

リニア新幹線と名古屋のまちづくりを考える学習交流会

2014 年 2 月 8 日(土)

名古屋国際センター4 階展示室

主催 日本共産党名古屋市議団

◇開会のあいさつ

◇佐々木憲昭衆議院議員あいさつ

◇講演「ここがおかしい リニア中央新幹線計画の問題点」

日本共産党政策委員会副責任者 寺沢亜志也

◇休憩

◇報告「名古屋のまちづくり構想とリニア新幹線」

日本共産党名古屋市会議員団 山口清明

◇会場からの質問・発言

◇まとめ・閉会のあいさつ

リニア中央新幹線とは？——リニア新幹線計画の問題点はどこにあるのか

1、リニア新幹線を、いま巨額の資金を投入して建設する必要性があるのか
——“大義”がない新幹線計画

□計画されているリニア新幹線の基本的な性格

——東京～名古屋～大阪間の旅客輸送に特化した第二東海道新幹線

□東海道新幹線、第二新幹線を、巨額の資金を投入して、いま建設する必要があるのか

□エネルギー浪費型の交通システム——時代遅れの「新技術」

2、「民間会社＝JR 東海のやることだから」ではすまない——税金投入・国民負担と在来線切り捨て（リストラ、サービス低下）の危険性

□“巨額の投資”がサービス切り捨てとリストラの危険性——JR 東海の“公共性”が問われる

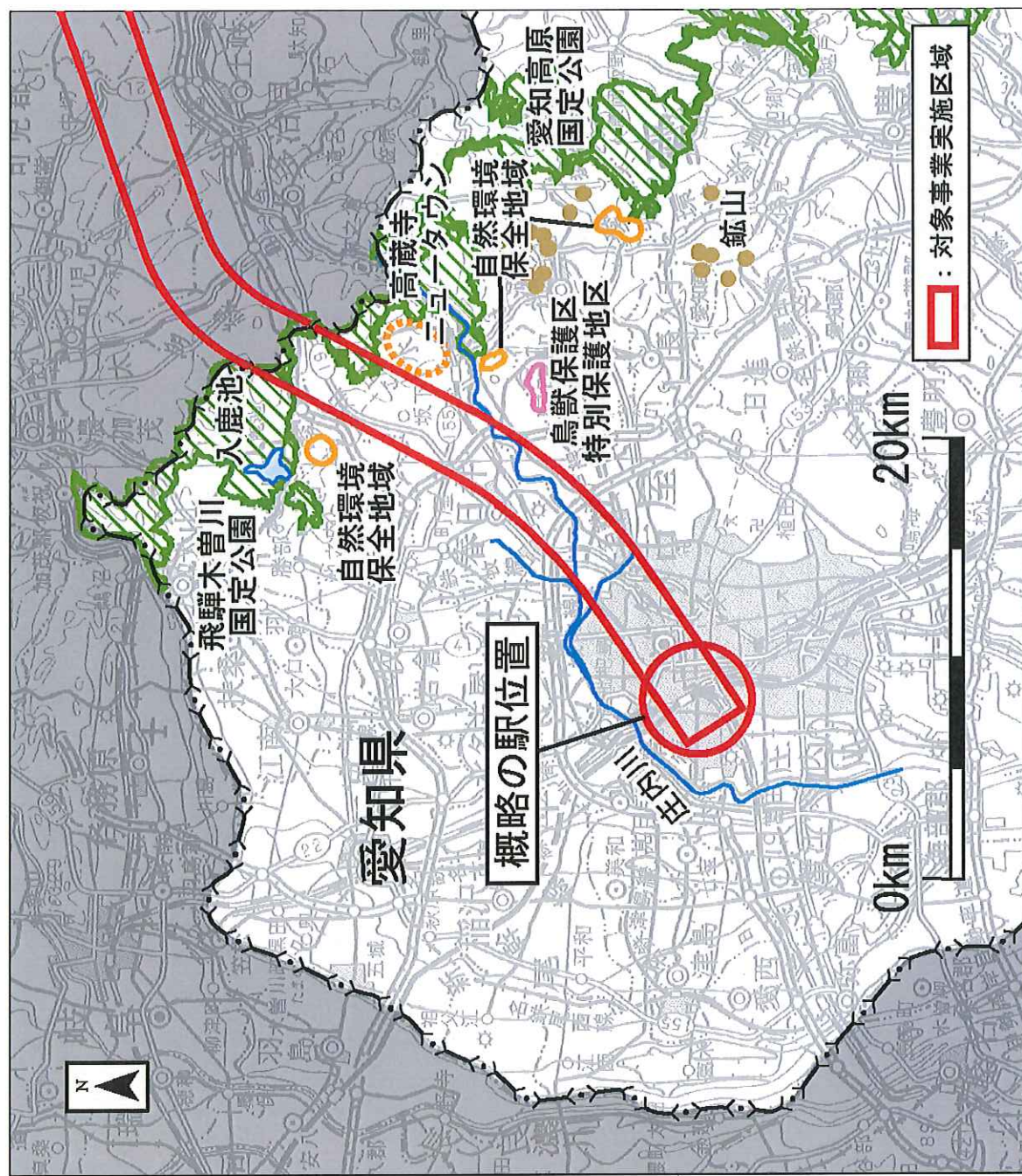
□税金投入の「後出し」——建設を規制事実化した後で、持ち出される財政支援の異常

3、「リニア建設」が、東海道新幹線や在来線の地震・津波対策の大きな障害に

4、安全性と環境への不安を置き去りにしてはならない

5、リニアを口実にした大規模開発——過大な期待を煽り、過大な投資をすすめる、自治体財政と住民の暮らし、地域経済に大きな打撃を与えてはならない

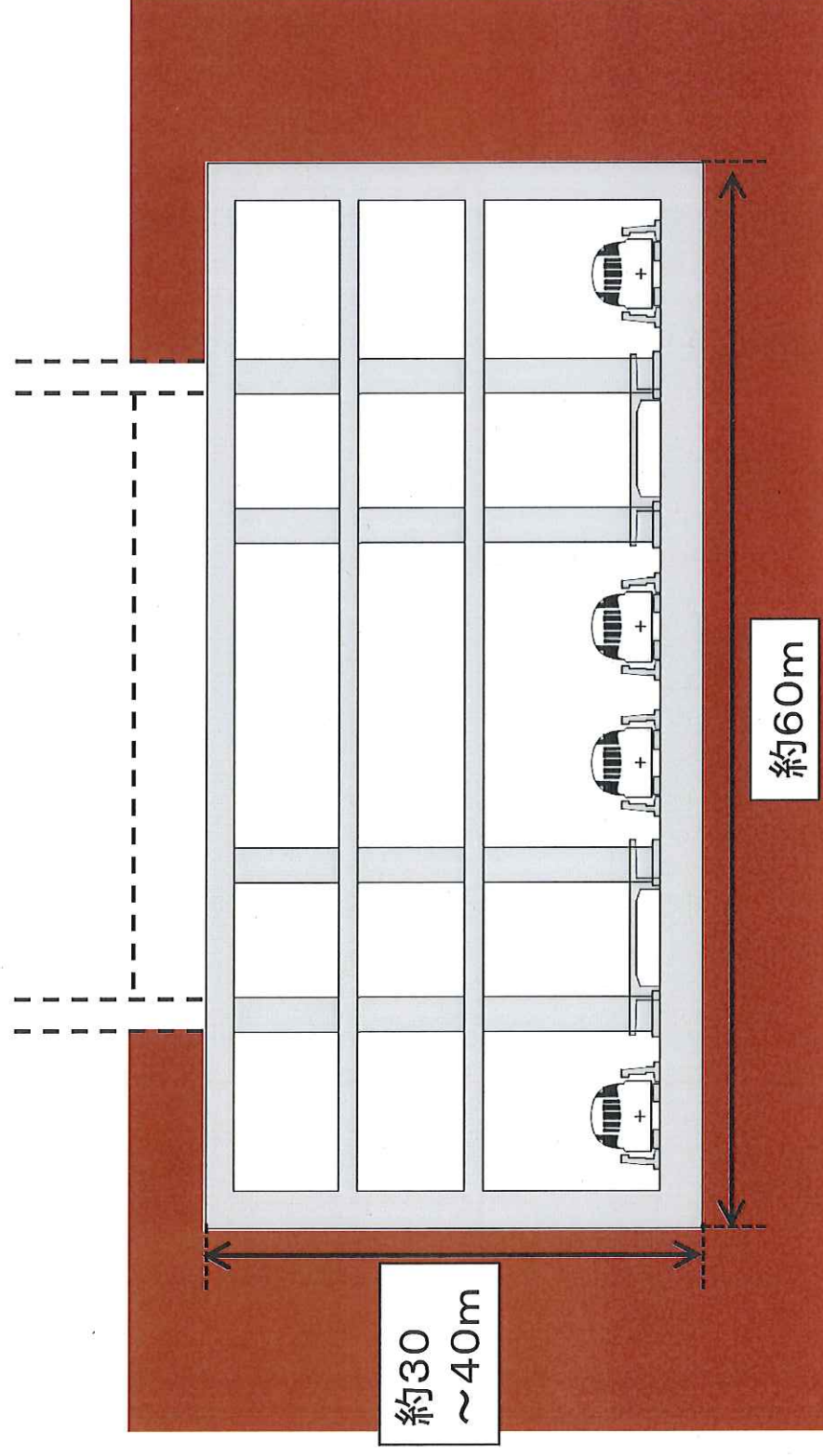
愛知県内の概略ルート(対象事業実施区域)



名古屋市ターミナル駅断面イメージ

H24年度説明会資料 一部加筆

- ・ 東海道新幹線との円滑な乗り継ぎを確保することが極めて重要であることから、東海道新幹線及び在来線名古屋駅付近の地下で、将来の大阪延伸を考慮し、東西方向に設置。

