

吹田市環境影響評価審査会全体会（令和7年度第4回）会議録

日	時	令和7年11月19日（水）午後6時～午後8時06分
場	所	吹田市男女共同参画センター 2階 視聴覚室
出席者	委 員	近藤会長、乾委員、井ノ口委員、尾崎委員、松井委員、 加我委員、崔委員、松本委員、加賀委員、
	事 務 局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査
	連絡調整 会 議	〔総務交通室〕石本参事、〔公園みどり室〕小原参事、 〔環境保全指導課〕西川課長、〔開発審査室〕得能参事、 〔都市計画室〕渡辺参事、〔計画調整室〕白澤参事、 〔文化財保護課〕葉山課長、片岡係員
	事 業 者	【佐井寺西土地地区画整理事業】 〔中央復建コンサルタンツ株式会社〕 松井技師長、古谷サブリーダー、塩谷サブリーダー 〔吹田市土木部地域整備推進室〕 辻田室長、中谷参事、多田野主幹、東主査、紙谷主任 【（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業】 〔吹田市都市計画部計画調整室〕 木村室長、田中総括参事、赤池参事、工藤主幹、山本主査、堺主査 〔北千里駅前地区市街地再開発準備組合〕 平井事務局員、大浦事務局員、登根事務局員 〔株式会社ウエスコ〕 白井技師、松岡技師
傍 聴 者		3名

<次第>

1 開会

2 〔審議事項〕佐井寺西土地地区画整理事業

- （1）計画変更の経緯について
- （2）計画変更に伴う環境への影響評価の結果について
- （3）質疑応答

3 〔審議事項〕（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業

- （1）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
- （2）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
- （3）質疑応答

Ⅰ 開会

- ・「佐井寺西土地区画整理事業」の事業者は入室して待機
- ・9名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・追加資料の配布の確認
- ・会長に進行を引き継ぎ

○会長

それでは、環境影響評価審査会を開催したいと思います。

まず本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局の方から御報告お願いいたします。

○事務局（丸谷参事）

本日につきましては3名の傍聴希望がございます。

○会長

では、3名の傍聴の希望がございますので、「吹田市環境影響評価審査会の会議の傍聴に関する事務取扱要領」の規定により、傍聴を認めたいと思いますので、入室をさせていただきます。

（傍聴者入室）

○会長

傍聴の方に申し上げます。本審査会において、傍聴者の方は発言していただくことはできません。会議の撮影や録音も禁止されています。お渡しした受付票控えの傍聴者の守るべき事項を御一読いただき、静粛に傍聴いただきますようお願いいたします。

万が一、勝手に発言する、私語や離席をするなど審査会の進行や他の傍聴者の妨げとなる行為があれば、退場いただくことになります。

円滑な会の運営に、御協力をよろしくお願いいたします。

2 〔審議事項〕佐井寺西土地区画整理事業

○会長

それでは、次第に沿って進めさせていただきたいと思います。

まず、次第2の審議事項「佐井寺西土地区画整理事業」の（1）計画変更の経緯について、事務局の方から説明をお願いいたします。

○事務局（永井主査）

では、本事業の計画変更の経緯及び本日の流れを御説明いたします。

本事業は、令和3年に環境影響評価書と事後調査計画書を提出し、着工、現在工事中でございます。

しかし先ごろ、事業者である本市土木部地域整備推進室から、次の2点について、計画の変更の申出がございました。

1つは、事業の実施場所と事業計画地の範囲、面積及び土地利用についてでございます。こちらは、あとで事業者のほうから概要を説明いたしますが、評価書の記載で、あるいはその後の変更が判明した際に速やかに変更を届け出るべきだったのですが、遅くなってしまったものです。

2つめは、工事関連車両の走行台数についての変更でございます。これは、工事着手の遅れ等により工事期間の短縮が余儀なくされるなどの理由で、当初アセスで想定しておりました台数を大きく越える工事車両の通行を計画する、という内容です。

通常、工事進行中に発生する計画の軽微な変更につきましては、事務局にて、アセスでの評価結果が基準、規制等よりも十分下回っていることを確認したうえで、審査会には御報告のみにとどめているのですが、今回については当初想定に対して車両数の増加が大きいため、増加による影響を評価し、評価結果等に関する委員の御意見をお伺いしたうえで、本市として再アセスの要否の判断をしたいと考えております。

これから事業者には、変更の経緯の概要と併せまして、走行車両台数の増加による環境への影響についての評価結果を説明してもらいます。

その評価結果に対しまして、委員の皆様には御審議いただき、最終的に審査会として、この変更について再アセスが必要か否か、御意見をいただきたいと思います。

○会長

それでは次に、事業者の方から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○吹田市土木部地域整備推進室

佐井寺西土地区画整理事業は、吹田市施工により、令和5年3月より工事着手しております。

このたび、実施場所等の変更、及び、工事関連車両の走行台数の変更について御審査をお願いするものです。

詳しい説明につきましては、担当より御説明させていただきますので、よろしく御審査いただきますよう、お願いいたします。

○吹田市土木部地域整備推進室

それでは、説明の方をさせていただきます。

資料1を御覧ください。まず、変更内容としましては、大きく分けて2点ございます。

まず1点目が、事業の実施場所等の変更になります。実施場所の町丁目名、佐竹台1丁目の一部、佐井寺2丁目の一部を追記いたしました。こちらは、事業計画地の範囲が拡大したものではなく、評価書における実施場所の町丁目名が都市計画決定当時の記載となっておりましたので、事業認可時の記載と整合を合わせるために変更を行うものでございます。

また、事業計画地の面積が207,890㎡から203,202㎡に変更となり、土地利用計画についても、2ページ表1.1、及び、4ページ図1.2の方に変更となります。

評価書では都市計画決定時の計画を示しておりましたが、現地測量や、詳細設計、用地交渉などにより、事業認可時及び事業認可変更時において、事業計画地の面積の縮小、それに伴う土地利用別の面積に変更が生じました。

当変更については、事業計画地の面積が縮小するものであることと、土地利用別の面積構成比についても変更前と同程度となっていることから、環境への影響はないものと考えております。

2点目が、工事関連車両の走行台数の変更となります。7ページを御覧ください。

工事関連車両の1日当たりの最大走行台数を大型車150台（往復300台）から350台（往復700台）へ、小型車50台（往復100台）から100台（往復200台）へ変更いたします。

また、各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数につきましても、7ページ表1.1のとおり変更いたします。

変更理由につきましては、大きく3つございます。

1つ目は、工事用搬入路設置工事の実施時期の見直しとなります。事業着手当初に全ての工事用搬入路を整備した後、複数の工事用搬入路を使用して造成工事等を進める計画でありましたが、工事用搬入路の設置予定場所の地権者及び利用者等が影響を受ける期間を最小限に留めるため、工事用搬入路については、当該搬入路と密接に関連する地域の施工時期に合わせて設置する計画に変更しました。

2つ目は建設発生土の工事間利用に伴う事業地内の仮置き土の積込作業の追加です。

造成工事に伴う建設発生土については、資源の有効活用のため工事間利用を行う計画としていますが、受入先の工事進捗等により、定期的に搬出できずに事業地内に一部仮置きしている状況であり、受入先の体制が整った場合においても、搬出側の都合ではなく、受入先の都合に応じて、一時的に多くの建設発生土を搬出する必要があります。

3つ目は、仮換地指定のスケジュール変更、補償契約の長期化に伴う造成工事の着手延期となります。

それに伴い、供給処理施設工事及び都市計画道路建設工事の工程を短縮せざるを得なくなりました。工事の全体工程につきましては、9ページの表2.1、表2.2を御覧ください。

令和8年度から令和11年度にかけて複数の工事が重複するため、工事関連車両の最大走行台数についても、ピークを迎えると考えております。

次に各工事における、工事関連車両の最大走行台数の設定根拠につきまして、御説明いたします。

大型車については、11ページの表2.3に示すとおり、「国土交通省土木工事標準積算基準書」に記載の各工事日当たり作業量より、工事ごとの走行台数を積算し、同時期に実施する工事の走行台数を合計したものです。

算出の結果、当初は1日当たり最大150台が走行する計画としていましたが、1日当たり最大350台が走行する可能性が生じました。

なお、工事最盛期において350台となる可能性がありますが、過去の工事实績及び施工業者への聞き取り調査結果を踏まえると、通常時においては1日当たり平均150台程度となる見込みです。

小型車の走行台数については、表2.4に示すとおり、過去の工事实績等による経験則から1工事当たり1日5台ないしは10台として、同時期に実施する工事の走行台数を合計し、当初は1日当たり最大50台が走行する計画としていました。しかし、先ほど申しましたとおり、工程短縮に伴い、供給処理施設工事及び都市計画道路築造工事について、それぞれ同時施工を想定し、1日当たり最大100台が走行する可能性が生じました。

なお、工事最盛期において100台となる可能性がありますが、大型車と同様に過去の工事实績及び施工業者への聞き取り調査結果を踏まえると、通常時においては1日当たり平均50台程度と

なる見込みです。

続きまして、13ページ表2.5に再度、各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数を示しております。

各工事における最大走行台数及び各走行ルートと工事区域の位置関係等を踏まえて、豊中岸部線、仮設工事用道路、千里中央線及び佐井寺片山高浜線の走行台数についても変更いたします。

各路線の工事関連車両の走行台数につきましては、全体工程に明記している各工事が同時施工する場合を想定し、算出しております。工事関連車両の最大走行台数は変更いたしますが、14ページに記載しております、取り組みによって走行台数の平準化に努めてまいります。

