

吹田市環境影響評価審査会（令和元年度第3回）会議録

日時：令和2年1月17日（金）10時～11時45分

場所：吹田市役所 中層棟4階 全員協議会室

出席者

委員：山中会長、近藤副会長、井ノ口委員、小田委員、桑野委員、武田委員、塚本委員、
原委員（途中入室）、松井委員、松本委員、吉田委員

事務局：中嶋部長、道澤次長、平野室長、楠本参事、丸谷主幹、永井主査、林係員

連絡調整会議：市民自治推進室 久野参事、地域環境課 林課長、
環境保全課 信川課長、都市計画室 田中主査、計画調整室 清水参事、
開発審査室 奥野主査、総務交通室 野口参事、総務予防室 湯浅参事、
文化財保護課 田中主幹

事業者：＜北陸新幹線（敦賀・新大阪間）＞

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

パシフィックコンサルタンツ株式会社

＜佐井寺西土地地区画整理事業＞

吹田市土木部地域整備推進室

中央復建コンサルタンツ株式会社

傍聴者：2名

内容：1 開会

2 [審議事項] 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）【諮問】

(1) 手続の流れについて

(2) 方法書の内容について

3 [審議事項] 佐井寺西土地地区画整理事業

(1) 審査会委員等の意見に対する見解について

(2) 審査会意見（案）について

4 [報告事項] 大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業

(1) 事後調査報告書について

事務局（楠本参事）

それでは定刻になりましたので、始めさせていただきます。

本日は御多用の中お集まりいただき、誠にありがとうございます。只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ので、よろしく願いいたします。

それでは、審査会に入ります前に、本日の審査会委員の御出席状況でございますが、15名中10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。本日は2名の傍聴希望がございまして、審査会傍聴規定に基づき、2名の方に入室させていただきますよう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。（配付資料確認）

続きまして、環境部長の中嶋より御挨拶をさせていただきます。

事務局（中嶋部長）

おはようございます。環境部の中嶋です。今年初めての審査会ということで、また今年1年もよろしくお願いいたしますと思います。

今回も新たに諮問させていただくことも含めて、この審査会ではいろんな事業を御審査をお願いしております。吹田市内に目を向けますと、これからもまだまだ、他市にはなかなかないような状況かと思えますけども、大型開発があつて、その中でいくつかの案件はこちらでも御意見をいただくというようなことが、ぱっと数えるだけでも3つ4つはあるのかなと思っています。

しっかり御意見をお聞かせいただいて、環境に配慮したまちづくりをこれからも進めていきたいというふうに考えておりますので、今日も含めてどうぞよろしくお願いいたします。

事務局（楠本参事）

ありがとうございました。

それでは、ここからの進行を、会長、よろしくお願いいたします。

<次第1 開会>

<次第2 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）>

会長

それでは、環境影響評価審査会を開催いたします。

まず次第2の審議事項でございますが、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の（1）手続の流れについて、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。よろしく申し上げます。

本事業は、北陸新幹線を敦賀駅から新大阪駅まで延伸する事業で、環境影響評価法の対象事業となっております。そのため、大阪府をはじめ関係自治体の各々の審査会で審議されますが、吹田市は市域の南部が新大阪駅を中心とした直径 5 km の円に一部含まれるため、関係自治体のひとつとなっております。

本市は、令和元年 5 月に配慮書を受領し、その内容から、事業計画や環境影響評価の方法がまだ明確ではないものの、本市に大きな影響を与えるとは考えにくいとして、「吹田市長からは意見なし」という回答を、事務局から大阪府にしております。

配慮書については本市のアセス条例に規定がないため、審査会の審議を経ずに市長意見を作成しましたが、この度令和元年 11 月に方法書が送付されましたため、市条例に基づき、本審査会へ諮問いたします。

事務局（中嶋部長）

昨年 11 月 26 日付けで独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から方法書の送付がありましたので、諮問させていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

事務局（林係員）

委員の皆様には、机上に諮問書の写しを配付させていただいております。

では、今後の手続の流れについて、資料 1 を用いて説明させていただきます。資料 1 を御覧ください。

先程、御説明しましたように、11 月 26 日に方法書を受領しました。11 月 26 日から 1 月 10 日まで方法書を閲覧しておりました。※印のところ、下のほうに書いておりますけれども、環境影響評価法の流れとしましては、11 月 26 日から 1 か月の間縦覧をし、その後 1 月 8 日まで事業者宛ての意見を募集しておりました。一方で、吹田市の条例の流れとしましては、11 月 26 日から 46 日間閲覧をしまして、吹田市宛ての意見を募集しておりました。1 月 10 日の締切が終わりまして吹田市宛ての意見としては、1 通もございませんでした。0 通でございました。

今回 1 月 17 日の審査会で諮問させていただきました。1 月中旬に事業者の見解が出てくる予定でございますが、そこから 90 日以内に府知事意見を事業者に送付するという流れになっておりますけれども、3 月 10 日に審査会を開催し、大阪府へ回答する予定と今のところしております。

以上で、手続の流れの説明は終わります。

会長

ただいまの内容につきまして、なにか御質問はございますでしょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、引き続きまして、(2) 方法書でございますけれども、この方法書の内容につきまして、事業者から御説明をお願いします。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

事業者でございます、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。最初に、出席している者の紹介をさせていただきます。以上の 4 名で御説明をさせていただきます。

それでは、説明のほうに入らせていただきます。方法書につきましては、お手元がございます A4 サイズの本編、それから要約書、あと図面集と、パンフレットになります。以上、以上の 4 点セットで構成してございます。本日の説明につきましては、そのうちお手元がございます A4 サイズの方法書の本編を用いまして、御説明をさせていただきます。

では、方法書の内容につきまして、御説明させていただきます。目次がございまして、1-1 ページ、第 1 章、事業の名称でございますが、それにつきましては、北陸新幹線（東京都・大阪市間）でございます。1 枚めくっていただきまして、第 2 章、事業者の氏名及び住所ですが、事業者といたしましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。続きまして、1 枚めくっていただきまして、第 3 章、第一種鉄道建設等事業の目的及び内容について御説明いたします。ここでは、内容を中心に御説明させていただきます。まず 3-1 に北陸新幹線の事業経緯を記載してございます。表 3-1-1 にございますように、沿革を書かせていただいております。昭和 47 年 6 月に運輸大臣が基本計画を決定し、翌年の 11 月に整備計画を決定。これに基づきまして、整備のほうを行っております。高崎から順番に開業してございまして、一番下に平成 27 年 3 月に長野から金沢間が開業してございまして、現在金沢から敦賀間までの工事を進めております。本件につきましては、その先、敦賀から新大阪間に係る環境影響評価となっております。1 枚めくっていただきまして、3-2 ページ、基本計画及び整備計画につきまして記載してございます。3-3 ページ、3-2 第一種鉄道建設等事業の目的を書かせていただいております。

3-3 第一種鉄道建設等事業の内容、ここからが事業の内容になります。ここから少し説明させていただきます。まず 3-3-1 第一種鉄道建設等事業の種類につきましては、名称が北陸新幹線（東京都・大阪市間）で、種類につきましては、新幹線鉄道の建設ということで、環境影響評価法の第一種事業でございます。3-3-2 第一種鉄道建設等事業実施区域の位置でございます。まず、対象事業実施区域につきましては、1 枚めくっていただきまして、3-5 ページ、こちらのほうに対象事業実施区域を示してございまして、少し薄いグレーのかかっているところが今回の対象事業でして、赤で囲っていますところが対象事業実施区域で、それに含まれてます対象 24 市町を少し薄い黒囲みで囲っております。この中に、今回この吹田市も含まれているということでございます。あと、3-5 ページの右側のほうに、それぞれの区間の主たる構造物のほうも記載してございます。また、戻っていただきまして、3-3 ページ中ほどの下 2) 路線概要ですけれども、本路線概要としましては、北陸新幹線の敦賀駅から新大阪駅間の路線は、敦賀駅を起点とし、新大阪駅を終点とする事業でございます。

