

(1) 公述人 1

公述意見の要旨
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ただいて、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。

(2) 公述人 2

公述意見の要旨
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いいと思います。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。

(3) 公述人 3

公述意見の要旨

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、どういう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てや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、振動がどれぐらいになるかということを、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。

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必要があります。

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。

従来の中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。そういうものを繰り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。

(4) 公述人 4

公述意見の要旨

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れることを期待し、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。

(5) 公述人 5

公述意見の要旨

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と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、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。

(6) 公述人 6

公述意見の要旨

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してください。切に願っています。

(7) 公述人 7

公述意見の要旨
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。