

2016年度 NO. 5 2017. 1. 31

目 次

1. 理事長の年頭の挨拶

90年代、ごみ問題が クローズアップされ、当会も300人もの会員がいた。今ではマスコミの話題にも上らなくなったが、設立当初からの会員を含め約60人に会報を購読して頂いている。

ごみ処理の現場に役立つ情報や、市民目線での、ごみ処理経費が適正かどうかを地道に調査する大切さを紹介してきた。今後も読者の皆さんが読んでためになる情報を掲載できるよう、頑張ります。

2. 大阪市環境局主催「事業系ごみ減量セミナー」第1回、第2回に参加して

第1回は講演と事例発表、第2回はリサイクル施設見学会(大和板紙(株)、大阪府柏原市)が行われた。第1回セミナーで事例発表があった「ライフ」の店舗に自主的に見学したので、この様子もレポートする。大和板紙(株)はユニークな製品作りに意欲的な会社であり、その詳細をお伝えする。

3. 平川さんの努力で住之江区の「魔の交差点」が改善される！

住之江区北加賀屋の交差点は、交通事故が頻繁に起こり「魔の交差点」と呼ばれていた。平川さんの情報公開に基づくデータにより、大阪市建設局を動かし、40年来の悲願である交差点の拡張工事が2015年に完成した！あきらめない粘り強さがついに行政を揺さぶったのだ。

4. コラム アイヌ語の不思議 4「軽井沢はいくつある？」

え？軽井沢って長野県にある別荘地ではないの？アイヌ語を語源として考える とつじつまが合う地名が各地にある。不思議に思う視点が謎解きを可能にする。貴方もアイヌ語の虜になるかも？



理事長の年頭の挨拶

遅ればせながら明けましておめでとうございます。

トランプ大統領の行儀の悪い振るまい報道で持ちきりの年明けになりました。でもそれでも当選できたのは、もの作りの腕を持っていても食っていけないお金が入らなくなった普通の人々の不満を緩和できる政策を、マスコミも二大政党も提案して実行できる仕組みを創ってこなかったからだと思います。

ごみ問題が大きな話題になったのは90年代で、当会もピークで300人近くの会員がいましたが、あれから30年近く経ち、殆どマスコミの話題にはならなくなり、会員も現在は60人程度です。

でも当会が元気でおられるのは、マスコミ報道を紹介・解説するよりも、会員一人一人の日常活動を紹介することを続けてきたからだと思います。いずれの活動もごみ問題という“入り口”から入りましたが、それを解決するに役立つ技術という観点からごみ焼却施設やリサイクル施設のダイオキシン対策や発電方法を調べ、施設を持っている市職員に役立つ記事にしたり、これらの施設を購入する際、メーカーに丸投げしないで、職員が勉強すると安くてよい施設を買える知識を提供するなど、現場に役立つ知恵を提供するよう努めて来たからだと思います。

一般読者には、自分の住んでいる市のごみ収集を民間委託する際にお金が適正に使われているか否か等を調べ、お金の流れを観る視点の大切さを紹介してきました。山下さんの調査は茨木市に今年大きく影響を与えそうですが、市民だけでなく、マスコミ記者の関心を引く表現の仕方が課題です。

ごみ問題に限らず、浄化槽の費用削減策を提案したり、学校のいじめ問題や、今月号で紹介する魔の交差点を一人で解決した平川さんや、人権問題から発展してアイヌ語が北海道や東北地方だけでなく全国にもあることを紹介する加藤さんのコラムを紹介するなど、読んでおくための記事を載せてきたからだと思います。遠い未来を明るくしようとするので無く、明日・あさってを明るくできる知恵を紹介するべく今年も頑張ります。

会員の皆様、今年もご協力お願いします！



理事長 森住 明弘

平成 28 年度 大阪市環境局主催「事業系ごみ減量セミナー」第 1 回、第 2 回に参加して

第 1 回セミナー 平成 28 年 11 月 14 日 (月)

内容は、講師による講演と事例発表でした。

講演「ごみを減らして企業力アップ！！ごみ減量が必要なワケ」講師：関本秀一氏（環境省認定 環境カウンセラー）。事例は①宝酒造株式会社「4R（3R+R）の推進」②ナカバヤシ株式会社「紙の再生に取り組む」③株式会社ライフコーポレーション「3R（リデュース・リサイクル・リユース）の取り組み」3社の取り組み発表がありました。事例発表では3社とも講演でお話のあった「単なる環境対策から『環境経営』へ」に結びつくような発表内容でした。

