

会 議 録

会 議 の 名 称	令和7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8年3月5日（木） 9時30分から13時30分まで
開 催 場 所	枚方市役所 庁舎第3分館 第4会議室
出 席 者	部 会 長：藤田香委員 委 員：栗田貴宣委員、木元小百合委員、中谷祐介委員、西堀泰英委員、水原詞治委員、山本浩平委員、吉田準史委員
欠 席 者	なし
案 件 名	（仮称） 枚方市招提東町・招提中町地区開発事業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）枚方市招提東町・招提中町地区開発事業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	<ul style="list-style-type: none"> ・本日出た意見に対して、事業者は適正に対応を行う。 ・各委員の専門の分野を中心に追加意見等があれば、個別に事務局へ連絡し、事務局はそれらについても部会の意見としてとりまとめを行う。 ・今後部会での審議が必要な場合、再度参集し審議を行う。
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	2
所管部署（事務局）	環境部 環境指導課

審 議 内 容

議事進行： 藤田部会長

事務局より委員出席状況等報告（委員 8 人出席 審査会成立要件を満たす）

部 会 長： 次に、傍聴希望の方がおられるか確認します。

事 務 局： 本日の審査会の傍聴希望者は 2 名おられます。

部 会 長： 傍聴の方は、入室してください。

「傍聴にあたって」の内容を御一読の上、遵守をお願いします。また、配布資料につきましては、閲覧用となりますので、退出時には、事務局へ返却をお願いします。

部 会 長： それでは、議事を進めます。

本日の案件は（仮称）枚方市招提東町・招提中町地区開発事業環境影響評価準備書についての審議です。

2 月 1 2 日の審査会で、本件の審議については、公害部会と自然・社会・文化環境部会に分かれて審議することになりました。

この公害部会では、準備書記載の環境影響評価項目のうち、大気質、水質、騒音、振動、低周波音、地盤沈下、廃棄物及び発生土、交通、水象、地球環境について、現況調査が十分であるか、予測・評価が正しく行われているか、環境保全措置が十分であるかなどについて審議していくことにします。

つきましては、準備書について、事業者から説明を受けたいと思います。

事業者に入室してもらってください。

（事業者入室）

部 会 長： 本日の審査会では、評価項目ごとに審議を進めたいと思います。それでは、まず第 1 章から第 5 章までに簡潔にご説明をお願いします。

事 業 者： 【第 1 章から第 5 章について説明】

部 会 長： ありがとうございます。

それでは 1 章から 5 章について、委員の皆様からご質問等ありますでしょうか。

（特に意見なし）

部 会 長： では、後ほど気づいた点があれば改めてお伺いさせていただきます。

次に 6 章についてですが、公害部会で取り扱う評価項目を準備書の順番に沿って説明をお願いしたいと思います。

まず、大気質について説明をお願いします。

以降、それぞれの評価項目について説明の後に質疑という形で、評価項目ごとに 1 つずつ進めてまいりたいと思います。

それでは、ご説明の程よろしくをお願いします。

事 業 者： 【大気質について説明】

部 会 長： ご説明ありがとうございます。

今回の部会では、住民意見及び事業者見解を踏まえた上で、質疑の方を進めさせていただきたいと思いますので、住民意見及び事業者見解の方も併せて、簡潔でも結構ですので、ご説明いただいた後、全体の

質疑について進めて参りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

事業者： 【大気質（住民意見および事業者見解）について説明】

部会長： ありがとうございます。

大気質について委員の皆様から意見等はございますでしょうか。

委員： 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測と工事用車両の走行による予測を計算していただいておりますが、それぞれ単独の予測結果ということではよろしいでしょうか。

事業者： それぞれ単独の予測結果で示しております。

委員： 工事用車両の予測評価地点と建設機械の稼働に伴う予測評価地点が同じではないと思うのですが、足し合わせたものが、ピークになるというふうに理解してよろしいでしょうか。

