

弥富相生山線の折衷案に関する説明会

～説明資料～

令和8年3月1日（日）

名古屋市緑政土木局道路部道路建設課

都市計画道路弥富相生山線について

路線名	事業区間	延長	幅員
弥富相生山線	天白区菅田三丁目 ～天白町大字野並	892m (全長3,830m)	12～16m

(1) 整備目的

都市計画道路弥富相生山線は、名古屋都市計画の幹線街路として、都市の骨格を形成する道路であり、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、円滑な交通処理と良好な市街地環境の形成、さらには災害時の防災性の向上を図ります

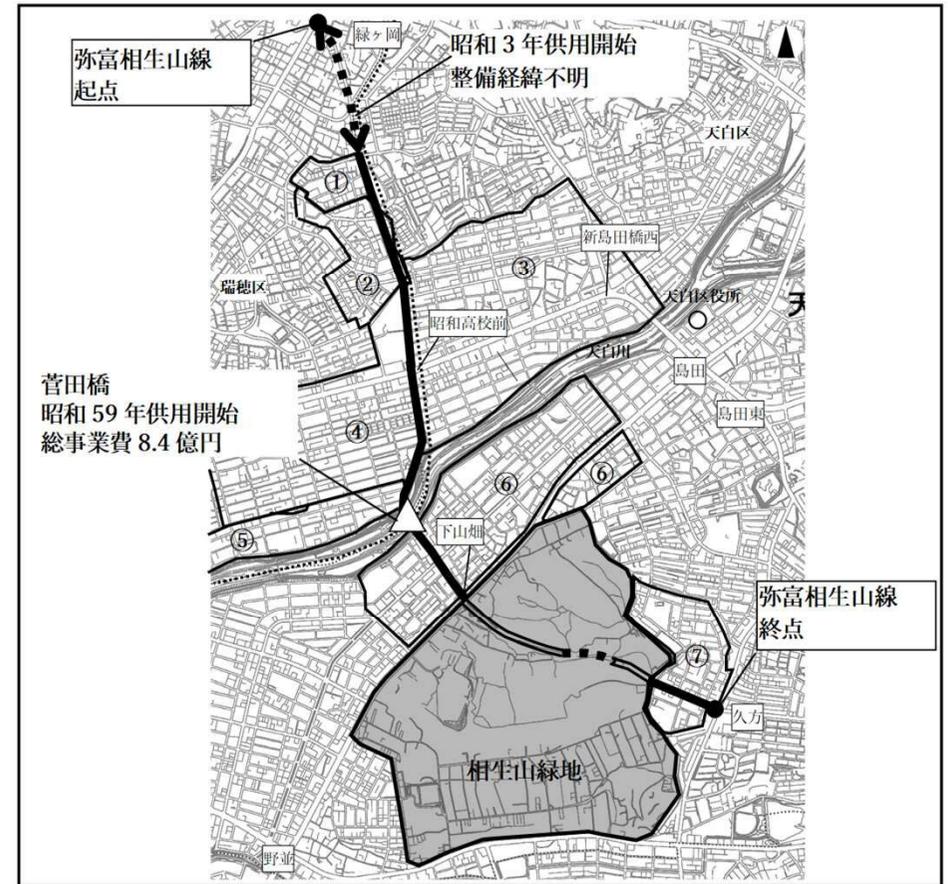
(2) 本体事業費（平成22年 工事中断時点）

全体事業費 約3.6億円
 執行済額 約2.9億円
 進捗率 約80%

(3) 位置図

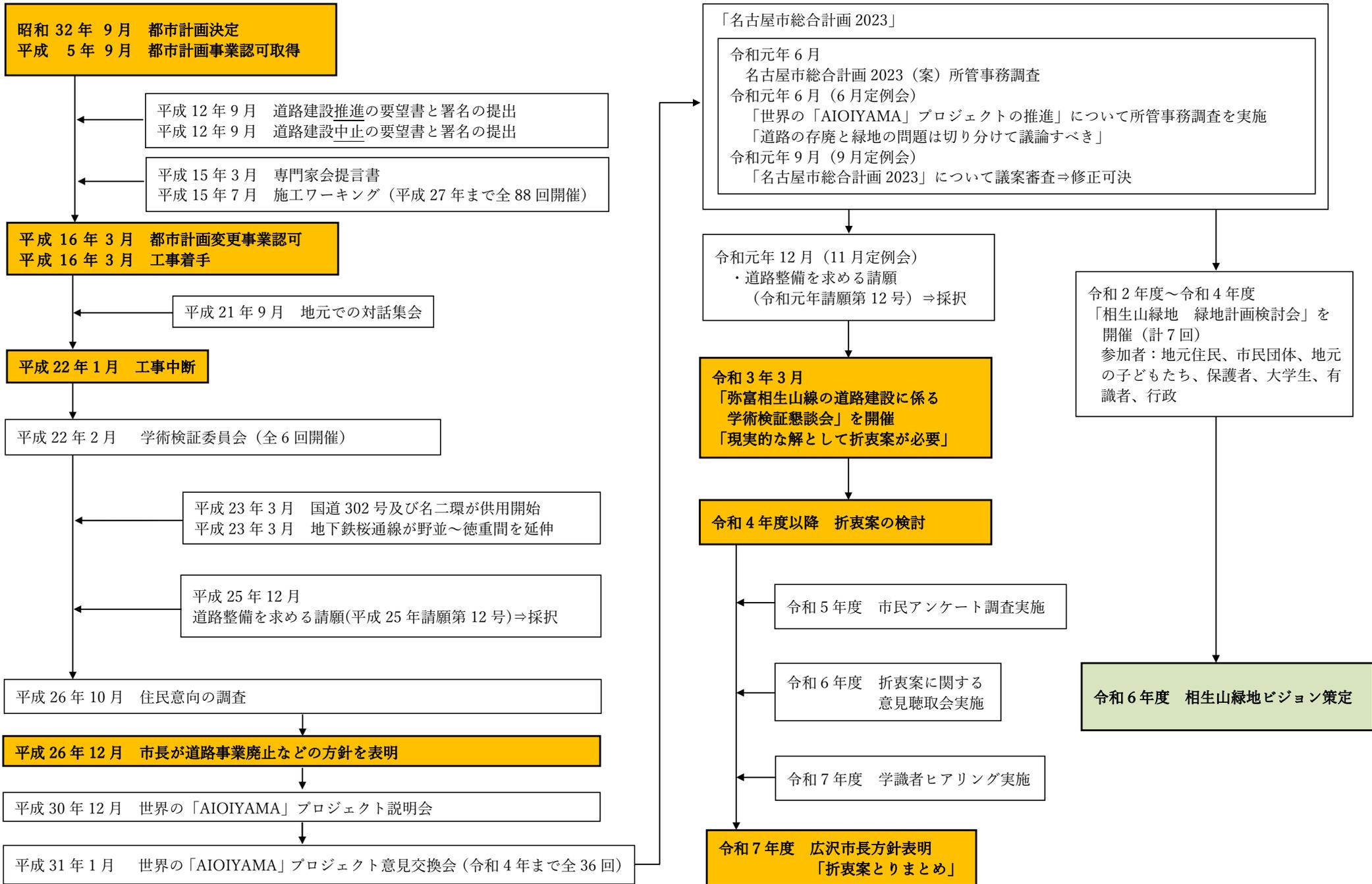


(4) 整備経緯



番号	組合名	事業期間	総事業費(億円)
①	八事南部一区	昭和17年5月2日～昭和35年4月1日	—
②	八事南部	昭和35年3月30日～昭和44年11月22日	0.8
③	下八事	昭和36年4月22日～昭和47年9月8日	3.1
④	中根	昭和15年3月4日～昭和35年4月1日	—
⑤	中根南部	昭和39年10月1日～昭和46年12月25日	3.9
⑥	菅田	昭和53年3月24日～平成2年3月29日	73.2
⑦	菅田南部	昭和45年12月24日～昭和60年3月30日	11.0

弥富相生山線の経緯について



弥富相生山線 事業着手状況

延長 892m、幅員 12m (交差点部 16m)

着手済み 538m

未着手 179m

着手済み 175m

下山畑交差点

山根小学校

久方口交差点

久方交差点

①下山畑側



②シェッド部



③よう壁部



④橋りょう部



⑤久方口側



航空写真：H23撮影

弥富相生山線における折衷案の検討

将来ビジョン
(自然環境と人の暮らしが共生する相生山のみち)

つなぐ

地域とのつながり (通学路として利用 買い物など暮らしをつなぐ)

まもる

安心・安全 (緊急車両の通行 災害時の避難路)

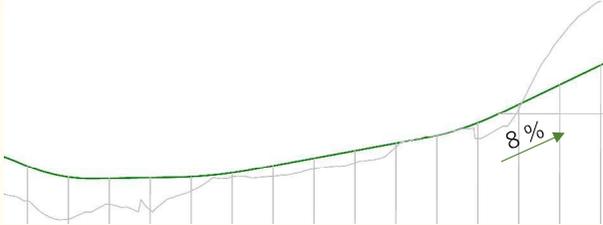
ふれあう

人と自然とのふれあい (コミュニケーションの場 市民のオアシス)

3つの折衷案

【第1案】

現地の高さになるべく合わせてつなぐ案



案の概要

- ・地形改変が大きい
- ・林の連続性が途切れ、沢、日照、風、景観へ影響が生じる
- ・勾配が比較的大きいが、緊急車両の通行、利用者へのユニバーサルデザインに対応できる
- ・ヒメボタルへの影響が懸念される
- ・自然とのふれあいを最も感じられる

【第2案】

