

名古屋高速道路の栄出入口、西渡り線及び南渡り線に関する都市計画審議会について
(令和2年度第3回都市計画審議会 案件5「都市計画道路高速1号線等について」)

1. 開催概要

日 時：令和3年1月26日(金) 午前10時00分から午後0時55分
(うち、案件5の審議時間：午後11時05分から午後0時44分)

場 所：名古屋市公館 1階レセプションホール

議 案：第21号議案 名古屋都市計画道路の変更について
(名古屋高速道路 栄出入口・西渡り線・南渡り線)
第22号議案 名古屋都市計画駐車場の変更について(若宮大通駐車場)

結 果：案のとおり可決

※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。

【都市計画審議会のページ(名古屋市ホームページ)：
『令和2年度第3回名古屋市都市計画審議会〈開催結果〉』】

☆名古屋市公式ウェブサイトトップページから

「令和2年度第3回名古屋市都市計画審議会」を検索

(トップページ→市政情報→情報公開と個人情報保護制度→情報公開→会議の公開
→会議の概要(開催結果))

→令和2年度 会議の概要(開催結果：令和3年1月から3月開催分)一覧

→令和2年度第3回名古屋市都市計画審議会〈開催結果〉)

(URL：https://www.city.nagoya.jp/templates/kaigikekka_2020_4/jutakutoshi/0000137308.html)

【名古屋高速道路のページ(名古屋市ホームページ)：『名古屋高速道路について』】

☆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 (案件5「都市計画道路高速1号線等について」)

【名古屋高速道路の現状・課題】

○ 名古屋高速道路のネットワーク

- ・ 都心環状線(時計回り)
- ・ 6本の放射路線

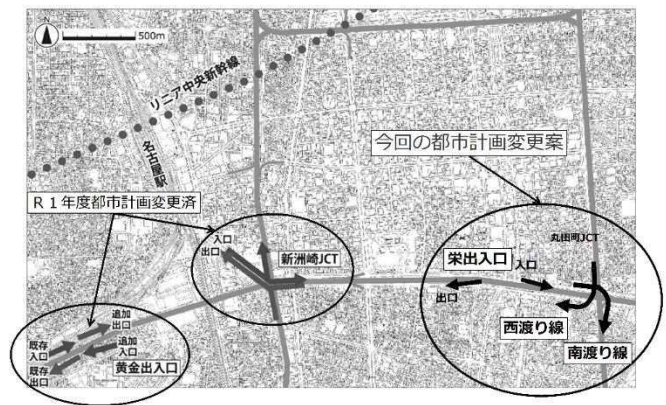
○ 都心環状線の現状・課題

- ・ 都心環状線の合流部で渋滞が発生



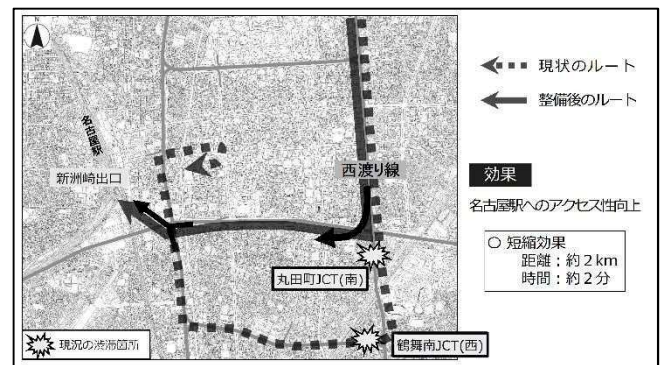
【高速道路出入口及び渡り線の追加によるアクセス性の向上】

- 黄金・新洲崎
 - 都市計画変更済（昨年度）
 - 事業化済（今年度）
- 栄出入口、西渡り線及び南渡り線
 - 都市計画変更予定（今年度）
- 栄出入口、西渡り線及び南渡り線の整備効果
 - ・ 都心環状線の渋滞解消
 - ・ 名古屋駅へのよりスムーズなアクセス性向上
 - ・ 名古屋駅から中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス性向上
 - ・ 都心部における自動車の集中緩和



