

令和元年度第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2年2月10日(月)午後1時30分～3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 18名

出席者氏名

(会長) 福島 茂

(委員) 岡本 大忍 小野 全子

杉島 由美子 田中 豊

田宮 正道 中村 英樹

原田 守博 春山 成子

宮崎 幸恵 森 徹

岡本 やすひろ 近藤 和博

服部 しんのすけ 日比 美咲

余語 さやか 田口 一登

石川 智之

(事務局幹事) 光安 達也 高木 宏明

中藺 昭彦 鈴木 英文

横地 玉和 新庄 徹

渡辺 伸二 鍛冶 博人

柴山 忠行 水谷 譲

丹羽 克昭 井上 智

太田 秀樹

(書記) 日比 悟史

4 傍聴者の人数 16名

5 議題及び会議の公開・非公開の別

(1) 都市計画案件

第 18 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 19 号議案	名古屋都市計画高度利用地区の変更について(付議)	[公開]
第 20 号議案	名古屋都市計画道路の変更について(付議)	[公開]
第 21 号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について(付議) (平針黒石第二地区)	[公開]
第 22 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について(付議) (牛島南地区)	[公開]
第 23 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について(付議) (大井町地区)	[公開]
第 24 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について(付議) (徳重駅周辺地区)	[公開]
第 25 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について(付議) (錦二丁目 7 番地区)	[公開]

6 議事の概要

午後 1 時 30 分開始

幹 事 定刻となりましたので、ただいまより、令和元年度第3回の名古屋市都市計画審
(都市計画) 議会を開催いたします。

私は、名古屋市都市計画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。

開催にあたりまして、内田吉彦委員に代わり、新たに名古屋商工会議所から推薦を受け、市長が委嘱した委員をご紹介します。

田中豊委員でございます。

次に、臨時委員をご紹介します。

本日は、愛知県警察本部交通部長の石川智之委員にご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

それでは、事務局を代表して、住宅都市局長よりご挨拶申し上げます。

幹 事 (挨拶)
(住宅都市局長)

幹 事 続きまして、会議の公開について確認いたします。

(都市計画) 本日の会議は、内容に非公開情報を含んでいないことから、名古屋市情報公開条例第36条に基づき公開とさせていただきます。

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、会長に議長をお願いしたいと存じます。

議 長 それでは、議長を務めさせていただきます。

本日は非常に寒い中お集まりいただきましてありがとうございます。皆様の積極的な審議をお願いしたいと思います。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、ご報告申し上げます。

本日の定数は、臨時委員を含めまして20名でございます。

このうち、ただいまご出席いただいております委員は、18名で半数以上でございます。従いまして、本審議会は定足数を満たしております。以上、ご報告申し上げます。

議 長 お聞きいただきましたとおり、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会議員の方々から1名ずつお願いしております。

そこで今回、学識経験者の方につきましては原田委員に、市会議員の方につきましては日比委員をお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。

両 委 員 (了解)

議 長 それでは、議事に入ります。

本日は、都市計画案件として第18号議案から第25号議案の8議案が予定されております。

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 本日の議事進行について、ご提案させていただきます。
- (都市計画) 右上に案件概要と記載してある資料をご覧ください。
- 本日、審議をお願いします都市計画案件は、「1 平針黒石第二地区について」、「2 建築基準法改正に伴う高度利用地区及び地区計画の変更について」、「3 名古屋駅前広場等について」、「4 都市計画道路高速1号線等について」の4件でございます。
- 案件概要に記載されていますとおり、案件1及び案件2は、それぞれ複数の議案がございますが、共通する議案はございませんので、案件ごとに説明を行い、ご審議ご議決をいただきたいと存じます。
- 案件3及び案件4につきましては、ともに第20号議案「名古屋都市計画道路の変更」に係るものでございますので、案件ごとに説明・ご審議をいただいた後、ご議決につきましては最後に一括してお願いしたいと存じます。
- 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えますいかかでございますでしょうか。
- 委 員 一 同 (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。
- まず、案件1「平針黒石第二地区について」を議題とします。幹事の説明を求めます。
- 幹 事 案件1の「平針黒石第二地区」についてご説明いたします。
- (都市計画) 本件に関連する議案は、第18号議案、第21号議案の2件でございます。
- これらの案件は相互に関連するため、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て、資料番号18-1の変更計画書、18-2の総括図、18-3の計画図、地区計画に関するものとして、資料番号21-1の決定計画書、21-2の総括図、21-3の計画図、21-4の都市計画提案に対する評価結果及びその理由となっております。ご確認ください。
- また、説明資料をご用意いたしました。当案件は、説明資料及びスライドでご説明しますのでよろしくお願いいたします。
- 失礼ながら、以後は着座にて、ご説明させていただきます。
- それでは、説明資料の1-1ページをご覧ください。
- 都市計画決定及び変更の理由といたしましては、低層住宅地の造成を目的とした開発行為による基盤整備の効果を維持し、周辺環境との調和を図りながら、緑豊かでゆとりとうるおいのある良好な低層住宅地の形成を図るため、適切な用途地域に変更するとともに、地区計画を決定するものです。
- なお、本件は、令和元年6月25日に地権者である株式会社菊和より、都市計画法に基づく都市計画提案書が提出され、本市において関係法令等への適合、周辺環境への影響、住民等への説明状況等について総合的に評価した結果、当該案件に係る都市計画の変更及び決定を行う必要があると判断し、手続を行うものでございます。
- ただいま、スクリーンには総括図をお示ししております。
- 平針黒石第二地区は、地下鉄桜通線の徳重駅から北へ約1.4km、地下鉄鶴舞線の平針駅から南へ約1.9kmに位置しております。
- スクリーンには、平成27年時点の航空写真をお示ししております。
- 当地区から約200m東には運転免許試験場があり、南西側に隣接する赤破線の区域には平成24年に決定した平針黒石地区計画がございます。
- 平針黒石地区計画は、本件同様、株式会社菊和からの都市計画提案に基づき用途地域の変更及び地区計画の決定を行い、その内容は、これからご説明いたします平針黒石第二地区と同様となっております。
- 次に、用途地域の変更の概要についてご説明いたします。
- ただいまスクリーンには参考図(1)をお示ししております。
- 赤枠の区域、面積約0.6ヘクタールが、今回、変更する箇所でございます。

現在の第一種低層住居専用地域、建蔽率30%、容積率50%、壁面後退距離1.5mの指定について、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1.0mに変更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ご説明いたします。

説明資料の1-2ページに参考図(2)、建築物等の制限の概要をお示ししておりますのでご覧ください。

ただいまスクリーンには参考図(2)をお示ししております。

赤枠が地区計画の区域で、面積は約0.6ヘクタールとなっております。

当地区計画の目標としましては、ゆとりとうるおいのある良好な住宅市街地の形成を目指すものとしております。

建築物等に関する事項については、用途の制限や敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、緑化率の最低限度などの制限を定めております。

以上が、平針黒石第二地区の内容でございます。

なお、本件につきましては、都市計画法第17条により、令和元年12月11日から25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後、都市計画の変更及び決定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 ただいまご説明のありました件につきまして、皆さま方からご意見をいただきたいと思っております。
何かございますか。

委員 平針黒石第二地区、平針黒石地区はかつて平針の里山と呼ばれていたところでした。樹林地や沼、耕作されていない田んぼがある地域でした。
平針黒石地区は数年前、宅地の開発が終わっています。
名古屋市は、立地適正化計画として名古屋集約連携型まちづくりプランを策定していきまして、このプランでは都市機能や居住の誘導に当たって考慮する要素として、緑の保全が挙げられています。
そこでは、低未利用の基盤未整備地区については、都市機能誘導区域、居住誘導区域に含めないこととされています。
平針黒石第二地区は、名古屋集約連携型まちづくりプランにおいて居住誘導区域に含まれているのかいないのか、お尋ねいたします。

幹事 (都市計画) 当地区は、地下鉄の駅から800mよりも外側にございます。低未利用の基盤未整備地区ということで、これまで第一種低層住居専用地域の建蔽率30%、容積率50%として定められた区域でございまして、名古屋集約連携型まちづくりプランでは居住誘導区域外と位置づけられているところであります。

委員 今回建蔽率40%、容積率80%に変更すると、変更後は居住誘導区域に含めるのでしょうか。

幹事 (都市計画) 今回、用途地域を変更することに伴って、ただちに、立地適正化計画、名古屋集約連携型まちづくりプランの見直しにおいて、居住誘導区域に含めることになるものではございません。

委員 名古屋集約連携型まちづくりプランでは、居住誘導区域に含まれていないところにもかかわらず、宅地造成は既に終わっています。
今回、地区計画を定めて、宅地として開発を進めていくということです。その辺りがどうもよく分からない。プランとの整合性を疑問として持っています。
ただ、今回の平針黒石第二地区計画については、ゆとりとうるおいを確保していくとされていて、既に開発が終わっている平針黒石地区も住宅地としてはゆと

りとうるおいを持ったところになっているので、今回の都市計画の決定としては良としたいと思うのですが、立地適正化計画では居住誘導区域ではないところで、宅地開発を進めていくということで、宅地開発で樹林地が失われていくことについては残念でならないということを申し上げておきたいと思います。

議 長 非常に貴重なご指摘だと思いますので、事務局も今後の施策に反映させていただきたいと思います。

あと何かその他ございませんでしょうか。

それでは、ご発言も無いようでございますので、「案件1 平針黒石第二地区について」関連する第18号議案及び第21号議案について、お諮りをしたいと思います。

これまでの質疑の中で、特に異議があるというご発言はございませんでした。この第18号議案及び第21号議案について、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

委 員 一 同 (異議なし)

議 長 それでは、原案どおり可決します。

引き続きまして、「案件2 建築基準法改正に伴う高度利用地区及び地区計画の変更について」を議題とします。

幹事の説明を求めます。

幹 事 それでは、案件2「建築基準法改正に伴う高度利用地区及び地区計画の変更について」ご説明いたします。

本件に関連する議案は、第19号議案「名古屋都市計画高度利用地区の変更」及び第22号議案から第25号議案までの地区計画の変更でございます。

議案資料といたしましては、高度利用地区に関するものとして、資料番号19-1の変更計画書、19-2の総括図、19-3から19-17までの計画図、地区計画に関するものとして、資料番号22-1から25-3まで、地区ごとの変更計画書、総括図、計画図となっております。

