

名古屋高速道路の栄出入口、西渡り線及び南渡り線の整備に関する意見交換会について

1. 開催概要

日 時：令和2年11月23日（月・祝） 午後2時～午後5時
場 所：名古屋市公会堂 4階ホール
出席者：44名

※当日配布した資料は名古屋市ホームページに掲載しております。また、市役所にお越しいただければ、お渡しできます。

【意見交換会のページ：『名古屋高速道路について』（名古屋市ホームページ）】

☆名古屋市公式ウェブサイトトップページから「名古屋高速道路」を検索

（トップページ→事業向け情報→都市計画・建築

→道路の都市計画→名古屋高速道路について）

（URL：<https://www.city.nagoya.jp/jigyoku/category/39-4-17-0-0-0-0-0-0-0.html>）

2. 説明内容

（1）リニア開業に向けた取り組み

名古屋駅と高速道路とのアクセス性の向上を図るため、名古屋高速道路について、黄金出入口フルIC化、新洲崎JCT出入口、栄出入口、西渡り線及び南渡り線の追加に取り組んでおります。

このうち、黄金出入口フルIC化及び新洲崎JCT出入口につきましては、昨年度に都市計画変更を行いました。今年度は、栄出入口、西渡り線及び南渡り線について都市計画変更の手続きを予定しております。

（2）現状・課題・整備効果について

西渡り線の整備効果として、「西渡り線」及び「新洲崎出口」の整備により、東山線を経由してアクセスが可能となるため、「北方面から名古屋駅へのアクセス向上」、「都心環状線の渋滞緩和」が図られます。

南渡り線の整備効果として、「南渡り線」と「新洲崎入口」の整備により、東山線を経由してアクセスが可能となるため、「名古屋駅から南方面・セントレアへのアクセス向上」、「都心環状線の渋滞緩和」が図られます。

栄出入口の整備効果として栄出入口、渡り線の整備により、栄・大須エリアにより近い栄出口に利用転換が図られるため、「栄・大須エリアの利便性向上」、「既存出入口からの転換による一般道路の混雑緩和に寄与」があります。

若宮大通沿いの渡り線の線形について、丸田町交差点の西側には若宮大通調節池があり今回の計画は、調節池への干渉を避けるため、歩道に橋脚を設置させていただく計画としております。その他、交通安全性に配慮した視認性の確保、南渡り線と栄入口の合流に必要な延長を確保、西渡り線と既設橋脚が干渉しない離隔を確保、基準を満足する曲線半径などを考慮しました。

（3）環境予測結果について

今回は、高速道路が民有地に近くなる丸田町JCTの北側、西側、南側について、騒音、大気質、振動について、予測をしております。

高欄の上に遮音壁を新設するなどの対策を講じることにより、全ての箇所、騒音、大気質、振動に関してすべて環境基準、要請限度を順守しております。

9月23日、24日に地元説明会を開催し、本日が意見交換会となっております。今後、案の縦覧を行います。この際に意見書の提出が可能になります。いただいた意見書を付して都市計画審議会で審議され、計画案をお認めいただければ、年度内に都市計画決定まで進めてまいりたいと考えております。