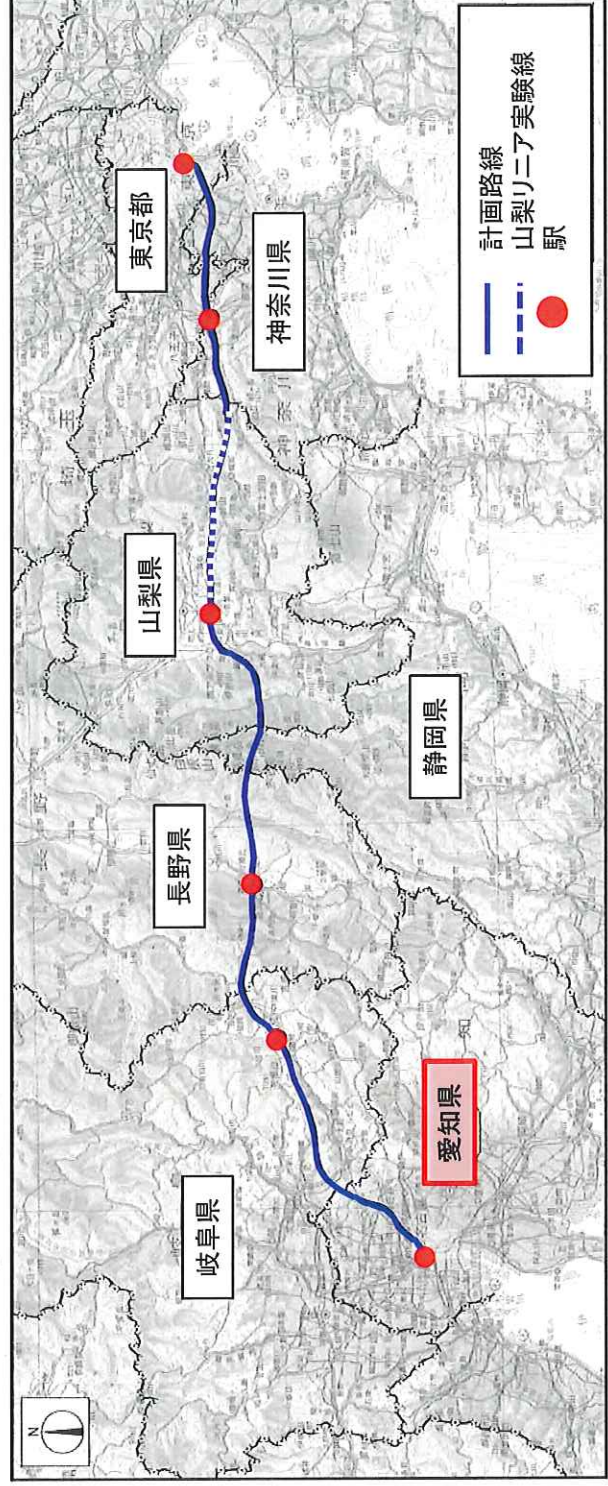


超電導リニアによる中央新幹線計画

・整備計画の内容

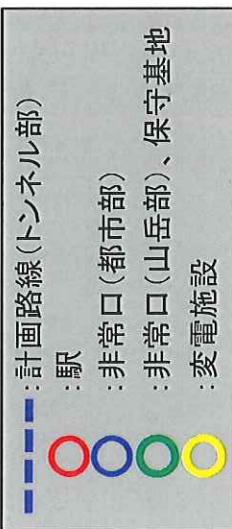
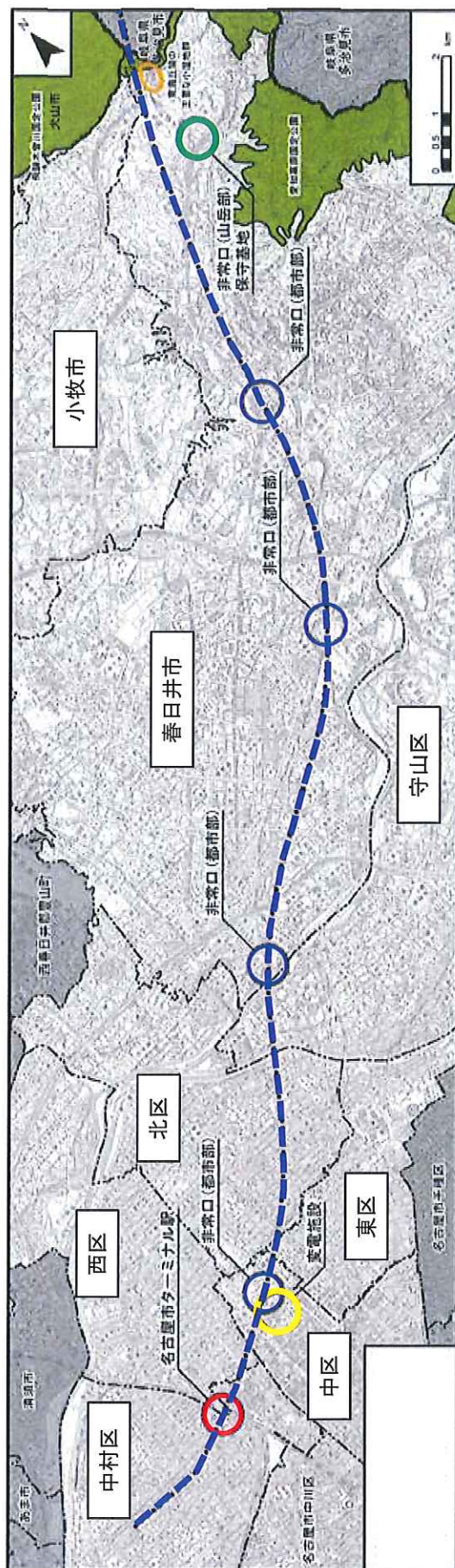
建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	90, 300億円	
その他必要事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近

