

名古屋都市計画道路の変更計画書（案）

（名古屋市決定）

名古屋都市計画道路の変更（名古屋市決定）

名古屋都市計画道路中7・7・82号河岸町線ほか4路線を次のように追加する。

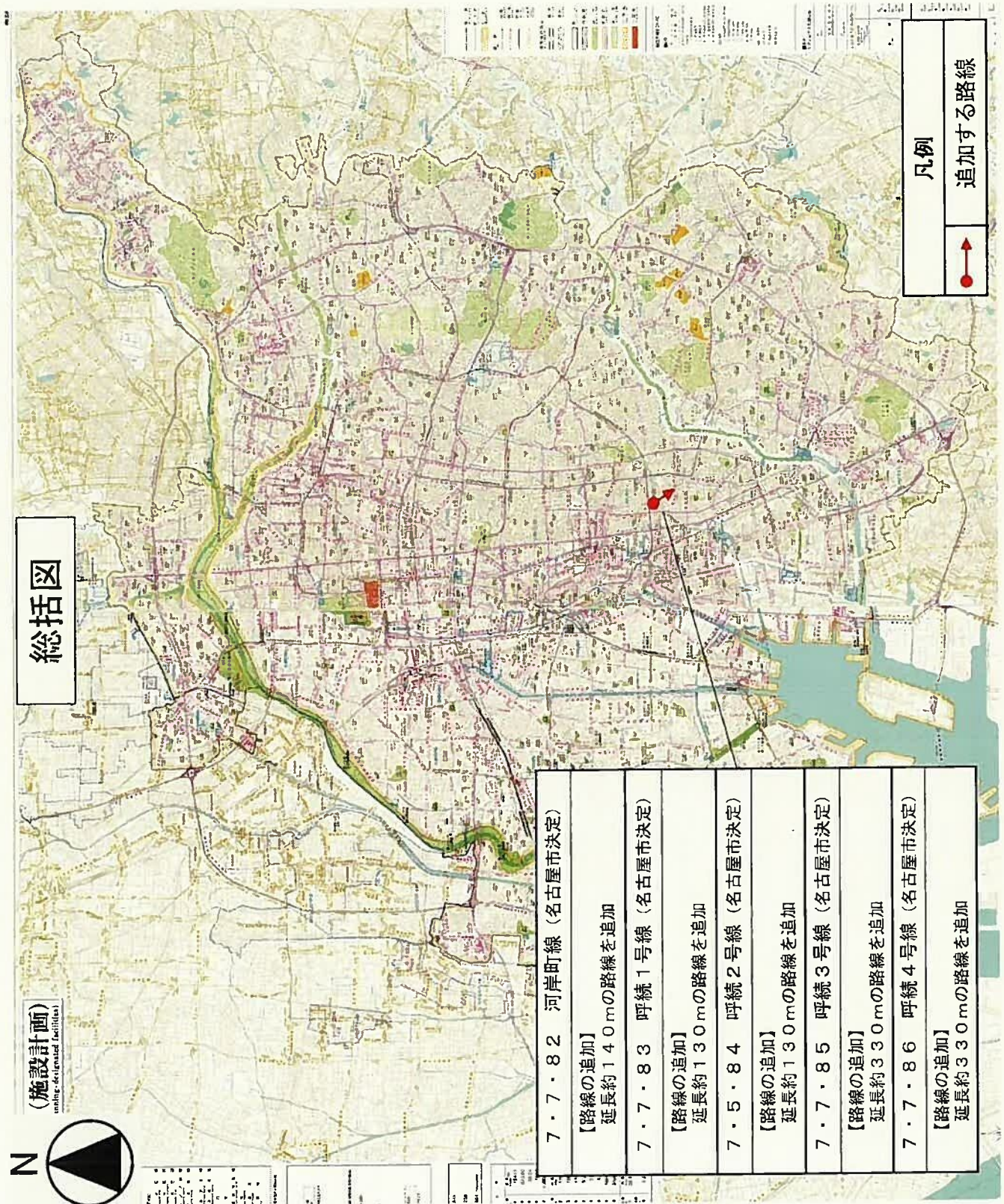
種 別	名 称		位 置			区 域	構 造				備考
	番号	路 線 名	起 点	終 点	主な 経過地	延 長	構造形式	車線の 数	幅 員	地表式の区 間における 鉄道等との 交差の構造	
区 画 街 路	7・7・82	河岸町線	名古屋市 瑞穂区河 岸町3丁目	名古屋市 瑞穂区河 岸町3丁目		約140m	地表式		6m		
	7・7・83	呼続1号線	名古屋市 南区呼続 元町	名古屋市 南区呼続 元町		約130m	地表式		6m		
	7・5・84	呼続2号線	名古屋市 南区呼続 一丁目	名古屋市 南区呼続 一丁目		約130m	地表式		14m		
	7・7・85	呼続3号線	名古屋市 南区呼続 二丁目	名古屋市 南区呼続 二丁目		約330m	地表式		6m		
	7・7・86	呼続4号線	名古屋市 南区呼続 二丁目	名古屋市 南区呼続 二丁目		約330m	地表式		4m		

