

意見聴取会（平成 27 年 3 月 18 日開催）の公述人の意見に対する大阪市の考え方

意見聴取会において公述人から述べられた意見のうち、今回変更しようとする都市計画に関するものに対する大阪市の考え方は、次のとおりです。

1. 計画の必要性・整備効果

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(1) 今回の計画案は、大阪府民、大阪市民のためにならず、巨額の税金の無駄遣いになる。必要性は全くない。 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、暮らし、福祉にこそ予算を使うことを強く主張する。	（仮称）淀川左岸線延伸部及び淀川左岸線 2 期は、近畿自動車道や阪神高速大和川線等とともに「大阪都市再生環状道路」を構成し、大阪都心部へ集中する通過交通を分散させることで、阪神高速環状線などの都心部の渋滞緩和等を図ることを目的にしています。	3
(2) 公共投資が年々圧縮される中、これまで整備してきた社会基盤が一斉に更新時期を迎える。これからは、道路等の維持管理のほうこそ優先すべき。	大阪の高速道路ネットワークは、都心部の阪神高速環状線を通る形状で、交通集中や遠回りが避けられない状況であるとともに、近畿自動車道の外側にある名神高速、第二京阪道路、阪神高速東大阪線の交通容量に比べて、都心部側では、阪神高速池田線、守口線、東大阪線といった東西を結ぶ高速道路の交通容量の確保が課題となっています。	6
(3) 淀川左岸線延伸部の道路計画よりも、市民の安全に関する都市の整備というところにもっと税金を使ってほしい。	また、地震など災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能とともに、老朽化した道路、インフラの維持管理や補修、更新のため、並行する東大阪線や守口線の通行止め時の迂回路としての機能の確保も課題となっています。	8
(4) 淀川左岸線延伸部のような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。 人口は今後どんどん減少し、交通量も減少すると思われる。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見当違い。	（仮称）淀川左岸線延伸部及び淀川左岸線 2 期は、上記課題に対応し、移動距離や移動時間の短縮、防災性や代替性の確保など高速道路ネットワークの向上に資するものです。	5、8、10
(5) 淀川左岸線延伸部の整備効果について、道路ができた場合の都市の活性化ということが説明されたが、誰にとっての活性化なのか。	さらに、第二京阪道路と連絡し、名神高速道路等の国土軸と国際コンテナ戦略港湾である阪神港等を結び広域的なネットワークを形成することで、物流ネットワークの強化、観光ニーズへの対応、新たな拠点エリアを誘引するなど、都市の活性化や国際競争力の強化にも非常に重要な役割を果たす路線として認識しています。	5
(6) 高速道路はもうやめて、都市計画素案そのものを撤回し、大震災から住民を守る数々の施策こそ一日も早くやるべき。 車を通して他府県から大阪へ呼び込んでも一部は潤うかもしれないが、まちは疲弊していく一方ではないか。	淀川左岸線延伸部・2 期計画で活性化と言うなら、地元の人にも喜ぶようなこと、見えるようなことをしてほしい。ゆっくり大阪に滞在できるようなものをどうつくるかが、大阪活性化の鍵である。	10
(7) 第二京阪沿線の枚方の長尾では、道路をつくる工事段階で、地元は潤わなかった。 淀川左岸線延伸部・2 期計画で活性化と言うなら、地元の人にも喜ぶようなこと、見えるようなことをしてほしい。ゆっくり大阪に滞在できるようなものをどうつくるかが、大阪活性化の鍵である。		11

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(8) 淀川左岸線延伸部・2期計画が掲げる目的に、カジノ観光や自動車交通のわずかな時間短縮や渋滞解消が挙げられているが、科学的・合理的根拠を欠くことを指摘したい。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の整備効果については、本年2月に開催した都市計画素案説明会において、現状の大阪都市圏の高速道路ネットワークの充実を図ることで ・高速道路の渋滞改善 ・迂回・代替機能の確保 ・物流ニーズへの対応 ・観光ニーズへの対応	3
(9) 淀川左岸線延伸部の説明会では、交通量や渋滞、物流ニーズなどについて説明していたが、いろいろな資料などもこの際明らかにしてほしい。この高速道路ができた場合にどれだけ時間短縮されるか非常に疑問に思う。	といった観点で、効果をご説明させて頂きました。なお、説明会で説明した資料は、大阪市ホームページに掲載しています。 ※参考：大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000302154.html	5
(10) 人口・自動車・貨物輸送量・旅客輸送数について、全国も減るし大阪府も減るわけであるから、なぜ淀川左岸線延伸部が必要なかわかりにくい。整備効果はよく分からず、信用できない。	また、淀川左岸線2期の整備効果については、既に完成した1期区間とあわせて、現在、大阪都心部へ集中している通過交通を分散させることができ、阪神高速環状線や一般道路の渋滞が緩和されるとともに、沿道環境の改善も図られることとなります。	6
(11) 淀川左岸線2期事業が、阪神高速道路公団民営化により国や大阪府が税金を投入して建設する道路に変更されたので、当然、国、大阪府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る。	費用対効果につきましては、平成26年度に阪神高速道路(株)が実施した最新の事業再評価において、淀川左岸線1期・2期の整備と維持管理にかかる費用に比べて、整備による走行時間の短縮と走行経費や交通事故の減少による便益が上回る結果(費用便益比は1.5)となっており、費用対効果は十分にあるものと考えております。	4
(12) 城東区民がこの淀川左岸線延伸部を利用するというよりは、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。この淀川左岸線延伸部、左岸線2期利用のニーズを考えるには、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どのように参考にしたのか。	(仮称) 淀川左岸線延伸部・2期の利用のニーズについては、国土交通省による将来人口や将来GDP(国内総生産)等の社会経済指標を踏まえた全国ベースの発生交通量をもとに、近畿地方全域の開発計画等を考慮した交通量配分の結果にもとづき、自動車交通需要を推計したものであり、全国、近畿圏全域の動向を踏まえたものです。(延伸部の計画交通量の推計手法については、環境影響評価準備書第3章に記載)	7

