

第5章 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

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

方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解は表5-1(1)～(6)に示すとおりです。

表 5-1(1) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

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

表 5-1(2) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 事業計画	
<p>(2) 本道路建設予定地域は自動車 NO_x・PM 法による窒素酸化物及び粒子状物質の総量削減計画対象地域に入っているため、総量削減計画に対応させることが必要である。また「ランドデザイン・大阪」という大阪の発展計画に資することや交通円滑化で渋滞などが緩和されて、環境改善が期待されるとされているが、本道路建設で大阪市域の自動車交通流が全域的に変化することが想定されているが、どのように交通流が変化し、それによってどのように環境改善が期待されるのか説明されていない。また大阪市域の環境は深刻とって言い過ぎでない現状にあり、自動車道路の新設は厳に控えるべきであり、新設するとするならば、新設が環境改善に資するものでなければならぬと考えられる。以上のことから、本道路の沿道周辺の環境アセスメントに加えて、本道路建設によって大阪市域の環境にどのような影響を与えるのか、大阪市域全体を対象にした環境アセスメントが実施されるべき。</p>	<p>本環境影響評価は対象道路について実施しているため、大阪市域全体を対象としていませんが、対象道路の整備により、一般道路の交通円滑化による大阪都心部の渋滞緩和に伴い、自動車から排出される大気汚染物質等（二酸化窒素及び二酸化炭素等）の排出量の削減効果が期待されます。</p>
<p>(3) 延伸部は淀川左岸堤防直近に計画されることから、最新の科学的知見による地震、津波、液状化等の災害面の環境アセスメントをすべきである。 また、本地域での新しい地震の研究結果が発表された場合は、都度その知見を取り入れて環境アセスメントをやり直すべきである。</p>	<p>環境影響評価は、対象道路に関する事業特性及び地域特性を勘案し、環境影響評価法及びその他関連法令等に基づき実施しており、地震、津波、液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、環境影響評価の対象としていません。 地震、津波、液状化等の災害面に係る対象道路の安全性については、事業実施段階において、関係法令等を順守しながら、最新の知見を踏まえ、道路設計上の工学的・構造的な検討を行っていきます。</p>
<p>(4) 水害に関して、延伸部は大深度地下構造を提言しているが、その出入り口となる地域が淀川氾濫時に最大で 5.5m 浸水するとの想定に対応する環境アセスメントをすべき。</p>	
<p>(5) 河川堤防、特に左岸堤防に関する堤防安全性について、道路事業の特徴、周辺堤防の環境状況などを反映した環境アセスメントを実施すべき。 特に、建設省令に基づく河川法令に関する「解説・河川管理施設等構造令」「解説・工作物設置許可基準」を厳守すべき。</p>	