・事業者主導により、全ての施工業者と連絡会議を開催し、工事関連車両を多く使用する工種については、施工時期が重複しないよう可能な限り調整を行うこと。

・各工事における工事関連車両の走行台数の調整を見越した工事発注に努めること。

・工事関連車両の走行台数に最も影響する建設発生土の工事間利用について、複数の受入先を確保し、受入日数を少しでも多くできるように、受入先と綿密な協議を行い、1日当たりの走行台数の削減に努めること。

以上の内容に取り組み、工事車両が集中しないよう順次工程調整を行い、環境影響の低減に努めてまいります。

続きまして、工事関連車両の走行台数の変更に伴う環境影響評価結果について、委託先であります、中央復建コンサルタンツ株式会社より御説明いたします。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

続きまして、資料2「佐井寺西土地地区画整理事業一部変更に係る環境影響評価結果」に関しまして、御説明させていただきます。

資料をめくっていただきまして、目次を御覧ください。

本資料、1章から6章までございますが、1章、5章、6章に関しましては、令和3年度の評価書から変更がないこと、また2章に関しましては、事業内容の変更の概要につき記載してございますが、先ほど事業者様から説明されていますので、本資料に関しては3章と4章を引き続き御説明させていただきます。

それでは、3-1ページ、3章までページを飛んでいただければと思います。

3章の方で「環境要素並びに予測及び評価の方法」について記載をしてございます。

今回の本事業の再予測評価におきましては、令和3年度の環境影響評価書において抽出した、7つの環境影響要因を基本としまして、事業内容の変更等の条件を勘案した上で、再予測を行う環境要素を改めて選定しております。

環境要素の選定結果に関しましては、次のページ、表3.1.2の中で黒丸をつけている7項目になります。今回、変更を行います工事関連車両の走行台数に関連する環境要素としまして、「工事関連車両の走行による大気汚染、騒音、振動及び交通混雑、交通安全」を選定しております。

また、工事関連車両の台数等の原因となっております、仮置き土搬出作業の追加及び工事工程の変更に伴いまして、建設機械の稼働による発生源条件も変化することから、「建設機械の稼働による大気汚染、騒音、振動」についても再予測の要因として選定しております。

続きまして、3-3ページ、3.2節の方で、各環境要素の項目の予測及び評価の方法について記

載をしております。

今回の再予測評価の方法に関しましては、令和3年度の評価書と同様の予測項目、予測時点、予測方法及び評価の観点で行っております。

一方、予測地点に関しましては、今回の事業内容の変更の条件を踏まえた上で、評価書の際に選定した予測地点から影響が濃厚となる地点を選定して抽出しております。

具体的には、建設機械の稼働による影響に関しましては、大気汚染の寄与濃度、環境濃度等、いわゆる年間値に関しましては、風向、風速等の拡散による影響であったり、年間排出量による影響があることから、評価書で選定した、全14地点を改めて再予測することとしております。

なお、建設機械の稼働による、大気汚染の短期影響、1時間値、また、騒音、振動に関しましては、今回、作業自体の追加は仮置き土の搬出作業のみとなっております、こちらも短期影響が最大となる工種自体には変更がございません。

一方で、仮置き土の搬出作業の追加や、工事工程の変更に伴いまして、影響が最大となる工種と同時に稼働する工種に変更が生じた地点が一部ございますことから、この一部の地点のみ再予測を行うこととしました。

また、工事関連車両の走行による影響に関しましては、先ほど、事業者様から御説明がありました、台数の変更が生じる走行ルート6地点について、大気、騒音、振動の予測を行っております。

また、交通混雑につきましても、地点数は異なりますが、同じ考え方のもと、工事関連車両の台数が増減となる地点を対象に再予測を行っております。

めくっていただきまして、4章から各項目の「環境影響評価の結果」についてまとめてございます。

まず、大気汚染についてです。

建設機械の稼働による大気汚染に関しましては、先ほど3章でも御説明させていただきましたとおり、1年間の寄与濃度、環境濃度等の年間値、そして、短期寄与濃度である1時間値の2つを予測しております。

短期寄与濃度に関しましては、一部の地点で予測を行っている、先ほど御説明差し上げましたが、具体的には、4-2ページにございます、図4.1.1、その中で赤字で表記しております3地点を対象としております。

めくっていただきまして、4-4ページから予測方法について、記載をしております。

こちらも3章で御説明させていただきましたとおり、基本的には令和3年度の評価書と同じ考え方で予測を行っておりますので、今回は評価書から条件を変更した部分に着目して御説明をさせていただきます。

まず4-4ページ、予測時点に関しましては、年間値については、建設機械の稼働による影響が大きくなる工事最盛期の年度を予測時期として選定しております。

こちらについては、工事工程の変更がありましたことから、工事最盛期として抽出する時期を、令和7年度から令和11年度の5年間に変更して、再予測を行っております。

1時間の予測につきましては、予測地点に近傍する箇所、大気汚染濃度が最大となる工種が実施される時期（1時間）を対象として予測をしております。

工事最盛期の工事内容につきましては、表4.1.2及び4-6から4-8ページに掲載しております、工事最盛期の工事区域に記載のとおりです。

続いて4-8ページの(c)発生源条件の設定についてです。

排出係数につきましては、令和3年度の評価書と同じく「道路環境影響評価の技術手法」に基

づいて設定してございます。

今回新たに追加になる仮置き土の積込作業の排出係数に関しましては、こちらの技術手法に仮置き土積込作業の排出係数自体がございませんが、安全側ということで、土砂掘削の排出係数を採用して測定しております。

めくっていただきまして、4-9ページ、排出源位置の設定につきましては、考え方については評価書から変更はございませんが、工事工程の変更、並びに、各年度の工事範囲等の変更に伴いまして、条件が変更となっておりますので、これについては詳細を、資料編の方の資料2の方に掲載してございます。

その下、(ウ) 排出ガス量の算定についてです。

こちらの排出ガス量の算定の考え方につきましては、評価書と同様ですが、今回の事業内容の変更を踏まえまして、表4.1.4に示す通り、新たに各年度の予測に用いる排出ガス量を計算しなおしております。こちらの排出ガス量の条件を使いまして、濃度の予測を行っております。

4-12ページの気象条件の設定から、4-14ページの年平均値から日平均値の年間98%値等への換算までの予測条件に関しましては、令和3年度の評価書と同じ条件で実施しておりますので、説明は割愛させていただきます。

4-15ページから、予測結果を掲載してございます。

まずは、寄与濃度及び環境濃度についてです。

こちらについては、表4.1.6に各地点の工事最盛期における予測結果をお示ししております。

二酸化窒素につきましては、寄与濃度の最大値が0.004ppm、環境濃度の最大値0.0160ppm、浮遊粒子状物質につきましては寄与濃度の最大値が0.0005mg/m³、環境濃度の最大値が0.0155mg/m³となっております。

各年度の建設機械の稼働による寄与濃度につきましては、4-16ページ以降に各年度、各物質ごとにコンター図でお示ししております。

飛んでいただきまして、4-26ページから短期寄与濃度、1時間値予測結果を示しております。

建設機械の稼働による、1時間値の予測結果につきましては、二酸化窒素で0.064～0.080ppm、SPMで0.045～0.073mg/m³となっております。

これらの予測結果について、4-27ページから評価を行っております。

なお、評価目標、評価の基準値に関しましては、令和3年度の評価書と同じ基準値を使っております。

まず、寄与濃度、環境濃度等の年間値に関しましては、4-29ページ、表4.1.10の方に評価結果の表を載せております。

二酸化窒素については令和3年度評価書時点と比較しまして、建設機械による寄与濃度が0.0001～0.002ppm増加している地点がございます。また浮遊粒子状物質については評価書から寄与濃度が0.0001～0.0002mg/m³増加している地点がございますが、どちらの物質につきましても、評価基準値である、日平均値の年間98%値または2%除外値については、評価の基準値を下回る結果となっております。

また、次の4-30ページの方に1時間値の評価結果の表を示しております。

1時間値に関しましては、評価書時点と比較しまして、二酸化窒素が0～0.02ppm、浮遊粒子状物質が0～0.035mg/m³で、増加しております。

この短期寄与高濃度が出現している際のバックグラウンド濃度を設定することは困難ではござい

ますが、参考としまして、この1時間値に事業計画値の近傍にあります、吹田市高野台局の現況濃度を重ね合わせた場合でも、いずれの物質ともに評価の基準値を下回る結果となっています。

さらに、工事に当たりましては、評価書で記載しておりました①～⑨の環境取組に加えまして、追加の取組としまして、「工事内容の変更について、あらかじめ地元にて丁寧に説明する」ことも実施しながら、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめるよう進めていく計画としております。

以上のことから、建設機械の稼働による大気汚染につきましては、評価目標を満足するものと評価しております。

めくっていただきまして、4-31ページから、次に工事関連車両の走行による大気汚染の再予測評価の結果をお示ししております。こちらにつきましても、4-32ページの図4.1.6の方で、再予測を行った地点を赤字でお示ししております。3章でも御説明させていただきましたとおり、工事関連車両の走行台数が変更となるルート沿道6箇所を対象に入れて行っております。

めくっていただきまして、4-33ページからが予測方法となっております。

工事関連車両の走行による影響に関しましては、排出係数、気象条件、予測モデル等は、評価書と同じものになっております。

4-34ページの交通条件のみ、変更がございますが、こちらの交通条件に関しましては、先ほど、事業者様より御説明いただきました、各走行ルートの変更後の台数を予測条件として用いて、再予測を行っております。

めくっていただきまして、4-39ページから予測結果をお示ししております。

工事関連車両の走行による寄与濃度に関しましては、二酸化窒素で0.00003～0.00024ppm、浮遊粒子状物質で0.000003～0.000014mg/m³となっております。

