

栄出入口・西渡り線及び南渡り線 整備に関する意見交換会

令和3年1月15日

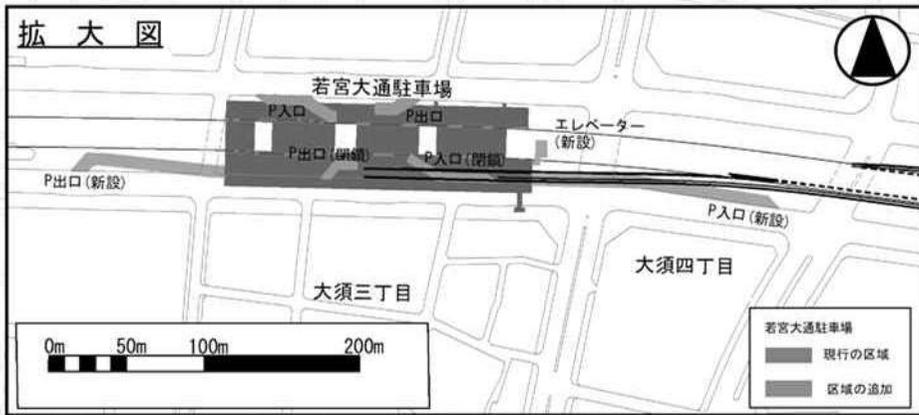
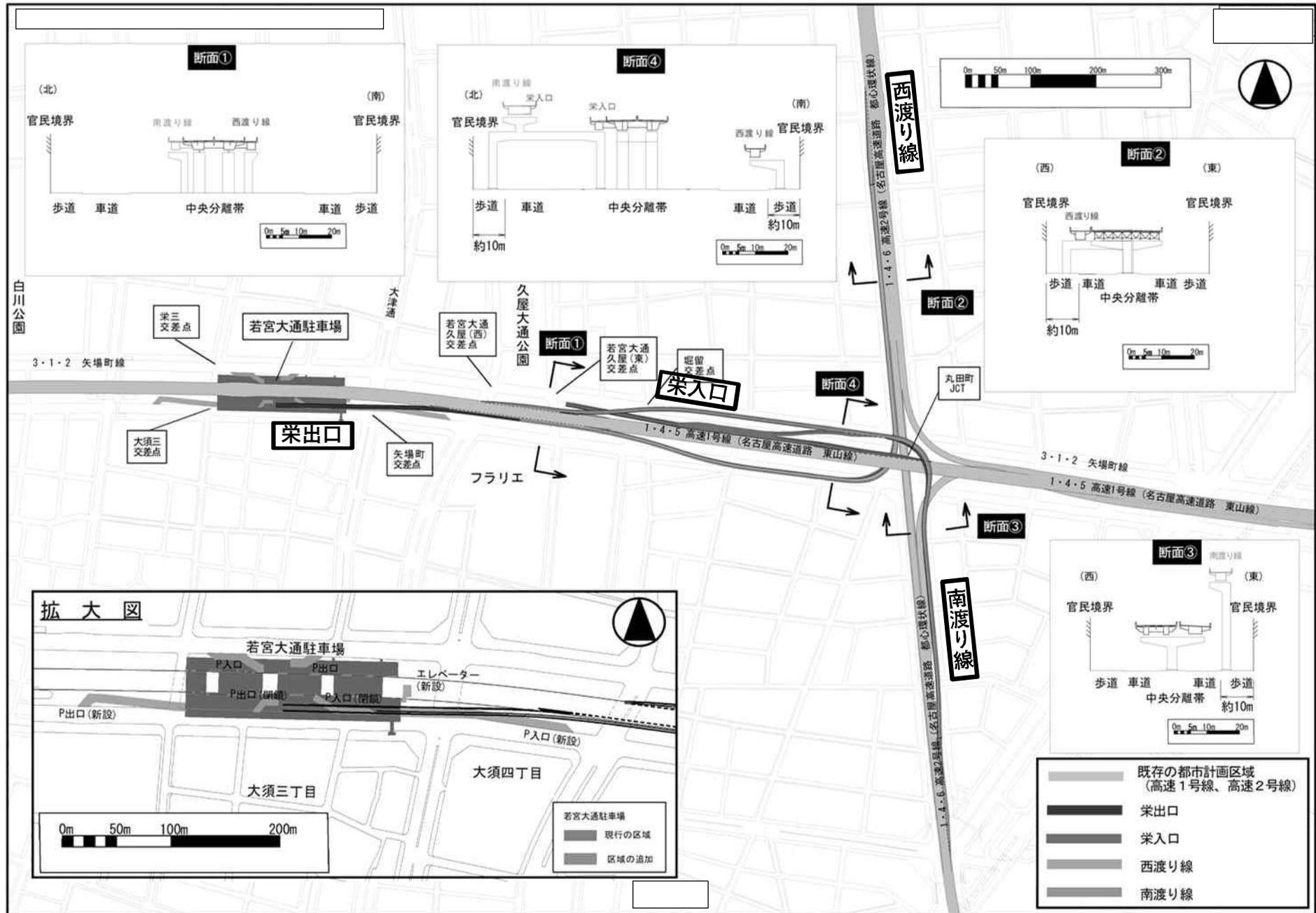
名古屋市

