

第6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10月29日 午後3時～5時

会 場 アイリス愛知 2階 コスモス2・3

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

傍聴者 17名

報 道 7社（日本経済新聞、読売新聞、名古屋テレビ、朝日新聞、中日新聞、毎日新聞、東海テレビ）

・・・・・・・・・・・・・・・・議 事・・・・・・・・・・・・・・・・

15:00 開会

事務局： 定刻になりましたので、「第6回相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会」を開催させていただきます。当検証委員会の事務局をしています緑政土木局道路部道路建設課主幹の服部と申します。よろしくお願いします。

資料の確認

- ・次第
- ・「報告書」の概要（案）
- ・検証シート1～6

ここから山下委員長をお願いします。

会の成立確認及び録音の取扱

山下委員長： 第6回の審議を始めたいと思います。どうぞよろしくお願いします。まずこの委員会の定足数の報告をお願いします。

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

傍聴者から録音許可願いが出ておりますが、いかがいたしましょうか。

山下委員長： ずっとそうしていますので、録音していただきたいと思います。まず事務局より第5回検証委員会の確認をお願いします。

第5回の確認

事務局： 第5回の検証委員会は、9月28日火曜日午前10時から12時まで名古屋市公館のレセプションホールで開催いたしました。

第4回検証委員会の確認の後、市民生活の質の維持向上という我々が一番求めるべき価値観に向かって、行政や市民、学術が何をどう考えていくのかという基本方程式・基本構造を、経済機会、生活・教育・文化機会、快適性・リラクゼーション機会、安心・安全性、環境負荷性という5つの評価軸で提示いただきました。この

5つの評価軸で弥富相生山線の建設事業と、この建設が影響を及ぼす関連事業に関しての学術的な課題の抽出と分析、並びに可能な解釈をおこなっていただき、対応策を含めて一定の評価をしていただきました。詳細はお配りしてあります議事録をご覧ください。なお、この議事録につきましては、ご異議等ないようでしたら名古屋市ウェブサイトにて後日掲載させていただきます。以上簡単ですが、第5回の内容を報告させていただきました。

審 議

山下委員長： 議題に入る前に先ほど相生山緑地自然観察会の方から『相生山緑地 森の妖精〜ヒメボタル〜』という冊子をいただき、ありがとうございました。参考にさせていただきたいと思います。

今日は、委員会の議論をまとめてどういう形で市長に答申していくかを集中的に審議したいと思います。第5回の委員会で骨子を出していただきましたので、それをどう肉付けし、お互いの項目事項が相矛盾しないしなやかな形で、論理的な形式を整えながら、委員長と副委員長で素案をつくり、委員の皆さんにメールで連絡しながらやってきました。まだ、それを完全に文章化するところまでにはいたっていません。しかし、その報告書の概要をまとめる骨子・レイアウトといった重要な内容については委員長・副委員長で検討し、その案の要約したものを資料の報告書概要（案）という形でまとめてきました。今日ご意見をいただいて、それを文章化し、最終的な報告書としてまとめあげたいと思っています。

2月から8ヶ月の間、他の仕事をしながらもこのことが頭から離れずにいましたが、自然・環境・市民生活・これからの行政がどうあるべきかについて考えさせていただくいいチャンスをいただいたと思っていますし、そのことを個人として、報告書の中に文字ではなく、行間に出るような形で答申できればと願っています。文字・言葉、全体を通して、市政に対して我々がどういう立場で、何を憂い何を提案しようとしているのか、学術という名に恥じない視点で答申を出したいと思っていますので、そういう視点で今日の委員会も開き、結論を出したいと思っています。

まず、副委員長から概要について説明いただきまして、そのうえで個別項目について議論したいと思います。

林副委員長： 私の方から全体の骨子・流れを中心に話をしまして、それから、みなさんに議論いただきたいと思います。骨子（報告書の概要）と表とを見比べてお聞きいただければと思います。「報告書」概要（案）は第1章から第3章まで3つのパートに分かれています。1章は、委員会の設置と委員会活動の基本的な立場が書いてあります。要約しますと3点になります。その第一は、どういう視点に立っているかということで、公共事業の企画立案の根拠となる戦略や将来予測等の検証を行っています。この委員会は弥富相生山線という特定の場所の検証も行ってきましたが、検討していくうちに、もっと根源的な問題があって、公共事業の企画立案のプロセスが非常に大きな支障になっている部分があると思われたからです。第二は、相生山緑地の

道路建設という個別事業の検証で、これら二つの視点から我々は検証することになりました。

二つ目の、相生山緑地の道路建設という個別の検討はどうなるかと言いますと、一つは道路建設自体に係るものの課題、もう一つは、道路を建設することに伴い自然生態環境、とりわけ緑地の生物相に及ぼす影響が個別に認められますので、これを整理するという二段階のやり方をとっています。いろいろなまとめ方があるとは思いますが、私どもはこの二段階のまとめ方が分かりやすいのではないかと考えました。一緒にしてしまうと何が原因で何が影響なのかがこんがらがってくるからです。

三つ目は立場ですが、課題解決の道筋と根拠の検証をするということであって、道路建設の是非、白黒を報告するものではありません。根本の問題は、きちんとした方法ができていないことにあって、学術検証委員会は、こういうものを整理して提供する。現実の問題の白黒は、これをきちんと踏まえて、行政や政治に判断していただくという立場です。ここがゴチャゴチャになりますと、私どもの持っている能力が使えなくなり、報告そのものが非常に曖昧なものになってしまいます。これは判断を逃げるという意味ではけっしてなく、むしろそれを鮮明にする、判断のレベルの違いということをきちんと認識していくということです。

