

平成 2 8 年 度 第 1 回
大 阪 市 都 市 計 画 審 議 会
会 議 録

日	時	平成 2 8 年 1 0 月 1 7 日 (月)
		午前 1 0 時 0 0 分
場	所	大阪市役所本庁舎 屋上 (P 1) 階
		共通会議室

平成28年度第1回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 平成28年10月17日（月） 午前10時00分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 屋上（P1）階 共通会議室

○議 題 議第212号 「大阪都市計画道路の変更について」（大阪門真線）
議第213号 「大阪都市計画道路の変更について」（淀川左岸線）
議第214号 「大阪都市計画道路の変更について」（淀川南岸線・淀川左岸歩行者専用道）

○出席委員 24名（欠は欠席者）

会 長	澤木 昌典	委 員	欠 井戸 正利
会長職務代理者	嘉名 光市		徳田 勝
委 員	井上 典子		市位 謙太
	岡井 有佳		伊藤 良夏
欠	加賀 有津子		上田 智隆
欠	加我 宏之		岡田 妥知
	黒坂 則子		前田 和彦
	佐藤 由美	欠	荒木 肇
	島田 洋子		太田 晶也
	長尾 謙吉		足高 將司
	花川 典子		小笹 正博
	松島 格也		山田 正和
	松中 亮治		土岐 恭生
欠	水谷 文俊		小川 陽太
	吉田 長裕		

開会 午前10時01分

○幹事（山田） それでは、定刻になりましたので、ただいまより平成28年度第1回大阪市都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私、本審議会の幹事を務めております、大阪市都市計画局都市計画課長の山田でございます。よろしくお願いいたします。

まず、傍聴の皆様と報道機関の方々に申し上げます。携帯電話は電源をお切りいただくかマナーモードに設定していただき、審議の妨げにならないようご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、審議に先立ちまして、委員の方々の異動がございましたので、ご出席の委員の皆様を、学識経験者、大阪市会議員の順にご紹介させていただきます。

まず、追手門学院大学地域創造学部教授の井上委員でございます。

○井上委員 井上です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、立命館大学理工学部准教授の岡井委員でございます。

○岡井委員 岡井でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、大阪市立大学大学院工学研究科准教授の嘉名委員でございます。

○嘉名委員 嘉名でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、同志社大学法学部教授の黒坂委員でございます。

○黒坂委員 黒坂と申します。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、奈良県立大学地域創造学部准教授の佐藤委員でございます。

○佐藤委員 佐藤です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、大阪大学大学院工学研究科教授の澤木委員でございます。

○澤木委員 澤木でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、京都大学大学院工学研究科准教授の島田委員でございます。

○島田委員 島田でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 続きまして、大阪市立大学大学院経済学研究科教授の長尾委員でございます。

○長尾委員 長尾です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　続きまして、阪南大学大学院企業情報研究科教授の花川委員でございます。

○花川委員　花川です。よろしくお願いします。

○幹事（山田）　京都大学大学院工学研究科准教授の松島委員でございます。

○松島委員　松島でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　京都大学大学院工学研究科准教授の松中委員でございます。

○松中委員　松中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　大阪市立大学大学院工学研究科准教授の吉田委員でございます。

○吉田委員　吉田です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　続きまして、大阪市会議員の委員の方々でございます。
徳田委員でございます。

○徳田委員　徳田です。よろしくお願いします。

○幹事（山田）　市位委員でございます。

○市位委員　市位です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　伊藤委員でございます。

○伊藤委員　伊藤です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　上田委員でございます。

○上田委員　上田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　岡田委員でございます。

○岡田委員　岡田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　前田委員でございます。

○前田委員　前田でございます。よろしくお願いします。

○幹事（山田）　太田委員でございます。

○太田委員　よろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　足高委員でございます。

○足高委員　足高でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　小笹委員でございます。

○小笹委員　小笹です。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田）　山田委員でございます。

○山田委員　山田です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 土岐委員でございます。

○土岐委員 土岐でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 小川委員でございます。

○小川委員 小川です。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） なお、学識経験者の加賀有津子委員、加我宏之委員及び水谷委員、並びに市会議員の井戸委員及び荒木委員におかれましては、本日ご欠席とのご連絡をいただいております。

続きまして、今年度第1回の審議会でございますので、開催にあたりまして田中副市長よりご挨拶申し上げます。

○副市長（田中） おはようございます。副市長の田中でございます。

大阪市都市計画審議会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、平素から大阪市政の各般にわたり格別のご尽力賜りまして厚くお礼申し上げます。

本市では、我が国の国際競争力の強化に資する重要な拠点形成をめざすとともに、多様な都市機能を備え、職住近接した都心部の形成に取り組んでいるところでございます。

今後、うめきた2期区域をはじめ中之島、御堂筋周辺などの都市計画を進めてまいります。また、広域的な交通ネットワークの強化として、大阪都市再生環状道路の整備や関西国際空港へのアクセス強化をめざしました鉄道整備などにつきまして検討を行っております。

本日は、その大阪都市再生環状道路の一部を構成します淀川左岸線及びその延伸部についてご審議を賜ります。皆様方には、大阪市にふさわしいまちづくりに向けまして、さまざまな角度から専門的かつ忌憚のないご審議賜りますようお願い申し上げます。

どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田） ありがとうございます。

委員の皆様には大変恐縮ではございますが、田中副市長は、別途公務のため、この場を退席させていただきます。どうかご了承いただきますよう、よろしくお願いいたします。

続きまして、本審議会の要綱第7条によりまして、審議会の会務を担当いたします幹事を3人置いておりますので、順に紹介させていただきます。

まず、都市計画局長の川田幹事でございます。

○幹事（川田） 川田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 同じく都市計画局計画部長の角田幹事でございます。

○幹事（角田） 角田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（山田） それと、私、都市計画課長の山田でございます。

この3人が幹事をいたしておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、審議に先立ちまして、お手元の資料を確認させていただきます。

上から順に「会議次第」、それから「委員名簿」、説明資料といたしまして、条例、規程などをおさめました「大阪市都市計画審議会関係資料集」、それから「都市計画審議会及び都市計画決定権限について」という資料。

さらには、本日ご審議いただきます予定の議案書がございます。まず、1冊目といたしまして、議第212号「大阪都市計画道路の変更について」がございます。それから、青いファイルにとじられております「（仮称）淀川左岸線延伸部環境影響評価書」と、その説明資料がございます。次に、2冊目といたしまして、議第213号「大阪都市計画道路の変更について」がございます。それから、3冊目といたしまして、議第214号「大阪都市計画道路の変更について」がございます。さらに、「議第212号『大阪都市計画道路の変更』、議第213号及び議第214号『大阪都市計画道路の変更』に対する意見書の要旨」がございます。

以上の10点でございますが、お手元にありますでしょうか。確認をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、本日は新たに委員となられた方が多数おられますので、審議に先立ちまして都市計画審議会などについて私のほうから説明させていただきます。

お手元の資料の「都市計画審議会及び都市計画決定権限について」という、説明資料と右肩にふっている資料がございますが、それに基づいてご説明させていただきます。

まず、説明資料1ページをご覧ください。

現行都市計画法では、大阪市のような政令指定都市につきましては都市計画審議会を必ず置くということとなっております。本市では平成12年4月に大阪市都市計画審議会条例を制定し、本審議会が発足いたしました。

まず、大阪市の都市計画決定権限についてでございますが、説明資料の3ページをご覧ください。

政令指定都市であります大阪市では、都市計画法第87条の2に規定されております指

定都市の特例により、面積が10ヘクタール以上の国設置の公園や一級河川等を除きまして、都市計画決定権限を持っており、二重線で囲んでおります「指定都市決定」欄及び「市町村決定」欄に丸印のあるものが、大阪市都市計画審議会の議を経て大阪市が決定できる内容となっておりますので、ご参照ください。

続きまして、都市計画決定の手続の流れについてでございますけれども、説明資料の5ページ、6ページの「都市計画決定の手続き」をご覧ください。

5ページの都道府県が定める都市計画につきましては、この場での説明は省略させていただきます。

6ページをご覧ください。

手続の基本的な流れといたしましては、都市計画案を作成いたしまして、公衆縦覧や意見書の受け付けを経た後、本審議会に付議させていただき、審議会のご承認をいただきます。

その後、大阪市が定めることのできる都市計画の中で指定都市が定めることとなります都市計画のうち、（２－１）にあります都市再生特別地区とか都市高速鉄道などの都市計画につきましては、国土交通大臣の同意を得た上で、また、（２－２）にございます都道府県などの都市計画及び（３）の用途地域などの市町村が定める都市計画につきましては、大阪府知事との協議を行い、都市計画として決定あるいは変更することとなります。

ただいま説明いたしました都市計画法に基づくもののほか、建築基準法など他の法令により、それぞれ都市計画審議会の議を経ることを定められているものがございます。

それから、大阪市におけます最近の都市計画を取り巻く状況といたしましては、古くから御堂筋のシンボリックな建築物として市民に親しまれてきました心齋橋の大丸心齋橋店本館の老朽化に伴いまして、昨年11月に都市再生特別地区の手法により建替えを行うことを決定いたしました。

また、本年の8月26日から9月9日にかけては、うめきた2期地区の地区計画の原案縦覧を実施しているところでございます。こちらにつきましては、今後、都市計画案の縦覧等の手続を経た後、本審議会でご審議をいただくことになります。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、これよりご審議をお願いいたしますが、本日の審議では、議第212号、議第213号及び議第214号につきまして、29名中24人の委員の方々がご出席されております

ので、大阪市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づき、本審議会が有効に成立していることを報告させていただきます。

また、本審議会の会議の傍聴につきましては、大阪市都市計画審議会傍聴規程に基づき先着順で定員10名となっておりますが、本日はさらに4名の傍聴がお見えになっているところです。つきましては、この定員を超える傍聴希望者の取り扱いにつきましては、審議会としてお諮りいただければと存じます。

では、まず「本審議会の会長の選出について」でございます。

大阪市都市計画審議会条例第4条第1項の規定によりまして、本審議会の会長は学識経験者のうちから委員の皆様の互選で決定していただくこととなっております。いかがでしょうか。

○吉田委員 大阪市立大学の吉田です。会長の推薦についてご意見申し上げたいと思います。

先ほどご説明があったとおり、条例第4条によりますと、会長は学識経験者の委員の中から選ばれるとのことですが。

私は、日本都市計画学会の理事をはじめ、同学会の関西支部長を務められるなど、ご経験も非常に豊かであり、幅広い見識をお持ちであります澤木委員をご推薦申し上げたいと思います。

