

佐井寺西土地区画整理事業

環境影響評価書案

要 約 書

令和2年（2020年）9月

吹 田 市

目 次

ページ

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	1
3. 事業の名称、目的及び内容	2
(1) 事業の名称	2
(2) 事業の目的	2
(3) 事業の内容	3
4. 環境影響要因の概要	13
5. 本事業における環境に対する取組方針	13
6. 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答	14
7. 提案書意見交換会における住民からの意見の概要 及びこれに対する事業者の見解	18
8. 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解	24
9. 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解	28
10. 本事業における環境取組内容	32
(1) 工事中	32
(2) 施設の存在、供用時	33
11. 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法	43
(1) 環境要素	43
(2) 現況調査及び予測の方法	44
(3) 評価の方法	45
12. 環境影響評価の結果	46
(1) 産業廃棄物、建設発生土	46
(2) 大気汚染	46
(3) 悪 臭	53
(4) ヒートアイランド現象	53
(5) 土壌汚染	54
(6) 地形、地質	54
(7) 騒 音	55
(8) 振 動	59

(9) 動物	62
(10) 植物	63
(11) 生態系	64
(12) 緑化	64
(13) 人と自然とのふれあいの場	65
(14) 景観	65
(15) 文化遺産	68
(16) コミュニティ	69
(17) 交通混雑、交通安全	69
(18) 評価の結果	73
13. 事後調査の実施に関する事項	76

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 : 吹田市

代表者の氏名 : 吹田市長 後藤 圭二

主たる事務所の所在地 : 大阪府吹田市泉町 1 丁目 3 番 40 号

2. 事業者の環境に対する取組方針

吹田市では、市民が安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保することを目的に、「吹田市環境基本条例」に基づき、「吹田市第2次環境基本計画」を2009年3月に策定しました。その後、東日本大震災に伴う原子力発電所の事故の影響により、エネルギー需給に対する意識の変化、2015年9月の国連総会で採択された持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals:SDGs）、2018年4月の第五次環境基本計画の閣議決定など、環境行政を取り巻く状況が変化してきています。

吹田市においては、転入超過による人口増加が続いており、市域の年間エネルギー消費量やごみの年間排出量の増加が見込まれることから、更なる環境施策の推進が求められる状況です。そのような中、2019年4月から市の最上位計画である「吹田市第4次総合計画」がスタートし、だれもが安心してすこやかで快適に暮らし続けられるまちづくりを目指しているところです。

このような環境を取り巻く状況の変化に対応するため、「吹田市第2次環境基本計画（改訂版）」の方向性（枠組）を維持しながら、持続的な取組を強化するために、2020年2月に「吹田市第3次環境基本計画」を策定しました。吹田市の計画やあらゆる部局で実施する施策などについては、環境分野において本計画との整合を図ることとなっています。

「吹田市第3次環境基本計画」の基本理念は図1に示すとおりであり、「使い捨てなどのライフスタイルを見直す」、「限りある資源を有効に使う」、「豊かな自然と共に生きる」の3つの視点が持続可能な社会を目指す上での環境政策の基本理念です。これらを進めるためには、ライフスタイルを転換しなければなりません。そこに共通する言葉が「MOTTAINAI」（もったいない）です。吹田市では、エネルギーの消費活動自体を見直すという意味で「節エネルギー」という言葉を提唱し、温暖化対策の柱にしてきました。

基本理念は、改めて「もったいない精神」に立ち返り、上記に掲げる考え方を明確にしたものです。

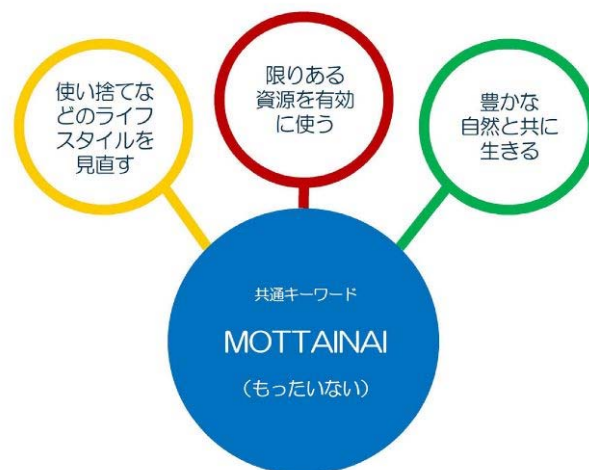


図1 吹田市第3次環境基本計画の基本理念

地球温暖化をはじめ、ヒートアイランド現象や生物多様性の衰退、深刻なエネルギー不足など様々な環境問題に直面する今、健全で豊かな環境を守り引き継ぎ、持続可能な社会を構築していくためには、基本理念に基づき、市民・事業者・行政がそれぞれの立場での役割を果たすとともに、パートナーシップによる取組を積極的に進めていかなければなりません。そのため、吹田市では下記の考え方を基本方針として、施策や取組を推進していくものとしています。

<基本理念>

安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保する

- ・ 大気、水、土壌などの身近な環境の保全に取り組む
- ・ 生物多様性の保全に配慮しつつ、自然との共生を図る
- ・ 快適な都市環境の創造を図る
- ・ 気候変動への対策に取り組む

エネルギーや資源を大切に使い、循環する社会を目指す

- ・ 節エネルギー・省エネルギーを進め、ライフスタイルや事業活動の転換を図る
- ・ ごみの減量・再資源化、節水などの資源の適正な管理及び循環的な利用を図る

市民、事業者、行政の協働で、持続可能な社会づくりを進める

出典：「吹田市第3次環境基本計画」（令和2年（2020年）2月、吹田市）

3. 事業の名称、目的及び内容

(1) 事業の名称

佐井寺西土地区画整理事業

(2) 事業の目的

土地区画整理事業は、公共施設の整備改善及び宅地の利用促進を図るため、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更を行う面的整備事業です。吹田市では南吹田第1、南吹田第2、江坂、岸辺駅前、佐井寺東等の8地区の土地区画整理事業が都市計画決定され、岸辺駅前を除く7地区のうち、6地区が市施行により、1地区が独立行政法人都市再生機構の施行により、それぞれ完了しています。佐井寺西土地区画整理事業（以下「本事業」という。）は、新たに佐井寺4丁目の一部、千里山高塚の一部、千里山月が丘の一部等を対象とし、事業計画地面積約20.8haにおいて実施するものです。

本事業は、吹田市第3次総合計画や吹田市都市計画マスタープランによる事業計画地の広域的位置付けを踏まえるとともに、事業計画地におけるまちづくりの計画テーマである「ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち」を実現することを目的として行うものです。

(3) 事業の内容

(a) 事業の種類

事業の種類は「開発行為」であり、本事業は「吹田市環境まちづくり影響評価条例」（平成10年3月31日条例第7号（最終改正：平成23年12月27日条例第44号））第2条に規定する要件に該当します。

(b) 事業の規模

事業計画地面積：207,890m²

(c) 事業の実施場所

佐井寺4丁目の一部、千里山高塚の一部、千里山月が丘の一部、千里山松が丘の一部、千里山西6丁目の一部（図2参照）

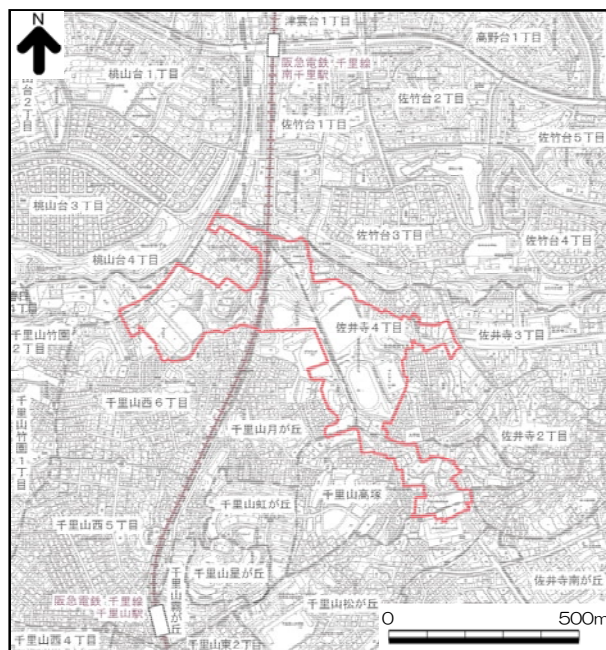


図2 本事業の実施場所

(d) 事業計画の概要

(ア) まちづくりの流れ

事業計画地のまちづくりの流れは、図3に示すとおりです。

本事業は、土地区画整理事業として2019年7月に都市計画決定しており、2020年度内に土地区画整理事業の事業認可を得た後、2021年度から工事に着手し、2031年3月末の完成を目指します。

民間開発等による建築物の建設は、土地区画整理事業とは別途進められることになり、都市基盤施設が供用開始し、土地利用が可能となった箇所から建設が開始される場合もあります。

「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第1条では、「土地の形状の変更、工作物の新設等の事業の実施及びその後の事業活動に当たり環境の保全及び良好な環境の創造のために効果的な取組を講ずることを促進し、もって持続可能なまちづくりの推進に資することを目的とする。」と記述されています。本事業は、道路、公園等の都市基盤施設の整備を行うものであり、これらの施設整備に対する環境影響評価を実施するものです。土地区画整理事業による都市基盤施設の整備後に、引き続き建築物の建設等が行われ「まちづくり」が完了することになります。まちづくりに当たって、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」の対象事業に該当する事業が計画された場合は、別途その事業を計画する事業者が環境影響評価を実施します。

なお、まちづくりの完了時点における計画人口（吹田市第4次総合計画で推計された2030年における将来人口から算定した人口密度より算出）は、約2,300人です。

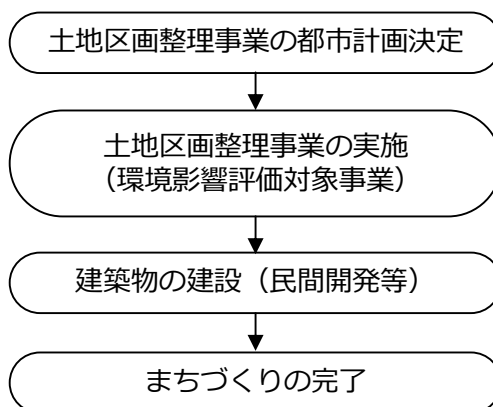


図3 まちづくりの流れ

(イ) 事業の検討の背景

事業計画地を南北に縦断する都市計画道路「佐井寺片山高浜線」は、都市計画マスタープランに「市域中央部において地域拠点を連携する南北方向の軸線」として位置付けられている主要な補助幹線道路です。1946年に都市計画決定されて以降、沿道市街地との一体的整備を中心に建設を進めてきましたが、千里山高塚～千里山西6丁目の区間(約1.14km)が未整備となっています。

また、事業計画地を東西に横断する都市計画道路「豊中岸部線」は、都市計画マスタープランに「市域中央部において広域軸を補完・連携する東西方向の軸線」として位置付けられている幹線道路です。1959年に都市計画決定されており、事業計画地については、佐井寺4丁目～千里山西6丁目の区間(約0.87km)が未整備となっています。

事業計画地が道路・交通、土地利用、都市基盤、防災の観点から抱える問題点及びそれに対する整備課題は、表1に示すとおりです。現在、都市計画道路の整備予定地において、生産緑地の指定解除等により、民間事業者による買取り及び開発が進められています。

本事業のような土地区画整理事業の実施は、民間投資のポテンシャルを有効に活用しつつ、一体的整備のなかで沿道にふさわしい健全な土地利用を促進し、良好な沿道開発を誘導することが可能になるとともに、事業計画地内の未利用地についても、整形な土地を生み出し有効活用が図られることが期待できます。

表1 事業計画地が抱える問題点及びそれに対する整備課題

区分	問題点	整備課題
道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地内の道路は幅員が狭く、歩道のない区間が多くなっています。 事業計画地の周辺にはバス路線がありますが、事業計画地内にはバス路線はありません。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備や道路拡幅等、安全な道路空間の確保が必要です。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 近隣サービスを提供する商業施設が不足しています。 事業計画地内の高低差が大きく、土地利用が図られにくくなっています。 阪急電鉄千里線により事業計画地内が東西に分断されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 高低差や基盤整備の状況、法規制を踏まえ、土地条件に適合し、地区の位置付けを踏まえた土地利用計画が必要です。 住宅地と住宅地が分断された土地利用の対応が必要です。 今後も人口増加が予測される地域であることから、宅地需要を満たす良好な住宅地の整備が必要です。
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地の周辺には、上水道幹線が未整備のエリアがあります。 事業計画地の大部分において、雨水排水が整備されていません。 佐竹台小学校区や千里第二小学校区では、近年、人口増加が著しく、今後も大規模集合住宅の開発計画により人口増加が見込まれますが、基盤整備が対応できていません。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市化の進展を支える上下水道等の都市基盤の効率的な整備が必要です。
防災	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地の北東側を中心に低層住宅が密集しているエリアがあります。 事業計画地及びその周辺には、消火栓や防火水槽が設置されていないエリアがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の施行に合わせて、消火栓等の設置を行うとともに、消防活動を行える道路幅員の確保が必要です。

