

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 都市計画の案の概要 説明会

主なご質問と回答

日 時	会 場	参加人数
令和8年1月20日（火）午後7時から8時30分	呼続小学校 体育館	128名
令和8年1月22日（木）午後7時から8時30分	笠寺小学校 体育館	58名
令和8年1月24日（土）午前10時30分から正午	南区役所 講堂	188名
合 計		374名

「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案の概要 説明会」を計3回開催し、多くのご質問をいただきました。

主なご質問の要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【都市計画の案の概要について】

Q. 都市計画道路 桜3号線と豊田新屋敷線との交差点には新たに信号が設置されるのか。

A. 本事業において、新たな交差点に信号を設置する予定はなく、現在信号がある交差点は、そのまま信号交差点とする計画にしています。

Q. 都市計画道路 星崎1号線の範囲に鉄道の仮線が設置されると思うが、その範囲に含まれている現在の道路は小学校の通学路になっている。仮線を設置した際、この道路はなくなるのか。また、仮線を設置した際、現在の踏切はなくなるのか。

A. 仮線の横に仮側道を設置し、通行できるようにします。また、仮線を設置した際にも踏切は残ります。

Q. 本笠寺駅付近の都市高速鉄道と都市計画道路 笠寺2号線との間の、一部の空白地は何か。

A. 従前からの名鉄の用地であり、そのまま名鉄が所有することとなる箇所です。名古屋市としては、駅前なので、何らか活用していただきたいと考えていますが、現在は、まだ決まっていない状況です。

Q. 都市計画の案の概要のパンフレット（3・4ページ）の標準横断図について、一般部（擁壁部）はどこ区間か。

A. 弦月宝生線あたりの一部の区間です。

Q. 本笠寺駅は現在、2面4線だが、高架後もこの構造が維持されるのか。

A. 高架後も2面4線の構造を予定しています。

Q. 駅の統廃合や新駅の計画はあるのか。

A. 駅の統廃合や新駅の予定はありません。

Q. 高架事業に伴って、ホームドアの設置は検討しているのか。

A. 都市計画の案の概要をお示しした段階であり、駅の詳細までは検討を行っていません。今後、鉄道事業者である名鉄等の関係者と協議していきたいと考えています。

Q. 高架後の線路の路盤は、地上から何mくらいの高さになるのか。

A. 場所にもよりますが、高架後の路盤の高さは6～7m程度になる予定です。車両の高さを約4mと仮定すると、建物の位置や階高にもよりますが、3～5階くらいの高さを電車が通ることになると考えています。

Q. 安泰寺につながっている人道橋を残してほしい。

A. 高架化の際、人道橋の代替として高架下に交差道路を整備する予定です。

Q. どこの家がどの程度、都市計画の範囲にかかるのか分からないので、もう少し大きい図を提供いただけないか。

A. 都市計画決定前の都市計画の案の縦覧の段階で、もう少し大きい縮尺（1/2500）の図をご覧くださいことができます。

【スケジュールについて】

Q. 都市計画決定は、第1期事業も第2期事業も、合わせて決定されるのか。

A. 第1期事業（本星崎地区）、第2期事業（桜・本笠寺地区）合わせて同時に都市計画決定します。

Q. 都市計画決定に概ねどれくらいかかるのか。

A. 都市計画決定は、令和8年度末から令和9年度前半を目標に進めています。

Q. 今後の予定について教えてほしい。用地交渉の対象になる場合、どのようなタイミングで知らされるのか。

A. 第1期事業については、都市計画決定がなされると、用地測量説明会を実施したうえで、測量をさせていただき、正確な用地取得範囲をお示しします。その後、事業認可を取得し、事業認可説明会において用地取得に関する説明をさせていただいたうえで、個別に用地交渉を行うという流れになります。第1期事業については、都市計画決定から2～3年後に事業認可を取得する予定です。