澤木委員には、委員就任と同時に会長就任となり重責となりますが、よろしく願いいたします。

以上です。

○幹事（山田） どうもありがとうございます。

ほかに意見はございませんでしょうか。

（発言する者なし）

○幹事（山田） ないようでございます。

それでは、ご推薦されましたのが澤木委員お一人でございますので、澤木委員に会長をお引き受け願うということで、皆様よろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○幹事（山田） ありがとうございます。

それでは、委員の皆様のご承認をいただきましたので、澤木委員に会長をお願いしたいと存じます。

澤木委員、申しわけございませんが、会長席にお移りいただけますでしょうか。

それでは、以降の進行につきましては澤木会長にお願いしたいと存じます。

なお、会長に事故があった場合に備えまして、大阪市都市計画審議会条例第4条第3項の規定に基づき、学識経験者の委員の中から会長職務代理者を会長が指名することとなっております。

それでは、澤木会長、就任のご挨拶とあわせまして、会長職務代理者のご指名もよろしくお願いいたします。

○澤木会長　ただ今、会長にご推薦いただきました澤木でございます。

大阪市の都市計画審議会の会長に選出されたということで、先ほどご説明ありましたように都市計画は非常に重要なものでございまして、法律により私権制限といったようなものも生じる、そういうものでございますので、この会長職の責任の重さを非常に痛感しているところでございます。

大阪につきましては関西に大きな影響力を持つ、これは言うまでもございせんけれども、大阪もまちのありようが日々変わりつつあります。そうした中、先ほどお話がありましたうめきた2期のあり方等いろんなことを含めて、この都市計画審議会の役割は一層重要なものになると思われましますので、皆様方のご協力をいただきまして本審議会の円滑な運営に努めてまいる所存でございます。よろしくお願いいたします。

簡単でございますけど、以上、会長就任にあたりましての挨拶とさせていただきます。

座って失礼いたします。

それでは、大阪市都市計画審議会条例第4条第3項によりまして、会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する学識経験者の委員の方に会長の職務の代理をお願いするということになっておりますので、私のほうからご指名させていただきたいと思ひます。

会長の職務代理には、嘉名委員をご指名させていただきたいと思ひます。嘉名委員、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に、本日の会議録の署名につきまして、当審議会運営規程第8条の規定により指名させていただきたいと思ひます。本日は、吉田委員と市位委員にお願いしたいと思ひます。よろしくお願いいたします。

それから、先ほど幹事のほうから説明のありました傍聴者の定員に関しまして、委員の皆様にお諮りしたいと思ひます。

傍聴規程では傍聴の定員を10名と定めておりますが、今回につきましては、多少席の余裕もあるようでございますので、特例といたしまして規程に定める定員を超えての傍聴を認めてまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○澤木会長 それでは、今申しましたとおり傍聴を認めてまいりますので、そのように取り扱っていただきますよう、傍聴希望者に事務局から伝達、指示をお願いいたします。

○幹事（山田） それでは、改めまして傍聴の方々に申し上げます。携帯電話は電源をお切りいただくかマナーモードに設定していただき、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

本日ご審議いただく議案に関しまして、大阪市都市計画審議会要綱第6条の規定に基づき、会長に説明者の申請をいたします。

議第212号、議第213号及び議第214号につきまして、都市計画局計画部幹線道路担当課長の正垣啓之、建設局道路部街路課長の石井良典、それから建設局道路部特定街路担当課長の上塚哲彦の3名を申請いたします。

許可いただけますでしょうか。

○澤木会長 許可いたします。

○幹事（山田） ありがとうございます。

それでは、改めまして、以降の進行につきましては澤木会長にお願いしたいと存じます。

○澤木会長 それでは審議に入ってまいりますけれども、本日は、都市計画案等に意見書を提出された方々からの意見陳述の申し込みがなされているなど、少し長時間の審議が予想されますので、会議が円滑に進行いたしますよう委員の皆様のご協力をお願いいたします。

先ほど幹事からご報告がございましたように、本日の案件としては、大阪市長から付議のありました、議第212号「大阪都市計画道路の変更について」、議第213号「大阪都市計画道路の変更について」及び議第214号「大阪都市計画道路の変更について」でございます。

これらにつきましては相互に関連しておりますので、その内容につきまして幹事から一括して説明を願いたいと思います。

幹事のほうからの説明をよろしくお願いいたします。

○幹事（角田） 幹事の角田でございます。

それでは、議第212号から214号についてご説明いたします。これら3件は関連する内容でございますので、一括でご説明申し上げます。

スクリーンをご覧ください。

本日の議案は、全て大阪都市計画道路の変更に係るものでございます。議第212号、大阪門真線については追加、議第213号、淀川左岸線は変更であり、いずれも自動車専用道路、いわゆる高速道路に関する内容でございます。

次に、議第214号の幹線道路の淀川南岸線及び淀川左岸歩行者専用道につきましては、これらに関連する内容でございます。

なお、大阪門真線につきましては、起終点の地名からの名称であり、淀川左岸線延伸部と呼んでおります。また、淀川左岸線の変更部分については、淀川左岸線2期と呼んでおります。

では、まず大阪・近畿の高速道路の概要についてご説明します。

本日の議案でもございます大阪門真線、淀川左岸線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、本環状道路は、近畿自動車道、阪神高速湾岸線と現在事業中の大和川線を合わせて、延長約60キロメートルの高速道路ネットワークでございます。近畿の高速道路ネットワークといたしましては、大阪の北側の東西方向に中国自動車道と名神高速道路などの国土軸と、東側の南北方向に近畿自動車道などの広域的なネットワークがあり、その内側を都市高速道路でネットワークしております。都市高速道路ネットワークでございますが、都心部の環状線と池田線などの放射ネットワークに加えて大阪都市再生環状道路の環状ネットワークを構築し、大阪都心部と周辺地域を結ぶアクセス交通と都心部を通過する交通の利便性などを確保する構想でございます。

現時点では、大阪都市再生環状道路の一部がミッシングリンクとなっておりますので、例えば名神高速道路から大阪港などの臨海部へのアクセスについては、都心部へのアクセスと都心部を通過して臨海部へ向かうルートが重なっております。また、臨海部と第二京阪道路方面との東西の交通流動も同様の状況でございます。このため、放射路線の都心方向の合流部分、例えば阿波座のような本線同士の合流部などでは恒常的な渋滞が起っております。今回の案によりミッシングリンクを解消し、都市再生環状道路を整備することにより都心部を通過する交通を分散し、都心部の環状線及び放射ネットワークの交通の円滑化などを図ろうとするものでございます。

また、一般道路と接続する出入り口の配置でございますが、本日の議案の高速道路2路線に関連いたしまして出入り口を整備いたしますので、その配置の概要をご説明いたします。

出入り口は、淀川左岸線に4カ所、大阪門真線に3カ所設けることとしております。まず、国道2号の近傍と東方面を接続する海老江北出入り口を設け、新大阪と臨海部や国幹道との接続性を確保します。次に、北側からの都心部への交通を東西方向に分散させるため、新御堂筋の北方面と高速道路の東西方面を接続する豊崎出入り口を設けております。さらに、大阪駅周辺の交通を既存の出入り口とともに処理するために、大淀出入り口は高速道路の西方面と、豊崎出入り口は高速道路の東方面と接続をいたします。さらに、大阪市東部の平面道路との接続のために、鶴見緑地付近に内環出入り口を、中央環状線付近に門真西出入り口を設けております。これらの配置により、都心部を東西に通過する交通を受け持つとともに、都心部発着の交通の一部も受け持つ計画としております。

こうした自動車交通の円滑化の観点に加えまして、4点の効果を見込んでございます。

1点目は、物流施設の生産性の向上という観点でございます。臨海部を中心に物流施設の立地が進んでおりますが、高速道路の整備により、物流の効率化が図られ、さらなる企業投資の誘発が期待できます。

2点目は、経済成長の観点です。関西では先端医療などの研究開発拠点多く立地しておりますが、高速道路がつながることにより、内陸と臨海部、さらに空港や港湾との連携が強化され、さらなる経済成長を後押しし、企業誘致・都市開発の促進も期待できます。

3点目は、観光の観点です。近畿には多くの観光拠点多くございますので、こういった観光拠点同士、または関西空港、新大阪駅などの交通結節点の連携が強化され、周遊エリアの拡大が期待されます。

最後、4点目でございますけれども、いわゆるリダンダンシーの観点です。臨海部と国幹道方面の独立したネットワークが形成されれば、例えば東西方向の従来のネットワークが災害時などで利用できない場合においても機能が代替できますので、人や物の動きが途切れにくい都市づくりが進みます。

それでは、都市計画の内容についてご説明いたします。

議案書の議第212号「大阪都市計画道路の変更」（大阪門真線）について、お手元の

資料及びスクリーンをご覧ください。

まず、これまでの経過をご説明申し上げます。大阪門真線は、平成13年に環状道路の一部として国の都市再生プロジェクトの指定を受けまして、その後、平成16年には、パブリックインボルブメントプロセスを導入すべく有識者委員会を国・大阪府・大阪市により設立し、市民等への情報提供、意見の把握などを実施し、平成18年には、大深度地下を利用すべきなどの推奨すべき計画案のルート・構造の考え方について提言がなされました。それ以降、事業予定者でございます国の協力を得て、平成25年には環境影響評価方法書の縦覧及び説明会を行い、平成27年2月には都市計画素案の説明会などを実施いたしました。その後、平成27年10月には都市計画案及び環境影響評価準備書の縦覧や説明会などを実施し、地域の皆様へのご説明を行いつつ、ご意見も伺いながら進めてまいりました。さらに、環境影響評価では、大阪府知事や環境大臣、国土交通大臣からの意見等を勘案いたしまして環境影響評価書を取りまとめましたので、都市計画案とともに本日の都市計画審議会にお諮りさせていただいております。

それでは、案についてでございますが、まず大阪門真線の全体概要でございます。大阪市北区豊崎6丁目から門真市稗島の延長約8.7キロメートルでございます。自動車専用道との接続につきましては、起点側にて淀川左岸線、それから終点側では第二京阪道路及び近畿自動車道に接続をいたします。本線の構造形式としましては、住居等の建物が多く存在することなどから沿線地域への影響に配慮し、起点側の淀川左岸線から鶴見区横堤までの間の約7.6キロメートルをトンネル構造の地下式としております。終点側は高架構造の第二京阪道路などに接続するため、鶴見緑地付近で地表式、いわゆる掘割構造から擁壁部となり、さらにかさ上げ式、いわゆる高架構造としております。

