治体、観光事業者等が協働し、中部北陸圏の知名度向上を図り、海外からのインバウンドを推進するため、「昇竜道プロジェクト」に取り組んでいる。



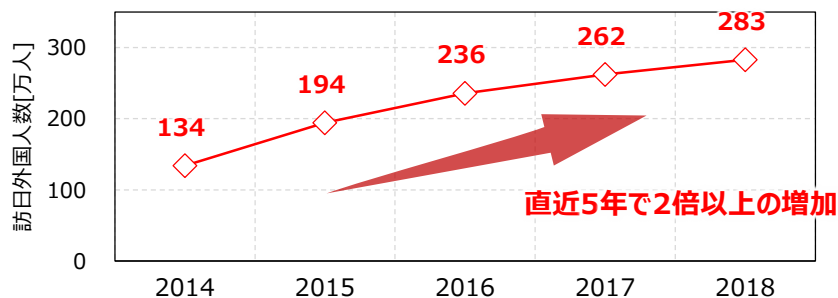
出典：昇竜道プロジェクトHP

(2) 名古屋都市圏地域の現状（観光）

- 中部国際空港を出入国する訪日外国人は、**近年増加傾向**を示しており、名古屋都心以外の訪問先として、**高山や北陸地方の北側方面**や、**静岡近辺の東側方面**にアクセスする観光客が多い。
- 国内の中部国際空港の利用者は、**愛知・岐阜・三重の3県で約8割**を占め、特に**岐阜県は利用割合(依存度)が高い**。

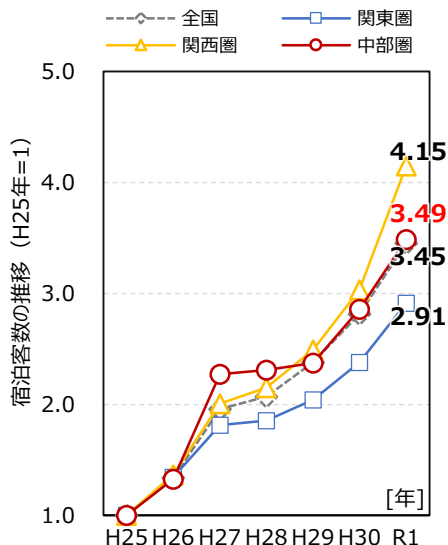
中部国際空港利用者の観光需要

- ・ 中部国際空港を出入国する訪日外国人



【出典】出入国管理統計

- ・ 訪日外国人延べ宿泊客数の推移



【出典】宿泊旅行統計調査

- ・ 中部国際空港：訪日外国人の訪問先ランキング

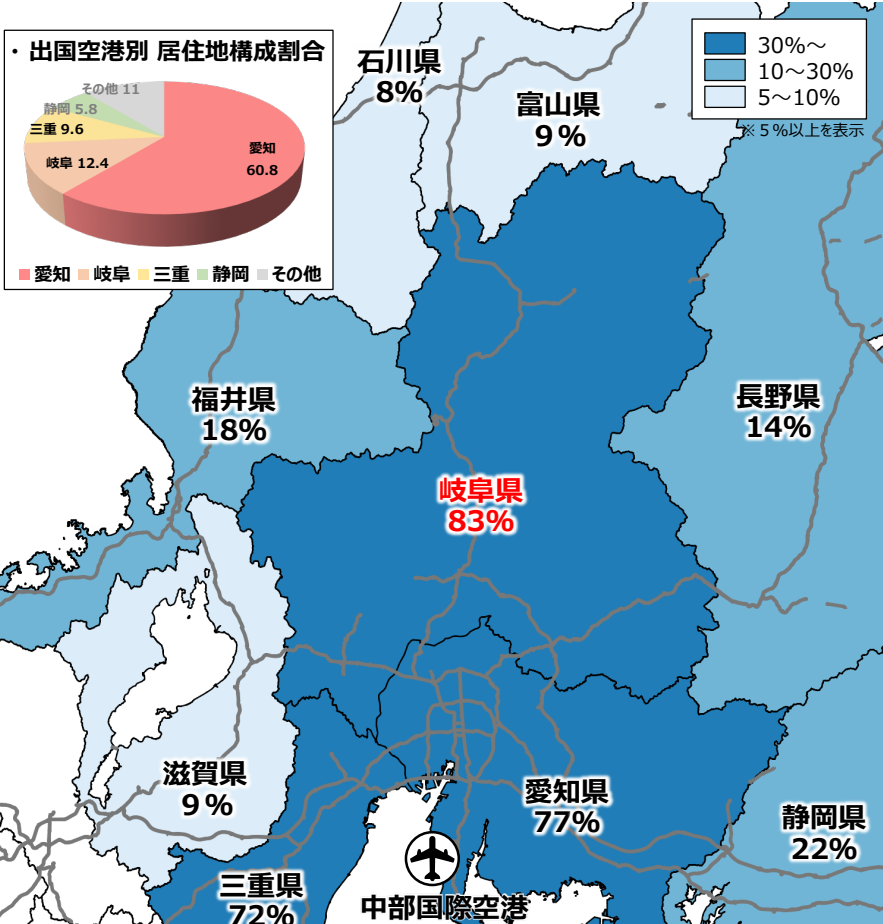
順位	訪問先	人数[人]	割合
1	名古屋	424,162	36%
2	大阪	120,654	10%
3	東京	110,782	9%
4	京都	108,816	9%
5	高山	62,634	5%
6	富士周辺	60,933	5%
7	奈良	48,378	4%
8	金沢	40,314	3%
9	富山	34,529	3%
10	静岡	19,480	2%
	その他	143,790	12%
	合計	1,174,472	100%

