

令和 2 年度第 3 回

名古屋市都市計画審議会

議事録

名古屋市都市計画審議会

名古屋市都市計画審議会議事録

1 日時 令和3年1月26日(火) 午前10時00分～午後0時55分

2 場所 名古屋市公館1階 レセプションホール

3 委員の定数、出席委員数及び出席者氏名

委員の定数 20名

出席委員数 20名

出席者氏名

(会長)

森 川 高 行

(委員)

伊 藤 亘

小 野 全 子

小 松 理佐子

田 中 淳 子

田 中 豊

田 宮 正 道

中 村 英 樹

服 部 敦

原 田 守 博

秀 島 栄 三

森 徹

吉 永 美 香

山 田 昌 弘

田 辺 雄 一

北 野 よしはる

うえぞの 晋 介

鈴 木 孝 之

田 口 一 登

可 児 賢 司(代 理 中 山 友 之)

(事務局幹事)

藤 條 聡

高 木 宏 明

横 地 玉 和

鈴 木 英 文

山 本 寛

木 下 隆 文

山 下 直 人

渡 辺 伸 二

井 上 智

柴 山 忠 行

坂 廻 辺 浩(代 理)

竹 市 潔 史

白 石 和 彦

塩 沢 洋

坂 野 之 信

矢 子 富 夫

(書記)

八 本 木 慎 也

4 傍聴者の人数 8名

5 議題及び会議の公開・非公開の別

(1) 都市計画案件

第16号議案	名古屋都市計画都市再開発の方針の変更について(付議)	[公開]
第17号議案	名古屋都市計画用途地域の変更について(付議)	[公開]
第18号議案	名古屋都市計画高度地区の変更について(付議)	[公開]
第19号議案	名古屋都市計画防火地域及び準防火地域の変更について(付議)	[公開]
第20号議案	名古屋都市計画風致地区の変更について(付議)	[公開]
第21号議案	名古屋都市計画道路の変更について(付議)	[公開]
第22号議案	名古屋都市計画駐車場の変更について(付議)	[公開]
第23号議案	名古屋都市計画公園の変更について(付議)	[公開]
第24号議案	名古屋都市計画緑地の変更について(付議)	[公開]
第25号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について(千音寺地区)(付議)	[公開]
第26号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について(緑笹塚地区)(付議)	[公開]

(2) その他

第27号議案	風致地区の種別の変更について(諮問)	[公開]
ア	新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について(諮問)	[公開]

6 議事の概要

午前 10 時 00 分開始

幹 事 それでは、定刻となりましたので、ただいまより令和 2 年度第 3 回の名古屋市都市計画審議会を開催させていただきます。

(都市計画)

私、当審議会の事務局幹事で住宅都市局都市計画部都市計画課長の渡辺でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

開催に先立ちまして、臨時委員のご紹介をさせていただきます。

石川智之臨時委員がご退任されましたので、愛知県警察本部交通部長の可児賢司様に、臨時委員にご就任いただいております。

本日は、可児臨時委員の代理で交通規制課長の中山友之様にご出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

また、本日、試行的にはございますけれども、委員の皆様方のお手元にタブレットの端末をお配りさせていただいております。これは、ご審議いただく案件の説明にあたりまして、スライド資料をお手元でご覧いただくためのものがございます。スライドの切り替えなどの操作は事務局でさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

なお、報道機関、傍聴者の皆様におかれましては、スクリーンにスライドを表示させていただきますので、そちらの方をご覧いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、事務局を代表いたしまして、住宅都市局長より一言ごあいさつ申し上げます。

幹 事
(住宅都市局長)

皆様おはようございます。住宅都市局長の藤條と申します。

都市計画審議会の開催にあたりまして一言ごあいさつ申し上げます。

委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、また県下に新型コロナウイルスの緊急事態宣言が発出されている中、ご出席賜りまして誠にありがとうございます。

現在、感染拡大の 1 日も早い収束を目指して、県市が一体となって取り組んでいるところでございますが、新型コロナウイルス感染症拡大、これは人々の生活や行動様式、意識の変化を生み、経済社会全体のあり方など、様々な方面に波及をしているところでございます。

まちづくりに携わる我々としては、新型コロナウイルスが人々の活動や、都市の活動へ与える影響も注視しながら、10 年、20 年先を見据えて、今後都市がどのように変化していくのか、それに対する、都市政策はどうあるべきか、こういった視点を持ちながら、まちづくりに取り組んでいく必要があると考えております。

引き続きお力添えを賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

本日は「都市再開発の方針の変更について」始め 5 つの案件についてご審議いただくとともに、本市における立地適正化計画であります、「名古屋集約連携型まちづくりプラン」の見直しに向けた、「新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」を諮問させていただきたいと思っております。

よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

幹 事
(都市計画)

続きまして、会議の公開について確認をさせていただきます。

本日の会議は内容に非公開情報を含んでおりませんことから、名古屋市情報公開条例第 36 条に基づきまして、公開とさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、名古屋市都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定に基づきまして、これより先、会長に議長の方をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

議 長

議長を仰せつかっております森川です。以降、議長を務めさせていただきます。

本日は報道機関からカメラによる頭撮りの希望がございます。これを認めることとしたいと思いますが皆様いかがでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 それでは撮影を認めることとします。

(カメラの入場 → 撮影)

議長 議事に入ります前に、本日の定足数について書記に報告を求めます。

書記 定足数についてご報告を申し上げます。本日の定数は、臨時委員を含め 20 名でございます。

本日はすべての委員の皆様にご出席をいただいておりますので、本審議会は、定足数を満たしております。以上報告申し上げます。

議長 お聞きいただきました通り本日の会議は成立しております。

次に本日の議事録署名者を定めたいと思います。

議事録署名者は、毎回委員名簿の順番で学識経験者と市議員の方々から 1 名ずつお願いしております。

そこで学識経験者の方につきましては、田中豊委員に、市議員の方につきましては、北野委員にお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

両委員 (了解)

議長 また、議事録の署名に関して事務局より報告があると聞いておりますのでお願いいたします。

幹事 (都市計画) 本市では新型コロナウイルスの感染症の蔓延防止の観点、或いは市民や事業者の方々に対する負担を軽減するといった観点から、様々な申請或いは届け出等の行政手続きにおける押印の廃止に努めております。

本審議会におきましても、これまで議事録署名者の方々に署名とともに押印を求めておりましたが、今後は署名のみとするように、名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正を行いましたので、ご報告をさせていただきます。

議長 ただいま事務局よりありました報告についてご質問等はございませんでしょうか。

ご質問もないようでございますので議事に入ります。

本日は、(1)都市計画案件として 11 件の付議案件が、また、(2)その他案件として 2 件の諮問案件がございます。

これらの議事の進め方ですが、事前に事務局から提案があると聞いておりますので、説明を受けたいと思います。

幹事 (都市計画) それでは本日の議事進行についてご提案をさせていただきます。

右上に案件概要と記載してございます資料の方をご覧くださいと存じます。

本日ご審議をお願いいたします案件は、「1 都市再開発の方針の変更について」、「2 千音寺地区について」、「3 緑笹塚地区について」、「4 長期未整備公園緑地の見直しについて」、「5 都市計画道路高速 1 号線等について」の 5 件でございます。

また、その他の諮問案件といたしまして、「ア 新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」がございます。

案件概要に記載されておりますとおり、案件の 2 から 5 につきましては、それ

それ複数議案が関連いたしておりまして、また、そのうち第 17 号議案「用途地域の変更」が案件の 2 から 4 に、また、第 18 号議案「高度地区の変更」及び第 19 号議案「防火地域及び準防火地域の変更」については、案件 2 及び案件 3 で相互に関連しております。

これらについて、案件ごとにご説明、ご審議いただき、案件 2 から 4 につきましては、一括してご議決をお願いするとともに、案件 3 の第 27 号議案につきましては、ご意見をいただきたいと存じます。

なお、案件 1 は個別の議案でございます。また、案件の 5 は複数議案が関連しておりますが、他の案件とは特に関連しておりませんので、それぞれの案件ごとにご審議、ご議決をお願いしたいと存じます。

その後、その他の案件として、「ア 新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」をご説明し、ご議論いただきたいと存じます。

以上、本日の議事進行についてご提案させていただきます。

議長 ただいまの事務局からの提案について円滑な議事進行のためこれを採用したいと思いますが、委員の皆様、ご異議はございませんでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 それでは事務局の提案に従いまして議事を進めます。
それでは案件 1 「都市再開発の方針の変更について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹事 (防災・都市施策) 住宅都市局都市計画課 井上と申します。よろしくお願いいたします。
それでは、案件 1 「都市再開発の方針の変更について」ご説明いたします。
本件に関する議案は、第 16 号議案「名古屋都市計画都市再開発の方針の変更」でございます。

議案資料といたしましては、資料番号 16-1、名古屋都市計画都市再開発の方針案となっております。ご確認ください。

また、議案資料とは別に説明資料をご用意いたしました。ご確認ください。

当案件は、説明資料及び議案資料のほかスライドも用いてご説明いたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは失礼ながら、以降は着座にてご説明させていただきます。

スライドをご覧ください。

都市再開発の方針の変更の理由でございます。

都市再開発の方針とは、既成市街地の計画的な再開発の推進を図るための方針でございます。

本市においては、平成 24 年に決定した都市再開発の方針に基づき、既成市街地における再開発などのまちづくりを進めて参りましたが、昨年 6 月に、本市の都市計画マスタープラン 2030 を策定したことに伴い変更を行うものでございます。

今回の変更により、都市計画全般に関する基本的な方針である都市計画マスタープランと、既成市街地における再開発に関する基本的な方針である本方針との整合を図って参りたいと考えております。

都市再開発の方針の概要でございます。

都市再開発の方針では、計画的な再開発が必要な市街地として 1 号市街地を、一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区として 2 号地区を定めることとしております。

説明資料 1 ページの下段にございます、位置図をご覧ください。

1 号市街地、2 号地区における変更案を示しております。左下がりの粗いハッチが 1 号市街地、右下がりの細かいハッチが 2 号地区となります。

1 号市街地は、都市計画マスタープランにおける拠点市街地として、都心や拠点性の高い駅から 400m の街区や、土地区画整理事業等の施行地域などを、また、

2号地区は、1号市街地の区域の中で、現在、市街地再開発事業等の施行中の地区や、今後5年程度で再開発が想定される地区といたしました。

現行からの変更点としましては、新たに都市マスの地域拠点である名古屋競馬場前、港区役所、金城ふ頭、徳重などを1号市街地として、また、今後再開発が想定されます泰明町、港明などを2号地区として指定するとともに、事業が完了いたしました、有松、浄心、千種台などの地区を、1号市街地、2号地区から除外しております。

説明資料2ページから3ページをご覧ください。あわせて議案資料の16-1の3ページから12ページ、こちらもあわせてご覧ください。

「ア1号市街地における再開発の目標」でございます。

本市における1号市街地として都心や大曽根、藤が丘など31市街地の「再開発の目標」や、「土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針」を掲げております。

例えば「1都心」では、「イ再開発の目標」として、名古屋駅周辺から栄、東新町、官庁街から大須に至る地区や、金山駅周辺において、商業・業務など、様々な都市活動の中心として、都心機能の強化をはかることなどを定めてございます。

また、「ロ土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針」のうち、「(イ)適切な土地利用の実現の方針」として、圏域の中心として国際的な交流拠点を目指すため、都市魅力の向上や国際競争力の強化に寄与する広域的な拠点施設の誘導と多様な用途の複合的な集積をはかることなどを定めてございます。

その他、「(ロ)主要な都市施設の整備の方針」として、都市計画道路、公園等を市街地整備にあわせ整備することなどを、「(ハ)都市の環境、景観等の維持及び改善の方針」として、都心として魅力ある景観形成を促進することなどを定めてございます。

続きまして説明資料の4ページをご覧ください。あわせて議案資料の13ページから16ページもご覧ください。

「イ2号地区における再開発整備等の主たる目標」でございます。

本市における2号地区として、都心核や筒井、金山など12地区の「再開発整備等の主たる目標」や「用途、密度、その他の土地利用計画の概要」等を掲げてございます。

例えば「①-1都心核」では、「イ再開発整備等の主たる目標」としてリニア中央新幹線開業により形成されるスーパー・メガリージョンの中心地として、土地の更なる高度利用を促進するとともに、国際競争力の強化に資する高次都市機能の集積をはかることを定めてございます。

また、「ロ用途、密度、その他の土地利用計画の概要」といたしまして、再開発、建物の共同化など土地の高度利用を推進し、本社機能、金融機能、都心商業機能等の立地を促進するとともに、都心居住機能はこれらの機能と調和した配置へと誘導することにより、都心核にふさわしい空間形成をはかることを定めてございます。

その他、「ハ建築物の更新の方針」や、「ニ都市施設及び地区施設の整備の方針」、「ホ公共及び民間の役割等」について定めてございます。

今後はこの都市再開発の方針に基づき、既成市街地における再開発などのまちづくりを進めてまいりたいと考えております。

以上が案件1「都市再開発の方針の変更」の説明でございます。

本件につきましては、令和2年12月7日から12月21日まで縦覧を行ったところ意見書の提出はございませんでした。

今後の都市計画手続きでございますが、名古屋市決定の案件でございますので、当審議会でも可決されましたら、愛知県知事と協議を行った後、都市計画の変更を行うこととなります。

それではご審議のほどよろしくお願いいたします。

議長 ありがとうございます。ただいま説明のありました議案につきまして、ご意見ご質問がございましたらご発言ください。
特にご発言はないようでございますので第 16 号議案についてお諮りしたいと思います。
原案通り可決してよろしゅうございますでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 それでは原案のとおり可決いたします。
続きまして、案件2「千音寺地区について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹事 (都市計画) それでは案件2の千音寺地区について説明をさせていただきます。
本件に関連する議案は、第 17 号議案「名古屋都市計画用途地域の変更」、第 18 号議案「高度地区の変更」、第 19 号議案「防火地域及び準防火地域の変更」及び、第 25 号議案「地区計画の決定（千音寺地区）」でございます。