・概略の路線（東京都・名古屋市間）



愛知県内の路線概要

・トンネル部24.8kmの路線計画です



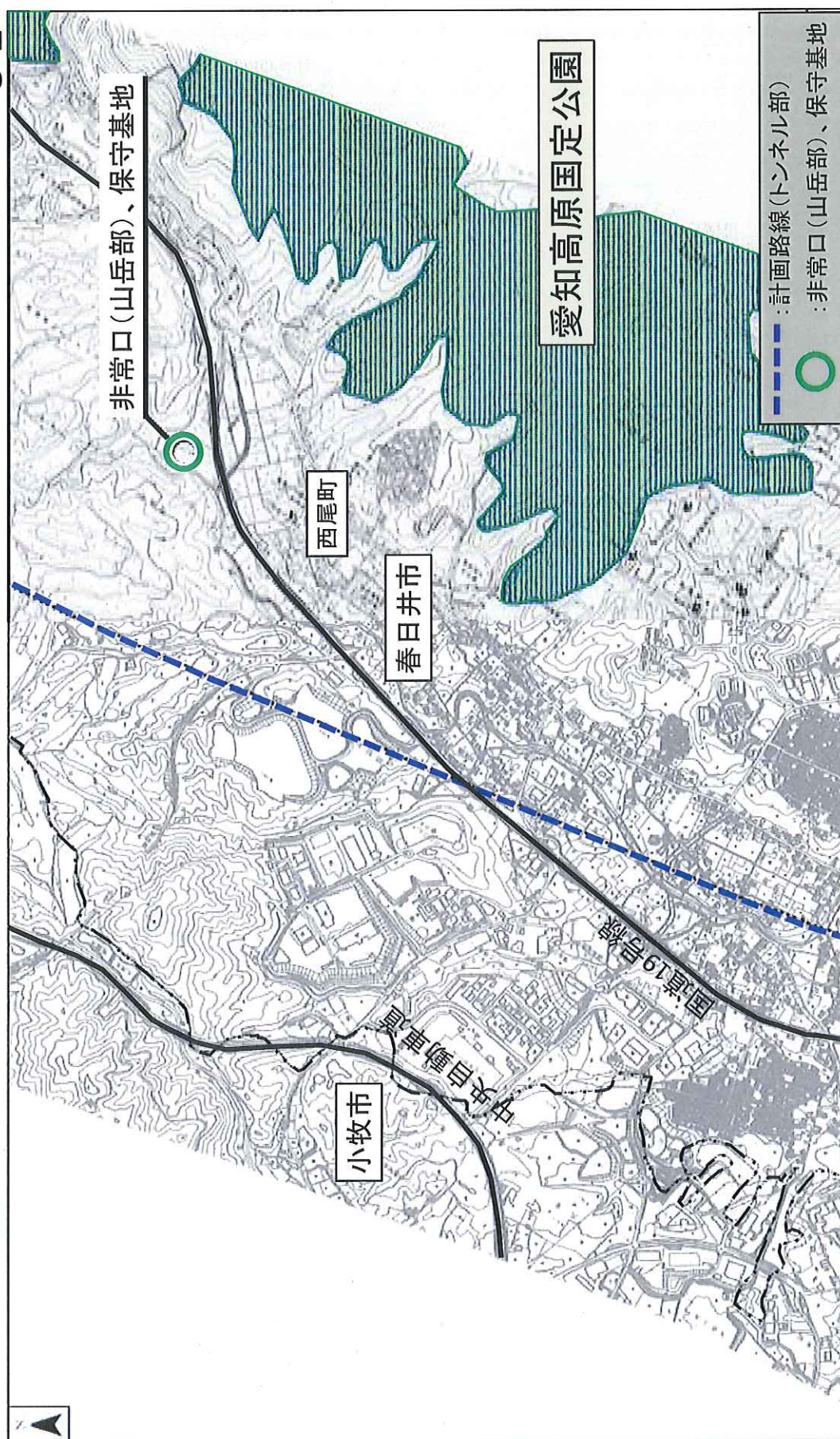
愛知県内(春日井市)の路線概要

8-1



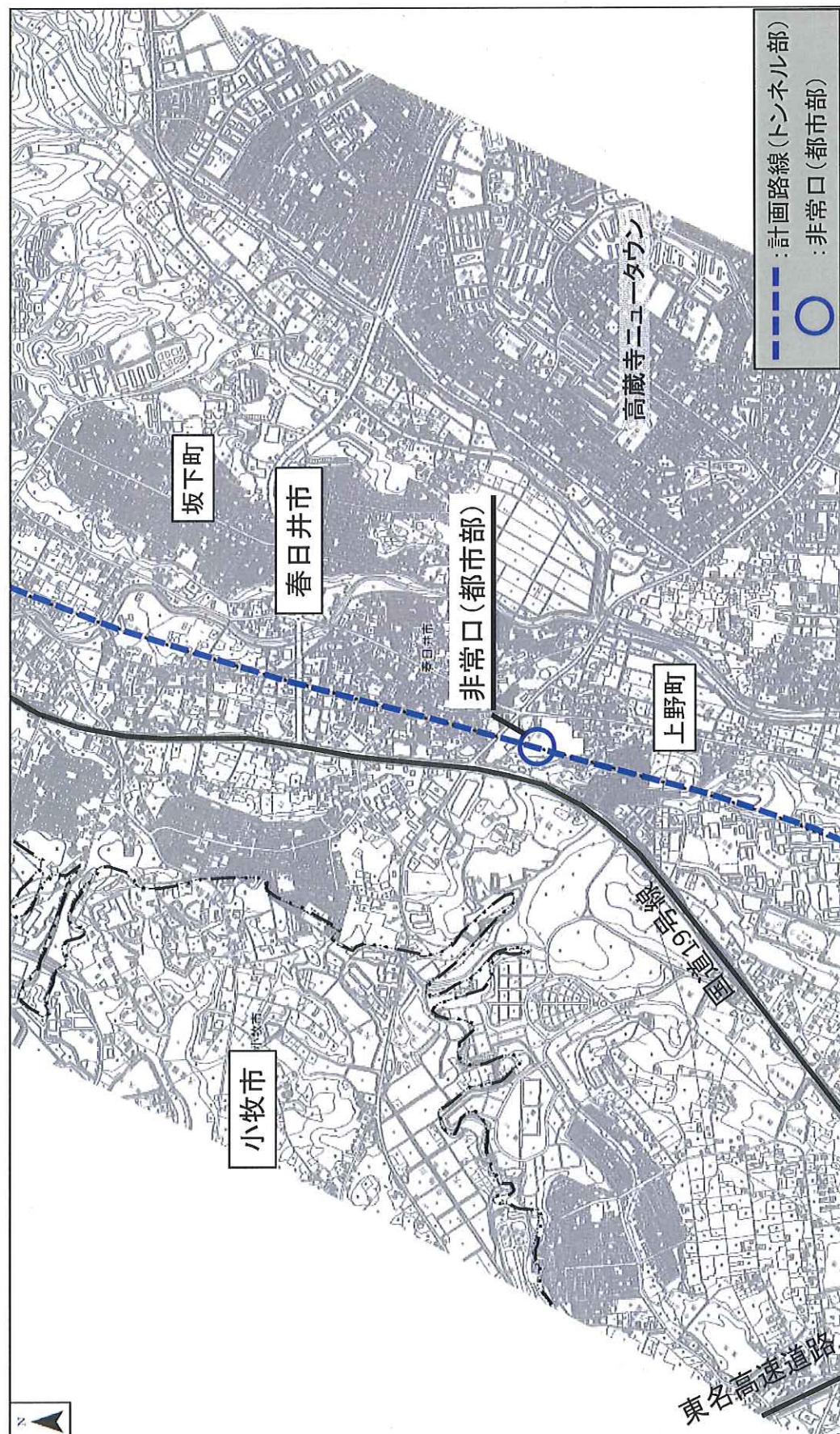
愛知県内(春日井市)の路線概要

8-2



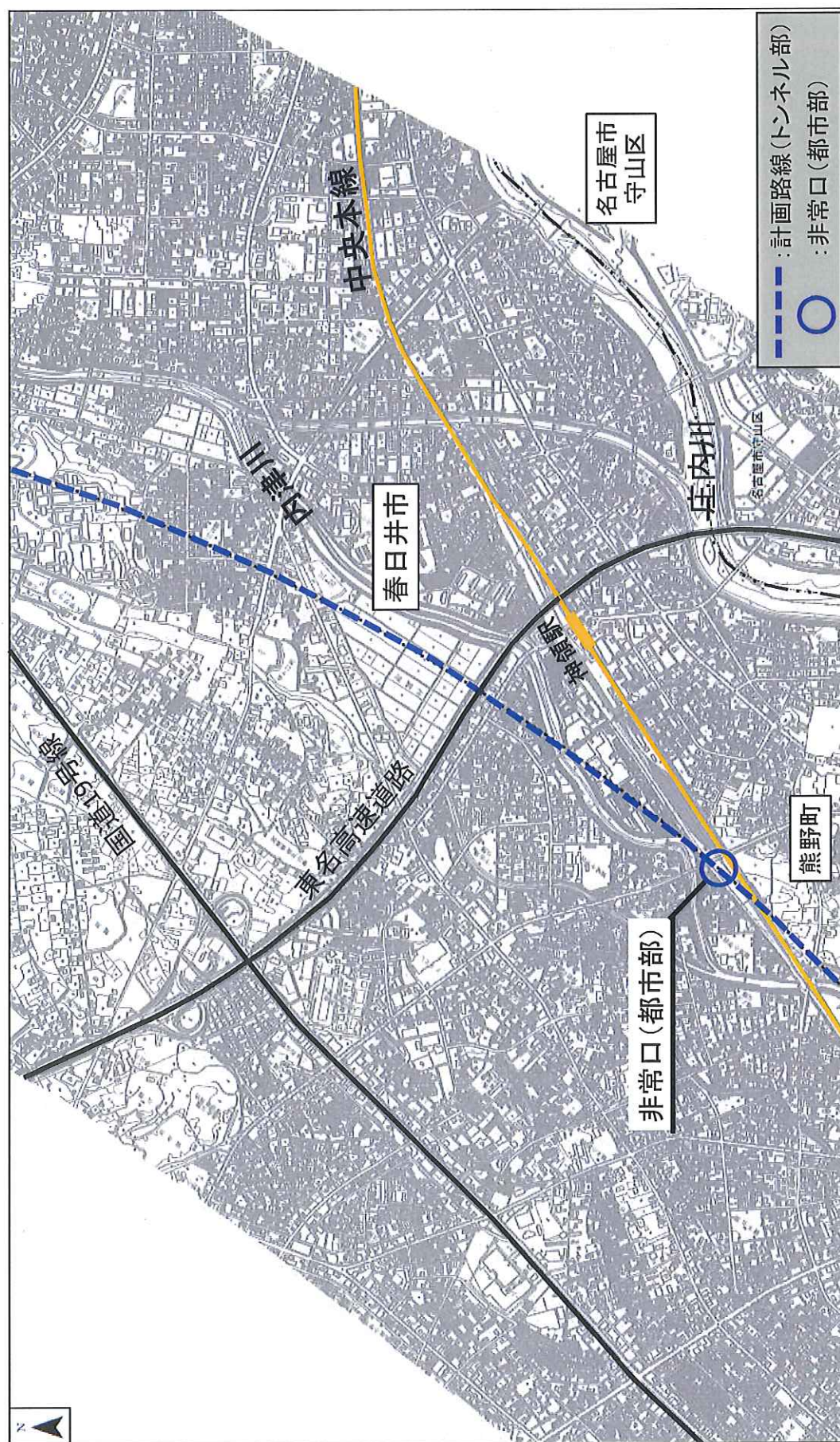
愛知県内(春日井市)の路線概要

8-3



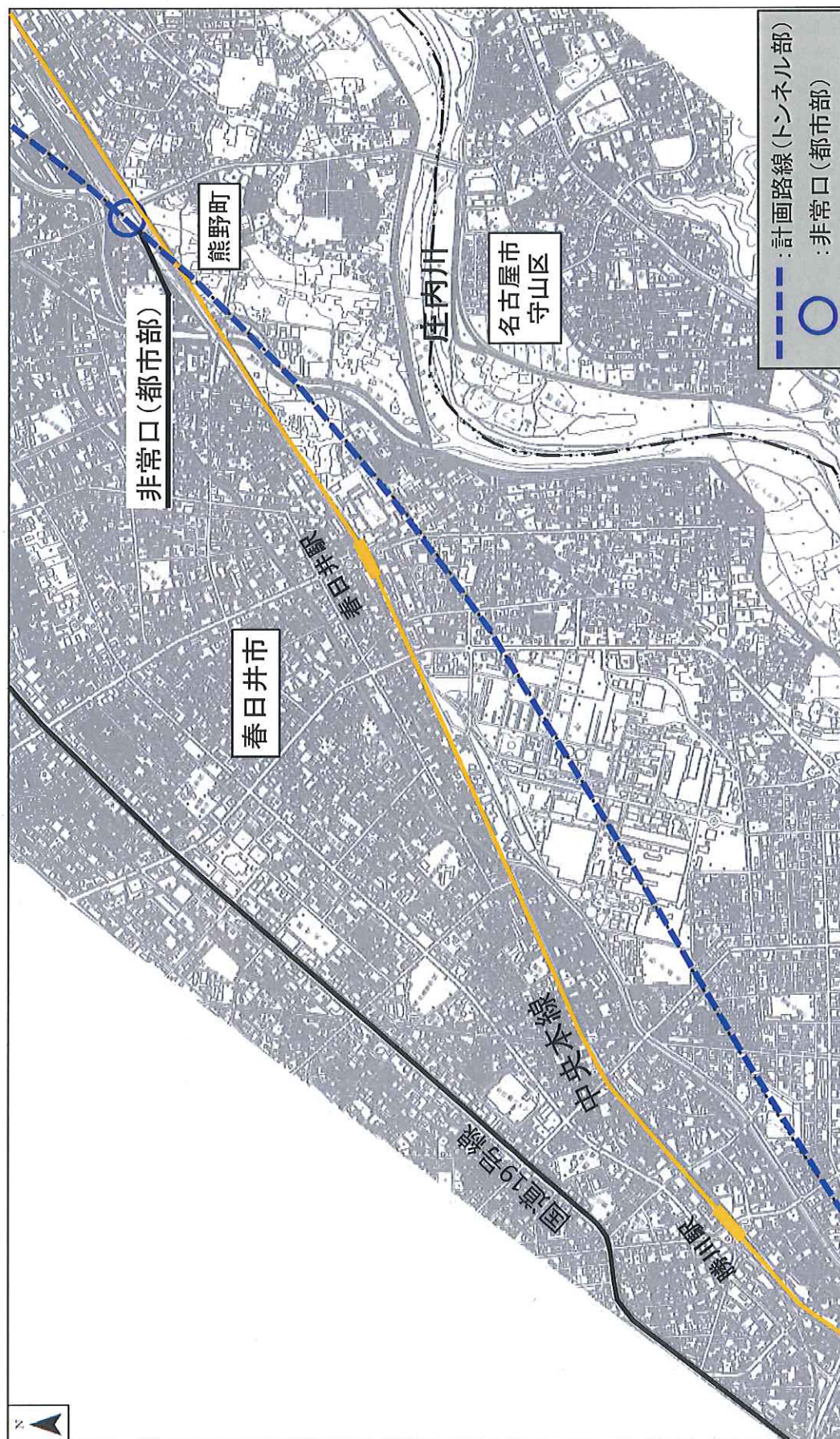
愛知県内(春日井市)の路線概要

8-4



