

名古屋高速道路 (仮称) 新洲崎出入口新設 事業概要

～都心へのアクセス向上の取組み～

名古屋高速道路公社
令和2年10月
(令和6年6月一部訂正)

令和2年10月に作成しました事業概要の騒音予測結果に誤りがありましたので、訂正させていただきます。

訂正内容は以下のとおりです。（その他の内容については令和2年10月時点のものとなります。）

なお、令和6年6月現在、新洲崎地区における事業施行期間（P3）は、「令和2年度～令和13年度（予定）」に変更となっています。

●訂正内容【予測結果】(P12)

訂正前	騒音											
	予測位置	時間区分	予測高さ	予測断面A		予測断面B		予測断面C		予測断面D		環境基準 (dB)
				将来 (dB)		将来 (dB)		将来 (dB)		将来 (dB)		
				北側	南側	西側	東側	西側	東側	北側	南側	
	官民境界	昼間	2階相当	68	66	66	65	68	67	64	64	70
		夜間		64	61	61	61	62	63	59	59	65
		昼間	1階相当	69	66	66	66	68	68	64	64	70
		夜間		64	62	61	61	63	63	59	60	65
	官民境界 から20m	昼間	2階相当	59	57	60	54	56	56	56	56	65
		夜間		54	52	55	49	50	50	51	52	60
		昼間	1階相当	59	57	60	54	56	56	56	56	65
		夜間		54	52	55	49	50	50	51	51	60
訂正後	騒音											
	予測位置	時間区分	予測高さ	予測断面A		予測断面B		予測断面C		予測断面D		環境基準 (dB)
				将来 (dB)		将来 (dB)		将来 (dB)		将来 (dB)		
				北側	南側	西側	東側	西側	東側	北側	南側	
	官民境界	昼間	3階以上	67	66	69	68	69	69	68	68	70
		夜間		62	60	63	63	64	63	63	63	65
		昼間	2階相当	68	66	69	68	70	69	68	68	70
		夜間		64	61	64	64	65	64	63	63	65
		昼間	1階相当	69	66	69	68	70	69	68	68	70
		夜間		64	62	64	64	65	64	63	64	65
	官民境界 から20m	昼間	3階以上	62	62	65	64	63	65	63	63	65
		夜間		57	56	59	58	57	59	58	59	60
昼間		2階相当	59	58	60	55	56	56	62	62	65	
夜間			54	52	55	49	51	51	57	58	60	
昼間		1階相当	59	57	61	55	56	56	62	62	65	
夜間			54	52	55	49	51	51	57	58	60	
※予測高さ3階以上の騒音値は、その範囲の最大値を示します。												

目次

はじめに	2
事業計画の概要	3
事業の目的	4
整備効果	5
概要図	7
事業の流れ	9
環境保全対策について	10
環境予測結果について	11
用地補償について	13
工事について	14
施工の一例	15

はじめに

名古屋高速道路は、名古屋第二環状自動車道（名二環）と一体となって放射環状網を形成する自動車専用道路です。平成25年11月に現計画延長81.2kmが開通し、名古屋都市圏における経済活動の礎を担っています。

今後は、名二環（名古屋西JCT～飛島JCT）の全線開通による名古屋都市圏の高速道路ネットワークの充実やリニア中央新幹線の開業に併せ、安全・安心・快適な道路サービスを充実させることで、進化する元気な名古屋都市圏を支えていくことが求められています。

令和2年3月には、名古屋駅への高速道路のアクセス向上を図るため、**黄金出入口付近への出入口追加及び新洲崎JCTへの出入口設置**に関する都市計画変更の告示がなされました。

この都市計画変更を受けて令和2年度中の事業化に向け、都市計画事業認可取得の手続きを進めているところです。

つきましては、事業化に向け、「事業概要」を沿線の皆様方に配布し、当事業に対して、より一層のご理解を深めていただきたいと考えております。今後とも、皆様方のご理解を得るよう努力してまいりますので、よろしくご協力をお願いいたします。



事業計画の概要

※本パンフレットは、新洲崎地区の事業説明を掲載しています

路線名称	1・4・5号高速1号線 (高速1号)	1・4・7号高速3号線 (高速名古屋新宝線)
起 点	名古屋市中村区名駅南四丁目	名古屋市中村区名駅南一丁目
終 点	名古屋市中区大須二丁目	名古屋市中川区西日置一丁目
延 長	約1,000m	約1,100m
設計速度	40 k m/h	40 k m/h
車 線 数	1車線 (出入口)	1車線 (出入口)
標準幅員	6.50m	6.50m
事業施行期間	令和2年度～令和9年度 (予定)	令和2年度～令和9年度 (予定)



事業の目的

名古屋駅周辺においては、名古屋高速都心環状線や、名古屋駅最寄りの錦橋出口で渋滞が慢性的に発生しています。こうした中、リニア中央新幹線開業に併せ、名古屋市において、交通ネットワークの強化等を図る交通基盤関連プロジェクトの方向性を示した「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」が平成30年3月に策定されました。この方針において黄金出入口のフルIC化及び新洲崎JCTへの出入口設置等が示されており、この方針実現に向けて事業を推進することにより、名古屋駅との連携強化や利便性の向上を図ることを目的としています。