2. 事業計画

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(1) 淀川左岸線延伸部の全体の予算はどんなものか、大阪市・府・国の負担の割合はどの程度なのか、その予算に係る財政措置はどうなっているのか明らかにしてほしい。しっかりと納得のいくよう市民に説明してから、計画を進めるのなら進めてほしい。	都市計画は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図るため、自動車専用道路及び幹線街路ネットワークの考え方、交通量推計、環境への影響などを考慮し、ルート・構造等を決定するものです。 淀川左岸線延伸部の道路計画の策定に当たって、手続きの透明性、客観性、公正さをいっそう高めることを目的として、学識経験者5名で構成する淀川左岸線延伸部有識者委員会（以下、「委員会」という。）を設置し、平成16年3月から平成18年12月で延べ24回開催し、市民の皆さま等へ情報提供を行い、その意見を把握しながら、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理しました。この考え方をふまえ、都市施設として必要な位置や区域及びその他構造等を定め、都市計画案として作成しています。	5
(2) 淀川左岸線延伸部の都市計画案を出すのであれば、説明の前に前提として具体的に市民・府民がどれだけ費用負担するかということを詳しく、出してほしい。	さらに、環境影響評価準備書においては、交通量推計等をもとに、都市計画案に対する環境への影響を評価しています。	6
(3) 淀川左岸線延伸部について、地震が起こったときの安全対策に係る費用はどれぐらいか。	また、都市計画で定める事項ではありませんが、事業費や事業手法及び費用負担等についても、関係機関と連携を図りながら今後検討してまいります。	6
(4) 淀川左岸線延伸部の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ほしい。10年、50年の見通しがなければつくってはいけない。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。	なお、地震時などの安全対策や、環境影響評価の結果を踏まえた環境対策に必要な費用についても、事業実施段階で詳細な検討を行い、費用を精査してまいります。	7
(5) 淀川左岸線2期事業で徴収された料金は、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か。	淀川左岸線2期事業は、大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行方式により実施しています。 阪神高速道路株式会社は、舗装工事など建設費の一部や完成後の維持管理費を負担し、料金収入でそれらの費用を賄います。	4
(6) 淀川左岸線延伸部について、トンネルになった道路は北区本庄付近では一体どの辺を通るのか。	(仮称)淀川左岸線延伸部の本線トンネルにつきましては、沿道地域への影響を極力少なくなるよう配慮し、都市計画道路淀川南岸線の下部空間を通過するルートとしています。 なお本庄地域周辺では、新御堂筋から(仮称)淀川左岸線延伸部に接続する入口【(仮称)豊崎インターチェンジ】を設置する予定ですが、本線トンネルより河川側(北側)に計画しています。	1

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(7) 淀川左岸線2期の計画で、海老江ジャンクションや豊崎の出入口は、カーブや勾配がきつく、トンネルがある。そういうところでは新たな渋滞を生むのではないか。</p> <p>渋滞は経済的にも不効率であるし、環境の悪化も招き、事故も起こりやすくなる。スムーズに走れるような道路をつくると、住民・ドライバー・経済的にプラスになる。出入口や合流部を十分に見直し、スムーズに走れるようにしてほしい。</p>	<p>淀川左岸線2期事業では、道路に関する規定に基づいて設計を行い、供用後の走行安全性や快適性を確保するよう関係機関と協議調整してまいります。</p>	11
<p>(8) 豊崎の出入口について、新御堂筋（南行き）から淀川左岸線延伸部に合流するところと、淀川左岸線2期に合流する部分が近く、ドライバーが間違えてしまう可能性がある。</p> <p>新御堂筋から高速道路に入れないようにするなどにより、新御堂から淀川左岸線延伸部や2期に出る車が滞ることがないようにすること。</p>	<p>（仮称）豊崎出入口における新御堂筋（国道423号）からの分合流の設置にあたっては、走行安全性を確保するため、道路構造令の規定を遵守するほか、実際の交通状況等も考慮し、円滑な分合流が可能となるような道路構造とするとともに、ドライバーに分かりやすい案内標識や路面表示を設置するなど、より安全・円滑な通行が確保できるよう関係機関と協議調整してまいります。</p>	11
<p>(9) 今回の計画変更で、豊崎ジャンクションに淀川南岸線から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。通過だけではなく、淀川左岸線延伸部・2期ができることで、地元住民が便利になるということを説明してほしい。</p>	<p>（仮称）淀川左岸線延伸部と都市計画道路淀川南岸線を接続する出入口を設けることで、第二京阪道路方面へのアクセスが可能となるなど地域の利便性向上に寄与する計画としています。</p> <p>一方、（仮称）淀川左岸線延伸部計画に伴い、豊崎周辺において、新御堂筋と淀川左岸線延伸部・2期により大阪北部地域と東西方向を接続することとしたため、地域のサービス道路としての淀川南岸線から淀川左岸線2期・新御堂筋に接続する出入口を見直し、廃止することとしています。このことは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域の一般道路から西（大阪湾臨海部）方面へは淀川左岸線2期で新設する大淀出入口、東（第二京阪道路）方面へは（仮称）淀川左岸線延伸部で新設する（仮称）豊崎出入口によりアクセスが可能であること ・周辺地域の一般道路から新御堂筋への接続については、現在の鶴野町北入路や豊崎2丁目出路でアクセスが可能であること ・淀川南岸線への流入車両抑制による交通負荷軽減及び沿道環境の保全 <p>などを総合的に考慮し計画したものです。</p>	1

