

第 27 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：2024 年 3 月 14 日（木） 午前 10 時～午前 12 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：計画調整課平井課長、高田課長補佐、辻係員、路政課大野課長、岩下課長補佐、前野（計 6 人）

国土交通省大阪国道事務所：林事業対策官、西村、竹原（計 3 人）

阪神高速道路株式会社：相原担当課長（計画部道路環境室）、奥村課長（管理本部大阪管理部 環境対策）、横田（計 3 人）

弁護団：津留崎、村松、早川（計 3 人） あおぞら財団：藤江、谷内、鎗山（計 3 人）

原告団・患者会：上田、山下明、須恵、山下晴美、池永、国松、岡崎、増本（計 8 人）

大阪連合会：長谷川、西村（計 2 人）

参加者数：28 人

2. 資料

- ・国土交通省：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 歌島橋交差点の植栽生育状況
資料 4 歌島橋地下道案内板の改善
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
- ・阪神高速道路株式会社：資料 5 環境ロードプライシングの広報
- ・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. あいさつ（近畿地方整備局 大野路政課長）

道路行政にご理解いただき、厚く御礼申し上げます。平成 31 年以來の対面での開催となる。この数年はコロナ禍のため、国土交通省近畿地方整備局会議室とこちらをオンラインでつないで実施してきた。テレビ会議で不慣れでご迷惑をおかけした。令和 5 年 5 月に新型コロナウイルス感染症が第 5 類に移行し、行政が感染対策の要請を行うのではなく、個人が選択する形に変わった。ただし、はしかの流行のニュースが出ている。改めて感染に気を付けていただきたい。

4. 全出席者の自己紹介

3. 被害者からの訴え

須恵佐與子さん

私が西淀川区出来島に来たのが今から 66 年前のことです。その頃の西淀川は空気の汚れがひどく、空はいつもどんよりとしたくもり空。洗濯物も煙突から出る煤煙で、すぐに真っ黒になります。窓を開けたら家の中はざらざらになり、樋やトタン、屋根にも穴があく。子どもたちが育っていた観察用のアサガオがひと晩で枯れることもありました。

ある時、ABC ラジオが取材に来てインタビューを受けました。「この暗い空、あの高い煙突からもくもくと上がる黒い煙、大変ですね」と言われて、私は「毎日こんなんです」と答えました。「空気のきれいな所に移ろうとは思わないんですか？」との問いに、「はい、私は主人の仕事の関係で引っ越すことができないんです」と答えました。

出来島に来た頃から、時々咳が出るようになりました。風邪だと思い薬を飲んでいましたが治らず、医者には公害病、慢性気管支炎と言われました。咳が止まらず、咳止めの薬を飲めば少しだけ止まって、また出ます。咳は 1 日中出るのですが、夜中はとくにひどくなります。六畳と四

畳半の団地なので、横で寝ている主人や娘も寝られません。「はやく薬を飲め」と怒られ、ひと晩に1週間分の咳止めの薬を飲み、今度は病院で怒られました。1晩中せき込んだ朝はしんどくて仕事に行くのも辛い。当時勤めていたクリーニング店は個人経営の小さな店で、休むと嫌がられるし、休むと「よく休むな〜」と嫌味を言われます。仕事中にせき込み始めると部屋の隅でこらえながら薬を飲む。「結核と違うか?」と言われたこともありました。

66年前に夫・タカオと結婚したのですが、4年ほどすると、夫は重い目の病気である網膜色素変性症になり、次第に目が見えなくなり、とうとう失明してしまいました。それでも生きていかなければなりません。夫は知り合いの大学生に譲ってもらった詰め襟の制服を着て、大阪市立盲学校へ通い、自分の娘より少し大きい子供たちに交じり勉強をすることになりました。夫は途中失明なので、点字が書けません。毎日の授業を録音して、それを私がノートに記録しました。毎日欠かさず仕事との両立は大変でしたが、私たちは必死でした。3年かけてマッサージ師の資格を取得することができました。ラジオのインタビューでよそに引っ越せないと言ったのはそんな夫がようやくマッサージの仕事をした頃だからでした。

