

「大阪都市計画道路の変更（大阪門真線・淀川左岸線・淀川南岸線）」

に対する

意見書の要旨

意見書 提出者	意見書の要旨
大阪市 住吉区在住者 1名	<p>【淀川左岸線（2期）関連の都市計画変更案について】</p> <p>淀川の河川区域を使って占有して、トンネルをつくる必要はないと思います。つくるなら河川区域以外で行ってほしい。</p> <p>換気するところ（換気所の場所）で、排ガスを出すのはやめてほしい。河川（淀川）の保全もよく考えてないように思えます。河川（淀川）周辺の自然を守ってほしい。</p> <p>よって変更案には問題があると思うので再度見直してほしい。（排ガス規制強化、技術上の合理的構造の根本見直しにはなっていません）</p>
大阪から公害 をなくす会	<p>【「(仮称) 淀川左岸線延伸部環境影響評価準備書」および「(仮称) 淀川左岸線延伸部都市計画案」について】</p> <p>1. 住民への説明について</p> <p>(1)住民への説明会については、小学校単位にして、事前に特別広報として全家庭に配布し、十分に時間的に余裕をもって、2～3 カ月以上前に案内を行ったうえで説明会を行い、多くの住民に説明すべき。やり直しすべきである。</p> <p><理由></p> <p>説明会への参加者が北区で約 60 人、城東区、鶴見区などでは 10 数人であった。これでは住民に十分説明したと言えない。また、こういう資料は全住民に説明会の開催前に配布すべきである。さらに、今回の説明会開催の案内も、時間的に余裕のない案内であった。そして、広報誌にいきなり直前になって小さいスペースで記載し、計画線の沿線部の住民への掲示板に掲載しただけである。</p> <p>(2)資料は全住民に説明会の開催前に配布すべきでもある。</p> <p><理由></p> <p>資料が、全住民へ配付されていない。全戸配布しても環境影響評価準備書の作成費用と比較したらわずかな費用と思われる。</p> <p>(3)そもそも、環境影響評価準備書の作成に、いくらの費用を掛けたのか。</p> <p><理由></p> <p>環境影響評価準備書の作成費用は、公表していない。推測であるが、毎年 1 億円程度であり、その他を含め数年掛けて準備してきたと考えられ、全住民に説明会の開催前に配布する費用は十分に余裕があると考えられる。</p> <p>(4)平成 18 年からすでに、約 10 年過ぎており、一度凍結された案であり、かつ、当時から見て以下に述べるように環境制約条件や経済条件が大幅に変化しており、住民への説明をやり直しすべきである。</p> <p><理由></p> <p>「3 月の公述人の意見への大阪市の考え」（以下「大阪市の考え」）で、「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</p>

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、・・・必要な位置や区域及びその他構造等を定め、都市計画面案として作成しています。」というが、その当時でも説明は不十分であったが、それからすでに、約 10 年過ぎており、一度凍結された案であり、かつ、当時から見て以下に述べるように環境制約条件や経済条件が大幅に変化しているにもかかわらず、その説明はされなかった。

2. 必要性、経済性が不明確

(1)そもそも、全体の建設予定費を提示すべきである。

〈理由〉

環境影響評価方法書の提案がされてからでも既に約 3 年程度過ぎていますが、未だにこれらがなされていない。従ってこの建設計画の妥当性の判断はできない。計画面案には、その建設に必要な予算を、一定の幅の概略数字でよいので住民に明示すべきである。明示しない理由が理解できない。

- ・今回の都市計画道路は、大阪市民の税金を用いるのであるから、なおさら住民には概略予算額を知る権利がある。それなしには、建設自体の必要性の是非も判断できない。大阪市はそれでも住民に判断せよと言うのか。
- ・また、この建設費用負担は、阪神高速道路公団側ではなく、すべて市民税を含む国民の税金であるから、該当地区の住民だけでなく、広く大阪府民や国民全体に対して、明示しておくべきである。
- ・かの「新国立競技場の設計・建設」に関わる、世界に醜態をさらけ出した「事件」を思い浮かべるべきである。この事例では、当初予算見込額と、実際の建設予算が大幅に食い違った事件である。そして、その見直しの中では、計画設計内容自体の変更も検討されている。つまり、事業段階に入る前に「当初の予算自体の妥当性」が疑われたのである。今回の計画をそうならないようにすべきである。

(2)住民はその概略予算を知らないままでは、都市計画の内容が今後の事情により変更された場合にも、どの部分の予算がどれだけ変更になるのか、わからないままになるのは、許し難い。

〈理由〉

変更案そのものの妥当性の評価ができない状態のままにおかれることは認められない。近くは「大和川線の道路建設変更」でも、結局、建設費用変更になっている。追加費用となる場合には、当初設計自体の内容と費用が問題となる。原因究明時にその数値が必要となる。

(3)大阪市は「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」というが、都市計画前に、それらの対策に必要な概略予算を提示すべきである。

〈理由〉

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、事業実施段階で「精査する」のは当然であるが、それらの対策に必要な

概略予算をあらかじめ都市計画段階で提示すべきである。事業実施段階では遅すぎるのである。そもそも、計画事業の継続の是非が問題になった段階で、それまでの投資が無駄になる場合も生じる。都市計画段階で、概略費用でよいので、当初計画予算と、安全や環境保全対策予算案など追加した場合の予算案を住民に提示することで、住民は納得して判断ができる。

(4)費用対効果について、住民の税金を用いるのであるから、その投資効果がどれくらいかを、事前に説明すべきである。事前説明不要としている根拠は何か？

<理由>

今回の説明会でも費用対効果について、住民には全く説明されておらず、全く不明のままである。どの家庭でも、中小企業でも、大企業内でも、また大阪府庁・市役所内でも、企画・事業計画の検討時に、事業計画評価のために必ず事前の予算額・見込み額を提示していると考え。これは私たち住民にとっては極めて常識的な考えである。こういう常識を、大阪市は否定されるのか。

(5)自動車走行量について、今後人口減少、特に自動車利用人口などが減少し、自動車走行量も徐々に減少していくと国や大阪府において予想されているにもかかわらず、なぜ、この道路が必要なかが説明不十分であり、もっと正確な予測を提示して説明すべきである。

<理由>

「大阪市の考え」の中でも、今回の説明会でも、「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」というが、その時間短縮はごくわずかなものであり、防災性から言えば、逆に巨大地震や液状化に対応できない、危険な道路を増やすことになるものである。同じく「大阪市の考え」の中で「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」というが、そもそも、現状の道路状況で、それほど不十分であるとはいえない。おなじく「観光ニーズへの対応、新たな拠点エリアを誘引する」というが、現状の道路と軌道交通網で十分に対応できるのではないかと考える。

(6)第2京阪と港湾をつないで高速道路ネットワークを形成するという「大阪市の考え」は、そもそも第二期事業事態が防災上暴挙ともいえるべき道路計画であり、その建設が中止されたら、この延伸部も事実上不可能となるのではないかと考える。

<理由>

淀川左岸線2期事業では、淀川の堤防を掘りぬいて建設するというが、住民らが委託した専門家の調査(国土問題研究会淀川左岸線調査団による「2014年度国土研調査報告書」)によって、その危険性が指摘されており、南海トラフの巨大地震・津波が高い確率で発生予測され、また鬼怒川水害に見られたように気象観測史上例を見ないような大洪水が頻発してきている中、防災上暴挙ともいえるべき道路計画であり、その建設は中止されるべきであり、大阪市民の安全を考えるなら事実上不可能と考える(安全性の意見は後述する)。そうだとすれば、延伸部の建設は全く無意味にな

