

イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業に係
る環境影響評価準備書についての検討結果

平成 25 年 7 月

堺市環境影響評価審査会

はじめに

今回計画されている「イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業」は、堺区鉄砲町の工場跡地に、イオンリテール株式会社が大型商業施設の開発を行おうとするものである。

本事業に係る環境影響評価準備書については、堺市環境影響評価条例に基づく手続として、平成 24 年 12 月 20 日に堺市長に提出され、その後、同年 12 月 26 日から平成 25 年 2 月 15 日まで一般の縦覧に供されるとともに、意見書の受付が行われた。また、平成 25 年 1 月 15 日には事業者による住民説明会が開催されるとともに、同年 4 月 24 日には公聴会が開催された。

当審査会は、堺市環境影響評価条例に基づき、平成 25 年 3 月 15 日に堺市長から諮問を受けた。

本検討結果は、当審査会が堺市長から専門的事項に係る環境の保全の見地からの意見を求められた本事業に係る環境影響評価準備書の内容について、同準備書に対し提出された意見書の内容や公聴会で述べられた意見も参考に、専門的な観点から慎重かつ厳正に調査・検討した結果を取りまとめたものである。

平成 25 年 7 月 9 日
堺市環境影響評価審査会
会長 池田 敏雄

目 次

はじめに

I	事業計画等の概要	1
II	準備書に対する意見書等及び事業者の見解の概要	15
III	検討内容	21
1	全般的事項	21
(1)	交通関係	21
(2)	工事関係	47
(3)	緑化関係	50
(4)	地球環境配慮・省エネルギー関係	54
2	環境影響評価項目の選定	58
3	個別事項	61
(1)	大気質	61
(2)	騒音	88
(3)	振動	105
(4)	低周波音	112
(5)	悪臭	117
(6)	日照阻害	120
(7)	電波障害	123
(8)	光害	127
(9)	人と自然との触れ合い活動の場	130
(10)	景観	134
(11)	地球環境	142
(12)	廃棄物・発生土	156
(13)	安全（交通）	162
4	事後調査	165
IV	指摘事項	169
(参考資料)		
	堺市環境影響評価審査会 委員名簿	173
	堺市環境影響評価審査会 開催状況	174
	諮問文	175
	答申文	176

I 事業計画等の概要

I 事業計画等の概要

1 対象事業の名称、種類及び規模

- 名称 : イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業
種類 : 堺市環境影響評価条例別表第 20 号に掲げる道路の路面外に設置される
自動車の駐車のための施設の新設の事業
規模 : 駐車台数 約 2,300 台

2 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

- 事業者の名称 : イオンリテール株式会社
代表者の氏名 : 代表取締役 梅本 和典
事務所の所在地 : 千葉県美浜区中瀬 1 丁目 5 番地 1

3 対象事業の目的

本事業の目的は、工場跡地が有する恵まれた立地条件を最大限に生かし、設定した 4 つの開発テーマにより、地域の人々に愛され、地域とともに発展していくまちづくり型のショッピングセンターを建設するものであるとされている。

《開発テーマ 1 : 地域と共に生きるまちづくり》

- ・地域の住民に開かれたまちづくりをめざします
- ・地域に活気が生まれるようなまちづくりをめざします
- ・まちづくりを通じて生活環境の改善と向上をめざします

《開発テーマ 2 : 安全・安心なまちづくり》

- ・スーパー堤防（堤体の強度向上、越流による堤体破損の軽減化等）の堤体の強度低下を招かないことを前提として（水道（みずみち）を作らない等）、本商業施設とスーパー堤防が融合・一体化した整備を進めます
- ・緊急時における一時避難地としての施設の利用、避難生活用の物資の提供をします
- ・高齢者も安心して訪れることのできるまちづくりをめざします

《開発テーマ 3 : 環境を大切にすまちづくり》

- ・地球環境問題に積極的に取り組むまちづくりをめざします
- ・人の目線に立った、親しみやすいまちづくりをめざします

《開発テーマ 4 : 赤煉瓦建物を活かした観光まちづくり》

- ・赤煉瓦建物を中心に、地域の観光拠点づくりをめざします
- ・赤煉瓦建物では、さまざまな文化活動ができるような利用をめざします

4 事業計画の概要

(1) 対象事業実施区域

対象事業実施区域は、大阪府堺市堺区鉄砲町及び南島町一丁目地内である。

対象事業実施区域は南海本線七道駅の北西に位置する工場跡地であり、西側は堺市西部を南北に貫通する国道 26 号に面し、向かい側は、富士フィルムや日本フィルター工業の工場跡地となっている。北側は大和川左岸を東西に通る予定の阪神高速大和川線の用地となっている。また、東側は南海本線の高架壁・土盛を挟んでマンションや市営住宅となっている。南側は市道三宝高須線に面しており工場、事業場、住宅の混在する地域となっている。

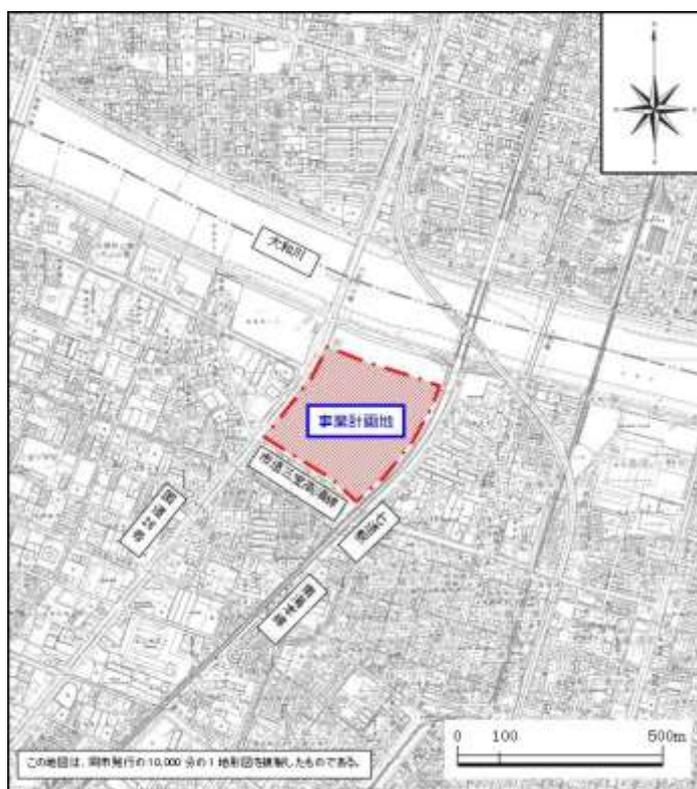


図 1-4-1 事業計画地

(準備書を基に作成*)

