

記者発表資料

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～

昨日、名古屋環状2号線沿線の関係機関が集う「名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）開通効果検討会議」を開催しました。

名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）の2020年度開通を控え、1971年の事業化から50年の期間を費やし全線開通する、名古屋環状2号線のストック効果を取りまとめました。

<名古屋環状2号線全線開通による主な効果>

- ・ **名古屋都市圏の拡大、経済効果の発現に寄与！**
- ・ **名古屋都市圏の交通渋滞緩和に寄与！**
- ・ **物流の配送コスト削減や宅配サービスの向上に寄与！**
- ・ **災害時等の道路ネットワークの確保！**

上記他、さまざまなストック効果を掲載

また、愛知国道事務所のホームページ

(<https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/>)において、全線開通のストック効果集を公表しており、今後も交通状況や開通効果などを報告していきます。



記者発表クラブ

中部地方整備局記者クラブ

問い合わせ先

名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）開通効果検討会議 事務局
国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所
TEL：052-761-1191（代表）

はっとり かずひろ 副所長 服部 一宏 計画課長 丹羽 武志
にわ たけし

名古屋環状2号線の概要

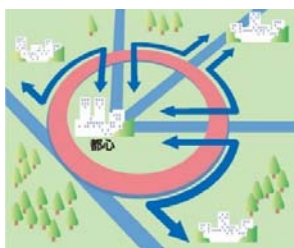
名古屋環状2号線は、高速道路である『名古屋第二環状自動車道（名二環）と伊勢湾岸自動車道（名古屋南JCT～飛島JCT（仮称））』及び一般道路である『国道302号』から構成されます。

