

吹田市環境影響評価審査会（平成 30 年度第 3 回）会議録

日時：平成 31 年 2 月 21 日（木）10 時～12 時

場所：吹田市役所 低層棟 3 階 研修室

出席者

委員：山中会長、近藤副会長、井ノ口委員、桑野委員（途中退席）、武田委員、
塚本委員、原委員、張野委員、松井委員、松本委員、宮崎委員、米田委員
事務局：中嶋部長、道澤次長、佐藤室長、楠本参事、丸谷主幹、永井主査、林係員
連絡調整会議：地域環境課 林課長、環境保全課 高島課長、都市計画室 大椋参事、
開発審査室 金沢参事、総務交通室 野口参事、奥村主査、
公園みどり室 横井参事、総務予防室 山田参事、
文化財保護課 田中主幹

事業者：株式会社 LIXIL ビバ

大和ハウス工業株式会社

株式会社リスペクト

21 世紀商業開発株式会社

株式会社 CE サポート

株式会社ガンバ大阪

株式会社環境総合テクノス

吹田市（文化スポーツ推進室）

大阪外環状鉄道株式会社

中央復建コンサルタンツ株式会社

傍聴者：1 名

内容：1 開会

【審議事項】

2 （仮称）SVH千里丘新築工事

(1)住民等の意見について

(2)審査会委員等の意見等及びこれに対する事業者の見解について

【報告事項】

3 （仮称）吹田市立スタジアム建設事業

(1)環境影響評価事後調査報告書（供用後）案について

【報告事項】

4 大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業

(1)一部変更に係る環境影響評価書について

事務局（楠本参事）

おはようございます、環境政策の楠本です。本日は御多用のなか、お集まりいただき誠にありがとうございます。ただ今より、吹田市環境影響評価審査会の開催をお願いしたいと存じます。

審査会に入ります前に、本日の審査会委員の出席状況でございますが、15名のうち、現在12名の委員の方の御出席をいただいております。したがって、審査会の開催要件を満たしていることを御報告させていただきます。

続きまして、本日の傍聴希望者につきまして御報告させていただきます。本日の傍聴希望者でございますが、1名でございます。当審査会の開催規定に基づき、1名の方の出席をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、本日の配付資料の確認をお願いいたします。（配付資料の確認）

本日でございますが、審査案件が1件で、報告案件が2件を予定しております。いずれの案件につきましても技術的な内容を含みますので、本日はそれぞれの事業者に御出席をいただいております。

それでは、ここからは会長、進行のほどよろしくお願いいたします。

会長

それでは、環境影響評価審査会を開催いたします。次第に沿って進めさせていただきます。

まず、次第第2になりますが、審議事項、(仮称)SVH千里丘新築工事の(1)住民等の意見につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

事務局（林係員）

環境政策室の林です。よろしくお願い致します。座って説明させていただきます。

次第2のSVH千里丘新築工事につきまして、まず経過を御説明いたします。

本事業は平成30年8月に提案書が提出され、同年9月27日に提案書についての1回目の審議を行っております。本日が提案書についての2回目の審議となります。

本日の審議は前回の審査会で出された御意見と、その後事務局に御提出いただいた御意見を踏まえた審議となります。資料をもとに内容を説明させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

では、(1)の住民等の意見について、資料1を元に説明いたします。資料1を御覧ください。

まず、1の(1)意見提出期間ですけれども、平成30年8月21日から平成30年12月27日となっております。こちらは条例の規定よりも長いんですけれども、この理由が※印のところに書いてありますとおり、本市開発事業の手續等に関する条例と並行して行っている関係で、意見書をどちらの条例でも同様に取扱いしておりますためです。

(2)で、意見の提出総数が16通となっております。

(3)、その 16 通の町丁別の内訳ですけれども、千里丘北が 11 通、千里丘西が 3 通、清水が 1 通、新芦屋下が 1 通となっております、特に多い千里丘北、千里丘西というのが、事業計画地南側の戸建て住宅だとか西側のマンションの住民さんからの意見となっております。

その下、2 番で意見交換会については、前回の審査会の資料で御説明を既に行っていることありまして割愛させていただきます。

3 番、住民の意見の概要について、別紙のとおりとなっておりますので次のページを御覧ください。

資料 1 の別紙に、住民等の意見の概要を項目別に並べております。項目の列を見ていただきますと、事業計画について幾つか御意見があるのと、そのさらに下の大気汚染・騒音など、こちらは特に商業施設ができるということですので、自動車の増加、交通量の増加に伴う大気汚染・排気ガスの問題であったり、騒音の問題を懸念される意見が幾つか出ております。

そしてさらにその下の交通混雑・交通安全なんですけれども、1 ページから次のページをめくっていただいて、2 ページ、3 ページ、さらに 4 ページ、5 ページの中段ぐらいまで、交通の御意見がずらっと並んでおります。御覧のとおり、交通の意見にかなり集中している状況でございます。

1 ページのほうに戻っていただきまして、その交通の懸念の大きなところをお伝えしますと、まず、13 番、一番最初に書いてあるとおり、事業計画の南側の出入り口をやめてほしいという意見があります。

さらに、2 ページをめくっていただきまして、上から 2 つ目の行、16 番に、これも同じく駐車場出入り口南側を封鎖してほしいということなんです、その理由が書いてありまして、これはほかの意見についても同様に出ている意見なんですけれども、1 番、2 番、3 番と 3 つ理由を挙げておりまして、1 番が、現在、土日でも渋滞が頻発していて、さらに交通の渋滞状況を悪化させる懸念があるということ。2 つ目が、今、事業計画地の南側に丁字路があるんですけれども、そちらに信号がないこともありまして、事故やトラブルが懸念されるということ。3 つ目が、事業計画地の東側に小学校があるんですけれども、そちらへ通う児童の通学路ともなっていることで、その児童にとって非常に危険な状況であると、そういう意見が多数寄せられている状況です。

あとは、違った観点から幾つか意見があったのは、その 2 ページ、同じページの下 26 番のところを代表して申し上げますけれども、近くに大規模な商業施設でエキスポシティというものがございまして、その影響で土日祝日が混雑しているということで、さらにガンバのスタジアムも近くにありますので、そちらのサッカーの試合の日には、それに加えてさらに渋滞すると。今回商業施設が来ることで、さらなる渋滞の懸念ということが意見として出ています。

5 ページ以降がその他として、それ以外の項目の意見についても、多少なりとも出ていますけれども、先ほどお伝えしましたように、交通に対する意見が非常に多く出ています。

という状況でございます。

以上です。

会長

はい、ありがとうございました。

今の内容につきまして、何か御質問とかおありでしたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。特に無いようでしたら。いかがでしょうか。

特に無いようでしたら、続いて 2 番のほうにまいりたいと思いますが、審査会委員等の意見及びこれに対する事業者の見解ということですね。資料 2 になりますが、これにつきまして事務局から御説明をお願いいたします。

事務局（林係員）

こちら、(2) については資料 2 を用いて事業者のほうから御説明いただきます。資料 2 は、前回の審査会を経て提出された委員の皆様及び庁内の関係部局からの意見と、それに対する事業者の見解をまとめたものでございます。先ほど申し上げましたように、審議の中心となる交通の問題については、事業者から現在、提案書から計画を一部変更して関係部局や近隣住民と協議・検討を行っているということを知っておりますので、新たな計画案を含めて御審議いただきますよう、よろしくお願いいたします。

では、事業者のほうから説明をお願いします。

株式会社 LIXIL ビバ

LIXIL ビバ店舗開発の〇〇でございます。本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

昨年 9 月の意見交換会以降、いろいろ地元の方とも調整を今現在やっている段階でございます。簡単に進捗だけ先に報告させていただきます。

先ほどもありました意見の中で、やはり私どものこの計画の中の南側の出入り口、これにかかわる交通安全問題、これが一番の課題かと、そういうふうにとらまえております。その中で、既存の道路の形状のままでは、なかなかその出入り口というのは車両の出入りの輻輳と、交通、通行車両との輻輳が課題というように思われましたので、今現在、まだ行政協議中ではございますが、その出入り口付近をいくらかセットバックしまして、見通しをよくして店舗へ入られる車両と通行する車両、これができるだけ輻輳の事故のないような形で今ちょっと計画案を提案・調整させていただいている段階でございます。

その中で、こういう形での方向性はどうかということで、地元の連合町会を通じて何回か打ち合わせさせていただいております。連合町会とは、ある程度こういう形であれば行けるんじゃないかというような御意見もいただいております。それと、実際、意見書の中にもありました、本当の隣接の、特に南側の出入り口の向かいの戸建て住宅、15～16 軒あるんですけども、それと西南側のフォレストシティという大きいマンションがあるんです

が、こちらの方からも出入り口は絶対やめてほしいと、それ以外は出店は賛成ですよという話をいただいております。まず、フォレストシティのマンションのほうなんです、こちらの理事長さんとも何回か打ち合わせ・調整させていただいております。元々理事長さんも出入り口さえやめてもらったら大賛成だというような御意見をいただいていたんですが、その中でセットバックをしたり、歩道に付け替えをしたりとか、こういう提案はどうでしょうかという調整をさせていただきまして、理事会で一度説明させていただきたいというような意向も言わせていただいていたんですが、理事長のほうから、そしたら一度理事会にかけますというようなことを言わせていただいて、ちょうど昨年末あたりにマンションの理事会で一度調整・協議をさせていただきました。

その結果は、基本的には出入り口は認めましょうと。その代わりに、それについてのいろんな安全対策、交通対策、その辺はよく調整してほしいというような今、段階になっていきます。また、近々マンションの理事会さんに対して説明会を、そしたら一度、ある程度、行政の協議もやっている段階ですので、目処がつけばまた説明会をやらせてくださいねというような形で今進行しております。

それとあと、本当の近隣の住宅街の方なんです、こちらの方も、今、1名だけは先に個別でいろいろ言われていましたので、先行して何回か説明させていただきまして、その方は賛同いただいております。それを踏まえて、こちらの方の説明会を3月早々に、3月2日土曜日に開催する予定にしております。ですので、この辺の課題が一番大きい問題ということは十分に認識しております、何とか地元とその辺を御理解いただけるような形で今後も調整を進めていきたいというようなことで今現在考えております。