私が公害病で苦しむのと、夫の失明が重なってしまいました。なぜこんなに苦しい目に遭うのか、将来への不安で押し潰されそうでした。でも、誰も助けてくれません。私たちが頑張るしか道は開けない。前を向いて歩くしかない、そう思って、今日まで生きて来ました。我が家の近くにある出来島小学校には国道43号線の大気汚染を24時間観察する測定局があります。国道43号は長い間大気汚染がひどく国の環境基準を超える汚染が続いていました。PM2.5が環境基準を下回ったのは5年前です。

私たちは空気がきれいになって子どもたちが病気にならないような地域を目指して活動を続けています。1日も早く大気汚染をなくすためにどうかお力添えをお願いします。

路政課 大野課長：我々があまり知りえない貴重な話を聞かせていただいた。また、切実な訴えをいただいた。重く受け止め、今後も、対応をしていきたい。

計画調整課平井課長：須恵さんの辛いお話を聞かせていただき、身につまされる思いである。改めて思いを共有し、一日も早く大気汚染を出さない世の中にしたい。一日も早く健康を取り戻すことを願っています。和解依頼、道路連絡会での意見交換は27回目となる。信頼関係があつてこそ、続けることができている。この後、課長補佐から、みなさまの街の状況が改善しているということも含めて説明させていただきたい。

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

山下明（患者会）：国交省の説明によると国道43号の大型車交通量が減ったとのことだが、今、だんだん、車体が大きくなり、トレーラーも増えている。トレーラーは普通のトラックの倍以上の荷物を積むことができる。過積載は減少しているが、車両が大きくなっているのではないか。

高田（近畿地方整備局）：トレーラー等大型車について、データを持ち合わせていない。

津留崎（弁護士）：超大型車になると、1台あたりの排気量が増えるのではないか。そのため、台数が減少してもトータルの大気汚染物質量はあまり変わらないのではないか。そのあたりを考慮する必要があるのではないか。

上田（患者会）：当局の説明では、物流センサスによると大阪兵庫の年間物流量が1割減っているため、大型車台数が減ったのではないかとのことだった。今、山下さんから出ている質問は、一台あたりの排気ガスは車両が大型化しているため増えているのではないかという

ことである。相対的な関係をつかむ必要がある。そのあたりを国交省も含めて、明らかにしてほしい。車両が大型化しているのは事実ではないか。
また、あおぞら財団の藤江が指摘したように、二酸化窒素が環境基準のゾーン内におさまっているから良いというのはこの場で合意を得ていない。0.04ppm 以下を目指すということを何回も確認してきた。忘れないでもらいたい。

岡崎（患者会）：淀中学校の一般大気測定局がなくなったことがどうしてもあきらめきれない。学校の校舎はきれいになったが、測定局がついていないというのがすごく不満である。再度、測定局を設置してほしい。4年間も測定できていない。測定は、ずっと続けていかないといけない。大型車が大きくなっているのは私も感じている。幹線道路沿いを歩くと、数百メートル歩くだけでも息苦しさを感じて3回か4回休まないといけない。

藤江（あおぞら財団）：ここで話が難しいのは、淀中学校の測定局は大阪市が管理しており、国交省ではない。国交省からも測定局が必要であることを大阪市に言ってほしい。大阪市内の測定局の数がどんどん減っていることは心配である。

早川（弁護士）：測定は同じ場所で継続することが重要。場所が変わると比較できない。気候変動対策ができるのも、二酸化炭素濃度を同じ場所で観測し続けることができているからである。西淀中学校の測定局は大阪市の管轄だが、国交省も阪高も継続してほしい。気象台も場所が変わり、以前のデータと比較できない。データの継続的な測定は、将来のために必要なことである。基礎的なデータになる。真摯に受け止めてもらいたい。

