

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3日（土）

9：30～12：30

場所 四條畷市市民総合センター

○議長 定刻の9時30分になりましたので、ただいまから、昨日に引き続き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条第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申請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、本公聴会の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しております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、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、これを遵守いただけなかった場合には議長より退席を命ずることがございますので、あらかじめご了承ください。

1. 松本剛一

○松本 皆さん、おはようございます。

随分と高いところから失礼いたします。私は、門真市北巢本町より参りました松本剛一と申します。職業は、会社役員並びに社会福祉法人の理事を務めております。

今現在、私個人が保有し、生産緑地としての認定も受け、耕作を続けてまいりました畑がすっぽりとこのたびの第二京阪道路の建設予定地と重なります。本日は、この第二京阪道路建設に反対の立場から意見を述べさせていただきます。

そもそもこの土地は、門真市北巢本町〇〇、〇〇の2筆ですけれども、ここにあります門真市史でも詳しく記載されていますように、私ども松本家の初代ヨタロウエモンより数えておよそ450年間にわたり、私ども松本家が営農してまいりました。450年です。1550年ごろからと言われております。桶狭間の戦いが1560年でしたかしらね。そのころから畑を耕し続けてまいりました。しかも、この地面は巢本村開墾の嚆矢となった土地でありまして、一番手始めになった――もともとは水田ですけれども、ですので、地元の間はこの地のことを農神様、農神様と呼んでいます。つまりアグリカルチャーの農神様という意味だと思いますけれども、つまり田の神様、畑の神様ということです。

1本、ニレの木が大きな木が鎮座してらして、下に1体、お地蔵さんが祭られています。このお地蔵さんはもともとは六地蔵さんだったんですけれども、お寺に移すといったときにその1体だけがどうしてもお動きにならなかったという伝説のあるお地蔵様が、今現在も祭られています。地籍番号で言ってしまうとただの門真市北巢本町〇〇、〇〇、ただそれだけのことで、何十キロと工事を進められている起業者の方から見ればわずか数百坪の土地かもしれませんが、我々地元住民にとっては営々とつづられてきた営みがあるわけです。

さて、この畑は、ここ20年ほどは私が理事を務めます社会福祉法人北巢本福祉会、北巢本保育園、この保育園の菜園としても開放し、子供たちと一緒に耕作を続けてまいりました。無償です。対価はいただいておりません。私はボランティアで畑作の指導をしております。ゼロ歳児から6歳児までの乳幼児が収穫の喜びを実感しております。主に畑仕事を担うのは年長組さん——5歳児・6歳児のクラスですけれども、種まき、苗の定植、それから、肥やしをやったり、草とりをしたりと、そのように収穫から調理まで子供たちが行います。一連の農作業、さらには昆虫をはじめとする自然生態系観察の場として、日常の保育に欠かせない保育資源、教育資源となっています。

4月に新しいクラスに、上のクラスに進級したときには、菜の花が咲き誇る畑で記念のクラスの集合写真を撮り、また、ハチやチョウの観察をし、四季折々の収穫を楽しんでおります。タマネギを収穫しましたら、園庭で大きななべで、まきで炊きまして、タマネギができたらハヤシライスパーティー、また、ジャガイモを収穫しましたらカレーライスパーティー、そして、キャベツが収穫できたらあの鉄板焼きで焼きそばパーティーと、やたら食べることばかりをやっているんですけれども、収穫から調理まで子供たちが担います。

そして、夏野菜のナスビ、トマト、キュウリ、ピーマン等、これはちょうど昨日、一通り植えつけ、年長組さんのすぎ組さんが終えたところです。また、トウモロコシであるとかスイカ、マクワウリなどはプール遊びのときのおやつにもなります。

秋の芋掘りは、いつも大阪市内の社会福祉法人なみはや福祉会中津保育園様というところに私どもの保育園に来ていただいて、合同で一緒に芋掘りを楽しんで、芋掘り交流会ということをごここ15年ほど実施しております。冬は冬で大根やニンジンをつっぷり使った大根炊き、大なべですね、それを楽しんでおります。というふうに、四季を通じて畑仕事を体験しているわけですね。子供たちが土に触れて、体験しております。

言葉で説明するよりも写真を見ていただいたほうが理解を得やすいかと思しますので、ここでスライドを見ていただきます。

(スライド)

これはちょうど春先ですね。春の畑の準備、荒起こしをするときの風景です。これが北巢本町〇〇、〇〇の2筆ですけれども、周りは既に起業者の買収が済んでしまって、四方をフェンスで囲まれたような状態になっております。

進級したときの記念撮影をするために、いつも毎年この菜の花を咲かせます。この菜の花のトンネルの中をくぐり抜けてですね。

ほんとうに門真のような土地ですけれども、結構これでもいろんな昆虫はやってきます。ハチ1つにとっても、ミツバチ、アシナガバチ、ドングリバチ、時にはスズメバチなんかもやってきますけれども、いろんな昆虫を観察することができます。それからカメムシなんかも、いろんなカメムシ。私は、子供らと一緒に遊ぶようになっていろいろ虫のことを尋ねられて、いろいろな昆虫の名前も勉強するようになりましたです。

(スライド)

これはイチゴ狩りですね。イチゴも最近は成長ホルモン剤とか何かを使って栽培するようですので、私どもの場合は一切薬は使っておりませんので、この時期になりますとナメクジとかダンゴムシがイチゴを食べに来るんですけども、その残りをいただいているような状態ですけれども、イチゴ狩りも楽しんでいます。

(スライド)

同じですね。洗わずに、そのまま手でつかんで口の中にほうり込んでしまうという、そういう形で楽しんでいます。

(スライド)

これは夏野菜の植えつけですね。苗の定植ですね。苗は苗屋さんで買ってきたものですが、これはキュウリですかね。キュウリの苗を植えつけしています。この辺の夏野菜は、主に5歳児・6歳児の年長組さんのお仕事になっています。

(スライド)

これは、同じく夏野菜のナスビの定植ですね。子供たちが自分の手で植えて、そして水まきもして、手を合わせて、どうぞ大きなナスビができますようにというふうに育てています。「さあ、ナスビができたら何をつくろうか」ときのうも聞きましたら、ナスビのカレーとかいろいろ言っていましたけれども、チーズ焼きとか言ってもいましたね。

(スライド)

これはタマネギ畑の草取りに来ているところですかね。左手のほうにはソラマメですか。奥に茂っているのがイタリアンパセリですね。さらに右の奥のほうにブロッコリーの苗が植えつけられたところで、向こうのほうにブルーシートの青い景色が見えるかと思うんですけど、これは文化庁の文化財発掘、遺跡発掘の調査の様式ですね。ほぼ終了したようなことを聞きましたけれども。

(スライド)

これは何か虫でも見つけたんでしょうか、集まってきてわいわいわいわいやっていますけれども、中には、畑仕事よりも虫探しに夢中になって横のどぶ川に落ちたなんていう子供もいましたけれども。

だから、菜の花が咲いてという風景は、もうこの場所でしか見られないんですね、この校区では。ほとんど周りはコンクリート、アスファルトに覆われてしまっています。

(スライド)

これは、棒を立ててネットを張ってあるのはキュウリですね。キュウリはこの後、つるが伸びてきます。手前はサニーレタスですかね。キュウリの左手のほうには、たしかインゲンマメか何かだと思えます。そして、さらに奥にはジャガイモが茂っていますですね。これはちょうど5月、6月のころの風景だと思います。

(スライド)

これは、熱心にタマネギの草取りをしています。一生懸命汗だくになりながら、畑のお手伝いをしてれています。

(スライド)

クラスの担任の先生に連れられて、いろいろとお仕事に来ます。また、虫探しをしたり、ヨモギを摘んでヨモギだんごやヨモギもちをつくったこともあります。

黄色い花が咲いているのは、春菊、菊菜がとう立ちして黄色い花を咲かせていますね。マリーゴールドみたいな花になりますけれども。それから、手前のエンドウマメみたいな豆さんみたいなんができてるのは、大根がとう立ちしてそのまま袋の部分に種ができるというところですね。だから、花が咲いて種を結ぶまでということ、子供たちの実際目に触れるようにしています。

(スライド)

これはタマネギの収穫ですね。このまま収穫して、子供たちが保育園まで運んで、手洗

い場でこのタマネギを洗いまして、子供たち、年長組さんが自分で包丁で刻んでハヤシライスをつくるというのが毎年恒例の行事になっています。

(スライド)

これは下のクラスですかね。4歳児・5歳児のクラスのタマネギの収穫風景で、バックにはエンドウマメがちょうど。ちょうどなりごろのエンドウマメです。

(スライド)

このように園庭で大きななべをかけまして、まきで火を起こして、そこでいろいろ調理するというふうなことをしております。だから、タマネギを切って目が痛いよというようなことも言いますけれども。

(スライド)

これはキャベツの収穫ね。キャベツができれば、また鉄板焼きで焼きそばをつくって焼きそばパーティーというようなことになります。

そのキャベツの向こうで、今ちょうどたしか、これは小豆の種まきをしているところだと思います。

今後ろのほうに建物が写っていますけど、これも撤去されてなくなっていますね、今現在は。

(スライド)

このキャベツを見ていただいたらわかるように、虫食いだらけです。完全無農薬、無化学肥料、除草剤も使わずにやっていますので見事に虫食いになって、食べてくれています。でも、その青虫をまた保育園に持ち帰って、飼育箱で飼ってモンシロチョウにかえしたり、あるいはアゲハチョウにかえしたり、そんなこともしています。

(スライド)

これはトマトですね。これは当時の2歳児のクラスですかね。今のお子さんはやはりトマトとかピーマン、ニンジンが嫌いだというお子さんが多いんですけど、こうやって栽培活動を続けていく中で、卒園するまでには大抵どんな野菜でも食べられるようになります。

(スライド)

これはお泊り保育のときの風景ですけれども、飯ごうで炊きまして、飯炊きはいつも私も役割なんですけども、今の子供たちはお焦げとかを結構喜んで食べるんですよ。

でも、お泊り保育も寝屋川の中央小学校の事件がありましてからお泊りという形では中止して、夜祭りというような形で、泊まりはなしの形態になってしまいました。

(スライド)

これも畑で収穫した野菜を子供たちが洗って、刻んで、鉄板焼きでいただくというようなことをしています。自分で育てたお野菜を自分で調理していただくということをしています。

(スライド)

これはカボチャの収穫をしているところですね。夏の終わり、秋に入っていますね。このクラスだったかな、ものすごい虫博士がいまして、よく虫を捕まえて、「この虫何？ この虫何？ 先生、この虫何？」といつも尋ねてくるんですけども、「いや、私もわからないわ」と答えるときもたびたびなんですけども、そうしましたら、そのとき、その子供が自分で図書コーナーから図鑑を引っ張ってきまして、「あった、これや」というようなことで、オウキンカメムシとかいうその虫の名前を発見しましたですけども、私もそのオウキンカメムシとかアカスジカメムシとか、カメムシにもいろんな種類があるというのはそのときいろいろと虫博士の彼から教えてもらいましたけども。

(スライド)

これはお芋さんですね。サツマイモ、芋掘り風景です。芋掘りは毎年楽しみにして、ちっちゃいクラスから上のクラスまで全員で芋掘りを楽しめます。

(スライド)

これは赤ちゃんのクラスですね。ゼロ歳児・1歳児のクラスでもこうやって自分で、もちろん先生方のサポートがつきますけれども、土の中に手を突っ込んで掘り上げるということをしています。

(スライド)

これはちょうど試しで、「あーら、こんな大きなお芋が掘れたよ。はい、拍手」と言っているところですけどもね。

(スライド)

これもそうですね。赤ちゃん、これは1歳児ですかね、これは当時の。

(スライド)