また、議案の資料といたしましては、用途地域に関するものとして資料番号 17-1 の計画書、17-2 の総括図、17-3 の計画図。高度地区に関するものとして 18-1 の計画書、18-2 の総括図、18-3 の計画図。防火地域及び準防火地域に関するものとして 19-1 の計画書、19-2 の総括図、19-3 の計画図。地区計画に関するものとして 25-1 の計画書、25-2 の総括図、25-3 の計画図となっております。ご確認のほどよろしくお願いいたします。

また、当案件につきまして、説明資料及びスライドにて説明をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、失礼ながら、以後は着座にてご説明させていただきます。

ただいまスライドには総括図の方をお示してございます。本地区は、中川区の北西部、あま市及び大治町との市境にございます、名古屋西インターチェンジから北へ約 1.3km ほどのところに位置してございます。

スライドでは、平成 27 年時点の航空写真をお示ししております。

当地区には、都市計画道路西条新家線が南北方向に、都市計画道路千音寺線が東西方向に位置してございます。道路の幅員の方は、いずれも 16m となっております。

赤枠で囲まれた部分は、平成 24 年 3 月に名古屋市千音寺土地区画整理組合が設立され、現在、土地区画整理事業を行っている区域でございます。

こちらは、土地区画整理事業の設計図でございます。

現在、都市計画道路や区画道路、公園などの都市基盤、宅地の整備などが進められているところでございます。

本件は、この土地区画整理事業により道路等の都市基盤が先行して整備された北部の区域について適切な用途地域等へ変更するとともに、周辺環境と調和した良好な拠点市街地の形成を図るため、一部の区域につきまして、地区計画を定めるものでございます。

なお、土地区画整理事業区域の南部につきましては、今後、事業進捗した段階で適切な用途地域への変更を行っていく予定となっております。

続きまして、今回の用途地域等の変更の概要について説明をさせていただきます。

説明資料 2-1 ページと合わせてスライドの方をご覧いただければと存じます。

スライドには説明資料 2-1 ページの参考図 (1)、用途地域等の変更の概要の方をお示ししております。

今回は、土地区画整理事業の施行区域のうち、道路等の都市基盤が先行して整

備された区域、ここでは、赤枠で囲われた面積約 22ha の区域につきまして、変更を行うものでございます。

今回変更する区域のうち、①と②の区域は、現在、第一種低層住居専用地域、建蔽率 40%、容積率 60%、壁面後退 1m、10m 高度地区に指定されており、③の区域は、第一種住居地域、建蔽率 60%、容積率 200%、31m 高度地区、準防火地域に指定されております。

今回の変更は、①の区域につきましては、住宅を中心とした土地利用を図るため、第一種中高層住居専用地域、建蔽率 60%、容積率 200%、20m 高度地区、準防火地域に、②と③の区域につきましては、地区の骨格となる幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図るため、第二種住居地域、建蔽率 60%、容積率 200%、31m 高度地区、準防火地域とするものでございます。

次に、地区計画の決定の概要について説明をさせていただきます。

地区計画の区域は、都市計画道路西条新家線と千音寺線が交差する千音寺地区の中心部でございます。

ただいまスライドには、説明資料 2-2 ページの参考図 (2) をお示ししてございます。

赤枠で囲まれた部分が地区計画の区域であり、面積は約 6.3ha でございます。

説明資料 2-3 ページに建築物等の制限の概要をお付けしてございますので、あわせてご覧いただければと存じます。

当地区は、商業・サービス施設等の立地を誘導しつつ、周辺住宅地の環境と調和を図る観点から、4つの地区に区分し、外周部分に地区施設として緑地を配置するとともに、それぞれの地区の特性にあわせた土地利用を図るものとしております。

地区計画の目標は、新たな拠点の形成につながる土地利用を図り、周辺環境と調和した良好な市街地の形成を目指すものとしております。

スライドの方をご覧いただければと存じます。

建築物等の制限について、青色の枠で囲まれた第 1 地区と第 2 地区につきましては、周辺住宅地の環境と調和を図るため、マージャン屋・ぱちんこ屋・カラオケボックス等の用途の制限を定めております。

続いて、青色の枠で囲まれた第 2 地区と第 3 地区につきましては、周辺の住宅地への圧迫感を軽減する観点から、壁面の位置の制限、高さの最高限度を定めております。

また、第 4 地区を含め、区域全体につきまして、敷地面積の最低限度、緑化率の最低限度等を定めるものでございます。

以上が、千音寺地区の内容でございます。

なお、本件につきましては、議案ごとに、令和 2 年 12 月 7 日から 21 日まで都市計画の案について縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の都市計画手続きでございますが、いずれも名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決をいただきましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の決定及び変更を行うこととなります。

それでは、ご審議の程よろしくお願いいたします。

議長 ただいま、ご説明がありました案件につきまして、ご意見ご質問がございましたらどうぞご発言ください。

特にご意見はないようでございます。

それでは次に案件 3 緑笹塚地区についてを議題とします。幹事の説明を求めます。

幹事 (都市計画) それでは案件 3 の緑笹塚地区につきましてご説明をさせていただきます。
本件に関連する議案といたしましては、第 17 号議案「名古屋都市計画用途地域の変更」、第 18 号議案「高度地区の変更」、第 19 号議案「防火地域及び準防火地域の変更」、第 20 号議案「風致地区の変更」、第 26 号議案「地区計画の決定

（緑笹塚地区）」及び第 27 号議案「風致地区の種別の変更」の以上 6 件でございます。

これらの案件は相互に関連しておりますので、一括してご説明させていただきます。

議案資料といたしましては、用途地域に関するものとしまして資料番号 17-1 の計画書、17-2 の総括図、17-4 の計画図、高度地区に関するものとして 18-1 の計画書、18-2 の総括図、18-4 の計画図、防火地域及び準防火地域に関するものとしまして 19-1 の計画書、19-2 の総括図、19-4 の計画図、風致地区に関するものとしまして 20-1 の計画書、20-2 の総括図、20-3 の計画図、そして、地区計画に関するものとしまして 26-1 の計画書、26-2 の総括図、26-3 の計画図となっております。風致地区の種別に関するものとしまして 27-1 の諮問文、27-2 の種別の変更案、27-3 の総括図、27-4 の計画図となっております。ご確認の程よろしく申し上げます。

また、当案件につきましては、説明資料及びスライドで説明をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、失礼して、着座にて説明させていただきます。

ただいま、スライドには総括図の方をお示ししてございます。

本地区は、緑区の東部、地下鉄桜通線徳重駅の南東、約 1km に位置してございます。

スライドでは、平成 27 年時点の航空写真をお示ししております。

当地区には、都市計画道路である熊野豊明線が南北方向に、名古屋岡崎線が東西方向に位置しております。

赤枠で囲まれた部分は、平成 30 年 4 月に名古屋市緑笹塚土地区画整理組合が設立され、現在、土地区画整理事業を行っている区域でございます。

こちらは、土地区画整理事業の設計図でございます。

現在、都市計画道路や区画道路、公園などの都市基盤、宅地の整備などが進められております。

本件は、この土地区画整理事業の進捗に伴いまして、地区の将来像を勘案しながら適切な用途地域等に変更するとともに、緑豊かで良好な低層住宅地の形成を図るため、地区計画を定めるものでございます。

それではまず、用途地域等の変更の概要についてご説明させていただきます。

スライドには、説明資料 3-1 ページの参考図（1）、用途地域等の変更の概要をお示ししてございます。

今回は、赤枠で囲われております、面積約 4.9ha の区域につきまして、変更を行うものでございます。

変更する区域は、現在、第一種低層住居専用地域、建蔽率 30%、容積率 50%、壁面後退 1.5m、10m 高度地区、第一種風致地区に指定されております。

今回の変更は、①の名古屋岡崎線南側の沿道 30m の区域につきましては、居住環境に配慮した商業・業務施設等と住宅の共存を図るため、第二種住居地域、建蔽率 60%、容積率 200%、20m 高度地区、準防火地域に、②の熊野豊明線の沿道 20m の区域につきましては、周辺の良い居住環境の保全に配慮しながら中高層住宅の形成を図るため、第二種中高層住居専用地域、建蔽率 60%、容積率 200%、20m 高度地区、準防火地域に変更するものでございます。また、③の区域については、自然環境と調和したゆとりある低層住宅の形成を図るため、種別は第一種低層住居専用地域のまま、建蔽率 40%、容積率 80%、壁面後退 1m、第二種風致地区に変更するものでございます。

スライドには、説明資料 3-2 ページの参考図（2）をお示ししております。

赤枠で囲まれた部分が地区計画の区域であり、面積は約 4.9ha でございます。

説明資料 3-3 ページに建築物等の制限の概要がございますので、あわせてご覧ください。

当地区は、都市計画道路名古屋岡崎線の沿道である区域を沿道地区、後背の住宅地である区域を低層住宅地区としております。

地区計画の目標は、土地区画整理事業の効果を維持しつつ、緑豊かでゆとりと
うるおいのある住宅市街地の形成を目指すものとしております。

スライドをご覧いただきたいと存じます。

建築物等の制限について、青枠で囲まれた低層住宅地区において、敷地面積の
最低限度、壁面の位置の制限を定めております。

沿道地区を含む区域全体について、形態意匠の制限や緑化率の最低限度等を定
めております。

以上が、緑笹塚地区の内容でございます。

なお、本件につきましては、議案ごとに、令和2年12月7日から21日まで都
市計画の案について縦覧を行いました、意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の都市計画手続きでございますが、いずれも名古屋市決定の案件
でございますので、当審議会でも可決されましたら、愛知県知事と協議を行ったの
ち、都市計画の変更及び決定を行うこととなります。

また、風致地区の種別の変更につきましては、本市の条例におきましてあらか
じめ都市計画審議会の意見を聞いて定めるとなっておりますことから、諮問に
対して異議のない旨の答申をいただいたのち、種別の変更を行うこととなりま
す。

それでは、ご審議をよろしくお願いいたします。

議長 ただいま、ご説明がありました案件につきまして、ご意見ご質問がございま
したらご発言ください。
委員 お願いいたします。

委員 1点、説明をお願いしたいんですけども、説明資料の3-3ページ、地区計画
の概要で建築制限の概要が記載されております。

この中で、下から2段目の緑化率の最低限度というところが、この低層住宅地
区では10分の1.5ということになっていて、括弧で熊野豊明線から20mの区域
というふうに記載があるということで、あれっと思って、20mよりも中の方が本
来もっと低層住宅地として、緑化率も上げていかなければいけない地区なのにな
と思って、よく調べてみたら、実は、この中の方は先ほどの1ページの資料でも
あるように、③の第一種低層住居専用地域のままですから、ここには、実は用途
地域に連動した緑化地域制度で緑化率を20%、それからさらにここには風致地
区がかかっているんで、これで30%、緑化地域で20%、風致地区で30%の緑化
率がここは決まってるんだよということがわかり、30%、15%、10%っていう、
土地利用に応じた緑化率になっているんだなということが、一応わかりました。

しかし、これは他にもこの2つ上の壁面の位置の制限というのにも同じような
ことで、地区計画で決めてること、実はそのベースの用途地域とか、風致地区
で決まってるんですが、一覧で見えないものですから、地区計画だけ見ると、わ
からないし、また、用途地域を見てみても当然わからないということがあ
るようなので、その辺りのことを少しまとめて、どういう関係になっているのかとい
うことをご説明いただきたいというふうに思います。

議長 それでは幹事の方からお願いします。

幹事 内容の方が非常にわかりにくくて、申し訳ございません。
(都市計画) ご指摘をいただきました件につきまして、事務局の方であ
らかじめ、どういう関係にあるかというのを整理した表の方をお作りしてござ
いますので、そちらの方をスライドでご覧いただきたいと存じます。

今、ご指摘のありました当地区における壁面の位置の制限、それから緑化率の
最低限度につきまして、今回定める地区計画とあわせて指定されます用途地
域、或いは風致地区、緑化地域といったものとどういう関係になるかというものを、
区域ごとに整理させていただいたものでございます。

まず、壁面位置の制限につきましては、用途地域、風致地区による制限のない

熊野豊明線から 20m 区域につきまして、熊野豊明線から 1m、林地や壁面道路、区画道路から 0.5m とする制限を設けてございます。

また、緑化率の最低限度につきましては、風致地区による 30%の緑化制限のない区域につきまして、熊野豊明線から 20m の区域では 15%、沿道地区におきましては 10%の緑化制限を設けております。

これによりまして緑化地域制度ですと、緑化義務が敷地面積 300 m²未満では発生しない、制限がないという形になってございますが、この地区計画により、小規模な敷地においても一定の緑化を求めるという内容になってございます。

こういったことから、この地区のゆとりと潤いのある市街地形成というものを、用途地域、風致地区、緑化地域とともに地区計画をあわせて掛けることで、より強化していこうという内容でございます。

委員

よくわかりました。

地区計画がそういう意味を持っているんだということが、この表を見るとよくわかるんですが、実際、一般の市民の方は、ここを土地利用するというか、例えば土地を買って住宅を建てるような時に、このあたりが、一覽でしっかりとわかるように周知というか、改良していただきたいと改めてお願いしたいのと、できれば都計審においても、この辺の複雑な案件については、こういう関係になっているんだということをあらかじめ説明資料で記載していただけるとありがたいということで、これは検討していただきたいと思います。以上です。

議長

ありがとうございました。

今、ご意見をいただきましたので、今後の審議会の資料などにも反映していただきたいと思います。

他にはいかがでしょうか。

特に他の発言もないようでございますので、次に案件 4「長期末整備公園緑地の見直しについて」を議題とします。

幹事の説明を求めます。

幹事
(防災・都市施策)