事業者： 工事中の建設機械からの発生は事業地内から発生するものであり、周辺地域で評価をしております。

工事に伴う大型走行車両については、場外の工事車両の通行ルートにおいて道路沿道においてそれぞれ予測を行っております。

委員： 例えば工事用車両の進入口の予測地点の場合、バックグラウンド濃度に建設機械からの発生分、工事用車両からの発生分の3つを足した時の評価が実際には必要だと思います。その結果が環境基準（0.04ppmから0.06ppm）以内なので影響はないという判断で理解してよろしいでしょうか。

事業者： おっしゃる通りです。

委員： 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測結果と、施設関連車両の走行に伴う予測結果の日平均値が全く同じであるが、これはたまたまなのか記載ミスなのか、また日平均値が同じなのに年平均値が違うのはなぜなのかを教えてください。

事業者： 寄与分の汚染物質の濃度が非常に低い値であり、バックグラウンド濃度に足してもそれほど高い値にならないため、日平均値に関しては、たまたま同じ値になりました。

部会長： ご意見ありがとうございます。

車両通行についての議論は、交通の項目でも議論できると思いますので、後ほど改めてよろしくお願い致します。

次に、「水質」について説明をお願いします。

事業者： 【水質について説明】

部会長： ご説明ありがとうございます。

それでは水質についてご意見・ご質問等ございましたらよろしくお願い致します。

委員： 事業計画地南側にある既存水路のSS濃度を測定されていると思うのですが、今回の事業計画地域は田んぼが多く、そこからの排水はすべてこの既存水路に排水されていると考えてよろしいでしょうか。北側の農業用水路に流れているということはなく、すべて表面流出分はこの既存水路に流れていることを確認しているのでしょうか。

事業者： 間違いございません。

委員： 沈砂池のSS流出濃度について、滞留時間を長くすればより濃度を下げることができると思うのですが、滞留時間をどのように設定したの

かについて教えてください。

事業者： 農地から土砂を採取し、沈降試験を行っており、その結果に基づいて、予測式に当てはめて滞留時間等を計算して設定しています。

委員： 沈砂池については、滞留時間を長くすればより SS 濃度は低減できると思います。河川の SS 濃度予測結果が一時的とは言え、強雨時の現況値を上回る 405.5 になっているという中で、もっと大きな沈砂池を準備すればより影響を低減できるのではないかと思います。何か制約があってこのような滞留時間の沈砂池を設定したということでしょうか。

事業者： 大きな沈砂池（ノッチタンク）であれば滞留時間も長くなることは理解していますが、今回は沈降試験のデータを基に沈砂池を設定しました。

委員： 可能な限り影響を低減するという意味では、可能な限りもっと大きなサイズの沈砂池（ノッチタンク）を用意し、強雨時でも下流水路に高濃度の SS 排水が生じないように検討いただきたいと思います。また、もう一点ご質問があります。既存水路への排水については SS の濃度だけを議論されているが、既存水路内の河床に SS が沈降堆積してしまう影響をどう考えているのでしょうか。かなりの量の SS が既存水路内に堆積したままの状態になるのではないかと思います。掃流する見込みはあるのかを教えてください。

事業者： 既存水路内に堆積した SS については、工事中に確認を行い、異常があれば浚渫するなどの対策を考えています。

委員： その異常はどのように確認するのでしょうか。

事業者： 沈降しているものなので、目視で確認できると考えており、状況を判断しながら対策を工事中に行います。

委員： 水面からの目視でどれだけ土砂が堆積したかの確認を行うことは難しいと思いますので、モニタリングを行い、変化があれば浚渫するなど、既存水路への影響を低減する取り組みを実施してほしいと思います。

事業者： 分かりました。

部会長： 今のご指摘はすごく大切だと思います。水質に影響を与えないよう、客観的なデータ計測、評価、対策をしっかり書面の方でも説明し、市民の理解が得られるようにしていただきたいと思います。ほかに意見がないようでしたら、水質については以上とさせていただきます。次に「騒音、振動、低周波音」について説明をお願いします。

