

第5章 方法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

環境影響評価方法書を「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第40条第2項により読み替えて適用される同法第7条に基づき、平成25年1月18日から平成25年2月18日まで縦覧に供し、平成25年1月18日から平成25年3月4日まで意見を求めたところ、第40条第2項により読み替えて適用される同法第8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。

方法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5-1(1)～(6)に示すとおりです。

表 5-1(1) 方法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. 事業計画 | |
| (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。 | <p>対象道路の整備に関する計画の具体化にあたっては、幅広く意見を聴きながら、計画づくりに反映させていく、「P I（パブリック・インボルブメント）方式」により検討を行ってきました。</p> <p>対象道路のルート・構造の選定にあたっては、沿道地域への影響に配慮し、トンネル構造を主体した道路構造の採用、大深度地下の利用、公共空間を可能な限り活用することなどについて検討を行い、都市計画案を作成しました。</p> |
| (6) 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。 | <p>環境影響評価方法書については、対象道路に関する事業特性及び地域特性を勘案し、環境影響評価法、及びその他関連法令等に基づき作成しました。</p> <p>また、環境影響評価方法書について意見を幅広く聴くため、環境影響評価法に基づき、平成25年1月18日から平成25年2月18日まで縦覧に供し、縦覧期間に開催した説明会において記載内容を周知しました。</p> <p>環境影響評価準備書については、縦覧期間に関係地域において説明会を開催し、環境影響評価の結果を周知します。</p> |

表 5-1(2) 方法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. 事業計画 | |
| <p>(2) 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、新設するとするならば、新設が環境改善に資するものでなければならぬと考えられる。以上のことから、本道路の沿道周辺の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。</p> | <p>本環境影響評価は対象道路について実施しているため、大阪市域全体を対象としていませんが、対象道路の整備により、一般道路の交通円滑化による大阪都心部の渋滞緩和に伴い、自動車から排出される大気汚染物質等（二酸化窒素及び二酸化炭素等）の排出量の削減効果が期待されます。</p> |
| <p>(3) 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。</p> | <p>環境影響評価は、対象道路に関する事業特性及び地域特性を勘案し、環境影響評価法及びその他関連法令等に基づき実施しており、地震、津波、液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、環境影響評価の対象としていません。 地震、津波、液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を順守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っていきます。</p> |
| <p>(4) 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。</p> | |
| <p>(5) 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。</p> | |

表 5-1(3) 方法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 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(7) 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）へ商圏がとられる。 ・バイパスをつくれ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、商圏が狭まり、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。 | <p>対象道路は、第二京阪道路を介して、名神高速道路等と阪神港及び関西国際空港を結ぶ主要な幹線道路であり、大阪都心部の慢性的な渋滞や沿道環境の改善とともに、新たな拠点エリアを誘引する都市活性につながる道路と考えています。</p> <p>なお、今後の工事計画等の詳細な検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うこととします。</p> |
| <p>2. 大気質</p> | |
| <p>(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。</p> | <p>大気質の調査・予測手法は、国土交通省令及び「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国総研資料第 714 号・土木研究所資料第 4254 号）（以下「道路環境影響評価の技術手法」）に基づき選定しました。</p> <p>微小粒子状物質、ベンゼンなどの揮発性有機化合物については、現在予測手法が確立しておらず、同技術手法において環境影響評価の対象としていないことから、予測の対象外としました。</p> <p>なお、予測計算には考慮していませんが、換気塔からの大気汚染物質の排出量を低減するため、換気所に除塵装置の設置を計画しており、事業実施段階においては、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。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、同技術手法に基づき、窒素酸化物全体の濃度を考慮した予測・評価を行いました。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、予測に用いる式、並びに補正係数等は適宜、見直しが行われた最新のものを利用しました。</p> |

