

第4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8月23日 午後2時～4時

会 場 名古屋市役所 西庁舎12階第10会議室

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、
秀島委員、増田委員、松本委員、武田オブザーバー委員

傍聴者 16名

報 道 1社（建通新聞）

フリージャーナリスト：1名

・・・・・・・・・・・・・・・・議 事・・・・・・・・・・・・・・・・

事務局： 資料の確認

- ・次第
- ・資料1「市民生活の質（QOL）の維持・向上」
- ・①問題項目シート
- ・②分析データシート
- ・③分析結果シート

14：00 開会

司 会： 定刻になりましたので、「第4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、当検証委員会の事務局をしています緑政土木局道路部主幹の服部と申します。よろしくお願いします。

それでは、ここから山下委員長をお願いします。

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。まずこの委員会の成立条件をお願いします。

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9名中8名の委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願いがでておりますが、いかがいたしましょうか。

山下委員長： 前回どおりですので録音していただきたいと思います。先生方よろしいですね。

第3回から第4回まで時期的に空きましたが、各委員は休んでいたわけではなくいろいろな検討を続けてきました。ではまず第3回検証委員会の確認をお願いします。

第3回の確認

事務局： 第3回の検証委員会は4月2日午後3時～5時名古屋市役所正庁で開催しました。

第2回の検証委員会の確認の後、「環境に配慮した道づくり専門家会」の3人のインスペクターより、専門家会としてこれまでの取り組み内容や悩みなどについて語っ

ていただき、合わせて検証委員との意見交換を行いました。

次に、これまで各委員から出された各分野の検証すべき課題について体系的に整理するとともに、課題解決のための視点と方法、解決を図るために必要な資料の収集、そして導くべき結論のあり方についてご審議をいただきました。

最後に、次回は現地でヒメボタルを観てみましょうということになり、**6月4日**に**8名**の委員にご参加いただいてヒメボタルを観察しました。

以上簡単ですが、先回の内容を報告させていただきました。

審 議

山下委員長： 前は、専門家会の**3名**のインスペクターに出席いただき、今までの道路建設に係るいろいろな話をさせていただいたということと、我々が、この問題をどのように取り上げて解決するかをいろいろな視点で模索してきましたが、結論を出す段階ではなく、どういう道筋、枠組みでこの問題を解決すべきか、付託されたことに対して答えをだしていくか、という視点から問題をいろいろだしてきたと思っています。

6月4日には現地観察をさせていただき、実感をもって理解しました。今日の議論の進め方ですが、この学術検証委員会が一定の結論を得ていくための道筋と、そのために必要な枠組み、あるいは一番基に置かなければならない視点、その内容を学術的な課題として検討したいと思います。どちらがいいか悪いかの判断ではなく、物事を判断する観点を明らかにすべきで、第1回時も学術は価値・中立で、それをどう使うかは別の立場であることをこの委員会の基本的な立場として強調したと思いますが、こういった枠組みでこういった内容についてどんな結論を出していくか、大まかのところを今日この委員会で検討できればと思いますし、それを受けてほしいの落とし込みをすれば、結論を出すことも難しくないと思います。答えを出すよりも問題を整理するというこの観点をはっきりさせておかないと、出した答えに対する尊敬も一切得られないし、信頼もないだろうと思います。その点が一番重要だと思います。今日はそこに到達するための議論を深めていただきたいと思います。しております。

前は、個別のことについてそれぞれの先生の専門とするところのご意見いただきました。前は別のかたちで道路建設と環境保全からの意見を出してもらったわけですが、**4月**の委員会、**6月**の現地調査を受けて、この委員会に付託されたこと、この委員会はどういう立場に立って問題を解決すべきかを私なりに整理しました。委員長個人として課題を整理する立場を列記し、学術検証委員会に付託された基本的な事項を考え直しながら、検証委員会の進め方や視点に対して整理してみました。それが資料1です。これからの人類社会、自治体の行うべき施策、個人の生き様にしても目指すべき価値だとか仕組みをどういうふうに押さえておけばいいのか。**21世紀**中ばを迎えるにあたって、世界的に見ても、地域、国的に見ても、私たちはどこを押さえておかないといけないのか。どこに基本的価値観を求めているかなくてはいいないか。この分野の科学者が研究している課題であり、**1つ**は市民生活の質の

向上であります。

名古屋市においても一番求めるべき価値観というのは、市民生活の質の維持向上だろうと思うし、それを大切にするためにあらゆることが計画され企画され、実施されるべきではないでしょうか。市民生活の質、つまりQOLの維持向上を一番の価値観とおきますと、それを実現するためには、経済の機会を活性化させるとか、生活・文化機会、快適性・リラクゼーションをどうするか、安全・安心の問題、環境維持向上など**5**つの視点に大きく分けた課題を実施することによって、基本的な価値、QOLの維持向上にどう貢献するかということが考えられますし、世界はそういう価値の追求をやっていると思います。

これはまだ私の個人的な視点も入っていて全てではないですが、具体的な課題としては、例えば経済機会だとか、新産業の育成だとか、現在の産業の持続的な発展だとか雇用の安定だとか、生活文化、環境の持続的な発展、これらをすべて同時とは言わないが全部の価値観を満足するようなことをやっていかないと、求めるQOLの維持向上はあり得ません。部分だけをとって、これはすべてだという論理は科学的ではないし学術的ではないと思います。名古屋市のこれまでの審議会・委員会等で検討された企画や提案は、例えばCの快適性・リラクゼーションを見ると、都市景観基本計画といった個別のものは出ていますが、**1**本にまとめて統一されていない段階であり、お互いに矛盾を持っています。だから、実施の際には二者択一であって第三の道を実現させるという論理が十分確立されていないし、どういう道筋でもってそのことを統合していけばいいかということも十分解明できてないかというのが現状だと思います。

それで、具体的に与えられた相生山緑地の道路建設という課題をこの**5**つの視点から見た時に、どんな問題点があり、どんな課題を含んでいるかを整理し直して、そこから言えること、足りないこと、十分判断できることを抽出しようと思いました。新しい視点を、この課題を解決する道筋・枠組みにしたかどうかというのが今日の提案です。今日お配りしている①問題項目シートで、上にA B C D Eとありますが、どんなに素晴らしい世の中をつくっていくか、QOLをどう維持向上させるか、それに対してどういう道筋でどうやっていくかという点で問題を解きほぐす方法論を求めないと、このことの位置付けもどうなるか難しいのではないかと思います。具体的なことは学術の範囲外になるがそれはそれでよいと思います。今日は第**3**回までの委員会で、いろいろな専門家の立場からいただいた課題をこのように並べてみたということで、それぞれの課題が具体的にどのように分析されるか、どのように考えられるか、それについてどのように評価すべきかの議論を中心に進めていきたいと思っています。