事業者： **【騒音、振動、低周波音について説明】**

部会長： ありがとうございます。ただいまご説明いただきました「騒音、振動、低周波音」についてご意見を伺いたいと思います。

委員： 今回、住民からのたくさんの意見をいただいていると思いますが、その中でも工事騒音について心配されている意見が多いように思います。

規制基準の 85dB に対する予測については、LA5 により行われていますが、これは大きい方から並べて上位 5%に位置する音の値を指します。通常、実際に計測された騒音には当然変動があるのでこの場合に LA5 を使うことになると思います。一方で、各々の建設機械が持っている音響パワーレベルについては、おそらく変動を考慮しない定常音だと思えます。

このため、実際には予測の段階においては大きい方から並べて上位 5%の音を抽出するという事は今回のシミュレーションではできないと思えます。今回予測された LA5 については、定常的に音が鳴り続けているという前提のもとで求めた数値ということになるのだと思えます。今回の予測値については、定常として算出しているのか、変動を考慮して算出しているのか、まずはその部分について確認させてください。

事業者： 予測は定常の値に基づいて算出しております。

委員： LA5 は簡単に言えば最大値に近い値、LAeq は定常的、平均的なデータで評価された数値になります。LA5 と定常的な音の差は必ず存在するので、その差を見据えて、定常音の場合の上限を設定するというのが、私の経験上よくシミュレーションするときになされている方法だと思えます。具体的に言いますと、LA5 で 85dB を満たす場合には、事前調査等で検討する必要はもちろんありますが、平均として 82dB や 80dB を LAeq(定常)の上限として設定し、そのうえでこの上限を満たしているのかという評価を行う方が安全側の評価になると思うのですが、そのあたりについてはお考えいかがでしょうか。

事業者： 騒音の予測値については不確定要素が多いのが現状であり、事後調査の中で、実際に測定を行うことで LAeq や LA5 が特定されてきますので、その値を確認しながら、事業を進めるようにご意見をお伺いしている次第です。

委員： 事後調査で確認していくとなると、そもそもの事前審査の意味が揺らいでくる可能性があると思えます。事前審査の位置づけを考慮した対応を検討していただければ幸いです。

続いての質問にうつります。

これも先ほど同様、住民意見の回答についてのご質問になります。

「工事中の敷地境界での騒音について、重機 1 台の稼働が妥当であるのかが不明。」という意見に対しての見解としては「敷地境界付近の建設作業騒音予測は、モデルケースとして実施したもの」となっていますが、準備書の P6. 3-22 に具体的なモデルケースが記載されています。今回のモデルケースでは、バックホウ 1 台、ダンプトラック 1 台、各々のパワーレベルが 106dB、107dB で同時稼働しないと設定されています。工事の実情によってはバックホウとダンプトラックが同時に稼働することがないことはあるかもしれませんが、バックホウが稼働しているときにそれ以外の工事がすべて止まっているというのは現実的に考えづらいと思えます。

より実情に応じたモデルケースを検討してほしいと思えます。

具体的にいうと、様々な場所で様々な工事がなされているということ

が通常の工事現場の状態であると思いますので、それを踏まえたくらで、敷地境界の一番厳しい環境で、どうなるのかを今一度検討していただければと思いますが、そのあたりのところはどうかお考えでしょうか。

事業者： ご指摘のとおり、バックホウ以外の機械が稼働していることも想定されます。この場合は、騒音の大きな機械が敷地境界付近で稼働しますと、距離減衰などの影響もあり、騒音の大きな機械1台にほかの騒音が集約されるというようなことが想定されますので、今回は最も大きな音が出る機械が敷地境界に最も近づいたときというケースで予測しています。

委員： お考えについてはひとまず理解いたしました。今後の対応については、適宜協議していただきたいと思います。続いて「低周波音」についてのご質問に移らせていただきます。こちらも住民意見に対する事業者の見解についての質問になります。今回、工事期間が長いということで、工事期間に発生する低周波音について問題にならないのかというところは私自身も感じておりました。その見解としまして、今回大規模な重機を使わないから予測項目を選定しておりませんということですが、重機がどれだけの低周波音を発生するのかを予測するのは専門家ではなければ予測しづらいところではあると思います。1つの例として、供用時の低周波音については、空調機器などが主になると思うのですが、これは問題にならないと説明がありましたので、空調機器が発生する低周波音に対して建設機械が発生する低周波音が圧倒的に小さいという何かしらのデータがあれば、住民も理解しやすいと思います。そのあたりのデータや情報があればお聞きしたいと思います。

