

西淀川道路環境再生プラン Part3

2000年3月27日

(財)公害地域再生センター (あおぞら財団)
西淀川道路環境対策検討会

< 構成 >

| | |
|-------------------------------|----|
| はじめに | 2 |
| 1. これまでの経過 | 2 |
| (1) 連絡会発足以降に実施された対策 | |
| (2) 提言 Part 2 以降の動向 | |
| (3) 尼崎公害裁判地裁判決の反響 | |
| 2. この間の調査などから | 7 |
| (1) 道路公害対策に対する事業者の意識動向 | |
| (2) イギリスの交通政策を調査して | |
| 3. 提言 | 10 |
| (1) 提言の考え方 | |
| (2) 大型貨物自動車の総量削減に向けた社会実験 | |
| (3) 市街地を通過する大型貨物自動車の迂回を促す社会実験 | |
| (4) PM2.5に関する調査研究の実施 | |
| 4. すぐに着手すべき課題 | 14 |
| 5. あおぞら財団のこれからの取り組み | 15 |

参考資料

- ①『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の提言～』の概要
- ②『西淀川道路環境再生プラン Part 2～道路環境対策先導地区形成モデル事業の提言』の概要
- ③国（建設省）と阪神高速道路公団が第1回連絡会で提示した当面の対策メニュー
- ④西淀川地域沿道環境に関する事業経営者意識調査結果（中間報告）からの抜粋

はじめに（本提言の目的）

この提言は、西淀川公害訴訟における和解条項に基づいて設置された「西淀川地区沿道環境に関する連絡会」（以下、「連絡会」と略す）における国（建設省）と阪神高速道路公団との政策協議を推進するために、原告側である西淀川公害患者と家族の会の委託を受けたあおぞら財団が、専門家や地域関係者で設置する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。

これは、これまでに発表してきた提言 Part1『地域から考える日本の道路～西淀川道路環境再生プランの提言』（1998年7月：参考資料1）と提言 Part2『西淀川道路環境再生プラン～道路環境対策先導地区形成モデル事業の提言～』（1999年6月：参考資料2）を具体化するためのものです。そして、この間の経過や財団独自の調査結果などを踏まえて、2つの社会実験とPM2.5に関する調査研究の実施に絞り込んで提案しています。これらは、企画調整段階を含めて、2000（平成12）年度予算で着手すべきこととして提起しています。

関係機関や西淀川地域をはじめ道路沿道公害問題に悩まされている関係者のみなさんにお読みいただき、ご意見を賜りますようお願い申し上げます。

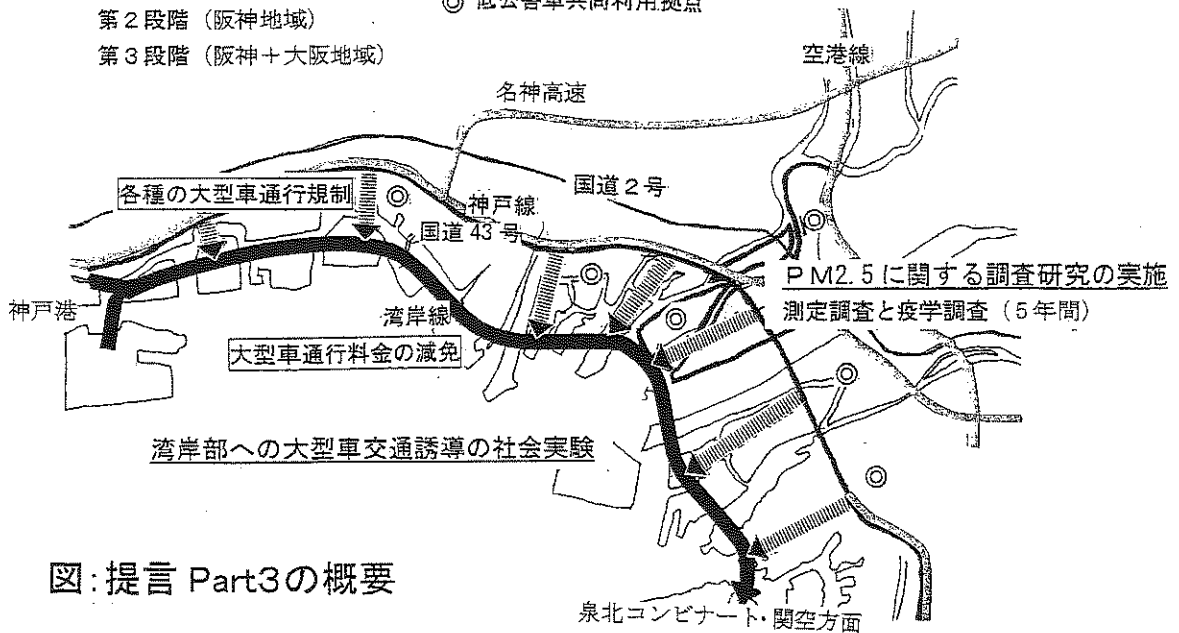
事業所交通量削減計画策定・実行モデル実験

第1段階（西淀川区）

第2段階（阪神地域）

第3段階（阪神+大阪地域）

◎ 低公害車共同利用拠点



図：提言 Part3の概要

これまでの経過

(1) 連絡会発足以降に実施された対策

①国の対策などに係る経過

西淀川地域の沿道公害対策は、公害訴訟の和解を受けて、5省庁体制による対策として位置付けられています。これまでの経過を紹介します。

1995年7月5日 西淀川公害訴訟で原告勝訴の判決（健康被害の認定）

1998年7月29日 西淀川公害訴訟和解（連絡会の設置など）

8月5日 川崎公害訴訟で原告勝訴の判決（現在進行形の被害を認定）

8月7日 閣僚懇談会での環境庁長官の発言（関係省庁の協力要請）

9月8日 道路交通環境対策に係る関係省庁局長会議（西淀川・川崎を重点地区に対策を進めることを確認）

10月12日 第1回「連絡会」（国・公団側より当面の対策案の提示）

1999年3月1日 第2回「連絡会」（原告側より提言 Part 2 の提示）

8月3日 第3回「連絡会」（提言 Part 2 に関する議論など）

2000年1月31日 尼崎公害訴訟判決（初の差止め判決など）

3月6日 第1回「西淀川自動車排ガス対策検討調査研究会」（環境庁委託調査。大阪府・大阪市・あおぞら財団が委員として参加）

②これまでに西淀川区及びその周辺で実施・検討されている「対策」

国（建設省）と阪神高速道路公団は、第1回「連絡会」において当面する対策メニューを示しました（参考資料3）。

これについて、提言 Part 2 は「具体的対策として先行しているのは『自動車交通の円滑化』であり、大気汚染物質等の削減に資する環境対策はそれを補完する程度の位置付けになっている」と指摘しました。

それを象徴する対策が、歌島橋交差点改造工事と阪神高速道路の尼崎東入路建設計画です。前者は、地下道を建設し、歩行者と自転車は地下を通らせて、地上部は横断歩道を廃止し、植樹帯と歩道・自転車道を削減して右左折レーンを拡張し、自動車の流れを円滑化させようとするものです。後者は、国道43号で西淀川区内を通過する自動車を高速道路に誘引するものですが、入路が建設される周辺地域（尼崎市東本町）では地元の町会や公害患者・家族の会などが強力に反対しているものです。

