

# 西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会

## ◆ 資 料 集 ◆

- 1、西淀川道路連絡会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2、西淀川区の大气汚染状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 3、区民の意識は？・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 4、どうなっているの？歌島橋交差点の工事・・・・・・・・・・ 7
- 5、西淀川道路環境再生プラン Part1～5（概要）・・・・・・・・ 9
- 6、原告団・弁護団からの要求事項・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 7、用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
- 8、国・公団との和解にあたっての裁判所の和解勧告と和解条項・・ 17

日 時：2003年10月21日（火） 14：00～  
場 所：エルモ西淀川 ホール

西淀川公害訴訟原告団・弁護団

## 1、西淀川道路連絡会について

### ◆西淀川道路連絡会とは？◆

「西淀川地区道路環境沿道に関する連絡会」の略称。大阪・西淀川公害裁判において原告・国・公団との間で交わされた和解条項に基づいて設置されている機関（1998年～）。西淀川地域の道路における環境施策の円滑かつ効率的な実施に資することを目的とし、国土交通省近畿地方整備局、阪神高速道路公団、原告団との間で、原則として年1回開催されています。同様の連絡会は、川崎、尼崎、名古屋南部の各地域でも行われています。



- ① 対象道路の環境等に関すること、
  - ② 対象道路の道路構造対策に関すること、
  - ③ その他必要な事項に関すること
- について意見交換をしています。

### ◆公開の意義◆

公共事業に対する市民参加のあり方は長らく課題となっていることです。そうした中、最近では、パブリック・インボルブメントとして、計画のなるべく早い段階から市民が参加できる制度が整えられつつあります。国土交通省所管が作成している「公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」や国土交通省社会資本整備審議会道路分科会に設置された「道路計画合意形成研究会」が作成した提言書などでも、その方向性が示されています。

また、すでに実施した事業に関しては、近年では河川法の改正により「淀川水系流域委員会」が設置され、河川行政への市民参加のあり方が注目をあびました。しかし、道路事業に関しては参加の仕組みそれ自体がないというのが現状です。

道路連絡会は、国・公団と原告団との間での意見交換の場であり、地域住民が参加をする場ではありません。しかし、行政と住民とのパートナーシップや市民参画、情報公開のあり方が議論される中、西淀川道路連絡会が公開で実施されることはその先鞭をつけるものであるといえます。



住民参加や情報公開の必要性がいわれる時代。しかし、すでに出来てしまった道路の環境対策を行政と住民との間で話し合う仕組みがないのが現状です。

### ◆西淀川公害訴訟とは？◆

高度経済成長期における、企業からのばい煙と道路からの排ガスによる都市型複合大気汚染の法的責任を初めて問うた、全国でも最大規模の公害訴訟。阪神工業地帯の主要企業 10 社と国・阪神高速道路公団を相手取り、健康被害に対する損害賠償と環境基準を越える汚染物質の排出差し止めを求めて、1978（昭和 53）年に提訴しました。

1995 年 7 月の地裁判決（2～4 次）では、道路から排出される汚染物質と健康被害との因果関係があるとして、国・公団の責任を初めて認め、川崎・尼崎などの判決に影響を与えました。なお、企業との間では、1995 年 3 月に和解が成立しています。



1995 年の地裁判決では、国・公団の責任が初めて認められました。

### ◆公開にいたる経過◆

昨年 10 月、尼崎公害訴訟の原告・弁護団らが 2000 年に成立した和解の内容が守られていないとして公害等調停委員会にあっせん申請を行いました。今年 6 月のあっせん合意では尼崎連絡会を公開で実施することとなり、9 月 30 日には第 1 回目の連絡会が開催されました。その結果を受け、この度、西淀川でも同様の方法で行うこととなりました。

2、西淀川区の大気汚染状況

※二酸化窒素（主に自動車排ガスに含まれる）の状況は？

大阪市内自動車排ガス測定局

二酸化窒素の測定結果（日平均値の年間98%値）

（単位：ppm）

測定局	2000年度	2001年度	2002年度	環境基準の 評価 (2002年度)
<b>出来島小学校</b>	<b>0.075</b>	<b>0.072</b>	<b>0.076</b>	<b>×</b>
梅田新道	0.070	0.064	0.068	×
北粉浜小学校	0.075	0.060	0.059	○
杭全町交差点	0.062	0.063	0.063	×
新森小路小学校	0.065	0.068	0.068	×
海老江西小学校	0.071	0.064	0.058	○
今里交差点	0.073	0.072	0.073	×
上新庄交差点	0.079	0.059	0.061	×
住之江交差点	0.058	0.062	0.063	×
茨田中学校	0.073	0.071	0.067	×
我孫子中学校	0.057	0.054	0.057	○

環境基準では、「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であること」となっています。

※ 例えば、大気汚染がひどいといわれる尼崎では(2002年度)……

観測局	日平均値の年間98%値	
近畿地方整備局	東本町交差点	0.072
	五合橋（単路部）	0.070
	西本町（単路部）	0.068
阪神高速道路公団	西本町	0.065
	元浜公園	0.065

