

## 国道 43 号・阪神高速神戸線における公害訴訟と対策

### 1) 訴訟の経緯

#### (1) 国道 43 号・阪神高速道路公害訴訟

##### < 一次訴訟 >

- ・昭和 51 年 8 月 30 日 提訴（原告：152 名 被告：国および阪神高速道路公団）  
内容：道路交通騒音および大気汚染防止（二酸化窒素）のための供用差止と損害賠償請求
- ・昭和 61 年 7 月 17 日 一審神戸地裁判決 差止請求棄却、損害賠償 1 億 7 千万円余り容認
- ・平成 4 年 2 月 20 日 二審大阪高裁判決 差止請求棄却、損害賠償 2 億 3 千万円余り容認
- ・平成 7 年 7 月 7 日 最高裁判決 上告棄却

##### < 公害紛争調停 >

- ・平成 4 年 12 月 25 日 申請（申請人：218 名）  
内容：1 億 6300 万円余りの損害賠償
- ・平成 10 年 3 月 4 日 和解（2 次訴訟と一括和解）

##### < 二次訴訟 >

- ・平成 8 年 10 月 28 日 提訴（原告：83 名 被告：国）  
内容：H3.7.19(控訴審の最終弁論期日)  
～H7.1.17(震災)の損害賠償 1700 万円
- ・平成 10 年 3 月 4 日 和解（調停申請人も利害関係人として一括和解）  
内容：訴訟および公害紛争調停の和解金約 1 億円の支払い

#### (2) 尼崎公害訴訟

- ・昭和 63 年 12 月 26 日 一次提訴（原告：公害認定患者及び遺族 483 名  
被告：国および阪神高速道路公団、関西電力など企業 9 社）
- ・平成 7 年 12 月 4 日 二次提訴（原告：公害認定患者及び遺族 15 名）
- ・平成 11 年 2 月 17 日 和解：関西電力など企業 9 社 和解金約 24 億 2 千万円の支払い
- ・平成 12 年 1 月 30 日 一審神戸地裁判決  
[ 差止請求 ] 一部容認（国道 43 号沿道 50m 以内に居住する原告 24 名に対し、1 時間値の 1 日平均値が  $0.15\text{mg}/\text{m}^3$  を超える SPM が測定される大気汚染を形成してはならない）  
[ 賠償請求 ] 一部容認（SPM と健康被害の因果関係を肯定の上、国と公団の共同不法行為責任を前提とする損害賠償 1 億 2 千万円余り容認）
- ・平成 12 年 2 月 8 日 国および阪神高速道路公団控訴
- ・平成 12 年 2 月 14 日 原告団控訴
- ・平成 12 年 8 月 29 日 大阪高等裁判所が和解を勧告
- ・平成 12 年 12 月 8 日 和解（国および阪神高速道路公団と原告団）

#### 【和解条項】

1. 交通負荷を軽減し、大気汚染の軽減を図るため、以下の施策の検討ないし実施に努める。
  - (1) 5 省庁（警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省、建設省）会議にもとづく取り組み
  - (2) 自動車排出ガスの低減のための環境庁の対策
  - (3) 大型車の交通規制の可否の検討や交通の転換  
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。  
自動車 NOx 法の周知徹底、トラック事業者に対し、迂回輸送の協力要請を行う。  
特殊車両通行許可違反に対する道路法第 47 条の 2(特車の許可)を厳格に適用する。  
大型車通行規制の可否検討のための交通量調査の実施と、通行規制の可否検討を警察庁に要請する。
  - (4) 大気環境の調査
  - (5) 健康影響調査
2. 3 号神戸線尼崎東入路整備にあたっては、地域の理解と協力を得つつ行う。
3. 国道 43 号の歩道空間のバリアフリー化の検討や道路緑化の推進に努める。
4. 国および阪神高速道路公団と原告団による「連絡会」を設置する。

### (3)尼崎公害訴訟にかかるあっせん申請と和解条項

尼崎公害訴訟原告団は、和解条項の履行は不十分(大型車の交通転換が図られていない)であるとし、国(平成 14 年 10 月 15 日)および阪神高速道路公団(平成 15 年 5 月 13 日)を相手に、公害等調整委員会にあっせんを申請した。その後、平成 15 年 6 月 26 日に、あっせんが成立した。

