

2003年12月15日

尼崎道路公害裁判原告団・患者会

尼崎道路公害裁判弁護団

1 総合調査について（総論）

(1) 削減目標台数について

i 第1回連絡会及び、その後の準備会でも協議してきたが、本件調査を効果的に進めるためには、削減台数の目標値を設定することが不可欠である。前回の連絡会で整備局は、公開の場では言いにくいとされていたが、この目標値を設定することは必要不可欠である。この理由については、前回連絡会で詳細に原告・患者側の見解は説明した。これを補足すると以下の通りである。

あっせん合意（調査の目的）別紙1. (1) の②では、削減方策の一つとしてナンバー規制が提案され、「・・・ナンバー規制により一定割合の大型車の通行を禁止する」とされている。この「一定割合」をどの程度と見るかは、削減目標値により変わるはずである。事業者へのアンケートについても、「・・・一定割合を通行禁止しますが、どうするのか」等というアンケート項目では意味がないのである。さらに、西淀及び川崎「連絡会」でも同様の議論があり、12月3日の国交省交渉において本省は「削減目標値」設定の必要性を認めた。

ii 原告・患者側はこれまで1万台を主張した。環境基準との関連、NO_xあるいはSPMを指標とするかにより計算方法は異なるが、排出量を推計し、どの程度の大型車を削減すれば環境負荷がどの位軽減されるか、シミュレーションは可能であり、国交省であれば容易に出来る。

(2) 専門家の意見聴取について

あっせんに関わる、大型車低減のための総合的調査を効果的に進めるためには、中立公平な専門家の意見聴取が不可欠である。あっせん合意では、連絡会の円滑

化を図るために、国の行政機関等への意見照会（和解条項の履行のため）をすることができる、とされている。行政機関等が連絡会に出席するためには、連絡会からの招請状が必要である。

整備局（連絡会座長）は、準備会に専門家を呼ぶことについて招請状を発することに難色を示されたが理由がない。形式的なことではあるが、原告・患者側が検討している専門家、大阪大学工学部の新田研究室は、連絡会に出席して意見を述べるためには、連絡会の招請状が必要としている。是非、この点については了解されたい。そして、平成16年早々に、準備会で新田研究室の意見を聴取する機会を設定すべきである。

2 交通調査に関する各論について（整備局提案に対する意見）

i 調査の対象事業所 尼崎以外も含むか。

① 対象地域内の事業所

対象地域内に保有大型車を発着させている対象地域外の事業所を含む

② 通過する路線を有する事業所は、陸運局や警察に届け出をしている事業所だけでなく、日常的に事実上経路として通過利用している事業所も含む。

←通行利用の実態把握が不可欠

→東本町交差点、五合橋交差点で各4方向の出入り車両をビデオ撮影し、車両ナンバーを特定し、陸運局で保有事業所を把握する

ii 抽出率・数の問題

① 対象地域内事業所だけで最低2000以上、

地域外の事情所は、1～2割以上

② 各1～2割以上

←資料の抽出率は、対象母数が大きいため調査対象数で割れば率が低くなるだけ、対象事業所が少ない時は、率を高くする必要がある。

iii 調査対象日

最低平日の3日以上、曜日やごと日、月末、月初めなどが異なる日を選ぶ

iv 調査票の配布方法

対象地域外の事業所でも、少なくとも阪神間の事業所については、直接訪問する

v 調査項目

どこから乗っても湾岸線利用は半額も入れる。

平成16年2月の社会実験の評価、利用の有無、程度

夜間大幅割引や無料の場合の利用時間の転換の有無

午前8時から11時までの時間帯を避ける場合は、どの時間帯を利用するか

←時間制限した場合の他の時間帯への集中の有無・程度

3 環境ロードプライシングについて（社会実験とは別の環境ロードプライシング）の提案

i 公害等調整委員会で合意されたあっせんの趣旨には和解後2年半を経過したが、本件地域の汚染実態は、環境基準が未達成であるなど依然として改善されていない状況にあると確認されている。ロードプライシングの試行に当たってもロードプライシングが本件の厳しい汚染の実態を前提としてその改善を達成する具体的なものになるように試行しなければならない。原告団、弁護団としては、まずロードプライシングにより具体的にどの程度の大型車の削減を目的とするのかを掲げ、その上で試行するべきであると考えている。

ii なお、兵庫県などが行う阪神高速環境ロードプライシング社会実験に反対するものではない。しかし一方、その社会実験は原告団弁護団と協議して行うものではなく、また尼崎の原告団の救済を直接に目的としたものではなく、あっせん合意によるロードプライシングの試行ではない。

iii 阪神高速道路公団などが平成15年3月に発行した首都高速・阪神高速道路

の湾岸線有効利用に係る検討会の報告書において、ロードプライシングについては、「料金割引により交通の誘導が図られ、大型車の湾岸線への転換が確認された」と評価されている。しかし、「環境ロードプライシングによる転換台数については、料金施策内容の理解度が低いこと等の理由により未だ少ない状況にある」とし、これらの問題は、下記の対応により改善されると考えとし、(16)施策の認知度及び料金施策内容の理解度の向上 (17) E T C車の普及促進をあげている（報告書62頁）。ロードプライシングの有効性と現在の転換が不十分であること（われわれは極めて不十分であると認識している）はわれわれの理解と共通している。しかしその対策は率直に言って承服しがたい。これは阪神高速道路公団等が纏めたものであり、公団の収入にかかわることであるので、踏み込んで問題を指摘していないという印象を持つ。広報の問題を指摘しているがそうではなく、基本は利用しやすい制度にすれば利用が増えるということである。本件対象地域の国道43号線と3号神戸線を利用している大型車が転換しやすい、あるいは転換の意欲を持ちやすい制度を考えるべきである。そのためには、大胆に料金を下げること、本件の対象地域のどこから乗っても、割引の適用が受けられるものにすべきである。E T Cの普及促進を上げているがそれまで患者は待てないことは明らかであり、論外の指摘である。しかし公団の収入に関わることであり、国の相当な負担を考えるべきである。なお、湾岸線の利用車が増えれば、公団の収入減も杞憂に終わることもあり得る。

iv われわれが従前から、提案しているように試行としては、1000円をとりあえず半額にして施行してみるべきであると考えている。そしてE T C車などに限定することなく、また本件対象地域のどこから乗っても大型車は、割引が受けられるようにすべきである。あっせんは尼崎の大気汚染公害被害者の現に受けている汚染状態の改善のためになされた。その趣旨によるならば、本件の対象地域のどこから乗っても割引が受けられるようにするべきである。道路公団の堀調査役は、3回連絡会で思い切った実験を行う必要があるかなと思っていると発言されてい

るが、思い切ってやってもらいたい。

v また和解経過後 3 年を経過している事実を踏まえれば、実施時期を特定し、かつできるだけ早くおこなうべきであると考え。周知のようにすでに多数の原告が死亡した。そして原告には高齢者が多い。早く試行し、早く本格的な実施をするべきである。

vi 具体的な削減目的を掲げることとも関連するが、国は和解の当事者として責任を自覚し、国は国の試行と本実施にかかる経費を相当額負担すべきであるし、その具体案を協議したい。そうでなければ効果のある試行もそれにもとづく本実施もおぼつかないものとなる。第 3 回連絡会において谷口課長は、「国として負担できるものとできないものがある。国として負担できるものは最大限出していこうと思う」という発言をされた。基本的には国で負担できないものはないと考えているが、国として負担できるものは何で、それをどのように最大限だしていこうとされているのかが明らかにされるように期待している。

以上