

第

1

部

第1章

名古屋高速道路の役割

【地域貢献】

- 第1節 名古屋高速道路と
周辺高速道路ネットワーク整備
～名古屋高速道路の全線開通後（高速4号
東海線開通）の効果～
- 第2節 中京都市圏への貢献
～名古屋高速道路が中京都市圏にもたらす
経済的な効果の検証～



高速都心環状線 山王付近から都心方面を望む



清洲JCT



高速4号東海線 きらく橋



高速4号東海線 天白川付近から都心方面を望む

第1節 名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワーク整備

～名古屋高速道路の全線開通後
(高速4号東海線開通)の効果～

1. 名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワークの整備

中京都市圏（おおむね東海環状自動車道の沿線及びその内側、知多半島の自治体を含めた地域）の高速道路ネットワーク整備の中で名古屋高速道路の役割を捉える場合、まず公社の発足から今日までの高速道路ネットワークの整備がどのような変遷をたどってきたかについて踏まえておきたい。

(1) 昭和45年～昭和55年

公社が発足した昭和45年までに、周辺高速道路としては、名神高速道路、東名高速道路が開通していた。また、昭和55年までの10年間に、中央自動車道（小牧JCT～伊北IC）、東名阪自動車道（名古屋西IC～亀山JCT）、知多半島道路、南知多道路が開通した。

名古屋高速道路は、昭和54年に名古屋高速道路として第1期開通となる3号大高線（高辻～大高）が開通した（図1-1-1参照）。

昭和45年の中京都市圏の人口は約720万人、地域内総生産（GRP）は約23.9兆円であり、いずれの産業も増加しているが、産業構造としては第2次、第3次産業が大きく伸びていた。



図1-1-1 名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1970年代開通区間）

(2) 昭和55年～平成2年

この時期、周辺高速道路では東名阪自動車道（名古屋西JCT～清洲東IC、現在の名二環）、東海北陸自動車道（岐阜各務原IC～美濃IC）、知多横断道路が開通した。

名古屋高速道路は、都心環状線（東新町～名駅）、1号楠線（楠～萩野）、2号東山線（新洲崎～吹上）及び5号万場線（名古屋西JCT～新洲崎）が開通した。名古屋西JCTでは東名阪自動車道と接続し、周辺高速道路と初めて接続した（図1-1-2参照）。

平成2年の中京都市圏の人口は約770万人、GRPは約46.3兆円である。GRPは、バブル景気の影響から昭和55年から平成2年にかけて約22兆円増加した。



図1-1-2 名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1980年代開通区間）

(3) 平成2年～平成12年

この時期、中京都市圏の高速道路は東海北陸自動車道が名神高速道路と接続し、東名阪自動車道（清洲東IC～上社JCT、現在の名二環）が東名高速道路名古屋ICで接続した。また、伊勢湾岸自動車道（東海IC～名古屋南IC）が開通した。

名古屋高速道路は、都心環状線（名駅～東新町）及び1号楠線（東片端JCT～萩野）が開通し、楠JCTでは東名阪自動車道（現在の名二環）と接続した（図1-1-3参照）。

平成12年の中京都市圏の総人口は810万人、GRPは50.5兆円であった。



図1-1-3 名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1990年代開通区間）

(4) 平成12年～平成22年

この時期、東名阪自動車道（上社JCT～高針JCT、現在の名二環）、東海環状自動車道（豊田東JCT～関広見IC）、伊勢湾岸自動車道の全線、知多横断道路・中部国際空港連絡道路（セントレアライン）が開通した。

名古屋高速道路は、2号東山線（吹上～高針JCT）、3号大高線（大高～名古屋南JCT）、6号清須線（明道町JCT～清洲JCT）、11号小牧線（楠JCT～小牧IC）及び16号一宮線（清洲JCT～一宮）が開通し、小牧IC及び一宮ICで名神高速道路と、高針JCT及び清洲JCTで東名阪自動車道（現在の名二環）と、名古屋南JCTで伊勢湾岸自動車道と接続した（図1-1-4参照）。

平成22年の中京都市圏の総人口は約850万人、GRPは48.4兆円である。平成17年に中部国際空港（セントレア）が開港し、同年には愛・地球博が開催された。



図1-1-4 名古屋高速道路ネットワーク変遷図（2000年代開通区間）



図1-1-5 名古屋高速道路ネットワーク変遷図（2010年以降開通区間）

(5) 平成22年以降の変化

この時期、新名神高速道路（四日市JCT～亀山西JCT）、新東名高速道路（豊田東JCT以東）、名二環（高針JCT～名古屋南JCT、名古屋西JCT～飛鳥JCT）、東海環状自動車道（新四日市JCT～大安IC、養老IC～大野神戸IC、山県IC～関広見IC）が開通した。

名古屋高速道路では4号東海線（山王JCT～東海JCT）が開通し、東海JCTで伊勢湾岸自動車道と接続した（図1-1-5参照）。

平成27年の中京都市圏の総人口は約850万人、GRPは約55.1兆円であった。名二環の西南部・南部、東海環状自動車道西回りの開通により、中京都市圏の高速道路ネットワークはおおむね完成した。4号東海線、名二環南東部・西南部・南部の開通により、南北方向の軸も充実した。

