

平成30年度 第5回 堺市環境影響評価審査会
議 事 録

日 時：平成31年3月26日（火曜） 午後5時～午後7時20分

場 所：堺市役所 高層館20階 第1特別会議室

出席委員：犬木 努 大阪大谷大学文学部教授
柏尾 眞津子 大阪人間科学大学教授
木下 進一 大阪府立大学大学院准教授
瀬川 大資 大阪府立大学大学院教授
田中 晃代 近畿大学総合社会学部准教授
中谷 直樹 大阪府立大学大学院教授
野村 俊之 大阪府立大学大学院准教授
橋寺 知子 関西大学環境都市工学部准教授
久末 弥生 大阪市立大学大学院教授
平栗 靖浩 近畿大学建築学部准教授
水谷 聡 大阪市立大学大学院准教授

欠席委員：今西 亜友美 近畿大学総合社会学部准教授
小田 和広 大阪産業大学工学部教授
中川 智皓 大阪府立大学大学院准教授
柳原 崇男 近畿大学理工学部准教授

傍 聴 者：1名

議 題：南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近）に係る方法書について
（事業者説明）

【議事録】

○辻尾環境共生課長

それでは、定刻となりましたので、ただいまより、平成30年度第5回環境影響評価審査会を開催させていただきます。

本日は、お忙しいところご出席いただきまして、ありがとうございます。

本日の司会を務めさせていただきます、環境共生課長の辻尾でございます。よろしくお願いいたします。

本日の会議の定数は15名ですが、ただいま11名の委員にご出席いただいております。堺市環境影響評価審査会規則第3条第2項の規定により、本会議は成立しておりますことをご報

告申し上げます。

なお、今西委員、小田委員、中川委員、柳原委員につきましては、ご欠席の連絡を頂戴しております。よろしくお願いいたします。

また、本日の会議は同規則第5条第1項の規定により、公開となっております。

傍聴についてですが、1名の傍聴者が来られておりますことをご報告いたします。

傍聴者の方へのお願いですが、堺市環境影響評価審査会傍聴要項の遵守事項をお守りいただきますようお願いいたします。

携帯電話をお持ちのかたは、電源をお切りになるかマナーモードにさせていただきますようお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、環境局長の池田よりご挨拶を申し上げます。

○池田環境局長

環境局長の池田でございます。開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。

本日は年度末の大変お忙しい中、本審査会にご出席を賜り誠にありがとうございます。また、委員の皆様におかれましては、平素から本市の環境行政に多大なご指導、ご協力を賜っておりますこと、この場をお借りして厚くご礼申し上げます。

さて、今回の審査会案件の南海高野線連続立体交差事業に係る環境影響評価方法書でございますが、本事業は南海高野線の浅香山駅から堺東駅付近までの約3km区間を立体交差化するものでございます。本市といたしましては、本事業において、適切な環境配慮が実施されるよう今後皆様方のご尽力を賜りながら審査を進め、市長意見を述べて参りたいと考えております。各委員におかれましては、本事業において適切な環境上の配慮がなされるよう、それぞれ各分野の専門的、技術的な観点からの活発なご議論をお願い申し上げまして、誠に簡単ではございますが、開会にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○辻尾環境共生課長

ありがとうございました。次にお手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

本日、配布させていただいております資料でございますが、本日の「次第」、「堺市環境影響評価審査会委員名簿」、「今後の審議の進め方」及び事業者から提出されております「南海高野線連続立体交差事業に係る方法書 事業者説明資料」をお配りしております。

また、参考資料といたしまして、配慮計画書における審査会の審議内容を踏まえて作成いたしました「配慮計画書に対する環境の保全の見地からの意見」をお配りしております。

また、委員の皆様既に配布しております「南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東

駅付近)に係る環境影響評価方法書」及びその要約書についても本日各席に備え付けております。資料等に漏れなどございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

なお、今回の事業は都市計画法に定める都市施設である鉄道の改良事業であるため、都市計画決定権者、つまりは堺市が環境影響評価を実施することとなっております。

よって、事業者という表現は正しくは、都市計画決定権者となりますが、便宜上、事業者とさせていただきます。

それでは、議事の進行につきましては、瀬川会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○瀬川会長

それでは審議に入る前にまず、市から諮問を受けたいと思います。事務局、よろしくお願ひいたします。

○池田環境局長

堺市環境影響評価審査会会長瀬川大資様、堺市長竹山修身。南海高野線連続立体交差事業浅香山駅から堺東駅付近に係る環境影響評価方法書の審査について諮問。平成31年2月18日に都市計画決定権者から提出のあった南海高野線連続立体交差事業に係る環境影響評価方法書について、堺市環境影響評価条例第17条の規定に基づき、環境保全上の見地からの専門的な事項に係る貴審査会の意見を求めます。よろしくお願ひします。

○瀬川会長

お受けいたします。

○辻尾環境共生課長

ありがとうございました。

それでは引き続き、瀬川会長、よろしくお願ひいたします。

○瀬川会長

はい。では、議題の「南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近）に係る方法書について」の事業者様からの説明をお願いしたいと思います。

堺市の環境影響評価手続へのご協力、それから本日のご説明の準備、また本日のご出席、大変ありがとうございます。それでは、ご説明をお願いいたします。

○事業者

こちらの南海高野線連続立体交差事業につきましては、2020年の都市計画決定を目指し、検討を進めております。現在は、環境アセスメントの手続を進めるとともに、鉄道、側道や駅前広場の関連事業の概略設計、関連の事業の概略設計を実施しております。

また、本審査委員会に先立ちまして、3月15日、17日の2日間で計3回、環境影響評価の方法書の説明会を実施しておりますことを報告させていただきます。

それでは、方法書につきまして説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

【南海高野線連続立体交差事業に係る方法書について、事業者から説明】

○瀬川会長

はい、ご説明ありがとうございました。ただいま、事業者様から説明がありましたが、この後、委員から質問等をさせていただきたいと思います。

まず、会長から事務局に確認したいことがあるのですが、今ご説明いただいたのは、例えばこの要約書によりますと、5-1ページ以降でしょうか。環境影響評価の項目を選定し、それについて調査・予測手法を示し、評価方法を示して、そのご説明をいただいた、ということよろしいですね。

○事務局

はい、そのとおりです。

○瀬川会長

一方で、配慮計画書に対する意見として、本日資料として付けていただいた意見があるかと思いますが、5-2ページで選定された項目とこの意見との対応というのが取れているのかどうかは、事務局の方である程度確認されているというように考えればよろしいでしょうか。それも含めてこの場で確認するのかどうか、もちろん（改めて）すべきだと思いますけども、その対応はいかがでしょうか。

○事務局

この環境の保全の見地からの意見の9番のその他のところで、今後の環境影響評価の実施に当たっての留意事項ということで、環境影響評価項目の選定等についての意見を述べておりますけども、これらの意見については今回提出された方法書で対応されていることは確認しております。

