

弥富相生山線の折衷案について ご意見用紙

弥富相生山線の折衷案につきまして、ご意見・ご要望がございましたら「お住いの学区名・団体名・お名前・ご連絡先・ご意見・ご要望」をご記入いただき、下記返信方法にてご返信ください。

■お住いの学区名・団体名等 [相生山の四季を歩く会]

■お名前・ご連絡先 [名前：古川善嗣] [連絡先：080-5124-6463]

■ご意見・ご要望などございましたらご記入ください。

ご意見・ご要望欄（ご自由にお書きください）

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。

1. 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、重要視せずにご意見を進めようとしているのは如何なものでしょうか。

「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、私たちがさえ「地元では反対の意見は少数派」と長く思って来ました。しかし地元で対応した人の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となります。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。

2. 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」という役割を担わ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えます。

3. 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。

参照 <https://lovelyearth.info/imege7/03.2026.03.24siryo01.pdf#zoom=100>

上記の例のように、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。

4. 「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。

（1）市民アンケートの選択肢

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。

（2）「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。

（3）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。「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。

（4）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。

(5) 災害時の避難時間短縮

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ですか。

(6) 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。

5. 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良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ありませんか。

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。

計画があるから何がなんでも実施する、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。

以上

※個人情報の取扱いについて

住所、氏名、電子メールアドレスなどについては、名古屋市個人情報保護条例に基づき、他の目的に利用・提供しないとともに適正に管理します。

緑政土木局道路部道路建設課道路調査 G

担当：山本、長井、大澤

TEL：052-972-2863 FAX：052-972-4168

E-mail：a2860@ryokuseidoboku.city.nagoya.lg.jp