

園部一成 門真市長に訴える

第二京阪道路建設によって子ども達の菜園を奪わないで

門真市北巢本町37-11
社会福祉法人 北巢本福祉会
北巢本保育園
理事 松本剛一

急ピッチで進む第二京阪道路の建設、市域をまっぴたつに分断するコンクリートの巨塊、屹立する橋脚を見上げて、「生駒の山なみが見えなくなる、景観がなくなってしまう。」「こんなにも大きな道路とは聞いてなかった。」「環境は大丈夫かしら?」「大気汚染はもちろん、騒音・振動・低周波も心配」と、あらためて不安と懸念の声が門真市民のなかから数多く沸き起こっています。

私、松本剛一は「この道路はそもそも必要性もないし、国道一号線の渋滞解消にもつながらない。ただの公害道路に終わる。」として、国を相手に事業認定処分取消請求訴訟を大阪地方裁判所に起こしています。続いて本年4月10日には大阪府を相手に収用裁決取消請求訴訟と執行停止申立てを同じく大阪地裁に起こしています。

資料1: 事業認定取消請求訴訟訴状

資料2: 裁決所

資料3: 収用細説取消請求訴訟訴状

資料4: 執行停止申立 申立書

道路特定財源をめぐる「無駄な道路・一般財源化」が国民的課題となるなか、市長様におかれましては一からこの道路計画を見直し、以下のことを実現して頂きたいと訴えるものです。

- ・20年にわたり、保育園の菜園として利用されてきた畑を奪わないで。完全無農薬・無科学肥料で育てた安全な食材が給食で利用できなくなる。
- ・300年にわたり、「野神様の木」とあがめられてきたエノキの木を伐採から守って。
- ・旧巢本村開墾の端緒となった畑、450年にわたって耕されてきた畑、「門真の営農の歴史」を奪わないで。春には菜の花、空には彼岸花の咲きほころぶ風景を消してしまわないで。
- ・門真市道北巢本町3号線がぬけ道利用されてしまうランプ・副道を中止にして。この道は北巢本幼稚園・北巢本小学校・門真第五中学校・北巢本保育園の通園・通学路となっています。まさに子どもの安全にかかわる問題です。

以上の願いは決して不可能なことではなく、国・西日本高速道路に働きかけていただければ、十分実現性のある問題です。以下、個別の事情・事実関係、この道路計画の杜撰さを詳述してゆきます。

1: ふるさと門真と私

長男のアトピー・アレルギー体質改善のため、今現在の住民票上の住所は、
奈良県山辺郡山添村大字箕輪1596(2004年4月15日より)
となっていますが、それまでは門真で育ち暮してきました。四宮小学校・門真第二中学校・四條畷高校と、地元の公立校に通い、田んぼやれんこん畑に囲まれた通学路を登下校しました。また、

1986年7月より現在まで 社会福祉法人 北巢本福祉会 理事

1992年4月～2004年3月 門真市消防団員

1997年8月～2004年3月 民生委員・児童委員

をつとめ、門真市の福祉向上に微力ながら貢献してきたつもりです。次世代の子ども達には、より豊かな自然環境を残してゆきたいと考えています。

2: 園児の菜園を奪わないで

今回収用の対象となっている畑は、松本個人の所有地ですが、以前から長年にわたり、松本が理事をつとめる北巢本保育園の菜園として使用されてきており、園児らの農作業体験や自然・生態系観察の場として日常の保育に欠かせない教育資源となっています。

すなわち、北巢本保育園では、園児らが、この菜園において、四季を通して各季節に応じた野菜を栽培し、その中で、種蒔や苗の定植から水やり・草刈り・収穫までの一連の畑作業を実体験しています。そして、収穫時には、園児らも参加しながら、収穫した野菜を調理し、味わう。そのようにして、園児らは、小さな一粒の種が芽を出し、花を咲かせ、実を結ぶまでの姿を目の当たりにし、さらには、自らが育てた野菜を食するという経験をしながら、生態系の不思議さや食べ物のありがたみなどを学んでいるのです。幼少期におけるそのような実体験は、こどもの情操を育む上で極めて貴重なものと考えており、保育園でのそうした体験学習は保護者らにも喜ばれ、高く評価されているところです。

また、同時にこの畑は周辺のなかで貴重な自然が残されている数少ない場所であり横の用水路には、現在では絶滅が危惧されているメダカが泳いでいます。保育園では、この畑を園児らが昆虫などの小動物を観察する自然観察の場としても活用しています。

3: 野神＝農神様として祀られてきた神聖な土地の破壊をやめて

この畑およびその周辺一体は、1550年頃に、松本の先祖である与太郎右衛門が個人の資力をなげうって耕地として開墾したものです。これは、門真市史にも記録されている歴史的事実であります。門真市史では、一つの家の歴史がそのまま村の歴史でもあったケースとして、巢本村と松本家の例が取り上げられており、松本の先祖与世太郎右衛門の家を核として集落が形成され、巢本村となってきた歴史が記されています。このような「一村一地主」の村の形態は、「一村一国」とも称され、全国的にも希有な例として有名でありました。

