

意見の内容	市からの回答
◆計画の一部見直しに対する意見	
【計画の一部見直しの評価・意見】	
<p>・スマートIC整備事業は、当初よりかなり前進したと思う。当初の意見集は一部住民・企業・マスコミ等が、整備事業に対するデメリットのみを強調した反対意見が目立った。今回の設計を中心としたアクセス面の3つの見直しは、大変画期的で、市民の意見等をしっかり捉えた良い案と考える。</p>	-
<p>・これで地権者のみなさんや地域住民の方々の不安や懸念が解消されるとはとても思えません。</p>	<p>・日進市では当初計画の課題であった「スマートIC事業による周辺地域への住環境の保全等」を目的として、地元の各地権者等と調整を重ね、お示したような計画の一部見直しにて調整が整ったため今回その内容を周辺地域の皆様にお知らせさせて頂いております。</p>
<p>・図中---で示されている「スマートIC整備により通行ができなくなる現況道路」について通れなくなりますか。</p>	<p>・スマートIC整備に伴い通行できなくなる路線については各々代替路を確保しておりますので、そちらを利用して目的地にアクセスしていただくこととなります。</p>
<p>・大型車の乗入れ等の規制は評価します。規制場所は市道南山黒笹線の医療・福祉ゾーンの区間だけですか。</p>	<p>・大型車規制は市道南山黒笹線のラウンドアバウト交差点～市道黒笹三本木線間で計画しております。</p>
<p>・国際病院や老人福祉施設の集中する市道南山黒笹線の両側区域を「医療福祉ゾーン」とし、道路の拡幅計画を中止されたことを歓迎いたします。そして桜並木が伐採の憂き目を見ないで済んだことに安堵しています。</p>	-
<p>・市道南山黒笹線は現状、普通車が徐行運転ですれ違えるのがやっとなという狭い道です。仮に大型車の規制や速度規制が行われたとしても、ここに流入してくる車両が大幅に増えるのではないかと。</p>	<p>・スマートICの主要なアクセス道路は県道米野木筋生線です。 ・市道南山黒笹線については大型車通行規制を行うとともに医療福祉ゾーンの明示、速度抑制対策を行い速度を抑制することで安全性及び住環境の保全を図って参ります。</p>
<p>・速度抑制対策として計画している技術的対策を分かりやすく示してください。</p>	<p>・速度抑制対策については今後沿道施設が参加する意見交換会等で検討を行っていく予定ですが、現段階ではスラローム等の速度抑制策等を候補案として想定しています。</p>
<p>・「ラウンドアバウトを地域のシンボルに」は期待しています。愛知牧場とも調整をして下さい。</p>	<p>・引き続き関係者と調整を行って参ります。</p>
<p>・交通量の少ない交差点にラウンドアバウトは不要ではないか。</p>	<p>・ラウンドアバウトの優れている点として、全ての車が時計回りで周回するため右直事故などの重大事故が発生しにくい「交通安全性」、牧場入場車とスマートIC利用車等を円滑に誘導可能な「交通処理性」、スマートICと直結させ観光地の「シンボル」ともなりえる等が挙げられます。また信号機が不要となるため維持管理コストが安価で、災害時に強い側面もあります。 ・本構造の採用に当たっては、愛知牧場及び公安委員会とも調整を図り、計画の妥当性の確認を行っております。</p>
<p>・観光地の利用促進つまりは営業利益のみを目的としていて、実際に起こりうる光害、騒音、電磁波の影響、大気汚染による人体、動物や植物への悪影響等々の損害を全く考慮していないと考えられます。</p>	<p>・最も影響のある愛知牧場とはその将来像も含めて十分に協議を行い、今回の道路計画に関する調整が整っている状況です。今後愛知牧場を含めた地権者様とは補償のお話し合いを継続して参りたいと考えております。</p>
<p>・計画の目的の一つとして「観光地への誘致」が挙げられているが、今以上の渋滞、混雑を招き、地域の生活動線に大きな不便を及ぼし兼ねないのではと感じている。</p>	<p>・最も影響のある愛知牧場とはその将来像も含めて十分に協議を行い、今回の道路計画に関する調整が整っている状況です。 ・繁忙期に発生する渋滞を緩和させることも目的に、愛知牧場入口にラウンドアバウト交差点を設け駐車場入口を集約するよう協議を進め、今回の一部計画の見直しにある形状を提案させて頂いております。</p>