○瀬川会長

そうですか、分かりました。

○事務局

もし、漏れがありましたらご指摘いただければ幸いに存じます。

○瀬川会長

では、今のお話も含めまして、委員の皆様から質問、意見等をお願いいたします。

○中谷副会長

まず確認したいことがありまして、目的がボトルネック踏切の解消ということだと思っておりますけれども、ボトルネック踏切の定量的な定義といったものはあるのでしょうか。

○事業者

ボトルネック踏切につきましては、「自動車のボトルネック踏切」と「歩行者のボトルネック踏切」の2種類がございます。要は、その自動車の混雑の具合を程度的に示しているのと、歩行者の混雑の具合を程度的に示しているものとなります。

定義といたしましては、「自動車のボトルネック踏切」は、一日の踏切自動車交通遮断量というものが5万台以上というのが、要件として定められております。ここでいう、踏切自動車交通遮断量というのは、自動車の交通量と踏切の遮断時間を乗じたものでございます。

一方、「歩行者のボトルネック踏切」としましては、一日の自動車と歩行者と自転車の交通量を足し込んだものに踏切遮断時間を掛けたもの、これが5万台以上で、かつその歩行者と自転車の交通遮断量が2万人以上と定義付けされております。

○中谷副会長

ありがとうございます。（踏切が）10箇所と書いてありますけれども、10箇所が全てボトルネック踏切に該当するということですか。

○事業者

今回この事業区間3kmの中で除却される踏切が10箇所ございますが、この中でボトルネック踏切としては、2箇所ございます。

1箇所は、大堀堺線と南海高野線が交わっている「浅香山3号踏切」というところで、自動車のボトルネック踏切となっております。

もう1箇所は、ずっと南に下がっていただきまして、堺東駅の駅前広場の一番南端なのですが、「堺東1号踏切」というものがございまして、こちらの三国ヶ丘線という道路と交わっている踏切というのが、歩行者のボトルネック踏切ということになっております。

○中谷副会長

ありがとうございます。

○久末委員

生物多様性の項目が、環境影響評価の選定の結果、落ちてしまっていることに若干違和感があります。5-3ページのところの、多分右下辺りが関連するのでしょうか、全ての項目が人間目線になっているのが気になります。

近年、市街地でも、大きな道路を通すことによって、例えば動物が通行できなくなるといった弊害が生じて、（動物が）だんだん苦しい状況に追い込まれるのは、世界的にやはり問題視

されている、ということが2000年以降は特にあります。まして、環境というものに意欲的に取り組んでいるということで堺は注目されておりますので、ひと言とか一つの項目、あるいはどこかに加えるということでも構わないので、生物多様性に言及する方がいいのかな、というのが感想です。

○事業者

今回のこの方法書の中の陸域生態系及び海域生態系では、生物多様性に関連する項目を少し省いているのですけれども、その選定しなかった理由としては、まず、陸域生態系の陸生生物では、本事業について、市街地における事業であって、新たな土地の改変がないことから、陸生生物への影響は発生しないと考えているため選定しておりません。

続きまして、水生生物につきましては、本事業では河川、ため池などの水域を直接改変する計画ではなく、工事排水についても適切に処理したうえで下水道等に放流しまして、供用の排水につきましても、公共下水道に配置する計画であることから、周辺河川やため池の水質、底質及び水象を変化させることはないと考えているため選定しておりません。

また、陸域生態系につきましても、大規模な土地改変というものを行わないため、選定しておりません。海域生態系の海生生物や海域生態系につきましても、本事業では海域を改変することではなく、事業による水象、海域の水質、底質への影響も想定されないと考えられることから選定を省いております。以上です。

○久末委員

5-3ページの右下に書いているところを今ご説明していただいたと思うのですが、それに対して、一番分かりやすい例ですと、栃木あたりで大きな道路を通すと猿がよく轢かれて死んでしまうというような話が一時話題になりました。つまり、現時点で害獣だとか、人にとって益獣とかいう区別は置いておいて、動物たちにとっては道路があるということは全く関係ないことですので、今回の事業で道路を通したことによって、動物たちの通行が妨げられ、将来的に原生種のような動物が追いやられるという状況を引き起こして、結果的に環境に悪影響を与えてしまったという状況に陥るのが、少し怖いなと思います。

方法書の4-80ページの上のあたりに書かれていますが、市域内に生息する哺乳類はタヌキ等17種類で、いくつかの種類は市街地に進出しており、それ以外は南部に集中しているところなのですが、例えばこの道路を通すことによってそれが少し変わってしまったみたいなことが後で問題になることもあり得なくはないかと。ひと言でも一つでも構わないので、生物多様性に関連させて、若干の配慮を見せる余地はあるのかな、と思います。

また、これはリクエストなのですけれども、やはり動物の世界と人の世界は違いますので、動物に対しても若干の配慮を見せることを、ご検討いただけますと幸いです。

○瀬川会長

今の話に関連してですが、堺市さんの方でこの対象地域に比較的注目して調査された結果と
いったものはあるのでしょうか。

○事務局

事務局で、この堺東駅から堺駅までの間で、何か注目されるような動植物がいるということは把握しておりません。先程、久末委員からご指摘いただきました点につきましては、基本的に今回の事業というのは、今現在電車が通っている区間を高架化することで踏切を除却する、
というものですので、地上レベルで生活している動物などに関しましては、もともと電車が通
っているところが、2階建てから4階建ての高さのレベルに電車が通ることになる、というこ
とになりますので、影響はあまり無いと考えております。もし影響があるとすれば、鳥類が普
段通っているところを電車が通ることが考えられますので、そのことにつきましては、
配慮計画書の段階の時に、鳥類に対する影響は考慮しなくて良いのか、というような形で事業
者の方には確認しておりまして、それに対する事業者回答といたしまして、他のそういった高
架事業の中で高架化による鳥への影響は確認していないという回答を得ております。

○久末委員

分かりました。それをお聞きして安心したのですが、若干、方法書の記載内容が人間目線な
のが気になりました。

○瀬川会長

すみません、今のお話ですけれど、工事中は地上部分も通れなくなるのではないですか。

○事務局

そうですね。確かに工事中は広い範囲に影響があると思います。

○瀬川会長

特に大和川付近ですと生息する生物も多いと思いますので、どのような生物が生息している
のかといった、概要の資料調査等をしていただけるといいのかなと、今のお話を聞いて思いま
した。ぜひご検討をお願いします。

○事務局

分かりました。

○瀬川会長

よろしいですか、他にいかがでしょうか。

○田中委員

5-3 ページの「コミュニティの分断」の予測手法についてですけれども、「工事の実施に
伴うコミュニティの分断を予測する」とありますが、10箇所の踏切を除去する工事において、

除去する前とそれから後、この前と後で工事車両の通行台数の違いといったデータは、大体予測できるのでしょうか。そこが分からないと、コミュニティの分断というところで、工事車両台数の変化によってどれくらい分断が見られるのかという判断がちょっとできないので、教えていただければありがたいと思います。

○瀬川会長

この件は配慮計画書の時にも検討課題になりましたので、少し付け加えて質問させていただきます。

5-2 ページの環境影響評価項目の選定結果の表ですけれども、「施設等の存在」に対して今委員がご指摘になりました「コミュニティの分断」、それから5-3 ページになりますけれども「交通」、こちらの項目でチェックがされていないと思います。

