

都市計画案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

1 意見書の提出状況

意見書受付期間	令和元年12月11日～令和元年12月25日
意見書提出数	53通

2 都市計画案に係る意見の要旨及び都市計画決定権者の見解

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>【黄金出入口関連】</p> <p>1. 環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境破壊になる。騒音、公害など生活環境が変わることに対し、我慢するしかないのか。 ・排気ガス等がひどくなる。騒音、振動に不安がある。そのため環境対策が必要だ。 <p>2. 補償</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立ち退きによる補償内容について納得できない限り移転は考えられない。 ・どのように補償してもらえるのか。借家住まいの場合はどうか。移転先について同程度の生活を確保してほしい。 ・高齢者の転居は困難である。住み慣れた場所からの立ち退きにより更なる孤独化を招く。 ・高速道路本線建設時に立ち退きという苦しい目に二度と会わせないと約束したのに、再度同じ話が出てきており、おかしい。 ・補償の内容について、説明や提示がない。条件も明確に出されず、何もわからない。具体的な説明が無いままの都市計画決定は認められない。 <p>3. 必要性・代替案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋西インターまで高速の下を使用するので、黄金入口の増設は必要ない。 ・車利用減が予想され必要性が薄い。 ・黄金にインターが追加された場合、烏森 	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音、振動、大気等について、環境基本法に基づく環境基準を遵守すべく、対策を講じることが重要と考えております。今後実施予定の事業説明会等で環境予測結果や対策について事業者より説明してまいります。 ・事業実施にあたり、補償を含めた生活再建などの点について丁寧に説明を重ね、きめ細やかな対応に努めてまいります。補償の内容などについては、事業者において各権利者別に家屋調査等を実施し、丁寧に説明させていただきます。 ・再開発の進展やリニア開業に伴い、名古屋駅周辺の交通量の増大が予測されており、これに対応するため、黄金出入口のフルインターチェンジ化による名古屋駅西

インターが必要なくなる。

- ・鳥森出入口、白川出入口があるので、新たな出入口の増設は不要。
- ・不便になるだけで、住民にとってメリットは一つも無い。

- ・九重町線は、高架本体からの片持ち梁で入口を建設することは可能であり、側道計画の西側半分はそのまま残せるはずであり、新たな側道は不要。

- ・県道愛知名駅南線（運河通）からの入口には現在の黄金インター出口があり、既に一方通行で北行き1車線分は確保されており、拡幅する必要はない。

- ・現在の建築技術であれば別の場所に出口を設置する方法があるのではないか。
- ・完成したばかりの椿町線に直接接続するよう変更できないのか。
- ・中川運河の堀止め等を活用してループを作り椿町線に接続できるのではないか。

4. 測量

- ・会社継続のために、測量等を一刻も早く実施し、その提示を。
- ・測量を早め、移転準備がスムーズになるようにしてほしい。

5. 生活道路

- ・黄金出口建設にあたり、百船町の東西の生活道路を寸断する。高速道路の下に地下通路を造るなど、今後も東西両方向の通行を望む。
- ・百船町線の中央分離帯の設置により東西の行き来が運河通でしかできなくなるため、運河通沿いの歩道の混雑につながる。
- ・道路と民地の境界にフェンス等は設置するのか。

側とのアクセス強化を図ります。

また、西方面からの利用者がより名古屋駅西側に近い黄金出入口を利用できるようになることで、この地域の平面街路の交通混雑の緩和が図られるものと考えております。

- ・新たな入口の整備に伴い、隣接している民地の消防活動用地を確保する必要があり、九重町線として整備してまいります。

- ・新たな入口の整備に伴い、既存の九重町の高速度道路沿いの平面街路へ通行ができなくなるため、拡幅させていただきます。

- ・既存の道路との離隔や高速道路が取付く交差点処理を考慮した結果、望ましい出口の位置と考えております。
なお、高速道路からの椿町線の地下部分までの高低差や交通処理等の観点から、椿町線への接続については困難と考えております。