第2章は、これまでの検証委員会の活動経過を整理したものです。今日で6回目になりますが、2. 1ではこれまでの間の種々の分析の経過を整理するとともに、2. 2では自分たちのやってきたことだけではなく、市民のみなさんからも意見を頂戴したということです。ここで重要なことは、何でもいいから言ってもらおうというやり方はしなかったことです。最終的には11名の市民から意見を聴取させていただきましたが、それぞれの方が、影響について独自の調査をしているなど学術的検討に貢献しうる意見陳述を希望され、私どもで、それが価値のあるものだとして予備的に判断して意見を述べていただきました。それぞれに全部述べる時間はありませんが、11名の方々が独自に調査されたこと、考え方など短時間でありましたが非常に重要な情報をいただいたと考えています。その次の2. 3で行ったのが、環境に配慮した道づくり専門家会というものが設置されており、我々に先立って検討が行われておりましたので、その委員の方々に意見を伺いました。自然生態環境への影響をできるだけ少なくするために、いくつかの視点・方策を提案されてきましたし、それがどのように実施されてきたのかということについて、工夫や葛藤などを報告いただきました。この専門家会のご意見についても、私どもが個別課題の事情や理解を深めるために役に立ったと考えております。今後の方策を提案することこれからやるわけですが、その為の根拠としても非常に重要な知見をいただいたと考えています。簡単に言いますと、一つ一つ折り合いをつけて来たという話もいただきましたが、緑地全体をどうするかという基本的なスタンスもよく考えてください、生物多様性と道路建設の両立が技術的な部分でも可能な部分があるということで、保全につながるようによく考えてください、という意見がありました。

それから、自然を壊した時の償いを考えながらやってきたわけですが、住民の間での対立にならないような仕組みづくりを提示して欲しい、というご意見をいただきました。

3人の専門家の意見を紹介しましたので、2.2についても簡単に紹介しますと、1) 相生山の自然の重要性を確認するためにも山全体の動植物についての精度の高い調査が必要であること、2) 独自のアンケートの結果から、自然環境の保全を望む声が7割もあるということを踏まえて、相生山の緑地を生かした環境教育の場として活用してほしいこと、3) 道路を造るよりも市民の知恵で課題解決にあたるべきであって、住宅地の通り抜け対策にはゾーン規制を、また、緊急時には道路よりも受け入れ先の確保の方が大事であること、4) 道路ができることによって、生態系のコアが劣化してしまってヒメボタルにも影響を与えるだろうし、幼虫調査の結果からも多く生息していると推測される場所が、道路建設によって消失する可能性が高いこと、5) 弥富相生山線というのは東側には荒池緑道に接続しているので、緑豊かな人の住みやすいまちづくりという視点からの緑道の施策と整合させた道づくりを名古屋市全体として考えて欲しいし、そういう時期であること、6) 行政上の手続き、あるいは経緯の検証が必要で、名古屋市は法規に従った手続きと言っているが、内実をきちんと検証して欲しいこと、7) 道路ができてでも渋滞の根本的な解決にはならないし、最近の民意でも大多数が開発よりも自然を残すことを重視していること、8) 計画の策定段階から市民が関わり判断できるシステムの確立や計画自体の見直しのできる方法の整備が必要であり、自然と人間が共生できる相生山緑地の環境づくりが必要であること、9) 道路が出来ても渋滞の解決にはならず、新たな渋滞を生むだけであり、人口減少の昨今、果たして本当に道路が必要なのか長い目で考えて欲しいこと、10) 検証の中に自分たち住民の心というものをに入れてほしいこと、11) 身近な自然は、ヨタカを始めとする生き物にとって重要な住みかであって、人間にとっても心地のよい憩いの場であること、という多角的で根源的なご意見をいただきました。非常に感謝しております。こういったものを受けたものが第2章です。

第3章ですが、お配りしてあります表に集約されるものですが、これを今文章化しつつあります。3.1と3.2がありまして、3.1が第1章でも述べましたように公共事業立案過程についての検証、3.2が相生山緑地という個別の道路建設事業についての検証に分かれています。公共事業の成立過程については、2つ書いてありますが、これまでの成立の過程についての検証というのがあります。従来のような個別計画に基づく特定の分野の調査や分析・評価では市民合意が得られない、個別計画の寄せ集めでなはない市政全体に関する総合政策グランドデザインが必要である、とまとめようとしているところです。どのような認識をしているかと言いますと、市としては手続き的には合理的かつ合法的な検討がなされてきたことは認められますが、それにも関わらず多くの市民から賛否両論だされていて事業が進んでいないのはなぜだろうというところからスタートしたわけです。もう少し具体的

に申し上げますと、表1をご覧ください。例えば都市計画審議会など手続き上のことは合法的になされてきているのに現実には重大な問題も多く生じているのはなぜか。2行目を見てもらおうとそれぞれの個々のプランがありまして、なごや交通戦略、産業活性化プラン、都市計画道路整備プログラム、総合排水計画、環境基本計画、生物多様性 2050 なごや戦略など非常に大きなものから小さなものまでが横並びになっていて、本来個別計画を統括すべき上位計画としての都市計画が機能していないのではないか、と思っているわけです。このためには何をやらなくてはいいかということですが、もう一步下がってより根源的な都市の要素としての市民や人間がどういう気持ちを抱いているか、クオリティーオブライフと呼びますが、生活の質・市民生活の質、そしてもう一つはクオリティーオブライフを支えるインフラストラクチャーである自然および社会資本の恵み、そういう自然的なインフラと公共的なインフラの両方がうまくフィードバックされているかどうか。そしてクオリティーオブライフを本当に支えているかどうか、それを向上させたり、維持したりする仕組みになっているかをきちんと見る必要があるのではないかと考えた。そこからこの相生山緑地の道路がどういう役割を果たしているのかということ的位置づけようとしているわけです。

現実とはそうではなく、個別計画の寄せ集めでもってグランドデザインと言ってきた嫌いがあるのではないかと疑問を持ちました。そういうものでは、総合的に十分検証された権威ある中長期の戦略にはならないのではないかと。別の言い方をすると、個別の事業を企画立案する方法論に執着しているという、そういうことをやっている限りは、実施にあたって意見の相違や利害の対立を生み、市民的合意に基づく円滑な市政運営が困難になっていると考えているわけです。

私たちのスタンスをもう一度確認し、委員だけではなくて市民全体にわかりやすく説明できるかどうかということが問われているわけで、もしわからなければ、終わってから全然わからないと言っていただければいいと思います。そういうつもりで説明しています。

この表1は、人間にとっての生活のクオリティーをA) 経済機会、B) 生活・教育・文化機会、C) 快適性・リラクゼーション機会、D) 安心・安全性、E) 環境負荷性という5つの評価軸で考えるということをきちんと認識しましょうということです。

表2は弥富相生山線の建設に関して生じると思われる問題項目を、クオリティーオブライフを構成している5つの評価軸でもって区分して整理したものです。まず何が問題なのかを出したのです。これは、市民の11人のみなさんからの意見だけではなくて、我々が何が問題かを議論して書き込んでいったもので、周辺道路の交通渋滞の緩和・増長など逆の効果が出るなど、プラスとマイナスの効果があるものを記述したものです。前回は、生態系サービスが一番右の環境負荷性(E)に分類されていましたが、快適性・リラクゼーション機会(C)を増進するために必要だと考える方が判り易いため移動しました。よく言われるように、自然というのは人

