

平成31年度 第1回 堺市環境影響評価審査会
議 事 録

日 時：平成31年4月19日（金曜） 午後6時～午後7時30分

場 所：堺市役所本庁舎 本館3階 第1会議室

出席委員：犬木 努 大阪大谷大学文学部教授
小田 和広 大阪産業大学工学部教授
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
中川 智皓 大阪府立大学大学院准教授
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
水谷 聡 大阪市立大学大学院准教授
柳原 崇男 近畿大学理工学部准教授

欠席委員：今西 亜友美 近畿大学総合社会学部准教授
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

傍 聴 者：0名

議 題：（仮称）堺市美原区黒山東計画に係る環境影響評価準備書の検討結果（案）
について

【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31年度第1回堺市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。したがって、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、橋寺委員、久末委員、平栗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、傍聴者はおられないことをご報告いたします。

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」、資料の「(仮称)堺市美原区黒山東計画に係る環境影響評価準備書についての検討結果(案)」、その参考資料といたしまして、「(仮称)堺市美原区黒山東計画に係る環境影響評価手続き」をお配りしております。資料の漏れ等ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

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。どうぞよろしくお願いいたします。

○瀬川会長

承知いたしました。

では、本日の議題の(仮称)堺市美原区黒山東計画に係る環境影響評価準備書についての検討結果(案)について、事務局からご説明のほどお願いいたします。

○事務局

事務局でございます。

前回、3月14日に開催しました平成30年度第4回審査会において、検討結果の素案をご説明させていただき、委員の皆様からは貴重なご意見を多数頂戴しました。事務局では、この審査会でのご意見を踏まえ、事業者に対して追加質問を送付し、事業者からの回答をもとに検討結果の案を取りまとめました。ただ今からその内容についてご説明させていただきますが、かなり分量が多くなっておりますので、時間の関係上、前回の審査会でご意見をいただいた点を中心としまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

その前に、お配りしている検討結果(案)に修正箇所がございますので、ご説明させていただきます。

資料の180ページをご覧くださいませでしょうか。資料の180ページの廃棄物の箇所ですが、そちらの方の真ん中の白丸印、「また、以下の理由から」というところの下に箇条書きで4つ黒丸があるかと思っております。その4つ目の黒丸のところでは、「本事業の実施に当たっては下記の環境保全措置を実施することから」で文章がとまっているのですが、これについては、「下記の環境保全措置を実施する。」という形であり、「ことから」というのは不要でござい

ますので削除させていただきます。申し訳ございませんでした。

では、資料の説明に入らせていただきます。

【準備書の検討結果（案）について事務局から説明】

○瀬川会長

ご説明ありがとうございました。

ただいま、検討結果（案）について事務局からご説明いただきました。では、委員の方から質疑等やコメントをいただきたいと思います。いかがでしょうか。

事務局としては、今回で最後の取りまとめというように考えてらっしゃる、ということですよ。

○事務局

そうですね。委員の皆様方のご意見をいただいて、もし修正すべき点がありましたら修正させていただきますし、もし問題がないということでしたらこれで取りまとめということで考えております。

○瀬川会長

はい、いかがでしょう。

○田中委員

ありがとうございます。14ページをご覧頂きたいと思いますが、「地域の住民の方や関係団体などと意見交換の場を設けてください」と事業者にお伝えくださったということで、ありがたく思っております。

事業者からの回答の中で、「大店立地法の届出の時に説明会を実施する」とありますが、着工前後というギリギリの段階で説明会をしたとしても、例えば小学校通学路の問題や交通の問題といったものについて、調整がつくのかどうか少し不安なところがございます。この部分については、住民の方に広く意見を求める必要があるのではないかな、と思います。

それから少しお伺いしたいのですが、「堺市東黒山まちづくり会」というのはどのような人たちが参加されているのか分からないので、もし分かれば教えていただきたいです。

○事務局

確かに、着工直前の段階で住民の方の意見を伺ったとしても、計画に反映するための十分な余裕が必ずしもない場合もありますので、当然ながら、きちんと交通関係の対策や周辺環境の保全が図られるように、事業者には十分余裕を持って住民の方と意見調整をしていただきたい、と事務局としても考えております。

