

第 26 回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会 議事概要

日時：2023 年 3 月 16 日（木） 午後 2 時～午後 4 時

場所：国土交通省近畿地方整備局会議室、グリーンルーム（あおぞらビル 3F）を zoom で繋いで開催

出席者：国土交通省近畿地方整備局道路部：計画調整課 平井義博課長、路政課 大野耕司課長他、国土交通省大阪国道事務所：事業対策官他、阪神高速道路株式会社：道路環境・景観課課長他、原告団（計 10 人）、大阪連合会、弁護士、あおぞら財団

参加者数：約 30 人

-
- (1) 被害者の訴え（山下晴美さん）
 - (2) 国土交通省、阪神高速道路株式会社からの資料説明（資料 1 国道 43 号大型車交通量の推移、資料 2 大阪市西淀川区大気の状態、資料 3 大気常時観測局 PR 看板の設置スケジュール、資料 4 歌島橋交差点の植栽の補植について、資料 5 環境ロードプライシングの広報、資料 6 大阪市内直轄国道における自転車通行空間の整備について、参考資料 カーボンニュートラルの取組（道路）、「暫定車種間比率」の終了について）
 - (3) 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）
 - (4) 意見交換
 - ①被害の訴えを受けて
 - 身につまされる思いである。平成 10 年の和解以降、原告団の理解のもと、環境対策に取り組んできた。公害のない住みよい街をとという思いは変わらない。環境改善を続けたい。
 - ②国道 43 号の交通量について
 - ・ 国道 43 号の大型車交通量が令和 3 年から令和 4 年にかけてかなり減っているが、理由は何かあるのか。長期トレンドとしてロードプライシングの効果が出てきているのか。基本的な政策として、国道 43 号の交通量を減らして、湾岸線を通してほしい。温暖化対策としては意味がないが、特殊汚染としては意味がある。
 - 一年間を通して平均的な動きだと想定される秋口の 1 日のデータだけであるので、傾向は数年たたないとわからない。コロナ禍が終わったら交通量が増える可能性もある。どうやったら減っていくのか。
 - ②大気の状態について
 - ・ 大気汚染の現状をみると、改善傾向は二酸化窒素にしても、浮遊粒子状物質にしても、かなり改善がすすんでいる。単体規制が進み、大型車交通量が減って、大気汚染物質が減る。それだけでおそらく説明ができない問題はあるんだろうと思う。単体規制がすすんでも、交通量が減らないのでなかなか大気がよくならなかった。今後の見通しは把握されているかどうか。
 - ・ 2030 年までに 2013 年度比で温室効果ガスを 46%削減する必要がある。交通部門、特に物流は関係がある。世界に向けてどうするのか。COP で決まったことは全体の政策になる。2050 年には交通部門はゼロにしないといけない。
 - ご指摘があった点については、しっかり情報を収集する。単体規制については、タッチできない部分がある。道路管理者としては、ロードプライシングを継続して実施していきたい。
 - ③電気自動車等の環境配慮型車両の推進について

- ・ 環境配慮型車両への交代がすすんでいく。日本でできないわけではない。環境ロードプライシングを応用できるのではないか。企業側がメリットを感じて環境への配慮ができるように、登録制のやり方で調整する等、脱温暖化に向けた対策をご検討いただきたい。

③街路樹の植樹について

- ・ 歌島橋交差点に細い樹木しか植えていない。車の邪魔になるから、こんな細い木なのか、よく枯れているせいなのか。大きな木を植えて、昔の状況に戻せないのか。
→ 過去に比べたら見栄えがよくない植栽だと思う。大きな樹木は植えづらい。中低木を植えて、過去にあったところまでは育てたい。一般的には中低木から植えて育てていく。
- ・ 樹木大気汚染を除去する効果は大きい。杉の方がひのきの倍、CO₂を固定する。樹木によって違う。大阪市は植樹が少なく、緑被率が低い。是非検討してもらいたい。
- ・ 大阪市は管理上の問題から、街路樹を伐採している。

④歌島橋交差点について

- ・ 歌島橋交差点について意見をいうが、最終的には横断歩道をもどしてほしい。
→ 横断歩道について過去から要望いただいているのは承知している。警察との協議の中で、交通事故のリスクが高いと言われている。道路管理者としては、それぞれのご要望として対応していきたい。大阪市と西淀川区に働きかけをしたときいている。自転車道との問題でもネックになっている。いろんな手立てを考えていただきたい。引き続き、ワーキングでもご議論いただきたい。

(文責 谷内)