

公 述 意 見 書

○対象事業の名称

イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業

○公聴会の日時

平成 25 年 4 月 24 日（水） 午前 10 時～

○公聴会の場所

堺市役所 本館地下 1 階 大会議室

○公聴会において述べられた意見

【公述人①：原田克史氏※】

環境の環の字は「めぐる」「めぐらす」「まわる」の意味があるように、環境の問題は鳥瞰的な大きな循環の観点から、深く思慮を巡らせることが必要である。

「塵も積もれば山となる」との諺が示す様に、限られた区域内のことであっても、それが今後において地球全体に及ぼす影響についてはどうなのか。仮にその地域において大きな影響は無いとしても、類似する商業施設の全国における立地状況やマイカー普及の状況など、全てを総計した上で検討しなければ地球環境に与える影響を捉えることは出来ないのではないかと。区域内のことのみであれば、それは従来の公害対策の域を出ていないのではないかと。

市は人権擁護宣言都市の金看板を负っているはずだが、環境が損なわれれば当然ながら人権にも響くことになる。人権と環境とは不可分の関係にある。真実に人権を考え、環境を考える以上、人間として最低限の自制は働かせる必要がある。交通手段に例をとれば、車ではなく公共交通機関の利用、特に鉄道輸送の活用を全面的に促進させていくことが当然である。

その鉄道輸送において、最近見直されているのが路面電車である。読売新聞の記事によると「路面電車は乗り降りが楽。停留所間が短く、近距離移動に便利。お年寄りや地球環境に優しく、建設費は地下鉄の 30 分の 1 で済む」とある。他方、自動車は輸送効率も道路の利用効率も悪いと言われている。

しかし、車は抑制されるどころか、依然として量産体制がしかれ、現在も車は増え続けている。アジアを見ても、中国は言うまでもなく、インドからアセアン諸国でも、やはり増加の傾向を示している。排ガスは激増し、道路や駐車場の為に広大な土地が奪われることとなり、緑の消失にも拍車を掛けることになる。そのうえ、近ごろは山と言わず、海と言わず、至る所にゴミが目立つ、車で捨てて行く、更に車そのものが廃棄される。これらは温暖化よりも一層深刻な事態を招くことになるだろう。

周知のように、ヨーロッパの先進都市においては都心部に車を乗り入れさせない施策が

※ 本人の希望により、氏名を掲載

実現されている。これは欧州における路面電車の活発な利用が与って実現されたものであろう。環境モデル都市であり、なおかつ進取の気風を誇れる堺なのだから、本来ならこうした先進的なシステムを一躍全国に先駆けて導入すべきであった。

言うまでもなく、環境問題は全員参加がその鉄則である。すなわち、市民・行政・企業の三者が三位一体的に協力一致して取組むことが民主主義本来のあり方である。アメリカ合衆国第35代大統領ケネディは「国家が諸君に何をしてしてくれるかではなく、諸君が国家のために何が出来るかを問え」と説いており、世間にはこのような前向きな気持ちを喚起して頂きたい。

本来、民主主義とは読んで字のごとく、民が自主的・自発的に世の中のことに関わっていくということであり、このことは60年間行われて来た先の教育基本法や現行のそれにおいても「国家及び社会の形成者として云々」とある。また学校教育法にも「国家及び社会の形成者として必要な資質を養うこと」とされていた。つまり大きく言うなら天下公共の為に力を尽くしていくというのが、民主主義下の国民としてのスタンスである。それ故、憲法前文にも「日本国民は国家の名誉にかけ、全力をあげてこの崇高な理想と目的を達成することを誓う」と高らかに謳われているのである。更に憲法第十二条には「この憲法が国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によってこれを保持しなければならない。又、国民はこれを濫用してはならないのであって、常に公共の福祉のためにこれを利用する責任を負う」とあって、絶えざる努力と公共の福祉に基づかなければならないこと、そして責任を負わなければならないことが厳正に規定されている。

今、取り立てて法規のことなどをくどくどと説明したのは、重複するが、環境問題には、世間の前向きな意志と官民一体の真摯な取組みなくしては、その実際的な進展が望めないからである。

そのため、企業におかれても、やはり広く公共の為にこの事業を興すとの厚い志を持って頂きたい。渋沢栄一翁や住友の伊庭貞剛はもとより、往年の起業家・実業家の多くは、天下公共に寄与せんとの高潔な意図の下に心魂を傾けられた。

