

## 政策研究レポート

## 全線開通を迎える名古屋環状2号線の経済効果

～全線開通(2020年)から50年後には、  
最初の開通(1988年)から累積で約10兆2千億円の経済効果をもたらすと試算～

政策研究事業本部 [名古屋] 研究開発部 主任研究員 右近 崇

### 【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(C2名古屋第二環状自動車道[名二環]およびE1A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、一般道路部分は、暫定2車線区間(約14km)を残しつつも、現在では全線開通に至っている一方、高速道路部分は、環状(リング)の西南部にあたる区間(約12km)が事業中であるが、2020年度には開通する見通しである。
- ・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。
- ・これまでに開通した名古屋環状2号線が、中京都市圏の地域経済にもたらした経済効果は約30年間の累積<sup>1</sup>で、3兆8千億円と見込まれる試算結果を2017年8月22日(当社ニュースリリース、政策研究レポート)にて発表した。
- ・このたび、現在事業中の区間(高速道路部分および一般道路部分)の経済効果が、2020年から発現するという仮定のもと、そこから50年後<sup>2</sup>の2069年までのトータル82年間に発現する経済効果の累積額は、交通インフラのストック効果として、約10兆2千億円に達すると試算した。
- ・1988年の中京都市圏の経済規模(地域内総生産)を基準として、約10兆2千億円もの金額が、地域内総生産に上乘せされると仮定して、この効果の大きさを単純な経済成長率に換算すると、年平均0.40%に相当するインパクトであり、今後とも社会経済を支える基盤(インフラストック)として着実に中京都市圏の地域経済を牽引する役割が期待される。

本レポートは、当社の政策研究レポート「[名古屋環状2号線の開通による経済効果\(2017年8月22日発表\)](#)」の続編にあたる。

<sup>1</sup>名二環の最初の開通年(海上部除く)となる1988(昭和63)年から2015(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。

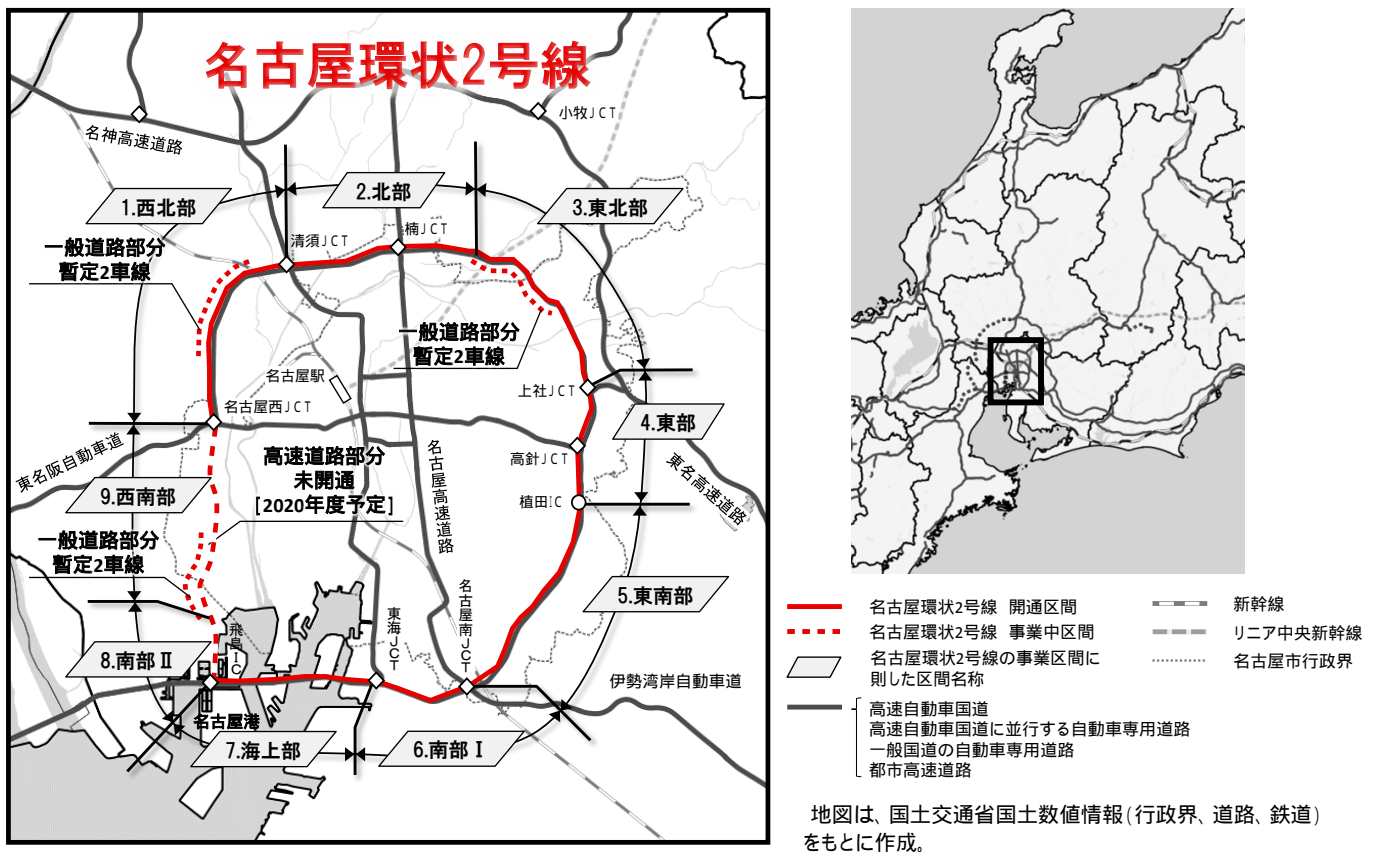
<sup>2</sup>道路整備の事業評価における費用便益分析マニュアル(2008年11月:国土交通省 道路局 都市・地域整備局)では、道路視察の耐用年数等を考慮して検討年数が50年とされていることから、50年後と設定した。なお、将来にわたって発現する経済効果を算出した本試算に関して、当初開通した区間は50年以上が経過する設定となるが、インフラの適切な維持・更新が行われ、道路として機能を発揮することを前提としたものである。