津留崎：国交省と大阪市の間で、排ガス問題に関する連絡会があると聞いている。国交省の管轄ではないかもしれないが、大気測定局について話してもらいたい。

平井：1年に1回、大阪市との間で環境に負荷がかかる事業がされていないか確認する機会がある。例えば渋滞を起こす要因があるのであれば対策を行う等の話し合いをする。環境の現状を把握することは大切である。

藤江：淀中学校の測定局がなくなるというのは道路連絡会のワーキング会議で知った。そこから大阪市に要望を出した。道路連絡会では、出来島の測定局のデータを基にした議論を20何年もやっている。大阪市の今のやり方では突然測定局がなくなってしまう。大気の状態が悪い時から、様々な対策を行い、ずっと努力をしてきた。突然、大気が改善されて大丈夫になったと取ってしまう。淀中の測定局は校舎を建替える際に撤去すると連絡もらった。そのため、後者の建替えに合わせて再設置すると考えていたが、再設置はされないままであった。プロセスが無茶苦茶である。

平井：私達も大阪市内に話させていただく。声を伝えていくということも大事である。

早川：淀中の測定局は歴史的にも古い。患者さんにとっても思い入れがある。撤去はいかがなものかと思ってしまう。

大野：国交省としては、一般測定局と沿道のデータの両方のデータがそろって地域の状況がわかると考えている。それにより、地域の人々の健康が守られ、安心して過ごすことができる。建替えによって撤去された測定局が戻されないというのは、きわめて乱暴である。

平井：大型車の排気ガスの分担割合等のデータを持ち合わせていない。引き続き、ワーキングの場で示すことができるデータがあれば示したい。勉強させてください。

山下明：トレーラーが大型化すると、どうしてもタイヤの数が多くなり、かなりの重量を積んでいる。走り出したら重たいので道路も削る。それで埃や粉じんも出る。大気に与えるデータを調べてほしい。

早川：トラックの過積載も排気量が増える。そこは取り締まれるはず。また、これから万博の影響を心配している。万博は開催されなければよいと思っているが、対策はどのようになっているのか。

津留崎：資料をみると、ワーキング会議で、万博の影響について取り上げられている。どのような話がなされたのか教えてもらいたい。また、R6年度からの阪神高速道路の料金値上げは患者さんが知っておいたほうがよい。

平井：万博関連で車両が増えているのではないかという懸念がある。万博協会と大阪市に問合せをした。万博の建設工事用の車両については、トラックの正面にゼッケンをつけ、工事用車両であることを明示するように指導している。現在、夢洲で整備がすすめられている工事車両の運行時間や経路の平準化がはかられている。環境R Pを継続し、5号湾岸線の利用への協力を求めている。

津留崎：万博工事車両の通行ルートは、規制や誘導は何かあるのか。流入ルートが決まっているわけだから、誘導はしやすいと思うのだが。

平井：具体的な指示はしていないと思うが、時間と経路の平準化をしていると聞いている。

藤江：運行ルートと交通量を指定しているのではないか。

平井：ある時間帯に大量の大型車両が走らないようにしている。

藤江：国道43号を通過して、阪神高速淀川左岸線の土砂が矢倉緑地に来ている。姫島通りはダンプ車が多い。福、川北も土砂を運ぶトラックが通っている。指定を受けた業者が運行してある程度コントロールされているとは思いますが、見た時にえっと思うくらい大きい車両が通っている。

上田 国道2号は規制の対象になっているため、大型車は淀川を超えることも、尼崎に行くこともできない。だが、国道2号と国道43号を結んでいる道路は、大型車は自由に通行できる。住んでいるものからすると、なぜ目の前でトラックが通るのかと思う。大阪市に言っていないといけない。

村松：夢洲に行くルートは限られている。断面交通量の調査はされているのではないか。淀川左岸線の工事も万博に関連している。全部を把握するのは難しさもあるかもしれないが、定点を決めて、トラックがどんな台数になっているのか把握しているのではないか。