表 5-1(4) 方法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 | |
| <p>(4) 方法書表 5-2-1(1)(2)の予測の手法において、ブ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。</p> | <p>大気質の予測手法に用いているブルーム式及びパフ式については、一般的な道路構造はもとより、特殊な道路構造においても、ブルーム式及びパフ式による計算を基本とし、その特殊な道路構造を反映するモデルを組み合わせることで予測が出来ます。</p> <p>さらに、ブルーム式及びパフ式は、汎用的な手法であり、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分なされていることから、本環境影響評価ではブルーム式及びパフ式を採用しました。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>準備書作成段階においては、微小粒子状物質に関する予測手法が確立していないため、環境影響評価の対象としないこととしました。</p> <p>なお、微小粒子状物質について、地域の状況を把握し、準備書第 4 章に現況値を記載しました。</p> |
| <p>(6) 方法書第 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。</p> | <p>微小粒子状物質について、地域の状況を把握し、準備書第 4 章に現況値を記載しました。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>換気塔から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、道路環境影響評価の技術手法に基づき、「自動車の走行」において予測・評価を行いました。</p> |
| <p>(8) 方法書表 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。</p> | <p>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においては、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、道路構造及び交通条件が変化する区間のうち、保全すべき対象等への影響を的確に把握出来る予測地点として、(仮称)豊崎 IC 付近、(仮称)内環 IC 付近、(仮称)門真西 IC・門真 JCT 付近、豊崎換気所付近、鶴見換気所付近に設定しました。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>大気質(換気塔)の予測は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、換気塔を中心とした半径 2km の範囲を基本として行いました。</p> |

表 5-1 (5) 方法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 | |
| <p>(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。</p> | <p>国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき実施する予測は、大気質の予測に用いている拡散式及び拡散パラメータは、種々の条件下において測定されたデータを統計的に処理して得られたものであり、基本的には平均的な濃度を計算する手法になっています。</p> <p>予測の結果、換気塔からの寄与濃度は、バックグラウンド濃度と比較して非常に低くなっているため、環境保全措置の実施を前提とした複数ケースの予測・評価は行いませんでした。</p> |
| <p>(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。</p> | <p>環境影響評価を行う項目の名称については、道路環境影響評価の技術手法に基づき、「換気塔」を用いて表現しました。</p> <p>また、換気塔を含む建屋全体を示す場合には、「換気所」を用いて表現しました。</p> |
| <p>(12) 方法書表 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のような条件が必要か、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。</p> | <p>大気質の評価は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、環境基準との整合性について行いました。</p> <p>微小粒子状物質の取扱いについては、大気質(5)に示したとおりです。</p> |
| <p>(13) 方法書表 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。</p> | <p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、同技術手法に基づき、窒素酸化物全体の濃度を考慮した予測・評価を行いました。</p> |
| 3. 動物・植物・生態系 | |
| <p>(1) 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。</p> | <p>対象道路は、主にトンネル構造を採用するとともに、明かり部については極力既存道路の敷地を利用し、工事施工ヤード等については、対象道路事業実施区域内及び既存道路を極力利用することで、動植物への影響をできる限り避けた計画としています。</p> <p>また、河川内の橋脚の設置を極力回避するとともに、止水性の高い仮締切工法を採用すること等により、水質への影響をできる限り避けた計画としています。</p> |

表 5-1(6) 方法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 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. 動物・植物・生態系 | |
| <p>(2) 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。また、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。</p> | <p>動物・植物・生態系の調査方法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき設定しました。</p> <p>また、調査時期は、春・夏・秋・冬季を基本とし、調査対象となる動植物の生態的な特性を踏まえて効率よく確認できる時期に設定しました。</p> |
| <p>(3) 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。</p> | <p>動物・植物・生態系の調査方法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、調査対象となる動植物の生態的な特徴を踏まえて設定し、その結果を準備書に記載しました。</p> |

第6章 方法書についての知事意見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同法第10条第1項に基づく環境保全の見地からの大阪府知事意見とそれに対する都市計画決定権者の見解は、表6-1(1)～(5)に示すとおりです。

