

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。  
渋滞の予測を公開してほしい。
2. 都心環状線の渋滞が減るという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、明道町JCT、丸田町JCT、鶴舞南JCT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。

## 6. 9月の説明会であったその他の質疑

17

②  
騒音

5. 環境予測結果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。

7. 騒音の大きくなる雨の日の値を示すべきだ。

③  
補償

8. 物件の価値が棄損した場合、何かしてくれるのか。沿道に住んでいる人たちは固定資産税を払っている。これを半永久的に半額にするとかすべきである。

そ  
の  
他

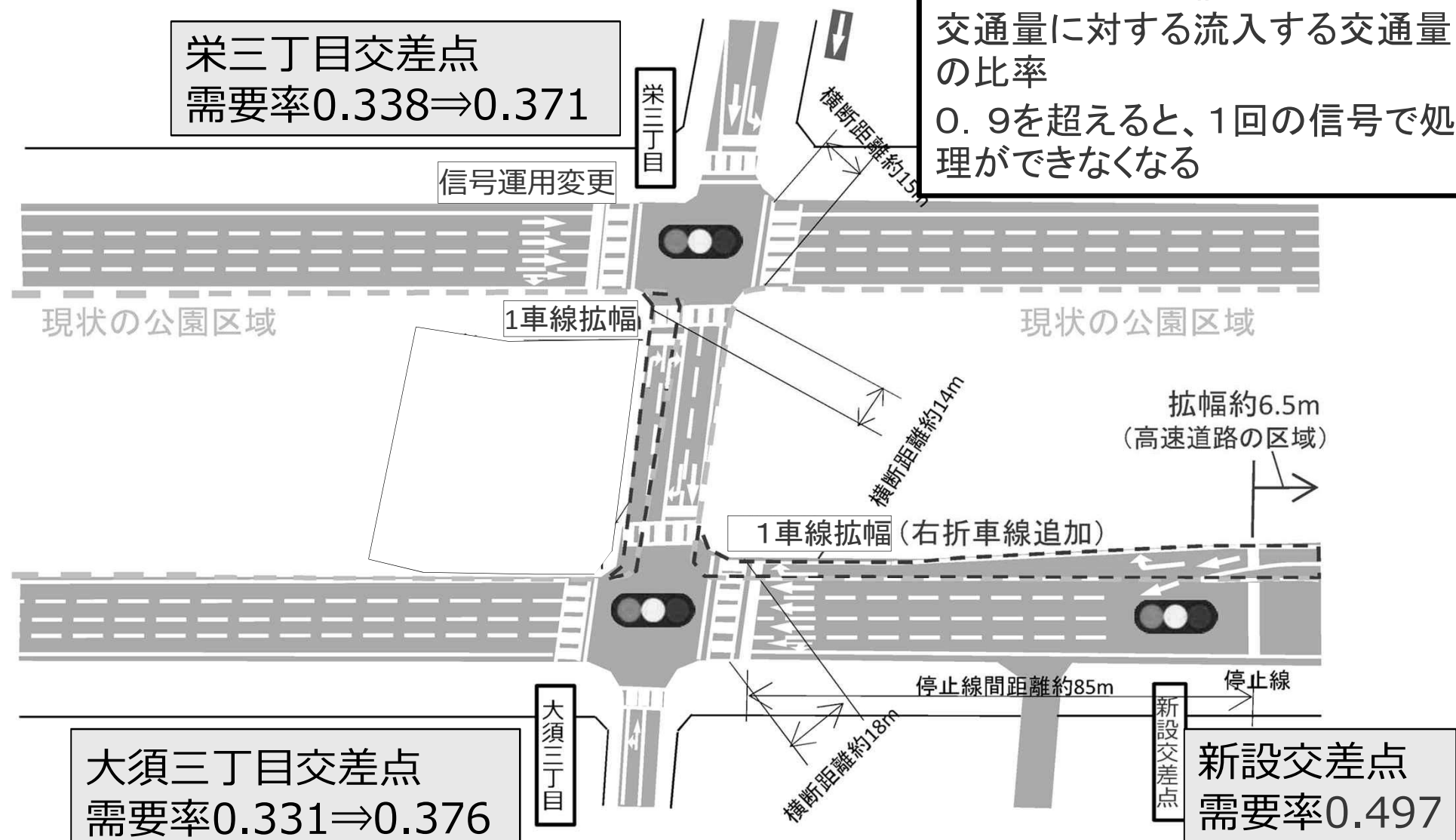
9. 現実の交通量にあったイメージ動画とするべきだ。

10. B/C（費用便益比）をどのように考えているのか。

# ① 交通量について（出口付近の交通処理：平日）

18

## 出口付近の交通処理 ⇒ 交通処理可能



# ① 交通量について（入口付近の交通処理：平日）

19

## 入口付近の交通処理 ⇒ 交通処理可能

若宮大通久屋(西)北側交差点  
需要率0.350 ⇒ 0.410

若宮大通久屋(西)

