

第19回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会 議事録

日 時：2016年3月30日（水） 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・大阪国道事務所（8人）、阪神高速道路株式会社（5人）

原告団：森脇、上田、永野、平田、前田他（20人） 弁護団：津留崎、村松、早川、
中道 あおぞら財団：藤江他（6人）

参加者数：39人

1. 原告団団長あいさつ
2. 被害者の訴え（平田さん、前田さん）
3. 国土交通省からの資料説明（国土交通省・阪神高速道路：資料①大阪市西淀川区 大気
の状況、資料②国道43号 大型車交通量の推移、資料③ 国道2号歌島橋交差点交通量
調査結果、参考資料 環境ロードプライシング及びエコドライブ 現地広報について）
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）

原告団団長（森脇さん）のあいさつ

この20年で大気汚染の状況はよくなってきた。西淀川は子どもも住みやすい地域になりつつある。長い苦労が実を結んできた。

二酸化窒素の環境基準には、上限値と下限値がある。下限値の0.04ppm以下を達成するというのが目標だった。東京、千葉の疫学調査によると、喘息患者が出ないようにするためには0.04ppm以下にしなければならないということになっている。0.04ppmになればそれでいいということではない。

子供達が病気、喘息が出ない健康的な環境を作っていきたい。

被害者の訴え

平田和子さん（淀川通り、阪神高速空港線（阪神高速11号池田線）の近くに居住）

私はよく重い病気にかかっているようには見えないと言われる。公害病は2級、呼吸器は3級。性格的に病気にめげずにやっていきたいと思っているので、そう見えるのかもしれない。淀川区で生まれ育った。子どもの頃から肺機能が弱く、親にとっては心配の絶えない子どもだった。激しい発作の時に、親が背中をさすってくれた。JR東西線が通った年に、友人とたまご狩りに行った。行った先で具合が悪くなり、トイレにかけこんだが息ができなくなった。友人は私を見て、病院に運んでくれた。担当医師は「今日が山ですね」と言った。父は「和子が死ぬ」と言いながら歩き回っていたそうだ。ステロイドなどの強い薬で発作が出るのを抑えているが、時々、喘息の発作が出る。酸素が少ないと顔が真っ赤になり、肩で息をするようになると病院で200mlの点滴をしないといけない。こんな思いを誰にもさせたくない。私の病気がよくなるのは、大気のせいだと思う。

私の家の近くには、淀川通りで、阪神道路高速道が走っている。大気は少しはよくなっているが、人が病気にならない程度にはよくなっていない。光化学オキシダント、PM2.5による大気汚染は依然として深刻である。私はみなさんの三分の一しか空気を吸っていない。もっと綺麗な空気を吸いたい。

前田晴彦さん（姫島在住）

僕は、今年の8月で46歳になる。生まれてからずっと病気にかかってきた。生まれた時は未熟児。生まれた時には脳にピンポン球のような影が写っていました。奇跡的に命をとりとめた。その後、ぜいぜいひゅーひゅーと喉がなるようになり、兄と同じ喘息の病気になった。当時は、洗濯物はいつも真っ黒け。姫島神社の金木犀は花をつけない。昼間でも車やバスがライトをつけないといけなかった。小学校に入った時に事件が起きた。同級生にやくぎの息子がいて、頭や耳を殴られて、血が出た。それが元で中耳炎になり、病状がすすんでしまい、耳の後ろの皮を切り開く5時間半も続く手術をした。後遺症で、病状が悪化したため、小学校も中学校もほとんど行っていない。吉野家で働いていた時、勤務していると、牛井のにおいで一気に発作が起こります。春になると友人が車で運んでくれたりした。牛井屋で7年勤めていましたが、体調が続かないためやめることになった。その後、鉄工所で働き、指を巻き込まれて、薬指を半分落として、障害者になった。糖尿病になったのは、長年使ってきたステロイドのためだと思う。

