

第5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9月28日 午前10時～12時

会 場 名古屋市公館 1階 レセプションホール

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

傍聴者 13名

報 道 3社（名古屋テレビ、中日新聞、読売新聞）

フリージャーナリスト：1名

・・・・・・・・・・・・・・・・議 事・・・・・・・・・・・・・・・・

10:00 開会

事務局： 定刻になりましたので、「第5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。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。

資料の確認

- ・次第
- ・資料1
- ・検証シート①～⑥

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： どうぞよろしくお願いします。まずこの委員会の定足数の報告をお願いします。

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。本日は委員全員に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出ておりますが、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。第5回の審議を始めたいと思いますが、まず第4回検証委員会の確認をお願いします。

第4回の確認

事務局： 第4回の検証委員会は、8月23日月曜日午後2時から4時まで名古屋市役所西庁舎第10会議室で開催しました。

第3回検証委員会の確認の後、委員長からこの委員会に与えられた課題を進めるにあたって、学術の立場からどのような視点で取り組むべきかについて説明がありました。市民生活の質の維持向上という我々が一番求めるべき価値観に向かって、どんな視点からどんな道筋で進めていくかについて、経済機会、生活・教育・文化機会、快適性・リラクゼーション、安心・安全性、環境負荷性という5つの評価軸

を提示いただきました。この評価軸に各委員から出された弥富相生山線建設にあたっての課題項目をあてはめ、それぞれ担当分野から分析の考え方や分析結果についてのご意見をいただきました。詳細につきましてはお配りしてあります議事録の方をご確認ください。なお、この議事録につきましては、ご異議等ないようでしたら後日名古屋市ウェブサイトに掲載させていただきます。以上簡単ですが、第４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、物の見方を構造化して表にまとめ、縦軸と横軸を決めて中を埋めていくという形で議論し、本日の資料となっている①の問題項目シートなどを出してもらいました。具体的には、道路建設について、ＱＯＬをどう高めていくかという５項目の視点にたつての問題整理をしましたし、それに対する科学的・実証的な調査研究の成果がどれほどこのことを証明するのに有効であるかという検証も行いました。更に、対応・対策等の視点からの検討もいただきました。今日はこの点について、もっと深めたうえで一定の委員会としての結論を出したいと思っております。

もう一つは、この弥富相生山線の具体的な解決だけではなく、その前提として、公共事業を実施する場合、どういう視点で計画・立案し執行していくかということ、行政的な視点でなく学術的な視点から、21世紀をより豊かにするために、行政や市民や学術が総出で何をどう考えていくか、という点を資料１で具体的に提示しました。これを基本方程式としてこの委員会は一定の結論を出し、そこから具体的な相生山緑地の道路建設の問題を学術的な視点から深めようということだったと思います。

この２点については、本日、この委員会でみなさんから強化する意見をいただいたうえで一定の結論をだして、早く市長に提言するべきだと思いますので、よろしくお願いします。

まず、前回の委員会と、その後の各委員とのやりとりでいろいろな意見を頂戴しまして、それを表に落とし込んだのが①から⑥のシートです。そのまとめをしていただいた林副委員長から概略・ポイントなどの説明をお願いいたします。そのあと各委員の意見をいただいて強化したいと思えます。

林副委員長： 私の方からまず全体を説明させていただきまして、その後みなさんからそれぞれのところのご意見をいただきたいと思います。

まず資料１ですが、一番上のところの「人類社会の持続的な発展を実現する中で、市民が活力と潤いのある生活を実現すること」、これが名古屋市の目標ということで掲げています。これは数年前の「名古屋市の将来を語る懇談会」の中でもそれに近い言葉が出ています。そして種々の基本計画・戦略がさまざまな委員会・審議会を経て作られていますが、おそらく全体を並べて整理したことはないのではないか。今回の道路建設をどうするかといった時も、こういった上位計画に何が書かれていて、どんな位置づけになっているかということ整理せざるをえないことから、こ

の表を作りました。その時に、こういった側面で評価していくのが解り易いかということで、5つの側面を定義して、ほぼ生活の質・潤い・発展などを網羅的に見ることができるようにしました。

まず、「経済機会」については産業・経済力。産業と言っても従来型の煙をだす製造業だけではなく、文化芸術や観光など先端的な産業、潤いを与えるような産業も重要なものとして取り上げています。それから、それによる雇用創出・雇用機会というのも重要で、このことは環境の問題を議論しているときはすっかり忘れてしまいますが、我々よりも先に経済が成長し疲弊し始めたEUなどは、すべてのプロジェクトに関してまず雇用を評価し、それと環境とをどうバランスをとるかということをやっています。名古屋市もそういう段階に入ってきたということで、バランスをとるために入れました。

二番目は「生活・教育・文化機会」です。これは経済機会とは違った側面で、今回非常に関係のある重要な機会として自然の体験、他に教育・文化・買物・医療サービス、こういうものに対するアクセスも非常に重要なものになってきています。

三番目は「快適性・リラクゼーション」です。ここには、リラクゼーション機会というふうに、「機会」を入れてください。ここは、住んでみて快適であるとか、もう少し広がった地域の快適性、社会資本サービス度と記入してありますが、いわゆる狭義の経済を向上させるための社会資本だけではなくて、リラクゼーションのための社会資本も極めて重要になってきていますので、Cの方に入れたらどうかということです。それからバリアフリー度も入ります。

次の、「安心・安全性」というのは、自然災害に遭わない、あるいは、どのように軽減するか、治安維持、財産の安全、人権の尊重などが入ってきます。

最後に「環境負荷性」ですが、低炭素度、もっとローカルなところの低公害度、生態系サービス度、ヒートアイランド度など、ややカタカナと漢字が混じっているのも、もし傍聴の方も含めましてコンパクトなよい言葉がございましたら教えていただければと思います。

以上が、どうやって社会の発展や市民の活力・潤いを評価するかというものの構造です。そして、いろいろなプランや基本計画をその下に分類してみました。一番下の行財政改革などは全体の話なのでそこに位置付けました。こういう基本的な考え方をすると、このプロジェクトに限らず、いろいろな開発計画、保全計画というものをこの枠組みでもって評価することができると思います。こういう構造を提示することが学術検討委員会の大きな役割であるわけです。

各シートを順番に見ていきます。まず、①問題項目シートですが、今回の弥富相生山線という建設事業に関してどういう問題点があるかということとABCDE別にみえています。なお、左上斜線部分の上にはQOL評価軸、下は事業名と書くとうわかりやすいと思います。まず、「A 経済機会」ですが、弥富相生山線を建設することによって産業経済にどんな影響があるかということですが、ここでは、道路が混雑しているから造るという話にもなりますし、少し離れたところに環状2号が開通

