

第11章 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価準備書を「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第16条に基づき、平成27年10月2日から平成27年11月2日まで縦覧に供し、平成27年10月2日から平成27年11月16日まで意見を求めたところ、同法第18条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見がありました。

準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解は表11-1(1)～(14)に示すとおりです。

表 11-1(1) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 大気質	
(1) 道路整備による環境悪化が懸念される。対策として、市内への自動車の乗り入れ規制による大気環境の改善が考えられる。	大阪府では、関係機関が相互に連携・協力して、流入車規制の推進、エコカーの導入促進、エコドライブの取組みの推進、交通需要の調整・低減（輸送効率の向上）、交通流対策（バイパスの整備や交差点改良）、普及啓発など、総合的な自動車環境対策に取り組んでいます。
(2) 新たな道路整備は、大阪のヒートアイランド現象に影響があると考えられるため、経済発展の前に、都市部への車の集中を制限することで、暮らしやすい大阪の実現を求める。	対象道路の整備により、大阪都市圏を通過する車両が分散し、渋滞が緩和され、交通がスムーズになることで大気汚染物質などの排出量の削減や、ヒートアイランド現象緩和等の環境の改善が期待されるほか、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入することで自動車排出ガスに含まれる、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等の削減に努めます。
(3) 非悪化原則に逆行しており、現状以上の大気汚染物質、排出ガスの増加は認められない。	また、大気質の予測においては、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、評価地点における将来濃度は環境基準を達成していることから、環境に与える影響は極めて小さいと考えます。なお、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じることとしています。
(4) ぜん息児童（学校保健統計調査 文部科学省）への影響が、問題である。	
(5) 自動車排出ガスには、二酸化窒素だけでなく、多くの健康に有害な有機化学物質及び無機化学物質が混在している。	
(6) 建設機械の稼働に係る二酸化窒素の予測結果である「0.059ppm」の変化幅を提示すること。	建設機械の稼働に係る二酸化窒素の予測及び評価は、「道路環境影響評価の技術手法」（平成24年度版、国土交通省国土技術政策総合研究所）に基づき、建設機械の稼働による影響が最も大きくなる時期及び地点において、適切に予測しています。 なお、予測結果を準備書 8-1-36～37 頁に記載しています。

表 11-1 (2) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 大気質	
(7) 自動車の走行に係る二酸化窒素の予測結果は、高濃度となる気象条件ではなく、平均的な条件での推測であることから、実際の気象条件では、さらに増加する恐れがある。	自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、無風時、弱風時、逆転層の場合等の特定の条件ごとに予測するのではなく、準備書 8-1-89～92 頁に記載している時間別の風向や風速等の 1 年間の気象データを使用し、年平均値を対象に予測を行っています。
(8) 自動車の走行に係る二酸化窒素について、無風時、弱風時、逆転層となる場合の予測結果の変化幅を提示すべきである。	なお、予測にあたっては、無風時、弱風時、逆転層等を含む条件を設定し、考慮しています。
(9) 自動車の走行に係る大気質の予測は、無風状態や標準の西風、冬の北風、夏の南風等、典型的な風況を予測条件とすることが必要である。	予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、予測地点における将来濃度は環境基準を達成しており、環境に与える影響は極めて小さいと考えます。
(10) 豊崎換気塔周辺における二酸化窒素の最大着地点までの距離 (700m) の算出方法、ならびに上空で拡散されない無風時条件の設定方法を示されたい。	なお、「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(昭和 53 年 7 月 17 日、環大企 262 号)において、1 日平均値の年間 98% 値と年平均値は高い関連性があり、1 日平均値で定められた環境基準 0.04～0.06ppm は年平均値 0.02～0.03ppm におおむね相当するものであるとともに、この環境基準を維持した場合は、短期の指針として示された 1 時間値 0.1～0.2ppm をも高い確率で確保することができるものであることが示されています。 また、換気塔周辺における最大着地点までの距離は、予測地域における、換気所の寄与が最も大きい地点を選定し、直線距離を計測しました。
(11) 自動車の走行に係る大気質の予測地域は、広範囲で条件 (車の交通量、車種) に大きな差があるため、予測地域を豊崎インターチェンジ周辺とせず、予測位置ごとの予測結果を明らかにされたい。	自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地域は、(仮称)豊崎インターチェンジ周辺だけでなく、(仮称)内環インターチェンジ周辺、(仮称)門真西インターチェンジ・門真ジャンクション周辺、換気塔周辺 ((仮称)豊崎換気所及び(仮称)鶴見換気所) としています。予測位置は、各予測地域において、影響を的確に把握できる地点を選定しています。 予測の結果、環境基準を達成しています。 なお、対象道路周辺における自動車走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地域及び予測結果を準備書 8-1-99～118 頁に記載しています。