これは大量ですね。大物が掘れました。子供も大きいのを掘ると、「どうだ、こんなの掘ったよ」というようなことで、自慢げに見せてくれます。

(スライド)

これは、先ほど言いましたように、いつも秋には大阪市内にあります中津保育園さんと

いうところに来ていただきまして、合同で芋掘りをします。向こうは梅田の1つ先の中津というところにありますので、ほんとうに町の都会のお子さんなので、なかなか土の中に手を突っ込むということができない子供もたくさんいますけども、私どもの保育園では百姓が必修科目になっていますので平気で突っ込んで掘りますけれども。

来ていただいた中津保育園さんのお子さんの中で、芋掘りをしていたときにたまたまネズミの巣を掘り当てたみたいで、ちょうど子供がかえったときみたいで、その小さなネズミを見つけて「かわいいな」と言って、「私は将来ペット屋さんになりたい」とか、そんなことを言っていた子もいました。

(スライド)

その中津保育園さんに、いろいろと野菜の説明をしているところです。

このような形で交流会というふうにするようになって、もう15年ほどになるかと思えます。

(スライド)

これは、皆さん、何だかわかります？ 落花生、ピーナツですね。私も自分で栽培してみるまで、ピーナツが土の中にできるってなかなか、どんなふうにしてできるんだろうと実感できなかつたんですけども、実際に育ててみて、やってみて、あ、なるほど、こういうふうにしてできるのかということ初めて理解しましたです。百聞は一見にしかずですね。

(スライド)

これがちょうど11月ごろですか、いつもタマネギの植えつけ作業をしています。4歳児・5歳児のクラスが11月にタマネギの苗つけをして、年長組さんに進級した翌年の5月、6月に収穫していただくというふうなサイクルになっています。

(スライド)

ほんで、冬は冬でこうやってまた畑の大根、ニンジンも収穫して、それをそのまま大なべで炊いて、大根炊きパーティーというようなことをいたします。大きななべで、まきでぐつぐつ炊いて、みんなであつたまるということですね。

(スライド)

これは、野菜をもりもり食べて元気になっておこうということで、これはラグビーをしているところですけども、中津保育園さんとの芋掘り交流会がご縁で、幼児ラグビーの対抗戦というような形でこれも15年ほどやっていますけども、保育園同士のラグビーの対

抗戦というのは日本のラグビー史上始まって以来ではないかとひそかに自負しているところですけども。

スライドは以上です。

いかがでしたでしょうか。小さな一粒の種が芽を出し、花を咲かせ、実を結ぶ、そういう姿を子供たちに実際に目に触れさせることが大切なことだと思うんですね。自然に対する畏敬の念であるとか、食べ物のありがたみであるとか、あるいはまた生態系の摩訶不思議さというものを学ぶ上で不可欠なものと考えます。

また、すべて完全無農薬、無化学肥料、除草剤もなしでやっていますので、安全な給食材料の供給ということにもつながっています。もちろん全部が全部は供給できない、市販の八百屋さんから入れている分もありますけれども、できる限り無農薬のものを子供たちに与えたいということで続けています。

今、町の子供たちは大半が、お野菜といえばスーパーで白いトレイの上でなっているものだと思っている子も多いと思うんです。子供どころか若い母親の皆さんもそう思いっらっしゃる方が多いかと思えますけれども、今私たち大人にとって子供たちに伝えなければいけない一番大切なことは、人間とは大自然の中で生かされている1つの存在に過ぎないということをお子に伝えていく必要があるのではないかと思います。

今見ていただいたこの畑を畑として生かすほうが、高速道路よりも余程価値のあることだと私は思いますが、皆さんはいかがでしょう。周辺に代替地はありません。周りはコンクリートとアスファルトで覆われてしまったところばかりです。よって、私は第二京阪道路建設には断固反対いたします。

そこで、同じような考えを持っていらっしゃる方の意見をちょっと紹介します。これは5月29日付の日本経済新聞に載った記事ですけども、JT生命誌研究館館長、中村桂子さん——この方は生物学、生命学者の方ですね——が、農業こそ小学校で必修科目にせよというようなことをおっしゃっているんですけども、そのお考えをちょっと紹介しますね。「まず、作物を育てることで子供が食べることの意味を感じ取るようになります。人間は生き物を食べて生きている。食育がブームですが、それなら、なぜ生き物としての食をつくることに踏み込まないのかと思います。それに、農業は想像力をはぐくみます。トマト1つをとっても、苗のときに赤い実がなる将来を予測し、計画するのが農業、見えない未来をイメージする訓練になります。同時に、自然が相手だから、一生懸命やっても思い通りにならないことがあるのを学ぶ。収穫直前に台風が来たり。そうすると、次は何か

予防を考えたりします。これは、コンピューターをいじるよりはるかに複雑なことです。生き物に物差しを置いて考えるようになることで、心も豊かになります」とおっしゃっています。私も全く同感であります。

最後に、日本道路公団、今は名前が変わっていたんですね。その道路公団と私との交渉の中で、常々私が疑念を抱いていたところを私の体験をもとに最後にお話しさせていただきたいと思うんですけども、議長さん、これは私の申請書には書き切れなくて書いていなかったことなんですけども、よろしゅうございますか。

○議長　ほんとうはいけないんですが、どうぞ、短時間で。

○松本　いいんですね。

では、2003年の秋です。9月と11月、今から2年半以上前ですね、当時の日本道路公団関西支社枚方工事事務所の用地課長さんとおっしゃる方が私のほうに見えられまして、お話がしたいと。私は当初から、私も建設絶対反対の立場だから、妥協する余地は何もないから話し合っても意味はない、むだだと言ったのですが、そこをどうしても、その話の糸口をお願いしますということで、2回会いました。

予想通り、話は初めから最後までかみ合わなかったんですけども、その方が最後にこうおっしゃいました。「どうぞ継続的に、定期的に話し合いの場を設けさせてほしい」と。

「松本さんがいろいろ環境問題や何かに疑念を持っていて、そのことについて誠心誠意お答えをしたい」と、その当時の道路公団の用地課長さんはそうおっしゃいました。それが、最後に会ったのが2003年の11月です。それ以来、今まで何の連絡もありません。向こうさんから、後ほど連絡を差し上げますのでと言ったままでナシのつぶてです。

それで今年、2006年の2月になって、今度は担当者が変わったみたいですね。今度は会社の名前が変わりました。西日本高速道路株式会社関西支社枚方工事事務所、これもまた用地課長さんが今年の2月に文書を持ってこられましたので、ちょっと待ったと。以前の担当者とのいきさつはこうですよ、あなた、きちんと調べてるの？ と、私は怒っているんだよということで、文書をもってお伝えしました。

すると、このような手紙が届きました。新しくなった西日本高速道路の用地課長さんです。「松本剛一殿。先日いただいた文書を拝見いたしました。まことに不誠実な対応をしてしまい、大変申しわけございませんでした。おしかりの件につきましては職員一同真摯に受けとめ、再発の防止に誠心誠意努めてまいりますので、何とぞご容赦賜りたく、重ねておわび申し上げます。その上で、改めて貴殿所有土地の測量のお願いと用地買収につ

いてのお話をさせていただきたく存じます」。このような手紙をいただきました。

これに対して、私は再度文書で返事を書きました。そのように真摯に反省しておわび申し上げますとおっしゃるのであるならば、「まことに不誠実な対応をしてしまい」と述べられている不誠実な対応につき、だれがどのような対応をしたことが不誠実であり、その責任の所在はどこにあり、また、このまことに不誠実な対応の実相を課員ご一同がどのように検証されたのか、以上、その4点について教えていただけますかと。これは3月16日付で、私は速達でお出ししました。それに対する返答も今もってありません。前任者と全く一緒ですね。こうしますよということが全然、ナシのつぶてです。つまり、日本道路公団から西日本高速道路株式会社へと名前が変わっても、中身は何も変わってないじゃないか。

そこで、いろいろと思い出されるのです。前道路公団総裁更迭を巡っての一連の騒ぎですね。それから、通行料金別納制度なんていうとんでもないことがあるというのを私、いろいろ新聞報道で初めて知りました。あの巨額なお金は一体どこへ行ったんでしょう。それから、ファミリー企業への天下り、ファミリー企業の高利益体質ですね。極めつけが橋梁工事の談合事件、あれは官製談合でしたかしらね。いろいろと思い出されてきます。そして、今年2月でしたか、国幹会議、その後を受けての民営化の骨抜き、形骸化ですね。たしか採算性の合わない道路をつくらないのが目的で民営化をしたんじゃないかと思うんですけども、見事に骨抜きされてしまいました。で、38兆円でしたかね、道路関係4公団の借金の額が。38兆円もの借金をつくって、ぽんと別会社に移して、さあ、また一から新しい道路をつくりましょうと。このような起業者に土地収用をかけるような当事者能力はないと私は考えますが、皆様、いかがでしょうか。

結論を申し上げます。私どもは、450年にわたって営々と土地を耕してまいりました。そして、今も見ていただいたとおり、子供たちと一緒に汗を流してきました。起業者の皆さんにはこうお答えいたします。第二京阪道路建設はお断りします。

以上です。ありがとうございました。

2. 波田凱夫

○波田 皆さん、おはようございます。ただいま議長のほうからご指名をいただきました波田と申します。この公聴会で公述意見を述べさせていただきます。

まず最初に、ちょっと自己紹介させていただきますが、私は寝屋川市内の大学にこの3月まで在職しておりまして、土木工学を専攻しておった者でございます。その関係で在職中は寝屋川市のほうといろいろな面でおつき合いがございまして、特に平成14年から第二京阪道路の沿道の自治会の役員さんなどで構成されておりました「第二京阪道路沿道地区まちづくり基本構想検討協議会」という長い名前ですが、後ほどまたこれについてお話しいたします。そういう協議会、あるいは「寝屋川市第二京阪道路沿道地区まちづくり連絡会」という会の会長を仰せつかっておった者でございます。そういった立場から、本日ここで第二京阪道路の沿道地区住民の方々の意見を集約したというような形で、以下私の意見を申し述べたいと思います。

なお、私は、第二京阪道路の建設に関しましては、賛成の立場から発言するものでございます。

まず、一般論として、第二京阪道路の役割というものについて考えてみたいと思うんですが、このことなどは既に起業者のほうからもいろいろとご説明もあったことと思っておりますし、一般の皆様方もご承知のことばかりだと思いますが、一応、私の話の流れとしてちょっとお聞きいただきたいと申し出ておきます。

まず、ここに示しておりますのは、これは国交省のほうから発行されたパンフレットを引用したものでありますが、ご承知のように、京都・大阪間の交通というのが非常に渋滞が激しいということを説明しておる資料でありまして、大阪・京都間の現状の交通量が1日に約24万8,000台あるそうですが、これをさばくのに幾つかの幹線道路、これが合計で14車線でございます。これが多いか少ないかというのを比べるのに大阪・神戸間を見てみますと、大阪・神戸間は1日23万4,000台、この交通量を20車線の道路でさばいていると、こういうことでございます。それと比べますと、明らかにこの大阪・京都間というのは、非常に車線数が少なくて渋滞が起こるのは当然であろうということが考えられるわけですね。しかも、こういう太い線で書いてありますところは、これはご承知の慢性的に渋滞が生じている場所でございます。第二京阪道路が完成いたしましたならば、車線数が22に増えますので、これで相当程度慢性的な混雑状態は解消されるんじゃない

