

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（第二回）について

1. 開催概要

日 時：令和3年1月15日（金） 午後6時30分～午後8時30分
場 所：名古屋市公会堂 4階ホール
出席者：26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）

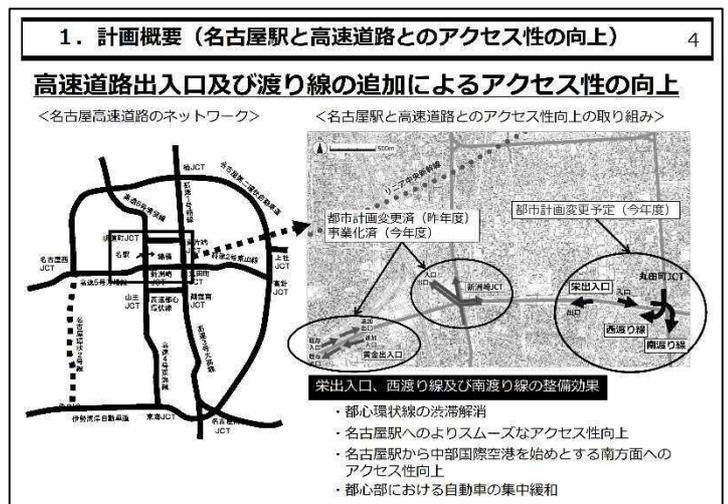
（URL：<https://www.city.nagoya.jp/jigyuu/category/39-4-17-0-0-0-0-0-0-0.html>）

