

(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る
環境影響評価

事後調査報告書
(供用後)

令和4年12月

アークランズ 株式会社

目 次

1 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名.....	1
2 事業者の環境に対する取組方針.....	2
3 事業の名称及び内容.....	4
(1) 事業の名称.....	4
(2) 事業の実施場所.....	4
(3) 事業計画の概要.....	4
(4) 工事工程.....	13
(5) 施設の供用開始時期.....	13
4 当該事業における環境に対する取組方針.....	14
5 事後調査の結果.....	15
(1) 事後調査の目的.....	15
(2) 事後調査の対象とする環境要素及びその時期.....	15
(3) 事後調査の内容.....	16
(4) 事後調査の結果.....	22
6 まとめ.....	46
(1) 温室効果ガス・エネルギー.....	46
(2) 廃棄物等.....	46
(3) 大気汚染.....	46
(4) 騒音・振動.....	46
(5) 交通混雑.....	47
(6) 環境保全措置.....	47
7 当該事業における環境取組の実施状況.....	48
8 委託先の名称等.....	62

1 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名

事業者の名称 : アークランズ株式会社※

代表者氏名 : 代表取締役 坂本 晴彦

主たる事務所の所在地 : (本社) 新潟県三条市上須頃 445 番地
(関東本部) 埼玉県さいたま市浦和区上木崎 1 丁目 13 番 1 号

※ 事業者 (旧 株式会社ビバホーム) は、旧アークランドサカモト株式会社との吸収合併に伴い、令和 4 年 9 月 1 日より名称 (商号) 変更となっている。

2 事業者の環境に対する取組方針※

事業者の環境に対する取組は、以下のとおりである。

旧 株式会社ビバホームは、2017年2月21日に環境マネジメントシステムの新規格である「ISO14001:2015」の認証を、本社にて取得しました。

ISO14001とは、国際標準化機構（ISO）が定めた環境マネジメントの国際規格であり、組織がISO規格に沿った環境マネジメントシステムを構築する際に守らなければならない事項（要求事項）が盛り込まれています。

旧 株式会社ビバホームは、このマネジメントシステムに則り、本社部門を対象として2016年4月より、システムの構築に取り組んで参りました。

その活動の成果として、第三者機関（審査登録機関）の審査を受けた結果、当該環境マネジメントシステムが、国際規格の要求事項を満たすものとして、ISO14001:2015認証企業として登録されました。

今後も、今まで以上に環境に配慮した事業活動を展開し、低炭素社会の実現に貢献するとともに、“地球環境・地域社会・人にやさしい会社”を目指して参ります。

< 認証登録の概要 >

審査登録機関	一般社団法人 日本能率協会審査登録センター（JMAQA）
適用規格	JISQ14001:2015 / ISO14001:2015
登録証番号	JMAQA-E924
登録範囲	住生活関連商品の販売・修理・取り付けサービス並びに住宅リフォーム施工に係わる管理業務
登録事業所	旧 株式会社ビバホーム 本社 埼玉県さいたま市浦和区上木崎1丁目13番1号
登録日	2017年2月21日（有効期限：2023年2月20日）

※ 事業者の環境に対する取組方針は、事業者の名称（商号）変更（旧 株式会社 LIXIL ビバ → 旧 株式会社ビバホーム：令和2年11月10日変更、旧 株式会社ビバホーム → アークランズ株式会社：令和4年9月1日変更）に伴い、「(仮称)SVH千里丘新築工事に係る環境影響評価書」（令和2年8月、株式会社 LIXIL ビバ）（以下、「評価書」という。）から、変更となっている。

【順守義務】

地球環境に関する法律

- ・エネルギーの使用の合理化に関する法律
(省エネルギー法)
- ・フロン排出抑制法

廃棄物・リサイクルに関する法律

- ・廃棄物の処理及び清掃に関する法律
(廃棄物処理法)
- ・家電リサイクル法
- ・容器包装リサイクル法
- ・建設リサイクル法

化学物質に関する法律

- ・特定化学物質の環境への排出量の把握等
及び管理の改善の促進に関する法律
(PRTR法)

その他

- ・建築物における衛生環境の確保に関する法律
(ビル管理法)

公害防止等に関する法律

- ・自動車NOx・PM法

条例

- ・埼玉県地球温暖化対策推進条例
- ・埼玉県生活環境保全条例
- ・さいたま市廃棄物の処理及び再生利用に
関する条例
- ・さいたま市火災予防条例

毎年（年1回）、順守すべき法令や条例等がきちんと守られているか義務事項を特定・リスト化し、遵守（適合）しているかを確認しております。

また、特定された義務事項は、WEBサイトへのアクセス、外部専門機関、行政窓口からの情報入手などによって最新化を図っております。

3 事業の名称及び内容

(1) 事業の名称

(仮称) SVH 千里丘新築工事

(2) 事業の実施場所

吹田市千里丘北 311-1 外 (図 3-1 参照)

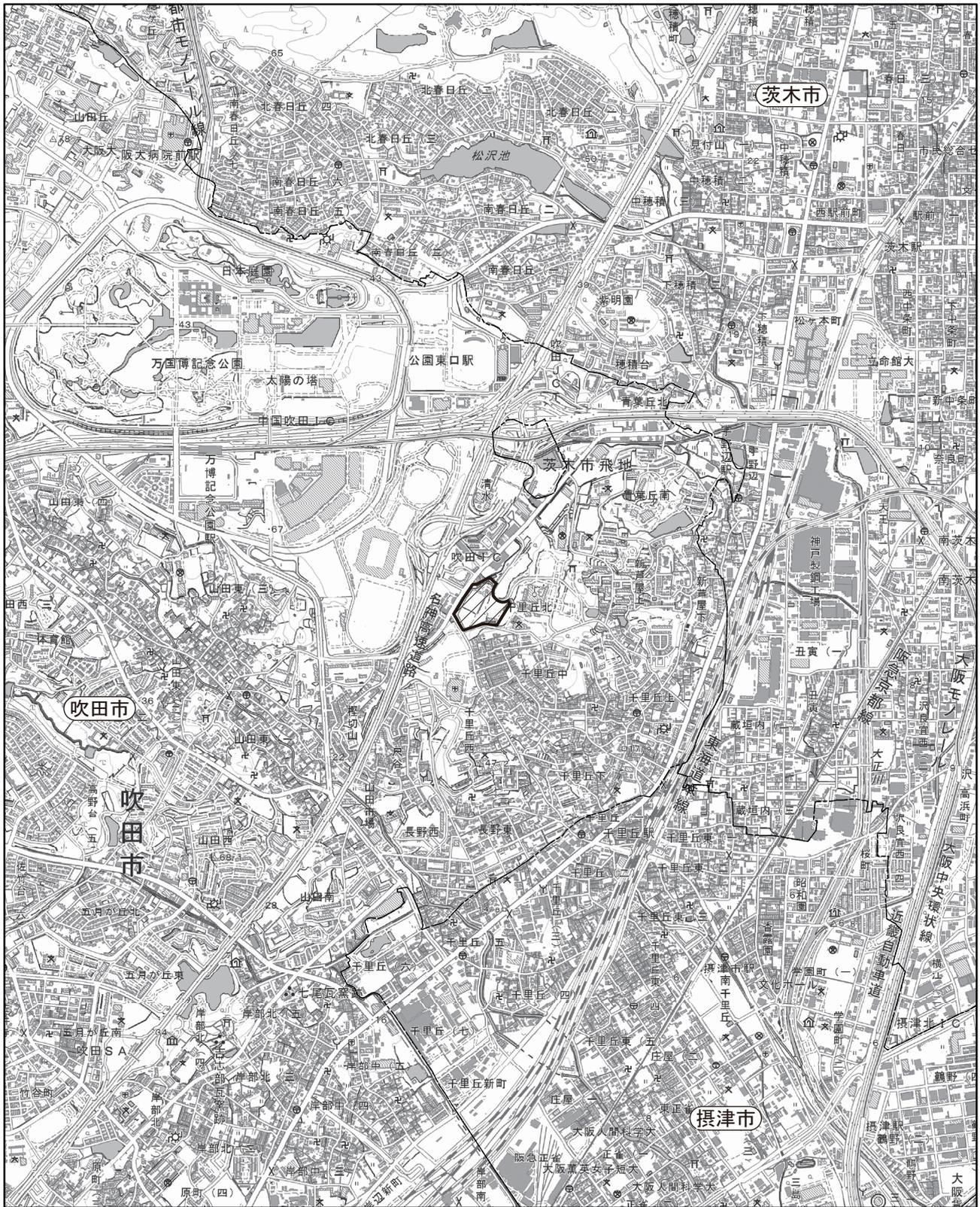
(3) 事業計画の概要

本事業は「商業施設の建設」であり、ミリカゴルフセンター及び MBS 毎日放送千里丘ミリカセンターの跡地に、ホームセンターとこれに付随する駐車場を建設し運営するものである。想定利用客数は、休日 1 日 (平均的な休日) 当たり約 8,500 人を想定している。

土地利用計画は、表 3-1 及び図 3-2 に示すとおりである。

表 3-1 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
施設棟	13,380.50	41.5	
駐車場	2,395.84	7.4	
駐輪場	431.40	1.4	
緑地	8,333.29	25.9	
広場・通路・車路等	7,684.94	23.8	
合計	32,225.97	100.0	



凡例

 事業計画地

--- 市境界



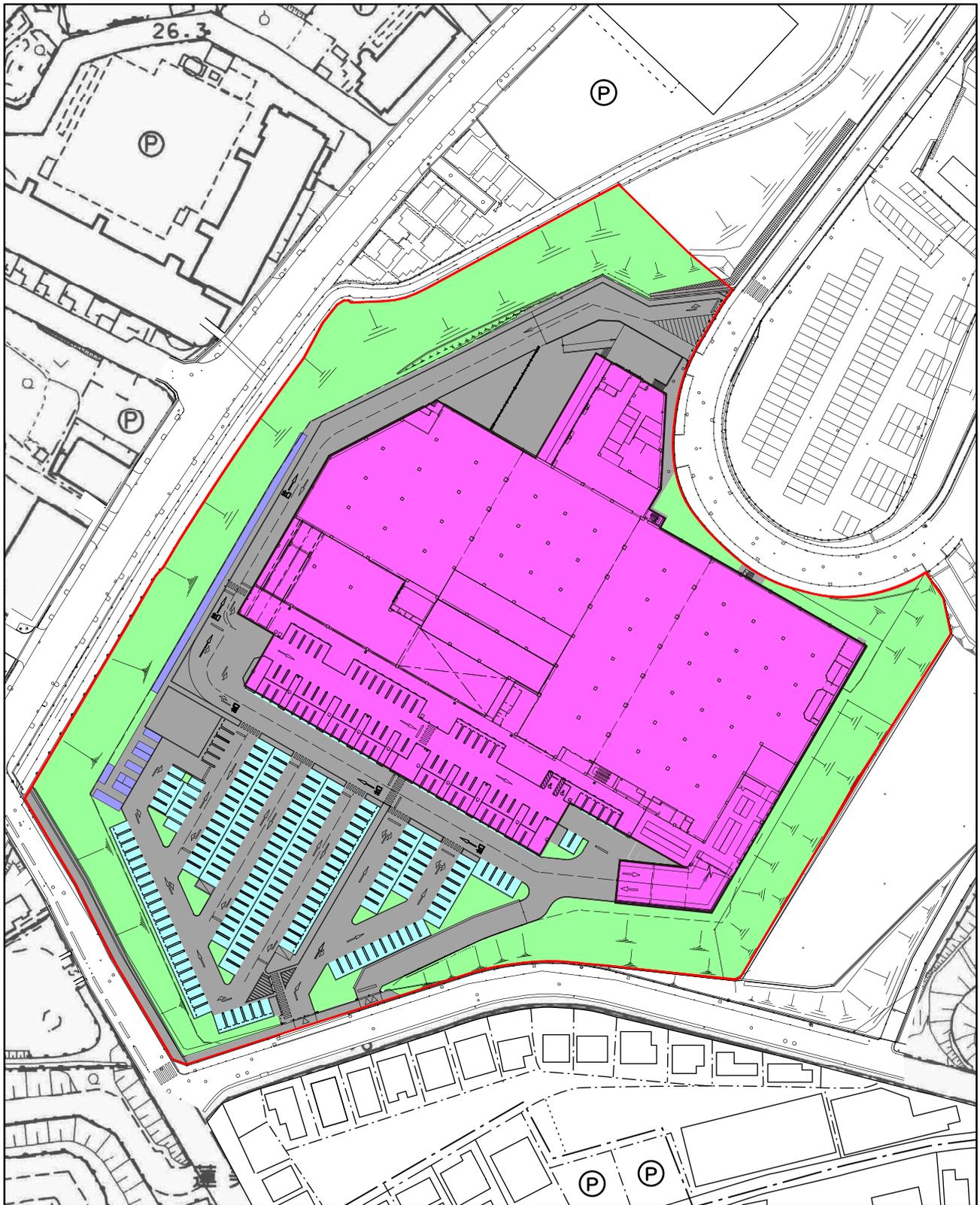
Scale 1:25,000

0 250 500 750 1000m



図3-1 事業計画地の位置

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。



凡例

- ⬮ 事業計画地
- 建築物
- 駐車場
- 駐輪場
- 緑地
- 広場・通路・車路等



Scale 1:1,500



図3-2 土地利用計画図

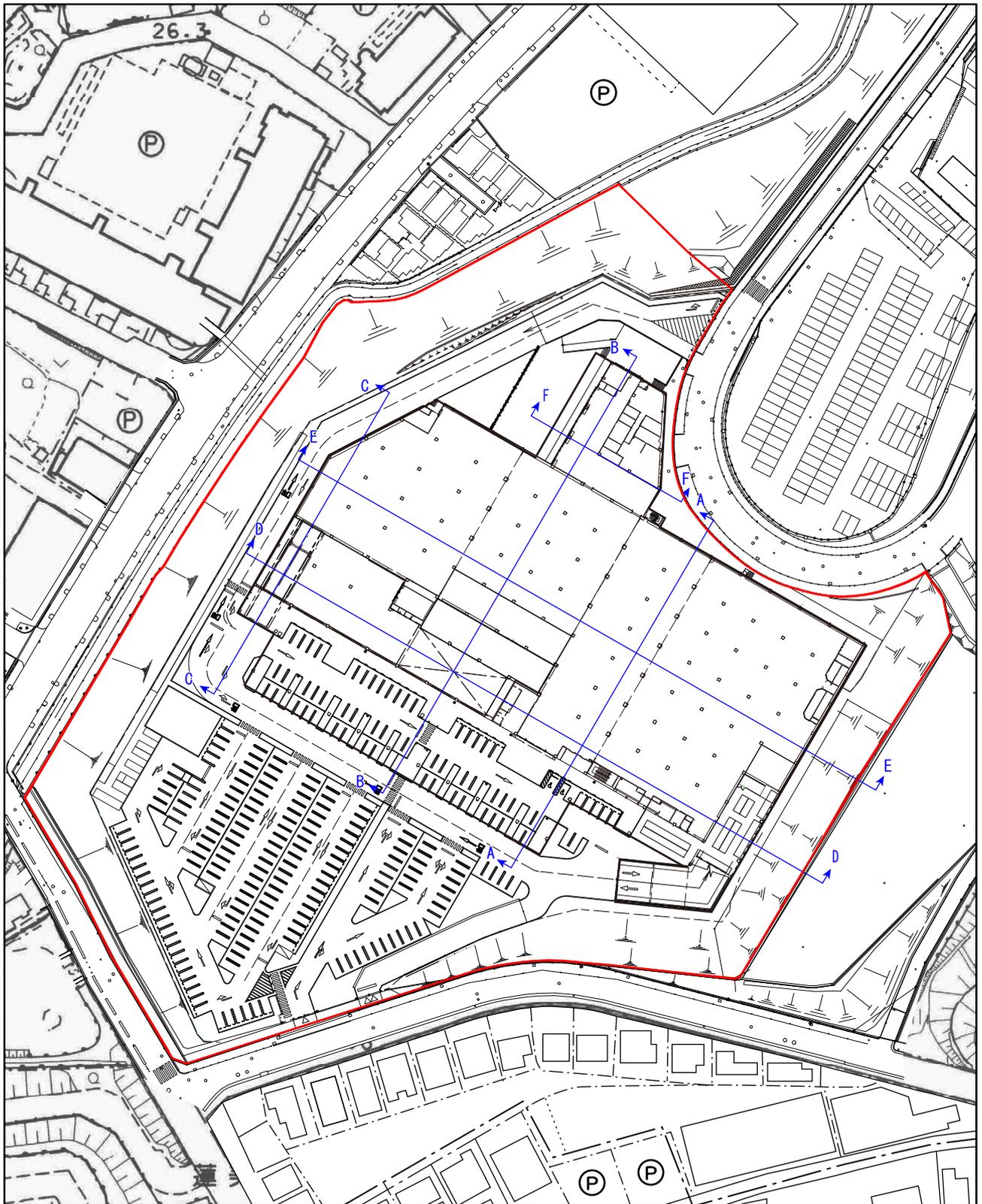
建築物の概要は、表 3-2 に示すとおりである。

建築面積及び延べ床面積は、それぞれ 12,735.38m² 及び 12,796.53m² である。

建築物の平面図、断面図、立面図は、図 3-3～図 3-5 に示すとおりである。

表 3-2 建築計画の概要

建物用途	物販店舗（ホームセンター）
建物構造	鉄骨造
建築面積	12,735.38m ²
建ぺい率	40.97%
延べ床面積	12,796.53m ²
容積率	32.75%
店舗面積	9,969.29m ²
建物高さ	11.95m (ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 20m)
階数	地上 1 階
駐車場台数	533 台
駐輪場台数	300 台



