

弥富相生山線の折衷案及び説明会に対する 市民意見の内容と市の考え方 【詳細版】

「弥富相生山線の折衷案に関する説明会」に関しまして、折衷案や説明会に対し貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

いただいたご意見と、それに対する市の考え方を公表します。

なお、ご意見の内容を掲載するにあたり、原文を分割している場合があるほか、個人の特定につながる内容及び誹謗・中傷につながる表現については削除させていただきましたのでご了承ください。

令和8年7月

名古屋市

【募集結果】

●募集期間

令和8年3月1日（日）～令和8年4月30日（木）

●提出状況

提出者数……………のべ175人

意見数……………452件

提出方法

ご意見用紙回収箱……………129人

電子メール……………27人

郵送……………10人

ファックス……………7人

持参……………1人

電話……………1人

●ご意見の内訳

1. 説明会……………52件

2. 合意形成……………19件

3. 折衷案……………204件

4. 説明資料……………88件

5. 今後の対策……………65件

6. 緑地事業……………13件

7. その他……………11件

計

452件

ご意見	市の考え方
1. 説明会（52件）	
1-1 説明会の再度開催を要望するご意見（19件）	
1 説明会をまたやってください。	(1～19)
2 もう1回説明会開催してください。	折衷案は道路建設を望む方、望まない方、双方の意見を踏まえて判断し、本市として取りまとめたものであり、広沢市長自身もこれまでに道路建設を望む方、望まない方に直接お会いして、それぞれのご意見をしっかりと聞きしております。 令和8年3月1日に開催した説明会は、本市がとりまとめた折衷案について本市からその内容をご説明する場でしたので、担当局で対応することといたしました。 説明会では、折衷案の内容や皆様が疑問に思われている点についてご説明し、時間の都合により質問ができなかった方にはご意見用紙をご記入いただくこととしました。このほか、説明会にご参加いただけなかった方にも当日と同様の内容についてご確認いただけるよう「広報なごや」や「市の公式ウェブサイト」を活用して周知を図り、多くのご意見をいただきました。 また、いただいたご意見とそれに対する市の考え方をまとめまして、今回市の公式ウェブサイトに掲載いたしました。 以上を踏まえ、同様の説明会を開催する予定はございませんが、市の公式ウェブサイトにおいて引き続き周知を行ってまいりますのでご理解いただきますようお願いいたします。
3 説明会の再度の開催をおねがいします。	
4 再度説明会要望！	
5 再度の説明会を求めます。	
6 また、説明会をしてほしい。するべし！！	
7 説明会をもう少し何度かしてください。	
8 弥富相生山線について市民の声を聞く会を再度やってください。	
9 意見交換の時間が短かったので、もう一度開催してください。	
10 土木局の説明が大部分をしめ、参加者の質問時間が少なかった。再度開くよう要望します。	
11 説明会をまたひらいてほしい。道路は必要ないと思っています。	
12 決定ありきの説明会でした。開催の意味があるのかわかりかねます。再度会を開いて頂くよう要望します。	
13 今回の参加者が納得していないのでまたお願いします。	
14 時間が足りない。もっと会議が必要！	
15 道路建設には反対です。①、②の理由から、再度、説明会を希望します。 ①折衷案として示された今回の道路は、今までの物に比べて、より環境に配慮された物だとは思いますが、しかし、それでも道路は反対という多くの声が上がっています。私は以前、地元住民の方々は道路賛成だと思っていましたがそうではないようです。その住民の声をもう一度聞いて欲しい。 ②道路が必要とされた70年前とは、社会も地域の状況も大きく変わっています。自然を壊してまで、この道路建設は本当に必要なのか、説明会では納得できなかった。	

ご意見	市の考え方
16 まず、時間が短すぎる。質疑応答にもっと時間をとるべき。「丁寧な説明」というならば、もっと時間、回数、場所を複数設定して説明会実施する必要がある。これでは”説明会を実施した”というアリバイ作り（茶番でしかない）のための説明会のように思われるが、どう考えているのか。司会も非常によろしくない！司会者も説明者も市民の意見を抑えて制限することにはばかり熱心であるCIVIL SERVANTとして市民の声を十分に聞こうという姿勢がなかった。市民からの質問に誠実に答え、対応しようという気のない市職員に失望した。これで説明会おわりとは思わないでほしい。再度きちんと説明会を実施してください。	(p.1の通り)
17 今日の説明会は単なる第一回目の説明会であり、今後とも行い納得いく回答が出るまで続けるのが基本では。参加者としては聞いておいたというレベルであることを認識すべきです。	
18 道路を造るという事がすでに決まっていてその為の折衷案、第三案に導くための説明会だったと思います。一方的でした。市長の出席無し！信頼感一つもなし！ムダな時間！1時間のうち質問時間は30分少なすぎる。次回に持ち越し！	
19 説明資料p.14「市の方針と今後のスケジュール」が示されています。R7 年度市民説明会とありますが、R8 年以降は市民説明会を開かないのでしょうか？お答えください。	

ご意見	市の考え方
1-2 市長出席の上での説明会を行うよう要望するご意見（15件）	
20 市長出席の上、もう一度、説明会すべき。	(20～34)
21 説明会は市長同席でお願いします	折衷案は道路建設を望む方、望まない方、双方の意見を踏まえて判断し、本市として取りまとめたものであり、広沢市長自身もこれまでに道路建設を望む方、望まない方に直接お会いして、それぞれのご意見をしっかりとお聞きしております。 令和8年3月1日に開催した説明会は、本市がとりまとめた折衷案について本市からその内容をご説明する場でしたので、担当局で対応することといたしました。 説明会では、折衷案の内容や皆様が疑問に思われている点についてご説明し、時間の都合により質問ができなかった方にはご意見用紙をご記入いただくこととしました。このほか、説明会にご参加いただけなかった方にも当日と同様の内容についてご確認いただけるよう「広報なごや」や「市の公式ウェブサイト」を活用して周知を図り、多くのご意見をいただきました。 また、いただいたご意見とそれに対する市の考え方をまとめまして、今回市の公式ウェブサイトに掲載いたしました。 以上を踏まえ、同様の説明会を開催する予定はございませんが、市の公式ウェブサイトにおいて引き続き周知を行ってまいりますのでご理解いただきますようお願いいたします。
22 市長同席で説明会の再会をお願いします。	
23 姫ボタルをいじめないで下さい。たった5分短縮するために道路はいらないです。広沢市長出て来て説明してください。	
24 作るという前提での話で再度なぜこうなったのか？市長出席で再度、開催を求めます。	
25 道路建設について調査をしていることは理解できた。広沢市長参加の上で再度開催を要望します。最低でも3時間必要だと感じました。	
26 もう一度説明会を求めます。人として温度のある対話をしてほしいです。市長も自分の言葉で話しに来てください。人と人が関わることをしてください。	
27 会合を何回でもやるべき！この会合は道路を作るための市長不在のデキレースは必要ない！デキレース会合ですか？市長のリコール問題に発展する案件である。折衷ではなく白紙にすべき。	
28 市長出席の上、再度説明会開け。行政担当だけの説明では説明になっていない。	
29 今回の説明会では説明責任をはたしたとは言えない。もっと十分な時間を取り、責任をもって質疑に回答できる立場の人間（市長）の同席のもと説明会や意見交換の場を改めてもうけることを要望します。一度壊れた自然は元には戻りません。行政の誠実な対応を期待しております。	
30 説明資料p.7「…方針の修正」で、「再検討の要素」等と述べながら「一般車両・利用可」と「決定」し、令和8年度予算を議会で決定してから、説明会を開催し、広沢市長が参加しないまま、開いたのは市民を馬鹿にした態度である。再度、市長も参加して開催を要求する。回答を求める。	
31 弥富相生山線は、名古屋で開催したCOP10をうけて、地球温暖化防止に反する計画であったことから河村前市長は中止を決めたのではないのですか。工事再開を表明した広沢市長は住民が納得できるように説明会を開催してください。	

ご意見	市の考え方
32 広沢市長から、道路工事再開について直接丁寧なご説明をいただける機会を待っております。	
33 政治判断を優先させるべき。説明会もう一度やるべきだ。市長出てくるべき。	
34 本説明会は、市長の「政治決断」の根拠を問う場でしたが、本人は出席せず「国府宮はだか祭り」に参加していた、とのこと。本人の欠席は極めて遺憾であり、参加した400人以上の市民に対して誠意を欠きます。道路建設中止を選択肢に含め、市長が出席した上での再度の説明会開催を強く求めます。	(p.3の通り)

ご意見	市の考え方
1-3 説明会の開催方法に関するご意見（9件）	
35 道路を通す、通さない。それぞれの意見や考えがあるのは当然ですが、今日の説明会はこの折衷案で計画を進めていく前提での説明ばかりで残念でした。	(35～43) 折衷案は道路建設を望む方、望まない方、双方の意見を踏まえて判断し、本市として取りまとめたものであり、広沢市長自身もこれまでに道路建設を望む方、望まない方に直接お会いして、それぞれのご意見をしっかりとお聞きしております。
36 今回の説明会は名古屋市のこれで道路を作るという意見表明でしかない。もっとていねいにした方がいい。反対の声もきくよう願います。	令和8年3月1日に開催した説明会は、本市がとりまとめた折衷案について本市からその内容をご説明する場でしたので、担当局で対応することといたしました。
37 3/1に住民説明会を開いて折衷案での工事決定説明会は絶対納得できない。工事決定の説明会は納得できない。	説明会では、折衷案の内容や皆様が疑問に思われている点についてご説明し、時間の都合により質問ができなかった方にはご意見用紙をご記入いただくこととしました。このほか、説明会にご参加いただけなかった方にも当日と同様の内容についてご確認いただけるよう「広報なごや」や「市の公式ウェブサイト」を活用して周知を図り、多くのご意見をいただきました。
38 今回の説明会はあくまで道路建設を実行するという前提条件の上にたったすべての説明という言いわけのように思われます。ここに集まった方の大部分は本当に今、この道路が必要なのか？どんどん高く設定される莫大な市の予算を使う価値があるのか？限られた市の税金をもっと他の有効なところに使った方が良いでしょう。その選択は今回の説明会はスルーしてあくまで建設を決まっているのをいかに市民に納得させるか。この弁明に徹している。市長の決定の後に市の職員らにいかに市民に納得してもらうか。	また、いただいたご意見とそれに対する市の考え方をまとめまして、今回市の公式ウェブサイトに掲載いたしました。 以上を踏まえ、同様の説明会を開催する予定はございませんが、市の公式ウェブサイトにおいて引き続き周知を行ってまいりますのでご理解いただきますようお願いいたします。
39 まずは今日この場に参加させて頂きましたことを感謝申し上げます。ただ、この場にお集まりの多くの方々が思われているように、これは「決まった事の説明会」という形であることがとても残念でなりません。結果ありきの場であったということです。 名古屋市政は市の未来像をもっと科学的根拠をはっきりさせてセンスある姿を描けるようにお願いします。資料は中立は（多数派）の方々を「なんとなく開通したほうがいいよね」と思わせる内容にすぎないという印象です。	
40 この資料は詐欺ではないでしょうか。私が山の様子を知らなければ騙されてました。只道路を造る前提の説明がもう疑問だらけです。	
41 天白区の住民として、名古屋市の貴重な緑地を守って欲しいと思い、3月1日の説明会に参加しました。 今回の説明会は、市民の意見を聞くという姿勢は全くありませんでした。大半の時間を道路建設のためについやし、参加者からの意見・質問の時間はわずかなもので、その回答についても、質問には答えず一方的な言い分を何度も繰り返していました。こんな姿勢で良いのでしょうか！	
42 気になることへの質問が時間的にも難しくなり残念です	

ご意見	市の考え方
43 計画の不確実な要素が多く、現時点での賛否判断は不可能である。今回の説明会では、整備の総費用・具体的な交通規制の内容など、これらがいずれも「今後検討する」とされていました。市民として整備の是非を判断するための前提情報が揃っていない状態で「説明会を行った」とするのは、実質的な合意形成とは言えません。	(p.5の通り)
1-4 説明会の対象者に関するご意見（3件）	
44 参加者を限定しないでください。	説明会にご参加いただけなかった方にも当日と同様の内容についてご確認いただけるよう、令和8年3月1日の説明会で使用した資料および説明内容につきまして、市の公式ウェブサイトに掲載しております。 【※1】
45 この説明会は、対象とする住民を天白区それも相生山緑地周辺の学区のみにした理由説明を求めます。また、名古屋市全区での説明会を開かない理由説明を求めます。	
46 名古屋市の税金etcにより造り、維持する道路であるのに、なぜ、一部のみにしか案内されていないのですか？緑区民は歩いて相生山へ行ける距離に住んでいても、地域住民として案内も説明もされていないのですか？市のHPに案内や説明内容、学識者の根拠論文etcの資料etcを含めて意見を載せてほしい。	
1-5 その他（6件）	
47 今回の説明会を聞いた方々の意見を議事録に残し共有し、すべてご回答してくださいようお願い申し上げます。	令和8年3月1日に開催した説明会の議事録を作成し、市の公式ウェブサイトに掲載しております。 また、ご意見用紙を通じて頂いたご意見と、それに対する市の考え方をまとめまして、市の公式ウェブサイトに掲載いたしました。
48 事実をそのままに伝えてほしいです。「参加者≠道路を作ってほしい」です。	
49 説明会の前に、チラシが配布されていた。チラシには説明会の日時の後に“賛成の人と反対の人”で時間が違くと記載されている。そういう事実はないのに、このようなチラシが配布されるのは、説明会に参加する機会を逸する可能性があり、非常に由々しき問題である。市として調査や厳正な対応が必要であると考えられているのか？	本市に成りすまして作成・配布されたものではなく、独自に作成・配布されたものに対しましては、本市として直接介入することができないものと考えております。

ご意見	市の考え方
50 現計画のままの道路開通には反対します。まずは最新データに基づく再評価と、目的・効果の明確化、住民への十分な説明を求めます。	ご意見として承ります。引き続き折衷案の実現に向け、丁寧に進めてまいります。
51 説明会でヒメボタルは減らないむしろ増えてると説明があったが、工事中減り、工事をやめたら戻りつつあり、今回道路を通したら常に工事状態。むしろそれ以上悪い環境になるのに減らないし強いから大丈夫とか何を根拠に言ってるのか、頭が悪い人達の集まりだと まともな説明もできず、とりあえず開いて形だけ示して強行して道路を通そうとしてるのがまる分かりのくだらない説明会だった。	
52 住民意見の部では、道路建設反対の意見が過半数を占め、道路建設による住環境悪化の懸念が示されましたが、当局から納得できる回答はなく、「住民合意の欠如」が明らかになりました。	

ご意見	市の考え方
2. 合意形成（19件）	
2-1 意見交換に関するご意見(13件)	
53 皆と話しあいをして欲しい。住民が2分されないように、ていねいに話しあいをして欲しい。	(53～65) 市の方針は様々なご意見を伺い、最終的に市として責任をもって行政判断すべきものと考えております。これまで市民のみなさまからは、請願、陳情、要望、団体公聴、意見聴取会、公開質問状、予算案に対するご意見等、様々なご意見をいただいております。 その上で多様なご意見を踏まえ、今回の折衷案としてとりまとめてまいりました。ご理解いただきますようお願いいたします。
54 意見を交わす場の設置、すりあわせてからすすめることを望みます。	
55 もっといろいろな人（住民）の考えを聞ける機会が望ましいです。	
56 ○住民との対話のプロセスが逆転している 今回の説明会は、市が折衷案の方針を決定した後に開催されたものです。意思決定の後に説明を行うことは、住民が計画形成の段階から参加する機会を奪うものであり、順序として明らかに誤っています。 また、河村前市長による「道路建設中止・自然保全」の方針を継承する立場で当選された広沢市長が、十分な対話のないまま整備推進へと方針転換されたことは、市民への政治的な説明責任という観点からも、看過できないものがあります。 計画の進行を一度立ち止め、整備費用の開示・交通規制の具体化・住民との対話プロセスの再設計を行った上で、改めて丁寧な議論を進めていただきますよう、強く求めます。何卒よろしくお願い申し上げます。	
57 道路はいらないと思っています。また何回でも意見交換できる場を作ってほしい。	
58 質疑応答では解決しないので話し合いの場を再度やるべき	
59 市長も出席してもっと時間をとって一人残らずいいたい事をいって話し合いするべき何回でもやって対話をしていくべきだと思います。	
60 今回の説明会への参加者は少数であるし、その内訳も過激な反対派が多数です。しかし、参加していない善意の賛成派は数多くいます。是非、ネットを含むパブリックコメントを集める機会を設けてください。	
61 現広沢市長へ。行政は常に公平・公正・中立でなくてはなりません。前河村市長は私たちの意見を聞く機会を作ってくださいました。タウンミーティング、要望書、意見書は必ず受け取ってくれました。（地域委員会など）本日の説明会にも市長が出席されていない。先日の署名提出した際に出席要請しましたが私たちの要望が届かないのが残念でなりません。今後は推進派と反対派との市民会議の開催を自治体議員の同席を求めます。	

ご意見	市の考え方
62 道路を作る前提になっていると思いました。反対派の意見をもっと聞くべき。勝手に決めるのは市長の在り方、民主主義の在り方として間違っている。そして、その市長が来ていないのは論外で不誠実だと思います。市長失格と言われてもしょうがない。それにかわって答えれる人もいなかった。これは到底、納得できないですね。ずっと止まっていたのに、なぜそこまで作りたいか。公共事業したいなら、作りかけの道路を壊す事業したら？納得いかないので反対派の意見を聞く場を設けるべきでしょう。	
63 弥富相生山線建設には反対です。しかしそこには固執せず、説明資料・説明内容に添って疑問および意見を記述します。名古屋市の数十年後さらに未来のために、当局の真摯な検討と回答を望みます。地元住民の意見を重視しているか。 3月1日「16:00 開始」の議事録でも、参加した人からの報告でも、さらに私たちが昨年11月からここ最近までの宣伝や署名運動での意見聴取においても、地元の「反対」意見がたいへん多くあるにもかかわらず、重要視せずにことを進めようとしているのは如何なものでしょう。 「地元は道路推進」と地元選出の市議は議会や委員会で発言し、多くの市民はそんなものかと捉え、私たちでさえ「地元では反対の意見は少数派」と長く思って来ました。しかし地元で応対した人の2/3からは「道路は要らないと思う」という意思が示されました。緑地の外周道路沿いの住民には「走行する車に危険を感じる」という声があります。その一方で「通過交通がないわけではないが以前に比べれば減ってきている」「道路を通せば出来た方へ問題が移るだけ。現状で辛抱できないわけではないからよく考えたほうが良い」と地域の交通問題解決を道路建設に求めない意見も多く聞かれます。 「折衷案」は地元住民の推進を望む声と環境破壊を心配する市民団体の声を「折衷する現実的な解」として持ち上がりました。その前提が崩れているように思います。今回の折衷案は地元の「行政に協力する立場」の方からは支持されているようですが、それ例外の大勢の方からも支持されているわけではありません。このことを見過ごして事を進めれば禍根を残すことになります。意向調査や更なる説明会などによる正確な事実把握が必要と考えますが、どのように認識されていますか。	(p.8の通り)

ご意見	市の考え方
64 ○進め方の問題（道路ありき） 3月1日の説明会は「折衷案の説明」が中心で、「道路を造るべきか否か」の根本的な議論が十分に行われたとは言えません。反対署名はすでに1万5千筆を超えており、多くの市民が懸念を抱いているにもかかわらず、スケジュール（2026年度測量・地質調査、2027年度以降施工）は変更されていません。相生山緑地は名古屋市民共通の貴重な自然資産です。「折衷案」の推進を一旦停止し、真のゼロベースで道路廃止を含めた公開の市民議論を行うことを強く求めます。	
65 弥富相生山線の折衷案の説明内容に全て反対いたします。 説明会の内容は強制了解をしいるもの、地域住民、市民の合意形成もなく、行政の都合よくまとめ上げられた折衷案でもないものを見せられて失望した。この国の憲法は主権在民であり主権在官でない。まずは、一旦前市長が廃止と言及した事業を見直すには、地域の市議員・市長が市民の意見を真摯に聞くべきではないか、市民は市長・市議会・行政局に白紙委任しているわけではない。このまま、折衷案を実行すれば、公正と公平を欠き名古屋市の立法・行政機関は市民の信頼を失う。 ※令和8年3月1日時点での市民の意向自筆署名数 ・ 弥富相生山道路早期完成の請願署名数7,294筆 ・ 市道弥富相生山線の工事再開撤回要望署名数9,460筆 自筆とオンラインを含めた署名総数15,374筆	(p.8の通り)