今現在の進捗は以上でございます。

株式会社 CE サポート

株式会社 CE サポートの〇〇と申します。資料につきましては私のほうから説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

それでは、お手元の資料2なんですけども、少しボリュームがございまして、時間のほうが限られてございますので、単純な提案書の修正ですとか、あと、頂戴しております御意見に対して、そのとおりに御対応させていただくものにつきましては、ちょっと割愛させていただきますまして、特に御審議いただきたい内容について絞って御説明のほうをさせていただきます。

それでは、1ページのまず1つ目、①環境影響評価全般のところの1つ目ですけども、提案書の135ページ以降に関して、評価目標が抽象的であり、もう少し具体的な記載をというような御意見を頂戴してございます。

これに対しましては、基準ですとか目標が示されております項目ですね、例えば、大気でしたら環境基準とかそういったものなんですけども、そういったものにつきましては、予測結果と、それらとの間に整合が図られているかどうかについて評価のほうを行います。その上で、さらに事業者により実行可能な範囲内で、環境影響ができる限り回避・低減され

ているかどうか、そういったところについて評価のほうを行っていくという形で、提案書のほうにも書いているんですけども、そういったことで考えてございます。

そして、1つ飛ばしまして、①の3番ですけども、住民から通学路に関する意見が提出されていると。ちょっとこちらの文章からではわかりづらいんですけども、こちらが、提案書の11ページに記載させていただいております計画地の図面なんですけれども、御意見を頂戴しているのが、こちらが現状の図面なんですけれども、こちらが、図面の上が北側になってございまして、こちらのピンクで塗っているところが、今、ゴルフセンターになってございます。こちらの右側がMBSさんというような土地の利用状況でございまして、この間に通路が、先日、現地に来ていただきました時は台風の直後で中が通れない状況ではあったんですけども、ふだんはこちら、柵をしているんですけども、日中はそれを開放して、中を通れるように、今の土地の所有者の方がされているというところで、特に通学路というわけではないんですけども、中学生がその間を通過して通学しているというような御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、当然、ホームセンターが出店しましたら1つの一体的な敷地になりまして、その中を通り抜けしていただくというのは非常に防犯上も問題があって難しいかなというところで、こちらについてはちょっと申し訳ないんですけども、迂回して通っていただくという形で考えてございます。

そして、次ですけども、ちょっと飛ばさせていただきますまして、2ページのほう、一番下、低周波音の1つ目ですけども、こちら、御意見、G特性だけでなく、1/3オクターブバンド値による評価も行ってくださいということに関しまして、そのとおりにさせていただきます。

次のページ、3ページにさせていただきますまして、こちらからが交通混雑、交通安全でございます。

1つ目、2つ目、3つ目に対しまして、見解のほうを1つにさせていただいているんですけども、御意見といたしましては、周辺の住民への環境影響を最小限に抑えるという観点から、原則、北側の出入り口を採用するというですとか、あと、それに関連するんですけども、駐車場の配置を南側から北側に変更することを検討することというような御意見を頂戴してございます。

それとあわせまして、児童の通学時間帯、下校時も含めてそういった時間帯の配慮、そういったところが御意見での趣旨でございます。

これに対しましては、当然、事業計画を策定するに当たりましては、民間の事業でございますので、どうしても売り場面積を確保するということがまず1つ前提にございまして、その上で、周辺に学校ですとか住居がございまして、そういったところに対する環境影響を可能な限り低減させることということを念頭に置いて配置計画、建物の配置については検討してまいりました。

今、計画のほうは、前に示してございますんですけども、こちらが建物になってございまして、東西にちょっと長く配置するような建物配置になってございます。そして、南側が駐

車場というような配置になってございまして、先ほど来話が出ております北側の出入り口がここ、南側の出入り口がここにございまして、その前面に戸建ての住宅があると。また、先ほど事業者のほうから説明がございましたとおり、ちょっと大きいマンションが計画地から南西側にございまして、主にこういったマンションの方々ですとか、この前面の方々から御意見を頂戴しているというような状況でございます。

御覧のとおり、土地がちょっといびつな形になってございまして、東西に建物を配置した場合、どうしても南側に建物を配置していくというのがなかなか地形的に難しい状況で、今、こちら側に設定をさせていただいております。当然、東西に長くという前に、南北に長くして、それを西側に置いた場合、東側に置いた場合というところを検討してまいったんですけれども、例えば、東寄りに置いた場合ですと、どうしてもこちらも非常に地形的に特殊な状況でございまして、なかなか建物がいびつな形になってしまって、なかなか商業施設としては向かないんじゃないかということですか、あと、千里丘北小学校が計画地から東側にございますので、そういったところに建物を寄せていくのもどうなのかなというところで検討してまいりました。

逆に、西側に寄せた場合ですけれども、そうすると、どうしても建物が、計画地の南西側ギリギリのところまで張り出してくると。そうすると、やはり、計画地から南側の住居の方々に対しての影響が出てくるんじゃないかとか、そういったところを検討しまして、今、現状のような配置になっているというところでございます。

それと、出入り口のお話なんですけれども、御意見をたくさん頂戴しておりますとおり、通学の時間帯に、例えば南側を閉めて北側だけ運用するですとか、そういったことは当然採用するという事は可能であると思っておりますので、そういったところをちょっと検討してまいるといふところなんですけれども、ただ、常時この北側だけにしてしまうと、一般的に言われていることなんですけれども、1時間あたり450台ぐらいが1つの出入り口でさばける台数というような数字がございまして、今、ピーク時間当たり426台を、この事業で見込んでございまして、そうすると、かなりそれに近い値になってくるというところで、なかなか状況によってはそういう渋滞といいますか、滞留を発生させてしまうんじゃないかというところで、常時1か所は少し難しいのかなという形で考えてございます。

それとあと、今、冒頭申し上げましたとおり、警察ですとか、あと、道路管理者と今協議を行っているところでございまして、その中で、原則的に、左折IN・左折OUTをすることというような強く御指導をいただいております。そういったところで、例えば、北側だけにしてしまうと、ぐるっと計画地から東側のミリカテラス及びその周辺の住居から回って北側出入り口に入ってこないといけないというところで、計画地から東側のミリカテラス及びその周辺の住居にも影響が出てしまうんじゃないかというところで、やはりこの南側を使いたいなというところが実情でございまして。

ただですね、たくさん御意見を頂戴している中で、4ページのほうの上のほうなんですけれども、今回、資料2の別図の2なんですけれども、A3の横向き、今画面で表示させていただきましたこの図面、お手元にあるかと思うんですけれども、こちらも上が北になって

ございまして、南側のエリアをアップしたもので、こちらが南側の出入り口になってございます。

この図面が、今検討してございます交通対策の図面なんですけれども、まず、この道路が、あおば通りになってございます。南側から来る車があおば通りと市道千里丘中央線との丁字路を右折して入ってくるというところで、どうしてもあおば通りと市道千里丘中央線との丁字路で右折の滞留が発生してしまうというところで、今、この右折のレーンを延長するというような形で交差点改良を検討しているというところでございます。

それと、黄色で塗っているところですね、計画地の南西側。現地でも御覧になられたかと思うんですけれども、今、計画地の南西側は歩道がないんですけれども、敷地をセットバックして歩道を設置していくと。これが地元の方々からも非常に要望をいただいているところで、これについてはそういった対応をして地元にも少しでも貢献して、周辺の歩行環境を改善していこうというように考えてございます。

それと、一番の大きな問題になってございます南側出入り口のところでございますけれども、南側出入り口前の道路は、今、片側 1 車線の道路なんですけれども、それを敷地側をセットバックして、南側出入り口前の道路の東行車線の道路を拡幅して、左折して入ってくる車、左折して出ていく車と直進する車を分離して、錯綜させないようにしようというように今考えてございます。そうすると、当然、車はここには発生するので、それに伴う騒音ですとか排ガス、そういったところで影響は、当然この辺の方々に影響を及ぼすというところはあるんですけれども、それについてはアセスメントの中で検証していこうとは思っているんですが、交通に関しましては、南側出入り口前の道路の直進に対して、うまくこれが機能すれば交通の負荷は与えないんじゃないかというところで、今、事業者サイドでは考えているというところでございます。

お手元資料 2 の 4 ページのほうに戻っていただきまして、交通混雑、交通安全の 4 番目ですけれども、こちらにも御意見をいただいている内容は先ほど来と同じ内容でございまして、最後の 3 行、4 行目あたりに、実際に渋滞の計算を行った上で、現状案との比較をして、最大限の環境配慮をというように御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、お手元の資料 2 の別紙の 1 ですね。A3 でちょっと折っている 10 ページぐらいの束の資料なんですけれども、こちらが昨年 10 月に、平日、休日に交通量調査のほうを行ってございまして、1 ページの右下の図を御覧いただけますでしょうか。こちら、地点 A から F まで、6 か所の交差点で交通量調査を平日、休日に行ってございます。その結果を踏まえて、その資料の 7 ページ目になるんですけれども、こちらが今、北側と南側出入り口を利用した場合の想定しているルートなんですけれども、こちら、ちょっとわかりづらいんですけど、左折 I N・左折 O U T を前提としたルートになってございます。これで、それぞれ交差点で、交差点需要率の計算のほうを行ってございます。

その結果が 8 ページの右側の表 6 ですね。こちらが交差点解析の結果になってございまして、上から調査地点 A、B、C、D とございまして、特に影響が出てくるだろうと思われまます、あおば通りを右折してくるこの交差点ですね。こちらの交差点需要率を見ますと、

平日で今、現状、0.462 に対して 0.618、休日は 0.447 に対して 0.644 という形で増加はするんですけども、一般的な 0.9 という数字に対してはまだちょっと余裕があるのかなという形での検証というか、そういったものは行ってございます。

続きまして、資料 2 の 4 ページに戻っていただきまして、下の 5 番目ですけども、こちらも同じような御意見を頂戴してございまして、少数の負担者が集中的に環境負荷を受けるような構造に問題がある。先ほどの南側出入り口に面する住居、そういったところがあるので、経済的な合理性に加えて、そういった環境的な合理性も含めて、とり得る対策を十分検討することという御意見を頂戴してございます。