平井：調べてみないとわからない。

村松：住民に対する説明義務がある。要請してもらいたい。

津留崎：R6年度からの阪神高速道路の料金値上げについて教えてもらいたい。

相原（阪神高速）：阪神高速の上限料金の値上げについては、報道もされている。料金の見直しの中で、上限料金が見直された。長距離利用の場合の負担が増える。例えば、兵庫県から東大阪に行く車は、現状では中国道を通るよりも阪神高速の方が安い。阪神高速は渋滞している。近畿道経由に行くと渋滞は少ないが値段が高い。阪神高速とネクスコの料金の格差をなくし、どちらを使っても同じ料金でいけるようにする。それによって何が起こるかということ、神戸市内、大阪市内に用事がない通過車両は郊外の道路に移ることになる。神戸線のみならず、湾岸線をふくめて、用事がない車を通らないでほしい。環境R Pは湾岸線に誘導している。上限料金の値上げはR Pを後押しする。都市部内の大

型車をなくすというのが目的である。

津留崎：料金が上がるのだから、相殺されそうだが。

藤江：大阪市内の市街地を通過していた車が減る方向になる。

村松：淀川断面の交通量を減らす。環境 RP は淀川断面の交通量の分担率を 43 号に負担がないようにする。説明の通りであれば、2 つは相互に矛盾するというより、相互に住民への影響がない方向に行くのではないか。そのとおりになれば大いに結構である。もともと地域全体の交通量をどう減らすことが大事。大型車を減らすということを最終的に目標としている。もしうまくいかなかったら、次の方策を考えないといけない。

津留崎：そのあたりは調査をしていただき、実際にどうなるのか評価してもらいたい。WGで、もう少し詰めてもらいたい。

村松：自転車道についてお聞きしたい。矢羽根型路面標示を設置し、その上を自転車を通る。原告側の提案のスライド p20 の写真（東京都足立区の事例）で、車道にポールをたてて自転車道と区切っているものもある。自転車の通行は危ない時もある。意識の問題だけでなく、こういうものがあつたほうがよい。自転車専用ということがあれば、車が入れないようにした方がよいのではないか。

平井：自転車通行空間の整備には、何タイプかある。

林（大阪国道事務所）：自転車通行空間と車道の分離の理想形を目指すのが基本。通行空間の整備には、沿道利用、路上駐車といったいろんな要素がある。道路幅員が狭い場合、歩道を狭くして、自転車通行空間を生み出さないといけない。みんながロードバイクに乗っているのであれば話が早いですが、ママチャリなど遅い自転車も多い。何がベストなのかは難しい。予算が潤沢にない。現状の方向としては矢羽根型路面表示を整備する。自転車は車道を走行するということが認知されるようになったが、何も表示がないところでは逆走している自転車もあり、昔よりも危険性が増している。

村松：きめ細やかに検討してもらいたい。停車や駐車は減らさないといけない。基本的に目指す方向は同じである。できるだけ地域の状況に合わせてやっていくことが重要。昔のような大きな道路を作ればよいという方向とは違う。

早川：国交省がおっしゃることはわかる。だが、矢羽根型路面標示の上に駐車されてしまう。そうすると、自転車はふくらんで走行しないとイケないため、とても危険になる。原則として、車がスイスイと通行できたら交通量が増える。行きにくいと交通量が減る。不便にすることは悪いことではない。ケースバイケースで良いのではないか。

上田：ロードバイクの登場もあり、自転車は車道走行と位置付けられているが、警察の対応が混乱している。主人公の歩行者が一番危ない目にあう。先日、福島駅をおりたら、警察官がヘルメットかぶって歩道を走っている。道交法も含めて、きちんと議論する必要がある。自転車のマナーの問題もある。法やシステム全体で良くしないとイケない。国交省の領域の責任が重い。