また、説明資料をご用意いたしておりますので、確認ください。

本件は、昨年6月に建築基準法が改正されたことに伴い、高度利用地区及び牛島南地区をはじめとする4つの地区計画の規定を変更するものでございます。

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いたします。

以後は着座にてご説明いたします。

建築基準法の改正についてご説明いたします。

スクリーンには、説明資料2-2ページの「(3)建築基準法の改正概要」をお示ししております。

平成28年に発生した糸魚川市での大規模火災を教訓に、市街地における延焼防止が課題になる一方、防火についての技術的知見が蓄積されてきたことなどを踏まえ、市街地の安全性の確保や規制の合理化を図ることを目的として防火関係規定の見直しが行われ、これにあわせて、防火関係による建蔽率の緩和規定が変更されました。

これまで、防火地域内の耐火建築物に限定して建蔽率緩和が行われてきましたが、緩和の対象地域が防火地域・準防火地域内に拡大されるとともに、対象建築物が耐火建築物、準耐火建築物及びそれらと同等以上の延焼防止性能を有する建築物に拡大されております。

これにより、老朽化した木造建築物の建て替えが促進され、延焼防止性能を有する建築物の一層の普及を図るものでございます。

スクリーンには、防火地域内に建てられる耐火建築物とそれと同等以上に延焼を防止する建築物の一例をお示ししております。

耐火建築物は、外壁、窓、柱などのすべての部材において、火災に対して一定の時間以上耐えられる構造とする必要があるため、例えば建物内部の柱等を木造

とすることはできませんでした。

一方、耐火建築物と同等以上に延焼を防止する建築物は、外壁の延焼防止性能を高くすることで、建物内部の柱等を木造とすることも可能でございます。

それでは、「(4)高度利用地区及び地区計画の変更概要」を説明します。

本市の都市計画におきまして、建築基準法にならって防火関係による建蔽率緩和を行っている、高度利用地区の全15地区と、牛島南地区、大井町地区、徳重駅周辺地区、錦二丁目7番地区の4つの地区計画が変更対象でございます。

建築基準法の条文を引用している、高度利用地区及び徳重駅周辺地区計画と、緩和の内容を文言によって記載している牛島南地区、大井町地区、錦二丁目7番地区の地区計画の2つの表記方法がございましたが、建築基準法の条項移動に対応するとともに、表記を統一して建築基準法の改正内容を反映するものでございます。

以上が本件の内容でございます。

なお、本件につきましては、令和元年12月11日から12月25日まで都市計画の案について縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後の都市計画手続ですが、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、ご審議をよろしくお願いいたします。

議長 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、どうぞご発言ください。

よろしゅうございますか。

それでは、「案件2 建築基準法改正に伴う高度利用地区及び地区計画の変更について」関連する第19号議案及び第22号議案から第25号議案までについて、お諮りしたいと思います。

特にご質問、ご意見、異議もございませんでしたので、第19号議案及び第22号議案から第25号議案まで、原案とおり可決してよろしいでしょうか。

委員一同 (異議なし)

議長 続きまして、「案件3 名古屋駅前広場等について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹事 それでは、「案件3 名古屋駅前広場等について」の説明をさせていただきます。
(街路計画) 議案資料といたしましては、資料番号20-1変更計画書、資料番号20-2総括図、資料番号20-3計画図、となっております。ご確認ください。

また、「説明資料 名古屋駅前広場等について」と題しました資料に、本案件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。説明につきましては、説明資料とあわせて前面のスクリーンで進めさせていただきます。それでは、失礼ながら以後は着座にて、進めさせていただきます。

まず、資料の説明に入る前に、名古屋駅地区を取り巻く状況についてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。

現在の名古屋駅には、9つの鉄道路線が乗り入れ、1日に約128万人の利用があり、また、高速バスや市内路線バス等のバスターミナルも整備されているなど、全国でも有数の交通結節点となっております。

西暦2027年には、リニア中央新幹線の開業が予定されており、東京-名古屋間が約40分で結ばれます。また、大阪までの延伸により、名古屋地区は巨大な都市圏「スーパーメガリージョン」の中央に位置することとなり、交通拠点としての重要性がますます高まります。

本市では、こういった中で、国際レベルのターミナル駅を有する、魅力と活力にあふれるまち、「スーパーターミナル・ナゴヤ」の実現に向け、名古屋駅周辺のまちづくりの検討を行ってきたところでございます。

お手元の説明資料の2枚目「名古屋駅周辺のまちづくりの検討について」のうち

「これまでの経緯」をご覧ください。

これまでの取り組みとして、本市が策定してまいりました計画の概要をお示ししております。まず、平成26年9月には、リニア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プロジェクトを示した「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定いたしました。

続いて、まちづくり構想に掲げるプロジェクトのうち、交通基盤関連プロジェクトを中心に、各交通施設について、今後の整備内容を具体化するための、方向性を平成30年3月に「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」としてまとめました。この中では、高速道路のネットワークについても言及しており、高速1号線等の計画として、案件4でご審議いただくものとなっております。

そして、昨年1月には「名古屋駅駅前広場の再整備プラン 中間とりまとめ」を策定し、「名古屋の新しい顔づくり」や「高い機能性の発揮」といった駅前広場の再整備の基本コンセプトを整理しました。

これらの内容につきましては、一年前の平成30年度第3回都市計画審議会にてご報告させていただいたところです。この中で、東側につきましては、ロータリー交差点の改良を行い、駅前広場を広げ、歩行者空間、乗換空間を再整備するとしており、本案件はこうした名古屋駅東側の駅前広場等の再整備の内容を都市計画に反映させるものです。

続きまして、名古屋駅周辺のまちづくりの全体像について、ご説明いたします。説明資料2枚目下段の「名古屋駅周辺のまちづくり」をご覧ください。

名古屋駅周辺で検討しております、各プロジェクトをお示ししております。リニア中央新幹線の駅施設が名古屋駅の東西に渡って作られ、その上部の空間では、広場の整備や道路の再配置など、面的な整備を図る予定です。

また、駅には中央コンコースを通じて地表レベルで東西につながるそれぞれの駅前広場を検討しており、特に東側では地下空間の再整備も検討しております。

また、駅前広場におきましては、乗換先など各方面が一目で見渡せる、広場空間「ターミナルスクエア」を整備し、乗り換えや移動の利便性を向上させた駅前広場へと再編を図るとともに、東側では、名鉄名駅再開発計画とも一体となって、乗り換え空間の充実を図ります。

さらに、中央コンコースの南側には、「東西ネットワークの強化」を図るため「新たな東西通路」を検討しており、駅東西の移動の利便性を高めるほか、あわせて、高速道路とのアクセス性の向上として、高速道路の出入口の追加・改良等も検討しています。

本案件は、これらのうち、名古屋駅東側の駅前広場の変更に係るものでございます。

計画の説明に先立ちまして、駅前広場に関する、現状と課題についてご説明いたします。説明資料2枚目右側の現状と課題をご覧ください。

現在の駅前広場につきましては、大きく4点の課題があると考えております。1点目としまして、タクシーなど車のためのスペースが大部分を占めており、地表レベルで人のための広場空間が少ないことが挙げられます。2点目として、タクシーと一般車が混在しており、車両交錯が発生していること。3点目として、中央コンコースを出て、名鉄や近鉄方面を見ても、写真Aのように、改札方面の見通しがとれない状態となっていること。そして4点目として、中央コンコースを出て、東側のまちの方面を見た場合、写真Bのように見通しが悪く、まちへ出るには④の矢印のように、大きく左右に迂回しなければならない形状であることが挙げられます。

また、現在の「交差点」においても課題があると考えています。1点目としまして、現在のロータリー型の交差点は、交差点自体が非常に大きく、車線構成が複雑になっており、右折や直進が直感的に分かりにくいこと。2点目として、大きな交差点のため、歩行者横断距離が長くなり、横断箇所が限定されている点です。周辺のビルの建て替えにより、来訪先となる商業施設も増えていますが、桜通が横断できないなど、まちの回遊性を阻害する要因となっております。

以上の課題認識を踏まえまして、東側駅前広場の再整備の方向性についてご説

明いたします。お手元の説明資料の3枚目をご覧ください。

ただいまのスクリーンの左側には、現在の駅前広場の平面図を、右側には整備後のイメージをお示ししております。なお、再整備案における施設内容は検討案であり、その詳細については、関係機関との調整などにより、今後変わることがあります。再整備の考え方といたしましては、駅前広場を拡充することで、①広場空間の形成②タクシー一般車の分離による安全性の向上を図ります。さらに地上レベルで乗換先が見渡せる広場空間(ターミナルスクエア)を整備することで、③乗換先への見通し、動線の確保④まちへの見通し・動線の確保を実現していくとともに、交差点形状の変更で⑤安全性・円滑性の向上も図ってまいりたいと考えております。

広場面積といたしましては、乗換等の交通処理に必要な基準面積は十分に確保されており、加えて、乗換利便性や交通結節性などの高い機能性を発揮させていくため、駅前広場を拡充するものです。また、新たに設ける広場空間においては、名古屋の新しい顔づくりとして、象徴的な空間づくりを進めていきたいと考えております。

ただいまスクリーンにお示ししますのは、ターミナルスクエアに関する空間のイメージになります。左側のように、乗換先など各方面が一目で見渡せる、地表レベルを基調とした広場空間「ターミナルスクエア」を駅前広場内に配置することで、分かりやすい空間を作っていきたいと考えております。

右側は中央コンコースを出て東側を望んだイメージですが、地下鉄へつながる階段等を整備していきます。ターミナルスクエアにおいては、エレベーター、エスカレーターも配置し、バリアフリー対策も講じていけるようにしていきたいと考えております。

続きまして、駅前広場の断面構成について、整備による変化をご説明します。

まず、中央コンコースからモニュメント飛翔にかけての断面からご説明いたします。お手元の説明資料では3枚目の下段、「AA'断面」と記載している部分です。

断面の左側、駅舎側から申しますと、まず、中央コンコース出ですぐの位置に、ターミナルスクエアを設けます。こちらに、地下鉄方面へつながる昇降施設を設けることで、直線的な動線と見通しを確保し、乗り換え利便性の向上を図ります。また、道路側では、飛翔のある部分まで広場を拡げ、駅からまちへの直線的な動線と見通しを確保し、まちへの回遊性を向上させるとともに、名古屋の顔づくりを進めるものです。

続いて、現在のタワーズガーデン付近の位置の断面構成についてご説明いたします。お手元の説明資料では、「BB'断面」と記載している部分です。

今回の整備ではタワーズガーデンを撤去し、地表レベルを基準とした空間形成を図り、乗換先への直線的な見通しと動線を確保し乗り換え利便性を向上させています。

続きまして、交差点部における再整備による改善点についてご説明いたします。1点目として、現状と同じ車線構成を確保しつつ、単純な三差路型にすることで、交差点内の進む方向を分かり易くし、安全性の向上を図ります。2点目として、まち方向への動線に加え、新たに桜通の横断も可能にすることで、歩行者の回遊性の向上を図ります。

