

案件 4

2020/2/10

高速 1 号線等について

第20号議案

名古屋都市計画道路の変更

(1・4・5 高速 1 号線、1・4・7 高速 3 号線、
3・3・19 広井町線、3・2・132 岩井町線、
7・7・87 号九重町線、7・7・88 号百船町線)



名古屋駅周辺まちづくり構想（平成26年9月策定）

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示す。

- 交通基盤関連プロジェクト

- まちづくり関連プロジェクト

名古屋駅周辺交通基盤整備方針（平成30年3月策定）

今後の整備内容を具体化するための方向性を示す。

名古屋駅駅前広場の再整備プラン 【中間とりまとめ】（平成31年1月策定）

- 名古屋駅前広場等

案件 3

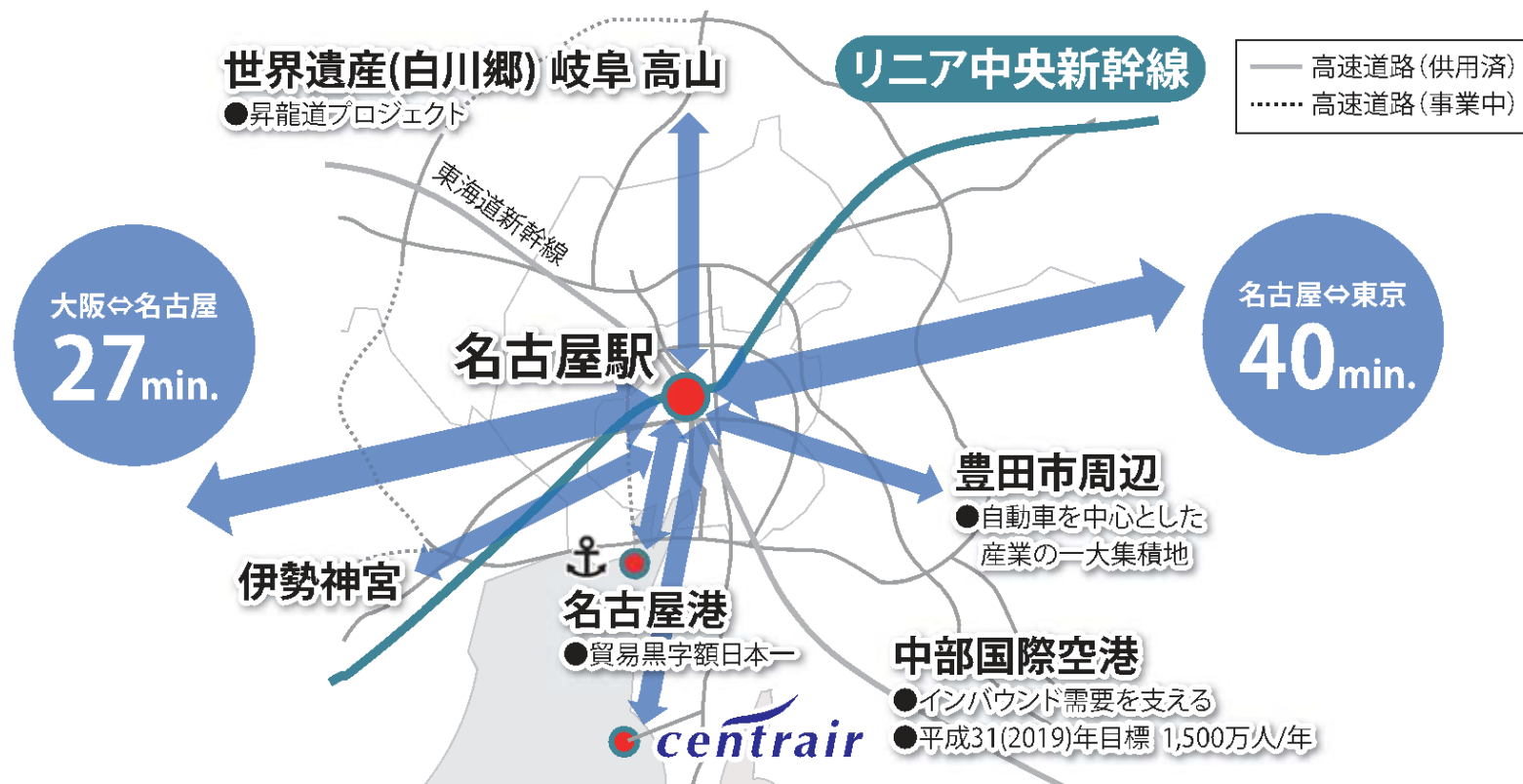
- 高速道路
(名駅アクセス)

案件 4

リニア名古屋駅と広域ネットワークとの接続

名古屋駅周辺地区は、スーパーメガリージョンの交通拠点として、道路ネットワークなどの交通基盤を最大限活かすことが求められている。

➡ 駅とのアクセス性の向上を図ることが必要



＜名古屋駅周辺を中心とした広域ネットワーク＞

(平成30年3月 名古屋駅周辺交通基盤整備方針 より)

名古屋駅周辺交通基盤整備方針（H30年3月策定）

高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

リニア開業を見据え、名古屋駅と高速道路とのアクセス改善を進めるもの



名古屋市
平成30年3月



- ・黄金出入口のフルIC化による駅西側とのアクセス強化
- ・新洲崎JCT出入口設置による駅東方面とのアクセス向上
- ・栄出入口・西渡り線の追加による、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上

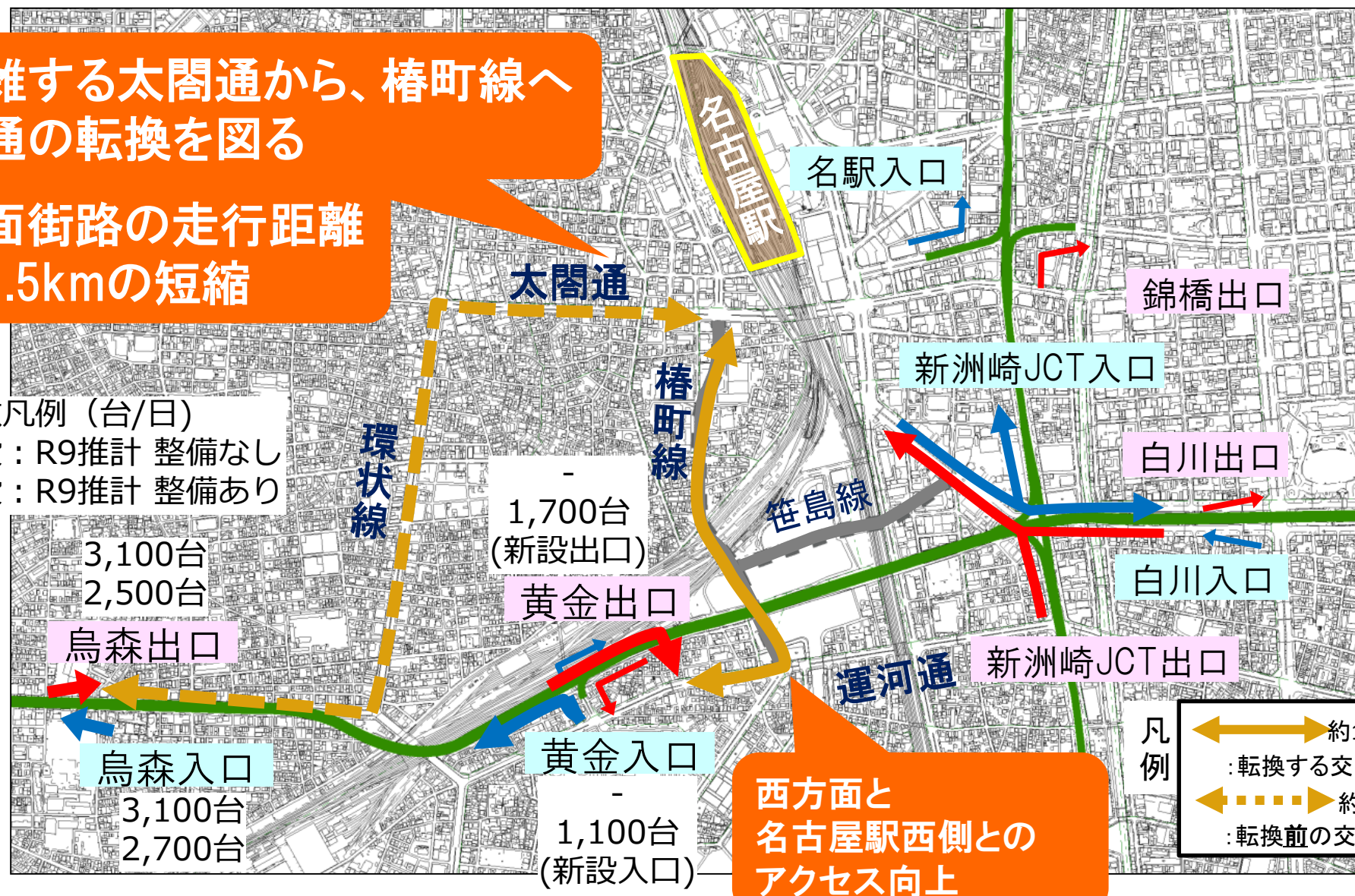
※南渡り線については、南方面へのアクセス向上、都心環状線の渋滞解消を図るため、栄出入口・西渡り線と一体で都市計画手続きを進める