【出典】国土交通省：国際旅客動態調査（R1年）

※全回答数及び旅客数から回答人数を推計。主要な観光地域全64箇所から訪問先を選択

中部国際空港の利用圏域

- ・ 居住地別 出国空港利用割合（中部国際空港）



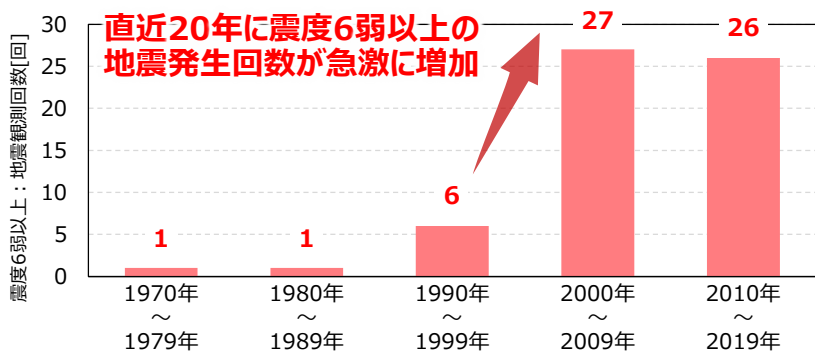
【出典】令和元年国際航空旅客動態調査（年間）

(3) 名古屋都市圏地域の現状（防災）

- 近年、**激甚災害が増加**しているとともに、**巨大地震による災害発生リスクが緊迫**している。また、南海トラフ地震が発生した際に、東日本大震災発災時に比べて、**甚大な被害**が想定されている。
- 名古屋都市圏には、**日本最大の海拔ゼロメートル地帯**が存在し、広大な面積が**津波浸水区域に指定**されている。

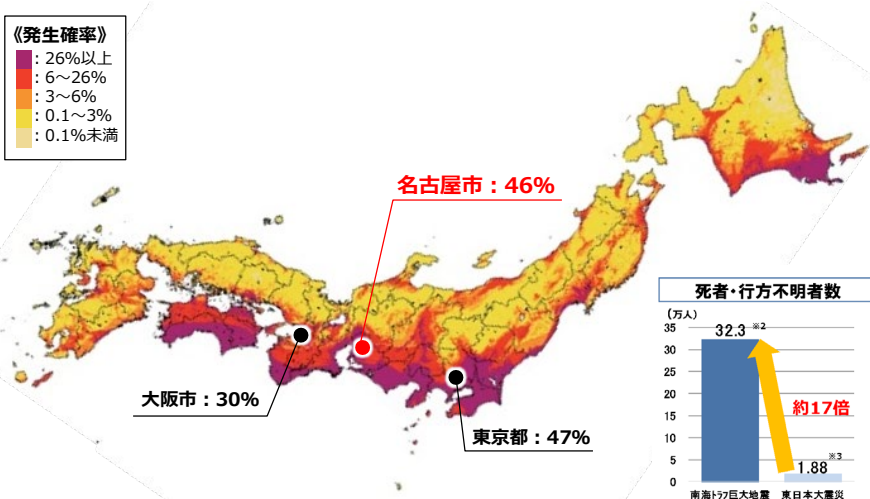
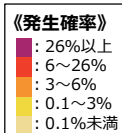
近年の地震発生状況 及び 地震発生リスク

