

淀川左岸線延伸部と寝屋川流域北部地下河川の遭遇

永井茂治・淀川左岸線延伸部とまちづくりを考える会

1. 「淀川左岸線延伸部」とは

「淀川左岸線延伸部」(以下、延伸部という。)は、大阪市北区豊崎から東進して途中で大川付近で上町断層を横切り、城東区の地下 70m という大深度の地下を通り抜け、鶴見区の先で第二京阪道路に繋げるといふものです。豊崎で淀川の堤防に大穴をあけて通すという「淀川左岸線」に繋がります。工事中の「大和川線」も、左岸線と同じように大和川左岸の堤防に穴をあけて通すといふのです。

淀川も大和川もその堤防は江戸や明治以降の、せいぜい百年程度の盛り土です。そこに穴を穿って道路を通しても安心して大阪の街に住んでいられるでしょうか。こんなものが大阪と堺の人と町に要るのか疑問です。



2. どんな公害問題？

大阪市都心部の交通を外周に転換して、中心部の渋滞緩和、交通の円滑化、そして大気汚染の改善になるといふますがホントでしょうか？ 左岸線と延伸部は三カ所の集中排気になっています。アセスメントでは日平均で NO₂は見事に 40~60ppb に収まっています。まるで 60 さえ越えなければ 40 越でも構わないかのように。でも 20ppb から改悪された環境基準です。基準内だからといふので脱硝装置は付けないのでは大気汚染は改善されません。排気ガスは上空高く吹き上げて年間風向で平均するそうです。無風時に排気したガスがそのまま降りてきたらどうなるか質問しても、平均で基準を満たしているとしか返ってきません。住人は平均といふ仮想的な空気を呼吸するのではありません。きれいになったり汚れたりする現実の空気を吸うのです。一定以上の汚れた空気を吸い込むことでぜんそくなどの疾患を発病します。大阪では子どもたちの喘息患者数は高止まりしています。この事態の改善にはならないアセスメントであると言わざるを得ません。

低周波音は出入り口と換気塔周辺で、参考値ギリギリで満足するそうです。途中は予測も測定もしません。PM2.5 は測定手段が確定していないからと評価もしていません。これでは住環境は改善されないどころか悪化は必至です。

3. 安全性は？

渋滞緩和は都市の在り方そのものの変革が必要です。道路を作ると却って車を呼び込み交通事情は悪化するだけです。事故や災害時の代替ルートになるともいふのですが、左岸線と同延伸部そのものが事故や災害の元になりかねません。地震時に左岸線が浮き上がる恐れのあるときには水没させて維持するといふのですが、それに連なる延伸部は大深度地下に潜るのです。しかも避難路は路床の下に設けられています。火災時には下に避難していいのですが、出水時には道路下は避難路になりません。映画「シンゴジラ」でミニゴ

