

第2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3月2日 午前10時～12時

会 場 名古屋市役所 正庁

参加者（50音順） 山下委員長、林副委員長、足立委員、大場委員、加藤委員、
寺井委員、秀島委員、増田委員、松本委員、武田オブザーバー委員

公述人 11名

傍聴者 14名

報 道 5社（中京テレビ、名古屋テレビ、建通新聞、読売新聞、中日新聞）、
フリージャーナリスト：1名

・・・・・・・・・・・・・・・・議 事・・・・・・・・・・・・・・・・

10:00 開会

司会（道路建設課長）：定刻になりましたので、「第2回相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」を開催させていただきます。私、本日の司会を務めさせていただきます、道路建設課長の兼岩と申します。よろしくお願いします。

事務局（山中係長）：資料の確認

- ・次第（A4）、傍聴要領

- ・公述人の方から提出いただいた資料

- ①（八田耕吉氏：資料なし）、②相生山緑地の会 伊藤順子氏、③小川千絵子氏、④エコミュージアムあいち 高岡立明氏、⑤藤井全子氏、⑥木村みよ氏、⑦ラブリーアース Japan 古川善嗣氏、⑧福井清氏、⑨相生山の自然を守る会 近藤国夫氏、⑩野田恵以子氏、⑪相生山緑地自然観察会 近藤記巳子氏

司会： ここから山下委員長にお願いします。

10:03 会の成立確認及び録音の取扱

山下委員長： おはようございます。山下です。どうぞよろしくお願いします。まず、事務局に確認しますが、今日の委員会はこれで成立していますよね。

事務局（坪内主幹）：設置要綱第7条2項に「委員会は、オブザーバー委員及び臨時委員を除く委員の半数の出席をもって成立」となっています。本日は9名中、9名の委員が出席いただいておりますので、本日の委員会は成立しています。

山下委員長： では、委員会を開催いたします。まず最初に、第1回の検証委員会の確認をお願いします。

事務局： その前に、傍聴者から録音許可を求められております。いかがいたしましょうか。

山下委員長： 前回も録音は許可していましたが、今回も別に新たな状況ではありませんので、前回に続いて録音はいいのではないのでしょうか。皆さんいいですか。では、そのようなかたちでどうぞ。ただし、ビデオなど肖像権に関するものはご遠慮いただきたいと思います。では、委員会を開会したいと思います。

10:05 第1回検証委員会の確認

事務局： 第1回検証委員会の確認をさせていただきます。第1回の検証委員会は2月1日、午前10時から12時まで名古屋市公館で開催いたしました。最初に自己紹介、「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会設置要綱」及び「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会傍聴要領」を説明。その後、中部大学の山下学長が委員長に、名古屋大学林教授が副委員長に選出されました。その後、相生山緑地の風土や委員会の立ち上げに至った経緯についての説明を事務局より行い、各委員より専門分野や課題に対する考えなどを自己紹介を兼ねてご発言をいただきました。最後にこれからの委員会の進め方について話があり、その中で、市民の方からの公聴、専門家の方を招聘することを確認しました。以上簡単ですが、先回の確認をさせていただきました。

10:06 本日の委員会の進め方

山下委員長： 本日は、先回の宿題事項、それぞれの立場から今日の審議をより充実したものにするため持ち帰っていただいたことを中心に議論したいと思います。

本日の委員会の進め方、時間割について予めご了解いただきたいと思います。前回の委員会で決めました市民の方からの意見陳述が11件あります。前回約束しましたように、1件3分以内でいろいろお話していただくということにしております。

委員会の進行としましては、前回持ち帰った宿題、先生方の考えを各時5分間でやっていただき、残りの30分で議論深めたいと思います。本日はオブザーバー委員の武田委員にも出席いただいておりますので、オブザーバー委員の立場からの意見も聞きたいと思います。

専門的な立場で課題がどこにあるのか、その課題を解決するにはどういう方法論があるのか、その答えを出す上では、何が足りないのか、何が十分なのか。その辺りのところを整理して、検証するための一歩にしたいというのが、今日の第2回の委員会の目標です。

従いまして、11時28分くらいから、11名の陳述をやっていただいて、12時定刻どおりにこの委員会を閉じたいと思います。

まず道路関係の方からそれぞれの先生方に専門領域を尺度にしてみた場合の課題の所在はどこにあるのか、課題解決をするために視点はどこにあるのか、あるいは方法論としては何が考えられるのか、そのことを進めていくための今後必要なデータ、情報、資料、その情報等足りないところをお互いに協力し合って探していくことが大事だと思います。まず、林副委員長の方から提案いただけませんか。

10:10 各委員からの課題の提起

林副委員長： 今、委員長からも言われたように、3つに分けて私の考えてきたことを整理して述べたいと思います。最初は我々専門家が見た時に、いったい課題の所在は何なの

か。私が考えるのは、前回申しましたが、交通需要と渋滞というものをいったいどのように捉えるのかということです。その捉え方が最近是非常にまずくて、狭い発想で捉えかねない。

これを世界標準とよく言いますが、いろいろな国の考え方を集約しますと、3段階に捉えられます。最初は、交通発生自体を回避できるのなら、それを回避する。英語で **Avoid**。2番目は、どうしても交通をしなくてはいけない場合は、大量、あるいは低炭素な公共交通システムへの転換を図っていく。これを **Shift** といいます。3番目は、どうしても公共交通ではない場合、つまり典型的なのは自家用車で動くという場合がありますが、その場合には、**Improve** にする。何の改善が必要かという、道路ネットワークのある部分が大変混んでいる場合、そこを改良したり、あるいは、自動車そのものを改善したり混んでいるところを直したりします。

こういう3つのステップがありまして、往々にして、3つ目のところにいつてしまうので、1番目、2番目をきちんと検証する必要があるのではないかと思います。今回の問題の所在ではないかと思います。その解決のためにどうすれば良いかというと、これは、鉄道、バス、車など、全モードを統合的なネットワークとして捉えて、需要あるいは渋滞を解消する、こういうことを考える必要があります。道路だけを考えるということでは、根本的な解決にはならないと思います。

実際、問題になっている地域の近くでは、まもなく桜通線が徳重まで延伸されますので、それを前提とした交通の需要推計をやり直す必要があると思います。その場合には、徳重におけるバスターミナルとか、あるいはバスのネットワークが当然再編されると思いますので、こういうものを考慮に入れた再検討をする。そのための資料としては、今申しましたバスターミナルはどのような設計になっているとか、新しいバス路線網はどのように再編されるのかという資料。それから、それぞれの地区、学区ごとくらの将来の人口がどれくらい増えるのか、減るのか。そういう資料が必要であらうと思います。

山下委員長： まず出し合ひましょう。では、関連して秀島先生よろしいですか。

秀島委員： 私は、課題の所在として、前回も申しましたように、計画策定から事業決定の進め方が合理的であったかということだと考えます。具体的には、1つには関係する皆さんの意見というのが十分反映されているかどうか。この場合、通過交通者はなかなか発言者として出てきません。名古屋の都心から郊外に住んでいる人が、その道路を必要としている場合の通過交通者も含めた利害関係者の意見というのが反映されているか。この反映の意味は、すべてを受け入れているということとは限らず、聞いているかどうかということです。基本的に、こういう性質の問題というのは、全員が賛成して満足するということがありえませんで、合意するかどうかということと、意見が反映されているかは別の問題としていきたいと思います。意見が反映されるということは、具体的には、先ほど申しました通過交通者も含めて、道路を整備すること、あるいは環境を変化させることの便益とその反対の損失がどれだけあるのかということが、どれだけ、誰にもたらされているのか。それと、そう

いったことが、計画のプロセスの中で明らかにされているのかということ。ここが視点として確認したいと思っているところです。

もう一つには、こういう事業に 100 年かけて良い訳ではありませんので、時間が限られている。情報も限られている。予算も限られている。後から前提を出すのではなく、どういう前提で議論が進められたかということも含めた手続き的な合理性ということを確認したいと思います。

また、こういう道路整備というのは名古屋市内、各地で行われてきた訳ですから、他の事業と比べて、同等な、同質な手続きになっているかということも気になります。合理的な手続きと申しましたが、そもそも合理的というのが何なのかということも、それがみんなが共有できる仕組みだったか、当時どうだったのかということを出来る限り知りたいと思います。

もう一つは、道路を造る、道路を建設するということが前提となっていますけれども、造らなければどういう状態になるのか。これを比較していたのかということを確認したいと思います。以上です。

山下委員長： 次、松本先生、よろしいですか。

松本委員： 林先生、秀島先生と重なる部分があると思いますが、資料としてまとめているので、ご説明させていただきます。課題としましては、今回 3 点挙げさせていただいておりまして、1 つは需要予測に関する課題。次に、相生山周辺の住宅街への影響把握に関する課題。最後に、夕方ピークの渋滞の把握に関する課題です。

少しテクニカルな面も入っているので申し訳ないのですが、まず、需要予測に関しましては、そもそも今回使われていた資料に、これはデータの整備上仕方ないのですが、ちょっと古いデータが使われていたということです。具体的にはたぶん平成 8 年のデータだったと思います。といいましても、現在使える最新のデータも実は平成 13 年のパーソントリップ調査のデータですので、一般的な感覚からいうと古いかもしれませんが、技術的に使える範囲の物がこれしかないと思っています。しかし、8 年よりは 13 年の方が新しいです。

それから、事業説明をやられていますが、整備されない場合の状況が把握できていません。この場合は、道路を整備しない場合の予測が実施されていないということになります。結果、整備効果も明確にできないだろうということです。

それと、各種のシナリオのもとでの交通状況が把握できていないということです。ここでいうシナリオというのは、他手段を考えていろいろな政策を考えるというものですが、例えば、車の利用を抑制するだとか、あるいは公共交通を利用促進するだとか、あるいは、フレックスタイムの導入とかそういうものもあります。そういったシナリオ下での交通需要の予測がしっかりできていないと思います。複数の前提ですが、人口の伸びや産業構造といったものは、実際には 10 年、20 年といった将来に渡ってどういう状況になるのか明確に把握するのが難しいと思うのですが、前提が変わった時にどうなるのか把握できていません。