(ウ) 事業計画地のまちづくりの基本方針

事業計画地の問題点、整備課題等を踏まえたまちづくりの基本方針は、以下のとおりです。

また、基本方針を踏まえた「佐井寺西土地区画整理事業の将来像」は、p.8 にイメージ図として掲載しています。

- ① 便利で快適な居住環境の形成を図り、人口増加・定着を図ります。
- ② 商業施設等を中心とした生活圈域を考慮し、小学校区単位で住区を形成します。
- ③ 豊中岸部線の沿道は、主に商業系土地利用を図ります。
- ④ 佐井寺片山高浜線の沿道は、主に住居系土地利用を図ります。
- ⑤ 豊中岸部線以南は、良好な住宅市街地の形成を図ります。
- ⑥ 都市計画道路の整備により、事業計画地内の区画道路から通過交通を排除するとともに、救急・消防活動等の緊急時への速やかな対応を図ります。
- ⑦ 歩行者の安全性を確保するため、交通安全対策を検討します。
- ⑧ 利用者の誘致距離を考慮して、一定の街区ごとに公園を配置します。
- ⑨ 雨水排水の計画的な整備を推進します。
- ⑩ 未整備工エリアの上水道幹線の整備を推進します。
- ⑪ 商業施設や生活利便施設の立地の誘導を図ります。
- ⑫ 再生可能エネルギーの活用やヒートアイランド対策による環境負荷の少ない社会基盤整備を推進します。
- ⑬ 動植物の生息・生育に配慮し、地域に応じたみどりの創出やグリーンインフラを推進します。
- ⑭ 良好な都市景観の向上と安全性・快適性を確保するまちづくりを推進します。

(エ) 土地利用計画

土地利用計画は表2及び図4に、代表的な断面における事業実施後の地盤高は図5にそれぞれ示すとおりです。

事業計画地の面積 207,890m² (約 20.8ha) の内訳は、道路（都市計画道路、区画道路等）が 27.71%、公園・遊園が 3.32%、緑地が 1.13%であり、その小計は 32.16%です。これ以外の土地（宅地等）の比率は 67.84%であり、その内訳は住宅地等が 65.69%、鉄道用地が 2.15%です。住宅地等の用途については、土地区画整理事業による都市基盤施設の整備後に、民間の事業者が開発を行うため、現時点では未定です。

表2 土地利用計画

区 分		面 積 (m ²)	構成比 (%)
公 共 用 地	道 路	57,613	27.71
	公 園・遊 園	6,908	3.32
	緑 地	2,351	1.13
	小 計	66,872	32.16
宅 地 等	住宅地等	136,557	65.69
	鉄道用地	4,461	2.15
	小 計	141,018	67.84
合 計		207,890	100.0

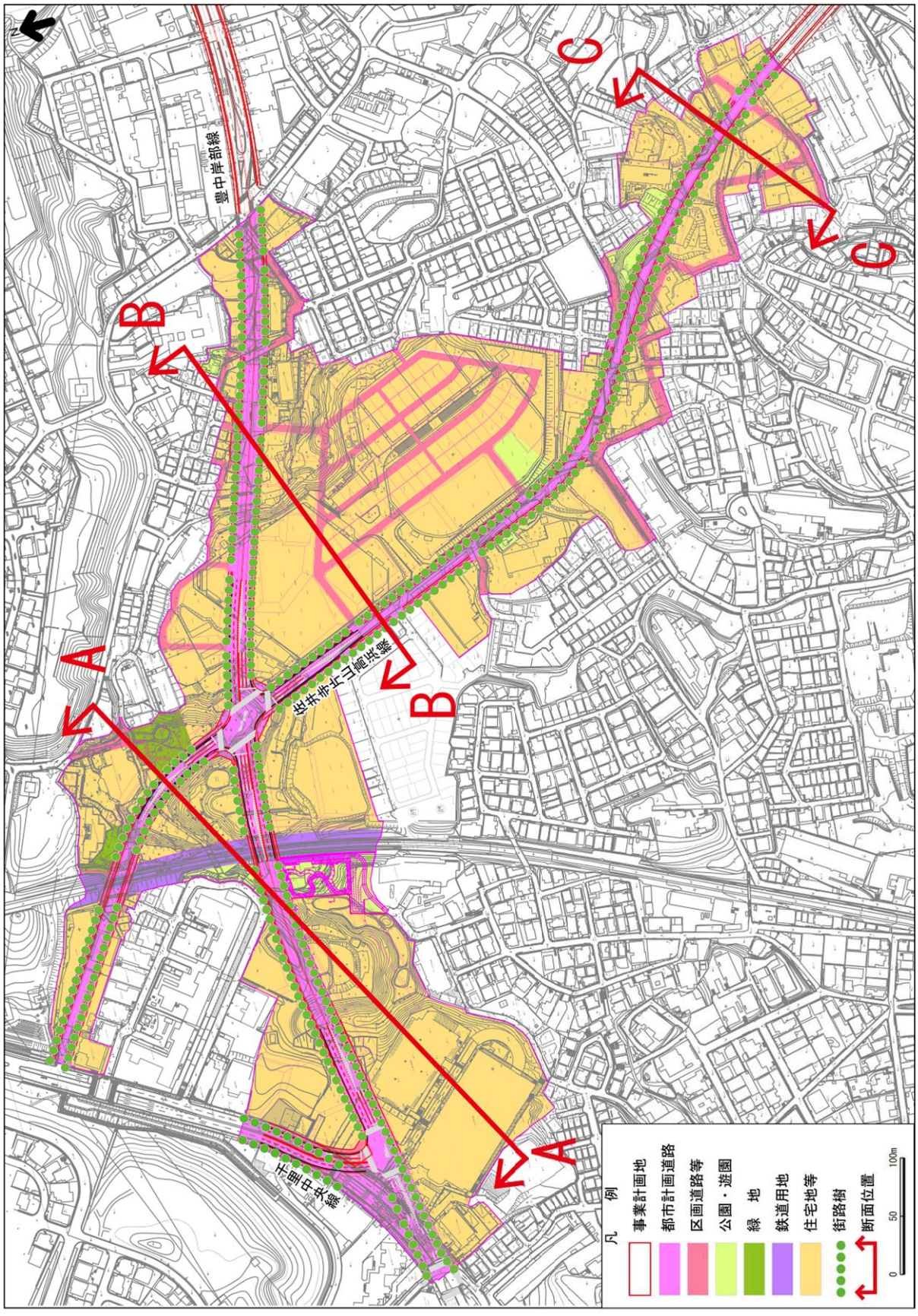


図4 土地利用計画

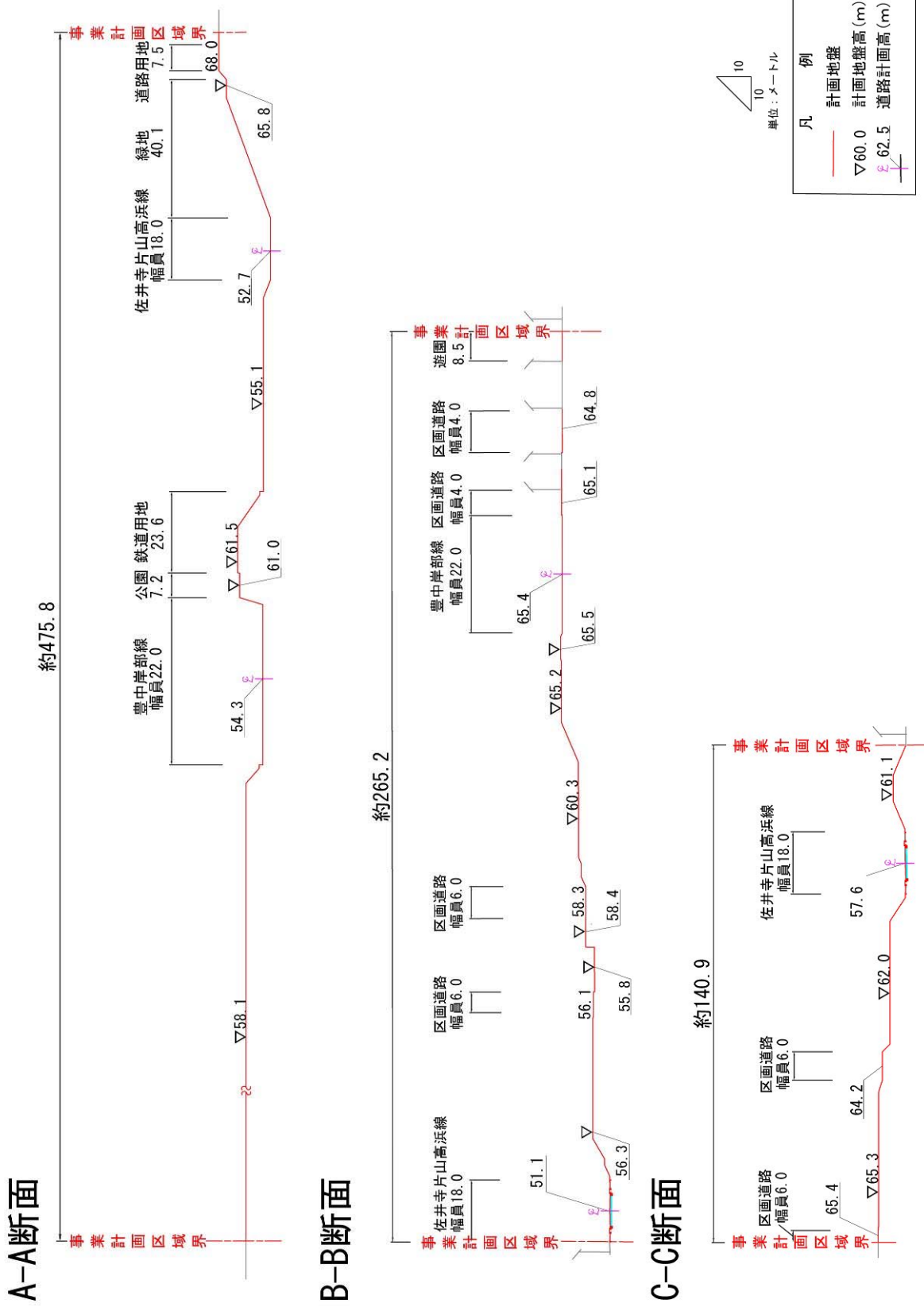
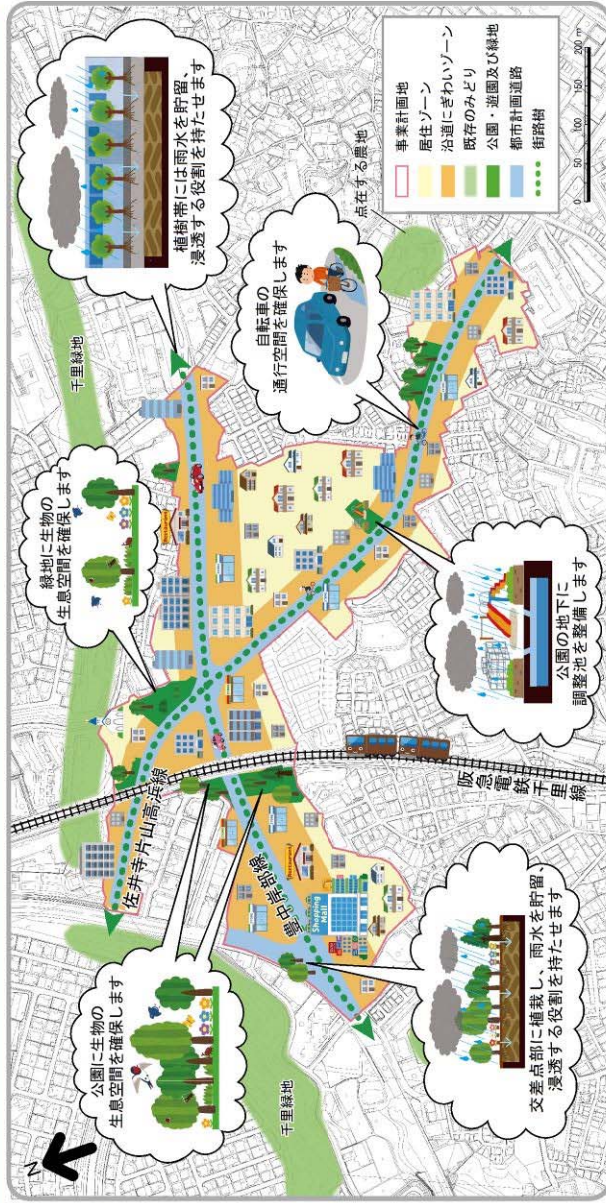


