

第 15 回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会 議事録

日 時：2011 年 12 月 13 日（火） 午後 2 時～午後 4 時

場 所：グリーンルーム（あおぞらビル 3F）

出席者：近畿地方整備局 道路部 路政課長 宮本、道路部 計画調整課長 浜野、

大阪国道事務所 副所長 木村

阪神高速道路株式会社 環境景観室 道路環境・景観課長 溝渕、大阪管理部 環境対策課長 小島

原告団：森脇、永野他 弁護団：津留崎、村松

あおぞら財団：藤江他

参加者数：54 人

(1) 原告団からのあいさつ（森脇さん）

あおぞら財団ができて 15 年たった。あおぞら財団の歴史をみると、西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会の歴史になる。先日、15 周年の式典を行ったが、国土交通省や阪神高速道(株)からは挨拶がなかった。そちら側は、私たちが敵だと思っているのか。

西淀川公害訴訟の和解の際に、賠償金を一銭ももらわずに、原告団と被告と一緒に地域をよくしていこうという取り決めをした。意見をたくさん出して、固さをとって、お互いに腹を割って話したい。前に進まない話を何回しても意味がない。対策を実現していく場合、何が難しいのか。難しいことについては、地域の人にも協力してもらってやっていきたい。

(2) 被害者の訴え（永野さん）

私たちが西淀川区にきたのは昭和 41 年。空はどんより曇っていた。昼間でも、車がライトを使って走っていた。引っ越してきた時に、まさか子どもが公害病になるとは思わなかった。子どもは未熟児で生まれてきた。病院に何件も行ったが治らない。どうしてこんなに弱い子どもを産んでしまったのかと情けない気持ちになった。泉北病院（現：診療所）で、子どもは公害病の認定を受けた。子どもには脱水症状になるなどの症状があったが、泉北病院に行き、少しはよくなった。だが、その後、子どもは国道 43 号にころされた。暴走車にはねられて、亡くなった。

昭和 58 年には私の体の調子が悪くなった。気管支炎と診断された。今でもふうふうと息が切れる。きれいな空気を返してほしい。子どもを返してほしい。私の健康を返してほしい。

沿道から 50m 以内の居住者に対する被害が認められた。

工場の煙はなくなり、見た目の空気はきれいになった。しかし、NO₂、PM2.5 などの数値は高く、まだまだ空気はきれいになっていない。

(3) 国土交通省からの資料説明

（国土交通省・阪神高速道路：西淀川区における環境対策、国道 2 号 歌島橋交差点地下歩道の完

成による整備効果とアンケート結果について、国道 2 号 歌島橋交差点・地下歩道における工事完成後の改善について、アンケート調査結果、国道 2 号歌島橋交差点・整備前後の交通量推移（補足資料）、大阪市西淀川区の大気環境状況、国道 43 号、3 号神戸線および 5 号湾岸線のセンサス大型車道路別利用状況）

(4) 原告からの提案

（西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会資料）

(5) 協議

① 自動車排出ガスの対策について

村松：長い裁判が終わり、そこから話し合いが始まっている。あおぞら財団もでき、この地域をどうしていけばよいのか、地域の人との話し合いをすすめている。原告側と国土交通省、阪神高速道路(株)は、立場が違うからこそ、一緒にやっていく意義があると思っている。

大気汚染の状況、国交省の方々はどのような認識なのか。私たちよりも詳しい資料を持っていると思う。

吉村（近畿地方整備局）：参考資料 1 をみてほしい。

NO₂に関しては、22 年度は下がっている。今は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内にあるが、引き続き、下げていく努力をしたい。

SPM に関しては、平成 22 年度はすべての測定局で上がっている。一概にはいえないが、平成 22 年度は 21 年度に比べると黄砂が確認された日が多かった。

村松：SPM が高い原因として黄砂のことを言われた。pm2.5 について、大和田、歌島、佃での測定値が高くなっているのも同様の原因なのか。

吉村：pm2.5 の発生源は、多岐にわたり、一概にはいえない。環境省から、自動車交通との関連性は強いと言われており、我々もそう認識している。

村松：出来島小学校は 43 号の沿道にある。大気汚染の状況は、ほぼ横ばいである。低い数値で横ばいであればよいが、環境基準の上の方をずっと推移をしている。なぜ、大気汚染物質の濃度が低くないのか、みなさんには真剣に検討してもらいたい。