また、交通渋滞というのは、やはりピーク時間が一番問題になります。日単位で

の定常的な交通現象としては、交通渋滞減少を捉えるのが難しいので、時間軸上での交通状況の把握が不可欠になってきます。これは技術的には難しいのですが、ある程度可能になっておりますので、やはり時間軸上での交通需要を把握できないのかなと思います。

2 点目の課題に関してということですが、住宅街への影響把握。要は、幹線道路が渋滞しているがために、住宅街に車が入っていってしまう。抜け道利用といいますが、これは、交通計画上当然避けなければいけない問題と思っております。その把握が十分出来ていない。これは、周辺住民の方々に与える影響が一番大きなところがありますので、しっかり把握しないといけません。できれば将来の状況によって、この抜け道交通がどういう状況になるか、あるいは、地域の方々にどういった影響を及ぼすのか、ここはしっかり把握していかなければいけないと思います。

最後に、夕方ピークですが、今回朝ピークを中心に検討いただいていると思いますが、夕方の逆方向について、ちょうど影響の違うところについて、しっかり捉えることができないかなと思います。

山下委員長： それでは、加藤先生。

加藤委員： 私は交通に伴う環境問題をやってきました。環境影響評価という手続きがありますが、通常日本で行われるのが、いわゆる事業アセスと言われまして、造ることが前提で、周辺の環境に対して影響を与えるかどうかをチェックし、悪いところは直していくというスタンスだったと思います。

今回の問題は、この委員会が作られたということも考えますと、今環境省でも議論されておりますが、戦略環境アセスメントといわれる、より良い環境をつくっていくためには、道路を造るのにこだわるのではなく、いろんな代替案を考えて、その中から一番いいものを選んでいくということをやらないといけないと思います。この道路自体時間がかかってきたので、戦略環境アセスメントとか全くそんな言葉すらもない時代ですので、今になってということもあるのですが、そういうところから見直す必要があるのではないかと思います。

私のスタンスは、「なるべくならこの道路を造らなくて済む方が良い」という立場から出発して考えていきたいと思います。これは私が造らない方がいいと考えているという意味ではありません。そのうえで、造らない方がいいのだけれど、どうして造らなければならないのかを考える。すでに現状でいろいろな問題があるから造らなければならないということだと思います。ですので、造らないといけない理由について、もう一回きちんと列举して、整理する必要があります。

例えば、野並交差点は非常に渋滞しております。それから、島田の方も渋滞しております。それから抜け道。これについては私自身も必ずしも詳しくなかったのですが、現地には3回ほど伺いまして、歩いたり車を運転したりしてチェックしたのですが、一番問題となる一ツ山住宅口から下林交差点の道路、それからその西側の区画街路、この辺りは朝一方通行の規制がありますが、それによって住民の皆さまに不便があるかもしれません。しかしながら、これがないと区画街路にどんどん入り込むだろ

うということをやっていると思うのですが、これをどう考えるか。それから、後の公述の方にも出ていたと思いますが、救急の問題もあるのではないかと考えています。

一方で造るといいのか、今の問題が解決するかをチェックする必要があります。造ることによってどういう問題が起こるかという、この道路の下流側、下流といいますと朝のラッシュ時における下流側ですけれども、昭和高校から先のところ、非常に道路整備的にはまずい面があると思われますが、桜ヶ岡、あるいは八事あたりは非常に交通容量が少ないところですから、そこに直通する道路を造るとどうなのか、ということも確認する必要があります。逆の上流側、これは高坂学区辺り、ほら貝東辺り、それからもっと東の緑黒石、この辺りは渋滞が激しくなるのではないかと考えており、精査が必要でしょう。

この辺りがこれからどうなるか、私が前回申し上げましたように、環状2号が開通して黒石から平針、原へ抜ける。その南は、有松、大高へ抜けるということで、ちょうど野並から島田のところ、弥富相生山線の負荷が下がることも考えられます。

それから林先生からも話がありました。桜通線が開通するということですが、今の野並の辺りは、バスターミナルがありません。そのため朝はバスが滞留して渋滞していますが、今後は鳴子北駅、今の野並車庫ですが、そこにバスターミナルが移ってきますので、野並の渋滞は解消されます。ただ解消されると、空くのでまた渋滞するということもあります。このあたりの精査も必要です。相生山駅もできます。なるべく造らないでいいというスタンスで行くなら、相生山駅を使って交通を受け止めるということもあります。

また、徳重方面は徳重、白土、水広下、それから東郷町、音貝、春木など、桜通線が開通してきますと非常に開発が進んでいきます。今からいろいろな状況を加味して、野並から島田、相生、ほら貝辺りが、どういう風に道路状況が変化するかということ、造る場合、造らない場合、それぞれ考えて、シミュレーションする必要があります。と思っています。

現状ではそのデータが十分でないと考えており、是非調査をしていただきたいと思います。と思いますが、時間がどの程度なのかということも気になっているところです。

山下委員長： 続いて環境関係、寺井先生お願いします。

寺井委員： 私は、水圏関係での専門領域における課題ということですが、森を切り開いて、森の中に自動車道路を建設することが水循環にどのような影響を及ぼすかというのが課題だと思います。森というのは植生があって、落葉、落枝があって、腐植質が森の保水力を維持し、土砂の流出を防いでいる訳です。道路建設のためにどのくらい森の保水力が失われるのかということを考える必要があるかだと思います。

それについて、現在森がどれくらいの保水力を持っているのかという評価が非常に不十分です。事前に調べられた資料を見ましても、雨が降ったら地下水がどうなるかということとは調べておりますが、よほどの雨が降らない限り、地下水の変動はない。流量もほとんど変わらないという調査結果です。もっと、きちんと降った雨

がどれくらい流れ出してくるのか、降水量に対する流出量、流出率を評価する必要があり、それが道路を造ることによってどう変わるのかという予測をする必要があります。

なぜこういうことを考えるかというと、名古屋市は「水の環復活 2050 なごや戦略」という水循環構想というのを出しています。私もパブコメにコメントを出したことがありますので、今都市化によって降った水が浸み込まずに表層を流れることによって、都市の洪水災害を起こしています。それで、できるだけ緑を増やして、表面を流れる水を少なくし、地下に浸み込む量を多くするという具体的な目標として掲げている訳です。基準年の 2001 年では、降った雨が直接流れる量、直接流出率が 62%、降った雨の 6 割が表面を流れている。昔は地下に浸み込んで、表面を流れる水の量が少なかった訳ですので、昔までには戻らないのですが、2050 年までには直接流出を 36%まで減らすという具体的に目標を掲げている訳です。ですから、ここに森を切って道路を開いたらどうなるのかということをしきりに出す必要があります。

だから、「水の環復活 2050 なごや戦略」と道路建設とはどれくらい整合性があるのかということを検証する必要があるのではないかと考えております。もう少し具体的に言いますと、既存のデータでは流出率が計算できません。流出率を、何%の水が流れ出るのかを計算するためには、連続的な観測が必要です。降った雨に対してどれくらい流出量があるのかという、それを計算して流出率を出す必要があります。

それから、この間見学に行きましたが、水がなかなか出てこないにも関わらず、表面が湿ったような感じになっていました。それは、やはり土壌が保水力を持っているということですが、これが具体的なデータとして出ていない。降った雨に対して土壌中の水分がどれくらい変動するかということのを深さ毎に調べてみる必要があります。山の保水力というのをある程度定量化する必要があるかと思います。

山下委員長： ありがとうございます。引き続きまして、大場先生。

大場委員： 私はホタルの研究をしている関係で引っ張り出されている訳ですので、ホタルの話を中心に説明することになりますが、実際のところはホタルだけではなく、ヒメボタルが生きられるような豊かな自然を守ることが重要だと思います。ホタルを中心に意見を述べさせてもらいますと、まずホタルというのは元々ゲンジボタルが有名で、里山に暮らしている訳ですけど、手付かずの自然というのはあり得なくて、人と自然がうまくやっていけるような状況が理想ですから、ホタルのことを考えると、相生山には希少なヒメボタルがたくさんいますので、それをどうしていくのか。単に生き残っていけばいいという訳ではなくて、我々はやはり環境アイコンとしてのホタルというものに強いイメージを持っている訳ですから、生きていくからいいんだということではなくて、観察する人、観賞する人が見ても、いい自然が残っている、ヒメボタルがいるんだという状況が残るのが理想的ではないかと思っています。そのためにも、実際に先月末に現地に行きましたが、試験的に照明

装置が取り付けられていましたので、例えば、今年のホタルの成虫発生時期に試験的に点けてみて、ヒメボタルへの影響、あるいは、見る側が、照明が点いていることがどうかということを含めて、試してみたらどうかと考えます。それから、幼虫調査も市民の方から行ったデータがありますけれども、現在あそこまでいろいろ橋梁の橋ができていく状況で、現在どうなっているのかを今年の12月に同じように幼虫調査を行ってみるといいのではないかと思います。

それから、これは私の意見ですが、ホタルを観察していますと、実は地形によって発生時期というのは違うのです。場所によっては、日当たりによって違うのですけれども、同じような地域でも、ちょっとした地形の違いによって一週間くらい差が出ますので、これまでに市で行っていただいております成虫調査が本当に妥当性があるのかということ、そういった発生時期に違いがあるということも含めて、ちゃんともう一度検証するために、この5月に何らかの調査をする必要があるのではないかと思います。それから、このヒメボタルをどうするのかということだけを考えてもなかなかわからないので、岡山県の八幡神社のようにヒメボタルを大事に保護している事例とか、それからこの近くに、名古屋城の外堀がどのような状態になっているか、あるいは、橋梁というものを造ったときに、その下の環境が、ホタルが暮らしていけるのにどう都合がいいものなのか、あるいは悪くなるのか、ということなど、自然の中に橋梁を造った他の事例を研究した方がいいのではないかと思います。

それから、今年2010年が国際生物多様性年になっておりますし、COP10が名古屋で開催されることも含めて、自然に対する市民の意識はどう変わっているのか、改めて考えなければいけないのではないかと思います。以上です。