ってしまう。巨費を投じ、また大深度法という地権者無視、いまだ道路に適用された実績が皆無の制度を適用するという無理をして建設するのは、大阪市民に巨大な損失と、災害などのリスクをもたらすことにしかならないと考える。

(7)道路走行で徴収された料金は、大阪市の道路建設費用の借金返済にできるだけ使うべきである。

<理由>

大阪市に対する質問で「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」ということに対して、「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。」と回答している。延伸部道路使用の料金収入は、道路建設費の借金返済にも回すべきである。

3. 環境影響評価準備書に関して

(1)大気汚染物質の N02 について、準備書で「0.04ppm より大きいデータである地点」について「基準達成」としているが、これは間違いであるとして修正すべき。

<理由>

環境基準の「1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下であること」とあるように、現状でも「0.04ppm 以下を達成していない」と基準未達成と評価すべきである。大阪市は、その環境基本計画で、0.06ppm を達成し、引き続き 0.04ppm を目指すとしている。このような評価は地元大阪市の環境計画に全く反しており、計画を破たんさせかねない。

(2)そもそも、この地域は大阪市でも大気汚染のひどい地域で、これ以上の大気汚染物質、排ガスを出させることは、認められない。増えることは事実であり、過去 30 年もかかってやっとここまで汚染を減らしてきた努力に逆行していると認めるか？環境汚染物質については、健康に悪い影響であるので、これ以上は悪化させない、すなわち、非悪化原則をどのように考えているのか？

<理由>

すでに過去の大気汚染物質により、ぜん息患者なども多く発生させた。今回の道路建設により、さらに大気汚染物質を増やすことになる予想される。この増加予測は「0.0001ppm」という評価であるが、増えることは事実である。大阪市は、国と府とともに、このような大気汚染物質を減らすような対策をこの 30 数年間実施してきたが、まだその総量規制対策の目標が達成されていない状況である。

(3)ぜん息児童が多数おり、彼らをいっそう苦しめることになることを、この準備書においては問題ないと考えているのかどうか？

<理由>

文部科学省の学校保健統計などによると、ぜん息児童の被患率は 30 数年前のと比べて 3~5 倍も高く、高止まりしているのである。

(4)大気汚染物質の N02 については、その増加予測は「0.0001ppm」という評価である

が、これは平均的な条件での推測であり、高濃度の気象条件ではさらに大きく増えると認めるか？

<理由>

これは平均的な条件での推測である。準備書では、自動車走行時について「年間の風況を考慮しています」とあるが、「説明会では、年間平均風速である」との回答であった。しかし、その条件が変化すれば、大幅に増減の変化があると思われる。

(5) 大気汚染物質の N02 については条件次第でその増減の変化幅はどれくらいあるのか提示されたい。特に、気象条件で穏やかな無風時ではどうなのか。その上で逆転層ができる場合の時間帯での、増加予測値はどれくらいか。それらの条件での近隣住宅の予想値はどういう数値なのか評価して結果を明示されたい。

<理由>

無風時や、その上で逆転層ができる場合には、排気筒から出る排ガス、排出物質は拡散する前の極めて高濃度のものであり、それらが拡散されずに住宅地の中に流れ込んでくるといえる。そういう最悪の条件の予測をアセスメントで出来るはずである。N02 の環境基準は、年間の一番悪い方から 98% 値の高濃度の日平均値をもって評価するのであるから、平均的な条件ではまずいといわざるを得ない。準備書にも、説明会でも、そういった予測結果は示されていない。

(6) 準備書では、大気汚染物質の N02 について、風向についても、弱風時、および逆転層ができるときの評価結果は記載されていないので、その条件での近隣住宅の予想値はどういう数値なのか評価して結果を明示されたい。

<理由>

準備書では、風向についても平均風向の条件で評価しており、換気塔の風下の地域で、弱風時および逆転層ができるときの評価結果は記載されていない。

(7) 大気環境汚染物質の主な原因である自動車排出物質については、N02 ガスだけではなく、非常に多くの健康に有害な有機化学物質及び無機化学物質が混在していることを認めるか。

<理由>

自動車排出物質については、ガソリンや軽油の燃焼時には不燃物はもちろん、燃焼不十分な副反応物、また有害な金属成分などの不純物などが多種多量に排出されている。N02 ガスだけではなく、それらの非常に多くの健康に有害な有機化学物質及び無機化学物質が混在していることは、すでに多くの研究成果から明らかである。

(8) 準備書では、大気汚染物質の N02 について特に、建設時に鶴見区室口で「0.059ppm」となるとの予測が記載されているが、条件次第でその増減の変化幅はどれくらいあるのか提示されたい。

<理由>

そもそも、予測であるからその条件が変化すれば大幅に増減の変化があると思われる。特に風速、風向などの気象条件の変化、交通量の最大時間帯などの条件での予測結果を示していない。

(9)「大阪市の考え」では、「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」とあり、説明会も同じ回答であったが、大気汚染物質の NO2 についてトンネル出口での、無風時、逆転層ができる条件という最悪の条件での、近隣住宅の予想値はどういう数値なのか評価して結果を明示されたい。

<理由>

準備書にも説明会でも、そういった予測結果は示されていない。

(10)準備書には、大気汚染物質の NO2 について「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」との評価結果であるとしているが、この評価は修正すべきである。

<理由>

「環境保全目標を十分に満足する」との評価結果は、環境基準と比較して間違いである。0.04ppm 以下を達成していない。

(11)PM2.5 について、評価項目に入れていないが、人の健康に影響はないと考えているのか？

<理由>

大気汚染物質の中でも粒子状物質と、微粒子状物質 PM2.5 は非常に有害な汚染物質であり、ぜん息への影響があるのはもちろん、今般 2013 年に WHO の IARC (国際ガン研究機関)においても肺がん物質としてグループ 1 のクラス(発がん物質として明瞭な物質)に認定されたものである。

(12)準備書の中で、PM2.5 の汚染実態をきわめて異常な、無視できない状況であると認めるのかどうか。

<理由>

準備書の中で PM2.5 の汚染実態の現状は、今回現状把握された地点の「全ての測定局で達成していません」と記載されている。

(13)環境省の「PM2.5 に関する先行的な環境アセスメントのための手法と課題」のような予測評価手法を大阪でこそ積極的に用いるべきである。

<理由>

環境省のその資料の中で、「欧米において PM2.5 の環境影響評価の実施事例が報告されること等を踏まえると、現状で実施可能な環境影響評価技術を用いて PM2.5 の環境影響評価を行うことが、大気環境の保全上きわめて重要である」としている。この日本の中で、大阪は大気汚染のひどい地域で、特に PM2.5 の汚染もひどい状況である。環境影響評価方法書への意見の中で、大阪市長は「PM2.5 については、準備書作成段階における予備技術の状況を踏まえ、改めて予測評価実施を検討すること」と主張しながら、都市計画決定権者の見解においては、「準備書作成段階においては、微小粒子状物質に関する予測手法が確立していないため、環境影響評価の対象としない」との回答であったが、大阪でこそ積極的に用いるべきであると考えられる。

(14)なお、「大阪市の考え」の中で、「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…」とあるが、その発生源の中に、自動車の排出物質、排ガス、

原因物の一つであるといわれているが、これを認めるか？

<理由>

PM2.5の多くは、自動車由来物質が一定量を占めている。ディーゼル排気微粒子(主に炭素からなる)タイヤダスト、ブレーキダスト等。通行量、特に大型車が多いと高くなる。ディーゼル車は空気との相性が悪く、不完全燃焼しやすいから、NO2を減らせばPM2.5は増える関係にあるといわれている。