2. 説明内容

（1）計画概要

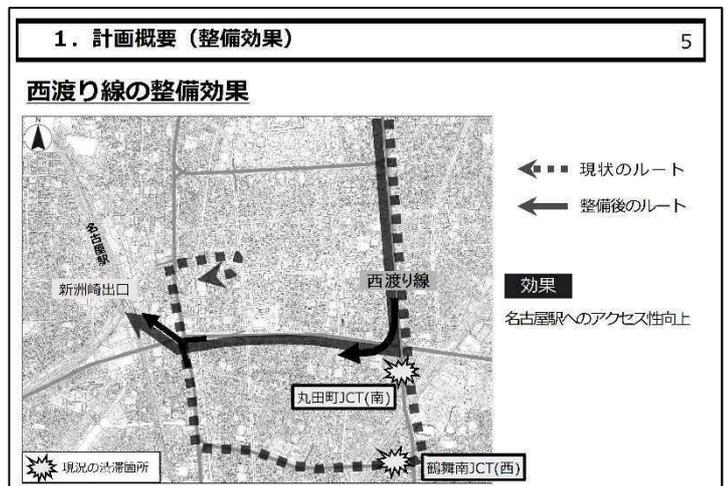
【高速道路出入口及び渡り線の追加によるアクセス性の向上】

- 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



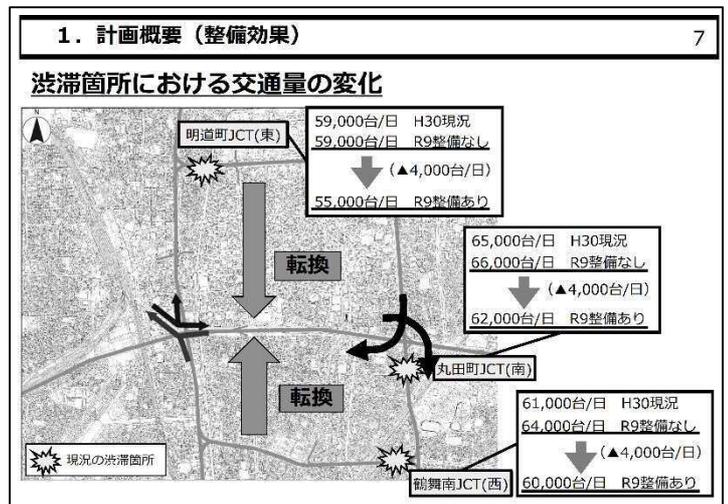
【南渡り線の整備効果】

- 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



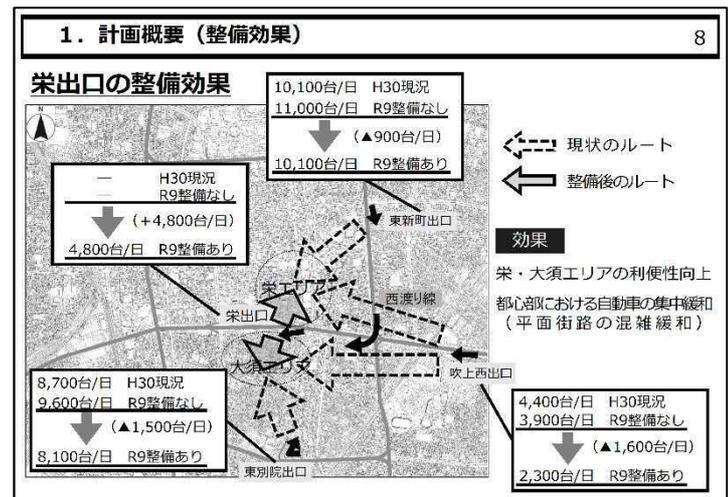
【渋滞箇所における交通量の変化】

- 都心環状線の現況の渋滞箇所
→明道町 JCT (東)
丸田町 JCT (南)
鶴舞南 JCT (西)
- 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)



【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(スライド9~11参照)
→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

(2) 都市計画の案の縦覧及び意見書の受付の結果について

2. 都市計画の案の縦覧及び意見書の受付の結果について	
令和2年12月7日～12月21日	
都市計画の案の縦覧（意見書の受付）	
意見書数：21通	
（意見の数：94件 重複は除外）	

(3) 意見書でいただいた主なご意見について

【意見の種類】

3. 意見書でいただいた主なご意見について	
意見の種類	
① 計画全般（16件）	⑦ 交通量（3件）
② 必要性（16件）	⑧ 交通施策との整合（4件）
③ 代替案（9件）	⑨ 説明会（7件）
④ 橋脚配置（11件）	⑩ 補償（4件）
⑤ 環境（12件）	⑪ その他（7件）
⑥ 景観・緑化等（5件）	
計 94件	

【主なご意見とそれに対する市の考え】

①計画全般

意見 1：都心に車を呼び込む計画であり、都市高速道路の当初の目的に反する。

市の考え：名古屋高速道路の当初の目的は、平面街路の混雑防止です。今回の計画案により、都心部における自動車の集中緩和が図られるため、当初の目的に沿ったものです。

意見 2：出入口及び渡り線の整備により、高速の利便性が上がるとともに、地価相場も上がるので、粛々と進めてほしい。

市の考え：今回の計画案は、栄・大須エリアの利便性が向上するとともに、本市の発展に寄与するものであり、着実に進めてまいります。

意見 3：完成目標年次を守るために、民有地の買収や既存地下構造物（若宮調節池）を移転しないことを前提として計画している。

市の考え：地下埋設物の状況等を考慮するとともに、必要な民有地との離隔を確保しており、新たに用地取得する必要のない計画となっております。

②必要性

意見 4：新型コロナ禍や若者の車離れ等により、自動車が減っており、高速道路は必要ない。

市の考え：リニア開業や開発需要等により、都心部における令和9年度の将来交通量は増加する見込みです。

今回の計画案は、都心環状線の渋滞解消や名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上等が図られるとともに、本市の発展に寄与するものです。

意見 5：巨額の資金を投入する必要性が無い。

市の考え：高速道路は定時性・速達性の確保が重要であり、今回の計画案は必要な計画であると考えております。また、本計画案に係る事業は料金収入により費用を賄う有料道路事業で実施する予定です。

意見 6：リニアが遅れている現状から、計画自体を見直すべき。

市の考え：都心環状線の渋滞解消や名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上等が図られるとともに、本市の発展に寄与するものであることから、リニア開業に関わらず、2027年度の完成を目標に進めてまいります。