大野：昭和 40 年代の歩道。自転車の場所。指定されていなかった。想定されていなかった。スピード差はある。ママチャリでも 20 km/時、ロードバイクでは 30 km/時、40 km/時が出る。確かに、すみわけが必要である。速度が大きく違うものが混在することで、事故がおこりやすい。ようやく最近、道路管理者として、自転車をどう位置づけるのが明確になった。歩道の走行も絶対禁止ではない。原則禁止であり、曖昧さがある。4 月から交通違反の切符が切られるようになる。

林：ご意見をまとめると、この地域では目指すべきは自転車専用レーンの整備。観点としては自動車走行を不便にした方が交通量が減るということ。

早川：地球温暖化を考えた方がよい。オランダのコペンハーゲンでは、自転車が乗りやすい街をつくっている。自転車が通行しやすい街をつくるのが気候変動・温暖化にも資するというのは世界的な傾向である。

大野：脱炭素につながる。

早川：東京は大阪よりもはるかに自転車が乗りやすい街をすすめている。

林：拙速に妥協せずに、目指した形で府警本部と協議をすすめる。

藤江：現実的に考えると、2号沿いの歩道は、自転車通行ゾーンが色分けされている。本来は歩道を削って自転車通行空間を作るのがよいが、地下交差点があり、現実的に対処するしかない。

矢羽根表示ができた時に怖いなど思っているのが、自転車が歩道の出入り口で歩行者と出合い頭で事故を起こすことである。西淀川の橋は幅員が狭く、矢羽根の表示もとれないのではないかと。そうすると、自転車は車道から歩道に上ることになる。しっかり考えてもらいたい。

都心部では、自転車の停止位置をしっかりと書いている。停止線は自転車を前にしてほしい。左折の時に、車から自転車が見えるところに停止線を引いてほしい。バイクが発達している台湾などの国では、車両の前にバイクが停車する。日本では自転車が並列で止まらない。国道2号ならではの折り合いの付け方をしてもらいたい。

歌島橋交差点の植栽についてだが、植えた時に夏を超えるためには絶対に散水栓がいる。

山下晴美：昔、歌島橋交差点に桜があっただけだった。目の保養になった。

上田：去年の夏みたいに猛暑だとどうにもならない。一定の高さを持った樹木は、吸い上げる水の量も多い。散水栓は誰が管理するのか。

林：基本的には我々で管理する。国道2号の清掃協力団体等、協力してくれるところに散水栓の鍵を補完してもらおう。

上田：区役所に間に入ってもらい、近隣の施設とボランティア体制が築けたら、それなりにうまくいくのではないかと。

大野：植栽については、近畿地方整備局から提案させてもらった内容で進める。

藤江：歌島橋地下歩道の案内についての意見をききたい。

山下晴美：案内はわかりやすくなった。

村松：地下歩道で自転車に乗ったまま移動する人がいる。徹底する方法が必要。

上田：地下歩道にはなめらかな傾斜があるので、乗ったまま移動したくなるのではないかと。

山下晴美：原告からの提案のスライドに、30～50代の患者の状況について掲載されている。私の夫は47歳の時、建設現場でぜん息発作のため心肺停止で病院に運ばれた。それから小康状態で暮らしていた。ステロイドの副作用で、3年前に心臓病の手術を受けた。働くのが好きな人で、ずっと現場の仕事に出ている。涼しくなってから仕事にいかうとしたら不

整脈が出ている。昨年 12 月 4 日に不全を起こして 2 週間入院した。今日も来れたが、毎朝、起きたら息していてよかったと確認する。30～50 代の人も安心して暮らせるようにしてほしい。患者が出ないように、二酸化窒素の濃度は 0.02ppm を目指してほしい。A 安心して暮らせるようにしてください。

大野：空気をきれいにしていくというのは同じ思いであり、対策をすすめていく。また、こういうお話を聞かせていただきたい。

藤江：ワーキング会議は継続で行うということでよいか。

平井：ワーキング会議は継続で実施する。

以上