

令和2年度 第2回堺市環境影響評価審査会

議 事 録

日 時：令和2年10月27日（火曜） 午後6時～午後8時

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
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
柏尾 眞津子 大阪人間科学大学教授
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
柳原 崇男 近畿大学理工学部准教授

欠席委員：木下 進一 大阪府立大学大学院准教授

傍 聴 者：5名

議 題：環境影響評価技術指針及び事前配慮指針の改定について（諮問）

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準備書
について（中間審議）

【議事録】

○辻尾環境共生課長

定刻となりましたので、ただ今より、令和2年度第2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。よろしくお願いたします。

今回の審査会は、前回と同様に、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、オンライン

会議形式で開催しております。日程の調整や接続テストのご参加など、委員の皆様には多大なご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

本日の会議の定数は15名ですが、ただいま会場で2名、オンラインで12名の合計14名の委員にご出席いただいております。したがいまして、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、木下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、5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綱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。なお、携帯電話をお持ちの方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、よろしくお願いいたします。

続きまして、事前にメールにてお配りいたしております資料の確認をさせていただきます。会場の皆様にはお配りしている資料でございます。本日の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1 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準備書についての検討結果（素案）」、「資料2 技術指針等の改定について」、「資料3 技術指針の新旧対照表」、「資料4 事前配慮指針の新旧対照表」、「資料5 今後の審議の進め方」、そして参考資料といたしまして、事業者から提出されました「説明会開催結果報告書」を配付もしくはお送りしております。

また、委員の皆様には既に送付しております「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準備書」と「その資料編」及び「準備書の要約書」についても、会場でご出席の委員につきましては、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。

ここで、議事に入ります前に、オンライン会議においてご留意いただきたい事項につきましてご説明させていただきます。マイクは基本的にオフにいただき、ご発言いただくときにオンにさせていただきますようお願いいたします。また、ご発言の際には挙手ボタンを押していただきまして、会長から指名後、名前を名乗っていただき発言していただきますよう、お願いいたします。なお、会場の様子を映すカメラにつきましては、オンライン会議の仕様上、諮問の様子を映した後は画面上に表示されなくなりますが、ご了承くださいますようお願いいたします。

それでは、議事進行につきまして、瀬川会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○瀬川会長

ご説明をありがとうございます。瀬川です。

それでは、本日最初の議題「環境影響評価技術指針及び事前配慮指針の改定について」、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、ご準備をお願いいたします。

○歌枕環境局長

堺市環境影響評価審査会会長、瀬川大資様。堺市長、永藤英機。環境影響評価技術指針及び事前配慮指針の改定について諮問。

標記について、堺市環境影響評価条例第6条第3項及び第7条第3項において準用する第6条第3項並びに第51条の規定に基づき、貴審査会の意見を求めます。

よろしくをお願いいたします。

○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、どうぞよろしくお願いいたします。

○瀬川会長

委員の皆様も事務局の皆様も、お忙しい中、夜分に、ありがとうございます。

それでは、本日は2件の議題がございますが、最初の「環境影響評価技術指針及び事前配慮指針の改定について」、こちらの方から取り扱いたいと思います。

まずは、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、お手元の『資料2「環境影響評価技術指針」及び「事前配慮指針」の改定について』をご覧ください。

今回の改定の理由ですが、環境影響評価技術指針の前回の改定が平成26年2月、事前配慮指針の前回の改定が平成25年4月であり、前回の改定から現在までの間に、審査会でいただいたご意見や関係法令の改正等を踏まえて、所要の改定を行うものです。

改定の内容は、大きく分けて3つございます。

1つ目は、環境要素名の変更です。技術指針等に示している環境要素の中に、コミュニティの分断という環境要素がございます。この環境要素は、道路事業等によって、コミュニティの分断が生じるような場合に選定されることを想定したのですが、平成30年度から審議中である南海高野線連続立体交差事業では、踏切が除却され、鉄道が高架化されるため、コミュニティの分断が解消する一方で、コミュニティの状況に変化が生じることから、環境影響評価項

目として選定されています。

このことに関して、審査会において、コミュニティの分断という環境要素名では、今回の事業で想定されるようなコミュニティの状況の変化が含まれないため、環境要素名として適切ではないのではないかとのご意見をいただいております。このため、今回の改定において、「コミュニティの分断」を「コミュニティの分断・変化」に改め、当該項目において、コミュニティの分断だけではなく、コミュニティの状況の変化についても、調査、予測、評価の対象に含めることとしております。

2つ目は、関係法令の改正等に伴う記載内容の変更です。大気汚染防止法の改正に伴い、調査項目に水銀を追加すること、鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律の改正に伴い、法律名を変更すること、などがございます。