山下委員長： ありがとうございます。では引き続き、増田先生。

増田委員： 私の専門は植物ですから、植物に関してお話させていただきます。現地の状況はちょっと荒れたような感じも多々ありまして、今後相生山をどのように管理していきたいのか、それをまず市民と行政とで話し合っていく必要があるのではないかと感じました。特に、大場先生がヒメボタルのことをおっしゃられたのですが、ヒメボタルだけを考えていくと、手入れしないほうが良い。ただ手入れしないと今後遷移が変な方に進んだりとか、マダケ林が広がったりとか、植生に関しては多様性を低下させる可能性も十分にある訳です。まずは、方針をどうするのかを考えないと、道路を建設する前、道路を建設したら建設したでヒメボタルをどうしたらよいか、そういうことを考えることは出てくると思います。そうではなくて、市民の方が相生山をどういう風に活用していくかという話を一回出さないと、どういう管理をしていくかということを提案できないと思います。それをやってはどうかと思います。

実際に相生山はどういう山かというと、土壌は薄いです。だから植物が生えられるかということ、普通はこれから照葉樹林になると考えられる方が多いと思いますけど、ブナとかタブ林とか照葉樹が生育できる土壌環境ではないです。そうすると、その環境を無理しても照葉樹林にしたいとか、それとも他のいろいろなものにした

いとなります。例えば希少種ですと、ヒメカンアオイだとか。しかしあれは管理しないと維持するのは難しいです。それをどういう風にしていくのかを考えない限り、検討するのは難しいのではないのでしょうか。例えばホテルだけ保全すると他の生物がいなくなってしまうのではないかと。そこを検討されてみてはどうかと思います。

山下委員長： ありがとうございます。

足立委員： 私の専門は地質学です。地質というものは、ある生態系、動物とか植物とか、そういうものの一番ベースをつくっていきまして、それと水が加わって一つの大きなものをつくっている訳です。自然のものは動物と植物と鉱物と。鉱物というのは、土壤とか石ころですけど、そういった観点で、例えばあるところの環境を守る代わりの物を造るという時に、そういう考え方がなされているかどうかということです。そういったことをやるべきであると思います。今回の問題は、相生山に限らず、名古屋市内には平和公園から東山公園、名古屋大学、平針も含めて同じような状況があります。ヒメボタルは名古屋大学にも少しいます。そうしたときに、何が相生山に多くて、名古屋大学で少ないのか、何が一番違いがあるのかというのが最も知りたいところです。

植生は、似ているところと違うところがあります。元の生物が生きていくためには水が必要ですから、湧き水が出てくる。24日に現地に行きましたけれども、常に水が出ているところと出ていないところがあって、水が出ているということは、何らかのかたちの地質と関係している訳ですから、それが、全体のところどうなっていて、他の場所とどういう共通性があるか。あるいは、ないかということも知った上で、いろいろなことを検討するといいかと思います。以上です。

山下委員長： ありがとうございます。私は委員長ということで、今日のところは控えさせていただきたいと思います。先生方からそれぞれの立場でいろいろ問題提起いただきました。非常に広い視点からの問題提起と具体的な解決の方法について、どちらでも結構ですので、補足したいとか、あるいはお互いの意思疎通をもう少しこういう点でやってみた方がいいのではないかとといったところをフリートalkingしていただきたいと思います。

林先生、道路の方で概略的にA (Avoid) とS (Shift) とI (Improve) で、AとSの点を科学的にどう判断するかということですが、私はこの委員会は答えを出すのではなくて、この視点でものを考えることが将来のためになり、その視点をまず明らかにするのがこの場であると思うのです。そうすると、どんな具体的な実験を重ね、調査をすることが必要になってくるでしょう。必ずしも調査が常套な手段では決してないと思っていますので、調査まで必要かどうかは別として、そういう点で先立つことのものの見方としてどうだったのか。それは道路関係の専門家の先生方が、だいたい共通の課題を出されたし、先ほど増田先生も言われたように、我々が生態をどうしようとするのか。21世紀は、生態を守るのか守らないかの前に、生態とか環境というのは、我々がどういう立場で捉えるべきなのということが、今回、いろいろな答えは出るのだけれど、何一つ実効性をもたないものとなる可能性はあ

ります。そういった面で、両方の面からかなり本質的な見方のところを出していただいたと思います。そういう点で補強していただくとか何か意見がありましたらどうぞ。

林副委員長： 先ほどは交通を中心に述べたのですが、その時代時代でいったいどういうものが人間に必要なかという、これは変わってきます。一言で言うと、クオリティー・オブ・ライフといいますか、20世紀の後半は、日本はまだ所得が低かったので、とにかく所得を高めるための生産というのが必要でした。そのためのインフラを充実させる必要がありました。これは紛れもない事実であったし、非常に大きな成果もあげたと思います。一方で、負のものとして典型的に公害といわれるものが発生しました。そして、ある程度の所得を得て、しかも、これから人口が減っていくという段階にきた時に、我々は一体何を求めているのかということだと思います。

そうすると、今回ここに道路を造ることによって、いろいろな年齢層とか立場の違う方にとって、クオリティー・オブ・ライフにどういう影響を与えるか、そういう視点からの検討が必要ではないでしょうか。もう少し簡単に言うと、今までは、車を持つことが重要であって、車で通勤するといったことだったのですが、それをどう改善するか。欧州の各国では、車で都市の中に入ってくるのですが、通勤でも使ってそれが混乱を起こし、中心部の商店街も廃れていったということが、60年代のドイツとかイギリスなどで起こっています。これは、早くに所得が上がって、車を早く持つようになったためです。日本は、車を持つようになったのは、70年代の後半ぐらいからです。我々の世代だけではなく、次の世代が何を考えるかという視点から、今回の道路を造ることによるクオリティー・オブ・ライフに対するメリットとデメリットを、メリットは恐らく、渋滞解消して経済的な損失をなくそうとしていたのではないかと思います。この渋滞というのは果たして、ここに車の通路を造ることによって、改善されるのかどうか。我々、交通関係の専門家のあいだでは常識ですが、誘発交通というものがあることが分かってきています。誘発交通というのは、道路を造ってしばらくは周りの交通が減りますが、道路が空くと車に乗りたくなり、それくらいのお金は皆持っているわけですから、車を買ったり、あるいは、車を持っていて乗らなかった人が乗るようになり、かなりの場合、元の黙阿弥になってしまうということが、アメリカや日本でも起こっています。そういうことを考えていかなければなりません。

ここでは、やはり、発想を逆転して、どれぐらいの交通、特に、プライベートな車の交通がどのくらい残されていくかということを考える。道路で収容しきれないものは、ここでは鉄道を造ろうとしているわけですから、それでどれぐらい運べるのか。十分な輸送力があって、恐らく、今走っている車の半分どころではなくて、かなりの量を乗せるだけの余力があるでしょう。加えて、市は何を考えるかということになる。それは、地下鉄を整備して、地域をつくろうとする。土地利用の展開、土地利用が散らばらないようにする。鉄道の駅なら駅の近くに展開するわけですがけれども、道路の場合には、どこにでも抜けるので散らばる傾向が非常に強い。これ

が私どもの 20 年来やってきた研究でも明らかになっています。そういうことも、十分に考える必要がある。

最後に、皆さんが車で動いた時には、今度できる鉄道の採算がどうなるのか。非常に重要なことで、やはり、きちんとこの地域の需要によって、公共交通、バスとか鉄道を支えるだけの需要をうまく高めて、これ以上散らばらないような方向で、土地利用と交通をトータルでマネジメントしていくということが一番重要ではないかと思います。

山下委員長： ありがとうございます。武田先生。私が今思っているのは、環境とか交通に対するものの見方として、21 世紀になって 10 年も経ったのだから、21 世紀型に再度見直すというか、尺度の提案というか、価値感の提案というか。この問題は、具体的にはあれだけ既にやっているのだから、あれに関して、どうだこうだと言うだけではただ発散するだけになってしまい、もう検討していく余地はない。そうではなくて、将来に向けての演習問題をどういう視点でやっていくのかという点で検証委員会があるのではないかと思います。その点はどうですか。

武田オブザーバー委員： 少し話が戻るかもしれませんが。本来は、市の何をどうするかという計画全体の学術の検討と、政治的な配慮というのは、ちゃんとカップリングして進むことが当然です。名古屋市の場合、残念ながら、昭和 23 年ごろ全体の都市計画というものができている。昭和 23 年というのは、爆撃を受けた直後です。そこで作ったものには非常に適切なものもあった。名古屋の道路は、広すぎるとも言われますが、私は横浜に住んでいたのですが、名古屋は素晴らしいと思う部分もあります。一方、この当時の記録を見ますと、今回問題になっている相生山のあたりは、ただ鉛筆でちょっと丸がつけてあるだけです。まったく事情が違うわけです。そこで、今回だけは、政治と学問、学術を切り離して、この委員会で学術をひとつ試して頂く。それを一つの起爆剤にして、今後、名古屋市が、どういう街をつくるかということで、学術と政治とのちゃんとしたカップリングをつくっていく。これは、第 1 回であります。先頭に立つということです。

それともう一つは、私は地球温暖化には特別な考えを持っています。それはこちらに置きまして一般的な話をしますと、例えば CO₂ が増えると地球が温暖化して、名古屋市民が苦しむということに対して、苦しむから CO₂ を減らすというのは、国の政策です。市としては、温度が上がってもできるだけ市民が苦しまないような施策をとるとするのが、自治体としての一番重要なことであると思っており、この件についても、名古屋市として、相生山その他にどういう風に取り組んでいくかという概念をはっきりと出してもらえれば、これからに繋がっていくと思います。

もう一つ、今日はせっかく市役所の方や一般の方もみえますので。なぜ学問かというと、最近学問も学者が言い合っているところばかり見ますので一般的にそう思われませんが、普通は、俺は正しい、おまえは間違っている、というのが世間です。政治の場がそうです。学問は非常に珍しい活動でありまして、誰が見ても正しいということを積み上げていく作業です。そういう点で、ここは学術委員会になっ