事業者： 重機ごとの低周波音のデータはメーカーも出しておらず、実際に定量的な予測を行うのは難しいのが現状ですが、ご質問を受け、改めて資料がないか調査をいたします。

部会長： 審査会は客観的なデータやその方法が確かなのか、その出てきた値が適正なのかということについて事前に審査する場があります。事業者の見解で事後評価を行いますという言葉が頻出しているのですが、審査会としては事後評価しますということで、準備書が適正であるということは言い難いので、そのあたりは十分に理解していただきたいと思います。もし不十分なデータがある場合など、今即答するのは難しいとしても、なにかしらご対応いただきたいという思いがあります。また、学校などの教育機関の行事等に配慮し、積極的に協議を行うなど、事業者として地域に根差す一員として適切に対応すべきだと思いますのでその点よろしく願います。

では、続きまして、「地盤沈下」について引き続き、ご説明をお願いします。

事業者： **【地盤沈下について説明】**

部会長： ありがとうございます。

「地盤沈下」についてご意見・ご質問等ございましたらよろしく願います。

委員： 住民の意見として盛土造成工事による地盤沈下について意見をされていると思いますが、事業者の見解では「建築物は杭基礎を基礎地盤支持層まで打ち込み構造物を支える計画としており、施設等の存在における地盤沈下への影響はないと考えています。」との回答になっています。こちらの回答については、盛土による地盤沈下への影響についての説明が必要かと思いますがいかがでしょうか。

事業者： ご指摘のとおり、見解について修正を行います。

委員： 同じく、住民の意見で「地象」を対象外にしていることについて見解があると思いますが、こちらについては盛土の高さを2mに下げ、勾配についても標準的な勾配の範囲内になるように設定したことで斜面の安定性の検討が必要ないと判断し、地象を予測項目から外したという理解でよろしいでしょうか。

事業者： その内容で問題ありません。ご指摘のとおり、見解について修正を行います。

部会長： 意見ありがとうございました。
それでは続きまして、「廃棄物及び発生土」について説明をお願いします。

事業者： **【廃棄物及び発生土について説明】**

委員： 建設廃棄物中の「その他分別された廃棄物」の再資源化率が30%と極めて低いのですが、事業者の見解として「ガラス・陶磁器くず、ゴムくず、紙くず、繊維くず、廃油」とリサイクルできないような廃棄物ではないように感じますが、なぜ再資源化率が低いのか教えてくださいませんか。

事業者： 一次排出先の産業廃棄物処理業者で分別が行われた後に、二次の処理業者で再資源化されるため、実態としてはほぼ再資源化されるのですが、排出先が一時排出先の産業廃棄物処理業者であるため、再資源化率は30%と表記しました。

委員： 一見すると、その部分のみ再資源化が進んでいないように見えるので、記載を追記し、誤解が生じないようにするべきであると考えます。続いての質問です。
施設の供用後の廃棄物発生量の予測で参考にした福岡の事例について、施設の規模やテナント数というのは今回の想定と同等でしょうか。異なる場合、発生量の予測が実態と乖離するのではないかとと思いますが、その点についてご教示いただければと思います。

事業者： 福岡の事例は2テナント、9万㎡になります。

委員： ということは、今回計画される規模でいうと、テナント数だけ考えると単純に10倍量の廃棄物が出てくるように思ってしまうのですが、そのあたりの考えはいかがでしょうか。

事業者： テナント数よりも面積が廃棄物の量に影響を与えていると考えています。ただし、今回の内容ではテナント数や面積が加味できていない部分があるので、修正させていただきます。

委員： 情報を正確に記載していただかないと、このデータが正しいかが判断できないので、修正のほどよろしくをお願いします。
また、最後になりますが、評価結果について施設の工事や供用により発生する廃棄物発生量が「現況の廃棄物量に影響を及ぼさない」と記