こちらが先ほどの別図 2 という形で今検討してございまして、冒頭、事業者のほうから申し上げましたとおり、これから前面の住居の方々とこれまでの計画の経緯ですとか、あと、こういう対策を考えているということについて御説明させていただきまして、その上で、まだまだそれが解決できないとか、あと、これなら納得できるとか、そうした考え方のほうをヒアリングさせていただいて、今後検討していきたいというような形で考えてございます。

続きまして、5 ページを見ていただきまして、一番上の 6 番、工事用車両の走行時には交通安全に十分配慮することとございまして、先ほど来のお話ですけども、一般交通の集中時間帯ですとか通学の時間帯は入退場を避けるなど、交通安全に十分配慮していきたいと考えてございます。

それと、7 番目、来店・退店車両の走行ルートと通学路を重複させないことにつきまして、先ほど別図 2 でお示ししましたとおり、歩道を確保するなど、そういった交通安全対策を十分に検討していくというところでございます。

8 番目も同じなんですけれども、通学時間帯の交通安全をということで、そういった時間帯を避けるとか、あと、警備員の配置、南側出入り口の制限、そういったところを今検討しているというところでございます。

そして、9 番目のこちら、敷地内への引き込み車線については、先ほど御説明させていただきましたとおり、計画地の南側をセットバックして引き込みの空間をつくるというところでございます。

10 番目につきましては、ホームセンターという内容からして、6 時 15 分から開店しなければならないことがわからないと。10 時、9 時、そういった時間帯でよいのではないかということに対しまして、見解としては、6 時 15 分、そういった早朝から開店するのは「資材館」のみ、いわゆる工事作業の方が購入されるような資材を販売するところだけでございまして、参考に、その下の表に、他店舗の、同じような規模の既存店で朝から 9 時までの来台数を調査した結果なんですけれども、それぞれこういった数字になってございまして、これは大体、日來台数の 2~3% ぐらいというところで、事業者サイドとしては、それほど大きな台数は来ないんじゃないかというような形で想定しているというのと、あと、先ほど来申し上げておりますとおり、通学時間帯については当然対策を行っていくというところでございます。

次のページに行ってくださいまして、6 ページの一番下の 17 番。こちらが、今の計画、図面で、入り口に発券ゲートを設けない計画としているというところで、これに対しまして、サッカーのスタジアムの試合日ですとか、エキスポシティの集客日、万博記念公園のイベント、そういった時に駐車場の無断利用が増えるというところで、交通量が増えるというような御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、当面は警備員を巡回させて、それで一応対応していくところで考えてございまして、それでもなかなかうまくいかないということになりましたら、課金システム、そういったハード的なものを導入していくと。今の計画も、そういったハード的な設備を設置するスペースは空けてございますので、そういった対応をしていくというところでございます。

次のページ、7 ページに行ってくださいまして、18 番、19 番、こちら、先ほどの話と一緒になんですけれども、サッカーの試合のときですとか、エキスポシティ、万博記念公園のイベント時に交通量の調査・予測評価を行うことというような御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、スライドの画面を見ていただきたいんですけども、こちら、スタジアムの試合の時は、特に千里丘の駅を使われる方が市道千里丘中央線を、かなりの歩行者が市道千里丘中央線を通過していると。あと、宇野辺の駅、あるいは山田のほうに行かれる方も、かなり歩行者があおば通りを歩いているというところで、実は今年の 9 月末のスタジアムの試合日に現地のほうも確認させていただいたんですけども、そういった歩行者が原因で車が右折・左折できなくて渋滞が発生しているという状況は確認しております。なので、スタジアムの試合日については、やはり店舗の周辺にそういった歩行者に絡む影響が出るということで、調査・予測のほうは想定しておるんですけども、エキスポシティですとか万博については、やはりもっと遠くから集客をされるというところで、メインになってくるのは外周道路ですとか、あと、中央環状線、高速を使われる方がメインになってくるんじゃないかというところで、特にエキスポシティと万博のイベント時での調査というのは今想定していないというところでございます。

続きまして、⑧緑化の 1 番ですね。こちら、緑被率 30%を目指すことと、屋上緑化、壁面緑化、駐車場緑化、そういった緑化を積極的に行うことという御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、開発の条例で求められる自主管理緑地 3%及び条例で求められる緑化率 16%を確保するということに加えまして、既存緑地を存置するとか、駐車場内を緑化していくということで、あと、屋上緑化、そういったものを積極的に行って、緑被率として 30%に近づけるような努力をしていくというところでございます。

その下、2 番目、既存植生について、倒木の危険性を排除しつつ適切な保全を行う計画とすることですけれども、これにつきましては、現地を見られたときもそうだったんですけども、ちょうどこの現状の法面のところですね。こちら、今、法面をそのまま残置させるんですけども、こちらに台風の影響だと思われる、既に倒木したような木がござい

して、当然そういったものは排除することに加えて、事前にそういう危険性のあるものについても調査をして対応していくというところで考えてございます。

1つ飛ばしまして、10番の環境取組内容の1つ目ですけれども、既存建物の解体に伴って騒音に配慮すること、あと、その期間についても明記することという御意見を頂戴してございます。

これに対しまして、解体作業時については、仮囲いですとか養生シート、あと、必要に応じて防音シート、防音パネル、そういったものを設置していく計画でございます。実施時期については、当然、開発許認可の状況に応じることになりますので、可能な範囲で明らかにしていくという形で考えてございます。

なお、ミリカゴルフセンターの解体工事につきましては、本事業の中で事業者が行うんですけれども、MBS様のほうにつきましては、MBS様が解体撤去工事をされて、事業としては更地の状態で引き渡しを受けるというようなところで、アセスメントの対象では、その解体はないというところでございます。

続きまして、8ページを御覧いただけますでしょうか。

5番、6番のあたりでヒートアイランド対策ということで御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、建物の屋根について、折板屋根に日射反射性能が十分にあり、かつ、遮熱 JIS 該当品と同等の遮熱性のある製品、そういったものを採用していく計画でございます。また、舗装面、歩行者通路になるんですけれども、そこに保水性のインターロッキングブロックですとか、超保水性のインターロッキングブロック、そういったものを採用していくというところで考えてございます。

あと、平面駐車場につきましては、車止めの後ろ側のスペース、そういったところに芝を張って緑化をしていくというところで考えてございます。

次に9ページですけれども、9ページの一番上の8番、エネルギーマネジメントシステムに関しまして、実際に効果が期待できるようなシステムの構築をすることという御意見を頂戴してございます。

これにつきましては、他店舗の事例なんですけれども、店内照明に関しましては、営業前後の準備時間は自動で照度を抑制する自動制御コントロールを導入する。また、空調・換気に関しましては、店舗内外の温度・湿度を測定し、中間期や朝夕の快適な外気を店内に自動で取り込み空調を抑制するシステムを他店舗でも導入してございまして、今回の事業のほうでも導入していくというところで考えてございます。

ざっとだったんですけれども、以上でございます。

会長

ありがとうございました。

少し時間をとりまして、今の御説明に対する御意見あるいは御質問をお受けしたいと思っておりますので、御遠慮なくお願いします。

どうぞ。

A 委員

交通問題で、左折 I N・左折 O U T という話が出てきたんですけど、南側出入り口から出た車両の経路が、どのように想定されているのでしょうか。

株式会社 CE サポート

ちょっとわかりづらいんですけども、お手元の先ほどの資料の別紙 1 の 7 ページのところなんですけれども、赤のラインが入場車両で青の破線が退場車両というような形で考えてございまして、ちょっと途中までしか矢印は描いていないんですけども、南側から来た車に関しましては、北側出入り口に出させていただいて、交差点 D をぐるっと回って南側に帰っていただくと。北側から来た車についても北側出入り口から出て北側に帰っていただくと。あと、計画地から南東側のエリアの住居に関しまして、それほど台数は見込んでいないんですけども、市道千里丘中央線、市道千里丘 1 号線にそれぞれ帰っていただくというような形で想定してございます。

A 委員

出るのが全て北側からということなんですか。

株式会社 CE サポート

すいません、ちょっとわかりづらいんですけど、南側出入り口を左折して、市道千里丘 1 号線をぐるっと回って出ていく車もあるだろうという形も想定してございます。

A 委員

あと、北側から入る車なんですけど、ぐるっと回る経路になっていますけど、そういう想定で運用されるということですかね。

株式会社 CE サポート

そうですね。先ほど申しあげましたとおり、やはり警察のほうから、北側出入り口を右折で入るといふところに対して非常にハードルが高いような、今、協議の状況でございまして、こういう公表といいますか、お示しするルートとしては、コーナン近くの交差点 E を左折で曲がっていただいて、そういう誘導をしていくんですけども、少し回って北側出入り口に来ていただくというようなルートを今想定しているというところでございます。

A 委員

わかりました。

会長

よろしいですか。

今のに関連するんですけれども、実際、来客というんですかね、その車はおそらく右折で来ると思うんですよね。現状、右折だという話もありますし、ゴルフ場ですかね、ということをお考えますと、こういう経路を想定しても、実際的にはあまり効果がなくて、おそらく、右折の車になってくるかなというのが正直ですが、そういった場合の対策というんですかね。南北の比率ということも当然あるんですけれども、そのあたり、どういうふうにお考えですか。

21 世紀商業開発株式会社

まず、今回の入場経路の設定につきましては、先ほど説明させていただいたとおり、警察協議の中で、左折 I N・左折 O U T ということで御指導いただいております。ただ、御意見等もありますので、今後も継続して警察とは協議してまいりたいと考えております。現実的に、この経路をどういうふうな形で周知し、かつ、現実的な来場の車に対してどのような対応をしていくのかということに関しましては、まず、この経路を設定するというのであれば、当然、店舗がオープンする際の広報周知に関しましては、左折で来ていただくような経路案内をまずさせていただきまして、全体的な左折での出入りの周知をさせていただくということになるかと思います。

