


「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

2004年2月20日

尼崎道路公害訴訟原告・弁護団

原告団長 松 光 子 

弁護団長 中 尾・英 夫 

「連絡会」座長・国交省近畿地方整備局長 殿

第1 はじめに

2003年6月26日、公害等調整委員会で我々原告団と国、阪神高速道路公団(以下、公団という)との間であっせんが成立した。

ところが、国と公団は、あっせんで合意した内容を真剣に履行しようとする姿勢が全く認められない。国、公団は自らの不履行の言い訳として、あっせん合意に含まれない事項であるとの弁解を繰り返している。よって、本書面により、あっせんにより合意された内容は何であったかを明らかにすると共に、国、公団が今何をなすべきかを具体的に指し示すこととする。

まず、そもそも、あっせんによって合意された内容は何であったのかをあっせんの経緯から明らかにする。

同あっせん申請は、2000年12月8日に大阪高裁で成立した尼崎大気汚染公害訴訟の和解条項の履行を求めてなされたものである。

同和解条項の履行については、本あっせん事項に従ってなされることとなる。

又、本あっせん事項の解釈については、単なる字句の形式的な解釈にとどまることなく、本和解前文及び和解条項の趣旨並びに和解条項の履行状況を考慮して解釈されなければならない。

このことは、あっせん調書の「あっせんの趣旨」にも「あっせん委員としては、和解前文及び和解条項の履行状況を勘案しつつ」「和解当時の精神に立ち返り」「より良い沿道環境の実現に向けて努力していくことを期待」とあることから当然である。

第2 あっせん事項の求めていること

1. 和解前文及び和解条項の趣旨

現在、特に重要な和解前文、和解条項の諸点を挙げる。

(1) まず、尼崎市地域の大気汚染状況の認識について述べる。

和解前文3項は、「本件各道路沿道の大気環境は、改善が認められるものの」「なお環境基準を上回る汚染実態にある」とし、同5項で「自動車排出ガス対策の一層の推進が必要であることを踏まえ」としている。

和解条項冒頭にある1項でも、「国、公団は『本件地域になお環境基準を上回る実態があることを踏まえ』と繰り返し述べられている。

従って、和解前文、和解条項は、尼崎市地域の大気汚染状況について、放置の許されない深刻な状況にあることを前提にしている。

(2) ロードプライシングについて

和解条項1(3)①項で「阪神高速道路3号神戸線と5号湾岸線において、料金に格差を設ける環境ロードプライシングを早期に試行的に実施する」とされている。

ここで注目しなければならないことは、ロードプライシングに「環境」という語が冠せられていることと、試行を「早期に」実施するとされていることである。

ロードプライシングとは言うまでもなく、道路の通行料金に格差を設けて、自動車の通行量を調整することであるが、その調整の程度は「環境」改善に効果のある程度でなければならない。

又、尼崎市地域の深刻な汚染状況を前提とすれば、通常のテンポで実施を準備するのではなく、一刻も早く実施できるよう「早期」実施の準備をせねばならない。

和解条項でいうロードプライシングで交通量を調整・削減すべき対象は、主として大型車である。

なぜなら、ロードプライシングが規定されている和解条項1(3)項の標題は「大型車の交通規制の可否の検討や交通の転換」とされており、交通規制の可否の検討については、特に大型車が挙げられており、大型車の交通量低減が特

に必要であることは明らかである。

同1(3)④項にも「本件地域における大型車の交通量低減の必要性を理解し」と明記されている。

(3) 交通量調査について

和解条項1(3)④項は、次のとおりとなっている。

「本件地域における大型車の交通量低減の必要性を理解し、大型車の交通規制の可否の検討のために必要な交通量の調査を平成13年度までに着手する。

また本件地域における大型車の交通規制の可否の検討について早期に検討結果が出るよう、警察庁に要請する」

ここでいう交通量調査は、大型車の交通規制の可否の検討のために行われるものであるが、この「可否の検討」とあるのは、一応可能性を調べてみて可能性がないか、少なれば交通規制は諦めるというものではなく、あくまで「大型車の交通量低減の必要性」からなされる検討である。

換言すれば、この「検討」は、どうすれば大型車の交通量を低減させることができるかを知るためになされるものである。

従って、警察庁への要請も、一応可能性を調べてもらうことを要請するのではなく、警察庁にも「大型車通行量低減の必要性を理解」してもらい、どうすれば大型車の交通量を低減させる交通規制ができるのか、全力をあげて検討してもらうよう要請しなければならないのである。