間を必要としているわけではないが、人間は自然の恵みを必要としています。その部分は環境負荷とは裏腹になっていますが、C)はこういった恵みを与えもらえるかというもので、E)は汚染や騒音についてというものですので、生態系はC)の恵みの方に移動しました。その下には、道路建設事業だけでなく、関連する事業にそれぞれどういう問題が出るのかということを書きました。

表3ですが、先ほどの問題について検証するために、従来どんな調査がされているかということをも可能な限り洗い出したもので、これを検討した結果、例えば交通の需要がどれくらい発生してくるのかというパーソントリップ調査の需要推計などに古いデータが使われていたのではないかと感じられました。個々には前回説明しておりますので省略します。

表4ですが、得られたデータを使って経済機会、生活・教育・文化機会などそれぞれの観点の問題を解釈していき、種々のコメントや予測などを書き出しているものです。これにつきましては、それぞれの委員の方が後でコメントしていただければと思います。

表5ですが、分析して問題点がでてきた時、それに対する対策はありうるのか、ということを整理したものです。

表6ですが、現存のデータだけを使い分析し解釈をしてきたわけですが、道路建設をした場合にプラスの効果はどんなものか、マイナスの効果はどんなものか、マイナスの効果の軽減は可能かを、三段構えにして整理したものです。今日最終議論をしたいのはこの部分でありまして、5つの側面から見ていますが、これを総合評価的に記述するとすれば、どういうまとめ方が可能かをやりたいと思います。以上で、3章の骨子のところの1の(1)(2)、2の(1)(2)について、表の順番に説明が終わります。

山下委員長： 章立てを含めたレイアウトでもって、私どもの6回の委員会の結論をまとめようということです。委員の皆様方は個別・断片的にメールでやりとりしましたので、これをお目にかけるのは初めてだと思いますが、全体について、骨組みについて、それから3章の2(2)の道路建設に対する学術的な評価、つまり副委員長からあった表6の総合評価について、これまで委員会でやってきた中で言えることで総合知見というかコメントをだしましょうということです。皆さんの個別の意見をいただきたいと思います。まず全体について、章立てはこれでいいかなどをお願いします。

武田オブザーバー委員：この委員会の位置づけと、副委員長から説明のあったことについて、名古屋市の従来のいろいろな都市計画、基本計画は相互に非常に矛盾しています。例えば、開発系の計画ならば道路をつくれということになりますし、環境系の計画を使えば道路をつくってはいけないということになります。これについては、緑政土木局の方で今後こういった計画を進める時に、どういう考え方でいくのか、ということを決めておかなければいけないと思いました。

もう一つは、そういうものが表6には出てこないというのが最大の欠点ですが、

今まではあるテーマに対して道路計画が必要だから道路計画をつくっておこうとか、環境を守らなくてはならないから環境計画をつくっておこうとか、相互の整合性は どうでもいいと、そういうことはないかもしれませんが、だいたいそういう感じになっ ていて、実際に相生山の問題を具体的に解決するためには何の力にもならなかつ たことについて考えていただきたいと思っております。もし見解がありましたら 緑政土木局に伺いたいと思います。

もう一つは、都市計画自体はここでも議論がありましたように、100 年前 50 年前 にできたわけですが、それから具体的な実施計画をつくる時には、社会も変化して います。その時にどのような手続きと考え方によって具体的な計画を実施するのか、 という標準的な方法を名古屋市として持っている必要があるのではないかと思いま す。これは民主主義ですから手続きが必要で、都市計画法があるから従えというの は強引すぎて、社会も変わっていますから、刑法と刑事訴訟法の関係のように、市 政具体実施手順というものがあれば今回それをスムーズに適用すれば終わりだつた 気がしますので、そこもお考えいただきたいと思います。

もう一つは、人間が持つ納得性に対する配慮が必要ということです。これは民主 主義の市政を進めるうえで、先ほどの林先生の説明を市民にわかってもらわなくて はいけないということのように、人間が自然に納得する納得性を持たないといけな いのですが、この相生山がこのような形でできたのは、納得性のない説明が続いてき たからです。普通の人間が常識的に納得できる説明をすることが重要で、学術に関 してはこの委員会に課せられた重たい責務だと思います。

4 番目に、ヒメボタルのようなものは生態の研究の途上にあり、生態系や生物な どは、はっきりした結論がでるものではありません。これに対して道路のようなも のは比較的研究が進んでいて、交通がどうなのかなど定量的な結論がでます。こう いった議論の時には定量的な結論が出るものが力を持って、研究が遅れているもの が押し切られるということが非常に多く、ヒメボタルはわからないからしょうがな いという議論になりがちですが、研究が遅れていることによって結論が変わってはい けません。今回の場合、生態の研究が不十分であることを理由に道路建設の方に行 ってはいけないと思います。

最後に学術という名前が付いていることについて、みなさんのご意見を聞くこと について若干のバリアをつけてきました。なぜかと言うと、一般的には道路をつくる のは嫌だという感情があつて、それにいろいろな意見をぶつけていって固めていく というのが手法です。学術は逆で、事実が先にあり、事実が整理され、解析され、 解析に基づいて結論がでてきます。学術と市民の意見や市政とは相当方向が違ふの です。今回の学術検証委員会を設けた最大のポイントは、意見からスタートしない、 感情とか意見から事実の方へ行かないということです。これをやりますと、御用学 者が計画通りの結論をだす審議会などがそうですが、最初に意見があり学術的体裁 を整えていくということになります。この委員会はそうではなく、事実から行って、 事実から行くには何が必要なのか、ということを経営者始めストラクチャーを示し

ていただいて、事実を確認するためにはどういう軸が必要なのか、それがあれば今度は事実を当てはめて、ある一定の学術的手法で解析すれば道路を造ったらどうだ、ヒメボタルはどうだというのが最終的にでてくるという逆の流れの整理の仕方を始めたわけです。1番の問題点は、どういうことを検討すればいいかという1番元のこともしっかりしていなかったもので、この委員会で初めてリストを作ったのです。学術的なものを、最初から道路を造るか造らないかなどの結論無しでやるというのは市政としても珍しいことで、そういう議論をしていって非常に高い名古屋市の行政レベルを作っていただければと思います。

