

文書報告 2

「淀川左岸線 2 期事業と延伸部計画の問題点について」

高本東行(道路公害反対運動大阪連絡会議)

1、「大阪都市再生環状道路」と淀川左岸線計画

関西財界と国、大阪府・市が推進する「大阪都市再生環状道路」は大阪市を取り巻く、周囲 60 km の環状道路です。

湾岸線と近畿自動車道(門真 JCT)を結ぶ「淀川左岸線事業」では 1 期事業(此花区島屋～福島区大開)が 2013 年 5 月に供用が開始されました。

二期事業(福島区大開～北区豊崎まで 4.3 km)は平成 8 年の都市計画決定からすでに 20 年が経過していますが未だに計画概要が確定していません。その理由は、阪神

高速道路公団の民営化にともない、この道路事業が不採算事業とされ、国と大阪市が事業主体となって事業を進めることになったことや、この間の阪神淡路大震災や東日本大震災の経験から「淀川堤防」に道路を埋め込むことの危険性が明らかになってきたからです。



左岸線二期計画の予想図



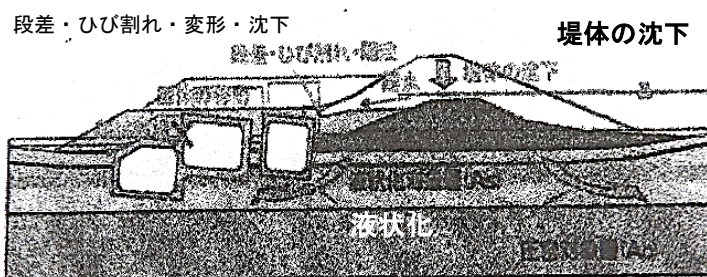
淀川堤防の地質は砂層や軟弱な粘土層でつくられていることから堤防に異物(コンクリートの高速道路)を埋め込むことによって「圧密による地盤変形」がおこり、堤防崩壊の原因になるとことが指摘されています。

また、集中豪雨や巨大地震によって発生する液状化によって大位規模な堤防の亀裂・崩壊、地盤沈下や越流、洪水がこの事業にも起こることが予測されます。阪神淡路大震災では此花区西島の淀川左岸

2、淀川左岸線 2 期事業の問題点

平成 23 年に有識者で構成された「左岸線 2 期技術検討委員会」は約 4 年間のべ 6 回にわたってこの計画の問題点を検討してきましたが未だ結論は出されていません。公表されている委員会の要旨の中にも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といわれています。

地震時の被害想定イメージ図(完成時)



が液状化によって9 kmにわたって沈下、崩壊しましたが二期事業でも液状化が発生することは大阪市も認めていることです。ひとたび淀川堤防が崩壊すれば大阪市の大半が水中に没し、人命に重大な被害を起こすことは明らかであり、この道路計画はそのような危険性をはらんだ事業です。

そのほか、一日約5万台の自動車の排気ガスは海老江と豊崎の二ヶ所の換気所から集中して排出され、深刻な大気汚染が広がることが憂慮されます。一期事業で設置された「脱硝装置」を二期事業でも設置することを強く求めます。

2013年8月 集中豪雨で増水する淀川下流



この事業への大阪市のスタンスは「まず道路建設ありき」であり、堤防の安全性を定めた河川法令の遵守に背を向け、法令事項を「特別解釈」して

を進めることは決して許されことではありません。

大阪市はこの事業計画について厳しい見直しをおこない事業の延期、及び中止の決断をすべきと考えます。

3、左岸線延伸部計画の問題点

左岸線延伸部は2期事業の北区豊崎から第二京阪道路（門真）までを結ぶ約10 kmの高速道路です。この道路の特徴はそのほとんどが地下トンネルを走り、特に中間地点は地下70 mという大深度地下を利用した道路になります。

左岸線延伸部の概要

この延伸部の「大深度トンネル」は「上町断層帯」を横切るルートであり、直下型地震発生時にはトンネル崩壊の危険性も考えられます。また、巨大地震発生時に予想される液状化によって堤防が崩壊し淀川の氾濫によるトンネル内へ浸水は重大被害を発生させます。

トンネル内の車両事故や火事故発生時の対策については、地下70 mからの徒歩による避難は極めて危険性を伴うものです。発表されている通報・警報設備、消火体制・避難誘導設備などの計画内容には批判が広がっています。

また、大深度地下の利用については上部の土地・家屋所有者の許可を必要としないとされています。しかし、資産価値の低下や工事中の振動、地盤沈下、水脈の切断等により、想定外の影響が発生すると考えられます。

左岸線二期計画の予算は約1000億円、延伸部計画



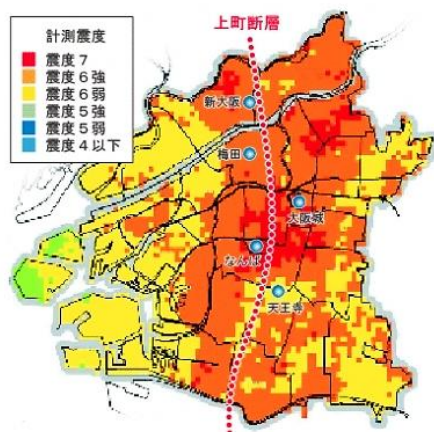
代表的な構造



は3500億円～4000億円とされていますがこの
予算も大きく膨らむことが予測されます。将来の人口減
少、経済の低成長、交通量の減少、渋滞の緩和、車の所
有台数減少などを考えたとき、果たしてこのような高速
道路をつくることが本当に必要でしょうか。

大阪府・市、阪神高速は計画すべてを情報公開し、住
民の意見に耳を傾けて計画の延期、中止を行うべきです。

上町断層帯地震の想定震度分布（大阪市内）



トンネル内での火災事故と避難問題