ないかと、これは明らかであろうと思います。

これも国交省のパンフレットからの引用でございますが、今申し上げましたことをデータとしてここに載っておりましたので、ちょっと引用させていただいたんですが、主要道路の交通量の推移、特に国道1号、この赤い線でありましたが、国道1号の交通量というのは、この辺でちょっと減ってはおりますが、増加の一途をたどっている。それにつれて、混雑度という指標で書きあらわしたのがこの図でありましたが、これも圧倒的に国道1号の混雑度が他の道路に比べて高いということは一目瞭然であります。しかも、それはこの国道1号の混雑ということにとどまらず、その周辺の、例えば寝屋川市などの生活道路も、ここからあふれ出た車のために非常な悪影響をこうむっているということでございます。

これは寝屋川市周辺の地域であります、この太い線が第二京阪道路の通過予定の線であり、位置関係を示しておりますが、この地域の主な交通といいますのは、京都と大阪を行き来する域外の交通といいますか、いわゆる通過交通というやつですね。この地域を通過するだけの交通、それが大半を占めておまして、その大部分は国道1号に集中して流れ込んでおまして、それが慢性的な渋滞を招く結果となっているのであります。

その図をもう少しわかりやすくしたのがこれでありますが、この寝屋川市域で考えてみますと、寝屋川市自体は国道1号からはずっと東のほうへ離れたような位置関係でありますので、国道1号の渋滞と寝屋川市内の交通というのは一見無関係のように見えるわけです。しかし、混雑しておる国道1号を避けた自動車が抜け道的に、いろんな寝屋川市内の府道とか、あるいは大阪の外環状とか、こういうものへ流れ込んでくるわけですし、そのために、本来この地域内の交通を担うべき生活道路、そういうところに大きな渋滞を生じてきているという状態を招いておるわけなんです。

私ごとで恐縮ですが、私も通勤途上で、20年近く通勤しておりましたが、日常的に経験しておったんであります、この寝屋川市の駅から私の勤務しておりました大学まで、歩いておりますとバスで約十二、三分で行ける便利なところにあったわけです。ところが、これがしょっちゅう大混雑、大渋滞を起こしまして、この駅からバスで学校まで通うのに30分から40分、ひどいときには1時間を超えたということすらあります。歩いたら、25分か30分で歩けるところなんです。結局歩いたほうが早かったとって後で後悔するような羽目に陥ったことが何度もある。日常的にあった。そういうことで、いかに寝屋川市内の道路がそういう交通によって影響を受けているかということがわかります。

現在建設中の第二京阪道路が早期に完成しまして、そして、それが供用が実現すれば、

こういった混雑や渋滞の解消はもちろんのことでありますが、それによって、この辺の地域内の生活環境の改善にも極めて大きな効果がもたらされると強い期待を持っておるものでございます。

以上が、道路そのものの役割から見た第二京阪道路の効用であると思っておりますが、次にこのスライドは、これもご承知の方が多いかと思っておりますが、国交省からのパンフレットでありまして、第二京阪道路の説明がされておりますが、これがご承知のように「緑立つ道」という、これを表看板にしておる、標榜しておるところがほかの高速道路とは一味違うというふうに私は感じるものであります。このパンフレットの中身、これもご承知のとおりであります。この辺の図は先ほど引用させていただいた図でございます。

このパンフレットにつきましては、既にご承知の方も多いため詳しくは述べませんが、次へ参りまして、これも同様に同じパンフレットからの引用であります。これの下この部分、ここで、第二京阪道路というのはご承知のように幅員が60メートル近くあると聞いておりますが、60メートルの大規模な幹線道路であります。この大きな特徴は、いわゆる「緑立つ道」という看板どおり、道路両わきに幅20メートルの——こちらの図ですね、これをもう少し大きくしていただけますか——環境施設帯を設けているということ、これを拡大いたしましたのが、これは第二京阪道路のホームページを見まして引っ張り出してきた図であります。この両わきに環境施設帯が20メートルずつあるという、こういう構造になっております。この環境施設帯は、ここの副道、それから自転車歩行者道、それから、この辺がいわゆる植栽といいますか、植樹帯といいますか、こういうものからなっております。これが高速道路を通る自動車の排気ガスや騒音、振動等の影響を緩和するのに非常に有効な手段であると思っております。

さらに、この環境施設帯は、そういうことでこの地域の住民の方々に対しまして、緑の豊かな憩いの場所やあるいは散歩道、こういうものを提供するという大きなプラス要素を持っているのではないかと思います。それからまた、特にこの副道の役割であります。これは先ほど言いましたこの地域内に流入してくるいわゆる通過交通、これを吸収する役目を持ってくれるのではないかと、こういうことで非常によくできた道路ではないかというふうに思うわけです。それから、この下の図は、非常に広い幅で段差も少ない歩道とわかれておりますが、いわゆるバリアフリーの環境を目指しての優しい配慮がなされると、そういうことが読み取れるのでございます。

さらに、これも同様にホームページからとってきたのでありますが、道路構造の設計に当たりましては、この景観やデザインにも重点が置かれまして、周りに対して最大限の配慮がなされている。この図のように、幹線の下水道であるとか、共同溝であるとか、これがすべて地下が埋められておって景観を妨げない、それから、周辺の住民にこういうものによる圧迫感というものを感じさせない、そういう配慮がなされておるわけでありまして。そういう意味で、第二京阪道路は、少なくとも今のパンフレットあるいはホームページなどから判断いたしますと、あらゆる面で非常に緑を大切にしているハイウエーであるというふうに私は感じておるわけです。

したがって、第二京阪道路は、いわゆる道路そのものとして見たときに、京都・大阪間の移動時間を大幅に短縮させるという機能、それから同時に、周辺地域の生活道路へ自動車が入り込んでくるのを抑制するという効果、それによって地域内の生活空間が大気汚染や騒音等で乱されないという、そういう環境問題の解決にも貢献する、さらに、先ほど言いましたように住民に豊かな緑を提供すると、そういう道路であるというふうに判断するものであります。

以上は、第二京阪道路を道路本来の役割から見たものでございますが、ここでちょっと視点を変えますと、「緑立つ道」と言われるこういう道路を地域のまちづくりに結びつける、そうすると、それによってより快適な生活空間をつくることのできるのではないかと、いうことにだれしも思い至ることであろうかと思うのであります。ところが、一般に幹線道路整備に伴いますメリットとデメリットというのをちょっと考えてみますと、幹線道路が整備される、そうすると、交通の利便性が向上する、そして、開発のポテンシャルが高まるということではあります、それによってそのインパクトがよい方向へ働きますと、新しいまちづくりへの期待が持てる、それから、環境整備機運が高まってくると、そういうことで、環境と共生した緑豊かなまちづくりという、こういうところへ結びつけることがしやすいというふうに考えられます。

ところが、そういうことに無関心でありますと、いつの間にか幹線道路沿いに、これがいわゆる沿道が乱開発されるということの口火を切ることになりまして、サービス施設が乱立する、ガソリンスタンドやコンビニエンスストアが無秩序に立ち並ぶ。私は、別にガソリンスタンドやコンビニが悪いと言っているんじゃないやありません。そういうものが無秩序に立ち並ぶおそれがあるということを行っているのであります、そういうものが乱立するおそれがある。それから、資材置き場、廃材置き場が林立するといった、こういう非常

に環境を破壊する要素がここであらわれてくる。そうなりますと、道路や公園といった住民のための都市基盤が整備されないままに無秩序な開発が進んで、結局は生活環境の悪化、営農環境の劣化、さらには防災上の問題、こういうものが起こってくるということは、これは過去の幾多の事例が教えるところでございます。そういうふうな無秩序な開発を阻止するためには、沿道のまちづくりということが非常に大切なことではありますが、まちづくり計画のための基本構想をぜひとも確立しておく必要があるということは当然であろうかと思えます。これがもっとも重要なテーマであるというふうに考えます。

そこで、この第二京阪の通過予定の沿道であります寝屋川市の東部でございますが、この寝屋川市の東部は市街化調整区域を中心とした地区でありますけれども、かねてから寝屋川市の新しいまちづくりの一環としてこの沿道を整備しようという、そういう動きが起こってきたわけであります。そこで、寝屋川市は、平成14年7月に「第二京阪道路沿道地区まちづくり基本構想検討協議会」、これを発足させたのであります。これが平成14年7月であります。この構成メンバーは、各種団体、自治会、農業委員会、その他各種団体の代表の方々、それから、地区内の地権者あるいは住民の方、寝屋川市の職員の方、学識経験者と、こういう構成になっておるのがこの協議会でございます。先ほども申しましたように、第二京阪道路が建設されるということを前提として、沿道のまちづくり計画を推進しようというのがその基本的な考え方で、そして発足したものでございます。

この協議会で検討しましたことを簡単にご紹介いたしますと、まずは調査・検討の内容といたしまして、第二京阪道路の計画実態に関する情報収集とか、あるいはどういう道路であるかという内容の検討を十分させていただいた。それから、第二京阪道路を前提とした、先ほど申しましたまちづくりの基本構想、これの案の策定に取りかかったわけであります。そして、そのとき、過去の事例を丹念に視察をいたしまして、よい事例、悪い事例を視察して、まちづくりのための知見を培ったと。そういたしまして、基本構想をPRするための啓発用パンフレットを作成する、そして、地権者や住民の方々へ説明し、ご意見をちょうだいする、最終的に基本構想を確立する、こういう作業をしております。

これは第二京阪の沿道地域の今の協議会が検討した地域であります。それぞれ例えば寝屋・太秦・打上地区といったふうに、こういう地区をA、B、C、D、Eの5地区に分けて基本構想の検討を行ったものであります。これはでき上がった基本構想の冊子の表紙を示しておりますが、これは今申しました寝屋・太秦・打上地区の基本構想、それから、これが別の高宮・小路・国守町地区の基本構想をまとめられたものであります。

先ほども申しましたように、第二京阪の実現を前提として、これを最大限活用したまちづくりを実現するにはどうしたらいいかという、そういうことをこの中で述べております。もちろん、こういう基本構想をつくるに当たりましては、沿道住民のご意見を十分反映するために、先ほどの協議会のメンバーを見ていただいてもおわかりのように、多くの自治会長や、あるいは農業・商業・工業の各関係の代表者の方々から協議会がなっている、そういう協議会を結成しておると。そして、沿道住民にはアンケート調査を実施しております、その結果を集約してこの内容に取り入れております。それから、過去の事例をもちろん見学したり、あるいは学識経験者を呼んできて、いろんな意見を取り入れたというふうなことででき上がったものであります。

これは、今申しました基本構想をさらにコンパクトにまとめて、地権者や住民の皆さん方にご説明をいたしますためのパンフレットであります。その内容は、先ほどの基本構想をコンパクトにしたものであるということであります。

そこで、この基本構想につきまして、以下概略をご説明いたしたいと思うのでありますが、時間の関係でここでは一例といたしまして、寝屋・太秦・打上地区、ここのまちづくり基本構想を簡単にご説明したいと思います。

まず、この地区のまちづくりのコンセプトというものをつくり上げました。これがメインテーマ「歴史と文化の薫り高く環境と共生したまちづくりの形成」ということで、さらにそれを具体化するためのサブテーマであります。具体的にはどうするかという、活力ある都市型産業の育成、安全で快適な居住環境の創造、歴史と文化、緑の環境保全、こういうことをうたい上げておるわけであります。さらに、このコンセプトを実行に移すためには、具体的な整備方針が必要、さらにその実現化への方向づけが必要であります。そのために、この地区の整備方針といたしまして、まず土地利用計画、この整備方針、これは残された貴重な緑地空間を保全するということを基調にしております。それから、道路の整備、交通計画、これはほぼ現状の地形とか既存道路に沿った構成とすとなっております。それから、公園緑地計画、これは何度も言いますように、地区内の貴重な緑を極力残す、こういう方向づけで整備する。その他いろいろ。そして、その結果を基本構想図というところでまとめておるわけであります。基本構想図につきましては、次のスライドでご説明いたします。

