

2017年8月22日
三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

名古屋環状2号線の経済効果の試算結果を発表 最初の高速道路が開通してから28年間で「約3兆8千億円」の効果 ～2020年度の全線開通により、都市圏が一体となった経済発展の実現へ～

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社(本社:東京都港区、代表取締役社長:村林 聰)は、名古屋環状2号線の経済効果を試算しましたので発表いたします。試算の結果では、最初の高速道路(海上部を除く)が開通した1988年から2015年の28年間で、約3兆8千億円の経済効果が生じたことが明らかとなりました。

＜経済効果の試算結果の要旨＞

応用都市経済モデル(CUEモデル)を活用し、経済効果を分析しました。その要旨は次のとおりとなります。

- 名古屋環状2号線における最初の高速道路が開通した1988年から2015年の28年間で、約3兆8千億円の経済効果(累積便益)が中京都市圏にもたらされた(この金額は、累積便益を現在価値に換算したもの)。
- 1988年の経済規模を基準とし、28年かけて3兆8千億円の経済効果が総生産に上乗せされると仮定すると、年平均0.49%の経済成長率に相当する。中京都市圏の経済発展のスピードを加速させたと考えられる。
- 2011年に開通した東部・東南部の区間、今後開通を迎える西南部・南部Ⅱの区間ににより、これまで経済効果が控えめであったこれらエリアでも大きな経済効果がもたらされ、都市圏が一体となった経済発展の実現が期待される。

＜試算の背景＞

名古屋環状2号線は名古屋市の外周部に位置し、高速道路と一般道路で構成されます。今まで段階的に開通し、2011年に一般道路が全線開通しました(暫定2車線の区間を含む)。一方、高速道路には未開通の区間(名古屋西JCT～飛島JCT(仮称):約12km)が残っていますが、2020年度に開通見通しあることが2017年7月に発表されました。これにより全線開通が実現し、1957年に都市計画が決定してから約60年もの月日を経て、都市圏環状道路として完全なリングの姿をあらわそうとしています(ただし、一般道路の全線4車線化の開通見通しは定まっていない)。

当社では、こうしたタイミングをとらえ、名古屋環状2号線の意義の検証に資するため、経済効果を試算いたしました。

※本件の詳細につきましては、別添資料の政策研究レポートをご覧ください。

以上

【本件に関するお問い合わせ】

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

政策研究事業本部 [名古屋] 研究開発部 主任研究員 右近 崇
主任研究員 宮下 光宏
副主任研究員 水谷 洋輔

〒461-8516 愛知県名古屋市東区葵1-19-30 マザックアートプラザ TEL:052-307-1103

【報道機関からのお問い合わせ】

コーポレート・コミュニケーション室 村田・島林 TEL:03-6733-1005 E-mail:info@murc.jp

配布先 名古屋金融記者クラブ、愛知県政記者クラブ、名古屋市政記者クラブ

2017年8月22日

政策研究レポート

名古屋環状2号線の開通による経済効果

～高速道路部分(名二環)の最初の開通から約30年

これまでに約3兆8千億円の経済効果！ 都市圏の経済発展を牽引～

～今後の西南部区間等の開通で都市圏が一体となった経済発展の実現へ～

政策研究事業本部 [名古屋] 研究開発部 主任研究員 右近 崇
主任研究員 宮下 光宏
副主任研究員 水谷 洋輔

【概要】

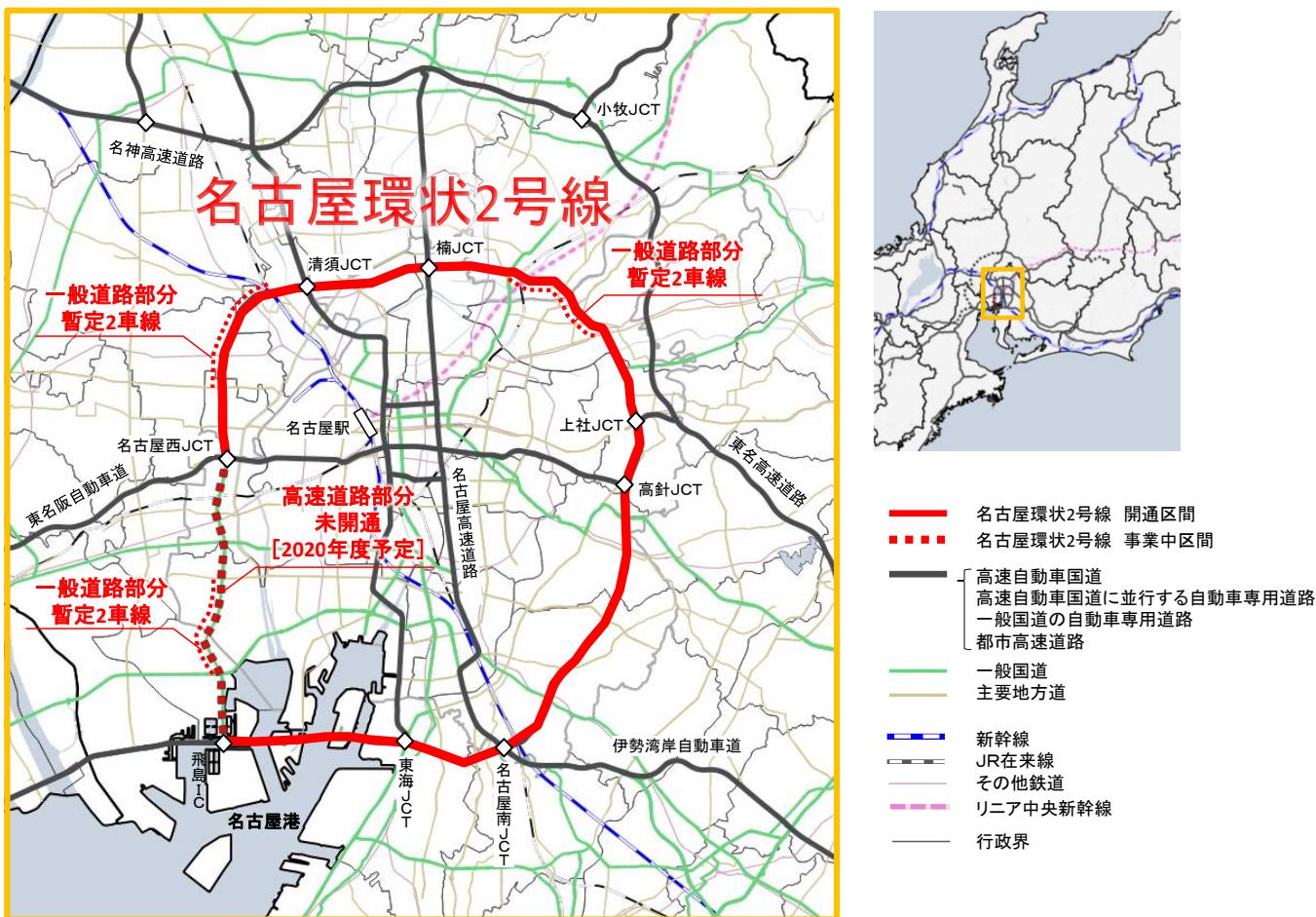
- ・名古屋環状2号線は、名古屋市の外周部に位置し、高速道路部分(名古屋第二環状自動車道[名二環]および伊勢湾岸自動車道)と一般道路部分(一般国道302号)が立体的に併設する名古屋都市圏の環状道路である。当路線は、これまで段階的に開通を迎える、現時点では高速道路部分の未開通区間(約12km)および一般道路部分の暫定2車線区間の4車線化(約14km)を残すのみである。
- ・そうした中、先月(2017年7月28日)、高速道路部分の開通見通しが2020年度(平成32年度)となることが発表された。1957年(昭和32年)に名古屋市外周部の外環状街路として都市計画決定されてから約60年もの月日を経て、都市圏環状道路として完全なリングの姿をあらわそうとしている。
- ・本稿では、地理情報システム(GIS)を活用して、「土地利用」、「人口集積」、「住宅地地価分布」の観点から各種統計データ等を用いて名古屋都市圏の面的な変遷を分析するとともに、経済モデル(応用都市経済モデル[Computable Urban Economic:CUEモデル])を用いて、これまでの名古屋環状2号線の開通によって、地域経済にもたらされた経済効果および今後の開通によってもたらされる経済効果の分析を行った。
- ・名古屋環状2号線のこれまでの開通によって、約30年間で約3兆8千億円の経済効果(帰着便益)が中京都市圏にもたらされたと考えられる(名二環の最初の開通年(海上部除く)である1988年(昭和63年)から2015年(平成27年)までの28年間の累積便益を現在価値換算した結果)。
- ・1988年(昭和63年)当時の経済規模を基準として28年間をかけて3兆8千億円の経済効果が総生産に上乗せされると仮定すると、年平均0.49%の経済成長率に相当するインパクトであり、中京都市圏の経済発展の速度を大きく促進させた。
- ・直近の2011年(平成23年)に開通を迎えた名古屋環状2号線の「東部・東南部」区間および今後開通を迎える「西南部・南部II」区間の開通によって、名古屋環状2号線の沿線地域の中で、これまで経済効果が控えめであったこれらエリアにおいても大きな経済効果がもたらされ、都市圏が一体となった経済発展の実現が期待される。
- ・これまでの名古屋環状2号線の開通による経済効果のストックは、今後も引き続き発現することが期待される。そのため、より一層の名古屋環状2号線の利用促進を図るとともに、今後の高速道路部分の全線開通および一般道路部分の全線4車線化を見据えて、経済効果を早期にかつ最大限に発現させるべく、沿線開発支援など受け皿となる地域発展の戦略を滞りなく推進させながら、名古屋都市圏および中京都市圏が一体となった経済発展の実現が求められる。

