

案件 1 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係る都市計画道路等について

(1) 関連議案

第 15 号議案 名古屋都市計画特別緑地保全地区の変更

第 17 号議案 名古屋都市計画道路の変更

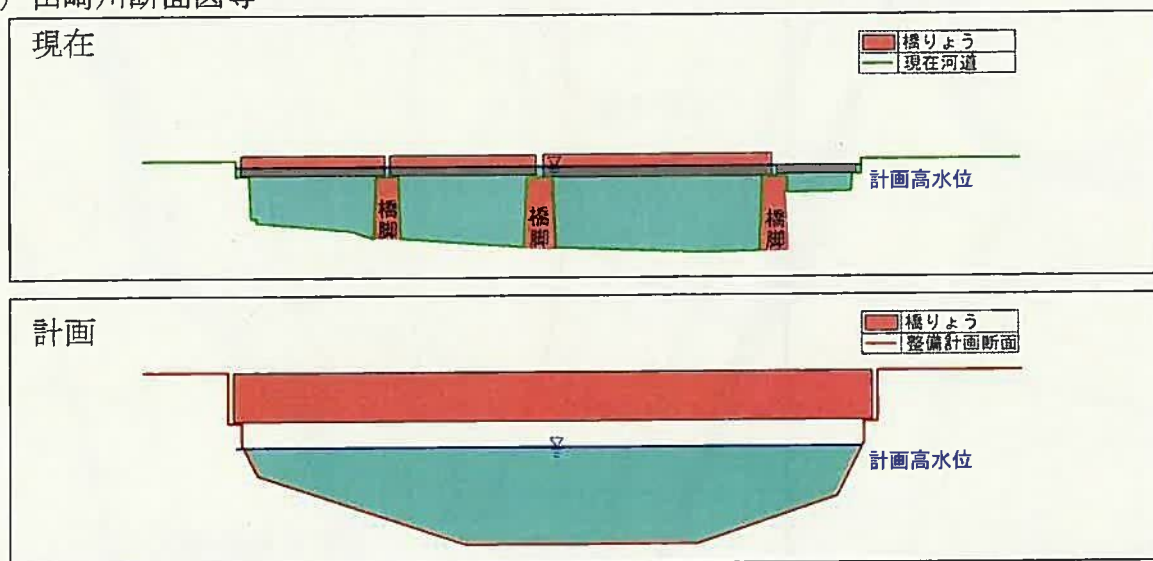
(2) 都市計画の概要

名鉄呼続駅付近には、山崎川の名鉄名古屋本線山崎川橋りょうがあり、当該橋りょうは、桁下高不足等による河積阻害が生じており、過去の豪雨において、上流で越水して甚大な被害が発生している。そこで山崎川橋りょうの河積阻害の解消を図るために鉄道の高架化を行うこととした。