現在、この基本構想に基づいた計画的なまちづくりを実現するための具体的な検討が、この沿道の住民の皆さんと一体となって各地区で実施されております。それがすなわち実

現化への方向づけでございまして、事業手法の検討、これは都市計画上のいろんな手法がございまして、例えば土地区画整理事業といった面的整備と言われる手法、あるいは紳士協定その他を締結することによる段階的整備といったそういう手法がありますが、そういう事業手法の検討。さらに、地域の人々と行政とが協力してまちづくりの検討を行うための合意を形成する、それを促進するということが盛り込まれております。これが先ほど申しました基本構想図でございまして、ちょっとおわかりにくいかわかりませんが、住宅ゾーンとか農ゾーン、業務ゾーン、農住共存ゾーンというふうにゾーン分けがなされて、こういうふうなまちづくりをしようじゃないかということでき上がっておるわけでありまして。

このようにしてでき上がりました基本構想をそれじゃどういうふうを実現していくかということがもちろん一番重要な問題であります、そこでこのような基本構想実現化の動きが今あるわけでございますが、その一例を寝屋南地区、ここでひとつ概要をご紹介したいと思います。

これまでの寝屋・南地区の皆さん方の取り組み状態を時系列的に年代順にずっと追っていきますと、平成15年3月にまちづくり基本構想が策定されました。そして、同じ年8月に早速説明会を開催しております。それからまた、そういう皆さん方と現地視察ということで、過去の事例につきまして、よい事例、悪い事例、そういうものをつぶさに視察して回って勉強したということでもあります。そういうことを踏まえまして、16年4月にはまちづくり勉強会というのが発足いたしました。ここでは、行政、それから住民の方々が集まって、さらにそこへ学識経験者を呼んでまいりまして、いろいろ教えていただくということで、まちづくりの知見を高めるための勉強会を何回かやっております。それから、いよいよ16年6月には、この基本構想にかかわる事業の構想に関係します提案を一般の民間ディベロッパーなどから募集したわけでありまして、そして、その提案、応募案件を審査いたしました。そして、この審査に合格した企業を今後の協議の対象とすることになっております。16年12月には土地区画整理事業準備組合が発足し、さらにこの組合が総会をもって事実上具体的なスタートを切ったということでもあります。このような流れで、構想実現へ向けて、この組合による土地区画整理事業が目指されておるといふ段階であります。

また、時間の関係で紹介できませんが、小路・国守町地区という別の地区におきましては、17年の7月にまちづくり協議会が組織されたということだけを報告しておきたいと

思います。ここでは、先般、紳士協定によりまして、地権者間で土地利用転換を監視するという申し合わせがなされたということでもあります。

以上、沿道地区のまちづくりについて総括して申し述べますと、これらの取り組みが具体的に目指すところは、まず、良好な住宅地区となる環境に配慮された新市街地、緑の自然資源を活用した活力ある都市型産業育成の地区、それから、商業流通施設の誘導による広域商業流通上の拠点、こういうものを実現するということでありまして、そして、最終目的としては、にぎわいあふれる安全で快適なまちづくりを形成する、これを目的としておるわけであります。

以上申し述べましたところによりまして、結論を申し上げますと、第二京阪道路は、まず、京都・大阪間の幹線道路の強化と同時に、地域住民の生活道路の利用環境を改善するという効用を持っております。それから、過去にあまり例を見ない「緑立つ道」として、環境や景観へ多大の配慮がされているということが明らかであります。そして、沿道住民の生活や産業など多方面に数々のメリットをもたらすのではないかというふうに考えるものでございます。そして、現在、今までお話し申し上げましたように、第二京阪道路の整備を前提といたしまして、沿道のまちづくり計画が沿道住民の意見を最大限尊重しながら既に動き出しているのでございます。これが現状でございます。

以上申し述べたところによりまして、私は第二京阪道路の一日も早い完成を希望するものでございます。

どうもありがとうございました。

3. 中谷光夫

○中谷 先ほどご紹介いただきました中谷光夫と申します。

最初に、他の人と既に重なる内容があるかもしれませんが、ひとつお許しを願いたいと思います。先に私の自己紹介と、意見を申し述べる、質問を申し述べる立場を明らかにしておきたいというふうに思います。

私自身は、旧170号線の東側にある高宮南陽台というところに住まいをしております。春にはウグイス、ちょうど今からの季節はホタルが飛び交うような、ほんとうに自然環境が豊かなところに住まいを求めて、また住まいをしてきたところです。

ところが、この第二京阪道路の建設によって、そうした自然環境が既に大きく変えられてきている。そうした状況を踏まえて、私は起業者の姿勢を、まず建設ありきということではなくて、建設に当たっても住民の健康や環境をいかに守るかという、そうしたことをぜひ優先してほしいという立場で質問したいというふうに思っています。

先ほどの方の発言では、緑立つ道ということで、これまでにないすばらしいまちづくりが進むかのように言われましたけれども、私は緑立つ道というのは、緑が増えていくということではなくて、むしろどんどんと壊されていっている、緑が絶たれていっている、そういう緑立つ道ではないかなと。

この第二京阪道路ができることによって、市街化調整地域が市街化にどんどんと変えられていく。南地区、各整理事業についても、この第二京阪道路の計画が進むことによって誘発をされてきた、雑木林などが残る豊かな自然が新たに壊されようとしている、そういうふうな立場から、今求められているまちづくりは開発型ではなく、自然の再生や回復を目指す、そうしたまちづくりこそ今求められているのではないかという立場から、健康・環境を守る、その立場で意見と質問をいたします。

まず、これまでの起業者の姿勢ですけれども、私は高宮南陽台自治会の会長を過去、したことがありますけれども、そのときにいろんな要望を含めて、これは市のほうに要望書を出しました。市を通じて、ぜひ説明なり意見を聞いてほしいということを行いましたけれども、そこでの態度は、まず地権者優先。地権者の含まれている自治会での説明会、あるいは意見を聞く、そうしたことが済んでから最後に後回しにしてやると、こういう回答でございました。そういう意味では、最初に申し上げたように、まず建設ありき、地権者優先の姿勢ではなかったかというふうに思います。この点をぜひ改めてほしいというふう

に思います。

その上で、今私たちが求めているのは、環境アセスメントの再実施です。90年アセスは、既に大きく交通量予測や大気予測を含めて狂ってきています。そういう意味では、今回、説明をされている中で、2020年、平成32年の予測を優先されていますけれども、なぜそんな長い先の予測になるのか。私たちは、この数年後に供用が開始されますけれども、その時点で私たちの住環境がどう変わるのかということをもっと知りたい、明らかにしてほしいということを思っています。そういう意味で、まず、なぜ2020年、平成32年の予測になるのか、その点を明らかにしていただきたいというふうに思っています。

また、私たちは現地調査、現況調査を求めています。実際の公害被害を考えたときに、例えば騒音ですけれども、1時間平均値や1日平均値では、実際の被害は明らかになりません。私たちが夜、静かな中で寝ているときに、時折爆音をとどろかせてバイクなどが走ります。そうした暴走族などの騒音によって悩まされ、眠れない日が続くというふうになるわけです。大気汚染等についても、光化学スモッグが出る、その中でほんとうに苦しみます。しかし、それが1日平均値や年間平均値でクリアされている、こういうふうなことについては納得できません。

環境基準が設けられていて、環境保全目標が達成していればそうした問題が起こらないかのように言いますが、水俣病の問題や、あるいは最近のいろんな公害の問題を見ても、環境基準値がクリアされているから被害が出ていないということではなくて、むしろ健康被害の実態に即して、環境基準そのものもきちっと見直していくということこそ求められているのではないかというふうに思います。

そういう意味でも、今の健康状況や環境状況が事前の段階でどうなのかということをはっきりつかんでいただいて、そして事後、建設が完成をし、供用を開始された時点で、どんな変化が生まれたのかということもきちっとつかんでいただきたい。住民の生活実態、生活実感に即して把握をしていただくようお願いを申し上げたいというふうに思っています。

私自身は、元中学校の教員でした。1970年に第一中学校というところに勤務をいたしました。34年前、勤務して3年目ですけれども、10月9日、ちょうど体育祭が行われていました。真っ青な一面の青空、雲一つない青空のもとで行われました。ところが、午後に入って、真っ青な空にもかかわらず、この体育祭は中止になりました。光化学スモッグ警報が出たからです。ちょうど種目がリレー種目目前、体育祭が最も盛り上がる時期

でした。そういう苦い体験を踏まえて、私は改めて、そうした光化学スモッグが起こることのないように、そうしたことによって子供たちの教育が壊されることのないように、あるいは健康が壊されることのないように願うものです。

そういう意味では、光化学オキシダントと太陽の自然光とによって起こされる光化学スモッグ、この太陽の自然光を取り除くことはできません、これは我々が生きていく上で必要ですから。そうなれば、光化学オキシダントの原因物質をどう明らかにして除くのか。あるいは非メタン炭化水素、これも光化学オキシダントと関係して光化学スモッグの原因になるというふうに言われています。この状況がどうなのか、これをどう問題が起こらないように克服していくのか。あるいは、NO₂の問題にしても同じことが言えると思います。

90年アセスのときにも、私は説明会で意見を申し上げました。当時、1時間平均値0.04ppmから0.06ppmが保全目標とされましたけれども、0.04ppmを超えれば病気発症があるという事例が幾つも明らかにされていました。となれば、先ほど申し上げたように、環境基準の設定そのものが見直されるべきではないかというふうに意見を申し上げたことを今でも鮮明に覚えています。改めて、私は健康被害が出ることのないように環境基準の設定、そしてそれを踏まえた道路建設を求めるものです。

次に、小中学生の中で今増えているぜんそくの問題です。90年アセスでも環境がよくなるというふうに言われました。しかし、全くその予測は当たりませんでした。そして、この間、むしろ10年間を見ても、寝屋川でも小学生・中学生のぜんそくは2倍以上に増える、そういう状況にあります。この現状認識、この原因がどこにあるのか、このことの課題を明らかにし、対策を練ることについても求められているのではないかというふうに思います。

今、私はここに「寝屋川市の環境」という平成17年度版の冊子を持ってきましたけれども、この中で、浮遊粒子状物質、SPMについての記述があります。浮遊粒子状物質、SPMとは、大気中に浮遊する粒径10マイクロメートル以下の粒子状物質をいいます云々と書かれていますけれども、今、改めて問題になっているのは、もっと小さな2.5SPMとか、あるいはそれ以下の超微粒子の浮遊粒子状物質の問題が今問われています。

この寝屋川市の冊子の中でも、浮遊粒子状物質は、その生成過程から見た場合、粒子として大気中に放出される一次生成粒子と、ガス状物質が大気中で化学的に変化して生成される二次生成粒子に分類されます。また、発生源としては、人為的発生源、工場、事業場、

自動車等と自然発生源、土壌粒子、海塩粒子等に分類され、粒子の性状、粒径、成分等が異なることから、最近では単に量だけでなく、成分についても注目されています。寝屋川市の環境白書の報告でも、こういうふうに書かれているところです。

この中では、当然、非メタン炭化水素や光化学オキシダントについても記述が行われているところです。また、有害大気汚染物質についても、新たな問題として提起をされているところです。

次に話を進めますけれども、この第二京阪道路建設予定地では、文化財の発掘がこの間、次々に行われました。大変貴重な遺跡や遺物が続々と出てきています。国宝という指定はありませんけれども、全国でもまれな烏帽子が発見をされたり、あるいは馬を描いた最古の絵馬が発見をされたり、貴重な墓などが発見をされてきています。

本来、こうした文化財は現地保存が最も望ましいとされていますけれども、道路建設が進められる中、せめてふたかけされるトンネルになる部分の地上地域に、歴史公園などの設置や文化財の保存・展示が求められているところです。これについても、お答えをいただければというふうに考えています。