ておりますので、道路とかホテルではなくて、我々がこの問題に対して、名古屋市のもっとも優れた先生方にお集まりいただいて、どこまで我々はわかっているのか、どこまでは確定的に言えるのか、あとは趣味の問題ですというか、政治的な問題なのです。そのこのところを区分けしたいと思うのです。これが市長の強い希望であります。その学問的にわかっているところまでをこの委員会ではっきりしよう。分かっていることはあっても構いません。そんなものは推察していただいて結構です。あとは市長が、政治的に、市役所の方と相談してお決めになる。多くの方が学問に対して知っているように、ちゃんと学問は積み上げていきますので、あるところはこうで、あるところはこう、後は研究中というように、きちんとしておりますので、そのあたりを市民の皆さんにぜひ見ていただきたい、という風に思っております。非常に期待しております。

それから、この委員会を開くにあたって、今日も司会を道路建設課長がやっております、これについて私はクレームを付けておりますが、それを経てこうやっておりますから、市民の方も安心して頂きたいのです。実は、道路建設課というのは、道路を建設することが市民から受託した任務でありますので、どうしても建設したいと思っている。この相生山の問題については、道路建設課から離さないと道路建設課の人もかわいそうだ。一生懸命職務を遂行しようとする、いけないと言われる。これは、検討して頂いて、道路建設課という名前が付いてはいるが、そういう立場ではやらないと説明を受けました。本当は緑地課と建設課が共同で進めるべきです。ここは、私がオブザーバー委員で入っていますので、先生方を前にして言うのもなんですが、この委員会が学術的な中立を守って進められていくということ、監視するわけではないのですが、傍聴させていただくということを私の役割したいと思います。

10:56 次回に向けて気をつける点

山下委員長： ありがとうございます。やはり、中立でもって、次世代が素晴らしい名古屋を受け継がせてもらったと思えるところに持っていくのが、一番基本だと思っております。そういう視点でやっていくことが任務だと思っております。今のような視点について、今度は次回に向けて、基本的な概念をどこに落とし込むかということを中心にしたいと思いますが、そこに持っていくために、例えば、具体的なデータが足りないということもありますし、どういう点に気をつけないといけないということがありましたら。

加藤委員： 気になっているのは、私自身がお話したことでも、軽く1年くらいはかかるような調査であるとかシミュレーションだということです。それに対して、この委員会はどのくらいで結論を出すのか。ここでいう結論がどういうものであるかを明らかにしておかなくてはならないのですが、造るべき、造らないべきということではなく、この道路を造るか造らないかによって、どういう問題が起こるのか、あるいはどういう改善が見込まれるかということ、学術的に検証するという意味での結論

だと考えております。それ以前にきちんと調査をする必要がある、あるいは、予測や推計も行う必要があるという風に考えておりますし、それなくしてこれ以上何を言えと言われても言えないという個人的な感想です。ですので、それでも意見を言えというのであれば、自分で調査をするしかないのであって、実際にどういう調査が可能なのか、あるいはどのくらいの時間が残されているのか、ということを知りたいと思います。

山下委員長：　どんな調査をすべきか。調査にはいるのではなくて、ある問題がこういう点で共通な課題があるとする、どんな調査項目が必要であるかということまでは検討したいと思っております。実際にするかどうかは、もっと専門家の方がいらっしゃるでしょうし。そのへんの概要というかフレームを決めて、それを実現するには、どういう調査や研究が必要ということを決めていくべきではないか。その辺についても委員の意見を聞きたい。具体的に言うのはいいのですが、そこに行く前の段階で、こういうことを考えての結論がいいですよという検討を。まどろっこしいことを言っているようですが、実はそのことが抜けているから何時まで経っても平行線で、だから時間軸でもってしないと。本日の段階ではこういう結論を出しまししょうというのだが、根拠として、どんな根拠を使ったかということが明らかでないと、何時まで経っても、次の飛躍に繋がっていかない、と私は思っております。進め方の問題であるし、進め方というのは時間軸ではなくて、我々の、ものの整理の仕方だと思うのです。

足立委員：　私は、自分の専門以外のことは、植物は大変好きなんですけれども、特にホタルについて、どういう生態とか全く不勉強でして。生きていくためには何か食べなければならぬ。水以外に。先ほど大場先生が日当たりとか地形で違うといったことを言われて、なるほどと思ったのですが、地形で違うということは、おそらく、それと同じように、地質も違ってくるのではないかと。もちろん生物というのは40何億年、石ころとずっと付き合っていて進化してきていますから、必ず、DNAも含めて何かあると思います。ですから、その辺のところを知りたい。岡山県ですか、新見市でしたか、県外のこともそうですし、同じ名古屋市で、ヒメボタルが他にいとところと相生山で、何が違っているかということを知りたいと個人的に思います。

山下委員長：　共通するものがということですね。

足立委員：　そうです。それが分かれば、それを知ると、次に何か同じようなことが起こってきた時に、この委員会でやったことが活かせると思う。それが活かせない、やっけていても虚しい。

大場委員：　林先生が言っていたクオリティ・オブ・ライフということは、生物の環境系の面からも非常に重要なキーワードだと思っておりますし、先ほど述べましたが、国際生物多様性年が2010年にあるということで、非常に市民意識が変わってきています。今変わってきている段階ですから、数年後にはどうなるかわからないわけです。そうすると、あとから残念なことをしたというのは良くないことですから、これから我々の次の世代が、どんな風に価値観が変わっていくかということも

含めて、生物、生態、多様性などに対する価値観がどういう風が変わっていくかということも含めてよく考えなければならないと思います。私もホテルを見に行ったり、探して、必要上少し捕まえたりするのですが、そうすると市民の方とお会いする機会がありまして、明らかに皆さんの意識が変わってきています。私たちがちょっと捕まえたり、どこかに踏み込んだりすると、踏んではだめとか叱られる。やはり、すごく意識が変わってきています。これからもっと加速的に変わっていくということを少し考えに入れなければならないのではないかと思います。

寺井委員： 増田先生が言われた、この相生山緑地をどうするのかという、これが大事だと思います。これがないと、どういう風にして緑を守っていくのかということが出ないので、これの具体的な計画を出してもらわないと考えられない。道路建設課の人と相生山を歩いた時に、緑地に民家が入っており、そこを買い上げて緑地にするので、壊した分を緑地として復活するというのを伺いましたが、具体的にいつ頃どうなるかということまで固まっています。予算もどうなるかわからないし。だから、もっと具体的に相生山をどうするのかということを、地域に住んでいる人を含めて、名古屋市とも十分練っていく必要があると思います。

もうひとつは、名古屋の水の収支構想です。あの道路を建設することによって水収支がどうなるかということですが、あそこは森として計算されていて、道路としては計算に入っていない。道路にした場合になんかという具体的な計算方法が出ていますので、計算はできます。水収支がどうなるかということと、それでいいのかどうかということを具体的に検証していく必要があると思います。

増田委員： 私は、どうやって利用するかということは、一番大事だとは思いますが、学術委員会としては、やはり調査を1回きっちりした方が良いと思います。植物相について言いますと、春の調査は無いんです。春にしか出てこないものは結構あって、他にも、本当はピンポイントで出てくるものも結構あるんです。そういったものの調査をして、その後、一体どういう方針でやっていくのか、ということ住民の人たちと話し合う必要があると思っていますので、やっぱり調査は必要ではないかと考えます。

山下委員長： おっしゃるように、この件というのは元々そうなんです。相生山緑地をどういう形で整備するか。道路建設にともなって、環境がどのように変化するかということ科学的に、学術的にということなんです。その位置づけの問題が、先ほどあったように初歩的というか、今後どういう方針、価値観で見るべきものか。その中で、問題の具体的解決案を出すための調査、実証が無い状況です。どんな実証をするかというのは、無限にあげてもとてもじゃない。環境を考えるときには、歴史的な積み上げが必要です。100年前のデータが無いから今不幸が起こっているのです。環境を考えるときには、時系列におけるデータをしっかり持っているか、ということが非常に重要です。それが無い時に、将来だけを展望するという不幸が我々教授の方へ。だから、何もしなくていいということでは決して無いんです。そういう一つの視点もやっぱりこの委員会に必要です。今、何言ってるんですか、と。相生山

の話なんですよ、と。そういう括りもあるけれども。併せて、次世代に対しても、今の我々の知能、力というものの、何を提供していくかが非常に重要だという点もあります。その辺を我々ができるものか。先ほど武田オブザーバー委員からもありましたように、できることとできないこととはっきりしようと。できないことは、できる人に任せれば良いんです。我々があまり引きずってはいけない。この委員会では今ちょうどそれをどのように仕分けするかをやっている。では、この辺りで次へ行こうと思います。

武田オブザーバー委員： 今、寺井先生が言われたことは、非常に重要なことだと思います。緑地という一つの概念しかないんです。私が理解している名古屋市の「緑地」という定義は、木が生えているところ、草とか、そういうところですね。だけど、私は、林先生も専門かもしれませんが、今後の名古屋市のつくり方というのは緑地の中に住居があっても良いのかもしれないですね。住居と緑地が混在する緑地とはどう定義をするのかわかりませんが。どういう状態のものが望ましいのか、この委員会で相生山緑地という「緑地」を、私は必ずしも学術的にどこの緑地も同じ調子でなくてはいけないとは思いません。今は一応、市の計画は全体として私は理解しています。そんなものです。順次、予算が付くと緑地化するという。その「緑地」という概念は一つしかないです。ですから、場所によってもいろいろですので、それをどういう概念で今後やっていくか、という突破口みたいなものも議論していただければ、それはそれで大きな進展だと。そういう面で、寺井先生が先ほど言われたことは、私も新鮮でした。そういうところに住宅があったら、雨が降ったら水はどうなるのか。そういうことも基本計画がありますので、それとリンクさせて具体的にしていくには、この話は非常に良いと思います。

山下委員長： 確かに調査にかかるのは具体的にできるでしょう。調査も現地調査とかいろいろなものがあると思いますので、非常に重要だと思います。実験も試行実験というのもあります。具体的な調査を含めて、何を調査して、どういうふうに行くかということ、こと名古屋市というか、いわゆる生物多様性ということが求められる環境ということ、相生山緑地ということ、これは共通するものがあると思うのですが、そこは多少区別しながら、生物多様性というか、今やっている環境というものをどう思考しながら具体的な相生山というものを、あまり相生山だけを先に出してしまいますと、本当に科学になるのかとなります。事例研究で終わるのではない。本当に学術的に検討するという宿題をいただいていることについては、あまり技術論がないとすると、果たして求められている答になるのか、というのはあります。そういう点で、あまり残された時間は無いですが、もう1回、先生に最後、まとめてもらおうと。秀島先生。で、次回。どの点が中心になって検討したら良いかということがありましたらお願いします。