○説明内容

1. 計画概要
2. 案の縦覧及び意見書の受付の結果について
3. 意見書でいただいた主なご意見について
4. 今後について

○質疑応答

1. 計画概要



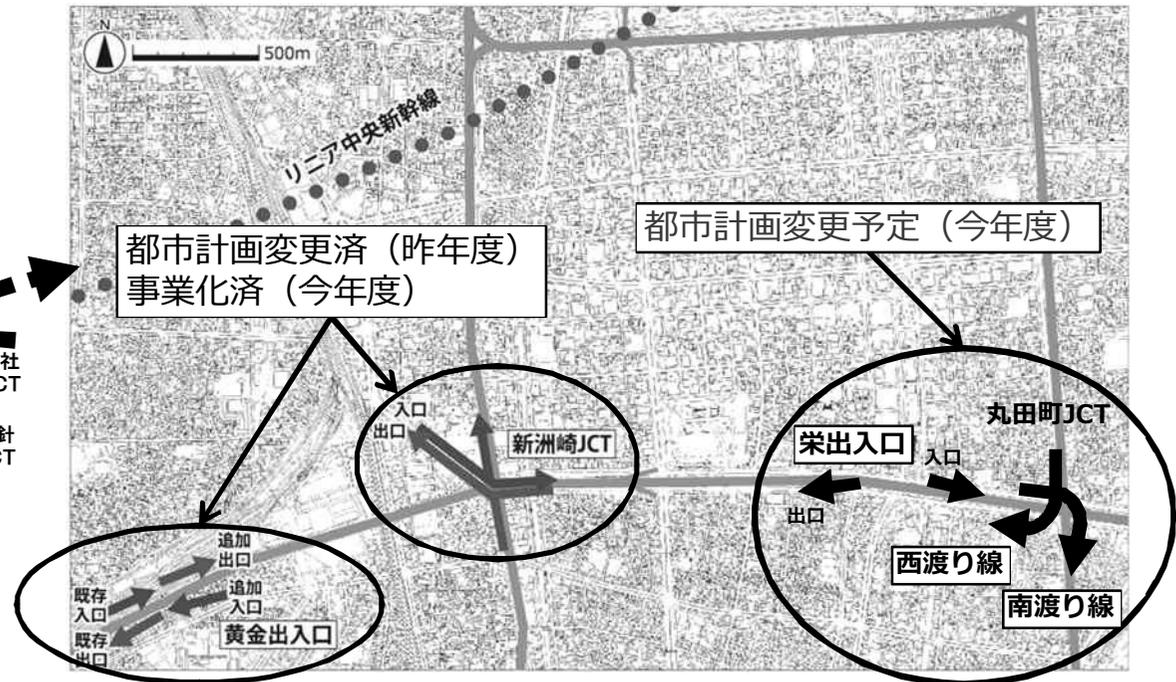
- 既存の都市計画区域 (高速1号線、高速2号線)
- 栄出口
- 栄入口
- 西渡り線
- 南渡り線

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

＜名古屋高速道路のネットワーク＞



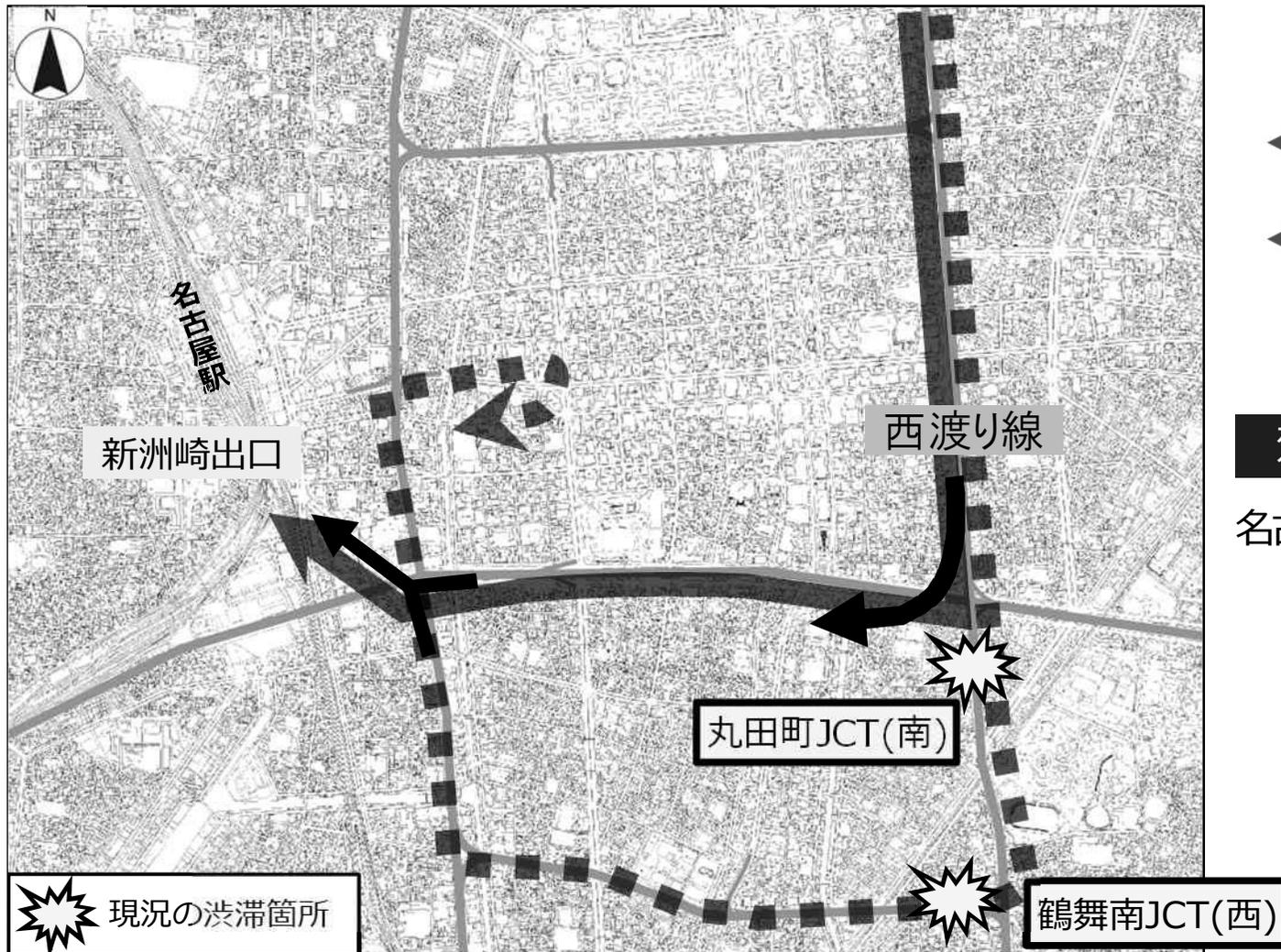
＜名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上の取り組み＞



