

第二京阪道路及び近畿自動車道門真ジャンクションに係る公聴会

日時 平成18年6月2日（金）

18：00～21：00

場所 四條畷市市民総合センター

○議長 18時になりましたので、ただいまから第二京阪道路及び近畿自動車道門真ジャンクションに関する事業認定申請に係る公聴会を開催いたします。

本公聴会は土地収用法第23条1項の規定に基づき、平成18年3月27日付で起業者である近畿地方整備局、及び西日本高速道路株式会社から提出された事業認定について開催するものであり、今後、事業認定庁として当該申請の審査、事業認定に関する判断をするに当たり勘案すべき情報を収集することを目的とするものであります。

なお、本公聴会開催に当たっての注意事項等につきましては、国土交通大臣決定として、あらかじめ公聴会開催実施要領として制定したものにに基づき、国土交通省ホームページに掲載いたしました開催案内に記載しておりますが、本日会場受付にてお配りいたしました公述人の方への注意事項、傍聴人の方への整理券にも記載しておりますので、これをご一読いただき、遵守されるようお願いいたします。万が一これが遵守いただけなかった場合は議長より退場を命ずることがありますので、あらかじめご了承ください。

1. 起業者（近畿地方整備局及び西日本高速道路(株)）

○原 公述人の国土交通省地方整備局長の藤本と、西日本高速道路株式会社代表取締役社長の奥田の代理人でございます国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所の原と申します。よろしく願いいたします。座って説明させていただきます。

本日の公聴会では、対象事業であります大阪府枚方市津田北町3丁目地内から、門真市大字葎島地内までの京都南道路、大阪北道路、及び一般有料道路の第二京阪道路、及び近畿自動車道門真ジャンクションにつきまして、これまでの経緯、事業の目的及び概要についてご説明し、この事業が土地収用法第20条の要件を満たしていると公述してまいりたいと考えております。なお、本日ご説明させていただきますインターチェンジなど、工事中のものはすべて仮称ですので、あらかじめご了承ください。

本日は、第二京阪道路の概要、これまでの経緯、事業の必要性と整備効果、環境保全対策、用地・工事の進捗状況という順番で説明させていただきます。

まず、第二京阪道路の概要でございます。第二京阪道路は京都から大阪を結ぶ延長27.4キロの道路です。近畿自動車道、名神高速道路、京都第二外環状道路、京滋バイパスと一体となりまして、京阪神地域の広域幹線道路網を形成いたします。本日公述する第二京阪道路は、自動車専用道路である一般有料道路第二京阪道路と、一般道路である第二京阪

道路京都南道路、大阪北道路で構成されておまして、延長27.4キロメートルのうち、既に供用済みあるいは事業認定告示済み区間を除く一般国道307号から門真ジャンクションまでの16.2キロ及び門真ジャンクションが公述の対象でございます。

図の下半分の、赤い破線の部分が本日公述する対象の区間でございます。第二京阪道路の自動車専用道路は、構造規格1種3級、設計速度時速80キロで設計しております。一般道路は構造規格3種1級あるいは2級、設計速度時速60キロで設計しており、道路構造令に基づき適切に設計しております。また、京都府域の巨椋池インターから枚方東インターまでの10.5キロについては、平成15年3月に供用させていただいております。なお、本路線は自動車専用道路と一般道路として計画され、国土交通大臣による国道事業と、西日本高速道路株式会社による一般有料道路事業の合併施工方式により建設するものです。

次に、標準的な高架区間の断面形状をご説明いたします。公述対象区間16.2キロのうち、高架区間は約12.1キロ、約75%です。車線数は自動車専用道路部が6車線、一般道路部が2車線から4車線となっており、道路の標準的な幅員は約64メートルです。特徴として、両サイドに沿道の環境の保全を目的とした約20メートルの環境施設帯を設けており、この区間に植樹帯、副道、自転車歩行者道を設置しております。また、道路敷地内には地下にインフラ設備を収納する共同溝や下水道、地下河川などにも活用されます。

次に、標準的な掘割区間の断面形状をご説明いたします。自動車専用道路部の車線数は高架区間と同様であり、一般道路部が2車線となっております。道路の標準的な幅員は76メートルです。延長は枚方市津田地区の1.1キロメートルと、寝屋川市国守町地区の0.4キロの合計1.5キロとなっております。特徴として、両サイドに沿道の環境の保全を目的とした約20メートルの環境設置帯を設けることが高架区間と同様、本道路の特徴でございます。

公述対象区間の自動車専用道路のインターチェンジは、枚方南、交野北、交野南、寝屋川北、寝屋川南、門真の6カ所で、それぞれ1方向への出入りとなる、いわゆるハーフインターで計画しております。久御山ジャンクションで京滋バイパスと直接接続しており、門真ジャンクションで近畿自動車道と直接接続する計画でございます。

それでは、これまでの経緯についてご説明いたします。第二京阪道路の京都府域につきましては昭和60年度に都市計画決定され、昭和62年度から用地買収、昭和63年度に工事に着手しており、当該区間については平成15年3月30日に巨椋池インターから一

部大阪府域に入り、枚方東インターまでの自動車専用道路部について供用させていただいております。また、併設されている一般道路、京都南道路と大阪北道路につきましても一部供用いたしております。

次に、公述する対象区間である第二京阪道路の大阪府域につきましては、昭和44年度に都市計画決定され、昭和60年度から用地買収に着手、環境アセスメントを行った後に、平成2年度、3年度には環境施設帯の設置等の都市計画変更が行われました。その後、地区ごとに異なりますが、平成8年度から設計説明会や工事説明会を行い、同年度に大阪府門真市三ツ島地内において工事に着手しました。なお、これまでの工事の実施に当たってはそれぞれの段階において工事説明会を開催したり、工事のお知らせを配布するなど、工事内容の周知に努めてまいりました。起業者としては、事業の早期完成のため、任意による用地買収を行ってきた結果、第二京阪道路の用地残件は用地取得対象件数約3,500件のうち、残件数は約140件となっており、用地買収率は約96%となっております。

次に、事業の必要性和整備効果についてご説明させていただきます。国道1号の渋滞の状況、混雑の緩和、時間短縮、自動車排出ガスの削減、広域ネットワークの形成、周辺道路への影響の緩和という視点でご説明させていただきます。

これは国道1号の状況写真ですが、平成14年度の枚方東インターチェンジまでの供用で、特に京都府域では渋滞の緩和が図られたものの、現在でも写真の枚方市域など、慢性的な渋滞が発生している状況です。この国道1号の渋滞に起因しまして、旧国道1号である京都守口線をはじめ、地域の生活道路にまでこの渋滞を迂回する交通が入り込み、地域に多大な影響を与えているのが現状です。国道1号では、池之宮北交差点や中振交差点などの渋滞ポイントがあり、平日の通勤時間帯の中振交差点では約3.6キロメートルの渋滞状況が記録されております。

この渋滞の原因として、京都－大阪間で幹線道路が圧倒的に不足しているという問題がございます。この図は京都と大阪間、大阪と神戸間を比較している図です。大阪と神戸間は4路線の幹線道路を約23万4,000台が走行しており、20車線ありますが、現在の大阪と京都間は3路線の幹線道路を約24万8,000台が走行しております。しかし、ここには14車線しかないのが現状です。このため、国道1号などで慢性的な渋滞が発生しております。これに対し、第二京阪道路が整備されれば、8車線から10車線が新たに確保されることになり、合計22車線以上を確保でき、国道1号の渋滞も大幅に緩和されることが期待されています。また、国道1号の渋滞を避け、生活道路に入り込んでいる迂

回交通も国道1号の渋滞緩和、第二京阪道路の活用により大幅に減少するものと期待しております。

これは、枚方東インターまでの供用による効果の調査結果ですが、京都市内の横大路交差点では供用前の平成14年11月の調査で最大3,650メートルの渋滞が発生し、昼間も3キロ程度の渋滞が続いておりました。これに対し、枚方東インターまでの供用により、朝のラッシュ時には渋滞が残っておりますが、昼間の時間帯ではほとんど渋滞が解消されたという状況です。

また、これは同じく枚方東インターまでの供用による効果の調査結果ですが、久御山町での迂回交通に関する結果です。供用前は国道1号の渋滞を避け、迂回交通が久御山町内に142台も入り込んでおりましたが、枚方東インターまでの供用後は4台まで減少し、ほぼ迂回交通による影響は解消されております。このような効果が現在事業を進めております枚方市から門真市の区間においても期待できます。

次に、時間短縮の効果です。現在、大阪市役所と京都市役所間では渋滞しているときに180分、3時間程度かかっているのが現状です。しかし、第二京阪道路が全線開通し、自動車専用部を時速80キロで走行したとしますと、約60分、1時間で大阪と京都が結ばれ、大幅な時間短縮が期待されております。

こちらは枚方東インターまでの供用による効果の調査結果です。京都市の堀川五条交差点から国道307号までの走行時間ですが、供用前の平成14年11月の調査では、国道1号を通り、1時間36分の移動時間が記録されております。これに対し、供用後の平成15年の調査では、第二京阪道路を通して通行しますと、39分で到達、また、14年の調査と同じ国道1号を通った場合におきましても、56分で移動できた結果が得られております。当該区間の供用だけでも自動車専用部を通行することにより、約1時間の時間短縮効果が出るとともに、沿道である国道1号でも渋滞が緩和され、約40分の時間短縮効果が得られました。