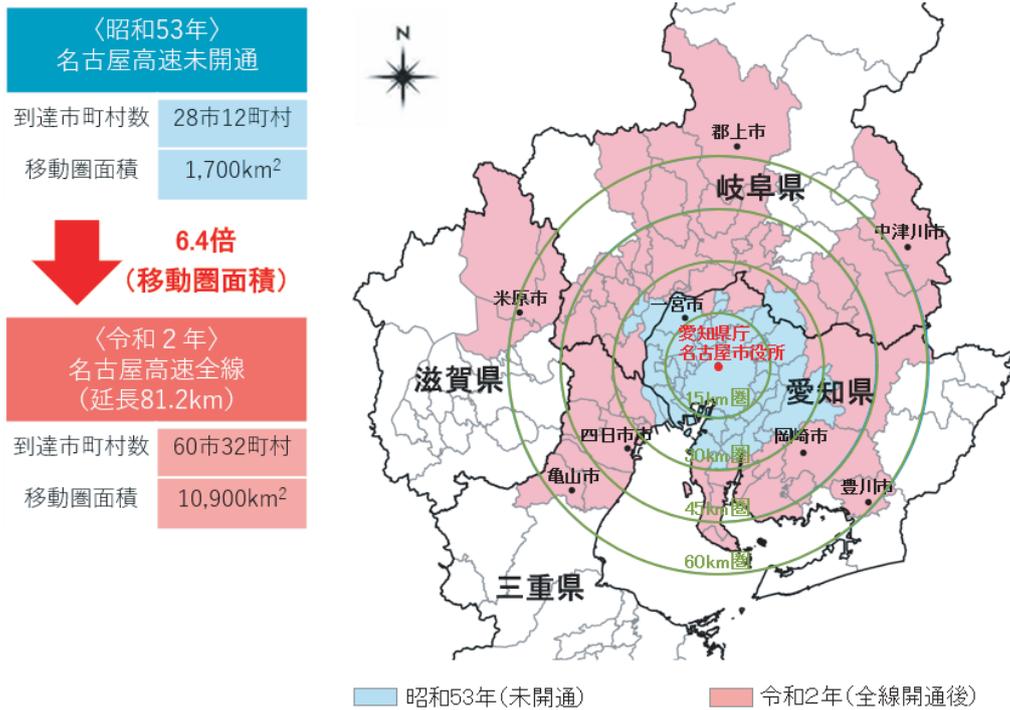
2. 移動性・安全性の向上

(1) 全線開通による高速道路ネットワークの整備効果

① 移動圏の拡大

名古屋高速道路の全線開通は、高速道路を利用するお客様の移動圏の拡大につながっている。その例を、愛知県庁・名古屋市役所からの自動車での1時間移動圏の拡大で見ていく。名古屋高速道路未開通時と全線開通時の1時間移動圏の面積比較（昭和53年→令和2年）では、周辺道路とのネットワーク効果により、スムーズな移動による所要時間が短縮され、1時間移動圏が1,700km²から10,900km²に、約6.4倍になっている（図1-1-6参照）。

地域別に見ると、沿線地域（愛知県庁・名古屋市役所を中心に名古屋高速道路のネットワークを包括できる15km圏）において名古屋高速道路はより身近な存在になった。全線開通後、沿線地域内の500mメッシュ中心点から、15分以内に最寄りの名古屋高速道路入口まで到達可能な人口について、昭和54年の第1期（3号大高線高辻～大高）開通時の人口カバー率は24%であった。それが、平成7年の都心環状線完成時には51%になり、平成25年の全線開通時には82%となり、沿線地域にとってより身近

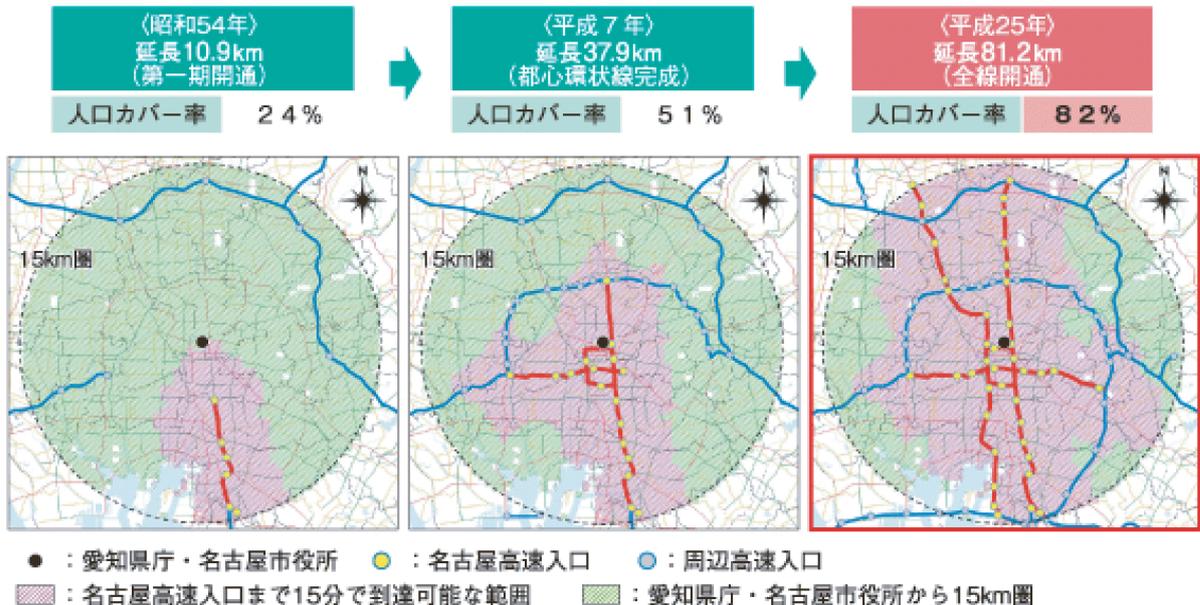


【算出条件】

1時間移動圏は自動車利用により愛知県庁・名古屋市役所まで1時間で到達可能な市町村とし、各市町村の役所・役場からの到達時間をもとに算出

到達市町村数は、令和2年時点の合併後の市町村数を集計

図1-1-6 1時間移動圏の拡大



※沿線地域：愛知県庁・名古屋市役所を中心に名古屋高速のネットワークを包括できる15km圏を沿線地域として設定している。

○15分到達範囲：15km圏内の500mメッシュ中心点から、最寄りの名古屋高速入口までを平成22年道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて計算している。

○人口カバー率：昼間人口で計算している。

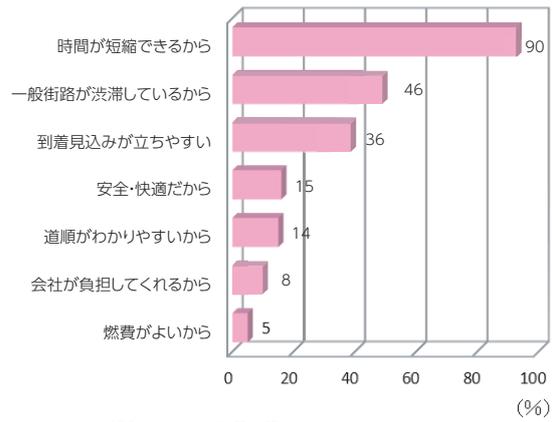
○15km圏域内の周辺高速入口も含めると、人口の100%が15分以内で高速入口に到達が可能である。