それでは、長期末整備公園緑地の見直しに関する案件についてご説明いたします。

本件に関する議案は、第 17 号議案「名古屋都市計画用途地域の変更」、第 23 号議案「名古屋都市計画公園の変更」及び第 24 号議案「名古屋都市計画緑地の変更」の 3 議案でございますが、これらは相互に関連しておりますので、一括してご説明させていただきます。

議案資料といたしましては、用途地域に関するものとしまして、資料番号 17-1 の計画書、17-2 の総括図、17-5 の計画図。公園に関するものとしまして、資料番号 23-1 の計画書、23-2 の総括図と 23-3 の計画図。緑地に関するものとしまして、資料番号 24-1 の計画書、24-2 の総括図、24-3 の計画図でございます。ご確認ください。

また、当案件は、説明資料、参考資料の「長期末整備公園緑地の都市計画の見直し方針と整備プログラム(第 2 次)概要版」、及びスライドにてご説明いたします。

それでは、失礼ながら、以後は着座にてご説明させていただきます。

本件の説明に入ります前に、この変更に至る背景、経緯についてご説明いたします。

スライドの方をご覧ください。

長期末整備公園緑地とは、名古屋市が事業を行う公園緑地で、都市計画決定後、長期間が経過し、区域内に買収が必要な民有地が存在している都市計画公園緑地のことを示してございます。

未整備公園緑地の見直しにつきましては、平成 19 年度に 1 度目の全市的な見直しを行っておりますが、それから約 10 年が経過し、公園緑地を取り巻く状況

が変化したことを受け、平成 28 年 12 月に有識者らで構成する名古屋市緑の審議会から提出された答申の内容に基づき、宅地化した区域を中心に、きめ細やかな区域見直しを行うことといたしました。

その後、平成 30 年 1 月に当審議会にご報告させていただきまして、同年 3 月、正式に「長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム（第 2 次）」を策定公表したものでございます。

次に、お手元の参考資料、「長期未整備公園緑地の都市計画の見直し方針と整備プログラム（第 2 次）概要版」をご覧ください。

こちらの方の冊子になってございます。

1 ページから 10 ページにかけまして、長期未整備公園緑地の取り組みと現状、見直しの必要性、見直しの考え方についてまとめてございます。

8 ページをご覧ください。

都市計画の見直しの考え方でございます。都市計画の見直しにつきましては 5 つの基本方針に基づいたものでございます。

今回、第 2 次見直しでは、基本方針 5 の、計画に支障のない範囲での宅地化の進行区域の削除につきまして、「縁辺部にあり、おおむね 1ha 以上かつ 8 割以上宅地化している区域」、「樹林型の公園緑地において、概ね 1ha 以上、かつ 50 年以上非樹林地となっており、周辺樹林への影響がない区域」、「学校グラウンド、一団の墓地など、規模が大きく移転困難な施設」の 3 つの対象につきましても、削除を検討する区域として、新たに設定してございます。

それでは本件の内容について説明させていただきます。

説明資料をご覧ください。説明資料 1 ページ、(2) 都市計画変更の理由でございます。

本件は先ほど説明いたしました、「長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム（第 2 次）」に基づき、都市計画変更の手続きを進めるものでございます。

その中で、都市計画の見直し対象とした 13 公園緑地のうち、令和元年 8 月に 6 公園緑地の、令和 2 年 10 月に 2 公園の都市計画変更をいたしました。

今回は地元説明会等を実施した東山公園と荒池緑地の 2 公園緑地について、一部の区域の削除を行うものでございます。

また、公園緑地の削除を行う、一部区域につきましては、周辺の土地利用の状況や、用途地域等の指定状況を鑑み、用途地域もあわせて変更するものでございます。

(3) 都市計画変更の概要でございます。

表には、今回都市計画変更を行う東山公園と、荒池緑地の概要を示しております。

説明資料 2 ページ、位置図をご覧ください。

見直し方針に基づき、都市計画の見直しの対象といたしました 13 公園緑地の位置を色塗りにしてございます。

図中で、丸囲いがある 2 公園緑地が、今回、都市計画変更を行う東山公園と荒池緑地でございます。

なお、名称に※印 1 のついている 6 公園緑地につきましては、令和元年 8 月に都市計画変更を行い、※印 2 のついている 2 公園につきましては、令和 2 年 10 月に都市計画変更を行ったものでございます。

それでは今回の変更につきまして、スライドで具体的に説明いたします。スライドの方お願いいたします。

始めに千種区、昭和区、名東区、天白区の東山公園でございます。東山公園は、昭和 22 年に都市計画決定され、現在約 257.2ha の総合公園でございます。黄色の区域が現在の計画区域でございます。

東山公園につきましては、スライドでお示ししております削除検討区域のうち、今回は 3 箇所について変更するものでございます。

次に、スライドでは、説明資料 3 ページの参考資料①（その 1）を示しており

ます。

東山公園の具体的な変更内容でございます。凡例にあるとおり、赤で色塗りされている部分が、宅地化の進行区域及び長期にわたり非樹林地となっている区域で、今回削除を行う区域でございます。変更後の面積は約 253ha になります。

なお、西側の削除区域周辺は、樹林型の公園とするため、公園の中央に住宅地があっても公園機能上支障がなく、また、この周辺の土地はすでに名古屋市が取得をしておりますので、これ以上削除区域が拡大しないということで、今回削除を行うものでございます。

スライドの中央の右側の点線の四角でお示ししている区域につきましては、用途地域の変更でございますので、引き続きご説明いたします。

スライドでは説明資料 4 ページの参考図①（その 2）をお示ししております。

東山公園の区域見直しに伴う、用途地域の変更内容でございます。赤色で囲われた部分が今回変更を行う区域でございます。

公園を削除する区域のうち、周辺の用途地域の指定状況や、土地利用の状況、道路の整備状況、隣接地との調和、これまで風致地区として良好な風致が維持されたという背景を考慮し、東山公園線南側の沿道 20m の区域につきまして、風致地区を維持しつつ、用途地域の種別を第一種低層住居地専用地域、容積率 50% から、第二種低層住居地専用地域、容積率 100% に変更するものでございます。

続きまして、天白区の荒池緑地でございます。荒池緑地は昭和 33 年に都市計画決定され、現在約 57.2ha の緑地でございます。

次に、スライドでは、説明資料 5 ページの参考図②をお示ししております。

荒池緑地の具体的な変更内容でございます。赤色で色塗りされている部分が、宅地化の進行区域で、今回削除を行う区域でございます。変更後の面積は約 53.3ha になります。

なお、荒池緑地についての用途地域等の変更はございません。

以上が、長期末整備公園緑地の見直しに関する内容でございます。

なお、本件につきましては、議案ごとに令和 2 年 12 月 7 日から 12 月 21 日まで、都市計画の案について縦覧を行い、東山公園について 1 通、荒池緑地について 1 通の意見書が提出されました。

スライドの方をご覧ください。説明資料 6 ページの東山公園について、をお示ししております。

これは縦覧期間中に提出された、都市計画公園緑地の都市計画案にかかる意見書の要旨及び都市計画決定権者である本市の見解を示したものでございます。

意見の要旨といたしましては、東山公園について、都市計画公園区域内の場合、売却条件が悪いため、所有地を削除区域に追加して欲しい。または、名古屋市による土地の早期買取をお願いするという主旨のご意見をいただきました。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、長期末整備公園緑地の都市計画の見直し方針と整備プログラム（第 2 次）の都市計画の見直しの基本方針に合致しない区域につきましては、引き続き都市計画公園区域として維持していくこととしております。なお、東山公園については、2038 年度以降に事業着手し、用地取得することとしております。」としております。

次に、スライドでは、説明資料 6 ページの荒池緑地について、をお示ししております。

こちら縦覧期間中に提出された都市計画公園緑地の都市計画案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者である本市の見解を示したものでございます。

意見の要旨といたしましては、荒池緑地について、所有地が都市計画緑地の区域から削除されることに伴い、用途地域の建蔽率 30%、容積率 50% を隣接地区と同様の建蔽率 40%、容積率 80% に変更して欲しいという趣旨のご意見を頂戴いたしました。

説明資料 5 ページの参考図②のうち、赤の枠線でお示ししております区域に土地を所有されている方から意見書が提出されております。

スライドには当該地域周辺の用途地域に関する図面をお示ししております。

現在の指定は、第一種低層住居専用地域、建蔽率 30%、容積率 50%となっております。これを西側の隣接地区と同様の第一種低層住居専用地域、建蔽率 40%、容積率 80%へ変更して欲しいという主旨のご意見をいただいたというところでございます。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「本市においては、都市施設として整備を図る区域や東部丘陵地のうち基盤未整備な区域等については、第一種低層住居専用地域で建蔽率 30%、容積率 50%を指定しております。当地区は、都市計画緑地の区域から除外削除され、都市施設として整備を図る区域ではなくなるものの、東部丘陵地のうち基盤未整備な区域であるため、引き続き建蔽率 30%、容積率 50%にする必要があります。」としております。

以上が意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解でございます。

今後の都市計画手続きでございますが、名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら、愛知県知事と協議を行った後、都市計画変更を行うこととなります。

それではご審議のほどよろしく願いいたします。

議長 ただいまご説明のありました案件につきまして、ご意見ご質問がございましたらご発言ください。
委員 お願いします。

委員 一応ここの変更理由のところにありますけども、当初見直しの対象とされた 13 公園緑地のうち、すでに、今回含めて 10 の公園緑地が見直しをされてきている、決議が終わっている、終わろうとしているということになるかと思えます。
これ以外の 3 公園、それから今日の東山公園については、一部候補にはなっていたけれども今日上がってきてないものもあるので、そのあたりもどうなっているかということも含めて、今、それぞれがどんな状況なのかなということについて教えていただけますか。

議長 では事務局からお願いします。

幹事 (防災・都市施策) 今後、都市計画区域の変更を予定しております公園緑地につきましては、東山公園、氷上公園、相生山緑地、勅使ヶ池緑地の 4 つの公園緑地でございます。
東山公園につきましてはスライドの方ご覧いただきたいと思うのですが、非常に大きな公園ということで複数箇所の削除区域がございます。

本日の審議会では今、黄色でお示した 3 箇所についてご審議いただいているというところでございますが、残り 4 箇所ですが、まだ残っておりますので、これらの区域につきましては、都市計画を削除する地元説明会や、地権者への個別説明を行いまして、ご理解をいただいたところから順次、都市計画変更を行って参りたいと考えているところでございます。

氷上公園につきましては、お手元に配付しております、整備プログラムの冊子の方ご覧いただきたいと思うのですが、こちらの 18 ページの左下に氷上公園がございます。

氷上公園につきましては都市計画道路の廃止に伴いまして都市計画公園区域を追加する予定となっておりますので、道路と公園の変更に係る地元説明会を今後行いまして、ご理解いただいた段階で、手続きを行っていかうと考えているところでございます。

続きまして相生山緑地につきましては同じく冊子の 24 ページをご覧ください。

相生山緑地につきましては、一番北のほうの都市計画を削除する区域と、真ん中あたりの都市計画道路の廃止に伴い、都市計画緑地を追加する区域、この 2 つの種類、2 箇所でございます。

都市計画を削除する区域につきましては、今後説明会を行いまして、手続きを

行っていこうと考えているところでございます。

また、都市計画緑地を追加する区域につきましては、都市計画道路の扱いが決まった段階で対応を検討していこうと考えているところでございます。

最後、勅使ヶ池緑地につきましては、1つ前のページ23ページの上の方の図をご覧ください。

勅使ヶ池緑地につきましては、関係事業者と都市計画の削除等に関して現在調整中でありまして、調整がつき次第、地元説明会を開始し、手続きを行っていこうと考えているところでございます。以上です。

委員 ありがとうございます。13公園の内、9ないし10まで進んできているということで、これからも積極的に進めていただきたいと思うのですが、一方で、こうやってしていくうちに、また新たに宅地化が進んで、さらにまた、その見直しというか削除しなければならないみたいなど出てくるとい、いたちごっこみたいなことも少し懸念されるわけですが、そのあたり今、先行買収とか、いろんな宅地化を抑えるための対策っていうことは今、どのようなことをやっていただいているのかということをお尋ねしたいです。

議長 では幹事の方からお願いします。

幹事 (みどりの用地) 緑政土木局緑地事業課みどりの用地主幹 矢子と申します。よろしくお願いいたします。

今後の用地取得についてということでございますけども、現在、整備プログラムを策定時におきまして、民有地の買収に投入できる事業費は過去5年間と同様程度の水準を確保するというので、10年間で約200億円を見込んでいます。

都市計画公園緑地区域内における樹林地や宅地などの民有地について鋭意買収を進めており、令和元年度につきましても、面積約2.3ha、約20億円の用地買収を行ってきたところです。

また、整備プログラムにおきまして、借地対応区域に位置付けられた公園緑地は、優先順位を定め、順次、オアシスの森づくり事業による借地契約による樹林地保全を図っております。借地契約による土地所有者の負担軽減等により、宅地化の抑制が期待されると考えているところです。

委員 ありがとうございます。そちらの方もしっかり進めていただきたいということ要望しておきたいと思います。

今回の案件については、異議ありません。

議長 ありがとうございます。
では、委員をお願いします。

委員 東山公園について伺いたいのですが。今も、ご意見がありましたように、今回一部の地区の削除にとどまっております。まだ幾つかの箇所が残ってますが、今スライドで出ている資料の中で言うと、公園の南の部分。山手植田線の南側ですね。この区域なんですけれども、ここがなかなか進まないのはどういう理由なのかということをお尋ねしたいと思います。

1つの理由として、要するに宅地化が進んでいる区域を今回除外するという事なんですけれども、その除外する区域と細い道を挟んですぐ向かい側にも宅地がある部分があるんですね。

そういったところなんかは、意見書にもあるように、自分のところも削除区域に追加して欲しいと、こういう声が上がっていると聞いているんですけれどもその辺がどうかということ。