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

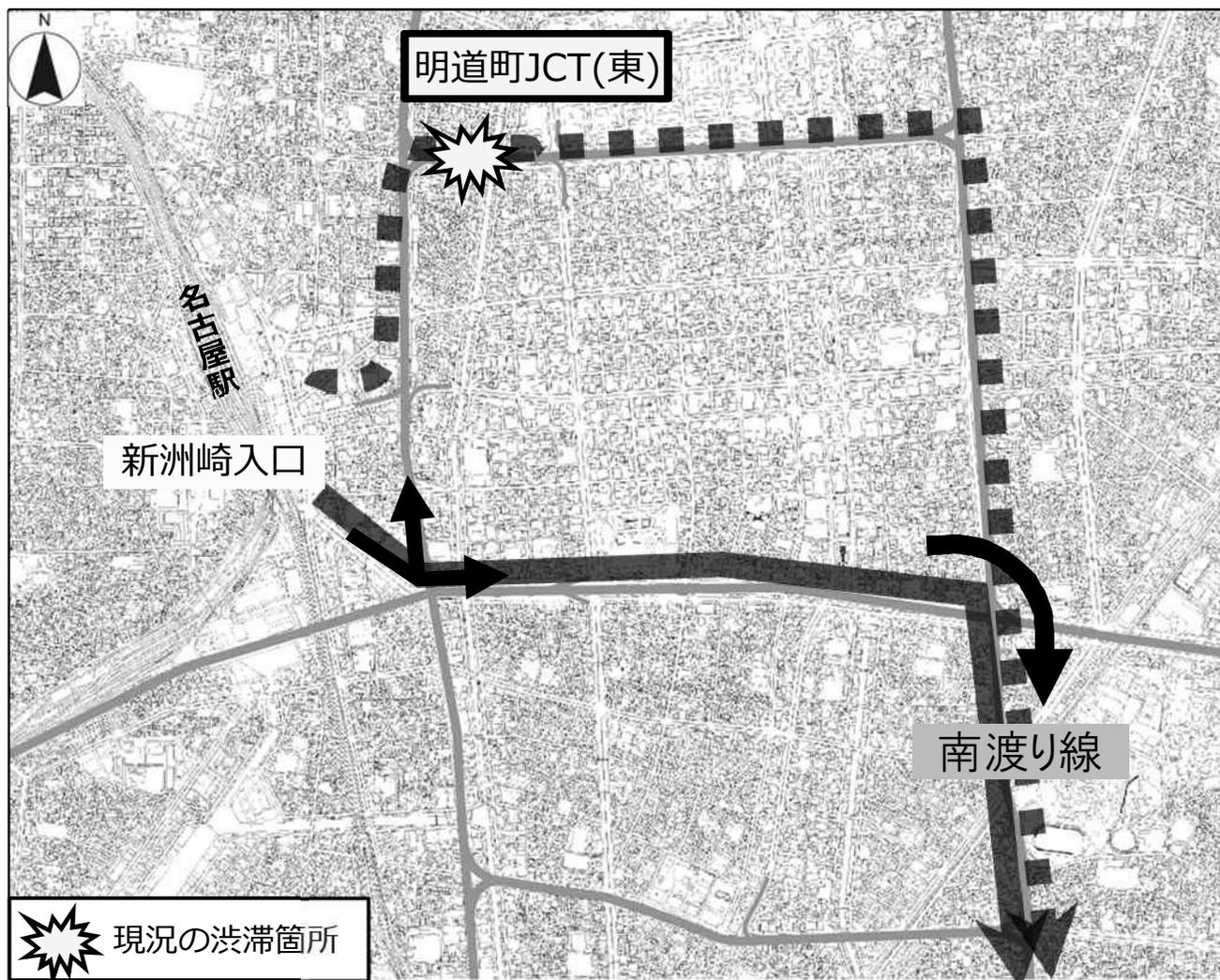


- ←■■■ 現状のルート
- ← 整備後のルート

効果

名古屋駅へのアクセス性向上

南渡り線の整備効果

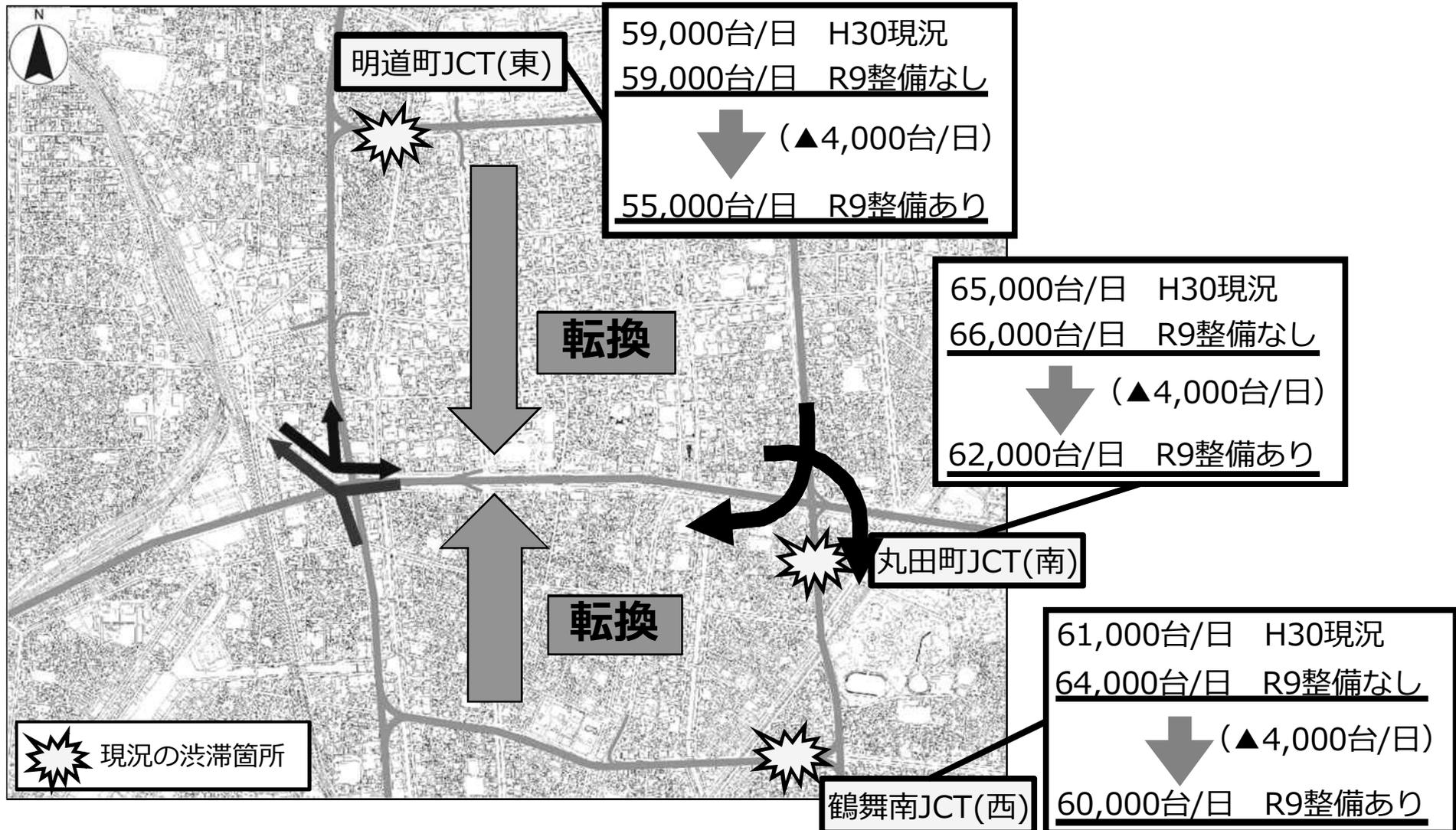


- ←■■■ 現状のルート
- ← 整備後のルート

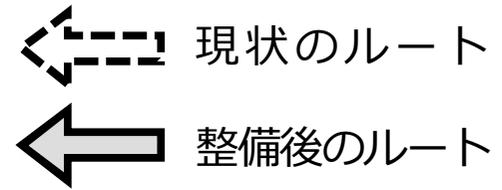
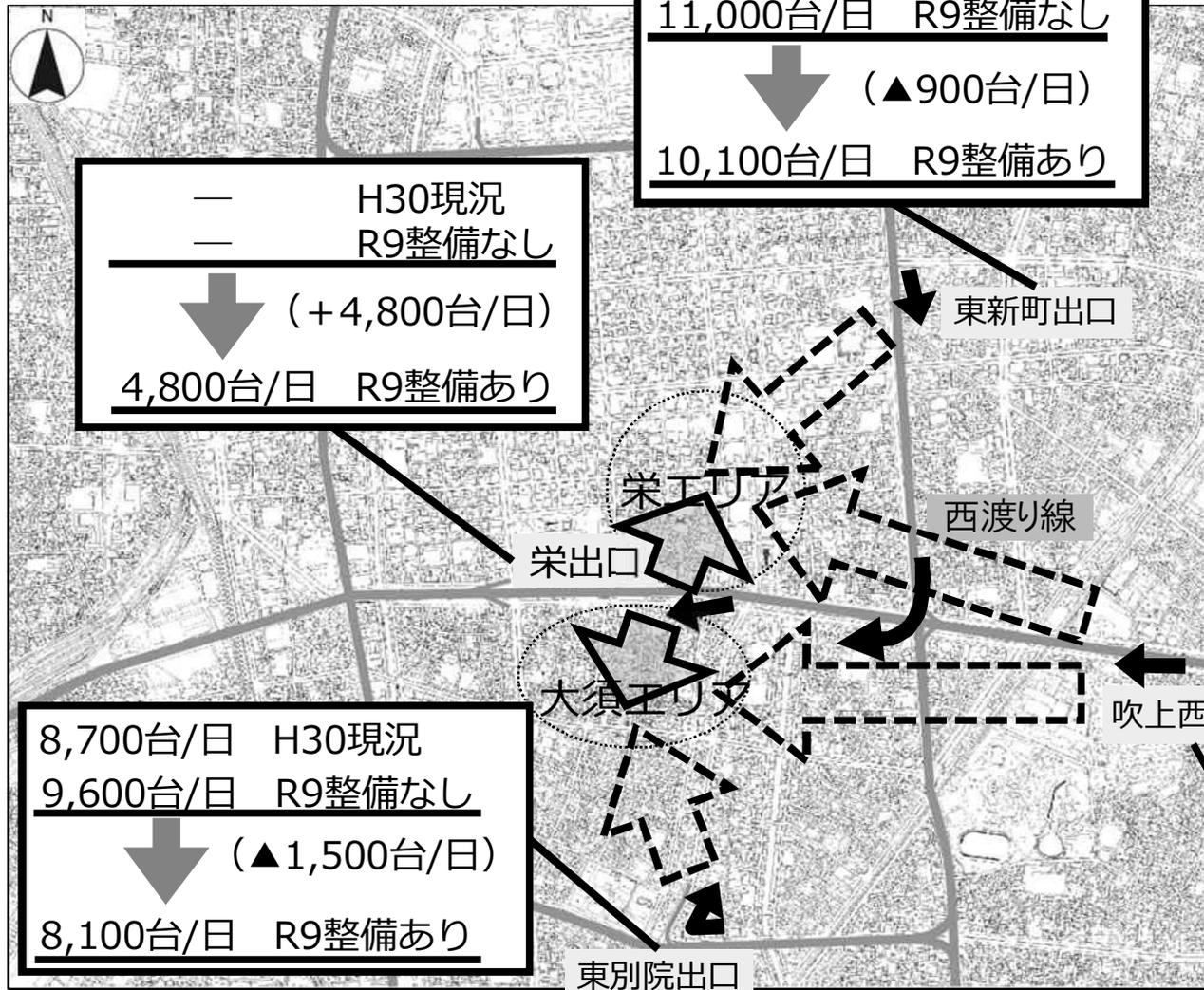
効果

名古屋駅から中部国際空港
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



