

西淀川地区道路沿道環境改善に関する連絡会〈議事録〉

日 時：2003年10月21日（火） 14:00～16:20

場 所：エルモ西淀川 ホール

出席者：原告団（森脇、辰巳、岡崎、蒲原、北村、木村、貞安、永野）

弁護団（谷、津留崎、早川、村松、山川）

その他（塩崎、上田、片岡）

近畿地方整備局道路部路政課長、計画調整課長、計画調整課補佐

路政課建設専門官、路政課調整係長

大阪国道事務所地域調整課長 など7名

阪神高速道路公団大阪管理部環境対策課長

計画部交通環境室調査役、交通環境室調査役、

調査役環境技術、交通環境室補佐、係長 など10名

1、国・原告団から挨拶

路政課長／この度、原告団・弁護団との意見交換を公開することになった。道路環境は国・公団にとって変わることはない。公開という節目にあたり、新たな気持ちで臨みたいと思う。沿道環境については、厳しい状況にあるという認識にたっている。できる限りの対策を実施していきたい。また、原告団の皆さんとの意見交換により、よりよい双方の関係が維持できるように努めたい。強いては、環境対策についてもよい結果に導くものでないかと思う。皆さまのご協力をお願いします。

森脇／平成9年7月に、全国で初めて大気汚染被害者の問題で和解をした。その前に、『地域から考える日本の道路』というのを出して、この中味で和解をしたと（当時の）建設省は決めたと思っている。（それ以後）これまで多くの資料を出していったが、その中味がうまくいっているとは思っていない。その意味では、尼崎のあっせん後、この資料が活かされる検討をやっていきたい。私たちは、トラックや業者に対して、R43をどう通っているのか、あらゆることをやってきた。今日は7回目に入る訳だが、毎年、国土交通省の人は担当がかわって、その都度、説明をしなければいけなかったが、連携よくやってほしい。尼崎・西淀川を通るR2・43の公害対策をどう進むのかを検討していただきたい。

被害者はもらう権利がある損害賠償を全部国に預けて、国が対策をするという約束をして、そしてこの問題を進めているというのが全国の流れ。その一番はじめの西淀川においてまだ政策論争をやっている。もう社会的実践に入ってもいい時代にきていると思う。私たちも持っているものは全部出すので、皆さんとの討議を十分にやっていきたい。特に、西淀川はまだまだ公害が悪化していて悪くなっている状況。被害者は命がけで闘っている。命そのもので闘っている被害者がここにいるということをお忘れずに、十分に論議して欲しい。

2、出席者の紹介（略）

3、資料の説明

計画課長から「大阪市西淀川区における環境対策」について資料説明があった。（略）

4、意見交換

(1) 被害者の訴え

永野／私は2次原告の永野千代子といいます。国・道路公団との裁判で道路端から50メートル以内は被害があると認められ、勝利しました。

私たちが西淀川に引っ越してきたのは、43号線の沿道で、次男が生後間もない昭和44年暮のことでした。抵抗力のない次男が風邪をひくとすぐ熱が出る。風邪をひくとなかなか治らないということが続きました。そのうちに脱水症状を起こしたので、こっちの病院がいいと聞けば行き、あっちの病院がいいと聞けば行きました。でも、なかなか治りませんでした。何軒目か忘れましたが、病院に行くには神崎川を渡らなければいけない時がありました。橋の上で猫みたいにゼイゼイしている背中の子どもに話しかけたことがあります。「苦しいの？ごめんね、お母ちゃんが悪いんやね。こんな体が弱い子を産んで。本当にごめんね」と自分自身を責めていました。この川を渡るたび、ここに飛び込んでこの子と一緒に死のうかと思ったことも度々ありましたが、子どものあどけない顔を見るとできませんでした。

公害病に認定されたのは、昭和46年1月ごろだったと思います。喘息性気管支炎でした。昭和53年、裁判の原告を募っていると聞いて1次原告になりました。その次男が被告である43号線で信号待ちをしている時、暴走車にはねられて死んだのです。4年生の夏のことでした。即死です。しばらくして、「武則はもう苦しい思いをしなくてもいい、死んでよかったのかな」と言ったら、主人がすごい見幕で「いつかは治るんや。死んでよかったなんて何てこと言うんや」と怒鳴られました。この病気は一生涯治らないというのに。

出来島小学校は大気汚染がひどいところで、教室には空気清浄器がついています。光化学注意報がでると朝礼台に赤い旗が立って、全員が教室に入ります。前会長の浜田さんは小学校の先生で、よくいっていた言葉ですが、朝の朝礼台から後ろの生徒の顔はぼんやりとしか見えなかったそうです。また、絵を描くと空が灰色だったそうです。公害手帳を持っている子どもはプールの時は帽子の色が違っているのです。また、予防注射もできません。今だったら差別と思うのですが、当時は当たり前とっていました。

そのうち私までもが公害病に認定されました。認定されてから20年間も苦しんでいりのです。今でも昼夜に関係なく咳き込みます。夜、咳き込んだら寝られません。食事の時などあまりに咳き込んで食べたものをはくので、主人に怒られて、一緒に食事をしなくなって十数年たちます。また、夜あまりに咳き込むので、「うるさい、向こうに行け」といわれて別の部屋に寝るようになって十数年です。

この病気も家族にも理解してもらえないつらい病気です。夜、咳き込んだら水で湿らせないと寝られないのです。一晩でいいです。朝までゆっくり寝られる夜を返してください。それが私のささやかな願いです。

最近の公害は、大型車から出る排気ガスが原因です。昔みたいに目に見える公害ではなく、目に見えないから厄介なのです。今、私たち公害患者はあの汚かった西淀川の空気、その空気を吸って病気になった苦しさをみんなに分かって欲しい。こんなに苦しんでいる人たちがいることを忘れないで欲しいとの願いでいっぱいです。

また、患者さんの大切な命綱である補償法を守るため、健康を回復するため、道路公害をなくすため、私たちは命をかけているのです。私たち患者のスローガンである「手渡したいのは青い空」を取り戻す日まで、21年間裁判闘争をし、2度と子どもたちに私たちと同じ苦しみを味あわせたくないというために、あおぞら財団と一緒にまちづ

くりをしています。国・道路公団の皆さま。私たちに健康な体を返してください。それが出来ないのであれば、和解条項である道路対策をきっちりしてください。お願いします。

村松／今でも多くの患者さんが公害病に苦しんでいるというのが前提。そのことは国・公団の皆さんは分かっていると思うが、肝に銘じた上で、この問題に取り組んで欲しい。

今日の意見交換は、大きく3つの点について議論したいと思っている。

一つ目は、和解後の西淀川の道路沿道の環境状況がどうなっているのか、悪い原因は何かといった点について。その共通認識をもつことが今の時点でも大切である。

二つ目は、緊急に対策が必要。その対策についてこちらから様々な提案をしてきた。なかなかそれが実現してこなかったのが現実。しかし国もやってきた。それでは、今求められている公害対策は何なのかということを重要な課題として意見交換したい。

三つ目は、和解条項に出ていて区民的にも関心のある問題が歌島橋交差点の改良問題。とりわけ改良の中で環境対策として実施しようということになっているが、一方でそれに逆行しようとする議論とか動きがあるやに聞いている。この三つを中心に意見交換をしたい。

(2) 現状認識について

村松／はじめに、今の環境の現状と何が原因なのかということについて、患者会事務局長から説明する。

辰巳／今日、原告団からお渡ししている資料を見て欲しい。まずはじめに、西淀川の大気汚染の現状について確認をしたい。P3の「西淀川区の大気状況」をみると、大阪市の自動車排ガス測定局では、出来島小学校の窒素酸化物に関して、2000年、2001年、2002年と環境基準をはるかに超えている。その下を段を見ると、大気汚染がひどいといわれている尼崎の東本町交差点よりも濃度は高くなっている。

