

大阪市環境影響評価専門委員会会議録

1 日 時 平成30年 3月29日（木）14時00分～14時40分

2 場 所 大阪市環境局 第1・第2会議室

3 出席者

専門委員会委員：秋山孝正 委員 市川陽一 委員 魚島純一 委員

梅宮典子 委員 大島昭彦 委員 岡崎純子 委員

杉山久佳 委員 津野 洋 委員 福山丈二 委員

藤田 香 委員 松井孝典 委員 渡辺信久 委員

都市計画決定権者：都市計画局計画部幹線道路担当課長

事業予定者：関西高速鉄道株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

南海電気鉄道株式会社

大阪市：環境局長

環境局理事兼エネルギー政策室長

環境局環境管理部長

連絡委員会（環境局環境管理部環境管理課長 他）

事務局：環境局環境管理部環境管理課

4 議 題

- (1) 大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書について（諮問）
- (2) 環境影響評価技術指針の改定について
- (3) その他

5 議事録

【司会】 お待たせいたしました。ただいまから大阪市環境影響評価専門委員会を開催させていただきます。

議事に入りますまでの間、事務局にて議事進行を務めさせていただきます。

初めに、ただいまご出席いただいております委員の皆様方は、12名でございます。大阪市環境影響評価専門委員会規則第5条第2項の規定により、本会が成立しておりますことをご報告申し上げます。

ここで、傍聴者の皆様をお願いいたします。あらかじめ事務局からご説明させていただきました傍聴要領に従い、お静かに傍聴していただきますようご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、大阪市環境局長の北辻よりご挨拶申し上げます。

【環境局長】 環境局長の北辻でございます。本日は、皆様ご多用の中、環境影響評価専門委員会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、平素から本市の環境行政の推進に多大なご指導、ご協力を賜っておりますことを、この場を借りまして厚くお礼を申し上げます。

今年度、本専門委員会におきましてご審議を賜りました「(仮称)梅田曽根崎計画」につきます

ては、昨年7月28日に市長意見を述べましたことを、この場をお借りしまして、ご報告させていただきますとともに、改めてお礼を申し上げます。

本日は、「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」につきまして、後ほど諮問させていただきたいと存じますので、ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

さて、昨今の環境に関する国内外の動向でございますが、地球温暖化を初めとする環境問題が大変深刻化する中で、2015年9月には、国連総会におきまして「持続可能な開発目標SDGs」が国際社会共通の目標として合意され、また、同年12月には「パリ協定」が採択されるという、まさしく環境にとって時代の転換点を迎えていると認識をしております。

このような中で、本市におきましても、環境先進都市・大阪をめざしまして、このSDGsを基本とした新しい環境基本計画の策定に今後、早急に着手をしまいたいと考えております。

環境影響評価制度は、大規模事業に適用されるものであり、持続可能なまちづくりを進めていく上で、非常に重要な役割を担っていると考えております。

委員の皆様方には、引き続き一層のお力添えを賜りますよう、厚くお願いを申し上げまして、誠に簡単ではありますが、開会にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】 それでは、議事に入ります前に、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。

初めに、本日の「大阪市環境影響評価専門委員会次第」でございます。次に、「大阪都市計画都

市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」と「要約書」、そして、「環境影響評価技術指針の改定に係る新旧対照表」でございます。最後に、「大阪市環境影響評価専門委員会部会構成」を配付させていただいております。資料の漏れ等はありませんでしょうか。

それでは、これ以降の議事につきましては、津野会長にお願いしたいと存じます。

津野会長、よろしくお願いたします。

【津野会長】 それでは、議事に入らせていただきます。

先生方にはお忙しい中、本日の専門委員会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、本日一つ目の議題でございますが、「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書について(諮問)」となっておりますので、大阪市からの諮問を受けたいと思います。

【司会】 それでは、北辻局長、前へお進み願います。津野会長、よろしくお願申し上げます。

【環境局長】 大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書について(諮問)

標題について、大阪市環境評価条例第 10 条第 2 項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を求めます。

諮問理由。平成 30 年 2 月 8 日付けで都市計画決定権者から「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」及び「要約書」の提出がありましたので、市長意見を述べるにあたり、大阪市環境影響評価条例第 10 条第 2 項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を聴くため、諮問します。どうぞよろしくお願申し上げます。

