

# 大阪市環境影響評価専門委員会会議録

1 日 時 令和2年11月9日（月）14時00分～14時50分

2 場 所 ウェブ会議の方法により開催

3 出席者

専門委員会委員：相原 嘉之 委員 乾 徹 委員 岩田三千子 委員

内井喜美子 委員 岡部 寿男 委員 近藤 明 委員

嶋津 治希 委員 西野 貴子 委員 西村 文武 委員

樋口 能士 委員 道岡 武信 委員 山田 忠史 委員

山本 芳華 委員 吉田 準史 委員 若狭 愛子 委員

若本 和仁 委員

大阪市：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

大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業環境影響評価準備書について

5 議事録

【司会】 お待たせいたしました。定刻となりましたので、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。

本日は委員の方々をはじめ、皆様方におかれましては御多忙の中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

議事に入りますまでの間、進行を務めさせていただきます、事務局の中尾と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本日の会議は、環境局会議室におきましてウェブ会議画面の投影により公開にて行っております。

ここで視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視聴における遵守事項に従い、お静かに視聴していただきますよう、御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、大阪市環境局理事兼エネルギー政策室長の堀井より御挨拶申し上げます。

**【環境局理事兼エネルギー政策室長】** 環境局の理事の堀井でございます。

本日は御多用の中、環境影響評価専門委員会に御出席を賜り、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る御指導、御協力を賜り、厚くお礼を申し上げます。

さて、本日の議題でございます大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業につきましては、御承知のとおり、近畿圏で大規模な災害が発生した際に、国の災害対策本部が設けられます大阪第6地方合同庁舎の屋上に専用ヘリポートを設置することにより、災害対応活動の機動性、

迅速性の確保など、災害対策のさらなる充実を図るものでございます。

近年、自然災害が頻発しており、令和2年7月豪雨では、九州、中部、東北地方をはじめ、広範な地域におきまして甚大な被害をもたらしたことは記憶に新しいところでございます。さらに今後、こうした異常気象は増加する傾向にあり、また、近畿地方に甚大な被害をもたらす東南海地震は今後30年以内に発生する確率が70～80%とも言われております。

こうした状況に鑑みますと、災害対策はますます重要性を増しておりますが、災害対応力の向上とともに、可能な限り環境に配慮された事業となりますよう、本日、委員の皆様方には部会で御審議いただきました結果の取りまとめにつきまして御審議をお願い申し上げまして、誠に簡単でございますが、開会に当たりましての御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たします。

【司会】 続きまして、御出席いただいております委員の皆様のお名前を御紹介いたします。

近藤会長、樋口会長職務代理、相原委員、乾委員、岩田委員、内井委員、岡部委員、嶋津委員、西野委員、西村委員、道岡委員、山田委員、山本委員、吉田委員、若狭委員、若本委員、以上16名の委員の皆様にご出席をいただいております。映像と音声により委員御本人でいらっしゃる。こと、また、委員間で映像と音声即時に伝わることを会長においても御確認いただいております。

また、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御報告申し上げます。

引き続きまして、本市からの出席者を御紹介いたします。

開会の御挨拶をいたしました、環境局理事兼エネルギー政策室長の堀井、環境管理部長の池上、環境影響評価連絡会の7部局から関係課長が出席しております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。事前にメールにてお送りしております次第及び検討結果報告書（案）、そして、以前に郵送にてお送りしております本事業に係ります環境影響評価準備書の3点でございます。お手元でございますでしょうか。

ここで議事に入ります前に、ウェブ会議を進めるに当たり御留意いただきたい事項につきまして御説明させていただきます。

まず、マイクでございますが、御発言いただくとき以外はオフにさせていただきますようお願いいたします。

次に、御発言いただく際にはマイクをオンにいただき、まず冒頭にお名前をお願いいたします。

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、よろしくをお願いいたします。

**【近藤会長】** 近藤でございます。

それでは議事に入らせていただきます。

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

さて、本日の議題は、9月25日に大阪市長から当専門委員会に諮問のありました大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業環境影響評価準備書についてでございます。諮問以降、これまで当専門委員会の騒音振動、総括部会の各部会において検討、審議を重ねてまいりました。本日は皆様に環境影響についての検討結果報告書の（案）について御検討いただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、検討結果報告書の（案）につきまして、事務局のほうから説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** それでは、事務局から大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業に係る環境影響についての検討結果報告書（案）の内容について御説明申し上げます。

