

案件 5 都市計画道路高速 1 号線等について

(1) 関連議案

第 2 1 号議案 名古屋都市計画道路の変更

第 2 2 号議案 名古屋都市計画駐車場の変更

(2) 都市計画変更の理由

リニア中央新幹線の開業に向け、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向上及び都心部における自動車の集中緩和を図るため、高速 1 号線において栄出入口、西渡り線及び南渡り線を追加するものである。

また、栄出口の設置に伴い、若宮大通駐車場の出入口の付替え等による区域の追加を行うものである。

(3) 栄出入口、西渡り線及び南渡り線関連の都市計画変更の概要

ア 1・4・5号高速 1 号線（栄出入口）

	変更前	変更後
起 点	中川区島井町	
終 点	名東区猪高町大字高針字原	
その他	—	中区大須三丁目地内に西行き出口を追加 中区千代田一丁目地内に東行き入口を追加

イ 1・4・5号高速 1 号線（西渡り線、南渡り線）

	変更前	変更後
起 点	中川区島井町	
終 点	名東区猪高町大字高針字原	
その他	中区千代田五丁目地内で 高速 2 号線に接続	中区新栄一丁目地内及び千代田五丁目地内で 高速 2 号線に接続

ウ 1・4・6号高速 2 号線（西渡り線、南渡り線）

	変更前	変更後
起 点	北区大我麻町	
終 点	緑区茨谷山	
その他	中区千代田五丁目地内で 高速 1 号線に接続	中区新栄一丁目地内及び千代田五丁目地内で 高速 1 号線に接続

エ 3・1・2号矢場町線

	変更前	変更後
起 点	中区大須一丁目	
終 点	千種区千種通7丁目	
その他	中区大須一丁目、千種区吹上一丁目及び千種区吹上二丁目地内で高速1号線に接続	中区大須一丁目、大須三丁目、千代田一丁目、千種区吹上一丁目及び千種区吹上二丁目地内で高速1号線に接続