・ 震度6弱以上の地震観測回数の推移



【出典】気象庁HP

・ 今後30年間の震度6弱以上発生確率

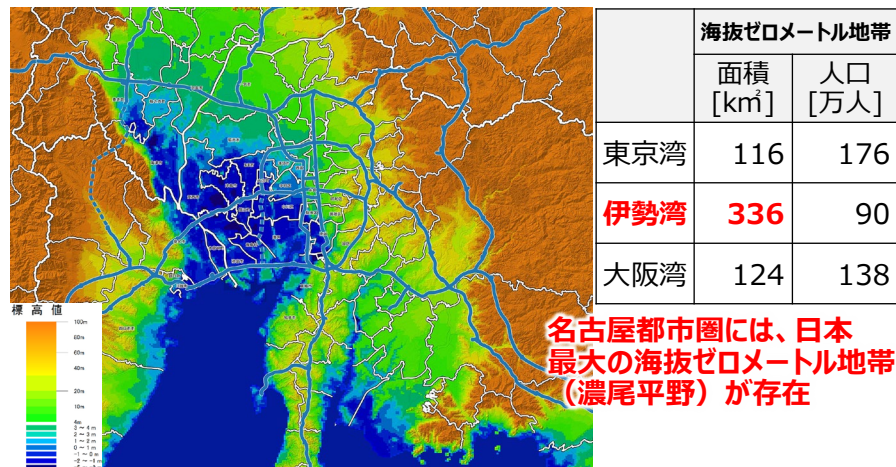


出典：全国地震動予測地図2020年版を基に作成

【出典】平成24年8月29日中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第一次報告)」

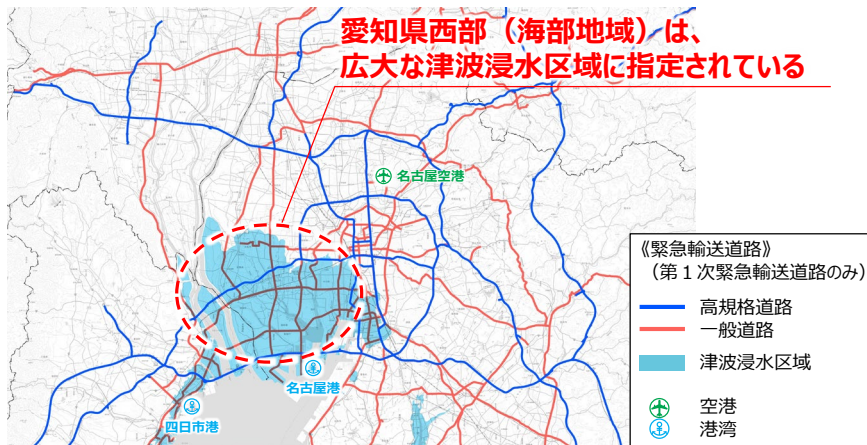
我が国最大の海拔ゼロメートル地帯

・ 海拔ゼロメートル地帯（濃尾平野）



【出典】基盤地図情報（数値標高モデル）を加工して作成

・ 津波浸水区域

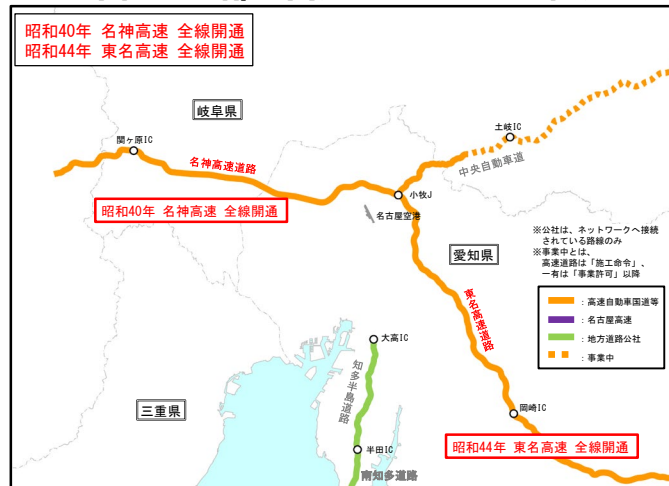


3.名古屋都市圏の道路交通の 現状と課題

(1) 名古屋都市圏道路ネットワーク整備の変遷

- 名古屋都市圏ネットワークは、1965年～1969年に東西軸を結ぶ名神高速道路・東名高速道路が全線開通。
- その後、名古屋都市圏から放射上に東海北陸道・中央道・東名阪道が接続し、都心環状・東海環状、名二環と環状道路の一部が順次開通。
- **令和3年5月には、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が開通し、名二環全線が開通。**

