

## 第 21 回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会 議事録

日 時：2018 年 3 月 27 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：国土交通省近畿地方整備局（5 人）、国土交通省大阪国道事務所（3 人）

阪神高速道路（株）（4 人）

原告団（18 人） 弁護団（3 人）、あおぞら財団（4 人）

参加者数：37 人

- 
1. 原告団団長（森脇さん）あいさつ
  2. 被害者の訴え（岡崎さん、池永さん）
  3. 国土交通省からの資料説明（国土交通省：国土交通省・阪神高速道路：資料①大阪市西淀川区 大気の状態、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、資料④環境ロードプライシング及びエコドライブ現地広報 横断幕設置（H29）、資料⑤歌島橋交差点地下歩道案内板の改善（中期的対策））
  4. 阪神高速道路株式会社：料金改定による交通影響、環境ロードプライシング広報活動（経過報告）
  5. 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）
  6. 意見交換
    - (1) 歌島橋交差点について
      - ・ 工事前に比べて、歌島橋交差点の緑が減っている。元に戻すという約束だった。
      - ・ 植栽は大気汚染改善の効果が大きい。植物の NO<sub>2</sub> 吸着等により大気が変わる。  
→以前の状況も確認して、枯れているものに対しては対応したい。
      - ・ 歌島橋交差点は、はじめにあった横断歩道をとってしまった。
    - (2) 大気環境と交通の関係について
      - ・ 大気汚染の状況が改善しているのは良いことである。単体規制がきいているのは間違いない。
      - ・ PM2.5 は下がってきているが、日本の環境基準はそれほど厳しいものではない。WHO の基準はもっと低い。もっと低くしてほしい。
      - ・ PM2.5 は濃度から個数へと PM 規制に向かっている。今の PM2.5 の基準を見直していかないといけない。車をいかに減らすのか。車を人が生活しているところから遠くで通行するようにしてほしい。  
→今年度の PM2.5 の答申は、自動車の粉塵装置の規制に関するものだった。自動車メーカーによる技術革新がすすむだろう。PM2.5 はメカニズムが複雑。
    - (3) 環境ロードプライシング
      - ・ 淀川断面の全体の交通量が増えている。環境ロードプライシングによって高速道路の料金が安くなったことで、淀川断面の交通量が増えている。環境ロードプライシングを強化する方向である。当面、この地域の高い汚染を改善するためには、湾岸線に逃がしている。自動車交通量の総量が増えたのに、大気の状態がよくなっているのはなぜか。その要因を確かめるために、分析してほしい。  
→目的地が大阪ではなく、中京圏を目的地としている交通が増えている。宝塚付近が混んでいる。NEXCO の高速道路の整備は、交通の分散、工業立地という経済活性化の中で必要になる。臨海部の道路は飽和状態になっている。
      - 自動車の単体規制の効果が大きい。工場の排気ガスも従前より厳しく規制されている。
      - ・ 環境ロードプライシングは、湾岸線の通行料金が安くなったら転換するというのが見えている。料金の差をもっとつけて誘導することを検討してほしい。

→東京の本省にも情報共有をさせてもらいたい。

→交通も大型トラックだけではない。貨物も鉄道もある。大型車は増えているが、ドライバー数は頭打ちである。自動運転等の新しい技術も出てきている。

**(4) 大気汚染の記念碑、大気測定局のサイン**

- ・川崎市には公害裁判の記念碑、東京には大気測定局の説明サインがある。地域の方が道路環境の取組みを知らない。そういうサインを作ってもらいたい。国交省の方だけで作るとわかりづらいものになるので、一緒に考えて作りたい。

→道路環境の改善が住民に十分に伝わっていない。私の経験でいうと、国交省が地元に入っていても相手にされない。地元の自治体に間に入っている。意見があったということは担当部署に伝えたい。

(文責 谷内)