(4) 若宮大通駐車場の都市計画変更の概要

ア 第10号若宮大通駐車場

	変更前	変更後
位 置	中区大須三丁目地内	中区大須三丁目及び大須四丁目地内
面 積	約 10,000 m ²	約 11,800 m ²

図-2 名古屋高速道路の現状・課題



図-3 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

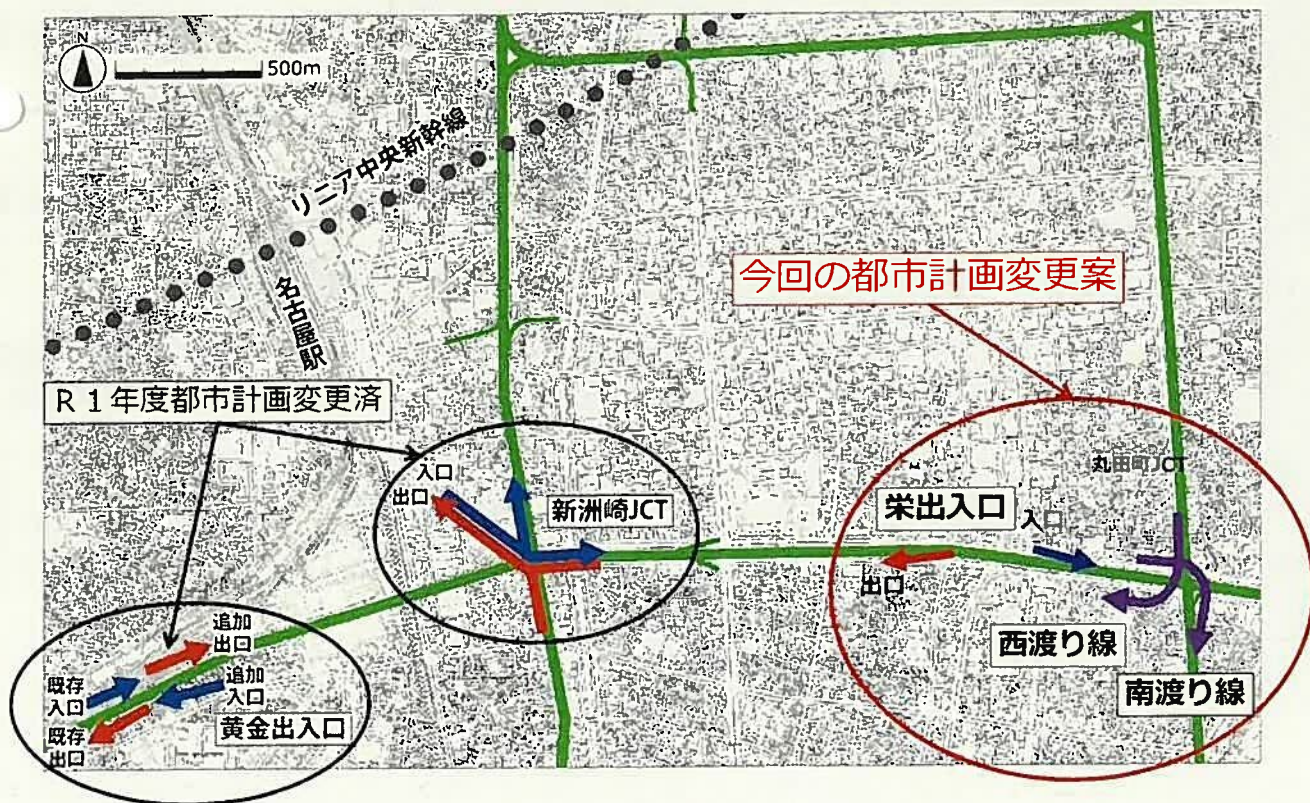


図-4 西渡り線の整備効果



図-5 南渡り線の整備効果



図-6 渋滞箇所における交通量の変化

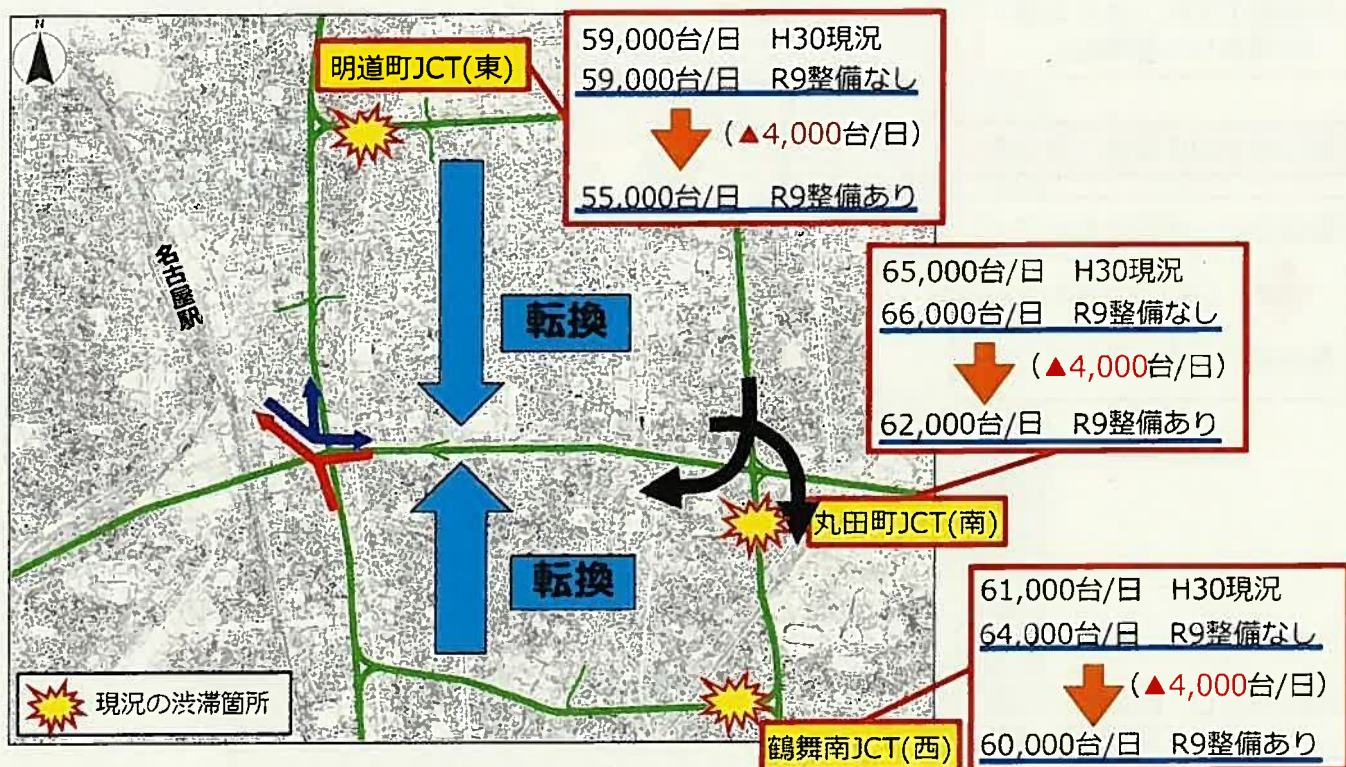


図-7 栄出口の整備効果

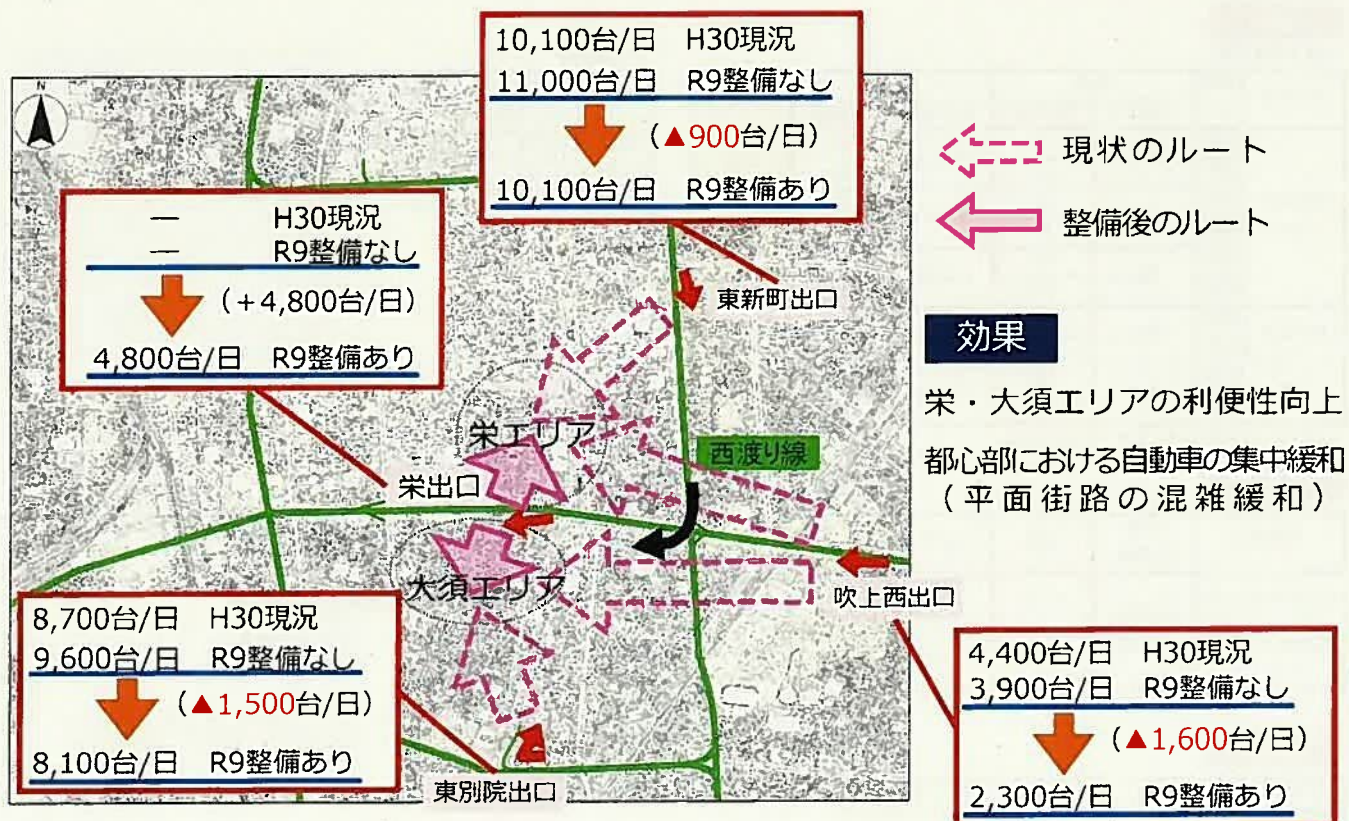
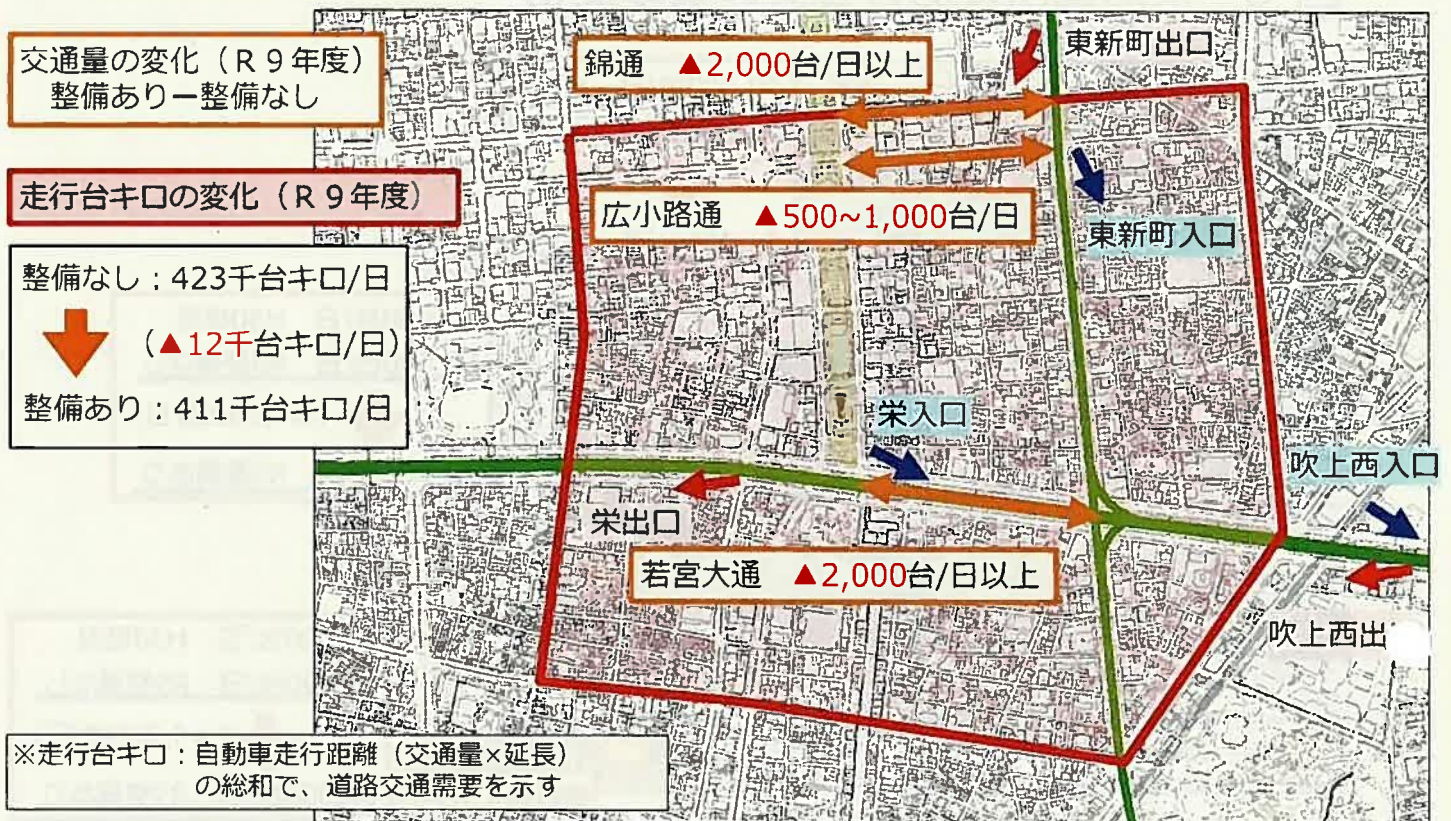