(4) 連絡会

尼崎市地域の深刻な大気汚染状況を一刻も早く改善するため、国、公団は(2)、(3)項記載他の環境施策を行う義務がある。

その環境施策を円滑かつ効果的な実施に資するため、原告団と建設省(当時)、公団との間で意見交換を行う連絡会が設置された(和解条項4項、別紙設置要綱2項)。

2 和解条項の履行状況

(1) 大気汚染状況

尼崎市地域の大気汚染状況は全く改善されていない。

2003年3月に、阪神高速道路公団は首都高速道路公団とともに「首都高速・阪神高速道路の湾岸線有効利用に係る検討会報告書」(以下、報告書という)を公表している。

この報告書61頁「施策の評価」によっても「環境調査からは、大気質、騒音の改善効果は明確に見られない」としているのである。

「あっせんの趣旨」にも

「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なお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」

として、依然、大気汚染実態が改善されないことを明確に認めている。

和解前文、和解条項で放置の許されない尼崎市地域の深刻な大気汚染状況が「依然として改善されていない」のであるから、和解条項の履行が全く進んでいないことはこの一事をもってしても明白である。

(2) ロードプライシング

公団は、5号湾岸線西線の通行料金1000円をETC車に限り200円割引し、非ETC車、大型車についても、西線、東線2線通し、通行券2400円を同様に200円割引する「ロードプライシング」を行なっている。

しかし、この結果、湾岸線に転換した大型車の交通量は誠に微々たるものである。

報告書(46頁)によっても、一日僅か440台と推計されている。この程度の「ロードプライシング」では大気汚染状況が改善されるはずもなく、「環境ロードプライシング」と環境の語を入れるのもおこがましい。「試行」とはいえ、あまりにお粗末なものである。

従って、あっせん事項の(2)項に改めて「環境ロードプライシングの試行」が挙げられているのである。

2000年12月に和解がなされており、ロードプライシングの試行は平成

13年度中に着手となっているのに、平成15年6月のあっせん事項に未だにその「試行」が挙げられているということは、和解合意内容が履行されていない証左である。

(3) 交通量調査について

国(近畿地方整備局)は、2001年2月から原告団と協議せず交通量調査を実施し、兵庫県警に対し、これまた原告団と協議せず国道43号線の大型車の全面交通規制の検討を依頼してしまった。

国(整備局、以下同じ)は、この県警への検討依頼は口頭でなされ、それに対する回答も口頭でなされたと主張している。

国によれば、県警からの回答は、道路交通法上の交通規制は困難とするものであったとする。国は県警が困難としているので、もはや交通規制の実施は困難としてそれ以上の検討は求められぬとの態度を取り続けた。あっせん手続における国側の主張は、自らのとってきた行動は和解条項の誠実な履行にあたりと主張し(平成14年11月20日付意見書第2の3、意見書(2)の1(1)項、意見書(3)の第4項、意見書3の2(1)項、2(2)項の8頁1～3行)ているばかりで、格別、交通規制についてそれ以上の検討を兵庫県警や警察庁に求めることは約束しない。和解条項では「警察庁」への要請が義務付けられているのに、国は警察庁への要請は全く行っていない。

これでは和解条項に定める交通量調査、交通規制の検討の要請としては全く不十分である。

従って、あっせん事項(1)項で、改めて「大型車交通量低減のための総合的な調査の実施」同(2)項でも同様に「大型車の交通規制の可否の検討に係る警察庁への要請」が確認されたのである。

(4) 連絡会

国は原告団と協議しながら和解条項を円滑に実施するという連絡会の目的を全く無視し、第1回の連絡会(2001年8月1日)以降、一貫して連絡会は何かを決定する場ではないとして、前記の「ロードプライシング」「交通量調査」な

どを連絡会とは無関係に実施した。しかも、国は非公開であった連絡会の議事録作成も拒否した。

国はあっせん手続中でも連絡会とは「協議する場ではない」(意見書(2)の2(3)ア項、同意見書(3)8頁4行目以下)とし、連絡会では自己の見解を原告団に伝え、原告団の意見を聞き置くだけで、原告団の意見を反映するかどうかは国の判断によるとしていた。

従って、あっせん事項(4)項は、これらを是正するため、連絡会の運営の円滑化を図るためとして、新たに連絡会の公開を定めたり、和解条項の履行に関しては、事前に説明するものとした。