名古屋駅周辺の交通の現状と課題

- 名古屋高速都心環状線や、名古屋駅最寄りの錦橋出口で渋滞が発生
- 名古屋駅と名古屋高速都心環状線の出入口との交通が不便であり、アクセス性が確保されていない
- リニア中央新幹線開業に伴い、令和9年度の名古屋駅周辺地区の人の動きは、現在より増加見込みである

名古屋駅周辺交通基盤整備方針

高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善



- ・ 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・渡り線の追加による、名古屋高速都心環状線の渋滞緩和、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、令和元年7月開催の名古屋高速道路公社運営会議で新たに位置づけ

錦橋出口等へ集中する交通の分散による渋滞の解消

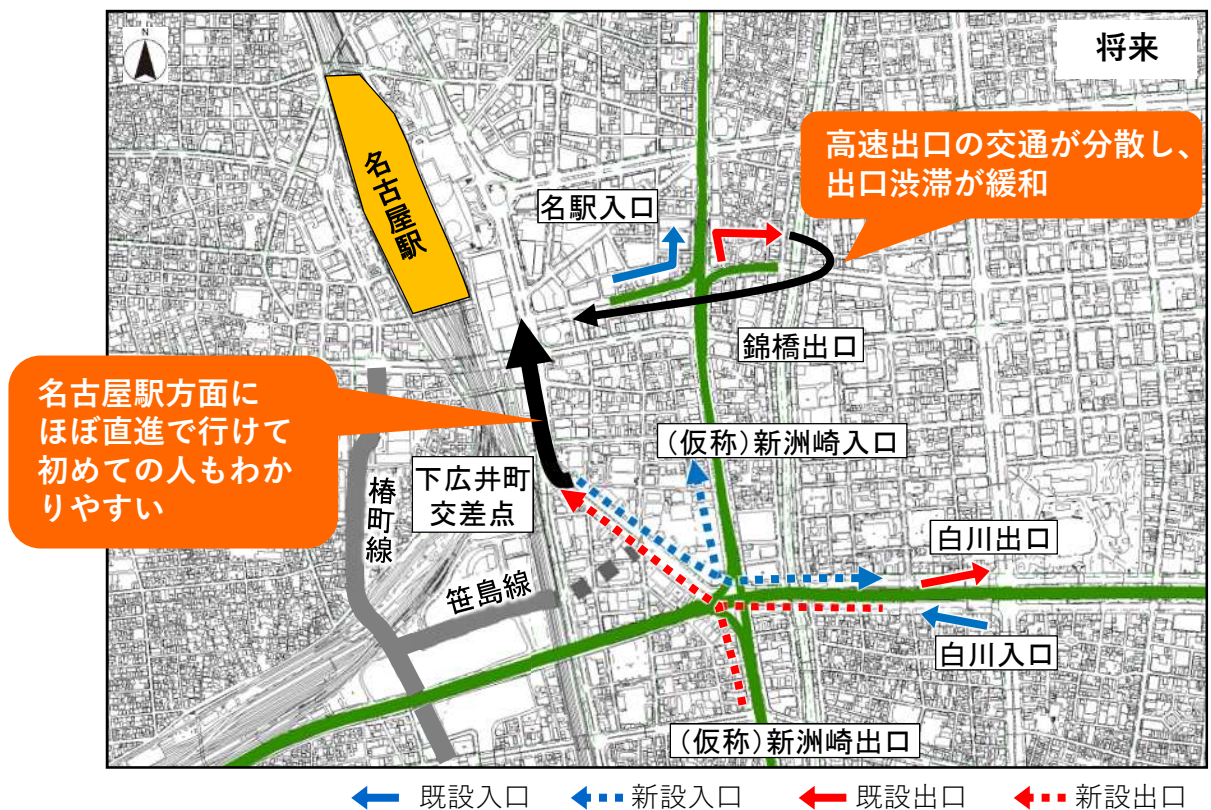
1 経路の選択肢の増加

新洲崎JCTに出入口が設置されると、名古屋高速道路を利用する際に経路の選択肢が増え、利便性が向上します。

(仮称)新洲崎出口を利用することで、名古屋駅東側へスムーズにアクセスできるようになり、交通の分散が図られることで、錦橋出口における渋滞の緩和が期待されます。

また現状では、駅周辺から東方面へ向かう場合、名駅入口を利用し、名古屋高速都心環状線を大きく迂回する必要がありますが、(仮称)新洲崎入口を利用することで迂回の必要がなくなり、時間短縮が図られます。

