

令和 2 年度
弥富相生山線の道路建設に係る学術検証懇談会

令和 3 年 3 月 3 0 日

目次

- 1． 学術検証懇談会について
- 2． 弥富相生山線について
- 3． 調査内容、結果
 - (1) 植物について
 - (2) ヒメボタルについて
 - (3) 道路交通について
 - (4) 生活環境について
- 4． 市民生活の質（QOL）の視点からの整理

1. 学術検証懇談会について

平成22年から現在に至る経緯

- ・市長による事業の中断（平成22年度）
- ・学術検証委員会の開催（平成22年度）

目的 相生山緑地の道路建設に係る諸課題や問題点を広く学術の観点から総合的に検証

概要 専門分野の学識者で構成

平成22年2月から10月までに計6回開催

12月9日河村市長に検証結果の報告

- ・国道302号及び名古屋第二環状自動車道供用開始（平成23年3月）
- ・地下鉄桜通線が野並～徳重間を延伸（平成23年3月）
- ・市長による道路事業廃止表明（平成26年12月）
- ・学術検証委員会の報告書をもとに調査検証とそれに伴う対策として通り抜け交通対策、渋滞対策を実施
- ・相生山緑地 緑地計画検討会開催（令和2年10月）
- ・学術検証懇談会の開催（令和3年3月）

現在、弥富相生山線のあり方については、地元住民や市民団体、市議会などの方々から様々なご意見を頂いております。そのような状況下で、今年度は工事中断から10年経過した現在の状況を踏まえた調査・検証を行うこととなり、市長からは当時の委員の方にご意見を伺うよう指示があり懇談会開催に至りました。

1. 学術検証懇談会について

平成22年度における学術検証委員会報告書について

- 学術検証委員会で定められた検討すべき観点（表1）
目標：真に豊かな成熟社会のための、市民生活（QOL）の質の向上維持
評価軸：経済機会、生活・教育・文化機会、快適性・リラクゼーション機会、安心・安全性、環境負荷性
- 相生山緑地の道路建設事業についての学術的な検証
 - ・道路建設に対する学術的な評価（表6）
 - ・道路建設中止・構造物撤去に対する学術的な評価（表7）
- 弥富相生山線の建設のプラス効果
 - ・周辺道路の交通渋滞緩和
 - ・救急車両の到着及び搬送時間の短縮等の交通輸送の効率改善、
 - ・相生山緑地へのアクセス向上
 - ・緑地全体の防災機能の向上
 - ・単一植生化への遷移速度の緩和
- 弥富相生山線の建設のマイナス効果
 - ・新たな交通渋滞や相生山緑地周辺での過密駐車等の道路交通関係に関わる影響
 - ・乾燥化による生物相の貧困化とりわけヒメボタルの生息環境の劣化

令和2年度における検討

- ・平成22年から10年間の交通、環境の推移を踏まえた報告書の再確認
- ・報告書をもとに実施した対策の検証
- ・市民から頂いている質問項目に沿って再整理
- ・QOLに影響を与える要因の変化の度合いについて見える化

学術検証懇談会でお願いしたいこと

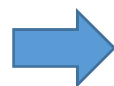
- ・10年経過したことによる交通状況と環境の変化を踏まえた再度の学術検証
- ・新たな知見等からのご意見

1. 学術検証懇談会について

令和2年度における検討項目について

	市民の意見	調査項目	調査・分析の監修 (敬称略)
植物について	・道路整備による環境への影響が心配。 ・環境に配慮して整備してきたのではないか。	植物調査	大場 寺井 増田
ヒメボタルについて	・道路ができるとヒメボタル等の生息環境に与えるダメージが大きい。 ・街の中のお堀でたくさん生息しているし、緑地内のいたるところで観察できる。	ヒメボタル成虫調査	
		ヒメボタル幼虫調査	
		小型貝類調査	
道路交通について	・地下鉄延伸や名二環、302号が完成したことで、弥富相生山線の必要性はなくなるのではないか。 ・弥富相生山線が整備されることを前提に、生活している住民の気持ちはどうなるのか。	現状確認	加藤 秀島 松本
		将来交通量推計	
生活環境について	・弥富相生山線を災害時には避難路として、また、緊急車両が通行できるようにしてほしい。 ・整備より、排気ガスや騒音の課題が発生するのではないか。	道路整備の影響調査	大場、寺井、増田 加藤、秀島、松本
		緊急車両通行時間調査	
		避難時間調査	
		通り抜け交通状況調査	

QOLの視点からの整理

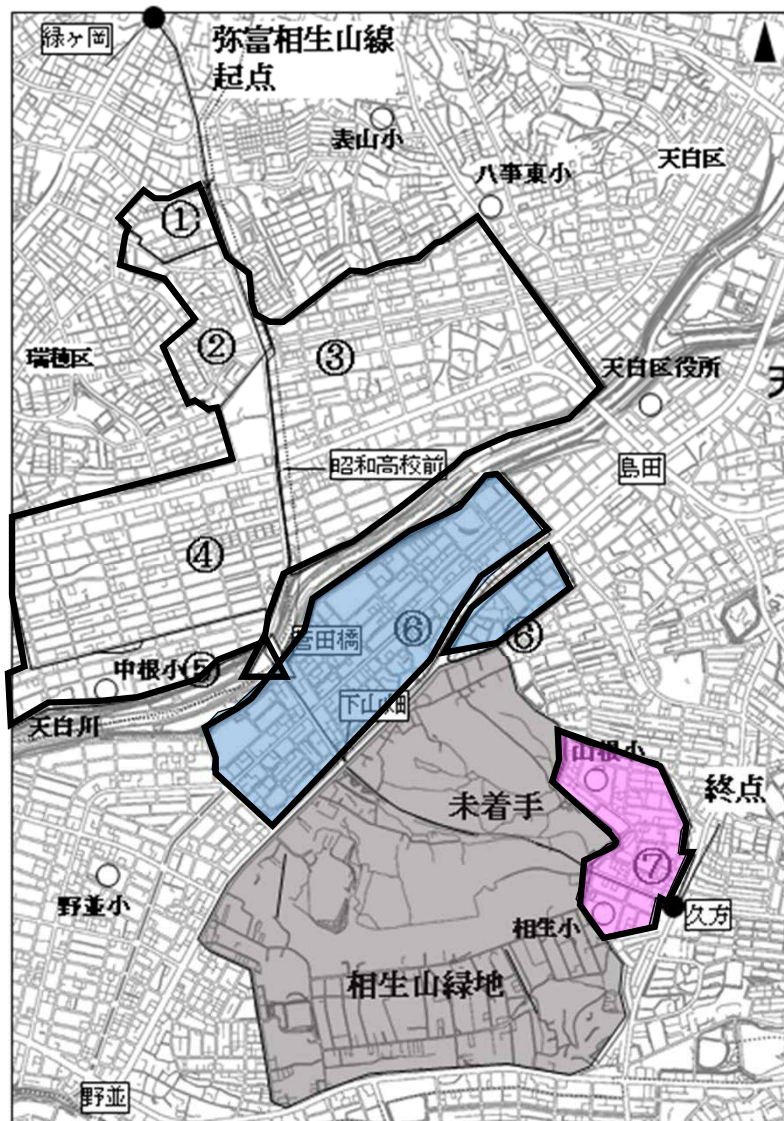


QOLに影響を与える要因の変化の度合いについて見える化

2. 弥富相生山線について

まちづくりの経緯

弥富相生山線と道路計画区域沿線開発の経緯



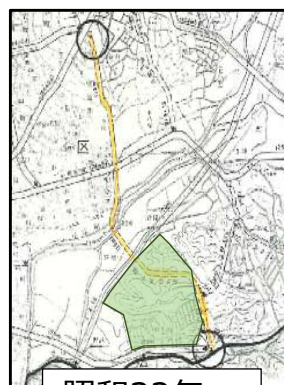
沿線開発の経緯確認 (区画整理事業)

- ①昭和17年～昭和35年
- ②昭和35年～昭和44年
- ③昭和36年～昭和47年
- ④昭和15年～昭和35年
- ⑤昭和39年～昭和46年

↓ 昭和59年 菅田橋

- ⑥昭和53年～平成2年
- ⑦昭和45年～昭和60年

都市計画の経緯確認



昭和32年
天白村合併



昭和50年
沿線土地利用の
変更に対応

年代	弥富相生山線整備 延長 (整備進捗率)	区画整理 施工面積 (整備進捗率)
昭和40年代	約1.5 km (約48%)	153 ha (約69%)
昭和50年代	約1.7 km (約52%)	153 ha (約69%)
昭和60年代	約1.9 km (約61%)	170 ha (約77%)
平成初期	約2.3 km (約72%)	221 ha (100%)