黄金出入口のフルIC化による 平面街路の交通の変化

混雑する太閤通から、椿町線へ
交通の転換を図る

平面街路の走行距離
約1.5kmの短縮

台数凡例 (台/日)
上段：R9推計 整備なし
下段：R9推計 整備あり



黄金出入口フルIC化による整備効果

- ・駅西側の周辺平面街路における走行台キロの抑制

➡ 平面街路の混雑緩和に寄与

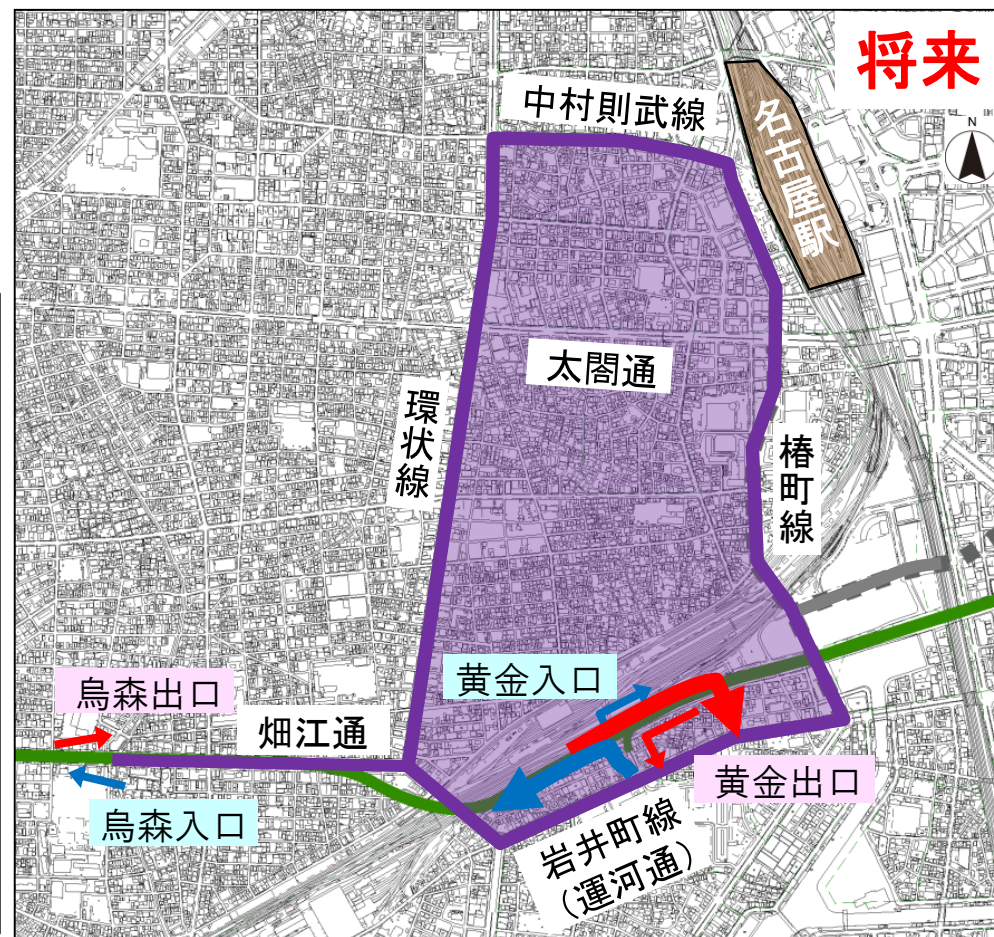
黄金出入口等の整備なし

: 194千台キロ



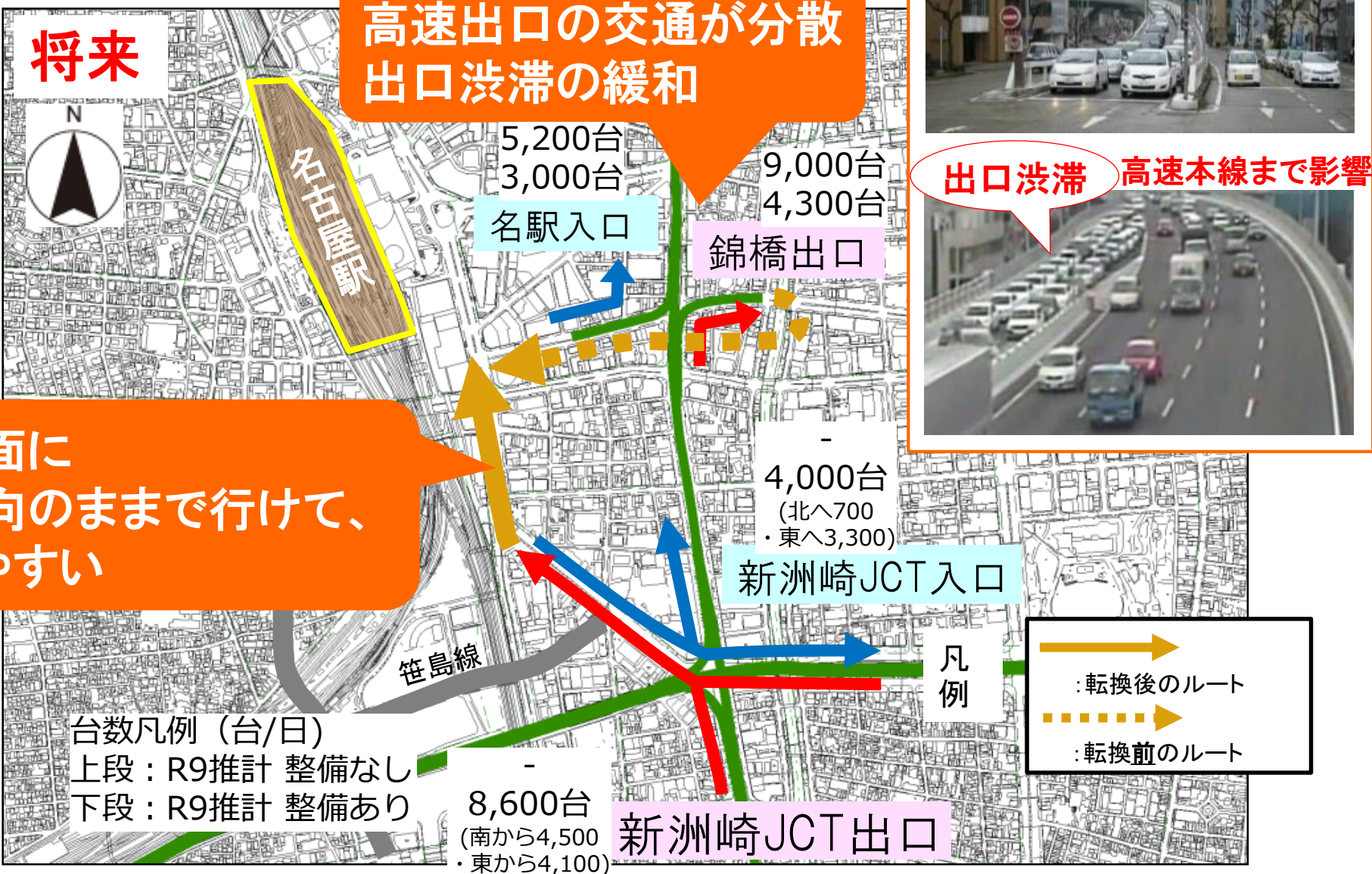
黄金出入口等の整備あり

: 193千台キロ



※図の紫色枠内+畑江通における平面街路の走行台キロを集計

新洲崎JCT出入口の整備効果



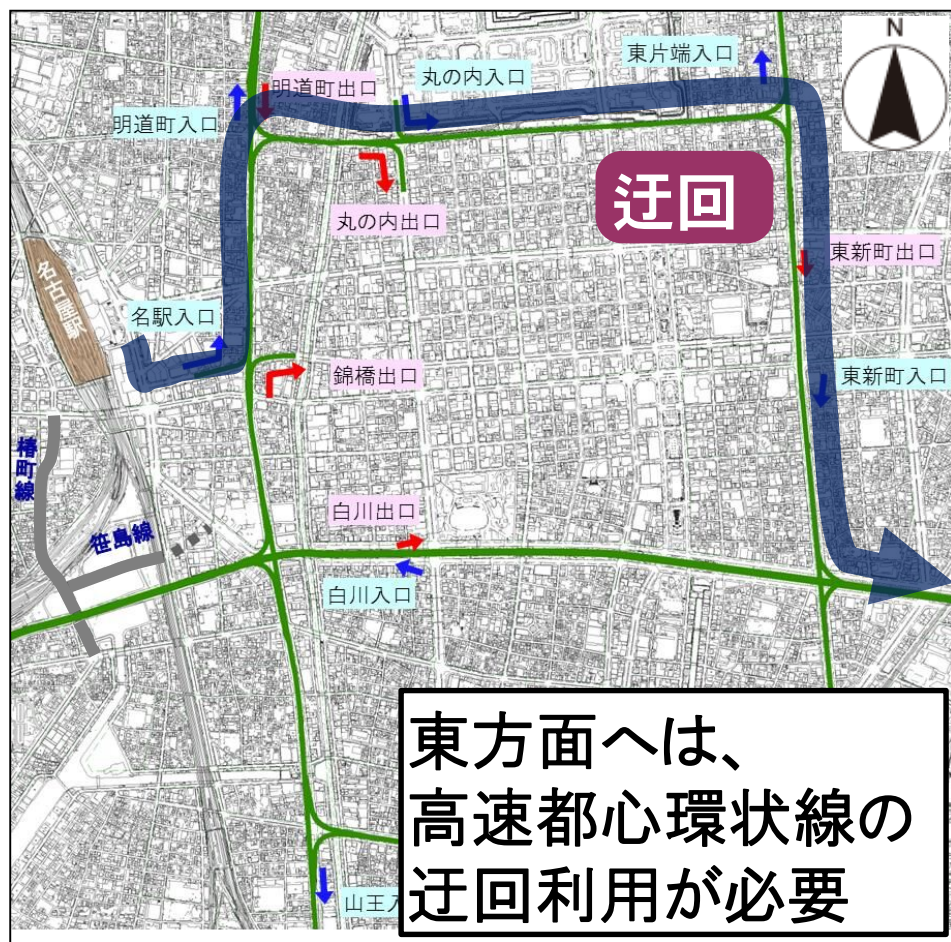
・駅東側の周辺平面街路における
走行台キロの抑制

新洲崎JCT出入口等の整備あり