1. はじめに

名古屋市の外周部に位置する延長約 66km の名古屋環状 2 号線(以下、略称は「2 環」と表記)は、高架および地下構造の高速道路部分(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)がそれぞれ立体的に並行した構造となっている。このうち、一般道路部分は、暫定 2 車線区間を残しつつも、現在では全線開通に至っている一方、高速道路部分は、環状(リング)の西南部にあたる「8.南部」区間および「9.西南部」区間が事業中であるが、2020 年度には開通する見通しである(図-1)。1957 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 年に初めて開通を迎えてから約 40 年が経過し、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。

なお、本稿は、当社政策研究レポート「名古屋環状 2 号線の開通による経済効果(2017 年 8 月 22 日発表)」に基づき、筆者にて新たな試算ケースとして、現在事業中の区間(高速道路部分および一般道路部分)の開通によってもたらされる経済効果を含めて、名古屋環状 2 号線の全線開通によって地域経済にもたらされる経済効果の累積額の大きさを報告するものである。

図-1 名古屋環状 2 号線の位置図



2. 分析モデルの概要と分析ケース

(1) 分析モデルの概要

本検討では、応用都市経済(CUE: Computable Urban Economic)モデルを活用して、名古屋環状 2 号線の開通による経済効果の算出を行っている。ここで、この経済モデルを使って経済効果を算出するメカニズムを簡単に説明すると以下のとおりである。