自動車交通流の円滑化は、結果として新たな交通需要を喚起し、公害対策にはつながらないことは過去の事例や研究結果からも明らかです。

歌島橋交差点のように、人を地下に追いやり、貴重な緑地（御幣島御苑といわれた地区のシンボリックな存在）を潰すやり方は、環境対策の名に値しません。私たちは、JR御幣島駅への地下通路建設には反対しないものの、工事終了後の横断歩道の廃止などは計画を保留し、地元関係者と話し合いを継続することを提案しています。

尼崎東入路の建設についても、近隣地域に迷惑をかけるものを「環境対策」として評価することはできません。先般の尼崎公害訴訟の地裁判決では、現在も続く沿道大

気汚染公害により健康被害が認定された住民が最も多く住む地区での計画です。急勾配の高架高速道路への入路が、局所汚染を憎悪させることは避けられません。

国（建設省）・公団が示した対策には国道 43 号の車線削減も含まれています。しかし、すでに兵庫県側で国道 43 号訴訟の最高裁判決を受けて実施された沿道対策の延伸に過ぎず、騒音・振動対策の枠内で進められています。

（2）提言 Part 2 以降の動向

①建設省や公団の対応

第 3 回「連絡会」は、第 2 回「連絡会」で説明した提言 Part 2 を受けた議論が交わされました。国（建設省）・公団は、既存資料・データの提供などには積極的に応じたものの、社会実験の提案などには具体的な対応策を示しませんでした。

とりわけ、和解条項にも明記された「PM2.5 に関する調査研究」については、環境庁の検討状況待ちを理由に具体化していません。先駆的な実地研究を進めることで全国的な対策に寄与するというというのが、和解の趣旨であったはずですが。

②建設省提出資料とその特徴

第 3 回「連絡会」での原告側の求めに応じて、後に建設省が提出した道路交通センサスや主要交差点等の交通量図のデータは、西淀川区域に絞って整理したものです。このようなデータを提出したことは評価されてしかるべきです。

しかし、提供された資料は、区域を縦断している阪神高速 3 号神戸線・11 号空港線の交通量や、区内各ランプに入る交通量が示されていません。そのため、高速道路からの負荷がわかりにくく、区内交通の全体像を把握するにはきわめて不十分な資料です。また、第 2 回連絡会で要請した阪神間や大阪府域の物流の実態を知るための既存資料の収集という点でも、交通センサス OD 調査の区内分のみを提示にとどまっています。関係自治体や関係省庁（通産省・運輸省・警察庁など）に資料請求しておらず、所管法人である阪神高速道路公団のデータすら取り寄せない姿勢は、関係懇談会や 5 省庁局長会議の了解事項からみるならば不十分といわざるを得ません。

このように限られた資料の範囲内ですが、区域の道路交通の実態をおぼろげながら読み取ることができます。ここでは、特筆点のみを下記に示します。

- * 区域の交通は圧倒的に通過交通が多く、大型車の混入率が高いこと
- * 国道 43 号が、区外の大型車交通を区内に吸収して、府道大阪池田線を通して、名神高速豊中 I C や中国自動車道池田 I C 方面に流している、またはその逆の役割を果たしていること。
- * 区内においては、中島工業団地に出入りする大型車交通量が大きく、それらが阪神高速湾岸線ではなく、国道 43 号を経由して各方面に流し出入していること。
- * 大和田西交差点と歌島橋交差点の交通量負荷の高さが再確認されたことなど。

(3) 尼崎公害裁判地裁判決の反響

① 尼崎判決の特徴と西淀川対策への意義

尼崎判決は、沿道大気汚染と健康被害の因果関係を認め、現在もその被害が継続しているとして、沿道の原告患者に対する賠償を命じました。また、SPM濃度の一定の水準を示して、大型車の通行を制限すべきとし、初めて差し止めを命じました。これは、司法の立場から、道路行政・環境行政に明確な注文をつけたものです。

この判決は、隣接し、同じ道路が公害の発生源となっている西淀川地域にも大きな意義を持つます。尼崎地域は、国道43号訴訟の最高裁判決を受けた沿道環境対策が完了しています。ここで依然、沿道大気汚染による健康被害が継続していることを認定した判決は、前述のように西淀川地域における国道43号の環境対策が同対策の延伸に過ぎないことから考えると、その限界を指摘していると言えます。

② 広がる反響

東京都の石原知事は、尼崎判決の感想を求められ、「公害対策を怠ってきた行政に責任がある」と言及し、ディーゼル車規制の一層の強化を表明しました。運輸省もトラック中心の物流から鉄道輸送への復活させる方針を打出しました。運輸大臣は、地元トラック協会が「迂回などの協力を惜しまない」旨を伝えてきたと、会見において紹介しています。また、日本自動車工業会と石油連盟は、ディーゼル車の排ガス規制を業界側として2年前倒しして達成するとした計画を発表しました（3月16日）。

神戸を拠点とする地方局サンテレビは、尼崎判決後の報道番組の中で、あおぞら財団の提言 Part 2 における「阪神高速道路5号湾岸線における夜間・早朝大型車無料化の社会実験」の提案を紹介し、それに対する阪神高速道路公団側のコメントが「ロードプライシングの導入を検討する」と前向きであったことを報じています。

また、自動車NO_x法は（10年間の特別措置法）、来年度までに二酸化窒素（NO₂）の環境基準をほとんどの測定局で達成することを目標としながら、まったく改善させることができず、現在見直しが進められています。その中で、尼崎判決や東京都の動向などを踏まえて、SPMを対策に加えること、ロードプライシングの導入を検討することなどが盛り込まれる方向であると報道されています。

③ 広域に広がるSPMによる大気汚染

尼崎判決は、差し止め権行使の判断基準として、SPM一日平均値0.15mg/m³という汚染濃度を提示しました。

『平成10年度大気汚染常時測定局測定結果』（平成11年10月、発行・編集：大阪府公害監視センター）によると、SPMを測定しているのは一般局81/86局、自排局30/38局で、そのうち日平均値0.15mg/m³を超えた日のある局は、一般局4局、自排局5局となっています。また、環境基準（短期評価）をみたしていない測定局は、一般局81.5%、自排局93.3%と高い割合になっています。高濃度汚染地域は郊外に広がっているとみることができます。この背景には、自動車の交通量や渋滞時間が大阪市内より郊外で深刻になっていること、関西国際空港をはじめとする開発動向などを指摘することができます。