そこで、まず、「施設等の存在」と「施設等の供用」、この2つの項目の違いを少しご説明いただきたい。その上で、今の委員のご質問に該当するような状況があるようでしたら、どういったご計画なのか説明を加えていただければというように思います。この件につきましては、配慮計画書の指摘事項の中で、5番の「コミュニティの分断」及び8番の「安全（交通）」のところで「東側の住環境」というキーワードで言及している部分でございますので、是非ご説明いただければと思います。

まず、施設等の存在と施設等の供用の違いから説明をお願いします。

○事業者

まず、「施設等の存在」と「施設等の供用」の違いについてですが、「施設等の存在」というのは、高架の構造物自体が存在することによる影響ということになります。

そして、「施設等の供用」のうち「列車の走行」というのが、高架ができた後、実際に高架の上を鉄道が走行することによる影響ということになります。

また、「踏切の除却」については、先程申し上げたボトルネック踏切といった、元々踏切があった箇所では車が渋滞しているという状況が、今回の事業によって渋滞が解消され、交通が流れやすくなったことによって、少し自動車交通量が増える可能性もある、ということも踏まえて、環境への影響を見ていきたいという意図で、環境影響要因として挙げております。

実際に踏切を除却することによって、交通量がどれだけになるかという将来的な予測というのは、定量的にしていく予定でございます。

○瀬川会長

「施設等の存在」に付随する形で、この場合ですと東西方向が多いかと思えますけれども、歩行者や自動車の往来は基本的には増えることになるだろうと。それに対しまして、先程ご指摘のあったコミュニティの分断といいますか、コミュニティの状況の変化、それから同時に交

通安全の変化、このあたりを配慮計画書の段階から心配しておりまして、検討をお願いしているということでございます。それに対して、そこが示されていないのでご説明いただければということだったのですけれども。

○事業者

鉄軌道が高架になることによって、車の量が増えるという影響や、歩行者の方が増えるという影響は、「施設等の供用」のところの「踏切の除却」というところで確認しております。

○瀬川会長

それに対しまして、私どもはそれのみではないという指摘でございます。

では、もう少し重ねて申し上げますと、要約書の2-6ページを見ていただけますか。この上の図ですが、ここには工事期間と書いてあるのですが、この絵は工事期間の状況を示しているのでしょうか、それとも工事完了後の状況を示しているのでしょうか。これが工事完了後ということであれば、側道が追加されるということも含めて、道路整備が高架に沿った形で行われると。それは施設供用後ですけれども、列車の走行とも踏切の除却とも違う形で何らかの影響があると。私が先程させていただいた質問というのは、その影響が施設等の存在のところに入るのではないかと仮定させていただいたということになります。いかがでしょうか。

○事業者

側道があることによって、その施設が存在することによって、そのコミュニティへの影響というのが出てくるという、本当に物理的なお話ということでよろしいのでしょうか。

○瀬川会長

その物理的などという意味が良く分かりませんが、現在も道路のあるところがあったり、なかったりということはあるかと思えますけれども、その状況がある程度見える形で変わるのかなというように、この絵など、それから私どもが日々の生活で見聞きしている状況から、想像しているわけです。今回の事例がそれにあたるかどうかということは、まだわからないといえますか、それがわかる情報はまだ得ておりませんし、多分、そのあたりは計画の途中の段階ですので、はっきりとはお示しいただくことは難しいのかなというようには想像しております。

ただ、ある程度は影響がありそうだとすることを、配慮計画書の段階から想像して、推測して、検討いただきたいというようにお願いしていると、そういうことなのですけれども、いかがでしょうか。

○事業者

道路ができて、そこに自動車を通ることによる影響を見るということで、施設との供用で影響が出るかどうかというところを確認するという趣旨で書かせていただいたのですが、確かに側道が整備されることによって今の状況から変わってくることは考えられます。先程、物理

的にと申し上げたのが、沿線ではもともと側道があるところが基本的には多いのですが、沿道の環境を保全するためや交通安全の程度を高めるために、幅員を基本的には6 mに広げることを計画しております。そのため、もともと側道があるところについても、4 mや5 mの道路を6 mに広げることになるので、物理的に拡張することで、どれだけ大きな影響があるかっていうところは、実はあまり念頭に置いてなかったところでございます。

○瀬川会長

良くなる影響ですからね。

○事業者

そうですね。そのあたりは。

○瀬川会長

住民の方が心配されていることは、どちらかというと良くなる方よりも悪くなる方ではあるとは思いますが、総合的にそのあたりの情報があればいいということから、検討項目に加えていただきたいと。そのあたりがこのような表でもう少し分かるとありがたいというように思う、ということだと思いますが、勝手に私の方が話を進めてすみません。

○田中委員

いえ、本当にそのとおりだと思います。

○瀬川委員

よろしく願いいたします。

○事業者

すみません、ありがとうございます。

○瀬川会長

ほかにいかがでしょうか。

○犬木委員

少しお聞きしたいのですけれども、ちょうど南大阪で近鉄の方で立体交差事業というのをやっていますよね。喜志駅と富田林駅の間かと思うのですけれども、あそこは割と両側に農地もあって、結構広い範囲を囲って資材を置いたり事務所をつくったりとか、結構広い範囲を使って工事を行っているように見受けられるのですけれども、今回の事業というのは、あくまでも事業地内で完結するように行われていくのか、あるいはその他の土地のものも考えているのか、その辺りを教えていただきたい。

○事業者

基本的には今回、現在走っている電車の上（にあたる空間）に構造物を造りますので、一旦、線路を横に造る必要がございます。そのため、基本的には現在の線路の横に工事に必要なヤー

ドといいますか、用地を確保した上で、そこに仮の線路を造り、そのあと今現在走っている線路の上に構造物を造って、その上に電車を走らせる計画でございます。つまり、一旦、今走っている線路の横に電車を避けることとなります。それを図示したものが、事業計画案の中で緑の線で表しているところなのですが、これを仮線と呼んでおりまして、これをつくるためには用地買収というのがどうしても発生してきます。堺東周辺については、両側にこのような大きなマンションだとか、高島屋だとか、そういう建築物がございますので、留置線と呼ばれる電車の駐車場みたいなところを利用して、切り回ししながら、今の鉄道敷きの中でやっていきます。ただ、この中で全部できるのかというと、詳細な計画はまだ決まっておりませんが、資材を置くスペースというのにも必要になってきますし、この仮線を造るにあたって、いろいろ車両の転回場所だとか、資材を置く場所だとか、そういうこの工事に必要なヤードっていうのは、今の鉄道敷きのほかにも出てまいります。

○犬木委員

いずれにしましても、隣接地でそれは賄っていく、という想定ですかね。

○事業者

そうです。

○犬木委員

ちなみに、仮線っていうのは複線、片方ずつとかそういう形になるのですか。

○事業者

今は片方ずつですね。

○犬木委員

1本ずつ。

○事業者

そうですね。1本ずらして切りかえたときに、今ここにあるのを避けてここに構造物をつくって、これができたら今走っているのをこちらに乗せかえますよと。乗せかえたらこのスペースがあくので、構造物をつくって、また乗せかえますよ、というような手順です。

