

会 議 録

会 議 の 名 称	令和 6 年度第 1 回枚方市環境影響評価審査会・公害部会
開 催 日 時	令和 6 年 5 月 31 日（金） 10 時 00 分から 12 時 30 分まで
開 催 場 所	枚方市役所庁舎第 3 分館 3 階 第 1 会議室
出 席 者	部会長：尾崎博明委員 委 員：西堀泰英委員、藤田香委員、松井孝典委員、山本浩平委員
欠 席 者	委 員：栗田貴宣委員、日置和昭委員
案 件 名	（１）（仮称）村野駅西土地地区画整理事業に係る環境影響評価準備書について （２）（仮称）茄子作土地地区画整理事業に係る環境影響評価準備書について
提出された資料等の 名 称	資料 1（仮称）村野駅西土地地区画整理事業に係る環境影響評価準備書等 資料 2（仮称）茄子作土地地区画整理事業に係る環境影響評価準備書等 参考資料 枚方市環境影響評価等技術指針
決 定 事 項	・引き続き、継続審議が必要とした。
会議の公開、非公開の別 及 び 非 公 開 の 理 由	公開
会議録の公表、非公表の 別及び非公表の理由	公表
傍 聴 者 の 数	1
所管部署（事務局）	環境部 環境指導課

審 議 内 容

議事進行：尾崎博明部会長

事務局より委員出席状況等報告（委員 5 人出席 審査会成立要件を満たす）

部 会 長：事務局から、本日の資料の確認をお願いします。

事 務 局：資料確認、提出された意見書内容（住民、隣接自治体）についての説明

部 会 長：今、意見の概要についての説明をいただきましたが、それを踏まえて議事を進めたいと思います。環境影響評価準備書について事業者から説明をお願いします。
事業者に入室してもらってください。

<事業者（㈱フジタ、㈱建設技術研究所）入室>

事 業 者：準備書について説明（大気汚染、水質、騒音、振動、低周波音）

質疑なし

部 会 長：まず大気汚染について御意見等ありますか。

委 員：ユニットという概念がよく分からなくて、どういう原単位を使っているのか。予測については、平均的な値で算出されており、ずっと工事の状態が均一で同じように進んでいるという仮定の下に計算をされていると思うが、実際の工事はこのとおりされますか。工事影響の最大値を考えて予測はできないでしょうか。

事 業 者：予測の考え方については、年平均値で予測し、年間の評価をしています。
ピーク時の予測はできないかといった御指摘ですけれども、ユニットを設定する際、どこでピークができるかっていうのを工事計画から想定しています。例えばこの表の 6-1-13 にお示ししてございますが、大気質についてはこちらの左側の列になるんですけれども、それぞれ NOX、SPM、あと降下ばいじん量の排出係数が技術手法で示されておりまして、こちらの数値を用いて設定しております。
ピーク時の設定ですけれども、これらの排出係数とユニットを掛け合わせて、それぞれこの工事工程から、1 年目の例えば 1 か月ではこのぐらいの排出量になるといったところで足し合わせた結果、この 1 年目とこの 2 年目の 4～5 か月目がピークになるので、この期間に発生する工事ユニットを年間稼働として予測しています。

委 員：ユニットの組合せですが、ユニットの中にどういうものが入っているかっていうのが見えなくて、ユニットで予測することに私はすごく違和感を感じます。
例えば、何と何が組み合わさったものをユニットとして計算されているか、その素過程について明確に示すことができないでしょうか。

事 業 者：後日示します。

委員：ユニットの設定根拠について何か詳細なデータを用意いただければ計算ができると思います。

あと、車の走行について市民の方からの意見にもあるように、実際とどの程度乖離しているのかが気になっています。交通量の予測は、大気や騒音にも関係するのですが、これが最大だということによろしいですか。速度に関しては理解したのですが、方向とかに関する情報がなく、それによって結果が変わってこないだろうか気になります。

事業者：現況の交通量につきましては、騒音振動交通量は秋に行われることが多いので、令和4年度の秋で実施しています。平日・休日で24時間、1日ずつ調査をしています。現況の住民の方との感覚と合わないという御指摘に関しては、あくまで調査の結果は結果でお示ししているところではありますが、この10月に実施した調査が最大を取れているというのは言えません。ただ、いつ最大になるかも把握しかねますので、あくまで平常的な10月の平休日で行っています。