④西淀川対策の意義

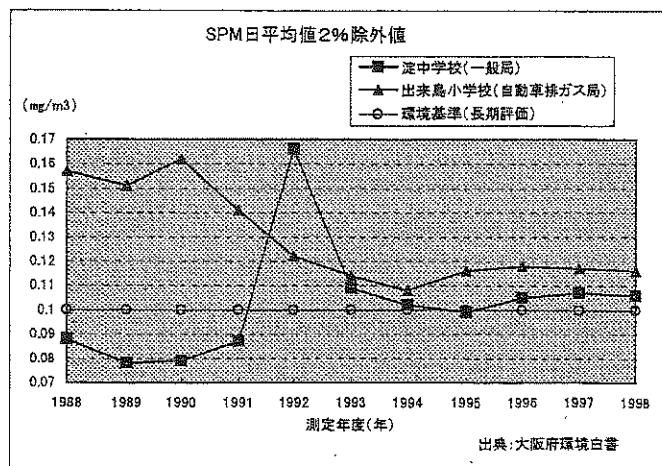
このように道路公害が広域化する中で、西淀川地域の測定局より高濃度のSPMやNO₂の汚染が各地で見られます。しかし、そのことが西淀川地域における公害対策の必要性を弱める理由にはなりません。

西淀川地域は長年、工場排煙や幹線道路からの排ガスにより、高濃度の大気汚染に見舞われてきた地域で、公害病認定患者数は大阪市内で最も多く、NO₂やSPMの濃度は、一貫して環境基準を達成できない状況が続いてきました(下図参照)。慢性的な大気汚染を引き起こしている地域の構造を根本的に改造していく必要があります。

また、健康影響という観点からの科学的な分析・評価が必要です。SPMについて言えば、近年学会いが注目し、米国では新たな環境基準が設定されたPM2.5以下の粒子の構成割合等からSPM対策を考えていく必要があります。西淀川公害訴訟の高裁審議の中で明らかになったように、出来島小学校局(自排局)のSPMの構成を分析すると、ディーゼル粒子などのPM2.5の割合が高く、米国のPM2.5に関する環境基準を大きく上回っていることが指摘されています。このような議論を踏まえて、西淀川公害訴訟の和解事項では、PM2.5に関する調査研究を西淀川地域において実施することが盛り込まれました。

さらに言えば、西淀川地域は、かつて激甚な大気汚染公害に見舞われ、強力な被害者・住民運動を背景に、行政と住民の連携で集中的な公害対策を導入して、工場からの大気汚染などを劇的に改善させることに成功しました。この経験は、全国的な公害対策のモデルとなり、今も途上国からの行政関係者の研修において伝えられているところです。今日また、被害者運動が司法を動かし、5省庁と地元自治体の連携で総合的対策を重点的に実施することとなった西淀川と川崎南部の地域において、何らかの成果を見出せないままであったとしたら、わが国の沿道大気汚染対策は絶望的と言わざるを得ません。これらの地域では、道路公害対策や人と環境にやさしい新しい地域交通のあり方のひとつのモデルを示す任務を負っていると言えます。

とりわけ西淀川地域は、国道43号対策から踏み込んだ沿道大気汚染対策のモデルを示し、尼崎訴訟など各地の道路公害問題の解決に道を示す役割を担っています。



2. この間の調査などから

(1) 道路公害対策に対する事業者の意識動向

① アンケート調査の概要

あおぞら財団では、建設省に対して物流に関する広域の総合調査の実施を提唱しつつ、独自に西淀川区内の事業所を対象とするアンケート調査を実施しました。実施に際して、環境庁と大阪大学交通システム学研究室の協力をいただきました。

西淀川区は、約1500件の製造業事業所が立地し、産業分類(中分類)で武器製造業を除くすべての業種があります(平成5年・大阪市統計書)。土地利用面積の約24%は工業施設が占めて(大阪市平均は9%弱、平成4年大阪市土地利用現況調査)、大規模工場は臨海部に集中し、内陸部は密集した住工混在となっています。臨海部の中島工業団地は、内陸部の公害発生源型工場などの受け皿となってきましたが、近年は交通の便が良いことから、流通やリサイクル関連工場が集積しつつあります。

今回のアンケート調査(2000年2月実施)は、区内事業所の約4割にあたる611件に配布し、405件の有効回答を得ました(有効回答率66.3%、全事業所に対する割合は約27%)。このうち、中島工業団地については、工業団地協会の全面的なご協力をいただき、9割近い事業所から回答を得ました。

② アンケートにみる区内事業所の動向

この調査の分析は現在進行中ですが、中間報告として、特徴的なことを以下に紹介します(参考資料4)。

<自動車の利用特性>

貨物車は製品・商品配送が70~80%、乗用車は営業活動、軽自動車は営業活動と製品配送が同程度に使われている(実車率は40~60%)。その行き先は、西淀川区内が最も多く、大阪市内や尼崎市など近隣地域へのトリップが多いが、大型貨物車については60kmを超える長いトリップが多い。試算すると、これら事業所から発生する窒素酸化物(NOx)の77%は大型車によるものである。

<環境に対する取り組み状況>

環境対策を重要と考えている事業所は4割を占め、環境に対する意識は他の全国調査と比べて低いとは言えない。

交通面での環境に対する取り組みは、現状では「自動車の点検・整備」などが主なものであるが、「自動車の台数を減らす」「共同化の推進」など積極的なものも10~20%が実施している。将来的には、「適正運転の実施」とともに、「ガソリン車への転換」「低公害車への代替」なども関心が高い。物流合理化の取り組みでは、物流コストの低減に直接つながる取り組みは現在も実行度が高い。

<交通需要管理政策への意識>

提言Part2をベースに、TDM(交通需要管理政策)への意識を問うた。交通流の円滑化や沿道への影響緩和の対策には高い賛同が得られている。自動車交通量の削減に関しては、自動車交通の発生を抑制する施策には賛意が高いが、大型車規制

や交通容量削減、負担の増加には賛意はおしなべて低い。削減すべき交通の対象としては、車種を問わず、区外から来て通過する交通の削減を支持する意見が多い。

全体として、環境対策に熱心な事業所ほどTDMへの賛意も高く、特に自動車交通量の削減策への賛意が高い。また、大型車の保有台数が多い事業所ほど、大型車の規制への賛意が低い。ただし、大型車混入率が高い府道大阪池田線への対策については、具体的な説明を加えると反対意見が減少する。

1997年度実施の住民アンケート調査の結果と比較した場合、府道大阪池田線での大型車の交通量規制について、住民は半数が賛意を表明しているのに対して、事業所では4分の1と少ない。

③アンケート結果からみた課題

アンケート調査の分析はまだ中間段階ですが、上記の内容から察するに、以下のようない言えるのではないのでしょうか。

- * 環境に対する意識の高い事業所では、自動車交通量削減策への賛意も高いことから、事業所の環境保全に対する意識を啓発する取り組みが重要である。
- * 物流コストの削減には敏感であることから、事業所の物流効率化を進める計画の策定・実行を促すことが重要である。
- * ガソリン車や低公害車への代替についての関心が高まっていることから、これを促す行政側の支援と、自動車メーカー側の一層の努力が求められていること。
- * 設問を通じて説明を加えると大型車の通行抑制策に対する反対意見が少なくなる傾向がみられることから、対話と対策への参加を通じて対策への理解を深め、具体化することが重要である。