もう1つ、八事天白溪線という都市計画道路があります。この道路が廃止という方向になったんですけれども、それとの絡みもあるのかなと思うんですけど、今

回削除提案されなかった理由についてお聞かせください。

議長 それでは幹事の方からお願いします。

幹事
(防災・都市施策) 今回削除区域に入れて欲しいという方についての回答といたしましては、こちらの整備プログラムの8ページをご覧くださいと思うのですが、この8ページの方で、この第2次の見直しについての都市計画見直しの基本方針を書かせていただいております。今回この5つの方針のうち、まさに5番の下のところで新たな指定の追加、こういったきめ細やかな見直し方針に基づいて全市的に見直しを行ったというところでございます。

そういった中で、今ご指摘のこちらを削除して欲しいという方のエリアにつきましては該当しないということになっておりますので、そちらの敷地については削除区域に入っていないというものでございます。

委員 いや、その削除区域に入っていない地域の人達から入れてくれという声が、意見書は1通なんだけれども、説明会なんかで出ていませんかと。

幹事
(防災・都市施策) 説明会ではそういったご意見も頂戴しておりますが、そういった説明でお答えさせていただいてるという状況でございます。

委員 その辺、本当にどこで線を引くかってなかなか難しいと思うんですけど、すぐ細い道挟んで向かい側の人もね、公園になると。そして南側は削除されると。ちょっと住民の方々にしてもなかなか納得できないところがあるのかなとは思っています。だから、その点丁寧に説明するのか、それとも追加するのか、そういった検討しないと。地元の理解を得て、削除していくということなどできないと思うんで、ちょっと住民の方の意見の状況をよく聞きながら、理解してもらうのか、今の話だと理解してもらうということなんですけど、そこは丁寧にやっていただきたいということを思うんですね。

それからもう1つ、道路との関係。八事天白溪線の関係はどうなんでしょうか。

幹事
(街路計画) 八事天白溪線につきましては、平成28年度、未着手都市計画道路の見直しということで、廃止方針ということで本市の方針が確定されております。

現在現道の部分におきまして、交通安全に対するご意見など、地元の方のご意見がありますので、現道のあり方について、関係機関と調整をしているところでございます。検討の整理がつき次第、説明会等を開始して廃止の手続きを進めて参りたいと考えております。

委員 その都市計画道路の八事天白溪線の廃止をした上で、どういうふうに整備をするのかでいろいろ住民の方も意見がまとまっていなくてことは私も聞いているんですけど。それがまとまらなければ都市計画道路が廃止できないのかということがよくわからないですね。

都市計画道路の廃止をするということはもう決めてるんだから、すぐ廃止して、そうすれば公園の方だって、廃止の方向に、削除のことが進むと思うんですけど、そういうわけにはいかないんですね。

幹事
(街路計画) はい。地元の方々とも、毎年お話し合いを続けさせていただいておりますが、その中でまずは廃止を決めたので廃止して欲しいということも伺っております。

ただ、その後の道路の整備、現道のあり方についても、ご意見をいただいておりますので、その辺もう一度また地元の方々とお話をしたりしながら整理をして、説明会等々開催して参りたいと思いますのでよろしくお願いします。

- 委員 この地区はですね、道路と公園と両方都市計画変更があつてですね、また住民からもいろんな意見が出てるということで、苦労はされてると思います。当局も。
- ただ、方向としては、公園は削除する、道路は廃止する。これはもう決めてから大分経つので、本当に苦労はされてると思いますが、鋭意努力していただいて、早く都市計画変更ができるようにしていただきたいということを申し上げておきます。
- 議長 ありがとうございます。ご意見としてちょうだいしたいと思います。
- 他にご発言ございますでしょうか。
- では他にはご発言がないようでございますので、これまで事務局の説明を受けて質疑を進めて参りました各案件の議案についてお諮りしたいと思います。
- 特にご意見いただきましたけれど各議案についてご異議ということはなかったかと思います。
- それではまず案件2から4に関わる第17号議案から第20号議案及び第23号議案から第26号議案についてお諮りします。
- これらの議案について原案通り可決してよろしいでしょうか。
- 委員 (異議なし)
- 議長 ありがとうございます。それでは原案通り可決いたします。
- 続きまして諮問でありました第27号議案についてお諮りしたいと思います。
- これまで、質疑の中では異議ある旨のご発言は特にございませんでした。原案通り変更するというに異議のない旨を答申してよろしいでしょうか。
- 委員 (異議なし)
- 議長 それでは原案通り変更することに異議のない旨答申いたします。
- 続きまして案件5「都市計画道路高速1号線等について」を議題とします。
- 幹事 (街路計画) それでは、案件5「高速1号線等について」ご説明をさせていただきます。
- 議案資料といたしましては、第21号議案「名古屋都市計画道路の変更」については、資料番号21-1の変更計画書、21-2の総括図と、21-3の計画図となっております。第22号議案「名古屋都市計画駐車場の変更」については、資料番号22-1の変更計画書、22-2の総括図と、22-3の計画図となっております。ご確認ください。
- また、案件5「都市計画道路高速1号線等について」と題しました説明資料に、都市計画変更の概要をまとめておりますので、あわせてご確認ください。
- 詳細については、スライドで進めさせていただきます。
- それでは、失礼ながら、以降は着座にて、進めさせていただきます。
- リニア開業に向けた本市の取り組みについてご説明いたします。
- 「名古屋駅周辺まちづくり構想」を平成26年9月に策定し、リニア中央新幹線開業後のまちを見据え、多様な主体がまちづくりを進めるための共通目標となる基本方針と具体的な取組をお示ししました。
- また、まちづくり構想に掲げられたプロジェクトのうち、交通基盤関連プロジェクトについて、「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、今後の整備内容を具体化するための方向性をお示ししました。
- 交通基盤整備方針には、大きく分けて、駅とのアクセス性の向上、総合交通結節機能の強化、ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成が掲げられております。このうち、駅とのアクセス性の向上については、鉄道施設、高速道路、一般道路、歩行者通路についてそれぞれの方向性が示されております。このうち高速道路が本案件に係る内容となります。

名古屋駅周辺の高速道路ネットワークについてです。左の図は、名古屋駅周辺の高速道路ネットワークをお示しております。名二環につきましても、2021 年春の供用予定でありますので、リニア開業時におきましては、高速道路ネットワークが概成しております。この充実した高速道路ネットワークを活かしリニア効果を広域に波及させます。

名古屋高速道路の現状と課題についてです。

左の図は、名古屋高速道路のネットワークをお示しております。また、お手元の説明資料 5-4 ページの図-2 が同様の図となっております。

名古屋高速道路は、時計回りに一方通行の都心環状線と 6 本の放射路線からネットワークが形成されております。また、丸田町ジャンクションにおける現状の渡り線は、「南行きから東行き」、「西行きから南行き」となっております。

次に現状と課題についてですが、名古屋高速道路は、都心環状線の合流部で渋滞が発生しており、具体的な箇所は、明道町ジャンクション東側、丸田町ジャンクション南側、鶴舞南ジャンクション西側となっております。このため、名古屋高速道路出入口及び渡り線を追加し、名古屋駅とのアクセス性の向上を図ります。

高速道路出入口及び渡り線の追加についてです。名古屋駅とのアクセス性向上の取組みを右の図にお示ししております。また、説明資料、図-3 が同様の図となっております。

右の図に示すように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、西渡り線及び南渡り線の整備に取り組んでおり、黄金と新洲崎につきましても、昨年度都市計画手続きを行い、今年度事業化手続きが完了しております。栄出入口、西渡り線及び南渡り線が今回の都市計画変更の案件となります。

栄出入口等の整備効果といたしましては、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を見込んでおります。

次に今回の計画についてご説明いたします。

スライドには、お手元の説明資料を 1 ページ戻りまして、5-3 ページ、A3 版の「図-1 平面図（案）」をお示ししております。図面の右下に凡例をお示しておりますが、グレーが既存の高速道路の都市計画区域で東西の路線が高速 1 号線で通称が東山線、南北の路線が高速 2 号線で通称が都心環状線です。

東山線は東西相互通行で、都心環状線は南へ一方通行です。丸田町ジャンクションにおきましては、東山線が上、都心環状線が下の位置関係で立体交差しております。現状、南行きから東行きへの渡り線と西行きから南行きへの渡り線があります。

ピンク色で着色しておりますのが西渡り線で、都心環状線から分岐して東山線西行きに連絡する渡り線となります。

オレンジ色で着色しておりますのが南渡り線で、東山線東行きから都心環状線に連絡する渡り線となります。

今回、西渡り線、南渡り線を追加することにより、丸田町ジャンクションは、4 方向、すべての方向の渡り線を有するジャンクションとなります。

赤色で着色しておりますのが栄出口で、矢場町交差点と大須三丁目交差点の間で若宮大通に接続します。栄出口へは高速本線及び今回新たに設ける西渡り線からの利用が可能となります。

青色で着色しておりますのが栄入口で、若宮大通久屋東交差点の東側で若宮大通に接続しております。栄入口からは高速本線と今回新たに設ける南渡り線を利用できるようになります。

また、今回、栄出口の追加に伴い、都市計画駐車場である若宮大通駐車場の出入口等の移設による区域の追加が生じるため、併せて都市計画変更の手続きを行います。左下に拡大図を添付しております。

案件 5 の都市計画変更の内容といたしましては、都市計画道路の変更が栄出

入口・西渡り線・南渡り線の追加に関する事で、都市計画駐車場の変更が駐車場出入口新設等についてでございます。

都市計画変更案についてご説明いたします。

こちらは、都市計画道路の計画図です。議案資料 21-3 の計画図をスライドにお示ししております。

グレーが高速 1 号線及び高速 2 号線の既存の都市計画区域で、赤が出入口及び渡り線の追加に伴い、今回新たに都市計画区域に追加される範囲をお示ししております。都市計画区域に追加される範囲はすべて道路区域内にあります。

こちらは、若宮大通駐車場の計画図です。議案資料 22-3 の計画図をスライドにお示ししております。グレーが既存の都市計画区域で、赤が新たに都市計画区域に追加される箇所です。

今回の区域の追加に伴い、変更前の位置が名古屋市中区大須三丁目に変更後が名古屋市中区大須三丁目及び大須四丁目、変更前の面積が約 10,000 m²、変更後の面積が約 11,800 m²となります。

引き続き、計画内容についてご説明いたします。

出入口、渡り線、駐車場のそれぞれの計画内容について、説明資料、A3 版の「図-1 平面図（案）」の拡大図をスライドにお示ししてご説明いたします。

まずは、栄出口についてです。栄出口につきましては、丸田町ジャンクションのカーブ区間において、安全な曲線半径を確保し、若宮調節池を始めとする地下埋設物の状況等を考慮し、若宮大通の南側歩道に橋脚を設置し、分流・合流間の安全な距離を確保し、大津通に高さ制限がかからないよう、建築限界、高さ 4.5 m 以上の確保等を考慮し計画しております。栄・大須エリアへのアクセスや線形の制約を考慮し、やや西側に計画しております。

栄出口周辺の交通処理についてご説明いたします。栄出口からの車両を栄・大須エリアにスムーズに誘導できるような計画としております。栄出口が若宮大通に接続する位置には、信号を設け、また、Uターンして栄方面に向かう車両に対応するために、一般道路の拡幅及び信号運用の変更を行います。これにより、栄出口から若宮大通をUターンして栄方面へ、また、大須三丁目交差点等を左折して大須方面へスムーズにアクセスできる計画としております。

次は栄入口についてでございます。

栄入口は、久屋大通からの利用が可能となるよう、若宮大通久屋（東）交差点の東側に接続する計画としております。堀留交差点の通行制限がかからないよう、建築限界を確保し、本線及び渡り線へ合流いたします。

栄入口周辺の交通処理についてご説明いたします。栄入口へのスムーズな誘導を行うために、一般道路の拡幅及び信号運用等の変更を行います。これにより、若宮大通及び久屋大通から栄入口にスムーズにアクセスできる計画としております。

次に西渡り線です。

西渡り線の本線分流位置といたしましては、スライドにお示しする位置となっております。東新町入口の本線合流位置は、スライドにお示しする位置となっており、交通安全上の理由から東新町入口から西渡り線へは進入できない計画としております。東山線の下を通過し、本線合流箇所では、本線への合流とそのまま直進して栄出口の利用が可能です。

次に南渡り線です。

南渡り線につきましては、栄入口の通行制限がかからないよう、建築限界を確保するとともに、栄入口から合流する車両を見通すことができるよう、視距を確保し、高速本線の上を通過する計画としております。新設南渡り線の本線合流位置につきましては、既設南渡り線の本線合流位置の南側としております。これは、本線への合流位置を離すことにより、安全かつスムーズな本線への合流を促すためです。

高速道路の線形についてご説明させていただきましたが、説明資料、A3 版の平面図（案）の断面 2、断面 3、断面 4 にもお示ししておりますが、今回の計画

にあわせ、歩道に新たに橋脚を設ける計画としております。

次に若宮大通駐車場の計画内容についてご説明いたします。

名古屋高速道路の栄出口の設置に伴い、南側駐車場出入口が利用できなくなります。そのため、駐車場入口を現在の駐車場の区域よりも東に、出口を現在の区域よりも西に設ける計画としております。北側の駐車場出入口についてはこれまで通りの利用が可能です。

また、今回の計画に伴い、駐車場のエスカレーターが支障し、代わりにエレベーターを新たに設ける計画としております。

以上が高速道路及び駐車場の計画内容でございます。

ここからは、高速出入口、渡り線の整備効果についてご説明いたします。

最初に、西渡り線の整備効果です。お手元の説明資料 5-5 ページの図-4 が同様の図となっております。

現状、名古屋高速を利用して北方面から名古屋駅へ向かうルートをお示ししております。また、現況の渋滞箇所についても併せてお示ししております。

西渡り線及び新洲崎出口の整備により、東山線を経由することで、名古屋駅へのアクセス性が向上します。短縮効果といたしましては、距離で約 2 km、定時走行の場合で約 2 分となります。なお、都心環状線の渋滞を考慮した場合においては、10 分程度の短縮効果が見込まれます。また、西渡り線の計画台数につきましては、日あたり 3,700 台と推計しております。