(2) 事業の実施時期

事業の実施時期は、次のとおり予定されている。

着工：平成 25 年

竣工：平成 26 年

供用開始：平成 26 年末頃

※ 以下、本資料で使用している図表は、特に断りのない限り、準備書及び事業者提出資料から抜粋又は一部加工して作成したものである。

(3) 施設計画

施設計画の概要は、次のとおりとされている。

表 1-4-1 施設計画の概要

名称	イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業	
立 地 場 所 の 概 要	位置	大阪府堺市堺区鉄砲町及び南島町一丁地内
	開発区域面積	約 10.3ha
	地域、地区	工業地域
	区域の指定	都市計画区域内（市街化区域）
	建ぺい率	60%
	容積率	200%
施 設 の 概 要	建築面積	約 39,000m ²
	延床面積	約 140,500m ² （簡易立駐含む）
	階数	5階建（一部搭屋）（屋内駐車場を含む）
	構造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造
	主な用途	量販店、物販専門店、飲食・サービス、アミューズメント施設
	駐車台数	約 2,300 台
	駐輪台数	約 2,700 台（自動二輪置場含む）
	開店予定	平成 26 年末頃（予定）
	営業時間	9:00～23:00
	営業日数	365 日（無休）

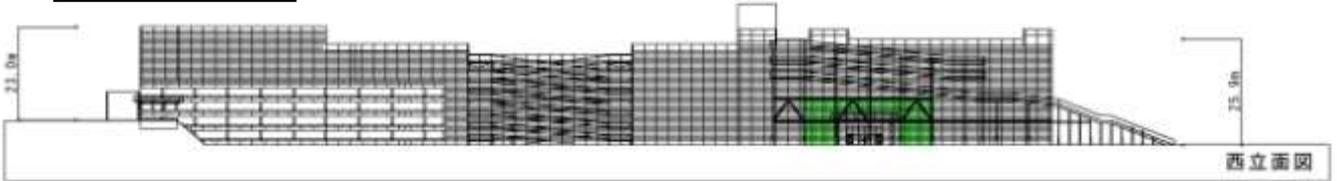


図 1-4-2 施設配置計画案

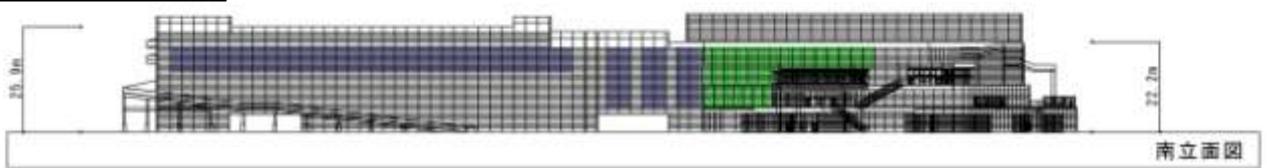
①東側より望む



②西側より望む



③南側より望む



④北側より望む



図 1-4-3 施設立面図

(4) 交通計画

本事業の供用に伴い発生する施設関連車両は、次に示すとおり、来退店車両台数は休日
 で乗用車 10,032 台/日、自動二輪 836 台/日、バスは 56 台/日、搬入車両・廃棄物収
 集車両台数は大型車 36 台/日、小型車 170 台/日と想定されている。なお、従業員の通
 勤は公共交通機関の利用及び自転車・徒歩と想定されている。

工事中では、工事用車両の通行が最大となる時期の大型車（資材運搬車及び生コン車
 等）は 260 台/日、小型車（通勤車両等）は 504 台/日程度と想定されている。

表 1-4-2 関連車両

単位：台/日

用途	施設関連車両					工事用車両	
	来退店車両		バス	搬入車両・廃棄物収集車両		大型車	小型車
車種	乗用車	自動二輪	大型車	大型車 (4t 以上)	小型車 (4t 未満)		
台数	10,032	836	56	36	170	260	504

注 1) 来退店車両は休日の台数
 2) 自動二輪は、原付を含む

また、関連車両の動線は次のとおり設定されている。

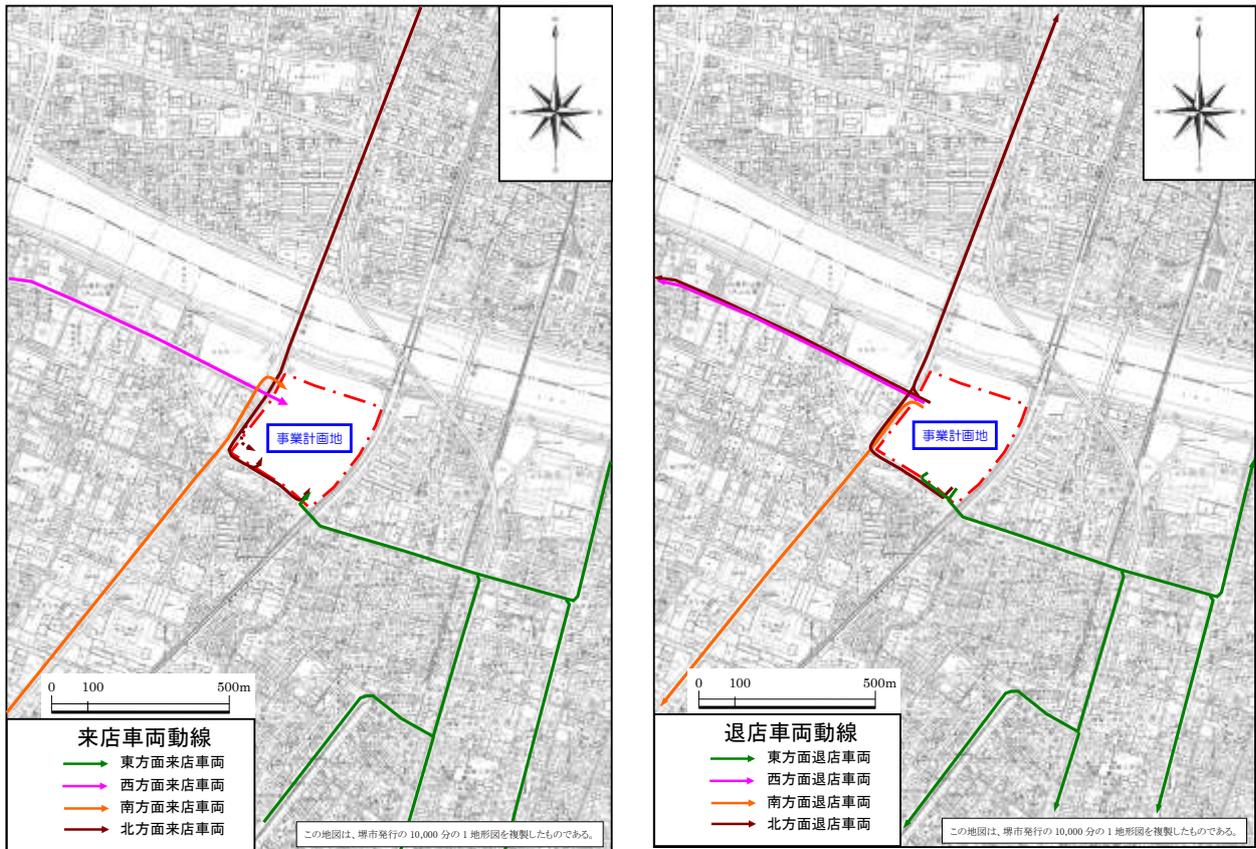


図 1-4-4 関連車両動線図(1)