それでは、本案件に係る都市計画についてご説明します。

スクリーンには総括図より、本案件に係る路線を表示させていただいております。

変更します都市計画道路の広井町線と桜通線の概要ですが、名古屋駅前広場を含む広井町線は、昭和21年に都市計画決定され、その後、一部区域の変更などを経て現在の都市計画決定の内容となりました。西区則武新町四丁目の高畑町線から中区大須一丁目の長畝内田橋線までの延長約3.1km、代表幅員24.54m、4車線の幹線街路で、主に地域内の交通処理を担う道路です。

また、都市計画道路桜通線は、昭和21年に都市計画決定され、その後、一部区域の変更などを経て現在の都市計画決定の内容となりました。中村区名駅一丁目

の広井町線から千種区池下一丁目までの延長約5.7km、代表幅員50m、8車線の幹線街路で、同じく主に地域内の交通処理を担う道路です。

次に、広井町線に付随する名古屋駅前広場についてご説明します。

名古屋駅前広場は、昭和49年に都市計画決定され、その後、一部区域の変更を経て平成10年に現在の都市計画決定の内容となりました。中村区名駅一丁目地内に面積約12,500㎡で整備済みであり、このうち約2,400㎡がデッキ部分となる嵩上式となっており、駅前広場全体で、鉄道・バス等の交通施設及び一般街路の交通結節点となる施設です。嵩上式の部分につきましては、平成10年の都市計画変更におきまして、名古屋駅の開発に伴い増加する歩行者交通に対応するため、設けられたものでございます。

それでは、変更内容の詳細についてご説明いたします。説明資料1枚目をご覧ください。都市計画変更の理由につきましては、リニア中央新幹線の開業に向け、乗換動線やまちとの動線を確保し、交通施設間の乗換等の利便性向上や安全で円滑な交通処理を図るため、名古屋駅前広場を変更するものでございます。

変更の概要につきましては、表及び位置図のとおりとなっておりますが、変更内容が複雑でありますので、スクリーンにてご説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。

まず、広井町線についてご説明いたします。

広井町線に設けられた名古屋駅前広場につきましては、区域線を変更して、あわせて面積の変更を行います。区域線の変更箇所は、スクリーンで点滅している部分となります。また、嵩上式の部分について、区域の追加と削除を行います。以上の変更によりまして、現在の面積は約12,500㎡うち嵩上式の部分が約2,400㎡でございますが、これを、約16,300㎡うち嵩上式の部分約2,300㎡に変更いたします。

さらに、広井町線と桜通線の交差点形状の変更に伴い、広井町線の路線の延長約3,090mから約3,120mに変更します。この変更では、スクリーンで点滅している部分について、区域を追加いたします。

桜通線については、広井町線と桜通線の交差点形状の変更に伴い、桜通線の起点が移動することで桜通線の延長を約5,710mから約5,670mに変更いたします。そのため、起点の位置が中村区名駅一丁目から中村区名駅四丁目に変更されます。この変更ではスクリーンで点滅している部分について、区域を削除いたします。

最後に、東側駅前広場の周辺整備に係る、今後のスケジュールについてご説明します。お手元の説明資料の3枚目右下に同じ図を載せております。今回の都市計画変更につきましては、地上の駅前広場、及び交差点部の変更に係る区域のみの変更となっております。今後、飛翔の解体に着手し、地下設備等から設計・工事に入ってまいります。

また、駅前広場地下に設けます広場や、地上と地下をつなぐ階段等の昇降施設について、施設配置等の検討と調整を進め、令和3年度を目途に都市計画変更を行っていきたいと考えております。

そのうえで、令和9年に予定されております、リニア中央新幹線の開業時に目指す姿の実現に向けて、設計・施工を進めたいと考えております。

以上が、「案件3 名古屋駅前広場等について」のご説明でございます。

なお、案件3につきましては、令和元年12月11日から12月25日まで、都市計画の案について縦覧を行いました。案件3に関するご意見はございませんでした。

最後に、今後の都市計画手続でございますが、本件は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。

(委員1名 退席)

議 長 はい、ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問等ございましたら、承りたいと思います。

なお、議案については、引き続き案件4と一緒に諮ってまいりますので、まず最初に事実確認と、あるいはご質問ご意見等ございましたら承ろうと思います。いかがでしょうか。

委員 警察本部の交通部長でございます。本件の名古屋駅前広場における、第20号議案「名古屋市都市計画道路の変更について」、区画線の変更、これについての異議を申し上げるものではありません。

ただ、名古屋市から説明がありました3枚目、再整備の方向性という資料がございますが、先ほどこの部分については今後関係機関とも検討していくというご説明もありましたが、私からは、この整備後の中で一部懸念をしているところがございます。この内容の情報共有と委員の皆さま方に対するお願いをさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

議長 はい。

委員 まず、現状でございます。再整備の方向性の現状の図を見ていただけますでしょうか。左のほうに、タクシー一般車スペースというところがございます。この名古屋駅の東駅ロータリーにつきましては、昭和36年から交通規制を実施しておりまして、当時から駐停車禁止規制で降車のみを認める制度として実施しております。

現状はこの南側のスペース、この分が6台の駐車バースで、タクシーと一般車が混在しているという状況になっております。ここも規制の中では降車のみとなっておりますが、実は最近乗車待ちの車両による交通混雑が頻繁化しております。

私どもはこの規制を担保するため取り締まりを行います。月10回程度の取り締まりを行っておりますが、それでもやはり交通混雑ということで、電話苦情、月に3件から4件頂いているというところで、その都度取り締まりを実施しているという状況でございます。

そして、整備後の右側を見ていただきますと、整備計画で懸念を持っておりますのは、タクシーと一般車、ここが分けられたというところで良いんですが、②の一般乗降場となっております。タクシーと一般車を分けると。では一般乗降場とはどれぐらいのスペースなのかと申しますと、一般乗用車7台分のスペースとお聞きしております。

ただ、先ほど申しましたように、取り締まり時のタクシーを除く一般車両の瞬間の駐車台数というのは昨年11月には15台を超えているほか、ここ5か月間、それぞれの取り締まり時に7台分を超えるという状況が4割を超えているという状況でございます。

先ほど少し説明がありましたけれども、名古屋駅周辺の利便性向上のために、名古屋高速道路の新洲崎インターが2027年までに設置予定でありまして、この年にある交通量、8900台を予想されているところであります。

ここで、先ほど申し上げましたように、36年から降車のみを認めるという形での規制を実施しておりますが、乗車を認めますと、現状よりさらに多くの車両がロータリーを使用するということが考えられますし、この下の②のところを見ていただきますと、広井町線との境に、細い線なのですが、横断歩道を引くというようなことが考えられているように見受けられます。

ここに横断歩道を設置するという形になりますと、先ほど申しました、一般車の乗降場の入口、出口が塞がれてしまうということになりますので、さらに広井町線への負担、いわゆる渋滞というものが多くなってくるということを懸念しているところでございます。この二つの懸念につきましては、実はこの整備案件というのは、先ほど事務局の話にもありましたが、名古屋の顔ということでありましたので、私どもも名古屋の顔を決める重要な案件ということで、公安委員会にも報告をさせていただいております。

公安委員会からはさまざまなご質問、ご意見が出ましたけれども、柘植公安委員長からは今の7台分のロータリーであれば、駐停車禁止、降車を除くということ

で結構である、名古屋市に必要な意見をしていくようにというご示唆もいただいているというところであります。

では、この案件をどう考えるべきかというところでございます。私どもといたしましても、やはり地元の皆さま方や名古屋市の皆さま方、そして経済界の皆さま方がですね、ロータリーの乗降要望を出しておられるということは非常に承知をしておりますし、今後、自分自身もここを使うということを考えれば、名古屋駅の利便性の向上ということを考えれば、乗降が望ましいということは間違いのないことであります。

その一方、供用開始してすぐに、大渋滞となって、全く動かないというようなことは避けなければいけないということも考えております。そこでお願いでございます。

今、住宅都市局で考えられている様々な対策がありますが、従前の対策の中で、警備員を立てるだとか、そういったところの中で動いておりますが、最近では法的根拠が無いのに何で動かなければならないのか、というような苦情を私どもでさえ受けているという中では、なかなか実効性が担保できないのではないかと。そういった中で、学識経験者の皆さま方の中にも、交通工学の先生もお見えになりますので、是非ですね、時間的余裕がそんなに無いとは思いますが、従前の交通処理方法だけではなく、新たな処理方法、いわゆる機械を使ったようなものなども検討していただきまして、限られたスペースで処理できるようお願いをしたいというところが私ども警察の立場でございますので、是非ともよろしくお願いいたします。以上でございます。

議長 どうもありがとうございました。まず、事務局からこれにつきまして回答をお願いいたします。

幹事 (名駅ターミナル事業調整) ご意見いただきまして誠にありがとうございます。私どもで名古屋駅への一般車の乗降場ということで今回書かせていただいておりますが、名古屋駅のアクセスについては非常に重要な課題だと思っております。

まず、1点目の駐車台数でございます。私どもは平成25年にまず調査し、そのあと直近でも、現地の状況、交通量を調査して、私どもが今考える中では、現状の交通処理をしていく中で、今の体制で限界ではなくて、少し今から増えてもまだ行けるのではないかとこの余裕を持ちながらの計画ということも含めて、考えさせていただいているところでございます。

ですが、先ほどご意見いただいたように、警察が調べました中でも、台数が出ておりますので、それをどうしていくかが大きな課題だと思っております。

なので、先ほどお願いということで言っていただきましたが、新たな検討を含めて私どもも、今後どうしていくべきかをしっかりと考えていきたいので今後ともよろしくお願いしたいと思っております。

もう一つ、横断歩道の件でございます。私どもは、名古屋駅の駅前広場の歩行者空間を非常に大切に思っております。一方で、車の問題があるということも認識しております。歩行者空間につきましても確保しながらやっていきたいということで今進めております。これにつきましても、今後ともご協議、ご相談させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

議長 どうもありがとうございました。これから協議をして最善の策を考えていきたいということだと思います。何かその他ご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

田口委員 今回の一般車の乗降場の件ですけど、整備後の絵を見ますと、一般車乗降場に入るのは南から北、要するに左側の車線ですね、この図で言うと、南から来て入って、北のほうに出ていくとなっておりますね。

そういう方向で考えているということで良いのか、それとも、仮に北のほうから一般乗車場に入ろうとすると、この②のスペースの出入口のところに、交差点や信号機を設置しなければいけなくなって、複雑な交通処理になると思うのです。