言いたかった事は、A B C D Eをなぜもってきたのかであり、相生山の道路を造りますか、自然がダメになりますよという**2**つの対立的な見方ではなく、我々の生活を将来に渡って、社会をこういう形でこういう視点で捉えて一つのことをやっていく道筋を明らかにしましょうという視点から、この委員会で一定の見解を出して

いきたい、まずそういう立場を明らかにしたいということを、今日の大きなスタン
ドポイントとすることが議論を進めるにあたってのお願いです。

委員長の発言だからといって、全部従っていただく必要はありません。それぞれの
立場からご意見をいただいて、学術検証委員会としての立場での大きな枠組みと
結論の出し方をまとめていければと思います。抽象的な意見も入りますが、付託さ
れた委員会の任務というのは、学術の立場に立つことであって、個別の課題の解釈
論だけでは学術ではなくなると思います。それは別の専門家委員会とかでやってい
ただければよいと思います。副委員長どうですか。

林副委員長： 委員長の言われたとおりです。3 回目までにいろいろな議論をしてきましたが、
これをどうやって提示して、どうするか判断や、いろいろなものを考慮した計画
へと修正するための科学的ベースをきちんと押さえる。今までは、これについては
賛成、反対とさまざまな意見がありましたが、その人にとってはとても重要なこと
をそれぞれの立場で意見しているのですが、誰かが提案していることだけに賛成と
いうジャッジをするということは、これからの将来にとって本当にいいのかどうか
の判断にはなりません。そのために我々の将来性を含めてどんな価値観があって、
何をしていかななくてはならないのかをきちんと整理する。その中で今回の相生山と
いう具体的なものを位置付けて、判断するベースを作ったものです。これまでは道
路を造るということと保全は二者択一的なイメージもありましたが、それを 5 つに
分けてきちっと整理しようとなったわけです。

武田オブザーバー委員：緑政土木局に質問があります。これまでいろいろな委員会を開いてきて
いると思いますが、今言われた戦略事項に相当する、市役所が市民から見てどうい
う項目を検討すれば、その決定について市民が納得できるというような戦略事項は
存在したのでしょうか。私は存在しないと認識しており、大袈裟に言えば名古屋市
として初めて、ある施策を実行する時に、学術的、総合的に項目をあげてちゃんと
議論する、単なるこっちの賛成者が 100 名で向こうの賛成者は 20 名とかではなく、
市が判断するという一つのモデルケースとしてこの委員会を開催したと認識してい
ます。ここで具体的なものができましたので、今までこういった環境、交通、経
済といった多面的なものが関係する新しい施策について定められていた、ここでい
う戦略事項というものが他にあれば、それとコンフリクトしてもいけないので確認
したいのですが、いかかでしょうか。緑政土木を代表してお話してください。

事務局： 道路を造るにあたっては基本的には都市計画に従って整備してきております。都
市計画道路は、都市計画審議会を経て計画を立てております。都市計画審議会とい
うのは内輪の会議ではなく、委員長の言われた 5 つの項目があるかまでは把握して
いませんが、審議会そのものは広い視野や、いろいろな観点から道路の必要性など
をいろいろな立場の方に判断していただき、その判断にしたがって道路を整備する
という手順でやってきています。道路を造ることになりましたら地域の方に情報提
供し、工事でご迷惑をおかけすることになりますので、地元・地域の方とも話をし
ながらやってきたつもりです。

武田オブザーバー委員：今回の資料によりますと、快適性・リラクゼーションのところに分類されている都市計画マスタープランが今までのこういった計画を実施する時の基本計画になっていたのでしょうか。

事務局： 都市計画マスタープランというのは少し古い計画で、今新たに見直しをかけていると聞いておりますが、ベースはこういった計画で、他にもここには載っていませんが、道路の整備にあたっては交通安全の観点等もありますので、安心・安全性の категорияにある計画や、いろいろな観点からの計画などを受けて整備を進めてきております。

武田オブザーバー委員：今お返事いただいたことは私の認識と同じなのですが、これまでは行政のいろいろないきさつもあり、都市計画マスタープランや昭和 23 年のものとか非常に古くてなかなかそのまま適用できませんでした。また、今言われたように、安全などその時に話題になることを出してそれで議論するとしてきたのが一つの問題点として残りました。私がこの検証委員会に期待したのは、今まで思いつきで項目を決めていたとは言いませんが、一番大切なのは何を検討するのかということが重要で、専門性を発揮される場所であり、何をどうやればよいかというストラクチャーができれば道半ばまで行ったことになります。今ご回答いただいたように、今までは市民に大きく関係することをやる時に、どういうものを市民生活の質と維持の向上に議論が必要であるかということのコンセンサス・検討が必ずしも十分でなかったことが、この委員会を開く大きなポイントだったと思います。

この5項目の戦略事項というものが、この相生山の委員会をきっかけにして、今後、名古屋市全体として問題となるような事が起こった時に横断的な検討が行われるようなシステムができればと思います。委員長からこの委員会の結論を出すうえでどういうストラクチャー・構造で検討するか指針が提示されたというのは大きな前進であり、この委員会をつくった意義があったと思います。ぜひこれを発展させていただいて、一つの見本として、今後使われればいいと思います。

山下委員長： どうもありがとうございます。私共に与えられた課題が、今までとはちょっと違った切り口というか、クールな立場でということだと思いますので、私の提案にはこだわらず、各専門の立場からこの問題を、それがどの程度確実にいえるのか、いえないのかということも含めて、ご発言いただければと思います。

第3回では、道路建設に対する課題と環境保全の課題に分けてやりましたが、今度はこういう形でまとめました。大体前回のものとよく整合性がとれていると思っています。増田先生どうですか。環境の予測というのは非常に難しく、それが科学だと思うのですが。いろいろな点からどうぞ。

増田委員： 「E 環境持続性」として、生物多様性とか低炭素都市といったことを入れていただけると、環境のことでも一家言申せるので、いいシステムだと思います。ただ、環境といっても、把握できないことも多々あり、なかなか確実なことが言えないという問題があるのですが、そういった点でも、訳がわからないという点を認識してもらえるとというのはいいです。今まで環境というと、とりあえず環境の事を把握す