秀島委員： 先ほど、山下先生から、100年前のデータがあれば良かったという話がありましたが、残念ながら無い。無い中でどういう判断をするかということも考慮が必要だと思います。その中で「予測」という言葉が出てくる訳ですが、さっき増田先生が

言われた、実際に道路を造ってみたいとどういう影響が出るかわからない。あと、水収支、水循環。これも道路を実際に建設してみないとわからない、ということがたぶんありそうだと思います。それに対して、この委員会がどのように結論を出すのか、ちょっと先に決めておくべきこともあるんじゃないか、という気がしています。もちろんシミュレーションをやって、いろいろなパラメーター、結果を提示してみせるというのが一案かもしれませんが、置かれた前提とか、そういうことがここに参加している委員が全員納得できるものかどうか。納得できるものとして、進んでいくという形を通していくべきなのかなと思います。

寺井委員： 今、言われたように、道路を造ってみたいとどうなるかわからない。だけど、道路を造る前にきちんと学術的な調査をしておかないと、道路を造ったらどうなるかということは検証できません。こうやって、やっぱり造る前、今の段階できちんと学術的な調査をしておく必要があると思います。今まであるデータは、とても学術的とは言えません。学生の卒論にも劣るぐらいのデータしか集まっていません。私の関係するところでは。だから、もう少し議論できるようなデータを取っておく必要がある。これは道路を造ってから、きちんと調査する必要がある。道路を造ってからきちんと調査するということは、その影響がはっきりわかれば、次の問題が起こった時に「ここでこういうふうになったから、これを教訓としてこうしましょう」ということができるわけです。だから、事前と事後の調査というのは、やっぱり学術的にきちんとやる必要があると思います。

11:13 必要な調査のレベル

山下委員長： では、調査することは置いておいて、どんな調査をするか。調査項目をいろいろあげましたら、無限とは言わないけど、かなりある。この委員会が目指すのは、どのレベルのどの範囲の調査をするかということ。その辺のことをお願いします。

足立委員： 先ほど、寺井先生の言われた繰り返しになりますが、土壌中の水分の調査というのは季節毎、月毎というか、造ってからも造らない場合も、どんな時でも我々が常に持っていた方が、特に生態系を考えると非常に大きな問題になるのではないかな。それは是非一つのものだと思います。

山下委員長： ありがとうございます。

松本委員： 今、こう話を聞いていますと、一番我々が検証しやすいのは、市がもちろん市民の方々との合意の上で「相生山をこうする」、あるいは「こうしたい」という方針が定まっていれば、我々はそれに対して、どういう影響があるか、特にヒメボタルはどうなるか、そういう検討ができると思います。あるいはそれが、整備当初に対してどういう影響があるか、というのが明確になってくると思うのですが、今の段階でそれが明確ではない。そうすると、この場で、ではどうすべきか、どうしたらいいか、というのを議論するのか。それは決してそうではないですね。交通の問題で言えば、交通の渋滞の解消、あるいは環境負荷低減を図るという交通のあり方というのは、例えば、欧米の事例を考えれば、こうすれば良いみたいな話ができると思

うんです。でも、この場は多分そういう意見を言う場ではなく、要は価値判断を抜きにして、こうなったらこうなる、という事実だけを出す場なのかと私は思っています。そういうところで、先ほど加藤先生も言われていますが、本当にそういうことをきっちり積み上げていこうと思ったら、十分時間があるかどうか。全然足りないですね。きっちり本当にやるのだったら。その中で、ではどこまでやるのか、ということで先ほど山下委員長が言われたのは、我々がここでやるのは、何を今後の検討に結びつけるかで、何を検証する必要があるのか、まですを決めることだと思います。

それは、やれるやれないは別にして、まずそこまでにして、これをしっかり検証すれば、この相生山の判断を行うことができるだろうと。そこまでの合意を得よう、ということかと思ったのですが。そういう訳じゃないのでしょうか。

山下委員長： これは皆さんの意見の中で結論を出したいと思います。おっしゃるとおりだと思います。我々が、この相生山の道路に対してこんな目的で造りなさいと言うような次元ではないと思います。だけど、共有財産として、我々も科学とか学術の立場から見た時に、そこはどう考えるか、と言うことはできる。少なくとも行政とは全く独立した考えで。そのことが、行政を含んだ全てをチェックするというのではなくて、より良い名古屋の将来をどう考えていくか、という、そこに参加する。それでこの相生山という具体的なケース作業を通して、私たちがそこに学術の面で参加していくという視点で、この委員会はずんずと与えられたのではないかと理解しています。しかし、あれを考えていくという時に、どういう視点で、どういう立場で考えていくか。その為に必要になるのは、「こういう調査をする必要がありますよ」という我々の主張。調査項目については我々から提案する。実際、道路を造る側から調査は必要でしょう。我々に必要な調査は、少なくとも学術的に、あそこを将来にわたってこういう地域とか環境にするためにはどういう調査が必要か、ということであって、造る調査だとか造らない調査だとか、そういう発想からの調査ではない。学術の面からの調査というのを整理して、それがこの委員会の実力の範囲でできればやって、もっと突っ込んでもいいと思いますし、それが不可能だったら、我々はこれでギブアップする。もっと専門家はいらっしゃいます。事前の整理をしないと。できることからやるのではなくて、というのをこの委員会でやるのです。調査を否定している訳ではないんです。どんな調査をどういう時にやるか、というところだけは共有しておかないと。でこぼこの調査をして、でこぼこの結論しか出ないようでは、この委員会の意義に関わるのではないかと私は思っています。あまり時間が無いですが、加藤先生、いかがですか。

加藤委員： ちょっとわからないのですが、土木や交通の分野の事例研究というのは、ちゃんとした学術研究ですし、それからここで問われている弥富相生山線を造るか造らないか、という判断をする時の客観的な材料として、どういう状況が起こりうるか、ということを引きちんと考えられるデータを出して、それを判断していただくのは、行政ということはないですね。市民の皆さんということになるんですが、既にその

為に必要なデータが何なのかということはかなりわかっているし、もちろんこれをきっかけにして、名古屋でいろいろな公共投資というか公共事業のあり方とかそういうことをやっているところがあると思いますが、それはこれの第一目的ではないと考えています。そもそも私の中では、今日出たいろいろな視点自体が、本来、今のいわゆる専門家と言われる人たちが、造るか造らないか考える場合、これぐらいはやっておかねばならないことの何割かができていない、ということが明らかになったので、それについては調査すべきであると思っています。ただ、調査すべきではありますが、一方で、これはまた政治的な話と絡むのかもしれませんが、その時に何年残されているのか、あるいはいくら掛かるのか、といったこともあります。純粋に学術であれば、何十年何百年掛かってもやる訳ですが、そうではなく、ここは学会ではないので。そういう意味では落としどころみたいなものもあるのか、と思いました。

11:21 まとめ

山下委員長： では、副委員長の方から今日のまとめを。

林副委員長： ここでまとめて、あとは市民の皆さまから意見等をいただくことになります。今日の議論を聞いていて、一体何をどのようにやっていくか、ということなんですが、やはりこの委員会の役割というのは、委員長から再三お話ししましたように、学術的な知見を元にした時に、この道路を造った場合、造らなかった場合、それと放置した場合も必要だと思いますが、放置した場合のプラスマイナスの効果ですね。プラスにいった時も、マイナスにいった時にも、これまでいろいろな検討がなされてきましたが、それよりも少しカメラを引いて、経済的という観点だけではなく、そこにヒメボタルの存在が入ったりとか、道路があることによって動きやすいとか、それに医療に対して救急の時に使えることも含めてですが、そういう目で見ると、それから、名古屋市のダメージコストです。環境へのダメージなどもあると思いますが、それを局地的なところだけでなく、あさってのところと言いますか。交通もそうですし、おそらく動物も空間的にどこかに移動しますので、そういう空間的に離れたところと繋がっているということも含めたダメージコストというのを考えるということです。これが、まずこの委員会がやらなくてはならないことです。

その場合に、次のステップは、今に対するものですから、何をいつまでに明らかにしておく必要があるのか、ということです。先ほど言いました放置しておいた場合、工事をストップするとまたダメージがあり、それがどれくらいの期間で結論を出して、どうするかを決めないことには、いっそう増えることもあります。それを短期と申しまして、短期に限られた情報ですけれども、我々の知恵とか蓄積と、今得られる情報でもって、何をどこまでやらなくてはならないというようにそれを整理する。それから、中長期的に、きちんとやらなくてはならないことがあると思います。それも、期限を切って、どこまでどういう調査をして、どういう計算や解析をして、どういう答えを導き出すかを整理する。

次回は、今言ったようなことを、今日はそれぞれの委員が段階を踏んで意見を述べたのですが、誰の意見というよりも、大きな幹というものが、ある程度今日は見えたのではないかと思います。交通に関係するところ、生態に関するところ、その間でスポンと抜けているところが一つあります。「ところ」別に流れを見る。つまり、流れというのは、これが3つ目です。これは、今日我々が発表したとおり、問題や課題の所在というのと、その課題を解決するための視点、方法、資料、データです。そういうものを、誰の意見とかではなくて、それをどのように作るかということを我々が作って、残していかななくてはならないと思います。そして、こうやって提案します。それで、だんだん遡っていく訳ですが、それをやるのと同時に、もう一つ今日出てきたのは、ではこの地区を一体どうしたら良いのか、名古屋市がどう位置付けているかということです。特に地区と言うべきだと思いますが、地区のビジョン。これについては、今までのものが当然あると思いますので、加えて、どのようにしたいか。今日もご意見を聞くわけですが。そういう部分も参考にしながら、あり得るビジョンというか方針を今の段階で整理しておかないと、それによって全く結論が違ってきます。それも現段階で整理するということです。3年後にそれをすると言っても意味が無いですから、これを今回の委員会の範囲内でやる必要があると思います。そういうステップを踏むということです。