凡例

 事業計画地



Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



图3-3 建築物平面図

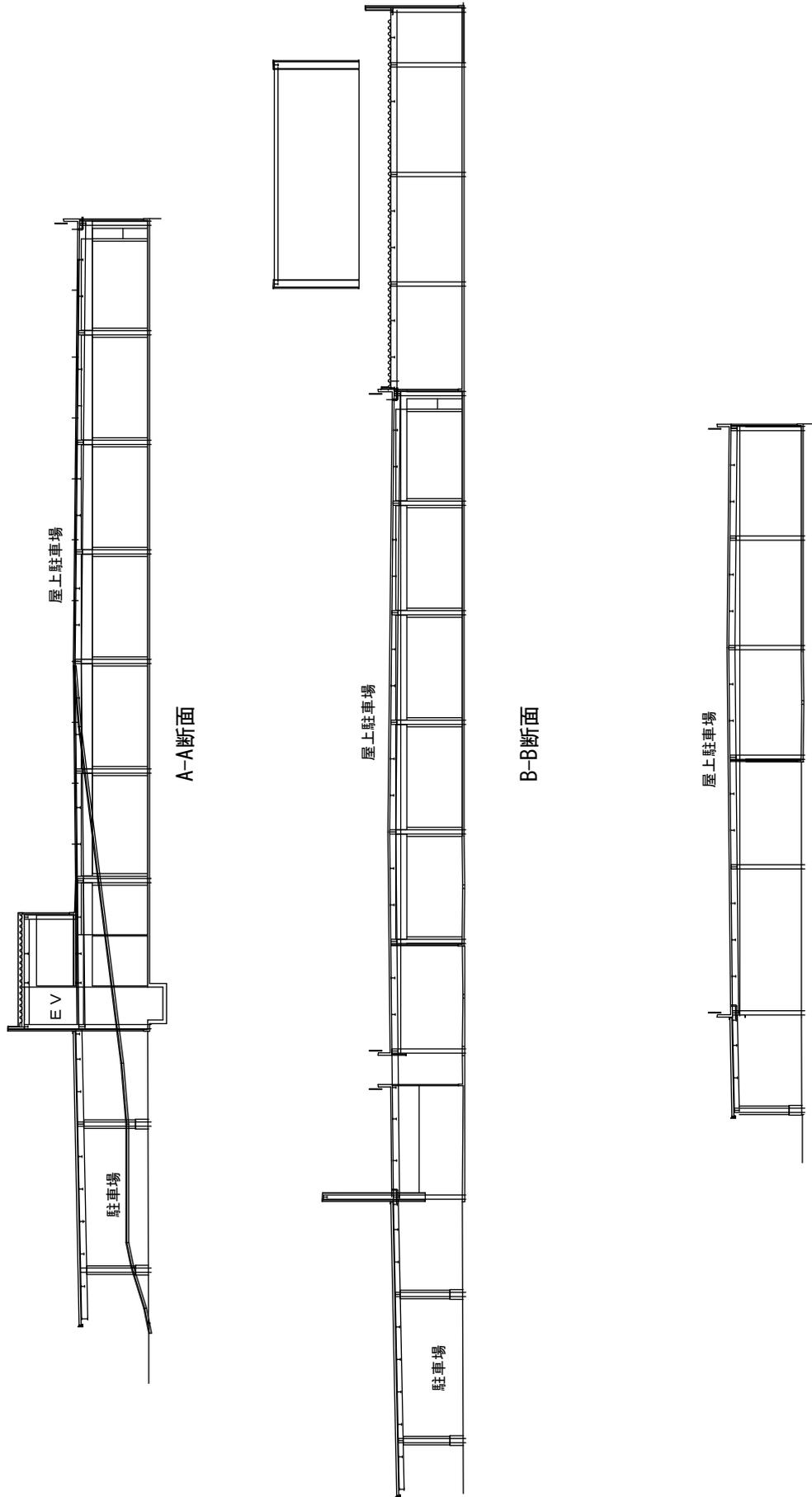
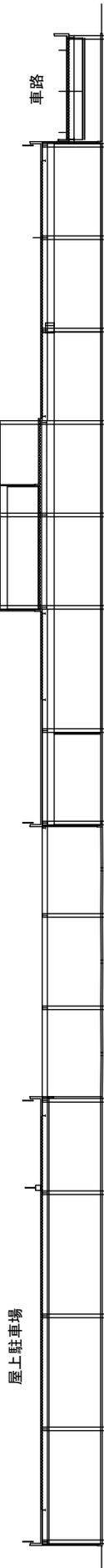
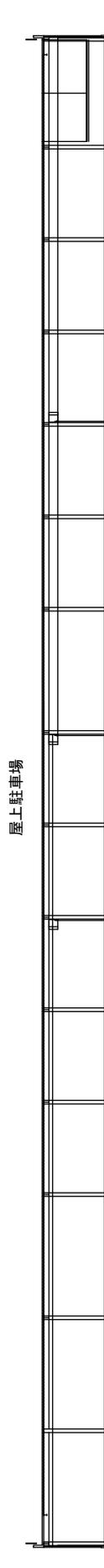


図3-4 (1) 建築物断面図

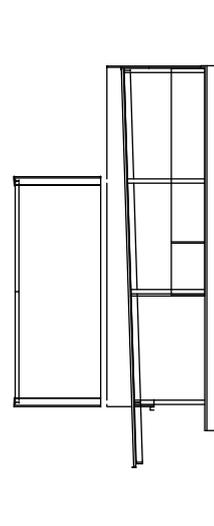


D-D断面



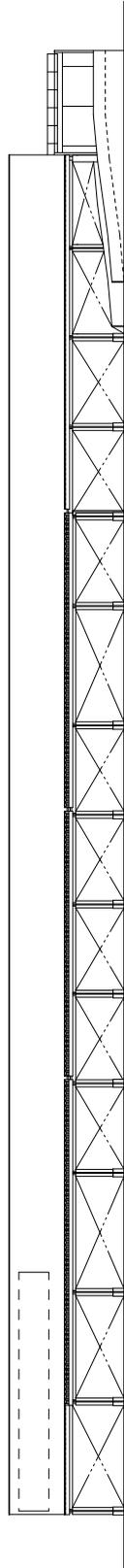
屋上駐車場

E-E断面

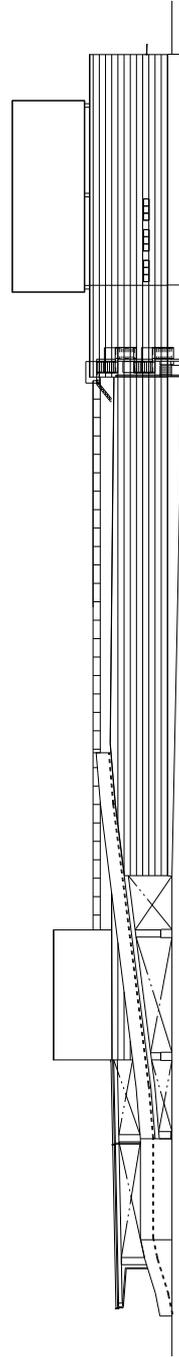


F-F断面

図3-4 (2) 建築物断面図

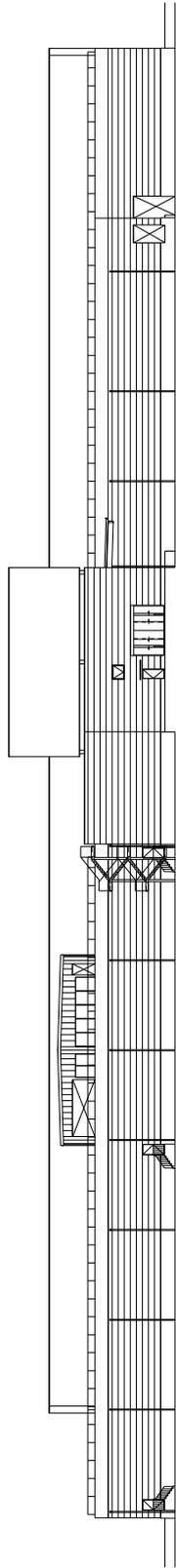


南側立面图

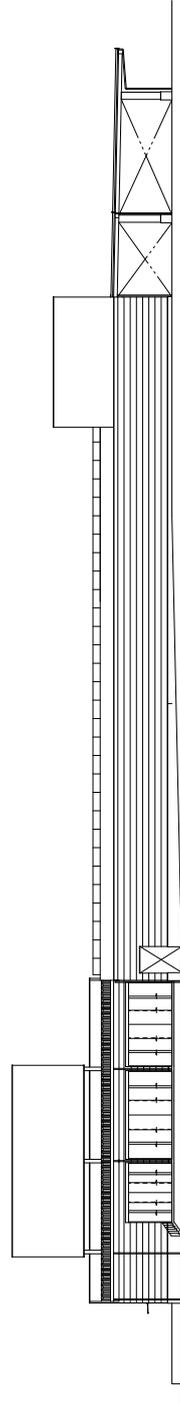


東側立面图

图3-5 (1) 建築物立面图



北側立面图



西側立面图

图3-5 (2) 建筑物立面图

(4) 工事工程

工事工程は、表 3-3 に示すとおりである。

表 3-3 工事工程

	令和2年	令和3年						
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
外構工事 開発工事	■	■	■	■	■	■	■	■
建築工事		■	■	■	■	■	■	■
設備工事			■	■	■	■	■	■

(5) 施設の供用開始時期

施設は、令和3年8月4日に供用開始している。

4 当該事業における環境に対する取組方針

本事業では、工事中及び施設の存在・供用において、省エネルギーやヒートアイランド対策、環境配慮型機器の採用、廃棄物の減量化、地域の環境学習など、様々な取り組みを行っていくものであり、周辺の生活環境の向上を目指していくものとする。

本事業における環境に対する取組方針としては、商業施設では全国トップクラスといえる CASBEE A ランクを目指したエコストアとして、地球温暖化対策、廃棄物の発生抑制・再資源化による循環型社会の形成、自然エネルギーの活用及び省エネルギー機器の採用、環境教育・啓発活動による関係者や利用客への環境意識の高揚を図るものである。

5 事後調査の結果

(1) 事後調査の目的

事後調査は、本事業に係る工事の着手後に、本事業の実施が環境に及ぼす影響を把握し、本事業の影響を検証するとともに、必要に応じて適切な環境保全措置を講じることなどにより、周辺地域の環境保全を図ることを目的とした。

(2) 事後調査の対象とする環境要素及びその時期

事後調査の対象とする環境要素及びその時期は、表 5-1 に示すとおりである。

供用後（令和 3 年 8 月 4 日以降）の事後調査項目は、温室効果ガス・エネルギー、廃棄物等、大気汚染、騒音・振動、交通混雑である。

表 5-1 事後調査の対象とする環境要素及びその時期

環境影響要因		調査項目		調査実施期間	調査実施時期		
					令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
工事中	建設機械等の稼働	大気汚染	・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質	工事期間中	○	○	—
		騒音・振動	・騒音レベル ・振動レベル	工事のピーク時期 1 回	○	—	—
供用後	施設の供用	温室効果ガス・エネルギー	・エネルギー使用量 (床面積あたり原単位) ・二酸化炭素排出量 (床面積あたり原単位)	施設供用後 1 年間	—	○	
		廃棄物等	・種類別発生量 (床面積あたり原単位) ・リサイクル量 (床面積あたり原単位)	施設供用後 1 年間	—	○	
	施設関連車両の走行	大気汚染	・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質	施設供用後	—	—	○
		騒音・振動	・騒音レベル ・振動レベル	施設供用後 3 回 (平日、休日、試合開催日※)	—	—	○
		交通混雑	・交通量等	施設供用後 3 回 (平日、休日、試合開催日※)	—	—	○

※ 市立吹田サッカースタジアムにおけるサッカー（J1 リーグ）試合開催日（以下、「試合開催日」という。）

(3) 事後調査の内容

ア 温室効果ガス・エネルギー（施設の供用）

(ア) 調査項目

エネルギー使用量及び二酸化炭素排出量

(イ) 調査範囲

事業計画地内

(ウ) 調査実施期間

調査は、以下に示す期間とした。

令和3年9月1日～令和4年8月31日

(エ) 調査方法

記録台帳の整理により、電気使用量及びガス使用量を把握し、温室効果ガスである二酸化炭素の排出量を算出して、同種・類似施設との比較を行った。

イ 廃棄物等（施設の供用）

(ア) 調査項目

種類別発生量及びリサイクル量

(イ) 調査範囲

事業計画地内

(ウ) 調査実施期間

調査は、以下に示す期間とした。

令和3年9月1日～令和4年8月31日

(エ) 調査方法

記録台帳の整理により、廃棄物の種類別発生量及びリサイクル量を把握し、同種・類似施設との比較を行った。

ウ 大気汚染（施設関連車両の走行）

（ア）調査項目

施設関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質

（イ）調査地点

調査地点は、評価書における予測地点のうち、後述する自動車類交通量調査により供用後の自動車類交通量が把握できる事業計画地周辺の沿道 3 地点とした（No.交-1～3：図 5-1 参照）

（ウ）調査実施期間

調査期間は、施設供用後の 1 年間（年間値）とした。

（エ）調査方法

自動車類交通量調査結果から、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の排出量を推定した。

エ 騒音・振動（施設関連車両の走行）

（ア）調査項目

施設関連車両の走行に伴う騒音レベル及び振動レベル

（イ）調査地点

調査地点は、評価書における予測地点と同じ、施設関連車両が走行する主要走行ルート沿道である 7 地点（No.交-1～7：図 5-1 参照）とした。なお、試合開催日は、このうち 4 地点（No.交-1～3 及び 7）とした。

（ウ）調査実施日時

調査は、以下に示す日時に実施した。

平日	令和 4 年 4 月 25 日（月）6：00 ～ 22：00
休日	令和 4 年 5 月 15 日（日）6：00 ～ 22：00
試合開催日※	令和 4 年 4 月 17 日（日）6：00 ～ 22：00

※ 14:00 キックオフ

当該日の観客数は（16,576 人）であり、2022 年シーズン（J1 リーグ）のデーゲーム（全 7 回開催）では、10/29（27,988 人）、5/8（26,490 人）、10/1（17,689 人）に次ぐ観客数であった。

(エ) 調査方法

調査は、以下に示す方法で行った。

表 5-2 騒音調査方法

測定項目	等価騒音レベル (L_{Aeq})
実測時間	連続した 16 時間の測定とし、10 分間毎に演算処理を行った。
測定機器	JIS C 1509-1 に適合する普通騒音計
測定機器 使用条件	マイクロホンの高さ : 地上 1.2m 周波数補正回路 : A 特性 動特性 : FAST
データ整理	10 分間について、0.1 秒間隔 6000 個の騒音レベル瞬時値のサンプリングを行い、時間率騒音レベルの算出を行った。

表 5-3 振動調査方法

測定項目	時間率振動レベル : 80%レンジの上端値 (L_{10})
実測時間	連続した 16 時間の測定とし、毎正時から 10 分間毎に記録を行った。
測定機器	JIS C 1510 に適合する振動レベル計
測定機器 使用条件	測定方向 : 鉛直方向 (Z 方向) 振動感覚補正回路 : 鉛直振動特性 動特性 (時定数) : 0.63 秒
データ整理	10 分間について 1 秒間隔 600 個の振動レベル瞬時値のサンプリングを行い、時間率振動レベルの算出を行った。



調査状況 (No. 交-1)



調査状況 (No. 交-2)



調査状況 (No. 交-3)



調査状況 (No. 交-4)



調査状況 (No. 交-5)



調査状況 (No. 交-6)



調査状況 (No. 交-7)

オ 交通混雑（施設関連車両の走行）

（ア）調査項目

自動車類交通量

（イ）調査地点

調査地点は、評価書における予測地点と同じ、施設関連車両が走行する主要な交差点 6 地点とした（交通 1～6：図 5-1 参照）。なお、試合開催日は、このうち 3 地点（交通 2～4）とした。

（ウ）調査実施日時

調査は、以下に示す日時に実施した。

平日	令和 4 年 4 月 25 日（月） 6：00 ～ 20：00
休日	令和 4 年 4 月 24 日（日） 6：00 ～ 20：00
試合開催日*	令和 4 年 4 月 17 日（日） 10：00 ～ 20：00

※ 14:00 キックオフ

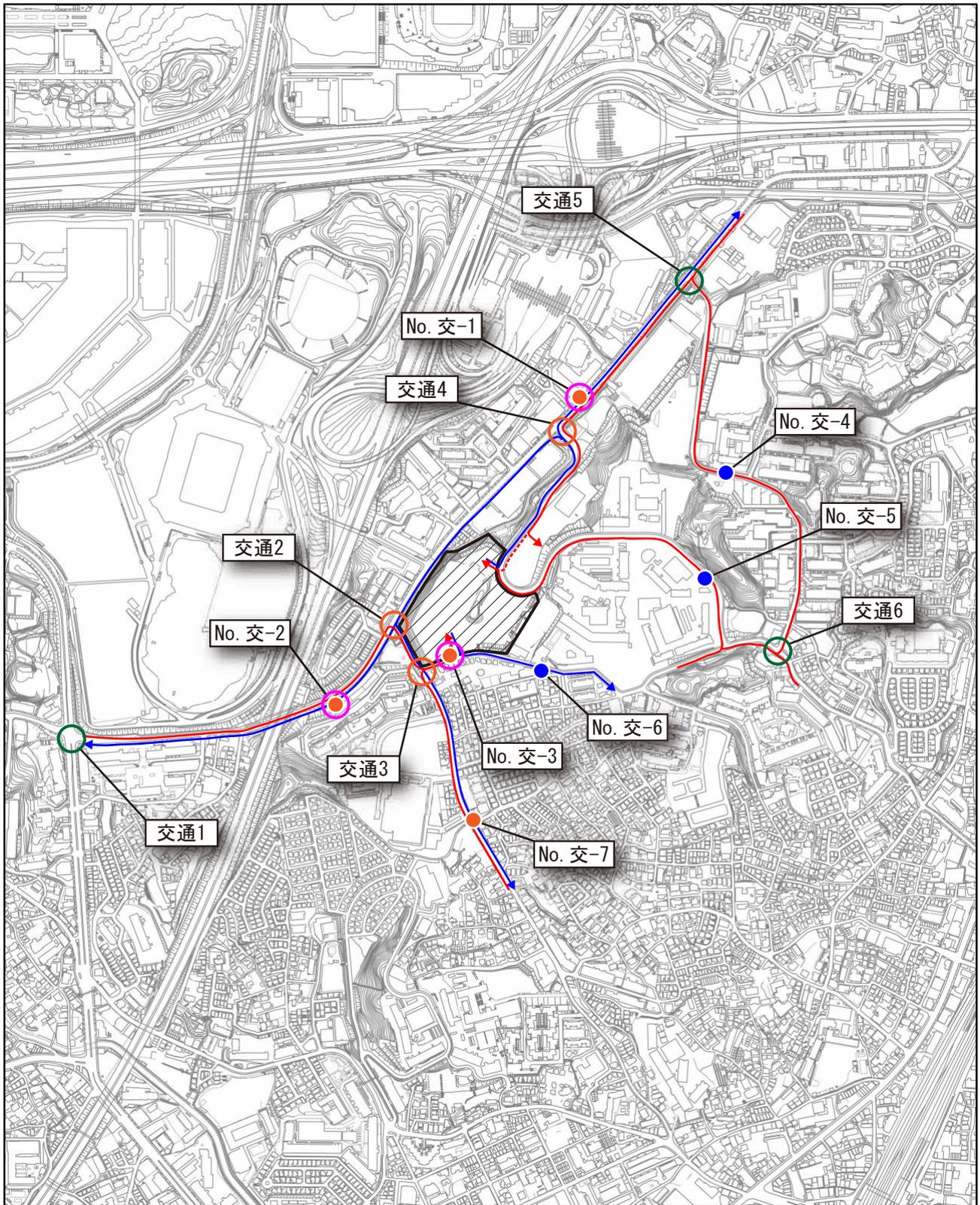
当該日の観客数は（16,576 人）であり、2022 年シーズン（J1 リーグ）のデーゲーム（全 7 回開催）では、10/29（27,988 人）、5/8（26,490 人）、10/1（17,689 人）に次ぐ観客数であった。

（エ）調査方法

調査は、表 5-4 に示す方法で行った。

表 5-4 交通量等調査方法

調査項目	調査方法														
自動車類交通量	<p>対象交差点を通過する自動車類について、カウンターを用いて方向別、時間帯別、車種別に計測した。 集計単位は 1 時間単位とし、分類は以下に示す 2 車種+自動二輪の 3 分類とした。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>車種区分</th> <th>分類基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">小型車</td> <td>乗用車</td> <td>車頭番号 No.3、5、7 の車両</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>車頭番号 No.4、6 の車両</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">大型車</td> <td>バス</td> <td>車頭番号 No.2 の車両</td> </tr> <tr> <td>普通貨物車</td> <td>車頭番号 No.0、1、9 の車両</td> </tr> <tr> <td>自動二輪</td> <td>原付を含むバイク類</td> </tr> </tbody> </table>	車種区分	分類基準	小型車	乗用車	車頭番号 No.3、5、7 の車両	小型貨物車	車頭番号 No.4、6 の車両	大型車	バス	車頭番号 No.2 の車両	普通貨物車	車頭番号 No.0、1、9 の車両	自動二輪	原付を含むバイク類
	車種区分	分類基準													
小型車	乗用車	車頭番号 No.3、5、7 の車両													
	小型貨物車	車頭番号 No.4、6 の車両													
大型車	バス	車頭番号 No.2 の車両													
	普通貨物車	車頭番号 No.0、1、9 の車両													
自動二輪	原付を含むバイク類														
	<p>注) 1. 8 ナンバーの分類については、形状で判断し上記分類に含める。 2. 荷物車、故障車等をけん引している場合は、けん引車だけを調査対象とし、被けん引車は調査の対象としない。 3. 外交官用車両（外交団用、領事団用、代表部用）、在日米軍用車両、自衛隊用車両、臨時運行車両、回送運行車両等、独自の番号を付しているものについても、それぞれの形態、使用目的に応じて車種を想定し、上記に含める。</p>														



