

名古屋高速道路及び若宮大通駐車場の
都市計画変更に関する説明会開催結果の概要

1. 開催概要

日時：令和2年9月23日（水） 午後7時～午後8時30分
場所：伏見ライフプラザ内 鯉城ホール
出席者：50人

日時：令和2年9月24日（木） 午後7時～午後8時30分
場所：名古屋市公会堂 4階ホール
出席者：85人

2. 記録等

別紙のとおり

3. 今後の進め方

説明会当日にいただいたご質問、ご意見、また、新たな疑問点等にお応えするため、意見交換会を開催いたします。詳細は別途ご案内いたします。

また、都市計画法に基づく都市計画変更案の縦覧を予定しており、その際にも意見書の提出が可能となります。

1. 説明内容

(1) 名古屋高速道路について

今回の変更路線は、都市計画法上は高速 1 号線と高速 2 号線となります。

名古屋高速道路の計画、開通の経緯ですが、昭和 45 年 9 月に都市計画決定され、昭和 47 年 1 月に本体工事に着手し、昭和 54 年 7 月に名古屋高速道路として初めて開通し、平成 25 年 11 月に六番南から木場の開通で全線 81.2 km が開通しております。

整備効果ですが、「走行時間の短縮」「一般道路の混雑緩和」「交通事故の減少」「定時走行による環境負荷の軽減」「災害支援」などがあり、住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与しております。

(2) リニア開業に向けた取り組み

リニア開業を見据え、平成 26 年 9 月に「名古屋駅周辺まちづくり構想」、平成 30 年 3 月に「名古屋駅周辺交通基盤方針」を策定しました。その中で、次の 3 つの取り組みをお示ししております。

- ・黄金出入口のフル IC 化による駅西側とのアクセス強化を図ります。
- ・新洲崎 JCT に新たな出入口を設置することによる駅東方面とのアクセス向上を図ります。
- ・栄に新たな出入口を設置し、丸田町 JCT に都心環状線から東山線への西渡り線の追加により、都心環状線の渋滞緩和を行い、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上を図ります。

今後、栄出入口、西渡り線に南渡り線を合わせて整備をすすめます。

(3) 整備効果について（高速道路）

西渡り線の整備効果として、「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、「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・大須エリアの利便性向上」、「既存出入口からの転換により、一般道路の混雑緩和に寄与」があります。

(4) 整備内容について（高速道路）

栄出口は、久屋大通付近で東山線と分流して、矢場町交差点と大須三丁目交差点の間で若宮大通へ接続されます。出口と若宮大通が接続する箇所には、信号機を新設し、高速道路と若宮大通の交通処理を行います。また、出口付近で渋滞を発生させないために、車道の拡幅、信号の青時間の調整なども行います。矢場町交差点付近では、大津通の通行制限がかからない高さの確保をしており、矢場町より西側は盛土区間としております。

栄入口は、若宮大通久屋（北）の東側で若宮大通と接続、「栄五丁目」交差点付近に料金所を設け、丸田町交差点付近で東山線、南渡り線と合流します。また、入口付近で渋滞を発生させないために、車道の拡幅、車線の運用変更、信号の青時間の調整なども行います。堀留交差点において武平通の通行制限がかからない高さの確保しております。

西渡り線は、瓦町交差点付近で都心環状線と分流し、丸田町交差点付近で都心環状線とほぼ同じ高さで東山線の下を通り、南方面から西方面へカーブして久屋大通付近で東

山線へ合流します。東新町入口から西渡り線へは行けない構造としております。若宮大通の南側歩道、空港線の西側歩道の民有地よりの植栽帯付近に橋脚を設置する計画にしております。

南渡り線は、久屋大通付近で東山線と分流、丸田町交差点付近で都心環状線、東山線の上を越え、東方面から南方面へカーブして鶴舞交差点付近で都心環状線へ合流します。若宮大通の北側歩道の民有地よりの植栽帯付近、空港線の東側歩道の車道よりの植栽帯付近に橋脚を設置する計画にしております。

今回の計画での用地買収はございません。

(5) 整備内容について（駐車場）

名古屋高速道路栄出入口によって、駐車場の南側出入口を塞ぐ形になるため、代替として、『若宮大通久屋西』交差点の西側から駐車場の東側へ入り、駐車場の西側から『若宮大通本町』の東側へ出る形状に移設します。北側出入口は今まで通り使用できます。

エスカレーター棟も支障となるため、位置を変更し、エレベーターの新設も行います。

(6) 環境予測について

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、要請限度を遵守しております。

(7) 都市計画手続きのスケジュールについて（予定）

1 2 月頃に都市計画案として、2 週間の縦覧に供します、その期間中、意見書の提出が可能になります。

翌年の 1 月から 2 月頃に開催予定の都市計画審議会で計画案を審議に付します。都市計画審議会は学識経験者や公職者から構成されており、その場で提出された意見書の内容も審議されます。

