

第3回『相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会』議事録

日 時 平成22年4月2日 午後3時～5時

会 場 名古屋市役所 正庁

参加者（50音順） 山下委員長、林副委員長、足立委員、大場委員、加藤委員、
寺井委員、秀島委員、増田委員、松本委員、武田オブザーバー委員
大竹インスペクター、岡村インスペクター、長谷川インスペクター

傍聴者 17名

報 道 7社（中京テレビ、名古屋テレビ、テレビ愛知、建通新聞、読売新聞、中日新聞、毎日新聞）、
フリージャーナリスト：1名

・・・・・・・・・・・・・・・・議 事・・・・・・・・・・・・・・・・

15:00 開会

司会（道路建設課長）：定刻になりましたので、「第3回相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」を開催させていただきます。私、本日の司会を務めさせていただきます、道路建設課長の長谷川と申します。よろしくお願いします。

事務局（服部主幹）：資料の確認

- ・次第（A4）
- ・学術検証委員会としての検証課題、視点、事項、調査および今後の対応（案）

司会： ここから山下委員長をお願いします。

15:01 会の成立確認及び録音の取扱

山下委員長： どうぞ宜しくお願いします。まずこの委員会は成立していますか。

事務局： 設置要綱第7条2項に「委員会は、オブザーバー委員及び臨時委員を除く委員の半数の出席をもって成立」となっています。本日は委員全員が出席いただいておりますので、本日の委員会は成立しています。

傍聴者から録音許可を求められておりますが、いかがいたしましょうか。

山下委員長： 前回も前々回も許可しておりますので、今回も前例にならってどうぞ。先生方よろしいですね。

15:02 インスペクター紹介

事務局： 本日は、環境に配慮した道づくり専門家会から3人の方に出席していただいております。インスペクターの紹介をさせていただきます。50音順に紹介します。まず、元日本モンキーセンター学芸員の大竹インスペクターです。

大竹インスペクター：大竹です。宜しくお願いします。

事務局： 続きまして、名古屋市立大学大学院教授の岡村インスペクターです。

岡村インスペクター：岡村です。宜しくお願いします。

事務局： 続きまして、ビオトープを考える会会長の長谷川インスペクターです。

長谷川インスペクター：長谷川です。宜しくお願いします。

山下委員長： インスペクターの先生方はお忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。今日第3回目の議論の進め方ですが、まず先生方から今までのこの課題についてのいろいろなご意見を伺えれば大変ありがたいと思います。私どもが今後この課題を進めるうえでの参考にさせていただきたいと思います。第2回で一般市民の方からのいろいろな意見を聞きましたし、どういう視点からどういう課題があるかということで、2回、1回と今日の前半で、だいたいこの問題を科学的に学術的に考える上での大きな枠組みが作れるのではないかと思います。インスペクターの先生のご意見を伺った後、今日の委員会では相生山に道路を造るにあたってどういう視点で何を検討しなくてはいけないかという課題整理をやりたいと思います。課題整理ができた段階で、それについて学術的な面から何が問題として残っているか、これは十分根拠があるとか、そういうことを明らかにしてできるだけ早い時期に私どもの委員会の考えを公表するようにしたいと思います。今日までは、少なくとも理論の枠組みをいかに正しく抽出しているかの確認をやっておりますので、その延長上に今日の第3回の委員会を置くという進め方でよろしいですか。

では進めさせていただきます。その前に、前回、第2回検証委員会の確認をお願いします。

15：05 第2回の確認

事務局： 第2回検証委員会の確認をします。第2回の検証委員会は3月2日の午前10時から2時間名古屋市役所正庁で実施しました。まず、第1回検証委員会の確認を行いました。続きまして、相生山緑地の道路建設に関して都市計画や交通環境、水環境や地質、生態系、そしてホテルなど各委員の専門領域での課題の所在や課題を解決するための視点と方法、解決を図るために必要な資料の収集、そういったことについて審議していただきました。その後、11人の市民の方から意見陳述をいただき、専門家会の方との意見交換を実施することを確認しました。以上、第2回の内容を報告させていただきました。

15：06 インスペクターからの意見聴取

山下委員長： はい、ありがとうございました。よろしいですね。こういった形で議論を進めたと思います。特別な結論を出すのではなくて、結論を導くための秩序というものをやってきたということです。

それではさっそくですが、インスペクターの先生方からご意見やいろいろなことを教えていただきたいと思います。では50音順でお願いします。

岡村インスペクター：今日は、チーフインスペクターの林 進先生が欠席しておりますので、今までの流れの説明をかいつままでやらせていただいて、その後、年齢順に説明させていただきます。

事業認可を受け、住民説明会も終わり、ここまで土地の取得も終わってとなってしまうと、行政としてはもう事業を止める手立てがないという当時の状況でした。山根小学校で、ずいぶん前になりますが、住民説明会がありまして、その時に住民の大反対にあいました。それでどうするか。先程言いましたように、ここまで進んだ工事をやめる手立てのシステムは行政の方にはない。住民は絶対反対だ。そこで、我々インスペクター、専門家会ということで、インスペクターというのはイギリスに制度がありまして、住民と行政が対立した時にはインスペクターという判定者が呼ばれまして、ほとんど一人なのですが、裁判みたいなことをして裁定をして、これでやりなさいというようなことを述べ、それにならって決めるなり排除するなりしてやるシステムがあります。それに倣ったわけではないですけど、我々はそんな権力もありませんので。我々が裁定したことをどれだけ守れるのかを、行政と業者と住民とがお互いの意見を聞きながら、我々の意見から逸れていないかちゃんと配慮されているのかを注視しながら、逸れないようにということで、制限を設けつつ、もし何か問題になれば、すぐにストップという体制であります。

技術的に解決できることであれば、反対することはない。というようなところで、ずっと今までやっております。最初はオオタカの問題とか、最近ではヒメボタルといろいろな問題がありますが、非常に多様な生物を持った相生山に、いかにして道路を通すか。普通で考えたらとんでもない話です。そこが技術で解決できるかどうかというところを、我々が専門家会として検証したということです。これが今までの流れです。

山下委員長： はい、ではよろしくをお願いします。

大竹インスペクター： 大竹です。最初の検討会からですが、我々自体も別に道路を通すことに賛成で参加したわけではないのです。もともと基本的に私たちも自然に手を加えてはいけないというのが実際の持論なんです。実際、現実の中においてはそれがほとんど不可能です。というのは人類はどんどん増えておりますし、人が生きている以上必ずそこで自然を消費していきます。ただ、それを止めることはできないが、それをできるだけ緩やかに変化させていくことができるかを念頭に置いて最初の検討の時に考えました。人が生きている以上、必ずそこには自然は消費されて無くなる。これは明らかです。だからいいという話ではないのですが、そういう中において、どうしたらそれを削減できるか。以前からいろいろな所で自然に携わっていますが、大体我々も反対反対でやってきたんですが、それは全部反対で終わってしまって何も残らない。それでは困る。何かそこでできないか。同じ反対するにしても、どこかで折り合っていかなければいけないのではないかと。そういうことを考えてずっときています。

専門家会の検討目的も、最初はできればトンネルが一番いいだろうということでしたが、地形的に無理だろうという話があり、では車の問題があるんだとしたら、車だけの車線でもいいのではないかとという話がありました。今までの道路の造り方ですと、両方にちゃんとした歩道が付いた規格道路というのが決まっていまして、か

