

# 大阪市意見聴取会 速記録

「大阪都市計画道路の変更」について

- 日 時 平成27年3月18日（水）  
午後1時30分開会 ～ 午後4時閉会
- 場 所 大阪府咲州庁舎 38階 会議室  
大阪市住之江区南港北1-14-16
- 出席者 司 会 大阪市都市計画局計画部 幹線道路担当課長 正垣 啓之  
公述聴取者 行政機関、市民等  
公 述 人 11名

[開会]

**【開会・意見聴取会に関する説明】**

○司会（正垣）

それでは、お待たせいたしました。ただいまから大阪市意見聴取会を開催いたします。

本日は、お忙しい中、お集まりいただき、まことにありがとうございます。

私は、司会を務めさせていただきます大阪市都市計画局計画部都市計画課の正垣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

意見聴取会に当たりまして、皆様にご協力をお願いしたいことがございます。携帯電話等をお持ちの方はマナーモードに設定していただき、電源等も含めて管理をよろしくお願いいたします。

それでは、意見聴取会を始めさせていただきます。

まず、開始に当たりまして、意見聴取会の趣旨及び都市計画の手續についてご説明申し上げます。

本日の公述の対象となる都市計画素案につきましては、大阪市が関係機関と協議を重ねながら作成したものです。これらの素案をもとに、皆様方のご意見をお伺いして都市計画の案を作成するため、本年2月に各区で実施しました素案説明会のほかに、本日の意見聴取会を開催することとしております。

本日は、去る2月20日から3月6日までの公述申し出期間内にあらかじめ公述の申し出をしていただいた11名の方に、ご意見を述べていただきます。

次に、意見聴取会の進行についてご説明させていただきます。お手元の資料をごらんいただけますでしょうか。

最初に、公述の申し出がありました都市計画素案の概要について、後ほど都市計画課の担当からご説明を簡単にさせていただきます。この説明が終わりましたら、都市計画の素案についての公述を行っていただきます。

公述の際には、私が公述をしていただく方の番号をお呼びいたしますので、番号を呼ばれましたら、前方の公述人席まで来ていただいて公述をしていただきますようお願いいたします。

公述の内容につきましては、公述申し出のときに提出いただきました要旨に従っていただきますようお願いいたします。公述の申し出をいただいた都市計画の案に関係がない内容につきましては公述することができませんので、念のために申し添えておきます。

公述を行う時間につきましては、既に通知をさせていただいていますが、今回は15分以内ということでお願いしたいと思います。時間厳守でお願いいたします。

終了の5分前、約10分たちましたら、ベルを1回鳴らさせていただきます。15分たちまして、終了の時間になりましたら、ベルを2回鳴らさせていただきます。速やかに公述を終了していただき、もとの席にお戻りいただくようお願い申し上げます。

なお、公述の時間は15分以内ということですので、必ずしも15分間公述していただく必要はございません。その前に公述を終えていただいても結構かと思えます。

本日は、公述人の方、11名の方を予定しておりまして、時間も少し長時間に及ぶものですから、およそ1時間たったところで5分程度の休憩を入れて、また再開してというふうに進行させていただこうと思っておりますので、ご協力よろしく申し上げます。

あと、本日の記録用として、事務局では写真及び録音をさせていただいております。撮影した写真については、後日、本日の内容とともにホームページ等で掲載させていただく可能性がございます。その際は、出席された方ができるだけ判別できないような写真を用いますけれども、ご協力をよろしく申し上げます。

あと、事務局で記録用に行う写真撮影と録音以外に、公述人及び傍聴人の方から写真撮影と録音の申し出がございまして、本日もご出席の公述人様のご意見をお伺いして、写真撮影並びに録音等の許可をしていきたいと思っておりますけれども、公述人の皆様に、1名遅れて来られますので、今、10名の方おそろいなんですけれども、会場から写真撮影等の申し出がありましたので、写真撮影等の許可をさせていただいて異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり) ※後に、遅れて来られた方についても確認済

#### ○司会 (正垣)

ありがとうございます。

(「もし、困る方がいらっしゃいましたら、その方の分は除いてください」と呼ぶ者あり)

#### ○司会 (正垣)

わかりました。そうしましたら、10名の方いらっしゃいますけれども、この場でお伺いしますが、自分のところは録音とか写真撮影とか困るという方、挙手をお願いいたします。

(挙手なし)

## ○司会（正垣）

皆様、10名の方はよろしいですかね。

それでは、会場の皆様、写真撮影と録音について、公述人の皆様の許可が出ましたので、許可するということでやっていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

本日の意見聴取会は、意見を述べていただく場ということで設定させていただいております。質疑応答を行う場ではございません。事前に送付させていただいたペーパーにも記載させていただきましたが、ご了承をお願いします。

あと、傍聴にお越しの皆様におかれましては、声を出したり、拍手をしたりなどの行為は慎んでいただきますようくれぐれもお願い申し上げます。会の円滑な進行等にご協力いただければ幸いです。

それでは、公述に先立ちまして、本日の公述の対象となる都市計画の素案について、都市計画課の担当から概要を説明させていただきます。

### 【都市計画素案について説明】

## ○事務局（都市計画局計画部都市計画課 中山）

公述の対象となります都市計画の素案につきまして、ご説明させていただきます。

私は、大阪市都市計画局都市計画課担当係長をしております中山と申します。よろしくお願いいたします。

きょう、皆様のお手元に2枚、配付資料ということでお配りさせていただいておりますので、そちらをごらんいただきながらお話を聞いていただければと思います。

また、きょう、配付させていただきました資料は、2月に行いました素案説明会のときと同様のものを、本日、皆様のお手元にお配りしておりますので、よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

淀川左岸線延伸部及び淀川左岸線2期につきましては、ともに大阪都市再生環状道路の1区間を構成する道路といたしまして、第二京阪道路と連絡して、名神高速道路と阪神港などを結び、近畿圏の広域高速道路ネットワークを強化する路線です。

整備効果といたしまして、大阪都心部の慢性的な渋滞緩和や沿道環境の改善などとともに、災害など緊急時の代替路線としての道路機能の確保といった課題や、物流の活性化にも貢献が期待される路線で、新たな拠点エリアを誘引する都市活性につながる道路

と考えております。

初めに、淀川左岸線延伸部のほうになりますけれども、こちら、都市計画名称としては大阪門真線としております。北区豊崎付近から門真市葺島付近まで、現在、事業中の淀川左岸線2期から第二京阪道路門真ジャンクションまでを接続する延長約8.7キロメートルの自動車専用道路で、4車線として計画しております。

具体的な計画といたしましては、主にトンネル構造としております。

北区豊崎付近から大川までは、都市計画道路淀川南岸線の地下空間を活用いたします。大川を過ぎたあたりで地下約70メートルとなり、一般の住宅地と、既に都市計画決定されている道路の下部の大深度地下を通過し国道479号内環状線に至ります。

また、大川の東側から国道479号の西側までの区間では、一般的な高層建築物の建設などに支障が生じないように配慮し、地下空間を一体的な範囲として都市計画区域を設定します。

内環状線より東側では、花博通りの下部を通過しながら、トンネルから高架構造となり、門真ジャンクションに接続します。

淀川左岸線延伸部では、地域の利便性向上などを目的として、豊崎、花博記念公園付近、門真西付近の合計3カ所のインターチェンジに加えまして、近畿自動車道と接続するジャンクションを計画しています。

また、淀川左岸線延伸部では、トンネルの出口付近に当たる豊崎付近と鶴見緑地公園付近に2カ所の換気所を計画しています。既存の公共空間や、大深度地下空間を活用することにより、沿道地域への影響等に最大限配慮しており、大阪市内では用地買収は生じない計画としております。

続きまして、もう一方のほうの淀川左岸線2期に関してご説明させていただきます。

淀川左岸線2期ですが、此花区高見付近から北区豊崎付近まで、海老江ジャンクションから新御堂筋を接続する延長約4.3キロメートルの自動車専用道路で、4車線として平成8年に都市計画決定しており、現在は大阪市と阪神高速道路株式会社により合併施行として事業中です。

今回、淀川左岸線2期と延伸部が接続することや、周辺環境への配慮、換気設備の性能技術向上などに伴う合理的、経済的な構造へ見直すことなどから、淀川左岸線延伸部の都市計画手続とあわせまして都市計画の変更を行うものです。

具体的な変更点は4点になります。

1点目は、北区大淀北付近の東行き車線約300メートルの開口部をトンネルに変更いたします。

2点目は、換気方式を見直し、5カ所の換気所をトンネル両端部の2カ所に変更いたします。

3点目は、当初、北区豊崎付近で新御堂筋の西側に計画しておりました換気所を、新御堂筋の東側に位置変更し、2期と延伸部の合築とする計画に変更いたします。

4点目は、本線を全てトンネル化し延伸部と接続するよう変更するとともに、出入口機能や交通処理を見直し、2期と南岸線を接続する出入口の計画及び新御堂筋と南岸線を接続する出入口の計画を廃止いたします。

次に、関連路線として都市計画変更を行う内容についてご説明いたします。

まず、淀川南岸線につきまして、延伸部等の計画の具体化に伴い、新御堂筋付近から毛馬橋付近について4車線計画を2車線計画に変更するとともに、線形見直しを行います。

また、国道2号から新御堂筋の東側まで左岸線のトンネル上面に計画している淀川左岸歩行者専用道につきましては、左岸線2期全線のトンネル化などに合わせて線形を見直します。

今回の都市計画変更素案の概要は以上でございます。

## 【公述人による公述】

### ○司会（正垣）

それでは、ただいまから公述を始めていただきます。

番号1番の方、前の公述人席までお越しいただけますか。

それでは、公述をお願いいたします。

### ○公述人1

私は、本庄東三丁目に住んでいます。説明会を知って、都島の説明会に参加させてもらいました。

インターネットの資料で、淀川左岸線2期工事の計画で、海老江ジャンクションから豊崎出入口までの淀川左岸線と南岸線の案を書いているんですけども、うちのほうの本庄東のほうは何も書いてないので、この辺がどないなるかということ、ちょっとご質問を書かせていただきました。

豊崎は毛馬までの淀川南岸線は同じものになるのでしょうか。工事をされる地元住民にとっては、道路ができると、騒音・排ガス・振動、お金として固定資産税の上昇、耐震基準書の取得、大阪府は広域交通沿線道路耐震化促進ということで、道をつくりましたら、耐震基準書を取りなさい、それで耐震工事をしなさいというようなことを書いてありますので、その辺がやっぱり作るのなら要るような道路なのか、またお教えいただきたいと思います。

それと、道路は川沿いを通るので、地震などで水があふれ出す液状化現象というのが起こると思いますので、東北地震の経験を生かして土嚢工法、理論としてはソイルバグ工法とかいうやつですね、あんなやつで液状化現象とか、そういうものを防いだり、沈土対策は何かとっていただけるのかということを書かせていただきました。

換気塔の数が5カ所から2カ所に減るということなんですけれども、その場合は、やっぱり排気ガスがそれだけ濃縮されると思うんです、1カ所に。その排気塔のところの何らかガス処理というのが、対策は何かとられますかということをお尋ねしました。

それと、淀川南岸線が通るので、車の交通量がふえるということで、住民対策としては何らか、今のところほとんど、うちなんかも、道、車通ってないんですよ、それが大変な交通量になるので、何らかの防音の対策とか振動なんかは何かしていただけるのかということを書かせていただきました。