図-8 一般道路の混雑緩和



環境予測

※道路環境影響評価の技術手法等に基づき予測

丸田町JCT (北) 断面

騒音

* R9年度予測

予測位置	時間区分	西側		東側		環境基準
		予測高さ	予測結果	予測高さ	予測結果	
官民境界 (dB)	昼間	3階以上*	70	3階以上*	69	70
	夜間		63		63	65
	昼間	2階相当	66	2階相当	66	70
	夜間		62		62	65
官民境界から20m (dB)	昼間	1階相当	66	1階相当	66	70
	夜間		62		62	65
	昼間	2階相当	58	2階相当	58	65
	夜間		53		53	60
	昼間	1階相当	58	1階相当	58	65
	夜間		53		53	60

* 三階以上の予測結果は、騒音の最大値を記載

大気質

予測項目	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)	1階相当	0.049	0.049	0.10以下

振動

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

* 現況調査

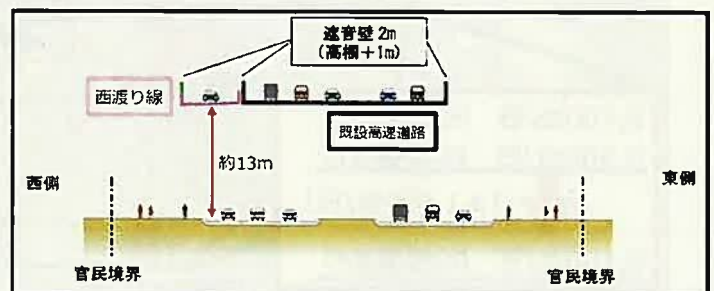
測定位置	時間区分	西側	
		測定高さ	測定結果
官民境界 (dB)	昼間	1階相当	68
	夜間		65

実測日: H30.11.15~16



環境予測条件

交通量(台/日)	一般道路	高速道路
R9年度予測	30,800	63,800



環境予測

※道路環境影響評価の技術手法等に基づき予測

丸田町JCT（西）断面

騒音

* R9年度予測

予測位置	時間区分	北側		南側		環境基準
		予測高さ	予測結果	予測高さ	予測結果	
官民境界 (dB)	昼間	3階以上*	65	3階以上*	65	70
	夜間		59		60	65
	昼間	2階相当	66	2階相当	65	70
	夜間		60		60	65
官民境界 から20m (dB)	昼間	1階相当	66	1階相当	65	70
	夜間		60		60	65
	昼間	2階相当	55	2階相当	55	65
	夜間		48		49	60
	昼間	1階相当	55	1階相当	55	65
	夜間		48		49	60

* 三階以上の予測結果は、騒音の最大値を記載

大気質

予測項目	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	南側	要請限度
官民境界 (dB)	昼間	47	47	70
	夜間	43	44	65

* 現況調査

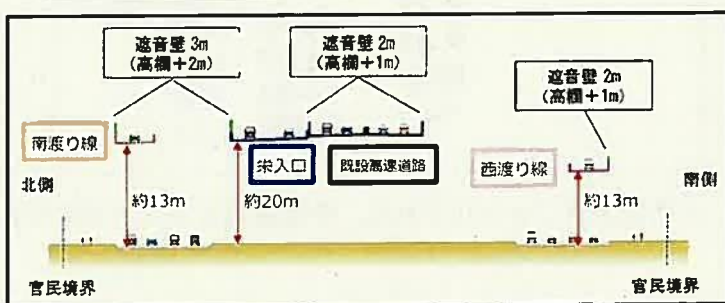
測定位置	時間区分	測定高さ	測定結果
官民境界 (dB)	昼間	1階相当	64
	夜間		59