(15)PM2.5は、道路沿道など都市部の一部では、NO2とおおよその比例関係があり、NO2が高いところではPM2.5は高くなっていることを認めるか。PM2.5の濃度について、この地域で自動車走行量を増やすと、PM2.5が増加するということを認めるか？

<理由>

PM2.5の多くは、自動車由来物質が一定量を占めている。そして、PM2.5と自動車走行量とを対比して比例関係にあるという研究結果も、大阪府の研究機関からでていいる。PM2.5の濃度については、その原因物質として自動車排ガスのNO2や微粒子が構成成分としてであると環境省において言われている。

(16)環境省の報告で「中間取りまとめでは、微小粒子状物質(PM2.5)について、越境汚染の影響は西日本などで比較的高いが、国内発生源も一定の寄与割合を占めており、その影響が示唆されることから、国内における排出抑制対策の着実な推進が必要とされています。」ということを準備書ではどう受け止めているのか。

(17)PM2.5の現状把握と予測では、春先での継続的な実測を用いるべきである。

<理由>

PM2.5は、黄砂時期には大幅に増え、大幅な基準値超過となることがある。黄砂粒子が多くなると、この黄砂粒子(細かい砂粒)に海塩、鉄粒子などが付着する。国道43号線沿いでは、普段でも35mg/1を超え基準値をこえているが、黄砂時期には70mg/1を超え屋内待機状態となる。こういう物質の評価では、むしろ年間で高濃度となる時期に、継続的な実測と評価を行う必要がある。

(18)脱硝装置を付けることは、PM2.5を低減させることにつながると認めるか。少なくともこの脱硝装置は設置すべきである。

<理由>

今回の準備書では「今回の排気塔で、除塵装置だけで脱硝装置を付けない」とし、説明会の席上でも「脱硝装置の設置の計画はない」とあった。が、大阪市長は「昨今のPM2.5を取り巻く状況に鑑み、PM2.5の大気汚染の状況を把握するとともに、換気塔からの大気汚染物質の排気量を最小限にとどめるよう、最新の排ガス処理技術の導入について十分検討すること」と意見表明していた。NO2ガスはPM2.5の原因物質の有力な物質であるので、脱硝装置を付けることは、PM2.5を低減させることにつながるはずである。

(19)設置するという除塵装置は、PM2.5を十分に除去できる性能を具備すべきである。

<理由>

PM2.5は、たとえ十分な影響予測はできないとしても排ガス中には含まれており排

出されるのは確実である。現状環境基準を超える汚染状態にあるのであるから、PM2.5の排出は許されない。

(20) 大気汚染物質の排出量を減らすために重要な排気所について、鶴見区に設置するという排気塔の高さが、なぜ30mなのか？

<理由>

40mとの比較結果を示すべきであり、どれだけ違いがあるのかを明示すべき。そして、無風時や逆転層発生時の特に高濃度の状況を予測し、その違いなども提示すべき。

(21) 騒音振動については大変問題が多く、特に工事中の予測数値が基準オーバーの地点があり、騒音と振動の対策については、確実な改善策の実行を確実にすることを要望する。

(22) 騒音については、環境影響評価の予測値だけから単純な判断することは大変危ういと考えるが、その点をどう考えているのか？事前に分かり易く説明すべき。

<理由>

騒音については、今回の準備書の評価結果では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思われる。そもそも現在の騒音の環境基準については、道路条件によりいろいろと変り、理解しにくい基準である。

(23) 騒音、振動については、運用後に騒音、振動などが増大となり、住民から昼間や夜間の改善を要望された場合にも、いかなる対策でも講じることができるよう、道路および換気所の基礎構造、骨格を強固なものにしておくべきであるがどうか。

<理由>

自動車走行時においてその走行条件で著しく増減し変化することは、これまでの他の多くの道路で、住民からの苦情がでたことが多く、国交省として経験済みである。特に阪神高速道路湾岸線の府営なぎさ住宅での騒音、振動などの苦情事件については、運用開始からかなり時間が経ってから、住民から昼間や夜間の改善を要望されたのであり、これらの苦情を教訓にすべきである。

4. 防災・安全

(1) 左岸線二期工事と同じく、この延伸部の一部に、淀川堤防内に道路構造物を入れる計画案であるが、河川法においてその堤防の中にコンクリート道路構造物を並行して設置することの可否を判断できる法律上の根拠はなにか？

<理由>

そもそも堤防の中にコンクリート道路構造物を入れることは安全性を根本から損なうものであり、極めて不安全となり、技術的にも法令からも過去の経験からも外れているのではないか。

(2) 「淀川左岸線2期区間で、…構造物が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」としているが、その場

合の工事費の上乗せ額はいくらか。

〈理由〉

説明会では「事業実施段階で検討」するとあったが、都市計画案の段階で住民に十分に説明すべきである。住民は事業段階ではなく都市計画案の段階で、安全性評価結果とその対策のための必要費用がいくらかを、計画段階で詳しく知る必要があると考える。

(3) 延伸部のトンネル道路の上町断層に関する安全対策が不明であり、安全であるとい確かな対策を提示すべき。現状のままでは反対である。

〈理由〉

「大阪市の考え」の中で「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」とあり、今回の都市計画案の住民説明会でも同じであった。事業実施段階で検討するとあったが、都市計画案の段階で住民に十分に説明すべきであり、説明会をやり直しすべきである。延伸部のトンネル道路の上町断層に関する安全対策が提示されておらず、不明であり直下型断層地震に対する確かな対策が理解できない。

(4) 左岸線 2 期計画自体が、計画から事業実施化までが非常に遅れており、費用も莫大な追加となるといわれているなどの事態を反省しているのかどうか。

〈理由〉

左岸線 2 期計画自体が、堤防の中に構造物を入れるという、日本国内はもとより世界でも初めての実に危険な計画であり、その堤防の安全性を事前に十分に評価して確保していなかったために、そのルート都市計画事業として平成 18 年 3 月 30 日に合併施行方式として決めてからも、未だに安全な構造物とする設計自体ができない状況である。これを反省して、延伸部の計画段階できちんとした安全対策を出すべきである。2 期を教訓にすべきである。「大阪市の考え」の中で、「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」といっているが、このままでは今度も住民からすると実にいい加減な計画といわざるを得ない。

(5) 延伸部の「大深度トンネル」が直下型地震となる上町断層を横切るルートで有り、このような事例は日本国内では初めてであることを認めるか。世界にそのような事例はあるのか。

〈理由〉

説明会などで、東京での大深度トンネルを事例にあげたが、「東京外かく環状道路」事例では直下型地震となる活断層を横切っていないのではないかと。

(6) 「大阪市の考え」の中で、「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る」というが、その事例はどの事例か具体的に説明すべき。そして、その事例では直下型地震の変位が 3 メートルという大き

な地震を想定しているのかどうか？

〈理由〉

その具体例を見ないと何とも評価できない。例えば、1、2、3mでの変形を予測しそれぞれ修理できる程度なのか、修理費用の見積もりや起こり得る事故の被害レベルを検討しているのかまったく不明であり、これらの情報がないと評価を行えない。

(7)「ダクタイル(鋳鉄)セグメント・・・想定しうる変位ではトンネルが破壊しない」というが、「破壊」ではなく「変形」はあると思われるが認めるか。そしてどの程度の変形と予測しているのか。

(8)「大阪市の考え」で、「道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等」というが、その中には、「大深度トンネル」の「活断層」を横切る工事であることの技術基準はまだないのではないか。