それと、豊崎ジャンクションに淀川南岸線から地元住民がアクセスできなくなり、地元住民のメリットがなくなってしまうということで、これも何らか地元住民のための道でもあってほしいんですよ、通過だけではなくて。で、こういうことを書かせていただきました。

それと、淀川南岸線の車線数が減って、前の車がとまると、うしろの車は、4車線やったら追い越し車線があるんですけども、2車線だけでしたら、1本なので、前の車がとまってしまうと、後ろの車はとまってしまうと思うんです。そういったことの対策は何かしてもらえますか、マンションの南側の城北道というのは3時か4時ごろからずっと渋滞してるんです。北側でまた南岸線が渋滞していると、やっぱり周りじゅう、道が混みだらけになってしまうので、何らかの対策をしていただけるのですか。

それと、土手に歩道があるんですけども、これを見ていたら、何か歩道がものすごく広がるような感じで書いてあるんですけども、土手の上に。うちのほうは、構造物が入ってないんですけども、それが同じような形で何らかの土手を拡張して、うちの

とこまで来るのかどうかということと、それと、今は陸橋があるんですけども、それを活用したような形でいくのか、それとも新しく何か、車が通っていると、多分その土手には行けないと思うんですよ。その何らかの方法を考えてくださるのかどうかということです。

それと、うちの前のトンネルになった道路なんですけれども、それは本庄付近では一体どの辺を通るのか、前の道を通るのか、それとも土手の中を通っているのか、どの辺なのかということが、全然これには、ラインは書いてあるんですけども、示されてないんですよ。その辺がどうなるのかということをお尋ねします。

それと、地震の津波や洪水のとき、地下の自動車専用道の水対策は何をしていますか。地震発生の際に、どのように中のドライバーは避難できるのかということ。地上が混乱して、前が渋滞していると、運転手は地上に脱出することは多分できないと思うので、何らかの道路情報か何かは聞こえたりとか、今、こうなってるんですという、多分、地下やったら地震の振動の波というのがそんなにないと思うんです。走ってるんやけど、前はとまっていて、渋滞してるんやけど、何でやろなということで、1時間過ぎたら津波が来たよということになっちゃって、僕らが利用したときに不安なんですよ。

それで、説明会では、有識者と相談していると言われていたけれども、淀川左岸線、南岸線ができることで、住民がいかにそこで便利になるんだよということを説明してほしかったというのが最終的なお願いです。よろしくをお願いします。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。公述人席にお戻りいただけますか。

そうしましたら、引き続き2番の方、前へお願いいたします。

#### ○公述人2

私は、中津リバーサイド・コーポに住む住人でございます。新御堂の真横で、淀川左岸線2期事業の終点の位置に住み、左岸線問題について40数年間いろんな対策を考えて取り組んでいます。

それでは、都市計画変更素案及び都市計画素案について質問し、回答を求めます。

大阪市は、南海トラフ巨大地震による被害想定に基づき、津波・地震災害に強いまちづくりをめざして防災対策を重視しています。平成26年6月発行の北区防災マップの裏面に、南海トラフ巨大地震による津波が来襲した場合と淀川が氾濫した場合の浸水の深さを想定した地図を各家庭へ配布しています。それによると、私が住んでいる中津2丁

目地域では、1メートルから大体5メートル前後水没すると表示されています。淀川左岸堤防が地震により液状化し、堤防が崩れ、津波が押し寄せる複合災害を想定すると非常に不安になります。

ところが、今回提案された淀川左岸線延伸部都市計画素案と淀川左岸線（2期）関連の都市計画変更素案は、この計画の必要性、費用対効果、安全性、環境対策等で市民に十分な説明責任を果たしているのでしょうか。

都市計画法第1条総則の「国、地方公共団体及び住民の責務」では、第3条の1で、国及び地方公共団体は、都市の整備、開発その他都市の適切な遂行に努めなければならない、2項では、「都市の住民は、国及び地方公共団体がこの法律の目的を達成するため行う措置に協力し、良好な都市環境の形成に努めなければならない」、3項には、「国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及及び情報の提供に努めなければならない」と定めています。

今回、鶴見区、城東区、都島区、北区、守口市で開催した淀川左岸線延伸部都市計画素案説明会、北区、福島区、此花区での淀川左岸線（2期）関連の都市計画変更素案説明会では、参加した住民の質問や疑問に納得する回答を、大阪市、浪速国道事務所はされたのでしょうか。市民の生活、健康、生命、財産に係る重要な計画について、時間をかけたきめ細かい説明会の開催や関連資料を全て開示することを、私はまず求めたいというふうに思っております。

続きまして、左岸線（2期）関連の都市計画変更素案について説明します。

中津リバーサイド・コーポ環境を守る会は、東行き開口部、日本ペイント付近、約300メートルのトンネル化の要求を大阪市への協議や大阪府公害審査会調停委員会で求めてまいりました。現在供用されている3.9キロ程度の高速道路のトンネル規模から、緊急時の安全対策上、問題なしと指摘し、むしろこの計画では、自動車排ガス拡散による環境への影響、地震における津波、洪水時のオーバーフローなどにより高速道路が水没する危険性があるので、全面ふたかけに変更するように求めてまいりました。

今回、換気設備の性能・技術の向上と、周辺環境の配慮、トンネルの上面利用を理由にトンネル化したと説明しています。換気設備の性能・技術の向上について、当初の都市計画案と今回の違いについて数値で説明をされたい。具体的にどの程度の差があるのかということについて明らかにされたい。

2つ目、換気所の変更、5カ所から2カ所については、堤防上に3換気所を設置した

場合、阪神・淡路大震災の事例から、液状化による堤防破壊の危険性について、新淀川の状況や工法から、河川の堤防内に高速道路を埋め込んで建設された事例は、日本国内はもちろん国外でも存在しない。淀川左岸線2期事業が始めての事例である。堤防や高速道路については国土交通省が定めた施工基準書はあるが、高速道路と河川堤防が一体となった構造物の施工基準は存在しないと国土交通省は認めています。淀川左岸線2期事業が建設される新淀川は人工的につくられた川であり、堤防に使用された土砂や石について採取地が不明です。堤防の地質は均一ではないと淀川河川事務所は我々に説明しています。

さらに、スーパー堤防、堤防高1に対して28.2の勾配、つまり現行堤防高約8メートルですが、それで28.2となりますと、225.6メートルの長いなだらかな堤防が必要になってきます。そういうスーパー堤防を前提に淀川左岸線2期事業を計画されているが、その堤防区間3.9キロはスーパー堤防化が困難で、ほとんど可能性がないと、平成21年12月17日、近畿地方整備局より情報公開で入手した、昭和63年3月から平成21年6月3日の間の国、阪神高速公団（現在阪神高速道路（株））及び大阪市との会議の議事録、打ち合わせメモ等の一覧で確認しています。これは、当時入手した一覧表の中に、全てそういう会議の内容が記録されております。そういうことからしても、あのスーパー堤防はつくることが不可能だということを、はっきり会議の中で述べております。

会は、スーパー堤防の暫定形では、自然災害に不安、長期的には堤防の安定が保たれない、一体化整備計画をしているが、兼用物としての検証がされていないと指摘してきました。情報公開で得た資料をもとに、大阪府公害審査会調停委員会や大阪市協議の中で、堤防の液状化の有無についてただしてまいりました。その結果、大阪市は、平成26年4月11日の大阪府公害審査会調停委員会でこれまでに実施した委員会（これは淀川左岸線2期事業に係る技術検討委員会であります）では、左岸線2期事業区間の道路構造物の基礎地盤は、液状化判定の結果、ほぼ全ての区間で液状化の危険度が高いと推定されることから、基礎地盤の液状化対策が必要とされています。道路構造物の液状化対策は、静的締固め工法あるいは礫による置きかえ工法を予定しており、引き続き委員会での審議結果を踏まえ検討を進めてまいりますと文書回答しました。この回答から、変更理由を自動車ガス規制強化、換気設備の性能・技術向上に伴う換気計画の見直し、換気方法の変更だけで2カ所に集約する説明では不十分ではないでしょうか。特に換気方式については、トンネル部分の断面を104.522立方メートルから74.208立方メートルへ縮

小した結果、換気設備の25%を縮小、ダクトスペースを廃止して、換気方式を横流式から縦流式に変更する縮減計画案を作成し、平成18年3月30日に合併施工方式での事業化を議会で承認しました。会は、縮減計画案の内容について、延伸部が開通した場合の改修工事のやり直しが不可能となり、欠陥道路になるおそれがあり、路肩幅員1メートルの縮小は交通事故、災害時などの救援活動の支障も予想されると警告しました。この件は、当時なぜ都市計画変更とならなかったのか、これについての説明をお願いしたい。

3つ目に、換気所の合築については、周辺住民の生活・健康破壊を招く危険性が予測され、豊崎換気所直近に住む住民として認めがたい。会は、平成11年6月より、4棟868戸の各棟、1、5、9、13階、中津公園、南岸線沿い、十三大橋から新御堂筋まで50カ所で29回測定、平成18年6月より中津済生会病院前交差点で17回、二酸化窒素の測定を行っています。この間の測定結果の平均値は、各棟の南は大阪市街地側平均は27.20ppb、北側、淀川側では24.81ppb、中津公園内では23.17ppb、南岸線沿いは27.47ppb、中津済生会病院前交差点が48.81ppbの数値となっています。大型車や一般車両の通行量の多い中津済生会病院前交差点の二酸化窒素の測定値が、中津リバーサイド・コーポや南岸線の2倍弱を記録しています。実測定をしている市内各地の測定結果も同じ傾向を示しています。車の通行量がふえれば二酸化窒素の排出量も増加することが16年間の測定結果から証明できます。

大阪市は、淀川左岸線の完成時、海老江－新御堂筋の通行量は3万数千台と予測しています。現在の南岸線の通行量の約4倍となり、それに伴う大気汚染、振動、騒音、粉じんが危惧されます。特に説明会では、大型車の混入率を40%と想定し、延伸部から斜度4%の急勾配で接続する際の豊崎換気所での自動車の排ガス、大型車のディーゼル排ガス対策処理と説明会での予測値について、いつどこで測定したものかについて説明をしていただきたい。

淀川左岸線延伸部構想素案について、大深度工法は極めて断層に弱いと言われております。今回の計画案では新御堂筋、長柄橋間に上町断層が縦断し、その断層を横断して計画される危険きわまりないものであります。その安全性や環境保全が保障されているのでしょうか。安全・安心が担保されているかどうかを説明されたい。

2つ目に、地下水の流通阻害により昔からの言い伝えで、トンネルを掘ると水が抜けるということわざがあります。池や川の水が枯渇する、またこれらの現象は至るところで発生しています。この近辺では、箕面の滝が枯れ、ポンプを水でくみ上げて滝に見せ

かけています。特に新御堂筋から大川に向かって地下構造となるが、淀川と地下水の流通について問題はないのか。

3つ目、トンネル掘削による残土が大量に発生すると予想されるが、その量と処分先残土の汚染の有無、安全確認についてどのようにされるのか、説明を求めたいと思います。

以上でございます。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。お席にお戻りいただけますでしょうか。

そうでしたら、3番の方、前をお願いいたします。

#### ○公述人3

私は、大阪道路公害反対住民運動連絡会の3と申します。

これまで私は40年間にわたり公害環境問題についてさまざまな市民運動に携わってまいりまして、必要な調査研究、学会への発表を行ってまいりました。

こうした経験からも、今回の3事業の一括した計画案は、大阪府民、大阪市民のためならず、巨額の税金の無駄遣いになることを冒頭訴えたいと思います。

20年前、阪神・淡路大震災の直後、淀川の左岸堤防を歩いて見て回りました。左岸線2期計画のある中津コーポの前の河川敷には、砂が吹き上げて液状化が起きていました。さらに、大阪湾に近い河口付近は液状化などで堤防がもろくも陥没し、あわや洪水寸前という惨事を見ました。