【司会】 どうもありがとうございました。どうぞお席へお戻りください。

それでは、引き続き津野会長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
ます。

【津野会長】 ただいま市長から「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」につきまして諮問を受けたところでございます。委員の皆様方には、これからご検討よろしくをお願いいたします。

それでは、「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」の内容について、都市計画決定権者からご説明をお願いいたしたいと思います。入場いただくようお願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。それでは、ご説明をお願いいたします。

【都市計画決定権者】 それでは、ただいまから「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」の説明を始めさせていただきます。

私は、都市計画局計画部の幹線道路担当課長をしております藤川と申します。どうぞよろしく
お願いいたします。

本日は、事業者側としまして、都市計画決定権者であります都市計画局計画部並びに事業予定者でありますJR西日本、南海電鉄、関西高速鉄道、そして、環境影響評価の調査などを実施しますJR西日本コンサルタントが来させていただきます。

では、前のほうにパワーポイントを表示させていただきますので、ご覧になられまして、お聞

きいただければと思います。座って説明をさせていただきます。

まず、なにわ筋線の事業概要からご説明をさせていただきます。

本事業につきましては、大阪都市計画区域におけます都市高速鉄道の都市計画決定に係る内容でございます。都市計画決定権者は大阪市となっております。事業予定者としましては、3社から構成されまして、鉄道構造物の整備主体としましては、関西高速鉄道株式会社が担い、鉄道の営業主体は西日本旅客鉄道株式会社、いわゆるJR西日本と、南海電気鉄道株式会社の2社が担うものでございます。

続きまして、なにわ筋線の事業について説明させていただきます。

ネットワークとしましては、現在、大阪駅の北側のうめきた地区におきまして、地下新駅として事業中であります（仮称）北梅田駅を起点としまして、JR西日本のJR難波駅及び南海本線新今宮駅をつなぐものでありまして、JRの車両及び南海電鉄の車両が北梅田駅はもとより、新大阪駅まで相互に乗り入れるものでございます。

この事業の事業目的、整備効果でございますが、大きく3つございます。1点目は、広域鉄道ネットワークの拡充でございます。大阪都心部である梅田エリアから関西国際空港までのアクセス時間の短縮を図ろうとするものでございます。左下のグラフをご覧ください。

諸外国主要都市の、その主要国際空港からの都心アクセスを示したものでございますが、大阪駅周辺につきましては、ニューヨークやパリなどに比べまして、所要時間がかかっているという状況でございますので、本事業によりこれを短縮していこうというものでございます。

具体的には、現在事業中の東海道線支線地下化事業に伴いまして、(仮称)北梅田駅が設置されまして、このルートを通りますJRの特急はるかが梅田エリアに停車できるようになり、所要時間が約48分程度になりまして、なにわ筋線が整備されますと、南海電鉄のラピートが北梅田に乗り入れできるようになりますので、さらに40分程度までに短縮される見込みとなります。

この速達性の向上に加えまして、定時性が向上するほか、この区間の運行頻度が約2倍に増加、具体的には、特急が1時間に2本の運行が、4本の運行に増加することによりまして、利便性が向上いたします。

2点目としましては、都市鉄道ネットワークの強化でございまして、このなにわ筋線の整備により、地下鉄御堂筋線の混雑緩和が図られるほか、南北方向のルートの多重化が進みますため、災害や事故の発生時などに強い鉄道ネットワークが形成されます。具体的には、JR大阪環状線のダイヤの乱れによりますJR阪和線などへの影響の緩和などが挙げられます。

最後に、3点目としましては、なにわ筋の沿線拠点開発の促進によります効果です。なにわ筋線沿線には、大阪市の主要な開発拠点であります、うめきた地区や中之島西部地区、難波・湊町地区、新今宮地区がございまして、これらの開発拠点から新大阪及び関西国際空港へのアクセス性が向上いたしますので、さらなる都市開発の促進等が期待されます。

また、大阪北部、南部地域等からキタエリア及びミナミエリアへのアクセス性が向上しますため、両地区の集客力や拠点性が向上し、まちがより一層のにぎわいを見せるなど、地域の活性化が図られると考えております。