14ページの中には、そのような具体的な意見交換のタイミングまでの言及というのではないのですけれども、きちんと対応できるような計画となるようにコミュニケーションをとって欲しいと、事務局としても考えております。

○田中委員

ありがとうございます。

多分、大店法の説明会の時はギリギリの段階で、そこで意見やニーズが沢山出てくる場合があります。そういう時は、大店法の審議会の中でも話し合うのですが、事業者によく伝わらないプロセスもあるので、できる限りおっしゃったように、事業者に丁寧に説明会をしていただくようお願いしたいと思います。

○瀬川会長

公害ですとか、安全に関することは、それ（大店立地法での説明会）以外にも交渉の機会があるという形で意見を取りまとめておまして、大店立地法での説明会の方は、どちらかと言うと、この事業者も挙げていましたけれど、ソフトウェアでの対応を中心にしていただけないかと期待している、というのが全体の考え方になっているかと思います。

それから、事務局、先ほどの質問のうち「堺市東黒山まちづくり会」についてはどうでしょうか。

○事務局

「堺市東黒山まちづくり会」につきましては、準備書の2-5ページの真ん中あたりに書かれておりますように、「地元地権者の中で、健全かつ一体的な開発を進めたいという声があり、民間開発でのまちづくりの可能性を再度検討し、平成26年2月に『黒山まちづくり世話人会』、平成26年12月に現在の『堺市黒山東まちづくり会』を発足させた。」という経緯で発足した団体ということでございます。

当初は、黒山地区全体の土地区画整理事業として計画されていたのですが、ここに書かれている通り、パートナー選定というところで事業化が成功しなかったということがありまして、黒山地区を東西2つのブロックに分けて開発が進められることとなりました。西地区につきましては、別途土地区画整理事業として開発が進んでおり、東地区につきましては、地権者の方々が集まって発足させた「堺市黒山東まちづくり会」からの都市計画提案という形で、今回の事業計画に進展したという流れになっています。

○田中委員

ありがとうございます。

確かに地権者の方にとっても大事なのですけれども、例えば、大店立地法の説明会等の中で交通問題も含めた色々な意見が出てくるのは地権者の方からだけではなくて、地権者以外の方

から出てくることが多いです。特に、違うご意見が沢山出てくるのは、若い方からであることも多いので、確かに地権者の方が中心になると思うのですが、できるだけそれ以外の方も参加できるような説明会が必要になってくるかなと思います。以上です。ありがとうございます。

○瀬川会長

今回、準備書の手続きの中で、事業者の方には説明会を開催していただいているわけですね。その中で出た住民の方のご意見は、前回の審査会の時に参考資料としてご準備いただいて、それに関連した質問を審査会の方でさせていただきました。

ですので、（環境影響評価の）手順の上ではなかなか難しいところがあると思いますが、一方で、例えば外観といったいくつかの部分につきましては、堺市の方で（住民意見を汲み上げて）意見が述べられているようなところもありますので、必ずしも全ての意見を汲み上げることはできていないのかもしれませんが、まだまだ何度も住民意見を反映されるチャンスはあるかと思っております。

他にご意見はよろしいですか。お願いいたします。

○中谷副会長

23ページの来店車両の軽減について、事業者からの回答の中で、「施設開業後について、明らかに店舗が起因して渋滞が発生している場合には、調査を行い、可能な限り対策を取る」と書かれているのですが、「明らかに」という部分がとても曖昧かなと思うのですが、こういう表現が一般的なのでしょうか。

○事務局

事業者で対策を取る場合というのは、渋滞等が事業によって影響があったと認められる場合ということになりますので、明らかにというのは、そういう意味だと思います。

○瀬川会長

よろしいですか。この事業による影響というのは当然あるわけですが、隣接する場所での事業による影響というのも考えられるわけですので、ある程度は切り分けして、責任を取れるところは取ろうとするけれども、何でもかんでも自分たちのせいにはしないで欲しい、という表現だと思うのですが、少し（考えが）甘いですか。

