

阪神地域・環境TDM 社会実験のご提案

2000年8月7日

あおぞら財団

この提案を、阪神地域の道路環境問題に取り組むすべての関係機関、業界団体やNGO・住民団体の皆様にお読みいただければ幸いです。ぜひご意見をお聞かせ下さい。

提案の性格

- 日本新生予算に盛り込むべきものとして
- 新しい公共事業のあり方の模索として
- 本格実施につなげる試みとして

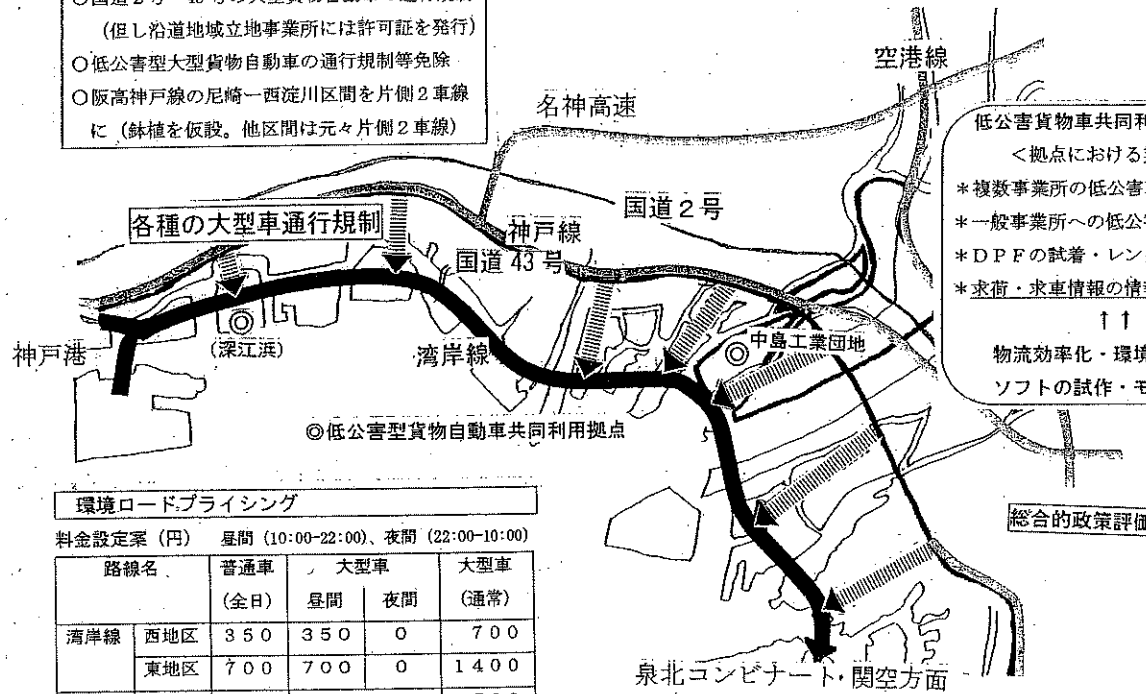
ねらい

- 貨物自動車による沿道公害対策の推進
- 情報通信技術の活用・普及による事業者の自発的な環境保全活動の支援・促進
- 低公害型貨物自動車の普及・利用促進
- 環境対策を通じた景気対策の推進

内陸部通過交通の抑制

- 国道2号・43号の大型貨物自動車の通行規制
(但し沿道地域立地事業所には許可証を発行)
- 低公害型大型貨物自動車の通行規制等免除
- 阪高神戸線の尼崎-西淀川区間を片側2車線に(鉢植を仮設。他区間は元々片側2車線)

マイカー利用自粛関連事業



低公害貨物車共同利用拠点の整備
 <拠点における業務内容>
 *複数事業所の低公害車の共同利用管理
 *一般事業所への低公害車レンタル
 *DPFの試着・レンタル・販売
 *求荷・求車情報の情報プール・斡旋
 ↑↑
 物流効率化・環境保安全管理
 ソフトの試作・モニター

環境ロードプライシング

料金設定案 (円) 昼間 (10:00-22:00)、夜間 (22:00-10:00)

路線名	普通車 (全日)	大型車		大型車 (通常)	
		昼間	夜間		
湾岸線	西地区	350	350	0	700
	東地区	700	700	0	1400
神戸線	西地区	350	1000注		700
	東地区	700	2000注		1400

