

大阪市環境影響評価専門委員会会議録

1 日 時 令和2年1月7日（火）14時00分～15時30分

2 場 所 A T C コンベンションルーム2

3 出席者

専門委員会委員：秋山 孝正 委員 内井喜美子 委員 大島 昭彦 委員

岡 絵理子 委員 岡崎 純子 委員 岡部 寿男 委員

小谷 真理 委員 近藤 明 委員 嶋津 治希 委員

松井 孝典 委員 道岡 武信 委員

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) 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書について（諮問）

(2) 2025年日本国際博覧会環境影響評価方法書について（諮問）

(3) 梅田3丁目計画（仮称）環境影響評価準備書について（諮問）

(4) 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。

はじめに、ただいまご出席いただいております委員の皆様方は、11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、御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、御協力をよろしくお願いいたします。報道関係者の皆様には、あらかじめ事務局から、御説明いたしましたとおり、会議の進行の妨げにならないよう、取材をお願いしたいと存じます。御協力のほど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、大阪市環境局長の青野より、ごあいさつ申し上げます。

【環境局長】 環境局長の青野でございます。皆様、明けましておめでとうございます。昨年引き続き、本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。さて、昨年、この専門委員会において、ご答申を賜りました「なにわ筋線」につきまして、去る12月2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、御礼を申し上げます。本日は、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」、「2025年日本国際博覧会環境影響評価方法書」及び「梅田3丁目計画（仮称）環境影響評価準備書」につきまして、ご審議いただくこととしております。北陸新幹線につきましては、新大阪駅における交通結節点の機能強化を図ることにより、国際ビジネスや観光、インバウンド送客等の拠点形成に資する事業でございます。2025年日本国際博覧会は、「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマとし、SDGs達成への貢献をめざ

すこととしており、この理念は、開催地である夢洲の今後のまちづくりにも継承していくものでございます。また、梅田3丁目計画については、大阪の北の玄関口である大阪駅前にふさわしい新たなビジネスや賑わいの創出等により、都市再生に貢献するものであり、万博開催の前年、2024年の竣工が予定されております。これらの事業はいずれも、大阪・関西の成長の原動力となることが期待されるものでございます。委員の皆様方におかれましては、これらが「環境先進都市大阪」にふさわしい持続可能な事業となりますよう、ご審議いただくこと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あいさつ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】 なお、本日、御出席予定の岡委員におかれましては、所用で遅れておりますが、間もなく到着されるとのご連絡をいただいております。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、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に関する資料としまして、「環境影響評価方法書」、「方法書の要約書」、「図面集」、「方法書のあらまし」でございます。次に、2025年日本国際博覧会に関する資料としまして、「環境影響評価方法書」及び「方法書の要約書」でございます。次に、梅田3丁目計画（仮称）に関する資料としまして、「環境影響評価準備書」及び「準備書の要約書」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」でございます。資料の漏れ等はないでしょうか。それでは、これ以降の議事につきましては、近藤会長にお願いしたいと存じます。近藤会長、よろしくお願いたします。

【近藤会長】 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、ありがとうございます。さて、本日の議題につきましては、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」、「2025 年日本国際博覧会環境影響評価方法書」、「梅田 3 丁目計画(仮称)環境影響評価準備書」についての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、青野局長、前へお進み願います。近藤会長、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、まず初めに「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」について、諮問させていただきます。

【環境局長】 大阪市環境影響評価専門委員会

会長 近藤明 様

大阪市長 松井 一郎

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書について（諮問）

標題について、大阪市環境影響評価条例第 37 条の規定に基づき、貴専門委員会の意見を求めます。

【司会】 続きまして、「2025 年日本国際博覧会環境影響評価方法書」について、諮問させていただきます。

【環境局長】 2025 年日本国際博覧会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求めます。

【司会】 最後に、「梅田3丁目計画(仮称)環境影響評価準備書」について、諮問させていただきます。

【環境局長】 梅田3丁目計画（仮称）環境影響評価準備書について（諮問）
標題について、大阪市環境影響評価条例第20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。

【司会】 どうもありがとうございました。どうぞ、御席へお戻りください。
局長は、公務のため、ここで退席させていただきます。それでは引き続き、近藤会長に議事の進行をお願いいたします。

【近藤会長】 それでは、議事を続けさせていただきます。ただいま、市長から3事業につきまして、諮問を受けたところでございます。議題数が多くなっておりますので、委員の皆様方には、円滑な進行にご協力をいただきますよう、よろしく願います。それでは、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」の内容につきまして、事業者から説明をお願いしたいと思います。入場いただくよう願います。それでは、説明をお願いします。

準備ができましたら、説明をお願いしたいと思います。よろしく願います。

【事業者】 今回の事業者でございます、鉄道・運輸機構の窪田と申します。まず、はじめに、本日の参加者の自己紹介をさせていただきます。

【事業者】 同じく鉄道・運輸機構の窪田と申します。よろしくお願いします。

【事業者】 調査のほうを担当しております、パシフィックコンサルタンツの徳田と申します。

よろしくお願ひします。

【事業者】 同じくパシフィックコンサルタンツの須藤と申します。よろしくお願ひします。

【事業者】 それではお手元の北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書の本編をもとにご説明を順次させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

まず1章の1-1ページでございますが、事業の名称について、北陸新幹線（東京都・大阪府間）でございます。

続いて、2-1ページ。事業者の名称につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構。代表者氏名等は記載のとおりです。

続いて、3章にまいります。3-1ページは、北陸新幹線の事業の経緯と、3-2ページに整備計画、3-3ページに事業の目的等が書かれています。

3-3ページは、中段の3-3のところをご覧いただきたいと思ひますが、ここからが事業の内容を具体的に書いているところです。まず、名称は繰り返しになりますので省略します。種類としては、新幹線鉄道の建設。環境影響評価法の第一種事業に相当します。

続いて、3-3-2の1)、第一種鉄道建設等事業実施区域は、北陸新幹線のうち敦賀駅と新大阪駅間に係る区域としています。図3-3-1は、3-5ページに記載していますが、赤線が今回のルートを想定している区域で、丸の打つてあるところが右上が敦賀の駅で、左下が新大阪の駅、途中に3つの駅を想定しているところです。駅については、小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近に設置する計画です。概略ルートとなる対象事業実施区域を設定する

にあたっては、新幹線事業の特徴、地形・地質等による制約条件、環境要素等による制約条件として、記載の内容を考慮いたしました。

3-3ページに戻ります。路線の概要の2)の下の(1)のところで、概略の路線選定の考え方を示しています。まず、アと示しているところで、新幹線事業の特徴ですが、本事業のルート決定により駅の設置位置が事業計画上のコントロールポイントとなるように設定します。高速走行を可能とするためにルートがなるべく直線となるように計画します。また、主要な線形条件として、最小曲線半径は4,000メートル、最急勾配は15パーミル、1,000メートル進んで15メートル上り下りするものを基本として計画します。

