

西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会

(第21回)

◆ 資料集 ◆

1. 西淀川道路連絡会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2. 西淀川区の大気汚染と自動車交通の状況・・・・・・・・・・3
3. 和解条項と進捗状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
4. 前回（第20回）の議事概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
5. 原告団からの提案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
6. 国・公団との和解にあたっての裁判所の和解勧告と和解条項・・・・・・ 11

<参考>

- ・西淀川道路環境再生プラン Part1～5（概要）・・・・・・・・・・13
- ・歌島橋交差点の横断歩道に関して、区民や利用者の意見を幅広く集めた上で撤去の是非を検討するよう求める署名・・・・・・・・・・・・・・・・16

日 時：2018年3月27日（火） 14：00～

場 所：グリーンルーム（あおぞらビル3F）

西淀川公害訴訟原告団・弁護団

1. 西淀川道路連絡会について

◆西淀川道路連絡会とは？◆

「西淀川地区道路環境沿道に関する連絡会」の略称。大阪・西淀川公害裁判において原告・国・公団との間で交わされた和解条項に基づいて設置されました（1998年～）。西淀川地域の道路における環境施策の円滑かつ効率的な実施に資することを目的とし、国土交通省近畿地方整備局、阪神高速道路公団、原告団との間で開催されています。同様の連絡会は、川崎、尼崎、名古屋南部の各地域でも行われています。



- ① 対象道路の環境等に関する事、
 - ② 対象道路の道路構造対策に関する事、
 - ③ その他必要な事項に関する事
- について意見交換をしています。

これまでの実施状況

実施日	主な議題
第1回 1998年10月18日	和解後初めての連絡会。環境対策の全体像について検討
第2回 1999年3月1日	歌島橋交差点の改良工事の計画、光触媒実験の内容について 他
第3回 1999年8月3日	西淀川における環境対策のあり方について 他
第4回 2000年6月27日	今後の西淀川対策の進め方、建設省としての位置づけについて 他
第5回 2001年5月30日	環境ロードプライシングの試行にむけての検討 他
第6回 2002年6月3日	PM _{2.5} の測定のあり方・実施時期、環境ロードプライシングの進捗状況 他
第7回 2003年10月21日	初めて公開で実施。和解後最悪の大気汚染状況の解決方法について 他
第8回 2004年6月29日	大型車対策のあり方、課題解決型社会実験、大型車対策のための総合調査、歌島橋交差点改良工事、PM _{2.5} 測定方法について 他
第9回 2005年5月27日	大型車対策のあり方、課題解決型社会実験、大型車対策のための総合調査、歌島橋交差点改良工事、PM _{2.5} 測定方法について 他
第10回 2006年6月23日	西淀川での今後の対応策について、環境基準について、大型車対策のあり方、歌島橋交差点改良工事、合同見学会について 他
第11回 2007年6月26日	NO ₂ 濃度の環境基準について、PM _{2.5} の状況、大型車対策、中島地区のバリアフリー、歌島橋交差点改良工事について 他
第12回 2008年6月24日	大型車と交通量の削減に向けた施策について、歌島橋交差点問題について、沿道対策について 他
第13回 2009年7月30日	大型車対策について、ロードプライシングへの取り組みについて、PM _{2.5} 環境基準への対応について、歌島橋交差点問題について 他
第14回 2010年11月2日	環境基準（NO _x 、PM _{2.5} ）への対応について、大型車対策について、歌島橋交差点の横断歩道再設置（スクランブル交差点、歩者分離信号など）について 他
第15回 2011年12月13日	環境基準（NO _x 、PM _{2.5} ）への対応について、大型車対策について、歌島橋交差点の横断歩道再設置（歩者分離型交差点）について 他
第16回 2012年11月20日	環境基準（PM _{2.5} ）への対応について、大型車対策について、歌島橋交差点の横断歩道再設置（歩者分離型交差点）について 他
第17回 2013年12月4日	環境基準（PM _{2.5} ）への対応、大型車対策、歌島橋交差点について 他
第18回 2015年3月18日	PM _{2.5} への対応について、国道43号の大型車対策について、道路連絡会以外の協議の場（ワーキング）について 他
第19回 2016年3月30日	環境ロードプライシング、歌島橋交差点、大気環境、ワーキングについて
第20回 2017年3月23日	環境ロードプライシング、高速道路料金の改定、大気環境、ワーキングについて

◆西淀川公害訴訟とは？◆

高度経済成長期における、企業からのばい煙と道路からの排ガスによる都市型複合大気汚染の法的責任を初めて問うた、全国でも最大規模の公害訴訟。阪神工業地帯の主要企業10社と国・阪神高速道路公団を相手取り、健康被害に対する損害賠償と環境基準を越える汚染物質の排出差し止めを求めて、1978（昭和53）年に提訴しました。

1995年7月の地裁判決（2～4次）では、道路から排出される汚染物質と健康被害との因果関係があるとして、国・公団の責任を初めて認め、川崎・尼崎などの判決に影響を与えました。なお、企業との間では、1995年3月に和解が成立しています。



1995年の地裁判決では、国・公団の責任が初めて認められました。
1998年の和解では、原告である公害病患者らは地裁判決で勝訴した際の損害賠償金を放棄する代わりに、国が西淀川区の道路環境対策を実施することを約束しました。この道路連絡会は、その具体的な対策について意見交換をする場として設置されています。

