

# 相生山緑地の道路建設に係る学術検証に関する報告書

平成22年12月9日

相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会



# 目 次

はじめに	1
第1章 学術検証委員会の設置と活動の基本的な立場	3
第2章 学術検証委員会の活動経過と検討事項	4
1. 学術検証委員会の活動経過と検討事項の概要	
2. 市民からの意見聴取とその取り扱い	
3. 「環境に配慮した道づくり専門家会」委員からの意見聴取	
第3章 学術的な検証の結果	8
1. 道路建設等の公共事業を企画立案するために求められる学術的な検証	
(1) これまでの公共事業立案過程についての学術的な検証	
(2) 公共事業の企画立案にあたり検討すべき観点と課題	
2. 相生山緑地の道路建設事業についての学術的な検証	
(1) 相生山緑地の道路建設に係る問題事項の整理とその解決方策	
(2) 相生山緑地の道路建設に対する学術的な評価	
(3) 相生山緑地における道路建設中止・構造物撤去に対する学術的な評価	
おわりに	23
資 料	25
添付資料	
参考資料	

## はじめに

「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」は、名古屋市長の諮問委員会として設置され、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することを、その主要な役割として活動を続けてきた。したがって、この委員会の活動は、既に着工され現在中断されている都市計画道路弥富相生山線の道路建設工事を存続させるか否かについての結論を得ることを目的にしたものではなく、名古屋市が道路建設等の公共事業を企画立案し市民的な合意を得て実施するために検証すべき基本的な課題とその解決方法等を学術の視点から検討することにした。そのうえで、弥富相生山線の建設について具体的な課題や問題点をあげ、その解決に必要なとなる調査資料等の整備状況を確認した。また、不足している資料等を指摘し、具体的な課題・問題点の解決と対応策を検討した。これらの検証結果が、今後、名古屋市が公共事業を企画立案するにあたって考慮すべき判断基準として活用されることを期待して、ここにその検証の概要を報告書としてまとめ、市長に提出することにした。

本委員会がこのような立場から検証活動を進めた最も大きな根拠は、今後、各種の公共事業を推進するにあたって、社会開発か環境保全かを対立事項としてではなく合理的に統合し、両立させるために必要な価値観、規範、課題とその解決法を学術的に検証し、将来を見通した基本戦略を策定するための観点、課題、方法を明らかにし、今日の個別的な判断による混乱状況を学術の観点から検証することにあった。

これまでは、多くの公共事業は都市の利便性と産業の経済効率という価値観を優先的に取り上げてきたし、このことが市民のニーズにも一定程度応えてきていた。しかし、今世紀の中葉に向けて我が国の社会は急速に人口減少と少子高齢化、それにしたがって経済も非成長的成熟に向かい、市民の価値観も大きく変わるであろう。社会は環境並びに経済の両方における持続的な発展を基本的な制約条件としつつ市民の生活の質（Quality Of Life, 以下「QOL」という。）の向上維持を追求することになると思われる。

このような歴史の変化に対応し、次世代の発展を基調とした未来志向の社会資本の整備と自然生態環境の保全とを車の両輪として、真に豊かな成熟社会を統合的に実現するための権威のある基本計画（グランドデザイン）を学術的な根拠に基づいて策定することが名古屋市に求められていると結論した。そのために、名古屋市を総合的に解剖し、その実態を体系的に解明するための「名古屋学」とも呼べる骨太の自己診断書を作成することを求めた。そして、具体的には相生山緑地の道路建設事業についての学術的な検証を加え、道路建設と緑地の自然生態系の保全を両立させるために必要な課題や方策を提示した。

本学術検証委員会は限られた時間と能力を最大限に活用し、今日の社会と時代が求めている課題の解決を図るうえでの指針とすべき観点と方法について学術的に検証し一定の提案をすることができたと自負している。この成果が市民の理解と今後の行政運営の一助となれば幸いである。

## 第1章 学術検証委員会の設置と活動の基本的な立場

平成22年1月、名古屋市長は相生山緑地の道路建設に係る学術的な検証をすることを目的に、「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」（以下「検証委員会」という。）を設置した。そして、検証委員会委員として、交通・都市計画や地質・生物環境等を専門とする研究者9名とオブザーバー1名（34ページ資料1参照）が委嘱された。

第1回の検証委員会を平成22年2月に開催し、委員長に山下興<sup>おきつぐ</sup>亜中部大学長を、副委員長に林良嗣<sup>よしつぐ</sup>名古屋大学教授を選出し、検証委員会の基本的な役割や活動の視点を検討し、検証委員会の円滑な運営を図ることにした。

検証委員会では相生山緑地の道路建設に関する諸問題を広く学術の立場から総合的に検証することにした。その上で、相生山緑地の道路建設を継続すべきかあるいは中止すべきかといった行政上の判断をするにあたって、必要な学術的な根拠を提示することを主要な任務と位置付けて、その検証活動を進めた。

活動は、2つの観点に立って進めることにした。その1つは、この相生山緑地の道路建設事業を含めて、名古屋市が公共事業を企画立案し実施するにあたって根拠とした基本戦略や将来予測等についての検証であり、もう1つは、現在すでに着工され中断している相生山緑地の道路建設という個別事業についての検証である。後者については、相生山緑地の道路建設自体に関する課題・問題と、道路建設が自然生態環境、とりわけ相生山緑地の生物相に及ぼす影響に関する課題・問題について検証を進めた。

この検証過程で「環境に配慮した道づくり専門家会」（以下「専門家会」という。）委員や市民からも意見を聞き、広い視野に立って課題・問題点を抽出・整理した。

これらの検証活動を通して、一方では、道路建設等の公共事業を、今後企画立案するために具備すべき理念、解決すべき課題と望ましい進め方を再整理し、もう一方では、相生山緑地の道路建設という具体的で現実的な行政課題を解決するための学術的な根拠を提示した。このように検証委員会の活動は、あくまでも開発事業と環境保全事業とを統合的に進めるための道筋とそのための根拠を検証したものである。そして、学術にそぐわない個別の道路建設事業の是非についての判断を自ら行うのではなく、政治や行政がそれを科学的根拠に基づいて行うための基本方程式を提供することを目指したものである。