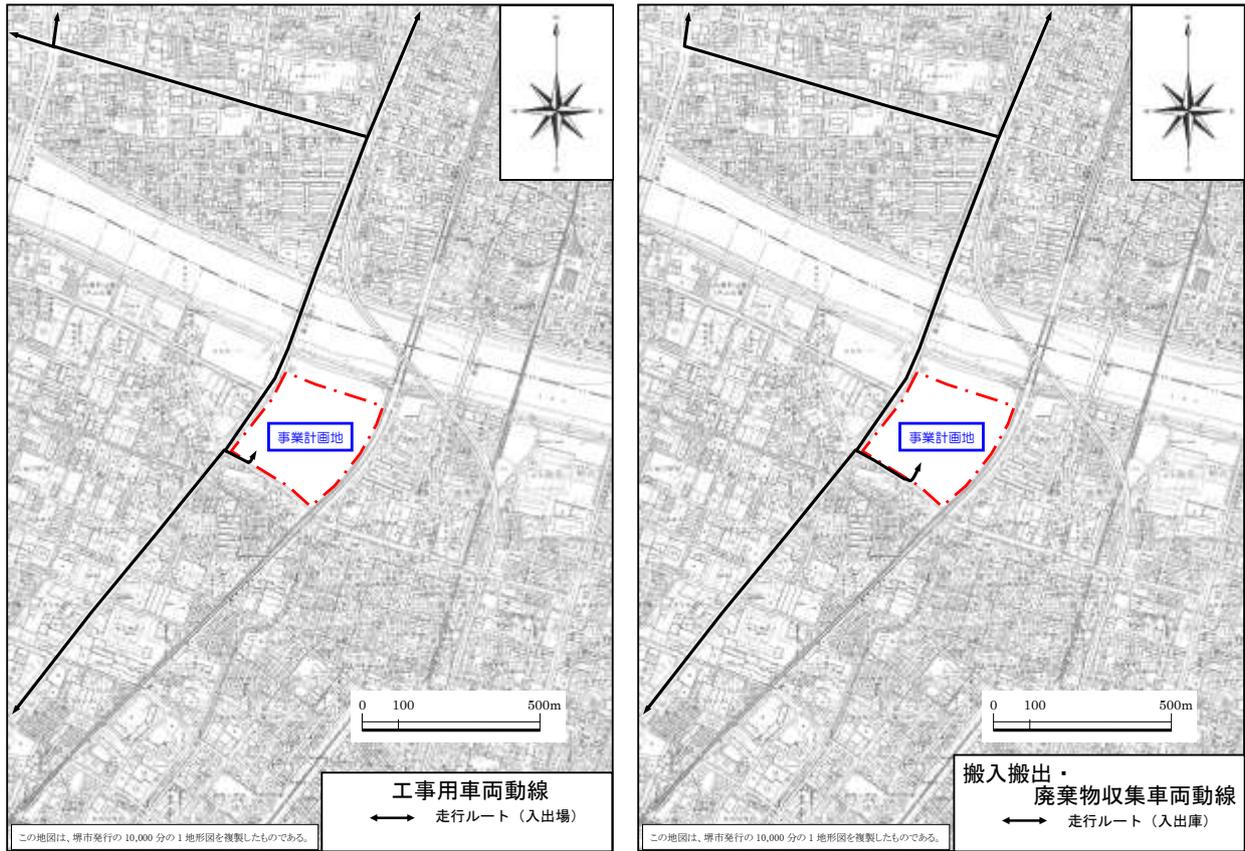


図 1-4-4 関連車両動線図(2)

(5) 工事計画

概略工事工程は、次に示すとおり 15 カ月が計画されている。

表 1-4-3 概略工事工程表

工事開始からの月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
準備工・土工事			■	■	■	■									
基礎工事				■	■	■	■	■							
躯体工事						■	■	■	■						
仕上工事（内外装）									■	■	■	■	■	■	■
外構工事												■	■	■	■
アンダーパス工事	■	■	■	■	■	■									

5 環境配慮の内容

本事業で実施するとされている主な環境配慮の内容は以下のとおりである。

(1) 施設の存在・供用時

① 全般事項

- ・建築物総合環境性能評価システム（CASBEE）等の客観的な評価基準により建築物の総合的な環境配慮の取り組みを評価し、目標をSランクとする。

② 交通対策

[来客車両の誘導及び搬入・廃棄物収集車両の走行ルート]

- ・来客車両、搬入車両の走行ルートは主に幹線道路を利用する。
- ・来店車両について、来店ルートの周知・案内の徹底、広域誘導の徹底、交通誘導員の駐車場内、車両出入口等への配置等を行う。

[渋滞対策]

- ・鉄砲町北交差点において、南方面からの来店車両の右折による滞留・渋滞を回避するために、国道26号西側にアンダーパスを建設する。
- ・国道26号の下り方面（南行き）と市道三宝高須線において、円滑な入出庫を図るために敷地をセットバックし、敷地周辺の車線数を国道26号の下り方面では2車線から3車線に、市道三宝高須線では2車線から4車線に増やすとともに、歩道の再整備を行う。
- ・周辺道路への影響を抑えるため、場内滞留スペース等により十分な滞留スペースを確保する。
- ・敷地内での自動車の滞留が発生すると予測される場合は、駐車場内に設置している入場・退場ゲート（発券機・精算機）を開いた状態にするとともに、誘導員による適切な誘導・案内により敷地内での自動車の滞留を回避する。
- ・広域での誘導看板等を適切な位置に表示することにより、適切な入口に誘導する。また、場内では、交通誘導員の配置、案内標識、誘導表示器等により、空き駐車スペースまたは方面別出口へ適切かつ迅速に誘導を行う。
- ・公共交通機関の利用を促進するべく、チラシ配付や館内放送、ポスター以外に公共交通機関利用者への特典の付与などを行う。
- ・鉄砲町地区の大型商業施設への来客者（PiTaPa利用の阪堺線、南海電車、バスなどの公共交通利用者）に対し、運賃の補助・還元を行う。