委員：交通による影響が大気質にも影響してくると思っていますので、そこまでできないという答えになるかもしれないですが、気になります。

部会長：実態との乖離っていうのが住民からも出ておりますけど。私も枚方のことを知ってまして、この混雑は大阪府の中でも相当なものに感じます。実態との乖離があっても不思議じゃないと、個人的には思います。もう少し実態がしっかり把握されていないと、どこまでいっても議論が収まらないというふうに思います。

部会長：水質について、御意見ありますか。

一昨日も水質について話がありましたように、貯留池の大きさの問題があるかと思えます。大きさについては、かなりギリギリかと思えますけれども、その辺りを含めて、何かさらに御意見はございますか。

事業者：村野駅西地区の流出係数は、開発前を0.6、水田は0.7を採用するということで、0.7を採用しています。あとは、現在の宅地の面積、用地別の面積と、下の計算式のとおり掛け合わせ、その差分でどの程度現状より排水量が増えるか計算をしています。降雨強度は、日雨量として175ミリを、100年確率ということで採用しています。調整池としてトータルで5,715立米としています。

こちらが茄子作の設定になります。村野と同様に算出しています。

予測は、工事中の濁水を評価項目として設定しており、裸地になった状態で雨が降り、それが濁水として他の河川等に影響を及ぼさないかというチェックをしています。

調整池は、今の5,715立米というのが将来的にも残る調整池として位置づけておりますけれども、こちらを仮の沈砂池として活用しながら濁水の低減を図った場合に、どの程度の影響が出るかという予測をしました。

要約書の13ページにそれぞれ記載していますが、まず、村野駅西地区に関しては、先ほどの仮沈砂池から雨を受けて流れ込む水、それが最終的に沈降した後に濁水として出る濃度としては640ミリグラム/Lです。ただ、実際は本線に合流するときには排水量と、あとこの濃度をかけた負荷量に戻して完全混合式のほうで放流先の水質を予測しています。

放流先の流量ですけれども、これが放流先の河川の流量になります。平均で16.6立米毎秒ですね。最小で2.4立米、最大で43ということです。放流先の現況の水

質を調べたのが、雨のときですけれども、平均で48、最小で12、最大で78となっております。

予測流量ですけれども、平均で16.7、最小で2.5、最大で43.1ということで、最終的なSSの予測値としては、最大で79.8になります。もともと放流先の河川が雨のときのSS濃度が78に対して、合流しても最大でも79.8、1.8しか上昇しませんよという予測結果になっています。なので、変化率は102%ということで。現状の濁水と同等の結果です。

部会長：また、これまとめて出していただけますか。

事業者：まとめて提示します。

部会長：濁水処理は、具体的にどういう方法でできるのかというのを書いておられましたか。

事業者：具体的な手法などは評価書にはお示しします。基本的な浄化の仕組みとしては、流下沈殿という方式になっております。濁水を一定の貯留池に入れて、その中の通過時間とか滞留時間で浄化される方式をとっております。

部会長：濁水処理には、濁水の質というかSSの大きさが重要で、これは場所によってちょっと違うと思います。最大流量が流れてきた時に、所定の時間、これは濁水処理を行う装置によって決まってくるんですけど、大きさとかですね。最大流量で放流したときに河川の影響はないのか。そここのところを確認させていただきたい。

事業者：まず、発生するSSの負荷量、濃度については、御指摘のとおり、やり方とか場所の状態によって変わります。文献値としては、面整備事業環境影響評価技術マニュアルの事例値、最大の2,000ミリグラム／リットルが原単位として発生するという前提で試算しています。準備書の6.3-11ページの表6.3-11に示していますが、種類としては、宅地造成工事が200ミリグラム／Lから2,000ミリグラム／Lですね。この中の最大を使っています。

あと、雨の量は6-3-10ページになりますが、近年10か年の降雨量実績というのを枚方市のアメダスから整理して、日雨量としては過去10年間で最大となる183.5ミリ／日です。2012年から2022年の間の日最大降水量の最大値で予測しています。なので、これを超えるような雨がきた場合というのはありますけれども、183.5ミリ自体は確率統計的にはほぼ100年確率に近いような一番高い値です。この辺とあと調整池の容量の計算式とか、そういったところをまとめて抜粋した資料を見解として出させていただこうと思います。