注：低公害型大型車は通常料金とする

総合的政策評価

4つの事業

1. 物流効率化・環境保安全管理支援ソフトの開発・モニター実験
2. 低公害型貨物自動車等の共同利用拠点のパイロット事業
3. 環境ロードプライシングと通行規制の試行実験
4. マイカー利用自粛関連事業の展開
5. 総合的政策評価 (環境・社会経済影響調査、市民モニター等)

助公害地域再生センター
 (あおぞら財団)
 担当：傘木宏夫 (研究主任)
 住所：大阪市西淀川区千舟 1-1-1
 三洋ビル 4階 (〒555-0013)
 Tel.06-6475-8885 Fax.6478-5885

提案の考え方

国の対策の動向から

5省庁「国道43号線対策」(2000.6.6)

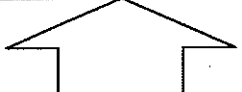
- 積極面**
- *従来 of 43号線対策(騒音・振動)の限界を認め、大気汚染対策としての検討がなされた。
 - *環境ロードプライシング等の前進的対策を盛り込む
 - *低公害貨物自動車を強力に普及する姿勢を示す。
- 問題点**
- *交通量削減の視点が弱く、相変わらず円滑化対策などの既存施策の羅列で、具体性に乏しい。
 - *財源的裏付けや県境を超える連携方策を示していない。
 - *検討過程に住民や事業者の参画がなされていない。



- ### 課題
- ①大型貨物自動車の交通総量削減を柱にすること
 - ②環境対策としての施策パッケージを示すこと
 - ③広範な市民・事業者の参加と合意形成を図る
 - ④府県境を超えた連携を実践の中で構築する
 - ⑤財源を伴った実行計画

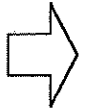


- ### 提案の考え方
- 環境TDM**
大気環境改善に向けた交通対策のパッケージの構築
 - 社会実験**
広範な市民・事業者が参加して施策案を検討し、合意を形成する
 - 総量削減**
大型貨物自動車の交通総量削減を主眼においた対策の推進



あおぞら財団の住民・事業者アンケート調査から

- | | |
|--|--|
| <p>○事業者の努力</p> <ul style="list-style-type: none"> *現状では具体策を見出していないが、 *低公害車への切り替え、IT活用による物流の効率化等を積極的に考えている。 <p>○TDM案に対して</p> <ul style="list-style-type: none"> *事業者は交通量抑制には消極的で、湾岸線無料化等のメリットある対策を歓迎 *住民は概ね賛成度が高い。特に若い世代。 *4人に1人が対策の策定過程に参加を希望 | <p>○削減すべき交通の種類</p> <ul style="list-style-type: none"> *住民・事業者ともに区域外からの通過交通を削減すべきと考えている。 *住民は車種(大型車削減を優先)、事業者は発地(区外車削減を優先)の傾向 <p>○中島工業団地</p> <ul style="list-style-type: none"> *環境問題への関心は高い *湾岸線を避け、R43号で南部へ移動 *団地内の運送業者との連携を希望 |
|--|--|



- ### 方向性
- 事業者の意欲を引き出す規制と誘導の組合せメニューの提示。
 - 広域通過交通対策の提示
 - 湾岸線の有効活用
 - 中島工業団地をモデルとした物流の共同化・効率化の推進
 - 住民の積極的参加意思を活かす

アンケート期間：2000年2～3月、有効回収数：事業所408票(66.8%)、住民222票(44.4%)