〈理由〉

この道路計画は国内で初めての事例であり、具体例な技術基準がないと思われる。

(9)南海トラフ巨大地震時でのトンネルの変異や液状化なども事前に評価し対策案を出して、安全性が確保できることを、業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべき。それでなければ住民としては賛否を判断できない。

〈理由〉

「大阪市の考え」の中で、「(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。」とあるが、南海トラフ巨大地震時には、淀川左岸線周辺や北区、都島、周辺で液状化や淀川の氾濫が発生するとの予測がH25年に出ている。

(10)トンネル出入路などからの雨水流入についての対策は、電源や電気回路が正常な時の対策である。巨大地震時には停電して、また、非常用電源についても浸水すれば、その情報連絡は不可能となるし、ポンプも稼働しないのではないのか。それでも安全対策は確保したというのか。

〈理由〉

「大阪市の考え」の中で、「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」とあるが、それは、単なる電源や電気回路が正常な時の対策である。巨大地震時には停電して、また、非常用電源についても浸水することが、防災計画の中では予測されているべき。

(11) 淀川左岸線延伸部のトンネルからの避難については、トンネル内に浸水が予測される場合には、床板下避難通路方式ではなく、床上または天井の位置に避難通路を作るべき。また、事業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべき。

<理由>

「大阪市の考え」で「(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」「(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」とあり、説明会でも同じ回答であったが、これはトンネル内に浸水が予測される場合には逆ではないか。「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」というが、ここでも、事業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべきである。そうでなければ反対せざるを得ない。

(12) 避難、救急救助、消火活動について、地下 70m という大深度の位置を考慮しての取り組みの仕方とすべきである。事業実施段階でなく都市計画段階で提示すべき。

<理由>

「大阪市の考え」で「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る」というが、今回のトンネルは地下 70m という大深度の位置に有り、同じ避難通路でも地上まで階段かはしごを上らざるを得ないし、長距離を歩いて行くので避難時間がかかるのである。一般トンネルとは違う。これも事業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策結果を説明すべきである。そうでなければ反対せざるを得ない。

(13) 大深度トンネルの中での衝突の重大事故を想定した安全対策や避難通路などについて、事業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で説明すべき。

<理由>

トンネルの中での衝突として、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した安全対策を、想定外と言わないで想定すべきで、事業実施段階ではなく都市計画案の説明段階で、住民が納得できるように対策案を説明すべきである。

(14) 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、地盤沈下の予測について繰り返し大きな震度の地震が発生するとされているので、その場合の予測値はどうか。

<理由>

地盤沈下の予測についても平常時の沈下量の予測がされている。しかし、平常時

だけで有り地震が繰り返し発生したときの予測は見られない。南海トラフ巨大地震では繰り返し大きな震度の地震が発生するとされているので、その場合の予測値はどうか。予測してどういう対策をするのかも、事業実施前に住民に説明されたい。

(15) 淀川左岸の堤防に道路ボックスを埋め込みするが、圧密沈下の発生は 4 から 5km の長い間の中で、どの位置がどの程度違うのかを示されたい。

<理由>

淀川左岸線 2 期事業及び延伸部での堤防の沖積砂層の下には、軟弱な沖積粘土層が分布している。この層は重い道路ボックスを埋め込みで圧密沈下をするもの。数キロも長い距離で、その変位は平均的ではなくどの場所でどの程度か、10 年、20 年のスパンではどのばらつきはどの程度と考えているのか全く不明なままである。

(16) 淀川堤防に道路ボックスを埋め込みするが、どの地震でどの程度の液状化となるか認識しているか。液状化すれば、道路ボックスはあるところは沈み、あるところは浮き上がりするなど、損傷されることを予測しているか。

<理由>

淀川左岸線 2 期事業及び延伸部では、堤防に道路ボックスを埋め込むことにしているが、その周りの地質は液状化しやすい沖積砂層が堤防直下にある。兵庫県南部地震では液状化で堤防は 3m も沈下した。液状化現象は複雑であり、精査して対策計画を考える必要があり、それぞれごとに費用も変化する。

そして、地震時の堤体内に生じるひずみや亀裂、地震後の洪水防御機能などを、2 期技術検討委員会事務局は無視している。高速道路のための「道路と堤防の一体構造物」による地震後の洪水防御機能のためには、堤体各部のひずみ分布を含めた精度の高い変形の予測が必要である。そのためには、飽和した液状化しやすい土の非排水条件下での繰り返し、不飽和土の体積ひずみを伴う場合の繰り返し時のせん断変形など、新たな土の力学についての知見を集積することが必要である。

さらに、堤体内の含水状態や応力などの初期条件、境界条件が変形におよぼす影響を明らかにし、その影響をも吟味できる変形におよぼす影響を明らかにし、その影響をも吟味できる設計計算体系の構築が不可欠だと考える。こうした新たな知識に基づき、合理的な堤防強化を推進することが急がれている。

(17) 淀川左岸線 2 期事業及び延伸部で、コンクリート道路ボックスを埋め込む計画であるが、大雨時に河川水位が上がるとパイピング現象が起これ、堤防が破損する危険はないか。

<理由>

淀川左岸線 2 期事業では、土盛の堤防にコンクリート道路ボックスを埋め込むと地下水位があがり、大雨時に河川水位が上がると地下水位があがり、パイピング現象が起これ堤防が破損するとの意見もある。

5. その他

(1) 大深度トンネルの工事において、排出土壌を誰がどこにどのように処理するのか

	<p>は、事業実施前に都市計画案の説明時に、住民に丁寧に正確に説明しておくべきである。</p> <p><理由></p> <p>大深度トンネルの工事において、排出土壌の中で、「砒素、塩化ビニルモノマー、1,2-ジクロロエチレン、ベンゼンについて環境基準を超過」するなど、多くの地点での土壌汚染が見られているが、それらを誰がどこにどのように処理するのかは、住民の生活安全確保上重大なことである。都市計画案の説明会ではそういう内容の説明はなかった。</p> <p>(2)淀川に強い堤防「長期治水事業計画」を策定することが急務である。</p> <p><理由></p> <p>今の道路検討の方向は、「河川法令の違反、河川管理への影響があまり出ないように考慮する程度」で、河川法令の厳守に背を向け、道路構造と平面、縦断線形の設定を大前提にして、憲法による河川法定事項を特別解釈する道を推し進めようとしていることは、地方自治法に背を向ける行為である。総合的な検討のためには、土質条件、断面等で最もきびしい箇所でも、河川法令を守り、堤防の安全性の確保を進める設計施工を行うことが必要である。このまま計画事業が推進されると、大局的に政策的に大災害を招き、大阪都市の明日には負の遺産を引き継ぐことになりかねない。社会の進歩と発展・暮らし良い安全な防災まちづくりのために、教訓と課題をまとめて、それを生かすべきである。</p>
<p>淀川河畔に公害道路はいろいろな福島区民連絡会</p>	<p>【淀川左岸線（2期）関連 都市計画変更案及び環境影響について】</p> <p>1.</p> <p>10月26日、福島区で開かれた淀川左岸線2期事業「都市計画変更案及び環境影響について」の説明会には、私たちの会員を含めて10数名しか出席者がありませんでした。まことに残念です。このような出席者数になったことについて大阪市はどうお考えなのでしょうか、前回2月の説明会も少なかったのですが今回はそれ以上に少なく、これでは説明会の要件を満たしているとは言えません。</p> <p>私たちはこの説明会を福島区役所が発行している「広報ふくしま⑩233号」で知りましたが、同広報の「おおさか掲示板」の左隅に小さく掲載されているだけで、区民の目にはほとんどとまらなかったのは当然であり、大阪市が地域住民への説明を軽視あるいは避けているとしか思えません。大阪市はこれで表記の説明手続きは終了したとお考えなのでしょうか。</p> <p>この左岸線2期事業は福島区民、とりわけ沿線住民にとっては生命と財産にかかわる重大な問題であり、特に現在、技術検討委員会で議論されている淀川堤防の安全性については、地域住民の理解と納得、合意がなければ事業を実施すべきではない重大な問題であると考えます。</p> <p>そのため、この事業の内容と検討されている問題点について、部分的な説明ではなく、平成8年の都市計画決定以降約20年間の経過と現状及び現在検討されている問題</p>