緑の山をなるべく残してつなぐ案



- ・一時的な地形改変が大きい
- ・林の連続性が部分的に途切れ、沢、日照、風、景観へ影響が生じる
- ・植物の連続性が確保できる
- ・緊急車両の通行、利用者へのユニバーサルデザインに対応できる
- ・ヒメボタルへの影響が懸念される
- ・自然とのふれあいを感じられる

【第3案】

現地の地形をいっさい触らずつなぐ案



- ・地形改変が少ない
- ・日照、風、景観へ影響が生じる
- ・動植物や沢筋の連続性が確保できる
- ・緊急車両の通行、利用者へのユニバーサルデザインに対応できる
- ・ヒメボタルへの影響が少ない
- ・新たな自然とのふれあいの場が創出される

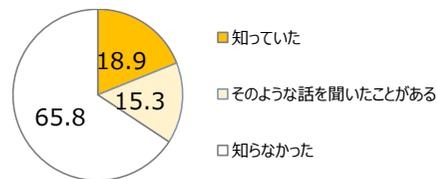
市民アンケート調査

1. 概要

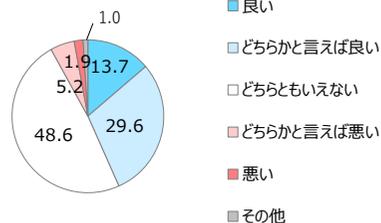
- 1) 調査方法：モニター調査（Web調査）
- 2) 調査期間：令和5年11月24日～11月28日
- 3) 回答：1099人（天白区、瑞穂区、緑区の3区505人、他13区594人）
- 4) 調査方法：インターネットを通じてアンケートに回答

2. 調査結果16区

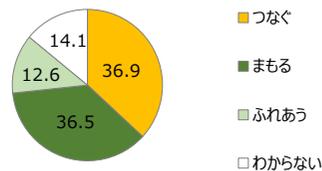
Q 当該区間に整備途中で中断した道路の計画があることを知っていたか



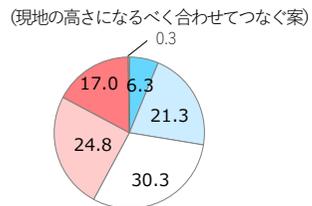
Q ヴィジョンについて



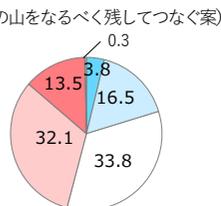
Q 「つなぐ」「まもる」「ふれあう」のうち、最も重要と思われるもの



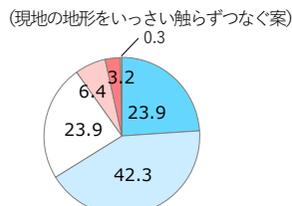
Q 第1案の印象



Q 第2案の印象



Q 第3案の印象



Q 未整備区間をつなぐ時の配慮すべき事項

- 1 動植物への影響をできるだけ小さくすること (65.3)
- 2 地形への改変をできるだけ少なくすること (53.0)
- 3 良好な景観をつくること、保つこと (35.4)

数値は%

地域住民及び市民団体への意見聴取会

1. 概要

- 1) 概要：折衷案に至る経緯、検討経過や結果及びアンケート調査結果について説明し意見聴取を行ったもの
- 2) 開催期間：令和6年8月21日～9月18日（計11回開催）
- 3) 対象者：①天白区を住みよくする会
②地元4学区（山根学区、相生学区、野並学区、高坂学区）区政協力委員
③市民団体（14団体）

2. 主な意見

①天白区を住みよくする会

・弥富相生山線を整備しないのは納得できない

- ・都市計画道路を当初幅員通り整備してほしい。ただし自然保護の意見も多いためから、整備し2年程度工事による影響を検証するため供用を開始しないのどうか
- ・未着手区間を橋にするのは良い案