表6-1(1) 方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

| 大阪府知事意見 | 都市計画決定権者の見解 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 全般的事項 | |
| (1) 自動車から排出される二酸化炭素及び二酸化窒素について、大阪市及びその周辺における排出量の変化を定量化し、準備書に記載すること。 | 対象道路の整備による大阪都心部の渋滞緩和等に伴い、大気汚染物質等(二酸化窒素及び二酸化炭素等)の排出量の削減効果が期待されますが、二酸化炭素の排出量の変化については、周辺道路を含めた広域の評価をすべきであり、対象道路単独の道路環境影響評価には馴染まないと考えています。 |
| (2) 計画路線に係る環境影響を的確に予測・評価できるように、計画路線等の位置、構造と周辺の住居等の位置、高さを踏まえ、調査・予測の地点を選定すること。 | 調査地点については、環境影響を予測・評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点を選定し、また、予測地点については、対象道路等の位置・構造や周辺状況を踏まえ、的確に予測・評価できる地点を選定しました。 |
| (3) 計画路線は大深度地下空間の活用を前提としていることから、方法書に記載の手法の他、「大深度地下の公共的使用に関する基本方針(平成13年4月3日:閣議決定)」及び「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針(平成16年2月:国土交通省都市・地域整備局長通知)」も踏まえた上で環境影響評価を実施し、その結果を準備書に記載すること。 | 「大深度地下の公共的使用に関する基本方針(平成13年4月3日:閣議決定)」及び「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針(平成16年2月:国土交通省都市・地域整備局長通知)」を踏まえ、地下水に係る項目・手法及び地盤に係る手法を追加し、環境影響評価を実施しました。 |
| (4) 大阪府及び大阪市においては、「大阪21世紀の新環境総合計画」及び「大阪市環境基本計画」を定めていることから、各環境影響評価項目の評価においては、これらの計画に定める目標の達成と維持に資するとの観点からも評価を行うこと。 | 大阪府及び大阪市の「大阪21世紀の新環境総合計画」及び「大阪市環境基本計画」に定められる目標の達成と維持に資するとの観点から、整合を図るべき基準又は目標として評価を行いました。 |

表 6-1(2) 方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

| 大阪府知事意見 | 都市計画決定権者の見解 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 全般的事項 | |
| <p>(5) 環境保全対策については、計画路線が大深度地下空間の活用を前提としていることや、工事期間が長期にわたると想定されるといった事業特性を踏まえ、都市計画決定権者及び事業予定者が事業による影響を可能な限り回避・低減するとの観点から検討を行い、準備書に記載すること。また、二酸化炭素についても道路の供用及び工事に係る環境保全対策の検討を行い、準備書に記載すること。</p> | <p>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環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>また、二酸化炭素の排出削減策としては、低燃費型建設機械の使用やアイドリングストップ等による工事中の排出量の削減、並びに省エネ設備の導入等による供用後の排出量の削減の実施に努めます。</p> |
| 2. 大気質 | |
| <p>(1) 計画路線は「大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」の対策地域内にあること、大阪府域では微小粒子状物質の環境基準が現時点では未達成の状況にあることをも踏まえ、換気塔からの大気汚染物質の排出量を最小限にとどめるため、最新の排ガス処理技術の導入について十分検討すること。</p> | <p>換気塔からの大気汚染物質の排出量を低減するため、換気施設に除塵装置の設置を計画しています。</p> <p>また、換気施設の設置にあたっては、事業実施段階における技術開発の状況を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最新の排ガス処理技術の導入について検討を行います。</p> |
| <p>(2) その上で、住居、学校及び病院等の保全対象施設における寄与濃度を可能な限り低減するよう、換気塔の位置、高さ並びに換気量及びその制御方法について検討を行うこと。</p> | <p>換気塔については、保全対象施設における寄与濃度を低減するため、保全対象施設から可能な限り離れた位置に計画するとともに、換気塔の高さ及び換気量については、道路トンネル技術基準に基づき検討を行いました。</p> <p>また、換気量の制御方法等については、事業実施段階において適切に検討を行います。</p> |
| <p>(3) 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測については、プルーム式及びパフ式を用いているが、自動車の走行に係る沿道濃度の予測においては、JEA 式を採用した事例も数多くあることから、それぞれの予測モデルの特性を勘案し、適切な大気拡散予測式を採用すること。</p> | <p>自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気拡散予測式については、インターチェンジ部の出入路など、複雑な道路構造を有する事業特性、並びに JEA 式とプルーム式及びパフ式の特性を勘案し、プルーム式及びパフ式を採用しました。</p> |
| <p>(4) インターチェンジ部の出入路が曲線やループなど複雑な構造となる場所や淀川に近接した地域等一般の市街地とは異なる風況と考えられる地域で予測を行う場合は、寄与濃度を的確に予測できるよう、気象の通年調査及び大気拡散予測式の条件設定を適切に行うこと。</p> | <p>インターチェンジ部の出入路など複雑な構造となる場所や淀川に近接した地域においては、寄与濃度が的確に予測できるよう、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、気象の調査を行いました。</p> <p>また、大気拡散予測式の条件設定にあたっては、調査結果を踏まえ適切に行いました。</p> |