:206千台キ口

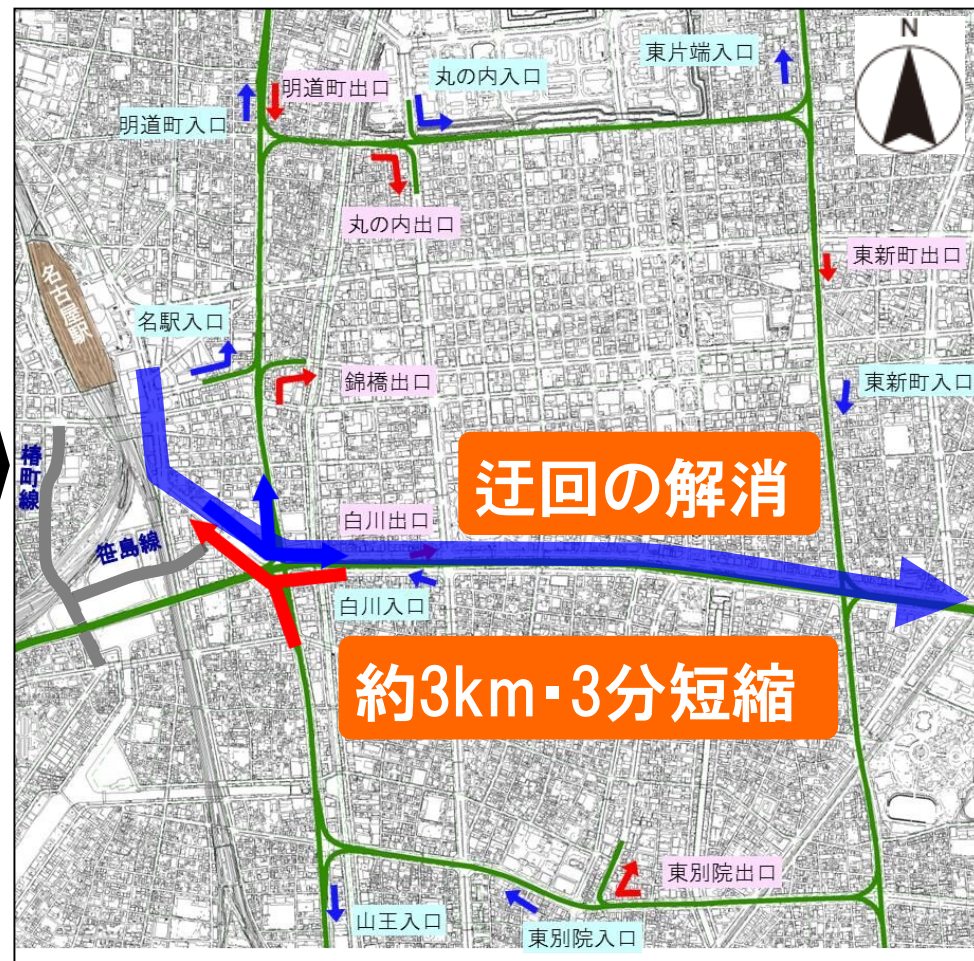


新洲崎JCT出入口の整備効果（高速道路利用の効果の一例）

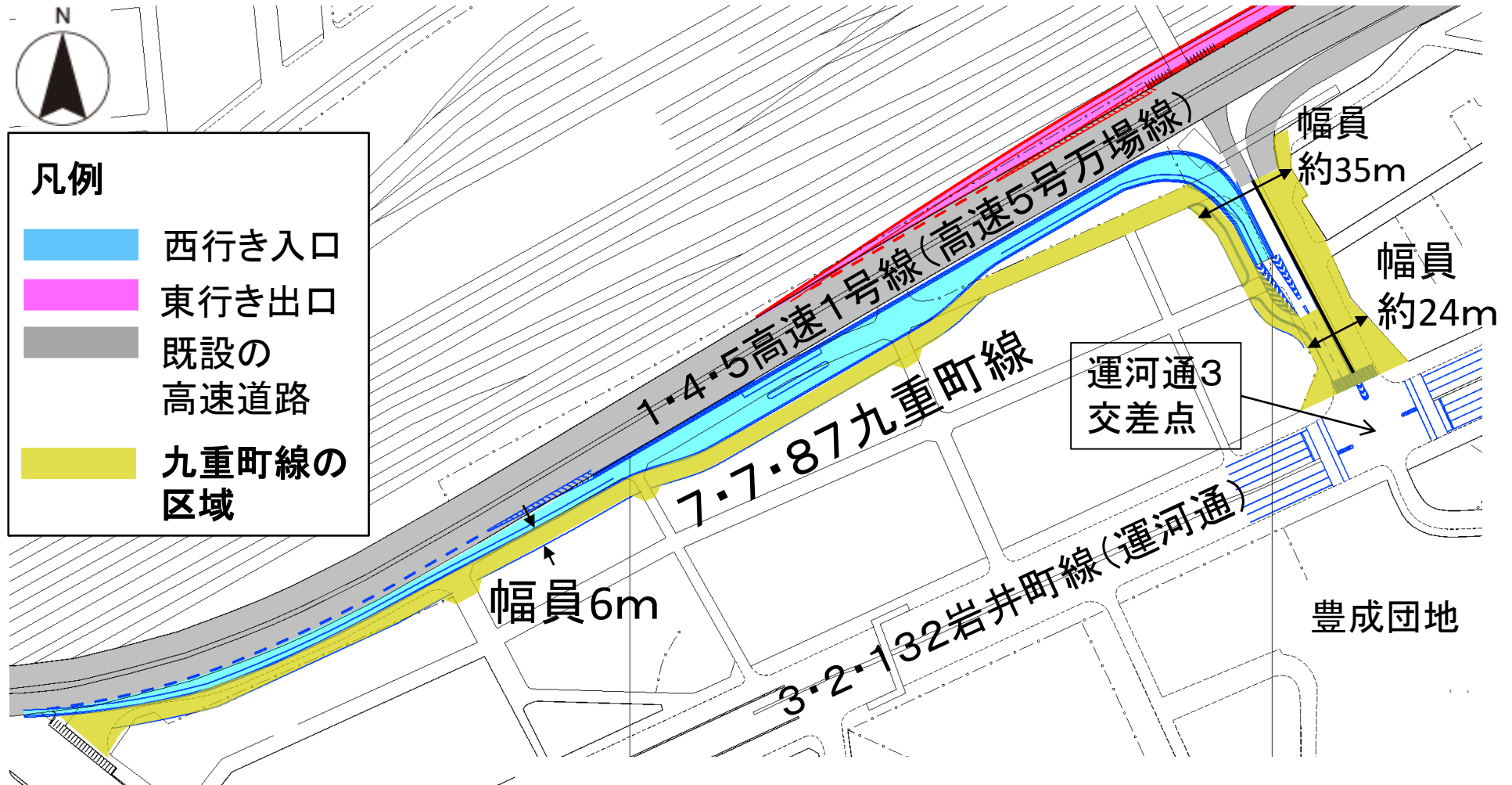
現在



将来



平面図（新設黄金入口・九重町線）



下面図（新設真金山口・百船町線）

7・7・88百船町線

幅員6m

1・4・5高速1号線（高速5号万場線）

幅員約20m

高架下道路（向野橋線）

中央分離帯

幅員約16m

百船町交差点

3・2・132岩井町線（運河通）

凡例

- 西行き入口
- 東行き出口
- 既設の高速道路
- 百船町線の区域

凡例

西行き入口

東行き出口

既設の
高速道路

百船町線の 区域

7.7.88 百船町線
幅員6m

幅員 6m

1・4・5高速1号線(高速5号万場線)

幅員6m

幅員約20m

高架下道路(向野橋線)