※ 全国の中ではどうなっているの？

二酸化窒素の1日平均値の年間98%値の上位測定局（2002年度）

順位	測定局	都府県	市区	98%値 (ppm)
1	中山道大和	東京都	板橋区	0.083
2	北品川交差点	東京都	品川区	0.081
2	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.081
4	永代通り新川	東京都	中央区	0.080
4	松原橋	東京都	大田区	0.080
6	上馬	東京都	世田谷区	0.076
<b>6</b>	<b>出来島小学校</b>	<b>大阪府</b>	<b>大阪市</b>	<b>0.076</b>
6	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.076
8	西区浅間下交差点	神奈川県	横浜市	0.075
9	大坂橋	東京都	目黒区	0.074
10	今里交差点	大阪府	大阪市	0.073
10	天神	福岡県	福岡市	0.073
10	長崎駅前	長崎県	長崎市	0.073

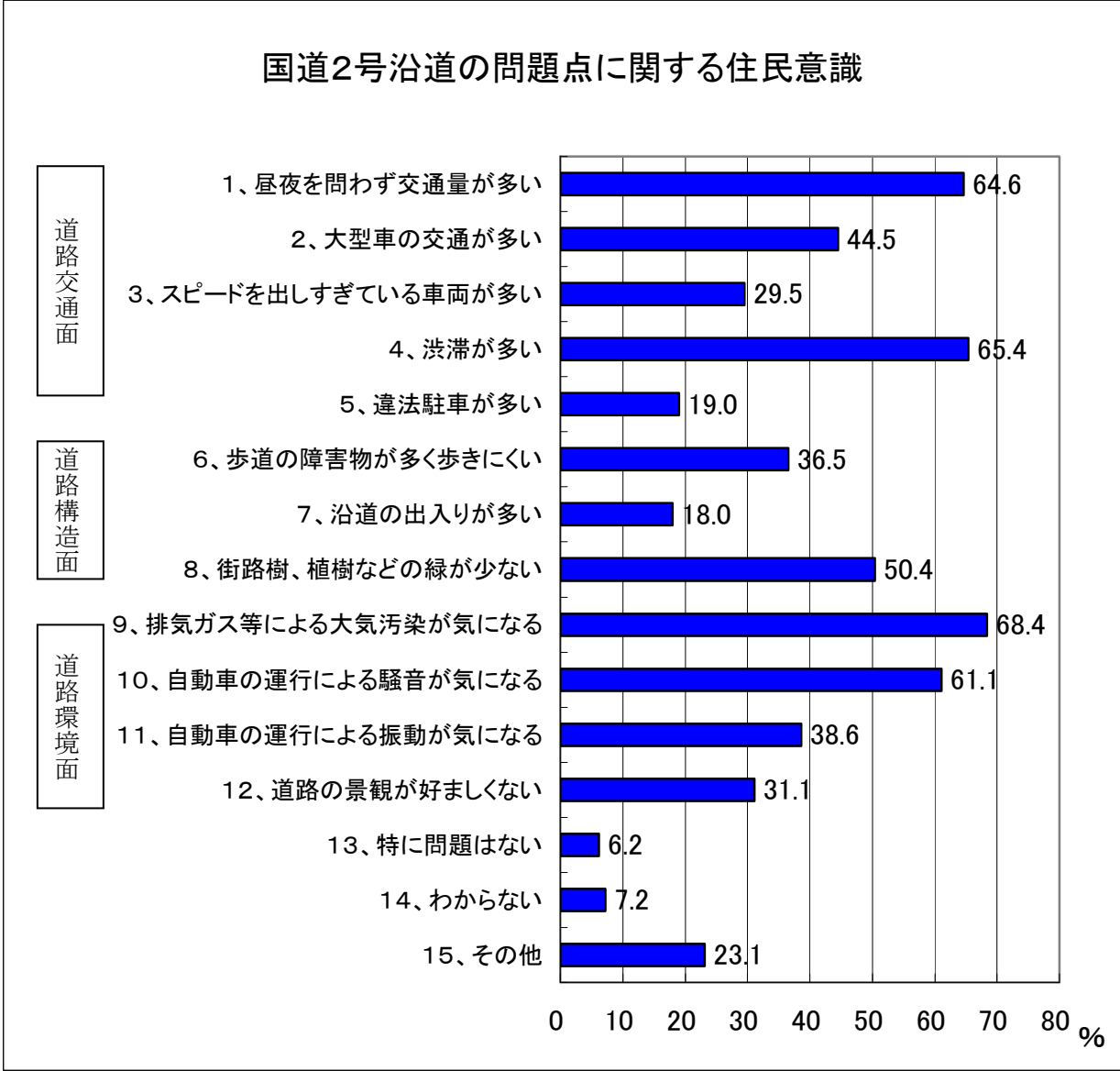
※ 浮遊粒子状物質（ディーゼル排ガスなどに含まれる）の場合は？

大阪市内自動車排ガス測定局 浮遊粒子状物質の測定結果

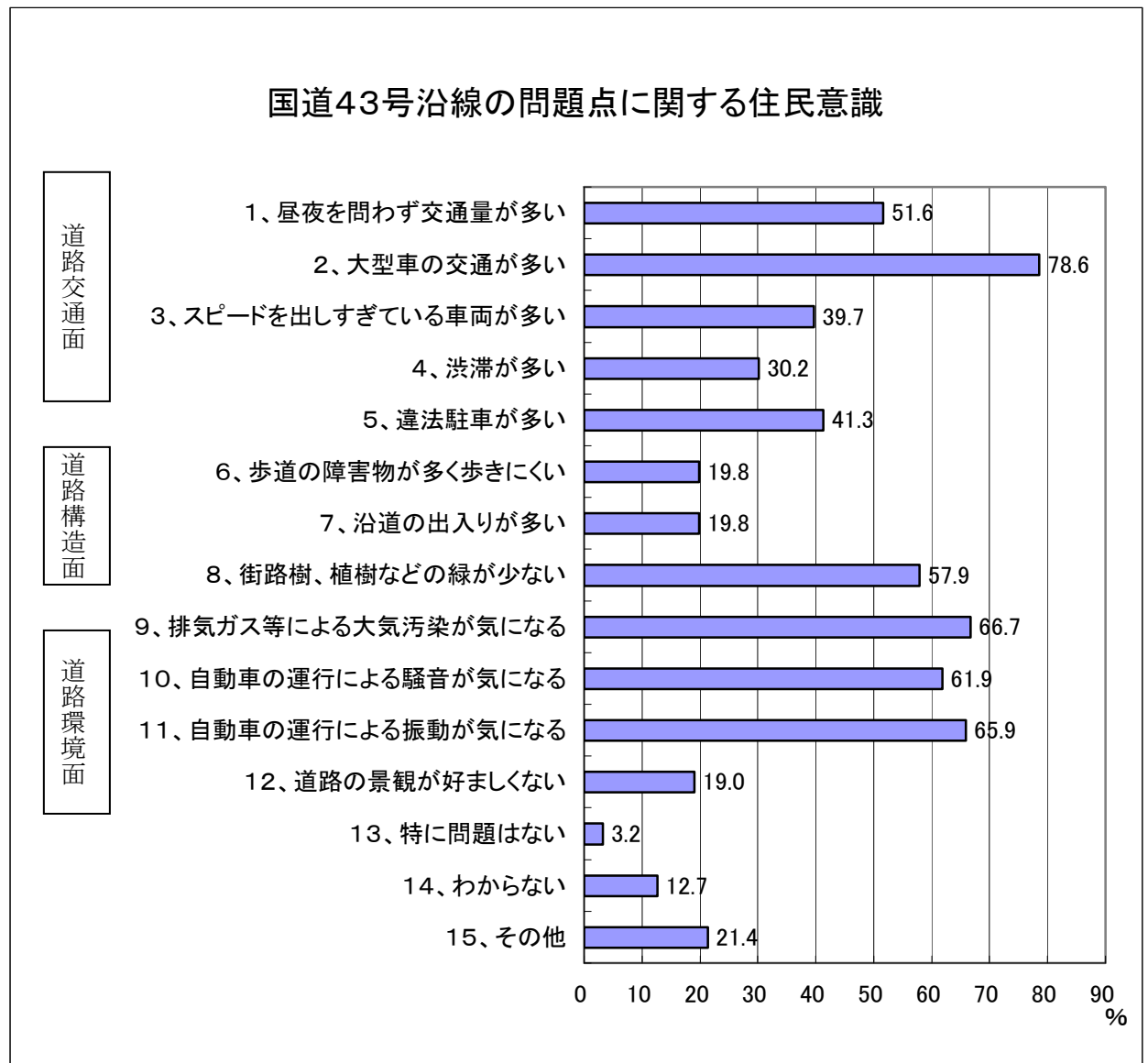
測定局	2000年度	2001年度	2002年度		
	日平均値の2%除外値			日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日が2日以上連続したことの有無 (有×・無○)	環境基準の 評価(長期)