栄出口の整備効果



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)

1. 計画概要（環境予測）

丸田町JCT（北）断面

騒音

予測位置	時間区分	西側 (dB)			予測位置	時間区分	東側 (dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準			予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	66	70	官民境界	昼間	2階相当	66	70
	夜間		62	65		夜間		62	65
	昼間	1階相当	66	70		昼間	1階相当	66	70
	夜間		62	65		夜間		62	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	58	65	官民境界から20m	昼間	2階相当	58	65
	夜間		53	60		夜間		53	60
	昼間	1階相当	58	65		昼間	1階相当	58	65
	夜間		53	60		夜間		53	60

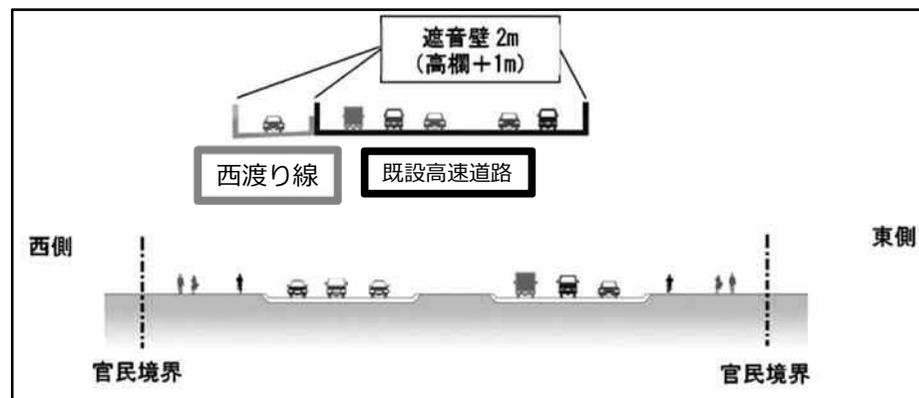


大気質

予測位置等		西側	東側	環境基準
二酸化窒素 (ppm)	官民境界	0.032	0.032	0.04~0.06 以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	1階相当	0.049	0.049	0.10以下