また、この交通渋滞の解消は沿道環境面でも効果がございます。このグラフは走行速度と浮遊粒子状物質、窒素酸化物、二酸化炭素の排出量のイメージです。走行速度が約20キロメートルから上がっていきますと、自動車排出ガス量が下がっていくという傾向にございます。現在は、これまでも申しましたとおり渋滞などが発生しており、各自動車の走行速度が低下している状況ですが、この渋滞が解消されれば走行速度が向上し、各自動車から排出される二酸化炭素などが減少すると期待できます。

先ほどもご紹介いたしました京都市横大路交差点の例でいきますと、渋滞の解消によりまして、横大路交差点から京滋バイパスの交差点間の北行きの平均速度が部分供用前は平均時速12.9キロだったものが、開通後は時速42.7キロまで向上しております。この平均速度改善効果を自動車排出ガス量に置きかえますと、二酸化炭素で44%の削減、窒素酸化物で40%の削減、粒子状物質で40%の削減と、それぞれ約4割の削減効果が出ていることとなります。

次に、広域ネットワークの形成による効果として、医療連携の確立の事例をご紹介いたします。枚方東インターまでの供用により、枚方東部にあります京阪奈病院から京都市にあります武田病院までが約30分で救急搬送が可能となっております。これを活用しまして、心筋梗塞などの高度な緊急手術に24時間対応できる武田病院と、枚方東部にあります京阪奈病院が医療連携を確立されました。これにより、枚方東部の京阪奈病院で24時間体制の循環器内科が対応することが可能となっております。なお、実際に搬送したケースについては、平成16年度に15件、及び平成17年度に16件であったと聞いております。

第二京阪道路が部分供用した結果、枚方市内における市道枚方藤阪線以北の南北交通が分散されました。特に、府道交野久御山線の午前7時から午後7時までの交通量が1万3,300台から8,700台となり、約35%、4,600台が減少しました。これらの効果につきましては、道路が完成しないとなかなかわからない部分ではありますが、このほかにも第二京阪道路の周辺で企業の立地が進むなど、地域経済への効果が発揮されていると聞いております。このように、部分開通でも一定の効果が見られるところですが、全線開通し、一層効果を高めることが必要と考えております。

次に、環境保全対策について説明いたします。第二京阪道路の幅員64メートルにおいて、両側に約20メートルずつ環境施設帯を設けております。これにより、隣接する沿道住居から約20メートルの距離を確保することで、幹線道路を走行する自動車の排出ガスや騒音などが低減されるよう環境に配慮した道路構造となっております。また、自動車専用道路部や一般道路部においては、最大8メートルの遮音壁の設置や、排水性舗装と低騒音舗装としての機能も有する高機能舗装を採用するとともに、自動車専用道路部の一部区間においては、橋げたの裏面に裏面吸音板を設置するなど、さまざまな環境対策を実施いたします。また、環境施設帯においては、第二京阪道路が緑立つ道として呼ばれるとおり、植樹帯に低木・高木等を計画に配し、これらによる環境対策効果も期待しております。

起業者としては、供用後の環境についても考えています。平成10年4月に起業者、大阪府及び沿道5市との8者で確認書を結び、その内容は、事業実施における環境対策、供用後における環境調査、供用後の措置の3項目となっており、環境対策などについて関係機関と相互に連携・協力して進めていくこととしております。この中で、供用後においても継続的な環境監視を行っていく旨合意しており、8者で環境監視の状況を注視しながら起業者としても必要に応じて事後の環境対策についても実施してまいります。

続きまして、用地・工事の進捗状況についてご説明いたします。まず、第二京阪道路の公述の対象区間における現在の用地の進捗状況についてご説明いたします。対象区間におきましては、昭和60年度より用地買収に努めてまいりました。その結果、現在までに用地取得対象件数約3,500件のうち残件は約140件となっており、用地買収率は約96%となっております。現在、残る約6万平方メートルが未取得となっております。

○今西 公述代理人の今西でございます。

ここからは、現在工事を進めております枚方市から門真市の区間の進捗状況について、平成18年5月に撮影しました航空写真によりご説明させていただきます。

こちらは、国道307号付近の状況でございます。写真中央にありますのが、今年3月に完了しました杉高架橋です。その下側が、西日本高速が担当している宮山工事です。道路構造は掘割構造になっています。

その枚方市杉地区と宮山地区の近傍写真でございます。宮山工事では、掘削工事、擁壁構造物、のり面及び共同溝工事などを行っております。

こちらは、交野市倉治地区のJR学研都市線付近の工事状況でございます。橋脚が連続して立っているところが倉治地区下部その他工事区間であり、平成16年8月から施工しております。

その倉治地区下部その他工事の状況です。橋梁下部工、盛り土主体の工事であり、全橋脚数21基のうち、現在8基が完成しております。

こちらは、手前から交野市星田地区から枚方市茄子作地区の状況でございます。上側の茄子作地区改良工事は平成17年2月、下側の星田地区改良工事が平成16年10月から工事に着手しております。その星田地区の状況写真でございます。星田地区改良工事では、施工する橋脚18基すべてを完成しております。

こちら、手前から寝屋川市寝屋地区から交野市星田地区の状況でございます。府道私市太秦線を境に、写真上側が寝屋北地区改良工事、下側が寝屋南地区改良工事です。寝屋南

地区、寝屋北地区の改良工事につきましては、平成18年3月で工事が終了し、橋台、橋脚が完成しております。

こちらは、手前、寝屋市打上地区から寝屋地区の状況でございます。打上川より北側の寝屋川公園付近が国土交通省施工の打上地区改良工事、南側が西日本高速道路施工の打上工事です。打上改良工事は平成16年12月より、打上工事は平成17年1月より工事に着手しております。ともに切り土、盛り土が主体の工事でございます。

寝屋川公園付近の打上地区改良工事の状況写真です。左側が打上川にかかるアーチ橋梁でございます。

こちらは、手前、国道170号付近から小路、国守地区を臨んだ状況です。国道170号から南側が国土交通省施工の楠根地区改良工事、平成17年1月より工事に着手しております。国道170号より北側が西日本高速施工区間で、手前より高宮工事、小路トンネル工事、国守工事でございます。小路、国守地区は掘割構造で土工主体の工事です。

こちらは、国道170号を挟みまして、橋梁の下部工事の状況でございます。

こちら、手前から国道163号付近の門真市宮前地区から寝屋川市三田地区讃良地区の状況でございます。中央の寝屋川より北側が讃良地区下部その他工事です。寝屋川市萱島東付近では、平成17年の初めより土工や市道つけかえのための大型ボックス工事を行っております。門真市域の工事は、写真中央より下側に北巢本地区下部その他工事、宮前地区下部その他工事、上馬伏地区下部その他工事と続きます。

こちらは、門真市北島地区から沖、舟田、下馬伏地区方面の状況でございます。旧門真南高校から南側は、西日本高速施工の北島工事で、平成17年7月から工事に着手しております。南高校より北側が国土交通省施工区間となり、手前より北に向かって門真南地区改良工事、門真北地区改良工事、現在、門真地区下部その他工事として引き続き工事を行っております。さらに北側が日新地区下部その他工事でございます。すべて橋梁下部主体の工事です。門真市域におきましては軟弱地盤地帯であることから、写真左側のような軟弱地盤対策工事を行ってまいりました。

こちらは、門真ジャンクションができる近畿道側から見た状況でございます。一番手前から、西日本高速施工の門真ジャンクションCランプ橋工事、三ツ島西工事、三ツ島東工事、さらにその北側が北島工事でございます。すべて橋梁下部工事主体の工事です。写真右側が近畿自動車道と連結する門真ジャンクション関連の下部工の完成写真です。

○原 以上、公述対象区間における第二京阪道路の事業の目的と内容についてご説明し

てまいりました。当該事業は、土地収用法第3条第1号及び同条第35号に該当する事業であること、起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、当該事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に供すること、土地を収用し、または使用する公益上の必要があることから、土地収用法第20条各号の要件のすべてに該当しております。また、第二京阪道路の平成21年度の完成に対する期待にこたえるため、事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期に事業認定がなされることを希望いたします。

これで公述を終わらせていただきます。

2. 長野晃

○長野　私は大阪府寝屋川市太秦中町に住んでおりまして、ここの自治会、太秦第2ハイツ自治会の会長をやっております。また、道路公害反対運動大阪連絡会議の会長もやらせてもらっております長野と申します。

きょうは、今なぜこの第二京阪の環境影響評価を再実施することが必要なのか、その点について述べさせていただきます。

第二京阪の都市計画決定の変更というのが1990年に行われて以降、16年がたっております。この間の変化というものは、当時と今とは環境問題や自動車公害、あるいは環境アセスメント法ができる、そういう司法の裁判での判断、経済と人口など、極めて大きな情勢の変化がございます。

そうしたことを踏まえ、21世紀にふさわしい新たな道路づくりが求められていると思います。これは、私自身の立場としては、この第二京阪道路をつくることに反対することではなくて、それがほんとうに住民の健康や環境を守る、そういう新たな道路づくりになってほしいと、こういう願いから発言するものです。

その基礎になるのは、現状を正確かつ詳細に調査、把握すること、すなわち道路ができれば地域住民へどのような変化が想定されるのか、公害の心配はないのか、公害や安全の問題が心配される場合、万全の対策をとるべきではないか、そういう情勢の変化について述べ、現地調査をしっかりと行い、アセスメントを再実施すべき理由を意見として述べます。