おそれながら、事業者の社号はラテン語に由来し、その原義である「永遠」にちなんで「夢のある未来をつくる」との思いが込められているとお聞きしているが、高邁にして天晴れなる心意気である。これはそっくりそのまま70億人類の悲願でもなければならぬ。

夢のある未来のために事業者に望みたいことは、業務用車両以外の駐車場は設けないで頂きたいということである。もちろん、事業者が環境面への配慮から植栽など緑化に努められていることは承知している。現在、地球上においては年間に1,500万ヘクタールという凄まじい勢いで森林が消滅している。つまり、地球生命体の肺とも言うべき森林が加速度的に続々と喪失している。そして、それに伴って砂漠化現象は一段と広がっており、CO₂排出量も増加の一途を辿っているのが実情である。その他、海洋汚染や、PMによる大気汚染、オゾン層破壊等々、世界の環境は無惨な様相を呈して来ている。母なるガイアは今や窮地に直面しているのではないか。事態は重大である。

このような現状の下、事業者は植栽に力を入れられており、感服している。そこをさらに一步を進められて、駐車場を設置しないことにされれば、緑化とも併せて、低炭素社会

構築の上にも大きく寄与しうることであり、地域への絶大なるサービスである。また、環境モデル都市なる本市への奇特な貢献であるとも言える。そして何よりその義人的側面に世間の評価が集中すると同時に、事業上の大きな戦略にも成り得るだろう。

このようにして、進取の気風に富めるこの堺が魁となってこの国を揺るぎない環境立国へと導かなければならない。そもそも日本国憲法には、世界の平和と人類の福祉に貢献しようとする決意が示されており、また、児童憲章にも「すべての児童はよい国民として人類の平和と文化に貢献するように導かれる」とあるように、我々日本国民には実に雄偉なる使命が与えられている。

我が国は敢えて世界の盟主となり、この混迷している地球人類をリードしていかなければならない。それがまた憲法前文の「国際社会において名誉ある地位を占めたいと思う」という隆々たる抱負が指し示す我が国本来の凛々しき姿である。

そして、その尖兵たる榮譽に浴するのをもまた、ラテン語に由来するその称号なのであろう。

【公述人②】

先月末に行われた都市計画審議会の公聴会における公述でも触れたが、今年2月に私が提出した環境影響評価準備書についての意見書に対し、3月に事業者から提出された見解書における景観についての理解は、私たちの理解と大きな隔たりがあるものであった。

事業者は其中で、工場移転前の株式会社ダイセルの工場について「当事業計画地に化学工場が設立されてすでに100年以上経過しております。また化学工場という性格上、事務所棟以外にも多くのプラント設備が立地しておりました。」と述べ、工場跡地の転用に全く問題はない旨主張されているが、この化学工場はただの化学工場ではなく、その広大な敷地には、明治から大正にかけての貴重なレンガ建物が数多く存在し、木々の緑も比較的豊かで、桜並木などもあった。七道駅や南海本線の電車の車窓からも一望でき、四季折々にその景観を楽しみにされている方々も多くおられた。また、通りすがりの旅行者にも、その美しさに魅了される方々も少なくなかったと聞いている。そのように地域に親しまれ、大阪のみならず全国的にも貴重であった景観はすでに失われ、さらに、この開発で一変する。

ちなみに、昨日開催された環境影響評価審査会の自然環境部会では、委員から、南海本線の電車の車窓から見た景観の重要性が強調されていたが、まさしく、以前のダイセル堺工場の敷地は、そのモデルともなり得るものであり、皮肉にも、事業計画地そのものが本来守るべき景観であった。

ダイセルは阪神高速大和川線計画により、その計画地域内にあった堺工場の移転を余儀なくされ、貴重な多くのレンガ建物が残る工場跡地が事業者に賃貸された。私たちは、ダイセル跡地を事業者が賃借したことが公表される前から、跡地に残る貴重なレンガ建物群の保存活用等を求めて署名活動を行い堺市に署名を提出すると共に、事業者にも要望書を送った。既に建物の解体工事が始まっていた平成20年4月には、堺市長に対し合計4653人分となる2回目の署名提出をし、跡地利用者の事業者の社長に対しても要望書を送った。しかし、堺市は一貫して民間のことであるとして放置したため、貴重なレンガ建物群はた