お手元お配りしております報告書、めくっていただきまして、まず、はじめにがございます。ここでは本準備書が縦覧に供され、意見書の受付が行われましたこと。その結果、意見書の提出がなかったことなどを示してございます。

次のページが目次でございまして、その次のページ、1ページ目からが第I章、環境影響評価準備書の概要でございます。表中には事業者の名称、種類などが記載されてございまして、航空法第2条第6項に規定する空港等の設置の事業であり、事業者がPFI大阪第6合同庁舎株式会社となっております。

なお、本事業の目的でございますが、災害などが発生した際、機動性、迅速性を確保した災害対応活動を行うことを目的としてございます。

次のページからは事業計画の概要でございます。事業計画地につきましては、恐れ入りますが、画面を替えますので御覧ください。今、事務局がお示ししております地図、こちらでもって御説明を申し上げますので、この画面上を右クリックいただきまして、「ピン留めにする」というのを選択いただけますでしょうか。そうすると、この画面が全画面ということで大きくなるかと思えますけれども、大丈夫でしょうか。

ここでは、事業計画地について御説明を申し上げます。この図に示しておりますように、大阪城公園の右側に位置します大阪府警本部のさらに西側に事業計画地が面しております。この北側には大阪国際がんセンター、大手前高等学校、南側には大阪市立東中学校などの環境保全施設が立地しているエリアでございます。計画ヘリポートの周辺には、安全表面と呼ばれます航空法による飛行機が安全に離着陸を行うための一定の広さを持った飛行ルートの確保のための空間の設定が義務づけられております。安全表面は通常、伊丹空港などでは180度となっておりますが、法律では90度までの設定が許されております。本事業では大阪城及び西側の高層マンションなどを避ける必要がありますため、大阪城公園の外堀沿い東側と、その北側に進入表面を設け、大阪城公園上空で周回して飛行するルートを想定しております。運用時間は24時間で、原則、日の出から日没までとしており、離着陸回数は初動調査と離着陸訓練合わせまして、最大年間200回を想定しております。

ここで離着陸回数の考え方でございますが、まず災害時の初動調査では、八尾空港から離陸をし、計画ヘリポートに着陸して1回。ここで近畿地方整備局の技師が搭乗して離陸、ここで2回。

災害地で調査を行った後、ヘリポートに戻ってきて着陸、これで3回。ここで技師を降ろした後、八尾空港に向けて離陸、ここで4回となります。したがって、1調査につきまして計4回の離着陸回数となります。このヘリポートには格納庫、あるいは給油施設がございませんので、ヘリコプターは必ず八尾空港に戻るということとなりますために、通常の約2倍ということで、1調査につき4回の回数となります。

もう一つ、離着陸訓練でございますが、この訓練につきましては、八尾空港を離陸して、計画ヘリポートに着陸をして1回。その後、八尾空港に向けまして離陸して2回となりますために、1訓練当たり2回の離着陸回数となります。

それでは、検討結果報告書（案）にお戻りいただきまして、お手元の資料6ページの1、全般的事項でございます。下のところにある（3）運用計画を御覧ください。

次の7ページの②検討結果におきまして、計画ヘリポートの運用について事業者から追加で説明を受けております。枠で囲っております提出資料1-1の表を御覧いただきますと、現在の災害対応調査のうち、災害発生時の初動調査、それと一番右の端、新たに離着陸訓練、これが新しい計画ヘリポートで想定されております。

これを受けまして、次のページでございますが、初動調査の実績につきましては、そのさらに下、提出資料1-2の表がございますが、この表の下でございますように、災害対応調査の回数が多かった平成29年度、このときに合計10回であったことが示されてございます。