○中谷副会長

いや、甘いというか、事業者として「明らかに」というのはどういう認識なのか、この表現ではちょっと分からない、ということが私の気になる部分なのですが、もちろん「明らかに」というのが、本当に明らかだったらいいのですが、判断できないようなかなりグレーな事例というのも当然出てくると思うのですが、その場合はどのように切り分けられるの

かが、少し気がかりな部分です。

○事務局

工事車両の場合は車両にその工事名を掲示しているのですが、これは明らかに事業者の車両ということがわかるのですけれども、来退店車両の場合は良くわからないと思います。店舗の周辺での渋滞ははっきりとわかると思うのですが、店舗からある程度距離が離れたところでの渋滞となると、はっきりとした切り分けは難しいのではないかと思います。

○中谷副会長

わかりました。

○瀬川会長

その上で、行政の書面としてこういう表現で、ある程度は効果が期待できる、というように理解してよろしいですか。

○事務局

一般的には、店舗か何かが立地しているということで渋滞が発生して、1つの店舗だけが原因で渋滞しているということを客観的に明らかにするのは、非常に難しいと思います。ただ、我々としては、今回このアセスの事業に対して、この事業者が周辺でそういった渋滞を引き起こしていて、少しでもその状況を認める余地があって、それで対策する、というところまで引き出せていることを考えると、我々としてはある程度の実効性があるかな、と考えているところです。

ですので、本来ですと無視されるかもしれない所を、ある程度ここまで対応していただける、というところでかなり期待はしております。

○中谷副会長

はい、ご説明ありがとうございます。

○瀬川会長

よろしいですか。では、次の質問に移りたいと思います。いかがでしょう。

○柳原委員

21ページのバスの利用者のところで、これは指摘事項の内容とは特に関係ないですが、事業者の回答が若干雑ではないかという気がします。8路線あるから8で割るというのは変な話なので、ピーク時間帯にどれだけの本数があるかで割っていただかないといけないと思います。ピーク時間帯に8路線あったとしても、その時間帯に本当に8本来ていたのかということと、あと上下計になっているのですが、来店のピークが1時間あたり252人なので、下りを入れてしまうと帰る路線で割ることにもなるので、8で割ることについては違和感があります。

あと、北野田発の本数は平日で2本、休日でゼロ本なので、これを1路線と入れるのはどうかと思います。多分指摘事項には特に影響がないと思うのですが、事業者の回答としては、きちんと計算してくれていないような印象があるので、この辺は少しご指摘いただきたいと思います。

それと先程の「明らかに」というところで、おそらく店舗周辺は明らかに事業者が責任を負うということですが、18ページの地図において、事業計画地の少し北側の交差点である下黒山交差点は、渋滞する可能性が高いと思います。特に、堺東の方から中央環状線に行って下黒山交差点を右折する、この右折処理が本当にできるのかが少し疑問です。もしここが渋滞した場合に、事業者側は少し離れているので関係ないと言うのかもしれないですが、ここの右折処理が適切にできる計画なのか、少し指摘していただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局

交差点の右折処理につきましては、19ページの方に各交差点での需要率を計算した結果があるのですが、一応この計算式では収まっているという結果にはなっております。

こうした結果があったとしても、何か問題が起こる、又はこの予測されているもの以上に何か影響がある、と考えられるということなのではないでしょうか。

○柳原委員

そうですね、この結果を見ても結構ぎりぎりですね。一番ぎりぎりなのが0.855とか0.798とかですね。そのため、開店時とかは交通量がもう少し増えると思うので、この数値では処理できないのではないかと、という気はします。

○瀬川会長

それにつきましては、開店時等に交通量が増えて渋滞してしまう、ということは今後起こり得ることはありますが、(そういった渋滞対策として)地域の方向けのプレオープンをする等の努力はする、という事業者回答もあったかと思います。

非常に危なっかしいところではあるのですが、一応、決められた基準はクリアしているという回答ですので、合理的には否定できないかと思います。

バスの方は、ここにある情報ではわからないのですけれども、この事業場所もしくは隣接する美原区役所が終点の設定でない限りは、8で割っていいのではないかな、と思います。