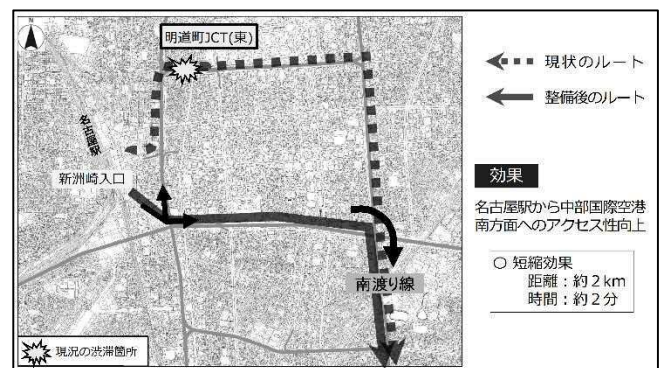
【西渡り線の整備効果】

- 西渡り線・新洲崎出口の整備
 - 名古屋駅へのアクセス性向上
- 短縮効果
 - 距離：約2 km
 - 時間：約2分



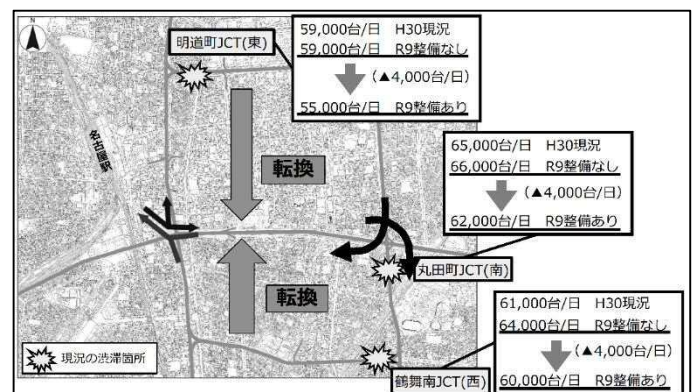
【南渡り線の整備効果】

- 南渡り線・新洲崎入口の整備
 - 名古屋駅から中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス性向上
- 短縮効果
 - 距離：約2 km
 - 時間：約2分



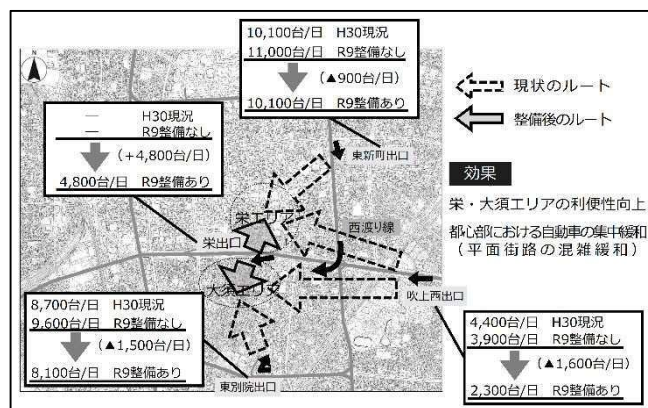
【渋滞箇所における交通量の変化】

- 渡り線及び新洲崎出入口の整備
 - 都心環状線の交通の一部が東山線に転換
 - ・ 都心環状線の渋滞が解消する見込み



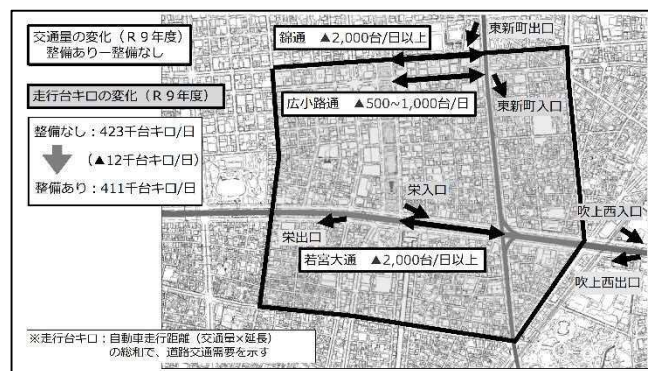
【栄出口の整備効果】

- 栄出口・西渡り線の整備
→ 栄・大須エリア周辺の高速道路出口
（東新町・吹上西・東別院）から
目的地により近い栄出口へ利用転換
- 効果
→ 栄・大須エリアの利便性向上
都心部における自動車の集中緩和
（平面街路の混雑緩和）