それと、現実的に、開業に至りましたら、当然、オープン時に関しましては、出入り口に誘導員を配置いたしますので、その誘導員によってお回りいただくか、それか、広域的な配置計画に伴って、広域的なルートのお案内をさせていただきまして、それに伴って、実際にお客様がどういう動きをされるのか、その状況によっては、経路の変更等も含めまして、関係各所とか、協議が必要になってまいって、それに伴って経路の変更もあり得ることも想定はしております。

したがって、まずは開業に際して、どこまでお客様に周知ができるのか、それによって現実的にお客様がどういうふうな動きをされるのか、それを見極めながら、経路の変更も含めて検討してまいりたいと考えております。

副会長

私も、この経路図についてなんですが、今は、北側から来た車は E のところで曲げて、北側の入り口に誘導しようと、こういう話ですよね。でも、これ普通に見ますと、北側から来た車はずっと南側に行って B のところを曲がって入っていくんじゃないかなと、単純にそう思ってしまうんですよね。今はそういうルートは描かれていないんですけれども、そこら辺はどういった仕組みというか、何か考えはございますでしょうか。

21 世紀商業開発株式会社

先ほども申し上げましたように、まず、経路に関して警察さんと御協議させていただいた中では、今、何回も申し上げますが、左折 I N・左折 O U T と。我々も、今御指摘のと

おり、当然、少し、今おっしゃっていたところを曲がられて右折で入ってきてしまうだろうということは当然申し上げましたし、それに対して、そういうことで、車を踏まえた上で安全確保をしていきたいということで申し上げたんですけれども、やはり警察のスタンスとしては、左折をするためには、今、この経路、出させていただいている経路をまず設定して、それに対して周知してくださいというのが警察からの御指摘事項でしたので、今こういう経路をまず設定させていただいております。

今申し上げましたとおり、当然、ホームセンターですので、周知されれば、一見のお客様とかは、1回来られれば。通過交通の車両の方が来られるのはあまり想定しておりません。近隣の顧客の方に周知をして、方々が来られてと思っておりますので、継続して広域ですとかチラシでもこういう経路で来てくださいと、左折はこの経路で来てくださいという周知を継続して行っていく必要があるのかなというふうには考えております。

会長

ほかにいかがですか。

B 委員

3点ほど教えてほしいんですけども、1つは、この交差点 B のところの右折レーンなんですけど、これ、80m ぐらいあるんですけど。右折レーンの長さは。この図面を見ていると 80m ですか。

21 世紀商業開発株式会社

今のあおば通りの右折レーンでしょうか。

B 委員

別図 2 で赤く引っ張ってあるやつ。あ、それぞれ。

21 世紀商業開発株式会社

ここを、今 50m 程度を今想定しています。

B 委員

あ、50m 程度。そうすると、10 台ぐらいですね、滞留台数は。

21 世紀商業開発株式会社

そうでございます。

B 委員

何かちょっとよくわからないんですけど、右折交通量が 340 台ぐらいとなっていますよ

ね。そうすると、1分当たり6台。だから、今、信号現示がどうなっているかよくわかりませんが、1つは右折レーンが10台分だったらまかないきれない時が結構あるんじゃないかなという気がするの1個と、それからもう1つ、南側の出入り口のところで、今、片側1車をセットバックして1車線分、これは滞留用につくるわけですか。それがあふれることはないんですかというのが2点目の質問。

それから3点目は、発券ゲートを何で最初から設置しないのかというその理由がよくわからないんですけれども、どうせ設置する可能性があるんだったら、かなりそんな発券ゲートを設置するのが難しいのかという、その3点を教えていただけますか。

21世紀商業開発株式会社

まず、交差点の右折の滞留の件でございます。この滞留長につきましては、今後、警察並びに道路管理者様と協議をさせていただき予定にさせていただきます。おっしゃいますとおり、交通需要といたしましては300台ほどの右折の需要を見込んでございます。現状の信号サイクルから、おおよそ10数台がこの、単純に言って平均的な台数ということで見込んでございますので、今後、警察、道路管理者との協議の中で、その長さ等も設定してまいりたいということでございます。あくまで現状お示しているのは、これぐらいを取ればということで調整させていただいておりますので、個別協議の中で、設定の方はさせていただきますと考えてございます。

それとあと、南側の出入り口の道路幅の件でございますけれども、いわゆる来店車両の滞留というわけではございません。あくまで、駐車場内は場内のいわゆる滞留できるようなスペースを各所に設ける計画がございますので、基本的に入り口はストレスフリーで入れるような構造、中の場内動線も検討させていただいております。今回は、この勾配のある道路というところもございまして、どうしても店舗に入られる車が左折で乗られる際に減速されるとか、そういった車の挙動行為が一般交通と異なってまいりますので、一般交通をできるだけ阻害しないような形で、左側に寄って入っていただくことによって、後続する一般車両への影響を最小限にする。あるいは、対向から来る車の視認性を確保するということから、今回、この道路を広げる形で、特に通過交通に対する影響を最小限にするということで計画をさせていただいております。

会長

もう1つは。

株式会社 LIXIL ビバ

発券ゲートの件でございます。先ほどありました、まず、お客様の出入りに関して滞留をさせないということで、今現在は発券ゲートを設けないということで考えておるんですけれども、実際今、発券ゲートも従来のああいうバーがあつてゲートがあつて券を出しているというようなやり方ではなくて、最近では車両が入ったときにカメラで撮って自主精

算してくださいというような精算のやり方がございまして、それを設置するなら設置しようということでも今考えております。あくまで、やはりお客様が入りやすいお店をつくりたいということなので、できるだけそういう意味で、駐車場を無料にしたいというのが基本の考えでございます。ただ、実際は、それによっていろんな形で御近隣様を含めた影響が出るようであれば、そういう形で発券の機械を設置して、発券じゃないですね、ゲートを設けない課金システムという形で設置したいというようなことで今考えております。以上でございます。

B 委員

ちょっといいですか。そうすると、2 番目の話なんですけども、そうするとちょっとよくわからないのが、入り口過ぎてさらに 2 車線のまま行って、その先で 1 車線に絞られているという構造、ほんとうにいいですかという気がちょっとするんですけども。ここ、それほど入ってくる車の量がいなかったら、そこは 2 車線区間で、その先で 1 車線という使われ方をする可能性が結構あるので、そこでの輻輳の問題がないかという懸念が 1 つと、それからちょっとよくわからないんですけど、今の発券ゲートの話なんですけど、別に料金を取らない仕組みはいくらでもできて、確か発券ゲートは処理台数、処理は 450 台ぐらい、1 時間あるんじゃないかだったでしたっけ。発券ゲートは、そのものは。となると、最大の 425 とか言っているのはクリアするような気がするので、発券ゲートシステム、バーが上がり下がりなのか、それともただ写真でやるのか、それは別として、利用者は、お金を取らないような、だけど、出入りコントロールしますよというのはそんな難しい話じゃないと思うので。

また、そもそも警備員が見て回っている中で、ほんまは買い物に来たんじゃなくて、ガンバとか、あっちを使っているか使っていないかって、区別がつかんような気がするので、そこら辺がちょっとよくわからんという気がしました。以上です。

21 世紀商業開発株式会社

先ほど、今おっしゃっている道路拡幅の、これ、歩行者等の安全もあつたんですけども、もう 1 点は、今、この丁字路の非常に視認性が、特に下ってきた車両が合流する際に非常に視認性が悪いと。今は両サイドにミラーで対応しておるんですけども、この歩道を広げることによってかなり視認性が取れるという期待をさせていただいております。これが非常に今回の道路拡幅の大きなメリットだというふうに認識はさせていただいております。

B 委員

わかりました。ありがとうございます。

会長

ありがとうございました。どうぞ。

C 委員

すいません、今日御説明いただいた内容では、直接ないんですけども、この中で、146 ページに今後の予測とか評価の手法が書いてございますが、道路交通騒音について、ASJ RTN-Model 2013 を用いると書いていますが、これは改訂される予定でといますか、もう改訂されておりまして、来月この3月に行われます音響学会で RTN-Model 2018 が紹介される予定ですので、ぜひ新しいのを使っていたきたいと思います。

それから、同時に、JIS Z 8731、これも去年、改訂の委員会が終わっておりまして、正式にいつ出るかわかりませんが、近々公表されると思いますので、これも新しいのを使っていたきたいと思います。よろしくお願いたします。

会長

よろしいでしょうか。

株式会社 CE サポート

そのようにいたします。

会長

ほかにいかがでしょうか。

D 委員

ちょっと事実確認をさせてください。別紙の図 6 の北と南に入ってくる……。それですね。大体 1 日 1,000 台ぐらいでしたっけ、確か。予測が 1 日 1,000 台ぐらいでしたかね、まず。

21 世紀商業開発株式会社

車の台数ですかね。

D 委員

車の台数。

21 世紀商業開発株式会社

お手元に配付されております、同じく資料の 4 ページに、今回、大規模小売店舗立地法にかかる店舗になりますので、この法律に基づいて発生交通量の算定をさせていただいております。同資料の。

D 委員

2,000 台。

21 世紀商業開発株式会社

そうですね。3,000 弱と。

D 委員

わかりました。それで、北と南に出入り口があるわけですけど、何台、何台ぐらいを想定されている？分担率は。

21 世紀商業開発株式会社

ざっと申し上げますと、今の比率で申し上げますと、南で 57%、北でその残り、43%ということでございます。

D 委員

と言いながら、周辺住民の方も含めて、できるだけ南は使ってほしくないというのが前提にありながら、南のほうが多分負担するパーセントが多いことが前提になっているということでしょうか。

21 世紀商業開発株式会社

今回、北・南をまんべんなくというか、例えば、北側をメインにとかいう話ではなくて、あくまで周辺の定住人口から、この比率をもってしてございますので、この地に出店するという事になれば、おそらくこういった比率になるであろうということをまず前提にさせていただいています。特に南側を多く取ろうとか、そういう発想ではございませんけれども、周辺の人口から考えるとこういう比率になるというのをまず前提で、今後も行政協議、あるいは地元さんとの協議に入りたいと考えております。