将来の新洲崎JCT付近



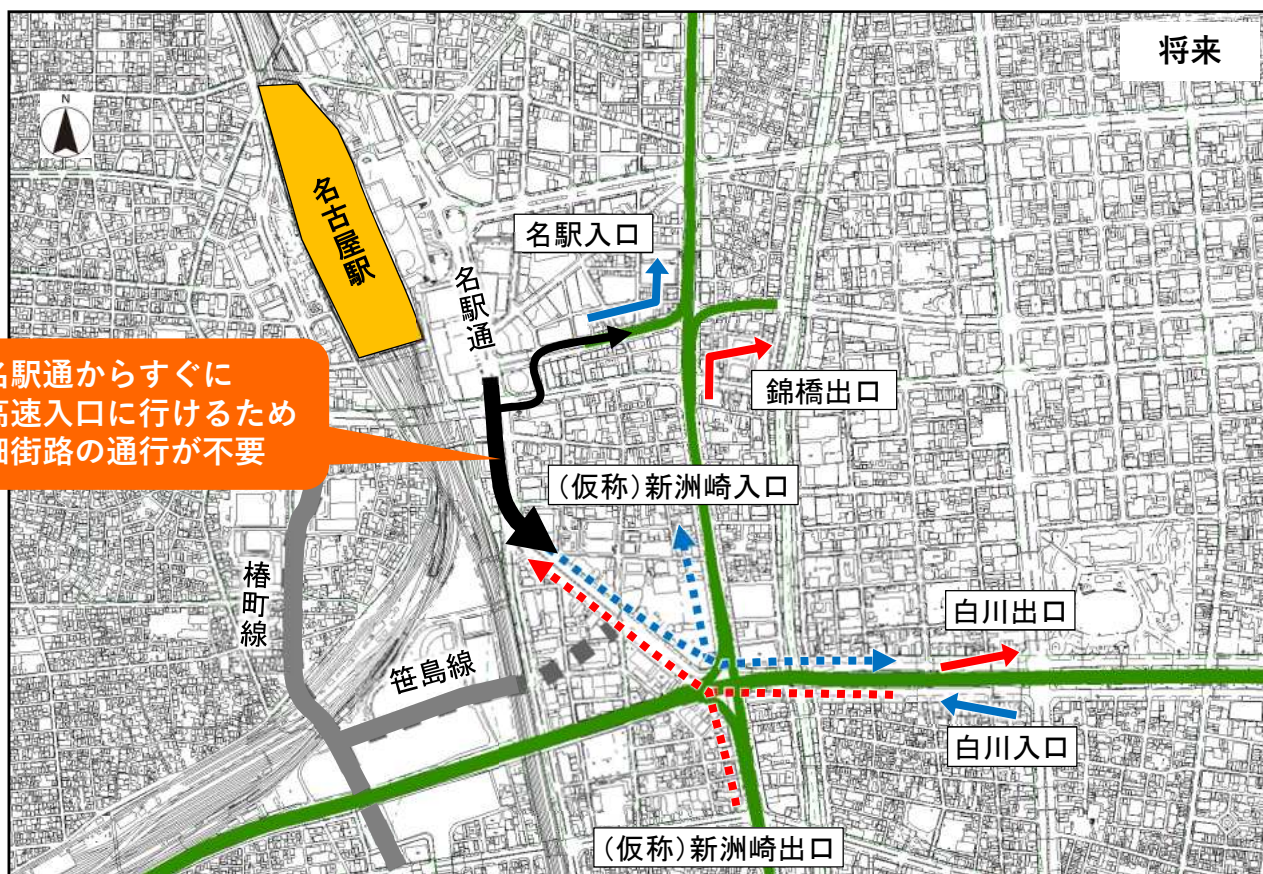
完成イメージ



2 名古屋駅東側とのアクセス向上

新洲崎JCTに入口が設置されると、名駅入口から交通の分散が図られることで、細街路を通る交通が減少し、細街路利用者の負担が減ります。また、名駅通からスムーズに高速入口に行くことが可能となり、アクセス性が向上します。