表 5-1(3) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>(7) 淀川左岸線延伸部に係る環境影響評価方法書について環境保全の見地から反対します。理由は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備を進めたところで、少子高齢、人口流出が進み、近隣都市（神戸京都）へ商圏がとられる。 ・バイパスをつくれればつくるほど地元は渋滞し、地元自治体の財政が破綻する。 ・高架や道路で生活圏、商圏が狭まり、地域経済が疲弊。 ・若者の脱自動車、脱道路が世界で進み、時代錯誤。 	<p>対象道路は、第二京阪道路を介して、名神高速道路等と阪神港及び関西国際空港を結ぶ主要な幹線道路であり、大阪都心部の慢性的な渋滞や沿道環境の改善とともに、新たな拠点エリアを誘引する都市活性につながる道路と考えています。</p> <p>なお、今後の工事計画等の詳細な検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うこととします。</p>
<p>2. 大気質</p>	
<p>(1) 本件道路は、トンネル構造の箇所が多く、トンネル出入口や換気塔から自動車排気ガスに含まれる窒素酸化物（一酸化窒素、二酸化窒素）、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、ベンゼンなど揮発性有機化合物などが高濃度に排出されることが予測される。それら有害物質の濃度と排出量について、汚染物質を除去する施設を設置しない場合と設置した場合の予測を行うこと。</p>	<p>大気質の調査・予測手法は、国土交通省令及び「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国総研資料第 714 号・土木研究所資料第 4254 号）（以下「道路環境影響評価の技術手法」）に基づき選定しました。</p> <p>微小粒子状物質、ベンゼンなどの揮発性有機化合物については、現在予測手法が確立しておらず、同技術手法において環境影響評価の対象としていないことから、予測の対象外としました。</p> <p>なお、予測計算には考慮していませんが、換気塔からの大気汚染物質の排出量を低減するため、換気所に除塵装置の設置を計画しており、事業実施段階においては、技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入します。</p>
<p>(2) 自動車排気ガスは、排出直後、高濃度の一酸化窒素であり、その大部分が排出後、空気中の酸素で酸化され二酸化窒素に変化することが分かっており、大気汚染の防止には窒素酸化物全体の濃度の低減が必要である。これらの事実を踏まえた予測をされたい。</p>	<p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、同技術手法に基づき、窒素酸化物全体の濃度を考慮した予測・評価を行いました。</p>
<p>(3) 第二京阪道路について、寝屋川市民が公害審査会調停委員会にアセスメントの見直しの審理を求めた公害調停で、国交省が予測した二酸化窒素濃度の増加が、供用開始後 5 倍も違っていたことが確認された。予測手法の検証、見直しが必要であると考え。本件での予測手法を公開し、納得のいく説明をされたい。</p>	<p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、予測に用いる式、並びに補正係数等は適宜、見直しが行われた最新のものをいたしました。</p>

表 5-1(4) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 大気質	
<p>(4) 方法書表 5-2-1(1)(2)の予測の手法において、ブルーム式及びパフ式を用いると有るが、これらの式は単純なモデルの条件で計算するものであり、今回の門真 JCT・IC、新御堂筋 JCT、内環状線 IC などは複雑な連絡道路網であり、単純なモデルでは正確な予測は難しいため、過去の実績、特に第二京阪自動車道の実績を用いて、その予測式の妥当性を検討し、その予測結果の食い違いを明確にした上で、その実績を本予測結果に付加して評価すること。</p>	<p>大気質の予測手法に用いているブルーム式及びパフ式については、一般的な道路構造はもとより、特殊な道路構造においても、ブルーム式及びパフ式による計算を基本とし、その特殊な道路構造を反映するモデルを組み合わせるにより予測ができます。</p> <p>さらに、ブルーム式及びパフ式は、汎用的な手法であり、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分なされていることから、本環境影響評価ではブルーム式及びパフ式を採用しました。</p>
<p>(5) 微小粒子状物質は、環境基準が設定されているなど重要な物質であることから、大気質に係る環境影響評価の対象物質として選定すべきである。また、評価においては環境基準を目標値とすべきである。</p>	<p>準備書作成段階においては、微小粒子状物質に関する予測手法が確立していないため、環境影響評価の対象としないこととしました。</p> <p>なお、微小粒子状物質について、地域の状況を把握し、準備書第 4 章に現況値を記載しました。</p>
<p>(6) 方法書第 4 章第 1 節において、微小粒子状物質の現状を記載すべきである。</p>	<p>微小粒子状物質について、地域の状況を把握し、準備書第 4 章に現況値を記載しました。</p>
<p>(7) 完成後の「換気塔の存在及び供用」において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を評価の対象とすること。</p>	<p>換気塔から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、道路環境影響評価の技術手法に基づき、「自動車の走行」において予測・評価を行いました。</p>
<p>(8) 方法書表 5-2-1(2)の予測の手法の予測地点として、門真 JCT・IC、新御堂筋 JCT、内環状線 IC 及び全ての換気塔周辺部も入れるべき。</p>	<p>自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測においては、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、道路構造及び交通条件が変化する区間のうち、保全すべき対象等への影響を的確に把握出来る予測地点として、(仮称)豊崎 IC 付近、(仮称)内環 IC 付近、(仮称)門真西 IC・門真 JCT 付近、豊崎換気所付近、鶴見換気所付近に設定しました。</p>
<p>(9) 換気塔の予測においては、予測範囲を広範囲に設定すること。</p>	<p>大気質(換気塔)の予測は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、換気塔を中心とした半径 2km の範囲を基本として行いました。</p>