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されます。

環状道路の機能

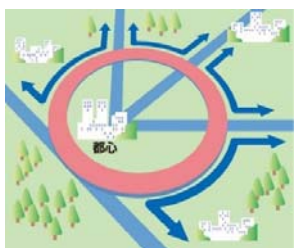
分散導入機能

郊外から都心部への交通を分散導入



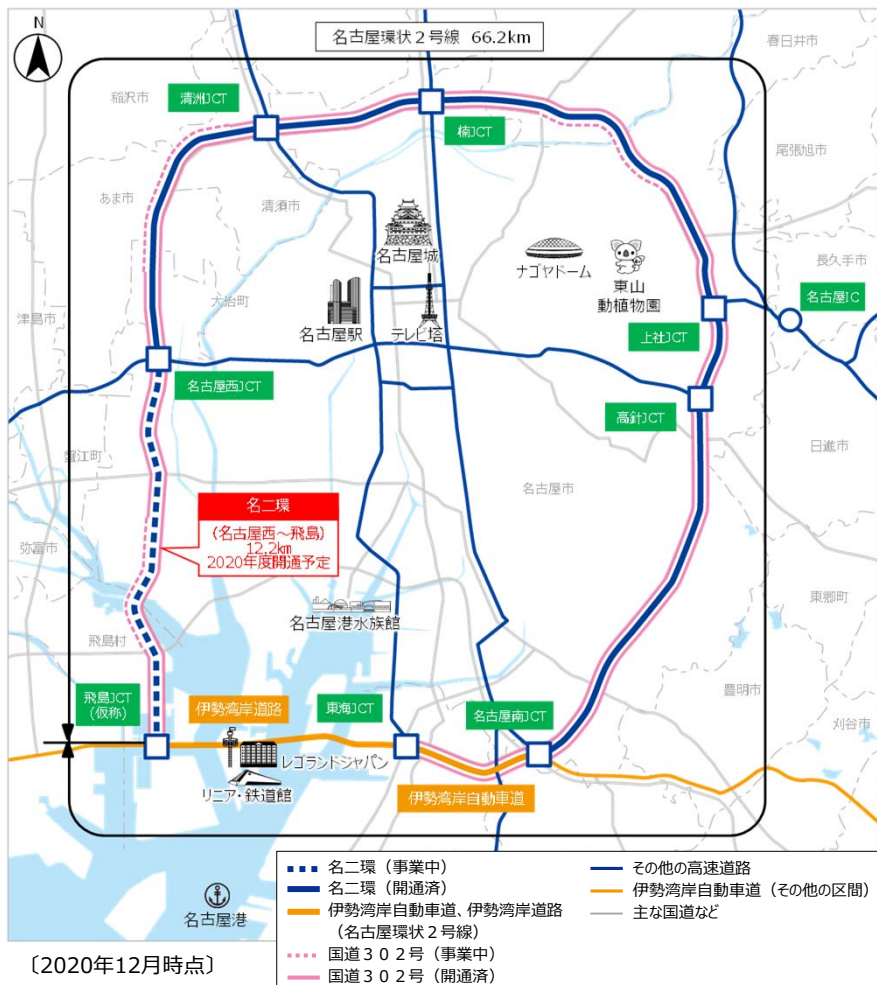
バイパス機能

都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、都心部の交通混雑を緩和



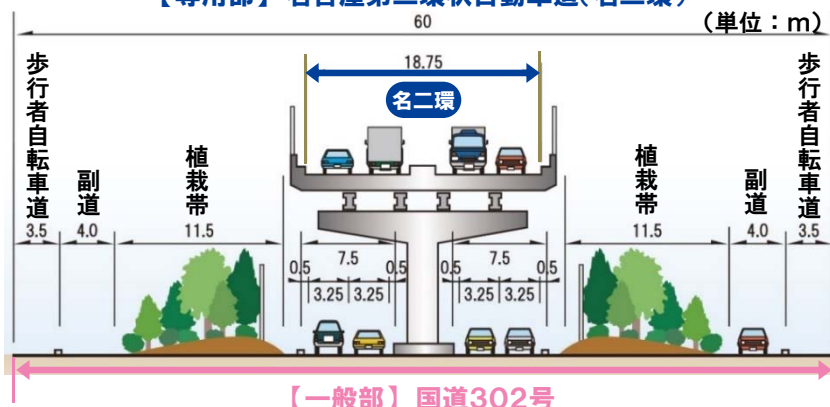
迂回機能

災害、事故や大規模な工事規制などで、一区間の不通、混雑があった場合などの迂回誘導



名古屋環状2号線断面図

【専用部】名古屋第二環状自動車道(名二環)