将来の新洲崎JCT付近

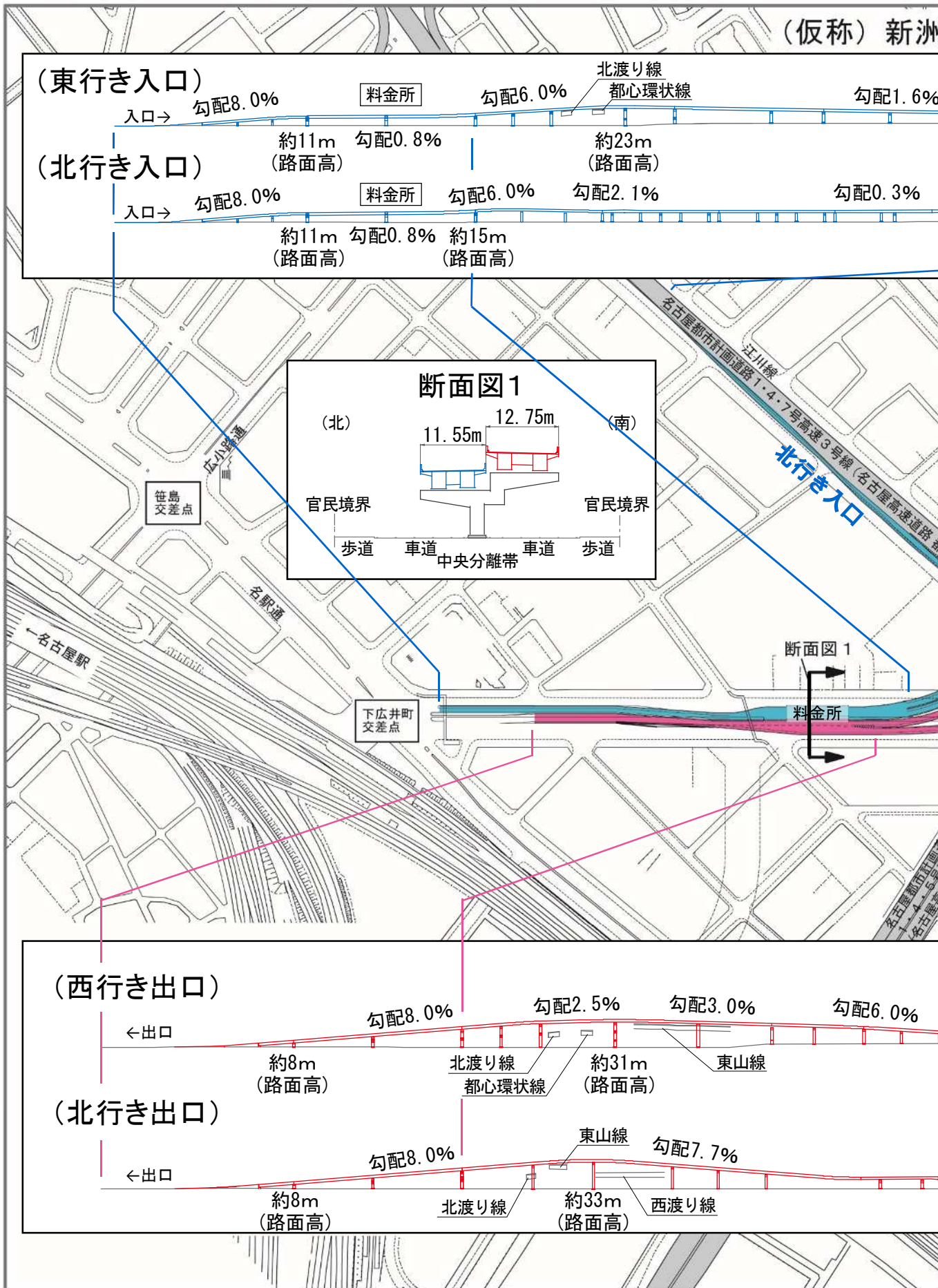


← 既設入口 ←... 新設入口 ← 既設出口 ←... 新設出口

完成イメージ

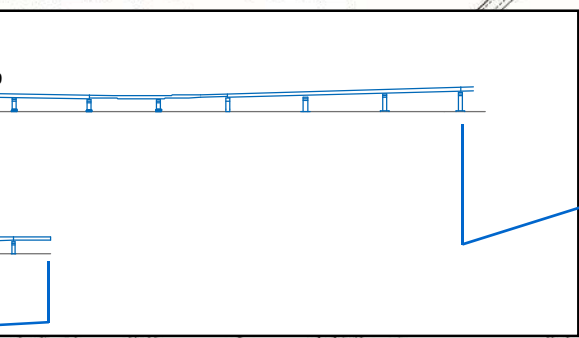
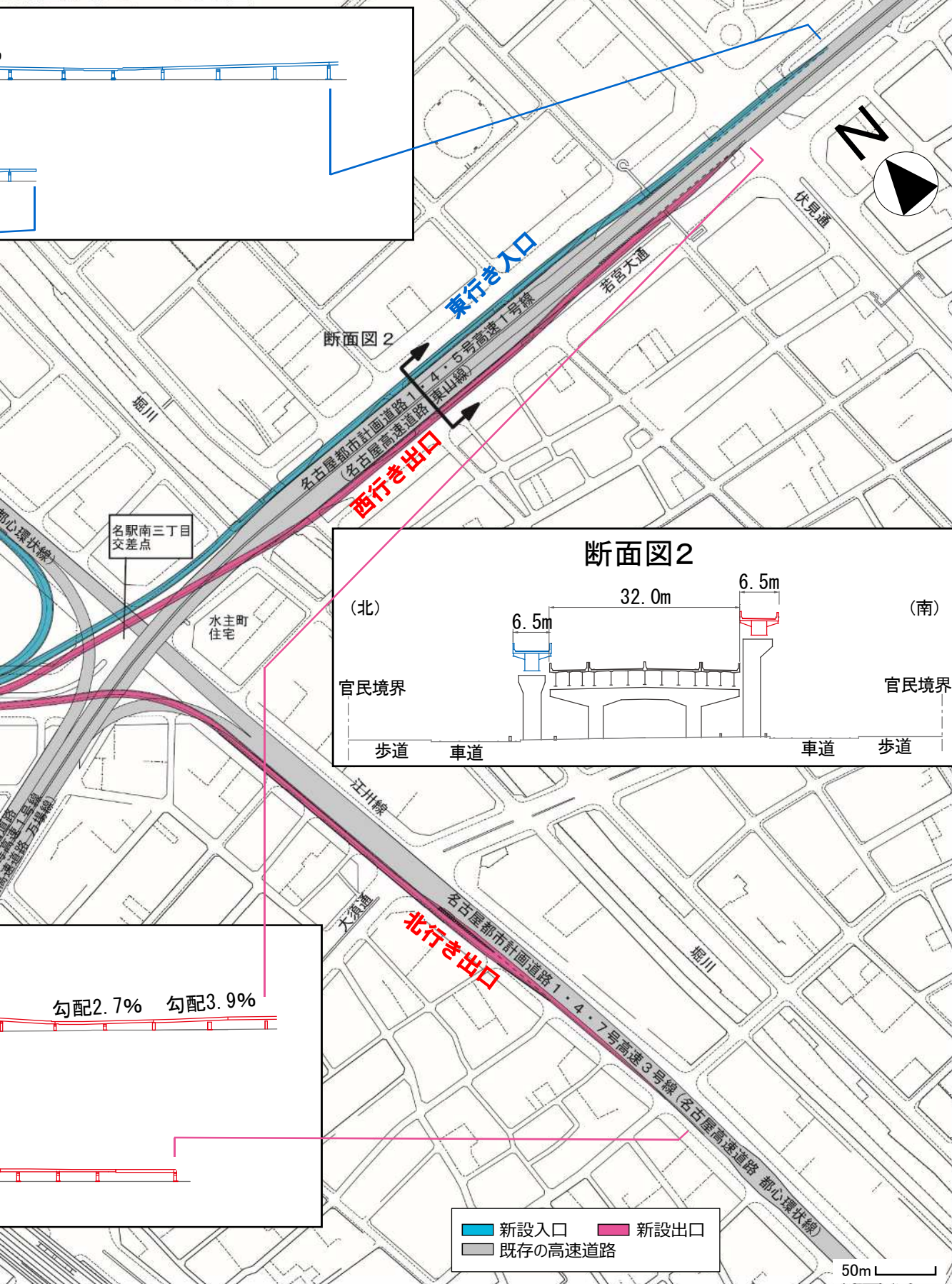