## 第2章 学術検証委員会の活動経過と検討事項

### 1. 学術検証委員会の活動経過と検討事項の概要

#### ●第1回検証委員会（平成22年2月1日）

検証委員会の構成を確認し、役職を決めた。委員会の目的、検証課題、運営方法等について審議し、承認した。これまでの相生山緑地の道路建設に関わる各種の審議結果、調査報告書、観察データ等についての資料の提供を受け、それらの概要説明を事務局から受けた。その上で、各委員からそれぞれの専門分野と検証委員会活動への貢献の仕方について紹介があった。

#### ●第2回検証委員会（平成22年3月2日）

各委員が、それぞれの専門領域に関わる課題の所在およびその課題解決のための観点と方法、解決案を得るために必要な資料について報告し、疑問点を出し合い検討を深めた。また、一定の時間を用意して、一般市民から11件の公述を得た（5ページ2項参照）。

#### ●第3回検証委員会（平成22年4月2日）

委員会の冒頭で、専門家会の3名の委員から意見を聴取した（6ページ3項参照）。また、過去2回の委員会で出された意見を、道路建設の必要性和道路建設による環境影響の観点から分類し、それを社会、交通、自然環境及び人為環境の各事項に分類して一覧表を作成し、検証作業を構造的に進める手立てとした。また、各委員からの追加意見を補足した。

#### ●現地視察（平成22年6月4日）

現地に試験的に設置された照明装置による照度等の確認並びにヒメボタルの飛翔状況等自然生態環境について観察した。

#### ●第4回検証委員会（平成22年8月23日）

名古屋市の目指す諸施策は、市民のQOLの向上維持という観点をもとに企画立案されることが望ましいとして、そのために検討すべき事項・評価軸として5大項目を挙げ、それぞれに対する具体的な事項を学術的に検討した。さらに、第3回検証委員会で作成した一覧表を、問題項目とそれを分析するのに必要なデータ、そのデータを分析した結果の3枚のシートに分割整理し、分析結果について総合的に検討した。

●第5回検証委員会（平成22年9月28日）

第4回検証委員会で整理したデータについての分析結果を、事業を実施することによってプラス効果をもたらすものとマイナス効果をもたらすものに分類するとともに、マイナス効果をもたらすものについては、それを解決あるいは軽減するための対策等を検討した。

●第6回検証委員会（平成22年10月29日）

検証委員会の活動経過と検証事項並びに検証結果について総括し、その概要を報告書として成文化することにした。また、検証委員会の結論をもとに報告書のまとめと構成について、また、今後の政治や行政の判断のための根拠について議論した。

## 2. 市民からの意見聴取とその取り扱い

第2回の検証委員会では、11名の市民から相生山緑地の道路建設に関する意見を聴取した。これは、道路建設の影響について独自の調査をしているなど、学術的検討に貢献しうる意見陳述を希望した市民を募ったもので、予め提出された意見趣旨を検証委員会で選定したのち、公述を受けた。

それぞれの意見は個別的ではあったが、一定の事態や問題点を指摘したものであり、その後の検証活動に生かすことにした。

公述人の意見概要は以下のとおりであった。

- ① ヒメボタルについては十分な生態的研究がなされていないため、生息環境の再現は難しい。回避、低減、代償という保全措置のうち、可能性があるのは回避のみである。
- ② 独自のアンケート調査から、70%の市民が「自然環境の保全」を優先させて欲しいという結果が出ている。緑地の自然に大きな影響のある道路建設はストップしてほしい。
- ③ 安全な居住環境のためには、道路の建設よりも交通規制が効果的である。また、消防署にも確認したが、道路を造っても救急搬送にはメリットがない。
- ④ 道路ができる場所は植物や野鳥の種類からみて緑地の生態系のコアとしての特徴が見られる。このコアに道路ができること、乾燥化や温度変化から、生物の多様性の劣化を招く恐れが大きい。
- ⑤ 弥富相生山線は、渋滞解消や生活道路への車の入り込み解消を目的としているが、この道路の東側は「人間優先のみち」である緑道に接続している。名古屋市の道路建設のコンセプトは整合していない。

- ⑥ 「科学的検証」のためには、行政上の手続きや経緯の検証が必要である。都市計画の経緯、歴史を振り返って検証する必要がある。
- ⑦ 道路ができて、そのことだけでは渋滞を緩和することにはならず、渋滞の位置が都心方面に移動するだけで、問題の根本的解決にはならない。
- ⑧ 事業計画の見直しができ、事業計画策定に市民が参加できるシステムのための法整備が必要である。自然と共生できる環境づくりと相生山緑地の自然の再構築が必要である。
- ⑨ 野並、島田の渋滞はすでに緩和されつつある。名古屋市は、地下鉄桜通線や国道 302 号などを活用し、環境に負担の少ない交通政策を進めるべきである。
- ⑩ 検証の中に自分たち住民の心という視点を入れてほしい。
- ⑪ 約 30 年前まで、相生山緑地周辺では里山の生きものと人間の営みに密接な関係が保たれていた。道路建設により、緑地が分断され、生態系が狭まれば、ヨタカをはじめとする生きものの危機が加速度的に増す。

### 3. 「環境に配慮した道づくり専門家会」委員からの意見聴取

第 3 回の検証委員会では、専門家会の 3 名の委員から、この弥富相生山線の建設にあたり、自然生態環境への影響をできるだけ少なくするために、どのような観点と方策を提案し実施してきたかについて、多くの工夫と葛藤を交えて報告を受けた。

専門家会の委員の意見は、検証委員会の委員が、個別課題の現状や実態について理解を深めることに大きな役割を果たした。また、今後の方策を提案するうえでの根拠となりうるものであった。

専門家会委員の意見概要は以下のとおりであった。

- ① 我々も道路を通すことに賛成して参加したわけではない。しかし、人が生きている以上、自然を変化させていくことは避けられず、その変化を緩やかな方向に、消費されてなくなる自然をいかに少なくするかを念頭に検討した。名古屋市が相生山緑地をどう考えているかが根本的な問題である。どこかで折り合わなければ、両方で対立しては何も残らない。
- ② 道路が問題になる前から相生山に関わってきた。農業に使えない役立たずな土地ということで、手付かずの丘陵をそのまま放置すれば、ゴミと竹だらけになりそうなところを「オアシスの森づくり」として再生してきた。森の中に道を通すのはとんでもない話だが、技術的に可能かどうかを探ってきた。ホタルの交尾時期の夜間通行止めが必要である。

- ③ 道路を造るよりは森を守って欲しいと思っているが、私たちが生きていく中での利便性もある。自然を壊したときの「償い」がワーキングのキーワードである。施工業者や行政の担当者はどんどん替わっていくが、住民とともに見続ける目を持つことが使命だと思っている。