点、地域住民とのかかわりなどについて、住民に理解できるようなわかりやすい説明の場を再度開催されるよう求めます。

また、開催については多くの区民が参加できるよう地元の福島区役所ともよく相談してもらい、参加しやすい場所と日時を検討され、区役所関係者(区長及び担当者)に出席を求め、各地域町会を通じた町会役員や住民への周知徹底を図られるよう強く要請します。

2.

淀川左岸堤防に道路構造物を一体化する事業について、平成 23 年から約 4 年間のべ 6 回にわたって技術検討委員会が開かれていますが、未だに結論が出ないままとなっています。公表されている 6 回の委員会で出された委員からの主な意見を読みますと、道路と堤防との一体化によって淀川堤防の安全性が極めて重大な事態になる危険性が明らかにされています。

そもそもはこの工事が堤防の内側に高速道路の二連のコンクリート製のボックスを埋め込み、堤防と一体化させるというわが国でも初めての形式であり、定められた基準や照査方法がないというところに大きな問題があります。そのため一級河川の堤防として求められる機能が保証・確保されるのか、最新の注意が必要であり、洪水や地下水の変動、地震被害などから一体構造物として堤防と道路の安全性が確保されるのかという問題が厳しく指摘されているのです。

例えば淀川堤防の地質が砂層や軟弱な粘土層でつくられていることから、コンクリートの構造物を埋め込むことによる堤防と道路の危険が指摘されています。例えば「圧密による地盤変形」にどう対処するのか、集中豪雨や巨大地震による地盤沈下や越流、液状化による大規模な堤防の亀裂、崩壊がこの事業にも起こりうるとしてその対策なども検討され工事方法はもちろん、安全確保のための厳しいモニタリングの方法にまで検討が及んでいます。

この検討委員会の意見からうかがわれるのは、この事業が過去に例のない不確定要素だらけのあまりにも危険な計画であるということです。そして大阪市のこの計画へのスタンスが「まず道路の建設ありき」であり、堤防を守る大切な河川|法令の 2H ルールを無視した事業になろうとしています。「河川法令の違反や河川管理への影響」があまり出ないよう考慮する程度で、河川法令の遵守に背を向け、道路建設を優先させ、河川法令事項を特別解釈して事業を進めることは決して許されません。

いま必要なことは淀川に強い堤防「長期治水事業計画」を策定し、堤防の安全性を強化し、住民の生命と財産を守るという責任を果たすことではないでしょうか。大阪市はこの事業計画を出発点に戻し、事業計画、工事方法などについて厳しい再検討をおこない、左岸線 2 期事業の中止、断念も含めた結論を出されるべきと考えます。

3.

先の説明会において、左岸線 2 期事業の費用対効果について、阪神高速道路公団か

ら大阪市が事業を引き継いだ経緯を説明する中で、そもそもこの事業は「不採算道路事業」ではなかったのかと質問しました。それに対して、費用対効果は1.5であり十分投資効果はあるとの市の説明を受けました。しかし現状は事業規模や予算が不確定であり、技術検討委員会で出されている意見が計画に反映されることになれば莫大な額の投資が必要になるのではないかと考えます。

最近、公的な事業が当初の事業予算を守れず、大幅に拡大、増額する問題が社会的な指弾を受けていますが、事業の採算性や無駄な投資を改めるという大阪市の姿勢からみてもこの事業の予算の決め方や採算性についての見解は納得できません。当初予算と今後の予算の見通し、採算性などについて詳しく公表するとともに抜本的な見直しを求めます。

4.

先の説明会における環境影響評価の大気質予測結果によれば、海老江 JCT 及び海老江北入り口付近のNO₂の予測値が0.0440及び0.0443ppmとなっており環境基準が達成されているとの説明を受けました。

国の環境基準では「一時間値の一日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下であること」とされ、大阪市が出している独自の保全目標では「0.04以下をめざす」とされています。そのことから見て前述の予測値は目標達成がされておらず、むしろ環境の悪化を促進するものになるのではありませんか。少なくとも地域の環境をこれ以上悪化させないことが大阪市の役割であり、この予測値は目標に対して逆行していると言わざるを得ません。

5.

このたびの計画変更によって換気所数が5ヶ所から2ヶ所(海老江換気所と豊崎換気所)に縮小されますが、45,800台から53,800台/一日といわれる車から排出される排気ガスの約半分は海老江換気所から排出されることとなります。

一方、1期の終点である大開換気所からもほぼ同様の排気ガスが排出されることになり、福島区の大開、海老江地域では集中(隣接)する二ヶ所の換気所からの排気ガスによって大気汚染がひどくなるのではないかと危惧されています。大気質予測では福島区内は海老江換気所からのみの寄与となっていますが、大開換気所からの寄与も想定して予測すべきではないでしょうか。また、換気所からの最大着地濃度の地点を約800mとされていますが、着地地点はその日の気候や風向きなどによって不確定であり、無風状態や降雨時などは直近の地点に排気ガスが多量に着地することも十分に想定されます。

以上の事から大気質の予測においては800mの距離地点だけではなく、換気所周辺地域の、特に人家が密集している地点の濃度も予測すべきです。そして換気所からの影響については非常に小さいとされている評価は納得できません。

また、1期の換気所には「脱硝装置」が設置されています。福島区民、とりわ

	<p>け大開や海老江の住民にとって、大開は設置されて海老江は設置されないという矛盾は受け入れられません。これ以上の環境悪化をさせないという観点からすべての換気所に脱硝装置の設置を要求します。</p> <p>6.</p> <p>南岸線の位置づけについては、阪神高速道路公団の時代から私たちの要望に対して大阪市は「南岸線は生活道路」であり大型車やディーゼル貨物車などの通行については規制を行うと表明されていました。先の説明会でも大阪市は「その認識に変わりはない」との説明でした。少なくとも南岸線については大型車の通行を禁止するよう重ねて求めます。また、南岸線の騒音について先の説明会では騒音予測結果は基準値以下であるとの説明を受けました。しかし、騒音は居住している建物の高さ、時間帯、降雨時、窓枠の防音性能などによって変化するものです。今回の予測だけで納得できるものではありません。</p> <p>ましてや現在はほとんど車が走行していない状態の中で新たに南岸線が走るわけですから住民にとってそのギャップは極めて大きなものがあります。かりに供用後の騒音が基準値を超えるような事態が起こった場合には「遮音壁」などの防音対策を講じることを強く求めます。</p> <p>7.</p> <p>「環境影響評価法」によれば環境影響評価のうち、土壌、地盤、地下水については事業調査を実施し必要な環境保全措置を適切に実施すると記されていますが、このたびの環境影響評価ではその対象とされていません。この事業における環境影響の中で土壌、地盤、地下水問題は道路が淀川堤防に即している条件からも極めて重要な項目であります。</p> <p>土壌については旧中津運河跡地が汚濁のひどい川であり、周辺の化学工場などから有害な汚染物質が流されてきた可能性が高く、工事により発生する粉塵は住民に大きな影響を及ぼします。元東洋ガラス跡地の地盤強化や盛り土工事の際にも汚染物質が出土し、土の入れ替え・搬出の対策がとられたといわれており特別の対策が必要です。以前から大阪市は説明のたびごとに土壌調査を行うと明言しながら今日に至るも実施されていません。即刻詳細な調査を実施しその結果を住民に公表されるよう求めます。</p> <p>また、工事予定地の地盤及び淀川堤防の地下水や水みちの調査などはこの事業を考える上での重要かつ最大のポイントです。前述の技術検討委員会の議論の対象となっている地盤、地下水の現状と工事による変化予測などについてすでに調査が行われているものから住民へ公表されるよう強く求めます。</p>
<p>大阪市 城東区在住者 1名</p>	<p>【淀川左岸線延伸部、淀川左岸線2期関連にかかる都市計画案について】</p> <p>先日説明会に参加し、換気所の説明を受けましたが、鶴見換気所から私の住む城東区古市は近く換気塔上空から大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の影響をどれ</p>