概要図

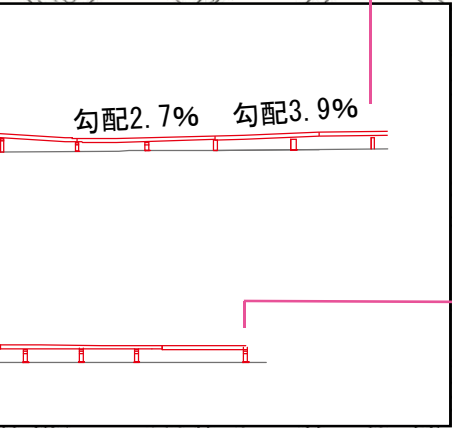
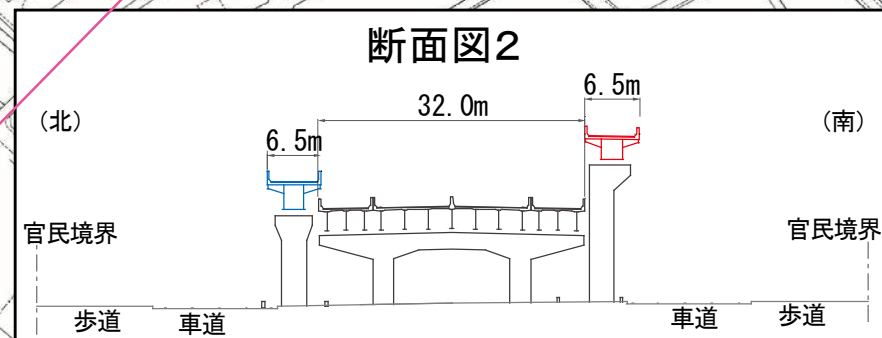


※今後の設計、協議、調整などにより変更することがあります。
 ※路面高とは、地表面からの高さを示しています。

川崎出入口 平面図



断面図 2



- 新設入口
- 新設出口
- 既存の高速道路

50m

事業の流れ

R2.3.10

都市計画決定

- 道路網等の都市計画を決定します。

R2.7.20

整備計画大臣許可

- 整備に着手する事業について県市議会の議決ののち国土交通大臣の許可を受けます。

用地測量

「用地補償について」
(13ページ) をご覧ください。

都市計画事業認可

- 都市計画事業について国土交通大臣の認可を受けます。

事業説明会

- 事業計画の概要、用地補償や環境保全対策等についての説明会を開催します。

建物等の調査

「用地補償について」
(13ページ) をご覧ください。

補償額等の説明

移 転

工事説明会

- 工事に着手する前に、工事方法等についての説明会を開催します。

工事着手

完成・供用開始

環境保全対策について

本事業の実施にあたり、事前に環境影響の予測を行い、必要な対策の検討をしました。その結果、大気質・騒音については環境基準を、振動については要請限度を満足するよう、環境保全対策を適切に実施していきます。

(1) 騒音対策

自動車交通騒音に係る環境保全のためには、自動車への騒音規制等の発生源対策が必要なことは言うまでもありませんが、道路構造による対策も総合的に推進する必要があります。

公社としては、今回の渡り線や出入口が設置される区間について、必要に応じた遮音壁の設置、低騒音舗装の設置などの構造対応を行って、環境基準を満足するよう対応いたします。

(2) 排ガス対策

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境改善は、自動車への排出規制等の発生源対策をはじめ、広域的かつ総合的な施策の実施によることが重要と考えています。

本事業の実施による環境影響については、環境基準値を満足しておりますが、公社としては引き続き環境基準を満足するよう環境保全に努めていきます。

(3) 振動対策

基礎杭等を地中の強固な地盤に到達させ、振動の軽減に配慮します。また、供用後の維持管理にあたっては、路面の平坦性の確保に努めていきます。

(4) テレビジョン電波受信障害対策

テレビジョン電波受信障害対策については、本事業の実施により渡り線や出入口を設置することで新たに障害が発生する可能性がある区域について、工事完成前にあらためて調査を行い、建設事務次官通知「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」の趣旨に基づき、受信障害の改善対策を講じます。