## 第3章 学術的な検証の結果

### 1. 道路建設等の公共事業を企画立案するために求められる学術的な検証

#### (1) これまでの公共事業立案過程についての学術的な検証

相生山緑地の道路建設という個別事業を企画立案し、その円滑な施行を図るためには、あらかじめ検討しておかなければならない具体的な課題が2つある。その1つは「道路建設自体に係る課題」であり、もう1つは「道路建設が自然生態環境、とりわけ相生山緑地の生物相に及ぼす影響に関する課題」である。これらについては、すでに名古屋市は専門家会を設置して検討し、道路建設計画の見直しや自然生態環境への対応策を講じ、経過を観察しながら、あるいはモニタリング調査を継続しながら道路の建設を進めてきた。しかしながら、各課題に関する調査分析手法やその結果の妥当性、そしてそれらを市民がどう評価し納得するかについてはいまだに様々な解決すべき点が残されている。このことが検証委員会が設置された1つの理由であった。

相生山緑地の道路建設が事業実施に至る過程においては、それぞれの時期における意思決定が相応の合理的かつ合法的な検討を経てなされていることが認められた。しかるに、本事業に対し今日なお多くの市民から賛否両論が出され、市民的な事業として納得され円滑に進んでいないのはなぜだろうか。

この疑問を解決するために、検証委員会は、相生山緑地の道路建設という個別事業に限定して検証するのではなく、名古屋市が一般的に道路建設などの開発事業を企画立案し、実施するための根拠を学術的に検討する作業から始めることとした。まず、名古屋市の道路建設を含めた市政全体についての基本計画（グランドデザイン）について検討した。

今まで、名古屋市は、いろいろな機会を捉えて、さまざまな審議会などを設置して、特定の課題に対して検討し、その結果を取りまとめ、個別の計画として提案してきている。表1に見られるように、名古屋市には、なごや交通戦略、産業活性化プラン、都市計画道路整備プログラム、都市景観基本計画、総合排水計画、環境基本計画、生物多様性2050なごや戦略、交通安全計画など分野・課題対応型の計画が並存しており、課題別計画を統括する上位計画としての戦略的な都市計画とも必ずしも整合がとれていない。このために、都市計画に求められる根源的な都市機能としての市民のQOLの向上維持と、それを支える自然生態系からの良好なサービスの持続的な供給系が都市計画自体及びその下位の整備計画に系統的に取り入れられていない。すなわち、これらの個別事業計画を寄せ集めたものをもって、名古屋市のグランドデザインとしたところで、総合的に中長期を見通した権威ある基本計画には

ならない。したがって、従来のように特定の分野や課題についての調査や分析とその評価をもとに、個別の事業を企画立案する方法論に執着している限りは、その執行にあたり「意見の相違」や「利害の対立」を生み、市民的な合意に基づく円滑な市政の運営を図ることにはならない。つまり、今後の市民社会が乗り越えなければならない開発事業と環境保全事業との統合を実現することにはつながらない。

検証委員会が検証する相生山緑地の道路建設という個別事業をみると、昭和15年に「防空」を上位の目的とした相生山緑地の都市計画が決定され、一方、昭和32年に弥富相生山線（当時の名称は桜ヶ丘南下線）が都市計画決定された。その後、何度かの都市計画変更を経て、最近では平成16年に両方の都市計画がそれぞれ一部変更された。つまり、公園緑地と道路を取りまとめて、「都市計画審議会」での審議を経て、計画が修正されてきてはいる。しかしながら、それらの計画が自然生態環境保全や市民福祉向上の観点から十分検証されているとは言えない状況にある。しかも、これらの計画が現在、そして将来をも強く拘束しているのである。したがって、都市計画決定事項が社会情勢等の変化に弾力的に対応していないのみならず、未来社会を展望した開発と保全を統合的に実現するものになっていないところが問題となる。

## （2）公共事業の企画立案にあたり検討すべき観点と課題

検証委員会では、21世紀の名古屋市政の根幹となる中長期戦略の目標を、「自然環境と社会環境の変化に適切に対応し、自然生態系の有するサービス機能を十分生かす中で社会を発展させ、市民のQOLを向上維持すること。」、言い換えれば、「人類社会の持続的な発展を開発と保全の統合を実現するなかで、市民が活力と潤いのある生活を実現すること。」とした。

この目標の達成のために、名古屋市がその基本計画として取り組むべき要素を5つの評価軸に整理し、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・安全性及び環境負荷性の観点から総合的かつ統合的に検討できるようにした。（表1）

表1 公共事業の企画立案にあたり検討すべき観点

名古屋市 の目標	真に豊かな成熟社会のための、市民生活の質(QOL)の向上維持 (人類社会の持続的な発展を開発と保全の統合の中で実現する中で、 市民が活力と潤いのある生活を実現すること)				
評価軸	A 経済機会	B 生活・教育・ 文化機会	C 快適性・ リラクゼーション機会	D 安心・安全性	E 環境負荷性
評価細目	①産業・経済力(既存産業、科学技術文化芸術・観光ビジネスなどの先端産業) ②雇用機会	①自然(動物・植物・地質)体験機会 ②教育機会 ③文化機会 ④買物機会 ⑤健康・医療サービス機会	①住環境の快適性 ②自然生態系サービス度 ③リラクゼーション増進型社会資本サービス度 ④街のバリアフリー度	①生命生活の安心・安全(自然災害の軽減・治安維持) ②財産の安全 ③人権の尊重	①低炭素度 ②低公害度(産業・生活・交通起源) ③ヒートアイランド度
名古屋市における関連戦略・計画・プログラム等	・産業活性化プラン ・中心市街地活性化基本計画 ・都市計画道路整備プログラム 等	・なごやっ子教育推進計画 ・観光アクションプラン ・都市計画道路整備プログラム ・健康なごやプラン21 ・高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 ・障害者基本計画 等	・生物多様性2050なごや戦略 ・都市景観基本計画 ・みどりの基本計画 等	・水防計画 ・総合排水計画 ・食育推進計画 ・なごや人権施策推進プラン ・地域防災計画 ・交通安全計画 等	・環境基本計画 ・低炭素都市2050なごや戦略 ・地球温暖化防止行動計画 ・一般廃棄物処理基本計画 等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なごや交通戦略</li> <li>・行財政改革計画</li> <li>・新財政健全化計画</li> <li>・都市計画マスタープラン</li> <li>・名古屋の将来を語る懇談会「真の豊かさを実感できるまちへのみち」 等</li> </ul>				