載していますが、少なからず増加するため、この表現については、再考する必要があると思いますので、よろしくお願ひします。

部会長： ご意見ありがとうございました。

続きまして「交通」についてご説明をお願いします。

事業者： **【交通について説明】**

部会長： ありがとうございます。

「交通」について委員の皆様からご意見・ご質問ありましたらよろしくお願ひします。

委員： 工事用車両の走行の環境保全措置として「必要に応じて歩行者や通過交通が安全に通行できる迂回路の確保」とありますが、こちらについては評価の結果、不要と判断されたのかをまず確認させてください。

事業者： 予測、評価を行い、必要に応じて対策を行うということで、不要と判断した訳ではありません。

委員： どのような状況になれば必要と判断されるのかを教えてください。

事業者： 歩行者や従来の交通に対して、想定する中では大きな影響は生じないと考えているが、状況等が変わり、著しく予測結果と変わる状況が生じた場合には、臨機応変に対策を講じますという意味です。

委員： 住民意見においても、交通安全面での意見が多く出ているため、引き続き状況を確認し、その都度対策を講じていただきたいと思います。次の質問に移ります。

評価結果で、「走行ルートは歩車分離された道路構造であることから、事業計画地周辺住民の交通安全（通学路等）に及ぼす影響はないと予測する。」となっていますが、経路上には無信号横断歩道や信号交差点が複数あると思います。こちらを考慮されての評価結果になるのかご教示願ひします。

事業者： 歩車分離されているところでも、信号交差点等はございますが、環境保全措置として、工事用車両の安全運転の徹底でしっかりと歩行者等に対する交通安全を図ることが重要と考えておりますので、その周知を徹底することで対応いたします。

委員： 繰り返しになりますが、経路上には無信号横断歩道もあり、左折時の巻き込み事故も未だに起きている状況なので、そういった点を徹底してほしいと思います。

次の質問に移ります。

交通量予測において、「各予測地点の将来交通量が最も多い時間帯」と「各予測地点の工事用車両（施設関連車両）が最も多い時間帯」と2つのケースで計算されていますが、将来交通量と走行する工事用車両（施設関連車両）

の交通量の両方が合わさる最大となるケースの想定は考えてなくてよいのか。様々な組み合わせの可能性があるので、最大と最大が合わさる可能性も考慮すべきではないかと思ひます。特に今回混雑指標である混雑度が1に非常に近い数値であるところもあるので、この評価結果に対する認識についてご教示願ひします。

事業者： ご指摘いただいたような最大と最大が合わさる可能性は計算しておりませんが、現況交通量に工事用車両（施設関連車両）を足し合わせたCASE1の「各予測地点の将来交通量が最も多い時間帯」の数値がご

指摘のケースに1番近い値になると考えている。供用後につきましても、休日と平日で将来交通量が最も多いパターンと施設関連車両が最も多いパターンにわけて予測しております。

委員： わかりました。この件につきましては、後ほどの質問にも続きますので先に進めさせていただきます。

工事用車両の走行が地域交通に及ぼす影響のところにおける環境保全措置として、「公共交通機関の利用、車の利用の場合は相乗りを推奨し車両の低減に努める」となっていますが、どの公共交通機関を想定しているのか、他の施設の事例等で相乗りがどのくらい実施されているのか把握しているのかご教示ください。

事業者： 公共交通機関についてはバス停が近い場所にはないという課題はありますが、バスを活用しての通勤が不可能ではないと考えられるので主にバスを想定しています。相乗りについては、テナントによるため実例は少ないのが実情ですが、入居するテナントはこれから決まっていきますので、推奨という形で、通勤車両の抑制に努めていきたいと考えています。

委員： 通勤手段や走行経路に関する周知徹底が実現されない場合、地域に悪い影響を及ぼしかねないと思いますので、しっかりと対応してほしいと思います。

続いての質問に移ります。

根本的な話になるのですが、国道1号線は調査結果にも表されているように、現状渋滞が発生しているにもかかわらず、今回の評価結果では交差点需要率が指標の0.9を下回ると予測されていてそれを根拠に「問題ない」と評価されています。道路交通センサスのデータをみても、国道1号線については現状1.13という渋滞が発生してもおかしくない状況になっています。今回の評価結果は、現状の交通状況を反映していると私は考えられないのですが、現状の交通状況の認識と今回の評価結果がどのような関係でこのような結果になったのかをご教示ください。

