

環境影響評価方法書に **写** の意見の概要送付書

総計第 2 1 6 0 号

平成 2 5 年 3 月 2 6 日

大阪府知事 様

住所 大阪府中央区大手前 丁目

氏名 大阪府知事



電話 (06) 6944-9274

環境影響評価法第 4 0 条第 2 項の規定により読み替えて適用される同法第 9 条の規定により、下記の都市計画対象事業に係る環境影響評価方法書の意見の概要を記載した書類を、別添のとおり送付します。

記

都市計画対象事業の名称

(仮称) 淀川左岸線延伸部

環境影響評価方法書について^写の意見の概要送付書

大計第1190号

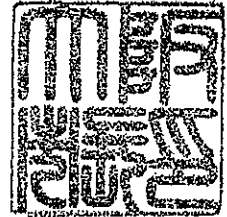
平成25年3月26日

大阪府知事 松井 一郎 様

住所 大阪市北区中之島1-3-20

氏名 大阪市長 橋下 徹

電話 (06) 6208-7871



環境影響評価法第40条第2項の規定により読み替えて適用される同法第9条の規定により、下記の都市計画対象事業に係る環境影響評価方法書の意見の概要を記載した書類を、別添のとおり送付します。

記

都市計画対象事業の名称

(仮称) 淀川左岸線延伸部

方法書に対する意見の概要

環境影響評価法(平成9年法律第81号)第40条第2項の規定により読み替えて適用される第8条第1項の規定による意見書の提出は8通であった。

意見の概要は以下に示すとおりである。

意見の概要
環境全般
① 方法書を読んだが、住民意見を反映した、住民の環境に配慮した内容としているのか。
② 動植物や水質の保全に最大限の考慮をお願いしたい。特に淀川は動植物の宝庫である。
③ 調査の方法の具体的内容が乏しい。調査の実施期間が方法書に示されていないことは不誠実ではないか。また、実施時期や実施回数は工事期間に比例して長くするべきではないか。
④ 動植物の調査について、4季調査を実施又は定点観測の季節ごとに2回以上2日連続して実施すること。
⑤ 調査は市民ボランティア等に依頼し、より細かい調査の実施を望む。また中間報告を望む。

意見の概要

大気質

- ① 本件道路は、トンネル構造の箇所が多く、トンネル出入口や換気塔から自動車排気ガスに含まれる窒素酸化物(一酸化窒素、二酸化窒素)、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、ベンゼンなど揮発性有機化合物などが高濃度に排出されることが予測される。それら有害物質の濃度と排出量について、汚染物質を除去する施設を設置しない場合と設置した場合の予測を行うこと。
- ② 自動車排気ガスは、排出直後、高濃度の一酸化窒素であり、その大部分が排出後、空気中の酸素で酸化され二酸化窒素に変化することが分かっており、大気汚染の防止には窒素酸化物全体の濃度の低減が必要である。これらの事実を踏まえた予測をされたい。
- ③ 第二京阪道路について、寝屋川市民が公害審査会調停委員会にアセスメントの見直しの審理を求めた公害調停で、国交省が予測した二酸化窒素濃度の増加が、供用開始後5倍も違っていたことが確認された。予測手法の検証、見直しが必要であると考え。本件での予測手法を公開し、納得のいく説明をされたい。
- ④ 表 5-2-1(1)(2)の予測の手法において、プルーム式及びパフ式を用いると有るが、これらの式は単純なモデルの条件で計算するものであり、今回の門真 JCT・IC、新御堂筋 JCT、内環状線 ICなどは複雑な連絡道路網であり、単純なモデルでは正確な予測は難しいため、過去の実績、特に第二京阪自動車道の実績を用いて、その予測式の妥当性を検討し、その予測結果の食い違いを明確にした上で、その実績を本予測結果に付加して評価すること。
- ⑤ 微小粒子状物質は、環境基準が設定されているなど重要な物質であることから、大気質に係る環境影響評価の対象物質として選定すべきである。また、評価においては環境基準を目標値とすべきである。
- ⑥ 第 4 章第 1 節において、微小粒子状物質の現状を記載すべきである。

