

第 22 回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会 議事録

1. 概要

日 時：2019 年 3 月 22 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道路部：計画調整課 山下課長、路政課 吉村課長他（計 5 人）

国土交通省大阪国道事務所：福本事業対策官他（計 4 人）

阪神高速道路株式会社：道路環境・景観課 山崎課長他（計 5 人）

原告団：森脇、上田、岡崎、池永他（計 18 人）

弁護団：津留崎、村松、早川

あおぞら財団：藤江、谷内、林、鎗山、栗本

参加者数：40 人

2. 資料

- ・国土交通省：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歌島橋交差点地下歩道案内板の改善（中期的対策）、資料⑤大気観測局の PR 看板レイアウト（イメージ案）
- ・阪神高速道路株式会社：資料⑥ 環境ロードプライシング効果検証、新たな料金導入後の阪神高速の交通状況、環境ロードプライシング広報活動、環境ロードプライシング認知度調査の実施
- ・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. 被害者からの訴え

上田

前回の道路連絡会から、患者会は役員だけで 3 人が亡くなっている。今回で 22 回目である。せめて命が続く間に、私たちが求めている大気の改善が実現されてほしい。口惜しさに堪え難い気持ちである。

須恵佐興子、鷹雄夫妻

2 人とも昭和 9 年うまれ。出来島在住。

（佐興子さん）

出来島に来たのは、62 年前のことである。その頃の西淀川は空気の汚れがひどく、いつも曇り空。雨樋も鉄の屋根に穴があいた。観察用の朝顔も枯れた。ABC ラジオが取材に来たことがある。「高い煙突からもくもくと煙が出ていて、大変ですね」と聞かれたが、「毎日のことなんですよ」と答えた。重ねて、「空気が汚れているのに、引っ越そうと思わないんですか？」と聞かれ、「主人の仕事の関係でできない」と答えた。

出来島に引っ越してきてから咳が出るようになった。咳止めの薬を飲めばちょっと止まるが、すぐにでる。夜が特に咳がひどい。主人も娘も、私の咳で寝ていることができない。一晩中せきこんだ朝は、しんどくて仕事に行くのが辛かった。当時、勤めていたのはクリーニング店だった。個人経営の店で、休みづらかった。仕事中にせきこむと、部屋の隅で薬をのんでとめた。仕事先では、結核とちがうのかと疑われたりもした。

（鷹雄さん）

淡路島から大阪西淀川区にきたのが昭和 27 年である。はじめは、クリーニング店で地域の外交の仕事をしていた。お客様から預かったワイシャツを何回も洗いなおしたりしていた。毎日、咳と痰が出るようになった。ところが、病院に行く時間がなかった。日曜日でも仕事だった。外交の仕事は、集荷、集金、配達で忙しかった。

昭和 34 年に結婚した。新婚生活もつかのま、網膜色素変性症という病気にかかった。昭和 42 年には失明してしまった。家内と必死で考えた挙句、資格をとるしかないということで、盲学校

に入学した。

(佐興子さん)

夫は近所の大学生に譲ってもらった詰襟の服をきて、盲学校に通った。途中失明であったので、点字ができない。毎日、私が授業内容をノートに書き起こした。ノートに書いたことを録音して、そのテープを何回もきいて、夫はマッサージの資格試験に合格した。仕事との両立は大変でしたが、私たちは必死だった。

大気汚染が深刻だった当時、夫はようやくマッサージの仕事を始めただけだった。公害病で苦しむのと、夫の失明が重なった。将来の不安で押しつぶされそうだった。前を向いて歩くしかないと今日まで生きてきた。

(鷹雄さん)

最近、また、痰と咳がきれず、診療所でみてもらったところ、ぜん息と診断された。今は咳を薬でおさえている。夜になるとしんどくなることがある。妻は公害健康被害者として認定され、療養費等の給付を受けている。私は、当時はやっとマッサージ師の資格をとったばかりで、仕事に追われ、新しい技術を覚えるのに必死で認定を受けなかった。それでも年とともに、喉の調子が思わしくない。今年の2月に、全国の大気汚染被害者のみなさまと一緒に、医療費の全額助成制度の創設を求めて、国と自動車メーカーに公害調停を申し立てた。せめて医療費だけでも無料にしてもらいたい。