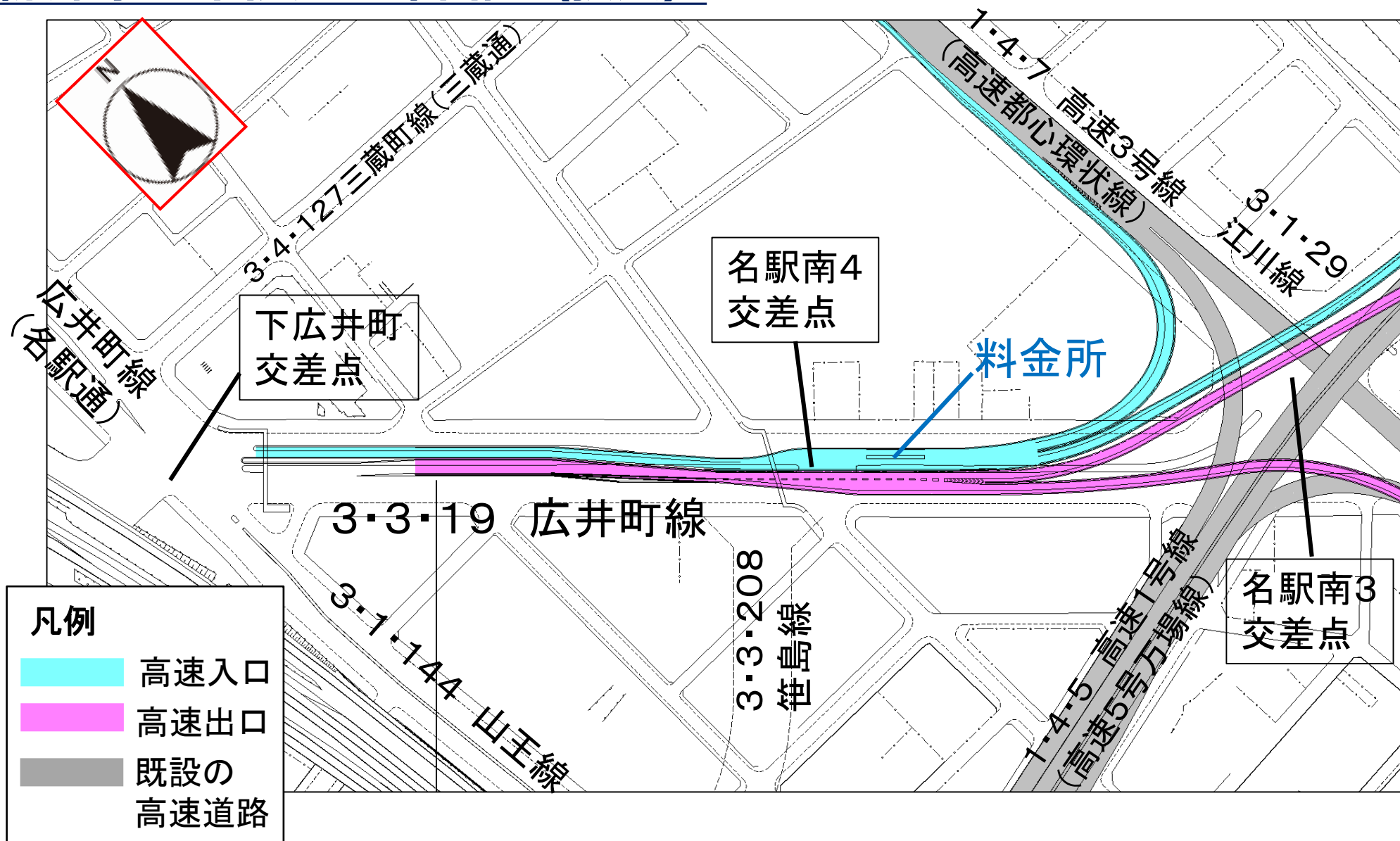
中央分離帶

幅員約16m

百船町
交差点

3・2・132 岩井町線(運河通)

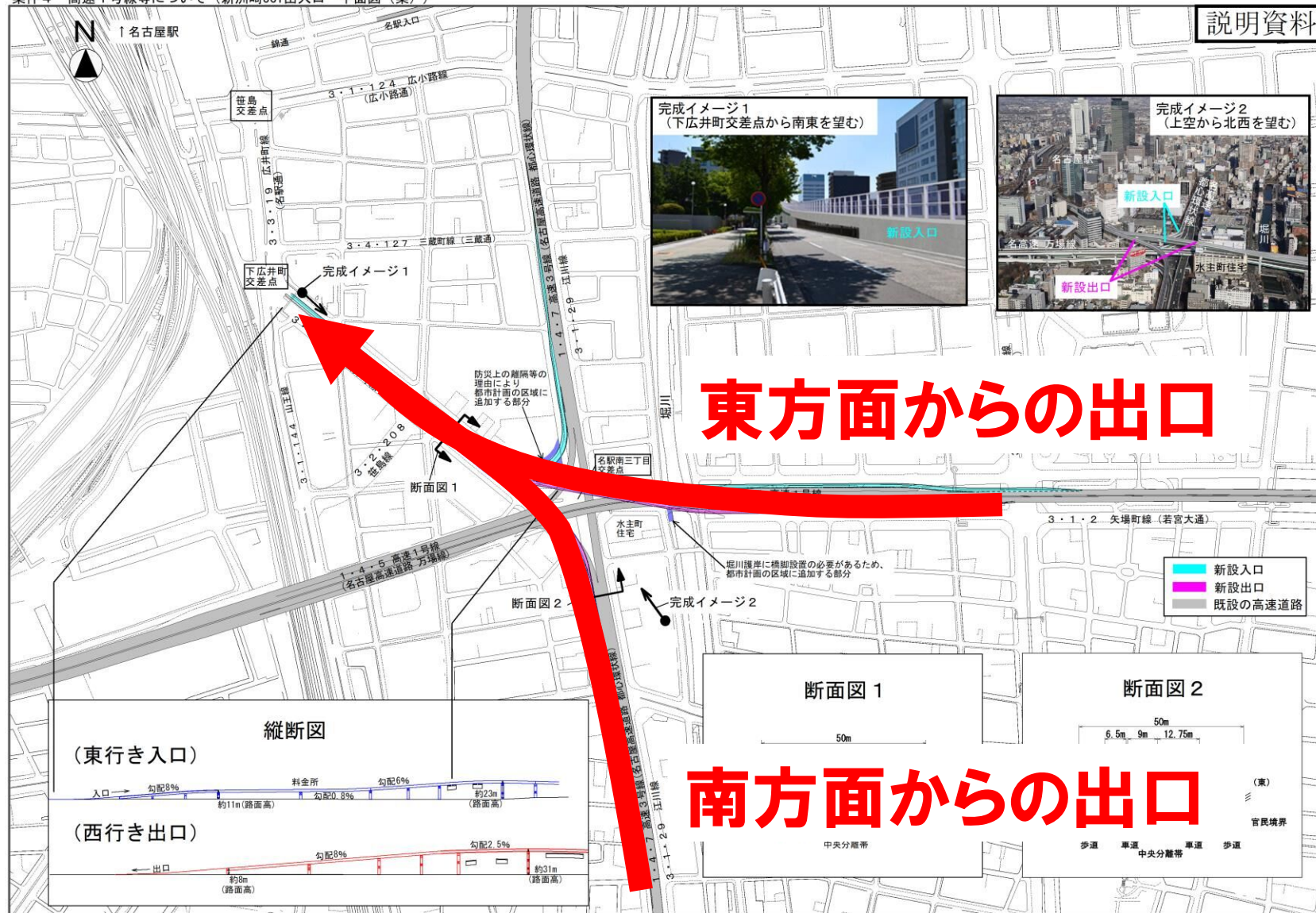
新洲崎JCT出入口 平面図（拡大）



案件4 高速1号線等について（新洲崎JCT出入口 平面図（案））



案件4 高速1号線等について（新洲崎JCT出入口 平面図（案））



総括図

(資料20-2から
高速道路関連を抜粋)

1・4・5号 高速1号線 (名古屋市決定)

【区域の変更】

出入口 (新洲崎 JCT 出入口、黄金出入口) の追加

3・3・19号 広井町線 (名古屋市決定)

(新洲崎 JCT 出入口関連)

【その他の変更】

一部車線数の変更、接続路線の追加

3・2・132号 岩井町線 (名古屋市決定)

【その他変更】

接続路線 (高速1号線) の追加

7・7・87号 九重町線 (名古屋市決定)

【新規決定】

7・7・88号 百船町線 (名古屋市決定)