②地元4学区

・都市計画道路を当初幅員通り整備してほしい

- ・今更開通するしないの話ではなく開通すべき
- ・通さない方に賛成。野並・島田が渋滞していたが道路が拡張され解消された。弥富相生山線を通すとより久方の交差点やその先の渋滞が増えると困る
- ・緊急車両のための道路は必要ない
- ・環境に影響が少ない橋の案が良い

③市民団体

・なるべく今のまま残してほしい。

- ・道路は反対。唯一無二の森をつまらない場所にしないでほしい
- ・人が歩く道路を造る方針、それが折衷案と名古屋市が考えているなら折衷案としては有り
- ・一般車両が通れないのであれば折衷案は反対

3. 結果

道路建設を望まれる方、望まれない方、双方よりご理解が得られなかった

学識者ヒアリング

1 概要

実施期間	令和7年6月16日～7月3日
対象者	令和3年3月に開催した「弥富相生山線の道路建設に係る学術検証懇談会」に参加した学識者（7名）
内容	折衷案の検討状況や令和5年度「市民アンケート調査」の結果、令和6年度「折衷案に関する意見聴取会」の結果を報告し、専門的な立場から、今後の進め方等について幅広く意見を聞いた。

2 学識者の主な意見

①進め方について

- ・つなぐ以外ない。
- ・政治判断しかない。
- ・止まっていたことが一番よくない。スピードは大事。
- ・たとえ道路を建設して車が走ってもヒメボタルを守れそうということがかなりの確度をもって言えそうである。一方で交通はこれまで対策してきたものの解決にいたっていないので、数値的なこともみて合理的に判断すると整備したほうがよいのではないか。

②つなぎ方について

- ・第3案（橋りょう案）が良い。

③つかい方について

- ・特定の車両を規制するなど、交通量を増やさず絞っていくのが良い。
- ・一般車を通さない方が良くと思うが、通すにしても入りにくいような仕掛けが必要。
- ・一般車も通し、（イベントとして）ホタルの時期だけ止めたら良い。

④ヒメボタルについて

- ・ホタルは丈夫。緑地内の広範囲にいるので道が出来ても絶対残る。
- ・光に配慮した照明とすることは必要。
- ・（車両による）騒音、振動はホタルに影響はない。
- ・ホタルが増え続けているのは異常な環境。減ることも（自然に対して）むしろ重要な要素。

⑤自然環境について

- ・相生山の環境としては、（竹林の増加など）放置しておけばいいという訳ではない。
- ・沢の水に変化を与えないことが大切。
- ・道が通ると縦断的に風が通り乾燥化するため、対策をしたほうが良い。

折衷案再検討の要素と方針の修正

R7.12.5 実施
相生山緑地で活動している団体
(計6団体)

R7.11.17 実施
天白区区政協力委員協議会
天白区を住みよくする会 他1団体

【再検討の要素】

請願採択 (2件)
R6決算委員会

夕方の郊外方向で混雑

まだ残る渋滞
(野並・島田)

交通量に大きな変化なし

入り込み交通
(山根学区)

周辺地域における交通の
利便性向上

暮らしの交
通の利便性

災害時の避難路
緊急車両の時間短縮

防災機能

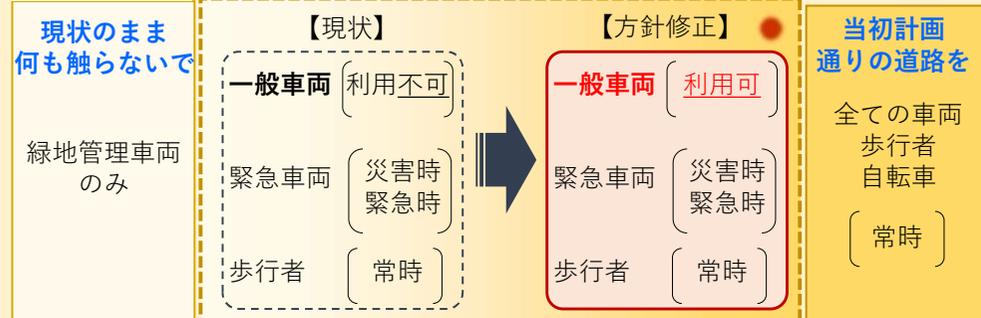
自然環境への影響を
抑えつつ、一般車を通し、ネットワーク
や防災等の整備効果
を発揮させる

折衷案

自然環境と人の暮らしが
共生する相生山のみち

人の暮らし

自然環境



ネットワークや
防災等の整備効果 0 ← → 100
自然環境への配慮 100 ← → 0

広沢市長へ
の要望

市会の意思

意見聴取会

折衷案の
修正

市民
アンケート
調査

環境への配慮に対する
目的

折衷案に
おける対応
(つなぎ方・使い方
による配慮)

学識者意見
(一般車を通し
てもホテルは問
題ない等)

R6実施
「望まれている方」
「望まれていない方」
双方からの様々な意見

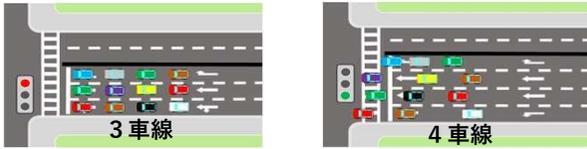
R5実施
・3つのつなぎ方のうち、
「橋りょう案の印象が
良い」という意見が多
かった

相生山緑地近隣の主要交差点における渋滞と山根学区の入り込み交通

【渋滞対策】

- ・野並・島田交差点の渋滞対策工事（車線の追加）を実施
- ・朝方の都心方向の渋滞緩和を確認したが、**夕方の郊外方向で混雑が確認されている**
- ・地下鉄延伸前後で周辺の幹線道路の交通量に大きな変化はない