	(mg/m <sup>3</sup> )				
<b>出来島小学校</b>	<b>0.100</b>	<b>0.090</b>	<b>0.100</b>	<b>×</b>	<b>×</b>
梅田新道	0.088	0.083	0.093	×	×
北粉浜小学校	0.103	0.094	0.101	×	×
杭全町交差点	0.097	0.083	0.093	×	×
新森小路小学校	0.115	0.101	0.101	×	×
海老江西小学校	0.098	0.080	0.086	×	×
今里交差点	0.095	0.085	0.107	×	×

環境基準（長期的評価）では「1日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ、年間を通じて1日平均が0.10mg/m<sup>3</sup>を超える日が2日以上連続しないこと」となっています

3、区民の意識は？



## 国道43号沿線の問題点に関する住民意識



出典：国土交通省近畿地方整備局『国道2号・国道43号及び沿道まちづくりに関するアンケート調査』2003年

## 4、どうなっているの？歌島橋交差点の工事

### ◆ 歌島橋交差点の改良工事とは？◆

1998（平成10）年度から国土交通省大阪国道事務所が進めている「歌島橋地下横断歩道設置事業」は、西淀川公害訴訟の和解条項において環境対策として約束されたものです。しかし、和解条項では交差点の改良は約束しましたが、地下道をつくる代わりに横断歩道を撤去することにはなっていません。