それで私の考えですが、次回は、我々以外の専門家が作業されて、いろいろな分析をされ、議論し、市民とともに議論されたと聞いていますので、我々の流れを一応持っておいて、それを修正しなくてはならない部分もたくさんある。それが蓄積になるわけですから、それはそちらを尊重する。専門家も含めた分析の結果等を報告することによって、最終くらいの整理に結びつけたい。

山下委員長： ということで、今日のことをもう少し端的な感じでまとめようと思います。調査についても、今日だいぶ意見をいただいたので、これを整理しながらいきます。

松本委員： 今の林先生の方針で、確認したいと思います。あり得るビジョンというのは制約条件を固めるために必要だと思います。これは複数のビジョンと受け止めてよろしいでしょうか。

林副委員長： 一つこれがというものが有れば簡単ですけど、恐らくそういうことでもないでしょう。

松本委員： というのは、あり得るビジョンというのは学術的にこのビジョンが正しいという判断はできないと思います。その時々で価値観だとか手順だとかが入ってくると思います。

林副委員長： それは、むしろ市の今までの計画で、こうしたいとか、それに対して、そうでなくてこうしたい、ということがあれば、その2つについて検討する。そのビジョンが学術的にどう正しいかどうかそれこそ難問の話であって、そういうことではないと思います。

山下委員長： これで全部結論をだすということでもないわけで、その辺はもう少し、いろんな

形で考えを聞かせて頂くとして。それで今日のところの議論は終わりました、冒頭お願いしましたように地元はじめ地域の皆様に陳述いただきたいと思います。1人3分以内で。

司会： 進行に付きまして、皆様をお願いしています。1分経過した時点でベルを鳴らします。2分経過して2回、3分経過した時点でベルを鳴らします。掲示物で、あと何分あるかを掲示で示させていただきます。それを目安をお願いしたいと思います。時間が決まっていますのでよろしくお願いいたします。

11:30 公述人による意見陳述

山下委員長： では、その様な形で進めさせていただきます。一番の方お願いします。

①八田氏： 限られた時間ですので、資料を用意すればよかったのですが、80枚刷るのは市民には非常に負担です。今後検討していただければよろしいかと思います。3分ですので作った資料の一部を読み上げることとさせていただきます。

昨年10月に道路建設課を訪れ、調査方法についてT主査とお話をしたとき、「あなたはヒメボタルをみたことがあるのか」と聞かれました。たぶん彼は相生山の道路建設時に、市民からよく聞かされた言葉がつい出てしまったのではないかと思います。確かに自然の良さや、生物の素晴らしさなどは、実際に経験した人にしか解らないことであり、一度検証委員会のメンバーにもヒメボタルが見られる時期にぜひ来ていただきたいことを最初をお願いしておきます。相生山の良さやヒメボタルの素晴らしさについては、このあと何人かの方からお話が有るかと思いますので、私はこれらを客観的に評価するための調査法についてお話させていただきます。

前回の検証委員会において、ヒメボタルの幼虫調査が最大規模の調査と説明されていましたが、市民が行う調査には、そのような魅力的な表現も必要ですが、それよりも、この調査は市民団体や専門家の指導のもとに行われています。そして、市の調査ではなく、市民が行ったものです。適切な指導のもと広い範囲で行われた結果がこのようになっています。その上、第1回検証委員会において紹介された幼虫調査は、ルート変更された後に市民が行った調査です。幼虫調査後にルートの変更が決定されたかのように、ごまかしがなされています。選任された検証委員の皆様にはどのように説明がなされていたのでしょうか。間違った認識でのルート変更が行われた結果、成虫の生息地をはずしたがために、幼虫の生息地の真ん中を通過するルートに変更をしました。このような根本的な誤りを犯す結果となりました。成虫調査あるいは幼虫調査の詳しい内容は時間がないので、基本的には海上の森の自然のようにギフチョウやハッチョウトンボがいることが重要ではなくて、2600種を越す種がいることが重要であることを頭においていただきたいと思います。生物多様性とは、その地域生態系を構成している多くの種により成り立ち、この種の存在によりヒメボタルも生存することができるのです。あくまでも、ヒメボタルはその環境における代表種です。今回調査の必要性が多くの委員の方からお話がありましたが、改めて相生山の自然の重要性を確認するためにも、相生山全体の動

植物の精度の高い調査が必要であることを述べて陳述を終えます。

②相生山緑地の会 伊藤氏： 相生山緑地に住む伊藤と申します。相生山にかかわる自然保護団
体で作っています「相生の里山連絡会」に所属しています。その活動の一つとし
て相生山道路建設に関する民意を調査するという目的で、天白区の自然に対する意
識調査のアンケートを実施いたしました。そのことをご報告いたします。

去年の10月11月に地元相生山3学区、天白公園、中区栄交差点周辺の3か所で
行い、公正にするために、アルバイト学生に依頼する、回答用紙には通し番号をう
つ、2人一組で配布をいたしました。相生3学区では地下鉄野並駅、相生郵便局、
久方交差点付近、相生山緑地内、山根公園などで、天白公園の場合は、ちょうど天
白祭り開催中の参加者をねらって、また、栄の方は様々な人が集まるということで
実施いたしました。資料が一番上にあるこちらですが、その結果、「相生山道路建設
で環境保全と開発とのどちらを優先して欲しいですか」との問いかけに総数544名
のうち約70%が自然環境の保全を優先して欲しいという答えで、渋滞緩和のための
開発の10%を大きく上回りました。地元3学区でも62%が環境保全を選び、開発希
望は13%でした。道路が通れば、隣接する緑地の自然も大きく影響が出ます。高低
差のある道路は暴走族の格好のコースになるでしょうし、不法投棄の増加も懸念さ
れます。緑地のなかで、英語塾を経営しているかたが、うちに来ている子供達はだ
れ1人として道路ができると良いという子はいないです。子供にアンケートをとっ
たら、70%ではなくて、100%の環境保全が答えですねといていたことが印象的で
した。生きた環境教育の場として、この相生山緑地を活用していただけたら、道路
が通るより民意を活かすことになると思っております。よろしく願いいたします。

③小川氏： 通りぬけが問題になっている山根学区に住んでいる小川と申します。今日、この
道路ができ、住宅地の通り抜けが本当に減るのかどうかということを考えていき
たいと思います。答えは「ノー」です。まずは、お手元の資料の地図をご覧ください。
とても読みにくくて申し訳ないですが、今、問題になっている入口の、通過車
両の入口がA、出口がBです。時々Cから入ってBに抜ける確信犯的な車もおりま
す。このAとBなんですが、一方通行どころか時間規制もないですね。「さあいらっ
しゃい、いらっしゃい、はい、どんどん入って、どんどんでてってね」みたいな。
Cのほうなんですが、こちらは最初の1ブロックだけ、7-9規制がかけられていま
す。ここを強行突破しちゃえば、あとはウェルカムウェルカムね、どうぞご自由に
みたいな。警察に通り抜けのことを聞きに行ったら、警察は道路ができても解消す
るわけじゃないじゃん、ここはゾーン規制かけないことには、解決にはならんよ。道路
ができたなら、しかもCからバカスカ入ってくるがね。DやCなどもどんどんでく
るぞって。だけど、この話は地元住民の中にはなんにも情報がないんですね。そう
懇談会でなに一つも…、こういうゾーン規制の話は出ていないそうです。小学校の
教頭先生に聞きに行ったら、そんなもの聞いとらんよという。で、通り抜け防
止にはですね、道路をつくるより、みんなで協力して、ゾーン規制を作った方が、
ずっと手っ取り早くてお金がかからんし、また市民参加にええことだがねと私なん

ぞ思っております。また、先日でた救急車のことですが、こちらの資料の下の方をみていただくと解りますが、緊急時に道路ができると助かる人が多いと言う方がいらっしゃるのですが、実際のところ、所要時間というのは、搬送先を見つけるのに3倍近い時間がかかるときもあるのですね。これは、消防署の方にききましたところ、実際走っているのは10分から12、3分、届いてから救急車が到着して、患者さんをいれるまでに10分ぐらい、患者さんをいれてから、あっちゃこっちゃの病院に電話して、みつかったというのが、早い時に5分、遅い時には20分30分40分かかるとことがあると言っとらせるので、ぜひここは、道路ができるよりも、受け入れ先を確保するということのほうが、先に立つのではないかと思います。なにかありましたら、質問をあとでお受けします。道路よりも市民の知恵でもって問題解決にあたっていきたいなと思っております。どうも失礼いたしました。

- ④エコミュージアムあいち 高岡氏： 時間があまりありませんので、話したいことはたくさんあるのですが、はしおって話してゆきますので、後から資料を見ていただきたいと思います。

私は60年間住んできまして、現場をずっと見てきた者としての証言として聞いていただければと思います。名古屋市の例の場所なのですが、二つに分けまして、北部分と南部分にはっきり分けられます。スプロール化が酷い南部分ですね。もう乾燥化しています。こちらはまだ樹林地もまとまっています。ここの樹林地の真ん中に道路が出来ますが、ここに道路が出来ることをまずご理解下さい。ここ尾根部、ちょっと植生が薄いところと、谷部ちょっと濃くなっていますが、異なった自然でございまして、この異なる自然があることが特徴で貴重であるということです。具体的にですね、こちらのパネルをみて頂きますと、こちらのこういう貴重であるものの位置を表したのですが、私どもが調査したものと名古屋市が調査したもので、赤が名古屋市で緑が私どものものでございます。マンリョウに関しては無視していただけたと思います、名古屋市の調査ですけど。

この貴重種が固まった所に道路が通るわけですね。黄色がヒメボタルです。これは緑地全体の生態系で言うとコアになっている。バッファとコアと言いますが、そのコアになっていることが、これで良くわかっていただけたと思います。ここのコアの中を道路が通ることになります。

次にこういう概念図ですけど、これがちょうどコアになった部分で、この真ん中を道路が通ります。そうすると乾燥化でコアがかなり壊れてしまっただけでなく、そこからヒメボタルに関しましては、こういうメタ個体群のモデル図を作りましたが、この辺、道路建設地と周辺が一番安定して良く出るところでございまして、こういったコアのところに道路が通りますと、メタ個体群が二つに分かれまして、小さなメタ個体群になりますから、絶滅リスクが高くなります。ま、そういうことになります。これは現場を見てもらうと良くわかります。こちらの方が幼虫調査の結果でございしますが、幼虫調査はコアの真ん中の谷の部分、道路が通る周辺の調査でございしますが、この谷の谷底と頂上部には出ません。ここ頂上