2011年の東北大災害のとき、東北地方だけでなく、関東の多くの地域でも地震の影響が大きく、千葉県のパ安市を初め、液状化の被害が大きいことが報道されております。現在の大阪府、大阪市の防災計画を見ますと、南海トラフ巨大地震による被害想定がどんどん大きなものになっております。わけても液状化地域は大阪湾周辺から大阪市を中心に淀川沿いに激しい液状化が想定されております。

もともと大阪のまちが淀川から運ばれてきた砂などの軟弱な地盤であることがあります。南海トラフ巨大地震による建物の全壊被害は、これまでに内閣府が公表していた揺れによる被害、5万9,000棟が新しい大阪府の想定では1万5,375棟に約4分の1に減っておりますが、ところが、液状化については、内閣府公表1万6,000棟が新しく大阪府の想定では7万1,091棟と逆に4倍に大幅にふえ、液状化が建物の全壊の最も大きな原因になることは明らかにされております。

今回の計画案には、この巨大地震による液状化による道路への影響、そして例えば左岸線2期のように堤防の中につくられたあるいは延伸部のように多くが地下トンネルの道路が地盤の液状化により損壊したときの想定がすっぽりと抜け落ちているのではないですか。

とりわけ大阪市内は、海抜ゼロメートル以下の浸水被害が大きくなることが淀川流域に想定されております。津波と液状化のダブルパンチによる淀川の破堤の危険について、安全ですよということも書かれていない計画を住民に判断せよというのはむちゃであります。

さらに、大阪市防災計画では、上町断層が動く直下型の地震が想定されております。びっくりしたのですが、計画によれば上町断層帯地震による大阪市内の全壊棟数は16万6,800棟であり、先ほど申し上げた南海トラフ巨大地震の場合の倍以上、東南海・南海地震での想定8,500棟の20倍にも当たります。直下型地震の怖さが示されております。上町断層は左岸線2期、南岸線、左岸線延伸部という今回の3計画の近くであり、とりわけ延伸部は地図で見ると、上町断層と直角に交わっております。上町断層地震、直下型地震が3つの計画の道路にもたらす影響についても、この計画素案には触れられていません。道路計画がいいのかどうか、判断をするのに最も必要なことが明らかにされていない計画素案は撤回すべきであります。

以上、阪神・淡路大震災、東北大災害というこの間私たちが経験し、今回、計画において最も心配される巨大地震による影響が全く示されていない計画は、審議に値しない欠陥計画であり、計画は中止すべきであります。あくまで計画の審議を続けられるというのであれば、液状化や津波、大きな揺れの想定のもとでこの道路がどうなるのか、その場合の災害予測はどうか、科学的な根拠を示し、改めて意見を求める機会を設けることを強く要求いたします。

私は寝屋川市に住んでおり、2004年に第二京阪道路のアセスメントのやり直しを求めて大阪府公害審査会に住民3,500名とともに申請いたしました。第二京阪道路の環境影響評価書は1992年3月に、そして都市計画決定変更は1990年4月に行われています。公害調停に申請したのは、文科省の学校保健統計を調べて、とりわけ大阪のぜんそくの児童生徒がふえていることに驚いたことがあります。

現在、大阪市の児童生徒のぜんそく罹患率は、小学生、1983年2.6%から2013年4.09%、30年間で1.6倍です。中学生は1.49%から4.15%、30年間で2.8倍です。高校生

は0.56%から3.32%、5.9倍です。第二京阪の公害調停を申請した当時、アセスメントが実施されてから20年近くたっており、経済、人口などさまざまな条件が変わり、改めて調査を行い、新しいアセスメント結果に基づき建設計画を見直すべきではないかということでした。

この左岸線2期の場合も、既にアセスメント、都市計画決定後ほぼ20年になろうとしております。ということで、同じような状況かなと思います。公害調停、10年間に50回近く調停が行われましたが、浪速国道事務所はアセスメントのやり直しはできないとの一点張りでした。しかし、その中で、二酸化窒素濃度による影響について、道路ができることによる、影響について、寝屋川市の地点でのアセスメントでは、道路開通による濃度増加は、当初7ppbとされていましたが、調停の中で1ppbという新しい予測値が出されました。実に7分の1で、その計算の具体的な根拠は明らかにされず、疑問が深まるばかりでした。

そこで、2010年に開通されることになったので、開通前と開通後の沿道のNO<sub>2</sub>濃度を測定するよう公害調停で求めたところ、国は抵抗しましたが、調停委員長から強く働きかけていただき、開通前の濃度測定が実現しました。その結果、供用開始後の道路沿道測定局の測定値と比較すると、国によるNO<sub>2</sub>濃度増加予測値は1ppbに対し、実測値は1カ所では5.4ppb、もう一カ所では5.9ppbと予測値が5倍も違っていることが判明しました。公害調停の最終審理の日に、私たちがこの結果を報告すると、アセスメントの予測値と供用後の実測値が大きく異なるという私たちの意見が調停調書に記載されることになりました。すなわち、10年間かけた公害調停で、環境アセスメントでのNO<sub>2</sub>予測値が実際とは違う、科学的とは言えないことが明らかになりました。現在、国はこのことを考慮した環境アセスメントの方法を改善して、今回計画でのアセスメントに生かしているのでしょうか。本件計画の判断に当たって重要なことであり、この点をただしたいと思います。今、環境影響評価準備書をつくるということで、環境影響評価の作業に入っていると思いますので、その点をただしたいということでございます。

アセスメントにつきましては、延伸部は環境影響評価の手続では、方法書ができているだけで、今後環境影響評価を実施した準備書が出されるという段階です。ですから、環境への影響はまだ不明と言わざるを得ません。左岸線2期、また南岸線も今回素案で条件が変わっており、当然アセスの見直しが必要ですが、どうされますか。現状ではされないようですので、この点も明らかにしていただきたいというふうに思います。なぜ

しないのかということをはっきりとさせていただきたいということです。

そこで、第二京阪道路の都市計画決定の際、寝屋川市も含めて関係自治体で第二京阪道路環境影響検討専門委員会という検討委員会が設置され、第三者による環境影響評価準備書の検討が行われ、厳しい意見・指摘が行われました。その結果、専門委員会の意見に基づき、各市の市長が府知事に意見を述べる、また市議会で決議が行われるなど、住民の犠牲による道路にならないような取り組みが行われました。こうした努力があつてこそ、現在の第二京阪道路の姿があると考えております。

したがって、今回3つの計画を一括して事業を進めようとしておりますけれども、環境影響評価について、3計画について、第二京阪で行ったように第三者による検討を行う専門委員会を大阪市・大阪府に設置し、各行政区ごとにも詳細に検討する措置がとられることを強く求めるものであります。

9年前に第二京阪道路の公聴会が行われ、私も公述させていただきました。そのときは、議長、今の司会者でしょうかね。議長さんがおられまして、事業者に対する私の質問事項について起業者、起業、そのキというのは起きるという字ですけれどもね。起業者である国にその場での回答を求められました。その結果、その場での回答と、公聴会の後、文書での回答をいただきました。本来、この会もそのように運営すべきだと思います。少なくとも、質問した事項、意見などについて回答をしていただくよう、改めて求めたいというふうに思います。

最後に、この計画が掲げる目的の中に、カジノ観光とかのためとか、自動車交通のわずかな時間短縮とか、人口と交通量が今後急速に減る予測を国が行っている中で、渋滞解消だとかが挙げられておりますけれども、科学的・合理的根拠を欠くことを指摘しておきたいと思っております。

結局、3つの道路計画の必要性が全くないことを、私は主張したいと思っております。このような道路に、国民の血税を注ぐことは直ちに中止し、地震・津波などの防災対策、老朽化した道路やインフラの補修、そして開発優先ではなく、暮らし、福祉にこそ予算を使うことを強く主張して、公述を終わります。どうもありがとうございました。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。お席に戻っていただけますでしょうか。

そうしましたら、引き続き4番の方、前をお願いします。

#### ○公述人4

福島区から来ました淀川河畔に公害道路はいらない福島区民連絡会の4です。

私は、この左岸線2期計画の事業発表がありましてから、ずっとこの問題にかかわってまいりました。きょう、ここに来まして、多分この会場でだったと思うんですが、大阪市の皆さんと話し合いをさせていただいたことを思い出しました。

この事業計画は、計画発表後、既にもう23年が経過をしております。平成8年の都市計画決定までは、福島区でも小学校区ごとの説明会までが開かれまして、住民の質問や意見を聞く場がつくられてまいりました。しかし、都市計画決定以降、事業計画に重大な影響を及ぼす阪神高速道路公団の民営化と施行方式の変更という大きな問題が発生をいたしました。

2つ目には、4年前に発生した東日本大震災です。このような事業計画に重大な変更をもたらしかねない、あるいはもたらしている問題が発生したにもかかわらず、大阪市からは住民への説明や声を聞く場は、残念ながら持たれておりません。まことに遺憾であります。なぜ住民への説明や意見聴取の場がつくられなかったのか、聞かせていただきたいと思っています。

今回の公述では、それにかかわって2つの問題に絞って意見とご質問を述べさせていただきます。

1つは、合併施行方式の問題ですが、平成16年の公団民営化によって、阪神高速道路株式会社は、基本的に採算のとれる路線しか道路を建設することができなくなりました。そして、公団時代から事業を進めてきたこの淀川左岸線2期事業については、採算のとれる見通しが立たないことから、中止をせざるを得ない事態を迎えたと思います。しかし、何とかしてこの事業を進めたいという国と大阪市は、平成18年になってみずからが事業主体となって事業を継続・完成させることとして、この事業を大阪市の街路整備事業という形をとって阪神高速株式会社との合併施行方式ということにしたわけでありませぬ。これは、不採算道路のために、事業の中止が決まりかけていた左岸線2期事業に助け船を出して、国と一緒に莫大な建設資金、税金ですけれども、これを投入して死に体となっていた事業を生き返らせたわけでありませぬ。これが、合併施行方式の本当の狙いなのではないかと思っています。そして、この事業を合併施行方式に変更するに当たって、大阪市は、総事業費1,262億円の見直しを行って、310億円を縮減する計画を決めました。そして、みずからが事業主体となって用地の取得及び本体工事のほとんどを行い、国費603億円、市費259億円を投入することを決めたわけでありませぬ。

一方、阪神高速道路株式会社には、有料道路事業という名目で舗装や付属施設などの工事と、有料道路の維持管理を分担させることにして、約90億円だけの負担で済ませることにしたのではないのでしょうか。これを、薄皮まんじゅう方式というふうに言われているそうでありませけれども、こういう合併施行方式の中身があるのではないかと思います。

また、2月末に福島区でも開かれました説明会で参加者から、市民の負担は一体どれだけなのか、投資する資金に見合う効果はいかほどかというような質問が出されておりましたけれども、残念ながらお答えはありませんでした。淀川左岸線2期事業が、それまでの道路公団が事業主体として行う道路建設から国や大阪市が税金を投入して建設する道路に、大きな変更がなされたわけですから、当然、国、大阪市としてはこの道路の採算性、費用対効果はどうなっているのかを具体的な指数で説明をする責任があります。わかりませんなどという回答は許されないと思います。