地元の住民にも、地下道をつくることは説明はしていても横断歩道の廃止のことは説明していません。完成イメージ図（次頁参照）にも横断歩道が描かれています。ところが、今、横断歩道を廃止しようとする動きがあります。

### ◆ 何が問題？◆

#### （1）本当に安全対策になるの？

猛スピードで走り抜ける車は今でも歩行者や自転車にとって脅威です。もし、地下の横断歩道がなくなると心配なのは、急いで無理やりに横断する人や自転車が多発することです。むしろその方が危険なのではないでしょうか。

最近では、陸橋や地下道をつくった代わりに横断歩道を撤去して、かえって事故が増えたために横断歩道をつけ直した事例もあります。

#### （2）本当に環境対策になるの？

横断歩道がなくなることによって、渋滞は改善するかもしれませんが、そのことによって交通量が増して、むしろ排ガスがひどくなる場合があります。全体として大気汚染がひどくなったのでは、全く環境対策にはなりません。

#### （3）本当にバリアフリーなの？

新しくできる区役所には、保健センターや図書館も併設されます。今でも自転車が多い交差点です。ベビーカーを利用する人や高齢者の皆さんが集中すると、小さなエレベーターだけでは対応しきれないのは明らかです。階段や歩きにくいスロープを使わないと移動できない交差点はバリアフリーに逆行しています。



※ 歌島橋交差点の工事  
国が示した完成イメージ図



住民との約束で  
横断歩道は残します

## 5、西淀川道路環境再生プラン Part 1～5（概要）

この提言は、西淀川公害訴訟原告団の依頼により、専門家や住民運動関係者などから構成された「西淀川道路環境対策検討会」の助言の下に作成したものです。西淀川道路環境対策検討会では、これまで、1998年7月に発表した『地域から考えるこれからの日本の道路～西淀川道路環境再生プラン～』を Part 1 とし、これを具体化する形で5回にわたって提言を行ってきました。これらの提言は、毎年行われている「西淀川道路連絡会」に提出されています。

### 1、基本方針

- ①自動車に依存しない社会づくりにむけた計画づくり
- ②健康で文化的な地域づくりに寄与する道路整備計画
- ③自動車交通量の削減による環境改善
- ④道路整備における地方分権と市民参加
- ⑤道路公害による被害者の救済

### 2、当面の方向性

#### (1) 目標

提言 Part 1～5 が提唱している社会実験の実現により、兵庫県西宮市から大阪市此花区の区間における国道 43 号及び国道 2 号の沿道にあるすべての自動車排ガス測定局において、以下の環境目標を達成することを目標とします。

○NO<sub>2</sub>（二酸化窒素）、SPM（浮遊粒子状物質）の大気中濃度が、日平均値の環境基準を上回る日がないこと。

○騒音・振動においても環境基準を上回る日がないこと。

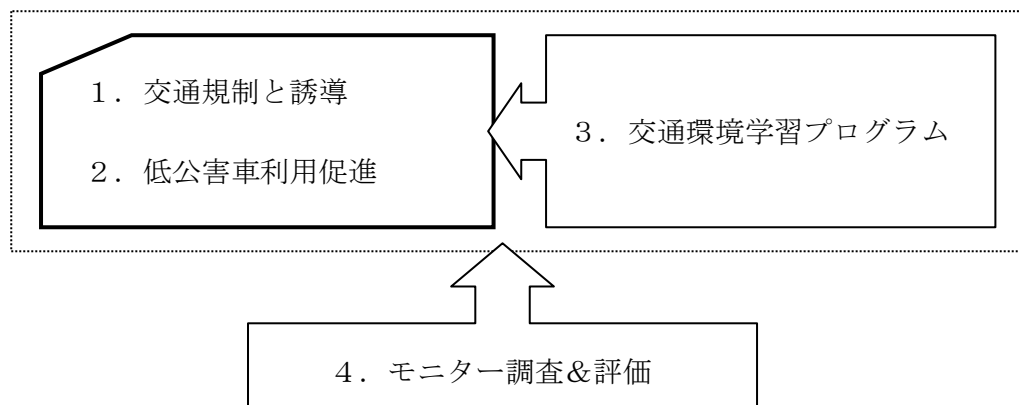
本提言の恒常的实施により、5年後の 2008（平成 20）年度までに安定的な環境基準の達成をめざします。

