

名鉄名古屋本線（桜駅～本星崎駅間）連続立体交差事業に係る都市計画の公聴会
見解書

(1) 公述人 1

公述意見の要旨	名古屋市の見解
名鉄の桜駅と、地下鉄の桜本町駅の接続を便利にしていきたい。 東海通よりも堀田方面に駅ができると大通りを渡らなくても、地下鉄桜本町駅に乘換えられます。可能であれば、東海通を跨いで両方に改札口をつくっていただくと地下鉄桜本町との接続も良くなり、今まで名鉄桜駅を利用していた地区の皆様にも乗降りしやすくなると思います。 名鉄桜駅に市バスの停留所を作っていて、市バスとの接続も便利にしていきたい。バスターミナルや、タクシー乗場ができれば、さらに便利になると考えています。 工事完了までの 35 年、地元の方にとっては、工事の不利益しか受けないので、何かの形で利益になるようにしていただきたい。具体的には、名鉄桜駅に現在、呼続小学校方面に改札口が 1 つしかないなので、反対側にも改札口をつくっていただくと便利になると思います。	名鉄桜駅については、都市計画道路東海橋線（東海通）を跨ぐ計画ではありませんが、現在よりも北側に移設する案としております。また、本事業に伴い、桜駅の西側に道路（桜 4 号線）を整備することにより、現在よりも都市計画道路東海橋線（東海通）とのアクセスが向上するものと考えております。 本事業に伴い、名鉄桜駅の西側に道路（桜 4 号線）を整備することにより、現在よりも利便性が向上するものと考えております。 なお、桜駅においてバスターミナルやタクシー乗場を設ける予定はありません。 現在の想定スケジュールでは、事業化から事業完了までを第 1 期事業 本星崎地区、第 2 期事業 桜・本笠寺地区の順に 35 年で整備する計画ですが、第 1 期事業の状況を踏まえ、できるだけ早期に第 2 期事業に事業着手するなど、早期の全線高架化に努めてまいります。 名鉄桜駅は、第 2 期事業区間に位置しており、本事業による整備まで相当の期間を要する見込みです。このため、現在の駅において、東側に新たな改札口を設置することについて、関係機関と検討を進めております。

(2) 公述人 2

公述意見の要旨	名古屋市の見解
名古屋市は、名鉄の意見ばかり聞いて、住民の意見をほとんど聞かず、一方的に進めています。もっと住民の意見を聞きながら積み上げていくべきと考えます。 事業は、第1期事業だけでよく、宮崎通は嵩上げ、東海通はアンダーパスをつくればよいと思います。名鉄に有利な形で事業をやろうとしているのは、納得できません。 事業費は、600億円から700億円かかると思うが、その半分でも節約できたらいいと思います。もっと、効率的に安くやるような方法をとって欲しいと思います。	連続立体交差事業は、鉄道を連続的に高架化することで複数の踏切を一举に除却し、交通の円滑化と、都市の活性化を推進するなど、まちづくりの一環として地方公共団体が実施する都市計画事業です。しかしながら、事業実施にあたっては、鉄道事業者の施設を高架化するものであり、事業完了後の鉄道施設の管理も鉄道事業者となることから鉄道事業者との十分な協議・調整、合意形成が不可欠です。 また、地元の皆様からのご意見等については、引き続き、説明会等を実施し、関係者のご意見等をお聞きしながら事業を進めてまいります。 本事業は、鉄道を高架化し12箇所の踏切を除却することにより、交通の円滑化及び安全性の向上を図るとともに地域分断を解消し、地域の活性化を図るものです。 仮に道路を上げる・下げる場合、新たな道路は斜路により歩行者や自転車が通行しにくくなります。また、道路と道路に面する敷地との間に現在は存在しない高低差が生じることとなり、高低差を解消するための側道を新たに整備する必要が生じますので、そのための用地取得や関連工事なども必要となります。 一方、連続立体交差事業で実施した場合、踏切除却だけではなく、連続立体交差事業に伴い整備する道路による沿道環境の改善や高架下の利用、鉄道駅の更新なども図られます。そのため、12箇所の踏切を一度に除却できる連続立体交差事業を実施することを考えております。 本事業にかかる事業費は、過去の事例を参考に、令和5年度時点で、約670億円を想定しております。 事業費については、引き続き、鉄道・道路等の詳細設計や関係機関との協議・調整を進める中で、精査してまいります。