3つ目は、資料の名称変更に伴う修正及び刊行が終了した資料の削除です。

以上の具体的な改定の内容につきましては、資料3と資料4の新旧対照表をご参照ください。

今後の予定ですが、本日の審査会で改定案についてご審議いただき、その後、ご意見やお気づきの点がありましたら、11月10日までに事務局までメール等でご連絡いただければ、と思います。いただいたご意見等を踏まえて検討を行い、12月に予定しております第3回の審査会で、最終的な改定案をお示ししたい、と考えております。

環境影響評価技術指針及び事前配慮指針の改定についての説明は以上でございます。

○瀬川会長

ご説明をありがとうございました。

ただいま事務局からご説明がありましたが、それにつきまして、委員の皆様から何か質問がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

では、私の方から。今回、「コミュニティの分断」を「コミュニティの分断・変化」に変更していただけるということで、これは、この審査会の場でお願いしていたことだと思います。今回の変更については、一気に「コミュニティの変化」とはせずに、現状を踏まえて「分断」という文言を残したまま、それに「変化」という文言を加える、ということだと思うのですが、その後どうなるかは分かりませんが、現段階はそのような変更、ということであると理解してよろしいですか。

○事務局

その通りでございます。元々は、道路事業等で1つのコミュニティが2つに分断される、といった状況を想定した環境要素だったのですけれども、今回の連立事業において、踏切の除却等によってコミュニティの状況が変化する、という状況が生じたので、そういった状況も含めた形で扱えるようにするために、「コミュニティの分断・変化」という変更にいたしました。

た。

○瀬川会長

継続性もありますので、一気に変えるのではなくて、段階を踏むのが良いかと思いましたが、確認させていただきました。

他にございませんでしょうか。一通り資料を見ていただかないと、なかなかご意見も難しいとは思いますが、今は出ないですかね。

この議題については、この後も質問等を11月10日まで受け付けられますよね。

○事務局

そうですね。11月10日を目途に、ご意見をいただければと思います。

○瀬川会長

では、この後もございますので、質疑応答については、現時点ではなし、といたしまして、質問等につきましてはメールで取り扱う、ということをお願いしたいと思います。

以上で、1つ目の議題につきましては、終了とさせていただきます。

それでは、続きまして、次の議題、本日の本題ですけれども、「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準備書の中間審議」について、事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局

まずは、これまでの経過について簡単にご説明をさせていただきます。

お配りしております「資料5 今後の審議の進め方」の裏面、オンラインでご参加の委員は2ページ目をご覧ください。

環境影響評価手続のフロー図を示しています。配慮計画書及び方法書の手続が終わりまして、現在はこの図で網かけをしております準備書手続の段階でございます。準備書は7月27日に提出されまして、7月31日から9月14日までの間縦覧されましたが、住民からの意見書の提出はございませんでした。

また、縦覧期間中に事業者による説明会が4回開催されています。説明会の開催結果につきましては、参考資料の説明会開催結果報告書に示しております。説明会での主な意見としては、東側の住宅地への大気質の影響や高架構造物の出現による景観への影響を心配される意見、列車走行時の騒音や低周波音の影響を懸念される意見、などがございました。

そして、前回の審査会でいただいたご意見やその後に事務局にいただいたご意見、事務局から出した質問等に対する事業者の回答を基に、検討結果の素案をこの度取りまとめましたので、こちらについてご説明させていただきます。

【準備書の検討結果（素案）について事務局から説明】

○瀬川会長

ご説明をありがとうございました。

まず、気づいたところの指摘なのですが、176ページの最後の黒丸ですけれども、ここでの「コミュニティの利用頻度」というのは「コミュニティ施設の利用頻度」ということですかね。

○事務局

そうです。コミュニティ施設の利用頻度です。

○瀬川会長

それから、212ページですが、上の事業者回答の中で「街路ライン」になっているのですが、これは「ガイドライン」ですね。

○事務局

はい、ガイドラインです。

○瀬川会長

こちらは変更をお願いいたします。

それから、242ページの事後調査の指摘事項については、第3章の指摘事項に含まれていないようなのですが、他の項目の指摘事項の中で事後調査について言及しているので、別項目として指摘事項に含めていない、という理解でよろしいですか。

○事務局

いえ、242ページに記載されている事後調査についての指摘事項につきましては、第3章の指摘事項に入っておりませんでしたので、追加させていただきます。

○瀬川会長

以上のとおり、長く時間を取っていただきまして、丁寧に事務局から説明していただきました。それでは、委員の方から質問を受け付けたいと思います。

では、柏尾先生、お願いします。

○柏尾委員

ご説明をありがとうございました。

176ページの指摘事項のように、コミュニティの利用頻度に関わるデータについて、詳細に追記していただければありがたいと思っております。

質問といたしましては、173ページの真ん中の丸あたりですけれども、錦綾校区自治連合会のヒアリング調査結果に基づいて、今回の事業においても高架下を地域のコミュニティの場

