

公聴会陳述意見

2010. 3. 2.

ラブリーアース Japan 事務局 古川 善嗣

I. 「弥富―相生山線」と交通渋滞緩和の関係について

野並及び島田交差点での通勤時間帯の渋滞緩和が道路建設の目的の一つにあげられています。これが達成されるのかどうか、わたしたちの調査に基づいた考察を申し述べたいと思います。

資料：「相生山緑地周辺から都心部にいたる交通渋滞明示図」
～道路交通センサス H17.などを基に作成

朝の通勤時間帯に、冒頭の 2 交差点を経て都心部へ向かう道路では、その先、桜本町一丁目、新郊通、昭和高校交差点などでも混雑が見られます。これは 1970 年代中頃から発生しており、現時点でもバス専用レーン規制があることによっても明らかです。このことをしっかり見ておく必要があります。

来年度の地下鉄延長開通により、野並交差点以東のバスレーン規制は解除され、バス停のバス団子停車もなくなると予測されます。そうすると、野並交差点を都心へ向かう（西進する）車両数は大幅に増えることが予測され、桜本町一丁目などでの渋滞が一層ひどくなると考えられます。

相生山緑地を横断する道路ができると、現在他の経路を利用している車両が流入してくることが予測されます。そのことによって、都心に近い従来からの渋滞場所では、更に渋滞がひどくなる可能性が高まります。

以上のことから、道路ができても渋滞の位置が都心方面に移動するだけで、根本的解決には至らないばかりか、新たな車両流入の要因になり、新たな渋滞を引き起こすと考えられます。

車両運転者に、通勤形態や時間帯の配慮、「ゆとりを持った Life Style」などを提唱し、粘り強く訴えかけることがより肝要ではないでしょうか。

また、9 月 26 日の市長との対話集会の際に、「救急車のために早く道路を」という意見がありました。前述の状況に加え、(1) 緊急車両に進路を譲る基本的マナー、そのための教育と学習 (2) 救急医療体制の充実など、このことについても総合的な対策を講じないかぎり、道路 1 本つくれば良し、とはなりません。

II. ごく最近の民意の動向について

対話集会以降、建設工事が中断するなかで、相生山緑地に人々が注目しています。自然（生態系サービス）から癒しを得、他人との交流も楽しもうとする流れが復活してきています。

例えば、(1) 地域住民主体の「緑地創作隊」による、自然と住民が共存する緑地をめざし、放置された竹藪を整備・整頓する作業に 80 人 / 2 回、(2) 新しく始まった、自然観察しながら緑地を歩く「相生山の四季を歩く会」の月例会に 70 人 / 3 回 などです。

このなかで、「道路工事で、馴染みの樹が伐られ、見慣れた場所が変えられ、たくさんの生き物のいのちが失われたことを思って、長い間足が向かなかったが、工事が止まったので久しぶりに来てみました。」という年配のご婦人の話。また、「遠くに行けなくても、自然と出会える貴重なところ。一年の変化を追ってみたい。」と親子づれの方からの感想などを聞きました。