実測日：H30.11.15~16



環境予測条件

交通量(台/日)	一般道路	高速道路
R9年度予測	48,300	46,700



丸田町JCT（南）断面

騒音

* R9年度予測

予測位置	時間区分	西側		東側		環境基準
		予測高さ	予測結果	予測高さ	予測結果	
官民境界 (dB)	昼間	3階以上*	67	3階以上*	68	70
	夜間		61		62	65
	昼間	2階相当	66	2階相当	66	70
	夜間		62		62	65
官民境界 から20m (dB)	昼間	1階相当	67	1階相当	67	70
	夜間		62		62	65
	昼間	2階相当	55	2階相当	55	65
	夜間		50		50	60
	昼間	1階相当	55	1階相当	55	65
	夜間		50		50	60

* 三階以上の予測結果は、騒音の最大値を記載

大気質

予測項目	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	東側	要請限度
官民境界 (dB)	昼間	48	48	70
	夜間	46	46	65

* 現況調査

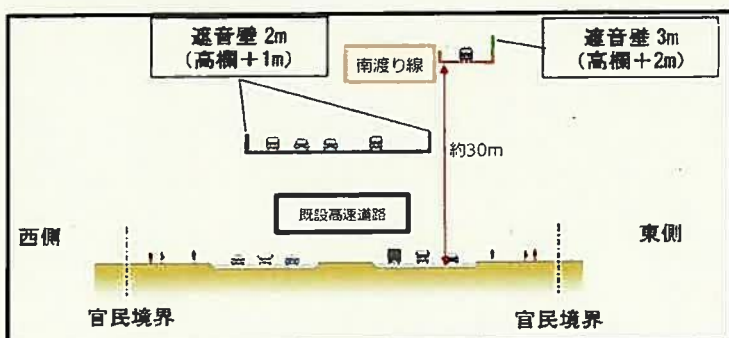
測定位置	時間区分	測定高さ	測定結果
官民境界 (dB)	昼間	1階相当	70
	夜間		65

実測日：H30.11.15~16

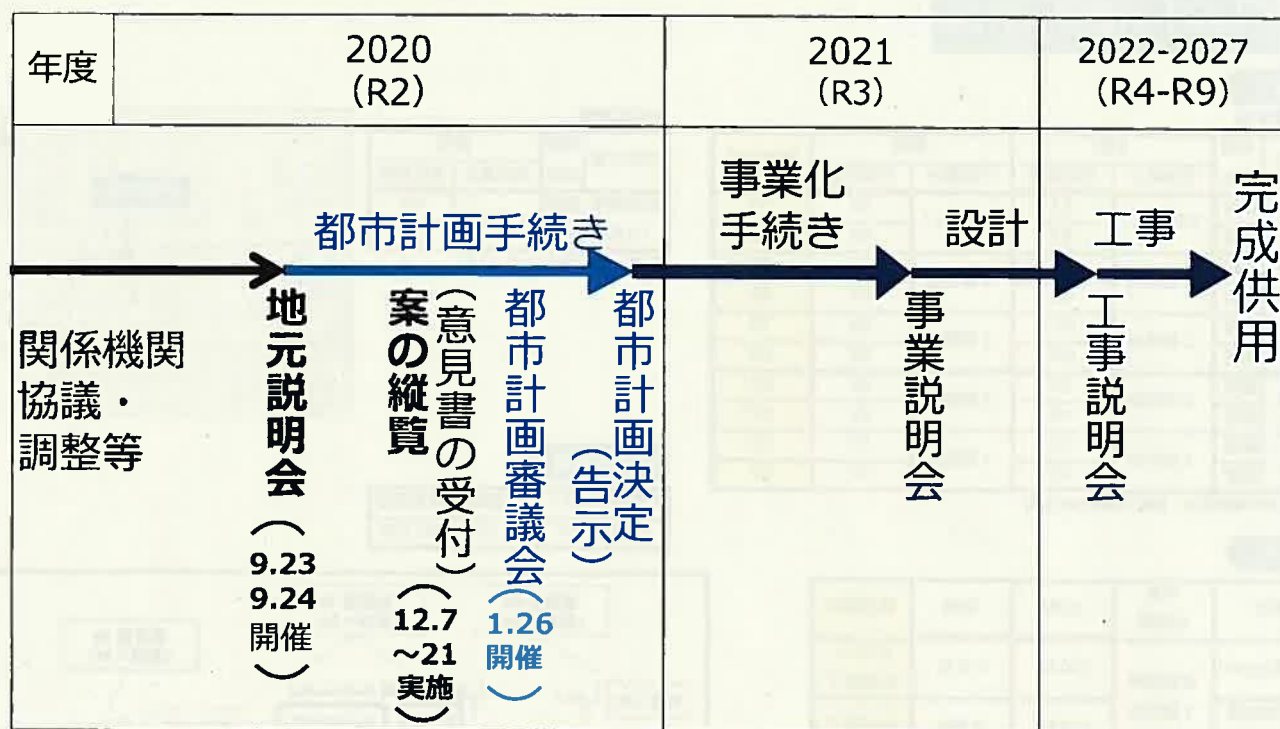


環境予測条件

交通量(台/日)	一般道路	高速道路
R9年度予測	31,500	62,200



今後のスケジュール（予定）



※予定スケジュールであり、今後変更することがあります

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 2年12月 7日 ~ 令和 2年12月21日
意見書提出数	21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
1. 計画全般 - 都市高速道路建設の当初の目的は、名古屋市内中心部の一般道の渋滞を回避して名古屋市内を通過することが目的であったが、この状況に反する建設である。 - 都心部交通量が増えるというのは、現在の名古屋高速の都市計画時に、通過交通排除、都心への流入を減らすとした基本方針にも反し、名古屋市総合計画2023にも反する。 - 今回の都市計画案に賛成します。栄出入口ができることにより時間短縮ができること、南渡り線ができることにより空港へ行きやすくなること、西渡り線により北方面からスムーズに栄出口を利用できることから高速を利用するのが便利になる。高速の利便性が上がると、栄及び大須の地価相場が上がることになる。実現に向け肅々と前に進めていかれることを要望する。	- 名古屋高速道路の建設当初の目的は、平面街路の混雑防止であり、そのため市街地内を長距離に亘って走行する交通を收容することによる平面街路との交通機能の分離及び、名古屋環状2号線と一体となり名古屋市への流出入交通の円滑化を図ることとしております。今回の計画案は当初の目的に沿ったものです。今回の計画案による都心部交通量の変化については、周辺の高速度道路出入口を利用する車両の栄出入口への転換が主であると考えております。また、今回の計画案は都心部における自動車の集中緩和に寄与するため、名古屋市総合計画2023にも沿ったものです。 - 今回の計画案は、名古屋駅と高速道路とのアクセス性が向上するのみならず、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、計画案の実現に向け、着実に進めてまいります。