評価軸の1つめは、経済や雇用などの「A 経済機会」の成熟に関する事項である。ここでは従来型の製造業だけでなく、文化芸術や観光などの生活に潤いを与える産業なども取り上げ、同時に安定した雇用機会の確保についても考慮することである。

2つめは、市民が豊かで活力のある生活を実現し、将来の成長・発達のための教育を受けかつ文化的な潤いを楽しむことを支援する「B 生活・教育・文化機会」を充実することである。ここには、教育施設・文化施設・商業施設・医療施設等の整備充実のみならず、これらの施設へのアクセスや使い易さという観点も含まれる。

3つめは「C 快適性・リラクゼーション機会」で、これは広い意味での住環境の快適性、自然生態系サービス機能の維持、修復、保存やリラクゼーション増進型の社会資本等を整備充実することである。

4つめは、自然災害の軽減や治安維持といった、市民の生命・生活や財産の安全を守り発展させ、また、人権を尊重する安心で安全な市民社会を構築するための「D 安心・安全性」を確保することである。

5つめは「E 環境負荷性」に関するもので、社会の低炭素度や低公害度などの観点である。

これらの評価軸は、すでに学術的にも検討され、学会等での検証を受けており、今後の都市政策を立案する上での指導理念として注目すべき事項とされている。

ここにあげた5つの評価軸のそれぞれについては、名古屋市ではすでに表1に掲げたように個別に検討され、いろいろな時代にさまざまな提案がなされ、具体的な場面においては、個別課題を考慮に入れた合理的な検討がなされている。そして、その検討結果は、市政の一部分を具体化するものとして事業化もされてきた。しかし、ここでの問題点は、各事業間での整合性が十分確保されておらず、各事業の成果を広くQOLの向上維持に反映させるまでに至っていないことである。

したがって、今後、名古屋市の総合政策の企画立案にあたっては、この5つの評価軸を取り入れたグランドデザインを策定するとともに、それを強化し、民主的な手続きをもって市民的な合意を得て、権威のある中長期の基本戦略を確立すべきである。そして、このグランドデザインをもとに個別事業を構想し、企画立案すべきである。もちろん、グランドデザイン自体も時代と社会の変化に適切に対応して、進化させていかなければならないことは当然である。

そして、このグランドデザインを策定し、かつ進化させるためには、名古屋市に関わる政治行政、経済活動、社会環境、自然環境や文化的な特質等を、

名古屋市が主体となって総合的かつ継続的に調査研究し、その成果を根拠にしなければならない。なぜならば、ランドデザインや個別計画づくりのためには既に完成された方法論を踏襲しつつも、そこに織り込む理念や使命・目的は、名古屋市独自の総合的な調査研究活動による「名古屋学（仮称）」とも呼ぶべき学術研究の成果を基に決めるべきである。自前の学術知が名古屋市と名古屋市民の有する活力と誇りに裏打ちされた基本戦略を構築させるのである。

## 2 相生山緑地の道路建設事業についての学術的な検証

### (1) 相生山緑地の道路建設に係る問題事項の整理とその解決方策

道路建設を企画立案するための前提として、以下の3点についての検討が必要であると考えた。1つめは交通の発生を「回避」する可能性の追求である。交通の発生を「回避」することができない場合は、2つめとしてできるだけ環境負荷をかけない、大量輸送の可能な公共交通や徒歩・自転車等への交通体系の「転換」を検討することである。この「転換」も困難でどうしても自動車の利用が求められる場合には、3つめとして道路と道路とを結ぶネットワーク系を「改善・整備」する方策を検討することになる。

しかし、相生山緑地の道路建設事業継続の是非が問題になっているのは、このような3つのステップを順番に学術的に十分検証することなく、第3番目のステップである道路体系の「改善・整備」を中心に検討したのではないかとの疑念が一因であると思われる。そこで、検証委員会は、「改善・整備」が必要であるとした根拠、及び建設に伴って生じるマイナスの効果を減殺するために必要となる対策について、詳細な検討を行うこととした。さらに、道路建設を中止するとした場合に、建設された場合に得られることが期待されたプラスの効果をどのように補償するか、あるいは、交通の発生を「回避」、「転換」することが可能かについても検討を試みることにした。

これまでの検討経過の中で、相生山緑地の道路建設事業のさまざまな課題について観察、調査、推定あるいは実験が行われてきている。もちろん、これらの既存の調査資料や報告書は、今回与えられた課題に関する学術的な検証を進めるための貴重な資料として吟味活用した。しかし、これらの資料範囲内での検討だけでは、求められている学術的な検証成果を得ることにはならないことが判明した。

検証委員会は、まず、QOLの向上維持をもたらす5つの評価軸に対して、弥富相生山線の建設事業並びにその関連事業が、どのような課題や問題をもたらすかについてあらかじめ抽出し整理した（表2）。

表2は、今回の弥富相生山線の建設事業に関して生じるであろう項目を、前述の5つのQOL評価軸（「A 経済機会」、「B 生活・教育・文化機会」、「C 快適性・リラクゼーション機会」、「D 安心・安全性」、「E 環境負荷性」）に区分し、整理したものである。さらに、ここでは道路建設と相互に影響を及ぼし合う関連事業として、地下鉄桜通線の徳重延伸事業（市バスの再編を含む）、相生山緑地整備事業、緊急雨水整備事業、そして交通安全事業の4事業を取り上げ、同じように5つの評価軸で整理した。

そして、それぞれの問題項目を逐一検証するために必要な、あるいは求められる観察、調査、解析、予測データを一覧としてまとめた（表3）。

表3は、表2に記載された問題項目を専門的な観点から分析するために必要なデータを、現在あるか否かも含めて示したものである。

既存のデータ等を精査しつつ、それぞれの評価軸が求める事項に一定の解釈を行い、かつ未来予測も付け加えた（表4）。一方、データ不足の項目に関してはその旨を示し、今後調査分析が必要であることを指摘した。

これらの分析データをもとに影響項目（表2）ごとに検討し、今後、QOLを向上維持するために必要と考えられる対策案を提示した（表5）。しかし、既存資料の不十分さなどによりすべての問題事項に対する対策案を提示するには至らなかった。表5は、問題項目を既存データから解釈した結果の中で、一定の改善や変更を施すことによって、その問題が解消あるいは緩和できると判断したものを「対策」として示したものである。