振動

予測位置	時間区分	西側(dB)	東側(dB)	要請限度(dB)
官民境界	昼間	48	48	70
	夜間	46	46	65



1. 計画概要（環境予測）

丸田町JCT（西）断面

騒音

予測位置	時間区分	北側 (dB)			予測位置	時間区分	南側 (dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準			予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	66	70	官民境界	昼間	2階相当	65	70
	夜間		60	65		夜間		60	65
	昼間	1階相当	66	70		昼間	1階相当	65	70
	夜間		60	65		夜間		60	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	55	65	官民境界から20m	昼間	2階相当	55	65
	夜間		48	60		夜間		49	60
	昼間	1階相当	55	65		昼間	1階相当	55	65
	夜間		48	60		夜間		49	60

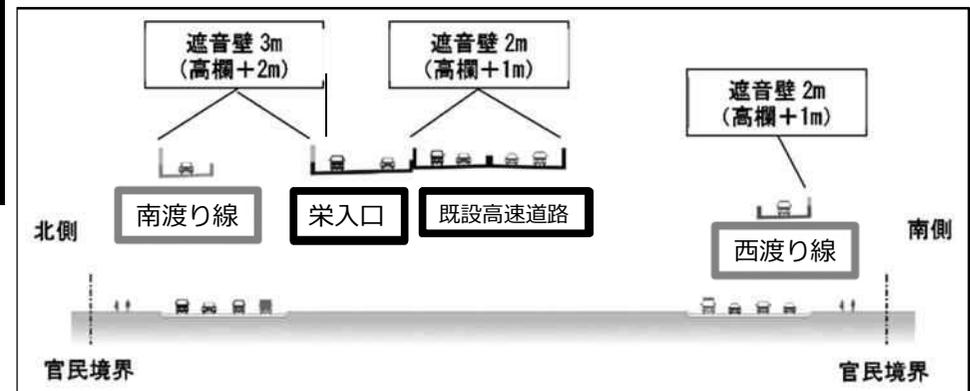


大気質

予測位置等		北側	南側	環境基準
二酸化窒素 (ppm)	官民境界	0.032	0.032	0.04~0.06 以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	1階相当	0.049	0.049	0.10以下

振動

予測位置	時間区分	北側(dB)	南側(dB)	要請限度(dB)
官民境界	昼間	47	47	70
	夜間	43	44	65



1. 計画概要（環境予測）

丸田町JCT（南）断面

騒音

予測位置	時間区分	西側 (dB)			予測位置	時間区分	東側 (dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準			予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	66	70	官民境界	昼間	2階相当	66	70
	夜間		62	65		夜間		62	65
	昼間	1階相当	67	70		昼間	1階相当	67	70
	夜間		62	65		夜間		62	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	55	65	官民境界から20m	昼間	2階相当	55	65
	夜間		50	60		夜間		50	60
	昼間	1階相当	55	65		昼間	1階相当	55	65
	夜間		50	60		夜間		50	60

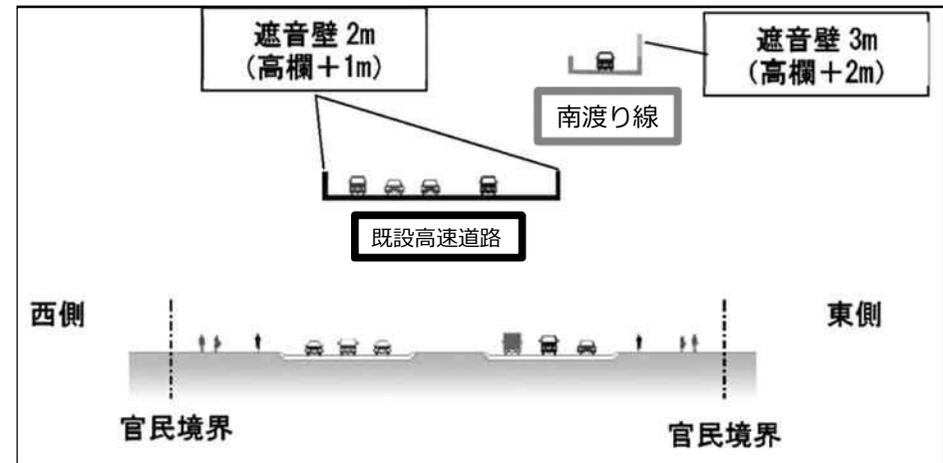


大気質

予測位置等		西側	東側	環境基準
二酸化窒素 (ppm)	官民境界	0.032	0.032	0.04~0.06 以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	1階相当	0.049	0.049	0.10以下

振動

予測位置	時間区分	西側(dB)	東側(dB)	要請限度(dB)
官民境界	昼間	48	48	70
	夜間	46	46	65



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）

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

【主な意見とそれに対する市の考え】

① 計画全般

○ 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。

⇒ 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。

○ 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。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

① 計画全般

- 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。

⇒ 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

- 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。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