ご意見	市の考え方
2-2 投票やアンケート調査の実施に関するご意見(5件)	
66 市民へ公平なアンケートをするべきだと思います！	本市として地域の分断を招いてしまうような、投票等による意向の確認を行うことは考えておりません。
67 再度、市民に道路の有無のアンケートを取って下さい。工事ありきでなく、有なのか、無なのか。	
68 「住民投票」にて実際のみなさんの意見の数を知りたいです。それが民意です！	
69 ○市民意見の取扱いについて 道路工事再開にあたり、 ・意見収集方法 ・サンプル数 ・回答率 ・抽出方法 をご説明ください。 賛否双方の意見をどのように比較検討されたのかもお示しください。	
70 “学識者ヒアリング”では建設に関しては、最終的には行政判断としているようである。最終的にはだれかが判断を下す必要があるので、その通りだと思うが、住民に恨みを残す形では納得できない。住民に恨みを残さない解決方法は、住民投票であると考えるが、いかがお考えか？	
2-3 その他(1件)	
71 地元には賛否ありますが、分断につながらないことにも格別の配慮を！	引き続き地域の分断を招かないよう、丁寧に進めてまいります。

ご意見	市の考え方
3. 折衷案（204件）	
3-1 折衷案の方針に関するご意見(24件)	
72 「折衷案3 案」はいずれも道路開通の案となっていますが、道路廃止表明から真逆の方針転換になっています。「廃止する」とした名古屋市の理由とその真逆とした理由説明を求めます。	(72～95) 弥富相生山線は、平成26年12月に河村前市長から「道路事業は廃止する」などの表明があり、その方針のもと市民の皆様と意見交換を行いながら検討を進めてまいりました。 しかしながら、道路事業を廃止するための案を作成できない中、令和3年3月には工事中断から10年が経過したことや、弥富相生山線を取りまく交通状況の変化等を踏まえ、「弥富相生山線の道路建設に係る学術検証懇談会（以下、学術検証懇談会）」を開催し、学識者より「地域の方々にとって必要な形で使えるようにすると良い」「現実的な解として折衷案が必要」などのご意見をいただきました。 河村前市長から折衷案を検討する方針が示されたこと、本市としても折衷案が必要であると判断したことから、道路建設を望む、望まないなど様々な価値観や思いがある中で、「当初の計画どおりの道路をつくる」のか「何もつからない」のか、このどちらかではなく、緑地の自然環境に十分配慮し、防災や安全、地域間のつながりや自然とのふれあいなど、期待されている効果を市民の皆様に戻元するための案として折衷案を検討してまいりました。 広沢市長は河村前市長の自然環境を守りたいという思いを大切に、自身も同じ思いであることから、引き続き折衷案の作成を進めてまいりました。弥富相生山線のように意見が分かれる事業については、双方の意見、そして学識者の意見を聞いて、市として最善の方針を決めるのが良いという考えのもと、従来の前提条件を修正した上で最終的な折衷案として表明いたしました。
73 道路建設が前提となっているので納得できない（折衷案でない）市側の提案のみを選択させるのはおかしい。市長がなぜ考えを変えたのか説明が欲しい。	
74 前市長の方針から変更した判断理由について詳細な説明が必要と考える。	
75 広沢市長は河村前市長の方針をすべて継承すると公約されて当選されましたが、弥富相生山線を東行西行の車通行を通すと行政判断された、妥当性についてどのような検討過程を経て判断されたのかご説明下さい。	
76 私は、相生山緑地を横断する市道「弥富相生山線」の工事再開方針、および「折衷案」（橋梁形式）について、強く反対する意見を提出します。2014年、河村前市長は住民意向調査や学術検証委員会の結果を踏まえ、「道路事業を廃止し、公園として整備する」と正式に表明しました。この決定からわずか11年後、新たな市長の方針一つで事実上覆されることは、市民の合意形成を軽視するものと感じます。	
77 弥富相生山線は河村元市長が「道路廃止」の表明をお示しになっていました。しかし広沢市長が突如「道路再開」を表明されたことを知り絶句しました。今回の説明会は、以下の点で非常に残念なものでした。 ①広沢市長が不在である。 ②工事再開の明確な説明がない。	
78 相生山緑地を横断する道路工事は、河村前名古屋市長がCOP10(名古屋で開催)を受け、弥富相生山線の道路建設中止を決断しました。それは、これ以上森を破壊し、緑をなくすことは、地球温暖化を促進する建設だったからではなかったではありませんか。工事中止の決断は、間違っていたと表明されますか。答えて下さい。	
79 道路建設に反対します。道路を通すこと前提で話を進めるのではなく、中立な立場で検討をしてほしい。	

ご意見	市の考え方
80 予算はどこから算出するのか。中途半端な道路を作るために税金を支払う市民のことを考えていない。 市民は前市長と同じ志の方だと思い当票しましたが、自分の任期中に何か成果を残したい目立つことをしたいために今日の道路を通そうとしてる。他にやること考えることたくさんありますが、なぜこの道路を通すことに強行しているのか。	
81 なぜ市長は表にでて来られないのですか？河村前市長は気持ちをもって参加され、信頼感は絶大な方でした。その志を持った方が広沢さんだと思い、貴重な一票を投じ、広沢市長が誕生。その方が手のひらを返した判断をここにきてされるとは夢にも思っていなかったことで、この様な重大なことを今をもってなぜ説明されないのか、無責任さを感じざるを得ません、自然は人の思うようにはなりません。なぜわざわざ自然を壊す必要があるのですか？	
82 前市長の河村さんが廃止を決定したのだから、今回道路建設をするということになるのであれば、道路建設する重大な必要性が生じたという事実がなければなりません。そういう説明はいっさいありませんでした。	
83 作る道の周辺に住んでいる人の声をちゃんと聞いた方が良いかと思います。子育て世代として不安しかありません。本当の地元民として道を求める人はほぼおりません。（近くの小学校、保育園仲間や町内）この工事がされることに驚かれる人ばかりです。	(p.12の通り)
84 資料に突っ込み所が多すぎる。先ず、示されているものの、根拠となる部分が全く書かれていない。学者の意見も反対の意見が全く書かれておらず、偏ったものでしかない。つまり折衷案と言いつつ、道路を通すことが前提であり、前市長のようなまともな折衷案となっていない。広沢市長が河村市長の政策を継ぐといったことは何だったのか。	
90 河村市長は市民の前に姿を現し、現地にも足を運んでくださいました。広沢市長はいかがでしょうか？河村市長の意思を引き継がれた方？ではなかったのですか？	
86 河村市長が間違っていたということですか？現市長は道路を通すということは、河村さんが道路を中止した責任を問うのですか。責任は誰にあるのですか。	

ご意見	市の考え方
87 弥富相生山線の折衷案のご説明、ありがとうございました。 当日の説明と資料を拝聴・拝見させていただき、”折衷案”は”妥協案”なのではないかと受け取りました。つまり、道路賛成派・道路反対派の良い意見を拾い上げ、よりよい案を考えていただけたわけではないということです。 道路を作ることはいづいぶん前に決定している事項であることから、行政としては道路を作る前提で検討されることは仕方がないことだとは思いますが、コンセプトである「つなぐ」・「まもる」・「ふれあう」の内容はあまりにもメリットの薄い内容でありました。（道路ができて短縮できる時間はごくわずか、渋滞・入り込みや避難経路など不安な点が多い、ふれあうについてはそもそもメリットが説明されていない） 資料中の学術者ヒアリングで「つなぐ以外ない」という記載がありますが、本当にそうなのでしょうか？折衷案というからには、つながないことをも考慮して考えなければならないと考えます。本件、市民だけの力では動かないし、行政だけの力でも動きません。市民・行政の両輪で取り組むしか先に進む道はありません。何が名古屋市の未来にとってベストなのか、内容を再考いただけますと幸いです。	(p.12の通り)
88 まず疑問なのは、折衷案といいながら、道路建設ありきの説明だったことで、周囲ほとんどの意見は今さらいらないよね～。というものが多いのに、推進派の意見だけを都合よく取り入れたように感じる。昭和32年に計画されて70年近く経つのに、本当に必要なら、とっくにできているはず。ここまで無傷で残った貴重な環境をなぜ今さらぐちゃぐちゃにするのか。理解に苦しむ。建設費が異常な値上がりの中、いくらかかるかわからない額のお金を使うことになるのは、次世代や若い人たちの負担になるのは、目に見えていると思う。これから人口も減るし、負の遺産が残ると思うと、今、建設に動くことはやめてほしい。この道路の東側は豊田工大前で先がなく、幹線道路とはとても言えない。一ツ山や高坂地区に入り込むが増えるのは、目に見えている。久方-相生間も今でも夕方や土日は渋滞するのに、ひどくなるのは困る。以上のことから、道路建設には反対です。折衷案と言っても、道路を通す前提で納得できません！	
89 折衷案とは言うものの、道路が開通して一般車が走るということは、ほぼ建設賛成派の意見通りで折衷ではない。	

ご意見	市の考え方
90 なぜ弥富相生山線が必要なのか、その説明がないまま、工事をするのが前提で形だけの説明会で納得できない部分が多々ありました。人の手が加わると自然は元に戻りません。それが根本にあるので、説明は、話も聞き取りにくくわかりませんでした。再度、中止を検討していただきたいです。市長は、近くに住んでいないので、実際ヒメホテルを見たことあるのでしょうか？相生山の自然維持のためにも中止を検討お願いします。説明会に不在なのもとても不信感が残りました。河村前市長の意思を継ぐということで期待していましたが、とても残念です。（影響少ない、自然は回復するなど）悪いことを言わないと余計にあやしく感じました。	(p.12の通り)
91 工事中止を決定した15年前から、今日の地球温暖化は深刻な状況になり、昨年の酷暑はその表れです。こうした中で、河村前市長の後継者として、広沢名古屋市長は河村市政を引き継ぐと表明しながら、11月21日の市議会本会議で市民との対話もなしに、一方的に「一般車両も通す」と表明しました。これは地球温暖化対策とは真逆な対応ではないですか、回答を求めます。	
92 緊急車両のみを通す折衷案が賛成・反対派の両方から理解が得られなかったからと、反対派の意見を無視した変更になっていることに不信感を覚える。	
93 説明資料p.7で方針修正になっているが、今回の説明では充分納得できる説明になっていない。なぜそうなったのか。	
94 広沢市長は河村前市長の方針を継承すると公約されて当選されましたが、本事業再開について、どのような検討経過を経て判断されたのかをご説明ください。あわせて、道路再開、一般車両通行を認める判断に至るまでの庁内検討資料、評価資料があれば開示をお願いいたします。	
95 「折衷案」とは何と何を折衷する案なのか？また、なぜ「折衷案」の言葉にしたのか説明を求めます。	

ご意見	市の考え方
3-2 折衷案の整備効果に関するご意見(20件)	
96 折衷案の内容についてよくわからない。道路に配慮した点とか説明されていない。具体的に話してほしい。	(96～115) 弥富相生山線には、地域における入り込み交通に対する規制や対策に伴う不便・不安の解消、周辺地域における渋滞の解消、暮らしの利便性の向上、避難路としての活用や緊急車両の時間短縮などの、ネットワーク機能の向上による多面的な効果が期待されております。しかし事業着手から今日に至るまで長い時間を要しており、これまで市民の皆様は何も還元できておりません。 以上を踏まえ、弥富相生山線の折衷案は、地域にとって重要な事業として進めて行くことが必要であると考えております。
97 本事業を実施しない場合のリスク評価と、実施した場合のリスク評価を比較した資料がありますか？将来世代への責任という観点から、あらためて本事業の意義をご説明いただきたいと思います。	
98 折衷案（期待されている効果を市民の皆様に還元するための案）は公共の福祉に供する絶対必要な公益事業なのか。道路早期完成を望む住民の意見として、1.地域周辺道路の渋滞解消、2.通学路・生活道路への車両の流入と交通安全、3.救急医療・火災・地震等の緊急車両の通行、4.地域住民の利便性を期待されているが、1.2は市内の他の区と同様な対策が取られている、3.緊急時・防災の安全性は消防局の意見によれば「あれば使う」程度、緊急・防災時の機能は確保されている、4.下山畑と久方を繋いだところで、近くに公共・医療施設があるわけではない、高校・大学の通学路としての整備であれば自転車・原付バイク通学の考慮で、一般車両を通す道路は必要ない。	
99 弥富相生山線の道路は下山畑で完成で良いではないか！	
100 「渋滞緩和」「安全性向上」「利便性向上」などが示されていますが、主目的が明確ではありません。何のための道路かが不明確です。	
101 説明資料p.9 の5分短縮は、ゆとりのあるワークライフetcがされれば、森に影響を与えてまで求められているのですか？	
102 説明資料p.9 この道路を通るメリット、最大5分短縮、遠距離の目的地では全くメリット無し。依ってこの道路を造る必要性が見当たりません。名古屋市は今直ぐこの計画を中止してください。	
103 今回の資料によれば最大でも4.8分の短縮にしかならず、道路を通して地域内の道路の交通量が増え、混雑し渋滞を引き起こすので、全く意味が無いのでは。平成22年の学術報告書でも「交通の流れが変わることにより、新たな道路や交差点での渋滞発生が予想される」とある。令和2年度の学術検証懇談会資料でも「移動負担・余暇に関わる影響①」で短縮時間が最大でも1.8分であり、交通の利便性が向上しないことは明白なのでは。	

ご意見	市の考え方
104 ○交通効果の限定的さ 一般車両を通す場合の所要時間短縮は数分程度とされ、防災面での効果も限定的です。周辺の国道302号や名二環などの交通網が整備された現在、残り179m程度の道路を一般車で繋ぐ必要性は薄れていると考えます。	
105 島田橋交差点をよく走るが、街中から郊外へ向かうとき、夕方の渋滞時よく見ていると、平針方面へ行く車が多く、その車で渋滞が多い感覚がある。右折車（野並方面に向かう車）で渋滞は普通を感じ。従って、久方から菅田まで道を作っても利用者は少ないように想像するので、道路を作るメリットはあまりないと思う。野並交差点も地下鉄が徳重まで開通してから、車の利用がかなり減ったのか、渋滞がかなり軽減されている。メリットはあまり感じないので、道路をつなぐ必要なし。（今まで使った費用は無駄になるのはバカバカしいが。）	
106 一般車両、夜間の通行を制限するのであれば、一年を通じて通行止めにしてほしい。もし再開が決まるのであれば、再開には反対です。折衷案でなく、完全に再開賛成の方へ情報が偏っていると思います。	(p.16の通り)
107 渋滞対策による渋滞緩和、入り込み交通対策による走行速度の低減といった効果が得られ、以前よりも交通状況がよくなったにもかかわらず、道路事業廃止としたものを再開する意義が感じられない。	
108 こんにちは。私は相生山で生まれ育ち、相生小学校を40年ほど前に卒業したものです。市長。一度でも相生山の山中・周辺を歩いたことがありますか？私が強く訴えたいことは、通してしまえば危険な道となり要らない。久方交差点では片側1車線の道路で、渋滞・事故が起こるのは目に見えている。その久方交差点を直進で抜けても豊田工大の信号で行き止まりとなるのです。そして1日7千台もの交通量になるとの予測。相生小学校の通学路でもあり、憤りを感じずには居られません。そのうえで、この道路の必要性・安全性について市長。丁寧な説明・返答をお願いします。市長が居られませんでしたでしたがナゼ？	

ご意見	市の考え方
109 通学路・地域間連絡としての効果が極めて限定的であり、安全性の観点でも矛盾がある 折衷案では「通学路として活用できる」ことが整備効果の一つとして掲げられていますが、説明資料p.9の試算を見ると、自転車での通学時間短縮が想定されるのは昭和高校・豊田工業大学方面に限定されます。これは特定校の利用者への限定的な効果であり、「地域のつながり」の根拠として論拠に乏しいと考えます。また、整備の効果として「山根学区への入り込み交通の抑制」が挙げられており、山根学区の子どもや高齢者を守るための道路という論旨が繰り返されています。しかし、山根学区の入り込み交通を弥富相生山線へ誘導することで、今度は相生学区の通学路である久方交差点付近の交通量が増加します。ある学区の安全を守るために、別の学区の子どもたちの危険性を高めることが、公共事業として許容されるのでしょうか。	
110 道路建設反対です！天白には相生・高坂・大根・御前場と大きな住宅がありますが、どちらも高年齢化が進んでおり、交通事故の懸念が危惧されます。 さらに高年齢化が進む＝車を手放す方も増えていくと思われ、交通状況も変わっていくと思われます。工事が終わる頃。車は飛んでいるかもしれませんよ！車の台数が減っていくのに相生山に道は必要ですか？	(p.16の通り)
111 今回の資料で久方交差点の②方向のピーク時の交通量が4倍以上になると予測しているが、静かで安全な住環境が侵害され、とても許容できるものではない。緑地との境界から20m地点においても、振動や騒音が規制法の要請限度を超えないとあるが、騒音に至っては要請限度ギリギリであり、静かな環境で暮らしていた住民にとっては0から100になるようなもので、耐えられるものではない。実際、質疑応答で切実に訴えていた方もいた。上記で述べたように全体としてのQOL向上が見られないのに、地域住民のQOLを低下させてまで道路建設を進める必要があるのか。	

ご意見	市の考え方
112 道路建設は完成を見てみたいと思いますが、個人的には歩道で良いと思います。 ○説明資料p.21 久方交差点における交通量の変化【夕18時】 ・②個所において、現在でも1サイクルで通過できない。84台から356台に増えた場合はかなり渋滞してしまうため建設の意味がない。 ・②の右折と相生山からの左折が増えているということは、昭和高校前（北沢・野並）→下山畑の車（または島田から）が利用していると思われるため、説明資料p.8の島田橋付近の写真の渋滞は解消されないと考えられます。	
113 説明資料「都市計画道路弥富相生山線について」 ① 説明では「名古屋都市計画の幹線道路として、都市の骨格を形成する道路であり……」と説明していますが、弥富相生山線が完成されなければ、都市の骨格を形成できなくなりますか。お答えください。 ② この間、弥富相生山線がなくて、どのような骨格形成に重大な損害が生じていましたか。具体的な実態をお示しください。	
114 道路建設の妥当性はあるのか。1957年（S.32）の当初計画では、起点:弥富紅葉園～終点:鳴海大形山である弥富鳴海線が、周辺土地利用の変遷にともなって変更を重ね、終点を久方交差点とする現計画になったことが記録に残っています。 「名古屋都市計画の幹線街路として、都市の骨格を形成する道路であり、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、円滑な交通処理と良好な市街地環境の形成」という役割を負擔させる状況は過去のものではありませんか。計画から70年を経た今、昔の計画に固執するのではなく、これからの都市計画において「弥富相生山線」がどのような役割を果たすのか将来展望を示していただきたいと思います。	(p.16の通り)
115 令和2年度の学術検証懇談会資料では救急車および消防車の到着時間が最大でも43秒しか短縮されないとある。病院搬送時間でも最大2分しか短縮しないとあった。緊急車両の時間短縮効果はないと考えられるが、効果があると仮定した場合、ただでさえ短縮時間が短いにも関わらず一般車両を通してしまえば、緊急車両の時間短縮の効果は十分には得られないのでは。救急車に関しては、いかに応急処置を早く行うかが重要であり、到着時間が1分も短縮されないようでは効果がない。名古屋市全体として、軽症者による不適切使用を防止した方が有効的で有意義である。	