このような手続きによって、5つのQOL評価軸のそれぞれについて検証した結果の概要を以下のようにまとめた。

## A 経済機会

- ・ 弥富相生山線の開通予定時期と相前後して、地下鉄桜通線の徳重までの延伸やそれに伴う路線バスの再編、さらには名古屋環状2号線の開通といった交通体系の大きな変化が起こる。地下鉄需要予測は、弥富相生山線が開通している場合のみ行われている。この道路が無い場合の需要予測は行われておらず、実施する必要がある。ただし、道路が無くその分の需要が地下鉄に転換したとしても地下鉄の輸送力は十分あると考えられる。このため、現段階では地下鉄に加えて弥富相生山線が必要であることの証明はされていないと言ふべきであろう。また、名古屋市は「低炭素都市2050なごや戦略」を策定し、自動車から公共交通への転換を促進する方向性を標榜しており、道路新設によって地下鉄の利用者を減らしたり誘発交通を発生させることは、これに真っ向から逆らうことになる。

- ・第3回中京都市圏パーソントリップ中間年次調査（平成8年）に基づく交通需要配分予測及び当該地域におけるネットワーク想定によって渋滞緩和の予測を行っており、弥富相生山線の建設によって、野並交差点を始めとする周辺交差点の渋滞が緩和されるとしている。データや解析方法はいずれも平成16年の都市計画変更時のものであることはやむを得ず、予測法自体も合理的であると判断できるが、現在提起されている様々な課題に対して答えることのできる精度・詳細度は確保されておらず、それら課題を踏まえて道路建設の必要性を判断するために十分なものとなっていない。入手可能な最新データを用いた予測やマイクロシミュレーションを用いた抜け道利用などの解析を追加すべきである。今回、簡易計算ながら最新データを使って予測してみたところ、ある前提条件のもとでの平成37年の予測では、弥富相生山線を整備した方が周辺道路の混雑度は緩和されている。今後、人口が減少すると予測されるため、整備しない場合であっても現在と比較すれば混雑度は緩和されるが、整備した方がより緩和される度合いが大きくなる。ただし、昭和高校前交差点では、現在よりは混雑度は緩和されるが、整備した方が緩和効果は小さくなると予想される。
- ・交差点並びに単路部での混雑度だけではなく、ネットワークとしての効果すなわち面的な効果も計測する必要がある。そのため、平成37年の交通需要予測結果を用いて相生山緑地周辺道路を含めた道路ネットワークにおける総走行時間を算出している。その結果、相生山緑地周辺道路の総走行時間は、弥富相生山線を整備した場合の方が1.5%短縮される結果となっている。
- ・弥富相生山線が整備され周辺道路の混雑が緩和されると、これまで自動車を利用していなかった人が利用するようになるという「誘発交通」の発生が予想される。しかし、この点について精度良く予測するのは技術的な困難を伴うことから、現実的ではない。誘発交通を抑えるためには、例えば、渋滞を緩和するとともにバスレーンの導入や車線を減らして自転車道を整備するなど、公共交通への誘導や自転車、歩行者空間の確保といったTDM(Transport Demand Management：交通需要マネジメント)施策を併せて実施することが重要となる。誘発交通の予測よりは、誘発需要を管理するという姿勢が求められる。
- ・道路の建設によって、周辺交差点や道路の混雑は緩和されるが、交通の流れが変わることにより、新たな道路や交差点での渋滞の発生が予想される。しかし、既に行われている交通需要推計では、その程度についてまで特定することは困難であり、対応策の立案には不確実性がつきまとう。その分析には、ゾーン区分を小学校区程度にし、道路も補助幹線なども含めたより詳細なネットワークでの交通量配分を行うことが必要である。また時間軸上での交通

需要の変動を把握することも不可欠となる。これを実現する方法として、時間帯別利用者均衡配分手法を適用することが考えられる。そのためには、まずは、精度の高い時間帯別 OD 交通量の推計、並びに時間帯別のリンクパフォーマンス関数の設定が必要である。また、信号交差点の形状や信号パラメータによる交通容量変化の検討も必要である。これらは、相生山周辺地域における時間軸上での交通量観測値や車両の走行速度などが得られれば、推計・設定が可能であるが、時間帯別 OD 交通量の将来予測は、学術上もいまだ課題として残っており、上記のように次々と事象が連鎖複合した結果、特定交差点の混雑緩和の増減を事業の良否を判定するために必要な精度で求めることは極めて難しい。また、これらの詳細な調査や予測モデルの開発には多大な費用と時間を要し、実務的には困難であると言わざるを得ない。

- ・人々の価値観の変化やライフスタイルの変化、あるいは社会経済環境の変化などは将来の交通需要を大きく変化させる。したがって、交通需要予測には必ず不確実性がつきまとうので、交通渋滞については開通後も継続的に調査を実施して交通状況を監視するとともに問題が発生した場合には迅速に対策を講じることが肝要である。

## B 生活・教育・文化機会

- ・弥富相生山線の整備は、下山畑方面から相生山緑地東部へ、久方方面からは相生山緑地西部へのアクセシビリティを向上させる可能性がある。ただし、相生山緑地内への出入りや運用方法が定まっていないため、その効果は現段階では不明である。弥富相生山線により相生山緑地に存在する自然・歴史・文化資源等への来訪機会を向上させることを目指すのであれば、弥富相生山線はトラフィック機能よりも、アクセス機能を向上させる必要がある。
- ・水圏や地質（地圏）、そして生物相の間には深いつながりがあるとされており、地質圏—水圏—生物圏間の一体性が解明されていれば、これが学術的な根拠となる。今後、自然環境の保全という課題に遭遇した場合に、「これだけは大事」といった合理的な判断基準を提供することが可能になる。今回、名古屋市内のヒメボタルの生息地点と地質データの関連性を調べてみたが、データが十分ではなく、また時間的な制約もあり学術的な結論を得るところまでには至らなかった。
- ・道路建設によって水脈や湧水量が変化し、生態系に影響を及ぼす恐れがある。今回は降水量に対する地下水位や湧水量の応答に関するデータが不十分であったため定量的な検証ができなかった。地下水位や湧水量の計測とあわせて土壤水分量の変動や動植物の動態を継続してモニターすることが望まれる。