(2) イギリスの交通政策を調査して

①調査の趣旨

交通政策の分野では、イギリスにおける大きな政策転換が注目されています。同国では、「交通のニューディール」(1998年の白書のタイトルの)と称して、需要対応型の道路建設や駐車場建設の政策を転換し、持続可能な交通システムと統合的交通システムの構築を二本柱に、自動車に代わる交通手段として、公共交通システム及び自転車・歩行者交通の育成を進めています。

あおぞら財団は、昨年9月、同国に視察調査団(団長:西村弘・大阪市立大学助教授)を派遣し、行政機関をはじめ、高速道路沿道のまちづくりを進めるNPOなどに対するヒアリング調査を行いました。

②行政における取り組み

英国では、省庁再編により、1997年6月に環境・交通・地域省が設立され、政策の総合化が進められています。それは、第1に交通手段、交通機関の統合、第2に交通政策と環境政策の統合、そして第3にこれまで縦割り行政の弊害により実質的に困難だった環境政策と土地利用政策の統合、があげられます。

その政策展開においては、各地域の実情に即した独自施策が地方政府によって導き

出されるように努力している点が特筆されます。実際に、今回のヒアリング調査からも、ロンドンやオックスフォード市などにおける交通需要マネジメントや駐車政策を中心とした新しい革新的な交通政策の展開において、成果が確認できました。特に、オックスフォード市は「新交通政策」を打ち出し、「車の市内中心部流入規制」や「自転車交通戦略」などにより、走行空間の確保を実現しつつあります。

また、政策策定の過程では、市民との合意形成過程を重視し、成果として政策の住民への浸透を得ている点が注目されました。その背景には、非営利組織活動の影響力も大きいと考えられます。

③デベロップメント・トラストの取り組み

日本でも、イギリスのグランドワークトラストについては種々の文献で紹介されています。同トラストは、自治体が主導となって組織された行政・市民・企業のパートナーシップで環境再生を推進するNPO（非営利組織）です。一方、近年注目されているデベロップメント・トラストは、都市部における経済や環境の再生をめざして、草の根的な住民運動をベースに組織されているものです。

デベロップメントトラストでは、国、地方自治体からの補助金・助成金をイニシャルキックとしながら、地域で構築した独自の基金を活用することで、地元で経済的効果を還元する活動を行っています。特に失業率の高い地域において、雇用や効率的な職業訓練の機会を提供していることは、好意的に受け入れられています。

その中でも、ノースケンジントン・アメニティ・トラストの取り組みは有名で、西淀川公害患者と家族の会の代表等は1995年に訪問し、活動を交流しています。このNPOは、反対してきた高速道路の建設の代償として、高架下や沿道の政府の土地を無償で利用し、独自の地域環境改善と活性化の取り組みを進めています。これらは、中央政府や地方自治体を刺激し、政策の一層の充実を促しています。

④視察調査のまとめ

今回の訪英調査から、わが国の道路環境政策のあり方を考える上で参考とすべきと考える点を下記に列記します。

- 1) 政府内における各種政策の統合化と環境政策の位置づけの確立
- 2) 地方政府の主体性を育成する仕組みづくり
- 3) 地域における市民の自発的な活動の育成により、政策の活性化、地域社会の活性化（雇用創出など）につなげていく仕組みづくり

なお、大型貨物自動車をめぐる状況は、イギリスなどの欧州諸国と日本での違いも考慮に入れる必要があります。欧州などでは、城壁で囲まれた都市の伝統もあって、通過交通を担う幹線道路は市街地の外を通っています。そのため、日本のように、市街地に幹線道路や高架高速道路が入り込み、大型車によるディーゼル排ガスや騒音・振動などの公害問題が深刻となっている状況とは事情が違うといえます。日本でも一般乗用車による道路交通・環境問題は深刻ですが、焦眉の課題は大型車によるディーゼル排ガス対策を重点としたTDMの政策です。

3. 提言

(1) 提言の考え方

①提言の連続性

ここで提案する対策は、提言 Part 1、Part 2 で一貫して提唱してきた社会実験方式で有効な対策を構築しようとする考えを踏襲し、発展させようとするものです。ここでは当面の重点課題に絞り込んで具体化すべきことを示しました。

その内容は、大型貨物自動車の交通量総量の削減を図りつつ、市街地への流入をコントロールすることと、和解事項に明記されながら実行に移されていないPM2.5に関する調査研究の具体化を促すものです。これらの取り組みは、大型貨物自動車に重点をおいたTDM及び調査研究として、提言 Part 2 が提示した「道路環境対策先導地区形成モデル事業」の支柱をなすものと考えています。

②2000（平成12）年度における対策の位置付け

私たちは、2000年度における西淀川地域の道路環境対策について、とりわけ重要な意義があると考えています。

*連絡会発足の時点に国・公団が提示した当面の対策メニューがほぼ着手されており、大気汚染対策を主幹とした次の段階の対策に進むべき年度であること。

*尼崎に隣接し、同じ道路を公害発生源とし、すでに訴訟が和解している西淀川地域において、尼崎判決後の2000年度にどのような対策が展開されるかを全国が注目していること。

*尼崎判決や東京都などの自治体の先導的役割もあって、関係省庁や業界などのディーゼル車対策のメニューが出揃いつつあり、総合的な対策の組み立てが可能となっていること。

*来年（2001年）1月には、再編された省庁体制がスタートし、国土交通省による総合的な交通政策の展開、環境省による環境管理体制の強化が期待されること。

このようなことから、本提言では、2000年度に導入を試み、それを2001年度における本格的な実施につなげていくことを目標にします。

③3つの対策の相乗効果

本提言は、2つの社会実験（①大型貨物自動車の総量削減に向けた実験、②市街地を通過する大型貨物自動車の迂回を促す実験）とPM2.5に関する疫学調査の実施を提唱しています。

これらは、それぞれバラバラなものではなく、3つの対策を同時に進行させ、データを交換しあうことにより、対策の検証・評価を総合的に行おうとするものです。

前者2つの社会実験が連動しあうものであることは説明を必要としません。後者の疫学調査については、それを併行して進めることにより、前者の実験により実際にどれだけPM2.5の濃度に影響を与えるかなどを検証・評価することができるものと期待されます。従って、これら3つの対策案は不可分なものとして提案するものです。

(1) 大型貨物自動車の総量削減に向けた社会実験

①目的

大型貨物自動車の交通総量を削減するために、阪神地域を通過して運行する事業者に対して、物流の効率化、発生する交通量の削減に関する計画の作成と行政への提出、計画の実行・自己評価を行うシステムの構築をめざします。また、これらと併せて、事業所の自動車運行に係る自主的な環境管理を促すツールの開発を進めます。

②実施イメージ

<2000年度>

- a. 大阪府内及び阪神間の事業所における物流の需要・運行状況の総合的調査
- b. 大阪府内及び阪神間の大型車交通量などの現状調査（社会実験の予備調査）
- c. 西淀川区から抽出した事業所における交通量削減計画の作成・試行の実験、経営者に対する事後意識調査、協力事業所の表彰、経験などの紹介。
- d. 上記取り組みの評価、2001年度の本格的な社会実験に向けた課題整理、実験案の研究（シミュレーション調査を含め）
- e. 業務用車の効率的運行と環境管理を促す「物流コスト&環境管理ツール」の検討（例：目的地別最短ルート、コスト、NOx排出量等を検索できるソフトなど）
- f. 阪神地域の事業所を対象にした低公害貨物自動車の共同利用ないしレンタル事業の実現可能性に関する調査と業界などとの企画調整。
- g. 社会実験実施に向けた関係団体などとの懇談会の開催、啓発・PR