ご意見	市の考え方
3-3 自然環境を大切にしたいというご意見(36件)	
116 名古屋で数少ない自然環境の中を自然にふれあうことが元気の素となっています。一度こわしたら戻せない自然環境をぜひとも守っていただきたく思います。	(116～151) 相生山の自然を大切にしたいというお気持ちは、大変重要なものであり、本市といたしましても同じ思いであります。
117 藤前干潟が残ったことで日本の自然のシンボルになりました。相生山の自然を残すことで天白区のシンボルにひいては名古屋の、日本の、「自然」のシンボルになり得ます。広沢市長にお願いします。一度壊した自然は戻りません。だから、相生山に道路は作らないでください。お願いします。子供を育てるのは自然です。だから、自然をこわすこと=子どもをこわすことです。	これまで折衷案のとりまとめにあたり、ヒメボタルをはじめとする貴重な自然環境への影響をできるだけ抑えることができるよう検討してまいりました。その結果、地形の改変をできる限り少なくし、動植物の生息環境や水の流れの連続性を確保できるようつなぎ方として橋りょう構造を採用することとしております。
118 自然はこわれてしまうともとに戻らないので現状のまま何も触らないでほしい。	また、工事の方法についても、自然への影響を抑えることを重視し、緑地内に新たな工事用道路を設置することや大型の施工機械を地上に降ろすことなく、橋の上から施工する工法を採用することとしております。
119 日本の狭い土地の中から、緑を減らす計画は時代錯誤。自然をありのまま子孫に渡していくのが、本来のありかただと思います。この道路はなくても十分に住民はやっていけます。貴重な自然に人の手を入れず、大切にしていきましょう。	さらに、つかい方においてもヒメボタルへの影響を軽減するため、例えば繁殖期の夜間に一般車両の通行を制限するなどの対応を検討してまいります。
120 相生山緑地はヒメボタルが群生する貴重な里山です。公式資料でも、橋梁形式であっても地形改変、日照変化、風の流れの変化、施工時の影響により「一時的減少は避けられない」と認められています。一度壊れた生態系は容易に回復しません。	加えて、照明につきましても、ヒメボタルへの影響が少ないものを選ぶとともに、光の強さを抑え、光の範囲を絞るなどの工夫を取り入れることとしております。
121 貴重な自然です 一度壊したら、元には戻りません 今のまま 次の世代へ残して下さい。	今後も自然環境への影響をできる限り少なくするよう、対策手法や施工計画、環境モニタリング計画の策定について検討を進めてまいります。
122 道路工事中止。自然必要です。	
123 自然は将来の一番の財産であると思います。	
124 道より緑を残せ！車を使う年齢が高齢でしょうから、これ以上の道は必要なし。子供たちのために緑を残せ。	

ご意見	市の考え方
125 説明資料を拝見しましたが、p.9の道路整備後の影響調査ですが、整備後の時間短縮が最大5分とは…。その為に今の自然を破壊するのか？という残念な気持ちしかないです。去年ヒメボタルの時期に相生山を夜間に歩きましたが森がいつのまにか切り開きされすぎて、夜でもかなり明るく、ヒメボタルにはかなり厳しい環境になっていました。照明を配慮したものを使用するとありましたし、ヒメボタルは増加の一方とありましたが、例年より減少しているように思います。道路を通すために、その周りもかなりの大木も切り倒されています。相生山にカフェなんていないんですよ。現状維持でよろしく願いいたします。	
126 河村前市長の廃止の案件。説明会は道路を通す通さないの説明ではなく予算もついた後の通し方の説明のみとなっています。今まで作った場所の利用方法を考えたらいかがですか？道路を通すことは止める判断をお願いする。市民の”ふれあい”は道路を通すことには関係ないと思う。自然は生きた植物、土、虫から出来ている。壊れたものは元にもどらない大切なものです。説明会はもう一度質問に答えるようにしてほしい！	(p.20の通り)
127 道路はいらない。ホテルを守れ。自然を守れ。	
128 少子高齢化、地球温暖化の時代にどうしてまた道路を増やす必要があるのか疑問に思います。 さまざまな影響は軽微との説明ですが、そのリサーチそのものの信頼性にも疑問を感じます。20年前のヒメボタルの数は今の倍以上の数を見ることができました。これからは、道路を増やすのではなく、木を増やし空気をきれいにすることが大切だと思っています。3分4分の渋滞緩和よりも少しでも多くの自然を残すことが未来のためになるものだと思います。これ以上の道路は必要なく、我々の税金を使ってほしくないです。	
129 今住んでいる所は緑がなく月1回の相生山観察会に参加しています。貴重な森の中を歩くことにより元気を取り戻しています。なぜ森をこわしてまだ道路を作るのでしょうか残念でなりません。80歳になった今、木々、土の道、草花、鳥などふれあう事が出来いかに自然が大切かわしたら元にもどりませんよ。どうしてわからないのかしら？	

ご意見	市の考え方
130 名古屋市に貴重な相生山「ホタルが有名ですが」が残っている。ある程度道路が出来ている。あと少しで道路がつながる。作って完成することはお金があれば、市のトップがOKであれば出来てしまう。市長交代で急に建設話になった。本物の自然をそのまま残すのはそんなに簡単ではないですね。一度手を入れたらどんどん人口的なものが増えていく。これから先、どんなに照明、配慮しても自然には勝てない。逆に天白区として誇らしく相生山そのまま残してはどうでしょう。今の状況だけではなく100年先を見てください。2026.2鹿児島県種子島へ行きましたが美しい海岸をイメージしていましたが「有名な千座の岩屋」観光名所ですがプラスチックごみ人間が出したごみが海に打ち上げられていました。ウミガメ減少。人間が集まると必ず人間が出す少しのごみが残る。片づける清掃する担当がごみの回収費用誰が？する。観光地でない場所は自然がそのまま残った砂浜でした。ありのままの自然を残すなら道路カフェ、遊歩道は必要ない。	
131 道路夜間照明→本当に大丈夫でしょうか？ 歩道→防犯上かなり強い光 重機が一時的とは言えども絶対に生態系にダメージがないとは言えない。入口から現場まで移動がある。100-200年後の未来は誰も予測、責任が取れない。現状維持していただきたい。一度壊れたら元にもどらない（完全に）。名古屋市で唯一自然をそのまま残した山があるとアピールしてください。ホタルで有名となった相生山ですがホタルを守るだけではない山全体の生態系を守りたい。	(p.20の通り)
132 道路建設するメリットよりもデメリットの方が大きいように感じた。今回の説明会のおかげでざっくりとだけど、理解できた。車のおりやささまざまな地域改革はいいと思いますが、個人的には自然は自然のままでいてほしいと思っています。オアシスの森は学童の頃からお世話になっているのもあるためです。	
133 緑地帯として土地の買い上げにより整備している傍らから道路を通して自然を破壊するのは一貫性がありません。緑地は緑地として残すべきです。	
134 環境を守ることに行政は力を出すべき。	
135 相生山緑地（オアシスの森）の中は、本当に名古屋市内なのかと疑うほどの美しい自然が広がっています。静かで鳥の鳴き声や葉の音など美しい自然をこれからも守ってほしいです。一般車両を通すとそれらの音が消えてしまうのはではないかと心配しています。資料の数値も工事が始まるとまったく別になると思います。	

ご意見	市の考え方
I36 自然は特にヒメボタルは車のライトにも弱いことをお忘れなく。未来に自然を残すことの大切さをお忘れずに。	(p.20の通り)
I37 相生山緑地の近くに引っ越す予定があります。何学区かは分かりません。ホタルの飛ぶ時期だけ、夜、車の通行の規制をしても、生態系の中の一部としてホタルがいる訳で、ホタルを含めた自然を守ることにはならない、と思いました。	
I38 小学校で里山体験をしたり、トワイライトスクールでは相生山の中を歩いたり、夏になれば家族でカブトムシなどを捕まえに行ったりと、子ども達は相生山と関わって育っている。自然環境を壊したり、動植物が減ったりするような事業はやめて頂きたい。	
I39 相生山の雑木林は終戦直後はハゲ山だった。それが五十年以上かかって現在のよ うな緑濃い地になったと聞いています。道路を建設して五十年待つのですか？質 問した人の中に道路建設で剥いだ地面はすぐ緑に覆われると言ってもそれは全然 違う。と言う意見がありました。その通りです。そこに蔓延るのはクズや外来植 物の厄介な草花です。元々相生山に多く生えてきた植物はなかなか回復しないで しょう。道路を建設するために今ある林の一部を壊さないで欲しいです。	
I40 今でもオアシスの森を散策していて小鳥や虫の音に癒される場所と、残念だけど 野並～島田間の幹線道路からの車の音が勝るところがあります。それが新しい道 路が通ったら間近に聞こえ、振動も伝わってくることでしょう。貴重な自然環境 を壊して子孫に何を伝えるのですか？	

ご意見	市の考え方
141 ・祖父母が戦時中に疎開してきてからずっと相生山に住んでいます。名古屋の中で昔ながらの里山で長閑な環境が保たれています。姫ボタルのみでなく、キツネ、タヌキ、イタチ、ハクビシンがのびのびと活動し、ウグイス、メジロ、クワガタ、カブトムシ等々、自然豊かです。この環境をおびやかす道路建設には反対です。 ・渋滞緩和と云っても、特別な大渋滞ではありません。地下鉄桜通り線も開通しています。一部の市民の便利さや希望に物価高騰のこの時期に大切な財政を使う必要はないと思います。 ・現在でも東海通や野並から島田へ通じている道を場婚を響かせて運転する輩が毎夜多々います。又、車からのタバコの投げ捨て等も怖いことです。 ・恵まれた自然を壊してまでも強硬な事業ではないでしょうか。この意見を受け止めて頂きたいとよろしくお願いいたします。	(p.20の通り)
147 説明資料p.4の3つの案そのものが、現在の自然に手を入れ破壊する案であり間違っていないか	
143 緑区内は広い道路が少なく一車線道路が多いように思う。それ由一部の区間で道路を作ってもその先はまた渋滞。街が広がれば広がるほど不満も増える。当初よりどうにも確保できなかったのか、設計ミスなのか？素直に現状訴え、愛知万博の時のようにバス停、地下鉄まではマイカーでもよいがその先は公共交通を、と早くからすべき。自然に生かされ生きている人間がSDGsがさげばれ、危機にもせまっているのに旧態前とした行動では情けない。人間の傲慢さを悲しく思う。又、作った道路や公園は永久に市の財政、運営、管理負担を圧迫、一時は喜ばれても長い目でみれば首をしめる。今のまがが一番！！	

ご意見	市の考え方
144 相生学区に私は４３年ほど相生山住宅に住んでいます。相生山緑地がいいのは、まだ手着かずの自然や里山風景がいっぱい残っていて、静かなところですよ。昔はホタルのトンネルができるくらい乱舞していて、すごく幻想的でした。道路建設で一時ホタルが一匹も出なくなり、中断されてしばらくしてからまた少しずつ出てきましたが、あのような乱舞した光景はまだ見られません。ここ数年、初めて相生山緑地にみえホタルを見に来られた人に山の中を案内しています。けっこう遠くからも観に来られています。皆さん一同に感動して帰っていかれます。このように静かで緑もたくさんありいいところですが、道路ができると久方交差点で渋滞の可能性があります、騒音、排気ガスなど、かなり影響を受け、静かさが失われることを危惧します。説明会では交通処理能力が１．０未満だからいいとありますが、交通量が数倍にもなり、騒々しくなり排気ガスが増えるのは間違いありません。 道路建設予定地は、ホタルがたくさん飛翔している場所で、散歩していても鳥の声や風の音が聞こえ、心の安らぎを取り戻し、免疫力を高める癒しの場所にもなっています。地形的に谷なので車が通ると反響して騒音もひどくなります。車の騒音や排気ガスが立ち込めるところでは安らぎの場所にはならないし、高架式になれば景観も悪くなります。	(p.20の通り)
145 そもそも道路がなぜ必要か、名古屋市も財政的に厳しく、市の施設は駐車場も含めて値上げばかりで、そんなに財政的に厳しいのに、また地球沸騰化の時代、必要性が乏しい道路を急いで作る必要があるのか？もっと住民に説明してほしいし、市長自ら現地に来ていただき、なぜ一般車両も通すという方針に転換をしたか説明をしてほしいと思います。自然や景観は一度壊れると元には戻りません。折衷案の名のもとに一般車両を通す道路計画を再度廃止することを求めます。	

ご意見	市の考え方
146 工事再開に反対です。3月1日の説明会では、ヒメボタル始め相生山の生態系にどんな配慮をして道路を設計するか、というような説明を聞いたわけではありません。たいへん失望しました。 計画時から相当の年月が経ち、交通事情、社会状況（国際情勢も含む）も大きく変化している現在、他の事業の予算を削ってでもどうしてもこの道路を繋げる必要があるというなら、その理由、根拠が知りたいのです。説明会の内容では不十分です。 資材や人件費の高騰などで公共工事の入札不調なども珍しくない今日です。市の施設使用料の値上げや、アジア・アジアパラ競技大会の開催経費の膨張など言われているのに、今後どれだけ建設費や維持費がかかるかわからない事業に着手しても大丈夫ですか。次世代の市民にとって中途半端な「負の遺産」にならないと、本当に言えるのですか。納得できる説明を聞かせてください。未着工区間は、このままそっとしておいてほしいというのが私の希望です（本当は、都市計画審議会でも道路の廃止を決めていただきたいところですが）。	
147 名古屋市内に残された自然の相生山緑地は、今年の酷暑の中でも、相生山を歩くと2～3度温度が下がり癒されました。相生山には貴重な動植物、とりわけ全国有数のヒメボタルが群生しています。こうした自然を破壊してもいいという事ですか 回答を求めます	(p.20の通り)
148 緑区と天白区の堺、緑区ほら貝に住んでいます。今更、道路を通す必要・費用ありますか？ 昨年11月にニュースで知り愕然としました。そして年が明けてからの折衷案の説明会。周りには道路計画が再加熱していることすらまだまだ知らない人が大勢います。毎日通勤で東海通を通りますが渋滞は感じていません。朝、7:30-8:00, 夕17:30-18:00 名古屋は世界に誇る環境都市として都市道路計画を見直して、生涯道路が通らないように、森を残す再決断をしてください。迷いネコのためのペットカメラを庭に設置しています。開発のために生活を奪われ取り残された動物たち（イタチ、タヌキ、ハクビシン、アライグマ）が夜になると現れます。	
149 猛暑のさらに上の言葉を真険に探しているこの時代に天然記念物級のヒメボタルが生息する、市街地に残された緑地を壊す道路の必要性はゼロどころか大きな大きなマイナスです	

ご意見	市の考え方
150 毎朝夕に相生山南道路を使って通勤しております。地下鉄工事も済んだため、通勤時間中にも現在は不便を感じてません。また休日や春秋の頃には、相生山をいやしの里山として歩き、身体と心の健康に歩いております。16年前の道路建設中止は大変喜ばしいもので、安心して暮らしておりました。この度の再建設には大変困惑と怒りを感じています。地元のための里山という視点だけでなく、街に文字どおりのオアシスの森が備える水の循環は街のクーラーの役割ももっています。調べ直し。やりなおし。デタラメな資料にあきれる。折衷案なし。時代の逆境だと思います。	
151 道路を作りたい緑政土木局だけでなく、環境を保全する環境局も担当してほしい。コペルニクスの転回を望みます。生命誌や宇宙のことを考えると、人間は謙虚になります。この地球に生命が誕生して40億年。最後に登場した人間。なぜ、自然を破壊し続けるのでしょうか。同じホモサピエンス。お兄さん、お姉さんです。上から目線で見ているので、ドンドン道路建設に進んでしまう。「開発したい」気持ちになるのは経済優先一辺倒の思考しかできないのでしょうか。私たちの足元には宇宙が広がっています。まだ、わかっていないことが多く、徒らに、一方的に道路作りに進むことは、非常に野蛮な行為です。「コンクリートの街」を払拭して「名古屋のオアシス相生山」と全世界にアピールしたい。一度壊れた自然は戻りません。その事を各地の商業化が示しているのではありませんか。”折衷案”は自然をコントロールしようとする浅はかな考え方だと思います。子孫に残せるのは（人工的な）道路ではない。生命誕生から脈々とDNAがつないできた、かけがえのない宝物です。相生山緑地を5年間研究した論文によると、ヒメボタルだけでなく、新たな品種の生物を発見し、レッドゾーンであること、この中には準絶滅品種が含まれていること。先行研究が少なく、まだこれから続けていくことで、さらに相生山緑地の生物について深められます。地球に生命が誕生して40億年ですよ。”コンクリートの街 名古屋”に残されたあらゆる生物（人間含む）のオアシス相生山をこのままで次の世代に渡そう！環境課は含まれませんか。	(p.20の通り)

ご意見	市の考え方
3-4 折衷案の整備を要望するご意見(31件)	
152 できるだけ早く開通してください。	(152-182) 折衷案の整備にあたっては、自然環境への影響をできる限り少なくできるよう、対策手法や施工計画、重要種の保全措置や環境モニタリング計画の策定について検討を進めていく必要があると考えております。とりまとめた折衷案をできるだけ早期に実現できるよう取り組んでまいります。
153 前から計画していた事なので、できるだけ早く開通してほしいです。	
154 ようやく作って下さるのが、とてもうれしい。早く作って下さい。	
155 早期実現を求む。	
156 早期開通を望みます。	
157 1日でも早い開通を望んでいます。	
158 子供達の安全第一で道路をお願いします。何十年も願っています。	
159 様々な意見あると思いますけど、進めてもらいたいです。	
160 進めて下さい。	
161 ぜひ進めて下さい。	
162 野並抜け道になっているので、子供があぶなく、できるだけ早く作っていただきたい。	
163 弥富相生山線の経緯から、状況、折衷案や有識者の意見、自然への影響等、非常によく理解できました。抜け道として使用される山根学区の安全性を思うと、通して行くべきかと思いました。	
164 4年ほど前に意見交換会に出席しましたが、今回はお互いの意見を尊重しており、とてもいいと思います。	
165 道路建設賛成です。道路建設進めて下さい。	
166 最初に私の基本的な立場は、弥富相生山線の第3案での工事再開に賛成です。	
167 折衷案に賛成です。早急に工事再開と開通を望みます。	
168 折衷案に賛成します。	
169 道路造ってほしい人は、いつか必ずできると思っているのですが、出席していません。選挙していただきたい。もう決まっているならいいけど！命がない。早く造っていただきたい。	
170 道路工事早期実現してください。理由：山火事等の緊急車両の進入、消火栓の設置、ヒメボタルは関係ない。	
171 一刻も早く開通してほしいです。60年以上前から計画があったので土地を購入しました。議会で決定した事なのでぜひとも早く通してほしいです。	
172 おおむね良いと思う。	

ご意見	市の考え方
173 基本的には賛成です	
174 資料作成及びご説明いただき、ありがとうございました。事業の達成には多くの年月と費用が必要となります。放置することの保存管理費を早くなくすためにも、スケジュール通りに実施・完了することを期待します。	
175 私は弥富相生山線を一日も早く開通してほしいと願っているものです。相生山二子池側を通る道路は、入り込みの車が多く、しかも乱暴な運転の車が多く、もっとも危ない道路になっています。側石が他では見たことないほどタイヤがすれて黒くなっているのを見ればわかると思います。しかも通学路にもなっており、年寄や子供の自転車も通ります。ヒメボタルの心配をする人もいるようですが、名古屋城のお堀のヒメボタルの例もあり、道路の開通よりも生息地に人が入り、環境をこわさなければ問題ないと思われます。一日も早い開通にむけてがんばって下さい。	
176 道路工事再開ありがとうございます。 ・いろいろ意見はあろうかと思いますが、一般市道として誰もが利用できる道となる事に大賛成です。がんばって早期に完成してください。 ・そもそも前市長がと突然工事をストップした事は、地元にも何も相談なく一部の人達の意見のみで判断した事に問題があったと思う。 ・我々地元民のような、ひかえめの多くの声（声なき声）をしっかりと受け止めていただきたい。 ・社会的状況がどう変わるかわかりません。早期着工、早期完成を願います。 ・今後おこりうる問題点①費用②事故③希少動物の出現（日本カモシカ、木曽川下流のコウノトリ④違法飼育動物の放置等、ご配慮をお願いします。	(p.28の通り)
177 開通を願う。広沢市長との約束をしました。	
178 ようやく工事再開と聞いて喜んでいる。我々の住居周辺は抜け道に使用されており、特に朝、夕方は通勤の車が多く、通学の子供も多く、大変危険である。是非、早急に工事再開されることを要望する。	
179 道路必ず作ってください。子供たちの通学時間が重なり、子供たちはとても恐怖を感じています。進入禁止も守らず、制限速度も守らない。そんな車が子供の横を猛スピードで走っていきます。あと、災害が起きた時、だれが野並、菅田、保呂の人たちの命を守るのでしょうか。いち早く高台に逃げれる道を早く作って下さい。	