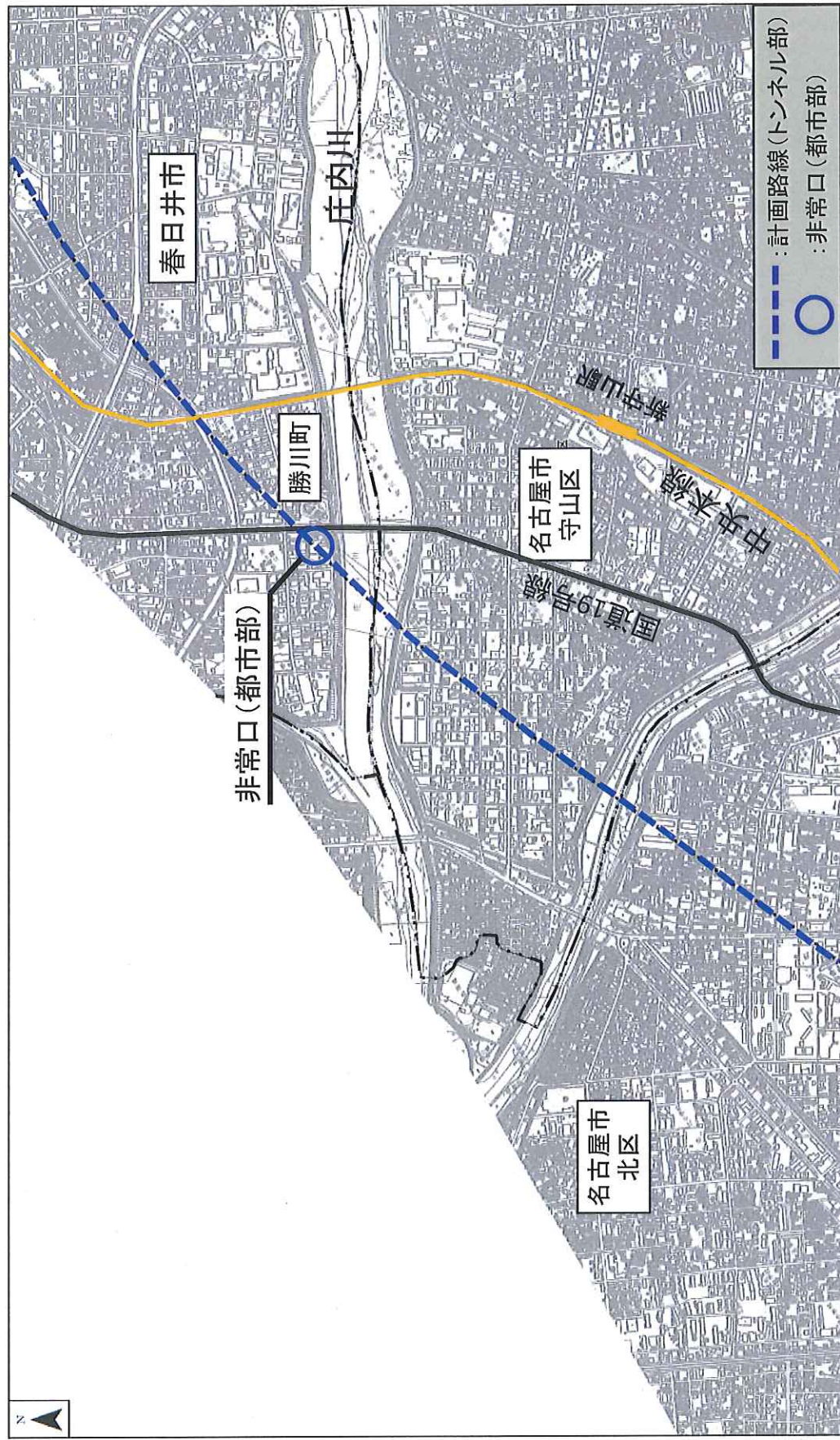
愛知県内(春日井市)の路線概要

8-5



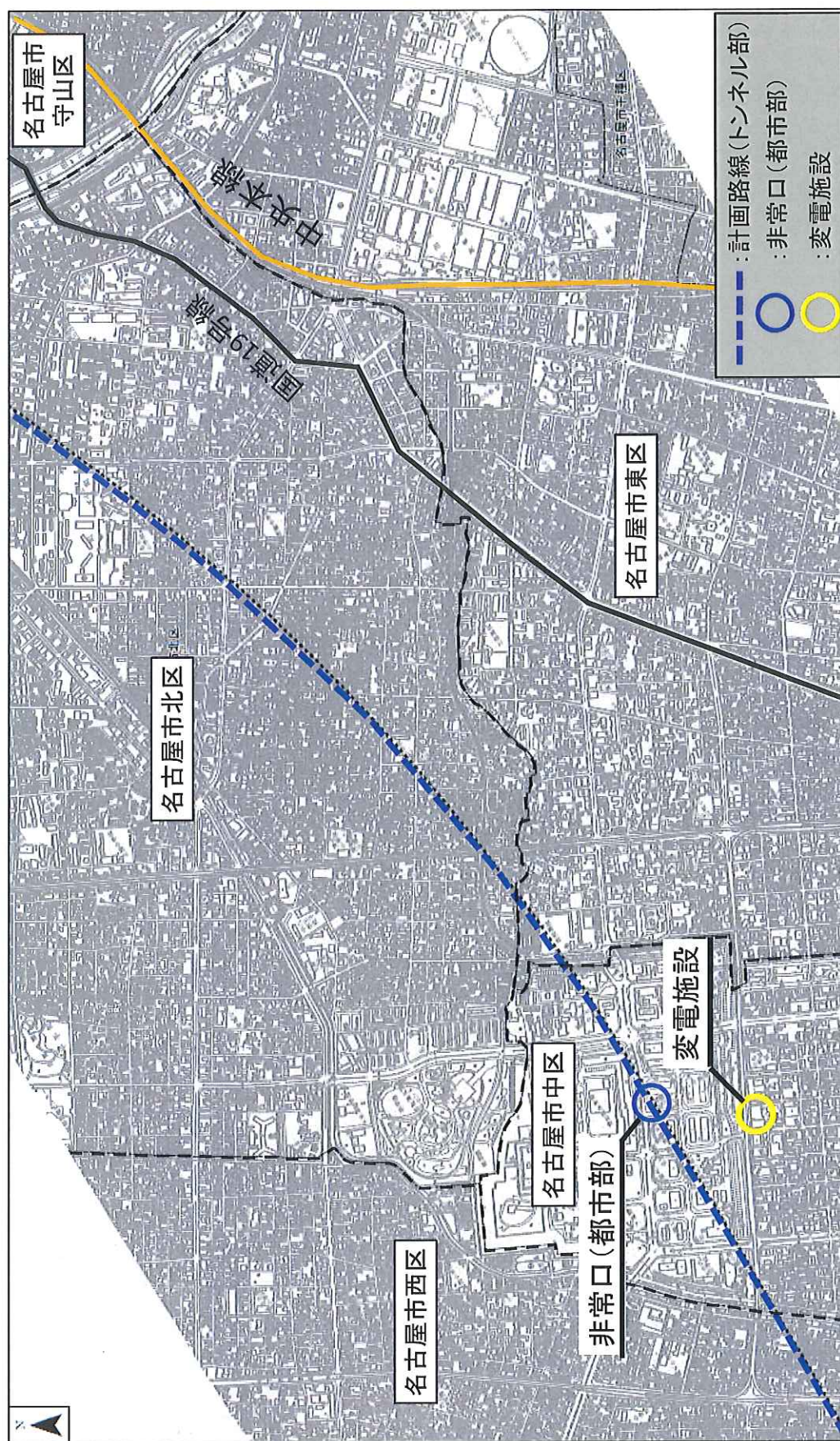
愛知県内(春日井市・名古屋市の路線概要)

6-8

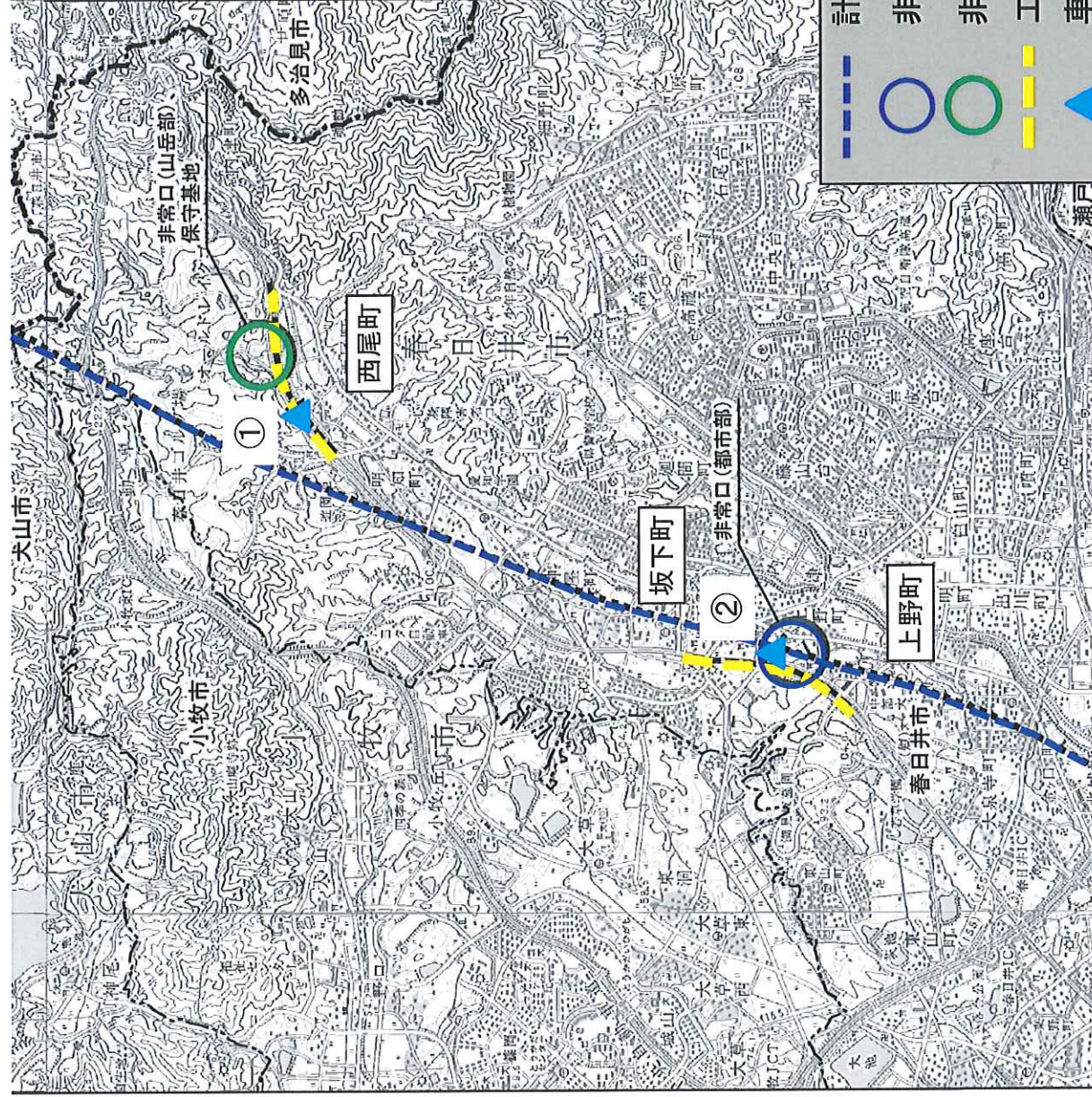


愛知県内(名古屋市)の路線概要

8-7



強音・振動予測位置(春日井市内)



数台固定車

①最大272台/日

②最大736台/日

計画路線(トンネル部)

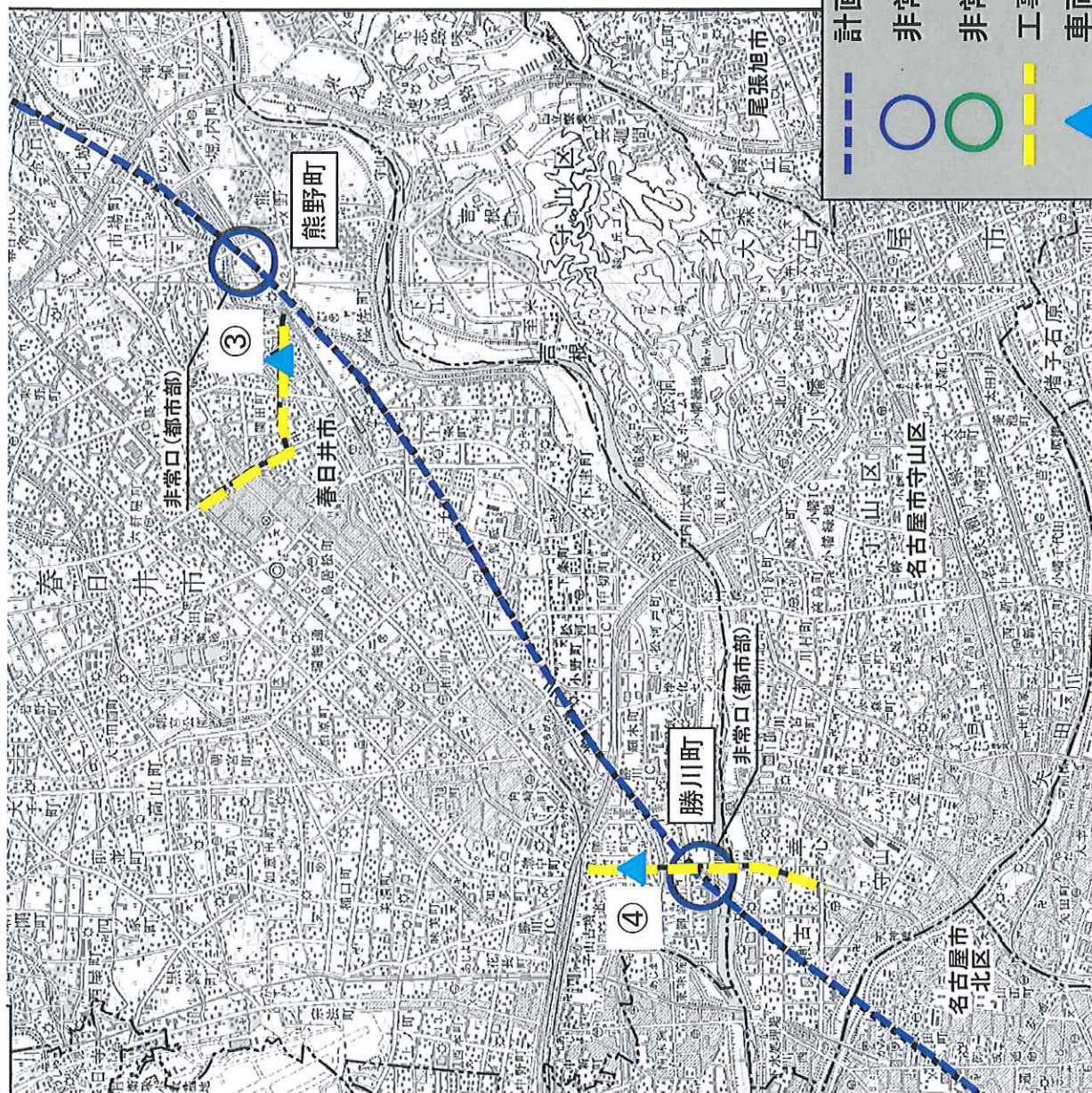
非常口(都市部)

