

公述意見書に対する見解提出書



計推第2726号

平成28年2月22日

大阪府知事 様

住所 大阪府中央区大手前2丁目

氏名 大阪府知事  印

電話 (06) 6944-9274

大阪府環境影響評価条例第35条第5項の規定により、下記の対象事業に係る公述意見書に記載された意見についての見解を記載した書類の提出を求められたので、同条例施行規則第108条第1項の規定により、別添のとおり提出します。

記

対象事業の名称

(仮称) 淀川左岸線延伸部

※ 整理番号

備考 ※印の欄には、記入しないでください。

公述意見書に対する見解提出書



大都計第627号

平成28年2月22日

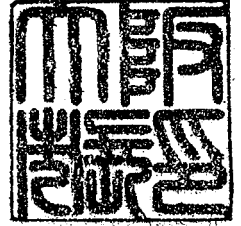
大阪府知事 様

住所 大阪市北区中之島1-3-20

氏名 大阪市

代表者 大阪市長 吉村 洋文

電話 (06)6208-7871



大阪府環境影響評価条例第35条第5項の規定により、下記の対象事業に係る公述意見書に記載された意見についての見解を記載した書類の提出を求められたので、同条例施行規則第108条第1項の規定により、別添のとおり提出します。

記

対象事業の名称

(仮称) 淀川左岸線延伸部

※ 整理番号

備考 ※印の欄には、記入しないでください。

準備書についての公述意見の概要及び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. 大気質	
(1) 大気汚染については、道路をつくって車を呼び込むのではなく、逆に道路はつくらず、大阪市内への車の流入をストップする行政に変えるべき。	大阪府では、関係機関が相互に連携・協力して、流入車規制の推進、エコカーの導入促進、エコドライブの取組みの推進、交通需要の調整・低減（輸送効率の向上）、交通流対策（バイパスの整備や交差点改良）、普及啓発など、総合的な自動車環境対策に取り組んでいます。
(2) 事例として、東京の環状道路が完成した結果、交通量や渋滞が削減したと説明があったが、本当に環状道路の整備と因果関係があるのか疑問である。この計画で大阪市内の大気質が改善され、ヒートアイランド現象が緩和されるかどうかはわからない。	対象道路の整備により、大阪都市圏を通過する車両が分散し、渋滞が緩和され、交通がスムーズになることで大気汚染物質などの排出量の削減や、ヒートアイランド現象緩和等の環境の改善が期待されるほか、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る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することで自動車排出ガスに含まれる、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等の削減に努めます。
(3) 大阪府・市が二酸化窒素の総量規制対策を実施してきたが、目標をまだ達成できていない中で、さらに二酸化窒素の総量を増やさないためには、自動車の走行量が増える高速道路の建設はやめるべき。	また、大気質の予測においては、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、評価地点における将来濃度は環境基準を達成していることから、環境に与える影響は極めて小さいと考えます。なお、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、適切な措置を講じることとしています
(4) 大阪都市再生環状道路が完成し、自動車交通量が増加すると、大阪の大気汚染を進める可能性がある。	