図1-1-7 15km圏内の人口カバー率の推移

なものとなった（図1-1-7参照）。

なお、名古屋高速道路利用による時間短縮、移動圏拡大データは数字上の評価ばかりとは言えない面も付記しておきたい。

例えば、令和2年度のお客様満足度調査（図1-1-8参照）において、9割のお客様が時間短縮を目的に名古屋高速道路を利用されている。もともと名古屋高速道路には名古屋都市圏において定時性・速達性の機能があり、それを利用されるお客様が要望・評価され続け、この整備効果が全線開通によってより鮮明に発揮されるようになったと言うことができる。



《令和2年度お客様満足度調査》
 調査方法:〈調査票〉沿線市町村、NEXCOのPA等
 〈インターネット〉公社ホームページ
 回答数:12,717件(調査票2,419件、インターネット10,298件)
 実施期間:令和2年9月17日～10月16日

図1-1-8 名古屋高速道路の利用目的

② 定時性の向上

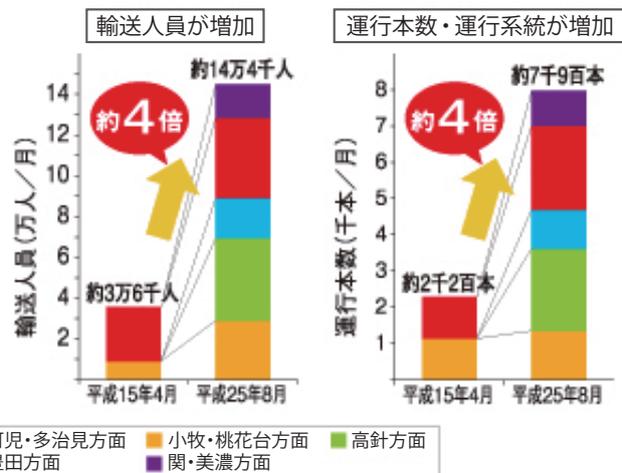
全線開通において、先に挙げた所要時間の短縮だけでなく、一定の時刻に特定の場所に到達する定時性に関しても効果を発揮し、それがお客様の利便性につながっている。

例えば、名古屋高速道路の全線開通に合わせ、都市間高速バス（名古屋近郊路線）が開業し、輸送人員・運行本数・運行系統が約4倍に増加した（図

名古屋高速を利用する主な高速バス路線



高速バスの輸送人員、運行本数・運行系統



※桑名・四日市方面については、平成15年4月のデータがないため除外している。

データ提供：岐阜乗合自動車株式会社、東濃鉄道株式会社、三重交通株式会社、名鉄バス株式会社（敬称略・50音順）

図1-1-9 名古屋近郊路線バスの主な高速バス路線

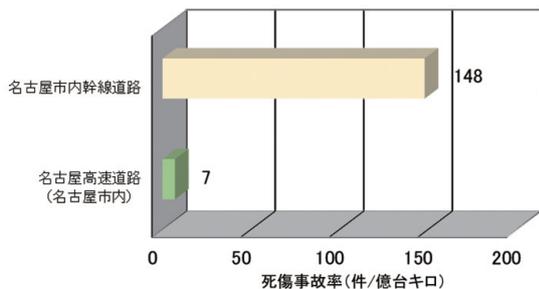
1-1-9参照)。これは、名古屋高速道路の利用による利便性の向上が評価され、それが通勤、通学、買い物など毎日の暮らしを支える基盤として多くのお客様に利用されることで得られる評価と言ってよいだろう。

なお、名古屋都市部における内内交通、内外交通、外外交通のいずれも、全線開通によって定時性の向上がこれまで以上に図られている。

③ 安全性の向上

名古屋市内幹線道路（名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、一般市道）の死傷事故率（走行台キロ当たりの死傷事故発生件数）は148件/億台キロだった。対して名古屋高速道路では7件/億台キロである（図1-1-10参照）。

もともと名古屋高速道路は交差点や信号のない自動車専用道路なので、名古屋市内の幹線道路と比べて交通事故（人身事故）の発生率は低いが、全線開通後も、その状況が維持されている。



○死傷事故率: 1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。
名古屋市内幹線道路は、平成27年道路交通センサス及び交通事故・道路
統合データベースを基に算出。名古屋高速は公社データ(平成27年)より算出。
○名古屋市内幹線道路:名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、センサス対象
指定市(名古屋市)一般市道を対象としている。

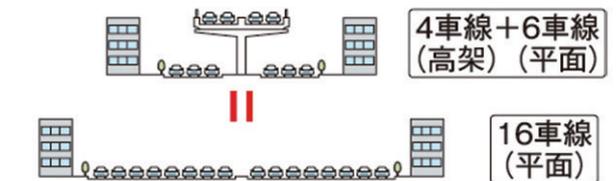
図1-1-10 死傷事故率（平成27年度）

④ 全線開通による市内自動車交通の分担率と空間の有効活用

名古屋高速道路は都市の空間を有効活用し、効率的にネットワークを形成している。全線開通によりその効果がより発揮され、平成30年度時点での道路延長比（名古屋市内における高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道＝約534kmに占める名古屋高速道路の道路延長割合＝60km）は約10%であるにもかかわらず、平成27年時点での市内自動車交通分

担を表す走行台キロ（自動車走行距離の総和）は約17%（名古屋市内の主要道路の自動車交通＝1,116万台・kmに占める名古屋高速道路の自動車交通＝236万台・km）を分担している。

空間の有効活用に関しては、同じ交通量（高速4車線＋平面6車線）を平面街路のみで捌こうとした場合、16車線が必要となる（都市高速道路1万7,000台/日・車線（第2種2級）、平面街路7,200台/日・車線（第4種1級）として計算）が、平面街路上に高架構造の名古屋高速道路を整備することでおよそ6車線分の用地で交通を捌くことが可能となり、効率的なインフラ整備を行っていることがわかる（図1-1-11参照）。