続いて、イの地形・地質の制約条件ですが、活断層や脆弱な地質は、回避する、またはやむを得ず通過する場合は、通過延長をできる限り短くする。次の主要な河川についても同様です。

続いて3-4ページ、ウのところになりますが、生活環境保全の観点から、市街地化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。また、自然環境保全の観点から、自然公園区域等を回避する、またはやむを得ず通過する場合はトンネル構造とする等、できる限り配慮するということです。

その下の、なお書きのところで、当該大阪府大阪市のルート検討において考慮する主な事項を挙げさせています。まず、大阪市およびその周辺においては、基本的に都市トンネルとするように検討を行います。トンネル区間の掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減するよう検討を行います。

また、大阪市およびその周辺の都市トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用を検討を行います。文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行います。

それから、金剛生駒紀泉国定公園の第3種特別地域等を通ずる可能性があるため、やむを得ず通ずる場合には、動植物や景観等への影響および環境保全措置について詳細な検討を行います。また、市街地における工事施工法ですとか、新大阪駅への入り方について、詳細な検討を行いたいと考えています。

続いて、その下の(2)のAのところですが、新大阪については、周辺は高度に市街地化が進んでいるため地下駅を計画します。また、東海道・山陽新幹線の結節、在来線や地下鉄御堂筋線、タクシー、観光バスの自動車交通との乗り継ぎを考慮し、現新大阪駅付近の地下に設置いたします。

続いて、3-6ページにまいります。大阪府内の路線概要についてお示ししてまいりまして、1つめのポツで、大阪府内は、トンネル構造とし、大阪市およびその周辺の都市トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用も検討を行います。また、主要な河川である淀川につきましては、トンネルで、できる限り短い距離で通過します。トンネル施工のために、立坑、斜坑および施行ヤードが必要となりますが、立坑等は、市街地化、住宅地化が進展している地域への設置をできる限り回避するという計画で進めてまいります。上町断層や生駒断層帯は、できる限り短い距離で通過します。

また、なお書きですが、路線ですとか付帯施設の位置・規模等については、現在幅を持ったルートとなつてございますので、今後、計画を具体化してまいりたいと考えています。

3－7ページは、事業の規模等が記載となっております。

続いて、3－8ページにまいります。3－8ページで設備・施設等のイメージを示していただき、地下駅とトンネルのイメージをまず示していただきます。地下駅については、約45メートルの幅を持っており、新大阪のイメージですが、これは2面4線と申しましてホームが2面、軌道が4線ある場合を想定するところなるという模式図を書いておるところです。この規模についても、今後検討の対象となっております。

続いてトンネルについては、山岳トンネルの場合、複線断面を標準的に用いると約10メートルの幅。都市トンネルは約10メートルから13メートルの幅を予定しているところと見られます。

続いて、3－9ページですが、立坑・斜坑のイメージです。工事にあたって、作業用のために設置する小さいトンネルのイメージですが、供用時には避難用の通路や保守用通路、換気施設とする場合があります。立坑については、ちょうど都市トンネルの真上にできるイメージで、5キロから10キロ間隔、斜坑については、山岳トンネルの横の部分で、斜めに引っ張る形で、約4キロから7キロメートルの間隔で設置を想定しています。

続いて、3－10、換気施設の概要を書いておりますが、地下駅や立坑には、供用後のトンネルの給排気を行うための換気施設を設置する場合があります。その場合は、地下駅、立坑に換気装置、消音装置を設置し、地上部には建屋や吸排気設備を設けます。なお、斜坑の換気施設は坑内に設

けることを予定してございます。

3-11 ページから 3-13 ページまでは、施工の模式図を各ステップごとに、一般的な方法として示しているものでございます。

3 章までは以上です。

【事業者】 続きまして、第 4 章対象事業実施区域およびその周囲の概況について、ご説明します。まず 4-1 ページをご覧ください。

対象事業実施区域およびその周囲の対象は、対象事業実施区域を含む市としまして、大阪府内では記載の 10 市としております。資料はオープンデータを基本とし、表と図面で整理しております。詳細については割愛させていただきます。

続きまして、第 5 章計画段階環境配慮書における調査、予測および評価の結果についてですが、ここでは令和元年 5 月に公表した計画段階環境配慮書の概要を示しています。こちらも詳細については割愛させていただきます。

【事業者】 続きまして 6 章にまいります。計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見および事業者の見解についてでございます。

6-1 ページには、まず配慮書に対する一般のご意見の結果を示してございます。上の表に書いてありますとおり、意見者数は 23、意見数は 43 で、環境要素にかかる意見は 24 件、事業計画にかかる意見を 15 件、その他にかかる意見を 4 件いただきました。一般の意見の概要および事業者の見解については、6-1 ページから 6-9 ページに記載してございます。

続いて、6-10ページをご覧いただきたいと思いますが、ここからが国土交通大臣の意見および事業者の見解を示しているところで、最初のほうが総論的な話、さらに後のほうになりますと、各論の個別の分野についての意見と見解を示してございます。

続いて、6-15ページをご覧いただきたいと思いますが、大阪府知事の意見および事業者の見解、こちらも同様に全般的なもの、個別の項目について記載させていただいてございます。

【事業者】 続きまして、第7章環境影響評価の項目ならびに調査、予測および評価の手法について、ご説明します。

7-1ページをご覧ください。環境影響評価の項目の選定について示しております。本事業の実施において想定される影響要因を示しており、工事の実施ならびに土地、または耕作物の存在、および供用において、記載している影響が想定されます。

続いて、7-2ページをご覧ください。環境影響評価項目を示しております。なお、7-3ページから7-6ページは各項目の選定理由を整理しています。環境影響評価項目の表の中の二重丸は、国土交通省令における参考項目、丸印は参考項目以外に事業者により追加した項目を示します。また、横線は参考項目ですが、大阪府において影響が想定されないため設定していない項目を示しています。

続いて、7-7ページをご覧ください。調査、予測および評価の手法の選定ならびにその選定理由について示しています。ここでは、施設ごとの標準的な調査項目、地点数等について整理しています。今後の現地踏査の実施にあたって、路線や施設の位置・規模、地域特性や専門家の意

見等を踏まえ、調査項目、地点等を設定します。

7-8ページをご覧ください。7-8ページに、地下駅周辺の現地調査の考え方、7-9ページに調査地点のイメージを示しています。同様に7-10ページが山岳トンネル斜坑坑口周辺、7-12ページが立坑周辺、7-14ページが車両基地周辺のものとなります。