が、それだけまずお聞きします。

幹事 (名鉄ターミナル事業課) 一般車乗降場の前の交差点形状も含めたアクセスということでご質問いただきました。一般車の先ほどの場所のアクセスというのは非常に重要な機能であるということは認識しております。

現時点におきましては、広域的なアクセスとして幹線道路からの案内を十分に行い、一般車スペースに入っていただく。あわせて現地に来られた車についてもルート案内を行って、極力無駄なく一般車スペースに入っていただくようにするという計画になっておりますが、今後は、こういう一般車スペースを共用するまでの間により良いアクセスは何なのかということとをさらに検討していかなければならないことは十分認識しております。

ですので、先ほどご意見いただきました、信号になるのではないかとということもございましたが、そのようなものも含めて何が良いのかということも検討の材料だと思っておりますので、すべて広く検討していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

田口委員 あまり車で名古屋駅に来ていただかないのが一番だとは思いますが、先ほどの話もありました、スペースの台数が少ない問題と、それからこの図面だと両方向からの出入りができない、片方向だけとなっているので、車が渋滞でこの地域であふれてしまわないようにしないといけないと思っています。

もう一つ聞いておきたいのは、名古屋駅の駅前広場の整備について、名古屋市が取りまとめた「名古屋駅駅前広場の再整備プラン」では名古屋市が主体となる公共事業を基本に進めるとされています。私は市議会でも何度も指摘をしてきましたが、駅前広場の再整備というのは、鉄道事業者など関係事業者にとってもメリットになるわけですから、関係事業者に対して応分の費用負担を求めるべきだと申し上げてきました。

この点について名古屋市は、機能増加増強分は事業者負担を求める、事業者にとってメリットになる点は負担を求めるという方向を示しました。市議会の委員会の答弁でもこの点は事業者からも了解されているという答弁をいただいたと記憶しています。

それでこの審議会でも改めてお尋ねしておきたいんですけど、事業者にとって機能増加増強にあたる部分については、事業者が費用を負担してもらうということで、事業者との間で合意を形成していただきたいと思いますが、お考えを伺います。

委員 今、田口委員からのご質問は確かに整備ということでは非常に重要な問題ではございますけれども、都市計画審議会場で都市計画として議論すべき問題ではないと思いますので、それをここで答弁を求めるのはいかがなものかと思いますが。

田口委員 都市計画そのものについては今回の広場の区域、変更について私は異議を申し立てるつもりはないが、ただ、今後、都市計画が決定された後、実際に整備に入っていくので、そういう点では当局としての姿勢を聞いておきたいということです。

委員 それは市議会場でお聞きいただければ良いことで、都市計画審議会場でその議論をされるのはいかがなものかと思いますが。

議長 これにつきましては、やはり都市計画審議会、そのような役割がございますので、非常に重要なご指摘だとは思いますが、是非、適正なる公費の負担につきましては議会で慎重に議論していただければと思いますので、ここでは聞き置くということにさせていただきます。

その他にご意見等ございませんでしょうか。

委員 例えば、横浜だとパークアンドライドというやり方があったりして、新宿駅の場合には乗降客、タクシー、一般車、バス、ものすごくたくさんあるので、上下2段で、表面上とさらに一段掘り下げたところにも駐車場スペースとタクシースペースがあるのを思い出しながら、この話を聞かせていただいたんですね。

ここでは、地下にはすぐに近鉄、名鉄、また地下鉄が入っているのが難しいとは思いますが、将来的にリニアが入ってきて、ここを流動していくような車体の数が増えていった時というのは、今のままで大丈夫なのかというのが一つ目の質問です。

二つ目の質問は、今、学術会議で提言案をまとめているのですが、その中で防災の中で一番隅っこにあるのが、地下街だとか地下に係る付帯施設なのですね。

必ずしもここが水害になるというようなことを予測して話すわけではないのですが、ここで捉えられている横断面図の中を見る限りにおいては、都市計画としてこのようにしたほうが良いというようには読み取れるんですが、防災の面からしたら、どのような付帯施設を作ろうとしているのかを聞かせてもらえますか。

幹事 (名駅ターミナル事業調整) 今のご質問でタクシー等を含めて、名鉄、近鉄のことを含めてどうしていくかということが一点と、もう一つが防災の点でということであったと思いますが、確かに名鉄がされている開発というのもございまして、これから接していくという点もございます。

今現在、名鉄で使われているタクシーもございます。その辺りとですね、私も整合を取りながら今後やっていこうと思いますので、駅前広場につきましてはこの整備計画で考えていくというものでございます。

もう一点ですね、防災という点でございます。まず今回広場がかなり広くなります。広場面積だけでいっても、今ある歩ける空間に対して倍ぐらいの広さになって、広場ができるだろうと考えております。なので、一時的な避難という場所で、そのスペースに供する場所が作れるということでも十分役立つのではないかと考えております。

委員 反対しているわけではなくて、そういった観点が入っているかなということが伺いたかったのだ。

幹事 (名駅ターミナル事業調整) 災害という点でもう一つですけど、あの辺りには広場という役割もありますが、水害対策という点もございまして、名駅についてのポンプ施設等ございまして、その辺をどうしていくかもあわせて検討しておりますので、水害にも強いというまちを目指してやっております。

委員 今回の計画が広場を含めた歩行者空間の拡充であるとか、あるいは人や車の動線の整流化、そしてまた見通しとかの確保といった点で、これまで検討してきたものがある程度固まってこの都市計画決定になっているのかなと思いますが、決定内容は駅前広場としては区域と面積だけを決めれば良いので、中身をどうこうするものではないが、先ほどから、他の委員からもご指摘あるように、その中のいろいろな設計だとか使い勝手だとか、そういったことについては最終的には都市計画の形だとか広さとかに関係してくると思うので、やはりこの段階で、ある程度先が見えていないとこの区域で良いですよとも言えない性格のものだと思いますけれども、そういうことで今の乗降場の問題とか、地下に広場ができるとかそれとのエレベーター、エスカレーターの問題とか、あるいは確かここには新しい路面公共システム、SRTが入る計画もあるとか、あるいは一時トランジットモール化をしたらどうかとかそんな話もいろいろあった中で、今、この都市計画としてこの区域を決めて、一步進んでいくということでございますけれども、それ以外の諸々のものが今この区域を決定してしまうことで、本当に大丈夫かということについて、確認というのも何ですが、いろいろな検討や調整の状況の中で、まだ確定はしていないけれども、そういうものを踏まえてこの区域を決めることについて、手戻りは無いということで良いのかという辺りを、少し今の調整や検討の状況の説明を踏まえて確認をさせていただきたいと思うのですが、

よろしくお願いいたします。

幹 事 現在の検討の状況について、例えば歩行者空間、地下広場、S R T等も含めて、
(各駅ターミナル事業課) 手戻り等がないのかということの確認ということでご質問いただきました。

まず、冒頭の説明時に、令和3年度を目途で再度の都市計画変更を予定している
とご説明しましたこととあわせて回答させていただきたいと思います。

まず、スケジュールのことですが、東側駅前広場の区域変更につきましては、
令和9年に予定されているリニア開業時に広場整備を完成する工程を踏まえ
ますと、道路と駅前広場の形状を変更することに向けた一連の工事に来年度着手する
必要があると考えております。

それに先立ちまして都市計画として、まず定める必要があるものと考えており
ます。そのような中で、歩行者空間、地下広場、S R Tの観点からご質問いただ
いたわけですが、まず駅前広場に関連する歩行者空間につきましては、乗り換え
先やまちへの見通し、および動線が確保できるよう通路の幅や施設配置を設定す
るという考えのもとで、地下広場や昇降設備などの基本的な配置計画を検討して
おります。その配置計画につきましては、関係事業者との間で一定の合意をして
いるところでございます。

しかし、地下広場や昇降施設等などは既存構造物との配置や構造上の整合につ
いて検証を行う必要がございます。その結果を踏まえて詳細な計画を決めていく
ということになります。

地下広場部分につきましては、それらに必要な検証が済みした後、別途令和
3年度を目途に都市計画の手続を行うように予定しております。S R T等につきま
しては、本日の都市計画案を前提に検討を進めており整合が取れていると考えて
おります。

今後の検討で決まっていります地下広場や昇降設備の詳細な位置などは本日
ご審議いただきます駅前広場の区域には影響するものではございませんので、今
回駅前広場の区域を決定していくことにより、手戻りや今後の制約はなく進めら
れるものというふうと考えて提案させていただいております。よろしくお願いいたします。

議 長 その他何かご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

委 員 本案件そのものについてというよりも、今後のことについて確認をさせてい
ただきたいのですが、先ほど委員からもご指摘がありましたけれども、特にこの一
般車の乗降場の出入口と内部の構造等をどうするかは、今後十分にご検討される
ということでしょうか。

先ほどご指摘いただいたようなこともありますし、それから出入りのところの
歩行者の問題等もあるので、必ずしもこの形状だとか方式にとらわれずに、十分
その辺のところを慎重に検討していただく必要があるかなと、例えば出口と入口
を分離するとか、あるいは乗り入れ形式にするとか、いろいろな方法があると思
いますし、現状のこの形状で必ずしもスムーズにいくとは私も思えないので、そ
の辺りのところを今後十分ご検討していただければありがたいと思います。以上
です。

議 長 これにつきまして何か事務局からありますか。

幹 事 今ご指摘いただきました今後の検討について、出入口も含めていろいろござい
(各駅ターミナル事業課) ます。方策について今後検討し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 また、専門家の意見を聞きながら、良いものにしていただければと思います。
何かその他ございませんでしょうか。それでは、先ほど申しましたように、こ
こでは質問等でとどめておきまして、次の案件4の説明、質疑の後にあわせてお諮り

をしたいと思います。次に「案件4 都市計画道路高速1号線等について」を議題とします。

幹事の説明を求めます。

幹 事 それでは、「案件4 都市計画道路高速1号線等について」の説明をさせていただきます。
(自動車専用道路)

議案資料といたしましては、案件3と同じく、資料番号20-1の変更計画書、20-2の総括図と、20-4から20-6の計画図、20-7の意見書の要旨と都市計画決定権者の見解となっております。ご確認ください。

また、「案件4 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。

また、議案資料20-7の「都市計画案に係る意見書の要旨」の中で、都市計画案の縦覧時に添付しております理由書の内容について記載されておりますので、参考資料として「理由書」から都市高速道路関連を抜粋した参考資料をご用意いたしました。あわせてご確認ください。

