

西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会

(第16回)

◆ 資料集 ◆

1. 西淀川道路連絡会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2. 西淀川区の大气汚染と自動車交通の状況・・・・・・・・・・3
3. 和解条項と進捗状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
4. 前回（第15回）の議事概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
5. 原告団からの提案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
6. 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・・・・・・12

<参考>

- ・西淀川道路環境再生プラン Part1～5（概要）・・・・・・・・・・14
- ・歌島橋交差点の横断歩道に関して、区民や利用者の意見を幅広く集めた上で撤去の是非を検討するよう求める署名・・・・・・・・・・・・17

日 時：2012年11月20日（火） 14：00～

場 所：グリーンルーム（あおぞらビル3F）

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ました（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。

これまでの実施状況

| 実施日 | 主な議題 |
|------------------|--|
| 第1回 1998年10月18日 | 和解後初めての連絡会。環境対策の全体像について検討 |
| 第2回 1999年3月1日 | 歌島橋交差点の改良工事の計画、光触媒実験の内容について 他 |
| 第3回 1999年8月3日 | 西淀川における環境対策のあり方について 他 |
| 第4回 2000年6月27日 | 今後の西淀川対策の進め方、建設省としての位置づけについて 他 |
| 第5回 2001年5月30日 | 環境ロードプライシングの試行にむけての検討 他 |
| 第6回 2002年6月3日 | PM _{2.5} の測定のあり方・実施時期、環境ロードプライシングの進捗状況 他 |
| 第7回 2003年10月21日 | 初めて公開で実施。和解後最悪の大気汚染状況の解決方法について 他 |
| 第8回 2004年6月29日 | 大型車対策のあり方、課題解決型社会実験、大型車対策のための総合調査、歌島橋交差点改良工事、PM _{2.5} 測定方法について 他 |
| 第9回 2005年5月27日 | 大型車対策のあり方、課題解決型社会実験、大型車対策のための総合調査、歌島橋交差点改良工事、PM _{2.5} 測定方法について 他 |
| 第10回 2006年6月23日 | 西淀川での今後の対応策について、環境基準について、大型車対策のあり方、歌島橋交差点改良工事、合同見学会について 他 |
| 第11回 2007年6月26日 | NO ₂ 濃度の環境基準について、PM _{2.5} の状況、大型車対策、中島地区のバリアフリー、歌島橋交差点改良工事について 他 |
| 第12回 2008年6月24日 | 大型車と交通量の削減に向けた施策について、歌島橋交差点問題について、沿道対策について 他 |
| 第13回 2009年7月30日 | 大型車対策について、ロードプライシングへの取り組みについて、PM _{2.5} 環境基準への対応について、歌島橋交差点問題について 他 |
| 第14回 2010年11月2日 | 環境基準（NO _x 、PM _{2.5} ）への対応について、大型車対策について、歌島橋交差点の横断歩道再設置（スクランブル交差点、歩者分離信号など）について 他 |
| 第15回 2011年12月13日 | 環境基準（NO _x 、PM _{2.5} ）への対応について、大型車対策について、歌島橋交差点の横断歩道再設置（歩者分離型交差点）について 他 |

◆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。

1998年の和解では、原告である公害病患者らは地裁判決で勝訴した際の損害賠償金を放棄する代わりに、国が西淀川区の道路環境対策を実施することを約束しました。この道路連絡会は、その具体的な対策について意見交換をする場として設置されています。

2、西淀川区の大気汚染と自動車交通の状況

NO₂ 日平均値 (0.055→0.051ppm)、 SPM (0.059→0.052ppm) は昨年から微減

※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 | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | |
|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|
| 出来島小学校 | 0.076 (53) | 0.064 (11) | 0.063 (12) | 0.059 (6) | 0.064 (13) | 0.056 (2) | 0.056 (1) | 0.056 (4) | 0.055 (4) | 0.051 (0) | ○ |
| 梅田新道 | 0.068 (29) | 0.068 (23) | 0.063 (14) | 0.053 (0) | 0.060 (7) | 0.056 (3) | 0.050 (0) | 0.052 (3) | 0.050 (0) | 0.048 (0) | ○ |
| 北粉浜小学校 | 0.059 (6) | 0.057 (4) | 0.055 (3) | 0.054 (1) | 0.057 (6) | 0.055 (1) | 0.049 (0) | 0.055 (2) | 0.051 (1) | 0.047 (0) | ○ |
| 杭全町交差点 | 0.063 (17) | 0.060 (7) | 0.059 (5) | 0.062 (11) | 0.062 (9) | 0.055 (3) | 0.051 (1) | 0.057 (5) | 0.050 (1) | 0.052 (1) | ◆ |
| 新森小路小学校 | 0.068 (28) | 0.064 (16) | 0.064 (16) | 0.061 (11) | 0.064 (16) | 0.061 (8) | 0.054 (0) | 0.055 (5) | 0.050 (1) | 0.046 (0) | ○ |
| 海老江西小学校 | 0.058 (3) | 0.057 (2) | 0.053 (0) | 0.049 (0) | 0.055 (2) | 0.051 (1) | 0.048 (0) | 0.046 (0) | 0.048 (2) | 0.044 (0) | ○ |
| 今里交差点 | 0.073 (41) | 0.071 (30) | 0.067 (27) | 0.066 (17) | 0.066 (21) | 0.063 (12) | 0.059 (4) | 0.063 (9) | 0.055 (4) | 0.053 (0) | ○ |
| 上新庄交差点 | 0.061 (8) | 0.054 (3) | 0.055 (2) | 0.053 (0) | 0.056 (2) | 0.053 (0) | 0.049 (0) | 0.051 (3) | 0.049 (1) | 0.045 (0) | ○ |
| 住之江交差点 | 0.063 (12) | 0.061 (9) | 0.062 (9) | 0.060 (6) | 0.060 (7) | 0.056 (4) | 0.057 (1) | 0.061 (9) | 0.054 (1) | 0.050 (0) | ○ |
| 茨田中学校 | 0.067 (18) | 0.060 (7) | 0.059 (4) | 0.055 (3) | 0.057 (4) | 0.055 (3) | 0.054 (0) | 0.055 (4) | 0.050 (1) | 0.047 (0) | ○ |
| 我孫子中学校 | 0.057 (2) | 0.050 (1) | 0.050 (0) | 0.050 (0) | 0.050 (0) | 0.043 (0) | 0.047 (0) | 0.048 (1) | 0.048 (1) | 0.045 (0) | ○ |