駅につきましては、敦賀駅、新大阪駅のほか、小浜市附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近に設置する計画でございます。その下（1）としまして、概略の路線選定の考え方につきまして記載してございます。大きくア、イ、ウの3つにわけてございまして、新幹線事業の特徴としては、書いておりますとおり3点を考えております。イとして、地形・地質等による制約条件は、活断層や脆弱な地質は回避する、やむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くする、主要な河川や湖沼・ダム湖は回避する、やむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くする、としてございます。3-4ページに行ってくださいまして、環境要素等による制約条件としては、生活環境の保全の観点から市街地化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する、自然環境の保全の観点から自然公園区域等を回避する、又はやむを得ず通過する場合にはトンネル構造とする等できる限り配慮する、というふうにしてございます。その下のなお書き、ここが今後の大阪府内のルート検討において、主に考慮する内容について記載しております。このうち、今回の吹田市に関連するところですが、上から一つ目のポツ、大阪市及びその周辺においては基本的に都市トンネルとするよう検討を行う。二つ目、トンネル区間の掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減するよう検討を行う。三つ目、大阪市及びその周辺の都市トンネルは可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の活用も検討いたします。四つ目、文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行います。一番下、市街地における工事施工法や新大阪駅への入り方について詳細な検討を行うことにしてございます。そのあと、3-4ページ（2）駅位置選定の考え方につきまして、新大阪駅については周辺は高度に市街地化が進んでいるため地下駅とすることで考えております。また、東海道・山陽新幹線との結節や、在来線や地下鉄御堂筋線、タクシーや観光バスとの乗り継ぎを考慮しまして、現新大阪駅付近の地下に設置するというようにしてございます。3-5ページの説明はさっきさせていただきまして、1枚めくっていただきまして、3-6ページ、大阪府内の路線概要でございます。こちらにつきまして、4つポツがございまして、上から順番に、大阪府内はトンネル構造として、大阪市及びその周辺のトンネルは可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の活用も検討を行います。主要な河川である淀川は、トンネルで、できる限り短い距離で通過します。トンネル施工のために、立坑、斜坑及び施工ヤードが必要となります。立坑につきましては、市街地化、住宅地化進展地域への設置をできる限り回避するというようにして今後検討を行います。あと、上町断層や生駒断層帯はできる限り短い距離で通過する。なお、路線や付帯施設の位置・規模につきましては、今後計画を具体化してまいります。3-7ページにつきましては、それぞれ、鉄道の規模、単線、複線の別及び動力、最高設計速度、あと工事計画でございます。1枚めくっていただきまして、3-8ページから、現在大阪府内に計画しております施設及び設備につきましての規模を示してございます。まず、3-8ページでは地下駅とトンネルのイメージを示しております。地下駅につきましては、2面4線の場合については幅約45mとしております。トンネルにつきましては、本吹田市では都市トンネルと

なりますので、右側、都市トンネルにつきまして、内径が 10m から 13m を予定しております。続いて 3-9 ページ、立坑及び斜坑のほうを御覧ください。ここでは立坑及び斜坑を示しておりますが、本吹田市において考えられるのは、上の立坑になります。この立坑につきましては、供用時におきまして、避難用通路、保守用通路または換気施設となる場合がございます。なお、書いてあるとおりで、立坑につきまして約 5km から 10km 間隔で設置することを予定しております。3-10 ページ、こちらには換気施設についての考え方を示しております。地下駅、立坑には、供用後のトンネル施設内の給排気を行うための換気施設を設置する場合があります。設置する場合には、地下駅、立坑に換気装置及び消音装置を設置し、地上部には建屋や給排気設備を設けます。3-11 ページから 13 ページにつきましては、構造物の施工順序のイメージを記載してございます。なお、工事の実施にあたりましては、工事施工ヤード及び必要に応じて工事用道路を設けることも計画してございます。

パシフィックコンサルタンツ株式会社

続きまして、第 4 章、対象事業の実施区域及びその周囲の概況について御説明します。まず 4-1 ページを御覧ください。対象事業実施区域及びその周囲の対象は、対象事業実施区域を含む市としまして、大阪府内では記載の 10 市としております。資料はオープンデータを基本としまして、表及び図面で整理しました。詳細については、割愛させていただきます。

続きまして、第 5 章、計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果についてですが、ここでは令和元年 5 月に公表した計画段階環境配慮書の概要について示しております。こちらについても、詳細は割愛させていただきます。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

続きまして、第 6 章、計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解について御説明いたします。6-1 ページを御覧ください。6-1 ページ、6-1 のところで、一般の意見の募集結果を示しております。意見者数は 23、意見の数は 43 でありまして、分類といたしましては、環境要素が 24 件、事業計画に関するものが 15 件、その他が 4 件でございました。一般の意見の概要、それに対する事業者の見解につきましては、6-1 ページから 6-9 ページに記載をしてございます。詳細は省略させていただきます。続きまして、6-10 ページを御覧ください。6-10 ページにつきましては、計画段階環境配慮書についての主務大臣、国土交通大臣の意見及び事業者の見解を記載してございます。こちら、この 6-10 ページから 6-14 ページに項目別に記載をしてございます。めくって、6-15 ページ、こちらにつきましては計画段階環境配慮書についての行政機関の意見及び事業者の見解で、ここでは大阪府知事の意見及び事業者の見解を 6-15 ページ、6-16 ページのほうで記載をしてございます。

パシフィックコンサルタンツ株式会社

続きまして、第 7 章、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について御説明します。7-1 ページを御覧ください。環境影響評価項目の選定について示しております。本事業の実施において想定される影響要因を示しており、工事の実施並びに土地又は工作物の存在及び供用について、記載の影響が想定されます。続いて、7-2 ページを御覧ください。環境影響評価項目を示しております。なお、7-3 ページから 7-6 ページは各項目の選定理由を示しています。環境影響評価項目の表の中の◎（二重丸）は国土交通省令における参考項目、○（丸）印は参考項目以外に事業者により追加した項目を示します。また、－（横線）は参考項目ですが、大阪府において影響が想定されないため選定していない項目を示します。続きまして、7-7 ページを御覧ください。調査、予測及び評価の手法の選定並びにその選定理由について示しています。ここでは、施設ごとの標準的な調査項目、地点数等について整理しています。今後の現地調査の実施にあたって、路線や施設の位置、規模、地域特性や専門家の意見等を踏まえ、調査項目、地点等を選定してまいります。続いて、7-8 ページを御覧ください。7-8 ページに地下駅周辺の現地調査の考え方、7-9 ページに調査地点のイメージを示しております。同様に、7-10 ページが山岳トンネル斜坑坑口周辺、7-12 ページが立坑周辺、7-14 ページが車両基地周辺となっております。