P4の西淀川は全国の中ではどうなっているのかをみると、全国で6番目に悪い地域になっている。しかも、東京を除くと全国で一番悪い地域になっている。また、浮遊粒子状物質＝SPMも環境基準を達成できない状況。

P5は、今年、近畿地方整備局が2号線と43号線の沿道まちづくりに関するアンケート調査を実施した結果。2号線では、「排ガスによる大気汚染が気になる」と答えた人が一番多かった。続いて「渋滞が多い」、「交通量が多い」と続きます。また、43号線では、一番多かったのが「大型車の交通量が多い」ということ、続いて「排ガスが気になる」と答えた人が多かった。

こうみても、西淀川の大気汚染がよくなったとは思っていないし、大型車の交通量がたくさんいると実感している人がたくさんいるということが分かる。これが私たちの認識。その点を確認したい。それから、98年に和解したが、この5年間全然空気がよくあっていない。そういう認識をしているのかどうか、そして改善しない原因についてどう考えているのかを聞きたい。

村松／今日、国・公団の方からも「西淀川区の大気環境状況」というものを出してもらっている。国・公団が、和解条項の中で道路の管理者の責任において設置した測定局がいくつかある。国道2号線・43号線とも2箇所ずつ、阪高も2箇所設置している。その測定状況について、P2以後に経年的にそれも含めて書いてある。私たちが問題に思っているのは、出来島小学校をみれば分かるが、全然よくなっていないこと。和解というのは一生懸命にやるというのが前提だったけれど、この5年間、高い値がそのまま続いているというのは本当に深刻な問題であるし、和解後、国・公団が色々と対策をやったといっても基本的な問題をやっているのかどうか問われているのだ

と思う。この現状について、国・公団の皆さんは深刻に受け止めているのか、そこをまずお聞きした。

計画課長／平成9年度からの経年変化を整理しているが、若干場所によっては右下がりということもあるが、出来島小学校をはじめとして相対的にこの地域の、特にNO₂については、高い値を示していることについて、国・公団を含めてこのデータを認識している。浮遊粒子状物質については、若干、平成9年度以降、数字だけをみると右肩下がりがなところだが、平成13年から14年にかけてみると数字が右肩上がりになっている。SPMについても若干減少傾向であったのが、近年上向いている。そういう数字を示しているの、指摘があったが、数字的には厳しい地域であることは認識している。こういう認識のもと、国・公団がどういう形で環境対策に取り組んでいるのかということだが・・・

村松／その前に、まず認識しているといっても当たり前の話で、だから裁判にもなって、一生懸命にやるといって和解したのだから、認識がこうで数字がこうだと言われたって、患者さんには皆さんがどう考えているのか伝わってこない。患者さんからみれば、5年間放置してきたと思わざるを得ない。その点を単に数値で厳しい地域であると他人事のようにいわれても困るといのが患者さんの気持ち。そこをはっきりしないと、次にいくら対策といったって誰も信用しない。毎回いっていること。対策にいく前に原因は何なのか。そこをはっきりして欲しい。そうでないと対策なんて出ない。

計画課長／本日の会議にむけて我々も過去のデータも含めて、なぜこの地域のデータが高いのかということころは、我々の内部および測定の実験の方に聞いて、出来島のデータ、測定の場所の関係、色々な要素を含めて、周辺の土地利用がどうなっているのか、を検討した。例えば、近傍に大きな工場がないかを含めて色々関係の方々に広く意見を求めて、なぜ出来島のところが高いのかを色々内部で勉強会をやったが、この場でこうだったと答えられるところまで今日では出なかった。

村松／何年間やっているのか。

永野／対策をきちんとやっていないのではないかと。だからそういうことを言うのではないかと。

村松／勉強したとって、何年間勉強しているのか。住民の意識調査がはっきりしているのではないかと。43号線にしても2号線にしても皆さんがどう考えているかといえば、大型車の交通が多いということ。それが原因なのでは？周辺に何かないかなんて探すことない。もっと正面から向けばいい。

森脇／今でているように、大型車が最大の原因だと思っていなのか。その認識は？

計画課長／大型車が非常に多い地域ということは当然思っている。

森脇／43号線に行ったら大型車が軒並みに多い。一番たくさん出しているのも大型車であり、その原因は大型車であるということをはっきりしているのではないかと。認識の前に、大型車ですとえばいいのでは？隣の工場がどうか、そんな工場などは今はない。今は住宅だけ。自分のところが出していることをまず認識して、そこからやろう。その点は一致するのか。

路政課長／大型車が大きな要因を占めているということは我々も十分認識していて、大型車の削減にむけて色々な施策をやっていかなければいけないというのは、和解する上においても認識は持っている。ただ、国といっても道路管理者の立場。総合施策の中で環境基準を達成できるような方向で施策を進めるのがいいと思うのだが、なかなか道路管理者だけならばやれる施策、打てる施策が少ないから・・・

村松／言い訳を聞いているわけではない。森脇さんが言ったのは、大型車が問題だということはどう思っているかということ。まずそこをきちんと行って欲しい。

路政課長／大型車が多いということ、要因のひとつになっているということは我々も十分に認識はしているつもり。だから、少なくとも現地に行けば、大型車がどれだけ多いか、一目瞭然だと思う。

村松／では、なぜ「勉強中」などという言葉が出てくるのか。小宮山さんが言ったとおりに、大型車が一番の原因なのでは？大型車が原因だが総合施策の中でどうするかということがあるから、それが原因だけれどもなかなかうまくいかないと言いたいのだろう。しかしまずは、今の西淀川の大変な原因は大型車である、そこを何とかするという共通の認識にしよう、出発点にしようということは一致できるだろう。

路政課長／総合施策なので、大型車が多いことには間違いなのだが・・・

村松／それでは、他に原因があるのか。何年勉強してきたのか知らないけれど、大型車以外に何が原因だと出たのか。

早川／自動車排ガス測定局のデータの議論をしている。自動車排ガス測定局は、道路の排ガスを測る測定局。その道路の状況がどうかということがまず問題にされるべきなのに、そういうことを言わないからもめてしまう。この5年間の道路はどうなのか。交通量は減っているのか。大型車の混入率はどうか。まず、そのところの話をして、それから総合施策がどうかという話になるのではないか。まず原因だけをはっきりさせよう。その認識がないと対策も進まない。はっきりしている。道路排ガス測定局のデータの話をしている。一般環境測定局の話をしているわけでない。

路政課長／大型車だけと決めつけるのは・・・。確かに大きな要因であることに間違いはないのだが、それはバックグラウンドの色々な要素があって、出来島の数値が 0.07 以上でずっときていることについて、大型車が唯一の原因と決めつけるというのはいかかなものかなと思っている。

早川／大型車のどのくらいの割合が原因で、一般環境測定局のバックグラウンドがどのくらいで、それ以外の自動車がどれくらいかデータは持っているのか。そういう分析はしているのか。だったらそういう分析をするべき。

路政課長／この場では持ち合わせていない。

早川／この場に持ち合わせていないことがおかしいといっている。5年も経っているのに。そんなことが道路管理者としてできていないことが問題だといっている。なぜできないのか。

村松／ごまかしてはいけない。我々も 0.076ppm が全部大型車だと言っていない。大阪の一般＝いわゆるバックグラウンドも全国的に大変な状況。しかし、この地域はそういうレベルでない、極めて高濃度の原因が大型車だろう、だからまずそこを何とかしなければならぬだろうといっている。全部大型車だと言っているというような、誤解を与えるようなことは言って欲しくない。なぜ、ここが全国で6番目に悪いところなのか。その原因は何かと言っている。