なり広範囲な面積をつぶしてしまいます。今までの道路の建設を見ていると、ほとんどがその倍ぐらいの面積を開発します。いかにそれをどれだけ狭くできるかということが一つの要因でした。それが、車線だけでは困るという声が行政からできてきて、人も通れなくては困る、じゃあ普通の規格道路からははずれるけれど、歩道を片側だけにすれば少しでも狭くなると。崖地のところは、止めることはできないが、国道によくある転落防止用のシェルターをここに応用できないか。その部分は少なくともある程度連続性が確保できるのではないか。そういうことをずっと検討してきました。最初の道路の建設のコースでいけば、もうとっくに出来上がっているはずですが、いかにしてそれを少なくしていこうかという形で。そういうようなことがずっとあり、それでもなおかつまだ不十分なんですけど、しかしこの辺で折り合わざるを得ないということで提案書を作ったわけです。そんなわけですから、当初から既にいろいろな問題があります。当初の調査を見ましたら、ホタルがいるところというのは遊歩道沿いに点々としかいないんです。こんなはずはないということで、全面的に調べることに。これは生態調査ではないです。だから、いることを前提に考えなきゃいけないということで、全面的な調査の提案をしました。まず、いるかないかを確認しようということで、全面調査をやったんです。そういうことがありまして、その後数年に渡って、常に懸案事項の内容について、いろいろなことで、これはどうなのかということを常に検証しながらやってきました。

常にそこで言ってきているのは、とにかく道路ができるということは、それだけ無くなることなんだから、そのことを前提に考えていかなければいけないということです。それだけの犠牲を払ってそこに道路を造るということを各自で認識していないと。道路の話になると道路の専門の人たちが、どうしても道のことだけを考えるわけですから、そうじゃない、それを考えてくれということを今まで進めてきました。それに合うように、壁面緑化にしても、今までの道路のように調達した木をざっと集めて植えるんじゃないくて、地域に合うようなものを考えて、景観上いろんな問題もありますけど、進めてきています。

私の言うことは生物学的に問題があると言われます。いろいろ問題があります。これは研究ではありませんし、生態学調査をやっているわけではないんです。ホタルだけが重要なわけではないんです。実際はホタルを含めたすべての自然が重要なのであって、ホタルはどうしても感覚的にアピールしますから、ホタル、ホタルという話になってしまうんですが、ホタルだけじゃないんですね。生態学調査が十分でないということも言われています。このホタルは生態がよく知られていないですから、実際沢山いる中で検証できないわけです。そこに生き物がいる、ということを常に考えて、ずっと心がけて今までワーキングで常にその話をしてきています。市の方も大変だと思います。私たちも本当はこういうことはやりたくないんですが、どこかで折り合わなければ、両方で対立しているだけでは大抵何も残らない。そういう観点からいろいろ考えて今までやってきました。

山下委員長：　ありがとうございました。またあとで質問させていただきます。

岡村インスペクター：名古屋市立大学芸術工学部の岡村と申します。授業を担当しているのは緑地計画です。もう 30 年も前になりますが、出身は九州大学農学部の農芸化学科で土壌学を。学位論文は土壌の肥沃度です。

相生山に関わるようになったのは、1993 年で、道路計画が出てくるその前ですが、それまで長良川河口堰の方で調査をしておりまして、水没したらどうなるかそういう影響調査をやっていました。相生山に来てみると、とにかくスコップが歯が立たないといんでもない土でした。それでいろいろ調査をしていますと、今は非常に深い森になっていますが、森になってまだ 30 年というか。森を守ろうというと、南アルプスとかスーパー林道のことを考えますけど、相生山は土が草地の土なのです。森はできているけれど土は草地のままで、森の土になっていない。成長期の青少年のような、体は大人だけど心は子供というような。それが非常に多様性に良いところなのですが、これから森の土として成長するには 100 年 200 年かかる、そういう状況です。

ですから普通の森の中に道路を造るのは違うのです。とにかく石が多く、土は粘土質で、水に濡れるとすぐベチャベチャになってしまう。農業には使われない、使うところでない瘠悪(せきあく)な土地で、役に立たないということで残され、30 年ほったらかしの丘陵になりました。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」としていろいろやってきました。

我々の専門家会は道路建設系以外の専門家の会で、チームワークも良くいろいろなことを真摯に考えて検討しています。ヒメボタルも土壌動物ということで興味もあり、ヒメボタルサミット in 愛知の事務局長もやっていますが、わからないことだらけで、ヒメボタルの専門家ではありませんが、土壌学の中で考えてやっており、非常に有意義なことだと思っています。

森の中に道路を造るのはとんでもない話ですが、スーパー林道のような範ちゅうの道ではないので、技術的に可能かどうかを探っています。これだけは守ってほしいのは、交尾期間の夜間の通行止めです。夜間通行止めと言っても、ゲンジボタルと違ってヒメボタルが光り始めるのは夜 11 時から 12 時くらいなので、夜 11 時から明け方まで通行止めにしてもらえればなんとかなるのではないかな。これは絶対に引けません。警察の問題も出てくるので、専門家というよりも住民と一緒にいろいろなことを手当てし、解決していけば、道路建設と相生山の生物多様性との両立ができるのではないかなというのが私の考えです。

山下委員長： ありがとうございます。

長谷川インスペクター：長谷川と申します。私自身、もともと哺乳類の動物行動、生態に興味をもってやっていて、その中で哺乳動物をどう保全していくか、どう守っていくかということで、ビオトープ、生態系全体を守っていくということに出会って名古屋を中心に活動しています。今回環境に配慮した専門家会が提案書をだされ、その中で、住民と一緒に考えていこうという文言も入っており、それを受けて私が新たなメンバーとして加わったという経緯があります。

私自身も道路を造るよりは森を守ってほしいと常々思っていました、私たちが生きていく中で当然利便性もあるので、その中で自然を壊したときにどういう償いをしたらよいのだろうか、どれだけ償えばよいのか、実は「償い」がワーキングの当初からのメンバーの中でもキーワードになっていました。どれだけ償えばいいのか、量、質がまったくわからない状況で、それをワーキングを通してやってきたと思っています。その中で従来工法の道づくりではなく、1本の木を守りながら少なくとも道を造っていこうということで、面積をかなり減らしながら、現場でこの木は残すか残さないかをずっとやってきました。名古屋市は緑政土木局ということで、形の上では道路と緑地が一緒になっていますが、中ではまだまだ長年の歴史もあってなかなか一緒になれていない、これを新しい仕組みの中で考えていかないといけません。逆にこれができるのは実は名古屋市しかありません。他の市町村はくっついていませんので。

道路を造ることによって相生山の森全体をよくしていけるのでしょうか。森を歩いているとまだ放置状態の竹などがありますが、緑地でそれを管理していけるかというところにお金がついていません。それなら道路を造ることによるマイナス分をそこに補填していくという新たな仕組みが作れたら、少しは償えるのではないかと。ただ、その仕組みが残念ながら行政側にはないので、みんなで作っていくプロセスが必要になるでしょう。幸か不幸か、従来方法でいままでやってきたことが新しい生物多様性や環境を守っていかなくてはいけないという仕組みができた時に、これを行政の仕組みの中にどう入れるか。これが今グレーゾーンというか、歪みであります、ここからどういうふうにしらたらいいのかを、手探り状態でいろいろな方々に教えを請いながら見つけていけたらいいと思っています。

ワーキング自身もこの道づくりに対していろいろな考えの人がいます。住民の中でも作ってほしくない方、早く作ってほしい方もいます。とにかく道を造るとなると、それを見続けていく目を住民とインスペクターと合わせて作っていかうと。業者は替わっていくので、その森のことを知ることはできません。行政も書類は残りますが、担当者が替わり、当初の気持ちまでは伝えきれません。住民と見続ける目をつくるのが私たちインスペクターの責任だと思っています。工事があって、もう引き戻せないことに対する住民との対立ではなく、今ならまだ動かせる問題が都市計画の中にはいっぱいあるが、残念ながら住民は知る事もできずよくわからず、工事になって始めて気づく。これでは、私たちが悩んできた、苦しんできた事が、また次世代に続いていってしまう。これを少しでも変えていければいいと思います。

今起きている問題をどう解決していくのかも含めて、学術検証委員会で、こういうプロセスを踏んだら問題を少しでも緩和できる方法が生まれてくれば、ずっと見続けた甲斐もあったと思います。私自身もタヌキやいろいろな生き物見てきて、どう保全をしたらよいかをみなさんと考えながら、結局は人にとってあの森が、どう幸せを感じられる森になったのかが一番重要ではないかと思っています。その辺も含め