	<p>だけ受けるか心配です。また、以前からあった 50m道路の計画はそのまま継続していると言われ、その道路ができると二重に大気質の影響があるか心配です。</p> <p>そして、これ程までの大型工事なのに、かかる経費がいくらかわからないとは理解できません。今後人口は減少すると言われていたのに、この道路が本当に必要なのか疑問に思います。今すぐ計画の中止を提案します。</p>
<p>中津リバーサイドコーポ環境を守る会</p>	<p>【淀川左岸線（２期）関連の都市計画変更案及び淀川左岸線（２期）事業に係る環境影響について】</p> <p>1. 都市計画変更について</p> <p>(1)約 3.9km 区間の堤防の盛り土層、地質は、平成 8 年の都市計画決定時とほとんど変わらない状況だと思います。当該地域の地質は、堤防直下に液状化しやすい砂層 (As)が、その下位に圧密沈下を起こしやすい軟弱粘土層 (Ac) が分布し、堤防にとっては最も好ましくない地質状況です。そこに、堤防盛り土と道路構造物が設置されると、粘土層はこれらの重さで縮みます (圧密沈下)。その上に換気所が建設された場合、負荷が加重し圧密沈下がひどくなる恐れが出ます。粘土層は、重い部分でより沈下が生じる圧密沈下差が生じるため、地盤変形が生じます。その結果、堤体の沈下、表面の段差や亀裂、さらに道路構造物と周囲の地層との間に隙間が発生し、水みちが発生し、背面地盤の陥没が生じる可能性が高いと国土研の報告 (第 1 回～第 6 回までの技術検討委員会の資料分析結果)では指摘しています。今回の変更案では、堤防区間 3 カ所の排気所を廃止する理由を①自動車排ガスの規制強化②換気設備の性能・技術向上に伴う換気計画に直し③換気方式の変更 (横流式⇒縦流式)としているが、左岸線 2 期上に換気所を建設するには地質が極めて軟弱であることが、廃止する理由ではないでしょうか。</p> <p>(2)豊崎換気所の位置変更 (延伸部換気所との合築)は、単なる位置変更にとどまらず自動車排ガス処理の集約・集中化となり周辺住民への生活環境・健康に重大な影響を与えます。豊崎換気所は、堤防上の換気所 3 か所の廃止と延伸部の自動車排ガス処理とのために合築と説明されています。住民の生活環境・健康を現状どおり維持するためには、脱硝装置をつけて最良の環境対策とすべきではないでしょうか。</p> <p>(3)淀川左岸線 2 期は、淀川左岸線 1 期と延伸部との接続機能を果たすために安全・安心を大前提に計画・建設されることが重要です。淀川左岸線 2 期区間の堤防は、基礎基盤が液状しやすい沖積砂層 (As1)なので、南海トラフ巨大地震等により震度 5 以上では、全区間で液状化すると大阪市、近畿地方整備局も認めています。砂層が液状化すれば、堤防が側方流動し堤防天端は沈下します。20 年前の阪神淡路大震災では、淀川左岸西島付近の堤防では液状化により約 1700m 区間で堤防が崩れ、堤頂の沈下量は最大で約 3m 沈下しました。左岸線 2 期では、液状化すれば地盤と道路構造物の間は剥離が発生し、水みちとなり、ひび割れ、段差などで堤防に大きな被害が発生し、道路構造物自体が破損し通行不能になる可能性があります。</p> <p>検討課題として①地盤の状況に応じた液状化に対する安全な管理技術 (西島地区</p>

のパラメーターを利用した被害予測)を確立する②Ac2層の地盤改良工事③南海トラフ地震は、地震振動継続時間が長いこと、堤体とその下位層等の境界部、道路構造物とその下位の地層では揺れの強度が異なり、地盤損傷や亀裂が起きないように対策が必要と考えられるが、都市計画変更時にこれらが考慮されることが当然ではないでしょうか。

2. 環境影響について

(1)換気所からの最大着地濃度について

換気塔は地上40mの高さ内に排気ファンを設置し、NO₂、SPMを100mの高さで拡散すると言われているが、最大着地濃度を海老江換気所から約800m、豊崎換気所から約700mとしているが、着地点を定めた根拠を説明されたい。海老江、豊崎換気所は、四季による気象条件や街の景観・機能(商業・住宅ビル戸建て住宅の配置状況)が異なっている。それをどのように検討されたか詳しく説明されたい。無風時に上空で拡散されず換気所周辺の地上に自動車排ガスが滞留するダウン現象については、どのように検証されたのか。

(2)自然環境に関する予測について

現地調査結果では川表、川裏の合計を表示していると推定される。運河跡地側の土堤防の緩傾斜斜面に生息する動植物については、確認種数、重要な種を区別して表示すべきである。運河側の斜面は、今回の工事により堤が掘り返され現状が完全に変わってしまう。工事による環境変化で現状回復は、不能と予測されるがその対策を明らかにされたい。

(3)ヨシ原については、洪水による流木、ゴミなどにより一部ヨシが涸れて無残な景観となっている。ヨシが群生する区間については、工事計画と対策を特別に検討し、現状を維持することを確約していただきたい。

(4)大気質の予測結果では、図示されたい範囲は、広範囲で条件(車の交通量、車種)に大きな差がある。豊崎出入口付近とせず、予測位置ごとの予測結果が明らかにされたい。

(5)延伸部では、廃棄物等の項目で建設発生残土、建設汚泥等を対象として予測・評価を行っている。平成8年の都市計画決定時には、それらの項目がなかったため予測・評価を行わなかったとしているが、都市計画変更の審議の際は、4.3km区間に居住する沿線住民の生活環境に長期間影響を与えるので、淀川左岸線2期工事区間で発生する総量、及び処分地について明らかにすること。

(6)工事車両の一日当たりの通行量(車種)と工事車両の通行ルート、それに伴う騒音・振動・粉塵の状況、大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、PM_{2.5})の発生状況について明らかにされたい。