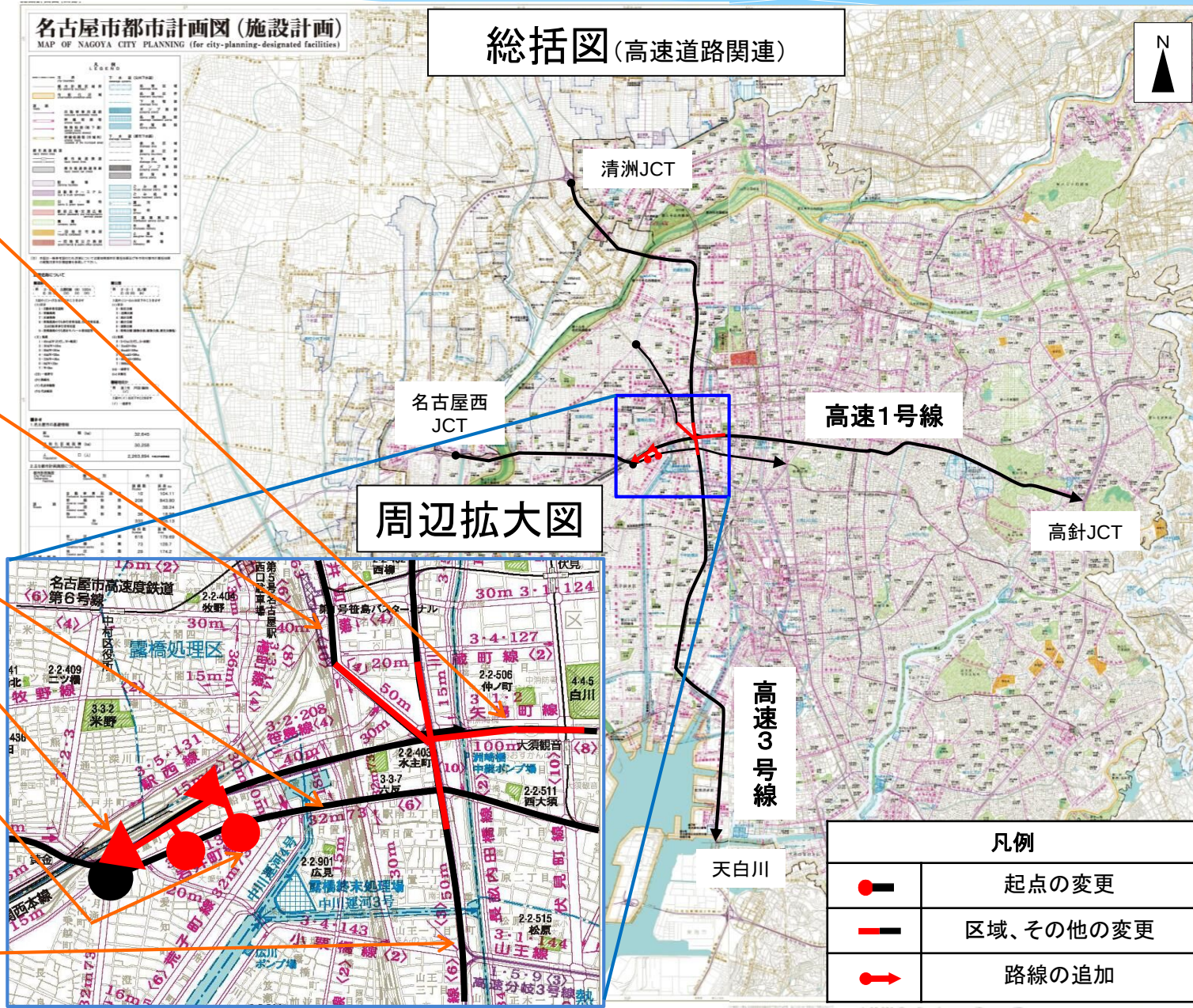
【新規決定】

1・4・7号 高速3号線 (名古屋市決定)

【区域の変更】

出入口 (新洲崎 JCT 出入口) の追加

総括図 (高速道路関連)