凡例

-  事業計画地
-  施設関連車両主要走行ルート (来店)
-  施設関連車両主要走行ルート (退店)
-  大気汚染調査地点 (平日、休日、試合開催日)
-  道路交通騒音・振動調査地点 (平日、休日)
-  道路交通騒音・振動調査地点 (平日、休日、試合開催日)
-  交差点交通量調査地点 (平日、休日)
-  交差点交通量調査地点 (平日、休日、試合開催日)



Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図5-1 事後調査調査地点図

(4) 事後調査の結果

ア 温室効果ガス・エネルギー（施設の供用）

(ア) エネルギー使用量及び温室効果ガス排出量

令和3年9月1日～令和4年8月31日におけるエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量は、表5-5に示すとおりである。

表5-5 エネルギー使用量及び温室効果ガス排出量

	エネルギー種類	エネルギー使用量 ^{※1}	CO ₂ 排出量原単位 ^{※2}	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /年) C=a×b	
		a	b		
SVH 吹田 千里丘店	電気	716,280kWh/年	0.000496t-CO ₂ /kWh	355.3	580.9
	都市ガス	104,426m ³ /年	2.16kg-CO ₂ /m ³	225.6	

※1：実績値（令和3年9月1日～令和4年8月31日）

※2：電気 「電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）－平成29年度実績－H30.12.27 環境省・経済産業省公表、R1.7.22 一部追加・修正」（環境省資料）

都市ガス 「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン Ver.1.0」（平成29年3月、環境省）

(イ) エネルギー使用量及び温室効果ガス排出量の評価

令和3年9月1日～令和4年8月31日におけるエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量と、評価書における予測結果及び同種・類似施設との比較は、表5-6及び表5-7に示すとおりである。

評価書における年間二酸化炭素排出量の予測結果との比較では、電気及び都市ガスの合計で298t下回っていた（581t－879t）。また、同種・類似施設における床面積あたりの年間二酸化炭素排出量との比較では、3～25kg/m²上回っていた。

二酸化炭素排出量は、評価書における予測結果を十分に下回り、また同種・類似施設における排出量の原単位と同等程度の結果であった。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。また、今回の調査期間は施設供用直後であり、今後、エネルギーの使用状況や省エネルギー効果などのデータを活用し、省エネルギー化を効率よく推進・継続し、さらなる低減を図っていくこととする。

表5-6 評価書における予測結果との比較

	年間エネルギー使用量 [※]		年間二酸化炭素排出量			評価書 [※] (t-CO ₂)
	電気 (千 kWh)	都市ガス (千 m ³)	電気 (t-CO ₂)	都市ガス (t-CO ₂)	合計 (t-CO ₂)	
SVH 吹田 千里丘店	716	104	355	226	581	879

※ 評価書における年間二酸化炭素排出量は、「建築物エネルギー消費量調査報告【第40報】」（平成30年4月発行、一般社団法人日本ビルエネルギー総合管理技術協会）に示されている二酸化炭素排出量原単位のうち、「デパート・スーパー」における原単位に店舗面積を乗じて算出した基準ケースにおける二酸化炭素排出量から、環境取組（LED照明、太陽光発電、高効率の空調機器）の実施による削減量を見込んだ数値である。

表 5-7 同種・類似施設との比較（原単位※¹）

区分	年間エネルギー使用量		年間二酸化炭素排出量		
	電気 (kWh/m ²)	都市ガス (m ³ /m ²)	電気 (kg-CO ₂ /m ²)	都市ガス (kg-CO ₂ /m ²)	合計 (kg-CO ₂ /m ²)
SVH 吹田 千里丘店	72	10	36	23	59
SVH※ ² 伊丹店	60	10	30	21	51
SVH※ ² 座間店	37	7	19	15	34
SVH※ ² 西川越店	71	10	35	21	56

※¹ 店舗床面積あたり

※² 評価書における 2018 年度実績から、店舗床面積あたりの数値を算出

イ 廃棄物等（施設の供用）

（ア）種類別発生量及び資源化量

令和 3 年 9 月 1 日～令和 4 年 8 月 31 日における廃棄物の種類別発生量及び資源化量は、表 5-8 に示すとおりである。

表 5-8 種類別発生量及び資源化量

廃棄物の種類	発生量 (t/年)		資源化量 (t/年)	
		割合 (%)		再資源化率 (%)
可燃物	92.6	81.9	77.3	83.4
段ボール	59.7	52.8	59.7	100.0
紙類	3.4	3.0	3.4	100.0
木くず	0.0	0.0	0.0	—
木製パレット	7.6	6.7	7.6	100.0
畳	0.0	0.0	0.0	—
その他可燃物	21.9	19.4	6.6	30.0
プラスチック類	1.8	1.6	1.8	100.0
ビニール、PP バンド	0.0	0.0	0.0	—
発泡スチロール	0.0	0.0	0.0	—
RPF	0.0	0.0	0.0	—
その他プラスチック類	1.8	1.6	1.8	100.0
不燃物	18.6	16.5	1.7	9.1
ガラス陶磁器	16.9	15.0	0.0	0.0
金属類	1.7	1.5	1.7	100.0
蛍光管	0.0	0.0	0.0	—
乾電池	0.0	0.0	0.0	—
その他混合廃棄物	0.0	0.0	0.0	—
合計	113.0	100.0	80.8	71.5

注) 1 実績値（令和 3 年 9 月 1 日～令和 4 年 8 月 31 日）

2 四捨五入のため、合計は一致しない。

(イ) 種類別発生量及び資源化量の評価

令和3年9月1日～令和4年8月31日における廃棄物の種類別発生量及び資源化量と、評価書における予測結果との比較は、表5-9に示すとおりである。

廃棄物発生量は171.2t 下回り（113.0t－284.2t）、資源化率は12.3%下回っていた（71.5%－83.8%）。

廃棄物発生量は、評価書における予測結果を十分に下回っていた。資源化率については、発生した廃棄物の種類の違いから評価書における予測結果を下回っていたが、それを考慮すると概ね同等程度の結果であった。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。また、今回の調査期間は施設供用直後であり、今後、分別をさらに徹底し、資源化率の向上を図っていくこととする。

表 5-9 評価書における予測結果との比較

廃棄物の種類	SVH 吹田千里丘店			評価書※		
	発生量 (t/年)	資源化量 (t/年)		発生量 (t/年)	資源化量 (t/年)	
		資源化率 (%)	資源化率 (%)		資源化率 (%)	
可燃物	92.6	77.3	83.4	218.2	209.5	96.0
段ボール	59.7	59.7	100.0	155.0	155.0	100.0
紙類	3.4	3.4	100.0	6.0	6.0	100.0
木くず	0.0	0.0	—	14.8	14.8	100.0
木製パレット	7.6	7.6	100.0	27.7	27.7	100.0
畳	0.0	0.0	—	2.2	2.2	100.0
その他可燃物	21.9	6.6	30.0	12.5	3.8	30.0
プラスチック類	1.8	1.8	100.0	13.0	13.0	100.0
ビニール、PPバンド	0.0	0.0	—	1.7	1.7	100.0
発泡スチロール	0.0	0.0	—	0.2	0.2	100.0
RPF	0.0	0.0	—	3.5	3.5	100.0
その他プラスチック類	1.8	1.8	100.0	7.6	7.6	100.0
不燃物	18.6	1.7	9.1	15.7	15.6	99.4
ガラス陶磁器	16.9	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
金属類	1.7	1.7	100.0	14.2	14.2	100.0
蛍光管	0.0	0.0	—	0.7	0.7	100.0
乾電池	0.0	0.0	—	0.7	0.7	100.0
その他混合廃棄物	0.0	0.0	—	37.3	0.0	0.0
合計	113.0	80.8	71.5	284.2	238.1	83.8

※ 評価書における廃棄物の種類別発生量及び資源化量は、同種・類似施設である西川越店、座間店、伊丹店における2018/4～2019/3の実績の平均値を発生原単位とし、算出した数値である。

注) 四捨五入のため、合計は一致しない。

ウ 大気汚染（施設関連車両の走行）

（ア）大気汚染物質排出量の推定

自動車排出ガスによる大気汚染物質の寄与濃度は、その総排出量（交通量）に依存する。そのため、評価書における交通量予測結果及び供用後の交通量調査結果に窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出原単位を乗じて、それぞれの排出量（g/km）を算出し比較した。比較した結果は表 5-10 に示すとおりである。

供用後の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量は、No.交-2 及び No.交-3 の平日において、若干、評価書における予測結果を上回っているが、大型車の混入率の違いによるものである。その他の予測地点及び予測パターンにおいては、排出量は下回っている。

表 5-10 供用後の交通量並びに窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量と評価書における予測結果との比較

予測地点	予測パターン ※1	交通量 (台)			速度 (km/h)	排出原単位 (g/台・km)				排出量 (g/km) ※2				評価書における予測結果との比較 (%)				
		時間帯	小型車	大型車		計	窒素酸化物		浮遊粒子状物質		窒素酸化物		浮遊粒子状物質					
							小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	計	計
No. 交-1	評価書	6時～20時	10,011	893	10,904													
		10時～20時	7,856	627	8,483													
	平日	6時～20時	8,572	625	9,197	0.053	0.725	0.000757	0.014261	531	647	1,178	7.6	12.7	20.3			
	休日	6時～20時	9,574	306	9,880					416	455	871	5.9	8.9	14.9			
No. 交-2	評価書	6時～20時	14,333	865	15,198													
		10時～20時	11,453	622	12,075													
	平日	6時～20時	11,227	1,041	12,268	0.053	0.725	0.000757	0.014261	454	222	729	7.2	4.4	11.6			
	休日	6時～20時	10,945	347	11,292					507	166	605	6.3	3.3	9.5			
No. 交-3	評価書	6時～20時	3,785	102	3,887													
		10時～20時	3,210	71	3,281													
	平日	6時～20時	2,996	173	3,169	0.065	0.925	0.001168	0.017976	439	160	355	3.5	3.1	6.6			
	休日	6時～20時	3,654	39	3,693					760	252	832	8.3	4.9	13.2			
	6時～20時	3,162	35	3,197					607	189	715	7.5	3.7	11.2				
	6時～20時	3,785	102	3,887					595	160	355	3.5	3.1	6.6				
	6時～20時	3,210	71	3,281					580	252	832	8.3	4.9	13.2				
	6時～20時	3,785	102	3,887					527	189	715	7.5	3.7	11.2				
	6時～20時	3,210	71	3,281					246	94	340	4.4	1.8	6.3				
	6時～20時	3,785	102	3,887					209	66	274	3.7	1.3	5.0				
	6時～20時	3,210	71	3,281					195	160	355	3.5	3.1	6.6				
	6時～20時	3,785	102	3,887					238	36	274	4.3	0.7	5.0				
	6時～20時	3,210	71	3,281					206	32	238	3.7	0.6	4.3				

※1 評価書：評価書における交通量予測結果である。平日及び休日の交通量を加重平均して各時間帯の交通量を算出し、供用後の各予測パターンと比較するため、6時～20時及び10時～20時の2パターンで集計している。

平日：通常の平日 令和4年4月25日(月) 6時～20時
 休日：通常の休日 令和4年4月24日(日) 6時～20時
 試験日：市立吹田サッカースタジアム試験開催日 令和4年4月17日(日) 10時～20時

※2 排出量 (g/km) = 交通量 (台) × 排出原単位 (g/台・km)

(イ) 施設関連車両の走行により発生する大気汚染物質による影響の評価

窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量の比較から、自動車走行による寄与濃度を算出し、評価書における予測結果及び評価目標との比較を行った。なお、バックグラウンド濃度及び発生源の位置、気象条件、変換式（窒素酸化物→二酸化窒素、年平均値→日平均値）などの予測条件は評価書と同じとした。

評価結果は、表 5-11 及び表 5-12 に示すとおりである。二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、全地点で評価書の予測結果と同等以下となり、吹田市の目標値及び環境基準値を下回った。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。

表 5-11 (1) 施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の評価結果 (No. 交-1)

予測パターン	寄与濃度 (ppm)		バックグラウンド濃度 (ppm) NO ₂ ②	環境濃度年平均値 (ppm) NO ₂ ①+②	日平均値の年間98%値 (ppm) NO ₂	評価書の予測結果 (ppm) NO ₂	吹田市の目標値	環境基準値
	NO _x	NO ₂ ①						
平日	0.00182	0.00182	0.011	0.0128	0.033	0.033	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること
休日	0.00146	0.00146		0.0125	0.032			
試合日	0.00164	0.00164		0.0126	0.032			

表 5-11 (2) 施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の評価結果 (No. 交-2)

予測パターン	寄与濃度 (ppm)		バックグラウンド濃度 (ppm) NO ₂ ②	環境濃度年平均値 (ppm) NO ₂ ①+②	日平均値の年間98%値 (ppm) NO ₂	評価書の予測結果 (ppm) NO ₂	吹田市の目標値	環境基準値
	NO _x	NO ₂ ①						
平日	0.00261	0.00261	0.011	0.0136	0.033	0.033	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること
休日	0.00161	0.00161		0.0126	0.032			
試合日	0.00181	0.00181		0.0128	0.033			

表 5-11 (3) 施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の評価結果 (No. 交-3)

予測パターン	寄与濃度 (ppm)		バックグラウンド濃度 (ppm)	環境濃度年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	評価書の予測結果 (ppm)	吹田市の目標値	環境基準値
	NO _x	NO ₂ ①	NO ₂ ②	NO ₂ ①+②	NO ₂	NO ₂		
平日	0.00219	0.00219	0.011	0.0132	0.033	0.033	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること
休日	0.00169	0.00169		0.0127	0.032			
試合日	0.00182	0.00182		0.0128	0.033			

表 5-12 (1) 施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の評価結果 (No. 交-1)

予測パターン	寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) ①+②	日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	評価書の予測結果 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
平日	0.000058	0.017	0.01706	0.041	0.041	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること
休日	0.000044		0.01704	0.041		
試合日	0.000049		0.01705	0.041		

表 5-12 (2) 施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の評価結果 (No. 交-2)

予測パターン	寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) ①+②	日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	評価書の予測結果 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
平日	0.000086	0.017	0.01709	0.041	0.041	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること
休日	0.000048		0.01705	0.041		
試合日	0.000054		0.01705	0.041		

表 5-12 (3) 施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の評価結果 (No. 交-3)

予測パターン	寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) ①+②	日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	評価書の予測結果 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
平日	0.000081	0.017	0.01708	0.041	0.041	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること
休日	0.000061		0.01706	0.041		
試合日	0.000066		0.01707	0.041		

エ 騒音

(ア) 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行に伴う騒音調査結果は、表 5-13 及び表 5-15 に示すとおりである。施設関連車両の主要な走行ルートである調査地点 (No.交-1~7) では、全ての地点で、表 5-14 に示す評価書の予測結果と同等以下であった。

なお、評価書と同様に、No.交-1 及び No.交-2 の全パターン、また No.交-6 及び No.交-7 の平日は、騒音に係る環境基準値及び吹田市目標値を上回っていた。しかし、これらの地点は、本事業実施前から環境基準値及び吹田市目標値を上回っており、増加分は 1dB 以下となっている。また、地域の幹線交通を担うあおば通り (No.交-1、No.交-2) と、あおば通りと府道 14 号大阪高槻京都線 (産業道路) を結ぶ市道千里丘中央線 (No.交-7) は施設関連車両以外の交通量が多く、また No.交-6 (市道千里丘 1 号線) は実際は当該地点を走行する施設関連車両はほとんどなかった。

したがって、これらの地点においては、本事業による影響は小さいものと考えられる。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。

表 5-13 施設関連車両の走行に伴う騒音調査結果

調査地点	時間区分	測定結果 L_{Aeq} (dB)			環境基準値・吹田市目標値 (dB)
		平日	休日	試合日	
No.交-1	昼間	68	67	66	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-2	昼間	68	67	67	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-3	昼間	59	57	57	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-4	昼間	60	58	—	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-5	昼間	58	58	—	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-6	昼間	61	59	—	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-7	昼間	61	60	59	60 (A 地域：道路に面する地域)

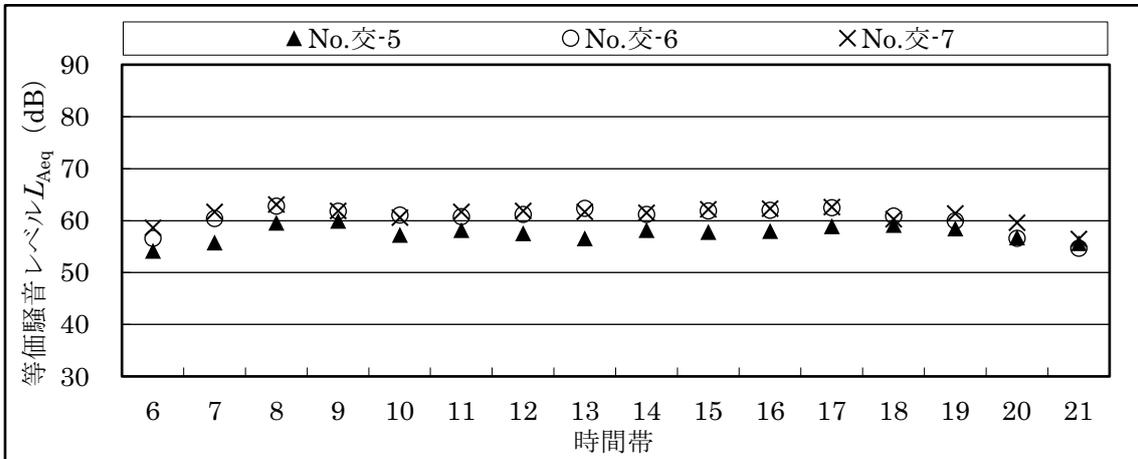
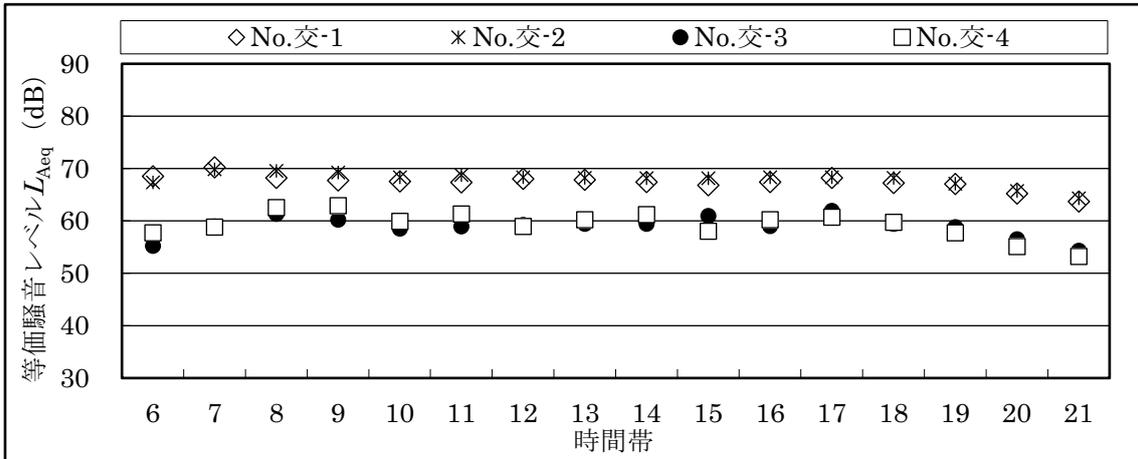
表 5-14 施設関連車両の走行に伴う騒音予測結果 (評価書)