次に南渡り線の整備効果です。説明資料、図-5 が同様の図となっております。

現状、名古屋高速を利用して名古屋駅から南方面へ向かうルートをお示しております。併せて、現況の渋滞箇所もお示ししております。

南渡り線及び新洲崎入口を整備することにより、東山線を経由することで、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が向上します。短縮効果といたしましては、距離で約 2 km、定時走行の場合で約 2 分となります。なお、都心環状線の渋滞を考慮した場合においては、10 分程度の短縮効果が見込まれます。

また、南渡り線の計画台数につきましては、日あたり 5,300 台と推計しております。

今回の整備を行うことによる、都心環状線の渋滞箇所における交通量の予測をお示しいたします。説明資料 5-6 ページの図-6 が同様の図となっております。

現況の交通量につきましては、日あたり 6 万台前後となっております。今回の整備を行わない場合の令和 9 年度の将来交通量は、リニア開業や開発需要等による交通量の増加から、現況と比べ、横ばいないし増加いたします。今回の整備を行うことにより、都心環状線から比較的交通量に余裕のある東山線に交通の転換が図られ、将来交通量はこのようになり、整備をしない場合の将来交通量と比べ、減少する見込みです。また、整備ありの将来交通量は現況の交通量と比較しても減少し、都心環状線の渋滞が解消する見込みです。

最後に栄出口の整備効果をご説明いたします。説明資料、図-7 が同様の図となっております。

現在、名古屋高速道路を利用して栄・大須エリアに向かうには、東新町出口、吹上西出口、東別院出口などを利用し、出口から若宮大通など交通量の多い一般道路を走行して目的地に向かっております。

これらの出口の現況の利用台数は、このようになっております。

栄エリア周辺の出口は、開発需要による交通量の増加等もあり、今回の整備を行わない場合は、全体として利用台数が増加する見込みです。栄出口、西渡り線の整備により、目的地により近い栄出口に交通転換が図られ、その利用台数予測は、4,800 台です。今回の整備を行う場合、東新町出口等の利用台数は、このようになり、整備なしの場合と比べ台数が減少する見込みです。栄出口の整備効果といたしましては、栄・大須エリアの利便性が向上、既存出口からの転換により、都心部における自動車の集中緩和に寄与いたします。また、入口の整備についても同様の効果を見込んでおります。

このスライドでは、今回の計画による一般道路の混雑緩和について具体的に説明いたします。説明資料 5-7 ページ、図-8 が同様の図となっております。

東新町出入口や吹上西出入口から栄出入口へ利用転換することにより、主に、錦通、広小路通、若宮大通等の東西路線の交通量が減少いたします。空港線から久屋大通間で錦通は 2,000 台以上減少、広小路通は 500~1,000 台減少、若宮大通は 2,000 台以上減少いたします。

次にスライドでお示しした範囲における、走行台キロの変化をお示しいたします。走行台キロとは、自動車走行距離の総和で道路交通需要を表します。整備なし場合は、42 万 3 千台キロで整備ありの場合は、41 万 1 千台キロとなり、1 万 2 千台キロ減少し、今回の計画により一般道路の混雑が緩和される見込みとなっております。

このスライドから 3 枚につきましては、丸田町ジャンクション付近の 3 つの断面での環境予測結果となります。お手元の資料 5-7、5-8 ページにも予測結果等を記載しておりますので、併せてご覧ください。

こちらは丸田町ジャンクション北側の断面での結果となっております。スライドの右上に断面位置をお示ししております。

騒音、大気質、振動につきまして、スライドの左側に令和 9 年度の予測結果をお示ししております。それぞれ赤枠で囲った予測結果と黄色で着色した環境基準、要請限度をお示ししております。予測結果は、騒音、大気質の環境基準、振動の要請限度以下となっております。

要請限度とは、道路交通振動がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認められるときに、道路管理者または公安委員会に措置を執るよう要請する際の限度をいいます。

また、環境予測条件である、将来交通量、遮音壁等の高さを右下にお示ししております。

騒音の現況調査を断面位置の左側にお示ししております。

こちらのスライドはジャンクション西側の断面での結果となっております。こちらにつきましても、騒音、大気質の環境基準及び振動の要請限度の数値以下となっております。また、環境予測条件、騒音の現況調査結果を併せてお示ししております。

こちらのスライドはジャンクション南側の断面での結果となっております。こちらにつきましても、騒音、大気質の環境基準及び振動の要請限度の数値以下となっております。また、環境予測条件、騒音の現況調査結果を併せてお示ししております。

このように、3 つの断面ともに騒音、大気質の環境基準、振動の要請限度の数値以下となることを確認しております。

今後のスケジュールについてでございます。説明資料 5-9 ページにも同様のスケジュールを記載しております。関係機関協議・調整を実施し、今年度の 9 月 23 日、9 月 24 日に地元説明会を開催いたしました。また、12 月 7 日から 21 日にかけて案の縦覧を実施し、期間中意見書の受付を行い、皆様から多数のご意見をいただきました。後ほどご説明させていただきます。

本日開催の都市計画審議会でご審議いただき、お認めいただきましたら、今年度中に都市計画決定を行う予定です。

次年度以降は事業化の手続きを進め、節目、節目に事業説明会や工事説明会を開催しながら、事業を進め、令和 9 年度の完成供用を目標に進めてまいりたいと考えております。

以上が都市計画についてのご説明でございます。

なお、本件につきましては、議案ごとに令和 2 年 12 月 7 日から 12 月 21 日まで、都市計画の案について縦覧を行ったところ、21 号議案につきましては 21 通の意見書の提出がございました。お手元の資料に意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解をお示ししております。

いただいたご意見については、1 計画全般から 11 その他まで分類させていた

だいております。

これからのスライドは、意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解をいくつかご説明いたします。

お手元の資料1ページをご覧ください。1. 計画全般に関するご意見です。

赤枠で囲った箇所をご説明いたします。

1 つ目は、「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。」、2 つ目は、「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。」というご意見をいただきました。

これらのご意見に対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「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と考えております。

今回の計画案による都心部交通量の変化については、周辺的高速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。」としております。

3 ページをお開き下さい。1. 計画全般に関するご意見です。1 つ目は、「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。」、2 つ目は、「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るべき。」というご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」としております。

4 ページをお開き下さい。2. 必要性に関するご意見です。

1 つ目は、「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。」。

2 つ目は、「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。」

3 つ目は、「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。」というご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」としております。

5 ページをお開き下さい。2. 必要性に関するご意見です。

1 つ目は、「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。」。

2 つ目は、「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な。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。」等のご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。今後もしも丁寧に説明を重ねてまいります。」としております。

6 ページをお開き下さい。3. 代替案に関するご意見です。

1 つ目は、「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」の提案に戻す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。」。

2 つ目と 3 つ目のご意見をいただいた方から、具体的な U ターン路についてご提案がありましたので、スライドでご説明させていただきます。

こちらが、意見書をいただいた方からご提案いただいた U ターン路の案です。

今回の丸田町ジャンクションの「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公園付近で「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」を通行させるという案です。

U ターン案をご提案いただいた方からメリット・デメリットについてもご意見をいただいておりますので紹介させていただきます。

まず、メリットとしては、建設費を安価にできる、歩道上に柱を建設する必要がなくなる、日照権・電波妨害・騒音低減や見晴らしも確保できる、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などです。

デメリットとしては、走行距離が長くなるなどです。

資料 6 ページに戻りまして、これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」とさせていただきます。

8 ページをお開き下さい。4. 橋脚配置に関するご意見です。1 つ目は、「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。」等のご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」としております。

9 ページをお開き下さい。5. 環境に関するご意見です。

1 つ目は、「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。」。

2 つ目は、「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るべきであり、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るべき。」というご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」とさせていただいております。

10 ページをお開き下さい。6. 景観・緑化等に関するご意見です。

1 つ目は、「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。」。

2 つ目は、「地区の景観が悪化する。」等のご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」としております。

11 ページをお開き下さい。7. 交通量に関するご意見です。「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るべき。」というご意見をいただきました。

見解といたしましては、「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。」としております。

12 ページをお開き下さい。まず、上の赤枠、8. 交通施策との整合に関するご意見です。

「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。」等のご意見をいただきました。

これらのご意見に対する見解といたしましては、「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。」としております。

続きまして、下の赤枠、9. 補償に関するご意見です。

「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。」というご意見をいただきました。

都市計画決定権者の見解といたしましては、

「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。」とさせていただいております。

13 ページをお開き下さい。10. 説明会に関するご意見です。

「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。」というご意見をいただきました。

見解といたしましては、「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いまいります。」としております。

14 ページをお開き下さい。その他としてご意見をいただいておりますので、見解と併せてご覧いただきたいと思います。

以上が意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解に関するご説明です。

今後の都市計画手続きでございますが、本件はいずれも名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の変更を行うこととなります。それでは、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

議長 ありがとうございます。
それではただいまご説明がありました案件につきましてご意見ご質問がございましたらご発言いただきたいと思います。

委員 確認をさせていただきたいのですが。
説明資料の5-4のところで名古屋高速の現状課題ということで、明道町、それから丸田町、鶴舞南ということで3箇所の渋滞について書かれておりますけれども、この渋滞というのは常時渋滞をしている状況なのかそれとも朝夕なのか、ということが1点と、それから、5-5のところで、短縮効果としてこの西渡り線と南渡り線で、距離で2km、時間で2分ということが書いてありますけれども、これは渋滞は関係なくて渡り線を使ったことで、距離が2kmで、その分が2分早くなるというようなことでよろしいでしょうか。

幹事 (街路計画) 渋滞の時間帯でございますけれども、名古屋高速の都市環状線の渋滞は朝夕が集中的な渋滞となっております。
また、短縮効果につきましても、km ばぐるっと回ったものと、短縮された、その走行延長の距離です。時間に関しましても、制限速度を考慮した場合の想定での短縮効果となります。

委員 そうしますと、この説明資料の中で、例えば5-6のところに1日4,000台ぐらい減るという数字もありますが、それで言うと、もっとわかりやすい説明の資料の作り方としては、例えば朝夕、この時間帯が混むと、その時の台数が何台で、それが渡り線を使うことで何台減って、というような説明資料があると、よりわかりやすいかなと思いました。

それと、この2分と2kmというのも、これは渡り線を使った時の話だけであって、これが渋滞があることによって、先ほど説明の中でも約10分ぐらいの短縮だという話があったと思いますけれども、こういうこともちゃんと資料に書いて、比較対照ができるようなものがあると、一般の方にもっとわかりやすいかなというふうに思いますので、それだけ1点、意見ということで述べさせていただきます。

議長 はい、ありがとうございます。
では田口委員。お願いします。

田 口 それではですね、3つの角度からお尋ねをしたいと思います。まず1つは、都
委 員 市計画変更の理由について伺います。

全線が開通した名古屋都市高速道路に、追加で出入口などを設置する。こういう構想が持ち上がったのは、先ほどの説明にもありましたように、リニア建設が計画されたことによるものです。ですから、都市計画変更の理由は、「リニア中央新幹線の開業に向け」とされています。

名古屋市は、今、スクリーンにも出ていますが、名古屋駅周辺交通基盤整備方針を2018年3月に策定しました。リニア開業に向けて、名古屋駅との高速道路のアクセス性の向上ということで、すでに都市計画決定された黄金のフルインターチェンジ化と新洲崎出入口の追加に加えて、栄出入口と西渡り線の追加が、この交通基盤整備方針では明示されています。

ところが、この方針では南渡り線は構想されていませんでした。そのことが意見書に対する市の見解として6ページに出ていますが、当初、市はですね、南渡り線は構想していなかったんです。

それがなぜ出てきたのかと。この市の見解を見ますとね、名古屋高速道路公社が中期経営計画を策定して、その中で、南渡り線について事業化を検討すると、こういうことが出てきたんだというふうになっています。ということは、南渡り線の追加は、高速道路公社から提案されたものだ。こういう理解でよろしいでしょうか。

幹 事 南渡り線の追加につきましては、令和元年7月に開催されました、名古屋高速
(街路計画) 道路公社の運営会議、これは市長、愛知県知事が出席のもと運営される会議でございますけれども、そちらの方で、名古屋高速道路の中期経営計画において、事業化に向けた検討を行うということが示され、公社により提案されております。

田 口 名古屋高速道路公社は、平成19年当時、渋滞対策として南渡り線ではなくて、
委 員 吹上Uターンを考えていました。この点についてはまた後程伺います。

南渡り線については、名古屋市の交通基盤整備方針では示されず、そして公社が吹上Uターン案から南渡り線に方向転換した理由についても何の説明もしないで、中期経営計画で突如示した構想であります。

南渡り線を追加する理由は、都心環状線の渋滞解消と名古屋駅から中部国際空港をはじめとする南方面へのアクセス向上とされています。

南渡り線を追加することによって解消される渋滞箇所は、明道町ジャンクションですので伺いますが、明道町ジャンクションにおける、年間の渋滞時間は何時間ですか。

また、名古屋駅を出発点にして、中部国際空港など南方面に向かう交通量は、1日当たり何台ですか。

あわせて南渡り線の事業費、栄出入口、西渡り含めて600億円っていうのは、意見書に対する市の見解で約600億円と出ていましたけれども、南渡り線の事業費は、何億円見込んでいるのかもあわせてお尋ねいたします。

幹 事 まず、渋滞に関する定義、渋滞という表示をしている内容でございますけれども、
(街路計画) も、時速30km以下の車列が、1km以上、30分以上継続した場合、渋滞と称しております。