として提供することは考えられるのか、という質問に対する事業者の回答として、「コミュニティの場として活用できる可能性はあります。しかし、高架下の空間は鉄道事業者との間で場所や用途などの具体的な協議を行う必要があります。」と記載されています。事業者としては、高架下空間をコミュニティの場として積極的に提供する用意があるということなのか、それとも、鉄道事業者と具体的な協議を行う必要があるのか、コミュニティの場として提供することは難しいと考えているということなのか、事業者回答を読ませていただいたら、どちらとも取れますので、このあたりの明確な方向性を教えていただきたいと思ひまして、質問させていただきました。

○瀬川会長

いかがでしょうか、回答できそうでしょうか。

高架下の空間は、コミュニティの場として基本的に使うことが可能なのか、それとも使うことができないのか、という趣旨のご質問かと思ひます。今回の場合ですと、高架下空間の利用方法については、堺市側が優先的に判断できるのか、それとも鉄道事業者側の判断が優先されるのか、そういった質問にも近いのかな、と思ひのですが、いかがでしょうか。

○事務局

高架下空間の利用計画については、事業者を確認したところ、高架下空間は鉄道事業者が85%、堺市側が15%使用できることになっているようです。ただ、連立事業には約20年という長期間を要しますので、現時点では鉄道事業者との間で、場所や使用用途について具体的な協議は行っておらず、他事例を踏まえて鉄道事業者と協議をする予定である、と事業者からは聞いております。

○瀬川会長

高架下空間のうち、堺市が主導で使えるのは面積で15%、さらにどの場所が使えるのかというところについても、鉄道事業者と協議が必要である、ということになっている。その上で、鉄道事業者との協議については、まだ具体的に動き出していない、ということですね。

○柏尾委員

なるほど、ありがとうございます。

そういうことでしたら、今おっしゃっていただいたような具体的な内容をお示しいただいた方が、伝わりやすいのではないかとと思ひます。現状では情報が不足しており、（高架下空間の利用計画については）どういうことなのか、すごく曖昧な状況で判断がつかねますので、可能ならばより具体的に、今おっしゃっていただいた割合とか、あるいは20年ぐらいの長期間の問題なので今はお答えできないとか、現状で分かる範囲で結構ですので、可能な限り、読み手が解釈可能なように書いていただいた方がいいのではないかと、思ひました。以上です。

○瀬川会長

協議が始まっていない段階とはいえ、もう少し数字などの事実を分かるように書いてほしい、ということによろしいですかね。

○事務局

分かりました。

○瀬川会長

よろしく願いいたします。

では、一旦、柏尾先生のご質問及びそれに対する回答を終わりにして、次に久末委員、お願いいたします。

○久末委員

久末です。200ページから208ページの景観の部分なのですが、画像を並べて整理していただいて、とても分かりやすくなっているとは思いますが、「現況」のVRがどの時点の状況を示しているのかが良く分からず、「現況」と「供用後」のように、漠然と表記されてしまっているのが、どこかにいつ時点という情報を入れた方が、記録としては明確になるのではないかと思います。

○瀬川会長

そうですね。例えば、この検討結果というのは、令和2年の何月かに出されるわけですが、この「現況」というのは、その時点ではないですね。しかし、どの時点かという記載がなければ、その時点と考える恐れもあります。

久末委員、「供用後」についても、いつ時点かという記載は必要でしょうか。「現況」と「供用後」の両方とも必要ですか。

○久末委員

「現況」について、ですね。特に「現況」がいつ時点なのかが、重要だと思います。

○瀬川会長

(事務局) いかがでしょう。

○事務局

「現況」につきましては、193ページに現地調査の概要が記載されておまして、令和元年の8月と12月に現地調査が行われていることから、「現況」についても、その時点の状況を表していると思われます。

○久末委員

やはりVRの画像に、まず目が向くと思いますので、「現況」がいつ時点かという情報を入れておいていただいた方が、いいと思うのですが、いいと思うのですが、

○瀬川会長

そうですね。写真一つ一つに注釈を入れるほどではないと思いますが、各ページに「現況」はいつ時点の状況である、という注釈を入れることは、必要ではないかと思います。

○事務局

令和元年時点の「現況」である、ということですね。分かりました。

○瀬川会長

ご検討をよろしくお願いいたします。久末委員もよろしいでしょうか。

○久末委員

はい、ありがとうございます。

○瀬川会長

他にいかがでしょうか。では、橋寺委員、よろしくお願いします。

○橋寺委員

橋寺です。

ただいまのご質問に少し関連しているのですが、201ページの「堺市市民交流広場Minaさかいからの眺望」の図についての意見になります。これは、前回の審査会でもご意見が出ていたかと思うのですが、ここの「供用後」の図については、こうなるのだろうということで、分かるのですけれども、「現況」の図については、現在既に、図に示されていない色々な構造物が建てられていて、古墳はこの広場から見えなくなっていると思います。高架構造物以外の構造物が既にあるので、最終的に景観への影響は少ない、という結論になっているのですが、「現況」の図として、古墳が見える状態で示されていますと、現在の状況を表しているわけでもないですし、非常に分かりにくくなってしまいう気がするのですが、いかがでしょうか。