このようなデータから、都会に残された緑地の有する自然の豊かさを定量的に評価することが可能となる。

- ・相生山緑地を活用して自然に関する生きた教育、つまり、動物、植物、鉱物が水を介在して一つの自然生態系が形成されていることや、人が自然から享受する様々な恩恵（生態系サービス）について次世代の子供たちに伝えていくことが望まれる。
- ・相生山緑地へのアクセシビリティが向上することによって、教育面からの利用の可能性を考えていく必要がある。しかし、相生山の生態系は一度伐採されたことによって、本来ならば照葉林帯であったものが、現在では大きく異なった二次林となっている。また、農業的な利用からも除草剤の散布などが行われており、環境教育の場としては、人工的に作られ人々によって守られている自然としてとらえることが重要となっている。今後の回復が速く進むとしても、教育の場として利用されるときには人工林として教えていかなければならない。緑があれば自然が豊かであるのとらえられると、間違った教育の機会を与えてしまう可能性も出てくる。相生山の自然は外来種も含んだ都市生態系であり、人間による回復が行われた地域という認識を普及することが重要である。
- ・ヒメボタルに関しては、観賞者の路上駐車の問題と、夜間に人が集まる問題がある。駐車スペースの確保や観賞者に対するマナー指導、周辺住民への理解の促進などを考慮する必要がある。
- ・自然環境の学習の場として利用するためには、学校教育関係者を含め、現状の相生山の生態系の状態に関する研究会などを設けることが望ましく、相生山の学芸員のような存在が重要となってくる。今後、そのような人員配置が可能であれば、より効果的な学習施設となる。また、現地の緑地保全活動の方針を決定し、復元生態学を利用した活動の活発化を図ることができる。
- ・こうした環境教育や自然誌教育を効果的に行うとともに里山文化の理解には、相生山緑地の総合的な利用計画が不可欠である。
- ・自然誌学や地質学の面からは、建設中の道路の東端付近に現れた道路“のり”面は、相生山緑地の地質の理解に貴重である。これまでは緑地の西端付近の小さな沢沿い、あるいは数少ないボーリングコアでしか見ることができなかった相生山緑地の土台を作っている八事層の一部が見られるようになったのは、道路工事によるプラス効果であろう。こうした道路“のり”面をきちんと保存することにより、相生山緑地の生態系のベースを作っている地質の特徴とともに、動物・植物・地質・水が一つの生態系を作っているということ、名古屋市内に残された緑地で学ぶことができる自然誌教育への利活用が可能と考えられる。

- ・相生山の将来を考える上で不可欠となるのが、相生山緑地の整備計画であるが、現時点ではその方針が不明である。今後どのような形で相生山緑地を利用していくのかについては、生活・教育・文化機会を考える上でも必要である。今後、将来を見据えた整備計画と管理方針の策定が望まれる。

### C 快適性・リラクゼーション機会

- ・水循環機能の回復を目指した「水の環復活 2050 なごや戦略」からみて、相生山緑地の一部に道路を建設するという事は整合しないのではないかという点について検証した。試算では、道路建設によって雨水の浸透量や蒸散量が減り、年間  $7,300\text{m}^3$  の流出が新たに発生することになる。森の保水力が低下し、森や森林土壌が乾燥化することによって、動植物の生態系に影響が及ぶ懸念があることから、水場や給水設備の設置が望まれる。
- ・ヒメボタルやその他の生物の遺伝的多様性が失われると、個体群の絶滅につながるため多様性の維持が必要とされる。多様性については、現地の生物相の生態的な調査が必要であるが、多様性の明確な生物調査方法は確立されていない。現在行われている調査方法を用いるとすれば、1種類につき最低 300 万円の費用がかかり、調査方法によって得られるデータも多様性を反映しているかどうかについては疑問が残り、モニタリングそのものも非常に難しい。その他に生態的な調査により個体群の成立要因などの解析も必要となり、年変動などを考慮し最低 5 年ほど継続調査が必要である。さらに、各成長段階での死亡率等の解析が必要であるため莫大な費用と時間がかかり現実的ではない。
- ・さまざまな生物調査が実施されているが、初春（3月）に行われていない。（植物の調査は3月及び5月の両方の追加調査が必要。）このように生息生物情報が不十分な場合には道路建設による自然環境への影響を把握することが難しく、モニタリングも不可能となる。個体数の変動は自然環境下でも起こりうる現象であり、人為的影響と自然個体群変動とを認識するためにも調査データの充実が必要である。
- ・相生山緑地の自然生態環境の現状を把握するには情報が不足している。一般的には、都市の中の緑地はヒートアイランド現象を緩和し、人々の憩いの場を提供し、環境への負荷を軽減する効果があると考えられる。生物多様性の観点からは、相生山自体は土壌の栄養分が乏しく、乾燥した土地であると同時に、森林伐採などによって樹木の利用が行われた結果、多様性が高い緑地とはいえない。また、過去の伐採から回復するほど十分な時間が経過しておらず、在来植生とは異なった植生帯となっている。現在は孤立した緑地として成立しているため、遷移による自然環境の回復は非常に遅い。さらに、都

市部への外来種の侵入状況を考慮すると、本来の植生帯への遷移が進むためには、人為的な努力が必要であると考えられる。相生山緑地は竹林の侵入が著しく、道路建設の有無にかかわらず、このまま放置すれば緑地としては衰退し、生物の多様性も失われていく可能性がある。今後生物多様性を回復させるためには、復元生態学を利用した生態系の回復が重要と考えられる。しかし、この回復の方向性も利用目的の方針によって変わるため、どのような回復方法が必要かなどについては市民、行政、学識経験者を含めた検討会などでの合意が必要である。

- 相生山緑地では、外来種の侵入により多様性が失われつつある。道路の整備は外来種の侵入しやすい環境を作りだしたり、植生の遷移を停滞させることにより、攪乱が引き起こされ、種の多様性に及ぼす影響が大きい。
- 相生山のヒメボタルの生態を調査する必要がある。ここでいう生態とは、ヒメボタルが相生山でどのようなライフサイクルを営んでいるか（例えば、幼虫の食べているもの、蛹の期間、成虫の繁殖行動など）を明らかにし、他の地域との共通点と相違点を明確にすることである。また、遺伝子解析により全国のヒメボタル群と比較検討し、特殊性や共通性を評価する必要がある。なお、既存の調査データとして成虫の分布調査あるいは幼虫調査を実施しているが、あくまでも観察データというだけで本格的な生態調査の類とは言えない。
- ヒメボタルの生息域は、道路の建設により明らかに減少するが、その範囲は、地表の乾燥やそれにともなう植生の変化などにより、道路になる部分だけにとどまらないことが予想される。
- さらに、道路の照明光や、空が広く開けたことにより雲に反射して周辺から森に差し込む名古屋市の街明かりの影響が、ヒメボタルの生息条件、特に繁殖行動条件にマイナスに働く可能性がある。
- 上記の影響によってヒメボタルがどの程度減少するかは予測不可能であるが、集団を維持できる個体数以下に減少すると復活はできない。
- ただし、ヒメボタルの保護のみを強調し過ぎると生物相全体の多様性保全の方向性を見失う恐れがあるので、ヒメボタル以外の生物種の保全とのバランスを注意深く検討する必要がある。
- 道路や人工照明の設置は、自然観察の場としての価値を減ずることになる。
- 一般に、昆虫など小動物を保護するためには、個人レベルの捕獲や生息地への観察者の侵入を規制するよりも、生息環境を変化させないことの方が重要である場合が多い。ヒメボタルにもこれが当てはまるかどうかを検討する必要がある。