○犬木委員

わかりました。ありがとうございます。

○瀬川会長

よろしいですか。

他にご意見ございませんでしょうか。

○平栗委員

騒音に関して何点かお聞きしたいのですが、その前に。

要約書の2-6ページに、標準断面図というのが載っておりますが、これ、高架の高さが15.6mで、そこから遮音壁が1.7m延びているので、17.3mになると思います。それをもとに、例えばちょっと飛びまして5-11ページに騒音調査の地点が載っております、地上の高さが、浅香山駅というのですかね、ここで18m、堺東駅付近で24mとなっていると思います。想像しますに、この高架の高さ15.6mというのは、浅香山駅付近の状態なのですかね。堺東駅付近はもっと高く上がっていて、その遮音壁のちょっと上のところが24mという理解でよろしかったですか。

○事業者

まず、要約書の2-6ページに載せております標準断面図についてですが、こちらは2層高架構造を想定したものでございまして、これは堺東の周辺のところ、大和高田線の上を越えるところの高架構造を図示したものとなります。

○平栗委員

そうなのですか。

ということは、浅香山駅付近ではもう少し低いのですか。

○事業者

はい、浅香山駅付近につきましては、自動車が通れるクリアランス、高架の下に車が通れるだけの高さをとって、そこから高架構造物を造っていきますので、大体7mとか8mの高さになります。

○平栗委員

7mぐらいにプラス遮音壁の高さ1.7mという理解でよろしいですか。

○事業者

はい。

○平栗委員

ということは、この測定地点の高さが18mと24mというのは、完全に遮音壁の影響を無視して、騒音が伝達する場所という理解ですかね。

○事業者

最も影響が大きくなるだろうという地点になります。

○平栗委員

はい、わかりました。

もう一つ、騒音調査地点にオレンジと紫の2つあるのですけれども、これはどういうことですか。（オレンジの方は）水平方向に12.5mと25mと記載されていますが。

○事業者

オレンジの騒音調査地点につきましては、縮尺の関係上（示されていませんが）、1箇所に付き水平方向に12.5mと25mの2地点を測定することになっております。なお、高さについては1.2mとなります。こちらは基準に則りまして、測定地点を設定しております。

一方、紫の騒音調査地点につきましては、鉛直方向に影響が大きい部分の騒音を調査するために選定している地点でございます。本来の測定地点の高さは1.2mなのですが、紫に関しては、鉛直方向の影響を見るために、浅香山駅では高さ18m、それから堺東駅については高さ24mの箇所を追加で測定する、ということになります。

○平栗委員

それぞれの地点での騒音調査は、どのタイミングで実施されるのですか。例えば、現状をまず測定する、仮線ができた時に仮線の状況でも測定する、供用が開始したらまた（測定する）。供用開始したらこうなりますという予測をすとか、いろんなケースが考えられると思うのですが、どういうおつもりなのかというのを、少しご説明いただいてもよろしいですか。

○事業者

まず、こちらでお示ししている騒音調査地点で現地の調査を行い、現状を確認します。このデータをもとに、例えば仮線の工事中の影響といった、工事中の影響を予測させていただきます。今、どの段階が一番大きくなるかということも、まだ具体的なシミュレーションというのはできていないのですが、影響が一番大きくなるような段階での予測というのもさせていただこうと考えております。

そして、供用した後に、現状に対してどれぐらい変わるのかという影響も予測した上で、現状より大きくなる可能性のある場合は、やはり現地で確認するという行為が必要になってくると思います。

○平栗委員

現在、事業計画がA案になって、仮線の絵が一応今出てきていますよね。多分、これもそこまではっきりと確定した形ではないと思うのですが、少なくとも現状の線路より住居側に湾曲すると思います。当然、その場合の方が騒音レベルというのは大きくなるのが容易に予想できますので、しっかりそこは調べていただいた方が良いのかな、というように思います。

もう一つ、先程の話に戻るのですが、紫色の丸の地点で1.2m、18m及び24mの高さで騒音測定をされると思うのですが、水平距離はどのようにされるのですか。

○事業者

こちらにつきましては、あくまで高さ方向をメインに測りたかったので、測定地点としては、今ある既存の構造物、例えば堺東駅ではマンションであったりとか、浅香山駅の方は関西大学であったりとかがあるので、そこで一旦測らせていただきました。実際に高所で測るにあつ

ては、測定可能な箇所というのが限られてきますので、具体的に今ちょっと何メートルとお答えはできないですけれども、浅香山駅のところは関西大学、それから、24m地点については隣接するマンションのところといった、沿道の構造物から測るという形で今考えております。

○平栗委員

わかりました。これから適切な場所を選定されるということですね。

○事業者

そうですね。現状想定しているところということで、今書かせていただいております。

○平栗委員

わかりました。

今回予測計算をされるということで、現状地上を走っている鉄道の軌道が高架化するということは、一般的な今まで地上を走っていた時の騒音レベルというのは、音源から直接伝わってくるものだけなのですが、高架になってくると高架構造物音というのが高架の部分から必ず発生しますので、その影響もきちんと計算に入れていただければ、というように思います。

○瀬川会長

今の騒音予測に関して、軌道の構造の選定も含めて騒音対策を考えられているかと思うのですが、ご心配されている点に対して、対応は十分考えられているということでしょうか。

つまり、供用時の鉄道車両走行時の騒音の増加に対する対策ですね。

○事業者

そうですね。必要に応じて軌道の構造の選定も含めた対策が発生すると考えております。

先程おっしゃっていただいたように、一般的には鉄軌道が上に上がった場合、音源から離れるので騒音は小さくなる傾向にあるのですが、先程ご指摘のありました高架の構造物音というものもありますので、その影響も含めて予測をしながら、騒音対策といたしまして、電車のレールとしてロングレールを採用するといったことも含めて考えていきたいと思っております。このロングレールといいますのは、通常のレールはちょっと継ぎ目がありまして、継ぎ目から少し騒音が発生するという部分もございましたが、継ぎ目を減らすことで、騒音や振動の軽減につながるような効果が見込める構造になっております。

また、騒音につきましては、基本的には現況よりも悪化することはないと考えておりますが、現況よりも悪化するというような予測がされる場合には、それに対して保全措置というものも今後検討していきたいと考えております。

○瀬川会長

よろしいですか。

○平栗委員

この仮線の場合、音源の位置が現在位置よりもずれるので、現状より悪化するところはものすごく大きいのですよ。

要するに、音源が大きくなるという意味ではなくて、音源が近くなることで、今まで静かだった、建物の一戸裏に住んでいる方たちというのは、必ず大きな被害を、テンポラルではありますが受けますので、そこはしっかり住民説明とか、誠意を込めて対応する必要があるのかなと思います。

○事業者

ありがとうございます。おっしゃるとおり、仮の線路をつくるということで、今まで住宅があったところを用地買収といいますか、仮線をつくるために用地のご協力をいただくことになるかと思います。今までは1列目に家があって2列目に住まれていた方が、仮線ができて電車が走ることにより、直接影響を受けることになるかと思うので、その辺は予測をした上で対策も取りながら、説明もきっちりしながら、事業を進めてまいりたいと考えております。