部にはヒメボタルはいますけど、ここには幼虫が住んでいません。まったく、成虫と幼虫の範囲は違います。この斜面が非常に重要だということでございます。こちらのほうですけど、最近消えたヒメボタルのパッチでございますけども。緑地の南側の一番安定したところがなくなりました。パッチはできたりなくなったりしますが、原因は定かでありませんが、環境変化としてはマンションが出来て明るくなったということと、こちらは病院の建物があって、暗かったんですけど、それが無くなって明るくなって、風通しが良くなったことです。まずそういったことが環境の変化でございます。私どもはこういう風に計画を作ってやっていますが、ここが生態系のコアのところなんです。ここに道路が出来るとすることでこのコアが多分崩れていってしまうと思います。南側は民有地がたくさんありまして、家もたくさんありますから、生態系豊かな民家と自然が共生できるようにするというので、緑地創作隊が頑張っているところです。最期にヒメボタルの出るところは全部そうなんですけど、斜面なんですけど、ちょうどこれは東のほうから標高が45メートルぐらいから西のほうへ30メートルぐらい前後ですが、この辺の地層の特徴である、上部の八事層と下の猪高層がありますけど、そこに帯水層があるような感じなんですけど、ちょうどその八事層の下か、猪高層の上の所辺りに幼虫がたくさん住んでいると、それが成虫はいろいろばらけていくわけなんですけど、そういうことが長年の観測で想像されるようになったらと思っております。以上です。

- ⑤藤井氏： 藤井と申します。添付した地図をご覧ください。相生荒池緑道というのが、62年に完成させた道路で住民と市と一緒に参加してつくったものでございます。相生学区は昭和50年に学区として独立しました。そのちょうど10年あとぐらいに、この緑道を緑道建設を始めて名古屋市が始めて、早い時期の緑道を住民とともに、歩道を3.5を4.5に拡張して、「みんなの住みやすい街づくり」の一環として緑道建設して、そこに参加したものとしての発言させていただきたいと思います。その当時ですね、相生山の緑地の今の都市計画道路についてあまり住民には説明がなかったものですから、「この緑地を活かしたこの緑道をふもとまで延ばして欲しい」と要請を出した覚えはありますが、そのままになってしまいました。当時は新興住宅地でしたが、今は高齢化率26%で私を含めて、37年の長くの歴史のなかでは、様変わりしたというのは事実でございます。そして、下の方にはもう相生山の、地下鉄の沿線が来年には完成すると、それを逆に私たちは心待ちにしています。高齢化した私たちには、車の道路というのがほとんど利用できないということで、むしろ地下鉄にバスが誘導する経路をつくってほしいというのが、私たち住民の一致した意見であると思っています。ぜひそこを整合性有る都市計画道路と名古屋市が進めている「緑ゆたかな人の住みやすい街づくり」のこの緑道の施策はとて素晴らしい計画だと思っていますので、それと整合させた道づくりを名古屋市全体が考えていただく時期にきているのではないかと考えていますので、緑の森を含めたもうちょっと先生がたのお考えを、知恵が入ってくる街づくりにさせていただき計画幸いと思います。以上でございます。よろしくお願いいたします。

⑥木村氏： 春日井から来た木村です。相生山には 20 数年住み、区政協力委員会や自治会役員をしながら、子育てをしました。相生山の自然には、子供共々ありがとうと感謝の気持ちで一杯です。資料はそういう私がつくった左側は意見、右はその根拠を注にしました。

市長は 2 件の検証を委員会に委嘱しましたが、その前にこの問題の経緯に対する検証が必要だと考えて問題点をあげました。まず第一に道路の都市計画決定は今から 53 年前、社会の変化は大きくそのスピードは速いのに、この道路が時代にあったものなのかどうかという検証は行われていません。私たちの再三の要求を無視したまま、工事が始まったのです。注 4 もご覧ください。2 番目は環境に配慮した道づくり専門家会と施工ワーキングのことです。反対運動に対応するために、この 2 つはつくられました。「お前らのせいで金がかかってしかたがない」とまで私たちは市の職員から言われました。専門家会の提言は名古屋市の意向にそったもので、非科学的、非検証的、非学術的な主観的なものでした。専門家の良識と専門性で調査をする事を願ったのですが、専門家会は自然破壊に手を貸しました。施工ワーキングに参加できたのは、施工業者、道路に賛同する市民、そして行政。反対の市民は参加できないもので、市民参加のアリバイづくりのための会です。本来ならこういうものは、立案段階からやるべきことであつたと思います。3 つ目は、都市計画審議会で決定の根拠とされた住民の 80%が道路に賛成という、まやかしの数字のことです。詳しく、注 10 に書いてありますので、ご覧ください。集めた反対署名は 1 万人以上、しかしこれに対抗しての署名は、区政協力委員長の名前で、回覧で集められました。そして、3 学区の住民を 1 万人のなかからピックアップしたのが、1900 人。これが、賛成 80%の根拠とされました。しかし、相生山緑地は全市的な観点から計画されたものであり、3 学区以外の住民の署名を無視することはできません。それから、各局の整合性について、2 つだけ言いますが、一つは東山のもりづくり、西のもりづくり、これが行われています。しかし、もりづくりを行う部局と今ある森を破壊する部局が有ることだと思えます。名古屋開府 400 年で埋蔵金探しは全市的に行われていますが、名古屋城のお堀のヒメボタルが埋蔵金の例としてあげられています。お城のお姫様と野並村のお姫様、相生山のヒメボタルが差別されてかわいそうだと思います。COP10 がありますが、里山保全は国の重点課題、相生山もまた里山、世界の人々に勇気をもって自然を守ったと相生山を見せたいものだと思っております。

⑦ラブリーアース Japan 古川氏： 7 番の古川といいます。南区から来ました。ラブリーアース Japan という市民団体に所属しています。3 分間で発言できるかわからなかったのも、資料を一応書きました。表に意見と裏に図を載せました。図をちょっと大きくするために、ここへ持ってきました。

先ほどから委員会の先生方のお話を聞かせていただいて、すごくいい方向性を出していただけるのではないかと、この委員会に大変期待しています。話したいことが 2 つあります。1 つは、この図をもとにしてすでにもうつかんでいらし

やる先生方もみえると思うのですが、相生山の渋滞とその先の渋滞。このことをやっぱりちゃんとつかまないと、ここに道一本造っただけで、問題解決することにならないというのが一つ。2 つ目は、ごく最近の地域の相生山の周辺の話をお伝えして、民意の動向についてお伝えしたいと思います。

朝の渋滞に限って言えば、昭和高校とか桜本町とか新郊通とかところどころで渋滞が起こっている訳です。それから、もう少し別の例でいきますと、来年地下鉄が開通します。野並のこのところのバス停、バスの今の団子渋滞が解消します。そうするとほばいいじゃないかと思うのですが、多分違うのです。ここへ車がどんどんどんどん入ってきちゃう。そうするとどういう問題が起こるかという、その先に渋滞が起こる。

同じように相生山緑地のここに道ができると、渋滞が解消するかというと、そうではなくて、ここへ今はよそを通っている車が流れ込んでくる訳ですから、このところへますます渋滞が出来る。渋滞を自分の家の前だけで見ているのであれば、いいのかもしれませんが、道というのは先へ行きたい訳ですから、道の先が詰まっていたのでは話にならないので。

救急車の問題もそうです。私たちもパソコンを使ってシミュレーションをして、それから消防署にも問い合わせ、聞き取り調査もしてきたのですが、結論としては、道路一本造るだけでなく、先ほどの方も言われましたが、緊急医療対策の問題とか、マナーの問題です。そういうことを全部総合的にどうやってして、人々へ訴えていくかという市政の問題とか、市民自体の問題とかそういうことを考えないとだめだという風に思っています。だいぶ端折りました。読んでください。

それからですね、相生山緑地の緑地創作隊の人たちが、放置されていた竹やぶを切って一緒に、人間と自然が一緒になって緑地を作りたいという事業を始められました。私たちも相生山の自然を学びたいとか近づきたいという人たちと一緒に観察会を始めました。印象的な言葉があります。これ工事が止まってから始まったのですけれど、年配のご婦人の方が、「道路工事で馴染みの樹が伐られたり、見慣れた場所が変えられて、たくさんの生き物が命を失ったことによって、今まで来たくなかった。だけど、工事がとまったので久しぶりに来た。」という風な発言がありました。市民の方々が相生山をいかに大事にしている、その自然といっしょに暮らしていきたいなと思っているかということが、工事が止まったことによって流れができていますよね。ここはすごく大きな流れだと思っています。

学術検証委員会の先生方が、将来の名古屋市に向かって、「健全な生態系の持続」と「生物多様性保全」ということを見据えた長い目でしっかりとした検証の結果を出していただくことを期待しています。先ほどからのご意見の交換の中で十分期待できるなと素人の私が言うのも変ですけど思っておりますので、信頼申し上げます。がんばってください。ありがとうございました。

⑧福井氏： 福井と申します。私が相生山に来て 30 年近くになります。それで、この相生山がすばらしいところで、本当に市民の財産になっているということを実感しております。