<p>・SIC整備に伴う交通増、企業誘致に伴う交通増が懸念され、市道南山黒笹線及びエピック内の交通影響がないようにするには、上り線ランプの接続先を県道米野木筋生線へ接続する計画が望ましいと思っている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見にあるようにスマートICの主要なアクセス道路は県道米野木筋生線です。スマートIC上り線から降りてくる車両に対しては、基本的に県道米野木筋生線方面への誘導を図ります。 ・市道南山黒笹線については大型車通行規制を行うとともに、医療福祉ゾーンの明示、速度規制、速度特性対策を行い走行速度を抑制することで安全性及び住環境の保全を図って参ります。 ・また南山エピック1号線については、スマートICからの流入交通を増加させないよう配慮し、道路の主従関係を明確にすることでアクセスしにくい道路線形を採用しております。
<p>・下りランプ部について、未だ新築の3軒を立ち退きさせるつむりの計画には断固反対である。</p>	<p>・下り線ランプ付近については移転が必要な方と残る方が存在します。移転される方には移転補償をさせて頂き、残る方にはできる限り住環境への配慮をした計画とさせて頂いております。地権者様とは補償についてのお話し合いをさせて頂いており、今後も継続して参りたいと考えております。</p>
【県道米野木筋生線整備について】	
<p>・スマートICに関連する既存道路の拡幅等の整備計画はどうか。県道の渋滞対策などに努めていただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県道米野木筋生線整備については、今回愛知県がSIC事業と併せて影響範囲部分を拡幅、歩道設置（都市計画道路整備（幅員16m、片側1車線、両側歩道設置））します。それ以外の区間についてもこれまで同様、都市計画道路の整備要望を愛知県に行って参ります。 ・また県道米野木筋生線の東名側道ボトルネック部については、愛知県豊田加茂建設事務所にて検討を始めていますと伺っております。
<p>・県道米野木筋生線の整備がしっかり行われないと市道南山黒笹線や市道南山エピック1号線の交通量が増加し、大型車は通らないが車はすごく増えたという結果になると思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県道米野木筋生線は元々都市計画道路の計画（幅員16m、片側1車線、両側歩道あり）があり、スマートインターチェンジの整備に併せてその影響区間の整備を行います。それ以外の区間の整備についてもこれまで同様引き続き愛知県に要望して参ります。 ・また県道米野木筋生線の東名側道ボトルネック部については、愛知県豊田加茂建設事務所にて右折レーン設置の検討を始めていますと伺っております。 ・市道南山黒笹線については大型車通行規制を行うとともに医療福祉ゾーンの明示、速度抑制対策を行い速度を抑制することで安全性及び住環境の保全を図って参ります。 ・市道南山エピック1号線についてはスマートインターチェンジからの流入交通量を増加させないよう配慮し、道路の主従関係を明確にすることでアクセスしにくい道路線形を採用しております。
【南山エピックへの影響について】	
<p>・日進市街地からスマートICを利用する車は、五反田交差点を通過するか、南山エピック内を通るかの二択になると思われます。南山エピック内の通過車両は増加するのではないかと。</p>	<p>・スマートICを利用する車の大半は、現在東名三好ICを利用している車が転換するものと予測しております。そのためスマートICの主要なアクセス道路は県道米野木筋生線と考えております。</p>
<p>・市道 南山黒笹線の車両制限により迂回した車両が南山エピック内の道路を通り抜けに使用する可能性が想定される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市道南山黒笹線に大型車通行規制をかけますが、市道南山エピック1号線にも既に大型貨物車通行規制がかけられております。そのため大型車は県道米野木筋生線側に迂回することになり、南山エピック内に流入することはありません。 ・また、スマートICの主要なアクセス道路は県道米野木筋生線です。スマートIC上り線から降りてくる車両に対しては、基本的に県道米野木筋生線方面への誘導を図ります。 ・南山エピック1号線については、スマートICからの流入交通を増加させないよう配慮し、道路の主従関係を明確にすることでアクセスしにくい道路線形を採用しております。
【交通安全性について】	
<p>・下りランプはわずかの距離のうちに大きなカーブが2つもあります。これだけでもかなり危険だと思われそうですが、これに高所の東名に接続するための傾きが加わると一層危険度は増すのではないかと。</p>	<p>・ランプや周辺道路の交通安全性につきましては、道路構造令等の安全基準に従い設計を行い、公安委員会と協議を行った上で、安全性の確認を行いながら計画をさせて頂いております。</p>