周辺拡大図

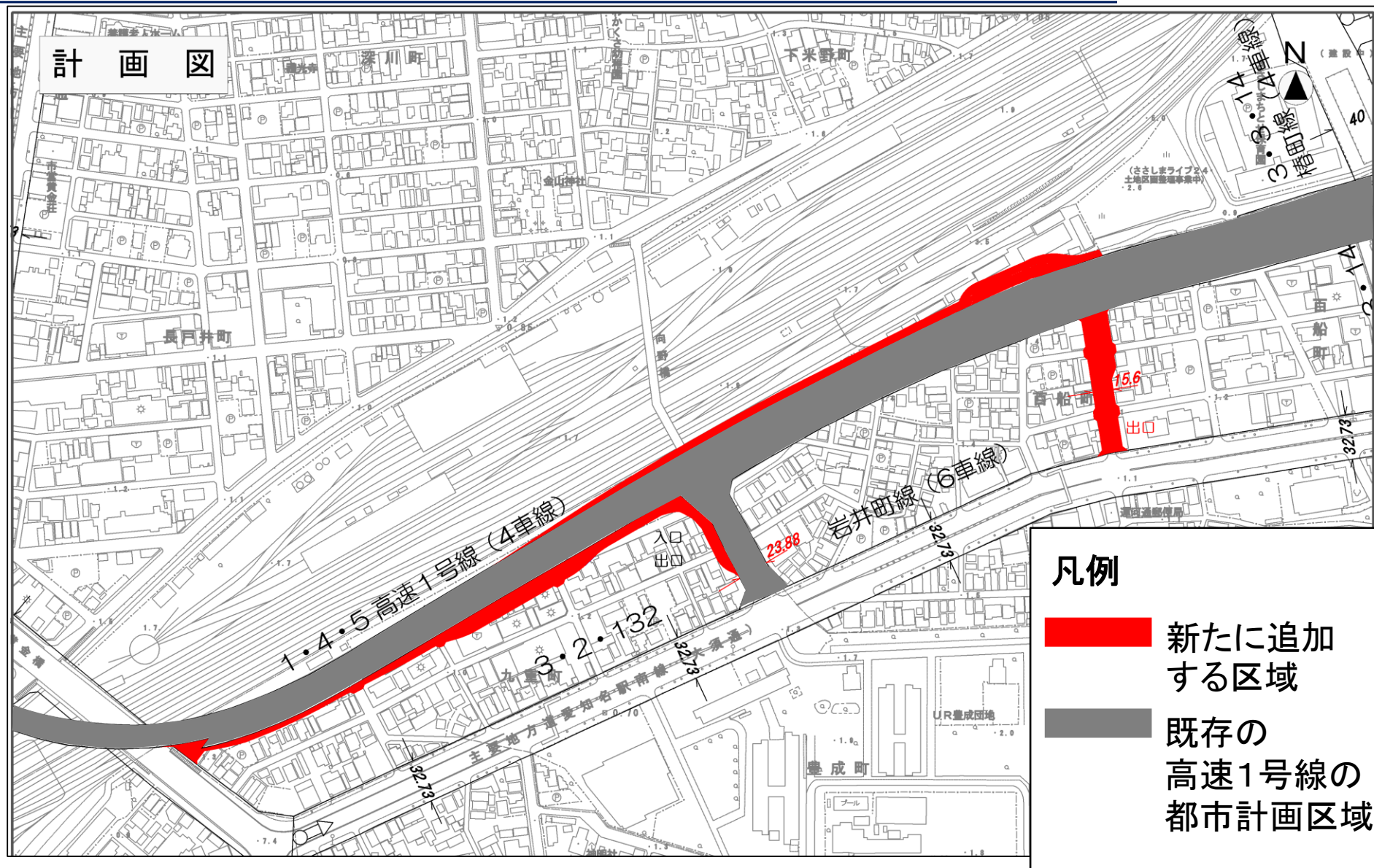
凡例

起点の変更

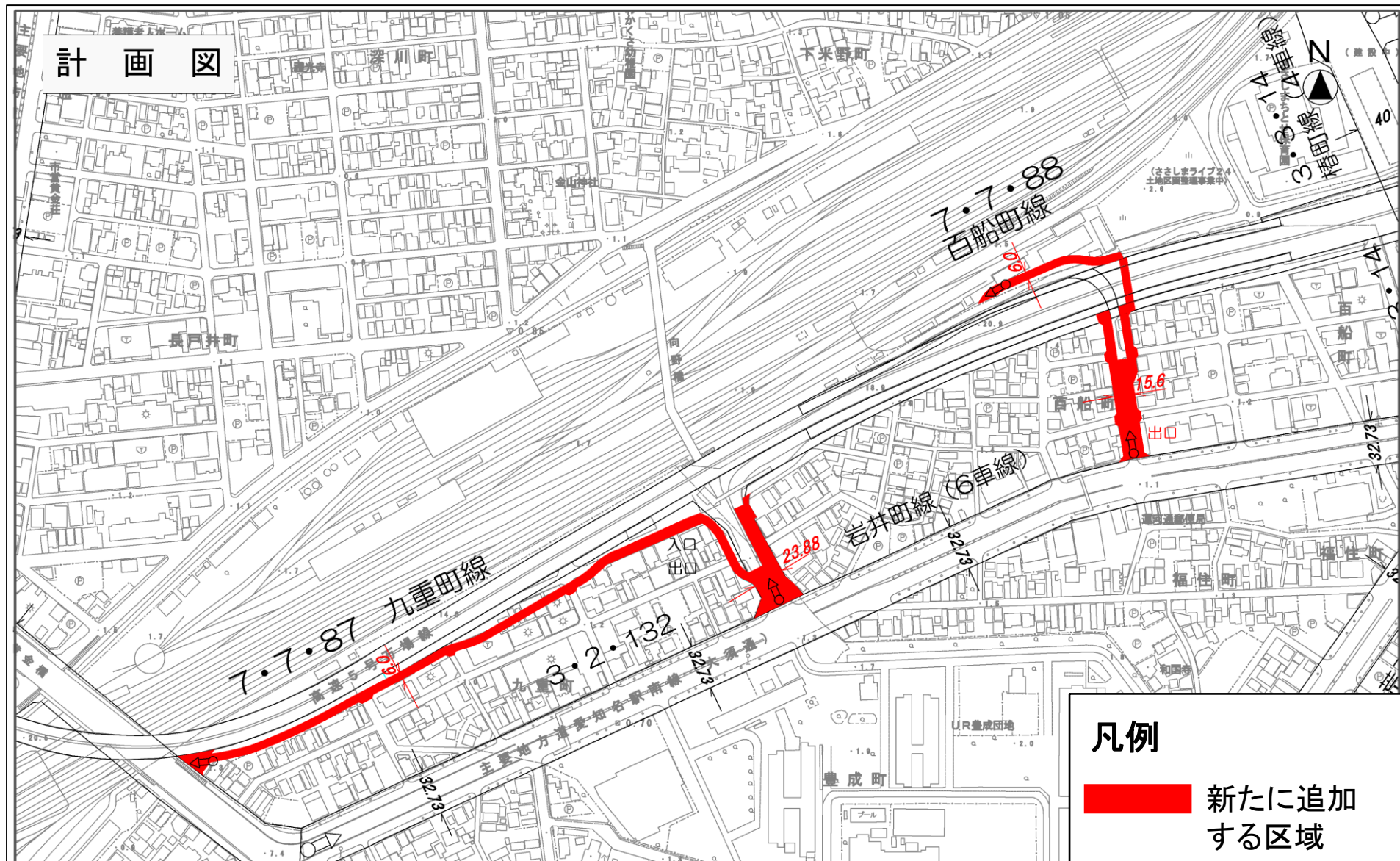
区域、その他の変更

路線の追加

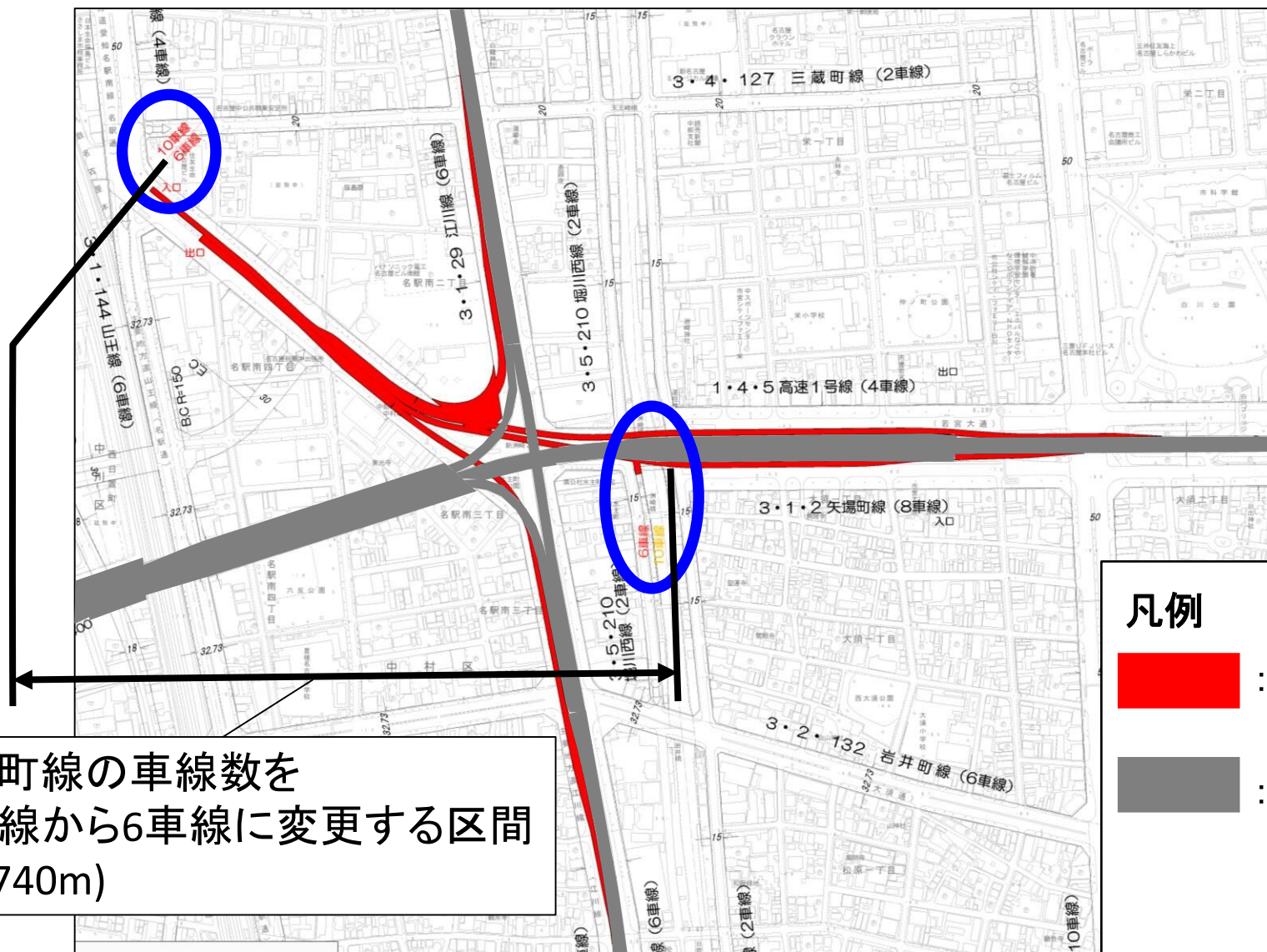
高速 1 号線（黄金出入口フルIC化）の都市計画変更案



九重町線・百船町線の都市計画案

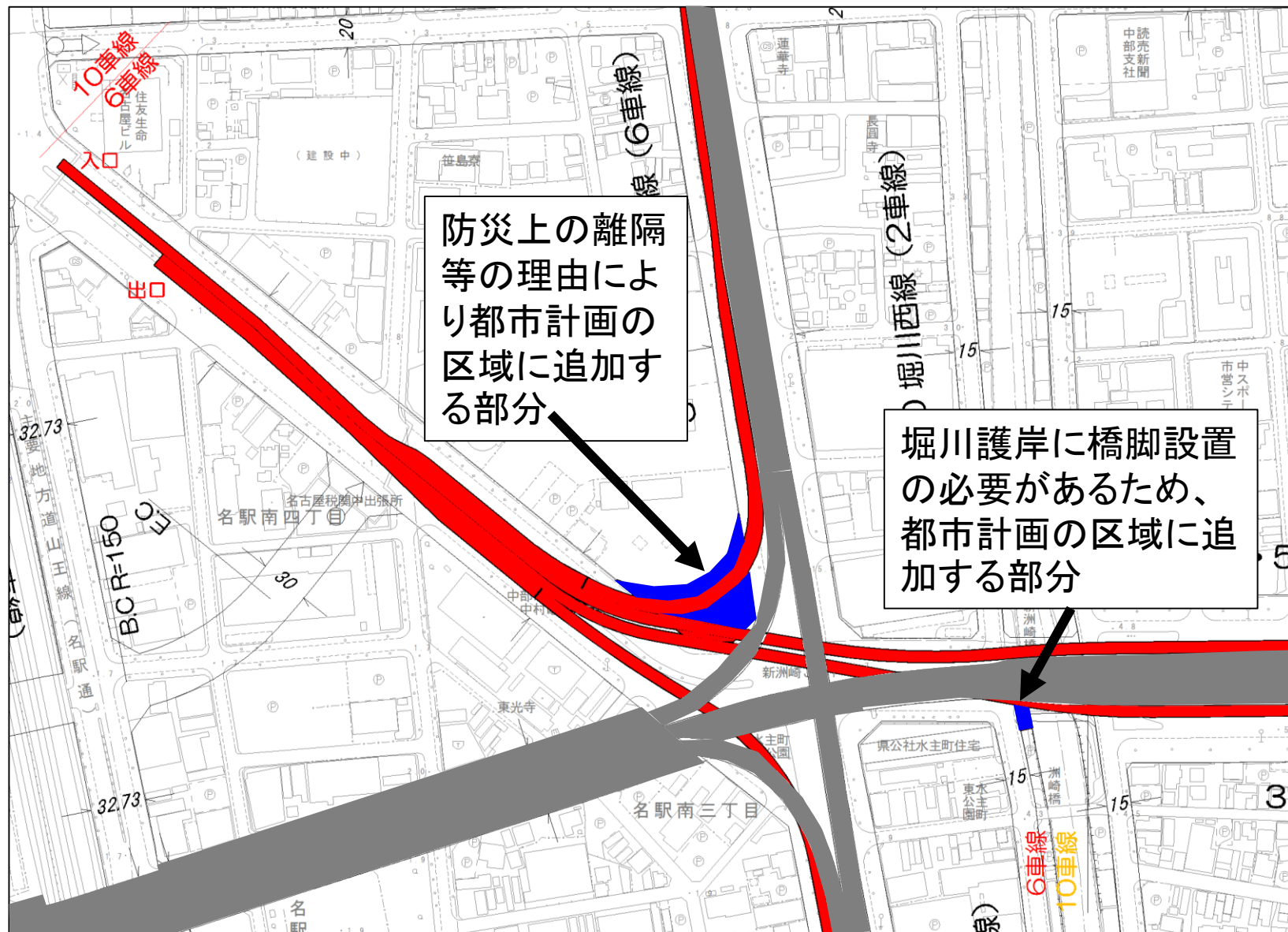


高速1号線・高速3号線（新洲崎JCT出入口）、広井町線の都市計画変更案



広井町線の車線数を
10車線から6車線に変更する区間
(L = 740m)