事業の構成

	事業名	目的	内容	関連事業
1	物流効率化・環境保全管理支援ソフトの開発・モニター実験	<ul style="list-style-type: none"> ○荷主間及び荷主と運送業者間の連携による物流効率化を図る。 ○事業者の自主的な環境管理を促進する。 	SLP（物流統合業務ソフトウェアパッケージ：通産省補助金で開発）に改良を加え、NO _x やCO ₂ の車両別原単位を入力することにより、各事業者から発生する環境負荷量を簡便に把握できるソフトとして試作し、モニター調査（阪神地域の事業所 50 件程度に無償貸与）により運用状況等を追跡調査する。	<ul style="list-style-type: none"> ○環境管理促進ソフト研究会の設置による試作検討 ○協力事業所へのアドバイザー派遣 ○協力事業所の表彰、取組み事例集の作成
2	低公害型貨物自動車等の共同利用拠点のパイロット事業	<ul style="list-style-type: none"> ○低公害型貨物自動車等の実際の使用を通じて転換を促す。 ○物流共同化と環境対策との融合を図る。 	大阪市西淀川区の中島工業団地（約 200 社）等に低公害型業務用車やDPFのレンタル及び共同利用の拠点を整備し、低公害車利用の啓発を図る。取組みを通じて物流の効率化に向けた地域共同物流センター整備への合意形成を図る。H13 年度は東灘区等に拠点を拡大。	<ul style="list-style-type: none"> ○行政機関によるグリーン配送の実施（低公害型貨物車使用業者の優先利用等） ○自動車メーカー、レンタル業者による展示会の開催
3	環境ロードプライシングと通行規制の試行実験	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地の通過交通を湾岸部にシフトさせる。 ○市街地の大型貨物自動車の通過交通を抑制する。 	最もSPM濃度が高くなる2～3月の2週間、阪神高速道路の大型車通行料金を3号神戸線は約 1.5 倍に値上げし、5号湾岸線は夜間・早朝を無料、昼間を一般車と同一金額に設定する。併せて、国道2号及び43号において大型貨物自動車の通行規制を実施する（ただし、43号沿道地域に立地する事業所には通行許可証を発行する）。	<ul style="list-style-type: none"> ○低公害貨物自動車の国道通行規制及び3号神戸線差額徴収の免除 ○3号神戸線尼崎ー西淀川区間を仮設物で車線削減（片側3車線→2車線）
4	マイカー利用自粛関連事業の展開	<ul style="list-style-type: none"> ○マイカー通勤の公共交通や自転車通勤への転換を図る。 	上記3の取組みと連動させて、大阪府内や兵庫県内の各種TDMの取組み（パーク&ライドや自転車通勤促進事業等）を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ○グリーン通勤（公共バス&自転車通勤）促進モデル調査（中島工業団地）の実施
5	総合的政策評価	<ul style="list-style-type: none"> ○環境や社会経済への影響を把握。 ○より実現可能性のある実施計画の創出。 	実験期間と比較対象となる期間の環境質や交通量等のデータ、アンケートやシミュレーション調査等による社会経済的データなどを分析し、実験を総合的に評価するとともに、次年度以降の本格実施案を検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ○大規模な広報・PR活動 ○市民モニター ○実験参加者らによるシンポジウムの開催等

担当機関等

(総額：6億3000万円)

平成13年度分

事業名	個別事業内容	国庫負担金概算	担当省庁・機関
1 物流効率化・環境保全管理支援ソフトの開発・モニター実験	環境管理促進ソフトの研究試作	5百万(研究費等)	経済産業省、環境省
	ソフトの貸与とアドバイザー派遣	40百万(サーバ2台分等)	経済産業省
	協力事業所の表彰、事例集の作成	4百万(調査費等)	経済産業省、環境省
2 低公害型貨物自動車等の共同利用拠点パイロット事業	共同利用仮拠点整備	50百万(借地料を含む)	経済産業省、国土交通省
	低公害貨物自動車の配置、運営補助	80百万(3台分を含む)	環境省、経済産業省、国土交通省
	行政機関によるグリーン配送の実施	—	各自治体
	低公害貨物車や低公害技術の展示会	10百万(展示会場費等)	環境事業団、公健協会、業界団体
3 環境ロードプライシングと通行規制の試行実験	阪神高速道路のロードプライシング	260百万(夜間早朝分補填)	阪神高速道路公団、国土交通省
	国道2号&43号の通行規制	28百万(出動手当を含む)	警察庁、国土交通省
	3号神戸線の一部区間車線削減	15百万(鉢植400本等)	阪神高速道路公団
4 マイカー利用自粛関連事業の展開	グリーン通勤促進モデル事業	8百万(調査費)	大阪工業団地協会、あおぞら財団
	拡大パーク&ライド	40百万(3ヶ所)	各自治体
5 総合的政策評価	各種フォロー調査	30百万(調査費等)	各機関(主務官庁は環境省)
	評価会議、市民モニター、シンポ等	20百万(会議費、調査費等)	各機関、業界団体・NGO
	広報・PR活動	40百万(新聞広告等)	各機関、マスコミ、業界団体、NGO