ればいいのではないか、環境のことをこれだけ配慮したからいいだろうと妥協させられていたものがなくなり、環境をやる者としては非常に有難く思います。

山下委員長： 大場先生、どうぞ。

大場委員： ホテルは、環境の事にも関係しますし、市民の方々が楽しむ場、リラクゼーションとか、そういった点でも関係してきます。あるいは、我々も真っ暗な中で転びそうになったりしながらも、安心安全などいろいろな重要なことがホテルから見られることが分かりました。このように **5** つに分かれているそれぞれにホテルが関わってくることに關しても、非常にいい考え方だと思います。

山下委員長： 足立先生どうぞ。

足立委員： 「B 生活・文化機会」と書いてありますが、生活という言葉は、一番上の市民生活等の維持向上という大前提のところにもあるので、ダブることになると思います。さらに、具体的課題に①教育の充実があり、その下段に「なごやっ子教育推進計画」というキーワードがでているので、ここはむしろ「B 教育・文化機会」とする方が議論がしやすいのではないかと思います。どうでしょうか。

山下委員長： 全体を通して、他にも直してもらわないといけないものがあると思いますので。

林副委員長： たとえば買い物に行ったりとか、健康や医療の施設にアクセスできるとどうかなど、A、Bのところには、①から③へのアクセスというものを含みます。その意味で、確かに「生活」という言葉は、全体とBで重なるのですが、買い物とか医療施設に行ったりすることを表現するために「生活」を残しました。今、先生がおっしゃっていたことで、もう少しブレイクダウンして **3** 語ぐらいでいければいいと思います。

20 世紀型の生産も、しなくてははいけません。これは基本中の基本で、これが無くなるととんでもないことになります。今も雇用問題は大問題になっていて、産業が衰退して、雇用が無くなると、とんでもないことになります。

山下委員長： そういう点は直してまとめたらいいいと思います。今度は道路建設の専門の方から、いろいろな点で提案頂ければと思います。加藤先生いかがですか。

加藤委員： このまとめはこれでいいと思いますが、実際に、それぞれについて問題があり、それから分析して結果が出てくることは、全部個別です。この委員会が無くて、このシートも無い状態の時には、このシートの中のある部分が大事だと思ってそこを一生懸命考えている人と、別のある部分が大事だと思っている人との対立、議論の構図であったものを、この委員会では、世の中にはもっといろいろな価値や見方があるので、普遍してこういうシートでまとめましょう、そうすると忘れていた事もあるかもしれませんという整理をしています。とはいえ、みんな、どこが大きく変わりそうで、どこが自分にとって大事なのかはある程度認識しているでしょう。その中で大きいところはここで、ここここがトレードオフになって、どうしようかという時には、結局AからEの間で、どれはどれに優先するべきか、どれとどれのトレードオフが起こった時には、どうするべきかということが必要になってきます。そこは、主観的な、価値観的な問題がでてくることなので、どちらが大事だと言う

ことまではこの委員会では難しい。それよりも、こういう論点を明らかにして、客観的にもものが言えるところまでは、この項目はこうなりました、この項目はここからここに入りそうです、といったことを明らかにすることはいいのです。不安なのは、その先に結局トレードオフがあり、この委員会では、その時にトレードオフを無くすには、どういう対応をしなくてはいけないということも、道路を造るにせよ、造らないにせよ、やらなくてはいけないのですが、それにしても、残ってしまう場合もあります。前回も申しましたが、道路を造らず別の方法で渋滞が緩和できれば、造らない方がいいだろうと。というのは、生き物はよく分からないという話もありますので、そういう不確実性の高いところに入っていくと、取り返しのつかない結果になることもあるでしょう。それに比べれば、道路をもし造らなくてそれに対応できるようなものがあれば、そちらの方が不確実性が少ないので、そちらの方がいいでしょう。それぞれの事象を明らかにする事は大事です。その上で、でもどうしても道路を造らないと今の課題を解決できないということになったら、どうしたらいいのか。そうすると、ある程度犠牲にせざるを得ない時もあるし、しなくてもいい事もあるかもしれません。そういった、この道路の問題点に即した具体的な検討の流れも示しておく必要があるのではないのでしょうか。それはこのシートの整理を踏まえた上で、もし造らなければ、どういうことが起こり、どれで補償ができ、それでも埋まらないトレードオフについてはどう考えるべきか、そういった思考プロセスを見せる必要があると思いました。

山下委員長： そのとおりだと思います。一定の原理原則を作った上で、具体的に弥富相生山線を造る場合にはどういうことが必要か、単にトレードオフだけで終わるのか、トレードオフから第**3**の新しい方法を導くのか。具体的な課題を解決する道筋とか、ここは問題であるとか、そこはやらなければいけないと思いますが、それだけではないというのが、今の進め方なのです。

武田オブザーバー委員： 質問です。今の委員長の話と少し反するような話ですが。今の学術的な見地から、弥富相生山線と環状**2**号線や地下鉄延伸の関係は、非常に単純で、もっと簡単に結論が出るのではないのでしょうか。こちらを立てればこちらが立たず、というのはあるでしょうけど。ヒメボタルの方が、道路を造るとどうなるのかというのが結構よくできています。これに関して、交通の方は、造ると余計にあそこの交差点が渋滞するのではないかという根本的なことが、よく出てきたりします。これはなぜもう少し簡単のものがでないのでしょうか。そこまで交通は分からないということなのか、何が支障になっているのか、緑政土木局と交通局の縦割り行政のために出てこないのか、その辺りはどうでしょうか。

加藤委員： もともとこの道路は昭和**30**年代に都市計画決定がされています。私の想像では、その当時の状況では、道路は都心部であればどのくらいの間隔で入れたらいいとか、郊外部ではどのくらいの間隔で入れたらいいという道路密度論に基づいて、この相生山の辺りはかなり空いているので、島田と野並の間に**1**本入れておく必要があるのではないかなったのではないのでしょうか。すごくいい加減なように聞こえるの

