

名古屋環状2号線と沿道開発

～名古屋都市圏の秩序ある発展に貢献した環状道路整備～

中部ブロック 主査

森山 誠二

1. はじめに

名古屋都市圏は、日本のほぼ中央に位置し、新幹線をはじめとする鉄道網や高速道路網の結節点として東西交通の要衝となっている。また、国内有数の国際貿易港である名古屋港を抱え、伊勢湾沿岸部には、コンビニート、工場、倉庫などが集積しており、経済や海上物流の一大交易圏となっている。

名古屋環状2号線（以下、名古屋2環）は、そのような都市圏の中核都市である名古屋市の外周部に位置し、都心部から放射状に延びる幹線道路や周辺の高速道路および都市高速道路と接続する延長約66kmの環状道路である。名古屋2環は自動車専用道路の名古屋第二環状自動車道（以下、名二環）と一般道路の国道302号が併設する構造となっており、国道302号は2011年3月に全線開通（未だ暫定2車線区間は残る）し、名二環も2021年5月に全線開通したことで名古屋2環の全ての区間が全線開通した。1971年の事業化から全線開通まで50年の期間を費やした事業となった。（図1参照）

名古屋2環の全線開通までの歩みは決して平たんなものではなく、社会経済情勢の変化や周辺環境への配慮等により当初計画から2回の構造変更（都市計画変更）があった。また、多くの区間が土地区画整理事業の一部に位置付けられ、計画的に事業が進められたこと、さらに中部地方建設局（当時）が主導的な役割を果たしたことも特徴的な事業であるといえる。本稿では、そのような「計画の経緯」と「整備の経緯」にスポットを当て、沿道開発という視点から名古屋2環を紹介していく。

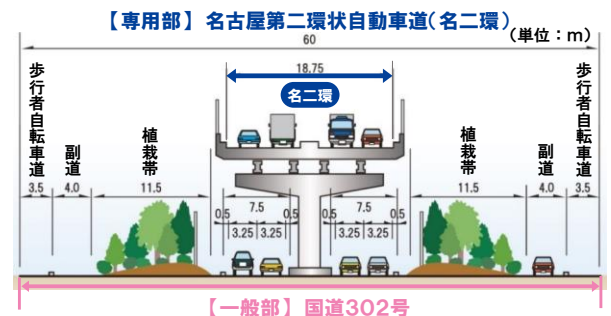
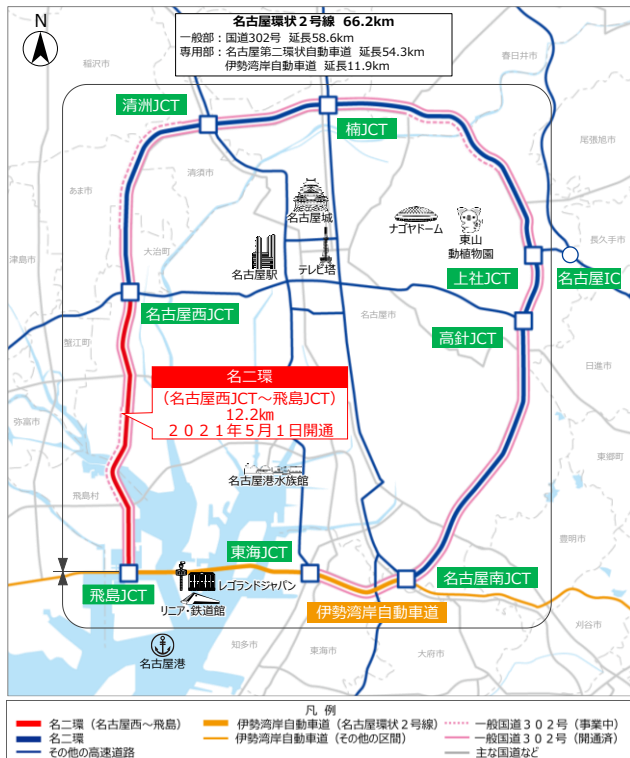