山下委員長：　ありがとうございます。問題解決する仕方をこうあってほしいということから入るのか、なぜこの問題が起こったのかということから入るのかということで、私達は、起こっている問題の根源は何なのか、どこから剥がしていけばいいのかを、その個別問題に対する答えではなくて、どちらかと言うと、基本方程式というか、この種の課題はこういう見方をすれば、解決するというか、問題が起こらない、起こった問題を解決するよりも問題を起こさない手法は何なのかというあたりを示すことにしました。私が最初に、学術という価値中立の方法論をどうもっていくかというのが非常に重要だと言ったと思いますが、オブザーバー委員からそういうご提案をいただいて、できるだけ今言われたような形で、今までと違った道筋でもって問題解決というか問題が起こらないようにするにはどうするかという視点でやってきました。これが一助になれば、我々がこの8ヶ月間か9ヶ月間やってきたこの委員会が納得いただけるというか、ご理解いただけるのではないかとということで、このような道筋でこういうフレームでいいのかということですが。加藤委員、どうですか。

加藤委員：　2点うかがいます。1つ目は、個別計画同士が矛盾しているという話でしたが、私は「なごや交通戦略」に関わっており、その原案を審議しているのですが、それを見ますと、「都市計画道路を着実に整備していく」と書いてあります。他のいろいろな計画を見た時に、都市計画道路でも生態系に対して問題があれば見直しを行うということは書いていないと思います。ですから、個別計画同士が矛盾していることはあると思うのですが、実はそれほど矛盾しているわけではなくて、一貫してこの道路は、淡々と建設していくべきだということで進んできたのだと思います。その意味で、もう少し上位の計画のところで、結局何が大切なのか、何を優先すべきか、どのように検討を進めていくべきかということ、特に今見直されなければいけない時期ではないかと思います。というように一見浮世離れしているようなところもなきにしもあらずですが、こういう大所高所のところに立ち戻って考えないと、実は既存計画を見ても非常に現状肯定的なところがあるので、ぜひそういうことを報告書の中を書く必要があるのではないのでしょうか。つい目先の問題を見てしまうので、どうしてここまで戻らなければならないかというのを強調する必要があると思います。

もう一点は、非常に困難な話なのかもしれませんが、この委員会の設置要綱の第

1 条を見ますと、相生山緑地を通過する道路の整備に関し、都市交通及び自然環境について科学的な検証をおこなうため、という目的が書いてあります。この報告書の概要としては、建設することについて評価するということをしていますが、私の中では、建設を続行するのか、中止するのか、中止した後どうするかはいろいろあると思いますが、その比較を示す必要があるのではないかとこの委員会ですっと申し上げてきました。もし今ここで中止したとしたら、どういうことが問題となるかという、表 2 にでてくるものが全部逆転することになります。逆転すると、プラス効果がマイナス効果に相対的に転じますから、それに対する対策も行っていかなければいけないとなります。そういった、表が逆になった時の分析もやはり必要ではないでしょうか。現状の流れでも設置要綱の目的は一応達成しているとは思いますが、特に皆さんが知りたいのは、造った方がいいのか、造らない方がいいのかなので、造らないとした時に何が起こってどうしたらいいのかということも、やはり示す必要があるのではないのでしょうか。これは、示さなければならないとは言いませんが、示した方がこの後のいろいろな判断に資すると考えます。

山下委員長： ありがとうございます。前半の方はいいですね。問題が起こらないようにする視点ということですが、科学的な切り口といった時には、対策には学術はいらないと思うのです。むしろ根本的というか未来志向のところに学術は力を発揮するだろうと。未知に対するある一定の根拠を与えるとか、それが実施されるかとか、そういう観点ではないのです。それを我々は QOL という、かなり普遍的価値観で、そこからすべてを引っ張り出しましょうという構成でやってきています。この委員会の出口として、今あれだけ工事が進んでいるわけですから、それに対してどれだけ学術的に提案するのかということと、それをもう少し正面から見た方がいいだろうということ。そうすることによって我々の努力がもっと多くの層から評価されるのではないかというのが加藤委員の意見です。それは、オプションという形で、それぞれについてももう少し検討しましょうかということで、今ペンディングにしているわけで、やらないというわけではないです。今日の段階までにまとめきったところは、この第 3 章の 2 の（2）までで、建設に対する学術的な評価ではこういうプラスの効果、こういうマイナスの効果に対してはこういう解釈とかこういう判断ができますよということと。そこからもう一步突っ込んでいかないと、加藤委員が言ったようなところへは入っていけない。

私がそこでわからないのは、建設するという時には、財政などいろいろな要素が入ってきます。我々のこの視点に 2 重 3 重のディメンションを持ってこないとなんとも言えません。我々が言っているこのディメンションだけで、そういうことにするだけの理論的な根拠をどこに持つかといったことを整理しておかないと、無前提で境界条件なしで造るか造らないか、科学的なこの分野だけで造るか造らないかというのはまだこの延長線上にあります。しかしそれは抜きにして、あの道路そのものを造るか造らないかの時にはもう少し別のディメンション、別の切り口というものを学術的に検討する点があると思います。それはオプションとして考えると

してあるわけで、もう一回今日最後の方でこれについての取り扱いを、皆さんからご意見を聞きたいと思います。構造としては、前半の部分と後半の部分の出口のところが腑抜けだということだと思います。

他にどうでしょうか。全体の構造というか、足立先生どうですか。

足立委員： 私は地質が専門なので、現地にも何回か行きましたが、石が出ているところはボーリングデータを加味すると何点かありますが、実際には少ないです。少ないものから何か言えというのは、ちょっと難しいなというのはあります。あるデータで考えるより仕方ないと思います。

山下委員長： 骨格はだいたいこんなものでよろしいですか。

足立委員： いいと思います。

山下委員長： 全体のことについて、大場先生、お願いします。

大場委員： 全体についてはいいと思いますが、一番最後のところで、評価に対する対策ということで、マイナスの軽減と書いてありますが、造る前提でこのマイナスをクリアすれば造ってもいいというのではなく、もっと大前提からの流れが大切だと思います。

山下委員長： 表6の一番右側の総合評価では、マイナス効果をプラスの方向へ持っていくということを言っているのではないですが、最後のところで総合評価をどういう形にするのか。やっぱりここまで分析してきたわけですから、あるいはそれに対する解釈というか、コメントを付けた訳ですから、その仕上げは必要だろうということです。寺井先生、どうぞ。