D 委員

需要の方面分布を見ればそうなんですけど、それをうまくマネジメントして環境負荷が最小化されるよう到来をコントロールするというのが基本的に必要な気がするんですけど、どうでしょうか。特に、もう 1 回言いますと、南というのはどちらかというと望まれていないゲートに対して、できたら北を集中的に管理してうまくやるほうがいいんじゃないかなと、素朴に思うんですけど、いかがでしょうか。

21 世紀商業開発株式会社

おっしゃるとおりでございます。先ほど来から、例えば、北側の右折での入場がどうかとか、そういったところも 1 つの要件になるかと思えます。また、通学時間帯の出入り

口の運用でありますとか、あと、南側の出口の出庫の車の案内ですとか、こういったところは特に留意を払いながら運営計画を立ててまいりたいと、特に南側の出入り口につきましては、やはり地元の皆様方も非常に御懸念されている部分もございますので、例えば出庫の部分については大きなアナウンスをしないだとか、そういったことで一定の抑止力といますか、かけられるような程度の運営も考えていきたいと考えております。

D 委員

1台、450台が上限で、ピークでも426ということで数字的には1か所でもクリアできるというのがまずありますし、周辺の方々の期待からすると、特に現地視察に行った時、北側の前ってほとんど通行とかなかったんですね。歩行者の方もおられなくて。だから、北側をちゃんと右折も含めて管理したほうがいろいろ合理的なんだろうな、なんていうのがあるので、ぜひ南側の運用管理も含めて御検討くださいというお願いでした。

会長

ありがとうございました。

ちょっとE先生の前に。今のに関連してなんですけれども、今日の資料の3ページで、⑦交通混雑、交通安全というところですが、ここの、エッセンスは同じような話で、南北に長くする建物については検討をされたということですけど、具体的な図面でありますとか、どうしてだめなのかというのは私にはよくわからないんですね。それが、合理的な説明がなされていないので、この文章だけでは不十分だと思っております、実際、こういう状況ですので、北側にメインを移すということが本来あるべき姿であって、それに対する十分な検討ができていたとは、ちょっと言いがたい。この文章だけではそう思われてもしょうがないと思いますね。私も納得できませんので、これについては十分な資料を御準備いただきたいというのが私の意見でございます、当然、その上で南側についての御意見、対策、今回書かれている対策については、一定評価できると思うんですが、根本的なところでの解決にはなっていないんじゃないかというふうに思いますので、ぜひそういうデータなり根拠を開示していただきたいというふうに思います。

株式会社 CE サポート

図面のほうは当然検討してきた経緯としてあるんですけれども、すいません、ちょっと今日お配りする資料に間に合わなかったのでお示しできていないんですけれども、またそれについてはお示しさせていただきたいと思います。

D 委員

すみません。一言だけ先にまとめておきますと、多分周辺の方々、我々も含めて、北がメインゲートである、南は時間帯で混んでいるときだけ必要に応じて開けて、基本使わない、これが多分、合理的というか納得しやすい解なんじゃないかなということです。

会長

どうぞ。

E 委員

会長と今実は同じことを言おうと思って。建物の配置の御説明の中で、南寄りのほうに建物を寄せると住宅への圧迫感がある、あるいは学校に近づくからよくないんじゃないかという御説明だったんですけれども、どちらかといいますと、法下のところに寄ってきますので、建物の陰影、影ですね、日陰の影響が出ない方向に建物があるわけですので、あまり寄っていると圧迫があるとかいう御説明では、本当にそういう御検討をされたのかなという疑問がありましたので、私的には別に無理なくおさまりそうな、私は建築をやっていますので、そういう気がいたしましたけれども、このあたり、もうちょっと御検討をしっかりといただければどうかなというふうに感じておりました。

それからもう 1 つ、交通計画を見せていただいて、コメントなんですけれども、もしお考えがあればなんですけれども、建築的にいいますと、避難計画とか、大体こう計画時に立てるものがあるんですけれども、大体これは、不特定多数を相手にどう行動するかということ予測とか推察するのが一般的なんですけれども、この場合、入ってきた方向に出ていくのが原則になりますので、左折で入ってくるルートがあって、その方が出ていくときに、もと来た方向ではない方向に出ていくということはまず考えないほうがいいような気がするんですね。かなり、よほどの周知をすとか御案内すとかというレベルではなくて、何かもうちょっと具体的に、そっちにしか出られないというような工夫でもしないことには、やはり思っちゃるような交通計画というのは難しいんじゃないかというふうに思っています、もし本当に左折 I N・左折 O U T ということを考えていらっしゃるんだったら、もうちょっと具体的な、こうやったらほんとうにそういうことは起こらないんだという御検討をされたほうがいいのかなというふうにちょっと感じました。以上です。

会長

それについていかがでしょうか。

21 世紀商業開発株式会社

先ほど来、南側の出入り口ですね、おっしゃるとおり、我々も南の出入り口をあまり積極的に使っていただきたくないというのはもちろん当然の考えでございます。ただし、申し上げましたとおり、南側を何も対策をしなければ、南側の入り口からやっぱり 6 割弱の車が入るところがございますので、やはり全てを北側に回しますと、どうしても無理が生じるんですね。東側の住宅街に入ってしまうと、右折での台数がもともと増えてしまう等々がありますので、考え方としては、今おっしゃる考え方を設定

させていただくというのは基本では考えております。一番悩ましいのは、千里丘の駅のほうから来られる車を北側から案内するのがいいのかとか、そういった細かいレベルは、今後、調整はもちろんさせていただきたいというふうには思っております。交通安全に関しては、極力できること、今おっしゃった左折 I N・左折 O U T をどれだけ徹底できるかも含めて今後も検討したいというふうに考えております。

会長

ほかにいかがでしょうか。

F 委員

ちょっといいですか。確認というか素人的な質問で申しわけないんですけども、よく今の話で「通学路」という言葉がよく出てきたんですけども、この地図を見てみますと、小学校とか中学校ですね、いろんな場所にあると思うんですけども、今の通学路というのは南のほう、例えば、地点 E の近くだったら東山田小学校、それからその下に中学校、高校とありますね。それと、計画地の下側に北小学校。これが多分通学路として考えられているとこだと思うんですけど、こういうほかのいわゆる小学校、中学校の周辺の通学も考慮しての、今のお話だったんでしょうかということをちょっとお伺いしたいなと思います。

株式会社 CE サポート

今、すぐ近くに、千里丘北小学校がございまして、今の現状を申し上げますと、千里丘北小学校に周辺で通われている方が、計画地北西側に隣接した住居に多分、児童がおひとりいると聞いてございます。この方が千里丘北小学校に今通っているという現状でございます。ただ、校区としましては、ちょうど蓮美幼児学園千里丘キンダースクールの前面道路で切れていまして、蓮美幼児学園千里丘キンダースクールの前面道路から南側が山田第二小学校の校区になりまして、今、現状、計画地南側住居から通われているお子さんはいないんですけども、将来的に計画地南側住居から市道千里丘 1 号線を渡って千里丘北小学校に来られる方が出てくるというところを聞いてございます。

F 委員

もし、先ほどの話にあった北のほうを使うとなると、そうすると、地点 E ですね、ここでいう、茨木市からちょっと南、東山田小学校とか、その下に中学、高校とか、結構こういう学校が集まっている地点というのがあるので、その辺のところもちょっと考慮したほうがいいのかなと思って、ちょっと質問させてもらったんです。

株式会社 CE サポート

承知しました。検討させていただきます。

会長

はい、ありがとうございました。

まだまだ、おそらくあるとは思いますが。どうぞ。

E 委員

すいません、別の話で 1 つだけ。ガンバのスタジアムに近いという御意見があって、この調査ですけど、14、15 ということで、10 月の、試合のない日みたいですね。明日から再開しますけど、ちょっとこのあたりの影響をもうちょっと確認されたほうがいいのかなど。この調査全体に試合の影響が出にくい日を選ばれてしまっているような気がしたので御検討いただければと思いました。

株式会社 CE サポート

アセスメントのベースの調査として、通常の平日と通常の休日ということで 10 月は調査させていただいております。それで、今日ちょっと資料としてはお示しさせていただいていないんですけども、昨年 9 月 29 日にホームゲームが土曜日にありましたので、そちらで調査を行ってございますので、こちら、またアセスメントの御報告の中でさせていただけたらなと考えてございます。

会長

ありがとうございます。

おそらくまだまだあるかと思うんですが、ちょっとほかの案件もございまして、とりあえず、ここでこの審議を一旦終了させていただきたいと思えます。申し訳ございません。

今後の流れにつきまして、事務局から御説明願えますか。

事務局（林係員）

今後の流れにつきましては、本日の審査会でいただきました御意見と、あと、後日、皆様方にまた意見を聴取しますので、そちらで集約させてもらった意見に対する見解を事業者のほうから示していただきまして、次回の審査会の資料とする予定でございます。さらに、十分な資料が準備できたと判断できるのであれば、それらを踏まえて事務局にて答申案を作成し、次回の審査会で御審議をいただく予定としております。

会長

ですので、今日はまだまだ御意見、十分出尽くしていないと思えますので、先生方のほうから集約していただいて、意見をどんどん出していただいて、メールで結構かと思えますので、それを事務局のほうでまとめていただいて、また事業者さんにはお示しいただくということにしたいと思えますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは続きまして、次の議題に進むことになると思うんですけども。ちょっと事業

者の方々、お手数ですが退出していただいでよろしいでしょうか。

(事業者退出)

それでは3番、次第3の報告事項のほうの事業者さんの入室をお願いいたします。

(事業者入室)

事務局(永井主査)

環境政策室 永井です。それでは事務局のほうから、本件説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。

本件は、平成24年度4月に提案書を受けまして、その後7月の答申以来、審査会で御審議をいただいでまいりました。平成25年9月に評価書と併せて事後調査計画書を受け、その計画書に基づいて平成25年度から27年度にかけて工事中の事後調査報告書が提出されました。施設は平成27年9月に完成し、同年10月から供用を開始しております。