(佐興子さん)

今は、夫と二人で三味線と民謡を続けている。仲間も増え、人生を楽しく過ごそうとしている。老後は、大気汚染のない街で過ごせるようにしてほしい。私たちの生きている間に、子どもたちに大気汚染のない街を実現してほしい。

山下(国土交通省近畿地方整備局路政課課長)

お二人の貴重な話を受け止めた。環境対策に努めていきたいと思う。

4. 資料説明、原告からの提案

国土交通省、阪神高速道路株式会社からスライド、資料を用いて説明。

原告団を代表して藤江(あおぞら財団)からスライド、資料を用いて原告からの提案を説明。

5. 質疑応答

森脇

この道路連絡会は、原告である被害者が受け取るべき金を受け取らずに返して、道路環境をよくしていこうということで、実施している。前回まで出てきていた原告の一人の永野さんも亡くなった。被害の実態の上にとって、行政は施策を行っているのか。今、いくら数字で説明されても、感情面でははっきりわからない。被害者から聞いた話を真摯に受け止めて、行政に生かしていくということなのか？

山下

しっかり受け止めた。須恵さんから貴重なお話を聞かせていただいた。対策を行っていきたい。

森脇

病気に苦しみながら、この会に参加している人の気持ちにたっしてほしい。本来ならば、被害者と加害者の関係である。原告団の代表として、患者会の会長として、大気汚染を早くなくしたい。

早川

森脇さんが言った「金を返上した」という意味はわかっていますか？ 損害賠償金ではなくて、西淀川にきれいな空気を戻したいということで、道路連絡会を行なう、道路対策を行うということで和解した。

森脇

こういう機会じゃないと、公害患者の被害の訴えをきくことはないだろう。煙突の話があったが、工場の大気汚染対策がすすんだその後は車が問題である。自分たちに責任があるということ

をわかってほしい。

今の説明によると、道路連絡会を 22 回（1998 年～2019 年）開催しているうちに、二酸化窒素の日平均の年間 98%値が下がってきた。この数値を下限値よりいかに下げていくのか。下限値を目指していくということについては、お互いに一致していた。

吉村

環境基準は 0.04～0.06ppm のゾーン内となっているが、下限値の 0.04ppm 以下を目指す。今よりも大気環境をよくするという方針でやっていきたい。

森脇

もうちょっと努力すると、0.04ppm 以下という数値になると思う。がんばっているということは評価するが、その前に、人間というのは感情の問題もある。官僚の皆さんは目線が高いということに気をつけてほしい。仕事柄そうなると思うが、目線を低めにして、考えながら回答をしてほしい。

早川

もともとの環境基準は 0.02ppm だったということを頭においてほしい。

岡崎

道路連絡会を開始してから 20 年以上たっている。もっと早く対策をすすめてほしい。この空気を吸いながら生きてきた。時間がない。歌島橋交差点の横断歩道をせめて 2 つくらいは元に戻してもらえないか。

吉村

歌島橋交差点は地下通路を通し、地上の横断歩道は撤去した。この工事の目的は、渋滞を減らしてそれによって大気をよくする、事故を減らして安全を確保するの 2 つである。地下通路の設置以降、死亡事故は 0 である。ご意見をききながら、改善していきたいが、すぐに戻すということは難しいかなと思っている。

角田

先ほど、須恵さん夫妻が被害を訴えた。僕も公害患者であるので、当事者だからよくわかる。あなたがたは、当事者の気持ちになって考えてほしい。仮に、息子さんや親戚の方に公害患者がいたら、感じ方が違うと思う。患者の気持ちを考えてほしい。

僕らは大気汚染の公害患者だが、アスベスト、水俣病など他の公害被害者と一緒に運動をしている。病気の質は違うが、公害患者同士は気持ちがわかるから、一緒に手を携えることができる。6 月には公害被害者総行動として、省庁等に訴えを行う。

空気をきれいにしよう。暮らしが大変だ。その気持ちが一番大事。経済も発展した。トヨタをはじめ自動車メーカーは大儲けした。それは結構なことである。加害者と被害者の関係は、社会の歪みの中から出てくる。それをどうするかということを考えてほしい。今日は代表で訴えた。全国にたくさん公害患者がいる。