久屋大通公園

若宮大通久屋(東)

若宮大通久屋(東)北側交差点  
需要率0.432 ⇒ 0.493

道路標示  
(直進から左折に変更)

信号運用変更

1車線拡幅

矢場町交差点

北側 需要率0.404 ⇒ 0.416

南側 需要率0.425 ⇒ 0.433

2車線拡幅

高速入口  
(高速道路の区域)

現状の公園区域

現状の公園区域

現状の公園区域

若宮大通久屋(西)

若宮大通久屋(西)南側交差点  
需要率0.423 ⇒ 0.450

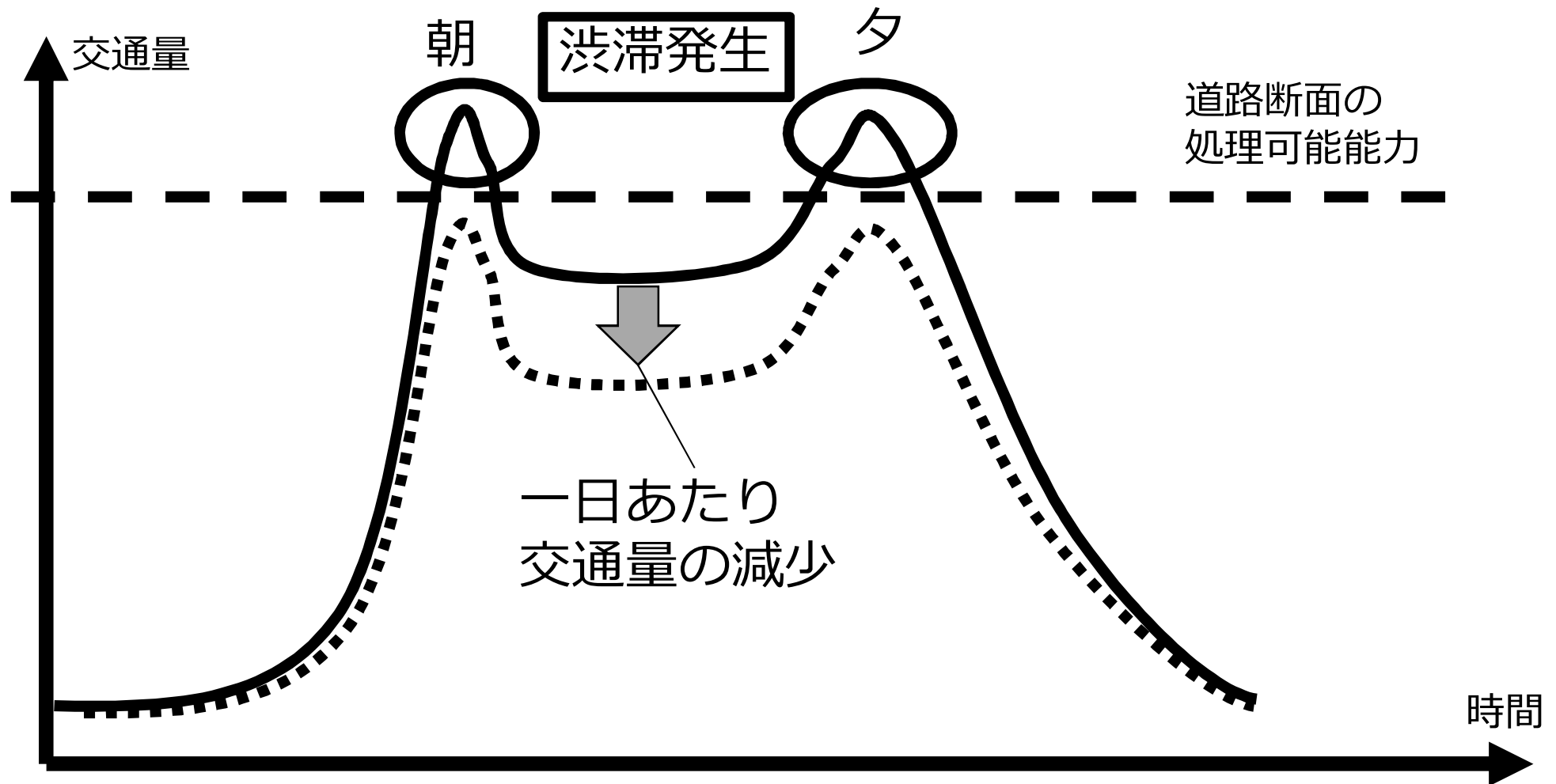
フリエ

若宮大通久屋(東)

若宮大通久屋(東)南側交差点  
需要率0.484 ⇒ 0.483

## 高速道路の渋滞緩和のイメージ

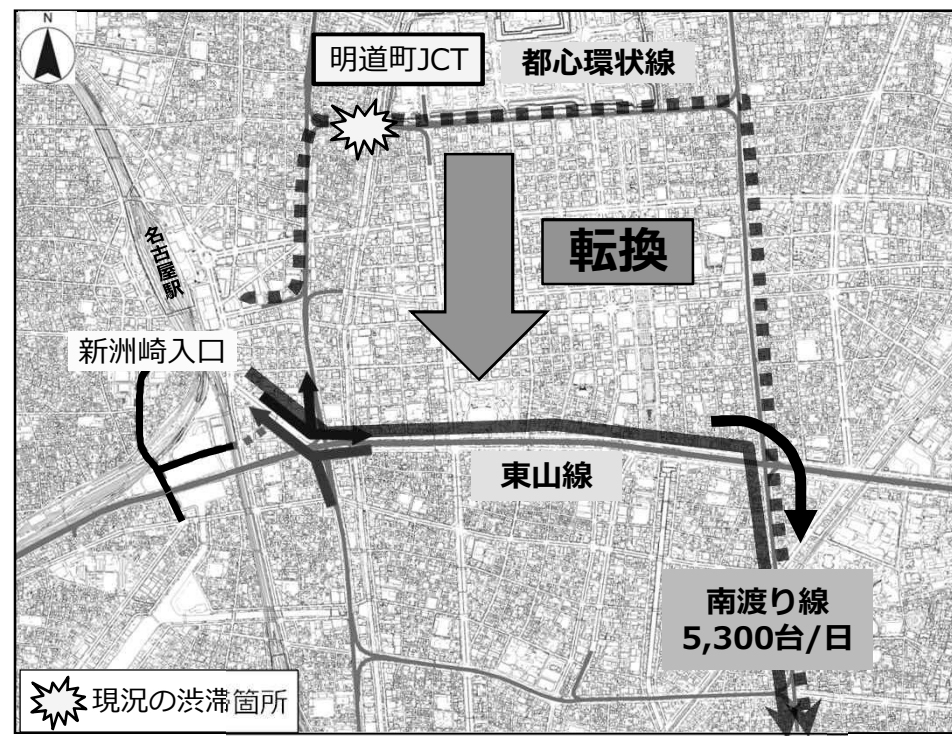
- ・ 交通量が道路断面の処理可能能力を超えると渋滞が発生
- ・ 一日あたり交通量の減少により、ピーク時の交通量が減少し渋滞が緩和