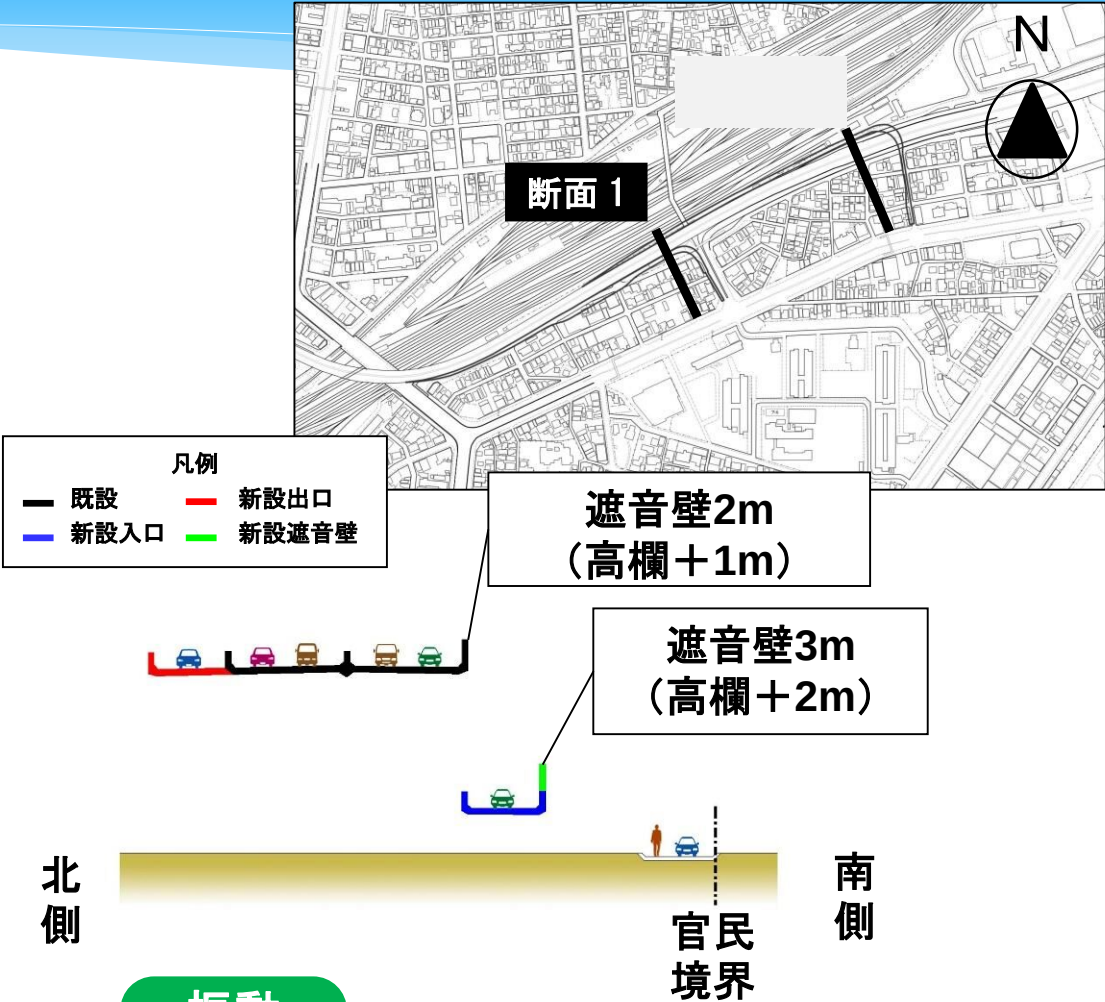
高速1号線・高速3号線（新洲崎JCT出入口）、広井町線の都市計画変更案



● 黄金出入口(断面1)

騒音

予測位置	時間区分	南側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	60	70
	夜間		56	65
	昼間	1階相当	60	70
	夜間		55	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	50	65
	夜間		41	60
	昼間	1階相当	50	65
	夜間		41	60



大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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

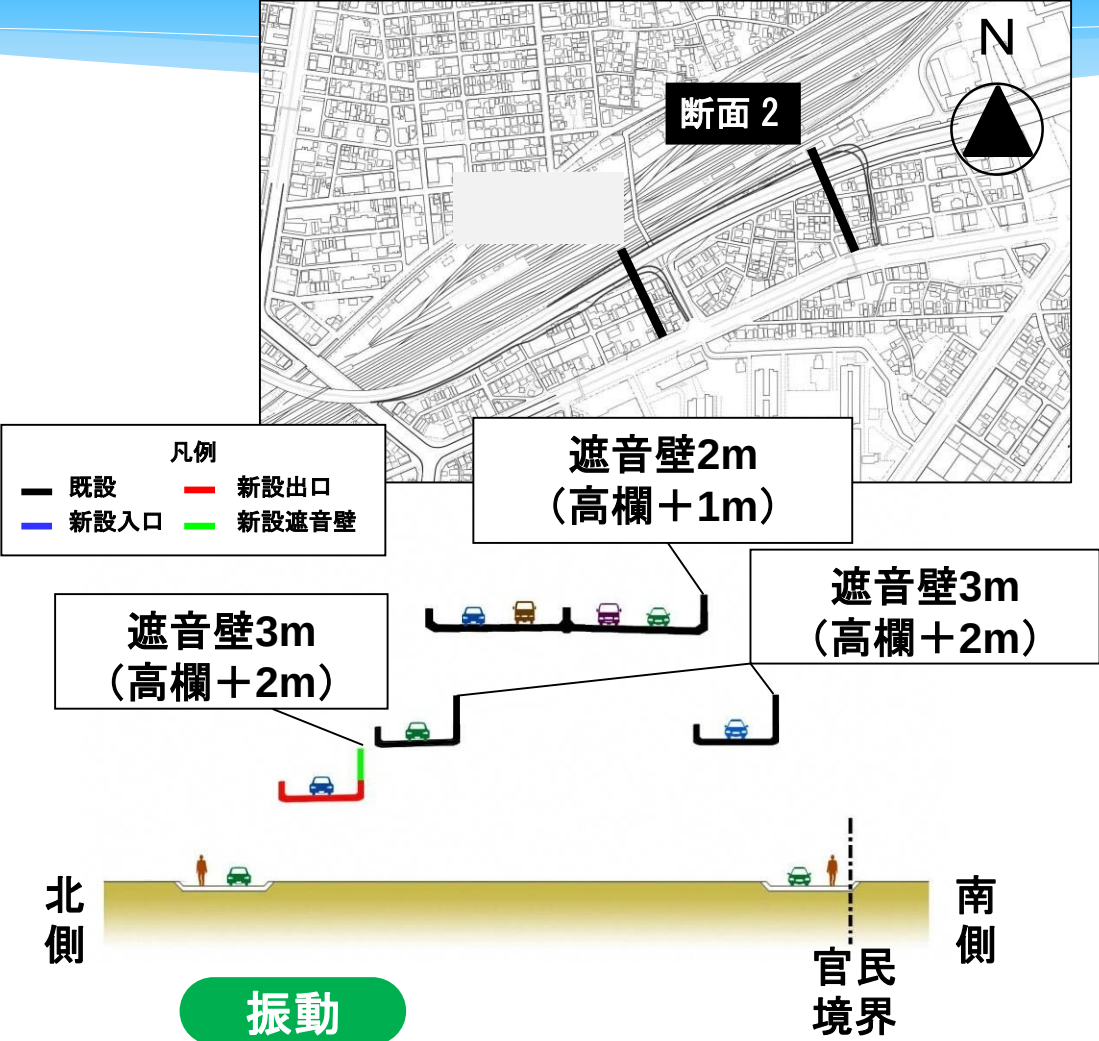
振動

予測位置	時間区分	南側(dB)	要請限度 (dB)
官民境界	昼間	45	70
	夜間	42	65

・ 黄金出入口(断面2)

騒音

予測位置	時間区分	南側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	60	70
	夜間		57	65
	昼間	1階相当	60	70
	夜間		57	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	52	65
	夜間		44	60
	昼間	1階相当	52	65
	夜間		44	60



大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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

