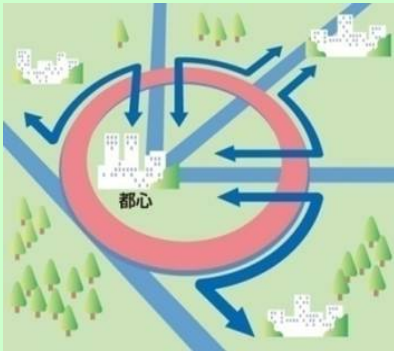
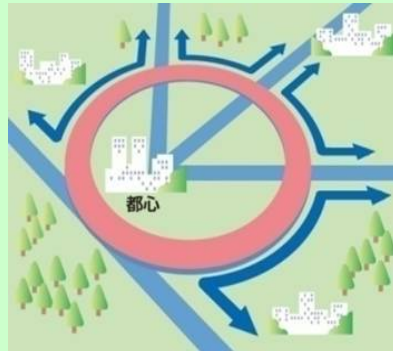


環状道路の機能



分散導入機能

郊外から都心部への交通を分散して導入する複数のルートが確保でき、都心部の交通集中を緩和します。



バイパス機能

都心を通過するだけの交通をバイパスさせ、域内交通と分離することで、都心部の混雑を緩和します。



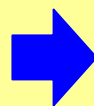
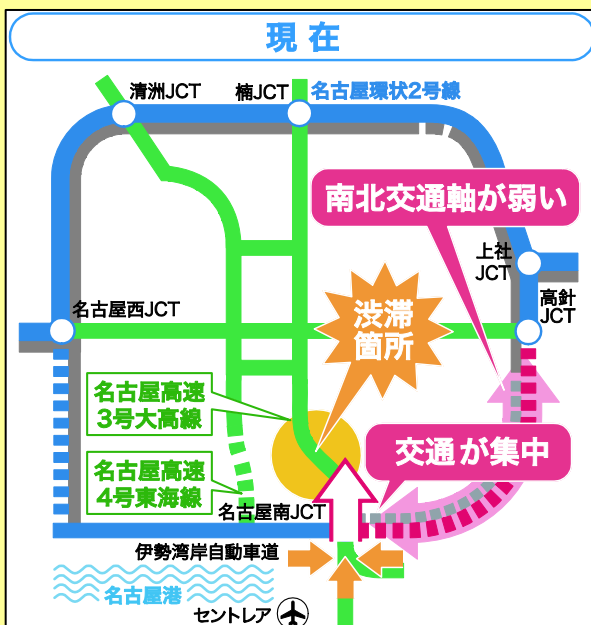
非常時の迂回機能

災害や事故、大規模な工事による通行規制、あるいは交通混雑があった場合にも、迂回誘導が可能です。

整備効果①：環状道路内側の混雑緩和

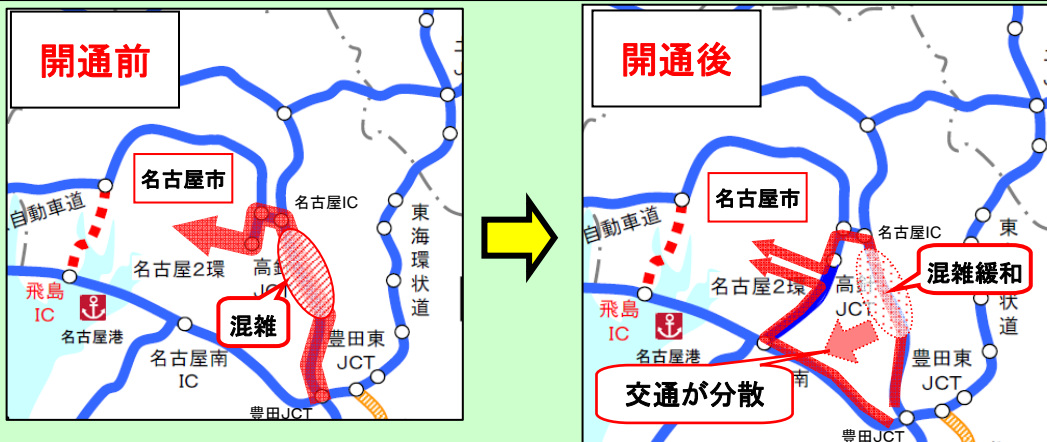
新名神・伊勢湾岸自動車道の開通、セントレア開港、この10年間で2倍近い外国貿易コンテナ取扱量となっている名古屋港などにより、南側から名古屋都市圏に流入する交通量が増大していますが、現在、南北交通を名古屋高速3号大高線の1本で支えているため、交通集中による渋滞が発生しています。