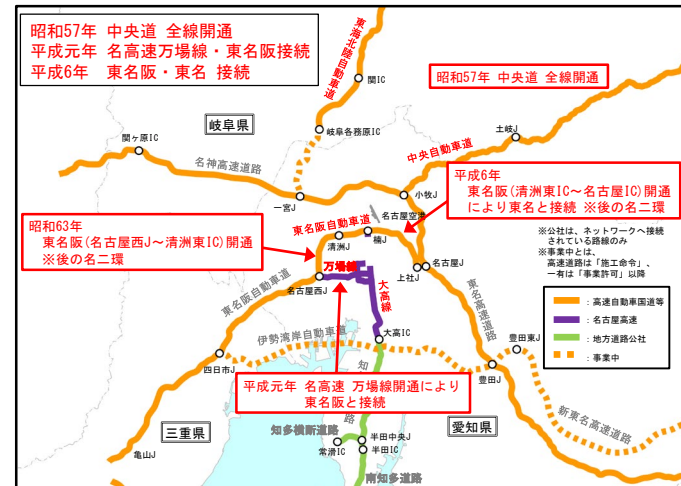
・1960年代：中部で高速道路が初めて開通



・2000年代：環状道路の一部が開通



・1990年代：放射道路が都心部と接続



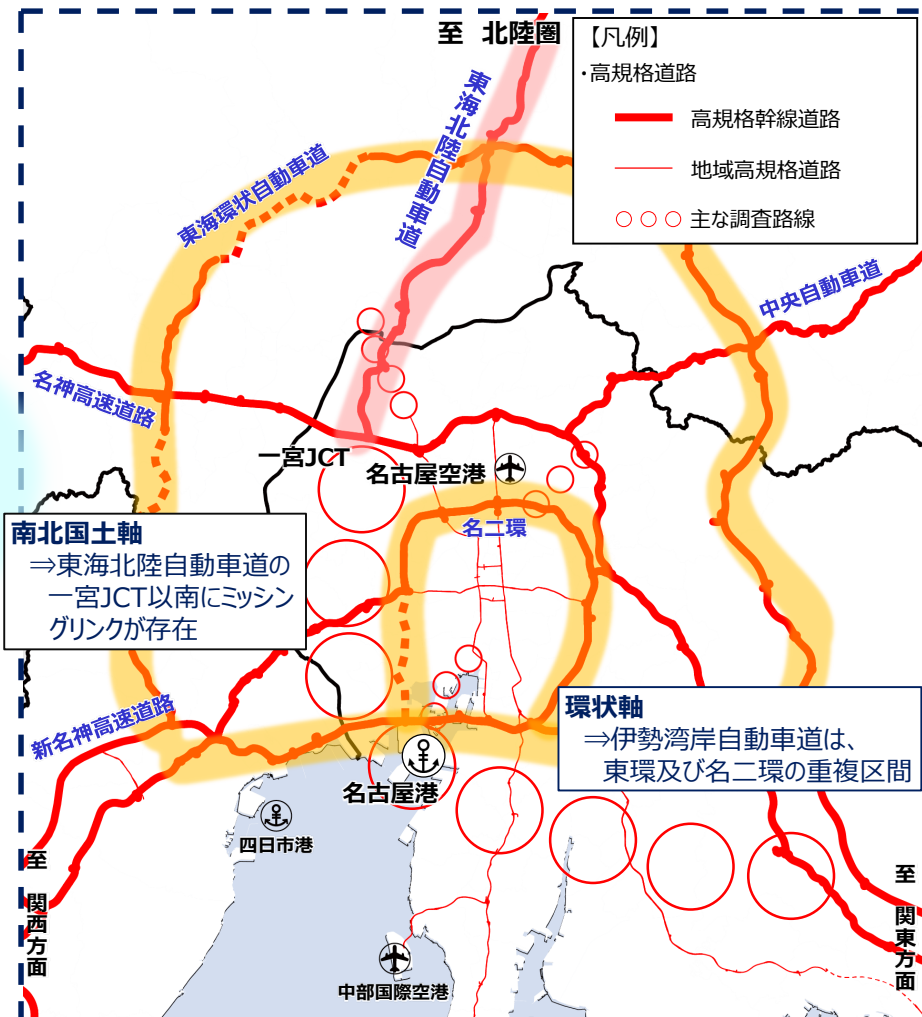
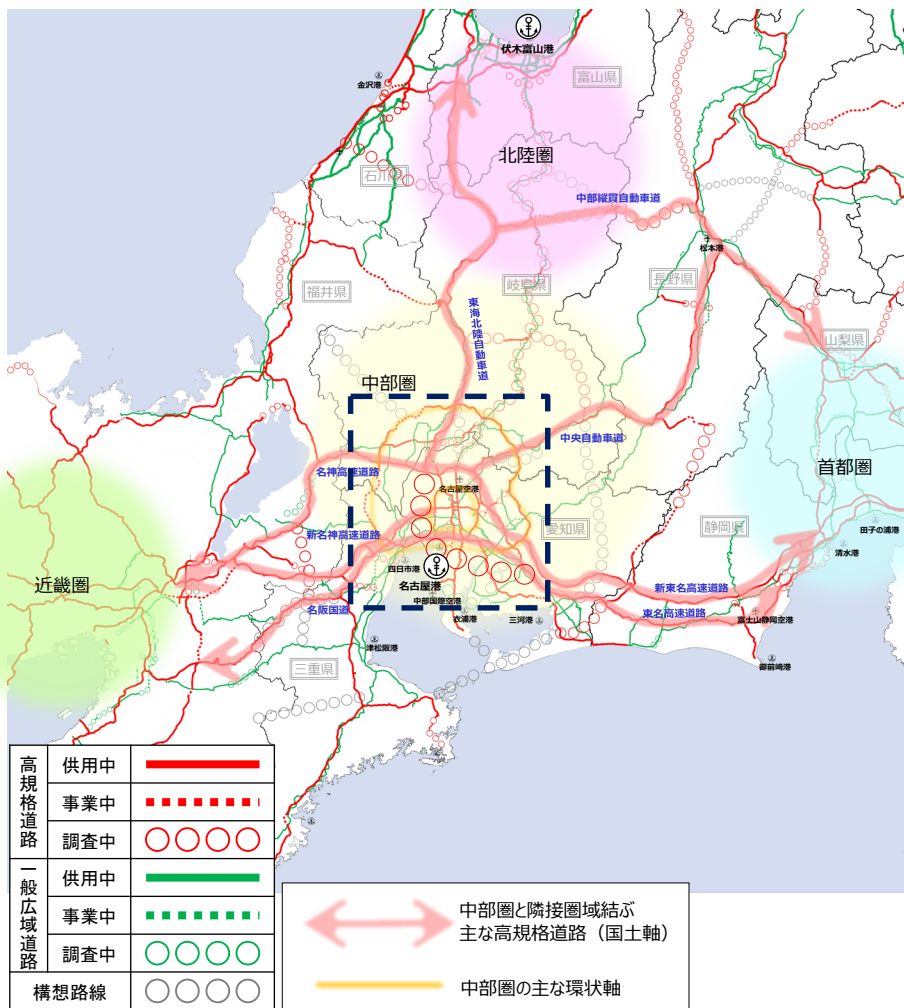
・現 在：名二環全線開通、東環全線開通に向け事業中



