

第 22 回

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する環状道路整備



森山 誠二

MORIYAMA Seiji

一般財団法人日本みち研究所
専務理事(元)国土交通省中部地方整備局
企画部長

はじめに

名古屋環状2号線（以下、名古屋2環）は、名古屋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度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。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）。

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）がなされた。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環を紹介する。

1. 計画の背景

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と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

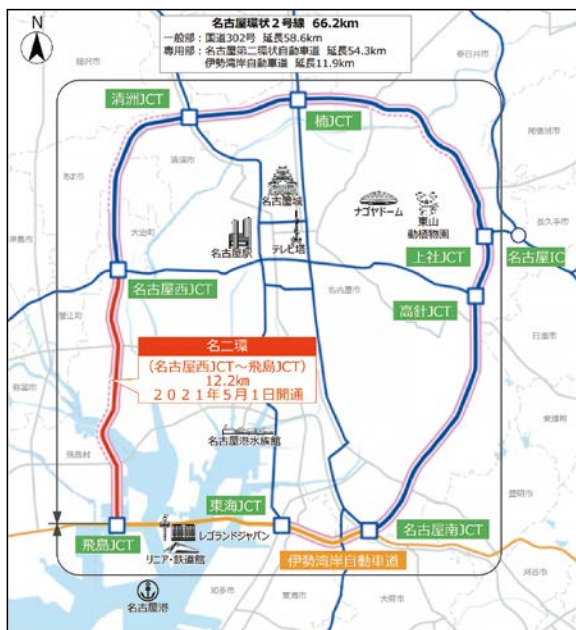


図-1 名古屋環状2号線の概要

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。

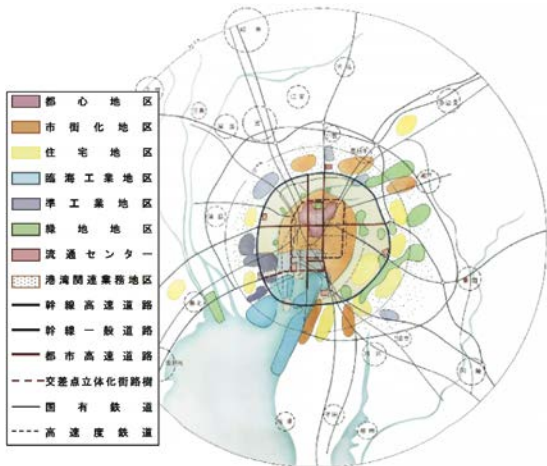


図-2 名古屋大都市圏整備構想図 (1965)

・・・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
二) 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)

2. 計画の経緯

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。

同時期の1970年には名古屋高速道路が都市計画決定され、道路整備特別措置法改正を受け名古屋高速道路公社が設立された。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。

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となり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。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、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-5)。筆者が新規採用職員として1986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。