続いて、7-16ページをご覧ください。選定した環境影響評価項目にかかる調査、予測、評価の手法、ならびにその選定理由を記載しています。かなりボリュームがありますので、ここでは現地調査を行う主な項目と調査予測の手法を中心にご説明します。まず、7-16ページから7-17ページは大気質についてです。気象、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の状況について、文献調査および現地調査により把握します。現地調査は基本的に1週間の調査を4季節行うこと予定しています。予測はブルーム式・パフ式や事例の引用、または解析による定量的な予測により行います。

続いて、7-18ページ、こちらが騒音についてです。環境騒音、道路交通騒音などの状況について、文献調査および現地調査時に把握します。現地調査は平日の1日24時間を予定しています。予測は、音の伝播理論に基づく予測式などによる定量的な予測、事例の引用または解析により行います。

続いて、7-19ページは振動についてですが、基本的に騒音と類似したものになります。

続いて、7-21ページ、こちらは水質についてです。水質、流量などの状況について、文献調査および現地調査により把握します。現地調査は低水時および豊水時の2回を予定します。予測

は、事例の引用または解析により行います。

続いて、7-22 ページは、地下水についてです。水質、水位の状況について、文献調査および現地調査により把握します。現地調査は、地下水は4季節、地下水質は1回を予定しています。調査地点は既存の井戸や湧水などによって行うことを想定しており、今後これらの分布状況を整理し、検討してまいります。予測は、水質は定性的な予測、水位は定性的手法または三次元浸透流解析を用いた定量的手法などにより予測します。

続いて、7-26 ページ。こちらが動物についてです。動物の状況や重要な種の分布などを、文献調査および現地調査により把握します。現地調査は、動物種に応じた適切な時期を設定して行います。予測は、既存の知見の引用または解析により行います。

続いて、7-27 ページ。こちらが植物と生態系についてです。植物については、植物相や植生の状況を、文献調査および現地調査により把握します。現地調査は植物相は4季節、植生は2季節を予定しています。予測は既存の知見の引用または解析により行います。生態系については、動植物等の概況などを文献調査により把握します。なお、必要に応じて動物、植物の現地調査結果を活用してまいります。予測は既存の知見の引用または解析により行います。

続きまして、7-28 ページ。こちらが、景観と人と自然との触れ合いの活動の場についてです。景観については、主要な眺望点などを文献調査および現地調査により把握します。現地調査は、眺望点の状況を踏まえた適切な時期に行います。予測は、フォトモンタージュを作成し、眺望の変化の程度を予測することにより行います。続いて、人と自然との触れ合いの活動の場について

は、活動の場の概況などを文献調査および現地調査により把握します。予測は、本事業による影響の定性的な予測により行います。

続きまして、7-30 ページをご覧ください。専門家等による技術的助言について示しています。

方法書の作成にあたり、地下水および動物の専門家に技術的助言をいただきました。

第7章は以上です。

【事業者】 最後に第8章です。本方法書に対する意見書の提出について記載している章でございます。方法書の説明は以上でございます。

【近藤会長】 どうもありがとうございました。では、ただいまより質疑応答に移ります。本日は時間も限られていますので、この場では総括的な質問をお願いいたしまして、今後、各部会で本格的にご審議いただければと存じます。では、何かご意見、ご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

【松井委員】 騒音振動担当です。2点あります。まず、3-6のところでは10キロスケールの不確実性を持った通路がこの段階では設計されているわけですね。7-2を見ていただきたいのですが、騒音振動の欄が上から2、3行目にあって、建設機械の稼働音などは丸がついているのですが、トンネル工事には丸がついていないというのが、方法が決まっていな段階から出ていると、やらないということが決まっていたりする。また、例えば7-9で、新大阪の新しく地下駅ができる場所の空調施設なども、これから決まっていくという段階で、平日1日を1箇所だけ調査するというふうな定量的数字で出しまっているわけです。これは熟度が上がって行

くにつれて、柔軟に測定地点が増えたり、回数、休日も測ったりというようなことをされるとい
うことでよろしいですか。

【事業者】 今のご質問のとおり、現状ではルート帯が幅を持った形でお示ししている中で、さ
らにどの位置に立坑、あるいは斜坑がくるかということが分からないような状況ですので、これ
からの熟度を上げていく中で、それが網羅できるような調査をしていく計画です。

【松井委員】 分かりました。それをお聞きしたかったです。それと、もう1回3-6に戻るの
ですが、恐らく、僕らが大阪市の方々の安心と安全をお預かりする立場として、次の準備書段階
で10キロ幅で出てくると審議ができないと思うので、これはどのくらいまで収束して準備書段
階では出てくるのか、不確実性が収束するのかを簡単に教えてください。

【事業者】 今後のスケジュール感ですが、現在、方法書でお示ししている3-5ページや3-
6ページにあるような、太い4キロ以上の幅があるところから、駅の入り方等を検討を進める中
で、次の準備書をお示しする段階には細かい線でご提示したいと考えています。

【松井委員】 分かりました。ありがとうございます。

【近藤会長】 ほか、何かございませんでしょうか。お願いします。

【岡崎委員】 いわゆる淀川については全て地下を潜るという理解でよろしいでしょうか。とい
うのは、淀川はやはり絶滅危惧種等の動植物が結構いますので、そこら辺に関しては、現状のよ
うな陸橋によって行うのではなくて、地下に完全に潜って淀川の自然にはあまり影響は与えない
という感じでよろしいですか。

【事業者】 大阪府内は、市内も含めてですけれども、全て地下構造で考えていまして、淀川も地下区間の予定です。

【岡崎委員】 ありがとうございます。

【近藤会長】 ほか何かございませんでしょうか。いかがでしょうか。

では私のほうから、確認なのですけれども、大気質、騒音も水質も皆そうなのですけれども、調査で文献調査と現地の調査をするということを言われたのですが、文献は分かるのですが、現地調査の場所や地点数など、そういったものは今後考えていくという理解でいいでしょうか。

【事業者】 調査の地点数につきましては、例えば後ろのA3の表のところで、7-18を例えばサンプルとしてご覧いただくと、騒音のところの調査の基本的な手法という項目の中の4ポツのところの2行目に、5地点程度を設定すると定量的には書かさせていますが、こちらがいわゆる施設ができるところ、立坑および斜坑ができるところが、駅等も含めて5地点程度あるという想定ではいるのですが、それが熟度が上がっていく中で、別のところにできる可能性が、今のところ考えられますので、5地点というのは、いわゆるポイントとして5地点ということではなくて、斜坑ができる可能性があるエリアとして5地点を考えていくということです。ご指摘のとおり、計画が定まっていく中で、このポイントというものに絞り込んでいこうと考えています。