表 11-1 (3) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 大気質	
(12) 鶴見換気所の換気塔高さを 30m とする根拠について、40m との比較結果を示すべきである。	鶴見換気所の換気塔の高さについては、周辺の住居等の保全対象物件の高さ、ならびに可能な限り花博記念公園鶴見緑地の眺望景観への影響を低減するよう配慮して 30m と設定しており、その結果環境基準を達成しています。 なお、予測結果を準備書 8-1-100 頁、及び 8-1-110 頁に記載しています。
(13) 鶴見換気所から住居地（城東区古市）が近い ため、換気塔上空において拡散される大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の影響が懸念される。	換気所では、トンネル内空気を除じん後、換気塔頭頂部から上空高く吹き上げ拡散させることにより周辺への影響に配慮しています。 また、換気塔の供用に係る大気質への影響予測は、「道路環境影響評価の技術手法」による予測式を用いて予測した結果、環境基準等を達成しています。
(14) 自動車の排出物質、排ガスは、PM2.5 の原因物質の一つであり、準備書に記載の PM2.5 の汚染実態は、極めて異常で無視できない状況である。	現在、環境省において微小粒子状物質（PM2.5）への効果的な対策の検討や環境基準の設定に伴う課題等について取り組んでいる状況であり、微小粒子状物質（PM2.5）の予測手法等が確立されていないため、微小粒子状物質（PM2.5）の予測・評価は実施していませんが、今後の研究開発等の動向を踏まえ、必要な対応を行うこととしています。
(15) 微小粒子状物質（PM2.5）は、環境省の報告において、排出抑制対策の着実な推進が必要とされているほか、道路沿道など都市部の一部において、二酸化窒素と比例関係があるとされていることから、自動車走行量の増加により PM2.5 の増加が懸念される。	また、PM2.5 の削減対策については、『固定発生源や移動発生源に対して、これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることが、まず重要である』（平成 21 年 9 月「PM2.5 に係る環境基準の設定に関する中央環境審議会答申」）とされており、関係機関と連携し対策を進めて行く必要があると認識しています。
(16) PM2.5 が評価項目として選定されておらず、大阪では作られないと判断しているように見受けられ、人の健康への影響が懸念される。	なお、対象道路周辺における微小粒子状物質の測定結果を準備書 4-1-13 頁に記載しています。
(17) 環境省の「PM2.5 に関する先行的な環境アセスメントのための手法と課題」のような予測評価手法を大阪でこそ積極的に用いるべきである。	
(18) PM2.5 の現状把握と予測では、春先での継続的な実測を用いるべきである。	