また、この寄与濃度にバックグラウンド濃度を加えた環境濃度については、二酸化窒素で0.0121～0.0133ppm、浮遊粒子状物質で0.0150～0.0151mg/m³となっています。

これらの結果につきまして、評価を行っております。4-41ページに、評価結果の表をお示しております。

二酸化窒素につきましては、評価書時点と比較しまして、寄与濃度は0.00002～0.00019ppm、浮遊粒子状物質につきましては0.000002～0.000011mg/m³増加しておりますが、いずれにつきましても、評価値である日平均値の年間98%値または2%除外値については、評価書時点と同値となっており、評価の基準値を下回る結果となっています。

また、工事関連車両の走行につきましても、4-42ページに記載しております①～⑦の評価書で掲げた取組を引き続き実施するとともに、⑧～⑫に記載しております環境取組を追加で実施することで、工事車両の走行による影響を最小限にとどめるように進めていく計画となっております。

以上のことから、工事関連車両の走行による大気汚染につきましても、評価目標を満足するものと考えております。

続いて、4-43ページから、騒音になります。

建設機械の稼働による騒音につきましては、4-44ページ、図4.2.1に赤字で記載しております1地点において、事業内容の変更に伴い、発生源条件に変更が生じるので再予測を行っております。

めくっていただきまして、4-46ページから予測方法について記載がございます。

(a) 予測時点、表4.2.2に記載しておりますとおり、先ほど見ていただきました1地点におきましては、評価書時点での予測対象工種、掘削工の実施時におきまして、仮置き土積込作業が同時に行われる条件に変更となりますことから、影響が大きくなると考えまして、追加で再予測を行うこととい

たしました。

(c) 発生源条件の設定におきまして、工種別パワーレベルを表でお示しております。

こちらにつきまして、仮置き土の積込作業のパワーレベルの設置をお示しておりますが、大気汚染と同様に、本作業につきましては、モデル式においてパワーレベル等の設定がないことから、安全側の観点で、掘削工と同値の条件で予測を行っております。

これ以外の予測モデル等につきましては、評価書と同じ条件で行っておりますので、説明は割愛させていただきます。

4-48ページから予測結果をお示しております。

建設機械の稼働による騒音に関しましては、万能堀を設置しない場合におきまして、工事敷地境界で84デシベル、住居建屋位置で78～80デシベルの結果となっております。

3m高さの万能堀を設置した場合では、工事敷地境界で66デシベル、住居建屋位置で70～78デシベルに軽減することができる結果となっております。

めぐっていただきまして、4-49ページから評価を行っております。

建設機械の稼働による騒音の評価結果につきましては、4-51ページに示しております表の方に記載のとおりです。

工事敷地境界での騒音レベルに関しましては、評価書時点と比較して3デシベル増加しておりますが、万能堀を設置しない場合でも評価の基準値を下回る結果となっております。

また、住居建屋位置での騒音レベルに関しましても、評価書時点と比較して2～3デシベル増加しておりますが、住居建屋の最上階、最も騒音レベルが大きい所におきましても、評価の基準値を下回っていることから、大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度と考えております。

さらに、工事の実施に当たりましては、①～⑨の環境取組を行うことにより、影響を最小限にとどめる計画です。以上のことから、評価目標を満足するものと考えております。

続いて4-52ページから、工事関連車両の走行による騒音について記載をしております。

こちらにつきましても、4-53ページの図にお示しておりますとおり、大気汚染と同じく、走行台数が変更となるルート沿道の6地点で予測を行っております。

4-55ページから予測方法について記載をしておりますが、予測に用いたモデルや条件につきましては、令和3年度の評価書と同じ条件、また、交通条件に関しましては、大気汚染で御説明したとおり、台数増加後の工事関連車両の台数を用いて予測を行っております。

4-57ページに予測結果をお示しております。

1階高さの等価騒音レベルにつきましては、58～54デシベル、2階高さでは57～64デシベル、現状の最上階高さでは57～61デシベルという予測結果になっております。

これにつきまして評価した結果が、4-59ページ表4.2.15に示しているとおりです。各予測地点における等価騒音レベルは、評価書時点と比較しまして0～3デシベルほど増加しているものの、評価の基準値を下回る結果となっております。

さらに、工事の実施に当たりましては、4-58ページから4-59ページに記載しております①～⑦の環境取組を実施することにより、影響を最小限にとどめるようにする計画となっております。以上のことから評価目標を満足するものと考えております。

4-60ページから振動についてです。

建設機械の稼働による振動につきましては、4-61ページの図にお示しております騒音と同じく、赤字の1地点で再予測を行っております。

4-62ページから予測方法について記載をしてございますが、基本的には令和3年度の評価書と同じ予測モデル、α-5地点で予測を行っております。

ただ、表4.3.2に示していますとおり、騒音と同じく、赤字でお示しました先ほどの1地点におきまして、掘削工と同時に仮置き土積込作業が生じることから、先ほどの地点を再予測の対象として選定しております。

4-64ページに予測結果をお示しております。

振動につきましては、工事敷地境界で52デシベル、住居建屋位置で49デシベルとなる結果となっております。

これにつきまして、4-66ページの表4.3.7におきまして評価を行っております。

予測地点における、工事敷地境界の振動レベルにつきましては、評価書時点と比較しまして、3デシベル増加しておりますが、評価の基準値である75デシベルを下回る結果となっております。

また、住居建屋位置での振動レベルに関しましても、評価書時点と比較して3デシベル増加しておりますが、こちらについては、人が振動を感じ始めるといわれている振動間隔閾値であります55デシベルを下回っていることから、大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度と考えられます。

さらに、工事に当たりましては、4-65ページから4-66ページにお示しております①～⑨の環境取組を実施することで、影響を最小限にとどめる計画です。以上のことから、評価目標を満足するものと考えております。

4-67ページから工事関連車両の走行による振動について記載をしております。

こちらにつきましても、4-68ページ、図4.3.3に示しておりますとおり、工事関連車両の台数が増えになりますルート沿道の6地点を対象に再予測を行っております。

4-69ページから予測方法について記載してございますが、こちらも騒音等と同じく、予測モデル等につきましては、評価書時点と同じ条件で、走行台数につきましては、大気汚染・騒音と同じく、工事関連車両の台数増加後の交通条件で予測を行っております。

4-71ページに振動の予測結果について、記載をしてございます。

振動レベルの80%レンジ上端値につきましては36～46デシベルとなっております。

こちらにつきましては、4-73ページ表4.3.13におきまして評価結果を記載しております。

各予測地点における振動レベルにつきましては、評価書時点と比較して0～9デシベル増加しておりますが、評価の基準値を下回るとともに、人が振動を感じ始める振動間隔閾値も下回っていることから、大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度と考えられます。

さらに、4-72ページから4-73ページに記載しております①～⑦の環境取組を実施することで、影響を最小限にとどめるようにする計画であることから、評価目標を満足するものと考えています。

最後に、4-74ページから交通混雑、交通安全について記載をしております。

交通混雑、交通安全につきましては、4-76ページ、図4.4.1におきまして、赤字で示しております走行台数が増えとなるルート沿道の3地点において交通混雑、そして、赤の点線の丸で囲っております1箇所におきまして交通安全を定性予測しております。

めくっていただきまして、4-77ページに予測方法を記載してございます。

こちらにつきましては、交通条件の設定のところにおきまして、大気汚染、騒音、振動等と同じく台数増加後の工事関連車両の台数で再予測を行っております。

予測結果につきましては、まずは交通混雑についてです。

4-78ページ、表4.4.3の方に工事関連車両の走行による一般交通量からの増加率の予測結果を記載してございます。

工事関連車両の走行による交通量の増加率は、一般交通量の多い千里中央線では12時間計で2.8%、各時間帯で0.2~4.6%となっております。が、一般交通量の少ない既整備済区間の豊中岸部線では12時間計で29.4%、各時間帯で1.9~49.4%、佐井寺片山高浜線では12時間計で7.4%、各時間帯で1.0~11.1%となっております。

次に交通安全についてです。交通安全につきましては、4-79ページに記載してございます。

今回再予測を行った所は、工事関連車両走行ルート沿道で、工事関連車両と歩行者・自転車が交錯する可能性がある箇所のうち、工事関連車両の走行台数を変更するルート沿道に位置する場所となっております。

当該ルートにおきましては、阪急電鉄千里線の西側の工事で発生した伐採材や残土等を、仮設工事用道路を経て千里中央線へ搬出入するルートとなっております。

このルートの出入口に関しましては、千里中央線から仮設工事用道路への入場、及び、仮設工事用道路から千里中央線に出場する際、左折による入出となる計画です。出入口には信号機がなく、前面の千里中央線の歩道での歩行者通行量・自転車交通量も多く、通学路としても指定されている状況です。

そのため、工事関連車両が一般道路へ出入りする際には、十分に速度を落とし、一時停止のうえ、周囲の安全確認を行うこと、また、工事関連車両の出入口に交通誘導員を配置し、安全に十分配慮する計画であることから、周辺地域の交通安全に影響を及ぼすことはないものと予測しております。

以上の結果につきまして、4-81ページから評価を行っております。

交通混雑に関する評価結果につきましては、4-83ページ、表4.4.5に記載してございます。

このうち、千里中央線及び佐井寺片山高浜線につきましては、一般交通量に対する増加率は、増加するものの、最大でも11%程度に留まっており、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測しております。

また豊中岸部線におきましては、受入先の都合に応じた建設発生土の一時的な搬出、及び、それに伴う仮置き土の積込作業の追加等により、評価書時点と比較しまして、12時間で22%増加、各時間帯で最大36.8%増加し、一般交通量に対する増加率につきましては、最大で49%程度となりますが、時間帯別交通量は豊中岸部線の計画交通量を十分に下回っていることから、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないものと考えております。