ご意見	市の考え方
180 私は賛成40%反対60%の立場です。そもそも道路は必要ないと考えていました。この地域に32年前に引っ越してきたのも自然豊かな環境を望んだからです。地域が道路工事をめぐって賛成・反対でぎくしゃくしている気がします。折衷案を採用しての工事なら反対派の30～50%の人は悪くないと感じるのではないのでしょうか。「賛成派+反対派の中の柔軟性のある人達」でより多くの人が工事再開に納得すると思います。説明資料p.4にある第3案をうまく活用して税金をかけただけある素敵な道路を造ってください。よろしくお願いします。	
181 近隣の住民ですが、道路建設（折衷案）を早く進めて欲しいです。理由は以下の通りです。 ・野並交差点北東部の住宅街への通り抜けが非常に多い ・通学路でもあるため、とても危ない ・朝、夕方の時間は住宅街の交差点で徐行もしない車も多い ・事故もたまにあり、来ている警察と話しても、事故は多いと聞く（警察では報告する以外、何もできないとのこと） ・事故が多いと分かっており、出来ることがあるのに進めないのは間違っている ・人の安全＞ホタル、自然（100点は取れない） ・道路がないことによる、渋滞による公害の影響も考慮すべき ・自然があった場所に家を建てて、車に乗って生活している人も多い？ ・この議論にお金と時間はかけずに、もっと効率的に自然は別の場所で守るべき ・この議論中に、交通事故で人が亡くなったらどうする？ ※通り抜けの状況は、調査に多額のお金を掛けなくても、数日間ビデオなどで複数実定点観測していただければすぐにわかると思います。	(p.28の通り)

ご意見	市の考え方
182 弥富相生山線の工事は既に80%進捗していますので完成した方が良いと思います。自宅前も朝夕のラッシュ時は、信号で長い車列が発生するようになりました。弥富相生山線が完成するのを楽しみにしています。 ヒメボタルの件ですが、動物写真家小原玲さんの本「ほたるの伝言」を見て、「名古屋のヒメボタルは、不思議と、深夜の1時頃ぐらいに一番多く光ると知り、昨年5月の新月（朔）の午前1時に自宅から徒歩5分で行ける、もみじ谷の入口に行ってきました。入口はまっ暗でしたが、中でヒメボタルが、白い強い光を発しながら乱舞していました。とても感動しました。以前は夜9時頃オアシスの森の梅林など見えていましたが、全く感動が違います。月の光が全くない暗黒の午前1時頃に行くのをおすすめします。2026年の暦を見ますと、今年の5月17日（日）と6月15日（月）が、共に新月（朔）です。 弥富相生山線が完成したら、5月～6月の夜間だけでも車のみ通行止にすると、ヒメボタルの繁殖に良いと思います。	(p.28の通り)

ご意見	市の考え方
3-5 折衷案の費用対効果に関するご意見(10件)	
183 建設費に関しては、現状では回答できないということであるが、材料費・人件費の高騰や、昨今の政情不安から、他の地域の大規模事業から考えても当初予想の2.5～3倍はかかるものと思われる。これに関しては財政問題で、住民税減税はできないとしながら、賛否両論であり、しかも名古屋市の西部や北部の人にはほぼ恩恵のない道路建設に税金が投入される理由は？	(183～192) 国土交通省の道路事業などにおいては、道路整備に伴う効果を便益として金銭的価値に換算し、事業費で割った費用便益比をもとに事業評価することがありますが、弥富相生山線に期待される多面的な効果を便益として換算する手法は確立されておらず、費用便益比をもとに本事業を評価することは適切ではないと考えております。事業費については、自然環境への配慮対策など必要な費用は確保しつつも、コスト意識を持ちながら事業推進に向けて取り組んでいきます。
184 車社会は明らかに変容しています 新しい道路など不要です。なぜ大金を使ってまで道路が必要ですか 市の予算の使い方間違っています。	
185 財政制約がある中で、・本事業の総事業費・これまでの執行額 を具体的にお示しください。 その上で、本事業は市内インフラ整備の中で何番目の優先順位と位置づけられているのか、他事業との比較資料をご掲示ください。また費用便益比(B/C:ベネフィットコスト)はいくつと算定されていますか。算定に用いた交通量推計の前提条件もお示しください。	
186 私の主張目的は、「緑は未来の子どもたちに残さなければならない大切な財産です」 この次世代から見る視点で社会を捉え都市公園としての相生山緑地の目標を「人と自然が共生(相利共生)する相生山の森」を守ることです。この目的と目標は地域緑化制度の緑のまちづくりについてに表記され、相生山緑地の基本計画の素案の概念とは私と共通認識です。 しかし弥富相生山線の折衷案は「期待されている効果を市民に還元する案」と説明されましたが、相生山緑地にはすでに生態系機能(大気、気候調整や水・嵐等自然災害緩衝機能)効果が存在しています。その生態系機能効果を破壊してまで、事業費115億円以上かけて道路計画(一般車輛を通す)再開する方針は、費用対効果、公益事業として十分に値するのでしょうか。	
187 多額の公費を投じるにも関わらず、誰のための道路か、どのような効果があるのかが明確に示されていません。	
188 地域住民の理解を得られていないのに、測量や地質調査に4000万もの税金を使うことはやめて頂きたい。	

ご意見	市の考え方
189 今回道路建設の費用および、建設後の維持費についての回答がなかったが、同じ税金を投入するのであれば、天白川を越えるための渋滞や桜山の踏切による渋滞緩和対策に使用した方が、費用対効果が高いのでは。	
190 ○費用対効果が合理的な水準にない 説明資料p.9に示された整備効果として、弥富相生山線の開通による移動時間の短縮は最小0.4分から最大4.8分とされています。減税が見送られ、市民の財政的負担が増している現状において、この程度の時間短縮効果のために相生山緑地に不可逆的な工事を施し、膨大な公費を投入することの合理性が資料からは読み取れません。 加えて、整備の総費用が今回の資料に明示されていないことも問題です。市民が費用対効果を判断できる情報が提示されないまま説明会を開催し意見を求めることは、実質的な説明責任を果たしているとは言えません。	(p.32の通り)
191 折衷案はたしかによく考えられていると思うが、そのための多額の予算がかかることを思えば、他に使うべきことがあるのではないか？	
192 たとえ「折衷案」を進めるとしても、今急いでやる必要があるとはとても思えません。市長は、予算がないとして、選挙公約の市民税の減税も、敬老パスの減額も投げ捨てました。選挙公約にはなかったこの事業を急ぐ理由が分かりません。お教えてください。	

ご意見	市の考え方
3-6 折衷案の事業費に関するご意見(19件)	
193 今後どれだけの費用が示されていないのでそれは出すべきではないでしょうか。	(193~202) 折衷案の整備に必要となる事業費については、令和8年度から行う詳細設計業務において算出してまいります。
194 かなりのお金がかかるようになると思います。今の段階でわからないという説明でしたが、赤字財政で大変だと思います。今わかる範囲で説明できないとおかしいと思います。	
195 近年の建設資材・労務費の高騰に基づいた新しい概算費用が示されておらず、本事業の継続の妥当性を判断できません。	
196 道路を作るのに一万円札が何枚いりますか。なんで道路を作るんですか。車が通ると歩きにくなります。道路を通すと虫も鳥もいなくなります。道路を作ると排気ガスが出ていい空気がわるい空気になります。	
197 第3案の道路開設で必要となる工期と費用を概算でも示してください。そうでないと賛否の意見を個人としてまとめることができません。第1, 2, 3案を比較して示していただきたい。	
198 かなり予算がふくらむので問題になりそう	
199 全体事業費は約36億円で、執行済みが約29億円との説明がありました。残額が9億円程度ということになりますが、現時点でも、9億円程度でご提示された「折衷案」は完了できるのでしょうか。現時点での費用の概算が分かれば、お示ください。	
200 説明資料p.1にCOP10が名古屋で開催され、前河村市長が生態系やCO2削減のため世界の相生山緑地構想のため、都市計画道路廃止を決意された時点、全体事業費は、現時点でも変わっていませんでしょうか。	
201 全体事業費は約36億円、執行済額は約29億円となっています。折衷案の事業費は残額の中で行うべきですが、現段階での費用概算を出し、可能なのか示してください。	

ご意見	市の考え方
202 ○これからいったいいくらかかるのですか。 「費用は今後調査して設計しないと分からない」、こんな説明で税金を払っている市民が納得できるはずがないでしょう。【環境に配慮した折衷案で道路を作ろうとすれば莫大な費用がかかります、これからの時代はかつてのように利便性で開発を進めればいいというものではありません、さてどうしたものでしょう、みなさんからの税金をどう使えばいいのでしょうか】と問いかける姿勢こそが行政に問われているのではないのでしょうか。 昨今の世界情勢は、ますます先が不透明。私たちのいのちと暮らしを守るには行政の役割が重要さを増しています。私たちの信頼に応えてください。 計画があるから何かなんでも実施する、市民は理解し従ってくれば良いという関係の時代は終わったのではないのでしょうか。	(p.34の通り)
203 相生山線の工事費用が浮けば、現在天白区内で陥没しそうな道の修繕に使用できますよ（かなりありますよ！お調べください）	弥富相生山線の折衷案は、地域にとって重要な事業として進めて行くことが必要であると考えております。本市行政において必要な各施策に対しましては、引き続き適切な予算執行及び本市管理道路の適切な維持管理に努めてまいります。 なお、道路照明のLED化につきましては、令和8年度中におおむね完了する予定です。
204 これからたくさんの不備がでてくるであろう、今ある道路やインフラの整備にお金を使っていくべきであると思います。	
205 たとえ「折衷案」を進めるとしても、そのようなお金があるのであれば、まず街路灯のLED化を進めるべきではないでしょうか。街路灯のLED化の進行状況、今後の予定、LED化に必要な予算、LED化により削減される電気代（1年間）をお示しください。カーボンニュートラル2030まで待ったなしです。緑政土木局としては、CNは知ったことではないとお考えなのではないでしょうか。	
206 道路建設ありきの折衷案はおかしい。 これからを考える時、新しい道路を建設するより今ある道路を修理しながら大事に使っていくことの方が良いです。現在水道管を取り替える工事があちこちで行われています。そういう事が最優先されるべきです。	(206～211) 弥富相生山線の折衷案は、地域にとって重要な事業として進めて行くことが必要であると考えております。本市行政において必要な各施策に対しましては、引き続き適切な予算執行に努めてまいります。
207 道路建設予算より、子供に対する福祉施設等、他に有効な使い道があると思います。予算履行の優先順位を見直すべきと考えます。道路完成はしなくても今の生活に支障はありません。障害を持つ子供のリハビリセンター等に使ってほしい。	
208 他に使うべきところがあるように思います。子どもたちや未来の子どもたちのために使う方がよいのでは。新たな道路は必要ないと思いました。また、自然は将来の一番の財産であると思います。	

ご意見	市の考え方
209 本当に貴重な里山です。名古屋市の大きな財産ですので、便利に負けないでそのまの姿で未来につなげていただきたい。相生山に入れば誰でもわかると思いますが、空気が一変します。それを沢山の人に体験してほしいです。莫大な税金を使うのですから、もっと必要なところへまわすべきです。	(p.35の通り)
210 私の自宅前は抜け道になっています。一時停止になっていますが、守る車は少ないです。でもそういった車は相生山の道路ができてそこを通ることは少ないと思われます。道路ができて危険が減ることはないです。できるだけ配慮すると言っていますが、工事をする事で、確実に自然は壊されます。なくなった自然は戻りません。このままの状態が市民が自然を楽しめるようにするべきです。環境に配慮する工事をして車を通れば影響があります。資料では通行する車の台数は少ないのではないかと思います。では、その少ない車のために、何億ものお金を使うのですか？アジア競技のために市の予算が少なくなっていて、保育園の予算が削られています。未来担う子供たちにお金を使ってほしい。	
211 道路を作るのをやめてください。税金の無駄遣いをしないで。ニュースでも病院の手袋が不足していると流れており、社会の末端で暮らす私たちも日用品の値上がりで困っている。無駄遣いをやめてそういうところに充てるべきだ。	

ご意見	市の考え方
3-7 環境施策との整合に関するご意見(12件)	
212 本事業が生物多様性関連法令及び市の地域戦略との整合性をどのように確保しているのかお示してください。	(212~223) 本市の環境施策につきましては、第4次名古屋市環境基本計画の「快適な都市環境と自然が調和したまち」との方針に従い取り組んでいるところです。折衷案では、「自然環境と人の暮らしが共生する相生山のみち」を目指していることから、この取り組みは本市の各種環境施策に即したものと考えております。
213 「名古屋市内の生物多様性重要エリア」が名古屋により指定されているのをご存じですか？相生山は全域が「重要エリア」に含まれます。そのような重要な場所を「愛知ミディゲーション」の第1に取るべき措置である「回避」を検討せず、「橋にするので、ホテルに影響はない」と第2の措置「最小化」に進んだのは、名古屋市。愛知県の決めたことを自らくつがえしています。現在、名古屋の緑は「なるべく」守るものではない。残りわずかな緑を分断して道路を作るのは時代遅れ。	弥富相生山線ではこれまでに学識者を構成員とする「環境に配慮した道づくり専門家会」を設置し、植物や動物の生息状況調査結果等をもとに自然環境に配慮した線形や構造について検討したほか、影響を与えた自然をできるだけ回復させる手法について議論を重ね、自然環境に対する配慮事項や保全のためのすすめ方についての提言書を頂き、その提言書をもとに環境に配慮した形で都市計画変更を行っております。
214 名古屋市は「緑のまちづくり」「地球温暖化対策」「生物多様性保全」「水の環境復活プラン」などの優れた環境政策を実施していますが、本事業はこれらと明確に矛盾しています。	また、市民のみなさまと協働して、動植物の生息状況調査や地下水位の観測などの環境調査のほか、自然環境への影響を抑えるための施工計画や保全の進め方についての議論・検討を重ねて工事を進めると共に、モニタリング調査を行っており、現在もヒメボタル飛翔数調査についてモニタリング調査を継続しております。(つづく)
215 弥富相生山は名古屋に残された自然の森です。「弥富相生山線の都市計画道路」の建設の計画は、今日の、地球温暖化問題を見通して計画されたものでしたか。説明下さい。	
216 名古屋市環境基本条例2050の環境都市ビジョンを掲げている市政や名古屋市役所環境行動2050に基づく職員の姿勢としてコンプライアンス体制が守られているのかご説明願います。	
217 ・道路公害対策基本法（※1.大気汚染 2.水質汚染 3.土壌汚染 4.騒音 5.振動 6.地盤沈下 7.悪臭 8.外来種の持ち込み 9.産業廃棄物の不法投棄 10.化学溶剤の持ち込み 11.貴重植物の持ち出し）	

ご意見	市の考え方
218 名古屋市は、政令指定都市の中で率先して自然環境に良いことをした、と国際社会から認められています。（部署は、違うかも知れませんが、）今回の工事再開を受けて調べ知り、下記の行動を取った名古屋市を誇らしく思いました。 2009年相生山の工事を中断、2010年日本が批准している生物多様性条約の国際会議COP10を名古屋で開催。「愛知目標」を採択。「愛知目標」は、2030年までの生物多様性条約の目標である、「昆明-モントリオール生物多様性枠組」に引き継がれています。 2023年、政令指定都市として初の「なごやネイチャーポジティブ宣言」をしました。日本の生物多様性国家戦略においても、2030年に向けた目標として位置づけられ、世界の新たな潮流となっている。 2025年、名古屋市は、ゴミ処分場を藤前干潟に作らなかった事により、政令指定都市として初めてラムサール条約湿地都市に認定された。 2026年、国際大会であるアジ・パラ大会が開催予定。国内外から多くの人が、この名古屋に来ます。 名古屋市の違う部署や、前市長のもと行われたことかも知れませんが、上記、名古屋市の行いに逆行する様な事業を望みません。 そして、広沢市長や市議会議員、名古屋市職員の皆さんは、公務員ですよ。 憲法99条：公務員は、憲法を尊重し擁護する義務を負う 憲法98条2項：日本が締結した条約は、これを誠実に守らなければいけないとあります。そこで、質問です。憲法での決まり事を、誠実に守らなければいけない方々が、主導し工事を再開すること、条約を軽視することが、国際社会に向けてどのような発信となると考えているのか、お答えください。 国際大会を控えている名古屋市にとって、とても重要なことだと考えています。 引き続きよろしく願いいたします。	（つづき）このほか、ヒメボタルの幼虫やエサとなる陸産貝類についても調査を実施しております。 折衷案の検討では、これまでの調査により得られた資料をもとに、環境に与える影響について動物、植物、水環境、景観などの項目ごと評価を行い、その結果も踏まえながら取りまとめを行っております。 今後は整備に伴う重要種の保全措置や環境モニタリング計画の策定について検討を行う予定としております。

ご意見	市の考え方
219 折衷案に反対です。相生山に道路を通すことに反対します。 広沢市長の工事再開の発言の撤回を求めます。 名古屋市の「名古屋市内の生物多様性上重要なエリア」のホームページによれば、相生山はすっぽりと重要エリアに入っています。その重要なエリアに、「愛知ミディゲーション」によれば、まず第一に取るべき「回避」の行動（道路を建設しないこと）を取らずに、一足飛びに「最小化」（環境に配慮した道路にする）に進むことは、名古屋市が、愛知県の指針に反していることとなります。配布資料は、「道路を作っても」、「環境への影響は少ない」と導くための恣意的な分析と非論理的な推論となっています。 藤前干潟の時と全く同じです。	
220 「2025 年の7 月、藤前干潟における保全活動や環境教育の取り組みが世界的に認められ、本市はラムサール条約湿地都市として認証されました。」「。健全な環境が失われれば、私たちの生活の質や心身の健康、安心して暮らせる日常も失われてしまいます。逆に、環境が守られ、自然と共に暮らす社会は、人々の生活の質を高め、心と体を健やかにし、幸せ(ウェルビーイング) につながります。」 「2025 年7 月、本市はラムサール条約湿地都市認証制度に基づく「湿地都市」に認証されました。この認証は、ラムサール条約の決議に基づき、湿地の保全・再生、管理への地域関係者の参加、普及啓発、環境教育などの推進に関する国際基準を満たす自治体に対して与えられるものです。」以上は前にも述べた「なごや環境学習プラン2030（案）」の記述です。名古屋市は、藤前干潟以外の湿地も保全のため努力すべきですが、その御認識はありますでしょうか。	(p.37～38の通り)

ご意見	市の考え方
221 ○「つなぐ」「まもる」「ふれあう」の欺瞞性 「つなぐ」は地域とのつながりとしていますが、道路建設をめぐる意見の違いを強引に収束させる手法は地域に亀裂を残すものです。また「つなぐ」は道路の未着工部分をつなぐとも受けとらせ、「つくってしまったものを中断して放置するのは勿体ない」という思いを助長させることによって、人びとの自由な思考を失わせるものです。 「まもる」は市民の安心・安全の確保としていますが、自然環境を守ることなくして人びとの安心・安全は守れません。この道路が計画され着工された時期に比べて、世界の認識は発展しています。生態系の捉え方、ネイチャーポジティブといった考え方、名古屋市の理性が遅れてはいませんか。	(p.37～38の通り)
222 相生山緑地は名古屋市が生物多様性重要エリアと位置付けているエリアです。下記内容と反する工事再開は、納得致しかねます。再考をお願いいたします。 ー以下、名古屋市公式サイトー 名古屋市内に生物多様性重要エリアマップ なごや生きもののマップ <本マップの趣旨> ネイチャーポジティブの実現に向け、開発等における事業者の自主的な生物多様性への配慮を促すため、名古屋市内の生物多様性保全上の重要なエリアを可視化したマップを作成しました。	

ご意見	市の考え方
223 ○緑地に関する新たな対策が検討されていない。 1.生物多様性対策 ・生物多様性国家戦略(2023~2030)環境省 ◎本戦略 4.生物多様性の損失要因 下記四つの危機を引き起こす社会の価値と行動を変えなければならない、生物多様性は主流化されていない状況。人間の安全保障である自然資本を守り活用することが今を生きる我々の責任である。 ①第1の危機(開発など人間活動による危機) ②第2の危機(自然に対する働きかけの縮小による危機) ③第3の危機(人間により持ち込まれたものによる危機) ④第4の危機(地球環境の変化による危機) 2.地球温暖化対策 ・地球温暖化対策推進大綱(H13.3.30) ◎京都議定書の温暖効果ガス6%削減締結 - 自動車交通対策として環境負荷の小さい交通体系の構築 - 都市緑化策の推進と自家乗用車から公共交通機関への利用転換 3.ヒートアイランド対策 ・規制改革推進3カ年計画(H14.3.29)内閣省 ◎都市のヒートアイランド現象の解消大綱の策定	(p.37~38の通り)