寺井委員： 基本的な構成で、市民の全体の合意を得るためにはグランドデザインは非常に大事です。いろいろな分野の総合計画があるべきだと思うので、基本路線はこれいいのですが、今の段階ではできていないわけです。

山下委員長： 我々が調査した範囲では、これが名古屋市政の中長期戦略だということをみんなが合意しているというものはない。今つくられつつあるのかもしれませんが、公表されているものはない。

寺井委員： 先ほど武田オブザーバーが言われたように、我々が技術から出発して、それから結論というのではなくて、造るべきか、造らないべきか、という結論は我々には出せない。造るとしたらどうするべきか、造らないとしたらどうするべきかということをやする必要があります。きちんとデータを集めて、それをこの場合はこうなるんだというデータが一番大事だと思います。造るにしても造らないにしても、そこを根拠にして何か開発をする時の教訓としていくべきです。これがないと駄目です。

私は今中部国際空港の影響評価をやっています。県は頑として影響はないと言っていますが、あんなものを造って影響が出ないわけがないです。どれぐらい影響が出ているかをきちんと押さえる必要があります。影響がわかれば、どういう対策を取るべきかを考えてみる。あのまま影響がないと放っておいたら、どんどん環境は悪くなる。だから、きちんとデータを集めることが一番大事だということを私は一番言いたいのです。

山下委員長： その点に関しては、データがないから判断できないと、それぞれの表のところでも個別には指摘しているし、以前にも申し上げましたが、研究する基本的な枠組みというのは、国際的に通用するものでないといけないでしょう。しかし、その対象が、こと名古屋の地政学であったり自然環境であったり文化であったり、名古屋に関するものの研究対象として、それを継続してやっているということが必要なデータであって、東京のデータを持ってくるとか、部分を使うというのでは、必ずしも生きたデータにはならない。もう 1 回このことを考えた段階で、本当に必要なデータというのは、使い物になるデータとかではなくて、そこから新しいアイデアを提案するようなものです。秀島先生どうですか。

秀島委員： フレームはこれでいいと思います。これに続けて寄与することがあるとすれば、予測が困難なものとか、長期的でないと効果がわからないものとか、そういったものは、この件に限らずいろいろな課題ででてくるはずで、例えば科学技術の予測をする場合にどのように意思決定を下すか、ということの議論があってもいいと思います。ただ、それを列挙したところで答えがでてくるわけではないので、ここまですでいいかと思います。

増田委員： フレームとしてはこんな感じだと思います。加藤先生がおっしゃられたように、作った場合どうなるか、作らない場合どうなるかの評価をしたいということですが、道路の場合は結果が出るのですが、生物の関係は出ないので、それを言われると非常に弱いです。できないからわからないでは、これは市民への説明がうまくいかないことになってしまうと思います。その点を理解してもらうことがうまくいくかはわかりませんが、できることとできないことがあるということを確認してもらいたいと思います。

山下委員長： それは先ほど武田先生からもあったように、根拠があるのが強くてとは簡単にはいかないだろうと思います。それを理解するのがまた難しいという点があります。松本先生どうですか。

松本委員： 全体の枠組みとしてはこのような形でいいのではないかと思います。気になる点は、データが無くて解析ができない、多大な費用・時間がかかるため解析ができない、そもそもわからないなど、できないで終わっていいのかどうか、そこをどうするのかの位置づけを明確にする必要があると思います。また、造った場合どうなるのか、その時のプラスとマイナスの効果と、あるいは造らなかった場合のプラスとマイナスを学術的に淡々と事実を整理し、その後の意思決定をどのようにするのかのプロセスを提案することが必要なのかなという気がしております。また、リスクという事を考えますと、今回明確なものと不明確なものがあって、明確なものは定性的に明確なものと定量的に明確なものがありますが、リスク対応は、明確なものに関しては対応策があるが、不明確なものは対応のとりようがない。このあたりをどう位置づけていくかということと、コントロールラブルとコントロールラブルでないものがありますので、それも対応のとり方はかなり違ってきます。はっきりとは言えませんが一般論として感じており、そういったこともどこかに入れてもらうといい

のかと思います。

山下委員長： ありがとうございます。武田先生どうですか。

武田オブザーバー委員：私が名古屋市の経営アドバイザーになった時に、名古屋にはかなりのポテンシャルをもった方がいますが、それが名古屋の市政の力になっていません。名古屋学というもの無く、それが育っていません。名古屋の地学はどうなっているのか、人口動態のような社会学がどうなっているのか、生物の関係はどうなっているのか、ということが力になっていないので、市長に名古屋の学術、名古屋を対象にした学問を市政に役立つような形までもっていかなくてはいけないのではないかと聞いたことがあります。今回先生方の話を聞いて非常に強く感じたので、何かの機会に名古屋の今後の市政をよくするために、これに資する学問の体系みたいなものを作って行きたいと思いました。

山下委員長： ありがとうございます。いままでの皆さんの意見を集約した形でこういったフレームを作りました。オプション部分の議論は最後にして、まず表6の「弥富相生山線の建設の効果に対する評価と対策」についてまとめたいと思います。いままでの我々の検討のモノサシの中からどういった評価ができるかを示したいと思います。ここまでが学術の守備範囲で、総合評価までを示すことが学術のテリトリーだと思います。総合評価については副委員長と事前に意見交換し、この程度までは言えるというものを整理しましたので、副委員長から提案していただきます。もちろん新しく創作したのではなく、表6の意見を整理したものです。

林副委員長： プラス効果、マイナス効果、そして対策によるマイナス効果の軽減といった部分の総合評価について、それぞれAからEをどう要約するか提案しますので、この側面が足りないなどの意見をお願いします。

山下委員長： そうです。文章化は我々がしますので、課題とかキーワードをいただければと思います。

林副委員長： まず、周辺道路の交通渋滞の緩和や相生山緑地へのアクセスの向上といったプラス効果があるのではないかと思います。ただし渋滞緩和については、少し古いデータなので最新データによる解析では違った結果が出るかもしれません。なお、緑地へのアクセス向上はデータが変わってもかわらないと思います。さらに、地元意見でもあった緊急車両のアクセス改善など、交通輸送に関する効率性が向上すると考えられます。それから緑地全体の防災機能の向上や生物の単一植生化の遷移速度が緩和されるといったこともあると思います。