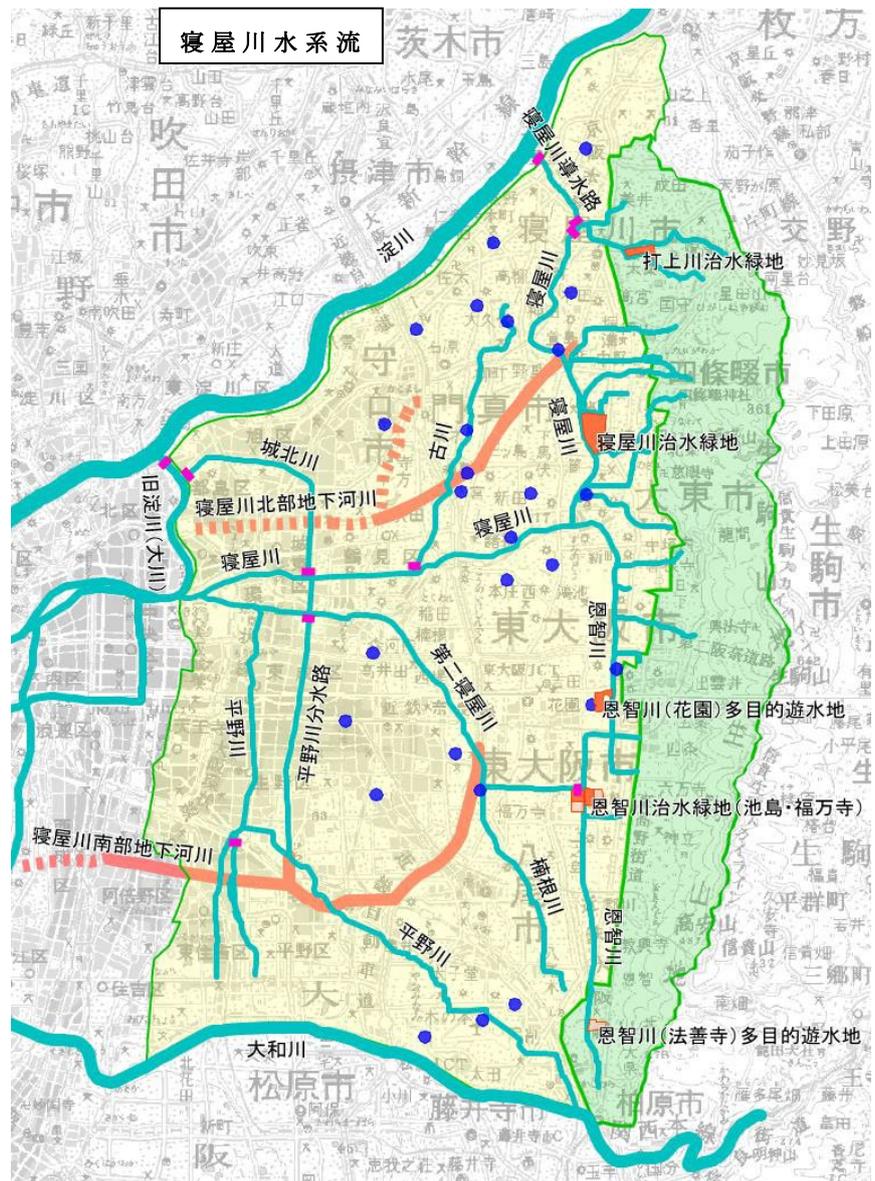
ジラが東京湾で暴れ、東京湾横断道路を踏み破り、海水が流れ落ちるのに、なんと、道路下に避難する場面を見ましたか。まさかこの通りにせよというのではないでしょうね。

タンクローリーなど危険物を運ぶ車は通さないといいますが、できるのでしょうか？津波には到達まで時間があるので通行を止めるといいます。でも、地震で大騒ぎのさ中、有効な措置がとれるのでしょうか？ 不安です。

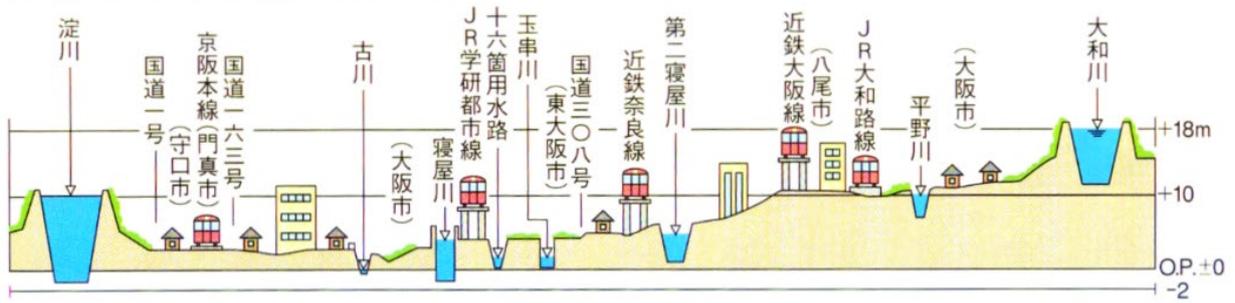
4. 寝屋川北部地下河川は？

淀川左岸線延伸部に係る都市計画決定の説明会(平成27年2月)には参加したのですが、同時期に行われた寝屋川北部地下河川に関する説明会には気が付きませんでした。迂闊でしたが、関係住民に対する広報が充分であったのでしょうか。