図1 名古屋環状2号線の概要

森山 誠二

昭和61年建設省入省。都市局都市計画課係長、静岡県交通基盤部長、同副知事、環境省環境再生・資源循環局長などを歴任。現在、一般財団法人日本みち研究所専務理事。

2. 計画の経緯

名古屋市外縁を囲む環状道路の発想の根源は、1958年4月、国土総合開発計画との関連のもとに策定された「愛知県地方計画」にみることができる。同計画では、「名古屋市周辺部をめぐる大循環道路を計画し、都市交通の集中を排除するとともに、高速自動車道との取付を考慮した道路計画を調査検討する」と述べられており、現在の名古屋2環の建設が発想されている。その後、1960年代頃から三大都市圏において環状道路の必要性が提唱されはじめ、1965年に名古屋大都市整備計画懇談会（以下、懇談会）が発表した「名古屋大都市整備計画中間報告書」（以下、中間報告書）では「往復6車線、全幅おおむね60mの規模で、高速道路規格の自動車専用道路」としての整備が提案された¹⁾。（図2は中間報告書に掲載された構想図）

当時の名古屋市は経済発展に伴って急速な市街化が進みつつあり、自動車交通需要も毎年20%の激増を示し続け、戦後復興事業により比較的道路事情に恵まれたはずの名古屋市の市内交通も主要交差点において激しい交通渋滞が発生するようになっていた²⁾。同懇談会はそのような社会背景を踏まえ、名古屋の将来における性格と役割を明らかにし、それを実現するための諸計画についての基本的な考え方をとりまとめ、名古屋の大都市化に備えることを目的として設置された会であった。

中間報告書に記載されている名古屋2環の役割は図3のとおりである。イ)～ニ)は、近年でもよく言われている環状道路機能をはじめとした“交通対策的な役割”であるが、当時はホ)のような“都市開発的な役割”も期待されていたことに注目したい。現在では、名古屋2環沿線は既に市街化されているため、都市開発的な役割はあまり声高に言われなくなっているが、名古屋2環は計画当初から名古屋の周辺を拠点的に開発することによって無秩序なスプロール化を阻止するとともに、既成市街地の過密化を防止するねらいがあった³⁾。むしろ、上述の懇談会の設置目的を踏まえると、計画当初は“交通対策的な役割”よりも“都市開発的な役割”の方に比重が置かれていたと考えられる。

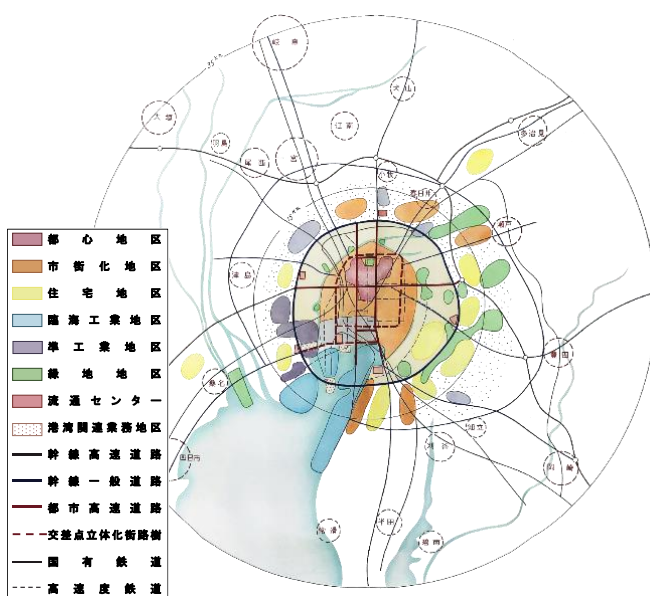


図2 名古屋大都市圏整備構想図(1965)

- ・・・つぎに、名古屋外周を一巡する外郭環状道路は、
- イ) 都心に対する流出入自動車交通の合理的な分散導入
 - ロ) 都心に用いない通過交通のバイパス的誘導
 - ハ) 都心交通機能の純化
 - ニ) 名古屋港と周辺拠点群との有機的な連結
 - ホ) 周辺拠点開発の推進