したり、あるいはこれと並行して建設されつつある地下鉄の延伸もあります。これらを含め、ネットワーク全体としてどういう変化が起こってくるのかということを見ないといけないわけです。雇用機会というのは建設工事を中心とする雇用機会が増加するというので、これも非常に重要です。下半分に関連事業も書いておかないと道路事業との関連が捉えられないということで、桜通線の側からみれば開業してお客をとろうとしているのに、道路ができて車で通れるようになったら、交通局として採算がとれないなどの影響があるのではないかと思います。それから、「B 生活・教育・文化機会」では、道路の整備によって緑地へのアクセスが提供されますが、逆に散策路を歩く人を中心としてみると道路はそれを分断することにもなり、プラスマイナスがでてくると思います。また、これによって文化的な機会を得ることにも貢献するということです。これは単に物理的な自然を見るということだけではなくて、そこには非常に文化的な背景があり、自然があるわけですから、子供など若い世代にとって重要な意味を持つのではないかと思います。それは相生山緑地整備事業というのと深く関連していて、住民とヒメボタル観察者とのコンフリクトの問題もでてきますが、一方で、教育機会としては、子供たちが自然に触れることによってもっと広く歴史文化を含めた一体的な理解に相乗効果があるのではないかと思います。相生山緑地整備からみるとお互い助け合いになるというところも出てくると思います。

「C 快適性・リラクゼーション機会」ですが、道路が今までの水脈などを分断するなどの悪影響や、ヒメボタルの生息区域の減少があります。また、リラクゼーションを増進するための社会資本サービスが増すということで、観賞スペースの提供にはなりますが、一方でヒメボタル観察の阻害になる可能性もあります。ここは相生山緑地整備事業と非常に関係していて、そちらの事業から見ると地域環境の快適性は2つのプラスマイナスの影響がお互いに作用しあうのではないかと思います。

「D 安心・安全性」のところは、生命・生活ということで緊急車両の到着時間を短縮できるのではないかと、周辺道路への通り抜けが減ることを期待したい。この辺はよく計算してみないとわからないことがたくさんあります。すべてにクエスチョンマークを付けた方がよいかもしれません。学術という意味ではプラスかマイナスか断定できないと言ったのはそういう意味です。そして、自転車・歩行者、犯罪対策の必要性が増える可能性がありますし、砂防法に基づく防災施設の必要性、これに関係する事業としては緊急雨水整備事業ということで雨水の貯留施設の整備により減災機能が向上します。交通安全事業としては、相生山の直近では渋滞が減るかもしれませんが、周辺道路での新たな抜け道・交差点での渋滞が起きそうです。

次に、「E 環境負荷性」ですが、非常に渋滞しているところがあると速度が遅くなり、燃費が悪くなって、同じ距離を走るにもガソリンをたくさん燃やさなくてはなりません。渋滞を解消するとCO₂が減ります。一方で、誘発交通により、低炭素度はプラスマイナスが出てきます。「A 経済機会」のところと関連しますが、桜通線によってCO₂を減らそうと思っていたのが減り方が少なくなってしまう。公害と

いう観点からは、汚染物質などが余分に発生するかもしれない。それから生態系の分断による影響、遷移への影響がでてくる可能性があります。緑地の整備事業からみると生態系のサービス度合いがヒメボタルの保護によって他の生物に影響する、今後の緑地管理の問題、永続性への問題がでてくると思います。

ここまで、こういった問題点があることが全体としてわかりました。これ以外にも問題点が見つかる可能性がありますので、その時には追加しながら、検討するかどうかをチェックするということです。専門的な観点から我々が分析しようと思うとどういうデータが必要なのが次の②分析データシートに書かれています。例えばAでは、パーソントリップ調査というのがあります。これは、人々がどこからどこへどうやって動くかを調査するもので、これにより交通の移動の空間的なパターンを把握して、交通の計画を策定するという基礎的な調査です。次の道路交通センサスは、車がどれくらい走っているかという調査です。例えば交差点では夕方のピークの時にどれくらい渋滞しているかといった、1日の平均データだけではわからない、そういった調査もあります。次にBのところだと、いろいろなマップ・散策路のデータが必要ですし、Cのところだと、保水力があるかどうか定量的な評価、土壌、水の収支など。それから、地形・地質・ボーリング調査が緑地の事業に書いてありますが、緑地の将来計画は無いに等しく、これは非常に問題だと思っています。ここには、データがあるものだけではなく、必要だというものも書いてあります。あればそれを使いますが、あっても精度が足りない、あるいは違う目的で調査をしているものなどを確認するリストでもあります。Dのところだと、救急車の経路、実際の到着時間は「マイクロシミュレーション」というかなり細かい車の動きのシミュレーションをする必要が出てきます。Eのところもいろいろな動植物の実態調査がどれくらいなされているかというデータが必要というものもあります。

次の③分析データ解釈シートは、シート①のところの問題点が列挙されて、今どういうデータが必要かというのがシート②にあって、データのあるものだけを使って解釈してみようということです。足りないデータがあるので完璧ではありませんが、現在のデータで言えること、足りないという解釈をしていくわけです。例えば、A-1 産業・経済力を見てみます。今までの調査結果を使って解釈すると、道路を整備した場合としない場合では、平成 37 年の 7 時台の野並交差点と島田交差点の飽和度は低下し、昭和高校前交差点の飽和度は上がるというようなレベルまで解釈できる部分もあるということです。ただこれでOKというわけではなく、まだ種々のものが必要だということです。例えばA-3 ですと平成 37 年の需要予測では、相生山の道路があることが前提の計算で地下鉄の需要予測をしているそうです。道路がない場合にはもっと地下鉄に乗るので、どちらに転ぶかわかりませんがそういうことです。雇用のところは確証的な分析は得られていません。自然体験、リラクゼーション、安心安全、環境負荷のところは限定的な情報からではありますが、丹念な解釈をいただいていますので、各委員にそれぞれのところをコメントしていただければと思います。

次の④の対策シートは、限定的ではありますが今あるデータに基づいて解釈した場合、解釈の結果マイナスなど出てきた項目が、対策によってクリアできれば、造る事による弊害は解消されてプラスの効果だけが残るわけで、その対策が書いてあります。たとえば、Bのところ、弥富相生山線から緑地へアクセスできるようにする。ただし、交通を阻害しないような工夫が求められる。それぞれに対してこういった対策がありうるのではないかとということです。項目の数からわかるように、問題点の全部に対策が見つかったわけではありません。いずれにしても解釈の中の問題点について対策を考えてみたということです。