#### 【あっせん事項】

- 1．大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施  
国土交通省は、本件地域における大型車の交通量低減のための施策を総合的かつ効果的に進める観点から調査を実施すること。
- 2．環境ロードプライシングの試行  
国土交通省及び阪神高速道路公団は、環境ロードプライシングの試行状況やあっせん 1．の調査結果を分析するとともに、新たな取組について交通量や環境への効果・影響を調査検証する社会実験の活用などにより主体的に検討を行い、本件地域における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こと。
- 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  
国土交通省は、本件地域における大型車の交通量を低減する観点から、大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否について、警察庁に対し追加的検討を要請すること。
- 4．連絡会の運営の円滑化
- 5．関係機関等との連携の推進

# 大気汚染 軽減されず

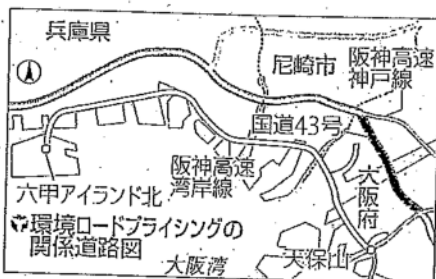
## 尼崎の国道43号 追加対策要望も

### 大型車誘導策1年

尼崎公害訴訟の和解条項に基づき、兵庫県尼崎市内の国道43号から、南寄りの阪神高速湾岸線に大型車を誘導する「環境ロードプライシング」(環境ロープラ)を1年間実施しても、43号沿いの二酸化窒素(N<sub>2</sub>O)濃度は実施前とほとんど変わらず、依然として環境基準(0.06ppm)を超えたことが、国土交通省近畿地方整備局の調査で分かった。大気汚染を軽減する目的は果たせず、元原告団は「効果を期待していただけに残念」とさらなる対策を求めており、同整備局は検討を迫られることとなる。

環境ロープラは、43号とその上を走る阪神高速神戸線の大型車の通行量を減らすため、昨年4月、南寄りを通る阪神高速湾岸線(大坂市―神戸市)の通行料を3割引き下げる形でスタートした。

同整備局が今年3月までの1年間、尼崎市内3地点でNO<sub>2</sub>濃度を調査したところ、同市東本町は0.064ppm(前年と同値)、同市西本町3は0.061ppm(前年0.062ppm)、西本町5は0.061ppm(同0.06



ppm)。いずれも環境基準をクリアできなかった。

環境ロープラの実施は、2000年12月に和解が成立した尼崎公害訴訟の和解条項に盛り込まれた。43号と阪神高速神戸、湾岸両線を1日に走る大型車は計約

5万6000台で、昨年9月の交通量調査では、180052200台は環境ロープラの効果で湾岸線へ移ったとみられる。

尼崎公害訴訟の元原告団長・松光子さん(78)は「対象車種の拡大や43号の交通規制などを国に訴えたい」と話した。同整備局は「環境基準を下回りたいと考えていたが、達成できなかった。さらに多くの車が環境ロープラを利用できるよう考える」としている。

# 国「秋にも改善策提示」

尼崎公害  
訴訟連絡会

## 大型車規制案は撤回

尼崎公害訴訟の和解条  
項に基づき、国道43号沿  
線の環境改善策について  
原告団と国、阪神高速道  
路会社が協議する40回目  
の連絡会が2日、尼崎市  
内であった。国側は、大  
型車専用車線を設ける規

制案を撤回した上で「秋  
ごろには、何らかの環境  
改善策を提案したい」と  
した。

国土交通省近畿地方整  
備局は前回の連絡会（5  
月末）で、市内の43号で  
中央分離帯寄りの車線を  
大型車専用とする規制案  
を提示。規制による渋滞

を避けるため、阪神高速  
湾岸線を利用する大型車  
が増えると仮定した案だ  
ったが、「実効性に問題  
がある」との認識も示し  
ていた。（横田良平）