

## 第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

事業者名 名古屋市

代表者 名古屋市長 河村たかし

所在地 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

## 第2章 対象事業の名称、目的及び内容

### 2-1 対象事業の名称及び種類

名 称 (仮称)都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線(山崎川～天白川間連続立体交差)  
種 類 鉄道の建設

### 2-2 対象事業の目的・経緯

#### 2-2-1 目的

本事業は、道路と鉄道を連続立体交差化することによって、12カ所の踏切の除却や架道橋の改築を行うことにより、交通の円滑化及び安全性の向上を図るとともに地域分断を解消し、地域の活性化を図るものである。

#### 2-2-2 経緯

名鉄名古屋本線は、豊橋駅を起点に、東岡崎、知立、名鉄名古屋、名鉄一宮の各駅を經由し、名鉄岐阜駅に至る99.8kmの都市間幹線鉄道である。その中の山崎川から天白川の区間は、名古屋市南区内に位置し、比較的本数が少ない平日の日中においても1時間当たり上下28本の列車が走行する運行密度が高い区間である上に、一般市道豊田新屋敷線、主要市道東海橋線、主要県道諸輪名古屋線等の幹線道路5カ所と平面交差しており、上記の3路線との踏切は自動車ボトルネック踏切となっている。また、既に立体交差化している主要市道名古屋環状線は、鉄道との交差点部において6車線から4車線に減少していることから、渋滞発生の要因となっている。さらに、本事業区間では、過去に死傷者を出す踏切事故が発生しており、交通安全の課題もある。また、本事業区間は既存市街地を南北に縦断しているため、地域分断の影響が大きく、市街地の一体化の障害となっている。

名古屋市では、名古屋市基本構想のもとに、長期的展望を持ったまちづくり、さらには都市像の実現に向けた施策、事業を総合的・体系的に示した計画として「名古屋市総合計画2018」を平成26年度に策定した。この総合計画における、めざす都市像の「3. 快適な都市環境と自然が調和するまち」において、道路と鉄道の立体交差化の推進が掲げられており、本事業はそれに該当するものである。

#### 2-2-3 複数案検討の経緯

「環境影響評価技術指針」(平成11年名古屋市告示第127号)では、「事業計画の立案の段階から、環境への配慮を検討し、計画に反映させるために、(中略)事業を実施しない場合(ゼロ・オプション)、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等の様々な要素のうち、事業者において実現可能であり、かつ、環境の保全の観点から検討可能な要素を抽出し、事業計画の複数案を設定する。」としている。本事業を実施しない場合は、他の施策との組み合わせ等によって事業の目的を達成することは難しいことから、以下のとおり事業実施に当たっての複数案について検討した。

本事業では、連続立体交差事業として事業を実施するため、一般的に高架方式、地下方式を取ることができると考えられる。しかし、本事業の前後区間である堀田駅付近と鳴海駅付近が高架線で

あり、本事業区間を地下方式で建設しようとする、途中で地上付近を経由することになる。また、本事業区間は山崎川と天白川に挟まれているため、河川を越えるまでは高架方式とする必要がある。鉄道を地下方式で建設すると、高架方式で建設することに比べ、「騒音」、「日照阻害」、「電波障害」、「景観」についての影響が除去できる。しかし、土壌を掘ったあとに発生する「廃棄物等」の問題、地下水脈への影響（「水質」の問題）が発生することや、供用後の鉄道事業で発生する電力消費の増大（地下駅やトンネル照明等）、それに伴う「温室効果ガス等」の問題が発生するため、環境影響の面で有利とは言えない。

また、連続立体交差事業として事業を行う場合、既存施設の規模を変えないことが原則であり、配置についても前後の区間と接続できる現在線と同じ位置に建設することが現実的である。

よって、事業を実施しない場合（ゼロ・オプション）、事業実施想定区域、施設の規模・配置・構造・形状・施工等について検討した結果、高架方式により連続立体交差事業を実施する案と事業を実施しない案を複数案として設定することとした。

## 2-3 対象事業の内容

### 2-3-1 事業実施想定区域の位置

名古屋市南区呼続二丁目から阿原町地内(図 2-3-1 参照)

### 2-3-2 事業規模

名鉄名古屋本線 南区呼続二丁目から天白川(南区阿原町地内)に至る約 3.9km の区間

### 2-3-3 事業計画の概要

#### (1) 事業計画の概要

##### ア 事業計画の概要

事業計画の概要は表 2-3-1 のとおりである。

また、図 2-3-1 及び図 2-3-2 のとおり、本事業では施行地区を『桜・本笠寺地区』及び『本星崎地区』に分けて、段階的に整備していく予定である。なお、隣接する県道岩崎名古屋線から市道水車呼続町線に至る区間については、山崎川の河積阻害の解消が喫緊の課題であることから、連続立体交差事業以外の手法で先行着手する計画としており、本事業実施想定区域には含まれていない。

