

【意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

○意見書の提出総数・・・3通(うち賛成＝0通、反対＝3通)

○公聴会における公述人の公述・・・公述人＝10組(起業者含む。)、公述時間＝約5時間

〈公聴会の意見対照表〉

公述人の公述項目	公述人の主張	認定庁の見解
環境全般	<p>環境影響評価を行ってから16年が経っており、この間の状況の変化を踏まえ、また、道路供用後の環境の変化の度合いを比較するためにも環境影響評価の再実施をすべきである。</p>	<p>本件の環境影響評価は、平成2年、3年に大阪府が「環境影響評価の実施について(昭和59年8月28日閣議決定)」及び「大阪府環境影響評価要綱(昭和59年4月2日施行)」に基づき、適正に実施されており、また府条例等に基づく環境影響評価の再実施が必要な場合に該当せず、起業者に再実施の義務はない。なお、起業者は平成15年度に最新の知見に基づき再度大気質・騒音・振動等の環境要素について再度環境影響の把握を行っており、当該要素について環境基準等を満足する(一部遮音壁等の対策により環境基準を満足する)ものと評価されている。</p>
	<p>H32の交通量予測によりアセスを実施しているが、供用開始直後の予測をすべきである。</p>	<p>予測対象時期は、供用開始後定常状態になる時期である“計画交通量の発生が見込まれる時期”であり、平成11年度全国道路交通情勢調査を基に推計した“発生集中交通量が最大となる平成32年”を予測時期としている。なお、大気質に関しては、自動車排出ガス規制が進むことを前提に予測を行っているが、それによると、平成32年に比べて、供用直後の方が1台当たりの排出ガス量が多くなると考えられる。仮に供用直後の交通量が、平成32年と同じ量だけあった場合においても、環境基準を超えないことを確認していることから、特段の問題はないと認められる。</p>
	<p>交野地区の現在の騒音は、41db程度であるが道路供用後は53db程度と12db増加するが、非悪化原則の観点から騒音対策を行うべきである。</p>	<p>騒音については、環境影響評価により環境基準を満足する(一部遮音壁の設置等により環境基準を満足する)ものと評価されている。なお、起業者においては、地元自治体と供用後においても継続的な環境監視を行っていくことを合意しており、事後の環境対策についても必要に応じて実施していくことにより、環境影響の緩和努力が認められる。</p>
大気汚染	<p>発ガン性(血液のガン)の高いベンゼン及びPM2.5並びに光化学スモック及び浮遊粒子状物質の原因である非メタン炭化水素などの調査、対策強化を行うべきである。</p>	<p>ベンゼン、PM2.5、光化学オキシダント、非メタン炭化水素については、現時点においても予測手法が確立されていないことから、予測がされていないことはやむを得ないと考えられる。なお、起業者は今後、現在未設定の項目の環境基準の設定、及び予測手法が確立された場合は、適切に対応するとしている。</p>
	<p>道路供用後は、排気ガスが増加するのに加え、通過ルート近くの廃プラ工場からの有毒ガスが重なり複合した汚染対策をつくる恐れがあるので、これらの検討をすべきである。</p>	<p>複合汚染については環境影響評価を行う上での定義が明確に定められておらず、確立した予測手法もないことから、個別の施設単位で予測することは妥当なものと認められる。なお、北河内4市リサイクル施設組合による学識経験者等から構成される専門委員会の報告書(H17年3月)によると、多数意見は、環境影響評価制度に準じて個別に影響評価を行うのが最善策との結論を得ている。</p>