図5 代表的な断面における事業実施後の地盤高

＜佐井寺西土地区画整理事業の将来像（イメージ）＞

ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち

- ① 環境にやさしい道路や街区を整備します。
- ② 周囲と調和するみどりの軸を配置します。
- ③ 魅力的なまちなみを形成します。
- ④ 安全で快適なまちづくりをします。



良好な居住環境の創出

- 良好な住宅市街地の形成
(賑わいの創出)
- 便利で快適な居住環境の形成
- 安心・安全な居住環境の形成

- みどりの保全・創出
- ヒートアイランドの抑制
- 豪雨時の貯水・排水機能確保
- 地球環境への配慮

- 交通安全
- 良好な景観の形成
- みどりの連続性確保

街区の整備

- 住区の形成
- 商業施設の立地誘導（主に豊中岸部線沿道）
- 生活利便施設の立地誘導（主に佐井寺片山高兵線沿道）
- 上下水道等のライフラインの整備
- 防災対策のための安心・安全に配慮した設備（防災ベンチ、防犯カメラ等）

緑地・公園等の整備

- 動植物の生息・生育への配慮
- 地域に応じたみどりの創出
- 雨水流出抑制施設の設置
- 再生可能エネルギーの活用
- グリーンインフラの推進

都市計画道路の整備

- 区画道路からの通過交通の排除
- 自転車通行空間の確保
- 都市計画道路沿道の無電柱化
- 鉄道との立体交差で交通流を円滑化
- 植樹帯の整備
- 防災機能の向上

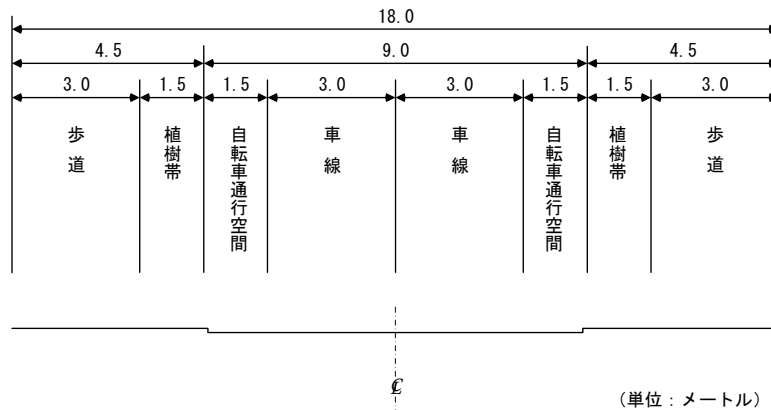
(才) 基盤施設計画

(i) 道路

<都市計画道路>

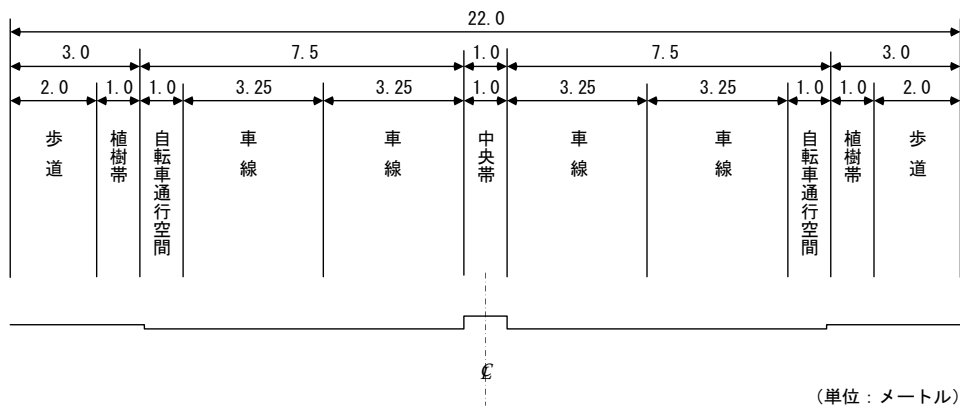
① 佐井寺片山高浜線 (総幅員：18.0m)

- ・車 道：3.0m×2 (2車線)
- ・自転車通行空間：1.5m×2
- ・植 樹 帯：1.5m×2
- ・歩 道：3.0m×2



② 豊中岸部線 (総幅員：22.0m)

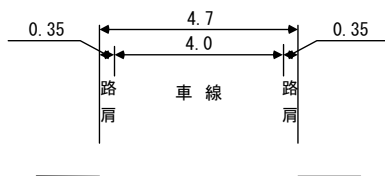
- ・車 道：6.5m×2 (4車線)
- ・中 央 帯：1.0m
- ・自転車通行空間：1.0m×2
- ・植 樹 帯：1.0m×2
- ・歩 道：2.0m×2



<区画道路>

■ 総幅員：4.7m

- ・車 道：4.0m (1車線)
- ・路 肩：0.35m×2



■ 総幅員：6.0m

- ・車 道：2.65m×2 (2車線)
- ・路 肩：0.35m×2

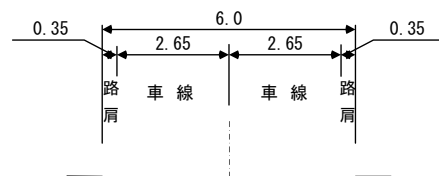


図6 都市計画道路及び区画道路の横断面構成

(ii) 環境基盤施設

公園・遊園面積は、事業計画地面積に対し、「土地区画整理法施行規則」（昭和30年3月31日建設省令第5号（最終改正：平成30年3月30日国土交通省令第16号））第9条に定められている3%以上を確保します。また、緑被率（樹木や草花等の植物で被われた土地の割合）については、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」（平成28年8月、吹田市）の「千里山・佐井寺地域の将来目標値」に基づき、事業計画地面積の28%以上を確保することを基本とします。

<公園・遊園及び緑地>

公園・遊園及び緑地を一体的に整備し、まとまった緑の空間を確保します。

<街路樹植栽>

事業計画地の都市計画道路（佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線）については、緑の軸として位置付け、植樹帯を設けて高木による街路樹植栽を行います。

(iii) 供給処理施設等

<上水道>

域外既存施設によって事業計画地の新規需要分を供給することが可能なため、事業計画地では地区外の既設配水管に接続させて、ループ状になるように配管します。

<下水道>

今後の土地利用計画に合わせて、排水区域の見直しや流出抑制施設の設置、雨水・汚水管の分離布設を含め、新たに下水道計画を検討していきます。

<電気・ガス>

今後の土地利用計画に合わせた供給を検討していきます。

<電線類の地中化>

景観面や災害時のライフライン確保の観点から、都市計画道路については C-C-Box（電線共同溝）等による電気・通信等の地中化を今後検討していきます。

<防犯対策>

安心・安全なまちづくりを実現するため、「街灯防犯カメラ」のほか、事件・事故等が発生した時に通報ボタンを押すとインターホンで警察官と相互に通話できる「スーパー防犯灯」を道路・公園等の街灯に導入する等の防犯対策を今後検討していきます。

(力) 廃棄物処理計画

本工事では、事業計画地に分別用ごみ箱を設置し、再資源化や適正処理が容易となるように一般廃棄物を収集します。収集後の一般廃棄物については、適正に処理します。建設発生土については、事業計画地での埋め戻しに使用する等、残土の発生を抑制します。また、工事に伴う場外搬出土は、他の公共工事において有効利用が図られるようにします。

なお、これに対応できない産業廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年12月25日法律第137号（最終改正：平成29年6月16日法律第61号））や「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年5月31日法律第104号（最終改正：平成26年6月4日法律第55号））に基づき、適正な処分場において処分します。

(キ) 交通計画

都市計画道路の計画交通量は、以下のとおりです。

佐井寺片山高浜線：12,600 台/日

豊中岸部線：18,600 台/日

(e) 工事計画

(ア) 工事工程の概要

土地区画整理事業に係る工事は、2021 年度に着手する計画であり、土地区画整理事業及び都市計画道路の建設工事は、2030 年度の完成を目標としています。

主な工事内容は、①準備工事として、工事用搬入路設置工事、②土地区画整理事業に係る工事として、造成工事、区画道路工事、公園・遊園設置工事、供給処理施設工事、③都市計画道路の建設工事として、築造工事が挙げられます。

工事工程は、表 3 に示すとおりです。2021 年度から工事用搬入路の設置工事と並行して造成工事を実施する計画です。区画道路工事は 2025 年度から、公園・遊園の設置工事は 2029 年度から、供給処理施設（上下水道、電気・ガス、通信・電線等）工事は 2023 年度から実施する計画です。都市計画道路の建設工事は、佐井寺片山高浜線で 2024 年度から、豊中岸部線で 2023 年度から実施する計画です。

表 3 工事工程の概要

区分	工事種別	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
準備工事	工事用搬入路 設置工事	■									
土地区画整理事業 に係る工事	造成工事	■									
	区画道路工事					■					
	公園・遊園設 置工事									■	
	供給処理施設 工事			■							
都市計画 建設工事の	佐井寺片山 高浜線 築造工事				■						
	豊中岸部線 築造工事			■							

(イ) 資材等の搬出入計画

建設機材・資材、生コンクリート、場外搬出土等は、大型車両により運搬する計画です。工事関連車両の走行ルートは図 7 に示すとおりであり、走行時間帯は原則として 8 時から 18 時までの間とします。

工事の最盛期は造成工事を実施する 2023～2027 年度頃であり、工事関連車両の 1 日当たりの最大走行台数は大型車 150 台（往復 300 台）、小型車 50 台（往復 100 台）程度を予定しています。

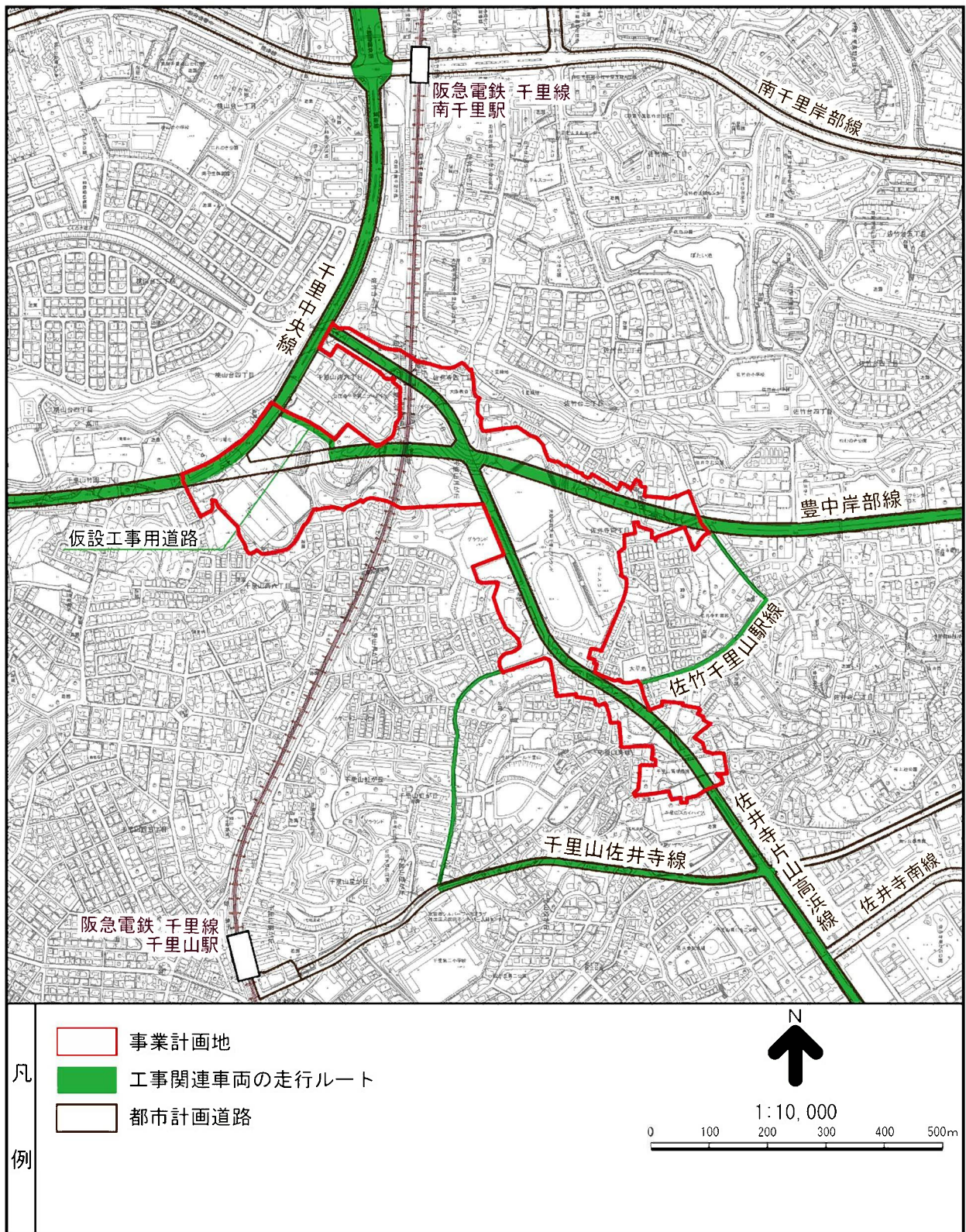


図7 工事関連車両の走行ルート

(ウ) 排水処理計画

降雨時の濁水については、仮設沈砂池を設けて、表層水のみ側溝及び横断水路から公共下水道又は公共用水域に排出する計画です。また、仮設沈砂池の底にたまった土砂は定期的に除去する計画です。