#### (2) 視点

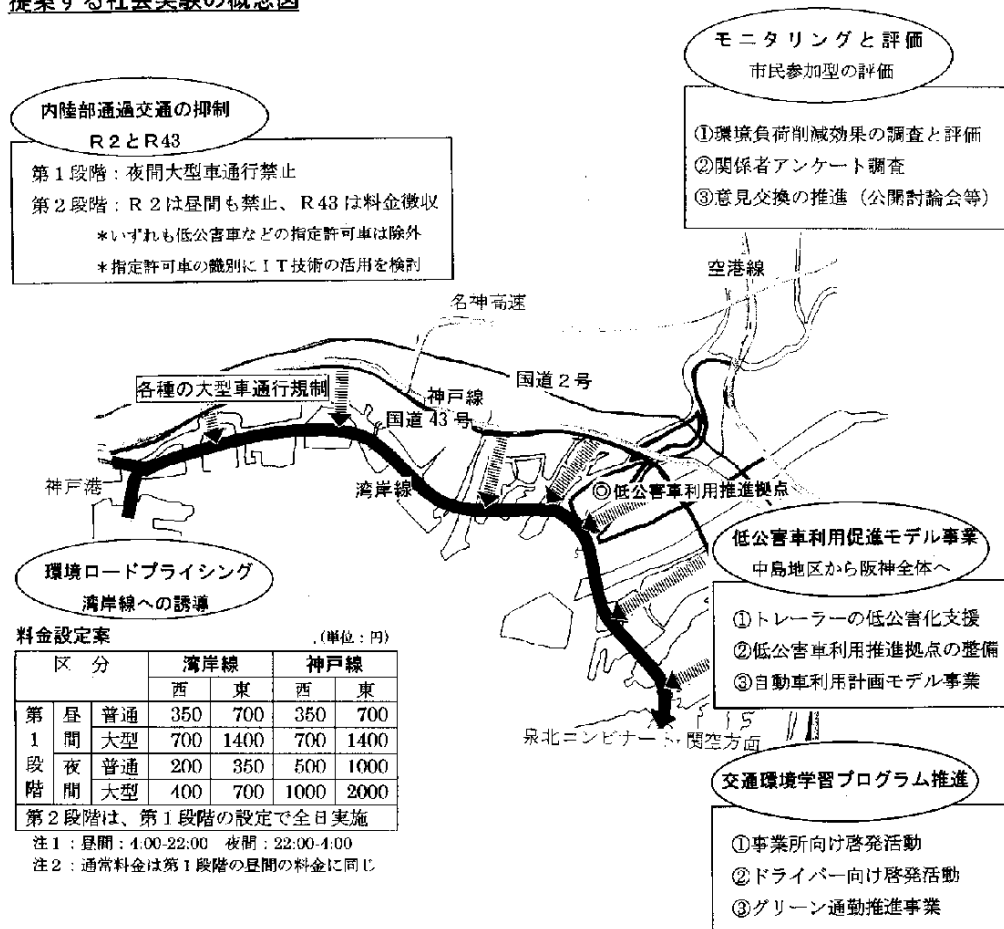
- ①環境対策としての交通規制・誘導システムの確立を促す。
- ②中小・零細企業の低公害化や物流の効率化に向けた努力を促し、支援する。
- ③汚染者費用負担原則（PPP）に基づき、通過交通に対しては地域の環境改善に係る費用の適正な負担を課す。
- ④阪神地域のさまざまな主体が参加し、対話と相互理解を促す。

### (3) 社会実験の概要

- ①内陸部における貨物自動車の通過交通を規制し、湾岸線に誘導する。
- ②中小零細事業者が利用する貨物自動車の低公害化を支援する。
- ③事業者やトラック運転手向けの交通環境学習プログラムにより啓発を進める。
- ④上記の対策による環境効果をモニタリングし、さまざま主体の参加により評価する。



### 提案する社会実験の概念図



### 3、実験メニュー

#### < 1 > 交通規制と誘導

メニュー	第1段階	第2段階
国道2号及び43号の 夜間大型車通行禁止 R2：神戸市中央区～ 大阪市域間 R43：全区間	平日の夜10時～朝4時までの6時間、指定許可車（低公害車、DPF装着車を含む）以外の大型貨物車の通行を原則禁止する。 なお、指定許可車の識別についてIT技術の活用を検討する。	夜間規制に加え、R2は昼間規制を、R43は料金徴収を検討（地元事業者は減免）。
環境ロードプライシング	阪神高速5湾岸線の国道43号通行規制区間に 対応する料金所を通過する自動車（普通・大型） を対象に、夜間（夜10時～朝4時）を半額程 度、3号神戸線は5割増程度にする。	上記にあわせて、昼間の時 間帯においても実施する。

#### < 2 > 低公害車利用促進モデル事業（中島地区を想定）

メニュー	第1段階	第2段階
特殊車両の低 公害化支援	100人未満事業所の特殊車（トレーラー）の低公害化を支援する。 ①平成元年規制以前のディーゼル車（推計10台程度）は、既存 制度の活用で最新規制車への買い換えを促す。CNG車など低 公害車への買い換えには上乘せして助成。 ②短期規制車（H2～8年、推計40台程度）はDPFを無償貸与 し、順次CNG車などの低公害車への買い替えを促進する。	阪神地域におい て希望する工業 団地に同様の施 策を広げる。
低公害車利用 推進拠点の整 備	①燃料供給施設の整備 天然ガスなどの石油代替エネルギー供給源を整備する。また、 低硫黄分軽油の集中配分を行う。 ②常設見本市の開催 2年間の低公害型業務用車（乗用車～貨物車）の見本市を開催。 ③共同利用実験 参加事業者は共同利用車を低公害車の自社保有率にカウント できる。	低公害車利用と セットにした地 域共同受配送セ ンターを整備す る。
自動車利用計 画策定・点検 モデル事業	上記事業に参加・利用する事業所に自動車利用計画の策定・公 開を義務付け、実務を支援する相談員を派遣する。相談員は物流 効率化・共同化のコンサルティングも行う。	IT利用による 共同受配送シス テムの整備を促 す。