ですが、かなり当たっているような話でもあるし、難しい交通予測が当時はできなかったと思うので、それでよかったと思います。この私の想像が本当にそうなのか、もっとちゃんといろいろなことをやっていたのかを調べてもらうよう申し上げています。その上で、都市計画決定がされたという確認です。当時は環境アセスメントなどありませんから、ホテルとか全くそういう調査もやられていないと思います。その時に決まったものを、ずっと**50**年間それでいこうと、その間にいろいろな交通予測のやり方や他の計画が出てくる中で、やはりこの道路は必要で、あった方がいいということが追認されてきました。交通予測のいろいろな資料を見れば、全体の道路網としては造って悪くなるということは実際考えられないと思うので、この道路を造らないより造った方がいいという結果は確かにあるでしょう。私が申し上げているのはその造ったことと同じ効果を造らないで得られるかどうか、ということについては検証していないということです。それは、都市計画決定というのは造ることをもう決めていることなので、その意味ではこの委員会はある意味ナンセンスであり、緑政土木局もそれに従って淡々とやろうとしています。ただ、この委員会がつくられた大きなポイントは、造らないというオプションはあり得ないのか、造らないというオプションは造ることによって得られる効果に比べて決定的に劣るものなのか、ということを確認しなければいけないということだと思います。今は都市計画道路の見直しはかなり全国的に行われていますが、これまではそういう検討は行われていません。という意味では先生のおっしゃる半分は、その造った効果ははっきり出ていると思います。ただし、造らないことについて、どうしたら保証できるかということは何もやられてないのではないかと思います、それはこの委員会で、必ずやるべきであると申し上げているところです。環状2号や桜通線ができて公共交通も大きく変わりますが、その時にいろいろな対策があり得るということについて、現実には今年度、来年度には供用するので、それも踏まえて具体的に考えていく必要があるということも申し上げています。

武田オブザーバー委員：これは今から**50**年前か**60**年前にできた都市計画です。その後いろいろ環境や状況も変わっていますが、市役所の人に、都市計画というのは**100**年でも**200**年でも**1**回決まった計画通り我々はやるだけです、と言われたことがあったのです。今、加藤先生は、この委員会をやったって、どうせ道路はできるのだと、それが方針なんだと言われましたが、ということは、道路の都市計画が何百年くらい有効なんですか。

加藤委員：私はそのようには思っていない。ただ、都市計画決定されたという手続きは、もう造るというプロセスに入っていることを意味しますので。

武田オブザーバー委員：何百年の間作るというプロセスに入るのでしょうか。そこがちょっと概念的にわかりにくい。都市計画で線を引いてしまったから、もう決まったプロセスなんだという論理の展開には時間が入っていないのではないのでしょうか。状況変化が入っていません。名古屋が全滅して誰もいなくなってしまうと、同じように線を引くのかというと、そんなことはないわけです。ですから、今言われた都市

計画決定があるからそこに道路を引くということには、こういう条件が成り立てばというものがあるのではないのでしょうか。その条件が、今日出された重要項目ではないのでしょうか。今までは、都市計画があるからどんなに状態が変わって誰ひとりいなくなっても道路を引きますよ、と市役所は私に言われたんです。しかし、それは違います。このような道路計画を止めたり変えたりする項目がなかったんです。それが、ここに書かれている、例えば経済機会やリラクゼーションといったものが、都市計画や道路計画の上にあるのではないのでしょうか。ところが、上位計画というものがあり、今先生が言われた都市計画が上位だとすると、何百年も前にそこで決まったものが上位であるというのはどうでしょうか。これは、非常に重要な問題であると思います。

加藤委員： 一番の上位計画は、今は中期戦略ビジョンが策定中ですが、まさに総合計画とか基本構想といったものです。もちろんこれは、市政の流れがいろいろ変わることによって、変わることもありますし、あまり変わると困るというものもあるかもしれません。しかし、**10**年に**1**回とか、**5**年に**1**回は中間的な見直しをするといったプロセスがあります。その下にある計画の中の**1**つとして都市計画があるので、やはり**10**年や**5**年に**1**回くらいは見直していくというプロセスだと思います。ただし、都市計画道路に関しては、その都市計画決定がされてしまうと、道路の中に土地を持っている人が土地を勝手に売買したり、あるいは建物を建てたりすることはできないという、制限があります。そのため、必要なくなったのでその土地はもう勝手に使っていいとなると大変な責任になる。だから、実際には一度決まるとなかなか変えられないという面があります。私がこの委員会に参加したのは、そのように都市計画決定されたら未来永劫変えられないとすべきではないと思っているからです。

それから計画の中に、なごや交通戦略が入っていますが、私はその策定も同時に参画しておりますが、同じように中期戦略ビジョンや低炭素戦略、生物多様性戦略とか水の環戦略などの状況を踏まえて取り組んでいます。例えば、なごや交通戦略に取り組んでいる時に、この戦略の中で相生山の道路はどう位置付けられるのか、なかなか遠い道ではあるが、こういう戦略ができることによってこの道路の考え方も影響を受けるだろうということを考えてやっています。そういうスタンスですのでご了解ください。

山下委員長： 今議論が白熱したように、まさにここだと思います。この委員会がどこで問題を整理するか、ストラクチャーをどう作っていくかが問題だと思います。確かに名古屋市も今までにいろいろと努力しており、資料1にまとめましたが、これだけ基本計画があります。それぞれの基本計画の整合性を誰がとったのか。議会か。議会が**1**回決めたら指**1**本触れさせませんとするのか。時代は動いています。世界は動いています。一番必要なことは、市民の生活の質をどうあげていくのかということですが、一番の基本のところでは判断するということをやらずに、それぞれの個別のところでは綱引きをするので、こうなっていると思うのです。こんなことはいくらでもあって、今まではこれでよかったのです。だから今、何に価値を置くのかというこ

とをもう一度考えることが、我々は一番重要だと思っているわけです。学術という名前を付けてもらったのはまさにそこなんです。内部矛盾を含むような事ばかりをやってきたので、物事を全面的に解決する方向ではなく、個別対処ばかりしている。本当に人々の生活をより豊かにするには、この非常に複雑で、総合された事象を、まず最初に見るということをやらないといけない。学術といっても、**20** 世紀の学術は全部細分化することだったんです。今ようやく **21** 世紀の学術は物事を総合的に見ましょようになってきました。こういう議論が世界的にも各学問分野を通してもあり、学術もそれに伴ってかなり成長しつつあり、そのことをお互い共有しようとしています。力の強い者が勝つのではなく、口数が多い方が勝つのではないということを。みんなが豊かな生活をする権利を持っているのだということを。これをお互いにどれだけ尊重しあうかということが重要で、そうしないと環境という価値観は出てきません。力の強い者が勝つ競争社会では、環境が出てくるはずがありません。ですから、今の議論は都市計画だけでなく、今までは全部その価値観からきていたと思います。その点で、もう一度ここで見直しましょう。これをやったからといって世の中が変わるわけではないとは思いますが、蟻の一穴です。何か対応しないと全然変わることはないと思います。本当はこれが最初の委員会でできていれば、苦労しなかったのですが。