こういった渋滞、明道町ジャンクションにおける平成30年度の渋滞回数は、20回でございます。1回当たりの平均渋滞時間が1.3時間となっております。従いまして、年間の渋滞時間といたしましては、26時間となります。

ただ、実際の渋滞の定義には当てはまりませんが、合流に伴い混雑が発生しているとともに、今後のリニア開業、都心部における開発需要等により、さらなる渋滞の発生が予測されております。

次に、名古屋駅から中部国際空港など南方面に向かう交通量ですが、名駅方面入口から、大高方面への交通量は、平成30年度で1日当たり約2,000台となっ

ております。高速道路を降りた後の経路は、しっかりと追えてございませんが、約 2,000 台というふうになっております。

南渡り線の事業費でございますけれども、栄出入口、西渡り線及び南渡り線の全体事業費として約 600 億円としております。

南渡り線については、栄入口と橋脚を共用する計画としておりますので、南渡り線単独の事業費の算出はしておりませんのでご理解いただきたいと思います。

田 口 明道町ジャンクションの年間の渋滞は 20 回と。それと、基準に合わない渋滞
委 員 ということで定義から外れる混雑。これはどこでもありますね道路は。朝夕なんかは。

だから、厳密に渋滞という定義に基づく回数は、20 回ということなので、これは、1 月に 1 回から 2 回程度です。年間 26 時間、この渋滞を解消するために、栄出入口など含めると約 600 億円ですから、相当巨額な事業費を南渡り線に投入することになると思うんですけども、費用対効果があるんでしょうか。

また、名古屋駅を出発点にして中部国際空港など南方面に向かう交通量は、1 日当たり 2,000 台ということです。これは 1 分間に換算すると 1 台か 2 台です。

丸田町ジャンクション南の交通量が、配布された資料では 5-6 の図-6 ですか。現況の丸田町ジャンクション南の交通量 1 日あたり 65,000 台ということで、これは南北あわせてだと思えますけれど。この交通量に対して 2,000 台というのは、ほんの数パーセントです。ですから南渡り線を追加する必要性は乏しいと考えますが、いかがでしょうか。

幹 事 丸田町の渡り線については日あたり 5,300 台ということで予定をしております
(都市計画部長) す。これについても 1 分あたりに換算すれば、少ないという感覚にはなりますけれども、私どもといたしましては渡り線を、朝夕の渋滞ピーク時に多くの方が通行されていると。

その渋滞を回避しつつ、それらの方が、日だけではなくて年間、或いは高速道路が何十年も、整備されて利用されていくということでございますので、それによる市民の皆様の利便性向上、或いは経済産業活動への貢献というのは、多大であるというふうに考えておりますのでご理解いただければと思います。

田 口 仮にリニアが開通したとしても名古屋駅から中部国際空港に移動する手段として、車を使っていくと、こういうケースは増えないと思いますよ。むしろ増やしてはいけない。今の CO2 削減というときには。

ですから、名古屋駅から中部国際空港をはじめとする南方面へのアクセス向上という理由は、私はとってつけたものと言わなければなりません。

次に 2 つ目。歩道に橋脚を立てる問題について伺います。意見書の 8 ページでは、歩道に橋脚を立てる点について、歩道に橋脚を立てない計画にするように、線形を変更して欲しいとか、若宮大通の歩道上に橋脚を作ることは歩行者保護の観点から見直すべきと。など、批判的な意見が少なくありません。

計画では、若宮大通では丸田町交差点から西に向かう南と北の歩道に、渡り線の橋脚を立てる。空港線も丸田町交差点から北に向かう西側の歩道及び南に向かう東側の歩道に橋脚を立てると、こういう計画になっています。

伺いますけれども、それぞれ何本程度の橋脚を立てることになるんですか。

幹 事 橋脚の本数、位置、形状につきましては、車道、歩道の幅員構成、民有地の乗
(街路計画) 入れ、地下埋設物の状況等、これらを考慮しまして、今後事業化に合わせて詳細に検討して参ります。従いまして申し訳ありませんが、現時点では確定しておらず、お示しできる状況にはございませんので、ご理解賜りたいと思います。

田 口 渡り線は、1 車線だというふうに聞いていますので、これは一般論として伺い
委 員 ますけれども、1 車線の高架を支えるためには、橋脚は何 m の間隔で立てる必要

があるのでしょうか。

幹 事 標準的な間隔というのはございませんけれども、これまでの事例によります
(街路計画) と、30mから60mぐらいの間隔で設置しております。

田 口 若宮の歩道に橋脚を立てる距離ですけど、いただいた資料の地図で私がざっと
委 員 測ったところによると、どの箇所も、東西南北、大体 300mからそれ以上の区間
に歩道上に高架が架けられると、こういう状況ですね。とすると、仮に 300m程
度としても、仮に 50mの間隔で橋脚を立てると歩道に立てられる橋脚は 6 本か
ら 7 本と、こういうことになります。

意見書では、橋脚のわかりやすい位置図の表示、橋脚の位置を現地に表示して、
説明して欲しいという意見がありましたが、今の説明でも、本数も明らかにでき
ないし、橋脚が建つ位置も示せない。こういうお話でした。それは、この沿線
の住民にとってみれば、そんな説明では到底納得できないと思うんです。自分の
家の真ん前に橋脚、柱が立つかどうか。これがわからないようでは、住民は納得
できない、こう考えますがいかがですか。

幹 事 今回の西渡り線、南渡り線の計画につきましては、地下埋設物の状況等を考慮
(街路計画) するとともに、安全性等についても検討した結果、歩道に橋脚を設置せざるを得
ない。そういった計画となっております。

沿線住民の皆様には、まだ詳細設計前で、橋脚の位置が告示できない状況で
す。また、既存の高速道路により、民有地側に近づくことや、特に、南渡り線に
つきましては、既存の高速道路を上越することから、ご不安、ご心配をおかけ
していると認識しております。

沿線の皆様、住民の皆様には、今後も丁寧にご説明を重ねて参りたいと考えて
おります。

田 口 やっぱ位置が示せないというのはひとつ、住民にとっては、不安、大きな不
委 員 安だと思いますよ。

それで、資料の 5-8 に、丸田町ジャンクション南の断面図が出ています。丸
田町ジャンクション南では南渡り線が本線の上を通過するため、この断面図にあ
るように、高架の高さが約 30mと、こういう高いところを通ります。30mつ
ているのは、マンションでいうと、10 階ぐらいに相当するところですよ。

私は丁度この断面のところ、断面のすぐ南側のマンションにお住まいの方から
お話を伺いました。その方が言ってらっしゃったのは、目の前に渡り線がかけら
れると、眺望が損なわれる、圧迫感がある、日陰になると、訴えておられました。

意見書でも、10 ページですけども、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
になり、最悪の環境であると。こういう意見が意見書でも出されています。歩道
に立つわけですから、真ん前ですね、数 m 前に、高架が架かると。

これに対する市の見解は、透光性の遮音壁を採用するなど、景観面に配慮して
参りますと、こういう見解です。

しかし、遮音壁透かして、目の前を車がびゅんびゅん通ると、こういうふうに
なるわけですから。歩道に橋脚を立てて、高架を架けるという渡り線の計画が、
沿線に住んでいる住民に与える影響についてもっと深刻に認識しなければなら
ないんじゃないでしょうか。

また、こんな見解で、沿線住民の理解と納得が得られるとお考えですか。

幹 事 今回の、特に南渡り線或いは西渡り線沿線の住民の方の近くに高架道路ができ
(都市計画部長) るという計画をさせていただいておりますが、一定の離隔をとらせていただい
ておりますけれども、現状よりも、建物に近づくということは、我々としても十分
認識しております。

それにつきまして、近隣にお住まいの方に、ご心配ご迷惑をおかけするという

ことを重々承知をした上で、できる限りの景観への配慮ということを我々としても取り組んで参りたいと考えております。

透光性の遮音壁につきましても、それによる景観への配慮ということと、それ以外に、防音上の効果もございます。

様々な景観への配慮をこれからも研究をしながら住民の皆様にご理解いただけるように取り組んで参りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

田 口 沿線の住民には、心配をかけることを承知した上での計画だと。だから我慢し
委 員 てくれとこういう話ですけども、理解と納得を得ながら進めるのは当然です。

しかし、私は理解と納得が得られているとお考えですかとお尋ねをしましたが、得られているとは断言されませんでした。それにもかかわらず、都市計画変更を提案していいんでしょうか。

都市高速道路の建設をめぐっては、他の事業と比べても、住民の理解と納得を得ることが、特別に重視されています。それは1970年5月に、名古屋市議会で付された、3条件。1972年3月に、愛知県議会で発言された8項目。いわゆる、3条件8項目というのがあります。その8項目の第1が、住民の理解と納得を得るとされています。高速道路建設はこうした3条件8項目を尊重して進めるとされてきました。

そこで伺いますけれども、歩道に何本も橋脚を立てるという無理な計画が、住民の理解と納得が得られていない現状では、都市計画変更を提案する段階にないと考えますが、いかがでしょうか。

幹 事 昭和45年の都市開発整備促進部会において、従来の補償にこだわらずという
(都市計画部長) ことで、個別の配慮を払うべきであると、さらに住民のご理解を得るようにということでしたいております。

それにつきましては、我々も真摯に受けとめておりまして、今回の計画案につきまして、説明をさせていただいておりますけれども、説明会・意見交換会等を重ねて参りました。

その中でまだ住民のご理解を十分得られていないということを我々も受けとめつつ、さらに必要な説明会等につきましては、今後事業化に際しましては進めて参りたいと思っております。

これ以降も丁寧な説明を重ねつつ、多くの方にご理解いただけるような取り組みを続けて参りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

田 口 説明会・意見交換会やったけれども、まだ住民の理解を得られていないと。だ
委 員 から今後、事業化の時に際して説明していくと。

しかし事業化というのは、もう決定した後なんです。今日ここで決めるという段階なんです。決めるという段階でまだ住民の理解が十分得られていないと。そういう時に決めていいのかってことを私は言いたいんですね。

この歩道への橋脚設置について、もう1点指摘だけさせていただきます。

名古屋市の総合計画2023では、「公共交通を中心とした快適なまちづくりを進めます」という施策を掲げています。そこでは、自動車の都心部への集中緩和、豊かな道路空間を人が主役の道へと転換するというみちまちづくりを推進するとされています。

歩道上に、何本も高速道路の橋脚を立てるという計画は、豊かな道路空間を、人が主役のみちへと転換するというみちまちづくりの方針に、逆行するものと言わなければなりません。

歩道空間まで自動車道の附属物を構築するというのは、人が主役ではなくて、自動車が主役のみちづくりではないでしょうか。こんな計画は、認めるわけにはいかないということを1つ申し上げておきたいと。

次に、最後、スケジュールについてお尋ねをします。

完成時期は2027年度とされています。リニアの開業予定が2027年だからと

ということですが、リニアの2027年開業は困難になっています。これはJR東海自身が、2027年の開業は難しい状況となっていると公言しています。

ですから、栄出入口や渡り線の追加も、2027年にこだわらなくてもいいんじゃないでしょうか。当局は、リニア開業に関わらず、2027年度の完成を目標に進めると言いますが、もともとこの出入口などの追加は、リニア開業が前提です。リニアが来るから、名古屋駅へのアクセス性を向上させる必要があるということで、構想された事業ではないでしょうか。

そのリニアが、2027年開業が難しくなっているんですから、2027年にこだわらないで、住民の理解と納得が得られてないっていうのだったら、住民の意見をしっかり聞きながら、慎重に検討すればいいと思いますが、いかがですか。

幹 事
(街路計画)

今回の計画案につきましては、リニア計画に付随する再開発の需要、その交通量の増大に対するものでもございますが、現状の名古屋高速の都心環状線の渋滞、こういったものも、現状の課題として、リニアを迎えたときにも対策を講じなければならないという位置付けで検討して参りました。

このため、リニア開業の時期に合わせてということでございますが、それにかかわらず、本市の発展、圏域の発展に寄与するものでございますので、2027年の完成を目標に、都心環状線の渋滞解消、名古屋駅へのアクセス性向上、こういったものを含めて、完成目標に進めて参りたいと思っております。

田 口
委 員

住民の方からはですね、対案が示されています。吹上Uターン案ですね。

この案については意見書の6ページのところに出ていますけれども、この吹上Uターンというのは、もともとは、先ほども当局の見解の中でもあったように、高速道路公社が学識経験者による研究委員会の設置をして、そこで提言されたものなんです。

当時、高速道路公社、平成19年ですけど、吹上Uターン等の渋滞対策について、このパンフレット12万部余り、これを作って市民に配布して、中にはきがあって市民からはがきでご意見くださいという意見募集までやっています。吹上Uターン案についても。

この市民からの意見では、吹上Uターン路は危険だという意見もありました。

例えば、吹上Uターン路は交通が錯綜し危険であるので、無理してでも、丸田町ジャンクションの南渡り連絡路にして欲しいと、こういう意見がありました、市民から。それに対する、高速道路公社の回答は次のようなものです。

丸田町ジャンクション南渡り連絡路を取りつける場合、合流点は鶴舞南ジャンクションにかなり近い位置となってしまいます。このため、あまり合流長のとれない中で、大量の交通を、大高線南行の交通に合流させる結果となり、新たな渋滞ポイントを発生させてしまうことになります。

これに対し、Uターン路の場合は、丸田町ジャンクションの位置で合流することにより、十分な合流長を確保することができ、交通の円滑化が可能となります。

ですから、丸田町ジャンクションに南渡り線を取りつくと、あまり合流長が取れないので、新たな渋滞ポイントを発生させるから取り付けが難しいと、当時の公社は考えていたんです。

それよりも吹上Uターン路の方が交通の円滑化が可能になると言って市民に説明していた。

それが吹上Uターン路ではなくて、南渡り線を取りつける方向に180度変わったのはどうしてですか。

幹 事
(街路計画)