島田交差点（西行き・朝方・都心方向 ←）



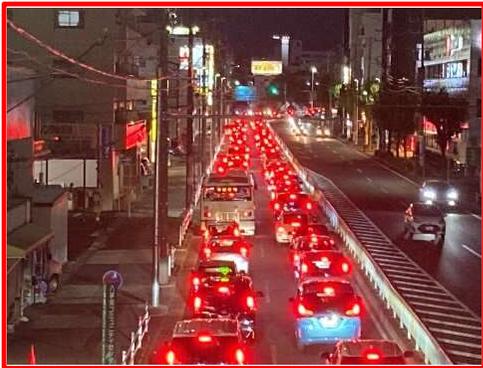
H 2 8 対策前（3車線）
 ① 470m
 ② 500m

R 4 対策後（4車線）
 90m
 60m

渋滞長の減少

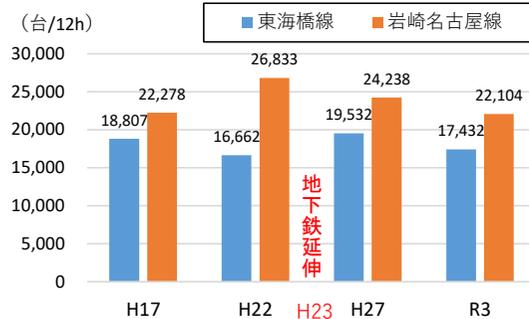


島田交差点（東行き・夕方・郊外方向 →）



渋滞長 700m

弥富相生山線周辺の幹線道路における交通量
 （地下鉄延伸前後で交通量の大きな増減はない）



【入り込み交通対策】

- ・「山根学区交通対策協議会」を設立し、生活道路への入り込み交通対策を実施
- ・走行速度の低減効果は確認されたが、**入り込み交通量に大きな変化はなし**

対策箇所



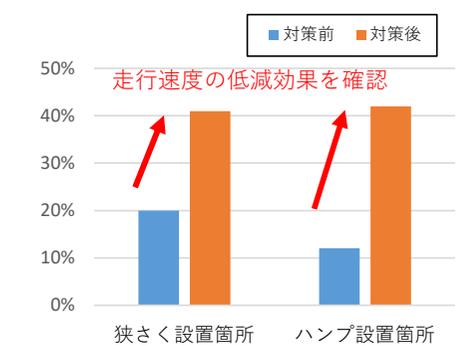
主な対策内容



双子池前の交通量



対策箇所における時速30km以下の車両の割合



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



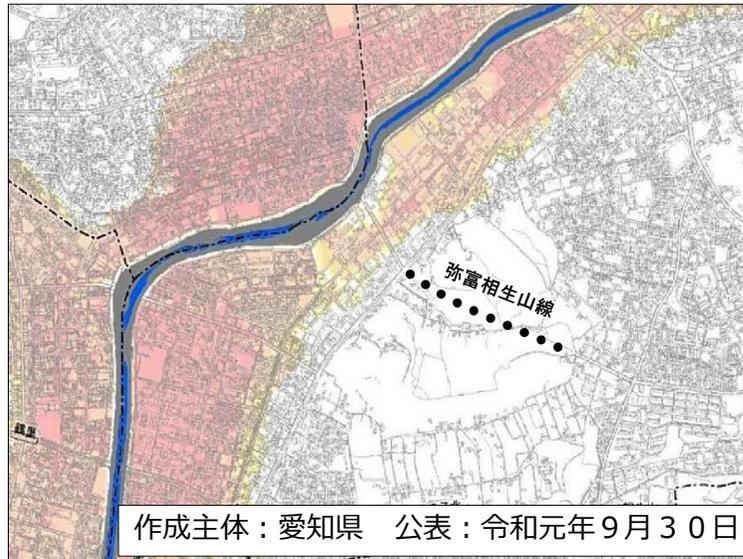
項目	施設等	移動時間 (整備なし)	移動時間 (整備あり)	短縮時間
通勤	昭和高校前 交差点	8.8分	4.0分	4.8分
	野並 交差点	6.1分	5.4分	0.7分
通学 (自転車)	昭和高校	12.4分	9.1分	3.3分
	豊田工業 大学	11.3分	7.2分	4.1分
商業 施設	イオン 八事店	12.4分	12.0分	0.4分
	イオンモール 新瑞橋	14.5分	13.8分	0.7分
	パロマ瑞穂 スポーツパーク	14.3分	9.6分	4.7分
	ヒルズウォーク 徳重ガーデンズ	13.8分	10.9分	2.9分
文化 施設	興正寺	13.4分	12.6分	0.8分

■ ... →: 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

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。

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 1 1 0 0 0 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 1 0 分間から 1 8 分間）短縮する。

自然環境への配慮方法（工法）

<他都市事例> 国営越後丘陵公園（新潟県）

植生の回復



工事直後



約2年後

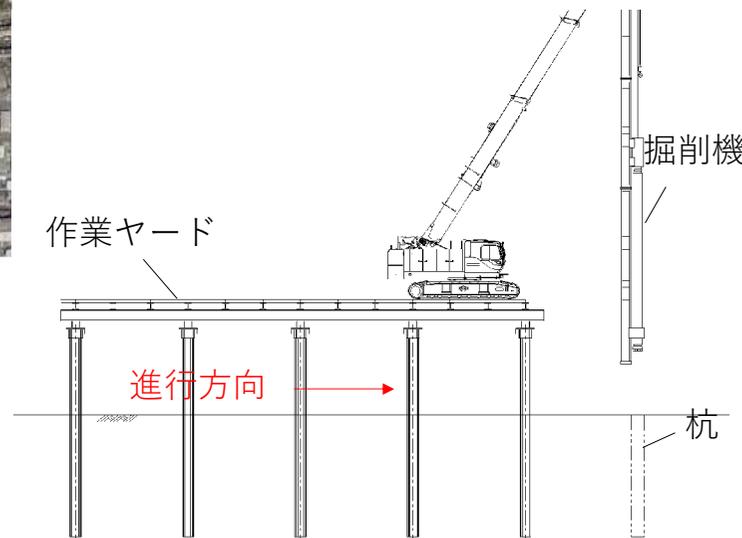


凡例

都市計画緑地 120.1ha

↔ 弥富相生山線 892m

施工イメージ



- 大型重機を森の中に降ろさなくて済む
- 大規模な掘削や埋め戻し・盛土が不要

⇒地形の改変が少なく自然環境への影響を少なくできる

自然環境への配慮方法（ヒメボタル）

運用方法の検討

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
繁殖期												

例) ヒメボタル繁殖期（5～6月）の夜間の通行を抑制する方法等の検討

光害への対応

光に弱いとされるヒメボタルへの影響を軽減
緑地側へ光を入りにくくするための設備・施設

照明器具 例) 遮光ルーバー



高欄 例) 遮光パネル



自然環境への配慮方法（環境影響評価）

第3案が最も影響が少ない

項目	影響度合い				
	折衷案				参考
	第1案	第2案		第3案	当初計画案
		整備直後	将来		
水環境（沢筋の分断）	大	中		小	小
日照障害	無	小		中	—
植物	大	大	中	小	大
動物	大	大	中	小	大
生態系	大	中	中	小	大
緑地	大	中	中	小	中
景観	無	小		中	—
人と自然との触れ合いの活動の場	散策路	大	大	中	中
	ヒメボタル観賞スポット	大	中	中	中

○環境影響評価の規模要件（本市条例1km以上対象に対し、弥富相生山線892m）に満たないため必要ないが、自主的な環境アセスメントとして実施

○一般的な環境アセスメントと同様に国や市の基準書を利用し評価

【関係法令：環境影響評価法】

予測評価の結果（線形構造）

- 大：4案の中で影響が大きいものと想定される
- 中：4案の中で影響が中程度であると想定される
- 小：4案の中で影響が小さいものと想定される
- 無：ほとんど影響はないものと想定される