ではどうぞ、松本先生。

松本委員： 最近、都計道の廃止など都市計画決定の見直しが結構進められています。名古屋でも当然、見直しが進んだと思います。まず、その結果について、やったのかどうか、或いはやるのかどうかを教えてくださいませんか。他の例では、例えば歴史文化を喪失してしまう可能性がある道路は廃止するとか、計画通りの開発が進まなかったために、この道路の利用が見込まれないということで廃止されるということがあります。実際にガイドラインもできています。名古屋でもやられているのかもしれませんが、その辺りを事務局から報告いただけますか。

事務局： 平成 **19** 年 **3** 月に都市計画道路整備プログラムの見直しを行っています。その時の考え方の基本は、都市計画道路のネットワーク上必要なものは必要ということですが、市街化が進み、例えば堤防道路にぶつかっていたりして、本当に整備効果が見込まれるかといった視点でフィルターをかけ、部分的に都市計画道路の廃止や変更を行っています。ただし、何々路線は全面廃止というのはなく、結節の悪いところの見直しを重点的に行ったと記憶しています。

松本委員： ありがとうございます。その時には、自然環境という軸での見直しをやられたのかわかりませんし、それが足りなかったのかもしれませんが、そもそも都計審のメンバーには、生活文化の視点からのコメントをいただける方もいただろうし、快適性・リラクゼーション、安心・安全、環境の側面からも審議いただいていると思いますので、プロセスとしては間違っていなかったと思います。ただ、時代もここ数年で大きく変わってきており、政治体制も変わってきたということもあるので、今一度見直しましょうということだだと思います。武田先生が言われたように、決まっ

たら **100** 年も **200** 年も続くわけではなく、都市計画決定はその都度見直せるようになっていきます。

それから、道路建設についてよく言われるのが需要予測で、将来この道路にどれだけ車が通るのかということですが、今回はちゃんとされていて、周辺の交差点や道路がどれだけ渋滞が緩和されるかが出ており、その需要予測には、環状2号線や地下鉄の建設もすべて入っています。平成**12**年の運政審でA路線と認定されている路線も全部含まれているので、そのもとでの交差点、周辺道路の交通状況もはっきり出ています。ただし、そこにはいろいろな政策、計画が盛り込まれており、たとえば人口や産業の張りつき状況、土地利用の状況というのがあって、その状況のもとでの予測です。これはたぶん自然の分野と同様、必ずそうなるというものではなく、一つの指標でしかないと思っています。我々の分野で言うと、需要予測の結果というのは意思決定の一つの題材でしかなく、交通渋滞が緩和されるからそのまま即ゴーサインとはなりません。

さらに、最近は費用対効果もよく取り上げられます。これが**1**以上でなければならぬというのがありますが、費用対効果があればそのままゴーというわけではありません。これも一つの題材でしかないと思っています。というのは、費用としてコストとして必ずしもすべてのものを計上できるわけではないからです。例えば、快適性や環境もそうですが、すべてを金額に換算するのは非常に難しいと思います。実際に道路整備でよく行われるのが、所要時間の短縮効果、走行経費削減効果、交通事故の減少効果といったものが入れられますが、実際には環境へのインパクトや、道路環境が改善されることによって、バスの評定速度が上がってバスの利用者が増えるとか、あるいは、車が便利になって車が売れるようになり、名古屋の経済が活性化するとか、また、土地利用で開発が行われるということもありますが、そこまでは実際はなかなか入れることはできません。そういう意味で、今回A B C D Eという非常に多面的な側面からの検討をしていただけるのは非常にありがたいし、こうやるべきだと思います。ただ、加藤先生も言われましたが、この後、どうやって実際の意思決定をしていくかというのが一番の問題で、トレードオフも当然あるし、武田先生が言われたように、時間軸上で考えると、実は経済機会には**10**年位は効果が出るがその後は出ないとか、環境は**5**年我慢すればその後はなんとかなるとか、時間軸上で評価すると全然違う効果が出てくるかもしれません。その意思決定のプロセスが重要で、A B C D Eが出てきたときに、政治決定で意思決定するのか、どこかの委員会に任せて決定するのか、あるいは市民合意で決定していくのか、その辺を我々がアドバイスしていかないといけないと思っています。

秀島委員： 武田先生への回答ですが、都市計画は何年に向けてやっているのかというのは、一つの考えとしては**100**年です。その場合、今から**100**年先誰が確認することができるのかと考えれば、実際は難しくて**50**年かもしれないし、**150**年かもしれません。そこが、先ほど言われたとおりの時間軸がないじゃないかという指摘に当たると思います。たぶん昔の方が時間軸を持つことが難しく、今はいろいろなことが見えてき

たので、このような環境の議論もできるようになりました。そういう意味では、この相生山も数十年前に決まっている話ですが、その時点で我々が何を知識として持ち得たのか。その中で最善の決定をしたと思いますが、今結果を見てみれば間違っていたのではないかという話はあるかと思います。例えば上位計画の中で水の環境復活戦略とか、低炭素都市とか、そういう話はそもそも昔にはありませんでした。上位の計画を考えないと下位の計画を修正することもできません。そういう計画の確認さえも昔はなかったということを前提にこの話はしていくべきだと思います。政策、施策、事業と階層構造がありますが、この学術検証委員会というのが、相生山の個別の事業の話として何をしていくのかということとともに、これをきっかけに、できることならA B C D Eと**5**つのフレームワークというものを、今後は役立てていきましょう、あるいは必要に応じて修正しましょうという、よりベターな結論を残せるのなら、すごくいいことだと思います。

松本先生が言われた、計画決定を誰がどうするかということで、今の話とつながりますが、この事業をどうするかということと、この事業がどういう前提のもとで決められていくのか、というより上位の計画の枠組みがどうあるべきかということの議論とは別の場で行われるべきであり、それが互いに関係しあって、事例を通じて上位計画を場合によっては変えていかなければいけないという場が、都市計画を振り返ると無かったと思いますので、例えば提言でそれを言い残していくべきではないかと思います。

山下委員長： 特に、意思形成とか合意形成というのは、こういう場合には。

秀島委員： 今でこそ市民の声をよく聞きとることができるようになっていますが、数十年前にできたかという無理だったのではないかと考えられます。逆に、市役所の見識、それと議会の見識、これで世の中が動いていたと考えられます。もちろん現場では反対、賛成を強く表明する人は必ずあるわけなので、それをどのように記録として残していったのか、もしかすると担当者の頭の中にしか残らなかったのではないかと思います。その意味では、相生山では施工ワーキングをやられており、すごく記録が残されているので、これも今後に生かす貴重な資料になっているのではないのでしょうか。

山下委員長： このA B C D Eを別々に分断してしまっただけでは意味がなくなります。これをいかにして常にいろいろな形でくっつけておくかというのが非常に重要で、それはこれから我々の知恵の出し方で、融合ではなく、統合をやっていかなければと思います。