平面街路と比べると都市高速は約2.4倍の交通容量に対応

図1-1-11 効率的なインフラ整備

(2) 高速4号東海線の整備効果

名古屋高速道路の全線開通は4号東海線の開通によって実現した。4号東海線を中心とした路線における開通6箇月後の整備効果を見ていく。

① 3号大高線の渋滞量及び渋滞回数の変化

全線開通1箇月後における4号東海線の利用交通量は、開通区間（六番南～木場）で1日約1万3,000台であった。開通の前後の区間（尾頭橋～六番北、木場～船見）でも交通量が約1万台増加した。一方、並行する3号大高線の交通量は約4,000台減少した。また、交通が集中していた3号大高線から4号東海線への利用転換により、3号大高線の渋滞の規模・回数が減少した。渋滞量（時速30km以下の車列の区間長と発生時間の積により算出。ただし、事故渋滞や工事渋滞を除く。例えば1日のうち時速30km以下の車列1.5kmが1時間継続した状態だと渋滞量1.5km・h/日となる）は約7割減少し、渋滞回数（時速30km以下の車列の区間長が1km以上つながり、

発生時間が30分以上続いた回数。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。)は約4割減少した。

全線開通後3箇月になると、4号東海線の利用交通量は、開通区間(六番南～木場)で1日約1万4,000台であった。開通の前後の区間(尾頭橋～六番北、木場～船見)でも交通量が約1万台増加した。一方、並行する3号大高線の交通量は約4,000～5,000台減少した。また、交通が集中していた3号大高線から4号東海線への利用転換により、3号大高線の渋滞の規模・回数が減少した。渋滞量は約7割減少し、渋滞回数は約5割減少した。

全線開通後6箇月になると、4号東海線の利用交通量は、開通区間(六番南～木場)で1日約1万4,000台。開通の前後の区間(尾頭橋～六番北、木場～船見)でも交通量が約1万台増加した。一方、並行する3号大高線の交通量は約5,000～7,000台減少した。渋滞量及び渋滞回数の変化では、これまで交通が集中していた3号大高線から4号東海線へ高

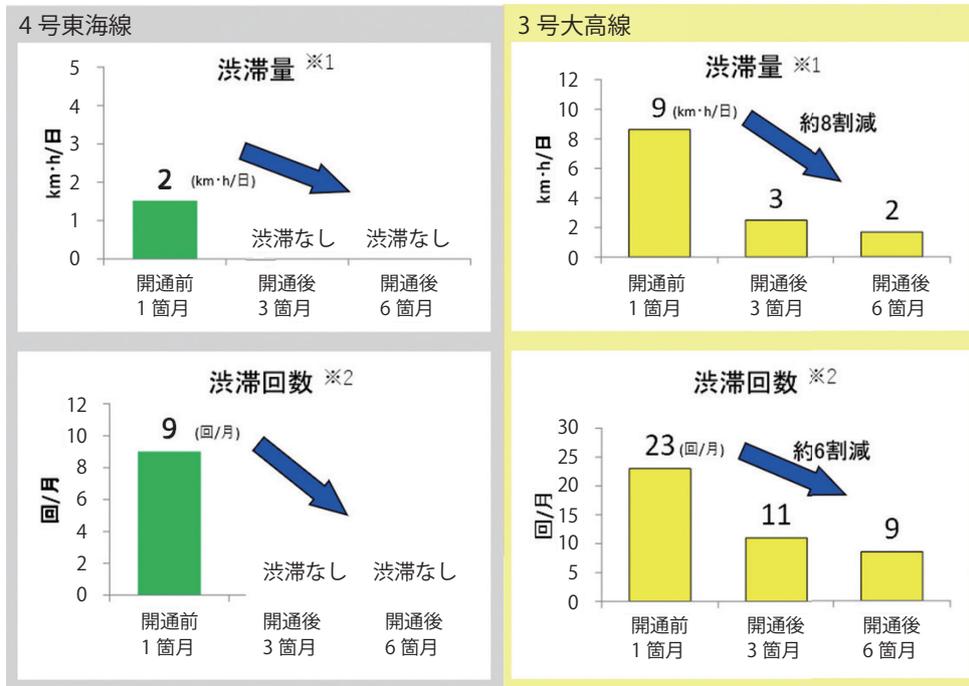
速道路の利用転換が行われたことにより、3号大高線の渋滞の規模、回数が減少した。渋滞量に関しては約8割の減少であった。渋滞回数に関しては、約6割の減少であった(図1-1-12参照)。

② 3号大高線の事故率の減少

安全性の向上では、4号東海線の開通後は並行する3号大高線の渋滞回数が減少したこともありスムーズな交通が実現し、全線開通後6箇月の3号大高線の事故件数は、開通前の同時期に比べて約30件、追突関連事故の事故率が約3割減少した(図1-1-13参照)。4号東海線の開通により並行する交通量の多かった3号大高線において、安全性が向上したと言ってよいだろう。

3号大高線における事故率も4号東海線開通の前年は87.6であったものが開通後は66.5に減少、追突関連事故は67から49.5への減少になった。

事故率は、事故の発生確率を示す指標であり、走行台キロ当たりの事故発生件数で求めている。



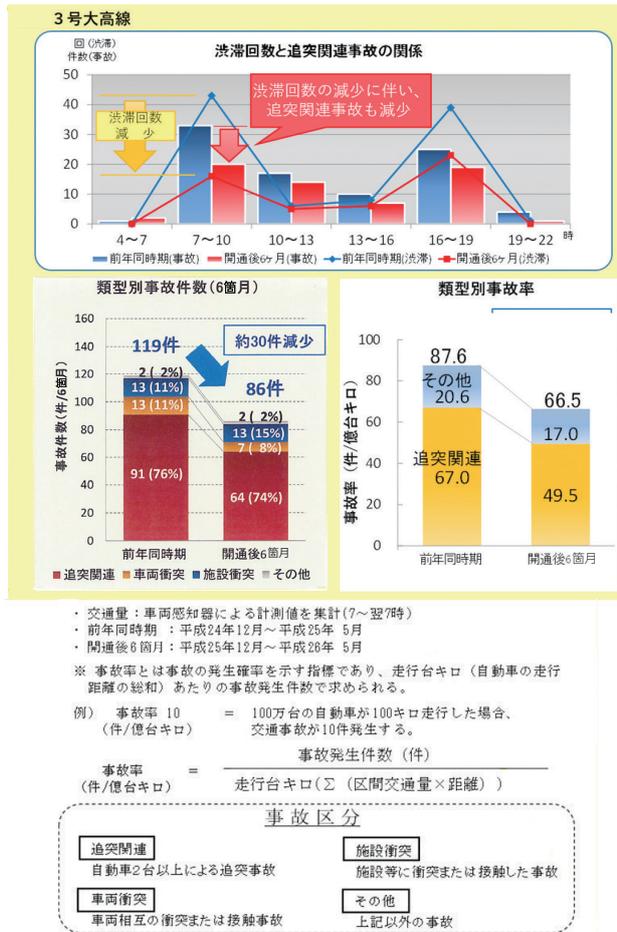
開通前1箇月の平均：平成25年11月の平日平均値(開通前の22日まで)
 開通後3箇月の平均：平成25年12月～平成26年2月の平日平均値
 開通後6箇月の平均：平成25年12月～平成26年5月の平日平均値