【歩行者等の安全対策について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・愛知池や愛知牧場に向かう歩行者や自転車がよくみられる場所であり、それらに配慮した整備を行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートIC整備に伴い通行できなくなる路線については各々安全性に配慮して代替路を確保しております。また米野木筋生線のスマートIC影響範囲については両側に歩道設置も行われ、歩行者・自転車の安全性も向上する計画となっております。
<ul style="list-style-type: none"> ・愛知牧場付近のトンネル歩道は天井が低くて狭く、圧迫感や恐怖心を感じるだけでなく、トンネル出口で車と出会い頭の事故を起こす危険があり、さらに治安が心配です。 ・現在、愛知牧場の主要な入口となっているトンネルが自動車専用道路として計画されていますが、ここに車椅子と人がすれ違えるだけの歩行者用通路を付設することを検討していただけないでしょうか。利便性だけでなく地域住民の目線に立って、生活や環境面に十分に配慮するのが地方公共団体の大切な役割ではないでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知牧場入口から一本東側のトンネル（ボックス）につきましては、現在埋設されている部分を改修し、一般的な歩道ボックスである高さ2.5m（現在高さ約2.0m）に整備を行う予定です。またこのボックス整備に併せて、接続する側道への歩道設置も計画しており、車椅子同士がすれ違い可能な歩道整備を計画しております。
<ul style="list-style-type: none"> ・東郷PAから愛知牧場には歩いて容易にアクセスできるような歩道の整備を行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東郷PAから愛知牧場には側道・ラウンドアバウト交差点を経て安全にアクセスすることが可能です。
【日進東部企業団地との関連性について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・現在整備が進められている、黒笹三本木線沿の企業団地の出入りにスマートICが使われることになれば、黒笹三本木線は24時間、大型車両を含むたくさんの車が走るようになるでしょう。一部の企業の利益や市の面子が優先され、動植物・昆虫・微生物が共に生きる美しい森、静かな住環境が無慈悲に壊されることはあってはなりません。 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業団地開発計画について、近隣にお住まいの方々から騒音や振動、車両通行の増加（特に大型車両）を懸念する声を伺っています。今後、誘致する企業を選定していく中で、例えば、研究・開発施設等、大型車の通行量があまり増加せず、周辺環境への影響の少ない業種を誘致することについて検討してまいります。
【更なる計画提案について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・米野木筋生線を片側2車線に拡張して、スマートICのランプウェイを上り下り両方とも米野木筋生線に接続させることはできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・県道米野木筋生線は都市計画決定している片側1車線の道路計画がありその形状にて整備を進めてまいります。現計画では上下ランプともアクセス道路を米野木筋生線とする形状としております。
<ul style="list-style-type: none"> ・当面、大型車はスマートICの利用をできなくできないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画ではスマートICを利用可能な車両は全長12m以下の車両限定としており、それ以上の大型車両は利用することができない計画となっております。
<ul style="list-style-type: none"> ・下り側ランプは現計画のPA西側からでなくPA東側から乗り降りできるようにご検討ください。 	<ul style="list-style-type: none"> ・下り側ランプについてはPA東側にPA内施設が多く立地していること、PAと県道の高低差が10m以上あることから交通安全性、経済性に配慮してPA西側にランプを接続させる計画としております。