非常口(山岳部)、保守基地

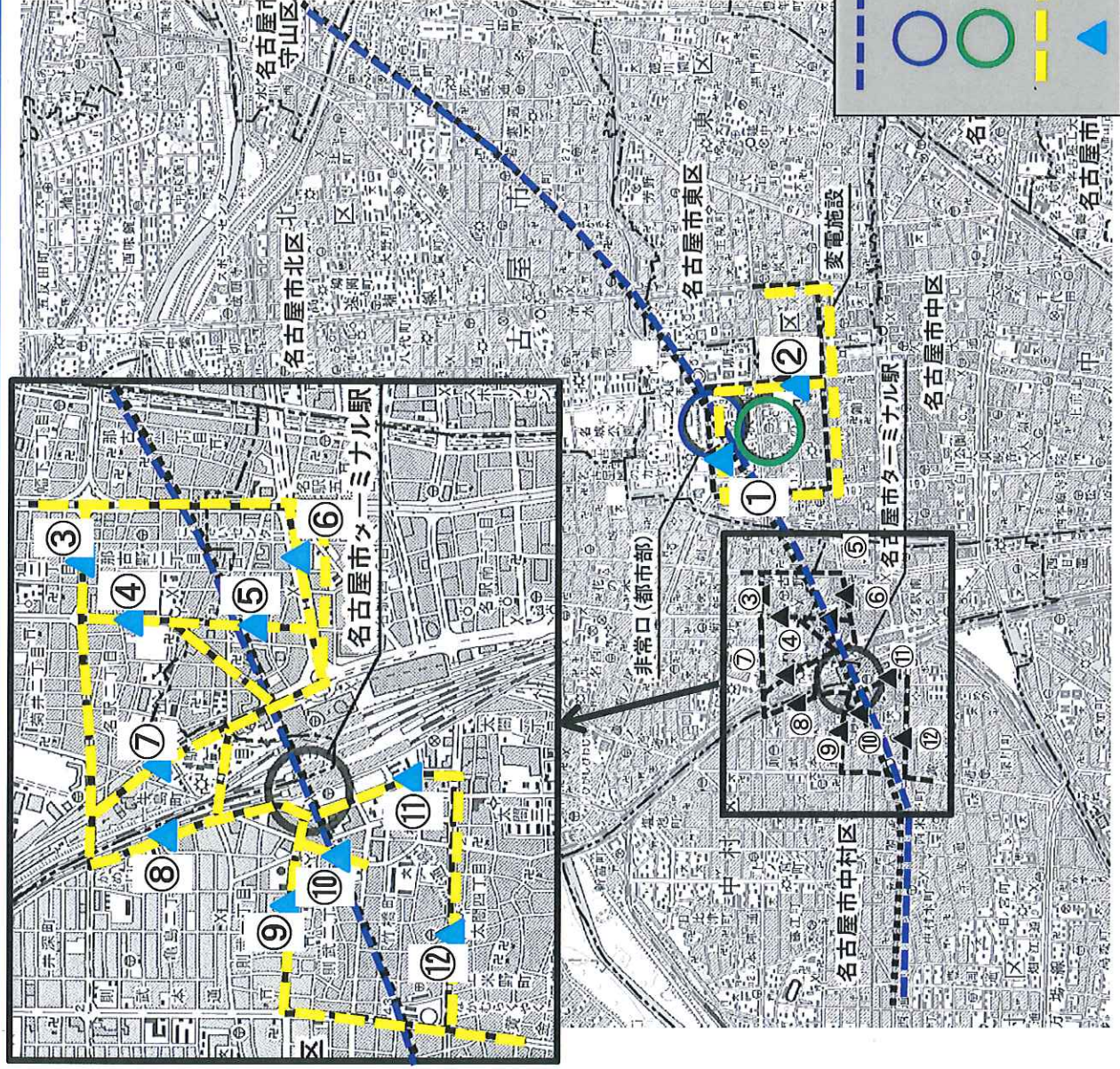
工事用車両一ト

車両の運行に係る予測地点

騒音・振動予測位置(春日井市内)



騒音・振動予測位置(名古屋市内)



車両台数

- ①最大776台/日
- ②最大792台/日
- ③最大642台/日
- ④最大522台/日
- ⑤最大240台/日
- ⑥最大522台/日
- ⑦最大140台/日
- ⑧最大114台/日
- ⑨最大560台/日
- ⑩最大544台/日
- ⑪最大202台/日
- ⑫最大202台/日

名古屋市のまちづくり構想におけるリニア新幹線の位置づけ

- 名古屋市次期総合計画 ・2017年頃から人口減少・2027年リニア開業予定
三つの重点課題「人口構造変化」「南海トラフ巨大地震」「リニア開業」
- 名古屋駅周辺まちづくり構想(骨子案)
「世界に関たるスーパーターミナル拠点」というが…
- 広域連携の推進 名古屋都市圏の一体開発とセットで(中京都構想など)

リニア開通を新たな理由に大型事業、再開発の促進を狙う

- 都市再生の名ですすむ名駅周辺の再開発 既に231億円もの税金投入
 - ・名古屋駅前の巨大ビル群への補助金 66億4790万円(主な4ビル)
 - ・公共空間整備の名で巨大地下通路 約165億円(ルーセント・笹島南)
- 結果として名古屋駅前への一極集中を促進 アンバランスなまちづくりに？

リニア頼みでいいのか？

- *予定通りの開通が大前提・・・民間大企業に依存するまちづくりでいいのか
- *期待と不安が錯綜・・・ストロー現象 東京大都市圏に飲み込まれる前提か
- *巨大な地下駅建設に伴う諸課題と市街地への具体的な影響は

環境首都の誇りはどこへ 名古屋市の将来構想と相容れないリニア新幹線

- *低炭素都市2050なごや戦略・・・Co2を2050年までに8割削減
- *里山・生物多様性・水循環プラン・・・木曽三川上流部の環境保全
- *防災上の懸念も・・・一極集中のまち＝帰宅困難者対策の増大

環境アセスとJR東海の不誠実 市主催の公聴会に参加しなかった唯一の事業者

- ・JR東海に社会的企業として情報提供・説明責任・環境配慮を求める
- ・環境アセス(2/19市の意見書 3/25県の意見書)自治体の態度が問われる

これからの取り組みを考える

- *リニア計画そのものの冷静な検討
- *名古屋の活性化と魅力向上をさぐる(リニアが来ても来なくても…)

■目的 ○リニア開業後のまちを見据えた概ね 15 年後を目標年次とする。

○特に、リニアが整備されることにより、まちづくりに必要とされることを中心に取りまとめる。

○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り組みを明らかにする。

■背景・課題

○巨大都市圏の形成と名古屋大都市圏における役割

- ・東京と一体化した巨大都市圏を形成して日本の国際競争力を大きく向上させる好機である。
- ・ものづくりの圏域の中心としての役割や中部圏における観光拠点としての役割が一層高まる。

○大都市圏の玄関口としての駅前空間

- ・全国有数のターミナル駅にふさわしい風格や魅力に乏しい。
- ・人が集い、憩える空間が不足している。
- ・歩いて楽しい魅力ある歩行者空間になっていない。

○災害に対する安全性

- ・南海トラフ巨大地震などの大規模地震による被害の発生、帰宅困難者の名古屋駅への集中が危惧されている。
- ・災害発生後、できるだけ早くビジネス機能等が回復することが必要である。
- ・大雨による浸水被害の発生がみられる。

○ターミナル駅としての機能

- ・ターミナル駅としての役割が一層高まるため、誰にもわかりやすい駅空間を形成する必要がある。
- ・速達性の高いリニアの開通、周辺民間開発に伴う乗降客の増加によりターミナルとしての利用が高まることや、高齢化の進展などに配慮した乗換利便性の向上が一層求められる。

○まちの魅力と連続性

- ・周辺には魅力ある地域資源を有する地域が存在している。
- ・歩行者が名駅通の地上・地下に集中している。
- ・栄や名古屋城等は、名古屋駅周辺にはない魅力がある。

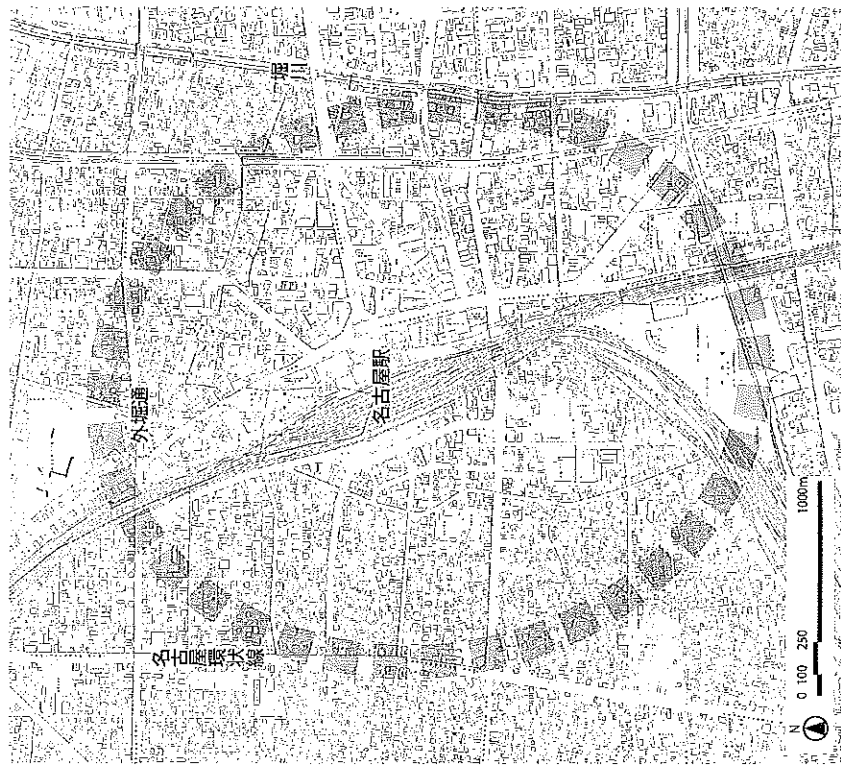
■目標とするまちの姿

○世界に冠たるスーパーターミナル拠点

高いレベルの機能性を備えたまちづくりを着実に進めるとともに、広く観智を集め、世界の人々が集まり、魅了し続けるまちを目指す。

■構想の対象

- ・概ね破線のエリア



【基本方針2】

誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる

- (1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する。
- (2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する。

東西ネットワークの強化

施設間をつなぐ南北ネットワークの強化

リニア上部空間におけるターミナル機能強化やまちづくりに資する有効活用の検討

魅力ある空間の形成と駅へのアクセス

利便性を確保した駅前広場周辺の再整備

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

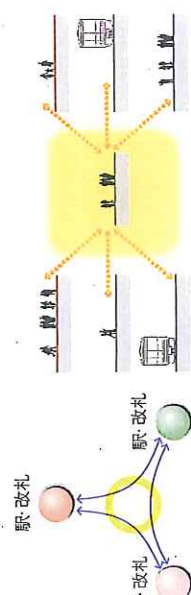
わかりやすい乗換空間の形成

わかりやすい乗換空間の形成

■誰にでもわかりやすく利用しやすい空間を形成する

- 各鉄道間の主動線を明確化し、既存施設の配置によって迂回・分散される動線をできるだけ直線化
- 視認性や移動性が高い乗換空間「(仮称)ターミナルスクエア」を形成
- 乗換を支える案内サインの充実

(仮称)ターミナルスクエア (イメージ図)



※ターミナルスクエアとは、複数の交通機関の乗換が一目で分かる空間であり、歩行者動線の円滑化や滞留、案内情報サービス等の提供を行う広場。

■スムーズな乗換動線を確保するとともに、交通施設を効率的・効果的に配置する

- リニアと都心方面、中部国際空港、観光地、周辺都市を結ぶ鉄道との迅速・円滑な乗換動線を強化
- 乗換主動線には、エレベーターやエスカレーターなどを配置し、スムーズな移動を確保
- バス・タクシーなどの乗降施設を適切に配置するとともに、東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化
- 公共交通の迂回・分散を図りつつ、駅への自動車利用等のアクセス利便性を改善