発表された中でリサイクルの取り組みを積極的に実施されているスーパーマーケット「ライフ」大阪本社と「セントラルスクエア西宮原店」を訪問して店舗におけるリサイクルの取り組みについてお話をお聞きしてきました。



写真の回収ボックスが店外にありました。白・色柄トレイ用、卵パック・透明トレイ用、牛乳パック用、アルミ缶用、スチール缶用、ペットボトル用に分かれています。清潔感もあって使用しやすく感じました。近年は、数多くのスーパー等にも同様な物が設置されるようになって、地域のリサイクル拠点となっています。

店舗には、古紙回収機も設置されており、新聞紙・雑誌・チラシ・本の回収も行われていました。こちらは、持っていくとポイントが付与されるとのことで、この回収機は7店舗設置されているとのことでした。



店舗入り口に入ると「廃食用油回収ボックス」がありました。当会通信 2015 年 NO6 で大阪府豊能町での食廃用油回収の取り組みを掲載しましたが、身近な店舗で回収ボックスが設置されることは更なるリサイクルの推進に繋がると思いました。現在は、19店舗に設置されており、使用済み天ぷら油を回収して回収業者をお願いして石鹼として精製し店舗で使用されていました



写真中央の蛇口の左側に手洗い石鹼が設置されています。ラベル表示では「リサイクル石鹼を使用しています。リサイクル石鹼は食用植物油から作ります」と書かれていました。同じものは各トイレにもありました。また、社員用の休憩室にも設置されていますとお伺いしました。

ライフ全体の取り組みでは、リデュース（マイバック持参運動）達成率は35.7%。京都市内ではレジ袋有料化を実施しており、78.9%のマイバック持参率となっているそうです。また、ごみ軽量機を70店舗に導入し、生ごみ・燃やして良いごみ等の計量を行うことで廃棄物量の正確な把握を行っている結果、 unnecessary 廃棄の抑制とごみから資源への分別が強化出来ており、ごみ処理に係る支払額も減ってきているとのことでした。お約束もせずに店舗訪問を行いました。セミナーで報告されました、近畿圏総務部キャリアスタッフ横田様から直接お話をお伺いでき大変ありがたかったです。

第2回セミナー「リサイクル施設の見学会」平成28年12月13日(火)

見学先は「大和板紙株式会社」大阪府柏原市河原町5-32です。

大和板紙では、環境に配慮した循環型リサイクルシステムの提案をしています。再生紙になる紙は全体の60%といわれ、残りの40%は再生されていないのが現状です。大和板紙ではその再生化されない紙(難処理紙ゴミ)も、積極的にリサイクルを行っています。 大阪市環境局案内チラシより

天王寺公園集合で大型バスにて出発。定員40名でしたが参加者は27名でした。工場到着後、会議室で製造工程等の説明がありました。その後、ヘルメットとイヤホンを付けて工場内へ。



工場では約100名の方が24時間3交代で作業に当たっておられます。古紙問屋から原料の古紙が搬入されますが、小ロット多品種(60~80種類)の紙が製造できる工場です。製紙工場としては、均一の原料で同じ製品を大量に生産する方が生産性もいいのですが、この工場では難処理古紙にも対応可能のようにパルパー(原料離解)が9台あるそうです。通常の製紙工場では2台程度で対応しているそうです。

パルパー内部(スクリューが回転する)

パルパーは古紙再生の第一段階です。原料を最初に叩解するのですが、排出される古紙再生品の用途によって7mmから最小0.25mmの径を通過させるまで叩解するとのことでした。



工場の中心部分は丸網式板紙抄紙機です。この段階に来るまでに様々な異物除去の工程を経てきます。

8基のワイヤーシリンダーと絞りロールが回転し、その間を進む毛布の下側に紙層を付けながら進行していきます。板紙の断面は9層抄きとなっています。新聞や雑誌は9層の内中芯部分、紙管原紙だと9層の全部を使用するとのことでした。