上田

話を具体的にしたほうがよい。

吉村課長は、須恵さん夫婦の被害の訴えをきちんと受け止めて、行政に生かしていきたいと話した。0.04ppm を目指すのであれば、いつまでにどのように達成するか。率直に議論をしたほうがよいと思っている。国交省側の本音をきかせてほしい。

吉村

良い環境を、少しでも早くと考えている。できるだけ速やかにスピード感をもってやっていきたい。

森脇

21 年かかったにしても、なぜ二酸化窒素の濃度が減ってきたのか？ 減り方からみると、どの対策が効いているのか。あなたたちが一番道路のことをわかっている。

吉村

これだから下がったという明確なものはない。国交省を含めて、総合的に環境対策に取り組んできたことがきいていると思う。クルマの単体規制や交通流対策、そういうものが総合して二酸化窒素の濃度が下がってきたのではないか。そういう取り組みをすすめていかなければならない。我々がやってきたのは交通流対策である。渋滞を減らすことで、大気を改善していきたい。

森脇

今まで様々なことをやってきたから、もう手はないということか？ それであれば、これ以上、下がらないのではないか？ 何年経ったらここまでいくという数値はあるのか？

村松

上田さんから、率直にいつまでということを確認にしましょうという話があった。10年前はそういう話もしづらかった。二酸化窒素の環境基準の下限値の 0.04ppm を目指すということがいえる状況になってきた。情報もあり、対策もできるのだから、あと何年でやりましょうという目処を決めて行ってほしい。行政目標としてたてることができる段階にきたのではないか。10年前は無理だったと思う。

吉村

目標時期をいつまでにと決めるのは難しい。ただし、何もしないというわけではない。

上田

8箇所 の測定局のうち、半分以上が 0.04ppm 以下になってきている。よくここまで来た。森脇会長もそう評価している。総合的にやってきたのだから、ここまでにはやりたいという目標時期を決めてほしい。

森脇

前回の会議で、環境基準の下限値を目指すということには合意が得られた。二酸化窒素の環境基準の緩和は、西淀川公害訴訟提訴を行った直後に行われた。今と違うのは、道路端で 0.06ppm を達成するという話だった。今は 0.04~0.06ppm のゾーンを作って、ごまかしてしまった。

吉村

下限値を達成するのが楽だとは思っていない。2017年度は、これという理由が見当たらずに 2016年度よりも数値が上昇している。必ずしも交通量と連動しているというわけではない。

先ほどの提案にもあったが、大型車を減らすということが一つの対策になるのではないかと思う。交通流を分析して、湾岸線に誘導したり、減らしていくということを検討していきたい。

早川

交通量を減らせば排出量が減る。明確なことである。環境ロードプライシングはきいている。みなさんががんばった。大気汚染は、気象状況や大陸からの飛来物があるから難しいということはある。特に PM2.5 は難しい。

大型車を減らせば大気は改善する。大型車を湾岸線にうつすことができれば、局地的な汚染を改善できる。いつまでに減らすというのが難しいというのはわかる。環境ロードプライシングは数千台/日レベルで利用している。もっと拡充していけばよいのではないか。

藤江

ワーキンググループは年に 3、4 回開催し、どういうことができるのかを検討している。大気と台数の関係ははっきりとわからない。何台減らせば良いか分からないが、減らせば大気は改善する。阪神高速の調査結果で、環境ロードプライシングを利用して湾岸線にもっと大型車が行くかもしれないということがわかった。絞った雑巾をまた絞る話になる。分析が必要である。今、国道 43 号を走っている大型車のうちのどのくらいが湾岸線に移行する可能性があるのかという意向調査、実態調査をやってもらえないか。

患者さんがどんどん亡くなってしまっているので、早くしてほしい。環境ロードプライシングを 3 割引きから 5 割引きくらいにしてほしい。ここから数年、予算を大幅にかけてもらってはどうか。集中的に対策をとれないか。何とか力をいれてもらいたい。