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



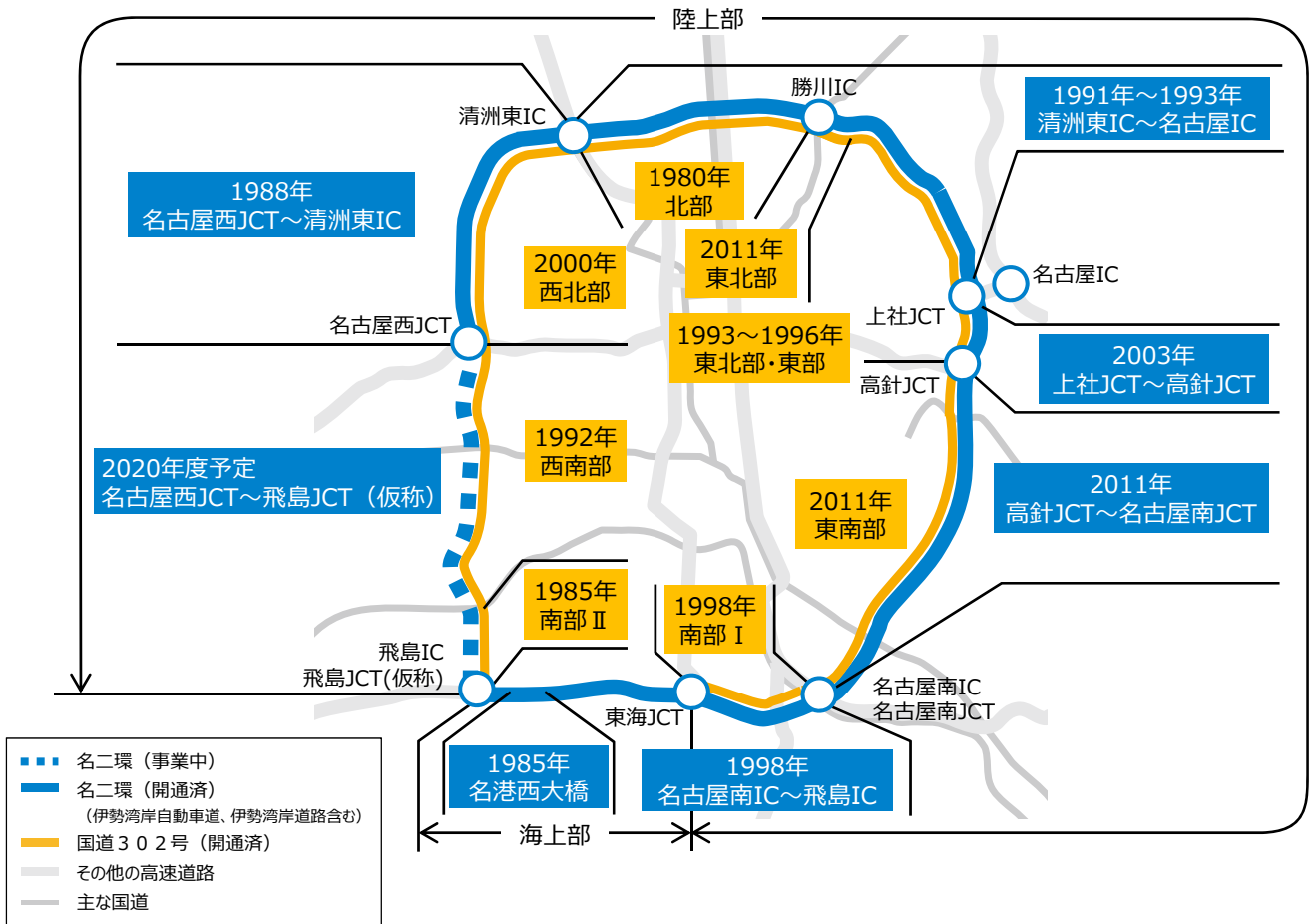
名古屋環状2号線のあゆみ

名古屋環状2号線は、1971年に事業化し、2020年度の名古屋西～飛島の開通により、全線が開通します。

50年(半世紀)

名古屋環状2号線		
	名二環・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) 開通 東北部(0.5km) 開通 ※国道302号 全線開通
2020年代	2020年度 名古屋西JCT～飛島JCT(仮称) (12.2km) 開通予定	