1. 名古屋環状2号線の紹介

名古屋環状2号線は、名古屋市の外周部に位置し(図1参照)、都心中心部から放射方向に伸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の環状道路であり、高架および地下構造の高速道路部分¹(名古屋第二環状自動車道[以下、名二環という。]および伊勢湾岸自動車道)と、一般道路部分(一般国道302号[以下、国道302号という。])がそれぞれ立体的に併設する構造となっている。このうち、一般道路部分は、2011年(平成23年)3月に全線開通を迎えたが、現在、暫定2車線区間が3箇所(延長約14km)存在し、全線4車線化に向けて事業が進められている。また、高速道路部分は、現時点で未開通区間(延長約12km)が事業中である。地元の経済団体などからは整備促進が極めて重要な路線として要望活動などが実施されており、この度、高速道路部分(延長約12km)について、2020年度(平成32年度)の開通見通しがなることが、国土交通省中部地方整備局および中日本高速道路株式会社より発表(2017年7月28日)された。

表 1 に示すとおり、これまで名古屋環状 2 号線は段階的に開通を迎えており、1957 年(昭和 32 年)に名古屋市外周部の外環状街路として都市計画決定されてから約 60 年、一般道路部分が 1980 年(昭和 55 年)に初めて開通を迎えてから約 40 年が経過し、ようやく都市圏環状道路として完全なリングの姿をあらわそそうとしている。

図1 名古屋環状2号線の位置図



¹ 厳密には「高速道路」という名称は正式な区分ではないが、本稿では一般的に分かりやすい表現として「高速道路」と示すこととした。

表1 名古屋環状2号線の事業経緯

1957年(昭和32)	名古屋市外周部に外環状道路として都市計画決定(幅員25m)	
1967年(昭和42) ～1968年(昭和43)	幅員50～60mを基本とする名古屋環状2号線陸上部の都市計画決定	
1971年(昭和46)	国道302号の建設省直轄事業化が決定	
1979年(昭和54)	海上部(自動車専用道路:9.83km)の都市計画決定	
1980年(昭和55)	北部全区間(8.59km)開通	※一般道路部分 最初の開通
1982年(昭和57)	都市計画変更	
1983年(昭和58)	近畿自動車道(名古屋市名東区～中川区)の施行命令	
1985年(昭和60)	名港西大橋関連区間(3.2km)開通	※高速道路部分(現:伊勢湾岸自動車道)
	南部Ⅱ全区間(2.73km)開通	※一般道路部分
1988年(昭和63)	近畿自動車道(東名阪)名古屋西JCT～清洲東IC間(8.5km)開通	※高速道路部分
1991年(平成3)	近畿自動車道(東名阪)清洲東IC～勝川IC間(8.7km)開通	※高速道路部分
1992年(平成4)	西南部全区間(9.3km)開通	※一般道路部分
1993年(平成5)	東部全区間(4.0km)開通	※一般道路部分
	近畿自動車道(東名阪)名古屋IC～勝川IC間(11.0km)開通	※高速道路部分
	東北部区間(高速関連区間 3.4km)開通	※一般道路部分
1998年(平成10)	伊勢湾岸自動車道(名港トリトン含む)名古屋南IC～飛島IC間(11.2km)開通	※高速道路部分
	南部Ⅰ全区間(4.29km)開通	※一般道路部分
1999年(平成11)	近畿自動車道(名古屋市緑区～名東区)の施行命令	
2000年(平成12)	西北部全区間(9.25km)開通	※一般道路部分
2003年(平成15)	近畿自動車道(東名阪)上社JCT～高針JCT間(2.7km)開通	
2009年(平成21)	近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT～飛島JCT)整備計画決定	
2011年(平成23)	近畿自動車道(東名阪の一部)が「名二環:名古屋第二環状自動車道」に名称変更	
	名二環 高針JCT～名古屋南JCT間(12.7km)開通	※高速道路部分
	東南部全区間(11.4km)開通	※一般道路部分
	東北部全区間(9.0km)開通	※一般道路部分 <一般道路部全線(58.6km)開通>
2012年(平成24)	近畿自動車道伊勢線(名古屋西JCT～飛島JCT)事業許可	

※2017年1月末時点 名古屋環状2号線の高速道路部分の全線開通に向けて名古屋西JCT～飛島JCT間が事業中
また、一般道路部分の暫定2車線の箇所について全線4車線化に向けて事業中

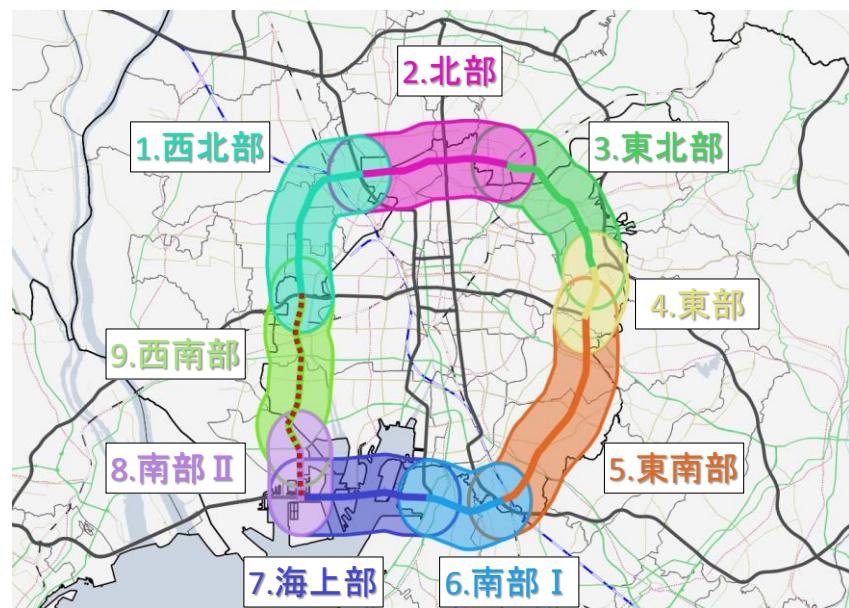
出典:国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所パンフレット「名古屋環状2号線 ひろがる環つながる輪」事業の経緯より作成
※印の斜体は今回の説明用に追記したもの。