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(10) 淀川南岸線は、豊崎から毛馬までの区間は、どのような計画になるのか。南岸線ができることで、住民が便利になるということを説明してほしい。	<p>都市計画道路 淀川南岸線の新御堂筋付近から毛馬橋付近の区間は、2車線の車道と歩道を整備する計画としています。</p> <p>また、当該道路は、地区間の東西交通の円滑化を図り、地区内の利便性や歩行空間の安全性を向上させるなど重要な役割を果たす地域のサービス道路と考えています。</p>	1
(11) 大阪府は広域交通沿線道路耐震化促進ということで、道をつくると、耐震基準書を取りなさい、耐震工事をしなさいということだが、淀川南岸線はその辺が必要な道路なのか。	<p>大阪府においては、災害時における緊急交通路の機能確保のため、広域緊急交通路のうち優先して耐震化に取り組む路線を耐震診断義務化対象路線と指定しており、対象路線の沿道建築物のうち、着工年月日や道路を閉塞する一定規模以上の高さなどの要件に該当する建築物の所有者は、耐震診断結果の報告を行うことが義務となっております。</p> <p>都市計画道路 淀川南岸線については、耐震診断義務化対象路線として指定されておらず、上記内容には該当しません。</p> <p>なお、広域緊急交通路沿道建築物耐震化についてのお問い合わせ窓口は、下記となっております。</p> <p>大阪府住宅まちづくり部建築防災課（大阪府咲洲庁舎 27 階、電話：06-6210-9716）</p>	1
(12) 淀川南岸線の車線数が減り 2 車線になると、渋滞すると思う。本庄東の南側の城北道は 3 時か 4 時ごろからずっと渋滞している。北側でまた南岸線が渋滞すると、周辺が渋滞だらけになってしまうので、何か対策を行うのか。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部計画に伴い、淀川左岸線延伸部・2 期それぞれの出入口機能を見直し、豊崎の周辺道路の将来交通量を改めて推計した結果、都市計画道路淀川南岸線の新御堂筋から毛馬橋付近までの区間の交通量は、2 車線道路で処理が可能と考えられるため、当初計画の 4 車線から 2 車線に変更しています。</p> <p>城北公園通（市道中津太子橋線）につきましては、本庄地域周辺では 24,752 台／日（平成 22 年度道路交通センサス：平日）の交通量がありますが、4 車線道路として交通容量を確保していると考えています。現状からは、主要な渋滞箇所として認識しておりません。</p> <p>淀川南岸線の事業実施段階において、交通が混雑するなどの状況が発生した場合は、その原因を究明するとともに関係機関と連携し、適切な措置を講じてまいります。</p>	1

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(13) 淀川左岸線 2 期の説明会での配布資料には土手の上の歩道がものすごく広くなるような感じで書いてあるが、本庄東まで来るのかどうか。 本庄東付近に今は陸橋があるが、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の方法を考えるのか。</p>	<p>淀川左岸線 2 期区間の福島区海老江から北区豊崎までの間は、トンネル構造の上部に歩行者専用道を計画しています。北区豊崎より東の区間では、堤防上に歩行者専用道を整備する計画はありません。</p> <p>本庄東付近の陸橋（豊崎一之橋）については、現況の利用状況をふまえ、工事中及び完成後も市街地側から河川側へ安全に横断できる形態となるよう、事業実施段階において関係機関と協議を行ってまいります。</p>	1

3. 環境影響

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(1) 淀川左岸線延伸部について、換気塔が2つだけで本当に大丈夫か。どんな性能のものか。2つだけでは、排ガスの濃度が濃くなるのは当然。花博にわざわざ美しい自然・緑地をつくって置いて、そこに排気ガスをまき散らしていいのか。	換気所は、外の空気をトンネル内に取り入れ、車からの排出ガスを薄める役割があります。また、薄められた排出ガスを含むトンネル内の空気は換気所に集められ、換気塔から上空高く吹き上げて拡散させることにより、周辺環境への影響を小さく抑えます。	5
(2) 淀川左岸線延伸部の換気塔について、どのような設備でどれだけ除去効果があるのか。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の換気所については、ルート・構造を考慮して、トンネルの両端部に配置してもトンネル内の換気が可能であることを確認のうえ、計画しています。	6
(3) 淀川左岸線延伸部トンネル内の排気ガスを2カ所から排出するとどのぐらいのSO _x やNO _x 、PM粒子の排出量になるのか。排気ガス及び排気粒子の拡散シミュレーションについて、四季の典型的な風について明らかにしてほしい。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。	<p>供用後の自動車の走行及び換気塔からの二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、年間の風況を考慮しています。</p> <p>トンネル出口坑口においてはジェットファンの設置や換気機による集中排気を行うことにより、トンネル内空気の漏れ出しを極力抑制するように対策を行います。予測条件としては、自動車の走行による引きずり影響を考慮しています。</p>	7
(4) 淀川左岸線延伸部の換気塔から大量の排気ガスが放出され、住人や働いている者の立場からは、心配が大きい。門真市在住であるが、子供はぜんそくで、原因として考えられるのは自動車の排気ガス。 鶴見緑地付近に換気塔ができ、かなり高い位置から濃縮された排ガスが広範囲に広がるといことが考えられ、吸い込む量も増えると思う。特に、鶴見緑地の周辺は貴重な緑地公園なので、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か非常に納得ができない。	<p>上記条件により予測・評価を行った結果、環境基準以下であることを確認しました。</p> <p>なお、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>	8
(5) 淀川左岸線延伸部の換気所について、豊崎換気所と鶴見換気所の2カ所しかなく、大気汚染により高濃度の排ガスが予測される。大量の有害物質が排出されることになり、地域や周辺の住民はどれほどの健康被害をこうむることになるのか。影響を最小限に抑えるために、脱硝装置など、浄化装置を取りつけるような対策を講じるのか。		9
(6) 本当に大気汚染や渋滞を解消するには、淀川左岸線延伸部のような道路をつくるのではなく、市内に不要な車両の乗り入れを禁止することが必要。道路をつくと車が入り込んできて、かえって排気ガスが増えるだけ。道路をつくることで空気がきれいになるということはない。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部は、大部分を地下構造にするなど環境に配慮した計画です。</p> <p>また、淀川左岸線延伸部の整備により、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>	7