【一般道路の混雑緩和】

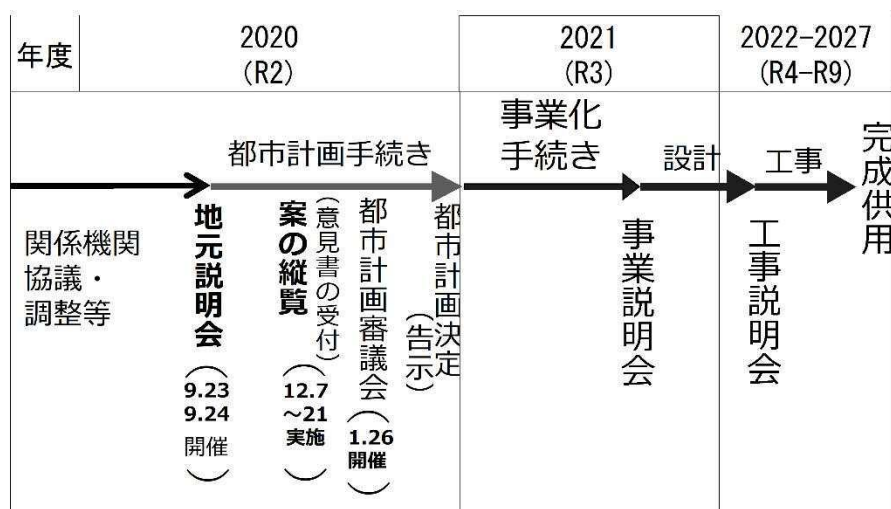
- 空港線～久屋大通間
→ 錦通：2,000台以上減少
広小路通：500～1,000台減少
若宮大通：2,000台以上減少



【環境予測】

- 丸田町JCT付近の3つの断面において、環境予測を実施
→ 予測結果は、騒音・大気質の環境基準及び振動の要請限度以下

【今後のスケジュール（予定）】



※予定スケジュールであり、今後変更することがあります

3. 質疑応答

質問1 明道町JCT（東）、丸田町JCT（南）、鶴舞南JCT（西）の3箇所が渋滞しているとのことだが、常時渋滞している状況なのか。

回答1 名古屋高速都心環状線の渋滞は、朝夕を中心に発生しております。

質問2 西渡り線と南渡り線の整備効果として、距離で約2km、時間で約2分となっているが、短縮時間については、渋滞を加味していない時間ということでしょうか。

回答2 短縮時間については、制限速度で走行した場合の時間となっております。

質問3 南渡り線は当初の市の計画である「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」には位置付けられておらず、名古屋高速道路公社の中期経営計画で事業化に向けた検討を行うこととされたとのことなので、南渡り線は名古屋高速道路公社から提案されたものなのか。

回答3 南渡り線につきましては、令和元年7月に開催された知事、市長出席の名古屋高速道路公社運営会議での審議を経て策定された高速道路公社の「中期経営計画」において、「事業化に向けた検討を行うこと」が示され、公社より提案されたものです。

質問4 南渡り線の追加により渋滞が解消されるのは明道町JCTであるが、明道町JCTの年間の渋滞時間は何時間か。

回答4 明道町JCTにおける平成30年度の渋滞回数は20回で1回あたりの平均の渋滞時間は1.3時間となっており、年間の渋滞時間は26時間となっております。

渋滞の定義に当てはまりませんが、合流に伴い混雑が発生しているとともに、今後のリニア開業、都心部における開発需要等により、さらなる渋滞の発生が予測されております。

（渋滞の定義：時速30km以下の車列が、1km以上、30分以上継続した場合）

質問5 名古屋駅を出発点にして中部国際空港など南方面へ向かう交通量は、一日あたり何台か。

回答5 名駅入口から大高方面への交通量は、平成30年度で一日あたり約2,000台となっております。ただし、高速道路を降りた後の経路については把握できておりません。

