

## 原告団・弁護団が「連絡会」座長宛に提出した文書

### －「あっせん合意」により国、公団が果たすべき義務と「削減目標値」についての説明

2004年2月24日

尼崎道路公害訴訟弁護団

尼崎道路公害訴訟原告団と同弁護団が、本年2月20日に、「連絡会」の座長（国土交通省近畿整備局長）宛に提出した文書、タイトルは【「あっせん合意」により国、公団が果たすべき義務と「削減目標値」について】という文書は、全体で18頁にもなっていますので、以下にその要約を説明します。

1. この文書は、大きく3つに分かれています。

まず「第1 はじめに」があって、次に「第2 あっせん事項の求めていること」（2頁～9頁）があり、最後に、「第3 大型車交通量の削減目標設定の必要性和1万台削減目標値の合理性」（9頁～8頁）という順番になっています。

2. それぞれの内容の要約は以下のとおりです。

(1) 「第1 はじめに」の部分

ここには、この文書では何を言いたいのかということをもとめています。

すなわち、昨年6月の公害等調整委員会で、あっせんにより合意された内容はどういうことだったのかということと、国や公団が和解やあっせん合意により何をすべきなのかを具体的に明らかにします、ということが書いてあります。

(2) 「第2 あっせん事項の求めていること」の部分

まず1項で、大阪高等裁判所で和解をした内容が書いてあります（2～3頁）。そして、2項では、和解をした各条項がどこまで実施されたかを書いてあります（4～6頁）。すなわち、大気汚染の状況も依然として改善されていないこと。

またロードプライシングも、1日わずか440台しか湾岸線に転換しておらず、「試行」というのもおこがましい、お粗末なものであること。交通量調査は、原告団と協議もせずに一方的に行い、結局大型車の交通規制はできないという回答で終わっていること。原告団と国との協議の場である「連絡会」は、非公開で行われ、原告団の意見を聞き置くだけになっていたこと、などと指摘しています。

3項では、公調委で成立したあっせんの内容を詳しく解説しています。それは、次の5つの項目です。

- (1) 大型車の交通量低減のための総合的調査の実施
- (2) 環境ロードプライシングの試行
- (3) 大型車の交通規制の可否の検討に係る警察庁への要請
- (4) 連絡会の運営の円滑化
- (5) 関係機関等との連携の推進

### (3) 「第3 大型車交通量の削減目標設定の必要性と1万台削減目標値の合理性」の部分

ここでは、国と公団は、大阪高裁での和解や公調委のあっせんで合意されたことに基づいて、国道43号線と阪神高速3号神戸線を通行する大型車の交通量を何台削減するかという目標を立てることが必要であることと、その目標がどうして最低でも1日1万台なのかという理由を説明しています。ここは一番大切なところで、私たちとしては、この点で譲歩することはできません。

#### ① 削減目標を立てなさいという点について

和解では尼崎南部地域において環境基準を達成することを国・公団が約束しました。国・公団が、この約束を誠実に実行するためには、たくさんの汚染物質を出している大型車（ディーゼル車）の交通量と混入率を制限するほかありません。

具体的には、とにかく一定量の大型車の交通量削減策を実施してみて、それが尼崎地域の環境汚染にどの程度の影響を与えたかを計測する。その結果をもとにして、次に、どの程度の交通量を削減すれば環境基準を達成できるかという予測をして、新たな大型車の交通量削減策を実施する、という方法しかありません。

ですから、いくら削減するのかという目標を立てないと、和解で約束した環境基準を達成するという事はできないのです。

② 目標1日1万台削減という理由について

現在、国道43号線と阪神高速3号神戸線を通行する大型車は、1日に約4万台です。原告団は、この4分の1である1日1万台の削減を主張しています。

ア 1審の神戸地裁が認めた差し止め判決に基づいて計算した場合

神戸地裁が差し止めの根拠とした大型車の交通量調査の結果に基づくと、尼崎では約1万4500台ということになります。しかもこれは環境基準達成の数字ではありません。ですから、原告団の求めている1万台は極めて控えめな数字です。

イ 汚染物質の濃度から計算した場合

浮遊粒子状物質（SPM）と同じ汚染傾向を示す二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）を計算の基準とします。平成15年8月の兵庫県が発表した「兵庫県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」による数字に基づいて計算してみますと、1万3000台以上削減しなければならないこととなります。

ウ 中央環境審議会の答申などに基づいて計算した場合

早期に環境基準を達成するためには、最低限「普通貨物車の20%の削減と20%の大型車を小型車にシフトする（転換する）」施策が必要とされています。結局、大型車の20%以上の削減と20%の小型車への転換、つまり大型車としては40%の削減が必要だということになります。

そうしますと、とりあえずの削減目標として提案している大型車交通量1万台の削減というのは、現在の約4万台の25%にしかありません。

③ 以上のようにどの数字を用いても、国道43号線と阪神高速3号神戸線を合わせて1日1万台という削減目標は、出来る限り早くに実施されるべきものだという事になります。