振動

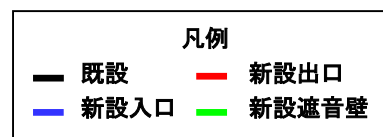
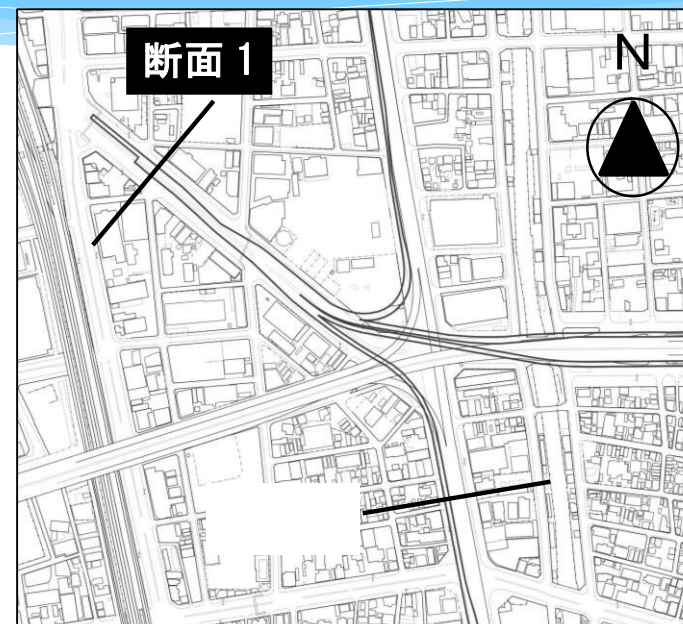
予測位置	時間区分	南側(dB)	要請限度(dB)
官民境界	昼間	47	70
	夜間	44	65

騒音

・新洲崎JCT出入口（断面1）

予測位置	時間区分	北側 (dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	68	70
	夜間		64	65
	昼間	1階相当	69	70
	夜間		64	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	59	65
	夜間		54	60
	昼間	1階相当	59	65
	夜間		54	60

予測位置	時間区分	南側 (dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	66	70
	夜間		61	65
	昼間	1階相当	66	70
	夜間		62	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	57	65
	夜間		52	60
	昼間	1階相当	57	65
	夜間		52	60



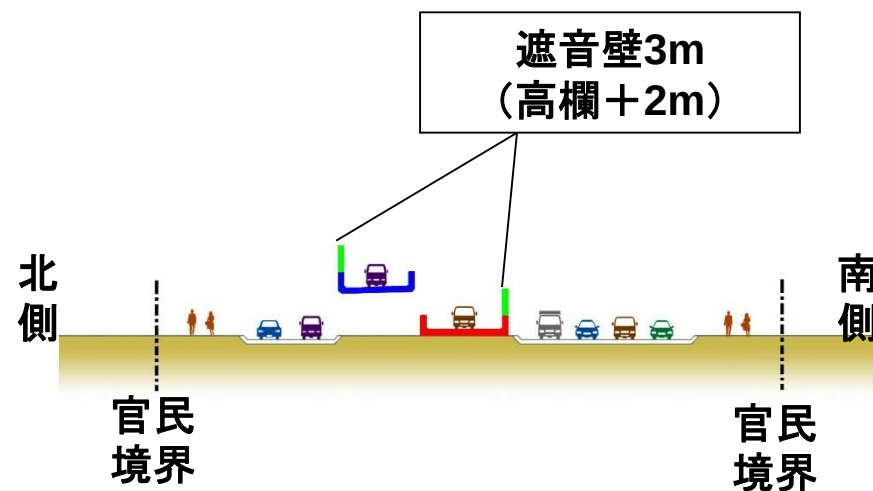
大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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	59	58	70
	夜間	57	56	65



騒音

・新洲崎JCT出入口(断面2)



断面 2

凡例
 — 既設
 — 新設入口
 — 新設出口
 — 新設遮音壁

遮音壁3m
(高欄+2m)

遮音壁2m
(高欄+1m)

遮音壁3m
(高欄+2m)

西側
官民境界

東側
官民境界

大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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	49	49	70
	夜間	46	46	65

騒音

・新洲崎JCT出入口(断面3)



断面3

予測位置	時間区分	西側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	66	70
	夜間		61	65
	昼間	1階相当	66	70
	夜間		61	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	60	65
	夜間		55	60
	昼間	1階相当	60	65
	夜間		55	60

予測位置	時間区分	東側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	65	70
	夜間		61	65
	昼間	1階相当	66	70
	夜間		61	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	54	65
	夜間		49	60
	昼間	1階相当	54	65
	夜間		49	60

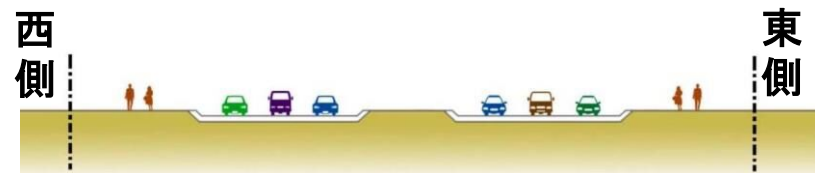
大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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

遮音壁3m
(高欄+2m)

遮音壁2m
(高欄+1m)



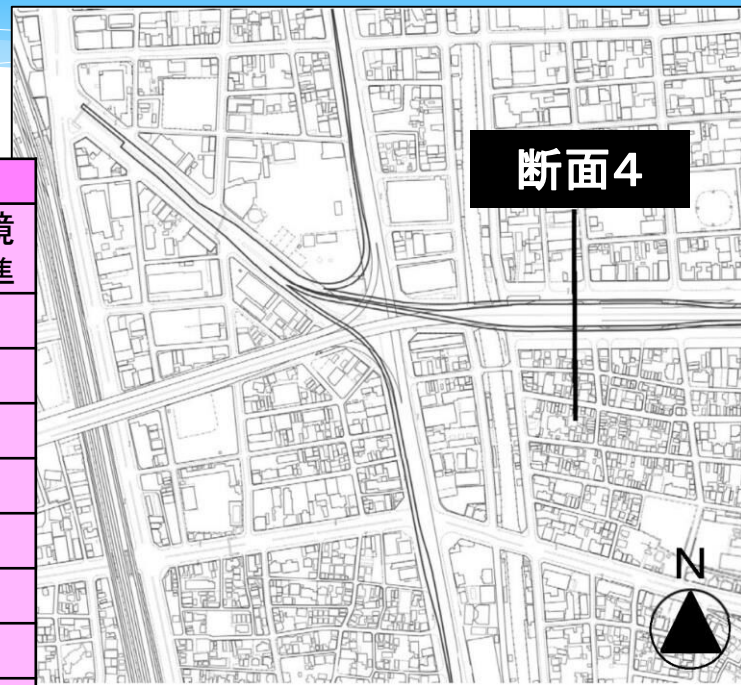
振動

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	44	44	65



騒音

・新洲崎JCT出入口(断面4)



予測位置	時間区分	北側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	64	70
	夜間		59	65
	昼間	1階相当	64	70
	夜間		59	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	56	65
	夜間		51	60
	昼間	1階相当	56	65
	夜間		51	60

予測位置	時間区分	南側(dB)		
		予測高さ	予測結果	環境基準
官民境界	昼間	2階相当	64	70
	夜間		59	65
	昼間	1階相当	64	70
	夜間		60	65
官民境界から20m	昼間	2階相当	56	65
	夜間		52	60
	昼間	1階相当	56	65
	夜間		51	60

大気質

※予測値は年間98%値または2%除外値

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

遮音壁2m
(高欄+1m)

官民境界
北側

官民境界
南側

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	49	49	70
	夜間	45	45	65

凡例

— 既設 — 新設出口
— 新設入口 — 新設遮音壁

	意見書の要旨(抜粋・要約)	都市計画決定権者の見解(抜粋・要約)
黄金 出入口 関連	・騒音・振動などに不安、環境対策が必要 ・移転に伴う補償内容は。高齢者の転居は困難 ・出入口の整備は必要ない ・移転準備のため測量の早期実施を ・黄金出口建設で東西の生活道路が寸断される ・説明会を何度も実施してほしい ・高速出入口追加により渋滞がひどくなるのではないかと	・環境基準を遵守すべく対策を講じることが重要と考えており、今後対策の説明を行う ・補償など丁寧に説明を重ね、きめ細やかな対応に努める ・名古屋駅西側とのアクセス強化を図るため必要 ・早くできるよう測量の準備を進める ・できるかぎり平面街路の機能確保に努める ・これまで地元説明会2回、意見交換会2回開催。今後も丁寧に説明重ねる ・黄金出入口に接続する交差点処理が可能なことを確認している

※議案資料20-7より抜粋・要約したもの

	意見書の要旨(抜粋・要約)	都市計画決定権者の見解(抜粋・要約)
新洲崎 JCT 出入口 関連	・まちの景観への配慮を求める ・出入口は別の場所に設置すべきではないか ・名駅南エリアの回遊性向上に配慮を願いたい	・透過性のある遮音壁を採用するなど、検討していく ・駅への速達性やわかりやすさが確保できることから、現在の案が望ましい ・まちづくりと一体となって丁寧に対応していく
高速道路 関連全体	・「3条件8項目」に違反している ・これまでの都市高速道路計画の理念に反している	・今後も昭和45年5月に名古屋市会において都市高速道路の都市計画案を了承するにあたり付された「3条件」及び、昭和47年3月に愛知県議会において配慮すべきとされた「8項目」を尊重し、きめ細やかな対応に努める ・出入口を整備することで、駅周辺の交通の分散を図るとともに、高速道路に早く誘導することで平面街路の負荷軽減になることから、これまでの都市高速道路の考え方に沿ったものと考えている