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

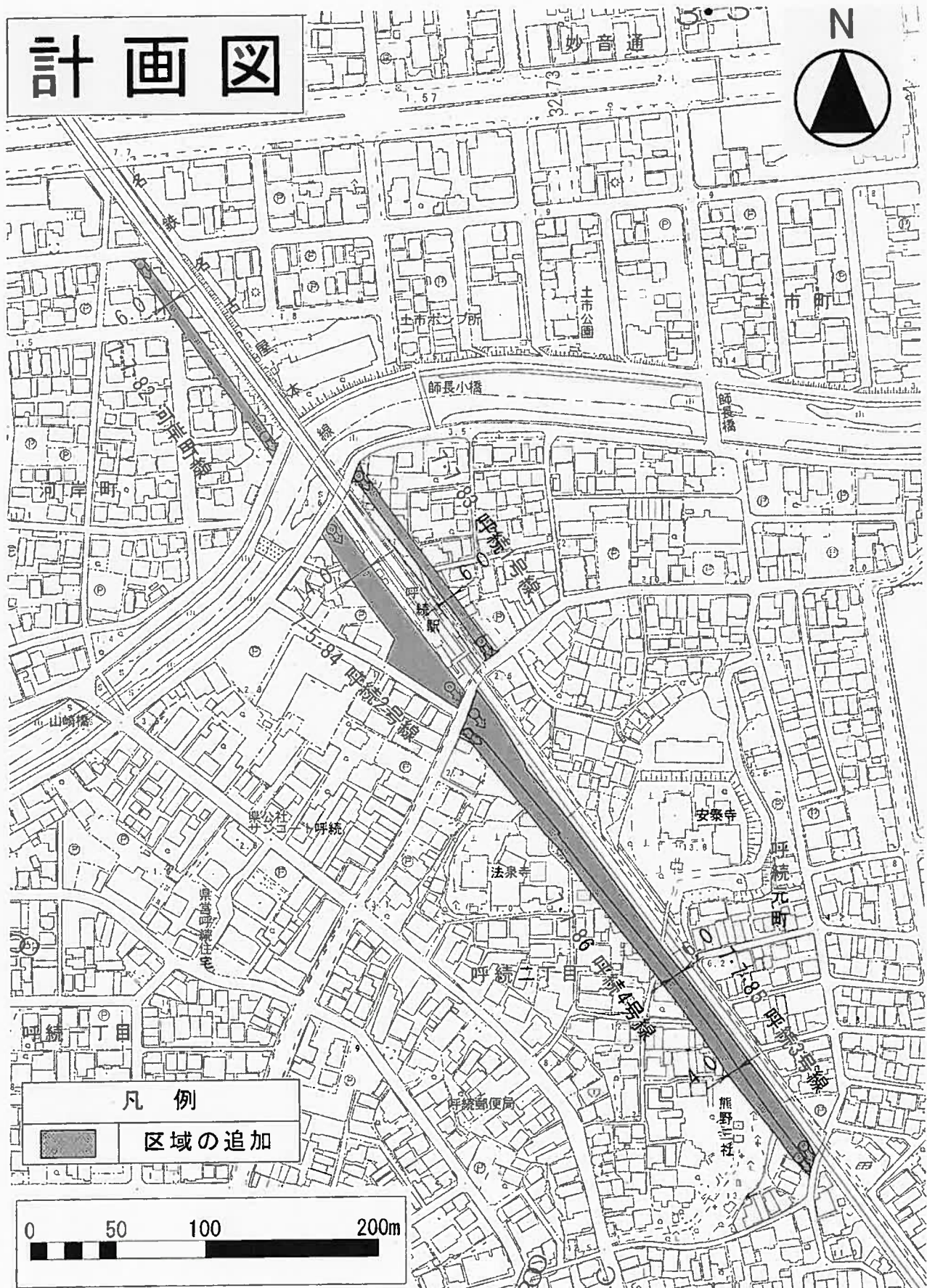
理 由

山崎川の橋りょう改築及び呼続駅付近の鉄道の高架化の計画にあわせ、呼続駅周辺の交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図るため、区画街路5路線を追加するものである。