寝屋川市の子供たちのぜんそくが、この十数年で2倍から3倍に増えております。こちらは小学生です。これが寝屋川市の子供たちです。これを見てもらったらわかりますように、1988年が2%だったのが、現在が4%を超えている。

これは、もっと空気の汚染された大阪市内の小学生の子供たちのぜんそくにかかっている割合です。

これは全国平均です。つい先ごろ3%を超えました。

寝屋川市で特徴的なのは、小学生だけじゃなくて、中学生も全国平均と比べても非常に高いぜんそくの患者がいてる。つまり、大気汚染があるという地域になっているということです。このことがますます加速されるんじゃないかということについて、心配をしておるわけです。

そこで、これは、実はいろいろ調査をしまして、全国的に北海道から沖縄までの各地域

ごとの子供のぜんそくの割合と二酸化窒素の濃度の関係を調査したものです。寝屋川市はここに当たります。だから、寝屋川市はかなり、この赤い棒は二酸化窒素の年間の平均値、それから、青い棒は小学生のぜんそくの割合です。これを調査しました。そして、大気環境学会というところで発表させてもらったグラフです。

これをもっとわかりやすくするために、横軸に地域ごとの二酸化窒素の年平均濃度、縦軸にぜんそくの割合をとりますと、ちょうど年間平均値で20 ppb。単位のお話をさせてもらいますと。普通0.04から0.06 ppmという環境基準がNO₂では、二酸化窒素では決められておりますが、このppbというのはそのまた、ppmの1,000分の1という割合になります。だから、20 ppbというのは0.02 ppmに当たるわけです。この年平均値20 ppbを超えますと、非常に高いぜんそくの、先ほども全国平均が3%を超えたところやと言いましたけれども、大体5%を超える、これは都市部の値がですね。こういうふうなぜんそくが非常に増えているということが明らかになっております。

この問題は、今年の毎日新聞の2月1日の夕刊1面で取り上げられまして、こういう基準の中でも、これは、今行政のほうで0.06 ppm以下であれば基準をクリアしたことになると盛んに言われておりますけれども、年平均にすると0.03 ppmになるわけですね、1対2の関係でございますから。評価基準と年間基準は違いますので、1対2の関係。そういうことで見ますと、この30 ppb以下でも非常に高いぜんそくが発症するということが新聞でも報道されておまして、これは私が環境学会で発表したことが取り上げられております。

また、学者さんもこのことについて、国は、大気は改善し、汚染による影響が明らかでないと主張しているが、今回の研究はそれを覆す意味で重要であると評価してもらっております。

次に、現在問題になっております浮遊粒子状物質、非常に小さな粒子ですね、このSPMの濃度がぜんそくとどういう関係にあるかということも調べました。そうすると、浮遊粒子状物質SPMが増えるとやはりぜんそくの患者さんが増えるということが、この疫学調査という統計的方法で相関関係があるということが明らかになっております。

それから、これはこの10年ほどの間のことですが、道路公害裁判で判決が次々に出ております。これは、自動車排気ガスによる健康被害を認めるということが各裁判でも明確にされております。1995年の西淀川、それから川崎、尼崎、それから倉敷もあ

ったと思いますが、名古屋、それから東京での青空裁判というところで、特に浮遊粒子状物質がぜんそくの原因であるとかいうことが司法の場でも明らかにされております。

それから、最近こういう研究が発達しておりまして、ディーゼル排気ガスがぜんそくや肺がん、アレルギーや子宮内膜症などの原因である環境ホルモンを含むものであるということが研究者からどんどん発表されているという状況です。

この自動車排ガスからの粒子の大きさによって、体内に入っていく程度が違うということが明らかにされております。SPMというのは10ミクロン以下の粒径の物質を指しているのですが、それは鼻のあたりでとまると。しかしながら、もっと小さな粒径の粒子だと、それは気管支まで入りますし、アメリカなんかでは既に2.5ミクロン——マイクロメートルですね——以下の、PM2.5と言っておりますが、そういう粒子を規制する基準を決めております。日本では、残念ながらまだ10ミクロン以下ということで、それは許容されているというふうな状況がございます。

それから、もっと大事なのは、もっと小さなナノ粒子というようなものがございまして、それは肺の中まで入って肺の中の血管まで到達して、血管にまで入り込んで、肺の中の血管は壁が薄くて酸素を取り入れて炭酸ガスを出すというふうなものですから、非常に小さな微粒子は血管の中に入って体内を巡っているというふうな状況が明らかになっております。

これは、実は鳥取大学の島田先生が犬の肺の写真を撮られまして、若い犬の場合、こんなにきれいだと、しかしながら、年をとった犬の場合、その肺は、そういう大気汚染物質によって非常に汚れた状態になっているということを写真で明らかにされております。

島田先生はここでは写していませんけれども、肺の中の血管で浮遊粒子状物質の小さなものが血液の中に入り込む瞬間を電子顕微鏡で写真を撮られまして、世界的に初めてだということで、アメリカなんかでもいろいろ講演されておるといふ状況がございます。

それで、現行のアセスメント、1990年に行われました予測は見事に狂っております。この古証文では公害対策はできないと私は主張したいと思っております。現行アセスメントは第二京阪道路による二酸化窒素、つまり道路が走れば二酸化窒素がどれだけ増えるかということ、2000年度に供用開始されるということも予測しまして予測をされております。寝屋川市においては寝屋で7ppb増える、国守町で9ppb増える、新家2丁目で4ppb増える、門真市では北巢本町で4ppb、沖町で5ppb、三ツ島で5ppb増えると予測しておりました。

ところが、現実はどうでしょうか。この第二京阪道路が走る枚方、交野、寝屋川、門真の各一般環境測定局、つまり幹線道路が走っていないところの測定局での平均値というのは0.022ppm——つまり22ppbですね——ということですが、これが03年度。ところが、道路沿道の国道1号線の枚方市招堤、中振、それから四條畷にあります国設——国が設けた四條畷の自動車沿道測定局、これの平均値は34ppbです。

つまり、一般のところと自動車が走っているところとの差というのは、10ppb以上の差があるわけです。ということで、1990年に予測した差よりもずっと大きな差が出てきていると。つまり、道路が通れば、非常に空気が悪くなるということが予測に反して明らかになっていると。

現在、地域での説明会なんかで事業者の方が説明されているのはこういうことだと思います。どれだけ二酸化窒素が増えるんやということで、私たち、情報を集めまして、そうしますと、寝屋工事区で市道寝屋4号線付近では1ppb増えると、山根街道付近では1ppb増えると、隆光学園付近では1ppbであると。それから、国守の工事区は当時と、掘割からトンネル構造に変わっていますので若干比較しにくいところがあるわけですが、こういうふうな予測をしておるわけです。新家2丁目では0.4ppb増えるというふうなことです。

現行の環境影響評価書において、平成12年度にどれだけ濃度が増えるかということと比べてみました。そうすると、当時は寝屋で7ppb増えると予測しておったのが、現在は1ppbしか増えないというふうな説明になっておりますし、新家2丁目だと4ppb増えると予測しておったのが、今地域で説明されているのは0.4ppbでしかない。つまり10分の1もこの道路から出る、自動車から発生する二酸化窒素の濃度が低くなっているということについて、納得のいく説明がありません。これは、時間がないので最後にまとめていろいろお聞きしたいと思っております。また、この場で言えない場合は書面にてお願いしたいと思っております。

それから、事業者が言うことでこれはおかしいと思うことは、二酸化窒素の基準をクリアしているという言い方の中には非常に誤りがあるということです。二酸化窒素の基準は1日の平均値の年間98%というややこしい評価になっているわけですが、要するに40ppbから60ppbのゾーン以下と、つまり一定のゾーン、それ以下だというふうにしているわけです。だから、事業者が言うように、その高いほうの上限の値の60ppb、0.06ppmをクリアすればそれで環境基準を達成したと言い切るの

は、これは、行政が定めた評価基準からいっても不当な言い方になっていると考えるわけです。ましてや冒頭見ましたように、0.04ppm、年平均値でいえば20ppbを超えればぜんそくの発症率が急速に増加するという事実から見れば、住民に誤った情報を伝え、大丈夫だと思わせようとしているとしか思えないということでございます。

それから、私の住んでいるところはここなんですけれども、この第二京阪道路というのはこの寝屋川市のクリーンセンター、それから、廃プラの処理工場のイコール社、この横、この公園がありますが、この横を、書いていませんけど、ちょうどこういうように走っているわけですね。ここからトンネルに入りますけれど。ということで、その廃プラ処理による施設との複合汚染について予測する必要があるということです。

現在、この会場でもおっておりますが、少し甘酸っぱいにおいを感じております。それは、廃プラ工場から出ている悪臭というのが毎日のように私たちの住宅街、1キロメートル以上離れたところでもおうような状況で、単におうだけじゃなくて、せきがとまらない、のどが痛い、あるいは目が痛い、目がかゆい、あるいは体調がよくないと、気分が悪い、こういう方々が地域でだんだん増えてきていると。それは、この廃プラを処理するときに出てくる化学物質、その影響が出始めているんじゃないかと私たちは非常に不安に思っているわけです。

そういうものと、それから自動車から出てくる二酸化窒素が太陽の光で反応して光化学オキシダンというものができて、光化学スモッグ——実は寝屋川市はきのうも光化学スモッグの予報が発令されました——というものが一層増えるのではないかとこのことを心配しております。