注) は、環境保全目標未達成。()内は、日平均値が0.06ppmを超えた日数。

注) 昨年度の比較：◆は悪化、=は変化なし、○は改善

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。

※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 | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 環境基準の評価 (2011年度) | |
|---------|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|----|
| | | | | | | | | | | | 長期 | 短期 |
| | 日平均値の2%除外値(mg/m ³) | | | | | | | | | | | |
| 出来島小学校 | 0.100 | 0.076 | 0.063 | 0.074 | 0.066 | 0.078 | 0.055 | 0.046 | 0.059 | 0.052 | ○ | ○ |
| 梅田新道 | 0.093 | 0.080 | 0.071 | 0.073 | 0.072 | 0.083 | 0.066 | 0.065 | 0.076 | 0.059 | ○ | × |
| 北粉浜小学校 | 0.101 | 0.077 | 0.072 | 0.081 | 0.076 | 0.084 | 0.066 | 0.062 | 0.074 | 0.064 | ○ | × |
| 杭全町交差点 | 0.093 | 0.073 | 0.070 | 0.079 | 0.064 | 0.068 | 0.058 | 0.049 | 0.056 | 0.055 | ○ | × |
| 新森小路小学校 | 0.101 | 0.088 | 0.085 | 0.086 | 0.095 | 0.085 | 0.056 | 0.051 | 0.063 | 0.045 | ○ | × |
| 海老江西小学校 | 0.086 | 0.061 | 0.058 | 0.064 | 0.062 | 0.070 | 0.049 | 0.048 | 0.059 | 0.046 | ○ | × |
| 今里交差点 | 0.107 | 0.087 | 0.080 | 0.077 | 0.079 | 0.081 | 0.067 | 0.064 | 0.075 | 0.070 | ○ | ○ |
| 茨田中学校 | — | 0.079 | 0.076 | 0.075 | 0.077 | 0.077 | 0.060 | 0.054 | 0.061 | 0.048 | ○ | × |
| 我孫子中学校 | — | — | 0.070 | 0.075 | 0.071 | 0.077 | 0.064 | 0.057 | 0.065 | 0.063 | ○ | × |

環境基準（長期的評価）では「1日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下であり、かつ、年間を通じて1日平均が0.10mg/m³を超える日が2日以上連続しないこと」となっています

PM2.5（微小粒子状物質）測定結果

区内数値は、環境基準値を大幅に超える。環境基準達成に向けた対策を！

従来から大気中に漂う粒径 $10\mu\text{m}$ ($1\mu\text{m}=0.001\text{mm}$) 以下の粒子を浮遊粒子状物質と定義して環境基準を定め、対策を進めてきているが、その中で粒径 $2.5\mu\text{m}$ 以下の小さなものを微小粒子状物質 (PM2.5) と呼んでいる。

微小粒子状物質は粒径がより小さくなることから、肺の奥深くまで入り込みやすく、肺がんやアレルギー性ぜんそくなど健康に与える影響が大きいとされ、危険性が指摘されている。

◆微小粒子状物質の健康影響について（微小粒子状物質健康影響評価検討会：H20.4.4）

・呼吸器系・循環器系の死亡リスクの増加、症状・機能の変化及び入院・受診数の増加に関する疫学知見から、粒子状物質において従前から認められている呼吸器系の健康影響が微小粒子状物質においてもみられ、また、新たに微小粒子状物質による循環器系や肺がんの健康影響がみられた。

西淀川大気汚染裁判における和解条項 (H10.7) においても、その測定と環境対策が明記されており、2004 年度より国道 2 号新佃公園前局、国道 4 3 号大和田西交差点局において測定器がスタート、2007 年 4 月より歌島橋交差点局での測定が始まっている。

米国では 1997 年に環境基準を設定、欧州連合でも規制に動いている。

環境省は、微小粒子状物質に係る環境基準について、2009 年 9 月 9 日付けで告示を行った (1 年平均値が $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1 日平均値が $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であること)。

2011 年 7 月には成分分析ガイドラインが出され、遅くとも 2013 年度までに成分分析の実施体制が整備されることとなった。

表 西淀川区における PM2.5 測定結果

| | 年平均値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | | | | | | | | 24 時間値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2%除外値) | | | | | | 測定方法 | 調査実施主体 | |
|---------------------|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------|--------------|---|
| | 2005 年度 | 2006 年度 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | 2005 年度 | 2006 年度 | 2007 年度 | 2008 年度 | 2009 年度 | 2010 年度 | 2011 年度 | | | |
| ① 大和田西交差点 (国道 43 号) | 28.7 | 26.7 | 25.1 | 23.1 | 21.4 | 21.8 | 21.1 | 56.0 | 57.2 | 58.8 | 46.4 | 44.3 | 53.6 | 45.8 | β 線吸収法 ※注 3 | 国土交通省 | |
| ② 歌島橋交差点 (国道 2 号) | — | — | 29.6 | 26.0 | 24.9 | 27.1 | 21.5 | — | — | 67.9 | 48.1 | 47.9 | 62.1 | 44.3 | β 線吸収法 ※注 3 | | |
| ③ 新佃公園前 (国道 2 号) | 26.1 | 25.6 | 23.5 | 20.7 | 20.9 | 21.2 | 21.2 | 56.7 | 58.0 | 65.5 | 43.1 | 43.9 | 49.8 | 41.7 | β 線吸収法 ※注 3 | | |
| ④ 出来島小学校 (国道 43 号) | 23.8 | 22.5 | 20.4 | 19.1 | 17.6 | 16.3 | 18.4 | 48.9 | 50.2 | 49.8 | 38.5 | 39.7 | 40.4 | 41.3 | TEOM 法 ※注 4 | 環境省 | |
| 基準 | 日 (環境基準) | | | | | | | | 15 | | | | | | 35 | ※1 | — |
| | 米国 (環境基準) ※注 2 | | | | | | | | 15 | | | | | | 35 | FRM (標準測定方法) | — |
| | WHO (ガイドライン) | | | | | | | | 10 | | | | | | 25 | — | — |

※注)

1) 微小粒子状物質による大気汚染に係る環境基準について (平成 21 年 9 月 9 日 環告 33)

・濾過捕集による質量濃度測定方法又はこの方法によって測定された質量濃度と等価な値が得られると認められる自動測定機による方法により測定した場合における測定値。

2) アメリカの環境保護庁 (EPA) による第 3 次改定 (2006 年 9 月) 環境基準値。

・年平均値：年間の算術平均の 3 年平均値が超えないこと
・24 時間値：24 時間値の年間 98 パーセントタイル値の 3 年平均値が超えないこと

3) β 線吸収法：ろ紙上に吸引捕集された粒子に β 線を照射すると、粒子の質量に比例して β 線の吸収量が増加する、この原理を利用して、透過 β 線強度を計測することにより、質量濃度 (1 時間値) を測定。国土交通省調査で採用。