【近藤会長】 ありがとうございます。ほか何かございませんでしょうか。

【大島委員】 北陸新幹線の着工と建設の状態というものが知りたいのですが。一説には、かなり開通するのが随分先だという話も聞いているのですけれども。今ここでアセスを検討しても、

例えば着工が10年後や、私が聞いているのが完成が2040何年というような話もどこかで聞いた覚えがありますけれども、その辺の状況はどういうことになっているのでしょうか。

【事業者】 今後のスケジュールについては、まだ環境影響評価の段階ですのでなかなか見通せない状況ではございますが、まずは他の事例等を参考にしますと、配慮書を公表してから最終的に評価書に至るまで4年程度かかっている事例がありますので、それぐらいのスケジュール感で環境影響評価のプロセスが終わって、その後直ちに着工できるわけではございませんので、例えば財源の手当ての見通しがついているなど、事業の効率性が十分認められるなど、そういったことがクリアされたときに、工事施工実施計画の認可を受けると考えています。ですので、現時点では、環境影響評価が概ねこれぐらいかかるということは見えているのですが、その先については、その後の関係者間との調整で決まっていくと考えています。

【近藤会長】 ほかに何かございませんでしょうか。多分、まだ何かあるかとは思いますが、時間の関係もございますので、審査についてはまた部会のほうで詳細にさせていただくということにさせていただいて、この事業についての質疑についてはこれで終わらせていただきたいと思います。

では、事業者の皆様、どうもありがとうございました。では、事業者の皆様、ご退席をお願いいたします。

続きまして2つ目ですけれども、2025年日本国際博覧会環境影響評価方法書の内容について、事業者から説明をお願いしたいと思いますので、入場いただくようお願いいたします。

さっそくですけれども、事業者の方、ご準備ができましたら、説明をよろしくお願ひいたします。

【事業者】 それでは、私、2025年日本国際博覧会協会の紀田と言います。あとは矢野というものと、委託事業者様の復建エンジニアリング様に来ていただいています。本日、資料のほうはお手元に要約書と方法書がございますかと思ひますけれども、もう1つ資料をお配りさせていただきますと思ひます。

すみません、失礼ですけれども座って説明をさせていただきます。

それでは、まず、先ほどお手元に配らせていただきました登録申請書について、という資料をご覧いただきたいと思ひます。こちらにつきましては、昨年度末に経済産業省のほうからプレスリリースされた資料でございます。まずは、この資料をもとに大阪・関西万博の概要等について説明をさせていただきますと思ひます。なお、登録申請書というものにつきましては、万博のテーマであるとか、会場整備などを具体化しまして、開催計画について記載をしたものです。これにつきましては、国のほうが作成をしまして、閣議決定を経て昨年の12月27日にBIEという博覧会の国際事務局のほうに提出を既にしたものです。この登録申請書をBIE総会で承認をもって、各国への万博参加招請が可能になるということで、国のほうは2020年の6月ごろにBIE総会での承認を目指しているという状況です。

それでは資料に沿って説明をさせていただきます。まず、テーマですが、ご存じかと思ひますけれども、「いのち輝く未来社会のデザイン」というふうになっています。また、サブテーマにつ

きましては、2017年9月に立候補申請書というビッド・ドシエというものを出しているのですが、そこから少し見直しがされまして、現在は3つのL i v e sということで、S a v i n g L i v e s、E m p o w e r i n g L i v e s、C o n n e c t i n g L i v e sというふうになっています。また、コンセプトにつきましては、P e o p l e ' s L i v i n g L a bということで、未来社会の実験場ということにしています。

また、後ろのほうに資料の説明があるのですが、SDG s プラスビヨンドということで、SDG s 達成に向けた取り組みを加速をさせて、さらに 2030 年より先のビジョンが示されることというものを期待しています。これらについては、5 ページ、6 ページにまた詳細の説明を書いています。

なお、開催機関についてなのですが、当初 2025 年 5 月 3 日からとじていましたが、大型連休の期間の開幕というのを避けるために、4 月 13 日からの開催に見直しをされています。

資料のほうを少しとばしまして、7 ページをご覧ください。こちらが、万博会場を含む夢洲地区の全体図になっています。夢洲全体で約 390 ヘクタールございますが、万博会場は黄色で示しています約 155 ヘクタールの部分です。

夢洲につきましては、昭和 52 年に埋め立て免許を取得されまして、大阪市のほうが埋め立て事業を行っているものになりますが、こちらの図のメガソーラーと書いている北西の箇所につきましては、大阪市の廃棄物処分場でございます、それ以外につきましては、浚渫土砂や建設残土の処分地になっています。なお、図の東側、右側の一部につきましては、コンテナターミナルと

して既に供用がされているという部分になります。また、図で赤で示している部分につきましては、万博会場とするために 2022 年 3 月までに大阪市により追加の埋め立てが行われているエリアを示しています。これらの大阪市による埋め立てや土地造成が完了した後に、我々協会が大阪市より借地をしまして会場整備を行っていくということになっています。

続いて、8 ページをご覧ください。こちらが今後、少し修正変更も考えられるのですが、現時点での会場レイアウトの計画図です。非中心、離散型というボロノイと呼ばれている考えを採用してまして、少しギザギザとなっているのですが、そういう配置を計画しています。少し見にくいのですが、青色の凡例になっているのがパビリオンになります。パビリオンにつきましては、A、B、C という 3 つの種類を用意してまして、A パビリオンというのが敷地を提供しまして、万博の参加国など参加者が建築物等の整備を行うというものです。これにつきましては、万博開催の 2 年前の 2023 年 4 月に敷地の引き渡しを予定しています。また、B パビリオンというものは、われわれの協会が建物の建設を行いまして、参加者が内装等を整備してもらおうというものです。また、C パビリオンというものは、こちらもわれわれの協会が建物の建設を行うのですが、そのパビリオン内を幾つかの区画に分けて、複数の参加者に使っていただくというようなものになっています。こちらの B と C のパビリオンにつきましては、万博開催の 9 カ月前の 2024 年 7 月に建物の引き渡しを予定しています。なお、A、B、C のパビリオンそれぞれにつきましては、1 階建てを想定していて、大体の面積につきましては、3 から 4 種類の面積を用意するということを計画しています。

