

意見交換会 記録

1. 日時：令和元年 11 月 10 日 10 時 20 分～12 時 30 分
2. 場所：相生山緑地
3. 団体名：相生山緑地を考える市民の会、NPO 法人あたたかい心・天白支部、風の子幼児園
4. 市出席者：緑政土木局企画経理課 岩本主幹（企画）、上杉主査（企画）
道路維持課 水谷主査（安全対策）
道路建設課 山中課長、可児主査（事業調整）
緑地事業課 岩本課長、中村緑地計画係長
5. 参加者：19 名
6. 当日の次第
 - (1) 開始のあいさつ
 - (2) 現地説明、質疑等
 - (3) 終了のあいさつ
7. 主な質疑、意見等（○参加者、●名古屋市）
（意見交換会について）
 - 今日は道路の話なのか？
 - 今後、意見交換会を進めるために、まず現地に何がどのようにあるかを確認頂くために、現況を説明している。
 - 次の意見交換会はいつか？
 - 既存の生活道路などを利用したアクセスを考えたいので、既存ルートの現地見学会を要望する。
 - 本日の参加者からの意見をまとめて後日お渡しするので、回答をいただきたい。
（緑地計画について）
 - 駐車場を造るのはやめてもらいたい。これ以上、自然を改変しないでほしい。
 - 相生山の自然を守ることが大切。農耕地を利用して無農薬で土を元気にする、山の間伐をおこなって健全な山にする、巣箱をかけるなどの活動していくことが大切。
 - みなさんが相生山緑地にどのような施設を望むのか、またどのような活動がしたいのかなど意見を伺っていきたい。地元の人達の意見も大事。また、緑地を行政だけで管理運営していく時代でもないと考えている。市民の方々と一緒になって、どのように管理運営していくかを考えることが重要である。
 - 公園のイメージがわからない。素敵な公園になるのか。
 - 平成 29 年に、相生山緑地をどのようにしたいかと、市民の方々へアンケートを取った。その結果、自然を大事にしたい、自然と触れ合いたいといった意見が多かった。他にも広域避難地であるため、防災性についての意見もあった。このような意見を踏まえて、基本計画の素案の「基本的な考え方」とした。今後も意見交換をしながら、どのような緑地にするか検討していきたい。
 - 緑地の計画について、誰が決定するのか？
 - 最終判断は市長となる

- 相生山緑地をどうしたいのかという観点が抜けている。
- 「構造物を活用する」ことからではなく、「自然を残す」ことから始めてもらいたい。「活用する」ことから「つなぐ」ことを提案したのは誰か？
- 市長表明の「活用」から、市で「つなぐ」ことを提案した。
- 発想が「活用しよう」から始まっているのが誤り。ヒメボタルの大事なステージを壊してほしくない。
- 「ふれあいの丘」が防災拠点というが、西側の防災拠点として「ゴルフ練習場」を利用すればよい。無理にアクセスにする必要はない。
- 防災という観点であれば、シェルターを備蓄倉庫として活用すればよい。緊急車両も南側の生活道路を利用してはどうか。時間的に大差はない。
- アクセスは考え方を示したもので、つなぎ方は検討中
- オアシスの森では、森の入り口に駐車場を作った。オアシスの森の調査報告書作成時から、かなりイメージが変わってきている。「オアシスの森」には緑地を大事にするという発想があった。
- 構造物を撤去すると、それも自然破壊になるので壊さないでほしい。
- 建設済みの構造物はモニュメントとして残したらどうか。
- ユニバーサルデザインが必要だが、全山行く必要はない。

(園路について)

- 道路建設予定地は、ヒメボタルの生育する貴重な場所。貴重な生息地を失いたくない。どうして、アクセスしなくてはならないのか？
- 体の不自由な人もアクセスできるようにと提案した。
- どうして、建設済み道路から畑へアクセスさせなくてはならないのか？
- 拠点として考えている「ふれあいの丘」へ東側からだけでなく、西側からもアクセスできるように考えた。
- なぜアクセスしないといけないのかについて、回答してほしい。
- 建設済道路からふれあいの丘へつなぐ必要はない。
- 園路の幅員はどれぐらいか。車は乗り入れるのか？
- 原則、公園に車両は入れないが、制限を解除して駐車場まで車両を通すところもある。

(道路について)

- もともと全域が緑地であったのに、途中で道路の計画が立てられたのがおかしい。
- 何年か前に相生山緑地内で火事があった時、消防車が入れるところまできて、消火ができた。救急車も相生口の駐車場に停めて、人を運んだ。道路を通す必要はない。
- 緑地になることは、決定か？
- 現時点では、都市計画道路のまま。今後、都市計画の変更をして、都市計画道路から都市計画緑地に変更していく予定。
- 道路の幅員は？
- この場所での都市計画道路としての幅員は 12m
- シェルターの高さや延長は？
- シェルターの内空の高さが約 5m。延長は 100m 強。
- シェルターの上部だけが樹林がつながって、道路構造の部分は樹林が切れてしまっ

いる。エッジ効果により、森が小さくなると危惧している。道路による環境への影響がどのようなになっているか知りたい。

- 道路が完成しているわけではないので、道路による環境への影響は分からない。現状においては、道路の建設工事が中断した以降も専門家とも一緒に環境調査を実施してきたが、周囲への影響は概ね抑えられているとの認識をしてきた。
- 道路建設地にあった樹木はどうしたのか
- 約 9,500 本の樹木を伐採もしくは移植した。移植については、シェルター上部に移植した。伐採木については主にチップ化して散策路に敷いたり、東山動物園のコアラの止まり木に利用した。
- 道路の幅だけ空が空いてしまい、風が抜ける。風が入ることによる影響の大きさは？
- 学術検証委員会からは、影響はあるが定量的に説明できないとのことだった。道路建設により環境への影響をゼロにはできないが、影響をできるだけ抑えるように施工していた。
- 道路工事による改変した面積及び体積を教えてください。
- 手元に詳細な資料がないので、後日回答させていただきたい。
- 道路周辺で倒木があるのは、道路の影響ではないのか？
- 個人所有地の樹木については、把握していない。
- 道路周囲への影響はみないのか。擁壁近くに大きな倒木が 2 本あるが、これはカウントしていないのか？
- 施工中は影響を確認しながら行っていたが、現在は把握していない。工事中や中断後は、施工ワーキングで定点での繁茂状況などを確認していた。
- 道路の周囲は知らないのか？現状を知りたい。
- 今後、緑地として造っていくと、全体の話となる。今年度、環境調査も行っている。
- 擁壁で一部膨らんでいるところがあるのでは？
- 擁壁の膨らみについては、構造上、問題はないと確認している。崩れることはないが、見た目がよくないので、最終的に手直しをする必要があると考えている。
- (その他)
- 道路の対策として「オアシスの森」が進められた。「オアシスの森」については、当初反対だったが、今はいい活用が出来ていると思っている。緑地全域も「オアシスの森」のようになれば、計画区域内の住民も立ち退きしなくてもよくなるのでは。