質問6 栄出入口、西渡り線、南渡り線の事業費が600億円と市の見解で出ているが、南渡り線単独の事業費はいくらと見込んでいるのか。

回答6 南渡り線については栄入口と橋脚を共用する計画としており、南渡り線単独の事業費は算出しておりません。

質問7 明道町JCTの年間の渋滞回数は20回で1月に1回から2回しか発生しておらず、年間の渋滞時間も26時間だけである。また、名古屋駅を出発点にして中部国際空港など南方面へ向かう交通量は、1日あたり2,000台で1分に換算すると1台か2台である。更に、丸田町JCT（南）の交通量は1日あたり6万5,000台となっており、この交通量に対して2,000台というのは数パーセントである。このようなことから南渡り線を追加する必要性は乏しいのではないか。

回答7 丸田町JCT南渡り線については、1日あたりの交通量を5,300台と推計しております。南渡り線についても1分あたりに換算すれば、少ないという感覚にはなりますが、朝夕のピーク時間に多くの方が渋滞を回避するために利用されることを想定しております。また、高速道路の利用は1日だけではなく、年間を通じて、更には何十年にも亘って利用されることで、市民の皆さまへの利便性向上や経済産業活動への貢献は多大であると考えております。

質問8 若宮大通では丸田町交差点から西に向かう南と北の歩道に渡り線の橋脚を設置し、空港線も丸田町交差点から北に向かう西側の歩道及び南に向かう東側の歩道に橋脚を立てる計画になっているが、それぞれ何本程度の橋脚を立てるのか。

回答8 橋脚の本数、位置及び形状につきましては、車道、歩道の幅員構成、民有地の乗り入れ、地下埋設物の状況等を考慮して、今後事業化に合わせて詳細に検討してまいります。

質問9 渡り線は1車線と聞いている。一般論として、1車線の高架を支えるためには、橋脚は何mの間隔で立てる必要があるのか。

回答9 標準的な間隔というのはございませんが、これまでの事例では30m～60mぐらいの間隔で設置しております。

質問10 意見書では、「橋脚のわかりやすい位置図の表示、橋脚の位置を現地に表示して、説明してほしい」という意見があるが、市が現時点では橋脚の本数や立つ位置が示せないというのでは、沿線住民は到底納得できないと思うがいかがか。

回答10 今回の西渡り線、南渡り線の計画案につきましては、地下埋設物の状況等を考慮するとともに、安全性等について検討した結果、歩道に橋脚を設置せざるを得ない計画となっております。沿線住民の皆さまには、まだ詳細設計前で橋脚の位置をお示しできない状況であり、また、既存の高速道路より高架構造物が民有地側に近づくことや、特に、南渡り線については、既存の高速道路を上越しすることから、ご不安、ご心配をおかけしていると認識しております。沿線住民の皆さまには、今後も丁寧にご説明を重ねてまいります。

質問11 意見書では、空港線沿いの丸田町交差点から松ヶ枝南交差点までの高層階に住む住民は目と鼻の先に高速道路の壁を見ることになり最悪な環境であるという意見に対する市の見解が透光性の遮音壁を採用するなど景観面に配慮するとなっているが、住民に与える影響についてもっと深刻に認識すべきではないのか。こんな見解で沿線住民の理解と納得が得られると考えているのか。

回答11 近隣にお住まいの方に、ご心配ご迷惑をおかけするということを重々承知したうえで、様々な景観への配慮をこれからも研究しながら、住民の皆さまにご理解いただけるように取り組んでまいります。

質問12 沿線住民の理解と納得が得られていない現状においては、まだ都市計画変更を提案する段階にはないのではないかと。

回答12 今回の都市計画変更を進めるにあたり、地域住民の皆さま等を対象に説明会・意見交換会を重ねてまいりました。今後の事業化に際しましては、必要な説明会等を開催し、丁寧に説明を重ねてまいります。

質問13 今回の出入口及び渡り線の追加は、リニア開業を前提に計画されたものであり、そのリニアの2027年開業が難しくなっているため、今回の計画は2027年にこだわらず、住民の意見をもっとしっかり聞くべきではないのか。

回答13 今回の計画は、名古屋高速道路都心環状線の渋滞等の現状の課題解決に寄与するとともに、本市及び圏域の発展に寄与するものであるため、リニア開業の時期に関わらず、2027年の完成を目標に進めてまいります。

質問14 平成19年に名古屋高速道路公社が策定した渋滞対策案では、南渡り線ではなく吹上Uターン路が記載されており、南渡り線は難しいと考えていた。それが今回吹上Uターン路ではなくて南渡り線に180度方針転換したのは何故か。