表 6-1(3) 方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

| 大阪府知事意見 | 都市計画決定権者の見解 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. 大気質 | |
| (5) 換気塔周辺やインターチェンジ部周辺において、寄与濃度が大きくなる気象条件（ダウンウォッシュが発生するおそれがある場合は、その気象条件を含む）や交通条件で短期的な予測を実施すること。 | 大気質の予測にあたっては、換気塔からの排出ガスの拡散計算、有効排出源高さの計算にダウンウォッシュの発生を考慮して行いました。 また、将来の高濃度日について確率的な予測を行う手法が確立されていないため、年平均値を対象に予測を行いました。 |
| (6) 必要に応じて交通量調査を平日に行うとしているが、休日における交通量調査の実施についても検討し、一般車両の交通量を適切に設定すること。 | 平日及び休日における交通量調査の結果、ほとんどの調査地点において平日交通量が多く、大型車混入率が高い状況であり、平成 22 年度道路交通センサスにおいても同様の調査結果となっていることから、予測に用いる交通量は、平日交通量としました。 |
| (7) 微小粒子状物質について、地域の状況を把握するとともに、準備書作成段階において予測技術が確立された場合には、改めて予測評価の実施を検討すること。 | 微小粒子状物質について、準備書に現況値を記載していますが、予測手法が確立していないため、環境影響評価の対象としていません。 |
| 3. 強風による風害 | |
| (1) 淀川に近接した地域等一般の市街地とは異なる風況と考えられる地域に換気塔を設置する場合は、換気塔の設置場所近傍で風向及び風速の通年調査を適切に実施すること。 | 換気塔の設置場所と同様の風況を把握できる淀川河川事務所毛馬出張所において風向及び風速の通年調査を行うとともに、予測にあたっては、道路環境影響評価の技術手法に基づき、適切に気象条件を設定しました。 |
| 4. 騒音・振動・低周波音 | |
| (1) 今後の事業計画の具体化に際し、低周波音の発生を伴う建設機械が長期間にわたり継続して稼働する場合は、「建設機械の稼働」を環境影響要因として選定すること。 | 事業計画においては、低周波音の発生を伴う建設機械が長期間にわたり稼働することは想定していません。 |
| (2) 事業計画の詳細が未定であることや、大阪市内において商業施設近辺の道路では休日の方が交通量が多い実態があることから、今後検討される詳細な事業計画及び地域の実情を踏まえた上で、必要に応じて休日における騒音及び振動の調査・予測及び評価を実施すること。 | 平日及び休日における交通量調査の結果、ほとんどの調査地点において平日交通量が多く、大型車混入率が高い状況であり、平成 22 年度道路交通センサスにおいても同様の調査結果となっていることから、予測に用いる交通量は、平日交通量としました。 |