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(7) 淀川左岸線延伸部の説明会で見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うので、換気の効果がない。換気塔の具体的な仕組みを明らかにしてほしい。	<p>一般的なトンネル換気では、トンネル内の送風機（ジェットファン）により道路の進行方向へトンネル内の空気を流す換気制御を実施するため、ご指摘頂いたように吸気をそのまま排気することはありません。</p> <p>なお、（仮称）淀川左岸線延伸部の事業実施段階において、技術基準にもとづき、換気制御の方法等についても適切に検討してまいります。</p>	7
(8) 淀川左岸線2期の東行き開口部約300メートルのトンネル化の理由とした換気設備の性能・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、具体的にどの程度の差があるのか明らかにされたい。 淀川左岸線2期の換気所の変更、5カ所から2カ所への集約について、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とする説明では不十分。	<p>平成8年の当初の都市計画時は、トンネル内の空気が出入路から漏れ出すことのないよう換気方式として「横流式」を採用しており、また、火災等の拡大防止、避難行動の安全性の確保及び当時の自動車の排出ガスの状況から、開口部と5カ所の換気所の設置を計画していました。</p> <p>しかし、近年、ジェットファンなど換気設備の性能や計測技術の向上により、トンネル内の空気をきめ細かく制御することで、「縦流式」でも出入路からの空気の漏れ出しを防止し、また、火災時の煙の拡散防止による避難行動の安全性向上が図れること、および、自動車の排出ガスの規制等が厳しくなったことによって、開口部のトンネル化と2カ所の換気所設置に変更しても、環境保全目標を十分に満足するため、当初の計画を変更することとしたものです。</p>	2
(9) 淀川左岸線2期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。	<p>説明会でお示しした豊崎換気所周辺での大気質の環境影響の予測値は、近傍に位置する観測局（旧淀川区役所局）における平成24年度の測定データをベースに、淀川左岸線2期や周辺道路の推計による将来交通量が通行した場合に影響する予測値を加えたものです。</p>	2
(10) 淀川左岸線2期について、換気塔の数が5カ所から2カ所に減るので、排気ガスが濃縮されると思うが、ガス処理対策は何か。	<p>トンネル内の排気ガスを換気所内に引き込み除塵装置で粉塵を取り除くとともに、上空高く吹き上げ、拡散させることとしています。</p> <p>なお、自動車の排出ガスの規制等が厳しくなったことにより排出されるガスが減少していることもあり、大気質の予測を行った結果、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の最大着地濃度が非常に小さいため、換気所周辺への影響も同様に非常に小さいものと考えております。</p>	1

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(11) 淀川左岸線延伸部と2期の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。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部の計画の具体化にともない淀川左岸線(2期・延伸部)を一体的な道路として換気所の配置を検討した結果、新御堂筋東側の都市計画道路予定地に施設を集約することで施工性、経済性等で有利な条件となり合理的であるため、合築する計画としました。</p> <p>なお、換気所を合築した場合においても、換気量は一定であることから、周辺環境へ与える影響の程度は変化しません。</p>	2
(12) PM2.5の大气汚染の問題について、今回の淀川左岸線延伸部のアセスメントには項目として入っておらず、状況を見て対応すると聞いていたが、その後どうなったのか。	PM2.5は発生源が多岐にわたり、大気中の挙動も複雑であることから、現状ではそれぞれの発生源からの排出量を把握する手法がありません。したがって、将来における(仮称)淀川左岸線延伸部からの影響を予測・評価することができません。	6
(13) PM2.5について、どれぐらい環境や健康に影響があるのか、今どれぐらい大阪市内や門真市内で大気中に含まれていて、淀川左岸線延伸部をつくったらそれがどれだけ増えるのか。		8
(14) 淀川左岸線延伸部の工事と、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のか。地下70メートルも掘り下げると被圧地下水の働きでトンネルに沿って地盤沈下が起こるはず。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部のトンネル構造による地下水流動、地盤沈下の影響については、地下水の水位低下は、豊崎地区が最大で約18センチメートル等となっています。</p> <p>これは、地下水位の年間の変動幅(平均約70センチメートル)と比べても小さい値であり、周辺に与える影響は小さいものと考えております。</p> <p>また、これら地下水位の低下に伴う地盤沈下量は、極めて小さく、周辺に与える影響は小さいものと考えております。</p>	7