中学卒業後から一生懸命働いてきた。僕以外に兄や祖母が公害病だった。働きたくても働けない。公害補償はとてもありがたい。これがないと生きていけない。誰もが当たり前に行えることができない。病気のことで頭がいっぱいなので、やりたいことが見つからない。それでも笑顔でいたら、はるちゃん、はるちゃんとみんなが声をかけてくれる。咳も痰も止まらない。僕の友人に肺気腫と診断されている人がいる。息ができなくて、病院に行きたくてもいけない。他にも喘息で苦しんでいる友人がたくさんいる。空気の汚れを一日でも早くよくしてほしい。

板垣（計画調整課課長）

みなさんのご苦勞をお聞きして、我々もできることを一生懸命やってきたつもりだがこれからも努力していかないといけないと思った。みなさまからいろんなご意見をいただいて、真摯に受け止めて沿道環境の改善に努めて行きたい。二酸化窒素の濃度を0.04ppm以下にするというご指摘は以前から受けているので、それを達成したいと考えている。

上田（原告団）

環境基準をクリアするためにどういうことをしていくのか。もっと端的に説明してほしい。

板垣

国道43号から湾岸線に交通量が転換する余地があるのか。底をついているのではないかという意見があった。今回、阪神高速から説明があったが、企業の意識調査をして、データの捉えて、まだ余地があることがわかった。まだまだコーポレートカードを活用することで、転換する余地があると確認している。湾岸線へ転換することで、大気環境はよくなっていくと思う。今やっている施策を拡充していきたい。ドライバーや企業へのはたらきかけをもっとしていきたい。

村松（弁護団）

国交省がどう考えているのか。NO₂についてもPM2.5についてもこの10年間でよくなってきていると思う。その原因は何か？ 道路利用状況を資料②の2ページ目を見ると、大型車が43号で減っているといっても、3,000台程度。住宅地を通る神戸線は増えている。大型車は思い切った減り方はしていない。大型車が増える部分を湾岸線が負担しているというふうに読める。原因の一つは、ここの自動車からの排出規制がかなり進んだということがいえる。それ以外にも、どんなことが考えられるのか？ 今後、改善しないとイケないとしたら、どこをどういうふうに減少させていくのかということを確認にしていけないといけない。

板垣

資料②の2ページ目のグラフを見ると、5号湾岸線、3号神戸線、国道43号の3つの路線の合計大型車交通量は増えている。経済や企業の張り付き状況に伴って増えてきていると思う。環境ロー

ドプライシングを適用していなかったら、ここまで湾岸線に分担できていたかという疑問がある。料金格差を十分知ってもらうことで、企業が湾岸線を選択するようになっていく。ここにこういう施策があるので、前向きな捉え方としては、意識付けをかなりできてきているのではないかと思う。

村松

企業への調査は積極的な方向だと思う。しかし、この調査結果で、それを元にした湾岸線への移行ができるのか？ もっと知ってもらえば動くのではないかというのはインパクトとして弱い。もっと知恵をしぼって環境ロードプライシングを徹底させるべきではないか。経済的な面でプラスになるような、場合によってはもっと財政投入の問題を含めて、もっと思い切ったことをしないといけないのではないか。

今後のディーゼル排出規制が厳しくなる方向にあるのか？ 平成31年度を目処に規制強化があるようだが。

もっと徹底的に宣伝をしないといけないということであれば、あらゆる手段をするという意気込みがないといけないのではないか。こちらは広報だけが問題だと思っているわけではない。

板垣

広報に改善の余地があると思う。実務者ワーキングの中でもいろんな議論をした。こういう場だけで、なかなか意識が合わないため、何かいい政策がないか。企業がまだまだ知らないということで、もっとすすめていきたい。

森脇

最初、環境基準について話した。私0.04ppmでは被害が出る。双方で被害が出ない数値を求めていくということが大事だと思う。

板垣

我々行政としては、基準以下にするというのが責務であり、それを目標値としてやっている。

早川（弁護団）

二酸化窒素の環境基準は、昭和51年に改定されるまで0.02ppmだった。0.04に安全率をかけた数値だった。大阪保全局長の山本さんが「0.06ppmにした根拠が説明ができない」と答えて1週間後に首が飛んだ。患者さんや赤ちゃんなどの感受性が強い人であっても健康でいるためには、もっと小さい数値にしていけないといけない。当時は、大気汚染の環境基準に対してそういう共通認識があった。