③代替案

意見 7：西渡り線、南渡り線の建設を中止し、吹上にUターン路をつくるべき。

市の考え：利便性、事業性、安全性、環境面、施工性などから総合的に判断し、計画しております。

意見 8：名古屋駅からセントレアへのアクセス向上は、若宮大通ではなく、桜通を活用すべき。

市の考え：桜通を活用する案は、新たに高架構造物を設けなければならず、課題が大きいと認識しております。

○ 吹上Uターン案・新洲崎東渡り線案について

3. 意見書でいただいた主なご意見について 18

吹上Uターン案

今回の丸田町JCTの「南渡り線」および「西渡り線」の建設を中止し、現在ある「東渡り線」を活用して千種区の吹上交差点手前付近で「Uターン」させる道路を建設し、既存の丸田町JCT「南渡り線」を通行させる。(吹上公園も活用し、最高速度40Km/Hで走行できる半径50mを確保したUターン道路とする)

3. 意見書でいただいた主なご意見について 19

吹上Uターン案

【現状の計画と比較してのメリット】

- ① 建設費を安価にできる。
- ② 歩道の上に柱を建設する必要がなくなる。
- ③ 日照権・電波妨害・騒音低減や見晴らしも確保できる。
- ④ 現状よりスムーズな通行ができ、定時性・速達性が確保できる。
- ⑤ 全国に対して「ナゴヤ走り」等の悪評が避けられる。
- ⑥ 丸田町JCTでの合流が既存の1箇所となり、事故防止および渋滞が低減できる。
- ⑦ 補償も、極小となると想定でき、長いスパンでみれば非常に安価となる。
- ⑧ 車両落下事故による、歩行者・自転車運転者の巻き添えが防止でき、更に地域住民の災害や建造物の破損防止ができる。
- ⑨ 空港線の歩道上ではなく、若宮大通の車道上に建設することから、丸田町地区の地域住民の環境悪化(365日24時間)がなくなる。
- ⑩ 東新町IC乗り入れた車両も、西行き東山線を利用することができ、更なる丸田町JCTの南側の渋滞回避が可能となる。

【現状の計画と比較してのデメリット】

- ① 現状の計画より走行距離が2km程度増加する。
→ 走行経路は運転者の経験値によるところが大きい。また、東新町ICから乗り入れ、東山線西行きに向かう車両については、走行距離は変わらない。
- ② 60Km/H定速走行した場合、2分程度増加する。
→ 現在の渋滞に伴う通過時間と比較すれば、10分以上の短縮が望める

3. 意見書でいただいた主なご意見について 20

吹上Uターン案

【平成19年名古屋高速道路公社渋滞対策案】
名古屋高速道路のこれからの渋滞対策について

みなさまのご意見をお聞かせください

名古屋高速道路の渋滞対策(ポイント)改善の取組(とらえたこと)は、これまで環状線や東山線の渋滞対策が中心でしたが、東山線沿線の渋滞対策(ポイント)として、吹上Uターン案の検討が実施されました。吹上Uターン案は、吹上公園を活用して千種区の吹上交差点手前付近で「Uターン」させる道路を建設し、既存の丸田町JCT「南渡り線」を通行させることで、吹上公園も活用し、最高速度40Km/Hで走行できる半径50mを確保したUターン道路とするものです。

吹上Uターン案のイメージ図は以下のとおりです。

3. 意見書でいただいた主なご意見について 21

新洲崎JCT東渡り線案

現在の渋滞箇所

④橋脚配置

意見 9：高速道路の線形を変更し、歩道に橋脚を設置しない計画とするべき。

意見 10：調節池に橋脚が立てられないため、歩道に橋脚を立てることとしたことの説明を要望する。

市の考え：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、計画しております。

意見 11：都市計画決定する前に橋脚の位置を明示すべき。

市の考え：橋脚位置及び形状につきましては、車道と歩道の幅員構成、将来交通量、民有地の乗り入れ、地下埋設物の状況等を考慮し、今後事業化に併せて詳細に検討してまいります。