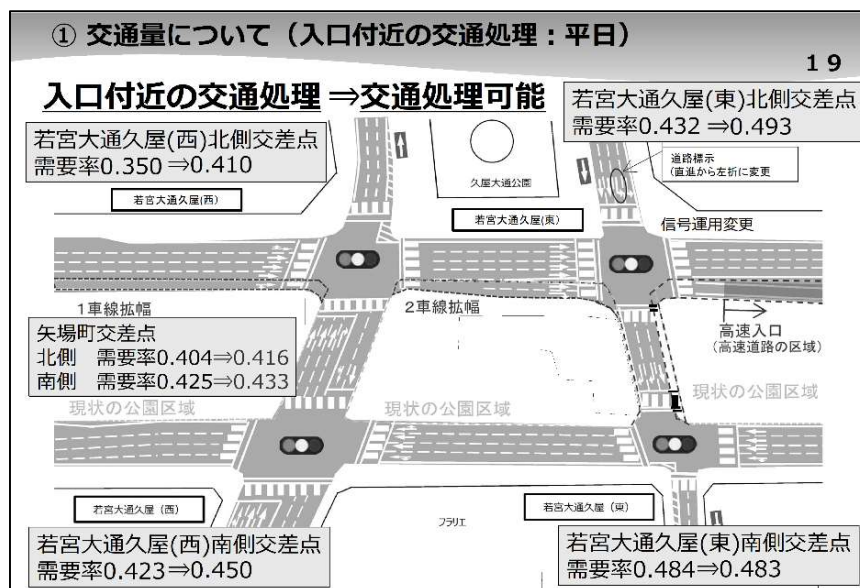
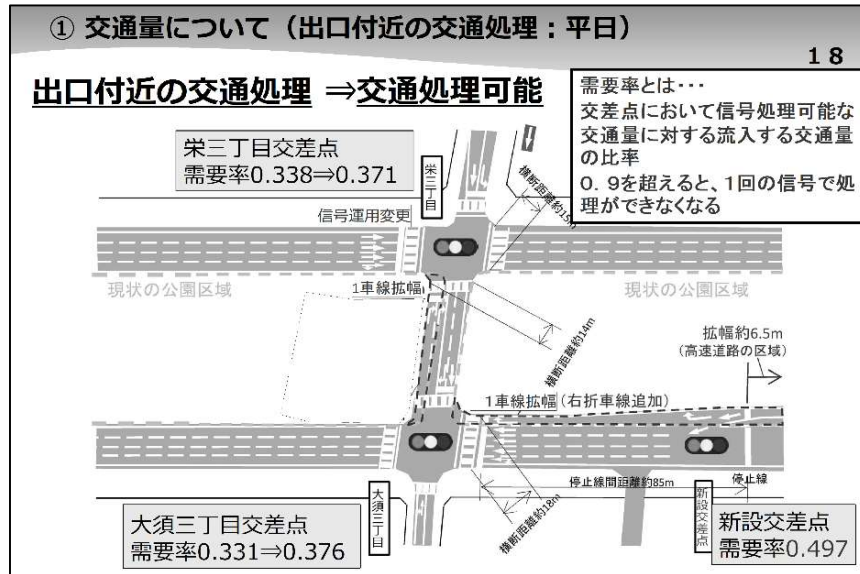
(5) 都市計画案について



(6) 9月の説明会であったその他の質疑について

1. 出入口を設置する事で新たな渋滞箇所があるのではないかと。渋滞の予測を公開してほしい。

⇒ 栄出口の設置にあたり、信号の新設及び車道の拡幅を行い、更に信号運用を変更し、栄出口を利用した車がスムーズに栄方面へアクセスできるようにします。栄入口の設置にあたり、スムーズに栄入口に誘導するために若宮大通は車道を拡幅し、久屋大通は左折車線を2車線にします。また、信号運用の変更も行います。



2. 都心環状線の渋滞が減るといっているのであればその数的な根拠を出してほしい。
3. 出入口と渡り線をつけると都心環状線の渋滞解消となるのか。それが駅へのアクセス向上にどうつながるのか。
4. 錦橋出口などにおいて渋滞が発生しているとのことだが、なぜ出入口、渡り線を追加すると渋滞が解消され定時性と速達性が確保される事となるのか。

⇒ (2. 3. 4. の回答) 西渡り線及び南渡り線の将来交通量はそれぞれ一日あたり 3,700 台、5,300 台と推計しております。

今回の整備により、都心環状線の交通の一部が交通量に比較的余裕のある東山線に転換することが見込まれ、都心環状線の交通量が減少し、渋滞緩和が図られます。

5. 環境予測の根拠となる交通量を示して欲しい。

⇒



6. 騒音について現況を示して欲しい。

⇒ 現況調査の調査箇所は、丸田町JCT(北)の西側、丸田町JCT(西)の南側、丸田町JCT(南)の東側の官民境界1階相当で行っております。調査日はH30.11.15～16です。調査結果は昼間64dB～70dB（環境基準70db）、夜間59dB～65dB（環境基準65db）であり、いずれの結果も環境基準を下回っております。また、予測結果と大きな差はありません。

7. 騒音の大きくなる雨の日の値を示すべきだ。

⇒ 一般的に騒音予測をする際は標準的な天候に対応した計算を行っており、その環境予測の値と環境基準を比較して必要な対策を検討しております。
また、騒音の調査をするにあたり、国のマニュアルにおいて、降雨などには測定しないことになっております。