ですから、事業者の方が道路のことを考える場合に、こういう地域の具体的な実情を関係者と協議をし、調査をし、しっかりした調査のもとにどういう環境への影響があるのかと。もし悪い影響があるというふうなことがあれば、それに対する対策をしっかりととっていただくということが非常に大切だと思うんですが、事業者の方は残念ながらそれについては関係ないよという態度をこの数年間、一貫してとっておられます。それは極めて国として。国の事業ですから、国民の命や健康を第一に考えるというのは当たり前のことじゃないでしょうか。そういう点でも、ぜひこういうことを検討していただきたいと思いません。

ちなみに寝屋川市は、化学物質の汚染という点で言うと、非メタン炭化水素という光化学スモッグの原因でもあるし、浮遊粒子状物質の原因ともなっております非メタン、メタ

ン以外の炭化水素類の濃度が大気環境保全目標の基準からいうと年間290日、基準をオーバーしております。大体年間の80%ぐらいですね。これは、大阪府域の17の測定局の測定結果でいうと、4年間連続1位です。それほど化学物質、有毒ガスによって汚染されているということでもありますから、当然そういうことを調べてほしいと思っております。これを無視するというのは全く理解できません。

ちょうどこの工場の真横を第二京阪道路が、先ほど言いましたように通り、工場の裏から浄水場の横の道路までアクセス道路が現在工事中であります。付近にはトンネルの出入り口があります。ちょうど坂になっておりますから、国守あるいは高宮の間を通過して800メートルほどのトンネルになっているわけですが、そういう坂になっておいて、その出入り口のところから濃い汚染ガスが出てくるということが国のほうからも報告をされております。通常のところよりも相当濃度が高いということです。

こういうことでもありますし、先ほど言ったような発がん性や環境ホルモンが、専門家から指摘されているSPMが非常に増える危険があるわけですね。地域の環境が非常にいい地域でございますので、そういう点から言っても非常に悪化することが心配されるわけで、そのことについて調査もしないし、予測もしない、ましてや対策のことなんか頭にもないというようなことでは、国民に対する責任は果たせないんじゃないかと私は思います。

それから、廃プラ工場から発生する有害ガスとディーゼル排気ガスの複合汚染の対策については、先ほど述べました。その中で1つ、物質としてはベンゼンのことを申し上げたいと思うんです。ベンゼンというのは、大気環境汚染法で有害化学物質としての環境基準が約10年ほど前に初めて設定された物質です。これは第1級の発がん性の物質ということで、基準も決められております。その発がん性というのは、血液に対するがんですね。白血球なんかのがん、そういうものを多くするということですが、この四條畷のシルバー人材センターに有害ガスを測定する、そういう測定局がございます。その測定局のデータ、あるいは外環状線のところにあります、たしか葎屋だったと思いますけれども、国設大阪の測定局というところでのベンゼンの濃度というのは環境基準を超えることがたびたびあるわけです。それほど自動車からの排ガスからのベンゼンが汚染しているということですが、廃プラ工場からも実はたくさんのベンゼンが出るということが、今裁判をやっておりますけれども、会社が出した資料からも明らかになっております。

ということでございまして、改めて今非常に大事なものは、現在その地域地域がどういう環境にあるかということは今調べること。1990年の環境アセスメントというのは、先

ほどもご報告がありましたけれども、1985年以降に調査された結果をもとにしたアセスメントでございます。だから、今から20年ほど前に測定しているわけですね。事情が全然変わっているわけです。

そういうふうなことで、現地調査をまずやるべきであるし、それから、当時は浮遊粒子状物質、SPMというのはほとんど問題にされておりました。ということで、第二京阪の環境アセスメントを見ますと参考資料というところに書かれておまして、同時に、現地での調査はありません。いわゆる測定局での調査では例はあっても、実際に道路が通るところで浮遊粒子状物質を調査するということはやっておりません。だから、こういう環境の調査、現況調査、つまり供用前調査ということ、供用後の調査については先ほど報告されましたけれども、供用によってどれだけ環境が変わったのか、悪くなったのか、よくなったのか、こういうことを明らかにするのは、できるのは、供用前に調査をしなければできないわけです。それを、一貫して現地調査を拒否されている事業者の姿勢というのは全く理解ができないわけです。

それから、緑立つ道について一言申し上げます。寝屋川では多くの緑の地域、それから農地が道路に変わっていっております。これをプラスマイナスいたしますと、都市の緑空間が16ヘクタールも減らされるわけです。甲子園球場のちょうど4個分に当たる緑が減るわけです。緑地空間が減るわけです。それをもって、どうして緑立つ道と言えるんでしょうか。緑を壊してしまう道としか言いようがないわけです。

ですから、私が求めたいのは、そういう緑をほんとうに立てる、抜本的に緑の地域を増やす、植林を増やす、そして、みんなが安全で安心して、アクセス道路の問題でも、私たちの住宅の中を大型車がどんどん走るようになれば、これは住宅の環境がめちゃめちゃになってしまいます。そういうことへの配慮についても、これは大阪府の問題だ、寝屋川市の問題だというふうなことで事業者は逃げておられますけども、国でありますから、国民全体に対する責任があると思うんです。そういう点でも関係の府とか市ともよく相談をして、協議をして、住民が納得のいく環境アセスメントをやり直して、そして、ほんとうにいい道路ができたと言われるようなことをやってもらいたいということを要望いたします、私の発言を終わります。

質問としましては、先ほど申しました現在地域で説明されているいろんな予測についての根拠になる考え方やデータなりを、文書で結構でございますので、私たち住民のほうにご提示願いたいと。こういう疑問を持っておるわけですから、何で急に道路から出る汚染

物が10分の1にも減るような予測になっちゃっているのかと、その根拠はどこにあるのかということ、明確に、科学的に、納得のいくように情報をお知らせいただきたいと、これが質問でございます。

以上です。

○起業者 現況調査をやれということに対するお答えをまず……。

○議長 いや、今の質問は10分の1の根拠ということですから、その点についてお願いします。

○起業者 大気汚染の影響について把握するため、予測を行いますが、その結果として道路から発生する寄与濃度が環境影響評価書と最新の予測とで大きく違うというお話だと思います。

環境影響評価時と比較いたしまして、道路条件、交通条件、気象条件が異なりますので、単純な増減比較を行うことができません。ただし、国の政策として年々厳しくなっている自動車の排出ガス規制の効果によりまして、車1台当たりから発生いたします排出ガスの量が小さくなっているために、アセス時に比べて小さな濃度になっていると試算しております。

○長野 それは具体的な数字を全く言われていませんけれども、10分の1に突然なっているということは、現実には道路が、今現在、幹線道路国道1号線、中振とか招堤で測定されている数値というのは逆に開いているわけです、一般の地域と。そういうふうに、道路から発生する汚染物はむしろ一般の地域との差を広げているというのが現実なわけですね。それが平成21年度、あと3年後から4年後に供用開始するという時点で一遍に10分の1になる、あるいは、これでいけば20分の1にもなろうかと思えますけれども、そういうデータの根拠というのを具体的な形でご提供願いたいと、これが要望です。そのことにはお答えになっておられないと思うんです。一般的に言われているだけで、具体的な証拠を出していただきたいということです。

○議長 要望事項ですが、どうですか。

○起業者 まず、具体的な数字を出されていないということでございますが……。

○長野 根拠の考え方と、それから方式、やり方、データそのものを提供願いたいと。

○起業者 例でいきますと、NO_x排出係数の例でございます。専用部を時速80キロメートルで走行したといたしますと、車種分類で例えば小型車種、小型車類でございますと、アセス時で平成12年対象として0.78グラム／キロメートル・台というもので、

排出……。

○長野 大型車で言ってください。大型車が圧倒的に多いんですから。

○起業者 では、大型車で……。

○長野 8割以上が大型車です。ガソリン車は少ないです。ディーゼルの大型車。

○起業者 大型車類で申しますと、アセス時の平成12年を対象とした予測でございますと3.51グラム/キロメートル・台でございます。これに対しまして、工事説明会等でご説明させていただいております平成32年を予測した排出係数でございますと、1.39グラム/キロメートル・台という排出係数でございます。割合にして、これが2.5分の1という値になっております。

○議長 もし詳細な資料があれば、後ほど……。

○長野 今でも10分の1じゃないでしょ、2.5分の1でしょ。

○起業者 10分の1というのは大型車、小型車なりを……。

○長野 いや、大型車が圧倒的に出ているのはおわかりでしょう。

○起業者 それは、実際の交通量を掛けまして出しておりますので。

○長野 だから、そういう詳細なデータをちゃんと出して納得のいく説明をしていただきたいために、データを出してほしいと言っているんです。

○議長 公表する用意はありますか。

○長野 部分的に言われるんじゃないくて。できますか。

○起業者 はい、わかりました。

○長野 お願いします。

○起業者 はい、出させていただきます。

○議長 それでは、公述終了時間でございますので。

○長野 はい、ありがとうございました。

3. 飯田恭敬

○飯田　それでは、これから公述人としての意見を述べることにいたします。

きょうの公述の内容は、ここに挙げていますように、4点からなっております。1つは都市地域の活性化、2番目は交通移動安定性の確保、3番目は道路網階層構造化の促進、そして最後が地域生活環境の改善ということであります。