4. 環境影響要因の概要

本事業の実施により、環境に影響を及ぼす可能性のある要因（以下「環境影響要因」という。）となる行為の区分は、①工事、②存在、③供用であり、それぞれの環境影響要因としては、以下に示す事項が考えられます。

① 工 事

- ・建設機械の稼働（既設構造物撤去工事、土木造成工事、道路建設工事）
- ・工事関連車両の走行（資材運搬や工事関係者の通勤車両等の走行）
- ・工事の影響（工事の実施による産業廃棄物・建設発生土・悪臭等の発生）

② 存 在

- ・土地利用及び地形の変化（ヒートアイランド現象の増加、動植物・生態系等への影響）
- ・緑の回復育成（既存の緑地の消失、新たな緑地の整備）
- ・道路の平面・掘割構造（都市計画道路等の出現）

③ 供 用

- ・自動車の走行（都市計画道路供用後の自動車の走行）

5. 本事業における環境に対する取組方針

土地区画整理事業の実施に当たっては、第2章に記述した「事業者の環境に対する取組方針」の基本理念に加え、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」に示されている「みどりを継承する みどりを生み出す みどりを活かす 市民参画・協働により、みどりのまちづくりを進める」という基本方針に則り進めていきます。

<環境に対する取組方針>

- ・再生可能エネルギーの活用やヒートアイランド対策による環境負荷の少ない社会基盤整備を推進します。
- ・市街地の貴重なみどりを継承するとともに、新たな街路樹や公園・遊園及び緑地の配置によりみどりの連続性を確保します。
- ・良好な都市景観の向上と安全性・快適性を確保するまちづくりを推進します。

土地区画整理事業後については、街路樹や公園内の樹木の維持管理を適切に行い、次世代へみどりを継承していきます。さらに、開発事業者に対して「吹田市開発事業の手続等に関する条例（愛称：好いたすまいる条例）」をはじめとする条例を活用し、事業計画地内の緑化を適切に誘導していきます。

6. 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

「佐井寺西土地区画整理事業環境影響評価提案書」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第23条第1項の規定に基づく「提案書に対する質問書」が、評価書案作成時点で5通提出されています。

提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答は、表4に示すとおりです。

表4(1) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

項目	質問書の概要	事業者の回答
事業計画 土地利用 計画	佐井寺片山高浜線の幅員が18mあるが、エクセレンス千里山の駐輪場が削られる。どこに確保してもらえるのか。【3】 道路計画図面では当マンションの駐輪場スペースが消失するが、代替地の取得をどのように考えているか。【4】	環境影響評価提案書で示している土地利用計画図は、環境影響評価提案書作成時点の事業者案です。当該マンションの駐輪場（自転車駐車場）については、測量調査を行い、宅地境界、公共施設の配置等を確定した後、機能保全が図られるよう換地計画を検討します。
	既存宅地（佐井寺4丁目●-●）と、事業計画地の区画道路等に囲まれた造成地の仕上がり宅地地盤との高低差を教えてください。また、造成地内の建築計画を教えてください。 【2-1】 【2-2】	既存宅地と造成地の宅地地盤との高低差については、環境影響評価書案に記載しました。また、意見交換会において、図面、VR（コンピュータで作成した仮想現実空間）データ等を活用し、説明を行う予定です。 また、事業計画地のうち、公共用地を除く土地の建築計画は、各地権者の意向で計画されますので、事業者は把握することができません。
	既存宅地（佐井寺4丁目●-●）の南西に位置する大阪学院大学グラウンドのサッカー場、テニス場等にマンションは建築されるか。建築される場合、マンションの階数は何階ぐらいまで建築が可能か。 【2-2】	事業計画地のうち、公共用地を除く土地の建築計画は、各地権者の意向で計画されますので、事業者は把握することができません。
	大阪学院大学グラウンドに代わる広域避難場所はどこに移設する予定か。 【4】	所管部署に確認したところ、大阪学院大学グラウンドは、現在、地震などの緊急時に一時的に避難する「指定緊急避難場所（一時的）」に指定されておりますが、将来、グラウンド機能がなくなる時点で指定解除となります。その後、代替場所は設けないことを確認していますので、お近くの別の緊急避難場所の御利用を御検討ください。

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 4(2) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

項 目	質問書の概要	事業者の回答
事業計画 公園・遊園及び緑地	日本ミツバチが飛び交う畑風景がなくなるが、土地区画整理後に日本ミツバチが飛び交う畑風景が再生できるのか。【1-2】	土地区画整理事業においては、公共施設として公園、緑地等を整備します。また、私有地の将来的な土地利用については、地権者が決定するものです。地権者が農地や竹林等の緑地の維持を希望された場合は、可能な限り、換地計画において対応できるよう検討します。
	土地区画整理事業により大木の檜の木がなくなると、カブトムシやクワガタ等の生態系や近隣の子供が昆虫を探す遊び場がなくなるが、人工的に造られた公園緑地帯に生態系が戻るのか。【1-7】	また、公園、緑地等を整備する際には、植栽計画、樹種選定に当たって動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に検討し、野鳥などの生息環境に配慮して里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指します。
	土地区画整理事業により里山風景がなくなること、野鳥の生態系が崩れるが、人工的に造られた公園緑地帯にヒバリやウグイス等の野鳥は戻るのか。現状では、農業用のため池には野鳥が羽を休める姿があり、野鳥のさえずり等で癒されているが、野鳥が見られるような環境に戻るまでに何年の年月がかかるのか。【1-8】	
	千里山コミュニティセンターの説明会で、地権者が竹藪を造りたければ造ってよいと説明されたが、竹藪は簡単には造れない。造成によって石や廃材が混入した土では、畑として使用するまでも何年も要する。【1-6】	畑や竹林を回復させるには、長い期間が必要なことを認識しています。可能な限り、換地計画において対応できるよう、地権者の意向を伺いながら決定してまいります。
	佐井寺片山高浜線により緑が減少するが、どこに確保してもらえるのか。【3】	事業計画地に8カ所の公園・遊園及び緑地を整備する計画であり、都市計画道路には雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けて街路樹植栽を行います。これらの配置は環境影響評価書案に記載しました。
事業計画 工事計画	住民が生活している中、長期にわたる工事が行われるが、住民の安全を考慮して住民の声を聞き、市からの指導を守って環境を大事にしながら工事を進めてほしい。【5】	工事着手に当たっては、工事中の交通安全、環境保全のための対策等について説明を行い、住民の皆様の御理解を得ながら進めていきます。特に、工事箇所付近に接する小学校、幼稚園等には、個別に説明を行う予定です。また、事業者として工事業者への指導には万全を尽くします。
植 物	土地区画整理事業予定地内に日本固有のランがあり、土地区画整理によって消失するおそれがある。群生地を破壊するのか。【1-9】	植物については、事業計画地及びその周辺に生育する植物の現況調査を行いました。その結果、事業計画地で確認された重要な種（絶滅危惧種等）については、移植等の保全対策を実施します。

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 4(3) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

項 目	質問書の概要	事業者の回答
植 物	<p>土地区画整理事業予定地内に、和歌山県で天然記念物のブドウハゼがあるが、吹田市、大阪府ではどのように扱われているのか。</p> <p style="text-align: right;">【1-10】</p>	<p>ブドウハゼはハゼノキの栽培品種で、吹田市及び大阪府においては重要な種及び個体としての指定等はありません。</p> <p>和歌山県紀美野町に生育する「ブドウハゼの原木」は、文化的に重要な個体として認識されるものです。和歌山県文化財保護条例（昭和31年9月29日条例第40号）で指定する天然記念物の確認の際に申請がなかったため、昭和58年4月1日に一旦指定が解除されていましたが、旧指定木と同一個体が確認されたことから、令和2年1月23日に天然記念物として再指定されています。なお、和歌山県においても、絶滅危惧種には指定されていません。</p>
	<p>土地区画整理事業予定地内に日本タンポポが群生しているが、群生地を破壊するのか。</p> <p style="text-align: right;">【1-11】</p>	<p>植物については、事業計画地及びその周辺に生育する植物の現況調査を行いました。その結果、事業計画地で確認された重要な種（絶滅危惧種等）については、移植等の保全対策を実施します。</p> <p>なお、ご指摘の日本タンポポとは、種名がカンサイタンポポ、シロバナタンポポ等の日本のタンポポのことを指すものと思います。いずれの種も吹田市及び大阪府においては重要な種及び個体としての指定等はありませんが、公園や緑地の緑化の際には、既存の樹林地における表土等を植栽基盤として活用することで、在来種の植生回復に配慮します。</p>
文化財	<p>都計道路予定地には、言い伝えや古文書に記載のある場所があることをご存知ですか。土地区画整理事業を行う際には調査をするのか。千里ニュータウンの菩提池の北側（修験道場跡や奈良時代の瓦が出土）のように、文化財調査をせずに破壊するのか。</p> <p style="text-align: right;">【1-1】</p>	<p>事業計画地の一部は、埋蔵文化財包蔵地である吹田須恵器窯跡群の北西部分に位置していることは承知しています。工事の実施に当たっては、事前に吹田市教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財等が確認された場合は適切に対応します。</p>
	<p>土地区画整理事業によって千里山月ヶ丘、佐井寺4丁目の昔からの自然、里山風景が失われ、旧証券業協会研修センター横では紫金山公園と同様の古い文化財が壊され、富士ハウジングの住宅開発により縄目模様の土器が破壊されたが、今回の土地区画整理事業でも、同じく古い文化財を壊すのか。埋蔵文化財調査を行うのか。</p> <p style="text-align: right;">【1-4】 【1-5】</p>	

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 4(4) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

項 目	質問書の概要	事業者の回答
その他	<p>富士ハウジングが住宅開発を行った場所は、昔から古池と言われた大きな池があった土地である。関西大学の考古学教師からは、「古くから形成されている大きなため池の周囲には、吹田の場合は見られる。また、奈良時代、奈良時代前の出土品が多く、奈良の都に献上された瓦等の出土品が多く文化財上貴重な物が発掘される。」との意見もある。富士ハウジングが住宅開発を行った場所にも、出土品があった可能性があるが、どう考えるのか。 【1-4】</p>	<p>御指摘の民間開発事業に関して、事業者としてその内容を承知しておりません。</p>
	<p>土地区画整理事業の都市計画決定に関する説明会で、富士ハウジングが取得した大阪学院大学千里山キャンパスに対してもそれなりの減歩をするとの説明があったが、それなりのとは、市民が解るような減歩なのか。 【1-3】</p>	<p>土地区画整理事業の仕組み上、公共用地を確保するため、用地提供（減歩）をお願いすることになり、各地権者に応分の負担が生じるものです。減歩の具体的な数字については、今後、換地計画を作成し、決定します。その時点で各土地に対する減歩率が決まりますが、個別の減歩率を公表することはありません。</p>
	<p>現在、豪雨の際には、千里山駅前から関西大学までの河川沿いの道路に川のように水が流れる状況である。高台である富士ハウジング取得地から流れる水の雨水排水工事は、市民の税金で行うのか。当該工事に対する富士ハウジングの負担金は市民にも解る形で提示されるのか。 【1-3】</p>	<p>土地区画整理事業では、事業計画地及び周辺地区の雨水排水計画を作成します。本事業では、丘陵地の低地側に調整池を整備する等、事業計画地内の雨水調整機能を確保するための排水計画を検討します。また、都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けます。これらの工事費用は税金となりますが、特定の地権者に対して特段の配慮を行うことはありません。</p>
	<p>将来的に人口増加が予測されるが、駅前駐輪場の増設などは考えているか。 【4】</p>	<p>本事業による駅前自転車駐車場の増設の予定はありませんが、土地利用の動向に注視していきます。</p>