4路線あってそれぞれ上下から来店者の方が来られるので、4掛ける2を8で割る算数は間違っていないかな、と思います。ただし、ここが終点であれば、そこはおかしいとは思いますが、すけれども。

○柳原委員

すみません、私はどちらかと言うと、駅から来店の方がバスに乗って来るのを想定してい

たので、そのような発言となりました。

先生のおっしゃるとおり8でも問題はない。厳密に言うと多分7になると。

○瀬川会長

それについては、前回、野村先生から、（自家用車以外で）ここに行くのだったらバスを使うしかない、というお話もありましたので、算数にせざるを得ないのかな、という気もいたします。

さらに2つ下の事業者の回答ですけれども、（バス会社には）比較的協力的と思われるところとそうでないところがある、というご説明もありますので、やはりどちらかと言うと、もう一つ挙げられた自動車交通の方をもう少し心配すべきかと思いますが、それについてもつじつまを合わせてきているということですので、指摘事項の中の複数の箇所で事後も含めた対応を指摘している、というところで収めざるを得ないのかなと思います。

事務局から何か補足説明がございましたら、お願いします。バス路線の話とかはわからないですか。

○事務局

すみません、事務局では把握しておりません。

○瀬川会長

そうですね、わかりました。他にいかがでしょう。

○野村委員

ピーク時の来店者数が1時間あたり252名という、算出根拠というのはどこにあるのでしょうか。例えば、他店舗の事例等から算出されているのでしょうか。

前回の審査会でも少し申し上げましたが、正直なところ、バスを利用して来店するというのはなかなか想像がつかない、というか、想定するのは難しいと思います。やはり実際のところは、（自家用車での来店による）道路の影響の方を採り上げる方がいいとは思っています。

○瀬川会長

これも私が言うのも何ですが、そういうのもあるのかな、と思った事例がございまして、先日、ららぽーとエキスポシティに行きましたが、やはり大半の方は自家用車で来ているようでした。

○野村委員

そうですね。

○瀬川会長

私自身は、駐車場の混雑が怖くてバスを利用したのですが、バスの利用状況を見ていますと、（混雑時間帯から）少し外れた時間帯に行ったのですが、これぐらいか、増えても数倍程度で、

桁が変わるといこともなさそうかな、と感じました。ですから、非常に現実的な予測をされている気もいたします。

それで、事務局から、1時間あたり252名である根拠等を説明いただけますか。

○事務局

配慮計画書の時に審査いただいた部分になるのですけれども、全国のららぽーとの代表的な店舗の来店者数の実績値を基に、規模で按分して想定される来店者数を算出し、それに来店者の交通手段分担率とピーク率を掛けた値が、252人となっております。

○野村委員

ただ、やはり道路をどうにかしないと駄目だという気がいたします。準備書の2-11ページに交通影響低減のための対策の内容が記載されていますが、ここを見ていて気になるのは、舟渡池の方の複雑な構造になっている交差点のところで、やはり何か対策しないとイケないのではないかな、と思いました。こちら側から来る人もいらっしゃると思いますので、先程の交差点需要率の計算結果で、基準を満たしているからOKになるのかな、という部分はすごく気になるところです。

最近、この辺りは行っておりませんが、昔のイメージだと、舟渡池の南から来て左に曲がる場所はレーンが狭く、もし事業地の方向へ曲がる人が増え出したら、渋滞するのではないかな、と想像してしまいました。

○事務局

舟渡池の隣に芋池という池があるのですが、この芋池が埋め立てられて、堺市総合防災センターができる予定となっております。その前の道路につきましては、右折レーンを設置するような形で別途、計画されていますので、今回それも含めて警察協議が行われている、と聞いております。