す。この緑地を横切る道路ができるということを知ったのは10年前になります。ここ10年間の動き、経緯を、「道路問題」として関わってきました。その中で、私が本当に必要と実感したことを4点ばかり、資料でまとめておきました。1つは、半世紀前の計画を実施するにあたり、計画自体の見直しができる法の整備が必要であろう。2つ目に、縦割り行政から脱却し、市民が必要とする情報を提供し、市民が判断する「市民選択権の優先」の確立。3つ目に、計画の策定段階で市民が関わることのできるシステム・進め方の確立。4つ目に地球上の75%の人口が都市に集中している。それも地球の面積の2%の面積の中にです。そういった時代で人間が共生できる環境づくりとその相生山緑地の位置づけが大切でしょう。そのキーワードとしては、「生き物の命を繋ぐ環境」ということと「緑の遺産の喪失からの自然の再構築」という観点で考えていく必要があるのではないかと考えております。それでこの10年間の経緯。1番後ろのページにありますけれども資料として付けさせていただきましたが、行政と市民の経緯を表にまとめさせていただきました。決定した後に事業認可というのがございます。それが1993年、関連の動きの欄に書いてございますように、この年というのは、ちょうど生物多様性条約締結、環境基本法制定がされた年です。これがものすごく社会的に必要な時期となってきたと思います。時間がないので、なかなか説明できませんが、市民の動き、名古屋市の動き、そして後、マスコミに取り上げられた内容から法的な内容がここに記載してあります。それで、2008年というのが、ようやく生物多様性基本法が制定された年、ついこの間です。それであと、中を見ていただきたいのは、相生山緑地の写真があります。この10年間でどのように変わってきたのかということなんですが、右のところで2009年の6月なんですが、つい昨年ですね、この橋台工事のときに、私実感したのは、このすごい矢板を打つ時、5mほど中に打ち込むのですけども、この地響きはすごいものです。それで、私が見てて目の前に枯れ木が落ちてきたということもありまして、ここにいる生き物たちですね、タヌキなんか、これでは逃げ出すに決まっています。そんなことを実感としています。あと、左の方の列を見ていただきますと、幅約20mの空の帯ができちゃってるのです。こういうような状態で、乾燥化が非常に懸念されています。あと、ヒメボタルの鑑賞会が1シーズンで一万名くらいの方が来ているということです。あと資料をお読みください。

⑨相生山の自然を守る会 近藤氏： 相生山の自然を守る会の近藤と申します。この委員会がこのようなところで私たちの意見を聞いていただける機会をもっていただき感謝いたします。これからも私たちのような市民の声を聞いていただけるよう是非お願いいたします。

先ほども他の方がおっしゃいましたが、今野並とか島田で起きている渋滞というのは、やはり東南部から来る車が天白川を渡ることがボトルネックになると思うのです。橋に至るためにそれぞれの道路に集中している。ということも大きな原因だと思います。その場合、今回造るといふ道は、天白川の手前にあたる道な訳ですね。ですからここに道をつくっても果たして、解消になるのだろうか、緩和には多

少なうかもしれませぬ。結局そこへ行く車が増えるだけと考えられると思います。弥富相生山線の一ばん東の端に久方という交差点があります。この道ができればここにすべての車がとあることになります。この交差点とさらに南へいった相生山という交差点があるのですが、この間は現在でもかなり朝晩、混むような状態になっています。ここにもし道ができれば、多分徳重の方から来る車がいっぱい来るようになると思ひます。するとここが慢性的に渋滞するんじゃないかな。ここは、近くに小学校もありますし、大学もあります。幼稚園もあります。ましてや、久方の交差点は小学生の通学路です。やはりそういうところになると非常に危険性も出てくるのではないかなという風に思うのですね。ですからそういうことを考えて、地域の住民のためにも、きちんと考えていただきたいなという風に考えます。もう一つ表紙の裏にあるグラフなのですが、これは今の日本の人口の問題なんです、現に日本の人口は減り始めています。さらに労働する人、お金を稼ぐ人ですね、そういう人たちがどんどんどんどん減っていきます。急激に減っていきます。そういう中で果たしてこういう道路をつくって、負担をしていくことが可能になるのだろうか、車も果たしてこれから必要なのだろうか。そういうこともやはり、長い目で考えなければいけないかなと思ひます。ですからそのようなことを皆さま方がご検討いただければありがたいなと思ひます。ありがとうございます。

⑩野田氏： 私は相生山のすぐそばに住んでおります。野田と申します。私も代表が話しました相生山の自然を守る会で10年間活動してきました。資料の中に歩こう会日記というのがあるのですが、写真の印刷が不鮮明で、申し訳ないのですが、原本はこういう風に、もしインターネットで見ただけでしたら、これだけではなくて、もっとたくさん出てますので、私たちは2000年7月から、この歩こう会をやっております。相生山を皆さんに知っていただいて、それとこの道路問題も考えていただくということで、皆さんに呼びかけて始めました。先月の歩こう会の折、すぐ近くに住んでらっしゃる方とお話をしましたところ、ここは子供たちにとって、とても大事な場所だから、これを教育の場にして欲しいという声を聞きました。そして私も本当にそう思ひます。私たちがホタルの季節には、5月の始めに最初の1頭が見たいというところから、一ヶ月以上、最後の1頭までというのを合言葉に毎日、相生山を徘徊しております。その中できちっとデータをとった訳ではありませんが、私たちの中にはある程度の相生山のホタルの状況を把握している者があります。毎日10時から、あるときは2時くらいまで見ているときがあります。その中で、さきほどの話の中に道路工事の音がすごかったというときに、本当にタヌキがあちこちに出たのですね。私の住んでいるマンションの階段のところにも夕方帰りましたら、タヌキがおりました。「あなたどこにいるの。」と言ったらしげみの中に入っていましたけれど、交通事故にあったタヌキとか、そういうのをたくさん当時目にしました。環境に配慮した道はつくるけれども、その前の状況の中で、生き物に配慮されてない。やっぱりこの学術的に検証されるのは、とてもうれしいですけど、その中に私たち住民の心というのをに入れて欲しいなという気がします。私がこの活動

を始めたときに、山の中で、小学校3・4年生の子供に会いました。「何しているの。」と言ったら、「虫を見つけている。」そして、しばらく一緒に探しました。その時に私が「ここに道路ができるのよ」という話をしたら、その二人の子供が「そんな環境破壊じゃん。だめだよ、こんなとこに僕たちの遊び場に道路をつくってほしくない。おばさんがんばってね。」と言っている声が私は10年くらい経ちましたけれど、今でも心に残っております。そのことも皆さんの検証の中に入れていただきたいと思っております。

- ⑪相生山緑地自然観察会 近藤氏： 私は相生山緑地自然観察会をやっております近藤記巳子と申します。どうぞよろしくお願い致します。私は実は南区に住んでいる者ですが、相生山緑地と出会ったことで、こちらに魅せられて長年観察会をやっております。皆さまがヒメボタルについては、様々な方がおっしゃっておりますので、この緑地に夏鳥として渡来する野鳥「ヨタカ」について申し述べさせていただきます。約30年前になりますが、相生山緑地周辺の人々は、子供たちが遊びに出かけるときに「ヨタカが鳴いたら、うちへ帰ってくるのよ」と、声をかけて送り出したといひます。また女性たちは「ヨタカが鳴き始めたから、そろそろ帰って夕飯の支度を」と、井戸端会議を切りあげて家路についたといひます。里山の生きもの「ヨタカ」と人が、寄り添って暮らしていた好例といえましょう。

裏面は「名古屋市の絶滅のおそれのある野生生物 レッドデータブックなごや2004—動物編—」のヨタカのページです。下の方に【現在の生息状況／減少の要因】の箇所をピンクのアンダーラインで引きましたので、ご覧いただけますでしょうか。1994年に天白区で繁殖が確認され、守山区、緑区などということでもちょっと書いてございますが、「1975年以来の一連の調査からは記録が消えた」とあります。「ヨタカ」は絶滅危惧1A類にあげられています。これは危篤を表し、現状のままで推移した場合、10年後の絶滅率が50%以上といわれているものです。

私たち相生山緑地自然観察会のメンバーは、毎年5月にヒメボタルの観察会や調査を行っています。この時期は「ヨタカ」が「キョキョキョキョキョキョ」と連続して鳴く声を耳にするのが常です。また街灯の周辺で捕食をしている姿、あるいは木の枝で休んでいるシルエットを観察することもあります。

しかし現状はレッドデータブックが示すように、楽観できるものではありません。相生山緑地周辺の人々は「ヨタカ」の声を耳にすることが、大幅に減少したといひます。もし仮に、道路建設によって相生山緑地が分割されるならば、そこに生きる多種多様な動植物たちのつながりを断ち切ることとなります。分割によって生態系が縮小すれば、「ヨタカ」の危機は加速度的に増すでしょう。一度破壊された森は、二度と元にもどることはありません。

今年10月、COP10が開催されます。名古屋市は「生物多様なごや戦略」を策定し、名古屋に残る自然に目を向け大切に「身近な自然の保全・再生」を柱とするとうたっております。この戦略には、心から賛同いたします。身近な自然は「ヨタカ」をはじめとする生きものたちにとって重要な棲家です。そこは、私たち人間

にとっても心地良い憩いの場です。COP10 開催の年、COP10 開催の地、名古屋にふさわしい英断を、名古屋の将来、子供たちの将来のために切に願います。私たち市民も、名古屋の緑の保護・保全により一層努めてまいります。ありがとうございました。

12:09 閉会

山下委員長： 皆さん、どうもありがとうございました。今日いただきましたご意見を検証委員会の中でいろいろなかたちで活用させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。ところで、次回、先ほども調査の問題もありましたし、あるいは今まで関わった専門の方の意見を伺ったらどうかという意見もありますので、例えば、岐阜大学の林進先生、それから名工大の藤田先生が、生態観測の専門家の立場で関与されていたので、まだ何も先生方に時間的な交渉しておりませんので、時間的な都合がつかないかもしれませんが、できたらという感じでお願いしたいと思います。よろしいですか。専門家の先生方にご指摘いただけるかどうか時間の都合が一番大きな問題ですが、できるだけ出席していただけるようにしたいと思います。次回はそのようなかたちで審議を進めていきたいと思います。

では、今日の第2回検証委員会はいろいろやりましたし、皆さま方のご意見もいただきましたし、だいぶエンジンがかかってきたのではないかと考えています。では、事務局お願いします。

司会： では委員の皆さま、長時間のご審議大変ありがとうございました。後日今日の議事につきまして、整理させていただきまして、改めてご確認をお願いし、公表させていただきたいと思います。今お話がございました次回検証委員会の日程でございますが、現時点の予定でございますが、4月2日の金曜日15時から17時、この会場を仮に想定をいたしております。また改めてしっかりご連絡をさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。それでは、本日の「相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」をこれで閉会させていただきます。委員の皆様方、それからご意見をいただいた皆様、傍聴に来ていただいた皆様、大変ご苦労様でした。これにて今日の委員会を終わらせていただきます。

山下委員長： どうもありがとうございました。