さらに、国と大阪市が建設費を負担し、市が事業主体となる道路を有料道路として、公団がつくった他の高速道路と同様の料金を徴収するというように聞いています。本来、国がつくる道路は無料にならなければなりません。また徴収された料金は国や市に渡されるのではなくて、公団時代に無駄な道路をつくってたまった借金の返済に充てられるのではないかと聞いておりますけれども、実際どうなっているのか、事実を聞かせていただきたいと思います。そして、このような事業の大きな変更を住民に、納得のいくように説明をしていただきたいと思います。

2つ目の問題は、この大阪市が発行されているこういうパンフレットを読みますと、整備効果という項がありまして「道路が人と物との新しい出会いをつなぎます。」と書かれています。そして1、輸送や移動が便利になる、2、渋滞を大幅に緩和できる、そして3つ目として淀川との新しい関係と書かれて「淀川スーパー堤防と一体的に事業を進めることにより、安心・安全なまちづくりを推進し、あわせて親水性の高い空間を創出。」というふうに書かれております。

そこで述べたいことは、淀川堤防にコンクリートの構造物を埋め込むことは堤防の安全性を高めることになるのか、それとも堤防を弱体化させることになるのかという問題であります。

堤防の防災や治水機能を守るために、堤防の一定の範囲に異物の構造物を設置することを禁止するとして、2Hルールというのが定められています。現在の左岸線2期事業

の計画ではこのルールが守れない、ルールに抵触することになる、これは大変なことになると、何とかクリアできるよい方法はないものかと、長い間かかって国や大阪市、阪神高速との間で議論が続けられてきたとお聞きしています。

平成5年から平成18年まで協議されてきた議事録が情報公開で公開されていますが、これを読みますと、2Hルールは無視できず、だからといってスーパー堤防の建設もめどが立たない中で苦勞されている様子がよくわかります。例えば、スーパー堤防の体裁を整えるために、東洋ガラス跡地や豊崎地区、中津コーポなどをスーパー堤防化ができないのか、海老江ランプと国道2号線の間だけは早くスーパー堤防化にしてほしい、左岸線計画はもとに戻せないか、海老江ランプや換気塔の形状の見直しの問題など議論が重ねられてきております。

そこで、この議論からかいま見えるのは、まず、高速道路の建設ありきということから物事がスタートしていることです。住民の側からいえば、本来、淀川堤防の安全性ありきから論議すべきが、全く逆になっているところに、この事業計画の乱暴なやり方と矛盾が示されているというふうに思います。

そこでお尋ねしますが、大阪市は、今もなおスーパー堤防との一体整備という計画の旗を掲げたままで、当面は、その暫定形であれば建設は可能との考えをお持ちなのでしょうか。お答えをいただきたいと思います。

現在、福島区の東洋ガラス跡地に盛り土をして、スーパー堤防のようなものがつくられておりますけれども、これが皆さんの言われているスーパー堤防の暫定形というものでしょうか。そんな姑息なやり方で堤防を守るルールをクリアさせるとしても、堤防の中にコンクリートの構造物を埋め込むようなことになれば、必ずや堤防を弱体化させ、取り返しのつかない事態を生むことは明らかであります。

一方、建設費についても、本当に堤防の安全性を考えてスーパー堤防を道路予定地の3.9キロの区間につくったとして、土地の買収費や地盤強化の費用など、どれだけの費用が膨らむことになるのですか。また、このスーパー堤防が完成するまでに、一体どれだけの日数がかかるのか、費用と日数の予測を明確にお答えいただきたいと思います。

今必要なことは、国交省も計画されているように、将来の大地震に備えて淀川堤防の液状化対策と洪水及び高潮対策、いわゆる堤体耐震補強事業を一日も早く実施することです。この工事を、建設のめどが立たずに行き詰まっている左岸線2期事業との同時合併施行などといってリンクさせることは許されるべきではありません。

昨年の夏に淀川は、関西地方を襲った集中豪雨によって堤防の上から手が届くようなところまで水が増水をいたしました。上流からの流木やごみで川は覆われて、その処理に淀川河川の管理者の方は大変ご苦勞をされたと思います。この淀川の水増を見た海老江地域の沿線住民の方々は、これまで以上に堤防の崩壊や溢水の不安を感じたと述べておられます。南海トラフ巨大地震が今後30年以内に起こる確率が6から7割と言われ、地震、津波、液状化を予測した抜本的な対策が議論され、実行されているときに、時代に逆行し、この左岸線2期事業を強行することは、未来に大きな禍根を残すことになると思います。

巨大地震による津波や液状化で高速道路が埋め込まれた淀川堤防が崩壊し、大阪市内全域の水没により多くの人命と財産が奪われたときに、大阪市と国、阪神高速株式会社は責任を取ることができますか。我々は、皆さんがもう一度、淀川堤防の安全性という基本的な観点からこの事業を見直し、中止されることを求めて公述を終わります。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうしましたら、我々の説明もあわせて、開始からおよそ1時間程度過ぎておりますので、一旦、ここで5分程度休憩をさせていただいて、引き続き5番の方から開始していきたいと思いますので、ご協力をお願いします。

—休憩—

#### ○司会（正垣）

そうしましたら、再開させていただきたいと思いますので、次、5番目の方、前でよろしく願いいたします。

#### ○公述人5

私は、淀川左岸線の延伸部工事とまちづくりを考える会というところの今事務局をさせていただいております、5と申しますけれども、この間行われました都市計画素案の説明会、守口と都島に参加をさせていただきまして、さまざまな疑問、それから不安を抱きました。ですので、きょう、公述をさせていただくというふうに申告させていただいたわけでございます。

さまざまな点があるわけですが、まず初めに、先ほどの説明でもございましたが、整備効果というところについて申し上げたいというふうに思います。

先ほどの説明の中でも、この道路ができた場合の都市の活性化ということが言われて

いたわけですが、果たしてそれは誰にとっての活性化なのかというふうなことを非常に疑問に思うわけでございます。

ちょっと調べてみますと、大阪府の統計を見てみますと、大阪府の人口は2010年から40年を見た場合、2010年には887万人いた人口が、40年になりますと724万人に減少するということが書かれています。その中でも生産年齢人口というのが186万人、約33%も減少すると、565万人から379万人。33%も減少するというのが府の統計で示されています。つまり、当然、自動車の使用台数なども市民、府民の使用、減少する、当然のことだというふうに思います。交通量も減少すると思われれます。なのに、なぜ新たなこのような高速道路が必要なのかというふうなことを思います。

その阪神高速自体の利用台数、これも減少するんじゃないかというふうに思っています。ある統計で見ますと、1998年当時の利用台数は、1日当たり95万2,000台ということだったそうです。ところが2011年には87万9,000台に減少している。渋滞についても、1990年のピーク時に比べて、2012年には半分以下になっているというふうなことが示されております。こういう点からも何で新しい高速道路が必要なのかというふうに思います。

前の説明会の中では、交通量や渋滞、物流ニーズなどについてのことが言われておりましたけれども、その点についていろいろな資料などもこの際明らかに明示をしていただきたいというふうに思うわけです。一体この高速道路ができた場合にどれだけ短縮されるんだと、時間がね。というふうなことを非常に疑問に思っているわけです。

私はこういうようなことについて、技術的なことと言えば全く素人です、自分で言うのもなんですが、だからこそ、一般の市民が抱くさまざまな疑問、不安、それを今申し上げているということでご理解をいただきたいというふうに思うわけです。

次に、財政的な問題、これについてもあの説明会の中では何ら明らかな説明が行われませんでした。今の段階ではわからない、簡単に言えばそういう説明がされました。そんなものかなというふうに非常に思うんです。我々の税金、国が出すにしろ、府が出すにしろ、市が出すにしろ、我々の税金が使われるわけでしょう。なのに、どれだけかかるかの経費というものの説明もできない、そんなことでいいのかというふうに思うわけでございます。ここで、やはりはっきりと全体の予算というものはどんなものなのか、そして大阪市・府で国の負担の割合というものはどの程度のものなのか。それでさらにその予算に係る財政措置はどうなっているのかということをお明らかにしていただきたいと

いうふうに思います。

それから、次には、工事にかかわりますところの安全性、これも大変、この間までの説明会の中でされた説明では不十分だというふうに言わざるを得ません。まず、何といましても説明会、それぞれのところで1時間半ばかりしかない時間での一問一答ということでありましたので、当然時間的な制約があつて聞きたいことも聞けなかったし、あるいはそちらとしても説明し尽くせない点がいっぱいあったように思います。だからこそ今後もっとしっかりとそういう説明なども行っていただく。いろんな資料なども実際に開示していただくということが必要かというふうに思っているわけでございます。

さて、安全性についてですけれども、まず、今までの方々もおっしゃっています。この特に大深度地下、この工事、ほかでもなかなか例としてないわけでしょう。東京のほうでされているような例もあるようですが、ほとんどない中でこれをわざわざこの工法を用いて大都市大阪のど真ん中を突っ切って、横断をしてこの道路をつくること、本当に大丈夫かというふうに思うわけです。

既にされている工事の中で、東京のほうでされている工事の中で問題となっている点はどういうところですかということもお聞きをしたいし、その解決策をどういうふうにしてこられたのか、今しているのかということも詳しくお知らせをいただきたいというふうに思うわけです。

そして、先ほど来言われております上町断層について私は不安を大変持っております。20年前の阪神・淡路大震災のときに、震災後直ちに私はボランティアとして神戸に参りました。そこで見た光景が本当に目に焼きついています。本当にこんなことが実際の問題として起こるのかということを目の当たりにしてまいりました。それを見てきた者として、これはやっぱりどうしてもはっきりとさせていただきたい。安心できるように説明をしていただきたいということがございます。その断層を横切ってトンネルを通すという計画ですよね。本当に大丈夫なんかということを非常に心配しております。その辺納得できるように、安心できるようにお願いをしたいということです。

そして、この大深度地下ですね、深くなればなるほど地震については強いと、揺れも少ないというふうなことですけれども、この入り口の付近は当然揺れなんかは大きく揺れるわけですよね、当然のことです。陥没したらどうするねんと、絶対大丈夫と言えるのかというのを本当に思うんです。入り口で遮断されてしまったら中にある自動車、人はどないなるんでしょうか。そのことを本当に心配をしているわけです。

この間、もし何かが起こった場合どうするんだという質問もしておりますと、大丈夫です、何か起こった場合には、道路がある下の部分に避難帯を設けてあって、そこへ滑り台ですか、みたいなもので一時避難をしていただく。そこから誘導をして逃げていただくというふうなことも言われていましたけれども、70メートルも下でしょう。70メートルといたら一体建物にしたら何階建てですか。そこから何かあった場合に真っ暗なところで、もしかしたら水も入ってくるかもしれない、そんなところで落ちついて誰が誘導してくれるんかというところも心配ですよ。一時避難いいですけども、一生そこで死ぬまでおらなあかんかもしれない、そういうことを思いますと本当に納得できないというふうに思うわけでございます。

4つ目が環境問題です。

全然専門的なことはわかりませんが、換気塔が2つだけということですよ。豊崎のところと、それから花博のところ、延伸部の工事ですね、2つだけ。2つだけで本当に大丈夫なのかということを思いますね。どんな性能のものなんだという。一番初めの方もおっしゃったのかな。2つだけであるということは、それだけやっぱり排ガスの濃度が深まる、濃くなるというのは当然のことですよ。それをいかに高いところで拡散したとしても、拡散するだけでなくなるわけじゃないですよ。その下、豊崎のところは特にそうでしょうし、また、花博のところ、花博、あんなわざわざ美しい自然をつくったわけでしょう、ああいう緑地をね。そんなところに排気ガスをまき散らしていいのかというようなことも思うわけでございます。そういうふうなところもしっかりと説明もしていただいてというふうに思います。