だ1棟のみを残して、なす術もなく取り壊されてしまった。ダイセル跡地は単なる工場跡地ではなく、すばらしい歴史・文化環境のもと、様々な可能性をもった貴重な跡地であったが、その可能性は、堺市の無策のせいで、すでに永遠に失われてしまった。

大和川線計画でダイセルが移転を余儀なくされ、貴重なレンガ建物の残された跡地の利用が話題になった時、私たちは、その貴重な跡地と近接する古い町並みの残された北旅籠町周辺の歴史的地域が、お互いに関連し合っただけで歴史的・文化的なまちづくりができれば、どんなにいいだろうかと思った。地域住民にとっても素晴らしい町になると同時に、全国的にも注目され、観光の大きな目玉にもなったはずである。

事業者に要望書を送った当時、すでにレンガ建物の破壊が進み、5棟ほどの建物が残されるのみであったが、それだけでも残れば、事業者の開発と北旅籠町周辺地域の歴史的環境を生かしたまちづくりは何とか可能ではないかと考えていた。それは事業者への要望書の中で「現在、残存する貴重なレンガ建物を有効活用されることは、貴社のイメージを大いに高め、経営にも寄与することと、私たちは確信しております。地域の良好な文化環境を次代に引き継ぐために、貴社にお力添えいただくことを、心より期待致しております。」と述べていたことでも明らかである。

以上のような考えを持ったことは、私が当時、ショッピングモール等に行ったことがなく、その実態を知らなかったということもあるが、環境問題にも取り組まれているという事業者のような一流企業であれば、堺市と違って、文化や歴史に対して理解を示し、その価値を生かした事業を展開していただけないかと期待していたことも事実である。当時はまだ、事業者がすでに四日市のショッピングセンターで、旧紡績工場のレンガ建物群をレストラン棟に活用されていることは知らなかったが。

ところで、本開発計画は、堺市を巻き込んで、大企業を中心とする様々な利害が錯綜する中、状況が二転三転した。紆余曲折の末、当時堺市に計画を拒否された事業者が、ついに最後の手段として、一般住民に訴え支持を得ようとされたようで、平成22年の10月15日に私の地元校区の地域会館でも、初めて事業者が一般住民に向けて報告をするとの回覧が校区連合自治会長名で回って来た。

この第1回目の説明会で住民に配布されたA3版の「ダイセル化学工場跡地のまちづくり」と題された事業者の開発イメージ図は、後に公表された実際の計画とは似ても似つかないものであった。そこには東側から見て壁のように立ちはだかる建物などは存在せず、広い公園のようなところに、しゃれた建物が散在しているような、緑いっぱいの空間を演出しており、まるで、以前のダイセル工場の敷地を彷彿とさせるようなイメージであった。私はこれを見て、「これなら、レンガ建物を残しても開発できたのに。」と大変残念に思ったが、現実の開発計画は、私たちの期待と予想を見事に裏切ったもので、以前のすばらしい工場敷地のイメージや、近接する歴史文化的環境への配慮が全く感じられない計画となっている。

なお、土壌汚染については、私自身が当時の環境指導課に汚染の程度を確認し、私としては、レンガ建物を撤去する以外に方法がない状況ではなかったと理解している。

ところで、これまで、事業者の開発地に近接する歴史的地域として触れてきた北旅籠町

周辺地域は、堺市景観条例において景観計画の重点地域に指定されている堺環濠都市地域の中でも、特に、戦災に遭わなかった町家や歴史的町並みが残り、江戸時代の町割りを今に伝える貴重な地域として、多くの人に注目されている地域である。近年、一部住民等も、町家や町並み保存のための活動を行っている。堺市もその重要性を認め、現在、歴史的風致維持向上計画を策定中である。

事業者の見解書では、この「北旅籠町を含む旧環濠周辺」の歴史的な景観についても、「南海本線の高架や七道駅があり、北旅籠町を含む旧環濠周辺からの景観に大きな変化を与えるものではない」と簡単に述べられているだけであるが、単にその地域から、開発地が見えるか見えないかだけを問題にされているような理解に対し、大いに疑問を感じる。