○瀬川会長

「現況」の図については、令和元年時点を表している、ということですので、（現在の状況と異なっているのは）ある程度は仕方がないのかな、という気がしなくもないのですが、いかがでしょう。

○橋寺委員

今はペDESTリアンデッキがあって、見えなくなっているのだと思うのですが、令和元年時点でもなかったのでしょうか。

○瀬川会長

ペDESTリアンデッキ自体は昔からあるのですが、最近、このデッキに屋根をかけてしまったので、見えなくなったのだと思います。

○橋寺委員

なるほど、分かりました。ただ、やはり「現況」の日付は、入れた方がいいと思います。

○瀬川会長

「現況」の図に日付を入れることについては、ぜひ前向きにご検討をお願いします。

他にいかがでしょうか。では、田中委員、よろしくお願いします。

○田中委員

田中です。233ページのところの指摘事項の中で、「工事車両の走行ルートの設定にあたっては、関係自治会や近隣の学校に対して丁寧に事前説明を行い」と書いていただいているのですが、この箇所だけではなく、他の箇所でもそうなのですけれども、関連する「関係自治会に対して説明する」といった表現になっていると思います。

堺市は、比較的自治会の加入率は高いのですが、堺東駅周辺の自治会の加入率は、大体どれぐらいなのでしょう。最近、マンション等の新規の居住者が増えると、自治会の加入率は下がる傾向にあるので、そういう状況の中で、本当に、自治会に説明して効果があるのか、ということ、少し危惧しております。

また、工事車両の説明の件でも、例えば学校だけではなくて、障害をお持ちの方にも説明が必要なのではないでしょうか。例えば視覚障害の方については、視覚障害の誘導用のブロックや公共交通のバス停といったものが、1センチでも動くとすごく苦勞される、という話はどこでもお聞きします。そういった事情もありますので、都市計画や都市整備の説明会については、ほとんど自治会ベースで行われているのですけれども、自治会の加入率について少しお話を伺いたいな、と思ひまして、質問させていただきます。

○瀬川会長

ありがとうございます。（自治会の加入率についての）データはありますか。

○事務局

すみません、今、手元にはありません。

○瀬川会長

自治会に対する説明だけでは不足する可能性がある一方で、説明対象として個人、というのは難しいと思いますので、ある程度のグループを対象に説明する必要があるかと思うのですが、例えばどういったグループが、説明対象として挙げられるのでしょうか。そういった内容の記載を（検討結果に）入れ込めばいいのかな、と思うのですけれども。

○田中委員

そうですね。私が今、思い浮かぶのは、PTAといった小学校区単位のグループが、対象として挙げられるのかな、と思うのですけれども、ただ、それだけでは少し不足な気がします。

○瀬川会長

あとは、障害者作業所とか、多分、そういう施設ですかね。何と表現すればいいのか、正確には分からないのですが。

○田中委員

作業所もそうなのですが、それ以外にも障害者団体の方は、沢山いらっしゃると思います。そういう団体の方は結構、バリアフリーの問題についてチェックしていただきますし、例えば、駅のバリアフリーを確認して、一緒に調査して下さる、という団体も結構いらっしゃるのです。そういう団体が近くにあれば、ぜひとも説明対象に入れていただきたいです。特に、大きなトラックが走ることもなりますので、事前説明会を自治会に対してのみ実施する、というだけでは、少し足りないのではないかな、と危惧しています。

○瀬川会長

そうしますと、PTAは学校に入れてしまうとしても、自治会、学校、その他何かもう一言加えるようにご検討いただく、というようなことでよろしいですかね。

○田中委員

はい、そうです。

○瀬川会長

(事務局) ぜひ、よろしく願いいたします。(田中委員) よろしいですか。

○田中委員

はい。ありがとうございます。

○瀬川会長

すみません、いつも田中委員の後に質問してしまって、申し訳ないのですが、私の方からも(質問)よろしいでしょうか。

233ページでは、「工事車両の走行ルートは、基本的には主要な幹線道路を使用することを想定しているが、その他のルートを検討する可能性はあり、その際には交通安全対策を実施した上で、地元自治会等にも丁寧な説明を行う」と書かれているのですが、その前の、例えば95ページ、115ページ、142ページの指摘事項では、そういったことは書かれておらず、「生活道路の走行を工事区域の直近のみとすることにより」と書かれています。そこまで言う(工事区域の直近のみとする)のは、現実的ではないと思うのですが、(工事車両が生活道路を走行する)可能性の範囲が、最後の方では随分変わっていつているように見えます。このあたりは、統一感を持った表現にさせていただいた方がいいと思いますし、前半で書かれていることが、理想的ではあるのですが、「生活道路を走行する可能性がある」と書かれている以上は、可能性があるわけですから、それを含めて指摘事項の内容に入れていただく、というのをお願いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局