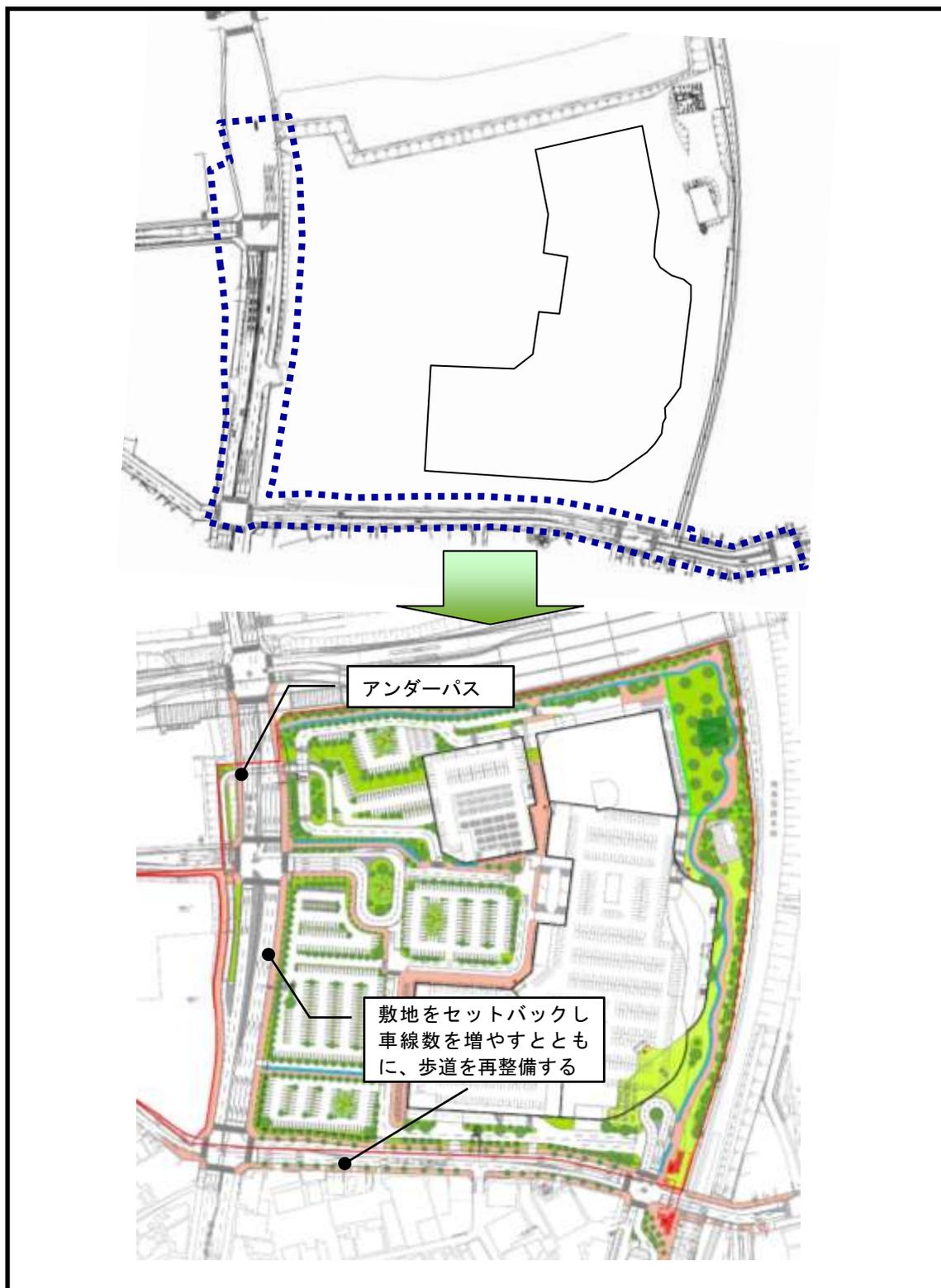


図 1-5-1 敷地周辺の道路改良、専用通路の設置等による交通混雑に対する軽減策

③ 大気汚染防止対策

- ・啓発ポスターの掲示、搬入車両への周知・徹底等によりアイドリングストップの推進に努める。また、駐車場には「アイドリングストップ」等の看板を設置し、「エコドライブ」を推奨する。
- ・外部委託先への低公害車の導入やグリーン配送の協力要請を行う。
- ・配送の集約化等により、場内を走行する搬入車両台数の削減に努める。

④ 騒音・振動対策

- ・配送の集約化等により、場内を走行する搬入車両台数の削減に努める。
- ・騒音源となる設備機器、開口部は住居近傍に設置しないよう努めるとともに、設備機器はできる限り屋内に設置する。また騒音が懸念される場合には周辺に防音壁を設置するなど、十分な対策を講じる。
- ・荷さばき場及びごみ保管庫の位置は周辺住宅地との位置関係に注意を払うとともに、遮音壁や屋根など防音対策も行う。

⑤ 低周波音防止対策

- ・設備の振動（がたつき等）による低周波音が発生しないよう機器の固定を適切に行う。
- ・室外機、送風機、排風機、高圧受変電設備及び冷却塔については、低周波音の発生が少ない構造の機器を採用する。
- ・低周波音源となる設備機器や開口部は住宅側に設置しないよう努めるとともに、機器はできる限り室内に設置する。

⑥ 悪臭対策

- ・食品残渣等の生ごみについては、十分な保管容量を持った保冷式の廃棄物保管庫を設置し、適切に温度を管理する。
- ・惣菜加工室等の排気口からの臭気については、排出口を屋上に設置し、拡散を助長するとともに、設置位置や排出方向を考慮し、悪臭の影響を軽減する。

⑦ 日照障害、電波障害及び風害対策

- ・できる限り高層化を避ける。

⑧ 光害対策

- ・照明は直接光が敷地外へ届かない照明設備の使用・配置とする。
- ・平面駐車場での照明は照明設備のフードなどを被せ、足元のみを照らす照明を採用するとともに、案内表示や屋内照明には出来る限りLEDを用いる。

⑨ 景観対策

- ・建築物は高層化を避け、周辺の景観との調和の取れたデザイン、色調とする。
- ・歩道、植栽などの連続した空間を確保し、調和のとれた魅力のあるまちなみの形成に努める。
- ・敷地境界沿いに緑地帯を設け、高木及び低木を組み合わせ配置する。
- ・看板、屋外広告物などについては、建築物やまちなみとの調和に配慮する。