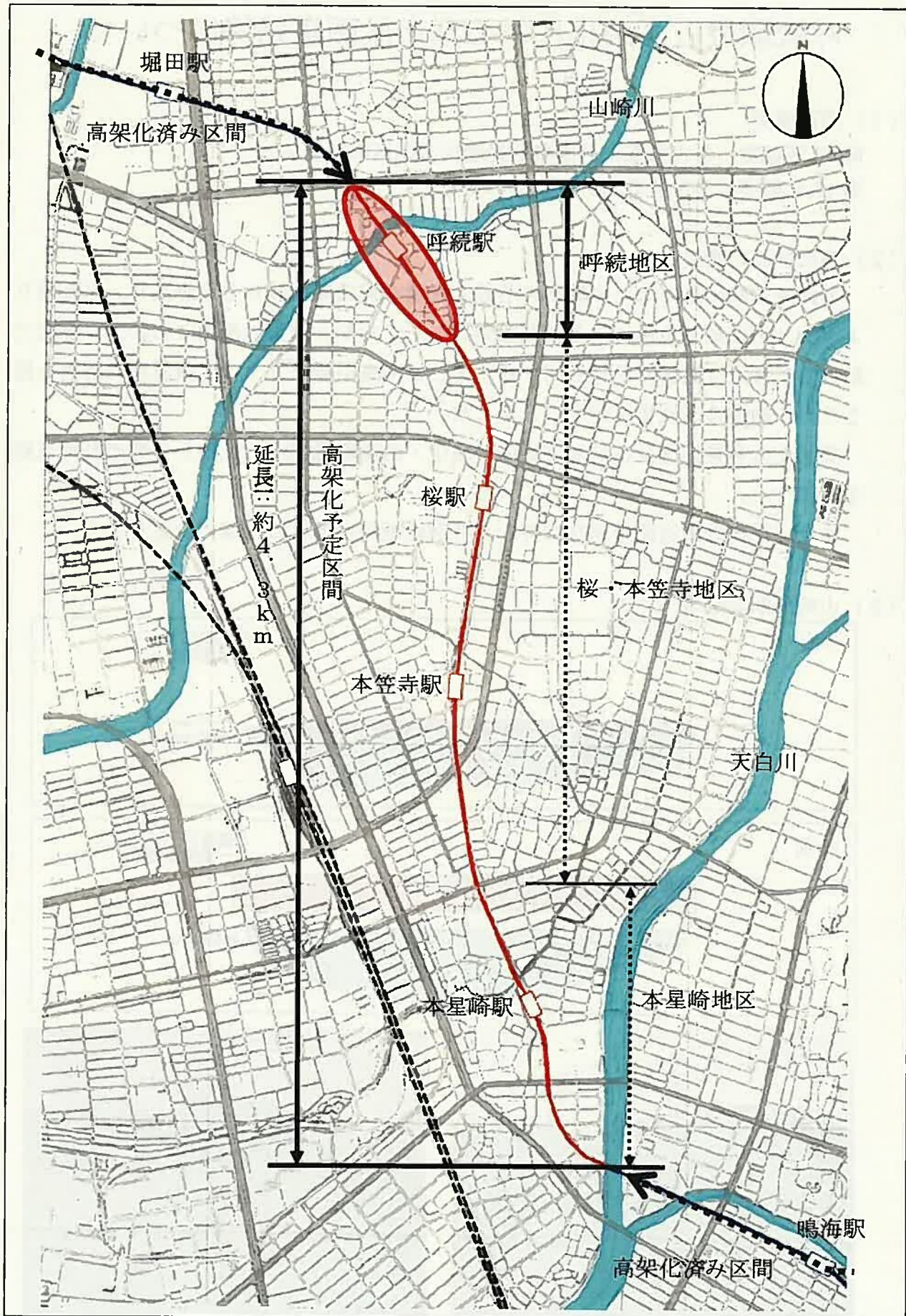
高架化の事業推進及び地域交通の円滑化・沿道環境保全の見地から都市計画道路を追加する。

