

令和元年度第3回大阪府環境影響評価審査会 会議録

開 催 日 令和元年 12 月 16 日 (月)
場 所 OMM 地下1階 ギャラリー

【事務局（堀川環境保全課長）】

それでは、お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから令和元年度第3回大阪府環境影響評価審査会を開会いたします。

会長に進行をお渡しするまでの間、進行を務めさせていただきます環境管理室環境保全課の堀川でございます。よろしくお願いいたします。

この審査会は大阪府の会議の公開に関する指針に従い、公開としておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、まずお手元の資料の確認をお願いいたします。まず、本日の議事次第、次に資料1としまして、環境影響評価方法書について（諮問）としたもの、次に資料2、環境影響評価方法書に関する手続の流れとスケジュール（案）です。参考資料といたしまして、環境影響評価法・法施行令・環境影響評価条例・条例施行規則、審査会規則及び附属機関条例、審査会運営要綱、審査会委員名簿、名簿の裏面に配席図をつけております。そして、環境影響評価方法書と図面集、要約書、あらましでございます。委員の皆様、資料、おそろいでしょうか、よろしいでしょうか。

また、委員の皆様には本日の出席確認票をお配りしております。お手数ではございますけれども、出席確認票にボールペンでお名前をご記入いただきまして、お帰りの際、そのまま机に置いたままにさせていただきますよう、お願いいたします。

なお、本日は所用のため魚島委員、勝見委員、西村委員の3名はご欠席となっております。

それでは、審査会規則第5条第2項に、審査会は委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができないと規定されておりますが、本日は15名の委員のうち12名のご出席をいただいておりますので、本会議が成立していることをご報告いたします。

それでは、以降の進行につきまして、東野会長、よろしくお願いいたします。

【東野会長】

それでは、お手元の議事次第にございますように、議題（1）北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書についての審議に入ります。

本件は、これから審議を行う案件でございますので、まず本審査会への諮問を受けたいと思います。

【事務局（小林環境管理室長）】

諮問文を読み上げさせていただきます。令和元年12月16日大阪府環境影響評価審査会、会長東野達様。大阪府知事、吉村洋文。

北陸新幹線に係る環境影響評価方法書について（諮問）

標記方法書について、事業者に対し環境の保全の見地からの意見を述べるにあたり、貴審査会の意見を求めます。

よろしくお願いいたします。

【東野会長】

確かに、承りました。それでは、初めに事務局の方から本案件の環境影響評価に係る法令

上の扱いについて説明をお願いいたします。

【事務局（佐藤）】

環境保全課の佐藤と申します。よろしくをお願いいたします。本案件の環境影響評価法上の取り扱いについてご説明いたします。

今年6月から7月にかけて、北陸新幹線に係る配慮書についてご審議いただきましたが、今回は次の段階であります方法書の手続となります。本事業は、ご承知のとおり福井県の敦賀駅から小浜市付近の駅、京都駅、京田辺市付近の駅を通過し、新大阪駅まで北陸新幹線を延長し、建設する予定でございます。これは環境影響評価法において対象事業とする要件である、全国新幹線鉄道整備法第4条第1項に規定する建設線の建設の事業に該当いたします。環境影響評価法第6条第1項の規定によりまして、事業者である鉄道運輸機構から11月26日付けで大阪府に方法書等の送付がありました。法第10条第1項の規定により、知事は事業者に対し、方法書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるものとするとしておりまして、大阪府環境影響評価条例第35条第1項において準用する第8条の規定により、本審査会に専門的事項に係る意見について諮問をしたものでございます。以上でございます。

【東野会長】

それでは、続きまして事業者の方から、事業概要と方法書について説明を受けたいと思いますので、入室していただいでください。

（事業者 入室）

【東野会長】

よろしいですか。それでは、説明をお願いいたします。

【事業者】

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ご説明をさせていただきますと思います。

まず初めに、ご挨拶させていただきます。鉄道運輸機構のクボタでございます。よろしくをお願いいたします。同じく鉄道運輸機構の榎田と申します。よろしくお願ひします。

調査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。同じくアサダと申します。よろしくお願ひいたします。

【事業者】

それでは、説明につきましては、こちらの環境影響評価方法書の本編に基づいて説明を進めてまいりたいと思います。

まず、1-1ページをご覧くださいと思いますが、事業の名称は、北陸新幹線（東京都・大阪市間）でございます。第1章が以上でございます。

続きまして、2-1ページをご覧くださいと思いますが、事業者の名称は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。代表者の氏名、所在地等は記載のとおりでございます。

続きまして、第3章に参ります。

第1種鉄道建設等事業の目的及び内容についてご説明いたします。3-1ページには、北陸新幹線の事業経緯をお示ししてございます。全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、昭和47年6月に運輸大臣が基本計画を決定しております。昭和48年11月に運輸大臣が整備計画を決定、その後平成9年10月に高崎、長野、現在は金沢まで開業して敦賀までの工事が行われているというところでございます。

3-2ページをご覧ください。整備計画についての諸元が書いてございまして、上半分が基本計画、下半分が整備計画でございます。整備計画の建設線北陸新幹線の下の1番下の項目ですが、主要な経由地として長野市付近、富山市付近及び福井県の小浜市付近ということが記載されてございます。

3-3ページをご覧いただきたいと思いますが、3-2のところでは事業の目的について述べてございます。全幹法に基づきまして、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図って国民経済の発展等々に資することを目的ということで書いてございます。

続いて、3-3でございます。3-3-1には繰り返しになりますけれども、北陸新幹線の名称等を記載させていただいております。3-3-2ですが、対象事業実施区域につきましては、敦賀駅～新大阪駅間にかかる区域としまして、3-5ページの図に示すとおりでございます。一度ご覧いただきたいと思いますが、赤の幅を持った線を表示しており、この範囲で薄いグレーに着色されている部分は、この区域に係る市町を表示しているところでございます。