⑩ 廃棄物対策

- ・簡易包装の推進により、梱包材やレジ袋の使用量の削減に努める。
- ・マイバスケッ・マイバック持参運動を推進することによって石油の使用量削減や、家庭でのレジ袋廃棄量削減などに配慮する。
- ・リターナブルコンテナの導入により、流通段階での廃棄物を抑制する。
- ・牛乳パック、廃電池等を積極的に回収し、契約処理業者にて再資源化、再利用する。
- ・食品廃棄物の炭化処理とそのカスケード利用等による食品廃棄物のリサイクル率のさらなる向上にむけた取り組みを推進する。

⑪ 温室効果ガス対策

- ・冷却水ポンプ、冷水ポンプの台数制限、インバータ制御を行う。インバータ制御が可能な空調機、空冷ヒートポンプパッケージ等を採用する。また、冷暖房は適切な温度を設定するとともに、エネルギー管理システムの採用により無駄な運転の防止に努める。
- ・太陽光パネルを設置し、自然エネルギーの利用に努める。
- ・電気自動車の充電設備を設置する。
- ・太陽熱や地中熱などの再生可能エネルギーの利用や、事業計画地周辺事業所における未利用エネルギー等、先進的なCO₂排出削減対策についても、その導入の可能性を検討する。

(2) 工事中

① 全般事項

- ・阪神高速大和川線の新設ランプ工事および大和川大橋南行車道部の3車線化工事の遅れや延長等により、本事業の工事と重なることとなった場合は、複合的な影響が考えられることについて配慮する。

② 交通関係

- ・工事用車両の走行ルートは主に幹線道路を利用する。
- ・適切な工程管理により、工事の平準化および資材搬入車両等の集中回避、台数削減等の対策に努める。

③ 大気汚染防止対策

- ・最新の排出ガス対策型建設機械を可能な限り採用する。
- ・工事区域外周に、鋼製の仮囲い（高さ3m）を設置する。
- ・適切な工程管理による工事の平準化および工事用車両等の集中回避、台数削減に努める。
- ・工事用車両が一時期に集中することによる高濃度の出現を極力回避するため、一般車両の渋滞時間帯での工事用車両の運行の調整や工事用車両の幹線道路の利用を推進する。

- ・粉じん飛散防止対策として、屋外では散水車等による場内散水、ダンプトラック等のタイヤ洗浄、荷台シートカバー掛けを実施する。建物躯体内部では静電掃除機等による清掃を徹底する。
- ・構造物の塗装には、可能な限り水性塗料等の低VOC塗料を使用するよう、工事業者、塗装業者に要請する。

④ 騒音・振動対策

- ・工事区域外周に、鋼製の仮囲い（高さ 3m）を設置する。
- ・最新の低騒音型・低振動型の建設機械・工法を可能な限り採用する。
- ・工事用車両が一時的に集中することによる騒音レベルの上昇を極力回避するため、また、一般車両による渋滞時間帯等を考慮し、搬出入の時間帯を調整する。

⑤ 廃棄物対策

- ・工事区域内で型枠材を再利用し、木屑の発生を抑制する。
- ・造成工事による残土については、躯体・基礎の上部等の埋め戻し材として再利用するほか、植栽土壌として性状が適合する場合は植栽マウンドとしても利用し、事業計画地外への排出量を低減することを基本とする。
- ・掘削残土の搬出を行う場合は、搬出先として、他事業での再利用、同一施工会社他現場での再利用について検討する。残土処分場に搬出する場合は、処分場どうしのネットワークによって二次的に再使用されるよう要請を行う。
- ・解体の際に発生する廃棄物の減量化、リサイクルが容易にできる材料を選定する予定である。

⑥ 温室効果ガス対策

- ・低燃費型の建設機械を可能な限り採用する。
- ・燃費の良い車種、小型車、低公害車を可能な限り導入する。
- ・貨物自動車における積載率の向上、小型車等の乗車率の向上により、自動車台数の削減に努める。

⑦ 廃水処理対策

- ・建設工事に伴って発生する濁水については、濁水処理等を行った後、下水道に放流する。排水処理に伴って生じる処理残渣の適切な処分や排水処理施設の適切な維持管理を行う。
- ・ミキサー車の洗浄に伴う排水については原則持ち帰り、適切に処理する。

6 環境影響評価項目の選定

環境影響評価項目は、次のとおり選定されている。

表 1-6-1(1) 環境影響評価項目

環境要素		環境影響要因の内容						選定する理由・選定しない理由
		施設の存在	施設の供用		工事の実施			
小項目		建築物の存在	施設の供用	施設関係車両の走行	造成等の施工による一時的な影響	工事用資材等の搬出入	建設機械の稼働	
大気質	環境基準	二酸化窒素	○	○		○	○	工用車両の走行、建設機械の稼働及び施設の供用に伴う施設関係車両等の走行（事業計画地内及び沿道）により発生する排出ガスの影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
		浮遊粒子状物質	○	○		○	○	
	その他							
水質・底質	生活環境項目							建設工事中に発生する排水については、濁水処理等を行った後、公共下水道に放流する。また、施設の供用に伴う排水は公共下水道に放流する。よって、公共用水域への排水の放流は行わないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	健康項目							
	特殊項目							
	その他							
地下水	生活環境項目							工事中及び供用後において、地下水を汚染するような工法、行為及び施設設置を行わないため、地下水汚染は考えられないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	健康項目							
	その他							
騒音	騒音		○	○		○	○	工用車両の走行、建設機械の稼働及び施設の供用に伴う空調設備等の稼働及び施設関係車両の走行により発生する騒音の影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
振動	振動			○		○	○	工用車両の走行、建設機械の稼働及び施設関係車両の走行により発生する振動の影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。なお、配慮計画書では施設の供用も評価項目として選定していたが、施設計画がほぼ決定し、建物から敷地境界まで十分な余裕があることや大きな振動源はなく振動源になる可能性のある機器も大半が上層階に設置される計画であることから、環境影響評価項目として選定しない。
低周波音	低周波音		○					施設の供用に伴う空調設備等の稼働により発生する低周波音の影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。