⑤環境

意見 12：環境基準以上の騒音対策をするべき。

市の考え：「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」である環境基準を順守する計画としております。

意見 13：環境影響評価を実施するべき。

市の考え：環境影響評価の対象事業ではありませんが、主な項目であります、騒音・大気質・振動等につきまして予測評価を行い、環境基準等を順守できることを確認しております。

意見 14：日照阻害、騒音被害を拡大するので、計画を中止すべき。

市の考え：騒音の環境基準が達成できるよう、遮音壁の高さを適切に設定するとともに、日影につきましても、透光性の遮音壁を採用する等配慮いたします。

⑥景観・緑化等

意見 15：地区の景観悪化や緑の減少について懸念がある。

市の考え：構造物の設計及び公園・植栽の復旧につきましては、今後事業化に併せて、景観、ユニバーサルデザイン等に配慮して検討します。

意見 16：公園を含めた若宮大通地区のあり方について、住民参加の議論を行った上で、高速道路を再検討するべき。

市の考え：高速道路供用後の公園のあり方について公園管理者等と検討を実施します。

意見 17：渡り線の追加により、沿線の高層階からの見晴らしが悪化する。

市の考え：透光性の遮音壁を採用するなど景観面に配慮します。

⑦交通量

意見 18：将来交通量推計の根拠となるデータが古いため、来年度実施予定の交通に関する実態調査のデータを使うべき。

市の考え：計画段階における最新のデータである平成23年度のパーソントリップ調査のデータを基に将来の人口動向及び開発需要を考慮し、令和9年度の交通量を推計しております。

意見 19：栄入口周辺は平日よりも日曜日の方が駐車場待ちや路上駐車などにより混んでいる。日曜日の結果を示すべき。

市の考え：駐車場待ちや路上駐車による交差点の交通処理への影響は、対象としておりませんが、休日の交通処理も算定・評価しており、交通処理可能です。

⑧交通施策との整合

意見 20：高速道路の増設より、公共交通の充実や自転車道の整備を行うべき。

市の考え：「なごや新交通戦略推進プラン（平成23年9月策定）」等に基づき、公共交通の利用を促進しており、「名古屋市自転車利用環境基本計画（平成23年12月策定）」に基づき、自転車走行空間の整備を推進しております。

⑨補償

意見 21：都市計画審議会で補償に関する説明を行うこと。

意見 22：計画段階で補償についての詳細な説明を行うこと。

意見 23：公社の補償基準等を改善すること。

市の考え：都市計画審議会は都市計画の内容について審議いただく場です。

事業損失補償につきましては、国の基準等を踏まえ、適切に対応いたします。

⑩説明会

意見 24：住民からの質問に十分答えていない。

意見 25：説明が不足しており、計画を知らない住民も多い。

市の考え：9月に計画素案に関する説明会を開催し、同説明会でいただいたご質問、ご意見等にお応えするため、11月に意見交換会を、更に計画案について重ねて説明をするために、本日の意見交換会を開催いたしました。説明会及び11月の意見交換会の議事概要につきましては、沿線住民の方にポスティング、関係町内会への回覧及び市公式ウェブサイトに掲載しております。地域の皆様には、今後も丁寧に説明してまいります。

意見 26：説明会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講じることとされているが、計画案に住民の意見が反映されていないので、法に定められた手続きの不備ではないか。

市の考え：都市計画法の趣旨に則り、計画素案に関する説明会を開催し、皆さまからの意見をお聞きしました。利便性、事業性、安全性、環境面、施工性などから総合的に判断し、計画しております。