<2001年度>

- a. 阪神間（神戸市内～大阪市内）から抽出した事業所による交通量削減計画の作成・試行・評価、経営者に対する事後意識調査、協力事業所の表彰など。
- b. 各事業所における計画策定・実行に関わるコンサルティング事業の推進
- c. 「物流コスト・環境管理ツール」の試作・試行
- d. 阪神地域での低公害貨物自動車の共同利用ないしレンタル事業の試行
- e. 大型車交通量調査の実施による削減計画の検証
- f. 取り組みの評価、次年度に向けた課題整理、関係団体との意見調整、PR

<2002年度>

- a. 大阪府内と阪神間の一定規模以上の事業所による交通量削減計画の作成・試行・評価と経営者に対する事後意識調査、協力事業所の表彰など
- b. 各事業所における計画策定・実行に関わるコンサルティング事業の推進
- c. 「物流コスト・環境管理ツール」の評価と改良、試行、普及
- d. 大型車交通量調査の実施による削減計画の検証、上記取り組みの評価、中間総括による次年度以降の課題整理
- e. 「ベストプラクティス」の選定、事例の情報発信

<2003年度以降>

*事業の恒常的な実施に向けて、行政による支援方策の整備を進めつつ、業界における経験交流や計画の共同実施などを推進する。

(2) 市街地を通過する大型貨物自動車の迂回を促す社会実験

①目的

局地汚染対策として、阪神間の大型貨物自動車の通行を阪神高速5号湾岸線にシフトさせて、市街地への通過を削減させます。そのための様々な形態のロードプライシングを試行し、より有効な実施方策を検証します。また、交通量の削減と併行して、阪神高速3号神戸線の将来的なあり方を展望した検討を推進します。

②実施イメージ

<2000年度>

- a. 社会実験案の研究（シミュレーション調査を含め）
- b. 社会実験実施に向けた関係団体・自治体などとの懇談会の開催、PR
- c. 阪神高速3号神戸線における車線規制（尼崎～西淀川の3車線区間での1車線を通行規制）の試行と影響調査

<2001年度>

- a. 阪神高速5号湾岸線への大型車誘導に向けたロードプライシング実験
※通年で、様々な料金（夜間早朝無料化を含め）と期間を設定
- b. 国道43号や阪神高速3号神戸線での様々な通行規制等の試行
※低公害車優先レーン（排ガス規制適合車ワッペン等で識別）、車線規制やナンバー規制、時間規制、3号神戸線の屋上緑化など
- c. 影響調査の実施（交通量の変化、環境測定値の変化など）
- d. 住民・事業者・道路利用者などの意識調査の実施

<2002年度>

- a. 実験解除後のフォローアップ調査（交通量や環境測定値の変化等の調査）
- b. 2001年度実験の評価と2003年度実験の検討と企画調整、周知徹底
- c. 阪神高速3号の将来のあり方に関する提言コンペの実施

<2003年度>

- a. 過去2年間の実験を踏まえたロードプライシング実験の再実施と評価
- b. ロードプライシング事業の本格的導入の検討、関係機関との協議
- g. 阪神高速3号神戸線及び環状線を活用した「ツール・ド・ハンシン」の2008年実施の検討

※「ツール・ド・ハンシン」

傘木（あおぞら財団）が、震災復興と環境再生を象徴する国際的なイベントとして提案しているもの。阪神高速神戸線を廃止（震災直後に兵庫県知事が長期目標として言明した）して、新しいあり方を模索する社会実験でもある。神戸・六甲アイランドを起点・終点にして、環状線を一回りするルートで国際的な自転車レースを開催する企画。大阪オリンピックに併せて、またはそれが誘致できなかった場合はそれに代わるものとして、打ち出す。

(3) PM2.5に関する調査研究の実施

①目的

和解の趣旨を踏まえて、PM2.5に関する調査研究を西淀川地域において実施し、わが国におけるSPM研究の進展に寄与します。

②実施イメージ

<2000年度>

- a. 大気環境学会・環境庁・自治体・地元医師会を交えた懇談会の実施、PR
- b. 測定調査の手法の検討、実地測定所の設置と観測の着手
- c. 疫学調査の実施に向けた予備調査（既存資料の分析など）と手法の検討

<2001年度>

- a. PM2.5の地域的な汚染動向に関する調査
※区内数ヶ所に実測地点を設定して通年調査を実施（3～5年の継続調査）
- b. 疫学調査の開始（3～5年間の継続調査）

<2002年度>

- a. 2001年度調査の継続（2002年度までの計3ヵ年実施）
- b. 2001年度調査の整理と評価（調査手法の妥当性の評価を含め）
- c. 測定調査と疫学調査の比較研究