表 11-1 (4) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 大気質	
(19) 2期と合築する豊崎換気所は、自動車排ガスの集約・集中化となることから、周辺住民への生活環境・健康を現状どおり維持するために、換気塔からの大気汚染物質の排出量を最小限にとどめ、PM2.5の低減につながる十分な性能を有する脱硝装置を設置すべきである。	換気所では、トンネル内空気を除じん後、換気塔頭頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなど周辺への影響に配慮しています。除塵装置の設置位置は、準備書 P3-15 図 3-2-8 に記載しています。また、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、予測結果が環境基準を達成していることから、脱硝装置等の環境保全措置を行わないこととしています。
(20) 換気所における吸気と排気の関わりが不明であるとともに、排気口からの秒速 10m での吹き上げによって除塵装置の効果が得られなくなる懸念される。また、脱硝や脱硫装置を設置されるのか。	なお、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入します。
(21) 準備書において、二酸化窒素の予測結果のうち、0.04ppm より大きいデータである地点について「基準達成」としているが、これは間違いであるとして修正すべきである。環境基準の「1時間値の1日平均値が0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下であること」とあるように、現状でも「0.04ppm 以下を達成していない」と基準未達成と評価すべきである。大阪市は、環境基本計画で、0.06ppm を達成し、引き続き 0.04ppm を目指すとしている中で、このような評価は環境政策に全く反しており、計画を破たんさせかねない。	大気質（二酸化窒素）の予測・評価は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、適切に実施しており、予測結果は環境基準を達成しています。また、バックグラウンド濃度は、予測地点近傍における既存の一般環境大気測定局の現況値（平成 25 年度）の年平均値、及び現地調査地点における測定値から推定した値を用いています。なお、大阪府の「大阪 21 世紀の新環境総合計画」（平成 23 年 3 月、大阪府）では、二酸化窒素の日平均値 0.06ppm 以下を確実に達成するとともに、0.04ppm 以上の地域を改善することとしており、また「大阪市環境基本計画」（平成 23 年 3 月、大阪市）では、1時間値の1日平均値 0.06ppm を達成し、さらに 0.04ppm 以下をめざすこととしており、今後関係機関との連携により交通流の円滑化やエコドライブの普及啓発等を実施するほか、事業実施段階においては、二酸化窒素の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入します。
(22) 二酸化窒素の予測結果において、「環境保全目標を十分に満足する」と評価しているが、0.04ppm 以下を達成していないことから環境基準と比較して間違いであるため、評価を修正すべきである。	
(23) 換気所からの排気ガスの汚染は、バックグラウンドの 200 分の 1 と言うが、バックグラウンド自体の評価が不相当である。大気汚染物質が 0.04ppm を越えても健康に悪影響を及ぼさないと考えているとしか読み取れないことから、これでは大阪の大気汚染の改善は、期待できない。	

表 11-1 (5) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 大気質・騒音	
<p>(1) 花博記念公園前交差点から近畿自動車道に接続される門真 JCT までの区間は、急こう配になっていることから、環境影響評価では、大気質や騒音など「環境基準を満足している」とのことだが、車両から吐き出される排気ガスやエンジン音がどう沿道周辺地域に影響が出るのか。門真市域に吹く風が年間通じて大阪湾からの西風の占める割合が高いことなどもあり不安であるため、大気質や騒音の環境保全措置として、花博記念交差点から近畿自動車道に接続される門真 JCT までの区間は、シェルター構造とし、脱硝装置を設置して欲しい。</p>	<p>自動車の走行に係る大気質及び自動車の走行に係る騒音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、道路の縦断勾配や年間の気象条件等を踏まえ、適切に実施しており、その結果を準備書第 8 章 1.3 及び第 8 章 3.3 に記載しています。</p> <p>自動車の走行に係る騒音の対策として実施する、遮音壁等の環境保全措置の効果は確実に見込まれるものと考えています。</p> <p>また、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果が環境基準を達成していることから、脱硝装置等の環境保全措置は行わないこととしました。</p> <p>なお、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入することとしています。</p>
3. 騒音・振動	
<p>(1) 道路供用後に騒音、振動などが増大し、住民から改善を要望された場合においても、いかなる対策でも講じることができるよう、道路及び換気所の基礎構造、骨格を強固なものにしておくべきである。</p>	<p>事業の実施による騒音、振動の影響については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき適切に予測・評価を行っています。</p> <p>予測の結果、基準を超過する建設機械の稼働に係る騒音については、基準又は目標を達成するための環境保全措置の検討を行っているほか、自動車の走行に係る騒音については、環境保全措置の実施により、環境基準を満足する又は対象道路以外の道路からの寄与分を超えないレベルまで低減しています。</p>
<p>(2) 騒音については、予測値だけから、単純な判断することは大変危ういと考えます。 環境基準値以内でも、住宅地においてはこれまでの道路事情から一変し、夜間、日中とも、かなり高いと感じるのではないかと考える。</p>	<p>なお、騒音・振動についての予測の不確実性は小さく、環境保全措置の効果は確実に見込まれるものと考えています。なお、事業実施段階において、予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じることとしています。</p>
<p>(3) 騒音や振動の予測では工事中に基準超過寸前の値がたくさんあり、超過している場合もある。対策をとって改善されるかが心配である。着工前、工事中及び供用後において、同じ場所、同じ条件で継続して観察、測定する必要がある。その計画を明らかにして欲しい。</p>	
<p>(4) 騒音・振動については大変問題が多く、特に工事中の予測値が超過する地点があり、確実な改善策の実行を要望する。</p>	