2. 名古屋都市圏の変遷

名古屋環状2号線には、都市部に流入する交通を整流化し、周辺の道路ネットワークと一体となって交通集中や混雑を緩和させる役割が期待されるとともに、沿線地域の計画的な市街地開発と合わせて整備が進められた。

ここでは、地理情報システム(GIS)を活用して、「土地利用」、「人口集積」、「住宅地地価分布」の観点から各種統計データ等を用いて名古屋都市圏の面的な変遷について分析を行った。なお、分析に際しては、名古屋環状2号線の事業区間の名称に基づき沿線地域の名称を図2の通りとした。

図2 本分析における名古屋環状2号線の区間名称および沿線地域名称



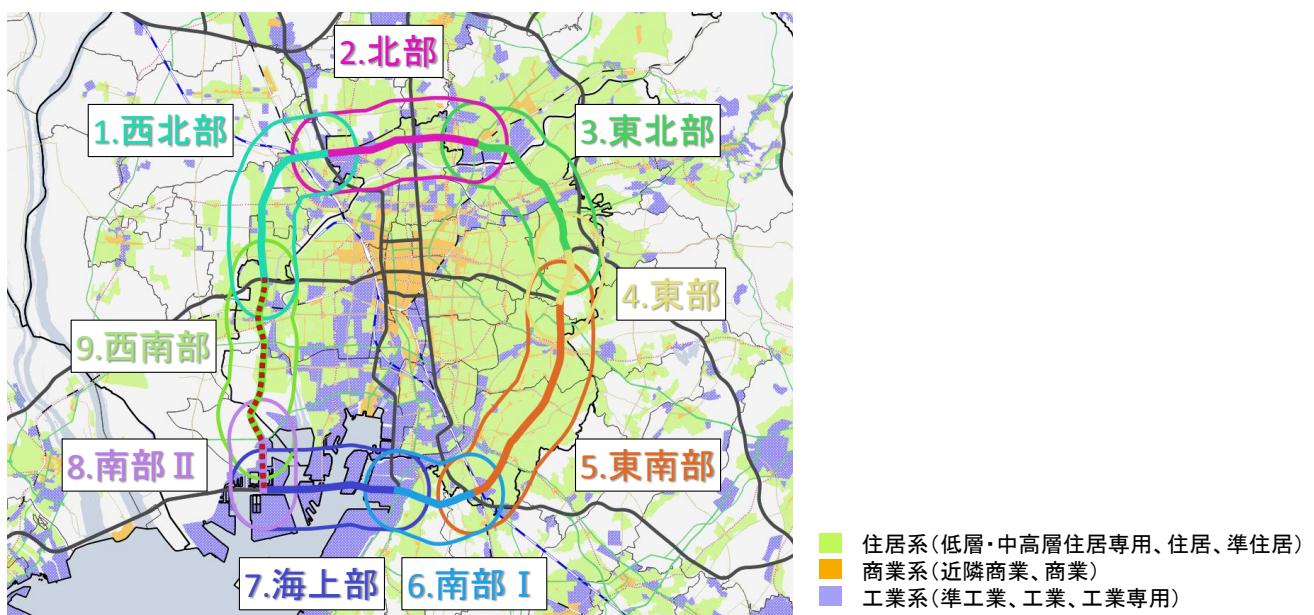
※本文中において沿線地域を示す場合には、接頭番号とあわせて記載する。

(1) 土地利用の変化

① 用途地域

土地利用計画の基本となる名古屋環状2号線の沿線の用途地域の指定状況を図3に示す。名古屋環状2号線沿線の西北部や東部や東南部は住居系の用途地域指定が多くを占め、「2.北部」や「3.東北部」や「6.南部I」と「9.西南部」では住居系と工業系の用途地域が混在している。また、「7.海上部」や「8.南部II」は工業系の用途地域に指定されているエリアが多い。なお、「1.西北部」や「9.西南部」や「8.南部II」は、都市計画区域に含まれない市街化調整区域が多く存在しており、大規模な開発にあたっては制約に留意する必要がある。

図3 用途地域の指定状況 2011年(平成23年度)

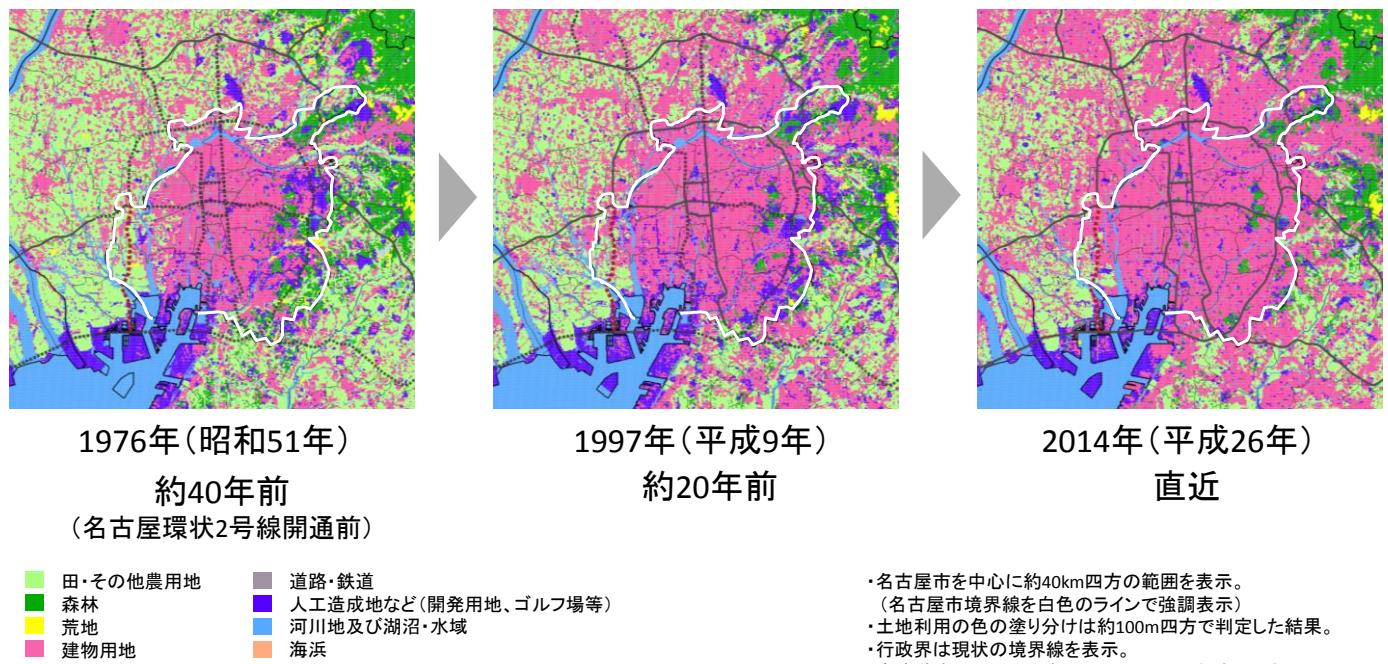


出典:国土交通省「国土数値情報 用途地域データ(平成23年度)」より作成

② 建物用地利用の変化

約 100m 四方の細分メッシュ区画の土地利用状況を判別した土地利用細分メッシュデータを用いて、名古屋市および周辺市町村の土地利用の変遷を示す。名古屋市内は、かねてより建物用地(図 4:桃色表示)として利用されるエリアが多いが、名古屋環状 2 号線沿線では次第に建物用地の拡大が確認できる。特に沿線の「1.西北部」や「3.東北部」や「4.東部」や「5.東南部」および「6.南部 I」において、名古屋市市境を越えて次第に周辺部へと建物用地が拡大しており、約 40 年前には農用地(図 4:黄緑色表示)や森林(図 4:緑色表示)、人工造成地として開発中であった土地(図 4:紫色表示)も、直近では建物用地としての活用が進んでいる。

図 4 土地利用状況の変遷(100m 四方メッシュ表示)