4) TEOM 法 (Tapered Element Oscillatiog Microbalance、フィルター振動法)：振動を与えろ紙に粒子が吸引捕集されると、粒子の質量で比例して負荷がかかり、ろ紙の振動数が減衰する。この振動数の変化を利用して質量濃度 (1 時間値) を測定。

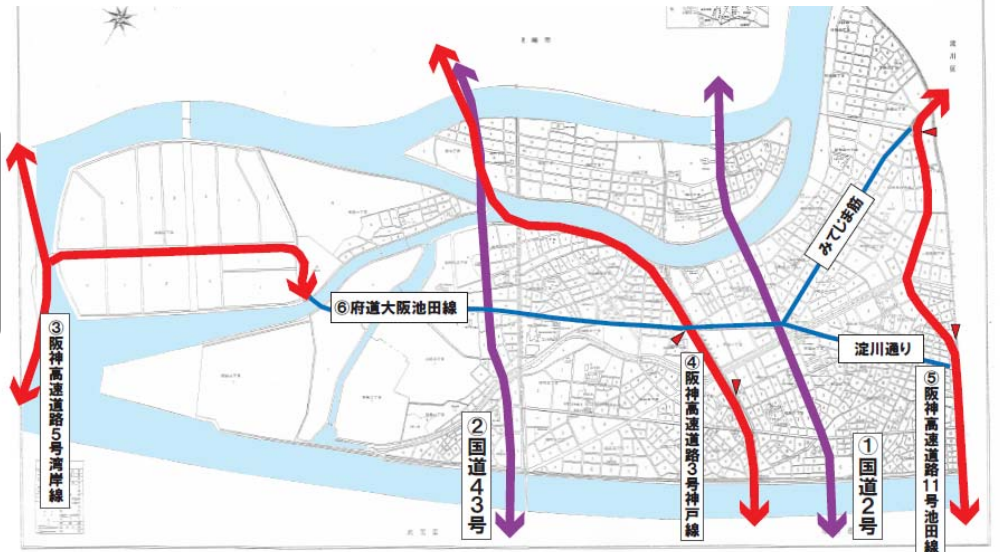
今後も、西淀川を通過する大型車の交通量を減らすことが最大の課題です

表 西淀川区における主要幹線道路の交通量

| 路線名 | 観測地点 | 平成 11 年 | | 平成 17 年 | | 平成 23 年 | |
|---------------|----------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|
| | | 日交通量 (台/日) | 平日 12 時間 大型車 混入率(%) | 日交通量 (台/日) | 平日 12 時間 大型車 混入率(%) | 日交通量 (台/日) | 平日 12 時間 大型車 混入率(%) |
| ①国道 2 号 | 野里 2 丁目 | 37,713 | 12.6 | 37,957 | 11.8 | 38,301 | 11.8 |
| ②国道 43 号 | 出来島 2 丁目 | 75,084 | 31.6 | 81,101 | 32.2 | 85,293 | 31.0 |
| ③阪神高速 5 号湾岸線 | 中島 2 丁目 | 63,776 | 31.4 | 74,300 | 41.0 | 57,119 | 38.6 |
| ④阪神高速 3 号神戸線 | 大和田 1 丁目 | 69,698 | 13.2 | 73,368 | 14.1 | 64,204 | 25.8 |
| ⑤阪神高速 11 号池田線 | 歌島 4 丁目 | 98,404 | 13.0 | 102,187 | 15.7 | 86,918 | 17.6 |
| ⑥府道大阪池田線 | 大和田 6 丁目 | 27,253 | 33.0 | 26,359 | 33.4 | 22,832 | 33.2 |