路政課長／このデータのすべてが大型車の数値だと言うつもりはない。ただ、決めつけるのではなく大きな要素であるということ。意見交換なので、お互いに構築したいと思う。

早川／大型トラックが乗用車の何倍の排気量があるのか。どのくらいの NO₂ を出しているのか。50～60 倍。SPM だってそう。しかもこの地域は有数に大型車混入率が高い。そうであるならば、やはりその原因は大型車と考えて対策をとっていくというのが行政の常道なのではないか。大型車がある程度軽減したけれどダメだったというのであれば、そう言ったらいい。その前にそもそも分析ができていないことが不思議で仕方がない。患者さんたちは納得できない。手をこまねいていているとしか思えないという意見。

森脇／大型車が大部分を占めているというのはいいのか。大部分を占めている大型車とい

う確認はきちんとしよう。

路政課長／大型車が大きな要因を占めていることは間違いない。

森脇／大きな要因を占めているのは自動車の中では大型車。

村松／立場あるからなかなか言えない問題もあるだろうが、いずれにしても大型車が大きな原因になっているということについては、共通の認識になったということ。当然のことなので今さら確認することでもないかもしれないが、そこを念頭に置きながら意見交換をしたい。

現状の問題で最後に、PM_{2.5}の測定問題。資料のP20にある。この間の裁判で大気汚染・健康被害の元凶といわれているのがPM_{2.5}。これは和解のときに盛り込まれて、早期にやるといいながら常に言い続けてきたことで、やっと今回こういう形で盛り込まれた。今年度中に2箇所、測定局の工事を始めて、来年度のできるだけ早い時期に測定をするということで決断をされたようなので、この点は評価ささせていただきたい。この問題は5年間いい続けてきた。我々はこちら見ると、皮肉だが、その気になればすぐに出来ると言いたくなる。やっとやる気になったら今年度中に工事をして来年度やりますと言われていた。それはいいことだと思うのだが、言いたいのは、対策だとかこういう問題は皆さんがやる気になるかどうかがある面で非常に大きいのだろうと改めて感じた。その面では早急に他の2箇所についても、とりわけ歌島の方などはSPMのデータがシビアな濃度になっているので、この辺もやって欲しい。今回の連絡会の前進した点として確認させていただきたい。

路政課長／やる気になったらすぐできるということだったが、やはりそれは5年間できる範囲内で頑張って、継続的にやってきた結果という風に理解していただきたい。

村松／そちらの努力を否定しているわけではないのだが、色々部内の調整あったのだろうと理解はする。

(3) 環境ロードプライシングについて

村松／メインの対策問題について。森脇からの発言もあったが、和解の前に道路対策問題についての再生プランを出した。それから各連絡会ごとに5回にわたって出してきた。その主要な内容をP9以降にまとめている。6回までの連絡会では、再生プランのPart1～5までを出して、その都度、ぜひこういうことをやって欲しいということ要望してきた。

強調しておきたいのは、単に要望してきただけではなく、あおぞら財団とも協力しながら調査をやってきたこと。住民の要望や西淀川の事業者の方々のご意見を聞いたり、交通状況などを我々なりに調べてきた。皆さんほどお金もないし知恵もないけれど、できるだけそういう調査を踏まえてうえで、こういう対策が、原因の問題を含めて重要だろうということで提起してきた。

残念ながら、国・公団は聞きはしたけれど、これについて内部的にどう検討して、できないものはできない、できるものはできるということで回答をいただいたことがなかった。我々がこの連絡会をできるだけ実りあるものにしようと思って、積極的に提案するという姿勢をとってきたので、皆さんもそれを受けて止めて、真剣に検討して欲しい。私たちの浅知恵だったら、こんなことできませんよと言って構わないが、そこは明確にやっていただきたい。

私たちは対策問題といえば2つだと思っている。とにかく今の西淀の幹線道路における大型車をどう減らしていくのか、このことが非常に重要な問題だろうと思う。基本的にはこの問題だろう。しかし、当面はすぐに大型車削減が全体として難しいのであれば、今一番激しい43号線や内陸の2号線、神戸線などの大型車をできるだけ海

側の湾岸道路へ持っていくという、いわゆる環境ロードプライシングの問題。もっていかうとすれば様々な施策があるが、やはり経済的な誘導策というのがひとつの大きな柱だと思う。当面はそれが大事。しかし、全体的には大型車を減らしていくのか、この2つに手をつけないと駄目なのだろう。

それからもうひとつ、私たちは西淀川の事業者の皆さんに意見を聞いた。事業者の皆さんがどういっているかと言うと、地域や沿道の皆さんに被害を与えたくないという気持ちを非常に強くもっているということ。また、もともとメーカーがそういう車しか造っていない、あるいは低公害車に乗換えようとしたって、補助金など十分な支援策がない、だからとりわけ中小の企業が乗り換えられないという問題があるということも聞いた。そういう中で、まずは今のようなロードプライシングの問題も含めて、低公害車化にむけての支援策を思い切ってやるということをして西淀川地区を対象にして社会実験をやっていくということが非常に大事なことなのでは。そういう中で、何が有効で何が効果がないのかということも含めて対策ができていく、そういう社会的実験を早期に始めてくれということも提起してきたというのが全体の内容。

いずれにしても、まず、環境ロードプライシングの試行的実験をした成果を公団の方から言っていただきたいが、これを踏まえて更にどうするかということをはっきりさせて欲しいという問題がある。二つ目は、大型車について、私たちは当面、43号線や2号線の夜間通行禁止を社会実験でやってみるということも必要だろうといっている。あるいは、どういう対策が有効かということになれば、尼崎でも議論されているように、西淀でも大型車削減にむけた大型車削減にむけた大型車削減の調査を実施するということも必要だと思っている。

これが私たちが公害対策として、当面のところ一番大きな問題として考えていることなので、これに対するそちらのご意見をうかがいたい。

公団／「環境ロードプライシングの試行状況」を説明させていただく。環境ロードプライシングの詳しい説明については省かせていただく。P1の下の方に図面があるが、赤でひいた5号湾岸線の部分が転換させるべく割引額を設定している道路。P2に、現在の試行状況がある。中ほどに利用交通量ということで平成13年11月1日から試行を開始したわけだが、そのときからの推移を表している。今年4・5月あたりまでは利用者への広報が不足していたのかもしれないが、なかなか増加する傾向になかったが、7月ぐらいからだんだんこういった割引制度があるということで利用者の中に浸透していったようだ。7月ぐらいになると前月比で約150台ぐらいずつ増えている。これを見ると分かるように、今は前の月よりも150台ぐらいずつ増えつつある。その中味をみると、ETCの利用者がその利用率の割合に比例する形で増えていっている状況にある。9月現在で822台という状況なので、おそらく今年中には1000台にいくのではないかと、十分にいくのだろうと思っている。1000台がいいのかどうかということはあるが、遠からず1000台は突破できると思っている。

それから、遅ればせながら、交通需要キャンペーンということで、できるだけ5号湾岸線を利用していただきたいということで、これも地道な活動ではあるが14年度は2回実施した。こういった効果も表れているのではないかと思っている。

P3に簡単にまとめている。13年・14年2箇年に分けて、湾岸線の有効利用検討会ということをして、首都高速道路公団と阪神高速道路公団でセットになってトラック協会の方も委員に加えて委員会を開いた。その2年間の成果でそのエキスを抜き出した。今年の3月に委員会を終了したのだが、委員会からは、ETCの普及促進につれてたぶん増加するであろう、期待できるといった内容をいただいている。環境実態がどうなったのかということについては、その当時はまだ350台ぐらいの転換しかなかったの