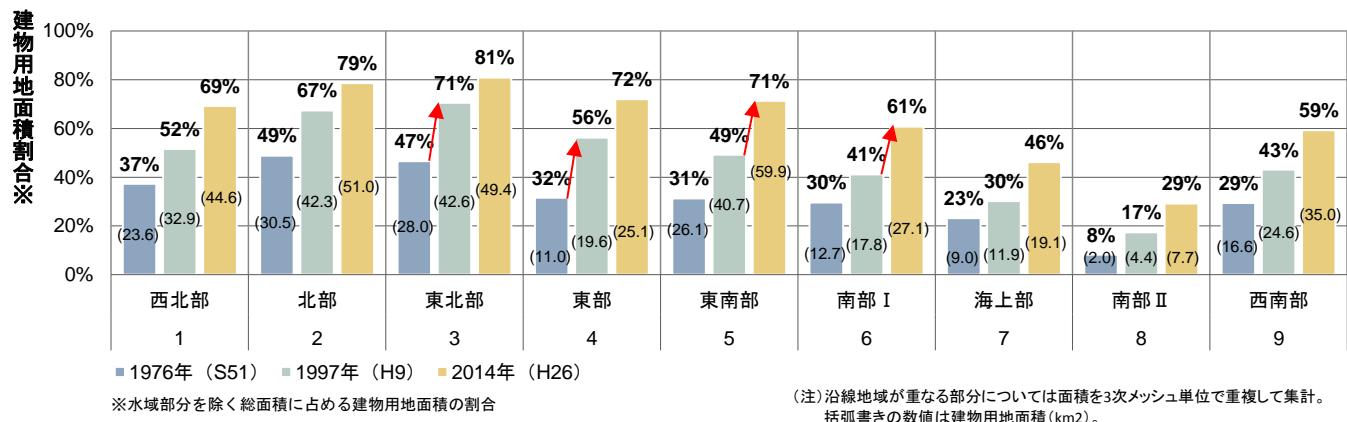
出典:国土交通省「国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ(昭和 51 年度、平成 9、26 年度)日本測地系」より作成

また、名古屋環状 2 号線の沿線地域別(図 2)の建物用地面積の変化に着目して、沿線地域の総面積(ただし、河川・湖沼・海浜・海水域など水域部分を除く)に占める建物用地面積の割合の推移を図 5 に示す。

名古屋環状 2 号線の開通前の 1976 年(昭和 51 年)には、沿線地域の中で建物用地としての利用割合が 50% を超えているエリアはなかったが、1997 年(平成 9 年)には、「3.東北部」および「4.東部」の沿線地域で利用割合が大きく増加した(東北部 47%⇒71%、東部 32%⇒56%)。さらに、1997 年(平成 9 年)から 2014 年(平成 26 年)の変化に着目すると「5.東南部」および「6.南部 I」の沿線地域での利用割合の増加率が高い(東南部 49%⇒71%、南部 I 41%⇒61%)。

また、1976 年(昭和 51 年)から 2014 年(平成 26 年)の約 40 年間の変化において、「7.海上部」および「8.南部 II」の沿線地域は、他地域と比較して建物用地面積割合の増加が小さい。これらの地域には、物流用地として活用されている名古屋港の臨港地区が含まれており、建造物の設置を伴う開発が元より困難な場所も多いが、名古屋環状 2 号線の未開通区間(高速道路部分:西南部区間、南部 II 区間)を含むエリアである。

図5 名古屋環状2号線の沿線地域別の建物用地面積の変化(1976年、1997年、2014年の比較)

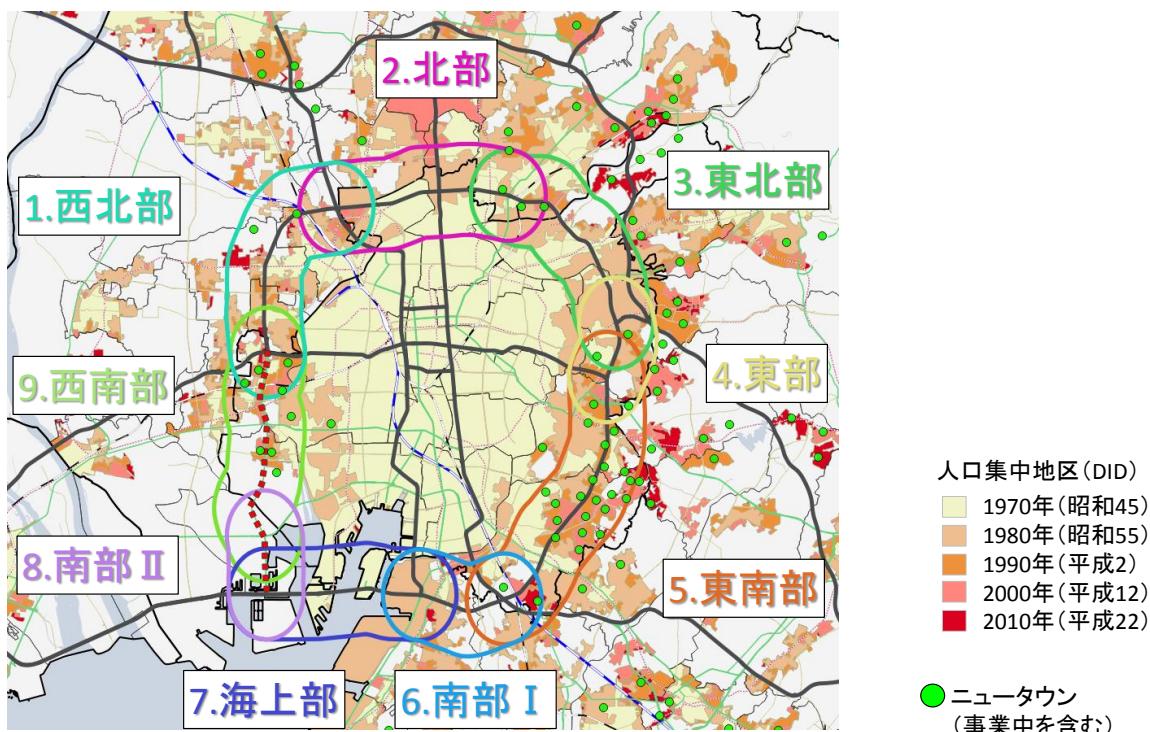


出典:国土交通省「国土数値情報 土地利用3次メッシュデータ(昭和51年度、平成9、26年度)日本測地系」

③ 人口変化

名古屋市を中心とした人口集積地区(DID)²の変化を図6に示す。人口集中地区は、都心中心部から名古屋環状2号線沿線およびその郊外へと拡大している。その中で、「3.東北部」や「5.東南部」および「9.西南部」の周辺では、特に数多くのニュータウンが形成され新たに人口集積地域となったエリアが連なる。

図6 名古屋環状2号線周辺の人口集中地区の変化(1970年~2010年、10年間隔)