それから、さまざまございますけれども、やはり一番心配なのは、もし何かあった場合どうすんねんということを申し上げたいというふうに思います。何よりも人の命を大切に考えていただきたいというふうに思います。そういうことからしても、今回の説明、今までの説明の中では、その辺が十分に説明されたとは到底思えません。そういうふうな中でこの工事計画を進められようとしているのは一体なぜなのかというふうに疑問に思うわけでございます。

今回に直接関係ないですけども、5月17日には都構想の賛否を問うような住民投票なるものが行われようとしておりますけれども、それに12億円もかけてやるそうです。そんな都構想の中に書かれている1つでしょう、これ。そんなことをわざわざしてまでやる必要があるのか、どれだけの金がかかってそれをどうしようとして、その財源を一

体どこから持ってくるねんというようなことを思います場合に、私はこの計画にまず反対というふうに申し上げて、しっかりと納得のいくように市民に説明をしていただきたい。それから計画を進めるのなら進めていただきたいということを申し上げて終わりたいと思います。よろしくお願いします。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうしましたら、6番の方、前でお願いします。

#### ○公述人6

城東区から来ました6といいます。

まず初めに、私が用意したものがあつたんですが、まず質問なんですけれども、今回の意見聴取会というのは、平成25年度の環境影響評価のときにいただいた手続の流れと今回のいただいた資料とは違っているんですね。何がというと、平成25年度にもらったものは都市計画案を立案してその後に地元説明会、公聴会の開催ということになっているんですけれども、今回は、都市計画素案の立案、そして意見説明会、公聴会の開催ということで違っているんですね。これはなぜなのかということをもう一度詳しく説明していただきたいと。

私どもとしては、やはり計画案ができてからきちっと意見を申し述べたいんですが、その機会があるのかどうか、もしなければもう一度検討してほしいというふうに思います。

それでは、私の意見として、とりあえず意見聴取会ですので述べさせていただきますが、必要性の点から、それから百歩譲っても安全性の点から、この淀川左岸線延伸部の建設そのものはまずいんじゃないかということで意見を述べさせていただきます。

まず、第1点目は、費用ですね。先ほどからも出ていますので詳しく言う必要はないんですが、こういう都市計画の計画案を出すのであれば、当然費用というのは事前に説明していただいて、阪神高速が自分で全て出すならば、それはそれでその企業の話ですけれども、今回は大阪府民・市民、特に大阪市民ですね。どれぐらい負担しなくちゃいけないかと。もう既に橋下市長も言っているように、大阪市民は2兆円でしたかね、借金を抱えています。これ以上借金をふやすようなことをやめていただきたいというふうに思います。具体的に誰が、つまり市民・府民がどれだけ費用負担するかということの詳細を、やはり計画の前に、説明の前に前提として出していただきたいと。

2つ目ですけれども、この必要性のことですけれども、実は先ほどの方も話をされていまして、ここも詳しく言う必要はないんですが、平成23年3月の大阪府の都市計画（道路の見直しの基本計画）という資料を見てみますと、そこに先ほどの方が言ったように、2035年には現在の人口と比較して13%減ると、117万人減ると書いてあります。そのほかにも先ほどの方と同じように、例えば自動車、貨物輸送量についてもこれから減っていく傾向であり、これは全国も減っていくんですが、大阪府も減っていくわけです。だから、全国も減るし、大阪府も減るわけですから、なぜこれが道路が必要なのかということがわかりにくいです。旅客輸送数も同じです。

それで、阪神高速道路の交通量推計と実績というデータでは、先ほどの方もありましたが、1日平均で1998年度がピークでしてそれ以降は減っているわけですから、あるいは渋滞でもそうですね。ピークは1999年度でそれ以降は波はあるんですけども、減っているということです。皆様がおっしゃった、先ほど説明会でありましたですね。整備効果というのはちょっとよくわからないと、信用できないというふうに思います。詳しい説明をお願いしたいというふうに思います。

次に、大地震への対応というのは先ほどからいろんな方が話をされています。私も阪神大震災のときのあの高速道路が倒れたことでも本当にびっくりしました。それまではカリフォルニアで高速道路が倒れたときに、日本の道路は絶対安全だという話がありましたけれども、その後でそういうことがありました。それから今回の2011年の東北地方太平洋沖地震の経験もあります。

そういった経験をどういうふうに生かすのかというのが大事だと思うんですけども、今回は特に私がお話したいのは上町断層の豊崎あたりで、まさにこれは横断するものです。しかも大深度トンネルという、全国でも本当に未知の技術を用いるわけですけども、城東区での2月20日の説明会では、筑波の研究機関で検討させるという説明では全く納得いきません。やっぱり都市計画素案を作成時点で作成者がしっかりと対策案を考えるべきです。

ちなみに平成19年度の地震調査研究推進本部の報告書というのを私たまたまインターネットで見せていただいたんですが、これを皆さん方読んでおられるでしょうか。もちろん担当者はぜひこれを読むべきだというふうに思います。その中に、活断層の将来の活動という項目には、断層近傍の地表面では東側が西側に対して相対的に3メートル程度高まる段差やたわみが生ずる可能性がある。本断層帯は、今後30年の間に地震が発生

する可能性が我が国の主な断層帯の中では高いグループに属するとなっておりますが、それを認めますでしょうか。

そして、地震時の地中での横ぶれというのはもちろん地上付近より少ないですが、直下型の上下の断層は、地上と同じく地下の100メートル、もっと深いところでも同じ程度変化するわけです。そういった数メートルの大きなずれの対策というのはどうなっているのかをしっかりと考えて説明していただきたい。納得するまで説明していただきたいと思いますが、お願いします。

この地震調査推進本部のホームページには、上町項目の最後には、平成22年度から重点的な調査観測を実施していますとあります。そのことも皆さん方は把握しているでしょうか。その結果、進捗状況についての詳細な説明をお願いしたいと思います。

その際に、そういう地震が起こったときの当然安全対策は、費用は通常の見積もり金額と比べてはるかに最悪の費用としてふえると思います。その費用はどれぐらいかも教えていただきたいというふうに思います。

あと、4番目なんですけれども、大事故、大火災のことで先ほどからも話が一部ありましたけれども、今回はどういう技術基準について行うのですかと聞いたところ、通常のトンネル工事の技術基準でやるということを言われました。でも、今回は大深度トンネルです。そういう場合は、その従来の技術基準と比べてどういうふうに違っていて、どういうふうに安全対策をするのかというのをもう少し説明していただきたいというふうに思います。

あと、事故の想定ということに関連するんですが、例えば事故を起こすとすると何台ぐらいの衝突事故を予想するのでしょうか。特に最近、韓国のほうで100台の玉突き衝突というのがありましたけれども、そういったものも想定するのか。いろんなシミュレーションがあると思うんですけれども、その辺の詳しいことをあらかじめ、想定外と言わないで想定できることは想定して住民に説明していただきたいというふうに思います。

あと、最後になりますけれども、都市計画において優先すべきは安全・安心ですので、平成23年度、先ほどの都市計画道路の見直し基本計画にも、なるほど、公共投資の制約という中に厳しい財政状況が続くが、国や府の公共投資可能額は年々圧縮されてきており、今後も財政的な制約がされるものと考えられると。また、高度成長、経済成長と軌を一にして整備してきた社会基盤が一斉に更新時期を迎える。名前は出ませんが、トンネルの天板の落下事故もありました。ああいったことも含めてこれからは、これま

での基盤整備してきた道路等の維持管理のほうこそ優先すべきじゃないかなというふう  
に思います。

そういったことも含めて、以上の5点から、私はこの淀川左岸線延伸部の都市計画素  
案について質問しましたが、必ず回答していただきたいということと、それからもう一  
度公聴会については、都市計画案ができ上がった時点で意見を述べる機会をぜひお願い  
したいと。

あと環境影響のことについては私は今回述べませんでした。なぜかという、今回は  
都市計画案についてだからです。でもこの先ほどもらった資料にも環境影響評価準備書、  
説明会は開催するが、意見書については公聴会のことは特に書いてありません。でも必  
ず公聴会を開いていただいて議論をさせていただきたいというふうに思います。

といいますのは、私ども去年、おとしですか、例えば最近、PM2.5の大気汚染の  
問題をいろいろ意見を言いました。今回のアセスメントの中には項目として入っていな  
いということを聞いています。それに対する大阪市長の意見は、府知事への意見は、い  
や、環境の影響評価におけるPM2.5については、状況の様子を見て対応すると書いて  
あったんですが、その後どうなったのか、そういうことについてもぜひ教えていただき  
たいと思います。

環境省とか大阪府の環境の技術者なんかは、このPM2.5をよく調べていますけれど  
も、これは明らかに環境基準が決まったのは人体に影響があるから、特に循環器系。普  
通は呼吸系だけだと思ったんですけども、循環器系、いわば生命の、死に対して影響  
があるんですが、それは最近中国からのものが話題になっていますけれども、実は半  
分は確かにそうかもしれませんが、半分は地元、特に自動車とか、それから最近港灣  
の船舶のディーゼルエンジンの影響も大きいということを言われていますけれども、そ  
ういったことの影響も調べて結果を教えていただきたいというふうに思います。

換気塔の話もありましたけれども、換気塔についても除去効果、どのような設備でど  
れだけ効果があるとか、そういったこともぜひ教えていただきたいというふうに思いま  
す。

以上です。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうしましたら、7番の方、前をお願いいたします。

## ○公述人 7

城東区在住の7と申します。

過日、城東区の延伸部の説明会に出ましたが、そこでの質疑にもかかわらずわからなかった点について申し述べます。

まず、城東区の説明会では、ルート計画地図が壁一面に張り出されていました。そこまで地図で落とせるほど計画ができているならば、その真上に住んでいる人及びその隣接の住んでいる人に説明会の開催について周知徹底されていたのでしょうか。

私は数日前にこんな説明会があるというので慌てて行ったんですけども、どこからの連絡もなしで参加をしました。影響が及ぶ可能性のある施設や住んでいる人に市政だよりばかりじゃなくて町内会の回覧等で手だてがあったはずなんですね。もし不十分ならば改めて周知徹底の上で説明会をやり直すべきだというふうに思います。また、私は借地ですから住んでいる土地は持ち主は別にいるんですよ。だからそういう土地の持ち主にも知らせるべきだというふうに思います。

2つ目です。城東区を通る地下70メートルのトンネル開削工事と、それから開通後の生活への影響について調べるには、工事開始前から調査を始めて、それと工事開始後及び開通後を比べる必要があると思います。その計画を明らかにしてほしい。調査する場所、調べる項目、時期、期間等、またそのことを上記住民に周知することが必要だというふうに思っています。

3つ目です。説明会で拝見しました豊崎と鶴見の排気塔略図では、吸気をしたすぐ横で排気をするようになっていました。これでは吸気をほとんどそのまま排気することになってしまいますので、換気の効果がないように思われました。換気塔の具体的な仕組みを明らかにしていただきたい。

4つ目です。延伸部トンネル内の排気ガスを先ほどの2カ所から排出するとどのぐらいのSOXやNOXやあるいはPM粒子の排出量になるのか、予測を明らかにしていただきたい。通行量がわかれば予測量が出るはずですが。