て、いい森にしつつ、私たちの道も理解できるようにしていただけたらありがたいと思います。

15：29 委員からインスペクターへの質問

山下委員長： ありがとうございます。今までの経験やそこで悩まれたこと、こういう視点でものをみるべきじゃないかというご提案をいただきました。

委員の方から質問等あればどうぞ。

松本委員： さきほど、道路を作った後、交尾期間だけ夜間通行止めすればヒメボタルに関しては問題ないとありましたが、交尾期間はどれくらいですか。また、通行止めだけすればいいのか、人の出入りも禁止する必要があるのかを教えてください。

岡村インスペクター： ヒメボタルは、だいたい、2月1日から地方気象台の日平均気温が積算で1,050度を超えたあたりから初見があり、そこから2週間から3週間後がピークです。年によりいろいろですが、5月の最終週ぐらいがピークで、その後同じように減っていくので6週間ぐらいがヒメボタルの発光時期だとわかっています。

そこをどこまで止めるかは行政的な判断だと思いますが、一番よいのは5月から6月の2ヶ月間とめるのがよいと思います。人が見るのは問題ありません。私の地元でもヒメボタルが出ますが、すぐ横の道路を車がビュンビュン通ります。ヒメボタルの数よりも見学者の方が多いくらいです。音は全然問題ありません。光は問題があるので真っ暗にしてほしいです。緑区でもそうですが、防犯上の問題があり、夜間照明をつけると確実にいなくなります。大津橋のあたりも昔はたくさんいましたが今は明るくなってしまったのもういけません。どんどん暗い所に逃げて行ってしまう。通る時だけ点けてそれ以外は暗くしてくれればいいのですが、点けっ放しであり、それが問題です。

ヒメボタルは卵を産む所と幼虫が出てくる所とホタルが出る所が違います。写真家の小原玲さんの指導による調査でわかったのですが、ホタルが出る所には幼虫はいなくて、開けた所に出ます。ゲンジボタルの場合は、交尾をしたらメスはどんどん上流へ行って、上流で卵を産み、幼虫が流れてきて下流で成虫になって光ようになります。メスが卵を産んで幼虫が育つ森を確保しなければなりません。ルート上では少し重なるところがあるので、そこはきちんと守らなければいけません。メリハリを付けた工法を用いればヒメボタルのいる所も保全できると思います。

ヒノキ林がありますが、ヒノキの葉は落ちると土が酸性になります。酸性になるとカルシウムがなくなり、ヒメボタルは陸貝を食べるので、カルシウムがないと陸貝は育ちません。道路の部分は幸いにヒノキ林があるために餌になる貝がおらず、ヒメボタルがあまり増えていません。道路の北側の南向き斜面には幼虫が多いので、南向き斜面は守らなければいけません。最初の頃はわからなかったことが、段々わかってきて、何点か気を付ければヒメボタルとの共生ができるのではないかと考えております。

山下委員長： ありがとうございます。長谷川さんの道造りのための道筋という話がありました

が、次世代に対してどんな環境を残していくかということについてはどんな議論をされましたか。

長谷川インスペクター：自分自身、今その答えを探そうと思っています。次世代にとってどういう未来を残してあげるのか、それを考えなくてはいけない時代になってきています。私自身が、生物多様なごや戦略の委員でもありましたので、100年後を描きながら2050年をどう作っていくのか、市民の方々と一緒に絵を描いてきましたが、ほとんどの方が、身近なところに緑地があって緑があって、それが幸せだという絵を描いていました。人間は、緑地がなくなるとそういうものが欲しくなるのでしょうか。30年前や40年前はそういう絵は少なかったでしょう。芝生の中の家とか、緑といっても外国の花でした。

ところが、今、その質こそが求められている時に、まだまだその差が埋められていません。未来に向けてどうしていくかは、多くの人の知見を合わせていかないと、うまくいかないと思います。私を含めて一自然オタクがわいわい言ったからといって、なかなか民主主義の中では通って行きません。多数決の論理ではなく、環境という視点を柱にして守るべきところをどう位置付けていくかが重要だと思います。たまたま先日市の方に生物多様なごや戦略2050を出しましたので、それと検証委員会を出来る限り近づけていくことが、まずやっていけることだろうと思います。

山下委員長：ありがとうございます。たしかに相生山近辺でも50年ぐらい前はどうかだったのか、今どういう形になっているのか、それを50年後どう展望するのかというのは、我々の経験の中からずっとやってきているわけですから、その辺の視点もどう考えるかというのも非常に重要であって、今までを全部是としてやっていいのかというのも、科学の問題とすれば歴史を見ずして科学を考えられないのではないのでしょうか。今日、明日を生きなければという話もありますし、その辺をどうするかですね。

長谷川インスペクター：車で道を走っている時、何かそこにペナルティがあれば、心のペナルティでもいいんですが。いろいろな方が道路を使いますが、そこで、先程岡村先生がおっしゃるように、ある時期車を通れなくすれば、なぜ通れないのかを、通れなくすることによって考えてもらうことができます。最低でもそれはやっていきたい。そうでないと、道を通せば、多くの人は、道路によって犠牲になった生きものたちのことを忘れていくと思います。でもそこで夜中通れなくなると、なぜ通れないんだろうと考えていく機会になるのではないのでしょうか。

今までは行政は住民に負荷をかけないようにしてきましたが、今はそうでなく、考える場をしっかりとつける意味でも、償いとして私ができることは、考える機会を与えていただくことを願うことです。

岡村インスペクター：私は守山区大森という金城学院大学の近くに住んでいまして、雨池というため池があり、その保全活動を住民と一緒にやっております。そこでヒメボタルが出たのですが、ヒメボタルが出るまでは雨池は汚い池で、雨池のことを口に出してもいけないというような住民の意識でした。汚く、そこに注意を向けると子供がすぐに遊びに行行って死んでしまうという、社会から汚いところをすべてネグレクト

するという状況でした。相生山も同じで、私がオアシスの森を造る活動をする前は、とにかくごみと大型粗大ごみと竹の山で、近所の人もあそこは危ないから行ってはいけないと言っていました。そうしてネグレクトしてしまうと完璧に忘れ去られてしまいます。そこにあるけれども近寄ってはいけない。子供が意識することもないというそういう状況が従来の相生山にありました。雨池をきれいにするためにはどうすれば良いかといういろいろやってきましたが、ホタルが出ると、ホタルを守ろうと活動がワッと盛り上がりました。それまでは会ができて3回ぐらいですぐに潰れていましたが、ホタルが出たらあっという間に会員も120~130名集まりました。寄付もありました。そうしたらため池を守ろうといういろいろな活動が盛り上がりました。

そういったネグレクトされるような緑地にしてはいけません。放っておいたらどうなるのか。結局、大型ゴミと竹だらけです。一番最初に相生山にオアシスの森を作る時に、オアシスの森は相生山緑地123.4haの面積の中の20haぐらいですが、そこを全部買い取るのに市は100年かかると言いました。100年たったらもう竹とごみで、なんでこんなところ買わなきゃならないのか、いっそのこと全部アスファルトに舗装してやればきれいになるのではないかと。そうなのはいい。やっぱり緑を残すことが一番、みんなに関心を持ってもらうことが一番です。それと道路を造るということは相対する概念ではないのです。今でもたくさんの人が来て土の道を歩くので、土が硬くなって、靴についた変な種を持ってきたりして、そういった遺伝子の管理をどうするのか。シェルターというトンネルを作っていますが、その上に表土を乗せています。表土移植というのは素晴らしくて、そこから芽は出てくるし、自然の遷移が見られます。それをどう保全するか、土の道を歩くよりは、新しくできた道を通して歩いてもらう。そこで夜間止めても構わない。ホタルのいる所だけ真っ暗にしてもらえれば。そうすると市民のライフスタイルが変わるのではないのでしょうか。シンガポールでは川をきれいにしたら市民のライフスタイルが変わりました。ヒメボタルはちょうど蚊が出る前なので、夜、蚊の心配もなく森に入れます。相生山でヒメボタルを見てああこれから夏だというような、そういう季節感に浸ってもらえます。そういう道路になるのではないかと思います。道路ができることによって、ヒメボタルを安全にしかもヒメボタルに干渉せずに見てもらえるような。市民のライフスタイルが、夏前に相生山に行ってヒメボタルを見てこようとなるような。大津橋も今はいないので復活させなきゃいけません。ヒメボタルはマイナーなホタルですが、名古屋市民にとってメジャーなホタルにしたいと思っています。道路建設を止めることが保全につながるわけではなくて、みんなにもっと見てもらうことが保全につながるのではないかと考えています。