そうですね、検討結果の前半の「生活道路の走行を工事区域の直近のみにすることにより」という表現と、後半の「関係自治会や近隣の学校に対して丁寧に事前説明を行い」という表現では、後半の方は、（工事車両が生活道路を）多少なりとも走行することが前提になっているので、前半と後半で指摘事項に統一感がないではないか、というご指摘ですね。こちらの表現につきましては、変更するよう検討させていただきたいと思います。

○瀬川会長

全体を通して整合の取れた意見にしたいと思いますので、ぜひ、ご検討をお願いします。

続いて、会場の方で質問はございますか。

では、中谷委員、お願いします。

○中谷副会長

いくつかあるのですが、まず、57ページの指摘事項の中で、「夜間工事の頻度が可能な限り少なくなるよう配慮し」と書かれているのですけれども、夜間工事の実施にあたっては、やはり事前予告をしてから工事を行う、ということは多分、前提になっていると思います。工事車両の走行にあたって事前周知を行うのであれば、夜間工事についても事前周知を行う、という文言を追加した方がいいのではないかと、思うのですけれども、いかがでしょう。

○事務局

事業者を確認しまして、追加できるのであれば、追加したいと思います。

○中谷副会長

お願いします。

あとは、少し気になったのは、83ページのところです。大気汚染物質の短期予測に係る排出量について、「短期予測に用いた排出量の設定を見直し」と書かれているのですけれども、かなり予測値が変わっていますよね。再予測にあたって、どういうものを参照したのか、ということが分からないので、少し教えていただけますか。

○事務局

82ページに示しております「単位時間当たり排出量」というのは、年間予測（長期予測）に使う排出量ですので、「1年間の時間数で割った排出量」がこの排出量になります。一方で、短期予測の場合は、1時間値の予測をしますので、「機械が稼働している1時間の排出量」を、本当は設定しなければならなかったのですが、間違って「1年間の平均の排出量」を用いて短期予測をしてしまった、ということでした。そのため、予測値が間違っていましたので、83ページに示すように修正した、ということでございます。

○中谷副会長

そのあたりの説明を入れていただければ、ありがたいです。

○事務局

分かりました。少し分かりにくかったと思いますので、説明を追加いたします。

○中谷副会長

お願いいたします。

次に、135ページについてです。側道の自動車走行については、大型車が通過しないことを前提とする、という整理をした上で、「側道については、大型車が通行しないよう看板等を設置するとともに、交通規制を実施する」という指摘事項になっているのですが、他の部分を見てみますと、確実に大型車を通行させないようにできるとは限らない、というニュアンス（の状況）だと思いますので、これはやはり、大型車が入っている前提での予測もしていただいた方がいいのではないかと私は思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局

事務局としても、側道の自動車走行について、小型車のみで予測されているので、本当に大型車が走行しないのか、というところを確認したのですが、そもそも生活道路なので、大型車は走らない、という説明を事業者から受けております。そのため、将来の想定として、大型車が走るというデータがないので、大型車が走る前提での予測を求めるということは、なかなか難しいのではないかと考えています。

○瀬川会長

横から口を挟みますが、私としては、ここでは別の方向性で、大型車が通らない可能性が高くなるように、意見を入れたいと思っております。よろしく申し上げます。

○中谷副会長

なるほど。了解いたしました。

そういうこと（側道を大型車が通行しないこと）を強くお願いするというか、指摘事項として入れる、ということですね。私からは以上です。

○瀬川会長

ありがとうございます。

では、次は、早速手が挙がっています。平栗委員、ぜひお願いします。

○平栗委員

騒音の予測のところ、一つ意見をさせていただきたいのですが、119ページの予測結果に係る事業者回答のところ、この記述の中に、「地面反射はアスファルト舗装なので、表面の凹凸により騒音は乱反射されると考えられ、影響は軽微と判断したため、考慮しない」という記載があるのですが、テスト騒音の周波数特性を考えますと、大体2キロヘルツより下

がピークになっています。そうすると、波長の長さが大体170ミリメートルとか、それぐらいになりますので、アスファルトの凹凸では乱反射しません。なので、基本的には表面反射することになりますので、やはり地表面の影響は、きちんと考慮していただかないと、正確な値にならないと思います。ですので、この点につきましては、事業者さんにご指摘いただいて、もう一度ご検討いただいた方がいいかな、と思います。