続いて、7-16 ページを御覧ください。選定した環境影響評価項目に係る調査、予測、評価の手法並びにその選定理由を記載しています。ここでは、現地調査を行う主な項目の調査と予測の手法を中心に御説明いたします。まず、7-16 ページから 7-17 ページ、こちらは大気質についてです。気象、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、基本的に 1 週間の調査を 4 季節行うことを予定しています。予測はブルーム式・パフ式や事例の引用又は解析による定量的な予測により行います。続きまして、7-18 ページ、こちらが騒音についてです。環境騒音、道路交通騒音の現況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、平日の 1 日 24 時間を予定しています。予測は、音の伝搬理論式に基づく予測式等による定量的な予測、事例の引用又は解析による予測により行います。続きまして、7-19 ページ、こちらが振動についてです。基本的には騒音と類似したものになります。続いて、7-21 ページ、こちらが水質についてです。水質、流量等の状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、低水時及び豊水時の 2 回を予定しています。予測は、事例の引用又は解析により行います。続きまして、7-22 ページ、こちらが地下水についてです。水質、水位の状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、地下水位は 4 季節、地下水質は 1 回を予定しています。調査地点は、既存の井戸や湧水等において行うことを想定しており、今後これらの分布状況を整理し検討してまいります。予測は、水質は定性的な予測、水位は定性的手法又は三次元浸透流解析を用いた定量的手法等により予測します。続きまして、7-26 ページ、こちらが動物についてです。動物の状況や重要な種の分布等を、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、動物の種類、項目に応じた適切な時期を設定して行います。予測は、既存の知見の引用又は解析により行います。続きまして、7-27 ページ、こちらが植物と生態系についてです。植物については、植

物相や植生の状況を、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、植物相は 4 季節、植生は 2 季節を予定しております。予測は、既存の知見の引用又は解析により行います。続いて、生態系については、動植物等の概況等を文献調査より把握します。なお、必要に応じて、動物、植物の現地調査結果を活用してまいります。予測は、既存の知見の引用又は解析により行います。続きまして、7-28 ページ、こちらが景観と人と自然との触れ合いの活動の場についてです。景観については、主要な眺望点等を文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、眺望点の状況を踏まえた適切な時期に行います。予測は、フォトモンタージュを作成し、眺望の変化の程度を予測することにより行います。続いて、人と自然との触れ合いの活動の場については、活動の場の概況等を文献調査及び現地調査により把握します。予測は、本事業の実施による影響の定性的な予測により行います。続きまして、7-30 ページを御覧ください。専門家等による技術的助言について示しております。方法書の作成にあたり、地下水及び動物の専門家に技術的助言をいただいております。第 7 章は以上となります。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

最後に、第 8 章、本方法書に対する意見の提出ということで、こちらにつきましては、先程、事務局から説明していただいておりますとおりで、環境影響評価法第 8 条に基づき、方法書につきましては環境保全の見地から御意見ある方は意見を提出することができるということで、インターネットと郵送で募集を、提出期間は下にございますように令和元年 1 月 26 日から令和 2 年 1 月 8 日まで行ってございました。提出期間は終了しております、現在取りまとめのほうを行っているところでございます。

以上で、方法書の説明を終わらせていただきます。

会長

ありがとうございました。ただいまの御説明につきまして、御意見あるいは御質問はございますでしょうか。

A 委員

3-5 ページに地図が載っているんですが、赤丸とかルートの太さ、その決め方はどうなっているのでしょうか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

3-5 ページ、今回吹田市を含む大阪府内につきまして、まず一番左側のところ、これが新大阪駅を中心に直径 5km の円、それからその右側に幅 4km の線で今表示をさせていただいております。こちらにつきましては、先程申し上げた新幹線の特性を踏まえた駅への入り方、それからこの前の段階、いわゆる配慮書の段階である程度ルートについて考えた中で幅を設定したところでございます。

A 委員

車両基地は入っているのですか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

車両基地につきましては、3-7 ページを御覧ください。少し説明不足で、省略させていただきました。3-7 ページのところ、3-3-6 その他第一種鉄道建設等事業の内容に関する事項のところ、1) 工事計画の概要の一番下に、車両基地一か所と書かせていただいています。こちらにつきましては、敦賀・新大阪間のいわゆる 3 府県、福井県、京都府、大阪府のいずれかに一か所設けるというふうに考えています。これにつきましては、3 府県の中で一か所ということですので、これからいろんな候補地を含めて検討してまいって、先程 7 章で説明がありましたような評価を踏まえて、一番環境の負荷が少ないところに設置するというので、これから検討してまいるところでございます。

会長

よろしいですか。

A 委員

はい。

B 委員

ちょっと確認したいんですけど、この環境影響評価は、吹田市内だけですよね。ここで審議するのは。

会長

ここではそうです。

B 委員

はい。それと、吹田市内は全部地下になるのでしょうか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

はい。

C 委員

先程、大阪府内は全て地下というお話でしたけれども、何か所かに換気口が設けられるわけですね。それは、どれくらいの間隔であって、そして吹田市内にもそういうのが設けられる可能性があるわけですね。それはまだわからないのですか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

まず立坑につきましては、3-9 ページを御覧いただければと思うんですけれども、先程申し上げましたとおり、3-9 ページの上のほうに立坑のイメージを書かせていただきました。間隔としましては、5km から 10km の間隔で設けることにしてございます。まだこれにつきましては、場所につきましても、これからルート of 絞り込みにあわせて場所を確定していきたいと思っておりますので、現時点で吹田市にできないを含めて、まだ確定したものはございません。これから検討していくところでございます。

C 委員

まだ決まっていないことが多くて、もう少し具体的にならないとわかりにくいところもあるんですけれども、この北陸新幹線、どれくらい走行する予定でしょうか。本数とか。あらかじめ、ある程度わかれば教えてください。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

本数につきましては、まだ開業後、ちなみに運行されますのは JR 西日本さんになりますので、JR さんの説明になるところなんですけれども、そういつてしまうと元も子もないので、過去の事例ですね、例えば東北新幹線ですとか北海道新幹線の事例でいきますと、おおむね今走っている本数程度。今の東京から金沢間の本数でいきますと、おおむね 1 時間に 2 本から 3 本になろうかと、他の事例だとそういうことになろうかと思っております。実際につきましては、開業にあわせて JR さんのほうでお決めになることで、事業者としては、新幹線を作って JR さんに渡すというのが業務でございますので、本数等につきましてはこちらのほうでお答えできるというものではございません。

C 委員

先程、車両基地の質問がございましたけれども、あれは地下ですか。それとも地上ですか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

基本的には、大阪府内に設けるとすれば地下になります。

C 委員

地下ですか。じゃあ、大阪府内はほとんど地下とっていて…

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

基本的には、先程申し上げました立坑が地上に出てくるということで、今考えています。

C 委員

では、トンネルと明かり区間の出入りが大変騒音が大きくなるんですけれども、そういう点は大阪に関して、特に吹田に関して何も考えなくてもいいということですね。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

はい。

D 委員

2つ質問がございまして、一つは計画年次が全然書かれていなくて、たぶんなかなか決まっていなと思うんですけれども、おおむねの計画年次がだいたいわかっている範囲で教えていただきたいというのと、もう一つは、3-4の7行目で、吹田市に関連することとしては、トンネル区間の掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響うんぬんかんぬんとありますが、たぶんこのあたりかなと思うんですけれども、工事が始まった時の交通量推計、だから土砂運搬をどこで受け入れるかによってオーダーが変わってきますから、どれくらいの交通量か。そうすると、そういう推計の話が後ろの7章のところに全然書いてないんですが、これはいいんでしょうか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

まず、本事業の計画でございまして、現段階で方法書の手続を行っております。これから現地調査をしたうえで、準備書、評価書という流れになってまいります。まだこれから現地調査を行ってまいりますし、どれくらいの年数がかかるかもまだ未定でございまして。過去の事例、例えば中央リニアさんとかうちの他の新幹線でいきますと、だいたい調査で最低でも2年かかると考えておりますので、それでいきますと、準備書が出るのも今から2年以上先ということになっております。その先、工事につきましても、新幹線という、なかなか事業のいろんな仕組みがございまして、まず費用の面、あとは並行在来線の考え方、そういうものが整理されないと認可もでてこないということになりますので、それにつきましてはまだ今国のほうで整理中となっております。ですので、現時点でいつ頃始まるかということにつきましては明言できませんということで御了解いただきたいと思っております。

