

政策提言フォーマット

1 団体概要

団体名 (財)公害地域再生センター (あおぞら財団)	所在地 大阪市西淀川区千舟1-1-1 三洋ビル4階
代表 理事長 森脇君雄	
担当 傘木宏夫	連絡先 tel 06-6475-8885
	fax 06-6478-5885
	e-mail kasagi@aozora.or.jp

団体の活動プロフィール

(財)公害地域再生センター(あおぞら財団)は、1996(平成8)年9月に、公害で疲弊した地域の再生をめざして設立された環境省認可の法人。その基金は、大気汚染公害訴訟を長年たたかってきた大坂西淀川の公害病患者らによって拠出されたものである。

大坂西淀川大気汚染公害訴訟は、わが国で最大の原告を数える公害訴訟であった。1995年3月2日、17年にわたる裁判闘争の末、被害企業との間で和解が成立し、両者が西淀川地域の再生のために努力しあうことを確認した。公害の経験に学び、それを教訓としながら、よりよい地域づくりを進めていく活動を行い、支援する組織として、以下の3つの事業を柱とした活動を展開している。

公害地域の再生にかかわる調査研究やモデル事業の推進

公害対策にかかわる住民・被害者の立場からの経験や教訓を後世に伝え、国内外に情報発信する活動

上記2つを踏まえた環境学習・環境保健活動の推進

政策提言フォーマット

2 政策提言概要

<p>(1) テーマ 阪神地域における貨物自動車・環境TDMに向けた社会実験</p>
<p>(2) 政策対象分野 公害防止政策【大気保全】、横断的政策【調査研究】</p>
<p>(3) 政策手段 社会実験</p>
<p>(4) 提言概要</p> <p>基本的な考え方 環境対策としての交通規制・誘導システムの確立を促す。 中小・零細企業の低公害化や物流の効率化に向けた努力を促し、支援する。 汚染者費用負担原則（PPP）を踏まえて通過交通等に一定の費用の適正な負担を課す。 阪神地域のさまざまな主体が参加し、対話と相互理解を促す取り組みを進める。</p> <p>社会実験の位置付け 実験に終わらせずに、恒常的施策に発展させるもの。 線から面へ、阪神地域の環境改善の取り組みを広げていくきっかけとする。 実現可能性のあるところからモデルを生み出し、段階的に対策を広げていく。</p> <p>社会実験案の構成 内陸部における貨物自動車の通過交通を規制し、湾岸部に誘導する。 中小零細事業者が利用する貨物自動車の低公害化を支援する。 事業者やトラック運転手向けの交通環境学習プログラムにより啓発を進める。 上記の対策による環境効果をモニタリングし、さまざまな主体の参加により評価する。</p> <p>社会実験の実施時期 2002（平成14）年度からの実施。実験の実施期間は、「交通規制と誘導」を実施する期間（少なくとも3ヶ月間を想定）に連動させて、他の項目も集中的に行なう。第1段階の実験終了後、そのモニタリング結果を踏まえて評価し、2003（平成15）年度から第2段階に、そして2004（平成16）年度からの恒常的实施をめざす。</p>
<p>(5) 政策の推進に当たっての検討事項</p> <p>メリット：広域行政における総合的な環境対策を推進する態勢の構築につながる エリア集中実施により低公害車普及などの施策効果を検証できる NGOや住民団体、事業者からの協力が得やすい状況が育ちつつある。</p> <p>課題や問題点：他省庁との連携の確保。</p>

3 政策提言内容

阪神地域における貨物自動車・環境 T D M の提案（概要）

（財）公害再生センター・傘木宏夫

はじめに

あおぞら財団では、1998年7月に『地域から考えるこれからの日本の道路～西淀川道路環境再生プラン～』を発表して以来、提言Part2（1996.6）、提言Part3（2002.3）などを発表してきました。これらは一貫して、交通量の円滑化対策は交通総量削減とセットで行なうべきであること、貨物自動車に焦点をあてた対策が必要であること、府県域を越えた広域連携の対策を統合的に実施する必要があること、トップダウン方式を避け、さまざまな主体の参加で地域特性にあった対策を構築すること等を主張してきました。

そして、この間の調査研究により具体化したものを、5月8日の調査県境発表会にて発表し、同30日の第5回西淀川道路環境対策連絡会（公害訴訟の和解により設置された機関）に提示しました。この間、調査活動にご協力いただきました関係機関や事業所の方々に心よりお礼を申し上げます。以下はその概要ですが、想定経費と関係機関の役割等、本提言及び関連調査結果の詳しい資料をご希望の方は財団事務局にお問合せ下さい。

1．基本方針

環境対策としての交通規制・誘導システムの確立を促す。

中小・零細企業の低公害化や物流の効率化に向けた努力を促し、支援する。

汚染者費用負担原則（P P P）を踏まえて通過交通等に一定の費用の適正な負担を課す
阪神地域のさまざまな主体が参加し、対話と相互理解を促す取り組みを進める。

2．目標

社会実験の実施期間中に、阪神地域の国道43号及び2号の沿道にあるすべての自動車排ガス測定局において、NO₂（二酸化窒素）、SPM（浮遊粒子状物質）の大気中濃度が日平均値の環境基準を、騒音・振動も各環境基準を上回る日がないこと。