○平栗委員

ありがとうございました。

○瀬川会長

ありがとうございます。

他にご質問ございませんか。お願いします。

○柏尾委員

コミュニティの分断のところに戻って申し訳ないのですが、説明していただいた説明資料の29ページの16のところなのですが、予測方法として「事業計画を勘案し、定性的に予測する方法」と記載されていますが、もう少し具体的な内容を教えていただきたいです。

もう一点、予測時期として「工事車両の走行が最大となる時期」が挙げられていますが、これはどういう時期を想定しておられるのか、この2点について教えていただけますでしょうか。

○事業者

すみません、ご質問の内容を再度確認させていただきたいのですが、どのようなことをお答えいたしましたら……。

○柏尾委員

そうですね、最大となる時期というのはどういう時期なのかという点と、予測方法ですね、事業計画を勘案し定性的に予測する方法。何だかわかったような、わからないような、イメージがつかめないのですが、具体的にどういったことをされるのか教えていただけますでしょうか。

○事業者

「コミュニティの分断」の予測手法につきましては、この連立事業に限らず、他にもさまざまな事例で予測評価が実施されております。そのため、予測方法や予測時期につきましては、そういった他の連続立体交差事業の事例等を収集し、それらを踏まえて定性的な予測を行っていきたいと考えております。

○柏尾委員

そうすると、説明資料の5ページのところの「4. 調査」の、オレンジ色で囲んでいる「資料調査」に該当すると考えればよろしいのでしょうか。あくまでも、資料調査ということなのでしょうか。

○事業者

それも既存の例を調査するという意味で、一応含まれております。

○柏尾委員

何だか現地調査も必要のような気がするのですが、私だけでしょうか。

と申しますのは、やはり先程会長がおっしゃった、「コミュニティの分断」が交通量の影響だけでいいのか、というのもございますし、要約書の5-6ページの表5.3-1のところでは、「コミュニティの分断」の調査方法として、「住宅地図や自治会へのヒアリング等から、公共施設や商業施設、学校区等の状況を把握する」と記載されていますが、住民自治会などのヒアリングっていうのは一切書いておりませんし、何だかこう一貫性がないように少し印象を受けました。そのあたりを少しご検討いただけたらと思います。もし、今、何かご意見がありましたらお教えいただきたく存じます。

○瀬川会長

事業者のお答えは、本来の影響項目としてのコミュニティの分断に対しての対応としては、おっしゃるとおりかと思うのですが、この話題は先程から何度も申し上げておりますように、配慮計画書の段階から話題、議論になっているところでして、参考資料の配慮計画審査書の5番にあるように、「コミュニティの分断」という言葉をどう捉えるかということを議論したうえで、「コミュニティの状況変化」という表現をさせていただいております。その状況の変化について、肯定的に考える方と否定的に考える方と、色々ありそうだとすることを想定して、このような表現をしております。その状況の変化は今後起こるわけですが、その後どのような対応ができるかということ、場合によっては対処しないこともあるでしょうけれども、その前提となる情報をこの事業を通して残していただきたい、というようなことからお願いしている話でございます。

ですので、コミュニティの分断の項目でこのことを採り上げていただくべきなのかどうか、ということについては、色々考え方があるかとは思いますが、いずれにせよ、このコミュニテ

ィの状況の変化、特に東側の静かな住環境が変わることが予想されるところで、何らかの調査・検討をお願いしたいということでございますので、総合的にどの項目で対応いただいても構わないのですけれど、我々としてはコミュニティというキーワードと交通安全というキーワードでご対応をお願いしているところでございます。いかがでしょうか。

○事業者

すみません、ありがとうございます。

今、高野線を挟んで概ね西側が主に商業・工業系の用途として使われています。東側は住居系、第一種低層住居というか、中高層住居というのも含めて静穏な住宅街を形成しているところでございます。我々も説明会をさせていただいた時に、東側の住環境維持というところにも十分配慮して欲しいというようなご意見もいただいております、それは大きな課題であるとも認識してございます。そのあたりにつきましては、ある一定、物理的な対応だけではなくて、交通の規制だとか、そういった運用面も含めて各方面と協議しながら、そういう環境の維持に努めてまいりたいと考えております。

○瀬川会長

少し踏み込んだ考え方にはなるのかもしれませんが、環境影響評価項目の一つである「コミュニティの分断」の趣旨は、そういうところにあるのではないかと、というように考えた意見ということになっております。先程の配慮計画書の段階での審査会意見ですね。同時に、一方では交通安全ということで、両項目にわたってそういった意見を挙げておりますので、よろしければ、そのあたりも酌み取っていただければと考えております。

○事業者

ありがとうございます。

○瀬川会長

よろしいですか。

○柏尾委員

はい。

○瀬川会長

他にいかがでしょうか。

○中谷副会長

「人と自然との触れ合い活動の場」の予測手法について少し教えていただきたいのですが、予測方法として、触れ合い活動の場の分布や利用環境の改変の程度というものを予測することで、「工事車両の想定走行ルートを勘案し、定性的に予測する方法」となっているのですけれども、まず、「人と自然との触れ合いの活動の場」というのは、具体的にどこを想定し

ているのかということと、この定性的に予測するというのは、具体的にどのようなことを実施するのかというのを、少し教えてください。

○事業者

「人と自然との触れ合い活動の場」につきましては、要約書の方では出てないのですが、方法書の本編の4-9 4ページのところで、事業実施区域周辺の「人と自然との触れ合いの活動の場」の分布ということで明記させていただいております。基本的には、公園や緑地のうち代表的なものを挙げてさせていただいております。

○中谷副会長

そこを想定した上で、工事車両が通るルート进行を勘案して定性的に予測するというのは、何を予測するのでしょうか。例えば利用者数の変化とか、そういうものですか。それだと少し定量的にはなるかもしれないですけども。

○事業者

「評価の観点」の部分で書かせていただいているのですが、基本的には先程の「コミュニティの分断」と同様に、他の自治体の連立事業の事例や法令等に準じて、それらを複合的に考えて予測していきたいと考えております。

○中谷副会長

法令に抵触するかどうかというところを予測する、ということですか。

○事業者

まずは、他の連立事業の事例の収集を行った上で、人と自然との触れ合い活動の場に対しての影響を予測していきたいと考えております。

○中谷副会長

すみません、ちょっと具体的にわからないですね。他の事例で何かあったのか、というのがあるのかどうかって話ですね。

○事業者

そうですね、はい。

○中谷副会長

それも含めて調査をして予測をするという、そういうようなニュアンスですか。

○事業者

おっしゃるとおりです。

○瀬川会長

すみません、この件は、基本的には影響はあまりない、という想定をされているのではないですか。ですので、例えば工事車両の走行ルートを勘案する等、挙げられていますけれども、

もう少し計画が詳細になったところで、ある程度その数字も積み上がっていったら、その影響を予測した結果、通常の交通量に対しての影響はある程度あるにせよ、それが倍になるとかそういうことではない、ということから、公園への行き来に対する影響というのは軽微である、ということ想定されているのですよね。