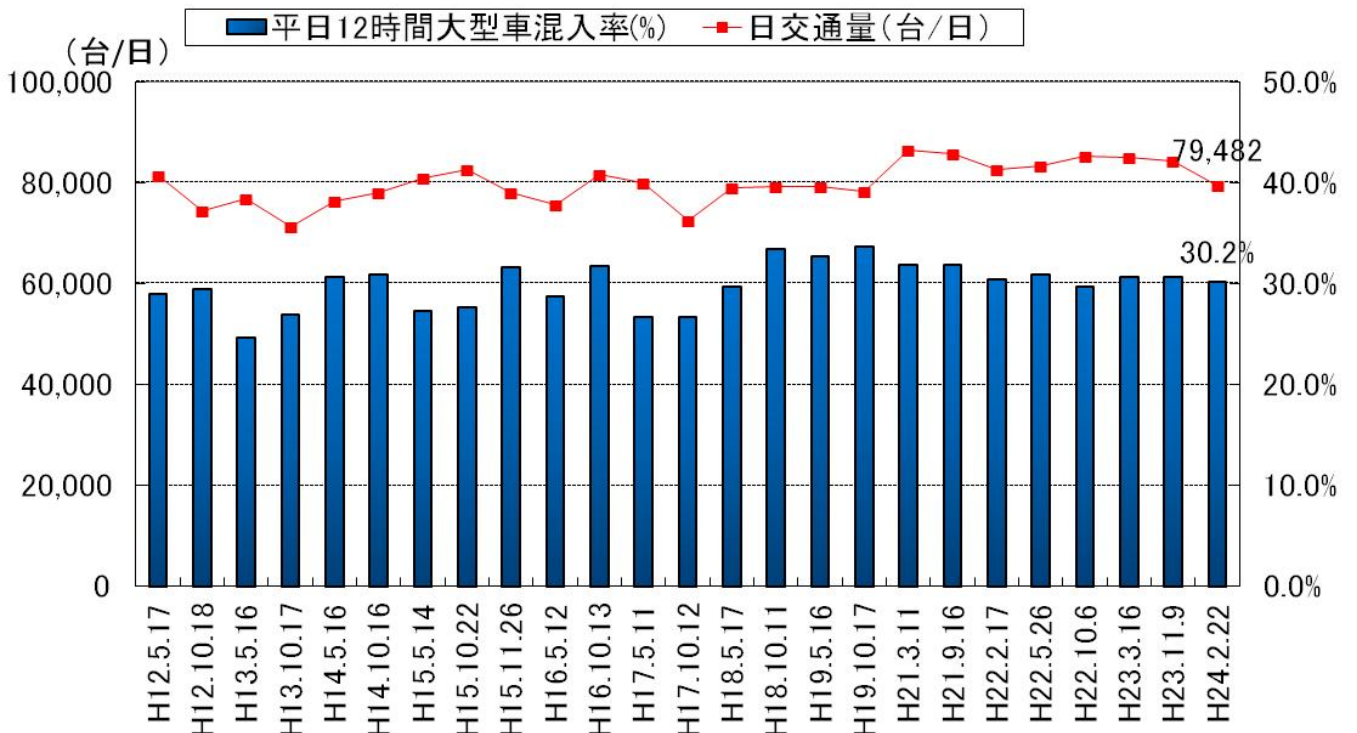
出典：道路交通センサス

これまでの大気汚染裁判判決では、12 時間交通量（昼間）が 4 万台以上の道路の沿道 50m に居住する住民の健康被害と自動車排ガスの因果関係を認めています。



国道 43 号では、交通量は約 8 万台、大型車混入率は約 30%で推移しています。

図 国道 4 3 号（大阪市西淀川区）における交通量（H11 年以降の観測分）



資：国土交通省近畿地方整備局

H12~19 は出来島 2 目交通センサス、H21-24 は環境ロードプライシング調査（淀川断）

3、和解条項と進捗状況について

■和解条項と進捗状況

| 和解条項 | | 進捗状況 | 評価 | 備 | |
|-------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------|---|--|
| 1 沿道環境の改善 | 1) 交通の減 | ①交差点改良 | 歌島橋交差点の地下道建設工事 | × | や 車を地下に いやる は公害対策ではないと原告団は 議を える。横断歩道 の を市 に問うこと、 地の を要 。 計画に関してアン ート調査(平成20年2月)が実施され、 工事が平成22年3月に 。横断歩道については、 が 行された(平成21年4月) |
| | | ② 内標 の設置 | 実行済 | | 環境上の効果は 明 |
| | | ③ 43号の車線削減 | 実行済 | ○ | 平成21年3月に、出来島小学校前の 部車線が削減され、 化された。 |
| | | ④バスの施設整備 | 実行済 | ○ | 環境上の効果は 明 が、 者には 評。 |
| | | 車道整備 | 整備中 | | 国道部分のみでの実施。H18,19年度、R43沿道への車 子対応の歩道設置を 議(H20年度整備)。 |
| | 2) 帯の設置 | 帯の設置 | 実行済 | | 43: 部、 されているものの、 量は ない。18,19年度、佃地区歩道設置に う 置として、出来島小学校 に 地帯設置について 議。H20年度整備 。 |
| | | の 設 | 実行済 | ○ | 大気環境改善効果はない |
| | | 3) 橋 の 化 の 整備 | 部整備 | | 平 道路との交差部分など 部での 化。43高 や 田線は汚れが目立つ。 |
| | 4) 沿道法を した ま づくり | 沿道法を した ま づくり | アン ート調査の実施 | | ンフレ ト 成、アン ート調査を実施。た し、今後の事業方 については 明。 |
| | | 5) その他、総合的な環境対策の関係機関との 議 | 明 | × | 大型車 入規制や大型車削減に向けた総合調査 にあたり、関係機関との調整を原告団は要 しているが、進 なし。 |
| 2 新しい施策への取り組み | 1) 光触媒を ル的に し、効果を | 光触媒の の 進(阪高と 43、R2) | ○ | 光触媒 を 43、 2において実施。H18,19年度、高 性 の試験施工。 | |
| | 2) 浮遊粒子状物質を む大気汚染物質の状況 | 測定 設置(計6) | | 交通量が ない への設置について 問を かけている。 | |
| | ※PM2.5測定。 | 環境省による環境基準の制定 | | 平成16年度に国道2号新佃公園前局、国道43号大和田西交差点局に設置、平成19年度より歌島橋交差点局にて測定開始。環境省は、微小粒子状物質に係る環境基準について平成21年9月で告示を行った。環境省 アルが策定され次第、それに った方法に変 することを 認(第8回連絡会) | |
| 3 上記の か、今後とも 的に 要な環境対策の 進に める | 環境ロードプライシングの実施 | | | 平成18年度実施された社会実験において、 線への 交通は効果があったものの、大気質調査での効果は見られなかった。平成21年4月より対 区間・ 率の 、平成22年3月より対 車が 大された。平成24年1月より 離 制に 行後も、原 3 の 線の を実施。 | |
| | 線への 回よび かけ | | | 分な効果があがっているとはい がたい。平成24年度、 回 進のための 2濃度を公開。 | |
| | 、 ジント、イ ドングトプ 進 | | | 平成18年度より、 海部事業 の従業 を対 に リ ントを実施。平成24年度より、環境レーンの実施。 | |

4、前回（第15回）の議事概要

日時： 年 月 日（ ） 後時～ 後時

：グリーンルー（あおらる）

出席者：近畿地方整備局、大阪国道事、阪神高速道路

原告団：森、他 団：、崎 あおら 団：江他

加者数：54

-
- (1) 国土交通省からの資料説明（国土交通省・阪神高速道路：大阪市西淀川区における環境対策、大阪市西淀川区の大気環境状況、国道2号歌島橋交差点整備前後の交通量推移、阪神高速：距離料金に関するチラシ、新しい環境ロードプライシングに関するパンフレット）
 - (2) 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）
 - (3) 被害者の訴え（永野さん）
 - (4) 自動車排出ガスの対策について

患者会の要請

- ・西淀川区の大気汚染の状況は、高い準で横ばいである。大気をきれいにしていくために、環境ロードプライシングの効果的な実施、動車交通量全体の制、大型車の規制に取り組んでもらいたい。
- ・況がくと、高速動車道にっていた達がでえる国道43号や2号を行することから、動車交通量全体の制にもっと取り組むきではないか。交通量の制のために、もっといった社会実験をやってしい。

近畿地方整備局の返答

- ・線への回や車規制など、やれることをやっていく。とつの施策で大気汚染の数値を大に下ることができるものはない。
- ・動車交通量を減らすというのは、我もえている。規制は道路者ではできない。えられる施策をしながら、動車交通量を減らしていきたい。

- (5) pm2.5の計測について

患者会の要請

- ・pm2.5の環境基準ができた。できるけく、環境省が定めた新しい測定機器に変し、一タを測定してしい。
- ・機の変により、一タが大きく変わるのではないかとしている。の機をしたまま、行検査をしながらやってしい。

近畿地方整備局の返答

- ・環境省が定めたものは、これまでに8機が出ている。成分分析のアルがもうす出る。pm2.5の計測機については、来年度に設計をやり、新の計画をたてていきたい。

- (6) 歌島橋交差点の横断歩道再設置について

患者会の要請

- ・歌島交差点は大きな交差点であるのでスクランブル交差点にするのがなことは解したが、歩車分離型の信号にはできないのか。そうすれば、地下にわわらなくてもよい。そらでも検討してもらっているといている。状況をえてしい。