審議後、所定の手続きを経て年度末の 2 月から 3 月頃に都市計画変更の決定の告示がされる予定です。

(8) 事業のスケジュールについて（予定）

今年度は都市計画の手続きを進めます。来年度は事業化の手続きを進める予定です。

事業化の手続き完了後、事業説明会を予定しております。

その後、詳細な設計を進め、工事説明会行った後に工事に着手したいと考えております。

最終的な完成時期は 2 0 2 7 年、令和 9 年を目標に進めていきたいと考えています。

2. 9月23日・24日の主な質疑応答

9月23日の主な質疑応答

- 質問1** 若宮大通の交通量は現在でも多いが、更に悪化しないか。
回答1 今まで東新町出入口や吹上西出入口を利用して栄・大須エリアに訪れていた車両が、栄出入口ができることによって目的地により近い出入口を利用することになり、一般道路の走行距離が短くなり、混雑緩和に寄与するものと考えております。
- 質問2** リニアが遅れそうなのにこの計画は必要なのか。
回答2 この計画には、栄・大須エリアの利便性向上に寄与する面もあるので2027年の供用を目標に進めてまいります。
- 質問3** 矢場町の西側に若宮広場があるが、若宮大通駐車場のエレベーターが設置されること以外に利用に変化はないか。
回答3 工事期間は一時困わなければいけません、工事後については、どのようにするのが良いのか公園管理者など関係者や地域の方々などと相談しながら検討してまいります。
- 質問4** 1日当たりどの位利用する予測を立てているのか。
回答4 栄出口は日平均で約4800台、栄入口は日平均で約4600台、合わせて約9400台の利用があると予測しております。
- 質問5** 栄出口を利用した車両が大須三丁目交差点で右折・直進・左折がいずれも可能であるか。
回答5 栄出口は、高速からの交通を新設の信号交差点を設けて若宮大通に合流させることにしております。そのため、大須三丁目交差点で右折・直進・左折がいずれも可能となります。
- 質問6** 白川ランプは出口渋滞で御園通から左折ができない。白川出口も信号制御にできないか。
回答6 信号間の距離や必要性について、警察の判断も必要になります。ご要望があったことは警察に伝えます。
- 質問7** 高速道路の都市計画変更を何回やっているか知っているのか。
回答7 名古屋高速道路の当初の計画決定から変更をされている事は認識しております。今回の変更は、リニア中央新幹線が開通するといった大きな計画が新たに発生し、その効果を最大限発揮させるためにおこなうものです。
- 質問8** 高速道路は街の中に車を入れないという事で建設を進めたはずだ。
回答8 長距離を走る車両を一般道路から高速道路を走行してもらうためなどの理由により建設しております。

質問 9 栄出入口設置によりこれまでより自動車を呼び込むだろう

回答 9 今回の栄出口を利用する車両は、既存の高速出口からの転換が主であると考え
おり、新たに交通を呼び込むものではないと考えております。

質問 1 0 リニアや他所の人のためではなく、住民のためを考えて欲しい。

回答 1 0 栄ランプの設置により栄・大須エリアの利便性が向上し、この地域にとって
プラスになると考えております。

質問 1 1 南渡り線の高さは何 m 位か。

回答 1 1 配布図面の断面 7（丸田町交差点南側）で概ね 3 0 m になります。

質問 1 2 東新町入口から西渡り線へ行くのに何車線もまたがないといけない。安全性
はどう考えているのか。

回答 1 2 東新町入口から西渡り線へ行く場合、都心環状線から東へ向かう車両とクロ
スする形になり交通安全の観点から危険であるため、東新町入口から西渡り
線へは物理的に行けない様にしております。

質問 1 3 回答 1 2 の物理的に行けないとは具体的どうしているのか。

回答 1 3 東新町入口の合流位置と西渡り線の分流位置を概ね同じ位置にしております。

質問 1 4 高速道路が高い位置に来るので、近隣の日照などは考慮されているのか。

回答 1 4 日照障害の影響については確認しております。

9月24日の主な質疑応答

質問1 南渡り線の高さは。

回答1 配布図面の断面7（丸田町交差点南側）で概ね30mになります。

質問2 南渡り線をやめて過去にやっていた吹上りターンにすれば良い。

回答2 以前に吹上りターンがあったことは承知しており、事故も多かったと聞いております。また、カーブの半径は基準により半径50mで計画しており、高速道路の幅員を考えると若宮大通に収まらず用地買収が必要になってまいります。また、構造面でも厳しいといった結果が出ており現在の計画としております。