# ① 交通量について（都心環状線の渋滞緩和）

21

## 西渡り線及び南渡り線整備による交通転換



◀■■ 現状のルート

◀ 整備後のルート

◀■■ 現状のルート

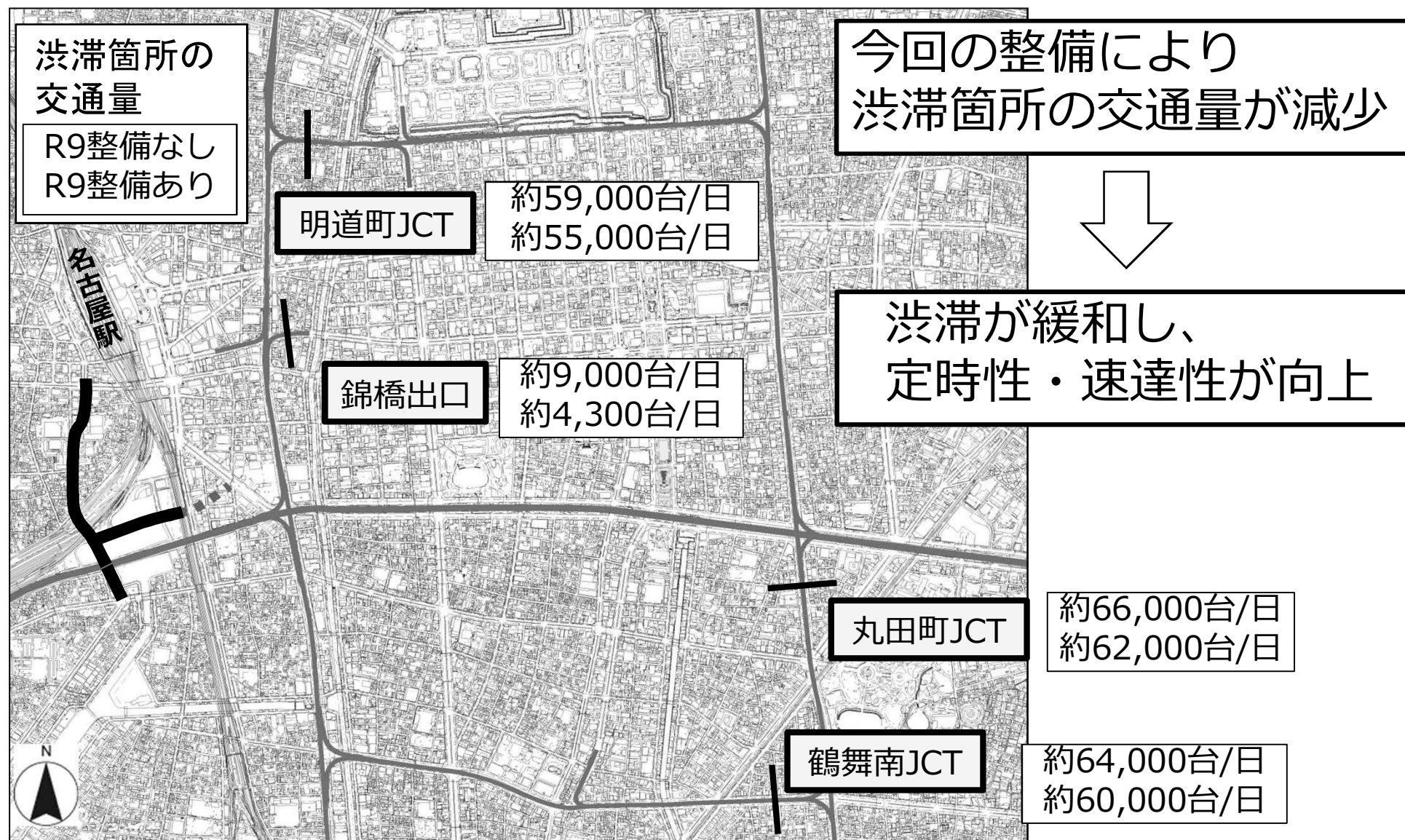
◀ 整備後のルート

R 9 年度計画交通量（西渡り線：約3,700台/日、南渡り線：約5,300台/日）

都心環状線の交通の一部が東山線に転換

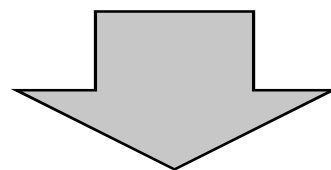
⇒都心環状線の断面交通量が減少し渋滞緩和に寄与

## 交通量の変化



## 環境基準

人の健康を保護し及び生活環境を保全する上で  
維持されることが望ましい基準（環境基本法第16条）