市の方針と今後のスケジュール

【市の方針】

<折衷案のヴィジョン>

自然環境と人の暮らしが共生する相生山のみち

○一般車も通行できるようにする

○できる限り自然環境に配慮したつなぎ方、
つかい方を採用し、整備を行っていく

(つなぎ方)

- ・地形改変の少ない橋りょう構造

(つかい方)

- ・時期、時間帯の一般車抑制の検討

◆折衷案に係るスケジュール

年度	R7	R8	R9	R10～
内容	市民説明会	← 折衷案の実現に向けた検討 (測量・地質調査・詳細設計) (適時、環境モニタリング)	→	現地施工
		← 適時、学識者ヒアリングを実施及び市民への広報		

完成イメージ

鳥瞰図

つなぐ
(地域とのつながり)



アイレベル



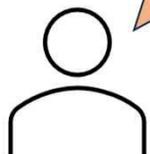
まもる
(安心・安全)

アイレベル (夜)



ふれあう
(人と自然とのふれあい)

相生山緑地はどうかなるのか？



A.
相生山緑地ビジョンに沿って取り組みを進め、「自然と人が共生する相生山緑地」の実現を目指していく

凡例

 都市計画緑地 120.1ha

 弥富相生山線 892m

弥富相生山線と相生山緑地の位置関係



相生山緑地ビジョン

基本理念

自然と人が共生する
相生山緑地

基本方針

■緑地の土地利用や地形

- 一定の開発がされている区域
