

## 第2節 環境影響評価と環境監視の推進

### 第1 環境影響評価の推進

環境に著しい影響を及ぼすおそれのある各種の開発事業に対して、「大阪府環境影響評価要綱」（昭和59年2月制定）（以下「要綱」という。）に基づき、事業者が実施する環境影響評価について検討し、環境の保全と創造を図る見地から事業者に指導・助言している。

対象事業は、次の①から⑰の事業のうちの一一定規模以上のものとし、またこれらと同程度に環境に影響を及ぼす可能性があるとして知事が認めた事業も対象としている。

①道路の建設、②ダムの建設、③鉄道又は軌道の建設、④飛行場の建設、⑤発電所の建設、⑥公有水面埋立て、⑦土地区画整理事業、⑧新住宅市街地開発事業、⑨工業団地の造成、⑩新都市基盤整備事業、⑪流通業務団地造成事業、⑫工場又は事業場の建設、⑬宅地の造成又は住宅団地の建設、⑭廃棄物処理施設の建設、⑮下水道終末処理場の建設、⑯土石又は砂利の採取、⑰レクリエーション施設の建設

環境影響評価の対象とする環境項目は2-4表のとおりであり、環境影響評価の具体的な方法については技術指針で定めている。

2-4表 環境影響評価の対象とする環境項目

区 分	項 目	
生 活 環 境	公害に係るもの	大気汚染、水質汚濁（底質を含む）、騒音、振動、低周波空気振動、悪臭、地盤沈下、土壌汚染
		日照障害、電波障害
自 然 環 境	気象、地象、水象、動物、植物、レクリエーション、自然景観	
歴史的文化的環境	文化財、歴史的文化的景観	

住民参加は要綱の基本的要素として重視されており、住民は、事業者による説明会、知事が必要に応じて開催する公聴会に出席できるとともに、縦覧に供した環境影響評価準備書に対して、環境保全上の見地から意見書を提出できることとなっている。

また、環境保全上の見地から学識経験者の専門的な意見を聴くため、環境影響評価委員会を設置し、同委員会は知事の求めに応じて、環境影響評価準備書について意見を述べることとなっている。

平成6年度は、第二名神自動車道、御堂筋線、大和川線、此花西部臨海地区土地区画整理事業及び寝屋川北部流域下水道なわて水環境保全センター計画について、環境影響評価委員会の意見を聴くなど厳正に審査を行うとともに、関係市長の意見を勘案して環境保全上の意見などを作成した。

また、安威川総合開発事業について審査を開始した。

なお、環境影響評価については、公害対策審議会の答申（平成5年12月）の趣旨に沿って、法制化についての国の動向もみながら手続面、制度面等の検討を行っている。

## 第2 関西国際空港の環境監視の実施

関西国際空港の建設・運用及びこれと密接に関連する事業の実施によって、地域住民の生活に支障が及ぶことのないよう、環境面、社会・経済面の監視を行うことを目的として、府及び泉州9市4町の長で構成する「関西国際空港環境監視機構」（昭和61年発足）（以下「監視機構」という。）を運営している。監視機構には、環境部会、物価部会及び地価部会を置くとともに、専門的な事項を調査、検討するため環境及び社会・経済に関する学識経験者で構成する「関西国際空港環境監視検討委員会」を置いている。

監視機構では、事業主体や地方公共団体によって行われた環境監視結果等の報告を受け、それを検討するとともに、必要に応じ事業主体などへの対策の要請・勧告等を行うこととしている。

平成6年度においては、関西国際空港の建設・運用、りんくうタウン整備事業及び関西国際空港関連道路等に係る環境監視結果などについて、環境編、物価編及び地価編に分けて報告書を取りまとめ、府及び泉州9市4町の計17か所において公開した。

なお、平成6年度に事業者が実施した監視結果は次のとおりである。

### (1) 空港の建設・運用、りんくうタウン事業等に係る環境監視結果

#### ① 大気質

二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の測定が4測定局で実施されており、いずれも全ての測定局で環境基準に適合していた。また、工事の始まった昭和62年度から平成6年度までの各項目の濃度の経年変化は概ね横ばいであった。

#### ② 水質

関西国際空港及びりんくうタウン事業地の周辺海域における濁り、生活環境項目及び栄養塩類についての調査結果は、機構の海域パトロール及び府の大阪湾内のA海域における調査結果と大きな差はなく、事業実施に伴う影響は認められなかった。

#### ③ 騒音・振動

りんくうタウン事業地周辺の3地点で常時測定、また、工事の進捗に応じて10地点で定期測定が実施され、常時測定の1地点で工事に起因して騒音が高くなるおそれがあるため、直ちに騒音低減対策が講じられた。また、定期測定の1地点で環境影響評価の予測値を超えたが、事前に周辺住民に作業内容等の説明、協力要請等が行われたため苦情はなかった。これら以外では工事の影響は認められなかった。

#### ④ 航空機騒音

常時測定3地点及び定期測定10地点の計13地点で測定され、WECPNLの最大は常時測定では岬町(2月)では64、定期測定では田尻町(3月)で62であり、いずれの地点でも航空機騒音に係る環境基準(WECPNL70)を満足していた。

発着回数は年換算で約9万回となっているが、今後便数が増加することから航空機騒音の測定結果をもとに十分監視を行っていくことが必要である。

航空機騒音やコースに関する苦情に対しては、空港会社において受付や原因究明等の対応がなされ、必要に応じて航空会社に飛行経路の遵守の要請などが行われた。

#### ⑤ その他の環境項目

底質、低周波空気振動、地象（地下水位、地盤高）、河口部地形、陸生動物、陸生植物及び海域生物に

については、定期的な調査が行われており、季節による変動はあるものの、経年的に見ると顕著な変化は認められなかった。

## (2) 関西国際空港関連道路及び空港連絡鉄道の供用に係る環境監視結果

### ① 大気質

二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の測定が、湾岸線の5測定局と空連道の4測定局の計9測定局で実施され、環境基準値を超える日が二酸化窒素及び浮遊粒子状物質であったが、府の常時測定結果と比較するとその日は広域的に濃度が高くなる気象条件であったと考えられ、アクセス道路の影響による高濃度は認められなかった。

今後、空港の供用に伴う交通量の増加による濃度変動については、測定結果をもとに長期的に監視していくことが必要である。

### ② 騒音・振動・交通量

騒音、振動、交通量の測定が、大気質と同様の9測定局で春季と秋季に実施され、騒音レベルは臨海町局を除く全ての局で環境基準を満足していた。

開港後の交通量増加に伴う騒音レベルは、2測定局において上昇はみられなかったが、他の7測定局では1～6dB(A)上昇した時間帯があり、今後も交通量の増加が考えられることから測定結果をもとに継続的に監視していくことが必要である。なお、臨海町局では、湾岸線の影響より臨海線の影響が大きく、湾岸線の供用以前から騒音レベルは高い状態であった。

開港後の交通量は湾岸線・臨海線で約9,000～12,000台、空連道・国道481号で約6,300～8,900台増加しており、連絡橋通過交通量は約18,600台であることから空港利用に関連して増加したものと考えられる。

空港連絡鉄道に係る騒音の測定が2地点で実施され、騒音レベルピーク値の上位半数平均値は70～72dB(A)であった。

また、関西国際空港環境監視機構としての10年間の活動を「関西国際空港環境監視機構のあゆみ」として総括的にとりまとめた。

また、関西国際空港及びりんくうタウンに係る工事については、環境保全対策の実施状況等を確認するため、監視機構独自の調査を実施した。