ご意見	市の考え方
3-8 つかい方に関するご意見(17件)	
224 相生山緑地の市民への利用について、工夫は一部有効だと思うが、一般車両の通行は反対です。久方に数多くの車流入は環境、住みやすい街づくりに害がある。道路を作れば、利用し、車の流入増につながる。	ご意見として承ります。一般車両の通行に伴う対策につきましては、令和8年度から行う詳細設計業務において必要に応じて検討してまいります。
225 満員の参加者で関心の高さを実感しました。また分厚い資料はもっと早くから議論に活用されていたら、と思いました。私自身双子池の東側に60年近く住み続け健康と心の癒やしを相生山から受けてきました。かけがえのない貴重な自然が壊されるのは残念です。森はかなり工事で分断され、みっともないから早く工事を進めてほしい。しかし、以下の理由で車だけは通さないでほしいです。 ・高齢化で車を運転する人口、住民そのものも減少していく。2, 30年前は確かにひどい渋滞を島田橋通過に経験した。しかし、現在は昔ほどの渋滞はない。今後車道建設に多額の予算を使うのは無駄です。 ・自然破壊の心配 ヒメボタルは工事中断で増えたのがいい証拠です。車の流入による排ガス、道路入り口・出口周辺の渋滞も心配です。名鉄が桜本町の踏切を高架にしない限り渋滞はどこかに移動するだけだと思います。	
226 整備する場合は、一般車両ではなく緊急車両の通行確保などの用途を限定すべきです。	
227 基本的に建設反対です。 どうしても建設する場合は次のことを検討していただきたいです。 ・下山畑－久方口の間は駐停車禁止にする ・山林火災を防ぐため、タバコのポイ捨て対策をする ・暴走運転や騒音運転の対策をする ・事故の際、AIで迅速に通報・通行止めできるようにする	
228 個人的には相生山に道路は必要ないと思うし、貴重な相生山の自然や森を今後も大切に残して欲しい。 どうしても道が必要ならば、第3案で、一般車両は渋滞解消の為なら平日6：00－20：00の間のみ、休日・時間外は緊急車両のみ、必要最低限の車の通過とすべきだと思います。周囲の心配や環境保全の為ご検討下さい。	

ご意見	市の考え方
229 一般車両というのは、乗用車のみで大型車は特殊車両に入るのか。	折衷案における「一般車両」は、道路構造令において普通自動車と位置付ける車両を想定しており、一般的な乗用車や貨物車両が該当します。 ご意見として承ります。引き続き折衷案の実現に向け検討を進めてまいります。
230 一般車の定義についても明らかではない。大型トラック（IナンバーやQナンバー）が通る通らないでも、ずいぶん違うと考える。	
231 5月6月通行を止める必要か？救急車の通行が必要か。変わるのか？	
232 説明資料p.12 ヒメボタルへの配慮方法として、検討されているとのことですが、5月、6月の夜間通行の抑制というのは、現実的に可能な方法とお考えでしょうか。「適用方法の検討」だけして、結論はやらないということではないですか。お考えの具体策をお示してください。	
233 ○ヒメボタルへの配慮として、5・6月の夜間通行を規制することが書かれていますが、どのように実施するのですか。また繁殖期だけ配慮ができればホタルには影響がないのですか。	
234 ○夜間通行規制の実効性・実現可能性が不確かである 資料p.12には「ヒメボタルの繁殖期（5～6月）の夜間の通行を抑制する方法等の検討」とあります。聞くとところによると、深夜0～3時頃を対象とした規制が想定されているとのことですが、実現にあたっては警察との協議が前提とされており、確実な実施が担保されていません。 私自身も毎年蛍を見に行っていますが、相生山のヒメボタルが飛び交う様子は、都市の中に残された替えのきかない自然の姿です。数値では伝わらないこの価値を、ぜひ実際に現地で確認していただいた上で判断されることを求めます。	ご意見として承ります。なおバス路線の検討につきましては、ご要望として関係部局と共有を図ってまいります。 ご意見として承ります。
235 道路開通後にバスの通行も検討してほしい。菅田周辺の交通事情がよくない。高針大高線の野並駅～植田駅へのアクセスが良くないので、島田以外のバスの通り道を活かしてほしい。結果的に渋滞も減ると思う。	
236 バス路線を通してほしい（夕刻の島田橋の渋滞を回避できるように。遅延が多い）	
237 電気自動車専用とかの対策で大気汚染は改善できると思う。	

ご意見	市の考え方
238 昭和63年に大高緑地で発生したような事件を防ぐため、日没後は、一般車も歩行者も通行すべきでない。 また、名古屋市は自動車盗難ワーストワンであるが、住宅街から港方面への大通りまで人目につかず出られる道路を建設すれば、自動車盗難を助長することになる。 不法投棄の面からも道路建設するべきでない。	ご意見として承ります。必要に応じて対策を講じてまいります。
239 質疑応答でもあったように、市内で夕方から夜中にかけて暴走行為がみられ、久方の交差点から相生山までの道でも見られる。治安や安全性の面から、夕方以降は一般車を通すべきではない。夜中に入り込んだ者らによる迷惑行為もあったとの話からも、日没後は歩行者も含めて完全に侵入出来なくする対策が必要。	
240 道路建設により不利益を被る地域住民からの、交通量が増えることによる安全面や住環境の悪化、防犯面の心配をする声が全く考慮されていない。	

ご意見	市の考え方
3-9 つなぎ方に関するご意見(3件)	
241 生態系、特に移動能力が極めて低い小型貝類への「分断」による影響は、道路建設の計画において非常に重要な視点です。以下の小型貝類への影響に関する論点を整理し、背景技術を含めて検討して欲しい。 1. エッジ効果（縁辺効果）の具体化 道路が建設されると、森林の内部に「縁（ふち）」の部分が生まれます。 ・乾燥化: 道路のコンクリートやアスファルトは日光を吸収しやすく、周囲の気温を上げ、乾燥させます。小型貝類は保湿された土壌や腐植土を好むため、生息地が縮小します。 ・光の変化: 明るさを好まない種にとって、道路の照明や開けた空間は移動を阻害する要因になります。 2. 遺伝的浮動と「劣化」のメカニズム 道路を物理的な障壁として分断されると、南北の個体群の間で交流がなくなります。* 近親交配の増加: 集団のサイズが小さくなると、近親交配が増え、有害な遺伝的変異が固定化されやすくなります。* 環境変化への脆弱性: 遺伝的多様性が失われることで、病気や気温変化に対する適応能力が低下し、長期的に絶滅リスクが高まります。	折衷案では、地形の改変をできる限り少なくし、動植物の生息環境や水の流れの連続性を確保できるようにつなぎ方として橋りょう構造を採用することとしております。 また、工事の方法についても、自然への影響を抑えることを重視し、緑地内に新たな工事用道路を設置することや大型の施工機械を地上に降ろすことなく、橋の上から施工する工法を採用することとしております。
242 メタルロード工法での道路は立体ラーメンプレハブ栈道橋、耐震強度レベルⅡを有すると表記してあるが、柱脚部を地中梁で連結されていないため、地震による地盤のすべり・沈下に対応しきれていない、防災機能としての道路として実際機能するか検証が必要な工法構造。(レベルⅡは震度6弱以上)	令和8年度から行う詳細設計業務において、道路橋示方書に準拠して検討を進めてまいります。
243 橋りょう構造（第3案）の耐震性が示されていない。環境影響評価上は最も影響が小さいとして推奨される第3案（橋りょう案）ですが、南海トラフ地震の発生が現実的な脅威として想定される中、その構造物の耐震性能についての検証が資料に示されていません。「緊急時の避難路・緊急車両通路として機能する」ことが整備効果の主な根拠の一つとされているにもかかわらず、大規模地震時にその機能が果たせるかどうか不明では、前提が成立しません。防災機能を謳うのであれば、耐震設計の水準を示すことは当然、説明責任があります。	

ご意見	市の考え方
3-10 水害に関するご意見(3件)	
244 大雨の時、道路が川となって野並地区に流入するのではないかな。	弥富相生山線ではその整備に伴う雨水流出の増加に対し、概ね30年に一回程度発生しうる降雨を対象とした雨水流出抑制施設として、約1,000m3の貯留施設を既に整備しております。
245 道路建設により雨水の浸透量や蒸散量が減るが、そのことが豪雨時の水害を助長させることに繋がることはないのか。	
246 相生山緑地の生態系サービスで雨水流出抑制効果を記述しました、天白川流域は10年から30年間隔で洪水災害が生じています、道路計画につながる下山畑から菅田橋の区間も洪水による浸水が予測されます、道路計画による流出抑制は十分に対策されていますか、近年の線状降水帯降雨で1日で800mmの降雨も発生しています、菅田・笹原町の住民に道路による雨水流出について十分説明されていません、再度の住民説明を求めます。	
3-11 ごみ・火災に関するご意見(6件)	
247 道路は防火・ごみの散乱に対応する対策のある道路を作ってください。	ご意見として承ります、必要に応じて適切な対策を講じてまいります。
248 近年の山林火災の多さを考え水道局と協力して消火栓を取り付けてほしい。	
249 ゴミの問題。久方からの渋滞の車のごみのポイ捨てをする可能性がある。相生口より西である場合は、たばこのポイ捨ては山火事を発生させる可能性も捨てきれない。ごみのポイ捨てはなんとかしてほしい！	
250 ゴミの投げ捨ての心配（ペットボトル・空き缶・家電・自転車・バイク等）。	
251 名古屋市内で歩きたばこや車からの吸い殻のポイ捨てを見るが、道路を通すことにより人災による火災の危険性が高まる。	
252 森林火災の発見が早くできるとは思いますが、この広さではあまり意味がない気がします。禁煙区域にすべきです。それより防災訓練とか防火装置の設置を考えた方が良いでしょう。	

ご意見	市の考え方
3-12 避難路に関するご意見(7件)	
253 説明資料p.10 徒歩避難であれば現状と変わらないのでは？	弥富相生山線には、震災時や水害時における避難や円滑な緊急車両の通行経路の確保、車両の進入による消火活動のための選択肢を広げる効果や林野火災に対して消火活動による延焼遮断効果が期待される防災道路としての位置づけがなされております。また、相生山緑地は広域避難地として位置付けられております。
254 災害時の避難に道路を使用するのはどんな形で考えているのか？車を使うのは救急車両のみですよね。よく意味が分からなかった。もう一回説明が必要。	
255 防災機能について、災害時はどこへ避難することなのか。	
256 東日本大震災によって早めの避難が世間一般に意識されるようになった。また、野並学区の災害時の避難場所は野並の小中高校・コミュニティセンターとなっているが、天白川決壊時には避難場所として機能しないということか。天白川決壊時の避難路の選択肢が広がると説明していたが、天白川が決壊するような豪雨時や台風時に山の中の道を避難路とするのは、土砂災害等の面から適切なのか。もし、避難路として道路が必要であるとするならば、徒歩や自転車で通れる遊歩道だけで十分ではないのか。	
257 説明資料p.10 浸水想定区域から避難所までの移動時間です。北側、南側それぞれ有りますが相生山緑地内にも車道はあります。それより浸水場所から久方迄行く必要が有りますか？	
258 現状で園路として使われている道があります。周辺住宅地から相生山緑地への非難時に、なぜこの道を使うことを想定しないのですか。また、現地の地形は急峻ではなく、植生はコナラ・アベマキの雑木林であり樹林の中を歩行することも十分可能です。 道路があっても災害時には必ずしも有効ではないことは最近の大災害でも実証済みのはず。 仮に車両による避難を想定するとしても、一時避難時に通り抜けする必要は無いのではないのでしょうか。 さらに、高針大高線まで上がればハザードマップによる浸水域から逃れられるにもかかわらず、なぜ緑地を通過する道路が必要なのか。	
259 説明資料p.7 「折衷案の修正」として＜防災機能＞に災害時の避難路、緊急車両の時間の短縮とありますが、相生山緑地は避難施設となっていないませんか？防災拠点としての位置づけではありませんか？お答えください。また、この防災拠点において「災害時の避難路、緊急車両の時間の短縮」がなぜ防災機能なのか？その理由を説明ください。	

ご意見	市の考え方
3-13 その他(16件)	
260 学術検証委員会では入り込み対策はゾーン規制して対応する他ない。との意見でした。つまり、道路と入り込み対策はあまり関係がない。ということです。そうなると、道路建設の理由が希薄となります。前市長の、道路廃止表明をくつがえす理由が不明です。学術検証委員会の意見の形成プロセスを公開してください。動画ではなく、文書を公開して下さい。新しい道路の「誘発交通」は考慮していますか？	学術検証委員会につきましては、市の公式ウェブサイトにてご確認ください。【※3】
261 名古屋駅（名鉄）再開発、金山再開発が中止（建設予算見込めず）となる一方で、道路建設は再開することについて、名古屋市議会でどのような議論が行われているのか知りたい。	「名古屋市会 会議録・委員会記録検索システム」にて議事録を確認することが可能です【※4】
262 高架になると凍結の心配があるが、降雪時は通行止めとかするのか？対策してあるのでしょうか。	今後検討してまいります。
263 道路に共同溝などの設備は設ける予定か？インフラの輻輳化は同時に考えておられますか？（電柱・電信柱も建立するのか）	弥富相生山線の維持管理に必要となる施設以外のインフラ施設の設置や埋設は予定しておりません。
264 私には重度の障がいのある息子がおり、呼吸障害、睡眠障害、てんかん発作があり、道路が通ると騒音により睡眠がとれなくなり、てんかん発作となり命をおびやかします。排気ガスは人工呼吸器と酸素吸入を必要とする息子にとって命にかかわる事です。20m程しか放れていないトンネルは私の家に向けてコの字に開口しています。排気ガス、騒音、振動すべて自宅に降り注ぎ健康な私たちだけではなく、重度障がいのある息子の命をおびやかします。どうか道路建設を中止して人間の命、自然を守って下さい。	ご意見として承ります。なお、令和8年度から行う詳細設計業務において橋りょう等の詳細構造の検討を行うほか、一般車両の通行に伴う沿線での対策につきまして必要に応じて検討してまいります。
265 設計速度40km/h（できれば30km/h）にした方がよいと思います。勾配が6%と急であるため、下りは速度が出やすいと思われます。速度取り締まり装置の設置も良いかもしれません。歩道はできるだけゆるやかに（5%以下）にしたい。	
266 車は通すべきではなく、あの場所は雨も避けられ、道路計画が廃止されたら屋外ギャラリーとして活用したらどうかと提案します。	ご意見として承ります。

ご意見	市の考え方
267 期間によって夜間の通行止めは不便になりますが、必要なかなぁ。と感じました。	ご意見として承ります。引き続き情報発信に努めるなど、丁寧に事業を進めてまいります。
268 朝、子どもたちの通学路をスピードを出して、通り抜ける車が多いので、道路が開通して車が減るのはありがたい。	
269 折衷案の架橋式は事業化には妥当な案だと思います。	
270 私の意見は道路の大部分が完成しているのに残りの部分を残して工事を放置することこそが税金のムダ遣いのような気がします。また、人々の生活が向上するのであればヒメボタルのことなど考慮する必要はないと思っています。完成後の車両の通行方法は考えるべきですが。	
271 道路作ってほしくないです。	
272 道路建設を前提とした「市民アンケート」、対象者に地域住民が含まれていない「地域住民及び市民団体への意見聴取会」、道路建設を前提とした「学識者ヒアリング」、いずれも不信感が募る。	
273 久方交差点の近くですが、久方→一つ山住宅口→下林→北沢→平子橋のルートで問題ないです。帰りは二子池を通ります。最近北沢から平子橋の車線が減ったのでちょこっと渋滞します。	
274 相生山の道路建設は、どういう手続きをすれば中止してくれますか？	
275 緑区で生まれ60年、子育て一段落、孫たちが育っています。おかげ様です。あたりまえにあった土壌や草類、雑木林、田畑や小川はすっかり見なくなり、今残っている相生山緑地をはじめ住宅地の雑木林は昔からずっと生きつづけ、私たちを見守ってくれているようで有難い存在です。この先10年、20年、30年…また60年後はきっと雑木林はもっと大切に仲良くできる存在になっていると思います。人は自然の一部です。小さな生き物のも皆仲良し同じ生き物です。守る会の皆様、市関係の皆様が生態系を守ろうと行動したことは大切な宝物だと思います。次世代に豊かな自然が続きますように。ありがとうございました。円満が良いです。次回は広沢市長も皆も仲良く進めることを願います。農業では必ず自然農法、自然栽培でお願いします。何よりの環境配慮です。	

ご意見	市の考え方
4. 説明資料（88件）	
4-1 弥富相生山線の概要に関するご意見（6件）	
276 着工・費用 8割で完成8割でないことを正しく報道されるように。	H16年に環境へ配慮する形で行った都市計画変更後の全体事業費約36億円に対し、これまでに約29億円の予算を執行しており、進捗率が約80%となっております。
277 説明資料p.1からは、全体事業費は約36億円で、執行済みが約29億円との説明がありました。この全体事業費はH16年の事業着手の段階のものと思われますが、この理解でよろしいでしょうか。	
278 弥富相生山線の進捗率は約80%とあるが、予算を80%使っただけで弥富相生山線4号が80%出来上がっているわけではないとも聞いたことがある。どちらが正しいのか。予算を80%使っただけなのならば、80%も出来上がっているのだから、造った方がよいといった誤った印象をあたえることはやめて頂きたい。	
279 弥富相生山線本体事業(平成22年工事中断時点)の進捗率80%が道路早期完成を推進する市議会議員・地域住民が一般市民に訴えておられる、「もうあと少して完成するのに、止めれば市税の無駄」と言う心理を誘導している。真摯で正確な情報提示であれば、事業執行率が80%であり実際の工事進捗率は61%(11億/18億)です。ちなみに事業再開となれば概算値で42%(11億/26億)となる。 ※事業執行率:29億/36億×100=80%(全体事業費36億、執行済額29億(土地買収16億、設計費2億、工事費済11億),残務工事費7億) ※工事進捗率:11億/18億×100=61%(工事済費11億、残務工事費7億) ※再会概算工事進捗率:11億/26億×100=42%(工事済費11億、再開概算工事費15億) ※工事整備率:652m/892m×100=73%(道路延長892m、道路整備済652m、道路未整備240m)	
280 説明資料p.3には、赤の実線と黄色の鎖線が記載されていますが、説明がありません。違いについてお示しください。	黄色の破線は当初の道路線形を、赤色の実線は平成16年に「環境に配慮した道づくり専門家会」からの提言を受けて線形変更を行った後の道路線形を示しております。
281 説明資料p.3、一点斜線と赤線でつないであるが、二つの線の違いの意味について説明してください。	

ご意見	市の考え方
4-2 市民アンケートに関するご意見（5件）	
282 市民アンケートがネットのみであること（知らなかったのも）、回答数と天白・緑区住民の総数、年代別、男女別などを考慮したものなのか疑問。	市民アンケート調査は、「折衷案の検討に当たり、一般的に市民のみなさまがどのような印象を抱くのか」を把握することを目的として令和5年11月24日～28日に行っております。 なお、サンプル数は①「弥富相生山線の当該区及び隣接2区」と②「その他13区」のサンプル数がそれぞれ統計学的に有意となる数字であり、各年齢層からご回答いただいております。 また、説明資料にお示しした結果は①と②を合わせた全数となっており、①と②でそれぞれ集計した結果もございますが、割合に大きな違いはありませんでした。なお、男女別、年代別での集計は行っておりません。
283 R5のモニター調査はN数が少なすぎます。	
284 説明資料p.5、市民アンケート調査についてですが、民間の調査会社の関係者であるとともに、回答者が天白、昭和区、緑区で相生山を知らない人の混在調査であり、信用できるものではないのですが説明下さい。	
285 アンケート結果なども(p.5)不思議なことに分母（回答数）はたったの1,099人、いつこのアンケートは実施されたのでしょうか？	
286 「道路計画を遂行する」ことが優先されていませんか。そのために本来は客観的に実施すべき手続きや調査が「ためにするアリバイ的なもの」に陥れられていませんか。 本当に市民の意思を確かめるのであれば、これまでの経緯から判断して【道路建設の是非】の項目がなければなりません。建設方法だけを問うのは片手落ちです。	