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

7. 提案書意見交換会における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

「佐井寺西土地区画整理事業環境影響評価提案書」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第8条第1項の規定に基づき、関係地域の住民に提案書の内容を周知し、その内容について事業者と関係地域の住民とが、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの意見を交換するための意見交換会（以下「提案書意見交換会」という。）を、2019年6月13日及び2019年6月15日に開催しました。

提案書意見交換会における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解は、表5～6に示すとおりです。なお、事業者の見解については、提案書意見交換会の場において述べる事ができなかった内容についても整理するとともに、調査、予測及び評価等も踏まえて記載しています。

表5(1) 提案書意見交換会（2019年6月13日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境影響評価の 手続	環境の現況調査の期間はいつまでの予定か。また、調査結果の公表はいつになるのか。 環境の現況調査結果及び予測結果については、住民にもきちんと伝えてもらいたい。	現況調査結果は、環境影響評価書案に記載することで公表しています。 現況調査結果及び予測結果については、環境影響評価書案の意見交換会において住民の皆様へ説明させていただきます。
	土地区画整理事業の都市計画決定（2019年7月）は、今回の環境調査とどう関係しているのか。	都市計画決定は、事業計画地の範囲を決定するものです。事業計画地内の土地利用計画については、都市計画決定後に具体的な検討を行い、2020年度内に本事業の事業認可を取得する予定です。 環境影響評価との関連については、決定された都市計画の内容に従って、環境調査を実施し、事業が環境へ及ぼす影響を予測・評価し、事業計画に反映をさせていくという関係になります。
事業計画	土地利用計画図では、エクセレンス千里山の駐輪場が公園・遊園として整備される計画となっている。マンションには駐輪場が必要であるが、どのように対応するつもりか。	環境影響評価提案書で示している土地利用計画図は、環境影響評価提案書作成時点の事業者案です。今後、測量調査を行い、宅地境界等を正確に把握した上で、土地利用を確定させます。マンションの駐輪場（自転車駐車場）については、換地等により、機能保全を図ります。
	大阪学院大学周辺の土地は不動産会社が買収し、更地にするという噂が、不動産会社が買収した土地に道路を建設するという事は、私有地の整備費用を事業者が負担するという事なのか。	土地区画整理事業では、各地権者から土地を提供していただき、事業者が道路や公園・遊園等の整備を行い、残りの土地について換地処分を行う流れとなっています。不動産会社が買収した土地についても、個人の方の私有地と同様に扱います。

表5(2) 提案書意見交換会(2019年6月13日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>豊中岸部線の幅員構成について、総幅員 22mのうち幅員 2mの歩道を設置する計画になっている。供用されれば、自転車の通行が増えるものと予想されるが、幅員 2mの歩道を自転車が通行した場合、歩行者との接触等が懸念される。佐井寺片山高浜線は自転車専用通行帯があるが、豊中岸部線にも自転車専用道路を設置する予定はないのか。</p>	<p>環境影響評価提案書に記載している幅員構成は、環境影響評価提案書作成時点の事業者案です。確定しているのは、都市計画道路の総幅員及び車線数のみであり、植樹帯、歩道、自転車通行空間等の幅員構成については、今後、事業者が大阪府警察本部と協議を行って決定します。</p>
	<p>都市計画道路について、事業計画地北側から大阪学院大学グラウンド方面へ抜ける部分はトンネルにするのか。</p>	<p>都市計画道路は、現況の地盤高さを下げて、都市計画道路と周辺の土地の高さが同じになるよう平面構造として整備する計画であり、トンネル構造ではありません。</p>
	<p>土地利用計画図では、事業計画地の大部分を「宅地等」が占めているが、この部分が全て宅地として整備されるということか。環境影響評価提案書第2章「事業者の環境に対する取組方針」では、地球温暖化等の環境問題に触れているのに対し、みどりが減少する土地利用計画になっており、事業計画に矛盾を感じている。我々は豊かな自然を求めており、現在の環境に満足しているため、これ以上みどりをなくさないでほしい。</p>	<p>事業計画地にある現況のみどりは、そのほとんどが私有地となっています。私有地の将来的な土地利用については、地権者が決定するものです。地権者が農地や竹林等の緑地の維持を希望された場合は、それに対応できるように換地処分を行った上で地権者に土地を返還します。現時点では地権者の希望を把握していないため、私有地内の土地利用を暫定的に「宅地等」としてしています。土地利用計画図では、公共用地において確保するみどり(公園・遊園、緑地)のみを示しています。</p>
	<p>本事業の整備計画について、将来のイメージがわからない。千里山は丘陵地として成り立っているまちであり、事業計画地の道路と周辺の住宅地には現況で 10m以上の高低差があると思うが、事業計画地全域を平面に整備する計画なのか。</p>	<p>都市計画道路は、基本的に現地の状況を踏まえて整備する方針としてしています。都市計画道路の路面高さについては、佐井寺片山高浜線・豊中岸部線ともに阪急電鉄千里線の下を通る立体交差とする、また、起点・終点部において現況道路と接続させるという整備上の制限があります。この制限のもと、できるだけ周辺の地盤高さに合わせる形で都市計画道路を計画していますが、どうしても高低差が発生いたします。そのため、都市計画道路のみを整備するのではなく、事業計画地内がなだらかな地形となるように整備する計画としていますが、事業計画地全域を平面に整備するものではありません。</p> <p>代表的な断面における事業実施後の地盤高は、環境影響評価書案に記載しました。</p>

表5(3) 提案書意見交換会(2019年6月13日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>事業計画地内の丘を掘削し、都市計画道路の起点・終点部(現況道路との接続部分)の地盤高さに合わせるということは、事業計画地内の自然環境がなくなるということか。</p>	<p>本事業における造成工事に伴い、事業計画地内のみどりは一時的になくなります。私有地の将来的な土地利用については、地権者が決定するものです。地権者が農地や竹林等の緑地の維持を希望された場合は、それに対応できるように換地処分を行った上で地権者に土地を返還します。</p>
	<p>現在、自宅周辺で不動産会社がマンションの開発工事を行っている。当該工事は2022年に完了する予定であり、土地区画整理事業における工事開始時期と工事期間が重なるのではないかと。工事期間が重なる場合、工事の重なる時期や工事関連車両の走行ルートはどうなっているのか。</p>	<p>本事業の工事は、2021年度から開始しますので、工事期間は重なりますが、本工事の工事関連車両の走行ルートは、幅員が広い供用済みの都市計画道路を基本とします。本工事の初期(事業計画地内の道路が整備されるまでの期間)については、都市計画道路以外の周辺道路も工事関連車両の走行ルートとして使用しますが、事業計画地内の道路整備期間を可能な限り短くする等、早々に都市計画道路を使用できるようにします。</p>
	<p>「事業の検討の背景」では、事業計画地が抱える問題点と整備課題を記載しているが、事業計画地が抱える雨水排水や人口増加等の問題点について、土地区画整理事業以外で進めている対策等があれば、それを説明してもらいたい。</p>	<p>吹田市としては、市全体で基本的な考え方を統一しながらまちづくりを進めていきたいと考えております。本事業以外の対応策は、現時点で提示をすることができませんが、関係者とも調整していきます。</p>
	<p>千里山駅前周辺の地域は、昨年の豪雨で浸水被害が発生している。本事業の事業計画地について、現在は大阪学院大学グラウンド等があるため、多少は地盤に雨水が保水されていると思うが、今後、宅地(アスファルト舗装)として整備された場合、さらに浸水被害が増大する可能性がある。丘陵地の下流側での浸水対策はどうなっているのか。</p>	<p>丘陵地の下流側に調整池を整備する等、事業計画地内の雨水調整機能を確保するための排水計画を検討します。また、都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けます。</p>
	産業廃棄物、建設発生土	<p>大阪学院大学のグラウンド横の現況道路とその周辺の丘には、かなりの高低差がある。造成工事により発生した土は、事業計画地外に搬出するのか。それとも、事業計画地内で盛土を行うのか。</p>

表5(4) 提案書意見交換会(2019年6月13日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
動植物、生態系	<p>動物・植物についてもコンピュータを用いた予測を行うのか。その場合、インプットする因子は何になるのか。また、コンピュータを用いない場合は、どのような方法で予測するのか。</p>	<p>コンピュータを用いて予測を行うのは、大気汚染や騒音等であり、例えば、建設機械から発生する大気汚染や騒音の影響について予測式により数値計算を行いました。</p> <p>動物・植物については、事業計画地及びその周辺に生息・生育する動物・植物の現況調査を行い、その調査結果と土地利用計画等をもとに、事業の実施に伴う影響を定性的に予測しました。また、事業計画地で確認された重要な種(絶滅危惧種等)については、移植等の保全対策を実施します。</p>
景観	<p>都市計画道路における電線類の地中化については、電柱は地上にある状態で架空線のみを地中化するのか、それとも電柱も含めて地中化するのか。また、各住居への引込線については、スッキリポールを採用するのか、それとも通常の引込柱を採用するのか教えてほしい。</p>	<p>現時点では、架空線及び電柱は地中化し、引込柱は細めのタイプを採用して地上に設置する計画です。</p>
交通混雑、交通安全	<p>土地区画整理事業により交通量が増加すると思うが、信号はどこに設置されるのか。また、広い道路ができて、事業計画地周辺の現況道路の幅が狭いので、交通渋滞が心配だ。事業計画地やその周辺の信号に関する要望及び提案については、誰に提出すればよいか。</p>	<p>事業計画地内の信号については、事業者が大阪府警察本部と協議を行い、その位置を決定していきます。御意見がある際は事業者へ要望を提出していただければ、それを踏まえて大阪府警察本部と協議していきます。</p> <p>事業計画地周辺の道路の信号については、吹田市の総務交通室が担当です。ただし、本事業で整備する都市計画道路は、現況道路に接続を行うため、信号の再編を行う計画です。信号の再編については、事業者で検討します。</p>

表6(1) 提案書意見交換会(2019年6月15日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境影響評価の 手続	配布されたリーフレット「吹田市の環境影響評価制度(市民版)」では、環境影響評価の対象となる事業について、「5ha以上の開発事業や500戸以上の住宅団地の建設など、大規模な開発・建築事業が対象」と記載されているが、土地区画整理事業では500戸以上の住宅団地を建設する予定があるということか。	本事業は「5ha以上の開発事業」に該当するため、環境影響評価の対象となっています。なお、事業完了後の事業計画地内の土地利用については、私有地の地権者が決定するものであり、住宅戸数は把握していません。
事業計画	<p>近年、国内各地で大地震や巨大台風等の大規模災害が発生している。整備される都市計画道路は、自宅周辺の現況の地盤高さよりも20m程度低くなっているが、道路斜面が崩れる心配はないのか。</p> <p>事業計画地は、現況では森林等の緑地が多く存在している。土地利用計画では、事業計画地の約3%を公園・遊園等として整備する計画としているが、土地区画整理事業によりみどりが大幅に減少するということか。</p> <p>昨年の災害の経験から、現況の田畑等を残すことが環境を保全する上で大事であると感じている。事業の背景の説明の中で、高低差のある土地は利用しにくいとの説明があったが、現況の丘陵地を活かした土地利用の在り方を検討してほしい。</p> <p>佐井寺4丁目では、佐竹千里山駅線の拡幅工事が実施されることが決定しているが、土地区画整理事業の工事と佐竹千里山駅線拡幅工事が同時に行われるのか。</p>	<p>現況の地盤高さを維持したままで都市計画道路を整備した場合は、現況の地盤高さと最大20m程度の高低差ができます。そのため、本事業では、事業計画地を広範囲に設定し、面的整備を行うことにより、事業計画地の勾配がなだらかになるように整備いたします。また、高低差が発生する箇所については、擁壁や法面を整備する等、土砂崩れ等が発生しない構造で整備します。</p> <p>事業者が公共用地の中で新たに確保する公園・遊園及び緑地の面積の割合は、環境影響評価書案作成時点の計画では4.45%です。事業計画地における現況のみどりは、そのほとんどが私有地となっており、公園・遊園及び緑地の面積の4.45%には、私有地の緑地面積は含まれていません。</p> <p>土地区画整理事業では、事業者が宅地造成までを行い、事業完了後の私有地の土地利用については事業者ではなく地権者が決定します。私有地のみどりについては、地権者が農地や竹林等の緑地の維持を希望された場合は、それに対応できるように換地処分を行った上で地権者に土地を返還します。</p> <p>今後、土地利用計画を詳細に検討していく際には、丘陵地という地域特性にも配慮したいと考えています。</p> <p>本事業の工事期間は、佐竹千里山駅線の拡幅工事期間とは重なりません。</p>

