

第7回連絡会意見交換についての申し入れ書

2004年6月16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 「あっせん」合意の「総合調査」について

(1) 総合調査について、前回連絡会以降、準備会で調査内容(質問項目、様式など)について協議してきましたが、この調査は「大型車交通量低減のための施策」に関連して実施されるものであることを銘記することが重要です。つまり、43号線と阪神高速3号神戸線の本件尼崎地域内における大型車交通量を低減するための施策として交通規制とロードプライシングを組み合わせた施策を実施した場合、事業主団体など利用者が運行経路を変更するための「障害要因」は何かを探り出すことが目的です。この調査目的を明確にし、かつ、このことを調査依頼文書で明示し、協力を求めることが重要です。そして、調査内容ですが、この目的に添う政策誘導効果があること、利用者が調査に応じやすい簡略なものにする必要があります。

(2) 国交省提案の調査内容・様式は、膨大でありかつ分かりにくい内容ですから、さらに検討を加える必要があります。原告患者・弁護団から別紙の内容・様式の提案をしますので検討して下さい。

第2 調査における「交通規制」について

「あっせん」合意で示された別紙「調査の目的」の、(1)では

【国土交通省から警察庁に対し、国道43号に関して、現行の交通規制に加え、本件地域において①(車線規制)又は②(ナンバー規制)の規制の可否について検討を要請すること】とされています。

従って総合調査も、①と②の規制区域は、「本件地域」に限られることを前提として、そのことを明示して実施される必要があります。国交省からこれまで提案された総合調査案では、このことが明示されていませんから、必ず調査用紙に明記して下さい。

第3 ロードプライシングについて

これまでの連絡会でも要請したところですが、調査時の明示する「環境ロードプライシングの充実」の内容が、未だ明らかにされていません。この内容は、阪神高速道路公団ではなく、責任主体は国交省ですから国交省の責任で、内容を明示して下さい。

とりわけ、この点についても、本件地域におけるロードプライシング効果が問われているのですから、阪神高速3号神戸線及び5号湾岸線の西線だけでなく、東線についても、もっと明確に言えば、東線についてこそ料金格差をもうけることが当然に要請されていることが銘記されるべきです。

以上