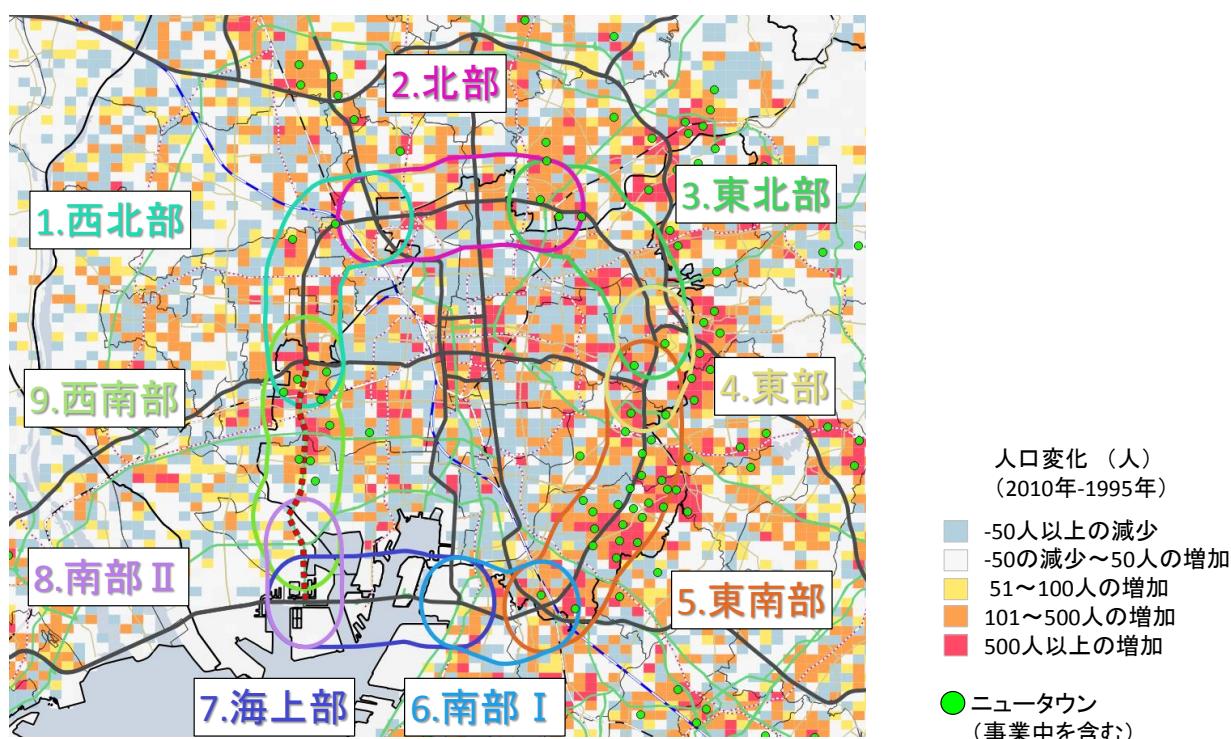
出典:国土交通省「国土数値情報 人口集中地区データ(昭和45、45年度、平成2、12、22年度)世界測地系」

国土交通省「国土数値情報 ニュータウンデータ(平成25年度)世界測地系」

² 人口集中地区とは、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区」とする。(総務省統計局 設定基準)

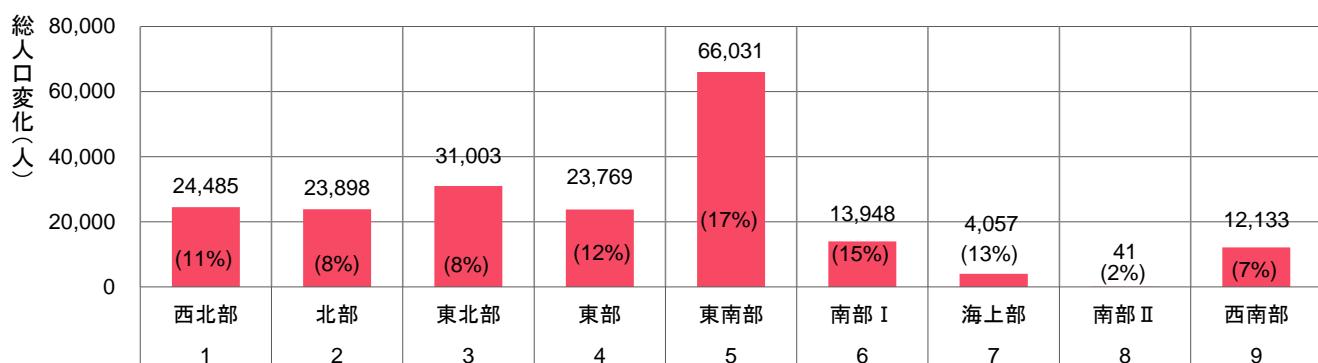
図7に示すように、詳細な4次メッシュ(約500m四方)単位の総人口の変化で示すと、名古屋環状2号線の沿線地域付近では、人口が増加した区画が多く確認できる。また、ニュータウン開発が行われた地点の周辺では、顕著な人口増加が確認できる。これについて、具体的に名古屋環状2号線の沿線地域毎に人口変化を集計した結果を図8に示す。「5.東南部」の沿線地域では、1995年から2010年で約66,000人増加し、変化率も17%増と大きく増進した。

図7 総人口の変化(1995年と2010年の比較)



出典:総務省「国勢調査 総人口 4次メッシュデータ(平成7、22年度)・世界測地系」
国土交通省「国土数値情報 ニュータウンデータ(平成25年度)世界測地系」

図8 名古屋環状2号線の沿線地域別の総人口変化(1995年と2010年の比較)



(注)沿線地域が重なる部分については面積を4次メッシュ単位で重複して集計。
括弧内の数値は、総人口の変化率。

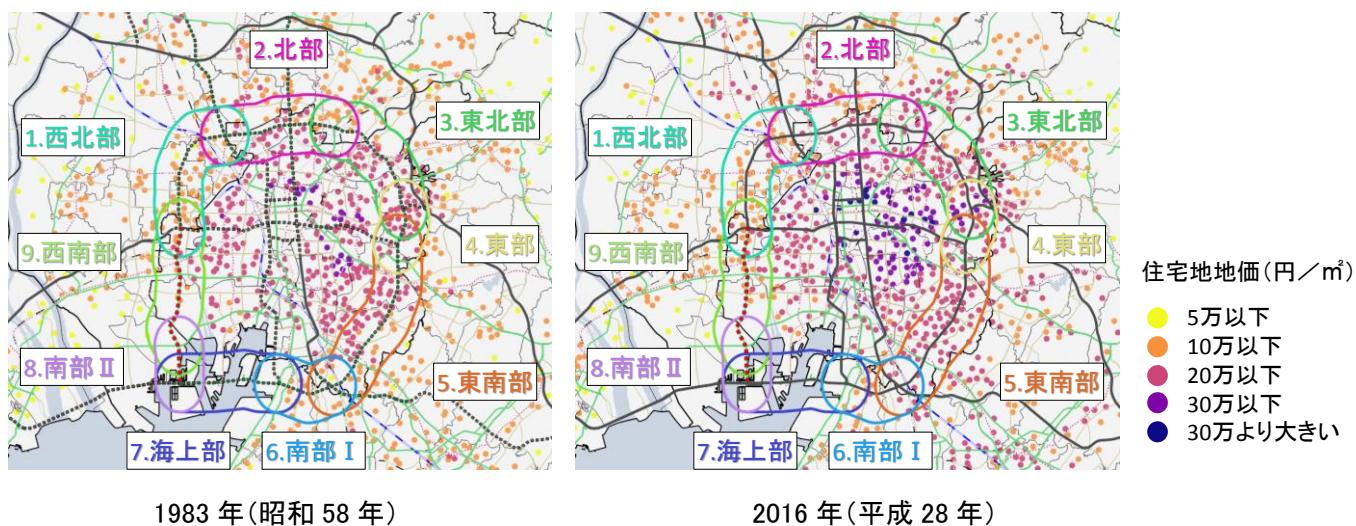
出典:総務省「国勢調査 総人口 4次メッシュデータ(平成7年度、平成22年度)・世界測地系」

④ 住宅地地価の変化

名古屋環状2号線が開通して間もない1983年(昭和58年)と直近の2016年(平成28年)の地価公示および都道府県地価調査の2つの地価調査結果を活用して、住宅地地価の分布を図9に示す。