そのほか、政府間でありますとか、迎賓館、あるいは自治体間など、あとは催事施設や営業施設といったものも整備します。

また、エネルギーのインフラにつきましては、電気とガスの両方をバランス良くと言いますか、両方導入するということを考えています。そして空調システムとしましては、地域熱供給を想定してまして、現在のところ4カ所に熱供給のプラントの整備を検討しています。なお、下水・汚水につきましては、下水道への接続というものを考えているのですけれども、今現在まだ大阪市様と協議中ということもございますので、本アセスにおいては一応浄化槽での処理ということも想定をして、アセスを進めています。

続いて、9ページのほうをご覧ください。関西、夢洲へのアクセスということですが、関西、伊丹空港といった空路がありますということと、また海路につきましては、これも今現在大阪市様が検討しているのですけれども、夢洲の北側の護岸、丸で囲っているようなところですが、こちらに船着き場の整備を市のほうで検討をしていただいています。また、鉄道につきましては、こちらも大阪市様のほうで中央線、北港テクノポート線を延伸しまして、(仮称)夢洲駅というものを整備をされるという予定がございます。

なお、開催中の万博会場には、自家用車につきましては乗り入れを制限しまして、パークアンドライドシステムを導入をしようということで、会場以外のところに作る駐車場に停めていただいて、シャトルバスに乗り換えて来場していただくということを考えています。

続きまして、資料をとばしまして、11ページです。万博で整備したものというのは、原則全て

撤去という考えで、撤去した後、大阪市のほうに土地を返却するという方針となっています。また、万博開催後も、引き続き夢洲全体のまちづくりが進められるということになるのですけれども、それにつきましては、府、市経済団体によって方針が示されているという状況です。

続きまして、要約書のほうをもとにご説明をさせていただきます。要約書の1ページですが、よろしいでしょうか。

まず、事業の種類ですが、今回、万博会場が先ほど見ていただいたとおり、約155ヘクタールということですので、市のアセス条例の開発行為に該当するということと、もう1つ、会場外の駐車場、先ほどのパークアンドライドシステムの1つの駐車場なのですけれども、2ページの下図に丸で囲っているところなのですが、舞洲のほうに7,500台の駐車場を整備予ということで、こちらが市の条例の自動車ターミナル、駐車場の新設というものに該当します。今回はこの2つにつきまして、合わせてアセスのほうを進めていきたいと思います。なお、舞洲の駐車場の詳細の位置につきましては、現在、地権者様と協議調整中ですので、当社での具体的な場所の掲載は控えさせていただきます。

続いて、資料の1ページのほうですけれども、想定来場者数につきましては、約2,800万人とされていて、表の一番下の動線計画ですが、来場手段としましては、鉄道が約40%、空港や主要駅からのシャトルバスについてが20%、そのほか、パークアンドライドとか、自家用車であるとか、団体バス・タクシーなどが約40%という割合を想定しています。

続きまして、2ページの上図なのですけれども、会場ゾーニングを示しています。真ん中の

図に示すとおり、エントランスにつきましては、会場内に2カ所設置をする予定で、1つが東側のほうに新設される（仮称）夢洲駅の近くと、西側につきましては、交通ターミナルと書いていますけれども、この近くにエントランスを設ける予定にしています。

なお、この交通ターミナルというものが、シャトルバスなどの団体バス、あるいはタクシーで来場していただける方も利用するエリアということで、確保を予定しています。

続きまして、次のページで3ページと4ページです。3ページにつきましては、供用時の車両の走行ルート、4ページにつきましては、工事中の車両の主要な走行ルートを示しています。工事車両など、われわれ協会が管理できるような車両につきましては、4ページに示すルートのとおり、咲洲内の住宅地域、図で言いますとちょうど住之江区という表示が書かれているエリアですけれども、こちらのルートを通らないように、此花大橋を通る北側のルートを使っていただくということを検討しています。

そのほか、先ほどの駐車場、舞洲駐車場に来ていただくルートにつきましても、此花大橋を通るルートに誘導をするという計画をしています。また、左のほうのルートですけれども、そのほかのタクシーや民間のツアーバスなど、なかなか協会のほうでルートを管理指定できないようなものにつきましては、3ページのようなルートの利用が想定されています。

続きまして、5ページになります。5ページのほうが今回の環境影響評価の項目になっています。万博会場のほうが会場予定地と書いていますけれども、示していますとおり、13項目を選定しています。舞洲の駐車場のほうにつきましては、8項目を選定しているという状況です。

続きまして、6ページにいきます。上のところで、環境影響評価の実施を予定している区域につきましては、此花区と住之江区と港区を予定しています。

続きまして、現地調査の概要についてですけれども、本日はあまり時間もないので説明は省かせていただきます。調査の概要につきましては、位置図を8ページ、9ページに示しています。

8ページで図示はしていませんけれども、大気の常時監視局が、南港中央公園と此花区役所というところにありますので、そちらのデータのほうを活用するというのを考えています。

また、先ほど下水につなげなかった場合に、浄化槽を設置する予定ということで、浄化槽を設置した場合の処理排水につきましては、図で四角の黒と白とナンバー1という辺りがあるのですが、この辺りから排水をする予定でして、こちらにつきましては現在も排水溝があるところとして、現状と同じところから放流をするということを予定しています。

次の9ページにつきましてが、動植物の調査地点を示しています。今回も図のほうに詳細を示しているのですが、(仮称)舞洲駐車場については、一応調査は行おうのですが、申し訳ないのですが詳細な図示は控えさせてもらっています。

続きまして、10ページ以降に予測の内容、それ以降、評価の方法を示しています。また、14ページからは環境保全の創造の考え方につきまして記載をしています。時間の関係もありますので、また見ていただければと思います。

このたびの万博事業につきましては、開催期間が半年だけというような一過性のイベント、事業であるということもありまして、また開催時期も既に決定をされていて、なかなか事業計画の検

討を進めながら、並行して環境アセスメントの手続きを実施せざるを得ないというようなことがありまして、ほかのアセスの事業などと少し異なることもあるかというふうに思っています。また、今回お示しをした事業計画や会場レイアウトにつきましても、今後、多くの関係機関などとの協議調整によって、また熟度が高まってブラッシュアップがどんどんされていくものというふうに考えています。こういった状況ですが、皆様のご意見をお聞きして、参考にさせていただきながら進めていきたいと思っていますので、よろしく願いをいたします。

説明は以上です。

【近藤会長】 どうもありがとうございました。では、ただいまより質疑応答に移りたいと思います。何かご質問、ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。

【岡崎委員】 陸上の微生物の担当をしているのですけれども、7ページ目の調査項目のところで、陸上の動物に関して「任意」という言葉があるのですけれども、これはどういうことを意味しているか教えていただけますか。随時ということなのでしょう。陸上の動物について任意調査という言葉がよく分からないところがありますので、説明をよろしく願いします。