シリンダーパッド

大和板紙株式会社が難処理古紙にも対応・再生品の製造に挑戦し製品化してきた中で、広島市平和公園内の「原爆の子の像に捧げられたつるを配合した再生紙」を生産されたことがありました。



広島平和公園の折鶴

NPO おりづる広島の代表、船田和江さんにお話を伺いました。すると焼却処分されていた原爆の子の像に捧げられたおりづるは、秋葉市長の時代に保存という形となりました。しかし、その保存量は年間約10t、10年間で98.5tにもなりました。再生紙としての出口を作る活動の結果、2013年に3つの製紙工場が再生紙として製品化することになったということでした。大和板紙株式会社が難処理古紙に対応する技術力を備えておられたことがこのことでもよく分かりました。

見学を終えて改めて実感したことは、分別の大切さでした。私たちの身の回りで最も近いリサイクルが紙ゴミです。古紙リサイクルが今後とも適正に行われるよう当会としても協力していきたいと思っております。

(杉本 照夫記)

平川さんの努力で住之江区の「魔の交差点」が改善される！

平川さんの店がある住之江区北加賀屋6丁目には、南北に走るいずれも6車線の新たなわ筋と東西方向の南港通りが交差する北加賀屋交差点があります。交差点より東は3車線、西は2車線になり交差点付近だけ右折用の車線があり3車線になっています。彼が住むようになってしばらくした昭和40年代後半に、地下鉄四つ橋筋線が延伸され、南港ポートタウン・WTC・ATC・フェリーターミナル・コンテナ基地等を含む巨大都市が完成したのに伴い、当時、平野～柴谷線で呼ばれていた2車線の生活道路にいくつもの運河を渡る幹線道路が接続されたのです。当時、町内会長をしていた平川さんは、交通事故が起きると反対しましたが、行政は“歩道橋等を設置するから大丈夫”と言って、昭和54年頃6車線をまたぐ巨大歩道橋を計画しました。それならせめて大阪駅近くや梅新交差点のように口の字型歩道橋にして信号を気にせず渡れるようにすることを求めました。ところが交差点近くの住民が見通しが悪くなり商売にさしさわると言って反対し、図1の南港通りを横切る交差点北側の歩道橋だけになってしまいました。これではあまり役立たず、その後も交通事故は頻繁に起こっていました。

(1) 交差点西側の道路を拡幅

それで平川さんは、何故この交差点で交通事故が多発するのか調べてみると、家の前を走る南港通りは、北加賀屋交差点に交わる他の3車線より車線幅がかなり狭くなっていることがわかりました。道幅が狭いのに無理矢理3車線にしているため、車線の間を走る単車が車線変更する大型車と接触して轢かれてしまう事故や、新たにお筋を北上してきて、北加賀屋交差点で左折して南港通りに入る大型車に、横断歩道を渡ろうとする年寄り・子供などが巻き込まれて亡くなってしまう事故が多発していました。この調査から交差点西側の南港通りの道路幅を広げることが緊急課題であることがわかったのです。

(2) 信号を改善

交差点を左折する大型車と人が接触して前輪と後輪の間に巻き込まれ、後輪で轢かれる事故は道幅の広い交差点でよく生じる事故で、左折する車の運転手が見る信号が青の時、横断歩道の信号も青になっているとよく生じます。天満橋などにあるスクランブル交差点ではどの方向の車も全部止めて横断用の信号を全て青にしているところもありますが、ここではそうなっていません。それで平川さんは、左折車は前の信号が青では左折できないようにし、前進は赤・左折可の青の矢印が出たときに左折できる信号に変えてもらおうとしました。この方式は他の交差点でもよく見かける方式で、人が横断している時は左折車は停止したままになるので接触しなくなります。

(3) 歩道橋を撤去

3つ目の対策はあまり効果が無かった歩道橋の撤去です。これがあることにより、車の直進・左折・右折に拘わらず視界が遮られてしまうことと、歩行者にとっても見通しが悪くなるデメリットがあるので、全国どこでも歩道橋の撤去が進んでいます。

(4) 情報公開を厭がる警察

北加賀屋交差点で交通事故が多いことをデータで裏付けるため大阪府警に情報公開をしました。ところが「ここにはデータはない。住之江署に連絡しておくので。」という返事でしたが、住之江署はここにはないと言います。それで平川さんは大阪府警の『交通事故白書』に載っているのでは？と思い調べ