8. 物件の価値が棄損した場合、何かしてくれるのか。

⇒ 公共事業の施行により生ずる損失といたしましては、収用損失と事業損失があり、収用損失については、用地買収により生じる損失で今回の事業は用地買収を伴わないため、対象外となっております。事業損失は収用損失を除いた損失で具体的には、日照障害、電波障害、工事起因の建物損傷などがあります。

9. 現実の交通量にあったイメージ動画とするべきだ。

⇒ 橋脚などの構造をイメージしやすくするためのイメージ動画ですので、ご理解いただきますようお願いします。

10. B/C（費用便益比）をどのように考えているのか

⇒ 今回の事業は費用便益比算出の対象事業ではありませんので、ご理解いただきますようお願いします。

3. 意見交換会で皆さまから頂いたご意見・ご質問

質問1 歩道に南渡り線が計画されたため、完全に日陰になってしまう。
今回の計画は、沿線住民には直接的な利益がなく、害しかない。確かに利便性は上がるかもしれないが、利便性のために、沿線住民の日常生活を犠牲にしているのか。

回答1 リニア開業に向け、リニアの速達性を広域に波及させ、この地域の発展のためにアクセス向上を行うものです。若宮大通の地下には重要な防災施設で新堀川の越水防止機能のある若宮大調節池があり、その機能を生かしつつ、道路整備を行うには、構造上、歩道部分へ橋脚を立てざるを得ないと考えております。沿線の方にはご迷惑をおかけしますが、防災面の観点からご理解いただきますようお願いいたします。

質問2 この計画がリニア開業に向けた計画ということだが、リニアが実際にストップしており、コロナの中でリニアの計画自体も必要なのか一旦考えなければならぬ。渋滞についても、コロナによって車の動きも減っていると聞いている。そのような状況の中、この計画が本当に必要なのか。

回答2 リニア中央新幹線は静岡で話し合いがされていますが、具体的な完成時期は発表されておられません。リニアが開通し、東京・名古屋間が40分で結ばれるようになった際に、この地域がより発展するよう、この計画を進めております。コロナの影響による名古屋高速道路の交通量は、4、5月は減少しています。直近10月は前年比98%まで回復しております。そのため、この地域の発展のためにも進めてまいりたいと考えています。

質問3 遮音壁の高さをどのように決めたのかについては具体的に答えになっていない。今回の整備箇所より環境が良い住宅地である高針では、裏面に吸音板を張り付けている。どういう経緯でそうなっているのか。対策をするならやれること全部できないのか。

回答3 高針の整備も同じ環境基準を守るため対策を実施しております。事業者ごとに環境基準を守るためにどのような対策を選択するかは異っております。私共としても環境基準を守るために遮音壁の高さを決めております。

質問4 抽象的な説明でなく高針の設置直後、設置して10年後、今の騒音の数値を比べた上で話をするべきである。

回答4 高針の騒音値は、開通前の平成15年の昼間の騒音値は62dB、夜間は55dBであり、開通後の平成16年は62dB、56dB、平成27年には、58dBと52dBとなっております。

質問5 高針は、住民の数も少なく、環境も良く、高速道路から離れているのに、名古屋高速より騒音値が下だとした場合、ここも高針の数値に合わせてくれないか。

回答5 都心部や周辺部などで現況騒音の数値は異なります。公共工事を進めるに当たり、あくまで国全体として環境基準というものがありますので、それを守るということを目標としております。

質問6 予測交通量の数字はどうやって割り出したのか。

回答6 平成23年度に調査をしたパーソントリップ調査に基づいて将来予測を行っております。将来予測をする際には、人口の変動や開発需要等を考慮した上で予測を行っています。

質問7 車の保有率は世代間によって変わってくる。経済的な理由や、ライフスタイルの変化で車に乗る人が急速に減っている。現在、40代～60代の人、最終的には車を手放していく。そういった係数はパーソントリップ調査に入っているのか。