また、工事関連車両の走行に当たっては、先ほど御説明しましたとおり、事業計画値の出入口に交通誘導員を配置する等の配慮を行う計画であることから、交通安全の確保にも配慮しているものと予測しております。

さらに、工事の実施に当たりまして、4-81ページから4-82ページに記載をしております①~③の環境取組を行うことで、影響を最小限にとどめる計画であることから、評価目標を満足するものと考えております。

以上で、予測評価結果の説明を終わります。

○会長

そうしましたら、ただいまの説明について質疑応答に入りたいと思います。何か御意見とか御質問がございましたら、よろしくお願いいたします。

○吹田市土木部地域整備推進室

事前にいただいております、質問事項がありますので、そちらの方を先に。

まず、1つ目になりますが、豊中岸部線における残土搬出先の想定される目的地及び走行ルートに関する質問がございました。

令和8年度以降につきましては、主要な搬出先は枚方市村野駅西土地地区画整理事業、枚方市の村野西町を想定しております。

走行ルートは、追加で配布しましたA41枚資料の赤線部を想定しております。

主要な道路としては、豊中摂津線、大阪高槻京都線、大阪中央環状線、茨木寝屋川線、国道1号線を想定しています。

建設発生土搬出前には、施工業者にて試験走行を行い、安全面等を考慮して走行ルートを決定いたします。

2つ目ですが、資料2の4章、48ページ、表4.2.4(2)建設機械の稼働による騒音の予測結果におきまして、万能塀を設置した場合でも、2階と5階では防音効果が低くなっています。万能塀の高さを上げないのは、景観や防犯上の影響を考慮したのですか、と質問がございました。

万能塀につきましては、景観や防犯、経済性を考慮して、高さ3mの万能塀を採用しております。評価結果は基準値以内となっておりますので、問題ないと考えております。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

3点目に御質問をいただいております、工事関連車両の走行による騒音の評価の基準値に関しまして、道路に面する地域についての環境基準が、地点別に設定されておりますが、その設定根拠について追記することは可能でしょうか、という御質問をいただいております。

それに関しましては、御指摘を踏まえまして、先ほど御説明させていただきました資料2の方に追記する予定としております。

○会長

ありがとうございました。そうしましたら、他の質問等、ございますでしょうか。

○OA委員

騒音関係の担当なので、先ほどのクエスチョン3と合わせて確認させてください。2点確認させてください。

b-2とb-4の地点で、交通量が倍増して3デシベルとか、4.5デシベルとか増加してるというのが、聴覚閾値を考えると、周辺の方からすると気になると思うんです。ここは丁寧にやりたいのですが。

まず、1点目、そもそも論として、環境負荷が2倍になったとしても、2030年に後ろが固定されている状態になっているというところも、そうすべきだという、合理的な説明というのが何かあるのですか、というのが、まず1点です。本来、工期を伸ばす方が環境負荷が分散されて、環境負荷の観点から望ましいのですが、それが詰まったがゆえに倍増しているというがあるので、それが1点目です。

2点目は、騒音のところの、工事関連車両の走行騒音について、道路に面する地域に基準をあてはめている点で御回答いただいたのですが、現状、土地利用変更前で道路がひいてない状態のところの走行騒音に対して、道路がひかれた後の環境基準を適用しているというのが、手続き的に正

しいのかというのをいただきますでしょうか。

○吹田市土木部地域整備推進室

工期末につきまして、区画整理事業の事業計画決定という中で、2030年度（令和12年度）という形で決定しております。また、地権者並びに地元を含めて、その時に道路の供用開始を含めて説明している中で、なかなか工期をずらしていくというのは難しいと考えています。

ただ、説明させていただいたとおり、土砂の仮置きを含めたダンプの走行というのが、交通量に一番大きく起因するのですが、掘削土量というのは変わるものではなくて、総台数というのは変更がなくて、ピーク時に増えてしまう可能性があるというところで、説明の中で申したとおり、ピーク時350台とならないよう平準化していきたいというふうに考えているところです。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

続いて御質問いただきました基準につきまして、評価の基準値については、資料2の4-58ページ表4.2.14に記載している内容となっております。

このうちの幹線交通を担う道路に近接する空間における特例値、昼間70デシベルを採用しているところに関しましては、b-3、b-7地点で、2箇所になっておりまして、この場所というのが、4-53ページ、図4.2.3に記載していますとおり、b-3地点が千里中央線、b-7地点が豊中岸部線の整備済みの所の断面になっております。

それについては、両方とも府道に当たりますので、幹線交通を担う道路ということで、工事関連車両の走行地点におきましても、適用される地点という状況になっております。

それ以外のb-1からb-8の4地点におきましては、幹線交通を担う道路ではない道路の沿道ということで、昼間65デシベルという道路に面する地域の基準を採用したというのが経緯になってございます。

○OA委員

2点目は、土地利用前の基準だということによかったんですね。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

そうです。

○OA委員

ありがとうございました。

○OB委員

大気汚染のことについて、お聞きいたします。

1つは、些末なことなのですが、資料2の4-3ページの表4.1.1と図4.1.2は「工事関連車両の走行による」と書いてありますが、正しくは「建設機械の稼働による」ということですね。それは、資料の修正ということなのですが。

お聞きしたいのは、今回、工事車両の走行による影響と建設稼働による影響、それぞれ計算をされていて、計算をするときは、たぶん、それぞれで排出源を設定して計算されると思うのですが、最後、

影響評価をするときは、総合評価で、両方合わせることもあるんじゃないかなと思ってまして、例えば、住宅の主要な地点であるとか、病院とか、学校とかの重要施設のところの、現状評価は両者を合算して、影響評価したりするのではないかなと思うのですが、私は専門ではないので、ずれてたら申し訳ないのですが、今回、それぞれの結果は出されていますが、合算した影響評価みたいなのはなくてもいいのでしょうか。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

資料の方で4-6ページから4-7ページ、工事実施場所、及び、エリア内を走行する工事車両のルートを示しております。

工事関連車両の走行の方では、工事エリアの外の幹線道路であったり、一般道での予測結果を示しておりますが、工事関連車両はそこも走りますが、事業地内も走るということで、4-6ページから4-7ページの図には事業地内の動線を引いております。この動線のところも工事車両を走らせた上で、それも建設機械の稼働の中の発生源の1つとして、予測の検討の中に加えておりますので、これらの事業地内を走る車両も、建設機械の予測の中には含まれているという形では出させていただいております。

○OB委員

周辺への影響というのは基本的にはないという理解でいいのでしょうか。合算した評価という意味で。

○中央復建コンサルタンツ株式会社

はい、そのとおりでございます。

○OB委員

わかりました。

○会長

ほか、何かございませんでしょうか。

○OC委員

工事関連車両の走行についてお尋ねしたいのですが。

今回、豊中岸部線がかなり増えるということで、走行ルートを示していただいたのですが、気になっているのが、豊中摂津線に出る区間、出るまでの区間が、けっこう住宅の多いところを通りますので、環境基準としてはOKなのかもしれませんが、けっこう影響があるのではないかと考えています。

特に、例えば、右左折するところにはきちんと誘導員を配置するとか、交通安全の面と、あと、騒音とか、そのあたりも十分地域の方の配慮をしていただければと思います。

○吹田市土木部地域整備推進室

御指摘のとおり、工事車両の台数が、豊中岸部線からの分でございますと、300台になってしまうところで、先ほども申したとおり、その300台というのを極力減らせるよう工事の平準化をさせて

いただくのと、この場所にガードマンをつけて、自分たちの工事車両だけを誘導するというのは、なかなか難しいため、本工事の運転手に、そのあたりの安全を含めて、周知徹底を図っていきたいと思います。

○会長

ほか、どうでしょうか。

○OD委員

私の、理解間違いもあるかもしれないので、ちょっと御確認なのですが。

できるだけ平準化されて、今、ピークで安全側で評価されているともちろん理解しておりまして、ただおっしゃっておられたように、工事間利用については、なかなかフィックスができていない、確定はできていない状況で、変わる可能性があると思うのですが、おおむね工事の寄与というのが少ないのかなあと見ていたのですが、例えば4-59ページ、予測地点のb-8とかだと、なかなか厳しいところもあるかなあと考えています。

工事間利用の状況というのは、もちろん変わる可能性はあると思うのですが、ある程度、今、想定されているシナリオは、確定度が高いか、というのは、例えば、逆に佐井寺片山高浜線にたくさん出さないといけないとかなった時には、これが影響がクリティカルになる可能性はあるかと思いますが。そのあたりはどんなもんなんですかね。

○吹田市土木部地域整備推進室

今後の見通しですけれども、先ほど、お渡しさせていただいた枚方市の村野西町という所で、区画整理事業を行ってまして、こちらは土が要る、というような現場になっておりまして、だいぶ前から、ずっと協議をさせていただいています。

ただ、搬入時期というのが、ずれたりしているのですが、ここは一番数量的にも、持って行かしていただける現場になっていますので、今後はこちらがメインになってくると思いますので、場所的に言いますと、佐井寺片山高浜線ではなく、豊中岸部線を使って、というのが、主要なルートになってくると思います。

○OD委員

わかりました。ある程度、見通しがある。

シナリオの設定によっては、なかなか仮定も変わってくるかなあと思いましたので、御確認させていただきました。

○会長

ほかはどうですか。だいたいよろしいでしょうか。ありがとうございます。

一応これで、御意見は出尽くしたというふうに思います。いろいろ御意見はあると思いますが、車両数の増加は非常に多くなるものの、変更に伴う評価結果が基準、あるいは規制等を下回るということを確認しましたので、再度の、環境影響評価の手続をやり直す必要はないのではないかなというふうに思うのですが、そのような方向でよろしいでしょうか。