部会長：流出係数を最大に取ったときに調整池にどれだけ流れてきて、その沈砂池の能力がどれだけのものがあって、滞留時間がこれでやったらどこまで下がって、このときに川に入ったときにどうなるか。そういったものを一度例示していただきたい。

事業者：沈砂池の詳細設計はこれから行いますが、今、器の大きさを提示しています。実際に想定できるとすれば、最低限は流下沈殿の、その調整池に入ることによる流速の低減で中の粒子分が沈降するという作用でSSが下がるということを想定しています。こちらがボーリング調査を行って現地の表土に近いところの土質にはなるんですが、

こちらの沈降試験結果から残留率、水深当たりの残留率を出して、それでどのぐらいの時間で濃度が低減するかというのを、理論値にはなりますが検討しています。これをもって、その沈砂池の中での浄化効果を推定予測しています。

御指摘のとおり、いろいろ不確定要素もあったりとか、雨の降り方によっても多分流出の形態が変わりますので、工事中の調査とかでこういったところは確かにチェックが要るかなということで、不確定分については確認をしていきたいと考えております。

部 会 長：そのあたりをまとめてご提示していただくようお願いします。

次に、交通に関して、事業者から説明をお願いします。

事 業 者：準備書について説明（交通）

部 会 長：ご意見等いかがでしょうか。

委 員：まず、資料編にある交通影響検討報告書の調査日と準備書の調査日が違ってありますが、どういう関係にあるのでしょうか。

事 業 者：そちらの参考資料の報告書につきましては、別途交通に関する検討をしております、そちらの事業の現地調査を別途しています。

今回、このアセスについての現地調査につきましては、別途調査を実施しているというところで、別の現地調査を行っているという認識を持っていただけたらと思います。

委 員：交通量調査の詳細を確認しようと思うと、方向別、時間帯別が必要かなと思うんですが、その辺りのデータをお出しいただくことはできますか。

事 業 者：詳細な時間別の方向別の交通量はデータとしてはあるので後日お示しできます。

委 員：お願いします。

交差点の検討で、工事車両とか供用中車両の交通量を負荷しているという話で、前回、時間帯別の割合の話をお聞きしましたが。方向別の設定をどうされているのか。住民の方の意見でもありますが、その辺り、もう少し詳しく説明していただけますか。

事 業 者：資料編の１００ページから、時間帯ごとで交差点需要率を検討しております、村野ですと６４０台日ですので、時間帯を平たん化して時間当たり８０台といったところでは。こちらが行き来で８０台といったところで、片道分の４０台をＡＢＣＤといったそれぞれの流入別に配分しています。

住民の方からの御意見で、実際に工事車両の方向と一致していないんじゃないかといった御指摘がございましたので、こちらにつきましてはこの後検討しまして実態に沿った配分を負荷して、再度検討させていただこうと考えております。

委 員：じゃあ、これは変わってくるということですかね。この表が出ているので確認ですが、車線幅員入力欄が全て３．００なんですが、これは本当ですか。

事 業 者：再度確認させていただきます。

委員：需要率に現状の渋滞が反映されてないという指摘を前回もさせていただいたんですが、補正率がきちんとかかってないことが考えられます。車線幅員では、3.0を下回ると0.95がかかるはずなので、それが反映されてないというのが考えられます。特に、国道1号と交差点F1との関係が気になるんですが、先詰まりをしていると交通が流れないので、見た目の交通量が少なくなってしまう。それで評価をした場合、需要率が低くなるので、実際には、先詰まりがない状態で理論的に流れる交通量で評価するべきだと思います。そういった状況は現地で確認されていますか。

事業者：渋滞長とかも発生しておりましたので、現況でも確認はしております。

委員：そうであれば、この需要率の結果が実態を表しているというふうに評価するのは、私はおかしいと思うのですが、いかがでしょうか。

事業者：御指摘を踏まえまして、再度検討させていただきます。

委員：保全措置の記載で、歩道未整備区間を徐行するであったり、供用中の公共交通利用を促すであるとか、エコドライブをすると書かれていますが、例えば、その未整備区間を徐行すると渋滞を悪化させないかと思うのですが、その辺りの整合性が取れているのでしょうか。また、エコドライブなどの一般の方々への依頼事項が実際に実施されるのかどうかというところの実効性に対する考え方とか、あるいはそれを検証する予定があるかどうか。その辺りをお聞かせいただけますか。