また、3-3ページに戻っていただきまして、2)に路線概要を示してございます。敦賀駅を起点として新大阪駅が終点、駅については敦賀駅、新大阪駅のほか、小浜市(東小浜)付近、京都駅、京田辺市(松井山手)付近に設置する計画でございます。概略ルートの設定に当たって以下の点を考慮しました。(1)アに書いてございますが、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ります。また、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いたします。また、主要な線形条件として、最小曲線半径4,000メートル、最急勾配は15パーミル、1,000分の15を基本として計画してまいります。イの地形、地質等による制約条件ですが、活断層や脆弱な地質は回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできるだけ短くする、主要な河川や湖沼・ダム湖は回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くするというところでございます。

続いて、ウですが、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、自然環境保全の観点から自然公園区域等を回避する、又はやむを得ず通過する場合にはトンネル構造とする等でできる限り配慮するといったしてございます。なお、大阪府内のルート検討においては、以下の事項について考慮するという事で、なお書きで加えさせていただいてございまして、まず1つ目が、大阪市及びその周辺においては基本的に都市トンネルを前提といたします。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に検討を行います。また、大阪市及びその周辺の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て、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、文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行うとともに、金剛生駒紀泉国定公園の第3種特別地域等を通過する可能性があるため、やむを得ず通過する場合には、動植物や景観等への影響及び環境保全措置について詳細な検討を行うとしております。また、市街地における施工法や新大阪への入り方についても、詳細な検討を行う計画としてございます。

3-4(2) 駅位置選定の考え方についてですが、新大阪駅につきましては、周辺は高度に市街地化が進んでいるため地下駅といたします。また、東海道・山陽新幹線との結節や在来線、地下鉄御堂筋線、あるいはタクシー、観光バスといった自動車交通への乗り継ぎを考慮し、現新大阪駅付近の地下に設置するといたします。

続きまして、3-6ページに参りますが、大阪府内の路線概要についてでございます。府内はトンネル構造とし、大阪市及びその周辺のトンネルは可能な限り道路等の公共用地の下を活用し、必要に応じて、大深度地下特措法の活用の検討を行うと、主要な河川である淀川はトンネルでできる限り短い距離で通過することを考えます。また、トンネル施工のために立坑、斜坑及び施工ヤードが必要になりますので、立坑等は市街地化、住宅地化が進展している地域の設置をできる限り回避するという事で考えてまいりたいと思います。なお書きですが、路線や付帯設備、施設の位置・規模等については、今後計画を具体化していくとさせていただきます。

続いて3-7ページですが、敦賀駅から新大阪駅の延長については140キロメートルを予定してございます。その下には、複線で交流2万5,000ボルト及び最高設計速度は時速260キロで計画しているところでございます。3-3-6の工事計画の概要になりますが、構造としては、嵩上式、地表式、掘割式、トンネルが考えられ、停車場は先ほど申し上げた5カ所、うち各府県は記載のとおりでございます。車両基地を1ヶ所設ける予定でございます。主要な線形条件については、記載のとおりとなっております。

続いて3-8ページをご覧いただきたいと思いますが、施設・設備の大阪府内に計画しているイメージ図を示したものでございます。

まず、地下駅につきましては、規模についてはまだこれから検討を深めてまいりますが、例えば2面4線の場合ですと、こういった幅のコンクリート構造物の構築を考えているところでございます。(2) トンネルにつきましても、山岳トンネルを採用する区間においては約10メートル幅、都市トンネルの場合は10メートルから13メートルの幅のイメージになってございます。

続いて3-9ページですけれども、(3) 立坑・斜坑のイメージを書いてございます。これらにつきましては、供用時において避難用の通路ですとか、保守用通路及び換気施設として活用する場合がございます。立坑は5から10キロメートル間隔、斜坑は4から7キロメートル間隔、およそになりますけれども、設置を予定してございます。

続いて3-10ページですが、(4)換気施設の概要です。地下駅や立坑にはトンネル内の給排気を行う換気施設を設置する場合がございます。その場合、地下駅、立坑に換気装置及び消音装置を設置し、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予定でございます。

続いて3-11ページでございます。

こちらは地下駅等々の構造物の施工順序を示してございます。図3-3-6は地下駅のイメージ図でございまして、土留めで土砂崩壊防止のための仮設備を設置して、その後上から掘削を進めていき、鉄筋コンクリートを構築して埋め戻しをするという一連のイメージ図でございます。

次のページの3-12ページは山岳トンネルの掘削のイメージで、いわゆるNATM工法を前提とした掘削のステップが書いているところでございます。

3-13ページは都市トンネルのイメージでございまして、図3-3-8に示してあるとおり、右側に立坑を設けて、地上部には建屋を設置する形で、資材あるいは土砂の出し入れをすることを考えてございます。緑色で示していますシールド機を組み立てて左側に掘削を進めていくといったイメージでございます。その下の図3-3-9には、立坑の施工のイメージを示してございまして、先ほどの地下駅と同様な形で規模は小さいですけれども、進めていくことでございます。

3章の説明は以上でございます。

【事業者】

続きまして、第4章「対象事業実施区域及びその周囲の概況」についてご説明します。

4-1ページをご覧ください。

対象事業実施区域及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市としました。また、第4章につきましてはオープンデータを基本とし、対象10市のデータを集計した表で整理するとともに、対象事業実施区域を重ね合わせた図面で整理いたしました。この図面については、別冊のA3サイズの図面集に掲載しています。

まず、4-1地域特性の概要です。こちらでは大阪府の地形、水系、気候、人口等の概要について示しています。

続いて、4-2ページをご覧ください。4-2-1として、大阪府の自然的状況について取りまとめています。ここでは、大気環境、水環境、土壌及び地盤、地形及び地質、動植物の生息又は生育、植生及び生態系、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場、それから一般環境中の放射性物質の状況について整理しています。

続いて4-151ページをご覧ください。

4-2-2として、大阪府の社会的状況について取りまとめています。ここでは、人口及び産業、土地利用、地下水の利用、交通、学校、病院等、法令と法令による規制等、その他の事項について整理しています。

第4章の説明は以上となります。

続きまして5-1ページ、第5章「計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果」についてご説明します。

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。5-1ページには、計画段階配慮事項の選定項目を、5-2ページには選定理由を示しています。騒音、低周波音など13の環境要素を計画段階配慮事項に選定しております。