(3) 公述人 3

公述意見の要旨	名古屋市の見解
連続立体交差事業は、名古屋市だけではなく、管理が大変な踏切を無くすという意味では名鉄の事業です。なぜ、名鉄が事業者にならないのですか。 連続立体交差について、どのような方法があるのか複数案の検討を真剣にする必要があると考えます。 北から見ると、堀田駅から全線地下式にし、天白川の手前で陸上に戻す案が最適と思われます。地下化、部分地下化、アンダーパスという方式もあり、色んな方式を組み合わせるということが必要だと思います。高架化に限定せず、地下式との比較もきちんとやっていただきたい。 地下方式で山崎川を横断する場合は、堀田駅付近の高架構造物に広範囲に渡り影響が及ぼすという説明が不十分です。 また、地下方式で天白川、扇川を横断する場合は鳴海駅付近に影響するというのが、どのように影響するのか、どうしてできないのか、住民の皆さんに説明すべきです。 側道がないところでの高架式の場合、かなりの人の土地を、買収する必要があるが、線路の幅や道路の幅しか買収されません。残った土地は残地補償しかいただけません。歪な土地、小さな土地が沿線に残ります。それならば、区画整理をして皆さんが納得できるような、まちづくりを併せてやるべきだと思います。 また、用地取得をどのようにやるのか、きちんと説明をするべきです。 名古屋都市計画特別緑地保全地区の桜神明社特別緑地保全地区 0.4ha の一部を削除というのはどれだけか示す必要があると思います。 工事によって騒音、振動がどれぐらい	連続立体交差事業は、鉄道を連続的に高架化することで複数の踏切を一挙に除却し、交通の円滑化と、都市の活性化を推進するなど、まちづくりの一環として地方公共団体が実施する都市計画事業とされています。 本事業は、鉄道を高架化し 12 箇所の踏切を除却することにより、交通の円滑化及び安全性の向上を図るとともに地域分断を解消し、地域の活性化を図るものです。 地下方式で山崎川や天白川を横断する場合、今回想定している事業区間外の隣接している既設高架構造物等に影響し、事業区間外の既に立体交差化されている道路への影響も考えられます。また、今回の事業区間内で地下化する場合も、鉄道駅の位置を大きく変えず、水平に整備することを考えていることから、高架から地下への切替えを行う部分において、元々踏切のあった道路が通行できなくなったり、踏切が除却できなかったりするなど、本来の事業目的は達成されないと考えております。 用地取得については、各区間において、都市計画事業認可を取得した後に開催する事業説明会にて説明させていただきます。 なお、区画整理事業を実施する予定はありません。 特別緑地保全地区については、本事業に伴い整備する道路（桜 6 号線）と重複する部分について、約 0.01ha の区域を削除することになります。 今後、環境影響評価準備書の縦覧、説

になるかということ、きちんと予測・評価すべきだと思います。

日照障害や電波障害などが生じたら補償します、対応しますというが、どのように対応するのか、その内容についてもっときちんと丁寧に、説明すべきだと思います。

費用負担、高架下利用地点の市民意見の聴取の記載をしてください。

日照障害や電波障害の関係で必要な高架と駅舎について、その高さや幅員の記載がありません。環境影響評価準備書まで待たせるのではなく、都市計画の案の概要にも入れるべきです。