これを受けまして、その枠の下のポツのところでございますけれども、計画ヘリポートで想定

している離着陸回数が180回と、過去10回と言ってます実績に比べて非常に多いことから、初動調査の回数の考え方について確認を行っております。

さきに地図で御説明申し上げましたとおり、計画ヘリポートでの初動調査では、離着陸回数が八尾空港の単独の場合に比べて2倍の1調査当たり4回となること。これに加えて、資料1-3、枠囲みのおり、2行目でございますけれども、1日当たり最大2便となり、これが2日間に及ぶことを想定するという。さらに一番下の行でございますが、災害件数を過去の実績の2倍と想定するというを加味いたしまして、年間160回、次のページでございますけれども、余裕をさらに見て年間180回と想定したとなっております。

これを受けまして、枠囲みの下のポツでございます、「離着陸回数の想定に問題はない。」と取りまとめていただきました。

次に、ヘリポートの運用時間についてでございます。運用時間につきましては、夜間を含め24時間としている一方で、騒音の予測につきましては、その時間帯を7時から19時と夜間を除いておりますことから、この考え方について確認を行い、提出資料1-4の中ほどでございます、災害発生時の初動調査では、視界を確保できる日中の明るい時間帯が求められることが示されてございます。

これを受けまして、その下でございますが、「予測における時間帯の設定に問題はない。」との取りまとめをいただきました。

次に、(4)の使用機種でございます。一番下、②検討結果のところでございますが、使用機

種が方法書のと看と比ベまして小型のものに変更になっておりますことについて確認いたしてお  
ります。

10ページの枠囲み、提出資料1－5でございます。実際に近畿地方整備局に今年新たに導入さ  
れましたヘリコプター、こちらを用いて予測を行ったとのことございまして、枠囲みの一番下  
の行にありますように、これが最大機種となるということございまして、その枠囲みの下でご  
ざいますけれども、1つ目のポツ、「これよりも大型の機種の運用計画はないことから、問題は  
ない。」とした上で、さらにその下、2つ目のポツでございますが、近畿地方整備局のヘリコプ  
ターの今後の更新につきましても、「騒音、低周波音の発生を抑えたヘリコプターを選定するよ  
う努められたい。」との御意見をいただきました。

次に、(5) 飛行ルートの選定についてでございます。提出資料1－6、11ページでございま  
すが、飛行ルートにつきましては、機長が追い風を受けない気象条件を選ぶなどのことから、機  
長が判断をするということが示されてございます。

その下、枠囲み下のポツでございますが、飛行ルートの選定は重要なファクターとなりますこ  
とから、運用段階で環境影響評価での配慮事項がどのように担保されるのか、追加で確認を行っ  
ております。

その下の提出資料1－7でございます。ここではPFI大阪第6合同庁舎株式会社からの要請  
により、近畿地方整備局が入札で決定するヘリコプターの運航会社に対して指導をするとの内容  
が示されてございます。

これを受けまして、その下のポツでございます。「本事業はPFIの事業のため、ヘリコプターの運航が運航管理者に委ねられていることから、事業者は運航管理者に対して、環境影響評価書を十分に踏まえた運航管理を行うよう、文書指示などにより継続的に実効性を確保する必要がある。」との御指摘をいただいております。

ここで、部会で御検討いただきました末尾の語尾のところ「必要がある」と今申し上げましたけれども、さきのところでは「何々されたい」と申し上げました。この「されたい」につきましては、委員会の要望としてさらなる環境配慮に努めることを求めるものでございます。これに比べまして「する必要がある」という語尾につきましては、特に影響が大きく、積極的に環境配慮に努めるよう、委員会から強く要望すべきものとして、この本案につきましても、後に御説明申し上げますが、指摘事項に挙げさせていただくというふうなランク分けをしております。

戻りまして12ページからは騒音でございます。(2)現地調査の検討結果でございますが、14ページ、15ページを御覧ください。方法書から変更となっている調査地点がありますことから、代替地点の考え方を事業者を確認しております。枠囲みの提出資料2-1の2行目のところでございますが、コロナウイルス感染防止のために調査への協力が得られなかった建物がありますことや、そのページの一番下、人が集まるところでヘリコプター以外の音が無視できない地点につきましては、中ほどの箇条書きにございます調査地点の選定の考え方に示されました4つの観点から代替地点を選定したことが示されてございまして、これを受けまして、枠囲みの下のポツ、「問題はない。」と取りまとめていただいております。