※降雪による通行止め規制日、年末年始は除く

※1 渋滞量 …渋滞の量を表す指標で、時速30km以下の車列の区間長と発生時間の積により算出。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。例えば、1日のうち時速30km以下の車列1.5kmが1時間継続した状態では、渋滞量1.5km・h/日。

※2 渋滞回数 …時速30km以下の車列の区間長が1km以上つながり、発生時間が30分以上続いた回数。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。

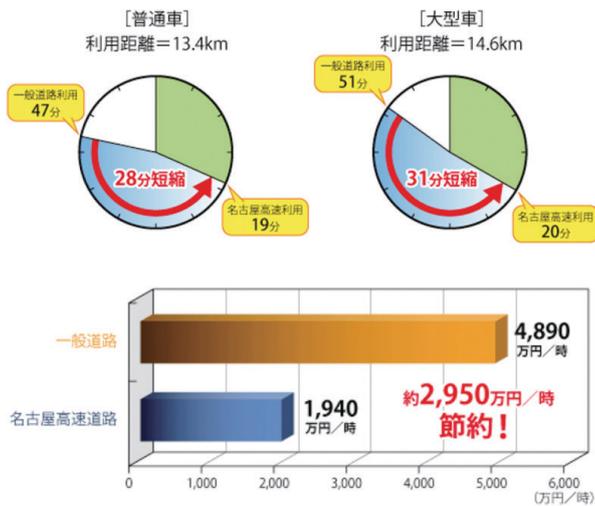
図1-1-12 4号東海線と3号大高線の渋滞量及び渋滞回数の変化



③ ダブルネットワーク効果

4号東海線の開通は3号大高線の代替路線としての機能が発揮されているか。この代替機能効果をダブルネットワーク効果と呼ぶ。

例えば、平成26年5月13日朝7時頃に発生した鶴舞南JCT付近の事故により、3号大高線（鶴舞南～高辻入口）で約2時間半の通行止めが発生したことがあった。この事故発生から通行止めの解除に至る時間において、4号東海線の利用交通量（8時台）は通常時の1.8倍に増加していた。交通事故等のアクシデントが発生した状況において、4号東海線のダブルネットワーク効果は発揮されていると言ってよいだろう。



○利用台数は名古屋高速道路公社の平成25年度実績交通量としている。
ピーク率・大型車混入率・平均利用距離は、「第13回名古屋高速道路公社自動車起終点調査」をもとにしている。
○時間価値原単位は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月)国土交通省」をもとにしている。
※走行時間短縮におけるコストの比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない。

図1-1-14 名古屋高速道路の平均利用距離と所要時間、お金の換算した節約効果

② 走行費用の軽減

名古屋高速道路を走行すると、信号等はなく渋滞に巻き込まれでもしない限り、車を発進・停止しなければならない箇所がほとんどない。そのため、燃料の消費が抑えられるなど走行経費が節約できる。

例えば名古屋高速道路の普通車の平均利用距離13.4km、大型車の平均利用距離14.6kmでは、1台当たりの走行経費は普通車で約230円、大型車で約360円節約できる（走行時間短縮におけるコスト比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない）。

上記「走行時間の短縮によるコストの節約」と同様、混雑時1時間の名古屋高速道路の利用台数全体では、約590万円もの走行経費の節約になる（図1-1-16参照）。



【名古屋西JCT～牧野ヶ池緑地（名東区猪高町）】

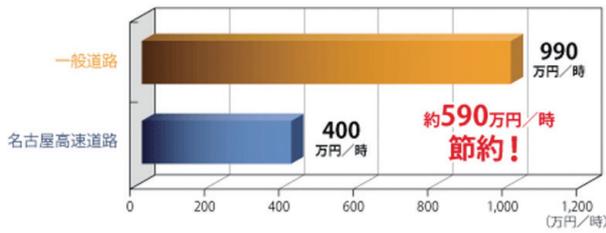


【東海JCT～一宮市役所】



【算出条件】
所要時間は、平成27年道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出

図1-1-15 所要時間短縮の具体例



- 利用台数は名古屋高速道路公社の平成25年度実績交通量としている。
- ピーク率・大型車混入率・平均利用距離は、「第13回名古屋高速道路公社自動車起終点調査」をもとにしている。
- 時間価値原単位は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月)国土交通省」をもとにしている。
- ※走行時間短縮におけるコストの比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない

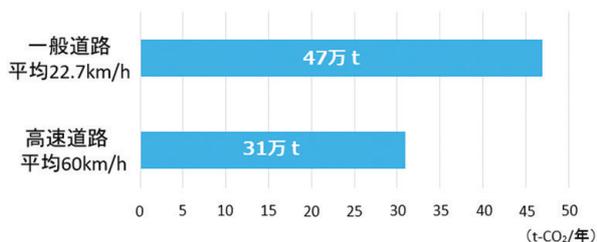
図1-1-16 平均利用距離と1台当たりの走行経費の関連図

(2) 環境への効果

高速道路の整備は一定速度での走行のほか、高速道路及び一般道路の渋滞の緩和を実現する。それが環境負荷の低減、すなわち走行コストの圧縮にもつながっている。

名古屋高速道路を平均60km/hで走行した場合の自動車からの年間CO₂排出量は年間約31万tであり、一方、すべて一般道路を走行した場合の自動車からの年間CO₂排出量は年間約47万tである(図1-1-17参照)。

名古屋高速道路を利用することにより、年間で約16万tが削減されると推計されている。これは、名古屋市の約半分(46%)の面積の森林が1年間に吸収するCO₂量に相当する。CO₂排出量の削減は、今日、SDGs及び関連するESG投資において重要な判断尺度ともなり、公社でも重要な目標となっている。