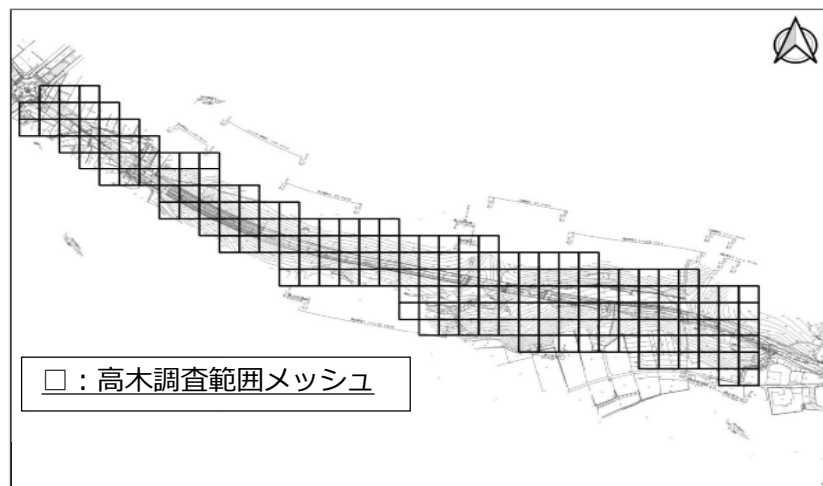


- ・弥富相生山線整備と共に沿線のまちづくりが進められてきた。
- ・道路整備計画の中断により地域課題が発生している。

3 - (1) 植物について 植物調査 (1)

道路区域を中心に樹木調査を行い、整備によるエッジ効果の影響を調査

高木調査対象範囲



低木調査対象範囲



高木の生育状況

調査年度		本数	※総材積量 胸高直径×胸高直径×樹高			蒸散量 (tH2O/hr)	
			平均樹高 (m)	平均胸高直径 (cm)	総材積量※ (m³)	ヒノキ林 (0.2ha)	コナラ林 (1.3ha)
整備前	H15	1,052	11.5	16.9	448.32	0.93	6.33
中断後	H23	543	12.9	20.1	379.87	1.08	4.03
現在	R2	754	12.3	20.0	549.48	1.75	5.69

低木の生育状況

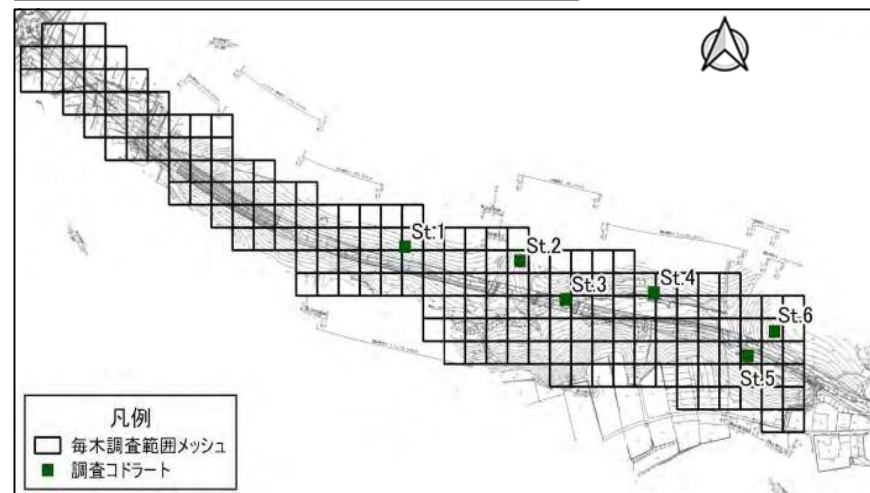
			種数	個体数
シェッド部	整備前	H16	58	3,868
	現在	R2	78	2,547
道路西	整備前	H16	52	8,854
	現在	R2	76	3,754
橋脚西	整備前	H16	27	1,338
	現在	R2	67	1,483
未着手	整備前	H16	29	3,200
	現在	R2	56	1,969
橋脚東	整備前	H16	21	430
	現在	R2	33	259
道路東	整備前	H16	37	2,665
	現在	R2	63	1,233

- ・高木の樹木本数は、整備に伴う減少からの回復傾向にある。
- ・樹林の成長に伴い、総材積量や蒸散量の回復が確認された。
- ・低木の個体数の減少や種数の増加が確認された。

3 - (1) 植物について 植物調査 (2)

道路区域沿線においてコドラート調査や、緑地全域の相関植生図の比較により樹林環境の変化を調査

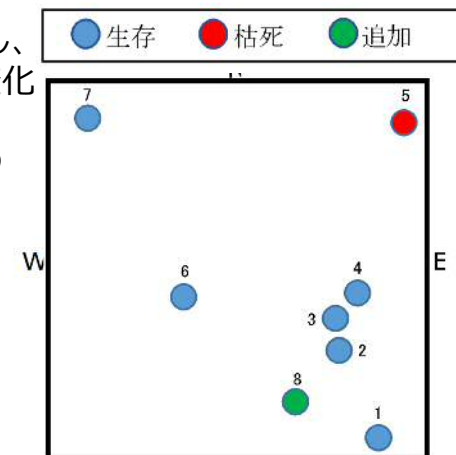
道路区域周辺の高木コドラート調査区



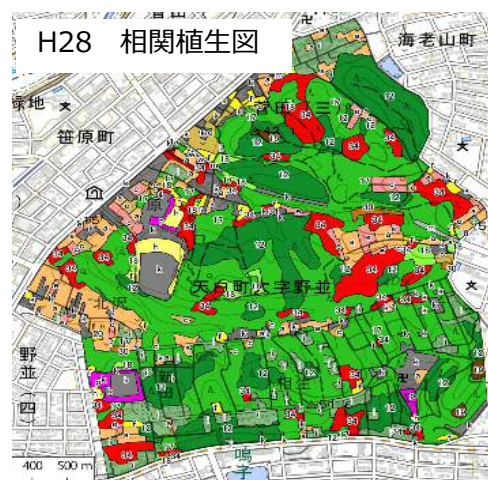
10m×10mの方形を設定し、その中に存在する樹木の変化を調査する。
平成23年と令和2年度の調査結果と比較する。

- ・アカマツは衰退しており、常緑樹林への遷移がみられる。

St.2 高木の分布状況



緑地全域の相関植生図



H4とH28の相関植生図から得られた植生ごとの面積 (m2)

	凡例	H 4	H 2 8	差分
	アカマツ二次林	250,425	5,489	-244,936
	常緑広葉樹二次林	1,925	239,829	237,904
	落葉広葉樹二次林	532,258	483,206	-49,052
	落葉広葉樹低木林	20,965	19,005	-1,960
	スギ・ヒノキ・サワラ植林	4,350	4,350	0
	竹林	58,789	123,701	64,912

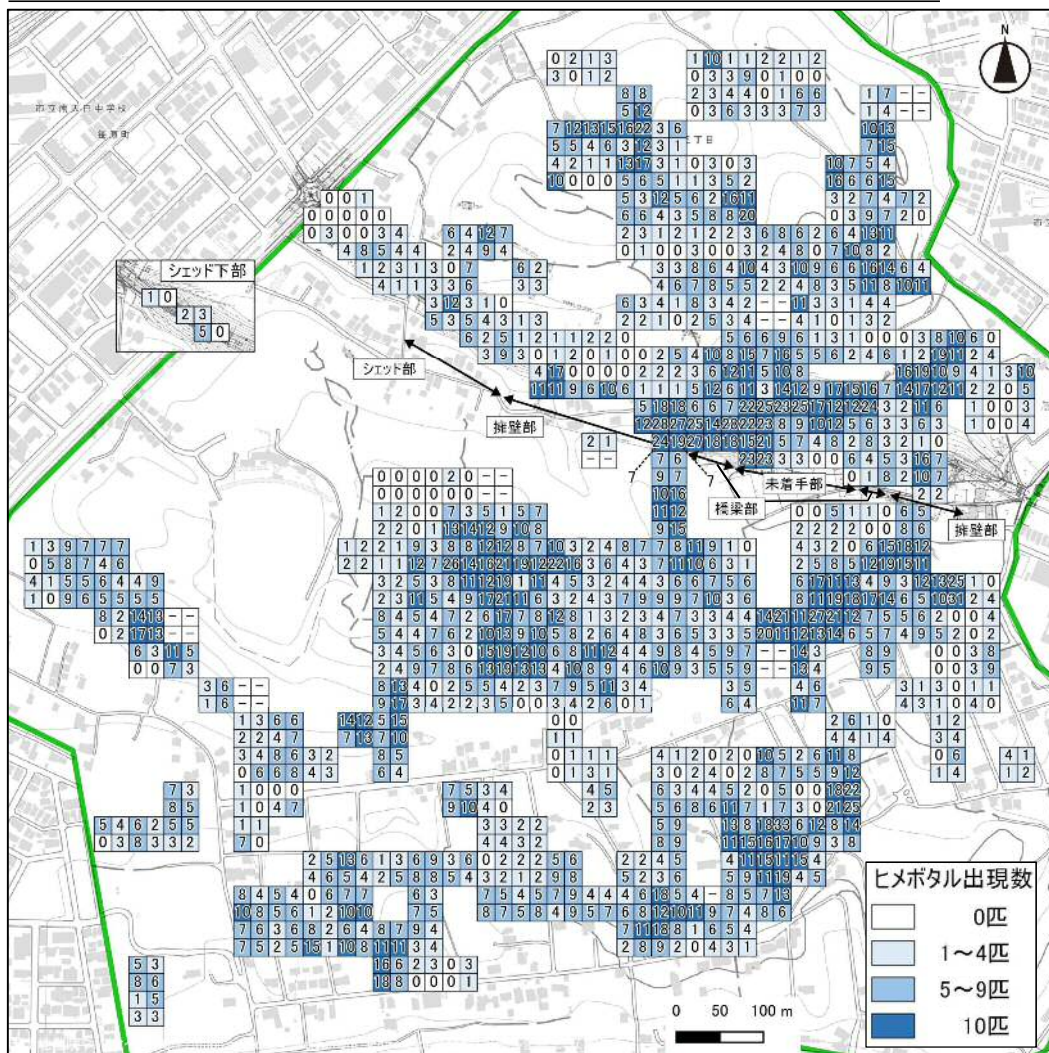
- ・先駆種であるアカマツ、落葉樹の面積が減少し、常緑樹の面積増加傾向
- ・竹林の面積増加傾向