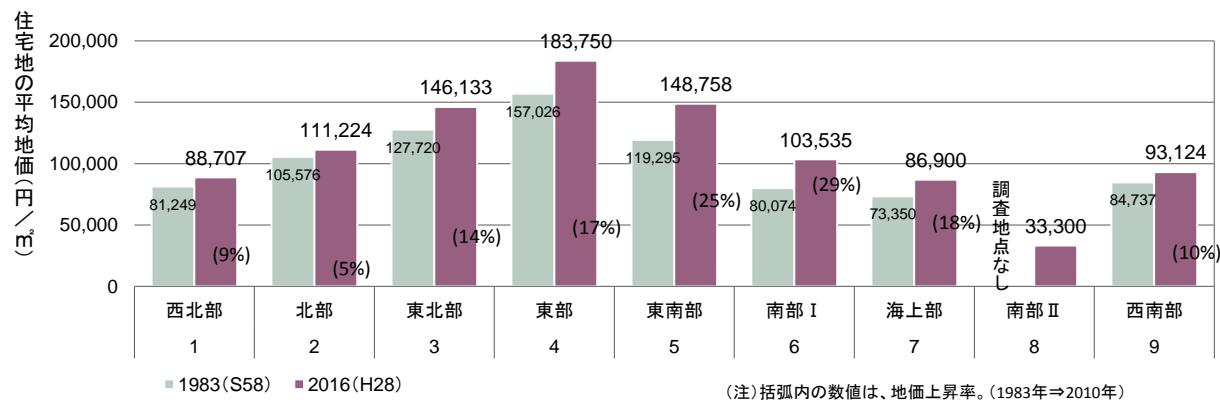
名古屋環状2号線沿線の「2.北部」、「3.東北部」、「5.東南部」、「6.南部I」においては、1983年時点には5万～10万円／m²の水準が見られた箇所付近の住宅地地価が、2016年には10万～20万円／m²に上昇している。同様に、「4.東部」では10万～20万円／m²の分布が多く見られたが、20万～30万円／m²の地点が多くを占めるようになった。また、名古屋環状2号線の沿線地域の範囲で平均化した住宅地地価の変化は、図10に示すように、いずれの沿線地域においても、1983年から2016年で上昇傾向がみられる(ただし、「8.南部II」については、1983年時点において住宅地の調査地点が無い)。特に、「6.南部I」、「5.東南部」では20%以上の平均地価の上昇が確認できる。これらのことから、名古屋環状2号線の開通影響だけとは断言できないものの、現在(2016年)では地価の上昇が確認できる地点が、沿線および郊外部へと広がりを持ちながら分布し、これらの地域では住宅の資産価値の上昇が伺えることから、社会資本整備による価値が土地市場(地代、地価)等に移転するというキャピタリゼーション仮説に従っても、経済効果が発現していると考えられる。

図9 住宅地地価の分布(1983年と2016年の比較)



出典:地価公示・都道府県地価調査 (1983年、2016年)

図10 名古屋環状2号線の沿線地域別の住宅地平均地価の変化(1983年と2016年の比較)



(注)括弧内の数値は地価上昇率。(1983年⇒2010年)

出典:地価公示・都道府県地価調査 (1983年、2016年)

3. 経済効果分析の概要

(1) 分析手法

応用都市経済モデル(Computable Urban Economic:CUE モデル)を用いて、名古屋環状 2 号線の開通によって地域経済にもたらす経済効果分析を実施した。CUE モデルとは、住民や企業が利用する土地を選ぶ(立地均衡)と、通勤や消費活動、および業務活動を支える交通トリップとの関係を総合的に取り扱う、ミクロ経済学的な基礎を備えた分析モデルである。

この CUE モデルから推計する帰着便益³を用いて、これまでの名古屋環状 2 号線の開通によってもたらされた経済効果の大きさおよび沿線地域を中心とした各地域の経済効果の発現状況について試算し、名古屋環状 2 号線の意義について考察する。

(2) 分析モデル概要

分析に用いた CUE モデルの概略を表 2 に示す。本モデルでは、名古屋環状 2 号線の開通によるゾーン間の所要時間を政策変数(インプットデータ)として取り扱い、開通による地域間所要時間の短縮によって、移動コストが削減され、社会経済における財の取引価格が変化することにより、経済効果が発現するメカニズムを考慮している。

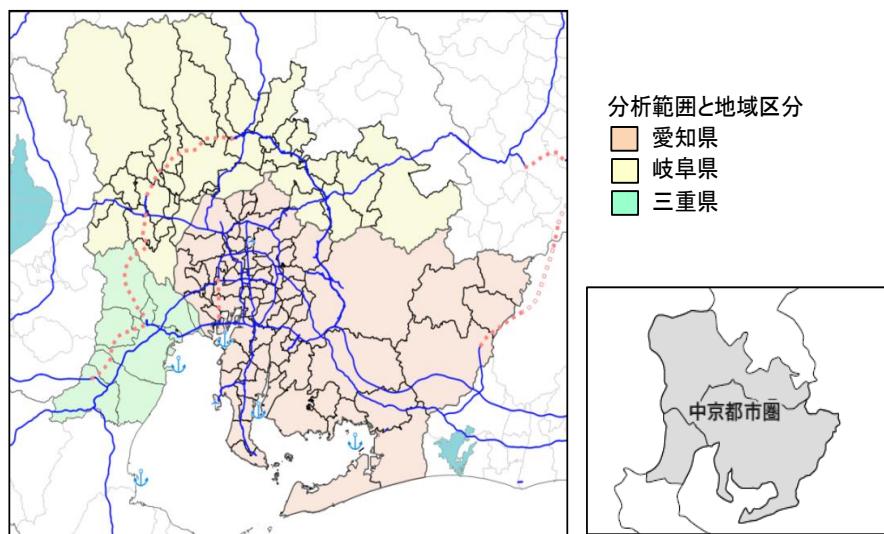
なお、名古屋環状 2 号線の開通状況に応じた地域間の所要時間データの作成にあたっては、国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所より、想定する道路ネットワーク条件での交通量配分に基づく、地域間所要時間データを提供いただいた。また、CUE モデルの構築に際しては、山梨大学工学部 武藤慎一准教授に技術的な指導をいただいた。ここに謝意を示す。

表 2 分析モデル構築の概略

政策変数	名古屋環状 2 号線整備によるゾーン間の所要時間
対象範囲	中京都市圏:中京都市圏パーソントリップ調査の対象範囲 (図 11 参照)
地域区分	上記の対象範囲を市区町村単位に区分 (図 11 参照)
産業分類	農林水産、製造業、業務系サービス業、商業、対個人サービス、不動産業、運輸の 7 部門
考慮する流動	通勤、私事、業務、物流
利用する社会経済データ	人口 ※総務省 国勢調査(H27 速報版) ※モデル構築時点での最新 総生産 ※愛知県、岐阜県、三重県 各県の市町村民所得統計など(H25 年度) 産業別従業者数 ※総務省 経済センサス活動調査(H24 年) 住宅面積 ※名古屋市 統計年鑑、 愛知県 土地に関する統計年報(H27 年)、 岐阜県 市町村別・地目別面積 2014、 三重県 県土整備部・地域連携部ホームページ記載指標 可住地面積 ※総務省 統計でみる市町村のすぐた 2016
利用する交通データ	目的別ゾーン間流動量 ※中京都市圏総合都市交通計画協議会 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査(平成 23 年度) ゾーン間所要時間 ※交通量配分結果

³本分析では、名古屋環状 2 号線の開通による地域間の移動コストの削減が、社会経済における財の取引価格を低下させるインパクトをもたらし、新たな市場均衡状態をもたらす状況を CUE モデルで再現し、最終的な経済メリットが家計(住民)に帰着するものとして、実質的な道路整備効果を貨幣単位で計測したものと指す。

図 11 分析モデルの対象範囲[中京都市圏]と地域区分(市区町村単位)