まず、広域的な観点から意見を述べたいと思います。

都市や地域の活力が増すには、人、物、金、情報の流動性が高くなければなりません。すなわち、人も物も金も情報も、1つの場所にとどまるのではなく、できるだけ多くの場所を回ることによって町がにぎわい、物が流通し、取引が増大し、情報が行き渡ります。ネットワークモデルで、地域拠点と交通施策を整備すれば交通流動性が高まって、トータルとしての交通量が増加することを容易に確かめることができます。

わかりやすく言いますと、交通利便性を高めることによって、それまで1カ所しか訪問しなかったのが、2カ所あるいは3カ所を訪問するようになります。このことは、例えば商店街への来客が2倍、3倍になるということを意味しております。観光地におきましても、交通不便な間は1カ所のみしか訪問できなかったのが、2カ所、3カ所を見ることができるようになります。買い物客や観光客が2倍、3倍になれば、当然金銭を落とす額も増えることになり、地域経済の活性化につながることは明白であります。

第二京阪道路は、関西の拠点としてある大阪と京都を直結する高速道路でありまして、大阪と京都に加え、その周辺都市、さらに中部圏との交流にも大きな経済波及効果が期待できます。高速道路の必要性は、高速性による交通流動性を高めるだけではなく、交通移動の安定性に貢献することでもその役割は大きいと思われまます。近年の経済活動の高度化や生活水準の向上に伴い、時間価値が急速に増大しております。

したがいまして、交通移動の途中における予期しない時間おくれや通行どめ、公共交通の場合は運休ということになりますけども、こうしたことは大きな損失を発生させることになります。思いもしなかった渋滞や事故のために飛行機や新幹線に乗りおくれたり、あるいは商品配達の指定時刻におくれたりするはこの例でありまして、金銭的な損失のみならず、精神的ダメージも大きいものがあります。

阪神高速道路の道路面積は、阪神都市圏でわずか5%程度でありますけども、交通量では15%、貨物交通量では約50%の利用がなされておりました、このことは物流交通の

時間価値がいかに高いかを如実に示しております。

交通移動の安定性は、交通ネットワーク信頼性とも言われております。交通現象において、交通需要は——交通量ですけども——時刻、曜日、季節、天候などにより常に変動しております。一方、交通サービスをする道路の容量のほうも、事故、補修工事、路側駐車などでしばしば変動しております。こうした変動する交通現象に対して、いかに安定した交通サービスを提供するかが、時間価値の高い今日、問われております。

交通量の平均値と変動の大きさが同じでも、幅員の狭い道路と広い道路では、渋滞の発生頻度が前者では高く後者では低いと。つまり、幅員の広い道路では走行移動の安定性が高いということが言えます。交差点のある平面道路と交差点のない高架道路を比較しますと、後者の走行安定性が高いと言えます。

このことから、高速道路は一般道路よりも走行移動の安定性がすぐれているのは明らかであります。走行移動の安定性、言いかえますと、所要時間の確実性が高まりますと、目的地までの移動における遅延時間の見込みが小さくて済みます。日常よく経験することではありますが、いつも利用している経路において、混雑による遅延にしばしば遭遇いたしますと、円滑な交通状態の平均所要時間に遅延時間を見込んで出発時刻を決めることが多くなります。このように、混雑がたびたび発生する経路では、所要時間におくれ時間を余分に折り込んで、予定時間におくれないように出発するのが通常の交通行動となります。

高速道路の整備効果は、平面道路が多いんですけども、既存道路との所要時間短縮で評価されるのが一般的な方法になっております。実は、交通変動による遅延回避のための安全余裕時間の縮小効果が極めて大きいのであります。このほかにも、交通現象変動を考慮いたしますと、渋滞による時間損失額、早着及び遅延の損失額、これは到着時刻が指定されている場合ですけども、こういった損失額は、交通量変動を安定化させることで減少することになります。

要するに、高速道路は一般平面道路よりも交通変動に対する対応性が高く、所要時間短縮に加えて遅延回避、余裕時間の短縮、混雑時間損失の減少、早着・遅延損失額の減少と、こういったことに寄与するので、その社会便益及び利用者便益というのは極めて大きな値となります。

これは、安全余裕時間だけの図なんですけども、時刻は左から右に行っておりまして、左の点で出発して、到着時刻制約のところに着くわけです。そして、これは所要時間の分布が示されているんですけども、所要時間が安定しているということは、この分布の広が

りが小さい。所要時間が安定しないということは、この分布形が広がっているということでごさいます、所要時間が安定するということになりますと、当然この広がりが小さくなります。

そして、先ほど申し上げましたように、渋滞がたびたび起きますと指定時刻におくれなように余裕時間を見込むわけですけれども、所要時間が安定しない場合、この安全余裕時間というのが非常に大きくなります。それに対して、所要時間が安定化してきますと、この安全余裕時間も分布形の幅が小さくなってきますから、安全余裕時間は小さくなるということで、走行時間の安定性というものがこういったものの損失時間を小さくする非常に大きな効果がございます。

交通移動の安定性の指標であります交通ネットワーク信頼性には、平常時に対応するものと非常時に対応するものがございます。非常時というのは、災害とか突発事象が起きたときでございます。前者は所要時間信頼性と言われるもので、特定経路において、ある所定時間以内で目的地に到達できる確率で定義されます。後者は連結信頼性と言われるもので、目的地まで到達できる経路が存在する確率というふうに定義することができます。

この視点で第二京阪道路を見ますと、その完成によりまして、大阪－京都間の道路ネットワーク信頼性は、所要時間信頼性と連結信頼性の両面で飛躍的に高まることが期待されます。大阪と京都は国道1号で結ばれていますが、平面道路で交差点があるため交通変動への対応力が弱く、渋滞が頻繁に発生しております。

したがって、時間信頼性が低く、指定時刻に間に合うにはかなりの余裕時間を見込んでおく必要があります。第二京阪道路が京都・巨椋池から枚方東まで開通いたしました、まだ門真までの全線開通の半分であり、時間信頼性がかなり高まったとはいえ、中途半端な状態です。全線を開通することによって、時間信頼性が大きく改善されることは間違いありません。

大阪－京都間の高速道路による連結は、今のところ吹田ジャンクションを介した名神高速道路と近畿自動車道によるものでございます。しかし、吹田ジャンクションから近畿自動車道へのルートは、吹田ジャンクションの入り口付近で渋滞が慢性的に発生している状態で、所要時間信頼性も高いとは言えません。

第二京阪道路が門真まで全線開通いたしますと、大阪と京都の間には高速道路が2ルート利用できることになり、名神ルートの交通が第二京阪道路にかなり転換する、これは2.5万台ぐらいというふうに推定されております。第二京阪道路にかなり転換することによ

りまして、近畿自動車道の渋滞改善に大きな効果が期待できます。

したがって、大阪－京都間の名神ルートの所要時間信頼性が向上するというふうに思われます。また、2ルートの存在により、大阪－京都間の連結信頼性が大幅に向上いたします。つまり、一方のルートが突発事象によって不通になりましても、他方ルートで代替できるようになります。

現状における名神道路と国道1号の断面交通量が、現在、1日当たり25万台というふうに言われておりますけれども、平成32年で断面交通量が30万台になるというふうに予測されております。当然のことながら、交通量変動の大きさは平均値に応じて増大いたしますので、交通量が6万台も増えるとなりますと、道路ネットワーク信頼性の観点からも、1車線当たりの処理能力が平面道路に比較して二、三倍高い高速道路の整備がぜひとも必要というふうに言えます。

第二京阪道路は、関西圏と中部圏との交流を高めることでも大きな効果が期待できます。1990年ごろから、関西圏は多くの社会経済指標で中部圏に後塵を拝するようになってまいりました。例えば、工業出荷額、工場立地件数、港湾取り扱い貨物量、空港利便性、高速道路ネットワーク整備延長などでございます。

このため、中部圏の経済圏が関西圏の東部まで拡大し、今や京都、奈良、滋賀、福井は中部圏への交通流動量の伸びが関西圏内へのそれよりも増大する傾向にあります。具体的には、関西圏東部地域の名古屋港での輸出・輸入貨物の取扱量は増加しており、また中部空港の利用者数も増大しております。

また、観光客も中部からの入り込み客が増えることが予測されております。これらの理由は、関西圏の高速道路ネットワークの整備が中部圏に比べておこなわれているからにほかなりません。第二京阪が整備されますと、京都、滋賀、福井から大阪港及び関西空港へのアクセスが高まりますので、中部圏への流動傾向に歯どめがかけられます。

これから重要なことは、中部圏と競争するだけではなくて、中部圏との連携、協力を進めることでもあります。関西圏と中部圏が連携することによりまして、人口、工業出荷額、商品販売額が首都圏に匹敵する規模となり、経済活動の拡大が実現いたします。そのために、第二京阪道路と第二名神道路の整備は不可欠というふうに言えると思います。

次に、ネットワークの階層構造化を促進する観点から、第二京阪道路の意義について述べたいと思います。

道路種別には、都市間を結ぶ主要幹線道路、都市内拠点間を結ぶ補助幹線道路あるいは

地域幹線道路、そして地区内あるいは住区内の集散交通のための地区道路に分類することができます。高速道路は、幹線道路機能の特化した高速性と大量性が特徴でありまして、都市間高速道路と都市内高速道路に分類されます。道路交通体系としては、これらの役割の異なる道路が階層構造的に道路ネットワークを構成することが望ましいと言えます。