5 番目のシートは、まとめの表です。先ほどから個々のところを何が問題で、どういうデータが必要で、そのデータ・調査を使うとこういう解釈ができるということをやってきましたが、その中でこの事業をやるとプラスになると考えられるものをプラス効果の欄に埋め込み、逆にマイナスというものはマイナス効果のところを書いていきます。「③対策によるマイナス効果の軽減」というのは、対策によってどれだけ軽減できるのかをまとめて書いています。経済機会から見たときの総合評価、快適性・リラクゼーションから見たとき、環境負荷から見たときの総合的な知見を、予算の範囲内で必要な情報をそろえシミュレーションの計算をやったあと、一番下の空欄に埋めることができると思います。それぞれのクオリティーオブライフを形成する評価軸ごとに総合評価を記述するということです。横に見ますとA B C D Eで違った切り口の見方がありますが、こちらにも総合したコメントを載せておくと後々判断しやすいだろうということで、右にも評価欄があります。右下のところでは、総合的な評価ということになります。

以上は道路を造った場合の評価シートまでの流れですが、道路を造らない場合も同じような手順で考え、そのエッセンスを参考の⑥番（オプション）のところに書き込んでいって対比してみて、評価軸ごとに例えばAから見たら造った方がいいがBから見たら中止した方がいいというような解釈をしていくということです。造らない場合でも、そのまま放置するのと、一番最初に戻すというのがあります。戻したらいいかというと、そのために工事をしますし、例えば雨水管を構造体の中に抱き込んでいますから、その雨水管は使えなくなるので別途工事しなくてはいけないなどが出てきます。細かい話をここでやりすぎではいけないので、どういう場合があるかをきちんと対比していく必要があります。これについては名古屋市が独自でやるのか、別途専門家のチームでやったりすることが必要で、そういうプロセスを経て最終的な判断が出てくるのではないかと思います。今回の学術検証委員会では、まずこういった構造をつくり、考え方を示し、それに基づいて可能な限りの評価、どういうステップでやるのかをお見せしました。これを見ていただければ普遍性がある、このチームでなくてもできる再現性があるというのが最高で、そういうところを目指してまとめていきたいと思います。

山下委員長： どうもありがとうございました。

この前の委員会での各委員の発言を落とし込んで、それを全体としてまとめて構

造化したということです。具体的な対策に学術の立場からどれほど踏み込んでいくかということに関しては別の切り口で議論したいと思いますが、こういう根拠に基づいて判断すべきだよという切り口というか方法論については、我々は自信を持って提案できるところまでやっておかないといけない。だから、林副委員長から説明していただいた。皆さんからは、前回、いろいろな意見をいただいてまとめたわけですが、これに補足あるいはおかしいぞということがあればどうぞ。

武田アドバイザー委員：私はオブザーバー委員で交通や生態系についての実態的な中身についての発言は控えています、全体の委員会の運営について発言させていただきます。今までこの委員会の名前を決める時に、「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」という名称の中には、すでに道路建設ということが決まっていて、それに対してどういう修正を施すかという相生山の道路の基本的な問題が名称の中に含まれています。従って少し疑問はあったのですが、他に適当な委員会の名称がなかったので、この委員会名でスタートしたのですが、やや粗雑であっても高度成長期に必要であった都市の作り方は、少しくらい住民が被害を受けようと道路を引く時は引くというような計画に基づいていたので、今回の場合も道路建設をするということが最初に決まっていて、それがどういう過程でどういう検討を経て決まっているかというのは必ずしもはっきりしていません。これは、おそらく戦後からつい最近までやられてきた行政のやりかたではないかと思いますが、今、林副委員長から説明のあったことを私流に解釈すれば、今後名古屋市が成熟社会に入っていくときの、公共的な計画に対する学術面からのステップというのはどういうものであるかというものを、相生山緑地の道路建設を例にしてお話いただいたと思います。そこをぜひ委員会の最終答申に入れていただきたい。まあ粗雑でもいいよ、少しくらい被害があってもやるよという時代も必要だったかもしれませんが。ヨーロッパのように落ち着いた街並みをじっくり作っていくというステップに名古屋市が既に入っており、そのひずみが今回の問題でもあるということを、可能であれば全体の見方について触れていただければと思います。

山下委員長： どうもありがとうございました。

武田委員からは、もう我々がかかわる学術でいろいろな見方、建設を進めるための学術検証委員会とは私は全然理解せずに、道路を造る場合の学術的な視点で道路をどう見るのが我々に与えられた第1義的な任務だということでやってきました。実はこの方が長期的なビジョンに立ってやる場合には重要だろうと思うし、名古屋市も新しい段階をどう模索するかという点で、いままでにない見方、切り口を入れたということです。私はこの委員会の一つの大きな結論としてそれが受け入れられるかどうかはあまり心配せずに、現実のこの相生山緑地の道路建設に関しても学術の立場から切り口を持っていき、そこで切っていくと思っています。

私はまずこの問題点を抽出して、その問題点を問題として具体化するために分析し、それを解くためにはどんな基本的な根拠が必要かというのがシート②で出て、それを我々が持っている知恵でどう解釈していくかがシート③であり、その解釈を

もとに具体的な対応策をどう考えたらいいかという順番でやってきたと思います。
まだ足りないところがあると思いますが、専門の立場からお願いします。

林副委員長： できれば、このＡＢＣＤＥの評価軸ごとに、問題から解釈、どう対策したらどこまでいくか、そんなイメージで示していただけると分かりやすいと思います。

加藤委員： 個別ではなく全体的な問題についてですが、最終的にはこの委員会で中止なのか続行なのかという結論は出さないというか、出せないと思っています。でもその意思決定をどこかでやらなければならないわけですから、そのためには何が必要かということを含めていくわけですが、それを意識したときに２点言いたいことがあります。１つは、今、整理している問題は、クオリティオブライフという問題を提示してそれを５つに分けてそれぞれについて要素を挙げているわけですが、通常、こういう問題は、この道路にかかわるステークホルダーというか主体を考えます。地域住民、特にこの道路ができることで迷惑を被る地域住民、あるいはそれとは無関係に名古屋市民一般であるとか、あるいは交通事業者だとか、いろいろなステークホルダーが考えられます。それぞれにどういうプラスマイナスがあるかということが出てこないといけないと思いますが、今のシートでは、そういう意識は薄くて名古屋全体としてどうなのかという事になっています。そうすると全体のレベルが上がれば誰かは犠牲になってもいいのではないのかという考え方になる。だから、このシートは誰にどういう影響があるかという、ステークホルダーを意識する必要があるのではないかと思います。そのことも含めて考えると⑤分析データ・対策 評価シートの総合評価がますます難しいと思います。