【事業者】 私は復建エンジニアリングと言います。よろしく願いいたします。

例えばほ乳類であると、フィールドサインに、事業計画地内をくまなく歩いて、そこに例えばふんがあつたりとか、湿地帯であつたら足跡がついていたりということで、任意に歩きながら動物がいた後を確認していくというものを「任意調査」というふうに、ここでは言っています。

例えば鳥類の任意調査というものについては、例えばルートセンサス調査や定点は、ある程度、

環境の同じようなところをルートを選定しまして、その間のルートで確認された種をリストアップしていく、個体数をリストアップしていく調査なのですが、任意調査は、それ以外のところですね。その時間帯、鳥類ですと朝早く調査をやっていくわけなのですが、それが終わった後に、また任意で見えていなかったところの環境を歩いて調査をする。確認数をリストアップするというような調査です。

【岡崎委員】 動物のほうはそれで分かりました。植物に対しての任意調査とは一体何なのか。やはり、もう少し具体的に書いていないと、「任意」という意味が分からないので、説明をお願いします。

【事業者】 植物の「任意」も同じでして、例えば、コドラート調査というのは、植物の高さに応じて、例えば1装置だと、1メートル四方の中をくまなく全部確認してリストアップしていく調査で、任意調査というのは、それ以外のところの環境の違うようなところを、歩きながら種をリストアップしていく調査です。

【岡崎委員】 いわゆる植物相調査という形でよろしいですか。

【事業者】 そうです。

【岡崎委員】 その辺は具体的に書いていただけるとありがたいなと思いました。あと、どうしても夢洲のこの辺りは、もともと人為的に作られたところなのですが、動物や鳥をやっていて人から聞きますと、やはり絶滅危惧種の鳥たちも、そこが長い期間放置されると、本来はそこにいなかったものであったとしても、周辺部の避難地になってしまって、意外と調べていくと、

いろいろなものが今や生息していたり、生育していたりすることがあると思います。そこの辺りも含めて検討していただきたいなというところがありますので、調査するものを具体的にどのようにするということも書いていただきたいというところでご質問しました。

【近藤会長】 ほか何かございませんでしょうか。

【嶋津委員】 ご説明ありがとうございました。

会場の中で、南のほうにある水域の部分が、なかなかイメージが付きませんでしたので、細かいところを教えてくださいたいと思います。

まず、沈殿池ですが、これは一体どういう役割を果たすのかということと、水盤というふうに書かれていますけれども、これがどういうものなのかを教えてくださいますでしょうか。

【事業者】 まず、沈殿池なのですけれども、こちらのほうは既存に、今、浚渫土砂と建設残土、埋め立て事業をされており、そのための沈殿池として作られたものでありまして、こちらを引き続き、万博開催地につきましても使わせていただくというふうに考えているものです。

水盤というものが、こちらの図のほうで近づける水盤や、触れる水盤と書いているところなのですけれども、こちらも今、まだ詳細につきましては整備計画を検討中なのですけれども、例えば触れる水盤につきましては、一定のエリアを区切るような形で、少し水面に張り出すような広場を作ったりして、そこで水と触れ合えるエリアを作りたいというようなことも考えている状況です。

【嶋津委員】 これは歩けるということですか。

【事業者】 この図で言いますと、例えば、空（くう）という広場があるのですけれども、この空の2番と4番の辺りから、少し浮棧橋のようなものを作るなど、そういったものを今検討をしているところです。

【嶋津委員】 もう少し水面の真ん中辺りにも六角形や五角形がありましたが、これはどういうものですか。

【事業者】 すみません、これにつきましては、イメージと言いますか、先ほど会場全体が非中心、離散型というボロノイという考え方を取り入れているというところで、その考えの絵がこういう六角形になっているのですけれども、水面につきましてはあまり関係なく、普通の水面になっています。

【嶋津委員】 水深はどれぐらいですか。

【事業者】 万博開催時には大体1メートルから2メートルぐらいになります。

【嶋津委員】 浅いんですね。それで、海とはつながっていないという形ですね。

【事業者】 そうです。

【嶋津委員】 分かりました。ありがとうございました。

【近藤会長】 時間が押し迫っているのです、あと1つぐらいでお願いしたのですが、誰かいらっしゃらないでしょうか。

【松井委員】 松井と申します。今後の東京一極集中から、関西と東京の二極集中というか双曲型にする上で、関西万博はとても大きい意味を持っていると思っています。特に今回の登録申請

書の11ページのところのソフトレガシーのところに書いているのですけれども、一番最後のページです。SDGsを掲げているということで、ぜひこの場を借りてお願いさせていただきます。

それでアセスについて2点あります。1つ目が、駐車場なのですけれども、2025年の段階の国際博で、例えば、ガソリン自動車がここに8,000台も殺到するようなことが国際的に発信されると、少しまずい印象があるのではないかと思います。この辺りで、脱炭素的な交通のオルタナティブ（代替手段）で何かお考えがあるのかということが1つです。

もう1つが、今回、多分、企画案でいろいろなところでディスカッションがある中で、水上交通がすごくコメントされていると思うのです。その辺りがアセス案件に挙がっていないのですけれども、必要があるのかどうなのか、その辺りをお聞かせ願えますか。駐車場の交通と水上交通の話です。

【事業者】 駐車場につきましては、例えば、先ほども説明しましたように、通ってくるルートなどを咲洲地域の住宅地を通らないようにするなど、そういうことで一定誘導策を考えようとしています。例えば、高速について、近くの北の出入口に行っていただいた場合に割引をするなど、そういうことができないか、検討を始めているという状況です。ただ、来る車を、例えば電気自動車だけに絞るといふようなところは少し厳しいかなというふうには思っているのですけれども、その辺り、何らかのいろいろな対策を含めて検討させていただきたいと思っています。

もう1つ、水上交通につきましても、こちらも実際に実現するかということも、まだあるのですけれども、夢洲のまちづくりとしまして、今、大阪市様のほうで水上交通ということで、護

岸の整備の検討をいただいているという状況です。ですので、万博だけのものではないのですが、実際に水上交通をやるということになれば、当然われわれもアセスメントの中でも検討をしていくということになるかと思っています。

【松井委員】 ありがとうございます。多分、総力戦になると思いますので、いろいろ議論を尽くして、一番素晴らしい万博にしてください。ありがとうございました。

【近藤会長】 多分、まだいろいろご意見があるとは思いますが、時間の都合がございますので質疑はここまでとさせていただきたいと思います。以後の議論につきましては、個別の専門委員会にてお願いしたいと思います。