それからあともう一点、3-4ページ、トンネル区間の掘削発生土の考え方につきましては、仰るとおりで、どこから出してどう運んでいくかということにつきましても、方法書以降の環境調査の中でルートとあわせて検討してまいります。その中で、どこを走っていくか、どれくらいの台数がでるのかというのは検討を行ったうえで、評価につきましては準備書の中で公表させていただくということで考えてございます。

会長

今のお話で、たぶん私全然わかってないんだと思いますが、土砂の受入地って基本的に

ほどのあたりになると予想されるんですか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

正直言いまして、これ今、順次探し始めている状態でございます。原理原則で申し上げますと、例えば大阪府内で発生した土は大阪府内で処理ということになるんでしょうけれども、いかんせん 3-6 にありますとおり、大阪府内につきましてほぼ全てトンネル区間になりまして、かなりのボリュームの土が出るということもありますので、それだけのものが府内で処理できるのかということも含めてになりますと、そういう概念を取り外して、場所は考えていかざるを得ないのかなと思っています。それにつきましては今、機構の本社、それから国とも相談をしながら場所についても選定を行っているところでございます。

会長

はい。他にいかがでしょうか。

それでは、時間の都合もございまして、この辺で、本件についての審議を一旦終了します。

今後の流れについて、事務局からご説明をお願いします。

事務局（林係員）

今後の流れにつきましては、御欠席の委員の方もおられますので、メールにてもう一度もしございましたら御意見をお伺いいたします。そして、本日の審査会でいただきました御質問、御意見とあわせて集約しまして、事務局で答申案を作成し、次回の審査会で御審議いただく予定としております。以上です。

会長

はい、ありがとうございました。

それでは、後日、意見の集約があるとのことでございますので、他の意見につきましては、その際をお願いしたいと思います。

続きまして、次第3に移りますので、事業者には退出していただき、新たに御説明いただく事業者の入室をお願いします。

<次第3 佐井寺西土地地区画整理事業>

会長

それでは次第、第3番の審議事項でございます。佐井寺西土地地区画整理事業の（1）でございますが、審査会委員等の意見に対する見解について、事務局から御説明をお願いいたします。

事務局（永井主査）

環境政策室、永井です。次第3につきまして、まず経過を御説明いたします。

本事業は、令和元年5月に提案書が提出され、6月に提案書についての諮問及び1回目の審議を、10月に2回目の審議を行っていただきました。本日の審議は提案書について前回の審査会での御意見と、その後、事務局に御提出いただいた御意見等を踏まえた審議となります。この後、事業者から資料を元に内容を説明していただきますので、科学的な見地から御審議いただきますよう、よろしく申し上げます。なお、これまでの審査会で審議の中心になっておりました、緑化と生態系の問題について、事業者は現在、前回お示しました内容にさらに対策を追加する検討を行っているとのことですので、そちらを含めて御審議いただきますよう、よろしく申し上げます。

では、事業者より説明していただきます。

地域整備推進室

まず、前回の第2回の審査会でいただきました御意見についての事業者の見解について整理いたしましたので御説明させていただきます。資料2の表1、項目「事業計画」の①ですけれども、事業の総合的なビジョンを明確にとの御意見について、別紙資料を付けておりますので、そちらを御覧いただけたらと思います。別紙1でございますけれども、今回の事業概要の作成に当たりましては、未整備の都市計画道路を含む幹線道路等で区分されたこの図1に示す範囲におきまして、課題等の検討を行い、基本構想、計画のテーマを作成しております。基本構想といたしましては、現在の土地利用、都市計画による用途地域等を基調としまして、東西の豊中岸部線を沿道商業軸、南北の佐井寺片山高浜線を沿道住宅軸とし、その後背地を低層住宅地としております。まちづくりの計画テーマを「ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち」としてございまして、この全体のテーマ、この広いエリアの計画テーマの趣旨につきましては、別紙2にも示しております。詳細の説明は省かせていただきますけれども、こういった全体の広いテーマに沿って今回の提案書の p.3-5 にも示しております土地区画整理事業のまちづくり基本方針を作成したものでございます。資料戻りまして表1、①の事業者の見解の最下段にも示しておりますけれども、総合的なビジョン、テーマとしましては先ほど説明させていただきましたとおりでございまして、これに基づきまして、今後、動植物が生息・生育可能な箇所を一部でも残せるように、また、グリーンインフラの整備方針と合わせまして、その検討結果を評価書案に追記してまいりたいと考えております。続きまして、②豊中岸部線の存続理由としている他の路線の渋滞状況の把握状況、詳細なデータの提示について、渋滞状況につきましては、定量的には把握できておりませんが、南千里と千里山を結ぶ市道付近や豊津の踏切周辺等におきまして渋滞が発生している状況でございます。豊中岸部線は2万台程度、佐井寺片山高浜線は1万台程度の計画交通量を想定した幹線道路として位置付けられてございまして、当該道路の整備によりまして、宅地内を走行する交通量の大幅な減少が期待できると考えております。続きまして、③豊中岸

部線の都市計画を存続と判断した理由として「他の路線の渋滞等の解消」のみを挙げているが、実際には色々な波及効果があり、事業者の回答について、戦略的計画に基づく総合的な判断であることが読み取れる内容にしてはどうか、との御助言をいただきました。見解といたしましては、御助言のとおり、都市計画道路（豊中岸部線）の見直しに当たりますとしましては、1）吹田市都市計画マスタープランで「市域中央部において広域軸を補完・連携する東西方向の軸線」として位置付けられていること、2）本路線を整備することで、周辺道路の渋滞緩和に寄与すること、3）駅や病院等の主要拠点へのアクセス道であり、歩行者・自転車交通が多く見込めること、4）当該道路を敷設することにより、市街地を形成する機能を有すること、5）広域避難地（服部緑地）、府立千里救命救急センター、済生会千里病院へのアクセス道路であること、との評価が行われまして、「吹田市域における東西を結ぶ交通の確保を図る上で必要な区間」と判断されたものです。今後、評価書案の事業計画部分に、本事業で整備する豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の必要性・波及効果等を追記してまいります。次に④「低未利用地による宅地の分断を解消するために土地区画整理を行う」とあるが、低未利用地が存在すると何が問題なのか、についてですけれども、事業計画地内の低未利用地は、接道がない私有地がほとんどであり、そのため、地権者が個々に土地利用の転用を図ると、無秩序に土地開発が行われ、相互間での総合的な調整が難しく、秩序ある市街地整備に支障が生じるという点が問題であるという風に考えております。⑤低未利用地の解消は、個人（地主）のために行うということか、についてですけれども、個人のためだけではなく、「換地」によりまして各地権者の土地を現況の用途以外にも利用可能な土地に再編成するとともに、「減歩」により公共用地を創出し、区画道路及び公園等の公共施設を整備し、地域全体の最適を図ることが目的となっております。続きまして、⑥「吹田市の人口は、2030年まで増加した後、横ばいとなる見込み」の根拠についてですけれども、こちらにつきましては、「吹田市第4次総合計画」の「人口の推移と将来人口の推計」で示している数値を基に記載しております。次に⑦工事中においては、土砂や廃材だけでなく、コンクリート（アルカリ性）や溶剤等についても河川へ流出しないよう注意してもらいたい。こちらにつきましては、御指摘のとおり対応してまいります。⑧土地区画整理事業の実施について、生物多様性の観点から、街路樹を整備しただけではみどりの連続性は確保できず、土地区画整理事業では、一旦更地にすることにより、自然性の高い植物等が全て消失し、事業計画地内の生物多様性が失われるものと考えられる。一部の緑地やため池を残す等、現在の生物多様性を保全できる事業計画を検討してもらいたい。こちらにつきましては、事業計画地等及びその周辺において動植物の現地調査を実施し、現地調査結果（重要な生息・生育環境）等から生態系の現況を整理した上で、生態系の観点から影響の予測・評価を行ってまいります。事業計画地の地形は起伏があるため、広範囲に切盛工事を行う必要があります。そのために、動植物の生息・生育環境が消失することも事実でございます。そこで、本事業におきましては、動植物が生息・生育することができる箇所を一部でも残せるよう、事業計画において検討してまいります。具体的には、動植物の調査結果、土地利用計画、工事計画及び換地に関しての地権者との協議等を踏ま