表 6-1(4) 方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

| 大阪府知事意見 | 都市計画決定権者の見解 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. 騒音・振動・低周波音 | |
| <p>(3) 計画路線は、大部分が地下式を前提としていることから、住居等の保全対象施設の直下を掘削する場合は、掘削工事による振動についても予測・評価を行うこと。</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区間については、土被りが約 60m 以上と深いため、掘削工事による振動の影響は極めて小さいと考えられることから、予測・評価の対象としていません。</p> <p>なお、工事の実施に際し、周辺環境への影響が生じないよう、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> |
| <p>(4) 自動車の走行に係る低周波音の予測は地上高さ 1.2mで行うとしているが、高架部の周辺に中高層住居等が存在する場合は、高さ方向についても類似事例の活用などにより予測・評価を行うこと。</p> | <p>自動車の走行に係る低周波音については、沿道における保全対象の立地状況を踏まえ、道路環境影響評価の技術手法を参考とし、専門家の技術的助言を得て、高さ方向についても予測・評価を行いました。</p> |
| 5. 地盤 | |
| <p>(1) 地下トンネルの建設により、地下水の流動阻害やそれに伴い地下水位が低下する可能性があることから、既存資料調査及び現地調査により、事業実施区域における地質構成や周辺の地下水の状況等を確実に把握すること。また、トンネルの深さや工法の選定等において、地下水位や地下水の流動への影響を回避、低減するよう慎重に検討すること。</p> | <p>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、地下トンネル区間については、その大部分を地下水位や地下水の流動への影響が小さいシールド工法を採用する計画としています。</p> <p>また、開削トンネル区間については、環境保全措置として地下水流動保全工法の採用により、地下水位や地下水の流動への影響の回避、低減に努めます。</p> |
| 6. 動物・植物・生態系 | |
| <p>(1) 地盤に係る予測評価において地下水の流動阻害が考えられる場合は、影響を受ける湧水地、淀川のワンド等の有無を調査し、これらの環境を利用している動植物等への影響について調査、予測及び評価を行うこと。</p> | <p>調査の結果、淀川が地下水の涵養源の一部になっており、対象道路事業実施区域及びその周辺においては、地下水に由来する湧水地等は確認されませんでした。</p> <p>このため、淀川のワンド等の環境を利用している動植物等への影響は生じないものと考えられます。</p> |

表 6-1(5) 方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

| 大阪府知事意見 | 都市計画決定権者の見解 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. 動物・植物・生態系 | |
| <p>(2) 事業実施区域周辺に生息する貴重種※をはじめとする動植物、生態系への配慮についてはミティゲーション5原則に基づいた検討を行い、その結果を準備書に記載すること。</p> <p>※ コアジサシ（「種の保存法」において国際希少野生動植物種に指定）の集団繁殖地、淀川のワンドに生息するイタセンパラ及びアユモドキ（「文化財保護法」において天然記念物に指定、「種の保存法」において国内希少野生動植物種に指定）など</p> | <p>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、ミティゲーション5原則の主旨を踏まえ、動植物、生態系への配慮について検討を行いました。</p> <p>なお、コアジサシの集団繁殖地及び淀川のワンドについては、対象道路事業実施区域から離れた位置に存在しています。</p> |
| 7. 景観 | |
| <p>(1) 方法書に記載の主要な眺望景観に加え、換気塔や高架道路の存在により景観が大きく変化する地点及び周辺住民が日常的に利用する教育施設、医療施設等の公共施設からの眺望についても、調査、予測及び評価を行うこと。</p> | <p>主要な眺望景観に加え、換気塔や道路の存在により景観が大きく変化する地点及び周辺住民が日常的に利用する公共施設からの眺望について調査、予測及び評価を行いました。</p> |
| <p>(2) 事業実施区域内には、有形文化財（重要文化財）などから構成され、歴史的・文化的な価値を有する景観が存在することから、事業計画の具体化に際してはこれらの景観を損なわないよう検討し、その結果を準備書に記載すること。</p> | <p>有形文化財（重要文化財）については、対象道路のルート・構造の選定にあたり、地下トンネル構造とすることで回避する計画としています。</p> |
| 8. 文化財 | |
| <p>(1) 事業実施区域内に有形文化財（重要文化財）である淀川旧分流施設2所（毛馬洗堰、毛馬第一閘門）、附・毛馬第二閘門、淀川改修紀功碑が存在するため、これらを含む有形文化財についても調査を実施し、その内容を準備書に記載すること。</p> | <p>有形文化財（重要文化財）及び眼鏡橋については、それらの位置を把握した上で、地下トンネル構造とすることで回避する計画とし、準備書に位置関係等を記載しました。</p> <p>なお、これらの重要文化財等については、事業の実施に伴う改変はありません。</p> |
| <p>(2) 毛馬第一閘門付近に保存されている眼鏡橋は、上記重要文化財と相まって近代の大阪の発展を示す重要な建造物であることから、これらの重要文化財等を改変することのないよう検討し、その内容を準備書に記載すること。</p> | |