表 2-3-1 事業計画の概要

項目	既存施設(連続立体交差化前)	計画施設(連続立体交差化後)
区間	名古屋市南区呼続二丁目～阿原町地内	同左
路線延長	約 3.9km	同左
線路線数	2 線	同左
構造	地上線バラスト道床 (一部架道橋)	高架線バラスト道床または弾性枕木直結軌道
踏切数	12 カ所	無し
交差する幹線道路	以下の幹線道路と立体交差 ・主要市道名古屋環状線 ・一般市道鳴海名古屋港線 以下の幹線道路と平面交差 ・一般市道宮崎通線 ・主要市道東海橋線 ・一般県道緑瑞穂線 ・一般県道笠寺星崎線 ・主要県道諸輪名古屋線	以下の幹線道路と立体交差 ・一般市道宮崎通線 ・主要市道東海橋線 ・一般県道緑瑞穂線 ・主要市道名古屋環状線 ・一般市道鳴海名古屋港線 ・一般県道笠寺星崎線 ・主要県道諸輪名古屋線
駅施設	本笠寺駅 2 面 4 線 桜駅、本星崎駅 2 面 2 線	同左

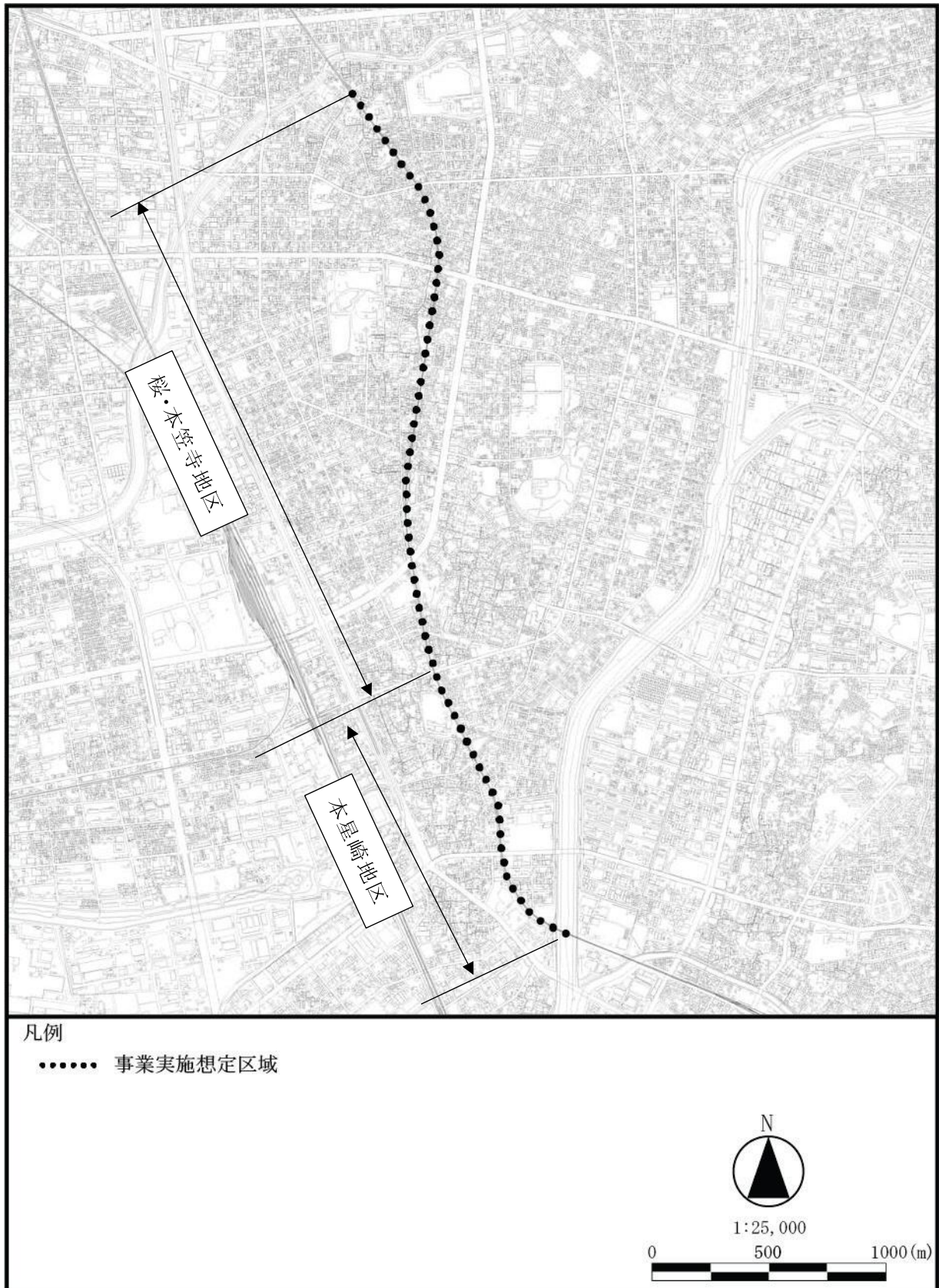


図 2-3-1 事業実施想定区域

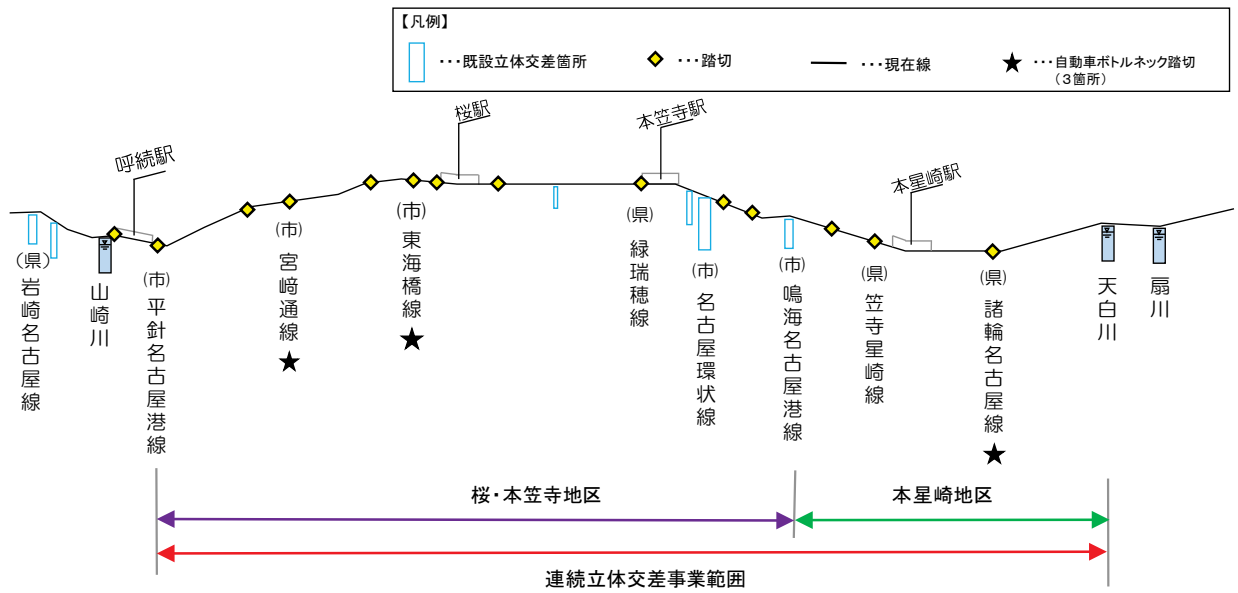


図 2-3-2 事業実施想定区域縦断図

## イ 運行計画の概要

運行計画の概要は表 2-3-2 のとおりである。

表 2-3-2 運行計画の概要

項目	運行計画
運行本数 (堀田駅～鳴海駅間)	1日当たり 580本 1時間当たり 特急8本 急行12本 準急4本 普通8本 合計32本