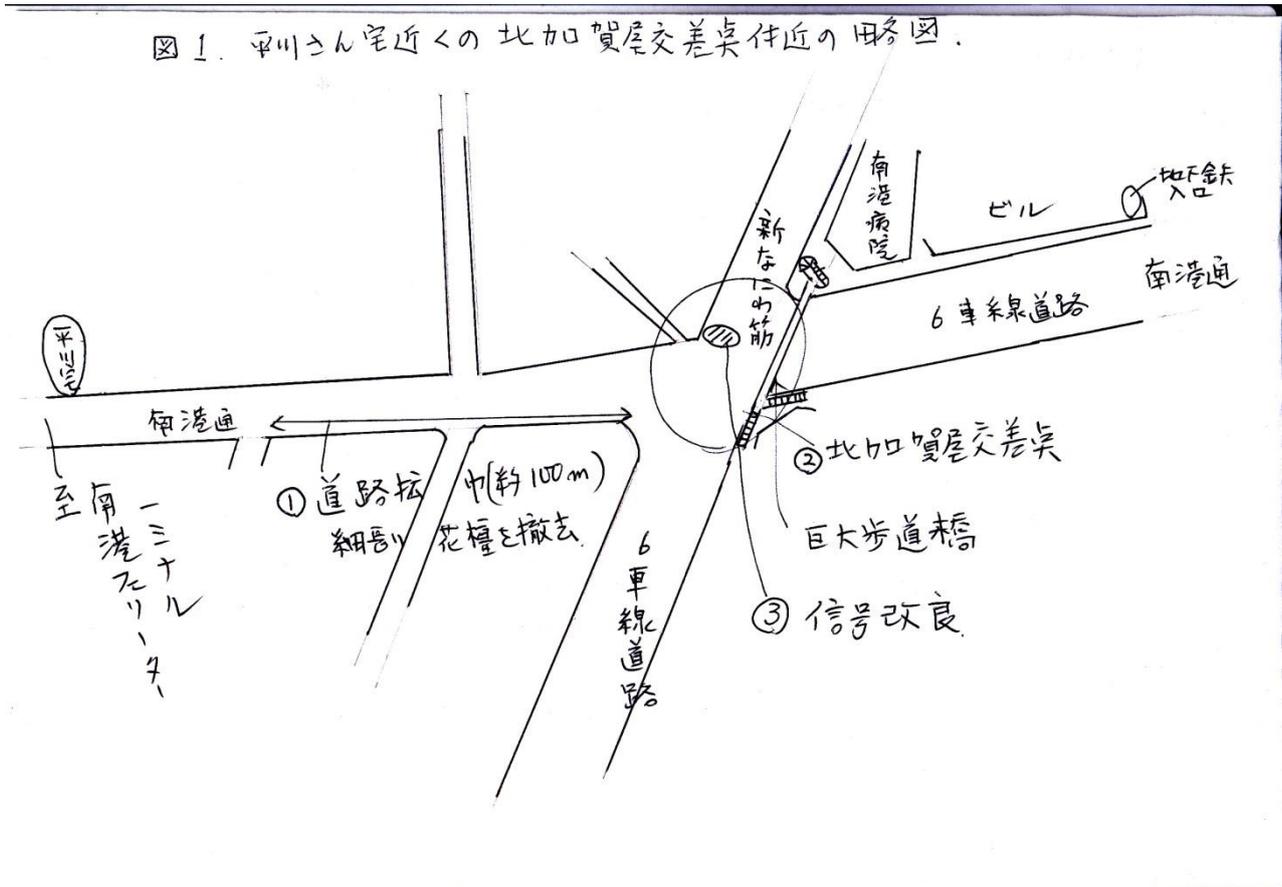
てみると「交通事故多発交差点」（年間発生件数10件以上）として整理されており、北加賀屋交差点は平成22年以來ずっと10件以上の事故があり、22年<14件・17位>、26年<16件・4位>などと記載されていました。それなのに担当課は情報提供をすることを厭がるので、この書類の提出は後日にして、信号機の変更・花壇を撤去し道路幅の拡張だけをお願いすることにしました。