5-3ページから5-5ページには、計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果を示しています。いずれの環境要素についても、保全対象の回避及び影響が小さくなるような構造上の配慮、方法書以降の手続で詳細な予測、評価の実施及び環境保全措置の検討などにより、重大な環境影響の回避及び低減が図られるものと考えております。

第5章の説明は以上となります。

【事業者】

続きまして、第6章の説明でございます。6-1ページをごらんください。6-1ページは配慮書に対する一般の意見の募集結果を示してございまして、意見者数は23、意見数は43であり、環境要素に係る意見を24件、事業計画に係る意見を15件、その他に係る意見を4件いただいたところでございます。一般の意見の概要及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。なお本見解は、全府県の方法書に共通の記載としたため、大阪府において該当事項がない場合の見解も記載しております。

続いて、6-10ページをご覧いただきたいと思っております。6-3「計画段階環境配慮書についての国土交通大臣の意見及び事業者の見解」を示してございます。6-10ページから6-12ページには総論として、ルートを選定等、環境保全措置の検討及び関係地方公共団体等との連携に係る意見と、それに対する事業者の見解を示してございます。6-12ページから6-14ページにおいては、各論として、大気環境、水環境、動植物、生態系、景観及び人と自然の触れ合いの活動の場、廃棄物等、温室効果ガスに係る意見と、それに対する事業者の見解を示してございます。

続いて、6-15ページに参りますが、この項目としまして、「計画段階環境配慮書について行政機関の意見及び事業者の見解」を示しているところです。行政機関の意見として、大阪府知事から意見をいただいたところです。6-15ページには、全般的事項に係る意見とそれに対する事業者の見解を示してございます。ここから6-16ページにかけて、各項目の意見とそれに対する事業者の見解を示しているところでございます。

6章の説明は以上であります。

【事業者】

続きまして、第7章「環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法」についてご説明します。

7-1ページをご覧ください。

7-1には、環境影響評価の項目の選定について示しています。7-1ページには、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、工事の実施においては建設機械の稼

働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置による影響が想定されます。また、土地または工作物の存在及び供用においては、鉄道施設であるトンネル、駅、車両基地、換気施設の存在及び供用、地下における列車の走行によ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。

第4章で示した地域特性、並びに7-1で示した想定される影響要因を踏まえて選定した環境影響評価項目を示しています。なお、7-3ページから7-6ページには各項目の選定理由を整理しています。環境影響評価項目としては、国土交通省令における参考項目に加え、事業者により追加した項目をあわせて選定しています。表の中の二重丸は参考項目、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、選定していない項目を示します。大気環境としては、大気質、騒音、振動、微気圧波、低周波音を、水環境としては、水質、地下水、水資源を選定しています。また、土壌に係る環境その他の環境としては、地形及び地質、地盤、土壌のほかに、日照障害、電波障害、文化財を選定しました。このほか、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、温室効果ガスを選定しております。

続いて、7-7ページをご覧ください。

7-2として「調査、予測及び評価の手法の選定並びにその選定理由」について示しています。本事業の実施に伴ってさまざまな施設を設置する予定ですが、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。今後の現地調査の実施に当たって、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、地点等を設定してまいります。

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を、7-9ページに調査地点のイメージを示しています。地下駅周辺では、大気質、騒音等、記載の項目についての現地調査を計画しております。

続いて、7-10ページをご覧ください。

7-10ページに山岳トンネル斜坑坑口周辺の現地調査の考え方を、7-11ページに調査地点のイメージを示しています。山岳トンネル斜坑坑口周辺では、大気質、騒音等記載の項目についての現地調査を計画しております。

続いて、7-12ページをご覧ください。

7-12ページに立坑周辺の現地調査の考え方を、7-13ページに調査地点のイメージを示しています。立坑周辺では同じく、大気質、騒音等、記載の項目について現地調査を計画しております。

続いて、7-14ページをご覧ください。

7-14ページに車両基地周辺の現地調査の考え方を、7-15ページに調査地点のイメージを示しています。車両基地周辺では同様に大気質、騒音等、記載の項目について現地調査

を計画しています。

続いて、7-16 ページをご覧ください。

表7-2-5に選定した「環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由」を記載しています。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、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、1 週間の調査を4 季節行い、気象は一部の地点で通年の調査を予定しています。調査地点数は記載のとおり想定していますが、計画の具体化に伴い、増減する可能性があります。予測は、プルーム式やパフ式、また事例の引用又は解析による定量的な予測により行います。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性の検討により行います。

続いて7-18 ページ、こちらは騒音についてです。

環境騒音、道路交通騒音などの状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は平日の1 日 24 時間を予定しています。調査地点数は記載のとおり想定していますが、計画の具体化に伴い、増減する可能性があります。予測は、音の伝搬理論式による予測式などによる定量的な予測、事例の引用又は解析による予測により行います。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性の検討により行います。

続いて、7-19 ページ、こちらは振動についてです。

環境振動、道路交通振動などの状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、騒音と同様ですが、平日の1 日 24 時間を予定しています。調査地点数は記載のとおり想定していますが、計画の具体化に伴い、増減する可能性があります。予測は、振動の伝搬理論式による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。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性の検討により行います。

続いて、7-20 ページ、こちらは、微気圧波と低周波音についてです。これらの項目については、土地利用の状況や地形の状況を文献調査により把握します。予測は、事例の引用又は解析により行います。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性の検討により行います。

続いて7-21 ページ、こちらが水質についてです。

水質、流量などの状況について、文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、低水時及び放水時の2 回を予定しています。調査地点数は記載のとおりで、増減する可能性があります。予測は、事例の引用又は解析により行います。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性の検討により行います。

続いて7-22 ページ、こちらが地下水についてです。

水質、水位の状況について文献調査及び現地調査により把握します。現地調査は、地下水位は4 季節、地下水の水質は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おい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、水質については定性的な予測、水位については定性的手法又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。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて7-23 ページ、こちらが水資源と地形及び地質についてです。

水資源については、水資源の利用状況を文献調査により把握します。予測は、定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて、地形及び地質については、地形及び地質の概況などについて、文献調査により把握します。予測は、本事業の実施による影響の定性的な予測により行います。評価は、回避又は低減にかかる評価により行います。