- ・道路区域沿線さらに相生山緑地全体において、植生の遷移が進んでいることを確認した。
- ・単一植生化への遷移はみられないが、竹林の拡大が進んでいることを確認した。

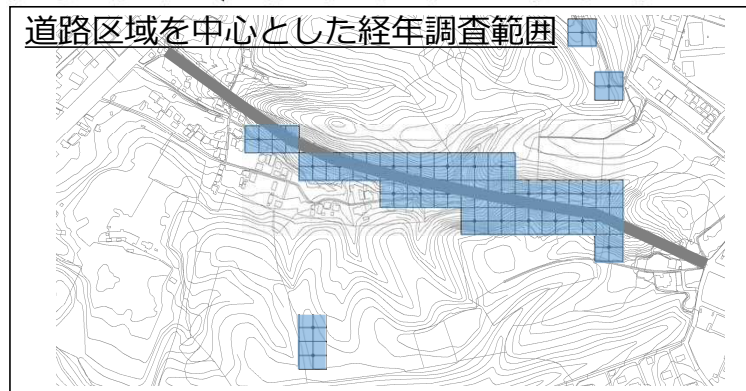
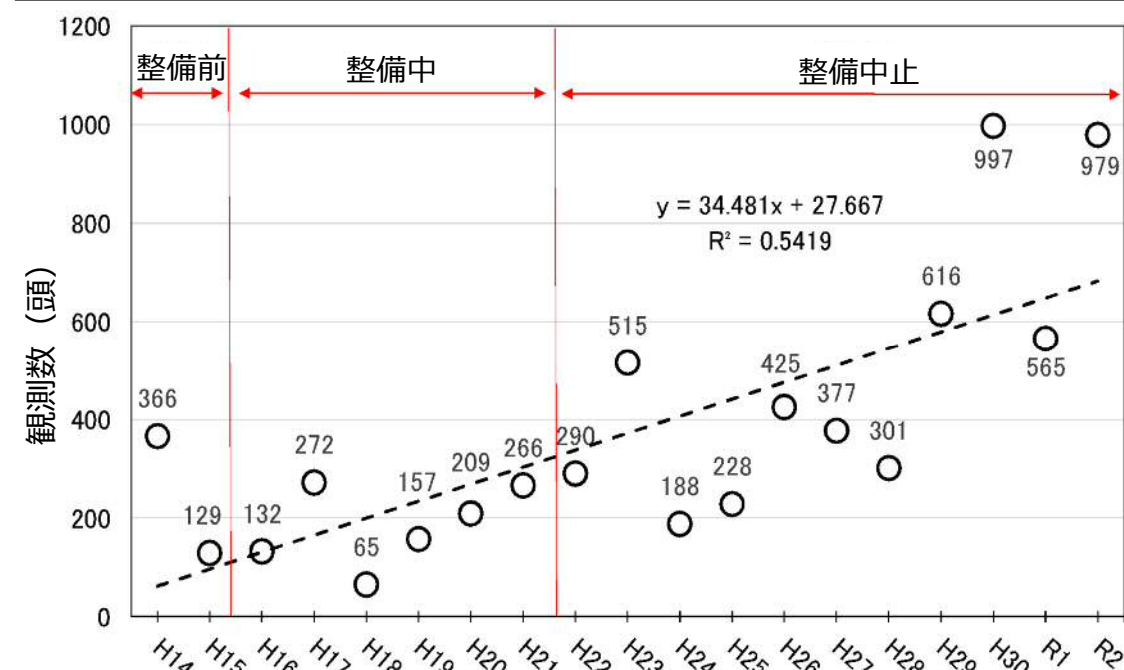
3 - (2) ヒメボタルについて ヒメボタル成虫調査

- ・ 相生山緑地全体の広域的なホタル飛翔数を確認（令和2年度）
- ・ 道路計画区域を中心とした継続的な飛翔調査（平成14年度から令和2年度まで）

相生山緑地全体の広域的なホタル飛翔調査（令和2年度調査）



道路計画区域を中心としたホタル飛翔調査（平成14年～令和2年度調査）

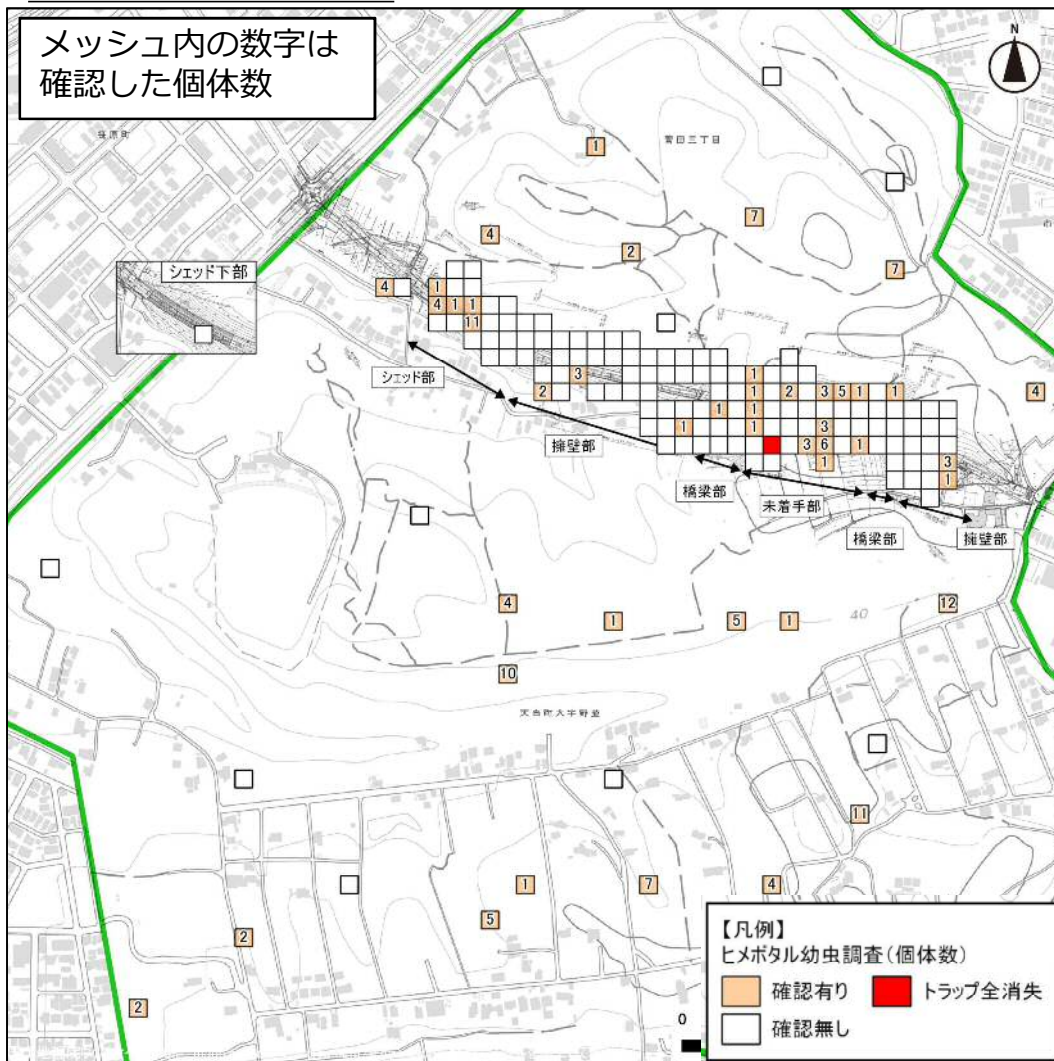


- ・ 令和2年度に道路計画区域、未着手部及び相生山緑地の広域で飛翔（7294匹/日）を確認した。
- ・ 継続調査で整備に伴う一時的な減少と、整備前以上の飛翔数を確認した。