2、西淀川区の大気汚染と自動車交通の状況

NO₂ 日平均値 (0.053→0.047ppm) 、SPM (0.054→0.044ppm) は昨年から減少

※二酸化窒素（主に自動車排ガスに含まれる）の状況は？

大阪市内自動車排ガス測定局

二酸化窒素の測定結果（日平均値の年間98%値）

（単位：ppm）

測定局	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	
出来島小学校	0.063 (12)	0.059 (6)	0.064 (13)	0.056 (2)	0.056 (1)	0.056 (4)	0.055 (4)	0.051 (0)	0.053 (0)	0.052 (0)	0.047 (1)	0.053	0.047	○
梅田新道	0.063 (14)	0.053 (0)	0.060 (7)	0.056 (3)	0.050 (0)	0.052 (3)	0.050 (0)	0.048 (0)	0.050 (0)	0.048 (0)	0.044 (1)	0.051	0.045	○
北粉浜小学校	0.055 (3)	0.054 (1)	0.057 (6)	0.055 (1)	0.049 (0)	0.055 (2)	0.051 (1)	0.047 (0)	0.049 (0)	0.048 (0)	0.043 (0)	0.042	0.039	○
杭全町交差点	0.059 (5)	0.062 (11)	0.062 (9)	0.055 (3)	0.051 (1)	0.057 (5)	0.050 (1)	0.052 (1)	0.053 (1)	0.051 (0)	0.046 (0)	0.047	0.044	○
新森小路小学校	0.064 (16)	0.061 (11)	0.064 (16)	0.061 (8)	0.054 (0)	0.055 (5)	0.050 (1)	0.046 (0)	0.047 (0)	0.050 (0)	0.046 (0)	0.047	0.042	○
海老江西小学校	0.053 (0)	0.049 (0)	0.055 (2)	0.051 (1)	0.048 (0)	0.046 (0)	0.048 (2)	0.044 (0)	0.046 (0)	0.049 (0)	0.045 (0)	0.044	0.039	○
今里交差点	0.067 (27)	0.066 (17)	0.066 (21)	0.063 (12)	0.059 (4)	0.063 (9)	0.055 (4)	0.053 (0)	0.055 (0)	0.056 (0)	0.058 (3)	0.056	0.049	○
上新庄交差点	0.055 (2)	0.053 (0)	0.056 (2)	0.053 (0)	0.049 (0)	0.051 (3)	0.049 (1)	0.045 (0)	0.047 (0)	0.046 (0)	0.042 (0)	0.042	0.040	○
住之江交差点	0.062 (9)	0.060 (6)	0.060 (7)	0.056 (4)	0.057 (1)	0.061 (9)	0.054 (1)	0.050 (0)	0.055 (0)	0.057 (0)	0.053 (2)	0.050	0.046	○
茨田中学校	0.059 (4)	0.055 (3)	0.057 (4)	0.055 (3)	0.054 (0)	0.055 (4)	0.050 (1)	0.047 (0)	0.048 (0)	0.048 (0)	0.046 (0)	0.047	0.042	○
我孫子中学校	0.050 (0)	0.050 (0)	0.050 (0)	0.043 (0)	0.047 (0)	0.048 (1)	0.048 (1)	0.045 (0)	0.043 (0)	0.044 (0)	0.040 (0)	0.038	0.037	○

注) は、環境保全目標未達成。()内は、日平均値が0.06ppmを超えた日数。

注) 昨年度の比較：◆は悪化、=は変化なし、○は改善

環境基準では、「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であること」となっています。

※浮遊粒子状物質（ディーゼル排ガスなどに含まれる）の場合は？

大阪市内自動車排ガス測定局 浮遊粒子状物質の測定結果（日平均値の2%除外値(mg/m³）

測定局	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	環境基準の評価(長期)
出来島小学校	0.063	0.074	0.066	0.078	0.055	0.046	0.059	0.052	0.050	0.066	0.048	0.054	0.044	○
梅田新道	0.071	0.073	0.072	0.083	0.066	0.065	0.076	0.059	0.059	0.065	0.057	0.051	0.045	○
北粉浜小学校	0.072	0.081	0.076	0.084	0.066	0.062	0.074	0.064	0.063	0.085	0.053	0.058	0.047	○
杭全町交差点	0.070	0.079	0.064	0.068	0.058	0.049	0.056	0.055	0.054	0.061	0.050	0.053	0.042	○
新森小路小学校	0.085	0.086	0.095	0.085	0.056	0.051	0.063	0.045	0.055	0.056	0.050	0.050	0.039	○
海老江西小学校	0.058	0.064	0.062	0.070	0.049	0.048	0.059	0.046	0.054	0.065	0.050	0.051	0.040	○
今里交差点	0.080	0.077	0.079	0.081	0.067	0.064	0.075	0.070	0.075	0.072	0.053	0.050	0.043	○
茨田中学校	0.076	0.075	0.077	0.077	0.060	0.054	0.061	0.048	0.051	0.059	0.051	0.048	0.040	○
我孫子中学校	0.070	0.075	0.071	0.077	0.064	0.057	0.065	0.063	0.062	0.075	0.052	0.054	0.036	○

環境基準（長期的評価）では「1日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下であり、かつ、年間を通じて1日平均が0.10mg/m³を超える日が2日以上連続しないこと」となっています

■PM2.5(微小粒子状物質)測定結果

**昨年（平成28年度）は年平均値、24時間値はともに減少傾向
（初めて基準値を下回った局も）**

従来から大気中に漂う粒径 $10\mu\text{m}$ ($1\mu\text{m}=0.001\text{mm}$)以下の粒子を浮遊粒子状物質と定義して環境基準を定め、対策を進めてきているが、その中で粒径 $2.5\mu\text{m}$ 以下の小さなものを微小粒子状物質（PM2.5）と呼んでいる。

微小粒子状物質は粒径がより小さくなることから、肺の奥深くまで入り込みやすく、肺がんやアレルギー性ぜんそくなど健康に与える影響が大きいとされ、危険性が指摘されている。

◆微小粒子状物質の健康影響について（微小粒子状物質健康影響評価検討会：H20.4.4）

・呼吸器系・循環器系の死亡リスクの増加、症状・機能の変化及び入院・受診数の増加に関する疫学知見から、粒子状物質において従前から認められている呼吸器系の健康影響が微小粒子状物質においてもみられ、また、新たに微小粒子状物質による循環器系や肺がんの健康影響がみられた。

西淀川大気汚染裁判における和解条項（H10.7）においても、その測定と環境対策が明記されており、2004年度より国道2号新佃公園前局、国道43号大和田西交差点局において測定器がスタート、2007年4月より歌島橋交差点局での測定が始まっている。

米国では1997年に環境基準を設定、欧州連合でも規制に動いている。

環境省は、微小粒子状物質に係る環境基準について、2009年9月9日付けで告示を行った（1年平均値が $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1日平均値が $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下であること）。

表 西淀川区におけるPM2.5測定結果

	年平均値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)											24時間値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、2%除外値)										調査実施主体	
	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度		
① 大和田西交差点 (国道43号)	25.1	23.1	21.4	21.8	21.1	22.7	23.5	17.4	16.1	14.6	58.8	46.4	44.3	53.6	45.8	49.0	52.3	40.0	37.0	32.6	国土交通省		
② 歌島橋交差点 (国道2号)	29.6	26.0	24.9	27.1	21.5	21.6	23.5	18.6	16.7	15.9	67.9	48.1	47.9	62.1	44.3	48.0	58.6	43.4	38.7	33.6			
③ 新佃公園前 (国道2号) ※3	23.5	20.7	20.9	21.2	21.2	23.7	18.5	18.6	15.8	14.6	65.5	43.1	43.9	49.8	41.7	52.4	40.0	41.5	37.5	31.8			
④ 出来島小学校 (国道43号)	20.4	19.1	17.6	16.3	18.4	17.3	18.3	17.3	15.5	14.0	49.8	38.5	39.7	40.4	41.3	40.6	42.1	38.3	38.4	30.8	大阪市		
基準	日本(環境基準)※1											15										35	—
	米国(環境基準)※2											12										35	—
	WHO(ガイドライン)											10										25	—

※注)