実際に総合評価をつけるとすれば、ＡＢＣＤＥの項目、あるいはその中の重み付けをどうするかについて、やらなければいけません。ここは空欄になっていますが、非常に難しいのかなと思います。

もう１点は、この都市計画決定がどうして行われたのか教えてほしいとずっと言い続けているのですが出てこない。平成１６年の都市計画変更についても議事録を見せていただきましたが、賛成多数なのですが反対意見もあったわけです。その際のいろいろな論点も提示されていたわけです。その論点についてこの問題項目シートにきちんと整理できているかということもやっておく必要があるのではないのでしょうか。その議事録を見ると、その時にもっと深く調査、検討する必要があるのではという議論があったので、その時に言っていたことと今ここで考えていることが同じか違うかということも個人的には検証しておく必要があると思います。なぜならば、やはり都市計画決定はなかなか後戻りできないという構造があり、それでも平成１６年に一応見直しをしたということなので、そのときの経緯を踏まえて、都市計画決定を見直すということはどういうことなのかということにサジェスションを与えないと。このシートのように、ここまで相生山の問題は広い視点で捉えなければというのであれば、今までもいろいろな計画がこういう視点から検証されるべきで、そうすると、いままでもう決まったからやっ払いこうということがいろいろと見直されてくる。見直されざるを得ないだろうと思います。だとすると、どうしてそれ

がなかなかできないか。

「死者の民主主義」という言葉があって、昔の人が投じた 1 票が決めた政策が今でも生きているというものです。40 年も前のことなので、私が生まれていない時、生まれていてもよくわからなかった時に決まったことが今も生きているのは、「あなたは未熟だからあなたの 1 票は昔の 1 票と同じ」というのか、「いやいや今はあなたのほうが大事」なのかと、そういう話になってきます。いずれにしても今を生きているので今の問題意識に沿ってやり、考えなくてはいけませんが、そういう時になかなか見直せないという構造にメスを入れる。メスを入れるという言いすぎかもしれませんが言うておく必要があるのではないのでしょうか。

答申としてはそういうことですが 少なくともこのシートには平成 16 年にどういう検討があったかということから、そういう論点についてきちんと議論が尽くされているかどうかというチェックだけはしておく必要があると思いました。

山下委員長： 「死者の一票」というのは、行政の継続性です。だから学術的に、あまりその時その時の価値にとらわれない議論をどう提案していくか、それは時代を超えてということがとても重要なのであって、だから我々も最初に戻ったというのは そこに戻ってということです。その時その時の具体的な条件を変数として代入するのはいけないので、それを超えた基本方程式、基本論理というか百年二百年三百年にわたって有効な価値観、見方、方法論というのは、もう一回成熟社会に向けて作っておこうと。だから、加藤委員のおっしゃったとおりで、その辺のことを本当にどうするかというのが今問われているし、見直しをしようとしても、どの見方で見直しをするのかという視点がないと、点検評価をしているけれども価値のある点検評価につながるのかどうか。誰が悪かったとかではなく、街が成熟していった新しい経験というか知恵が必要となっている段階だと思います。

加藤委員がおっしゃったことは、まさにその辺の事だろうと私は思います。それをどういう形で、この委員会が一石を投じるかという点が非常に重要ではないかと思っています。

松本先生どうですか。道路関係で道路建設にかかわるところを。

松本委員： 新しい公共政策をこれから役所が進めていくことに対して、学術的な見地からのひとつの方策を示したというのはまさにそういうことだなと思っています。この相生山だけに係わらず、名古屋市全体の道路建設に関して、我々は何かの学術的な面からの提案といいますか、考え方、ひとつの示唆を与える、そんなこともできるのではと思っています。それはたぶん、時代の背景とともに住民の方々の考え方なども大きく変わってきていて、それを本当に大きく変えられるのかどうかというところまで言及すれば、すごくいいことだなと思います。相生山を機会に、道路あるいは交通というものを今一度考えていただける機会になれば、それはそれで委員をさせていただいて、私は非常に意義があると思います。

基本的に A の部分は、道路の建設によって周辺の道路交通状況がどうなるのか、これをしっかり合理的にとらえることができているかどうかを検証すること

だと思います。従って、渋滞がどうなのか、あるいは公共交通との関連で公共交通の利用がどうなるかというところを検証していきたいと思います。

①問題項目シート、Aの経済機会のところで、交通状況がどうなるのかについて、これまで検討されてきたかどうかというのは②の分析データシートになりますが、基本的には古いデータを使った予測しか行われていませんでした。これをできるだけ新しいデータを使って予測してくださいということをお願いして、それが第4回パーソントリップ調査というもののなのですが、その結果を用いて予測を今一度検証してもらいました。さらに今回は、将来交通需要予測（政策変数を考慮・整備しない場合・道路交通センサス）ということで、相生山に道路を建設しなかった場合の交通状況はどうなるのかについて、これはまったくやられていなかったわけですが、新たに予測してもらいました。ただ、この建設しなかった場合の需要予測に関しては、自動車交通はwithの場合もwithoutの場合も同じ量が発生するという前提のもとで、どの道路を通るかということだけを検討しておりますので、厳密に言うと、必ずしもこの方法が正しい、あるいは合理的だということ少し疑問が残るのですが、現実性を考えると、やむを得ないというところでの結果だと思っています。

その結果が分析データ解釈シートにあります。ここで私が心配しているのは、交通需要予測の場合、結果だけが一人歩きしてしまうことです。あくまでもある前提条件のもとでの予測結果としてご理解いただければと思います。まずA-1ですが、相生山の道路を造った方が、造らないよりも周辺の混雑は緩和されるという結果になっています。これは、常識的に考えていただいてもよくわかると思うのですが、道路が1本増えるわけですから。ただ、今後人口が減少するということで、現状よりも交差点の混雑度は何もしなくても緩和するということです。それに比べて道路を造ると更に緩和するというような予測結果になっています。A-2の誘発交通ですが、混雑が緩和されることによって、今まで道路を使っていなかった人が、道路が便利になったから自分も車を使おうということになるものです。これには、いろいろ予測方法があるのですが、学術的に困難を極めるということで、要する時間や費用を考えると予測するには厳しいかなと思います。従って誘発交通に関しては、政策的に誘発交通を抑えるような手立てを考えるべきだと思っています。