次に、今、建設されている工事について、この間、旧道路公団でも道路橋梁工事の談合が大変大きな問題になりましたけれども、第二京阪道路建設についても10億円以上、1億円から10億円未満の工事発注で、98.3%、96.2%という高い落札率となっています。談合工事とされたものよりも高く、今後の解明が求められているところです。

1億円未満では部分的に100%などの落札もあり、問題を感じますけれども、しかし、平均して88.0%となっています。総額1兆円を超えるように言われる巨大な事業です。大ざっぱに言って、1割むだ遣いがなくなれば、1,000億円のお金が浮くことになります。

ちなみに、「緑立つ道」という広報紙が発行されていますけれども、1回当たりの経費は幾らかかっているのでしょうか。これまで五十数号、既に発行されてきていますけれども、全体でどのくらいの経費が使われてきたのか。大変立派な紙を使って全国紙に、かなりの地域に折り込まれてきた広報紙です。ぜひその全体像を明らかにしていただきたいと思います。

私は、この間の説明のときにも、コマーシャリズムがあってリアリズムがない。工事説明の資料は印刷したものをたくさんいただきました。しかし、環境対策等を説明する資料は、活字になったものは一切いただくことができませんでした。工事説明会では、パソコ

ン映像を使って次々とすばらしい説明だけがされてきましたけれども、私は先ほど、最初に申し上げたように、まず建設ありきの宣伝、広告ではなく、今の住民の生活実態に、生活現実にもっと心を寄せた、そうした説明会や意見聴取の場こそ、改めて建設がどんどん進められている今でも求められているというふうに考えています。

最初に申し上げた環境アセスメントの再実施の問題にしても、あるいは公害のない道路建設をと願う環境対策、健康対策にしても、十分お金があるのではないのでしょうか。むだ遣いをなくせば、また市街化調整区域から市街化への促進を進めるような開発優先のあり方を改めて見直せば、アクセス道路の十分な環境対策も含めて、お金はある、行えると確信をしています。そうした点では、お金がないのではなく、国と西日本高速道路株式会社の事業者の姿勢にこそ問題があるのではないかと考えているところです。

以上、質問を含めて、私の最初の公述を終わります。

○議長 公述人にご確認いたしますが、最初の質問、ご通告をいただいていたのより若干詳細にわたりますので、用意があるかどうかわかりませんが、なぜ環境影響評価が平成22年の予想になるのかということによろしいですか。

○中谷 平成32年。

○議長 32年の予想になるのかということによろしゅうございますね。

それから、若干要望事項との区別がしにくいんですが、その次の質問は、ふたかけトンネル部の地上部分を歴史公園にしてほしいという、文化財保存を望む声にどうこたえるかということによろしゅうございますか。

○中谷 その前に、光化学オキシダント等の原因物質の除去に対する対策。

○議長 対策について明らかにしてくれということですね。

○中谷 はい、もしあれば。

○議長 それから、化学物質のお話はよろしいですか。

○中谷 それから、その前に、現地調査、現況調査についてのお考えも。

○議長 現況調査についての考えも改めて明らかにしてほしいということですね。最後に、「緑立つ道」の経費がどれぐらいかですね。

○中谷 それから、歴史公園についてのね。

○議長 歴史公園は申し上げました。

以上のようにございますが、起業者、よろしく申し上げます。

○起業者 まず、なぜ平成32年を予測しているのかということについて、お答えさせ

ていただきます。

第二京阪道路が供用してから、交通が安定すると考えられ、なおかつ交通量推計上、将来発生交通の集中量が最大と考えられる平成32年を予測しております。そこで安全ならば大丈夫でしょうというふうに推計しております。

光化学オキシダントの原因物質の除去についてということによろしいですか。

光化学オキシダントによる大気汚染というものは、その原因物質であります窒素酸化物や揮発性有機化合物、VOCというものの排出削減により、その改善が期待できます。このVOCにつきましましては、工場から排出されるVOCというものについては、平成16年5月に大気汚染防止法が改正されまして、排出濃度規制と起業者の自主的な取り組みとを適切に組み合わせて、効果的な排出抑制を実施することとなりました。

また、自動車から排出されるVOCにつきましても、大気汚染防止法に基づきまして自動車の排出ガス規制が実施されておりますので、これが逐次、規制が強化されておりますということで、対策が進むものというふうに考えております。

埋蔵文化財の保存につきましましては、文化財保護法などを遵守いたしまして、事前に関係教育委員会と十分に協議を行っております。そして、埋蔵文化財の発掘調査を実施しているところがございます。起業者といたしましては、直接保護するような公園等を整備することはできませんが、道路空間の有効な利用方法等につきましまして、地方公共団体等からの要望に応じまして、協議等に協力していきたいと考えております。

続きまして、「緑立つ道」新聞……。

○議長 環境アセスについて、もう一度やるつもりはあるか。

○中谷 現地調査、現況調査を含めて。

○起業者 現地調査、現況調査の再実施ということで。

第二京阪道路の大阪府域におきまして、平成2年、3年に取りまとめられました環境影響評価として、大阪府が「環境影響評価の実施について」というものと「大阪府環境影響評価要綱」に基づいて適正に実施しております。これらは科学的治験に基づきましたものであり、信頼できるものと考えております。

しかしながら、実施当時より年月が経過していることもございますので、平成15年度より、最新の治験に基づきまして将来交通量を推計し直しまして、これをもとに大気汚染、騒音、振動などの環境要素について、再度、環境影響の把握を行っております。起業者といたしましては、環境施設帯の設置や遮音壁などの対策により、環境保全目標を達成でき

ることが可能との見通しを得ていますので、これらの万全な対策により十分な生活環境を保全できるものと考えております。

これらを行う上で必要となります現況状況の把握ということですが、一般環境大気測定局のデータなど、信頼できるデータを用いて行っております。各市域単位で見ますと、環境影響評価を行った時点と比較いたしまして、地形や土地利用状況は大きく変化しているわけではありませんので、また、周辺の大気常監局のデータを見ましても、大気の状態はほぼ安定していると言えるために、これらの大気常監局のデータを用いて環境予測を行うことは適切であるというふうに考えております。

続きまして、「緑立つ道」新聞にどれだけの費用をというご質問でよろしいですか。

「緑立つ道」新聞につきましては、第二京阪道路沿線住民の方々に第二京阪道路の事業の必要性、有効性をご理解いただきますために、枚方市、交野市、寝屋川市、四條畷市、門真市、守口市、大東市、大阪市鶴見区の約45万世帯に対し、新聞折り込みなどで広報しており、大変好評を得ております。

ご質問の費用につきましては、「緑立つ道」新聞は、平成5年の創刊から平成17年度までの12年間で54号を発刊しております。トータル費用といたしましては約5億円かかっておりますが、起業者といたしましては、沿道の方々の第二京阪道路の理解を深めるために大きな役割を果たしているということと、読者の皆様から大変好評ということと、この新聞のアンケートハガキなどで皆様からの意見を把握できることなどから、非常に効果があったものと考えております。

○議長 全体で54号、5億円ということは、1回当たり1,000万ぐらいですか。

○起業者 単純に割りますと、そういう計算になります。

○議長 公述人、お願いします。

○中谷 まず、2020年、平成32年の予測ですけれども、住民側が求めている供用開始時の予測というのは出せないんですか。先ほど申し上げたように、私は建設ありき、その建設の立場から安定した状態で住民が納得させられるということではなくて、住民自身が健康や環境を考えたときに、まず供用がされたときにどうなるのかということをはっきりと明かにしてほしいというふうに言っているわけで、遠い先よりも近い将来のほうが、より正確な予測ができるのではないかというふうに思うんですけども。

これがなぜできないのかということが1つと、もう1つは、先ほど光化学オキシダントの除去対策で、工場等の発生の抑制と合わせてというふうに言われましたけれども、現状

は、例えば寝屋川市にクリーンセンターというのがありますけれども、その近くに民間の廃プラ施設も今できて、この4月からは24時間、全日稼働しています。そんな中で、悪臭をはじめとして、大変な健康被害が実際出ているんです。

そういう中では、机上の数字だけを見た認識ではなくて、実際にそこに住んでいる住民がどんな生活状況にあるのか。新たに第二京阪道路が建設されることによって、そうした環境がより悪くなる、これははっきりと住民は痛感しているところなんです。それがよくなるというふうにもしおっしゃるならば、やはり具体的に住民が納得するような説明が必要なのではないかというふうに思います。改めて現況調査が必要な理由として、そのことを申し上げておきたいというふうに思います。

それから、もう1点ですけれども、先ほど一般環境大気測定局の数値が、その周辺を含めて大変安定した状況になるというふうにおっしゃいましたけれども、しかし、これは我々が調べた中では、少し地域が変われば数値も大きく変わるというのが現実、明らかになっています。そういう意味でも、私たちが求めている地域で、特に変化が大きくなる地域で、住民が住んでいる地域で、繰り返しますけれども、現地調査、現況調査を事後との比較でどうしても必要だということで、重ねて要望をしておきたいというふうに思います。

○議長 供用直後の予測ができないのかということがご質問でございますね。事前の通告にはありませんでしたが、起業者、回答できますか。

○起業者 先ほどお答えさせていただきましたとおり、供用後の発生する交通量が最大となる場所を評価することが適切というふうに考えておりまして、平成32年の予測ということとさせていただきます。

○中谷 これは最後、私のほうから意見として申し上げておきますけれども、住民自身が健康、環境を優先で、ぜひ明らかにしてほしいというふうに要望しておるわけで、なぜそのことに答えられないかという説明には私はならないというふうに改めて感じています。

そういう意味では、事業者にとって説明に都合のいいやり方ではなくて、住民は何も建設そのものに反対しているわけではありませんから、公害のない道路建設をということで願っているわけですから、ぜひ誠実に住民の願いにこたえていただくように、引き続き検討をお願いしたいというふうに思います。

以上で私の公述を終わります。ありがとうございました。

4. 新井幸雄

○新井 おはようございます。枚方市に住んでいます新井と申します。このたびは公述の機会を賜りまして、ありがとうございます。

私は地元の経済団体で仕事をさせていただいている関係から、第二京阪道路に関しては特別の関心を寄せてまいりました。市民生活の向上と地域経済の振興という視点から、第二京阪国道の早期開通に期待をして賛成の立場から意見を述べさせていただきます。

現在、枚方市の人口は40万を少し超えておりまして、北河内地域では最大の人口を擁する都市でございます。市政を敷いたのは昭和22年ということですので、この60年間で人口が10倍になって、市政施行当時は4万2,000人という数字でございました。非常に短期間に急成長した都市に共通する都市問題をたくさん抱えておりまして、都市規模に比べて貧弱な都市基盤が市民生活のいたるところで深刻な問題を引き起こしております。中でも、道路交通問題というのは、この地域が抱えております最大の課題であろうというふうに考えています。この地域の広域幹線道路である国道1号線枚方バイパス、これが開通したのが昭和41年でございます、今からちょうど40年前でございます。それ以来、京都と大阪を結ぶ新しい幹線道路は1つもできておりません。この40年間の周辺地域の都市の成長を見た場合、この地域になぜ新しい道路ができてこなかったのか不思議な気持ちもしております。

現在、国道1号線はまさに交通地獄と言える状態にあります。沿線の住民や企業はさながら交通難民のようです。ひどいときには救急車も走れない、そういう状態が少なくありません。40年前、国道1号線の開通によって枚方市を中心とした地域は交通上の立地優位という立場を獲得しました。魅力ある都市として多数の住宅が建てられ、工場が移転してきて、商業も集積をしました。その結果、それまでの農村経済が中心であった枚方市、特に近代都市として大きく成長してきたわけでありまして。