質問3 交通量が増えている事実を出して欲しい。

回答3 高速道路の交通量は増加しております。

質問4 東山線は混雑していない

回答4 都心環状線は混雑しており、東山線は空いています。東山線の有効利用のため西渡り線・南渡り線を追加する計画としております。

質問5 環境予測結果が環境基準より下がっているが、吸音効果がある舗装の劣化も考慮に入れているのか。古くなったらどうするのか。騒音対策をもっとやるべきである。最大限の騒音対策を行うのは当然だ。環境基準を守ればよいのか。

回答5 環境基準は、人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として、環境基本法で定めたものであり、本事業ではその環境基準を守る事を基準としております。

舗装の更新や遮音壁の対策については、現在管理している名古屋高速道路公社など関係者と検討してまいります。

質問6 日照権を侵害している。電気代など光熱費が余分にかかる。これを負担すべきだ。

回答6 日照障害については、補償の制度があり、基準に沿って事業者が行います。

質問7 日照障害の補償には電気代などの光熱費の補償はあるのか。

回答7 補償には、暖房費、照明費、乾燥費などがあります。補償の詳細については、今後開催される事業説明会や工事説明会などで事業者より説明させていただきます。

質問8 高速ができたために二重窓にしなければいけない場合、負担してもらえるのか。

回答8 二重窓については、既に対策済みの場合は別ですが、事業者が基準に沿って、一定の限度内で防音助成として行うものですが、今回の改築工事では環境基準を満足するように対策を行います。

質問9 環境予測が1階、2階の予測結果しかない。

回答9 高さ方向の予測については、現地にある建物の高層階の高さにおいても環境基準を順守しているという結果が出ております。

- 質問 1 0 環境予測の条件が提示されていない。
- 回答 1 0 天候については、一般的な晴天の日の設定です。
- 質問 1 1 事業費はいくらかかるか。
- 回答 1 1 現状の計画では、概算で 5 0 0 億円から 6 0 0 億円程度です。
- 質問 1 2 昨今のコロナの状況及びリニア開業も不透明な中で今回の計画は即刻中止にすべき。
- 回答 1 2 リニア計画が無くなることは考えておりません。今回の計画は、リニア開業に向けた取り組みと合わせて、栄・大須地区の利便性向上と平面街路の混雑緩和に効果があると考えています。リニア開業以外の目的もあることから、リニア開業が遅れるか否か関わらず、2 0 2 7 年を目標に進めてまいります。
- 質問 1 3 今回の計画は、若宮大通の渋滞を助長することになるのでやめてほしい。
- 回答 1 3 吹上西出口から若宮大通を走行して栄・大須エリアに向かう車両が、栄出口を利用するようになり、吹上西出口～栄出口の間は高速道路を走行することになるため、その分若宮大通の交通量が減少すると予測しております。
- 質問 1 4 鶴舞南 JCT で事故が多い。丸田町から鶴舞 JCT までみんな車線変更してナゴヤ走りをしている。南渡り線ができるとナゴヤ走りにより、事故が増えるのではないか。
- 回答 1 4 新設の南渡り線は大高線に行く車両が 9 割で、既設の南渡り線は都心環状線に向かう車両が 6 割と予測しております。そのため、安全性を考慮し新設の南渡り線は東側から合流する事にしております。また、本線との合流方法についても、既設の南渡り線と一旦合流して本線合流するよりも、新設南渡り線は既設より南側に別々で接続する方が良いとの検討結果が出ておりますので現在の計画にしております。
- 質問 1 5 高速道路は一日中渋滞しているわけではない。特定の時間帯（朝の 1～2 時間）しかしていない。その対応をするために、この事業をするのか。
- 回答 1 5 リニア効果を最大限発揮するために時間を問わず渋滞は無くすべきと考えており、今回の計画を策定しております。
- 質問 1 6 黄金出入口をフル I C 化すると現金車用の出口を造るのか。ETC 化の時代に逆行していないか。
- 回答 1 6 黄金は片側方面の出入口しか現状無いので、両方向の出入口にするフル I C 化としております。利用においては、現金と E T C が両方使えます。
- 質問 1 7 若宮大通は歩道に橋脚を建てる計画にしているが、中央の緑地帯の本線に添わせる形で計画をお願いしたい。
- 回答 1 7 中央部分には、地下に若宮大通調節池があり、橋脚を建てることはできません。地上設備もあり、盛土構造にもできないため、歩道上に橋脚を設置する計画としております。桁（車両が走行する部分）は民有地からできるだけ離す計画としております。

説明会であったその他の質疑

- ・ 環境予測結果の根拠となる交通量を示して欲しい。
- ・ 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欲しい。
- ・ 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欲しい。
- ・ 現実の交通量にあったイメージ動画とするべきだ。
- ・ B/C（費用便益比）をどのように考えているのか。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 騒音について現況を示して欲しい。
- ・ 騒音の大きくなる雨の日の値を示すべきだ。
- ・ 物件の価値が棄損した場合、何かしてくれるのか。沿線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。