回答7 パーソントリップ調査の調査項目には、年齢や車の保有率の項目が入っています。

質問8 栄3丁目の交差点について、車優先ではなく、歩行者優先で検討してほしい。一番良いのは歩車分離の交差点である。若宮大通の東行も歩車分離が可能であればやってほしい。栄ランプができることはありがたく、便利になる。南渡り線もできれば大高方面へ行きやすくなり、期待している。

回答8 出口付近の栄三丁目交差点において、北行右折のみの時間には、西側の南北方向の横断ができる様に計画しております。

入口付近の若宮大通久屋東の北交差点において、南行左折の際に歩行者横断をしない様に計画しております。歩行者に配慮した対策は実施しますが、もし不具合がある場合は、関係機関と調整し対応を検討してまいります。

質問9 調節池を防災施設とおっしゃっているが、もともと100m道路は防災施設としてあの空間が作られているのに、その防災空間の中に高速道路を走らせていいのか。調節池の上に橋脚を立てられないため、歩道に橋脚を立てることとした検討報告書を提示してください。

回答9 調節池は重要な防災施設であり、防災機能を維持することが必要であるため、現在の位置から動かすことができません。また、調節池は新たに構造物を設置することを見込んでおりません。このため、今回の計画は調節池への干渉を避けた計画としております。検討報告書については確認して報告します。

質問10 この計画は「世界に冠たるナゴヤ」の都心部にふさわしい景観となるよう配慮しているのか。

回答10 景観に関しても、今後、沿道の街路樹等も含めて全体として検討していきたいと思います。

質問11 丸田町JCTの南側において、交通量がなぜ減るのか。

回答11 南渡り線・西渡り線を整備することにより、都心環状線の交通量が東山線に転換するため、丸田町JCTの交通量が減少すると見込まれております。

質問12 固定資産税について、1割引かれていると認識しているが、この資料では0.9となっている。分かりにくい。

回答12 0.9をかけて補正をするので1割引きとなります。

質問13 前回の説明会では、都心の交通量について増えないとの説明だったが、今回の説明では間違えていたと発言があった。間違っていたのなら、説明会に参加していた人に間違っていたと知らせるべきではないか。

回答13 今回の高速道路の出入口等の整備の有無によって、交通量は増加しないものと考えているという意味で説明をさせて頂いたが、誤解を与え申し訳ございません。本日の議事に関しましても、町内会を通じて回覧等を行い、周知したいと考えております。

- 質問14** リニアの開業は非公式ではあるが既に27年には間に合わないと言っている。しかも民間である名鉄は、名古屋駅前の巨大ビルの建て替え計画を3年掛けて見直すと言っている。民間がそういう方向に既に動いているのに、名古屋市は27年には絶対に開業すると言わんばかりの計画である。もっときちんと説明をして住民の方の理解を得るということにももう少し時間を掛ければいいのではないか。27年に何が何でも間に合わせないといけないことはないと思う。
- 回答14** リニアが開通し、東京・名古屋間が40分で結ばれるようになった際に、この地域がより発展するよう、この計画を進めております。
- 質問15** 日照障害と電波障害の費用負担について、永久ではなく、30年で打ち切りではないか。なぜそういう説明がないのか。
- 回答15** 名古屋高速道路公社の基準では、補償の対象となる場合、日照障害に関しては30年、電波障害に関しては20年の費用負担となっております。これは、用地対策連絡会の基準や他の高速道路会社と同様な基準となっております。
- 質問16** 名古屋市は、高速道路を造っても要請限度すら守れていない箇所がある。さらには、何年もその状態が続いておりすぐに対応していない。環境基準を超えているところは、すぐにでも、住宅都市局が金を出してでも道路構造を変える、あるいは舗装をし直すということをやるべきではないのか。
- 回答16** 名古屋高速道路公社に環境基準をクリアするよう強く申し入れております。
- 質問17** 田舎の高速道路の方が昔から騒音が小さく、遮音壁も立ってこの地域より音が小さいのに、なぜそっちの騒音値に合わせられないのか。低い数値のほうがいいに決まっている。それに対し環境基準しか検討できないのはなぜなのか。
- 回答17** 公共事業であり、環境基準をクリアするよう対策を実施します。環境対策は、公平・公正の観点から、できる限りの対応を行っております。
- 質問18** パーソントリップ調査について、車を持っていない若い世代が40、50になり、交通量が減った時に責任をとれるのか。沿線のみでなく名古屋市全体に影響を及ぼす。人口の減少に伴い所得も減っていき、車が減少するが、このことについてパーソントリップ調査に入っているのか。
- 回答18** パーソントリップ調査をもとに推計をしていく際には、人口構成の変化や車の免許保有率などを考慮して推計をしており社会情勢のトレンドも加味しています。
- 質問19** パーソントリップ調査はどれだけ正確なのか。その数字を基にしているであろう桃花台などの再開発は失敗している。
- 回答19** 事業を計画する際に、その通りになっていない例があることは承知しております。実際、桃花台線は廃止されております。しかし、高速道路の都市計画変更で予測を行った実例として、本計画以前で最新である平成17年の東海線の六番南出入口追加の際に平成37(令和7年)予測をしており、現状も予測値に近づいており、予測の信頼性はあるものと考えています。
- 質問20** 地域によって騒音レベルに差があることはおかしい。
- 回答20** 住宅地と都心部では、他の騒音もあり、都心部である栄・大須エリアを住宅地と同じレベルになるよう環境対策を行うことは現実的には困難です。予測では現状より騒音レベルが上がるところも下がる場所もあるが、生活するうえで支障のない、環境基準はしっかりと守っていきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