1) 微小粒子状物質による大気汚染に係る環境基準について（平成21年9月9日 環告33）

・濾過捕集による質量濃度測定方法又はこの方法によって測定された質量濃度と等価値が得られると認められる自動測定機による方法により測定した場合における測定値。

2) アメリカの環境保護庁（EPA）による環境基準値（1997年設定／2013年改訂）

・年平均値：年間の算術平均の3年平均値が超えないこと

・24時間値：24時間値の年間98パーセントタイル値の3年平均値が超えないこと

・アメリカ合衆国の年平均値は、2013年3月に $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ から $12\mu\text{g}/\text{m}^3$ に変更（厳格化）された。

3) 大和田西交差点は2014年2月4日19時より、歌島橋交差点は2014年2月5日16時より、新佃公園前は2013年3月19日14時より、環境省測定マニュアル（第6版）に則って測定されている。

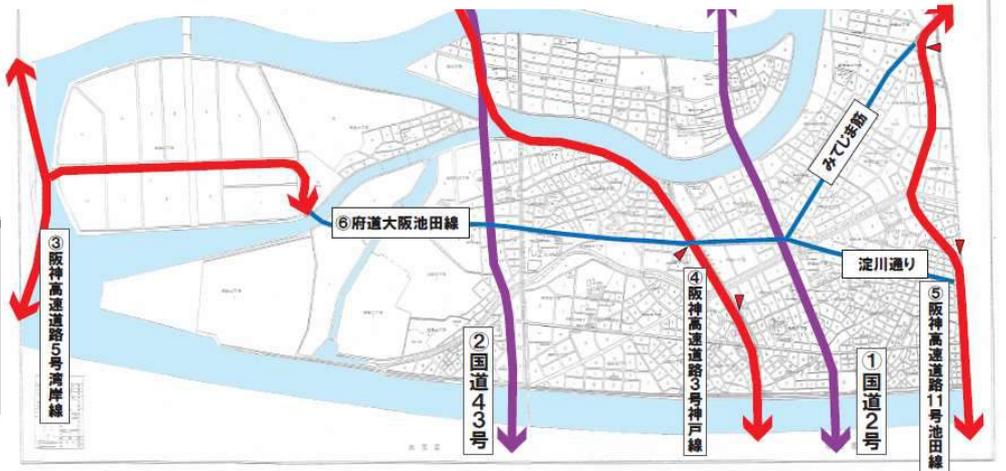
今後も、西淀川を通過する大型車の交通量を減らすことが最大の課題です

表 西淀川区における主要幹線道路の交通量

路線名	観測地点	平成 11 年		平成 17 年		平成 23 年	
		日交通量 (台/日)	平日 12 時間 大型車 混入率(%)	日交通量 (台/日)	平日 12 時間 大型車 混入率(%)	日交通量 (台/日)	平日 12 時間 大型車 混入率(%)
①国道 2 号	野里 2 丁目	37,713	12.6	37,957	11.8	38,301	11.8
②国道 43 号	出来島 2 丁目	75,084	31.6	81,101	32.2	85,293	31.0
③阪神高速 5 号湾岸線	中島 2 丁目	63,776	31.4	74,300	41.0	57,119	38.6
④阪神高速 3 号神戸線	大和田 1 丁目	69,698	13.2	73,368	14.1	64,204	25.8
⑤阪神高速 11 号池田線	歌島 4 丁目	98,404	13.0	102,187	15.7	86,918	17.6
⑥府道大阪池田線	大和田 6 丁目	27,253	33.0	26,359	33.4	22,832	33.2