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(15) 淀川左岸線延伸部のトンネル掘削による残土の発生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行うのか。</p>	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部の工事にもない発生する建設発生土は、約 140 万立方メートル、建設汚泥は約 190 万立方メートルと予測しています。</p> <p>対象道路が通過する周辺地域のうち、土壌汚染対策法等の基準値を超過する土壌の存在が2箇所に確認されています。</p> <p>なお、環境保全措置の内容を詳細化するために実施する事後調査において、土壌汚染が確認された場合には、「土壌汚染対策法」及び「ダイオキシン類対策特別措置法」等の法令に基づくとともに、土壌汚染除去措置、地下水汚染拡散防止措置を実施し、汚染土壌及び汚染地下水を適切に処理することとしています。</p> <p>なお事業実施段階において、当該対象事業に起因した、事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p>	2
<p>(16) 淀川左岸線延伸部について、地下70メートルのトンネル開削工事と、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、工事開始後及び開通後を比べる必要がある。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。</p>	<p>(仮称) 淀川左岸線の大深度地下の使用を想定しているトンネル区間は、シールド工法という地上改変を伴わない方法で施工するほか、大深度地下空間を活用することで、用地補償を伴わない周辺環境に十分配慮した計画であり、周辺に与える影響は小さいと考えています。</p> <p>なお、環境影響評価の項目にかかる事後調査の実施については、事業実施段階において、関係法令等に基づき適切に実施してまいります。</p> <p>また、シールド工事の実施により、地盤変動等が生ずるおそれがあると認められる場合においても、必要に応じて「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領」に基づき調査等を実施してまいります。</p>	7

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(17) 北区本庄東の地元住民にとっては、淀川左岸線延伸部と淀川南岸線ができると、騒音、排ガス、振動、固定資産税の上昇などが心配。</p>	<p>本庄地域周辺における（仮称）淀川左岸線延伸部の道路供用後の主な環境影響の予測結果については、下記のとおりです。（環境影響評価準備書第8章に記載）</p> <p>騒音については、（仮称）豊崎出入口付近で環境保全措置として掘割ランプ部に遮音壁（地上から高さ1メートル）の設置及びトンネル掘割部壁面の吸音処理等を実施し、環境への影響についてできる限り回避または低減を図ります。</p> <p>都市計画道路 淀川南岸線の新御堂筋付近から毛馬橋付近の区間については、（仮称）淀川左岸線延伸部計画に伴い豊崎出入口の計画を見直し（一部廃止）、淀川南岸線に流入する車両の抑制や交通負荷の軽減を行うこととしました。</p> <p>こうした対策により、本庄地域の淀川南岸線沿道では環境基準を満足すると予測しています。一方で、本路線と接続する市道大淀区第105号線（都市計画道路 本庄西天満線）沿道（北区本庄西3丁目）において、環境基準（昼間65デジベル、夜間60デジベル）を超過すると予測しています。</p> <p>このため、関係機関と連携し、車両走行音等を低減させる舗装を敷設するなどの騒音抑制を図る等、適切な措置を講じてまいります。</p> <p>大気質（排ガス）については供用後の自動車の走行及び換気塔からの二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、予測・評価を行った結果、環境基準以下であることを確認しました。</p> <p>振動については、影響が考えられる箇所です。予測・評価を行った結果、環境基準以下であることを確認しました。</p> <p>このほか、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じてまいります。</p>	<p>1</p>

4. 防災・安全性

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(1) ほとんど事例がない中でわざわざ大深度地下工法を用いて大都市大阪のど真ん中を突っ切って淀川左岸線延伸部をつくることは、本当に大丈夫か。東京の工事で問題となっている点や、その解決策をどうしているのか詳しく教えてほしい。	<p>大深度地下使用制度については、大都市地域の地下施設の建設実績や建設技術の水準をふまえ、技術面においても施設の建設が可能であるとして平成 12 年に法制度化されたものです。</p> <p>(仮称) 淀川左岸線延伸部のトンネルにかかる安全対策については、事業実施段階における詳細な検討において、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等に基づくとともに、有識者へも意見を伺うなど最新の知見を反映させながら、必要な安全性を確保してまいります。</p>	5
(2) 淀川左岸線延伸部は大深度トンネルということで、従来の技術基準と比べてどう違って、どう安全対策をするのか。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部のルート・構造の検討を行う際に参考とした東京の事例については、「東京外かく環状道路」があり、その中で大断面・長大トンネルとなる本線シールドトンネルの施工技術等について、工事着手前において検討が行われています。</p> <p>(東京外かく環状道路HPより)</p> <p>http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/pi_kouhou/tu2_kiroku.html</p>	6

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(3) 大深度工法は極めて断層に弱いと言われており、淀川左岸線延伸部の計画案は新御堂筋～長柄橋間の上町断層を横断して計画される危険きわまりないものである。安全・安心が担保されているか。</p>	<p>上町断層帯による（仮称）淀川左岸線延伸部のトンネルの安全性については、事業実施段階における詳細な検討において、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等に基づき、地震時の安全性などの項目を満たす構造とするとともに、有識者へも意見を伺うなど最新の知見を反映させながら、適切に配慮することで必要な安全性を確保してまいります。</p> <p>なお、上町断層を横断するシールドトンネルとしては、ダクタイル（鋳鉄）セグメントを使用することにより、想定しうる変位ではトンネルが破壊しないことを確認している施工事例があります。</p>	2、5
<p>(4) 上町断層地震、直下型地震が淀川左岸線延伸部にもたらす影響について、この計画素案には触れられていない。審議に値しない欠陥計画であり、計画は中止すべき。</p> <p>あくまで計画の審議を続け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なのか、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する。</p>		3
<p>(5) 淀川左岸線延伸部について、上町断層を横断する大深度トンネルという、全国でも未知の技術を用いるので、やはり都市計画素案作成時点で作成者がしっかりと対策案を考えるべき。</p>		6
<p>(6) 淀川左岸線延伸部は上町断層を横切る工事になる。上町断層が動いたらどうなるのか。</p> <p>大阪に大震災が起こると言われている中で、穴を掘り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。</p>		10