最後に、第6回淀川左岸線2期事業に関する技術検討委員会(平成27年1月29日開催)で近畿地方整備局黒川河川部長は、冒頭あいさつで、【太田国土交通大臣より「最

	<p>悪の事態を視野に入れて備えていけ」と言われていること、すぐ背後には大阪の中心市街地があり、一度決壊した場合には非常に短い時間で地下街に水が入って来るなど、多数の命が極めて危ない状況になるというような場所であり、治水上、極めて重要な区間であること、および堤防と大規模な道路構造物の一体という前例のない構造物を設置することに鑑み、堤防としても安全性を確実に確保できるよう、様々な角度からご指導をお願いしたい】としている。この挨拶を念頭に最善の計画案が作成されるよう期待いたします。</p>
<p>ドルミ野田左岸線対策委員会</p>	<p>【淀川左岸線（２期）関連の都市計画変更案及び環境影響について】</p> <p>1. 東行き関口部 300m のトンネル化について</p> <p>換気設備の性能・技術の向上(トンネル化による緊急時の安全性服保の検討)等々が、変更理由となっています。</p> <p>2011年の東北大地震後、堤防と道路構造物の一体構造物とした場合の安全性について液状化対策を含めて技術的な審議を行うとする「淀川左岸線２期事業に関する技術検討委員会」が設置され、すでに６回の検討会が開催されていますが、委員からの主な意見を見る限りまだ多くの課題を残しているようです。堤防の安全性や施工方法も検証し終えておらず、次回の委員会開催も未定とされています。</p> <p>このような中、そもそも東行き関口部 300m のトンネル化の変更理由に挙げられている「トンネル化による緊急時の安全性の確保の検討」とはいったい何なのか全く理解できません。地震による液状化・津波・豪雨による洪水などの被害時、走行中の車両の安全の確保、また地域住民への安全確保計画等を含めて十分な説明を求めます。</p> <p>2. 環境影響について</p> <p>(1) 大気質</p> <p>大阪市内において PM2.5 は環境基準をクリアしておりません。PM2.5 は粒子の大きさが非常に小さいため肺の奥深くに入り込み、喘息や気管支炎などの呼吸器疾患や循環器系疾患のリスクを上昇させるとしています。NO2 や SPM が基準値以下であるからと、大気質がクリアされているというのはあまりに軽々ではありませんか。</p> <p>(2) 騒音</p> <p>南岸線について、全区間、排水性舗装されるのですか。排水性舗装は空隙により走行音が分散されるため、騒音の軽減につながる(低騒音舗装)という利点もありますが、空隙内に砂・泥が詰まることから数年で機能低下が起こるとされ、また、大型車が走行すると空隙がつぶれ、機能低下が生じるとされている欠点もあります。</p> <p>南岸線は生活道路であるという事も踏まえ、必ず大型車規制されることを明言してください。</p> <p>(3) 低周波音</p>

	<p>低周波音の被害は、人類がこれまで経験したことがない未知の疾患と言われており頭痛・めまい・イライラ・不眠、やがて深刻な不定愁訴の症状が出て、治療は原因を取り除く以外に厄介な健康障害です。事業が完了した後では取り返しがつきません。大気質や一般的な騒音の数字単位は理解できますが、低周波音の説明での「時間率音圧レベル」等、専門的な表現は全く理解できておりません。住民に解りやすい納得のいく説明をお願いします。</p> <p>3. その他</p> <p>この度の環境影響に土壌汚染と地盤沈下が含まれていない理由をお聞かせください。土壌汚染について、当局は以前から土域調査は行ないますと言っておられますが、未だに実施されていません。道路計画地である旧中津川運河の周辺は化学工場が多くあり、「東洋ガラス跡地」からも汚染物質が出て、対策が講じられた経緯もあり地域住民の不安は大変大きくなっています。一刻も早い土壌調査を実施し、結果を住民に知らせるべきです。</p> <p>阪神大震災時、淀川下流(西島)で液状化が発生しました。近年の異常気象で、豪雨・洪水も想定される中、地震の同時発生も想定しなければなりません。液状化もあるとされる堤防に、コンクリートの構造物を埋め込んで堤防と道路を一体化させることの安全性を「淀川左岸線 2 期事業に関する技術検討委員会」はどのように検討されたのでしょうか。地域住民に対し説明会を開催するなどして安全性の検討結果を報告してください。</p> <p>淀川堤防は国土交通省の管轄であり道路建設は大阪市ですが、連携や情報の共有が必要不可欠です。責任の所在を含め、双方共同での安全対策などを明確にお示してください。</p>
<p>大阪市 城東区在住者 1 名</p>	<p>【(仮称) 淀川左岸線延伸部環境影響評価準備書について】</p> <p>1. 説明会の持ち方</p> <p>(1)説明会が沿線部でしか持たれていないのは不可解です。騒音や振動は確かに道路沿いにしか広がらないのかもしれませんが、排気ガスは風向き次第で大阪平野はおろか奈良盆地や京都、和歌山まで広がります。また、費用は沿道住民だけが負担するわけではありません。大阪市民が負担することになるはずですが。</p> <p>道路は沿道住民だけが利用するわけでもないので大阪府民全体の問題でありますので大阪市全体はもちろん府下にも広く説明する必要があります。その計画はあるのでしょうか。</p> <p>(2)説明会の周知徹底のために少し努力したということらしいですが、町会の回覧板などで広報したのでしょうか。その時に説明会に配布された資料を付けたのなら興味を持ってもらえるはずですが。</p> <p>住民投票のときには広報車まで出して参加を促しました。必要性が定かでもない都構想の住民投票でさえあれだけの働きかけをなされたのですが、それに比べると</p>

主権者である住民へ賛同を得ようとする熱意が感じられません。建設の必要性がないと考えておられるなら取りやめるべきでしょう。

(3) 準備書の閲覧は11月2日で終了しましたが、その後も見たいならどうしたらいいか明らかにされたい。全ての住人が期間内に見たと限りません。あれだけの大部の文書を印刷、製本した後どのように活用されているのか気になります。説明会とそこでの配布資料だけで考えていますので、もとの評価書を見る必要が出てくるかもしれない。

2. 必要性和費用負担の兼ね合い

(1) 必要性和効能については説明冒頭に別紙を入れても解説されましたが、一方で建設にかかる費用が明示されていないのは奇異に感じます。延伸部とともに、左岸線2期工事や大和川線に幾らかかるのか明らかにされたい。

(2) その費用は、大阪市、大阪府、国がどの割合で負担することになるのかも、そもそも決まっているのかさえも不明なままで計画そのものを決めていいはずがありません。また、これを運営する阪神高速道路株式会社が負担する建設費用の割合も不明なままです。これが分かって初めて、市民はこの事業の可否を判断できます。完成後のメンテナンスと改修の計画も長期の見通しがありません。これなしには後後のお荷物になりかねません。

(3) 東京の環状道路の開通後、道路内部の交通量が5%減り、渋滞が5割削減されたという説明がありましたが、5%の減少は果たして統計的に意味のある数字なのでしょうか。渋滞の5割削減が環状道路開通と因果関係があるものか検証する必要があるでしょう。その後の推移も含めて正当性があるかどうか検証したいと思いませんか。

3. 環境評価準備書について

(1) 換気所からの排気ガスの汚染は、バックグラウンドの200分の1とありますが、ここでいうバックグラウンド自身の評価が不適當です。大気汚染物質が0.04ppmを越えても健康に悪影響を及ぼさないと考えているとしか読み取れませんが、これでは大阪の大気汚染が改善できるとは期待できません。

(2) 1つの換気所からの排気ガスの寄与は200分の1であっても、環状道路全体からの寄与はそれに収まりません。換気所は3カ所あり、出入り口3カ所も換気口とすると寄与の合算は6倍になります。大和川線も含めて環状道路全体からの寄与を考えると25倍から30倍。その連結道路も入れると30倍から40倍。将来予測どおりに物流や観光客の利用が増加して2~3倍なら、60から120倍となります。