名古屋環状2号線の開通区間

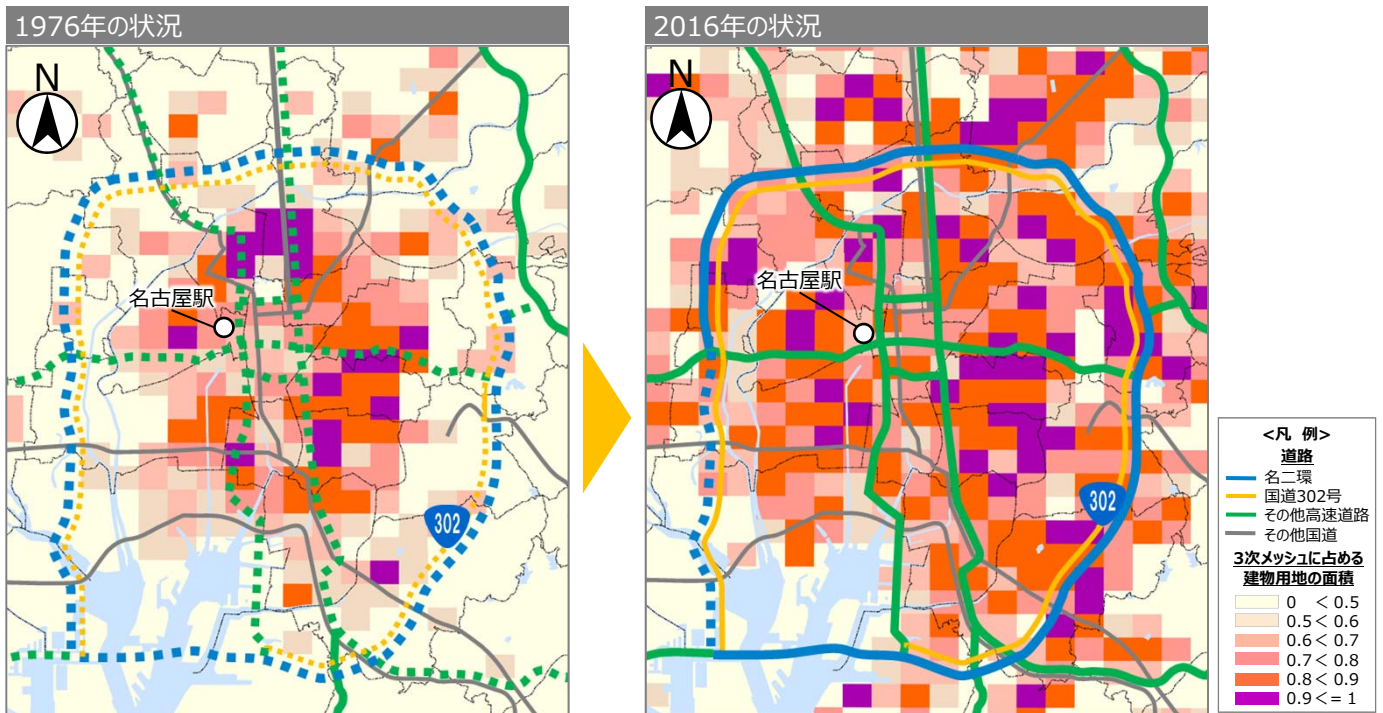


名古屋都市圏の拡大



- 名古屋環状2号線の整備に伴い、周辺地域では計画的に市街地が整備され、建物の立地・人口集積が進み、まちが広域化。
- 名古屋都市圏の拡大・発展に、名古屋環状2号線整備が寄与。