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>(5) 自動車の走行に係る二酸化窒素の予測は、年平均の風速・風向ではなく、高濃度となる気象条件で推算すべき。特に夜間、風がなくて逆転層がある場合といった場合の、道路周辺の近隣住宅や換気塔周辺はどうなるのか。</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については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、無風時、弱風時、逆転層の場合等の特定の条件毎に予測するのではなく、準備書 8-1-89～92 頁に記載している風向や風速等の 1 年間の気象データを使用し、年平均値を対象に予測を行っています。</p>
<p>(6) 豊崎換気所周辺では、無風時に上空で拡散された自動車排ガスが換気所周辺の地上に滞留するダウン現象が懸念される。</p>	<p>また、予測にあたっては、無風時、弱風時、逆転層等を含む条件や換気塔及び建物によるダウンウォッシュが生ずる場合を設定し、考慮しています。</p>
<p>(7) 換気所周辺の大気質の予測では、年間平均の風向と風速ではなく、ほとんど無風状態で真上に吹き上げた排気ガスがそのままその周りに落ちてくるような状況を想定し予測・評価すべき。</p>	<p>予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、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ます。</p>
<p>(8) 豊崎換気所周辺における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の最大着地点までの距離（約 700 メートル）の算出根拠を説明されたい。</p>	<p>なお、「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和 53 年 7 月 17 日、環大企 262 号）において、1 日平均値の年間 98% 値と年平均値は高い関連性があり、1 日平均値で定められた環境基準 0.04～0.06ppm は年平均値 0.02～0.03ppm におおむね相当するものであるとともに、この環境基準を維持した場合は、短期の指針として示された 1 時間値 0.1～0.2ppm をも高い確率で確保することができるものであることが示されています。</p> <p>また、換気塔周辺における最大着地点までの距離は、予測地域における、換気所の寄与が最も大きい地点を選定し、直線距離を計測しました。</p>
<p>(9) 自動車の走行に係る大気質の予測地域は、広範囲で条件（車の交通量、車種）に大きな差があるため、予測地域を豊崎インターチェンジ付近とせず、予測位置ごとの予測結果を明らかにされたい。</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地域は、（仮称）豊崎インターチェンジ周辺だけでなく、（仮称）内環インターチェンジ周辺、（仮称）門真西インターチェンジ・門真ジャンクション周辺、換気塔周辺（（仮称）豊崎換気所及び（仮称）鶴見換気所）としています。予測位置は、各予測地域において、影響を的確に把握できる地点を選定しています。</p> <p>予測の結果、環境基準を達成しています。</p> <p>なお、対象道路周辺における自動車走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地域及び予測結果を準備書 8-1-99～118 頁に記載しています。</p>

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>(10) 環境影響評価の結果によれば、換気所周辺等の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測値は環境基準以下であるが、豊崎と鶴見の換気所から集中して排気ガスが上空に拡散されることになるので、周辺の大気汚染が懸念される。</p>	<p>換気所では、トンネル内空気を除じん後、換気塔頭頂部から上空高く吹き上げ拡散させることにより周辺への影響に配慮しています。</p> <p>また、(仮称)豊崎換気塔の供用に係る大気質への影響予測は、淀川左岸線の東行の海老江ジャンクション～(仮称)豊崎インターチェンジ間の換気風量を考慮し、「道路環境影響評価の技術手法」による予測式を用いて予測した結果、環境基準等を達成しています。</p>
<p>(11) 大気質の予測で、豊崎換気所からの排出量が鶴見換気所の排出量の3倍から4倍という値になっている点が、若干疑問がある。</p>	
<p>(12) 微小粒子状物質 (PM2.5) 対策として二酸化窒素を減らしてほしい。</p> <p>また、PM2.5 について環境影響評価準備書では現状の評価のみで、アセスメントを実施していない。自動車の排気ガスはPM2.5の原因になっており、この排ガス量を基本的に減らすべき。健康影響評価の対象として、アセスメントをやり直すべき。</p>	<p>現在、環境省において微小粒子状物質 (PM2.5) への効果的な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あり、微小粒子状物質 (PM2.5) の予測手法等が確立されていないため、微小粒子状物質 (PM2.5) の予測・評価は実施していませんが、今後の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います。</p> <p>また、PM2.5 の削減対策については、『固定発生源や移動発生源に対して、これまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めることが、まず重要である』(平成21年9月「PM2.5に係る環境基準の設定に関する中央環境審議会答申」とされており、関係機関と連携し対策を進めて行く必要があると認識しています。</p>