全般としては、造った方が造らないよりは周辺の混雑は緩和する、ただし、昭和高校前の交差点では混雑度は上がります。という結果になっています。

④の対策シートですが、誘発交通の問題で、道路が便利になり更なる自動車交通を招くことが十分考えられるのですが、これに関して、新しい道路空間の使い方を例示しています。例えば公共交通の優先策を考える、すなわちバスレーンを導入していくとか、あるいは車線を減らして自転車道を整備する、あるいは歩行空間をもっと広く取るとか、道路の機能を今一度考えなおしていく必要があると思います。ちなみに、そういった公共交通の優先策や歩行空間の確保というのは、たぶんこれからの日本に求められる道路の新しい機能のひとつだと思います。それを実現するためには渋滞の緩和というのは不可欠だと思います。従って、渋滞を緩和した上で、

間髪入れずに公共交通優先、自転車道整備、歩行空間確保ということをやっていけば、望ましい道路空間あるいは道路網の構築ができると思います。

山下委員長： 秀島先生、どうですか。経済機会だけじゃなくていいです。快適性とか安全性を含めて。できたら問題点のあたりから意見ををお願いします。

秀島委員： 例えば⑤のD-4について、防犯上、十分な照明を設置することと、ホテルの生活史を阻害しないだけの十分な暗さは、両立が困難です。こういったあたりはここに書かれていることそのものがもちろん問題なんですけど、だったら防犯効果があるのかというのは本当にわからないということと、それは他のところに、③のD-2になりますが、地域住民の意見を聞く必要があると書いてあるのに、若干、地元住民がどう考えるかという価値観によって、そのところの確保というのが安心・安全性のところでは一番顕著に出てくるのではないかと思います。

そこはこの委員会でどう処理するのか。ここで終わりにするのか、住民が考えてくださいということで終わるのか、そこがちょっと気にかかるところです。

山下委員長： 足立先生、生活・教育・文化機会というあたりで、問題点のあたりからお願いします。

足立委員： ⑤の分析データ・対策評価シートですが、問題の一番基本の部分は、相生山が名古屋市に残されている都会の中の緑地だということです。例えば、西区や中区といったところはほとんど残っていません。東山公園の近くや平針、平和公園の緑地と似ているのですが、そこには動物、植物、そしてその下にある石ころがこの緑地を作っているわけです。それらをどう考えるかということで私がこの委員会に参加しているのだと思います。

⑤のB生活・教育・文化機会のところで、①のプラス効果のB-7が一番のポイントなんですけど、ここでは今回道路の一番東の方のところが、道路ができたことによって、これまでよく見えなかった地質がちょっと出てきています。そのことだけを考えれば、今までよくわからなかったことがこうなっているとか、数が少ないのですがボーリングデータとあわせてみると、こういったところから恐らく水が出てくるのではないかなというようにことが想像できます。ただ、残念ながら、そういった地質の観察ポイントが非常に限られていますので、それを詳しく分析しようとする、ちょっとできないというようなことがB-7に書いてあります。開発と緑地を残すことはある意味、反することですが、自然というのは、動物と植物と鉱物が水を介在して全体を作っている、そういったことをどうやって次世代の子どもたちに教えていくか、そのために何かできないのかという点をずっと考えてきました。そのことは今の⑤の対策によるマイナス効果の軽減というところで、どう使うかというひとつの考え方として、例えば道路を造ったことによって水みちが変化してしまう、それが生態系とどう関わるかということをやっとモニターして、そのプロセスも一緒に教育に使えないのかなど、いろいろな角度から検討するということが、学術的にあるのではないかと思います。

山下委員長： これと関係するのは寺井先生の専門分野です。快適性とか環境負荷とかあります

が、いかがでしょう。

寺井委員： ⑤の分析データ・対策評価シートのプラス効果とマイナス効果の枠を見ていきますと、破線で囲った部分はデータ不十分により効果が確認できないと書いてあります。この破線で囲った部分が全ての項目にわたってあるわけですから、右端の総合評価はまずできないと思います。私は道路建設において、生態系にマイナスの効果がでるのは間違いないと思います。プラスになることは決してないと思います。ただ、道路建設をやるべきかやらざるべきかというのは、建設関係、都市計画関係の面だけで見て判断するべきだと思います。それに対して、環境への影響はどういう対策をとるべきかということで、一番下の③対策によるマイナス効果の軽減が一番大事な項目だと思います。ここを全て納得できるような手を打つ必要があると考えております。

山下委員長： 具体的な対策というよりも、どういう視点で対策を考えたかということですね。

寺井委員： 生態系に対する負荷を低減する、という視点です。

山下委員長： 生態系を守る具体的なやり方は、これとこれがありますよというところまでではなくて、ということですか。評価という時には、見方というか、例えば⑤のCの快適性・リラクゼーションがありますが、対策によるマイナス効果の軽減で、C-1では「緑地内に水場の設置や給水設備を設けることが望まれる」とか出てくるんですが、ここに関してはいかがですか。

寺井委員： 基本的には道路建設において緑地を壊すことによって水循環システムが変わってきます。一番大きなことは、森をなくした場合に蒸発散が少なくなる。蒸発散があることによって、水循環がされているわけですが、相生山は非常に乾いた土地で、水がすぐにしみ込んでしまって、地下の方から流れていく。にもかかわらず、あそこの生態系が維持されているということは、多少は保水力があるからです。それが道路建設によってさらに保水力が下がっていくことは間違いない。だからそれを補填するためには何らかの形で出て行った水を戻してやる工夫が必要だということを言っているわけです。

山下委員長： これに関係して、増田先生、お願いします。

増田委員： 何を保護するかということが、生態系としては問題です。実際には、道路を通せば生態系が変わってしまうので、何を保護したいかです。ところが、環境についての一番の問題点は、何が住んでいるかがわからないという点です。こういう生物がいるので、じゃあこれに視点を当ててとなった時に、現状把握をして何を保護するかを考えないと対策ができません。あくまで人間が主体になっているということで考えていくと、一番考えなければいけないのは現状把握なんですが、そのデータが生物にはありません。

⑤分析データ・対策評価シートではいろいろ対策を出しましたが、E-5のミティゲーションの実施とは、代替措置ということで、道路を造った分だけの面積に対して、それを破壊したわけなので、それを補償するような面積を保護する。それから、面積の縮小をコリドーの作成、エッジ効果を軽減するなどの生態系面積縮小の影響

を減少させるということで、道路の建設によって面積がなくなってしまう、それだけではなくて、道路の脇もだめになるというのは一般的によく言われています。だからその道路の脇とか影響を及ぼすところをなるべく軽減するような措置をとる。今回に関してはいろいろなエッジのところに植生を植えるとか、干渉しないような形で植物を植えるとかいうことをすでに実施しています。