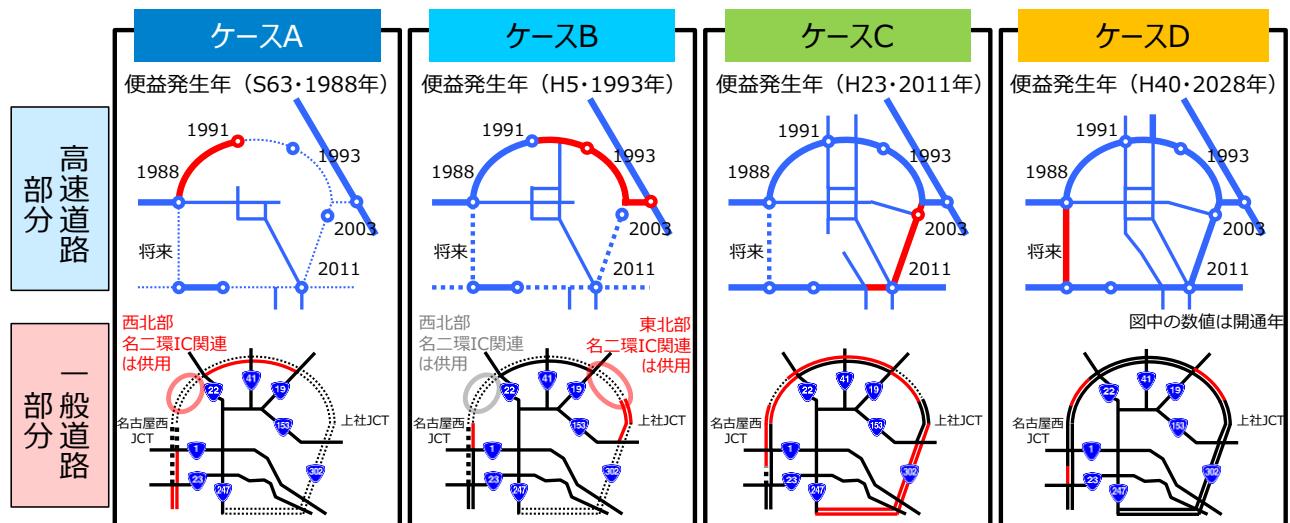


(3) 分析ケース

経済効果の分析ケースを図 12 に示す。ケース A、B、C は、これまでの名古屋環状 2 号線の開通によってもたらされた経済効果を検討するケース設定であり、ケース D は、今後の名古屋環状 2 号線の開通によってもたらされる経済効果を検討するケースである。

政策変数の算出に際しては、各ケースにおいて、図 12 で示す赤色の区間が「あった場合」、「なかった場合」の交通量推計を行った結果から算出する地域間所要時間を活用した。

図 12 経済効果分析ケース(道路ネットワーク条件)



赤色の線は、各分析ケースで経済効果の算定対象とする開通区間を示す。なお、本項では、名港トリトンの区間(東海 JCT~飛島 IC)は経済効果算定と対象外としている。また、開通年に経済効果が発生するとして累積の経済効果を算出する考え方もあるが、本試算ではケース A~D に示す開通タイミングのカテゴリーに大別して、図中に示すネットワーク条件のもと、以下の便益発生年を基準として経済効果が現れると仮定し、経済効果の累積計算を実施。

- ・1988 年(昭和 63 年)までに開通した区間の経済効果が 1988 年から発現すると仮定。
- ・1989 年(平成元年)から 1993 年(平成 5 年)までに開通した区間の経済効果が 1993 年から発現すると仮定。
- ・1994 年(平成 6 年)から 2011 年(平成 23 年)までに開通した区間の経済効果が 2011 年から発現すると仮定。
- ・現在事業中の区間の経済効果が 2028 年(平成 40 年)から発現すると仮定。なお、ケース D の専用部の区間は、2020 年度(平成 32 年度)開通予定であることが発表されたが、一般道路部分の開通見通しが不明であるため、発現時期を一括して 2028 年想定とした。

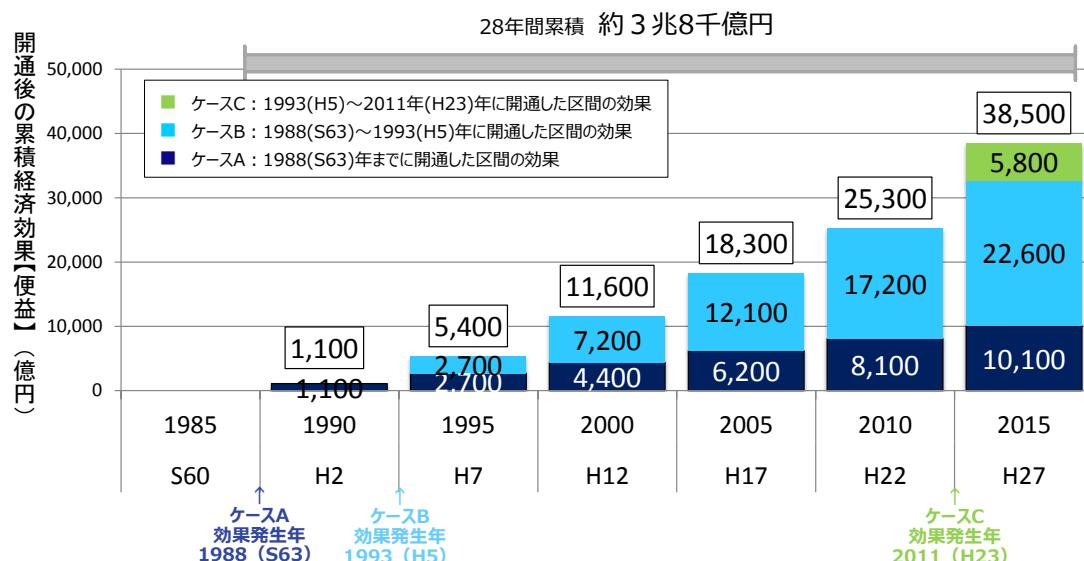
(4) 分析結果

① これまでの名古屋環状2号線の開通による経済効果

これまでの名古屋環状2号線の開通による経済効果は、図13に示すように、2015年(平成27年)時点で約3兆8千億円に達すると考えられる。これは、ケースA、B、Cの各タイミングで発現する便益(経済効果)を、名港トロンを除く高速道路部分の最初の開通年である1988年(昭和63年)から2015年(平成27年)までの28年間にわたって発現する累積の便益(現在価値換算)の金額である。

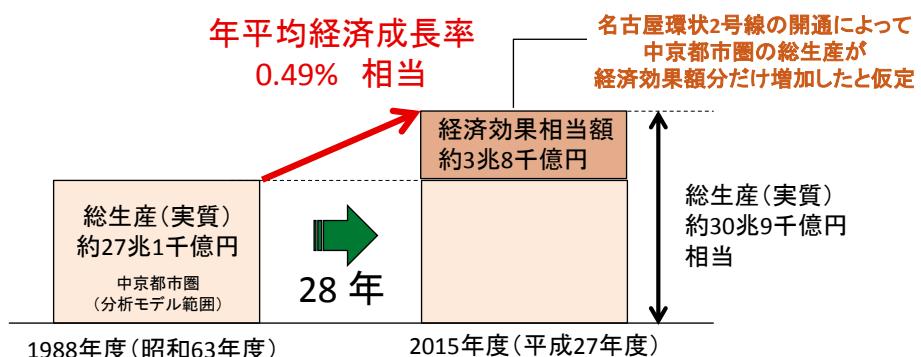
また、図14に示すように、1988年(昭和63年)の中京都市圏[分析モデルの地域範囲]の経済規模を基準として、28年間をかけて、この3兆8千億円の経済効果額分が総生産に上乗せされたと仮定すると、名古屋環状2号線のこれまでの開通による経済効果は、年平均0.49%の経済成長率に相当する経済インパクトであり、中京都市圏の地域経済の発展速度を促進させたと考えられる。

図13 これまでの名古屋環状2号線の開通による経済効果(便益)累積額



※経済効果は、該当する期間に発現すると考えられる便益を積み上げ、現在価値換算した数値。

図14 これまでの開通による経済効果を年平均経済成長率に換算する考え方



※1988(昭和63)年度の実質総生産の推計値は、2013(平成25)年度の中京都市圏の総生産額を基準に、SNAの基準計数の体系が異なる、「93SNA、平成12年基準計数」、「93SNA、平成7年基準計数」、「68SNA、平成2年基準計数」の東海3県の実質県内総生産(内閣府)の変化率の関係性を満たすように、1998(昭和63)年度と2013(平成25)年度の東海3県の県内総生産の変化率を適用して推定。

② 経済効果の帰着先からみる今後の開通区間の意義

名古屋環状2号線の段階的な開通によって、段階的に経済効果が各地域に及ぶ状況を捉えるため、名古屋環状2号線沿線の自治体について図15のエリア分けを行い、これまでに発現した経済効果の累積額を集計した。その結果をもとに、今後の名古屋環状2号線の開通区間の意義について考察する。