等をはかるという重要な総合的使命を持っており、その役割りを十分に果たし得るよう最重点的に整備すべきである・・・

図3 名古屋2環の役割（中間報告書抜粋、1965）

図4は、名古屋2環の計画断面の推移を示したものである。1967年に陸上部に関して現在の名古屋2環の基本となる幅員50～60mの6車線の高速車道部を中心とする都市計画決定がなされ、1971年には一部区間が一般国道302号として直轄事業化された。名古屋2環の整備にあたってはまずは平面部の用地確保が必要であり、困難な業務であるが中部地方建設局が担うことになった。事業化を契機に改築専門の事務所として愛知国道事務所が新設されることになり、名古屋2環は中部地方建設局の命運をかけた、最重要のビッグプロジェクトとして進められることになった。

また、それと同時期の1970年には名古屋高速道路が都市計画決定され、名古屋高速道路公社が設立した。名古屋2環は名古屋高速道路と一体となって名古屋市内への流出入交通の円滑化や平面街路の渋滞緩和などの期待を背負うこととなった。東西方向に1路線、南北方向に2路線が設けられている名古屋高速道路はカタカナの「サ」の形を描き、これを外側で輪のように取り囲む名古屋2環が連結していることから、これら事業は「マルサ計画」とも呼ばれた⁴⁾。

しかし、その後オイルショックにはじまる経済変動や排ガス・騒音・振動等の道路公害への対応が必要になったことから1975年に計画断面の抜本的な見直しが行われ、専用部を4車線とし環境施設帯を有する現在の断面構造の基本が定められた。さらに、道路公害反対運動が活発になったことで、1982年には環境アセスメントとともに2回目の都市計画変更が行われた⁷⁾(図5参照)。この都市計画変更により、これまで高架構造が主体であった専用部が、東部丘陵地域においては掘割構造が採用された。名古屋2環は多くの区間が住居地域を通過するため、環境対策には十分に配慮した計画が求められた(図6参照)。