そして、とりわけ本件土地は、松本の先祖与太郎右衛門による開墾の端緒となった土地であります。本件土地には樹齢数百年の榆科榎の木が鎮座しているとともに、その樹下には地蔵様が祀られていて、地元の人々は現在でも本件土地のことを「野神様＝農神様(ノガミ様)」と呼んでいます。

このように、この畑は松本の先祖与太郎右衛門によって開墾されて以来、450年以上に渡って代々継承されてきた由緒ある土地であり、松本家の歴史の原点とも言うべき場所でもあります。またそれだけでなく、本件土地は古くから地元の人々によって「野神様＝農神様(ノガミ様)」として祀られてきた神聖な場所でもあります。

門真市内において胸高周囲3.2メートルものエノキの巨木を他に見たことがありませんし、このエノキは、環境省生物多様化センターの巨樹・巨木林データベースにも「野神様のニレの木」として登録されている貴重なものです。

この神聖な御神木を、何の必要性もないランプ・副道のために伐採する、などと言うことは、まさに暴挙、自然に対する冒瀆と言う他ありません。

4: 何の必要性もないどころか、それが出来たら門真市道北巢本町3号線が抜け道利用されてしまうランプ・副道は中止にして

資料5 第二京阪道路(大阪北道路)平面図 に示した副道は今現在までなんら道路・通行もなかったところに計画されており、また寝屋川に阻まれて京都方面にはつながっておらず、誰がどのように利用することが想定されているのか、明らかではありません。

むしろ大阪北道路からのランプと合流することともあわせて、これらを利用するクルマが住宅地のなかの狭小な生活道路(門真市道北巢本3号線)に流入することで、巢本交差点の渋滞回避の抜け道として利用された場

合、当該住宅地の住民らに対して多大な生活妨害や交通事故の抜け道として利用された場合、当該住宅地の住民らに対して多大な生活妨害や交通事故の可能性が発生することは明らかです。

この北巢本町3号線は、北巢本幼稚園・北巢本小学校・門真第五中学校及び北巢本保育園の通園・通学路となっており、本当に事故が心配です。

ましてや、大阪北道路からの降り口についていえば、本件ランプより大阪寄り230m、京都寄り250mのところにもつくのであり、このランプと副道は百害あって一利なしの過剰工事としか言いようがありません。

5: 第二京阪道路の必要性

事業認定取消請求訴訟のなかで、国側は計画交通量を少ないところで一日7万3800台、多い所で12万1900台、すなわち専用部7万3800台、一般部1万8800台/日～4万8100台/日としてきました。これらに対し、需要計画が過大すぎる、その積算根拠を示せ、と再三釈明を求めてきました。そしてようやく西日本高速道路(株)が、平成18年3月に計画交通量を下方修正したことを認めました。

資料6 国側 第5準備書面

これによると、一日8万200台を4万7200台に下方修正したことになります。実に41%減、当初計画交通量の59%しかないのです。この数字でさえ、まだ過大である可能性も十分にありますが(資料7 2008年5月23日付) 日本経済新聞「需要推進の水増し」、8万200台で3車線3車線上下6車線と設計したのなら、4万7200台なら2車線2車線の4車線で十分です。事実、第二東名は、当初6車線計画を4車線に変更しました。

資料8 2008年5月10日付 朝日新聞「道路公団民営化」

6: 第二京阪建設は国道一号線の渋滞解消にはならない

新規に道路をつくって交通容量を増やしても、渋滞解消にはつながりません。国土交通省の交通センサスによれば、平成17年度の平日の混雑時旅行速度は35.3km/hと、平成11年度からはわずか0.3km/h上昇したにすぎません。

資料9 混雑時旅行速度の推移

新規に道路をつくっても、それに伴う誘発交通・わき出し交通が発生するので、総量規制をしないとイタチごっこに終わる、というのが今までの道路行政の教訓です。

いくら、新規に道路をつくっても、混む時間と混む場所では渋滞が発生するのです。むしろ交差点での右左折レーンの拡大・立体交差化、リバーシブルレーンによる車線の活用等の方策の方が渋滞解消に役立つのです。

7: 杜撰すぎる環境対策

NO2=二酸化窒素に関し、大阪府が平成2年3月および平成3年11月に行った環境影響評価において、本件道路が建設されたあかつきに発生すると予想される自動車交通による発生濃度(いわゆるインパクト濃度)が0.004ないし0.009ppm(門真市と寝屋川市内)と予測しています。また起業者らが平成15年に行った環境影響評価でもインパクト濃度は、門真市北巢本町では0.0012ppmと予測しています。そしてバックグラウンド濃度0.026 ppmを足した年平均値を0.0272ppmとし、日平均値の年間98%値に換算し、0.05ppmと予測しています。