(特に異議なし)

○会長

では、御異議がないということで、審査会としましては、今回の計画変更に伴う再アセスは必要ないということで、よろしくお願いいたします。

なお事業者は、今回の車両数の増加による環境への影響が少しでも少なくなるように、十分な取組に今後も努めていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、これでこの審議は終わりにしたいと思います。

続きまして、次第3に移りますので、事業者さん、退出をよろしくお願いいたします。

(事業者退出)

3 [審議事項](仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業

(事業者入室)

○会長

事業者に入っていましたので、まず、次第3の審議事項「(仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業」の審査の状況について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局(永井主査)

では、本事業の経緯及び本日の流れを御説明いたします。資料4を御参照ください。現在は指差しマークがついている、提案書の手続の段階です。

本事業は、令和4年の計画を大幅に見直しまして、令和7年5月15日に事業計画の変更届とともに、こちらの提案書が提出されました。同年8月1日に諮問、第1回の審査が行われ、委員の皆様には事業計画や予測評価の方法等について、御審議いただきました。意見書の募集、意見交換会の実施などは済んでおりまして、結果も前回の審査の際にお伝えしております。

本日は2回目の審査ということになりまして、前回の審査会及びその後に頂戴いたしました御意見に対する回答を、事業者から説明していただきます。

その中でさらに審議を深めるべきと感じられた事項や、新たに審査が必要と考えられる事項が生じるものと存じます。こちらについては、後日改めて、事務局から文書で意見の提出を依頼し、本日御欠席の方も含めて、委員の皆様の御意見を集約させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

各委員から提出いただいた御意見や御質問については、事業者から回答を得て、今後の審議の資料といたします。また、事務局において答申(案)作成にも活用してまいります。

○会長

それでは続いて事業者から、審査会からの意見と事業者の見解について説明をお願いします。

○吹田市都市計画部計画調整室

8月の審査会及び後日いただきました委員の皆様の御意見に対する事業者回答の御説明に入る前に、前回の審査会において、住民とのコミュニケーションが不足しているのでは、また、意見集約できていないのではといった御意見をいただきましたので、本年1月の本審査会にて御報告しておりますが、これまで市主催で開催してきた北千里駅前まちづくり意見交換会について改めて御説明させていただきます。

御手元の資料5を御覧ください。

本案件は、令和4年に着手した環境影響評価の手続きの中で、唐突に市の検討案を地域にお示したところ、地域住民の混乱や多数の不安の声をいただき、その後の審査会にて、まずは地域住民に事業の説明を行い、一定の理解を得ることが必要ではないかといった旨の御指摘を踏まえ、令和5年10月から、市主催で北千里駅前まちづくり意見交換会を開催し、地域住民等とコミュニケーションを図ってまいりました。

第1回では活性化ビジョン策定以降の市の取組や、市街地再開発事業の必要性、市街地再開発事業の仕組みなどを説明し、第2回以降では、北千里駅前でどのように過ごしたいか、そのためにはどのような空間や機能が必要か、をテーマにワークショップを実施し、意見集約を行い、そして、令和6年6月に実施した第6回の意見交換会においては、事業検討主体である準備組合から、まちづくり計画の概要案について説明するとともに、地域住民と質疑応答を実施するなど、丁寧な説明に取り組んでまいりました。

これまでの意見交換会に、多くの地域住民等に参加していただいております。高層マンションへの不安な御意見もある一方で、意見交換会で出たアイデアを踏まえた計画内容に対して好意的な御意見や、本事業に関する御期待の声もいただいている状況です。

以上が、地域住民等とのコミュニケーションや意見集約を実施してきた内容の御説明になります。

それでは続きまして、前回の審査会及び後日いただきました委員の皆様の御意見に対する事業者回答について、事業者回答欄における※の当日お答えした内容は省略し、それ以外の当日の回答内容に追加の御説明が必要な部分と、後日いただいた御意見に対する回答を、簡潔に御説明させていただきます。

御手元の資料6を御覧ください。

まず、番号1、都市計画手続きと環境影響評価審査会の関係性について、後ほど別紙1にて、改めて御説明させていただきます。

次に、番号2、都市計画関連の内容について、提案書への記載が不足しているとの御指摘については、後ほど別紙2、別紙3にて御説明させていただきます。

次に、番号5について、番号1と同様に後ほど別紙1にて改めて御説明させていただきます。

次に、4枚めくっていただきまして、5ページ目、番号17については、後ほど別紙4にて御説明させていただきます。

続きまして6ページ目、番号19、風害予測のモデル及び範囲の御意見については、日本建築学会の、都市の風環境予測のためのCFDガイドブックに基づき、流体数値解析を用いて定量的に解析し、建築物等のモデル化範囲は、事業計画地中心から半径300～400m程度の範囲とする予定です。また、詳細な熱環境予測は複雑なシミュレーションが必要であり、本環境影響評価では困難と考えていますが、ヒートアイランド現象は評価項目として選定しており、事業地の土地利用の変化等を踏まえて、事業による影響や程度及び必要な対策を検討します。

次に、番号21、番号22、災害時の時間帯別避難行動のシミュレーションを必要とする御意見については、自然災害や人為的災害の危険度及び地域防災力への影響は、事業計画や類似事例などから定性的な予測を想定していますが、人口動態や災害時の行動を前提とした避難行動シミュレーションは、不確実性が大きく、前提条件によって結果が大きく変わるため、信頼できる評価を出すことは困難と考えております。

次に、7ページ目、番号23、子育てのしやすい環境に向けた取組について。市においては昨年度から、他の関連部署と情報共有を行う庁内検討会議を実施しており、子育て施設等が不足しないように情報共有を行っております。

次に、番号24について、多様なアクティビティ、居場所のある拠点として整備されるオープンスペースの評価方法や意義については、事後評価の方法を別途検討することとしますが、環境影響評価の手続きの中では整理が難しいため、参考資料として整理いたします。

ここからは後日いただいた御意見になりますが、まず番号25、多様な移動手段を利用する方々の増加を見据え、将来の需要を予測したうえでの余裕ある輸送能力の確保と、動線の最適化に関する御意見については、動線計画はバリアフリー等に係る法令を遵守し、施設計画全体の構成等を勘案し、ランニング・イニシャルコストを考慮して、最適となるような歩行者動線を検討していきます。

次に番号26、サインレスな誘導に寄与するエレベーターの設置位置に関する御意見については、主要な歩行者動線をわかりやすい動線にするとともに、施設全体の構成やコストを考慮して、エレベーターの設置位置等について検討していきます。

次に、8ページ目、番号27、自転車やパーソナルモビリティ等の乗り入れ及び持ち込みに関する御意見については、施設利用者の安全性や利便性を考慮のうえ、施設計画等を検討することとし、歩行者との動線分離や、駐輪・駐車スペース等への将来を見据えた具体的な対策に関する提案については、計画・設計段階での社会的普及状況を勘案しつつ、検討いたします。

次に、番号28、駅前交通広場における交通動線の視距の確保を踏まえた植栽検討については、バス事業者や関係部局と協議を行い、安全な交通計画となるよう検討し、今後お示しいたします。

次に、番号29、駅前交通広場や新たに整備する道路についての緑被率等の基準に関する御意見については、今後維持管理や整備費用を負担する市と協議を踏まえて整備内容を決定することとし、屋上緑化等については、施設計画全体の構成等を勘案し、コストや維持管理を考慮し、法令順守の上整備していきます。

次に、9ページ目、番号30、工事期間中の駅乗降者の安全確保と利便性への配慮についての御意見については、いただきました御意見内容を踏まえ、各工事を実施いたします。

次に、番号31、バリアフリー基準に沿った整備を求める御意見については、関係部局と協議を行い、基準に沿った歩道等を整備していきます。

次に、番号32、駅前交通広場への入退場ルート等に関する御意見については、警察や関係部局と協議を行い、安全な交通計画となるよう検討し、今後お示しします。

次に、番号33、廃棄物処理計画に関する御意見については、御意見を踏まえ、必要な追記と修正を行い、評価書案に記載いたします。

次に、10ページ目、番号34、吹田市都市計画マスタープランなどの上位計画と、A案及びB案の整合部分及び不整合部分を求める御意見については、吹田市都市計画マスタープランでは、駅周辺の地域拠点において、生活関連機能や交流機能の立地促進のほか、自転車や歩行者空間の整備が重要視されており、特に北千里駅周辺は、地域住民や学生のニーズに対応した商業・サービス

機能を備えた、にぎわいのある地域拠点の形成を目指しています。また、景観まちづくり計画においては、駅前のにぎわい形成や周辺と調和した落ち着いた落ち着きのある景観づくりが方針とされています。

市が考えるまちづくりの方向性としては、商業・サービス機能の確保に加え、歩行者動線や広場の設置を重視しており、B案のように平面的に建物を広げるのではなく、A案のように足元のオープンスペースの確保により、上位計画に即したまちづくりを目指していきたいと考えています。また、周辺との調和を図り、建物形態などに配慮し、圧迫感を軽減しつつ、賑わいと楽しさを感じられる駅前の景観づくりに努めます。

次に、番号35、時刻日影図の作成及び日照障害の発生の比較については、前回の審査会で御説明しました資料の基になっている時刻日影図について、後ほど、別紙5にてお示しします。

次に、11ページ目、番号36、文化財に関する各種手続きについては、御意見の通り、法令を遵守した適切な手続きを実施していきます。

次に、番号37、フロン類の排出抑制及び管理についての追記に関しましては、必要な追記と修正を行い評価書案に記載いたします。

次に、番号38、事業に伴う解体及び工事中における産業廃棄物の抑制や再資源化への先進的な取り組みの実施に関する御意見については、先進的な取り組みを考慮のうえ、必要となる対策を検討し、対策を講じていきます。