翻って、現在はどのようになっているのでしょうか。国道1号線の慢性的な渋滞により、全く正反対の交通不利という立場に置かれています。住民は交通渋滞と騒音、大気汚染に日常的にさらされています。事業活動にも大きな障害となり、地域から出ていく事業所が後を絶たない、そういう状況になってきております。

こうした現状を抜本的に解消してくれるという期待が第二京阪道路に寄せられてきました。しかし、当初の平成19年度開通ということが2年間先送りされています。多数の市

民と事業者から、第二京阪道路に関して一日も早く開通してほしいという声が届いております。国道1号線、特に枚方バイパスは関西でも有数の渋滞地域ということが調査で出ております。以下、若干枚方に絞って地域交通の現状について話をしてみたいと思います。

枚方市は、ご承知のとおり大阪と京都のちょうど中間に位置しています。大阪ー京都を結ぶ南北の幹線道路は国道1号線を含めて4車線あります。また、東西の幹線道路というのも、これは大阪府の府道が中心ですけれども、8路線あります。一見、路線の数だけを見ていると、非常に充実しているというふうに見えますけれども、幹線道路の中で片側2車線、両方で4車線道路というのは実は国道1号線しかない。そのほかの道路はすべて1車線道路と、非常に交通の容量の少ない道路が中心でございまして、現在も歩道すらない、そういう道路が市内のいたるところにあります。国道1号線周辺の地域でも一番ひどい状況に置かれているわけですけれども、枚方市の中心部分を南北に縦断しています。そのため、市内の地域内のいわゆる内々交通といいますか、この大半が国道1号線と交差しております。

地名を出して恐縮なんですけど、北は中小企業団地のある招提というところがありますが、ここから南の天之川、いわゆる枚方市のまさに中心部を貫通している国道1号線なんですけど、距離が約5キロ程度です。この間に信号機のある交差点が13カ所もあります。通勤の途上、よくラジオの交通情報を聞いているわけですが、招提、出屋敷、池之宮、天之川、それから中振、こういった地名というのはおそらく耳に残っている方がたくさんいらっしゃると思います。いずれも枚方市内にある交通渋滞の激しい交差点の名前です。

私の職場は枚方市の中心街にありますけど、ここまで車で通勤しています。通勤ルートは国道1号線の招提からまさに天之川まで、5キロを国道1号線を使用するわけですが、これが最短距離になっています。車が少ない特に夜間の時間帯ですと約10分もあれば通過できる距離ですが、通勤時間帯は徐々に渋滞がひどくなってまいりまして、渋滞する交差点を何カ所も通り抜けられないといけません。したがって、通常の状態でも約30分はかかります。雨の日や、特にいわゆる大阪独特の商習慣の五・十日^{ごとび}というのがありますね。こういうふうになると、わずか5キロの間で1時間近くかかるということになります。当然、日によって所要時間が大きく異なりますから、通勤のルートとしては使えないわけで、地元に住んでいる者の土地カンというものを利用して、国道1号線の渋滞を横目で見ながらせっせと工業団地なんかの迂回路を使っては通勤しているという状況でございまして。

そういうわけで、毎日の通勤でその周辺の道路を使っているわけですが、帰りは国道1

号線、京都方面は非常にすいております。ただ、大阪方面はここ数年、ますます込み合ってきているという状況にありまして、先ほどの区間はほとんど車が動いていない、とろとろという状況が続いています。時々救急車が走ってきますけれども、2車線ともに渋滞しています。また、結構大型車両が多いので、救急車がすり抜ける空間が確保できないということで四苦八苦している場面によく遭遇します。いわゆる救急車に同乗している家族の方々の心情を考えると、そういう状況を一時も早く解消してほしいということを感じております。

枚方市の地域内の交通というのは、基本的に東西交通なんです。枚方市は東西12キロメートル、南北が約9キロメートルあります。地形は中央が非常に東西に広くて、北へ行くほど細くなっている。北海道の地図によく似た形をしているんですが、鉄道は枚方市の西の端、淀川沿いに京阪電車が走ってしまして、もう1本の鉄道は山側といいますか、生駒山ろく、東の端をJR学研都市線が走っているという配置がまず1つあります。中心市街地は枚方市駅周辺なんですけど、ここから京阪電鉄の交野線が出ています。交野線は枚方市内の中心部を東西に走っているという状況にあるわけですが、各駅へのアクセス道路がほとんど未整備なんです。そのためにバスが離発着できないという状況にありまして、駅制限が非常に狭いという状況にあります。そういう意味で、大量輸送機関としての鉄道の可能性が十分生かされていないという状況にあります。

そのことから、特に枚方市の通常の通学や通勤の足というのはバスを使っているケースが多いわけです。基本的には、先ほど申しましたように枚方市内の内々の移動方向は東西でございまして、その東西のど真ん中に国道1号線がある。たくさんバス路線がありますけれども、ほとんどは平面交差ということになってしまして、国道1号線の渋滞がそのまま地域の内々の路線バスに非常に大きな悪影響を与えているという状況が日常でございまして。特に、東部のJR長尾駅あるいは津田駅、こういったところと枚方市を結ぶバス路線が最も利用客が多いという路線なんですけど、東西約7キロの運行距離に1時間近くかかる日が少なくない。いわゆる通勤や通学の足というのは定時性というのが生命でございまして、そういう意味では信頼性に欠けた状態が続いているということになります。

こういうこともありまして、枚方市では自転車やバイクで鉄道駅へ出る人が非常に多くなっています。どの駅周辺にも膨大な数の駐輪場が設置されていますけれども、放置自転車の対策というのが今、非常に大きな問題になっておりまして、そういうふうなこともあって、バスの利用客がどんどん減ってきています。路線によってはピーク時の7割という

ような路線も出始めていまして、これがバス会社の経営を圧迫しているという状況も出ています。いわゆる地域の交通の主軸である東西交通を正常化する必要があるわけですが、このためにも国道1号線の渋滞の解消が大きな鍵を持っているというふうに考えています。

渋滞の背景としては先ほど少し触れましたように、都市の規模が非常に成長していながら、その間の幹線道路が全くできていないという状況がありまして、国道1号線の開通が昭和41年、このときと比べると枚方市の人口というのは約3倍近くなっています。枚方市は昭和30年代に入って市内の工業化を進めるために、たくさんの工場を誘致しました。工場がいろんな工業団地に移転をしてきて、安定的な操業期に入ったのが昭和44年ごろということになっているわけですが、このころと現在を比較しましても、事業者数と従業者数というのは約2倍少しを超えています。年間の生産額といいますか、出荷額については3.2倍になっています。一方、商業の店舗数も1.4倍、年間販売額というのは実に1.4倍にもなっている。これだけの大きな経済規模として成長してきているということになります。

モータリゼーションの時期とこの時期が重なってくるわけですが、市内の自動車総登録台数というのは1.1倍に伸びていまして、軽自動車を含めると、現在の乗用車の総台数は15万台に近いという状況にあります。世帯当たりの乗用車の普及率というのは、今現在90%を少し超えていまして、いわゆる公共輸送機関が発達している都市としては非常に高いシェアということになっています。最近の交通センサスによりますと、国道1号線、それから淀川沿いに京都守口線というのがありますが、いずれも道路の容量をはるかに超えた交通量になっています。地域の幹線道路の多くはそういう状況にありまして、こういう状況というのは既存道路の拡幅とか交差点の改良、あるいは信号時間のコントロールといった小手先の対策だけではどうしようもないところに既に来てしまっている。一日も早く第二京阪道路の開通を必要としているという状況にあります。

枚方市の産業について若干話をさせていただきたいんですが、枚方市、戦前はほとんど農業経済圏でございまして、工業としては小規模な食品工業と、古くから紡績工場がありました。これが地域産業のメインでございました。あとは、中宮というところに陸軍の砲弾をつくっている工場がありまして、これに関連した下請企業、金属加工業が中心なんですが、それが若干町工場として散在しているというような状況でございました。枚方市は人口の急増とともに地域の雇用を拡大するということもありまして、30年代、工場等誘

致条例という条例を制定して企業誘致に積極的に取り組んできたわけです。同時に、市内各所に工業団地をたくさん造成しました。現在、市内には6カ所の工業団地がありますが、そういう整備された工業団地によそから工場誘致をしてきたという、そういう工業化の特性があります。

大阪府下でも有数の内陸型の工業都市として現在まで成長してきました。ただし、市内の企業の中心が他の地域から移転してきた企業を中心だということもあります。この移転企業の多くは、工場だけを枚方に移してきたというケースが多いわけです。いわゆる本社機能とか企画部門とか製品開発とか営業部門、こういった間接部門というのはほとんどそれまでの地域に残ってきています。したがって、工場を稼働させるための原材料とか資材なんかについてはほとんど大阪市とか東大阪地域、こういったところから枚方市内に運び込んでいると。できた製品もその逆のルートで外部に運び出しているということで、枚方の製造業というのは、特に今、いわゆる東大阪とか大阪市とか、そういう地域との貨物輸送という機会が非常に多いわけです。こういう取引先地域について調査したデータがあるわけですが、全体の約6割ぐらいというのが、先ほど申しましたような地域と日常的に貨物輸送をしている。そういう意味では、道路の輸送、交通問題の直撃を受けている都市の1つであるというふうに言えます。

一方、枚方の商業は、地域に安定した消費需要を形成し始めるのが大体昭和40年代から50年代にかけてなんです。このころから徐々に集積を始めています。枚方の商業というのは大型店とか百貨店の比率が非常に高いということです。これも、ほとんど外部から市内に進出した企業によって形成されています。商業施設の多くは鉄道駅を中心とした地域、特に北からいいますと京阪電鉄の樟葉駅、それから枚方市駅、あとは一部、寝屋川市駅と重なりますが、香里園といった大きな鉄道のターミナル周辺に百貨店あるいは大規模店舗が進出をする。その周辺に地場の小規模資本の商業が張りついていくという、そういう商業集積の特徴を持っているわけですが、どの集積も駅から非常に近距離にありながら、結構台数の多い駐車場を同時に持っている。例えば、樟葉ですと約1,500台の駐車場をすぐ駅前のスペースに確保しています。ほかのところも似たような状況になっています。

結局、鉄道駅の利用客だけでなく、マイカーの利用客も顧客のターゲットにしているということなんです。休日は家族ぐるみのマイカー利用の購買客というのが非常に多いわけですが、実は、肝心の稼ぎどきの週末に中心市街地に向かう道路が、先ほど申しました

ように国道1号線バイパスの渋滞の影響も受けて非常に込み合います。そういう意味では、稼ぎどきの週末の肝心なときにマイカーの寄りつきが悪いという非常に大きな欠陥を持っていて、中心市街地の活性化、なかんずく商業の振興のためにも、こういう交通事情の解消が求められているということでございます。

そのほか、最近の企業の動向として、ジャスト・イン・タイムというふうな生産方式というのが頻繁に用いられているわけですが、いわゆる在庫コストを削減したり、あるいは在庫のロスの損失を軽減するということで、必要な物を必要なときにつくろう、あるいは必要なときにつくって、それを届けようということ、基本的には在庫を持たずにやっつけようというやり方なんです。当然、物資の配送頻度が増えますし、物資の配送ロットが小さくなります。いずれも物流コストという点で考えると、非常に大きな低下をするわけですね。枚方の現在の規模で考えまして、企業は年間に大体どれだけのコストを物流に使っているかといいますと、売上高の約5%、これが全国の平均です。枚方の経済規模から考えますと、年間約500億ないし700億ぐらいの物流コストをかけているということですが、その大半を人件費が占めているということなんですけれども、実際には、おそらくこれの1.5倍ぐらいの費用がかかっているんじゃないかというふうに推定されます。原因はいわゆる交通渋滞です。