列車速度	最高110km/時

## ウ 側道計画

沿道地区内の交通処理、災害時の緊急避難路及び供用後の日照阻害や電波障害、騒音・振動対策等として、地域の状況を勘案の上、必要に応じて事業実施想定区域に側道を設置する。

## エ 軌道の計画(複数案の設定)

本事業では、連続立体交差事業として既存鉄道用地に高架橋を建設し、踏切を除却するとともに、安全な交通の確保、高架下の有効利用と駅周辺の整備に伴うまちづくりの促進、地域の分断解消や利便性の向上を図るものである。複数案については、表 2-3-3 のとおり高架方式により連続立体交差事業を実施する案(A案)及び事業を実施しない案(B案)の2案を設定した。

なお、第4章以降では、事業を実施しない案(B案)は現状から変化が無いものとして予測及び評価を行う。

表 2-3-3 複数案の内容

案	内容
A案	高架方式により連続立体交差事業を実施する
B案	事業を実施しない

## (2) 工事实施計画の概要

### ア 工事予定期間

工事予定期間は、本市における直近の連続立体交差事業(名鉄名古屋本線(鳴海駅付近)やJR関西本線・近鉄名古屋線(八田駅付近))において、用地補償から事業完了まで14年～15年を要しているため、本星崎地区ではその工事予定期間で想定している。桜・本笠寺地区の事業開始時期及び工事予定期間は、本星崎地区の事業進捗状況や本市の財政状況等を勘案の上、検討する。