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(7) 淀川左岸線延伸部・2期は川沿いを通るので、液状化現象が起こると思うが、沈土対策は何か行うのか。	淀川左岸線2期区間では、堤防と道路の一体構造物が、施工時および完成後において、地震による液状化、構造物構築による圧密沈下などの発生に対して、現況の堤防と同等以上の機能が確保されているか、道路として必要な機能が確保できているかなど、地震による津波の影響も踏まえて、有識者による技術検討委員会を実施し、検討を行っています。	1
(8) 今回の淀川左岸線延伸部・2期の計画案は、巨大地震による液状化により道路が損壊した時の想定が抜け落ちている。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、安全性が明記されていない計画を住民に判断せよといわれても、無茶である。	検討の結果、地震時の液状化対策としての地盤改良や、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。	3
(9) 淀川左岸線2期について、淀川堤防にコンクリートの構造物を埋め込むことは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。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るのか。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、休止されることを求める。	(仮称) 淀川左岸線延伸部における地震時の液状化や振動に対する堤防の安全性については、事業実施段階において、液状化しやすい地層の有無など詳細な地質調査を実施したうえで、道路トンネル技術基準や河川管理施設等構造令等関係法令を遵守し検討してまいります。	4
(10) 淀川左岸線延伸部の通る堤防は地震のとき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。		7
(11) 淀川左岸線2期の東行きの開口部300メートルのトンネル化の断面図は、10年以上前の断面図と同じ。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、何故こういうものを出してくるのか。		11
(12) 大阪市は、今もなお淀川左岸線2期と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持っているのか。堤防の安全性を考えてスーパー堤防を道路予定地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か。また、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。	淀川の高規格堤防(スーパー堤防)は、河川管理者である近畿地方整備局が計画しています。淀川左岸線2期の事業範囲は、高規格堤防の計画を考慮した検討を進めています。	4

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(13) 淀川左岸線延伸部は、新御堂筋から大川に向かって地下構造となるが、淀川と地下水の流動阻害について問題はないのか。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の開削トンネル区間で発生する地下水流動阻害については地下水流動保全工法を採用し、地下水位の変動を低減します。 施工方法については、今後、対策工法の事例などを参考にしながら、事業実施段階において詳細に検討してまいります。	2
(14) 淀川左岸線延伸部・2期について、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か。	(仮称) 淀川左岸線延伸部では、施設の老朽化、損傷による漏水等に対する水密性の向上、十分な容量の排水設備の設置を行うほか、集中豪雨、洪水、津波等による地上からトンネル内への水の流入に対する止水施設の設置を行うなど、必要な対策について事業実施段階において詳細に検討してまいります。	1
(15) 淀川左岸線延伸部について、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、逃げ道を失う。対策はあるのか。	淀川左岸線2期区間のトンネル出入路などからの雨水の流入に対しては、ポンプによる排水を考えております。また、洪水や津波に対しては、一体構造物としての堤防の高さを越えてまち側に水が流れ込まないかの安全性の照査を行っており、万が一、想定を上回るような非常事態が発生した場合には、トンネル内が浸水する前に避難ができるようトンネルに設置する道路情報提供装置で必要な情報を提供するとともに、トンネルに車両が進入しないよう通行規制を行うなど利用者の安全性を確保してまいります。	7
(16) 淀川左岸線延伸部・2期について、海老江や豊崎の開口部で豪雨・浸水対策はどうなっているのか。		7
(17) 都島区は海拔0メートル地帯で、夏場にゲリラ豪雨が起これると、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きている。そういう状態の中で地下70メートルに淀川左岸線延伸部のような道路をつかって、本当に大丈夫か。		8
(18) 淀川左岸線延伸部・2期について、淀川に近いところに、豊崎入り口ができるので、そこから津波が入って一気に鶴見や門真まで到達するかもしれない。もう少し今の地震・大津波の問題を考慮してほしい。		11
(19) 淀川左岸線延伸部の計画区域である都島は非常に土壌が軟弱である。また、集中豪雨のときには床下浸水、道路の冠水で本当に危険な状態。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の地下構造物建設のためには、地盤の強度、地下水位等が施工条件に大きく影響することから、事業実施段階において詳細に調査してまいります。 また、近年における降雨の傾向などについても、事業実施段階に適切に調査したうえで道路排水施設等の検討を進めてまいります。	10