- ・地下歩道では 車と歩行者の 触が い。 速に対策が 要である。歩行者と 車を地上に通すルールを っ しい。
- ・ と 者、交通 者の 、その他関係機関を交えて、歌島交差点についての検討会ができないか。

近畿地方整備局、大阪国道事務所の返答

- ・歌島交差点はかなり く、スクランブル交差点にすると、かなり長い時間、車 を全方向でとめないといけないので、各方向で がおこってしまう。
- ・ でも 全に れるように、また、 和のために、歩行者には地下歩道を してもらおうの が の ましい。
- ・歌島橋交差点では、 車も れる レ 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 車に ったまま 行すると に危ないので、 から指 してもらっている。ス ー タイプの 車は、上の道路を通ってもらい、 通の い物 の 車は地下歩道を通 っ しい。
- ・事 から ータの提 はさ てもらっている。 ーシ ンは大事 と っている。議 をする は、断るものではない。また、 見交 をやっていきたい。連絡会は年に1回なので、 時やっていけたらと う。

(責 あお ら 団・ 内)

5、原告団からの提案

【提案①】大型車と交通量の削減を！

(1) 国道43号の大幅な大型車削減に向けた取り組み

削減目標の設定

環境ロードプライシングの（号神線の値上など）

国道43号の車線削減、号線の大型車の行レーン指定（行レーンの削減）

大型車削減に向けた総合調査（事業・ドライバー対の向調査、よりな交通実調査など）

西淀川地域の内部通交通の制（国道2号・道大阪田線の大型車入規制、国道43号の大型車間通行止、国道43号での環境規制化など）

(2) エコドライブの普及、モビリティ・マネジメントの実施

国道43号、道大阪田線、国道2号におけるドライブ及P

国道43号の主要交差点へのアイドリングストップ信号の設置

西淀川リ・ントの実施。

【提案②】歩行者・自転車にやさしい沿道対策・交通環境対策

(1) 幹線道路沿道対策の強化

大規模な大気化シス（沿道ルへの光触媒の、土化シスの入）

大な沿道化

対策の化（、吸など）

大阪内における環境レーンの設置

(2) 歩行者・自転車にやさしい移動環境づくりを！

国道43号沿道、及び、横断に関するバリアフリー化（歩道の整備、設置など）

西淀川区全体で、して歩ける歩道トークの整備

43号線をはめ線道路沿道でのして行できる車行トークの整備

【提案③】PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

環境基準設定に合わせた測定体制の化（環境省の定める測定方法・測定機のと対応時期を明にすること）、測定結果の公表

環境基準の期達成に向けた対策

【提案④】国・道路公団に対する私たちの要求（歌島橋交差点）

国土交通省近畿地方整備局（以下、国交省）は2019年4月1日、国道2号の歌島橋交差点（大阪市西淀川区）の改良工事・地下道整備の計画に、地上の横断歩道を撤去した。

これは、公害の軽減、道路環境の改善を求めて長年にわたって地域で活動してきた当事者として、「全と環境」の名のもとに、クルマで地上から歩行者と自転車、車いすやバギー車が排除されることを許すことはできない。

◆「みち」は「ひと」のもの～「人や弱者を地上から排除する」横断歩道の撤去が強行される。

歌島橋交差点の改良工事に関しては、国（国土交通省）、公団（阪神高速道路公団＝当時）を被告にわねた西淀川公害裁判の和解により設置（1998年1月）した、「西淀川地区道路環境沿道に関する連絡会」（以下連絡会）で1999年以来、再協議してきた事項であり、連絡会は「歩行者を地上から排除する」横断歩道の撤去に反対してきた。

2015年、国交省が第1期工事（地下道の一部開通）計画に横断歩道の撤去を示したことに対して、「まづくりをえる会」と同じく「歌島橋交差点の横断歩道に関して、区や歩行者の見をくめた上で撤去を検討するよう求める名」をよびかけ、1225の名をめぐり、西淀川区、西淀川、国土交通省近畿地方整備局の3者に提出した。（2015年8月5日）

また連絡会では、①横断歩道の撤去は「住み合」とはいえない②第2期工事までに住み合のもと、横断歩道の撤去を検討する③（連絡会で）原告団とした「歌島交差点の改善」を行うこと、を提するとともに「住み合の進め方の方向性」についても示した。

◆クルマ優先から「人にも環境にもやさしい」道路行政へ

国交省は、この見、提に対しては「置き置く」への対応で、「改良工事・地下道整備後の横断歩道の撤去」という計画の定路線に「撤去」を求めることに始した。

こうした連の動きは、「そのけそのけクルマが通る」とクルマで道路建設を進めてきた国交省の計画は、公害を軽減させた従来の計画と変わらぬものであり、「全と環境」をえてはいるものの、決して歩行者（歩行者・市）の方に「歩行者」を向けていないことは明らかである。

これは、このたび行された横断歩道の撤去に対して強く議論するとともに、歩行者にも環境にもやさしい道路行政の実現のために市・歩行者のみなさまとともに活動を進めることを表明するものである。

<今後に向けての提案>人にも環境にもやさしい歌島橋交差点としての整備を！

- 歌島橋交差点改良工事後、その評価アンケートが行なわれたが、横断歩道の撤去を問うこともなく、数多く出された見についての対応も実なものとはいえない。同交差点横での交通事象やNO2測定値（0.052 0.055 0.050 0.048 ppm（H23））について評価した上で、対応すべき。
- 改めて、横断歩道の再設置（歩車分離型交差点）を要する。歩車分離型交差点は、歩行者と車が交差点内で交差することがほとんどないことから、車の速度による歩行者の巻き込み事故を減らすことができる。また、歩車分離方式による環境・安全性への影響を減らし、交差点を減らす地域の交通量削減の実施についても要する。
- 歌島橋の地下歩道は、歩行者の行き交うになっている。地下歩道は、車との交差がなく、歩行者が歩道を歩くことができる。地下歩道を「歩行者が通る」として撤去ではなく、「歩道」を撤去して整備・改善することを提する。
- 地上および地下をめぐり、歩行者にも環境にもやさしい歌島橋交差点の整備にあたっては、関係機関・市が加する横断的な検討会議を開き、歩行者へのアンケート・聞き取り調査、住み合のワークショップ、歩行者・住み合の声をききつつ、総合的な検討を要する。