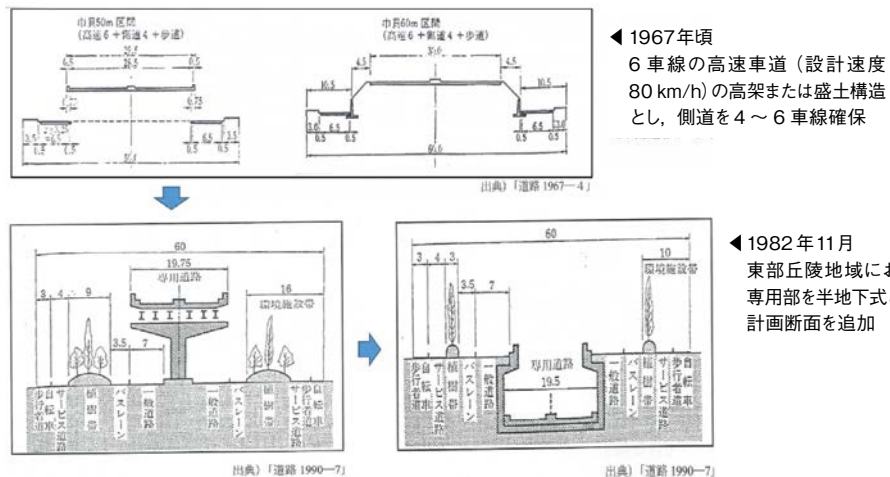


図-4 計画断面の推移

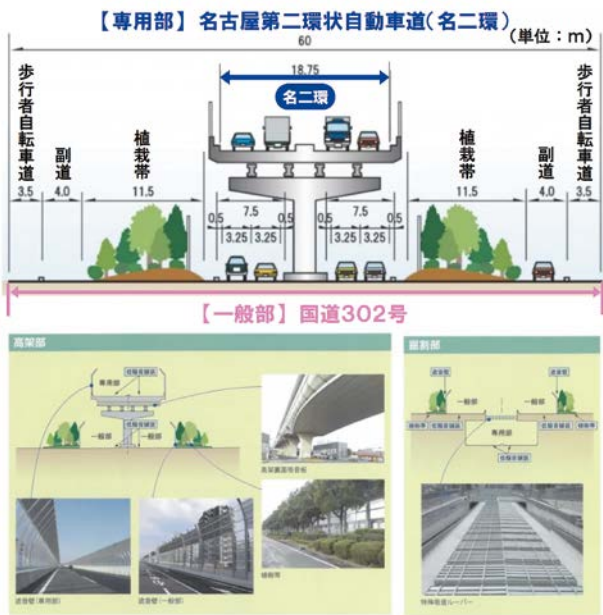


図-5 環境対策の実施例

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-6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⁴⁾。

- 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



図-6 名古屋2環の整備経緯

- ii) 沿線が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⁵⁾。図-7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、2021年の全線開通に至ったものと考えられる。

4. 果たしてきた役割

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どのよう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

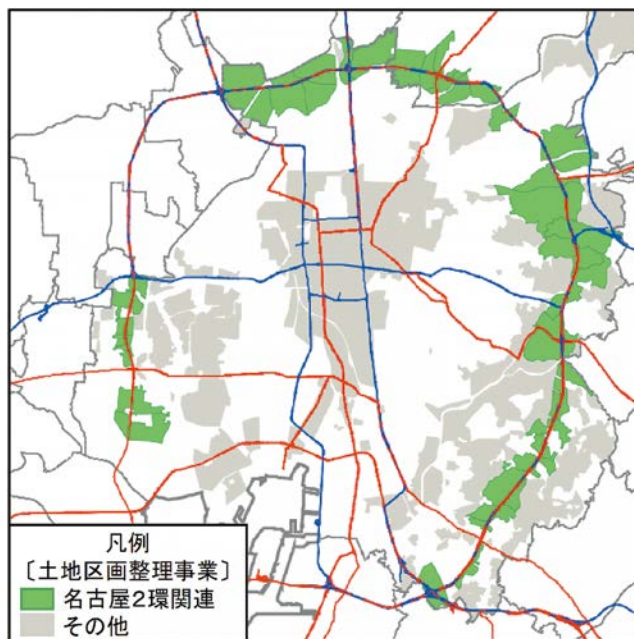


図-7 名古屋2環と関連する土地区画整理事業

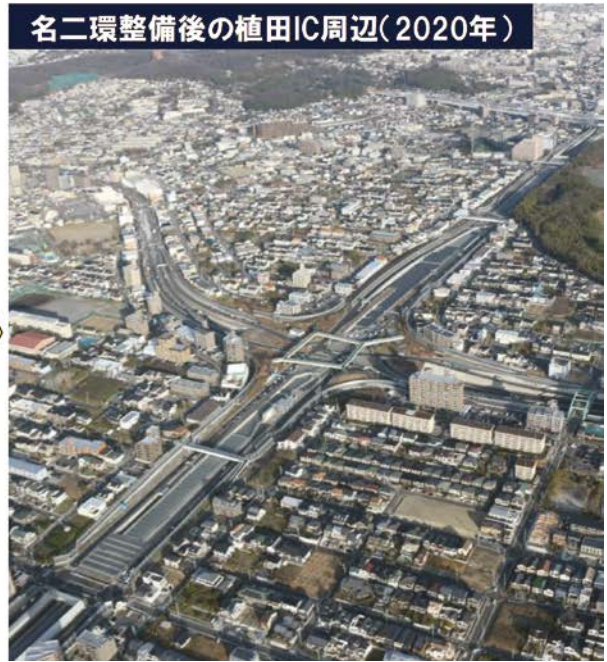


図-8 名二環植田 IC 周辺の市街化の状況

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出ており、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-8)。

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。2021年5月からは名古屋高速とNEXCO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り組みも進められている。

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”も一層強化され、名古屋都市圏のさらなる発展に寄与するものと考えている。

おわりに

本稿は、中部地方整備局元道路部長 松居茂久氏、元道路調査官 永田耕之氏、前愛知国道事務所長 平井親一氏らの多大な協力のもとに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。中部地方建設局は名古屋2環建設を通じて技術力を培い、その後、東海環状道路というビッグプロジェクトをも手掛け、間もなく全線完成を迎えようとしている。現在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) 山本善行：国道302号名古屋環状2号線，道路，1990.7.
- 5) 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.
- 6) 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.

詳細版は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/