松本委員： ホタルに関してはわかったのですが、それ以外にいろいろな生物がいたり、あるいは哺乳類がいます。そこに対する影響というのはどういう結論というか議論だったのでしょうか。

大竹インスペクター：哺乳類やそれ以外の鳥なども同じようで、当初は絶滅危惧種のオオタカも

いて、それらがいろんな形で移動しますから、その中でどのように考えるか。緑が途切れるということが一つの大きな問題です。シェルターを作ったというの、鳥にとってつなぐ環境を作っておきたいということを考えたからです。哺乳類は種類は多くはないですが、しかしそれ以外にもいる可能性はあります。実際、大型としてはタヌキ、その他ネズミもいます。ただ哺乳類はある程度それに順応して生きていきます。環境の変化にある程度対応していきます。カモシカやサルも道路ができたようにある程度は順応します。ただそれをまったく配慮しないのではなくて、エコトンネルのような道を考えたりしました。橋梁部ができたのは、谷の部分は少なくとも通り抜けができるような状況をそこに残しておきたいということになったからです。なるべく連続性を保っていくということを常に考えてきているわけです。

長谷川インスペクター：追加、捕捉させていただきますが、タヌキの主だったところについてはアンダーパスという形でトンネルを付けました。ただそれはタヌキのためのトンネルではなく、排水を通さなくてはならなかったのも、少し径を大きくしました。それにより、分断を軽減させています。谷は橋梁にして抜けているんですが、その下の伐採木はコナラの類いで、途中で切ると横から芽が出てくるので、それを期待して木を残した状態の伐採としました。また、実など全部取らずに、できるだけ表土を残すやり方をしています。

今回できあがった後の一番の問題は、ちょうど西へ向かってシェルターを抜ける部分が勾配になっていて、真正面に栄や名駅のツインタワーが見えます。夜トンネルを抜けてくると、たぶん想像するに非常に楽しい道ができるだろうと思います。スピードを法定速度以上に出したくなるのではないかと想像されます。かなり飛ばしてくるところでタヌキが出てくるので、そこでロードキルの可能性はぬぐいきれません。そこでスピードをどうダウンさせるか。実はそこでタヌキのロードキルを起こさないようにするということが、結局は人間の安全性をいかに確保するのかということになるので、タヌキを守るからというより、私たち人をどう守っていくかという視点をしっかり見ていただいて、交通という問題、車に乗るという責任をみなさんがもう一度理解するようになれば、車という問題、交通システムの問題についても考えられる場になると思います。

山下委員長：それではだいぶ時間もたっていますので、他になれば今日の審議の方に入っていきたいと思います。

加藤委員：今話をうかがって、もともと私もちゃんと認識していなかったところもあるのですが、もともと道路を造るということを前提として、できればとんでもないという話もありましたが、とんでもないと思っていながらそれを前提にしてやらなければならないというそのものすごい制約の中でやられたということに敬意を表したいと思います。逆に言ったらこの検証委員会というのはつくらなければならないということから解放されています。そういう意味では気が楽とも言えますし、逆にそういう制約があった方がむしろ考えることが多いのかと思って聞いていました。質問で

はないのですが、後で、もしそういう制約から解き放たれて、造るか造らないかも含めて議論するならどういうことが自分としては知りたいか、調査すべきかということについてぜひご意見がいただければいいと思いますが、可能ですか。もともと造ることを前提で議論してこられた立場上難しいかもしれませんが。

長谷川インスペクター：私自身の考えとしては、造ってほしいと願っている住民の方々に対して造らなかった時の補償システムというのが実はまったくありませんでした。たとえば救急車の問題がありまして、その人たちに対して何か別のしくみがあれば、造るのか造らないのか新たなジャッジシステムができるのですが、そういうものも無い時点で造る造らないと言われても、それは判断をしかねます。それで、このままのしくみだと造らざるを得ないとなってしまいます。その人にお金をあげるからヘリコプターで行ってくださいというようにしくみがもしできるなら違うのでしょうか、そういった代替システムがない状態で議論しています。私が今回つらいと思うのは、住民同士の戦いになってしまっていることで、これをどう避けていくのかということを考えていかなければなりません。幸いに私たちはそばに住んでいないので、逆にこういう議論ができると思うのですが、住民同士の争い、施工ワーキングに参加することで、地域で辛い思いをされてきた住民の方もいるのではないかとすると、そういうことにならないようしくみをぜひ作っていただきたいと感じました。

大竹インスペクター：今のような問題はたくさんありますが、今道路だけの問題になっていますが、実際に名古屋市が相生山緑地をどう考えているのかが根本的な問題だと思います。緑地の中、たとえば遊歩道ですが、今まではけもの道のようなところがどんどん踏み荒らされて生まれてきた経緯があります。本来からいえば私は歩いてほしくない。それだけ負荷がかかります。それを、どこでどう補っていくのかということ、公園全体としてこの緑地をどうしていくのかというところの基本的な問題がはっきりしていません。そこをきちんと検討できるようなことが重要だと思います。緑地をどうしていくのかというのは、当初から専門家会でも出ていました。これは道路を造る問題ではなく、緑地全体で考えてほしいのですが、行政上そういうしくみがありません。それを作っていく必要があります。里山は常にある程度手が入っていて保たれています。中を歩いてみると、かなりひどい状況で密生しているところがあります。そういうものは、かつてはありませんでした。こういうことは誰がやるのか。反対する人はそういうことには手を出しません。そういった中で守っていこうということというのは困難です。そういったことも含めて検討する場が必要であると思っています。そういうしくみを考える必要があります。

岡村インスペクター：道路がとにかく自然を分断することは、明らかです。ここに関わって一つ勉強になったのは、道路構造令というのがありまして、道路をつくるには車線が何センチで歩道が何センチと決まっています。その中に、自然の豊かな道路をつくるという項目では、できるだけ道路を広く造りなさい、そこに街路樹を植えなさい、街路樹を植えることによって緑が豊かになる、自然の豊かな道路ができると道路構造令には書いてあります。そこでえっ？と思いました。道路というのは、アメリカ

のように、砂漠の中に道路をつくる、緑のないところに緑を植えることによって町がきれいになる、そういう考え方で日本に直輸入されたのではないのでしょうか。アメリカを基本としたそういう土木の法令が、日本でそのまま自然のゆたかな道路をつくるという時に、できるだけ幅広く道路をつくるというのは、矛盾にぶち当たります。ですから、最初は歩道を作ってはいけない、車が必要なら車道のみで移動しなさいということで、そうしたら幅は 6m でいい。でも問題があるので歩道を付けなければいけない。そこで仕方がないというか、折り合いですね。民有地だと相続税のために熱田神宮ぐらの緑地は三代続くと無くなってしまいます。それは別の話ですが。相生山緑地でもそういう法律の問題が関わってきます。それを何とか解決したい。ぎりぎりのところでそれがせめぎあいになります。もう一つは、緑を潰すという問題で、名古屋市がやっていた道路建設、10 年前に始まる前は、そういう習慣になってしまっていたと思いますが、なんとか自然を豊かにするように行政を教育しておかないといけません。いろいろやっているうちに道路の建設も自然に向かうとか、環境に配慮するようになってきたので、それは我々にとっては良かったです。ただインスペクターのチームワークは非常によかったのがそれが支えでした。