表6(2) 提案書意見交換会(2019年6月15日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>佐井寺片山高浜線と豊中市岸部線について、計画交通量はそれぞれ14,800台/日、28,600台/日と記載されているが、計画交通量は現況交通量と比較してどの程度の増加を見込まれているのか。</p>	<p>佐井寺片山高浜線及び豊中市岸部線の計画交通量は、環境影響評価書案で見直しを行っており、その値は、佐井寺片山高浜線で12,600台/日、豊中岸部線で18,600台/日です。</p> <p>2019年11月に行った交通量調査によると、佐井寺片山高浜線の交通量は6,993台/日、豊中岸部線の交通量は5,537台/日でした。</p> <p>したがって、計画交通量は現況交通量に比べて、佐井寺片山高浜線では、約5,600台/日、豊中岸部線では約13,100台/日増加すると見込んでいます。</p>
	<p>都市計画道路(佐井寺片山高浜線、豊中岸部線)と阪急千里線の交差部及び佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差部は、それぞれどのように交差させる計画なのか。</p>	<p>都市計画道路と阪急電鉄千里線の交差部については、都市計画道路を阪急電鉄千里線の下に通し、立体交差とする計画です。佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差部については、平面交差とする計画です。</p>
	<p>阪急千里線と豊中岸部線の交差部では、阪急千里線の高架があまり高くないと思うが、豊中岸部線をアンダーパスにするために阪急千里線の高架をさらに高くする計画なのか。</p>	<p>阪急電鉄千里線と豊中岸部線の交差部については、豊中岸部線の路面高さを下げることにより立体交差を行う計画であり、阪急電鉄千里線の構造物高さは現況から変化しません。</p>
	<p>土地利用計画図を見ても、都市計画道路や宅地等の事業計画地全体の将来像がイメージできない。</p>	<p>事業完了後の私有地の土地利用は事業者ではなく地権者が決定するため、将来像を明確に提示することが困難ですが、事業計画地の東側については、事業計画地と周辺住宅には高低差があるので、その境界はひな壇状の造成地となります。阪急電鉄千里線よりも西側は大規模な宅地となるイメージです。</p>
	<p>都市計画道路を整備する目的は何なのか。昔は大きい道路がなかったため、都市計画道路の整備が計画されたのだと思うが、現在は千里山佐井寺線や豊中摂津線があるため、佐井寺片山高浜線と豊中岸部線を新しく整備する必要はないように感じる。</p>	<p>佐井寺片山高浜線は、JR吹田駅と千里ニュータウンを結ぶ吹田市の南北軸を形成する道路であり、当該道路を整備することにより、交通渋滞が緩和されると考えております。豊中岸部線については、府道のため事業者の管轄ではありませんが、幹線道路である十三高槻線と新御堂筋線を結ぶ主要な道路として必要であると考えています。</p> <p>また、都市計画道路は、交通機能以外に、災害時の緊急輸送道路や延焼遮断帯等、生活道路とは異なる機能も有しており、防災の観点からも必要性の高い道路です。</p>

表6(3) 提案書意見交換会(2019年6月15日開催)における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	事業計画地付近には、上の川と高川の2本の河川が流れているが、事業計画地内の雨水はどちらの河川に排水されるのか。高川は、現況でも流量が多く、緑地公園周辺は何度も浸水している。	事業計画地のうち、阪急電鉄千里線西側の区域では高川、阪急電鉄千里線東側の区域では上の川に雨水が排水されます。 本事業では、各排水区に応じて調整池を設置することにより雨水排水を抑制し、河川流量に負荷をかけないように計画します。 また、都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けます。
	現況では、事業計画地内に緑地や田畑があり、雨水の保水効果が高いと思われる。工事期間中は、これらの緑地がなくなると思うが、雨水排水については問題ないのか。	事業計画地においては、雨水流量に対応できる調整池を設置し、雨水の流出を抑制します。今後、雨水排水に配慮した施工計画を検討します。
交通安全、交通混雑	千里中央線の歩道は狭く、現況でも自転車と歩行者が接触しそうな危険な状態である。都市計画道路が整備されて住宅が増加すると、自転車の通行量が増加すると思われるため、歩行者の安全について考慮してほしい。	千里中央線の歩道は幅員が狭く、自転車や歩行者が混在して通行しており、時間帯によっては危険な状態となっていることは認識しています。千里中央線は、大阪府茨木土木事務所が管轄する府道ですが、道路の交通安全等に係る協議の場はあるので、交通安全について、検討します。
	佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差点については、平面交差させる計画とのことであるが、交差点交通量の調査対象にはならないのか。	交差点交通量等の調査は、現況調査であり、現況道路を対象として事業実施前に行うものです。佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差点は、本事業により新たにできる交差点ですので、現況調査の対象にはなりません。供用開始後、交差点で渋滞が発生しないかどうかを検討しました。その結果は、環境影響評価書案に記載したとおりであり、自動車のピーク時間帯においても、交通流を円滑に処理できると予測します。

8. 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

「佐井寺西土地区画整理事業環境影響評価提案書」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第9条第1項の規定に基づく環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの意見を有する者からの意見書(以下「提案書についての意見書」という。)が9通提出されています。

提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解は、表7に示すとおりです。

表7(1) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業の実施場所	<p>過去より千里緑地は、戸建てと団地の地域を区分けし、入出を隔てるために整備された一面をもっている。近年、民間による団地の建替えが進み高級マンションが建設され、戸建地域では高齢化が進み過疎化が進行している。このことから、地域を隔てる千里緑地の存在意義に疑問が生じた。実際、千里緑地は管理されているとは言えない放置状態であり、今回の都市計画の目的の一つである「低未利用地の改善」には最適な市有地である。新しい交友的な千里緑地の開発が急務であり、その第一歩としてこの都市計画に含むべきである。【8-2】</p> <p>千里緑地は、国土技術政策総合研究所資料No.914によると、開発当初から旧市街地を外敵視して作ったとある。敵視政策は改める時期である。土地区画整理事業の対象エリアに千里緑地を含むべきである。今、千里緑地は整備されていない状態といえる。千里緑地は、内外で交流できる生産緑地公園として、赤ちゃんから高齢者まで作物や花を育てながら土、風を感じるコミュニティにできるはずである。【9-1】</p> <p>事業計画地の隣接地で区画整理事業に参加したい方もいると思う。建築年数が経過した建物の再建築には問題があり、第二コーポラスの入居者の大きな不安となっている。ニュータウンのような容積率の伸びがなく、行政の何らかの誘導サポートが必要と思う。【9-3】</p>	<p>事業計画地は、都市計画道路の整備により生じる既設道路や既存宅地との高低差の影響する範囲と、都市計画道路と周辺の低未利用地との一体的な基盤整備により、効果的なまちづくりが可能となる範囲として設定しました。なお、低未利用地とは、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称です。本事業では、耕作放棄地や管理がなされていない森林などを指します。</p> <p>ご指摘の千里緑地は、市域の良好な自然環境を保全するために都市計画決定された法的位置付けを持つ緑地として市が管理しており、低未利用地ではないため、事業計画地に入れておりません。</p> <p>第二コーポラスを含む街区は、都市計画道路の整備に支障とならず、現在有効に土地利用がなされていることから、事業計画地に入れておりません。</p>
事業計画 土地利用計画	<p>建物の日照・通風の確保と防災等を考慮し、既存宅地（佐井寺4丁目●-●）と工区内宅地との間に緑地及び通路を設けること。【2】</p> <p>都市計画道路豊中岸部線より南側に集合住宅用の宅地、大阪学院大学のテニスコートとその西側のグラウンドあたりに戸建住宅用の宅地の計画を要望する。計画では、宅地の奥行が21m程度であり、戸建住宅（面積65㎡）を建築した場合、日照・通風等の条件が悪い旗竿地になる可能性がある。戸建住宅用の宅地割りは、宅地が奥行12m程度、道路間隔が24m程度としてほしい。また、戸建住宅用の宅地地盤は現状より上げないことを原則としてほしい。【2-2】</p> <p>計画では、佐井寺4丁目のコミュニティが分断されることになるが、道路の上に橋を架けるのか示してほしい。【1】</p>	<p>環境影響評価提案書に示す土地利用計画図は、環境影響評価提案書作成時点の事業者案です。今後、測量調査を行い、宅地境界等を正確に把握した上で、公共施設等の詳細な配置を検討します。</p> <p>現時点の最新の土地利用計画図を含む事業計画は、環境影響評価書案に記載しました。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表7(2) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 土地利用 計画	<p>大阪学院大学グラウンドは不動産会社に売却され、何棟かの大型マンションが建てられるとのこと。若い世帯が多く入居すれば、保育園、学童保育等の問題も考えるべきである。市は不動産会社と交渉し、近隣住民の防災施設としての機能も兼ね備えた、放課後の児童の居場所としての児童館やホールを建設してほしい。 【7】</p>	<p>土地区画整理事業はあくまでも基盤整備であるため、その後の土地利用に関する御意見は、関係部局に伝えてまいります。</p>
	<p>私有地の西側は、現況、高さ2.2mの擁壁となっており、その下を市道が通っている。その市道から大阪学院大学のテニスコート横の通路までの緑地は、市街地の貴重なみどりを継承するため、また、防災の観点から緑地として残すことを要望する。また、市道は残し、民間事業者の開発行為により擁壁に影響が及ばないようにしてほしい。 【6】</p>	<p>既存宅地と事業計画地との境界部分の造成計画については、現在検討中です。造成計画が決定しましたら、図面等で説明を行います。また、基盤整備に当たっては、既存住宅の擁壁に影響が及ばないように施工します。</p>
	<p>エクセレンス千里山の駐輪場及び来客用駐車場の設定は、住民の声をよく聞いて、住民の納得する場所を提供してほしい。 【5】</p>	<p>マンションの駐輪場（自転車駐車場）については、換地等により機能保全が図られるよう検討します。</p>
事業計画 都市計画 道路	<p>佐井寺片山高浜線には自動車専用レーンが計画されているが、豊中岸部線には自動車専用レーンが計画されていない。人口の高齢化、小型電気自動車の普及、電気自転車利用者増などの要素を総合的に考えて、豊中岸部線の計画を見直してほしい。歩行者と自転車に優しい街づくりは、良好な環境を創造するはずである。 【7】</p>	<p>確定しているのは、都市計画道路の総幅員及び車線数のみであり、植樹帯、歩道、自転車通行空間等の幅員構成については、今後、事業者が大阪府及び大阪府警察本部と協議を行って決定します。</p>
	<p>都市計画道路である佐井寺片山高浜線および豊中岸部線について、いずれも歩道側に自転車専用通行帯を設置すべきであると意見する。近年ではスポーツバイクの普及から、車道にはみ出した自転車の走行などによる死亡事故の懸念が絶えない。 【8-1】</p>	
	<p>千里山西6-63・64に計画されている道路（佐井寺片山高浜線）を北側に振り、市有地である千里緑地内を通せば、千里山西6-63・64の50戸以上の住宅の環境が保全される。緑地は低層住宅地に指定されているが、緑地の南半分の指定を緩和すれば、千里山西6-63・64の高度利用が可能となる。現在の計画では端切れ土地が分散し、土地評価が下がることになる。これは、都市計画の原理に反するのではないか。 【9-3】</p>	