続きまして、なにわ筋線のこれまでの大まかな経過をご説明いたします。

発端としましては、1989年5月の国の運輸政策審議会答申第10号におきまして、「2005年までに整備することが適当である路線」に位置づけられました。そして、2004年10月の近畿地方交通審議会答申第8号におきまして、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」に再度位置づけられております。

2009年度から2011年度には、国土交通省鉄道局に設置されました「高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会」のまとめとしまして、本事業計画となっております「JR難波、南海難波ルート」が良好なルートとして挙げられました。

こういった中、2014年度より大阪府、大阪市、JR西日本、南海電鉄の4者が「なにわ筋線の事業化に向けた技術検討会」を設置しまして、さらなる技術的検討、事業スキーム、収支採算性などの検討を実施し、今年度には同4者と関西高速鉄道株式会社を加えた5者で、整備主体を関西高速鉄道株式会社として進めていくことを決定してございます。

続きまして、本事業の概要の説明に移らせていただきます。

(仮称)北梅田駅から(仮称)西本町駅までの間がJR西日本と南海電鉄との共同営業区間としておりまして、(仮称)西本町駅より南側のJR難波駅までの区間がJR西日本の単独営業区間、そして、(仮称)西本町駅より南側の新今宮駅までの区間が南海電鉄の単独営業区間となっております。

建設延長としましては、複線で約7.4キロメートルとなっております。

鉄道の規格でございますが、鉄道は、いわゆる狭軌の 1,067 ミリメートルでございます、集電方法については、パンダグラフにより集電する架空線方式でございます。J R 西日本及び南海電鉄が同様の仕様でございますので、相互乗り入れが可能となっております。

次に、整備する新駅でございますが、共同営業区間におきまして、(仮称) 中之島駅、(仮称) 西本町駅を新設し、南海電鉄単独営業区間におきまして、(仮称) 南海新難波駅を新設する計画となっております。

運転計画としましては、車両数は 6 両、8 両、9 両編成とする計画であります。運転本数につきましては、最大想定としては 560 本まで運行できる計画になっておりまして、J R では、特急はるかや関空快速、南海電鉄ではラピートや空港急行などを想定しております。最高速度は、時速 110 キロメートル、輸送需要は 1 日あたり約 20 万人となっております。

次に、本事業の整備手法でございますが、営業主体と整備主体を別とする上下分離方式としてございまして、営業主体であります J R 西日本と南海電鉄が整備主体である関西高速鉄道株式会社に対して運賃などの収入から施設使用料を支払い、整備主体はその使用料をもとに整備に要した借入金を償還する仕組みとなっております。

事業スキームにつきましては、国の補助スキームであります地下高速鉄道事業費補助で実施する想定としておりまして、大きくは総事業費の 20% を地方自治体及び鉄道事業者等の出資、残り 80% を国及び地方自治体からの補助金と借入金とするスキームでございます。

続きまして、本路線の構造の説明に移らさせていただきます。

前に出ております図面につきましては、左側が北を示しております、中ほどの縦断図につきましては、共同営業区間と J R の単独区間でございます。そして、下段の縦断図につきましては、南海の単独区間を示してございます。

平面的には、地下の（仮称）北梅田駅から道路のなにわ筋の地下に進入しまして、南下し、（仮称）西本町駅の南側で J R 西日本と南海の路線に分岐した後、J R 西日本単独区間につきましては、地下構造のまま道路のなにわ筋から J R 難波駅へ接続しまして、南海電鉄の単独区間では、高架構造の南海本線に接続するため、なんばパークスの南側におきまして、地下構造から掘割構造、そして、高架構造に移っていく構造としております。

本路線につきましては、そのほとんどが地下空間を通る計画としており、延長 7.4 キロメートルのうち約 6.7 キロメートルが地下区間で、掘割、高架区間がそれぞれ約 0.3 キロメートル、約 0.4 キロメートルとなっております。

続きまして、なにわ筋線の環境影響評価についてご説明いたします。

工事の種別としましては、（仮称）北梅田駅から J R 難波駅までの間につきましては、左のほうの図で記載しておりますように、一つのトンネルに双方向の列車が走行する複線シールド、そして、南海単独の地下区間につきましては、複線シールドの左右より接続しますので、上り下り、それぞれ別のルートとなりますため、単線シールドとしており、（仮称）中之島駅、（仮称）西本町駅、そして、掘割から高架に遷移します直前の区間につきましては、開削工法としてございます。