意見の概要	都市計画決定権者の見解
(13) 二酸化窒素の予測結果において、「環境基準を満たしている」と評価しているが、0.04ppm以下を達成していないことから間違いであり、修正すべき。	<p>大気質（二酸化窒素）の予測・評価は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、適切に実施しており、予測結果は環境基準を達成しています。</p> <p>また、バックグラウンド濃度は、予測地点近傍における既存の一般環境大気測定局の現況値（平成25年度）の年平均値、及び現地調査地点における測定値から推定した値を用いています。</p>
(14) 大気質の換気塔寄与濃度が非常に小さな予測値であり理解できないし、それでも環境基準の下限值である0.04ppmはクリアできていない。	<p>また、バックグラウンド濃度は、予測地点近傍における既存の一般環境大気測定局の現況値（平成25年度）の年平均値、及び現地調査地点における測定値から推定した値を用いています。</p> <p>なお、大阪府の「大阪21世紀の新環境総合計画」（平成23年3月、大阪府）では、二酸化窒素の日平均値0.06ppm以下を確実に達成すると共に、0.04ppm以上の地域を改善することとしており、また「大阪市環境基本計画」（平成23年3月、大阪市）では、1時間値の1日平均値0.06ppmを達成し、さらに0.04ppm以下をめざすこととしており、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実施するほか、事業実施段階においては、二酸化窒素の低減に係る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>
(15) 建設機械の稼働に係る二酸化窒素の予測結果で、鶴見区の諸口周辺で0.059ppmという結果は、大変な高濃度である。0.04ppm以下にするような対策で工事をしてほしい。	<p>なお、大阪府の「大阪21世紀の新環境総合計画」（平成23年3月、大阪府）では、二酸化窒素の日平均値0.06ppm以下を確実に達成すると共に、0.04ppm以上の地域を改善することとしており、また「大阪市環境基本計画」（平成23年3月、大阪市）では、1時間値の1日平均値0.06ppmを達成し、さらに0.04ppm以下をめざすこととしており、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実施するほか、事業実施段階においては、二酸化窒素の低減に係る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>
(16) 大気汚染については、環境基準への適合だけではなく、それを改善する方向で行政を進めてほしい。	<p>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実施するほか、事業実施段階においては、二酸化窒素の低減に係る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>
(17) 自動車の走行に係る大気質の予測では、実測に基づく測定値で検討することを求める。	<p>換気所では、トンネル内空気を除じん後、換気塔頭頂部から上空高く吹き上げ拡散させるなど周辺への影響に配慮しています。</p>
(18) 換気塔からの排気ガスの影響は、風向・風速・気温や車の通行量、大型ディーゼル車の比率などにより変化するため、実態に則した測定調査・予測を求める。	<p>また、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、予測結果が環境基準を達成していることから、脱硝装置等の環境保全措置を行わないこととしています。</p>
(19) 換気所には、除塵装置だけではなく脱硝装置もつけるべき。大変な費用になったとしても、それができないのであれば、この道路はやめるべき。	<p>なお、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る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>
(20) 豊崎換気所は、自動車排ガス処理の集約・集中化となるため、周辺住民の生活環境、健康を現状どおり維持するために、脱硝装置などをつけて最良の環境対策をとるべき。	<p>なお、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る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>
(21) 豊崎換気所付近では、周辺の高層マンションに、100メートル上空で拡散された自動車排ガスが直撃する可能性が極めて高いことが予想される。	<p>なお、事業実施段階において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る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>
(22) 左岸線一期で設置されている脱硝装置について、これ以上の大気汚染を許さないという立場から、延伸部への設置を強く求める。	