○瀬川会長

いかがでしょうか。

○事務局

事業者に伝えまして、再度、検討をお願いしたいと思います。

○平栗委員

よろしくをお願いします。

○瀬川会長

ちなみに、これは、線路の外の地面舗装の影響ということですか。

○平栗委員

そうですね。

○瀬川会長

では、検討いただけるということで、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。では、野村委員、お願いします。

○野村委員

大阪府立大学の野村です。よろしくをお願いします。

146ページのところについて、教えてください。振動の予測をされるにあたって、列車速度の平均値が使われていますが、最高速度ではなく、平均値の速度でいいのでしょうか。また、列車速度の平均値でいいとするのであれば、この平均値はどのように算出されたものなのか、教えていただけると、ありがたいと思います。

○瀬川会長

いかがですか。

○事務局

列車速度の平均値の算定方法につきましては、調査中に様々な速度の列車が走行するわけですが、上り線の平均値と下り線の平均値の、その平均を取ったものだったと思います。

また、最大速度を用いて計算すべきではないか、というご指摘についてですが、予測モデル式は、現況の振動と列車速度の関係から作っている式になっているかと思いますが、その式に代入する値として、平均値を使うべきなのか、最大値でもいいのか、というところにつま

しては、今、お答えすることができません。そのため、この部分につきましては、事業者に確認をした上で、最大値を使う方が望ましければ最大値で計算してもらうように、検討をお願いしたいと考えております。

○野村委員

ここで示されている予測式自体は、どこかのサンプルの最大値を、多分、使っているのではないかと思います。つまり、日にちごとに最大値を取って、148ページや149ページの散布図を作成して、予測式を作っているのだと思うのですが、結局、最大値を使って予測式を出しているのであれば、やはり評価すべきは、最大値を代入した時の値かな、と思います。

速度が速い方が、おそらく振動は大きくなるのではないかと考えるのが普通だと思うので、列車の最高速度を代入した方が、妥当に見えるのではないかな、と思います。

○瀬川会長

では、これは再度、検討いただくということで、野村委員、よろしいでしょうか。

○野村委員

そうですね、もう一つ言いますと、148ページや149ページの散布図自体に、基準の60デシベルを超えているデータがないので、予測式を作ったとしても、60デシベルを超えるデータが出るとは、あまり思えないのですけれども。（特にA4地点の散布図については）きれいに60デシベルでカットされているような感じになっているので、少し違和感があります。

○瀬川会長

そうですね、A4地点の散布図については、上限が決まっているように見えますね。

○野村委員

一度、その辺は、ご確認いただいた方がいいのかな、と感じました。

○瀬川会長

では、事務局、お願いいたします。

他にいかがでしょうか。では、柳原委員、お願いします。

○柳原委員

近畿大学の柳原です。

いくつか確認したいのですが、235ページの、供用後の踏切除去による交通への影響に関してなのですが、今回、ボトルネックとなっている踏切を除却するという事で、これまで、遮断機が下がっている時に、車の前を横断する歩行者が結構いらっしゃった踏切も、除却することになると思います。良くある事例としては、駅の近くの場合だと、踏切を除却した時に信号をつけて、歩行者横断を可能にするようなケースがあるのですが、今回、浅香山と堺東のすぐ近くは道路が非常に狭いので、特にそこまでの配慮はする必要がない、と考えてよろ

しいのでしょうか、ということが1点目です。

もう一点は、浅香山3号踏切のところは、若干、道路が広くて片側1車線通行になっており、更に駅からも少し離れた場所ですので、そこまで、踏切が閉まっている間に道路を横断する人は、いないと思いますが、供用後に歩行者横断を可能にすることは、考慮しなくていいのか、というところについて、ご確認をお願いいたします。

○瀬川会長

いかがでしょうか。多分、警察等との今後の協議次第、ということになると思うのですけれども。

○事務局

そうですね。そちらにつきましては、事業者を確認させていただきたいと思います。

○柳原委員

分かりました。ありがとうございます。

○瀬川会長

今のご指摘は、踏切が道路の信号の役割を一定果たしていて、それが歩行者の移動を助けている面があるけれども、踏切をなくしてしまうと、そこを歩行者が通れなくなるので、問題が発生する可能性がある、それはどうするのか、ということですね。非常に重要なお指摘かと思っておりますので、ご検討いただく、ということをお願いしたいと思います。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。いらっしゃいますか。

では、少しお時間をいただいて、私の方から、幾つか聞きたいことがございます。

まず、8ページ右下の図について、ですけれども、掘割の終わりの部分の、E-E断面での断面図になっていて、前回、犬木委員から文化財についてのご指摘のあった部分だと、記憶しております。一方で、14ページの図面を拝見すると、もう少し堺東側が、E-E断面になっていて、断面図を見ますと、高架が建てられることになっています。8ページと14ページは、同じE-E断面のはずなのに、断面図が異なっていて、これは一体、何がどうなっているのだろう、と感じております。お願いしたいこととしては、情報をそろえていただきたい、ということなのですが、いかがでしょうか。おそらく、8ページの断面図は、永山古墳が近い場所を示しているのだと思うのですが。