② 必要性

○ 巨額の資金を投入する必要性が無い。

⇒ 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。

○ リニアが遅れている現状から、計画自体を見直すべき。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

③ 代替案

○ 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。

⇒ 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。

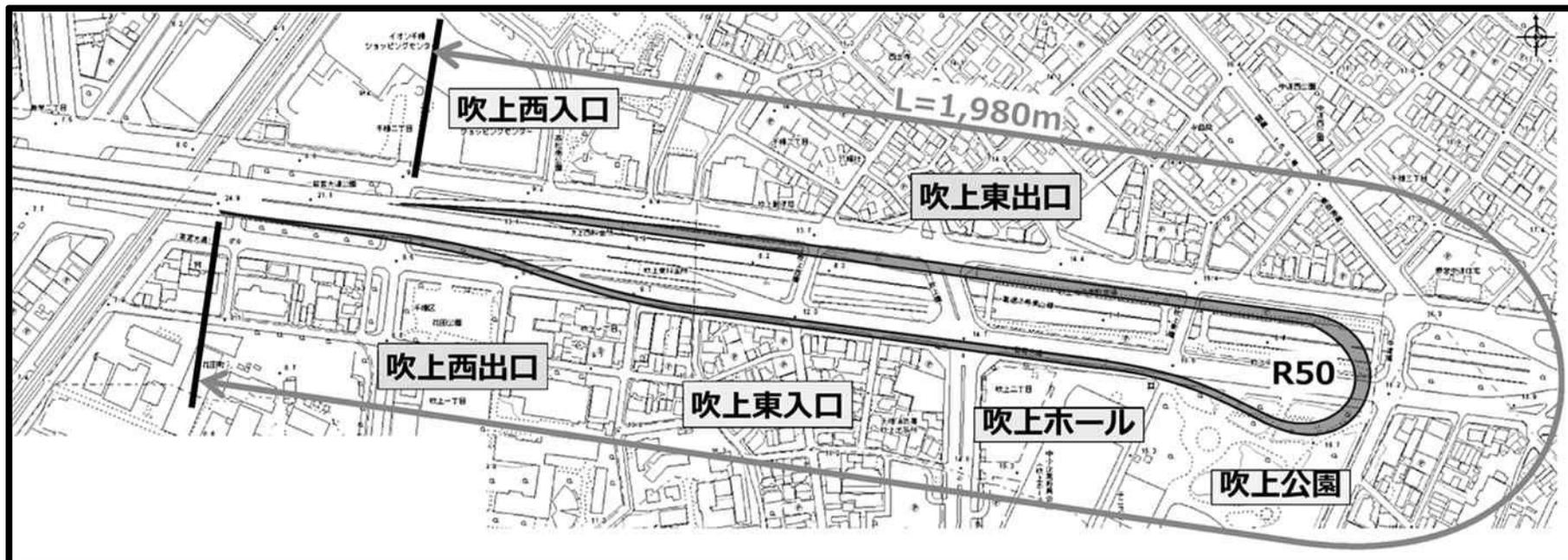
○ 名古屋駅からセントレアへのアクセス向上は、若宮大通ではなく、桜通を活用すべき。

⇒ 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。

3. 意見書でいただいた主なご意見について

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)



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、長いスパンで見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、若宮大道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、西行きの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

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】

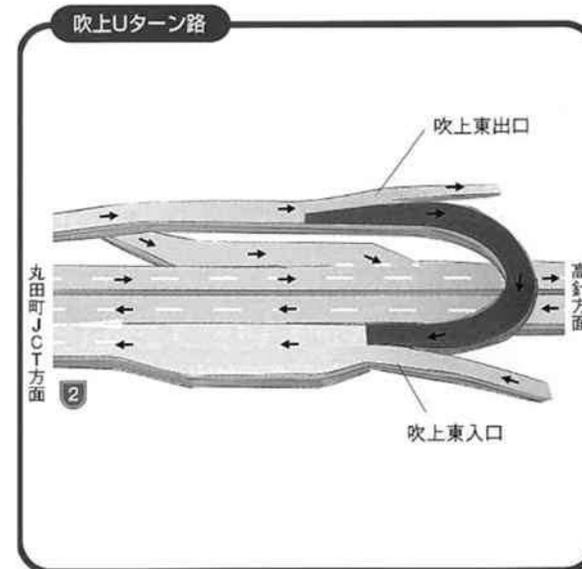
名古屋高速道路のこれからの渋滞対策について

🚗 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ポイント（渋滞の先頭となる場所）は、これまで出口や本線上の料金所が主でしたが、高速道路のETC利用率が高くなった平成17～18年以降、交通が合流する入口やジャンクション（JCT）が渋滞ポイントとしてめだってきました。名古屋高速道路公社では、平成18年10月に学識経験者を中心とした「名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会（委員長 松井寛 名城大学教授）」を設置して、こうした渋滞にどう対処すべきか検討をすすめてまいりましたが、このほど同委員会から「名古屋高速道路都心環状線・大高線の渋滞対策に関する提言」をいただきました。