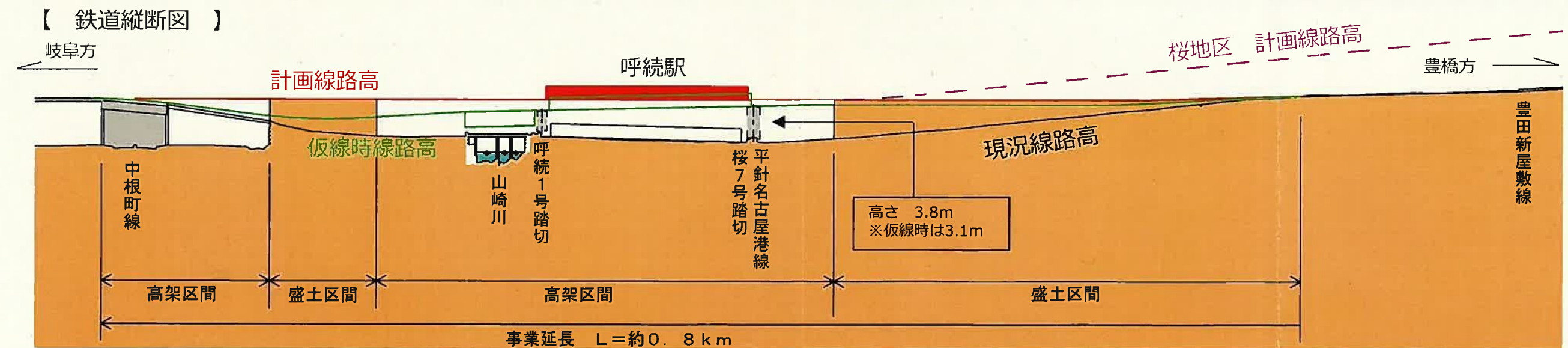
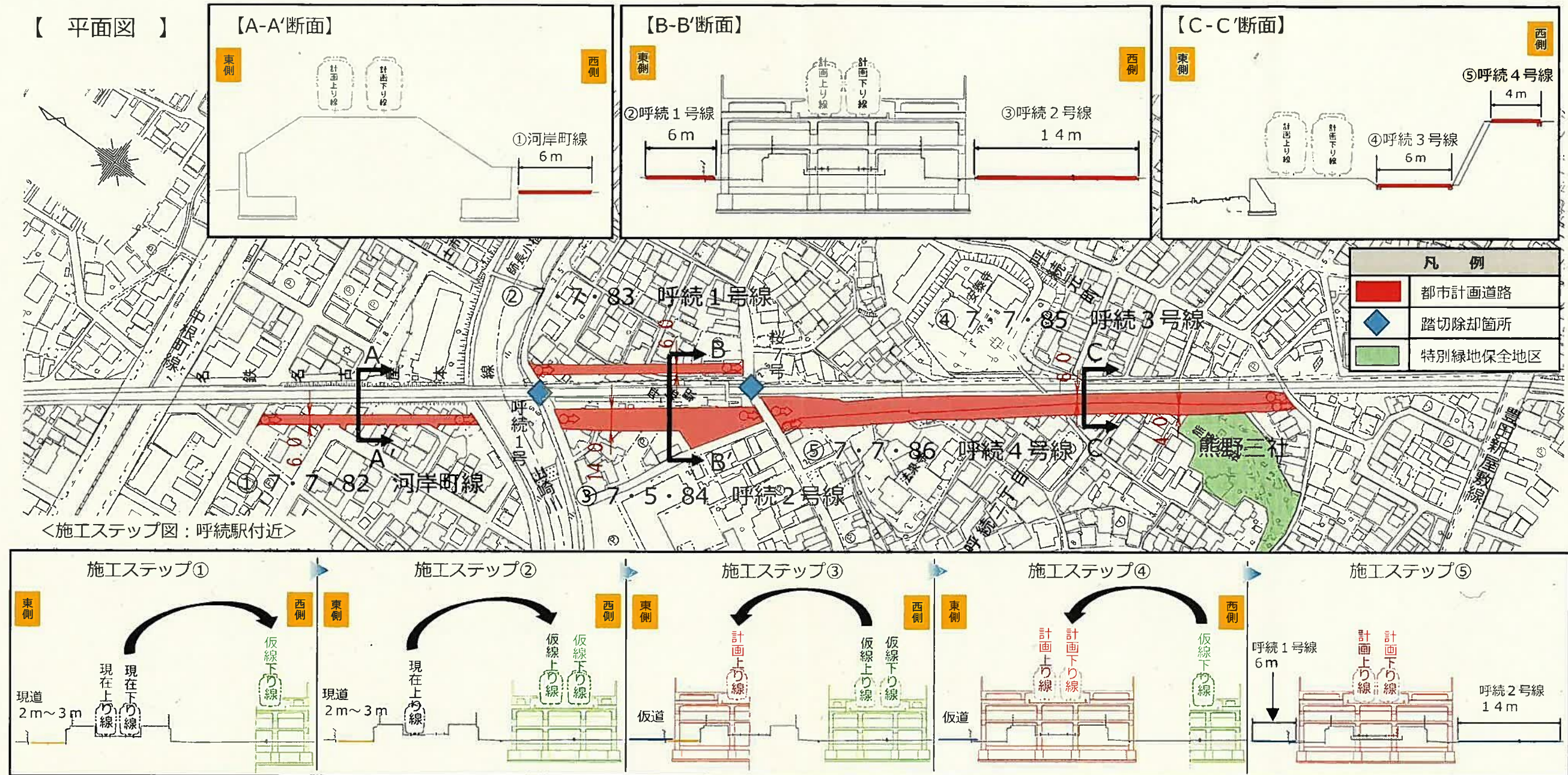
また、都市計画道路の追加に伴い、特別緑地保全地区の区域の変更を行う。