予測地点	時間区分	予測値 L_{Aeq} (dB)			環境基準値・吹田市目標値 (dB)
		平日	休日	試合日	
No.交-1	昼間	68	68	69	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-2	昼間	68	68	69	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-3	昼間	61	62	65	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-4	昼間	61	60	—	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-5	昼間	60	61	—	65 (B 地域：道路に面する地域)
No.交-6	昼間	61	61	—	60 (A 地域：道路に面する地域)
No.交-7	昼間	64	63	64	60 (A 地域：道路に面する地域)

※四捨五入し、整数表記としている。

表 5-15 (1) 施設関連車両の走行に伴う騒音調査結果 (平日)

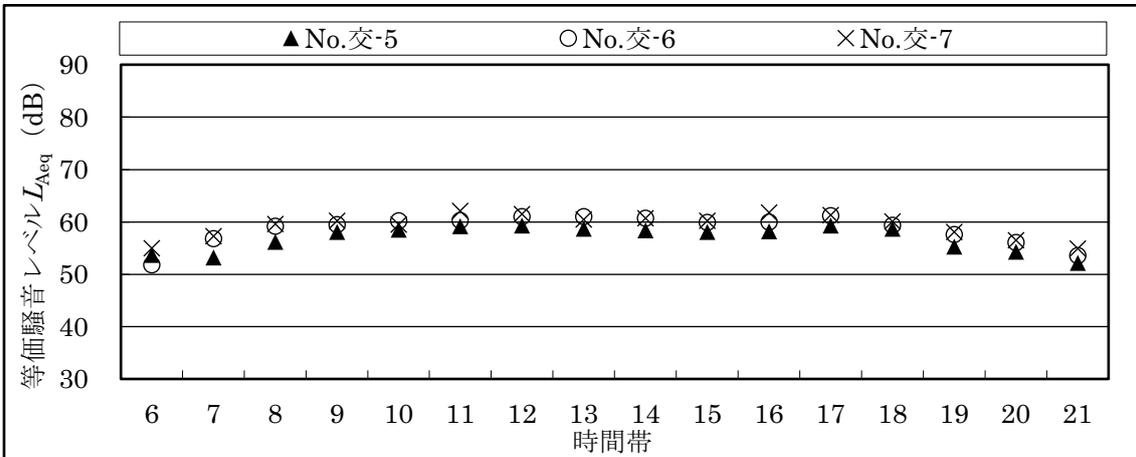
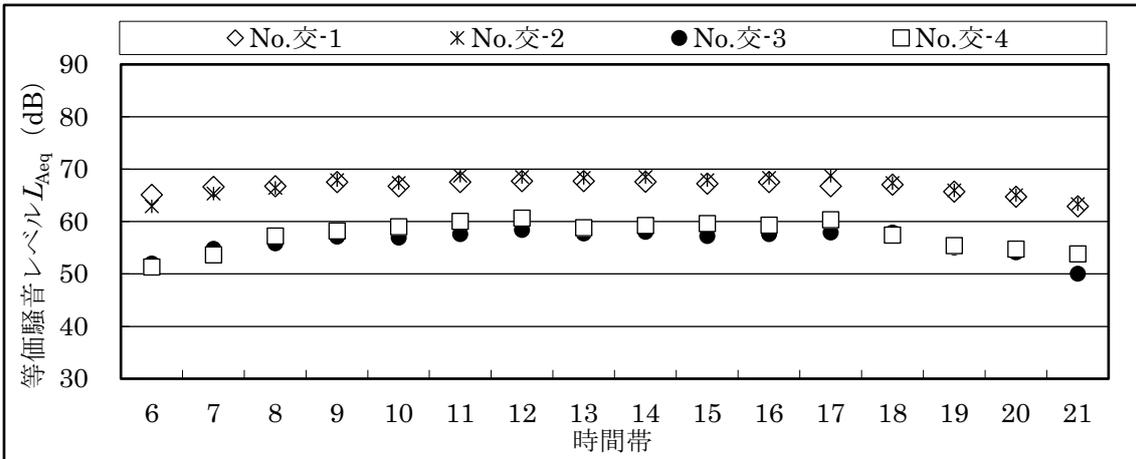
時間区分	時間帯	騒音レベル L_{Aeq} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	68.5	67.3	55.2	57.7	54.2	56.6	58.6	
	7:00	70.2	69.8	58.9	58.8	55.8	60.4	61.7	
	8:00	68.2	69.5	61.3	62.5	59.6	62.8	63.1	
	9:00	67.7	69.2	60.2	62.9	60.0	61.8	61.9	
	10:00	67.5	68.3	58.5	59.9	57.3	61.1	60.6	
	11:00	67.3	68.7	58.9	61.3	58.2	60.8	61.7	
	12:00	68.0	68.3	59.2	58.9	57.6	61.2	61.9	
	13:00	67.8	68.2	59.4	60.2	56.6	62.4	61.7	
	14:00	67.4	68.1	59.4	61.2	58.2	61.2	61.5	
	15:00	66.8	68.1	60.9	58.0	57.8	61.9	62.2	
	16:00	67.4	68.3	59.0	60.2	58.0	62.0	62.3	
	17:00	68.2	68.3	61.9	60.7	58.9	62.5	62.6	
	18:00	67.2	68.2	59.4	59.7	59.2	60.9	60.3	
	19:00	67.0	67.1	58.8	57.7	58.5	60.0	61.4	
20:00	65.2	65.7	56.5	55.1	56.8	56.6	59.6		
21:00	63.7	64.3	54.3	53.2	55.7	54.7	56.5		
平均値		68	68	59	60	58	61	61	環境基準値・吹田市目標値: 65dB



調査実施日：令和4年4月25日(月) 6:00~22:00

表 5-15 (2) 施設関連車両の走行に伴う騒音調査結果 (休日)

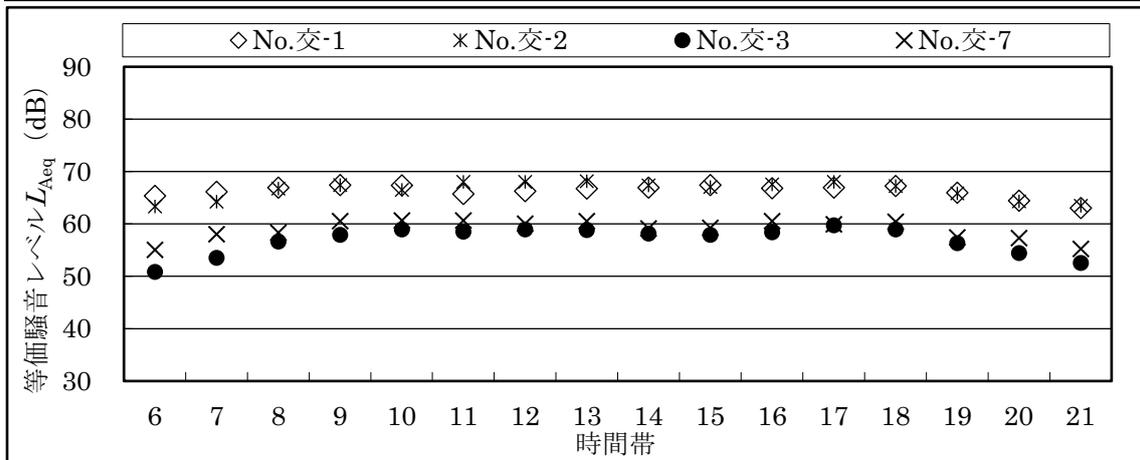
時間区分	時間帯	騒音レベル L_{Aeq} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	65.1	62.9	52.0	51.3	53.7	51.8	55.0	
	7:00	66.6	65.3	54.8	53.6	53.2	56.8	57.3	
	8:00	66.7	66.4	55.8	57.2	56.2	59.2	59.6	
	9:00	67.5	67.9	57.1	58.2	58.1	59.5	60.2	
	10:00	66.7	67.3	56.9	59.0	58.5	60.2	59.5	
	11:00	67.5	68.7	57.6	60.0	59.2	60.3	62.1	
	12:00	67.7	68.5	58.4	60.6	59.3	61.0	61.5	
	13:00	67.7	68.3	57.7	58.8	58.7	61.0	60.5	
	14:00	67.6	68.5	58.0	59.2	58.4	60.7	60.7	
	15:00	67.2	67.9	57.2	59.6	58.1	59.9	60.2	
	16:00	67.5	68.3	57.6	59.3	58.2	60.0	61.8	
	17:00	66.7	68.7	57.9	60.3	59.3	61.2	61.3	
	18:00	67.0	67.3	57.9	57.4	58.7	59.4	60.1	
	19:00	65.7	65.9	55.0	55.4	55.3	57.6	58.1	
20:00	64.7	65.0	54.1	54.7	54.3	56.1	56.5		
21:00	62.9	63.3	50.0	53.8	52.2	53.6	54.9		
平均値		67	67	57	58	58	59	60	環境基準値・吹田市目標値: 65dB



調査実施日：令和4年5月15日（日）6:00～22:00

表 5-15 (3) 施設関連車両の走行に伴う騒音調査結果 (試合日)

時間区分	時間帯	騒音レベル L_{Aeq} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	65.3	63.3	50.8	—	—	—	55.0	
	7:00	66.1	64.2	53.5	—	—	—	58.0	
	8:00	66.9	66.7	56.6	—	—	—	58.3	
	9:00	67.4	67.4	57.9	—	—	—	60.5	
	10:00	67.3	66.5	58.9	—	—	—	60.6	
	11:00	65.7	68.0	58.5	—	—	—	60.6	
	12:00	66.2	68.0	58.9	—	—	—	60.0	
	13:00	66.7	68.1	58.8	—	—	—	60.5	
	14:00	66.9	67.3	58.1	—	—	—	59.1	
	15:00	67.4	67.0	57.9	—	—	—	59.2	
	16:00	66.8	67.5	58.4	—	—	—	60.5	
	17:00	66.9	68.0	59.7	—	—	—	59.9	
	18:00	67.2	67.2	58.9	—	—	—	60.4	
	19:00	65.9	65.8	56.3	—	—	—	57.4	
20:00	64.4	64.3	54.4	—	—	—	57.3		
21:00	63.0	63.4	52.5	—	—	—	55.2		
平均値		66	67	57	—	—	—	59	環境基準値・吹田市目標値: 65dB



調査実施日：令和4年4月17日（日）6:00～22:00

オ 振動

(ア) 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行に伴う振動調査結果は、表 5-16 及び表 5-18 に示すとおりである。施設関連車両の主要な走行ルートである調査地点 (No.交-1~7) では、No.交-2 及び No.交-6 の平日を除いて、表 5-17 に示す評価書の予測結果と同等以下であった。

No.交-2 及び No.交-6 の平日は、評価書の予測結果を若干上回っているが、人の振動感覚閾値といわれる 55dB を十分に下回っており、全く問題のないレベルであるといえる。なお、評価書と同様に、全ての地点において、道路交通振動の限度値 (第一種区域：65dB) も十分に下回っていた。

以上のことから、本事業による影響は人の振動感覚閾値を十分に下回っており、特に問題はないと考える。

表 5-16 施設関連車両の走行に伴う振動調査結果

調査地点	時間区分	測定結果 L_{10} (dB)			道路交通振動の限度値 (dB)
		平日	休日	試合日	
No.交-1	昼間	47	44	44	65 (第一種区域)
No.交-2	昼間	40	37	37	65 (第一種区域)
No.交-3	昼間	33	31	31	65 (第一種区域)
No.交-4	昼間	29	28	—	65 (第一種区域)
No.交-5	昼間	30	29	—	65 (第一種区域)
No.交-6	昼間	36	35	—	65 (第一種区域)
No.交-7	昼間	38	36	35	65 (第一種区域)

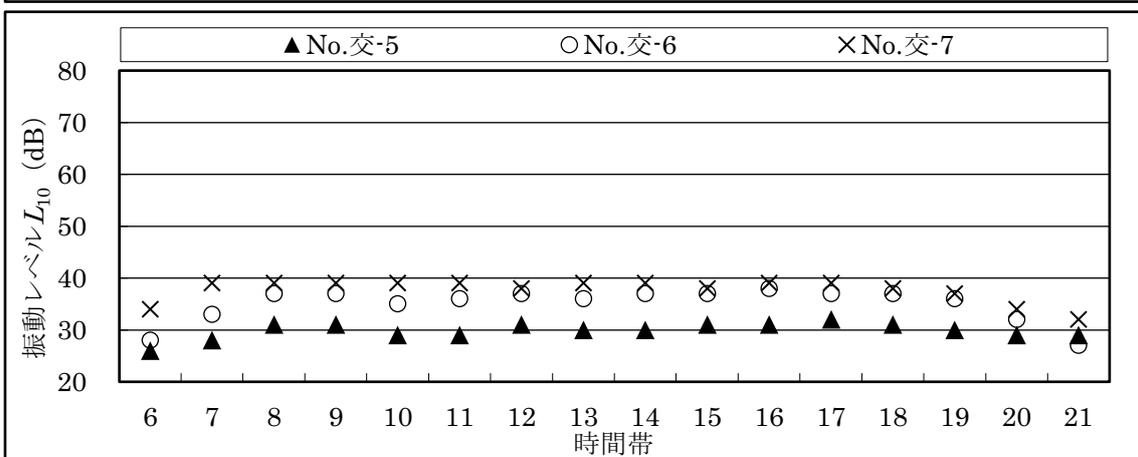
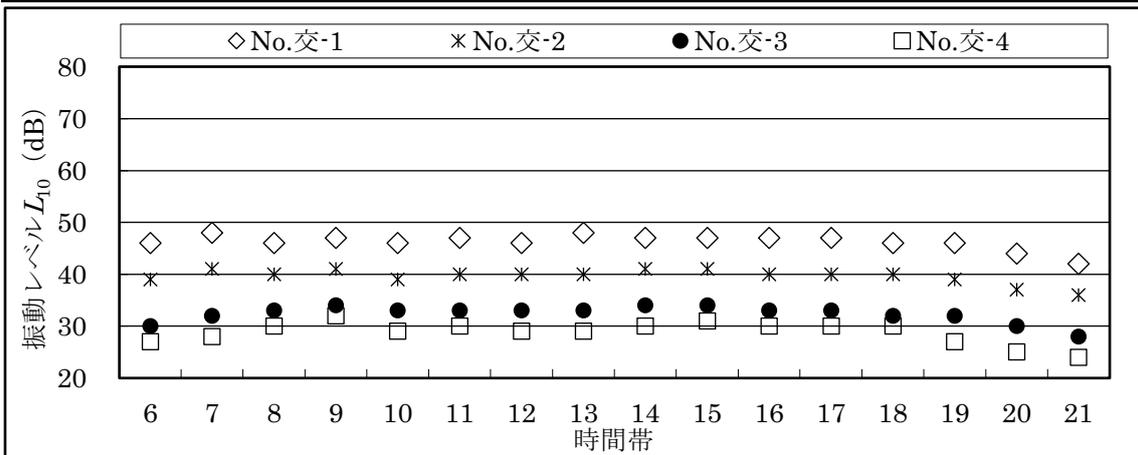
表 5-17 施設関連車両の走行に伴う振動予測結果 (評価書)

予測地点	時間区分	測定結果 L_{10} (dB)			道路交通振動の限度値 (dB)
		平日	休日	試合日	
No.交-1	昼間	48	45	—	65 (第一種区域)
No.交-2	昼間	39	37	—	65 (第一種区域)
No.交-3	昼間	33	34	—	65 (第一種区域)
No.交-4	昼間	33	31	—	65 (第一種区域)
No.交-5	昼間	32	32	—	65 (第一種区域)
No.交-6	昼間	35	36	—	65 (第一種区域)
No.交-7	昼間	42	42	—	65 (第一種区域)

※四捨五入し、整数表記とした。

表 5-18 (1) 施設関連車両の走行に伴う振動調査結果 (平日)

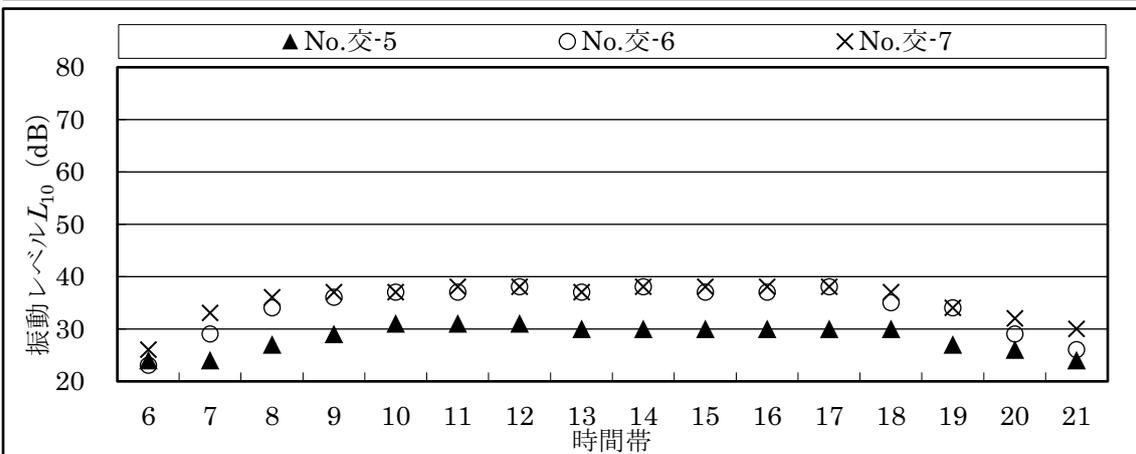
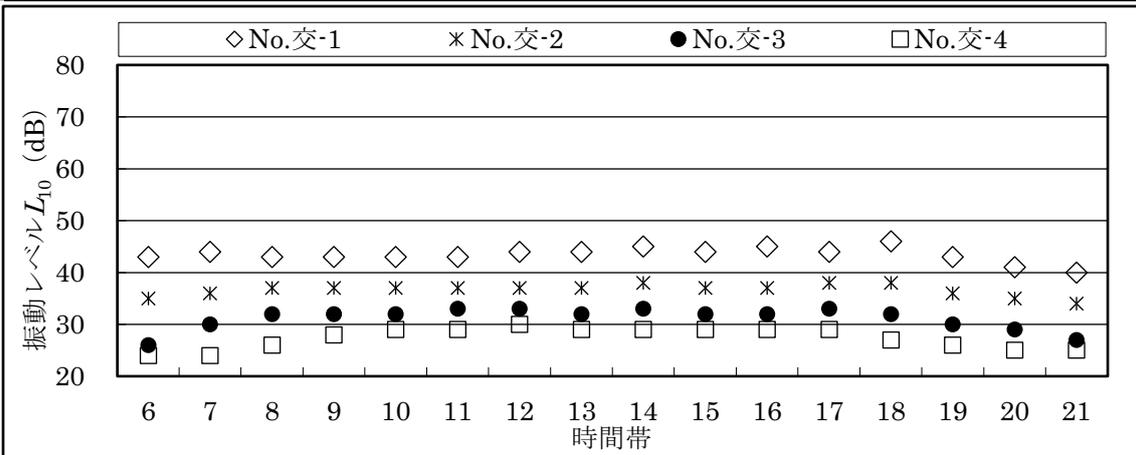
時間区分	時間帯	振動レベル L_{10} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	46	39	30	27	26	28	34	
	7:00	48	41	32	28	28	33	39	
	8:00	46	40	33	30	31	37	39	
	9:00	47	41	34	32	31	37	39	
	10:00	46	39	33	29	29	35	39	
	11:00	47	40	33	30	29	36	39	
	12:00	46	40	33	29	31	37	38	
	13:00	48	40	33	29	30	36	39	
	14:00	47	41	34	30	30	37	39	
	15:00	47	41	34	31	31	37	38	
	16:00	47	40	33	30	31	38	39	
	17:00	47	40	33	30	32	37	39	
	18:00	46	40	32	30	31	37	38	
19:00	46	39	32	27	30	36	37		
20:00	44	37	30	25	29	32	34		
夜間	21:00	42	36	28	24	29	27	32	
平均値 (昼間)		47	40	33	29	30	36	38	道路交通振動の限度値: 65dB