名古屋環状2号線は、名古屋高速4号東海線とともに、南北交通軸を強化し、渋滞緩和を図ります。



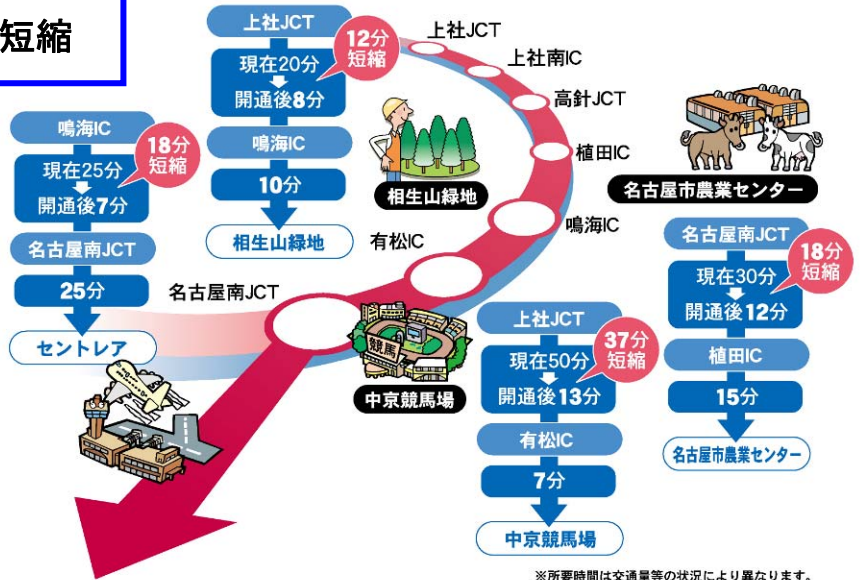
整備効果②：環状道路外側の混雑緩和

現状で混雑している東名高速道路（豊田JCT～名古屋IC）を利用する交通が名古屋環状2号線に転換し、東名高速道路の混雑緩和が期待できます。



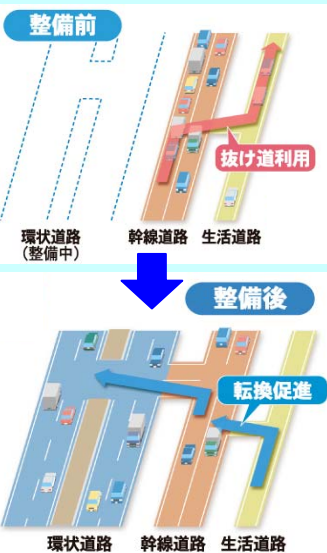
整備効果③：所要時間の短縮

セントレア等主要地点までの所要時間が短縮されます。
例：鳴海IC→セントレア間
現在50分→32分
（18分短縮：名古屋第二環状自動車道を利用した場合）



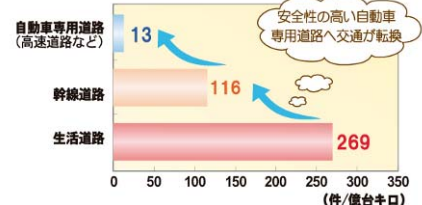
※所要時間は交通量等の状況により異なります。

整備効果④：通過交通の排除・交通事故減少



一般部の開通により、生活道路へ進入する通過車両を減らす役割を担います。これにより、生活道路へ進入する通過車両による交通事故の減少も期待できます。

愛知県の道路種類別死傷事故率



出典) 平成18年度達成度報告書・平成19年度 業績計画書/国土交通省道路局 H19.6