	<p>近隣の小学生、中学生を中心に「ぜんそく」の子供たちが増加している中、道路供用後の自動車の排気ガスによる大気汚染(二酸化窒素・SPM)が子供たちに与える影響について、調査、対策強化を行うべきである。</p>	<p>二酸化窒素及びSPMとぜんそくとの因果関係については様々な学説はあるが、起業者としては環境施設帯の設置や遮音壁等の対策により環境基準を満足するとしており、適切な措置を講じているものと認められる。</p>
環境関係	<p>騒音に関して道路の影響が及ぶ地域とは、官民境界から何メートルかの資料(コンター図)の提出をすべきである。</p>	<p>「騒音に係る環境基準の改正について」(平成10年9月30日環大企第257号)によると、「『道路に面する地域』とは、道路交通騒音が支配的な音源である地域のことである。なお、道路交通騒音の影響が及ぶ範囲は、道路構造、沿道の立地状況等によって、大きく異なるため、道路端からの距離によって一律に道路に面する地域の範囲を確定することは適当ではない。」とある。これに基づき、起業者は、沿道の保全物件を対象に、第二京阪道路からの影響を受けた場合の予測を行い、道路に面する地域(道路端から20mまでは「幹線道路に近接する空間」)の基準を満足するような環境対策を講じていくこととしている。なお、最新の予測は、環境対策内容を決定するために行うものであり、道路の影響がどの範囲まで及ぶかを把握することを目的としているわけではないため、騒音コンター図は作成していない。</p>
	<p>騒音の環境基準の近接空間は、道路端から20メートルとしているが、起業者は道路端を官民境界としているが、これは、根拠がないものではないか。</p>	<p>「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」(平成12年3月2日総理府令第15号)の第3条には以下の記述がある。『第3条 別表に掲げる区域のうち幹線交通を担う道路に近接する区域(2車線以下の車線を有する場合は道路の敷地の境界線から15メートル、2車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から20メートルまでの範囲をいう。)に係る限度は、前条の規定にかかわらず、昼間においては75デシベル、夜間においては70デシベルとする。』よって、これに基づき、起業者は「道路端」とは「道路の敷地の境界線」(=官民境界)と考えている。なお、ここでいう「道路」とは、道路法第2条に基づき、一般交通の用に供する道で、道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に付属して設けられているものを含むものとしている。</p>
騒音	<p>供用開始後の道路の官民境界から20mの地域で、地域によっては騒音の減衰(減衰しない地域もある)の数値が異なるのは矛盾している。</p>	<p>本内容は、平成15年度に交野市域において、予備設計段階で試算した結果を地元の方に公表したものであるが、この地域によって20mの数値差がでてくる主な理由は、道路と予測地点との位置関係の違い及び予測断面前後の対策内容が異なることが考えられる。道路面と予測地点の相対高さ・距離が各断面毎に異なること、また遮音壁及び裏面吸音板の設置位置・設置延長が各断面毎に異なっているため、結果的に減音効果にも違いが出ると考えられる。なお、当時より多くの協議を重ねてきており、構造等も変更が出てきているため、今後、詳細設計を行った後、環境予測についても再度検討をする予定である。</p>
	<p>設計速度ではなく、実際に走っている車の速度で騒音予測を行うべきである。</p>	<p>騒音予測については、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」に基づき事業特性に関する情報として「設計速度」を把握し、これを勘案して騒音を予測することとしており、起業者の予測は適正に行われていると認められる。</p>

		裏面吸音板をすべての工事箇所(一部しか設置しない箇所もある)に設置し、かつ、道路センターに遮音壁を設置すべきである。	工事施工の仕様に関する事項であり、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。なお、裏面吸音板を一部のみ設置している地区についても、騒音の環境基準を満足している。
	工事中の環境保全	工事中の環境保全について、「土曜日に工事をしない」、「定期的な説明会を開催する」等々、近隣住民に対する万全の対策を行うべきである。	法令の範囲内で行われている工事の実施方法に関する事項であり、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
文化財保護等		起業地内の畑は、450年耕作しており、また「六地藏一体」と「にれの木」があり地元では有名であるので、第二京阪事業より重要である。	個人的信条としては理解するが、文化財的価値まで有しておらず、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
		起業地内の畑は、保育園の子供たちが畑の土に直接触れ、自然に学ぶ場所であり、第二京阪事業より重要である。	当該畑が保育園にとって貴重な場所であることは理解できるが、第二京阪事業の得られる公共の利益と総合的に比較衡量した場合、第二京阪事業よりも重要とは言えないと判断する。
		起業地は、全国でも希な烏帽子、最古の絵馬、貴重な墓が発掘されており、トンネル地上部分の歴史公園化や文化財を保護すべきである。	埋蔵文化財の保存については、文化財保護法等に基づき事前に関係教育委員会と協議しながら適切に発掘調査を実施していると認められる。また、供用後の道路空間の有効な利用方法については、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられるが、起業者としては、関係機関等からの要望に応じて、協議等に協力して対応する予定である。
日照被害		日照被害の生じる家屋について買い取り対応をすべきである。	事業損失に関する費用負担の問題であり、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
起業者の姿勢		日本道路公団の用地交渉の過程の中で、定期的、継続的に交渉の場を設けさせていただきたいと言う約束が果たされていない。	用地交渉の過程での問題であり、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
		道路公団総裁の更迭事件、ファミリー企業の天下り、橋梁談合の様々な事件を経て、民営化されたが、民営化では、採算性のない事業は切り捨てることではなかったのか。このような起業者には土地収用を申請する当事者能力はない。	本件事業に直接関係するものではないので、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。

〈公聴会で公述されなかった意見書の内容〉

意見書の項目	意見書の内容	認定庁の見解
希少動物の保護	日本は「二国間渡り鳥条約(協定)」を締結しているので、「種の保存・保護の措置を取ることなく」道路建設工事を進めているのは、法令違反ではないか。	本件の環境影響評価の中で、本件事業は、文献調査により、渡り鳥の主要な中継地や生息地を通過していないことを確認しており、環境に対する影響は軽微であると認められる。
土壌汚染	工事のために深く土壌を掘り返したり、盛土のため他の土地から土を運んでいるが、「菌」、「ウイルス」が土等に付着していると考えられる。これらの安全性を確認するために調査が必要ではないのか。また、調査結果を公表すべきである。	起業者は、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」に基づき、土地の履歴調査を事前に調査しており、ダイオキシン等の汚染物を確認した場合は適切に処理しているものと認められる。また、調査結果の公表等は、必要に応じて関係自体と協議の上、適切に対応するとしている。