あおぞら財団の活動計画

- 本提言に基づく関係機関や近畿選出国會議員、業界団体・住民団体への働きかけ
- 本提言実現に向けたフィジビリティ調査
- これまでに実施した調査データ等の公開
- 交通環境学習プログラムの開発

あおぞら財団の調査研究レポートや提言

調査研究	『西淀川地域における道路環境改善に関する調査研究報告書』(1998.3) 『工場通勤における自転車利用実証実験報告書』(1999.3) 『西淀川地域におけるTDMへの住民と事業所意識に関する調査研究報告書』(2000.3) 『大野川緑陰道路の経済的価値に関する調査研究報告書』(2000.3) 『英国における沿道環境保全のための各主体の取組み』(『環境研究』No.116 2000.1)
提言	『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』(1998.7) 『西淀川道路環境再生プラン Part 2』(1999.6)、『同 Part 3』(2000.3) 『「国道43号等における道路交通環境対策の推進について」を読んで』(2000.6) 『「自動車NOx法総量削減方策検討会報告書」を読んで』(2000.7)

被害の継続は許されぬ



自動車排ガス汚染をめぐる尼崎公害訴訟で、大阪高裁が弁論を終結して早期判決の意向を示す

速道路公園に対し、強く和解を促した。

同高裁は八月末、「今世紀に起きた公害事

件は今世紀中の解決を目指す」として、原

告、被告の双方に和解を勧告していた。重ねての表明は、和解を拒否する被告側にしびれを切らせてのことだ。

控訴審の第一回口頭弁論での真例ともいえる訴訟指揮は、裁判にこれ以上時間を費やすことを避け、深刻な大気汚染を解消する道を速やかに探るべきだとする姿勢を、改めて示したものと見える。

高齢化が目立つ原告の公害病認定患者らは、和解による解決を強く求めている。一審だけで約十一年を費やし、原告四百九十八人のうちすでに百三十八人が死んでいる。

国と公園が和解を拒み、あくまで判決による決着を求めてなわも時間を重ねることは、大気汚染による被害をそのまま継続させることにほかならない。

大阪高裁は「和解のためのドアはいつでも開けてある」と述べた。

国と公園は話し合いによる早期解決を目指すべきではないか。

一審判決は、ディーゼル車が主な排気源とされる浮遊粒子状物質（SPM）と健康被害の因果関係を認めた。そのうえで、道路公害裁判で初めて、損害賠償だけでなく、一定水準を上回るSPMの排出差し止めを命じた。

このため、先に和解で決着した西淀川公害訴訟や川崎公害訴訟に比べると、今回は和解へのハードルがより高い、と国や公園は受け止めているのかも知れない。

しかし、差し止め命令は、排ガス汚染もたらず危険性を「まさにがけ崩れ寸前」（原告弁護団）とこらえた裁判所の事実認定が前提になっている。その現状認識を国・公園は

重く受け止めるべきだ。

排ガスによる大気汚染は、環境庁がディーゼル排ガスの大幅な規制強化を検討するなど、対策が緊急の課題となっている。

阪神間では一昨年度、国道43号沿いの測定局七カ所のうち、二酸化窒素とSPMが環境基準内に収まったのはそれぞれ二カ所にすぎない。それも、不況の影響で一時的に交通量が減ったためではないかとみられている。

国は車線削減や遮音壁設置など対策を講じてきた。だが、大型貨物車が減らないことから、大気汚染の改善にはほど遠い。

西淀川訴訟の和解金をもとにつくられた財団法人「公害地域再生センター」（大阪市）は、阪神間の道路環境整備を旨とする都市交通モデルを提案している。

大型貨物車の通行規制や低公害型貨物車の共同利用、物流効率化ソフトの開発、一定の道路に入る車から料金を徴収して交通量を調整する「ロードプライシング」など、さまざまな具体策を盛り込んでいる。

大気汚染には地域全体の交通網をにらむ総合的な対策が欠かせない。国や公園はこうした提案にも真剣に耳を傾けてはどうか。裁判にこだわりの続ける時ではない。