3．社会実験の位置付け

実験に終わらせずに、恒常的施策に発展させるもの。

線から面へ、阪神地域の環境改善の取り組みを広げていくきっかけとする。

実現可能性のあるところからモデルを生み出し、段階的に対策を広げていく。

4．社会実験の実施時期

2001（平成13）年度中に交通シミュレーション実験を含めた検討に、2002（平成14）年度には本格実施されることを期待。実験の実施期間は、「交通規制と誘導」を実施する期間（少なくとも3ヶ月間を想定）に連動させて、他の項目も集中的に行なう。第1段階の実験終了後、そのモニタリング結果を踏まえて評価し、2003（平成15）年度から第2段階に、そして2004（平成16）年度からの恒常的実施をめざす。

1. 交通規制と誘導

メニュー	第1段階	第2段階	備考
国道2号及び43号の夜間大型車通行禁止 R2:神戸市中央区 ~大阪域間 R43:全区域	平日の夜10時~朝4時までの6時間、指定許可車(低公害車、DPF装着車を含む)以外の大型貨物車の通行を原則禁止する。 なお、指定許可車の識別についてIT技術の活用を検討する。	夜間規制に加え、R2は昼間規制を、R43は料金徴収を検討(地元事業者は免除)	国道2号には既に大型車規制あり
環境ロードプライシング	阪神高速5湾岸線の国道43号通行規制区間に対応する料金所を通過する自動車(普通・大型)を対象に、夜間(夜10時~朝4時)を半額程度、3号神戸線は5割程度にする。	上記にあわせて、昼間の時間帯においても実施する。	夜間実施の場合はUSJ利用車には関係なし

2. 低公害車利用促進モデル事業(中島地区を想定)

メニュー	第1段階	第2段階	備考
特殊車両の低公害化支援	100人未満の事業所の特殊車(トレーラー)の低公害化を支援する 平成元年規制以前のディーゼル車(推計10台程度)は、既存制度の活用で最新規制車への買い換えを促す。CNG車など低公害車への買い換えには上乘せして助成 短期規制車(H2~8年、推計40台程度)は、DPFを無償貸与し、順次CNG車などの低公害車への買い換えを促進する。	阪神地域において希望する工業団地に同様の施策を広げる。	国においてはグリーン化税制を導入する。府県レベルでの導入も検討する。
低公害車利用促進拠点の整備	燃料供給施設の整備 天然ガスなどの石油代替エネルギー供給源を整備する。また、低硫黄分軽油の集中配分を行なう。 常設見本市の開催 2年間の低公害型業務用車(乗用車~貨物車)の見本市を開催 共同利用実験 参加事業者は共同利用車を低公害車の自社保有率にカウントできる。	低公害車利用とセットにした地域共同受配送センターを整備する	自動車メーカーや燃料供給事業者の協力を動員する
自動車利用計画策定・点検モデル事業	上記事業に参加・利用する事業所に自動車利用計画の策定・公開を義務付け、実務を支援する相談員を派遣する。相談員は物流効率化・共同化のコンサルティングも行なう。	IT利用による共同受配送システムの整備を促す。	地域共同受配送センター整備と連動させる。

3 . 交通環境学習プログラム推進

メニュー	第1段階	第2段階	備考
事業所向け啓発活動の推進	啓発用冊子の配布 講習会の実施（沿道公害被害者との懇談会等を含め）	阪神地域を通過して運行する事業者に拡大する。	あおぞら財団にて交通環境学習プログラムを開発中
ドライバー向け啓発活動の実施	啓発用リーフの配布 トラック関係労働組合との懇談会やワークショップなどの実施 マスコミ等を通じたPRなど	阪神地域における運転免許更新時講習に環境の時間を設定する。	
グリーン通勤推進事業の実施	特定事業所ないし工業団地でのグリーン通勤モデル事業の実施(マイカー通勤者の公共交通機関や自転車利用等の転換実験)	先の取り組みを面的に広げる。	あおぞら財団と神戸製鋼所の実験例がある。

4 . モニタリングと評価

メニュー	第1段階	第2段階	備考
環境負荷削減効果の調査・評価	社会実験実施期間及びその前後を含めて実験の効果を補足する。 シュミレーション調査 想定される交通量、実際の交通量などに基づき、環境負荷削減効果などを予測する。 実測調査 広域圏からの大気汚染常時測定局における各環境項目（PM2.5含め）のデータを把握する。交通量、騒音・振動も観測員を配置して補足する。	恒常的実施に向けたフィジビリティスタディとしての内容拡充。	各種学会による調査研究を動員して、広域での社会実験にふさわしい態勢を整備し、海外にも情報発信する。
関係者アンケート	事業所及びドライバー（一般を含む）を対象にした社会実験に対する意識調査		
意見交換の促進	公開検討会やシンポ等の開催 実験の検討経過を含めて、なるべく公開の場での議論を積み重ねる。 報道機関の協力による討論の場 テレビや新聞紙上での公開討論、市民参加討論などにより、一般市民の関心と討論への参加を促す。	同左	各自治体の議会における議論も重視する。