説明につきましては、前面のスクリーンで進めさせていただきます。

それでは、失礼ながら、着座にて、ご説明させていただきます。

こちらは、案件3においてもお示ししました、これまでの取り組みとして、本市が策定してまいりました計画の概要となっております。

この中で、平成30年3月に策定した「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」のうち、高速道路出入口の追加改良についてが、本案件に係る内容となります。

続きまして、本案件に係る背景について、ご説明いたします。

将来、リニア駅のできる名古屋駅周辺地区は、リニア開業による東京、名古屋、大阪の3大都市圏が1時間で結ばれることで誕生する1つの巨大な都市圏、スーパーメガリージョンの交通拠点として、鉄道ネットワーク、道路ネットワークを始めとする交通基盤を最大限活かすことが求められております。

リニア開業時には、名古屋駅周辺の開発の進展が主なものでございますが、その他リニア開業によるものをあわせて、交通需要が増えるものと考えております。

そこで「交通基盤整備方針」においては、目指す姿の一つとして、駅へのアクセス性の向上を掲げており、そのうち、高速道路とのアクセス性を向上するための具体的な整備方針として、3つの取り組みをお示ししております。

本日も審議いただきます黄金出入口フルインター化及び、新洲崎ジャンクション出入口、3つ目として、栄に新たな出入口を設置し、あわせて丸田町ジャンクションに都心環状線から東山線への西渡り線の追加により、都心環状線の渋滞緩和をさらに進め、名駅へのよりスムーズなアクセス向上を図ります。

さらには、現在は、名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を図るため、丸田町ジャンクションにおける東山線から都心環状線への南渡り線についても、今後、栄出入口、西渡り線と、一体で都市計画手続を進めたいと考えております。

ここからは、整備効果についてご説明いたします。

現在、名駅西側と高速道路とのアクセスは、西方面からは烏森出入口を利用して混雑する環状線と太閤通を通ることになります。

黄金出入口に西方面の出入口を追加することにより、比較的交通容量に余裕のある椿町線を活用し、西方面からの高速道路利用者は、名駅により近い所で駅西側へのアクセスが可能となります。

将来の出入口の利用台数を、黄金出入口整備のありなしで比較してみますと、黄金出入口整備なしの場合、烏森出入口は、それぞれ3,100台、3,100台の、合計6,200台と見込まれるのに対しまして、整備ありの場合は、それぞれ2,500台、2,700台の合計5,200台と、黄金出入口の1,100台、1,700台の合計2,800台に利用が分散されることとなります。

また、目的地に近いところで高速道路にアクセスできるようになることから、駅西側周辺の平面街路を走行する交通が減少することで、駅周辺の走行台キロが抑制され、駅周辺の平面街路の混雑緩和に寄与すると考えております。

黄金出入口等を整備しない場合、駅西側の平面街路の走行台キロは一日当たり194,000台キロと想定されるのに対し、整備した場合、193,000台キロとなり、減少すると推計しています。

続きまして、新洲崎ジャンクションに新たに追加する出入口の整備効果についてご説明いたします。

名駅東側とのアクセスには、錦橋出口からUターンし、名古屋駅方面に向かうという状況です。また、錦橋出口はピーク時には渋滞が発生しており、定時性、速達性の点で課題がございます。

新洲崎ジャンクション出口ができることにより、新洲崎出口から駅東方面は進行方向のまま行けるため、名駅方面が分かりやすくなり、また、新洲崎ジャンクション出口を整備しない場合、将来の錦橋出口の利用台数は、一日当たり9,000台と見込まれるのに対し、整備する場合、新洲崎ジャンクション出口へ転換されることで4,300台に半減すると推計しており、利用者を分散することで錦橋出口の渋滞緩和になると考えております。

さらに、新洲崎ジャンクション出入口等を整備しない場合、駅東側の平面街路の走行台キロは、一日当たり207,000台キロと想定されるのに対し、整備した場合、206,000台キロと減少すると想定しており、駅周辺の平面街路の混雑緩和にも寄与すると考えております。

また、高速道路利用ルートにおける整備効果もございます。

都心環状線は時計回りに一方通行のため、例えば、現在名駅入口から高針方面へ行く場合、都心環状線を北へ迂回する必要がありますが、新洲崎ジャンクション入口ができることにより、迂回せずに高針方面へ行くことが可能となります。この場合、約3km、時間にして約3分の短縮となります。

ここからは、具体的な計画内容についてご説明いたします。

まず、黄金出入口についてでございます。

こちらは、説明資料の4-3ページ左側を拡大し、加筆した図面となっております。この図の中で、灰色に着色してある道路が既存の高速道路、青色に着色してある道路が、追加する西行きの入口となっております。

入口の整備に伴い、既存の高速道路の側道を黄色に着色してある箇所へ移設し、新設する区画街路、九重町線として決定いたします。

こちらは、説明資料4-3ページ右側を拡大し、加筆した図面となっております。赤色に着色してある道路が、追加する西からの出口となります。

出口の整備に伴い、既存の高速道路の側道を移設するとともに、高速出口の取り付け部から南の百船町交差点への街路を拡幅いたします。この移設及び拡幅する街路を、新設する区画街路、百船町線として決定いたします。

続きまして、新洲崎ジャンクション出入口でございます。

こちらは、説明資料の4-4ページの下広井町交差点周辺を拡大し、加筆した図となっております。この図は斜めになっておりまして、左上が北側、名古屋駅方面となっております。

高速道路入口につきましては、青色で着色しております。下広井町交差点より入り、料金所、その後2方向のランプへと分岐してまいります。

出口は赤色で着色しております。2方向からのランプが合流した後、下広井町交差点の手前で平面街路に合流いたします。この合流部には、交通処理のため、新たに高速専用信号を設置する予定でございます。

こちらは、青色の新設する入口でございまして、北方面と東方面、それぞれ2方向への入口となっております。

こちらは赤色の新設する出口でございまして、南方面と東方面、それぞれ2方向からの出口となっております。

ここからは、都市計画変更案についてご説明いたします。

こちらは、総括図から高速道路の変更関連の路線を抜粋したものを示しております。

1・4・5号高速1号線及び1・4・7号高速3号線におきまして、出入口を追加いたします。

それに伴い、関連する幹線街路2路線の変更と、区画街路2路線の新規決定をいたします。

こちらは、黄金出入口に係る高速1号線の計画図、議案資料20-4に別途着色を加えた図面となっております。

灰色に着色してある部分が既存の高速1号線の区域となっております。

追加される出入口に伴い、赤色で示している区域を追加いたします。

また、出口の追加に伴い、岩井町線につきまして、高速1号線との接続位置の追加を行います。

こちらは、区画街路九重町線、百船町線の計画図、議案資料20-5と同様の図面となっております。

高速1号線への黄金出入口の追加に伴い、高速1号線に沿った側道の一部が利用できなくなることから、地区内の通行路を確保する必要があること、また、高架道路と民地との間での消防活動の場を確保することを考慮し、6mの道路として区画街路を決定いたします。

左側の赤色で着色している部分を九重町線の区域、右側の赤色で着色している部分を百船町線の区域となります。

こちらは、新洲崎ジャンクション出入口に係る計画図、議案資料20-6に別途着色を加えた図面となっております。

灰色に着色してある部分が、現在の高速1号線及び高速3号線の区域となります。

追加される出入口に伴い、赤色で示している区域を追加いたします。

また、幹線街路広井町線につきましては、新たに高速道路出入口を収容することから、スクリーンにお示ししておりますように、下広井町交差点から終点である新洲崎橋東交差点までの740mの区間の都市計画上の車線数を、現状の10車線から6車線に変更いたします。

こちらは議案資料20-6を拡大したものになります。

スクリーンの青色で着色した部分について、左側は高架道路と民地との間での消防活動の場を確保するためなどにより都市計画に追加する部分となっております。また、青色で着色した部分は、堀川護岸に橋脚設置の必要がありますので、都市計画の区域に追加する部分となります。

続きまして、出入口の整備に伴う、環境影響の予測結果についてご説明いたします。

こちらは黄金出入口の中川区九重町付近の断面における、騒音、大気質、振動の予測結果をお示ししております。図にあります遮音壁等の対策をあらかじめ実施することで、それぞれ環境基準、または要請限度の数値以下となることを確認しております。

こちらは黄金出入口の中川区百船町付近の断面における予測結果になります。同様に、環境基準など数値以下となることを確認しております。

このスライドから以降4枚につきましては、新洲崎ジャンクション出入口の4つの断面での予測結果となります。いずれの4断面につきましても、環境基準などの数値以下となることを確認しております。

こちらは新洲崎ジャンクション北西側の断面での結果となっております。

こちら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。

こちらはジャンクション北側の断面での結果となっております。

こちらはジャンクション東側の断面での結果となっております。

議案資料20-7には、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。

案件4の内容につきましては、令和元年12月11日から12月25日まで、都市計画の案について縦覧を行ったところ、53通の意見書の提出がございました。

議案資料20-7におきましては、それらの意見書を、大きく分けて、「黄金出入口関連」、「新洲崎ジャンクション出入口関連」、「高速道路関連全体」、の3つに分類し、さらにそれぞれ「環境」、「補償」などの分類にまとめて記載しております。

スクリーンには黄金出入口関連より、主なご意見と、都市計画決定権者の見解を要約してまとめたものを表示しております。一部とはなりますが、ご紹介させ

ていただきます。

意見の要旨としましては、「騒音・振動などに不安、環境対策が必要」との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、「環境基準を順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」とした見解とさせていただきます。

続きまして「移転に伴う補償内容は、高齢者の転居は困難」とのご意見をいただきました。これに対しまして「補償など丁寧に説明を重ね、きめ細やかな対応に努める」とした見解とさせていただきます。

また、「出入口の整備は必要ない」とのご意見をいただきました。「名古屋駅西側とのアクセス強化を図るため必要」とした見解とさせていただきます。

また「移転準備のため測量の早期実施を」とのご意見をいただきました。「早くできるよう測量の準備を進める」とした見解とさせていただきます。

「黄金出口建設で東西の生活道路が寸断される」とのご意見をいただきました。「できるかぎり平面街路の機能確保に努める」とした見解とさせていただきます。

「説明会を何度も実施してほしい」とのご意見をいただきました。「これまで黄金出入口関連では地元説明会を2回、意見交換会を2回開催。また、今後も丁寧に説明を重ねる」とした見解とさせていただきます。

「高速出入口追加により渋滞がひどくなるのではないか」とのご意見をいただきました。「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」とした見解とさせていただきます。