16 : 01 表についての議論

山下委員長： 先生方どうもありがとうございました。できればこの後も聴いていていただきたいと思いますがよろしいですか。

それでは、今インスペクターの先生からいろいろなお話を聞きました。今日は、先ほど申しあげましたように、今までいろいろ発散させたような形でいたものを一回まとめてみようということで、「学術検証委員会としての検証課題・視点・事項・調査および今後の対応（案）」としてみました。今までの委員会活動で大体このような意見が出ましたので、私と副委員長とでまとめてみました。これについて、追加等言っていただければと思います。説明させていただきますが、課題というのはこの「相生山に道路を造ることに対する学術検証委員会」に与えられた課題でして、道路を造るか造らないかというよりも、これを造る前に学術的な検証をしようということですから、道路の建設というのも課題であります。道路を造るということに関しては、道路建設の必要性和道路建設による環境影響という 2 つの側面があり、それが要因になってきます。道路建設の必要性という点では社会的な事項と交通事項があるでしょう。それから環境影響とは、自然環境と人為環境の両面から見ていかななくてはなりません。それをさらに項目別に見ていきますと、社会的な事項の中には市の将来計画、これは行政の問題ですので、名古屋市全市民の問題で、むしろ市は将来計画を政治の問題としてしっかりしておかないと、この問題が全部出てくるというのは事実です。この委員会で作るかどうかは別として、要因としてはこの話を一番表に置いておかないと、その時その時に具体的な課題となってきます。

合意形成の問題、あるいはそれが経済的な効果がどれだけあるか、よく議論されますが、経済とは何かということをしかりやっておかないと、個別問題を解けば

答えが出てくるというものではありません。合意形成をどうやってやるか。それから地域の課題としては、人口動態をどう設定するのか。それから救急の問題、消防車を通す、これは人権にかかわることです。それから、周辺の交差点の交通渋滞。交通体系の問題も、10年前と今と将来の10年先をどうやって作ったか。次世代、孫子の代のことをどう考えるかが重要であって、自分たちの都合のいいことだけを考えていると、ものすごく犯罪的なことをやっていることになる。時の利便性だけを考えて本当に環境のことを考えていいのか。環境を考えるステップ、価値観というものが一番本当だと思います。そういうことも非常に重要ではないか。それから新規課題として、新たな交差点での渋滞、低炭素時代への対応、そういう課題について道路建設という視点を入れたのかどうか。ここに調査・解析事項は、委員会でみなさんから出してもらったもの、それから市民から意見を聞いたもの、先程インスペクターの先生から提案いただいたものもいくつかは入っていると思います。それからもう一つの大きな視点として、環境影響で自然環境に対して生物多様性、水環境、特別にホテルだけを取り上げたんですが、ホテルがどうなるかということが一つの問題で、非常に特徴的な環境を代表するものがヒメボタルです。

それから相生山緑地の将来像をどう考えるか。今の相生山は本当に緑地でしょうか。私は必ずしも今の状況は緑地と言えない、本当は緑地ではないだろうと思います。あれをどうするか。木が生えていれば緑地というのではないと思います。それをどう考えるべきなのか。それから人為的な環境として大気汚染とか、今はそれほど大きな問題ではないかもしれないが、野鳥も一つの視点として入れておかないと。それからもう一つ、アメニティーの問題。人間の毎日の生活を豊かにするのが環境であって、現状維持だけが環境ではなくて、いかに環境を素晴らしいものにもっていくかという、むしろこれを考えることが非常に重要であり、守りさえすればいいのでは決してない、守ることは絶対不可能だと私は思います。むしろ積極的にこれにどう関わっていくか。地球の環境歴史は全部変わっているのだから、昨日と今日の環境が同じだなんてことは極端に言うとうりえない、絶対に変わるのが当たり前であって、ではどうやって変えていくか、どういうライフスタイルを展望するのか、あるべきなのかというのをもう一回考える必要があるのではないのでしょうか。という点で、思いつくままというか、この2回の委員会でみなさんから出していただいた項目等はこういう形で一応おさめられるのではないのでしょうか。具体的にはこういう中身で、例えば市の将来計画は昭和15年ぐらいの基本計画があってそこから入っているのですが、そういうところでどうなんだとか、その他の個別の項目についてはこの中身が具体的にある結論を出すのに十分な根拠が出してあるのか、あるいは不十分なのか、あるいはそこにあまり配慮されていないのかを私たちが科学的に検証していけばいいのではないかと。足りないところは足りない。そこはそれで判断できる。一つずつ潰していくというのが当面のこの委員会の仕事だろうと私は思います。副委員長、追加してください。

林副委員長： これは一つの整理の表です。これを作るまでにフローチャートを作ってみたりし

ましたが、この委員会で委員の方々のご意見や、先回は市民の方々の意見を聞きましたので、それをこのように整理してみました。こういうのがないと、いったい何と何の関係を見なければならないとか、何がないと次へ進めないか。大学でも何かやっていないで次をやろうと思っても順序が逆だと進めないという講義やゼミもあります。相生山の緑地やホテルの学術検証委員会ではあるのですが、そこにとどまらず、名古屋市のいずれの箇所も、歴史のあるところもないところも、こういった関係性といったものがきちんとしていないというのがはっきりしてきたのではないのでしょうか。今日を含め、どういうことをやるかという、これはまだいっぱい問題がありますので、それを整理したい。例えば、いろいろなところに何々戦略というのがあります。今までなかったので作ることは重要ですが、これと相生山の途中までできた構造物をどうするかというのをどのように順位付けといいますか、ヒエラルキーを付けて進めていくかということの整理がこの委員会の役目ではないでしょうか。その中で最終的にどう判断するか、どう実施するかというのは答えることはできません。そういう意味でこの場を進めていきたいと思います。ぜひ皆さんからご意見をいただいて、どう見るかとか、どうつなげていくかということも含めて、残った時間でやります。

山下委員長： これは素案として提案してありますが、一面だけ見るのではだめで、全体を見るという視点を入れないと。全体を見る視点というのはこういうものです、耳があって、鼻があって、というのを考えて、こんなものではないのかと。第1回、2回の委員会ででた問題点を大体ここに入れました。それで全部が同じ重みづけではなくて、もう少しこれは重みづけをするのではないかということをやっていないかといけません。その選抜に入る前に全体を見てこういう点から一つのことをやっていく、どれくらいの視点で全部検証した上で計画を作ると。出来るか出来ないかではなく、この視点が必要だろうということを明らかにしていくのが目標ではないか。理想論としては全部できればいいが、そんなことは現実には必ずしもできません。そのあたりをちょっと今日初めて出したので、すぐというわけにはいかないかもしれませんが、今まで委員の先生方からいろんな発言をいただいていますので、何かありましたら。

加藤委員： このA3の資料を見て私が感じた事は、分類されているが、お互いの因果関係とか優先度が書かれていません。私の中で、たとえば、もしこの道路が、ある目的があって造ることになっているわけですが、その目的に対してそれを達成できるものではないとすれば、自然のことは何も考えなくてもよくて、造らないで終わりとなる。そういう意味では、たとえば道路を造ることに意味があるかどうかということが、まず優先度として非常に高いのではないのでしょうか。一方で、そのことと無関係に、この検証委員会は道路建設にかかる調査ですか、建設しなくてもいいというのであれば考えなくてもいい可能性もあるのですが、この緑地自体がどういう価値があるのか。この価値も、今見える価値と、また200年経って森が育ってくるとか、育ってまたどうなるかわかりませんが、どういうふうになっていくのかという潜在

的なものも含めた価値というものはどんなものがあるのか。ということについても並行して調べていく必要があります。その上で、道路も緑地も都市計画決定ですよ、しかもかなり古い。50年前の都市計画決定だと限定する時にも、当時はよかったのに今から見るともっと見直す必要があったかもしれないといった今日的な見方で、本当にそれが名古屋市を良くしていこうという目から見てよかったかどうかという検証を、今の道路についてどうなのか、緑地についてどういう意味があるのかということをしちんと理解した上で判断するということが必要ではないかと思います。