次に、予測内容につきましては、18ページの②でございます。ここの下の段、イ、予測結果及び評価でございます。ここでは現地でヘリコプターの試験飛行を行い、得られた騒音レベルを各地点で平均することにより設定をしたとされてございますが、この調査地点によりまして、最大で13デシベルものばらつきが見られましたことから、この要因について事業者の確認をいたしましたところ、19ページの枠囲み、提出資料2-3でございますけれども、試験飛行時のルートが断面で示されておりまして、この下の表では、その調査地点ごとの飛行角度や周辺の建物状況が併せてまとめられてございます。右のところを御覧いただきますと、密集市街地に位置する地点では、周辺建物の音の反射により、騒音レベルが大きくなっていること。また、勾配が大きく、ヘリコプターが上昇や下降を行っている地点は、ブレードスラップ音の影響が加わっており、騒音レベルが大きくなっていることが考えられるとしてございます。

そこで、20ページでございます。これら反射による影響やブレードスラップ音の影響を加味した予測結果となりますように設定の変更と、災害発生時の初動調査では、さきに申し上げましたように、1日最大で16回、しかも2日間ということで、短期間に集中して飛行することを踏まえた予測結果についても事業者に求めました。その結果が枠囲みの2-4でございます。下の表でございますけれども、いずれの地点におきましても、環境保全目標を満足してはいるものの、No.3、大阪国際がんセンターでございますが、ここでは、その右の端を御覧いただきますと、短期的な予測結果は高い値と示しておりまして、これは計画ヘリポートの北側に立地しておるものでございます。

このことから、次の21ページの初めのポツでございますけれども、冒頭で申し上げました地図で説明いたしましたとおり、2つの進入表面、北側と東側がございましたが、どちらの進入表面を選択するのか、基本的な考え方、またその選択率につきまして事業者の確認をしております。

資料の2-5の上段でございます。ここでは強い風を避ける、また、追い風を避ける方向を選ぶこと、また、その下の表には、気象台データから想定されます進入表面の選択率が示されてございます。

これらを受けまして、枠囲みの下のポツでございますけれども、「計画ヘリポートの風況を踏まえると、東側の進入表面を積極的に選択することで、北側に位置する環境保全施設への騒音影響を低減することは可能と考えられる。」よって、2ポツ目でございます、「ヘリポートの北側には病院や学校等の施設が多数立地していることから、可能な限り、東側の進入表面を選択する必要がある。」との御指摘をいただきました。

続いて、22ページをお開きください。環境保全対策についての確認でございます。準備書では北側には環境保全施設が立地することから、速やかに飛行高度を上昇させるとしてございますが、勾配を上げることで、さきに申し上げましたブレードスラップ音が発生する可能性が懸念されたことから、勾配の考え方とその効果につきまして事業者の確認をいたしましたものが提出資料2-6でございます。下に図がございまして、②、③、④はいずれも環境保全施設が多く立地します北側表面を飛行する断面でございまして、11度の急勾配で離着陸をすることになってございます。

次の23ページは、対策前後の比較が行われておりまして、下の表を御覧いただきますと、急勾配での離着陸をすることで、0.6デシベルの低減が見込まれることが示されてございます。

これを受けまして、部会としましては、下のポツでございます、速やかに飛行高度を上昇させることに伴い、懸念されたパワーレベルの増加は僅かであり、環境保全施設との離隔が確保されることで影響の低減が図られることから、有効な対策であると考えられると取りまとめていただいております。

続いて、計画ヘリポートの待機時の騒音がどれぐらい寄与しているのかを確認いたしております。その結果、24ページ、資料2-7でございます。表の右側を御覧いただきますと、計画ヘリポートに近接しておりますNo.3、国際がんセンター、No.4、東中学校におきましては、待機時の騒音による影響が大きく、枠囲みの提出資料2-8には、待機時間を5分から3分に短縮することが可能で、これによって1.3デシベル程度の騒音レベルの低減が見込まれることが示されてございます。