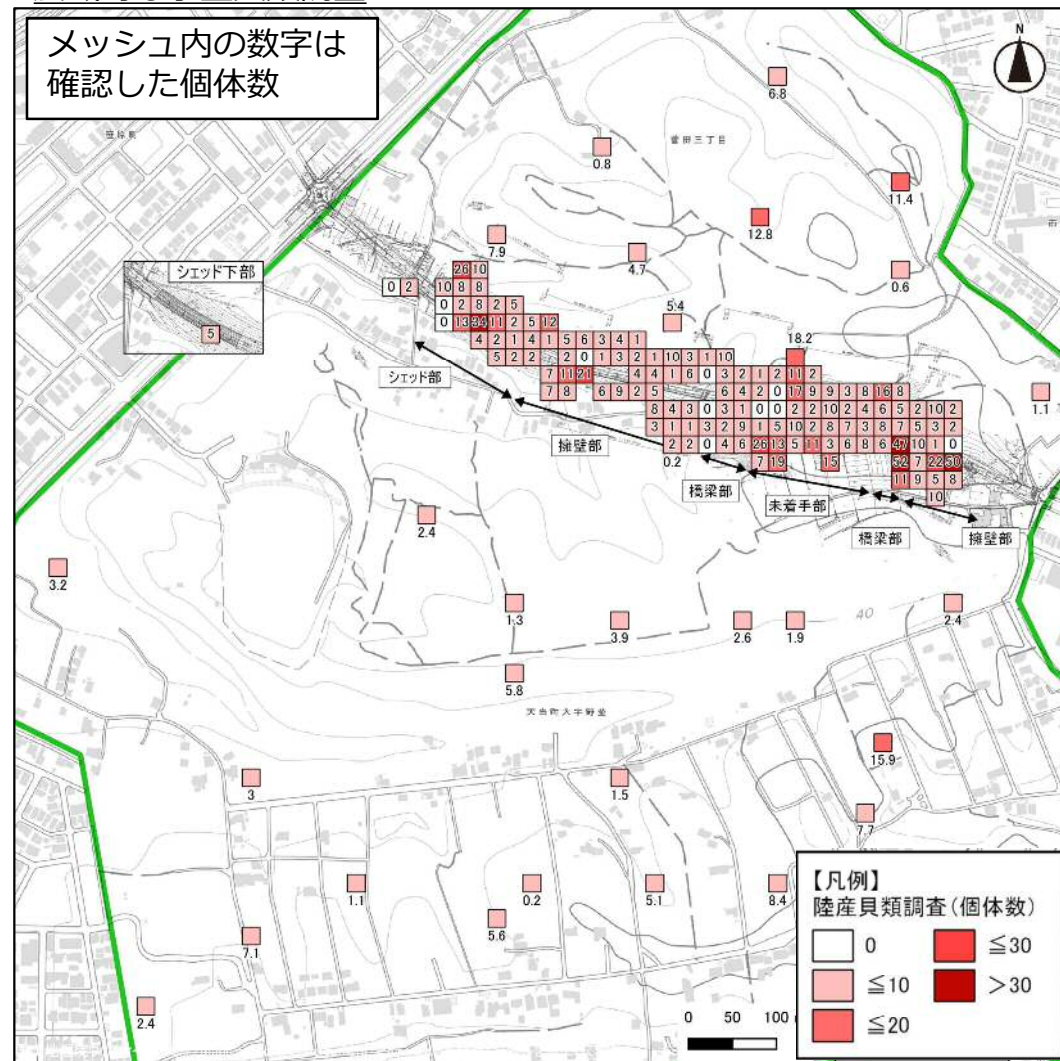
3 - (2) ヒメボタルについて ヒメボタル幼虫・小型貝類調査

- ・ 相生山緑地全体の広域的なヒメボタル幼虫と小型貝類の分布状況を調査（令和2年度）

広域的なホタル幼虫調査



広域的な小型貝類調査



相生山緑地全体においてヒメボタル幼虫と小型貝類の分布を確認した。

3－（3）道路交通について 現状確認（1）

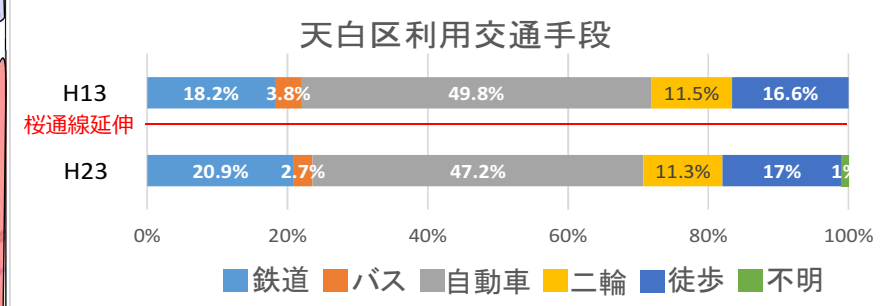
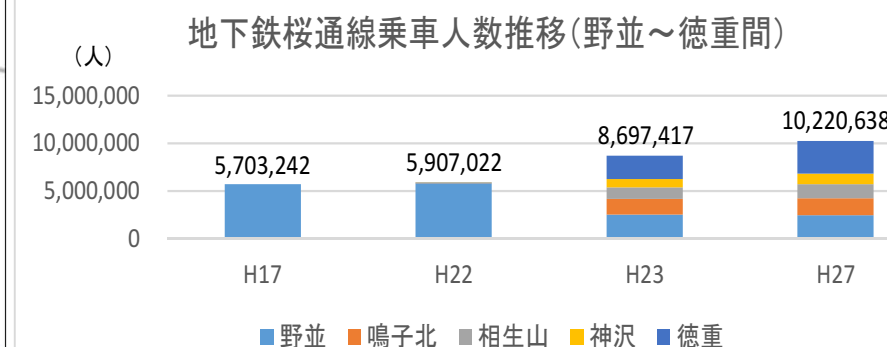
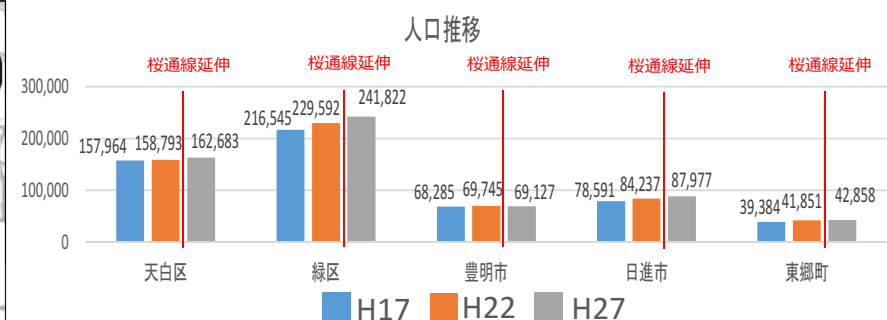
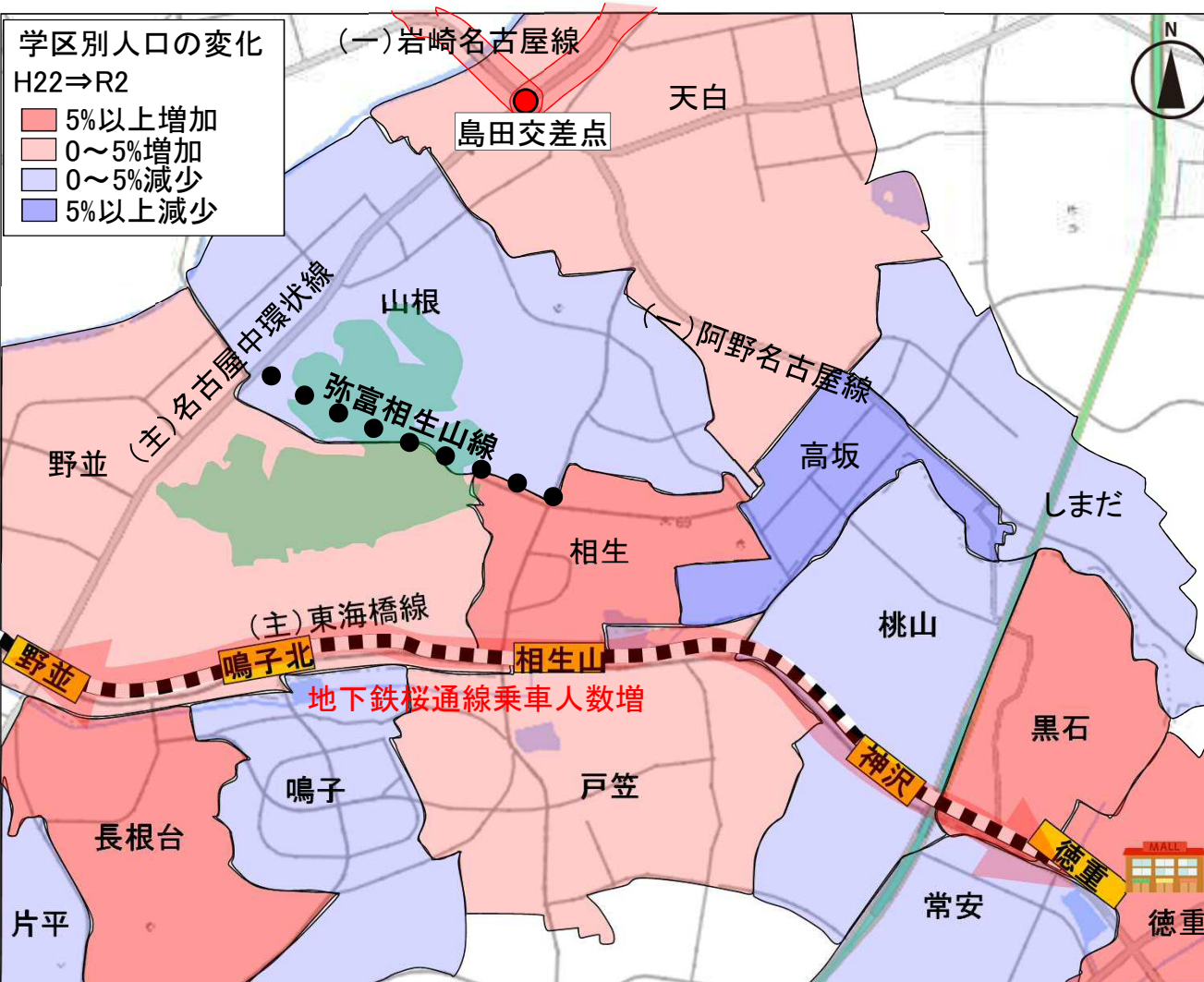
弥富相生山線周辺の幹線道路において、地下鉄桜通線延伸前後での交通量の変化を調査