本事業の環境影響評価要因としましては、高架構造物になります地上構造物や、トンネル、駅施設などの地下構造物といった施設の存在によるもの、運行する列車の走行、換気施設の稼働、駅施設の利用といった施設の利用によるもの、そして、建設機械の稼働、工事関連車両の走行、掘削工事などの土地の改変及び河川横断部における護岸工事などの河川の改変といった建設工事によるものがございます。

この環境影響評価要因から設定しております評価項目でございますが、施設の存在につきまして、本路線のうち南海本線へ接続する区間は高架構造となりますので、付近への日照障害、電波障害、景観につきまして、評価項目として選定しております。また、駅部等の地下構造物が地下水の流動を阻害し、地盤沈下を引き起こすおそれがありますことから、評価項目として選定してございます。

施設の供用によるものでございますが、列車の走行によるものとして、騒音、振動、低周波音、電波障害を評価項目として選定しており、換気施設の稼働によるものとして、騒音、低周波音を評価項目として選定しております。また、駅施設の利用によるものとして、廃棄物を評価項目として選定しております。

続きまして、建設工事によるものでございますが、こちらにつきましては、開削工事部、掘割工事部、高架工事部、河川工事部になりますが、建設機械の稼働及び工事関連車両の走行によるものとして、大気質、騒音、振動を評価項目として選定しております。土地、河川の改変としましては、河川の中での工事を想定しておりますので、水質・底質、水象、動物、植物、生態系を評

価項目としており、また、工事に伴います土の掘削がございますので、地下水、土壌、地盤沈下、廃棄物・残土、自然とのふれあい活動の場、文化財を評価項目として選定しております。

なお、自然とのふれあい活動の場につきましては、JR単独区間のJR難波駅の北側、道頓堀川南側付近における立坑整備による評価項目でございます。

続きまして、評価項目の内容について説明させていただきます。

環境影響評価項目につきましては、18項目ございまして、8要因ごとに分けますと、28項目ございますので、代表的なものにつきましてご説明をさせていただきます。

まず、列車の走行により発生します騒音についてでございますが、予測評価の対象としましては、路線のうち掘割区間と高架区間を対象としております。図で赤く示してございます環境騒音測定箇所の付近にマンション及び学校がございまして、この地点の環境騒音を現地調査により把握いたします。

次に、列車の走行により発生します騒音のパワーレベルを把握するために、既存路線のできるだけ近い条件の類似箇所を2か所ほど測定いたします。掘割区間と高架区間は、南海電鉄単独区間になりますので、南海関連の高架区間や、勾配が類似している区間などとする予定でございます。

このように、既存路線にて測定した結果をもとにしまして、完成後の路線から発生します騒音の等価騒音レベルを水平方向、高さ方向に予測を行い、「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」に基づきまして評価を行うこととしております。

続きまして、列車の走行によって発生する振動でございます。こちらにつきましては、路線の全区間を対象にし、予測評価を実施いたします。現地調査としましては、トンネル区間につきましては、特に速度が速くなります駅間の中央部の現況を把握し、掘割構造及び高架構造につきましては、その沿線の現況を把握いたします。

騒音と同じように、本路線と類似したトンネルの浅い部分及び深い部分、そして、高架構造、掘割構造に類似した箇所を4か所ほど測定いたしまして、この結果をもとに完成後の路線から発生する振動を予測いたします。

在来鉄道の振動基準としましては、定まったものはありませんので、市内で行っております他の事例を踏まえつつ、振動規制法の各種数値を踏まえて評価してまいります。

説明は以上でございます。ご審議賜りますようどうぞよろしくお願い申し上げます。

【津野会長】 どうもありがとうございました。ただいまより質疑応答に移りますが、本日は時間も限られておりますので、この場では総括的な質問にとどめていただき、今後、各部会で本格的に審議をいただければと思います。