都市計画決定する区域が大阪市、守口市、門真市にまたがることから、大阪市域については大阪市が、守口市域及び門真市域については大阪府が都市計画決定いたします。なお、大阪市域につきましては、鶴見緑地付近で守口市域を挟んで2カ所に分かれるため、1・2・11号大阪門真線と1・3・12号大阪門真線に分かれております。

まず、西側の1・2・11号大阪門真線でございます。起点は北区豊崎6丁目地内、終点は鶴見区横堤5丁目地内で、延長は約7,020メートル、構造形式は地下式、車線数は4、代表幅員は30メートルとしております。

大阪門真線の起点部の計画につきましては、本日の案件でございます淀川左岸線などと接続するため、一括でご説明申し上げます。先ほど出入り口の配置概要でもご説明い

たしましたが、新御堂筋の北方面と高速道路の東西方向をつなぎます。また、大阪駅周辺エリアと高速道路の東方向につきましては、淀川南岸線を介して一般道路と接続いたします。なお、西方向につきましては、現計画の大淀出入り口で接続いたします。

豊崎出入り口につきましては少し複雑でございますので、詳細図でご説明申し上げます。新御堂筋は高架道路で、淀川左岸線や大阪門真線は地下式、それと淀川南岸線は地上の道路でございます。これらの接続に際しましては、必要な曲線半径、幅員、勾配などを考慮して図のような形状といたしております。車の流れ、動きでございますが、新御堂筋と大阪門真線の接続では、青色のルートと薄い赤色のルートにより接続しております。また、新御堂筋と淀川左岸線につきましては、オレンジ色のルート、それから緑色のルートにより接続いたします。さらに、淀川南岸線と大阪門真線の接続につきましては、水色のルートとピンク色のルートにより接続いたします。なお、新御堂筋の東側の区域には、淀川左岸線及び大阪門真線の換気のための換気所を設ける計画といたしております。

このように、新御堂筋が東西方向の道路に接続し、北方面からの交通を受けとめ、また淀川左岸線と大阪門真線が直接つながる計画とすることから、新御堂筋と淀川南岸線の接続並びに淀川左岸線と淀川南岸線のこれまでの接続計画は廃止することとしております。

次に、豊崎出入り口以東の北区の区間では、大阪門真線の区域を現状の淀川南岸線の区域内で計画してございまして、A、Bの断面図のとおり、導入空間を考慮し、西行きと東行きが横に並んでいる構造から縦に並ぶなどと、構造を変化させております。また、起点からB断面付近まではランプが本線に合流していく区間となりますので、開削工法によるボックス構造を想定しております。また、ランプの合流後にはシールド工法を予定しており、断面図はCのようになります。

次に、都島区、城東区の区間でございます。都島区毛馬1丁目の大川から城東区古市1丁目の内環状線までの区間約3,880メートルは、主に民有地の地下を通過するため、地上の土地利用を制限しないよう大深度地下を活用したトンネル構造としております。また、この区間の都市計画では、道路トンネルとしての必要な部分を赤色の立体的な範囲に定めております。断面は、D、E、Fにお示ししますように、先ほどの縦並びから再び横並びに構造を変化させております。立体的な範囲といたしましては、地表から浅いところでは約46メートル、深いところでは約70メートルの位置からさらに深いところ

に区域を定めております。

次に、鶴見区では、城東区古市1丁目から終点となる守口市境界まで、完成済みの都島茨田線の幅員50メートルの道路内に区域を定めております。

続きまして、東側の部分でございますが、1・3・12号大阪門真線です。

起点は大阪市と守口市の市域界の鶴見区横堤5丁目、終点は大阪市と門真市の市域界の焼野2丁目地内で、延長は約1,300メートル、車線数4、代表幅員は28メートルとしています。構造形式は、起点から地下式、続いて地表式、さらにかさ上げ式と移行して終点の市域界に達する計画で、鶴見緑地の南北動線の確保や南北道路の自動車通行機能を確保しております。

なお、断面といたしましては、G断面のようなトンネル構造から徐々に地上方向に上がり、H断面のような掘割構造になり、I断面のような擁壁部、さらにJ断面のような高架式となっております。また、鶴見区緑地公園地内には換気所を1カ所設ける計画としております。

鶴見区付近の出入り口でございます。まず、大阪市と守口市との市境界付近において、大阪東部地域の平面道路から東方向への交通の利便性のために、鶴見緑地付近に都島茨田線と大阪門真線の東方向を接続する内環出入り口を設けることとしております。また、終点付近では、本線は第二京阪道路と接続し、近畿自動車道とは南北方向とも接続する門真ジャンクションを設けることとしておりまして、その構造の一部が大阪市域となっております。さらに、門真市域ではございますが、中央環状線付近で平面道路と大阪門真線の西方向へ接続する門真西出入り口を設けることとしております。

続きまして、環境影響評価についてご説明いたします。

お手元の「（仮称）淀川左岸線延伸部環境影響評価説明資料」及びスクリーンをご覧ください。

本件は、環境影響評価法に基づいて、事業者にかわり都市計画決定権者である大阪府及び大阪市が手続を行うものです。

初めに、主な環境影響の前提条件ですが、先に説明いたしました計画の内容以外の主なものとしまして、大阪門真線の計画交通量がございまして、1日当たり3万台から4万6,200台としております。

次に、環境影響評価の予測・評価項目についてです。

環境影響評価の予測・評価項目につきましては、国土交通省令で示されている参考項

目を勘案しつつ、対象道路の大部分がトンネル構造であることも踏まえ、大気、騒音、振動などに地下水などを加えたご覧の20項目を選定し、工事の実施時と道路の完成後の大きく2段階に分けて予測評価を行っています。

説明資料14ページにも記載してございますが、20項目の予測評価結果の総括からご説明申し上げます。

まず、基準に満足するなど、いわゆる影響が小さいと予測しているものは、①大気質の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、②大気質の工事用車両からの粉じん等、④工事用車両及び換気塔からの騒音など、スクリーンにお示しした14項目でございます。

次に、環境保全措置を実施することにより、環境影響評価が回避または低減されると評価した項目は、②大気質の建設機械の稼働に係る粉じん、③強風による風害、④建設機械の稼働及び自動車の走行に係る騒音などの8項目でございます。

さらに、環境影響評価法に基づく事後調査を行うものとしましては、⑨地下水、⑩地盤、⑪土壌についてとり行うこととしております。

このことから、いずれの項目についても、対象道路事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされていると評価いたしました。

個別の項目の予測結果の概要については、説明資料の6ページから13ページに記載しておりますが、ここでは主なものとして大気質、騒音、振動、地下水、地盤の予測・評価結果についてご説明いたします。なお、説明中、予測数値の単位については省略させていただきます。

まず、大気質の予測結果についてでございます。

予測地点は、大気質の影響を受けるおそれがある地域の中から影響を的確に把握できる地点を選定しました。スクリーンにお示ししました自動車の走行に係る影響の予測地点の場合、出入り口やジャンクション周辺の三つの予測地域内で道路からの影響が最大となる沿道の官民境界及び中高層住居の位置を選定しており、豊崎出入り口付近を図のように例でお示ししております。なお、予測高さは地上1.5メートル及び沿道建物階数を勘案した高さとしております。

予測の結果でございますが、二酸化窒素の影響については、工事の実施時の建設機械の稼働または工事用車両の運行で最大0.059または0.043、完成後の自動車の走行で最大0.043となり、いずれも環境基準の「0.04から0.06のゾーン内又はそれ以下」を満足しています。

また、浮遊粒子状物質の影響については、工事の実施時の建設機械の稼働または工事用車両の運行で最大0.065または0.060、完成後の自動車の走行で最大0.059となり、いずれも環境基準である「0.1以下」を満足しています。

また、完成後の自動車の走行に係る換気塔からの影響については、（仮称）豊崎換気所から700メートル、それから（仮称）鶴見換気所からは870メートルの距離で最大となりますが、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、換気塔からの影響はバックグラウンド濃度に比べ非常に小さくなっておりまして、予測結果は二酸化窒素で0.041または0.039、浮遊粒子状物質で0.058または0.059と、いずれも環境基準を満足しております。

続いて、粉じん等の影響につきましては、予測の結果、工事の実施時の建設機械の稼働に係る影響は、門真西出入り口・門真ジャンクション周辺において最大7.6となり、参考となる値の「10」を満足しております。豊崎及び内環出入り口周辺においては、土砂掘削部への防じん建屋の設置等の環境保全措置を行うことで最大6.9となり、参考となる値を満足しております。また、工事の実施時の工事用車両の運行に係る影響は、タイヤ等の洗浄などの環境保全措置を実施することで低減を図る計画としており、予測結果は最大0.4となり、いずれの値も参考となる値の「10」を満足しております。

続いて、騒音の予測結果でございます。

予測地点は、騒音の影響を受けるおそれがある地域の中から影響を的確に把握できる地点を選定しました。スクリーンにお示ししております自動車の走行に係る影響の予測地点の場合、三つの予測地域内で道路からの影響が最大となる沿道の近接空間及び背後地と、それから中高層住居の位置を選定しており、図の豊崎出入り口付近を例としてお示ししております。なお、予測高さは地上1.2メートル及び沿道建物階数を勘案した高さとしております。

予測の結果、工事の実施時の建設機械の稼働に係る影響につきましては、環境保全措置として「防音パネルなどの遮音対策」を講じることにより最大79となり、騒音規制法による規制基準の「85」以下となっています。工事用車両の運行に係る影響につきましては64から67となり、全ての予測地点におきまして環境基準または大阪府環境保全目標である「65もしくは70」以下となっています。完成後の自動車の走行に係る影響につきましては、対象道路である大阪門真線に遮音壁の設置等の環境保全措置を実施することにより、環境基準または大阪府環境保全目標である「昼間65又は70、夜間60又は65」以下に低減を図っております。

なお、豊崎出入り口周辺及び門真西出入り口・門真ジャンクション周辺の背後地の一部では、大阪門真線以外の道路からの騒音レベルが現況で基準または目標を超えていることから、大阪門真線に遮音壁の設置等の環境保全措置を実施するとともに、基準または目標との整合を図るため、関係機関等と連携を図りながら大阪門真線以外の当該道路においても排水性舗装などの対策を講じます。

次に、完成後の換気塔の供用に係る影響については43から55となっており、全ての予測地点において騒音規制法及び大阪府条例に基づく規制基準である準工業地域では55から65、第一種住居地域では45から55、それら以下となっております。