【参考】歌島橋交差点改良工事に関するこれまでの経過

| | |
|----------------------|---|
| 1998年7月 | 国・公団との和解に際し、歌島橋交差点改良が環境対策として位置づけられる。 |
| 1999年 | 交差点改良の全容が明らかとなり、工事は交通対策としての位置づけであることが判明。地下歩道設置後の横断歩道廃止が分かり、原告団としては反対する見解を出す。 |
| 1999年7月 | 工事を本格的に始めるにあたり、「御幣島街園」と呼ばれていた交差点の植栽をすべて伐採することになる。地方整備局との間では工事終了後はこれを復元することを約束。 |
| 2001年1月 | 原告団をはじめとする地域住民との話し合いの結果、交差点改良後のイメージ図に横断歩道を書き込むことで合意。これに変更する。 |
| 2001年6月 | 地方整備局との間で「この工事は交通対策として認識し取り組んできたが、和解条項を踏まえて環境対策として存続を前提に協議する」ことを確認。 |
| 2002年4月 | 国道工事事務所が、地下横断歩道設置後は、地上部横断歩道は廃止するとの見解を示す。 |
| 2003年10月 | 第7回連絡会において、交差点のあり方については「住民合意ですすめる」ことを確認。 |
| 2004年6月 | 西淀川道路連絡会(第8回)において、住民合意の進め方について、3ヵ月を目途に、双方の意見を持ち寄り、意見交換を行うことが確認された。 |
| 2005年2月 | 事前折衝において、国道事務所より、連合町会長会で横断歩道撤去の合意を得たことを確認したとして、住民合意は得ているので、それ以上住民合意を得ようとは考えていない皆の発言。約束が違うとして、再考を促す。 |
| 2005年3月 | 事前折衝において、国道事務所より、昨年12月14日連合町会長会において、横断歩道撤去で合意を得ていることを確認したとして、それが住民合意の枠組みであり、それ以上に住民合意を得ようとは考えていない皆発言。 |
| 2005年4月 | 原告団より、住民合意の方策と対策について提案。第一期部分工事完了後、対応する二つの横断歩道を撤去する方向で検討していることが明らかとなった。 |
| 2005年5月 (第9回連絡会) | 国道事務所より、北側2カ所の横断歩道が1期工事終了時に撤去されることが報告。横断歩道撤去理由は、事故多発地点と渋滞解消。住民意見は連合町会長会で確認したのみ。後日、根拠となるデータ及び住民の意見を聞く場を持つ件に関しても返事をするに。 |
| 2005年6月 | まちづくり考える会から大阪国道事務所を訪ね、交通事故等に関するデータを受け取り、歩道撤去の目的として①事故減少、②渋滞緩和、③沿道環境の改善、との説明を受ける。 |
| 2005年8月5日 | まちづくり考える会が、歌島橋交差点改修問題についての署名1225筆を提出(提出先:西淀川区役所、西淀川警察署、近畿地方整備局) |
| 2005年8月9日 | 歌島橋交差点地下道(第一期)オープン、横断歩道撤去 |
| 2006年6月 (第10回連絡会) | 国交省側から、歌島橋交差点にあった樹木は移植され再び戻すことを前提に、配置計画を進めていることを確認。2号線の緑化について歩道は低木と高木にて緑化を予定、利用者の意見も連合町会などの住民の意見と同等に聞くことと回答。 |
| 2006年11月 合同現地見学会 | 歌島橋交差点について、合同で見学、意見交換を行なう。 |
| 2007年6月 | 第11回連絡会において、工期が1年延びたことが報告された。 |
| 2008年2月 | 植栽計画に関するアンケート調査が実施された。 |
| 2008年6月 | 第12回連絡会において、原告側より広く区民や利用者に意見を聞くべきと要請。 |
| 2009年3月13日 | 地下道完成に伴い、現地見学会と意見交換会。4月から横断歩道撤去との発言に対し、原告側への事前説明もなく強行されることについて抗議。 |
| 2009年3月27日 | 3月13日の原告側からの抗議に対して、横断歩道歌島橋交差点改良工事に関する説明・意見交換会を急遽開催。国交省側から、改めて、横断歩道撤去に関する説明があり、原告側からは強行されることへの抗議がされる。 |
| 2009年4月1日 | 歌島橋交差点の地下歩道が開通されるとともに、横断歩道が撤去される。 |
| 2009年4月 | 地下歩道内の案内標識が一部改善される。 |
| 2010年3月30日 | 歌島橋交差点の改良工事が完了(植栽・駐輪場整備工事が完了) |
| 2010年7月 | 歌島橋交差点に関するアンケート調査が実施された。患者会としてはアンケート内容及び回収方法について同意できないため、回答を拒否。 |
| 2010年10月5日 | 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の説明会 |
| 2010年11月2日 | 第14回連絡会において、原告側よりスクランブル交差点、歩者分離信号の提案。 |
| 2011年2月 | 国道事務所より歌島橋交差点のスクランブル交差点の検討結果について報告。 |
| 2011年12月13日 | 第14回連絡会において、原告側より歩車分離型交差点の提案。 |

6、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

訴訟は、大阪市西淀川区における公害健康被害 償法に基づく認定 者らが、関西 などの企業 10 社とともに、国道 2 号、同 43 号を設置 している国と、大阪 道高速大阪 田線、同大阪西 線を設置 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 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（以下、昭和 53 年 4 月提訴事 を「第 次訴訟」、同 59 年 7 月、同 60 年 5 月、平成 4 年 4 月提訴事 を「第 次ないし第 次訴訟」という）。い 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 次訴訟に関しては平成 3 年 3 月 29 日に、第 次ないし第 次訴訟に関しては平成 7 年 7 月 5 日に、それ れ第 判決が い されている。

西淀川区では、昭和 30 年 から同 40 年 にかけて全国的に見ても高濃度の大気汚染が 出したこと、昭和 49 年に施行された公害健康被害 償法による認定 者が したこと、 も第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らを む くの認定 者が のために しんでいること、そして、 も道路沿道を めて環境基準を上回る 化 などの汚染が いていることが認められる。

こうした大気汚染は、工 などからの排煙 けでなく、 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 次訴訟の提訴以来すでに 20 年、第 次ないし第 次訴訟の提訴以来 10 年という長期間が経 し、第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らの中には高 者も く 数の 者が死亡している 方、近年、大気汚染に対する認 も高まり、第 次訴訟被 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟 訴 ら(以下、「国・阪神高速道路公団」という。)も、その解決に向けた を行いつつある。さらに、第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らはすでに 地域の再 の取り組みに み出しているという事 もある。

以上の事 を総合すれ 、 裁判 は、 で いを止め、和解によって 訴訟を 結さるとともに、 事者 方が 来に向かってより良い沿道環境の実 を目指し いに することが最も な解決であると え、以下のとおり和解を 告する。

和解条項

、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 な 環境を 成するため、沿道住 の を たらうで、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