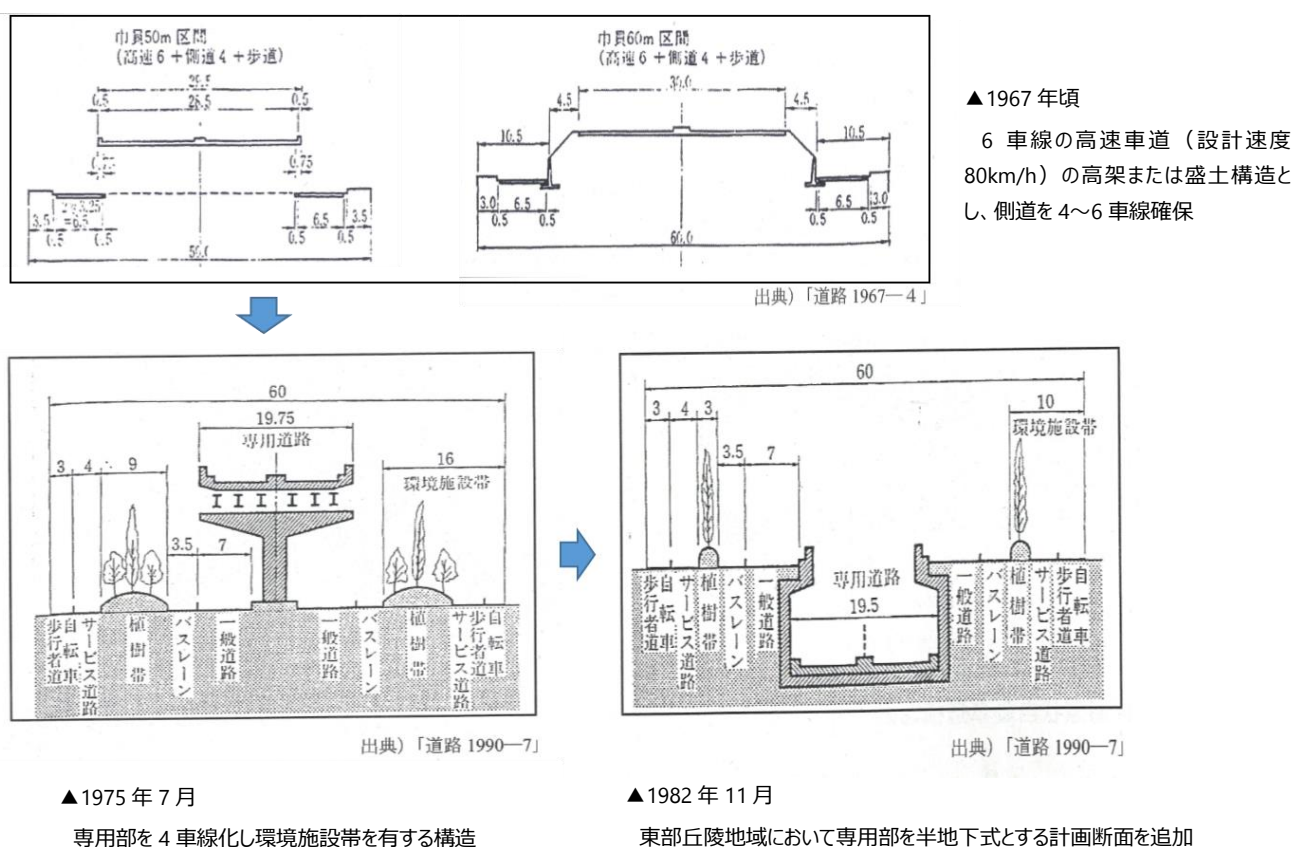


図4 計画断面の推移

名古屋環状2号線

計画変更素案及び環境影響評価準備書のあらまし

編集・発行 S56.5
名古屋計画局
お問合せは
西行舎5階
街路計画課
TEL
961-1111(内2374)

はじめに

名古屋環状2号線(一般国道302号)は、名古屋市中心部を半径8~10kmで環状にとりまく道路で、名古屋都市高速道路と一体となって、名古屋大都市圏交通網の骨格を形成する重要な道路であります。

この環状2号線は、都心部通過交通の排除、名古屋市中心部と周辺都市とを結ぶ流出入交通の適正な迂迴分散導入の確保等の交通計画上の役割はもちろ、計画的な市街地の形成や、都市機能の適正配置を促進する等の役割も大きくその整備には、多くの期待が寄せられております。

名古屋環状2号線は、右の標準断面図のように、幹線道路としての名古屋環状2号線(一般部)と自動車専用道路としての高速名古屋環状2号線(専用部)とからなっており、その内一般部の大部分については、昭和42年~43年に、又専用部の内、海上部については、昭和54年にそれぞれ都市計画決定されております。

今般名古屋環状2号線の都市計画変更素案を定めるに当って、都市計画変更素案及び環境影響評価準備書がまとまりましたので、皆様方のご理解とご協力を得るために以下にお示しするように、そのあらましをまとめました。

計画変更素案

計画変更の主な内容

名古屋環状2号線は、自動車専用道路と幹線道路の二つの機能を持つ。標準幅員50~60mの道路です。標準断面としては、専用部、一般部とも往復4車線となっており、又沿道環境保全のため、植樹帯を設置し、さらに通過交通を排除した地先道路及びバスレーンを設ける計画となっております。今回の計画変更の主な内容は以下のとおりです。(表-1. 計画変更の概要参照)

名古屋環状2号線(一般部)

未決定区間及び計画幅員25m区間を、標準幅員50~60m(鉄道併設区間)については72.5m)に変更します。

高速名古屋環状2号線(専用部)

未決定の地上部を決定します。構造は大部分が、高架構造(梁上式)であるが、地形等を考慮して一部で掘割構造(掘割式)を採用することとした。

又、この専用部は立体構造であるので、交差する他の道路とは、インターチェンジ又はランプウェイ(出入口)を設け、接続します。

その他

一般部との接続上関連する幹線道路の専用部との接続上関連する名古屋都市高速道路の変更をします。

事業の概要について

名古屋環状2号線は、一般部、専用部併せて、約9,600億円を要する大規模な事業であります。従って全体の完成高は相応しく、約9,600億円を要する大規模な事業であります。

名古屋環状2号線(一般部)

昭和46年から、建設省(現国土交通省)と名古屋市の共同事業として、153ヶ所の環状2号線(一般部)が建設されております。

又その内、北部区間の国道22号インターチェンジ(昭和54年4月に建設)と専用部との接続上関連する名古屋都市高速道路の変更をします。

名古屋環状2号線(専用部)