で、この程度であれば、環境調査の顕著な差はみられないという結果になっている。そのときでも、気象条件や交通条件の影響が大きいであろうということで、調査結果には現れていない。交通の実態については、阪神の方では、国道 43 号、3 号神戸、それに比較すると湾岸線の利用は徐々にではあるが高まっている。3 号神戸線の利用者は、徐々にではあるが年々減ってきている。5 号湾岸線の方がそれにつれて増えてきているという状況にある。

アンケート調査も実施し、そのときの意見として大きく 2 点あげている。乗継ルートが分かりにくくて改善できないかということと、広報を積極的にやって欲しいということ。これが 2 年間にわたって委員会をひらいたときの結果を雑駁にまとめてもの。

それから、先ほど、公団の方で説明する機会がなかったのだが、「大阪市西淀川地区の大気環境状況」では、阪神公団が平成 9 年から測定をやったデータをつけている。まず、阪神公団が設置しているのは、神戸線では大和田、池田線では歌島の 2 箇所。二酸化窒素については、確かにデータはよくなっていない。ただし、平成 9 年・10 年に比べると若干改善が見られる。平成 11 年・12 年あたりに改善がみられたので喜んでしたが、13 年・14 年になると横ばいまたは上向きの傾向がある状況になっている。SPM も測定しており、9 年・10 年、特に 11 年は特異値のような形で急に下がって、14 年あたりは若干上向きになってしまったということで、この辺の状況が 15 年は上向きにいくのか、或いは下がっていくのか、15 年の推移を見たいというのが、見たいというのは失礼かもしれないが、データとしては非常に注目している状況。

村松／環境ロードプライシングの問題からいきたいが、そちらの資料で、この結果からいくと、平成 15 年 9 月は通し通行券と ETC の利用を含めて、毎日 800 台ちょっとの利用があるということだが、これは、結局のところ全部乗り換えたかどうかは分からないのだろう。

公団／分からない。

村松／前から言っているが、これは環境ロードプライシング。だからこの結果から現れているのは、ETC が非常に普及をしたということ。そういう意味での結果としてはよく分かる。しかし、3 年間も社会実験をやって、環境の実態については何も分かりませんでした、調査結果には現れませんでした、というのが率直な結果であろう。患者さんにとっては、ここをどう考えているのかということ。「環境ロードプライシング」なのだから。そこはどうか。

公団／利用者が少ないということがある。数千台あたりの利用者にならない限りは、なかなか改善方向が見られないかなという気はする。もうひとつ、5 号湾岸線と 3 号神戸線というのは、一番狭いところで 1 km 少ししかないところがある。だから、すべてが 5 号湾岸線にいったとしても、内陸部の方々の環境がよくなるのかということとは、そこまでできるかどうかということも微妙でないか、本当に改善できるのかことはある。ただ、できるだけ転換をさせたいという気持ちに変わりはない。それに向けて試行しているという状況。

早川／はっきりさせておきたいのは、この結果は、要するに ETC が入っただけ。これが乗り換えたかどうか分からないことには環境ロードプライシングにはならない。それから、台数がほとんど話にならない。もうひとつは、私はあそこを走ってみたいけれど、本当に不親切。環境のためということはどこにも書いていないのだから、乗り換えた人が環境のためかどうか分からない。なぜ、「大気汚染改善のために協力してください」とか「公害被害者のために協力してください」とか表示しないのか。せっかく表示板があるのに、そうすれば少しは改善するかもしれない。それもしないで環境ロードプライシングなんておこがましい。

公団／案内板については、数は少ないかもしれないが、平成 12 年と 13 年に新たに設置した標識が 40 数枚ある。もうひとつは、3 号神戸線の本線については、経度比較表示板というのをつけていて、今湾岸線にいけばどのくらいで大阪の方に通れますというように、利用しやすい形の情報板もつけている。ただ、不十分かもしれないが。

村松／今いっているのは、これは何のためにやっているのかということをやれといっている。

公団／転換車がどの位あるかということは毎年アンケート調査を実施しており、今日は持ってきていないが、そういうデータはとっている。何人の方が本当に 3 号神戸線を利用しようとしていた方が 5 号湾岸線に転換していただいたかということ。これは実質的には記入方法ということにはなるが、そういう調査を実施している。

村松／調査結果があるとのこと。そうすれば、安くしたために 43 号線の大型車がこっちに乗り換えたという人もいたわけだろう。それはどの位？具体的なデータがなくてもだいたいは分かるのではないか。一番問題になっているのは 43 号線や 2 号線の沿道。

公団／先ほどいった委員会で報告したのだが、当時の施策の利用者が 320 台ぐらいのときに、転換している人は約 80 台ということでアンケート結果がでている。

村松／それはどこから転換したのか。

公団／3 号神戸線から。

村松／43 号線は？

公団／データを今日は持ってきていないから分からない・

村松／数台のことか？10 台ぐらい？

公団／その 80 台の約 1 割とかぐらい。

村松／だから 8 台とか 10 台とかそういうことだろう。

早川／どこに報告したのかということ。なぜ住民に報告しないのか。公害被害者に報告しないのか。それが問題。しかも今日はデータすら持ってきていない。公の意見交換会なのに。なぜそんなデータを出してくれないのか。出せないようなデータなのか。

公団／後日、提出させていただく。

村松／不意打ちで言っているわけではない。この問題は毎回でることだし、今日も対策の重要な問題として議論させてもらいたいと言っている。3 年間かけて社会実験をやった結果を今日もってくるのは当たり前なのではないか。環境の負荷がどうなったのか調べられないような社会実験ははっきりいって失敗なのではないか。そういうことはなぜ考えないのか。12 年・13 年・14 年といくらかけたのか。私たちは始めるときから、このやり方では絶対に環境がどうなるかが分かるというような環境ロードプライシングにはならないと言った。意見交換のときに ETC 普及のためのロードプライシングかもしれないということをあなた方は言っていた。同じ結果ではないか。環境のためのロードプライシングになっていないという問題をどう考えているのか、患者さんたちにとってそこが大事。

これがいいことだと思った。だから他の和解でも環境ロードプライシングをやろうということを入れている。それは環境がよくなるために役立つから。そういう社会実験を患者さんも望んでいた。そうなっているのかどうかということを実際に考えて欲しい。

公団／平成 13 年から 2 年間実施しているが、全体的に 3 号神戸線の料金区分上の大型車は 7000～8000 台あった。ロードプライシングに環境をつけているということについては、その約 6 割ぐらい、5400 台ぐらいの通過交通に対して、5 号湾岸に転換していただくということだった。7000 台ぐらいの約 6 割が本件地域の通過交通であるが、それに対して実施するという。今回、実施した施策利用台数が約 350 台程度から始っ

て、ETC の普及に伴って 822 台となっており、7 月ぐらいからの増加傾向にあるという状況。それが全部移ったとして 7000 台であるが、環境ロードプラシングが失敗だったかどうかということに対しては、今増加傾向にあるし、今後さらに増加していくということを見極める必要がある。3 号や 43 号から 5 号湾岸部に転換しないと意味がないのだが、それについては、アンケート調査による割合しか分からない。

村松／環境ロードプラシング、しかも社会実験をやっている。だから、環境にどう影響を与えるのかということはこの実験の中で調べましょうということだろう。そらならば、何台ぐらいが乗り換えることを目標にしたのか。どのぐらいが乗り換えれば、環境にそれなりの影響がどうかということが調べられると認識しているのか。成り行きまかせなのか。

公団／平成 13 年 11 月から開始する前に当時のメンバーで説明をしたが、日本初の施策ということでなかなか条件設定が難しいということから、シミュレーション上も施策目標を持ちたいけれども難題である、予測値としては目標値をもつことは難しいということだった。