○野村委員

そうなのですね、そうすると、かなり混雑は軽減されますか。

○事務局

ええ、この全体の計画の中では、警察協議の中で収まっていると聞いております。

○瀬川会長

よろしいでしょうか。次の質問に移ってよろしいでしょうか。

他にご質問ございませんでしょうか。どうぞ。

○中川委員

ありがとうございます。

検討結果（案）の20ページのところで、来退店車両低減対策の中に4つの対策案が書かれ

ているのですけれども、これらの実効性というのがどの程度あるのか、という説明は事業者からあったのでしょうか。

準備書を確認しますと、2-34ページに具体的な交通混雑緩和のための対策の内容が書かれているのですけれども、例えば、2番の公共交通機関の利用促進のために、チラシやホームページでの呼びかけとか特典付与をしたことで、効果があった事例等があるのか、3番の混雑緩和対策で臨時駐車場を設置するというのは、具体的にこの辺に駐車場をつくるとか、そのような実効性というのが確認できているか、というところをお尋ねしたいと思います。

○事務局

開業時に臨時駐車場を設置するという点につきましては、事業者に対し、具体的にどこに設置するのかというところも質問いたしましたが、事業計画がそこまで具体化していないというところもありまして、現時点では未定です、という回答となっております。

公共交通機関の利用促進に関しては、準備書で回答のあった対策を事業者として確実に実施していく、というところで説明がなされているところでございます。

○中川委員

これらの対策について、他の店舗の過去の事例等で、こういう利用促進の効果があるとかいう事例はありますか。

○事務局

公共交通機関の利用促進についてですが、鉄砲町のイオンの時も同じように、公共交通を利用した人については、WAONカードにポイントを付与する、という形で対応していただいていた事例はあります。

○中川委員

ありがとうございます。

○瀬川会長

よろしいですか。鉄砲町のイオンがちょうど同じような施設という想定で、その時に対応等が考えられています。残念ながら、公共交通機関の利用促進以外の効果で何とか対応されている、という状況になっているかと思えます。

よろしいですか。他にご意見ございませんでしょうか。

○瀬川会長

では私から。

騒音が非常に心配される場所ですけれども、事業者の考え方を事務局がご覧になって、対応できるような様子は見られるのでしょうか。検討結果（案）で言いますと、100ページのところです。

○事務局

事業者が前回の審査会での指摘を受けて、南側住宅付近の地点を選定して計算を行ったのですが、63デシベルという高い値になっております。その理由は、この追加予測地点の前の所にバックヤードがある関係で、バックヤードの作業騒音である63デシベルが、予測結果の最大値となっているためです。

そもそも、準備書を提出するに当たって、このような事まで検討し、対策を考慮した上で準備書を出す、ということが本来の望ましい姿だったかとは思いますが、今回の審査会でご意見をいただいて、事業者側がこれで初めて検討したということは、審査の意義があったと考えております。

なお、騒音の予測評価の基準としているのは、騒音規制法に基づく規制基準であり、これは当然遵守しないといけない基準となりますので、評価書では確実に基準値を遵守するように計算をして、その結果を踏まえて基準値を満足できるような対策を講じていただく、という部分につきましては、きちんと守られるように事業者に求めていく、ということになります。

○瀬川会長

はい、わかりました。ありがとうございます。

委員の皆様からご意見はいかがでしょう。どうぞ。

○中谷副会長

検討結果（案）の154ページの水鳥の話ですけれども、こちらの意図がようやく伝わったのかな、という形で、事後調査を3ヶ年の四季でやるという回答が得られたということは、非常に評価すべきことだと思います。ただ、少し気になるというか確認ですが、この回答をもって、この内容の事後調査が実施される、というように認識してもよろしいですかね。

○事務局

はい、このように事業者が考えておりますし、それを受けて指摘事項として、複数年の調査を実施すること、という指摘もしておりますので、この内容に基づいた事後調査計画が出てくると考えております。

○中谷副会長

安心しました。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。

おおよそ皆さんのご意見は出た、と判断させていただいてよろしいでしょうか。

それでは、若干気になるところはあるのですが、基本的にはルールどおりにお答えをいただいている、という判断せざるを得ない、例えば道路ですとか、バスの話とか、気になるところ