先ほど申しましたように、地域の事業所等の主要なルートというのは国道1号線を使って大阪市内あるいは門真から東大阪地域へ行っているわけですが、そこへ行くまでの渋滞が大変なんです。枚方市域を抜けるだけで30分ぐらいは軽くかかります。それから、先ほど波田先生がおっしゃっていましたが、枚方バイパスに続く国道1号線の寝屋川バイパス、ここらでもずっと渋滞していますし、阪神高速へ入ったら入ったで、またここも渋滞しているということで、非常にコストロスが生じていると。そういうことが、ひいては地域産業の衰退にも拍車をかけているという状況があります。消失してしまった立地誘致というのも一刻も早く取り返す必要があります。

それと、もう1つは、東部に関西学術研究都市の一翼を担っている津田サイエンスヒルズというところがあります。これは地域産業の高度化を図るということの期待を非常に大きくしているわけですが、ちょうど第2名神の通過するところに近接をされていて、枚方の東部のインターチェンジから距離で500メートルないぐらいのところであって、これは第二京阪道路の開通を前提としてつくられた工業団地です。最近ようやく立地が進んで、条件が緩和されたということもあるんですが、ほぼ現在、企業移転が完了しました。

これから事業が本格化していくという段階にきています。そういう意味では、地域産業の高度化のキーを握っているこれらの企業の操業を早く安定させる必要があるということをございます。こういう点でも、第二京阪国道が早く開通してほしいということを地域としては考えています。

最後に、第二京阪道路の完成に期待することなんですけれども、やはり何といたっても地域の幹線道路の国道1号線、これの渋滞の緩和に大きく貢献してくれるだろうということを期待しています。と申しますのも、データを少し調べてみたんですが、通過交通というのは平日で約6割あります。土日の休日になりますと、約8割、これが枚方市内の国道1号を走っている車両の通過交通なんです。逆に言いますと、平日で4割、休日で2割、これがいわゆる地域交通であるわけです。通過交通の半分でも第二京阪が吸収してくれると、大きくいってバイパスの渋滞というのは大幅に解消するということになるのではないかと思います。

実は、平成15年の第二京阪が一部開通、京都府域を中心にしていますけれども、このときの調査データがあります。走行速度が従来の3倍、時速43キロになっているということをございます。全国の人口集中地域の平均徐行速度というのは約35キロですから、これを大きく上回ったスピードが国道1号線で回復したということもありますし、周辺的生活環境に入り込んでいた迂回車両もほとんどゼロになっている。あるいは、先ほどから問題になっています環境問題、代表的な指標でCO2がありますが、これも40%ほど地域から軽減されたということが出ています。これだけの大きな地域の交通にいい影響を及ぼす第二京阪道路、この一日も早い開通を願っているところであります。

以上のように、第二京阪道路というのは北側地域の市民生活あるいは事業活動、環境改善などに大きなメリットがあります。第二京阪道路の開通というのは現在の生活者が便益を受けるだけでなく、その効果というのは子供の代、あるいは孫の代まで、まさに子々孫々に受け継がれていくものでございます。そういう意味で、第二京阪道路の一日でも早い完成を願っています。

以上で私の発表を終わります。ご清聴ありがとうございました。

5. 木下正子、木下弘恵

○木下正子 おはようございます。前の方のように私のほうはこういう場に慣れておりませんので、きっと聞き苦しい点もあると思いますが、その点はご了承ください。

私どもは、起業地のすぐ横に家がある木下と申します。今、現状で起きております状況を皆さんに公述して聞いていただきたくて公述させていただきます。工事が始まる前にこのような公述の機会があればよかったと思うんですけども、お話しさせていただきたいと思います。

まず、既に始まっております工事に関することについて意見を述べさせていただきます。住民の意見を聞くことなく、工事の時間や休日について一方的に西日本高速道路株式会社が決定しています。なお西日本道路株式会社というのは長いので、これからJHと呼ばさせていただきますが、ご了承ください。朝8時から夕方6時までの1日10時間は工事を行っていることとなりますので、睡眠時間を引きますと、人の活動時間は大体15時間から16時間ですので、この時間から工事の施工時間を差し引きますと、大体5時間ぐらいしか静かな時間がございません。その上に、月2回の土曜日にも工事をしておりますので、大体月の24日間は毎日10時間もの間工事に悩まされることになっております。

このことについて、JHの吉田さんのほうにも何度か、この工事の時間帯や休日についての変更の要望をしましたが、主としての意見として、工事の完成が遅れるというような理由で話は取り合ってもらえませんでした。ただ起業地は、私たち住民にとりましては生活の場です。仕事の疲れをいやすために自宅で休日を過ごします。しかし、朝8時から発せられる騒音や振動などで、平日はおろか土曜日の休日でもゆっくりと仕事の疲れをいやすこともできませんし、神経もいら立ちます。家にいますと、逆にストレスがたまるぐらいです。

また、毎日工事から発生する騒音はうるさくて、とても窓やサッシは開けられませんし、部屋は一日中暗く、換気も滞るため、健康に悪影響が出ますので、少しでも快適な状態にするためにやむを得ず冷暖房や空気清浄機などの家電を使用する時間や回数が増えてきますので、どうしても光熱費もかさんできます。

また、振動も激しく、一日中家におりますと、揺れがひどいので、船酔い状態になるんです。これは工事が終わった後の時間帯でもやはり揺れを感じております。また、砂塵も舞いますので、洗濯物にそういう砂とかがつきますと、皮膚疾患も出てきております

し、実際に工事が始まってから確実に生活環境が悪化してきておりましたので、ぜんそくもひどくなってきております。

また、病人や受験生を抱えている方もたくさん近所にいらっしゃいまして、私の場合も家に、今、病人を抱えております。本来なら、ドクターからも言われているんですけども、安静療養が必要ということですけども、毎日工事により騒音や振動などから発生する影響で安静にすることができず、病人も病状が思わしくありません。私自身体調を崩したときに仕事を休んだときですけども、やはり工事から発せられる騒音とか振動で、とても十分な療養がすることができませんでした。工事や振動などで病気になっても十分自宅療養ができないということ自体がやはりおかしいと思うんです。

また今後、吉田さんにお話を聞いたんですけども、夜間工事をする可能性もあるということで、夜間工事をすれば、夜眠ることもできませんし、仕事や生活に支障を来します。昼間は仕事に行って、夜は工事、これではいつ住民たちは神経と体を休めることができるのか。できるというならば、その方法を教えてほしいです。

また、これまでの穏やかで静かな自然環境豊かな生活は一変してしまい、生活環境が日々大きく悪化していくことは、心身ともに不安は感じております。今後どのように生活や環境が変化するのか、日々ストレスを感じています。毎日工事による生活環境が変わっていく不安があり、家に帰るのも正直苦痛なときもあります。この工事が始まってからこの地を離れた方もいらっしゃいます。住んでいた土地を移し、生活が大きく変化するということは、どれほど経済的、精神的な負担を強いられるか、起業者自身わかるでしょうか。

起業者が決定したことが、どれほど多くの住民の生活や健康、経済負担を強いられて、影響を及ぼしているのかをもっと知るべきであり、重みを感じるべきです。起業者は、道路完成という終着点しか見ておらず、その間の過程において住民がどれほど我慢を強いられているかをもっと知るべきだと私は思います。

第二京阪道路の工事は完成後、1日約4万4,000台以上の車が走行するという事です。より一層生活環境は悪化し、騒音、振動、大気汚染に悩まされることとなります。せめて工事期間だけでも土曜日や日曜日、朝8時から工事はせずに9時から。また、9時から工事を始められて5時までには終わっていただく静かな生活を提供していただきたいんです。住民の立場に立って物事を考えていただき、生活改善を求めます。

よく起業者は、一方的に事業計画に関することに対して、住民に対して理解、ご協力くださいと言うならば、逆に事業者のほう住民に対して理解や協力をしてほしい、意見を

述べていることに対して協力をしてほしいんです。一方的に住民に求めるのではなくて。

また、工事との因果関係が確実に立証されないからといって、責任逃れをして対応してくれないことが時々あります。不健康な状態になる前に、これから要望いたします件につきまして、起業者の回答を求めます。

まず、土曜日は工事をしないでほしいです。工事の時間帯は午前9時から午後5時まで。土曜日は工事をしないことを切に望みますけれども、どうしても現状のとおりということでしたらば、せめて、前もお話ししているんですけれども、土曜日が祭日の場合でしたら、この祭日を休みとカウントせずに、違う日の2回を土曜日の休みとしてほしいんです。それか、土曜日に工事は月1回のみとしていただきたいです。あと、夜間工事は絶対に今後とも行わないでほしいです。

あと、起業者や大阪府、門真市など、門真市は近隣住民に対して定期的に京阪道路に関する、工事も含めてですけれども、説明会を開いていただき、定期的に住民の意見を聞き取りを行い、迅速に問題解決、改善を行ってほしいと思います。

また、定期的に健康診断を無料で行い、心身のケアを行うことを要望いたします。

また、起業者は、第二京阪道路の工事にかかわっている各省庁の方や議員の方、行政の担当の方も、どういう状況か、実際に現場に足を運んで、どういう状態になっているかということを見ていただきたいんです。卓上の空論だけで物事を決めずに、本当に住民はどれほど大変なのか、工事でも大変なのに、実際に第二京阪道路ができましたら、より大変だと思っんです。先ほど述べております工事に関する問題も、結局、道路ができてからも同じ問題が私は起こると思っております。

次ですけれども、工事中から工事完成後までの一貫した責任者を置いていただきたい。それも同じ方を置いていただきたいと思っております。

また、住民の苦情の窓口を一方化し、土曜日も苦情を受け付ける。苦情に対する回答は3日から5日以内には回答をいただきたいと思っております。

次、工事中及び工事完成後でも、個々の問題に対して迅速に対応することを要望いたします。例えば、具体的に例を挙げますと、騒音がひどい家には、窓が開けられないので空気清浄機を取りつけたりとか、二重窓や防音サッシを取りつける。振動がひどいうちには補強工事をするなど、個別に対応していただきたいと思っております。

次ですけれども、道路建設に使用される資材や塗料、接着剤など、具体的な説明は事業者からは何も説明がありませんので、使用される物質は今後人体にどのような影響が及ぶ

のか、目に見えないだけに恐怖が募りますので、工事に使用されます原材料、資材、塗料などについて、すべての化学物質について詳細に調査していただき、安全性を教えてくださいたいと思っております。

あと、先ほどから述べておりますことなんですけど、起業者はどのように思われているかを、意見を聞かせていただきたいのと、工事中及び第二京阪道路完成後に体や精神の不調を来した場合、どのように対応してくれるのか、だれが責任者で、だれが責任をとり、具体的にどのように対応してくれるのか、回答を求めます。ただ時間が少ないですので、できるだけ要領よくお願いいたします。

○議長 起業者は迅速に、簡潔に回答してください。

○起業者 先ほどいただきましたご質問に、順番にお答えさせていただきます。

まず初めに、全線の工事、統括的に担当しております私どもからお答えさせていただきます。先ほどいただきましたお話、また、事前にいただきました公述書でも拝見いたしております。これまで起業者、誠心誠意対応してきたところなんですけれども、ご迷惑をおかけしているところ、改めて感じております。

工事に着手いたしますと、周辺地域、特に隣接地にお住まいの方々には何らかのご迷惑をおかけいたします。これは避けられない事実であるかと思えます。しかしながら、起業者としましては、少しでも影響が出ないように最大限の努力を行うつもりでございます。どのような工事がどのような予定で、どんなご不便、ご迷惑をおかけするか、これにつきましては、工事近隣の皆様は特にご関心が高いかと思えますけれども、これについては従来より、各地区の自治会の代表者の方々へご説明させていただきまして、さらにその際に、住民の方々への説明方法、時期等についてもご相談させていただいた上で、説明会等の周知の場を設けさせていただいております。