え、現状の環境の維持・保全について検討してまいります。続きまして、⑨都市緑地法や都市農業振興基本法におきましては、都市農地が「都市にあるべきもの」として位置付けられているため、市街化区域内の農地はなくても良いという考え方をせず、農地にはその他の緑地と異なる存在意義があるため、緑地の機能についても考えた評価をしてもらいたい。事業者の見解といたしましては、市街化区域だからこそ農地は貴重なみどりであり、その存在意義はあると認識しております。事業計画地内の都市農地は、継続して「都市にあるべきもの」として保全されるように地権者との協議を進めてまいります。続きまして、⑩質問回答において「貴重なみどりは、屋敷林等の都市緑地や公園等をさす」とあるが、本事業においては私有地の屋敷林等も保全するということか。吹田市として、私有地の緑地も「貴重なみどり」と考えているのであれば、事業計画においても私有地を含めた緑地の評価が必要ではないか。今回は土地区画整理事業であるため、私有地の土地利用については現時点で断言できないと思うが、私有地の緑地は貴重であるため、地区計画等を総合的に判断していく上で、私有地の緑地の保全等についても検討してもらいたい。こちらに対する見解といたしましては、事業計画地内の私有地の緑地の一部は、都市計画法に基づき、生産緑地地区に指定されているところもございませう。生産緑地につきましては、換地後もその位置付けは変わらず、また、特定生産緑地制度の活用等、継続して「都市にあるべきもの」として保全されるよう、事業者が地権者との協議を進めてまいります。続きまして、⑪動植物調査について、提案書で示している調査回数では、事業計画地内の生息種・生育種を完全に把握できないのではないかと。例えば、昆虫類であれば、調査日が数週間ずれるだけで確認される種は異なるものと思われ、調査回数をもう少し増やす等、調査計画について検討してほしい。対する事業者の見解といたしましては、動植物の調査実施回数につきましては、環境影響評価で通常実施する調査としまして、代表的な種が網羅的に把握できる時期であり、かつ、事業者が実施可能な現実的な回数を設定しております。「道路環境影響評価の技術手法」によりますと、動物相の状況の調査時期については「春夏秋冬の4季実施することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期を設定する」とあります。植物相の状況の調査時期につきましては「春夏秋の3季実施することを基本とし、そこに生育する植物を確認しやすい時期に設定する」とございませう。本事業では、提案書 p.7-7 に示すとおり、季節ごとに調査を実施する計画であり、哺乳類や鳥類等の調査項目に応じてそれぞれ複数回実施いたします。例えば、昆虫類につきましては、春・夏・秋の3回に加え、既存資料調査の結果ヒメボタルが生息している可能性が確認されたことから、ホタルの確認適期を考慮しまして初夏を加えた調査を実施する計画としております。また、1回の調査は、1日ではなく複数日で実施いたします。なお、現地調査は項目別に実施いたしますが、調査の際には対象とする項目の調査に加え、対象外の項目の補足調査も併せて実施する等、確認の頻度を増やすことを検討いたします。続きまして、⑫動植物につきまして、種ではなく、生息地を部分的にでも保全することは可能なのか、生息地の保全が不可能であれば、四季調査だけでなく、調査箇所や時期に配慮した動植物調査を行い、確認種の記録だけでも吹田市立博物館等に残してほしい。調査箇所としては、事業計

画地内のホットスポット等も選定してもらいたい。対する見解といたしましては、動植物が生息・生育することができる箇所を一部でも残せるよう、事業計画において検討してまいります。具体的には、動植物の調査結果、土地利用計画、工事計画及び換地に関しての地権者との協議を踏まえ、現状の環境を維持・保全することを検討いたします。また、動植物の調査結果は評価書案及び評価書に記載することで公表いたしますが、評価書案等には記載しない事項を含む詳細な調査結果を吹田市立博物館へ寄贈することも可能であると考えます。なお、動植物の調査箇所は、事業計画地の全域（個人の宅地を除く）とその周辺を対象としており、どこかを選択的に実施する計画ではございませんが、ホットスポットが確認された場合には、重点的な調査を実施いたします。以上が前回の審査会でいただきました御意見に対し、事業者の見解を整理させていただいたものでございます。

続きまして、新たにいただきました御意見につきまして御説明させていただきます。表5⑬でございます。里山の名残が消滅すれば、これに依存する生物相が植物・動物ともに崩壊することは明らかである。植物に関しては一部移植という方法も考えられるが、動物に関しては難しいと思われる。したがって、十分に調査を行い、景観も含めて記録を残していただきたい。事業者の見解といたしましては、動植物の調査は提案書に記載のとおり実施いたします。調査結果を踏まえて動植物が生息・生育することができる箇所を一部でも残せるよう、事業計画において検討いたします。また、事業計画地内の里山の名残を残す地区につきましては、評価書案に記載しない景観も含めて記録を残してまいります。⑭記録を作成するには十分な調査が必要である。特に昆虫類等の調査については各季節1回ではなく、月に1回程度を目安としていただきたい。特に4～6月及び9月と10月には十分な調査を実施されることを期待する。対する事業者の見解でございますが、調査時期については、「道路環境影響評価の技術手法」等に記載の調査時期や他の事業の環境影響評価事例を参考にし、既存資料調査結果を踏まえて検討し、適切に調査を実施する計画でございます。なお、昆虫類調査につきましては、春5月、夏8月、秋10月の調査に加え、ホタルの調査として夜間調査を初夏5～7月に複数日に分けて実施いたします。また、水生昆虫（底生動物）の調査といたしましては、2月、7月に調査を実施します。また、現地調査は項目別を実施しますが、調査の際には対象とする項目の調査に加え、対象外の項目の補足調査も併せて実施する等、確認の頻度を増やすことを検討します。⑮水生昆虫についても十分な調査を実施されたい。これに対しましては、事業計画地内には複数のため池が存在しており、水生昆虫を含む水生生物（底生動物、魚類）の調査を実施いたします。⑯大阪府のレッドリストに記載される種が発見された場合も正直にそのことを記録に記載いただきたい。事業者の見解といたしましては、大阪府及び環境省のレッドリストに記載される種だけではなく、確認された種につきましてはすべて正確に記録してまいります。⑰記録については、広く公開できるようにしていただきたい。資料として公開する方法については紹介できると思う、ということで御意見いただいております。見解といたしましては、調査結果は、評価書案及び評価書に記載することにより公開いたします。また、評価書案等には記載しない事項も含む詳細な調査結果を吹田市立博物館へ寄贈することも可能