事業予定地の縦断面図に縮尺を入れてください。

呼続駅付近の高架化事業と同様な都市計画手続きをきちんとしてください。

手続きの流れについて、今後の協議や調整の具体的中身を書いていただき、地元住民の皆さんと協議をしていただく必要があると思います。

環境影響評価方法書での見解で、環境影響評価準備書に記載すると約束した、低炭素都市名古屋戦略第2次実行計画の目標値、幹線交通を担う道路の注釈、仮線走行時の騒音、振動、安全性、自動車の騒音の現地調査地点、在来鉄道の新設等の騒音対策の指標の概要、一般的な高架の天端高さ、幅員等をきちんと都市計画案に示していただきたい。

私たちに配られているのは都市計画案の概要であって、案ではないが、なぜ案を示さないのですか。その内容は住民の皆さんにきちんと説明し、文書で示すべきだと思います。

説明会で質問しようと思っても時間切れで大体質問できないため、繰返し、皆さんが納得できるような説明をすべきです。また、名古屋市が決めた方針を住民に押し付ける説明ではなくて、案として説明して、それについての皆さんの意見をしっかりと聞いて、その上で対応していくということが、必要だと思います。

明会を実施し、予測・評価の結果を皆様へお示ししてまいります。

日照障害や電波障害の補償については、「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」等の関係基準に基づき、必要に応じて個別に影響の内容・程度の確認のうえ適切に対応してまいります。

費用負担や高架下利用の地点については、今後、関係者との協議・調整を実施してまいります。

高架と駅舎の高さ、幅員については、都市計画で定める内容ではありませんが、環境影響評価に関することについては、今後、環境影響評価準備書の縦覧、説明会を実施し、予測・評価の結果を皆様へお示ししてまいります。

今回お示しした「都市計画の案の概要」は、都市計画の案を作成する前段階として、その考え方や方向性をお示したものです。

今後は、これまでの説明会や公聴会等でいただいたご意見を踏まえて内容を検討したうえで、都市計画の案を作成し、縦覧を行い、意見書の受け付け、都市計画審議会の審議を経て、都市計画決定を行う予定です。

また、都市計画決定後においても、本事業の各段階において説明会を実施するなど関係者のご意見等をお聞きして進めてまいります。

なお、都市計画の案の概要において、事業予定地の縦断面図に縮尺を入れていないのは、位置関係等のイメージをお示しすることを目的として作成しているためです。

名古屋市の担当者は異動でどんどん変わり、話したことも全部次には伝わっていきません。そのため説明会などの約束は全て文書にして、住民の皆さんにお渡しするべきです。 都市計画決定をしていないから対応できませんではなくて、住民の皆さんの相談に乗り、柔軟な対応をするということが必要だと思っています。 騒音、振動、日照等、様々な環境への影響の発生が予想されるため、環境への影響を予測・評価して、住民の方々に示すべきです。 従来のが名古屋市を含む行政は、工事による被害も含めて、出来るだけ過小評価する、または被害を無視しようとするのが現実的に起きてます。そういうものを繰返さないという決意を持って、この事業に当たっていただきたい。	これまで実施した説明会においては、配布資料に基づいて説明を行うとともに、いただいたご質問やご意見については記録を行い、今後の検討や対応に活かしてまいりました。引き続き、担当者の異動等があった場合においても、これまでの経緯や住民の皆様からいただいたご意見が適切に引き継がれるよう、記録の整理・共有に努めてまいります。 都市計画決定前の段階では制度上対応できないこともありますが、住民の皆様からのご相談については丁寧にお伺いし、可能な範囲で柔軟に対応してまいります。 今後、環境影響評価準備書の縦覧、説明会を実施し、予測・評価の結果を皆様へお示ししてまいります。 事業損失補償については、「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」等の関係基準に基づき、必要に応じて個別に影響の内容・程度の確認のうえ適切に対応してまいります。
---	---