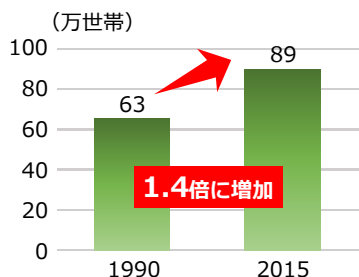
建物用地として利用される面積の割合



出典：国土交通省「土地利用細分メッシュデータ」 ※3次メッシュ（1km四方）内に占める建物用地（100m四方）のメッシュ数で割合を算出

名古屋環状2号線沿線市町村の世帯数・税収・地価の推移

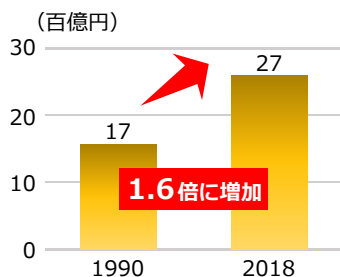
○世帯数



出典：国勢調査

※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、東海市で集計

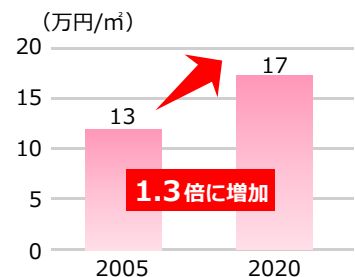
○税収（固定資産税）



出典：地方財政状況調査

※名古屋市全域で集計

○地価（商業地）



出典：名古屋市「地価公示（商業地平均価格）の長期推移（市・区別）」
 ※名古屋市緑区のみで集計

名古屋環状2号線の経済効果

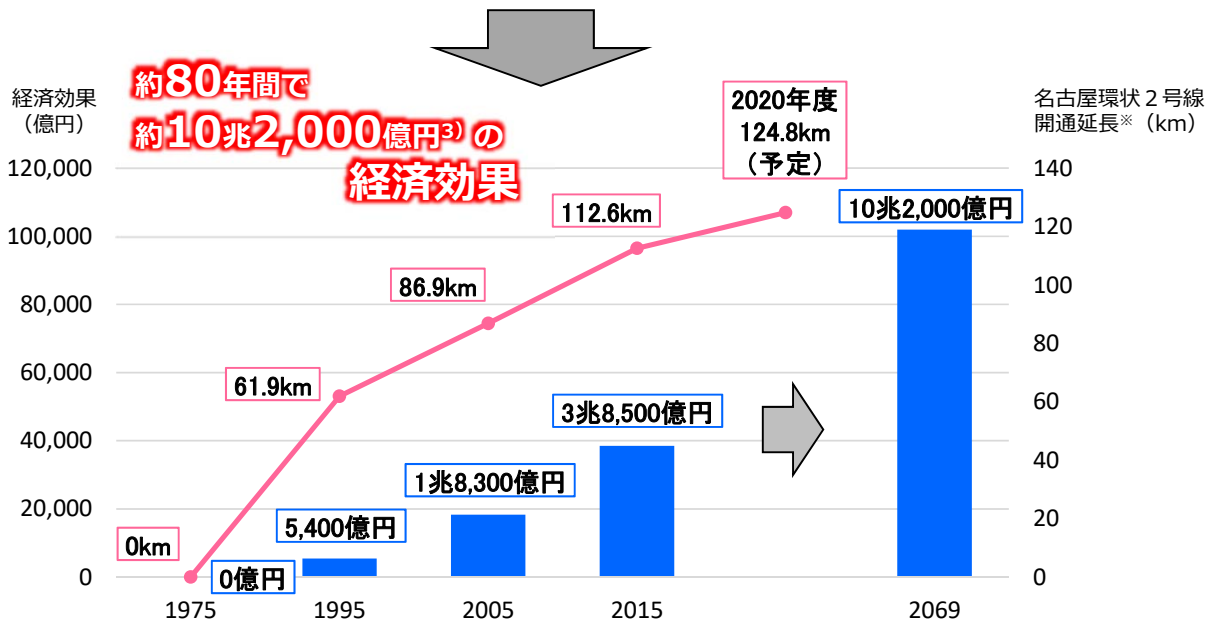
名古屋環状2号線の整備による経済効果

- 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

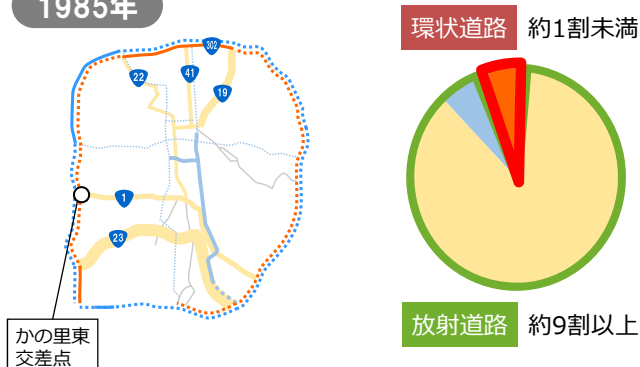
交通渋滞の緩和



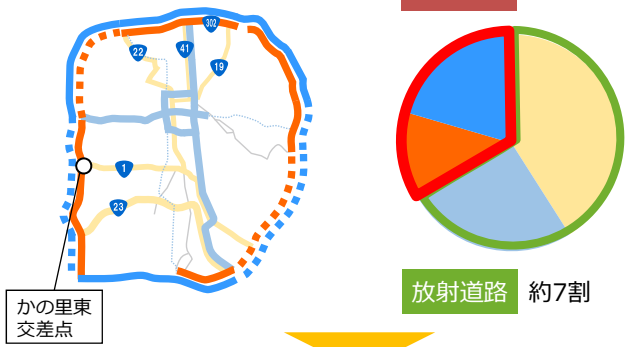
かの里東交差点付近

高速道路、直轄国道の走行台キロ¹⁾分担率

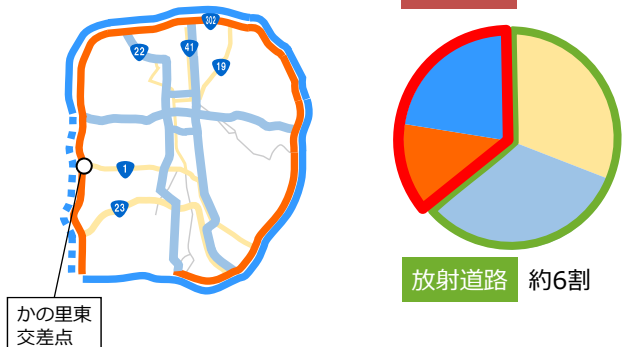
1985年



1999年



2015年



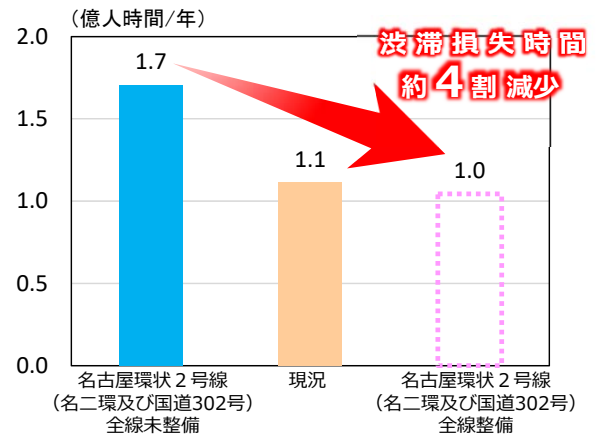
凡例