◆スマートIC計画自体に対する意見	
【スマートICの必要性について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・東名三好ICが近いのに自然を破壊してまで新しくSICを設置する必要性が感じられない。 ・設置する費用を福祉等その他の事業に費やしたほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日進市ではSIC事業の整備効果として東部地区にお住まいの皆様的高速道路へのアクセスの利便性の向上はもちろんのこと、スマートインター周辺の一般道の渋滞緩和、愛知牧場などの観光施設へのアクセス向上や観光の活性化、高速道路を利用している企業の企業活動の効率化、大規模災害時の復旧支援の拠点への対応強化、また、今後、東部地区のまちづくりにおいても大きなメリットがある事業であると考えております。今後も市として整備を進めてまいります。
<ul style="list-style-type: none"> ・スマートICを作ることで牧場の自然な状態がなくなってしまうため反対。下り線ランプ付近で残る方、移転が必要な方は理不尽。 	<ul style="list-style-type: none"> ・最も影響のある愛知牧場とはその将来像も含めて十分に協議を行い、今回の道路計画に関する調整が整っている状況です。 ・繁忙期に発生する渋滞を緩和させることも目的に、愛知牧場入口にラウンドアバウト交差点を設け駐車場入口を集約するよう協議を進め、今回の一部計画の見直しにある形状を提案させて頂いております。今後観光地としての景観・機能性に配慮した計画を共に作り上げていくよう進めてまいります。 ・下り線ランプ付近については移転が必要な方と残る方が存在します。移転される方には移転補償をさせて頂き、残る方にはできる限り住環境への配慮をした計画とさせて頂いております。地権者様とは補償についてのお話し合いをさせて頂いており、今後も継続して参りたいと考えております。

<p>・日進市には東名高速道路に乗降するインターとして名古屋瀬戸道路の日進ICの計画がある。同じ日進市内にもう一つのスマートICが必要なのでしょうか。</p> <p>【地区外の方のご意見】</p>	<p>・スマートICは、既存の東郷PAというストックを有効活用し、東名高速道路と接続することで、本市の特に東部地区が抱えるまちづくり等の課題解決に寄与する事業として必要と考えております。</p> <p>・本市としては、日進ICもスマートICも各々の役割をもっており、どちらも必要と考えております。</p>
<p>・日進ジャンクションは、毎朝「渋滞しています」と報道されている。ランプから本線にスムーズに乗れないことも予測される。下道を使った方がスムーズだったということでは、笑い話にもならない。</p>	<p>・日進JCT～東名三好IC間の約7kmの上り線（東京方面行き）に1車線を追加する付加車線整備が事業化している状況であり、この事業により東名高速道路の渋滞解消が図られるものと考えております。</p>
<p>・私たちの周辺では、買い物のための交通手段に苦勞する高齢者世帯がどんどん増えている。世帯収入が伸びず、子育てや教育に悩む若い世帯も増えている。こうした中で、周辺の自治体では巡回バスのきめ細やかな運行や無料化を実施しているところ、高校生まで医療費無料化を実現しているところもある。今回のスマートICのような、無駄で、むしろリスクが拡大する恐れのある計画は勇気を持って中止し、真に市民の暮らしに寄り添う、先見性に基づいた市政がこの日進市で執行されるよう心から期待している。</p>	<p>・周辺自治体で実施されている各種の無料化やきめ細やかな支援策については、業務を担当する部署において情報を収集しながら、本市の市民にとってより効果的な支援策について常に検討を重ねているところです。</p> <p>・スマートIC事業は国からの補助金や中日本高速道路株式会社の費用負担を大きく受けられ、将来的な維持管理費もほとんどかからない事業です。スマートICができることにより利便性向上による産業振興や雇用創出等、地域経済の活性化につながり、将来的な税収増も期待できます。短期的な費用負担だけに目を向けるのではなく、長期的な視点を持ってご理解いただくと幸いです。</p>
【スマートICのこれまでの経緯について】	