- ・今後事業を実施するにあたり、できるだけ早く測量が実施できるよう、準備を進めてまいりたいと考えております。

- ・新たな出口の整備に伴い、安全確保のため、中央分離帯等の整備が必要と考えております。しかしながら、中央分離帯を整備することで、百船町の既存の平面街路において東西の通行ができなくなることから、できる限り分断された平面街路の機能確保に努めます。

- ・民地からの出入口や、歩道の幅員を確保するため、道路と民地との境界にフェンス等を設置することは考えておりません。

- ・ 現在も黄金インターの入口について朝と夕方においては、非常に渋滞しているため、裏道に多くの車が入ってくる。インターを拡大すれば、さらに危険となる。

- ・ 引き続き使えるように高速道路高架下の駐車場の確保をお願いしたい。

6. 説明会

- ・ 住民の理解、納得が得られていない。民意が反映されていない。説明会出席者の意見が取り入れられていない。一方的な説明だけで話を進めていくのか。

- ・ 出入口の全ての検討案の結果報告がされていない。

- ・ 説明会を何度も実施してほしい。市長を含めた形で再度、実施してほしい。

7. 交通量

- ・ 高速出入口を追加することにより、渋滞はひどくなるのではないか。

- ・ 運河通は朝夕の交通渋滞が多く、さらに悪化が予想される。運河通の渋滞解消は六反交差点の構造上無理ではないか。

- ・ 高速出入口からの車が、運河通に流れることになれば渋滞を引き起こすことになる。

8. 建設工事

- ・ 工事期間中、工事車両の通行の危険が考えられ、子供の通学等に不安がある。

9. その他

- ・ 黄金出入口フルインターチェンジ化のランプ設計速度は小さく設定されているが、その理由を記載すべきである。

- ・ 新たな入口の整備にあたり、高速道路利用者の抜け道対策を検討してまいります。

- ・ 高架下の駐車場につきましては、事業者において工事完了後に復旧するとともに、工事中においてもできる限り使用できるよう要請してまいります。

- ・ 黄金出入口関連につきましては、都市計画変更案の説明会を2回、町内別の意見交換会を合計2回開催いたしました。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。

- ・ 都市計画変更案の説明会では代表的な検討案をお示しいたしました。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。

- ・ 事業の進捗に応じて説明会を開催し、住民のみなさまのご理解が得られるよう努めてまいります。

- ・ リニア開業時の将来推計交通量より、黄金出入口に接続する交差点の処理の検討を行っており、処理できることを確認しております。

なお、現在運河通においては、運河橋の改築工事に伴い車線数が減少しておりますが、工事完了後復旧いたします。

- ・ 工事期間中の工事車両については、できる限り広幅員の道路を通行するよう施工業者に徹底指導するとともに、通行経路について適宜住民のみなさまに周知するよう事業者には要請してまいります。