第17号議案 名古屋都市計画道路の変更（名古屋市決定）



第17号議案 名古屋都市計画道路の変更（名古屋市決定）



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8月23日～令和元年9月6日
意見書提出数	2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

(1) 都市計画案に関する総論

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
- 都市計画道路を計画している区域は、名鉄名古屋本線の高架化の工事作業用地に必要なだけであり、道路は不要である。 - 安心、安全、便利な生活環境づくり、防災性向上を図るためには、今回、南区に計画する都市計画道路だけでなく、地域全体で道路計画を考えるべき。平針名古屋港線や旧東海道、山崎川右岸の堤防道路などの幅員の狭い箇所や歩道設置等について改善すべき。 - 都市計画案の縦覧時に添付されていた理由書に「河岸町線を決定することで、河川堤防が通行可能となり、幹線道路（3・5・60号高田町線）や呼続駅方面へ向かうネットワークが新たに形成される」とあるが、河川堤防の利用が必要なら、すぐ南西方向の街路の南端を河川堤防に取り付ければ済む。	- 今回、都市計画変更する路線は、山崎川の橋りょう改築及び呼続駅付近の鉄道の高架化にあわせて追加するものです。鉄道が高架化されることによる影響や鉄道に隣接する地域の状況を踏まえ、交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図る必要があることから道路は必要と考えております。 - 上記のことから今回の事業にあわせ、面整備や現在ある道路を新たに都市計画決定し、幅員を広げるなどの計画はございません。

(2) 河岸町線について

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・名鉄の北東側には既存の区画街路があり、こちら側を仮線の用地に使用することが可能であり、特に区画街路の北側 1/3 の住宅密集地は避けるべきであり、必要性が説明できない。	・高架化にあたりましては、西側に仮線を構築する計画です。西側仮線とした理由といたしましては、東側仮線より支障する件数を減らすことが出来ることや、鉄道と宅地との高低差が東側のほうが大きく、施工上制約が生じてしまうなどの理由がございます。 ・河岸町線については、高架下で通行可能な市道河岸土市町第1号線まで通すことで北東へ向かう導線が確保されると考えております。

(3) 呼続1号線について

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・理由書に「現在ある約2mの道路が事業により支障してしまうため、付替え道路として道路を決定」とあるが、事業により支障とはどのようなことか。 ・理由書に「密集市街地となっており、行止まり道路や狭あい道路が多く存在し、すれ違いや緊急車両のアクセスが厳しい場所となっておりますが、道路を決定することで狭あい道路を介さないネットワークが形成される」とあるが、この1本で密集市街地が解消されるわけではないため、市民に幻想を抱かせるような表現は慎むべきである。 ・呼続1号線は不要な街路計画で、住民追い出しである。 ・呼続1号線は4mの生活道路で良い。	・鉄道の高架化にあわせ駅部が大きくなることから現在ある約2mの道路が支障することとなります。そのため付替え道路として呼続1号線を計画しております。 ・呼続1号線を計画することで、今まで狭あい道路を通して駅へ向かわれていた方が、幅員6mの呼続1号線を通り、駅へ向かうことが出来るようになります。 ・呼続1号線は駅前に整備される道路となるため、駅へのアクセスを考慮し、6mの幅員を確保しております。

(4) 呼続2号線について

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・現在の呼続駅はそれなりの広さがあり、道路の必要性を説明するのにどの程度アプローチが不便なのか、自転車の事故がどの程度あるのかを理由書に明記する必要がある。 ・両側に歩道3.5m、車道6mの計画であるが、このように広い道路は必要なく、せいぜい10m幅で良いのではないか。 ・現況道路で十分で、都市計画道路呼続2号線は不要。	・現在の呼続駅前は名古屋鉄道株式会社の所有する土地で月極め駐車場や有料駐輪場として利用されており、誰でも利用できるような駅前の空間が確保されていない状況です。 ・駅前については、自動車、自転車、歩行者が集まる場所となるため、歩道と車道を分離し、利用者の安全性を向上させたいと考えております。そこで駅前の歩道については、自転車歩行者道としての整備を考えており、道路構造令に規定されている幅員で計画しております。また歩道については、車道を挟んで両側に設ける計画です。そのため幅員14mの都市計画道路が必要と考えております。