続いて、振動の予測結果についてです。

予測の結果、工事の実施時の建設機械の稼働で最大63、工事用車両の運行で最大47となっており、いずれも建設機械の稼働にかかわる振動の基準または目標の「75」と、工事用車両の運行にかかわる基準または目標は、区域区分によっては異なっておりますが、「65から70」を満足しております。完成後の自動車の走行では、高架部及び土工部で昼間最大54、夜間最大50、トンネル部で44以下、換気塔の供用は30未満となっており、振動にかかわる区域区分により基準または目標は異なっておりますが、「昼間60から70、夜間55から65」の基準または目標を満足しております。

続いて、地下水及び地盤の予測結果についてです。

予測を行った結果、浅層地下水と深層地下水の変動量は現況の年間推移変動幅の範囲にあり、また、地盤沈下量についても極めて小さいと予測されますが、環境影響をより低減させるため、「地下水流動保全工法」を実施いたします。

以上が予測評価結果の概要でございます。

なお、本評価書については、環境影響評価法等に基づき、手続の過程において大阪府知事や環境大臣、それから国土交通大臣からの意見等を勘案して取りまとめたものであり、これらの意見の概要についてもご説明いたします。

初めに、準備書に対する知事意見についてご説明します。

準備書の時点で出された意見は、強風による風害や廃棄物について、再予測・評価を求める意見、大気質や騒音、振動などについて記載内容の具体化を求める意見、環境の保全の見地から、全般的事項や大気質などの環境影響について、事業実施段階で配慮及び対応を求める意見などございました。これらの意見に対し、再予測・評価や記載内容の具体化を行うなど、適切に評価書に反映しております。

続きまして、評価書に対する環境大臣の意見を勘案して出されました国土交通大臣の意見についてでございます。意見の要点としましては、総論として、「予測し得なかった変化が見込まれる場合は調査・予測・評価を再実施すること」、「環境保全措置の具体化に当たっては、事後調査等の結果を踏まえて十分に検討すること」、「事業者への適切な引き継ぎを行うこと」、「周辺計画との工事期間が重複する場合は、周辺環境への影響を低減すること」、「環境影響及び環境保全措置の内容を地域住民等に対し丁寧に説明すること」といったものでございます。

各論としましては、大気質、騒音、水環境及び土壌環境、廃棄物等、それから温室効果ガス等についての5項目に関して、環境の保全の見地から適切に措置を講ずることなどを求める意見でございます。これらの意見に対し、それぞれ対応する旨を評価書に記載しております。

環境影響評価の説明は以上でございます。周辺環境に与える影響につきましては都市計画を定める上で支障がないと考えております。

続きまして、議第213号「大阪都市計画道路の変更」（淀川左岸線）についてご説明いたします。

淀川左岸線は、起点の此花区北港2丁目から終点の北区豊崎6丁目までの間、延長約10キロメートルでございます。起点側は阪神高速湾岸線に、終点側は先ほどの大阪門真線に接続いたします。起点から阪神高速神戸線と接続する海老江ジャンクションまでの間の延長約5.7キロメートルについては、淀川左岸線の1期として平成25年に開通しております。今回、変更に係る海老江ジャンクションから終点までの約4.3キロメートルのいわゆる淀川左岸線の2期区間は、平成8年に都市計画決定し、現在は、用地取得や調査・設計、関係機関との協議などを進めているところでございます。この淀川左岸線の2期区間は、淀川の左岸堤防に沿った位置に計画しており、周辺の環境や景観に配慮するため、本線のほとんどの区間をトンネル形式としております。

淀川左岸線の都市計画変更を行う理由といたしましては、堤防への影響をより低減するよう考慮し、幅員や線形を見直すこと、また、近年の自動車排出ガス規制強化や換気設備の技術向上に伴い、排気ダクトのスペースが不要な換気方式に変更することにより、トンネル断面を縮小し、換気所数を減らすこと、また、同様に、車の性能や換気技術の向上に伴い、周辺環境に配慮し、トンネルの開口部にふたかけすることが可能となったこと、さらに、大阪門真線の計画に伴い接続部の構造などを見直すことから、今回、都

市計画の変更を行うものであります。このため、換気所、幅員、一部区間の構造形式、それから出入り口、区域を変更することとしております。

それでは、その内容をご説明します。

まず、換気所の変更についてでございます。当初は、換気ダクトを設けて、トンネル内の空気を車道の横断方向に流して換気する横流換気方式を計画しており、換気所を5カ所設置する計画でしたが、近年の換気設備の技術向上や自動車排出ガス規制の強化などにより、排気ダクトを設けず、車の進行方向に送風する縦流換気方式に変更しても、トンネル内の空気をきめ細かく制御することにより、出入り口からの空気の漏れ出しの防止やトンネル内の視距の確保が可能となることなどから、換気所を両端の2カ所に集約いたしました。

なお、豊崎の換気所につきましては、当初は新御堂筋の西側に計画していましたが、大阪門真線との接続に伴い、設備の配置・施工性・経済性を考慮した結果、より用地の広い新御堂筋の東側に淀川左岸線と門真線の換気所を合築する計画に変更いたします。

次に、幅員の変更についてですが、淀川左岸線のトンネルの全区間において、堤防への影響をより低減するとともに、換気ダクトを不要とした場合の構造の精査により、路肩や躯体厚を縮小し、標準幅員を25メートルから22メートルに縮小することとしております。

次に、一部区間の構造形式の変更としまして、北区大淀北2丁目付近におきまして、当初は、事故等によるトンネル内の火災の拡大を防止するとともに、緊急時の救護活動に活用するために約300メートルの開口部を設けることとしておりましたが、近年の換気設備等の技術向上により、トンネル構造とした場合でも、トンネル内の空気制御による火災時の煙の拡散防止や避難行動の安全性の確保が可能となったことから、周辺環境への配慮や高速道路の上面利用の促進といった観点も踏まえて、トンネル構造に変更いたします。

また、阪神電車との交差部付近の構造の見直しや北区豊崎の終点付近につきましては、大阪門真線と接続するため構造形式を変更することとしております。また、豊崎出入り口につきましては、先ほど一括してご説明したとおり一部変更することとしております。これら出入り口の変更や幅員の縮小などにより、道路の区域を変更しております。議案書の説明図では、廃止を黄色、追加を赤色のラインで示しております。

淀川左岸線に関する説明は以上でございます。

続きまして、議第214号「大阪都市計画道路の変更」（淀川南岸線及び淀川左岸歩行者専用道）についてご説明いたします。

淀川南岸線は、大阪都心北部を淀川沿いにほぼ東西に結ぶ道路で、起点が福島区大開4丁目地内、終点が北区長柄東3丁目地内で、延長約6.9キロメートルの道路です。大阪都心北部地域における地区間の東西交通の円滑化を図り、生活の利便性や歩行者空間の安全性、防災性を向上させる機能を担う地域のサービス道路と考えております。今回の変更点は、区域及び一部区間の変更、それと車線数を追加記載するものでございます。

淀川南岸線は、海老江ジャンクション付近から新御堂筋付近までは淀川左岸線のトンネル上面及び並行する位置に計画していることから、淀川左岸線の区域変更などに伴い淀川南岸線の区域も変更することとしております。

また、豊崎出入り口付近につきましては、先ほど一括してご説明しましたとおり、出入り口などの変更に伴い一部区域を変更することとしております。

車線数は、起点の福島区大開4丁目から国道2号までは、淀川左岸線と国道2号との接続機能などを確保するため従前どおり4車線、それからその他区間につきましては2車線としております。なお、新御堂筋付近から終点の毛馬橋付近についても、当初は高速道路である淀川左岸線の終端部との接続を担うため4車線とする予定でしたが、今回、淀川左岸線を大阪門真線と接続させることに変更することに伴いまして、淀川南岸線は地域のサービス道路として2車線に減らし、あわせて区域を変更することとしております。

続きまして、淀川左岸歩行者専用道の変更でございます。

淀川左岸歩行者専用道は、起点は福島区海老江6丁目地内、終点は北区豊崎6丁目地内の歩行者専用道路で、淀川左岸線のトンネル上面や河川敷等を利用して、淀川沿いの散策路や淀川河川公園へのアプローチ道路として遊歩道あるいは緑地を整備するものでございます。

変更点は区域及び延長でございます。淀川左岸線歩行者専用道は、主に淀川左岸線のトンネル上面に計画していることから、淀川左岸線の区域変更や一部開口区間のトンネル化への変更などに伴いまして区域を変更いたします。また、主に鉄道や道路との交差部において、河川管理者との協議などを踏まえるとともに、適正な幅員や連続性の確保に配慮し、区域を変更することとしております。これらにより、延長を約3,730メートルから約3,840メートルに変更することとしております。

都市計画の変更内容に関する説明は以上でございます。

本都市計画案につきましては、平成27年10月2日から11月2日まで縦覧を行いましたところ、別冊としてお手元にお配りしております資料、「意見書の要旨」というものでございます、そのとおり、意見書の提出が7通ございましたので、その要旨と、これらのご意見に対する本市の見解を述べさせていただきます。

大阪門真線と淀川左岸線の意見は、大きく分類いたしまして、「環境への影響に関するもの」、「安全・防災に関するもの」、「計画の必要性、事業性に関するもの」、「説明会に関するもの」の4点です。また、「淀川南岸線への意見」もございます。

まず、1点目の「環境への影響に関するもの」につきましては、大阪門真線は、先ほどご説明しましたとおり環境影響評価法に基づく予測を行っております。一方で、淀川左岸線は、当初決定時には環境影響評価法施行前で、環境影響評価実施要綱に基づく予測を行っており、今回の変更に伴う再評価の必要はございませんが、事業者として環境保全を適正に配慮した上で事業を進めるため、法定外ではございますが、環境に対する影響として、自動車走行に関する大気質、騒音、振動、低周波音、動物や植物の自然環境について調査を実施していますので、その結果に基づいて見解を述べさせていただきます。

まず、大気質に関する意見でございます。

一つ目は、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「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」という意見です。

この意見への本市の見解は、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は、影響を考慮する道路からの寄与濃度をバックグラウンド濃度に足し合わせて予測しております。本路線は主に地下構造であるため、出入り口・ジャンクション周辺と換気塔を予測地点として選定しました。予測の結果は、二酸化窒素は最大でも0.043、浮遊粒子状物質は最大でも0.059で、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ております。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「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を提示すべき」という意見です。

この意見への見解は、二酸化窒素の予測は、時間別の風向や風速等に1年間の気象データを使用し、無風時、弱風時、逆転層等を含む条件を考慮し、年平均値を対象に実施しており、換気塔につきましては、住居方向に大気の影響が最も大きくなるような風が