であると考えます。ただし、絶滅危惧種等の確認位置に関する情報につきましては、種の保存の観点に基づき、広く一般には公開しない方針としております。⑱自動車交通量のみではなく、自転車交通量の推計も行い、適切な交通処理方法を検討してほしい。見解といたしましては、提案書の p.7-10 に記載のとおり、交差点において、自動車のみならず歩行者・自転車も対象とした調査を実施いたします。その調査結果及び事業計画から、供用後の主要な交差点の交通混雑(交通処理)の予測を行います。⑲当該地は現状では周知の埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、旧地形が良好に残る部分もあることから、その埋蔵文化財の取り扱いについて、今後も引き続き協議をお願いいたします。ということで見解といたしましては、埋蔵文化財の取り扱いにつきまして、今後も引き続き協議を行ってまいります。以上で事業者からの説明とさせていただきます。

会長

はい、ありがとうございました。ただいまの資料説明につきまして、御意見・御質問ございますでしょうか。

B 委員

計画のテーマで資料別紙2に基本テーマ⑤「自然・歴史・文化が共存した趣のある低層住宅地の継承」と書かれてあるのですが、その中の「自然」とはどういう自然を考えておられるのかということをお聞きしたいです。ただ木を植えて自然と言っている場合もあるし、水を流して自然と言っている場合もあるので、自然の中身というのはどういうものなのでしょうか。

会長

いかがですか。

地域整備推進室

今回、佐井寺西の区画整理事業を実施するという事で、周辺は丘陵地が以前からある土地ということで、そこに残っている自然というのをイメージしながらそれを継承していくというのが、一つの考え方でございます。事業の中にどういう風に取りこんでいくかというのが、基本のコンセプトと申しますか、今の佐井寺に残されている自然を発展的に変えていく、そういうイメージでございます。

B 委員

イメージとして湧きにくいんですけど、自然と書いていますけど、いままでその在来というか吹田に残っているような自然、例えば在来の田んぼに生えている植物とか里山にある植物とか、そういうものなのか、ただ木を植えて自然と言っているのか、街の中でも水を流して自然と言っている場合もあるし、中身が色々ですよ。自然とってごまかして

いるけど、本当の自然というのがどういうものなのかをお聞きしたかったのですが。

地域整備推進室

事業計画地の中ですね、現在、田んぼをされている方がおられます。その方についてですね、事業換地後も田んぼを継続したいという方もおられますので、その方がもしそのまま換地先とか現状地に換地ということで残せるものなら、今の田んぼを続けていただけるような工夫をさせてもらおうと思っています。

会長

よろしいでしょうか、他にいかがでしょうか。

一つ質問ですが、計画テーマという、別紙2ですが、どういったものなのか、この性格といいますか、どういう中でこれが作成されて公表されていくのか、ということですね。

地域整備推進室

事業地を含みます、広がりの部分につきまして、どういうプラン、基本構想を立てる中で結果として出てきているテーマが今回の「ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち」で、これを目指していこうということで提案しているものでございます。

会長

開発におけるテーマということで、吹田市さんがお作りになっていると理解してよろしいですね。これを作られたのが誰なのかということですけど。

地域整備推進室

市の、我々の方で作っております。

会長

はい、分かりました。他にいかがでしょうか。

副会長

質問⑧に対する回答ですね、重要な貴重な動植物、あるいは生息とか生育する箇所を残しましょうということが書かれているわけですが、とは言っても開発しますから、そこを残したとしても人との往来とかで、なかなか維持するのは難しいのかなと懸念するところがあるのですが、残しながらもそれをずっと維持していくような何か、計画とかそういった方法とか、そういうのは何か考えられているのでしょうか。

地域整備推進室

今の段階では具体的にこうという形ではないのですが、地権者さんとの協議を含めながらどういう形で残していけるのかというのを今後検討してまいりたいと考えているところです。

会長

他によろしいでしょうか、どうぞ。

E 委員

3ページの⑩で、地区計画等を踏まえながらその方法を考えてほしいというところで、見解のところが色々検討いただいたな、と思うのですが、農地に限定された回答になってしまっていて、そこがもう少し緑化、というのがありますし、地区計画で定めることができる緑化率とか、新しいみどりを作る方法ですね、あと既存の緑地を保全するところを設けるとか選択肢としてはありますので検討ください。地区計画の話になると回答がずれているようなところもあります。一般的に生産緑地は接道が良くなるとか、地価が上がっていくと少なくなっていくということが通説ではありますので、その中で協議をする内容というのが、現状維持するのか、追加するのか、色々方向性があると思うのですが、もう少しそれが分かるようなものがあるといいかなと思いました。

あと、先ほどの副会長が話された件でいくと、国交省の市民緑地の認定制度とか、そういう恒久的じゃなくても時限的であっても保全するようなツールを用意しつつあるので、そういったものも検討してほしいなと思いました。以上です。

会長

ありがとうございました。それではよろしく願いいたします。何かコメントはございませんか、よろしいでしょうか。

地域整備推進室

地区計画等、地権者さんとの協議の中に含まれてきますけれども、今、御指摘いただいたような形での検討というのを進めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございました。それでは、時間の方もございますので、続きまして、2番に移らせていただいてよろしいでしょうか。審査会意見の案でございまして、こちらについて事務局から御説明をお願いいたします。

事務局（永井主査）

資料3には、事務局で委員の皆様その他、市の関係部局、住民の方々から提出されました意見をもとに、提案書に対する審査会意見案つまり答申案の作成をいたしました。そちら

についての審議をお願いしたいと思います。審査会意見案につきましては、提案書の段階ですので、調査、予測、評価の方法に関することが主たる意見の内容となりますが、一部予測、評価と関連する環境取組についての意見も盛り込む必要性があるかと思っておりますので、そういった観点からの審議をお願いできればと思います。

それでは資料3をご覧ください。最初に前文としまして、「本審査会は、佐井寺西土地区画整理事業に係る環境影響評価提案書について、住民の意見を考慮して、環境の保全及び良好な環境の創造の見地から専門的・科学的知見を踏まえ、慎重に審査を行った。今後、環境影響評価の実施にあたっては、予測の不確実性を認識した上で、最新の科学的技術・知見に基づき行くとともに、下記の事項について十分留意されたい。」と書いております。具体的な意見でございますが、まず全体事項について、本事業が目指すこの地区の将来像についてランドデザインを示し、それに基づいて環境の保全及び良好な環境の創造に努めること。また、本事業は都市計画道路の整備と同時に実施されるものであり、その整備にあつては工事中、供用後ともに周辺に大きな影響を与えることから、道路建設で標準的に必要とされる環境影響要因についての評価を実施すること。道路につきましては、都市計画決定がすでにされておりますので、単独では環境影響評価の対象ではないのですけれども、今回、土地区画整理事業と同時に実施されるということで、評価項目の中に入れるということにはなっております。ただ、提案書の p.7-1 を参照していただきますと、道路建設の要因を追加項目で掲載しているのですけれども、環境要素の中で道路建設として挙げられているものから除外したものについて理由が書かれておりませんでしたので、除外した環境影響要因については、その理由を明記することというのを追加しております。また、個別の事項についてですが、1. 温室効果ガス、エネルギーについて、この要素は、技術指針においては開発行為にも道路建設にも入っておりませんので、p.7-2 に書いてありますように、要素の中には入っておりません。まだ工事の詳細が決まっていない段階で予測評価も大変難しいということでもありますけれども、これだけ大規模な建設工事になりますので、この中での温室効果ガスやエネルギー等の環境負荷の低減の方策について検討し、抑制に努めること、という環境取組をお願いしております。また、2. 騒音につきましては、現況調査で p.7-6 に騒音測定の方法が、評価マニュアルによるとなっておりますが、最新のものでやっていただきたいということで、現況調査の騒音測定方法は、2019年に改正された JIS Z 8731 に準拠すること、という用語を入れております。また、予測及び評価の方法についてですけれども、提案書の中の p.7-11 にありますように、現在の評価ポイントには、二つの都市計画道路が交差する交差点が入っておりません。もちろん現在のところは、何も道路がない状態ですので、現況調査はできないのですけれども、予測及び評価の方法につきましては、この事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近についても供用後の騒音の予測及び評価をすることという条件を入れております。これは次項の3. 振動についても同じで、振動についても同様に、予測及び評価をすることという文言を入れております。次に、4. 動植物、生態系につきましては、これまでの審査会でも大変多くの意見をいただきました。事業計画地の中には、里山等の自然環境が残存しているが、本事業