(5) 日照障害対策

本事業実施により渡り線や出入口を設置することで、現状より日照が著しく障害される可能性がある住宅に関しては、沿線の状況と合わせ、工事完成前にあらためて調査を行い、建設事務次官通知「公共施設の設置に起因する日影により生ずる損害等に係る費用負担について」の趣旨に基づき対応していきます。

環境保全対策について

(6) その他

供用後の沿道環境の把握については、自動車交通量等の推移を見つつ、必要に応じて事後の環境測定を実施すること等により、その状況把握に努めます。その結果、さらなる環境保全対策上の措置が必要な場合には、関係機関の協力を得て適切な対応に努めます。

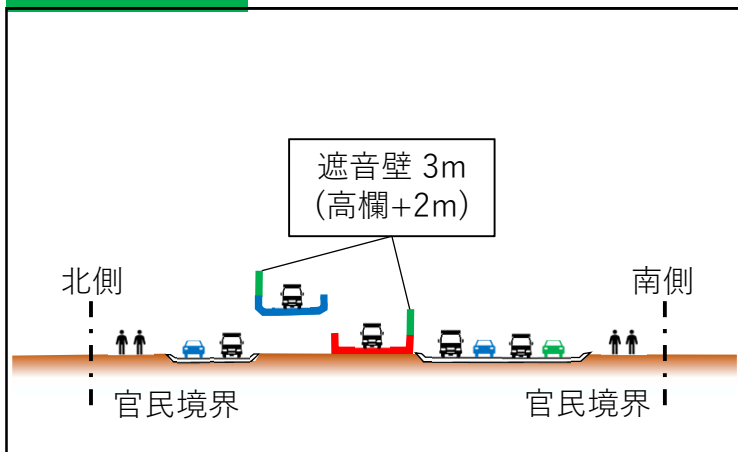
また景観については、沿道地域の特性に配慮した設計を進めてまいります。

環境予測結果について

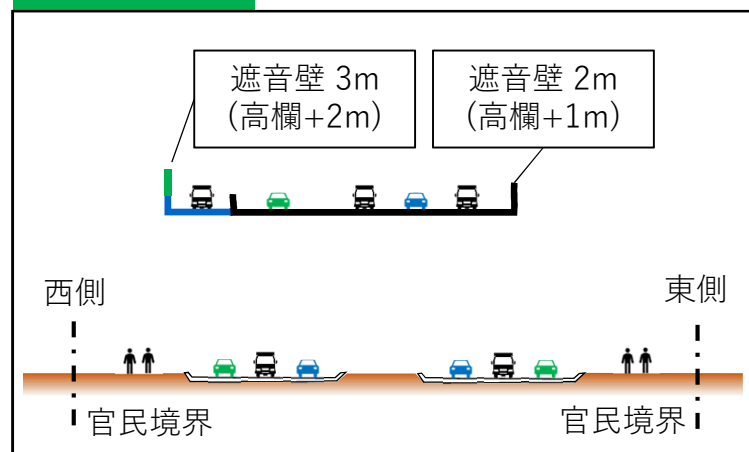
環境予測の結果については以下のとおりです。

環境予測は右ページの図に記載のある予測断面A、予測断面B、予測断面C、予測断面Dの4箇所にて実施しております。

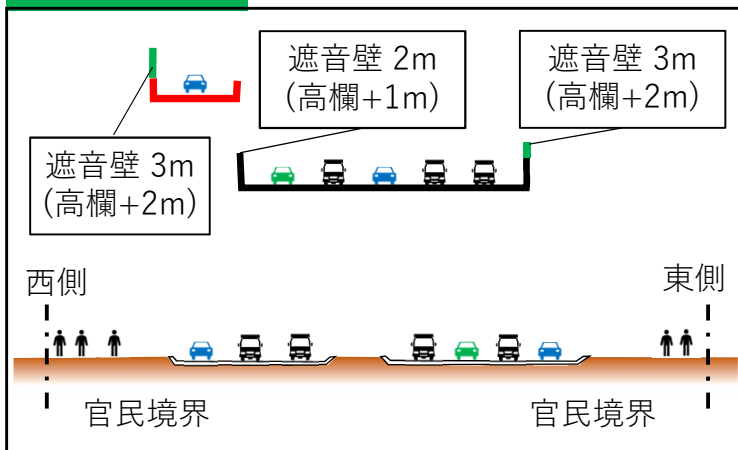
予測断面A



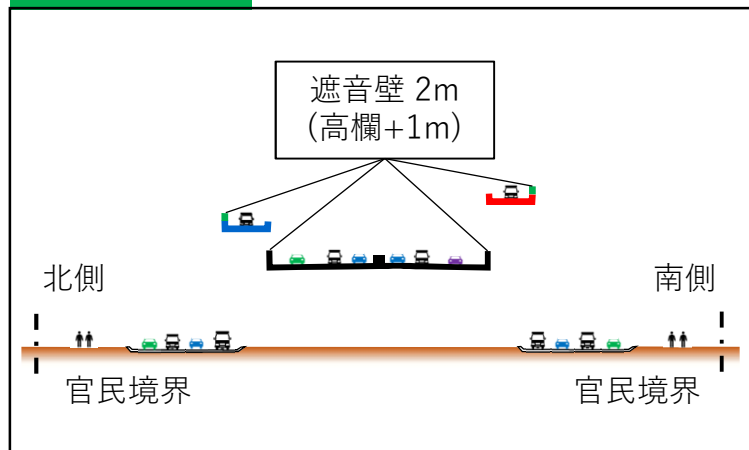
予測断面B



予測断面C



予測断面D

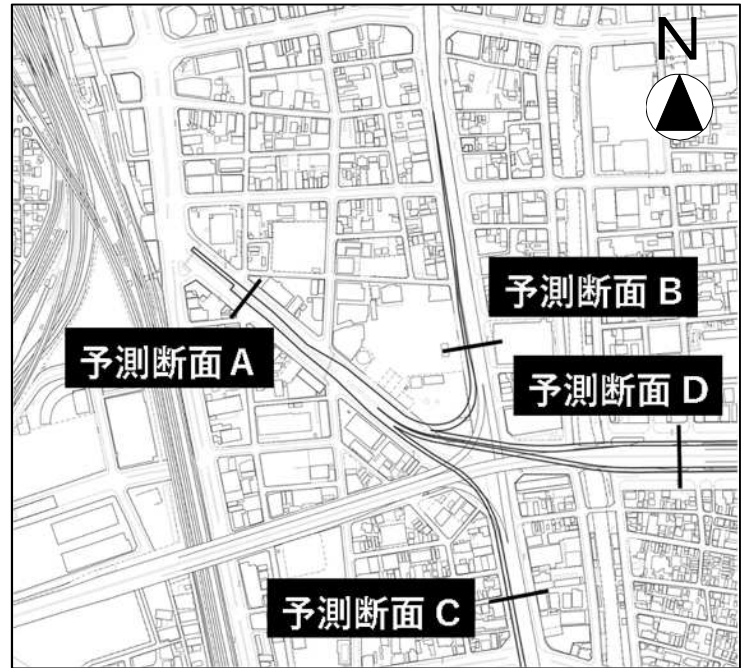


※遮音壁の高さは、道路の構造や地域の状況、現在立地する住居の位置を踏まえて設定しているため、高さが異なる場合があります。

凡例	
— 既設	— 新設出口
— 新設入口	— 新設遮音壁

予測結果

- 騒音の予測結果は、昼間は6時～22時、夜間は22時～6時の等価騒音レベル（LAeq）を示します。
- 大気質の予測結果は、環境基準と対比することができる1日平均値の年間98%値または年間2%除外値を示します。
- 振動の予測結果は、昼間は7時～20時、夜間は20時～7時の振動レベル（L10）の最大値を示します。
- 令和9年度を対象とした予測の結果、環境基準（騒音、大気質）及び要請限度（振動）の達成が可能であることを確認しました。



騒音

予測位置	時間区分	予測高さ	予測断面A		予測断面B		予測断面C		予測断面D		環境基準 (dB)
			将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)			
			北側	南側	西側	東側	西側	東側	北側	南側	
官民境界	昼間	3階以上	67	66	69	68	69	69	68	68	70
			62	60	63	63	64	63	63	63	65
	夜間	2階相当	68	66	69	68	70	69	68	68	70
			64	61	64	64	65	64	63	63	65
	昼間	1階相当	69	66	69	68	70	69	68	68	70