環境ロードプライシングは、国道 43 号の車を阪神高速湾岸線に迂回させようとしていた。道路センサスデータをみると、この 10 年で 43 号の交通量は増えている。国道 2 号の交通量は横ばいである。沿道に人がたくさん住んでいる 43 号や 2 号の交通量は、減っていない。

大気をよくしていこうとすると、大型車や交通量の問題に手を付けないといけないのではないのか。今のように不況が続くと、高速自動車道に乗っていた人達が、無料で使える 43 号や 2 号を走行するようになる。

大気汚染の高止まりをもっともっとよくしていかないといけない。国土交通省の内部ではどのよ

うな分析をされているのか。

吉村：なかなか大気の状態がよくなるというご指摘だった。湾岸線への迂回や車種規制など、やれることをやっていく。ひとつの施策で大気汚染の数値をがくっと下げることができるものはない。

森脇：国道 43 号の対策をどうするのかというのは大きな課題である。pm2.5 についても、ロードプライシングもずっと課題として出ている。

他の対策は進んでいても、国道 43 号の自動車交通量、大型車は減らない。車を守りながら、様々な対策をしてもうまくいかない。不景気になればなるほど、有料道路から一般道にもどってくる。根本的に道路の車を減らすというやり方はないのか。解決の方法はないのか。

上田：自動車排出ガス規制から 15 年、単体規制から 10 年がたった。かなりの年月にかけて対策をやってきた。しかし、大気汚染の数値は横ばい。大気汚染は、黄砂だけではなく、大型車由来のものも多い。

吉村：自動車交通量を減らすというのは、我々も考えている。規制は我々ではできない。阪神高速道路湾岸線に、迂回してもらうような努力をしている。考えられる施策をしながら、自動車交通量を減らしていきたい。

森脇：具体的には、どうすれば交通量が減ると思うのか。

吉村：これをすれば交通量が減るといふ施策がない。

森脇：交通量を減らそうとしているのであれば、やり方をどうすればよいのか。

吉村：今とっている施策は、ロードプライシングがあり、できるだけ湾岸線を使ってもらおうとしている。今回、料金体系が変わる。どうすれば湾岸線を使ってもらえるのかを検討する。現在、尼崎と西淀川を通過する車の 4 分の 3 は、西宮から南港までの短いトリップが多い。

患者会：国道 43 号と 2 号、府道大阪池田線の交通量が多い。

村松：全体の交通量の削減には手を付けないで、交通量を寄せることしかしていない。

社会実験から始めてはどうか。例えば、43 号の 1 車線を減らすような。そうすれば、あの道路の大型車が問題だという認識が社会でできる。あなたがたの中だけで検討をしても、なかなか変わらない。本省と検討してもらいたい。

上田：43 号は使い勝手がよいので、湾岸線にわたってもらえない。湾岸線を使うとお金もかかる。新料金体制になるが、近距離の料金をもっと下げないと、使ってもらえない。

トラック事業者がエコドライブしようとする、湾岸線を使うのが一番いいが、湾岸線を降りた先が目的地とつながっていない。今のままでは、近距離移動の車だけでなく、遠距離移動の車も43号を使ってしまう。整備した自分達がよくわかっているのではないか。

都留崎：43号の車線削減などを行い、自動車利用者にプレッシャーを与えてはどうか。努力しているというだけでは前に進まない。総合施策として、やってほしい。

森脇：国道43号対策は、次の課題にぶつかりつつある。どうやったらもっと交通量を減らすことができるのか。もっと思い切った社会実験をやるべきではないか。

上田：国道2号は規制して、43号は迂回させている。43号をもっと規制しないと湾岸線にいかない。

患者会：今里に住んでいるが、車だけである。体調が悪く、痰も咳も出る。昔よりはよくなっている。未認定患者や毎日吸入しないといけない人達が増えている。署名を集めているが、健康の対策も考えてほしい。治療の無料化や補償をしてもらいたい。

患者会：佃から出来島まで自転車で行くと、呼吸困難になる。自動車の排気ガスのため、すごい臭いがする。

村松：環境省のSORAプロジェクトによると、自動車排ガスと喘息に関連があるという結果が出た。被害者も増えている。もしかしたら黄砂の影響もあるかもしれないが、**pm2.5**は沿道の数値が高く、環境基準を大きく超えている。

以前は、国土交通省は、交通量の問題はないといていた。交通量を削減しないといけないというのが共通認識になった。真剣に取り組んでほしい。

上田：規制ができないというのがひっかかっている。もっと選択肢を広げて考えてほしい。大型車を減らさないと、しんどい人はもっと増える。国土交通省の権限の問題なのかもしれないが、もっと柔軟に考えてほしい。