⑪その他

意見 27：高架構造の高さを都市計画決定し、今回の計画の道路構造による環境面の問題を都市計画審議会で審議するべき。

市の考え：今回の計画案は、複合的な土地利用を行うものではないため、高架構造の高さを都市計画決定事項としておりません。

意見 28：持続可能な社会を目指すSDGsの観点から反対。

市の考え：今回の計画案により都心部における自動車の集中緩和が図られ、すみやすいまちづくりに寄与することから、SDGsにも沿ったものと考えております。

(4) 今後について

○ 令和2年度第三回都市計画審議会

→令和3年1月26日開催

○ 意見書の要旨

→法に基づき、都市計画審議会に提出

4. 今後について	31
令和2年度第三回都市計画審議会 (令和3年1月26日開催)	
・意見書の要旨：法に基づき提出	
(都市計画審議会の傍聴)	
傍聴受付：令和3年1月18日(月) 必着	
傍聴者定員：10名(応募者多数の場合抽選)	

3. 意見交換会で皆さまから頂いたご意見・ご質問

質問1 南渡り線、西渡り線の走行車両の1分間当たりを計算すると、西渡り線が1分当たり3台、南渡り線が1分当たり4台しか走らないのに多額の投資をしてつくる必要が無いのではないかと。また、丸田町JCT南側及び明道町JCT東側の本線走行車両も1分当たり46台と41台であり、1秒に1台も走っていないので、渋滞していないのではないかと。

回答1 走行台数を1分間あたりに換算すると本線が40数台で渡り線は数台しか通らないという計算になりますが、現状、丸田町JCTや明道町JCTでは朝夕のピーク時間帯で渋滞が発生しており、今回の整備を行うことにより、都心環状線から東山線に交通の転換が図られ、都心環状線の渋滞が解消する見込みとなっております。

質問2 高速道路建設反対の立場であるが、明道町JCTが渋滞しているのであれば、新洲崎JCT東渡り線をつくるべきではないのか。そうすれば、今回の南渡り線を削減することができ、費用低減につながるのではないかと。

回答2 新洲崎の東渡り線については、詳細な検討は実施しておりませんが、椿町線と高速道路の高低差があるため、構造上難しいと考えております。

質問3 新洲崎JCT東渡り線ができないというのであれば、吹上Uターン案とするべき。建設費を安くしたほうが良いのではないかと。

回答3 南渡り線と吹上Uターン案で比較すると、南渡り線の方が優位であると考えております。費用についても、吹上Uターン案は吹上の方まで高架をつくらなければならないため、費用もかかると考えております。

質問4 西渡り線も南渡り線もやめて吹上Uターン案にすればいいのではないかと。どれだけ安くなるか数値評価しているのか。

回答4 吹上Uターン案に西渡り機能を持たせようとする、Uターン路から高速本線（東山線）に行くために短い区間で2車線跨がなくてはならず、危険であると考えております。

質問5 過去に、尼ヶ坂断層が名古屋高速道路の丸田町JCTから堀田駅付近まで高速道路の直下を通るとみられるという新聞報道があったが、地震の対策は大丈夫なのか、丸田町JCTを震源地とする地震が起きたら、30mの橋脚などすぐに倒れるのではないかと。

回答5 阪神淡路大震災以降、新たに耐震基準が設けられまして、地震には強いと考えております。東日本大震災では高速道路は壊れておりません。

質問6 断層が直下に走っているため、東日本大震災の時とは状況が違う。広域地震（海溝型地震）と直下型地震では全然状況が違うので、今の耐震基準では話にならない。断層が動いた場合、同じ震度7でも破壊力が全然違う。国によっては、断層の上には構造物をつくるなどという国もある。

回答6 耐震設計につきましては、国の耐震基準で対応することとなっております。詳細設計で詳細に検討してまいります。

質問7 吹上Uターン案は費用がかかるとのことであったが、有料道路事業で費用を賄うのであれば、少しぐらい費用がかかっても問題ないのではないか。もっと地域住民のことを考えて計画してほしい。

回答7 建設費用は高速道路利用者の負担増につながるためできるだけ安くしたいと考えております。また、利用のしやすさなどから吹上Uターン案よりも南渡り線の方が優位であると考えております。