早川／目標値を持たなければ環境ロードプラシングとはいえない。

森脇／先ほどから言っていることが全然分からない。今日は環境問題でいかに減らしているかということ論議している。見通しもつかないような ETC にお金だけかけてやって、その中で環境といっても違うのではないか。湾岸線に流して思い切って 43 号線などの交通量を減らしていくということから対策があること。私たちは、今やっているロードプラシングは環境ロードプラシングだと思っていない。

公団／ETC が悪者でないのだけれど

村松／悪者でない。

公団／そういうニュアンスのことを言われているのだけれど

村松／論点を反らせてはいけない。我々は ETC が悪者だとは一言も言っていない。ETC を普及することと、環境を改善することは矛盾することでない。しかし、この環境ロードプラシングは環境をよくするための社会実験。そこがどうですかと言っただけで、論点をずらせて ETC を悪者に行っているなどいうことを言うならば、それは意図的な問題になる。我々は、環境のためのロードプラシング、社会実験がどうなったのかということを知っている。それを正面から答えろ。

公団／ETC を対象にしたというのは、利用者の走行経路をはっきりさせる必要があるということで、そのためには料金所を設置するか、ETC のような機器を使って確かに 3 号神戸線から 5 号湾岸線に転換したということが証明されない限りは割引ができない。そのためには、料金所だとか ETC の機械とかが必要。料金所を新たに作るというのは時間的にも難しいということもあったので、西行きを優先して 13 年度 11 月から設置して試行した。14 年 7 月になると東行きについても出来るようになったので、東と西で ETC の利用で両方ともにできるようになったという状況。「ETC が」ということ度々言われているので、ちょっと言わせてもらった。

村松／ETC でもいい。問題は先ほどから論点をずらせていて、環境のロードプラシングの社会実験というのであれば、そうなっているのですかということ。言い訳をしているだけなのではないか。初めから「環境」なんて名前をつけなければいいのではないか。環境をよくするためにどうすればいいのか皆で考えましょう、そのために税金を使って社会実験をやろう、ということ始めたのだから。そのことに対して、どうだったかということについて、今日は意見交換をしたい。そうでないと環境ロードプラシングの今後の方向が見えてこない。それを正面から答えて欲しい。

はっきりいって、2 線通し通行券については、これは後で患者会の方で ETC を搭載

している大型車だけを対象にしていたらわざわざかしかないということをやなかで、あなた方がもう一度、知恵をしぼって出してきたのではなかったか。ETCでも通し券でもいいけれど、もっと本格的にやろうとすれば、料金の格差をどうするかという問題が大きいのではないか。そこをどう考えているのか。最終的には実験結果でどうするかを決める。しかし、社会実験というのは効果の表れるようなものを作って初めて実験。そのためには、私たちが提言で言っているように、思い切って夜間半額にするとか場合によっては無料化を社会実験に導入してやってみるとか、そういうことをやらないと本当の意味での社会実験にならないのではないか。しかも環境ロードプライシングにならないだろうということを、ずっと言ってきた。そこをどう考えているのか。津留崎/P3で「顕著な差は見られない」と他人事のように書いているが、環境ロードプライシングをやる場合、そちらの方では、顕著な差、影響が見られるような環境ロードプライシングを考えているのか、そもそも効果があるかどうかを実験しようとするものなのか、そのあたりを聞きたい。私どもの方から言えば、どうやれば効果がでるような環境ロードプライシングになるかという試行をやっていると思っている。その場合には、今度どんな工夫をするつもりなのか。基本的には台数が少ないということをやわれた。そうすれば、台数を増やすためにどうすればいいと考えておられるのか。「今後さらなる増加が期待できます」ということで、この通りにやっていればいずれはよくなるという趣旨なのか、どういう工夫をするというつもりなのか。私どもの方から言えば、今のままではまどろこし過ぎてきちんとした工夫がいるのではないか。端的に言えば、料金の格差の問題がこれでは足りない、もっと思い切ったことをしなければいけないのではないかとこのことを言っている。だから、今後どうしたいと思っているということを引きちんと聞かせてもらいたいと思っている。

公団/料金格差のことについては、直接、西淀川の訴訟とは関係ないのだが、尼崎の訴訟・あっせんの中で、環境ロードプライシングの充実を図るということで和解を受けて、我々もそれに向けてどういうことをやっていけば、今後、充実していけるのかということの検討を進めている。一つ目が現状の把握、分析。あっせんの中でもあったが、総合的な調査、どういう事業者に調査をしてどういう大型車があったり、どういう程度選択されていくのかというアンケート調査を分析・評価していかなければならない。国の方で制度化された社会実験というのも活用して、一層の充実を図るということで検討を進めている。

検討を進めるにあたって、課題・問題点が何点かある。そのひとつが、5号湾岸線と3号神戸線の乗継をやっている。5号湾岸線の西の方はまだつながっていないので、つながるまで乗継ということで、下の道路にいったん降りて乗り継ぐということになっている。その乗継のルートにあたる道路の沿道環境の問題もある。それと、3号神戸線は第2神明道路と直結していて、第2神明道路から神戸に東向きでくの方に対してはJH=日本道路公団が管理しており、須磨の料金所でJHの料金と阪神高速の料金をあわせていただくという制度でやっている。それで、そちらからの利用者に対して、5号湾岸線を利用してもらうために乗継券を発行している。或いは、2線通し通行券もそこで発券したり販売したりしている。ということで、毎朝、須磨の料金所が渋滞している状況。料金を下げたときにその渋滞がどうなっていくのか、色々と検討すべき事項がある。それから、3号神戸線で5号湾岸線に乗り継ぐ箇所に摩耶がある。摩耶の出口を東向きに降りて乗継経路を利用してもらうわけだが、その渋滞が他の線まで及ぶとかという問題もあり、色んな観点から検討していかなければいけない。それと、無料という話もあったが、阪神高速道路は道路整備特別措置法に基づいて有料制度をとっており、無料というのは問題がある。確かに、無料にすれば

沢山の利用があるかもしれないが、その際に、先ほどいったような問題点があるので、そういう課題を克服しながら次のステップに移っている必要があると考えている。

村松／そういうことをやるにあたっての問題点があるということは言っていた方がいい。ただ、一番大事な問題として抜けていることがある。「大型車をこれだけ減らそうと思う。しかし、クリアしなければならぬ問題がある」という問題提起はよく分かる。あなたにはその前提がない。今の環境ロードプラシングによって、環境をよくするために、公団としてはどれだけの乗換えを目指しているのかということをはっきりさせてもらう必要がある。そのあとには色々な問題点があるだろう。そうすれば皆で知恵を出し合おうということになる。その前提がなくて困難性だけが出てくる。それは結局できないということが言いたいがために言っていると患者さんは思わざるを得ない。先ほどから言っているように、環境ロードプラシングで、どれだけのものを乗り換えるということを目指しているのか。私たちは、環境のためにはどれだけやればいいのかということを実験しようとしているのだと思う。どれだけの車の削減を目指しているのか。そこをはっきりして欲しい。その上で困難点を考えよう。

森脇／尼崎でロードプラシングが入ったということは分かるが、一番はじめにロードプラシングを提案したのはこの本(『地域から考える日本の道路』)のなか。和解前の1998年7月に出した。この中にロードプラシングをどうしたらいいのかを当初から建設省に出して、建設省もそれならば、ということでこういう話が出ているわけ。だから、ロードプラシングについては、以前からその辺の話は分かっているはず。聞くと全部言い訳をしている。どうしたらいいのか、というところが全部抜けている。普通は、目標をたててそこに到達したかどうかを調べた上で結果的に良かったか悪かったかをやるわけ。しかし、目標もなければ何もなく、それで「やっていますやっています」と言って、次は向こうの方で線がつかないでないから分かりませんか、遠くへ遠くへ行ったらその辺がおかしくなるとか、どこまでつながって走るか分からないとか、大阪までいくといっぱいあると思う。言い訳でなくて、ここの場所をどうすればいいのかということをもう少し分かりやすく言って欲しい。今はじまったことでないということ。