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表7(3) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 公園・遊園及び緑地	<p>持続可能な社会を考慮するのであれば、今後の人口減少を鑑みて、道路・マンション開発ではなく、今ある田畑や林の保全が必要であり、都市部の地産地消の取組みや自給率を高めることが災害から守ることにつながっていくものと思う。計画前後の緑被率を示してほしい。【1】</p> <p>田畑等は、保育園や小学校の授業の取組みに使えるよう、市が市民農園や憩いの場として守ってほしい。【1】</p> <p>現在ある棚田や段々畑は個人の財産ではあるが、地域に美しい景観を提供し続け、子供たちの心に故郷の原風景として刻まれている地域の財産でもある。学校のビオトープ教育、市民の自然環境学習の場としても、一部は残してほしい。市の担当部門は、こうした市民の願いと地権者との間で、是非とも良き仲介者になってほしい。【7】</p>	<p>現況の土地利用については、登記簿地籍から算出したものを環境影響評価提案書に記載しています。しかし、登記簿面積は実測面積と異なる場合が多いため、より実態に近い面積を現況の土地利用図より計測しました。</p> <p>現況の緑被率は約36.6%であり、将来の緑被率は14.2%と予測しており、予測に用いた土地利用区分別の面積内訳は、環境影響評価書案に記載しています。</p> <p>なお、地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合は、将来の緑被率は増えますが、現時点では未定です。</p> <p>事業計画地は、都市計画道路の整備により生じる既設道路や既存宅地との高低差の影響する範囲と、都市計画道路と周辺の低未利用地との一体的な基盤整備により、効果的なまちづくりが可能となる範囲として設定しました。</p> <p>土地区画整理事業においては、公共施設として公園、緑地等を整備しますが、田畑などの私有地の将来的な土地利用については、地権者で決定されるものであり、市が何らかの関与をすることは検討しておりません。</p>
事業計画 街路樹植栽	<p>都市計画道路に自転車専用通行帯を設置すべきである一方で、歩道側でも歩行者の安全を守る必要がある。そのため、スペースを確保するために、植樹帯を縮小もしくは廃止にすべきと考える。街路樹は、台風による倒木の懸念があり、低木であるべきである。豊中岸部線は特に歩道が狭いため、植樹帯と路肩を廃止し自転車専用通行帯にすべきである。【8-1】</p>	<p>都市計画道路沿いに植栽する街路樹は、地域の緑の軸として位置付けており、緑陰及び良好な景観形成のため高木や地被植物等を組合せた植栽を予定しています。</p>
事業計画 環境基盤施設	<p>道路灯や電柱(地中線であっても引込柱は必要)の設置場所は、自転車、二輪車の衝突による死亡事故を防ぐため、最も衝突の可能性が低い歩道最外側が最善である。【8-1】</p>	<p>道路灯や電柱(引込柱)の設置位置は、自転車や二輪車の通行の安全を考慮して、適切な位置に設置します。</p>
事業計画 防災等	<p>広範囲にわたって竹林や原生林が造成されることによる地盤強度の減少や降雨時の水流の変化など、自然災害に対するリスクをデータ化して明示してほしい。【4】</p>	<p>施工計画や排水計画は、今後の検討事項であるため、具体的なデータをお示しすることはできません。</p> <p>今後、事業計画地においては、丘陵地の低地側に調整池を整備するなど、雨水調整機能を確保するための排水計画を検討します。また、雨水排水に配慮した施工計画を検討し、都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けます。これらの検討結果は、工事説明会でご説明します。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表7(4) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 工事計画	<p>私の住居は1階であり、工事が始まればダイレクトに影響を受けるものと思われる。マンション全体が取り壊されるという噂も聞いており、非常に不安である。【3】</p>	<p>工事着手に当たっては、工事中の交通安全、環境保全のための対策等について説明を行い、住民の皆様の御理解を得ながら進めていきます。</p> <p>なお、事業者に送付された意見書の写しは、住所・氏名等の個人情報が消去されているため、御指摘の場所を特定できませんが、本事業においては、従前より都市計画道路の建設予定地内にある住居等については、移転となり、その際は、再建築等の補償対象となります。</p>
	<p>佐井寺片山高浜線の工事は、千里山の環境を保存しながら住民の理解を得た上で進めて下さい。また、今回の工事は、長期間にわたって実施されるため、問題が起こった時にはしっかりと住民の安全を考慮して工事を行うよう、事業者者に指導してください。特に、資材搬入の大型車の走行時間帯は「9時～15時」とし、学童の安全を第一に考えて工事業者に指導してください。【5】</p>	<p>工事着手に当たっては、工事中の交通安全、環境保全のための対策等について説明を行い、住民の皆様の御理解を得ながら進めていきます。特に、工事箇所に近接する小学校、幼稚園等には、個別に説明を行う予定です。また、事業者として工事業者への指導には万全を尽くします。</p>
その他	<p>大規模開発・建築事業に対する規制の対象は、500戸以上ではなく100戸以上にしてほしい。【1】</p>	<p>「吹田市環境まちづくり影響評価条例」で定められている環境影響評価の対象となる事業の規模要件の御指摘については、事業者の立場としては、回答できません。</p>
	<p>千里緑地の土地区画整理事業の事業区域への統合を要望する。私有地ではできない様々な試みができるはずである。千里ニュータウンは宗教施設や墓地を排除して設計されたが、車の免許を返上した高齢者の参拝が困難になっている。千里緑地の公園墓地への転換を検討してほしい。【9-2】</p>	<p>事業計画地は、都市計画道路の整備により生じる既設道路や既存宅地との高低差の影響する範囲と、都市計画道路と周辺の低未利用地との一体的な基盤整備により、効果的なまちづくりが可能となる範囲として設定しました。そのため、千里緑地は、事業計画地に入れておりません。また、千里緑地は、市域の良好な自然環境を保全するために都市計画決定された法的位置付けを持つ緑地であるため、公園墓地への転換を検討する計画はありません。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

9. 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第10条第1項の規定に基づく「佐井寺西土地区画整理事業に係る環境影響評価提案書に対する審査書」（以下「審査書」という。）の内容及びこれに対する事業者の見解は、表8に示すとおりです。

表 8 (1) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	審査書の内容	事業者の見解
【全体事項】	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業がめざすこの地区の将来像についてランドデザインを示し、それに基づいて環境の保全及び良好な環境の創造に努めること。 ・本事業は都市計画道路の整備と同時に実施されるものであり、その整備にあつては工事中、供用後ともに周辺に大きな影響を与えることから、道路建設で標準的に必要とされる環境影響要因についての評価を実施すること。また、除外した環境影響要因については、その理由を明記すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業がめざすこの地区の将来像について、環境影響評価書案の事業計画にランドデザインを記載しました。本事業の実施に当たっては、ランドデザインに基づき、環境の保全及び良好な環境の創造に努めます。 ・本事業は都市計画道路の整備と同時に実施することから、工事影響については、道路建設工事の影響も考慮して予測・評価を実施しました。 ・供用後については、都市計画道路の沿道における大気汚染、騒音、振動、交通混雑、交通安全の予測・評価を実施しました。 ・吹田市環境影響評価技術指針で示されている道路建設で標準的に必要とされる環境影響要因については、除外したものについては、その理由を環境影響評価書案に明記しました。
【個別事項】 1. 温室効果ガス、エネルギー (1)環境取組	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模建設工事の中での温室効果ガスやエネルギーなどの環境負荷の低減の方策について検討し、抑制に努めること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模建設工事の中での温室効果ガスやエネルギーなどの環境負荷の低減の方策について検討し、その抑制方法を環境影響評価書案に明記しました。
2. 騒音 (1)現況調査	<ul style="list-style-type: none"> ・現況調査の騒音測定方法は、2019年に改正された JIS Z 8731 に準拠すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現況調査の騒音測定は、2019年に改正された JIS Z 8731 に準拠した方法で実施しました。
(2)予測及び評価の方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近についても、供用後の騒音の予測及び評価をすること。 ・高層住宅の上層階における騒音についても、供用後の騒音の予測及び評価をすること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近については、面的に道路交通騒音の予測を行い、供用後の環境影響について評価を行いました。 ・住居の1階及び2階を対象として騒音予測を行うとともに、3階以上の住居については、最上階での予測及び評価を行いました。また、事業計画地に新たに建設される中高層住居については、現時点でその階数は不明であるため、1階及び2階に加えて、沿道に立地する中高層住居の平均的な階数である6階での予測及び評価を行いました。 ・なお、都市計画道路に防音壁を設置しないことから、住居の1階の騒音が最も大きくなると考えます。

表 8(2) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	審査書の内容	事業者の見解
3. 振 動 (1)予測及び評価 の方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近についても、供用後の振動の予測及び評価をすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近については、最も振動レベルが大きくなる地点で道路交通振動の予測及び評価を行いました。
4. 動植物、生態系 (1)環境取組	<ul style="list-style-type: none"> 既存の自然環境をできるだけ残すような土地利用計画を検討すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は都市計画道路の整備と同時に実施する面的な整備事業です。土地区画整理事業の仕組みとして、土地所有者の御理解と御協力のもと公共用地を減歩で生み出し、都市的土地利用が可能な宅地を換地して、地権者にお返しするものです。そのため、事業者（吹田市）が整備する公園・遊園、緑地以外の土地について、既存の自然環境が残る土地の位置、面積を土地利用計画として具体的に示すことは困難です。しかし、既存の自然環境を可能な限り残せるよう、又は復元できるよう、以下の取組みを実施します。 動物・植物の現地調査結果、土地利用計画、工事計画及び換地に関する地権者との協議等を踏まえ、できるだけ現状の環境を維持・保全します。 現在営農されている土地、残すべき自然環境が存在する土地については、各地権者の意向を把握した上で、換地計画において緑地の維持、保全ができるよう検討します。 環境影響評価書案に掲載した土地利用計画の検討に当たっては、動物・植物の現地調査結果を踏まえ、事業計画地内のホットスポット（生物多様性が高く絶滅危惧種が多い地域）に近接した位置に公園（2号公園）及び緑地（2号緑地）を配置しました。2号公園では、高低差のある土地を活かして、既存の里山環境（落葉広葉樹林と竹林の混交林等）の保全・創造を計画しており、2号緑地では平坦な土地を活かして草地及び水辺の生物の生息・生育環境の保全・創造を計画しています。具体的な環境整備方針については、今後検討します。
(2)現況調査	<ul style="list-style-type: none"> 現況については、できる限り詳細な調査を行い、景観も含めて記録を残すこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 動物・植物の現況調査（現地調査）の結果から抽出した事業計画地内のホットスポットにおいては、動植物の生息・生育空間の断面模式図を作成することで、景観も含めて記録を残しました。

表 8 (3) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	審査書の内容	事業者の見解
(2)現況調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 動植物の調査については提案書に示された調査と併せて、対象とする種に対して適切な調査時期、調査地点等を十分に検討し、必要な調査は追加すること。 ・ 調査記録は、今後の生態系の保全や復元に役立つように保管すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 動物・植物の現地調査は、季節ごとに実施し、哺乳類や鳥類等の調査項目に応じてそれぞれ複数回実施しました。例えば、昆虫類については、春季・夏季・秋季の3回に加え、既存資料調査の結果ヒメボタルが生息している可能性が確認されたことから、ホタルの確認適期を考慮して初夏を加えた調査を計画し、実施しています。また、1回の調査は、1日ではなく複数日で実施しました。なお、現地調査は哺乳類や鳥類等の調査項目別に実施しましたが、調査の際には対象とする項目だけでなく、確認された対象外の種も記録し、確認の頻度を増やしました。 ・ 動植物の調査結果は、環境影響評価書案に記載することで公表しています。重要な種の確認位置等、種の保存の観点から環境影響評価書案には記載しない事項も含む詳細な調査結果は、報告書として整理し、吹田市立博物館等で調査記録を保管します。
5. 緑化 (1)環境取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の緑地をできるだけ残すような土地利用計画を検討し、特に生産緑地については維持したい地権者とは十分協議を行い、保全が可能となるように努めること。 ・ 緑地の保全の観点から、表土等の有効活用に努めること。 ・ 特定外来生物が事業計画地に侵入した場合には、速やかに駆除すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の緑地のうち、動植物の生息・生育環境を一部でも残せるよう、土地利用計画を検討しました。生産緑地については、各地権者の意向を把握した上で、換地計画において緑地の維持、保全ができるよう検討します。 ・ 農地を換地する場合は、各地権者の意向を把握した上で、農地の維持、保全ができるよう、表土等の有効活用に努めます。また、公園や緑地の緑化の際には、在来種の植生回復に配慮し、表土等の有効活用に努めます。 ・ 工事中に特定外来生物が事業計画地に新たに侵入したことが確認された場合は、可能な範囲で速やかに駆除します。また、現地調査で確認されている特定外来生物（ウシガエル、ナルトサワギク、アゾラ・クリスタータ等）については、動物・植物の環境保全措置として、事業計画地外に持ち出さないための方策を記載しました。