それでは、何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

【渡辺委員】 この青い本の8ページ目で、事業計画の概要のページがありますが、真ん中あたりで、施設整備計画の走行速度、最高速度110キロメートル／アワーという表現がございます。最高速度ですので、実際にはもっと遅くても構わないということは確かに言えますが、地図から見ますと、かなり曲がりくねった線路でありますので、特にJRについては、今まで死亡事故を

起こしておりますので、この表記は、やや配慮に欠けているなど感じておまして、こちらは、公衆の面前に出ると思うんですけど、気をつける必要があると考えております。意見です。

【津野会長】 意見といいますか、コメントに相当しますが、もし何か事業者のほうで、考えがあればお答えください。特に意見といいますか、コメントであり、今後の配慮だと思いますので、お答えいただかなくても結構です。

【都市計画決定権者】 特に現在ございません。

【津野会長】 それでは、そういう意見が出たということで、今後、いろんな場でご配慮いただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。どうぞ。

【大島委員】 例えば、12 ページの地図で、参考までにお聞きしたいのですが、なにわ筋の公共の道路の下にトンネルを掘ることはわかるのですが、ちょうど難波のあたりでなにわ筋から外れて、多分、民地の下を通るのではないかなと思います。普通は地権者の了承が要るとか、もっというと、大深度地下使用法という法律に基づいて、深いところを通らないといけないということがあるんですけど、今回は、どのようにになっているのでしょうか。

【都市計画決定権者】 今おっしゃっていただきました 12 ページの図面です。西本町駅から J R 難波駅、並びに南海新難波駅に到達するところの路線のことをおっしゃっていただいていると思います。おっしゃるように、今回は、J R 難波駅は既存の駅に接続していこうと考えておまして、一部、民地の下を通らせていただこうと考えてございます。

南海新難波駅につきましても、周辺の鉄道駅の状況から、乗り換え等を考慮しまして、この位置がふさわしいだろうと現在考えてございます。

こちらにつきましては、民地の下を通らせていただくということでございまして、これから都市計画決定並びに準備書の手続を行っていきますけど、その中で十分にお話をしながら進めてまいりたいと考えてございます。

深さですけれど、大深度地下使用法で定められている「大深度地下」の定義は、地表から 40 メートル、または支持地盤の最も浅い部分の深さに 10 メートルを加えた深さのうち、いずれか深い方の地下でありますので、大深度地下使用法の手続が可能になるまでの深さというのはなかなか難しいと考えてございまして、今は、大深度地下使用法については想定してございません。

以上でございます。

【大島委員】 法的には、別に問題はないと。民地の人の了承を得られれば、問題はないということですか。

【都市計画決定権者】 そうです。もちろん、民地の人の了承といたしますか、公共事業になりますので、必要となります補償行為がかかってまいります。その中でご理解をいただきながら事業を進めていきたいと考えてございます。

【大島委員】 わかりました。

【津野会長】 よろしいですか。ほかにどなたかご質問。どうぞ。

【市川委員】 今回の事業主体が大阪市、都市計画決定権者ということで大阪市さんですけれど

も、整備主体の関西高速鉄道株式会社が事業者にならなかった理由、アセス制度上の理由があれば教えてください。

【事務局】 事務局を仰せつかっております環境局環境管理課長の黒木でございます。本市のアセス条例、これは法も一緒なんですけども、対象事業に係る施設が都市計画法でいうところの都市施設である場合は、事業者にかわりまして、当該都市計画を決定する者、私ども大阪市でいうと、都市計画局が都市計画決定権者になるのですけども、事業者にかわって都市計画決定権者が環境影響評価を行うということになってございますので、そういう形をとっているということでございます。

【津野会長】 よろしいでしょうか。ほかに何か。特によろしいでしょうか。

今日、冊子をいただいて、そして、ご説明をいただいたところですので、なかなかすぐにはいかないかもしれませんが、少し時間がありますので、5分ほど待ちましょう。どうぞ。

【岡崎委員】 聞きそびれたのですが、今回の工法の場合、地下部がほとんどだと思うのですが、例えば、動植物に影響を与えるような構造物が地上部に出てくる箇所は何か所ぐらいになるのですか。