(3) 山崎川断面図等



(4) 高架化事業の概要
ア 位置図

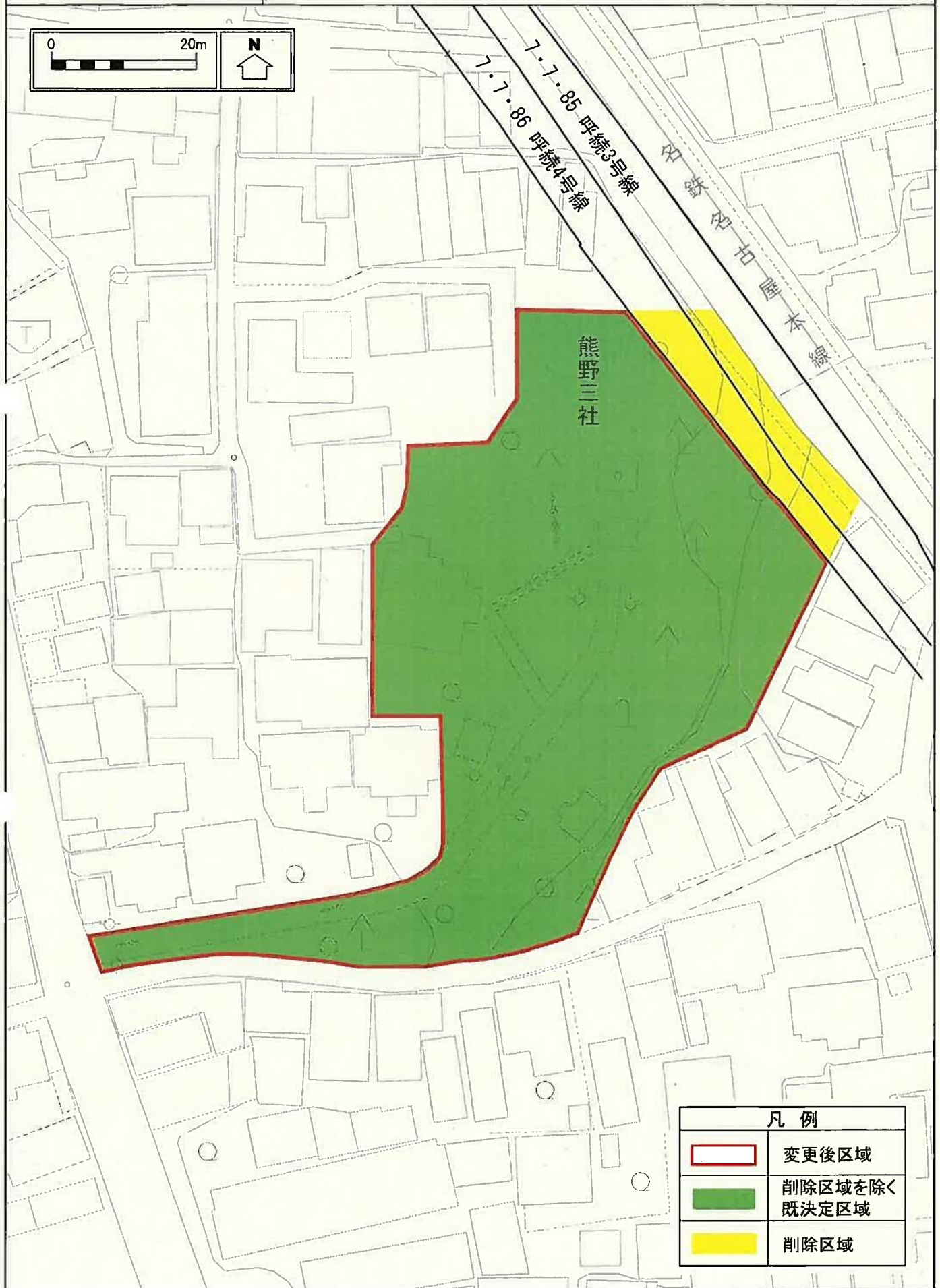
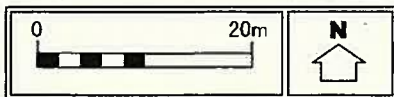