次にマイナス効果ですが、誘発交通の増加や緑地への自動車による入場者増など新たな交通渋滞や緑地周辺での駐車問題が増えてくるのではないかと思います。それから、緑地の減少と水圏環境の変化により乾燥状態を招くことによる生物相の貧困化、とりわけヒメボタルの生息環境を劣化させるのではないかと思います。

マイナス効果の対策ですが、生息環境の劣化に対しては、都市緑地としての相生山緑地の体系的かつ総合的な保全管理方針が必要であり、マイナス効果の正確な評価のためにもデータの蓄積が必要だと思います。さらに、道路の建設工事や維持管

理を最新の知識と技術によって行うこと、もちろん公害的なものを緩和する最新の知識と技術も必要です。細かいことですが、名古屋市は走行中の車の光の影響も考慮していますし、対策もとっています。また、交通の予測技術は以前よりは改善されているので、データの更新など新しい知見を導入して計算する必要があると思います。

山下委員長： この点について加藤委員いかがでしょうか。

加藤委員： 表2ですが、タイトルが「弥富相生山線建設及び関連事業に関する問題点の一覧」とありますが、これはプラスのものとマイナスのものが書いてあります。その時に問題点という言い方でいいのかということが気になって、私は「弥富相生山線建設に伴う影響の一覧」でいいのではないかと思います。影響であればプラスもマイナスもあります。「直接的なものと関連事業に対する影響」という事でいいのではないのでしょうか。そうやって考えますと、表6はプラス効果、マイナス効果というのが分かれて書いてあるので、プラスかマイナスかわからないというものに整理した方がいいのではないのかと思いました。そうすると、生活道路に侵入するというD-2がマイナス効果の方に入っていますが、プラス効果が期待されているはずのもので、プラスの方に入れなければいけないと思います。また、総合評価を書く時に、わからないものは書かないという傾向に陥りやすいと思います。この生活道路への侵入というのは分析未実施であるとして書いてあるので、総合評価では今の話だと落ちてしまいます。ところが、確かに正確には交通量予測をしなくてはいいませんが、明らかに低下すると思います。わからないものについても、起こると大変なことになるとか、明らかにある程度はそっちに行くだろうというものであれば、やはり総合評価に入れるべきだという精査が必要だと思います。付け加えるならば、学術に携わる者は、わからないとは言いたくないような気がします。そうではなくて、わからないと言っていること自体が非常に学術的なのですが、わからないので総合評価には入れないというのは、急に学術的ではなくなる可能性があります。わからないことが一番恐いというスタンスで総合評価していく必要があると感じました。

山下委員長： そうです。わからないという判断のまだ前の段階であるとか、判断するには未熟な段階だということです。先程、副委員長にはポジティブなところを評価していただきましたが、対策も書いた中で一番共通なのはどちらかというと、ここで書いた点線で囲んだ部分は、わからないだけではだめなので、こういう点については不明で、今評価に堪えないというようなことを書くべきです。プラスだろうがマイナスだろうがそれにかかわらず、それは入れるべきだと思います。

寺井委員： だからこそ総合評価に「データがないから分析できない」というのは入れるべきです。

山下委員長： ここであげることでできないわからないところもあるかもしれないということを前提にしながら、わからないということは、正しい結論を導く一番重要な手立てかもしれないかもしれません。そういう点で私たちの方へ、この点とこの点が一番わからない、ここは一番筆頭にあげるところなどのご指示をいただければ、大変ありがたいと思い

ます。実は一番不幸なことはわからないことがわからないということであり、それが無いようにするためには皆さんの知恵をとにかく集中しないといけないというのが私の考えですので、是非そういう形で総合評価を充実させたいと思います。実はここまでが、この委員会が結論というか記載すべきというか、守備範囲に入れるべきだろうと思いますがよろしいですか。まとめてみますと、学術検証委員会としては、報告書にふたつの点について明記する。ひとつは自治体が行う全ての公共事業を企画・立案する場合に求められる視点と課題、そしてとるべき方法論を提示したということであります。それがQOLというか、人々の生活が豊かになる、質が上がる、そのために一点集中する。トータルとしては、そこを価値の基本に置いていろいろな公共事業をする。それが正義だろうということをもとに提案して、それを実現するためにはどういう切り口で評価すべきか、あるいは判断すべきかということで、ABCDEという5つの評価軸で課題を整理しました。こういう点でそれぞれの事業がどれほど満足しているのか、この事業がこれで足りなかったら、それを補足する事業を新たにどういうかたちで企画・立案するかという視点を持つべきです。そこがはっきりすれば、権威のある企画・立案になるし、市民的な合意を得る土俵をそこで提案するわけですから、ここに土俵を置いていろんなことを検討すべきですと言っています。それが基本方程式だとすれば、その応用問題として、より具体的な弥富相生山線道路の建設については、そのものさしをあててどこが問題でどこが足りない情報なのかというのをこういうかたちで、武田アドバイザーの言葉を借りれば、構造化しました。わざわざこういう表を作ったのは、単なる文章だけで考えていくと、抜けているところがわからなくなるので、確かにこの表でも抜けているところがあるのですが、これは抜けているのではなくて、私の考えが及ばないというところもあるのですが、こういうことも将来考えなければいけないのではないかと残してあります。そういうかたちで我々はまとめてきたわけで、我々の結論の出し方は、まさにこの方法によってできたのであって、どんな方法を使ったかということを前提にしないと、そこから出てくる結論の信憑性というか限界というのは出てこないと思います。この与えられた宿題にはこういう点で答えられるのではないかと。ここまではなんとしても市長だけでなく、とにかく一人でも多くの市民の方にご理解いただくというようなかたちで文章化というか説明し、丁寧なかたちでまとめあげます。これから文章化を精力的にやることをお願いしたい。

今日最後のというか、ひとつの課題としましては、これプラス、オプションとして、先程加藤委員、増田委員からもありましたが、どこまで書くかということもあるのですが、そのあたりはどうでしょうか。ちょっと皆さんのご意見を、足立先生からどうぞ。

足立委員： やはり私は、加藤先生と増田先生の言われたオプションは書くべきだと思います。わかる範囲でデータがあるところについて書いておいた方が、今後、似たような開発があると思いますので、その時にはこういうことも考えなければいけないという