○事業者

おっしゃるとおりです。

○瀬川会長

そう言っていただいて結構かと思います。

○中谷副会長

少しあいまい過ぎる表現だな、と思いますので、そのあたりを改めていただけるとありがたいと思います。

○久末委員

今のお話との関連で、ちょうどこの4-9 1ページの下あたりに生態系の記述がきちんと入っているの、公園を想定しているのであれば、多分、外部的脅威と言われる問題だと思うので、やはり、このあたりに少しでもいいので、生態系配慮を入れるのはいかがでしょうか、という提案です。もし、このままだと漠然としているということであれば、むしろ入れておく方がわかり良いのではないかと思います。

○瀬川会長

項目として一旦挙げていただいた上で評価をし、その結果を残して欲しい、ということですかね。想定されている影響が低い、ということ、場合によっては、調べたら影響が大きい可能性もありますけれども、少し時間と労力を割いていただいて、調べていただきたい、ということのお願いだと思うのですが、いかがでしょうか。

○事業者

ありがとうございます。確かに、項目として選定しないというよりも、既存資料等でまず整理した上で、ここは影響が軽微だと考えられる、というようなエビデンスを残す方が良いと思いますので、そのような方向で取り組ませていただきたいと思います。

○久末委員

まさに会長がおっしゃったとおりですので、ぜひよろしく願いいたします。ありがとうございます。

○瀬川会長

他にいかがでしょうか。

○田中委員

この事業の目的として、中心市街地活性化ということが大きく掲げられていると思うのですが、この中心市街地活性化の意味というか、ただ、人の交通がスムーズに流れるというだけではなくて、やはり、そこで人が滞留したり、停滞したりというような憩いの場も必要になってくると思うのですが、ちょっと高架化事業の中で、駅舎というのがまだ表現されていないのですが、これは後ほど出てくる、ということでしょうか。

例えば、堺東駅舎あるいは浅香山周辺の駅舎については、構造上、少し張り出すのではないかと思います。高架化されると、書いている図面よりも少しはみ出す状況とか。あと、景観の観点から見ると、すごく高くなるので視点場になるわけですね。その視点場で、さあ、これから降りて堺東駅を回遊しようと思った時に、視点場から見た時に東と西、全然町並み違うねとか、そういうことを改めて思う場所でもあるし、堺東駅は、やはり堺の顔だと思います。通過交通ばかりが流れてしまっている中で、堺東で降りてもらおうとか、ここの駅でというような、何かそのような景観的な配慮はとても必要だと思うので、駅舎のデザインということも、今からでも遅くないと思いますので、配慮いただければありがたいかな、というように思っています。きっとお考えがあると思うので、少し聞かせていただければと思います。

○瀬川会長

今の話のある程度のところは、ここで対象とする事業ではないかと思われかもしれませんが、もう一度全体の事業の大まかな話と、それに対して、本事業がどの部分になっているのかというのを少し追加説明していただければと思います。

そういった中で、ここでの評価の対象外ではあるのですが、こういったことが考えられているというような、追加でご説明をもう一度いただけるとありがたいかな、と思います。

○事業者

堺東の駅を高架にして、その高架下に駅前の広場、今はバス停とか少し混在しているところなのですが、その整理・集約をいたしまして、交通の結節点の機能を良くする、というようなことも考えております。

また、駅舎部分につきましても、駅上にはコンコースや案内所といった部分がないので、併せて、お客さまが来た時に、目的地に行くためにはどのバスにどういう風に乗ったらいいとか、そういう案内も兼ねて、（施設の設置を）今考えております。

あと、この高架事業と併せて、今、堺東フェニックス計画というような計画もございます。どのようにこの駅前を活性化、賑やかにするかというような計画も今策定中でございます。

この事業は完成が2040年ということで、その完成に合わせて、堺東駅周辺も今回の高架事業を踏まえて変えていく、賑やかにしていくというようなことを、今あわせて考えております。フェニックス計画の中で、駅をどのような景観にしようか、というようなビクピクチャーも

併せて考えておりますので、その辺とビックピクチャーとの整合をとりながら、駅舎の景観等も考えていきたいと思っております。

○瀬川委員

ご説明ありがとうございます。

よろしいですか。お願いします。

○犬木委員

少し話を戻すようなのですがけれども、配慮計画書の中から「コミュニティの分断」という項目がずっと話題になっているのは、多分「コミュニティの分断」という項目名があまりよろしくなくて、これだとコミュニティが今後分断していくのか、分断がなくなっていくのかとか、ちょっと分かりにくくて、個人的には項目名としては「コミュニティ」で良いのではないかな、と思うのですがけれども。今回の事業では、むしろ人とか車とかの流動性が高まるということでコミュニティは繋がっていくわけですが、ただそれに伴って既存のコミュニティの在り方が変わる、悪化することが多分問題なのであって、だから分断するかどうかという点だけじゃなくて、もう少し広くコミュニティについての影響を検討するような、そういう項目及び環境配慮の方針の中身を、少し整理していただいた方がいいのかな、と個人的には少し思ったりします。

○柏尾委員

賛成です。

○瀬川会長

事務局の方から、項目名が変えられない、という説明をお願いします。

○事務局

この「コミュニティの分断」という項目名につきましては、堺市で策定しております「環境影響評価技術指針」の中で、環境影響評価の項目及びその調査・予測・評価の手法等を定めておりますので……。

○瀬川委員

勝手に変えるわけにはいかないと。

○事務局

はい。そのため、事業者が図書を作成する時には、こういった表現になってしまうのですが、ただ、前回の配慮計画書の指摘事項の中でも、そういった「コミュニティの分断」という言葉にとらわれず、コミュニティの状況の変化という観点から、今回の事例に即した意見を作成していったところではございます。

○瀬川会長

ということです。

よろしく申し上げます。

○犬木委員

はい、よく分かりました。ただ、この項目名にどうしても引きずられてしまいますので、そうならないような工夫っていうのは、お願いしたいです。

○瀬川委員

ありがとうございます。

他によろしいでしょうか。お願いします。

○中谷副会長

大気質について教えてください。大気質の調査方法の中で、降下ばいじんについては、調査時期が2季の夏と冬の各1か月となっておりますけれども、これは工事期間中ですか。それとも、供用後も全部含めての話ですか。

○事業者

こちらにつきましては、事前の現地調査となります。

○中谷副会長

事前調査とする場合、その2箇所ですら十分ですか。というのが、やはり工事期間中で結構変わるということを想定した時に、その変化を見るのであれば、もう少し多くのところで調査が必要なのではないかと思うのですけれども、その2箇所を選定した理由というのはどこにありますか。

○事業者

基本的には、大きくこの事業の区域というのが浅香山駅周辺と堺東駅周辺ということで、高架の高さも堺東駅周辺は基本的には2層高架であって、浅香山駅周辺は1層高架ですので、その二つの代表的な箇所として、この2箇所を選定しております。

○中谷副会長

ただ、やはり現地調査の結果と影響の予測結果を照らし合わせて、状況の変化を見ていくことを考えると、もう少し工事の状況とかやり方とかを踏まえた上で場所を選定しておかないと、正しい評価ができないのではないかと思いますので、少し考えていただきたいと思うのですけれども。