吹き続けたと仮定した、より厳しい気象条件での影響についても予測を実施しています。結果につきましては、「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」に示された短期暴露の指針値等の範囲内またはそれ以下となっております。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「PM2.5の予測及び対策を求める」という意見です。

この意見への見解は、PM2.5につきましては、現在、環境省において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、予測手法等が確立されていないため予測及び評価は実施いたしません。今後、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おります。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「二酸化窒素の予測結果において、1時間値の1日平均値が0.04ppmより大きい地点について基準達成としているが、大阪市の環境基本計画で、0.06ppmを達成し、0.04ppmをめざすとしていることから、評価を修正すべき」という意見です。

この意見への見解は、二酸化窒素については、「大阪市環境基本計画」では、0.06ppmを達成し、さらに0.04ppm以下をめざすこととなっており、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するとともに、今後の技術開発の動向も踏まえつつ、より一層の環境への配慮として、必要に応じ事業者の実行可能な範囲において環境保全措置及び環境負荷の低減について検討します。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「換気所に脱硝装置の設置を要求する」という意見です。

この意見への見解は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果としましては最大でも0.0443、0.059であり、脱硝装置の設置を行わなくても環境基準を満足しております。今後の技術開発の動向も踏まえつつ、より一層の環境への配慮として、必要に応じ事業者の実行可能な範囲において環境保全措置及び環境負荷の低減について検討いたします。

次に、大阪門真線に関しまして、「鶴見区に設置する換気塔の高さを30メートルに決めた理由を問う」という意見です。

この意見への見解は、換気所の高さは、周辺の住居等の保全対象物件の高さ、並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30メートルとしております。また、予測の結果は、二酸化窒素は0.039、浮遊粒子状物質は0.059で、ともに環境基準を満足しております。

次に、淀川左岸線に関して、「換気所数を削減しても、換気所からの影響は非常に小さいという評価は納得できない」という意見です。

この意見への見解は、近年の自動車排出ガスに係る規制等により、将来予測に用いる自動車1台当たりの二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の排出量が大きく減少しているため、海老江及び豊崎換気所からの排出による二酸化窒素の最大着地濃度について、当初と比較して今回は増加しておりません。

次に、騒音、振動に関するものとして、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「工事車両による騒音・振動・粉じん・大気質の予測を明らかにし、予測が基準をオーバーする地点の対策を確実に実行すること」という意見です。

この意見への本市の見解は、大阪門真線については、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、防音パネルなどの遮音対策、低騒音型建設機械の採用、建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働といった環境保全措置を実施することとしており、基準値を満足しています。

淀川左岸線については、本体工事に関する施工計画を検討している状況であり、具体的な計画ができた段階で予測・検証することとしており、排出ガス抑制型、低騒音型の建設機械の採用、施工場所の仮囲い、工事用車両の通行帯への散水、運行ルート of 配慮などの対策を検討しております。

次に、大阪門真線に関しまして、「大深度地下区間についても、低周波振動の予測を求める」という意見です。

この意見への本市の見解は、大深度地下区間については、土かぶりが約60メートル以上と深いことから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ております。なお、高架構造物の上部工から発生するものについては予測しており、いずれも環境基準を満足しております。

次に、大阪門真線に関して、「評価結果だけでは判断できない。たとえ基準値以内でも、住宅地においてはこれまでの道路事情から一変するので、夜間はもちろん日中もかなり高いと感じるのではないかとと思われる」という意見でございます。

この意見への見解は、騒音、振動の予測は音、振動の伝搬特性に基づく予測式を用いており、予測精度に係る知見が十分に蓄積されていることから、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と考えています。また、大阪府環境影響評価条例に基づく事後調査手続を実施することとしており、事業実施段階において調査項

目・内容について検討を行います。

次に、河川に関するものとしましては、淀川左岸線に関して、「河川周辺の自然を保ってほしい」という意見です。

この意見への見解は、学識経験者等で構成されている淀川環境委員会より指導・助言をいただきながら、河川管理者と協議を行い保全措置について検討、実施することとしています。

次に、排出土に関するものとしましては、大阪門真線に関して、「トンネル工事の排出土壌に土壌汚染が見られた場合の処理方法を問う」という意見です。

この意見への見解ですが、土壌汚染の状況について土地の履歴調査を行い、土壌汚染が存在するおそれがある場合は、試料採取等を行い土壌汚染等の状況を把握するとともに、大深度地下区間は、構造物設計に必要な地質データ等の収集のための調査等とあわせて、土壌汚染等の状況を把握する予定でございます。また、土壌汚染等が確認された土地からの建設発生土については、サンプリング調査を適宜実施し、再度、土壌環境基準への適合状況等を確認し、事業実施区域外への汚染土を搬出する場合には関係法令に基づき適切に処理・処分いたします。

次に、淀川左岸線に関して、「工事で発生する建設発生土や建設汚泥等の総量及び処分地を明らかにすること」、「土壌調査を実施し、結果を公表すべき」という意見です。

この意見への本市の見解は、発生土の総量やその処分予定先等については、今後、詳細設計を進めていく段階で決定します。事業地内の土地の履歴調査等においては、土壌汚染の可能性がある箇所においては、現地にて詳細調査を実施し、その結果、汚染が確認されたものは調査結果を公表します。今後、土壌汚染の対策については、施工場所の仮囲いを行うとともに、工事用車両の通行帯への散水などの飛散防止措置や建設発生土の処理方法などを検討し、関係法令に基づき適切に処理します。

環境への影響に関する意見につきましては以上のとおりです。

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。

次に、2点目の「安全・防災に関するもの」につきましては、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「地震・津波・豪雨による洪水などの被害時の車両の安全の確保や避難対策、浸水対策、また、テロ対策についてトンネル内の緊急時の安全対策を検討すべ

き」という意見です。

この意見への本市の見解は、避難誘導施設についてはトンネル内に確保する計画としており、事業実施段階において避難方法については関係機関と協議・調整し、必要に応じ専門家の指導・助言を得ながら避難シミュレーションなどを行い、適切な方法について検討を実施することとしており、浸水対策につきましては、止水施設の設置、非常用電源を含む電気・通信・防災設備等の配置への配慮や水密性の確保等、必要な対策について検討を実施することとしており、テロ対策につきましては、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することとしております。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「淀川左岸堤防に道路ボックスを埋め込みするというのが、地震による地盤沈下、液状化、大雨時の堤防破壊など堤防の安全性を確保するため予測、対策を実施し、公表してほしい」という意見です。

この意見への本市の見解は、有識者で構成します「淀川左岸線（２期）事業に関する技術検討委員会」において、道路構造物と堤防を一体とした場合の安全性、施工方法及び維持管理手法等について技術的な審議を実施しており、地震時の液状化対策や圧密沈下対策としての地盤改良など、必要となる対策を行うこととしております。引き続き、現況堤防と同等以上の機能を有するよう、河川管理者との協議や河川法に基づく手続きを行い、十分な安全性が確保できるよう進めます。大阪門真線についても、一部の区間については、淀川左岸線の２期区間の検討結果を踏まえ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きます。

次に、大阪門真線に関して、「上町断層を横断するため、地震時の対応を検討すべき」、「都市計画決定段階で地震対策、避難、救急救助、消防活動等の方法を検討すべき」という意見です。

この意見への本市の見解は、都市計画段階では、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等に基づき、一定の基礎データから検討した構造物をもとに位置及び区域を定めております。事業実施段階において、地質調査等を実施するなど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、上町断層も考慮した安全性確保のための必要な対策を適切に実施します。

次に、大阪門真線に関して、「大深度のトンネル、換気所、立杭から地下水の漏水、特に大深度の圧力のかかった地下水がトンネル内に押し出されて地盤沈下が進まないこ

とを明らかにしてほしい」という意見です。

この意見への本市の見解は、地上につながる構造物やトンネル立杭部は、地中連続壁等の止水性のある土留め壁を使用し、大深度のトンネルは、止水性が高く、ほとんど漏水がないトンネルが数多く施工されている密閉型シールド工法を採用します。なお、地盤沈下の予測結果は、豊崎地区では約2ミリメートル、鶴見地区では約0.2ミリメートルと極めて小さい値となっております。

「安全・防災に関するもの」につきましては以上です。

次に、3点目の「計画の必要性・事業性に関するもの」につきましては、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「建設費用や安全対策・環境対策に必要な費用を提示すべき」という意見です。

この意見への本市の見解は、大阪門真線については、安全対策などを含む詳細の事業費については、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、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、国の新規事業を採択する手続の中で明らかにしてまいります。淀川左岸線については、技術検討委員会の審議内容や今回の都市計画変更の内容を踏まえ精査を行います。

次に、大阪門真線及び淀川左岸線に関して、「市内への自動車の乗り入れを規制すること」、「人口が減少し、交通量が減少すると予測されているのに、道路が必要なのか疑問であり計画の中止を提案する」という意見です。

この意見への本市の見解としましては、大阪市では、都市環境、利便性、都市活動の観点から、鉄道ネットワークなどの公共交通の充実を図り、自動車交通の無秩序な増加を抑制しつつ必要な道路ネットワークを形成することにより、大阪の人や物の動きが円滑になるよう取り組んでおります。

大阪門真線及び淀川左岸線につきましては、自動車交通のうち大阪都心部を通過する交通について、環状ネットワークに分散させ、高速道路、平面道路の混雑の緩和を図りつつ、利便性の向上を図ろうとするものであります。

また、整備効果としては、利便性の向上だけでなく、効率的な物流、生産性向上による経済成長、観光都市の連携強化、リダンダンシーの確保による人や物の流れが途切れにくい都市づくりが進むことなどが見込まれるため、大阪にとって必要な骨格的な都市基盤の一つであると考えております。

「計画の必要性・事業性に関するもの」につきましては以上です。

次に、4点目の「説明会に関するもの」につきましては、「平成27年10月開催の説明会について『十分に時間的に余裕をもって案内を行うべき』『説明会を再度開催するよう求める』」という意見です。

この意見への本市の見解は、説明会の開催については、関係地域において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。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に努めます。

最後に、淀川南岸線への意見としまして、「淀川南岸線の大型車を通行規制してほしい」、「防音対策を求める」という意見でございます。

この意見への本市の見解でございますが、淀川南岸線は地域のサービス道路と考えており、大型車の抑制対策などについて交通管理者と調整を行ってまいります。また、騒音の予測の結果、低騒音舗装などの環境保全対策を実施することにより、環境基準を満足する、または既存の周辺道路からの寄与分を超えないレベルまで低減させます。