供用後の事後調査につきましては、平成29年にスタジアムにおけるコンサート開催が計画、検討され、それについての自主環境影響評価を今年度実施しましたため、コンサートによる影響評価の事後調査も併せて報告するというところで、報告書が提出されておりました。しかし、当初今年夏に計画されておりましたコンサートの開催が、来年2020年夏以降となり、それに係る事後調査のとりまとめはそれ以後となることが決まりました。事務局としましては、スタジアムの供用開始からすでに3年以上が経過しており、さらに数年先まで事後調査報告が延期されるのは適切でないと考えまして、事業者とも相談しました結果、コンサート開催に係る影響については別途、自主環境影響評価の事後調査報告をまとめることとし、先に条例に基づくスタジアム建設事業に係る環境影響評価の事後調査報告書の提出を受けることにいたしました。

条例上の手続きでは、報告書を正式に提出いただいで、特に何もなければそれを告示して、そのあと審査会に報告して手続きを終了する。もしくは、提出された報告書について事務局のほうで、これは審査会に諮るべきと判断した場合には、審査会のほうに改めて諮問答申をさせていただいて、御審議いただくという2つの流れがございます。ただ、今回につきましてはそのいずれでもなく、正式に提出を受ける前、とりまとめの最終案の段階で、こういう形でまとまっておりますというのを一度御報告させていただいて、最終提出までの間で御意見等があればいただきたいという趣旨で、今回、報告事項としてこの審査会に挙げさせていただきます。

それでは、内容につきましては事業者より説明をしていただきます。

株式会社ガンバ大阪

それでは、始めさせていただきますと思います。

私、市立吹田サッカースタジアムの指定管理のほうをさせていただいておりますガンバ大阪の担当、〇〇と申します。本日皆様お忙しい中、お時間を頂戴いたしましてありがとうございます。どうぞ、よろしく願いをいたします。

まずはですね、市立吹田サッカースタジアムのほう、さきほどお話があったとおり運用のほうが始まりまして約 3 年が経過をいたしました。本日は、そちらの方の報告をさせていただくとともに、今、無事に事故もなく、運用のほうは進んで行っているというところで、あと足りないものはガンバ大阪のタイトルが、優勝がまだ取れてない、スタジアムのほうでは取れてないということで。実はあさって土曜日から Jリーグのほう、2019 年シーズンがスタートいたしますので、シーズンスタートとともに、今年こそはタイトルを取っていただければと考えておりますので、今後ともどうぞよろしく願いをいたします。

それでは、今回の事後調査報告のほうですね、担当のほうから行わせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いをいたします。

株式会社環境総合テクノス

環境総合テクノス 〇〇と申します。よろしく願いいたします。それでは事後調査報告書案ということで御説明させていただきます。

最初に事業計画、記載しておりますが、基本的には事業計画等変わっておりませんので、7 ページのほう御覧いただけますでしょうか。7 ページから事後調査の内容ということで記載しております。先ほど御説明がありましたが、スタジアムは平成 27 年 10 月から供用しております。事後調査は、内容は表 5-1 に示しておりますが、今回は供用後ですので、このうちの下半分ですね、廃棄物、騒音・振動、交通混雑、交通安全、これが対象となります。平成 28 年度以降、調査させていただいております。それとですね、今、御説明した交通混雑と交通安全につきましては、昨年実施していただいたスタジアムのコンサート開催の自主環境影響評価の審査の際に、結果についてはひととおり御説明させていただいておりますので、本日はお時間の都合もありますので、廃棄物と騒音をメインで説明させていただきたいと考えております。

9 ページを御覧いただけますでしょうか。9 ページに廃棄物についての調査結果を記載しております。まず、試合開催時の廃棄物排出量ですが、平成 29 年のシーズンの試合での総入場者数は約 53 万 3 千人ほど。そして廃棄物の合計は、可燃物が約 55 トン、缶・びんが 10 トン弱、ペットボトルが 8 トンほどで、合計で約 73 トンになっております。あとグラウンド管理に伴う芝の廃棄が 18 トン。それから、クラブハウス等からの日常の廃棄物が、約 87 トンということになっております。

次、めくっていただいて 10 ページです。10 ページの下に、評価書の時の予測値を示しております。これと先ほどの実測値と比較しますと、試合開催時の廃棄物では、予測が 359 トンであったのに対して 73 トン。大きく減少しております。これは、一つは評価書の際は年間の総入場者数を約 97 万人と想定して算出してありますが、実際は 53 万人なのでだいたい 55% ぐらいということになっていると。それも 1 つ、減った要因と考えられる。ただ、

それ以上に大きく減っておりますので、この理由は主にはですね、びん・缶、それからペットボトル、資源化されるものが大きく減りました。その理由としましては、従前の万博競技場では店舗が仮設であったために、店舗で販売する飲み物を、基本的には缶とかペットボトルで持ち込んで、それをカップに入れて販売するという形だったのですが、新しいスタジアムは常設店舗になりまして、ドリンクサーバーとかで提供するという事になったので、大きく削減できたというのも要因です。

あとグラウンド管理、クラブハウスの廃棄物についても予測値を下回るという結果になりました。なお今後も、分別、減量化、リサイクル、資源化に努めていきたいというふうを考えております。

次、騒音・振動について説明します。11 ページ、その隣の 11 ページを御覧ください。騒音・振動につきましては、ガンバ対セレッソの大阪ダービーが行われました平成 29 年の 7 月 29 日土曜日。この日のお昼の 13 時から翌日の 13 時まで 24 時間で調査しております。試合自体は、29 日の夜 7 時キックオフのナイターで、入場者数は 36,117 人。これは今のところですね、これまでの吹田スタジアムの最大入場者数ということになっています。調査地点ですが、次の 12 ページに図がありますが、環境影響評価の時と同じ周辺住居地の 3 地点で調査しました。

13 ページを御覧ください。まず騒音調査結果ですが、表 6.2-2 に示すとおりです。調査は、どうしても満員に近い観客が入る試合を対象とするので、どうしても調査対象となる試合に限られるということになります。そのため、調査時期が 7 月という夏場の調査になってしまいまして、セミの声の影響が出てしまいました。そのためですね、結果を見ていただきますと、昼間の時間帯平均値が環境 1 で 71 デシベル、2 で 77 デシベル、3 も 60 デシベルという高い値になっております。夜間についても朝 5 時ぐらいから鳴き始めるので、セミの影響を少し受けているという結果になってしまっています。ただ、その表のかけこの中に、かけこ書で昼間のところですね、示しておりますが、試合の時間帯である 19 時から 21 時の平均値では、環境 1 で 55、環境 2 で 52、環境 3 で 54 と、評価書での予測結果の平均値と同程度ということになっております。

その横に、調査結果（参考）として示しておりますのは、平成 28 年 6 月に開催されました日本代表戦、この時、入場者数は 35,589 人でしたが、その時の結果を示しております。これを参考としておりますのはこの日、雨が降っておりまして、小雨の影響を受けているので、若干高めになっていると思われるんですが、それでも測定値は昼間でだいたい 52～55 デシベル、夜間で 44～49 デシベルとなっており、評価書での予測結果と同程度ということになっております。

そのあと、各地点の詳細な結果については 14～16 ページに示しております。16 ページ環境 3 の結果を見ていただきたいですが、16 ページ環境 3 のですね、21 時台、昼間の 1 番最後の時間帯ですけど、この黒の四角で囲んでいるのが試合の時間ということになるので、その試合の直後の時間、21 時の時間帯が 59 デシベルとなつてまして、その前後の時間帯に比べてちょっと高くなつてます。この地点はスタジアムの東側のマンション付近の地点な

んですが、この地点のすぐ西側に万博公園側から抜け出てくる道路、トンネルがありまして、試合終了後に帰る方が、この測定地点の前を一定数通行されるということになってまして、その影響でちょっと騒音値が一時的に上がっております。

この地点はこういうこともありますので、これらの歩行者の方を整理するために警備員を配置して、できるだけ静かに通行いただくように配慮を行っております。あと、この後ですけれども、平成30年の4月には、この道路の南側、マンションの反対側に歩道も整備されまして、なるべくスムーズに通過できるようなことで配慮させていただいています。

次に振動の調査結果は、その次17ページですね。表6.2-4に示しております。時間帯の平均値は最大でも37デシベルということで、評価書との比較でも同程度で、人の振動感覚閾値の55デシベルも十分下回っている。

以上のことから、騒音・振動については特に問題点があるような結果ではないのではないかと考えております。

次は18ページを御覧ください。18ページから33ページは交通混雑、交通量の調査結果を記載しています。これも先ほどと同じ、29年7月のセレッソ戦の午前9時から終了の23時まで調査しました。

結果については、以前に説明させていただいたということになりますが、この同じ日に行われたエキスポさんの方の調査結果もこれに併せて記載しております。

27ページを御覧ください。結果の詳細につきましては以前にも御説明させていただいたので、詳細省略させていただきますが、交通量及び交差点需要率については特に問題があるような結果ではありませんでした。滞留長、渋滞長については、交通7について、試合終了後の21時台、22時台に渋滞が発生しました。ただ、これにつきましては27ページ表6.3-2に示しておりますように短時間のもので、21時台後半には解消したという形になっております。

もう1つ、交通13という地点があるんですが、これはエキスポさんの方での調査地点なんですが、15時から18時台に渋滞が発生していました。その結果、その次のA3、1枚めくっていただいてA3 2枚目の図でして、右下に31~32ページと書いてある図面の、真ん中に交通13というグラフがございます。15時台から18時台にかけて、時間帯の最大の滞留長、渋滞長をつなげたものであるんですが、少し継続して、外周道路につながるような渋滞、滞留が発生していたということです。これは、外周道路を通行される歩行者によって、外周道路から檜切山、南の方ですね、そちらに抜けていく車が分断されるような状態で、ただ調査としてはそこで切るわけにはいかないのだからつながった状態というふうにされている。こちらにつきましては去年、エキスポさんの事後調査の報告でもあったと思うんですが、スタジアム側としましては、エキスポさんの事業者と連携して、この地点に交通誘導員をおいて、歩行者の交通整備を行って車を流していくというような対策を行って、渋滞、滞留の解消を図っていくことを考えております。