事業者： 実際に現地調査を行った結果、先詰まりが発生しておりましたので、先詰まりの車両台数も考慮するべきではという判断になりましたので、資料編の交通-89ページに記載のとおり、現況の交差点交通量調査結果における方向種別の渋滞長を用いて、待ち行列台数を算出したものを付加し、安全側を見越した予測結果を算出しております。ルート上での交差点としては交差点需要率が1.0以下ではあったものの、今回のルート外であるためこの準備書には記載しておりませんが、各車線別の混雑度でいいますと、ルート上でないところでは交差点需要率が1.0を上回るようなところも存在しているため、国道1号線に関しては車両が集中しやすい道路であることは認識しております。そのため、今回の予測結果で1を下回っていることで問題ないということではなく、車両分散などを通じ、さらなる実態を見ながら影響が少なくなるような形で進めていければと考えています。

委員： ぜひそうしていただければと思います。

一般的に需要率が0.9を上回ると渋滞が発生してもおかしくない状況

であるという判断をされます。今回、実態調査結果で渋滞が発生しているという状況の中で需要率が0.7を切るような数値であるということは、0.9という数字を信じていいのかということを考えるべきだと思います。渋滞が発生している交差点で需要率が0.7だから問題ないというのは矛盾しているように思えます。そうであれば、渋滞が発生している現状をベースにそれよりも悪化するかどうかという観点で考えるべきだと思います。そうすると、0.9を下回っているので問題がないと判断していいのかということに疑問を覚えますが、そのあたりのお考えはいかがでしょうか。

事業者： 明らかに今の現況よりもプラスになるという風に考えております。その中で評価する判断の基準として需要率0.9という数値を参考にさせていただきたいと考えています。一方で、交通というのは状況によって変わってくると思いますので、事後調査やその結果を踏まえ、供用後で対策を講じていければと思います。

委員： 現状で渋滞が発生しているという状況が今回の評価結果に反映されていないと理解しています。今回の評価結果ではありませんが、道路交通センサスでも混雑であるという状況であり、今回の事業によって交通量が約1割増える可能性がある中で問題がないという評価になる理由が分かりません。すぐに回答できるものではないかもしれませんが、意見させていただきます。

次の質問に移ります。

待ち行列についての予測における渋滞長から計算されていると思いますが、複数車線分を考慮して計算されたかについて確認させてください。また右折待ちの車列が長くなると直進車線に影響が出て、渋滞が延びる可能性がありますので、右折待ち台数については右折の滞留長が十分に確保されているのかを踏まえて検討されたかどうかについて確認させて下さい。特に枚方企業団地前交差点では右折レーンの交通量が増える可能性がありますので、その点をどのように検討されたのか教えてください。

事業者： 先詰まりの考慮については、資料編交通-89 ページに記載のとおり計算しており、今回、直進2車線で先詰まりが多かったので、待ち行列については直線2車線とも考慮して計算しております。また、今回8か所の交差点について交差点需要率を算定しましたが、その中で右折が問題で渋滞が発生しているところは、招提の交差点の1か所でした。こちらの交差点に関しては、今回のルートでは右折せず直進を行うものになるので、右折の滞留長の悪影響については今回の準備書では考慮していない状況です。

委員： 現況で右折滞留があるかというよりも、将来の右折待ち車両の滞留が伸びることで直進レーンに渋滞が生じないかを心配しております。具体的に言うと「枚方企業団地前」の交差点で国道1号線に入る右折に関しては、大阪方面に向かう車両や高速道路を使う際にも通過するルートになり、かなりの台数が右折することが想定されるため、渋滞が起きないか注意が必要であると考えます。