- ・今回の計画は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を策定している。
- ・過去に名古屋高速道路が新設された道路は、いずれも道路用地が拡張され、道路空間を広げたうえで建設工事が実施されている。追加工事を計画するなら、市はこれまでと同じ姿勢で事業を進めるべきである。無理な完成目標年次にこだわり、他を犠牲にするような計画には賛同できない。
- ・市は完成目標年次へのこだわりは捨て去り、名古屋高速道路の建設計画においてこれまで守ってきた離隔基準は最低でも守ること。そしてゆとりのある調和のとれた都市空間に配慮した設計により、構想が実現できるよう計画の修正を求める。
- ・新型コロナの関係によって人の移動等についても変わってきていることから、今回の計画については、一時凍結して計画を見直しすることも必要である。
- ・じっくりと地元住民との対話を行い、そこでの意見を基に計画案を修正するプロセスをとるべき。
- ・本計画案のような大きな改変にあたって、道路空間をどのように利用すべきかの判断は、地元住民を含めた様々な市民に意見聴取したうえでその意見を反映するべきであり、本計画案の修正並びに住民参加の要請に市が応じられないのならば、本計画案は白紙撤回とされたい。
- ・首都高速の渋滞とは比べ物にならない。渋滞解消を今回の案の目的から除外すべき。
- ・平日の朝1時間ばかりの渋滞で、巨額な投資をすることに対して疑問である。

- ・これまでの名古屋高速道路の建設においては、民有地との必要な離隔を確保してまいりました。今回の計画案においても、地下埋設物の状況等を考慮するとともに、民有地との必要な離隔を確保しており、新たに用地を取得する必要のない計画としております。

- ・新型コロナウイルス感染症による人の動きの変化につきましては、引き続き注視しつつ、今回の計画案は着実に進めてまいります。

- ・今回の計画案策定にあたり、令和2年9月に計画素案に関する説明会、令和2年12月に計画案の縦覧を実施し、広く市民の皆さまからご意見をいただきました。更に、地域住民の皆さま等を対象に令和2年11月及び令和3年1月に意見交換会を開催し、計画案の説明を行いました。今回の計画案は、利便性、事業性、安全性、環境面等を考慮し、策定しております。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。

- ・高速道路は定時性・速達性の確保が重要であり、そのため、都心環状線の渋滞解消を図ることが必要であると考えております。

・理由書では「名古屋高速道路公社中期経営計画を令和元年7月に策定しました」と計画の根拠にしているが、これは公社の計画であり、市の整備方針に南渡り線追加を載せたもので、市としての方針ではなかったはず。なぜ、突然南渡り線が出てきたのか説明すべき。

・丸田町ジャンクションの南行きは2か所の合流点ができることから、直進車のブレーキを踏む回数が増加し、更なる渋滞が予測でき、渋滞緩和には結びつかない。別途、数値評価を示すべき。

・速達性や定時性だけを求めるのは時代遅れであり、西からの「南渡り線」の合流から鶴舞南ジャンクションまでの距離が短く、環状線に入るための強引な車線飛ばし走行のように全国からのイメージダウンになる要因は排除し、走りやすい道路・住みやすいまちづくりを行い、観光客の誘致を含めた全体構想として計画すべき。

・若宮駐車場の出入口を塞ぐような都市計画と言えないような案を作るべきではない。都心に自動車と呼び込む栄出口などは不要である。

・理由書では「都心部における自動車の集中緩和」が目的になっているが、この案では限りなく都心部に車が増えるため反対、特に栄出口の追加はやめるべき。

・本市といたしましては、南渡り線の追加により、都心環状線の渋滞解消及び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等が図られることから、その必要性を認識し、南渡り線についても名古屋駅周辺交通基盤整備方針で示された栄出入口等と併せて計画の具体化に向けて関係機関等との協議を重ね、今回の計画案を策定いたしました。

・本線走行車両のスムーズな走行を確保するため、渡り線の本線合流箇所を2か所とし、合流箇所間の距離を確保する計画案としております。また、南渡り線から都心環状線にスムーズに行くことができるように、鶴舞南ジャンクションまでの必要な距離も確保する計画案としております。なお、今回の計画案により、高速道路ネットワークの充実を図るとともに、道路交通情報や経路案内を充実させ、関係機関とともに安全運転の啓発や注意喚起に取り組んでまいります。

・栄出口の位置につきましては、栄・大須エリアへのアクセスや地下埋設物の状況、交差道路の建築限界等を考慮して今回の計画案としております。また、若宮駐車場の出入口につきましては、付け替えを行うことにより、必要な機能を確保できることを確認しております。

栄出口の追加により、既存高速出口からの利用転換が図られ、都心部における自動車の集中緩和に寄与するものと考えております。

2. 必要性

- ・リモートワークが増えていて自動車に乗る方が減っており、若者も自動車を持たなくなっている。車が減っているのに、高速道路が必要でしょうか。
- ・現在の新幹線の利用者がリニア利用に移行するだけであり、更には車両台数も減少すると想定できることから、ごく一部の人のために多額の建設費用を投資してリニア効果を発揮するとの目的は、地域住民のためのことを考慮されていない。名古屋市内の住民には何のメリットもない。名古屋市は企業目線で計画を進めているとしか考えられない。
- ・無責任な経済最優先の前近代的なものであり、撤回してほしい。
- ・西渡り線及び南渡り線を利用する想定台数は、西渡り線：3,700台/日、南渡り線：5,300台/日と示されている。利用台数を1分間あたりに換算すると、西渡り線と南渡り線を合計しても7台となる。1分間に7台しか利用しない道路に600億円～700億円の資金を費やすことは無駄な投資である。
- ・一番通過車両台数が多い丸田町ジャンクションにおいても、日あたり66,000台で、一分間に換算すると46台しか通過しない状況で巨額の投資を行い建設することは無駄な投資であり、他の事業等により名古屋市民に対し有効に活用すべき。
- ・1,000億円の予算を使う事業自体、今やるべきことと思えない。
- ・新型コロナ感染拡大の中、総額で約1,170億円もの税金をこの工事に使うことは反対である。
- ・事業費概算を示し、それに見合う料金収入があるか示すべき。名古屋高速の将来交通量を、各断面、出入口ごとに示したうえで、今回の案が膨大な事業費を費やしても必要なのか判断できるようにするべき。

- ・リニア開業や開発需要等により、都心部における将来交通量は増加する見込みです。また、愛知県及び名古屋市における自動車保有台数は平成21年度から平成30年度の10年間は概ね微増で推移しております。

今回の計画案は、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が図られるとともに、栄・大須エリアの利便性向上に寄与するため、本市の発展に必要な計画であると考えております。

- ・高速道路は定時性・速達性の確保が重要であり、そのため、都心環状線の渋滞解消を図ることが必要であると考えております。なお、今回の計画案に係る整備につきましては、料金収入により費用を賄う有料道路事業により行う予定です。また、今回の計画案に係る事業費については、約600億円であり、料金収入により賄えるものと想定しております。