3 あっせん事項

あっせん事項は次の5項目である。

- (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

(1) 大型車の交通量低減のための総合的調査の実施

この調査は、2(2)(3)項でロードプライシングや交通量調査について既に述べたように、大型車の交通量の低減を速やかに行ない、尼崎市地域の大気汚染状況を一刻も早く改善するために役立つものでなければならない。

又、従来国が行なってきたと主張していた調査があったにもかかわらず、改めて調査をここで義務付けたことは、国の主張していた調査では、尼崎市地域の大気汚染状況の早急な改善が期待できず、和解条項で求められた調査とは言えないことを明らかにしている。

本項の調査については、合意成立調書別紙で調査の目的、調査内容、調査項目が極めて詳細に定められている。

これは、おざなりのロードプライシングや交通規制が多少でも行なわれれば

足るとせず、その調査は具体的な交通量低減に結びつきうるロードプライシングや交通規制を可能にする調査でなければならないことを意味している。

例えば、本件地域を国、公団が管理する43号線、阪神高速により通行する大型車を1日約4万台とすれば、その内1万台を削減するにはどうすればよいかという判断資料にも供しうる調査結果が得られる調査でなければならない。

(2) 環境ロードプライシングの試行

前述したように、このあっせん事項は国、公団が「試行」してきたという「ロードプライシング」では環境ロードプライシングが「試行」にもあたらず、改めて和解条項に沿った「試行」がなされねばならないことを確認している。

又、ここでいう「試行」は、試行のみで終ることを想定しているのではなく、試行をした上に、本格的な実施を予定している。だからこそ「大型車交通量を低減する観点から試行内容の一層の充実を図る」とされているのである。

あっせんの趣旨に「本件地域の汚染実態は」「依然として改善されていない」とあることや、和解条項やその履行状況をあわせ考慮すれば、ロードプライシングの試行はしたが、汚染実態が改善されない事態などは、あっせん事項は想定していないことは明白である。

このように考えれば、試行とは言え、行なわれるべきロードプライシングは相当な期間、相当な規模で行なわれ、相当数の大型車の交通量が減少せねばならない。

従って、削減すべき交通量の目安も持たないロードプライシングなどは、あっせんで合意されたロードプライシングとは到底認められない。

(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

これも和解条項に規定する警察庁への要請を再びかかげたものであり、未だにこの条項が履行されていないことを明らかにしている。

本項では、その要請は「大型車の交通量を低減する観点から」なされねばならないことを再度明確にしている。

和解の履行状況で述べたような、全面的交通規制のみの検討や、道路交通法

上現在実施されている諸規制のみを検討して事終われりとする事はできない。

むしろ、どうすれば大型車の交通量を低減できるかを見つけ出し、現在の汚染状況を実際に改善せねばならないのである。

(4) 連絡会の運営の円滑化

この点については以下の4点が定められている。

ア 連絡会での意見交換は、合意を目的とするものではないが、和解条項の履行に関する事項については、事前に説明すること。

イ 和解条項の履行に関係する国の行政機関及び地方公共団体の協力が得られる場合は、連絡会において、これらの関係機関から口頭又は文書による説明を受けることができるものとする。

ウ 連絡会は、公開とすること。ただし、双方合意の下に非公開とすることができること。

エ 連絡会は、前記(1)、(2)及び(3)のあつせん事項に係る業務が完了するまでの間は、その進捗状況に応じて適宜開催すること。

本事項には、「協議」という語は使用されていないが、連絡会が和解の履行状況で述べたような、聞き置くというような性質のものでないことは明白となった。

和解条項の履行は、国、公団が原告団の意見を聞かず、一方的になされてはならないことはア項で明らかであり、国、公団は連絡会において責任ある発言をなさねばならず、これを担保するために、ウ項で連絡会の公開が新たに定められた。

又、連絡会を形式的に意見を聞き置く場ではなく、和解条項実現、即ち大気汚染改善のためのロードプライシングその他の諸施策について、建設的かつ有効な意見交換がなされるようにするために、単に年1回程度などという回数ではなく、状況に応じ、適宜開催することをエ項で定め、協力を得る機関に対する書面での照会や関係者の出頭を想定してイ項を定めている。