【事務局】 地上部に出てくる場所は、南海新今宮駅が現在、高架の構造でございますので、地下から高架にとりつく区間で、掘割構造の部分と、高架構造の部分が出てきます。

地上に出てきます鉄道構造物につきましては、この高架構造のほか換気施設でございますとか、出口でございますとかが出てまいります。

【岡崎委員】 わかりました。では、川の部分は地下を通るのですよね。

【事務局】 そうです。今回、堂島川と土佐堀川と道頓堀川、3つの河川を横断するのですが、地下を通る予定でございます。

【岡崎委員】 ありがとうございます。

【津野会長】 ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今後、個別の専門部会で、専門的な、また、詳細な件につきましてご議論いただくところでございますので、その時にご質問をしていただくということで、今日のご説明はこれでよろしいでしょうか。

それでは、事業者の皆様、都市計画決定権者の皆様、どうもありがとうございました。

ご退室をお願いいたします。

続きまして、今後の審議の進め方について、事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 事務局の黒木でございます。本日諮問させていただきました「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」についての今後のご審議を進めていただく方法でございますけども、本日お配りしております資料で、「大阪市環境影響評価専門委員会部会構成」をご覧ください。

こちらに示させていただいております部会構成のとおり、総括、大気、水質廃棄物、騒音振動、地盤沈下、日照障害、電波障害、陸生生物、水生生物、景観、そして文化財の各部会において専門分野ごとにご検討を進めていただきたいと思いますと考えております。事務局といたしましては、5月下旬

を目途にご答申を賜りたいと考えてございますので、どうかよろしく願いいたします。

以上でございます。

【津野会長】 委員の皆様、今のご説明で何かご質問ございますでしょうか。

【福山委員】 悪臭が抜けたと思うのですが、悪臭は対象にはならないのでしょうか。

【事務局】 今回、事業の内容的に悪臭を発生させるような施設を設けないということで、事業者のほうは、環境影響評価項目として、悪臭という項目を選んでございませんので、そのように申し上げたところでございます。

【福山委員】 わかりました。

【津野会長】 それでよろしゅうございますか。ほかに何かご質問ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、事務局のご説明のとおり、今後進めていきたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしく願いいたします。

続きまして、本日、二つ目の議題である環境影響評価技術指針の改定につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、環境影響評価技術指針の改定につきまして、ご説明させていただきます。

ご承知いただいておりますように、この環境影響評価技術指針でございますけれども、大阪市環境影響評価条例第6条の規定に基づきまして、環境影響評価と事後調査が科学的知見に基づきまして適切に行われるよう、技術的な事項を定めたものでございます。

今回改定を予定させていただいております内容といたしましては、22 ございます環境影響評価項目のうち大気質についての改定を予定しております。

お手元にお配りしております資料で、最後のほうに1枚もので環境影響評価技術指針の改定に係る新旧対照表というのがついているかと思うので、そちらのほうをご覧くださいませうか。

表の左側が現行の技術指針の内容、それと、右のほうが改定案でございまして、改定箇所をアンダーラインでお示ししております。水銀と水銀化合物という項目にアンダーラインが入っているかと思えます。これは、水銀に關します水俣条約の採択を受けまして、水銀等の大気中への排出を規制するため大気汚染防止法の一部を改正する法律が平成 30 年 4 月 1 日、直近でございすけども、そこから施行されるということを受けまして、大気汚染防止法に定める項目として、大気汚染、こちらの表の中に水銀、それと水銀化合物を追加させていただいております。

以上が、今回、改定を予定しております案の内容でございまして、ただいまご説明させていただきましたとおり、大気汚染防止法の改正に伴います規定整理を行うものでございます。

今後のスケジュールといたしましては、本日ご了解いただければ、速やかに改定手続を進めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

【津野会長】 ありがとうございます。ただいま事務局のほうからご説明ありましたが、この件に關しまして、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

大気汚染防止法の改定に伴うものであります。

それでは、この件は了承されたということにさせていただきたいと思います。

議題（２）につきましては、以上で終了させていただきます。

本日用意させていただきました議題は以上でございますが、会議全般を通じまして、何かご質問等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、特に何もありませんので、本日の議題につきましては、以上で終了とさせていただきます。事務局、よろしくお願いいたします。

【司会】 本日は、津野会長をはじめ、委員の皆様方には大変お忙しいところご審議を賜り、誠にありがとうございました。これをもちまして、本日の大阪市環境影響評価専門委員会全体会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。