森脇

西淀川で環境基準の下限値まで達成することができれば、道路管理者として誇り高い成果をあ

げたということになる。

吉村

環境ロードプライシングの充実、バスの誘導など、やれることを少しでもやっていきたい。

森脇

本省からきている人が考えてやってほしい。

村松

10年前は、国土交通省は大気汚染の原因が大型車であるということを認めなかった。環境基準0.04ppmを目指すということすらも同意がとれなかった。

大型車を減らすことについて、具体的ところで詰められる対策はそれほどないと思っている。ワーキングを含めて具体的ところを合意できるような議論を積み重ねてほしい。そのためには何が必要なのか。もう少しつっこんだことができれば、突破口になるのではないかな。

上田

0.04ppmを目指すというのも共有できている。大型車を減らすということも共有できている。何を行うのか。

吉村

はっきりいえない。これをやったから0.04ppmを達成できるとお約束できない。取り組みのスピードをあげて、下限値をめざしてやっていきたい。

早川

何に優先順位をつけてやるのか。

吉村

10年前に比べたら、大気汚染物質の数値がかなり下がった。交通量抑制、交通流の対策で何ができるのかを、交通流の分析をすすめて考えたい。

上田

大型車を利用している人にもっと湾岸線を利用してもらうように具体的に頼んだら、具体的かつ丁寧に頼んだらこたえてくれるのではないかな。

林

西淀川の研修の際には、国交省大阪国道事務所に登板してもらい、感謝している。

サインの案にも感謝している。こういう説明書きに、大気汚染があったという前提がなくて残念に思う。ロードプライシングをお願いする時にも、「西淀川公害があって、大気が改善してきているが、さらにみなさんのご協力が必要」前提をいれてほしい。被害者のみなさまが求めていることだと思う。市民のみなさんと一緒にがんばりましょうと伝えてほしい。

環境省に対する研修を行なっている。環境再生保全機構にも出向いて研修を行なう。国交省や阪神高速もおおぞら財団の研修を受けてほしい。

津留崎

大気汚染物質が下がった理由が不明確。こういう施策をやったので、こう下がったという言葉がない。予想ではなくて、目標を掲げてもらいたい。他人事みたいな話になっている。交渉しようとしても、のらりくらりとしている。きちんと分析をしてほしい。

山下（原告団）

夫が公害患者である。自分も気管支炎になり、咳が続いている。大阪に68年間、生まれてからずっと住んでいる。夜中に咳がずっと出ている。主人が出張に行っているから遠慮なく咳を出せる。本当に気管支炎は夜中辛い。痰を出すのにエネルギーを使い、胸が痛い。明け方にも咳が出てくる。こんなにしんどいものだと思わなかった。患者さんの気持ちがよくわかった。空気をきれいにしてください。

森脇

自転車で歌島橋交差点を渡りたいと思っても、ぐるっと迂回しないと行くことができない。まっすぐ横断することができない。

大阪国道事務所

ルール上は、歌島橋交差点を渡ることは可能である。ただ、自転車に乗っている本人が危ないという思いはする。

森脇

命がけで渡れということか？ それなら、命がけではなくて、渡れるようにしてほしい。

大阪国道事務所

自転車道については、ワーキングで話が出ている。大阪市の自転車計画で、これから議論のテーブルに載ってくる。

今までは、大阪市の自転車計画では大阪の中心部だけが対象で、警察などと協議をしている。引き続き、来年度は大阪から兵庫県までの自転車道の整備について、協議をする予定である。整備計画はまだ白紙の段階である。整備がいつ完成するかというのは未定。

森脇

今は大阪市中心部の自転車道の整備について検討し、その次は淀川をわたってこちら側も整備しようとしているということなのか。それは素晴らしい。

上田

原告からいくつか提案をした。サインも含めて、ワーキンググループで検討を続けていきたい。歌島橋交差点については宿題とする。

6. 原告団団長（森脇氏）のあいさつ

一つでも前進して明るいことを発展して行ってほしい。国道2号を自転車で命がけで走らなくてよいということになったら、それだけでもよい。

二酸化窒素日平均値の年間98%値を0.04ppm以下の達成を目指すということを確認した。大気汚染物質の濃度は、上がったたり下がったりしている。淀中学校測定局は一般局であるのに、測定値が意外と高い。

これからも協力を願いながら、やっていけるようにしてほしい。ワーキンググループでまとめて、一歩前進ということやってほしい。

以上