また、この開発計画については、従来から交通問題が大きな問題であり、この計画が遅れた一因であるとも言われているが、今も、特に生活道路に流入するショッピングセンターへの来退店車両の問題については、解決の決め手を欠いている状態である。私は、先にあげた意見書で、この問題についても、子供や高齢化率の高い住民の生命を脅かすばかりでなく、歴史的景観に対する重大な危機であるということを指摘したつもりであったが、見解書では、単に従来説明されていた対策を述べられたに過ぎない。これらの対策も、強制力がないため万全でないことは、事業者も説明会で認めている。現在、この地域は町歩き観光のメッカでもあり、その地域に大量の車が入り込んではおちおち歩いてもいられず、歴史的環境が損なわれるとともに、観光にとっても大きな打撃である。

ところで、歴史的環境等については、私の概要版になる前の原意見書でも触れたように、環境影響評価準備書の第4章「地域の概況」の第4節「都市環境」のところに、第1項「都市景観」、第2項「歴史的・文化的景観」、第3項「文化財」として若干の記載があるのみであり、また、第6章「調査、予測及び評価の結果」の第11節「自然景観及び景観」には、歴史的・文化的景観に関する記載として、開発敷地内の残存レンガ建物に触れているのみで、国の登録文化財である市立町家歴史館・清学院や堺市指定文化財・井上家住宅（鉄砲鍛冶屋敷）などの存在する北旅籠町周辺の歴史的環境への影響の調査は全くなされていない。

先に触れた昨日の環境影響評価審査会の自然環境部会においては、第6章の第10節「人と自然との触れ合い活動の場」のところで、近隣の公園や河川敷が環境影響調査の対象地になっているのに、なぜ内川緑地が選定されていないのかという指摘があった。内川緑地と言うのは、旧環濠である内川の一部の跡地で、事業者の開発地に近接しており、北旅籠町周辺地域の一部でもある。

昨日の部会の資料2では、ここを選定しなかった理由について、事業者は「都市公園でないため選定しなかった」と理由にならない理由をあげているが、内川緑地を選定した場合、第11節において、北旅籠町周辺地域が浮上することを懸念されたのではないかと審査会の指摘を待つまでもなく、内川緑地は選定されなければならないと思うが、内川緑地を選定すれば、北旅籠町周辺地域への影響も調査の対象にしなければ筋が通らない。

しかし、第6章に「人と自然の触れ合い活動の場」があるのに、なぜ「人と歴史・文化の触れ合い活動の場」がないのか？歴史的な町並みや文化財が存在し、観光客も多く訪れ

る北旅籠町周辺地域は、まさに「人と歴史・文化の触れ合い活動の場」と言えるのではないか？ちなみに、環境影響評価審査会の自然環境部会の主な検討項目に「文化財等」が入っているのも、違和感がある。

また、現在問題にはなっていないが、東の土居川公園についても、今でも通行量の多い紀州街道にこれ以上多くの車が流入すれば、人が道路を横断することも難しくなり、西側から公園へ行くことが困難になる。また、紀州街道の東西で地域が分断されることにもなる。

ところで、今回の公述の冒頭に指摘し、今まで何度も触れてきましたように、私の意見書と事業者の見解書の景観についての理解には大きな隔りがあるが、昨日の審査会の自然環境部会においても、一委員の方から質問があった。昨日の部会には、私の意見の概要と事業者の見解が資料1として提供されており、それに関して、委員が「イオンから歴史的なパネル展示とかはするのか？」とか「資料1の意見の認識とイオンの認識は違うようだが。」という趣旨の質問をされた。

これに対し、堺市は、驚いたことにその質問が「聞こえなかった。」と答え、しどろもどろになり、開発地に残存しているレンガ建物のことに言及したりして、訳が判らなくなった。そして、迷走したあげく最終的に、歴史的な観点で植樹の樹種を選ぶ話にねじ曲げられてしまった。委員の発言は最初から大変遠慮がちであったが、私には、委員が「資料1」と言われたこともハッキリ聞こえた。しかし、堺市の事務局は誰一人聞こえなかったというのか？残念ながら、このような事務局では、まともな環境アセスメントは到底できないと言わざるを得ない。環境アセスメント制度に対する信頼を根幹から揺るがす事態である。

堺市当局におかれては、このような事態を招いたことを深く反省され、今後、市民の信頼を回復されるような公正な環境アセスメントが実施され、真の意味で事業者と地域住民との共存共栄を図ることができるように、厳正に指導監督されることを切望するとともに、事業者におかれても、真摯に住民と向き合い、住民から信頼され、30年とは言わず、共にまちづくりを語れるような企業に変身されることを期待する。