委員おっしゃられますように、平成19年に名古屋高速道路のこれからの渋滞対策としまして、吹上Uターンを含む対策が公表されております。

当時は東海線が未整備で南方面への多数の車が、大高線を利用しておりました。このような交通状況下では、既存の丸田町ジャンクションと鶴舞南ジャンクションの間の交通の織り込みが難しいということで、南渡り線の設置は困難というふ

うに考えておりました。

その後、平成 25 年、名古屋高速全線供用がありまして、その後、平成 26 年からまた同じように学識、国、県、市、公社からなる研究委員会において、この 19 年の渋滞対策の見直し検討を進めております。

平成 28 年度頃から、東海線を含む名古屋高速の全線開通や、名二環などの整備に伴う最新の交通量データをもとに、南渡り線についての検討を重ねております。

また、鶴舞南ジャンクションの部分についてはこの委員会の中でも、限られた幅員構成の中、車線の中の工夫、ソフト対策も含めて、合流織り込みの検討も進めております。

こういったものを踏まえて、令和元年度に、公社の中期経営計画に位置付けまして、名古屋駅周辺交通基盤整備方針の追加対策として計画内容に検討して加えております。

議 長 田口委員、もう 3 つの意見いただいて随分時間を使っていますので、まず他の委員からの…

田 口 あのですいません。もう終わりますのでね、あと少しですから、続けさせてください。

議 長 他の委員に意見があるかどうかをまず聞きたいと思います。他の委員からご発言ございませんでしょうか。

委 員 (複数名挙手)

小 松 日本福祉大学の小松と申します。

委員 意見書の質疑応答の回答書の中の 14 ページのところ、その他というところ、省略をされたんですが、1 点質問をさせていただきたいんですが。

2 点目のその他の 2 つ目のところで、持続可能な社会を目指すという質問なんですが、実際にどういう趣旨で、この方がご質問されたのか、これは要旨になっていますので、質問の趣旨がわからないので、どういう意味なのかをわかれば教えていただきたいと思います。

私がこの意見書の報告いただいて、聞かせていただいた範囲ですと、持続可能性に不安を持っておられるというのは、環境の問題であったりとか、或いは先ほど出ていた歩行者の安全の問題だったり、或いは景観等々のことから、反対というふうに言われているのではないかなと想像しますと、このご回答で住み続けられるまちづくりに寄与するというふうに言い切られているところに、何か齟齬があるような気がします。

どういう趣旨で、この達成に貢献できると言われているのか。それをご説明いただきたいと思います。

幹 事 この方のご意見ですが、箇条書きの表現になっておりまして、ここに原文をそのまま一行取り出しております。

(都市計画部長) その下に、持続可能な社会を見直す SDGs の観点からも反対です。現在働き方もコロナ渦でリモートワークが増えている。自動車も乗られる方が減っていますし、労働賃金が上がらない中、若者も自動車を持たなくなっています。車が減っているのに高速道路は必要でしょうか。というご質問でしたので、これについては、リモートワーク、それから若者の自動車離れという部分につきましては、別のところで見解を述べさせていただいております。

それからもう 1 つ SDGs の件でございますけれども、私どもはこの SDGs という観点についてのお答えといたしましては、目標 9、11 にもある程度沿っているのではなかろうかということで、具体的には目標 9 の産業と技術革新の基盤を作ろうということですが、その中の構成するターゲットの 1 つに質の高い

信頼できる持続可能かつ強靱なインフラを開発するというのがございます。

今回の出入口渡り線の整備によって災害時にう回路や輸送路として活用できるインフラということでもありますので、その点から私どもとしてはSDGsの目標9に沿っていると。

それから目標11の住み続けられるまちづくりということでございますが、これについては、ターゲットの1つに持続可能な都市化を促進するというのがございますので、今回の計画案によりまして平面街路の交通混雑解消を図ることで、人々にとって快適で持続可能な都市づくりを進めたいという点から沿っているということでお答えをさせていただいたところでございます。

小委 松員 見解はわかりました。ただ私の考え方とは違うということは申し上げておきたいと思います。

議 長 他の委員からご意見ございますでしょうか。先に田口委員でよろしいですか。

田委 口員 すいません長くなって申し訳ないんですが、その吹上Uターン案について、いろいろ説明されました。

要するに、ずっと経過を見ると、公社が吹上Uターンを考えて、市民に周知して意見聞いた。それが消えてしまって南渡り線になって出てきたのが、この都市計画決定に入る時の、去年の9月の説明会なんですよ。市民に伝わったのが。

だから突然の話なんですよ。南渡り線というのは。

かつては難しいと考えていた南渡り線を計画するというのなら、都市計画手続きに入る前に、住民に対してどうしてそれが可能になったのか、そして、どうして南渡り線の方がいいのか。

当局の見解はね、総合的に考えたんだと、一言なんだよね。だから、きちっとした説明をして、そして、住民の皆さんの意見を聞くべきじゃなかったのかと思うんです。19年の時には、リーフレットを12万部も作って丁寧に周知して、意見聞くってことをやられたんだから。

今回それなしに、都市計画の手続きに入ってしまった。ここは私は本当に問題だと思うんですね。

長くなるのでお聞きはしませんが、私は、今日ここで決めるわけにはいけないと。もっとしつかり、この都市計画審議会でも審議すべきだと思います。もしここで今日決めるとおっしゃるんだったら、私はこの案件には異議ありということをお願いいたします。以上です。

議 長 ありがとうございます。それでは、他の委員からご意見いただきたいと思います。

委 員 貴重なお時間いただきましてありがとうございます。

先ほど来、委員の方から様々ご意見がございました。お聞きをしております、ご所属の日本共産党がリニアにそもそも反対をされておりますので、それに付随するあらゆる事業というのは、基本的には反対をなされるのだらうというふうにお聞きをしておりましたので、私とはもう全く交わらない考えなんだろうなと。

またそれを前提としている、政府、また、国としても考えておりますので、当局としても、なかなかそのご意見を受け入れるというわけにはいかないだろうというふうにも思いながら、お聞きをしておりました。

これは1つの政党の大きな方針ですから、委員がおっしゃるのは致し方がないかなというふうにも思いながら聞いておりました。

とはいえ、私もちょっとお聞きをしております、可能な限り行政も丁寧なやり方をしているというふうには理解をしております。

ですから、これから時間をかけながら、限られた時間の中ではございますが、2027年のリニアの開業が果たしてどうなのかという意見があるのは、私も承知をしております。

しかしながら、いつになるのかということは、今大きく計画が変更したわけではないので、現時点でなし得ることというのは、自ずと決まってくるんだろうなと思いますので、皆さんのスケジュールに沿ってやっていくには仕方がないんだろうなと思いますけれども、住民に対して誠意を尽くして説明をしていく、或いは、私も少し気になっているのは、歩道上に橋脚が立つということも聞いて、若干、最初は違和感を覚えました、10mもある歩道と言うことを聞いてかえってのけ反ったわけですが、そんな中で、歩道上に建造物が立つということもありますので、その前後に植栽をするだとか、橋脚のデザインをどうするかだとか、様々これから検討して、よりよいものを作っていく余地はあるんだろうなという理解をしておりますが、その点いかがでしょうか。

幹 事 (都市計画部長) 橋脚の位置につきましては、今後の検討でございますけれども現時点でも10m、或いは10m弱の歩道の中に2mの植栽が並んでおりまして、その両側に自転車道、歩行者道というふうに分離されている歩道になっていますが、その2mの植栽帯を活用して橋脚を設置していきたいと考えておりますので、委員ご指摘の通り、できるだけ、景観上の配慮について努めて参りたいと考えております。

委 員 2mといいますと、今我々が使っている、この机が大体180cmですから、これより20cmばかりちょっと長いものになるだろうというふうに思います。

10mの歩道の中で果たしてどの程度、邪魔になるのかというのは、今のお話だと植栽もあるということです、景観にも配慮していただけるということもありました。

あとは、どこに橋脚が立つか。これは公園の便所の問題と同じで、うちの前は困るけど、公園の中にはトイレが欲しいという、各論反対総論賛成ということがございます。

住民の方にしてみれば、我が家の前なのか、隣の人の前なのか。こういったことは非常に関心事としては強いと思いますので、その辺も、丁寧にやりながらお話を進めていただかないと。

やはり大きな目的のために、誰かが犠牲になるというのは、これはさすがに私も、あまり感心しないことではあります、誠意を尽くしてやっていただければいいのかなというふうに、ご意見申し上げておきます。

議 長 ありがとうございます。では委員お願いします。

委 員 先ほど来、委員の方から沿線の住民の方に対する影響が大きいという話があり、これについては本当にきっちり丁寧に説明をしていただきたいなというふうに、私の方も思います。

それとあわせて、これを利用者とか、或いは市民の立場から見てどうかという時に、最初に委員の方からも少しお話ありましたけども、効果が2分、2kmだけというだけの効果でしか示されていないというのは少し不満というか、もう少し丁寧にこの整備がどういう効果をもたらすのかということを説明していただくのは、本来はいいのかなというふうに思います。

そういう中で、先ほど少しSDGsという話も出しましたが、高速道路を走る距離が短くなる、時間も短くなる、それから、走行もスムーズになるということで、走行に伴うCO₂が削減したりとか、ガソリンやそのエネルギーの消費に繋がったりとか、そういうある意味地球環境的な観点での効果というのも、一方であるのかなというふうに思うんですけれども、その辺りについては、何か算定していただいているようなことはないでしょうか。

幹 事 (都市計画部長) 渡り線でございますけれども、走行距離が2km短縮するということでございまして、そこを走る交通量ですが、南渡り線が5,300台、西渡り線が3,700台となっております。

これらを基に、距離短縮によるCO₂の削減効果というものを算出いたしましたし

たのが、概算ですが、970 t、年間でございますがこれになります。

これはですね、森林面積に換算いたしますと約 92ha の森林が年間に CO2 を吸収する量に匹敵するということでございまして、イメージといたしましては、熱田神宮境内の周りに森がありますけれども、その 5 つ分ぐらいの森林が吸収する量であると考えております。

また、ガソリンの削減ですが、ガソリン車で換算いたしますと、年間で、概算 54 万ℓぐらいの節約ができるだろうということで、一般乗用車で申しますと約 600 台弱の車が年間に消費するガソリンを節約できるということでございます。

これは、2km、2分の短縮効果でございますので、さらに渋滞等を加味すると、もう少し環境効果があるのではなかろうかというふうに考えております。

委員 できたらやっぱりそういうこともきっちり出して市民の皆さんに説明をしていただきたいなというふうに思います。

それともう 1 点よろしいでしょうか。歩道に橋脚が立つということで、若宮大通公園、それから若宮大通、それから空港線ですか。そういうところにも影響があります。

また、若宮駐車場については出入口の位置がかなり大幅に変更になるというようなことで、周辺の施設の利用勝手とか、景観等にも大きな影響があるということでございますので、これは沿線の住民の方への影響と同様、できるだけマイナスを少なくしていただくというふうに設計はしていただかなければいけないし、さらにきちっと元に戻すというか、できれば元に戻すだけではなくて、これを機会に、もう少しレベルアップした形で、前向きの、夢のあるような復興というような形で、周辺施設を再整備してもらいたいなというふうに思います。

例えば若宮駐車場ですと、今、高速道路とハイウェイオアシスですかね。休憩所を、普通の郊外的高速道路だと脇にすぐできるんですけども、首都高とか阪高だと、道路からすぐのところにはできないので地上、或いは地下の駐車場とうまく連携して、高速道路に乗りながら、ETC とかを使得って休憩をするようなスペースを確保するとか、そういうようなことも、やられてるようですので、ぜひ名高速でもそういうことを考えていただきたいと思います。

公園や歩道についても、先ほどお話も出ましたが、できたら、これを機会にデザインも、アートの空間にするとか、緑化の空間にするとかいうことで、それが必ずしも障害でないようにするような工夫というのを、ぜひ考えていただきたいなと。

そういうことで、ご迷惑をかける沿線の住民の方にも、何とか、少しでも納得していただけるような方向へ持っていつていただきたいと思いますというふうに思います。

幹事 (都市計画部長) 高速道路でございますが、その整備によりましてこの地域全体に様々な効果があるかと期待をしておりますけれども、一方で意見書にもございました通り、沿線の皆様には環境や安全面等でご迷惑、ご心配をおかけすることとなります。

また上部に高速道路を整備する平面道路とその歩道の使い勝手、景観面など、地域の皆様への影響を及ぼすことから、その影響を極力少なくするということが大変重要だろうと思っております。今後もしっかり取り組んで参ります。

あわせて、関連する公園、平面道路の復旧でございますけれども、魅力的で心地の良い公園、安全で快適で歩ける歩行者空間、こういったものにつきまして、沿線学区の皆様、それから地元商店街の皆様、市民の皆様の声を聞きつつ、関係部署と協力して進めて参りたいと考えております。

もう 1 つご提案をいただきました若宮駐車場をハイウェイオアシスにというご提案でございましたけれども、現在、首都高速、阪神高速をはじめ、他の都市高速道路には休憩施設がございます。

これは名古屋高速道路にも求められている課題でございますので、今回ご提案をいただきましたことを受けまして、高速道路と若宮大通駐車場の連携策、こういったことを含めまして、今後しっかりと検討して参りたいと考えておりますの

でよろしく願いをいたします。

議長 ありがとうございます。では委員お願いします。

委員 本案件は、名高速の利用の不均衡、それから渋滞解消、それから空港アクセスももちろんですけども、あらゆる方向への所要時間短縮ということで、本事業自身については大変意義のあることだというふうに感じておりまして、この案件自身に異議はございません。

1つ申し上げておきたいことは、特に栄の出入口ですけども、そもそも、高速道路を渋滞させたのでは、自動車中心のまちづくりと言われても仕方ないといえますか、サステイナブルなまちづくりと相反するということにむしろなってしまうと思うんですけども、都心までのアクセス自身を、渋滞フリーのアクセスにして所要時間を短縮するということと、それから都市空間の、サステイナブルなまちづくりというのは相反することではないというふうに私は考えてます。