○瀬川会長

少しよろしいですか。事務局に伺いますが、こういった基本的な大気調査を行う拠点が堺市にはいくつかあるかと思うのですけれども、そのあたりのご説明と、これはそこから選んだのですかね、それとも新たに設定されたのですか、そのあたりの追加説明をお願いできませんで

しょうか。

○事務局

方法書の4-54ページをご覧いただきたいのですが、下の方の図に堺市の大気汚染常時監視測定局の位置が記載されております。こちらは、堺市で常時監視を行っている測定局でございます。今回の事業実施区域に近い測定局としては、市役所局というところが最寄りとなります。

また、事業者が今回現地調査をしようと考えている場所は、浅香山と堺東ということで、当然大気汚染の常時監視測定局のデータも使用しつつ、それだけでは得られない降下ばいじんの状況については現地調査で把握する、ということでこの地点を選定されているということだと理解しております。

○瀬川会長

はい、ご説明ありがとうございます。

ということですので、基本的な大気質に関する情報収集の手段があって、そこにプラスで今回の事業に対応して現地調査を行うという位置付けになっているかと思えます。その上でいかがでしょうか。

○中谷副会長

その上であったとしても、せっかくやるのであれば、供用後とかある程度モニタリングする、という意味ではこの地点は必要だと思うのですが、これで十分かどうかというところに少し疑問がありまして。やはり工事をしていると、かなり重点的に出る可能性があるところというのも、恐らく数値計算等で予測されると思いますから、そういうようなところにもう一箇所ぐらい追加しておいて、きっちりと測っておくということが重要ではないかな、と思います。

○瀬川委員

反論していただいても結構ですので、（事業者の）お考えを教えてください。

これも先程の話のように、基本的にあまり出ないだろうという前提で話されているのか、その辺りで議論も変わってくるかと思えますので、ご説明を追加でお願いいたします。

○事業者

先程の一般環境大気測定局というところで気象のデータを測ってしまして、そこで風向や風速も把握しております。また、建設工事から発生する粉じんの量というのもある一定、計算で出すことができます。これらのデータを基に予測を行っていく中で、ある一定の工種ごとといえますか、直上2層高架方式で工事を行う堺東付近と1層高架方式で工事を行う浅香山付近では工事の種類や規模が違うことから、排出原単位がどれだけ違うかというところの代表地点として、2箇所を選定させていただいております。

また、気象の条件につきましては、堺東と浅香山ではそう変わらないという想定で、今は調査地点を選定させていただいています。

○中谷副会長

工事計画の状態でのこの辺が重点的に出そうだとか、この計画の中ではこの辺が一番まずそうだとか、というようなところというのは、今はあまり考えなくてもいい、という感じですか。

○事業者

今の段階では、2階建てのところでは1箇所、1階建てのところでは1箇所というような、程度の違いを把握しておこう、というところでございます。

○瀬川会長

基本的に、施工の段階から粉じんが出ないように対策をとることを、前提にされているのではないですか。

○事業者

基本的にはそうですね。

○瀬川会長

一昔前ならともかく、今は。

○中谷副会長

分かりました。

○瀬川会長

今の話に関連して、踏切の除却は基本的に、大気質に良い影響があるとは思いますが、側道の整備というのはどちらに効くのか、ということを少し心配しております。側道の影響というのは、先程のお話を聞いても少し気になっているのですが、そのあたりはもうあまり影響ない、というようになっているのでしょうか。

○事業者

将来交通量につきましては、供用した後の交通量をある一定シミュレーションはしていますが、側道にかなり負荷が掛かるような交通というのは乗せない、という前提で今はシミュレーションしております。

○瀬川会長

今のお話で非常によく分かりました。交通規制や道路構造等によって、側道にあまり負荷をかけない、ということを目指して造られるということですね。

○事務局

そうです、はい。

○瀬川委員

資料を読み足りないからなのかもしれませんが、その辺りのことが少し私は分からずに、何度か質問を繰り返させていただきました。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

○橋寺委員

景観と文化財等のことなのですけれども、今日ご説明いただいた方針とか考えてみるポイントというのはそんな感じかな、というように思っていて、そうおかしいとは思わないですけれども、特にこの堺東のあたりは、二層になると15mを超えるということは、普通の建物で5階建てぐらいになると思います。5階建てというと、今は高層のマンションも多いですから、そんなに高さはないな、という気もするのですが、結構長く帯状にできるので、予想外のところから見えることもあるかな、という気がします。

この場所は古墳があったりして、実は景観的に重要なところも接近している場所ですので、様々なシミュレーションをしてみます、という表現もありましたし、その辺をシミュレーションしていただいて考えたらいいのかな、とは思うのですけれども、結構長い構造物ができることとなりますので、例えば通りの抜けているところなどの、予想外のところで見えてしまうことは、やはりあると思います。道路の幅だけなのかもしれないですけれども、そういうことも考えられますので、このシミュレーションしてみるポイントは、少し足りないとは思わないのですけれども、意外と予想外のところにも出るというのを考えていただいてシミュレーションしていただけるといいかな、と思います。

というのは、旧市街というか、材木町とかの西の方というのは、今あまりポイントが入っていないのですけれど、こっちから見えるかと言われると、もう高速道路もありますし、あまり見えないのかな、という感じもするのですが、多分この市街地の方にも文化財が多いですし、古墳の方からだけの見え方というのではなくて、いろんな方向から一度はシミュレーションするというのも要るのかな、というようにこの計画を見せていただいて思いました。

今、私の勤務校に近い阪急の京都線と千里線の高架工事がどんどん進んできていまして、あそこも二層というか、かなり高い高架なんですね。多分15m以上だと思うのですけれども、やはりできてくると非常に大きな構造物で、さっきの駅舎のデザインとは関係ないのかもしれないのですが、抜けているのか面が来るのかということでも、多分大分違いますし、デザインの話は抜きにしても、都市の景観の中に新しく出てくる構造物というのは、結構なインパクトがあると思います。堺にとっても大事なエリアが近いので、ぜひシミュレーションは十分していただきたい、と思いました。

○瀬川会長

このあたりの土地は、断層がある関係で高低差が非常に大きいところでして、そのあたりの

ことも含めて、もちろん検討は必要だと思うのですが、少しコメント頂ければと思いますけれども、どういたしましょうか。

○事業者

今回の高架構造は二層高架ですので、一般の高架である一層高架よりも高い構造になります。そのため、先程ありましたように、古墳からの見え方だとか、西側からの見え方というのも、住まわれる方、利用される方にとっても非常に気になる場所だと思います。そういった懸念事項についてもしっかりと事前にシミュレーションできるように、今はフォトモンタージュの予測地点というところで、現地調査の地点を整理しているのですが、やはり色々な角度からの見え方というのを確認するために、周辺の地形についても一定考慮する必要があると考えております。

その地形なのですが、実は高野線より東側は、断層の影響で比較的地形が高い状態になっておりまして、西側はそれに対して低い状態になっております。また、高野線の線路の高架ができるところが、低い場所からスタートして立ち上がっていくということになりますので、東から見た場合に、直接15mの高さの構造物が立ち上がってくるわけではなく、断層のずれの部分は、少し低く見えてくることとなります。さらに、堺東の周辺には既に大きなマンションがあり、その裏に高架ができるという諸条件もございまして、そういう地形だとか周辺の大きな建物だとかというのも再現して見ていただくために、模型だとか、VRというような手法も含めて（検討しています）。様々な方向からの見え方、先程少しご指摘がありましたように、想定してなかったところに変な見え方をするのではないかというようなところも、それぞれお住まいの方の視点から見ていただいて、こういう見え方がするんだな、というところを事前に確認していただくための手法として、今は模型とVRという手法を選定しております。