続いてスクリーンには新洲崎ジャンクション出入口関連より、主なご意見と、都市計画決定権者の見解を、要約したものを表示しております。

「まちの景観への配慮を求める」とのご意見をいただきました。「透過性のある遮音壁を採用するなど、検討していく」とした見解とさせていただきます。

「出入口は別の場所に設置すべきではないか」とのご意見をいただきました。「駅への速達性や分かりやすさが確保できることから、現在の案が望ましい」とした見解とさせていただきます。

「名駅南エリアの回遊性向上に配慮願いたい」とのご意見をいただきました。「まちづくりと一体となって丁寧に対応してまいりたい」と考えております。

続きまして、高速道路関連全体についてのご意見をいただいております。

『3条件8項目』に違反している」とのご意見をいただきました。「今後とも昭和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」とした見解とさせていただきます。

また、「これまでの都市高速道路計画の理念に反している」とのご意見をいただきました。「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」とした見解とさせていただきます。

以上、主なご意見と都市計画決定権者の見解をご紹介させていただきました。

黄金出入口、新洲崎ジャンクション出入口整備の今後のスケジュールについてご説明いたします。

来年度は事業化の手續としまして、名古屋高速道路公社の整備計画変更及び都市計画事業認可手續を進めたいと考えております。

事業化の手續完了後、来年度の後半以降、用地取得及び補償、設計、工事と進めてまいりたいと考えております。

最終的な完成年度は令和9年に予定されておりますリニア開業に間に合うように進めてまいりたいと考えております。

以上が、「案件4 都市計画道路高速1号線等について」の説明でございます。

最後に、今後の都市計画手續でございますが、本件は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 ただいまの説明に対するご意見ご質問ございましたら承りたいと思います。

田口委員 何点かお尋ねしたいと思います。この案件に53通の意見書が提出されていますが、この数は近年の都市計画案件では大変多いと思います。意見の内容は黄金出入口のフルインターチェンジ化や新洲崎ジャンクションへの出入口設置に対する疑問や異論、反対の意見がほとんどです。

黄金出入口については、昨年9月に都市計画変更に関する地元説明会が開かれておりますし、11月には百船町と九重町で意見交換会が開かれています。その説明会・意見交換会の議事録のメモを頂きました。これを拝見しても住民の皆さんからは疑問や異論、反対の声が続出しています。一つだけ紹介しますと、11月28日に開かれた九重町意見交換会で、女性Aさんが「出入口と立ち退きでいくら掛かるか」と質問したところ、当局は「用地買収、設計工事すべて込みで150～300億円」この300億というのは200億の記入ミスだと思いますが、そう答えると女性Aさん「税金の無駄遣いだ（同様の声多数）」と記されています。

これだけ異論や反対が多いのは、立ち退きの対象となる住民が少なくないからです。今回の計画で、黄金において移転対象となるのは何件かということと、当局は、黄金出入口のフルインターチェンジ化で関係する地域、とりわけ移転を余儀なくされる地権者の皆さんの理解と納得が得られているとお考えなのか。私は提出された意見書の数と内容から、とても理解と納得が得られていないと考えますが、いかがでしょうか。

幹事（自動車専用道路） 今回、黄金出入口ランプ計画で移転をお願いする方々は所有権者30件程度の方がおられます。

理解と納得ということでございますが、9月～11月にかけて計4回の説明会・意見交換会をさせていただきました。なかなか厳しいご意見を頂いているところですが、私どもとしては、リニア到来に向けて再開発事業等に伴う交通対策につきまして、黄金出入口・西側アクセスの強化が必要と考えており、引き続き、丁寧に説明を重ね、ご理解いただけるよう進めてまいりたいと考えております。

田口委員 私は、現状で住民の皆さんが理解と納得をしているかと尋ねたのですが、「理解いただけるように努力していく」というご回答でした。

つまり、当局も住民の理解と納得が得られているとはっきり言えないわけです。それにもかかわらず都市計画変更を提案して良いのでしょうか。

都市高速道路の建設につい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月の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」を尊重して進めるということでやってきた。この8項目の第一が「住民の理解と納得を得る」とされている。

今回の黄金出入口のフルインターチェンジ化は、当局も住民の理解と納得が得られているとは言えない。それにもかかわらず都市計画変更を提案するということは、8項目の一つである「住民の理解と納得を得る」ということを尊重しないということになるのではありませんか。

幹事（自動車専用道路） 今回の説明会等にあたりまして、厳しいご意見をいただいています。権利者の方々の中にもその後の生活再建等のご相談もありまして、できる限り私どもとしても、早く事業化すべく個別の対応をさせていただいているところです。

3条件ですが、昭和45年5月に都市計画全体のネットワークを決めるにあたって、当時の名古屋市議会の都市開発整備促進委員会及び建設清掃委員会において要望としていただいているものです。また、昭和47年3月に愛知県議会の土木建設委員会における委員の意見から8項目が発言されている。その中に「住民の理解と納得

を得る」とされておりますので、そういったことを尊重して、進めてまいりたい
よろしくお願いします。

田口委員 先日、現地を見てみようということで、百船町と九重町を訪れました。立ち退
き対象となっている地権者の方をはじめ20人ほどの方が集まっていたとい
た。

住民の方からは黄金のフルインターチェンジ化の必要性が理解できない。百船
町と九重町の人たちは、すぐ目の前に黄金の西行きのインターができて、わざわざ黄金から乗って高速料金を払って行くのではなく、下道を通って名古屋西イン
ターに行く。だからほとんど自分たちは使わない。それなのに住み慣れたところ
を立ち退かざるを得ないという話をされていた。私は住民の理解と納得が得られ
ていない現状で都市計画変更を提案することが良いのかと思う。

住民の方の話を聞いて、とりわけ深刻だと思ったのは、高速道路の建設によっ
て、人生で二度も立ち退きを余儀なくされる人たちがいることです。ある人は数
年前の本線建設時に敷地を半分にされて、今回は、親が高齢になっているので二
度と立ち退きたくないとおっしゃっていた。

市議会が1970年に付した3条件で第1に掲げていることは「沿線住民への格別の
配慮」です。こう言っています。「都市高速道路に面する沿線住民は、直接的な利
益を受けることなく、むしろ実害をこうむることになると考えられる。従って、
都市発展の犠牲となるこれらの沿線住民には、従来の事業による補償基準にこだ
わらず、犠牲度を十分救済できるような格別の配慮を払うべきである。」

そこで伺いますが、立ち退き対象となる30件のうち、二度目の立ち退きとなる
のは何件ですか。そして、高速道路建設で人生で二度も立ち退きになる人に「犠
牲度を十分に救済できるような格別の配慮」をどのように払うつもりですか。

幹事 (自動車専用道路) 今回、高速道路の新たな出入口追加に伴い2回目の移転をお願いする方は、権利
者の方が替わられたところもございますが、今のところ5件程度いらっしゃると思
確認しております。今後補償基準にとらわれず格別の配慮ということでございます
ので、生活再建が可能な限りできるよう事業者を含め親身になって考えていき
たいと思っております。

田口委員 私は、「格別の配慮」というのは二度も移転を強いらないということだと考えま
す。

今回の計画変更について、一点だけ具体的に伺います。意見書の1頁「3 必要
性・代替案」のところで「黄金にインターが追加された場合、烏森インターが必要
なくなる。」という意見が出ております。これに対する見解は「西方面からの利
用者がより名古屋駅西側に近い黄金出入口を利用できるようになることで、この
地域の平面街路の交通混雑の緩和が図られるものと考えております。」という見解
です。

要するに西方面からの利用者が黄金出入口を利用できることになるので、烏森
出入口を利用する車が減るということかなと思います。

そこで、改めての確認を含めてですが、黄金に追加される西方面の出入口の利
用台数は何台になると予測されてのか。また、烏森は西方面の出入口しかありま
せんが、烏森を現在利用している台数と黄金に出入口が追加された場合の台数予
測をお聞きします。

幹事 (自動車専用道路) 黄金出入口新設に係る台数でございますが、新設の出口で1,700台、入口で1,100
台となります。スライドでご確認いただけたと思います。

推計でございますが、烏森の出入口が、整備なしの場合、出口で3,100台、これ
が黄金が整備されることで2,500台、入口については、3,100台が2,700台、それぞ
れ黄金出入口ができることによって転換されていくと。交通利便性が向上するた
め黄金の方が数字が増えているということでございます。

烏森の出入口がどうなっているかと言いますと、現状、平成30年度の台数をご
紹介しますと、烏森の出口は2,600台となっております。こちらが整備なしですと

3,100台、整備ありで2,500台という予測で、ほぼ同等の台数となります。

烏森の入口ですが、平成30年度現状で2,500台、整備なしで3,100台になるところ、黄金の入口を新設することで2,700台、ほぼ現状と同じになる。

黄金出入口を作ることによって、烏森は要らないということではなく、それぞれ役割を果たす。烏森、黄金、新洲崎それぞれ分散して駅東側・西側のアクセスを向上、強化して、平面街路の走行車両の減少によって、走行台キロが地域全体として減少するというところでございます。

田口委員 ただいまの説明ですと、烏森は、現在は出入口含めて5,100台、黄金に西方面の出入口が追加されても将来5,200台。現在とほとんど変わらない。むしろ100台、烏森を利用する車は増える。

黄金は、新たに追加される西方面の出入口であわせて2,800台。つまり黄金がフルインターチェンジ化すると、将来2,900台、西方面から来る車が、両方のインターあわせて増えるという予測です。

これは黄金をフルインターチェンジ化して、名古屋駅周辺に車を呼び込むということになるのではないのでしょうか。それから烏森の利用台数は、黄金に出入口を作っても現在と変わらない、むしろ100台増えるということは、黄金の出入口を利用して名古屋駅方面に向かう車も当然あるわけで、太閤通などの道路の交通混雑は緩和されるのでしょうか。今の予測数字を見ると疑問に思うのがいかがでしょうか。

幹事 (自動車専用道路) リニア開業に伴う名古屋駅の人の動きに対応するために、今回、新洲崎ジャンクション・黄金出入口を整備することで、駅周辺の交通の分散を図るということで、できる限り早い時間に高速道路に転換するというところで平面街路の渋滞軽減になるという目的でランプの増設新設強化を考えています

そのため、今までの高速道路の理念、交通の質の分離が目的でありますので、考えに沿ったものという考えでおります。また平面街路の渋滞緩和に寄与することですので、太閤通の渋滞に関しても緩和が図られるものと考えております。

田口委員 黄金に出入口を作ったら、西から来る車は、烏森で降りずに黄金で降りた方が名古屋駅に近いという話ですから、当然、烏森の台数は減ると私は思っていたのです。しかし、烏森も減らずに100台増える。この予測自身よく分からない。