- ・ 黄金出入口のランプの設計速度は、取付く平面街路の位置や構造上の制約を考慮して、30 km/hに設定しております。

<ul style="list-style-type: none"> ・黄金出口の幅が狭い。実際はもっと広い幅が必要で多数の立ち退きが必要ではないか。 ・百船町交差点への出口追加は名古屋駅へのUターン・迂回そのものの計画である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量を考慮し、新設する黄金出口は1車線、側道は北行き1車線、南行き1車線という構造となっており、必要な幅で計画しております。 ・名古屋駅西側により近い黄金出入口をフルインターチェンジ化することで、名古屋駅へのアクセス向上が図られると考えております。
<p>【新洲崎ジャンクション出入口関連】</p> <p>1. 環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備の際は、まちの景観や歩行者視点に配慮したデザイン、構造にすることを願っています。 <p>2. 必要性・代替案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入口を江川線のもっと南側や若宮大通の新洲崎橋より東側に計画し、今計画中の笹島線をより有効活用すべき。 ・栄地区にも名駅南地区にも新たな出入口が計画されているが、その2か所ではなく、統合して白川公園南側の若宮大通上に1か所計画すれば十分である。 <p>3. 交通量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広井町線も高速の降り口も渋滞が予想される。 <p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新洲崎ジャンクション出口は8%の急勾配の下り坂で降りてくるという、これからの高齢化社会において大変に危険な出口である。 ・新洲崎ジャンクションの出入路が4か所できるが、このうち、2か所は明らかに交差道路を出路が妨害するため、横断禁止に 	<ul style="list-style-type: none"> ・透過性のある遮音壁を採用するなど、景観に配慮した構造について検討してまいりたいと考えております。 ・できる限り名古屋駅に近い位置に出入口を設置することで、速達性とわかりやすさが確保できることから、現在の案が最も望ましいものと考えております。 ・新洲崎ジャンクション出入口だけでなく、合わせて栄出入口・西渡り線等の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名古屋駅周辺へのよりスムーズなアクセス向上を図るものです。 ・リニア開業時の将来推計交通量より、新洲崎ジャンクション出入口に接続する交差点の処理の検討を行っており、処理できることを確認しております。 ・出入口は道路構造令に基づいて設計しており、8%の下り勾配はこの基準を満たしています。また、名古屋高速道路の既存の出入口においても同様な勾配がございます。 ・新洲崎ジャンクション出入口は2か所であり、ご意見のありました場所を含め、新たに交差道路が利用できなくなる場所や、

<p>せざるを得ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広井町線の車線数の変更については、笹島交差点以南にすることが望ましい。歩行者が通行しやすい快適な空間構成に改善することなどにより、名駅南（メイエキサザン）エリアの回遊性向上に配慮することをお願いしたい。 ・ 新洲崎入口本体の壁構造物の出現による地域の分断化などの地域住民や事業者、勤労者、来街者への不便が増える。 ・ この地域の高速道路建設は、若宮大通公園の整備と一体で進めるべき。 	<p>横断できなくなる場所はありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名駅通に係る歩行者環境の改善が名駅南エリアにとって大きな課題であると認識しており、回遊性の向上など、エリア全体としての地域環境の向上に向け、まちづくりと一体となって丁寧に対応してまいります。 また、新洲崎ジャンクション出入口の整備にあたっては、いただいたご意見等に配慮するよう努めてまいります。 ・ 新洲崎ジャンクション出入口工事中や供用後の若宮大通公園の利用形態等につきましては、今後検討してまいります。
<p>【高速道路関連全体について】</p> <p>1. 環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路本線の自動車交通量による環境への影響を検討すべき。 ・ 環境影響が名古屋高速道路全線でどう変化するのかの資料を作成し、公表、説明すべき。 ・ 洗濯物などが黒く汚れて困っている。排気ガスが増え空気が悪くなる。大気汚染や道路交通騒音がどれほど悪化するかを数値で示し、十分説明すべき。 ・ 環境対策が示されていない。対策をどう考えているのか。防音壁の位置(範囲)、高さを公表すべき。 ・ 「住民の理解納得を得る」など高速道路建設にあたっての「3条件8項目」に違反している。 ・ 「3条件」に沿線住民に対して格別な配慮を払うべきと書いてあるにもかかわらず配慮を受けたことなどない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たに整備する出入口ランプだけでなく、本線や平面街路の将来交通量も合わせて環境への影響を検討しております。 ・ 名古屋高速道路全線の環境影響につきましては、今後とも沿線に設置しているモニタリングポストにより把握し公表してまいります。 ・ 騒音、振動、大気等について、環境基本法に基づく環境基準を遵守すべく対策を講じることが重要と考えております。今後実施予定の事業説明会等で環境予測結果や対策について事業者より説明してまいります。 ・ 事業の推進にあたっては、今後も昭和45年5月に名古屋市会において都市高速道路の都市計画案を了承するにあたり付された「3条件」及び、昭和47年3月に愛知県議会において配慮すべきとされた「8項目」を尊重し、きめ細やかな対応に努めてまいります。