その理由は、それぞれの道路における交通量、速度、車種混合率などの交通流状況が異なっておりまして、また、幹線道路の機能が低いほど通過交通が多く、地区道路の機能が大きいほど発着交通量が多いという特徴を持っているからであります。このように、道路の役割並びに交通流の性格が違っていることから、道路種別を考慮しない、道路種別に適合しない混合的利用や道路機能に合致しない利用は、交通安全上からも問題がありますし、環境対策面からも対応が困難となります。

例えば、地区道路を大量の通過交通が利用することになれば、交通事故の危険性が増すことは避けられません。住宅地区道路におけるダンプカー通行の反対運動が各地で起こりましたのは、この例であります。地区道路が主要幹線道路に直結している場合には、相互の出入り交通に支障が生じます。このように、道路接続は全国各地に数多くあります。環境対策面におきましても、主要幹線道路では防音壁や緩衝帯の設置が可能でありますけども、地区道路では交通規制による方法が主となり、対策方法が異なってきます。

参考ではありますけども、オランダでは道路階層分類、すなわち道路種別の分類作業が既に90%以上進んでおるということでございまして、道路種別に応じた効果的な道路交通安全対策が進められております。

これは道路階層構造のイメージをかいたものでございます。ちょっとわかりにくいかもしれませんが、一番上の2本の線でかかっているのが高速道路、次に、この太いのが主要幹線道路、その次にかかっているこの道路が補助幹線道路、点線でかかっているのが地区道路あるいは住区道路というものです。

道路も河川と同じように、発生源から小さな川、そして支流、本川というふうに順番に大きな川に行くわけですが、道路も同じような構造が望ましいというふうに言えると思います。逆の見方をしますと、高速道路からおりてくる場合には主要幹線道路でおりにきて、そして地域の幹線道路、最後に住区内の道路に入ってくると、これが一番望ましい形だと言えます。

ここでは、高速道路との接続は、こういう地域幹線道路はできるだけしない。ない場合はしようがないですけども、こういうのは接続しないということの基本にするほうがいい。

それから、地区道路も主要幹線道路に直接つながると、こういうことはできるだけしないほうがいい。状況によってまた違うわけですけども、こういうのをつなぎますと、先ほどのようにダンプカーが直接こういう裏道通りと、抜け道として入ってくる、こういうようなことが起こります。

第二京阪道路開通後の交通量調査によりますと、先ほども起業者からのご説明がございましたけども、久御山町内の生活道路から通過交通が大幅に減少しております。また、府道交野久御山線の交通量も大幅に減少、国道1号の交通量も木津川及び宇治川で1割程度の減少になっております。

この交通量変化の実態は、まず国道1号から第二京阪道路への転換が起こり、その結果、国道1号の交通流動状況が改善されて、府道交野久御山線の一部交通が国道1号へ転換したものと考えられます。そして、久御山町内の生活道路の通り抜け交通も、国道1号の混雑改善によりその必要性がなくなり、減少したものと思われれます。

このように、地区内道路から補助幹線道路へ、補助幹線道路から主要幹線道路へ、主要幹線道路から高速道路への交通量転換が進んでおり、道路種別に応じた本来の利用形態へと状況が改善されていると見ることができます。

CO₂、NO_x及びSPMの排出量は、速度が上がれば減少し、速度が60キロから70キロメートル／アワーで最小になるというデータがございます。したがって、道路の階層構造化が進み、平面道路の混雑状況が改善されますと、地域全体としてのCO₂、NO_x、SPMの値は改善されることが期待されます。もちろん一部の地域では状況が悪化するところも出てくる可能性がありますので、その場合は沿道土地利用変更、道路構造改良、交通規制などの対策により、効果的な対策を実施しなければなりません。

この図は、もう既に先ほど説明されましたから省略をいたします。

京奈和道路の一部である奈良の北道路のPIを実施したときのアンケート調査におきましても、高速道路の実現により、主要幹線道路である国道24号の混雑緩和とともに、地区内道路の通過交通減少や住環境改善に大きな期待が寄せられております。

我が国における道路整備の大きな問題は、道路種別が明確に区別されていない、不完全であるということでありまして、交通運用においても機能に応じた利用が不明確になっているということがございます。今後の道路政策はこの視点を重視すべきでありまして、このことによって道路交通の本来使命である利便性、迅速性、安全性、快適性が実現していくものと思われれます。

第二京阪道路は、緑立つ道とも呼ばれておりまして、人と環境に優しい21世紀の道づくりのモデルと言えるものであります。道路構造としては、6車線の自動車専用道路、2ないし4車線の一般道と環境施設帯からなっております。緑立つ道の植樹帯は甲子園球場の1.1倍の緑地をつくり出すというふうに資料に出ているんですけども、沿道地域の景観を高めることに役立つというふうに思います。そして、この緑地帯は、自動車の騒音や排気ガスの軽減にも大きな効果が期待できると思われまます。

また、緑立つ道の両側には自転車・歩行者道が整備され、だれもが安心して利用できる快適な道路空間が出現いたします。道路デザインも地域の意見を取り入れて、環境や景観を配慮して、地元との一体感が図れるように工夫されております。このような道路は世界的に見ても例がない先進的な道路でありまして、これからの道路整備の1つのモデルとなるものであります。

高速道路の出入り口にありますインターチェンジは、先ほどこれも説明がございましたけども、ハーフインターで片方向形式が多く、地域によっては利用距離が長くなる課題はありますけども、側道である一般道を利用することによって、その不便さは緩和することができると思われまます。この一般道が側道に整備されることによりまして、インターチェンジからの高速道路の利用交通量が地域幹線道路に分散され、道路階層に応じた形で交通状況が改善されていくということが期待できると思われまます。

これも先ほど出ていましたので省略、こういうふうにとくさんの緑が計画されているということです。

以上のように、第二京阪道路の整備は関西圏の経済活動の活性化、時間価値の増大に伴う道路ネットワークの信頼性の向上、道路ネットワーク階層構造の促進の観点から必要性が高く、また地元地域における住民生活の環境改善にも大きな効果が期待できることから、賛成としての意見を述べたいと思われまます。

以上です。

4. 坂野光雄

○坂野 私は、交野市の第二京阪道路の沿道に住んでおりまして、交野市会議員をしております坂野光雄といたします。

第二京阪道路は交野市の真ん中を縦断する大きな道路です。交野市は、田園都市として非常に環境のいい田園都市であり、交野市はこの第二京阪道路の建設に当たりまして、環境を悪くしない、少しでも環境が守れるような、今の環境をできる限り守るという非悪化原則の立場を明確にして、この間、起業者のほうにも要望してまいりました。

私は、この第二京阪道路がほんとうに人と環境に優しい道路になるのかどうか、今までの議論も踏まえながら、私は騒音の問題を中心にしながらお聞きしたいというぐあいに考えております。この交野においても、倉治と星田地域において工事が進んできています。しかし今、まだ青山から向井田、私部谷畑中、柴野、天野が原、第三柴野、こういう市街地の住宅地の真ん中を通る、この地域においてはいまだに住民と合意が得られずに工事発注がなされていないという状況であります。

その大きな問題として、交野市が今まで掲げてきて住民も支持してきた非悪化原則が十分に対応されていないというぐあいに考えます。特に騒音においては、交野市は非常に静かな地域であり、特に騒音の問題は、夜がどれだけの騒音の値になるかということが問題になるわけなんですけども、例えば、今まだ話し合いで残っている地域の向井田地域では、夜間が41デシベル、青山地域で夜間が42デシベル、天野が原地域で夜間が42デシベルということで、非常に静かな住宅地であり、この騒音の、道路に面しない地域の45デシベル以下という環境基準を十分に満たしております。

ところが、この第二京阪道路が建設されれば、起業者のほうが予測している騒音の値は、専用道路に8メートル、一般道路に8メートルの遮音壁、それから、裏面吸音板を設置すると、こういう対策を行っても、夜間が青山で54デシベル、私部南で54デシベル、天野が原で53デシベルと、これが官民境界から20メートルの地点、いわゆる住宅地の中の地点です。

だから、今の交野の夜の41、42という、この騒音の静かな状況から、一挙に五十三、四ということで、十三、四デシベルが上昇するということで、これは、住民にとってはとてもじゃないが耐えがたいというぐあいに考えます。

だから、まず最初に、この非悪化原則、今の環境を悪化させないと、こういう点について

てどのようにお考えなのか、まず最初にお聞きいたします。

○議長　　お願いします。

○起業者　　ご指摘いただきました非悪化原則という考え方につきましては、道路を新設し、かつ現環境も維持するという事は難しいということでございますが、その影響を少しでも少なくし、この変化を環境保全目標値内におさめるように努力してまいります。

供用後におきましても、継続的な環境監視を行っていく旨、起業者、府、沿線5市において合意しておりますので、八者で環境監視の状況を注視しながら、起業者といたしましても必要に応じて事後の環境対策についても実施していくことで、でき得る限りの環境を悪化させないように努めてまいります。

○坂野　　今、答弁がありました。できる限り環境を悪化させないという対応がまだ非常に不十分だというぐあいを考えています。起業者のほうは、環境基準に入ればいいという対応しかしていないというぐあいを考えます。騒音の環境基準は、平成11年度に環境庁のほうで改定いたしました。これは全国の道路の騒音の環境基準がほとんど達成できないという状況の中で、この騒音の改定、いわゆる緩くしたというぐあいになっております。