- 幹線沿いの平坦な土地や農地

つなぐ

相生山緑地の玄関口として、人々が交流し自然とつながる場とします

- 比較的人の手が入っていない区域
- 樹林地
- 斜面緑地

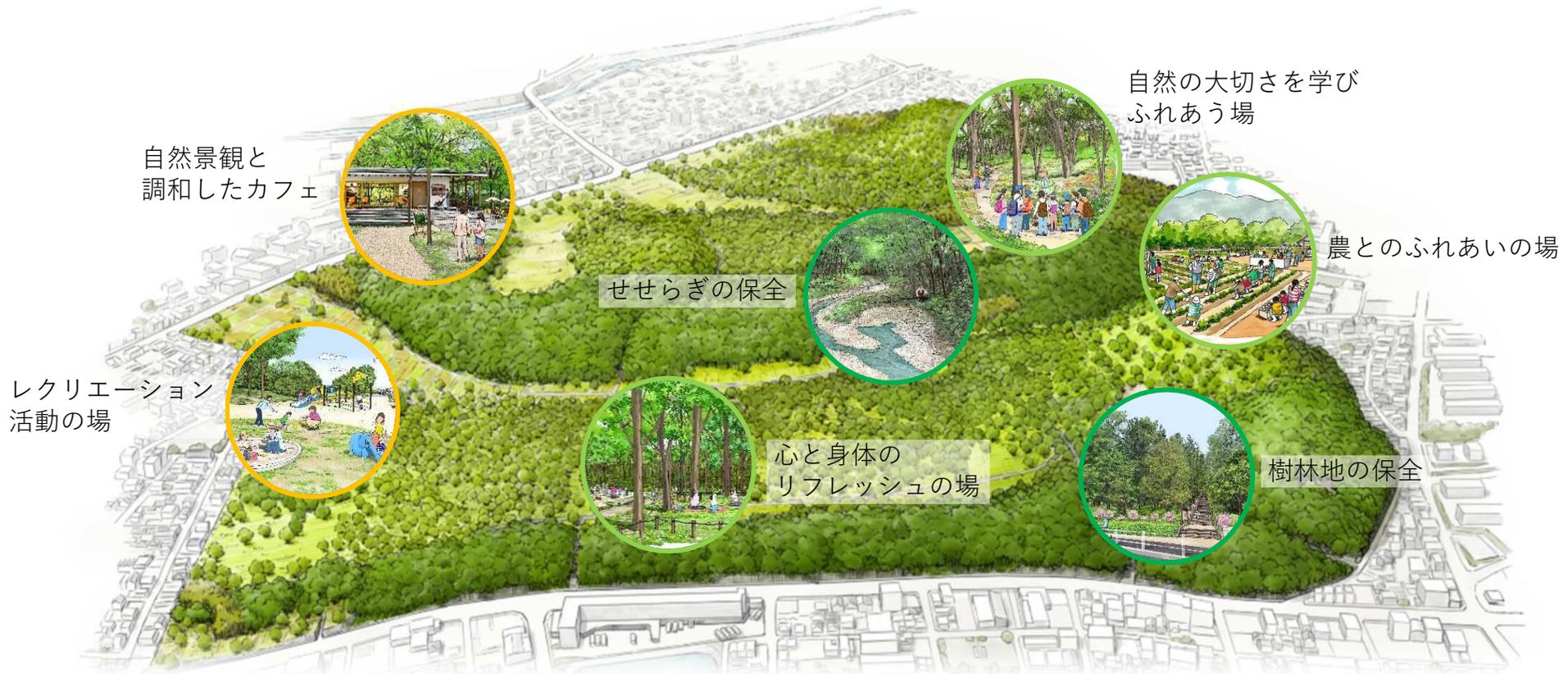
まもる

生物多様性の観点からも大切な樹林地などの自然環境を保全します

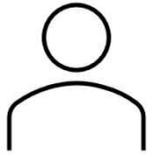
- 森づくり活動が行われている区域
- 住宅が点在する区域
- 樹林地、農地

ふれあう

人々が相生山緑地の自然と関わり、学べるふれあいの場とします



Q. 自然が破壊され元に戻らないのでは？



植生の回復

A.
シェッド上部への
植栽や、工法の工夫
により植生の回復を
確認

シェッド上部
H19年5月施工直後



R7年5月



<他都市事例>
国営越後丘陵公園（新潟県）
工事直後



約2年後

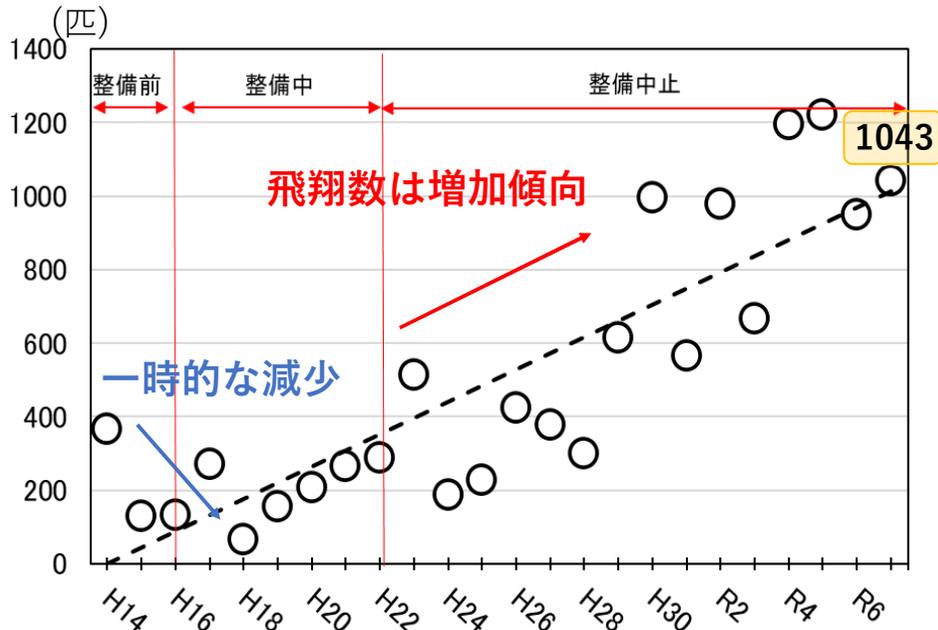
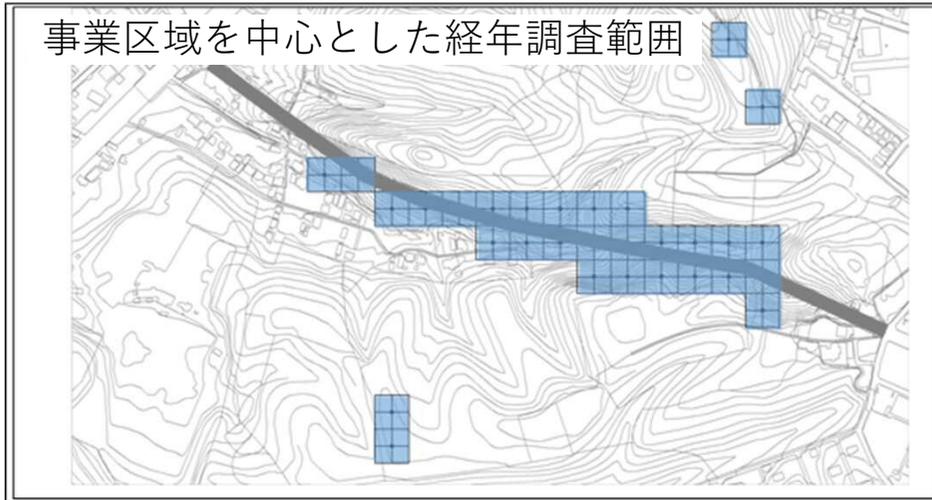


Q. ヒメボタルはいなくならない？

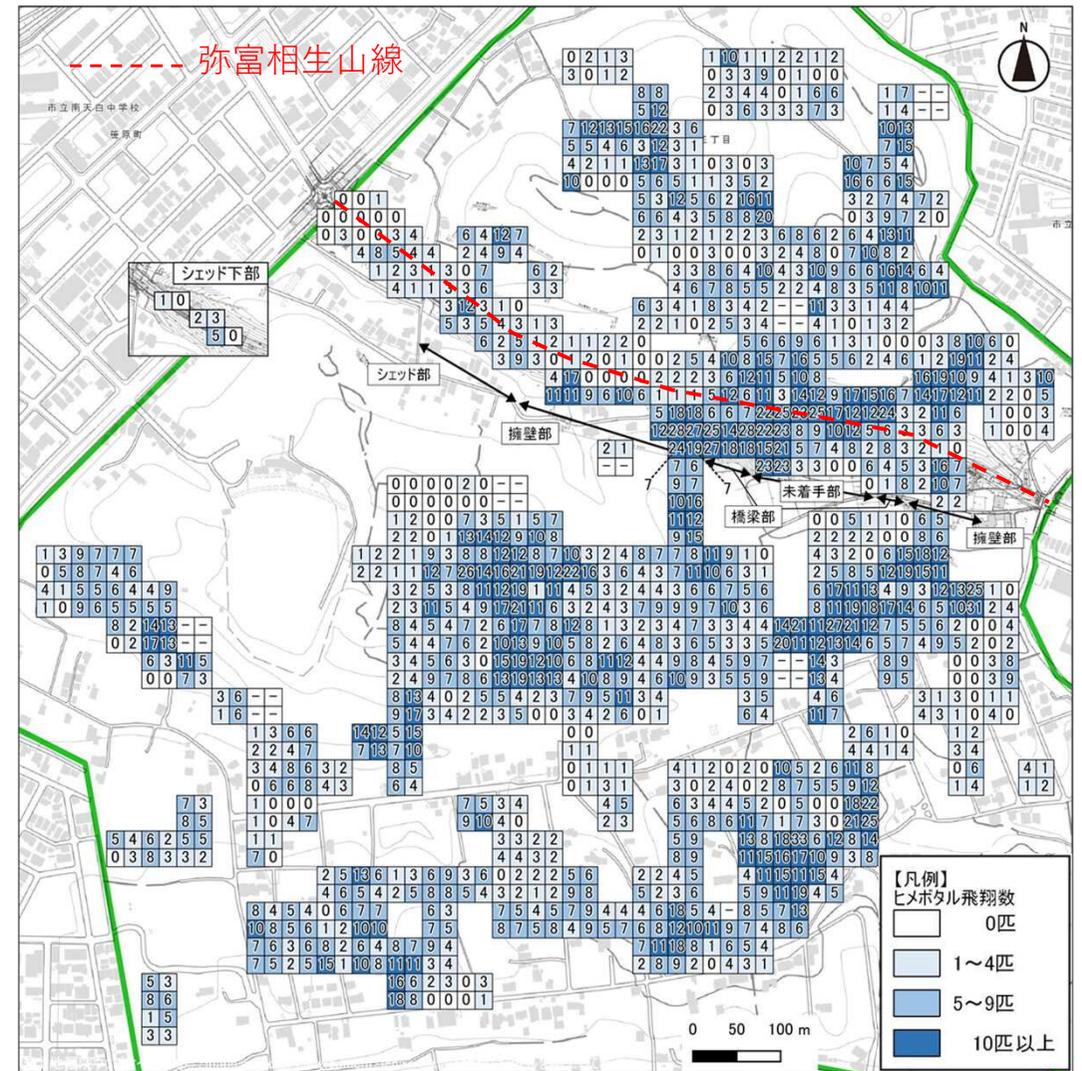
A. 相生山緑地の広域に分布しており、継続的調査で整備に伴う一時的な減少と、整備前以上の飛翔数を確認