(5) 呼続3号線、呼続4号線について

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・呼続3号線、呼続4号線は幅員10mの1街路となるようだが、わざわざ小規模な2本の街路に分けて都市計画決定する理由が分からない。呼続4号線は、南西側の高台から、呼続3号線へ降りてくるための別の道路と理解できなくもないが、本来は、呼続3・4号線として延長330m、幅12.8mの1本として説明すべきである。 ・呼続3号線は不要。 ・呼続4号線は、幅員4mとなっているが、幅員構成をみると車道4mと法面2.8mとなっており、法面も道路構造の一部であることから、幅員は6.8mと記載すべきである。	・呼続3号線、呼続4号線は一部区間で1本の街路となる箇所もありますが、基本的には2本の街路で計画しております。呼続3号線は鉄道の線路と並走し、呼続4号線へ流入する通過交通を排除するための道路として計画しているのに対し、呼続4号線は鉄道の線路より高台にある宅地と並走し、既成市街地へアプローチするための道路として計画しております。以上のことから2本の街路として計画しております。 ・ご意見のとおり法面についても道路構造の一部であり、都市計画道路の区域に含めておりますが、図書に記載しております「幅員」については、法面の幅員は含めておりません。理由といたしましては、法面を含めた数値で記載しますと住民の方が車道の幅員と勘違いされる可能性があると考え、車道の幅員を「幅員」として記載することといたしました。

(6) 名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化について

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・高額な工事方法（高架仮線）ではなく少しでも建設費用を節約する工法でできないのか。 ・複線分の仮線用地で施工するのではなく、単線分の仮線用地で施工できないか。 ・下り線は別線で高架化し、上り線は現在線で高架化すればできる。 ・他都市において別線工法や直上工法で施工している。 ・桜～本星崎地区では、環境アセスメントの配慮書が始まったばかりで、まだ高架式による立体交差も確定していない。 ・こうした未確定の事業がある中で、周辺の区画街路を都市計画決定することはアセスメント無視の市政となる。 ・アセスメントの手続きを方法書、準備書と進める中で市民の意見を聴き、評価書として事業内容、工事内容が確定した段階で、こうした関連する都市計画案を提出すべきである。 ・地下式であれば、買収も必要なく、工事期間も少なくて済むし、開通後の騒音、振動、日照、電波障害なども軽減できる。地下化を検討した上で、呼続地区の都市計画案を提出すべきである。	・山崎川に架かる名鉄橋りょうの橋台が上下線で一体構造となっているため、分割することができません。そのため現在線と仮線で離隔をとっており、複線分の用地幅が必要となっております。 ・別線工法や直上工法などの工法についても過年度に検討しておりますが、施工性や機能性、影響範囲や工事費などを比較検討し、高架仮線方式を採用しております。 ・ご意見のとおり桜～本星崎地区については、連続立体交差事業として事業を進めており、平成30年度に配慮書の告示を行うなど環境アセスメントの手続きを進めています。また環境アセスメントの手続きにあわせ、桜～本星崎地区の事業計画を決定していく予定です。そういった状況ではありますが、呼続地区については、治水上早急な改善が必要であることから桜～本星崎地区より先行して事業を進めております。 ・地下化するとなると山崎川や天白川を地下方式にて横断することとなり、既に高架化を終えている堀田駅付近や鳴海駅付近にまで影響を及ぼすことなどが考えられるため、地下方式は現実的ではないと考えております。

(7) その他の意見

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
・名鉄橋梁だけが阻害要因なのか。下流に架かる2本の橋は阻害要因となっていないのか。 ・名鉄橋梁と山崎橋を同時に改築しなければ水害は解消できない。 ・河川両側の底部の構造が丸みを帯びており、水害対策であるなら、長期にわたる当該事業より河川の改修を優先すべきである。 ・市の公式ウェブサイトで意見書の提出方法をもう少し具体的に記載すべき。	・下流に架かる山崎橋、呼続橋についても河積を阻害しておりますので、これらの2本の橋についても改築について検討してまいります。 ・山崎川の河川改修につきましては、順次整備を進めております。 ・市の公式ウェブサイトにおける提出方法の記載方法については、今後、検討してまいりたいと考えております。