例になると思います。

大場委員： 私は生物側というか環境側からですがけれども、やはり先程からご意見が出ているように、わからないことに関してはわからないということをきちんと明確に書くということです。その時もやっていないからわかっていないのか、やってもすぐにわかることではないのか、例えば1週間調べたらわかるようなものではない、とても難しいことであるということも明確にしておく必要があります。

山下委員長： わからないだけでなく、その中身をということですね。寺井先生どうぞ。

寺井委員： 足立先生の言われた通り、何が必要か、これから開発するためにどういう調査が必要か、どういうデータが必要かということを明らかにした、ということがこの委員会の成果ではないかと思います。

山下委員長： オプションの項目について、こういう内容だったらいいのではないかということをやりたいと思います。今日も白紙で出していますが、そのようなまとめでいいかということです。

これは委員会としてはオプション的なもので、できたらそれを参考にしてもらうという位置付けでいいですか。増田先生には先程いただきましたがいいですか。あまり断定できないので、造った場合どうかというのは、あまりそれにこだわっていてもいけません。先生のご意見は造るか造らないかの前に、緑地をどうするかという政策が欠けているのではないかということでしたね。いろいろなことが言いっぱなしになってしまって、一番重要なのはそこを名古屋市がどうするのかということであり、だから、それをQOLをどう維持向上するかという視点でどうするかという政策が大切です。それも私はひとつのオプションだと思います。この話を進めたり、この見解を深めるためにはそのことが問題になってきます。これもひとつのオプションというか、付帯条件というか。松本先生どうですか。

松本委員： わからないことはわからないで、先程先生からお話があったように、なぜわからないのかも明確にするべきです。先程申しましたように、報告書の方にはだからどうするかというところも言及いただければ。表に入れる必要はないです。オプションという意味では、今回、造る場合、やめる場合ということですが、その中間というオプションはないのですか？

林副委員長： それには考えがありまして、中間のオプションというのは際限がないです。だから、検証委員会として考え方をわかってもらうためには、これを100%造りきる場合と、それに対して、造った構造物と地表の改変を元に戻すという2つをやってみる。その間にはいろいろなものがありますので、例えばそれを残したまま何かやるというのは次のプランニングの段階の話であって、今回はいろいろな問題点を検証していくというプロセスですので、その両極端をやることによって、いいイメージーションが湧いてくればそれに越したことはないです。そこはあえてここではやるべきでないと思います。あらゆるものがありますから。たまたま1つを取り上げても、これはむしろノイズになるのではないかと思います。

武田オブザーバー委員：先程寺井先生がおっしゃったことですが、中部国際空港のように大きな物を作れば影響があるのは当然であるということです。しかし日本の行政はまだ非常に硬直的でありまして、決定した責任をどうするかという話が優先して、事実を覆い隠すということを懸命にやるわけです。これは今ここで聞いておられる方の多くはご存知ないと思いますが、例えばダイオキシンや塩素系化合物の毒性の社会的な規制については、ヨーロッパでは規制をかけた後、それが正しかったのかどうかはずっと研究されていて、すでに臭素の化合物については大半がシロになっており、実際危ない物と安全な物がどんどんリストアップされ、それだけヨーロッパの環境の安全性が向上しているわけです。ところが、日本の場合はダイオキシンは毒です。私は無毒だと言いますが。どういう議論になるかと言うと、あいつは毒と言っていて、これは無毒だというふうに、なんだか違う方向へ行ってしまうのです。ですから、名古屋市はたぶん100年か1000年くらい続くので、ということは、やはり名古屋市としては日本の行政の枠をもう一步踏み出して、決定事項に対してもフォローアップして必要なものは修正すると。これに対して例えば議会などが文句をつけたら、人間の知恵には限りがあるのだから、やっぱりやることはやって最終的に名古屋市民が幸福になるように、我々の知恵を集結しようではないかということ、ぜひこの相生山を機会にしてスタートするということ、もし名古屋市でできるなら、日本の中ではダントツのいい市政に変わっていくのではないかと思います。ダイオキシンもそうですがリサイクルも含め、とにかく始めたことを調査するのを嫌がるのです。これをやっていくととにかく間違いをずっと積み重ねることになります。今度の結果がどうなるにせよ、他にも緑地とかの関係もありますから、そういうものに大きな寄与をするという非常に大切なことだと書き加えていただきたいと思います。

山下委員長：一度ランドデザインを決めたら、未来永劫不変ではなく、ランドデザインそのものを時代にあわせて現在の社会に変化させるものだと思います。ランドというのも進化発展しますので。今おっしゃったこともそうだと思います。ですから学術的な方法を用いて、名古屋市の変数をもってどう入れていくか。入れる変数というのは、名古屋市が責任を持って研究して作りだしていかなければなりません。名古屋の価値観と東京の価値観は必ずしも一緒ではなく、名古屋の価値観というものを大事にすることが一番重要です。それが間違っているとしても修正するという勇気があればなんてことはありません。そういうことも、どこかにちょっと書きたい。みなさんに納得していただけるものが今はないですね。行政のやっていることを学術的に調べるなんて、暇人がやっていると思われなくても限らないですが、8ヶ月間頭を突っ込んでいますと、やはり非常に重要ですし、認められようが認められなかろうが、声を大にして常に訴えていかなければいけない課題ではないかと思います。名古屋だけでなく、実はそれは毎日の我々の生活にものすごくたくさん引っかかっています。この委員会のやっていることが、より正しくご理解いただける、納得いただけるようにまとめきるか、いろいろオプションの考え方も出ましたが、この原理

原則の中から引っ張り出せばいいと思います。造るか造らないかの一点に集中するのではなく、造るときにはこういうデータが必要であるし、わかっていないことも勉強しないと、造るか造らないかということ自体にも到達できません。その道筋を示すのも重要なオプションの一つの視点であるし、そのあたりの素材は今までの議論で出していただいているので、そのように抽出して整理していくということだと思います。本来ならばもっと文章化した形で出せばよかったのですが、そこまでは私どもの力量不足でできていません。今日これだけの議論を頂きましたので、それを元に今度は出来るようにしようかと。新しいことを付け加えるつもりはありません。今まで出ている議論をいかに順序よく並べるかという形で作業します。全体を通してここだけは注意しておくというところがあると思いますが、全部言っていたいてもまとめきれないこともあります。特に、わからないところはわからないと表記することは非常に重要だと思いますが、わからないところがわからないと非常に不幸が起こるというのも、この種の課題の時にはあるのです。わからないことがわかるのはまだいいのです。わからないことをわからないというのは非常に大きな将来の判断ミスがあるので、その視点を出しておかないと。その点については各委員の方に集中していただきたいと思います。どうですか。