それでは、34ページを御覧ください。最後、交通安全、歩行者の通行についてですが、調査は先ほどと同じセレッソ戦、大阪ダービーの時に、試合終了後の時間帯について混雑

の状況を調査しました。これも詳細はちょっと割愛させていただきますが、36 ページにコメントを記載しております。36 ページの評価のところに記載しておりますが、スタジアムからの退出方向の通行量を見ますと、各地点とも、試合終了後の 21 時台が突出して多くなっていますが、22 時台にはほぼ、通行が完了、終了している。また、各地点とも特に混乱等は生じませんでした。評価書では、2 時間かけて歩行者の方を誘導して安全に通行することにしてはありますが、実際にはスタジアムからの退場者数、スタジアム出口の制限とかでコントロールし、あと適切に誘導するなどの対策で、実際には試合終了後概ね 1 時間で、特に混乱なく退出が終了している、通行できているということになります。

今後、必要なスタッフの配置、歩行者の適切な誘導、利用交通手段の分散、スタジアム出口の制御など、歩行者の安全対策を継続的に実施して、観客の安全を最優先していくというふうに考えております。

あと、報告書としましては 41 ページ、42 ページに今、御説明したんですけど、まとめ、43 ページ以降に環境取組の実施状況を記載しております。評価書に記載した環境取組を確実に実施して、これからもずっと実施していきたいというように考えております。

以上で、説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

会長

ありがとうございました。ただいまの内容につきまして、あ、先生どうぞ。

C 委員

13 ページで御報告されています騒音の測定結果ですけれども、セミが鳴かない季節にも、ちゃんと一度測定していただきたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。それから、夜間が特にオーバーしているようですけれども、早朝からセミが鳴いていたということですが、セミが鳴いてないシーズンとかも併せまして、住民の方からの何か苦情とかはございませんでしたでしょうか。

株式会社ガンバ大阪

去年 1 年、それから運用してから 3 年たちますが、まず騒音等で、お客様もしくは近隣のマンションと言われるところからの、クレームと言っては失礼ですけれども、そういったものは、実際 1 年目には正直ございました。さきほど担当からの話があったとおり、お客様がこの前を通る、それによって道路がうるさいと。夜、マンションの人からすると、うるさいというのがあったのですけれども、今、その対策といたしまして、警備員を立てる、それから道路のほう、吹田市さんと協力して歩行者道路を作るといったことを行いまして、この 2 年間は、その近隣からのお叱りというのはゼロになっております。

で、またさきほどの、セミの鳴く時期以外にというのは、もちろん私どもも認識しております。これはちょっと難しいところもあって、ひとつだけあるのは、何せ 35,000 人お客様が入る試合をですね、まあ全部の試合に入れればいいんですが、なかなかそういうわ

けにもいかず、できるだけお客さんが入る試合をまずピックアップしていくと。今回たまたまこの28年、いや29年ですかね、行わせていただいたのがこの7月になってしまったというところで。もちろんこれは、先も継続して自主ということで行っていかうとは考えておりますので、こののち、またこのスタジアムでは日本代表戦とかも行われる予定もございまして、その際には、私どもの経験則としてデータをストックしていくようにさせていただきますたいと思います。

C 委員

ありがとうございます。

株式会社環境総合テクノス

あと、ちょっと補足で。先生がおっしゃったように、夜間ちょっと高い目に、この29年7月の調査の時はなっています。ただ28年、その前に測った時は、もう少し低い値になっております。それと右側に、評価書予測結果と書いておるんですが、やっぱりもともとですね、場所的な問題もあるのか、夜間でもそこそこ高い音が出ているので、あまりというかスタジアムの影響で高くなっているということではないと思うんですが、そのへんも考慮してまた今後もですね、必要に応じて調査をしていくという形で対応させていただきたいと思います。

C 委員

よろしく願いいたします。

会長

はい、ありがとうございます。ほかに、いかがでしょうか。あ、どうぞ。

E 委員

これが、確か会長が御懸念だったと思うけど、私もこの数字見てどうかなと思っているのが。37ページにね、これですと地点Eで試合が終わった後、外周道路に沿ってほしい8千人ぐらいが北に向かって行って、それから地点A野球場のところから外周道路に約7千、6千人位の人が向かって、1万3千人ぐらいがここに集中する、したんじやなかろうかと思っています。確か会長が御懸念だったのは、ここから横断歩道、細い横断歩道を渡っている人たちがきつといるだろう。この人たちは本当に通れるのだろうかということ心配されていて。私も行くたびに心配だなあと思いながら見てるんですけど。何も問題起こってなかったですか、3万6千人の時。

株式会社環境総合テクノス

はい、あの今おっしゃられたのは、この地点Eが7千人、これが外周を歩いているとい

うことになる。それから地点 A が 6 千ほどで、おっしゃった通り、1 万 3 千、4 千人くらいの方が北へ行っている。ただこのルートは、特に地点 A を通過していく、中から歩くルートで一番狭くなってるのがこの地点 A のところです。ちょうど万博公園から外周道路に出るところで、すごく細くなってまして、通路が。で、ここから歩道橋に上がっていくところなんですね。ここが一番厳しい。

外周を歩いていかれる方はここは通らないことになるので、歩道橋へ上がった上は、外周歩いている人もこの地点 A 歩いている人も、全部がこの歩道橋を渡って万博記念公園駅のほうに行くというよりも、大多数はこれをまっすぐ北に上がって東駐車場とか、そこから出ていく茨木方面に行くバスに乗られる方が、このうちの大半ですので、この両方が重なって上に上がるというのは、歩道橋に上るルートはちょっと別々になってますんで。そういうこともあって、この地点 A のところがどちらかというと一番危ないというのが状況で、そこから先は、特に混雑するということはありませんでした。そのへんも当然警備員の方をつけて、順次通してるんですけども、結論は、まあ特に問題なく通っているということですよ。

会長

はい。今後ともよろしくお願いします。他にいかがでしょうか。

副会長

廃棄物のところなんですけど、非常に少なくなって、非常にいいんですけども。他のところはですね、事後調査と予測というのが 1 つの表になって表されてるんですけど、ここだけですね、別々になってまして。少し対比して見るのが、ちょっと大変なんですけども、もう少し見やすく表を作り直していただければなあと、そういうふうに思いますのでよろしくをお願いします。

株式会社環境総合テクノス

わかりました。ではそれはちょっと工夫させていただきます。はい、すみません。ありがとうございます。

会長

はい、そのことですけど。予測の方だけまとまってるんですけど、可燃ごみと缶・びん、ペットボトルが分かれてないので。今の御説明で缶・びんが減ったんじゃないかと思ってしまうのがあったと思うんですけども、ちょっとこの今の、今日の御説明で、以前は缶・びん、ペットボトルが多かったということなんですけど、割合的にいくと、以前の 358 トンの中の内訳ですね。これが是非、対比できるようにしていただくといいんじゃないかなということですので。

株式会社環境総合テクノス

はい。今回予測結果のほうの表はですね、環境影響評価の評価書の12-8にあるんですけど、その時の結果表そのままにしております。

会長

ああ、なるほど。

株式会社環境総合テクノス

そうです。評価書の時はですね、一応、元のデータとしては、前の万博の時の平成23年の試合の時の廃棄物量を設定して、その時の人数を踏まえて計算しているんですが。万博の時の実績がですね、可燃ごみと資源ごみというくくりになってまして、それで全体のトータル量を出してしまして、ただ実際にはそのへんの区分がどうなるかというのもあったので、予測結果としては一括で出させていただいていると、評価書の時に。いま先ほどコメントさせていただいたのは、そのおおもとの試合開催時の、万博の試合開催時の時の可燃ごみ量を見ると、比率的にはだいたい、今の可燃ごみ量と同じぐらいなのかなということになっておるんですけど、評価書の結果として区分した結果を当時載せてないので、報告書としても一応こういう形でさせていただいた、後はコメントという形でちょっと整理させていただいたのです。

会長

今おっしゃったことを表現していただいたら、いいです。

株式会社環境総合テクノス

ちょっと工夫します。

会長

あとちょっと私から。それと同じようにですね、後半の部分が予測が示されてなくて、交通の方ですけども。調査結果だけになっているので、予測と対比させてどうだったのと、というようなところですね。そのへんも御考慮いただきというように思いますので。例えば交通量のところですね。渋滞ですかね。このへんが調査の結果だけになっているので。当時、予測もされていらっしゃいますか。

株式会社環境総合テクノス

すみません、渋滞は、渋滞長という形では予測しておりません。

会長

ああ、そうなんですか。

株式会社環境総合テクノス

交通量、車のほうはですね、予測として出す時はこの33ページにありますが、交差点需要率。これは評価書の時と比べて、交差点需要率は実際にこうなっているということで、渋滞長自体はなかなか予測しづらいものがあるので、渋滞するかしないかというような検討をさせていただいて、交通シミュレーションでこういう形で流れるというような、そういうものはやったんですけども、なかなか先生がおっしゃるように渋滞長が何メートルと何メートルでという比較は、ちょっとしにくいということで。実際は、結果としてほぼ渋滞せずに流れてましたよという形の評価を書かせていただいているとなっております。なかなか、その渋滞長を予測の時と比較するというのはちょっと難しいです。

会長

交通量は、どうなんですか。

株式会社環境総合テクノス

交通量自体は、交通量の数値というよりも、それも含めたこの需要率という形で比較させていただいてる、交通量自体を予測しているというよりも、交通量がこうなるのでそれをベースにした需要率としてどうなるかで、最終、その交通については評価させていただいたので、それで道路、交通混雑のほうは33ページにあるように需要率を比較するという形で最終報告させていただいたということにしています。

会長

ああ、そうですか。

株式会社環境総合テクノス

歩行者のほうもなかなか難しく、歩行者もこういう形で安全に通るように対策含めてやりますというような定性的な、人数配分の想定とかは当然あるんですけど、という形なので、なかなか予測の時と数値的に比べるというのは難しく、ちょっとこういう表現にさせていただいてるんですけど、ちょっと何かできないか考えてみます。

会長

そうですね。ちょっと、可能な方法がございましたらよろしく願いいたします。他に、ああどうぞ。

D 委員

2点あります、短めに。ページ9のゴミのところ、この組成見ると、前半のところはもう立派に達成されていて、要は、問題はこれ、食品ロスですよね、厨芥類48トンって。た

ぶんガンバが抱えている問題が、今ここに集中していると思うので、次の取組のところでは何か、食品ロスなり食べ残しなりの何か対応策を書かれる、検討されるといいなあというのがあります。これ1点目。