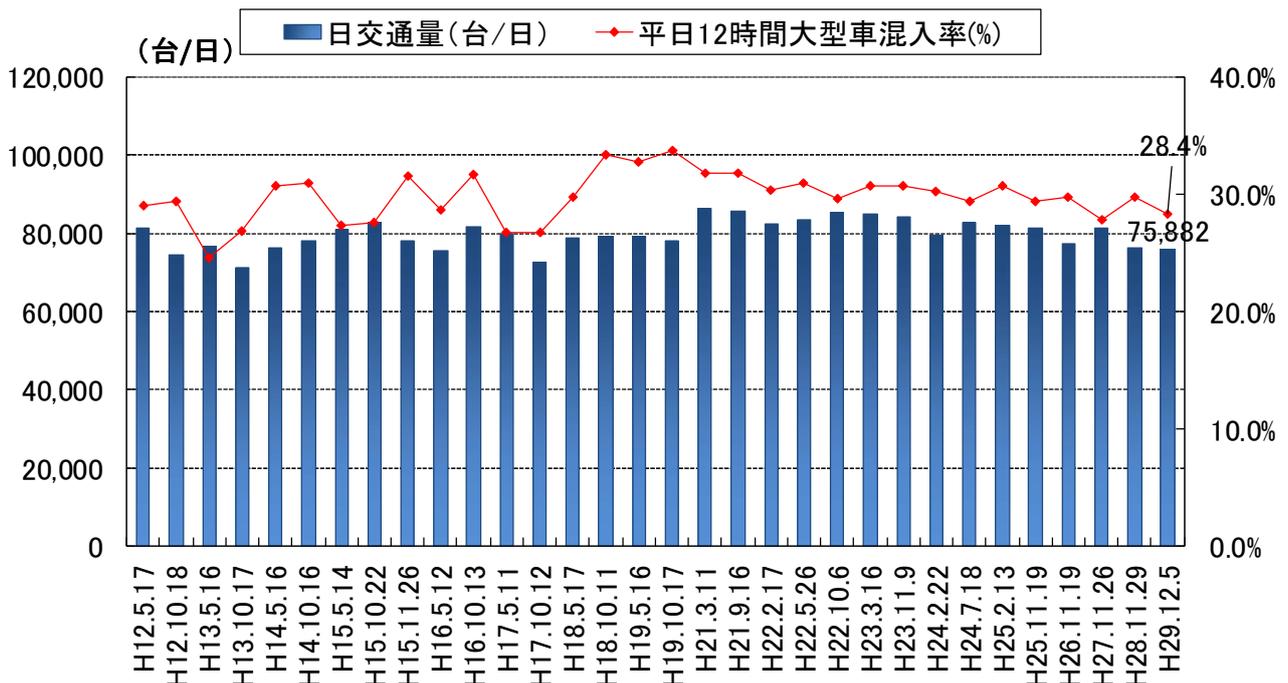
出典：道路交通センサス

これまでの大気汚染裁判判決では、12時間交通量（昼間）が4万台以上の道路の沿道 50m に居住する住民の健康被害と自動車排ガスの因果関係を認めています。



国道 43 号では、交通量は約 8 万台、大型車混入率は約 30%で推移しています。

図 国道 43 号（大阪市西淀川区）における交通量（H11 年以降の観測分）



3、和解条項と進捗状況について

■和解条項と進捗状況

和解条項		進捗状況	評価	備考	
1. 沿道環境の改善	1) 交通負荷の軽減	①交差点改良	歌島橋交差点の地下道建設工事完了	×	人や自転車を地下に追いやる本末転倒是否は公害対策ではないと原告団は異議を唱える。横断歩道撤去の是非を市民に問うこと、緑地の復元を要望。植栽計画に関してアンケート調査（平成20年2月）が実施され、植栽工事が平成22年3月に完了。横断歩道については、撤去が強行された（平成21年4月）
		②案内標識の設置等	実行済	△	環境上の効果は不明
		③R43号の車線削減	実行済	○	平成21年3月に、出来島小学校前の一部車線が削減され、緑化された。
		④バス停の休憩施設整備	実行済	○	環境上の効果は不明だが、患者には好評。
		⑤自転車道整備	整備中	△	国道部分のみでの実施。H18,19年度、R43沿道への車椅子対応の歩道設置を協議（H20年度整備完了）。
	2) 植樹帯の設置	実行済	△	R43：一部、植樹されているものの、樹量は少ない。H18,19年度、佃地区歩道設置に伴う代替措置として、出来島小学校周辺に緑地帯設置について協議。→H20年度整備完了。	
	低騒音舗装の敷設	実行済	○	大気環境改善効果はない	
	3) 橋脚の美装化等の景観整備	一部整備	△	平面道路との交差部分など一部での美装化。R43高架や池田線は汚れが目立つ。	
	4) 沿道法を活用したまちづくり	アンケート調査の実施	△	パンフレット作成、アンケート調査を実施。ただし、今後の事業方針については不明。	
	5) その他、総合的な環境対策の関係機関との協議	不明	×	大型車流入規制や大型車削減に向けた総合調査等にあたり、関係機関との調整を原告団は要望しているが、進展なし。	
2. 新しい施策への取り組み	1) 光触媒をモデル的に塗布し、効果等を把握	光触媒の塗布の推進（阪高とR43、R2）	○	光触媒塗布をR43、R2において実施。H18,19年度、高活性炭素繊維の試験施工。	
	2) 浮遊粒子状物質を含む大気汚染物質の状況把握	測定所設置（計6ヶ所）	△	交通量が少ない場所への設置について疑問を投げかけている。	
	※PM2.5測定。	環境省による環境基準の制定	○	平成16年度に国道2号新佃公園前局、国道43号大和田西交差点局に設置、平成19年度より歌島橋交差点局にて測定開始。環境省は、微小粒子状物質に係る環境基準について平成21年9月告示。環境省マニュアルが策定され次第、それに則った方法に変更することを確認（第8回連絡会）。測定器の入れ替え完了（平成26年度）	
3. 上記のほか、今後とも積極的に必要な環境対策の推進に努める	環境ロードプライシングの実施	環境ロードプライシングの実施	△	平成18年度実施された社会実験において、湾岸線への転換交通は効果があったものの、大気質調査での効果は見られなかった。平成21年4月より対象区間・割引率の拡充、平成22年3月より対象車両が拡大された。平成24年1月より距離料金制に移行後も、原則3割引の湾岸線の料金割引を実施。	
	湾岸線への迂回よびかけ	湾岸線への迂回よびかけ	△	十分な効果があがっているとはいえない。平成24年度、迂回促進のためのNO2濃度を公開。	
	モビリティ・マネジメント、アイドリングストップ推進	モビリティ・マネジメント、アイドリングストップ推進	△	平成18年度より、臨海部事業所の従業員を対象にモビリティマネジメントを実施。平成24年度より、環境レーンの実施。	

4、前回（第20回）の議事概要

日時：2017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（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（15人） 弁護団（3人）、あおぞら財団（2人）

参加者数：32人

1. 原告団団長（森脇さん）あいさつ
2. 被害者の訴え（永野さん、岡崎さん）
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、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（H28）
4. 阪神高速道路株式会社：近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体的方針（案）について
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) 環境ロードプライシングについて

NO₂ 濃度を環境基準値の下限值である 0.04ppb 以下まで目指すのは継続するのか？

→西淀川区内の NO₂ 濃度は、昨年度に比べると右肩上がりになってしまった。道路管理者だけで目標を決めるのが難しい。昨年度は 8 局のうち 4 局が 0.04ppb 以下になっていたが、今年は上がってしまった。少しでもよりよい数値になる ようにすすめていきたい。

NO₂ 濃度を下げるために何ができるのか？

→今まで取り組んできたことを継続していきたい。環境ロードプライシング（環境 RP）は効果が高い施策であり、積み重ねていきたい。

環境 RP がより効果が高くなるような方策はあるのか。

→広報をもっとしっかりやって、湾岸線に誘導したい。

(2) 近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体的方針（案）について

普通車の料金が上がると、国道 43 号において交通量が増えて渋滞が悪化する。検証もなしに、こういうことを行うのはおかしいのではないか。

料金改定の実施する前に大気や交通流に与える影響を評価するのがよいが、実施後に 検証しないと いけないのではないか。早めにどういう検証をどうするかたちとするの かを検討を始めてほしい。

→ある程度、環境にとって良い変化があることも盛り込んでいる料金になっている。細かい確認ができていないというのは患者会の指摘どおり。

(3) 大気環境について

西淀川区は PM_{2.5} の測定局が多数ある。国交省として何ができるのか。

→PM_{2.5} と自動車台数との因果関係は明確に出ていない。まったく確認できないから環境対策ができないということではない。また、交通規制などの交通管理 者の権限は警察にある。

(4) 大阪府下の道路環境部会

大阪府で道路環境の部会があり、その下部組織に西淀川部会があり、道路について議論を行なっている。どのような協議をしているのか教えてほしい。

→事務局は大阪国道事務所。大阪国道事務所と大阪府と一緒に協議をしている。状況報告をしている。西淀川については、道路連絡会でしている内容を 報告している。横断歩道という話になると、交通管理者が主になる。（文責 谷内）