表 11-1 (6) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
4. 低周波音	
<p>(1) 大深度地下空間を使用する区間において、低周波騒音についても予測結果を検証して欲しい。</p> <p>地下 70m の大深度を通る地域でも、工事や通行車両による低周波振動がどんな影響を及ぼすかを事前と最中、事後で同じ条件、場所で測定する計画を作って欲しい。</p>	<p>自動車の走行に係る低周波音の予測及び評価については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、自動車の走行により高架構造物の上部工から発生する低周波音を予測しています。</p> <p>住居等の保全対象施設の直下をトンネル構造で通過する大深度地下区間については、土被りが約 60m 以上と深いことから、掘削工事による低周波音の影響は極めて小さいと考えられるため、予測・評価の対象としないこととしました。</p> <p>なお、事業実施段階において、予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じることとしています。</p>

表 11-1 (7) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
5. 地下水・地盤	
(1) 淀川（河川）及び河川区域への影響評価についても記載し、環境保全措置等の検討をして欲しい。	地上につながる構造物や、トンネル立坑部は、地中連続壁等の止水性のある土留め壁を使用します。また、採用する密閉型シールド工法は、止水性が高く、ほとんど漏水が無いトンネルが数多く施工されています。
(2) （仮称）淀川左岸線延伸部のトンネルに沿って地下水が染み出てくると想像できるにもかかわらず地下水位が低下する予想結果は不可解である。 もし、地震や津波などの大きな擾乱で淀川堤防が破壊することがあれば（仮称）淀川左岸線延伸部の地下トンネルは急激に水没しかねないことから、淀川左岸線 2 期工事と合わせて総合的な検討が必要である。	地下水の予測においては、既存資料調査及び現地調査により、地下水位や帯水層の地質の状況等を把握するとともに、淀川が地下水の涵養源の一部になっていることなどを考慮し、浅層地下水位及び深層地下水位の変動量の予測を行っています。 予測の結果、地下水位低下量は、年間の変動幅の範囲に入っていますが、淀川沿いに開削トンネルを計画しているため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として「地下水流動保全工法」を実施します。
(3) 大深度地下を使用するトンネル、換気所、避難立坑の設置により、地下水が漏れだし、都島や城東の低地がさらに地盤沈下することが懸念される。 特に、大深度の圧力がかかった地下水が押し出されて地盤沈下が進まないことを明らかにされたい。	なお、対象道路は、トンネル構造を採用しているため、津波等によるトンネル内への浸水等に対する安全性の確保は極めて重要と認識していることから、事業実施段階において、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、設備や構造等の検討を実施します。
6. 廃棄物	
(1) 大深度トンネルの工事における、排出土を誰がどこにどのように処理するのかについて、事業実施前の都市計画案の説明時に、住民に丁寧に正確に説明すべきである。	トンネル工事による建設副産物については、事業者が関係法令等に基づき、適切に対処するとともに、廃棄物として事業実施区域外へ搬出する場合には、関係法令に基づき、適切に処理・処分します。 また、事業実施にあたっては、事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。

表 11-1 (8) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(1) 全体の建設予定費を提示すべきである。一定の幅の概略数字でよいので住民に明示すべきである。明示しない理由が理解できない。	<p>事業費については、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、関係機関と調整した上で、新規事業採択時評価手続きの中で明らかにしていくこととしています。</p> <p>なお、対象道路では、平成 16 年から平成 18 年に行った P I（パブリック・インボルブメント）プロセスにおいて複数の計画案について想定される整備費用をお示しし、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理してきました。</p>
(2) 住民は建設予算を知らないままでは、都市計画の内容が今後の事情により変更された場合にも、どの部分の予算がどれだけ変更になるのか、わからないままになるのは、許し難い。	
(3) 都市計画決定前に、安全対策や環境対策に必要な費用を提示すべきである。	
(4) これ程までの大型事業なのに、かかる費用が分からないことは理解できない。	
(5) 建設にかかる費用が明示されていないことを奇異に感じる。	
(6) 完成後のメンテナンスと改修の計画の長期の見通しが無い。これなしには後々のお荷物になりかねない。	
(7) 淀川堤防内で淀川左岸線 2 期と同様の対策を行った場合の、工事費の上乗せ額はいくらか。	
(8) 安全対策やそれにかかる費用を明らかにしたうえで、計画全体を判断したい。安全対策が果たして可能かどうかや、多額の費用を費やして対策をしてもなお不安が残るならば計画自体を止めなければならぬ。それを決めるのは大阪に住む住人のはずだ。判断ができるだけの情報をいただきたい。	
(9) 対策や供用後の測定作業にかかる費用も算定できるはずである。対策にかかる費用が過大なら計画そのものを見直す必要が出てくる。	
(10) 建設費用は、大阪市、大阪府、国がどの割合で負担するのか、決まっているのかさえも不明なまま計画を決めていいはずがない。また、これを運営する阪神高速道路株式会社が負担する建設費用の割合も不明である。これが分かって初めて、市民はこの事業の可否を判断できる。	