参 考 図

熊野三社 特別緑地保全地区

面 積 約 0.4 ha
(変更前 約 0.5 ha)



凡 例	
	変更後区域
	削除区域を除く 既決定区域
	削除区域

理 由 書

(名古屋都市計画道路 7・7・82号 河岸町線ほか4路線)

1. 変更概要

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路線を追加します。

区画街路を追加する呼続駅付近には、山崎川の名鉄名古屋本線山崎川橋りょうがあり、当該橋りょうは、桁下高不足等による河積阻害が生じており、平成12年の東海豪雨及び平成16年の集中豪雨において、上流で越水して甚大な被害が発生しています。そのため、早急な改善が求められるなど、防災上において早期の対応が必要となっています。そこで山崎川橋りょうの河積阻害の解消を図るため鉄道の高架化を行うこととしました。

今回、高架化する区間の沿線は、大半が木造住宅密集地帯を形成しており、道路幅員も4m未満の狭あい道路となっており、車のすれ違いや緊急車両のアクセスが難しいなどの課題があります。

したがって山崎川の橋りょう改築及び鉄道の高架化の計画にあわせ、交通の円滑化、沿道環境保全の見地から区画街路を追加します。

◆都市計画変更の概要◆

(名古屋市決定)

路線名	変更内容	変更区間			概 要
		車線 の数	幅員 (m)	延長 (約 m)	
7・7・82号 河岸町線	路線の追加	—	6m	140m	呼続駅付近の鉄道の高架化の 計画にあわせ、路線を追加
7・7・83号 呼続1号線	路線の追加	—	6m	130m	
7・5・84号 呼続2号線	路線の追加	—	14m	130m	
7・7・85号 呼続3号線	路線の追加	—	6m	330m	
7・7・86号 呼続4号線	路線の追加	—	4m	330m	

2. 都市計画変更の理由

「名古屋市都市計画マスタープラン」に掲げるまちづくりの方針の一つとして「安心・安全・便利な生活環境づくり」があります。地震・火災・大雨などの災害に強いまちづくりにより防災性の向上をはかるとともに、良好なコミュニティを形成し、環境にやさしく安心して安全に住み続けることができる住宅・住環境の形成を推進しています。

当該区間に区画街路を整備することは、上記で述べたまちづくりに繋がることとなります。また区画街路ごとに次のような決定理由があります。

(1) 7・7・82号 河岸町線

当該道路を決定することで、今まで行止まりとなっていた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こととなります。それにより、いままで6 m以下の宅地内道路を利用していた車を当該道路に誘導することができ、宅地内道路への通過交通の排除を行うことができます。さらに道路を整備することで高架構造物が近づくことによる視覚的重量感の緩和が図られます。