5、原告団からの提案

【提案①】大型車と交通量の削減を！

(1) 国道43号の大幅な大型車削減に向けた取り組み

削減目標の設定

環境ロードプライシングの拡充（3号神戸線の値上げなど）

国道43号の車線削減、43号線の大型車の走行レーン指定（走行レーンの削減）

大型車削減に向けた総合調査（事業所・ドライバー対象の意向調査、より詳細な交通実態調査など）

西淀川地域の内陸部通過交通の抑制（国道2号・府道大阪池田線の大型車流入規制、国道43号の大型車夜間通行禁止、国道43号での環境規制強化など）

(2) エコドライブの普及、モビリティ・マネジメントの実施

国道43号、府道大阪池田線、国道2号におけるエコドライブ普及PR

国道43号の主要交差点へのアイドリングストップ信号の設置

西淀川版モビリティ・マネジメントの実施。

【提案②】歩行者・自転車にやさしい沿道対策・交通環境対策

(1) 幹線道路沿道対策の強化

大規模な大気浄化システム（沿道ビル等への光触媒の塗布、土壌浄化システムの導入等）

大幅な沿道緑化

騒音対策の強化（低騒音舗装、吸音板など）

大阪府内における環境レーンの設置

(2) 歩行者・自転車にやさしい移動環境づくりを！

国道43号沿道、及び、横断に関するバリアフリー化（歩道の整備、EV設置など）

西淀川区全体で、安心して歩ける歩道ネットワークの整備

43号線をはじめ幹線道路沿道での安心して走行できる自転車走行ネットワークの整備

【提案③】PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

測定結果の分析

環境基準の早期達成に向けた対策

【提案④】国道43号沿道環境を考える実務者ワーキングの実施

毎年開催される道路連絡会の間に、次回連絡会の議題の整理、課題解決のためのアイデア出し、検討資料の作成などのための場とし、自由な意見交換を行う。

【提案⑤】国・道路公団に対する私たちの要求（歌島橋交差点）

国土交通省近畿地方整備局（以下、国交省）は2009年4月1日、国道2号の歌島橋交差点（大阪市西淀川区）の改良工事・地下道整備の完了に伴い、地上の横断歩道を撤去した。

私たちは、公害の根絶、道路環境の改善を求めて長年にわたって地域で活動してきた当事者の一人として、「安全と環境」の名のもとに、クルマ優先で地上から人間と自転車、車いすやバギー車が排除されることを看過することはできない。

◆「みち」は「ひと」のもの～「人や弱者を地上から排除する」横断歩道の撤去が強行される。

歌島橋交差点の改良工事に関しては、国（国土交通省）、公団（阪神高速道路公団＝当時）を被告に争われた西淀川公害裁判の和解により設置（1998年10月）した、「西淀川地区道路環境沿道に関する連絡会」（以下連絡会）で1999年以来、再三協議してきた事項であり、私達は一貫して「人や弱者を地上から排除する」横断歩道の撤去には反対してきた。

2005年春、国交省が第1期工事（地下道の一部開通）完了に伴う横断歩道撤去の意向を示したことに対して、「まちづくりを考える会」と共同して「歌島橋交差点の横断歩道に関して、区民や利用者の意見を幅広く集めた上で撤去の是非を検討するよう求める署名」をよびかけ、1225筆の署名を集めて、西淀川区役所、西淀川警察署、国土交通省近畿地方整備局の3者に提出した。（2005年8月5日）

また連絡会では、①横断歩道の撤去は「住民合意」とはいえない②第2期工事までに住民合意のもと、横断歩道撤去の是非を検討するべき③（連絡会で）原告団と約束した「歌島交差点の緑化」を行うこと、を提案するとともに「住民合意の進め方の方向性」についても示した。

◆クルマ優先から「人にも環境にもやさしい」道路行政へ

国交省は、私たちの意見、提案に対しては「聞き置く」だけの対応で、「改良工事・地下道整備後の横断歩道撤去」という自らの既定路線に「理解」を求めることに終始した。

こうした一連の動きは、「そのけそのけクルマが通る」とクルマ優先で道路建設を推進してきた国交省の姿勢は、公害を巻き起こした従来の姿勢と変わらぬものであり、「安全と環境」を唱えてはいるものの、決して人間（利用者・市民）の方に「顔」を向けていないことは明らかである。

私たちは、このたび強行された横断歩道の撤去に対して強く抗議するとともに、引き続き「人にも環境にもやさしい」道路行政実現のために市民・利用者みなさまとともに活動を進めることを表明するものである。

<今後に向けての提案>人にも環境にもやさしい歌島橋交差点としての整備を！

- 歌島橋交差点改良工事後、その評価アンケートが行なわれたが、横断歩道の是非を問うこともなく、数多く出された自由意見についての対応も誠実なものとはいえない。同交差点横での交通事故発生やNO2測定値について評価した上で、対応すべき。
- 改めて、横断歩道の再設置（歩車分離型交差点）を要望する。歩車分離型交差点は、歩行者と車両が交差点内で交錯することがほとんどないことから、車両の右左折による歩行者の巻き込み事故を防ぐことができる。また、歩車分離方式にすることによる環境・安全性への影響を考慮し、交差点を含む地域の交通量マネジメントの実施についても併せて要望する。
- 歌島橋の地下歩道は、多くの人が行き交う場になっている。地下歩道は、車との交差がなく、安全に人が集うことができる。地下歩道を「人が通る」場としてだけでなく、「人が集う」場として整備・運営・管理することを提案する
- 地上および地下を併せて、人にも環境にもやさしい歌島橋交差点の整備にあたっては、関係機関・市民が参加する横断的な検討会議を発足し、利用者へのアンケート・聞き取り調査、住民参加のワークショップ等、利用者・住民の声を反映させつつ、継続的な検討を要望する。