事業者：未整備区間の徐行と渋滞の整合性というのは、御指摘のとおり、共存できないものですので、こちらはどちらを優先するか、あるいは場所によって例えば村野西駅の南側ですとか、そういったところは未整備区間になりますので、そちらに限定した保全措置ですとか、そういったところで表現を改めさせていただこうと考えています。供用後の実効性につきましては、この後の事後調査にも関係しますが、やはり土地区画整理事業といった都合上、強制力がどこまで持てるかといったところがやはりここでは、今現時点ではちょっと確言できないです。そのため、表現方法として周知に努める等といったところで記載をとどめている状況です。

委員：強制力を伴わないのは、仕方がないところかと思います。ただ、こういった事業をすることで発生する影響を事業者として抑えるということが求められているので、強制できないからそれは一般の方々の努力に期待するというのはちょっと違うのかなと思いますので、どのように記載されるのか、また確認させていただけたらと思います。

部長：今後検討されるものは、後日報告をお願いします。特に、交通については他とも大変関連が深く、ここが定まらないとほかにもかなりの影響が出てきますので。委員の意見や意見書を踏まえて、分かりやすく御説明をお願いします。私、先日も質問したのが、要約書25ページの現況の交通量と計画交通量のところで。表40で、交通量増加率がD1で114%となっています。ただ、大型車で見ると違って、276%です。なので、台数で114%だから、これは100%に対して14%だと評価をすると違った評価になる。問題なのは大型車であって、大型車の評価がどうなっているのかということについても一度御説明をお願いします。

事業者：御指摘いただいたとおり、大型車、小型車を含めての増加率の評価ではなくて、大型車が3倍程度増加するといった評価の視点で再度検証も含めて検討させていただこうと思います。

部会長：お願いします。ここだけじゃなくて何%増加したという表現が、ほかにも出てきます。数字の見方をかえたら、環境影響に関する部分が非常に突出して上がっているとか、そういうことがありうるので、全体的にも気にしていただけたらと思います。

部会長：ほか、ございませんか。

委員：騒音もいろいろ課題が見えてきておりまして、まず現況のデータが出ているところから確認したいのですが。村野の現況の交通騒音と環境騒音のところで、グレーアウトしているところが既に環境基準を超えてしまっているところということですね。

事業者：はい。

委員：茄子作についてもかなり苛酷に超えている現状があります。これは府と枚方市の交通政策が抱える大きな課題であるっていうのはベースラインとして認識しておかなきゃいけないことで、ここにさらに交通量が増えるような開発行為をしようとしているという認識が、まずベースラインにあります。

特に、老人ホームの環境騒音並びに前を通っている道路が非常に苛酷な状態になっているので、こういう本来保護が必要な施設のところで苛酷な状態になっているのは、何とかしないといけないっていう、ちょっと強めの認識を持つ必要があると思います。工事機材の騒音は、距離がしっかり取れているので、恐らく伝搬としては敷地境界のLA5で、85を超えることはないからそんなに打撃音が外に出てるっていう感じではないですが、その次の交通のところが、村野西のほうで3デシベルの上昇が予測されています。エネルギー量的には倍のエネルギーを発生してるっていうことなので、にわかには信じ難いです。現象として一体何が起ってるんだっていうのが素朴に気になるんですけど、それはいかがですか。大型車両の交通量が3倍になるから、その影響という理解でいいですか。

事業者：そうですね。結果的には、そういった工事の大型車が走行しておりますのでその分。

委員：この3デシベルが発生する計算式上の説明を後日お願いします。

事業者：はい。

委員：茄子作のほうに老人ホームがあって、そっちでも2デシベルの上昇が起っていて、非常に厳しい。今でもすごうるさいのに、さらに上乘せされるので、何かやれることないでしょうか。例えば、発生源側で敷地境界のところに防音マットか何か多分敷きますよね。これ受音点側って何かされますか。

事業者：受音点の対策といいますと。

委員：道路を挟んで向こうにある施設側の方々への何らかのケアというのは。コミュニケー

ションを取られたりといったことはされていますか。

事業者：してないです。

委員：かなり苛酷なので、しっかり影響を受けられる方とコミュニケーションして、場合によっては先方のお望みになるなら何かやられてもいいんじゃないかなと思います。特にJ3はちょっときついので、何かお考えいただくといいんだと思います。