<2003年度>

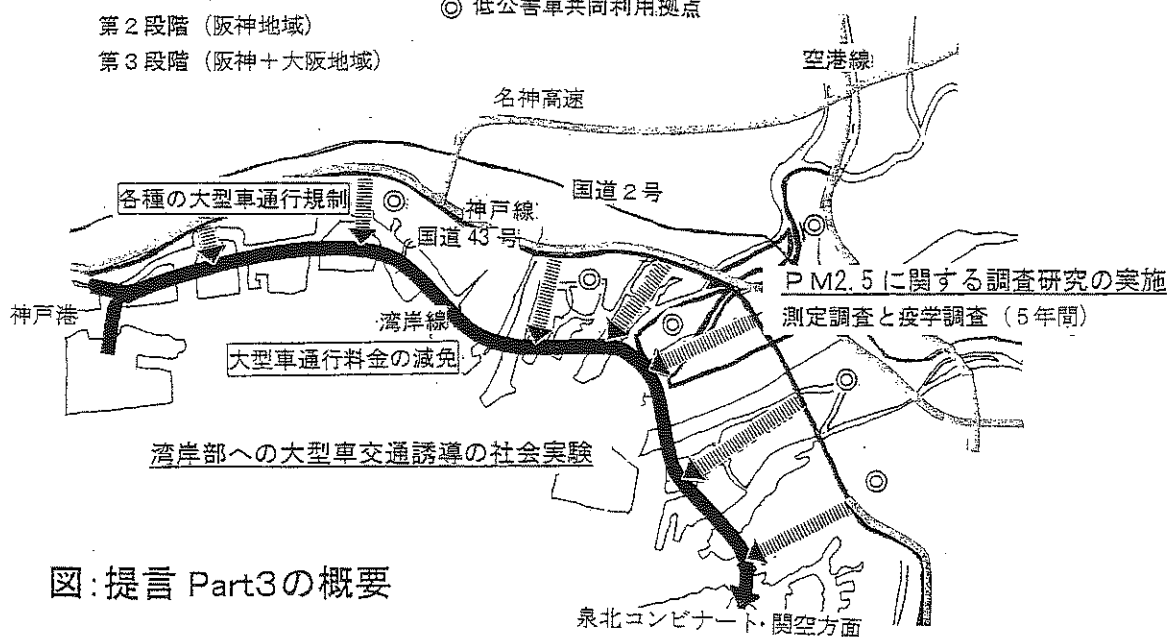
*上記査研究の中間報告に基づく国際ワークショップの開催

事業所交通量削減計画策定・実行モデル実験

第1段階（西淀川区）

第2段階（阪神地域）

第3段階（阪神+大阪地域）



図：提言 Part3の概要

4. すぐに着手すべき課題

これらの提案を実施に移すためには、今すぐ取りかかるべき課題が山積しています。少なくとも下記の事項について、すみやかな着手が求められています。

(1) 資料の提出に関して

①新設大気汚染測定所のデータ公表

*建設省と公団が和解を受けて設置した大気汚染測定局の全データを公表すること。

②交通量調査データの追加

*すでに提出してきている「主要交差点等の交通量図」について、時間別データ、区域周辺データ、阪神高速道路データ等を追加すること。

③ディーゼル車の交通量削減方策に関わる既存調査研究のレビューと資料提出

*各省庁や自治体、関係団体、学会・調査機関などの資料の収集・整理

(2) 社会実験の導入に向けて

①2001年度予算に向けた懇談会の実施

*大阪府・大阪市、兵庫県・神戸市及び阪神間の自治体を含めて、社会実験の取り組みについての意思疎通を図ること。

②社会実験導入に向けた関係機関・団体等への打診・懇談会の実施

*関係省庁との企画調整、業界団体（経済団体やトラック協会等）、自動車利用者団体（JAF等）との懇談

(3) 現行対策に対する認識の一致

①歌島橋交差点の改造工事の性格についての確認

*地上部計画は保留状態であることの再確認。同工事に関する区民への周知（工事内容を説明した看板の設置や説明会の開催等）

②現行対策の実施状況とその評価に関する見解の意見交換

*光触媒実験や遮音壁設置など対策の効果に関するデータ公開と評価。

5. あおぞら財団のこれからの取り組み

(1) 西淀川地域の環境再生に向けたあおぞら財団の提案

このたび、あおぞら財団は、西淀川地域の環境再生に向けた提案（第1次）をまとめました。これは、環境やまちづくりの活動に関心を持つ地域関係者とともに進める活動の提案書となっています。なかでも「5つ行動計画」（①新世代の交通、②健康の庭、③緑でつながまち、④海と川の交わる島、⑤フィールドミュージアム）は、参加型の調査・学習と実践の活動（Step 1）と実践的な市民提言づくりの活動（Step 2）を繰り返しながら、環境再生の活動を広め、政策を実現していきたいと考えています。

(2) 行動計画①「新世代の交通」の概要

①道路公害・環境対策の推進

Step 1：道路公害対策の調査・提言活動

* 区内の道路環境や道路交通に関する各種調査を実施し、区民に知らせる活動

* 行政・市民・企業がともに参加して対策のあり方を実験的に検証する活動

Step 2：新しい時代に対応した道路づくりの提言

* Step 1 の社会実験の成果を踏まえた新たな道路環境対策の提言づくり

②沿道まちづくりの推進

Step 1：沿道地域の環境・まちづくり調査と対話の活動

* 沿道地域の環境や土地利用、住民要求などの調査を住民とともに進めながら、まちづくりのあり方について対話する活動

Step 2：沿道まちづくり事業への支援

* 沿道法を活用したまちづくりの取組みをお手伝いする活動

③人と環境にやさしい地域交通づくり

Step 1：環境面からの交通学習活動の展開

* 地域の子どもやお年寄りなどが参加する地域交通に関する調査活動

* 交通問題と環境や安全について考える総合的な学習プログラムの開発と試行

* 大野川緑道の電気カートや自転車通勤や健康ウォークなどの社会実験活動

Step 2：新交通体系の市民提言づくり

* Step 1 を踏まえた新しい交通体系についての学習・対話と提言づくりの活動

(3) 2000年度の重点的な活動

このような中期的な行動計画を踏まえて、2000年度においては、①道路公害対策の前進にむけた各種提言・調査活動、②市民参加による道路の環境診断マップづくりの活動、③沿道法を活用したまちづくりへの地域への働きかけ、④環境教育関係者とともに交通環境学習プログラムの開発研究を進めることを計画しています。地域関係者や関係各機関のご理解とご協力をお願い申し上げます。

以上

参考資料1 提言 Part 1 の概要

『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の提言』（1998.7）

(1) 基本方針

1. 道路公害による被害者の救済
2. 環境保全に配慮した道路整備計画
3. 自動車交通量の削減
4. 環境負荷の少ない交通サービスの育成・充実
5. 道路整備における地方分権と市民参加
6. 適正な税体系の確立

(2) 提言事項

○阪神間広域プラン

- ①新規自動車専用道路整備計画の凍結
- ②道路整備計画見直しに関する具体的な対応（圏域全体での交通量削減施策、計画アセスメントの実施等）
- ③ロードプライシングの導入（線的・面的ロードプライシングの段階的導入）
- ④超低床路面電車（LRT）の導入（国道2号線上の道路面を通し、阪神地域を結ぶ）
- ⑤物流対策と大型車規制（複合一環輸送による長距離輸送対策、エリア内共同輸配送と低公害車普及等）
- ⑥道路整備計画の分権化と住民参加制度の確立（広域幹線道路の計画決定の分権化等）

○西淀川モデルの提唱

- ①環境容量による流入規制（地域環境測定体制の拡充、地域環境監査システムの確立等）
- ②地域内自動車交通量抑制策（貨物自動車の通行規制、小規模工場の共同建替による駐車場確保等）
- ③社会実験方式による環境対策モデル事業の展開（市街地幹線沿道等でのピオトープ実験等）
- ④低公害車普及モデル事業（低公害車普及推進事業等）
- ⑤公共交通体系の整備（低公害・福祉型バスの公共交通体系確立等）
- ⑥緑道（歩行者・自転車道）のネットワークづくり（大野川緑道沿道路を基軸とした歩行・自転車走行環境の整備等）
- ⑦道路構造の改善（道路沿道対策の早期実施等）
- ⑧道路づくりからの“まちの顔”形成（道路沿道景観づくり条例の検討等）
- ⑨住民協議会の設置・運営（西淀川地域での協議会の設置・運営、住民によるマスタープランづくり等）
- ⑩交通学習事業（地域懇談会やワークショップの開催等）
- ⑪環境保健対策（沿道環境健康被害要観察地区の指定等）

○環境税の検討（税制のグリーン化等）

自動車利用に伴う費用を政策的に引き上げ、直ちに過剰な自動車利用を抑制することを眼目として、全国レベルあるいは都道府県レベルでの環境税の導入を検討する。

(3) 提案実現のために

1. 地方分権を基本に地方交通政策をサポートする機能を重視する。
2. 特定財源制度を廃止し道路の適切な利用のためのロードプライシングや環境税等を検討する。
3. 広域的な交通問題を扱うことができる地域交通計画機関を新設する。
4. 情報公開や地域交通政策の立案への市民参加を推進するとともに、地域NPOを育成する。