【参考】歌島橋交差点改良工事に関するこれまでの経過

1998年7月	国・公団との和解に際し、歌島橋交差点改良が環境対策として位置づけられる。
1999年	交差点改良の全容が明らかとなり、工事は交通対策としての位置づけであることが判明。地下歩道設置後の横断歩道廃止が分かり、原告団としては反対する見解を出す。
1999年7月	工事を本格的に始めるにあたり、「御幣島街園」と呼ばれていた交差点の植栽をすべて伐採することになる。地方整備局との間では工事終了後はこれを復元することを約束。
2001年1月	原告団をはじめとする地域住民との話し合いの結果、交差点改良後のイメージ図に横断歩道を書き込むことで合意。これに変更する。
2001年6月	地方整備局との間で「この工事は交通対策として認識し取り組んできたが、和解条項を踏まえて環境対策として存続を前提に協議する」ことを確認。
2002年4月	国道工事事務所が、地下横断歩道設置後は、地上部横断歩道は廃止するとの見解を示す。
2003年10月	第7回連絡会において、交差点のあり方については「住民合意ですすめる」ことを確認。
2004年6月	西淀川道路連絡会(第8回)において、住民合意の進め方について、3ヵ月を目途に、双方の意見を持ち寄り、意見交換を行うことが確認された。
2005年2月	事前折衝において、国道事務所より、連合町会長会で横断歩道撤去の合意を得たことを確認したとして、住民合意は得ているので、それ以上住民合意を得ようとは考えていない皆の発言。約束が違うとして、再考を促す。
2005年3月	事前折衝において、国道事務所より、昨年12月14日連合町会長会において、横断歩道撤去で合意を得ていることを確認したとして、それが住民合意の枠組みであり、それ以上に住民合意を得ようとは考えていない皆発言。
2005年4月	原告団より、住民合意の方策と対策について提案。第一期部分工事完了後、対応する二つの横断歩道を撤去する方向で検討していることが明らかとなった。
2005年5月 (第9回連絡会)	国道事務所より、北側2カ所の横断歩道が1期工事終了時に撤去されることが報告。横断歩道撤去理由は、事故多発地点と渋滞解消。住民意見は連合町会長会で確認したのみ。後日、根拠となるデータ及び住民の意見を聞く場を持つ件に関しても返事をするに。
2005年6月	まちづくり考える会から大阪国道事務所を訪ね、交通事故等に関するデータを受け取り、歩道撤去の目的として①事故減少、②渋滞緩和、③沿道環境の改善、との説明を受ける。
2005年8月5日	まちづくり考える会が、歌島橋交差点改修問題についての署名1225筆を提出(提出先:西淀川区役所、西淀川警察署、近畿地方整備局)
2005年8月9日	歌島橋交差点地下道(第一期)オープン、横断歩道撤去
2006年6月 (第10回連絡会)	国交省側から、歌島橋交差点にあった樹木は移植され再び戻すことを前提に、配置計画を進めていることを確認。2号線の緑化について歩道は低木と高木にて緑化を予定、利用者の意見も連合町会などの住民の意見と同等に聞くことと回答。
2006年11月 合同現地見学会	歌島橋交差点について、合同で見学、意見交換を行なう。
2007年6月	第11回連絡会において、工期が1年延びたことが報告された。
2008年2月	植栽計画に関するアンケート調査が実施された。
2008年6月	第12回連絡会において、原告側より広く区民や利用者に意見を聞くべきと要請。
2009年3月13日	地下道完成に伴い、現地見学会と意見交換会。4月から横断歩道撤去との発言に対し、原告側への事前説明もなく強行されることについて抗議。
2009年3月27日	3月13日の原告側からの抗議に対して、横断歩道歌島橋交差点改良工事に関する説明・意見交換会を急遽開催。国交省側から、改めて、横断歩道撤去に関する説明があり、原告側からは強行されることへの抗議がされる。
2009年4月1日	歌島橋交差点の地下歩道が開通されるとともに、横断歩道が撤去される。
2009年4月	地下歩道内の案内標識が一部改善される。
2010年3月30日	歌島橋交差点の改良工事が完了(植栽・駐輪場整備工事が完了)
2010年7月	歌島橋交差に関するアンケート調査が実施された。患者会としてはアンケート内容及び回収方法について同意できないため、回答を拒否。
2010年10月5日	地下歩道の完成による整備効果とアンケート結果についての説明会
2010年11月2日	第14回連絡会において、原告側よりスクランブル交差点、歩者分離信号の提案。
2011年2月	国道事務所より歌島橋交差点のスクランブル交差点の検討結果について報告。
2011年12月13日	第15回連絡会において、原告側より歩車分離型交差点の提案。
2012年11月20日	第16回連絡会にて、歌島橋交差点への横断歩道設置についての検討結果をもとに意見交

日	換
2013年12月4日	第17回連絡会にて、歌島橋交差点への横断歩道設置についての検討結果をもとに意見交換
2015年3月18日	第18回連絡会にて、歌島橋交差点への横断歩道設置についての検討結果をもとに意見交換
2016年3月30日	第19回連絡会にて、歌島橋交差点への横断歩道設置についての検討結果をもとに意見交換
2017年3月22日	第20回連絡会にて、歌島橋交差点への横断歩道設置についての検討結果をもとに意見交換

6、国・公団との和解にあたっての裁判所の和解勧告と和解条項

和解勧告

本件訴訟は、大阪市西淀川区における公害健康被害補償法に基づく認定患者らが、関西電力などの企業10社とともに、国道2号、同43号を設置管理している国と、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線を設置管理している阪神高速道路公団に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償を求めた事案であり、提訴は、昭和53年4月、同59年7月、同60年5月、平成4年4月の合計4次に及んだ(以下、昭和53年4月提訴事件を「第一次訴訟」、同59年7月、同60年5月、平成4年4月提訴事件を「第二次ないし第四次訴訟」という)。いずれも、すでに企業10社との間では平成7年3月2日に和解により解決している。また、第一次訴訟に関しては平成3年3月29日に、第二次ないし第四次訴訟に関しては平成7年7月5日に、それぞれ第一審判決が言い渡されている。

西淀川区では、昭和30年代から同40年代にかけて全国的に見ても高濃度の大気汚染が現出したこと、昭和49年に施行された公害健康被害補償法による認定患者が多発したこと、現在も第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らを含む多くの認定患者が疾病のために苦しんでいること、そして、現在も道路沿道を含めて環境基準を上回る二酸化窒素などの汚染が続いていることが認められる。

こうした大気汚染は、工場などからの排煙だけでなく、自動車排ガスによってももたらされているとされている。また、第一次訴訟の提訴以来すでに20年、第二次ないし第四次訴訟の提訴以来10余年という長期間が経過し、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らの中には高齢者も多く多数の患者が死亡している一方、近年、大気汚染に対する認識も高まり、第一次訴訟被控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟控訴人ら(以下、「国・阪神高速道路公団」という。)も、その解決に向けた努力を行いつつある。さらに、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らはすでに本件地域の再生の取り組みに踏み出しているという事情もある。

以上の事情一切を総合すれば、当裁判所は、現段階で争いを止め、和解によって本件訴訟を終結させるとともに、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指し互いに努力することが最も妥当な解決であると考え、以下のとおり和解を勧告する。

和解条項

一、国・阪神高速道路公団は、西淀川区における沿道環境を改善し、良好な生活環境を形成するため、沿道住民の協力を得たうえで、以下の施策の実施につとめることとする。

1 沿道環境の改善

- (一)本件対象道路(国道二号、同四三号、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線)の交通負荷の軽減を図るため、交差点改良、案内標識の設置等、道路管理者としてとり得る施策の実施につとめるとともに、交通需要の動向を踏まえ、国道四三号西淀川区佃地区の車線削減を行うこと。さらに、公共交通機関の利便性の向上を図るため、バス停留所の休憩施設を整備するほか、自転車道の整備につとめること。
- (二)植樹帯の設置、低騒音舗装の敷設等につとめること。
- (三)橋脚の美装化等の景観整備につとめること。
- (四)必要な調査を実施の上、関係機関と協力して、沿道法を活用した街づくりの支援につとめること。
- (五)その他の総合的な環境対策については、関係機関との連絡調整会議等の場で、関係機関と連携して、誠実に取り組んでいくこと。

2 新しい施策への取り組み

- (一)本件対象道路において、光触媒をモデル的にガードレール、遮音壁等に塗布し、窒素酸化物等の大気汚染物質の分解及び景観整備に関する効果等を把握すること。
- (二)関係機関と協力し、浮遊粒子状物質を含む本件対象道路沿道においての大気汚染等の状況把握につとめること。(微細粒子状物質(いわゆるPM2.5)については、適切な測定方法を検討し、測定データの解析手法等を見極めたいうで、本件対象道路沿道において、その状況把握に着手することとする。)

3 前各号に掲げるもののほか、今後とも積極的に必要な環境対策の推進につとめることとする。

二、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、別紙のとおり、「西淀川区沿道環境に関する連絡会」を設置することに合意する。