事業者：はい。

委員：最後に、供用中の話ですが、工事のときよりも施設ができた方が1デシベルしか上がらないというのがなかなか直感的には理解しにくいんですけど、それはこういうものですか。かなりの住宅数が入って、商業施設が入って、例えば村野西の駅前開発のほうだと。そっちで1デシベルで、工事中3デシベルっていうところは、これ、どうでしょうか。

事業者：そうですね。先ほどの大型車の設定にも絡むんですけども、やはり工事関係車両の予測の際は大型車のみ増やした予測計算をしています。

一方で、供用時については、大型車・小型車の供用中の交通量に基づいて設定しましたので、こちらは大型車だけっていうのではなくて小型車も同じようにというか、小型車のほうがどちらかというと。そういった違いから、この工事中で3デシベル、供用後では1デシベル程度っていう違いがあるのかなと想像しています。

委員：同時に、できるものが未確定なので、ここはまだ動きますよねっていう話ですよ。特に今、両方農地ですよ。

事業者：はい。

委員：今回、供用後については交通の部分だけ取り出して騒音評価していますよね。今回、ゼロベースが農地じゃないですか。それで、建屋を考慮しないというのは合理的な過程なのかどうか。供用後の建屋の存在による稼働音などについてはどうお考えですか。

事業者：まだ中にどんなものが建つかわからないので、パワーレベルを設定するのが難しいといった現状がございまして、車だけを取り出した予測をさせていただいています。

委員：そうですね。ですので、この最後の一般環境騒音の計算は、これ車のほうの話だけじゃないですか。本来、受音点側が皆さんが健やかに生活されているところでの評価が大事で、環境騒音の増減分で本来見るべきだと思うんですよ。供用後のほうは環境騒音の増減というのは出てるんですけど、工事中はいかがでしょうか。

事業者：工事中ですか。

委員：工事中は、道路のところの評価だけしてるんですよ。受音点に対する伝搬の計算とかしてるんですけど。本来、受音点側として、生活空間での環境騒音が論点になるんですよ。それを今のような不確実なものでいいんでしょうか。

事業者：増減分に対しての評価を下さいということですね。

委員：いずれにしても、交通の前提条件が動いてしまって、またそれで全部動いてしまうのでまずは交通のところが固まってからもう一度お話をさせていただけたらと。

部会長：ほかはいかがですか。委員からもそうですけれども、意見がほかからも出ておりますね。また交通が固まってから、御回答いただけますか。

事業者：はい。

部会長：振動、低周波音について何かありますか。

委員：先ほどの交通のところでも出てたんですけど、対策のときに次の商業をやられる方にしっかり周知・徹底するってなっています。低周波って、できた後にもめることのほうが多いですね。建物ができて、低周波が出て、周辺、例えば空調の室外機が周辺住民の方にずらっと向いてて、すごい低周波で苦しまれるっていうことがとても多くて。一回作っちゃうと、撤去ができないというか全部やり直しになってすごい苛酷なことになるんですね。
なので、次の開発される方としっかりコミュニケーションを取っていただくっていうのが、低周波の方は大事なんだろうなと思います。

部会長：ほかにありませんか。それでは、地球環境について事業者から説明をお願いします。

事業者：準備書について説明（地球環境）

部会長：地球環境についてご意見ありますか。

委員：前提が変わっていくと、またこの結果も変わっていくので、今日、この段階でどうだっているのは難しいかなという感想です。
工事中、工事後も、適宜、適切な道路を使ってやっていきますって書かれているんですけども、最近の報告によると2026年から生活道路は30キロまでに制限する話もあります。現況60キロを出せるところについては、特段ルールが変わらなければ30キロですみたいな事情が変わるところがありますので、次出される段階で把握されているのであれば、そういった事情が変わるということも考慮して報告していたければありがたいです。

部会長：ほかにありますか。

委員：全編を通じて、数字を右寄せにして桁数が分かるように記載をお願いします。
地球環境の表記について、供用後でこれぐらいのCO₂が出るので、それは枚方市の排出量の0.0001%だから、軽微な影響で問題がないっていうような書かれ方がされていたと思いますが、いろんなところでのアセスって、もうそういう書き方から変わってきていて、枚方市では2030年までに温室効果ガス半減、2050年までにゼロにする温暖化対策のミッションを掲げているので、それに対してどうなっているのかを書く必要があると思います。例えばこの空間は、2030年までに従来型よ