■ 環状道路 (名二環) ■ 環状道路 (国道302号)
■ 放射道路 (名高速) ■ 放射道路 (一般国道)

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：名二環、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) 走行台キロ：自動車走行距離（交通量×延長）の総和で、道路交通需要を示す。

- 名古屋環状2号線開通区間の増加に伴い、放射道路から環状道路に自動車の利用割合がシフト。
- 名古屋環状2号線の全線開通によって、環状機能を発揮し、渋滞の緩和が期待。

名古屋環状2号線内の渋滞損失時間



※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区間所要時間と、渋滞が発生していない時の区間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。

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



公園管理者の声

名二環（名古屋西～飛鳥）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]



宅配サービスの向上



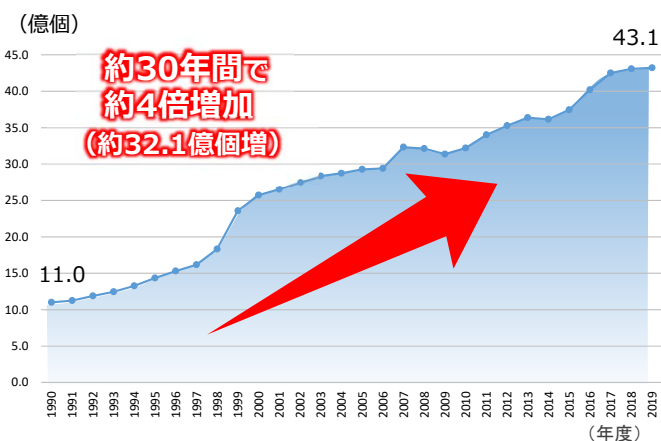
提供：ヤマト運輸株

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より

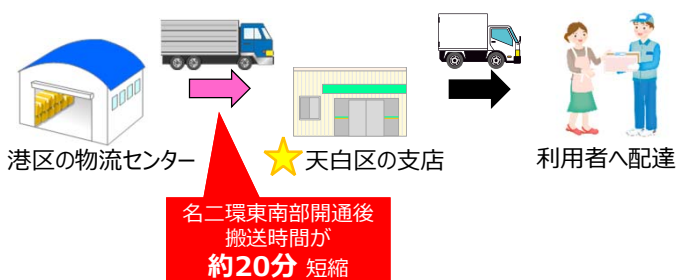
全国の宅配便取扱実績の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」