ご意見	市の考え方
4-3 学識者ヒアリングに関するご意見（22件）	
287 学識者とは誰ですか？どんな研究をしている人ですか？	(287-308)
288 「学識者ヒアリング」について強い違和感をもった。というのも通常、学識者は「つなぐ以外にない」とか「ホタルは…絶対残る」という言い方はしないからだ。学識者は通常、根拠を示してものを言うもので根拠なしに「つなぐ以外にない」というのであれば誰にでも（素人でも）言える。また、学識者は確率を基に慎重にものを言うはずなので、「絶対」という言葉は使わない。したがってこのヒアリングは学識者としては適確性に欠ける人がヒアリングされていると思われる。いずれにせよこのヒアリングは資料としては使えないと思われるので、ヒアリング対象の人選を変えてやり直した方がよいだろう。	令和7年度の学識者ヒアリングは、令和3年3月に開催した学術検証懇談会に出席いただいた学識者に対し、それまでの折衷案の検討状況等について報告し、専門的な立場から今後の進め方等についてご意見をお聞きしたものであり、幅広く忌憚のない意見を伺えるよう、発言者が特定されないことを前提として実施したものです。 学術検証懇談会に出席いただいた学識者は、平成22年に河村前市長が委嘱し開催した「弥富相生山線の道路建設に係る学術検証委員会」（以下、学術検証委員会）の委員でもあることから、今回のヒアリングで頂いたご意見・知見は、河村前市長の頃も含めたこれまでの弥富相生山線の経緯や現状を踏まえた上での、ご自身の研究活動を通して得られた学術的知見や実務的な経験などに基づく、専門性の高い合理的な見解であると考えております。
289 説明資料p.6学識者とは？専門的な立場とは、何の専門のことを指すのか？（第三者機関）	
290 学識者ヒアリング、何名でどのようなメンバーで行われたか。ホタルは大丈夫のエビデンスを公開してほしい。	また、ヒアリング結果は事業の是非そのものを直接的に決定するのではなく、専門的観点から本市の検討状況や内容について、その妥当性を確認するための重要な検討材料として活用しております。
291 学識者のヒアリングについても何を専門にしている。学識者なのかがわからず、まったく参考にならない。	なお、学術検証懇談会及び学術検証委員会のメンバーは市の公式ウェブサイトにてご確認いただけます。
292 学識者が、ホタルへの影響は大丈夫だ、と言っているらしいですが、「学識者」がどこの誰なのか分からないですし、何の専門の方ですか？（ホタルなのか、生態系なのか？）「大丈夫」の根拠が分からないので、その学識者の説明を聞きたいです。	【※2、3】
293 説明資料p.6の「学識者ヒアリング」に、学識者の意見として「つなぐ以外にない」とか「政治判断しかない」とありました。これは、根拠も必要性も明確に示さず、科学的でない驚くべき主観的な決めつけ型の文言ではないでしょうか。とても学識者の言葉とは思えません。学識者なら中立、公正、公平であるべきと思いますので、学識者としてのあるべき見識を示していただきたいと思います。是非とも、広沢市長から直接市民にお聞かせいただきたいと思います。	

ご意見	市の考え方
294 説明資料p.6 令和3年3月に開催された「学術検証委員会」の学識者のお名前はどこかに公表されていますでしょうか。学者ですから、名前を隠すべきではないと学者の端くれでもあると私は考えます。匿名を希望されたのであれば、その方は学識者ではありません。	(p.52の通り)
295 説明資料p.6 「ヒメボタルは丈夫。敷地内の広範囲にいたので道ができて絶対残る。(車両による)騒音、振動はホタルに影響はない。」との記述がありますが、学識者7名の中に、ヒメボタルについての見識が深い方はおられましたでしょうか。	
296 平成22年の学術報告書では道路建設廃止となったのに、今回の学識者ヒアリングで繋ぐべきと言い出した根拠は何か。学識者というからには、根拠やデータを示す必要があるのでは。	
297 説明資料p.6学識者ヒアリングの意見、これでは納得させていただくには全く根拠が示されず、「ヒメボタルを守れそうと…言えそう…」はあいまいではないでしょうか？学識者とは誰ですか？その方々はすべてを決められる責任がある方でしょうか？	
298 学識者による学術検証委員会は中立的立場であるべきで、「つなぐ以外ない」と結論づけるのは不適切です。	
299 説明資料p.6「学識者ヒアリング」について ①学識者7名は、誰ですか。教えてください ②学識者は、地球温暖化との関係で、道路建設問題を議論されていますか。発言内容を学識者名で公開して下さい。 ③ヒメボタルについて「(車両による)騒音・振動は、ホタルに影響はない」とする発言の科学的根拠を示して下さい。回答を求めます ④地球温暖化対策からかけ離れた議論であり、学術検証懇談会を、市民に開かれた、会議として、ヒメボタルの専門家、自然環境専門家、道路問題専門家など入れて行って下さい。回答をもめます。	
300 有識者の名前、意見を教えてください。明らかにしてください。	
301 学識者の中には賛成者しかいないのか、反対意見は全く出なかったのか。	

ご意見	市の考え方
302 学識者ヒアリングでは「ホテルは丈夫。広範囲にいたので道ができてでも絶対残る」「騒音、振動はホテルに影響はない」などとまとめられています。ヒメボタルは希少な種であると思いますが、保全の方向では考えられていないように思います。学識者はヒメボタルに見識が深い方々なのか、それぞれの発言者を公表してください。	
303 説明資料p.7 「環境への配慮に対する目途」に学識者意見（一般車を通してホテルは問題ない等）とあります。「問題ない」としたその根拠を、そして学識者名を明らかにする必要があります。これらを公表することを約束してください。名古屋市の進め方の信ぴょう性が問われます。	
304 説明資料p.6、学識者のヒアリングについて、2学識者の意見。 ・つなぐ以外にない ・政治判断しかない ・止まっていたことが一番よくない。スピードは大事 ・たとえ道路建設して車が走ってもヒメボタルが守れそうという事がかなりの確度を持って言えそうである それぞれの学識発言者のお名前教えて下さい。 説明資料p.6、④ヒメボタルについて ・ホテルは丈夫。緑地内に広範囲にいたので道が出来ても絶対残る ・光に配慮した照明とすることは必要 ・（車両による）騒音、振動はホテルに影響はない ・ホテルが増え続けているのは異常な環境。減ることも（自然に対して）むしろ重要な要素 それぞれの見解を述べられた学識者のお名前を説明してください。また、それぞれの発言について、研究論文など示して科学的に証明して説明ください。	(p.52の通り)
305 騒音、振動がホテルに影響がないというのは、どのデータをもとにしているのか。	
308 折衷案という名の建設推進案がなぜ進められるようになったか 有識者の顔も名前も見えてきません。私達と一堂に介して意見をどうしても直に聞きたいと思っています	

ご意見	市の考え方
307 “学識者ヒアリング”のメンバーが明記されないのはなぜか？選定方法も不明であるし、意見の内容からは建設推進派しか含まれていない印象を受ける。河村市長の際の有識者会議については氏名・役職が明らかであるがなぜ公表されていないのか。 “学識者ヒアリング”の意見として、“ホタルが増え続けているのは異常な環境。減ることも（自然に対して）むしろ重要な要素”とあるが、数年間ホタルが増えただけで、異常だから減ってもよいというのは、学識者とは思えない暴論である。生物の生息環境に関してはホメオスタシーが働くはずであり、異常な増え方をするものは、外来種でもない限り必ず減少するはずである。特にこの委員についての氏名・役職の公表を求める。このような意見を、公然と述べるものが学識者であれば、委員の選定に問題があると言わざる負えない。	
308 ○学識者ヒアリング 「つなぐ以外ない」「ホタルは丈夫」こういう根拠を明らかにしない言い方を学識者はしないはずです。「折衷案」という言葉が登場した2021年（R.3）の「学術検証懇談会」、今回の説明にある昨6、7月の「ヒアリング」などで、学識者の発言は大きな比重を占めています。名古屋市民の将来を左右しかねない責任に鑑み、発言の有無および発言者の氏名公表を求めます。 また、前述ヒアリングの議事録によれば「道路整備により一時的な効果はあるが根本的解決にはならず、公共交通利用促進の施策や物理的規制が必要」といった重要な指摘がされています。このことを今回の説明の中で明らかにしないのは何故ですか。	(p.52の通り)

ご意見	市の考え方
4-4 交通課題に関するご意見（19件）	
4-4-1 交通量予測（7件）	
309 私は周辺交差点の車線数、右左折専用車線の増設を高評価しておりますが、資料「昭和高校前・久方交差点における交通量の変化」を見て、弥富相生山線の効果を読み取れません。・何年後実施の調査資料ですか・今後の交通量の変化をどのように予測していますか 具体的な数値、資料をお示しください。	第5回中京圏パーソントリップ調査の結果を基に推計モデルを用いて令和7年度の予測を行った交通量の予測結果です。 各交差点の各時間帯における交通量は、推計結果から当該交差点について分析したものです。
310 説明資料p.21の交通量の変化についてお尋ねします。このデータはどのように計測されたものか、情報開示をいただくことは可能でしょうか？	
311 説明資料p.21「Q.新たな交通渋滞や交通事故が心配」の交通量の変化の数値がされていますが①方向「朝8時」の数値はありますが「夕18時」もお示しください。また②方向の「朝8時」もお示しください。また、「弥富相生山線と近隣道路の交通量」の弥富相生山線の交通量7,700/24hの根拠としたデータ等をお示しください。	
312 説明資料p.21の整備ありの方が数値が多くなっているのは、悪化しているということではないのですか？説明資料p.21の調査結果は、四季のあるこれまでのデータによるものですが、二季になりつつあるこれからの状況を勘案すると判断は変わってくるのではないですか？	
315 なぜ、道路が必要なのかの説明がほとんどなかった。久方、相生、境根側は混雑が予想されるが、それに対する回答が書かれていないし、久方、相生、境根側のメリットが何もない。	ご指摘のとおり、久方の交差点では交通量が増加する予測となっております。
314 道路を造ることが入り込み車両の解決になるのかはデータが欲しかった。	
315 周辺道路への入り込みの減少予測、事故減少予測についても根拠資料をご提示願います。	

ご意見	市の考え方
4-4-2 入り込み交通（3件）	
316 説明資料p.8、入り込み交通対策 双子池前の交通量はH28・29・30年度より明らかに150台ぐらい減少していますが「大きな変化なし」赤字で書いてありますが、約150台減少です。だれでもわかるように説明してください。	令和元年以降における双子池前の交通量に減少は見られますが、従前に対して1割程度の減少であり、依然として1,000台以上の交通があることから「大きな変化がない」ものと考えております。
317 質疑応答で高坂学区への交通量が増えることを懸念する声に対して、「地域住民の車も含まれますから」と応えていたが、それで納得すると思うのなら、山根学区への入り込み交通に対しても同じ返答を返せばよいのでは。平成28年から令和6年まで200台ほど減っているようだが、山根学区の世帯数が同期間で約250世帯増えていることを考慮すれば、入り込み交通は減少しているといえるのでは。	
318 双子池で、入り込み交通を調査されたようですが、名古屋市内で、他には入り込み交通問題は起きていないのでしょうか。あるとすれば、どこで、何台くらいかをお示し下さい。まさか、他のことは知らないという事はあり得ないと思います。	本市では入り込み交通が課題となっている地域について、地域の方々のご意見を踏まえ必要な対策を実施しております。
4-4-3 野並・島田交差点（3件）	
319 説明資料p.9どういう方法でこの数字が出るのか？	当該区間における旅行速度の調査結果や推計結果をもとに、移動時間を算出しております。
320 ○渋滞緩和効果について 野並相生山線が完成した場合、野並交差点・島田交差点の交通量および平均通過時間がどの程度改善すると予測しているのか具体的な数値（交通量・渋滞長・通過時間）を示してください。また、その予測の根拠となる交通シミュレーションや調査資料の公開を求めます。	周辺幹線道路の断面交通量及び主要交差点の交差点需要率の推計結果を市の公式ウェブサイトに掲載しております。【※3】
321 島田橋・野並周辺の現状の混雑度や、開通後の改善効果が具体的に示されていません。定量的な説明がないままでは、妥当性を判断できません。	

ご意見	市の考え方
4-4-4 交通調査（6件）	
322 説明資料p.8、島田交差点で、夕方東向きで700mの渋滞長があるとの記載がありますが、この渋滞を抜けるのに何分かかるのでしょうか。また、700mの渋滞は何時間継続するのでしょうか。	約700mの渋滞通過に6～7分程度を要しています。なお、継続時間は計測しておりません。
323 名古屋市には、他にも渋滞箇所があると思われますが、この程度の渋滞はどこで、何か所くらい有るのでしょうか。まさか、他のことは知らないという事はあり得ないと思いますが。	市内には交差点の主要渋滞区間として約20か所、主要渋滞箇所として約30か所あります。
324 天白公園の道路建設なしについて検討してください。周辺道路はガラガラです。どこに渋滞あるのですか？昔はひどかった。	弥富相生山線では、弥富相生山線の周辺において交通量調査及び渋滞調査を実施し、その結果をもとに検討を進めてまいりました。 島田交差点の東側では改良工事の結果、渋滞を軽減できたと考えております。なお、都心から郊外へ向かう方向につきましては、野並・島田両交差点ともに道路構造等の要因により改良を行うことができませんので、引き続きの交通課題の一つとなっていると考えております。
325 渋滞は島田橋、植田、平針方面、野並、徳重多く、西入町、ふん水公園、山根は混んでない（計測すべき）	
326 島田交差点より東は全く渋滞などの問題なく車が動いているのでしょうか。	
327 ○渋滞についての考え方 交差点改良工事を実施したにも関わらず、まだ野並交差点付近の「渋滞」があるのですか。他所の事例と比較しても「混雑」としてもよいのではないですか。 「弥富相生山線」を着工するためにわざわざ「渋滞」と表現していませんか。その基準・根拠を示していただきたいです。	

ご意見	市の考え方
4-5 自然環境に関するご意見（34件）	
4-5-1 ヒメボタル飛翔調査など（6件）	
328 「なごや環境学習プラン2030（案）」には「3つの台地と2つの谷筋から成り立つ起伏に富んだ地形に広大な雑木林が広がり、日本最大級のヒメボタルの生息地となっています。」と記載されています。説明資料p.6には、学識者の意見として「ホタルが増え続けているのは異常な現象」との記載があります。説明資料p.18には、H14年からの飛翔数のグラフがあり、あたかもどんどん増えているような印象を与えますが、H14以前のデータはあるのでしょうか。またこの調査は、誰がなされたものか教えてください。	説明資料p18の左側にお示ししたものは、弥富相生山線の事業区域を中心として経年調査を行ってきた調査範囲とその結果です。ヒメボタルの飛翔調査は平成14年から調査業務委託や本市職員により毎年実施しており、飛翔数がピークを迎えると想定した時期の前後に5日程度、同じ時間帯（22～24時頃）に同じ観測地点で同じ観測手法により、約四半世紀にわたり継続して行っております。飛翔調査結果のグラフは、その年の調査で調査範囲全体の飛翔数の合計が最も多かった日をピーク日とし、各年のピーク日における飛翔数の推移をお示ししたものです。 これまでの工事において一時的に減少したものの、工事中断以降、増加傾向であることから、今後整備を行う際にも同様に一時的に減少する可能性が考えられますが、整備終了後には回復していくことが期待できると考えております。なお、この調査は今後も継続して実施していく予定としております。 また説明資料p18の右側にお示しした図は、令和2年に相生山緑地全体において行った成虫広域調査において、3日間の調査のうち調査範囲全体の飛翔数の合計が最も多かった日（令和2年5月27日）の結果です。
329 説明資料p.18、ヒメボタルの成虫の飛翔調査結果がありますが、左下の飛翔数は平成16年から18年整備中は飛翔が激減しています。平成22年に工事を止めて少しずつ、増加傾向ですが、これは飛翔数です。調査した時間数、日数について説明がないと正確ではありません。雌成虫は羽が無く飛べないので、雄成虫が雌を探して飛び回ります。調査時間と調査日数の説明をお願いします。左グラフは年ごとに分かるように説明してください。	
330 説明資料p.18 工事を止めているので自然が回復しているのでは？林内の湿度、気温はどう影響するのですか？	
331 資料に根拠となる、いつ、どのように調査したかということが書かれていない。	
332 説明資料p.8「ヒメボタル」 ①「・・・整備前以上の飛翔数を確認」とあるが、工事を中止して六年間道路建設を行わなかった、事に起因することの説明がない。ゴマカシの説明を止めて下さい。そうでないと言うなら、見解をお聞きます。 ②今日の時点、2026年度(令和8年度)の調査を求めます	
333 説明資料p.19、ヒメボタル幼虫調査について、何年の何月に調査されたのか説明をお願いいたします。	

ご意見	市の考え方
4-5-2 植生回復（8件）	
334 説明資料p.17 植生回復では回復後の植生に含まれる在来種と外来種の割合はどのくらいか？	シェッド上部には、弥富相生山線の事業で発生した掘削土や事業地内の表土を活用し、事業地内に自生する樹種の移植や自生種の種から苗木づくりして補植をしております。
335 説明資料p.17植生の回復とは見た目だけのことではないのか？その周りの虫や土の中に生き物（菌）の変化についてどうなっているのですか？	
336 説明資料p.17 ジェット上部の足元に立って見て下さい。写真とは全く違います。森内にもは入って見て下さい。森は全く回復してません。	
337 説明資料p.11,p.17 の新潟の事例はすでに道路ができていますが、道路を作る前のものがないと工事前と後、2年後比較ができず、配慮された結果わかりません。	折衷案において採用を予定している工法で施工した場合の工事後の植生状況をイメージしていただくための事例としてお示しました。ご意見として承ります。
338 来ビジョンの絵と実際の相生山の絵が違いすぎる。この絵を画いた人は現地を歩いてなくて机上で夢を画いたのではないか。山を分断する道路は自然破壊しかない。現在、トンネルの上に植えた木は森を復元出来ていない。ここに木を植えた時は数年後、森になる予定ではなかったか。	
339 説明資料p.11 工事直後は晩秋想定、2年後は夏の想定図。違って当たり前です。	
340 自然保護の工法として紹介されているものに関しては良い方法だと思うが、説明資料p.11,p.17 の写真は、工事前は冬の写真で、工事後の写真は夏の写真と思われる。知らない人は見た目の緑の量でバイアスがかかると考えられる。同じ季節の写真でなければ意味がない。建設推進のための情報操作と思われるでも致し方ないと思えるがいかがお考えか？	
341 ○他都市事例との比較が不適切である 資料p.11では、自然環境内の工法事例として国営越後丘陵公園（新潟県）が引用されています。しかし、同公園は普段自家用車の通行が禁止されており、通行を認められているのはバスのみと伺いました。折衷案では一般車両の通行を認める方針とされており、環境条件が根本的に異なる事例を持ち出すことは比較の前提として成立しません。比較事例を用いるならば、一般車両が日常的に通行する類似環境の事例を選定すべきです。	

ご意見	市の考え方
4-5-3 環境影響評価（20件）	
4-5-3-1 全般（6件）	
342 「環境アセスメント」が法令通りに行われていたのかわからなかった。環境に対するさまざまな影響をアセスの専門家に調査させて、定量的データを基にした資料をつくるべきだ。数字が足りなすぎる。議論は数字をもとに行うべきだ。説明資料p.22の「影響は軽微」というのも、内容のない表現、数字と具体性が必要、そうでないと議論できない（軽微でも影響がゼロではないのだから何の影響があるのか示すべき）	(342～347) 弥富相生山線の整備は環境影響評価法や本市環境影響評価条例の対象外の事業となりますので、法及び条例に基づく環境アセスメントは実施しておりません。 しかしながら自主的な環境アセスメントとして、法や条例に基づく環境アセスメントにおける手法に沿って配慮事項の検討や環境影響評価項目の抽出を行い、「道路環境影響評価の技術手法（国土技術政策総合研究所）」を参考に、これまでの調査結果をもとに予測及び評価をしております。 なお、法や条例に基づく環境アセスメントの手続きに沿って進めようとするものではありません。
343 ○道路計画における自然環境配慮の充実に向けた事例検討がされていない。（※国土交通省国土技術政策総合研究所 道路環境研究室の報告・道路計画の折衷案段階での1.計画の回避、2.計画のルート変更、3.トンネル工法の検討がない。） ○相生山緑地内に不特定多数の一般車両を通すことは道路公害・人的公害を持ち込むこと。既存の平面道路と栈橋工法で繋ぐのでは騒音・振動公害をわざわざ増幅させるだけ。（※道路公害:典型7公害(大気汚染、騒音、振動等) 人的公害:タバコ・空缶・塵等の不法投棄、外来種の持込等）	
344 説明資料p.13「環境影響評価の規模要件」を示し、自主的な環境アセスメントを実施とあります。緑地内における892mの道路建設によって、道路を繋ぐこととなり、これによって発生する環境影響を予測する必要があると思いますが、如何お考えですか？ その理由を説明してください。	
345 説明資料p.20、大気質について。説明資料p.21で7700台/日通過予想されていますが、環境基準値内で影響は軽微と説明されています。天白区の光化学オキシダントは目標未達の0.110ppm、PM2.5は基準達成。小学生の喘息患者数は減少傾向だが影響が軽微と言えない点について説明してください。	
346 ○環境・生態系保全について ・環境影響評価または自主評価の実施有無 ・科学的根拠 ・第三者評価の有無 をご説明ください。 ヒメボタルなど動植物への影響予測と、その回避・低減措置の具体策もお願いいたします。	