道路インフラの開通によって地域間の所要時間の短縮が見込まれる。この時間短縮に伴って、時間が節約できる

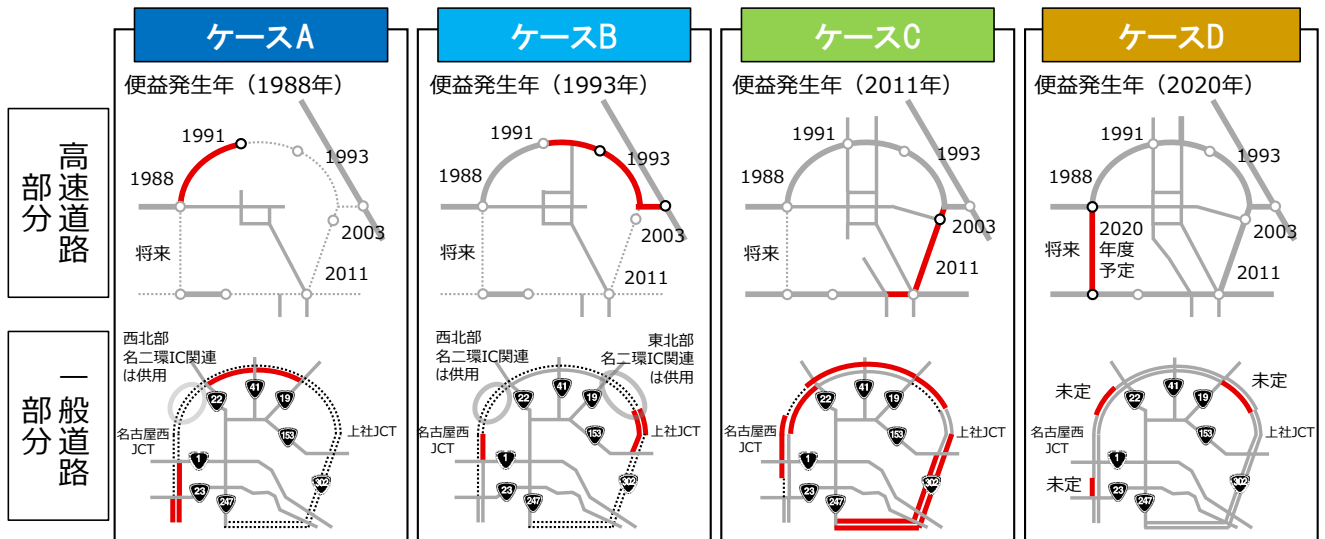
メリットが交通費用の削減につながった結果、「企業が取引量や生産量を変更する」、「住居や事業所の立地場所を変更する」、「通勤先や取引先を変更する」など、社会経済に存在する経済主体(ここでは家計、企業を想定)の行動変化の波及を考慮して、最終的に住民が実感する実質所得の変化を経済効果として計測したものである。

(2) 分析ケース

今回検討した分析ケースは、前出の政策研究レポート「名古屋環状2号線の開通による経済効果(2017年8月22日発表)」に記載しているとおり、これまで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(A、B、C)と、今後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(D)を設定している(図-2)。

図-2 に示すネットワーク条件のもとで、CUE モデルを用いて算出した経済効果(単年度便益)を用いて、ケース毎(A~D)の開通タイミング(表-1)を便益発生年と仮定して、公共事業評価で適用される割引率(社会的割引率 4%)を用いて、現在価値換算した経済効果(累積額)を算出した。

図-2 経済効果分析ケース(道路ネットワーク条件)



図中の数値は開通年等

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~飛鳥IC)は経済効果算定対象外としている。  
本来は、開通年に経済効果が発生すると考えられるが、経済効果の累積計算においては、図中および表-1 に示す便益発生年に経済効果が現れると仮定した算定を行っている。