- ・名古屋第二環状線と国道302号の開通や、そこに接続する東海橋線の交通量の増大を確認した。
- ・弥富相生山線周辺の南北方向の幹線道路での交通量の減少傾向を確認した。

3－（3）道路交通について 現状確認（2）

現状の弥富相生山線周辺の人口や利用交通手段の変化について調査

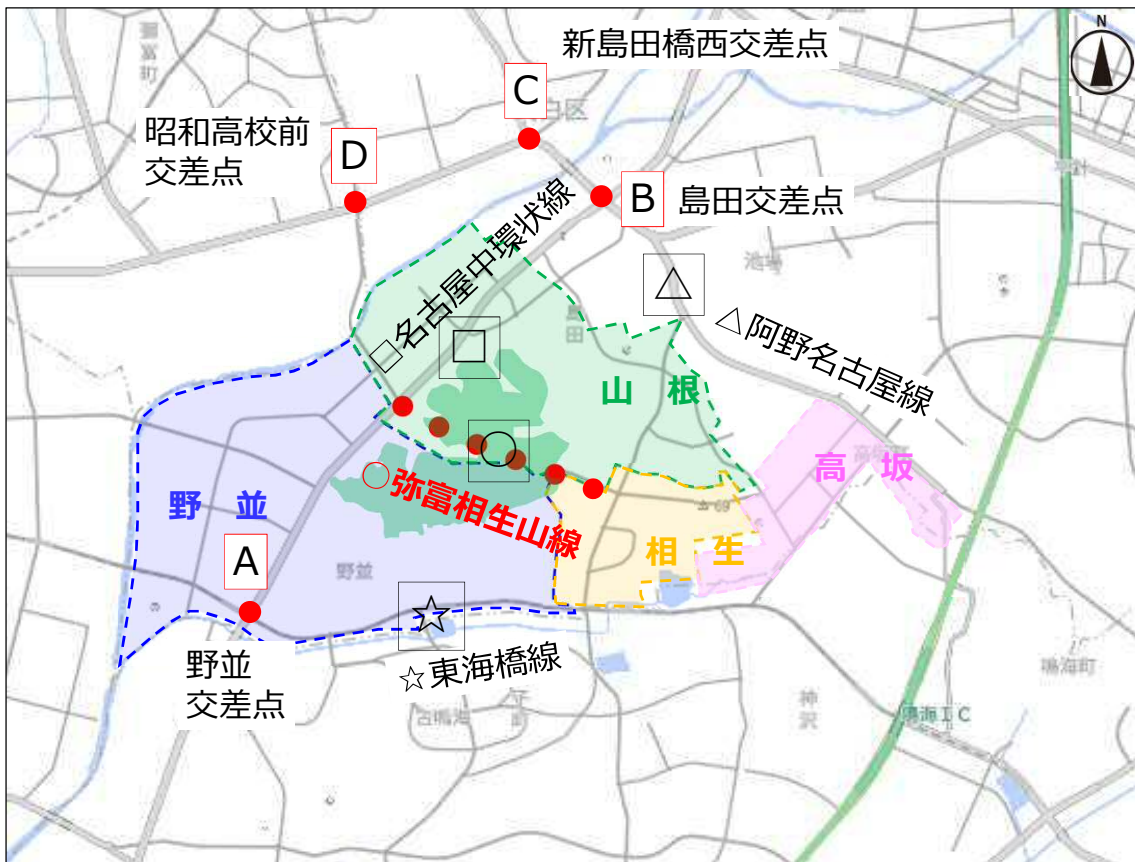


- ・ 地下鉄運行路線の沿線地域の人口増加を確認した。
- ・ 地下鉄開通による搭乗者数の増加を確認した。

3－（3）道路交通について 将来交通量推計（1）

- ・ 弥富相生山線の有無による周辺幹線道路の将来交通量推計を実施（第5回PT調査）

周辺幹線道路の断面交通量及び主要交差点の交差点需要率



路線	断面交通量(台/日)				
	現況	R7 整備なし	R7 整備あり	R17 整備なし	R17 整備あり
○	—	—	7,700	—	7,300
☆	25,600	27,100	25,500	24,400	23,300
△	19,200	20,700	19,300	20,500	18,600
□	26,800	26,800	28,200	25,200	26,800

交 差 点	交差点需要率				許容 需要率
	現況		R7 整備なし	R7 整備あり	
	改良前	改良後			
A	0.883	0.820	0.845	0.825	0.913
B	1.129	0.784	0.866	0.833	0.913
C	0.921	0.599	0.639	0.621	0.875
D	0.841		0.870	0.825	0.900

【交差点需要率】

交差点の混雑状況を把握するもの

0.8以上では部分的に混雑が発生する可能性がある

0.9以上では信号で処理困難な混雑が発生する可能性がある

- ・ 整備の有無により、東海橋線や阿部名古屋線では5%から10%程度の減少、名古屋中環状線では5%程度の増加となる。
- ・ 交通量は、中期的には減少もしくは横ばいである。
- ・ 整備の有無にかかわらず、交差点需要率は許容需要率以下であるが、わずかな需要の変化によって渋滞が発生する可能性がある。

3－（3）道路交通について 将来交通量推計（2）

- ・公共交通の利用が促進された状況を想定したシナリオで交通量を推計
- ・通常利用される将来交通量推計のシナリオ（趨勢）と比較し、弥富相生山線の交通量の変化を調査する

各シナリオの断面交通量確認



シナリオ	想定内容
趨勢	現在の人口や交通状況などが続く場合
公共交通 の利便性が都市圏全体で向上した場合	鉄道・バスの待ち時間1/2短縮 単線区間の複線化による鉄道高速化 路線バスの速度1.25倍 鉄道の料金の低廉化 ・異鉄道事業者間の乗り継ぎ150円割引 ・名古屋市内の鉄道利用を150円 ・鉄道料金一律25%割引 都市圏全体のバスの運行回数を1.25倍 名二環をまたぐ車にロードプライシングとして500円課金
上記に加え 駅そば に人口が集中した場合	市内において生活に重要な機能が配置された駅そば圏域の人口密度を8,000人/km2以上に誘導 ※R7の移転比率を同一区から5%、他地域から10%の移動で想定 ※R17の移転比率を同一区から20%、他地域から30%の移動で想定