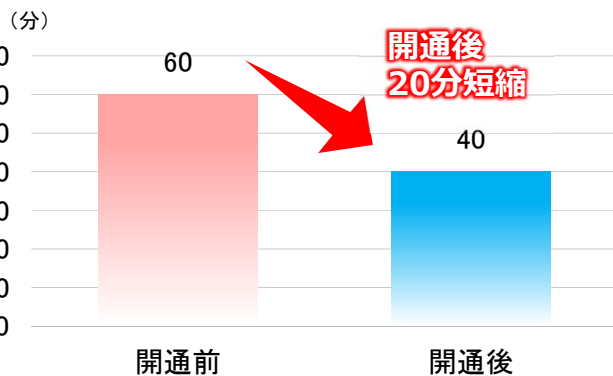
- 近年、宅配便の取扱個数は右肩上がりに増加。
- また、新型コロナウイルスの感染拡大による巣ごもり需要も相まって個人宅への宅配の急増が予測。
- 名古屋市港区と長久手市に物流センターを構える宅配会社は、1日に約34,400個の宅配物を名古屋環状2号線を通して搬送。
- 名二環の整備により、物流センターから営業所への搬送時間が短縮され、配送コストが削減されるとともに宅配サービスが向上。

搬送の流れ



名二環東南部開通前後の搬送時間

港区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



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]



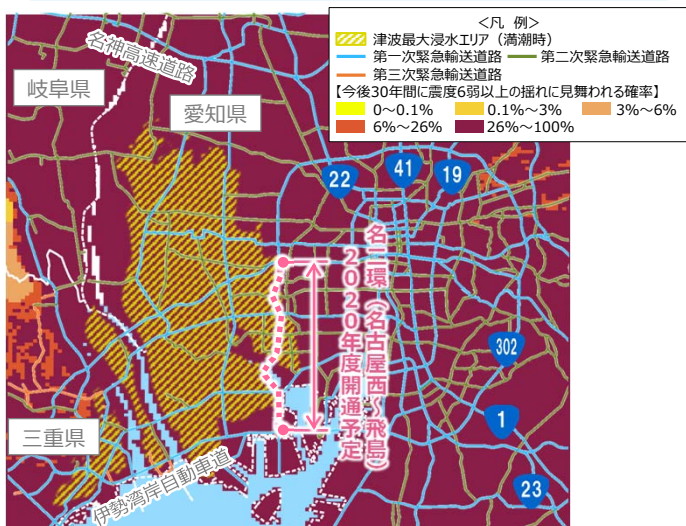
安定した道路ネットワークの確保



- 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。
- 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するほか、事故等の非常時においても迂回機能を発揮。

防災・減災

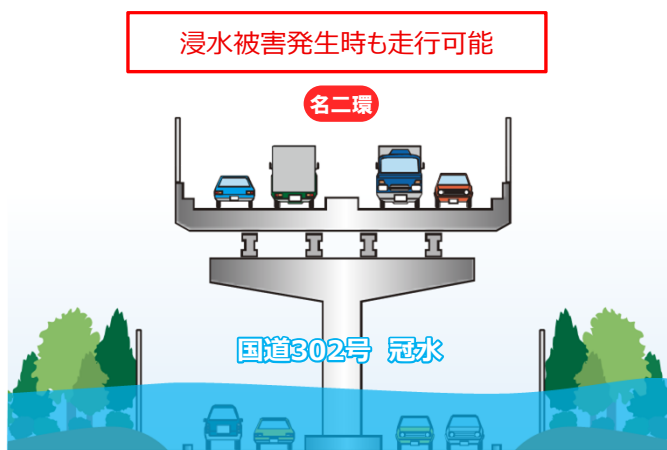
巨大地震発生確率と津波最大浸水域



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」
国土交通省中部地方整備局「濃尾平野の排水計画【第1版】（平成25年8月）」