- ・環境への影響を予測することは非常に困難であり、また、生物種によっても影響は異なるため、一概には判断できない。つまり実際に道路を建設してみないと、どのような影響があるのかを正しく判断することはできない。ただし、道路建設によって自然生態環境が縮小されることは事実であり、生態系サービス機能は低下することになる。

#### D 安心・安全性

- ・弥富相生山線を整備しない場合に比べて整備した場合の方が、周辺道路の混雑度が緩和されることが示されている。したがって、相生山周辺道路を走行する緊急車両の走行時間も短縮すると予想される。また、道路の建設は走行経路を増加させ、渋滞発生に対するネットワークの信頼性を向上させることにもつながる。ただし、一部の周辺交差点では整備した方が、飽和度が上がるという結果も出ているため、走行経路によっては走行時間の短縮効果が低減される可能性もある。
- ・現在、野並交差点を始めとする周辺交差点が渋滞することから、抜け道利用の車両が周辺の生活道路に進入している。ただ、提示された平成12年の朝ピーク時(7:00~9:00)のデータのみでは、弥富相生山線の開通が交通安全上、どのような問題を引き起こすかは検証できない。今回、周辺住民からの調査データが提示されたことで、データは補充されたが、生活道路への進入車両が、弥富相生山線の開通によってどう変化するかについては予測されていない。そのため、当該地域に限定した道路交通量のマイクロシミュレーションを影響予測の一手法として実施することが考えられる。これによって、当該地域の抜け道利用状況は予測可能となる。ただし、マイクロシミュレーション実施のための詳細な調査や解析プログラムの作成には多額の費用と時間がかかると思われる。また、交通規制や道路環境が変わった場合の予測は、さらなる費用と労力を要することになる。さらには、マイクロシミュレーションを用いたとしても、交通事故の発生を予測することは非常に困難である。したがって、実務面からは、マイクロシミュレーションを用いた影響予測は困難と言わざるを得ない。ただ、現実的には、道路が整備されれば抜け道利用の車両が減少するであろうことは容易に予想できる。
- ・マイクロシミュレーションを用いた影響予測は困難であるものの、弥富相生山線の整備の有無によって、周辺住民の生活に悪影響を及ぼすことは避けなければならない。そのためには、例えば、周辺生活道路にゾーン規制をかけることなどが考えられるが、こういった日常生活に影響のある規制は、住民の声をよく聞き、地域の合意を得た上で進める必要がある。

- ・ 弥富相生山線に設置する街路灯は、防犯上十分な照度を確保する必要があると同時に、ヒメボタルのライフサイクルを阻害しないだけの暗さであることが求められるが、これらを両立させることは大変複雑である。
- ・ 砂防法に従い、道路整備区域及びその影響区域については、水路整備や土砂流出防止設備などの防災上必要な処置がされるので、相生山緑地全体の防災機能は向上する。さらに、**1,000m<sup>3</sup>**の貯留施設の整備により、道路部分から流出する雨水は貯留されるため、下流域において防災上の問題が生じる可能性は低いと予測される。

#### E 環境負荷性

- ・ 交通起源の **CO<sub>2</sub>** 排出量変化の予測は行われていない。主な変化要因としては、経路の短縮や周辺道路の渋滞緩和による燃費改善に伴う削減と、新たに誘発交通の発生による増加が考えられる。これらの増減を推計するためには、交通需要予測によって関連道路の交通量や走行速度（遅いほど燃費が悪くなる）を求めることが必要である。しかしながら、既に実施されたネットワーク配分計算結果には「A 経済機会」で述べたような問題があるため、**CO<sub>2</sub>** 排出量についても十分な精度の推計結果は得られない。精度向上のためには特に、ネットワークの詳細化や、各道路区間の交通量と走行速度の関係の精緻化が必要であるが、そのためには多大な費用と時間がかかる。
- ・ 弥富相生山線が無い場合、地下鉄桜通線新設区間の乗客がどの程度増加し、それによって **CO<sub>2</sub>** 排出量がどの程度変化するかについては、その場合の交通量・走行速度推計結果をもとに **CO<sub>2</sub>** 排出量を計算し、弥富相生山線有りの場合の **CO<sub>2</sub>** 排出量との差をとる必要がある。
- ・ 弥富相生山線沿道および交通量が大きく増加する関連道路の大気汚染・騒音・振動の発生については、シミュレーション予測による評価が必要である。これについては、当該道路の交通量・走行速度が与えられれば、簡易な予測は比較的簡単に実施できる。いずれにせよ、詳細なネットワークでの交通量・走行速度の予測が不可欠である。

#### (2) 相生山緑地の道路建設に対する学術的な評価

弥富相生山線の建設が都市交通と自然環境をいかに変化させ、最終的に **QOL** の向上維持に対してどのような影響・効果（プラス効果及びマイナス効果）を及ぼすかについて評価した（表6）。ここでの評価は個別事項について、しかも評価に耐える根拠のある事項について部分的に行ったものであり、道路建設全体についての評価は行えていない。したがって、プラス効果として

の評価とマイナス効果としての評価も部分的であり、これらを互いに比較検討することによって、総合評価を導くことにはならない状況にある。

道路の建設によるプラス効果としては、周辺道路の交通渋滞の緩和、相生山緑地へのアクセスの向上、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に資することは当然であるが、緑地全体の防災機能の向上や単一植生化への遷移速度を緩和する効果も評価の対象になる。