村松／高速道路を九千何百キロつくるとするのは、目標を決めて、お金がなくてもどこから持ってこようと頑張っているだろう。なぜ、ロードプラシングに目標をもたないのか。

公団／環境ロードプラシングだけで環境改善はできない。

村松／そんなことは言っていない。環境ロードプラシングでどこまで目標をもってやるのかということを知っている。

上田／どれくらい移ったら効果があると思っていたのか。そこを知っている。後ろの人でもいいから答えて欲しい。どれくらい移したら効果と呼ばれるものが出ると思っていたのか教えて欲しい。

公団／繰り返しになるのだから、言い訳と言われるかも知れないが、日本で初めての最初に施策なので、いくら転換すればいくらよくなるというようなシミュレーションは非常に難しいということだ。

村松／昔はそうだったかもしれないけれど、今はどう考えているのか。社会実験を2年間やった。今は環境に顕著な差が見られない。それならば、どこを目標にしなければいけないと思っているのか。それでもいい。それもないのか。

最近の新聞記事によると4割・5割という話が出ている。それをやろうとしているのではないか。そこはどうなのか。

公団／社会実験は今年から国の方で予算枠が認められて、今回、環境ロードプラシング社

会実験は、地方提案型社会実験という制度の中で実施しようということで、これは地方公共団体＝兵庫県がメインになって検討している。それにあたっての具体的な協議会が具体的に設置されていないので、今日ここで社会実験の内容についての説明は、当事者でないということで、公団としてはできない。

計画課長／先ほどの話は、400円、500円というものが出ていることだが、10月はじめ頃から数回にわたってそういう記事が出ているのを我々も見ている。確かに、地方提案型という制度のもとに、兵庫県をはじめ地方公共団体の方々、国・公団等々がお互いに協力しあって、社会実験というものができないだろうかという検討は重ねている。新聞報道にあったような、例えば4割、5割が決まったかの報道が目に入っているかもしれないが、それについては、関係者で実験内容について協議をやっている段階。それについては、当然ある程度煮詰めれば尼崎の原告団とも意見交換をし、我々としての協議会を立ち上げて、その中で関係者の合意がとれればその施策にむけて動こうという動きをしているという状況。まだ実験内容が確定していないので、それについては理解して欲しい。

村松／確定していないということであればそれを否定している訳ではない。新聞記事によれば、我々もいったように、3割や2割ぐらいで実験にならない、やはり半分ぐらいやらないと駄目だという意見の中で、4割という話が出てきているということとか、或いは、大阪においては夜間半額という問題も議論の対象になっているということが報道されている。つまり、そういう社会実験を環境ロードプラシングとしてすることが議論の対象になっているということなのか。それはいいことだから、否定することは無いと言っている。

計画課長／それは先ほど言ったとおり、議論している。

村松／こういうのをやるときは、これまでの経過からみても、先ほど協議会とかいう話があったけれど、ひとつの当事者は患者さんたちでないか。被害を受けている人たちの意見を十分に聞くシステムをとるべきでないか。そういう中で意見を聞いた上でやらないと、本当の意味で皆の意見を聞いたということにならないと思うが。

路政課長／当然、西淀川の原告団、尼崎の原告団も当事者のひとり。これは本当に、県、国、公団、沿道の人たち全部が寄っていただいてやらなければいけない話だと思っている。だから少なくともそういう意思決定する前には、当然、皆さんのご意見をお聞きするというのは筋だと思っている。先日からの新聞は、我々がたたき台のたたき台を検討する中で出てきた案で、それは否定するわけではない。ただ、300、400、500とか色々あるので、そのひとつが出てしまったということ。別にそれが関係機関と合意して出来た案ではないので、その辺りのところを理解して欲しい。

塩崎／環境ロードプラシングは重要な問題だと思う。レポートのP3に「今後さらなる増加が期待できます」と書いてある。P2のグラフでは、突然15年7月からグングン増えていっているが、これがどうしてこういう風に増えていったのかという分析を聞きたい。それから、増え方を単純にみると月に160台ぐらいのペースで増えていって、1年間で2000台ぐらい増える、10年ぐらい増えると2万台ぐらい増えるということで見られるのか、それとも、絶対値が少ないからこんな風になっているのか、10箇月ぐらいたてばどこかで頭打ちになると見られるのか、1年に2000台ぐらいのペースだから1年たてばまあ増えていくと楽観的に見ておられるのか、ということを知りたい。もし、そんな風に1年たてば2000台増えていくと思われなくとすると、どうするのかということが問題になる。その辺のところのポイントかと思う。

直前に議論あったことだが、4割・5割減らすということについては地方からの社会実験を制度にのってやるということだが、ちょっと違うのはこれは一般施策でない

かと思う。しかし、ここの場合は重大な被害があって裁判をやって特別なことをやっているような本件地域でないかと思う。一般施策に乗らない限りできないという性格のところではなく、よそではやれないけれど、1箇月だけでもタダに違い値段でやる、期間限定で100円でもいいとか、世間がびっくりするようなことをやってみてどんな変化がでるかとか、そういうのが実験として面白いのではないかと思う。完璧にお役所的に調べて、これなら出来るという脇腹をきちんと固めてやるというようなやり方ではなかなか実験にならないのではないかな。少し批判があっても被害者がいるわけだし、患者もいるわけだから、思い切って大胆なことをやってみてやはり上手いかなかったら違うことやるとか、そういうことが実験として面白いのではないかというか、効果が分かりやすいのではないかと思う。

公団／先ほどのグラフで7月ぐらいから急に増えているというのは、グラフそのものが示しているようにETCの普及率が増えている、それに比例する形で増えだしたという状況。細かく分析したわけではないが、このグラフを見ただけで言えることはそれだけ。それと、これがずっとこれがどれぐらい続くのかということは、普及率がどのような形で推移するのかということは読みきれていない状況にあるので、どういう期間にどういう形で増えていくのかということは予測は立てていない。

それと、ドラスティックな方法で社会実験ができないかという提案があったが、やはりこれは社会実験とはいえ研究室の中でやる実験ではなくて、市民生活の中でやる実験。先ほどのJHの合併料金所の問題として渋滞しているという話をしたが、実はトンネルの中の渋滞がかなり発生しており、利用者の身の危険というか、安全の問題を含んでいる。社会生活という微妙な問題も抱え込んでいる実験なので、そういうあまり急激なドラスティックな実験は難しい。できれば徐々にではあるが、着実な実験を目指したいと思っている。

片岡／社会実験というのはその期間だけ思い切った施策をやってみようということなので、研究がどうかということではないはず。そもそも社会実験に対する認識が違うと思う。思い切ったことをやってみて、実際にどうだったかということをやるのが社会実験の考え方。あおぞら財団で調査した結果では、とにかく料金格差が今のままでは駄目だという結果が出ていて、これぐらいの料金格差だったらこれぐらいの効果があるということは皆さんのところにもすでに出している。そういう調査があるということ踏まえて、実際にやってみてどうだったかということを検証するのが社会実験のはず。そういうことを思い切ってやって欲しいし、それをすべきだというのが今の状況だと思う。

早川／あなたはとても失礼なことを言った。一方で危険と言ったが、患者さんは命を掛けている。何度言ったら分かるのか。5年間努力したという発言があったけれど、その5年間が患者さんにとってどうだったかということがを考えたことがあるのか。あまりにも失礼な発言。患者の命をかけて社会実験をやっている。分かっているのか。