寝屋川流域は、東側を生駒山地、西側を大阪城から南に伸びる上町台地で区切られ、北側と南側は淀川と大和川に囲まれており、その地形的な特性から水はけが悪く、流域面積の約3/4が雨水排水をポンプなどの施設に頼らなければならない内水域(川より低い地域 上図)です。大阪城から北は、旧淀川(大川)を経て城北川が流れ込み、流域の河川から集まった雨水の出口は京橋口の一箇所のみです。



(大阪中央環状線沿縦断図)

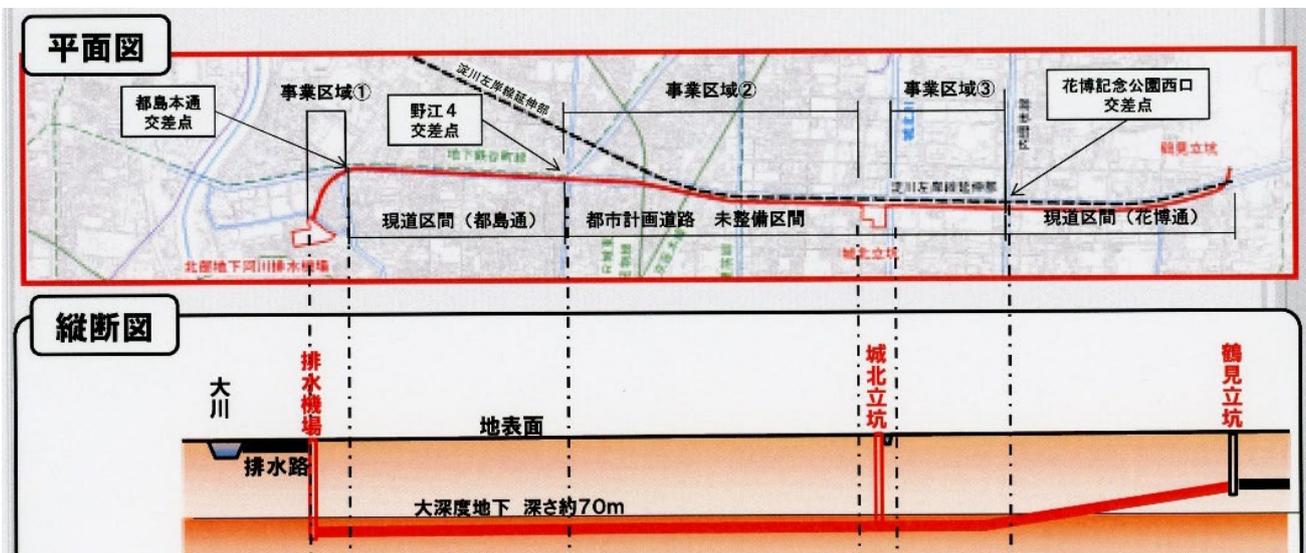


4. 大深度地下トンネル計3本？

寝屋川北部地下河川の鶴見立て坑以西が大深度地下を利用し、都島の排水機場までの間に延伸部と並走する部分があることがわかりました。幅 50m ほどの都市計画区域の未整備区間に延伸部東行きと西行き 2 本に地下河川のトンネル計 3 本が犇めきます。地下トンネルがこんなに近くでいいのでしょうか。

大深度地下の工事は井戸を除いて地上には何の影響もないという触れ込みですがホントでしょうか？ 東京外かく道路の工事では酸欠空気が噴出しました。

地盤沈下や地下水水位の変動は数cmや数mmといますが、環境評価はそれぞれ別々にしています。狭い区間にトンネル3本通して、延伸部の換気所2カ所と出入り口3カ所、地下河川の鶴見と城北の立て坑2つに都島の排水機場で3カ所から 70 から 80m の被圧地下水が押し出されて地下水水位の変動と地盤沈下が起こらないとも限りません。地下河川は面積が少ないのでアセスメントは必要ないといいますが、延伸部と地下河川合わせて一体のも