その時に重要になってくるのは、降りた交通をどういうふうに受けるのかということになるわけです。

以前、新洲崎の時にも少し申し上げさせていただいたと思うんですが、まず現状でも名高速の出口の渋滞、主として平面街路での信号交差点等による渋滞っていうのは結構あって、これが本線まで伸びていって、渋滞の末尾に追突する事故が起こったりしてるわけですね。

そういう観点から出口の端末部の処理というのは非常に重要になってくるということで、先ほど対策についてこの絵を見せていただいたんですが、1つ伺いたいのは、オフランプの出口のところの車線の幅員ですね。これが1車線だけになっているのか、それとも2車線分ぐらいの幅員を取れるぐらいの余裕を持ったものなのかということです。

将来的にどのくらいの交通量になるかわかりませんが、錦橋ですとか丸の内の出口なども、ここの幅員が広げればかなり処理能力が高いのにといいようなところもあるので、可能であればそういうようなことも含めて対策を施しておいて、そうすることによって、信号の青時間も、車線が倍になれば青時間半分でもいいということになりますので、他の平面街路の交通に対する支障というのが少なくなると考えておりますので、これは意見として申し上げたいと思います。

それからもう1件は、この栄で出た車が、今までは、先ほどの説明ですと北とか東の方から来てたものがこっちに分散するというので、結構なことだと思うんですが、そうなった時に、今度は栄の街区の中で、どこをどういうふうに経由してどこに行くのかというようなところの、よりスケールダウンをした検討というのがまちづくりとして非常に重要になってくるのではないかなというふうに考えています。

最終目的地は必ずしも都心と限らないと思いますが、仮に都心だとすれば、どこかしらの駐車スペースに入るということであります。

折しも今、久屋大通の空間のあり方についての議論がなされてるところですけども、久屋大通の渋滞なんかも、休日の渋滞もかなりの部分が駐車場待ちによる渋滞になっています。

そういったことも含めて、今後この栄の出口から出てきた車を、どういうふうに誘導して、それに対応する形で、既存の平面街路の渋滞台数が当然ですけども、それだけにとどまらず、空間としての役割分担というものをどういうふうに考えていて、先ほど委員からの回答で述べられたような、安全安心で歩行者にとっても、歩きやすいまちづくりというような空間との両立ということを図っていくのかということ、是非ともご検討いただきたいというふうに思っております。以上です。

幹事 栄出口でございますけれども現時点では、1車線で出口から出るというふうに

(都市計画部長) 考えておりますけれども、ここで交差点解析を行っておりまして、栄三丁目、大須三丁目の交差点のところに付加車線を設けることによりまして、信号処理が可能だろうということで、一応 1 信号号で出てきた車が回れるということで出口への渋滞が今のところないだろうと、予測上、検討しているところでございます。

また栄出口から出た車のそのあとの行き方でございますけれども、我々の予測といたしましては、概ね 6 割が、西の方へ走ると。それから U ターンをして北ないしは東ということで栄の方に入ってくる車が 35% でございます。

その栄の方に入る 35% の車につきまして、委員ご指摘の通り栄を目的地とするとした場合には、駐車場待ちの列に入ることになります。

それによりまして、久屋大通、それから大津通の渋滞に拍車をかけるというご懸念でございますけれども、それにつきましては、我々いたしましては、若宮駐車場がすぐ足下にありますので、できる限りこの若宮駐車場に入っていただき、これを都心のフリンジパーキングとして利用促進を図っていくということで、降りた車が栄を目的地にする場合は、若宮に止めていただきたい。こういった利用促進策を図っていきたいと考えております。

それによりまして、駐車場を探す自動車交通を減らして、都心全体の交通負荷を下げていきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

議長 ありがとうございます。
そろそろ議案の採否を取りたいのですが、特にというご意見はございますか。
よろしいでしょうか。
先ほど田口委員から異議がある旨のご発言をいただきました。田口委員は議事録に意見とともに、お名前を記録することを希望されますか。

田口委員 希望します。

議長 はい、承知しました。ではそのようにさせていただきます。
それでは、第 21 号議案及び第 22 号議案について、原案通り可決することに賛成の方の挙手を求めます。
事務局は確認をお願いします。
議長は投票権がありますか。

幹事 (都市計画部長) なしです。入りません。

議長 わかりました。
ということで賛成多数ですね。では賛成多数と認めますので、原案通り可決いたします。
それでは最後、その他ですけれども「新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」を議題といたします。
幹事の説明を求めます。

幹事 (防災・都市施策) それでは、その他ア「新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」をご説明いたします。
資料といたしまして、説明資料及びなごや集約連携型まちづくりプラン、都市計画マスタープラン 2030 の概要版をご用意いたしました。ご確認ください。
当案件は、説明資料及びスライドにてご説明いたしますのでよろしくお願いします。
それでは、以後は着座にて、ご説明させていただきます。
スライドをご覧ください。
諮問事項は、「新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方」でございます。

本市では、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として、平成30年に
なごや集約連携型まちづくりプランを作成し、人口の減少や高齢化の進展、激甚
化する自然災害、リニア開業に伴う社会変化などを見据え、駅そばを中心とした
居住や都市機能の誘導をはかってまいりました。

立地適正化計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づい
て、都市機能増進施設や居住の立地誘導をはかる計画で、都市機能や居住を誘導
する範囲として都市機能誘導区域や居住誘導区域を、また都市機能誘導区域に誘
導する施設として誘導施設を定めるものとされています。

なごや集約連携型まちづくりプランでは、市域を拠点市街地、駅そば市街地、
郊外市街地の3つに区分したうえで、まちづくり方向性を「魅力があふれ賑わう
交流拠点」、「快適で利便性の高い居住環境」、「『ゆとり』と『うるおい』がある居
住環境」として、市街地ごとに定めています。

また、居住や都市機能の誘導にあたっては、災害リスクや緑の保全を考慮する
ものとしております。

都市機能を誘導する都市機能誘導区域の範囲としては、拠点市街地や駅そば市
街地を中心に指定しております。また、その区域に誘導する施設としては、文化・
スポーツ交流施設、国際・産業交流施設などとしております。

居住を誘導する居住誘導区域の範囲としては、拠点、駅そば、郊外の各市街地
の範囲を基本としつつ、災害リスクのあるエリア、例えば、洪水時に3m浸水す
る範囲などを除外して指定しております。

なごや集約連携型まちづくりプランは、プラン策定後、まだ間もない状況では
ありますが、この間、都市再生特別措置法が平成30年と令和2年の2度にわた
り改正され、また、新たな都市計画マスタープランが策定されるなど、取り巻く
状況は、策定時から大きく変化しており、見直しが必要となっております。

はじめに都市再生特別措置法の改正の概要について、説明させていただきます。

平成30年における都市再生特別措置法の改正としては、都市のスポンジ化に対
応するため、市が能動的に土地の集約化を図ることができるようになる「低未利
用土地権利設定等促進計画制度」や、身の回りの公共空間の創出をはかる「立地
誘導促進施設協定」などが新しく創設されました。

また、令和2年の改正では、昨今の頻発・激甚化する災害に対応するため、居
住誘導区域から急傾斜地崩壊危険区域等のレッドゾーンを原則除外することや、
居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保策を定める防災指針を作成することが
義務化されるなど、災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくりの推進などが
図られたところでございます。

続いて、2030年を目標年次として策定した、都市計画マスタープラン2030に
ついて説明させていただきます。

都市計画マスタープラン2030では、都市づくりの目標を、「ゆとりと便利が織り
なす多様で持続可能な生活空間」など、「暮らす」、「楽しむ」、「創る・働く」と
いった3つの視点から定めております。

また、市域を、都心ゾーンや、都心周辺ゾーン、駅そばゾーンなど9つのゾー
ンに分けた将来都市構造を示し、地域特性に応じたまちづくりを進めるものとし
ています。

例えば都心ゾーンでは広域交流機能強化を、港湾産業ゾーンは製造業や物流施
設の集積地として、操業環境の保全や機能の高度化などを図るものとしていま
す。

次に、諮問理由でございます。

都市再生特別措置法の2度にわたる改定や、都市計画マスタープラン2030の策
定により、なごや集約連携型まちづくりプランの見直しに向けた検討が必要とな
っております。

そのため、見直しにあたっての基本的な考え方となる、新たな時代における居
住と都市機能の立地誘導のあり方について、貴審議会にご意見を求めるものでご

ざいます

説明資料アー2「スケジュールと部会の設置について（案）」をご覧ください。

なごや集約連携型まちづくりプランの改定までの大まかなスケジュールですが、来年度の2021年度に部会を設置し、諮問事項について調査いただき、都市計画審議会での答申を経て、2022年度に改定・公表というスケジュールを考えております。

次に、部会の設置についてご説明させていただきます。

事務局の案といたしましては、部会の名称は、「立地誘導部会」、部会委員は部会長及び部会委員で6名程度とし、その構成は、当審議会委員から2名程度と専門委員から4名程度、調査期間は約1年程度で、適宜、当審議会への検討状況の報告もお願いできればと存じます。

なお、部会の設置ならびに専門委員の委嘱につきましては、下記の関係規定に基づき、お願いするものでございます。

部会での主な論点としては、法改正による防災まちづくりの更なる推進に向けた立地適正化計画制度の強化や、都市計画マスタープラン2030により示された新たな時代にふさわしいまちづくりの方向性を踏まえた居住と都市機能の立地誘導のあり方について、とさせていただきます。

以上、その他ア「新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」ご説明しました。

それでは、ご審議のほどよろしく申し上げます。

議長 ただいまご説明のありました、「名古屋市における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」につきまして、当審議会に対して名古屋市から意見を求めたいとの諮問を受けました。

また、事務局からこの諮問事項について当審議会において部会を設置して調査していただきたいとのご提案がございました。

最初にこの諮問事項について何かご意見ご質問がございましたらどうぞご発言ください。

特にご発言はないようでございます。

それでは次に、事務局から提案のあった当審議会において、「名古屋市における居住と、都市機能の立地誘導のあり方について」の諮問事項を調査審議するにあたり、部会を設置することについては、事務局の案の通り部会を設置することによってよろしいでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 それでは事務局提案の通りに当審議会において部会を設置することにいたします。

部会の構成等について事務局から何か具体的なお提案がございましたでしょうか。

幹事 (防災・都市施策) 部会の設置をしまして諮問事項を調査審議するに当たりまして、部会長には、平成27年に設置した立地誘導部会及び、平成30年に設置した、新たな都市づくり検討部会での部会長であり、都市計画審議会の前会長でもある名城大学の福島教授にお願いできたらと考えております。

また、本審議会から都市計画がご専門の服部委員と秀島委員にご就任いただけたらと考えております。ご考慮いただければありがたいと考えております。

よろしく願いいたします。

議長 ありがとうございます。
ご提案の通り、当審議会としては事務局の提案でよろしいでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 ありがとうございます。
部会の会長については、福島教授を専門委員として委嘱後に指名させていただきます。
また部会委員については服部委員と秀島委員をそれぞれ指名させていただきたいと思います。
その他の専門委員については後日指名させていただき、皆様にも事務局を通じてお知らせしたいと思います。
それでは本日の案件は以上でございます。大変熱心なご議論をいただきありがとうございました。これをもって本日の審議会を終了させていただきます。
事務局へ司会進行をお渡しいたします。

幹事 (都市計画) ありがとうございます。
先ほどの案件の5の都市計画道路高速1号線等についての第21号議案及び第22号議案についてでございますが、田口委員の方から、ご意見とともに反対を表明するというので、お名前を議事録に記録させていただくということにさせていただいております。
挙手の結果、田口委員以外にも、反対ということで表明されている方がおられますけれども、こちらの方について、お名前を議事録に記録するかどうかを、ご確認いただけませんか。

議長 委員はどういたしましょう。

委員 記載は結構です。コメントのタイミングは、時間が長引いてしまってなかったので、反対の理由があったんですが、特段この場でなくても構いません。

議長 では名前の記載はなしということで。

小委 松員 小松です。全部記載してください。

議長 では、田口委員と小松委員の記載ということでお願いします。

幹事 (都市計画) はい、承知いたしました。
それでは本日は長時間にわたりまして、活発なご議論、それから、貴重なご意見を賜りまして誠にありがとうございました。
これをもって、令和2年度第3回の都市計画審議会の方、終了とさせていただきます。

なお、退席に当たりましては、新型コロナウイルスの感染防止対策という観点から、出口で密になることを避けるために、まず、委員の皆様方にご退席いただいて、次に報道機関、傍聴者の皆様に退席していただくという形で分かれてご退席いただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

それではまず、委員の皆様の方から、ご準備ができた方から順に、出入口の方から、ご退席をお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

(委員退席)

はい。お待たせいたしました。それでは報道機関、傍聴者の皆様、退席をよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

午後0時55分閉会

7 表決事項

(1) 都市計画案件

第16号議案	名古屋都市計画都市再開発の方針の変更について	全員可決
第17号議案	名古屋都市計画用途地域の変更について	全員可決
第18号議案	名古屋都市計画高度地区の変更について	全員可決
第19号議案	名古屋都市計画防火地域及び準防火地域の変更について	全員可決
第20号議案	名古屋都市計画風致地区の変更について	全員可決
第21号議案	名古屋都市計画道路の変更について	賛成多数
第22号議案	名古屋都市計画駐車場の変更について	賛成多数
第23号議案	名古屋都市計画公園の変更について	全員可決
第24号議案	名古屋都市計画緑地の変更について	全員可決
第25号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について(千音寺地区)	全員可決
第26号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について(緑笹塚地区)	全員可決

(2) その他

第27号議案	風致地区の種別の変更について(諮問)	異議ない旨議決
ア	新たな時代における居住と都市機能の立地誘導のあり方について(諮問)	異議ない旨議決