○事務局

そうですね。

○瀬川会長

どちらも重要な断面図と考えておまして、8ページの図では、片側を削るということで、埋蔵文化財に影響する懸念があります。一方で、14ページの図では、今度は、仮線を造ると

きに、反対側を削るという問題があります。このあたりにつきましては、専門の方にご指摘いただいている部分にも関連いたしますし、説明会報告書の中で、小学生の通学路に関連する質問があった部分とも関連すると思いますので、ぜひともご確認いただければ、と思います。

○事務局

分かりました。

○瀬川会長

続いて、参考資料としていただいております、「説明会開催結果報告書」に関連した内容なのですが、準備書では、道路の名称として都市計画道路名が使われているのですが、説明会では、道路の名称として一般名が使われています。これは、どちらが正しいのでしょうか。例えば、大堀堺線や堺大和高田線という道路名称が、説明会では、使われていたと思うのですが、準備書や検討結果（素案）の方では、築港天美線とか北公園布忍線といった、あまり聞きなれない道路名称が使われていて、非常に分かりにくい感じがします。

準備書に記載する道路名称は、正式なものであれば構わないと思うのですが、そうするのであれば、道路名称については、括弧書きで併記していただければ、分かりやすくなるのかな、と思います。どちらの名称に括弧を付けてもいいのですが、例えば、説明会の報告書に記載されている一般的な道路名の横に、括弧書きで都市計画道路名を並べていただけましたら、準備書と比較して、どこの道路のことを言っているのかが分かるようになるので、ありがたいのですが、いかがでしょうか。

○事務局

そうですね。準備書と説明会の報告資料で、道路名が整合していないですね。

○瀬川会長

どちらも、間違っているというわけではない、と思うのですが、両方の道路名の対応が分かるように、何か少し工夫していただけると、ありがたいです。

○事務局

分かりました。

○瀬川会長

では、いよいよ本題に入ります。

説明会の資料を拝見していますと、側道を新しく整備する場所について、事業者が説明されていたと思うのですが、準備書全体を見ていますと、側道に関する情報が、不足しているように感じられます。また、説明会の質疑応答の内容を見ていますと、特に、側道が新たにできることに気付かれた住民の方が心配されている、という様子が見受けられます。

そういった住民の方の不安に対しては、事後調査の項目の中に、側道の騒音と振動が含まれ

ていたと思いますので、新たに側道を整備する場所については、事後調査を行うことで、影響を確認することができるのではないかと、思います。ただ、先ほどもご指摘がありましたけれども、135ページの指摘事項には、事後調査云々の文言が入っていないので、入れていただいた方がいいのではないかと、思っております。

また、135ページの指摘事項では、「必要に応じて交通管理者と協議し」、とあるのですが、主語が曖昧になっていますので、せっかく、事後調査の項目として（側道が）含まれているのですから、他の項目と同様、この指摘事項にも、事後調査についての文言を入れていただきたい、と思いました。

その前提として、一つ質問をさせていただきたいのですが、指摘事項の文中に「看板等を設置する」という文言があるのですが、ここでの看板というのはどういうもので、また、何か法的な裏付けがある看板なのでしょうか。それとも単に、協力をお願いする程度の看板なのでしょうか。

○事務局

「大型車はできるだけ通行をご遠慮ください」というような、啓発する看板であると理解しております。

○瀬川会長

そうなりますと、我々委員としては、看板を設置したとしても（大型車の通行規制に関して）あまり実効性がないのではないかと、いう懸念があります。先ほど、「大型車の通行を加味して予測すべきではないか」というご意見がありましたが、私はどちらかというと、（大型車の通行による）コミュニティへの影響という話も含めて考えますと、（指摘事項の中に）側道を大型車が通らないような対策を実施するよう、事業者にもう少し強く求めるような文言を加えていただけたら、と思っております。

また、話が長くなってしまって、申し訳ないですが、8月の最初の審査会の時にあった事業者説明の中で、側道を整備する区間のうち、どこが拡幅でどこが新設か、という情報を示していただいています。その時に、パワーポイントの資料も頂いたのですが、ざっとではありますが、今回の準備書、及びその前の段階の方法書の中に、説明資料に記載のあった、側道に関する記述があるかどうかを確認したのですが、側道に関する情報が（準備書及び方法書には）不足しているように見えます。そのため、準備書のどこかの部分に（側道についての情報を）入れ込んでいただきたいな、と思います。