- 【算定条件】
名古屋高速道路の平均利用台数33.9万台/日(令和元年度実績)、平均利用距離12.6km(令和元年度ETC車平均)、大型車混入率13.6%(平成27年道路交通センサス)、名古屋市内の一般道路平均速度22.7km/h(平成27年道路交通センサス)
- 【根拠資料】
CO₂排出係数:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(国総研資料第671号)
CO₂吸収量:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」による

図1-1-17 名古屋高速道路利用時と一般道路利用時の年間CO₂排出量比較

第2節 中京都市圏への貢献

～名古屋高速道路が中京都市圏にもたらす経済的な効果の検証～

1. 中京都市圏への貢献

(1) 経済効果の概要

名古屋高速道路があることで時間短縮効果が生まれたのは前述のとおりである。また、その経済成長・観光産業への貢献について、中京都市圏の生産額は、名古屋市を中心に効果を発現し、高速道路ネットワークを通じて、広域的に波及した結果、年間6,140億円の生産額増加と試算されており、地域の経済成長に貢献している。

地域産業活性化への貢献では、名古屋高速道路の時間短縮効果によって、名古屋市の生産額が年間3,702億円増加し、周辺地域(東海環状自動車道の沿線及び内側)では豊田市で年間1,010億円増加、小牧市で年間323億円増加、一宮市で年間214億円増加等、その効果の発揮に寄与すると推計された。

地域活性化への貢献では、名古屋高速道路の時間短縮効果は、各産業の生産額の増加に寄与している。産業別に見ると、製造業では年間3,860億円、商業で年間1,850億円、農林水産業で年間50億円生産額を押し上げている。

(2) 地域別の貢献

中京都市圏の生産額の増加が、中京都市圏へのアクセスの向上による高速道路延伸地域から波及し、中京都市圏全域において生産額の拡大効果となって現れている(図1-2-1参照)。

2. 各産業への貢献

(1) ものづくりへの貢献

この項では中京都市圏に根づいてきた「ものづくり産業」と、中京都市圏として新たな産業の柱と位置づけられる「商業、観光・レジャー産業」において、前項で述べた分析の概略を踏まえ、より詳細に

生産額変化の地域分布

中京都市圏の生産額103.9兆円/年

名古屋高速道路があることで
中京都市圏の生産額
年間**6,140**億円増加※

名古屋市の生産額
年間**3,702**億円増加※

※ 三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)による試算

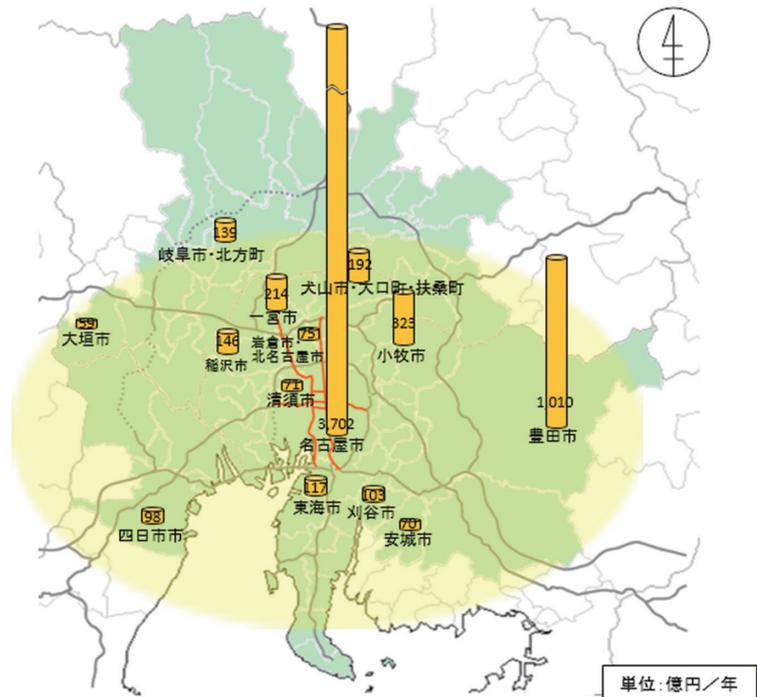


図1-2-1 中京都市圏における生産額増加地域分布図

名古屋高速道路の貢献を見ていく。

① ものづくり地域への貢献

中京都市圏内には多様なものづくり産業が集積している。その立地特性を見ると、名古屋高速道路と他の高速道路沿線に立地しているほか、鉄鋼業や石油等、基礎素材型産業においては港湾との関係が強いことから、沿岸部に集積している(図1-2-2参照)。

自動車産業は西三河地域に集積し、工作機械などの汎用機械産業は名古屋市、尾張地域に多く分布している。

産業の集積に応じて物流が生じる。そのため、産業集積地域間の時間短縮効果の大きさは、地域産業の集積度合いと産業部門の時間距離の短縮効果のメリットを享受しやすいかどうかによって変わる。

経済モデル分析結果に見る製造業の生産額の変化では、加工組立製造業の生産額の変化ランキングは豊田市が1位となっている。豊田市は自動車産業が集積し、中京都市圏の各地域への物流も多く、名古屋高速道路を介した時間短縮効果が生まれやすい。

また、化学工業、鉄鋼業等の基礎素材型製造業における生産額変化のランキングを見ると、名古屋市港区、東海市や四日市市など名古屋港や四日市港の

沿岸地域に時間短縮の大きな効果が得られている。名古屋高速道路が基礎素材型産業の物流の拡大にも寄与していることが読み取れる。中京都市圏の製造業の生産額は名古屋高速道路があることによって年間3,860億円増額すると見込まれ、生産額を押し上げている。

なお、昭和55年から令和元年の1人当たり製造品出荷額の伸びを地域別に比較すると、中京都市圏における1人当たり製造品出荷額は、三河地域や岐阜県などが含まれる名古屋都市圏の周辺地域での伸びが大きい。この周辺地域の生産性の向上が中京都市圏の製造業を牽引していることがわかる。