津留

ワーキンググループでは、広報だけではなくいろんな形の議論をしていってほしい。

板垣

交通量と大気の相関についても話もしている。引き続き検討していきたい。

森脇

また課長が変わったら意見が変わるのか？ 歌島橋交差点の横断歩道は残しましょうという約束をして絵も描いていたのに、撤去されてしまった。次に課長が誰に変わろうと約束が反故されるということはないのか？

板垣

無理なことをやると言っているわけではなく、次年度も引き継いでいく。ワーキングでは様々な議論ができるので重要な場だと思う。

永野（原告団）

歌島橋の交差点を地下横断歩道にしたら、車が渋滞しないという説明を受けていた。私は常にバスを利用しているが、淀川通りを通る時に、阪神電車の高架から千舟までかかるのに時間がかかる。歌島橋交差点を見たらまだまだ渋滞している。

藤本（原告団）

環境省か国交省か知らないが、自動車の走行量に対する排ガスの測定していくというニュースを見た。そこから全部調べていくという話を見た。43号もやっていくのか？

岡崎（原告団）

今日聞いた話ではよくなっているということだったが、私自身はそういう感覚がない。大型車もたくさん通っている。歩きながら何回も休憩しないといけない。歌島橋交差点に横断歩道を1本か2本つけてほしい。

永野

43号の騒音は減ったのか？ 引っ越しした人もいる。

板垣

歌島橋交差点の渋滞に関しては、地下道を設置する前と後では、明らかに大きく差が出ている。渋滞が実態としてまだまだ残っているというのは事実だと思う。43号から転換をはかることで、もっと減らすことができると思う。引き続き努力をしていきたい。

上田

ここで日常暮らしている人の感覚からするとあんまり変わらないという感じを受けているというのを理解してほしい。

板垣

排ガスについて、企業も含めて努力していると思う。

騒音は、43号全体の話ですと、西淀川のデータは持っていないが、遮音壁の設置など、かなりのところで環境基準をクリアしてきている。沿道の住民の方が騒音を感じていると思う。遮音壁の設置には、出入りや設置場所の問題があるため、設置できる場所は減ってきた。

上田

歌島橋交差点については対立したままになると思う。

森脇

歌島橋交差点の横断歩道整備については、患者会を説得できるような説明をしてほしい。

藤江

大気汚染と交通量の関係を見ていきたいと思っている。先日の工事期間中の大気の状態に関するデータをもらいたい。尼崎や名古屋で、交通量を減らして環境が改善したということが出てきている。そういうデータの分析結果を示してほしい。

板垣

他の地域のデータを取り寄せて、どういう施策をすることで大気が改善するのかということを見ていきたい。ワーキングの中で継続して議論していきたい。

阪神高速の通行止め時の大気環境については確認させてもらいたい。

上田

お互いにデータを真摯に付き合わせていきたい。

早川

コーポレートカードは大切だと思う。効果的な広報をもっとしてほしい。43号も湾岸線も全国に広がるわけではない。そこを利用している企業はそれほど多くないと思う。きちんと調査をしてほしい。

林（あおぞら財団）

研修の際に国道事務所の方に説明していただき、いつも助かっている。見学をしている時に、沿道環境の整備を！を横断幕に描いてあるが、沿道環境改善というのはあまり一般的なものではない。もっと一般的なものにした方がいいと思う。

板垣

横断幕の上の環境ロードプライシングの表示は、7箇所設置していたのを倍にした。縦看板も連続して設置している。増設している。わかりづらいということであれば、改善していきたい。

谷内（あおぞら財団）

もっと詳細な分析をしていくために、大規模な調査をしてほしい。

嶋津

一年間で分析が進んだ部分もある。今後も調査を継続してやっていきたい。

上田

必要な調査についてももっと一緒に検討してほしい。

久志本（大阪から公害をなくす会）

カプセルの調査と自治体の測定局で10%程度しか誤差がない。今度また工事の予定があったら、早めに準備して調査をしていきたい。比較する時は、一時間値を用いるなどしてほしい。早く分析して結論を出してほしい。

上田

ワーキンググループで積み上げていこうということができてよかった。冒頭に患者が訴えたように、犠牲者が子や孫の代で出ないようにしていきたい。