上田／心しないといけない。そんなことを言ったら失礼。

村松／今の研究室のどうこうというのも、先ほどから、私たちが言っていることに対して、ETCを悪者に行っているようにとか、私たちの話を正面からきちんと聞いていない。言葉尻とか捉えて言っているだけ。あなたが言うように、交通問題なのだから色々出てくるだろう。しかし、患者さんだって命を掛けている。逆にいうとその対策は早急にしなくてもいいということか。緊急なのではないか。はじめに現状がどうかを確認した。緊急に対策しなければならないのではないかな。しかも和解から5年間たっていたって悪くなっている。それを放置しておいて社会実験になったら他のことを持ち出す。私たちはそのことを否定しているわけではない。あたながあえてそういうこと

を言うと、どう考えているのかと言いたくなる。釈明して欲しい。

公団／おっしゃっている実験は色々な課題が発生しているが、より危険があるのか、そのままなのか、そういうものを見極めた上で施策の充実をやっていきたい。

村松／裁判でどう言われた？加害者と言われたはず。あなたが言っているのは、患者の命はいくらまで待ってくださいということか。患者さんは健康が悪くなって命を落としても待ってくださいということか。

上田／ドライバーの安全を考えていないような発言は撤回しなさい。

村松／なぜそこを対立的にやろうとするのか。我々是对立的に考えていない。

上田／極めて挑発的。

岡崎／5年間、何もやってくれなかった。今まで何をやっていたのか。今回、こうやって公開でやってくれたのが一番よかったのかと思う。情けない。患者は日々その場で暮らしている。生活しなければいけない。研究なら研究をきちんとやって欲しい。思い切ったことをやって欲しい。患者にも分かるようにずっとやって欲しい。

森脇／国の方は大分やわらかくて、公団というのはそんなに悪いのか。だからあんなになっっているのかと別の意味でそう思う。あなたのところは裁判で負けた。和解のとき、こちらが損害賠償の金額を取れる権利があるのに、是非これを出すから対策やってくださいと行ってそちらに出している。それに対して今の言葉というのはおかしいのではないか。訂正するなりして、挑戦的なのはやめて欲しい。私もだいぶ挑戦的だが、私以上に相当に挑戦的なのがいるなあ思った。対立させるということはやめて欲しい。

路政課長／決してそういうことではない。社会実験の定義についてもその通り。PM_{2.5}にしても、和解条項があるが故に特別に先がけてやるということで、当然、裁判の経過からして認識している。決して原告団と対立してこの公開に踏み切ったわけではない。公開だったらもっとフランクに話ができて逆にいい効果がでるのではないかとことで、我々も尼崎を含めて踏み切った。全国的にも連絡会は公開になると思うので、決してそういう意味ではない。

塩崎／先ほどの答弁に対して責任を持って出して欲しいのだが、トンネルの中で渋滞が出ていて危ないとのことだったが、ロードプラシングの実験をやったおかげでどれだけの渋滞が出て、どういう問題が出ているのかということのを定量的に出して欲しい。それは、社会実験をこういう形でこれ以上進められないということと言う根拠になっているもの。渋滞が出て本当に危ないのだ、これをやったら事故が起こる、死人が出るかのような発言だった。それを他方で天秤に掛けるならば、患者さんたちの健康が日々どれだけ悪化しているのかという比較をする必要があると思う。だから、そういう趣旨でいうのであれば、そこはきちんと出さないといけない。

公団／先生が衝撃的とおっしゃったので、徐々に着実な方法でやりたいと言っただけ。

塩崎／トンネルの中で渋滞が起こっていて危険だということだった。

上田／極めて具体的だった。

塩崎／社会実験をやったおかげでどれ程に社会的マイナスが出ているのか。そこを測らなると点検している意味がない。それはどうなのか。

公団／現状として渋滞が発生しているのを聞いているので。

塩崎／ロードプラシングという実験をやったおかげでトンネルの渋滞が出て危険が増しているという風に言わないと、一般にも渋滞は出ている。ロードプラシングをやらなくても渋滞は出ている。社会実験であるロードプラシングをやったがために、どういう渋滞や事故が起こっているのかを明らかにしないと駄目だろう。

公団／環境ロープラをやったときに2線通し通行券を発行した。須磨の合併料金所で発行して、そのときにどうしてもサービス対応が長くかかるので、その長くかかった分

は・・・

村松／そんなことは聞いていない。そう言って渋滞が発生したというのだから、きちんと定量的に数値を言ってくださいとっているだけ。ないならいい。「すみません、数値もなく根拠もなくいいました」と撤回したら済むこと。公開したからと言って撤回してはいけないということはない。謝るところは謝って、言い過ぎのところは言い過ぎで、撤回すればいい。なぜ素直にならないのか。

公団／データが手元にないので

村松／言うておくが、このロードプラシングの試行をやったことによって、須磨のトンネルの渋滞がどのくらい延びたという調査結果はあるのか。そうだったら出しなさい。ないのにあるというからおかしいことになる。

森脇／聞いているだけだろう。誰かがしゃべった、職員がそういう風に聞いていた。聞いていたということと調査をやって結果を出すのは違うはず。そこのところが一貫として挑戦的だから、謝りなさい。

辰巳／患者に謝ってください。

公団／そういうことを聞いていて、この場で報告した。お詫び申し上げます。

森脇／それに続いて、研究者が研究でやっているということに引っ掛けていうというもの、これも謝ってください。学者に対して失礼。

村松／学者は研究室の中でやっていて自分たちは違うんだというように挑戦的に聞こえる。そうでないのなら、そう聞こえたら聞こえたですみませんと謝ればいい。

塩崎／きちんとデータを出してもらえばいい。

このロードプラシングに毎年どれぐらいの費用をかけているのか。予算をきちんと出していただきたい。

劇的というのは事故を起こせという意味でない。劇的に値段を下げたらどうかと言っている。皆がびっくりするぐらいに値段を下げるという意味。劇的に下げたからといって事故は起こらないと思うが、起こるといふことであればそのデータを出して欲しい。そうすると未収金が増える、収入が減るから嫌だということだと思うが、そこは命とのバランスだからお金が少々かかってもやるべきでないかというのが意見。是非そういうことをやって欲しいのだが、したくないということだろうが、どれぐらいロードプラシングにお金をかけているのか、かけるつもりがあるのか、その辺りのこともデータを出してもらった方がいいと思う。今でなくてもいいが。

村松／お金ぐらいは出ないのか。それぐらいは頭に入っていないか。このロードプラシングを議論するのであれば、毎年これぐらいのお金をかけてやっていますと。もしかしたら、別のところにお金をかけてしまっているから言えないのかと疑いたくなるのだけれど。それぐらいは分かるだろう。10億なのか20億なのか。

永野／私たちは命をかけている。資料も何も持ってきていない。どうしてなのか。それだけいい加減に考えているということか。

木村／今日は恥かきに来たのか。本当にこの5年間、我慢をして命がけの戦いをしてきた。

もうこれ以上待てない。この4月から2回ほど救急車の中で呼吸停止ということで、死と隣りあわせの生活を毎日している。それまでは主人と別々に寝ていたけれど、主人が気になって私の横に寝るような形をとっている。

今年になって何人の患者さんが亡くなっているか。自信をもってこういうものをやりましたというものをやって欲しい。何のために私たちは命をかけて闘っているのか。そちらも首覚悟ぐらいで頑張ってください。

村松／この問題はいずれにしても絶対に曖昧にしない。今日出た問題はメモをとっているだろうが、後でまたこの問題で議論できるようにしよう。

(4) 歌島橋交差点の改良工事について

村松／最後の問題は歌島交差点のこと。

辰巳／平成10年から工事をはじめているが、この写真のイメージ図どおりに歌島橋交差点の改良を進めているということで確認をしたい。それでいいだろうか。

国道事務所／これはイメージ図ということで、詳細にわたってこの通りになるということではない。

辰巳／こういうイメージになりますということでイメージなので、もちろんこういう風になるということで確認を取りたい。それでいいか。

国道事務所／これは悪までもイメージ図ということで、工事の改良が分かるように示している。

村松／完成予想イメージ図だけれど、この通りやりますということなのではないか。だから住民の皆さん、こういうことになりますよということなのではないか。それをイメージ図で示すのではないか。違うものを示したってうそになる。この通りにやるということなのではないか。普通であればそうだから、確認であればそれで終わるのだけれど。