りも半減できるし、2050年でゼロにできる予定で作っていますっていうように、市の計画や、目標、政策上の課題との整合性を取るためにはそう書かなくてはいけません。だから、少なくとも0.001%だから問題ないっていう書き方は考えていただくようお願いします。

また、ここで使われている原単位は既存の原単位ですよね。多分床面積×住宅で排出する面積当たりのCO₂排出量を計算されていると思うんですけど、本来は、その原単位が2030に半減、2050にゼロになっていくような施設をここに作らなきゃいけない。全ての自治体等々のアセスの課題でもあるんですけど、少し書き方というか考え方を変えていかないといけないっていうのは指摘させていただきます。今回、供用後の計画設定がとても大変だとは分かっているのですが、その上で、工事の場合も、従来型のCO₂のことを全然考えていない車両がベースとしてあるとしたときに、今回の低騒音型を使用することで半減しているとか、3割減しているとかっていうふうな表現の方が本質的に正しいと思います。

部会長：表記については事業者の方で検討をお願いします。ほかに何かございますか。

委員：保全措置が全編を通じてあるんですけども。努める、図る、検討するっていう記載については、何かトーンを使い分けているのでしょうか。厳しい言い方をさせていただくと、配慮するとかっていうのは当たり前の話なので。やはり、より具体的に客観的データに基づいた措置っていうのを講じていただいたほうが、周辺あるいは関わる市民の皆様にとっても安心して事業を見守っていただくことになるんじゃないかなと思いますので、その辺りは次の段階で検討をさらに進めていただきたいと思います。

部会長：このあたりは、事業者の方でちょっと考慮いただければと思います。地球環境でほかにありますか。

部会長：要約書の22ページでN値の低い耕作土や砂質土層というのがありまして、これ、具体的な値を見つけられなかったんですが、どれぐらいの値ですか。

事業者：ボーリングの結果の中にそういったN値の表記がありますので、そちらもちょっと整理させていただきます。

部会長：それがどれぐらいあるかが関係あるんですけども、広さというのか、量というのか。その辺り教えていただけますでしょうか。N値が低いというのは、大体基準20ぐらいの値があって、それ以上ですと通常の地盤改良が要らないと思うんですけど、地盤改良など改良工事が必要な可能性があります。それがどれだけあるかによって、この工事の話が全然違ってくるので、またよろしくお願いします。

部会長：それでは、廃棄物について事業者から説明をお願いします。

事業者：準備書について説明（廃棄物）

部会長：先ほどのN値の話をちょっとしましたが、泥土であるとか建設廃棄物になるような土壌であるとか、そういったものはないんでしょうか。

事業者：掘削土は基本的にはなるべく持ち出さないように計画をしています。御指摘の泥土については、改良して、盛土材としてまた使うという形になるかと思います。

部会長：コーン指数とN値との関連というのは、複雑で土壌によって全然違うんですね。大体の換算値はありますけれども、コーン指数は測られましたか。

事業者：その辺の詳細な設計までしていないです。土の搬入であり、搬出もそうなんですけれども、土質試験というかそういったところも含めて実施して事業を行う予定です。

部会長：現場で発生したのを使われますよね。いわゆる泥土で建設廃棄物になるものは改良しなければ使えないんですよ、廃棄物処理法上。それがどれだけあるかというのは、やはり把握してもらって、使えなかったら廃棄物になります。改良しても使えないということもございます。こういった廃棄物もあるので、その辺りもまたまとめていただいて、お示ししたいかと思います。

事業者：そのあたりの表現を見直します。

部会長：お願いします。搬入される土壌はどこからか決まっていますか。

事業者：現時点で決まっておりません。搬入する土砂は、御指摘のような基準も含めてチェックされたものを入れるということで考えています。

部会長：いろんな事例を見てますけど、搬入される土が汚染されている場合がこれまで多々ありました。当然やられると思ってますけど、そうでない場合も経験しておりますので。

事業者：はい。

部会長：廃棄物、発生土についてほか、ございませんか。

委員：文書の中では、廃棄物についての保管場所については記載があったんですが、工事での発生土の保管をどこかでするのであれば、置き場所とか保管方法についても環境保全措置のところに追記していただくようお願いします。