表 11-1 (9) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(11) 環境影響評価準備書の作成に、いくらの費用を掛けたのか。	環境影響評価準備書の作成にあたっては、道路計画の概略検討、既往調査結果等多岐にわたるため、環境影響評価準備書のみの費用について、お示しすることはできません。
(12) 淀川堤防内に（仮称）淀川左岸線延伸部の道路構造物を入れる計画案であるが、河川法においてその堤防の中にコンクリート道路構造物を並行して設置することの可否を判断できる法律上の根拠は何か。	河川堤防の安全確保に関しては、事業実施段階において、淀川左岸線 2 期事業の検討結果を踏まえ、コスト縮減に留意し、専門家の指導・助言を得ながら必要な対策について検討を行い、河川法に基づく許可に関する手続きを進めていくこととなります。
(13) （仮称）淀川左岸線延伸部で、淀川堤防にコンクリート道路ボックスを埋め込む計画であるが、大雨時に河川水位が上がると、パイピング現象が起り、堤防が破損する危険はないか。	なお、対象道路のルート・構造は、「淀川左岸線延伸部有識者委員会提言」（平成 18 年 12 月）より、既存公共空間である（都）淀川南岸線を極力活用することで、用地買収など、沿道地域への影響を極力少なくなるよう配慮したこと、また、淀川左岸線 2 期との接続が必要不可欠な路線であることから、豊崎付近では淀川河川堤防に近いルートとなります。
(14) 淀川に強い堤防「長期治水事業計画」を策定することが急務である。 今の道路検討の方向は、「河川法令の違反、河川管理への影響があまり出ないよう考慮する程度」で、河川法令の厳守に背を向け、道路構造と平面、縦断線形の設定を大前提にして推し進めようとしている。 総合的な検討のためには、土質条件、断面等で最もきびしい箇所でも、河川法令を守り、堤防の安全性の確保を進める設計施工を行うことが必要である。	
(15) 淀川左岸線 2 期計画が事業実施まで非常に遅れており、費用も莫大な追加となると言われているなどの事態を反省しているのか。	

表 11-1(10) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(16) 南海トラフ巨大地震時でのトンネルの変異や液状化なども事前に評価し、対策案を検討し、安全性が確保できることを、都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべき。	対象道路における地震時の液状化や振動に対する堤防の安全性、構造物設置に伴う圧密沈下等の詳細な検討については、事業実施段階において、地質調査等を実施したうえで、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書、大深度地下の公共の使用における安全の確保に係る指針等に基づき、専門家の指導・助言を得ながら、最新の知見を反映させ、安全性を確保するための必要な対策や、河川法に基づく許可に関する手続きを適切に実施します。
(17) 淀川堤防に道路ボックスを埋め込む計画というが、地盤沈下の予測について、繰り返し大きな震度の地震が発生した場合の予測値はどうか。	
(18) 淀川左岸の堤防に道路ボックスを埋め込む計画というが、圧密沈下の発生は4~5kmの長い間の中で、どの位置がどの程度違うのか。	
(19) 淀川堤防に道路ボックスを埋め込む計画というが、どの程度の地震で、どの程度の液状化するのか。 また、液状化による損傷を予測しているのか。	
(20) 十分な安全対策と、いざというときの二重三重の安全設備を備えた計画を検討してほしい。 道路を通行する交通は、物流の車や海外からの観光客ばかりではなく、家族はもちろん学校や事業所、サークルグループの車やバスが利用する。	