ご意見	市の考え方
347 ○相生山緑地(都市公園)生態系サービス(経済的損失)の環境評価(アセス法)がされていない。 ■相生山緑地の緑地損失：1.07ha(計画道路延長892m×幅員12m=10,704m²)、伐採樹木9000本（※相生山緑地総面積:約120ha） ■雨水流出抑制(雨水を溜め込んで洪水を防止する)機能の損失 ・計画道路面積1.07ha 推測時間当たりの雨量:10,700m²×0.097=1,037.9m²×抑制率6割 622m³ - 推測1日 当たりの雨量:10,700m²×0.428=4,579.6m²×抑制率6割=2,747m³（※東海豪雨(2000・9)のデーター 時間当たりの雨量:97mm/hr、1日当たりの雨量:428mm/日） ◎経済的損失換算：小学校プール(10m×25m×1m=250m²) プール槽建設費1基約5000万円 ・推定時間当たりの雨量抑制損失：622m²/250m²×5000万=124,400,000円、これだけの貯留槽が必要 ・推定1日当たりの雨量抑制損失：2,747m²/250m²×5000万=549,400,000円、これだけの貯留槽が必要 ■光合成作用(二酸化炭素を吸収して新鮮な酸素を排出する)機能の損失 ・計画道路面積1.07ha 推測1日当たりの緑地酸素排出量：0.6mol×10,700m²=6,420mol - 推測1日当たりの酸素供給量：6,420mol/20mol=321人分（※緑地1日8時間の酸素排出量：緑地1m² 0.6mol/日、人間の呼吸量 20mol/日（都市緑地の生態系サービス・便益評価システム研究(初報)植物の酸素供給量より引用）） ◎経済的損失換算：携帯酸素ボンベ18L、1800円/本、継続使用時間は10分 ・推定1時間当たりの1人酸素吸引料：60分/10分×1800円=10,800円 ・推定1日当たりの酸素供給損失料：10,800円×24hr×321人=83,203,200円	(p.61の通り)

ご意見	市の考え方
4-5-3-2 騒音振動（8件）	
348 説明資料p.20 環境影響評価対象ではないが環境影響評価に準じた環境予測を行ったとの説明がありました。騒音を見ると、判定は「要請基準」でなされています。長年環境影響評価に関心を持ってきたものとしては驚きを隠せません。騒音の環境基準は、一般の基準があり、道路に面する地域には、とても一般の基準が守れないから、道路沿線の住民には我慢してもらおうと、道路に面する環境基準があり、2車線の市道なのでA地域の昼間60dB以下、夜間55dB以下となります。昼間71dB、夜間65dBが正しいとすれば、騒音の環境基準をとんでもなく超えています。ますが、「要請限度」とは、記載されているように、自治体の長が公安委員会へ騒音を下げよう要請しなければならない全く別の基準です。この基準を評価の判定に使った環境影響評価を私は見たことがありません。緑生土木局はこのような基準でいいとお考えなのでしょうか。	(348～355) 騒音及び大気質の予測地点は、未着手となっている区間において幅員を11mと想定した場合の道の端部です。説明資料では整備に伴って騒音及び大気質の付与濃度が最も大きくなると想定される地点での予測値を算出し、その数値が騒音規制法に基づく要請限度内に収まることや大気質に係る環境基準値内に収まることをお示ししました。下山畑口や相生口周辺での予測値につきましては、幅員が16mであることから、発生源点から予測地点までの距離が長くなり、それに伴う減衰または拡散によって説明資料の予測値よりも低くなるものと考えております。 また、振動の予測地点は道路事業地と緑地との境界部から20mの地点としており、弥富相生山線に最も近い家屋が概ね20m地点であることから設定したものです。
349 説明資料p.20、環境影響評価に準じた環境予測で騒音が「要請限度」と評価されています。予測値71dB（昼）、65dB（夜）は睡眠障害を伴う可能性があります。緑政土木局の見解を説明してください。	なお環境基準値との比較につきましては、令和8年度から行う詳細設計業務において、必要に応じて対策手法と合わせて検討を進めてまいります。
350 折衷案による道路計画をスケジュール通り実行する意向のようですが相生山緑地内(稲田口)並びに久方の第1種低層住居専用地域に居住する住民に対して道路公害(騒音、振動)について十分に説明されていない。説明会資料による車輛走行による影響予測(騒音・振動)の騒音規制法数値が守られていません、再度の住民説明会を求めます。	
351 環境省・平成27年度10月による、騒音に係る環境基準の評価マニュアル道路に面する地域編を調べ直して見て下さい。当然のことながら、環境基準を守るべきです。 ○2車線以上の車線を有する道路地域基準値：昼間 60 dB以下 夜間 55 dB以下 これ以下になりますか、答弁をお願いします	

ご意見	市の考え方
352 説明資料p.20「騒音や振動、排気ガスによる影響…」騒音・振動・大気質について… ① この予測値は、道路のどの地点の予測値か教えて下さい ② 下山口の道路入口の、交通量の予測交通量（大型車混入率、道路勾配）、騒音・振動・排気ガスの予測について教えて下さい。 ③ オアシス森・相生口から久方交叉点迄の交通量の予測（大型車混入率、道路勾配、）騒音・振動・排気ガスの予測について教えて下さい。 ④ 騒音の予測値標示は（要請限度）はどこからの資料かあきらかにして下さい。 ⑤ 緑地との境界と書いていますが、民家はありません。 OKとなっていますが②・③について示さず、あたかも、騒音・振動について、要請限度内とだから問題ないとの説明は、市民を愚弄する説明であり、この項目の説明の撤回と、②・③について市民に再度説明を求めます。回答を求めます。 ⑥ 説明資料20頁に「予測地点は緑地との境界から20m地点」と記載されていますが、緑地と何の境界か不明です。また20mとの根拠は何でしょうか。	(p.63の通り)
353 ○環境影響評価に準じた環境予測がされていますが、騒音と振動については環境基準ではなく、より緩い要請限度を基準とした理由を示してください。	
354 説明資料p.20「Q.騒音や振動、排気ガスによる影響が心配」に騒音の予測値、振動の予測値、大気質の濃度が示されていますが、これらの根拠とした基礎データ等をお示しください。また、「A.騒音規制法、振動規制法の要請限度を超えない」としていますが、これらの法律で、また法律限度だから心配ないとのことでしょうか？ 如何にお考えかお答えください。	
355 説明資料p.20、資料の振動について。予測値38.3dB（昼）、35.1dB（夜）は騒音と合わせて住民に影響が出る可能性があります。緑地のヒメボタル幼虫や陸貝への振動影響の研究結果があるか説明してください。	ヒメボタルの幼虫や陸産貝類への振動影響に関する研究結果は把握しておりません。

ご意見	市の考え方
4-5-3-3 自然環境（6件）	
356 説明資料p.13 の根拠データをHPに足してください。	植物及び動物に関する評価は、環境省及び愛知県、名古屋市の各レッドリストに記載されている種（以下、重要種）を対象とし、重要種の生息環境となる植生区分の面積に対する改変面積の割合を算出して行っております。 なお、ヒメボタルは観測調査を行った地点数に対する改変地点数の割合を、ヒメボタルの幼虫は生息環境の質の変化を算定し評価を行っております。
357 相生山緑地にはレッドデータ2025で多くの生物が生息していることがわかっているがそれらへの影響はないのか？	
358 ヒメボタルへの影響調査はある程度あるが陸貝類への調査はどのようになっているのか？	
359 説明資料p.4、折衷案の検討としての第3案の概要として、「ヒメボタルへの影響が少ない」と右下部に記述がありますが、学識者の研究とか、実際にデーターはあるのですか、データーで説明してください。	
360 ヒメボタルは工事中断後に増加しており、自然環境が回復しています。道路開通による影響が懸念されます。	
361 説明資料p.13「自然環境への配慮方法（環境影響評価）」に折衷案と当初計画案の影響度合いの比較の一覧が示されています。予測評価の結果を「大・中・小・無」と想定しているとしていますが、その根拠としたデータ等をお示してください。	
4-6 その他（2件）	
362 野並相生山線は ・ 自然環境への影響 ・ 多額の事業費 を伴う公共事業です。そのため他の交通改善案との比較検討が行われているはず です。以下の資料の公開を求めます。 ・ 交通改善効果比較 ・ 事業費比較 ・ 環境影響比較	他の交通改善案との比較検討は行っておりません。
363 本計画は約70年前に策定されたものであり、現在の交通状況や地域環境と乖離しています。提示されているデータも現状を十分に反映されておらず、説得力に欠けます。	ご意見として承ります。

ご意見	市の考え方
5. 今後の対策（65件）	
5-1 施工による影響への対策に関するご意見（8件）	
365 杭を打ち込む工事や重機の入り込みによって幼虫の生息場所が破壊されることはありませんか。	（365～371） 折衷案で採用する橋りょう構造は、自然環境への影響をできるだけ抑え、動植物の生息環境や水の流れの連続性を確保できる構造と考えておりますが、詳細な施工方法や、施工による自然環境への影響とその対策手法につきましては、令和8年度から行うの詳細設計業務において、できるだけ自然環境への影響を少なくできるよう検討をしております。
365 道路を支える杭施工時のセメントミルク等の汚泥によるヒメボタルの幼虫への影響が心配。事前調査を望みます。	
366 今までの当該道路工事で、何本の木を伐採されたのでしょうか。また、お示しいただいた「折衷案」では、今後さらに何本の木を伐採されるのでしょうか。説明資料p.11自然環境への配慮方法（工法）として、右下に進行方向に向かって大型掘削機で杭を打ち込む図があります。この施工をする前に、樹木を伐採、根抜きなど準備工事が必要と思われそうですが、必要ないとお考えなのでしょうか。必要であれば、その際ダンプや伐採重機が入り、ヒメボタルの幼虫の生息場所を破壊することはないのでしょうか。	
367 説明資料p.11、自然環境への配慮方法（工法として）として、施エイメージに作業ヤードの進行方向に向かって、大型掘削機で「地形の改変が無く自然環境への影響を少なくできる」と赤字で説明あるが、この掘削の前に、樹木を伐採、根抜きなど準備工事が必要ですがその必要が無いとお考えなのでしょうか説明下さい。必要であればその際ダンプや伐採重機が地上に入ることになります。ヒメボタルの幼虫などの生息場所を破壊することはないのか説明下さい。この工事の樹木伐採本数について教えてください。橋梁を支えるパイプの太さと、地面から下へ何m打ち込むのか説明下さい。	
368 説明資料p.11「自然環境への配慮方法（工法）」として施エイメージが描かれていますが、掘削機の高さは地盤面から何メートルになりますか？また、この施工方法によって伐採される中高木や低木が何本として試算されていますか？これらの根拠としたデータ等をお示しの上、お答えください。	
369 説明資料p.22「測量や地質調査は緑地に影響ないのか？」には一般的な測量や地質調査の写真が載せられています。測量・調査を必要とする位置を地図上にプロットして「影響は軽微」であることを示してください。	

ご意見	市の考え方
370 栈橋工法(自然環境に配慮した新技術による道路工法)では近接住民の安全・安心・安定な生活環境と相生山緑地の生態系は守られない。 ○メタルロード工法の選択肢は地形改変が少ないことだが、施工過程での表層土壌性状は守られない。 ・折衷案に描かれている栈橋道路(メタルロード工法)の施工方法・構造検証 (※未整備道路240m、幅員12m、推定必要な杭柱:鋼管杭柱500Φ、先端翼1500Φ、打設@6m、本数117本) (・未整備部の緑地損失換算:未整備部面積$240\text{m} \times 12\text{m} = 2,880\text{m}^2$ 先端翼面積$1.5/2 \times 1.5/2 \times 3.14 = 1.76\text{m}^2$ ・構造物による緑地損失面積:$1.76\text{m}^2 \times 117\text{本} = 205.9\text{m}^2$ $205.9\text{m}^2 / 2,880\text{m}^2 \times 100 = 7.14\%$ ・表層土壌の性状損失面積:$(240\text{m} \times 13.8\text{m} = 3,312\text{m}^2) - (4.2\text{m} \times 4.2\text{m} \times 80 = 1,411.2\text{m}^2) = 1,900.8\text{m}^2$ 仮設足場による表層土壌の性状損失:$1,900.8\text{m}^2 / 3,312\text{m}^2 \times 100 = 57.3\%$ ヒメボタルの食の連鎖の土壌損失 ※枠組足場(w900xL1800)の網状配置面積:$240\text{m} \times (12\text{m} + 0.9 \times 2) - ((6\text{m} - 1.8\text{m}) \times (6\text{m} - 1.8\text{m})) \times 80\text{枳}$	(p.66の通り)
371 説明資料p.11「自然環境への配慮方法(工法)」について ①この工事で新たに、樹木を何本切り倒すのか、教えてください。 ②「大型重機を森の中に下ろさなくて済む」について イ、作業ヤードを作るための、杭打ちは、どのような工法で行うのか。 ロ、杭打ちは何本打つのか イ・ロについて回答を求める。 ③この杭打ち工事で、樹木を切ることによって、湿地地帯に直射日光が注ぐことになり、湿地に生存する、ホタル、貝が生存できなくなる。道路完成後、遮光ルーバーや遮光パネル施設するといっているが、その前の、橋梁工事の時、重大な被害が生ずることを何も説明していない。どのような、影響が出るのか検討されているのか。説明を求める。工事の時に、遮光幕を張って行うのか	

ご意見	市の考え方
5-2 騒音振動対策に関するご意見（6件）	
372 トンネル型のシェッド部はこう配もありエンジンをふかすので、トンネルの中で反響して相当の騒音、排気ガスが予想されます。障がいのある方だけでなく、あの周りの住民にとってまさに生死に関わる本当に重大問題だと思います。周辺住民を犠牲にして道路を通していいのか疑問に思います。騒音の想定が62dBから71dBになっていますが、この数値でもかなり煩いですが、シェッド部はこんなものではないレベルだと思います。対策しても仕切れるレベルではないと思います。	(372～377) 令和8年度から行う詳細設計業務において、必要に応じて対策手法と合わせて検討を進めてまいります。
373 振動、騒音はどのように推定するのか。音の小さくなる舗装を採用してほしい。	
374 資料「車両走行による影響予測」によると各法の要請限度を超えないとされていますが、弥富相生山線において、都市計画緑地内を通る道路としての特別な設備の設置は考えていますか？あれば具体的に資料・根拠をお示しください。	
375 2号線のフェンスの高さは必要ありません。	
376 車の振動、騒音、排ガス、光害などは、人間にも影響すると思います。この件について、学識者やこれまでのデータから検討してほしい。	
●折衷案の振動予測値：東行昼間38.3dB,夜間35.1dB 予測地点は緑地との境界から20m地点 ※上記折衷案の振動予測値は、普通車・小型トラックの振動レベル減衰値で、大型ダンプ・トレーラーの走行振動予測値や栈道橋・住宅家屋内の振動増幅値を予測されていない。 第Ⅰ種低層住居専用地域の振動規制 昼間部(AM7.0~PM8.0)60dB 夜間部(PM8.0~AM7.0)55dB ※「振動規制法」第16条第Ⅰ項に基づく道路交通の限度 第Ⅰ種区域(Ⅰ低・2住)振動規制限度 昼間部(AM7.0~PM8.0)65dB 夜間(PM8.0~AM7.0)60dB	

ご意見	市の考え方
377 栈橋工法(自然環境に配慮した新技術による道路工法)では近接住民の安全・安心・安定な生活環境と相生山緑地の生態系は守られない。 ○メタルロード工法は上部構造(圧延H鋼+鋼管杭柱)を一体化させた立体ラーメン(剛節合)構造、可とう性にすぐれているが、走行車両による騒音・振動をコンクリート製橋梁より10dBアップする。(土木工学の定説)都心部の騒音・振動の規制の厳しい区域に鉄骨栈道橋は適正な選択なのか。 ・折衷案による車両走行による影響予測(騒音・振動)は道路用地内での予測、近接に居住する住民(第1種低層住居専用地域)の現状の生活環境は守られない。「騒音規制法」の限度を越している。 ●折衷案の騒音予測値： 東行昼間71dB,夜間65dB. 西行昼間68dB,夜間62dB 第1種低層住居専用地域の騒音規制 昼間部(AM8.0~PM7.0)55dB 夜間部(PM7.0~AM8.0)45dB ※「騒音規制法」第17条第1項に基づく自動車騒音の限度 α・b地区(1低・2住)騒音規制限度 Ⅰ車線道路 昼間部(AM6.0~PM22.0)65dB 夜間(PM22.0~AM6.0)55dB 幹線交通 昼間部(AM6.0~PM22.0)70dB 夜間(PM22.0~AM6.0)65dB	(p.68の通り)

ご意見	市の考え方
5-3 自然環境への対策に関するご意見（18件）	
382 光害への対応で照明器具や遮光パネルを検討されているが、一般車が通行すればヘッドライトにより生物に影響を及ぼすのでは。	(382～395)
379 環境に配慮した工事に留意願いたい。	ヒメボタルにつきましては、平成14年から継続して行ってきたヒメボタル調査の結果、工事による一時的な影響はあったものの、現在は工事着手前を上回る飛翔数を確認し、増加傾向にあることを確認しています。 また、土壌の水分量調査やヒメボタルの成虫飛翔調査や幼虫調査、ホタルのエサとなる陸産貝類の調査を実施しており、ホタルの成虫や幼虫、エサとなる陸産貝類が相生山緑地内の広い範囲に分布していることを確認しています。 これらの調査結果に加えて、地形の改変をできる限り少なくし、動植物の生息環境や水の流れの連続性を確保できる橋りょう構造の採用や、ヒメボタルの繁殖時期における夜間通行制限を検討するなど、「つなぎ方」や「つかい方」を工夫することで、ヒメボタルをはじめとする自然環境への影響を軽減することができると考えております。 いただいたご意見も踏まえ、令和8年度から行う詳細設計業務において、自然環境への影響をできる限り少なくできるよう、対策手法や施工計画、重要種の保全措置や環境モニタリング計画の策定について検討を進めてまいります。
380 説明資料p.12、車のライトに弱いヒメボタルへの遮光パネルとして、高欄に赤線で表示がありますが、高さは何メートルでしょうか。教えて下さい。また遮光ルーバーは何台設置するのか教えてください。	
381 説明資料p.6 ④ヒメボタルについて、ホタルに影響ないとあるが、説明資料p.19のヒメボタルのえさになる小型貝類分布調査図で道路工事や車両の通行にによる排ガスで小型貝類等は死んで減少すると思います。えさがなくなるとヒメボタルも生存できなくなるので、小型貝類がいる部分は避けてほしい。例えば、南側の畑の部分におろす等。	
382 過去の学術報告書で森の生物の多様性が重要と言われていたが、騒音、振動、光は森の生物及び植物に影響を及ぼすのではないか。	
383 工事終了（中止）後、ヒメボタルは増えたから回復力があるから大丈夫と言っているが、これは「車の通行がない場合の」回復である。「実際に車が通った場合の」回復力はゼツタイにこれより下がる。この報告書をもって「車が通行してもホタルは減らない」の根拠とならない。今日の説明会では説明されていません。再度、開催する必要があります。	
387 道路を作ってもホタルは出ると言われましたが、木を伐採して土を掘り起こし乾燥してホタルが育つ土壌が無くなります。ヒメボタルは敏感なので振動などにも反応して出なくなります。その時期だけ車を止めても育つ土壌の環境にないので出ないと思われます。ホタルが出るという科学的根拠はあるのですか？ホタルを鑑賞する楽しみを奪わないでください。	
387 工事によって、太陽光が日中に南からまともに入るとともに、道路幅11メートルの屋根ができるので、雨が入らず、ヒメボタルの幼虫が住む環境が乾燥すると（土壌水分減、下層植生の被度減少、日射量の増加）などが顕著となり、重大な負の影響があるのではないですか、説明下さい。その時地下の水脈を切る恐れがないのか説明下さい。	