林副委員長： 感想も含めて述べたいのですが、傍聴の方もたくさんおられて、記者の方もおられて、それなりにこの会議の反映というのがなされるということが、非常に重要であると思います。これが閉じていたら、この中の知識でしかありませんので。傍聴された方々からいろいろなご意見を頂いたりしているわけですが、これに対して回答書を出すというスタンスの委員会ではないと思っています。したがって、大変失礼ながら、私どもの委員会から回答を出すということはありませんが、決して無視をしているわけではなく、例えばこの表のこういうところの考え方が違うのではないかというご意見も頂いております。それはとてもありがたいわけです。我々の記述ミスというか知見不足というのもままあります。そういう意味でリフレクションは是非またお願いしたいと思いますし、あるいは、こんなことが書かれているのはちょっとおかしいのではないかということを言っていただければ、大変ありがたいと思います。前にも申し上げましたが、それにはマスコミの方は重要な役割を担っておられます。こんなに根本から議論して、それを公開しており、そのスタンスはご存知だと思いますので建設か否かの結論だけに興味を限定しないでほしいのです。こういうやり方の価値というのが認められないと、また元に戻ってしまうと思います。つまり、また個別に戻ってそこでもめるだけという、それ自身も消耗だし、次の進化がないわけです。我々は少子化し高齢化もしていくわけで、日本社会もこれから全然順調にいかないわけです。そうするとなおさら、何かアクションを起こしたり社会資本を整備したりするものを効率よく使わなければいけないし、マイナスが出てくるとしたら事前にあるいは途中で予知もしなければならぬ。フィードバックがとても必要です。そういう意味から、こういうスタンスで整理する重要性よりも、傍聴のみなさんは、最初は恐らく何をグダグダ言っているのだというか、早

くどちらかを指示するようなことをしてくれと思われていた方もたくさんおられると思うのです。願わくば、何回も出てみたら、やはりこういう整備は必要だと思っていたいただければ大変ありがたいです。これは押し付けではありません。思っていただけなかったら、こちらがまだまだ未熟です。そんな生易しいものではなくとても難しいことに我々もチャレンジしているつもりであり、そういうことからみなさんの支援をいただけると。ああそうですねと言ってもらったのではこちらは何の意味も無くて、こここのところ変じゃないかとおっしゃっていただきたい。行政の方がそれを一番恐れているのですが、私は全く逆だと思っており、うるさくおかしいのではということをお願いすること自体が、先程から申し上げておりますが、これから国も地方自治体もシュリンクしていった予算もない中で極めて重要です。どれくらいそのマイナスを小さくしながら、しかし、非常にクオリティーの高いものにしていくか、インフラなんかも造るべきものは造らなければいけないし、止めるものは止めなければいけないかもしれない。これは昨今、流行している、オール・オア・ナッシングの仕分けだけでは、どんどん不幸なところへ押し込んでいくのではないのかと思ひまして、そういう意味から、先程私、総合評価のところを説明しながらもこれでいいのかと矛盾が出てきて、やや口ごもったりしました。これは、そんなに簡単ではないです。ですからそれぞれのところをきちんと記述して残してあるわけです。これをやめて、最終のさりとした評価だけでは全然価値がありません。ですから、その痕跡を残しながら、辿れるということが大事です。まとめというのはやはり、こういうまとめもありますよと示してみることによって、公共事業とか開発行為というものは、こういうものさしでもって評価しておく必要があると言っているのです。このものさしはクオリティ・オブ・ライフと呼びますが、評価のものさしを作り、そして作ったものさしでもって、どのようにしてステップを追って整理していくのかという、そういうものを私どもが提示できれば大変幸いだと思います。中の記述が完成ということは永久にないことであり、しかしそれはこのような会と市民の方たちとマスコミとのフィードバックによって進化していくと、そういうプロセスを作ることができればいいなと思っているわけです。以上です。

山下委員長： 私どもは名古屋市長からの委託を受けて作業をやっています。これまでやっていただいた議論を文章化して、文書として市長に提案しなければなりません。文章化しなければならないけれど、そのプロセスでまた委員会を開かなければならなくなった時は、またその時に。今は次回をどうするかというよりも、この文章化にいかにか集中するかという点で今日の会議は閉じたいと思います。先程言っていたようなことをできるだけ早い機会に、私や副委員長のところにいただいて、できたものから提示していきたいと思いますので、作業を進めるということでよろしいでしょうか。それでまとめれば、それを市長に提案します。この種のことはひとつの委員会ですべて答えが出るようなそんな単純な問題ではないです。ですから市長が、私たちが提案したことに対して、改めていろいろな意見を聴取されたい場合には、市長の方から新しいかたちの何か検討委員会のようなものが出るだろうと思います。で

すから、これをあまり引っ張ってはいけないと思うのです。できないものをちょろちょろ引っ張っているのは犯罪的だというのが私の考えですので、わからないのだったらわからないで、できる範囲で出すと。ちょっと長引いたかもしれませんが、これは途中で休眠したわけではなく鋭意やってきたわけです。いい結果だと思えます。

林副委員長： もうひとつありまして、市長のお話が出ましたので。市長がこれを受け取っていただくときに、本当に真摯に受け取っていただきたい。これを花火のように使っていただくなんてことはとんでもない話で、そういうことではなくて、きちんと受け止めていただいて、次の展開をしていただきたいと思います。

山下委員長： 新しいことをやるためには、新しい器を作ってもらわないといけない。両方行ったり来たりすることによって、いろいろな問題解決の道筋ができてくるのではないのでしょうか。私どもは精一杯やったと思いますし、それは終わったわけではないですが。１００里の道は９９里が半分で最後の残りの１里が半分だということから、もう１里残っているかもしれませんが、そういう位置付けで集中しましょう。今日の委員会は終わりたいと思いますが、他にご発言はございませんか。よろしいですか。それではこれで終わります。

事務局： 委員の皆様には長時間のご審議ありがとうございました。本日の概要につきましては後日事務局で取りまとめ、後日委員の皆様にご確認いただき、ご公表したいと思います。それでは相生山緑地の道路建設に係る学術検証委員会はこれで閉会と致します。委員の皆様、報道の皆様、傍聴者の皆様お疲れ様でした。

どうもありがとうございました。