三、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らは、その余の請求を放棄する。

四、第一次訴訟控訴人ら及び第二次ないし第四次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、本件訴訟に係る請求に関し、本和解条項に定めるほか、何らの債権債務がないことを相互に確認する。

五、訴訟費用は各自の負担とする。

平成10年7月29日

以上
大阪高等裁判所第六民事部
裁判長裁判官 笠井達也
裁判官 孕石孟則
裁判官 大塚正之

(別紙) 西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会設置要綱

- 一、連絡会の設置
西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会(以下「連絡会」という。)を設置する。
- 二、連絡会の目的
連絡会は西淀川一次及び二～四次訴訟の原告団と関係行政機関との間で意見交換を行うことにより、当該訴訟対象道路(以下、「対象道路」という。)における環境施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。
- 三、連絡会の構成
連絡会は、次の関係委員をもって構成する。
建設省近畿地方建設局
阪神高速道路公団
原告団
- 四、会議
連絡会は、原告団に係る以下の事項について意見交換を行う。
 - ①対象道路の環境等に関すること。
 - ②対象道路の道路構造対策に関すること。
 - ③その他必要な事項に関すること(但し、連絡会を構成する道路管理者の所掌事項に限る)。
- 五、座長
連絡会の座長は、建設省近畿地方建設局代表委員とする。
- 六、運営
連絡会は、年一回開催する。
臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が招集する。
- 七、事務局
連絡会の事務局は、建設省近畿地方建設局に置くものとする。

この提言は、西淀川公害訴訟原告団の依頼により、専門家や住民運動関係者などから構成された「西淀川道路環境対策検討会」の助言の下に作成したものです。西淀川道路環境対策検討会では、これまで、1998年7月に発表した『地域から考えるこれからの日本の道路～西淀川道路環境再生プラン～』をPart 1とし、これを具体化する形で5回にわたって提言を行ってきました。これらの提言は、毎年行われている「西淀川道路連絡会」に提出されています。

1、基本方針

- ①自動車に依存しない社会づくりにむけた計画づくり
- ②健康で文化的な地域づくりに寄与する道路整備計画
- ③自動車交通量の削減による環境改善
- ④道路整備における地方分権と市民参加
- ⑤道路公害による被害者の救済

2、当面の方向性

（1）目標

提言 Part 1～5 が提唱している社会実験の実現により、兵庫県西宮市から大阪市此花区の区間における国道 43 号及び国道 2 号の沿道にあるすべての自動車排ガス測定局において、以下の環境目標を達成することを目標とします。

○NO₂（二酸化窒素）、SPM（浮遊粒子状物質）の大気中濃度が、日平均値の環境基準を上回る日がないこと。

○騒音・振動においても環境基準を上回る日がないこと。

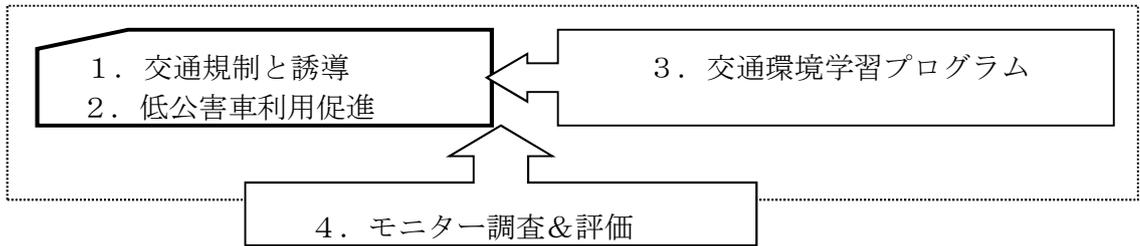
本提言の恒常的实施により、5年後の2008（平成20）年度までに安定的な環境基準の達成をめざします。

（2）視点

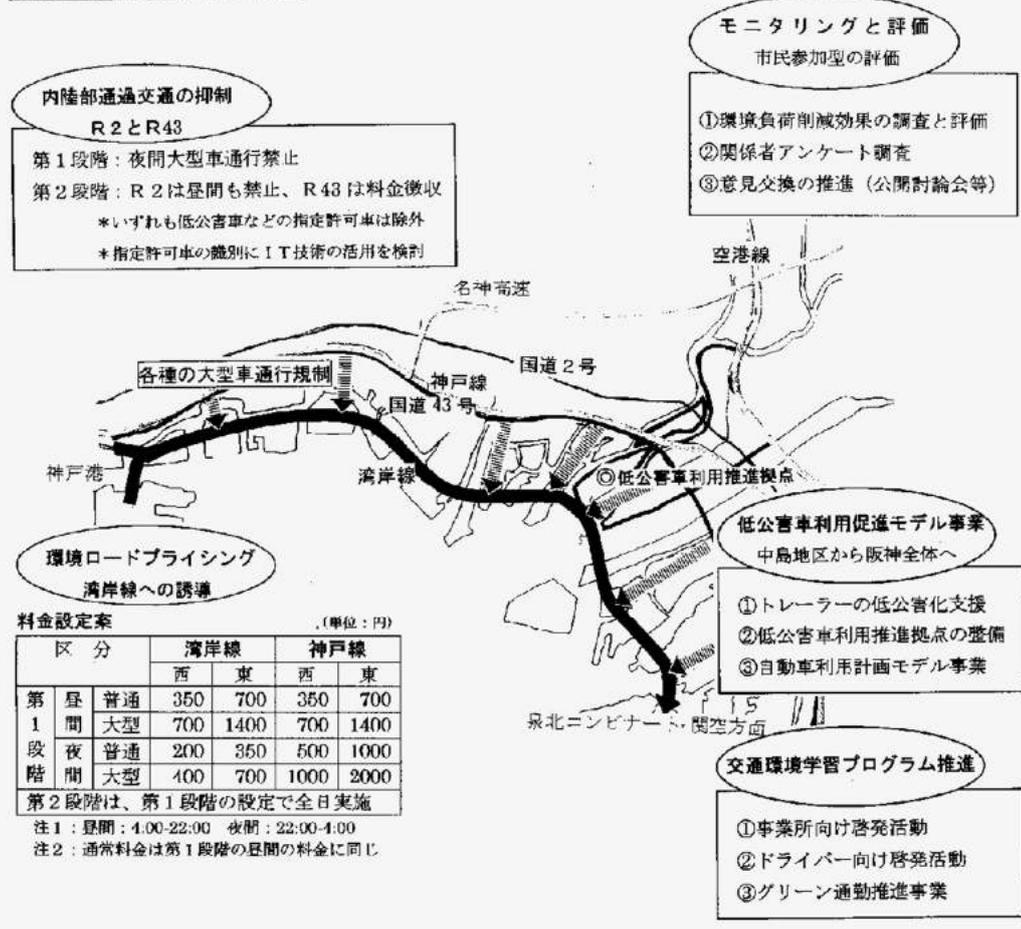
- ①環境対策としての交通規制・誘導システムの確立を促す。
- ②中小・零細企業の低公害化や物流の効率化に向けた努力を促し、支援する。
- ③汚染者費用負担原則（PPP）に基づき、通過交通に対しては地域の環境改善に係る費用の適正な負担を課す。
- ④阪神地域のさまざまな主体が参加し、対話と相互理解を促す。