路線	断面交通量(台/日)					
	R7			R17		
	趨勢	公共交通	駅そば	趨勢	公共交通	駅そば
○	7,700	7,700	7,600	7,300	7,000	7,100
☆	25,500	25,400	25,000	23,300	22,400	22,000
△	19,300	19,300	19,200	18,600	17,900	17,800
□	28,200	28,100	27,600	26,800	26,500	24,800

それぞれのシナリオにおいて、R7では大きな変化はみられないが、R17では減少が想定される。

3－（４）生活環境について 道路整備の影響調査

弥富相生山線の有無による、日常生活に密接した施設等へのアクセス性について調査

日常生活に密接した施設までの移動時間



項目	施設等	移動時間 (整備なし)	移動時間 (整備あり)	短縮時間
通勤	昭和高校前 交差点	8.8分	4.0分	4.8分
	野並 交差点	6.1分	5.4分	0.7分
通学 (自転車)	昭和高校	12.4分	9.1分	3.3分
	豊田工業 大学	11.3分	7.2分	4.1分
商業 施設	イオン ハ事店	12.4分	12.0分	0.4分
	イオンモール 新瑞橋	14.5分	13.8分	0.7分
	パロマ瑞穂 スポーツパーク	14.3分	9.6分	4.7分
	ヒルズウォーク 徳重ガーデンズ	13.8分	10.9分	2.9分
文化 施設	興正寺	13.4分	12.6分	0.8分

■●●●→ : 久方交差点から西方面施設への移動時間

●●●●→ : 下山畑交差点から東方面施設への移動時間

道路整備により、日常生活に密接した施設等への移動時間が0.4分から4.8分短縮する。

3－（４）生活環境について 緊急車両通行時間調査（１）

弥富相生山線の有無による、緊急車両の現地到達時間、第三次救急医療施設への搬送時間を調査

消防署からの現地到達時間（通行経路は想定）



現地から第三次救急医療施設までの搬送時間（通行経路は想定）



到達時間	整備なし	整備あり	短縮時間
救急車	7分35秒	6分52秒	最大43秒
消防車	6分52秒	6分46秒	最大6秒

搬送時間	整備なし	整備あり	短縮時間
名古屋市立大学病院	12.9分	11.4分	最大1.5分
名古屋第二赤十字病院	8.1分	8.9分	なし
藤田医科大学病院	15.0分	12.7分	最大2.3分

- 多数の搬送経路選択が可能となる。
- 道路整備により、現場到達時間で最大6秒から43秒の短縮、病院搬送時間で最大約2分短縮する。

3 - (4) 生活環境について 緊急車両通行時間調査 (2)

弥富相生山線の有無による、現地からの病院搬送時間を調査
(通行経路は想定、比較する搬送時間は令和2年度の実績)

現地から病院までの搬送時間



ルート I (北西方向) : 病院までの搬送時間 (0.8 km 短縮)

搬送先	件数	令和2年度実績	整備あり	短縮時間
A 病院	101 件	平均 11.2 分	平均 9.6 分	平均 1.6 分
B 病院	12 件	平均 14.0 分	平均 12.5 分	平均 1.5 分

ルート II (南東方向) : 病院までの搬送時間 (1.2 km 短縮)

搬送先	件数	令和2年度実績	整備あり	短縮時間
C 病院	10 件	平均 15.8 分	平均 13.6 分	平均 2.2 分

参考
令和2年中救急出動件数
名古屋市 118,402件
天白区 6,432件

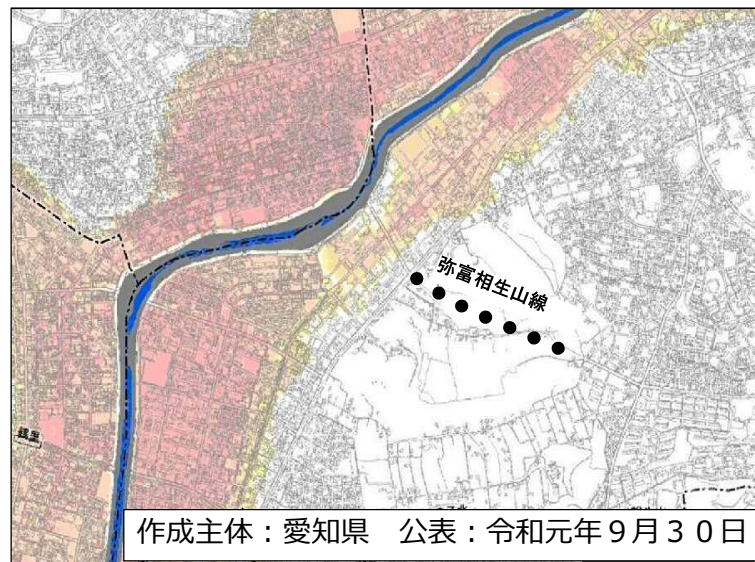
※緊急時の対応としては、常に現在の状況で最適な活動ができるよう、手順等を定めている。(消防局より)

道路整備により、病院搬送時間が平均 1.5 分から 2.2 分短縮する。

3－（４）生活環境について 避難時間調査

弥富相生山線の有無による、浸水想定区域から徒歩での避難経路及び避難所までの移動時間を調査

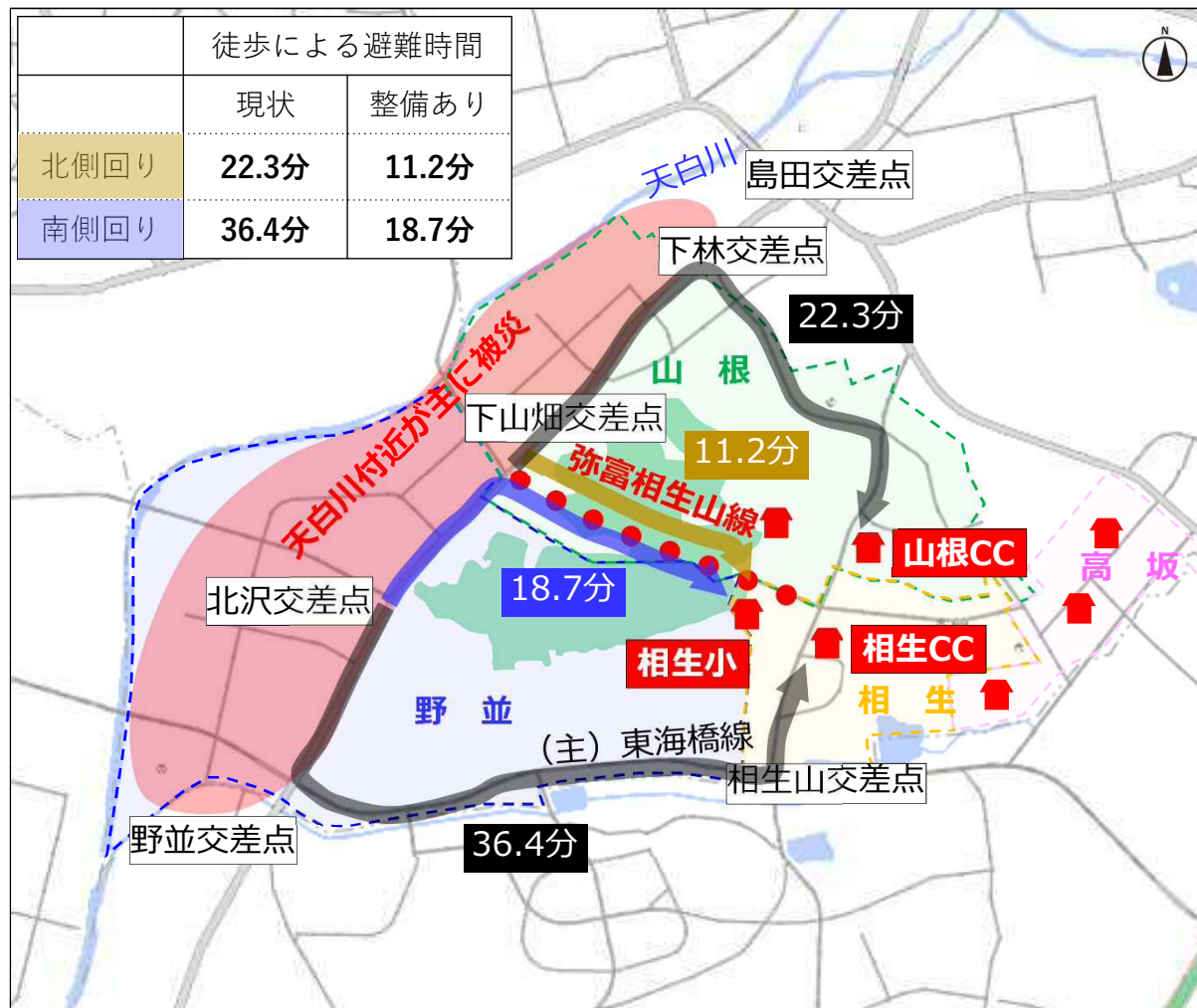
浸水想定図（降雨による洪水最大クラス）



被災予測人口			
野並学区		山根学区	
世帯数	人口	世帯数	人口
4,180	8,435	1,133	2,591

※被災予測世帯数・人口はR2.4.1の学区別・町丁目別人口（名古屋市HP）を用いて下記町丁目の人口を集計
 【野並】・・・井の森町、笹原町、中坪町、野並一丁目、野並二丁目、福池一丁目、福池二丁目、古川町
 【山根】・・・菅田一丁目、保呂町

