

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

「→」は対策を示す。

問題点	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
建設に伴って期待された効果(中止によって得られなくなる効果) ※表2の道路建設に伴う各種影響のうちプラス効果が期待できる項目が挙げられている		①産業・経済力 A-1 周辺道路の交通渋滞の緩和(野並・島田交差点など周辺道路の混雑度低下、自動車移動時間短縮)が見込めない。 A-4 幹線道路ネットワークとしての効果の発現が見込めない。 →地下鉄桜通線・周辺バス路線の活用(モーダルシフト)、広域公共交通ネットワークの整備、公共交通優先施策の実施、広域交通の環状2号などへの誘導(広域での代替路の整備検討も場合によっては必要)、渋滞交差点の信号制御見直しや物理的改良、交通情報の提供、緑区東部～豊明・東郷方面の開発方針の見直し等による総需要抑制とそれらの合意形成。 ②雇用機会 A-5 建設工事の発注による雇用機会の増加が見込めない。 →これが目的ではなく、対応不要。	①自然体験機会 B-1 緑地への新たなアクセスの提供が見込めない。 →地下鉄駅・バス停からの徒歩経路整備。 ②教育機会 B-5 環境教育へのヒメボタル・植生・地質の位置づけ獲得機会が得られない。 →緑地整備の一環として検討が必要(提案として)駐車場や入り口に解説パネルを設置など(中止を決定した経緯などを書いても良い)。 地質についてはデータが少なく分析ができない。 B-6 自然教育の新たな機会が提供できない。 →今後の緑地計画の中で、自然教育への機会提供についても位置付けを具体的に盛り込む必要がある。 B-7 相生山緑地の地質に関する新たな機会が提供できない。 →地質関連のデータを別の方法で開示する。 ③文化機会 B-3 名古屋の歴史・文化へのアクセスの新たな提供ができない。 →相生山緑地の利用計画と密接にリンクするので、利用計画の青写真が必要。	②自然生態系サービス度 C-4 緑地遷移への影響がなくなる。 →緑地遷移への影響が無くなり遷移が進むと予想されるが、相生山の生物相が不明のため、どのような遷移方向に進むのか不明。また、撤去工事によって一時的に環境への大きな影響が考えられる。 ③リラクゼーション増進型社会資本サービス度 C-5 ヒメボタル観賞スペースの提供ができない。 →緑地整備の一環として別途検討が必要。	①生命生活の安心・安全 D-1 救急車両の到着時間、搬送時間の短縮が見込めない。 →A-1・4と同じ D-2 周辺生活道路の通り抜け自動車交通量の減少効果が見込めない。 →A-1・4と同じ対策により周辺道路の交通渋滞の緩和を図る。 流入規制の継続・強化、生活道路の交通静穏化とそれらの合意形成。 D-3 自転車・歩行者ルートの確保ができない。 →相生山を取り巻く自転車走行ルートの確保、地下鉄駅からの徒歩経路の整備。 D-6 雨水貯留施設の整備による減災機能の向上 →道路構造物に雨水管を内蔵しているため、これを別途建設する必要がある。	①低炭素度 E-1 自動車走行距離短縮・周辺道路の渋滞解消による交通起源CO ₂ の削減が見込めない。 →A-1・4と同じ
道路建設を中止し既設道路を完全撤去することに伴う問題		①産業・経済力 A-① 既設道路部の撤去方法と費用負担 →撤去せず現状で有効活用できる方法を検討することも考えられる。 例えば、シェルター部分は、相生山の動物・植物・地質についての写真や解説パネルを置いて、名古屋市の野外教育施設に転用する。		②自然生態系サービス度 C-10 今後の緑地管理の方法と永続性問題(そもそも、中止したからヒメボタルがずっと繁殖できるという保証もない) →緑地整備の一環として検討が必要。 C-① 既設道路部の撤去工事に伴う周辺環境への影響 →撤去に伴う環境影響評価を行う必要がある。 C-② 撤去後の跡地のあり方 →緑地整備の一環として検討が必要(提案として)在来植物を植える。 完全撤去するなら、生態保存学的に緑地を再生するための丁寧な工事を必要とする。	①生命生活の安心・安全 D-5 砂防法に基づく防災施設の整備の必要性 →撤去工事に対して新たに必要となる。	