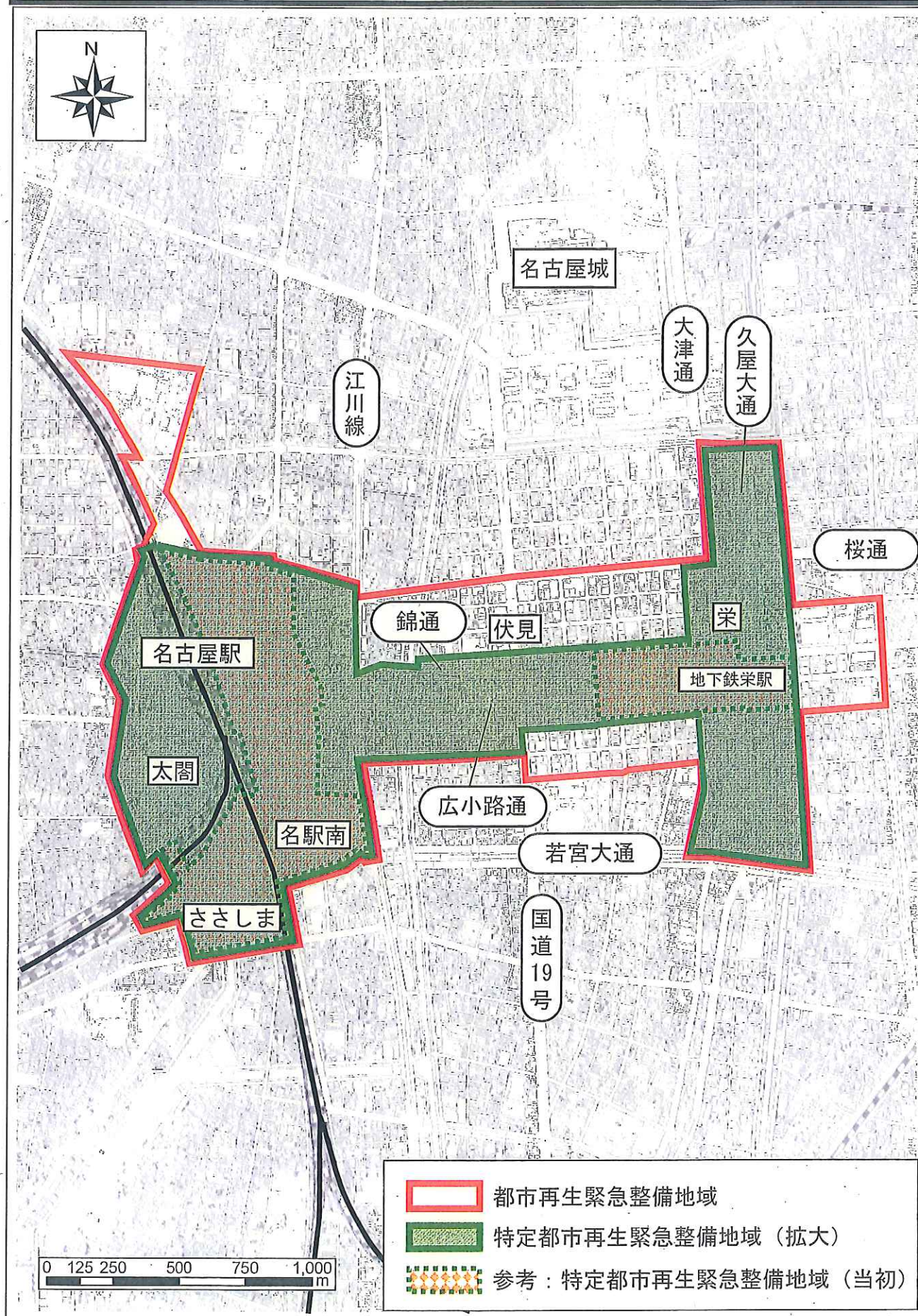
鉄道駅、バスセンターの再整備等により利便性・快適性の高い空港アクセスと地域交通の拠点を形成

東西ネットワークの環境整備

南北ネットワークの強化

0 20 50 150m

名古屋駅周辺・伏見・栄地域





都市再生緊急整備事業

番号	名前	住所	面積	延床	工期	補助金
①	牛島南第一種市街地再開発事業(名古屋ルーセントタワー)	西区牛島町627番	約14,100㎡	約143,400㎡	H13.6～H19.1	まちづくり交付金(国土交通省)市街地再開発事業(国土交通省・愛知県・名古屋市)先導型再開発緊急促進事業(国土交通省)
②	納屋橋西第一種市街地再開発事業(アクアタウン納屋橋)	中村区名駅五丁目3308番	約4,600㎡	約49,200㎡	H16.5～H18.11	まちづくり交付金(国土交通省)市街地再開発事業(国土交通省・愛知県・名古屋市)先導型再開発緊急促進事業(国土交通省)
③	栄4丁目(名古屋広小路プレイス)	中区栄四丁目2番				
④	東桜一丁目(アーバンネット名古屋ビル)	東区東桜一丁目1番				
⑤	名古屋伏見プロジェクト(名古屋インターシティ)	中区錦一丁目1102番他	約3,300㎡	約36,000㎡	H18.9～H20.9	-
⑥	納屋橋東第一種市街地再開発事業(納屋橋ルネサンスタワーズ(仮称))	中区栄一丁目2番他	約11,100㎡	約112,000㎡	H26～H28年度(予定)	市街地再開発事業
⑦	栄三丁目30番地区優良建築物等整備事業(松坂屋南館増床分)	中区栄三丁目30番	約2,200㎡	約20,100㎡	H13.11～H15.9	優良建築物等整備事業(国土交通省)
⑧	栄三丁目6番地区市街地再開発事業(ランック)	中区栄三丁目6番	約6,300㎡	約69,000㎡	H14.7～H17.2	市街地再開発事業
⑨	名駅四丁目7番地区優良建築物等整備事業(ミッドランドスクエア)	中村区名駅四丁目7番	約11,600㎡	約194,000㎡	H16.1～H18.9	優良建築物等整備事業(国土交通省・愛知県・名古屋市)先導型再開発緊急促進事業(国土交通省)
⑩	名駅四丁目27番地区優良建築物等整備事業(モード学園スパイラルタワーズ)	中村区名駅四丁目27番他	約3,540㎡	約49,000㎡	H17.10～H20.2	優良建築物等整備事業(国土交通省・愛知県・名古屋市)暮らしにぎわい再生事業(国土交通省)先導型再開発緊急促進事業(国土交通省)
⑪	愛知県産業労働センター整備・運営事業(ウインクあいち)	中村区名駅四丁目4番	約3,900㎡	約44,000㎡	H19.5～H21.9	優良建築物等整備事業(国土交通省・愛知県)都市再生総合整備事業(国土交通省・愛知県)
⑫	名古屋ビルディング	中村区名駅四丁目6番				
⑬	ささしまライブ24土地区画整理事業	中村区～中川区	約22.1ha	未定	H11～H28年度	土地区画整理事業(国土交通省)
⑬-1	(仮称)グローバルゲート	中村区平池町4丁目60番7他	約17,300㎡	約157,000㎡	0	-
⑬-2	愛知大学	中村区平池町4丁目60番6他	約15,100㎡	1期 約63,000㎡ 2期 約27,000㎡	1期:H21～H23年度 2期:H24～H26年度(予定)	-
⑬-3	中京テレビ 新社屋	市中村区平池町4丁目60番11	約7,000㎡	未定		-
⑭	名駅四丁目4番南地区優良建築物等整備事業(名古屋クロスコート)	中村区名駅四丁目4番	約2,800㎡	約30,100㎡	H22～H24年度(予定)	優良建築物等整備事業(国土交通省)
⑮	名駅一丁目1番地区(北地区)	中村区名駅一丁目1番 中村区名駅二丁目1番	約12,200㎡	約180,300㎡	H24.11～H27.4	-
⑯	名駅一丁目1番地区(南地区)	中村区名駅一丁目1番 中村区名駅二丁目1番	約11,700㎡	約264,000㎡	H24.8～H29.3	-
⑰	名駅三丁目27番地区	中村区名駅三丁目27番、28番	約9,150㎡	約150,000㎡	H25.5～H27.10	-
⑱	名駅四丁目10番地区	中村区名駅四丁目10番、11番	約4,230㎡	約49,700㎡	H26.10～H28.6	-
⑲	名駅一丁目1番計画 西地区	西区名駅一丁目				-
⑳	名鉄百貨店等	中村区一丁目2番外				-
㉑	錦三丁目25番地区	中区錦三丁目	約6,000㎡			
㉒	丸栄・栄町ビル等	中区栄三丁目、錦三丁目				
㉓	錦二丁目20番地区	中区錦二丁目	約4,000㎡			
㉔	ナリタケ地区	西区則武新町三丁目				
㉕	シティータワー名古屋 久屋大通公園	東区泉一丁目	約2,400㎡	約22,800㎡	H23.6～H24.11(予定)	

	施設名	工期
㉖	椿町線(都市計画道路)	平成12年度～平成28年度(予定)
㉗	地区幹線道路(牛島南再開発地区計画における2号施設)	平成16年度～平成18年度
㉘	地下歩行者通路(牛島南再開発地区計画における2号施設)	平成16年度～平成18年度
㉙	広場(牛島南再開発地区計画における地区施設)	平成16年度～平成18年度
㉚	歩道(名駅四丁目地区都市再生事業計画における公共施設)	平成18年度～平成18年度
㉛	地下通路(名駅四丁目27番地区都市再生事業計画における公共施設)	平成17年度～平成19年度
㉜	地下公共空間(名古屋駅周辺地下公共空間整備)	平成25年着工予定
㉝	久屋大通再生事業	
㉞	TV塔再生事業	

名古屋駅周辺の民間再開発事業について

地区名 (建物名称)	竣工年度	補助金総額 (千円)
牛島南 (名古屋ルーセントタワー)	平成18年度	3,664,800
名駅四丁目7番 (ミッドランドスクエア)	平成18年度	1,804,900
名駅四丁目27番 (モード学園スパイラルタワーズ)	平成19年度	800,000
名駅四丁目4番南 (名古屋クロスコートタワー)	平成24年度	378,200

備考 補助金総額には、国費・県費を含む。

名古屋駅周辺地下公共空間整備について

	地下公共空間整備	ルーセントアベニュー
概算整備費	約134億円	約31億円

※概算整備費には支障移設費を含む

1 ささしま・名駅南地区方面への歩行者空間の整備方針

＜位置図＞

名鉄百貨店
旧ヤング館
(ヤマダ電機)

モード学園
スパイラル
タワー

＜広小路線＞

三井ビル

笹島交差点

下広井町交差点

＜広井町線＞

ささしま地区

名駅南地区

① 第1段階整備箇所(2カ所)