木村／イメージだけでは困る。

国道事務所／横断歩道の件について、この歌島橋交差点の工事については、過去に色々と誤解の生じるようなやりとりがあったことは認識していて、それについてはお詫び申し上げたいと思う。しかし、地上の横断歩道については、過去のいきさつの中でそもそも道路管理者に権限がないものを対象横断歩道がのっていないような形でイメージ図をつくっていて、それを中立的な形で検討していこうということで、こちらの方で書いてくださいということだったので載せている状況。

村松／このまま工事が進めば、この図面だということでもいいのか。

国道事務所／現在こちらについては、この権限をもっている公安委員会と協議をして、公安委員会の方も横断歩道を撤去すべきだという意見。

村松／そんなことは聞いていない。あなたのところの考えを聞いている。区民にこういう風になりますと言ったわけだから、ここを撤去したわけでもないし、住民にそういう説明もないわけだから、今の立場はこのとおりのだろう。この後どうなるかは話し合ひましようということはあるけれども、今とるというのはおかしい。

国道事務所／道路管理者としては、この歌島橋交差点については横断歩道を撤去した方が沿道環境のためにもよくなると思っていて…

森脇／嘘つきよばわりされたいか。そんな気はないだろう。国土交通省は嘘つきだと言われたくないだろう。

国道事務所／うそをつくつもりはない。

森脇／それだったら、このままやりながら、公安委員会がどういふかは次に考えればいい。完成イメージは最後まで完成イメージ。それを撤回するのは嘘つき。区民に対して嘘をついたことになる。あの国道のところにも2箇所も3箇所もイメージが出ている。しかも完成イメージ。そこはイメージどおりにやるということで、後どうするかは調整の問題なのではないか。決めているわけでもないのだろう。そこで取るということになれば、嘘つきだということで今日は終われない。

村松／あなたの気持ちと今決めているかは違うだろう。

国道事務所／経緯については、先ほどいったとおりの。これについては、道路管理者としては、この事業の目的である沿道環境対策、それ以外に交通安全対策、渋滞対策が当然があるが、それらのために考えれば横断歩道は撤去した方がよいと考えているし、そ

れについては公安委員会と協議をして、公安委員会の方もそれがいいと言っている。村松／取る方がいいかどうかは色々な視点から議論しなければいけない。それはその通り。だからこれをどうするか、今イメージはこの通りだけれど、もしもあなたのところが本当はこう考えていたけれど、取りたいという意向があるのであれば患者会を含めて住民と議論しない限り決められないのではないかと。まずは住民の意向はどうなのかということをしちゃんと明らかにした上で手続き上やるべき。

国道事務所／公安委員会と協議はしているが、まちづくり考える会とも話し合いをしていて、これについてシミュレーションを行った結果など説明をすと言っている。まだその日程の連絡がきていないので出来ていないが、その辺の議論はできる。

森脇／誰だって取るのであれば、自転車がどれだけ通っているのか、乳母車をおしている人たちがどうなのか、区役所ができるんだから、あらゆることについて住民全体の声を聞かない限り徹底できるものでない。それを今検討しているわけだから、そういう中で嘘つきよばわりはされたくないだろうと言っている。「そうですね」と言うだろうと思ったら喧嘩を売る気か。

住民の意見を十分に聞いたうえで判断するという事だけは言ってください。

国道事務所／考えの相違があるだけだと思っている。

森脇／相違があるのでなく、住民合意で進めますと言えばいい。

中心になるところで整理をして欲しい。それでないと終われない。住民合意でない限り絶対にひかれぬ。

国道事務所／住民合意で、色々対話させていただきます。

村松／国土交通省は色々考えがあると思うし、患者会は患者会で、周辺住民の人たち、区役所など、周辺には色々な利用者の意見があるので、国土交通省はそういう意見を聞いた上でどうするかを決めていく、住民合意の中で考えたいということで理解していいか。

国道事務所／昔も今もそれに変わりはありません。

村松／それは公開の場で言ったことなので確認しておく。国土交通省もどうするかはまだ決めている訳ではないということだけ確認させていただく。

(5) その他

村松／大型車削減問題という今後のところが議論できなかつた。環境ロードプラシングのことしかできなかつたが、いずれにしても、尼崎の方で削減をどうするのかというこれを含めた調査をすることになっているが、当然、尼崎と西淀川はつながっているから、西淀の方の大型車削減をどうするかということも、せつかく調査をするのであれば、これを含めてそういう対策を考えられるような調査を実施するという事は当然だと思う。汚染のレベルも同じようなところで一方だけやって一方はやらないということは考えられないので、それであれば、西淀も大型車削減にむけて、それができるとかどうかの検討のための調査をやろうという意思を持っているかどうか。

計画課長／尼崎のあっせんが出ていてそれを実行するというのが基本的な考えだが、あっせんとは別に調査を行うべき、周辺なのでやるべきという意見だと思う。これについては、道路管理者として43号の沿道環境の改善という立場でそういう意見が出ていくということ、なおかつ沿道環境の改善が必要ということを考えているので、そのために必要な調査を実施していくことについては、我々としてはやぶさかでない思っている。これについては、また意見交換をするということをお願いしたい。

村松／ニュアンスは色々あるだろうが、少なくとも、西淀の問題どうするかということについても、今後の意見交換の対象にしていきたいということでも理解させていただく。

前向きな回答として、今後すすめていくことができるだろうと期待したい。

計画課長／調査をするにあたっては、色々とどういう施策をもって進めるかということになるので、色々な関係機関のメンバーをどうするかということも含めて、関係機関の同意を得る必要もあるので、そういうことも含めて、一から意見交換ということになるかもしれないが、それは理解して欲しい。

村松／次回については、今日も積み残した問題もあるし、来年の4月までの間にこういう形でもつ。出すと言われた資料については、それまでに出していただきたい。場合によっては、患者会と弁護士と意見交換の場をつくる、そのときに地域の人や関心もたれる方も一緒に参加してもらえそうな、今日のような公開という形でないにしても、意見交換の場を持たしていただくという方向もぜひやっていきたい。

5、最後の挨拶

路政課長／本日はありがとうございました。初の公開なので不慣れなところもあり、その点については申し訳ございませんでした。今後、公開ということになると準備もあるので、意見交換をするについてはやぶさかではないので、尼崎の方でも準備会等で意見交換することになっており、西淀川も全く同じように考えているので、要所要所には意見を聞いてやってきたいと思っているので、力を貸していただくようお願いする。

森脇／いずれにしても、ちょっとこちらも興奮して声を大きくしたけれど、それは公団の方は挑戦的だということがすぐに現れたので、声も大きくなった。これからは意見交換というのはこちらも慎んでやるので、出来るだけ資料を取り寄せながら、資料の中でやりあいをするように勘だけではやめるようによろしくお願いをしたい。

それから、4月までにまたこういう場でやって、その間にそれぞれ意見交換で進めるということでもよろしくお願いをしたい。今日は初めてだったということもあって、今までたまっているものを全部出し切るとというのが結構あったと思う。これまで、毎年お金をかえて資料をつくっているのをちょっとは見て欲しいなあというのがあって、それが見たこともないような顔をされると腹がたって大きな声を出した。あなたたちはすぐに辞めるけれど、次に来る人も含めて今までのことをつないでおいてきちんと話ができるように願いをしたい。

今日のご苦労さまでした。