<p>・この事業はいつ市の事業としてどのような手続きを経て決められたのか。</p>	<p>・平成27年度に策定した日進市人口ビジョン・総合戦略の中でスマートインターチェンジ整備事業を位置づけております。その過程としては関係部署等で計画・調整を行った上で執行部の判断により事業の位置づけを行っております。</p>
<p>・市がこの事業を決めるにあたって市民からの要望はあったのか。</p>	<p>・基本計画に示す20の団体等から要望をいただいております。</p>
<p>・この事業を決めるにあたって国、県、高速道路公団などと事前に市から相談したり、反対に市に対して働きかけなどはあったのか。</p>	<p>・平成28年度より国・県・中日本高速道路株式会社・日進市による勉強会を開催し事業の実現可能性の検討を行い、平成29年7月に国として必要性が確認できる箇所として「準備段階調査」箇所に位置づけられております。</p>
【スマートIC計画の詳細について】	
<p>・この事業は公共事業か。</p>	<p>・日進市、愛知県、中日本高速道路株式会社が主体となる公共事業です。</p>
<p>・本事業の事業費はいくらか。</p>	<p>・スマートIC及び周辺道路等における概算事業費として約22～26億円(用地費含まず)、そのうち日進市分は約5～7億円(用地費含まず)を見込んでおり、基本計画にて記載・公表させていただいております。用地補償費については、土地鑑定・物件調査等を行っていない段階であり詳細は分かりません。</p>
<p>・建設のために無制限に税金を投入するということか。それとも上限を定めているのか。継続して行われるので毎年度予算計上しその都度議決をえるとしても上限がないということはありませんか。毎年議決を受ければ無制限でもいいとお考えか。</p>	<p>・総予算の上限を設けるのではなく、毎年度予算計上しご審議いただき、議決を得ることで事業を進めて参ります。</p>
<p>・インターの1日あたり利用車両の台数の根拠は。</p>	<p>・2030年の交通量推計として1日あたり2,600台を見込んでおります。</p>
<p>・スマートICの維持費はどのくらいかかるか。</p>	<p>・スマートインターチェンジの維持管理費における日進市負担はほとんど生じません。</p>

【連結許可条件について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・連結許可条件の住民の同意とは具体的に何を指すのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・連結許可条件では「…インターチェンジの工事開始時期までに、連結のために必要な工事を施行する土地の全ての所有者を含む地域住民の理解…」と「…用地買収の対象となることを見込まれる土地の所有者より、事業計画への同意を得ること。」とされているため、同意とは用地買収の見込みと理解しております。
<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省より提示されている連結許可条件の中にある「スマートIC実施計画書に定めたインターチェンジの工事開始時期までに、連結のために必要な工事を施行する土地の全ての所有者を含む地域住民の理解を十分に得ることとし、当該状況が整ったと思われる段階で地区協議会に報告を行うこと」は依然課題として残っている。スマートIC連結のための必要条件が満たせていないのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日進市では多くご指摘を頂いていたスマートIC事業による周辺地域への住環境の保全等を目的として、地元の各地権者と調整を重ね、お示したような計画の一部見直しにて調整が整っております。今回その内容を周辺地域の皆様へお知らせさせて頂いており、ご理解を頂きながら進めて参りたいと考えております。
【スマートICの賛否について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・スマートICを早く実現してほしい。 	—
<ul style="list-style-type: none"> ・スマートIC計画に反対です。愛知牧場の方がOKしなければ成立はしないという事なので交渉中である愛知牧場さんがNOと言ってもらえる事を期待している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知牧場とはその将来像も含めて十分に協議を行い、今回の道路計画に関する調整が整っている状況です。今後愛知牧場を含めた地権者様とは補償のお話し合いを継続して参りたいと考えております。