これを受け、下のポツでございます、「計画ヘリポートには近接して環境保全施設が立地していることから、待機時間の短縮を確実に実施し、可能な限り影響を低減する必要がある。」との御指摘をいただきました。

25ページからは、3番、低周波音でございます。（2）現地調査につきましては、ページ送っていただきまして、26ページの②検討結果にありますように、方法書と同様の考え方にに基づき、代替地点が選定されているということで、騒音と同様に問題はないとしてございます。

次に、(3) 予測評価でございますが、27ページのイ、予測結果及び評価を御覧ください。全地点でがたつき閾値や圧迫感・振動感を感じる値を超過しておりますが、2ポツ目にありますように、継続時間が短いことなどにより著しい影響はないとされております。

そこで、がたつき閾値などを超える継続時間について事業者を確認いたしました。提出資料の3-1の表では、低周波音ががたつき閾値を超える最大の時間は、No.3、国際がんセンターで376秒と最も長く、計画ヘリポートに近接していることから、待機時の低周波音の影響を受けている。また、そのさらに右の欄では、圧迫感・振動感を感じる値を屋内でも超える可能性があることとなっております。これが北側の進入表面を使用した場合の結果でございますが、次の28ページにはグラフがございますけれども、これの右下のグラフでは、北側ではなく東側の進入表面を使った場合、折れ線グラフが黒塗りの部分を下回っておりますように、屋内の圧迫感・振動感を超過しない結果となっております。

こうした結果を踏まえまして、29ページでございますけれども、低周波音の対策について事業者に求めましたところ、その下、枠囲み3-2の3段落目でございますけれども、北側については速やかに高度を上昇させること。待機時については4段落目にありますように、短縮に努めるということ。枠内の下から2行目でございますが、事後調査において苦情等の問題が発生していないかを確認するというところでございました。

これを部会で御議論いただきましたところ、枠の下のポツにございますように、「がたつき閾値や圧迫感・振動感を感じる値を上回ることから、飛行高度の配慮や待機時間の短縮に加えて、

可能な限り、東側進入表面を選択するなど、対策を確実に実施されたい。」との御意見をいただきました。

続いて、30ページでございます。事後調査に関する内容でございます。②検討結果、提出資料4-1でございますが、事後調査地点や調査項目などが示されてございます。中にあります表の少し上、低周波については、調査対象施設の協力が得られる場合には屋内での測定を検討するとしてございます。

これを受けまして部会では、31ページの枠の下、「事後調査に当たっては、事前に試験飛行時の調査地点及び事後調査地点となる環境保全施設への十分な説明を行うこと。苦情の有無など、現地の実情に応じて屋内での低周波音の測定も含めて実施し、その結果を踏まえて、必要な措置を講じられたい。」2ポツ目にありますように、「とりわけNo.3、大阪国際がんセンターについては、がたつき閾値を超えるとともに、進入表面によっては屋内においても圧迫感・振動感を感じる値を超えることから、屋外の測定と併せて屋内での測定について実施されたい。」との御意見をいただいております。

以上が各評価項目の検討結果でございます。

32ページには指摘事項として、記以下にその内容を記載してございます。1つは、全般的事項といたしまして、ヘリコプターの運航管理者に対して、本件の指摘事項をはじめ、評価書を踏まえた運航管理を行うよう、文書による指示などを行うこと。次に、騒音対策としては、ヘリポートの北側に病院や学校が立地していることから、可能な限り、東側の進入表面を選択すること。

最後に、待機時の騒音を短縮することの3点となっております。

33ページには、おわりにを記載してございます。

以上が検討結果報告書（案）の概要でございます。以上、御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

ここで委員の皆様方、最初に「ピン留め」をお願いしておりましたけれども、同じように、今のこの画面上を右クリックいただきまして、「ピン留めを外す」ということでお願いします。よろしくをお願いします。

【近藤会長】 どうもありがとうございました。

そうしましたら、ただいまの検討結果報告書の（案）につきまして、既に各部会において御議論いただいていたところではございますが、ただいまの説明について何か補足説明や御意見等はないでしょうか。御意見がある場合には名前を言ってから質問等をしていただけるよう、よろしくお願いいたします。