では、事業者の皆さん、どうもありがとうございました。ここで事業者の皆さんはご退場をお願いいたします。

それでは最後になりますが、3つ目です。梅田3丁目計画（仮称）環境影響評価準備書の内容につきまして、事業者から説明をお願いしたいと思います。入場していただくよう、よろしくお願い申し上げます。

早々でございますけれども、準備がよろしければご説明のほど、よろしくお願い申し上げます。

【事業者】 日本郵政不動産の高橋でございます。よろしくお願い申し上げます。座ってご説明させていただきます。まずははじめに出席者の紹介をさせていただきたいと思います。弊社、日本郵政不動産株式会社につきましては、本事業における不動産開発業務を行う立場でございます、事業計画の策定、関係行政機関との協議等の実施を担っています。本日は事業者に代わりまして

出席させていただいています。出席者は弊社の高橋、鈴木、それにコンサルタントとして、株式会社日建設計と株式会社環境総合テクノスも同席させていただいています。

本日は梅田3丁目計画環境影響評価準備書の概略をご説明させていただきます。それでは、準備書の表紙をめくっていただきまして、「はじめに」をご覧ください。

まず、今回の準備書につきましては環境アセスの再手続きによるものとなります。本件の環境アセス手続きにつきましては、平成23年12月に評価書を提出しました。その後、事業計画地内に建った大阪中央郵便局、それから大弘ビル、この2つの建物の解体を行いました。この解体した建物につきましては、事後調査を実施いたしております。また、この跡地につきましてはイベント広場等として暫定活用が決まりました。事業者といたしましては、この間、事業性の観点ですとか、市況等を注視しながら事業再開の検討を行いまして、このたび施設の形状ですとか配置を見直した上で、事業を再開することとしました。そこで、令和元年10月15日、今回の事業計画の見直しに伴う変更内容を取りまとめました変更届を大阪市長に提出いたしまして、これに対しまして令和元年11月の1日、準備書以降の手続きを再実施するようにとの通知を大阪市様よりいただきました。この通知に基づく再手続きの一環でございまして、見直し後の事業計画を踏まえまして、必要な予測評価を行った結果を今回取りまとめています。

それでは準備書1ページ目、事業者の名称等をご覧ください。本事業は日本郵便株式会社、大阪ターミナルビル株式会社、株式会社JTBの3社の事業者が共同で開発を行うとともに、建物を保有・運営する予定でございます。

次のページからは、日建設計から説明をさせていただきます。

【事業者】 先ほど紹介いただきました日建設計の山本と申します。事業者に代わり、準備書概略の続きを説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず準備書3ページ目、計画地の位置等になります。事業計画地は、JR大阪駅の南西側に隣接する大阪中央郵便局、アクティ西ビル、および大弘ビルのエリアを合わせた地域で、住所は大阪市北区梅田3丁目となります。現在、大阪中央郵便局と大弘ビルは解体済みで、既存の建物としてはアクティ西ビルが残る状況になっています。

続きまして、準備書5ページ目、平面図のところですが、5ページの図は、施設配置の平面図です。中層部と高層部からなる建物を計画しています。

次の6ページ目は、南立面図と、計画地南西側から見た完成予想図を載せています。この完成予想図を見ていただくと分かる通り、中層部と呼んでいます基壇部に高層部が乗るような構成となっています。

次に、準備書7ページ目に、施設の規模等の表を載せています。表1-1の中段より下、施設の概要ですが、建築面積は約9,500平米、延べ床面積は約22万9,000平米、建築物の高さは約188メートルを計画しています。前回から延べ床面積は約1万2,000平米が増加、高さは1メートル高くなっています。容積対象面積、建物の階数などは前回と変わっていません。

次は準備書14ページ目、施設の主な用途になります。計画建物の断面図を用途別に色分けしたものを掲載しています。主な用途は業務施設、商業施設、劇場、滞在施設の4つを計画してい

ます。中層部に商業施設と劇場、高層部には業務施設と滞在施設を配置する予定です。ホテルである滞在施設は、今回追加した用途で、宴会場等を備え、劇場との一体的な利用、多様なニーズへの対応等、さまざまなシーンに利用可能な施設を目指していきます。

続きまして、準備書 15 ページ目、熱源計画をご覧ください。熱源計画の考え方は前回と変わりなく、本事業の空調等の熱源は、既存の地域熱供給事業者である大阪エネルギーサービス株式会社から供給を受ける計画となっています。図 1-6 に示すように既設のメインプラントは事業計画地の北西側、J R 高架下であり、事業計画地内でのガス燃焼は行わない計画です。

続きまして、準備書 19 ページ目、緑化計画となります。上位計画等の趣旨を踏まえ、隣接する西梅田地区との連続性を考慮して、19 ページ目の緑化計画図のとおり、計画建物の南側の壁面を道路よりセットバックさせ、そのスペースに十分な緑化を行う計画です。緑化にあたっては、防風機能を果たす常緑樹や、季節を感じさせる落葉樹等を植栽する計画です。

続きまして、準備書 20 ページ目から交通計画をまとめています。まず 20 ページの表、1-6 には、本事業に伴う施設関連車両台数を記載しています。この台数の設定方法の詳細については、第 5 章の 97 ページ以降に記載していますので、後ほどご確認いただければと思います。施設関連車両の影響については、周辺の大規模プロジェクトによる影響も加味して予測を行っています。

次に、21 ページ目、施設関連車両の主要な走行ルートを示しています。ルートは前回と同じです。また、駐車場の出入口も前回同様、事業計画地の西側に設け、左折での入場・退場を計画

しています。

22 ページ目から 24 ページ目には歩行者ネットワークについて記載しています。前回と同様に大阪市と協議をして、大阪駅周辺を主要な歩行者同線の強化・充実のため、デッキ・地上・地下の 3 つのレベルで周辺との接続を計画しています。

次に、工事計画についてです。27 ページ目をご覧ください。27 ページ目、下の表の 1 - 7、こちらには全体工程を載せていますが、工事期間は約 4 年を予定しています。

29 ページにいただきまして、工事は大阪中央郵便局と大弘ビルについては解体済みですので、残っているアクティ西ビルの地上部の解体を行った後、基礎工事、躯体工事等の建設工事を行う計画です。途中の赤で示しているところです。事業計画地周辺には、昼間は自動車や歩行者が多いことから、安全な工事を行うために夜間にも工事を行う計画です。なお、夜間工事の実施にあたりましては、周辺環境に配慮するとともに安全な工事計画を立てて実施する予定です。

以上で、事業計画の説明を終わります。時間の都合もありますので、大変申し訳ありませんが、2 章、3 章の説明は割愛させていただきまして、4 章、環境影響評価で選定した項目と、調査予測の方法について説明します。