参考資料2 提言 Part 2 の概要

『西淀川道路環境再生プラン Part 2 ～道路環境対策先導地区形成モデル事業の提言』
(1999.6)

| | | | |
|---------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| 1 自動車交通量の削減に向けた対策 | (1) 大型車に対する区内への流入規制の強化・導入 | ① 国道2号への大型車流入規制の強化 | 現行の大型車通行規制（昼間のみ）を終日規制に強化 |
| | | ② 府道大阪池田線の大型車流入規制 | 大型車通行規制（終日・区内事業所などの許可車を除く）の導入 |
| | (2) 幹線道路の車線削減 | ① 国道43号の車線削減 | 現在工事中の佃地区での車線削減を区内全区間で実施 |
| | | ② 阪神高速3号神戸線の車線削減 | 尼崎～西淀川区間も他区間同様の片側2車線に（1車線削減） |
| | (3) 区内の交通量の削減に向けた事業 | ① 中小工場の集配システムの改良 | 共同配送センターを整備し、効率的な配送を進める（区内は低公害車を使用）。 |
| | | ② 自転車・歩行者向けの道路網の整備 | 大野川緑陰道路を中軸に歩行者・自転車のための道路網を整備 |
| ③ コミュニティバスの運行 | | 区内をこまめに循環する福祉バスや工場街への通勤バスを運行 | |
| 2 けた対策 自動車交通量の分散化に向 | (1) 阪神高速5号湾岸線への交通流の誘導 | ① 5号湾岸線の夜間・早朝大型車無料化 | 大阪-神戸間の夜間の大型車を、湾岸線に誘導する。 |
| | | ② 阪神高速道路のネットワーク改良 | 5号湾岸線にアクセスするネットワークの改良を進める。 |
| | | ③ 5号湾岸線への接続道路網の整備 | 5号湾岸線にアクセスするための一般道路の整備 |
| | (2) 区内交通流の円滑化 | ① 国道43号・大和田西交差点の改良 | 高架下を活用して、右左折レーンを拡充する。 |
| | | ② 国道2号・歌島橋交差点の改良 | 交差点周辺の街区を一体的に再整備して、歩行者道や右左折レーンを確保。 |
| | 3 の対策 沿道への影響を緩和するため | (1) 道路構造の改良 | ① 低騒音舗装の推進 |
| ② 高速道路の改良 | | | 遮音壁や裏面吸音版の設置、低騒音舗装やジョイント部の低騒音化等を進める |
| (2) 沿道まちづくりの推進（沿道法の活用） | | ① 建物改良への補助制度の活用 | 幹線沿道の住宅などの騒音防止工事に対する補助制度の活用。 |
| | | ② 住み替えの促進制度の活用 | 幹線道路沿いからの住宅の移設を計画的に進める制度の活用 |
| | | ③ 沿道地域の重点的な緑化推進 | 車線の削減や沿道の空き地の利用などで、重点的な緑化を推進 |
| 4 の推進 先駆的な調査研究や対策 | | (1) 先駆的環境対策の調査研究の実施 | ① 大気浄化システムの実証実験 |
| | ② 住民の健康影響調査の実施 | | ディーゼル排ガスと健康影響に関する本格調査を区内で実施。 |
| | (2) 将来に向けた対策の検討・研究 | ① ロードプライシングの導入 | 阪神間の住宅密集地を通過する自動車からの環境対策協力金の徴収システム |
| | | ② 阪神高速3号神戸線の廃止 | 湾岸線に交通の流れを移して、将来的に3号神戸線は廃止する。 |