【スマートICの環境影響について】	
<ul style="list-style-type: none"> ・スマートIC整備により沿道への環境面での負荷はありますか。事業実施区域及び周辺区域において騒音に関わる環境基準値以下は生活環境として保障されますか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音、大気汚染等で健康負荷をかけるような数値にはなりません。騒音に係る環境基準値は保障されます。
<ul style="list-style-type: none"> ・パブコメの「環境悪化」を懸念する市民の意見に対する市役所の回答に「スマートインター整備による交通円滑化により、CO2削減量は東京ドーム建築面積の約2倍に相当する森林のCO2吸収量と想定しております」が複数回登場する。各回答に東京ドーム建築面積とCO2吸収量を引用した意図を教えてください。 ・スマートICの一部計画見直し案によって整備された場合、環境負荷低減効果はどうなりますか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的にCO2削減量を示す際に、分かりやすい表現として「東京ドームの面積」を比較する事例が多いことから、そのような表現を用いております。 ・スマートICの一部計画見直し案も根本的な計画形状は既計画と大きな相違がないため、既計画と同等の効果が見られると考えます。
◆その他	
【スマートICの計画に関すること】	
<ul style="list-style-type: none"> ・図面が見にくい。変更点が分かりにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地図につきましては用地買収の内容に関連するため詳細な図面での表現を控えさせて頂いております。
<ul style="list-style-type: none"> ・東郷PAから日進PA又は東郷・日進PAへの名称変更についてはどうか 	<ul style="list-style-type: none"> ・PAの名称につきましては、今後関係機関との調整を行いつつ検討を進めて参ります。
<ul style="list-style-type: none"> ・全市民向けの説明会を再度開いてください。 <p>【地区外の方のご意見】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日進市では多くご指摘を頂いていたスマートIC事業による周辺地域への住環境の保全等を目的として、地元の各地権者と調整を重ね、お示したような計画の一部見直しにて調整が整っております。今回その内容を周辺地域の皆様へお知らせさせて頂いており、ご理解を頂きながら進めて参りたいと考えております。 ・本市としては現段階で全市民向けの説明会を開催する予定はございません。必要と思われる情報につきましては適宜ホームページ等にて公開させて頂いていただく予定です。

<p>・東部地区に整備するスマートインターチェンジの価値は、「SDGs GOAL11 都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」目標を上回るものと言えるか見解を聞かせてください。</p>	<p>・本市の考えるスマートインターチェンジのSDGs GOALは以下の3点としております。 「3.すべての人に健康と福祉を」：2020年までに世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。 「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」：全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。 「13.気候変動に具体的な対策を」：全ての国々において気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。</p>
<p>・東郷PA内のお店の拡充、EV充電設備を含む駐車場の拡充等を行い、ハイウェイオアシスのようにできないか。</p>	<p>・中日本高速道路株式会社の管理施設となるため、ご意見としてお伝えさせていただきます。</p>
<p>【日進東部地区企業団地、海老池埋め立てに関すること】</p>	