質問8 吹上Uターン案と南渡り線を比較すると、南渡り線の方が優位とのことだが、現状の渋滞対策としては、吹上Uターン案でも改善効果が見込まれるため、吹上Uターン案にすればよい。もっと住民のことを考えて最善のことを計画すべき。

回答8 南渡り線の方が優位であるし、更に吹上Uターン案にした場合、栄入口や新洲崎の入口の利用台数が減ることもあり、南渡り線で計画を進めたいと考えております。

質問9 事業費の算定は、物価上昇率とかを算定に入れているのか。

回答9 現状、概ね600億円と見込んでおります。

質問10 リニアは静岡の問題で止まっており、明らかに5年は開業が遅れると思う。そんな状況で何故この計画はこんなに急ぐのか、新洲崎等の整備を行ってから必要性の評価をしても遅くないのではないか。

回答10 黄金・新洲崎に併せて栄出入口・渡り線を行う事で整備効果が発揮できますので、計画全体をまとめて進めていきたいと考えております。

また、栄出入口・渡り線の整備効果である栄・大須エリアの利便性向上、名古屋駅へのアクセス性向上については、リニア開業の時期に関わらず、早期に効果を発揮させたいと考えております。

質問11 名二環が今度の春に全通するので、交通の変化を見てから再評価するべきではないのか。

回答11 名二環の開通を前提として交通量を推計しております。

質問12 将来交通量の数字は示されているが、数値評価がなされていない。名二環の全線開通により名二環に車がどれだけ流れるとかが示されておらず、さらに、働き方改革とかリモートワークとかで車がどれだけ減るとかが示されていない。

回答12 平成23年度のパーソントリップ調査に基づいて、人口トレンド等を考慮し推計しております。

質問13 パーソントリップ調査については、今年調査を実施すると聞いているので、その結果を見てから、10年後に計画しなおせばいいのではないか。

回答13 今回の計画は渋滞対策等の様々な効果があり、着実に進めてまいりたいと考えております。

質問14 このコロナ禍で道路は空いている。計画を再考すべきではないか。

回答14 名古屋高速の交通量は、今年の3月4月は対前年比が約70%で落ち込んだが、直近の9月10月11月は対前年比90%以上まで戻ってきております。

質問15 働き方改革で10%交通量が減ったということではないのか。
回答15 名古屋圏はものづくりでできているまちであり、交通量が戻ってきていると考えております。

質問16 パーソントリップ調査には、世代別の車の保有率は項目に含まれているのか。

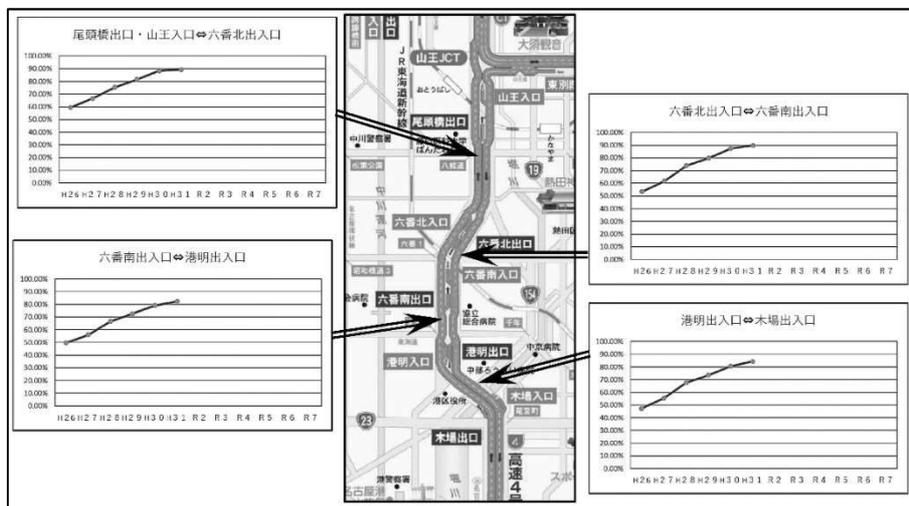
回答16 パーソントリップ調査ではどのような手段で移動しているかという点に着目しているため、免許保有率は考慮しておりますが、車の保有率は考慮しておりません。