林副委員長： 時間も後半戦に入っています。次に「①問題項目シート」を見てください。横軸に弥富相生山線の道路事業とそれ以外の事業が並べて書いてあることが重要です。今までは相生山線の事業しか見てこなかった。そして縦軸の**2**項目目の「経済機会」だけを見ていた。「車をどう流すか」だけを考えてきた。それではダメで、たとえば右端のE-**5**の環境持続性の部分を見てください。桜通線を整備する一方で、道路を造ってどうするんだという議論があります。交通局は鉄道の建設を考え、市の道路部門は道路のことだけを考えてやってきました。もちろん予算もまったく別で、このことは、市だけでなく国も県も同じ考え方でやってきました。それでは無理で

あり、今回、シートにあるように「道路の建設」という事項をAからEの**5**つの側面から見ることで、トレードオフの関係がわかり、コンフリクトしている部分がわかるので、これをどうやって解決するかを考えます。解決のための「重みを求める手法」は科学的にこなれた手法がすでにあり、年齢層別や男女別に見るいろんな層を想定してみることができます。また横軸は、他の事業とのトレードオフがあるかどうかを見るものです。この資料から縦横のトレードオフを見ることができるということが大事です。「①問題項目シート」では、各委員から出された項目が並べてありますが、まず各項目のレベルの違いをそろえる必要があります。一番下に何とかプランというものがあり、今までは関係する局だけで作成してきたと思いますが、そういった形がいいかどうかは考えていく必要があると思います。次の「②分析データシート」は、先ほどの問題項目に対して、どんな調査データ、解析結果があるかを示したものですが、おそらくこれだけでは足りないと思われます。ただ、足りない部分をこの委員会で全部補おうというのではなく、検証に必要な調査等の一覧を出すという意味です。三枚目の「③分析結果シート」はまだ白紙です。すべてを分析することは不可能ですが、想定される分析結果のまとめ方ぐらいを、この委員会としては整理したいと考えます。例えば野並交差点の渋滞が、将来本当にどうなるのか・・・といったあたりを解析可能な最新データを使って分析してみる・・・といったことなど。最後に、先ほど説明した資料1ですが、追記したい事項や整理し直したい部分があります。全体のフレームは問題ないが、下段の名古屋市の○×計画の位置など、個々には修正をさせていただきたい。後半戦は、「③分析結果シート」の部分について議論していただきたい。それから、先ほど都市計画審議会での結論は非常に重いという話がありましたが、都市計画の変更というのは手続き上ありえます。私の記憶でも四日市の港湾計画が見直されています。最後に、こちらからお願いするのも変な話ですが、傍聴の皆様には、我々がこういった検討をしているということを広めて欲しい。あわせてマスコミの方も審議の内容をしっかりと報道していただきたい。

武田オブザーバー委員：今から**20**年程前、日本の大学の教育が行き詰ったときに「縦横表」というのが出てきました。今まで、教育目標に対してこうやればいい・・・というのをぼんやり思ってきたわけですが、表にしてみると矛盾だらけ、空白だらけというのが明確になりました。このことがきっかけで、日本の大学教育は非常に進歩しました。したがって、このマトリックス表がちゃんと出来ていれば、議論が必要な部分が明確になると思います。もうひとつは、この成果をしっかり蓄積し、共有することで、常にゼロからの議論をしなくて済むということです。これこそが学問の蓄積の力です。表の中の座りの悪い部分はどんどん修正していけばいいわけですから。

山下委員長： それでは、「③分析結果シート」について、ざくばらんに意見をどうぞ。

松本委員： まずは交通関係から。問題項目シートの経済機会A-1からA-4が交通関係なので、これに対して分析データシートでいろいろなデータを集めています。A-1は周辺道路の渋滞緩和で、点と線での緩和効果を見ることができます。点の緩和効果

とは交差点の飽和度で、信号制御で車をスムーズに流すことができるかどうかの指標をだすことができ、計算結果があれば簡単にいえます。線は車線ごとの混雑度や単路部での混雑度で、これも需要予測ができるのでいえます。それらがきちんと行われているかを見ましたが、需要予測手法には各段階での不整合という問題がありますが、その不整合がより緩和されている手法が採られています。したがって、現状ではまあ努力されているなという印象を受けます。ただし、需要予測結果は周辺のさまざまな前提条件があるので、その前提条件のもとでの結果が妥当な形で出てくるのではないかと思います。

A-4 は面的な効果ということになります。点や線ではなく地域全体として、たとえば全体の車の総走行時間が削減されるかをまとめることができます。

A-2 は、環状 2 号が開通したことによって街路が空き、より街路が便利になったことから今まで車を利用しなかった人が利用するようになるという誘発交通です。

A-3 は、逆に、地下鉄ができることによって思いのほか手段転換が図られて、道路自体の必要性が低下するというものですが、A-3 は今回の需要予測で交通手段選択モデルに組み込まれているのでそんなに大きな問題はありません。ただし、料金が変わって安くなったりすると変わってきますが、実務レベルでは十分やっていると思います。

ただ、A-2 に関しては誘発交通ということで、これを正確に予測することは学術的にも非常に難しいと思います。これ求めるのは、時間的にも費用的にも非常に厳しいです。

D-1 は、ネットワークの最短経路探索でできると思います。

D-3 は、本当はミクロ交通シミュレーションできっちりやる必要がありますが、これもかなりの費用と時間を要するということで、現実には難しいです。これは先ほど加藤先生がおっしゃったように、問題が起きた時に何を対策としてとればいいのかというところを出しておかないといけないと考えています。

山下委員長： この辺の道路部門からもう少し詰めてもらえれば。

秀島委員： 緊急雨水整備事業の C-7 と D-6 で、保全や向上ということで問題項目になっていなくて申し訳ありませんが、道路を整備した場合には相対的に雨水貯留施設をもっと整備しないといけないので、その費用とか、逆に整備しないことによって生じるかもしれない水循環の損失とか、あるいは減災機能の低下の可能性があります。私が出したものではありませんが、D-2 も同じような問題としてあります。

山下委員長： また整合をとりましょう。他にありませんか。

加藤委員： まず、問題項目シートですが、**with**、**without** の差ということに絞るべきです。道路を造るか造らないかによってどう変わるのかという項目だけにして、造ったらこういう問題が新たに起こるのでこれをどうフォローするかというのを、別に考えてもらわないといけないのではないのでしょうか。それから、渋滞緩和を経済機会に入っていますが、渋滞緩和することによって快適にもなるし、それによって環境持続性も変化するので、渋滞緩和を経済機会に直接書くのは違うような気がします。