のとしてやり直すべきです。

そのうえで、説明会も周知を十分したうえで、延伸部と地下河川を1つのものとしてやり直すべきです。

地下河川は寝屋川流域の総合治水対策の一環として行われているので必ずしも否定できない事業ではありますが、少し広く治水対策を検討してもらいたい。川底の掘り下げや堤

防の強化など直ぐにでもできることがあります。

5. 安全な街づくりを期待

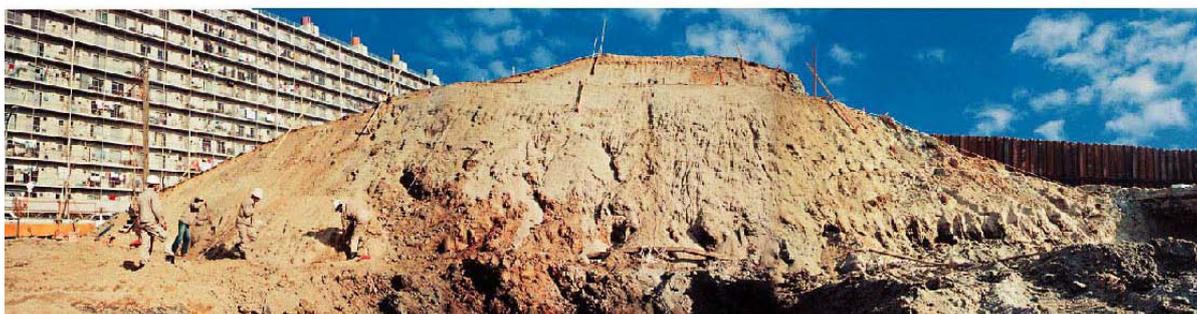
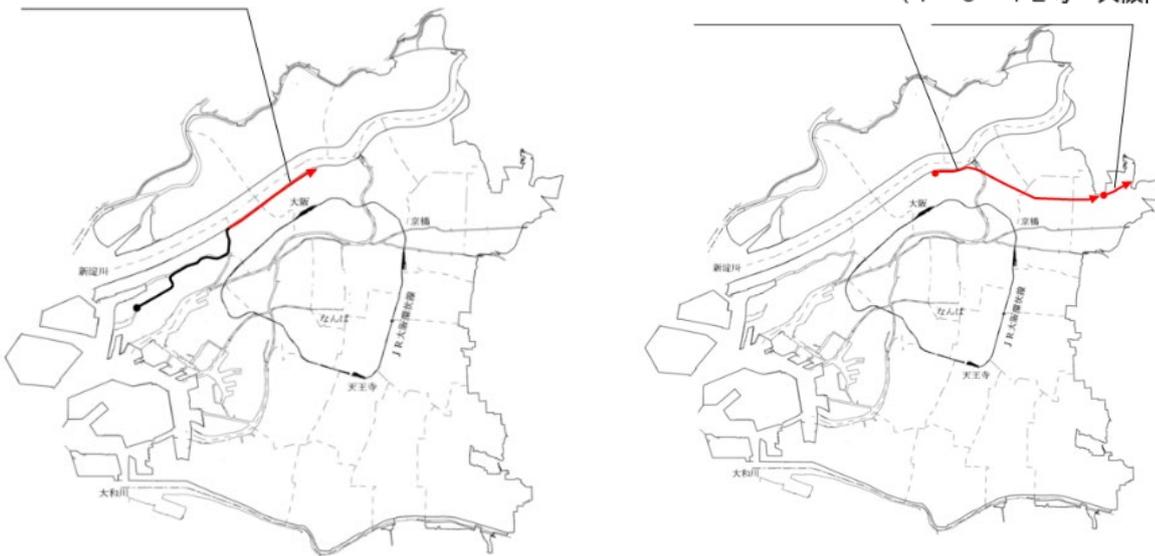
延伸部は将来の人口減少と近年の自動車離れを考えると無駄な公共事業であり、大規模だからこそ工事と運用時の安全性が心配で、左岸線の無謀さは到底容認できません。左岸線と同延伸部とともに地下河川を一体のものとして考える機会にするために説明会をやり直すことを求めます。

大和川線は左岸にあり決壊したら堺市に水が流れます。淀川左岸線は堤防の破損で延伸部ばかりでなく大阪市内は水没します。梅田には10分そこそこで洪水が押し寄せ、地下街も水没です。カジノや無駄で危険な大規模開発より、淀川や大和川の堤防の嵩上げなど、防災によって安全な街づくりを期待したい。

(1・3・10号 淀川左岸線)

(1・2・11号 大阪門真線)

(1・3・12号 大阪門真線)



工事で開削された堤防断面。土砂だけで積み上げられていたのがよくわかる