海上部の内、名古屋大橋については、昭和54年に都市計画決定されております。

又昭和53年12月には、名古屋西インターチェンジから北側で上りインターチェンジまでの間について、国土開発幹線自動車道路の基本計画が定められております。

名称	区間	構造	実延長(m)	実延長(m)
名古屋環状2号線(一般部)	25	掘割式	1,360	—
名古屋環状2号線(一般部)	50	掘割式	9,820	—
名古屋環状2号線(一般部)	60	掘割式	3,090	10,740
名古屋環状2号線(一般部)	72.5	掘割式	640	3,480
名古屋環状2号線(一般部)	市域内計	—	36,280	36,280
名古屋環状2号線(一般部)	市域外計	—	22,780	22,780
名古屋環状2号線(一般部)	計	—	59,060	59,060
名古屋環状2号線(専用部)	掘割式(掘割区間)	—	4,120	25,080
名古屋環状2号線(専用部)	掘割式(掘割区間)	—	—	12,200
名古屋環状2号線(専用部)	掘割式(掘割区間)	—	—	3,120
名古屋環状2号線(専用部)	掘割式(掘割区間)	—	4,120	40,400
名古屋環状2号線(専用部)	市域外計	—	5,710	25,760
名古屋環状2号線(専用部)	計	—	9,830	66,160

一部で掘割構造を採用

図-3 ルート・構造の概要

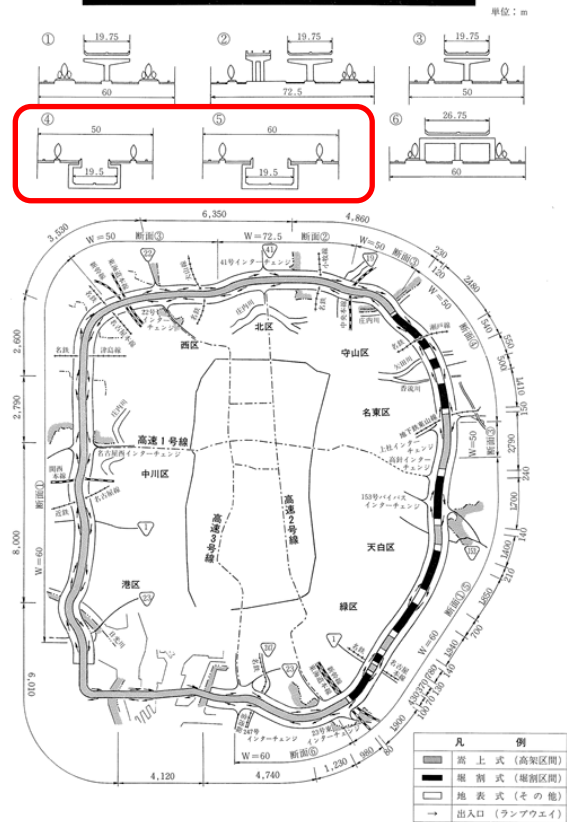


図5 2回目の都市計画変更時のちらし

(1981.5)