部会長：ほかにありませんか。

委員：村野の要約書23ページの表35、茄子作の要約書25ページの表36に事務所から排出するごみが出ていて、これ、全く同じ数字になっているんですけど、これは事務局が同じ規模だから同じ数字だということですか。

事業者：はい。

委員：本文で事務局の80.2が回収できてるって書いているんですけど、2.1を2.6で割ると80.7ぐらいになって合わないの、確認をお願いします。

部会長：事業者の方で、対応をお願いします。それでは事後調査について説明をお願いします。

事業者：準備書について説明（事後調査）

部会長：責任を持って事後調査をやっていただいて、不確実なところもあるので、それについては確実に継続して事業者で責任を持ってやるところまで御検討いただくと、そういう理解をいたしました。

そのほか、事後調査について意見ありますか。

それでは、事業者の皆様、本日はありがとうございました。事業者の方は退室していただいて結構です。

<事業者 退室>

部会長：本日出されました意見は取りまとめた上、公害部会の委員への送付をお願いいたします。追加意見等がありましたら、個別に事務局へ連絡いただき、事務局は、それらについても取りまとめをお願いいたします。

今後、部会での審議が必要な場合については、事務局から日程調整の上、再度参集をお願いさせていただきます。

委員：寝屋川市さんからの、老人ホームのところを通らせないでくださいという意見は、どのくらい拘束力があるのでしょうか。これがどうなるのかによって、予測への影響もあり、展開が変わってくるのではないかと思います。

事務局：何か強制力を持ってこうしなければならないという性質のものではないですので、事業者のほうでどう検討されるかになります。

部会長：できるだけ懸念事項は払拭していくという立場でやっていきたいと思います。住民さんの意見も、できるだけそうなるようにみんなが持っていくべきだと思っています。

委員：この意見に対して、枚方市さんの事務局は、事業者とコミュニケーションを密にとられているんですね。

事務局：これから事業者とやり取りをしていきます。

委員：さきほどもあったように、上に何ができるか分からないからなかなか何も言えないみたいになってしまいがちなんですけど、枚方市としては、駅前の一等地を50年、100年使っていくことになるので、しっかりコミットしていただくようお願いします。

委員：交通に関して影響がないという結論に関しては、非常に疑いを持っています。今後の検討はどのような形で反映されていくのでしょうか。

部会長：私も交通に関しては、今後も部会で御意見を申し上げていく必要があると思います。

事務局：第2回の部会を開催するような方向で検討させていただきたいと思っています。

部会長：お願いします。これでは住民さんもとて承知できないということになりかねない。

委員：土地区画整理事業なので、意見できることが限られているとは思いますが、区画整理事業をして人を呼び込み経済活動を活発化させるっていうことは、地球環境で言えば負荷をかけることになり、先ほど委員もおっしゃったように、50年後をみたら、ネットゼロじゃなくてネガティブにしていこうっていう市全体の計画の中で、うまくこれを利活用して、できるだけ負荷をかけないようなまちにしていこうっていう話なので、その気概が全然感じられないです。

委員：市民の方に向けても、市のミッションに対して、この事業がどういう貢献をするんだっていうのははっきり示す必要があると思います。

委員：次の部会では、枚方の地域にどう貢献していくのかっていうのはお示しいたできて、地域の実情に見合った土地区画整理事業っていったようなものの中で私たちは評価させていただきたいと思います。

部会長：事業者と何か意識の上で齟齬があるような気がしますね。もう、とにかく区画整理やって、後はどなたかお任せしますという意識に問題があると思います。

委員：計画だと村野のところのグラウンドが仮置場になるんですね。
今までできていた行為が一定期間制限されるとしても、うまくコミュニケーションをとることで解決できることもあるのではないかと思います。環境影響評価審査会のミッションからは越えますが、枚方市でこういった事業を行うっていうことで言えば、事業者さんには、どのような立場の方であっても丁寧に御説明いただく姿勢を持ってもらった方が、みんなが希望を持ってできる地域づくりにつながると思います。

事務局：今、いただきました方向性を事務局でよく協議させていただいて、またこういった形でっていうのをお示しいたします。いろいろ先生方に御相談させていただきながら進めていきたいなと思いますので、よろしくお願いします。

部会長：令和6年度第1回枚方市環境影響評価審査会・公害部会を閉会させていただきます。