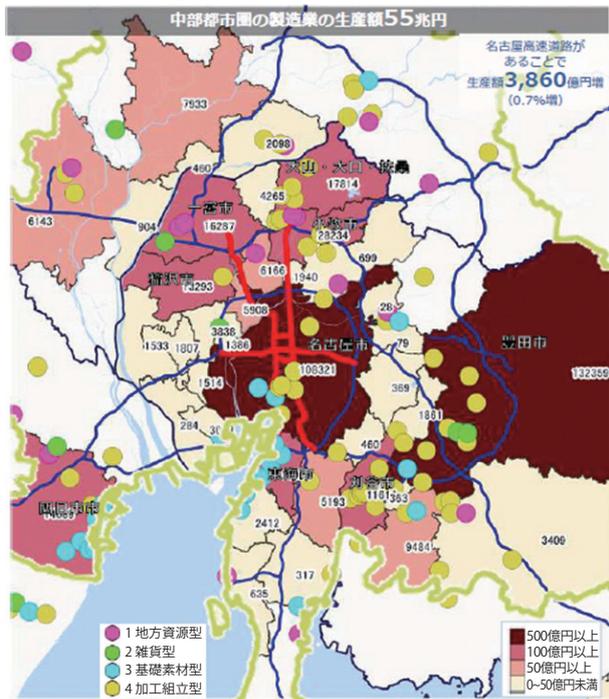


図1-2-2 ものづくり産業の生産額の押し上げ効果

② ものづくり産業と工場・倉庫との輸送・配送

運送事業者アンケートでは、名古屋高速道路の使い方として「名古屋市外の工場・倉庫との輸送・配送」で名古屋高速道路を利用している割合が7割を超え、そのうち9割が他の高速道路と一緒に利用しているなど、名古屋高速道路が広域的な移動に貢献していることがわかる（図1-2-3参照）。

このように、名古屋高速道路は東名・名神高速道路、名二環等の他の高速道路に接続することで、中京都市圏に立地する製造業の活動を支えてきた。これまでの道路整備は中京都市圏全体のものづくり地域の発展に貢献していることがわかる。

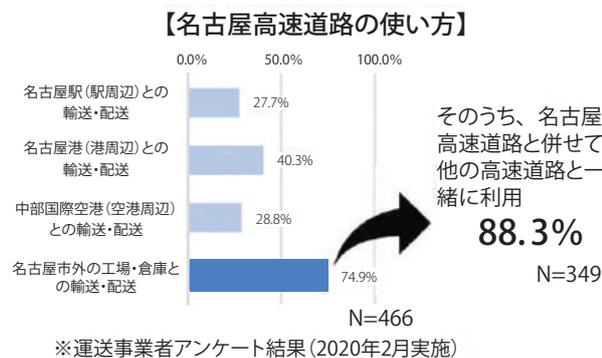


図1-2-3 運送事業者アンケート

(2) 商業への貢献

商業の地域的な広がりを見ると、名古屋市を中心として、名古屋高速道路沿線に商業活性化の効果が広がっていることがわかる。特に、名古屋市中区や中村区といった都心部への効果が明らかに大きい（図1-2-4参照）。

中京都市圏全体の商業生産額は、年間1,870億円増加することが見込まれる。これは中京都市圏全体の商業生産額8兆円の2.2%に当たり、名古屋高速道路にはそれだけの商業活性化における押し上げ効果があると言える。

ちなみに、名古屋市内に限ってみると、名古屋高速道路には商業生産額を4.7%押し上げる効果があり、都心部の交通円滑化が商業施設等の都市開発を後押ししていることがわかる。

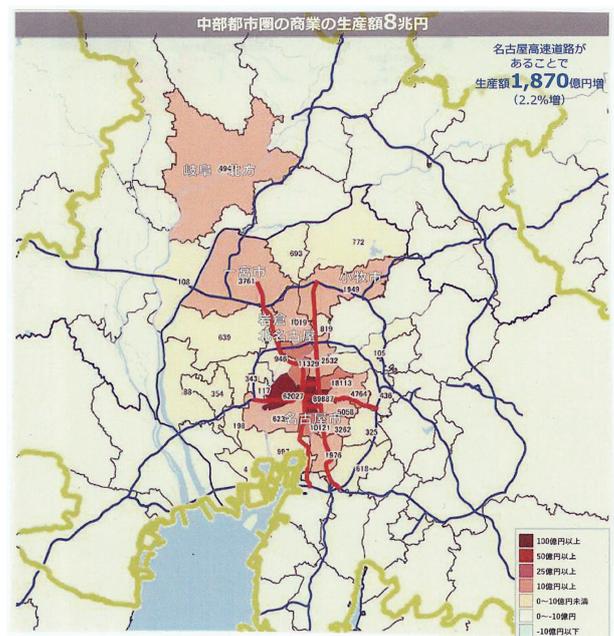


図1-2-4 名古屋都市部の商業生産額押し上げ効果

また、商業の1人当たり商品販売額については、名古屋市は全国や中京都市圏の他の地域に比べ、高い水準で伸びていることがわかる。

(3) 観光・レジャーへの貢献

① 中京都市圏の主要観光地の分布

中京都市圏には、年間50万人以上の観光入込客数を誇る観光施設が名古屋市及び周辺地域に数多く分布している。特にナガシマリゾートや中部国際空港は年間1,000万人以上を迎えており、それらの観光地（観光施設）は、中京都市圏はもちろん他の地域とも高速道路で結ばれている（図1-2-5参照）。

名古屋高速道路の使い方について目的別の利用者アンケートの結果では、名古屋高速道路を利用している観光目的の利用者の8割は他の高速道路と一緒に利用する広域的な使い方が特徴である。名古屋市から周辺地域へのアクセスの向上、周辺地域から名古屋市の施設等へのアクセス向上という双方向において名古屋高速道路は貢献し、「お出かけ」のしやすさにつながっている。

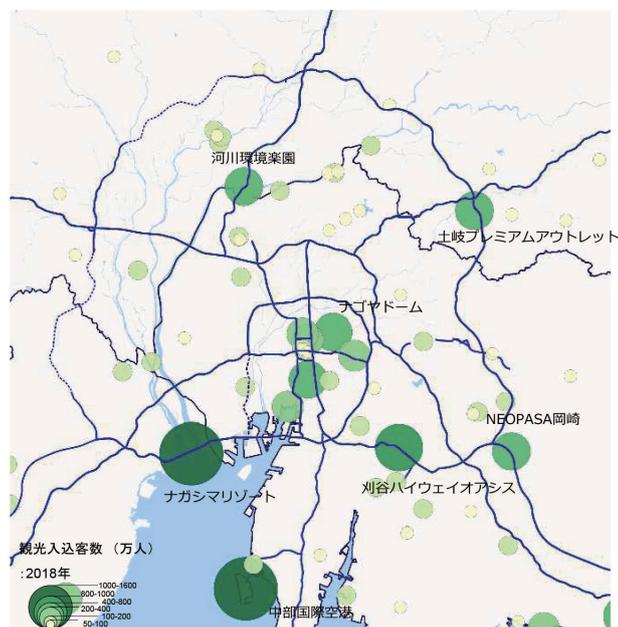


図1-2-5 主要観光地と名古屋高速道路の関係図

② 「お出かけ」の促進

利用者アンケートで、「名古屋高速道路があるおかげで、気軽に観光・レジャーなどのお出かけがしやすい」と回答した沿線住民は76.0%であり、その回答者が名古屋高速道路で実感する短縮時間は片道で平均28分となっている。