5つ目、排気塔位置と高さがわかれば排気後の排気ガス及び排気粒子がどのように拡散しているかはシミュレーションできるはずですね。もう既にしておられると思うんですが、春夏秋冬、四季の典型的な風について明らかにしていただきたい。延伸部ばかりではなく、ほかの左岸線の排気塔からもどうなっているのかを明らかにしていただきたい。トンネルの出入り口ももちろん高さゼロの排気塔、排気口になるはずですね。SP

E E D I は福島ではものの役に立ちませんでしたけれども、ここでは役に立つというふうに思います。

次、6点目です。大阪平野の地下構造は既にわかっているはずですね。戦後の学術大深度ボーリングあるいは数々のボーリングによって大体わかっているはずですので、これをもとに延伸部のルート工事と、それから完成後のトンネルがその付近の地盤や水脈にどんな影響を与えるか評価できるはずですね。既にやっておられるというふうに思いますので、現時点でわかるものについて明らかにしていただきたい。大阪層群というのは砂泥互層ですね。砂と泥の互層ですので、泥の上の砂の層に地下水がたまっています。地下70メートルも掘り下げると深いところの地下水は被圧、圧力のかかった地下水ですので、そこへトンネルを掘ると工事中はもちろんですが、トンネル完成後もトンネルの周辺部が井戸と同じ働きをして地圧によって地下水が上にしみ出します。そうすると当然、トンネルに沿って地盤沈下が起こるはずですね。これの予測もできていると思いますので明らかにしていただきたい。

説明会の配付資料にありました延伸部の地下概念図、地表は定規で書いたようなまるで直線になっていますが、幾ら平野とはいえ直線ではないでしょう。この図ですね、これはあり得ないですね。この図はかなり横方向に比べて縦方向が強調された図ですから、当然でこぼこがあるはずですね。そのでこぼこが反映されていないように思います。これがはっきりしないと今後の地盤沈下がわかりませんので、明らかにしていただきたい。

城東区、その周辺は昔の河内湾、河内潟ですから、もともと地盤が低いところですね。地下水のしみ出しやあるいはその他どんな影響が出るか、事前に検討がされているはずですので、明らかにしていただきたい。

7つ目です。城東区の人口は確かにふえています、その周辺とともに。ただ城東区民がこの延伸部を利用するというものよりは、広く大阪府あるいは関西の人々や観光客が大阪市を通り抜けるのに便利なように計画されているというふうにお聞きをしました。この延伸部、左岸線利用のニーズを考えるには、城東区や鶴見、旭等の人口がふえているところばかりではなくて、大阪市全体あるいは大阪府、近畿圏の今後の人口の動向を参考にしたはずですので、どのように参考されたのか明らかにしていただきたい。

8つ目です。上記の件が明らかでないならばこの工事はしないほうがいいと、今まで述べられたようにしないと思いますが、次に、実際にできたとして心配なことを述べます。

まず1つ目、先ほども述べられましたが、避難路が路床部の下にあるというのは非常に不安です。トンネル内の不意の浸水、出水に対応ができない。直下型の地震の断層で川の水や地下水が侵入した場合、トンネル開口部での集中豪雨でトンネル内に雨水が入り込んできたときなど、逃げ道を失います。対策はありますか。

説明会では、タンクローリーなど危険なものを積んだ車両は通さないというふうにおっしゃっていましたが、本当にできるのでしょうか。

地元の集まりでこの話をしますと、70メートルは一体何階建てのビルやという話になりました。38階ほどではないと思うんですが、やっぱり避難の出口は鶴見口のほかにどこがあるのか。横へ逃げたりあるいは真っすぐ上に逃げる避難経路がないと心配のようです。使われ始めると通るのは遠来の観光客やトラックばかりではないです。地元の学校や団体がバスで利用することになると思います。そうすると1つの学校あるいは学年が修学旅行や学年でバスを連ねて通りますね。8キロといいますと、1つの学校全体あるいは学年全体がちょうど通っているかもしれません。そこで大惨事が起これば学年丸ごと、学校丸ごと事故に巻き込まれかねません。心配だからといって担任の先生が私は行きたくないとか、保護者が私の子供は通したくないとか言ってもそれは多分通らないですね。安全対策は必要です。

9点目です。完成後のメンテナンスや改修の計画、予算について明らかにしていただきたい。10年、50年の見通しがなければつくってはいけません。笹子トンネルのようなことが起こらないように、また掘り返した残土のことも先ほど話がありました。こうした事前事後の対策や検討なくして計画はないわけです。そして、こういう調査、安全対策、環境対策、それに工事費も含めてかかる費用に対して本当にメリットがあるのかどうか、市民が判断する必要があると思っています。

延伸部以外に左岸線ですが、左岸線の通るといふ堤防は明治以降、たかだか100年ぐらいの盛り土です。そこへトンネルを穿って地震のときの液状化や振動に耐えられるのかどうか非常に心もとない。淀川増水のとくにという話が先ほどありましたが、亀裂から川の水が入り込む、あるいは地震のときに津波がさかのぼって浸水するということが懸念されますが、もしそうなれば左岸線から延伸部の地下には水が流れ込んできます。海老江や豊崎の開口部でも豪雨対策がどうなっているのか明らかにしていただきたい。

最後に、大気汚染あるいは渋滞解消のためだというふうにお話がありましたが、実はきょう来るときにそういう話をしていたんです。私の近くは1号線が曲がってくる京橋

の渋滞、いつも渋滞しているところなんです、ここの渋滞を解消するためにつくるんだという話のところへ行くんだよと言ったら、うそやん、公共事業のためやろうと言っていましたので、市民はもうわかっています。本当に大気汚染を解消する、渋滞を解消するには、逆に市内に道路をつくるのではなくて、市内に不要な車両の乗り入れを禁止するということが必要ですね。大阪市を解体しないで、古都京都奈良以上に歴史や文化があってノーベル賞、湯川、南部を生み出した学術都市として、きれいな空気のもとで再生することが大阪府や市の使命だというふうに思います。道路をつくることで、つくったら車が入り込んできて、かえって排気ガスがふえるだけです。道路をつくることで空気がきれいになるということはありません。以上です。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうしましたら、8番の方、前をお願いいたします。

#### ○公述人8

門真市在住で都島区内で働いています8と申します。よろしく申し上げます。

淀川左岸線延伸部について意見を述べたいと思います。これまでの発言された方と重複する部分がほとんどなんですけれども、あえて申し上げたいと思います。

まず、一番最初に言いたいのは安全性の問題です。地下70メートルを走るということで、地震や火災が起こったときの被害、またどのように安全を確保するのか、避難方法、そういったものに疑問があります。

先日、2月の都島区内での説明では、地震に対しては地下のほうが揺れが少ないと、こういうふうな説明がされていました。もし仮にそうであったとしても、揺れが少ないイコール被害がないということではないと思いますし、大きな地震であれば地下でも相当な被害があるのではないかというふうに思います。ひとたび地震が起こってしまいますと、その地下を走っていた車に乗っていた人は、そこから地上70メートルを登って上がってこなあかんわけですし、8.数キロ全長があるということなので、少なくとも4キロぐらいは歩いて、70メートルをはい登っていくという、どういう避難路になっているのかわかりませんが、相当な体力も必要ではないかなと。老人とか小さいお子さん、道路の下を歩いていくということやったんですけれども、可能なんかなというふうに不安が残ります。70メートルというと、少なく見積もっても20階建てぐらいの建物の高さはあるかなというふうに思いますので、これを上がっていくというのは本当に大変

ではないかなというふうに思います。

私の働いている都島区でいいますと、海拔ゼロメートル地帯ということになっていて、この間でも夏場にゲリラ豪雨なんかが起こりますと、下水があふれて道路が川のようになるということがこの数年何回も起こっています。そういう状態の中で地下70メートルに道路をつくる、本当に大丈夫なんかなというふうに思っています。津波とか地震、そういったものに対応できる道路建設なんかということが非常に不安です。

そういうことよりも、市民のまず安全、今でも耐震・免震されていない建物が、結構、大阪市内あるんですよね。それで実際に地震が起こったらどこに逃げるのかと、高台もないのでビルの高いところに逃げるというふうに指導されていることもあるんですけども、それもなかなか難しいのではないかなと。そういったところの都市の整備というふうなところにもっと税金を使ってほしいなと、そういうふうに思っています。

また、先ほど排気ガスのことも何名かの方から出ていたんですけども、この間の都島区内での説明会では、そのことについてはもっと先にアセスメントを通して、そういう場を設けるようなニュアンスのことを言っていたんですけども、はっきりしていませんでした。そこに住んでいる人とか働いている方からの立場からいいますと、排気ガスの心配ってすごいあるんですよね。特にうちも子供が3人いてるんですけども、門真市なんですけど、ほとんどそんな昔みたいにすごい煙をまき散らかすような工場はないんですけども、ぜんそくなんです。考えられるのは自動車の排気ガス違うかなというふうに思うんです。PM2.5というのが最近すごい問題になっていますし、そういったものについての説明がこの間の都島区内の説明会でもありませんでしたし、鶴見緑地の付近に換気塔ができると。そうしますと、今ですと自動車は地上を走ってしまっていて、そこで当然同じように排気ガスは出ているんでしょうけれども、低いところに排気ガスが出てきますので、そんなに広い範囲に拡散するということがないと思うんです。でも今度、換気塔から排気ガスが出るということは、かなり高い位置から、しかも2つしかない換気塔から濃縮された排ガスが出るということなので、広範囲に広がるということも考えられますし、確実に下に落ちてくるわけですから、吸い込む量もふえるのではないかなと思います。

特に、鶴見緑地の周辺といたら、貴重な緑地公園なので、休日なんかは小さい子供さんもたくさんおられますし、ジョギングしたりとか、そういったスポーツをされている方もおられますし、そういうところにわざわざ排気ガスを今以上にまき散らすという

のはどういう考えなのかなというのが非常に納得ができないなというふうに思っています。

この間、学習会なんかで聞いていますと、PM2.5というのはかなり細かい粒子で、肺から吸い込むと血管の中に入り込んでいくと。先ほどもおっしゃられていましたけれども、そういった気管支系だけじゃなくて血液の中に入るということで、今までのそういった排ガスよりもさらにいろんな悪影響があるのではないかなと思っています。この辺について、行政の側がPM2.5がどれぐらい環境とか健康に影響があるのかと。今どれぐらい大阪市内とか私の住んでいる門真市内でそういったものが大気中に含まれていて、この道路をつくったらそれがどれだけふえるのか。そのことによってさらに健康悪化、環境悪化がないのか、あるのであればそれをどう防ごうとしているのか、こういうことがしっかりと説明されないで道路建設だけが先行していくというのは、市民として納得できないのではないかなというふうに思っています。

僕はこの都島で働いているので、そういった知り合いの方からこういった淀川左岸線とか延伸部の工事が今後予定されているということを聞いて、学習会なんかでも勉強して知っているんですけども、門真ではほとんどそんな話題を聞かないわけです。だから門真市に住んでいる人は、葎島でこの道路が第二京阪とつながるといふ計画みたいですが、ほとんどの人は多分知らないと思います。