で、2点目が49ページのところのエネルギーの管理のところ、ガンバさんの特徴的なので、三井さんと一緒にスマートエネルギーシステムを組んだっていうのがありますよね。なので、ここもう少しメッセージ出した方がいいと思うので、何らかの数値的な評価を、他のスタジアムに比べて、単位来場者あたりのCO₂発生量が3割減っているのかなんとか、何かそこを主張されると、何かベストプラクティスとして外に出せるのかなあという印象がありますね。ちょっと御検討下さい。以上です。

株式会社ガンバ大阪

今の御意見、了解いたしました。まず1つ目の、御指摘いただいた厨芥類のゴミのところについては、まさに御指摘のとおりになりますね。ちょっとここは、対策どういったものがというのは、ちょっと文面に一文付け加えるようにさせていただきます。

あとの49ページのほうのスマートコミュニティのほうにつきましても、ちょっと書き方、どういうふうにさせていただくかというのは検討させていただいて、ちょっと入れられるかどうか考えて。

D 委員

是非、自慢にできる場所ですので。

株式会社ガンバ大阪

ありがとうございます。よろしく申し上げます。

会長

はい、ありがとうございます。先生すみません、短めです。お願いします。

G 委員

廃棄物のことなんですけど、プラスチックごみが最近世界的に問題になってきて、特にマイクロプラスチックが生態系に与える影響ということなので、できるだけ減らすような方向でちょっと検討していただきたいと思います。以上です。

会長

はい、ありがとうございます。

株式会社ガンバ大阪

そうですね、検討のほうを。かしこまりました。

会長

はい、検討よろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

まだまだ御意見ありそうなので、事務局の方へ、もう一度集約といいますか、もし意見ある場合は、言っていただいでよろしいでしょうか。ちょっと今日、時間の関係で十分審議できなかった疑義があるので。今日ちょっと御発言できなかった先生方にも、メールか何かで、事務局の方に送っていただくということでよろしいでしょうか。

事務局（永井主査）

はい、これにつきましてはまた、事務局のほうから御意見をお伺いさせていただきますので、その際また文書で、書面でいただければ、またお伝えさせていただきます、修正させていただきます。

会長

ということで、どうもありがとうございました。それでは、次の案件にまいりたいというように思います。ではあの、すみませんが事業者の方、交代していただきまして。ありがとうございます。

（事業者退出）

会長

次は報告事項になります。また、事務局のほうから説明をしていただきますが、資料4以降になります。事業者さんはいらっしゃいますか。いらっしゃいますよね。どうぞ入っていただいでください。ずいぶん前のアセスメントになります。

（事業者入室）

会長

それではあの、次第4の報告事項になります。大阪外環状線、新大阪から都島ですが、鉄道建設事業について、事務局から御説明をお願いいたします。

事務局（林係員）

はい。では本件について、経過を御説明いたします。こちらの案件は、新大阪から久宝寺を結ぶおおさか東線の北区間の一部であります、新大阪から都島にかけての鉄道建設事業に係る大阪府の環境影響評価条例の案件として、平成12年に方法書が提出されたものでございます。

資料4を御覧ください。その後、平成13年12月に準備書が提出されまして、翌年1月

に本市に対して準備書への市長意見の照会がございました。これを受けまして本審査会で御審議いただき、平成14年6月の御答申により作成いたしました市長意見を、府知事に回答いたしました。その後、評価書が平成14年11月に、着工届が平成19年11月に大阪府に提出されました。

しかし、工事の遅延とともに平成21年3月に構造や配線の変更がなされ、大阪府に対象事業変更届が提出されました。大阪府はこれを受けて、事業者に対して評価書の再実施を求めた結果、平成21年8月に、一部変更に係る評価書が提出されました。そして今回ですけれども、グレーで網掛けしておりますところです、本年1月に再度、対象事業変更届が提出されました。変更の内容につきましては、後ほど資料を用いて内容を説明いたします。大阪府はこれを受けまして、事業者に対して前回と同様、評価書の再実施を求めました。そして本年2月1日に、お手元にごございます資料5の一部変更に係る評価書が提出されたものでございます。

こちらは大阪府条例の案件であり、改めて本市として意見を申し上げる機会はありませんが、準備書を御審議いただき、その内容が事業計画に反映されました経過から、御報告という形で本評価書の内容を審査会に御紹介させていただくものでございます。

では、今回の一部変更に係る環境影響評価書、資料5ですけれども、その概要について簡単に説明させていただきます。

まず、資料5の5ページを御覧ください。こちらの表に、今回の変更の概要が記載されております。旅客車と貨物車2つありますけれども、今回、吹田市域については旅客車のみの走行になりますので、上の2つについて御説明します。

まず、1つ目が快速列車の運行です。もともと現行案としては普通列車のみの運行でしたけれども、右側の変更案を見ていただきますと、普通列車134本に加えまして、快速列車1日8本、久宝寺行きが4本と新大阪行き4本を運行する新たな計画となっております。さらにその下の行を見ていただきますと、列車の編成についても変更がありまして、もともと普通列車については4両編成126本、8両編成16本の計画でございましたけれども、右側変更案については普通列車が6両編成134本となっております。また快速列車は7両編成、1日8本となっております。

この変更に伴う環境影響評価につきまして、まず16ページに予測地点が記載されております。吹田市域につきましては、上方にあります、北側にあります南吹田駅の南側の地点②、⑨、⑩こちらの3地点で予測を行っております。今回の変更に伴う予測評価の項目ですけれども、3つありまして、騒音、振動、低周波音の3つでございます。これらの内容について、予測の結果について、これから1つずつ御説明します。

まず、騒音ですけれども、26ページの表5.2.5、こちらを御覧ください。こちらに評価の概要が記載されています。今回、予測を評価するにあたっての指標について示されております。評価の手法の列を見ていただきまして、上から①②③と3つありますけれども、①は記載のとおりです。②は「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」との対比ということで、右側の、事業計画路線、新たに路線ができる部分に関しては、

新線の指針である等価騒音レベル、昼間で 60 デシベル以下、夜間で 55 デシベル以下というようになっております。関連工事区間、地点⑨⑩の部分になりますけれども、こちら東海道線が今すでに走っておりますので、そこに乗り入れる形になります。ですので、大規模改良線の指針である「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」と対比しております。③については前回、平成 21 年の時の変更によって出てきた評価書と、今回の変更案の予測との比較検証を行っております。

結果でございますけれども、39 ページの上の表を、まず御覧ください。上から 3 行が、地点②⑨⑩になっております。①の評価書の予測値というのが前回の評価書時点での予測、②が変更案ですね、今回の変更にあたっての予測結果になります。一番右の列がその比較の結果ですけれども、昼間でプラス 1 デシベル、夜間でプラス 2 デシベルとなっています。こちらは普通列車の車両台数が増加したことによる影響が大きいと考えられます。若干の騒音のレベルが上がるということが予測されておりますけれども、先ほど説明しました新線の指針で、昼間 60、夜間 55 デシベルを下回っておりますので、著しい影響はないというふうに判断しております。ちなみに、下の表 5.2.11 については関連工事区間でして、右の列を見ていただくと、前回の変更評価書と変化がないということで結果が出ております。

次に、振動でございますけれども、43 ページに振動に関する評価の概要が載っております。具体的な数値としては、鉄道振動の振動レベルのピーク値が 60 デシベル以下であることと、前回の変更との比較を評価の指標としています。結果ですけれども、51 ページの上の表 5.3.9(1)の上 3 行ですね、地点②⑨⑩については、前回と、変更前後で数値の変化がありませんでしたので、著しい影響はないという判断しております。

最後に低周波音ですけれども、こちらについては 52 ページに評価の概要が記載されております。事業者のほうで評価の指標としておりますのが、概要の 2 行目の①②③ありますけれども、まず圧迫感閾値との比較をしております。また②番目、建具のがたつき閾値との比較、③番目、ISO の低周波音を感じる値との比較の 3 指標を使って評価しております。また、前回の変更評価書との比較も行っております。

結果ですけれども、59 ページの下の図、高架区間が吹田市域になりますので下の図なんですけれども、こちらが圧迫感閾値との比較になっております。そして 60 ページの、こちら下側の表ですけれども、図 5.4.9、こちらが建物がたつき閾値との比較になっております。先ほどの図と併せまして、こちらは前回の平成 21 年の評価書と同じグラフが載っているということになります。最後、61 ページの下の表 5.4.8 が低周波音の音圧レベルの予測結果との比較ですけれども、一番下の行見ていただくと、前回の変更評価書と、変更前後で差異はないというふうな結果となっております。

評価書の内容につきましての説明は、以上でございます。

会長

はい、ありがとうございました。

この件はですね、報告ということで、この委員会としては、もう御報告を承るというこ

とになりますけども、事業者さん来ていただいていますので、何かこの際、聞いておきたいということございましたら、お受けしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

ああ、どうぞ。

G 委員

すみません、用語がわからないんですけども。圧迫感閾値って。できれば説明していただければ、ありがたいんですけども。为什么呢か。

中央復建コンサルタンツ株式会社

お配りの資料の 58 ページのほうにですね、「評価及び環境保全対策の検討」のページがあるんですが、その第 2 段落のところに少し記載しておりますが、低周波音というのはですね、可聴域から外れてまして、耳では聞こえないという中で、ただ、音圧を感じることによって、まあそのままで申し訳ないですけど、圧迫感を、耳で聞こえるわけじゃなくて、なんとなくの圧迫感を感じるという現象があると言われておりまして、その圧迫感を感じる、その閾値を圧迫感閾値という形で、既存の文献から引いております。

G 委員

ありがとうございました。

会長

よろしいでしょうか、ほかに。

それでは、特にないようでしたら時間も、予定の時間回っておりますので、どうも本日はありがとうございました。事業者の方、御退出いただければと思います。

(事業者退出)

会長

はい、ありがとうございます。それではもう終わりですが、何か先生方のほうからございますでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、特にないようでしたら、これで本日の審査会を終了したいと思います。長時間どうもありがとうございました。