その短縮時間は名古屋高速道路を往復利用とする

と、約1時間の余裕時間の創出につながる。この余裕時間が移動負担の軽減や滞在時間の延長、さらに遠方へのお出かけなどにつながっている。

3. 中京都市圏の発展を支えるために

現在、整備が進められているリニア中央新幹線が開業を迎えると、東京一名古屋の所要時間は約40分と大幅に短縮され、名古屋を取り巻く状況は大きく変化する。さらに大阪までの延伸も予定されており、東京圏、名古屋圏、大阪圏が一体となった広域経済圏であるスーパー・メガリージョンの形成は、名古屋に多くの人を呼び込み、当地域の発展につながる千載一遇のチャンスと期待される。

平成26年9月には、名古屋市において「名古屋駅周辺まちづくり構想」が策定され、リニアの速達性を活かすために、名古屋駅と広域道路ネットワークとのアクセス性の改善の必要性が示された。その後、名古屋市をはじめとする関係者により具体的な検討が進められ、平成30年3月には「名古屋市交通基盤整備方針」が策定された。この中で、都心アクセス事業として、新洲崎出入口、黄金出入口、栄出入口、丸田町JCT西渡り線等の計画が示され、各種の手続きを経た後、現在、事業を進めている。

こうした都心アクセス事業により、名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス性が改善されるだけでなく、中部国際空港へのアクセス性の向上や、都心環状線の渋滞解消、都心部における一般道路の混雑緩和等、幅広い効果が期待される。

令和3年5月には名二環の西南部が完成し、「㊥（マルサ）計画」と呼ばれる都市高速道路ネットワークが完成し、名古屋高速道路が新たなステージを迎えた。今後も、都心アクセス事業をはじめとする種々の事業を着実に進め、この街を支える都市高速道路としての役割を果たしていきたい。



リニア新世紀と 名古屋高速道路への期待

名古屋都市センター長
奥野 信宏

21世紀の中部圏の展開の鍵を握るインフラは、リニア名古屋駅と名古屋高速道路だろう。

我が国の高速道路は、昭和38年に名神高速道路が開通して以降、営々粛々と建設が進められた。路線によっては財政の浪費だと厳しい批判を浴びたが、21世紀に入ると併行して整備が進められた全国の新幹線とともに、陸路を広域で結ぶ高速交通ネットワークの姿がみえてきた。中部圏にはもともと優れた高速道路計画があったが、事業の進捗でネットワーク環境は全国に先駆けて整ってきた。

国土計画の基本理念は一貫して「交流連携が新たな価値を生む」だが、時代と共に施策の重点はハードの整備から整備されたハードの活用へと変化した。これが、平成20年の国土形成計画において広域連携の推進のために広域地方圏が定められ、地方が主体となって広域地方計画がつけられることになった背景である。高速交通では、結節点がひとつ増えると人の流れは幾何級数的に増加する。各広域圏では整備された高速交通ネットワークによって、それぞれが例えば東京経由でない独自の国際戦略を議論できるようになった。

第二次国土形成計画（平成28年）で提示されたコンパクト+ネットワークは、交流連携のダイナミズムを今の時代に體現したものであり、人口減少と高齢化が進む厳しい状況の中で広域連携によって列島の隅々までの豊かさを追求するのが目標である。他方で国の経済が成長するには、それを牽引するセンターが必要である。スーパーメガリージョン構想は、コンパクト+ネットワークの3大都市圏版だが、東京・名古屋・大阪が一体となって我が国を牽引する成長のセンターになることを目指している。高度成長期には4大工業地帯が成長のセンターだったが、昭和50年代の後半頃からは2眼レフ論が流布し、やがて東京一極集中の流れが定着した。しかし東京一極による成長は既に限界にきている。第1は大規模災害に対する脆弱さである。東京の中心部を襲う大規模災害はローカルな災害でも国家機能の麻痺に直結する。第2は日本の成長率の低さである。平成の初期、我が国のGDPは世界の約16～17%を占め、一人あたりGDPも世界のトップクラスだった。しかし平成が終わる頃にはGDPシェアは6%程度に、一人あたりGDPは20数位に低下した。それがどの程度東京一極集中の責任に帰すことかは更に検証が必要だが、注視しなければならないことではある。

名古屋圏はスーパーメガリージョンの中央に位置している。リニアの開業によって名古屋駅の鉄道利用による2時間圏人口は大阪を遙かに凌ぎ、東京（品川）と肩を並べると予測されており、都市機能の一層の集積が予想される。中部圏の一人あたりGRPは既に昭和55年に近畿圏を越え、現在、愛知県のGRPは大阪府を上回っている。リニア開業により名古屋駅や駅周辺にはそれらを受け止める更なる機能が必要だが、中でも国土構造としてはリニア効果を中部・北陸全域に波及させることが重要である。名古屋駅での新幹線や在来線への乗り換え利便性ととも注目されるのが、名古屋駅から高速道路へのアクセスである。名古屋圏は第二次国土形成計画で世界最強・最先端のものづくり圏域と位置づけられている。圏域の都市は産業の国際競争力の強化のために、名駅と結ぶ高速道路の整備に強い関心を持っている。名古屋駅から高速道路へのアクセスは、錦橋インターに加えて更に二つ整備されることになっているが、これによって名古屋駅と愛知県の尾張・三河だけでなく、岐阜、三重、静岡、長野、北陸の各都市および中部国際空港への相互の利便性は高まり、名古屋駅を起点として中部・北陸の産業や観光、生活に大きな変化がもたらされる。

名古屋駅と名古屋高速道路のアクセス整備、それに連なる高速交通ネットワークによって、名古屋駅は人の対流の巨大熱源になり、我が国を牽引するスーパーハブになるだろう。