意見書と見解に関する説明は以上でございます。

以上で説明は終わらせていただきます。どうぞよろしくご審議賜りますようお願いいたします。

○澤木会長 どうもありがとうございました。

ちょっと説明が長時間になりましたけれども、ただいまの議案につきましてこれから審議に入るわけですが、都市計画案の縦覧の際に意見書を提出された方、4名の方から審議会宛てに意見陳述の申し入れ書をいただいております。

つきましては、審議会運営規程第9条第3項に基づき、これら4名の方の意見陳述をそれぞれ5分以内で非公開で認めてまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○澤木会長 異議なしということで、今述べましたとおり意見陳述を認めてまいりますので、そのように取り扱っていただきますよう、陳述希望者に事務局から伝えるよう指示をお願いいたします。

○幹事（山田） では、これより陳述の手続を開始したいと思います。

傍聴の皆様方、報道機関等の皆様方につきましては、非公開による陳述でございますので、大変お手数ではございますが、事務局でご案内をいたしますので、一旦ご退室をお願いいたします。

(意見陳述)

○澤木会長 以上で4名の方の意見陳述が終了いたしました。

それでは、傍聴・報道等の皆様方にお戻りいただきますので、しばらくお待ちいただければと思います。

○幹事（山田） それでは、傍聴・報道の方々も席に戻られましたので、引き続き会議を進めさせていただきます。

会長、よろしくお願いいたします。

○澤木会長 それでは、幹事のほうから説明のありました議第212号、議第213号及び議第214号につきまして審議をしてまいりたいと思います。

これらの議案に関しまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○徳田委員 このままでいいですか。

○澤木会長 マイクがまいりますので、しばらくお待ちください。

○徳田委員 ご説明ありがとうございます。

ちょっと初歩的な質問ですみません。今回の計画が実現したときの効果を冒頭お話あって、ずっと具体、詳細の説明があったんで、ちょっといま一度教えてほしいんです。ちょっと整理してて見てたんですけど。先ほどのご説明では、環状線の都心部の合流部分で起きている恒常的な渋滞が今回の整備によって分散化される、それもあるんですが、また、次世代産業とか観光面で経済活性化の効果があるということだったんですが、ちょっとそっち方面の話があんまりなかったもので、もう少し具体的に教えてください。

○澤木会長 ただいまの質問につきまして、幹事に説明を求めます。よろしくお願いいたします。

○幹事（山田） 幹事の山田でございます。

今のご指摘の点でございますけれども、大阪市内では、現在、東西方向を結びます高速道路といたしましては大阪港線と東大阪線の各1路線しかないような状況でございます。このため、神戸とか、あるいは市内でいいますと西淀川区、此花、住之江、港、福島、そういった方面から高速道路を利用して都心に向かうルート、あるいは都心部を通過して東方面に向かうルートといたしましては、現状ではどうしても神戸線とか大阪港線を経由しまして、いわゆる阿波座の合流部分、そこを通らざるを得ないような状況になっております。ここでは、平日の夕方はもとよりなんですけれども、日中もほぼ渋滞

が発生している状況でございまして、全国でも有数の渋滞箇所となつてございます。

今回ご議論いただいております路線が整備されますと、複数ルートが確保されるという形になりまして、都心に目的のございます交通については従来大阪港線といった放射ネットワークを利用する一方で、いわゆる都心部を流れる、通過する交通につきましては今回の左岸線延伸部などの環状ルートを利用することになって効果的に入ってくるものと分散できるので、阿波座合流部での負荷の軽減という観点で期待ができるというふうに考えてます。

また、観光の側面で一つ例を挙げてご説明しますが、例えば観光施設が多うございます京都市と大阪市内の臨海部が、今回で直接高速道路で結ばれることになります。一定の条件のもとで試算した結果でございますけれども、所要時間が13分程度できるということで、これまでのルートに加えてそういう新しいルートも確保され複数ルートが確保されますと、時間短縮と定時制の確保といったことが図られて、観光地で周遊していただいて長く滞在時間もできるということで、インバウンド消費なども含めて、そういう経済的な側面での効果が期待できるというふうに考えるところでございます。

以上です。

○澤木会長 徳田委員、よろしいでしょうか。

○徳田委員 ありがとうございます。

ミッシングリンク解消に向けて、一定の効果、今お聞きしてわかりましたんで。ただ、今ずっと説明ありましたように、事業内容について事前の説明をしっかりと進めてください。その上で、ミッシングリンクの解消は非常に大事なので、早期の事業化、完成をお願いします。

以上です。

○澤木会長 そのほかご意見、ご質問ございますでしょうか。

○前田委員 前田でございます。何点か質問のほうをさせていただきたいと思います。

今回の淀川左岸線、そして延伸部なんですけれども、先ほども説明あったように、市内の渋滞の緩和であるとか、あるいは臨海部と名神高速などの国土軸を結んでいくということで、経済そして産業面では重要だということは十分認識のほうをしているところなんですけれども、一方で地元のほう、私、北区に今、選出いただいておりますけれども、都市計画をまず進めていく上で、こういう地元のいろんな地域への配慮、住民への配慮というのが非常に重要になってくると思うんですが、今ちょうど、一番冒頭でも

説明ありましたけど、うめきたの2期開発、これ進んでいっています。今回の審議会でのこの計画についても、この中津地域とか豊崎地域というのが、非常に実はしわ寄せ的に影響が出てきているというところも事実なわけです。

その観点で、少し2点ばかりちょっと確認のほうをさせていただきたいんですけども、まず、今回出されている意見書の多くというのは、安全性とかあるいは防災にかかわるもの、非常に多く意見書のほう出てきているところかと思います。先ほどの説明にもありましたけれども、この淀川左岸線の2期の工事に当たって、まず堤防と一体型の構造で、極めてまれな構造のものが今回設置されていくということでございました。先ほどのお話を聞いてましたら、技術検討委員会の結果を踏まえて地盤改良など必要な対策に取り組んでいくということでございました。近年いろんな、例えば将来的に南海トラフ地震が起きるであるとか、あるいは大型の台風によって川の氾濫なんかもさまざまなところで起きているところなんですけれども、こういういろんな災害に対する安全に対する対策、これまでの技術検討会ではどんな検討がまずなされてきたのか、そして今後これに対してどんなふうに取り組んでいくのかということ、まず確認をさせてください。

そしてもう一つ、2点目なんですけれども、淀川沿いの換気所が5カ所から2カ所になって変更されたと。豊崎においては合築ということで、地上40メートルの高さの非常に高さの高い構造物ができていくということで、地元の地域の方も余りにも大きな換気所ができていくということで不安、心配になってらっしゃる方も多いです。特に眺望景観についてもやっぱり配慮してほしいというような声も上がっているところです。この辺について、今後、施設の配置あるいは景観、こうしたところをどんなふうに配慮していくのかということについてお聞きしたいというふうに思います。

以上でございます。

○澤木会長 以上2点の質問につきまして、幹事に説明を求めます。よろしくお願いします。

○幹事（山田） 2点ほどご質問がございまして、1点目が堤防の安全性という観点、それから2点目が換気所をどういうふうに工夫していくのかという点でございます。

まず、1点目の堤防の安全性についてでございますけれども、学識経験者等で構成されます技術検討委員会というのを平成23年度から設置して、この間、7回程度開催をしております、ことしの3月には委員会としての一定の取りまとめを行っているという

状況でございます。この検討会の中では、津波とか地震に対する構造物の安全性とか、あるいは大雨とか洪水時の安全性の確保といったものについて、数値的な解析を用いたシミュレーションなども実施しながら検討してきたという状況になってございます。

その検討の結果なんですけれども、堤防と今回の道路の構造物が一体構造物となった場合に、堤防機能に及ぼす影響は安全性を損なわない程度であり、かつ施工時、あるいはものそのものが完成してからも、維持管理とかモニタリングをきっちりやることで、機能確保、あるいは非常時の効率的な対応についても可能ということになります。こうしたことから、構造物については堤防として要求される機能を満足して、かつ現況の堤防と同等以上の機能を有するものとして整備は可能という評価をいただいているところでございます。

今後についてでございますけれども、この委員会の審議内容を踏まえて地盤改良などを行うなど必要な対策を行うこととしておりまして、こうした対策にかかる費用とか、先ほどご指摘もございましたけど、換気所の数が減少するという今回の計画内容も踏まえて事業費を精査しながら、詳細な設計とか建設を進める段階では河川管理者と協議、申請を行って十分な安全性が確保できる構造物として整備してまいりたいというふうに考えております。

それから、2点目の換気所でございますけれども、換気所のちょっとイメージが、お配りしております淀川左岸線延伸部の環境影響評価説明資料の5ページのところに、ちょっとイメージ図ですけれども、計画諸元と標準横断図、それから換気所というのが一番下に載っております。イメージ的にはこういうイメージで、建屋があつて、そこから給気と換気塔というのが出ているというようなもので、こういうものでございますけれども、この換気所の一部を構成しております換気所の位置について、周辺の住居から可能な限り距離が確保できるよう、民地側じゃなくて川側のほうの道路敷の敷地内に配置していきたいというふうに考えております。また、事業の実施段階におきましては、この換気所のデザインの方針なんかの検討に当たっては、ほかの事例にもございますけれども、意見聴取をやる方法を参考としながら、近隣住民に対する情報提供とか、あるいは住民の意見聴取のプロセスをしっかりと検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

○前田委員　ありがとうございます。

今後、先ほどの構造物のほうでいくと、現況の堤防と同等以上の機能を有するものと

して整備は可能と評価されているということです、しっかりと現状よりもいいものをというか、しっかりと安全性確保できるようなものをつくっていくように、いろいろ配慮をいただきたいと思います。

それと、先ほどの換気塔のほうですが、住民に対してしっかりと、どんなものができる、そしてこういう景観になっていくということを、これからも引き続き地域の方にしっかりと意見を聴取するとともに、情報をできる限り発信をしていただきたい、そのように思うところでございます。

私からは以上になります。ありがとうございました。

○澤木会長 そのほかのご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○小川委員 すみません、小川です。よろしくお願いします。

意見陳述もあって、非公開ということで、名前と、誰が言ったかだけ伏せるのかなと、そんなふうを考えるんですけども、退室して、ここで述べられた意見というのはずっと非公開ということですか。議事録にも何も載らない。ちょっとまず1点お聞かせください。