現在国は研究者(専門家)を連絡会として招くことに反対しているが、これは

このイ項の趣旨にもとるものである。

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

1 大型車交通量の具体的削減目標設定の必要性

(1)本連絡会の主な役割は、これまでに述べてきたように、2000年(平成12年)12月8日の大阪高裁における訴訟上の和解の和解条項を国・公団が原告団 に対し誠実に履行するための協議をおこなうことにある。そして、公害調整委員会がおこなった「あっせん」の成果である「あっせんの趣旨」及び「あっせん事項」も、前記和解条項を国・公団が誠実に行うべき内容をより明確に定めたものである。

(2)そして、この訴訟上の和解の和解条項は、当然ながら、同年1月31日言い渡しの一審神戸地裁の「大気汚染による自動車走行の差止判決」を受けて、その内容について、互に譲歩する内容で合意して確定したものである。

ここで原告団が譲歩した内容は、「浮遊粒子状物質につき一時間値の一日平均値0.15mg/m³を超える大気汚染」を阻止するために、国道43号線及び阪神高速3号神戸線における自動車の走行を直ちに阻止・制限する強制執行をすることであり、その代わりに原告団が得た内容は、本件地域(原告らの居住地)における上記2道路における大型車を中心とする交通規制施策を一段と強めて、本件地域における大気汚染を「環境基準値」以下まで削減することを早期に達成する法的義務を国・公団に課すことができたことである。

つまり、国・公団は原告団に対し、国道43号線及び阪神高速3号神戸線における差止めによるいきなりの交通制限による混乱を免れるために、国道43号線などにおける一般施策としての大気汚染軽減のための自動車交通規制を中心とする「環境改善」策などとは別に、それよりも早期に本件地域における「環境基準値」達成のための大型車の交通規制を中心とする緊急施策の実施を法的に約束したのである。

そして、この環境基準値は、浮遊粒子状物質については、「一時間値の一日平均値0.10mg/m³又は一時間値0.20mg/m³」であり、尼崎公害訴訟で

原告団が本来求めてきた数値である。

このように国・公団は、原告団に対し、本件地域において早期に環境基準値を達成すべき法的義務を負っているのであるが、その早期達成のためには、国道43号線及び阪神高速3号神戸線における自動車交通、とりわけ大型車(ディーゼル車)の交通を大きく規制する他ないことは、既に明白となっている。

そのことは、原告団の差止請求を一部認容した神戸地裁の一審判決が、差止請求認容の判断の項のところで、「沿道患者原告の居住地における一日平均値0.15mg/m³を超える浮遊粒子状物質による汚染の形成を禁止する不作為命令を発した場合には、…被告ら(国・公団)は、その不作為命令を履行するために、国道43号線及び大阪西宮線の自動車交通を何らかの方法で制限し、それら道路からの自動車由来の粒子状物質の排出制限を行う必要があると予測される。」(判決本文358頁)と述べ、「差止対象汚染を形成しないために必要な自動車交通の制限は、粒子状物質の排出量が多い自動車(ディーゼル車)の混入率を制限することが困難であれば大きな規模となるであろうが、粒子状物質の排出量が少ない自動車の混入率を高めることができる場合、あるいはディーゼル車に関する粒子状物質の排出規制が将来大きく効果を上げた場合には、それより小規模なものとなると思われ、いずれにせよ、国道43号線及び大阪西宮線の全面使用禁止という大がかりな措置までが必要となるわけではないのである。」(同360～361頁)と述べていることから明らかである。すなわち、国・公団としては、各道路の全体の交通量にできるだけ大きな影響が出ることを避けつつ、かつ早期に環境基準を達成するためには、大型車(ディーゼル車)の交通量、混入率を制御、制限するほかないのである。

このように、国・公団の原告団に対する究極の法的義務は、本件対象地域における大気汚染の「環境基準」の早期達成であるが、その手段は、主として本件各道路における大型車の交通量・混入率の制御、制限措置によることとされているのである。そして、自動車単体の排出規制が将来大きな効果を上げることが確実になるまでの間は、その措置に頼らざるをえないのである。

(4)ところで、現在の科学水準では、自動車交通、とりわけ大型車(ディーゼル車)の交通量が当該地域における浮遊粒子状物質による大気汚染に大きな影響を与えているという事実は疫学的に証明されており、また環境基準達成のためには、当該地域における浮遊粒子状物質の排出量を何トン削減する必要があるかという計算までは可能であるが、具体的に日常的に本件地域を通行している大型車の交通量を何台削減すれば、あるいは何割削減すれば、浮遊粒子状物質による大気汚染の数値がどの程度改善されるのか、という個別・具体的な因果関係までは明確になっているとはいえない。しかし、国・公団の責務は、この大型車の交通量の制御・削減によって、確実に環境基準を達成し、それを維持し続けることである。