これではやはり道路を作ると大気汚染は改善されないで汚染が進む一方だといわざるを得ません。

(3) 年間の平均ではなく、無風状態や標準の西風、冬の北風、夏の南風などの典型的な風の場合の排気ガスの拡散状況を事例として示さないと、排気ガスが大阪市の住人にどんな影響を及ぼすかが評価できないはずで、城東区の区民には、海老江や豊

崎から西風に載ってどのように拡散するかとともに、鶴見からの排気ガスが緩い東風でどのように広がるかが心配です。

- (4)換気所で吸気と排気の関わりが不明のままです。吸気のすぐ横で排気するような模式図にあるジェットファンでトンネル内を掃気するという説明でしたがそれと吸気とのかかわりがわかりません。換気口から秒速 10m で吹き上げるとフィルターの除塵効果が効かなくなるのではないかと心配します。そこには脱硝や脱硫装置は付けられるのでしょうか。
- (5)騒音や振動の予測では作業時に基準ギリギリがたくさんあり、オーバーしている場合もあります。基準ギリギリの場合も含めて、対策をとって改善されるかどうか心配です。改善されたかどうかは検証する必要があります。そのためには、着工前と、工事中及び供用後について、同じ場所、同じ条件で継続して観察、測定する必要があります。その計画を明らかにしていただきたい。
- (6)低周波騒音についても検証する手立てをとっていただきたい。地下 70m の大深度を通る城東区でも、工事や通行車両による低周波振動がどんな影響を及ぼすかを事前と最中、事後で同じ条件、場所で測定する計画を作っていただきたい。
- (7)こうした対策や測定作業にかかる費用も算定できるはずですが、対策にかかる費用が過大なら計画そのものを見直す必要が出てくるからです。
- (8)PM2.5 が環境評価項目に入っていないのが不思議です。環境評価の項目に入れないということは PM2.5 が全て西の大陸で作られてから西風によってやってくるもので大阪では作られているものではないと判断しているように見受けられます。また、ただ小さいだけで小さい故に健康に影響するものではないと考えておられるのでしょうか。見解をお聞きしたい。

4. 防災、安全安心面について

- (1)トンネル内の火災時には床下避難が有効ですが、退避後の動きがわかりません。床下の避難場所に生存に必要な空気の供給ができるのかどうか明らかではありません。出水時には横か上に避難しなければなりません。災害や事故の内容・種類に応じて避難路は複数確保することが安心して利用できるために必要です。また、そのための費用も勘案する必要があります。
- (2)換気所及び中間地点に避難のための立て坑があつてしかるべきであると考えます。ただ、それが火災時に煙突になってしまつて火災を広げてしまわないような仕組みや、地上の洪水時に入水口にならないような仕組みも要ります。これも設置にかかる必要な費用とともに示されたい。
- (3)地盤沈下が評価で収まるのか疑問です。大深度のトンネルを 2 本平行して掘るのですから、換気所 2 つを含めて井戸を 6 つ掘るのと同じです。避難用の立て坑を作るともっと増えます。ここから地下水が漏れ出して都島や城東の低地がもっと地盤沈下することを恐れます。特に大深度の圧力のかかった地下水が押し出されて地盤沈下が進まないか明らかにされたい。

- (4) 豊崎での地下水位の低下が突出しています。左岸線 2 期工事部分の安全性にどんな影響があるかわかりません。豊崎付近の淀川堤防には 2 期工事の影響の前に新御堂筋や地下鉄御堂筋線の橋が架かっていてそこに延伸部のトンネルが入り込みます。延伸部のトンネルに沿って地下水が染み出てくると予想できるにもかかわらず地下水位の大きな低下は不可解です。何が起こるかわかりません。もし、地震や津波などの大きな擾乱で淀川堤防が破壊することがあれば延伸部の地下トンネルは急激に水没しかねません。2 期工事と合わせて総合的な検討が必要です。
- (5) 延伸部の地下トンネルは上町断層を横切ります。このトンネルの地震時の安全性が気になります。断層変位にもトンネル部が破壊しないとのことですが、破壊しないまでも亀裂が生じて、地下水が漏れると水浸しになります。大深度地下では地下水は被圧されていて、少しの亀裂でも多量の地下水で一気に水没する可能性があります。地震の後の津波は 1 時間後、大雨には警報が出るので通行制限で対応できるとのことでしたが、地震はまったなしです。このときに床下の避難路はかえって危険です。横か上に避難路を作るべきです。
- (6) タンクローリーなど危険物、可燃物を積んだ車両は通行させないようにできるとのことでしたが、実効性のある措置をとっている地下トンネルの例を示されたい。ガソリンを満載した車の列はいったん事故が起これば危険物そのものになりますから、十分な安全対策がないまま供用に付すことは無責任になります。
- (7) テロ対策は十分か疑問です。安全対策が不十分ならそこは、テロの格好の標的になります。パトロールだけでは防げません。

5. その他

- (1) 大阪のヒートアイランド現象により影響を与えません。排気ガス中の大気汚染物質は除塵や脱硝、脱硫装置である程度取り除けるかもしれませんが、一旦発生した廃熱はなくすことはできません。ガソリン機関の熱効率は原子力発電所と同じで 30% くらいですから、物流に利用したエネルギーの 2 倍以上も廃熱として大阪平野にばらまかれます。目論見通りに通行量が増えれば増えるほど病原性の汚染物質とともに大量の取り除けない廃熱が出ます。大阪の夏の耐え難い暑さは都市部特有のヒートアイランド現象によります。夏の大规模なエネルギー消費を抑えるとともに、都市部への車の集中を制限することが暮らしやすい大阪を作るのに必要です。大阪に生まれ育って今も暮らしているものたつての希望です。経済の発展の前に暮らしやすい大阪平野を実現していただきたい。
- (2) 市内に自動車の乗り入れを規制することで大気環境を改善できます。道路を作っただけで車が増えて全体として環境の悪化が進むだけです。大阪は京都、奈良にもまして、歴史と伝統のある街です。古代から、室町の中世、戦国の代の近世、そして明治以降の近代と歴史遺産がいっぱいです。その中で、伝統工芸や中小企業の高度な技術が息づいているまちです。湯川、南部というノーベル賞をも生み出した学術の街です。いざというときに対応できない不完全なものを作ったのではこの歴

史と伝統にもとることになります。この歴史と伝統を生かした町づくりを進めていただきたい。

- (3) 十分な安全対策といざというときの 2 重 3 重の安全設備を備えた計画で検討したい。道路ができると通るのは物流の車や海外からの観光客ばかりではありません。家族はもちろん学校や事業所、サークルグループの車やバスが 8.7km の延伸部に連ねて走るようになります。学校では 1 学年あるいは学校ぐるみで通る場合があります。この時に不測の災害や重大事故に遭遇すると 1 つの学校や学年全体が大惨事に巻き込まれることになります。安全対策が不十分だからといって、保護者が自分の子どもだけは乗せたくないとか、引率の先生が自分には行きたくないとか言えるものではありません。いろんな立場の住人の心配や思いを汲み取って計画を立てたうえで、それにかかる費用を見比べて計画の是非を判断できるようにしていただきたい。
- (4) 安全対策やそれにかかる費用を明らかにしたうえで、計画全体を判断したいというのが結論です。安全対策がはたして可能かどうかや、多額の費用を費やして対策をしでもなお不安が残るならば計画自体をやめにしなければなりません。それを決めるのは大阪に住む住人のはずです。判断ができるだけの情報をいただきたい。