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(20) 淀川左岸線延伸部・2期について、地震発生の際に、どのようにトンネルの中のドライバーは避難できるのか。地上が混乱して、トンネル内で渋滞していると、運転手は地上に脱出することはできない。地下で情報が無くどまっている間に津波が来るとなれば、利用面で不安。	(仮称) 淀川左岸線延伸部のトンネルからの避難については、床板下避難通路方式を採用する計画としています。この方式では、発災時の初期対応として路面下の避難空間へ迅速に避難できる構造とし、加圧などにより煙の侵入を防ぎ、最寄りの避難階段により地上へ安全に避難する計画としています。 なお、詳細については、事業実施段階で、避難シミュレーション等をおこない、適切な避難方法について検討してまいります。	1
(21) 淀川左岸線延伸部のトンネルの入り口が遮断された際、中にある自動車や人はどうなるのか。	淀川左岸線2期区間については、非常口を設置して避難する計画としています。 このほか、いずれの事業におきましても、一般のトンネルにも設置されている、通報・警報設備、消火設備、避難誘導設備、その他設備(通報設備、避難誘導設備を補完し、避難、救急救助、消火活動をより容易にするための設備)の設置について、事業実施段階において検討し、トンネル内の安全確保に努めてまいります。	5
(22) 淀川左岸線延伸部について、事故があれば地下トンネルのどこから避難するのか。	また、トンネル内の安全確保のためには、道路交通情報の提供なども重要であることから、前述のトンネル内の設備のひとつとして、設置について事業実施段階に検討してまいります。	7、 10
(23) 淀川左岸線延伸部は地下70メートルを走るため、地震や火災が起こったときの被害、安全確保、避難方法などに疑問がある。大地震であれば地下でも相当な被害があると思うが、8.7キロ全長があるので、避難の際に少なくとも4キロメートルぐらい歩いて、70メートルをはい登る必要がある。	また、トンネル内の安全確保のためには、道路交通情報の提供なども重要であることから、前述のトンネル内の設備のひとつとして、設置について事業実施段階に検討してまいります。	8
(24) 淀川左岸線延伸部について、避難路が路床部の下にあるというのは非常に不安。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の路面下へ避難空間を設置する場合は、大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針等にもとづき、大深度地下施設における閉塞感、圧迫感、迷路性等に起因する不安感などに適切に配慮してまいります。	7
(25) 淀川左岸線延伸部について、事故の想定では何台ぐらいの衝突事故を予想するのか。最近、韓国で100台の玉突き衝突というのがあったが、そういったものも想定するのか。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ほしい。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の事業実施段階において、事故の際の避難シミュレーションを行うとともに、必要に応じて有識者へも意見を伺いつつ、適切に検討してまいります。	6

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(26) 淀川左岸線延伸部の説明会では、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説明していたが、本当にできるのか。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部では、道路法第46条第3項の規定により、道路管理者は、延長5,000メートル以上の長大トンネル等について、当該トンネルの構造を保全し、通行の危険を防止することを目的として、火薬類、爆発性物質、毒物・劇物、ならびに有毒性物質等を積載する車両の通行を禁止することができるとされています。</p> <p>関西では、新神戸トンネル(箕谷～国道2号)や、神戸長田トンネル(湊川JCT～神戸長田間)が、実際に危険物積載車両の通行を禁止していることから、淀川左岸線延伸部も危険物積載車両の通行の禁止が想定されます。</p>	7

5. 都市計画及び環境影響評価の手続き

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(1) 淀川左岸線延伸部・2期計画は必要性、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、求めたい。	<p>本年2月に実施した地元説明会や、3月に実施した意見聴取会により意見を伺い、(仮称)淀川左岸線延伸部及び淀川左岸線2期の都市計画案を作成しました。</p> <p>地元説明会では、計画の必要性や整備効果につきまして、定性的な効果として、既存データをお示ししながらご説明させて頂きました。説明会の資料につきましては、大阪市ホームページに掲載しています。</p> <p>※参考：大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000302154.html</p>	2
(2) 淀川左岸線延伸部工事の安全性について、説明会の説明では不十分と言わざるを得ない。今後そうした説明なども行い、資料なども開示することが必要。	<p>(仮称)淀川左岸線延伸部(大阪門真線)につきましては、都市計画案に対して環境影響予測・評価を行い、環境影響評価準備書として取りまとめました。</p> <p>淀川左岸線延伸部の都市計画案並びに環境影響評価準備書、淀川左岸線2期及び関連路線の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日まで縦覧を行っています。また、10月2日から11月16日の期間に、意見書の提出が可能です。</p> <p>淀川左岸線延伸部の環境影響評価準備書につきましては、平成27年10月19日～10月23日の間に、北区・都島区・城東区・鶴見区で説明会を実施します。詳細につきましては、大阪市ホームページでご案内しておりますので、ご参照ください。</p> <p>大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000324100.html</p>	5
(3) 淀川左岸線延伸部の都市計画案ができてから意見を申し述べたいが、意見を述べる機会はあるのか。環境影響評価準備書説明会とは別に、公聴会について必ず開いてほしい。	<p>(仮称)淀川左岸線延伸部(大阪門真線)につきましては、都市計画案に対して環境影響予測・評価を行い、環境影響評価準備書として取りまとめました。</p> <p>淀川左岸線延伸部の都市計画案並びに環境影響評価準備書、淀川左岸線2期及び関連路線の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日まで縦覧を行っています。また、10月2日から11月16日の期間に、意見書の提出が可能です。</p> <p>淀川左岸線延伸部の環境影響評価準備書につきましては、平成27年10月19日～10月23日の間に、北区・都島区・城東区・鶴見区で説明会を実施します。詳細につきましては、大阪市ホームページでご案内しておりますので、ご参照ください。</p> <p>大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000324100.html</p>	6
(4) 淀川左岸線延伸部について、説明や質問、意見する場が設けられることはいいが、より多くの方がその場に参加できるような方法も検討してほしい。	<p>淀川左岸線延伸部の環境影響評価準備書につきましては、平成27年10月19日～10月23日の間に、北区・都島区・城東区・鶴見区で説明会を実施します。詳細につきましては、大阪市ホームページでご案内しておりますので、ご参照ください。</p> <p>大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000324100.html</p>	8
(5) 淀川左岸線延伸部について、計画段階から関係住民に十分な情報を提示し、話し合いが当然なされるべきと考えるが、今後どのように説明会などが行われるのか。	<p>また淀川左岸線2期につきましては、説明会資料や費用対効果などの事業評価の内容や、技術検討委員会における安全性に関する審議内容をホームページに掲載しています。</p> <p>※参考：大阪市ホームページ URL http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000159842.html</p> <p>いずれの事業につきましても、上記の都市計画の法手続き以外に、事業の進捗に応じ工事説明などを実施し、事業内容にご理解をいただけるよう対応してまいります。</p>	9