その上で、道路はなんとか他のやり方でカバーすることができるのであれば、もうそこで終わりでいいのですが、もし造らなければなんともならないということになるとすれば、でも緑地も大事でしょうから折り合いを付けなければならないということで、実は、その時に専門家会の皆さんの力が発揮される場所だったはずなのですが、今の私の申し上げたところをすっ飛ばしていたので、非常に問題があったのではないかと思います。ですので、そういうことがよりわかるように、この表はヒエラルキーを持って作った方がよいのではないかと思います。最終的にはもしかするとまったく折り合わないという可能性もあるでしょう。その時にはもうどちらかを取るしかないという、一番避けたい結果なのですが、その時にはどちらがどういった価値があるのかを明らかにして、あとはどちらをとりますかという選択になります。そういう流れを明らかにした上で、その中のどこの段階でこれを調べなければいけないかという順位付けができるといいと思います。

山下委員長： 順番づけというのは、例えば。

加藤委員： 私の中で順番づけで一番大事なのは、そもそも道路を造らなくてもいいのであれば、これは前回は申し上げたと思うのですが、造らなくていいのであれば、一番ある意味ハッピーだなと思います。

山下委員長： それを学術で根拠をださなくてはいけない。どういう根拠でだすのか。

加藤委員： これも前回申し上げたのですが、そもそもこの道路を造らなくてはならない目的は何なのかということをもう一回見直すということです。渋滞が解消するという話があり、当然緑区方面はこれから地下鉄ができていく、これから区画整理も進んでいくということで人口も増加しているということに対して、どのようにそれを受けかという話があります。それに対してこの道路があるかないかによって、ないことによってどこがどう渋滞してくるかとか、それによって地域にとってどのくらい問題があると思うのですが、そういうことをきちんと明らかにする。今すぐではなく、判断する時の話ですが、造った時には造ったことによる新たな問題点もあると考えます。それは我々自身、新しい違うところで渋滞するのではないかという話もあるでしょうということも申し上げました。それから、もし造らないとなった時に、環状2号ができるとか、地下鉄ができるといったことをどうやってうまく生かせばよいのかということについても検証できると思います。その上で、もともと道路建設

の目的としていたところが、造るか造らないかによってどのくらい達成できるのかできないのかの検証をまずできると思いますので、これは優先される事項だと考えます。あと、とすると、いわゆる自然の方の出番が遅くなってしまうという見方もあるかもしれません。あと緑地許可ですか、名古屋市の中でそういうものを保全するといったことが、どういう意味があるのか、あるいは相生山緑地がどういう特徴があるのかといったところをこの機会に把握しておくことも学術的に非常に意味があることではないかと思ひまして、その二つを並行してやることが、優先度が高いことではないかと考えます。

山下委員長： いろいろな点からどうぞ。

秀島委員： 都市計画についてですが、すべてに言えるわけではないのですが、一面で政策という側面と、一面で制度というのがあるって、緑を増やしたいという政策の部分と、それはどういうふうに決めるのか。たとえば審議会を踏んでいくのか、あるいは議会まで通さないといけないのかという制度の部分。それは二分しなきゃいけないのではないかな。先ほど林先生が言われた、何々戦略というのは、政策の要素が強いと思うのですが、これはこの分類でそれぞれ表の中に入っているのは、それはそれでいいのですが、これがもし議会で承認されたことであれば、ある意味では合意形成のところに来て、市民の総意ということで、議会と住民が完全に一致しているのかという問題はあるんですが、一致しているとして、それは合意形成のところに入ってきます。その部分は、科学的に学術検証する話ではないのではないのでしょうか。社会がそういう意向であるということを前提として、そのもとで我々が学術的にはどういう支援ができるのか、ということになっているのではないのでしょうか。

そういう意味では、たとえば交通体系のところ、なごや交通戦略というのはいいのですが、それに対して科学的に事実を明らかにできることは何かといえ、その下にあるパーソントリップ調査とか、あるいは、パブリックコメントとかあるいは広報公聴課の市民モニターの調査だとか、けっして交通だけではないいろいろな調査、これがバックデータとしてあるという仕分けというのはあっていいのではないのでしょうか。

山下委員長： 今のところで、議会は議会の判断があるからいい、造るか造らないという話は前段階、議会を通してこういうのを関与しているかどうか学術の対象となります。議会を通してなくてこれを決めたのではなくて、議会を通っていますよというのが、一つのものを造る場合の根拠になるわけで、それはあるのですかということは、しておかなければならないのではないかなということですね。それを判断させるというのはまったく別の話ですね。学術的に行動を起こす場合にはどういう視点が全部整っていないと、一つの結論を出すためにはどこか欠陥がでることになりますよということですね。造るか造らないかの判断は行政のやることだし、議会がやることです。その根拠をどう与えるか。部分的な根拠じゃなくて、我々の持っている知恵のすべてを総動員させて、その根拠をどう導くかというその素材を、それがまさに学術という論理であるというのが私の考えで、この委員会が与えられたものでそこに

進むべきではないかと思います。だから結論というのは、名古屋市の施策の問題で、施策をどうするのかというのをどういう視点で、どういう順番で考えて、いろいろなことをチェックするのに我々が今持っている人類のすべての知恵をどう使用するかというのが重要です。

林副委員長： お二人のご意見をうかがってよくわかったんですが、この表は縦は分野別の何を検討しなければならないという分野を、分野ごとに上から下への流れというのをもう少し整理する。この影のついていない白い部分、下半分のところを見ますと、それぞれの分野のところで何々戦略というのがあります。この何々戦略はそれぞれのトップにあります。市議会でオーソライズされたものだ矢印などでいって、手続き論というか合意形成論としてのどういう手順をふまなければならないというのが合意形成のところに書かれているということになります。上から下というのはどういう順番がいいか。そういうふうにして、手続きをふみながら戦略というのができて、これを無視して、というか今までは無かったりしたのですから、道路を造る時に約束はできたわけです。それから各委員が言われたのは、道路建設の必要性というのと、環境影響というのがある、これは上流下流があるのですが、今回道路建設について検討している訳ですから、この建設そのものが必要性ないということになれば、そのことでの環境影響はないということになります。しかし、現実には、道路建設がいらないとなった時でも、構造物がまだ存在してしまっているのです。その場合にはその後始末の影響はどうなるかということが残ります。そういうことで、どちらにしても、道路建設の必要性ということをやって、その影響を見るという順序を、流れをやりくりする、それが優先度といいますか検討優先度ですね、そういう意味では左から右へと上から下へとという流れになっていると思っていただければわかりやすいのではないのでしょうか。

秀島委員： 何々戦略があるというのは、幸いにして市でそういうことが話し合われているということで、逆にそういうのがないところがあるだろうと思いますし、地域課題のところは市全体の話とその一方で地元の話というのもあると思いますので、それを両方並べて書く必要があると思います。

山下委員長： ハッチしているのは、委員会です。私がかいたんです。白い方は既に調査が部分的ではあるが出ているものです。ハッチしているのは皆さんの誰かがおっしゃっているんです。それを私がこういう形で入れてみました。

林副委員長： そういう意味では次の段階でこのハッチの中で上下のセルを考え方の順序として、考えられることはたとえば緑で塗って、考えられないところは赤に塗る。そこは追加して調査したり、あるいは議論しなければならない。それから中間ぐらいのところは黄色にする。そういうものを作ってそういう手順でやるべきです。委員会の中でできるものは赤とか黄色を緑に変えていく必要があるし、時間的にも、あるいは分野的にもこれで全部確保できるとはとても思えないので、ここはやるべしといったことをまとめて、そういうストラクチャーを示すという。そういう意味でこの1枚ぐらいで言えるようにする。説明が必要なところは補足するような形にする。

山下委員長： どうぞ、いろいろ系統を出して下さい。また系統別に全部に調査や解説を書いてください。根拠でもって社会的合意ができていないのではないですかというのを、たとえば、ここはこれで根拠があるのではないですか、ここは足りないのではないですかとか。まあ、次回でないと出ないかもしれませんが。