続いて、7-24 ページ、こちらが地盤、土壌、日照障害についてです。

地盤については、地盤沈下の発生状況を文献調査により把握します。予測は、定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて、土壌については土壌汚染の状況などについて文献調査により把握します。予測は、本事業の実施による影響の定性的な予測により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて、日照障害については土地利用の状況などについて文献調査により把握します。予測は、日影図を作成し、日照障害の影響を受ける範囲を明らかにすることにより予測します。評価は、回避又は低減に係る評価、基準又は目標との整合性を検討により行います。

続いて7-25 ページ、こちらが電波障害と文化財についてです。

電波障害については、電波受信の状況などを文献調査及び現地調査により把握します。調査地点は換気施設の設置が想定される地区に設定します。予測は、工作物による電波障害について予測計算を行い、障害範囲を予測することにより行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて、文化財については指定文化財等の状況について、文献調査により把握します。予測は、本事業の実施による影響の定性的な予測により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

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、重要な種の分布、注目すべき生息地の分布などを文献調査及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。調査地点数は記載のとおり想定していますが、計画の具体化に伴い増減する可能性があります。予測は、既存の知見の引用又は解析により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

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、高等植物に係る植物相、植生の状況を文献調査及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、既存の知見の引用又は解析により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。続いて生態系については、動植物その他の自然環境に係る概況、注目種、群集の生態などについて

て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いたします。予測は、既存の知見の引用又は解析により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて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、主要な眺望点や景観資源、眺望景観の状況を文献調査及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。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

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、分布及び利用状況などを文献調査及び現地調査により把握します。予測は、本事業の実施による影響の定性的な予測により行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて7-29 ページ、こちらが廃棄物等と温室効果ガスについてです。

これらの項目については、調査は行わず、廃棄物については事例の引用及び解析、温室効果ガスについては工事中及び鉄道施設の供用時に排出される温室効果ガス排出量を積算する方法により予測を行います。評価は、回避又は低減に係る評価により行います。

続いて7-30 ページをご覧ください。

7-3 として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、地下水及び動物の専門家に技術的助言をいただきました。今後これらの助言を踏まえて、調査、予測及び評価を行ってまいります。

第7章の説明は以上となります。

【事業者】

最後に、第8章「本方法書に対する意見書の提出」のご説明でございます。

8-1 ページに記載のとおり、意見書につきましては次の8-2 ページの様式に基づき、インターネットと郵送による提出としてございます。期間として令和元年 11 月 26 日から令和2年1月8日としてございます。

方法書の説明は以上でございます。

【東野会長】

ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問、よろしく願いいたします。

【藤長委員】

配慮書のときに、この範囲を特定してくださいと、そうじゃないと議論が深まりませんよという話があったと思うのですが、今回見せてもらっているのは全く同じようなもので、調査の仕方は一般的な調査方法を述べられているかと思うのですけれども、そうであれば、一般の人からのコメントとか、それをまとめた国土交通大臣のコメントがありますように、いろいろなことに、一言で言うと影響がないように、地下水であるとか、湧水であるとか、排出量であるとか、とにかくいろいろな項目挙げられて影響のないようにと、まとめたやつを

そちらでもパンフレットにまとめられています。そういったことがなかなか判断しようになくて、完全になんか一任で影響がないように、この一般的な方法論に従ってといいますか、やりますというようなお話でしかないので、なかなか議論が深まらないと思うのですが、そのことについてはどうですか。

【事業者】

配慮書の段階でそのようなご議論があったことも承知してございまして、事業者として、当機構の中でもさまざまに議論を進めてきたところでございます。ただ、関係機関との調整の中で、今の細い線としてお示しするところまで至らない状況にあるという状況でございます。この幅の中でできるだけ広い可能性を模索させていただきたいという、前回とそういう意味ではあまり変わらないようなお示しの仕方となっているところでございます。今後は、前回のときも同じような説明を差し上げたところで恐縮ですが、準備書のプロセスに至る段階である程度細い線を示す形をとって、調査の予測、調査結果のご提示と予測と評価といったのを進めてまいりたいと考えているところでございます。

【藤長委員】

状況はよくわかるのですが、ただこの図は全く変わってなくて、ただお話ではもう大阪府では、もう「明かり部」はないよというような形でお話をされましたし、あと車両基地があるのかどうかも全くおっしゃっていないし、ここではあると書いて進めているのですけれども、そういった中で、一般の方も国土交通大臣もコメントをして、それを配慮してやりますと書いていて、1月から調査を始められますよね。それが出てきたときに、これじゃ足りないのではないかという具体的な議論が出たときにはどういうふうになりますでしょうか。

【事業者】

調査の中身についてご意見があって、不足する部分があるということでございました場合は、調査計画に追加する形で考えてございます。

【藤長委員】

それが、全く今、議論がなかなか、我々の知識を使いようがないといいますか、どうしてよいものかと思うところです。

【東野会長】

ちょっと私の意見は後にして、ほかにございますでしょうか。

【岡崎委員】

同じような意見ですが、先ほど説明を聞いて、調査地点の増減が後であるということ、増も減も今現状がどうなっているかわからなくて、例えば動植物の調査も一体どこでやるのか、何点ポイントがあるのか、それが少ないかどうかとか、先ほどの藤長委員のご意見と一緒に、具体性がないことに対して、アセス審査のしようがないような気がしています。ようやく、どういう工法でやられるかというのが出てきましたが、1つだけ具体的なことを聞きたいのですが、換気施設ができますよね。これについて一切何も書かれてなくて、

現実に東海道新幹線とか山陽新幹線だって結構上にびっくりするよう小さい建物みたいな出口があって、そこから音がして、これが排気システムなのかと思ったことがありますけれども、そういった場所の設定も動物や植物、あるいは騒音等に非常に大きな影響を与えるような感じですが、全く絵がないし、一体どのようにお考えなのか、教えてください。