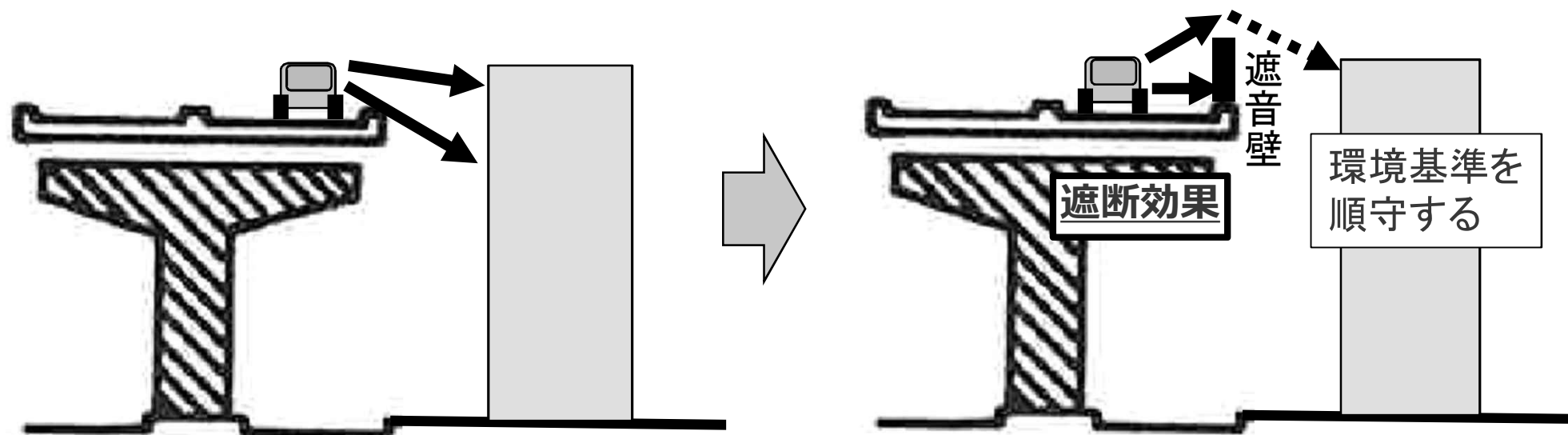
人の健康を維持するための最低基準ではなく  
より積極的に維持されることが望ましい目標  
（環境省HP）



## 騒音対策の考え方

音はエネルギーなので、音源より  
距離が遠くなるほど小さくなる

### 高速道路における遮音壁の効果



## ② 騒音について（環境予測の根拠について）

25

### 環境予測の根拠となる将来予測交通量

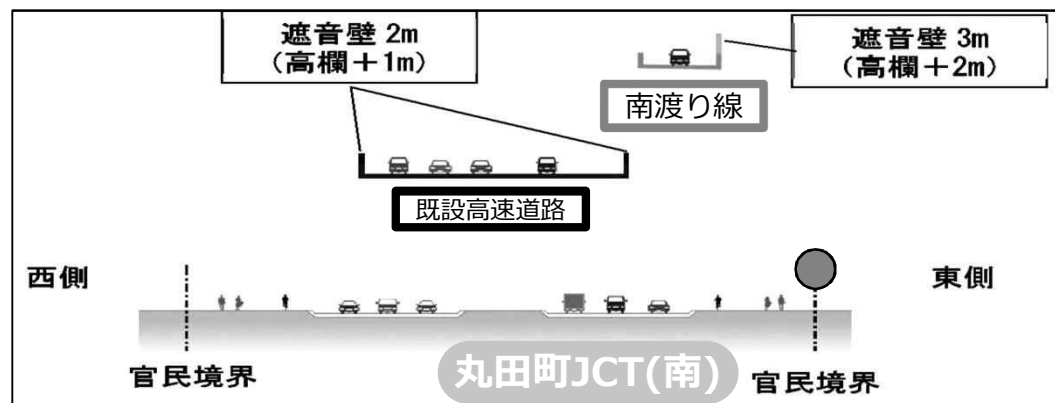
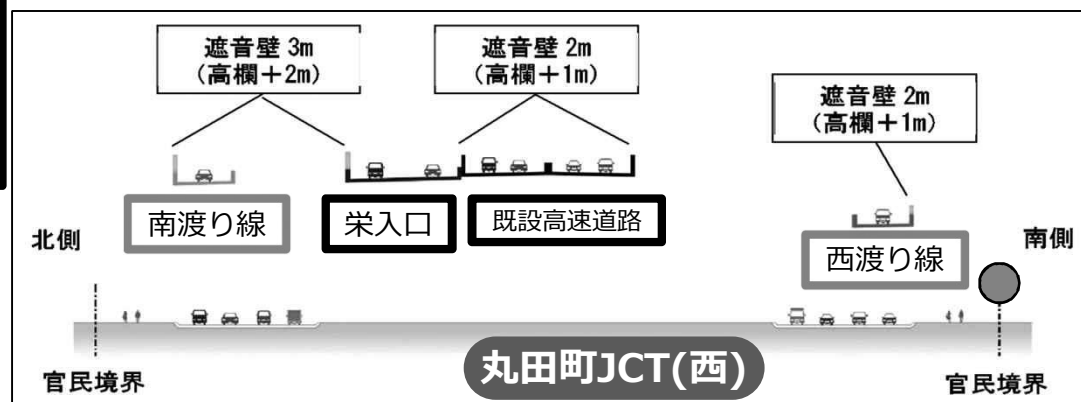
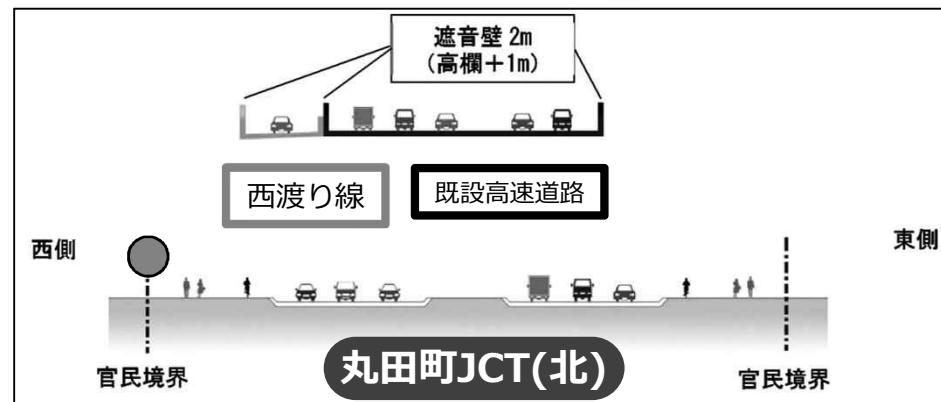