抜け落ちていることが一つあって、**with**、**without** で、**with** になった時に新たな渋滞ポイントが発生するということが問題です。昭和高校前、あるいはその先、手前の久方方面、下山畑などで新たに発生すると思われます。A-1のように緩和するところもあれば、増大するところもあります。増大するところは容量が少ないところなので、かなり問題になるでしょう。その時に、一つ山住宅口から下林交差点までのように主要な抜け道になっているところがネットワークの予測に入っていないことや、久方の方や、昭和高校前から先のところについても信号が非常に複雑なのに十分考慮されていないという問題があります。そのあたりは、中京都市圏の需要予測ではやらないため、お金や時間の制約はあるにせよ、その分析をやらないと結果が出せないと思うので、なるべく時間とお金がかからないように現有のデータ、解析手法でそこだけ細分化してもう少し結果が出せないのかということは言うべきです。

また、**with** で新たに渋滞が出てくるということなら、どんな対策が新たに必要かということについてもきちんと検討する必要があると思います。

山下委員長： では、環境や水について評価を入れながら足立先生お願いします。

足立委員： 緑地には、動物と植物と、その下に石ころ（地層）や水があって、それらが密接に関わって全体として大きな生態系を作っています。こうした点を理解しないで、生物多様性のことを議論していてもだめです。子供たちにもきちんと教えていかないとはいけません。

それともう一つは、道路を造ることと相生山の緑地整備事業とは、密接に関わっています。相生山と同じような自然は、東山公園や平和公園や平針の方にもあるので、これらの名古屋に残された緑地を結びつけながら全体を理解し、相生山の事例を次に生かしていくことが必要だと思います。

道路工事により、今まで見えなかった石ころ（地層）が見えるようになったなら、それはそのまま次世代教育などにうまく使わないと絶対だめだし、道路を造ったために緑や動物が大幅に失われるとすると、自然誌教育もうまくいかなくなってしまう。先ほどの議論にもあるように相矛盾するところをはらんでいるので、それをどうやって調節していくかということが大事で、なおかつ名古屋に残された緑地を次世代向けの自然誌教育にも生かしていかなければならないと思います。

私は地質が専門ですが、動物と植物と鉱物の専門家が一緒になって新しいアイデアを出して次世代教育に活かせないかということが一番考えています。

武田オブザーバー委員： 足立先生は博物館長をやられて、広く自然との関係をやってこられました。私は「生物多様性」という言葉は大変いいかげんな言葉で、しかも政治的で、マスコミは飛びつくけれど学者が飛びついてはいけないような危険な言葉ではないかと思いますが、どう思われますか。

足立委員： そう思います。「生物多様性」と似た言葉に「生物多様度」がありますが、両者は違います。現在、一般に使われている「生物多様性」は、種の多様性と遺伝的多様性と生態系の多様性の3つを含んでいますが、最も基本的で重要な生態系はどちら

かというあまり重視されていません。今回の **COP10** では、遺伝子資源をどう分配するかということが中心になっているように思います。

武田オブザーバー委員：そういう政治的な動きとリンクしています。もちろん先生の専門の石とか、全体の状態のところを排除するようなところがあって、それが気になっています。

足立委員：生態系の多様性の基本は鉱物（石ころ）という観点を何かの形で議論に入れていけないといけないと思います。

山下委員長：大場先生。ホタルの問題を単に環境指標生物としてではなく、相生山のホタルを文化資源としてどういう形で位置付けるかという視点を置くことが必要で、快適性・リラクゼーションに挙げたわけですが、そういう **2** つ、**3** つの価値観での入れ方をやらないと、本当に豊かな生活の質はでてこないのではないのでしょうか。その辺についての評価をお願いします。

大場委員：ホタルを守ることばかり言っていてはいけないということは、ホタルの研究者が一番よく知っていて、ホタルを守るとことは自然全体を守ることだということは重々承知しています。相生山で見られるヒメボタルが、どれだけ重要で特殊な位置にあるのかということがまだはっきりしていないところがあり、山の奥にいるヒメボタルも下の方にいるのもヒメボタルであるという考えもあるし、低地のところは別種かもしれないという意見もあります。こんなに数が少なかったら本当に生態系が持続できるのかという問題も、もうだめだと言う人もいるし、これだけいけば大丈夫という人もいます。このあたりもはっきりしていないということをきちんと認識しなければいけません。

問題項目シートに関しては、もし道路ができれば、そこが橋の欄干から顔を出してホタルが見られる可能性もあるというのと同時に、前回視察した時に感じたのは、照明は非常に工夫されていますが、それ以上に木を切って空が開けてしまうことによる空からの照り返しの方が影響が大きいのではないかという印象を持ったので、照明がいい悪いだけではなくて、道路ができることによって空が開けること、あるいは地面が乾燥することなども含めて、ヒメボタルに限らず、そこにいろいろな生物にどんな影響があるのかということをもう少しきちんと見なければいけないのではないかと思います。生息域が減少することは間違いないのですが、道路ができた面積だけが問題なのか、周りにどれだけ影響が及ぶのかというのをきちんと考えなければならぬと強く感じました。

松本委員：大場先生に質問です。**6** 月 **4** 日の観察会に参加して、人の多さに驚きました。夜遅くにたくさんの人たちがいることがホタルの生態系に与える影響というのはないのでしょうか。

大場委員：それほど影響はないと思っています。実際、人が歩いているところにはあまり幼虫もいないし、皆さん懐中電灯を消したりして非常に意識しているので、むしろちゃんとホタルがいるということを認識してくれているプラス面の方が大きいのではないかと思います。人がたくさん来ることは、そんなに問題ないと思っていますし、

そのように考えている専門家も実際にいます。

松本委員： それも学術的に分析ができて、結果が示されるということはできませんか。

大場委員： 私は手元にデータを持っていませんが、情報を持っている専門家はいるかもしれません。それはあためてみる必要はあるかもしれません。

松本委員： というのは、オオタカは営巣したら絶対にシークレットで人が近付かないようにしますが、実は近付かないことがホテルにとって一番いいのではないかと思ったからです。