表 1-6-1(2) 環境影響評価項目

環境要素	小項目	環境影響要因の内容						選定する理由・選定しない理由
		施設の存在	施設の供用		工事の実施			
		建築物の存在	施設の供用	施設関係車両の走行	造成等の施工による一時的な影響	工事用資材等の搬出入	建設機械の稼働	
悪臭	特定悪臭物質							食品を取り扱うスーパーや飲食店も計画されており生ごみを一時保管するため、それに伴う悪臭が考えられることから環境影響評価項目として選定する。
	臭気濃度又は臭気指数		○					
地盤沈下	地盤沈下							地下掘削工事においては、遮水性の高い土留壁を構築すること等により側方及び下方からの地下水の発生を抑制するため、地下水位の低下及びそれに伴う地盤沈下が生じるおそれはない。また、供用時においても地下水のくみ上げは行わないことから、環境影響評価項目として選定しない。
土壌汚染	環境基準設定項目							本事業計画地は、土地所有者により土壌汚染の調査、汚染の除去が既に行われた土地である。また、本事業の計画では商業用地として利用する予定である。従って事業計画地内で土壌汚染を伴うような物質の利用は一切なく土壌への影響はないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	その他							
日照障害	日照障害	○						建築物の存在による日照への影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
電波障害	テレビ電波障害	○						建築物の存在によるテレビジョン電波受信への影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
風害	風向・風速							高層建築物でないことから、環境影響評価項目として選定しない。
光害	光害		○					駐車場の照明や看板の照明による影響が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
コミュニティの分断	コミュニティの分断							本計画地は工場の跡地であり面積も増加せず、新たに地域を分断するような計画ではないことから、環境影響評価項目として選定しない。
気象	風向・風速							高層建物ではなく、かつ大規模な地形の改変も伴わないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	気温							
地象	地形、地質、土質							地下掘削工事により地形・地質の状況を著しく変化させないことから、環境影響評価項目として選定しない。
水象	河川							事業による河川等の改変はなく、排水は公共用水域には放流しないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	ため池							
	地下水							
	海域							

表 1-6-1(3) 環境影響評価項目

環境要素		環境影響要因の内容						選定する理由・選定しない理由
		施設の存在	施設の供用		工事の実施			
			建築物の存在	施設の供用	施設関係車両の走行	造成等の施工による一時的な影響	工事用資材等の搬出入	
陸域生態系	陸生動物							事業計画地は市街地に位置し、動物・植物の生息・生育環境を改変しない計画であることから、環境影響評価項目として選定しない。
	陸生植物							
	淡水生物							
	陸域生態系							
自然景観	自然景観	○						大和川北側からの景観に変化を与える可能性があることから、環境影響評価項目として選定する。
人と自然との 触れ合い活動 の場	人と自然との触れ合い活動の場			○				事業計画地は市街地に位置し、レクリエーション施設等の消滅・改変はない。しかし、供用時には交通量の増加により大和川の堤防や都市公園の利用時のアクセスルートに影響を与える可能性があり、環境影響評価項目として選定する。なお、配慮計画では工事の実施時に評価項目として選定していたが、工事用車両は市道築港南島線を経路としない計画としたため、大和川の堤防や都市公園の利用時のアクセスルートに影響はないことから、環境影響評価項目として選定しない。
景観	都市景観	○						建築物の存在による景観の変化が考えられることや敷地内に明治時代に建てられた赤煉瓦建築があることから、環境影響評価項目として選定する。
	歴史的・文化的景観	○						
文化財	有形文化財等							事業計画地には指定文化財はなく、また事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではないことから、環境影響評価項目として選定しない。
	埋蔵文化財							
地球環境	地球温暖化		○	○		○	○	工事中の建設機械の稼働や工事車両の走行、並びに供用時における計画建物の熱源施設稼働等のエネルギーの使用や施設関係車両の走行にともなう二酸化炭素の排出が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
	オゾン層の破壊							
廃棄物、発生土	一般廃棄物		○					土地の改変等に伴う建設副産物及び残土の発生、施工時の建設廃棄物の発生、施設の供用に伴う廃棄物の発生が考えられることから、環境影響評価項目として選定する。
	産業廃棄物				○			
	発生土				○			
安全	高圧ガス							施設関係車両や工事用車両の走行による交通量増加が見込まれることから、環境影響評価項目として選定する。
	危険物等							
	交通			○		○		

II 準備書に対する意見書等及び事業者の見解の概要

II 準備書に対する意見書等及び事業者の見解の概要

1 準備書に対する意見書及び当該意見書に対する事業者の見解の概要

意見書の概要	事業者の見解の概要
<p>○本準備書では、堺環濠都市等の歴史的環境への影響について考慮された形跡がほとんど見えない。</p> <p>○東からのアクセス道路である三宝高須線の一部は、旧環濠を埋め立ててできたものであり、50年後、100年後を視野に入れたまちづくりを考えた場合、環濠復活の可能性も考えられるため、その時に支障となるような結果を招かないよう十分留意して開発すべきである。</p> <p>○「北旅籠町周辺の古い町並み」の環境は当該事業の影響をまろに受ける地域であるが、準備書にはその問題に対する認識が全く欠如している。</p>	<p>○本事業計画地には化学工場が設立されて既に100年以上経過しており、事務所棟以外にも多くのプラント設備が立地していた。用途地域も北側と西側は工業地域、南側は準工業地域や近隣商業地域、東側は市道三宝高須線側の南側地域が準工業、大和川に近い北側地域が第1種住居地域という用途地域となっている。これらのことから本事業計画地は既に工場や事業場が立地する条件は整っているものとする。さらに現在も旧環濠周辺地域と本事業計画地の間には南海本線の高架や七道駅があり、北旅籠町を含む旧環濠周辺からの景観に大きな変化を与えるものではないと考える。</p>
<p>○生活道路への来店車両の流入は、環濠都市北部地域の歴史的町割りの中へ大量の車が流入する事を意味し、住民の命が危険にさらされると共に、その歴史的環境をも危険にさらすことを意味している。</p>	<p>○周辺的生活道路への来店車両の進入対策については、広域交通誘導看板の設置をはじめパンフレットや店内放送、店内掲示等多様な媒体を使い、来店・退店ルートについて周知を図るとともに、公共交通機関利用者への特典の付与等による全体の交通量の削減を図る。</p> <p>○周辺道路の改良については、敷地セットバックによる車線数の増強、アンダーパスの設置などにより国道26号や市道三宝高須線等の幹線道路から少しでもスムーズに入店できるよう配慮する。</p> <p>○地元5校区自治会と開発事業者が共に参画する地域対策協議会が既に発足しており、単にガードマンによる交通整理を行うのではなく、地元との協議に基づいて生活道路への進入防止策の検討・実施、事後のモニタリングとフィードバックを行っていく。</p> <p>○これらの対策により生活道路への進入を回避させていきたいと考えている。</p>
<p>○私たち住民は、今、50年後、100年後を見据えて、歴史的景観・環境を活かしたまちづくりを考えている。よって、当該事業主体は、本開発事業期間中、本ショッピングセンター撤退後の50年先、100年先の歴史的環境や、まちづくりに悪影響を与える行為は厳に慎むべきである。また、止むを得ない場合でも、歴史的環境に与える悪影響を最小限にとどめるよう、事業者の努力とともに、堺市の責任ある指導が切に求められる。</p>	<p>○事業期間については、本事業の採算性や将来的な発展性等を考慮して決定している。約30年とはしているが、地域の皆様に喜んでいただける店づくりに努め、30年を超える長期間継続して事業出来るように努力していきたいと考えている。</p>