### < 3 > 交通環境学習プログラム推進

メニュー	第1段階	第2段階
事業所向け啓発活動の推進	①啓発用冊子の配布 ②講習会の実施（沿道公害被害者との懇談等を含め）	阪神地域を通過して運行する事業者に拡大する。
ドライバー向け啓発活動の実施	①啓発用リーフの配布 ②トラック関係労働組合との懇談会やワークショップなどの実施 ③マスコミ等を通じたPRなど	阪神地域における運転免許更新時講習に環境の時間を設定する。
グリーン通勤推進事業の実施	特定事業所ないし工業団地でのグリーン通勤モデル事業の実施（マイカー通勤者の公共交通機関や自転車利用等の転換実験）	左記の取組みを面的に広げる。

### < 4 > モニタリングと評価

メニュー	第1段階	第2段階
環境負荷削減効果の調査・評価	社会実験実施期間及びその前後を含めて実験の効果を補足する。 ①シミュレーション調査 想定される交通量、実際の交通量などに基づき、環境負荷削減効果などを予測する。 ②実測調査 広域圏からの大気汚染常時測定局における各環境項目（PM <sub>2.5</sub> を含め）のデータを把握する。交通量、騒音・振動も観測員を配置して捕捉する。	恒常的实施に向けたフィジビリティスタディとしての内容拡充
関係者アンケート調査	事業所及びドライバー（一般を含む）を対象にした社会実験に対する意識調査	
意見交換の推進	①公開検討会やシンポ等の開催 実験の検討経過を含めて、なるべく公開の場での議論を積み重ねる。 ②報道機関の協力による討論の場 テレビや新聞紙上での公開討論、市民参加討論などにより、一般市民の関心と討論への参加を促す。	

## 6、原告団・弁護団からの要求内容

西淀川公害訴訟原告団と弁護団は、国土交通省近畿整備局と阪神高速道路公団に対して下記のような要求を申し入れております。

### 記

- 1 西淀川地域及び国道43号線、同2号線の沿道における二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の大気質について、その汚染状況と原因についての共通認識をもつこと

裁判での和解成立後も、国及び阪神高速道路公団による公害対策の遅れの中で、今なお西淀川地域とりわけ国道43号線などの道路沿道は、環境基準を大幅に超える大気汚染が進行しています。そして、その原因が大型車からの排気ガスにあることは明白です。今後の公害対策に関する意見交換を行うにしても、まず、現在の大気汚染に関する共通の認識を形成することは必要不可欠です。

- 2 健康被害の元凶でPM<sub>2.5</sub>の測定の実施に向けて、その実施時期、測定場所、測定の方法などを明らかにすること
- 3 大気汚染の現状認識のうえに立って、緊急かつ効果的な公害対策を行うこと

原告団と弁護団は、これまでも「連絡会」毎に、積極的な公害対策に関する提言を行ってきましたが、国と公団は、残念ながらこうした提言を真剣に検討する姿勢を取ってきませんでした。そこで、今回の「連絡会」では、あらためて緊急かつ効果的な公害対策について、原告団弁護団の提言を中心に意見交換を行うことが必要です。とりわけ、国道43号線の大型車削減を行う方策として、環境ロードプライシングや大型車規制を早急に行うことが必要です。

- 4 歌島橋交差点の改良工事に関連して、横断歩道を残すこと

歌島橋交差点の改良工事は、和解条項において、環境対策として約束されたものです。国は、区民には完成イメージ図で横断歩道を残すことを約束しながら、その一方では、改良工事を口実にして横断歩道を撤去しようとする執拗な動きを行っています。しかしながら、横断歩道の撤去は、そのことによる交通量の集中による環境悪化はもちろん、歩行者等の安全性、利便性や防犯面からも大きな問題が存在しています。そこで、横断歩道の存続に関して、この間の意見交換の到達点を踏まえて、

存続を確認し、その上で、地元住民が使いやすい地下道にしていくことが必要です。

5 その他の事項

和解条項で約束されている沿道法を活用した街づくりをすすめること、有効な環境対策の実施に向けた他の行政機関との連携、尼崎裁判の連絡会で検討が行われている大型車削減に向けた調査に関する西淀川裁判の原告団、弁護団との協議の実施などについても要求します。