一方、マイナス効果としては、誘発交通量の増加や緑地への自動車による入場者増などにより、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悪影響、また、相生山緑地に関しては緑地面積の減少や水圏環境の変化等がもたらす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を劣化させる効果が想定される。生物相のさらなる評価には都市緑地としての相生山緑地の体系的で総合的な保全管理方針が不可欠である。

いずれにしても、プラスまたはマイナス効果を問う前に、総合的に適切に評価するには、より詳細な交通需要予測や、湧水量の継続的な観測をはじめとする相生山緑地の生態系に関わる様々な指標に関する精度の高いデータの蓄積が必要である。

一方、マイナス効果を軽減改善する対策についても言及した（表6）。敢えてこのような作業をした理由は、マイナス効果と判断した事項の内実をより正しく理解することに加え、現実の具体的な課題を学術的な検討手順を踏んで解決するための事例を示すためであり、今後の行政上の課題としての解決のための一助になることを期待したからである。

マイナス効果を軽減させるための対策については、道路建設工事、道路設備、道路使用法、さらには道路の維持管理を最新の知識と技術によって行うことが必要であり、問題事項ごとに現有の知識や技術さらには先行事例の教訓を総動員して多面的に指摘している。ここには将来予測を伴う事項も多く、事態の推移を正しく分析しながらその対策を施すことを前提としている。相生山緑地の道路建設に関連しては、多くの市民がそれぞれの立場から主体的に参加して相生山緑地について継続的に観察し、データ等を蓄積している。これは特筆すべきことで、これらのデータを有効に活用しつつ正しく分析しながら対策を施すことが必要であろう。道路工事の当初より継続して実施されている「施工ワーキング」という仕組みの中で、専門家の助言を受けながら、これらのデータを蓄積し、正しく分析しながら対策を施していくことも一つの方法であろう。

なお、これらのマイナス効果を軽減させるための対策は、道路建設事業の実施者が具体的に実施することになり、そのために必要な検討は、別途進められなければならない。

### (3) 相生山緑地における道路建設中止・構造物撤去に対する学術的な評価

弥富相生山線の建設を継続すべきか否かを判断するためには、新規な事業としての建設に伴う効果・問題・対策に関して検討するだけでは不十分であり、既に一定の構造物が設置されているので、建設を中止した場合についても同様の検討を行い、相互比較を行うことができるようにする必要がある。従来の検討は建設を前提として行われてきたため、中止の場合に関するデータは相対的に不十分であるが、その範囲内で検証委員会としてできる限りの論点整理を試みた。

中止の場合、建設によって得られたはずのプラス効果（表6）が得られないため、建設を前提とする立場から見ればこれらが逆にマイナス効果として捉えられる。そのため、このマイナス効果を補償する対策が新たに必要となる。一方、建設に伴って生じるマイナス効果（表6）については、中止すれば生じないため、対策は不要となり、中止を前提とする立場から見ればプラス効果として捉えられる。以上を踏まえ、中止によって得られなくなったプラス効果を補償するために必要となる対策について表7に整理した。さらにこの表では、既に整備された道路施設を撤去することに伴う問題点とその対策についても整理した。なお、これらの対策については、その効果が十分に検証されていないため、道路建設中止・構造物撤去を代替案として考慮する際には効果予測が十分行われ、建設継続の際に必要な対策との比較検証がなされるべきである。

## おわりに

検証委員会は、地方公共団体が道路建設などの公共事業を企画、立案し、その事業を実施するにあたっては、社会開発と環境保全が対立する事業としてではなく、両者は合理的に統合される事業であることを前提として、民主的な手続きによる市民合意のもとに作成された権威のあるランドデザインをすべての基本とすべきであると考えている。このランドデザインは、今世紀の人類社会が共通して追求している価値観や行動規範、つまり QOL の向上維持を目標とし、社会の持続可能な発展を迫りながら、活力と潤いのある市民生活の実現を目指したものであるとした。そして、そのランドデザインはすべての市民が共有できるものであることを求めた。

ランドデザインの強化や実施に当たっては国際的に用いられている 5 つの評価軸を援用し、それぞれを具体化するための課題を掲げ、その実践について言及した。しかし、これらの評価軸と個別課題をそのまま名古屋市のランドデザインに機械的に適用することは危険であり、名古屋市独自の調査研究機関によって創出される成果を「名古屋学」とでも仮称できる知の集積機構を通して具体化することの重要性を言及した。これらの成果に基づいて、諸事業を企画・立案し実施することが、市民的な合意を得るために必要な方法論であると指摘した。さらに、この 5 つの評価軸によって、弥富相生山線の建設事業と、この建設が影響を及ぼす関連事業に関しての、学術的な課題の抽出と分析、ならびに可能な解釈を行い、対応策を含めて一定の評価も加えた。

今回行った検証は、委員会活動の守備範囲の狭さと時間的な制約により、十分とは言えないかもしれない。しかし、これからの公共事業のあり方やその事業への市民合意を得るための、根拠とすべき観点、課題や方法についての原則を提供したつもりである。検証委員会では、この基本的な検証方式を弥富相生山線はじめ今後の公共事業を円滑にかつ効果的に推進するために避けて通れない道筋であるとし、この報告の主要な結論とした。

これまで、名古屋市は市民参加の開かれた市政を求めながらも、その過程で部分的ではあるにせよ、市民の意見の相違を「不信」あるいは「対立」として残しており、真の意味での市民の総力を民主的に結集することになっていないと言える。このことを解決するためにも、学術の観点に立って問題の所在を整理し、この解決に向けての道筋を明らかにすることは、今後の市政の発展に有力な手立てを与えることになろう。

検証委員会は、弥富相生山線の建設続行とか中止とかについて具体的な結論を提言する根拠を有しないし、またその権限も与えられていない。現状を具体

的にどう解決するかについては、今回の学術検証の結果を参考にし、政治、行政、地域住民などの当事者が高度で責任ある判断をされることになろう。

## 添付資料

表 2 弥富相生山線建設に伴う影響の一覧

表 3 弥富相生山線建設及び関連事業に関する調査・分析の一覧

表 4 弥富相生山線建設及び関連事業に関する調査・分析結果についての  
解釈と予測の一覧

表 5 弥富相生山線建設及び関連事業に関する対策案の一覧

表 6 弥富相生山線の建設の効果に対する評価と対策

表 7 弥富相生山線建設中止・構造物撤去時の問題点及び必要となる対策  
案の一覧

用語説明

資料 1 相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会 委員名簿

## 参考資料

参考資料 1 学術検証委員会 公聴状況

参考資料 2 相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会設置要綱