## ② 騒音について（現況調査結果について）

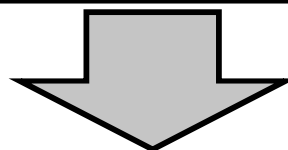
26

### 丸田町JCT(北)・(西)・(南) 断面

| 予測断面      | 時間区分 | 予測位置 | 予測高さ | 予測結果 | 環境基準 | 実測値<br>H30.11.15~16 |
|-----------|------|------|------|------|------|---------------------|
| 丸田町JCT(北) | 昼間   | 官民境界 | 1階相当 | 66   | 70   | 68                  |
|           | 夜間   |      |      | 62   | 65   | 65                  |
| 丸田町JCT(西) | 昼間   | 官民境界 | 1階相当 | 65   | 70   | 64                  |
|           | 夜間   |      |      | 60   | 65   | 59                  |
| 丸田町JCT(南) | 昼間   | 官民境界 | 1階相当 | 67   | 70   | 70                  |
|           | 夜間   |      |      | 62   | 65   | 65                  |



騒音測定は、標準的な天候条件の中で行う



環境基準と比較する

騒音に係る環境基準の評価マニュアル 道路に面する地域 編（平成27年10月 環境省）

### 3.7 騒音測定時の環境条件

騒音測定時の天候条件として、降雨、降雪・積雪時などは測定を行わない。

また、風雑音の影響を低減するために、騒音計のマイクロホンには必ずウインドスクリーンを装着することとし、ウインドスクリーンがあっても、風雑音や電線その他の風切り音により測定値に影響がある場合は測定を中止する。

（解説）

降雨、降雪・積雪時などは、常態の騒音が測定できないことから測定は中止する。

（注）降雨音や濡れた路面により騒音レベルの上昇が予想される反面、積雪による吸音等による低下も考えられる。また社会経済活動が変化して交通量の増減も見込まれ、常態と異なる可能性が高い。