- ・リニア新幹線は、今、このような社会情勢で必要ないので、今回の計画に反対である。
- ・リニア開業は早くても10年いや20年は遅れるのではないか。であるならば本計画案の完成目標年次も2027年度である必要性はない。
- ・リニアの実現はどうであれ、しゃにむに計画通り2027年に完成させるということではなく、きちんと時間をかけて説明をし、住民、市民の理解を得るべき。
- ・計画通り進めることは大事であるが、リニアの計画が遅れることが明確な中、高速道路だけが拙速に進めるよりも根本的に見直すべきではないか。
- ・新型コロナの感染によって、リニアの必要性が疑問となっている。また、2027年の開業も危ぶまれ、延期している状況から、一旦計画自体を見直すことを提案する。
- ・リニア自体の必要性和リニア開業に向けた都市計画変更を見直すべき。
- ・名古屋駅からセントレアへの車両を利用する人は極小と考えられ、多額の投資と環境悪化を招く必要はない。
- ・調節池があり、それが元で道路の自由な設計ができないなら南渡り線の追加は再検討すべき。

- ・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あることから、リニア開業の時期に関わらず、2027年度の完成を目標に進めてまいります。

令和2年9月に計画素案に関する説明会を開催し、更に、地域住民の皆さま等を対象に令和2年11月及び令和3年1月に意見交換会を開催しました。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。

- ・今回の計画案は、リニア開業の効果を広域に波及させるために必要な計画であると考えております。

- ・今回の計画案は、地下埋設物の状況等を考慮するとともに、安全性などを検討し、計画しております。南渡り線は、都心環状線の渋滞解消、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等に寄与し、本市の発展に必要な計画であると考えております。

3. 代替案

- ・平成18年10月の学識経験者による「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」の提言内容には南渡り線の記載はなく、吹上Uターンが提案されている。吹上Uターンを南渡り線に変更するのであれば、事前に地域住民へ説明し納得を得ることが必要と考える。今回の事業計画を中止し、「調査研究委員会」の提案に戻るか西渡り線及び南渡り線を吹上Uターンにする案に変更してほしい。
- ・南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、既存の丸田町ジャンクション南渡り線を通行させる案（名古屋市側からは建設可能との回答を得ている。）とするべき。上記案のメリットには経費の節減や環境悪化防止などがあり、デメリットには走行距離の増加などがあるが、現在の明道町JCTや丸田町JCT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。
- ・南渡り線及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、既存の丸田町ジャンクション南渡り線を通行させる案（名古屋市側からは建設可能との回答を得ている。）とするべき。上記案のメリットには経費の節減や環境悪化防止などがあり、デメリットには走行距離の増加などがあるが、現在の明道町JCTや丸田町JCT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。
- ・地域住民の環境を悪化させず、トータルコスト（建設費や補償費等）で相当安価となり、現状よりも渋滞回避・走行距離短縮となるため、西渡り線と南渡り線の建設を中止し、吹上にUターン路をつくる案とするべき。Uターン路をつくった上で、評価を行い、必要であれば西渡り

- ・名古屋駅周辺交通基盤整備方針を平成30年3月に策定し、黄金出入口フルインターチェンジ化、新洲崎ジャンクション出入口、栄出入口及び丸田町ジャンクション西渡り線追加の方向性を示しました。また、令和元年7月に開催された名古屋高速道路公社運営会議での審議を経て策定された名古屋高速道路公社中期経営計画において、丸田町ジャンクション南渡り線について事業化に向けた検討を行うことが示されました。本市といたしましては、都心環状線の渋滞解消及び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等に寄与することから、南渡り線についても名古屋駅周辺交通基盤整備方針で示された栄出入口等と併せて計画の具体化に向けて関係機関等との協議を重ね、計画素案を策定し、令和2年9月に計画素案に関する説明会を開催しました。吹上Uターン案でも南渡り線の機能を代替しうると考えますが、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、今回の計画案としております。

線を追加整備するべき。

- ・西渡り線も南渡り線も吹上Uターン案に変更すれば、トータルの建設距離も短くなり更に工期も短縮されることから、建設費も安価となり資金負担も減少すると考える。また、このことにより、丸田町JCT～鶴舞間の合流箇所が計画の2箇所から現在の1箇所となり、合流に伴う事故防止にもなり、リスクを軽減させることができる。
- ・今回の計画では、東新町入口から西渡り線を通行できない計画となっているが、西渡り線の建設を中止し、吹上Uターン案を採用すれば、この件についても解決できる。
- ・空港へのアクセスが必要であれば既に負担をしている若宮大通を使わずに桜通を使ったらいいのではないか。
負担は市民全体で平等にすべきではないのか。恩恵を受けるのは高速道路の負担がないところばかりで納得がゆかない。
- ・入口を西の方に移動させて、南渡り線と離して設計したらどうか。
- ・既存都市高速道路の上に南渡り線を取付け（重層構造）、合流させる方式を考えるべきである。

・吹上Uターン案につきましては、道路構造上既存の南渡り線にしか接続できないことから、西渡り機能を有せず、西渡り線は今回の計画案により整備することが必要と考えております。南渡り線につきましては、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、今回の計画案としております。

・桜通を活用してセントレアをはじめとする南方面へのアクセス性を向上するには、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。今回の計画案により、一般道路の渋滞緩和が図られるとともに、物流を含む経済活動の効率化等により、本市の発展に寄与するものと考えております。

・栄入口は栄・大須エリアからの利便性を考慮し、現在の位置で計画しております。

・南渡り線については既存高速道路とのクリアランスを確保するとともに、安全性、事業性等を検討し、今回の計画案としております。

4. 橋脚配置

- ・西渡り線、南渡り線について、歩道に橋脚を立てない計画とするよう、線形の変更を要望する。
- ・歩行者通路や自転車通路の確保に配慮すると回答されているが、現在よりも狭めることは配慮ではない。車両通行帯の車線を狭め、車両通行帯に柱を立てるべき。
- ・若宮大通の歩道上に橋脚をつくることは歩行者保護の観点から見直すべき。
- ・西渡り線、南渡り線の全ての橋脚で歩道を狭めることはやめるべき。
- ・歩道に橋脚を立てることは歩道の機能に重大な影響を与える。歩道、歩行者にも優しくする都市計画を基本にするべき。
- ・橋脚の分かりやすい位置図の提示、橋脚の位置を現地に表示しての説明を要望する。
- ・柱の立つ位置が明確になっていないため、地域住民は自宅の目の前に柱が立つことによる不安感や環境悪化を懸念している。
- ・橋脚位置とそれを決定した報告書を公表すべき。
- ・調節池に橋脚が立てられず歩道に橋脚を立てることとした報告書の開示と説明を要望する。
- ・橋脚が歩道に立つのであれば、近隣の建物への近接協議や建物への影響、補償について検討計画報告書の開示と説明を要望する。
- ・橋脚が歩道に立つのであれば、歩道の機能や生活空間、交通空間への影響に対してどのように検討し、どのような対応を図っているのかについての検討報告書、計画報告書の開示と説明を要望する。