- 事業者： この部分について回答あればお願いします。
- 事業者： 枚方企業団地前交差点の右折滞留長という形でのレーンの長さなどの計算までは実施しておりません。この交差点は、反対側がニトリモールになるので、ニトリモールから出てくる車両が企業団地に向かって直進する台数は多くないと考えており、右折の妨げにならないと考えておりますが、事後調査の方で実態の方を把握していきたいと考えています。
- 委員： 事後調査については、先ほども別の委員からご指摘があったと思いますが、評価の段階で提示した方が地域の住民の方にとって安心にもつながると思います。
- 最後に1つだけ確認させてください。
- 敷地北側に計画されている有効幅員4mの拡幅道路は、車両も通行できる道路になると思いますが、この道路の用途としては、施設及び工事関係車両が通行するのか、地域住民の方が利用するのかによって評価方法等が変わると思いますが、この道路の用途についてご教示ください。
- 事業者： 北側の拡幅道路については、既存のあぜ道の機能を保全する代替として計画しており、現状と同じように地域住民が利用することを想定しています。
- 委員： 現況の道路を付け替えるという認識で了解いたしました。
- 委員： 小学校北東に従業員の出入口（歩行者・自動車）があると思いますが、この出入口を利用する方はどういった経路で出勤されるのでしょうか。視察の時に確認しましたが、歩車分離されておらず道幅が狭いため、自転車で通勤される方が登下校時間帯に集中すると危険ではないかと思います。自転車通勤者が利用する際の経路や時間帯別の交通量予測はしているかを確認させてください。
- 事業者： 現況の交通量調査は反映できていませんが、今後通勤者の想定数も含めて、詳細調査を実施し、評価書に反映する予定です。今後必要に応じた対応を検討いたします。
- 部会長： 皆様、ありがとうございます。
- それでは「水象」について引き続きご説明をお願いします。
- 事業者： **【水象について説明】**
- 部会長： ご説明ありがとうございました。
- 「水象」についてご意見はございませんでしょうか。
- 委員： 今回設けられる雨水流出抑制施設については、100年確率降雨時の雨水を全て貯留し、下流の既存水路へは流出せずに全て溜めることができるという理解で正しいかお尋ねします。
- 事業者： 今回設置するのは、雨水流出抑制施設になりますので、雨水を全て貯留するのではなく、現況と同等の水を放流しながら流出抑制するための施設になります。
- 委員： 既存水路について流出抑制施設から雨水が流れていくと思いますが、既存水路の水位に対して、影響評価はされているのでしょうか。

事業者： 既存水路に流す水の量は現状から変えない計画であり、水位は変わらないと考えているため、評価は行っていませんが、流量が変わらないので影響はないとしております。

委員： 現状と変化がないような貯留施設を設置するということで了解しました。

必要雨水流出抑制施設容量について、準備書と資料編の数値が異なっているがどちらが正しいのでしょうか。

事業者： 準備書で示した数値が正しいため、資料編については評価書手続き時に修正を行います。

委員： 施設供用後も残る田んぼに対して農業用水路や水田への影響は生じるのかを教えてください。

事業者： 地元で耕作されている方々及びその代表者と協議を進めており、先ほどご説明した拡幅道路に沿う形で付け替え水路を整備することで、計画地の下流側の耕作地に対して影響のない計画としています。

部会長： それでは次に、「地球環境」について説明をお願いします。

事業者： **【地球環境について説明】**

部会長： ありがとうございます。

ご説明いただきました「地球環境」についてご意見はございますか。

委員： いくつか確認とご依頼事項も含めてお伺いしたいと思いますのでよろしくをお願いします。

まず、1点目。

今回の倉庫については太陽光パネルを設置されるとは思いますが、全面設置なのか壁面利用なのかについて計画の段階でどのように考えているかをご説明いただければと思います。

事業者： 設置するとすれば、屋根に設置することを想定しています。ただし、太陽光パネルの設置については、現在検討中です。

委員： 倉庫に設置予定の冷凍機については、24時間稼働するものになると思うので、かなりのエネルギーを消費するのではないかと予想されます。枚方市のCO₂削減目標については交通で34%削減、業務部門も併せて全体で51%削減ということで、かなりチャレンジングな目標を掲げていることもあるので、太陽光パネルを設置しない場合、これが達成できるのかを少し心配に思います。また、工事中車両、供用時の車両通行、供用時の電気使用予測において、環境配慮型設備を導入しない場合と比較してどの程度削減できるのかについて客観的なデータを示していただかないと、現状では「何となくやります」という印象が強い感じがします。