調査実施日：令和4年4月25日(月) 6:00~22:00

表 5-18 (2) 施設関連車両の走行に伴う振動調査結果 (休日)

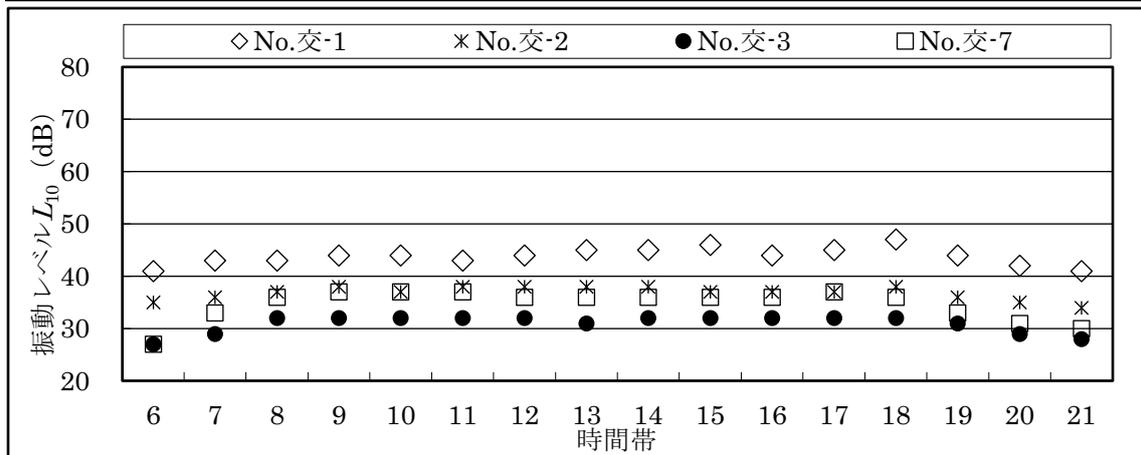
時間区分	時間帯	振動レベル L_{10} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	43	35	26	24	24	23	26	
	7:00	44	36	30	24	24	29	33	
	8:00	43	37	32	26	27	34	36	
	9:00	43	37	32	28	29	36	37	
	10:00	43	37	32	29	31	37	37	
	11:00	43	37	33	29	31	37	38	
	12:00	44	37	33	30	31	38	38	
	13:00	44	37	32	29	30	37	37	
	14:00	45	38	33	29	30	38	38	
	15:00	44	37	32	29	30	37	38	
	16:00	45	37	32	29	30	37	38	
	17:00	44	38	33	29	30	38	38	
	18:00	46	38	32	27	30	35	37	
	19:00	43	36	30	26	27	34	34	
20:00	41	35	29	25	26	29	32		
夜間	21:00	40	34	27	25	24	26	30	
平均値 (昼間)		44	37	31	28	29	35	36	道路交通振動の限度値: 65dB



調査実施日：令和4年5月15日(日) 6:00~22:00

表 5-18 (3) 施設関連車両の走行に伴う振動調査結果 (試合日)

時間区分	時間帯	振動レベル L_{10} (dB)							備考
		No.交-1	No.交-2	No.交-3	No.交-4	No.交-5	No.交-6	No.交-7	
昼間	6:00	41	35	27	—	—	—	27	
	7:00	43	36	29	—	—	—	33	
	8:00	43	37	32	—	—	—	36	
	9:00	44	38	32	—	—	—	37	
	10:00	44	37	32	—	—	—	37	
	11:00	43	38	32	—	—	—	37	
	12:00	44	38	32	—	—	—	36	
	13:00	45	38	31	—	—	—	36	
	14:00	45	38	32	—	—	—	36	
	15:00	46	37	32	—	—	—	36	
	16:00	44	37	32	—	—	—	36	
	17:00	45	37	32	—	—	—	37	
	18:00	47	38	32	—	—	—	36	
	19:00	44	36	31	—	—	—	33	
20:00	42	35	29	—	—	—	31		
夜間	21:00	41	34	28	—	—	—	30	
平均値 (昼間)		44	37	31	—	—	—	35	道路交通振動の限度値: 65dB



調査実施日：令和4年4月17日(日) 6:00~22:00

カ 交通混雑（施設関連車両の走行）

（ア）交差点交通量

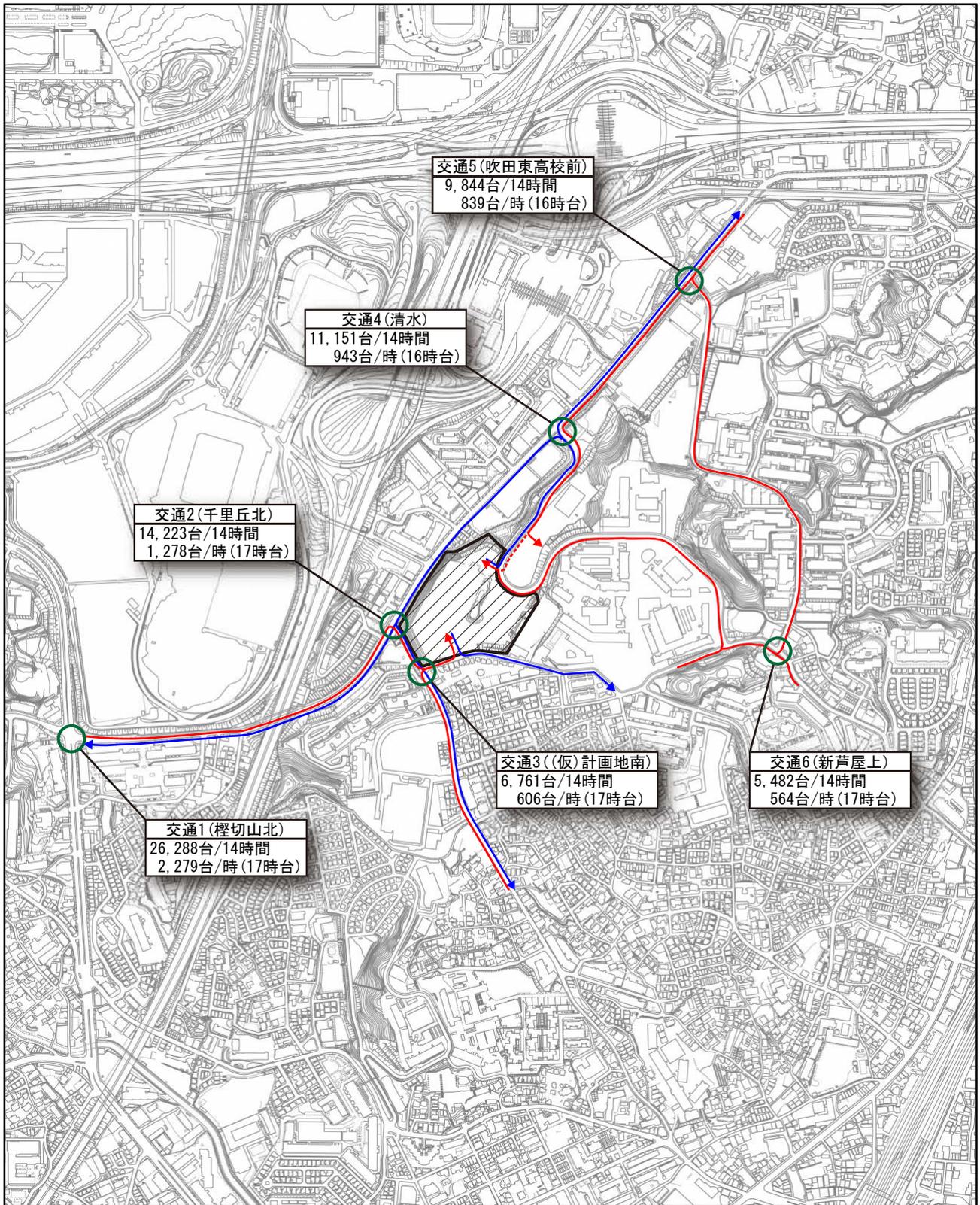
交差点交通量の調査結果は、表 5-19、図 5-2 及び図 5-3 に示すとおりである。

平日及び休日の交差点交通量は、交通 1（檜切山北）が最大であり、26,288 台/14 時間 及び 22,427 台/14 時間であった。試合開催日の交差点交通量は、交通 2（千里山北）が最大であり、11,980 台/10 時間であった。ピーク時間帯は、平日が 16～17 時台、休日が 11～16 時台、試合日が 13 時台であった。

ピーク時交差点交通量について、本事業実施前の調査結果と比較すると、ピーク時間帯の違いはあるものの、交通 1 の平日及び休日、交通 3 の平日及び休日、交通 4 の平日、交通 5 の休日、交通 6 の平日及び休日において、増加していた。なお、試合開催日は全ての地点で減少しており、評価書時点の想定よりも影響は小さかった。

表 5-19 交差点交通量調査結果（総括）

調査地点	方向別	調査日：令和4年4月25日(月) 【平日】				調査日：令和4年4月24日(日) 【休日】				調査日：令和4年4月17日(日) 【試合開催日】					
		調査時間：6:00～20:00(14時間観測)				調査時間：6:00～20:00(14時間観測)				調査時間：10:00～20:00(10時間観測)					
		大型車 [台/14h]	小型車 [台/14h]	自動車類 合計 [台/14h]	二輪車 [台/14h]	大型車 [台/14h]	小型車 [台/14h]	自動車類 合計 [台/14h]	二輪車 [台/14h]	大型車 [台/10h]	小型車 [台/10h]	自動車類 合計 [台/10h]	二輪車 [台/10h]		
交通1 (樫切山北 交差点)	北側断面	北側流入	1,146	8,362	9,508	492	317	7,231	7,548	151	-	-	-	-	
		北側流出	813	7,619	8,432	496	174	7,075	7,249	187	-	-	-	-	
		北側断面計	1,959	15,981	17,940	988	491	14,306	14,797	338	-	-	-	-	
	東側断面	東側流入	296	4,647	4,943	547	98	4,567	4,665	177	-	-	-	-	
		東側流出	640	6,656	7,296	524	237	5,770	6,007	177	-	-	-	-	
		東側断面計	936	11,303	12,239	1,071	335	10,337	10,672	354	-	-	-	-	
	南側断面	南側流入	976	6,461	7,437	352	333	5,811	6,144	153	-	-	-	-	
		南側流出	972	5,903	6,875	442	322	5,264	5,586	130	-	-	-	-	
		南側断面計	1,948	12,364	14,312	794	655	11,075	11,730	283	-	-	-	-	
	西側断面	西側流入	316	4,084	4,400	481	114	3,956	4,070	155	-	-	-	-	
		西側流出	309	3,376	3,685	410	129	3,456	3,585	142	-	-	-	-	
		西側断面計	625	7,460	8,085	891	243	7,412	7,655	297	-	-	-	-	
地点計	2,734	23,554	26,288	1,872	862	21,565	22,427	636	-	-	-	-			
交通2 (千里山北 交差点)	北側断面	北側流入	300	3,840	4,140	639	100	4,624	4,724	236	79	4,241	4,320	477	
		北側流出	617	5,493	6,110	735	243	5,451	5,694	263	167	4,575	4,742	418	
		北側断面計	917	9,333	10,250	1,374	343	10,075	10,418	499	246	8,816	9,062	895	
	東側断面	東側流入	213	2,559	2,772	398	51	2,617	2,668	142	33	1,926	1,959	194	
		東側流出	213	2,943	3,156	437	65	3,049	3,114	151	53	2,688	2,741	250	
		東側断面計	426	5,502	5,928	835	116	5,666	5,782	293	86	4,614	4,700	444	
	南側断面	南側流入	679	6,632	7,311	821	252	6,102	6,354	284	184	5,517	5,701	459	
		南側流出	362	4,595	4,957	686	95	4,843	4,938	248	76	4,421	4,497	462	
		南側断面計	1,041	11,227	12,268	1,507	347	10,945	11,292	532	260	9,938	10,198	921	
	地点計	1,192	13,031	14,223	1,858	403	13,343	13,746	662	296	11,684	11,980	1,130		
	交通3 (仮称 計画地南 交差点)	北側断面	北側流入	213	2,943	3,156	437	65	3,049	3,114	151	53	2,688	2,741	250
			北側流出	213	2,559	2,772	398	51	2,617	2,668	142	33	1,926	1,959	194
北側断面計			426	5,502	5,928	835	116	5,666	5,782	293	86	4,614	4,700	444	
東側断面		東側流入	72	1,193	1,265	185	13	1,436	1,449	69	11	1,127	1,138	105	
		東側流出	101	1,803	1,904	243	26	2,218	2,244	86	24	2,035	2,059	185	
		東側断面計	173	2,996	3,169	428	39	3,654	3,693	155	35	3,162	3,197	290	
南側断面		南側流入	212	2,128	2,340	289	44	2,177	2,221	114	31	1,628	1,659	172	
		南側流出	183	1,902	2,085	270	45	1,827	1,872	106	38	1,482	1,520	148	
		南側断面計	395	4,030	4,425	559	89	4,004	4,093	220	69	3,110	3,179	320	
地点計		497	6,264	6,761	911	122	6,662	6,784	334	95	5,443	5,538	527		
交通4 (清水 交差点)		北側断面	北側流入	167	3,245	3,412	534	80	4,080	4,160	198	72	3,708	3,780	333
			北側流出	458	5,327	5,785	650	226	5,494	5,720	235	157	4,575	4,732	370
	北側断面計		625	8,572	9,197	1,184	306	9,574	9,880	433	229	8,283	8,512	703	
	東側断面	東側流入	67	1,695	1,762	143	32	2,319	2,351	68	20	2,155	2,175	132	
		東側流出	55	1,427	1,482	119	19	1,818	1,837	65	16	1,623	1,639	109	
		東側断面計	122	3,122	3,244	262	51	4,137	4,188	133	36	3,778	3,814	241	
	南側断面	南側流入	458	5,519	5,977	672	226	5,605	5,831	245	160	4,700	4,860	386	
		南側流出	179	3,705	3,884	580	93	4,692	4,785	211	79	4,365	4,444	372	
		南側断面計	637	9,224	9,861	1,252	319	10,297	10,616	456	239	9,065	9,304	758	
	地点計	692	10,459	11,151	1,349	338	12,004	12,342	511	252	10,563	10,815	851		
	交通5 (吹田東 高校前 交差点)	北側断面	北側流入	208	3,210	3,418	586	77	4,188	4,265	210	-	-	-	-
			北側流出	555	5,014	5,569	681	218	5,594	5,812	244	-	-	-	-
北側断面計			763	8,224	8,987	1,267	295	9,782	10,077	454	-	-	-	-	
東側断面		東側流入	68	776	844	151	19	997	1,016	43	-	-	-	-	
		東側流出	71	828	899	141	21	945	966	43	-	-	-	-	
		東側断面計	139	1,604	1,743	292	40	1,942	1,982	86	-	-	-	-	
南側断面		南側流入	583	4,999	5,582	652	230	5,353	5,583	230	-	-	-	-	
		南側流出	233	3,143	3,376	567	87	3,999	4,086	196	-	-	-	-	
		南側断面計	816	8,142	8,958	1,219	317	9,352	9,669	426	-	-	-	-	
地点計		859	8,985	9,844	1,389	326	10,538	10,864	483	-	-	-	-		
交通6 (新芦屋上 交差点)		北側断面	北側流入	82	1,181	1,263	235	36	1,328	1,364	74	-	-	-	-
			北側流出	83	1,399	1,482	237	43	1,719	1,762	98	-	-	-	-
	北側断面計		165	2,580	2,745	472	79	3,047	3,126	172	-	-	-	-	
	東側断面	東側流入	156	1,869	2,025	347	70	2,496	2,566	121	-	-	-	-	
		東側流出	148	2,005	2,153	378	57	2,461	2,518	132	-	-	-	-	
		東側断面計	304	3,874	4,178	725	127	4,957	5,084	253	-	-	-	-	
	西側断面	西側流入	162	2,032	2,194	348	74	2,474	2,548	145	-	-	-	-	
		西側流出	169	1,678	1,847	315	80	2,118	2,198	110	-	-	-	-	
		西側断面計	331	3,710	4,041	663	154	4,592	4,746	255	-	-	-	-	
	地点計	400	5,082	5,482	930	180	6,298	6,478	340	-	-	-	-		



凡例



事業計画地



施設関連車両主要走行ルート(来店)



施設関連車両主要走行ルート(退店)



交通量調査地点

地点名
14時間交通量
ピーク時交通量(ピーク時間)



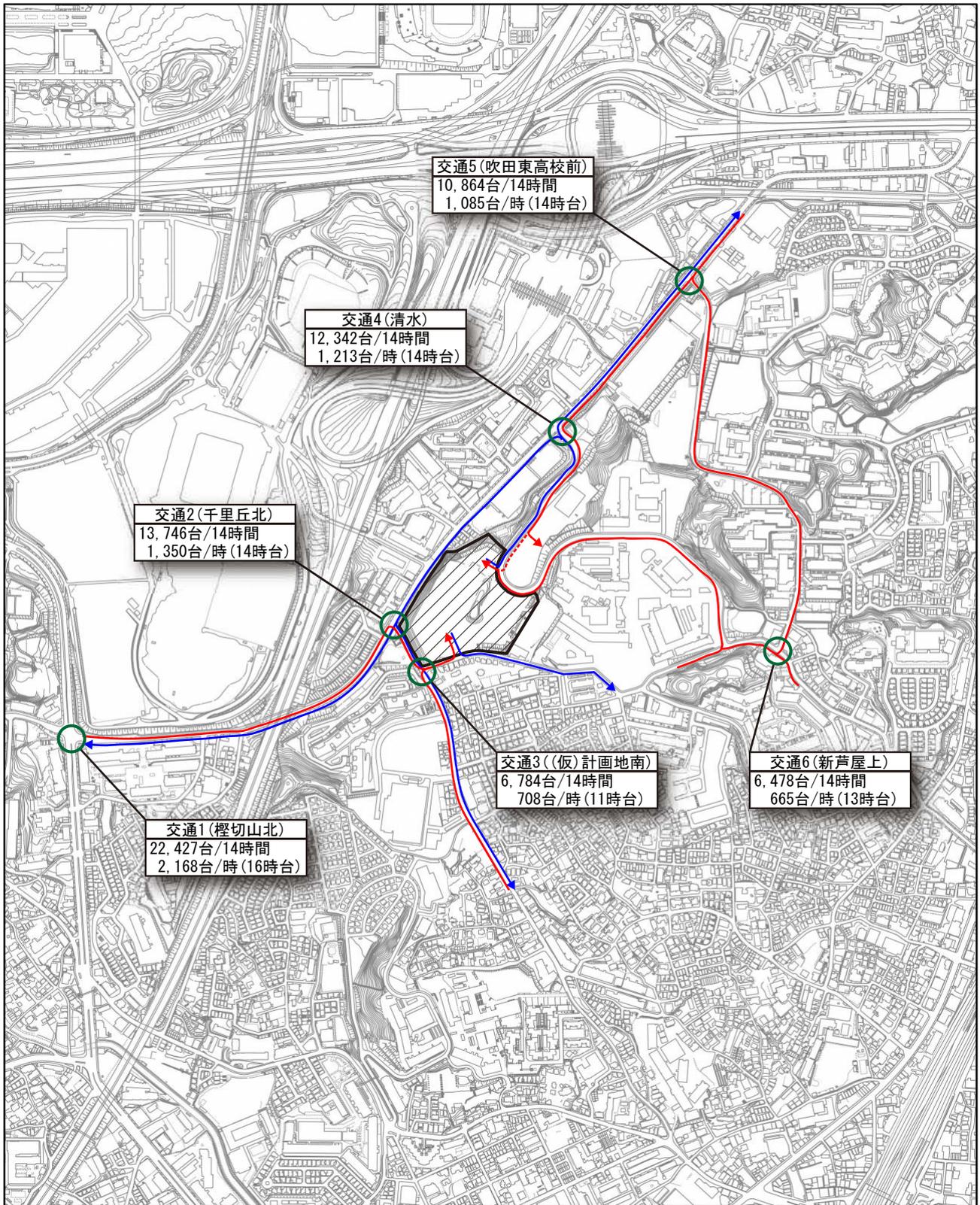
Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図5-2 (1)