吉村：先ほどいただいた意見は市や府に伝えていく。

阪神高速：高速道路から一般道におりてきたら困る。高速道路では、定常的な速度で走るので、信号のたびにとまることに比べれば、大気を汚染しない。湾岸線の割引の効果は出ている。43号から湾岸線に、2%~3%はうつっている。湾岸側道は、西宮まできている。しかし、5号湾岸線は西の方で途切れている。湾岸線をもっと利用してもらうためには、道路ネットワークの拡充が必要である。

村松：あなたがたは、道路ネットワークの拡充という言葉で、道路を作り続け、車をもっと走りやすく

してきた。私たちは、むしろ、自転車道ネットワークを作ってほしい。

上田：湾岸線を無料にしてほしい。

阪神高速：人が住んでいない地域で、道路間で繋がっていない箇所（ミッシングリンク）をなくしていきたい。

村松：環境によいことであれば検討してやってほしい。だが、道路建設のようにお金をかけなくても、やれることはたくさんあるのではないか。もっと知恵を出し合う、みんなに我慢してもらおうということも大事ではないか。

② pm2.5 の計測について

森脇：環境省には、pm2.5 の環境基準をつくってほしい、機種を選定してほしいといってきた。長い期間がかかって、やっとできる。今、西淀川区内にある古い機種から環境省の規定の機種に変更するのは、どうするのか。

吉村：環境省が選定したものは、これまでに 8 機種が出ている。成分分析のマニュアルがもうすぐ出ると聞いている。

pm2.5 の計測機については、来年度に設計をやりたい。費用がどのくらいかかるのかによって、更新の計画をたてていきたい。現在設置している 3 局は、PM2.5 だけでなく SPM も測っているので撤去出来ない。測定機自体は高くないのだが、設置スペースが十分ないので、改良しないとイケない。

上田：できるだけ早く測定してほしい。データがないと対策もできない。

森脇：pm2.5 について遅れているのは環境省の責任である。機種を変えることによって、データが大きく変わるのではないかと懸念している。できれば、元の機種を残したまま、並行検査をしながらやってほしい。

上田：NO₂ の濃度は、湿式から乾式に計測機種が変更されたら、データの数値が 2 割下がって、不信感を招いた。

村松：早めに正確な計測機でやってほしい。

③ 歌島交差点について

村松：現状の歌島交差点は、地上の横断歩道がすべて撤去されている。他の交差点でされているような歩車分離型の信号が歌島橋交差点ではできないのか。そうすれば、地下にわざわざ潜らなくても

よい。そちらでも検討してもらっていると聞いている。状況を教えてほしい。

木村（大阪国道事務所）：昨年も、歌島橋交差点をスクランブル交差点にする提案をいただいた。信号は交通管理者の権限である。私たちは道路管理者あり、権限がない。歌島交差点はかなり広く、スクランブル交差点にすると、かなり長い時間、車両を全方向でとめないといけない。国道 2 号は 18m の幅員があり、最低でも 32 秒の信号時間が必要である。今の信号サイクルは 170 秒である。今でも余裕がなく、もし歩車分離式の信号にしたら、各方向で渋滞がおこってしまう。

村松：地上は人間が生活する場であるので、どうやって共存していけばよいのか考えてもらわないといけない。

木村：誰でも安全に渡れるように、また、渋滞緩和のために、歩行者には地下歩道を利用してもらうのが一番のぞましい。

村松：警察庁から、自転車も車道を走行するべきという方向が出ている。どのように対応するつもりなのか。

木村：今、警察庁からそういう方針がでていいる。歌島橋交差点では、自転車も乗れるエレベータを設置して、地下歩道を通ってもらっている。地下歩道を自転車に乗ったまま走行すると非常に危ないので、警察からも指導してもらっている。スポーツタイプの自転車は、上の道路を通ってもらい、普通の買い物用の自転車は地下歩道を通ってほしい。

森脇：もともと、地下に JR 御幣島駅ができ、駅から地上に上がる道をつけなくてはいけなかった。JR 御幣島駅に行くのと、交差点の横断は別の問題である。JR 御幣島駅ができたので、歌島交差点の地下歩道の話が出たのではないか。

木村：JR 御幣島駅と歌島橋交差点は別の問題である。歌島交差点は、事故を減らし安全を確保し、渋滞を解消して環境への負荷を減らすためには、地下歩道が必要だということになった。地下歩道では、上下移動が大変になるので、エレベータを設置した。