(2) 道路ネットワークの現状と課題 (国土軸・環状軸)

- 名古屋都市圏では、首都圏、近畿圏を結ぶ東西国土軸は、ネットワークが多重化する一方、太平洋と日本海を結ぶ南北国土軸は、**東海北陸自動車道**が役割を担うが、**一宮JCT以南にミッシングリンクが存在。**
- 名古屋都市圏の環状軸を形成する東海環状と名二環は、**伊勢湾岸自動車道**で重複。

■ 国土軸・環状軸としてのNW課題



○ **高速道路の渋滞区間**は、名古屋市を中心とした**放射状道路を中心に点在**しており、現在、各箇所では交通円滑化のための**対策、調査検討を実施**。

■ 東海環状内側の渋滞発生区間

東海環状内側

東海環状自動車道
山県IC～大野神戸IC：暫定2車線整備

山県IC

大野神戸IC

東海環状自動車道

東海北陸自動車道

東海環状自動車道

可児御嵩IC

土岐JCT

東海環状自動車道
土岐JCT～美濃加茂IC：付加車線設置

中央自動車道

名神高速道路
一宮IC～一宮JCT：6車線化

名神高速道路

養老IC

一宮JCT

一宮IC

名岐道路
(都計・アセス推進中)

一宮西港道路

東海環状自動車道
養老IC～大安IC：暫定2車線整備

大安IC

三重県

東名高速道路
東名三好IC～日進JCT：付加車線

日進JCT

東名三好IC

愛知県

名二環(名古屋西JCT～飛鳥JCT)
2021年5月1日開通

伊勢湾岸自動車道

名古屋港

新名神高速道路

東名高速道路

新東名高速道路

名古屋三河道路

南知多道路

知多横断道路

【凡例】

- ・NEXCO管理路線
- ・うち渋滞発生区間
(東海環状内側)
- ・対策中区間
- ・主な調査路線

(出典)NEXCO中日本(2021)

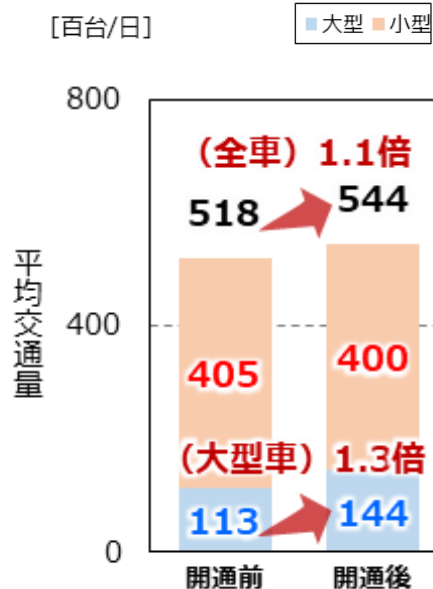
14

(4) 名二環（名古屋西～飛島） 開通後の交通状況

- 2021年5月に、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）が開通し、名二環は全線開通。開通後、名二環西北部の交通量は増加。
- 今後は名古屋港の物流交通の増加が一層見込まれることから、更なる速度低下や物流交通と都市交通との輻輳による交通環境の悪化が懸念される。