図15 地域別の経済効果を示すための地域集計区分

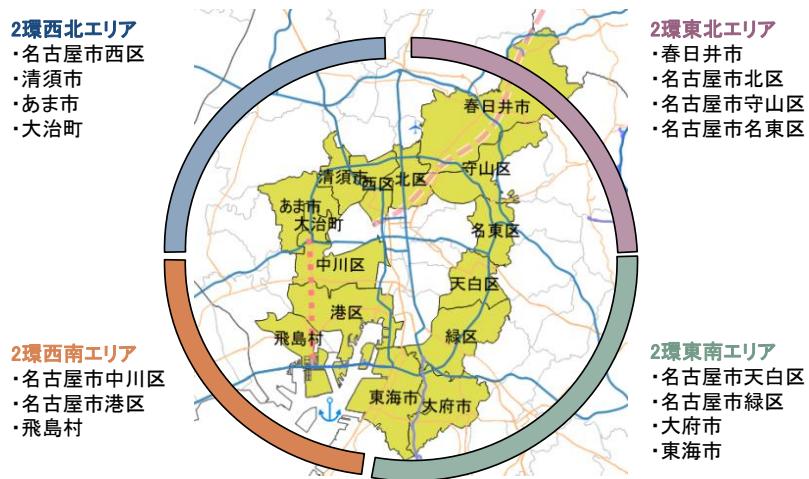


図16に示すとおり、「2環西北エリア」は、早くから名古屋環状2号線の開通による経済効果が発現した地域であり、名古屋市を中心とした経済都市圏の成長を牽引してきた地域である。また、「2環東北エリア」は、東名高速道路と接続したケースBで大きな経済効果が発現し、「2環西北エリア」と合わせて都市圏の経済成長を牽引してきた地域であるといえる。

一方で、「2環東南エリア」は、2環西北エリアや2環東北エリアなど北側のエリアと比較して、名古屋環状2号線の開通による大きな経済効果が及んでこなかったと想定されるが、東南部（高速道路部分）の開通や一般道路部分の全線開通等を含むケースCの開通を契機として、大きな経済効果がもたらされたと考えられる。

「2環西南エリア」は、西南部・南部IIとして高速道路部分の未開通区間を含むエリアである。名古屋港に近接し、ケースAのタイミングにて早い時期から経済効果が発現してきた地域であるが、2環沿線の北側に位置するエリアと比較すると、「2環東南エリア」と同様に経済効果が乏しかったエリアであると言えよう。しかしながら、ケースDの今後の名古屋環状2号線の開通による経済効果（単年度便益：図17参照）の分析結果を踏まえると、4つのエリアの中では最も大きな経済効果が期待できる。この4つの沿線エリアに限定すると、約79億円/年（図17の4つの沿線エリアの単年度便益の合計）の経済効果が見込まれ、また、非沿線エリアであるその他分析地域への経済効果は約148億円/年と推計された。今後、名古屋環状2号線の事業中区間の開通によって、沿線と非沿線の両エリアを合わせた中京都市圏全体で、約227億円/年の経済効果（単年度便益）が期待される。

名古屋環状2号線によって、愛知県の北部エリアからも名古屋港と直接的に結節されることになり、また、西南部区間の沿線における市街化調整区域の立地基準が緩和されたことによる沿線開発の進展も期待される。

また、これまでの名古屋環状2号線の開通による経済効果のストックは、今後も引き続き発現することが期待される。これらのことから、より一層の名古屋環状2号線の利用促進を図るとともに、今後の高速道路部分の全線開通、一般道路部分の全線4車線化を見据えて、経済効果を早期にかつ最大限に発現させるべく、沿線開発支援など受け皿となる地域発展の戦略を滞りなく推進させながら、名古屋都市圏および中京都市圏が一体となった経済発展の実現が求められる。

図 16 これまでの名古屋環状 2 号線の開通によるエリア別の経済効果(累積便益額)の発現状況

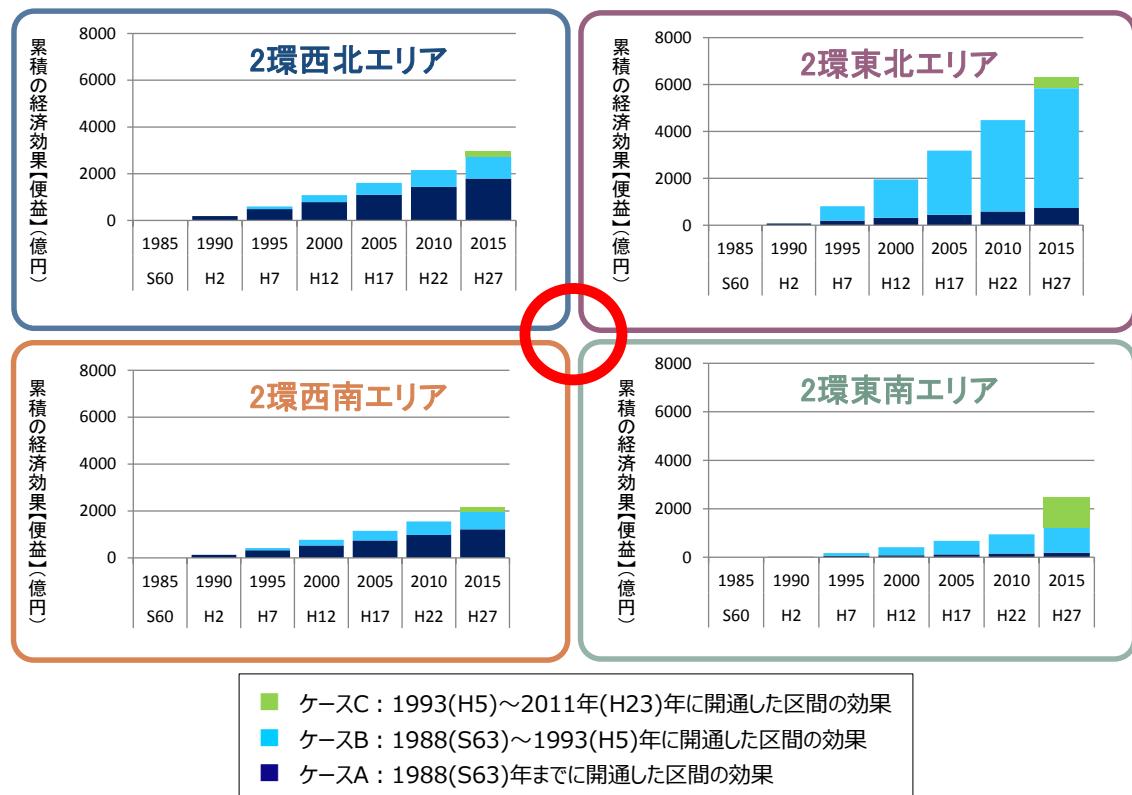
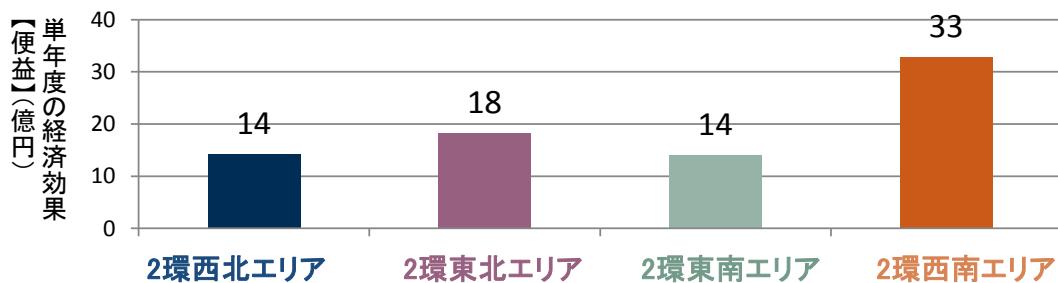


図 17 今後の名古屋環状 2 号線の開通によるエリア別の経済効果(単年度便益額)・ケース D



以上

- ご利用に際して -

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一的な見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。