ヒメボタル飛翔調査結果

事業区域を中心とした経年調査範囲



R2年度 ヒメボタル成虫広域調査



※メッシュは調査地点。メッシュ内の数値は調査地点内の匹数
 ※調査地点外（メッシュの無い場所）に生息していないわけではない

ヒメボタル幼虫及び小型貝類の調査結果

1. ヒメボタル幼虫調査

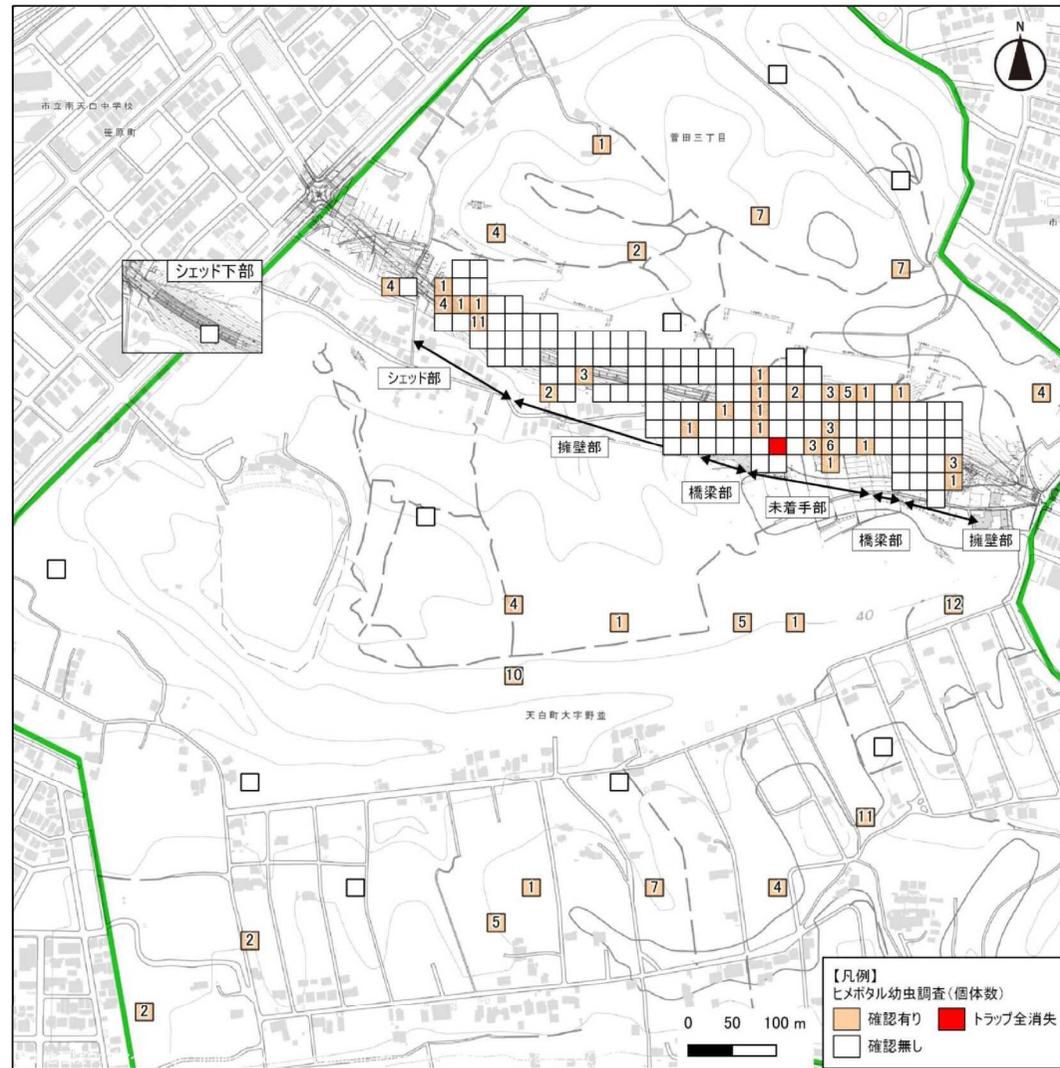


図 3-12 相生山緑地全体での幼虫分布図

2. 小型貝類分布調査

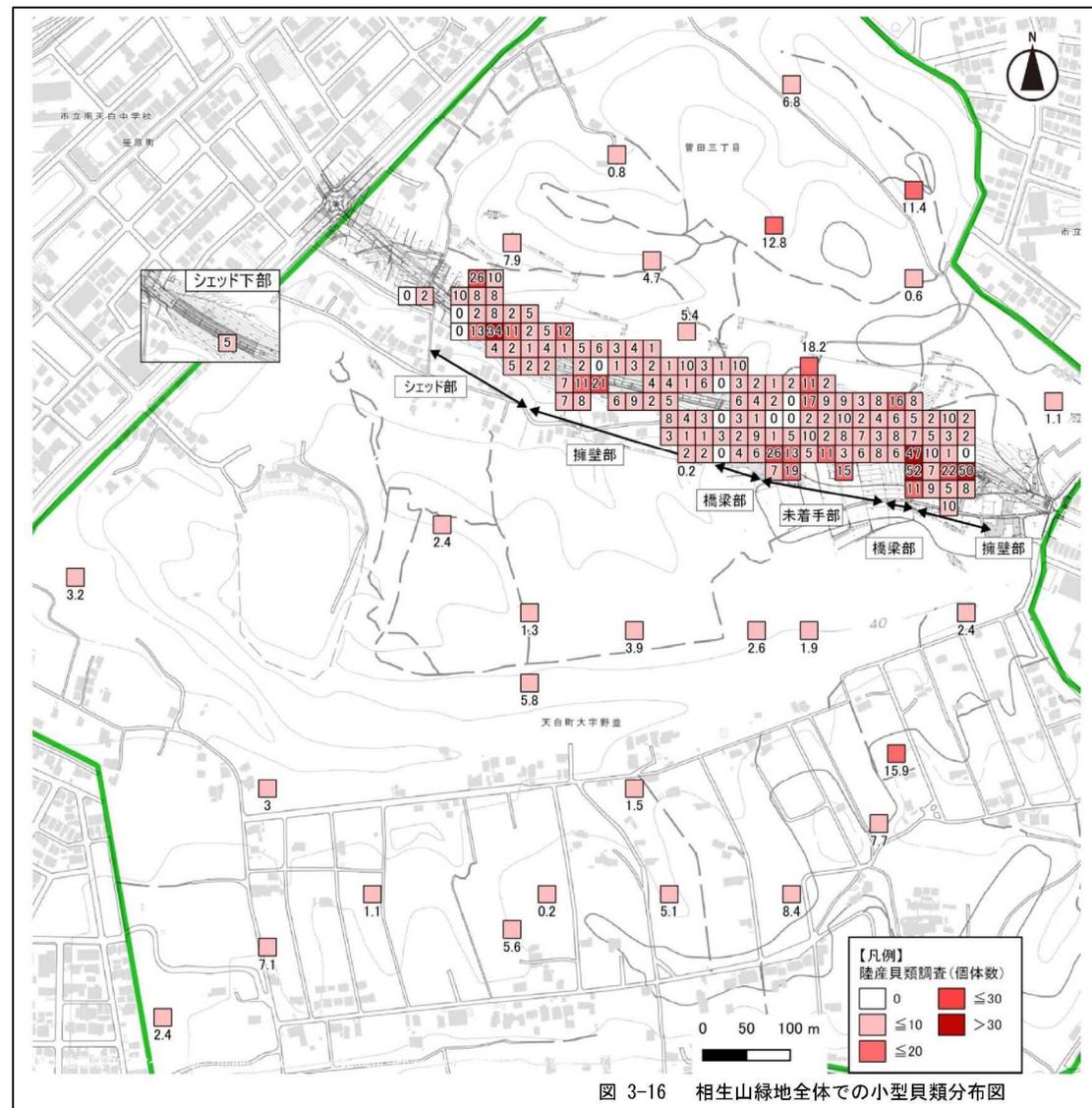
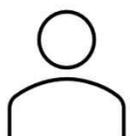