(4) 公述人 4

公述意見の要旨	名古屋市の見解
意見の背景として、南区は住みたいまちに挙げられることがなく、鉄道駅周辺は活気がありません。また、南区は高齢化率が高いまちで、危険な踏切が散見され、高齢者や子供の危険性が高いです。建物の老朽化や空き家化も進んでおり大地震が起きたときは、多くの老朽化した家屋の倒壊が起こる可能性は極めて高くなっています。このままではまちが衰退する危機感があります。 背景を踏まえた意見として立体交差事業と合わせた地域活性化、活力あるまちづくり、関連する地域の人々がもっとわくわくするような、夢と希望の持てる事業にしていきたい。具体的には、旧前浜荘跡地も含め、本笠寺駅近辺を中心に名鉄の力も借りて再開発をすることです。 南区は名鉄、JR、地下鉄と鉄道網が整備されており、もっと街力を高めれば、人を呼び込めるエリアになると考えます。 旧東海道を活かした企画や、高架下は全て公園にするといった思い切った施策など、現在イベントを企画している商店街の復活も含め、商業施設の誘致も必須です。 立体交差事業に合わせ、高齢者が住みやすくかつ若者や子育て世代に魅力的なまちにするためには、具体的なまちづくりについて真剣に考えてやり抜いて欲しいです。 呼続駅から本笠寺駅間の踏切では、車と歩行者が混在している踏切が何ヶ所もあり、いつ人身事故が起こってもおかしくない状況です。 特に本笠寺 1 号踏切は、危険度が高いため、踏切内で車と歩行者の動線を分け、安全性を確保すべきです。 また、仮線時の踏切の安全確保を確実に実施すべきです。 道路と鉄道との立体交差事業は解決策であるが、完成は先であるため、今の実	連続立体交差事業は、鉄道を連続的に高架化することで複数の踏切を一挙に除却し、交通の円滑化と、都市の活性化を推進するなど、まちづくりの一環として地方公共団体が実施する都市計画事業です。 このため、鉄道の高架化により、市街地の一体化を進め、地域が活性化するように早期事業化に努めてまいります。 本事業は、事業区間内の踏切において事故が多数発生していることから、12 箇所の踏切を除却することにより、交通の円滑化、安全性の向上等を図ることを目的としております。名鉄呼続駅南から本笠寺駅付近は、第 2 期事業 桜・本笠寺地区に位置付けておりますが、第 1 期事業本星崎地区の状況を踏まえ、できるだけ早期の事業着手に努めてまいります。 なお、仮線時の踏切における安全確保については、関係機関と適宜協議・調整

態を直視し、危険を回避するための対策をすぐにでも実行していただきたい。

未着手都市計画道路整備である笠寺緑線は、立体交差事業完了後に整備すると聞いていますが、それではあまりにも遅いので、笠寺緑線を先行し、踏切の拡張を行うことで、危険の解消ができると考えます。

立体交差事業の推進は、用地取得が最も肝であるが、そこに住んでいる方々の都合や思い等があり、難航が予想されます。また、現在、不動産サイトには、用地取得の対象となるエリア内でも売却物件として掲載されています。市場に流通させるのを止めて、すぐにでも用地取得に動くべきです。

そのためには、都市計画決定を、スピード感をもって進めるとともに、都市計画決定前でも、当事業内容の認知度を高め、用地取得対象エリア内であることを広く知らしめる必要があります。

また、事業のスケジュールで、用地取得は2期に分けるのではなく、桜・本笠寺地区も、本星崎地区と同時に進めるべきです。

用地取得の過程で空き地ができるが、利用できる土地にはベンチやミニ花壇を置くなど活用を考えていただきたい。取得した用地は、高架の完成まで待たずとも、有効活用できるところは積極的に活用していただきたい。

事業の進め方や問題解決の取り組みについて、市民の声に耳を傾けながら、着実に成果を上げていってくださることを期待し、名古屋市の行動にこれからも注視していきたいと思います。