② 第2段階整備箇所

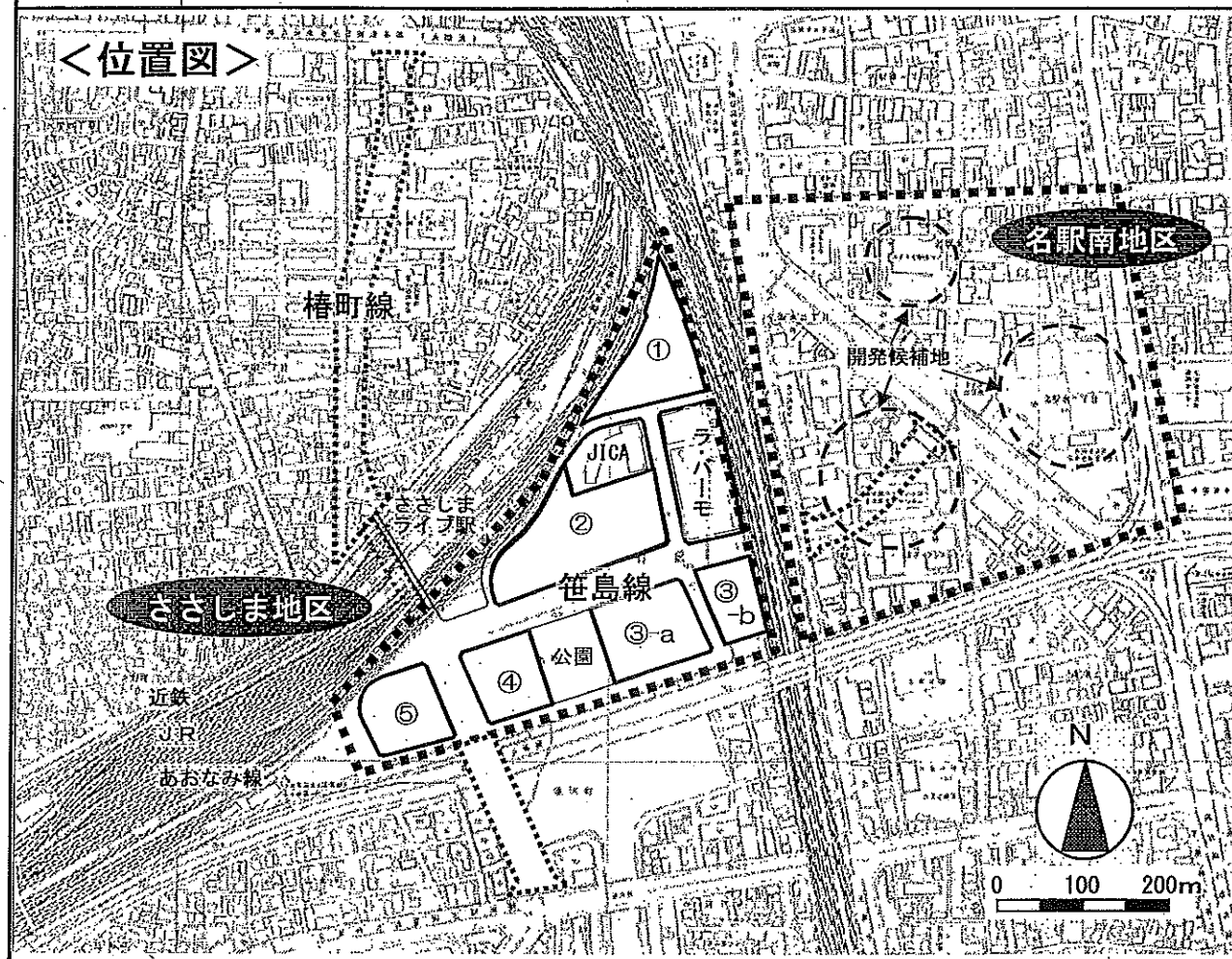
③ 第3段階整備箇所

0 100 200m

N

2 ささしま・名駅南地区の開発進捗

概 況	地元関係者による協議会が発足するなど、まちづくりの機運が高まっており、ささしま地区では、施設の建設スケジュールが具体化しつつある。		
ささしま地区	①日本郵便株式会社用地		事業用定期借地権者募集手続き中
	②(仮称)グローバルゲート		平成29年度開業予定
	③愛知大学 名古屋校舎	a 第1期	平成24年4月 開校
		b 第2期	平成27年度開校予定
	④中京テレビ放送株式会社本社		平成28年度開業予定
	⑤(仮称)ロイヤルパークスささしま		平成27年末完成予定
	基盤整備(椿町線等)		平成28年度末完成予定
名 駅 南 地 区	地元地権者等からなる名駅南地区まちづくり研究会で、土地利用転換の方向性等が検討されている。		



- (注) 1 ささしま地区は、ささしまライブ24まちづくり協議会の対象範囲を示す。
 2 名駅南地区は、名駅南地区まちづくり研究会の対象範囲を示す。
 なお、当該地区内の「開発候補地」は、名駅南地区まちづくり研究会における「拠点づくりが期待されるエリア」を示す。

3 広井町線の断面歩行者量の将来予測

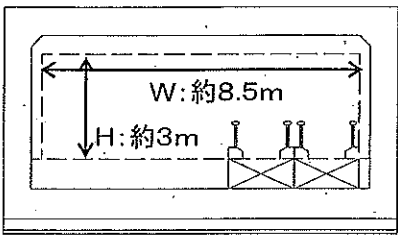
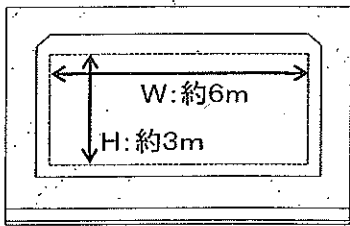
区 分	歩行者量
現 況 (平成24年5月時点)	約 4,500人
今後の開発に伴う増加 (将来予測)	約 6,800人
計	約11,300人 〔 地上 1 : 地下 3 約2,800人:約8,500人 〕

備考1 歩行者量は、ピーク時（平日の午前8時台）の1時間あたり

2 今後の開発に伴う増加は、ささしま・名駅南地区の開発床面積を約50万㎡と想定して算出

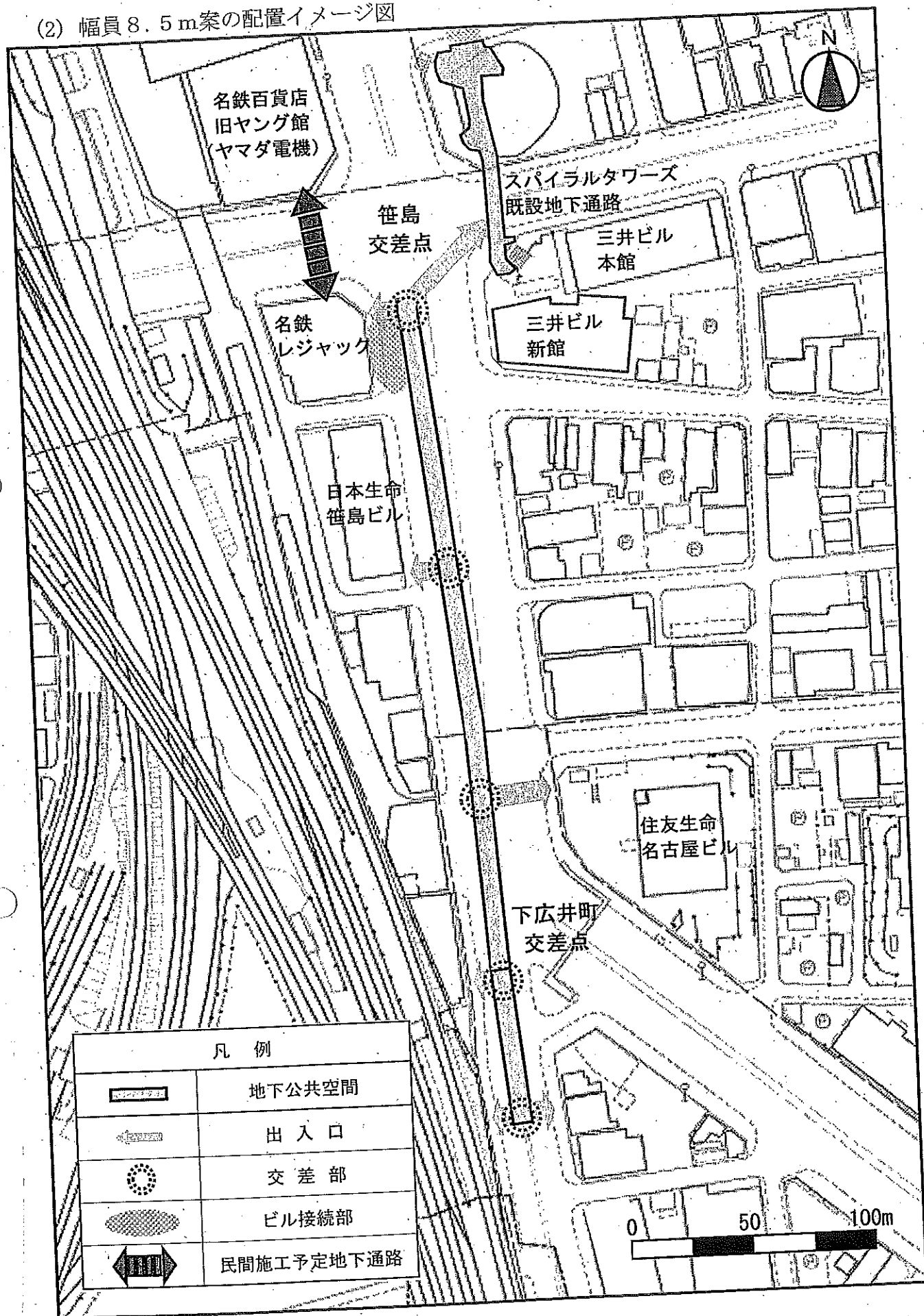
4 地下公共空間の整備計画案

(1) 施設概要と概算整備費

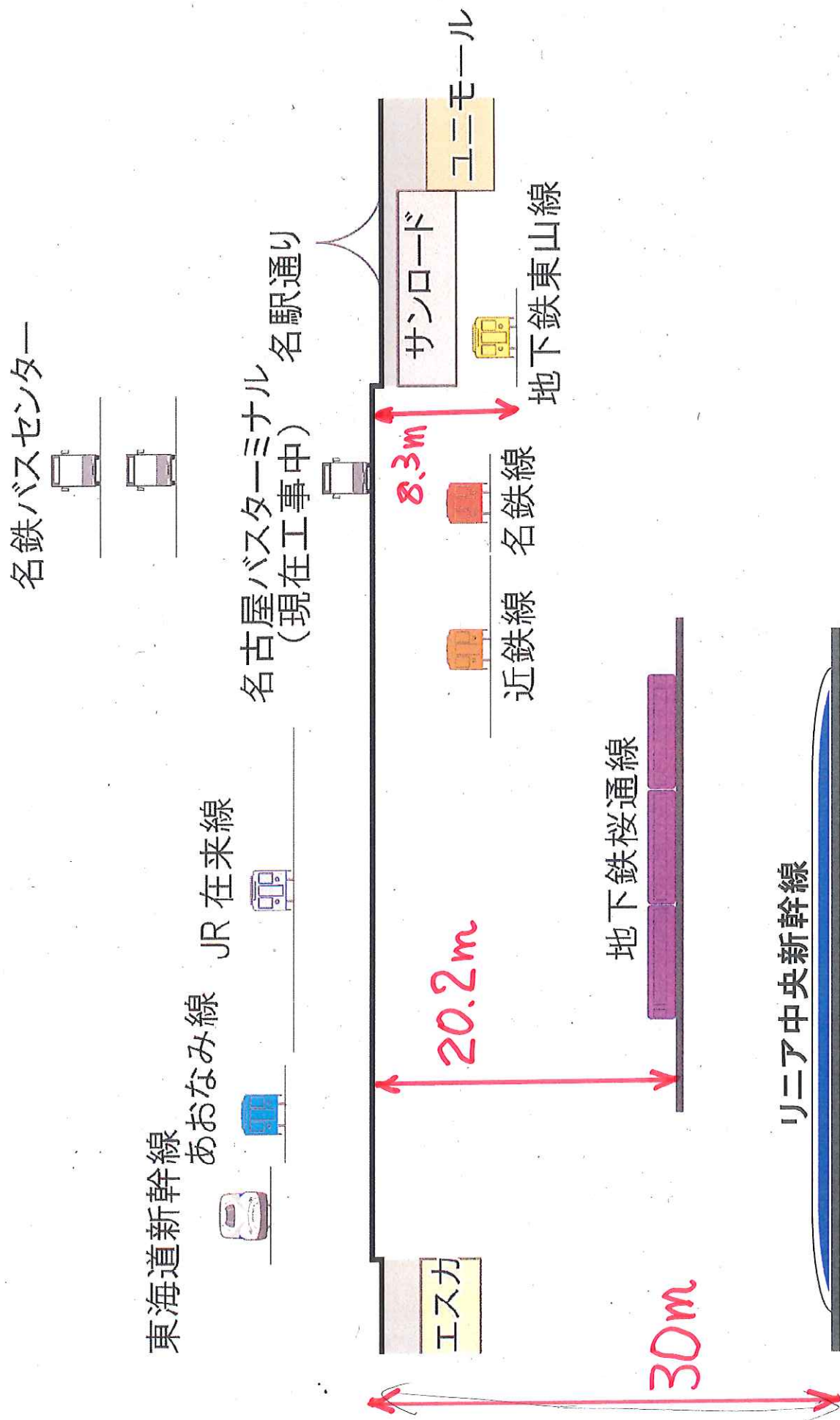
区 分		幅員8.5m案	幅員6m案
延 長		約390m	約390m
出入口数		7箇所	7箇所
導入設備		ムービングウォーク 2列	—
断 面 イメージ図			
概算整備費	支障移設 用地取得	約 29 億円	約 29 億円
	本体工事	95	85
	ムービング ウォーク設置	10	—
	計	134	114