意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 大気質・騒音・振動	
<p>(1) 鶴見区の近畿自動車道とつながるインターチェンジの周辺は、現状でも非常に騒音がひどい。今回のアセスメントでも、ほぼ基準超過寸前となっている。供用後の周辺住民のことを考えると、夜間の騒音は、基本的に40から45以下にすべき。</p> <p>騒音・振動の予測条件では、自動車の走行速度を法定速度としているが実際の走行速度で予測すべき。</p> <p>道路の土台等の構造については、後で追加対策が必要なことも考えて、強力な構造にしておいてほしい。</p>	<p>事業の実施による大気質、騒音、振動の影響については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき適切に予測・評価を行っています。</p> <p>予測の結果、基準を超過する建設機械の稼働に係る粉じん、及び騒音については、基準又は目標を達成するための環境保全措置の検討を行っているほか、自動車の走行に係る騒音については、環境保全措置の実施により、環境基準を満足する又は対象道路以外の道路からの寄与分を超えないレベルまで低減しています。</p> <p>また、大気質・騒音・振動についての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ものと考えています。</p>
<p>(2) 工事車両による騒音、振動、粉塵、ディーゼル車による排ガスは、沿線住民の生活や健康への影響が懸念されるため、万全な対策を講じることを強く望む。</p>	<p>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。</p>
3. 廃棄物	
<p>(1) 延伸部工事区間で発生する建設発生残土、建設汚泥等について、総量及び処分地を明らかにしてほしい。また、建設発生土の分析を入念に行い、土壌が有害か無害か確認の上、自然環境への影響を考慮した処分先の選定、及び再利用等を行うことを求める。</p>	<p>トンネル工事による建設副産物については、事業者が再利用や縮減等の方策を検討し、関係法令等に基づき、適切に対処するとともに、廃棄物として事業実施区域外へ搬出する場合には、関係法令に基づき、適切に処理・処分します。</p> <p>また、事業実施にあたっては、事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。</p>

意見の概要	都市計画決定権者の見解
4. その他	
(1) 計画の妥当性判断のために、建設予定費を出してほしい。環境対策の費用を見積もるためにも、それが必要ではないか。	対象道路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、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、費用負担の割合等について関係機関と調整した上で、新規事業採択時評価手続きの中で明らかにするとともに、費用対効果分析の結果と合わせて事業の必要性を確認することとしています。
(2) 事業に関する詳細な予算も報告がなく、費用対効果も不明確なまま計画を進めることは許されない。環境保全に要する予算も含めて、府民にわかりやすく、納得のできる説明を行うよう求める。	なお、対象道路では、平成16年から平成18年に行ったP I（パブリック・インボルブメント）プロセスにおいて複数の計画案について想定される整備費用をお示しし、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理してきました。
(3) 国・府・市がそれぞれどれだけ建設費を負担するかということを示してもらわないと、この計画が果たして適当かどうか判断できない。大体のところで積算できるはず。	
(4) 淀川の堤防に構造物を入れることについて、堤防が破堤しないようにしてほしい。工事実施段階ではなく、現段階で説明してほしい。	河川堤防の安全確保に関しては、事業実施段階において、淀川左岸線2期事業の検討結果を踏まえ、コスト縮減に留意し、専門家の指導・助言を得ながら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くこととなります。
(5) 堤防の安全性を確実に確保し最善の案として作成されるよう期待する。	なお、対象道路のルート・構造は、「淀川左岸線延伸部有識者委員会 提言」（平成18年12月）より、既存公共空間である（都）淀川南岸線を極力活用することで、用地買収など、沿道地域への影響を極力少なくなるよう配慮したこと、また、淀川左岸線2期との接続が必要不可欠な路線であることから、豊崎付近では淀川河川堤防に近いルートとなります。

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>(6) 環境影響評価準備書は、トンネル内の安全性の問題について非常に希薄である。巨大地震などにより淀川が破堤や越流をした場合、増水した水がトンネル内に流入し、大規模な被害につながる可能性があるが、対策を明確に示す必要がある。</p>	
<p>(7) 津波・液状化・長周期地震動など、地震へのアセスが必要。当該地域の地質構成を知ることが、最も重要である。上町断層の位置、規模を把握し、淀川左岸線延伸部への影響の有無について説明を求める。大深度地下工法による高速道路が地震に影響を受けない、確たる証拠をあわせて示されたい。</p>	<p>対象道路における地震時の液状化や津波・振動に対する堤防の安全性、構造物設置に伴う圧密沈下等の詳細な検討については、事業実施段階において、地質調査等を実施したうえで、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書、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基づき、専門家の指導・助言を得ながら、最新の知見を反映させ、安全性を確保するための必要な対策や、河川法に基づく許可に関する手続きを適切に実施します。</p>
<p>(8) 延伸部は、高速道路の主要な部分が、大深度地下を利用した道路であり、地下70メートルに8.7キロもの高速道路を建設する事例は、東京の外かん道路などしか事例がなく、技術的にも環境への影響の面でも検証がなされていない。大深度区間の環境への影響は、極めて深刻な問題が起こると予測する。</p>	