以上

2003年10月

7、用語集

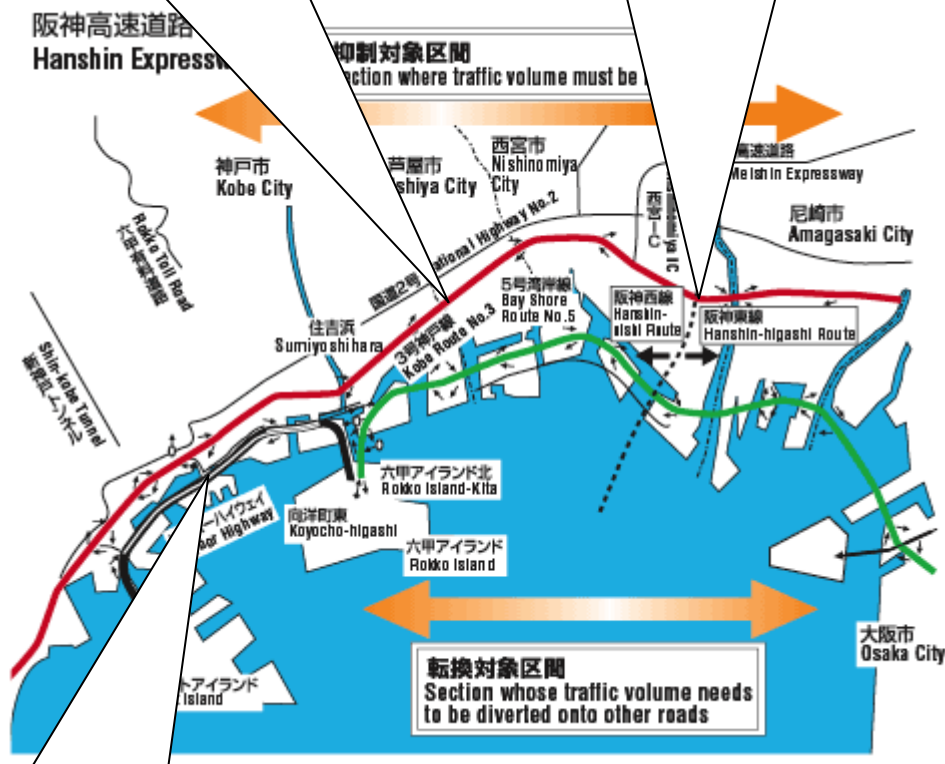
**環境ロードプライシング**

ロードプライシングとは、特定のエリアに入る自動車から通行料を徴収することで交通量の調整を図る、いわゆる「交通需要マネジメント」手法の一つ。もともとは渋滞対策を主眼としていましたが、最近は排ガス汚染対策の有力な一方策として脚光を浴びるようになりました。

現在、阪神高速道路神戸線と湾岸線で実施されている「環境ロードプライシング」の試行は、神戸線と湾岸線の料金格差を設けることで、都心部の住宅地等を通過する交通を湾岸部等に転換させて、住宅地などの沿道環境の改善を目指そうとするものです。

湾岸線を利用するETC大型車  
阪神西線区間の西行き（南芦屋浜本線料金所利用車）のみ 20%引き (1,000円→800円)

阪神西線・東線の湾岸線を連続して現金で利用する大型車（2線通し通行券を発行）  
東線（1,400円）+西線（1,000円）  
=2,400円を2,200円に



乗継ルート  
摩耶～住吉浜と京橋～住吉浜で乗継が可能（乗継券が発行される）



## PM<sub>2.5</sub>

粒径が 2.5 ミクロン以下の微細粒子状物質。ディーゼル車から排出される微粒子 (DEP) などと共に健康に与える影響が大きいことが指摘されています。現在、環境省を中心としてその測定方法や健康影響についての調査が進められています。

## ひかりしよくばい 光触媒

“二酸化チタン”を遮音壁やガードレール、中央分離帯などに塗って、自動車から排出される窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) を除去しようとするもの。

太陽や蛍光灯などが当たると、その表面で強力な酸化力が生まれて殺菌するなど有害物質を除去することができます。この原理を用いて、水処理や大気中の窒素酸化物の分解、室内空気の清浄など、様々な段階での環境浄化に利用することができます。二酸化チタンを「光」の働きを加速化させる「触媒」として利用し、大気浄化に役立てようとする新しい技術です。

## ノックス・ピーエム 自動車NO<sub>x</sub>・PM法

大都市地域における大気汚染は依然として深刻な状況が続いています。平成4年には自動車排ガスによる汚染を規制するため「自動車NO<sub>x</sub>法」が制定されましたが、そこでの目標は達成されませんでした。むしろ、自動車の交通量の増大によって、窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) や粒子状物質 (PM) を中心とする汚染はますます深刻化する傾向にあります。

平成13年6月に自動車NO<sub>x</sub>法の改正法として成立したのがこの法律です。一定の自動車に関してより窒素酸化物や粒子状物質の排出の少ない車を使うように規制する「車種規制」の他、国・地方自治体で総量削減計画を策定する、一定規模以上の事業者が自動車使用計画の作成を義務づける、などの項目があります。

## 沿道法

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道において、まちづくりと一体となって様々な対策を実施していくもの。市町村によって策定される沿道地区計画に基づき騒音に強いまちづくりを推進するため、緩衝建築物の建築費や防音工事費の一部を助成する制度です。

道路交通騒音減少のためには遮音壁の設置が有効ですが、既設の道路は沿道に商店が建ち並んでいたり、住宅地でも車の出入りを確保することから、遮音壁の設置が難しいことがあります。ここで道路に面する土地に遮音性の高い建築物 (緩衝建築物) を建てることのできるならば、その背後にある住宅の騒音を低減させることができると考えられます。また、住宅の防音構造化を進めることにより、室内の静穏が確保されることとなります。