大場委員： 気付かれなくて消えてしまうのが一番問題です。

山下委員長： 生態系全体に関して、生態系の予測ほど困難なことはないと思いますが、増田先生どうでしょう。

増田委員： 緑地の分断化に関しては、生物多様性は減少する場合と、増える場合があります、単純なものではありません。道路を通すとエッジエリアの拡大があって、生息域は半分以下に減ってしまうこともあります。それは非常に大きな問題ですが、たとえば、遺伝的な問題を考えた時に、分断化した方が多様性が残される場合があります。分断化することによって、一方はますます乾燥して死んでしまうが、もう一方は残ったりというようなことで保護されることもあります。分断化が必ずしも生物多様性に悪影響ばかり及ぼすかということそういふことはありません。すべての生物を調べなければいけませんが、それはできませんので、生態系の管理はできないと思っていただいた方がいいです。今後どうやって遷移が進んで、どういう植生が、生態系がそのまま止まってしまうかというのは、たとえば今ナラ枯れが有名ですが、あれは当たり前なんです。古くは江戸時代の文献に、ナラが全部枯れてしまったというものもあります。そういうことを考えると、生態系は一定していません。だから、ホテルは将来的に放置してもいなくなってしまう。それをどうするかという計画を立てない限りは、どうやって保護したらいいかということも言えません。そうすると、生物多様性の緑地の分断化による影響は、たしかにエッジエリアが拡大して面積が減ることは言えます。ただ、遷移はどうなるか。たとえば、今後たぶん放置したら竹林になってしまいますが、道路を通せば、竹の拡大を防ぐことはできるかもしれません。そこをどう判断するかというのは、わかりません。教育施設をどのように建てるかということ、それでいいかということを考えないと難しいです。

評価シートとしては、エッジエリアが拡大して生息域の面積は少なくなります。遺伝的には増えるかもしれないし、減るかもしれない。一般的に学術的には、分断化が起こった時に、**1**世代あたり**1**個体、**100**分の**1**個体が移動すれば、分断化による影響は避けられると言われています。しかし、すべての生物に対して調査できるかということ、できません。そこがわからないところで、どのように判断したらいいかというのは今後のプランをどうするかということにかかってくると思います。

山下委員長： 今のうちに、わからないという言葉を経験するのは非常に重要です。すべてがわかるというのは、物事を見る立場ではないでしょう。もう一つは、未来永劫にこの生物を残そうとするなら、それは自然ではなく、人工で飼育しないと成り立ちませ

ん。我々が飼育、家畜化というもう一つの文化をもってきたのはまさにそこです。それをずっと残してきたというのは、生物と人類がどう関わってくるかという別の論理を持ってこないといけません。相生山のホタルをどう見るかという基本的な価値観の中にもってこないと。自然を守ればおのずとホタルも守れるというのは科学的ではないし、もう少し我々自身も過去を見ないといけません。この一つの事業をどの価値観でどう位置付けてどうするのか。価値観のターゲットにしなかったことを、下手に要求しては、なかなかその要求は実現されないだろうということになります。生態系は重要な価値観の一つは、一定不変ではあり得ないというのは事実だし、もう一つは一定不変ですが、これはバイオテクノロジーによって、銀閣寺の庭園の樹木などのように高さは600年近く一定に保たれています。あれぐらい人工物化しないと、自然生態系の保存などできません。先ほどの加藤先生の発言にあるように、道路だけの問題ではなくて、単に道を造るか造らないだけではなくて、相生山緑地をどう維持発展させるか、それを市民のQOLの中でどう位置付けるかという辺りから入っていかないと、姑息な手段で対応策だけで終わってしまうのではないか。そういう点でも大所高所から考えるのが、回り道しているようですが、ここから議論を進めていった方がいいのではないのでしょうか。

今日、いろいろ意見を出してもらったので、表に落とし込んで次回までに委員へ送ります。大きな流れとして、共通に我々が求める価値として、求めなくてはいけない指標があります。それに基づいていろいろなことを考え、その案をどのように実施するかという筋道、考え方のストラクチャーが出ましたが、構造的な考え方をもって物事を判断しましょう。今私たちが具体的に与えられている課題は、相生山緑地における道路建設ですが、我々がここで思考していることは、あらゆる公共施設の設計や改廃につながるのかもしれないし、そういうことをする上での、ものの考え方、判断するパターンを提供しようと思います。そこから判断しませんか、すべきじゃないですかということだということです。

それだけで終わるのではなくて、具体的に工事があそこまで進んでいることに対しては、基本的な見方の上に立って、どのように考えるべきかというのを我々の仕事の一部として位置付けて、我々の力量の範囲で考えていきたいと思います。

武田オブザーバー委員：今日は大変議論が進んで、私が市長から依頼されたこと、つまり最終的な意思決定は自分がするが、そこまでできる学術的な検討をしてほしいという意味で、今日はストラクチャーが出てきました。その中身を検討するにあたって、学術的な研究が累積してできるという見通しがついて、とても有難いです。それから、先ほどホタルのこととか、生態系のこととかいろいろ意見があって、マスコミの方や傍聴の方の中にはそう思われている人はいないと思いますが、この世の中は非常に学者が方向性を持って議論することがあります。実は先ほど増田先生の話聞いて思ったのですが、道路を造って分断すると生態系が壊れると言わなきゃいけないから言うというのは、学者としては非常に不適切で、いわば一切の配慮なく学問的なものに基づいて発言し、それに基づいて今度は意思の決定者が住民と話し合った

りしながら決めていくという、それがこの検証委員会の基本的なストラクチャーであり、我々が踏み込むかどうかは程度問題で、基本的にはそういうところに路線があって、最後の決定を行政及び市民に委ねる前の寸止めまでのところをはっきりとした形で示せるのではないかという自信を持ちました。

林副委員長： この委員会では計算はできないので、必要な追加調査や計算を、最小限の形でうまく提示できるのがいい。この委員会はそのストラクチャーを示してそのあたりを全部整理します。なるべく簡単に、この表だけあれば、どういうプロジェクトができてきても、お互いのトレードオフを見ながら検討できるものを作るというのが一番の基本です。今日の議論では、表のストラクチャーそのものについて、これでいけそうだというところを見ていただいたので、大変有難いと思っています。

あと、この委員会では要求し過ぎない。**10**年かかってやっと計算できることを持ち出すと、また**10**年経つと条件が変わっている。緑地の保全などと言っていられないかもしれない。我々の知恵を出し合うことにより、最小の調査や計算でもって判断できる場所はどこか、というところを最後に提示できればいいと思います。

15：54閉会

山下委員長： ありがとうございました。

次回、第**5**回は**9**月**28**日火曜日の午前中から予定しています。場所はまた連絡します。その時は、もう少し全体の流れと、今具体的にやられていることに対しての我々の判断の仕方ということについて議論できればと思います。

事務局： 委員の皆様には長時間のご審議有難うございました。本日の「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」はこれで終了します。