○澤木会長 幹事、いかがでしょうか。

○幹事（山田） 非公開での内容でございますので、今回の意見については議事録にも載せない形になります。

以上です。

○小川委員 やっぱ、審議会です、市民がわざわざ足運んできたわけですから、どういう意見であったかというのは、これは載せるべきだろうと思います。

この間、住民の説明会が各地で行われているというふうに聞いておまして、実績なんかもお尋ねしまして、インターネットのホームページ上で、その内容、回数、会場の風景というものも写真で公開もされております。余り参加者がいないというふうに見受けられます。参加人数も27年10月19日から23日までの4会場では合計150人と。淀川左岸線の、門真線の新規の分と2期の工事の両方合わせた説明会、北区は重複しているようですが、この6会場でも183人とどまっているというところです。きょうの意見陳述についても10月7日にホームページでお知らせをしたと、14日までに意見書を出してこの席に着かれたということなんですけど、本当に住民参加が得られていないという感じがやはり拭えないというふうに思います。

確認ですけども、この住民説明会、住民への周知、これ不十分だというふうに思うん

ですけれども、どのようにお考えでしょうか。

○澤木会長 幹事、いかがでしょうか。

○幹事（山田） 住民への周知の仕方についてでございますけれども、今回の淀川左岸線延伸部、この計画については、国、大阪府、大阪市が連携しながら、構想の段階から市民の広く意見を取り入れるためにパブリックインボルブメントプロセスというのを導入してきてございます。その結果、構造とかルートについても、今回、大深度地下を活用することなどによりまして、土地利用にも配慮した計画としております。

また、都市計画案とか、あるいは環境影響評価については、環境影響評価の方法書の縦覧とか、あるいは都市計画案、準備書、それぞれの縦覧時には制度的には意見書の提出が可能なものとなっております。また、方法書の縦覧とか都市計画素案、あるいは都市計画案、準備書縦覧時の各段階で説明会を設けてきております。それに加えて、都市計画素案に対する意見聴取会とか、あるいは環境影響評価での公聴会など、さまざまな機会を捉えまして意見を述べる場を設けてきており、適切に進めてきているというふうに考えております。

また、延伸部と左岸の2期を含めまして、都市計画案とか準備書などに関します説明会の周知方法についてでございますけれども、これにつきましては我々の広報、それからホームページ、さらにはプレス発表とか、区政だよりはもとより、地域活動協議会の説明とか、地域の広報板の活用も行い周知を図ってきております。また、周知期間についても、周知から少なくとも半月以上の期間を設けてきているというふうに考えておりまして、一定配慮したような形で、この間、進めてきているというふうに考えてます。

○小川委員 ホームページや広報紙、広報紙の例を持ってきましたけど、十数ページあるうちの、広報紙の、字だけでこういう広報しているということではありますが、やはり、近隣、ご近所で工事する際なんかも、工事事業者や事業主体がビラをポスティングしたりとかそういう手を打って、より多く知らせるという手法がやはりとられているわけですから、こういう大きい地域の環境にも影響がある、また、後からも述べさせていただきますが、巨費を投じて行うこういった公共事業について、多くの市民からの意見、市民参加でこういう計画もやはり練られていかなければいけないというふうに思います。この都市計画審議会についても、今日は学識の先生方もいらっしゃっておりますが、私たちの、この審議会に、今日説明された資料、私、もうできるだけ早く欲しいと、こういうふうに伝えておりました。それでも9月30日だったというふうに思います。そのと

きはまだ資料できていないと。10月7日の夜に駆けつけて届けていただきました。しかし、もちろんこの現物はありませんでした。これで満足するような審議というものになるのかなと。市民から見たらセレモニー的に形骸化した審議会だというふうに思われかねない、こういう取り組みではやはり不十分だということを、まず冒頭に申し上げておきたいというふうに思います。

ちょっと具体的に聞いていきたいんですけども、大阪門真線、この都市計画決定が212号で提案をされているわけですが、我々はこれまでもやはり不要不急、こういった大型開発の前にやることがあるだろうと、こういうことを日本共産党としてはその都度伝えてまいりました。この門真線の目的と、それと事業主体、事業費、大阪市の負担など、これちょっとご説明いただきたいと思います。

○澤木会長 それでは、門真線につきましてのただいまの質問につきまして幹事の説明を求めます。お願いします。

○幹事（山田） 門真線の整備目的と、それから事業主体、事業費、市の負担がどれぐらいかという2点のご指摘でございます。

まず、門真線の整備目的でございますが、これについては冒頭のパワーポイントの説明の中でも申し上げましたけれども、自動車交通のうち大阪都心部を通過する交通について環状ネットワークに分散させて、高速道路、平面道路の混雑の緩和を図りつつ、利便性の向上を図ろうとするものでございます。このことによりまして、物流とか経済、観光、あるいはリダンダンシーの観点で効果があるというふうに考えているところでございます。

それから、二つ目の事業主体、総事業費、それから市の負担でございますけれども、まず事業主体につきましては、国の直轄事業と有料道路事業での合併施行を国に対して大阪府、市、それから経済界などとともに、今、要望を行っているところでございます。

また、総事業費についてでございますが、これは事業者が作成するものでございまして確定したものではございません。ただ、先ほど説明させていただきましたパブリックインボルブメントのプロセスにおきまして、ルートの検討においては3,000億円から4,000億円の事業費が示されております。なお、事業費につきましては、今回の環境影響評価にかかわる環境保全措置の内容とか、あるいは詳細な構造の検討結果、さらには安全対策にかかわる費用を含めて算定しまして、関係機関と調整した上で国の新規事業を採択する手続の中で明らかにされるというふうに考えております。

また、大阪市の負担でございますが、これにつきましてはこの合併施行にかかわります事業スキームに沿った形で決まるものというふうに考えております。

以上です。

○小川委員 今あったように、まだどういう事業スキームか決まっていないと、P I では3,000億円から4,000億円と、これだけでも巨費になるんですけども、市の負担も枠組みが決まっていないからまだだと。ですから、お金の面もかなりの幅があって見なければいけないというふうに思うんです。道路ができれば渋滞の緩和と経済活性化と言います。経済活性化のほうはまた後からも議論したいですし、渋滞でいえば、道路がありゃそら、増えれば渋滞緩和されるのはわかっているんですけども、それにかける費用がこれ見合うのかと、これがやっぱり観点で大きいというふうに思います。この間、人口減少が言われていまして、これからどんどんどん人減っていくと、車の保有台数もちろん減っていくと。これ、資料を出していただいたんですけども、経済センサスで大阪市の自動車交通量、もちろんこれは高速道路や何やということではなくて大阪市内の交通量なんですけども、幹線道路、昭和63年が12時間平均で2万4,759台が、平成22年には1万9,685台とずっと漸減、減少を続けています。恐らくこれ、増えることはないというふうに私は思います。このために巨費を投じて高速道路建設は不要だと、高速道路建設が必要なのかというふうに思います。

もう一つ、交通渋滞の解消についてはさらに手が打たれております。阪高も渋滞対策アクションプログラムということでいろいろ手を打っているというところでございまして、阿波座の渋滞の話もありましたけど、西行きはもう既に幅員の拡大、拡充などで7分間の交通渋滞の緩和を達成したと。東行きについても信濃橋渡り線ということで幅員拡充して、さらに渋滞解消の効果が見込まれております。全体の渋滞時間についても、阪神高速道路の資料によりますと、平成2年、単位があるんですけども、1,321時間というところで、平成25年は860時間と、もう随分解消されているんですね。交通量が減っている、渋滞の量も解消されていると、その中でこういうことになっているんですから、大阪市は渋滞解消と言いますけども、どういう渋滞の発生、これまでの交通の見通しというか、調査というのをやっているのかご説明願います。

○澤木会長 ただいまの質問に関しまして幹事のほうに説明を求めます。よろしく願います。

○幹事（山田） 今のご指摘、渋滞の発生の状況についてどういうふうに認識しているか

という点でございますけれども、阪神高速道路のほうから少し渋滞の状況に関して把握しているところでございまして、ここ数年の阪神高速道路の交通量につきましては、日交通量で、阪神高速の交通量としては約70万台程度なんですけれども、渋滞の発生についてはいわゆる都心環状道路に入ってくるところで各所で渋滞が発生しているということで、渋滞量そのものも、増加する傾向にあるというふうに考えております。

○小川委員 先ほど申し上げたように、ここ数年、微増ということが、しているというふうにも書かれておりますが、それがかつての渋滞の激しかったころと比べるとかなり解消されていると、その中で3,000億円から4,000億円というプロジェクトでこういう道路が渋滞の解消という名目で必要なのかということは、改めて指摘もしておかなければいけないと思います。

都市活性化と、こういう面でも、パンフレットには、観光の部分ではございますが、京都から大阪市内ベイエリア方面への所要時間が13分短縮されるというふうに書かれているんですけども、これでどうして大阪経済や関西経済、活性化するという根拠になるのかちょっとよくわからない。観光についても、13分短縮されたからといって大阪に来る来ない、そういう判断が変わるとは思えません。この費用対効果をどう見ているかというのを確認させてください。

○澤木会長 ただいまの質問に関しまして幹事に説明を求めます。

○幹事（山田） お答えいたします。

今回の門真線の整備に関する、まずネットワーク的な面からの考え方としましては、この間も繰り返しご説明させていただいているところでございますが、都心に流入してきている、あるいは都心を通過している、そういう交通について、今の都心の環状線から今回の都市再生の環状道路へ交通の分散化をまず図っていきたいということが、まず前提としてございます。こういう形でネットワーク化をきちっとすることに伴いまして、いわゆる時間短縮とか渋滞の解消につながるというのが一つございます。

また、こういう形でネットワーク化がされますと、観光の話は今、一つおっしゃっていましたが、それ以外に、冒頭も説明させていただきましたけれども、物流が臨海部と例えば京都の消費地、生産地と効率的に定時性を持って確保できるとか、あるいは産業の面でも先端産業が海外に輸出、輸入をするときに関空とか港を使ったりとか、そういうところが円滑にできるというようなことがございまして、大阪市といたしましても一定さまざまな側面で費用対効果が生まれるものというふうに考えておるところで

ございます。

○小川委員 説得力、ないと思いますよ。それを、13分でそれがそうなるということにはやっぱりならないと。

続いて、環境影響評価で、意見陳述でもございました大気汚染の問題で、この概要版にも書かれておりますけども、（仮称）豊崎インターチェンジ周辺が、工事車両など、工事のときに大気汚染0.059 p p mということが予測されているというふうに出ています。これは、環境基準、満足しているということが言われましたが、陳述でもあったように、0.04から0.06 p p m、そしてそれ以下をめざすということなんですけども、大阪市、実は、ありましたけども、大気汚染が全国に比べて大変だし、ぜんそくの患者も多いと。この達成の水準も、今でもゾーン内での達成が11局中自排局、11局中10局だというふうに思います。要は、その枠があるんですけれども、これを満たしているからええんやというふうな立場ではやっぱりだめだというふうに思うんです。今回の影響評価では0.059ですから、予測でかつかつということですから、どういう条件、これが変わるか、条件によっては環境基準に合わなくなることもあるというふうに思うんです。対策の中身も、排ガス規制というか、そういう低公害の重機器を使うということなんですけども、これ大阪市がやるんじゃないくて、もちろん事業者、工事会社に、これをこういう基準でやれよということになるんだというふうに思うんですけども、やはりどうなるかわからないということなんですけども、この環境影響評価のこの0.059ということで、大阪市はそれ以上の環境悪化、これ絶対起きないということを言っているということなんでしょうか。