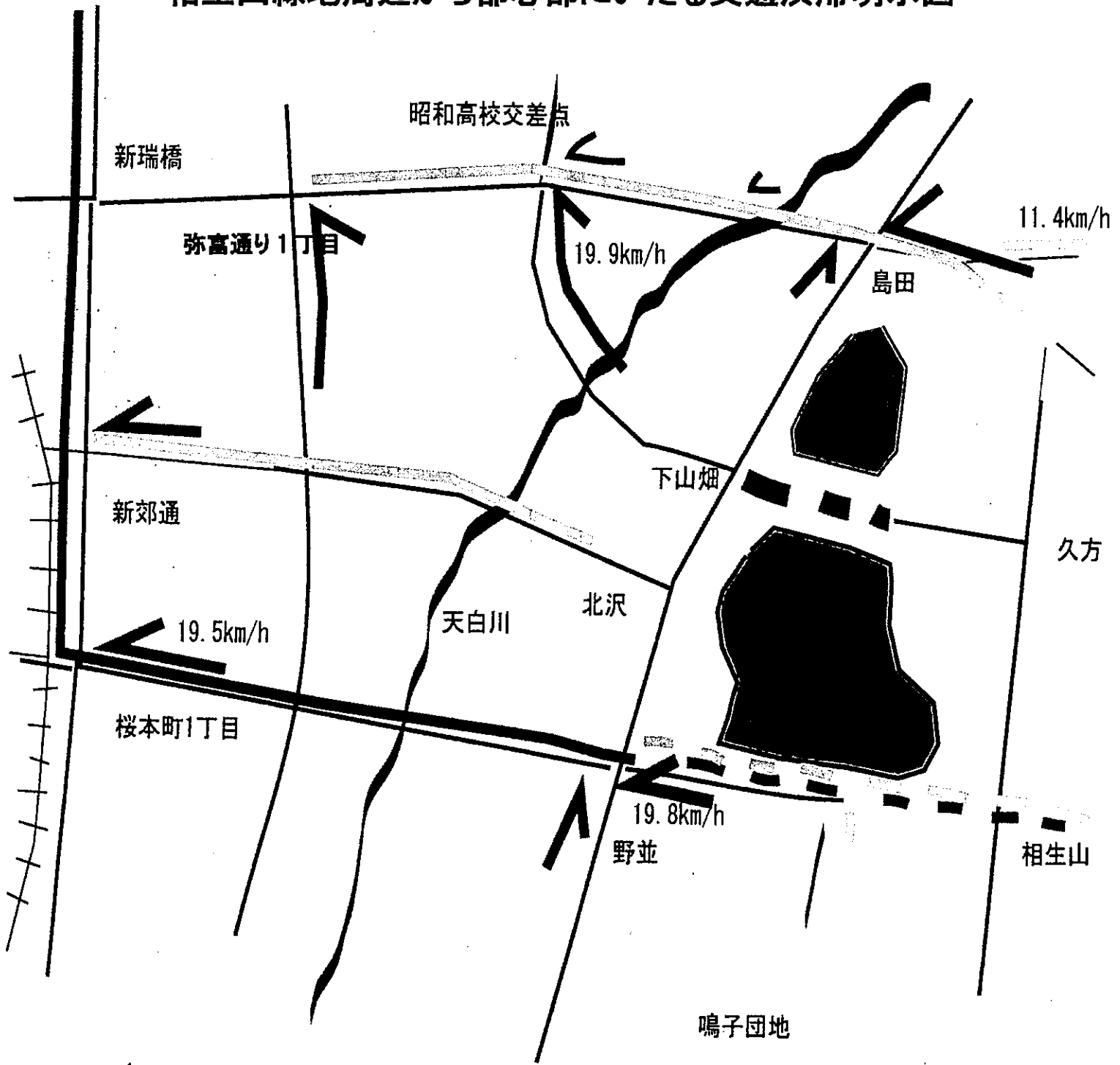
大都會のなかでわずかに残されたオアシスのような里山から、市民が得るものは計り知れないことがこれらのエピソードからでも推測されます。地元や栄で集められたアンケートの結果からも、このことは十分に読み取れます。

民意の大多数は、ますます「今、開発よりは自然を残すことが大切」と語っています。

学術検証委員会の諸先生方による、「健全な生態系の持続」と「生物多様性の保全」を基本にすえた、未来の名古屋市にむかっの戦略的なご判断を期待するものです。

以上

相生山緑地周辺から都心部にいたる交通渋滞明示図



渋滞

バスレーン規制 (昭和49, 52年)

地下鉄開通によりバスレーン規制解除予定

地下鉄 桜通線

地下鉄建設中

地下鉄建設中

弥富ー相生線建設中

・・・ km/h : 「道路交通センサス H17」 による