備考 維持管理費については、両案とも保守管理費、水光熱費、設備修繕費が必要
なお、幅員8.5m案については、ムービングウォーク点検費が別途必要

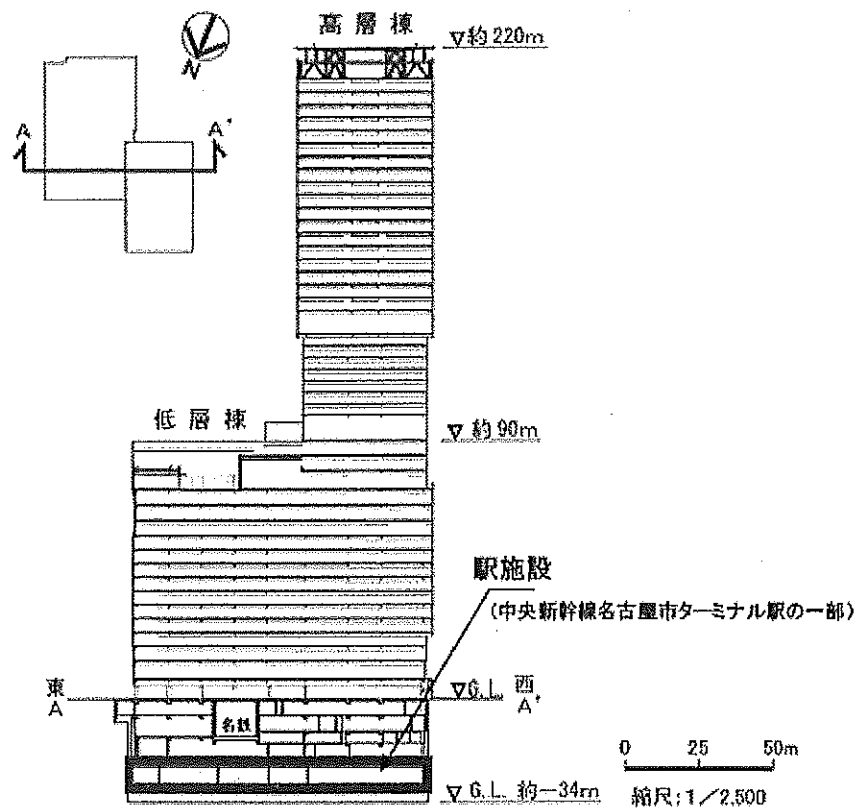
(2) 幅員 8.5 m 案の配置イメージ図



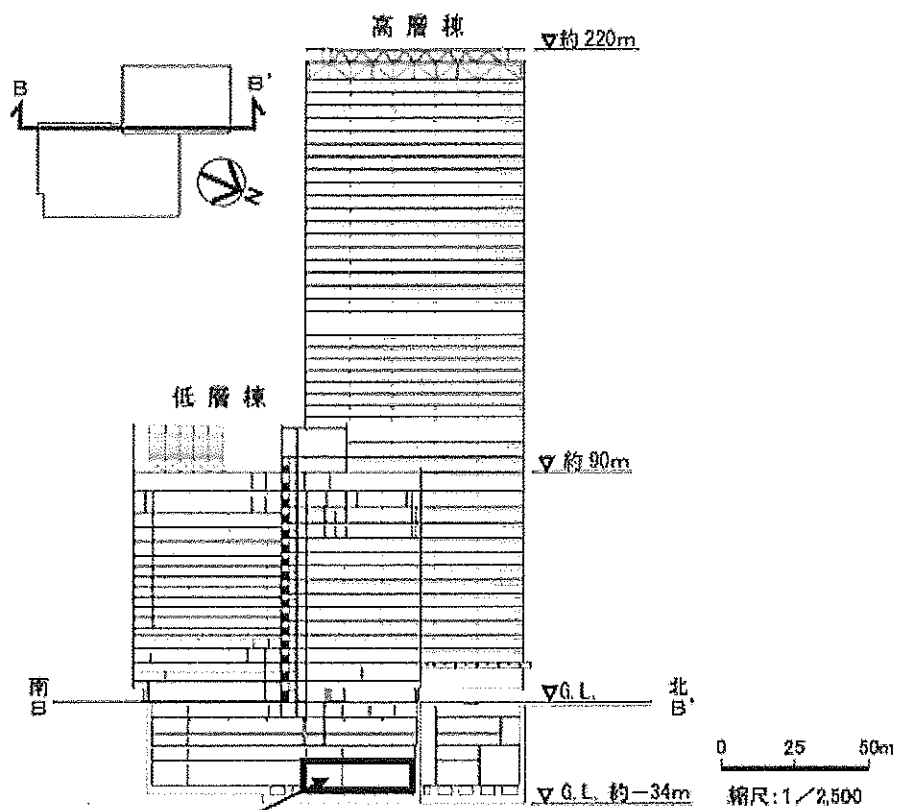
～名古屋駅における交通施設の配置状況（断面イメージ）～



【変更後】



東西断面図



南北断面図

(中央新幹線名古屋駅ターミナル駅の一部)

[トップページ](#) [市政情報](#) [分野別の計画・指針・調査結果](#) [ごみと環境保全](#)
[地球温暖化防止対策と名古屋市の取り組み](#) (現在の位置)市のCO2排出量はどれくらい?

市の温室効果ガス排出量はどれくらい?

ソーシャルメディアへのリンクは別ウィンドウで開きます

[ツイート](#)
[シェア](#)
[このページを印刷する](#)

最終更新日:2013年10月11日

温室効果ガス排出量(2010年度)について

低炭素都市なごや戦略実行計画の進行管理の一環として、2010年度(平成22年度)の温室効果ガス全体の排出量を調査しましたので、その結果を報告します。

調査結果の概要

調査結果の概要

区分	1990年度 (基準)	2009年度	2010年度	2020年度 (目標)
温室効果ガス排出量(万トン-CO ₂)	1,739	1,467	1,365	1,310
基準年度比		15.6%削減	21.5%削減	25%削減
前年度比		5.2%削減	7.0%削減	

添付ファイル

[名古屋市域からの温室効果ガス排出量\(2010年度\)の調査結果について\(概要版\)](#) (PDF形式、251.06KB)

[名古屋市域からの温室効果ガス排出量\(2010年度\)の調査結果\(全文\)](#) (PDF形式、369.72KB)

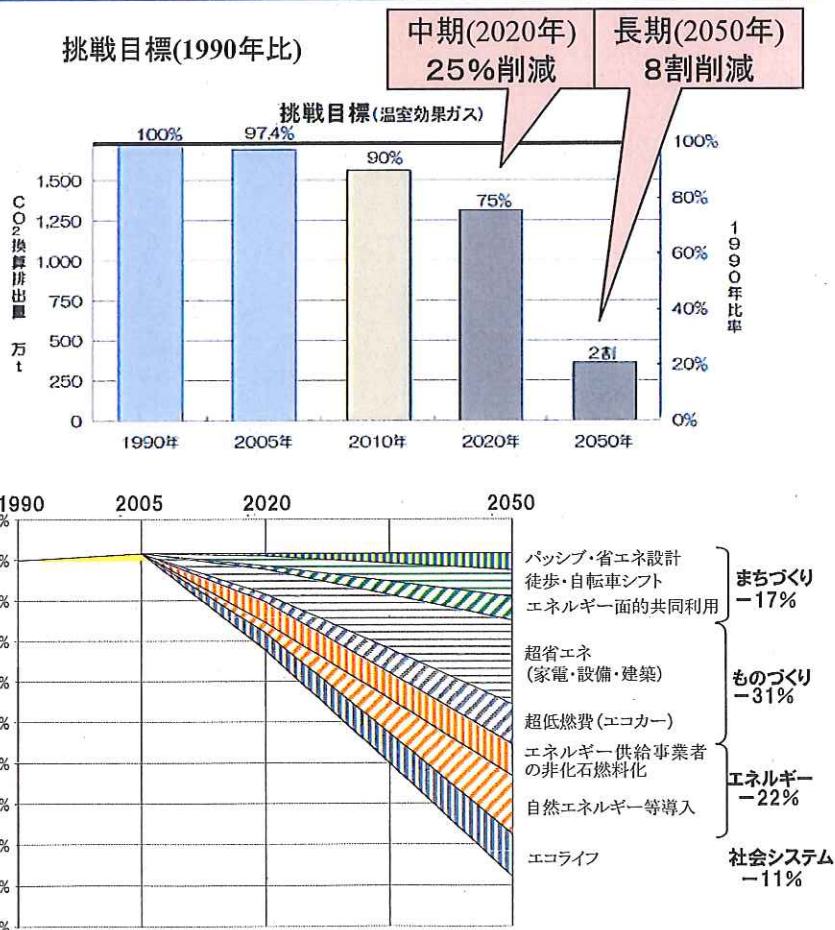
削減の目標

挑戦目標とマイナス80%のロードマップ

長期(2050年)の一人あたりの排出量を日本全体で8割削減するのと同じ割合で、名古屋市でも、1990年と比べて温室効果ガス排出量の8割削減にチャレンジします。

中期(2020年)の挑戦目標は、まちづくりやライフスタイルの転換などに積極的に努めることで、25%削減とします。

上図:名古屋市の温室効果ガス排出量と挑戦目標量

 下図:CO₂排出量削減の試算(ロードマップ)


● 主な取り組み

① 流域連携【共通】

お客さまが水源地等を訪れ植樹や清掃などを行う「木曽川さんありがとう」、木曽三川の上流部に下水処理施設をもつ自治体と水処理に関する情報や技術の交換を実施する「水処理ネットワーク」、流域の市町村が農作物や特産品を浄水場などで販売する「エコ市」など、木曽三川流域の良質な水環境を守るため、さまざまな上下流交流事業を実施します。



【エコ市】

平成 22 年度 (見込)	実施
計画目標 (平成 23~27 年度)	継続実施

平成 22 年 10 月に開催された生物多様性条約第 10 回締約国会議（COP10）を機に、水の環・人の和・生物の輪の視点から森・川・海の水でつながる命をテーマとする「流域自治体宣言」を木曽三川流域の自治体の総意として発信しました。

今後は、この「流域自治体宣言」を踏まえ、流域自治体との連携を深めるとともに、団体・市民レベルでの交流の発展につながる具体的方策を検討・実施します。



平成 22 年度 (見込)	流域自治体シンポジウムの開催 流域自治体フォーラムの開催
計画目標 (平成 23~27 年度)	方策の検討・実施