浸水想定区域から避難所までの移動時間



- ・浸水被害の対象が約11,000人にのぼり、徒歩により高台にある避難所へ避難する際に経路の選択肢が広がる。
- ・徒歩による避難時間が概ね半分程度（約10分間から18分間）短縮する。

3 - (4) 生活環境について 通り抜け交通状況調査 (1)

平成28年度から実施している山根学区の通り抜け交通対策の効果を検証

通り抜け交通対策箇所・対策内容



生活道路の対策実施箇所における時速30km以下の車両の割合(朝夕計4時間)

	平成29年度 対策箇所	平成30年度 対策箇所
対策前	29%	14%
対策後	43%	41%

対策対象区域内における通り抜け交通台数と割合

	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
通り抜け交通量	523台	566台	680台	701台	732台
範囲内交通量	1,559台	1,525台	1,606台	1,724台	1,676台
通り抜け割合	34%	37%	42%	41%	44%

※1日の朝7時～9時、夕方5時～7時の計4時間の対策後の調査結果

主要な通り抜け箇所(双子池前)の通行台数

	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
対策前	1,370台	1,388台	1,300台	1,173台	1,251台
対策後	1,385台	1,338台	1,335台		

※各データは、1日の朝7時～夕方7時の12時間の調査結果

地元からの意見

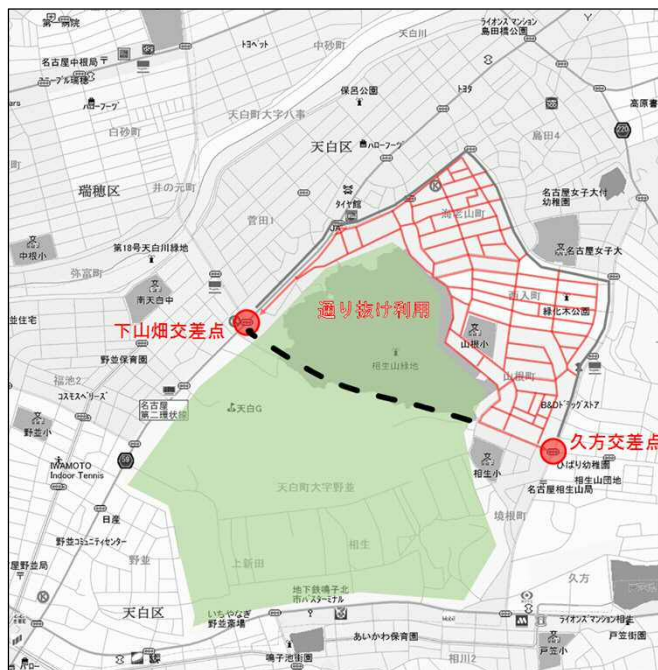
- ・安全になった。
- ・狭さく設置などにより、地域の人も通行しにくく不便を感じている。

- ・地元と協力しながら対策を実施し、走行速度低減効果を確認した。(山根学区交通対策協議会 計20回開催)
- ・対策後においても台数の減少は確認できず、朝夕のピーク時間帯の交通量が増加傾向である。

3 - (4) 生活環境について 通り抜け交通状況調査 (2)

山根学区の通り抜け交通状況を ETC2.0プローブデータにより確認

下山畑交差点と久方交差点を通過する交通の経路割合



通り抜け利用

- ・下山畑交差点と久方交差点を通過し、上記の赤線上を通行した全ての車両

その他道路利用

- ・下山畑交差点と久方交差点を通過し、上記の赤線以外を通行した全ての車両

※ETC2.0

2019年11月全日のデータ数219件を利用



下山畑交差点から久方交差点への車両

通り抜け利用割合 : 42%

その他道路利用割合 : 58%

両方向平均

通り抜け利用割合 : 27%

その他道路利用割合 : 73%



久方交差点から下山畑交差点への車両

通り抜け利用割合 : 14%

その他道路利用割合 : 86%

下山畑交差点と久方交差点を通過する交通において、約3割が通り抜け利用の交通である。

4. 市民生活の質（QOL）の視点からの整理

平成22年度学術検証委員会結果と令和2年度調査検討結果について

弥富相生山線の建設のプラス効果（平成22年度）

- ・ 周辺道路の交通渋滞緩和
- ・ 相生山緑地へのアクセス向上
- ・ 救急車両の到着及び搬送時間の短縮等の交通輸送の効率改善
- ・ 緑地全体の防災機能の向上
- ・ 単一植生化への遷移速度の緩和

弥富相生山線の建設のマイナス効果（平成22年度）

- ・ 新たな交通渋滞や相生山緑地周辺での過密駐車等の道路交通関係に関わる影響
- ・ 乾燥化による生物相の貧困化とりわけヒメボタルの生息環境の劣化



- ・ 令和2年度において、学識者のご意見を伺いながら分析項目や内容、範囲などを追加して調査を実施
- ・ その結果を踏まえ弥富相生山線建設の効果について検証



学術検証委員会報告書と同評価結果であることを確認

QOLの視点からの整理

QOLは個人により異なるため、各々の価値観や立場の違いに配慮し、全体としてのQOL向上を考える必要がある。



QOLに影響を与える要因の変化の度合いについて見える化

4. 市民生活の質（QOL）の視点からの整理

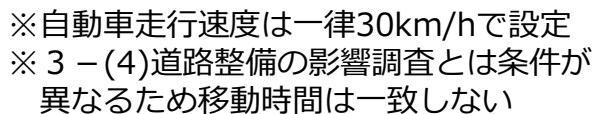
弥富相生山線の整備の有無によりQOLに影響を与える要因

QOLは居住地、年齢、ジェンダー、価値観といった様々な要因により異なる。QOLが市民一人ひとり異なることを踏まえ、価値観や立場の違いに配慮し、全体としてのQOL向上を考える必要がある。

分野	QOLに影響を与えと考えられる要因の例
①経済	①- 1 雇用機会：小規模開発（コンビニやスーパーなど）の整備、それに伴う新たな雇用の創出 ①- 2 住宅資産価値：道路利用の利便性などによる住宅資産価値
②移動負担	②- 1 交通流の円滑化：周辺道路の交通量や渋滞の有無 ②- 2 通勤利便性：車での通勤の速達性や安全性、利便性 ②- 3 通学利便性：自転車や徒歩での通学の速達性や安全性、利便性 ②- 4 バス交通の定時性：地域の人々にとってより利用しやすいバスネットワーク
③余暇	③- 1 緑地へのアクセス性：緑地への行きやすさ ③- 2 歴史・文化施設へのアクセス性：周辺歴史・文化施設への行きやすさ ③- 3 商業施設等へのアクセス性：周辺商業施設への行きやすさ
④やすらぎ	④- 1 樹木の多様性：緑地内森林の散策や観察により得られる心の安らぎ ④- 2 重要種の存在：注目種（ヒメボタル）の鑑賞による安らぎ
⑤生命	⑤- 1 救急医療施設へのアクセス性：周辺の第三次救急医療施設への搬送時間 ⑤- 2 災害危険性：天白川氾濫時等における避難所への避難時間 ⑤- 3 事故危険性（通り抜け車両）：野並・山根学区（西側地域）への通過交通（通り抜け交通）流入量
⑥周辺環境	⑥- 1 地域への大気影響：大気汚染物質やCO ₂ の排出量 ⑥- 2 沿線における騒音：周辺路線の騒音

[illegible]