2 公聴会において述べられた意見及び当該意見に対する事業者の見解の概要

意見の概要	事業者の見解の概要
<p>○ 環境を考える以上、人間として最低限の自制は働かせる必要がある。交通手段に例をとれば、車ではなく公共交通機関の利用、特に鉄道輸送の活用を全面的に促進させていくことが当然である。</p>	<p>○ 事業者としても公共交通機関の利用を推進することは重要であると考えており、南海本線七道駅前にエレベーターやエスカレータのついた立体横断施設を設置し、七道駅から安全、安心、便利に来店頂けるよう計画している。またチラシ配布や館内放送、ポスター以外にも公共交通機関利用者への特典の付与なども行い、少しでも電車やバスでの来場者の比率を増やすべく計画している。</p>
<p>○ 環境問題には、世間の前向きな意志と官民一体の真摯な取組みなくしては、その実際的な進展が望めない。そのため、企業におかれても、広く公共の為にこの事業を興すとの厚い志を持って頂きたい。</p>	<p>○ 近年のイオンの店舗建設や運営はイオンの「エコストア構想」に基づいて行われている。本事業計画もイオンの「エコストア構想」に基づき、省エネルギー、環境効率、安全・安心、環境、地域循環に配慮し、環境にやさしい店舗の建設と運営を行う計画である。</p> <p>ご指摘のように、環境問題の解決のために企業の果たす役割も決して小さなものではないと考えている。事業者としても、地域社会を形成してゆく一員として、できる限りの役割を果たしてゆく所存である。</p>
<p>○ 事業者に望みたいことは、業務用車両以外の駐車場は設けなくて頂きたいということである。事業者が環境面への配慮から植栽など緑化に努められていることは承知している。そこをさらに一步を進められて、駐車場を設置しないことにされれば、緑化とも併せて、低炭素社会構築の上にも大きく寄与しうることであり、地域への絶大なるサービスである。また、環境モデル都市なる本市への奇特な貢献である。</p>	<p>○ イオンはグループ全体で2011年9月現在963万本の植樹実績があり、本事業計画地に置いても1万本程度の植樹を行う予定である。植樹祭、育樹祭などを通じて、地域の方々にも木々の育成に参加いただき、末永くご愛顧賜れる緑豊かなショッピングセンターを目指している。</p> <p>○ 駐車場については、大規模小売店舗を設置するものは駐車場の附置義務があり、ご意見のように駐車場を設置しないことはできないが、駐車場にはグラスパーキングを導入するなどの環境対策を通じ、車の利用者にも環境に配慮して利用していただけるように計画している。</p> <p>○ さらに場内の道路は歩車分離を図るとともに、自転車通行のしやすい幅広い歩道や緑道なども整備し、公共交通機関のみならず、徒歩や自転車利用による利用促進も図る計画である。</p>
<p>○ 事業者は環境影響評価準備書についての意見書に対する見解書の中で、工場跡地の転用に全く問題はない旨主張されているが、この化学工場はただの化学工場ではなく、その広大な敷地には、明治から大正にかけての貴重なレンガ建物が数多く存在し、木々の緑も比較的豊かで、桜並木などもあった。環境影響評価審査会の自然環境部会では、委員から、南海本線の電車の</p>	<p>○ 敷地内に高木・中木・低木を1万本程度植える計画であり、店舗開店時には、近隣住民をお招きし「植樹祭」を開催し、その後は定期的に植樹して頂いた樹木の生長を見て頂けるように「育樹祭」を開催する。</p> <p>○ また、南海電車の車窓からは、残された煉瓦造り建物を中心とする緑道（プロムナード）が展望できるものと考えている。このプロムナード</p>

<p>車窓から見た景観の重要性が強調されていたが、以前のダイセル堺工場の敷地は、そのモデルともなり得るものであり、事業計画地そのものが本来守るべき景観であった。</p>	<p>ドは24時間開放しており、七道駅前前から赤煉瓦広場を経て、阪神高速大和川線沿南側を西進して国道26号まで散歩やウォーキング・ジョギングに利用可能である。</p>
<p>○ 私たちは、ダイセル跡地を事業者が賃借したことが公表される前から、跡地に残る貴重なレンガ建物群の保存活用等を求めて署名活動を行い堺市に署名を提出すると共に、事業者にも要望書を送ったが、堺市は一貫して民間のことでありとして放置したため、貴重なレンガ建物群はただ1棟のみを残して、なす術もなく取り壊されてしまった。</p> <p>○ 貴重なレンガ建物の残された跡地と近接する古い町並みの残された北旅籠町周辺の歴史的地域が、お互いに関連し合っただけで歴史的・文化的なまちづくりができれば、地域住民にとっても素晴らしい町になると同時に、全国的にも注目され、観光の大きな目玉にもなったはずである。</p> <p>○ 平成22年の10月15日、初めて事業者が一般住民に向けて報告をする第1回目の説明会で住民に配布された事業者の開発イメージ図は、後に公表された実際の計画とは似ても似つかないものであった。そこには東側から見て壁のように立ちのぼる建物などは存在せず、広い公園のようなところに、しゃれた建物が散在しているような、緑いっぱいの空間を演出しており、まるで、以前のダイセル工場の敷地を彷彿とさせるようなイメージであったが、現実の開発計画は、期待と予想を見事に裏切ったもので、以前のすばらしい工場敷地のイメージや、近接する歴史文化的環境への配慮が全く感じられない計画となっている。</p>	<p>○ 煉瓦造り建物につきましては、過去に研究施設や実験施設として利用されていた経緯があり、一般の方に開放することの問題もあるため、最終的に創業以来、事務所棟として利用されていた1棟のみを保存したと聞いている。</p> <p>○ また、煉瓦造り建物は耐震補強を行い、地域住民・自治会等の日常的な小規模な集会施設等のスペースを確保し、煉瓦造り建物を中心とする緑道（プロムナード）を配置する。</p> <p>○ なお、七道駅前に観光案内板を設置し、店舗内では、堺市が作成している「堺まちあるきマップ」等の観光パンフレットや堺市の歴史を紹介するパンフレット等の配付など、堺市の観光案内に努める所存である。</p>
<p>○ 北旅籠町周辺地域は、堺市景観条例において景観計画の重点地域に指定されている堺環濠都市地域の中でも、特に、戦災に遭わなかった町家や歴史的町並みが残り、江戸時代の町割りを今に伝える貴重な地域として、多くの人に注目されている地域である。近年、一部住民等も、町家や町並み保存のための活動を行っている。堺市もその重要性を認め、現在、歴史的風致維持向上計画を策定中である。</p> <p>○ 事業者の見解書では、この「北旅籠町を含む旧環濠周辺」の歴史的な景観についても、「南海本線の高架や七道駅があり、北旅籠町を含む旧環濠周辺からの景観に大きな変化を与えるものではない」と簡単に述べられているだけであるが、単にその地域から、開発地が見えるか見えないかだけを問題にされているような理解に対</p>	<p>○ 環濠都市内では、寺社などの歴史を感じさせる建造物があることは重々承知している。また、「堺市歴史的風致維持向上計画(案)」においては、町家等は老朽化が進み、現代風の建物への建替えや増改築、取り壊しなどが進みつつあることから、北旅籠町を含む環濠都市の町並みを保存整備することになっている。</p> <p>○ 本事業では、地元との協議に基づいて生活道路への進入防止策の検討・実施、事後のモニタリングとフィードバックを行い、保存整備への影響を可能な限り小さくし、北旅籠町の町並みに配慮して事業計画を進めてまいりたいと考えている。</p>