交通量調査結果(自動車類:平日)



凡例



事業計画地



施設関連車両主要走行ルート(来店)



施設関連車両主要走行ルート(退店)



交通量調査地点

地点名
14時間交通量
ピーク時交通量(ピーク時間)



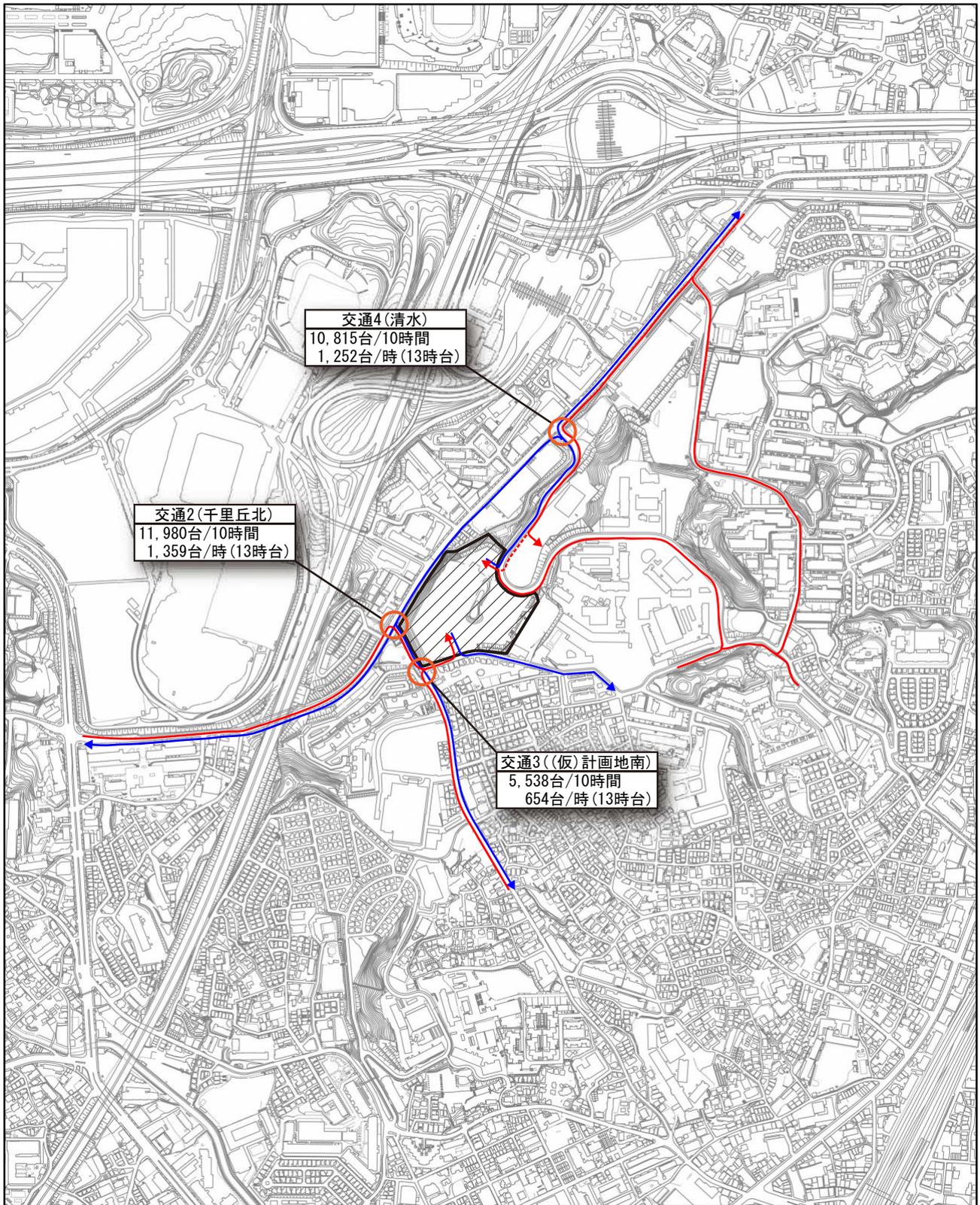
Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図5-2 (2)

交通量調査結果(自動車類:休日)



凡 例



事業計画地



施設関連車両主要走行ルート (来店)



施設関連車両主要走行ルート (退店)



交通量調査地点

地点名
10時間交通量
13時交通量(13時台)



Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図5-2 (3)

交通量調査結果 (自動車類: 試合日)

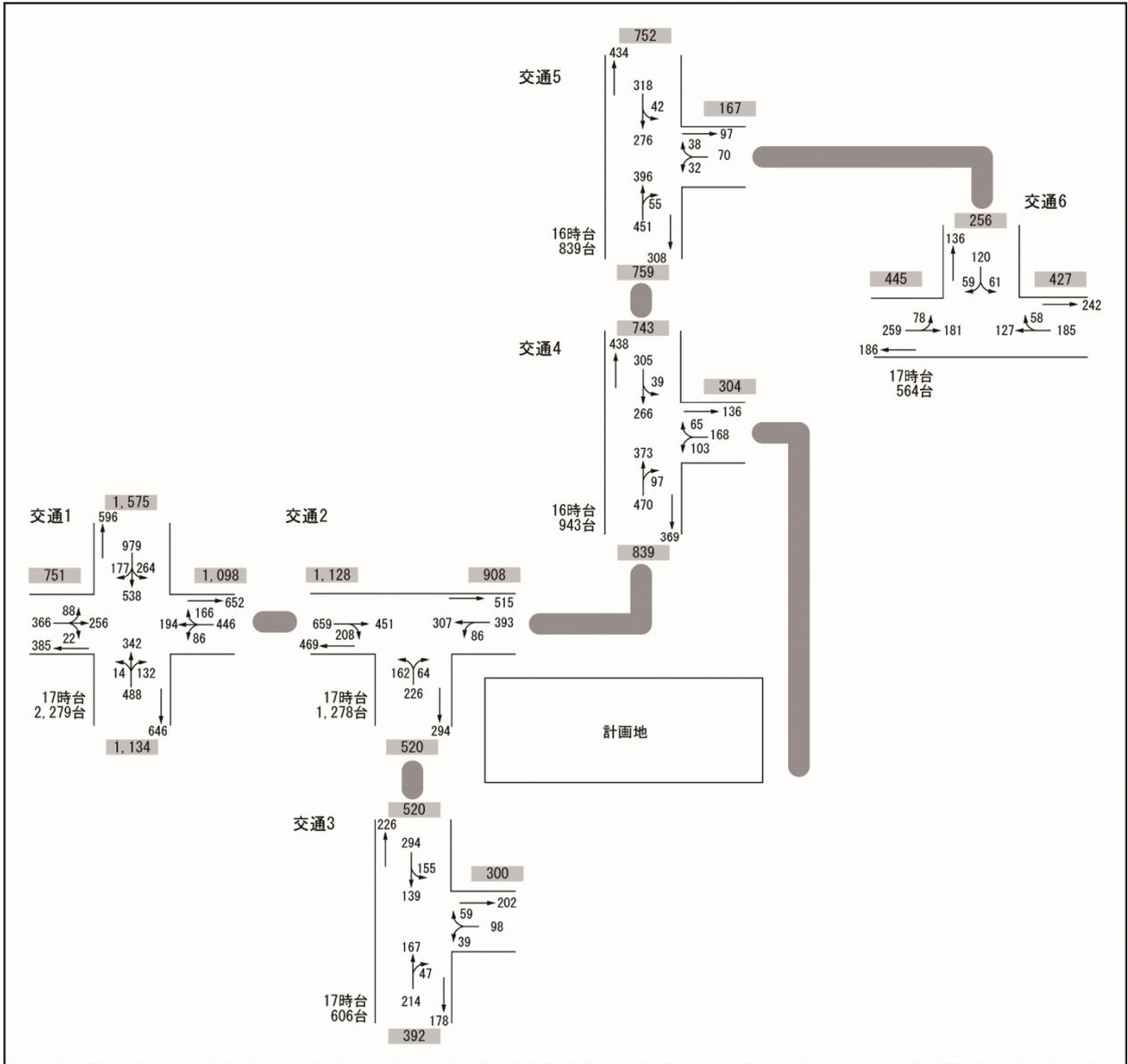


図 5-3 (1) 方向別交差点流入交通量調査結果 (平日、ピーク時台数)

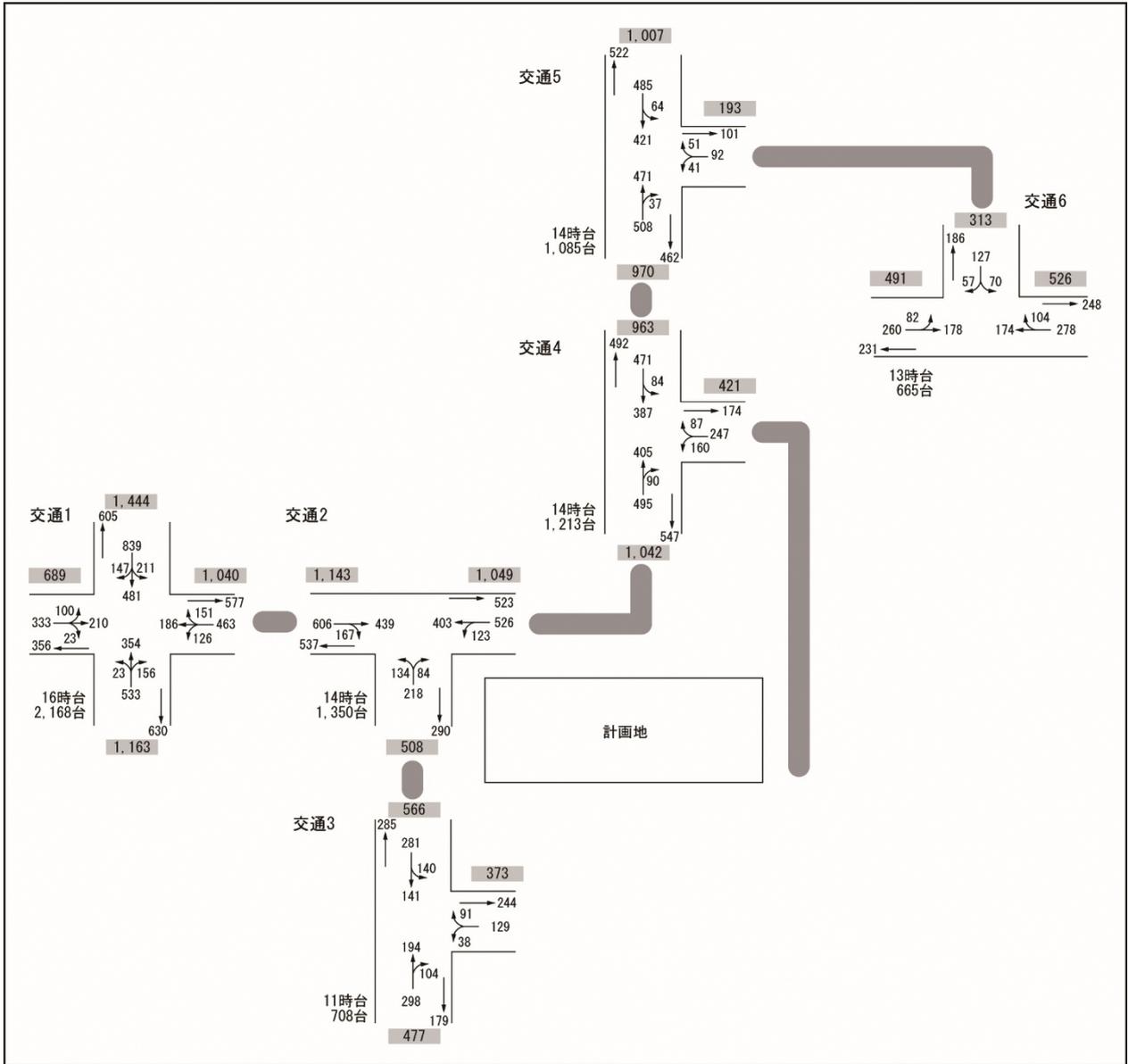


図 5-3 (2) 方向別交差点流入交通量調査結果 (休日、ピーク時台数)

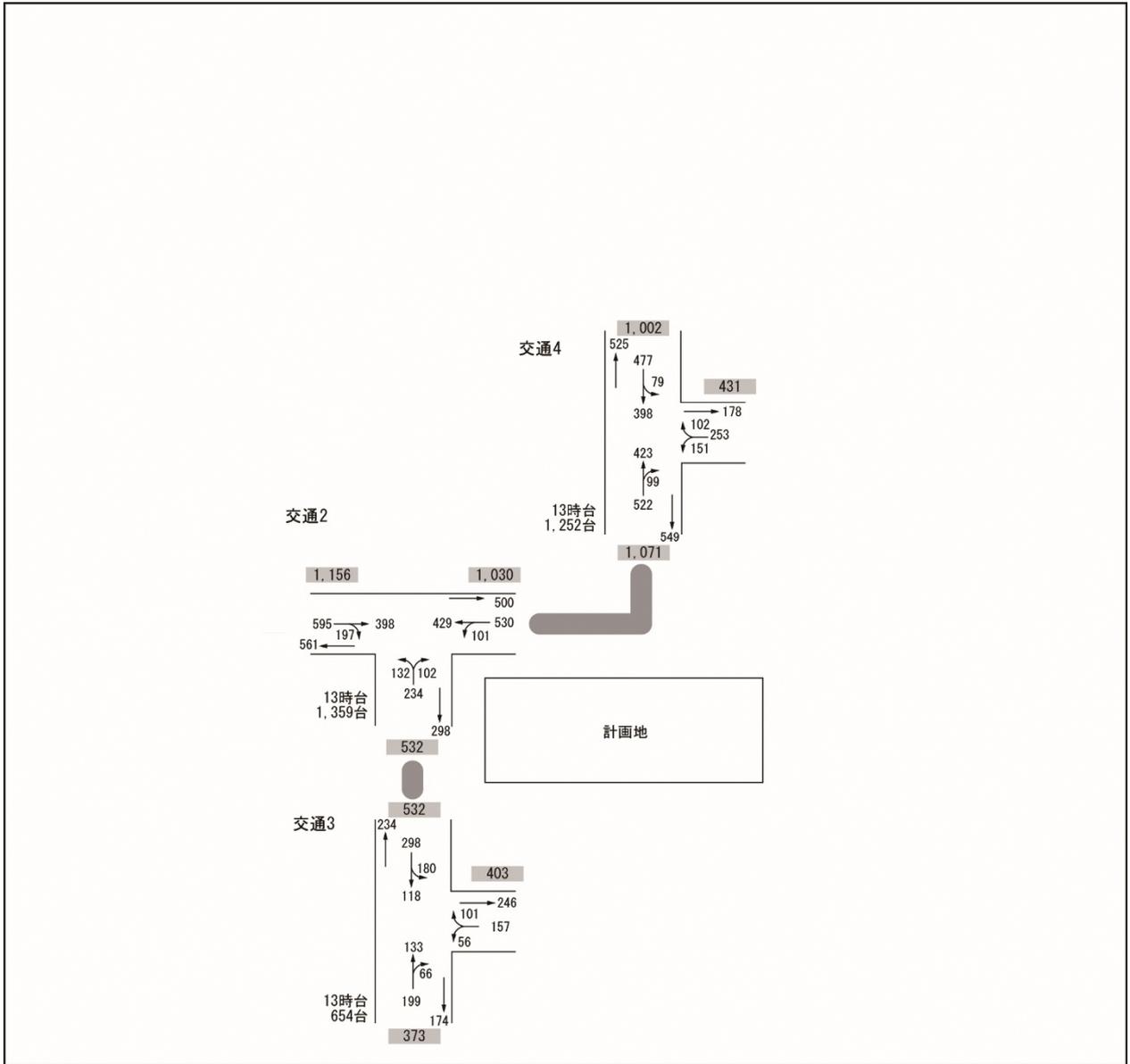


図 5-3 (3) 方向別交差点流入交通量調査結果 (試合日、ピーク時台数)

(イ) 交差点需要率

交差点交通量調査結果を基に、交差点解析により交通処理状況（交差点需要率※7等）を算出した結果は、表 5-20 に示すとおりである。

交通 3（(仮)計画地南）の「東流入左右混用」を除いて、全ての地点で評価書における予測結果を下回っていた。交通 3 の「東流入左右混用」については、対策（北側出口への誘導）はしたものの、予測よりも多くなった南側出口からの退店車両の流入による増加分が影響していると考えられる。しかし、交通容量比※8は最大で休日の 0.213 であり、十分に低い値となっている。

また、本事業実施前（評価書（現況））と比較すると、交通 1（樫切山北交差点）の平日、交通 3 の平日及び休日、交通 4（清水交差点）の休日、交通 5（吹田東高校前交差点）の休日、交通 6（新芦屋上交差点）の平日及び休日において、本事業実施前を上回る結果であったが、上昇分はわずかであった。

以上のことから、本事業による影響は小さく、特に問題はないと考える。

表 5-20 交差点需要率

調査地点	調査時期	交差点需要率（ピーク時間） （交通 3 は車線別の交通容量比）		
		調査結果※1	評価書(予測)※2	評価書(現況)※2,3
交通 1 （樫切山北）	平日	0.562（17 時台）	0.626	0.505（17 時台）
	休日	0.485（16 時台）	0.601	0.491（16 時台）
交通 2 （千里丘北）	平日	0.435（17 時台）	0.611	0.462（16 時台）
	休日	0.467（14 時台）	0.637	0.477（16 時台）
交通 3※4 （(仮)計画地南）	平日	南流入右折	0.037（17 時台）	0.014（17 時台）
		東流入左右混用	0.141（17 時台）	0.088（17 時台）
	休日	南流入右折	0.080（11 時台）	0.015（16 時台）
		東流入左右混用	0.213（11 時台）	0.117（16 時台）
交通 4 （清水）	平日	0.266（16 時台）	0.439※5	0.287（17 時台）
			0.454※6	
	休日	0.349（14 時台）	0.460※5	0.311（17 時台）
			0.496※6	
交通 5 （吹田東高校前）	平日	0.271（16 時台）	0.371※5	0.314（17 時台）
			0.371※6	
	休日	0.313（14 時台）	0.355※5	0.298（17 時台）
			0.355※6	
交通 6 （新芦屋上）	平日	0.221（17 時台）	0.312	0.212（17 時台）
	休日	0.233（13 時台）	0.321	0.217（17 時台）

※1 調査結果は、平日：令和 4 年 4 月 25 日（月）、休日：令和 4 年 4 月 24 日（日）における交差点需要率である。

※2 評価書（予測）及び評価書（現況）の交差点需要率は、評価書より引用

※3 評価書（現況）は、本事業実施前（平日：平成 30 年 10 月 15 日（月）、休日：平成 30 年 10 月 14 日）における現況の交差点需要率である。