表 5-1 (5) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 大気質	
<p>(10) 換気塔の予測においては、換気塔の場所、構造（排気浄化装置の有無、換気塔高さ、口径、吹き出し速度）などについて、脱硝装置、微小粒子状物質除去装置などを含めて、いくつかのケース別に評価すること。</p>	<p>国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき実施する予測は、大気質の予測に用いている拡散式及び拡散パラメータは、種々の条件下において測定されたデータを統計的に処理して得られたものであり、基本的には平均的な濃度を計算する手法になっています。</p> <p>予測の結果、換気塔からの寄与濃度は、バックグラウンド濃度と比較して非常に低くなっているため、環境保全措置の実施を前提とした複数ケースの予測・評価は行いませんでした。</p>
<p>(11) 既存の淀川左岸線のアセスでは、「換気塔」ではなく「換気所」と表現しているので、今回も「換気所」との表現にすべき。</p>	<p>環境影響評価を行う項目の名称については、道路環境影響評価の技術手法に基づき、「換気塔」を用いて表現しました。</p> <p>また、換気塔を含む建屋全体を示す場合には、「換気所」を用いて表現しました。</p>
<p>(12) 方法書表 5-2-1 (2) の評価の手法の「回避又は低減」において、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質について、評価基準を「現状よりも悪化させないこと」とすべき。また、目標値を予防原則の視点からも評価すべき。加えて、現状非悪化のためにはどのような条件が必要か、そのために必要な換気塔の性能と構造は何かも、予測し評価すべき。</p>	<p>大気質の評価は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、環境基準との整合性について行いました。</p> <p>微小粒子状物質の取扱いについては、大気質(5)に示したとおりです。</p>
<p>(13) 方法書表 5-2-1 (1) (2) の予測の手法において、二酸化窒素に加え、一酸化窒素、窒素酸化物も含めて総合的に測定し、評価結果を公表すること。</p>	<p>二酸化窒素の予測手法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき選定しました。</p> <p>また、同技術手法に基づき、窒素酸化物全体の濃度を考慮した予測・評価を行いました。</p>
3. 動物・植物・生態系	
<p>(1) 動植物や水質の保全に最大限の考慮をお願いしたい。特に淀川は動植物の宝庫である。</p>	<p>対象道路は、主にトンネル構造を採用するとともに、明かり部については極力既存道路の敷地を利用し、工事施工ヤード等については、対象道路事業実施区域内及び既存道路を極力利用することで、動植物への影響をできる限り避けた計画としています。</p> <p>また、河川内の橋脚の設置を極力回避するとともに、止水性の高い仮締切工法を採用すること等により、水質への影響をできる限り避けた計画としています。</p>

表 5-1(6) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
3. 動物・植物・生態系	
<p>(2) 調査の方法の具体的内容が乏しい。調査の実施期間が方法書に示されていないことは不誠実ではないか。また、実施時期や実施回数は工事期間に比例して長くするべきではないか。また、動植物の調査について、4季調査を実施又は定点観測の季節ごとに2回以上2日連続して実施すること。</p>	<p>動物・植物・生態系の調査方法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき設定しました。</p> <p>また、調査時期は、春・夏・秋・冬季を基本とし、調査対象となる動植物の生態的な特性を踏まえて効率よく確認できる時期に設定しました。</p>
<p>(3) 調査は市民ボランティア等に依頼し、より細かい調査の実施を望む。また中間報告を望む。</p>	<p>動物・植物・生態系の調査方法は、国土交通省令及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、調査対象となる動植物の生態的な特徴を踏まえて設定し、その結果を準備書に記載しました。</p>