次に、番号39、共同住宅や商業施設を含む高層建築物における先進的な防災対策に基づいた災害時の安全性に関する対策への御意見については、先進的な取り組みを考慮の上、必要となる防災対策を検討し、安全性に関する対策を講じます。

次に、番号40、太陽光発電設備の設置等、再生可能エネルギーの活用については、御意見の内容を踏まえ、事業性も考慮の上、検討いたします。

次に、12ページ目、番号41、多様なオープンスペースを整備するにあたり、環境取組内容72、94、99の取組内容に基づいて、具体的にどのような対応をするのかについての御意見については、72、地域に応じたみどりの創出については、広場や滞留空間に効果的な緑化を行うことで対応するものと考えており、94、景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画及び設計については、吹田市景観まちづくり計画の景域別景観まちづくり方針の、景観としてのにぎわい形成や生きる景観をまもり、はぐくむに対応するものと考えており、99、歩行者が安全に通行できる工夫については、広場や滞留空間が歩行者ネットワークと一体的に計画することで対応するものと考えています。

次に、番号42、計画の早期の段階から、市の景観担当と協議を行うことや景観アドバイザー会議を活用することへの御意見については、既に景観担当と協議を行い、景観アドバイザー会議への御説明も開始しており、今後も継続して協議を行い、助言もいただいております。

次に、番号43、屋外広告物についても、吹田市屋外広告物ガイドラインを踏まえ、適切な時期に市の担当部署と協議を行います。

次に、番号44、景観形成地区についても、既に景観担当と協議を行っており、今後も市の景観担当と協議を行ってまいります。

次に、番号45については、番号24の回答と同様とさせていただきます。

次に、13ページ目、番号46、バードストライクの懸念については、建物の詳細設計段階において、発生を低減する建築的配慮、ガラス面への視認性向上措置、外装デザイン上の工夫等について検討いたします。

次に、番号47、調査・予測項目から、人と自然とのふれあいの場を除外することについて再考す

べきではないかといった御意見については、本事業により新たに整備される施設等によって、直接改編や特性の変化、アクセシビリティの変化は生じないと考え、調査・予測項目から非選定としました。なお、本事業によって新たに創出される、人と自然のふれあいの場については、参考資料として整理いたします。

次に、14ページ目、番号48、地下水への影響については、杭打設は局所的な工事であり、地下水流動に大きな影響を与えるものではないと考えております。

次に、番号49、温室効果ガス削減、省エネルギー・創エネルギー、廃棄物削減に関しましては、類似施設での先進的な環境取組を調査し、それらの取組の有無による予測と評価を行います。

次に、番号50、共同住宅や商業施設における廃棄物削減に関する御意見については、御意見を踏まえ、廃棄物削減に寄与する取組みについて調査し、それらの取組の有無による予測と評価を行います。

次に、番号51、事業に伴い発生する産業廃棄物に関する御意見については、御意見を踏まえ、規制基準と削減に寄与する取組みについて調査し、それらの取組の有無による予測と評価を行います。

次に、番号52、ヒートアイランド現象については、御意見を踏まえ、市域全体の地表面温度の状況について、既存資料を用いて調査し、対策の有無による予測と評価を行います。

次に、番号53、景観影響予測検討に必要な地点選定については、前回の審査会でお示しましたが、評価書案においても記載いたします。

次に、15ページ目、番号54、共同住宅や商業施設を含む高層建築物における、先進的な防災対策の実施状況の事例について調査いたします。

次に、番号55、交通混雑を予測し、周辺の交通状況に影響を及ぼさないよう検討するとともに、自転車及び歩行者への安全対策についても検討します。

最後、番号56、周辺住民の生活環境への配慮に関する御意見について、いただいた御意見については、早朝の納品トラックの音や夜間の騒音に対する御意見かと思いますが、対策として、荷捌き車両については道路に直接面した場所としないよう、施設プランの中で現在検討しております。

続きまして、別途資料を作成している御意見に対する回答について御説明します。

まず、番号1及び5、都市計画手続きと環境影響評価の手続きの関係性に関する御意見について、資料6別紙1にて御説明いたします。

上段に環境影響評価、中段に都市計画、下段に市街地再開発事業の手続きの流れをお示しております。

まず、環境影響評価の手続きについてですが、環境取組事項を検討後、提案書を提出し、その後意見交換会の開催や本審査会での審議を経て、審査書が送付されることとなります。

その後は、調査・予測・評価を行い、評価書案を提出、そして評価書及び事後調査計画書の提出、事後調査という流れになっております。

環境影響評価の手続きと都市計画の手続きの関係している点については、環境まちづくり影響評価条例施行規則第4条に基づき、当該事業が都市計画に定められる場合は、都市計画法第17条による公告の前日までに提案書を提出することになっております。

また、事業との関係になりますが、環境まちづくり影響評価条例第19条に基づき、工事に着手するまでに、事後調査計画書を提出し、告示を行うことになっております。

次に、都市計画及び市街地再開発事業の手続きの流れについてですが、都市計画手続きの方

で都市計画素案を作成後、公聴会等の開催や案の縦覧などといった法手続きを経て、都市計画案を都市計画審議会に諮問し、都市計画決定することとなります。

都市計画決定の後には、市街地再開発事業の中で、組合設立・事業計画認可や権利変換計画認可といった法手続きを経て、工事着手するという流れになっております。

本事業における現時点の進捗状況としましては、環境影響評価手続きにおいては提案書を御審議いただいております。都市計画手続きにおいては、今後、市街地再開発事業のほか、高度利用地区などの関連する都市計画について、都市計画素案作成等の法手続きを進め、環境影響評価の手続きと並行し、都市計画決定する予定です。

なお、昨年11月の都市計画審議会において、想定ではございますが、都市計画に定める事項の概要、市が考えるまちづくりの方向性、準備組合が考えるまちづくり計画の概要案などの内容について、事前に報告はしているところです。

また、都市計画決定した後は、市街地再開発事業の組合設立・事業計画認可までに基本設計を予定しております。その基本設計の内容を評価書案に反映させる予定でございます。

次に、番号2、都市計画関連の内容について、提案書への記載が不足しているとの御指摘については、資料6別紙2のとおり、第4章の都市計画法に基づく地域地区等の指定状況において、高度地区及び防火・準防火地域の指定状況について追記いたします。

また、関係法令による規制等において、都市計画に関する計画として、吹田市都市計画マスタープランを追記いたします。

次に、同じく番号2、都市計画法規、都市計画関連の解釈を入れておくべきではないか、との御意見については、具体的数値などについては、都市計画手続き前のため、現時点で提案書に記載することはできないため、今後、都市計画手続きを進める中でお示ししていくこととなりますが、昨年11月に都市計画審議会において御報告させていただいた資料6別紙3にて、今後、吹田市が都市計画に定める事項の概要について御説明いたします。

まず、市街地再開発事業について定める内容としましては、道路や広場などの公共施設の配置や規模に関する事項、建ぺい率や容積率などの建築物の整備に関する事項、敷地面積などの建築敷地の整備に関する事項を想定しております。

次に、高度利用地区について定める内容としましては、容積率の最高限度や最低限度、建ぺい率の最高限度や建築面積の最低限度などを想定しております。

次に、都市計画道路としましては、既存の都市計画道路に再整備される駅前交通広場を追加することを想定しております。

最後に、地区計画としましては、千里ニュータウン地区地区計画に地区整備計画を追加し、歩行者通路や広場などの地区施設、建築物の用途制限や形態又は色彩その他の意匠の制限に関する事項などを定めることを想定しております。

以上、4項目が本事業で想定している都市計画に定める事項となります。

次に、番号17、環境影響評価と都市計画の検討範囲や内容の違いを表などで整理を要望する御意見に対しましては、資料6別紙4のとおり整理いたしました。

本事業における環境影響評価と都市計画を、制度主旨、実施主体、議論の内容、検討範囲、4項目について比較し、表にまとめております。

まず、制度主旨については、環境影響評価においては、環境影響評価、事後調査等に関し必要な事項を定めることにより、事業者が事業の実施及びその後の事業活動にあたり、環境の保全及

び良好な環境の創造のために効果的な取組を講ずることを促進し、もって持続可能なまちづくりの推進に資することを目的とする、となっており、都市計画においては、土地利用の規制・誘導及び必要な都市施設・市街地の整備を図ることにより、公共の福祉の増進に資する都市の目指すべき将来像を実現することを目的とする、となっております。

次に、実施主体については、環境影響評価は事業者が、都市計画においては、都市計画決定権者、吹田市が実施することになっております。

次に、議論の内容については、環境影響評価においては、地球温暖化、大気・熱、土壤汚染、騒音・振動、景観、日照障害、防災・安全等といった各分野における、事業内容が環境に与える影響の予測・評価、その対策や環境取組内容が議論されることとなります。

一方、都市計画においては、目指すべき将来像の整理、将来像実現のための市街地像とその課題、都市計画案の作成といった内容を、マスタープラン等の上位計画との整合を図りつつ、都市整備、環境、景観等様々な観点から議論されることとなります。

最後に、検討範囲については、環境影響評価は、事業の実施等により環境に影響がもたらされると考えられる範囲であるのに対し、都市計画では、策定する都市計画の趣旨・目的、内容及び都市計画マスタープラン等の分野ごとの市町村計画により、影響範囲を検討することになっており、本事業においては、近隣3住区及び駅勢圏の範囲を想定しております。