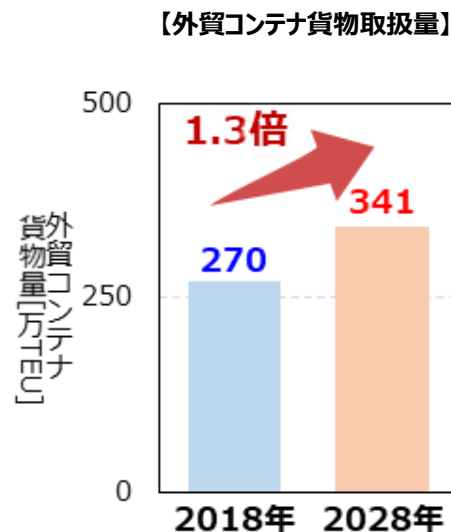
■ 名二環（名古屋西～飛島）開通後の交通状況

・名二環西北部の交通量変化



【出典】NEXCO中日本データ
開通前：2020年10月26日～10月30日
開通後：2021年10月18日～10月22日
※基目寺北～基目寺南

・名古屋港における将来貨物量推計



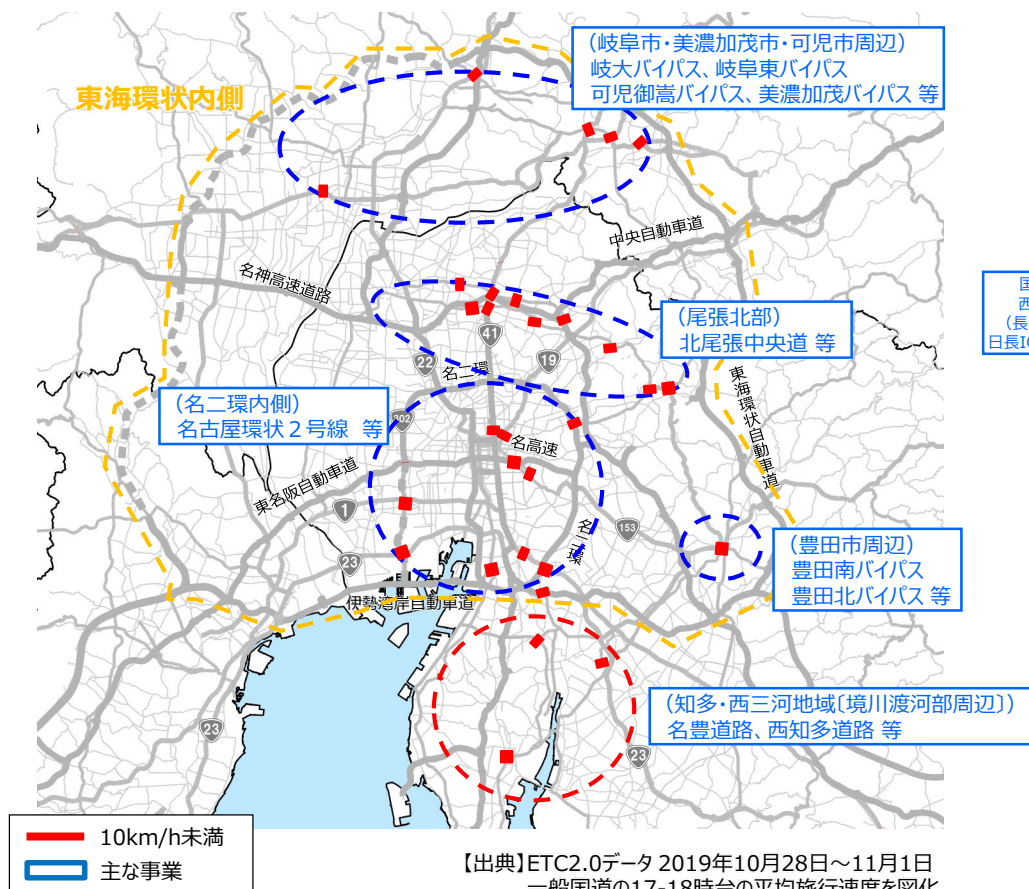
名古屋港における、将来の外貿コンテナ貨物取扱量は増加する見込みであり、今後、名古屋港を発着する交通の増加が想定される