【事業者】

換気施設につきましては、ご指摘のとおり、3-10 ページで図という形ではお示ししてございませんが、7-13 ページをご覧いただきたいと思います。このイラストは、こういう調査をしますよという趣旨なのですが、都市トンネルが走っているところに円柱という形で立坑をお示ししてございます。先ほど断面図でお示したオレンジの図がございましたが、あの立坑が立体的に円柱として表示されているとご理解いただければと思いますが、その作業用の役目が終了した後に、地上部に建屋を設けて換気施設として供用していくというイメージで考えてございます。これは全ての箇所がこうなるというわけではなくて、今後、詳細な路線検討等、あるいは関係機関の所管の省庁と調整をして設置していくということでございます。

【岡崎委員】

ありがとうございます。

【東野会長】

翁長委員。

【翁長委員】

今お聞きした、7-13 とかその前の 7-11 ページは斜坑の付近での調査とか、そういう場所で調査をするというような形で載っていますが、こういう調査をするためには、その場所というのがもう決まっていなくてはいけなくて、調査に入る段階ではもうはっきりとそれぞれの施設の場所が決まっていって、その場所の周辺で調査されるという理解でよろしいでしょうか。次に我々が見ることができるのはそういう具体的な情報が含まれているということでしょうか。

【事業者】

ちょっとご説明が不足していたかもしれないので申しわけないのですが、3-5 ページで、先ほど来ご議論してございます、幅を持った形で示している中で、可能性があるルートがどこに来るかというのが現状ではわからないものですから、ある程度濃淡をつけずに、この幅の中を先ほど示した調査項目について一定の間隔程度で配置して、この辺に来たとしても調査結果が使えるような形で調査を進めていきたいと考えてございます。

【翁長委員】

今のお答えですと、私はこの図を見て、そういう施設のあるすぐそばで調査を行うというふうに聞いたのですが、こういう調査をして、それが一定の何かエリアだったら応用できるということで、それほどはっきりしてなくても、その地域を代表するということが調査ができるというお考えだというふうに聞こえるのですが、そういうことですか。

【事業者】

ちょっと観念的な議論で大変申しわけないのですけれども、ルートがこの幅の中にどの場所に来てでも対応できるように調査を計画したいという趣旨でございます。ただそういった中で、そんなことってどこまで現実性があるのかという議論はもしかしたらあるような気はしているのですけれども、現在の進め方としましては、私どもはそういうご提示でございます。

【翁長委員】

施設との距離ということで、その影響というのはものすごく違うんですね。特に騒音なんか距離が離れてしまったら、もう影響ないですし、近いほど影響が大きいというようなことで、これらの施設への影響を評価するのに、どういう施設との距離関係でどういうところでやった調査なのかということがわからないと、有効な調査なのかかわからないということになるのではないのでしょうか。

【事業者】

確かにおっしゃるとおり、その計画地の近くの現況把握ということで、その調査が必要なのかなというところがあります。今回、大阪府内で出てくる施設というのは立坑とかある程度、点の構造物になってくるということで、どこまでその候補が絞られるか、どこでも立坑がつくれるというわけでもないと思いますので、その辺の候補地なども勘案して、ある程度網羅できるようにその近傍で調査ができればというふうに考えております。

【東野会長】

よろしいですか。ほかにご意見ございますか。

【道岡委員】

すいません、また、このルートの件なのですけれども、3-4ページを見ると、位置選定の考えで新大阪駅というところで最後に、現新大阪駅付近の地下に設置すると明言しています。3-5ページを見ると円になってかなり範囲があるとしていますが、ここもうかなりエリアが絞られているような気がすると思います。そういう図にするともっと議論が進むような気がするのですけれども、なぜこのような形になっているのでしょうか。

【事業者】

こちらにつきましては、表示上の問題も幾つかはらんでいまして、例えばその起点側の敦賀駅とか、小浜市付近の駅とか、そういったものと合わせる形で表示させていただいているというところなんです。実際はご指摘のとおり、新大阪駅にどれぐらい近いかというのは、いろいろ検討課題ではあるのですが、各路線等と結節して旅客が乗り換えできる形で計画していこうと考えてございますので、そういう意味では、いわゆる点としては表示ができなくて、ある程度のエリアの幅はあるのですけれども、ご指摘のとおりちょっと大きく表示させていただいているということです。

【道岡委員】

あともう1点、立坑等は、市街地とか住宅地が進展する地域への設置をできるだけ回避す

ると書いてあるのですけれども、多分、京都から大阪のエリアって約5キロから10キロ範囲でつくるとしたら、ほとんど市街地のような気がしていて、実際に回避できるめどってあるのでしょうか。

【事業者】

一般論になってしまいますけれども、エリアとして、例えば何とか市の市域が全て市街地化しているという場合は、当然想定されると思いますが、そういった中でも例えば公共的な空地ですとか、ある程度エリアがとれるような場所であれば、住宅、あるいは、そういう密集した市街地から離隔がとれて配慮ができる部分があるであろうと考えているところです。ですので、本当に家がたくさん建っていれば、そこを例えば用地取得させていただいて、その隣にすぐ家とかマンションがあるという状況を避けるような配慮をしたいというところがございます。

【道岡委員】

進展している地域って書いているので、かなりちょっと広い空き地があっても、そこはもう進展する地域と見ているので、ほとんどそういうところははないのではないかという感じがします。

【東野会長】

では高田委員。

【高田委員】

前の配慮書のときにも言ったのですが、発生残土のことが全然記載されていないのですが、これは用地が確定したら、またそれに対してもアセスメントをかけていただけないかということよろしいですか。

【事業者】

ルートをこれから詳細に詰めていく中で、ある程度その残土の排出計画をまとめてまいりますので、その段階でお示ししたいと考えてございます。

【東野会長】

ほか、いかがでしょうか。では、岡委員。

【岡委員】

景観を担当しております。もちろん景観ですので、場所が決まらないと、どこから見るかというのは全然わからないということで、ちょっととても困った状況だと思っています。それに加えて、眺望点を分布図として出していただいていますけれども、市によって随分この捉え方が違うというか、眺望点で出ている資料が違って、交野市なんかは結構散策コースまで入っていますけれども、枚方市はほとんど何も入っていないとか、相当むらがあります。これをこの範囲の中でこの市域で、ここからだったら何も見えませんと言われても、ちょっとそれではむらがあり過ぎて納得するわけにはいかないのです。眺望点について、大阪府内全体としての考え方のようなものを、今後、新しく増やしていくお気持ち（予定）があるのか、あるいはもうこのままの眺望点で最終的にはどこからも見えませんでしたというよう