森脇：もともとは、横断歩道を設置したままで、地下歩道を整備するという話だった。

村松：最初のイメージ図には横断歩道がついていた。原告団が知らないうちに消して、もう一度、横断歩道がイメージ図に書かれるなど、二転三転した。地下歩道で、駅や区役所にいけるようにはしてほしいとお願いしていたが、地下歩道と横断歩道の撤去は別の問題である。地下歩道からきた人には、エレベータが必要である。自転車利用者が使わなくてもエレベータは必要である。歩車分離信号にすれば、安全の面でも問題はない。歩車分離信号の問題は、車が通りにくくなるだけではないか。

木村：歩行者の安全面からも、地下歩道がのぞましい。

上田：歩行者の問題といえば、地下歩道では自転車と歩行者の接触が多い。急速に対策が必要である。国道事務所は、車両としての自転車と歩行者の接触をどうやって折り合いをつけるのか。

木村：基本的に、地下歩道では自転車をおりないといけない。

森脇：そのとおりにいっておらず、自転車に乗ったまま走行している人が多い。今日、初めて患者会に来た人を道案内しようとしたら、できなかった。地下歩道を降りて、上がって、どうやっていけばよいのか伝えることができなかった。

木村：地上の横断歩道を撤去することで、交通をスムーズに流し、安全にした。

村松：歩行者と自転車を地上に通すルールを作るべきではないか。

木村：自転車の走行に関して、通達が警察庁からでた。この通達が、実際にどこにでもすべてがあてはまるということではない。

村松：警察庁の通達では、基本的には自転車は歩道ではなく車両として車道を通るということ。例外的には違うという認識ではおかしいのではないか。施策として考えないといけないのではないか。

森脇：もう一回、歩車分離について考え直してはどうか。

木村：歌島交差点だけではなく、全体の方針として考えていかないといけない。

村松：歩車分離信号にすると、何が障害になっているのか。現状のまま、歩車分離信号にすると、渋滞が発生する。渋滞するからダメとなると、思考停止してしまう。歩行者、自転車の問題をどうすればよいのか、一緒に考えていかないといけない。専門家は困難なことを解決することができるはず。交差点を使っている人達は、よくわかる。専門家と利用者と共に検討会ができないか。渋滞といってもどうしようもないものなのかどうか、検討してほしい。

吉村：事務所からデータの提供はさせてもらっている。コミュニケーションは大事だと思っている。議論をする場は、断るものではない。また、意見交換をやっていきたい。連絡会は年に1回なので、適時やっていけたらと思う。現場に詳しい事務所がやるべきだと思っている。

上田：国道事務所だけでなく、地方整備局としても、きちんと検討してということでやっていかないといけないのではないか。

藤江：コミュニケーション、データのやりとりができるようになったのはありがたい。いつも話が止まるのは、交通管理者である警察の権限の領域である。交通管理者が入っていないと話が進まない。どういう形で解決していけばいいのか。ここで話し合いをしても、警察が了解しないから無理だと言われる。

吉村：スクランブル交差点については、国道事務所が検討した結果に対して、大阪府警から出来ないと言われていた。警察をそういう場に呼ぶかどうかは、向こうの都合もある。

上田：自転車が安全に通れるモデル交差点として整備を検討してはどうか。

患者会：もともと、原告側は残してほしいとってきた。

永野：地下歩道で発作が起きた時に、誰にも気づいてもらえない可能性が高い。地上だったら、誰かが気づいてくれる。

村松：エレベータの整備など、小さいことであれば、すぐに対応してもらえると聞いている。

森脇：中国の人に歌島交差点を案内したら、どうして地上をまっすぐ渡ることができないのかを不思議がられた。

患者会：自転車にも乗れない歩くことしかできない私たち患者からすると、地下歩道の横断はすごく苦しい。息をきらしている。地上に横断歩道をつけてほしい。すべてではなくとも、せめて 2 箇所や 3 箇所だけでもつけてもらいたい。

④今後について

村松：意見交換をして、宿題も出た。両方とも前向きに検討できるように。文章記録をきっちりと残していけないか。

吉村：今のところ、そこまでは考えていない。共通認識として、情報の共有をしていきたい。

村松：私たち患者会側は 15 年も同じくメンバーでやっている。道路管理者側は、数年でメンバーが変わってしまう。大事なことを確認した時は、一定の確認をしたほうがよいと思う。

上田：お互いの記録を持ちあうというのは大事だと思う。