意見の概要

- ⑦ 完成後の「換気塔の存在及び供用」において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を評価の対象とすること。
- ⑧ 表 5-2-1(2)の予測の手法の予測地点として、門真 JCT・IC、新御堂筋 JCT、内環状線 IC 及び全ての換気塔周辺部も入れるべき。
- ⑨ 換気塔の予測においては、予測範囲を広範囲に設定すること。
- ⑩ 換気塔の予測においては、換気塔の場所、構造(排気浄化装置の有無、換気塔高さ、口径、吹き出し速度)などについて、脱硝装置、微小粒子状物質除去装置などを含めて、いくつかのケース別に評価すること。
- ⑪ 既存の淀川左岸線のアセスでは、「換気塔」ではなく「換気所」と表現しているので、今回も「換気所」との表現にすべき。
- ⑫ 表 5-2-1(2)の評価の手法の「回避又は低減」において、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質について、評価基準を「現状よりも悪化させないこと」とすべき。また、目標値を予防原則の視点からも評価すべき。
加えて、現状非悪化のためにはどういう条件が必要か、そのために必要な換気塔の性能と構造は何かも、予測し評価すべき。
- ⑬ 表 5-2-1(1)(2)の予測の手法において、二酸化窒素に加え、一酸化窒素、窒素酸化物も含めて総合的に測定し、評価結果を公表すること。

意見の概要

- ⑭ 本道路建設予定地域は自動車 NO_x・PM 法による窒素酸化物及び粒子状物質の総量削減計画対象地域に入っているため、総量削減計画に対応させることが必要である。また「ランドデザイン・大阪」という大阪の発展計画に資することや交通円滑化で渋滞などが緩和されて、環境改善が期待されるとされているが、本道路建設で大阪市域の自動車交通流が全域的に変化することが想定されているが、どのように交通流が変化し、それによってどのように環境改善が期待されるのか説明されていない。また大阪市域の環境は深刻といって言い過ぎでない現状にあり、自動車道路の新設は厳に控えるべきであり、新設とするなら、新設が環境改善に資するものでなければならないと考えられる。以上のことから、本道路の沿道周辺環境アセスメントに加えて、本道路建設によって大阪市域の環境にどのような影響を与えるのか、大阪市域全体を対象にした環境アセスメントが実施されるべき。

その他

- ① 延伸部は淀川左岸堤防直近に計画されることから、最新の科学的知見による地震、津波、液状化等の災害面の環境アセスメントをすべきである。
また、本地域での新しい地震の研究結果が発表された場合は、都度その知見を取り入れて環境アセスメントをやり直すべきである。
- ② 水害に関して、延伸部は大深度地下構造を提言しているが、その出入り口となる地域が淀川氾濫時に最大で5.5m浸水するとの想定に対応する環境アセスメントをすべき。
- ③ 河川堤防、特に左岸堤防に関する堤防安全性について、道路事業の特徴、周辺堤防の環境状況などを反映した環境アセスメントを実施すべき。
特に、建設省令に基づく河川法令に関する「解説・河川管理施設等構造令」「解説・工作物設置許可基準」を厳守すべき。

意見の概要

④ 環境影響評価方法書の最終版や、意見書を提出した個人・団体に検討結果についての説明会を実施すべきである。

⑤ 淀川左岸線延伸部に係る環境影響評価方法書について環境保全の見地から反対します。理由は以下のとおり。

- ・道路整備を進めたところで、少子高齢、人口流出が進み、近隣都市(神戸京都)へ商圈がとられる。
- ・バイパスをつくればつくるほど地元は渋滞し、地元自治体の財政が破綻する。
- ・高架や道路で生活圏、商圈が狭まり、地域経済が疲弊。
- ・若者の脱自動車、脱道路が世界で進み、時代錯誤。