寺井委員： 先ほど専門家会の先生方のお話を聞いて、専門家会は道路を造ることを前提として、いかに緑地の保全、生態系の保全とを折り合いを付けるかということであるいろいろなことを考えられたということですが、私はその道路を造ることを前提にしてというのはいろいろ問題があると思います。それは、道路を造ることが市の方針として決まっていたということもありますが、造るための環境アセスをやっているわけです。そのアセスが極めていい加減だったということですが、アセスをきちんとやる必要があると思います。これはこの前も言いましたが、水環境の点では、水の環境復活 2050 なごや戦略というのが制定され、それでは名古屋市の緑が今非常に少なくなっており、それを 2050 年までに 36%まで増やすという目標を掲げて、どうすればいいかということ計算しています。それで、実際に相生山に道路を通した時に水環境がどうなるかということで、事務局の方に計算してもらいました。そうすると、今道路を造らないで緑地のままであったとすると、降った雨の 37%が浸み込まずに直接流出します。ところが道路を造ると、今の計画で歩道を造って、浸透枡を造って、シェルターに緑を造ってという配慮をして道路を造ったとしても、道路を建設した場合に降った雨の 55%が直接流出するという計算結果ができました。将来 36%という水の直接流出の目標からすると、55%の流出というのはものすごくマイナスです。ですから、この道路計画は既に水の環境復活戦略に組み込まれているという話なんです、実際に計算してみてそれだけ水が浸み込まないことになる、やっぱり道路の建設の必要性が、どうしても必要だということになれば、考える必要があると思いました。そのために、計算だけではなくて、実際に降った雨がどれだけ相生山で直接流出しているかを測ってみる必要もある、データをきちんと出す必要があると思いました。

山下委員長： そういう視点を考えて造るか造らないか、造るとすればどんなものか、造らないとすればどうするかというその視点をこの委員会ですべて出しましょうというのが提案です。水の環というのはいつできたんですか。

寺井委員： 2005 年ぐらいから水の環境復活委員会というのでやって、昨年 3 月にできました。

山下委員長： 最新の情報はこれには入っていないということですね。そういう点から、この委員会は 1 月にできたので、最新の情報で再検討するというのは非常に重要な任務だと思います。そういった意味も含めてどうぞ。

足立委員： 前回、調査に連れて行っていただいて見たんですが、それから前いただいた資料でボーリングが 4 本あって、私自身はボーリングのコアが無いと思っていたんですが、今日控室にありまして、ちょっと見たんですが、オールコアではなくて、ある所の、15 メートルあれば 1 メートルのある部分の一部が残っているというもので、あれはちょっと不十分ですね。なぜかという、実際の土が出ているところを見る

と、非常に短い 30 センチくらいの粘土の層があったりして、河川のようなところでできた地層なんです。そうすると、あれだけ見ていると砂礫を含んだ粘土質と書いてあるんですが、実際にはすごく違うんですね。雨が降ってきた時に、どこを通過してどう出ていくかというのは、こういうことがよくわかっていると、最終的にそこに水が湧くのはそれなりの理由があるんですね。そのへんのところは、我々は資料をちょっと見ただけとか既存のデータではわからないので、全体として西へゆっくり傾いていれば、西へゆっくりゆっくり出てくるんです。ただ大雨になった時には、たとえば道路ができた時にはザッと流れてそれで終わり。だけど実際にホタルや生物のためにはザッとではなくてジワジワとしたものが必要なんです。そのことを理解するための元のデータが無いと思いました。

松本委員： 先ほどインスペクターの先生のお話を聞いていて決定的に足りないなと思ったのは、造られない時の交通の影響がしっかりと検討されていないということです。もちろんこれは入っていると思いますが、with、without ですね。造った時の予測値のデータが古いということもあります。造られなかった時の予想値が行われてきたもの、費用便益分析をやられていますので、行われていると思うんですが、それがしっかりと皆様方に公表されていないところがあると思っています。最新のデータを用いて、ここに with と without で造った場合と造らない場合、ただしその前提として桜通線の開通とか市バスの再編、これがどこまで決まっているのかがよくわかりませんが、環状 2 号の開通、この辺をきっちりと入れたうえで予測をして、「造らなかつたらこうなりますよ。さあ果たしてこれを皆様方、市民の方が許容できますか。」ということだと思うんです。必要性というのはこの場では言及できないと思いますので、たとえばすごく混雑していても、地域の方々あるいは名古屋市民の方々が例えばそれでもいいですよと言うのであれば、そういう結論になるかもしれませんが、我々は少なくともその状態、将来の交通状態が正しく導かれたか、あるいは強引に導かれたかどうかだけを検証して、その題材までを出す。あくまでも意思決定の一つの題材を提供するということかと思っています。

大場委員： 先ほどからいろいろ考えていたのですが、造った場合、造らなかった場合という話がありましたが、前回、市民の方 11 名にお話しいただいた時、市民の方の多くの方は、道路を造らないでという声が非常に多かった。それは今までの経緯の中で造っては困るということで出てこられたと思うのですが、では造らなかった場合はこの相生山をどうしたいんですかということを問いかけた時にみなさんどう考えるのかという、その声をまったく聞いていなかったのかなという気がします。それから、ホタルを観に行っている都合上、いろいろな方と顔を合わせる機会が多いのですが、みなさんいろいろなことを考えていらっしゃって、もっと里山みたいに竹を切っていい木を植えろとか、いい悪いはあるんですが、そういう考えの方もいますし、あるいは竹でどんどん荒れていくのだったらそれはそれで自然の成り行きなのでそれでいいのではないかという方もいます。それから、これは間違った考え方ですが、木が生えていれば、緑があればいいじゃないかと思っている人もいますので、もし学

術的に何かできるとすれば、もし造らなかったら、どうすればどうなっていくのか、どうしなかったらどうなるのかということをもう少し明らかにして、その時に市民の方々がそれをどう思うのかというのをもう一度ちゃんと考えなくてはいけないと思いました。

山下委員長： 造るのと造らないのと、もう一つあるんですよ。今ある物をどうするのか。

林副委員長： 造らなかったときに、いったい相生山をどうするのかということですが、前回市民の方々の意見をいただいた時にいくつか含まれていたと思います。ないものは何かというと、市の方が相生山緑地についてどうするのかというのをまだ検討してなくて、ビジョンができていないということで、そういう意味では、この委員会で全部やれというわけではないんだけど、その場合でも市民の方がどういう価値観を持っておられて、11名が全市民というわけではもちろんないですが、前回お聞きした中にたくさんポイントがあったので、そういうものをベースにしながら、同時並行の作業もやらなくてはならないのですが、順番をどうとは言っていられなくて、なるべく早い時期に、これだけ問題にしているわけですから、この緑地をどうするのかという将来像というのを市としても作っていく必要があると思います。

山下委員長： 今年の1月から考えていて、残っているのは800m。だから更地にどう造るのかという議論ではなくて、あの中でどうするかというがあるので、ちょっと複雑になっているのは間違いないです。

増田先生、環境政策をどうするかという面でどうですか。

増田委員： 何年後のことを考えるかです。例えば造った時、造らなかった時を考えると皆さんおっしゃられるのですが、生態系を考えると植生は遷移をするので、何年後のことを考えるのがすごく問題になってきます。例えば道路を通したらマダケがひろがらなくなるとか、反対に竹やぶがあった方がいいという方もいたりとか、どうやっていったらいいのかという方針自体もありますし。それから先ほど岡村先生がおっしゃってくださったのが、私が考えていたことで助かったのですが、あのまま放っておいたら竹やぶになってしまうというのは私も思っていて、そうになってしまうと、竹林の問題が結構大きいと思います。また、道路を建設するときに木を切らないでコナラを残したということがありましたが、15年か20年かクイムシが大量発生して皆倒れてしまいました。木を残して意味があるのでしょうか。100年後を考えると、コナラは遷移によって無くなってしまいます。どういったことを考えていくのか。たとえば造った時、造らなかった時を考える場合、年数も考えなくてはいけません。名古屋市の緑地計画として、どのような考え方で管理していくのかということ。放りっぱなしでいきたいということであれば、道路を造った場合、造らなかった場合どういう違いがあるか、そういうことが言えると思いますが。いろいろこのようなことを言っていますが、私には造ってみないとわかりません。予測通りになるかということと生態系なんてどうせ予測通りにならないわけですから。道路が通っただけで、木々がなくなってしまうたり、そんなことはよくあることです。風の当たりなども違ってしまいます。わからないのです。どうしようという