### イ 工事概要

工事は仮線方式を想定する。

仮線方式による工事の進め方を以下の①～⑥及び図 2-3-3 に示す。

- ① 現在線の横に仮線を敷設する。
- ② 現在線 A、B を仮線 A、B に切り替える。
- ③ 現在線 A、B を撤去し、跡地に計画線 A の高架橋を建設する。
- ④ 仮線 A を計画線 A に切り替える。
- ⑤ 仮線 A を撤去し、跡地に計画線 B の高架橋を建設する。
- ⑥ 仮線 B を計画線 B に切り替える。



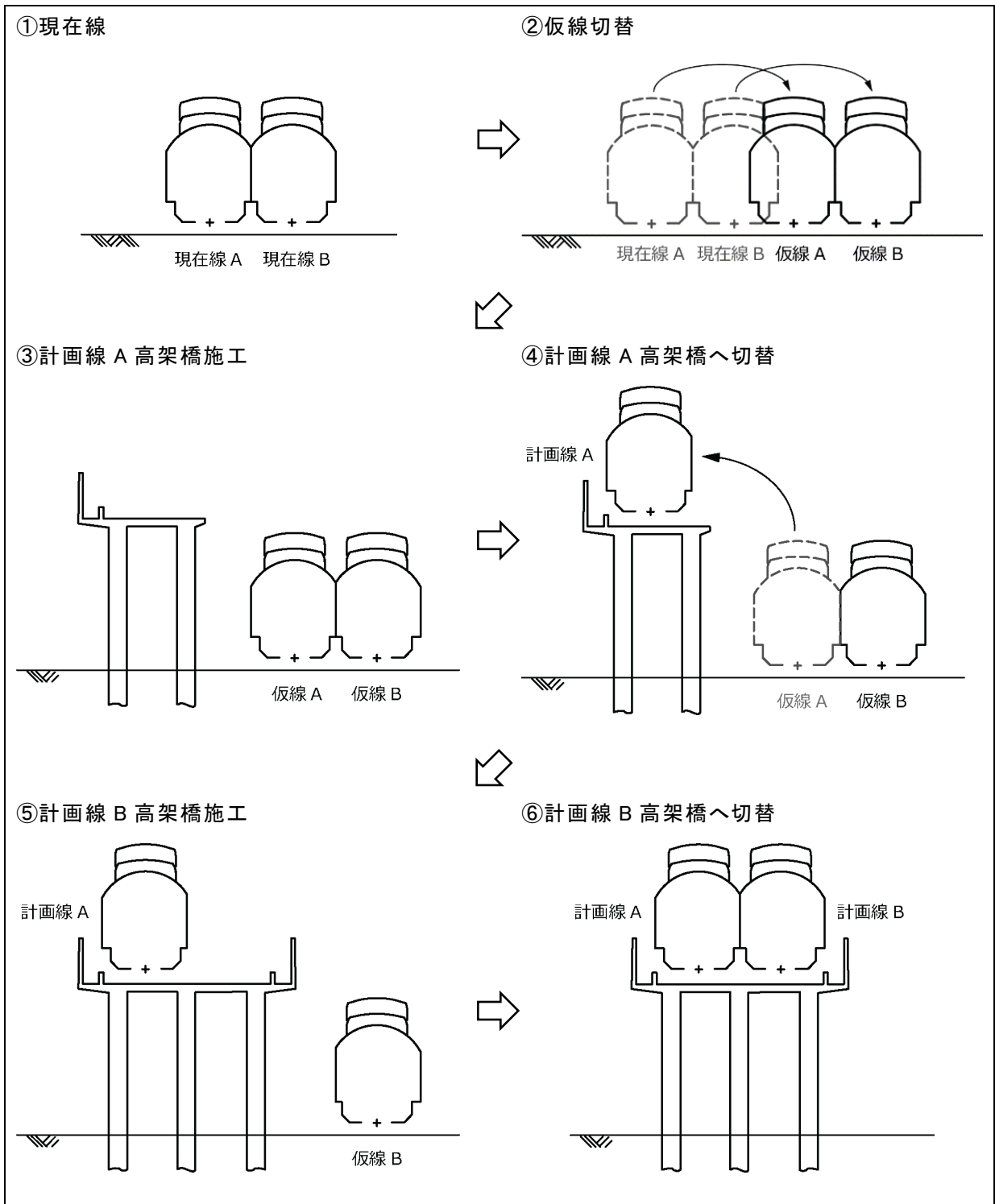


図 2-3-3 仮線方式による工事の進め方