			64	62	64	64	65	64	63	64	65
官民境界から20m	昼間	3階以上	62	62	65	64	63	65	63	63	65
			57	56	59	58	57	59	58	59	60
	夜間	2階相当	59	58	60	55	56	56	62	62	65
			54	52	55	49	51	51	57	58	60
	昼間	1階相当	59	57	61	55	56	56	62	62	65
			54	52	55	49	51	51	57	58	60

※予測高さ3階以上の騒音値は、その範囲の最大値を示します。

大気質

予測項目	予測位置	予測断面A		予測断面B		予測断面C		予測断面D		環境基準
		北側	南側	西側	東側	西側	東側	北側	南側	
二酸化窒素 (ppm)	官民境界 (1階、2階相当)	0.032	0.032	0.032	0.032	0.032	0.032	0.032	0.032	0.04~0.06 ppm以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)		0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.10 mg/m ³ 以下

振動

予測位置	時間区分	予測断面A		予測断面B		予測断面C		予測断面D		要請限度 (dB)
		将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)	将来 (dB)			
			北側	南側	西側	東側	西側	東側	北側	南側
官民境界	昼間	59	58	48	48	49	49	49	49	70
	夜間	57	56	44	44	46	46	45	45	65

用地補償について

土地、建物の所有者及び関係人（借地人、借家人等。以下同じ。）の方々に対する用地買い取りや補償の手順は以下のとおりです。

用地買収等の手順

用地測量

- 買い取らせていただく土地の面積を確定するため、皆様方の土地の境界を確認していただき、筆単位ごとの測量を行います。

建物等の調査

- 買い取らせていただく土地にある建物、工作物（門、塀、物置、庭石等）及び立木（庭木等）を他に移転していただくことになり、この移転料算定の資料とするために、その種類・構造・規模・材質・数量・権利関係等の調査を行います。また、営業を行っている方については、営業実態の調査も行います。

土地価格の算定

- 所有又は利用されている画地ごとに土地の価格を算定します。

建物等の補償額の算定

- 先に調査した資料に基づき建物等の移転に要する費用並びに移転に伴うその他の費用を、建物の所有者及び関係人の方々に算定します。

補償額等の説明

- 土地、建物の所有者及び関係人の方々に補償額等の説明をします。内容は、土地の面積、土地の買取代金等、建物等の数量、移転補償金、建物等の移転時期及び土地の引き渡し時期等です。