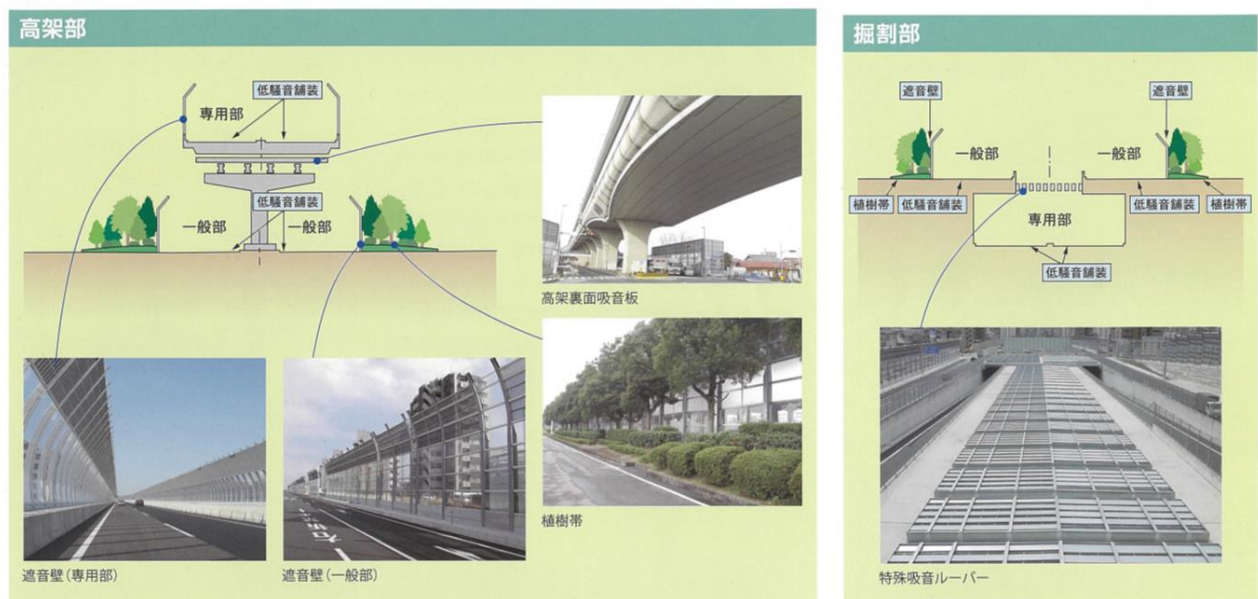


図6 環境対策の実施例

筆者が新規採用職員として昭和 61 年に道路計画第一課に配属された頃は、地域の方々からの名古屋 2 環の道路環境に関する多くの意見への対応が継続しており、全国的にも道路環境の象徴的な存在であったといえる。

3. 整備の経緯

名古屋 2 環は大規模で長期間にわたる事業となるため、計画的に事業を進めていく必要があった。図 7 は名古屋 2 環の整備経緯を整理したものである。名古屋 2 環で最優先に整備が進められたのは北部区間であったが、その理由は以下のとおりである⁵⁾。

- i) 国道 22 号、国道 41 号、国道 19 号の幹線道路が放射状にあり、これらを横断的に結ぶ交通需要が非常に大きいと予測されたこと
- ii) 沿線で進められている土地区画整理事業がほぼ終末段階にあり、区画道路等と接続する幹線道路が不可欠であったこと
- iii) 名古屋市の中央卸売市場の移転に伴う発生交通を円滑に処理するために強い要望があったこと（1983 年、豊山町の国道 41 号沿線に北部市場として開設）

上述 ii) にも挙げているが、名古屋 2 環の整備経緯を述べる際に欠かすことができないのが土地区画整理事業である。名古屋市は戦前から土地区画整理事業に積極的な土地柄であり、名古屋 2 環に関連する土地区画整理事業は計 50 事業（名古屋市 43 事業、春日井市 7 事業）にも及ぶ⁶⁾。図 8 は名古屋 2 環と土地区画整理事業の位置関係を整理したものであるが、名古屋 2 環は北部から東南部にかけて多くの区間で土地区画整理事業がなされており、名古屋 2 環全体の道路用地の約 4 割がそれら事業によって生み出された。

このように名古屋 2 環は将来の土地利用との整合に十分に配慮し、沿線開発と一体となって整備を進めてきたことが円滑な事業進捗に繋がり、今回の全線開通に至ったものと考えられる。