図 3-16 相生山緑地全体での小型貝類分布図

幼虫、エサとなる小型貝類が緑地の広域に分布

※メッシュは調査地点。メッシュ内の数値は調査地点内の匹数
 ※調査地点外(メッシュの無い場所)に生息していないわけではない



Q. 騒音や振動、排気ガスによる影響が心配

A. 騒音規制法、振動規制法の※¹要請限度を超えない

※¹要請限度とは、自動車騒音がその限度を超えていることにより、道路の周辺的生活環境が著しく損われていると認められるときに、市町村長が県公安委員会に道路交通法の規定による措置を執るよう要請する際の限度をいう

車両走行による影響予測

○騒音

単位：dB

予測値	東行		西行	
	昼間	夜間	昼間	夜間
幅 11m (想定)	71	65	68	62
騒音規制法で定められた要請限度 (判定)	<75 OK	<70 OK	<75 OK	<70 OK

※緑地との境界部における予測値

○振動

単位：dB

予測値	昼間	夜間
	38.3	35.1
振動規制法で定められた要請限度 (判定)	<65 OK	<60 OK

※予測地点は緑地との境界から20m地点

○大気質 (NO₂：二酸化窒素、SPM：浮遊粒子状物質)

A. 大気質について環境基準値内であり車両の走行による影響は軽微

幅	項目	① 境界における 寄与濃度	② 周辺における 環境濃度※1,2	割合	(天白保健 センター※2)	①+②	環境基準値 (判定)
11m	NO ₂ [ppm]	0.000262	0.011	2.4%	(0.016)	0.011262	0.04~0.06以下 OK
	SPM[mg/m ³]	0.000019	0.013	0.1%	(0.042)	0.013019	0.1以下 OK

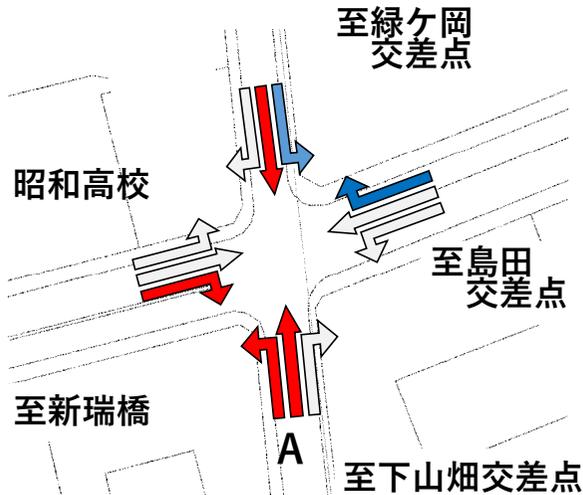
※1：緑地内の事業区域内にて観測

※2：H17/6/28に観測した日平均値

Q. 新たな交通渋滞や交通事故が心配

昭和高校前・久方交差点における交通量の変化

【昭和高校前交差点】



A. 【予測結果】

交通量の増加は予測されるが、交通容量比が※¹1.0未満であり、交通処理能力以内に収まる

※¹1.0未満目安：混雑することなく円滑に通行できる
(道路の交通容量：(社)日本道路協会より)

B方向【夕18時】

ピーク1h	整備なし	整備あり	差及び判定
B方向全体交通量	84	356	+272
B方向直進交通量	15	140	+125
交通容量比(混雑度)	0.308	0.670	OK 1.0未満

A方向【朝8時】

ピーク1h	整備なし	整備あり	差及び判定
A方向全体交通量	503	593	+90
A方向直進交通量	337	409	+72
交通容量比(混雑度)	0.615	0.750	OK 1.0未満

弥富相生山線と近隣道路の交通量

	弥富相生山線	菅田橋～下山畑	高針大高線
交通量台/12h	5,700 (7,700/24h)	12,056	16,824

【凡例】 弥富相生山線の開通後の交通量（開通前比）

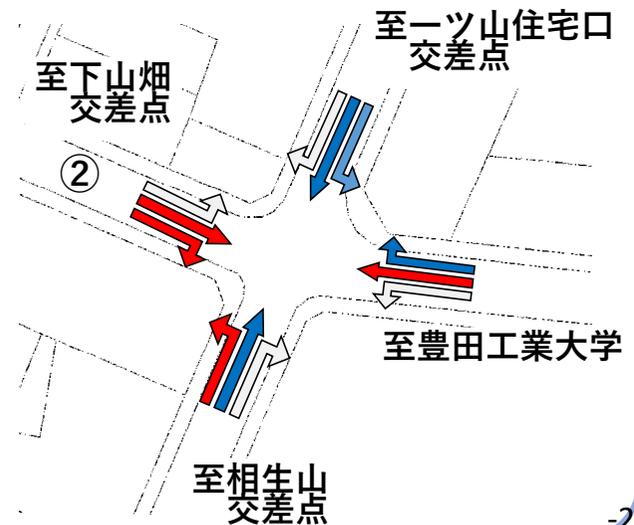
減少	大きな変化なし	増加
←	←	→

※信号現示の調整等交通管理者と協議
※詳細な交通安全対策の検討

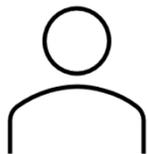


設計を行っていく中で検討

【久方交差点】



測量や地質調査は緑地に影響ないのか？



A. 測量により杭の設置や地質調査のため削孔が必要だが影響は軽微

測量と地質調査の状況

【地質調査の状況】



削孔状況



削孔後

【測量の状況】