先ほどの説明の中で、黄金のフルインターチェンジ化の整備効果として、混雑する太閤通から椿町線への交通転換を図る。平面街路の走行距離約1.5キロ、約4分の短縮と言われています。ところが、黄金の出入口が接続する運河通は渋滞が激しいそうです。私が現地に行った時も、住民の方々から運河通の朝夕の渋滞が激しいと。

つまり、黄金出入口を追加しても、わずか4分の時間短縮さえできるかどうか分かりません。これは今、運河橋が工事中で車線が一つ減っているということも言われていますけれども、わずかな時間短縮のために150～200億円もかけるのは、住民説明会で「税金の無駄遣いだ」と意見が多数出るのも当然ではないでしょうか。当局はどのようにお考えですか。

幹事 (自動車専用道路) 繰り返しになりますが、リニア開業、再開発の進展とともに、名古屋駅周辺の交通量が増加するというところで、アクセス強化をして、平面街路の渋滞緩和に寄与するという考えのもと、駅直近でのランプの追加を計画しているものでございます。

田口委員 お聞きしても議論が深まっていけないのですが、最後に意見を申し上げておきます。

黄金のフルインターチェンジ化は、名古屋駅周辺の都心部への自動車流入を増やすことになると思います。このことは先ほどの黄金と烏森の利用台数の将来予測からも明らかだと思います。しかし、これは、そもそもの都市高速道路建設

の観点に反すると考えます。

名古屋高速道路公社40年史という公社の記念誌がありますが、このなかの座談会で元職員の方が、高速道路建設に当たっては3つの点から考えなければならない。そのうちの一つの点として、通過交通を都心から排除しよう、都心部に関係のない交通は都心に入ることなく排除しよう、という観点も含めて今のマルサの計画を立てたのだと述べています。

都心部から通過交通を排除し、都心部への流入を抑制するということに都市高速道路建設の一つの観点があったと思います。黄金の出入口も片方向だけにしたのは、用地買収の問題もあるだろうし、もう一つ、名古屋駅周辺の都心部への自動車の過度の流入を抑えようとしたからだとは私は考えています。

以上、住民の理解と納得という点、フルインターチェンジ化の必要性、都市高速道路建設の観点ということから、私は黄金の出入口の追加は認めることができません。先ほどの名古屋駅の案件は異議はありませんが、この都市高速道路に係る案件は異議ありということを上申します。

幹 事 (自動車専用道路) 繰り返しになりますが、名古屋高速道路の考え方でございますが、今回は、交通量の増大に対応するため、高速道路利用者と平面街路利用者との質の分離が目的のためランプを駅周辺で接続・強化し、平面街路渋滞を解消するというもので、通過交通は別にマルサ計画で対応できると考えておりますので、都市高速道路の考えに沿ったものと考えております。

議 長 一つだけ私から確認させていただきたいのですが、現在の交通量と将来の比較があったのですが、リニアが開業して自動車交通量が増えるといったときに、今回の黄金インターのありなしで見たときに、先ほどの説明でよかったでしょうか。

幹 事 (都市計画部長) 烏森について現状2,600台なのですが、このまま整備しないと烏森出口が3,100台に増える状況で、さらに平面街路が混雑することになるので、それを緩和し烏森の出口の交通量を減らすという意味で、黄金の出口を作る。これによって、3,100台に増えてしまうという予測のところを2,500台まで下げることができる。これによって、太閤通、環状線の交通量を減らすことに寄与するというところでございます。また、黄金が増えるということにつきまして、例えば、推計によりますと東別院の出口が大幅に減ったり、ほかの出口からの交通量が、近いところまで来て降りるということに寄与することもございますし、都心への呼び込みということにつきまして、全体としてリニア関連の交通量が増えていくという傾向のある中で、黄金の出入口を整備することで使われる方が増えるだろうと。一方で、名古屋西ジャンクションから高速道路料金を支払わず下道を通って名古屋駅にいられた方が、黄金まで乗って名古屋駅に行くという方も生じる可能性があるだろうということも含め、平面街路を走っていた方が上を走ってこれれるということにも寄与するのではなかろうかと考えております。

議 長 分かりました。その他の方の意見も賜ります。

委 員 質疑というよりは、意見というかお願いという観点で一言。

黄金のフルインターチェンジ化によって、私の事務所や他の先生方のところに立ち退き反対の方から多くの意見を頂いている現状です。先ほどの田口委員の意見の中でも30件立ち退きをしなければならない方々がいて、53件の様々な意見が来ている中で、丁寧に説明していくという一言で無きものにしてはならないと思います。

名古屋駅を利用していくうえで、確かにすごく混雑していますし、今後リニア開業を控えて整備をしていかなければならないとは思っていますが、理解と納得をしっかりと得たうえで、反対している住民の中には、今後、自分たちがどうなっていくのか不透明で納得できていない住民もいらっしゃると思うのです。なので、今後、しっかりと話し合いを重ねていただいて、できるだけ多くの方に納得していただいたうえで、この事業を進めてほしいと意見を申し上げさせてほしい。

議長 はい、意見ということでよろしいですか。それではどうぞ。

委員 2点、新洲崎の出入口について伺いたいと思います。

1点目は、ここに出口を設置することを選ばれた趣旨について教えていただきたい。私自身、ここに入口はともかく、出口ができることに非常に懸念を持っています。高速バスであれば名鉄バスターミナルに直結できるので利便性があることは分かるのですが、利用者は高速バスだけではなくて、先ほどのような説明ですと、利用者の方にできるだけ分かりやすく近いところまで来ていただくということですから、一般車も相当量入ってくることが想定されています。

おそらく、下広井町交差点については机上でご検討されているでしょうが、そのすぐ北に笹島交差点という非常に大きな交差点で、現状でも事故が多発しており、歩行者も多く、現在でも非常に混雑しているところに、ほぼそのまま直結されることになる。この下広井町交差点と笹島交差点の間のリンク長が非常に短いということもあって、これをコントロールすることは想像するに非常に難しいのではないかと思います。そういう観点から、交通安全・交通渋滞の問題の確認も含めて、この位置に出口を設置することを検討されたことについてご説明いただきたい。

2点目は、先ほどの駅前広場の議論において、広井町線の路線としての説明があったと思います。この件は、下広井町交差点にとりつくということで、この地点だけの問題として取り扱われているが、ここで降りた車、バスはともかく一般車が、この後どこに行くことを想定されているかということをお伺いしたいと思います。

それによって、例えば名駅の駅前広場、あるいは、先ほどの乗降場の問題と関わってくる。さらに北側にノリタケの森があり、私の記憶ですと、あの辺はどちらかというと歩行者に優しい空間として整備される方針だったと思うが、ネットワークとしての整合性と言いますか、個別の視点でなく面的にまちに対してどういう影響を与えるかということはどういうふうにお考えか教えていただきたい。

幹事 (自動車専用道路) 新洲崎ジャンクション出入口をここに設置した経緯ですが、交通基盤整備方針でもご説明させていただいておりますが、現在の錦橋出口は名古屋駅方面に向かうにはUターンをしてアクセスするというようになっており、リニア到来に向けて、遠方から来られる方にとっては少し分かりにくいランプ形状となっている。こういったことから、新洲崎ジャンクションでは分かりやすい形をとということが一つございます。

それから、交通の流れにつきましては、この新洲崎ジャンクション出入口とあいまって、笹島線の東部区間が事業化に向けて動いているところでございます。新洲崎ジャンクション出入口の都心環状線と交差するところの断面交通量が駅に向かうところで多くなってくる。これが笹島線ができることによって、駅西側に向かう方は笹島線を迂回して行かれるということで、その断面と下広井町交差点では、交通量が笹島線に転換された部分が減っている。その部分、名古屋高速から降りたものがプラスされるのですが、笹島の交差点については現状と同じ程度と把握しております。交差点需要度につきましても1を切るということで確認をさせていただいているところでございます。

また、降りてどこに向かうのかということでございますが、駅周辺の開発というところを発着点と想定しておりまして、名古屋駅周辺に向かっていると、名古屋駅周辺から新洲崎ランプを使って高速アクセス・中長距離の交通を担うと考えております。

委員 そうすると名駅に行かれる方を担保するという趣旨もあると理解するのですが、そういう方はどこで駐車なり停車なりされるということを想定しているのでしょうか。

幹事 (都市計画部長) 駐車という意味で言いますと、開発にあわせて必要な駐車台数についてお願いしていくということになりますので、それにあわせて駐車していただくことでご

ざいます。あわせて現在、地下街において公共駐車場・民間駐車場がありますので、そういうところに停めていただくことを想定しております。

委員 そうしますと、既存の駐車場等で十分対応できることを確認されたうえで降ろすという理解でよろしいですね。

幹事 (名駅ターミナル事業調整) ただいま、名古屋駅の方面に向かってくる車ということで、駐車台数の処理を名古屋駅だけですか、他のところでもするのかという、いろいろな問題を考えなければいけないのだろうと思っておりますが、名古屋駅という点で言いますと、名駅通につきましては私どもの予測でも車台数が増えると思っております。その辺りも検討した中で、名古屋駅の駐車台数は検討しております。

委員 不確定な要素もたくさんある中で計画していかなければいけない以上、難しい判断だと思います。そういう意味で、あらゆることを想定して、駅前広場も含め、計画としての整合性を十分ネットワークとして意識して進めていただきたいということをお願いしておきたい。

議長 その他何かご意見は。

委員 私の方からは要望としてお願いしたいことがあります。
リニアが来て速達性をいかにまちの中にも有効に活かしていくかとか。駅に集まってくる交通を、どううまくさばいて渋滞とか混雑を少なくしていくかという観点から、このようなランプの追加は必要だろうと思います。

一方、田口委員からご指摘があったように、移転を迫られる方もみえる。また移転された後についても、かなり住宅があるところですので環境の問題も懸念される中で、この計画の必要性とか環境への影響を住民の方にもきちんと説明しなければいけないし、審議会の中でも十分資料が提供されるべきだろうというふうに思うわけです。

最初にいただいた説明資料では、残念ながら、ほとんど分からないということだったと思います。説明をパワーポイントでしっかりしていただいて、おおかた理解できたということですが、できればパワーポイントで説明していただいたような内容については、事前に紙で配布していただくなり、事前に検討する機会をいただけると良いのかなと思いますので、市民への説明も当然ですが、是非、これからはもう少し、審議会に対しても、資料を丁寧に作っていただくということをお願いしておきたい。