【出典】名古屋港ふ頭再編整備事業：説明資料

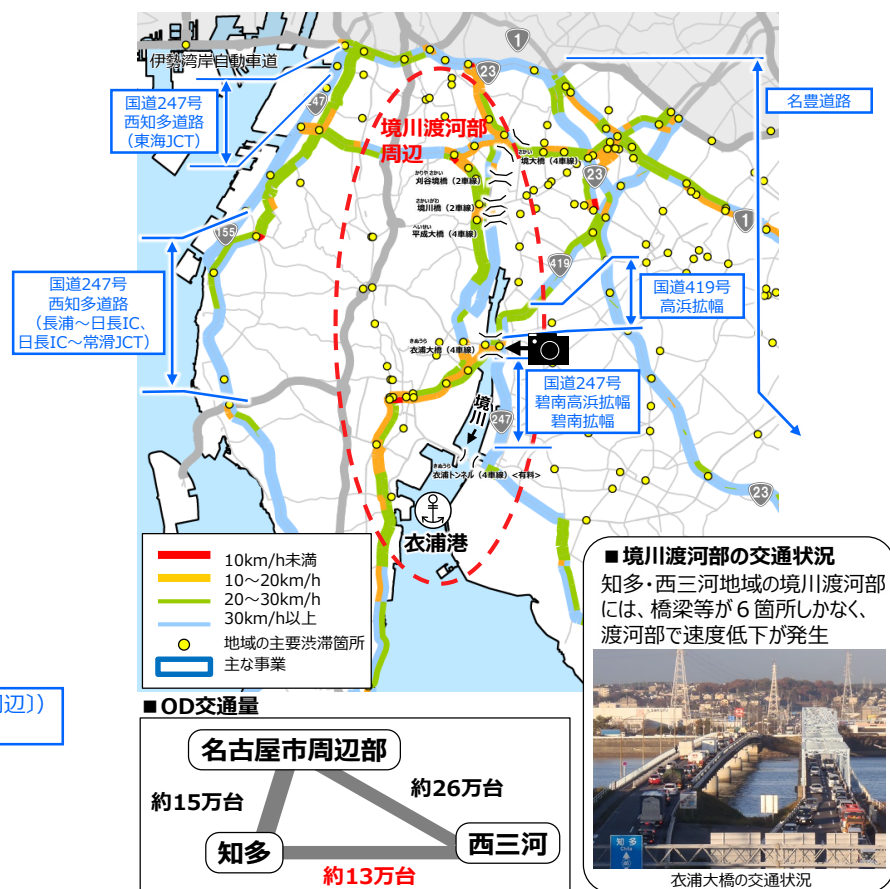
(5) 道路交通の現状と課題（一般道路）

- 一般道の渋滞は、名古屋市を中心として**東海環状の内側に集中**。特に、**名二環内側、尾張北部、豊田市、岐阜市・美濃加茂市・可児市周辺の渋滞が顕著**であり、現在、各箇所では交通円滑化のための対策等を実施。
- 東海環状の外側では、**知多・西三河地域（境川渡河部周辺）の渋滞が顕著**。利用交通に対して、南北方向では対策が進められる一方、**境川渡河部を含む東西方向では、主要な対策がなく、今後も課題の顕在化が懸念**される。

■ 旅行速度図



■ 知多・西三河地域(境川渡河部周辺)の交通状況



(6) 道路交通の現状と課題 (災害時)