## 8、国・公団との和解にあたっての裁判所の和解勧告と和解条項

### 和解勧告

本件訴訟は、大阪市西淀川区における公害健康被害補償法に基づく認定患者らが、関西電力などの企業10社とともに、国道2号、同43号を設置管理している国と、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線を設置管理している阪神高速道路公団に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償を求めた事案であり、提訴は、昭和53年4月、同59年7月、同60年5月、平成4年4月の合計4次に及んだ(以下、昭和53年4月提訴事件を「第一次訴訟」、同59年7月、同60年5月、平成4年4月提訴事件を「第二次ないし第四次訴訟」という)。いずれも、すでに企業10社との間では平成7年3月2日に和解により解決している。また、第一次訴訟に関しては平成3年3月29日に、第二次ないし第四次訴訟に関しては平成7年7月5日に、それぞれ第一審判決が言い渡されている。

西淀川区では、昭和30年代から同40年代にかけて全国的に見ても高濃度の大気汚染が現出したこと、昭和49年に施行された公害健康被害補償法による認定患者が多発したこと、現在も第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らを含む多くの認定患者が疾病のために苦しんでいること、そして、現在も道路沿道を含めて環境基準を上回る二酸化窒素などの汚染が続いていることが認められる。

こうした大気汚染は、工場などからの排煙だけでなく、自動車排ガスによってももたらされているとされている。また、第一次訴訟の提訴以来すでに20年、第二次ないし第四次訴訟の提訴以来10余年という長期間が経過し、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らの中には高齢者も多く多数の患者が死亡している一方、近年、大気汚染に対する認識も高まり、第一次訴訟被控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟控訴人ら(以下、「国・阪神高速道路公団」という。)も、その解決に向けた努力を行いつつある。さらに、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らはすでに本件地域の再生の取り組みに踏み出しているという事情もある。

以上の事情一切を総合すれば、当裁判所は、現段階で争いを止め、和解によって本件訴訟を終結させるとともに、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指し互いに努力することが最も妥当な解決であると考え、以下のとおり和解を勧告する。

### 和解条項

一、国・阪神高速道路公団は、西淀川区における沿道環境を改善し、良好な生活環境を形成するため、沿道住民の協力を得たうえで、以下の施策の実施につとめることとする。

#### 1 沿道環境の改善

(一)本件対象道路(国道二号、同四三号、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線)の交通負荷の軽減を図るため、交差点改良、案内標識の設置等、道路管理者としてとり得る施策の実施につとめるとともに、交通需要の動向を踏まえ、国道四三号西淀川区佃地区の車線削減を行うこと。さらに、公共交通機関の利便性の向上を図るため、バス停留所の休憩施設を整備するほか、自転車道の整備につとめること。

(二)植樹帯の設置、低騒音舗装の敷設等につとめること。

(三)橋脚の美装化等の景観整備につとめること。

(四)必要な調査を実施の上、関係機関と協力して、沿道法を活用した街づくりの支援につとめること。

(五)その他の総合的な環境対策については、関係機関との連絡調整会議等の場で、関係機関と連携して、誠実に取り組んでいくこと。

#### 2 新しい施策への取り組み

(一)本件対象道路において、光触媒をモデル的にガードレール、遮音壁等に塗布し、窒素酸化物等の大気汚染物質の分解及び景観整備に関する効果等を把握すること。

(二)関係機関と協力し、浮遊粒子状物質を含む本件対象道路沿道においての大気汚染等の状況把握につとめること。(微細粒子状物質(いわゆるPM2.5)については、適切な測定方法を検討し、測定データの解析手法等を見極めたうえで、本件対象道路沿道において、その状況把握に着手することとする。)

#### 3 前各号に掲げるもののほか、今後とも積極的に必要な環境対策の推進につとめることとする。

- 二、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、別紙のとおり、「西淀川地区沿道環境に関する連絡会」を設置することに合意する。
- 三、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らは、その余の請求を放棄する。
- 四、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、本件訴訟に係る請求に関し、本和解条項に定めるほか、何らの債権債務がないことを相互に確認する。
- 五、訴訟費用は各自の負担とする。

平成 10 年 7 月 29 日

以上  
大阪高等裁判所第六民事部  
裁判長裁判官 笠井達也  
裁判官 孕石孟則  
裁判官 大塚正之

### (別紙) 西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会設置要綱

- 一、連絡会の設置  
西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会(以下「連絡会」という。)を設置する。
- 二、連絡会の目的  
連絡会は西淀川一次及び二～四次訴訟の原告団と関係行政機関との間で意見交換を行うことにより、当該訴訟対象道路(以下、「対象道路」という。)における環境施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。
- 三、連絡会の構成  
連絡会は、次の関係委員をもって構成する。  
建設省近畿地方建設局  
阪神高速道路公団  
原告団
- 四、会議  
連絡会は、原告団に係る以下の事項について意見交換を行う。  
①対象道路の環境等に関すること。  
②対象道路の道路構造対策に関すること。  
③その他必要な事項に関すること(但し、連絡会を構成する道路管理者の所掌事項に限る)。
- 五、座長  
連絡会の座長は、建設省近畿地方建設局代表委員とする。
- 六、運営  
連絡会は、年一回開催する。  
臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が招集する。
- 七、事務局  
連絡会の事務局は、建設省近畿地方建設局に置くものとする。