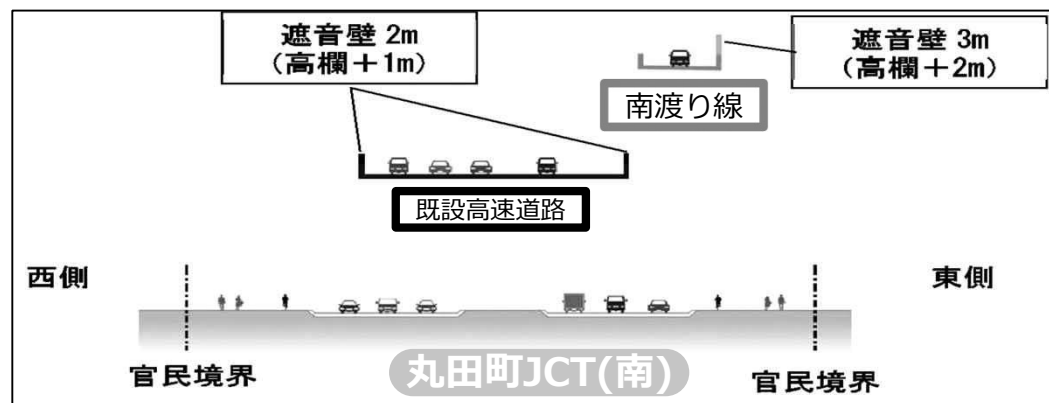
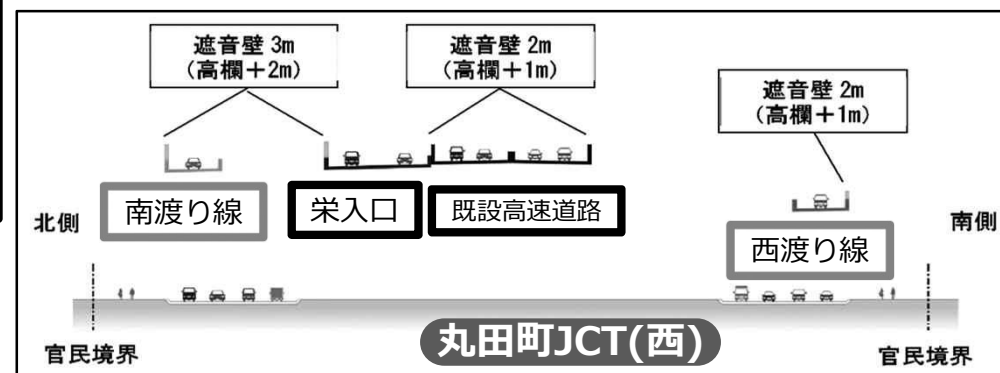
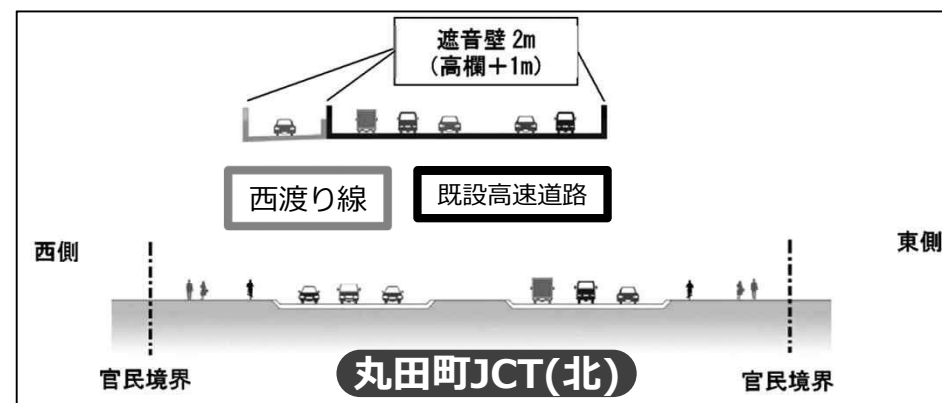
## ② 騒音について（高さ方向の予測結果について）

28

### 丸田町JCT(北)・(西)・(南) 断面

| 予測断面      | 時間区分 | 予測位置 | 予測高さ | 予測結果 |    | 環境基準 | 予測高さ  | 予測結果 |    |
|-----------|------|------|------|------|----|------|-------|------|----|
|           |      |      |      | 西側   | 東側 |      |       | 西側   | 東側 |
| 丸田町JCT(北) | 昼間   | 官民境界 | 1階   | 66   | 66 | 70   | ※3階以上 | 70   | 69 |
|           | 夜間   |      | 相当   | 62   | 62 | 65   |       | 63   | 63 |
| 予測断面      | 時間区分 | 予測位置 | 予測高さ | 予測結果 |    | 環境基準 | 予測高さ  | 予測結果 |    |
|           |      |      |      | 北側   | 南側 |      |       | 北側   | 南側 |
| 丸田町JCT(西) | 昼間   | 官民境界 | 1階   | 66   | 65 | 70   | ※3階以上 | 65   | 65 |
|           | 夜間   |      | 相当   | 60   | 60 | 65   |       | 59   | 60 |
| 予測断面      | 時間区分 | 予測位置 | 予測高さ | 予測結果 |    | 環境基準 | 予測高さ  | 予測結果 |    |
|           |      |      |      | 西側   | 東側 |      |       | 西側   | 東側 |
| 丸田町JCT(南) | 昼間   | 官民境界 | 1階   | 67   | 67 | 70   | ※3階以上 | 67   | 68 |
|           | 夜間   |      | 相当   | 62   | 62 | 65   |       | 61   | 62 |