（5）大阪市建設局が動いてくれる

2000年頃から大阪市建設局が前向きになってくれるようになりました。しかし歩道橋の撤去や信号の改善は警察の仕事なると、地元町会長の調整などで思わぬ時間がかかり、工事に着手できたのは2015年になってしまいました。平川さんの後任の町会長は前向きでなかったため、平川さんが主宰するタウンズメンの活動となり、実質一人で3つの改善策について調整をすることになりました。

（1）の道路を拡幅するため、図1の①に示す歩道にある花壇をなくすことになりました。反対側の花壇もなくなるとよかったです。町会長にイヤと言われてしまったのです。これにより車線幅が拡張され大型車と単車との接触事故は減りました。

歩道橋も撤去され歩道は見違えるほど広くなり見通しもよくなっていました。工事費は総額5千万円程度の“小さい”土木工事ですが、特に警察と地元町会との調整が大変なので当局側は平川さんのような情報公開制度の仕組みをよく知りその使い方に熟練した市民が粘り強く働きかけないと実現しないのだなあと感じました。平成27年の白書では10件未満となり、同書には記載されないという成果が得られました。



(森住 明弘記)



東側歩道橋がなくなり、西側には左折
車・歩行者専用の信号が設置、さらに
東行き右折車線が100m増幅。



北東角歩道橋足桁跡（南港病院南側）



東南角歩道橋足桁跡（マルナカ前）



交差点東側未完成歩道橋
交差点東側に数十年放置され老
朽化が進み、今回撤去された。

〔歩道橋撤去前の
北加賀屋交差点〕



昨年施行された、40年来要望していた北加賀
屋交差点の拡張工事の様子。



軽井沢はいくつある？

加藤 昌彦

秋田県の平方山（717m）に行くために、秋田県の友人にお願いして、秋田空港から県南東部の向かっていた時、軽井沢という地名をもつ地域を通過しました。世の中を知らない私は、軽井沢という地名が日本にいくつもある、ということを知ってビックリしました。秋田県の地図を見ると、さらに驚いたことには、軽井沢が3つもあることに気がつきました。そこで今度は、角川日本地名大辞典を調べてみると、全国では16もありました。

軽井沢の意味を考えてみると、かなりの人が軽い井と解しはじめて、手をあげてしまうのではないのでしょうか。日本漢字では解析できそうもありません。

ところで、大阪にも羽曳野市に^{かるさと}軽里という地名があります。ここでも軽い里では、たちまち立ち往生してしまいます。昨年12月に、ようやくこの謎が解けました。軽里は古代の国道、竹内街道が通っています。奈良から来た道が、この軽里で直角に曲がり、また少し行くと、また直角に曲って進むという道となっています。アイヌ語で Kar は“曲がる”？という意味なのです。

もう一つ、岡山県倉敷市に軽部という地名があります。そこで高梁川が直角に曲がっています。アイヌ語で Kar-pet（カルペツ）は曲がる川を意味し、軽部となったようです。

軽井沢に戻ると、私は何回も中山道の碓氷峠から軽井沢の宿まで、タクシーで行ったり、往復歩いたりしました。それで分かったことは、物凄くくねくねした路で、曲がり曲がりしてばかりいる路でした。2016年の悲しいバス事故があった場所です。Kar-i「曲がっている・所」に和語の「沢」がついた形と思われる。-

さらにもう一つ。大阪と奈良県の境に暗（くらがり）峠という面白い地名があります。名前からすると森にでも覆われた鬱蒼とした道と思われる。しかし、江戸時代は1級国道で、頻繁な行き通いがあった路でした。お気づきの方もおられると思いますが、ここもくねくねした路で山塊と山塊がぶつかりあって、その間を道が通っているような地形です。この地は生駒石で有名な土地で、岩石の多いところです。アイヌ語で Kuru-kar（岩が、山の間を道がくねくねしている）からきた地名と思われる。

注目していただきたいことは、軽井沢、軽里、暗峠にしても、縄文人が名づけ、使っていた道を、高度成長期の自動車時代が来るまで主な道として使っていたことです。もちろん、現代も使っているということです。私たちの生活が、縄文人の文化遺産の基礎の上に構築されています。地名ばかりではなく、日本の精神文化・宗教生活や言語まで関係している、と延長して考えています。

では次回。