議長 事務局のほう、よろしいですか。

幹事 (都市計画部長) 貴重なご意見をありがとうございました。これから計画をご審議いただくわけですが、その結果を踏まえまして、真摯に地元の皆様への対応を重ねていきたいと思っております。あわせて、審議会委員の皆様への丁寧な説明、あるいは十分な資料提供というお話をいただきましたので、それについても誠意をもって対応させていただきますたいと思っております。

議長 その他、ご意見ご質問等ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、先ほど申し上げましたように、案件3「名古屋駅前広場等について」及び案件4「都市計画道路高速1号線等について」関連する第20号議案について、お諮りしたいと思います。

ただ、これまでの質疑の中で、田口委員からは、明確な反対のご意見が出ました。あとの方々は要望という形で承ったのですが、要望ということでよろしいですか。

委員 はい。

議 長 はい。それで、田口委員から異議ある旨のご発言がございましたので、これから挙手採決を行いたいと思いますが、その前に確認させていただきます。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 それでは、事務局の方は、そのような対応をお願いしたいと思います。
それでは、挙手による採決に入りたいと思います。第20号議案について、原案どおり可決することに賛成の方は、挙手をお願いします。

委 員 一 同 (賛成多数) ※田口委員ほか1名以外挙手

議 長 賛成多数ということで、原案どおり可決したいと思います。
ただ、今回、皆さま方からいろいろな懸念が出ました。意見書等も見させていただいて、私も現地に行ってまいりまして、様子を見てまいりました。高速道路の環境被害とか、高速道路そのものも景観的にも優しいものでもありませんし、そういった中で、みなさん生活をされていてご苦労されているということも分かります。また、今回、二度にわたって高速道路案件で立ち退きする方が確認されているだけでも5件あると聞いております。住民の方々のご理解と納得をいただけるように丁寧なご対応を審議会としても、是非お願いしたいと思います。
それでは、本日、議題として上がってきたものについては、すべて終わりました。司会進行を事務局に戻したいと思います。

幹 事 委員の皆さま方、本日は長時間にわたりまして、熱心なご議論ありがとうございました。
(都市計画)

1点、ご報告がございます。お手元に「名古屋市都市計画マスタープラン(案)」とその概要版をお配りさせていただいております。これは、昨年11月の第2回都市計画審議会において答申をいただいた内容を踏まえまして作成した案につきまして、1月30日からパブリックコメントを行っているところでございます。その際に市民の皆様のご意見をいただくということで、ご参考までにお持ち帰りいただければと思います。

最後になりますが、学識委員の皆様につきましては、現在の任期は令和2年6月26日まででございます。

臨時に審議会を開催することが無ければ今回の任期では本日の審議会をもって最後ということでございます。今回の任期満了をもちまして、福島会長、杉島委員、春山委員、宮崎委員、以上4名の皆様を委員をご退任されます。皆様におかれましては、長きにわたり、当審議会に対し、ご指導・ご助言を賜り、誠にありがとうございました。

改めて御礼申し上げますとともに、ご退任される委員からは是非一言ずつ賜りたいと思います。まず、杉島委員、よろしくお願いいたします。

杉 島 委 員 10年間都市計画審議会に関わらせていただきました。この間名古屋の都心部、それから他の部分はもちろんですが、多くの案件に関わらせていただき、それとともに実際に名古屋のまちが少しずつ良くなっていく、名古屋駅の辺りは以前と比べるとだいぶ変わったなど感じさせられるのですけれども、今後またリニアが開通してくる、そういうことでまた名古屋がどうなっていくのか、住民の一人としても、市民の一人としても非常に関心を持っているところです。本当に10年間関わらせていただいたことに感謝しております。ありがとうございました。

幹 事 ありがとうございます。それでは、春山委員よろしくお願いいたします。
(都市計画)

(委員2名 退席)

春山委員 私は名古屋市民ではないので、必ずしも名古屋市のことをよく分かってはいたわけではないですが、三重県に住んでいたり、私の自宅が東京だったというようなか中で、ずいぶん都市計画のやり方というのが異なった観点で見なければいけないのかなというのはこの会議に出させていただいてずいぶん感じ入ったところです。ですから、様々な議論の中で、市と住民とこの会議の間の中で軋轢を感じながら都市計画を立てていってそれを着実に実践していくのは、大変なことだろうなというふうに、おもんばかっていました。

最後に一言というのであれば、私は名古屋との関わりとなると、私の恩師の先生が西区に住んでおられて、若い頃に庄内川の治水地形分類図を作っていて、それが今でも原田委員からすると使われているということだったものですから、願わくは、様々な場面で防災というのをある程度色濃く入れていかないと、今後の都市計画というのは、特に名古屋市のように、これからまだまだ人口が増えてくるような地域ですから、その人たちをおもんばかりながら都市計画を立てられていくべきなんだろうなと思っています。

私のささやかな経験からすると、やはりこの土地を土地利用として高度化してはいけないというようなところが、様々なインパクトによって変わっていつているという状況が多々あります。それは名古屋市だけではなくて、三重県もそうだし東京都の私が住んでいる調布市でもそうなんですけれども、住宅地を開発していったり、またあるいは里山がなくなっていく中で住民たちが望んでいるものは何なのかというようなところは、たぶん都市計画していく人たちにとっては、さらに今後のことを考えていかなければならない根源になるもののような気がしています。ある時にこれはミャンマーで一緒に仕事をしていたドイツ人の女性の研究者と話をしていたのですけれども、古いものをやはり古いものとして現況に生きるための何か思弁になるような形として生かせないかというようなことを、今、首都はネピドーに変わりましたけれども、ヤンゴンでは考えたいということを行いながらヤンゴン市、それからマンダレー市の都市計画に関わっているドイツ人の女性研究者がいるのですけれども、つつい日本人というのは過去のものは過去のもので、さらに新しいものを作っていくという大変素晴らしいことの一つなんだと思うのですけれども、今まであったものを、なるべく既存のものを在地の知として受け継いでいきながら新しい社会に進んでいくということも大事なのかなとも思いながら、都市計画が100年先もずっと続いていけるようなものであれば良いがというように思います。長い間ありがとうございました。

幹事 ありがとうございます。それでは、宮崎委員よろしく願いいたします。
(都市計画)

宮崎委員 長い間、10年間というと結構長かったかなと思うのですけれども、名古屋市の委員として関わらせていただいたおかげで、かなりいろいろな有益な情報を得ることができました。改めて感謝申し上げます。それから私は名古屋市民ですので、名古屋というのは比較的住民からすると、地域差はあるんですけれども、過ごしやすいな、暮らしやすいまちだなと感じています。ただ皆さんご承知のように、魅力度とか観光ランキングでいうと残念ながら、年度の差はあるんですけれども、ちょっとあまり観光面では上位にランキングされていないんですね。

今回委員会の最初で、名古屋駅周辺であるとかそれから栄地区の再開発がどんどん進みますというご報告があって、これからきっとですね、さらに魅力ですかね、それが向上していくというのを確信と期待をしているものなんですけれども、その時にやはり、入ってくる人にとっても住んでいる人たちにとっても、魅力がある、そういうまちに、まちづくりにしていただければなというふうに感じております。住みやすさはもちろんのこと、今言った魅力をどうやって発信するかという、今日の委員会の中でも住んでいる人の姿勢に立つと、開発する時って相反するものが必ず出てくるので、それをどういうふうにもうまい形でというとおかしいんですけれども、先を見ながらやっていくのが重要だなと感じています。本当に長い間いろいろとありがとうございました。以上で挨拶とさせてい

たきます。

幹 事 ありがとうございます。それでは、最後に福島会長、よろしくお願いいたします
(都市計画) ます。

福 島 会 長 私も早いもので10年都市計画審議会の委員、また2期4年間ですか、会長をさせていただきました。その間委員の皆さま方の積極的なご支援、サポートを得てなんとなく振り返ってみますと、会長の役を無事果たせたかなと思います。また委員の皆さま方からの事前説明の中で、いろいろな疑問点、問題点を得ながら、また審議会の場所でも皆さま方のご意見を聞きながらいろいろと学ばさせていただきました。

こういった中で名古屋の都市計画が進んでいくんだと、そういったようなことをつくづく実感させていただいた10年間というふうに思います。先ほど宮崎委員からもお話ございましたけれども、その中で、やはりいろいろな反対意見、住民の方々からいろいろな意見をもらうような案件もございまして、私ども、こうして意思決定をするものとしては、本当に身を引き締めて、襟を正して、こういったような結論というものが、本当に良いのかどうか、きちんと吟味をしていかなければいけない。そういうふうにも思う案件も多々あったわけですね。

そういった中で皆さま方と意見を交わしながら一つ一つ意思決定をできていたということにつきまして、まずもってお礼を申し上げたいと思いますし、また事務局のご苦勞も敬意を表したいと思います。私も名古屋市民でもありますし、名古屋市内で勤めているものとして、こういった名古屋のまちづくりに関わらせていただいた。特に都市計画審議会の審議ということではないんですけれども、都市計画審議会のもとに置かれた部会の中で、立地適正化計画とか新しいマスタープランにも関わらせていただいて、名古屋のまちのあるべき姿というのを皆さま方と一緒に議論できたというのが非常に印象に残っております。その中でやはり名古屋のまちというのが近代的な都市計画のモデル都市として機能的ではあるけれども、何か不足しているものがあるという問題意識を常に持っているわけですが、やはりこれからは人間をもっと中心にしながら、いろいろなライフスタイルが生まれてくるような、そんなまちになってくれば非常に良いなと思います。

一方で、リニアもそうですけれども、自動車産業の今後の行方とか、また人口減少社会とかいろいろな転換点に立っていく中で、またこれから残られる皆さま方についてはですね、名古屋のまちづくりについて、また積極的にご発言、ご検討していただいて、良い導きをいただければと思います。どうも長い間ありがとうございました。

幹 事 4人の委員の皆様、誠にありがとうございました。
(都市計画) 退任される委員以外の学識委員の皆様におかれましては、今後も引き続き委員としてご就任いただき、これまで同様にご指導とご助言を賜りますようよろしくお願いいたします。

本日の審議会は以上でございます。長時間にわたりましてありがとうございました。

午後3時55分閉会

7 表決事項

(1) 都市計画議案

第 18 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 19 号議案	名古屋都市計画高度利用地区の変更について	全員可決
第 20 号議案	名古屋都市計画道路の変更について	賛成多数
第 21 号議案	名古屋都市計画地区計画の決定について (平針黒石第二地区)	全員可決
第 22 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について (牛島南地区)	全員可決
第 23 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について (大井町地区)	全員可決
第 24 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について (徳重駅周辺地区)	全員可決
第 25 号議案	名古屋都市計画地区計画の変更について (錦二丁目 7 番地区)	全員可決