これは、今回お話しある、おそらく工事は北島工事のことかと思われそうですが、北島工事だけではなくて、第二京阪全線、17キロ全線のすべてのことについて、同様にこのような形で進めさせていただいております。

また、個別の案件であるとか、個人様からのお申し出があった場合にも、個人にご説明させていただいております。先ほど公述いただいたお話について、ご説明、これからさせていただきますけれども、この案件以外でも、今後何かございましたら、引き続き個別にご説明させていただきますので、ご理解いただきますように、まず初めにお願い申し上げます。

それでは、ご質問あった点の1点目から順番に回答させていただきます。

まず1点目ですけれども、土曜日は工事をしないでほしいというのがあったかと思えます。平成17年5月12日に開催いたしました、門真市域において、西日本高速道路株式会社が工事を担当しております北島工事の工事説明会の場で、土曜日は月2回、工事休止としますという旨をお答えしているところでありまして、改めてこの点、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

続きまして、2点目、工事の時間帯、午前9時から午後5時にしてほしいというご意見についてなんですけれども、コンクリート打設作業時等、残業等行うことがございますけれども、準備とか後片づけを含んで作業時間を午前8時から午後6時までということで、工事説明会でもご説明しているところがございます、改めてご理解とご協力をお願い申し上げます。

続きまして、土曜日が祝日の場合は、これを除いて、公述書のほうでは月2回を休日にしてほしいということだったかと思うんですけれども、これにつきまして、工事の進捗や工事の段取りから、祭日を含めて土曜日は月2回工事休止日とするということでご理解、ご協力をお願いいたします。

続いて、夜間工事は絶対しないというご要望、公述書にあったかと思えます。現時点では、今から申します3つの作業等について夜間工事となる場合がございます。まず1点目、コンクリートの打設作業で、橋脚等の大きな構造物で連続してコンクリートを打設する場合に、コンクリート打設後の人力による養生作業、こういったものも出てまいります。それから、2つ目としまして、警察機関との協議に基づく、安全確保のための一般道路の規制や迂回作業というものも出てまいります。それから、法令に基づきます大型式材の現場への搬入、搬出というようなところもございまして、なお夜間工事を行う場合には、沿線住民の方々に事前にお知らせするとともに、その影響が極力少なくなるよう努めていきたいと考えております。

続きまして、起業者並びに行政は、定期的に住民の意見等の聞き取り調査等を行いというようなお話があったかと思えます。これにつきまして、これまでも関係行政も出席した中で道路の構造、環境対策及び工事の計画について住民の皆様にご説明を行い、その説明の中で、ご意見、ご質問については起業者、工事請負人に問い合わせをいただければということで、起業者と請負人と連絡調整し、対応しますという旨をお願いしてございまして、連絡先もお知らせしているところでございます。

また、計画道路の沿線住民の方々には、工事請負人が定期的な工事のお知らせを配付すると、この際に皆様方のご要望等をお聞きするように心がけております。今後も形式にこだわらず、個別でも、まとまった形でも、住民の方々のご意見等をお聞きして対応してまいりたいと考えております。

続きまして、起業者や関係行政の担当者は、工事現場のほうに来て、住民が強いられているような負担、これを体験というようなお話があったかと思っております。これにつきましては、工事施工に伴います振動や騒音等について、私ども道路起業者も現場において実体験してございます。現場におきましては、低騒音、低振動の機械の使用であるとか、工事車両の低速走行、それから、住居近接箇所での重機、ゆっくり運転、ゆっくり作業といった、近隣の皆様への影響が極力小さくなるよう努めているところでございます。なお私ども起業者以外も含めて、以外の担当者もそれぞれの立場で、同様の思いで事業に取り組んでいくところでございます。

続きまして、工事中から完成まで一貫した責任者を置けというようなご質問があったかと思っております。組織として責任ある対応をしてみたいと思いますので、ご理解をお願い申し上げます。

それから、苦情に対する回答を早くということのお話もあったかと思っております。これにつきましても、できるだけ早く対応するように努力していきたいと考えております。

それから、工事完成後、工事中だけではなく、工事完成後も迅速な対応をとというようなご要望、ご意見があったかと思っておりますけれども、これにつきましても、道路完成後は、自動車専用道路部、これについては西日本高速道路株式会社が、また、一般道路部につきましては国土交通省が管理を行っていくこととしております。それぞれの担当者が責任を持って対応いたしますので、よろしく願いいたします。

続きまして、騒音がひどいという状態のお話、空気清浄機取り付けあるいは二重窓とか、こういったものの設置、それから、これは公述書のほうにはございましたけれども、振動が激しい家には補強工事を実施するなどの個別対応というような要望が、いただいております。公述書にはあったかと思っておりますけれども、これにつきましてお答えさせていただきます。工事中あるいは道路完成後も、法令で定められた基準値以下となるような対策を行ってまいりたいと考えております。

続きまして、建設資材などの化学物質、これの安全性といいたまいますか、人体への影響というようなご質問があったかと思っております。人体に悪影響を及ぼすような材料等は使用い

たしません。また、この化学物質の調査、安全性の公示というものの要望も公述書のほうにはあったかと思えますけども、法令等の基準に合格した材料等を使用してございまして、人体に悪影響を及ぼすようなものはないものと考えてございます。

以上かと。

○議長　よろしいですか。

○木下正子　最後のところが抜けているんですけど。

○議長　人体に……。

○木下正子　そうです。

○議長　精神、身体に不調を来した場合の対応ということについてご質問いただいたんですが。

○起業者　工事中あるいは完成後に、身体に不調を来した場合のということでございますが、そのようなことが発生しないように対策を行ってまいります。どうぞよろしく願いたいと思います。

○議長　具体的にどのように対応するのかということですが。

○起業者　万が一、そのような事態が発生した場合には、起業者において個別にお話しさせていただきたいと考えております。

○木下正子　今、一応ざっと全体的にお伺いさせていただきました。

まず、工事の時間帯、8時から6時までなんですけれども、西工事の看板を見ましたら、9時から5時と書いているんですけども、なぜその時間差が出ているのか、ちょっとわからないんです。これ、ちょっと公述書には書いておりませんでした。最近、この看板に9時から5時までの施工時間と書いているのを見ましたので、ちょっと今、申し述べさせていただきます。

あと、すべてご理解ください、ご協力くださいということなので、結局、具体性が全然見えてこないんです。そこの点をもうちょっとわかってほしいからこそ事前に私たちは時間をかけて、私は時間をかけて質問書を書いたんですけども、何の答えにもなっていないです。何とかします。

○木下弘恵　すべてがご協力、ご理解ばかりの、ほんとうにお題目みたいに言っているようなことではなくて、具体的に答えてほしいからこそ、先にこういった資料を送らせていただいているのであって、それだったら、もう題目みたいに言っていたら、こんなことを送る必要がなかったという感じになるんですけども。

○木下正子　それで、あと、自治会に説明したところで、これは公述書にも書いているんですけど、自治会の方はやはり隣接地と違いますので、しょせんは基本的には他人事なんです。やはり起業地から隣接している住民に対して事前説明をきっちりすべきであって、意見を聞くべきだと私は思うんです。

○木下弘恵　そのあたりのことをお伺いしたいんですけども。

○議長　質問は、看板にあった記事と、それから、自治会でなくて個別の住民に説明をしてほしいということでもよろしゅうございますか。起業者、いかがですか。

○起業者　ご質問のあった三ツ島西工事の看板に9時から5時までの記載があるけどもというご質問ですが、つい先日、なみはやドーム前の暫定的に整備された道路を迂回するという際につけている看板に9時から5時と書かせていただいております。その中身は、ああいう規制作業をする場合には、警察と道路使用の協議をいたします。その中で、条件が9時、5時になっておりまして、道路本体の工事ではなく、道路を迂回させたり、規制をしたりする作業は9時から5時までにしなさいということになっておりますので、一般に言う作業時間とは区別をしております。

○木下正子　結局、何も解決には、ただ理解、ご協力してくださいということ、なぜ8時から6時までになるのかとか、土曜日が月2回に決まったのかということも全然、私は住民として納得できない部分があるんですけど、それは説明に全然なっていないんですけども。

○議長　その前に、2点目の、個別に説明する用意があるかということですけど、いかがですか。

○起業者　先ほど述べましたとおり、自治会さんを窓口にさせていただいて説明会は開催しておりますが、その場においても、近隣の方のご事情、離れた方のご事情、それぞれ違いますので、個別の事案、個別の事情については個別にお話をさせていただきますというような趣旨で説明会でもご説明しておりますので、今後も含めてお話はさせていただきたいというふうに考えております。

○木下正子　個別と言われてはいますが、結局、こっちからアクションをとらない限りは何もしないし、自治会にとりあえずは8時から6時までですとか、月2回土曜日休むという説明であって、個別に近隣の人間にはやっぱり説明はしていないと思うんです、工事が始まる前に。そういうことが結局抜けている。必ず自治会を通して、自治会を通してとよく言われますけれども、自治会というのは実際によほどのことがない限り、どこに

あるかもいま一つ住民ってよくわかっていないこともたくさんあると思うんです。苦情があるたびに自治会へ、自治会へって、とてもやはり敷居が高いですし、言えませんし、実際に被害を受けるのは、大変なのは近隣住民なんです。自治会の方ではないんです。やはりその点を理解していただきたいんです。

あと、行政の担当の方が、振動とか何とか体験しましたということなんです。それは毎日じゃないじゃないですか。近隣住民というのは、毎日毎日騒音、振動等のいろんなことが起きているんです。ただ苦情を言うか、言わないかは人それぞれやと思うんですけれども、それで体験しましたというのは何なのかなと正直思います。ほんとうに近隣住民の大変さがわかるならば、実際に足を運んで、ほんとうにまめに来てほしいんです。わざわざこっちからしょっちゅうしょっちゅうアクション、実際にここの場に出ることさえ、慣れていない人間にとってはどれだけ勇気が要るか。たくさんいろいろ意見を書かせてもらいました。30分ではとても話はできませんし、実際にこの場でも述べられない、読んでいただきたいんです。その中でどういうふうにほんとうに思われるか、そのことをわかっていただきたいんですよ。

それに、去年の11月なんですけれども、国土交通省の藤本さんという方が、やっぱり同じようなことを言ったんです。そしたら、住民の方とコミュニケーションが足りませんねと言われて、半年以上たちましたけど、結局何もコミュニケーションをとるアクションはしませんでした。今後、そういうあたりをどうするのか、お聞かせ願えればと。

○起業者　コミュニケーションをとるといようなご発言があったけど、その後のというお話がありましたが、これにつきましても、地元の工事説明会時のお話であったかと思えます。地域の皆様方と機会があるたびにお話をして、皆様方のご意見を聞きまして、地域の皆さん方の事情を理解した上でその対応をきちんと説明していくことが、事業を進めていく上でもっとも大事なことだということで、この趣旨を工事説明会時にお話しさせていただいております。

その後も引き続き個別に、私ども工事担当のほうでこういったお話も実際お聞きしておりますし、あるいはお願い等、こちらからもさせていただいているということで、引き続き個別に対応はさせていただいておりますとございます。引き続き、ご理解、ご協力をお願いしたいと思います。

○木下弘恵　定期的に何か聞いていただくというのは、もう最後ですけれども、お願いしたいですね。

○木下正子○ 特に J Hの方は。施工されている企業の方はそれなりにまだ話はできますけれども、特に国交省の方は全然見えてこないんですね。起業者であるんですから、やはりもっと責任があるんですから、もっと足を運んで、きっちりと聞いていただきたいんです。あなたたちが決めた事業で住民がどれだけ苦しんでいるかということを理解していただきたいと思います。ほかにもいろいろ述べたいことがあるんですけど、時間がないので、とにかく読んでいただきたいです。