な話で終わるのか、どういうふうなことを考えておられるのか教えてください。

【事業者】

眺望点のデータですけれども、方法書を取りまとめるに当たっては、既存資料ということで、自治体さんが出されている観光パンフレット等に基づいて整理しています。今後、予測及び評価を行うにあたっての調査ということでいきますと、こういった文献もありますよとか、あるいは必要に応じて自治体さんへのヒアリングとかも行いながら、眺望点をもう少し幅広くカバーしていきたいなどは考えております。

【岡委員】

私は立坑とかそのあたりのものが一番気になっているのですけれども、その場所が決まらないままで眺望点を決めてやるということですか。順番としては、ものが決まっていたら、これはここから見えますよねという話をして眺望点をお願いする、ここからも見てほしいという言い方をするのですけれども、どういうふうなものが出てくるのかというのが、モニタージュと言われてもちょっとイメージが湧かないです。

【事業者】

ほかの項目と多分共通のご指摘になってくるかと存じますが、同じような答え方をしてしまっ大変恐縮ですけれども、眺望点については極力広いパターンをカバーできるようなセットの仕方をさせていただいて、今後ある程度ルートが絞られてきたときに、ここじゃちょっと不足してるよねとかいう判断をできる状況であれば、追加等を検討したいと考えているところで、現時点で議論が深まるような状況にないというのはご指摘のとおりでございます。

【岡委員】

いつわかるのですか。その中で議論できるのかできないのかが一番不安なのですけれど。

【事業者】

現時点の事業者としての方針としては、時期的なものはトータルで何年かかるかというのはわからないにしても、準備書をお示しする段階で、準備書の中でいきなりそのままどんと出してしまおうのがいいのか、1回そのルートがこの辺ですよというのをお示するのがいいのかも含めて、これから調整させていただきたいと考えてございます。

【東野会長】

納得はいかないと思いますけれども、ちょっとそれに関して、ルートというのはどういうふうに決められるのですか。何か調査を待ってルートを決められるような印象を受けるのですけれども、どういう観点でルートを決められるんですか。

【事業者】

一般的にルートについては、基本的には交通施設ですので、旅客の速達性能向上ですとか、ほかにもその運賃が安くなるとかそういった快適性が向上するといった観点で効果が最大限になるルートを、需要予測等をもとに洗い出していくというのが最初の作業になります。それに加えて、今度は実際に現地に施設をつくるために事業費がどれぐらいかかるのかと

というのが大きなファクターになってきますし、それとあとたとえ安くできたとしても、事業期間（工期）が、ものすごく30年40年かかっちゃいますというのも無理ですので、お金と時間の観点から施設についての検討を行って、さらに、今ご議論いただいている環境の要素を配慮しながら進めさせていただくということになります。

【東野会長】

いや、調査が終わらないと、ルートは決まらないのですか。

【事業者】

まず現況の把握をさせていただき調査はさせていただいて、それをもとに環境的なファクターでここを避けるべきだというのがわかって、それだけでは当然決まりませんので、先ほど申し上げた需要の話、建設費の話というのを路線全体で見て決定していくという流れになろうかと思えますので、調査が終わらないとルートができないのかというお答えについては、一部終わらないとできないし、ただその全部終わるのを待っていると結局、準備書が出てきてしまうのと同タイミングまで何もできないとなるので、そこはちょっと論理矛盾を抱えているかと思えますから、ある程度の段階までいけば検討ができるということになろうかと思えます。

【東野会長】

私、京都市の委員もしているのですが、京都府の場合はいろんなルートを実は検討されていると聞いているのですよ。ですから、大阪府の場合は京都府よりも範囲がもっと狭いですから、多分ある程度決まっているのではないかと思うのです。ここではおっしゃれないと思えますけれど、だからもっと具体的なことが言えると思うのですよ。それなしにこういうことをおっしゃっても、さっきから委員の方々がいろいろおっしゃっていますけれど、評価しようがないですよ。だから、なかなかその辺は言えないと思えますけれども、最終的にはルートは準備書で決まるのですよね。それまでにいろんな調査をされていくわけですが、そうすると、今ここで出てきている非常に曖昧とした一般的なものがだんだん具体化していくわけですが、そうすると不足しているとか、方法を変えるとか、いろいろなことが出てくるわけですね。それに対する情報の開示といいますか、いわゆる関係自治体とか住民の方には最終的に出すのではなくて、もっと透明的な観点から、いろいろな時期はもちろんあると思うのですが、あるところを出していただいて、そこでいろいろ議論するということが必要だと思っております、そういうことをされる予定はあるのですか。

【事業者】

透明性の確保についてもかなりいろいろな方からご意見いただいているところでございます。先ほど私が少し触れましたとおり、次に準備書をお示しする段階で、全てがある意味整っちゃってというか、こうなって調査もしましたということであると、透明性の観点からいうとどうなのかなというのがあるかと思えますので、その手前の段階で何か、どういうプロセスがいいのかちょっと私もまだ明確なものを持っているわけじゃないのですが、関係機関の方ともご相談しながら、何か方法があるか検討したいと思っております。

【東野会長】

実はこれ、リニア中央新幹線も全くこれと同じような方法書とか、準備書とかあるのですよね。あれも各段階で確か出していたと思うので、そういう点はぜひ守っていただきたいと思います。

ほかに先生方、何かございますか。はい、どうぞ。

【岡崎委員】

ちょっと具体的なことになるのですが、この内容を見ていると、わりとみんな同じような形でざくっと書いているだけのような感じがします。植物の立場から見ると、やはりこの地域、いわゆる大阪の北部の山地帯ってわりとよい植物とか、思っているよりはいろいろな絶滅危惧種が出てきます。そのことに関しては、ここ見ても何も出てこなくて、次のところでもいいですので、もし見つかったときにどう回避するか、あるいは回避しなかったときにどのようにしていくかというのは、通常のこのアセスの中ではよく使われてちゃんと出されるのですが、そこが明示されていなくて、次回のときにきっちり明示していただけたらと思います。どうぞよろしくお願いします。