委員の皆様方、何かございませんでしょうか。

【樋口委員】 では私からよろしいでしょうか、樋口です。

【近藤会長】 お願いします。

【樋口委員】 最後の指摘事項のところ、低周波音に関しては本文にはいろいろ意見がありましたけれども、指摘事項として残っているものはないということでよろしいんですか。

【事務局】 はい、騒音振動部会でも複数回にわたって御議論をいただきました。これについて

は低周波音のがたつき閾値、あるいは圧迫感・振動感を屋内でも感じるというのは、事態としては好ましい状況ではないといった御意見を多数頂戴しておりました。ただ、議論を深めていただきましたところ、これにつきましては東側ルートを可能な限り選択することや、あるいは待機時間の短縮を図るということで、騒音で指摘する内容と同じ内容をすることによって、低周波音の対策も効果が見込まれるということもございましたので、内容としてはこれで十分含まれているだろうという御議論がございまして、こうした形としていただいておりますことをこの場で御報告申し上げます。

【近藤会長】 樋口委員、よろしいでしょうか。

【樋口委員】 事後調査のことは本文中には結構書いてあったんですけど、それはいいんでしょうか。屋外や屋内での低周波音測定も含めて環境保全措置を、というようなことがポツのところに書いてありますよね、とりわけNo.3では屋外の測定と併せて屋内での測定について実施されたいと。この辺はもう本文中に記載していることは指導されるので、指摘事項に書くほどのことではないということですかね。

【事務局】 これを含めて、「何々されたい」という意見を述べていただくところが何か所かありますけれども、これにつきましては、もしこの内容で本日委員会として決まるとなりましたときには、この内容をもって答申となりますので、指摘事項以外の意見も含めて、答申内容に含まれることとなりますので、これは事業者に対してしっかりと伝わるということに間違いはございません。

【樋口委員】 分かりました。ありがとうございました。

【近藤会長】 ほかの委員の先生方、どうでしょうか。よろしいでしょうか。騒音振動部会でもかなりこの指摘事項の辺りについてはきちっと議論されたかなと私は思っていますので、これで問題ないのかなと思っています。どうでしょうか、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【近藤会長】 そうしましたら、ほかに御意見がないようですので、ただいまの報告書の(案)の(案)を取らせていただきまして、最終の報告書としてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【近藤会長】 では、特に御意見がないようですので、本報告書をもちまして大阪市長宛てに答申することといたします。

それでは、ただいまから答申部分を読み上げます。

令和2年11月9日 大阪市長 松井一郎様

大阪環境影響評価専門委員会 会長 近藤 明

大阪第6地方合同庁舎(仮称)ヘリポート設置事業環境影響評価準備書について答申

令和2年9月25日付、大環境第e-349号で諮問のありました表題については、別添の検討結果報告書をもって答申します。

よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事は以上でございます。

では、事務局の方に進行をお返ししますので、よろしく願いいたします。

【司会】 ありがとうございます。

それでは、ここで理事の堀井より一言お礼を申し上げます。

【環境局理事兼エネルギー政策室長】 ありがとうございます。

ただいま近藤会長から答申を拝受いたしました。

今回、8月の委員改選以降、初めて御審査をいただく案件でございましたが、近藤会長をはじめ、委員の皆様には大変御多用な中、諮問から約1か月半という短期間にもかかわらず、精力的に御検討、御審議を重ねていただきましたこと、厚くお礼を申し上げます。この答申をもとに事業者に対し、環境の保全及び創造の見地から市長意見を示してまいります。

本市では、昨年12月に新たな大阪市環境基本計画を策定し、SDGsの達成に貢献することを掲げ、健康で安心、快適な市民生活と経済活動を支える都市機能の向上を目指すこととしております。この中で環境影響評価は大規模な都市開発における環境配慮の促進を担うものでございます。今後も大阪市内では2025年大阪・関西万博を初め大規模事業案件を控えており、これらの環境影響評価を通じまして、SDGsが目指す持続可能な社会、経済、環境づくりにつなげてまいりますと考えております。

委員の皆様におかれましては、引き続きお力添えを賜りますようお願いを申し上げまして、誠に簡単ではございますが、お礼の言葉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。

【司会】 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。