以上が資料6別紙4の説明でございます。

最後に、番号35、複数案の検討経緯におけるA案とB案について、それぞれ時刻日影図を作成し、日照障害の発生比較を求める御意見に対しましては、作成した時刻日影図に基づき、日影の影響を比較検討したものを前回の審査会説明資料には記載のうえ御説明しておりましたので、その比較検討の基になっているそれぞれの時刻日影図を資料6別紙5のとおり、お示しします。

以上が、提案書に対する審査会委員等の意見とそれに対する事業者回答となります。

○会長

ただ今の説明に対して、何か御意見とか御質問がございましたら、よろしくお願いいたします。

○OE委員

今回、まず慎重に取り組まないといけないと思っておりますのが、今日お示しいただいたように、本事業における環境影響評価と都市計画の比較なのですけれども、私が求めていたのは比較というより役割分担ということなのかと思っていまして、今回都市計画決定権者は吹田市で、事業者も吹田市で、環境影響評価をやっているのが吹田市で、ということになっていますので、今回、市民の方々にもかなり、場合によっては建物が高すぎるのではないかとということで慎重にということでしたいておりますので、どのあたりまでを規模感として都市計画で審議され、議論され、どのあたりが環境影響評価でより良いものとして、環境に対する影響をどれだけ軽減し、評価をしていくのかということの役割分担というのですか、それぞれの持っている意味みたいなことを御説明いただいたら良かったのかなと思います。ここは都市計画で、ここは環境影響評価でということではなかったのかなというふうに思います。それで、それはもう意見ですので。

私、緑化計画が専門ですので、前回の意見に対する事業者の回答で、24番と関連するのが人と自然との触れ合いですから、47番なのですけれども、おそらく、今回景観計画とここでの景観づくりということに非常に密接に関わるのが、まちづくりの方針にあげています、多様なアクティビティ、居場

所のある拠点としてにぎわいのある広場で、今回建物を分節化することによって、高層化されますけれども、オープンスペースの整備をするということが大きな肝になっていると思います。

従来までの丘陵地であったり、元山林であったり、元農地であったりだとか、どちらかと言いますと、元自然面のところでの開発に伴う環境影響評価の手続きが、ガイドラインとかマニュアルとして中心になっていますが、こうした都市部において再開発をする時のオープンスペースの評価みたいなことは、できれば今回をきっかけに考えられればなど。人と自然のふれあいについては、47番で、本事業によって新たに創出される「人と自然とのふれあいの場」については、手続きの中での整理は難しいので参考資料で整理します、このオープンスペースのところの参考資料としてということなのですが、参考資料として評価をしますなのか、整理をするのか。また、もともと人工面のところで緑が入って、今回、より良いランドスケープができることによって、例えば緑陰でも人と自然とのふれあいですので、そうした都市部における新たな人との自然のふれあいみたいなことを積極的に評価項目、評価として考えてもいいのかなというふうに思っています。この参考資料として整理しますと、参考として評価をしますということを検討いただければなどというふうに思います。

で、28番の交通事業との関係は、緑化計画で私言いましたので、今、島状の修景緑地に、もともと緑を描いてイメージされていますけども、おそらくバス事業者との視距との関係みたいなことでいくと、結局植栽できない可能性がありますので、バス事業者や関係部局と協議を行い、安全な交通計画ということを求めているのではなくて、協議をしつつ、より良い緑化空間、緑量を担保できるように検討することを、今後も継続的にやっていきますということを求めているということで、交通のことを言っているのではないということを御認識いただければと思います。

○事務局（丸谷参事）

まずは環境政策室の方から、御意見ということではありましたが、環境アセスメントと都市計画の役割分担みたいなところについて、御回答の方をさせていただきたいと思います。不十分であれば追加で御意見等いただければと思いますし、都市計画のところについても私の方から触れますので、都市計画室の方で、もし不足等があればコメントいただければと思います。

環境アセスメントにつきましては、今、御提示されている事業計画、これについての環境の影響を評価していくということですので、高さなどの懸念がございますけれども、それを環境の側面からとらえて評価するということですので、例えば景観面でありましたり、日照障害、それから風害の話も御意見の中でも出てきていましたけれども、そういった観点、環境の要素から評価をしていくという側面があるものととらえております。

一方で、都市計画の方におきましては、例えば上位計画ですとかそういった計画に沿っているかどうかを踏まえて、これは今後のことかと思いますが、都市計画決定ができるか否か、それにふさわしいかどうかというところの観点、まちづくりの観点からどうかというものが、今後審査されるものかなと思っております。関係性においては、仮に都市計画の過程におきまして大きな事業変更等が、これは仮に、の話ですけれども、あった場合には、それによる環境アセスメントの再手続きが必要ということであれば、再アセスメントの手続きを制度の中でやっていくものになる、というふうに考えております。

○会長

まず1つ目の回答です。だいたいよろしいですか。

OE委員

ですので、都市計画も市街地再開発事業も環境影響評価も一体とならないと、あそこは環境影響評価でここは都市計画で、ではなくて、ということの認識で説明がしているのかなということと、場合によっては、今日御説明いただいたように、現段階は都市計画手続きの前のものでしか環境影響評価はしてない。

で、この事業が変わることによって、また今日の前半戦ではないですけども、影響評価はしていない、変えないといけないですし、資料6の別紙1で御説明あったように、最後の調査予測評価のところは基本設計が終わってからにするんでしたっけ。評価書案は基本設計終わってからでしたっけ。今日、御説明いただいた時に基本設計は都市計画決定があって、組合の1つの事業計画の認可の間に基本設計があるとお話しいただきましたっけ。私の聞き間違いかもしれませんが。

今、都市計画手続きの前の、非常に事業内容がまだ明確ではない段階での議論であって、それがいつ固まって、都市計画手続きを経て、いつ固まって最終的なことをするのか、そういうこう、街が動いていくことの、動き方の御説明をいただいた方がわかりやすかったかなというふうに思います。

○吹田市都市計画部計画調整室

先ほどの説明の中で、都市計画、今の段階ですけども、今後都市計画決定が終わった後に基本設計を行いまして、その基本設計の建物のアウトラインが決まった内容で、評価書案を提出することになっております。

OE委員

事業制度と合わせて、ということをお教えいただければ、今の段階での考えられることが分かりやすいのかと思いますし、市民の方々もその都度、多分公聴会があったりだとか説明会があったりだとかいうふうに思いますので、そういったことも、今日、駅前まちづくり意見交換会の話もいただきましたけれども、今後も対話の機会があるみたいなことを御説明いただけたら良かったのかなというふうに思います。

○吹田市都市計画部計画調整室

地域住民等との意見交換というのは、今後の都市計画の手続きの中の説明会ですとか、あと今後の環境影響評価の手続きの評価書案に対する意見交換会等もありますので、今後も引き続きコミュニケーションを図っていきたいと思っております。

OE委員

ありがとうございました。

○吹田市都市計画部計画調整室

あともう一点、御説明したいことがあるのですけれども、さきほどE委員の方から、市が今も事業者とおっしゃっていたと思うんですけども、一応、令和4年に最初に環境影響評価の提案書を出させていただいた時は、確かに市が都市計画決定権者として、市が事業者として手続きを進めておりました。

令和6年の1月に審査会にて再開報告させていただいた時にもお伝えしましたが、令和6年に事

業検討主体である準備組合が、まちづくり計画の概要案というのを地域住民の方に御説明しましたので、その計画案をもとに今回、市と準備組合の連名で提案書を再提出させていただいていることについては御理解していただければと思います。

OE委員

それは提案書を手元で見てお話ししていますので、準備組合の方は飛ばしましたけれども、今回の事業者は吹田市と準備組合であることは理解しています。場合によっては市、市、市になりますよということです。それは理解しております。市、市、市という言い方悪いですが、一方でそのように見えますよというか、慎重にやられたらどうかなと思います。

○会長

次の緑地計画の件について御回答いただけますでしょうか。

○吹田市都市計画部計画調整室

緑地計画につきましては、交通計画に絞った内容の回答になっていますが、もちろん関係部局の中に景観担当ですとか、緑を担当する部署についても協議を行いたいと思っております。

OE委員

了解しましたというか、今回キーになってきているのは緑化であり、オープンスペースかなというふうに思っていますので、十分に検討して、より良いものにしていただければと思います。

○会長

あともう一つ、参考資料についての…。

OE委員

オープンスペースの評価ということについては、一步踏み込んでやっていただけたらと思いますので、今後御検討いただければと思います。

○株式会社ウエスコ

十分注意して検討を進めたいと思います。

○会長

ではほか、なにかございませんでしょうか。

OB委員

以前質問させていただいたことで確認させていただきたいのですが、資料6の6枚目の番号19の件なんですけれども、1つは熱の解析が難しそうだということなんですけれども、CFDの解析は空間の解像度としては、どれくらいのサイズで計算をされようとしているかというのが、今のところのサイズ感があればちょっと教えていただければ。乱流なんかを表現しようと思うと、だいぶ、場所によっては細かく切ったりとかということが必要だと思うんですが、空間解像度のメッシュのサイズをどれくらい

で考えているかというのが1つと。

同じく21番のところの避難の話で、定性的な予測を想定していますというのは、定性的というのはちょっと意味がよくわからないのですけれど、何をしようとしているのかということで、収容の避難所のキャパシティと増加する人口とで、そもそも現状で足りてないとかっていうのもあると思うのですけれども、動的な避難シミュレーションでなくても、避難できる範囲というか、だいたい町丁目別で避難先とか指定されていたりすると思いますので、その避難先がどれくらい受け入れ可能とか、そもそもあふれているのであれば、それがさらに何パーセント増とかっていうのはできると思うのですが、そういうのを定性的と言っているのか、どういうレベルをしようとしているのかということをお教えいただきたいというのが2つ目です。