そうすると、具体的な施策としては、本件地域において、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、それが地域の浮遊粒子状物質による環境汚染の数値にどの程度の改善影響を与えたかを計測し、その数値結果をもとに、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シュミレーションを立て、新たな大型車の交通量削減策を講じていく、という手法を採るほかはないであろう。そして、環境基準が達成された段階では、今度は、自動車単体における排出規制措置が大きな効果を上げていると確認できるまでの間は、その交通量が増大しないように制御、監視を続けることになるはずである。

このように、国・公団が本件責務を誠実に達成するためには、本件地域における大型車(ディーゼル車)の削減量と浮遊粒子状物質による大気汚染の数値の改善値との関係を具体的に明確化していく作業も必要となるのである。

以上のような施策や措置、作業を通じてはじめて、本件地域で環境基準を達成し、それを維持し続けるためには、少なくとも大型車(ディーゼル車)の通行量を何台以下に押さえる必要があるかという具体的削減目標が確認されてくるのである。

(5)以上述べてきたように、国・公団の原告団に対する本件和解条項の履行という

法的責務として、最終的には本件地域における大型車の交通量の具体的削減目標を設定しなければならないことは自明である。そして、国・公団が和解条項の誠実な履行をするためには、すなわち、より早く環境基準の達成を勝ち取るためには、早い段階で本件地域における大型車の交通量の一定量の削減目標を設定し、この目標に向かって各種交通量の削減施策を実施(試行)してみることが不可欠であることも明らかであるといわなければならない。

したがって、原告団・弁護団としては、国・公団に対し、本件地域における大型車(ディーゼル車)の具体的削減目標を早期に設定することを要求する。

2 大型車交通量1万台を削減目標として設定する理由

以上の考え方に基づいて、原告団・弁護団は、これまでの連絡会やその準備会で、本件地域における大型車の交通量をとりあえず「一万台」程度削減する目標を設定してみてもどうか、と提案してきた。

そこで、ここでは、1万台を削減目標値としてその科学的・合理的根拠について説明する。

(1) 大型車交通量の必要削減量算定の考え方

ア 尼崎公害訴訟の一審判決の考え方によるもの

尼崎公害訴訟の一審差止認容判決は、差止基準を「浮遊粒子状物質につき一時間値の一日平均値 $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ を超える大気汚染」とした根拠について、「千葉大調査対象地域の自排局で測定されている浮遊粒子状物質の測定値は、沿道居住原告の居住地において現実に健康被害(身体権の侵害)をもたらす蓋然性の高い浮遊粒子状物質による汚染状況を示す数値である」としつつ、「千葉大調査対象地域にある千葉市、船橋市及び柏市の自排局の平成三年度ないし五年度(千葉大調査の追跡調査が行われた平成四年度ないし六年度の前年度)の一日平均値の98%値は、平均で概ね $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ である」ことを挙げている(前同355頁)。

しかし、上記判決が本件尼崎地域での上記基準による差止を認めた実際の根拠

は、千葉大調査対象地域の幹線道路となっている国道六号線及び国道一六号線の平成六年度の一二時間交通量及び大型車混入率が、それぞれ3万7275台及び4万1324台、15.8%及び27.1%であるのに対し、当時の尼崎市における国道43号線の12時間交通量が6万1928台、大型車混入率が31.2%にまで達しており、全国的にみても、一般国道でこれほどの交通量及び大型車混入率を示していたのは、名古屋市南区の国道23号線しか見当たらないということであり、本件尼崎地域の国道43号線沿道の汚染状況は、千葉大調査対象地域の幹線道路沿道の汚染状況を上回るものであったと認めたらである(なお、この判決と同様の理由で、名古屋地裁判決も国道23号線における差止を認容している)。

そうすると、大気汚染の数値指標を実際に対象地域を通行する自動車交通量及び大型車混入率に置き換えた場合、その差止の基準は、千葉大調査における交通量及び大型車混入率となるはずである。そして、千葉大調査の基となる当時の現地の幹線道路における平日の交通量(12時間)は、①一般国道6号線が3万7275台でそのうち大型車は5889台(混入率15.8%)、②国道16号線が4万1324台でそのうち大型車は1万1157台(混入率27.1%)であった。(なお、参考までに、同じく幹線道路である常磐自動車道の場合は、12時間交通量が5万9015台で大型車は1万3868台(混入率23.5%)となっていた。)