※4 交通 3 は無信号交差点であるため、車線別の交通容量比による評価とした。

※5 北方面からの来店車両が交通 5 を左折する場合の交差点需要率。

※6 北方面からの来店車両が交通 4 を左折する場合の交差点需要率。

※7 交差点需要率：交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に交差点へ流入する交通量の比率を示す。一般に、0.9 を上回ると、円滑に処理できなくなるとされる。

※8 交通容量比：1 つの車線を通過することができる交通量の最大値に対する実際の交通量の比率を示す。

6 まとめ

(1) 温室効果ガス・エネルギー

施設の供用に伴うエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量は、評価書における予測結果を十分に下回り、また同種・類似施設における排出量の原単位と同等程度の結果であった。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内であり、特に問題はないと考える。また、今回の調査期間は施設供用直後であり、今後、エネルギーの使用状況や省エネルギー効果などのデータを活用し、省エネルギー化を効率よく推進・継続し、さらなる低減を図っていくこととしており、今後の継続的な省エネルギー化についても図られている。

(2) 廃棄物等

施設の供用に伴う廃棄物発生量は、評価書における予測結果を十分に下回っていた。資源化率については、発生した廃棄物の種類の違いから評価書における予測結果を下回っていたが、それを考慮すると概ね同等程度の結果であった。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。また、今回の調査期間は施設供用直後であり、今後、分別をさらに徹底し、資源化率の向上を図っていくこととしており、今後の資源化率の継続的な向上についても図られている。

(3) 大気汚染

施設供用後の調査地点における自動車走行に伴う大気汚染物質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の予測結果は、全地点で評価書の予測結果と同等以下となり、吹田市の目標値及び環境基準値を下回った。

以上のことから、本事業による影響は評価書における予測の範囲内となっており、特に問題はないと考える。また、後述するように、日常的に周辺の交通を管理し上手くコントロールしていけるよう継続的に検討、実施し、自動車排出ガスの発生量の継続的な削減を図っていくこととしており、今後の継続的な改善についても図られている。

(4) 騒音・振動

施設供用後に、施設関連車両の主要走行ルート上の各調査地点で騒音及び振動の調査を実施した。

騒音については、全ての調査地点で評価書の予測結果と同等以下であったが、評価書と同様に、No.交-1 及び No.交-2 の全パターン、また No.交-6 及び No.交-7 の平日は、騒音に係る環境基準値及び吹田市目標値を上回っていた。しかし、これらの地点は、本事業実施前から環境基準値及び吹田市目標値を上回っており、増加分は 1dB 以下であった。また、地域の幹線交通を担うあおば通り（No.交-1、No.交-2）と、あおば通りと府道 14 号大阪高槻京都線（産業道路）を結ぶ市道千里丘中央線（No.交-7）は施設関連車両以外の交通量が多く、また No.交-6（市道千里丘 1 号線）は実際は当該地点を走行する施設関連車両はほとんどなかった。したがって、これらの地点においては、本事業による影響は小さいものと考ええる。

振動については、No.交-2 及び No.交-6 の平日を除いて、評価書の予測結果と同等以下であった。No.交-2 及び No.交-6 の平日は、評価書の予測結果を若干上回ったが、人の振動感覚閾値といわれる 55dB を十分に下回っており、全く問題のないレベルであるといえる。なお、評価書と同様に、全ての地点において、道路交通振動の限度値も十分に下回っていた。

以上のことから、本事業による影響は、騒音については評価書における予測の範囲内となっていること、振動については人の振動感覚閾値を十分に下回っていることから、特に問題はないと考える。また、後述するように、日常的に周辺の交通を管理し上手くコントロールしていけるよう継続的に検討、実施し、自動車走行騒音及び振動の継続的な削減を図っていくこととしており、今後の継続的な改善についても図られている。

(5) 交通混雑

施設供用後の平日、休日、試合開催日において、施設関連車両の主要走行ルート上の各交差点で交通量の調査を行った。交差点交通量調査結果を基に、交差点解析により交通処理状況（交差点需要率）を算出した結果、交通 3（(仮)計画地南）の「東流入左右混用」を除いて、全ての地点で評価書における予測結果を下回っていた。交通 3 の「東流入左右混用」については、対策（北側出口への誘導）はしたものの、予測よりも多くなった南側出口からの退店車両の流入による増加分が影響していると考えられる。しかし、交通容量比は最大で休日の 0.213 であり、十分に低い値となっている。また、本事業実施前と比較すると、交通 1（樫切山北交差点）の平日、交通 3 の平日及び休日、交通 4（清水交差点）の休日、交通 5（吹田東高校前交差点）の休日、交通 6（新芦屋上交差点）の平日及び休日において、本事業実施前を上回る結果であったが、上昇分はわずかであった。

以上のことから、本事業による影響は小さく、特に問題はないと考える。また、今後も地域の要望なども踏まえて、日常的に周辺の交通を管理し上手くコントロールしていけるよう、継続的に検討、実施していくこととしており、今後の継続的な改善についても図られている。

(6) 環境保全措置

本事業における環境取組の実施状況は、次項以降に示すとおりであり、供用時の環境影響の低減に努めた。

7 当該事業における環境取組の実施状況

令和4年10月までに実施した環境取組の実施状況は、表7-1に示すとおりである。

表7-1(1) 環境取組の実施状況(工事中その1)

取組内容		実施状況(令和4年10月末時点)
◆大気汚染や騒音などの公害を防止します。		
建設機械		
1	排出ガス対策型、低騒音型や低振動型の建設機械を使用します。	建設機械については、可能な限り最新の低騒音・低振動型及び排出ガス対策型の機種を使用しました。
2	調達台数に限りがあるため部分的な使用となりますが、低燃費型の建設機械(ハイブリッド式パワーショベルなど)を使用します。	可能な限り、低燃費型の建設機械の使用に努めましたが、ハイブリッド式の建設機械は、工事期間中に調達できませんでした。
3	排出ガス、騒音の低減を図るため、アイドリングをしません。	新規入場時教育資料等により、アイドリングストップを指導しました。
4	空ぶかしを抑制するなど、環境に配慮した運転を行います。	新規入場時教育資料等により、空ぶかしを抑制するなど環境に配慮した運転を指導しました。
5	工事規模に応じた効率的な工事計画を立て、稼働台数を抑制します。	工事期間の短縮や工事期間中の長雨の影響により、建設機械等の稼働台数が当初想定より増えましたが、効率的な工事計画を立てるとともに、工程調整を密に行い、可能な限り建設機械の稼働台数の抑制を図りました。
6	一時的に集中して稼働しないよう、工事の平準化を図ります。	効率的な工事計画を立てるとともに、工程調整を密に行い、各工事のピークが重ならないように工事の平準化を図りました。
7	機械類は適切に整備点検を行います。	機械類については、持ち込み時の点検、月例点検、日常点検を行い、適切に整備しました。
工事関連車両		
8	燃費や排出ガス性能のよい車両を使用します。	大型車両については、全て使用車種規制(NOx・PM)適合車両としました。
9	大阪府条例に基づく流入車規制を、全ての車両で確実に遵守します。	工事関連車両については、全て大阪府条例に基づく流入車規制を遵守しました。
10	工事関連車両であることを車両に表示します。	工事関連車両の運転席の前方で車外から見やすい箇所に当該工事関連車両であることを示す明示板を設置しました。
11	工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定します。	工事関連車両の搬出入について、走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定しました。
12	建設資材の搬出入計画において、適切な車種を選定することで車両台数を抑制します。	効率的な工事計画を立てるとともに、搬出入において適切な車種を選定し、工事関連車両台数を抑制しました。
13	作業従事者の通勤、現場監理などには、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗りなどを奨励し、工事関連の車両台数を抑制します。	作業従事者の通勤、現場監理などには、徒歩、二輪車などを奨励しました。公共交通機関の利用、相乗りについては、コロナ禍により自粛しました。

表 7-1 (2) 環境取組の実施状況 (工事中その2)

取組内容		実施状況 (令和4年10月末時点)
14	ダンプトラックによる土砂の積み降ろしの際には、騒音、振動や土砂の飛散防止に配慮します。	新規入場時教育資料等により、土砂の積み降ろしの際の騒音、振動や土砂の飛散防止について指導を行いました。また、強風時には、現場の状況判断で、作業の限定や工事範囲の変更をするなど配慮しました。
15	周辺への土砂粉じん飛散を防止するため、現地でタイヤ洗浄を行います。	工事用ゲートにタイヤ洗浄機 (ハイウォッシャー) を設置し、タイヤ洗いを実施しました。(図 7-1 参照)
16	コンクリートミキサー車のドラム洗浄を行う際には、騒音や水質汚濁に配慮します。	作業所内に pH 処理装置を設置し、洗浄水の中性化を行いました。
17	工事関連車両を場外に待機させません。	事業計画地内に十分な待機場所及び駐車スペースを確保しました (図 7-1 参照)。また、搬入車両の時間調整を日々行い、時間通りに車両を運行することにより、待機車両を抑制しました。
18	クラクションの使用は必要最小限にします。	新規入場時教育資料等により、クラクションの使用は必要最小限とするよう、指導しました。
19	自動車排出ガスの低減を図るため、アイドリングをしません。	新規入場時教育資料等により、アイドリングストップを指導しました。
20	空ぶかしを抑制するなど、環境に配慮した運転を行います。	新規入場時教育資料等により、環境に配慮した運転を指導しました。
工事方法		
<騒音・振動等>		
21	建設作業時は、仮囲いと養生シートを設置します。なお、必要に応じて防音シートや防音パネルの設置等、さらなる防音対策を行います。	建設地の周囲には、仮囲い鋼板や養生シートを設置しました。また、必要に応じて、防音パネルや防音シート等、さらなる防音対策を行いました。(図 7-1 参照)
22	建設資材の落下を防止するなど、丁寧な作業を行います。	新規入場時教育資料等により、騒音、振動低減教育を行いました。
23	杭の施工などの際には、騒音や振動の少ない工法を採用します。	振動や打撃による杭施工法は採用しませんでした。
24	騒音や振動を伴う作業は、近隣に配慮した時間帯に行います。	特定建設作業は、法、府条例を遵守しました。また、近隣に工事の説明を行い、騒音や振動を伴う作業は、近隣に配慮した時間帯に行いました。
<粉じん・アスベスト>		
25	周辺への粉じん飛散を防止するため、掘削作業、土砂等の堆積場の設置等を行う場合は、散水等の粉じん飛散防止対策を行います。	粉じんの発生・飛散防止のため、場内車路の散水車による散水、場外への退出車両にハイウォッシャー洗車等の対策や掘削作業、土砂等の堆積場の設置等を行い、散水等の粉じん飛散防止対策を実施しました。(図 7-1 参照)

表 7-1 (3) 環境取組の実施状況 (工事中その3)

取組内容		実施状況 (令和4年10月末時点)
<水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下>		
26	事業計画地内に降った雨水は、一部を除いて仮設沈砂池に流入し沈砂を行った後に雨水放流河川に放流します。また、状況に応じて、シート被覆、土のうや土砂流出防止柵の設置、仮囲い足元には巾木を設置するなど、濁水や土砂の流出対策を実施します。	事業計画地内に降った雨水は、一部を除いて仮設沈砂池に流入し沈砂を行った後に雨水放流河川に放流しました。また、状況に応じて、シート被覆、土のうや土砂流出防止柵の設置、仮囲い足元には巾木を設置するなど、濁水や土砂の流出対策を実施しました。
27	塗料などの揮発を防止し、使用済みの塗料缶や塗装器具の洗浄液は適正に処分します。	塗料などの揮発を防止し、使用済みの塗料缶や塗装器具の洗浄液は適正に処分しました。
28	セメント及びセメント系改良剤を使用する地盤改良の際は、六価クロム溶出試験を実施し、土壌や地下水を汚染しないよう施工します。	セメント及びセメント系改良剤を使用する地盤改良の際は、六価クロム溶出試験を実施し、土壌や地下水を汚染しないよう施工しました。
29	周辺地盤、家屋などに影響を及ぼさない工法を採用します。	周辺地盤、家屋などに影響を及ぼさない工法を採用しました。
<悪臭・廃棄物>		
30	アスファルトを溶融させる際は、場所の配慮、溶解温度管理など臭気対策を行います。	アスファルトの防水工事にあたっては、溶解温度管理を実施し、煙や臭いの発生に配慮しました。
31	現地では廃棄物などの焼却は行いません。	現地では廃棄物などの焼却は行いませんでした。
32	仮設トイレを設置する場合は、適切なメンテナンス、設置場所の配慮などにより臭気対策を行います。	仮設トイレは、近隣住民や通行者に不快感を与えないよう、周囲から視認できない位置に設置しました (図 7-1 参照)。また、日々の清掃を実施し、臭気対策を行いました。
33	「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(建設リサイクル法) 等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・再資源化について適正な措置を講じます。	工事に伴い発生する廃棄物等については、発生抑制・減量化するとともに、種類毎に分別しリサイクルを図りました。(図 7-1 参照)
34	再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。	再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定しました。杭工事に伴って発生する汚泥について、場内にて改良土として再資源化し、埋戻し土として再利用しました。
◆地域の安全安心に貢献します。		
35	近隣自治会などから地域の交通情報の聴き取りを行い、十分な人数の警備員を配置し事故防止に努めます。	工事関連車両出入口付近に交通安全施設を設置し、交通事故の防止に努めました。また、工事関連車両出入口付近には作業時間帯に必ず誘導員を配置し、特に、通行車両や歩行者の安全に注意を払いました。
36	児童や生徒が安全に登下校できるよう、工事現場周辺の交通安全に配慮します。	新規入場者教育資料により、車両通行ルート、安全遵守事項などについて、指導を行いました。
37	夜間や休日に工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないよう出入口を施錠するなどの対策を講じます。	入口はパネルゲートとし、夜間、休日の作業休止時は施錠しました。

表 7-1 (4) 環境取組の実施状況 (工事中その 4)

取組内容		実施状況 (令和 4 年 10 月末時点)
38	登下校中や放課後の児童や生徒の見守り、声かけなどに取組みます。	登下校中の児童や生徒の交通安全については特に配慮し、見守りを行いました。
39	近隣自治会などと連携し、地域の防犯活動に参加します。	付近には街灯が設置されていますが、仮設照明、防犯カメラを設置することにより、防犯対策を強化しました。
◆環境に配慮した製品及び工法を採用します。 省エネルギー		
40	エネルギー効率のよい機器の利用などにより、工事中に使用する燃料、電気、水道水などの消費を抑制します。	可能な限り、低燃費型の建設機械の使用に努めました。
省資源		
41	建設発生土は現地での埋め戻しに使用するなど、残土の発生を抑制します。	建築基礎レベルを調整するとともに、掘削土については、場内での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土の発生抑制を図りました。
42	資材の梱包などを最小限にして廃棄物を減量します。	資材の搬入にあたっては、できる限り無梱包搬入を推進し、廃棄物の減量に努めました。
◆快適な環境づくりに貢献します。 景観		
43	仮囲いの設置にあたっては、機能性を確保した上で、景観面にも配慮します。	仮囲いは、白の安全鋼板とし、部分的に緑を配置するなど、機能性を確保した上で景観面に配慮しました。(図 7-1 参照)
44	仮設トイレは、近隣住民や通行者に不快感を与えないよう、設置場所などを工夫します。	仮設トイレは、近隣住民や通行者に不快感を与えないよう、周囲から視認できない位置に設置しました(図 7-1 参照)。
周辺の環境美化		
45	工事現場内外を問わず、ポイ捨てを防止し、周辺道路の清掃を行います。	新規入場者教育資料により、ポイ捨て防止等について指導を行いました。また、工事周辺は、日常清掃を実施しました。
46	建設資材、廃棄物などの場内整理を行います。	日々整理整頓を行いました。
ヒートアイランド現象の緩和		
47	夏期において、水道水を用いて周辺道路などに打ち水を行います。	工事期間中の夏期において、水道水を用いて周辺道路などに打ち水を行いました。
◆地域との調和を図ります。 工事説明・苦情対応		
48	近隣住民に工事实施前に工事概要、作業工程などを十分説明し、また工事实施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせします。	工事实施前に地元自治会への工事説明を行いました。また、工事实施中においても、適宜、現況や今後の予定についてお知らせしました。
49	工事に関しての苦情窓口を設置し連絡先などを掲示するとともに、苦情が発生した際には真摯に対応します。	工事に関しての苦情窓口及び連絡先は、施工者である大和ハウス工業(株)とし、工事説明会において地元自治会へお伝えしました。

表 7-1 (5) 環境取組の実施状況 (工事中その5)

取組内容		実施状況 (令和4年10月末時点)
周辺の教育・医療・福祉施設への配慮		
50	事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対して、工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明するとともに、施設での行事や利用状況に配慮した工事計画にします。	工事実施前に、千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校に工事説明を行うとともに、施設での行事や利用状況に配慮した工事計画にしました。
51	事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対して、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。	千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などの計画地近傍の教育施設について、必要に応じ騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をしました。
周辺の事業者との調整		
52	工事が重複することによる複合的な騒音、振動、粉じん、工事車両の通行及びその他の環境影響を最小限に抑制するため、周辺地域における大規模な工事の状況を把握し、該当する事業者、工事施行者などと連絡を取り、可能な限り工事計画などを調整するように努めます。	工事が重複することによる複合的な騒音、振動、粉じん、工事車両の通行及びその他の環境影響を最小限に抑制するため、周辺地域における大規模な工事の状況を把握し、該当する事業者、工事施行者などと連絡を取り、可能な限り工事計画などを調整するように努めました。
文化財の保護		
53	事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、事業計画地において、工事期間中に遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い、文化財保護法に基づき手続・対応を行い、文化財の保護に努めます。	事業計画地において、工事期間中に遺物は確認されませんでした。

表 7-1 (6) 環境取組の実施状況 (施設・整備等その1)

取組内容		実施状況 (令和4年10月末時点)
◆地球温暖化対策を行います。		
54	「大阪府建築物の環境配慮制度」において、商業施設ではトップクラスといえるCASBEE A ランクを目指します。評価結果は、大阪府建築物環境性能表示制度によりホームページなどに表示します。	「大阪府建築物の環境配慮制度」において、商業施設ではトップクラスといえるCASBEE A ランクを取得しました。評価結果は、大阪府建築物環境性能表示制度によりホームページなどに表示しました。
55	空調設備は、高効率の機器 (従来機比最大 29%効率向上 GHP12 台) を採用します。また、照明は、LED 器具 (約 1,200 台) を採用します。	空調設備は、高効率の機器 (従来機比最大 29%効率向上 GHP10 台) を採用しました。また、照明は、LED 器具 (1,200 台) を採用しました。
56	屋根部分にソーラーパネル (8.0kW) を設置し、太陽光発電を行います。	屋根部分にソーラーパネル (8.0kW) を設置しました。(写真1参照)
57	高効率の機器 (従来機比最大 29%効率向上 GHP12 台) を採用します。	高効率の機器 (従来機比最大 29%効率向上 GHP10 台) を採用しました。
58	店内照明について、営業前後の準備時間は自動で照度を抑制する自動制御コントロールを導入します。また、空調・換気について、店舗内外の温度・湿度を測定し、中間期や朝夕の快適な外気を店内に自動で取り込み、空調を抑制するシステムを導入します。	店内照明について、営業前後の準備時間は自動で照度を抑制する自動制御コントロールを導入しました。また、空調・換気について、店舗内外の温度・湿度を測定し、中間期や朝夕の快適な外気を店内に自動で取り込み、空調を抑制するシステムを導入しました。
59	高い地球温暖化係数を有する温室効果ガスを冷媒として使用する装置を有する設備 (空調機器など) を設置する際には、設置後に配管などから冷媒の漏えい (使用時排出) が発生しないように設計します。	高い地球温暖化係数を有する温室効果ガスを冷媒として使用する装置を有する設備 (空調機器など) を設置する際には、設置後に配管などから冷媒の漏えい (使用時排出) が発生しないように設計しました。
60	複層ガラスを採用 (屋上階のエレベーターホール部分) することにより、建物内への熱の侵入を低減し、空調エネルギー消費を削減します。折板屋根にはトップライトを設置し、昼間の照明器具の使用を低減します。	複層ガラスを採用 (屋上階のエレベーターホール部分) することにより、建物内への熱の侵入を低減し、空調エネルギー消費を削減しています。屋根にはトップライトを設け、昼間の照明器具の使用を低減しています。(写真2参照)
61	基本構造の耐久性を高め、長寿命の建築物を施工します。	基本構造の耐久性を高め、長寿命の建築物を施工しました。
62	グリーン購入法適合品、エコマーク商品、木材 (国産材、大阪府内産材) などの資源循環や環境保全に配慮した製品を積極的に採用します。	グリーン購入法適合品、エコマーク商品、木材 (国産材、大阪府内産材) などの資源循環や環境保全に配慮した製品をアクアコーナー売場床材 (東リ NS-811)、また、休憩室床材 (東リ モクリン柾目 MOT3516) に採用しました。
◆ヒートアイランド対策を行います。		
63	折板屋根 (約 2,600m ²) に日射反射性能が十分にあり、かつ遮熱 JIS 該当品と同等の遮熱性のある製品を採用し、表面温度の上昇を抑え、周辺の気温上昇を抑制します。	折板屋根 (3,420m ²) に日射反射性能が十分にあり、かつ遮熱 JIS 該当品と同等の遮熱性のある製品を採用し、表面温度の上昇を抑え、周辺の気温上昇を抑制しています。