まず、1つお聞きしたいのは、先ほど私が申しました青山、私部南、天野が原2丁目、このところで官民境界から20メートルの値で54、53というデシベルが起業者のほうから予測されておりますが、道路に面する地域、これはどの地域まで指しているのか、お尋ねいたします。

○議長　　起業者、よろしいですか。

○起業者　　道路に面する地域といいますか、それについては、道路の影響が及ぶ地域ということで認識しております。

○坂野　　だから、天野が原2丁目では、今、夜は42デシベルです。ところが、第二京阪道路の官民境界から20メートルのところは53になると言っています。だから、42デシベルのところまで、ここまでの地域、道路の影響が与えない地域、道路の騒音が与えない地域までは何メートル離れなければならないのか、この点はどうですか。

○起業者　　今、この場に定量的なデータを持ち合わせておりませんので、お答えできません。

○坂野　　今まで地元のほうでも騒音のコンター図、例えば、官民境界20メートル、50メートル、100メートル、500メートル、1,000メートル、どのように離れて

いったら道路の騒音が減衰していくのか、そのもとの住宅地の騒音になるのは何メートルかということをはっきりと明かにしていただきたいということで地元からも要望していますけども、いまだにその資料が出されていないということは、非常に地元にとっても不信感となっております。このデータは出すことができますか。

○議長　今回の質問にはなかった事項ではありますが、起業者、いかがですか。

○起業者　我々が、事業者が騒音予測する場合は、まず、都市計画にのっとって用途地域が決められておるわけですが、それに伴う、例えば、道路計画があった場合、道路構造が決まった段階で環境基準に基づいて予測を我々は行っているわけです。道路ができることによって、道路沿線の家屋から対象となる家屋を選定し、用途地域、それから道路からの位置、それから高さ等において、その条件を踏まえて騒音の予測を行っているわけです。あくまでも我々は環境影響評価の技術手法にのっとり、道路の環境を施さない場合等で、その後対策を行った場合、環境基準の中に入りますということで我々は予測をやっているわけです。

○議長　公述人のご質問は、コンター図を示すことができるかどうかということでありました。その点についてはどうですか。

○起業者　今現在、そのような解析はしておりません。

○坂野　これはぜひ要望いたします。なぜならば、騒音の環境基準は、道路に面する地域と道路に面しない地域、住宅地、この2つに分かれていますよね。今現在、交野の第二京阪道路が通る地域は、現況は住宅地になっています、道路に面しない地域。だから、その値で41とか42だった。道路が通ったら道路に面する地域になるんですね。それが、どこまでの範囲が道路に面する地域になるのかということは、きちっと住民に明らかにして。ということは、今の交野の静かな環境がどの地域まで保証されるのか、どの地域まで悪くなるのか、ここはやっぱり明確にすべきだというぐあいに考えますので、これはぜひ騒音のコンター図で示していただきたいというぐあいに考えます。

それから、もう1つは、起業者のほうから騒音の問題で、官民境界から20メートルの地点という予測と、もう1点が、官民境界の地点というものが出されております。騒音の環境基準は、この第二京阪道路は幹線道路を担う道路に当たるということで、この幹線道路を担う道路に近接する空間の環境基準が設定されておりますけども、この幹線道路を担う道路に近接する空間は道路端から、第二京阪道路の場合は20メートルの範囲を近接空間と設定するという形になってはおりますけども、この道路端、これを起業者のほうは官民境

界で設定していますね。これは、環境庁のどの通知に基づいて道路端を官民境界と理解したのか。

これはどういう意味かといいますと、第二京阪道路は、先ほどから起業者の説明では、高速道路、一般道路、その外側に17メートルから20メートルの緩衝緑地帯がありますよと。この緩衝緑地帯は、道路の、車の騒音を発する地域ではないんですね。車の発生する、その地域でないから、そこは道路端じゃなくして、道路端は高速道路、一般道路、この端が道路端だというぐあいに理解すべきだというぐあいに考えるんですけども、これは環境庁からの通知でどういうぐあいな通知で理解されましたか、それは。

○議長　これも事前にいただいている質問要旨にはありませんが、起業者、いかがですか。回答できますか。

○起業者　事前に質問がいただいておりますので、明確なご回答はできませんが、私ども起業者として道路と言っているところは、道路法上の道路というものに基づいている道路区域の境界を道路端というふうに考えております。

○議長　それは緩衝緑地帯も含むという意味ですね。

○起業者　環境施設帯でございますが、その環境施設帯も含むという解釈でございます。

○坂野　解釈に違いがありますので、これは環境省のほうの道路法の騒音の測定の、どういう通知、文書、どういう根拠に基づいて緩衝緑地帯も含めて道路端という形で判断したのかというところの、後で書類のほうを出していただきたい、お知らせ願いたいというぐあいに考えます。

質問では一般的なことに書いていたんですけども、もう1点、具体的な話で、例えば、起業者のほうから予測されている青山2丁目、官民境界で55、20メートル離れたら54、1デシベル下がっているんですね。ところが、私部南では官民境界が56、官民境界から20メートル離れたら2デシベル下がる。天野が原2丁目では官民境界が53、官民境界から20メートル離れても、同じく53、1つも下がっていないということで、これは、理由はわかりますか。

○起業者　手元に資料がございませんのでわかりません。

○坂野　また後日、これはこういう理由で差が出ているということの根拠説明はできますか。

○起業者　持ち帰り、検討させていただいて、ご報告させていただきます。

○坂野　この騒音の問題は、走行速度を80キロに想定して、全部予測をしているわけ

なんですね。先ほど大気汚染のほうは、走行速度が上がれば上がるほど大気汚染の物質の排出量が少なくなると、こう説明されましたけども、騒音のほうは、走行速度が上がれば上がるほど騒音の値が高くなる。走行速度が10キロ上がれば2デシベル上がると、こう言われておるわけなんですね。

だから、この騒音の問題も、80キロに走行速度を設定しているから、80キロで計算するんだというのは現実的ではないだろう。今現在、高速道路を走行している車の速度、平均速度が80キロで走っているかと言えば、そうじゃないですわね。だから、現実走っている走行速度でこの騒音の問題は予測すべきではないかと、こういうぐあいに考えますけども、いかがですか。

○議長　これも特に質問事項にありませんでしたが、起業者、どうですか。回答できますか。

○起業者　走行につきましては、我々事業者としては、道路環境影響評価書により、道路交通法施行令で定める最高速度となっております、すなわち我々が現時点での環境基準は、あくまでも設計速度で予測を行うというのが前提となっております。

○議長　80キロで予想しているということですか。

○坂野　だから、実際の走行速度はもっと、90キロとか、100キロとかという形で走行していますので、だから、そういう点も踏まえながら検討すべきじゃないかなというぐあいに考えます。

今現在、部分供用がされておまして、枚方の長尾台のところにおきましても、今環境基準の中に入っているというぐあいに聞いておりますが、しかし、夜に大きな音の車が1台、2台、3台と通れば、それで目が覚めると言われております。騒音の問題は、これ、騒音のエネルギーの総体の平均という形で、 L_{eq} という形で出されていますけども、だけど、人間にとって大事なものは、そのエネルギーの平均的なものじゃなくして、1台1台の音が、夜中に大きな音を発すれば、それによって目が覚めると、こういう問題でありますので、だから、その点での万全の環境対策をしていただきたいというぐあいに考えております。

交野地域におきましては、今、工事建設がされている倉治地域で、裏面吸音板が一部しか設置されておられません。今工事に入っていない、話し合いをしている、これからまだ工事発注するところは全線裏面吸音板を設置するというので地元に戻って回答が来ていますが、もう既に工事が入ったところは一部しか設置されていないということで、早く納得して工

事に入ったところは環境が不十分だというのが今の現実になっていますので、この今工事に入っているところの裏面吸音板、これは、これから工事に入るところを同じように全線設置していただきたいというぐあいに考えますのと、それと、今、枚方地域で部分供用になっている高速道路のところで、できればセンターのところに、高速道路のセンターのところに遮音壁を高く設置してもらおうと。3車線、3車線つけてもらおうとか、覆ってもらおうとかいうぐあいにしたら、もっと静かになるというぐあいに住民から聞いております。この交野地域においても、今、高速6車線を覆う遮音壁になっていますけども、これを片側3車線ずつ、センターにも遮音壁を設置してもらおうということをぜひお願いしたいんですけども、これはいかがでしょうか。

○議長 質問事項にありません。要望事項ではありますが、いかがですか、起業者。

○起業者 必要に応じ、環境対策を行っております。

○坂野 時間もありませんので、続きまして、日照被害の問題について意見を述べます。

第二京阪道路が、交野は全線高架ということで、日照の影響が出てくるという地域も生まれてくるという形に起業者のほうからも日影の影響図をもらっております。この公共事業の日陰に対する補償というのは、冬至のときに、午前8時から午後4時までの間に4時間以上日陰が発生した場合に補償すると。その補償も年間の費用負担の対象となる日数は、住宅の存する地域の午前9時の外気の平均気温が摂氏10度以下になる期間のうちの平均晴天日数とするという形に書かれているわけですね。

ということは、この交野においても、午前9時に10度以下になる日の晴天のときだけの日数の、それも日陰になる分だけの暖房費だけを一括、持ち家だったら30年補償するというのがこの補償内容になっているわけなんです。暖房費だけを補償するという、暖房と照明ですね、こういう補償というのはほんとうにけしからん話じゃないかなと。