それでは、82 ページ目、83 ページ目をご覧ください。環境評価項目については、事業の影響を受けると考えられる項目のうち、計画の見直しにより、前回評価書の結果から環境への影響が変化する可能性があり、再度予測評価が必要と考えられる項目を選定しました。丸のついている

項目が、今回選定した項目を示しており、大気質、土壌、騒音、振動、低周波音、日照阻害、電波障害、廃棄物・残土、地球環境、風害を含む気象、および景観を選定しています。地盤沈下につきましては、地下構造物を設置することから影響が考えられますが、地下構造物の規模については前回の計画から拡大しないことから、影響としては前回評価書と同程度と考え、再実施の項目としては選定していません。また、前は本事業に対し、熱供給を行う地域熱供給事業者が増設する熱源施設からの影響についても対象としていましたが、これも前回の計画よりも台数等の規模が縮小することから、今回は対象とはしていません。それ以外は、前回と同じ項目となっています。

次に、84 ページからの調査、予測の手法を示しています。これらの調査、予測の手法は基本的には前回と同じであり、また、直近の他事例とも同様の内容となっています。

第5章に記載の各項目についての環境影響評価の結果について、本来説明すべきところですが、こちらも本日は時間の都合もありますので、その内容については今後の委員会におきましてご審議いただきたいと思っています。

なお、事業者としましては、全ての項目について予測評価の結果、環境保全目標を満足するものと評価しています。

では、6章、環境の保全および保全のための措置について説明させていただきます。363 ページをご確認ください。363 ページ目、建設工事の実施にあたりましては、周辺地域に対する影響を軽減するため、可能なかぎり最新の公害防止技術や工法等を採用し、低公害型の機材を使用し

ます。そのほか、工事関係車両の走行については、周辺地域への影響を最小限にとどめるよう工事計画を立て、台数削減に努めます。

また、交通計画におきましては、先ほども説明しましたが、公共貢献策の1つとして歩行者ネットワークの強化、充実を図ることで、公共交通機関の利用を促進するなど、周辺地域の交通環境に配慮いたします。

次の364ページ目以降には、大気質等の各項目についての環境保全計画を記載しています。各項目においては、記載した環境の保全および創造のための措置を確実に実施し、環境への影響をできるだけ軽減します。

最後となりますが、371ページ目に予測評価の結果を踏まえた事後調査の方針を示しています。事後調査の内容、方針につきましては表7-1のとおりでして、基本的には前回と同じとなっています。こちらも合わせてご審議いただきたいと思います。

以上、簡単ではございますが、準備書の概略説明を終わります。一部時間の都合で割愛した部分もございますが、ご審議よろしく願いいたします。

【近藤会長】 どうもありがとうございました。では、ただいまより質疑応答に移りたいと思います。何かご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

【道岡委員】 この梅田3丁目計画の周辺では、いろいろ再開発がされていると思うのですが、例えばうめきた2期など、そのような影響というのは含まれているのでしょうか。

【事業者】 交通等の将来交通量、施設間の将来交通量に関しては、周辺プロジェクトが完成

し、供用中という想定で台数に盛り込んでいますので、そういう意味では、一定周辺のプロジェクトは反映しています。また、風洞実験につきましても、分かっているものについては模型に反映させています。

【道岡委員】 ありがとうございます。

【近藤会長】 ほか何かございませんでしょうか。お願いします。

【秋山委員】 交通関係でお尋ねしたいのですけれども、幾つかご説明があって、平成 22 年度のパーソントリップ調査で分析をされているみたいなのですが、あれから 10 年たって、今度新しい調査が出てきたりして、傾向としましては、多分 10 年前から比べると高齢化が進んで、トリップ数も減少しているし、それから当然、高齢者が増えるのでバリアフリーだとか事故の問題も最近増えています。だからここに記載されていることよりも少し先を見たようなことを考えられたらどうかと思うのですけれども、その辺はどう考えていますか。

【事業者】 将来交通量の推計において、この先も見据えた形の新しいデータを使ったほうがいいのではないかというような質問でしょうか。

【秋山委員】 そういう単純な問題ではなくて、同じ、例えばトリップ数があっても、高齢者が多いとか、バリアフリーでなければいけないということで歩行空間自身ももう 1 回見直さなければいけない、そういう提案があまり入っていない気がするので、従来型のことが淡々と書かれているのですけれども、その辺、どこを想定されているのかですけれども、今、28%ぐらい高齢化していますからね。

【事業者】 まず、交通量の算出という方法につきましては、周辺のプロジェクトでの算出方法と考え方は合わせる形で、予測条件としています。

それとは別に事業計画の中での、将来の、例えば歩行者空間の充実であったりというようなところかと思えますけれども、こちらにつきましては、西梅田地区との整合と言いますか、連携も踏まえて考えまして、敷地の南側をセットバックをして、より歩行者環境、歩行者が通れる空間というものを現実化させるとともに、地上、デッキ、地下、それぞれの歩行者ネットワークというものを強化させていただいて、こちらは当然大阪市さんとの協議が必要ですが、その上で、大阪駅周辺の歩行環境をよりよくしていきたいと考えています。

【近藤会長】 よろしいでしょうか。

【秋山委員】 わかりました。

【近藤会長】 ほか何かございませんでしょうか。特段、何もございませんでしょうか。

そうしましたら、多分またもう少し詳細に見ていけば、いろいろご意見があるかと思えますけれども、時間が迫っていますので、質疑応答はここまでとさせていただきたいと思えます。以後の議論につきましては、また個別の専門部会においてお願いしたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

では、事業者の皆様、どうもありがとうございました。ご退場をお願いいたします。それでは、今後の審議の進め方について、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】 本日、諮問させていただきました環境影響評価方法書および準備書につきまして

は、本日お手元にお配りしている資料の一番最後にお付けしていますが、専門委員会の部会構成に従いまして、各部会において専門分野ごとにご検討をお願いしたいと考えています。今回につきましては、全部会開催をするという予定となっていますので、委員の皆様方、何とぞ、よろしくお願い申し上げます。事務局といたしましては、2月の下旬を目途にご答申を賜りたいと考えています。大変多くの案件数で、なおかつ全部会の開催ということですからけれども、何とぞ、ご協力、ご審議賜りますようお願いいたします。以上です。

【近藤会長】 どうもありがとうございました。ただいま、事務局から提案がありました内容や会議全般を通じまして、何かご質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、特にご意見がないようですので、本日の議論につきましては以上で終了とさせていただきます。では以後は事務局のほうでよろしくお願いいたします。

【司会】 本日は近藤会長をはじめ委員の皆様には大変お忙しいところをご審議を賜りまして、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。