それから、アニマルパスウェイについてです。生態系が分断化した時に何が問題になるかという、遺伝的に劣化が問題になります。遺伝的な劣化を避けるために動物を移動させて遺伝子の劣化を避けるという方法もあります。それも実施しています。しかし、アニマルパスウェイがプラスの効果をもたらすばかりではないことも重要です。さらにモニタリングをして、これだけでは足りなかった、もっとアニマルパスウェイをつくろうとか、これだけでは水の量が少ないからどんどん枯れてしまうということなら、さらに水を取得するようなシステムの計画をしましょう。それから、ヒメボタルをはじめとする生物の個体数をずっと調査して、これが影響がありますよということなら対策をしましょうという継続調査も計画されています。本当にできるかわかりませんが。それからもうひとつ、そういうことが起これば何か変異が起こったら対策しましょうということが、生態系でできることです。

ただし、これに関しては、調べられた植物、調べられた動物、調べられた微生物じゃないとわからない。そこが今回の対策がとれないところだということです。また、今生態系で一番大きな問題のひとつになっているのが、竹林です。竹林がどうしても増加してしまっていて、生物多様性が減って来てしまっていることが、各地で報告されています。道路の建設でもいろいろ問題になっていますが、道路があるとそこで竹林が止まるという報告があります。そこで生態系が維持されるということもプラス方向でありますので、それについて書いてあります。

生態系については、悪化することは間違いありませんが、評価はなかなか難しいということで、対策シートに書かれていることが問題点だと思います。

山下委員長： ありがとうございます。それに関係して大場先生、象徴的なヒメボタルということで。

大場委員： ①問題項目シートのC-5でも「環境アイコン」という言葉をあげていますが、山下先生がおっしゃったように、一つのアイコンとして、相生山を自然緑地というアイコンとしてヒメボタルがある。そこで、環境の中のヒメボタルですが、その視点から考えますと、先ほど増田先生からも言われたとおり、自然をいかに保護するかというのはとても難しい問題です。実際にこれまでの環境保全の歴史も、よかれと思って失敗の歴史ばかりといっても過言ではないのです。ホテルに関しても難しいことがたくさんあります。例えば、⑤分析データ・対策 評価シートのマイナス効果の軽減のところのE-5に「生態調査を行う」というのも書いてありますが、ヒメボタルでさえ生態がちゃんとわかっているとは言えないのです。だいたいこんなところだろうということで、考えて進めてしまいがちなんです、実はわかっていないこともたくさんあるわけです。

それからC-5とかC-4のように「何々かもしれないが、何々の可能性がある」と、なかなか明言することができないというのが環境の問題だと思います。そう考えてくると、やはり我々もホテルに関して一生懸命研究していますが、研究している人数が少ないというのがありますが、なかなかわかってこないところがあるので、できれば他のAや、Bや、Dの問題でどうしても譲れないところがあったら、環境の方で譲らなければならないという形で、環境に関してはもっと落ち着いて研究したいというのが現状で、だからできるだけ手を加えたくないというか、できるだけちゃんと研究したいという気持ちがあります。

山下委員長： ありがとうございます。武田先生からもひとことお願いします。

武田オブザーバー委員：今の太場先生の話もそうで、交通予測もそうなんです、私の環境分野の一番大きな予測で、メドウスの1972年の予測というのがあります。この予測は完全にはずれているわけですが、なぜかと言いますと、現状肯定将来予測というこの論理矛盾がそのまま提示されたからです。つまり1960年代の技術、社会で将来を予測したのですが、将来は必ず大きく変わりますので、それがメドウスの予測の一番大きな問題でした。先ほどから先生方のご意見を聞いていますと、ある意味では現状肯定でいかざるをえない、ある意味では将来予測というものをに入れていかなければならない。しかし、そこに非常に大きな推定の幅があるということで、あまり急がず学問的な余裕の幅の中でベストを選ぶということでない、と、学術側があることを決定したように言いますと、それに基づいて社会が動いてしまって失敗の歴史を繰り返すということになります。そういった余裕の幅をどうとるかという、ここで言えばシート⑤の点線枠内に書いてあることをどう学術的に解釈するかということが非常に重要な問題で、名古屋市最後の残ったといってもいいような緑地を、将来禍根のないような形にするというのが非常に困難であるが重要なことであると思いました。

山下委員長： ありがとうございます。みなさんから多くのご意見をいただきました。たしかに具体的な対策をどう考えるかというのは、どういう視点でどういう枠組みで考えるかということが非常に重要で、そこが決まれば対策の中身もおのずと考えられるのではないかと思います。この委員会としては、⑤分析データ・対策 評価シートは我々の考え方をより先鋭化させて一つの事を何か導けないかという手段としてあげたのであって、これがすべての結論ではないということだけはご理解いただきたい。ある対策を出すためにもこれぐらいの形で、こういう見方をしても、まだ不確実性が残るし、まさに不確実性があること自体が、価値があるというか、現状の繁栄なんだと私は思います。

切り口はこういうことなんです。これを、一つ一つ取り上げてどうだというのはなくて、トータルとして、これほど不確実なところでもって我々は毎日毎日の判断をしなければならないのだと、そして、判断するのはもっと別の実施者が行うというのが非常に重要なことであるというのが事実です。

足立委員： 今の山下先生の意見と関連するのですが、⑤分析データ・対策評価シートのとこ

ろで、何々が不明というのが何箇所かでできます。たとえば、マイナス効果のC-6、相生山緑地の将来計画が不明なためとか、E-8のところにも管理方針が不明とか、今回いろいろ考えた時にたしかに、将来計画が決まらないうと、どうするか、どうした方がいいのかは、委員の先生も、対策のところではスッと書けないところじゃないかと思います。3か所ぐらい出てきているのはそういう意味だと思います。

山下委員長： 何かが不明とかデータ不足のためとか、これは正常だと思います。だから調査しなければいけないし、検討しなければいけないと思います。これが全部パーフェクトな答えを出すのではなくて、答えを導く一つの過程としてこういう切り口でものを見ていこうということをやってきたと思っています。

林副委員長： そのとおりだと思います。このためにだけ、市の税金を全部投入するなんていうことはやってきていないので、パーフェクトなデータがあるわけではないのです。これはごく普通です。足立先生がおっしゃったように、緑地の将来計画が不明なため分析できずないのですが、逆に今回の議論が緑地の将来計画がまだできていないのが幸いという言い過ぎなんです、それをプラスに転じて、ここでの議論を参考にして、ぜひ作っていただきたい。その際には今までどおりにそこだけで閉じてやるのではなくて、この議論を見ながらバランスのとれたものができるといいなと思います。

山下委員長： 歯切れが悪いのが学術というものであって、わかっていないことを、わかっていないと認める勇気というのは非常に重要だし、そのことがあるから将来の学術的な展開をどうさせていくかという過程がだんだんわかってくるというのも非常に重要だし、私はこの委員会の一つの結論を出すという、そういう点の指摘が非常に重要じゃないかと思っています。