【東野会長】

ほか、いかがでしょうか。ございませんか。ちょっと細かい話なのですが、大気質の調査のところで調査測定項目、大阪府の場合、気象、風向、風速が挙げられていますが、京都府や福井県では日射量と放射収支量というのが入っています。大阪府にはこれがありません。ところが、今日ご説明のあった表7-2-5(1)には、この日射量、放射収支量を測定するようなことも書いてあるのです。これはどうなっているのでしょうか。

【事業者】

この記載ぶりにつきましては、大気質の日射量、放射収支量については、大阪府においては、大阪管区気象台のデータの活用を想定するというところでございます。したがって、現地調査という形では実施しないという方針でございます。

【東野会長】

だから、それはきっちり書いていただかないと、京都と大阪で何で違うのかということは我々にはわからないので。

それから、あと私は大気質が専門なので、大気質の予測のところでも、例えばもっと細かくいうと、二酸化窒素の濃度が出されるのですが、そうすると窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度の換算をどうするかとか、排出源からの排出係数どうするか、バックグラウンドをどうするか、そんないろんな問題があるわけです。それらに対する記述は全くないです。それから、調査されるデータ等と既存のいろいろなモニタリングデータがあるのですが、それをどう活用されるかという話もないです。

【事業者】

ちょっと幾つか選択肢があって、今後の検討の中でどれを使っていくかというところはあると思うのですが、例えば、バックグラウンド濃度については現地調査を行いますので、

そこでの年平均値を用いる場合もありますし、あるいは近傍で常時監視測定局とかがありましたら、そちらのデータを用いるということも考えております。それから窒素酸化物から二酸化窒素への変換式ですけれども、大阪府内の常時監視測定局の結果から回帰式を用いるということもありますし、あるいは、これは鉄道事業ですけれども、道路環境影響評価の技術手法というもの、道路アセスのマニュアルみたいなものですが、そこの中には窒素酸化物から二酸化窒素への変換式などもありますので、そういったものの活用とか、そういったものも選択肢として、今後検討していきたいと考えております。

【東野会長】

ですから、一般的にはしていることなので、そういうことも書いといていただかないと。ほか、いかがでしょうか。

【内田委員】

7-1ページから7-3ページまで表に網掛けがかかっている、脚注として、網かけの箇所は本事業が大阪府ではないからということで、だから一切地上には出ないと、山岳トンネル又はシールドで抜くから関係ないということが、明示されているわけですが、その一方で先ほど来話していたように、ルートの話とか具体的にはなっていないのですが、この表はこの表としても、方法書として確固たるものだという理解でよろしいのでしょうか。

【事業者】

大阪府内においては、基本、全区間において地下区間を予定してございますので、この表をもって方法書と考えたいと思います。

【内田委員】

関連して、先ほど東野会長もおっしゃられたような話なのですが、私も、今後のプロセスが気になっています。はっきりとした法の手続としては方法書でもっと具体的なものがあって、次は準備書ですよということですが、この方法書はそこまで至っていないわけですから、準備書を早目に出していただいて、そこから準備書1、準備書2とか、本来おかしいですが、その辺のところを検討されるということでしたから、きっちりやっていただきたい。その段階で、変わってくる可能性というのはないのですか。気になっているのは、新しい「新大阪駅」というのが非常に多機能なターミナルに、リニアも考えると変わっていくわけですが、そのときには本当にあそこに全部地下で作るのかとかいうようなこととも関係してくるかと思うのですが。

【事業者】

他の事業についての動向というのは、確におっしゃるとおり、現時点では考慮し得ない外的要因として置いていますので、仮にそういった他事業において何か影響要素があれば、場合によってはこの評価項目を見直さなくてはならないとは考えていますが、現時点においては、そういったものが顕在化していない前提でこの表をつくらせていただいて調査を進めたいと考えているところでございます。

【東野会長】

それでは、まだご意見等あるかとは思いますが、時間の制限もございますので、あとは事務局を通して確認したいということにさせていただきます。

それでは、事業者の方ご退室ください。どうもありがとうございました。

【事業者】

ありがとうございます。

(事業者 退室)

【東野会長】

それでは、事務局のほうから今後の手続等について説明をお願いいたします。

【事務局（佐藤総括主査）】

ちょっと時間が押しておりますので簡潔に説明させていただきます。

資料2をご覧ください。

全体の流れとしましては下の図のとおりです。11月26日付けで方法書が送付されて以降、同日付で縦覧も開始されておまして、本日、審査会を開いているということです。今後、意見書の締め切りが1月8日ですので、その意見の概要はその後に出てきます。それに対しまして、大阪府アセス条例に事業者へ見解を求められることができるという規定がありますので、すぐに求めまして、その回答もいただきたいと考えております。最終的に知事意見は、意見の概要の送付から90日以内に事業者に述べることとなっておりますので、年度をまたぐ形になってしまう期限になるのですが、事務局の希望といたしましては、年度内にご答申をいただいて、できるだけ知事意見も年度内に述べたいと考えております。この審査会の運営ですけれども、通常の方法書ですと調査地点案が示されているので、現地調査を実施した後、各専門調査部会に分かれて詳細な調査審議をいただいて各分野を取りまとめていくので、一般的な流れでここには記載させていただいております。それらを経て次回第4回を開催いただきまして、最終取りまとめを行っていただくというような流れでお示しさせていただきます。

以上でございます。

【東野会長】

ありがとうございます。

ただいま事務局から今後の手続等について説明がございまして、皆様方からご意見いただきたいのですが、まずちょっと私のほうからご提案がありまして、先ほど来、議論になっていますように、方法書はかなり情報があまりにも不足しているということで、本来ですと今ございましたように現地調査とか専門調査部会を開催するのですが、今回の方法書ではしないと。もちろん準備書の段階では、やることになるとは思いますけれども、方法書の今の段階では、現地調査とか専門調査部会はしないということにさせていただきたい、これは私の提案でございます。理由は先ほど来から聞いていただければわかるように、配慮書の段階からその対象事業の実施区域が全く変わっていないということです。工事とか橋梁とかそれから環境影響評価の内容があまりにも一般的あるいは漠としているということ、例えば、