参考資料3 国・公団による当面の対策メニューの概要等

(1) 全体的な特徴と問題点

●対処療法的な対策

⇒大気汚染の改善に効果薄い（遮音壁設置、低騒音舗装）。

⇒歩行者・自転車を排除したまちづくりの推進（歌島橋交差点の改造）。

●交通流の分散化を狙いとした幹線道路網の整備

⇒汚染構造の広域化、ないし広域からの交通の一層の集中を招く恐れ。

●総合的対策は先送り

⇒調査研究（物流、疫学調査等）や社会実験、他機関との調整事項等は消極的

(2) これまでに提示された対策

●国道2号及び43号

①R2歌島橋交差点への地下横断歩道設置

*地上の横断歩道は廃止し、自動車の交通を円滑にする

*緑地（御幣島街苑）は撤去し、右左折レーンを拡幅する

②案内標識の設置及び充実（阪神高速湾岸線への誘導）

③R43一部車線削減と植樹帯の設置（佃地区400m区間）

④バス停留場の休憩施設の整備

⑤自転車道の整備（R43出来島-佃区間約260m）

⑥低騒音舗装の敷設（R2野里地区約300m）

⑦景観整備（電線共同溝の整備、歩道美装化等）

⑧沿道法活用のための検討（R43とR2）

●阪神高速池田線及び西宮線

①橋脚の美装化

②高架裏面化粧板の設置

③尼崎東入路の整備（R43への交通負荷軽減）

*尼崎地元では沿道大気環境を一層悪化させるものとして反対運動あり

④環境施設帯の設置（池田線歌島地区間に遮音壁等を設置）

●環境調査等

①光触媒のモデル施工（R43、阪神高速池田線、西宮線、各500m）

②環境常時測定局の設置（R2及びR43に各1ヶ所ずつ）

③微細粒子に関する調査研究については環境庁の検討結果待ち

参考資料4 事業経営者の意識動向

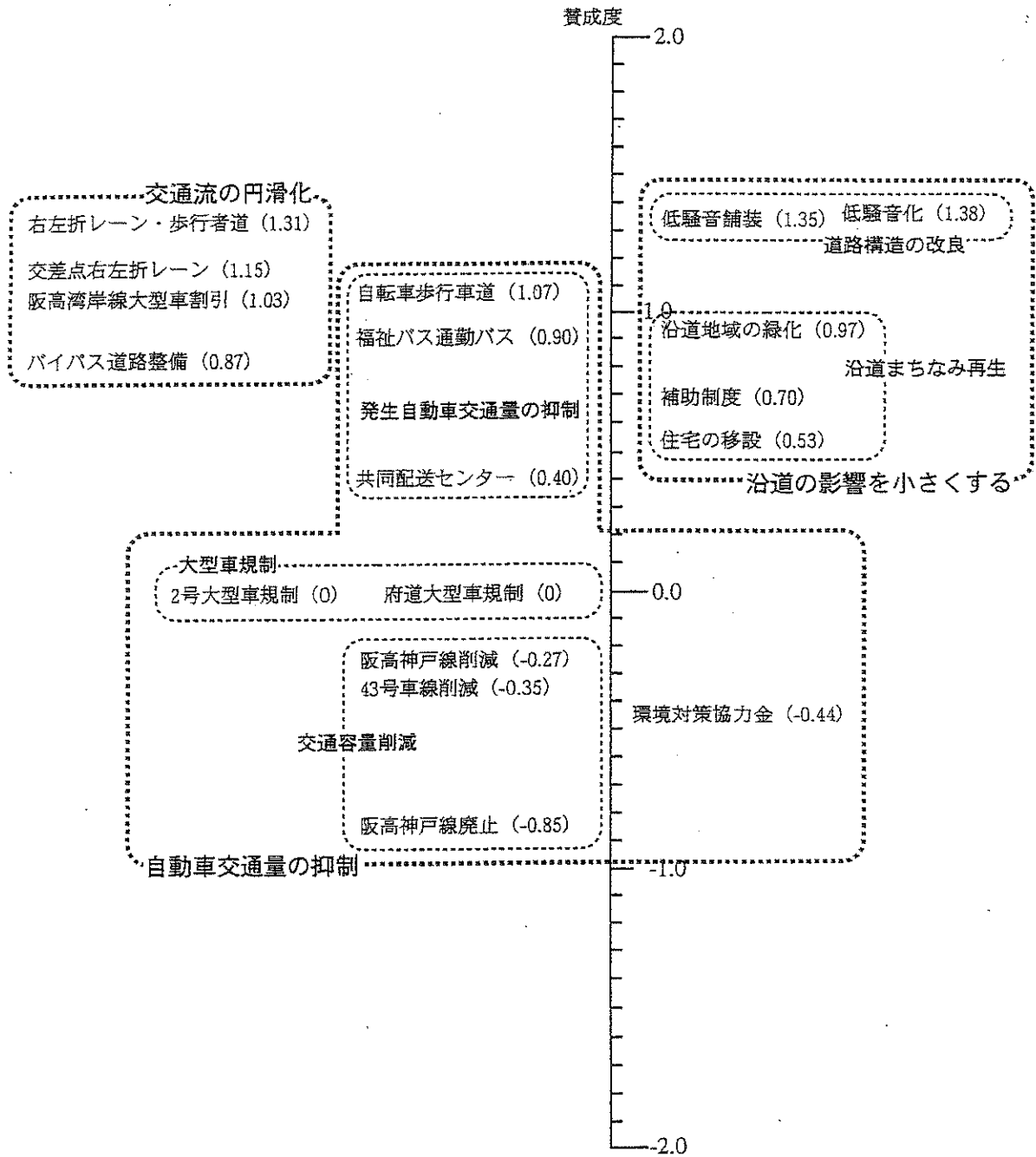
西淀川地域沿道環境に関する事業経営者意識調査結果（中間報告）からの抜粋

付表3-8 交通面における環境対策への取り組み

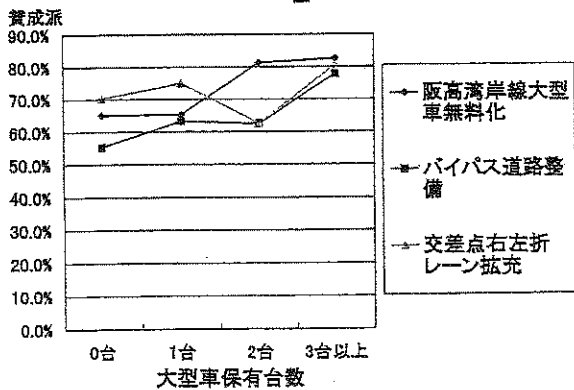
| 項目内容 | 現在取り組んでいる (%) | 今後取り組んでもよい (%) | 現在+今後 (%) |
|-------------------------------|---------------|----------------|-----------|
| 自動車の整備・点検を徹底する | 78 | 17 | 95 |
| 仕事で使う車の持ち帰りをやめる | 30 | 11 | 41 |
| 包装資材などのリサイクルに取り組む | 19 | 14 | 33 |
| 使用している自動車の台数を減らす | 15 | 19 | 34 |
| 適正運転の実施、適正運転と点検・整備に関するマニュアル整備 | 21 | 21 | 42 |
| 従業員のマイカー通勤を禁止する | 11 | 18 | 29 |
| 大口の注文に対する割引制度を導入する | 13 | 11 | 24 |
| 特定自動車排出基準適合車への早期代替を推進する | 11 | 17 | 28 |
| 業務の共同化の推進、定時・定ルート配送に積極的に取り組む | 11 | 11 | 23 |
| ディーゼル車より低公害なガソリン車に入れる | 8 | 20 | 29 |
| 5・10日など取引慣行の見直しをする | 7 | 16 | 23 |
| 自動車の買い換えの期間を短くする | 8 | 16 | 25 |
| 普通トラックを中・小型トラックに入れ替える | 5 | 9 | 14 |
| 最低受注量(ミニマムオーダー)を設定する | 6 | 12 | 18 |
| 多頻度少量輸送・ジャストインタイム輸送を見直す | 4 | 15 | 19 |
| 平均 | 17 | 15 | 32 |

付表3-9 物流合理化への取り組み

| 項目内容 | 現在取り組んでいる (%) | 今後取り組んでもよい (%) | 現在+今後 (%) |
|------------------------------|---------------|----------------|-----------|
| 帰り便のトラックの荷物の確保を常に心がける | 30 | 9 | 39 |
| 自家物流費を含めた物流コストを常に把握する | 27 | 11 | 38 |
| 物流を担当する部門を設ける | 25 | 17 | 42 |
| 配送トラックの積載率は常時高くする | 23 | 10 | 33 |
| トラックの稼働率や運行状況を定期的にチェック | 20 | 10 | 29 |
| 一定期間ごとに業務活動内容を見直す | 19 | 20 | 39 |
| 倉庫等の運用状況の情報を収集し、作業量を常時チェック | 20 | 14 | 34 |
| 配送トラックの稼働率や運行状況を定期的にチェックする | 24 | 13 | 38 |
| 販売状況の管理をコンピューターで行い、適正な在庫量とする | 18 | 13 | 30 |
| 荷物を集約出荷するための物流施設を持つ | 15 | 12 | 26 |
| 早朝・夜間配送を行って効率化する | 15 | 10 | 26 |
| 物流関係者・ドライバーの教育・研修体制を整える | 17 | 21 | 38 |
| 車両台数及び走行距離等の把握をシステム化する | 9 | 19 | 28 |
| 取扱品目等を日々把握できるシステムを把握する | 12 | 16 | 28 |
| 自家用車から営業用車への転換をコスト削減になるか検討 | 8 | 15 | 23 |
| 自社所有施設と事業施設の利用とを比較検討する | 8 | 11 | 19 |
| 取引先との間でオンラインシステムを導入する | 7 | 20 | 27 |
| 受注から出荷指示等の運用計画をコンピューターで行う | 7 | 22 | 30 |
| 倉庫・物流施設を交通条件・環境面から検討する | 8 | 13 | 21 |
| 運行管理者と車両の間に移動通信システムを確立する | 9 | 16 | 25 |
| 他社と共同倉庫を整備し、共同利用する | 5 | 14 | 19 |
| 平均 | 16 | 14 | 30 |



付図4-6 大型車保有台数とTDMの賛否の関連性



付図4-7 大型車保有台数とTDMの賛否の関連性