によりその多くが消失し、生物多様性の低下が避けがたいことから、以下の環境取組の検討や、現況調査の追加をすること、という前文をまとめております。いただきました多くの御意見をとりまとめまして、(1) 環境取組について、既存の自然環境をできるだけ残すような土地利用計画を検討すること。(2) 現況調査については、現況についてはできる限り詳細な調査を行い、景観も含めて記録を残すこと。動植物の調査については提案書に示された調査と併せて、対象とする種に対して適切な調査時期、調査地点等を十分に検討し、必要な調査は追加すること。調査記録は、今後の生態系の保全や復元に役立つように保管すること、という意見をまとめております。その次の5. 緑化につきましても同様に、事業計画地の中には、里山等の緑地が残存しているが、本事業によりその多くが消失することから、以下の環境取組の検討をすること。という前文と合わせて、(1) 環境取組としましては、既存の緑地をできるだけ残すような土地利用計画を検討し、特に生産緑地については維持したい地権者とは十分協議を行い、保全が可能となるように努めること。緑地の保全の観点から、表土等の有効活用に努めること。という意見を入れております。また、これだけ大規模な造成なので、特定外来生物の問題は必ず発生すると思われませんが、提案書にその対策が盛り込まれていなかったのも、特定外来生物が事業計画地に侵入した場合には、速やかに駆除すること、という意見を付け加えております。また、公園、緑地等のグリーンインフラによる雨水浸透対策への活用も緑化の視野に入れた整備を検討すること、という意見も入れております。次に、6. 交通混雑、交通安全ですが、本事業では大規模な造成工事と都市計画道路の建設により、工事中には工事関連車両の、供用後には都市計画道路の通行車両の増加が見込まれることから、以下の環境取組や、予測及び評価の方法の検討をすること、ということで、まず(1) 環境取組では、自転車は安全に通行できるよう、都市計画道路の幅員構成等を検討すること。こちらはですね、提案書のp.3-9に道路の幅員構成の案が掲載されているのですけれども、東西に走っております豊中岸部線に自転車帯がないことから、それも含めてできるだけ検討してほしいということで入れております。(2) 予測及び評価の方法につきましては、先ほど申し上げました、都市計画道路が交差する交差点について、交通量の予測及び評価をすることと併せて、自転車交通量についても予測及び評価をすることという項目を入れております。評価の方法全体といたしましては、現在提案書で載せております各項目の目標値については、第2次環境基本計画(改定版)に基づいております。この次の計画になります、吹田市第3次環境基本計画が来月にも発表される予定になっておりますので、評価書案については各項目の目標値については、吹田市第3次環境基本計画に基づいて設定すること、という要望をしております。以上です。

会長

はい、ありがとうございました。ただいま、事務局でお作りいただいた審査会意見の案について、御説明をいただきました。これについて少し議論、質疑応答の時間をとりたいと思います。御意見、御質問をお願いいたします。

C 委員

現地視察をさせていただいた時に、そのあとの審査会で申し上げたと思うのですが、予定されております道路のすぐ横に高層住宅がありましたので、騒音について、その高層住宅の高さ方向を考慮した予測をお願いしたいと思います。

会長

ありがとうございます。具体的には、2番の騒音の現況の方になりますかね。予測も含めてということになりますね。

C 委員

予測になりますね。新しい道がついて、と。

会長

これについてはいかがでしょうか。今、具体的に書くかどうかということですね。この意見だけでそこまで読み取ってやっていただけるのかどうか、というところになるかと思っています。

事務局（永井主査）

高さ方向の予測についても以前にご意見いただいておりますので、意見の回答もいただいておりますので、この審査会意見にも盛り込んでいきたいと思っております。

会長

はい、よろしく願いいたします。他にいかがでしょうか、どうぞ。

D 委員

先ほど御説明あったんですけども、環境影響評価提案書のレベルでですね、環境取組が審査会意見として書かれていることについて補足の説明がございましたよね、そういうことを前文の中に入れておかないと、なんでこれについては環境取組が書いてあって、こっちについては要りそうなのに書いていないのかがよく分からない。それから、今書かれてないものは、必要としないから書かれてないのか、検討熟度の問題で今書いていないのか、その辺がよく分からないので、今回の段階で環境取組が書いてあってですね、先ほど口頭で補足説明されましたけども、そのことを審査会意見の前文の中に入れておくべきなのじゃないかなと思いました。

会長

はい、ありがとうございます。そのあたりを前文に。

事務局（永井主査）

はい、入れていきたいと思います。ありがとうございます。

F 委員

全体事項の中でランドデザインの話が出ていまして、非常に大事だと思っております。それで、前の議論と少しリンクしてくると思うのですが、先ほど議論のありました計画テーマというのを掲げられていましたけれども、ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、と書かれている別紙、これはある意味ランドデザインを示しているという理解でよろしいでしょうか。これちょっと確認させていただければと思います。ランドデザインといいますか、その趣旨を示しているのが計画テーマにリンクしているという理解でよろしいでしょうか。

地域整備推進室

それで結構でございます。この地区に関してのランドデザインというものをもう少し事業計画の中で詰めていくというのはありますけれども、全体の思想としては、基本構想の中の計画テーマとリンクするような形で考えていきたいと思っております。

F 委員

ありがとうございます。そうしますと、先ほど若干感じたのですが、こちらのほうに、全体事項に書いてある環境保全の話とか環境創造の話とか若干少ないのかなというふうな気もしていまして、そちらも少し入れた形での趣旨というかですね、そういった方向性を示されるのもいいのかなと思っていまして、それによってこちらの全体事項として書いてあることがある程度整理されていくのかなとも思いましたので、少しその辺のところを整理というか検討というか、整合性という意味でもそうですし、いいかなと思っていま

会長

はい、ありがとうございます。コメントよろしいですか。

G 委員

多分難しいことを言うと思うのですが、提案書の p.7-2 を開けてください。2030 年が開業だったと思うのですが、ちょうどそのころ、脱炭素で 3 割の二酸化炭素の削減等が政府目標として目指されており、p.7-2 の「エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換」のところにも一つ丸がついていなくて、かつ、この街区の個別取組事項として、この環境影響評価の方にもあると思うのですが、温室効果ガスはその工事中の機器の炭素排出量を少なくしましょうみたいな話だけでは、少しこれは時流に乗れてないの

ではないかというのがあるのですが、この辺いかがでしょうか。街区としての炭素削減、今回街区開発ということで、その低炭素街区を作り出すみたいなところのイメージというのは今、F委員からもあったように、環境的取組としてそのあたりはどうなっていくのでしょうか。お願いします。