<p>し、大いに疑問を感じる。</p> <p>○ また、この開発計画については、従来から交通問題が大きな問題であり、今も、特に生活道路に流入するショッピングセンターへの来退店車両の問題については、解決の決め手を欠いている状態である。私は、先にあげた意見書で、この問題についても、子供や高齢化率の高い住民の生命を脅かすばかりでなく、歴史的景観に対する重大な危機であるということを指摘したつもりであったが、見解書では、単に従来説明されていた対策を述べられたに過ぎない。これらの対策も、強制力がないため万全でないことは、事業者も説明会で認めている。現在、この地域は町歩き観光のメッカでもあり、その地域に大量の車が入り込んではおちおち歩いてもいられず、歴史的環境が損なわれるとともに、観光にとっても大きな打撃である。</p>	
<p>○ 歴史的環境等については、準備書の第4章「地域の概況」の第4節「都市環境」のところに、第1項「都市景観」、第2項「歴史的・文化的景観」、第3項「文化財」として若干の記載があるのみであり、また、第6章「調査、予測及び評価の結果」の第11節「自然景観及び景観」には、歴史的・文化的景観に関する記載として、開発敷地内の残存レンガ建物に触れているのみで、国の登録文化財である市立町家歴史館・清学院や堺市指定文化財・井上家住宅（鉄砲鍛冶屋敷）などの存在する北旅籠町周辺の歴史的環境への影響の調査は全くなされていない。</p> <p>○ 環境影響評価審査会の自然環境部会においては、第6章の第10節「人と自然との触れ合い活動の場」のところにおいて、近隣の公園や河川敷が環境影響調査の対象地になっているのに、なぜ内川緑地が選定されていないのかという指摘があり、その理由について事業者は「都市公園でないため選定しなかった」と理由にならない理由をあげているが、内川緑地を選定した場合、第11節において、北旅籠町周辺地域が浮上することを懸念されたのではないか。内川緑地を選定すれば、北旅籠町周辺地域への影響も調査の対象にしなければ筋が通らない。</p> <p>○ 「人と自然の触れ合い活動の場」があるのに、なぜ「人と歴史・文化の触れ合い活動の場」がないのか。歴史的な町並みや文化財が存在し、観光客も多く訪れる北旅籠町周辺地域は、まさに「人と歴史・文化の触れ合い活動の場」と言えるのではないか。また、環境影響評価審査会の自然環境部会の主な検討項目に「文化財等」が入っているのも、違和感がある。</p>	<p>○ 環境影響評価は「堺市環境影響評価条例」に基づく「堺市環境影響評価技術指針」により評価項目の選定を行っている。同技術指針に則り「人と自然の触れ合い活動の場」を調査項目として選定しており、上記「指針」には「人と歴史・文化の触れ合い活動の場」は評価項目として入っていない。</p> <p>○ なお、内川緑地については追加調査を実施し、「人と自然の触れ合い活動の場」の見地から予測・評価を実施する。</p>

<p>○ 東の土居川公園についても、今でも通行量の多い紀州街道にこれ以上多くの車が流入すれば、人が道路を横断することも難しくなり、西側から公園へ行くことが困難になる。また、紀州街道の東西で地域が分断されることにもなる。</p>	<p>○ ご意見のように本事業により市道三宝高須線をはじめとして事業計画地周辺の幹線道路の交通量の増加が見込まれるため、事業者も北旅籠町だけではなく、来退店車両の周辺的生活道路への車の進入は極力回避する必要があると考えている。</p> <p>○ 生活道路への進入については広域交通誘導看板の設置をはじめパンフレットや店内放送、店内掲示等による周知、公共交通機関利用者への特典の付与や七道駅前の立体横断施設設置等の利用環境の整備による全体の車両交通量の削減、敷地周辺でのセットバック、アンダーパスなどによるスムーズな入店ができるような配慮、地元校区自治会との協議に基づく生活道路への進入防止策の検討・実施（誘導員や看板の設置場所、設置内容）、事後のモニタリングとフィードバックの実施により、生活道路への進入は回避できるものと考えている。</p>
<p>○ 昨日の部会には、意見書の概要と事業者の見解が資料1として提供されており、それに関して、委員が「イオンから歴史的なパネル展示とかはするのか?」とか「資料1の意見の認識とイオンの認識は違うようだが。」という趣旨の質問をされた。</p> <p>これに対し、堺市は、驚いたことにその質問が「聞こえなかった。」と答え、しどろもどろになり、開発地に残存しているレンガ建物のことに言及したりして、訳が判らなくなった。そして、迷走したあげく最終的に、歴史的な観点で植樹の樹種を選ぶ話にねじ曲げられてしまった。委員の発言は最初から大変遠慮がちであったが、私には、委員が「資料1」と言われたこともハッキリ聞こえた。しかし、堺市の事務局は誰一人聞こえなかったというのか?残念ながら、このような事務局では、まともな環境アセスメントは到底できないと言わざるを得ない。環境アセスメント制度に対する信頼を根幹から揺るがす事態である。</p> <p>堺市当局におかれては、このような事態を招いたことを深く反省され、今後、市民の信頼を回復されるような公正な環境アセスメントが実施され、真の意味で事業者と地域住民との共存共栄を図ることができるように、厳正に指導監督されることを切望する</p>	<p>○ 事業者に対するご意見ではないので、基本的な見解は差し控えさせて頂く。</p>
<p>○ 事業者におかれても、真摯に住民と向き合い、住民から信頼され、30年とは言わず、共にまちづくりを語れるような企業に変身されることを期待する。</p>	<p>○ 今後とも地域住民の皆様と共存共栄を図れるよう努める所存である。</p>