方針があれば、こうしたらこうなりますよということもできるんですが。やはり方針ですね。造った場合と造らない場合の、無理だと思いますが、50年後とか100年後どういう状態になっているか。それを提示して周囲の方がこれでOKですという形ぐらいしか言えないなという感じです。

山下委員長： ありがとうございます。たしかにその辺の問題もありますね。

松本委員： 岡村先生に質問です。50年、100年といった時に、もし造らないままの状態なら、50年、100年とヒメボタルはそのまま繁栄し続けるのでしょうか。その時には植生も変わってきますよね。その辺はどうなんでしょうか。要は、道路の場合は、with、without で影響を見ましようということがたぶんできます。自然の場合は、with、without でホタルがどうなるか、哺乳類がどうなるか、オオタカは、あるいは植生がどうなるか、その辺がどうなるか教えていただけると。

岡村インスペクター： ヒメボタルはまだわからないことが多いです。岡山県新見市哲多町では夕方7時ぐらいになると光りだして9時になるとピタッとやんでしまいます。大阪でもそうなんです、みんなが見たい時に見させてくれる。名古屋のヒメボタルは夜中にならないと見えない。私の守山の方では、そんなに密閉した森の中では光らない。八竜緑地というのがありますが、そこは名古屋市で一番緑が豊かで、湿地があって守られているのですが、ヒメボタルはいません。自然が豊かに守られている所では名古屋のヒメボタルはいないのです。そうすると、森を守るとヒメボタルを守れるかという、そうではない。それよりも、相生山でもそうですけど、我々のところでも、竹を市民参加で刈ったのですが、切ったところが今非常に光っています。ですから、光って交尾してというのはある程度開けたところでないと。オオタカの問題も実際そうだと思います。ですから手を付けずに原生林を守ることがヒメボタルを守ることにはならないのかなと思います。

それから、相生山と猪高緑地、荒池緑地を1993年頃に集中的に土壌調査をしました。相生山は一番土が悪いです。我々、土壌学は土を良くする研究をやっています。でも森を守る、生態系を守るには、土がいいところはあつという間に遷移が進んでしまって、深い森になって、何も住めなくなってしまう。密閉されると花が咲かない。花が咲かないと虫が来ない。虫が来ないと鳥も来ない。そういう森になってしまふ。ある程度間伐してやって、明るくしてやらないといけない。相生山は土が悪いので幸いなことに木があまり大きくならず、自然とギャップができてしまふ。そこでみんなが仲良く暮らせる。だから人間も貧乏な方が愛があつて暮らせるというようなことを考えています。やっぱり土が悪いからそれなりに生物多様性が、でもそれでも進行しますから。放っておいたらやっぱり何もいないゴミと竹だらけの森になってしまうのではないかと危惧しています。どうしようかという、我々市民参加でやっていますが、誰がやるかというと、行政にそんな金はありませんので、住民がやっていかないとしょうがないのですが、そういうやる意識があるかどうか、そのあたりは読めません。

大竹インスペクター： 今の森が道路になったらどうなるのかという話でしたが、展開を見ていま

すが、原則的にはある程度手を入れても大丈夫です。本来、一番安定しているのは、シイ・カシ林、そこにはホタルは確実にいるのです。変化の多いところでは、年によって変化します。だから竹やぶのようなところも結構多いです。あまりきれいな竹やぶというのは、時期によって違うのでしょうけど、タケノコをとるモウソウ竹のやぶにはいないです。普通の林とか、マダケの竹やぶの方がいます。餌の関係もありますので、あるいは生育環境もよくないとだめですから難しいですね。実際、シイ・カシ林になればそれでいいのでしょうけど、恐らくそうはならない。ずっと自然を見ていまして、50年ぐらいありますけど、20年たつと全く変わってしまうんですね。実際、今のこの非常に変化のある状況の自然が、100年先を予測できるか。50年先も予測できない。コナラなんてせいぜい30年ぐらいのものです。30年ぐらいたったらコナラの立派な林ができる場面なのです。そういう環境ですから、基本的に予測というのは難しい。だからどうそれを維持していくかを考えていくのは重要です。

山下委員長： 鎮守の森だってそうです。一定の形にもっていこうとすると、常に常に手を加える必要があります。鎮守の森は手を加えるからああいう形でいられる。ホタルでもエリアが小さくなってしまうと、インブリードが起こってしまう。インブリードで遺伝子の交流がないと野生動物では常に外から別のヒメホタルを入れて遺伝子交配しないと。小さくしすぎちゃっています。緑地といえども野生生物が自立していくだけの半径ではなくなってしまうのではないかと。常に人為を与えないとあそこは維持できない。減ってしまったわけですから、人為から離れることは不可能だと思います。あそこを緑地として維持発展させるには、毎年かなりの予算措置をして維持発展させる勘考をしないと。

造るか造らないかは、50年先のことはわかりません。わからなくていいんです。わからなくても、こういう可能性が考えられるというのが必要だと私は思います。それで十分学術検証になると思います。そういう点で任務を果たすようにしたいかがかと思います。

今日いろいろな視点から案をいただきましたので、林先生、まとめて、次回までに何をしていくかということをお願いします。

16:55 まとめ

林副委員長： たくさん意見をいただきましたけど、委員だけではなくて、最初にインスペクターのお話をいただいたのは大変参考になりました。これをベースにして、次回は今日の議論を踏まえて、これを構造化されたものにしてわかりやすく、そういうものに仕上げたい。これだけ出たのは、相生山に限らずすべてのところでこういうものが必要なはずなんです。といっても一般的にどういった計画のプロセスをとったらいいかという委員会を作っても、おそらくこういうものは出てこないと思います。これは相生山というすでに問題が起こっている現場について議論しているからこうして出てくるんです。そういう意味で、とても重要なことだと思います。これから

たとえば 10 月に COP10 や MOP5 の会議がありますが、これはまったく違うことではなくて、これの現実案を今やっているわけです。そういう意味でも報道の方もおられますが、非常に深いものだという認識で、こういう議論が行われていることが多くの人に知られることが重要なので、相生山の結論がどうなるのかということだけを書いてだすのではなく、そこに座っていただいているもっとも重要な役割は、ぜひこのことを書いていただき、多くの人に興味を持っていただくということです。学術的な検証であり、学術的なことは価値を含まないかということ、学術が価値だということもありましたけども、当然、価値というものは価値観があって、両方があるわけではじめて学術であるわけです。学術でもありあるいは政治でもあり、行政でもありますので、ぜひそういうスタンスで、ここだけの議事録的なものではあまりにも薄い。そういうフィードバックがあって、ここに外からもらった意見がでてくれば、もっといいことです。そういうことで、今日、とてもいいご意見をいただいたと思いますので、次回は今のようなまとめをして、最終整理にしておきたいと思います。

山下委員長： また委員のみなさんがたには宿題をあらためてお願いしたいと思います。この表で、これは二重丸で、これは根拠があるとかないとか構造化するとか。それで、次回は、とにかくホタルを見ないとこの議論も佳境に入らないということで、今岡村先生がおっしゃったように 5 月の下旬が一番いいということなので、委員のみなさんの日程もありますが、事務局の方で日程調整していただいて、それぐらいの時期にやりたいと思います。

今日はこれで閉じさせていただきたいと思います。本当にインスペクターの先生方、委員の方、どうもありがとうございました。

17:00 閉会

司会： 今日は本当にどうもありがとうございました。本日の概要につきましては、事務局にてとりまとめまして、後日、委員の先生方に確認をお願いして、公表してまいりたいと思いますのでよろしくお願いします。また、次回の検証委員会の日程につきましては、先ほどもありましたように、ホタルを見るということで 5 月の下旬ぐらいを目途に、正副の委員長と相談して連絡させていただきますのでよろしくお願いします。本日はどうもありがとうございました。日程につきましてはインターネットで発表していきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

それでは、本日の相生山緑地の道路建設にかかわる学術検証委員会をこれで閉会します。今日はみなさまご苦勞さまでした。