(2) 7・7・83号 呼続1号線

当該区間は面整備がされておらず、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こととなります。

また現在ある約2 m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します。

なお、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、4 m幅員ではなく、6 mの幅員を確保します。

(3) 7・5・84号 呼続2号線

当該区間は、呼続駅の駅前にあたり、自動車・自転車・歩行者といった駅利用者が集まる場所となっているため、当該区間に道路を決定することで駅へのアプローチとなる動線を確保できます。整備にあたっては、安全に通行できる道路として整備するために歩道と車道を分離し整備することで利用者の安全性を向上させます。

(4) 7・7・85号 呼続3号線

当該区間は、幅員6 m以上の道路まで約100 m程度離れており、南北の導線が確保されていない地区となっているため、主要区画道路として6 mの道路を決定することで桜6号踏切方面から駅への通行路が確保されます。さらに既成市街地へアプローチする道路(7・7・86号 呼続4号線)への通過交通を排除することができます。

また現在ある約3 m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します。

(5) 7・7・86号 呼続4号線

当該区間は、密集市街地となっており、沿線宅地へアプローチするには、幅員2 m程度の狭あい幅員の道路を通るしかなく、緊急車両が通行することもできない道路となっておりますが、道路を決定することで宅地まで通行できるようになり、消防活動なども可能となります。

生活道路という側面と乗用車相互のすれ違いや消防活動の場を確保することを考慮し、4 mの道路として決定します。

3. 都市計画変更の考え方

河岸町線ほか4路線における、道路構造及び代表断面における幅員構成等は、(1)～(5)のとおりです。

(1) 7・7・82号 河岸町線

①道路構造

道路の区分は4種4級、設計速度は30km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

- ・車道…幅員6.0m



(2) 7・7・83号 呼続1号線

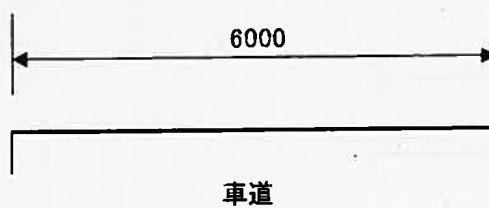
①道路構造

道路の区分は4種4級、設計速度は30km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

- ・車道…幅員6.0m



(3) 7・5・84号 呼続2号線

①道路構造

道路の区分は4種4級、設計速度は30km/hの道路構造とします。

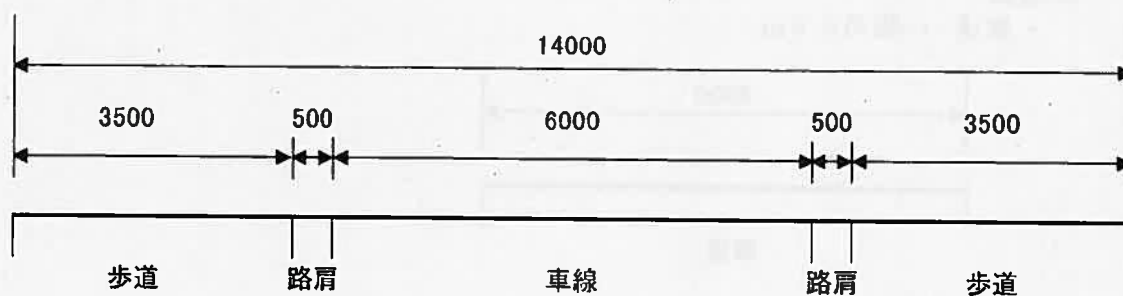
②幅員構成

車道部

- ・車線・・・幅員6.0m
- ・路肩・・・幅員0.5m

歩道部

- ・歩道・・・幅員3.5m



(4) 7・7・85号 呼続3号線

①道路構造

道路の区分は4種4級、設計速度は30km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

- ・車道・・・幅員6.0m



(5) 7・7・86号 呼統4号線

①道路構造

道路の区分は4種4級、設計速度は30km/hの道路構造とします。

②幅員構成

車道部

- ・車道…幅員4.0m

法面部

- ・法面…幅員2.8m