新大阪駅は決まっているけれど、位置とか構造がまだだと。それから立坑とか排気施設、これもないと。それから工事の期間とか、あるいはどこで、どの場所というそれもわからない、それから調査地点ももちろんわからないということが理由でございます。ただし検討結果というのは取りまとめて知事に出さないといけません。それに当たりましては次回の審査会、3月ですけれども、その間に改めて皆様からご意見をいただいて、事務局で取りまとめていただこうと思います。もちろんその間に住民意見等とそれに対する事業者の見解、それから関係市長意見というのは出てまいりますので、それらを踏まえまして検討結果を取りまとめる必要があると考えてございます。委員の皆様、いかがでしょうか。よろしいですか。

【藤長委員】

住民の意見はこの方法書の状態でもう1回といいますか、もう1回住民の方にも聞くことになるのですか。

【事務局（佐藤）】

住民意見は事業者が受け付けておりまして、その概要についてまとめたものが大阪府に送られてくる形になって、直接住民の方の意見を聞くという機会は方法書ではございません。

【藤長委員】

わかりました。

【東野会長】

方法書はホームページでもオープンになっていますので、住民の方は自由に見ていただけます。

【高田委員】

質問ですが、さっき内田委員が言われたような、準備書を何回か審議するみたいなのは、事実上はできるのですか。これで進めるというのは、非常に怖いのです。手続としてはどうですか。

【東野会長】

それは先ほど事業者に私から言いましたように、その途中経過、進捗状況を出していただきよということですから、それが多分大阪府に出されるのでは。

【事務局（佐藤）】

手続上は、方法書が終わった後に何か大きな変更があったとかということであれば、もう1回方法書からというようなこともあり得るのですけれども、基本的には次は準備書という形になりますし、準備書を2回、3回やるというようなことは、何か変更事項がない限り実施されないと思います。準備書の中で実際された調査とか予測とか評価が出てきますので、それに対するいろいろな意見は申し述べることもできますので、そういったところで先生方からもご意見をいただければなというふうに思います。

【東野会長】

よろしいですか。

【高田委員】

はい。

【東野会長】

ほか、よろしいでしょうか。今申し上げました、提案させていただきました現地調査や専門調査部会は開かないということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【東野会長】

ありがとうございます。

それでは、現地調査と専門調査部会は開かないということで進めさせていただきたいと思います。

それで専門調査部会を開かないということでございますので、検討結果の取りまとめに当たりまして、私から事務局に少しお願いがございます。進め方ですが、まず第1ステップとして、今日欠席の委員の先生が3名いらっしゃいますので、その委員も含めまして、改めて委員の皆様方からご意見をまず聞いていただけますか。今日いろいろご意見いただきました審議内容、それから1月8日締め切りの住民意見、それから事業者見解が出てきます。それらを踏まえまして、私の指示のもとで、検討結果の骨子案を作成して、それをできるだけ速やかに委員の先生方に見ていただき、意見をいただくというのが第1ステップです。

次のステップが、その骨子案に対しまして委員の先生方からいただいたご意見、それから3月10日締め切りの関係市長の意見、これを踏まえて骨子案を追記修正し、検討結果の素案を作成するという作業に取りかかり、私と事務局の間で最終調整をさせていただくというのが第2ステップです。

第3ステップは、その検討結果の案につきまして、次回の本審査会、3月の18日か27日かどちらかですか。

【事務局（佐藤）】

そうですね、3月18日ですと、市長意見の締め切りが3月10日で日程的にかなり厳しい面がありますし、今日まだ提案できる状況ではないので、3月18日か年度末になりますけれども、3月27日かのいずれかで開催していただきたいと考えておりますので、年内にはお知らせさせていただきます。

【東野会長】

その素案を事務局と私の間で調整したものを審査会で審議いただくという流れで進めたいと思いますが、委員の皆様方よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【東野会長】

ありがとうございます。

事務局のほうもよろしいでしょうか。

【事務局（佐藤）】

はい。今、東野会長からおっしゃっていただいたように、今日ご欠席の委員の先生方もいらっしゃるし、今日ご発言いただく時間がちょっと限られていたもので、述べられなかった方もいらっしゃいますし、もうちょっとここはということでご質問等があるかと思えますので、12月25日ぐらいまでで一旦ご意見をいただければと思っております、あとは適宜、事務局の方にメールでお送りいただくような形で、事業者に何回か質問を投げかけて回答をいただきたいなと思っておりますので、特に、いつまでというようなきちとした区切りはなく、ずっと断続的にやっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【東野会長】

それでは、議題（2）その他というのがございますけれども、これにつきまして事務局のほうからお願いいたします。

【事務局（佐藤）】

本日資料は用意しておりませんが、第2回の審査会のときに、太陽光発電事業が来年4月から法施行されるということで、大阪府においても検討を始めるということでした。そのときは、環境審議会に諮問するという形で事務局では考えていたのですが、いろいろと検討した結果、この本審査会でご議論していただいた方がいいという判断になりました。そのためいろいろな事務手続等がございますので、次回の第4回のお知らせさせていただきますと思います。以上です。

【東野会長】

ただいまのご説明で何かご質問ございますか。次の審査会でかかるということでございます。その他、何か事務局からございますか。

【事務局（佐藤）】

特にございません。

【東野会長】

そうしますと、予定の議題が以上でございますけれども、委員の先生方から何かご質問、ご意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【東野会長】

特にないようですので、事務局に進行、お返しいたします。

【事務局（堀川）】

東野会長、ありがとうございます。また委員の皆様には夕方からの遅い時間にもかかわらず、ご審議いただきましてありがとうございます。今後、検討結果の取りまとめに向けまして、先ほど、東野会長からもご指示のございました、ステップを踏みまして、委員の皆様方にはお忙しい中、お時間とお手間をいただくことになるかと思っておりますが、どうぞよろしく願いいたします。それでは、これで閉会といたします。ありがとうございます。

以上