地域整備推進室

もう一度お願いします。

G委員

これからここに新しい街区を作ると、そのときに環境的取組というのも総合ビジョンの中にはおそらく入ってきて、社会的には脱炭素というのがものすごく言われていて、工事が完了する2030年時点で3割減を目指す、そして2050年にはゼロエミッションだっているのが言われている中で、炭素的取組に関する議論がほとんど入っていないじゃないですか。評価項目の方も供用後の存在に関して丸がないが、この辺の炭素排出に関する考え方をお聞かせいただけないでしょうか、という御質問でした。

地域整備推進室

専門的でございますので、この件に関してはコンサルでお答えいたします。

中央復建コンサルタンツ株式会社

今回の工事は比較的大規模な工事でありまして、地球環境に配慮した工事というのは、大事であると考えております。ただ、現在詳細な施工計画は、環境影響評価時点では作成が難しいので、環境影響評価の項目としては、丸は付けておりませんが、環境取組として、建設工事における温室効果ガスエネルギーの環境取組について、評価書案で検討、記載をしたいと考えております。

会長

具体的には、審査会意見の案の検討ということでございますので、個別事項の1（1）の環境取組のところ、抑制に努めることについて。

G委員

というのが、審査書に入ると嬉しいな。

会長

それはもう入っておりまして、それを必ず反映してくださいねと、そういうことですね。

G 委員

意図としては、このあいだ吹田の円山町の野球場の跡地開発のアセスで、あの街区の低炭素化ってかなり議論したと思うのですよ、審査会の時も。今回も新しくここに街区開発をするわけじゃないですか。だから街区としての低炭素化の議論っていうのがあってもいいのかなというのがあって発言しました。

会長

分かりました。おそらく、先生が仰っているのは、この計画テーマの、ここでグランドデザインを示すようにということ意見を意見としてお伝えしますので、計画テーマ、これは変えられるものか分かりませんが、こちらの方にそういう環境取組っていうのを一つのテーマの中にきちんと位置付けていただきたいと、そういったものをグランドデザインとして示していただきたい、ということが御主旨とあってよろしいですかね。ということなので、これはそういう意味であるということをお理解いただいた上で御検討いただくということでしょうか。

中央復建コンサルタンツ株式会社

一つ、先ほどの回答に補足したいと思っています。本事業は土地区画整理事業ですので、基盤整備までが環境影響評価の対象です。上物につきましては地権者さんの開発になっておりまして、環境影響評価書案で具体的な検討を行うことはなかなか難しいと考えております。

会長

ですから、供用の話ではなくて、工事中の建設の色々な重機とかダンプトラックとかそういうものの排出というようなことに目を向けていただいて、その削減というものを努力していきたくさい。そういうことが目標としてグランドデザインのなかで位置付けられているべきではないか、とこういう意見でしょうか。G先生、よろしいでしょうか。

G 委員

はい。

副会長

これは土地区画整理事業なので、そこから上物を作っていくって街が出来上がった時点では、G 委員が言われたような、低炭素化を実現しないといけない。だから、計画テーマの中にですね、これはかなり、できあがったところを見据えたようなことを書かれているので、この中にそういったことを少し入れていただけるとですね、非常に分かりやすくなるのかな、というそういう気がいたします。

会長

はい、ありがとうございます。今のは以上でよろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。まだあと一つくらいお受けできると思いますが、よろしいでしょうか。今日またあとで御説明いたしますが、今日御欠席の先生方もいらっしゃいますので、そういった方の御意見もございますので、もし何かまた後で思い出したことがありましたら、事務局までお寄せください。お願いします。それではこの審査会意見案の審議を終わりたいと思います。今後の本案件の審査会答申作成の流れにつきまして、事務局からの御説明をお願いします。

事務局（永井主査）

本日御審議いただきました、資料3の審査会意見案に、本日いただきました修正を加えまして、委員の皆さまに御確認いただいたあと、会長、副会長に最終の御確認をいただいて、本事業の提案書に係る審査会意見を答申とさせていただきたいと思っております。

会長

それでは、本案件の審査会答申作成までの流れについては、事務局の御説明のとおり、最終的には私と副会長で確認させていただいて、答申を作成させていただくということよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは最終的にはお任せいただくということでもよろしく願いいたします。

続きまして、次第4に移りたいと思います。事業者の方は退出をお願いいたします。

<次第4 大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業>

会長

それでは、次第4の報告事項でございます。大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業の事後調査報告書について、事務局より御説明をお願いします。

事務局（林係員）

本事業は、JR おおさか東線を（仮称）都島駅、現在の城北公園通駅から新大阪駅まで延伸する事業で、大阪府環境影響評価条例の対象事業となっております。平成12年11月に方法書、平成13年12月に準備書、平成14年11月に評価書が提出され、平成21年には吹田市域の線形及び構造の変更に伴って、平成31年には列車の運行条件の変更に伴って、一部変更に係る評価書が提出されておりました。そして、平成31年3月に供用が開始されたことを受けまして、このたび供用後の事後調査報告書の提出がありました。

本審査会においては、市長意見の作成にあたって、方法書の段階、準備書の段階で審議をしていただきました経過がございますので、本報告書の概要を御説明させていただきます。

資料4をもとに説明させていただきます。まず内容ですけれども、先ほど申し上げまし

たように、本事業は大阪府のアセス条例の対象事業となっております。そして平成 31 年 3 月に、環境影響評価手続上の供用を開始しました。

事業者は事後調査計画書に基づき、自ら示した環境保全対策の実施状況を整理するとともに、自ら実施した供用時の騒音、振動、低周波、廃棄物に係る調査結果と、評価書記載の予測評価結果との検証を行い、事後調査報告書として取りまとめています。またこの事後調査報告書は、大阪府の条例の規定により、その写しが本市へ送付されることになっておりまして、令和元年 12 月 4 日に受理しております。事業者は、大阪外環状鉄道株式会社となっております。

報告の概要ですけれども、(1) 環境保全対策の実施状況としましては、評価書に記載した環境保全対策をすべて履行しております。

(2) 列車の走行に伴う騒音ですけれども、こちらについて一部懸念がございます。おおさか東線の調査結果は、すべての地点において保全目標を満足し、予測値を下回っておりますけれども、関連工事区間、東海道線と乗り合わせているようなところになりますけれども、そちらについて、吹田市域の 1 地点、裏面の地図上の No. 10、南吹田駅の南側になりますけれども、こちらの地点で事前の騒音レベル以上となり、大規模改良線の指針を満足しませんでした。この大規模改良線の指針というのは、事前の騒音レベルを超過しないということなんですけれども、こちら実際におおさか東線が通りましたところで調査したところ、事前の騒音レベルを超えていたということになります。事業者は指針を満足しなかった地点について、近隣に住居がないため当初の計画より、盛土法肩の防音壁を一部範囲で設置しなかったことが原因と分析しております。それを受けまして、来年度早々に追加の環境保全対策として防音壁を設置したうえで再度調査を行い、秋ごろに結果を報告する予定としているということですので、また本審査会にて御報告差し上げることになるかと思えます。

(3) 列車の走行に伴う振動、(4) 列車の走行に伴う低周波については、すべての地点において環境保全目標を満足しております。

(5) 駅施設の利用に伴う廃棄物ですけれども、この調査自体は南吹田駅と JR 淡路駅の 2 駅で行われました。全項目について予測値を下回っており、また缶・ビン・ペットボトル、新聞・雑誌は 2 駅とも全量再資源化しており、分別収集がされておりました。以上のことより環境保全目標を満足しているという結果でございました。

以上で、事後調査報告書の概要の説明は終わりです。

会長

ただいまの内容につきまして、御質問ございますでしょうか。

特によろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、これで本日の審査会を終了させていただきたいと思えます。では、長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。