都島の説明会も、やはりよほど気をつけて関心を持っている人でないとあの説明会には来ていませんし、周知徹底というのが非常に不十分ではないかなと思います。

この間、国土交通省の方やったと思うんですけども、大阪市内の一般道路を走る自動車がこの高速道路ができると減るんだと。用事がない車が今は市内にかなり入り込んでいるけれども、それが減っていくと。そのことによって渋滞も減るし、環境汚染も今より軽減されるというふうなことを言っていましたけれども、果たして本当にそうなんかなと。最近、本当に車を若い人って買わないじゃないですか。あまり車が売れない、それで交通量も実際に減っていったらと思うんです。人口は確実に減っていったら、今30歳の人よりも、去年かおとし生まれた人のほうが3分の1ぐらい少ないと。だから30年後には確実にそれぐらい人口が減ってくるというふうに聞いていますし、人口も減るし、交通量も減るといふ中で高度成長期のようなイメージで新しい高速道路をつくるというのはちょっと検討違いではないかなというふうに思います。

大阪市なんかいろんな要請に行くこともあるんですけども、大体いつも決まって

言われるのは、厳しい財政状況なんですと、これが枕詞のように必ず言われるんです。けれども、この淀川左岸線延伸部について言えば、皆さんおっしゃっているとおり、どれぐらいお金がかかるかも今の段階ではわからないと言うし、どこが出すのかもまだ決まっていないと、この間の説明会では言っていました。でもあらゆるところで聞くのをそのままのみにすると3,000億から4,000億ぐらいの額のお金が必要やということは間違いないようなので、このいろんな社会保障とか市民サービスがこの間削られていっている中で、一方でこういった本当に必要かどうかわからない、しかも安全性も不安がある、健康面にも影響がある、こういう道路工事とか高速道路の建設というのが必要なのかなというのが非常に疑問に思うところです。

不要な公共事業というのは一旦やめていこうということを数年前に政策として出していたはずなんです。それがまた復活している傾向もありますし、市民のサービスというのはそういったところに今は求められていないと思いますので、しっかりと検討してほしいですし、今述べたようなことについての説明をしっかりと果たしてほしいなど。

そういう説明とか質問、意見する場が設けられるのはいいんですけれども、やはり周知徹底、より多くの人がある場に参加できるような方法なんかも検討してほしいなと思いますので、よろしくをお願いします。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうでしたら、引き続き9番の方、前でお願いいたします。

#### ○公述人9

私は城東区の今福に事務所を構えております。城東鶴見公害をなくす患者と家族の会の9と申します。

きょうの意見陳述では、淀川左岸線延伸部工事の撤回といいますか、つくらないでほしいという趣旨で意見陳述をさせていただきたいと思います。

大阪の大気汚染は、戦後数十年、昭和30年ごろには巨大企業による鉄鋼、化学、機械、金属、電気産業、自動車などの工場のある煙突から毎日のように黒い煙がもくもくと吐き出されていました。洗濯物は黒いすすで真っ黒に汚され、干すことさえできず、昼間でも自動車はライトをつけてのろのろ走らなければならないほど前方は見えないありさまでした。

このような公害垂れ流しはすさまじいもので、本来なら青い空のはずが黒い空で、空

気は汚され、河川はヘドロで悪臭、息もできないぐらい汚染されていました。地域住民は、喉、咳、肺の病気で緊急搬送されない日はなく、働くこともできなく、生活は苦しい。子供たちも遊ぶこともできない。基準レベルを超えると警報が鳴り、家の中へ避難しなくてはならない状態だったことは、多くの中高年の皆さんならその当時の記憶として残っていることだと思います。

四日市市公害裁判が契機となり、四大公害裁判訴訟で被害者救済を認める公害健康被害補償法が制定され、環境庁の新設、環境基準の設定、自動車排ガス規制などの環境政策が進められましたが、被害者は減るどころか増大していきました。1992年、千葉川崎製鉄裁判、1995年、西淀川裁判、1996年、川崎裁判と倉敷公害裁判は、企業和解で大気汚染被害者は社会的にも司法的にも認められました。

しかし、私たち公害被害者のぜんそく症状は、ぜえぜえ、ひいひい、吸うことも吐くこともできない。肺には酸素が少なく、常に息苦しく、たん、咳を伴う発作で咳き込みはとまらない状態があり、寝ることもできず、布団を抱え込んで壁にもたれて夜を明かす患者は今でもたくさんいます。被害者は今も病状は変わらず、薬がよくなったおかげで日常生活を何とか過ごせるようにはなったものの、やはり発作時は相変わらず苦しい状態が続いています。

大都市では、局地的な大気汚染は緩やかに改善の方向を示していますが、全国の41指定地域が1988年3月に解除されて以後もぜんそくを初め呼吸器の患者はふえ続けています。なかでも子供たちのぜんそく罹患率、学校保健統計は20年前からふえ続け、中学生、高校生で見ると3から4倍になっており、その数は50万人を超えると推計されています。こうした子供たちのぜんそく増加の要因の一つが大気汚染であることは明らかで、環境省が行っている2005年から2006年にかけて行ったそらプロジェクト調査では、自動車からの排ガスがぜんそくを発症させることを証明しています。このような状況の中で大気汚染の影響を受けやすい公害患者は、淀川左岸線延伸部工事の成り行きに重大な関心を持っています。

そこで、次の点をお尋ねいたします。

1 番目、事業計画に当たっては、本来、計画段階から十分な情報を提示し、関係住民には特に情報や話し合いが当然なべきものと考えますが、今後どのように説明会などを行われるのか明らかにしてください。

2 番目、豊崎換気所と鶴見換気所の2カ所しかなく、NO<sub>2</sub>、SPM、PM2.5の大

気汚染はトンネル内で漂い、豊崎からの下りで排ガスが充満、鶴見の上りで排ガスを吹かすので高濃度の排ガスが予測されます。また、排出口からは大量の有害物質が排出されることになり、その地域住民、周辺住民はどれほどの健康被害をこうむることになるのでしょうか。人体への影響を最小限に抑えるためにも、脱硝装置など、浄化装置を取りつけるような対策を講じられるのでしょうか。

私たちには、健康で文化的な生活を営む権利があります。今、大事なことは人の命が大切にされることではないでしょうか。中でも子供たちや呼吸器に病気を抱える人たちにとって、現状より環境への負荷が大きくなることは、健康への影響や症状の悪化を招く原因になります。行政には全ての人々が健康で豊かに暮らせる社会をつくることが求められていると思います。自然エネルギー推進、火災・地震対策など、安全・安心なまちづくりこそ必要ではないでしょうか。

以上です。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

そうしましたら、一旦休憩を5分程度させていただいて、残り2名の方に公述していただきたいと思いますので、5分後からまた開始したいと思いますのでお願いします。

—休憩—

#### ○司会（正垣）

そうしましたら、再開させていただきたいと思います。

それでは、10番の方、前でお願いいたします。

#### ○公述人10

10番でございます。都島から来ました。

都島でも先だって説明会がありまして、どれだけたくさんの方が来てはるやろうと思って行きましたら、大きな区民ホールに20人ぐらい住民が参加して、国と府と市の役人さんが20人くらい来ておられました。それで、こんな重要な問題が区民に知られていない中で説明会が行われました。

どんなものだったか。説明のあと住民の皆さんから十五、六人が意見を、質問をいっぱい出されました。これに何一つ答えられない。「有識者会議に聞いてみますわ」これだけで、何ら納得がいかなかったんです。

それも住民だより、都島区民だよりという中に小さい枠で書かれてあったものを見つ

けた者が行っているという状況だったわけで、住民は知らないということが考えられます。もっとこんな問題は、皆さんおっしゃられたように、多くの人に周知徹底すべきです。

私は、しかし、説明会開け、開けと言うよりも、もうこの都市計画素案そのものを撤回すべきだということを結論的に申し上げたいと思います。

なぜか。今度の莫大な費用を使う大深度地下方式の高速道路がなぜ必要なのか。国も府も市も財政難にあえいで、金がない、金がない、二重行政をやめたら金が少なくなるやろう、こんな変てこりんな理屈を言っているときに、これだけの大きな無駄遣いをやるのか、それも途方もない危険な計画ではないかということ、皆さんから口々に言われました。

都島というところは三方を川に囲まれているんですね、寝屋川、淀川、大川、そして、もう最初から、皆さんも言われている、縄文の昔からかどうかわかりませんが、ずっと砂でできた洲が1つの大阪平野をつくってできたもので、非常に土壌が軟弱と言われております。

私たちが身近に見る住宅の基礎工事なんかも、もう何回掘っても掘っても水が出始めて、何カ月も基礎工事にかかるといった個人の住宅地も苦勞をされております。集中豪雨もこの四、五年前からゲリラ豪雨、台風がひどくなっています。先ほども言われてましたけれども、一昨年度は本当に淀川があふれるんじゃないかなと言われるぐらい、私も現地へすぐすっ飛んで行きましたけれども、やっぱり流されて死者が出ているんですね。

あれぐらいの雨で危険に感じる。ましてや集中豪雨被害がこれからも大きくなるという中で、大阪市は、はっきり言って1時間の60ミリ以上の雨が降れば、もう住宅浸水、道路の冠水、とめられません、お手上げです、こういうことをはっきり言うてはるんですわ。だから、都島区は、あっちこっちが本当に集中豪雨のときには床下浸水、道路の冠水に見舞われます。豊里矢田線という大きな50メートルに近い道路があるんですけども、あっという間に川のように道路が冠水して、逃げおくれた車は歩道に乗り上げ、「すみませんなあ」と言うて家人に許しを得て走っている、本当にこういった危険な状態なんです。

淀川の堤防工事は、江戸時代の人たちがこの水との格闘でどれだけ多くの命をなくされ、また、どれだけこの堤防をつくるために貢献されたか、堤を歩いてみますと、その

歴史のことが深く現代に呼びかけられているんです。

特に、河口部分の淀川左岸線については、非常に軟弱で、おっしゃっていましたがように上町断層を横切る工事、こういうことになるんです。上町断層が動いたらどうなるか。これもシミュレーション、テレビでよくやっておりますけれども、恐ろしいシミュレーションです。もう都島なんかは真っ赤っ赤ですね。最も激しい揺れに襲われるといったことが予測されています。もう率直に中止していただきたい。

それから、もう一つは人口の問題です。

人口推計等調査というのを国が出していますが、これが、次第に人口が減少して、100年後には4,000万人台に減少する、こういう驚くべき報告を、私、読みました。ちょうど今から100年前の明治時代頃の人口と同じくらいになるということですね。これからどんどん人口が減っていく中で、そして車両を持たない若者たち、若い世代もふえております。こんなときに何でかつての高度成長期のような高速道路が要るのかというのが、もう率直に出された皆さんの意見です。

この計画書にある10年前の道路の渋滞、27万台ですか、そういう例を書いておりますけれども、これが10年後、20年後になったらどうなるか。もうそんなに穴掘ってまで通さなあかんのか、道路事情が変化していますよ。それはもうやめて、すっぱりと、もっと大震災から住民を守る数々の施策をやらなあかんの違うか。堤防の強化もあります。それから橋梁も劣化しております。そして道路の舗装、それから河川の総点検をやる。集中豪雨に耐えられる、住宅の浸水がないように集中豪雨対策をやる。冠水対策をやる。本当に幾らでもやらなければならない、住民の命を守るために、そういうことこそもう一日も早くやってほしい、こういうことが、皆さんがおっしゃられていることです。大阪に大震災が起こるということがいつ来るかわかりませんよね、30年後に50%の確率ですか、こういうことを言われている中で、穴掘ってさらに地下を刺激して、土砂を埋め立て、揺り動かしていく、こんなことになったらどうするのか。事故があればどこから出ていくのか。もう皆さんが口々にこの不安で不必要な道路についての問題を指摘されました。