加藤先生どうぞ。

加藤委員： 今、大場先生からゆっくり研究したいというお話がありましたが、私も同感で、急がずやりたいと思っていますが、既に建設がだいぶ進んでいてあとどうするかということで、止まっているだけでも、それ自体問題だというプレッシャーもあるわけなので、そうゆっくりもしてられないと思います。とはいえ、山下先生が言われたように、学問の幅、ゆらぎというのがあり、ついつい大学や学問というものは正しいことを言わなきゃいけないし、言っているものだと思われがちなんです、そうではなく、いろいろな試行錯誤の中で発展していくものなので、ただそれを使って意思決定するのであれば、ゆらぎとか幅を考慮した一種のリスクマネジメントを意思決定の側でしていただかなければいけない。今回の委員会というのはまさに、この道路を建設することによって生態系がどうなるかわからない、悪くなるだろうと考える方もおられるし、もうちょっとこの学術検証委員会的に言うと、どうなるかわからないと言った方がいいと思うのです。だとすると、最後の、白紙になっている「オプション」というのがありますが、私の中では、ある部分のリスクが非常に大きいので、そのリスクを避けるためにやらないということにしたら、でも別の目的があってやろうとしていたので、その目的が他のことでどう補償できるか、と

いうことを追求して、でもそれだと本来の目的が達成できない、そうすると生態系の方はわからないことが多いんですが、どういうことが必要かというストーリーが最終的な答申の中では出てくるのではないかと思います。

⑤のシートのD-3ですが、これはデータとして周辺の住民のアンケートがあったんですが、どこを通りたいかというルート確保についてのデータとしては使えなかったということです。できる道路は、もともと両側歩道だったのが片側に変更されている経緯もありまして、非常に狭い歩道で、しかも片側ですからそこを自転車と歩行者が通ることになると結構大変だということは予想されます。これについてはきちんと検証する必要があるのではないかと考えます。それから、マイナス効果のD-2ですが、通り抜け自動車、つまり今生活道路に侵入しているのですが、これについては、どの道路を通っていくかという、専門用語で「配分」というのですが、これをきちんとやる必要があるのですが、生活道路の中の配分というのは、非常に難しく、マイクロシミュレーションという方法を使った細かい行動分析をやらなければいけないのですが、これが非常に手間もかかるし、細かいところまではあまり当たらないというのもありまして、困難であると思っています。それから私自身が一番問題としているD-7、D-8、新設道路うんぬんですが、私が問題としている連なる道路、交差点について、現状の配分計算ではきちんと道路区間としてあげられていないとか、その交差点の特性がきちんと考慮されていないといった問題があるので、これを今できる範囲で追加したりとか、分析をやや詳細化してやり直す必要があるのではないかと考えています。

Eの評価軸では、E-1、E-2がありますが、これは、DとかAの分析ができないとできない計算です。E-1は①問題項目シートを見ると、周辺道路の渋滞解消で削減する、E-2は一方で交通が便利になって誘発して増加する、E-3は地下鉄に移転しなくなって減りにくくなるということですが、これらは全部交通需要予測の結果から出てくるもので、今はそういう計算をいろんな状況に対してしていないのでできないのですが、これはやらなきゃいけない。ある程度の精度向上は可能だと思います。

もうひとつ、なぜこの道路を造らなければならないかという根源に立ち返ると、それは緑区であるとか、さらに東郷であるとか豊明だとか、そういったところが今でも都市開発されています。平成37年ビジョンでは、人口が全体としては減少するんですが、私の研究室の予測でも、緑区東部や東郷、豊明方面は平成50年ぐらいでも人口増加しているという予測になっています。ですから交通需要が増えてくるということなので、それならば道路建設は必要で、その必要性はどんどん高くなるということもあります。そうすると、この道路をやめることを考えるならば、極端に言えばそこに住むのをやめてほしいというオプションも考えられると思います。あるいは、そこに住んでいる人たちが、車を使うのをやめてもらうだとか、強制的に地下鉄を使うだとか、そうしてもらうことでこの道路は造らなくて済むという言い方もできると思います。そういうオプションは、今このシートのどこに書いたら

いいのかなということが実はよくわかっていなくて、そういった名古屋の都市開発の今後のあり方からこの道路の必要性がでてきているわけですから、やはり、必ず議論する必要があります。だから、平成 37 年予測で人口増加がどう与えているかということについて、私は見たいと思っていますし、それ自体が、もっとこういう都市開発であればどうなるかという予測も必要になってくるのではないかと考えています。

山下委員長： ありがとうございます。後半の部分は、資料 1 の中でどこにあてはめるかというよりも、持続可能な元気で潤いのある市民生活という中ではそういう人口政策というのにも出てくるだろうし、一つの課題になるだろうと思います。先ほどもありましたが、根拠がない、あるいは調査データを持っていないので判断できないというのが多くあるのは当たり前です。だから、総合評価はやらなくてはならないけれども、現在手持ちの知識でもって知恵でもってやれなかったらやれないと書けばいいと思います。やれないことをやるというのも、その蓄積をするからいろいろな問題が派生してくるだろうと思っています。だから総合評価をやるかやらないか、やれないんだったらやれない根拠を示せばいいと思うし、今まで議論いただいたような形で、ここまで物事を考えて、具体的な一つの道一本でも、自然の木一本守るか守らないかでも、この道筋で物事を多面的に考えるということを、日常的な思考回路の中に入れていくということが非常に重要だということは提案したいし、一つの大きな成果にしたいと思います。少なくとも名古屋市の事業としては、QOL というか世界が求めている持続的な発展ということを実現するという価値観を 5 つの具体的な評価軸において、共通して追求しましょう。そして、5 つの中で優劣を付けたらおかしいのです。しかし時間軸では、同時に 5 つ全部を追求するのは不可能だと思います。ここに初めて時間軸というのを入れなければいけないのでしょうし、その時間軸の中には今までの伝統だとか文化だとか過去のプロセスというのを将来の時間軸を決める非常に大きなファクターとして入れることも必要だと思います。そうすると、いろいろな矛盾を、矛盾の解決はできないけれど、矛盾を先送りすることになるかもしれないけれど、そういうことを解決する知恵を我々は求めているのではと思います。現実には既に 80% ぐらい道路ができていますが、それを具体的にどうしますかというのは、今度は具体的な政策論の問題だと思いますし、まさに市政そのものの問題だと思います。「学術」として、我々が掲げてきたこの軸だけでは、それはもう判断すべきではない問題だとすると、その政策あるいは、市政の判断するひとつの有力な根拠としてこの学術検証委員会が提案していることを十分に取り入れた政策判断というか、それをやるべきじゃないかというのが出てきます。次回には、この学術的な視点でここまで追い込んできたその成果を、本当により具体的な市政の中にどういう形で取り組んでもらいたいかというような、我々学術からの叫びというようなものをこのオプションという形でまとめて提案していくというのが一つの方角だろうと思いますし、今までの 5 回の議論を進めた中で、私は一つのまとめができると思います。造るべきか、造らざるべきかというのは、学術の立場