先ほどの、コミュニティの話では、「コミュニティ施設の利用頻度が低いために、事業実施による影響はない」という事業者の予測結果がありましたけれども、「側道ができて大型車が通る可能性がある」ということ、それから「住民説明会の中でこのあたりの交通量は意外と

多い」というご指摘があったということ。この2つの要素を、全て悪い方に組み合わせて考えますと、ここでずっと懸念していることの一つ（側道における大型車の通行量が増えて、周辺のコミュニティに悪影響を与えてしまう可能性）が、浮かび上がってしまいます。ぜひ、側道に関して踏み込んだ内容にさせていただきよう、ご検討をいただきたいと思います。

そうしますと、22ページの環境影響評価項目についてですが、側道に関する予測項目が、騒音と振動の2項目だけでいいのかな、という気がいたします。「コミュニティの分断（変化）」と「安全（交通）」の2項目について、側道の予測項目として追加した方がいいのではないかと、今になって思うのですが、環境影響評価項目に関する指摘については、本来、方法書の段階で指摘すべき内容ですので、この準備書の段階でご対応いただけるかは、分からないのですけれども、気になっているところがございます。そして、それは同時に、側道に関する事後調査の予測項目についても、同じことが言えるのかな、と思いました。どのあたりまでご検討いただけるのか、私も分からないのですけれども、事務局、いかがでしょうか。

○事務局

まず、側道の情報が、準備書等には記載されておらず、事業者説明の資料には記載されている件につきましては、事業者に対して確認した上で、図書に記載できるのであれば、評価書に記載するよう、お願いしたいと思います。

○瀬川会長

特に側道を新設する区域につきましては、本事業の審査をする上で、影響がある気がしますので、ご検討いただきたいです。

○事務局

分かりました。

もう1ついただいていたご意見は、側道に関して、騒音・振動だけではなくて、例えばコミュニティの分断などについても、事後調査等が実施できないか、ということでしょうか。

○瀬川会長

そうですね。側道に関する大型車の通行の取扱いについては、考え方が2つあると思っております。その1つとして、側道の予測をする前提として、大型車の通行も含めて考える、という考え方もあると思います。ただ、全体を通して考えた場合に、側道を大型車が利用するという状況は、できれば避けたい、ということになると思います。そうしますと、（予測の前提として側道を大型車が通行する可能性を含めるよりは）側道を大型車が通らないよう、事業者に対策を求める方がいいのではないかと思います。

また、側道に関する評価項目について改めて考えると、（側道は生活道路であるということなので）大型車は通らず、車両の通行もそれほど頻繁ではないのであれば、大気質などの影

響を確認することは、不要だと思います。ただ、安全に関しては、特に配慮すべきだと思われる小学生が良く通る場所も、今回の事業に係る側道の中に含まれていると思いますので、影響を確認する必要がある気がいたします。また同時に、同じことがコミュニティにも関連して言えるのではないかな、と思った次第です。

○事務局

分かりました。今のご意見につきましては、事業者に伝えさせていただきます。

○瀬川会長

長く話しましたが、よろしく願いいたします。

○中谷副会長

関連してよろしいですか。私も、側道が（供用後に）どのように使われるのか、ということについては、少し予測しづらい部分があるな、と思いますので、少なくとも事後調査のところで、交通量の調査を実施した方がいいのではないかと、思います。

また、側道の事後調査については、平日に限定してはいますが、もしかすると側道については、休日の方が平日よりも交通量が多くなる、という可能性もあるので、休日も調査対象に入れていただくことも検討すればいいのではないかと、感じました。以上です。

○瀬川会長

側道についての内容を中心とした修正を、可能な範囲で検討をお願いしたい、ということでございます。

では、オンラインの方から、ご質問ございませんでしょうか。ございませんかね。

では、まだまだご質問はあるかとは思いますが、電子メール等でのご対応もいただける、ということですので、どうしても、ということがなければ、このあたりで一旦、質疑応答を終了させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。中谷委員、よろしいでしょうか。

○中谷副会長

結構です。

○瀬川会長

では、これで質疑を終了させていただきます。

それでは、続きまして、今後の審議の進め方について、事務局から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

ご説明をありがとうございます。

今、事務局から今後の審議の進め方について説明がございましたが、ご質問等、委員の皆様からございますでしょうか。特にないですかね。

では、これにつきましても、後でお気づきの点がございましたら、メール等でお知らせください。

それでは、本日の議題はこれで全て終了となりますが、全体を通しまして、何かございますか。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、議事は以上とさせていただきます。司会を私の方から、事務局にお返しいたします。
○辻尾環境共生課長

本日は、瀬川会長はじめ、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。オンラインで参加の委員の先生方につきましても、誠にありがとうございました。

会議終了にあたりまして、傍聴者の方はご退席いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、令和2年度第2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

行政資料番号 1-C8-20-0303