※ 3階以上の予測結果は最大値



## 固定資産税等の減免について

- ・都市高速道路沿線では、固定資産税及び都市計画税について、下記の補正率による減免が既に適用されております。
- ・栄出入口・渡り線の整備により、減免の対象の地域が広がることとなります。

（表）都市高速道路等に係る補正率表

| 適用用途地区                     | 当該施設から<br>50m以内の地域 |       | 当該施設から 50m 超<br>100m 以内の地域 |       |
|----------------------------|--------------------|-------|----------------------------|-------|
|                            | 供用開始後              | 建設工事中 | 供用開始後                      | 建設工事中 |
| 普通住宅地区<br>併用住宅地区<br>高級住宅地区 | 0.80               | 0.90  | 0.90                       | 0.95  |
| 普通商業地区<br>家内工業地区<br>中小工場地区 | 0.90               | 0.95  | —                          | —     |

（出典 名古屋市土地評価事務取扱要領）

## 公共事業の施行により生ずる損失

- 収用損失：用地買収により生じる損失  
⇒今回の事業は、用地買収を伴わないため対象外
- 事業損失：収用損失を除いた損失等  
⇒日照障害、電波障害、工事起因の建物損傷など

## 事業損失補償（一例）

- ・日照障害の場合：暖房、照明、乾燥に要する費用に対する費用負担
- ・電波障害の場合：共同受信施設や都市型ケーブルテレビなどに要する費用に対する費用負担
- ・工事起因の  
建物損傷の場合：建物の補修に要する費用に対する費用負担

Q 1 環境が現況より悪化しないようにするべきではないのか？

A 1 本事業は「人の健康を保護し、生活環境を保全する基準」である環境基準を順守する計画としております。

Q 2 環境影響評価（環境アセスメント）を実施しないのか。

A 2 本事業は、車線の数の増加を伴わない改築事業であり、環境影響評価の対象事業ではありませんが、騒音・大気・振動について将来予測を実施し、必要な対策を講じることにより、環境基準及び要請限度を順守できることを確認しております。

Q 3 遮音壁の高さをどのように決めているのか？

A 3 環境基準を順守するために遮音壁の高さを適切に設定しております。供用前に、沿線の建物状況が変化した場合などは、事業者において、適切に対処いたします。

Q 4 日照の影響はどうなるのか？

A 4 日照の影響については、構造物の詳細が決定した後、事業実施段階でご説明します。なお、透光性の遮音壁を採用するなど、影響を少しでも軽減するよう配慮してまいります。



Q 5 事業損失補償の対象となるのか。

A 5 事業損失補償については、供用開始時点の状況に応じて、事業者において、適切に対応させていただきます。

Q 6 歩道に設置される橋脚はどの位置に建つのか。

A 6 橋脚の位置は、既存乗入れ位置等沿道状況に配慮しながら、構造的な制約条件（地下埋設状況等）を踏まえ決定します。詳しくは、事業実施段階でご説明します。

Q 7 一般道路の交通はどうなるのか。

A 7 栄エリアの将来の交通量は開発需要により増加する見込みです。ただし、今回の整備により発着地により近い出入口に転換することにより、一般道路の混雑緩和に寄与するものと考えております。

Q 8 今回の計画は都心部に自動車呼び込むことにならないのか。

A 8 栄出口の利用台数は約4,800台／日と推計しておりますが、既存出口（吹上西、東新町、東別院等）からの交通転換が主であり、今回の計画は、新たな自動車交通を呼び込むものではないと考えております。

## 【お問合せ先】

○住宅都市局 街路計画課

電話：052-972-2723

# 名古屋市