表 11-1(11) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(21) (仮称) 淀川左岸線延伸部のトンネル道路の上町断層に関する安全対策が不明であり、安全であるという確かな対策を提示すべき。	<p>上町断層帯に対する対象道路のトンネルの安全性については、事業実施段階において、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等に基づき、詳細な検討を行うとともに、専門家の指導・助言を得ながら、最新の知見を反映させ、安全性を確保するための必要な対策を適切に実施します。</p> <p>なお、対象道路のルートのうち、大深度地下空間の使用を予定する区間は、上町断層帯を通過しない計画としています。</p>
(22) (仮称) 淀川左岸線延伸部のトンネルは上町断層を横切るので、地震時の安全性が気になりである。 断層変位に対して、トンネル部が破壊しなくとも亀裂が生じて、地下水が漏れると水浸しになる。	
(23) (仮称) 淀川左岸線延伸部の「大深度トンネル」が上町断層を横切るルートであり、日本国内、ならびに世界に同様の事例はあるのか。	
(24) (仮称) 淀川左岸線延伸部で基準としている「道路トンネル技術基準」、「トンネル標準示方書」等には、「大深度トンネル」の「活断層」を横切る工事に関する具体的な技術基準は無いと思われる。	
(25) 上町断層を横断するシールドトンネルの事例では、直下型地震により地盤が変位し、トンネルがどの程度、変形すると予測しているのか。	
(26) 巨大地震時に停電し、非常用電源が、浸水した場合の安全対策は確保されているのか。	

表 11-1(12) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(27) トンネルからの避難について、トンネル内に浸水が予測される場合には、床板下避難通路方式ではなく、床上または天井の位置に避難通路を設けるべきであり、事業実施段階ではなく、都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべきである。	避難誘導施設については、路面下を避難空間として想定し安全性を確保する計画であり、事業実施段階において、「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」（平成 13 年 10 月、日本道路協会）に基づき、関係機関と協議・調整し、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら避難シミュレーション等を行い、適切な避難方法について検討を実施します。
(28) 避難、救急救助、消火活動について、地下 70 m という大深度の位置を考慮し、事業実施段階でなく、都市計画段階で示すべきである。	このほか、一般のトンネルにも設置されている、通報・警報設備、消火設備、避難誘導設備等の設置など、トンネル内の安全を確保するための必要な対策を適切に実施します。
(29) 大深度トンネルにおける大事故を想定した安全対策や、避難通路などについて事業実施段階ではなく、都市計画案の説明段階で説明すべきである。	
(30) トンネル内の火災時には床下避難が有効だが、退避後の避難方法が不明であるほか、床下の避難場所に生存に必要な空気の供給ができるのかどうか明らかでない。 災害や事故の内容・種類に応じて避難路は複数確保することが安心して利用するために必要である。	
(31) 換気所及び中間地点に避難のための立坑が必要であるほか、延焼、浸水に対する対策も必要である。	