からは言えるけれど、造るか造らないかというのは財政の問題もあるでしょうし、我々の及ばないところがものすごく大きなファクターとしてあるでしょう。あくまでも我々はその学術的な根拠を提案するということじゃないかなと思うんです。今日、資料 1 のような形で入ることが一つの結論と、それから資料の①から⑤に掲げたこと、これをこういう軸でこういう構造でもって、我々は議論を進めてきたわけですから、この中身を今度は文章化して出したいと思うんですが、文章化は副委員長と私で次回までには、素案という形で出したいと思っています。

今日のまとめとしては、より具体的にこの相生山の道路建設に関する学術的な視点はこういう見方、問題点を提案し、今までそのことを解決する根拠がどれだけあって、その根拠をもとに道路の建設をより具体的に進める対策としてはこういうことがある。だけど造るか造らないかというところに対しては、まだ根拠不足だとか調査不足だとかという点がこれだけ残っていますよということを明らかにする。我々がやってることは、すべてを網羅したという自信はありません。ただし我々 9 人が持っているその知力は最大限発揮したと、その点では私は自負していますが、学術の点で全部 OK かというと、必ずしもその自信はありません。副委員長の方からどうぞ。

林副委員長： 私もそのとおりだと思います。先ほど加藤先生が言われた政策的戦略といいですか、このあたりには住んではいけないとか、そういうところまで踏み込んだ市の施策というものが提示できるんだったら、このそれぞれのオプションのプラスマイナスもかなり変わってくるわけです。そういう幅があるよということは、書き込んでいくということです。

だいたい政治的な判断というのは、急にその必要が生じ、どうしても決めなくてはならないことになります。そうした時に、個別に、ある部分だけを見て決めるということが間々ありますが、このシステムがいいのは、こういうものをとにかくまじめに検討しておくことによって、少なくともこの段階での得られた情報のもとのバラエティある知見を生きているデータベースというか知識ベースとして提供できることにあります。そういうものを参照しながら、当面のことを決めていただく。普通は当面という行き当たりばったりで適当に決めざるを得ないところに追い込まれるわけですが、そういうことをやらないシステムを作りましょうという提案です。したがって、相生山に建設されている道路を市長がストップするとか、市長の前に行政があるところの判断を迫られるといった場合にはこのシステムを使っていただくし、それから、このオプションをきちんとセットして造った場合、造らない場合、同じ造るにしても我々の分析している段階でできたことをみえる。建設する場合でも、車だけ通るのが道路ではけっしてないわけで、いろいろなオプションがあろうかと思います。そういうヒントを想像できるようなところまでをうまく書き込めるかどうかということも、我々の知恵の範囲です。委員の中でもおそらく 1 回目、2 回目、3 回目ときて、だんだん知識が絡み合ってきて、かなりそれぞれの委員の中でも筋道が少しずつ見えてきたようなところに来ているんじゃないかと思

います。

シート⑤の最後には総合評価と書いてありますが、これは何点という形にはできません。私と加藤先生の研究室では、測れるものを中心として点数化するという手法も作っているんですが、それをポンと適用できるような対象ではありません。この総合評価というところは、それぞれの先生方の知見を書きいただくことになります。有りうるオプションとか、どこかでデザインするとしたらこういうデザインをするべきじゃないか、デザインといっても白紙の上にデザインできるわけではなくて、80%進んでしまってから再デザインですが。

そういったヒントになるようなことを可能な限り書くということが、各評価軸の総合評価だったり、全体の総合評価だったりします。

山下委員長： 今回と次回に向けて進め方に対する考え方とかやり方を説明しました。できれば次回でオプションのところを出しましょう。私たちがあまりこれを握っていてはいけないのです。我々の能力だったらここまでで、もっと必要だったら別に組織されるでしょう。

林副委員長： 実際、傍聴されている方もイライラされて、いったい何をぐちゃぐちゃ言っているんだと思っておられる方もたくさんいるじゃないかと思います。そのため、そろそろ一旦締めて、我々の知見の限界はここですというのを出す。行政の人もそう思っておられるかもしれませんので。潮時という言い過ぎなんです、タイミングなのかなと思います。

山下委員長： この中には第2回で市民の方から11件お話をいただいて、それは全部この中に入っていると私は思っていますし、そういう視点で問題整理をやってきたと思います。本当にこういったことは、名古屋学というか名古屋の自然だとか名古屋市が本当に責任を持った研究をずっとやっていけば、道路一本造るのでも、そこからデータを引き出してくればそんなに難しいことではないのではないかと私は感じています。どこかに下敷があるわけじゃないんです。名古屋市の将来は名古屋が責任を持った研究を持続的にどう発展させているかというこの蓄積が一番重要なので、そうすることで名古屋の一番の潜在能力というのか、名古屋の地域性が一番活性化できると、そういった提案にもつながると思います。だから環境問題にすぐに答えを出すのは無理です。今まで何も知らなかったわけですから。どこかよその地域の下敷を持ってきて、その応用問題を解きますかというそれは不可能で、失敗するに決まっています。ヒメボタルがどんな種類のどんなDNAで何種類いるのかを知らずにヒメボタルと言っているのもそれは難しいのです。遺伝子なんて多様性がどれほどあるのか、このへんを知っておかないとというあたりが出てくるだろうと思います。だから何も言わないんじゃない。その種のことから問題を解きましょうということを、我々はここで提案していきたいと思います。

今回は、今日いただいたことに対して、もう一回整理し直すこととして、今までのことを文章化して、報告書案として出したい。もう一つは⑤でだいぶ対策について検討しているのですが、今度は縦軸と横軸をひっくり返して、工事を続けるんで

すか、やめるんですかというあたりを切り口にして、5つの評価軸というか5つの価値観を、どういう形で反映させられるか、そのあたりを次回までの約1ヶ月で最後の知恵を絞ったうえで議論したいと思います。何かご意見ありますか。

今度10月29日の第6回でこの委員会としての最終的な答えと、もうひとつはオプションを議論します。やっぱり時事問題も多少解かないといけないんじゃないかと私は思っていますので。それでは、今日の会議を閉じさせていただきます。

事務局： 委員の皆様には長時間のご審議ありがとうございました。