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(6) 淀川左岸線延伸部について、ルート計画ができているならば、近隣住民に説明会の開催について周知徹底したのか。影響が及ぶ可能性のある施設や住んでいる人に、市政だよりだけではなく、町内会の回覧等で改めて周知徹底の上で説明会をやり直すべき。土地の持ち主にも知らせるべき。	(仮称) 淀川左岸線延伸部に係る説明会の開催については、大阪市区政だよりやホームページなど、本市の広報ツールを用いながら、ご案内をしています。 また、門真市・守口市においても、市広報等や府ホームページへの掲載などの、広報ツールを用いて説明会の開催についてご案内していると聞いています。 今後も、事業の進捗に応じ工事説明などを実施し、事業内容にご理解をいただけるよう対応してまいります。	7
(7) 門真市に住んでいる人は、葺島で淀川左岸線延伸部が第二京阪とつながる計画を、ほとんど知らない。都島の説明会も、参加人数が少なく、重要な問題が知られていない。周知徹底というのが非常に不十分。		8、10
(8) 淀川左岸線延伸部の説明会では住民からの意見・質問に対して、「有識者会議に聞いてみます」という答えだけで、何ら納得がいかない。	(仮称) 淀川左岸線延伸部の都市計画素案説明会において、ご質問に対して現在の検討状況、環境影響評価の実施状況、および都市計画手続きの状況を踏まえ、可能な限り説明させていただいたところです。 頂いたご意見やご質問について、都市計画素案説明会時点から検討を進め、環境影響については予測・評価を行い、環境影響評価準備書としてとりまとめました。	10
(9) 9年前に第二京阪道路の公聴会が行われたときは、事業者に対する質問事項について、議長がその場で事業者に回答を求めた。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いた。本来、大阪市意見聴取会もそのように運営すべき。少なくとも、質問した事項、意見などについて回答するよう、改めて求めたい。	また平成27年3月18日に開催した意見聴取会につきましては、都市計画素案に対するご意見を伺う場として開催いたしました。その際のご意見に対しては、本資料により大阪市の考え方をお示しさせていただきました。	3
(10) 私は寝屋川市に住んでおり、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申請したが、第二京阪道路の公害調停では、環境アセスメントでのNO ₂ 予測値が実際の沿道のNO ₂ 濃度とは違うことが明らかになった。このことを考慮し環境アセスメントの方法を改善して、今回淀川左岸線延伸部の計画に生かしているのか。	(仮称) 淀川左岸線延伸部環境影響評価準備書における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。 なお、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いたしました。	3

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
(11) 淀川左岸線 2 期・南岸線も今回素案で条件が変わっており、当然淀川左岸線 2 期のアセスの見直しが必要だが、どうするのか明らかにされたい。	<p>淀川左岸線 2 期区間について、今回の都市計画変更に関する内容で、環境影響評価を法的に見直す手続きの必要はありませんが、環境の保全について配慮を行うため、都市計画変更に伴う大気・騒音など、環境への影響について、予測・確認を行っています。</p> <p>それらの内容については、平成 27 年の 2 月に開催した素案説明会で説明いたしましたが、引き続き地元説明会などで説明してまいります。</p>	3
(12) 第二京阪道路の都市計画決定の際、第三者による検討委員会が設置され、環境影響評価準備書の検討が行われ、厳しい意見・指摘が行われた。 今回の環境影響評価について、第二京阪の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。	<p>(仮称) 淀川左岸線延伸部の環境影響評価準備書については、大阪市環境影響評価専門委員会など、学識経験者により構成される委員会において審議・検討が行われる予定です。</p>	3
(13) 淀川左岸線 2 期について、平成 18 年 3 月 30 日に合併施行方式での事業化について議会で承認された際に作成した縮減計画案について、延伸部が開通した場合の改修工事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た。当時なぜ都市計画変更とならなかったのか。	<p>大阪市が合併施行事業者となって以降、縮減計画案に沿った設計や関係機関協議を行う中で道路線形や構造などの計画を精査した結果に基づいて、今回都市計画変更の手続きを行うものです。</p> <p>また、(仮称) 淀川左岸線延伸部とあわせて、都市計画変更案として作成したものです。</p> <p>なお、淀川左岸線では、片側 2 車線で計画し、大型車が故障等により左側路肩に停車している場合においても、大型車の通行の妨げにならないよう道路に関する規定を満足する道路幅員を確保しており、計画変更は救援活動等の支障となりません。</p>	2

都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪市の考え方	公述人番号
<p>(14) 淀川左岸線延伸部について、今回の意見聴取会は、平成25年度の環境影響評価の資料中の手続の流れで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だが、意見聴取会で配布された資料では、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。これはなぜなのか。</p>	<p>平成25年1月～2月に実施いたしました(仮称)淀川左岸線延伸部環境影響評価方法書手続きの際に皆さまに配布したパンフレットに関するご質問と思われませんが、そのパンフレットでは</p> <p>「都市計画案の立案」 「地元説明会・(公聴会)の開催」 「都市計画案の作成」</p> <p>とした手続の流れを掲載いたしました。 意見聴取会で配布した資料では、</p> <p>「都市計画素案の立案」 「地元説明会・(公聴会)の開催」 「都市計画案の作成」</p> <p>とした手続の流れを掲載しました。 また、地元説明会後に意見聴取会を開催しました。</p> <p>いずれも、都市計画案の作成前に、地元説明会等を開催して市民の皆さまのご意見を伺うこととしたものです。</p> <p>なお、今後の都市計画手続きにつきましては、本資料18ページの大阪市の考え方にお示ししています。</p>	6