この日照という問題は、人間が健康に暮らしていく上で非常に大切なものですね。今まで太陽が部屋の中まで入ってきていた。それが第二京阪道路が建設されることによって、この日照が遮られる。このことをただ単なる暖房と照明の、それもほんのわずかの費用だけで補償するという態度は、こういうやり方というのは許しがたいなというぐあいに考えるわけです。何らかの方法でこういうところの被害が出る人、家屋に対しては、買い取りとかいう形での補償というもの、これをぜひお願いしたいんですけども、そういう考えはございませんか。

○起業者 日陰被害が発生する家屋につきまして、買い上げ希望者に対しまして買収す

ることはできないかというご質問かと思えますけれども、第二京阪道路事業を進めるに当たりまして、皆様のご協力のもと、事業に必要な範囲を買収させていただいております。第二京阪道路の設置に起因しまして日陰被害が発生する家屋につきましては、公共事業における収用損失には該当しませんので、買収させていただくことはできません。

○坂野　　いろんなやり方があるでしょうと。例えば、国道43号線、当初10車線が8車線に減り、6車線に減らし、そして、今その当初の10車線の外側の家屋を防災緑地帯という形で木とか、その道路に面する1軒をずっと今、防災緑地帯という形で買収に入っていますよね。国のほうが全部買収して、そこを緑地帯にすると。やろうと思えば、理由がつけられたら僕はできるだろうというぐあいを考えるんですけども、そういう被害が実際被るところには、そういう対応もぜひ検討していただきたいなというぐあい考えるんですけども、いかがですか。

○議長　　起業者、いかがですか。

○起業者　　私どもは定められた基準に基づいて、補償なり、買収の範囲というものをさせていただいておりますので、拡大解釈なりをしてやると、補償するなり、買収するという行為については行うことができません。

○坂野　　では、要望しておきますけども、拡大解釈じゃなくして、きちっと事業として位置づけると。だから、それを防災緑地帯とか、また、ポケットパークとか、何らそういう形で事業としてきちっと位置づけて、そういう日照被害の出るところには対応すると。それでこそほんとうに人と環境に優しい道路としてできてくるんじゃないかなと。沿道の住民の方が、この第二京阪道路ができることによって、ほんとうに被害が被る、大変になってくる、大変な道路ができたよ、こう思われるような道路をつくるべきじゃないと。これがこれからの21世紀の道路づくりじゃないかなと。住民の理解と納得が得られて、そして、みんなから喜ばれて利便性のある道路にしていく。そのためにも、今、私が言いましたようなこういう内容のことをぜひ十分検討していただきまして、対応のほうをお願いしたいと要望しまして終わります。

5. 岸田 敦子

○岸田　　私は四條畷市の清滝中町というところに住んでおります四條畷市会議員の岸田敦子と申します。四條畷の住民として市民の命と健康を守ってほしいという願い、また、住民の声を反映した対策を進めてほしいという願い、そして、市民にもっと情報を提供してほしいという、これら3点の問題について、10分程度という短い時間ではありますけれども、発言をさせていただきたいと思います。

1つ目の、市民の健康、命を守ってほしいという問題では、四條畷市のぜんそくの子供の状況と大気汚染の拡大の心配についてということで、まず発言させていただきます。

四條畷市では、2000年度から2004年度の5年間にかけまして小・中学校のぜんそくの子供の児童生徒数の調査を行ってきました。2000年度から2002年度までの3年間は市内小・中学校12校中7校のぜんそく児童生徒数が報告されておりました、その数は2000年で60人、2001年は61人、2002年は70人となっております。7校の児童生徒数全体の合計からぜんそくにかかっている児童生徒数の割合を計算してみると、2000年度1.97%、2001年度2.01%、2002年度2.23%となります。そして、2003年度と2004年度は12校すべての学校でぜんそくの子供の数が報告されておりました、これによりますと、ぜんそくの子供の数は、2003年度は118人、2004年度には160人と一気に増えておりました、全児童生徒数に対する割合は2003年度2.37%、2004年度では3.14%と、ぜんそくにかかった児童生徒の数も、全児童生徒に対するぜんそくの子供の割合も、年々増加していることがわかります。

その中でも特に学校別のぜんそくの子供の実態を見ましたときに注目すべき点があると感じます。それは、第二京阪道路が横切る大阪外環状線、国道170号線に近い小学校におけるぜんそくの子供の割合が高いという傾向が示されていることなんです。

四條畷市の西の端を南北に走っております大阪外環状線は4車線の交通量が非常に多い道路で、外環状線に近い小学校であります四條畷西小学校、北出小学校、岡部小学校、これらの3校では2004年度の調査で全児童におけるぜんそく児童の割合は5%を超えております。中でも岡部小学校と西小学校は、調査されたそれぞれの年度の平均値が6%を超えておりました、外環状線から離れている学校の各年度平均値が0.94%から4.46%となっていることと比べて、ぜんそくの子供の割合が高いという結果が出ております。

また、これは、幼児期にはまだ発症率の低いとされています保育所にも同じような傾向が見られまして、直近の子供の数で見ますと、外環状線に近い南野西保育所では5.26%、岡部保育所では4.04%に対して外環状線から離れている忍ヶ丘保育所では0.99%となっています。

そして、驚くのは、四條畷市内の中で今回の第二京阪道路に最も近い学校であります四條畷北高校に伺いますと、生徒数689人中約60人がぜんそくを持っておるということで、生徒の11人に1人がぜんそくにかかっている実態、率でいいますと約9%に上る実態があることです。

学校保健統計による全国の小学生のぜんそくにかかっている児童の割合は2004年度で約3%、全国平均より高い大阪府では約5%、それよりも深刻な大阪市では約7.5%という実態です。また、小・中・高校生のぜんそくの子供の状況を見ますと、2004年度、大阪市の小学生で7.5%に対し、中学生は約5%、高校生になれば約3%まで減少するという、成長していくほどにぜんそくにかかる子供の割合が減っていくという調査結果がある中で、四條畷北高校の約9%というのは異常な数を示しており、この現状を決して軽視してはならない問題として位置づけて、子供の命と健康にかかわる問題として、この道路の公害対策を進めていただくことを求めます。

現状でもこうした状況がある中で、ぜんそくと二酸化窒素、浮遊粒子状物質との相関関係が指摘されていることから、第二京阪道路が建設されることによって、さらなるぜんそく患者への影響と拡大が心配です。

さきに述べました子供たちの実態だけでなく、大人の方もぜんそくにかかっている人たちはもちろんいます。気管支ぜんそくの治療の進歩は目覚ましいと言われているものの、それでもまだ呼吸困難と闘いながら生活を送っている人たちにさらなる影響を与えることのないよう、万全の公害対策を進めてほしいと繰り返し求めるものです。

第二京阪道路が四條畷市にかかる距離は短くはあるものの、大阪外環状線と交わる部分でありまして、外環状線沿いに設置されています国設四條畷局の自動車排出ガス測定局の測定結果における二酸化窒素の年平均値によりますと、2003年度で0.032ppmで、第二京阪道路の建設により、これがさらに高い濃度になるのではという不安を持ちます。また、自動車などが発生源と言われております、先ほども2番目の公述人の方からもありました第2級の発がん性物質のベンゼンにつきましても、大気環境基準値が3 μ g/m³と定められておりますが、四條畷市内におけるベンゼンの測定結果を見ますと、国設

四條畷局の平均値は平均で $3.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 、最大値では $6.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ と、既に幹線道路沿いで大気環境基準値を超える状況が生まれておりまして、健康被害への影響も心配です。少なくとも現況調査を実施するよう強く求めます。

このように、既に有害化学物質によって高濃度に汚染されている状況の中で、「公害のない第二京阪道路を求める寝屋川・四條畷市民の会」が行っている公害調停での住民の意見を十分反映するような調査や対策を強く求めます。

具体的には、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、複合汚染、非メタン炭化水素、ベンゼンなどの現況調査の実施と、その現況結果の上での環境予測と、その環境予測に見合った対策を万全に図るよう求めます。

最後に、四條畷市におきましては国土交通省浪速国道事務所が発行する「緑立つ道」が新聞折り込みなどで配付をされておりますが、市民全体にはまだまだ十分な周知が図れていないのが現状です。四條畷市では昨年の7月31日に砂の地域を対象にした説明会を行っていただき、周辺住民の方が参加されて電波障害に関する事などについて要望を出しておりましたが、この説明会には市内全域から市会議員の約半数が出席していることから、この問題に対する市民の関心の高さがうかがえるところです。

市民からは「第二京阪の建設がどんどん進んでいるな。道路はどうなるんや」「いつ開通するのか」などの質問も寄せられておりまして、事業の周知に関して市が発行する広報への掲載や回覧での周知なども含めて、国が自治体と一緒に周知を進めるよう努力を図っていただき、また、公害対策を含めて、より一層の事業に関する説明と周知を求めます。

市民への周知は説明会1回だけではなかなか知ってもらえませんが、最近では新聞をとっていない世帯も増えております。いろんな角度での繰り返しの積極的な周知で第二京阪道路建設に関する住民の周知を高めていただくことを求め、また、何よりも住民の立場に立った第二京阪道路の建設を強く願ひまして、以上で私の公述とさせていただきます。ありがとうございます。