() 対 道路(国道 号、同 号、大阪 道高速大阪 田線、同大阪西 線)の交通 の を るため、交差点改良、 内標 の設置 、道路 者としてとり る施策の実施につとめるとともに、交通 要の動向を まえ、国道 号西淀川区佃地区の車線削 を行うこと。さらに、公 交通機関の 性の向上を るため、バス の 施設を整備する か、 車道の整備につとめること。

() 帯の設置、 の 設につとめること。

()橋 の 化 の 整備につとめること。

() 要な調査を実施の上、関係機関と して、沿道法を した づくりの につとめること。

()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 の で、関係機関と連 して、 実に取り組んでいくこと。

2 新しい施策への取り組み

() 対 道路において、光触媒を ル的にガードレール、 に し、 化物の大気汚染物質の分解及び 整備に関する効果 を すること。

()関係機関と し、浮遊粒子状物質を む 対 道路沿道においての大気汚染 の状況 につとめること。(微 粒子状物質(いわ る PM2.5)については、 な測定方法を検討し、測定 一タの解析手法 を見 め たらうで、 対 道路沿道において、その状況 に 手することとする。)

3 前各号に るものの か、今後とも 的に 要な環境対策の 進につとめることとする。

、第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らと国・阪神高速道路公団は、 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 する。

、第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らは、その の 求を する。

、第 次訴訟 訴 ら及び第 次ないし第 次訴訟被 訴 らと国・阪神高速道路公団は、 訴訟に係る 求に関し、 和解条項に定める か、 らの がないことを相 に 認する。

、訴訟 は各 の とする。

平成 10 年 7 月 29 日

以上
大阪高 裁判 第 事部
裁判長裁判 達
裁判
裁判 大 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

、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。

、連絡会の目的

連絡会は西淀川 次及び ～ 次訴訟の原告団と関係行 機関との間で 見交 を行うことにより、 訴訟対 道路(以下、「対 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。

、連絡会の 成

連絡会は、次の関係 をもって 成する。

建設省近畿地方建設局

阪神高速道路公団

原告団

、会議

連絡会は、原告団に係る以下の事項について 見交 を行う。

①対 道路の環境 に関すること。

②対 道路の道路 対策に関すること。

③その他 要な事項に関すること し、連絡会を 成する道路 者の 事項に る)。

、 長

連絡会の 長は、建設省近畿地方建設局 表 とする。

、

連絡会は、年 回開催する。

時の連絡会は、関係 の 見にも し、 要に応じて 長が する。

、事 局

連絡会の事 局は、建設省近畿地方建設局に置くものとする。

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 動車に しない社会づくりにむけた計画づくり
- ②健康で 化的な地域づくりに 与する道路整備計画
- ③ 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 と市 加
道路公害による被害者の 済

2、当面の方向性

（1）目標

提 Part 1～5が提 している社会実験の実 により、 西 市から大阪市 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 ての 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。

- NO₂（ 化 ）、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。
- ・ 動においても環境基準を上回る日がないこと。

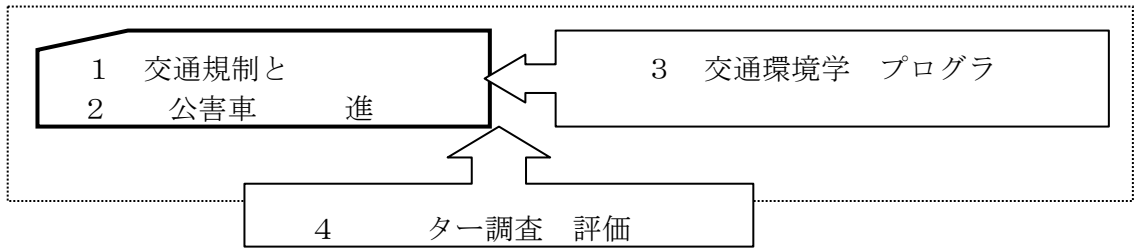
提 の 的实施により、5年後の2008（平成 20）年度までに 定的な環境基準の達成をめ します。

（2）視点

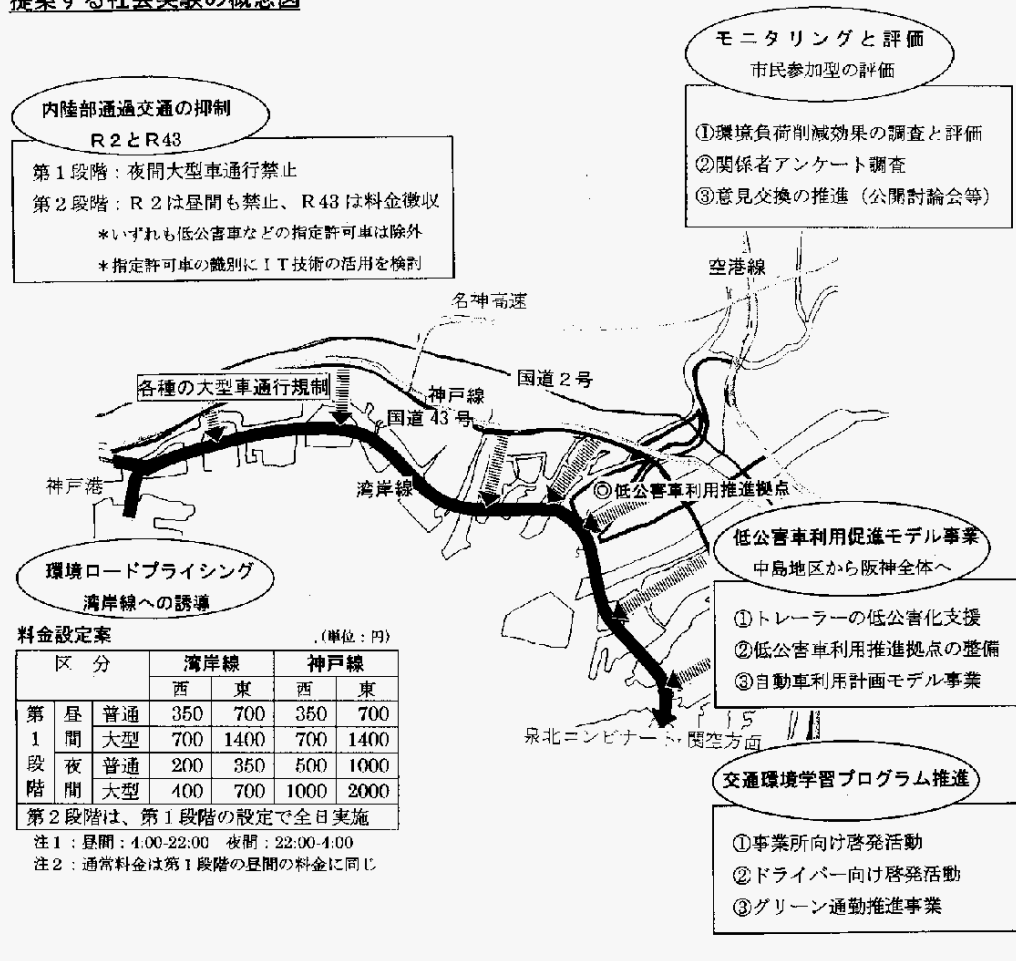
- ①環境対策としての交通規制・ シス の 立を す。
- ②中小・ 企業の 公害化や物 の効率化に向けた を し、 する。
- ③汚染者 原（PPP）に基づき、通 交通に対しては地域の環境改善に係る の な を課す。
- ④阪神地域のさま まな主体が 加し、対 と相 解を す。