相生山緑地西側から徳重方面（黒沢台四丁目交差点）へのアクセス、相生山緑地東側から昭和高校前交差点方面へのアクセスを整理



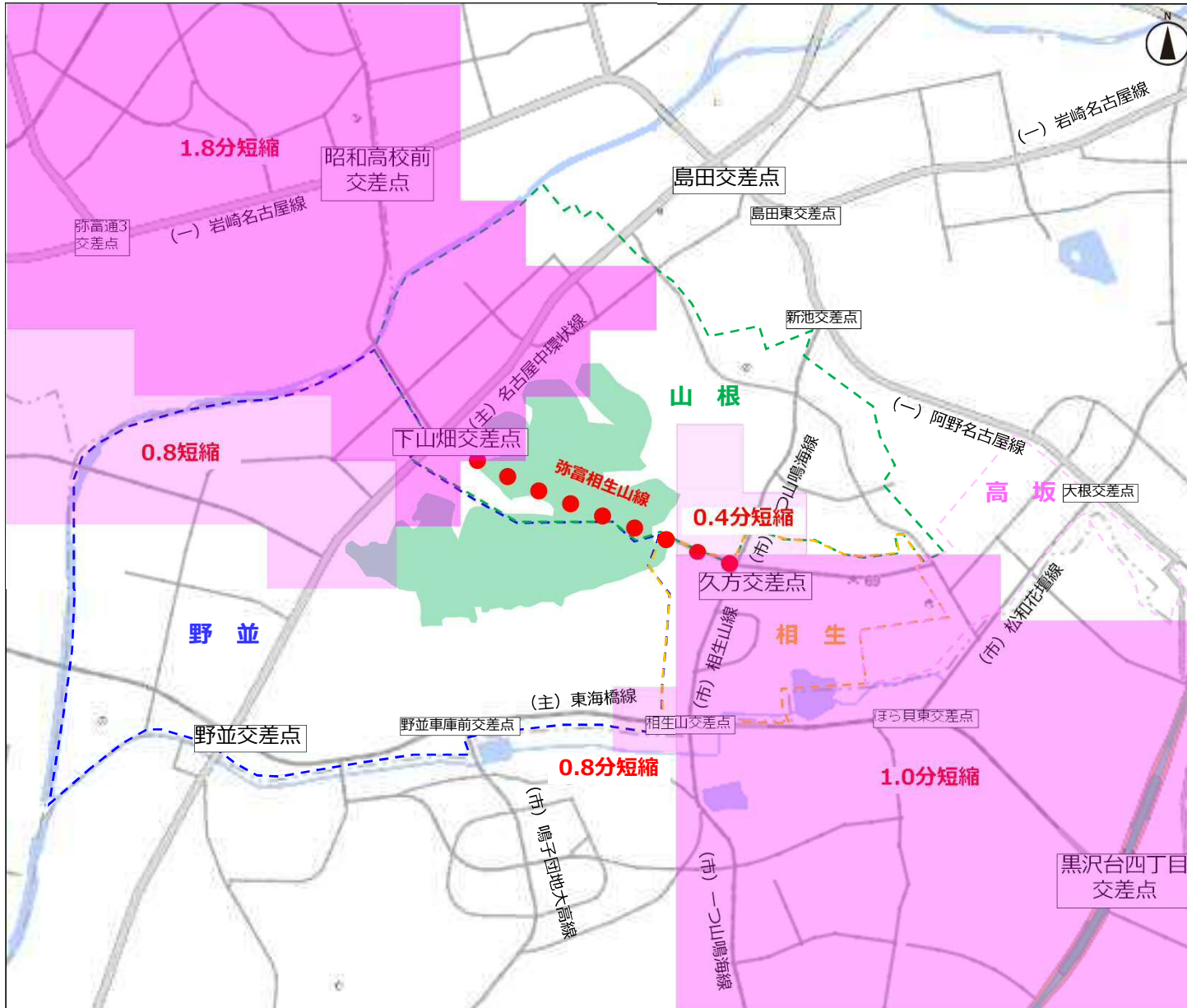
凡例

	: 0.1～0.4分短縮
	: 0.5～0.9分短縮
	: 1.0～1.4分短縮
	: 1.5～1.9分短縮
	: 2.0～2.4分短縮
	: 2.5～2.9分短縮
	: 3.0～3.4分短縮
	: 3.5分以上短縮

※出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）
H28名古屋市交通量調査
国土地理院地図を基に作成

生命にかかわる影響①

弥富相生山線の整備前と整備後で「第三次救急医療施設への自動車による時間短縮効果」が図られる地域について着色
相生山緑地西側から藤田医科大学病院方面（黒沢台四丁目交差点）へのアクセス、相生山緑地東側から名古屋市立大学方面（昭和高校前交差点）へのアクセスを整理



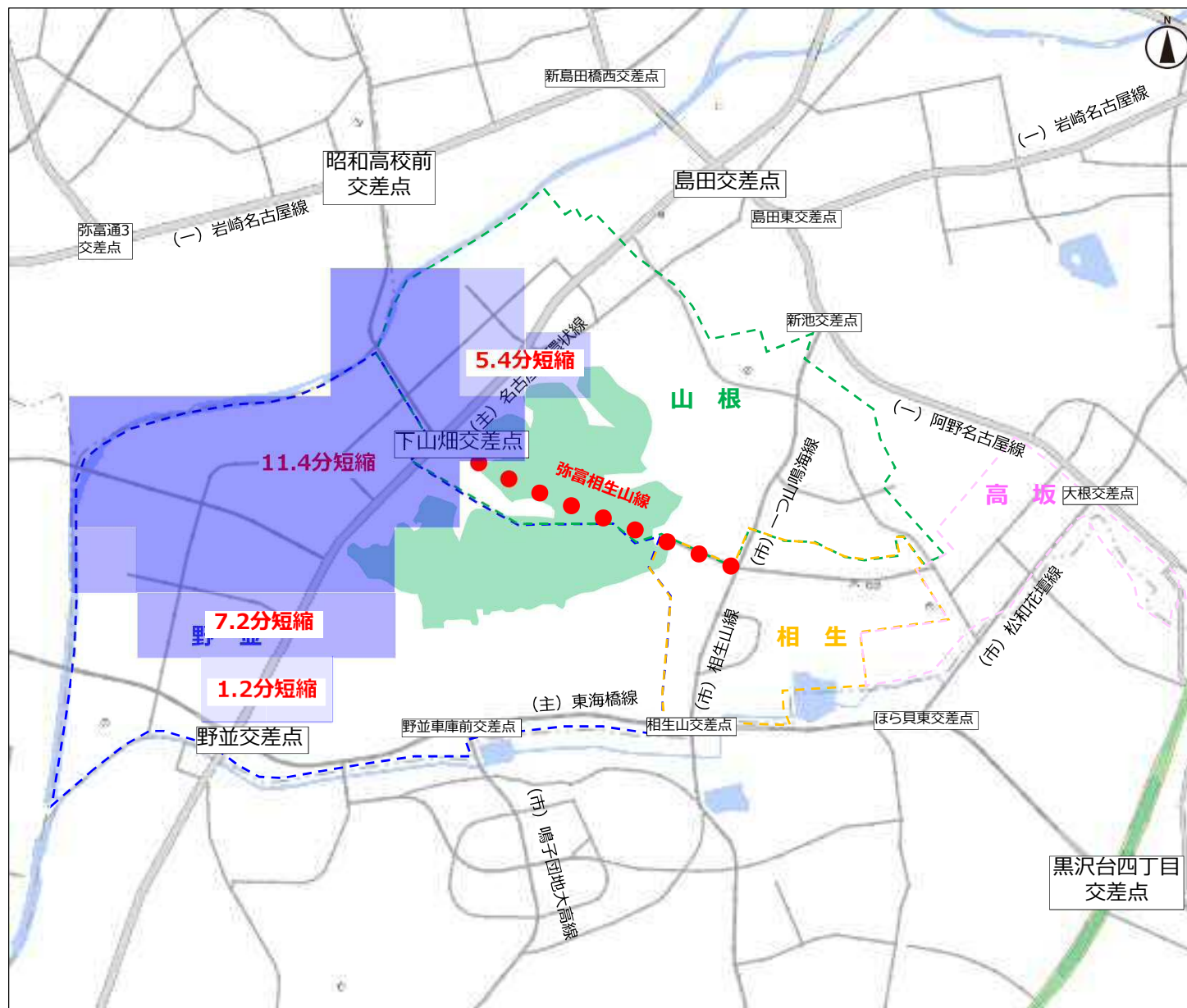
※救急車両走行速度は一律30km/hで設定
※3-(4)緊急車両通行時間調査とは条件が異なるため搬送時間は一致しない

凡例	
	: 0.1～0.4分短縮
	: 0.5～0.9分短縮
	: 1.0～1.4分短縮
	: 1.5～1.9分短縮
	: 2.0～2.4分短縮
	: 2.5～2.9分短縮
	: 3.0～3.4分短縮
	: 3.5分以上短縮

※出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）
H28名古屋市交通量調査
国土地理院地図を基に作成

生命にかかわる影響②

天白川氾濫時において、相生山緑地西側から避難所へのアクセスする際、弥富相生山線の整備前と整備後で「徒歩による避難時間の短縮効果」が図られる地域について着色



※歩行者走行速度は一律5km/hで設定
 ※3-(4)避難時間調査とは条件が異なるため避難時間は一致しない

凡例	
	: 0.1～2.9分短縮
	: 3.0～5.9分短縮
	: 6.0～8.9分短縮
	: 9.0分以上短縮

※出典：全国道路・街路交通情勢調査（H27）
 H28名古屋市交通量調査
 国土地理院地図を基に作成