○澤木会長 幹事、いかがでしょうか。説明を求めます。

○幹事（山田） 環境影響評価の中で建設機械の稼働にかかわる二酸化窒素の予測結果0.059 p p m、これについてでございますけれども、この予測結果については、いわゆる予測断面において工事の影響が最大となる建設機械の組み合わせを設定し、予測したものでございまして、この結果、環境基準を満たすという結果になってございます。なお、実施段階におきまして、例えば建設機械の複合同時作業を極力避けることとか、あるいはより効果の高い排出ガス対策型の建設機械などを採用することによりまして、二酸化窒素の集中的な発生の低減を図ることが可能だというふうに考えております。

○小川委員 基準内の最大値ということなんですけども、やっぱり0.04をめざすということとを大阪市の環境でも言っているわけですから、その枠内でこういう高い数値になると

いうのは、やっぱり大変不安は大きいし、監視、これがやっぱり十分にされなければならないというか、こういう案で進めるということではやはり心配だというふうに思います。

続いて、２期事業の変更、これについてちょっとお伺いをしていきますが、堤防を掘削してトンネルを埋設する道路建設、堤防内に道路構造物をつくるということなんです。陳述でもありましたが、スーパー堤防がやはり前提ということであつたにもかかわらず、それが難しいと。淀川左岸線２期事業に関する技術検討委員会、これが設置されて、堤防にトンネルを埋め込んでも大丈夫な方法というのを議論されているということだとお伺いしております。

我が会派は、この問題、いろんな場面で指摘もし、大変危険だということも言っていました。今、技術検討委員会というたら、東京の豊洲で、このときどんなん言ってたとか、あんなん言ってたとかいうのが後から出てくるということになっているいろいろ話題となっているんですけども、今行われているこの淀川左岸線２期事業の技術検討委員会も、国会の場でも我が党としては、公開して、どんな議論されていると、どんな意見が出ていると、こういうことを全文、やはり議事録、公開すべきだということを求めてまいりました。国会での大臣の答弁は、それは検討委員会に任せるということでありました。私も、この審議会に向けてそこら辺を調べてたら、やはり議事要旨、要旨というよりもっともっと簡素なもので、指摘された意見として箇条書きで何点か、ペーパーにしたらそれぞれ１枚か２枚という範囲でありました。これではやはり住民の皆さんから、わかりにくい、見えにくいという話にならざるを得ないというふうに思うんです。ですから、こういう重大な内容を検討している検討会においては、少なくとも公開をして住民に見てもらって住民の不安を取り除くと、これは最低限当たり前の対処だというふうに思いますが、公開についていかがでしょうか。

○澤木会長 幹事、説明をよろしくお願いします。

○幹事（山田） 淀川左岸線２期事業に関する技術検討会の会議の公開、非公開についてでございますけれども、これにつきましては、会議の定めの中で、委員間の率直な意見の交換、または委員会の意思決定の中立性の確保、さらには検討途上の未成熟な情報による誤解とか憶測に基づく市民の間での混乱の発生の防止の観点から非公開という形になってございます。なお、技術検討会の規約においても、ホームページでの公開を定めております議事要旨及び会議配布資料については、近畿地方整備局並びに大阪市のホー

ムページにおいて情報を公開しているところでございます。

○小川委員 市民の混乱と言いますけど、伏せているほうが混乱や憶測を生むのではないかというふうに思います。これについてもやはりしっかり公開することを求めているというふうに思います。

堤防の状況なんですけども、阪神大震災のときにはやっぱり液状化が大規模に起こりまして、この堤防が沈下するということが発生いたしております。今回の技術検討委員会では、地震による堤防の液状化、また重たい構造物を置くことによって圧密沈下、こういうものも起こると、可能性があるというふうにされているというふうに思います。

ここで確認させていただきたいのですが、地元説明会で、この対策として、2期事業の左岸線のトンネル構造物をつくるということで地盤改良されるというふうに言われたと聞いておるんですが、この事実確認、それと、ああ、ごめんなさい、技術検討委員会での液状化や圧密沈下、こういったことが発生すると、淀川のあの堤防で発生するということが言われていたのかという事実の確認と、先ほど申し上げた、説明会で地盤改良を行うという説明がされたのかという確認をさせてください。

○澤木会長 以上、今、2点につきまして幹事の説明を求めます。よろしくお願いします。

○説明者（上塚） 建設局道路部特定街路担当の上塚と申します。

お答えさせていただきます。淀川左岸線の2期事業に関する技術検討委員会の審議の中で、堤防の液状化や圧密沈下の懸念については示されておるところでございます。そこで、こうした液状化や圧密沈下に対する対策といたしまして地盤改良を実施することと考えております。

また、こうした内容につきましては、ことしの6月に実施させていただきました地元説明会のほうでも我々のほうから説明させていただいたところでございます。

なお、地震時の液状化対策といたしましては、道路ボックスの下の部分の液状化対象になります土層の厚さによりまして、レキに置きかえる工法ですとか地盤の強度を向上させる工法、それぞれ選定してまいろうと考えております。

また、圧密沈下対策といたしましては、道路ボックスの下の部分、こちらにつきまして、圧密沈下対象土層に施工段階で圧密沈下を促進させて後々の沈下量を減らすと、そういう地盤改良を行うというふうに考えておるところでございます。

○小川委員 二つの点で事実であるということで、地盤改良を行うという話でございました。だからやっぱり液状化する、圧密沈下が起きる、道路つくった後にやはり不同沈下、

どこがどんだけ沈むかと、ばらばらになっていくと、そういういろんな危険が心配されるということで、命を守る堤防にはそういう構造物をつくってはいけないということになっていったというふうに、私、やっぱり思うんです。その地盤改良というのは非常にコストが高い。この間の夢洲の埋め立ての議論なんかでもすごいコストが高いというふうに言われてたんですけども、この淀川左岸線２期事業で地盤改良を行うとなった場合のコスト増、これどれぐらいだと見込んでいるんでしょうか。

○澤木会長 幹事のほう、お答えいただけますでしょうか。

○説明者（上塚） 先ほどお答えいたしました地盤改良のコストについてでございますけれども、今後、液状化対策並びに圧密沈下対策としての地盤改良の工法など詳細を検討していく中で、事業費のほうも精査してまいりたいというふうに考えております。

○小川委員 だからまだ決まってないということなんですけども、この２期事業にしても延伸部にしても、市民負担や国民の税金の負担がどんだけになるかわからんという中で進められているということだと思います。やはり大問題だと感じます。

大阪門真線、事業費も不確定、このような対策費が上乘せになると、左岸線２期、左岸線も総事業費も大きく増える、こういうことになろうかというふうに思うんですけども、これで間違いないでしょうか。

○澤木会長 幹事、いかがでしょうか。

○説明者（上塚） 淀川左岸線２期の事業費についてでございますけれども、技術検討委員会のほうの審議内容を踏まえ安全性の確保をするための対策といたしまして事業費が増額になるという要素、あるというふうに考えておりますけれども、また一方で、都市計画の変更に基づきまして、今回審議いただいております換気所の数が減るなど事業費の減少になるものもございます。ですので、今後、こうした事業費の増要素、減要素、それぞれにつきまして精査してまいりたいというふうに考えております。

○小川委員 ありがとうございます。

やはり何ぼでも金かけてええということでは全然ないし、その必要性についてもやはり不明確、不明瞭だというふうに思います。その上、やっぱり環境問題、アセスを行っていろいろ心配される問題、こういったものが噴き出してきているというのがこの淀川左岸線延伸部、大阪門真線、そして２期事業だというふうに思います。やはり、こういうものを今回のこの審議会で決定していくと、先ほど冒頭で申し上げたようなプロセスですね、やっぱり不十分だということを強く感じているということを意見表明させてい

ただきまして、私からの質問を終わります。

○澤木会長 そのほかご意見、ご質問ございませんか。

○伊藤委員 伊藤です。

先ほどの非公開の趣旨、お聞きしたんですけれども、公開するんだったらきっちり公開する、非公開にするんだったらこういった意見書の資料など回収してマイクのスイッチも切るとか徹底しないと中途半端だなと思いますので、ご指摘させていただきます。

以上です。

○澤木会長 今のはご意見ということでよろしいでしょうか。

○伊藤委員 はい。

○澤木会長 事務局、何かございましたら。はい。

そのほかご意見、ご質問ございますでしょうか。

(発言する者なし)

○澤木会長 ご意見、ご質問ないようですので、ただいまから議第212号から順に採決をしたいと思います。

議第212号「大阪都市計画道路の変更」(大阪門真線)、これにつきましてご異議ございますでしょうか。

(「異議なし」「異議あり」と呼ぶ者あり)

○澤木会長 異議があるようでございますので、挙手による採決とさせていただきます。

議第212号議案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○澤木会長 挙手多数でございますので、議第212号議案は原案どおり可決されました。

○澤木会長 続きまして、ご静粛に願います、議第213号議案につきましてご異議ございますでしょうか。

(「異議なし」「異議あり」と呼ぶ者あり)

○澤木会長 異議があるようでございますので、これにつきましても採決をさせていただきます。

議第213号議案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○澤木会長 こちらも挙手多数でございますので、議第213号議案は原案どおり可決され

ました。

最後に、議第214号議案「大阪都市計画道路の変更」（淀川南岸線・淀川左岸歩行者専用道）につきまして、ご異議ございますでしょうか。

（「異議なし」「異議あり」と呼ぶ者あり）

○澤木会長 異議がございますようでございますので、これも採決をいたします。

議第214号議案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

（賛成者挙手）

○澤木会長 挙手多数でございますので、議第214号議案は原案どおり可決されました。

これをもちまして本日の審議は終了いたしました。

本日決議をいただきました案件につきましては、直ちに必要な手続を行っていただくこととなります。

それでは、これで審議会を閉会といたします。どうもありがとうございました。

閉会 午後0時31分

大阪市都市計画審議会委員 吉田長裕 ⑩

大阪市都市計画審議会委員 市位謙太 ⑩