・西渡り線及び南渡り線につきましては、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。また、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、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。

・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、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。詳細設計後、説明会を開催するなど丁寧に対応してまいります。

・今回の計画案は、地下埋設物の状況等を考慮するとともに、安全性などを検討し、計画しております。また、報告書に関する要望につきましては、適切に対応いたします。

・近隣の建物への近接協議や工事に起因する建物への影響、補償につきましては、今後事業化に併せて適切に対応してまいります。

・歩道に橋脚を設置する区間につきましては、歩行者及び自転車の通行に必要な幅員を確保するよう努めるとともに、歩道の機能や生活空間、交通空間への影響につきましても、今後事業化に併せて検討してまいります。

5. 環境

- ・環境予測結果が環境基準ギリギリセーフで、もっと余裕があつてしかるべき。
- ・市環境影響評価条例の規則を改正し、高速出入口、渡り線の追加もアセス対象事業とすべきである。その間は、同等の扱いをし、今回の計画案についても参考図書として環境影響評価準備書を作成、公表、意見受付をし、都市計画審議会に付議すべき。
- ・少しずつ付け足していけば環境アセスメントも省略できるとばかりに進めるやり方は納得できない
- ・大気汚染の観点から反対である。
- ・騒音が上下の道路から攻められて悩んでいる。
- ・騒音の環境基準はいろいろあり、「幹線道路を担う道路に近接する空間」の特例基準がある。道路に面する地域の基準をクリアしているからいいだろうというという発想はそもそも間違っている。
- ・環境予測の予測条件が不明なため、予測結果の信頼性に欠ける。測定方法等の条件を明確にし、必要に応じて再測定を要望する。
- ・環境省の評価マニュアルであればそれに従う必要はなく、積極的に維持するためには住民の声を聴く中で名古屋市独自の評価マニュアルを作成し、それに基づき実施すべきであり、雨の日の騒音についても測定し、基準値以下になるか評価すべき。
- ・西渡り線、南渡り線の増設について、日照を阻害し、騒音被害の拡大をもたらす計画をやめること。
- ・今回の計画案については、法令に基づき都市計画の手続きを進めており、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（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）等を遵守できることを確認しております。
- ・環境予測につきましては、国の道路環境影響評価の技術手法等に基づき予測評価を実施しております。環境基準との比較を行うため、予測は標準的な天候（降雨、降雪等を除く。）としております。
- ・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。また、騒音の予測では、今回の計画案により、高速道路本線及び一般道路の交通量の減少が予測されることから、丸田町ジャンクション北側や南側など、騒音が現況よりも低下する箇所もございます。

- ・予測条件を含めた環境面の検討結果を都市計画審議会で審議すべき。

- ・更なる地域の環境悪化が著しくなることから、丸田町ジャンクション周辺の建設については、建設中止または吹上Uターン案への変更を求める。

- ・現状の名古屋高速道路で騒音環境基準を超えていることを解決してから計画を進めるべき。

6. 景観・緑化等

- ・都心部にふさわしい都市づくり、景観、人にやさしいまちづくり、ユニバーサルデザインに対してどのように検討対応を図っているのか、検討報告書の開示と説明を要望する。
- ・地区の景観が悪化する。
- ・柱を立てることにより緑が減少する。

- ・どのような都市空間が望ましいのか、若宮大通地区の整備における基本理念を議論し、そのうえで高速道路計画を再検討すべき。

- ・空港線沿いの丸田町交差点から松ヶ枝南交差点までの高層階に住む住民は、目と鼻の先に高速道路の壁を見ることとなり、最悪な環境である。

- ・都市計画審議会では、都市計画の内容を審議いただきますが、予測条件を含めた環境予測結果につきましては、都市計画審議会の説明資料に掲載します。

- ・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、今回の計画案としております。また、環境基準等を遵守できることを確認しているとともに、今回の計画案により、高速道路本線及び一般道路の交通量の減少が予測されることから、丸田町ジャンクション北側や南側など、騒音が現況よりも低下する箇所もございます。

- ・名古屋高速道路沿線の環境対策につきましては、引き続き、名古屋市自動車公害対策推進協議会の場などを通じて環境改善を関係機関と一体となって取り組んでまいります。

- ・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、適切に検討してまいります。

- ・高速道路の構造物の設計につきましては、今後事業化に併せて、景観に配慮するとともに、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してまいります。

- ・南渡り線については、既存の高速道路より高い位置で民有地側に計画しており、高架構造物がこれまでより沿線建物に近づくこととなりますが、構造物の設計に際しては、透光性の遮音壁を採用するなど景観面に配慮してまいります。

7. 交通量

- ・将来交通量推計は、平成23年度のパーソントリップ調査のデータを基に算定されており、基となるデータが10年前のものであることから古すぎて根拠となり得ない。このデータについては、令和3年度に再度データをとるということを聞いている。現在、新型コロナ禍であり、また全国で働き方の手法が見直されている過渡期であるため、令和3年度のデータを基に建設の必要性を議論すべき。
- ・説明会の資料では、栄入口周辺の交通処理について、平日の結果しか示されていないが、日曜日は、駐車場待ちや路上駐車などにより、日曜の昼間の方が平日よりもいつも渋滞している。日曜日の結果についても算定・評価すべき。
- ・西渡り線と南渡り線の通過車両により算定すると、丸田町ジャンクション南側の通行車両は現状よりも増加する結果となるが、名古屋市の算定資料では今回の整備を行うことで車両が減少することとなっており、資料の信頼性が無い。また、今回の建設目的である「渋滞が緩和し、定時性・速達性が向上」が確保できるか疑問である。
- ・将来交通量推計については、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。
- ・栄入口周辺の交通処理の検討では、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考慮しておりませんが、栄入口周辺は、休日よりも平日の交通量の方が多いため、説明会では平日の交通処理の検討結果をお示ししました。休日の交通処理も算定・評価しており、交通処理可能なことを確認しております。駐車場待ちや路上駐車 of 改善については、関係者とともに取り組んでまいります。
- ・丸田町ジャンクション南側の交通量は、西渡り線と南渡り線の通過車両のみならず、丸田町ジャンクション北側の交通量、既設東渡り線、既設南渡り線の通過車両の影響も受け、今回の計画案により減少すると予測しております。