○橋寺委員

VRなのかARなのかは分かりませんが、多分今、そういう技術というのは色々あると思いますので、使っていただいてご説明していただくといいかな、というように思いました。よろしく申し上げます。

○瀬川会長

よろしく申し上げます。

では他にございますか。

○野村委員

今回は環境影響評価方法書ということで、環境影響評価項目のうち、大事なところは現地調査をされるということですね。今、説明資料の現地調査について書かれた表を見ていると、調査時期や頻度については書いてあるのですが、調査期間というのがよく分からないで

す。これは、説明資料の4ページの、丸が付いてあるところが調査する期間、というように理解したらよろしいのですか。

ただ、少し先程の質問の中で、事前調査で終わります、というようなこともあったりして、少しそこがあまり明確になってないように感じたのですが。

○事業者

期間につきましては、6ページ以降の現地調査というところで、例えば大気質の降下ばいじんということであれば、夏場の1か月間で実施を考えております。

○野村委員

それは分かります。時期と頻度は分かるのですが、実際にやる期間はいつになるのでしょうか。そこが分からないので、それを教えていただけますか。

○事業者

あくまでも今は事前調査ということで、工事着手前にこういうところは押さえておきたい、というところで整理しているものでございまして、基本的には必要に応じて工事中の調査だとか、事後調査だとかというのも、もちろん行うのですが、その中でこの事前調査と対比できるような形で、シミュレーションの中で大きいと予測される時には、それにあわせた時期に、ちょっと現地調査というのも必要があればやっていく、というようなことを考えております。

○野村委員

そうしますと、基本は全て事前の評価という理解でよろしいですか。期間中の評価、そして事後評価っていうのはどうなさるのか、というお考えを聞かせていただければ。

○事務局

すみません。事務局のほうから補足で少し説明させていただきます。今回、方法書の中で調査時期、調査項目が示されているものにつきましては、環境影響評価の中でその工事の影響を予測するにあたりまして、まず現地の状況というものを調査して、それに工事の影響を加味して予測結果を出しますので、まず現状の状況を調査しなければなりません。ですので、今回、方法書の中でその調査手法や調査地点というところを示しております。

次の、野村委員がおっしゃられています、工事中や供用後の測定につきましては、事後調査という形で調査することになりまして、そちらにつきましては、方法書の中では特に記載されておらず、準備書や評価書、事後調査計画書という図書に記載されることとなります。

○野村委員

ということは、事前の評価をして、その結果を受けて、その後の計画を決めていく、という理解でよろしいのですかね。

○事務局

そうですね。まず、予測結果を出して、事業による影響というのを評価した上で、工事中や供用後の事後調査が必要な項目については、事後調査計画書の中で、この項目について調査を実施します、ということを経営者が計画していくことになっております。

○野村委員

今は洗い出しの段階、という感じですか。

○事務局

そうですね。

○野村委員

了解です。分かりました。

○瀬川会長

よろしいですか。

他にいかがでしょうか。どうぞ。

○木下委員

気象のことでお伺いしたいのですが、方法書の要約版でいきますと5-3のページのところですね。方法書本編の4-75、76ページのところに、それぞれこの地域の気象について、風向・風速等に関して調べていただいた結果とかが出ています。

この地域では大体西から海風が吹いてきていまして、その状況は大体こちらのデータを見ると分かります。また、比較的広い地域に対する影響という意味で言えば、要約書の5-3ページに書いてある通り、施設等を設置することで、この地域の気象の影響というのが大きく変わることはないと思うのですけれども、ちょうど高架線自体が西風を遮るような形で設置されると思いますので、その影響で、その沿線の近くの所の風の影響とか、それで風が遮られることで若干人通りのところで気温が上がるとか、そういうことがないか、その辺りが少し懸念されるのですけれども、その辺りのところでご意見を頂けたら、と思います。

○瀬川会長

非常にローカルな人の動きの中への影響についても、今はそこまで配慮する必要があるのではないかと、いう、アカデミアではそういうことにも注目しているところでありまして、そういったことも含めた質問と理解していただいて、コメント頂ければ、と思います。

○事業者

ありがとうございます。方法書で「風害」を環境影響評価項目に入れていない理由といたしましては、このあたりでは風速も大体1.5 m/s ~ 2 m/s 程度であり、それ程強くない一般的な風速の風であることが、一つ挙げられます。後は、この高架構造物自体が連続性のある構造体ではあるのですが、基本的には柱構造ということで、その高架の下というのは風が抜ける

ことを想定していますので、特に風向きを大きく変えたりすることはないだろう、と考えております。ですので、今は定性的な判断で、影響があったとしても軽微である、という考えでございませぬ。

○木下委員

大体分かりました。

○瀬川会長

ですので、高架の構造が大々的に変わるようなことがあると、やはりもう一度この辺りをピックアップしていただく必要がある、というように思っております。

他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

おおよそご質問、コメント等は出そろいましたでしょうか。

それでは以上といたしまして、事業者の皆さん、本日は長い時間大変ありがとうございました。ご退席をお願いいたします。

【事業者退室】

よろしいですか。

それでは今後の審議の進め方について、事務局からのご説明をお願いいたします。

【今後の審議の進め方について、事務局から説明】

○瀬川会長

ありがとうございます。今、事務局から今後の進め方等につきましてご説明がありましたが、委員の皆様から質問等はございませぬでしょうか。

どちらかと言いますと、最後の方で重大な質問が出てきますと、それぞれが対応に困るようなこともございませぬので、比較のお気軽にご質問の方は投げてください、事務局の方からも、私だけかもしれませぬけれども勘違いの質問もあるかと思っておりますので、その場合はやんわりと、そのことの実をしっかりと指摘いただければ、というように思っています。

また、これは第二段階目ということですので、この前には配慮計画書に対する審査会で審査を行っております。それをまとめていただいたのがこの参考資料（配慮計画審査書）だと思っておりますが、委員が一部交代しましたが、前の委員もそこそこ働いておりまして、例えば下から3番目の景観の予測ですね、これについても、幾つかやはり不安視される意見といたしますか、住民意見として不安の意見が出ておりましたので、このあたりは複数意見が出て、検討させてい

ただいたりしております。こちらの方もご確認いただいて、しかしながらお気軽に事務局の方に質問、コメント等を投げいただければ、大変ありがたいと思います。

ご質問ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、これで本日の議題は全て終了となります。

全体を通して何かコメントや質問はございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、議事としては以上とさせていただきます、司会進行を事務局の方に戻させていただきます。

○辻尾環境共生課長

本日は瀬川会長をはじめ、委員の皆様方には大変お忙しいところ、ご審議を賜りまして誠にありがとうございました。

それでは、これをもちまして、平成30年度第5回堺市環境影響評価審査会を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

以上