(3) 社会実験の概要

- ①内部における物動車の交通を規制し、線にする。
- ②中小事業者がする物動車の公害化をする。
- ③事業者やトラック手向けの交通環境学プログラによりを進める。
- ④上記の対策による環境効果をタリングし、さまざま主体の加により評価する。



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

| 一 | 第1 | 第2 |
|--|--|----------------------------------|
| 国道2号及び43号の間大型車通行止 2: 神戸市中区～大阪市域間 43: 全区間 | 平日の10時～4時までの6時間、指定車(公害車、P車をむ)以外の大型物車の通行を原止する。なお、指定車についてITのを検討する。 | 間規制に加え、R2は間規制を、R43は収を検討(地事業者は減)。 |
| 環境ロードプライシング | 阪神高速5線の国道43号通行規制区間に対応するを通する動車(通・大型)を対に、間(10時～4時)を度、3号神戸線は5増度にする。 | 上記にあわて、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）

| 一 | 第1 | 第2 |
|--------------|--|-------------------------|
| 車の公害化 | 100未事業の車(トレーラー)の公害化をする。 ①平成 年規制以前のール車(計10度)は、制度の で最新規制車へのいえをす。CNG車など公害車へのいえには上して成。 ②短期規制車(H2~8年、計40度)はDPFを償与し、次CNG車などの公害車へのいえを進する。 | 阪神地域においてする工業団地に同様の施策をる。 |
| 公害車進点の整備 | ①施設の整備 ガスなどのルギーを整備する。また、分の中分を行う。 ②設見市の開催 2年間の公害型業車(車~物車)の見市を開催。 ③同実験 加事業者は同車を公害車の社保率にントできる。 | 公害車とトにした地域同受ンターを整備する。 |
| 動車計画策定・点検ル事業 | 上記事業に加・する事業に動車計画の策定・公開を義付け、実をする相をする。相は物効率化・同化のンルングも行う。 | ITによる同受シスの整備をす。 |

< 3 >交通環境学習プログラム推進

| 一 | 第1 | 第2 |
|-------------|--|------------------------|
| 事業向け動の進 | ①子の ②会の実施(沿道公害被害者とのをめ) | 阪神地域を通する事業者に大。 |
| ドライバー向け動の実施 | ①リーフの ②トラク関係組合との会やークシブなどの実施 ③スを通たPなど | 阪神地域における新時に環境の時間を設定する。 |
| グリーン通進事業の実施 | 定事業ないし工業団地でのグリーン通ル事業の実施(イ一通者の公共交通機関や車の実験) | 記の取組みを的にる。 |

< 4 >モニタリングと評価

| 一 | 第1 | 第2 |
|--------------|---|-------------------|
| 環境削減効果の調査・評価 | 社会実験実施期間及びその前後をめて実験の効果をする。 ①シレーシ ン調査 定される交通量、実の交通量などに基づき、環境削減効果などを測する。 ②実測調査 域からの大気汚染時測定局における各環境項目(PM _{2.5} をめ)のータをする。交通量、動も測を置してする。 | 的实施に向けたフリスタとしての内容 |
| 関係者アンケート調査 | 事業及びドライバー(をむ)を対にした社会実験に対する調査 | |
| 見交の進 | ①公開検討会やシンの開催 実験の検討経をめて、なるく公開のでの議をみる。 ②道機関のによる討のレや新上での公開討、市加討などにより、市の関と討への加をす。 | |

歌島橋交差点の横断歩道に関して、区民や利用者の意見を幅広く集めた上で撤去の是非を検討するよう求める署名

近畿地方整備局 局長殿
西淀川警察署 署長殿
西淀川区役所 区長殿

私たちは西淀川区の住民団体や個人が集まってつくる「まちづくり考える会」です。新庁舎（区役所）が2005年5月に完成し、新たに保健センターや図書館、水道局が併設され、地域コミュニティの新たな拠点が生まれたといえます。

近くには、保育園や学校、銀行、JR東西線御幣島駅、歌島橋バスターミナルもあり、通勤・通学者、子ども連れの親子、障害者、お年寄りをはじめ区民の多くが集う西淀川区のいわば中心（顔）でもあります。

その前面に位置する歌島橋交差点は、現在、地下道の建設が進められており、来る7月には第一期工事が完了します。しかし、その完成と同時に、第一期工事に対応した横断歩道が二本（区役所～りそな銀行、区役所～大阪王将）撤去されるという話を聞き、以下の点について、非常に危惧を抱いています。

- ◆地下道内における防犯面、歩行者や自転車の通行が集中し事故がおきないか、緊急時の対応などの安全性が心配（完成前では、判断できない）
- ◆交差点（地上部）への自転車や歩行者の侵入による事故発生の恐れ
- ◆交通量の増大による環境汚染
- ◆お年寄りや障害者、子どもなどの声が反映されているのか
- ◆なぜ、人より車が優先されるのか（人間が太陽の下を歩くのは当たり前）

上記のような疑問も含め、区民が歌島橋交差点について、横断歩道撤去による良い点と問題点を理解し、これからどのようにあるべきかについて、もう少し時間をかけて議論すべきと考えます。

要請事項

- ①第一期工事完了後も横断歩道を残し、地下道および横断歩道の利用状況を調査する。
- ②区民に対して、歌島橋交差点工事に関する情報公開（良い点、問題点）を徹底する。
- ③お年寄りや障害者、子どもなど、より多くの区民の意見を集めた上で、撤去の是非を検討するよう強く要請します。

| 氏名 | 住所 |
|----|----|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

事務局／まちづくり考える会：西淀川区千舟1-1-1 あおぞらビル2階
TEL：6475-0790 FAX：6475-0934

■沿道緑化

～歌島橋交差点から続く緑のみちづくり～