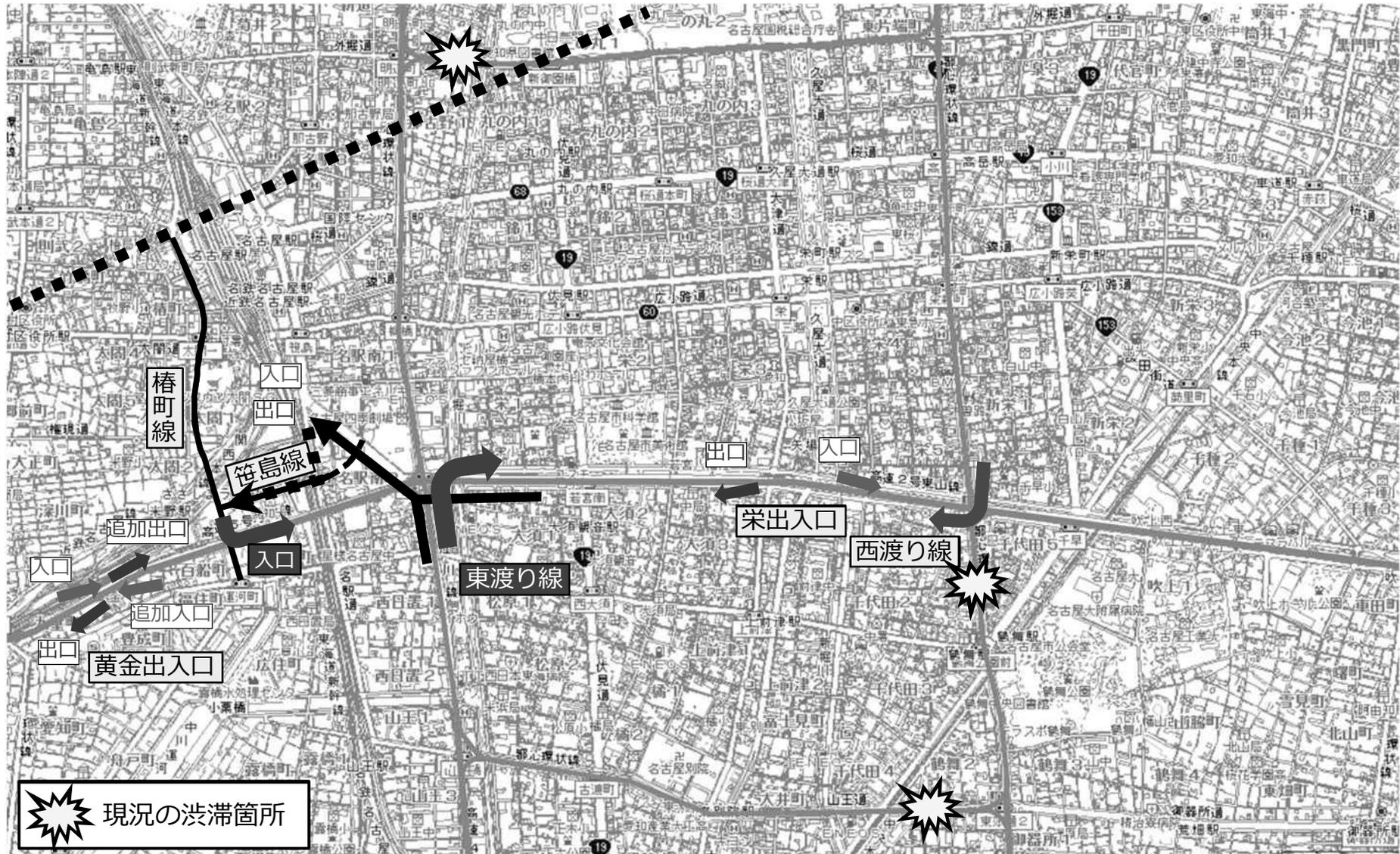
公社では、この提言を実施するため所要の検討や関係機関との調整・協議等を早急にすすめ、住民や利用者の皆様に十分ご説明を行って、できるだけ早く対策を実施するようつとめてまいります。

*なお、小牧線の小牧北出口については、公社を含む関係機関により対策の協議がすすめられているところです。



3. 意見書でいただいた主なご意見について

新洲崎JCT東渡り線案



【主な意見とそれに対する市の考え】

④ 橋脚配置

- 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。
- 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。

⇒ 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。

- 都市計画決定する前に橋脚の位置を明示すべき。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑤ 環境

○ 環境基準以上の騒音対策をするべき。

⇒ 「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。

○ 環境影響評価を実施するべき。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑤ 環境

○ 日照障害、騒音被害を拡大するので、計画を中止すべき。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑥ 景観・緑化等

○ 地区の景観悪化や緑の減少について懸念がある。

⇒ 建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。

○ 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。

⇒ 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。

○ 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。

⇒ 透光性の遮音壁を採用するなど景観面に配慮します。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑦ 交通量

○ 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。

⇒ 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。

○ 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。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑧ 交通施策との整合

○ 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。

⇒ 「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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑨ 補償

- 都市計画審議会で補償に関する説明を行うこと。
- 計画段階で補償についての詳細な説明を行うこと。
- 公社の補償基準等を改善すること。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑩ 説明会

- 住民からの質問に十分答えていない。
- 説明が不足しており、計画を知らない住民も多い。

⇒ 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。

- 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。

⇒ 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。

【主な意見とそれに対する市の考え】

⑪ その他

○ 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べき。

⇒ 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。

○ 持続可能な社会を目指すSDGsの観点から反対。

⇒ 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。

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）

【お問合せ先】

○住宅都市局 街路計画課

電話：052-972-2723

名古屋市