<p>2. 補償</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移転、改築が必要な区域と戸数を示すべき。 <p>3. 説明会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明会に参加した住民の意見を聞く姿勢ではない。最優先で地域住民への説明と話し合いをすべき。 ・既に供用している区間の都市高速道路沿線住民にどう説明するのか。 <p>4. 交通量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入口の将来交通量が示してあるが、この根拠を示すべき。リニアが通ると、そんなに車が増えるのか。 <p>5. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の計画案は、現在の「都市計画に関する基本的な方針」には含まれておらず、都市計画に関する基本的な方針の改訂作業を優先すべき。 ・「名古屋市基本構想」の「まちづくりの基本理念」のひとかけらもない。 ・当初の都市高速道路計画は、「第一に量への対応、第二に質の分離、第三に通過交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後事業を実施するにあたり、事業者により測量を実施し、影響する方の戸数、面積等を確定することとなります。 ・都市計画変更の説明会等を黄金出入口関連で4回、新洲崎ジャンクション出入口関連で2回開催させていただきました。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。 ・第5回中京都市圏パーソントリップ調査をもとに、リニア開業予定である令和9年の交通量を推計しております。将来交通量には、リニア開業に伴う交通量の増加に加え、名古屋駅周辺・栄周辺の開発による誘発交通量も見込んでおります。 ・名古屋市都市計画マスタープラン（都市計画に関する基本的な方針）におきまして、「リニア中央新幹線の開業などにより大都市圏内外の交流の要となるターミナルをめざして、広域交流機能や都市空間の充実をはかります。また、乗り換えの利便性の向上や案内情報の充実等により、交通結節点としての機能を強化するとともに、来訪者の利便性向上をはかります。」とし、名古屋駅へのアクセス性向上についてうたっており、今回の都市計画変更は、都市計画マスタープランの内容に即したものであると考えております。 ・名古屋市基本構想の「道路は、生活道路、幹線道路、自動車専用道路など、それぞれの機能分担を明確にしながらか整備するとともに、地域の特性に応じたきめの細かい配慮につとめる。」との考えに基づき、進めてまいりたいと考えております。 ・リニアの最大の特徴である速達性を広域に波及させるため、またリニア開業に伴う
--	--

<p>を都心から排除」だったはず。今回の都市計画変更はこの経過を逸脱した計画である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の計画は都心域に自動車呼び込む。都心域から自動車を排除し通過交通をスムーズにするという高速道路の理念からも疑問。 ・ 名古屋高速道路公社の「中期経営計画（2019－2021）」に、今回の都市計画案を先取りして、取り組むとして、実質的に整備計画を変更している。 ・ 建設に要する費用と料金収入の見通しも説明すべき。費用対効果はあるのか。 ・ 勾配のある出入口の縦断勾配を公表すべき。 	<p>名古屋駅周辺の人の動きの増大に対応するために、駅直近に新洲崎ジャンクション出入口、黄金出入口を整備することで、駅周辺の交通の分散を図るとともに、駅周辺からできるだけ高速道路に早く誘導することで平面街路の負荷軽減になるものと考えております。そのため、これまでの都市高速道路の考え方に沿ったものであると考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名古屋高速道路公社におきましては、中期経営計画において、「高速道路出入口の追加・改良等について、関係機関とともに検討を行い事業化に向けて取り組んでいきます。」としております。都市計画変更の告示後、公社において整備計画変更に向けた手続きが進められるものと考えております。 ・ 概算事業費は、黄金出入口 150～200 億円、新洲崎ジャンクション出入口 300～400 億円程度と見込んでおります。今後、事業化に向けて事業費等を精査することとなります。 ・ 各ランプの縦断勾配の最も急な値は以下のとおりです。なお、今後の設計により変更することがあります。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 黄金入口：9% ・ 黄金出口：6.5% ・ 新洲崎ジャンクション出入口（共通） ：8%
--	---