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～飛島）は高架構造のため、浸水被害発生時も走行可能。



非常時の迂回機能

事故発生時の迂回状況



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

企業の声(事故発生時)

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、飛島ふ頭までのルートが複数でき、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。

道路交通状況の移り変わり



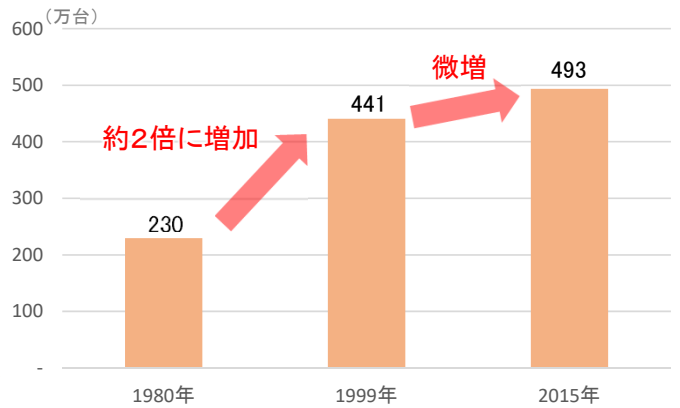
名古屋南JCT上空

道路ネットワークの変化



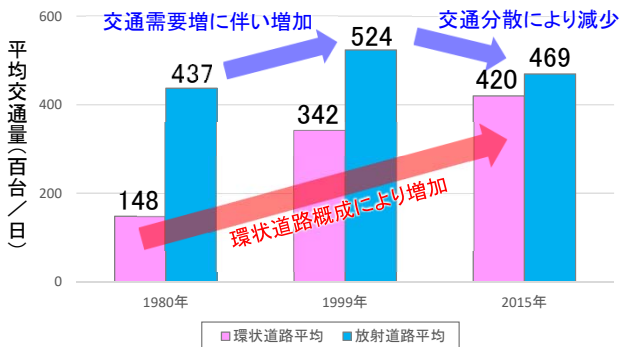
- 愛知県では、1980年から1999年にかけて自動車保有台数が約2倍に増加し、その後は微増傾向。
- 交通量を見ると、1980年から1999年にかけて自動車需要の増加に伴い放射道路、環状道路ともに交通量が増加しており、1999年以降は環状道路整備により放射道路の交通量が減少し、環状道路の交通量が増加。
- また、放射道路、環状道路の道路延長が伸びるに従い、環状道路内側の平均旅行速度も向上。

愛知県の自動車保有台数の推移



出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会

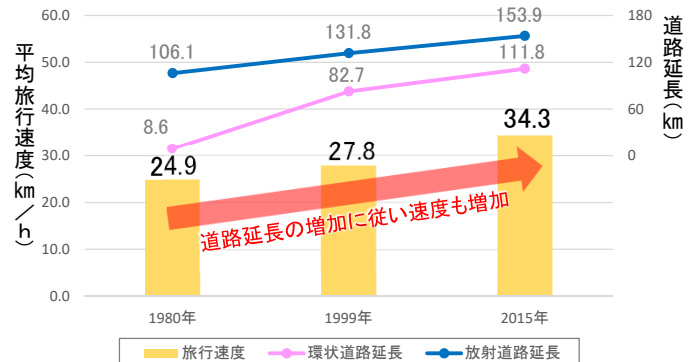
環状道路・放射道路の平均交通量¹⁾の推移



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
 (各区間の交通量×各区間延長/対象リンク総延長)

環状道路内側の平均旅行速度²⁾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
 ((各区間交通量×各区間延長の総和) ÷ (各区間交通量×各区間の旅行時間の総和))