質問2 1 舗装の経年劣化によって音がうるさくなる。騒音がうるさくなった時にどう対策をするのか。

回答2 1 モニタリングポストで常時騒音を測定しており、測定結果に基づき、事業者に対し働きかけを行っております。事業者におきましては、定期的な舗装の点検を実施し、舗装の劣化が認められれば補修を行っております。また、リフレッシュ工事の際には、舗装の打ち換えを行っております。

質問2 2 予算が無いため、名神や首都高では舗装の補修できていないと聞いている。
回答2 2 名古屋高速道路については予算を確保し、適切に補修しております。

質問2 3 環境基準を超えている所はなぜいつまでもクリアできていないのか。

回答2 3 名古屋高速が原因の場合は、名古屋高速道路公社に対応について強く申し入れをします。それ以外の原因については、引き続き対応をしていきます。

質問2 4 騒音対策で一般道路に遮音壁が立つ事によって、ますます道路とまちが分断され、商業地域としての利点が無くなってしまう。

回答2 4 乗り入れが多く、遮音壁が途切れるような地域では遮音壁の効果が低いものになるため、一般部の歩道部分に遮音壁を設けることは考えておりません。

質問2 5 西渡り線にしても南渡り線にしても一般道路の音が高速道路の裏面に反射すると考えられるため、高速道路に遮音壁を付けても意味がない。吸音板は付けられないのか。環境基準がどうのこうのでなく、他でやっている事例があるならここも設置して欲しい。

回答2 5 高針 JCT で裏面吸音板が付けているのは、環境基準を守るための対策として設置しているものと事業者から聞いております。

質問2 6 橋脚が歩道に立つのであれば、近隣の建物への近接協議や建物への影響、補償を踏まえた検討をしているのか。

回答2 6 橋脚の位置については、事業説明会、工事説明会で事業者より説明がありますが、工事により建物への影響が及ぶ可能性がある場合は、事前に現況調査を行い、建物に影響が出た場合は、適切に補償されるものと考えております。

質問2 7 歩道に橋脚を立てることは歩道の機能に重要な影響を与える。橋脚が歩道の所々にできることによって自動車は走り易くなるが、自転車と歩行者の通行の妨げになり歩道は歩きにくくなる。歩行者に優しくするというのが基本的な考えではないのか。

回答2 7 橋脚の設置にあたっては、自転車、歩行者の通行への影響ができるだけ少なくなるように努めてまいります。

質問2 8 騒音の環境基準には色々ある。この地域の音に対して、幹線道路については大幅に緩和されている。それを環境基準と言っているが、環境基準にはそうは書いていない。これは通達によって特例として出されている。道路に面していても、原則、できる限り音を少なくする、道路に面する基準をクリアしているからいいだろうという発想は間違っている。

回答2 8 名古屋高速道路は「幹線交通を担う道路」であるため、今回の計画は、「幹線交通を担う道路に近接する空間」の環境基準を順守することを目標にしております。