をし、適切な安全対策に努めてまいります。

未着手都市計画道路である都市計画道路笠寺緑線のうち、本笠寺1号踏切を含む都市計画道路名古屋環状線以西については、平成29年3月に策定した「未着手都市計画道路の整備について（第2次整備プログラム）」において、今後10年以降に整備着手する計画存続路線に位置付けており、本事業の進捗に合わせて整備を行うこととしております。

用地取得については、都市計画決定、都市計画事業認可などの手続きを経て進めていくため、現時点では、用地取得や建築制限をすることはできませんが、本事業については、説明会を実施し、ウェブサイト等に事業概要を掲載し、周知を図っているところです。

第1期事業 本星崎地区は、既に道路や鉄道事業者の用地が存在するなど、全線一括で事業着手する場合と比べ、工事着手までの期間を短くすることができることから、段階的に事業を進めることとしております。

なお、第2期事業 桜・本笠寺地区については、第1期事業の状況を踏まえ、できるだけ早期の事業着手に努めてまいります。

本市が取得する用地は、最終的には鉄道及び道路として整備するものですが、事業実施の各段階で仮線用地及び仮側道用地としても使用してまいります。

工事着手までに一定の期間が生じる場合には、安全性や維持管理の観点を踏まえつつ、適切な管理に努めてまいります。

本事業の実施にあたっては、各段階において説明会を実施するなど関係者のご意見等をお聞きして進めてまいります。

(5) 公述人 5

公述意見の要旨	名古屋市の見解
安泰寺と熊野三社は切っても切れない関係であり、これらを結ぶ人道橋は、参道と言われています。呼続地区や桜地区は、高齢者の割合が他と比べて非常に高いため、人道橋に替わるルートは、人に優しい参道としていただきたい。 事業によって、熊野三社を何百年守り続けた大木がいつも簡単にこの計画で伐採されることは、非常に残念でなりません。できれば、この大木が移設されればと願っています。 また、工事によって、樹齢 500 年を超えるご神木の大きな根が切断され、枯れることがないように願っています。熊野三社のご神木には、この地域の人々のそれぞれの想い、願いが込められていることを肝に銘じて、十分配慮に心がけ、工事関係者に対してもしっかりと伝えて工事を進めていただきたい。 愛知県及び名古屋市内の交通手段は圧倒的に自家用車の依存が高く、他の大都市と比べても、交通輸送手段から見た鉄道シェアの割合は低くなっています。この理由の 1 つに、乗換えの不便が挙げられます。乗換えが便利になるよう地下鉄妙音通駅と名鉄呼続駅との乗換えアクセスの改善を相互の駅周辺の発展のためにも、ぜひご検討をお願いします。 呼続駅前には、新瑞橋南と東海通を結ぶ道路があり、朝夕と通勤する車がひっきりなしに往来します。また、送り迎えをする駐車スペースが無いとため、脇の道路や駅前のわずかなスペースに自家用車を乗り入れ、方向転換を行うなど、通行の妨げになっているのが現状です。立体交差後に、名鉄との協議の上、高架下に駐車場と駐輪場を移設し、空いたスペースに、車の乗降が出来るロータリーの設置をされてはいかがでしょうか。 駅前のロータリー化は、今後、順次、橋上駅化する名鉄桜駅、本笠寺駅、本	安泰寺と熊野三社を結ぶ人道橋の代替通路については、本事業により高架化した鉄道の高架下を利用した交差道路で整備する予定としております。その整備にあたっては、関係法令や基準等を踏まえ、整備してまいります。 鉄道に隣接する熊野三社の一部については、現在事業中である「山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化事業」の中で用地取得及び補償を実施しております。 名鉄呼続駅については、現在事業中である「山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化事業」において整備する予定ですが、地下鉄妙音通と名鉄呼続駅との乗り換えアクセスの改善のために駅を移設する等の計画はありません。 名鉄呼続駅付近の道路については、既に都市計画決定がされており、現在事業中の「山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化事業」では、ロータリーを整備する予定はありませんが、鉄道沿線に道路ができるため、利便性が向上すると考えております。なお、高架下の利用については現在決まっておらず、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。 また、本事業区間内の名鉄桜駅、本笠寺駅、本星崎駅についても、駅前ロータリーを設置する計画はありませんが、本