したがって、神戸地裁判決が「身体権侵害」の危険域として差止め対象としていた大型車の交通量は、12時間交通量が4万1324台以上であり、その内大型車の割合が1万1157台以上であれば差止め対象(交通規制要)となる。

これを現在の本件道路にあてはめると、原告患者らの居住及び生活の中心に近い東本町交差点付近を基準とする①国道43号線の平日の12時間交通量は5万3416台で大型車は1万5228台(混入率28.5%)(一日では7万9623台でその内大型車は2万2660台)、②阪神高速3号神戸線が概算で4万9580台でその内大型車が1万1350台となっている(一日では7万

3905台でその内大型車は1万6897台)。

そうすると、国道43号線だけで少なくとも12時間の交通量で4071台を削減する必要がある計算となり(一日交通量に換算すると6058台の削減)、阪神高速3号神戸線の分は上下合わせて一本の幹線道路とみると、すべて削減すべき計算となるが、2階建てによる汚染の拡散を考慮しても半分の5,665台位は削減すべき計算となる。したがって、12時間交通量だけでも、国道43号線と阪神高速3号神戸線合わせて約1万台の削減が必要となる。

そしてこれを一日交通量に換算すると、約1万4500台以上の大型車の交通量の削減が必要となるのである。しかも、これは本件和解条項の履行の最終目標である「環境基準」の達成のための目標ではなく、その前段階の差止基準を確実にクリアーする(身体権の侵害を防止する)ための削減目標にすぎないのである。

このことからみても、原告団・弁護団の提案する「当面1万台の削減目標」が国・公団の現実的な立場をも十分考慮した極めて控えめな提案であることが理解できるであろう。

イ 対象汚染物質の濃度の削減目標から計算する考え方

この場合、本来は浮遊粒子状物質(SPM)の汚染濃度を基準に計算すべきであるが、大型車のSPM排出率が必ずしも確立していないこと、本件地域におけるSPMの測定の履歴が浅いことなどから、SPMと同様の汚染傾向を示すことが知られているNO₂を計算の基準として考えてみる。

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」によれば、対策地域における自排局(自動車排出ガス測定局)における自動車の二酸化窒素濃度への寄与割合は、70%とされている(4頁)。また同じ時期に、兵庫県の「自動車運行規制に係る調査委員会」が発表した「自動車運行規制に係る調査について」と題する資料によれば、運行規制の対象とすることが効果的であるとされる総重量8トン以上の大型車のNO

xの排出量の寄与率は54%であるとされている。

そうすると、対象地域における自動車排出のNO₂による汚染濃度は、次の計算となる。

「対象地点のNO₂濃度」×0.7

そして、その内の大型車(総重量8トン以上)による汚染濃度は、次のとおりとなる(なお、拡散関数については、大型車も他の車種の自動車とほとんど同じと見なして計算する)。

「対象地点のNO₂濃度」×0.7×0.54=「対象地点のNO₂濃度」×0.378 となる。

そのうえで、対象地域の大型車の必要削減交通量は、次のような式で算出されることとなる。

「必要削減交通量」=

「対象地域の現在のNO₂濃度」-「目標濃度」

$$\frac{\text{「対象地域の現在のNO}_2\text{濃度」}-\text{「目標濃度」}}{0.378} \times \text{「大型車の現在交通量」}$$

ここで、汚染濃度を改善すべき目標濃度は、日平均98%値0.06 ppm となっている。そして対象地域の現在濃度については、2つのケースを考えて計算してみる。

1つは、尼崎市東本町交差点を基準とするものである。ここでは、平成14年度の日平均98%値濃度は、0.072 ppmであった。そうすると、ここでは大型車の排出ガス削減によって0.012 ppmを下げる必要がある。

2つは、東本町の測定期間がまだ短いので、過去5年間のデータがある国土交通省の西本町測定所のデータに基づくと、ここでの平成10年から14年までの平均が0.069 ppmであったので、ここでは0.009 ppmを削減する必要がある。