意見の概要	都市計画決定権者の見解
(9) 大深度地下工法による環境への影響について、活断層地帯である上町断層部は、直下型の強い揺れにより、他に比べて大きな被害の発生が予測されるため、環境保全の立場から、より詳細な調査と予測をすべき。	上町断層帯に対する対象道路のトンネルの安全性については、事業実施段階において、道路トンネル技術基準、トンネル標準示方書等に基づき、断層帯の位置を考慮した地震動を用いるなどの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、安全性を確保するための必要な対策を適切に実施します。
(10) 延伸部は上町断層を横切るため、直下型地震が起こった場合、非常に心配である。	なお、対象道路のルートのうち、大深度地下空間の使用を予定する区間は、上町断層帯を通過しない計画としています。
(11) 上町断層の直下型地震が起きてトンネルが破壊すると、地面の陥没等が起こる可能性があり、環境破壊となる。直下型地震による変位3メートルに耐えられる道路ができるのか。安全性については、環境影響の中でも、ぜひ、見てほしい。	
(12) 上町断層の直下型地震の影響は広範囲に及ぶため、シールドトンネル工事による周辺地域への影響は本当に皆無と言えるのか、詳細に説明してほしい。	
(13) 上町断層の直下型地震が起こった際に、トンネルに亀裂が生じ、そこから津波の波や、地下水が流れ込むことになれば、延伸部は水没する危険性があるが、大丈夫か心配である。	
(14) トンネル内の火災や交通事故の際の避難について、現行計画では、出入口への徒歩によるものとなっているが、障害者や老人、子供の避難についても検討してほしい。	避難誘導施設については、路面下を避難空間として想定し安全性を確保する計画であり、事業実施段階において、「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」(平成13年10月、日本道路協会)に基づき、関係機関と協議・調整し、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら避難シミュレーション等を行い、適切な避難方法について検討を実施します。
(15) 火災時の避難において、路面下の避難空間は有効であるが、水没を想定すると、横や上方向に避難路を設けるべき。	このほか、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、避難誘導設備等の設置など、トンネル内の安全を確保するための必要な対策を適切に実施します。

意見の概要	都市計画決定権者の見解
(16) 今後の人口の減少や高齢化、若者の自動車の車離れを考えると、この道路は今のところ必要ないと思われる。長期的な需要予測や見通しが重要。	対象道路については、平成13年8月の「都市再生プロジェクト」（都市再生本部）において、大都市圏における環状道路体系の整備のひとつとして位置づけられた重要な路線であり、対象道路の整備により、大阪都市再生環状道路が形成され、阪神高速道路東大阪線等周辺道路の渋滞緩和など広範囲において交通流が改善するほか、災害時における代替路として防災機能の確保に資する道路であると考えています。
(17) この道路計画が、渋滞の解消や、二酸化炭素・窒素酸化物が減少して都市環境が改善する整備効果があるとは全く考えられない。人口の減少、少子高齢化や経済の低成長などは車の減少につながり、現在でも大阪市内の阪神高速道路の渋滞は緩和している。	また、費用対効果については、新規事業採択時評価手続きの中で明らかにしていくこととしています。
(18) 大深度地下トンネルでは、個人の財産権の侵害の問題や、工事及び完成後の道路による様々な影響が懸念されるため、大深度地下法にあるように、地権者や地域住民に対して詳しい説明を行い、相談に応じるよう求める。	大深度地下の使用にあたっては、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき、使用認可に先立ち事業者が説明会を開催する予定です。 また、こうした法手続きに加えて、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等に努めます。