しかしながら、広報かどま平成19年11月号をみると18年度の大気汚染の状況として、市役所局で0.046ppm、南局で0.045ppmとあり、環境基準のゾーン値である0.04～0.06ppmの上限値0.06ppmまで、あと0.014～0.015ppmのワクしか残されていません。周辺に大規模道路のない市役所局・南局ですらこの高濃度です。これに比較して、北巢本町なら、国道163号線、府道八尾枚方線、巢本交差点の渋滞による排ガスがバックグラウンド濃度として加味されます。そこへもってきて、73万3800台～12万1900台のクルマが走って、環境基準内におさまるはずのないことは、まづもって常識で考えて明らかです。

資料10 広報かどま 平成19年11月号

排出係数のごまかしによる、このようないいかげんなアセスが出てくる過程は、収用委員会審理の場で松本が明らかにしました。

資料11 第5回審理記録書

また、呼吸器系疾患のみならず、循環器系疾患の死亡率の増加など、健康へ悪影響を与えることが明らかになってきたPM2.5。園児・児童の健康に甚大な被害をもたらす光化学スモッグ。この原因となる光化学オキシダント。PM2.5も光化学オキシダントも調査対象となっていないアセスなど、到底環境アセスメントと呼べる代物ではありません。

8: 不誠実な旧道路公団・西日本高速道路(株)の対応

私が、用地買収の券で旧道路公団と直接会ったのは2003年9月25日。お相手は日本道路公団 関西支社 枚方工事事務所 用地第一課長 中村勇 氏でした。この日は、主に環境悪化についての話で、まったくかみあいませんでした。

今回は技術系の人間を連れてくる、ということで2003年11月20日に2回目の会談を持ちました。この時も話しはかみあわず始末でしたが、別れ際、用地第一課長 中村勇 氏は、「松本様の疑念については、誠意をもって納得いただける回答を用意したい。引き続き、話し合いの場をもうけて欲しい。どうぞ継続的にお話をさせて欲しい。」と懇願されて帰られました。この日以来、一度も中村勇氏から連絡を受けたことはありません。

この日から2年と2カ月すぎた2006年2月13日、民営化なった西日本高速道路(株)関西支社 枚方工事事務所 用地第一課 課長 西田孝 氏が突然あらわれ、文書を置いてゆかれました。その文書には、

「第二京阪道路建設事業もいよいよ佳境にはいり、平成21年度供用に向けて目下邁進しておりますところです。つきましては、貴殿所有の門真市北巢本町七巻・七巻番の土地について測量をさせて頂きたく、お願いいたします。」

と記されていました。

「継続して話し合いをさせて欲しい」といいながら2年以上もナシのつぶて。そしていきなり「いよいよ佳境に入り・・・。」私としては、まるでだましうちに入った気分でした。

資料12 2006年 2月13日付 西日本高速(株)文書

資料13 // 2月15日付 松本の拒否回答

資料14 // 3月12日付 西日本高速(株)わび状

資料15 // 3月16日付 松本の抗議文

資料16 // 7月11日付 西日本高速(株)回答文

他にも、2008年3月23日(日)北巢本小学校での地元説明会の場において、私の発した質問に対し、西日本高速道路(株)門真東工事長 加治 英希氏が「後日、文書で回答します。」と言いながら、これもナシのつぶて。これに対し、抗議したところ、5月26日(日)になって御本人が謝罪にこられました。

さらには、西日本高速道路(株)関西支社枚方工事事務所 所長 坂本孝二氏の名で二度にわたり届けられた催告書につき、「直接、所長様とお話したい。」と会談を5月9日・5月12日の2回にわたり、申し入れたところ、用地第一課が、これを取り上げず、所長さんへの電話も取り次がず、やむなく内容証明付郵便を出してようやく所長さんとの会談が実現する、という始末。

資料17 内容証明郵便

まだあります。大阪府収用委員会 第5回審理(2007年12月5日)の場において、松本の「計画交通量のに変更はないか」という質問に対し、枚方工事事務所副所長 中川 義秋氏は、下方修正の事実を秘して「変更なし」と偽りの回答をしています。

(前掲 第5回 審理記録書 P21~22)

民営化されても、ほとんど体質は変わっていない様です。西日本高速道路(株)は起業者としての資格なしと断定します。尚、この西日本高速道路(株)の交通計画料下方修正により、大阪府の工事費用負担増が、2007年度 230億円、2008年度 173億円→7月議会となっています。

9.:結論

以上、縷々申し述べてきましたが、要するに第二京阪という道路は、ふるさと門真から景観を奪い、街をまっぴたつに分断し、市民に健康被害をもたらす公害道路なのです。しかも一号線の渋滞解消には役立たないものです。

今からでも決して遅くありません。この公害道路の建設中止を市民に訴えて下さい。百歩ゆずって建設するにしても、車線の削減、ランプ・副道の廃止等、方法はいくらかでも考えられます。

こども達の菜園が奪われることのない様、ご尽力下さい。
お願い申し上げます。