回答14 平成19年当時は東海線が未整備で南方面への多数の車が大高線を利用しており、既存の丸田町JCTから鶴舞南JCTの間の交通の織り込みが難しいと考えておりました。その後、平成25年に名古屋高速道路が全線開通し、平成26年から学識経験者、国、県、市、公社からなる研究委員会で平成19年の渋滞対策の見直しについて検討を進め、平成28年度頃から最新の交通量データを基に南渡り線の検討を重ねております。これらを踏まえて、令和元年に名古屋高速道路公社中期経営計画に位置付けまして、名古屋駅周辺交通基盤整備方針の追加対策として計画内容に加えております。

質問15 意見書の市の見解では、SDGsの達成に貢献できるとなっているが、どういう趣旨で達成できるとしているのか。

回答15 SDGsの目標9の「産業と技術革新の基盤をつくろう」を構成するターゲットの一つに質の高いインフラを開発するということがあり、今回の出入口及び渡り線の整備により災害時の迂回路や輸送路として活用ができるという点、及び目標11の「住み続けられるまちづくり」のターゲットの一つの持続可能な都市化を促進するということがあり、平面街路の混雑緩和を図ることで地域住民の皆さまにとって快適で持続可能な都市づくりを進めたいという点からSDGsに沿っていると考えております。

質問16 歩道に橋脚が立つとのことであるが、10mも歩道があるとのことなので、橋脚の前後を植栽にするとか、橋脚のデザインを工夫するなどの検討によりより良い物を作っていく余地はあるということか。

回答16 現時点で10m或いは10m弱の歩道の中に2mの植栽が並んでおりまして、その両側に自転車道、歩行者道が分離された歩道になっており、2mの植栽帯を活用して橋脚を設置し、景観上の配慮に努めてまいりたいと考えております。

質問17 今回の計画の整備効果について、距離が約2 km、時間が約2分しか示されていないが、地球環境的な観点での効果を算定していないのか。

回答17 走行距離の2 km短縮及び交通量（南渡り線：5,300台/日、西渡り線：3,700台/日）を基にCO₂の削減効果を算出すると、概算で年間970 tとなり、森林面積に換算すると約92 haの森林（熱田神宮境内周りの森林5個分）が年間にCO₂を吸収する量に相当します。ガソリンの削減効果では、ガソリン車で換算しますと、概算で年間54万ℓの節約効果があり、一般乗用車で換算すると約600台弱の車が年間に消費するガソリンの量に相当します。

質問18 今回の計画に伴う整備では、歩道や公園、若宮駐車場など周辺の施設への影響が大きいと考えるが、復旧の際にはできれば元に戻すだけでなく、レベルアップした形で再整備してもらいたい。また、若宮駐車場であれば、ハイウェイオアシス等の高速道路の休憩施設として活用することも是非検討していただきたいと考えるがいかがか。

回答18 公園、平面道路の復旧に際しましては、魅力的で心地のいい公園空間及び安全で快適に歩ける歩行者空間について、沿線学区の皆さま等のご意見を伺いながら、関係機関と協力して進めてまいりたいと考えております。また、若宮駐車場をハイウェイオアシスにということに関しましては、名古屋高速道路には休憩施設が無いと、その確保が求められているところであるので、高速道路と若宮駐車場の連携策についても検討してまいりたいと考えております。

質問19 高速道路の出口渋滞により、車が高速道路の本線まで伸びていって、渋滞の末尾に追突するという事故が起こったりしているが、栄出口は何車線確保する計画としているのか。

回答19 栄出口は1車線としておりますが、栄三丁目、大須三丁目のところに付加車線を設け、信号運用を変更することにより、解析上交通処理が可能という結果になっております。

質問20 栄出口から都心に向かう車をどう誘導し、安全安心で歩行者にとって歩きやすいまちづくりを進めていくのか。

回答20 栄出口から出た車は約35%がUターンして栄方面に向かうと推計しており、その交通が久屋大通、大津通の渋滞に拍車をかけるという懸念がありますので、栄を目的地にする場合は栄出口の直下にある若宮駐車場に入っただけ、そこを都心のフリンジパーキングとして利用促進を図ることで都心全体の交通負荷を下げていきたいと考えております。