表-1 経済効果分析ケースごとの計算上の開通タイミングの想定

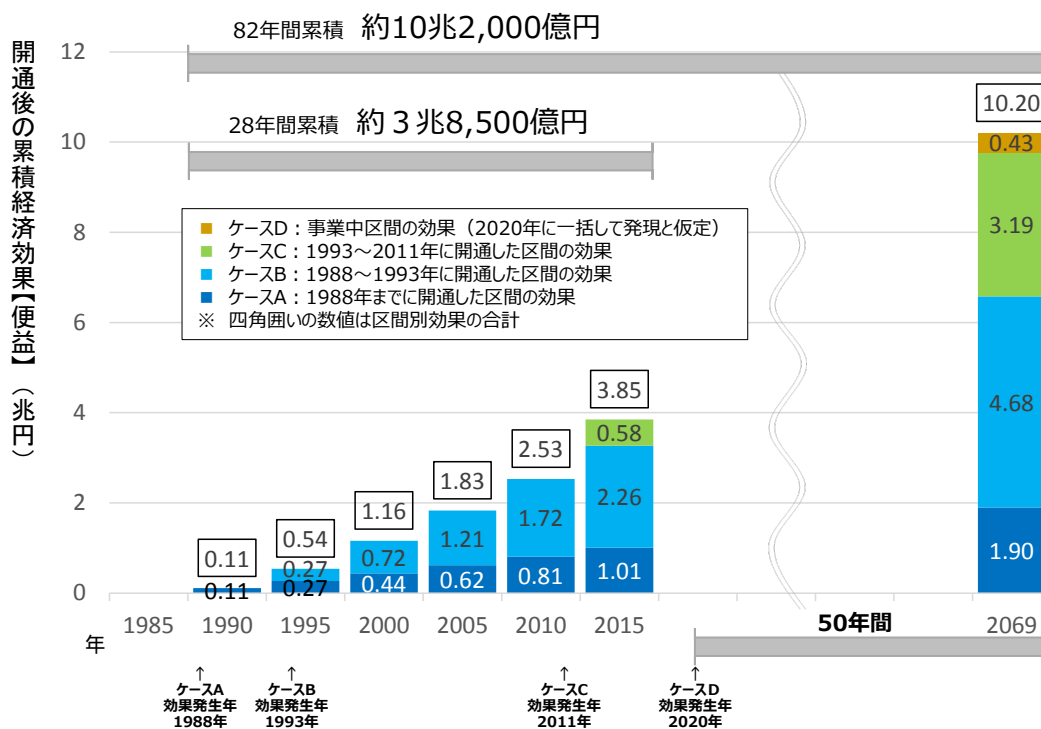
分析ケース	計算上の開通タイミングの仮定
ケース A	1998 年までに開通した区間の経済効果が 1998 年から発現すると仮定。
ケース B	1989 年から 1993 年までに開通した区間の経済効果が 1993 年から発現すると仮定。
ケース C	1994 年から 2011 年までに開通した区間の経済効果が 2011 年から発現すると仮定。
ケース D	現在事業中の区間の経済効果が 2020 年から発現すると仮定。 なお、ケース D の専用部の区間は、2020 年度開通予定であることが発表されたが、一般道路部分の開通見通しはまだ明らかになっていないため、専用部と一般道路部分を含めた効果が一括して発現すると設定。

### 3. 分析結果

2 環のこれまでの開通による経済効果は、前回の政策研究レポートで示したように、ケース A、B、C の単年度の便益（経済効果）を、名港トリトンを除く高速道路部分の最初の開通年である 1988 年から 2015 年までの 28 年間にわたって発現する便益（現在価値換算）の累積額として、2015 年時点で約 3 兆 8,500 億円に達すると試算した（図-3）。この金額の大きさは、1988 年当時の中京都市圏の経済規模を基準として、経済効果額 3 兆 8 千億円が 28 年間をかけて総生産に上乗せされたと仮定すると、年平均 0.49%の経済成長率に相当するインパクトであり、中京都市圏の地域経済の発展速度を引き上げたと考えられる。

今回の新たな試算では、2 環の現在事業中の区間（高速道路部分および一般道路部分）の開通による効果が、2020 年に発現すると仮定して、そこから 50 年後を見据え、1988 年から 2069 年の 82 年間に中京都市圏にもたらされる便益の累積額（現在価値換算）を算出しており、約 10 兆 2,000 億円（累積）に達すると見込まれる。前述と同様に、1988 年当時の中京都市圏の経済規模を基準とした経済成長率に換算すると、年平均 0.40%に相当するインパクトであり、今後とも、社会経済を支える基盤（インフラストック）として着実に中京都市圏の地域経済を牽引する役割が期待される。

図-3 名古屋環状 2 号線の開通による経済効果（便益）累積額



### 4. おわりに

今後の 2 環の高速道路部分の開通によって、愛知県の北部エリアからも名古屋港西部地区（飛島ふ頭、弥富ふ頭、鍋田ふ頭、木場金岡ふ頭）へ高速道路で直結されるようになり、名古屋都市圏の周辺拠点群と有機的な連携に資することが期待される。また、暫定 2 車線となっている一般道路部分の 4 車線化が実現すれば、ボトルネックの解消にもつながる。名古屋都市圏の放射方向の高速道路（名古屋高速道路など）や幹線道路との相互連携により、計画当初から期待されている名古屋都心に向かう交通の分散誘導機能や、通過交通のバイパス誘導機能など、環状道路の交通機能を発揮する場面が、2 環の完成によって整うことになる。こうした交通インフラ整備の経済効果を早期に、かつ最大限に発現させるには、2 環が全線開通を迎えるという認識を皆が広く共有すること、加えて、沿線開発支援など受け皿となる地域戦略を滞りなく推進させることが肝要である。

- ご利用に際して -

- 本資料は、信頼できるとさ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、当社の統一した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。