はあるのですが、それらも含めて、ルールを守ってお応えいただける、ということになっておりますので、それでは、（事務局でおまとめ）いただいた内容で、堺市長宛ての答申にしたいと思えます。それでは、よろしくお願ひします。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、ただいまより答申をお願ひしたいと思えます。

瀬川会長、池田局長、よろしくお願ひいたします。

○瀬川会長

平成31年4月19日堺市長竹山修身様、堺市環境影響評価審査会会長瀬川大資。「（仮称）堺市美原区黒山東計画に係る環境影響評価準備書」の審査（検討結果）について答申。

平成30年12月13日付堺環共第996号により、本審査会に諮問のありました標記の件について、慎重に審議を重ねた結果、このたび結論を得ましたので、別添のとおり答申いたします。

○事務局

ありがとうございました。瀬川会長と池田局長は、お席にお戻りください。

○瀬川会長

ありがとうございます。

それでは続きまして、今後の手続について、事務局から説明をお願ひします。

【今後の手続について事務局の説明】

○瀬川会長

ご説明ありがとうございました。

ただいま、事務局から今後の手続について説明がございましたが、委員の皆様から何か質問がございましたら、よろしくお願ひします。

では、すみません、私の方から。

ご用意いただいた手続きのフローチャートの中で、着工というところがあつて、平成31年度着工予定で、平成33年度完成予定ということになっておりますが、例えば先ほどの大店立地法の話ですとか、景観に関する堺市の部局との交渉ですとか、そのあたりは着工前に行われるのでしょうか、それとも、着工後も引き続きそういったことが行われるのでしょうか。警察との交渉は、当然引き続き密に行われていくと想像しているのですけれども、そのあたり、もしおわかりでしたら教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

○事務局

景観と大店立地法につきましては、着工前にある程度意見が入ります。それが終わった後の着工になるとと思いますので、それまでに周辺の方々の意見として反映されると思います。

○瀬川会長

そうしますと、2019年度の比較的早い段階で、今のような大店立地法だとかの手続きを終えて着工されると、そういうことになるのですか。

○事務局

着工は今年度中を予定していると聞いていますが、今年度の早い時期というわけではなく、開発手続きとか他にも色々な手続きがございますので、すぐに評価書が出てくるということではございません。

○瀬川会長

なるほど。評価書が完成して提出された後、建築中の調査も含めて（調査が行われる）、となるのですけども、事後調査が終わってから報告書が提出される、ということですね。

○事務局

そうですね、事後調査計画書の中に報告の頻度が定められておりますので、その計画に沿って期日には報告することになっています。

○瀬川会長

事後調査については何回か実施していただくことになっておりますが、その事後調査の第1回目の調査の結果というのは、直後に出てくるわけではなくて、まとめて最後に出てくる、という形ですか。

○事務局

事後調査結果の報告頻度につきましては、項目によりまして、まとめて出す項目もあれば、毎年報告いただく部分もございますので、それは事後調査計画書の中で詳細に決めていく形になります。

○瀬川会長

わかりました。

委員の皆様から質問ございませんでしたか。よろしいですか。

では、意見なしということで、本日の議題は以上となります。

全体を通しまして、何かご意見はありますか。よろしいですか。

では、議事は以上とさせていただきます。私の方の司会も終えまして、事務局にお返しいたします。

○事務局

本日は瀬川会長を初め、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まことにありがとうございました。

会議終了に当たり、環境局長の池田から一言お礼を述べさせていただきます。

○池田局長

池田でございます。委員の皆様におかれましては、本日は大変お忙しいところ、審査会にご出席を賜り、誠にありがとうございました。また、本準備書の審査につきましては、大変短い時間ではございましたが、答申をまとめていただきましたこと厚く御礼を申し上げます。

今後は、取りまとめていただきました準備書の検討結果の中で、ご指摘いただいたご意見につきまして、その趣旨を十分踏まえ、条例の期限となります5月15日までに、環境の保全の見地からの市長意見を作成いたしまして、事業者に送付いたしたいと考えております。

最後になりますが、今後とも本市の環境影響評価行政の推進により一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、お礼のご挨拶と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。

○事務局

それでは、これをもちまして、平成31年度第1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