表 11-1 (13) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(32) タンクローリーなど危険物、可燃物を積んだ車両は通行させないよう実効性のある措置をとっている地下トンネルの例を示された。	危険物を積載する車両の通行を禁止し、又は制限する水底トンネル等の事例としては、阪神高速 31 号神戸山手線、神戸長田トンネルの湊川ジャンクションから神戸長田出入口までの区間や阪神高速 32 号新神戸トンネルの山麓バイパス分岐部から箕谷ジャンクションまで（北行）の区間、箕谷ジャンクションから国道 2 号出口まで（南行）の区間などがあります。
(33) テロ対策は十分なのか疑問である。安全対策が不十分なら、テロの格好の標的になり、パトロールだけでは防げない。	テロ対策については、事業実施段階において、関係機関と協議を行いながら、安全確保に向け、連絡体制の確立や事件発生時等における初動措置等の必要な取り組みについて検討します。
(34) 第二期事業の建設が中止された場合、(仮称)淀川左岸線延伸部も事実上不可能となるのではないかと。巨費を投じ、大深度法という地権者無視、いまだ道路に適用された実績が皆無の制度を適用するという無理をして建設するのは、大阪市民に巨大な損失と、災害などのリスクをもたらすことにはかならないと考える。	対象道路については、平成 13 年 8 月の「都市再生プロジェクト」（都市再生本部）において、大都市圏における環状道路体系の整備のひとつとして位置づけられた重要な路線であり、対象道路の整備により、大阪都市再生環状道路が形成され、阪神高速道路東大阪線等周辺道路の渋滞緩和など広範囲において交通流が改善するほか、災害時における代替路として防災機能の確保に資する道路であると考えています。
(35) 今後、人口は減少すると言われていのに、この道路が必要なのか、疑問に思う。今すぐ計画の中止を提案する。	また、費用対効果については、新規事業採択時評価手続きの中で明らかにしていくこととしています。
(36) 採算性を度外視した巨大な開発事業である(仮称)淀川左岸線延伸部を建設すべきではない。	なお、既に「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)」において「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき計画した実績があります。
(37) 費用対効果について、住民の税金を用いることから、その投資効果について事前に説明すべきである。事前説明不要としている根拠は何か。	
(38) 今後自動車利用人口などが減少し、自動車走行量も徐々に減少していくと予想されているにも関わらず、道路の必要性について説明不十分であり、もっと正確な予測を提示して説明すべきである。	

表 11-1(14) 準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
7. その他	
(39) 住民への説明会については、小学校単位にして、事前に特別広報として全家庭に配布し、十分に時間的に余裕をもって、2～3 カ月以上前に案内を行ったうえで説明会を行い、多くの住民に説明すべき。やり直しすべきである。	準備書説明会の開催については、関係地域において、平成 27 年 10 月の市広報に掲載するとともに、広報板やホームページなどにより周知に努めてきました。 この結果、平成 27 年 10 月 16 日から 23 日の間に実施した準備書説明会で延べ 185 人の方にご参加頂き、また準備書説明会以外にも個別のご質問等に対応しています。
(40) 説明会資料は全住民に開催前に配布すべきである。	また、環境影響評価準備書及び準備書説明会で配布した資料については、準備書の縦覧を開始した平成 27 年 10 月 2 日から、府市のホームページ上に掲載を行っています。
(41) 平成 18 年からすでに約 10 年が過ぎ一度凍結された案であり、かつ、当時から見て環境制約条件や経済条件が大幅に変化しており、住民への説明をやり直しすべきである。	上記のとおり、準備書説明会の開催については、環境影響評価法や、その他関係法令等に基づき適切に実施しているものと考えていますが、今後、事業の進捗に応じ工事説明などを実施し、事業内容について事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。
(42) 説明会の周知徹底のために町会の回覧版などで広報したのか。 その時に説明会で配布された資料を付けたのなら興味を持ってもらえるはずである。	なお、これまでも対象道路では、道路計画の策定にあたって、手続きの透明性、客観性、公正さを一層高めることを目的として、淀川左岸線延伸部有識者委員会を設置し、平成 16 年 3 月から平成 18 年 12 月で延べ 24 回開催し、市民の皆さま等へ情報提供を行い、その意見を把握する P I（パブリック・インボルブメント）プロセスを実施し、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理しました。
(43) 説明会が沿線部でしか開催されないのは不可解である。 建設費用の負担や道路の利用は大阪府民全体の問題であり、大阪市全体はもちろん府下にも広く説明する必要がある。	この考え方をふまえるとともに、自然的状況や社会的状況を把握し、関係行政機関で検討を重ね作成した内容について、平成 27 年 2 月に都市計画素案説明会、同 10 月に準備書説明会を、関係地域の大阪市 4 区（北・都島・城東・鶴見）及び門真市・守口市で開催してきました。
(44) 準備書を縦覧終了後も見たいならどうしたらいいのか。 全ての住人が期間内に見たとは限らない。	環境影響評価準備書において大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の予測結果は環境基準を達成していますが、その予測に際しては、事業着手時期が未定である都市計画道路都島茨田線の影響を考慮していません。
(45) （仮称）淀川左岸線延伸部と 50m の道路の計画（都市計画道路都島茨田線）ができると二重に大気質の影響があるか心配だ。	都島茨田線の事業実施に際しては、環境に与える影響の低減に努めます。