契約の締結

- 補償内容にご承諾いただきますと、土地、建物の所有者及び関係人の方々と個別に契約を締結します。

補償金の支払い

- 契約書の内容に従って、土地、建物の所有者及び関係人の方々から請求書を提出していただき、補償金を支払います。（一部は、移転完了後の支払いになります。）

建物等の移転

- 買い取らせていただいた土地については、契約書の内容に従って、建物等を移転していただき、更地の状態で土地を引き渡しさせていただきます。

工事について

名古屋高速道路の建設工事にあたっては、環境面、安全面に十分留意して施工します。工事の着工前にあらためて工事説明会を開催し、詳細な説明を行います。ここでは、名古屋高速道路公社の標準的な工事の概要及び工事中の環境対策について説明します。

(1) 工事概要

一般的に名古屋高速道路の建設工事は、橋桁等を支えるための橋脚・基礎等を建設する下部工事と橋桁の架設及び床版を建設する上部工事とに分けられます。

建設工事に支障となる埋設物件（水道管、下水道管等）の移設工事や各種準備工事を行い、その後、下部工事、上部工事を順次行います。

これを標準的に図示すると、裏図のようになります。なお工事期間中は、車線の切り回し等が生じる場合があります。

(2) 工事中の環境対策・安全対策

工事の実施にあたっては、できるだけ騒音や振動の少ない機種及び工法を採用し、騒音規制法、振動規制法及び県民の生活環境の保全等に関する条例等における建設工事に関する法的規制を遵守します。

工事中の安全対策については、歩行者等の安全に十分留意し、要所には交通誘導員を配して、事故の防止に努めます。

施工の一例

初めに工事の支障となる水道管や下水道管等の①地下埋設物移設を行います。また、各種の準備工事を行います。

工事箇所に②フェンスを設置し工事区域を確保します。

③基礎坑を施工します。

④土留工を施工します。

⑤土留内の土を掘削します。

⑥基礎部を施工します。

次に掘削部の埋戻しを行い、④土留工を撤去します。

⑦橋脚本体（柱・梁）を施工します。

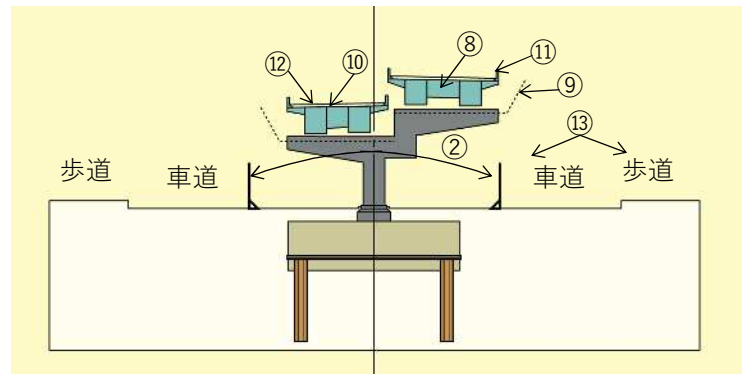
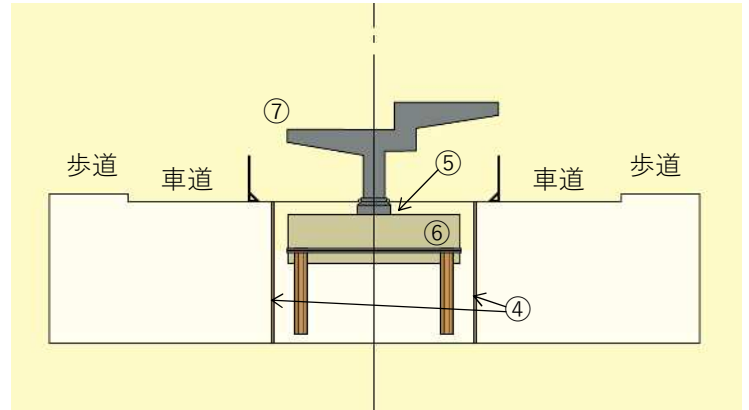
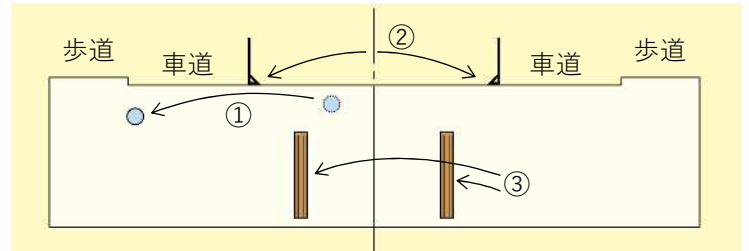
⑧橋桁、⑨防護工を架設します。

⑩床版、⑪高欄、⑫舗装を施工します。

⑨防護工を撤去します。

②フェンスを撤去します。

⑬車道部、歩道部の街路復旧整備を行います。



※橋脚毎にそれぞれ施工方法は異なります。



〒453-0804

名古屋市中村区黄金通7-28-1

TEL (052)756-5973

FAX (052)756-4714

(騒音予測結果の訂正に関すること)

TEL (052)919-5603

FAX (052)919-5655