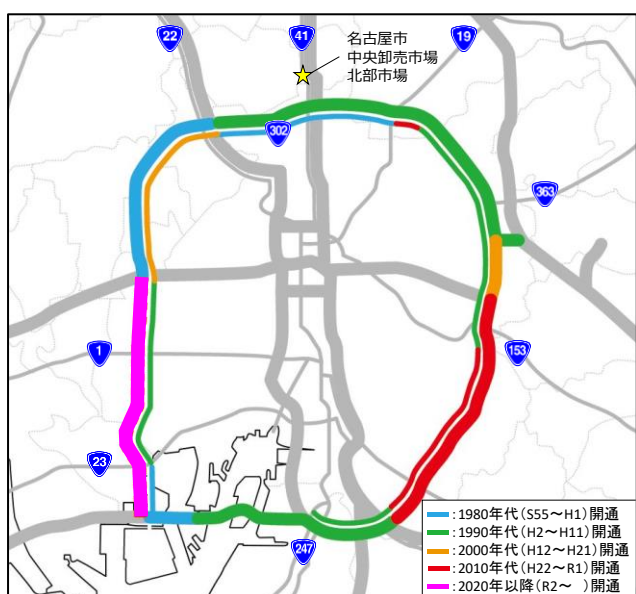


図 7 名古屋 2 環の整備経緯

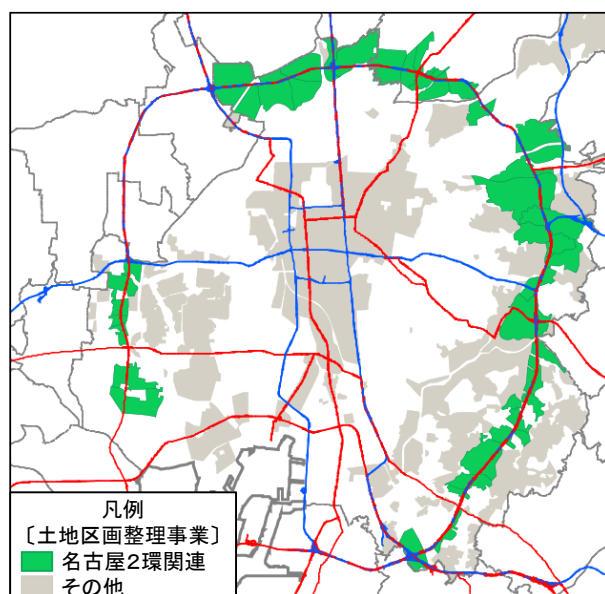


図 8 名古屋 2 環と関連する土地区画整理事業

4. おわりに

本稿では、名古屋2環の計画の経緯と整備の経緯を振り返ることで、中部地方建設局が主導した名古屋2環が名古屋都市圏の秩序ある発展に貢献してきたのかを紹介した。名古屋2環の沿線市区町村では建物の立地・人口の集積が進み、税収が増加、土地の価値の上昇等の様々な効果がでており、順調に市街化が進行している。計画当初の“都市開発的な役割”は十分に果たされているものといえるであろう。(図9参照)

自動車専用道路である名二環により、名古屋都市高速道路、伊勢湾岸道路・新東名高速、東名阪高速道路を一体のネットワークとして形成し、全国的にみても都心部へのアクセス性が高いなど名古屋都市圏における“交通対策的な役割”についても十分果たしている。平成3年5月からは名古屋高速とネクスコ中日本とが一体となった距離制料金が導入され、また名古屋高速の出入口の新設等も計画されるなど、一層の利便性向上の取組も進められている。

名古屋2環は全ての区間が開通したものの国道302号の一部区間で暫定2車線の区間が残っており、当該区間では日常生活や企業の生産活動に支障をきたすような交通渋滞が発生している状況にある。それら区間が全線4車線化されれば名古屋2環の“交通対策的な役割”も完全に果たされ、名古屋都市圏の更なる発展に寄与するものと考えている。



図9 名二環植田 IC 周辺の市街化の状況

5. 謝辞

本稿は、中部地方整備局前道路部長松居茂久氏、道路調査官永田耕之氏、愛知国道事務所長平井親一氏らが中心となってまとめたものであり、ここに感謝と敬意を表する次第である。その後、中部地方建設局は前述の松居氏、永田氏、平井氏をはじめ多くの職員が参画し、東海環状道路というビッグプロジェクトを手掛け、間もなく全線完成を迎えようとしている。中部地方整備局が過去の輝かしい実績も踏まえ、中部圏の発展のためにさらなるプロジェクトを推進していくことを期待するものである。

【参考文献】

- 1) 名古屋大都市整備計画懇談会：名古屋大都市整備計画中間報告書，1965.6.
- 2) 中部地方建設局：名古屋環状2号線建設計画説明資料，1968.12.
- 3) 八田晃夫：名古屋環状2号線の計画，道路，1967.4.
- 4) 名古屋都市センター：名古屋都市圏交通の骨格を担いさらに進化する道路ネットワーク，ニュースレターVOL.98，2013.12.
- 5) 山本善行：国道302号名古屋環状2号線，道路，1997.7.
- 6) 杉山正大：土地区画整理事業から見た名古屋環状2号線のあゆみ-名古屋都市計画史編集の現場から-平成24年度NUIレポート，No.013，2013.3.
- 7) 名古屋市：名古屋環状2号線 計画変更素案及び環境影響評価準備書のあらまし 1981.5