ところで、この区間の大型車の平日の現在交通量は、平成13年2月の「阪神

間交通量調査等の結果」によれば、1日約4万台(3万9557台)である。

以上のデータに基づいて、それぞれ計算をすると、以下のとおりとなる。

1のケースでは、その大型車の削減対象台数は、

$$(0.072 - 0.06) \div (0.378 \times 0.072) \times 39557 \\ = 17563 \text{ 台/日}$$

2のケースでは、

$$(0.069 - 0.06) \div (0.378 \times 0.069) \times 39557 \\ = 13686 \text{ 台/日}$$

以上のように、本件対象地域では、1万7563台ないし1万3686台の大型車の交通量を削減する必要があることになる。

ウ 中央環境審議会答申と兵庫県の自動車運行規制にかかる調査及び自動車排出粒子状物質総量削減計画などに基づく算定による考え方

中央環境審議会は、平成12年12月19日、「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」と題する「答申」を環境庁長官に提出した。

その中で中央環境審議会は、NO_x・PM法に先立ち、それぞれの環境基準を達成するためには窒素酸化物(NO_x)及び粒子状物質(PM)の排出量をどれだけ削減する必要があるか、その量を算定するとともに、単体規制、交通量低減などの諸対策の排出削減効果を算定し、必要削減量と比較している。

この場合、「必要削減量」の算定については、①単体規制による自動車NO_x排出量の低減見通し及び②将来走行量の伸び率について、高位、中位、低位の3ケースを設定している(PMについては、高位と低位の2ケース)。また、「対策の削減効果」の算定については、①車種規制は想定施行時点における最新規制値を特定自動車排出ガス基準として設定し、②低公害対策は、メーカーヒアリング結果等に基づき重量車も含めて体排出ガス車等が普及すると仮定、③物流・人流・交通流対策は、現行総量削減計画策定時における各種対策の効果の算定方法を参考に、各2ケースの対策実施を見込んでいる(やや、現実的では

ない甘い数値という感は免れないが)。

そこで、そのうちの兵庫県の特定地域に関する各算定結果をまとめてみると、平成17年度中に環境基準を達成する場合の算定結果は、以下のとおりである。

NO_x に関する算定結果

交通量増大高位のケースでは、年間で排出量6200トンの削減が必要であり、その対策として、「普通貨物車交通量を20%削減し、かつ20%を大型車から小型車へシフト替え」をしたとしても、2000トンが削減不足となるので、さらに「普通貨物車を30%削減」することが必要となる(普通貨物車の削減量は合計50%となる)。

同中位のケースでは、排出量5500トンの削減が必要であり、高位の場合と同様の対策を講じてもおお1700トンの削減量不足となり、やはり「普通貨物車30%の削減増」が必要となる。

同低位の場合は、3300トンの排出量の削減が必要であるが、この場合は、「普通貨物車20%削減、かつ20%の大型車を小型車にシフト」の対策だけで一応達成可能である。

PMに関する算定結果

PMの算定に関しては、「対策効果の推定値」が算出されているだけで、「必要削減量」は明らかにされていない。しかも、「定量的な削減目標量」すら示されていない。

そして、「浮遊粒子状物質(SPM)の環境基準の達成に向けた粒子状物質の必要削減量などを明らかにするための調査研究、ディーゼル排気粒子などの微小粒子に着目した大気汚染レベルの検討などを早急に進めるべきである。」などという遅れたレベルに止まっている状況である。

以上の結果からみると、中央環境審議会の試算にしたがっても、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)」施策が必要だということになる。そして、ここでいう普通貨物車というのは、交通センサスや尼崎公害訴訟の判決及びその和解

条項では、「大型車」に区分されているものであるから、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%の削減に相当)が必要だということになる。

そうすると、原告団・弁護団がとりあえずの削減目標として提案している本件対象地域における大型車交通量1万台の削減というのは、現状の大型車の交通量約4万台の25%削減にしかならないのであるから、この程度の削減は、可及的速やかに達成すべき目標課題であることは明らかである。

(2)まとめ

以上の次第で、本件対象地域において、国道43号線及び阪神高速3号神戸線(大阪西宮線)の上下合わせて1万台/日の削減目標は、いずれの考え方や計算方法からみても、可及的速やかに達成されるべき当面の大型車交通量の削減目標であることに疑いの余地はない。

国・公団も、真に誠実に大阪高裁で成立した「和解条項」や公害等調整委員会で成立した「あっせん事項」を履行する所存であるなら、この程度の大型車の削減目標はすぐにでも設定すべき数値であるし、また十分可能な数値でもあるというべきである。

以上