Q. 第2期事業を少しでも早く着手していただきたい。

A. 第1期事業が、事業認可取得後約15年で完了すると想定しており、第2期事業については、第1期事業の状況を踏まえて、できるだけ早く、事業に着手できるよう進めていきたいと考えています。

Q. 第2期事業の区間内の東海通は、現状において交通量が多い。第1期事業中に何か工事をするのか。

A. 第1期事業、第2期事業と順次、工事を進めていく予定です。まず第1期事業の効果を発現させたいと考えています。

Q. 旧東海道（笠寺緑線）の拡幅整備は、連続立体交差事業と同時に行われるのか。

A. 笠寺緑線は、第2期事業の区間に計画されていますので、その事業の状況を踏まえて整備していく予定としています。

Q. なぜ、鳴海駅が高架になったときに、同時か、その後すぐにこの区間の高架化をしなかったのか。昔から高架化の話は聞いているが、なぜこんなに時間がかかっているのか。

A. 市内には、他にも高架化しなければならない箇所があり、必要性などを見極め、順次、事業を進めています。今回、この区間が最も整備する必要性が高いということで進めています。

【用地・補償について】

Q. 用地補償の内容が分かる資料を提示いただけないか。

A. 「公共事業における用地補償のあらまし」を市の公式ウェブサイトに掲載しています。

Q. 振動による建物への被害が出た場合、補償されるのか。

A. 現在、環境影響評価準備書を作成中であり、振動についても調査、予測、評価を行っています。今後、準備書の説明会を実施し、その内容について説明させていただきます。

また、必要に応じて、家屋調査などにより被害の有無を確認し、工事による被害が確認された場合には、対応させていただきます。

Q. 都市計画の区域となる土地で新築住宅を販売しているところがある。購入者は連続立体交差事業の計画を知らずに購入し、今後、事業によって立ち退きを求められることになる。こういったことが起きないように、市として、何かできないか。

A. 現在は、都市計画決定前の都市計画の案の概要の段階であるため、都市計画法上の制限を受けることなく、土地・建物の売買等を行うことができ、建築確認申請も制限されません。

一方、都市計画決定後は、土地・建物の売買等の際し、重要事項説明において、不動産会社等は、当該土地・建物が都市計画の区域内であり、建築制限があることなどについて、説明する必要があります。

なお、現在、市では、不動産会社等からの問い合わせに対して、どちら側に仮線を整備する予定になっているかなど、現時点でお示しできる内容について説明を行っています。

Q. 概ね何軒くらいが立ち退きの対象なのか。

A. 都市計画の区域の境界線が確定していませんが、概算の物件数としては、第1期事業が約40軒、第2期事業が約180軒と想定しています。

【既存駅のバリアフリー化について】

Q. 名鉄名古屋本線の南区内の駅はバリアフリー化が遅れている。高架化の工事が終わるまでのバリアフリーへの対応に関し、現状と検討状況についてお尋ねしたい。

A. 本事業の完成後においては、駅はバリアフリー化されますが、それまでの間の対応については、バリアフリーを所管する健康福祉局と連携しながら名鉄と協議している状況です。

【環境について】

Q. 高架化で線路が高くなると、音が遠くまで届くと考えられる。鳴海駅のように、高い防音壁、強化プラスチックなどで囲うことはできないか。

A. 現在、環境影響評価準備書を作成中であり、騒音についても調査、予測、評価を行っています。今後、準備書の説明会を実施し、その内容について説明させていただきます。

Q. 電車の車輪と線路との摩擦によって起きる鉄粉について、高架化すると、風で飛散するのではないか。

A. 鉄道高架構造物の端に約2メートルの壁高欄ができるため、現在の何もない状態より、鉄粉の飛散が抑えられ、影響も少なくなると考えています。

【公聴会について】

Q. 既に、線路や駅の位置などの計画が決まっているような気がするが、公聴会で意見を述べる意味を教えてください。

A. 今回お示ししている計画が最適な案であると考えていますが、公聴会の意見も踏まえて検討していきたいと考えています。

【施工方法について】

Q. 現在の線路の下を掘って、地下化する方法は考えられないか。

A. 本事業の目的は、12箇所の踏切を除却することにより、交通の円滑化、安全性の向上などを図ることです。地下化については、山崎川、天白川の下を通る場合、既に高架になっている鳴海駅、堀田駅付近の高架構造物を一部壊さないといけないため、現実的ではないと考えています。また、川を越えてから地下化する場合は、線路が地下に潜るところで交差する道路と重なり、その道路が通行できなくなってしまうため、高架化で進めていきたいと考えています。