(3) 社会実験の概要

- ①内陸部における貨物自動車の通過交通を規制し、湾岸線に誘導する。
- ②中小零細事業者が利用する貨物自動車の低公害化を支援する。
- ③事業者やトラック運転手向けの交通環境学習プログラムにより啓発を進める。
- ④上記の対策による環境効果をモニタリングし、さまざま主体の参加により評価する。



提案する社会実験の概念図



3、実験メニュー

< 1 > 交通規制と誘導

メニュー	第1段階	第2段階
国道2号及び43号の夜間大型車通行禁止 R2: 神戸市中央区～大阪市域間 R43: 全区間	平日の夜10時～朝4時までの6時間、指定許可車(低公害車、DPF装着車を含む)以外の大型貨物車の通行を原則禁止する。 なお、指定許可車の識別についてIT技術の活用を検討する。	夜間規制に加え、R2は昼間規制を、R43は料金徴収を検討(地元事業者は減免)。
環境ロードプライシング	阪神高速5湾岸線の国道43号通行規制区間に対応する料金所を通過する自動車(普通・大型)を対象に、夜間(夜10時～朝4時)を半額程度、3号神戸線は5割増程度にする。	上記にあわせて、昼間の時間帯においても実施する。

< 2 > 低公害車利用促進モデル事業（中島地区を想定）

メニュー	第1段階	第2段階
特殊車両の低公害化支援	100人未満事業所の特殊車（トレーラー）の低公害化を支援する。 ①平成元年規制以前のディーゼル車（推計10台程度）は、既存制度の活用で最新規制車への買い換えを促す。CNG車など低公害車への買い換えには上乘せして助成。 ②短期規制車（H2～8年、推計40台程度）はDPFを無償貸与し、順次CNG車などの低公害車への買い替えを促進する。	阪神地域において希望する工業団地に同様の施策を広げる。
低公害車利用推進拠点の整備	①燃料供給施設の整備 天然ガスなどの石油代替エネルギー供給源を整備する。また、低硫黄分軽油の集中配分を行う。 ②常設見本市の開催 2年間の低公害型業務用車（乗用車～貨物車）の見本市を開催。 ③共同利用実験 参加事業者は共同利用車を低公害車の自社保有率にカウントできる。	低公害車利用とセットにした地域共同受配送センターを整備する。
自動車利用計画策定・点検モデル事業	上記事業に参加・利用する事業所に自動車利用計画の策定・公開を義務付け、実務を支援する相談員を派遣する。相談員は物流効率化・共同化のコンサルティングも行う。	IT利用による共同受配送システムの整備を促す。

< 3 > 交通環境学習プログラム推進

メニュー	第1段階	第2段階
事業所向け啓発活動の推進	①啓発用冊子の配布 ②講習会の実施（沿道公害被害者との懇談等を含め）	阪神地域を通過する事業者に拡大。
ドライバー向け啓発活動の実施	①啓発用リーフの配布 ②トラック関係労働組合との懇談会やワークショップなどの実施 ③マスコミ等を通じたPRなど	阪神地域における運転免許更新時講習に環境の時間を設定する。
グリーン通勤推進事業の実施	特定事業所ないし工業団地でのグリーン通勤モデル事業の実施（マイカー通勤者の公共交通機関や自転車利用等の転換実験）	左記の取組みを面的に広げる。

< 4 > モニタリングと評価

メニュー	第1段階	第2段階
環境負荷削減効果の調査・評価	社会実験実施期間及びその前後を含めて実験の効果を補足する。 ①シミュレーション調査 想定される交通量、実際の交通量などに基づき、環境負荷削減効果などを予測する。 ②実測調査 広域圏からの大気汚染常時測定局における各環境項目（PM _{2.5} を含め）のデータを把握する。交通量、騒音・振動も観測員を配置して捕捉する。	恒常的実施に向けたフィジビリティスタディとしての内容拡充
関係者アンケート調査	事業所及びドライバー（一般を含む）を対象にした社会実験に対する意識調査	
意見交換の推進	①公開検討会やシンポ等の開催 実験の検討経過を含めて、なるべく公開の場での議論を積み重ねる。 ②報道機関の協力による討論の場 テレビや新聞紙上での公開討論、市民参加討論などにより、一般市民の関心と討論への参加を促す。	

歌島橋交差点の横断歩道に関して、区民や利用者の意見を幅広く集めた上で撤去の是非を検討するよう求める署名

近畿地方整備局 局長殿
西淀川警察署 署長殿
西淀川区役所 区長殿

私たちは西淀川区の住民団体や個人が集まってつくる「まちづくり考える会」です。新庁舎（区役所）が2005年5月に完成し、新たに保健センターや図書館、水道局が併設され、地域コミュニティの新たな拠点が生まれたといえます。

近くには、保育園や学校、銀行、JR東西線御幣島駅、歌島橋バスターミナルもあり、通勤・通学者、子ども連れの親子、障害者、お年寄りをはじめ区民の多くが集う西淀川区のいわば中心（顔）でもあります。

その前面に位置する歌島橋交差点は、現在、地下道の建設が進められており、来る7月には第一期工事が完了します。しかし、その完成と同時に、第一期工事に対応した横断歩道が二本（区役所～りそな銀行、区役所～大阪王将）撤去されるという話を聞き、以下の点について、非常に危惧を抱いています。

- ◆地下道内における防犯面、歩行者や自転車の通行が集中し事故がおきないか、緊急時の対応などの安全性が心配（完成前では、判断できない）
- ◆交差点（地上部）への自転車や歩行者の侵入による事故発生の恐れ
- ◆交通量の増大による環境汚染
- ◆お年寄りや障害者、子どもなどの声が反映されているのか
- ◆なぜ、人より車が優先されるのか（人間が太陽の下を歩くのは当たり前）

上記のような疑問も含め、区民が歌島橋交差点について、横断歩道撤去による良い点と問題点を理解し、これからどのようにあるべきかについて、もう少し時間をかけて議論すべきと考えます。

要請事項

- ①第一期工事完了後も横断歩道を残し、地下道および横断歩道の利用状況を調査する。
- ②区民に対して、歌島橋交差点工事に関する情報公開（良い点、問題点）を徹底する。
- ③お年寄りや障害者、子どもなど、より多くの区民の意見を集めた上で、撤去の是非を検討するよう強く要請します。

氏名	住所

事務局／まちづくり考える会：西淀川区千舟1-1-1 あおぞらビル2階
TEL：6475-0790 FAX：6475-0934