表 7-1 (7) 環境取組の実施状況 (施設・整備等その2)

取組内容		実施状況 (令和4年10月末時点)
64	駐車場マスの一部を緑地(芝張:約70m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(約250m ²)します。また、歩行者通路の一部に超保水性のインターロッキングブロックを採用(約120m ²)し、ヒートアイランド対策を行います。	駐車場マスの一部を緑地(芝張160m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(250m ²)しました。また、歩行者通路の一部に超保水性のインターロッキングブロックを採用(100m ²)し、ヒートアイランド対策を行いました。 (写真3、写真4参照)
◆自然環境を保全し、みどりを確保します。		
65	事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成します。それにより、動植物の生息や生育環境に配慮します。	事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成しました。それにより、動植物の生息や生育環境に配慮しました。 (写真5、写真6参照)
66	事業計画地外周部の既存緑地を残存することにより、既存の植生を保全します。	事業計画地外周部の既存緑地を残存することにより、既存の植生を保全しました。
67	事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成します。	事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成しました。
68	駐車場マスの一部を緑地(芝張約70m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(約250m ²)します。	駐車場マスの一部を緑地(芝張160m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(250m ²)しました。
69	花壇・大型プランター等の植栽による緑化を行います。	花壇・大型プランター等の植栽による緑化を行いました。
70	植栽樹種は、地域の環境に合わせた樹種を選定します。	植栽樹種は、地域の環境に合わせた樹種を選定しました。
◆水循環を確保します。		
71	植栽への散水等に雨水(雨水タンク:150L×2基)を利用し、有効利用を行います。	植栽への散水等に雨水(雨水タンク:210L×2基)を利用し、有効利用を行います。
72	事業区域の面積に応じた雨水貯留槽(1.35t)を設置します。	事業区域の面積に応じた雨水貯留槽(1.35t)を設置しました。
73	駐車場マスの一部を緑地(芝張:約70m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(約250m ²)します。また、緑化率について、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」(平成16年3月31日条例第13号)に定める16%を上回る20%以上を目指します。	駐車場マスの一部を緑地(芝張160m ²)とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽(250m ²)しました。また、緑化率について、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」(平成16年3月31日条例第13号)に定める16%を上回る19.5%を達成しました。
◆地域の生活環境を保全します。 大気・騒音・振動等		
74	空調機などの騒音や振動を発生させる設備の設置においては、低騒音型機器の採用、壁などの遮音性の確保、設置場所に配慮するなど、騒音や振動対策を行います。	空調機などの騒音や振動を発生させる設備の設置においては、低騒音型機器の採用、壁などの遮音性の確保、設置場所に配慮するなど、騒音や振動対策を行いました。
75	周辺環境への自動車の排気ガスや騒音を防止するため、事業計画地外周部を緑地とする等の配慮を行います。	周辺環境への自動車の排気ガスや騒音を防止するため、事業計画地外周部を緑地とする等の配慮を行いました。
76	近隣への悪臭、騒音などを防止するため、窓、換気扇、排気口の位置、廃棄物置場の構造などに配慮します。	近隣への悪臭、騒音などを防止するため、窓、換気扇、排気口の位置、廃棄物置場の構造などに配慮しました。

表 7-1 (8) 環境取組の実施状況 (施設・整備等その 3)

取組内容		実施状況 (令和 4 年 10 月末時点)
77	ガスヒートポンプエアコンを設置する際には、低 NOx 型機器を採用する等の排出ガス対策を行います。	ガスヒートポンプエアコンを設置する際には、低 NOx 型機器を採用する等の排出ガス対策を行いました。
78	屋外照明や広告照明については、近隣住民に対する光の影響を抑制します。	屋外照明や広告照明については、近隣住民に対する光の影響を抑制しました。
79	建築資材 (ガラス、太陽光パネルなど) による太陽の反射光については、設置の際に光の影響を考慮します。	建築資材 (ガラス、太陽光パネルなど) による太陽の反射光については、設置の際に光の影響を考慮しました。
80	塗料は、水性塗料や揮発性有機化合物 (VOC) の含有率が低いものを使用します。	塗料は、水性塗料や揮発性有機化合物 (VOC) の含有率が低いものを使用しました。
81	事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対し、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。	事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対し、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をしました。
中高層建築物 (高さ 10 メートルを超える建築物)		
82	日照障害については、建築基準法の日影規制対象外地域 (商業と工業地域を除く) を含めた地域についての日影図を作成し、発生する範囲を事前に把握し、近隣住民に説明するとともに、できる限りその軽減をします。	日照障害については、建築基準法の日影規制対象外地域 (商業と工業地域を除く) を含めた地域についての日影図を作成し、発生する範囲を事前に把握し、近隣住民に説明するとともに、できる限りその軽減をしました。
83	電波障害の発生が想定される範囲を、現地調査、机上計算、影響範囲図作成などにより事前に把握します。周辺への影響が認められる場合には、近隣住民に説明するとともに、対策を実施します。	電波障害の発生が想定される範囲を、現地調査、机上計算、影響範囲図作成などにより事前に把握しました。その結果、周辺への影響は認められませんでしたので、その旨、近隣住民の方へ説明を行いました。
84	電波障害が生じた場合は、CATV、共同受信施設などによる改善対策を行います。	電波障害の報告はありませんでした。
85	近隣住民のプライバシーを侵害するおそれがある場合は、適切な対策を講じるよう努めます。	近隣住民のプライバシーを確保する為に、屋上駐車場の一部分に目隠しフェンスを設置しました。(写真 7 参照)
廃棄物等		
86	分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・リサイクルに努めます。	分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・リサイクルに努めています。 (写真 8~写真 10 参照)
87	レジ袋有料化などマイバッグ持参の推進に努め、レジ袋の削減に取り組めます。	レジ袋有料化などマイバッグ持参の推進に努め、レジ袋の削減に取り組んでいます。
◆景観まちづくりに貢献します。		
88	本市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮します。	本市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮しました。
89	景観資源の質の向上と地域特性を活かしたまちづくりに資するよう、「景観まちづくり計画」の類型別景観まちづくり計画と地域別景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画と設計を行います。	景観資源の質の向上と地域特性を活かしたまちづくりに資するよう、「景観まちづくり計画」の類型別景観まちづくり計画と地域別景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画と設計を行いました。
90	景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画と設計を行います。	景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画と設計を行いました。

表 7-1 (9) 環境取組の実施状況 (施設・整備等その 4)

取組内容		実施状況 (令和 4 年 10 月末時点)
91	事業計画地が 1ha を超えるため、市から要請があれば、重点地区の指定についての協議に応じます。	景観形成に関わる協議を行いました。市から重点地区の指定についての要請はありませんでした。
92	景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進します。	景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進しました。
93	屋外広告物の表示等に関する基準を遵守し、景観まちづくりを推進します。	屋外広告物の表示等に関する基準を遵守し、景観まちづくりを推進しました。
◆安心安全のまちづくりに貢献します。		
94	地元住民からの要望に応じ、計画地南西側をセットバックして新たに歩道を設置し、歩行者が安全に通行できる歩行空間を創出します。 また、場内においては、歩行者安全帯を設けて歩行者と車両を分離します。	地元住民からの要望に応じ、計画地南西側をセットバックして新たに歩道を設置し、歩行者が安全に通行できる歩行空間を創出しました。(写真 11 参照) また、場内においては、歩行者安全帯を設けて歩行者と車両を分離しました。 (写真 12 参照)
95	災害により停電が発生した場合に備えて発電機を設置し、店舗の営業ができるようにします。また、災害時に携帯充電用コンセントや飲料水を近隣住民の方に提供するなど、災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備を行います。	災害により停電が発生した場合に備えて発電機を設置し、店舗の営業ができるようにしました。また、災害時に携帯充電用コンセントや飲料水を近隣住民の方に提供するなど、災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備を行いました。
96	監視カメラなど、防犯対策などに対応できる設備機器を積極的に導入します。	監視カメラなど、防犯対策などに対応できる設備機器を積極的に導入しました。
交通		
97	オープン当初、北側出入口から道路を挟んで対面にある駐車場を臨時駐車場として利用し、清水交差点を左折して入庫する経路を周知・誘導します。それにより、来客者に北側出入口の存在及び当該経路を認識して頂きます。	オープン当初、北側出入口から道路を挟んで対面にある駐車場を臨時駐車場として利用し、清水交差点を左折して入庫する経路を周知・誘導しました。それにより、来客者に北側出入口の存在及び当該経路を認識して頂くよう努めました。
98	店舗内において、来客者に周辺に通学路があることを告知します。	出口看板に「学童注意」を掲示し、注意喚起を行っています。(写真 13 参照)
99	場内での誘導等により、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両 (18.6%) については南側出口を左折出庫させ、それ以外の退店車両 (81.4%) については北側出口からの出庫に限定します。北側出口への誘導については、場内の看板等や交通誘導員により誘導するとともに、場内の交通動線を工夫し、南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにします。	場内での誘導等により、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両については南側出口を左折出庫させ、それ以外の退店車両については北側出口からの出庫に限定します。北側出口への誘導については、場内の看板等や交通誘導員により誘導するとともに、場内の交通動線を工夫し、南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにします。(写真 14 参照)
100	千里丘北交差点の事業計画地方面への右折車線を延伸します。	千里丘北交差点の事業計画地方面への右折車線を延伸しました。(写真 15 参照)
101	事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、現在の道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、安全な歩行空間を確保します。	事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、現在の道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、安全な歩行空間を確保しました。(写真 11 参照)

表 7-1 (10) 環境取組の実施状況 (施設・整備等その 5)

取組内容		実施状況 (令和 4 年 10 月末時点)
102	事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路 (引込車線) を拡幅し、来店 (左折) 車両と直進車両を分離します。	事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路 (引込車線) を拡幅し、来店 (左折) 車両と直進車両を分離しました。 (写真 16 参照)
103	上記のセットバックにより、市道千里丘 1 号線と市道千里丘中央線の交差点 (丁字路) の視野範囲を向上させ、当該丁字路における歩行者・自転車の安全性を向上させます。なお、当該丁字路については、U 型バリカーを設置します。	上記のセットバックにより、市道千里丘 1 号線と市道千里丘中央線の交差点 (丁字路) の視野範囲を向上させ、当該丁字路における歩行者・自転車の安全性を向上させました。なお、当該丁字路については、横断防止柵を設置しました。
104	看板、誘導員などを配置し、右折入庫及び右折出庫を禁止します。	看板、誘導員などを配置し、右折入庫及び右折出庫を禁止しています。
105	朝の時間帯 (特に通学時間帯) は出口を閉鎖し、入口には誘導員を配置します。	朝の時間帯 (特に通学時間帯) は南側出口を閉鎖し、入口に誘導員を配置しています。
106	事業計画地内の駐車場が不足することがないように、約 540 台の駐車場を事業計画地内に設けます。	事業計画地内の駐車場が不足することがないように、533 台の駐車場を事業計画地内に設けました。
107	市立吹田サッカースタジアムの試合日には、課金システムを導入する計画としており、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することを防止します。	市立吹田サッカースタジアムの試合日 (デーゲーム) は特定日とし、特別料金を設けています。駐車場の利用客には試合時間中に無料券を配布し、2 時間を超える駐車場利用かつ無料券のない利用客に対しては、特別料金を頂戴することとしています。これにより、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することを防止しています。
108	万博記念公園イベント時やエキスポシティにおける集客日、市立吹田サッカースタジアムの試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。	万博記念公園イベント時やエキスポシティにおける集客日、市立吹田サッカースタジアムの試合前後などにおいては、必要に応じて館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。

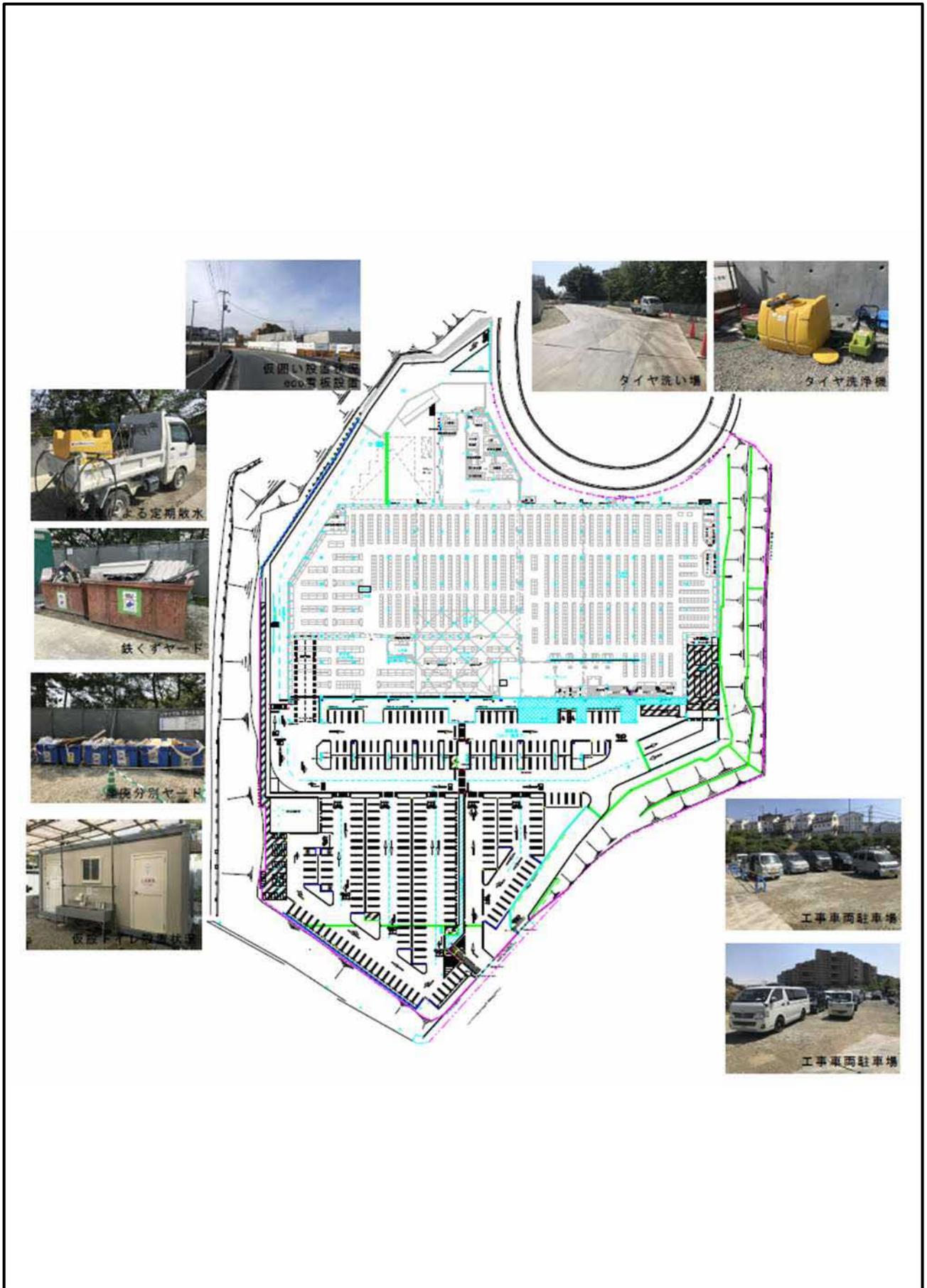


图 7-1 (1) 環境取組実施状況 (1)



道路への土砂、粉塵飛散防止
タイヤ洗浄



仮囲い養生シート
騒音計、振動レベル計設置



仮囲いシート設置



仮囲い設置
養生シート、フラットパネル、
フェンスバリケード+シート



仮設トイレ設置

図 7-1 (2) 環境取組実施状況 (2)



写真1 (ソーラーパネル)



写真2 (トプライト)



写真3 (駐車場緑化)



写真4 (インターロッキングブロック)



写真5 (既存緑地と連続させた緑地帯)

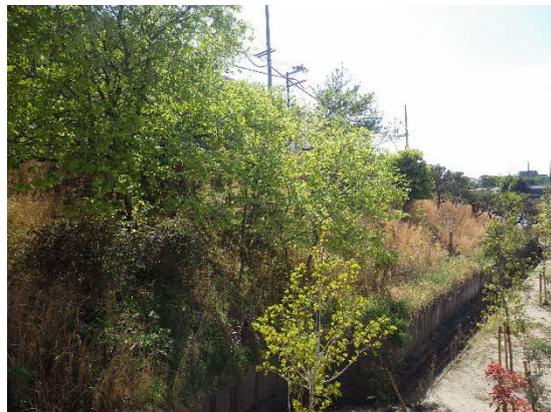


写真6 (既存緑地と連続させた緑地帯)

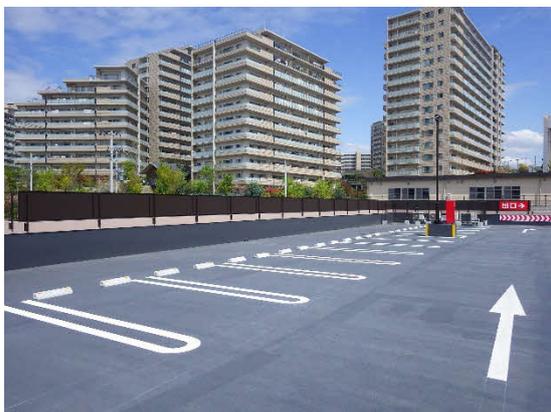


写真7 (目隠しフェンス)



写真8 (廃棄物の分別)



写真 9 (廃棄物の分別)



写真 10 (廃棄物の分別)



写真 11 (計画地南西側のセットバック)



写真 12 (歩行者安全帯)



写真 13 (学童への注意喚起)



写真 14 (場内出口誘導)



写真 15 (千里丘北交差点右折車線延伸)



写真 16 (南側出入口前面道路の拡幅)

8 委託先の名称等

委託先の名称 : 株式会社CEサポート

代表者氏名 : 代表取締役 田中 慎

主たる事務所の所在地 : 大阪府大阪市中央区南本町2丁目1番1号