3つ目は、ちょっと今見つけられないのですが、マンションの施設というか戸数の規模が都市計画側で決められる部分もあると思うのですが、こちらの環境影響評価の側なんかでいくと、いわゆる景観の影響とか日照の影響とか、風の影響を考えた際の代替案とかっていうのもありうるのではないかなと思うのですが、要は、前回A案、B案という形で出ていたと思うのですが、環境影響を軽減するための代替案みたいなものというのは、そもそも検討されるのでしょうかということをお教えいただきたいと思います。

○株式会社ウエスコ

まず風の解析の方なのですが、先ほどの御意見の方はボクセルといいますか、グリッドのサイズを細かくする必要があるのではないかという御指摘だと思われます。これについては具体的なサイズについては、まだこれから検討する形になりますが、対象となる今回の建物ですね、建物とその周辺100mとか200mとかについては、ある程度細かいグリッドで再現、計算していく必要があろうと考えております。逆に少し離れたところは、計算の効率性からグリッドを少し大きめに計算していきたいと考えております。

○株式会社ウエスコ

引き続き自然災害、人為的災害危険度等の影響についての定性的な予測というところのお話なんですけれども、おっしゃったように許容の避難所と人数というところからの検討は当然行う予定とはしておりますが、ただそれに関しましては、なかなか確実に何パーセント云々というのはなかなか言えるところと言えないところがあるのかなと思ったので、今回の表現としては定性的な予測というふうに考え、記載はしておりますけれども、基本的には数値的に予測できる部分に関しましては、数値を用いた予測を考えております。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

各項目に対する代替案の考え方についてのお話があったかと思います。これはですね、各項目の内容によって代替案について検証可能時期というのも変わってくるかと思いますので、例えば日照等に関しますと、大きな建物、事業の規模等を定めるものだと思いますので、現段階でA案、B案というもので検証してございます。ただし、風害等に関しましては、建物の形状だけではなくて低層部の設え、植栽であるとか、ひさしの回し方といったものもあると思いますので、こういったものは、今後の基本設計であるとか、設計が進む中でも比較の検討というのは必要となるかなと思っております。

また景観につきましても、景観アドバイザー会議等で御意見いただく中で、環境影響評価と、先ほ

どの都市計画の話と環境影響評価の話というところの類の中で言うと、明確にちょっと区分されないものかもしれませんが、景観アドバイザー会議等の中で御意見いただく中で、おそらく設えてあるとか、色味であるとかは、複数案検証しながら御説明、御意見をいただいくことになるかと思っておりますので、こちらについても、今後の設計段階で各比較というものはなされていくものと思っております。

各項目において比較ができるタイミングというのは違いがございますが、比較ができるタイミングで検証を進めていくというふうに考えております。

OB委員

質問の趣旨としては、施設の規模感とかっていうものが、様々なものに多分影響すると思うんですよね。なので、高層にするっていうのは、色とかそういうことだけではなくて、高い建物があること自身が景観としてまずいのではないかとかっていうことで、その面での指摘は、都市計画の方からある部分もあると思いますし、一方で環境影響側の方からも、そういう点での景観的によろしくないんじゃないかということも多分あると思うんですよね。

先ほどの防災の方に関しても、避難所の容量が明らかに不足しているのに、さらに輪をかける形で住民を増やすようなマンションの建設がされるという場合については、それにふさわしい避難所の確保をするとかということとセットで考えないと、それ、要は、ありきでなっているように聞こえるので、それがそもそもありきになっていることがよろしくないのではないかと思います。避難者数の話で行くと、現状、もし余裕があったとすると、定員内に入る程度の戸数を設定した場合とかっていうような代替案というのもあって、それによる影響がどうかっていうようなことも、環境影響の面からみると、あると思うんですよね。で、当然、事業者側からすると収益を上げるために必要な戸数とかっていうところから多分スタートする部分が当然あると思うんですが、我々影響を評価する側としては、戸数ありきで様々な代替案を示されたものだけで評価するというのはちょっと平等ではない、公平ではない部分があるかと思いますので、そういうところを留意いただきたいという趣旨です。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

御指摘いただいた内容はですね、避難所の件等につきましては、事業者というか、準備組合だけで確認できるものではございませんので、また本日の御意見、吹田市とも事業者という意味では一緒に、先ほど吹田市の方から御説明あったとおり、庁内の検討会もやっていたところもありますので、関係課と情報共有をして、そういった、要は整備した後にほんとに大きな問題になっては困るというのが御質問の一番の趣旨というところだと思っておりますので、そうならないような必要な比較検討と、いろんな検証、検討というのはしていくものというふうに思っております。

あと一方で、単なる民間の開発ではなくて、まちづくりとして今回ニュータウンの地区センターの機能再整備、そして現代的なまちに変えていくための人中心の多様なパブリックスペース、先ほどE委員の方からもそういったオープンスペースの評価の考え方もいろいろ積極的に考えたらどうかという、逆にそれはまちづくりとしてポジティブな要素に対する評価の考え方ということの御意見もいただいたかと思いますが、そういったことを前提として、ただ事業としては成立しなければ何もできないという、一方では事業性というのはなんというか事業性ありきというのではないんですけども、実現性がないものは計画としてできないというバランスもございますので、そこは総合的に考えながら大きな問題がないよう、整備による、そういったものを最優先としながら計画の方は熟度を順次高めていきたい

というふうに思っております。

OB委員

もう一点確認なんですが、今回地下駐車場みたいな、地下の施設はできたりするんですか。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

今すでにですね、まちづくり意見交換会の中で、昨年も住民の皆さまに御説明したとおり、A街区と呼んでいるところの商業施設側には地下一層の駐車場を計画してございます。

OB委員

あの四日市の地下の駐車場が水没したとかという災害が起こったりということがあったと思うのですが、バリアフリーとの関係で言うと、水が入りやすい構造になったりということもあると思いますので、その点は防災上の観点で検討の際には注意をして、そういう面の検討もぜひお願いいたします。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

そうですね。そういう意味では水害というものが河川氾濫なのか、ゲリラ豪雨的なものの一時的なもので浸水するのか、その水害による内容によって避難ができるかどうかであるとか、まず優先すべきは人命ということかと思います。その水害をゼロにするというのは限りなく不可能に近いと思いますので、避難計画とか水害発生時にどんなことが想定できるか、これは多分施設計画だけではなくて、施設ができた後の運営みたいなものも加味されるものかと考えますが、確かに昨今の社会情勢、特にそういったニュースで出てきていることもございますので、そのあたりは関係部署の御意見もいただきながら検討していきたいと思っております。

○会長

ちょっと時間の都合もあるのですが、あと1つだけ、もし質問があれば受けませんが、なければこれで終了したいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

OF委員

E委員も御指摘されていた都市計画と環境影響評価のところ、前回、私も意見したかなと思うのですが、E委員が言われていた役割分担のようなまとめ方での説明にというのは、すごく同意するところでした。

それに関連して私の解釈があっているのか不安でしゃべるので、間違っていたら訂正いただきたいのですが、今回丁寧にまちづくり意見交換会をされたという話で、その意見交換された内容というのは、資料6別紙1の都市計画の方を議論されたのかなと理解しました。その都市計画と環境影響評価について、別紙4の表でいいますと、右半分の都市計画のところについて丁寧にコミュニケーションを取られたのかなというふうに理解できましたが、一方で左半分の環境影響評価の方に関しては、意見交換会という従来型のコミュニケーションで、今後、住民の方とのコミュニケーションを図るということになっているのでしょうか。

というのも今回の経緯を踏まえると、もう少し踏み込んだコミュニケーションが、この左側の環境影

響評価の方にもあってもいいんじゃないかなというのを感じました。で、この資料で一番最初のページのタイムラインも踏まえると、今後、住民の方とコミュニケーションできるタイミングというのが、都市計画決定後で、評価書案ができて、その後の意見交換会のタイミングになってしまうのかなと思っています。この段階で環境に関する密なコミュニケーションができたとして、もう都市計画決定が済んでいるところで、果たしてどこまで現実的な議論ができるのだろうかというのが少し心配になりました。環境影響評価の対象と整理されている環境に関しても、もう少し踏み込んだコミュニケーションが早い段階でできないのかなというのが気になったところです。少し私の勘違い等があったらすみませんが、意見となります。

○会長

ちょっと簡潔に。

○吹田市都市計画部計画調整室

環境に対する意見交換会を踏み込んですれば良かったという御意見につきましては、表に記載している提案書に係る意見交換会につきましても、6月20日と21日、2回やっております、今後予定している評価書案に関する意見交換会についても、複数回実施するように検討してまいりたいと考えております。

○OF委員

取り下げ前の当初の意見交換会で私も司会をしましたけれども、あまりキャッチボールと言いますか、お互い一方通行の球の投げ合いのようなところになりがちです。今回、発端となったコミュニケーションの掛け違いみたいなところが、また起こらないかなというのが少し気になっているところで意見しました。いろいろ手続き上のことはあると思うので、できる範囲で、できる方法でというのももちろんあると思うのですけれども、丁寧に考えていただければなという意見です。

○会長

多分まだ少し議論しなければいけないのかもわかりませんが、申し訳ありませんが、時間の都合もありますので、このあたりで本件に関する第2回目の審議は終了させていただきたいと思います。冒頭に事務局から説明がありましたように、後日意見の集約があるということですので、今、御意見いただいた内容等について、もう少し詳しく説明してほしいとか、そういう話があれば、その時に御意見を言っていただければと思いますので、その際にはよろしくお願いいたします。

では、他にこの審議事項以外に何かございませんでしょうか。

何もないようですので、本日の審査会はここで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。