質問17 今の20代は我々の20代だった頃比べると、車の保有率は半分という感覚である。その今の20代が40代になって社会の中心に来た時に交通量はガクッと落ちるため、世代別の車の保有率を考慮して将来の交通量を推計すべき。

回答17 若い方々はシェアであったり、レンタカーなどを利用したり、また、社用車利用などもあるため、必ずしも世代別の車の保有率を考慮しなければならないというわけではないと考えております。

質問18 車の保有率と交通量は絶対比例する。また、パーソントリップ調査には日本人の平均年収が下がっていくことは考慮されていない。また、電気自動車になれば、高くなるからみんな買えなくなる。なぜこのような付加価値のある重大な情報をパーソントリップ調査に入れないのか。こういう数字を入れもしないで、10年後20年後100%オッケーですと言える数字なのか。行政側が出す数字は半分以上外れている。

回答18 直近の名古屋高速道路の都市計画変更である平成17年度の東海線の六番南出入口追加時の将来交通量については、おおむね計画通りに交通量が伸びております。



【六番南出入口追加の都市計画変更時(H17)の計画交通量と交通量の割合の推移】

質問19 南渡り線は、過去の公社の計画にあったか。何故、都市計画の手続きを進めことにしたのか。

回答19 南渡り線は、過去の公社の計画にはありませんでした。名古屋高速道路公社運営会議を経て、名古屋高速道路公社中期経営計画に南渡り線の事業化に向けた検討を行うことが示されました。都心環状線の渋滞解消及び名古屋駅から南方面へのアクセス性向上が見込まれることなどから、都市計画の手続きを行っております。

質問20 黄金と新洲崎の事業費はいくらかかるのか。
回答20 新洲崎が430億円で黄金が170億円となっております。

質問21 令和9年以降の交通量はどうなるのか。日本経済は厳しくなり、車は間違いなく減る。10年後15年後の計画でつくるのでは、あまりにずさんな計画ではないか。愛知県の人口は2030年までは流入で増え続けるというデータが出ているが、それ以降時計の針が逆回転したときに、この計画は本当に必要な計画なのか。

回答21 あくまで令和9年度を整備目標とさせていただいているので、令和9年度の将来交通量を出させていただいております。それ以降の交通量については、減少していく傾向にあると思いますが、劇的に減るということは考えておりません。また、現状の課題解決を含めこの計画は必要であると考えております。

質問22 橋脚の位置を検討した報告書は今日提示してもらえるのか。

回答22 検討書については、まとまった検討書というものは現状作っておりませんが、様々な検討をしたうえで今回の計画としております。

質問23 橋脚の位置を決めていない計画なんてありえない。

回答23 今後詳細設計の中で検討してまいります。

質問24 柱の位置も決まっていなかったら、事業費も出ないのではないか。

回答24 あくまで概算ということで100億円単位の約600億円とさせていただいております。

質問25 断面図が提示されているが、具体的な高さを教えてほしい。

回答25 高さについては、南渡り線が丸田町JCTの一番高いところで路面高が約30mでそこから高欄1mと遮音壁が1~2mとなっており、構造物の高さとしては、32~33mと想定しております。

質問26 耐震基準では、震度はいくつぐらいまで耐えられるのか。直下型の地震にも耐えられるのか。

回答26 耐震設計は震度では行っておらず、これまで観測された最大の地震の波形により、設計を行っております。現時点で想定される最大の地震には耐えうると考えております。

質問27 次回の意見交換会はいつやるのか。十分に住民と話し合っていきますという説明があった。

回答27 次回の意見交換会を都市計画審議会前に開催することは、日程的に困難であると考えております。都市計画審議会後、その結果も踏まえてこういう場を設けたいと思っております。

質問28 都市計画審議会後の変更は可能なのか。

回答28 都市計画審議会後の変更については、制度上は可能です。