

第43回公害環境デー

どうする「まちを横切る幹線道路」分科会

フタかけ公園ができた第二京阪道路枚方地域

広々とした公園（津田東・宮山町）



このトンネルは掘り割りにフタをかけて作られ、
上部を公園とし、市が借り上げ、集会所も...



高架下に広場と公園をつかった津田南地区



この高架下利用も市が借り受けて自治会に委託)



ウォーキング人気のフタかけ公園と自転車歩道

- 「フタかけ」緑地公園は、上部にいと足下に巨大道路が走っていることを忘れるほどで、特に朝夕は散歩を楽しむ人々が後を絶ちません。また、大阪側の自転車歩道には街灯が備えられているので、夜間にウォーキングを楽しんでいるグループもいっぱい、沿線住民の生活に配慮された状況になっています。ただ、一方では、自転車歩道という設定のために歩行者が危険な状態にさらされたり、同じ交差点でたびたび事故が発生するなど、いくつかの問題をはらんでいます。

津田山手地区から、宮山町・長尾台・京都方面を望む



共有ー “足を運び” “見て感じて計って確かめる” 手法を基礎に

- 「枚方ブロック」の構成組織は自治会・町会でした。当然、主義主張や思想信条の違いを越え、時には活かすことが必要でした。重視したことの一つは、“足を運ぶ”ことでした。
- 自分たちが住んでいる地域の住環境を共有するために、建設以前も建設工事中も部分開通後も全線開通後も“沿線を歩く”企画にとり組みました。
- 道路公害の現地交流として「43号線」を何度も訪れましたし、先進に学ぶために中国道の青葉台シェルターや常磐道流山のフタかけ公園、そして阪和道の北池田などを複数回訪問し、交流しました。枚方市への要望事項の多くは、こうした体験活動からまとめ上げました。

身近な行政 市を味方に付ける

- 「43号線」にしても、常磐道流山にしても、裁判闘争を勝利的にすすめることができた秘訣のひとつとして「行政を味方に付けることができた」ことをあげていました。
- 枚方ブロックは、自治会・町会が基礎単位だったことが効をそうしたのかもしれませんが、一時期“革新自治体”だったことの蓄積があったのかもしれませんが、枚方市自らが、視察団をつくり流山に足を運んでくれました。
- 第二京阪道路がはしる枚方東部地域は田園風景や里山風景が残った地域でしたが、常磐道流山市の一带も負けず劣らずの田園風景でした。その田園地帯に、掘り割りフタかけ構造を持つ道路を行政も体感する中で、「掘り割りフタかけ・フタかけの上に公園をつくる」ことが、突飛なことではないという思いを住民と行政が共有できたように感じます。

遮音壁の種類(地域の要望により組み合わせと種類は
選択できた)





交野・枚方(ただし、津田南迄) に設置された裏面吸音板



住宅が近くにないので連絡会に参加しなかった 地域





大阪府域で8箇所つくられた常設環境測定所



声をあげることが大事！

- 声をあげたからといって、実現するわけではないが、声をあげなければ前進はない。

< 当時の団体名 >

- 第二京阪国道公害対策会議枚方ブロック
- 代表者名 若月 直
- 事務局連絡先 草薙 正己 FAX 専用 072-859-8889

- 課題にしていること
 - ☆出来上がった道路の改良を実現する運動に寄与できること
 - ☆平成32年まで「環境測定」をつづけて、環境アセスメントの本質を見つめること
 - ☆巨大道路ができる前と出来た後の比較ができるようなまとめをつくってみたいこと

対象道路 緑立つ道(第二京阪道路・大阪北道路)

- (道路の規格・規模)
- 一般国道1号
- $w=64\text{m}\sim 92\text{m}$ ・第3種第2級・2車線・60km/h
- アクセス道路につなぐ副道や自転車歩道を含む

- 第二京阪道路
- $w=30\sim 30.5\text{m}$ ・第1種第3級A規格・6車線・80km/h
- 車道端から官民境界までが「緩衝緑地帯20m」
- (事業主体)
- 国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所と
- 西日本高速道路株式会社(NEXCO)関西支社枚方工事事務所

- 京都府久御山町東一口～大阪府門真市稗島の近畿自動車道・中央環状線までの27.4km
京都府域の9.8kmと大阪府・枚方市域(含む茄子作地区)4.1km中・国道307号線までの約1.4kmが 03(H15)年3/30部分供用。
- 門真市域4.2km・寝屋川市域4.7km・交野市域4.4km・枚方市域2.9kmの約16.2kmが全線供用時

- ☆1期事業1m約4,845万円
- ☆2期事業1m約2,325万円
- ☆3.3km区間を掘割構造から2002年フタ掛(トンネル構造)に都市計画変更
- ☆1991年(平成3年)工事開始、2013年(平成25年)3月20日開通

- **全国の運動と共に歩んできた「第二京阪国道連絡会議」**
- 1969年から71年にかけて、大阪府が京都と大阪を結ぶ「第二京阪国道」を都市計画決定し、10車線の巨大道路計画が動き始めました。当時、大阪市内は昼間でも自動車はライトを点灯しなければならなかったほど大気汚染が顕著でしたので、枚方東部や交野に大阪市内から移り住み、居を構えたばかりの枚方の長尾グリーンポリス自治会と交野の向井田自治会から運動が始まりました。72年には「第二京阪国道反対東部連絡会議」が結成され、75年から「第二京阪国道建設反対連絡会議」として、活動を開始しました。
- 84年11月には第10回全国大会を大阪・枚方で開催しました。160名を超える参加者を迎え、各地の取り組みや成果を学び、議論し、その結果、運動を道路建設反対から道路公害反対に軸足を据え、名称も「第二京阪国道公害反対連絡会議」に変更しました。そして、公害のない道路にするために、「フタかけ・シェルター・脱硝装置」の3つを住民要求の柱にしました。
- 89年～91年にかけて、門真市・寝屋川市・枚方市・交野市の都市計画審議会が、計画案を承認。大阪府の都市計画審議会も計画案を承認し、工事にむけての予備設計に動き始めました。
- 「連絡会議」では、各市毎のブロックに体制を移していくことになり、門真・寝屋川・枚方はブロックの名称をそのまま使い、交野は「市民の会」を名称としました。そして、「連絡会議」では4市交渉や建設省へ「実用化されたら脱硝装置の設置」を求める署名(93年には、78,000筆を提出)や、東京湾岸線の脱硝装置実験プラントを見学したり、中国縦貫道青葉台シェルターや大阪和泉市の“忍び返し”のついた遮音壁の見学会などに取り組みました。また、43号線原告団との交流も行いました。阪神大震災や43号線訴訟最高裁判決後の97年、「全線開通ではなく、京都側から枚方市までの部分開通」方針が示され、枚方ブロックの運動に注目が集まりました。