ご意見	市の考え方
388 学術検証委員会では、風の通過・雨水流出などによる緑地乾燥化・生態系悪化が指摘されましたが、これらの重大な懸念事項が説明資料から欠落しており、科学的検証が軽視されています。	(p.70の通り)
387 ヒメボタルをはじめとする樹林地内の生態系の破壊への考察が足りないのではないか。2004年（H.16）に工事着手していますが、前年の「専門家会」からの「環境に配慮した提言」により線形変更が為されています。人工林を緩衝帯として残す案で、この区域が今も未着手地になっています。現場を見れば一目瞭然ですが、道路は人工林を分断して通ります。そしてこの区域こそが現在もっとも密集してヒメボタルの繁殖行動が見られる区域です。橋梁方式を採用するとしても、この樹林のヒノキを伐採、撤去することなしに道路建設は不可能です。ヒメボタルの雌は飛翔する能力がありません。道路幅とその周辺に生息するヒメボタルは絶滅します。相生山緑地に生息するヒメボタルの最密集地が失われます。当局の生態系（相生山緑地の生物と非生物要素のすべて）に対する考察は極めて不十分です。現地現場を見ること、調査することに課題を残し、さらに想像力に乏しいものと言わざるを得ません。このことについての反論がありますか。ヒメボタルなどの生きものの生息を守れるとする根拠があるなら示してください。	
388 平成22年の学術報告書でも道路建設による乾燥化や温度変化が問題視されていた。今回でも乾燥化に対する対策が必要との記述があったが、どのような対策を考えているのか。	
389 小型貝類の個体数の変動と工事着工との関連について、資料が少なすぎる。今まで着工した場所の周囲における小型貝類の調査を行っていると思うが、そのデータをすべて出せ。道路着工により生態系は南と北に分断される。生態系の分断により、それぞれの個体群は劣化する。したがって、継続的調査を行っているはずだ。エッジ効果がある。遺伝的浮動劣化。継続的調査必要。	
390 ホタルの幼虫の保護、成虫の保護はあるが、幼虫はどのように守る？	
391 ヒメボタルばかりが目につくが、小動物ももっと目当てするべきでは。タヌキ、キツネ等。	
392 過去の事例データを含め、工事の前後で生態系がどのように変化したかを追跡調査することは、環境保全の観点から不可欠です。	

ご意見	市の考え方
393 この工事によって太陽光が入るとともに、道路が屋根になり幼虫が住む、環境が（土壌水分、下層植生の被度、日射量など）変化するので、飛べない幼虫、雌成虫が激減することはないのですか。	(p.70の通り)
394 道路開通に賛成ですが、温暖化によるマダニ対策やアライグマが生息しているので、ホタルとの関係を調べてほしい。	
395 説明資料p.11「植生の回復」のイメージが示されています。高架式による道路面上の降水量をどのように試算されていますか？ 根拠としたデータをお示しの上、お答えください。また、同様に相生山緑地内の全体の道路面上の降水量についてもお答えください。	

ご意見	市の考え方
5-4 事業区域内における交通課題への対策に関するご意見（9件）	
396 ヒメボタルの時期に遠方の人が見に来て、路駐して事故や渋滞が心配。	ご意見として承ります。令和8年度から行う詳細設計業務において信号現示の調整や右折レーンの設置による対策、交通安全対策につきまして検討を進めていくほか、併せて交通管理者との協議を進めてまいります。
397 久方の信号は車両と人が分離式なので、今すでに開かずの信号の状態です。その対策を何とかしてほしい。	
398 幼児の送迎時における交通事故のニュースをよく見かける。道路事業が廃止された後に新たに作られたにじいろ保育園が面している道路の交通量が増えることは避けるべきである。登園の朝7時15分～夜7時15分の時間帯。 また、高坂学区への交通量の増加も予測されるが、こちらも高坂幼稚園・こども園があるため、交通量が増加する事は避けるべきである。	
399 久方の交差点は保育園・幼稚園の送迎で使用され、相生小学校の通学路でもあり、山根学区の学童児も通る。また、高坂学区同様相生学区も高齢者の多い地域である。赤信号でも進んでくる車が多いため、久方の交差点が危険だと以前から問題になっている。東西に走る車の交通量が増えると更に危険になる。	
400 新規道路により交通流入が増え、渋滞や抜け道利用が増加する恐れがあります。特に久方交差点周辺は構造的に滞留が発生しやすく、改善が見込めません。	
401 ・久方側のオアシスの森入口の交差点5差道路は。	
402 久方での進行STOPに対し、左に入る車の増加を心配します。	
403 ○新たな交通事故、渋滞、環境被害道路建設の効果は語るけれども、住民からの建設後の不安については交通量の少ないシュミレーションデータを示すだけで最悪の想定はしない、最も懸念される久方交差点、昭和高校前交差点については「信号調整を検討」という表現で済ませてしまっています。地域住民の心配に真剣に向き合っているとは思えません。より積極的な検討を重ねる必要があるのではないですか。	
404 説明資料p.21 久方交差点ですが、夕方渋滞し、抜け道で夕方は相生小や山根保育園への道へ車があふれることが想定されます。にじいろ保育園もあって、かなり、より危険になると思う。	

ご意見	市の考え方
5-5 周辺地域における渋滞への対策に関するご意見（11件）	
405 久方交差点から豊田工業大学への道の渋滞が心配です。道の狭いのでどのように対策をしていくのか明確化してください。	(405～415) 本市ではこれまでに市内道路における渋滞対策に取り組んでまいりました。引き続き交通流の変化を把握し、必要に応じて対策を実施してまいります。
406 久方から右折して相生山への交差点までの渋滞が心配されます。（次の信号までの距離が短い）。	
407 弥富相生山線が開通されたその後1日交通量が7,000台の車両が走れば相生山団地周辺及び豊田工業大学付近の道路環境を精査して通行交通量に対応しなければ早朝及び日中夕刻のラッシュ時、一日中の大半が大渋滞が予測されるがスムーズな周辺の通行通り抜け対策をせずして元より環境破壊なる道路開通は断固反対であります。周辺の道路はマイカーを始め大渋滞の発生で公共の市バスダイヤの大幅な遅延も発生されて問題となるのは必定です。予測される弥富相生山線開通後の相生山周辺道路の渋滞対策なしでは全く受け入れられない折衷案である。説明資料の中での21頁の昭和高校前・久方交差点における交通量の変化は予測通行量7,000台/1日を元に推測されたものかも知信できない。	
408 久方二丁目交差点から南方向（久方二丁目南交差点）への交通増加（逆方向も）も想定されます。対策検討をお願いします。	
409 東方面への車の量が増える。相生山交差点が混む。	
410 説明資料p.21 久方交差点における交通量の増加が明示されているが、現在、夕方の相生山交差点の渋滞はひどいものです。これ以上増加すると、相生山交差点から久方交差点まで渋滞します。現状をご確認ください。	
411 島田・野並の交差点が混むのは天白川がネックではないでしょうか。（橋が少ない）	
412 渋滞について、昭和高校交差点、久方交差点の渋滞を再度調べる必要がある。中砂町は工場が多いため、トラックの通行が多いため、道路に出れなくなる。土日の渋滞が多くなる。久方から高坂の団地への方面が車の通過が増えるのでは。土日の渋滞調査しているのか？	

ご意見	市の考え方
413 ○交通渋滞の予測が現実と乖離している 説明資料p.21ページによれば、弥富相生山線の開通後、久方交差点のB方向（夕方18時）は+272台増加し、混雑度（交通容量比）は0.308から0.670へと倍以上に上昇することが名古屋市の予測として示されています。 しかし私の自宅は相生山と久方交差点の間にあり、現状すでに土日や夕方は信号1回で通過できないことも多いです。「交通容量比1.0未満であるから問題ない」という評価は机上の数値であり、現地の実態を反映していません。混雑度が0.67という予測値は、現在の1.0に迫るような実体験とは相当に乖離しています。 さらに、道路が開通すればGoogleマップ等のナビゲーションアプリに即時反映されます。当該経路を日常的に使用しない不特定多数の通過車両が誘導されることは明らかであり、今回の交通量予測がこのナビアプリによる誘引効果を考慮しているとは思えません。「地域住民が主に使う道路」という前提は、開通した瞬間に崩れます。 その結果、渋滞の列が相生山緑地の中にまで延び、自然環境内に車両が滞留し続ける事態が十分に想定されます。	(p.74の通り)
414 配布資料には、交通予測において重要な要素である誘発交通（誘発需要）が考慮されておらず、久方交差点・昭和高校付近の渋滞悪化・入り込みの増加が懸念されます。	
415 昭和高校前【朝8時】の①の増加車両が少ないということは、下山畑で左折し北沢（野並）へ向かい各交差点で右折する場合と、下山畑で右折して島田へ向かうと考えられます。北沢を右折する車両が増えると（野並を直進または右折する車両もある）。今でも右折車が多いため、右折レーンを越えて渋滞すると思います。島田への影響は特に変わらないと思います。（一つ山住宅ロ→下林、島田の車両は減少）	

ご意見	市の考え方
5-6 入り込み交通への対策に関するご意見（12件）	
416 生活道路への入り込みや通過車両の悪影響も大変重要な点と考えます。	(416～427)
417 説明資料p.21 データより久方方面の交通量がふえてしまうのであれば、山根学区の入り込みも増えてしまうのではないかと道路を作ることが根本的解決にはならないと思いました。	これまでに山根学区における入り込み交通対策として、地元のご意見を踏まえ、交通状況調査と様々な対策を実施してまいりました。
418 説明資料p.22 久方交差点の交通量が大幅に増大することについてお尋ねします。 交通量の増加に伴い、山根学区への入り込みも増大する懸念があると感じました。そのことについては、どのようにお考えでしょうか？ 交通量が増えてしまうのでは、そもそもの住民の要望である「入り込み交通への対策をしてほしい」という願いに、逆行するのではないのでしょうか？	一般車が通行できることで、道路ネットワークが形成され交通分散が図られることから、入り込み交通の減少が期待できると考えております。 これにより、現在行われている規制や入り込み対策を見直す契機となることから、引き続き地域の皆様と対話を重ねながら関係機関と連携して対応してまいります。
419 ホタルに配慮して5月、6月の通行規制を行うとあるが、この期間は入り込み車両は復活するということである。夜間に入り込む車両については特にマナーが悪いことをどう考えるか？	本市ではこれまでも市内道路における渋滞対策や交通安全対策に取り組んでまいりました。引き続き交通流の変化を把握し、必要に応じて対策を実施してまいります。
420 山根小学校周辺の道路通行ルールは変更されるのか？久方は交差点の北側の道は時間帯によって一方通行を逆走可能となっているが、そのルールが変わりそうに思った。従来通り、双方向に通行可能にしてほしい。	
421 山根小学校の通学に対応すべく、7～9時、14～16時まで進入を防止してください。	
422 令和2年度の学術検証懇談会資料では地元からの意見で「安全になった」とあるが、今回の資料では消されており、恣意的なものを感じる。歩道ができたり、走行速度の低減効果が見られたことから、安全になったとの声も聞かれるのならば、道路建設は不要なのでは。山根小学校の地域理事（PTA）や交通指導員等から意見を聞くなどし、入り込み交通が危機的であるならば、警察署に相談し、「居住者用車両を除く」通行規制を行うなど、代替案を模索すべき。道路建設によって山根学区の入り込み交通が減少しても、相生学区と高坂学区で入り込み交通が発生しては全く意味が無い。	

ご意見	市の考え方
423 道路開通前後の交通量予測に関して、入り込み車両についての予測は全くされていない。この問題は、道路建設とは切り離して考えるべきであると考え。入り込み車両については、一方通行といった規制や、警察の取り締まり強化で減らすことができると考える。これについては議論されているのか不明である。また、近隣住民でも運転マナーの悪い者（実例として歩行者に警笛発して通るもの（近隣地区の住民）や、ゾーン30 地区で30km で走行していたら、追い越しをした者（入り込み車両と思われる）など多数いる。一旦停止義務違反は毎日のように見るし、危ない目にあったことも多々ある）がいる。この現状では警察と協力することが肝要であるが、何か対策をされているのか。	(p.76の通り)
424 説明資料p.8には「走行速度の低減効果は確認されたが、入り込み交通量に大きな変化はなし」と記載されています。速度の低減が確認されているということは、既存の入り込み対策によって通行車両の危険度は実際に下がっているということです。入り込み交通量の絶対数をゼロに近づけたいということなののでしょうか。速度が抑制されているのであれば、現行の対策を継続・強化することで十分に対応できる余地があり、そのために相生山緑地に道路を通す必然性は認められません。	
425 入り込み交通対策について、山根学区交通対策協議会が強すぎないか。相生学区は？	
426 道路を通すことにより、相生学区・高坂学区では交通量が増え、場所によっては渋滞が起き、入り込み交通が発生することが予想される。住環境と安全性が損なわれる。山根学区の入り込み交通は対応すべきと思うが、相生学区と高坂学区の犠牲の上に成り立つものであってはならない。	
427 折衷案の道路計画は山根地区の通学路・生活道路への一般車両の流入と交通安全対策のため必要とされています、では開通後、久方交差点から東側高坂地区の通学路・生活道路の車両流入対策、また計画道路西側中砂・白砂町地区の通学路・生活道路の車両流入対策を地元住民に説明されていません、再度の説明を求めます。	
5-7 その他（1件）	
428 R8年度以降に適時、学識者ヒアリングとありますが、氏名の公表のもと責任をもった発言を求めています。	ご意見として承ります。

ご意見	市の考え方
6. 緑地事業（13件）	
6-1 周辺開発に関するご意見（2件）	
429 緑地が宅地もあるようなので、整備後に宅地開発が進み生態系へしわ寄せが来たり回復の妨げになる恐れがないのか。回答がもらえるのか。知りたく質問したかったです。	相生山緑地は都市計画緑地として決定されているため、区域内での建築物の建築に制限があるほか、建築物を建築する場合は市長の許可が必要となります。
430 道路の工事or開通供用後の環境への影響の検討結果は判りました。懸念しているのは、道路開通後に道路に面した住宅・店舗等の開発・建設は規制されるのでしょうか。野放的な開発で環境が破壊される可能性（リスク）は排除されますか？	
6-2 相生山緑地ビジョンに関するご意見（7件）	
431 説明資料p.16の緑地ビジョン見て、散歩が楽しみです。	相生山緑地については、自然環境を保全するとともに、誰もが人や自然とふれあえる場所となるよう、今後の緑地事業の基本的な考え方と目指すべき姿を「相生山緑地ビジョン」として策定しました。今後はこのビジョンに基づき、相生山緑地の事業推進を図ってまいりたいと考えております。
432 ヒメボタルや自然を生かした観光の推進も期待したいが、住宅地に入り込まない専用道路や駐車場、店を整備下さい。	
433 すでに工事した部分の活用として歩道、公園、自然の中にマッチした店舗、緊急避難場所にふさわしい設備、オアシスの森を訪れる人のための駐車場の拡充を希望します。森を車で突っ切るのではなく、森に多くの市民を呼び入れてほしい。	
434 相生山緑地ビジョンのカフェと整備された公園も反対です。自然を残してほしい。	
435 説明資料p.16 相生山の緑地ビジョン図。カフェは不要、緑地内で新設すれば排水下水工事が必要で自然破壊になります。遊具は不要。子供は遊びの天才です。今そこに在る物で遊べます。せせらぎの保全とありますが、相生山に常日頃水にふれ合える場所は有りません。	
436 名古屋市は過去に藤前干潟の問題で、環境問題に直面し計画を断念した経緯がある。その藤前干潟は世界的にも有名な干潟となっている。相生山緑地に関してそのような観点はないのか？	

ご意見	市の考え方
437 弥富相生山線の建設をきっぱり断念し、むしろ積極的にヒメボタルなど生態系を保全し、エコツアーを実施し、市民や観光客に相生山の自然をたんのうでできるようにすることを提案します。市民や観光客に人気が出て来山者が殺到するでしょう。入山管理を厳密に行い貴重な自然を保全し、市のために生かす。入山管理とは①一定期間（ホタルのシーズン）山に入る人の数を制限②ガイドの同行を必須にする③写真撮影する人については「撮影」パスを発行する。カメラマンの人数制限、マナーの徹底④入山料を取る。ガイドの報酬、環境保全やPRコストに充てる。	(p.78の通り)
6-3 その他（4件）	
438 説明資料p.16、相生山緑地ビジョンにはヒメボタルのことがこの資料には全く記載されていませんが、何故なのでしょう。	説明会の資料は、弥富相生山線の折衷案の内容についてご説明するものであり、相生山緑地ビジョンについては、基本理念・基本方針についての説明に留めた内容となっております。
439 道路計画と緑地計画は分離していますが、私の住んでいる「借地対応」地域は一次計画より20年以上延長しています（東海通沿い）。私を含め、住民は空き地や空き屋の維持管理に大変苦慮しています。予算不足はわかりますが、計画にこだわらず柔軟な対応をしていただきたいです。	現在、相生山緑地では長期未整備公園緑地の整備プログラム（第2次）において、事業収束および事業推進となっている区域で事業に着手し、用地買収を進めております。今後も整備プログラムに基づき、事業を進めてまいりたいと考えております。
440 折衷と言うのであれば、道路建設に係る金額と同等の額を公園整備に充てるべきである。長期未整備公園緑地の整備プログラム（第2次）によると、公園整備事業に関しては、道路建設に関わる区域だけが取得済みで、その他の土地に関しては事業着手すら行われていないのはいかがなものか。	
441 樹林地の竹林の繁茂に対してどう改善していくのか？	竹林の繁茂は課題であると認識しており、相生山緑地ビジョンに沿って、竹林の拡大防止に取り組んでまいります。

ご意見	市の考え方
7. その他（11件）	
442 関係者にいた方がずっと他事していたことが気になりました。	ご意見として承ります。今後の市政の参考とさせていただきます。
443 工事後に発注した事案に対する対策、そのための人工、部門、予算、期間を設けた方が良い。	
444 渋滞や渋滞に伴う排気ガスを問題視するのであれば、市内の至る所で混雑が見られるので、時差出勤やコロナ禍のような在宅ワークを名古屋市として推し進めればよいのでは。	
445 道路建設は東南海地震での住民の避難経路の確保や、緊急車両の通行のためとしている。これ自体には問題はないが、そもそも、名古屋市内の救急指定病院が名古屋市東部には名古屋第二赤十字病院しかないことが問題ではないのか？名古屋市は名古屋市立大学医学部を中心に、市民病院の統廃合を行ったが、緑市民病院が病院としての機能を確保できれば、南北で住みわけができると考えるがいかがか？	
446 ○南北道路の問題について 現在、緑区南部から北上する交通は東海通で相生山に突き当たり、迂回を余儀なくされる構造となっています。この構造が慢性的な交通集中や心理的ストレスを生んでいると考えます。市として緑区南北交通の抜本的改善をどのように認識しているのか見解を示してください。	本市ではこれまでに市内道路における渋滞対策に取り組んでまいりました。引き続き必要に応じて対策を実施してまいります。
448 久方口から久方までの歩道は改良されるのか？（事業完了後以降、修繕がされていない様子）	必要に応じて適切に維持管理を行ってまいります。

ご意見	市の考え方
448 ○代替案の検討について 仮に道路整備を行うのであれば、鳴子団地大高線（鳴子・地下鉄鳴子駅・車庫前交差点）から相生山の地下をトンネルで通過し天白川を渡って豊田新屋敷線へ接続する南北幹線道路の整備の方が ・南北交通改善 ・渋滞分散 ・地域交通の合理化 という点で合理的である可能性があります。このような地下トンネルによる南北幹線道路案について ・検討したことがあるのか ・検討していない場合その理由 ・検討する予定があるのか を明確に回答してください。	検討したことはありません。また、検討の予定もありません。
449 説明資料p.6 「沢の水に変化を与えないことが大切。」との記述がありますが、私も何回か現地へ行きましたが、沢と言えるような流れは見ておりません。当初の折衷案のVTRを市役所で見せていただきましたが、滔滔と流れる小川が再現されていましたが、このような沢は存在するのでしょうか。 沢と言えるのは大量の雨が降った直後くらいで、地中からの水が染み出る程度の、いわば湿地のようなものではないのでしょうか。	相生山緑地内には降雨時等に発生する水みちが確認されております。なお、令和6年度に行った意見聴取会でお示しした映像は、その水みちの場所を確認しやすいよう着色したものですのでご理解くださいますようお願いいたします。
450 （記入なし）	—
451 （記入なし）	
452 （記入なし）	

【※１】 弥富相生山線の折衷案に関する説明会における説明資料

<https://www.city.nagoya.jp/shisei/keikaku/1010305/1010348/1010359/1010360/1010361/1047160/1047172/1047176.html>

【※２】 相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会

<https://www.city.nagoya.jp/shisei/keikaku/1010305/1010348/1010359/1010360/1010361/1010362/index.html>

【※３】 弥富相生山線の道路建設に係る学術検証懇談会

<https://www.city.nagoya.jp/shisei/keikaku/1010305/1010348/1010359/1010360/1010361/1010383.html>

【※４】 名古屋市会 会議録・委員会記録検索システム

<https://ssp.kaigiroku.net/tenant/nagoya/SpTop.html>