<p>・三本木地区「日進東部丘陵里山林における企業団地開発事業」、米野木地区「海老池埋め立て開発による物流企業誘致議案2022年5月時点」は、米野木・三本木・南山地区一帯の車両交通量を確実に増加させます。関連事業追加による環境影響を解析しなおし、改めて説明してください。</p>	<p>・日進東部地区企業団地について、愛知県企業庁の事業となるため回答は控えさせていただきます。 ・海老池埋め立て開発については、民間開発事業であり、各種法令等による手続きを進めていくものと考えます。</p>
<p>・企業団地開発予定地19haには愛知県企業庁が取得した未利用の土地が含まれますか。</p>	<p>・企業団地開発予定地には、愛知県が先行取得した土地が含まれています。</p>
<p>・日進東部には、一帯的な景観保全、環境保全を望みます。モザイク状の無秩序な開発事業は都市計画上の大きな反省点のほずです。東部丘陵の「里山林開発及び海老池開発」に託す日進の発展に対する市役所の見解を教えてください。</p>	<p>・東部企業団地の計画地は、都市マスタープランにおいて産業ゾーンとして位置付けており、令和12年度における市内総生産額の達成に向けて必要な産業用地と考えております。「人とみどりを大切にすまじ」として更に発展していくためには、開発と保全のバランスが重要であると考えており、日進東部地区企業団地開発計画の区域は第5次総合計画（H23-R2）から工業ゾーンとして位置づけ、「環境負荷の少ない産業施設等を主体とした土地利用を図る」としてしています。 ・海老池埋め立て開発については、民間開発事業であり、各種法令等による手続きを進めていくものと考えます。</p>
<p>・三本木地区「日進東部丘陵里山林開発と企業誘致」、米野木区「海老池リニア発生残土埋め立て開発による物流企業誘致議案（2022年5月時点）」について、日進市緑の基本計画（2021年3月）と照らし合わせ、市役所の見解を回答してください。</p>	<p>・東部企業団地の計画地については、緑の基本計画において、緑化推進ゾーンと位置付けており、良好な緑豊かな地区となるよう緑地を確保した開発とすることで計画に則したものとなります。また、海老池についても、同様に緑化推進ゾーンと位置付けており、米野木区が行う事業ではありますが、開発計画において必要な緑地を確保していくものと考えます。</p>
<p>・海老池は、日進市の歴史であり、環境資源であり、景観資源だと思いますが、日進市の見解を是非教えてください。</p>	<p>・米野木区が行う事業であることから、市で回答できるものではありませんが、これまでの農業ため池として重要な施設であったものが、時代の変遷を経て役割を終えているものと考えている。そのため、所有者、管理者において、よりふさわしい在り方を考えられることは、民間活動の一つとして最大限尊重されるべきものと考えます。</p>
<p>・企業団地開発によって日進東部丘陵の里山から消滅するかもしれない動植物の記録が、未来に向けて再生しようとする人々に必要になると考えます。事業実施区域内の源田池の2022年時点における鳥類、昆虫類及び植生等の調査を実施し、記録保存及び報告して頂くとともに、形成されていた生態系構造を公開してください。</p>	<p>・現時点でご意見にあるような調査を実施する予定はございません。 ・源田池は、計画区域に入っていますが、そのままの形で残し、農業ため池としての機能や環境保全機能を残す計画としています。</p>
<p>・農業ため池であった海老池は多様な生物の生息場所になっていたにも関わらず水を抜かれてしまいました。日進市の環境調査として、360年のため池の昆虫類及び魚類、植生の調査を実施して頂き、結果を公開してください。</p>	<p>・現時点でご意見にあるような調査を実施する予定はございません。</p>

【その他路線に関すること】	
<ul style="list-style-type: none"> ・南山交差点付近の米野木駅に行く歩道が草木が伸びて道が狭くなって歩きにくい状態。小原から黒笹に行く道路も草が伸びて歩きにくい状態。年に2回ほど刈っているみたいだが、もう少し頻繁に刈って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者にお伝えさせていただきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・市道黒笹三本木線は高校の生徒が通学路として利用していますので安全性確保をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市道黒笹三本木線には片側歩道が設置されており歩車分離が図られています。またカーブ区間にはガードパイプも設置されており、安全性の確保は図られています。