しかしながら、大阪を元気にする豊かな経済とか財政力を取り戻すのは、住民の暮らしが安心して暮らせるようにきちっとそういった援助をする、中小企業を元気にする、こんな計画こそ今大事で、車をたくさん通して、他府県から大阪へ呼び込むんだ、こんなことは本当に一部は潤うかもわかりません。カジノをやっているところは潤うかもわ

かりません。しかし、まちは疲弊していく一方ではないでしょうか。

何一つ住民に利益のない延伸部の大深度道路計画というものはきっぱり断念、この素案のうちにもうやめるべきではないですか。この咲洲庁舎も象徴的な無駄遣いの記念物でございますけれども、そんなのがたくさん、いっぱいいっぱい大阪市は住民の税金を使って散々な目に遭わせてきているんです。もうこんな大規模開発、命を縮めるような淀川の左岸線の延伸部の道路は、財政的にも市民の安全を守るためにはもう要らないというふうに私は思って、意見を述べさせていただきます。

#### ○司会（正垣）

ありがとうございます。

それでは、11番の方、前でお願いいたします。

#### ○公述人11

第二京阪の枚方の長尾の沿線に住んでおりますので、本年2月の説明会には参加できておりませんが、どちらかという、高速道路をよく走ったりするものですから、そういう者の立場のほうから、住民の方から住んでいる方々の視点というのは先ほど来おっしゃられておりますので、車で走るほうの立場から少し意見を述べさせていただけたらなというふうに思っております。

淀川左岸線の1期のときも少し思ってたんですけども、こうやって2期の計画が出てきますと、海老江ジャンクションにしても、豊崎の出入り口にしても、私は新たな渋滞を生むのではないかというふうに思っております。

本来、渋滞というのは、事業者のほうは、今まで道路がなかった所に道路をつくる、あるいは2車線を4車線にする、そういうふうになると渋滞がなくなるかのようにおっしゃられますけど、実際はそうじゃないというのはもうはっきりしていると思うんです。

やっぱり同じスピードで走れるような構造の道路をつくと渋滞というのは解消できたり、大きな渋滞は起こらないんですけども、アールがきつい、カーブがきつい、あるいは勾配がきつい、トンネルがある、そういうふうになりますと、同じスピードでは決して走れませんので、それが渋滞を招く。ただでさえ、今、大阪市内渋滞しているところに、もっと渋滞を招くのではないか。渋滞を招くということは、経済的にも不効率ですし、環境の悪化も招きますし、事故も起こりやすくなるということになりますので、何としても線引きをするときに、渋滞の起こりにくいような、そここのところに大きな注意を払いながらしていただきますと、私ども、第二京阪でも一生懸命やりましたけども、

トラックを運転してる人からも、「別に俺らは走って環境を悪くしたくないけれども」というふうには言わはるんですね。だから、スムーズに走れるような道路をつくるということは、住民にとってもプラスになりますし、ドライバーにとってもプラスになりますし、経済的にもプラスになると…。

それから考えますと、この海老江ジャンクションというのは、この本日いただいた資料で淀川の河川公園も含めまして川幅が800メートルぐらいだと思っんです。そこから見ますと、合流のアプローチも含めて、どう考えても400から500メートルぐらいしかないんですね。第二京阪道路久御山ジャンクションはご承知のように600メートルです。久御山ジャンクションよりも交通量の多いこの海老江ジャンクションで2割小さい形の線引きというんですか、ラインをつくらうとしている。それでは、車がスムーズに走れないというふうには思っんですね。

なので、もう今さら土地買ってくれと言うたって「ようしません」とか、「土地が買えませんでした」とかおっしゃられるでしょうから、やはりこの出入りとか合流とかその点についてもっと十分に見直してスムーズに走れるようにしていただけないかというのが1点です。

それから、豊崎の出入り口にしてもそうです。今でも新御堂は大変込み合います。そこへ、本日いただいた資料の下の部分を見ますと、淀川左岸線の東行きに合流するところと、それから西行きに合流していくところの出口が、川幅とちょっとぐらいですから800メートルか1キロぐらいの間に東へ行くか、西に行くかという出口が2つできるわけです。これは、本当にドライバーが「あっ、しもた。行き過ぎてしもうたわ」と思っって、もう行ってしまふとかいうふうになつたりして、こういう線引きをすると、高齢者ドライバーがふえてくる昨今に、何でこんな線引きをしはるのかなというので、とても納得できません。豊崎の出入口だつて、もう御堂筋からは入れないようにするとか、もっとすっきりした形でやっぱり新御堂は新御堂でスツと走れるようにする。新御堂から淀川左岸線に出よう、東行きに出よう、西行きに出ようという車が滞ることがないようにする。もっと今の渋滞問題に心を砕いたような計画が出されてくるんだつたら、まだ立場が違つてもわかるんですけれども、住民は困つている、今でも大阪市内の方、さまざまな公害で悩んでいる。そこへもっと負荷をかけるようなものをつくらうというあたりが、何か「ええっ、何考えてはるのかな」というふうには思っわけです。それが1点目です。

それから、2つ目は、揚げ足とりのような言い方になりますけども、東行きの開口部300メートルのトンネル化で断面図が出ております。今までは開口式にしていたけれども、ここをボックスカルバートにして、トンネル化してしまいますよということだと思わうんですけども、何年前ですかね、10年以上前に見せていただいた、その時は開口部分じゃないとも見せていただいているんですけど、そこの断面図と、本日出てきたボックスカルバートの状況って同じなんですよ。間に3.11東日本大震災がありました。だとしたら、もう少しボックスカルバートを強くするというのも一つかもしれません。けど、強くすると液状化が起こるんですね。液状化を招きやすくなるんですね。だから、これ、本当に難しいことだと思うんです。

ひょっとしたら、事業者の中でも、「もっと、こんなんではあかん。もっと強うしようやないか。せやけど、「強うする言うたら、住民のほうから「これ、液状化したらどないしますねん」という意見が出る。」だから、結局、右にも左にも行けず、10年以上前と同じようなものしか出せない。しかし、こういうふうの問題点を抱えたものをそのまま出されると、住民というのはますます不安が大きくなってくるんですね。3.11東日本大震災があつて、あんなすごい津波があつたのに、何でこういうものを出してくるんだろうと…。

先ほど、大深度地下問題の意見表明がありました。勾配の問題とか、そういうのは繰り返しになりますので言いませんけれども、もし津波が堤防を越してきたときに、淀川の川に近いところに、豊崎に入口ができますよね。そこから津波が入って一気に鶴見に来る、あるいはひょっとしたら門真まで到達するかもしれない。そういうような危険なものを、つまり新宿の大深度地下とはまたもっと違う次元の危険性を抱えたものを、大阪につくろうとしているんじゃないかということで、もう少し今の地震の問題、あるいは大津波の問題、こういうことを考慮したものを出していただけないかということで、それが2点目です。

あと、3点目は、これは直接今回の都計審にはかからない部分なんですけども、私も枚方に住んでいるものですから、あえて言わせていただきたいんですけど、今度の道路は、南のほうにずうっと行きますと関空まで行きますね。僕も一遍、3月1日に関空まで走って見たんです。そしたら、まあ環境対策ってすさまじく悪いですね。ずっと泉佐野のほうへ行きますと、遮音壁のないところもあります。それから、あつても2メートルか2.5メートルが一番高いです。遮音壁じゃなくて、透明の亚克力板で音をさえぎっ

たかのように見えるところもあります。だから、環境対策として非常にお粗末。

1995年の阪神大震災のときに、芦屋の精道小学校付近のどこ、倒れましたけども、高速道路が「あそこは倒れたの、びっくりした」という方もおられました。私ども、第二京阪の枚方ブロックは43号線原告団といつも交流しておりましたから、言われてたんです。43号線沿いの人たちが、「阪神高速の遮音壁を2メートルよりもうちょっと高くしてくれ」と言うたら、「風の風圧に耐えられなくて高くできません」それぐらいの強度しか持たない道路だったんです。「これは危ないで」とみんな言うてたら、やっぱり案の定、あんなふうに倒れてしもたんですね。

今、大阪の道路公害対策連絡会議の中に泉大津のところがありますけども、そこも、住民が「高くして」と言うたら、「できません。強度が足りません」と。「高機能舗装、低騒音舗装にして」と言うたら、「できません、構造上もちません。」そんな道路を一方で残しておいて、南へ関空まで行こうと思ったらどうなるんですか。

だから、やっぱり道路をつなぐんだったら、そういうことも含めて視野に入れて、やっぱりみんなが安心して、住民も安心できるような道路をつくっていただけないかなというふうに思っております。

あと、もう1分足らずですので、ちょっとぼやきだけ。

私、さっき言うてましたように、枚方の長尾住所なんですけど、前は大阪市内に買い物に行ってたんです。このごろ近所のみんな京都ですよ、行くの。だって、向こうのほうが早いし、品物いろいろあるしいうて、バスに乗って、高速バスで京都へ買い物に行きますねん。税金向こうへ落として来ますねん。もうかないませんわ、ほんま。

それから、道路ができる工事段階でもそうです。僕は、地元の生コン会社がちょっとは儲かるのかなと思って、生コン会社たくさんできました。けど、枚方にしても交野にしてもすごいですよ、あの高速の高架の部分には道路のユニット持ってくるんですわ、石川の工場から。ほんで、それ、クレーンでピッと上げて、ワイヤーでカチカチとして、カツンカツンとつなぎ合わせるだけ。だから、地元は潤わなかったですね、申しわけないけど。

活性化と言うんだったら、何かで地元の人も喜ぶようなこと、見えるようなことしてくれないと…。ああいう道路をつくっていただいて、私らに今度「ここで潤いまっせ」と言うたら、「ちゃいまっせ」と。「潤いませんで」と。「持っていかれまっせ。京都にもっと持っていかれますよ」というのを言いたいですから、ぜひこんな位置よりは、

やっぱりゆっくり、大阪にとどまれるようなものをどうつくるかというのが、僕は、大阪活性化の鍵だというふうに思っております。

ぼやきまで聞いていただきまして、ありがとうございます。

#### ○司会（正垣）

以上で発言していただく方全て終了していただきました。

それでは、今後の手続について簡単に説明をさせていただきます。

まず、本日の意見聴取会でいただいたご意見、それと2月に実施しました地元説明会でのご意見を踏まえまして、再度、我々、関係機関と協議調整を行いまして、都市計画の案を作成していきたいと思っております。

その作成した案に基づきまして、縦覧を行っていききたいと思っております。

都市計画案の縦覧の際には、その案に対して意見書を提出していただくことができます。先ほどご質問にもありましたように、また説明会というようなことも計画しております。

そして、最終的には、都市計画案を、大阪市都市計画審議会に付議することになります。都市計画審議会の審議を経た上で、都市計画決定の告示ということになっていこうかと予定しております。

あと、本日いただいたご意見を記録させていただいてまして、その内容に対して、今度、大阪市の考え方ということを添えましてホームページ等で公開していこうというふうに考えております。

簡単ですが、以後の手続については以上でございます。

それでは、これで閉会をさせていただきますので、本日は大変お忙しいところ、貴重なご意見をお聞かせいただきましてまことにありがとうございました。

また、会場の皆様、傍聴に来ていただいた方にも、本計画の必要性も含めてご理解いただき、またご協力もいただかなければいけないこともあろうかと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

それでは、これで意見聴取会を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上