星崎駅にも必要であると考えます。 名鉄名古屋本線の人身事故は他の地域の鉄道と比べてみても多い状況です。名鉄名古屋本線の鉄道の高架化は、交通渋滞の解消をさせるだけではなく、悲惨な踏切事故が無くなることで、多くの人命を守ることにも繋がります。また、事故による遮断や運転見合わせによる列車の遅れの影響も少なくなります。このことから、ぜひ、連続立体交差事業の早期の完成をお願いします。	事業に伴い鉄道沿線に道路を整備する計画としているため、現在よりもアクセス性・利便性が向上するものと考えております。 本事業は、鉄道を高架化し、12箇所踏切を除却することにより、交通の円滑化及び安全性の向上を図るとともに地域分断を解消し、地域の活性化を図るものです。 今後も引き続き、早期事業化に努めてまいります。
--	---

(6) 公述人 6

公述意見の要旨	名古屋市の見解
高架化が実現するまでの 35 年の間のバリアフリー法に関する対処について、名古屋市に要望をします。 名鉄呼続駅、桜駅、本星崎駅には、改札が片方にしかありません。 駅を利用する方々から、「跨線橋の階段を渡るのはえらい。」「名鉄の利用はもう諦めとる。」「ベビーカーを背負って階段上り下りはとてもえらい。」という話を聞きます。また、鳴海駅でエレベーターに乗換えて利用している方が多いことを知りました。そこで約 3 年前に 1,000 名以上の署名を持って、名古屋市議会に請願を行いました。3 回の委員会が行われ、保留、継続審議という結果でしたが、市会議員さんも結構動いてくれています。 名鉄には、新たに改札口、あるいは簡易改札機を作っていただきたい。 名鉄の南区内の駅は、無人駅にも関わらず、安全対策がされていません。AED、ホームドアが設置されてません。名鉄と協議をしていただきたい。また、名鉄呼続駅、桜駅、本星崎駅には多目的トイレは設置されていません。名鉄桜駅には、トイレまでの誘導点字ブロックが付いていません。音声ガイドが聞き取りにくく、電光掲示板は、小さく見にくいです。誰もが安全で安心して、名鉄を利用できる社会にさせていただくことを切に願っています。	名鉄呼続駅は、現在事業を実施している「山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化事業」において、対応してまいります。 名鉄桜駅は、第 2 期事業 桜・本笠寺地区に位置しており、本事業による整備まで相当の期間を要する見込みです。このため、現在の駅において、東側に新たな改札口を設置することについて、関係機関と検討を進めております。 名鉄本星崎駅は、本事業にて、仮線の整備時に改札口を設置することについて、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。 高架後の各駅については、関係法令やバリアフリーに関する基準等を踏まえ、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。

(7) 公述人 7

公述意見の要旨	名古屋市の見解
連続立体交差事業における桜神明社古墳について、市は、受注業者に対し、古墳に対する敬意を表すとともに、細心の注意を払い、工事を行うよう申し伝えていただきたい。仮に、最終的に墳丘を歩道等が通るときは、代替案を求めます。	本事業の実施にあたっては、仮線部分が、桜神明社古墳の墳丘範囲に一部あたりますが、関係機関との調整や名古屋市文化財調査委員会の専門部会での意見を踏まえ、古墳を傷つけない工法で施工する計画としております。 また、本事業に伴い整備する道路（桜6号線）は、桜神明社古墳の墳丘範囲に影響しないように設置する計画としております。 今後の事業実施にあたっては、関係者との協議・調整を実施し、古墳に配慮しながら工事を進めてまいります。