Q. アンダーパスの道路を線路の下につくことも考えられるのではないか。

A. 道路のアンダーパスについては、踏切が12箇所あるため鉄道の高架化に比べて非効率になります。また、接道している建物との間に高低差が生じるため、側道を設けるなどの対応が必要となり、全ての踏切をアンダーパスにするのは難しいと考えています。

【呼続駅付近高架化事業について】

Q. 呼続事業の状況を説明してほしい。

A. 現在、用地取得、詳細設計を進めており、それらが完了しましたら工事に着手する流れとなります。工事着手前には工事説明会を実施し、工事の方法などを説明させていただきます。

Q. 呼続事業の進捗状況、事業完了見込みについて教えてください。

A. 現在、用地取得は概ね半分程度進んでいます。令和19年度の完成を目指して進めています。

【その他】

Q. 本城公園、阿原公園などの公園は、工事の際どうなるのか。

A. 公園の中の仮線として使う箇所は仕切って、公園として使えなくなりますが、他の部分は、公園として使える予定としています。

Q. 工事中に大きな地震がきても大丈夫か。

A. 地震については、十分注意しながら工事を進めていきます。

Q. 第2期事業の着手までに長い時間を要するため、その間に行政と地域が一緒にまちづくりを考えていくような仕組み作りは考えられるか。

A. 本事業により、高架下利用や、地域分断の解消などが図られることから、今後、地域の価値を高めるための取組を検討していきたいと考えています。

Q. 用途地域は、今までどおりなのか、大きく変更されるのか。

A. 用途地域の境界が鉄道等になっている箇所について、工事の進捗に合わせ部分的に変更する予定です。

Q. 本笠寺駅付近の市所有の土地（前浜荘の跡地）の活用は考えているのか。

A. 前浜荘の跡地については、今後売却又は貸付する予定です。

Q. 今回の連続立体交差事業は、どれくらい市のお金がかかる見込なのか。

A. 全体事業費を概算で670億円と試算しています。令和5年度の試算であり、今後の詳細設計や物価上昇などによって変わることも想定されます。市の負担は、国の補助金や名鉄の負担もあるため、全体事業費の約半分程度となります。

Q. 名鉄の事業なのに、説明会に名鉄が出席していないのはなぜか。

A. 本事業は、市が事業主体であるため、市が説明を行っています。工事の際には、名鉄の協力を得て進めていきます。

Q. 名鉄による名駅の再開発が延期になったが、この事業も途中で延期、中止することはないか。

A. この事業は市が事業主体として進めています。現在、建設業界の人手不足や物価の上昇などございますが、工事は少し先であるため、状況をしっかり見ながら、スケジュールとしては、現在の想定スケジュールで進めていきたいと考えています。

Q. 今回の連続立体交差事業について、説明が不十分である。

A. 環境影響評価の方法書の際に説明会を実施しており、市公式ウェブサイトでも事業の概要を常に掲載しています。また今回、都市計画の案の概要という段階で説明会を実施し、皆様にご説明するとともに、質問に回答させていただいています。引き続き、このような対話の場を設けて進めていきたいと考えています。

Q. 既に高架化している鳴海地区の事例では、どうやってコミュニティや土地、都市計画のことなどを乗り越えてきたのか。

A. 鳴海地区も本事業と同じ連続立体交差事業であり、都市計画、用地測量、事業認可といった段階で説明会を実施し、協力をいただきながら進めました。