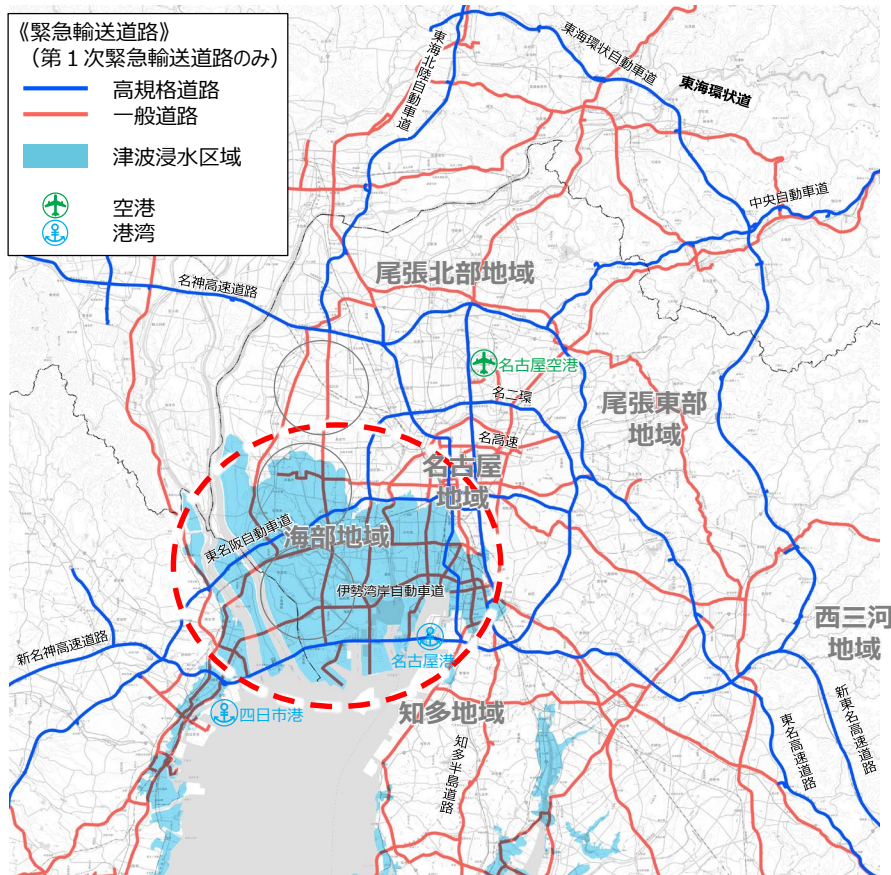
- 名古屋都市圏は、我が国最大の海拔ゼロメートル地帯が広がっており、**災害時の道路ネットワーク機能の確保が課題**。
- 特に、**広域的な物資輸送ネットワーク**として期待される高規格道路は、東西方向には、伊勢湾岸や東名阪が存在するが、**南北方向のネットワークは脆弱**。

想定される津波浸水区域

・ 津波浸水区域と緊急輸送道路ネットワーク

《緊急輸送道路》
(第1次緊急輸送道路のみ)

- 高規格道路
- 一般道路
- 津波浸水区域
- ✈ 空港
- 🚢 港湾

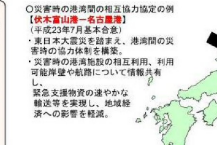


東西方向は伊勢湾岸自動車道・東名阪自動車道が高架構造で機能するが、南北方向は緊急輸送道路ネットワークが脆弱

災害時の物資輸送

・ 東日本大震災の事例

- 東日本大震災では、太平洋側の主要港湾が被災し、港湾機能が一時的にストップしたことから、多くの緊急支援物資や燃料が日本海側港湾を経由して、被災地に届けられた



出典:国土交通省港湾局作成

・ 南海トラフ巨大地震等の災害時の物資輸送

- 今後発生が危惧される南海トラフ地震では、東日本大震災の教訓を生かし、**日本海側の港湾・道路等の輸送網を活用した広域支援ルート**を確保する必要がある
- 東海北陸自動車道は「中部版くしの歯作戦」において、「**STEP1広域支援ルート**」に位置付けられており、被災後は優先的に啓開され、被災地への緊急物資輸送ルートとして機能することが期待されている



【出典】中部版「くしの歯作戦」(令和3年5月)

4.名古屋都市圏の道路ネットワークの 今後の方向性（案）

名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性（案）

名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性(案)〔令和4年3月4日〕

- 名古屋環状2号線開通（R3.5.1）後の名古屋都市圏の交通状況の分析結果等を踏まえ、一宮西港道路及び名古屋三河道路の概略ルート・構造の検討に着手する。
- 引き続き、関係機関が連携し、名古屋都市圏の道路ネットワークの強化や、それに伴う地域開発等について、検討を進める。

<一宮西港道路>

○期待される機能、役割

- ・名二環の混雑緩和、名古屋港からの南北物流アクセス向上（南北国土軸のミッシングリンク解消）
- ・高速道路の連続利用・連絡性強化、リダンダンシーの向上（東海北陸・名神・東名阪・伊勢湾岸）

○今後の方向性

- ・一宮西港道路は、高速道路NWと一体となって効果を発揮し、NWの課題改善、機能向上に資する道路のため、路線検討は国で実施

<名古屋三河道路>

○期待される機能、役割

- ・伊勢湾岸道とのダブルネットワーク化による高速道路NWの機能向上（全線整備の場合）
- ・西三河・知多地域の地域道路網の混雑緩和、境川渡河部の混雑緩和

○今後の方向性

- ・名古屋三河道路は、将来的には、高速道路NWと一体となって効果を発揮する道路であるが、延長が約50kmと長く、整備効果の早期発現を図るため、優先区間を絞り込むことが重要
- ・まずは、顕在化する地域課題の早期解決に向けて、西知多道路～国道23号名豊道路を当面の優先整備区間に設定し、路線検討は県が実施