地球環境の項目のみならず、客観的なデータが方法も含めて不十分となっている点については、きちんとデータを整理していただき、対応策とセットで示すことで、透明性のある環境影響評価になるのではないかと思いますので、そういったものを期待します。

また、書類に排出係数を記載していただいておりますが、国の排出係数は毎年変化しています。どの時点の排出係数を使用したのか説明し

ていただきたいと思います。

また、省エネ機器についても、現在テナントが未定なので予測が難しいかもしれませんが、テナントが決まった際に最低これくらいの削減できる省エネ機器を導入するように指示等をされるのかどうかについてもきっちり評価書に書き込んでほしいと思います。

環境目標については、事業所の宣言があると、次の資料に期待ができますので、よろしく願います。

事業者： 排出係数については、令和7年の環境省・経済産業省が発表している最新の排出係数を確認し、使用しております。

委員： 最新のものを統一して評価していることが確認でき、納得しました。

事業者： 本日ご意見いただいた内容を踏まえ、よりよい環境影響評価書を作成していきたいと考えております。

委員： ありがとうございます。

それでは、6章についてはここまでとし、次に「8章事後調査の方針」について説明をお願いします。

事業者： **【事後調査説明】**

部長： ご説明ありがとうございます。

事後調査の方針また、全体を通してでも結構ですので委員の皆様からご意見等あればよろしく願います。

委員： 施設関連車両は最大1時間当たり270台の入場車両を予想していると思いますが、1時間に270台が分散して車両が入ってきた場合、問題はないと思いますが、ある時間帯に車両が集中した場合、路上で待機する車両は発生しないのか、場内ですべて滞留できるのか確認させてください。

事業者： 配車計画上は13秒に1台程度の頻度で入場すると見込んでいます。冷凍冷蔵倉庫に入るために付加車線上に滞留する車両が仮にあった場合でも、大型物流倉庫に車両が入れるような車線上の設計にしております。

委員： 住民意見の方の事業者の見解について「工事中の騒音振動の予測値は建設機械による発生騒音振動レベルが最大となる月、さらに最大日稼働台数のすべての建設機械及び車両が同時に稼働することを条件としていますので、最大の時の値であり「常時」ではありません。」となっていますが、今日の審議会で「すべての建設機械ではない」、「常時である」と説明がありました。こちらは今後修正されるのでしょうか。

また、事後調査において、騒音計(LA5)を使用して評価されると思いますが、評価結果については、見た目の数値と評価値にずれがあると思いますので、どのように分析され公表されるのか、現段階で事業者の見解がありましたら、よろしく願います。

事業者： 1つ目の質問に対しては修正させていただきます。

公表につきましては、枚方市の環境影響評価に基づくフローチャートに従い、事後調査報告書を市に提出させていただき、調整のうえ告示・縦覧されます。工事中の騒音結果の評価方法については、一般的

な方法に基づき、LA5 で対応することになると思います。

部 会 長： そのほか、全体を通して、ご意見はありませんでしょうか
(意見なし)

部 会 長： ないようでしたら、質疑応答については、以上とさせていただきます。
事業者の皆さま、本日はありがとうございました。
事業者の方は退出していただいて結構です。

【事業者退出】

部 会 長： 今後の審議としましては、本日出されました意見を取りまとめたうえ、公害部会の委員への送付をお願いします。
また、各委員ご専門の分野を中心に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、それらについても部会の意見として取りまとめをお願いします。
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、再度ご参集をお願いさせていただきますが、よろしいでしょうか。

【同意】

部 会 長： ありがとうございます。
それでは、本日の審議としましては以上になります。
事務局から今後の予定など連絡はありますか。

事 務 局： 次回の開催につきましては、あらかじめ日程調整をさせていただいた上で、ご案内させていただきます。以上です。

部 会 長： それでは、令和7年度 第1回 枚方市環境影響評価審査会・公害部会を閉会します。
皆様、長時間ありがとうございました。