8. 交通施策との整合

- ・都心部での自動車交通前提の政策は間違っている。都心部での車交通にこだわらず、鉄道・路面電車を発展させるべき。
- ・人口の高齢化が進み、免許証の返納を推進する方向もあり、クルマが無くても生活できるまち、人と自転車と車の完全分離など根本的な政策を実施すべき。
- ・巨額な建設費を道路建設に費やす前に、縦割り行政を見直し、赤字である名古屋市交通局に予算をまわすことにより赤字を解消するとともに、市民の目線に立った公共交通網整備（バス路線の拡充や、バス・地下鉄本数の増加）を図るべきである。併せて、久屋大通公園周辺の駐車場拡大及び駐車場順番待ちエリア（車線）を先に整備することにより交通支障を回避し、名古屋をより良いまちとするべき。
- ・高速道路の増設より、自転車道の整備と増設を早急に行うべき。

9. 補償

- ・補償等について、事業段階または事業主より説明すると言われているが、地域住民はその補償がどのようなものなのか具体的に説明されなければ納得できない。
- ・事業損失補償で、日照障害と電波障害は費用負担すると書いてあるが、永久ではなく、名高速事業の場合30年（電波は20年）で打ち切りです。都市計画審議会では審議対象外ということではなく、きちんと説明すべき。
- ・従来の補償基準にこだわらず、公社の費用負担制度を正式に改善すべき。

- ・今回の計画案は、都心部における自動車の集中緩和に寄与するため、本市の交通施策に沿ったものです。

- ・本市におきましては、「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ます。引き続き、関係部署と協議し調整してまいります。

- ・本市におきましては、「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。

- ・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。

- ・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。

- ・都市高速道路が歩道上の目の前に建設されることにより、土地や住宅価値等も下落することが考えられるが、その補償についても何ら提示されていない。建設するなら固定資産税を半額にするなどの抜本的な提示が必要である。

10. 説明会

- ・地域住民に対し短期間に2回の説明会が開催されたのみで、質問に対する回答も地域住民の生活に関わる真剣な質問には回答されていない。
- ・丁寧な理解、納得させる説明ではなかった。スケジュールありきはやめ、再々説明会を実施すべき。
- ・9月の説明会で質問したことに十分答えていないので、きちんと回答すること。
- ・計画の説明が不足しており、計画を知らない住民も多い。計画の説明は丸田町の現地で具体的に行うこと。

- ・「第11版 都市計画運用指針 令和2年9月 国土交通省」によれば「都市計画法第16条第1項では、都市計画の案を作成しようとする場合において、必要があると認めるときは、公聴会・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。市は住民の意見をひとつも反映していない。本計画案は法律に定められた手続きの不備ではないか。

- ・都市計画審議会開催の前に意見書についての各位への説明会を開催し、各位の理解納得を得ることを確実に実施し、各位の理解納得が得られない限り都市計画審議会における審議を行わないことを強く要望する。

- ・土地や住宅価値等が変動する要因には様々あり、また、その補償に関する国の基準等もございません。なお、固定資産税につきましては、既に減免の措置が適用されており、今回の計画案により減免の対象範囲が広がることとなります。

- ・令和2年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、ご意見及び新たな疑問点等にお応えするため、令和2年11月に意見交換会を開催し、更に、計画案について重ねて説明をするために令和3年1月に意見交換会を開催いたしました。なお、令和2年9月の説明会及び令和2年11月の意見交換会の議事録につきましては、沿道地域にお住まいの方へのポスティング、関係する町内会への回覧及び市公式ウェブサイトへ掲載しております。今後も丁寧に説明を重ねてまいります。

- ・今回の計画案の都市計画手続きを進めるにあたり、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。計画案につきましては、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、策定しております。今後事業を進めるにあたり、いただいたご意見も参考にしてまいります。

- ・令和3年1月に開催した意見交換会において、いただいた意見書の概要とそれに対する考え方について説明するとともに、都市計画審議会に意見の要旨を提出しております。

- ・説明会で間違った説明をした人への対応を取るべきである。町内会の回覧では不十分、広報に載せるべき。

11. その他

- ・今回の計画による、異常な道路構造、それに伴う騒音、日照、景観などの問題が都市計画審議会で審議されないのは不合理である。都市計画法の「立体的な範囲を都市計画に定めることができる。」という規定を活用して高架構造の高さを都市計画決定事項とすべき。

- ・持続可能な社会を目指すSDGsの観点からも反対です。

- ・この計画道路の維持修繕費用が確実に賄えるのか。維持修繕計画の計画書の開示と説明を要望する。

- ・都市計画上の大きな問題（都心部の交通量増加、都心環状線の渋滞状況、歩道内に橋脚設置など）を慎重に再検討し、沿線住民への影響などにも配慮し、都市計画として耐えうる科学的な審議資料を作成すべき。

- ・令和2年9月の説明会で都心部における自動車交通量に関して誤解を招く説明があったことについて、令和2年11月の意見交換会で補足説明をいたしました。説明会・意見交換会の議事概要につきましては、補足説明を含めて、市公式ウェブサイトに掲載しております。

- ・都市計画法においては、道路などの都市施設を建築物と同一の土地の区域内に立体的に整備することで複合的な土地利用を行うことによって、土地の有効利用等のニーズに応えることが可能となるときに、都市施設について立体的な範囲を都市計画に定めることができるとされております。

今回の計画案は複合的な土地利用を行うものではなく、これに該当しないことから、高架構造の高さについては都市計画決定事項としておりません。

- ・本計画案はSDGsの目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」と目標11「住み続けられるまちづくりを」に寄与する面もあると考えており、今後事業を進めるにあたりSDGsの達成に貢献できるよう努めてまいります。

- ・適切に維持管理しつつ、料金収入により確実に償還する計画としてまいります。計画書に関する要望につきましては、今後適切に対応いたします。

- ・今回の計画案を策定するにあたり、現状の交通量把握やパーソントリップ調査に基づく将来交通量予測を行うとともに、道路構造令を始めとする各種基準を基に、道路線形、交通処理、環境面等を検討し、計画案を策定するとともに、都市計画審議会の説明資料を作成しております。

- ・極力交通事故が減少するようリスク回避するべき。
- ・歩道上に高速道路が計画されているため、車両の落下等により、歩行者や自転車利用者が重大な事故に巻き込まれる恐れがあるため、建設を中止するべきであり、住宅居住地と近接しているため、住民への災害や建造物を破損させる可能性が大きい。
- ・名古屋市が作成した、9月の説明会及び11月の意見交換会の議事録には、すべての質疑に対して議事録に記載されておらず、名古屋市側に対しての不信感が発生するとともに、都合の悪い内容を隠蔽していると捉えざるを得ない。このことから、案の縦覧は無効である。

- ・今回の計画案につきましては、道路構造令等の規定に基づき、安全性に十分配慮し、計画しております。
- ・令和2年9月の説明会及び令和2年11月の意見交換会の議事録は、当日ご出席された方以外にも、知っていただくべき内容を中心に分かりやすい概要としてとりまとめたものです。