表 8 (4) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	審査書の内容	事業者の見解
5. 緑化 (1)環境取組	<ul style="list-style-type: none"> 公園、緑地等のグリーンインフラによる雨水浸透対策への活用も視野に入れた整備を検討すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 公園、緑地等のグリーンインフラによる雨水浸透対策への活用も視野に入れた整備を検討しました。具体的には、千里中央線と豊中岸部線の交差点にできる空間に雨庭（雨水貯留浸透基盤を備えた緑化スペース）を整備するとともに、歩道には保水性舗装と浸透側溝を整備した上で、植樹帯の植栽基盤は雨水貯留浸透基盤を用いることとします。 また、豪雨時の雨水浸透対策として公園敷地の地下には調整池を整備します。
6. 交通混雑、交通安全 (1)環境取組	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が安全に通行できるよう、都市計画道路の幅員構成等を検討すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が安全に通行できる通行空間を都市計画道路に確保できるよう、交通管理者と協議を進めます。
(2)予測及び評価の方法	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近についても、供用後の交通量の予測及び評価をすること。 自転車交通量についても予測及び評価をすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地内で都市計画道路が交差する交差点付近について、供用後の交通量の予測及び評価を行いました。 自転車交通が多い箇所を対象として、自転車交通量の予測を行い、交通渋滞、交通安全について予測及び評価を行いました。
7. 評価方法	<ul style="list-style-type: none"> 各項目の目標値については、「(仮称)吹田市第3次環境基本計画」に基づいて設定すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 各項目の目標値については、「吹田市第3次環境基本計画」に基づいて設定しました。

10. 本事業における環境取組内容

環境の保全及び良好な環境の創造のため、本事業の特性等を考慮して環境取組内容について検討しました。現時点で予定している環境取組内容は、表9に示すとおりであり、その概要は以下に示すとおりです。

(1) 工事中

(a) 地球温暖化対策・省エネルギー

- 建設機械及び工事関連車両は、可能な限り低燃費型を採用し、温室効果ガスやエネルギー等の環境負荷を低減します。
- 建設発生土については、事業計画地での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土搬出のために使用する工事関連車両の台数を削減します。

(b) 排出ガス・騒音等の抑制

- 建設機械は排出ガス対策型、低騒音型や低振動型を採用し、アイドリングや空ぶかしを抑制する等、環境に配慮した運転を行います。

(c) 工事中の排水等の対策

- 工事中の濁水は、仮設沈砂池を経由して表層水のみ公共下水道又は公共用水域に放流し、道路等への濁水や土砂の流出を防止します。

(d) 交通安全への配慮

- ・児童、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する等、事故防止に努めます。

(e) 廃棄物等の抑制

- ・廃棄物の発生抑制、減量化に努めます。
- ・建設発生土については、事業計画地での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土の発生を抑制します。

(f) 景観への配慮

- ・仮囲いの設置に際しては、景観面に配慮し、事業計画地及びその周辺の清掃による環境美化に努めます。

(2) 施設の存在、供用時

(a) 地球温暖化対策・省エネルギー

- ・省エネルギー型の照明機器や、グリーン購入法適合品、エコマーク商品等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。

(b) ヒートアイランド対策

- ・遮熱性舗装・保水性舗装等のヒートアイランド対策に配慮した道路を建設します。
- ・都市計画道路においては、植樹帯を設けて街路樹植栽を行います。

(c) 自然環境の保全

- ・事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等、良好な景観や生物の生息空間の形成に努めます。

(d) 水循環の確保

- ・雨水を利用する設備の導入や、雨水流出を抑制するための雨水調整池等を設置します。
- ・道路については雨水浸透に配慮し、浸透性のある舗装等を採用します。

(e) 生活環境の保全

- ・都市計画道路については、供用後における騒音の影響を予測し、必要に応じて排水性舗装等の環境保全措置を実施します。

(f) 景観への配慮

- ・「吹田市景観まちづくり計画を推進するための景観形成基準」（最終改訂：平成30年11月29日）を遵守し、景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画及び設計を行います。
- ・都市計画道路沿道においては、無電柱化を検討します。

(g) 交通安全への配慮

- ・都市計画道路においては、歩道を確保するとともに、自転車通行空間を確保する等、歩車分離を行うことにより、歩行者が安全に通行できる空間を確保します。
- ・区画道路においては、防災にも配慮した十分な幅員を確保します。

表9(1) 環境取組内容(工事中)

取組事項	実施の有無	取組内容
<p>■大気汚染や騒音などの公害を防止します。</p> <p>建設機械</p>		
1	実施する	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。
2	一部実施する	ハイブリット式パワーショベル等の低燃費型の建設機械は、現状では普及台数が少ないため、一部での使用となりますが、可能な限り使用します。
3	実施する	排出ガス、騒音の低減を図るため、アイドリングを抑制します。
4	実施する	空ぶかしを抑制する等、環境に配慮した運転を行います。
5	実施する	工事規模に応じた効率的な工事計画を立案し、稼働台数を抑制します。
6	実施する	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。
7	実施する	機械類は適切に整備点検を行います。
<p>工事関連車両</p>		
8	実施する	燃費や排出ガス性能のよい車両を使用します。
9	実施する	大阪府条例に基づく流入車規制の遵守
10	実施する	工事関連車両であることを車両に表示します。
11	実施する	工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮して、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。
12	実施する	建設資材の搬出入における車両台数の抑制
13	実施する	作業従事者の通勤、現場監理等には、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗り等を奨励し、工事関連車両の走行台数を抑制します。
14	実施する	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。
15	実施する	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。
16	実施する	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。
17	実施する	工事関連車両を場外に待機させません。
18	実施する	クラクションの使用は必要最小限にします。

表9(2) 環境取組内容(工事中)

取組事項		実施の有無	取組内容
19	アイドリングの禁止	実施する	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。
20	環境に配慮した運転	実施する	空ぶかしを抑制する等、環境に配慮した運転を行います。
工事方法 ＜騒音・振動等＞			
21	防音シートなどの設置	実施する	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、更なる防音対策を行います。
22	丁寧な作業	実施する	建設資材の落下を防止する等、丁寧な作業を行います。
23	騒音や振動の少ない工法の採用	実施する	杭の施工等の際には、騒音や振動の少ない工法を採用します。
24	近隣への作業時間帯の配慮	実施する	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。
＜粉じん・アスベスト＞			
25	粉じん飛散防止対策	実施する	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。
26	アスベストの調査など	該当なし	解体がないため、該当しません。
27	アスベストの飛散防止対策	該当なし	解体がないため、該当しません。
＜水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下＞			
28	濁水や土砂の流出防止	実施する	工事中の濁水は、仮設沈砂池を経由して表層水のみ公共下水道又は公共用水域に放流し、道路等への濁水や土砂の流出を防止します。
29	塗料などの適正管理及び処分	実施する	塗料等の揮発を防止し、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。
30	土壌汚染対策	実施する	土壌調査を実施する際には、関係法令に準拠した地歴調査・土壌汚染状況調査を実施し、汚染が判明した場合には適切な措置方法について協議します。
31	地盤改良時の配慮	実施する	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。
32	周辺地盤、家屋などに配慮した工法の採用	実施する	周辺地盤、家屋等に影響を及ぼさない工法を採用します。
＜悪臭・廃棄物＞			
33	アスファルト溶解時の臭気対策	実施する	アスファルトを溶融させる際は、場所の配慮、溶解温度管理等の臭気対策を行います。
34	現地焼却の禁止	実施する	現地では廃棄物等の焼却は行いません。

表9(3) 環境取組内容(工事中)

取組事項	実施の有無	取組内容	
35	解体時の環境汚染対策	該当なし	解体がないため、該当しません。
36	仮設トイレ設置時の臭気対策	実施する	仮設トイレを設置する場合は、適切なメンテナンス、設置場所の配慮等により臭気対策を行います。
■地域の安心安全に貢献する。			
37	地域との連携における事故の防止	実施する	近隣自治会等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。
38	児童などへの交通安全の配慮	実施する	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。
39	夜間や休日の防犯対策	実施する	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等の対策を講じます。
40	児童などへの見守り、声かけ	実施する	登下校中や放課後の児童や生徒の見守り、声かけ等に取り組みます。
41	地域の防犯活動への参加	実施する	近隣自治会等と連携し、地域の防犯活動に参加します。
■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＞			
42	エネルギー消費の抑制	実施する	エネルギー効率のよい機器の利用等により、工事中に使用する燃料、電気、水道水等の消費を抑制します。
＜省資源＞			
43	残土発生の抑制	実施する	建設発生土は事業計画地での埋め戻しに使用する等、残土の発生を抑制します。
44	廃棄物の減量	実施する	資材の梱包等を最小限にして廃棄物を減量します。
■快適な環境づくりに貢献します。			
＜景観＞			
45	仮囲い設置時の配慮	実施する	仮囲いの設置に当たっては、機能性を確保した上で、景観面にも配慮します。
46	仮設トイレ設置時の配慮	実施する	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、設置場所等を工夫します。
＜周辺環境美化＞			
47	周辺道路の清掃	実施する	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。
48	場内整理	実施する	建設資材、廃棄物等の場内整理を行います。
＜ヒートアイランド現象の緩和＞			
49	打ち水	実施する	夏期において水道水以外の用水を確保し、周辺道路等に打ち水を行います。

表9(4) 環境取組内容(工事中)

取組事項		実施の有無	取組内容
<p>■地域との調和を図ります。 <工事説明・苦情対応></p>			
50	工事内容の事前説明及び周知	実施する	近隣住民に工事実施前に工事概要、作業工程等を十分説明し、また工事実施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせします。
51	苦情対応	実施する	工事に関する苦情窓口を設置し連絡先等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。
<p><周辺の教育・医療・福祉施設への配慮></p>			
52	工事内容の事前説明及び工事計画の配慮	実施する	事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、工事実施前に工事概要、作業工程等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とします。
53	騒音、振動などの配慮	実施する	事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、騒音、振動、通風、採光等に特段の配慮をします。
<p><周辺の事業者との調整></p>			
54	複合的な環境影響の抑制	実施する	工事が重複することによる複合的な騒音、振動、粉じん、工事関連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、工事施行者等と連絡を取り、可能な限り工事計画等を調整するように努めます。

表9(5) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項		実施の有無	取組内容
■地球温暖化対策を行います。			
55	大阪府建築物の環境配慮制度及び大阪府建築物環境性能表示制度の活用	該当なし	延床面積が 2,000m ² を超える建築物の新築又は増改築を実施しないため、該当しません。
56	ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)設計	該当なし	戸建住宅を建築しないため、該当しません。
57	高効率及び省エネルギー型機器などの採用	実施する	道路の照明について、省エネルギー型の照明機器を採用します。
58	再生可能エネルギーの活用	実施する	公園等にソーラー式LED照明の設置を検討します。
59	エネルギー効率の高いシステムの導入	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
60	エネルギーを管理するシステムの導入	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
61	冷媒漏えい(使用時排出)の防止	該当なし	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の設置がないため、該当しません。
62	建築物のエネルギー負荷の抑制	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
63	長寿命な建築物の施工	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
64	環境に配慮した建設資材などの製品の採用	実施する	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)等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。
■ヒートアイランド対策を行います。			
65	建物屋根面、壁面の高温化抑制	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
66	地表面の高温化抑制	実施する	遮熱性・保水性舗装等のヒートアイランド対策に配慮した道路を建設します。また、都市計画道路には、植樹帯を設けて街路樹植栽を行います。
■自然環境を保全し、みどりを確保します。			
67	動植物の生息や生育への配慮	実施する	事前に事業計画地とその周辺の自然環境調査を行い、動植物の生息や生育環境に配慮します。
68	地域のシンボルツリーの保全	該当なし	事業計画地にシンボルツリーがないため、該当しません。
69	既存の植生の保全	実施する	既存の植生や地形を改変する場合は、重要な植物の移植等により既存の植生の保全を図るとともに、表土は適切に保管し、植栽等に利用します。
70	地域に応じたみどりの創出	実施する	事業計画地に隣接する緑地等と連続してみどりを配置します。
71	駐車場緑化	該当なし	駐車場の設置がないため、該当しません。

表9(6) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項		実施の有無	取組内容
72	屋上緑化など	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
73	法面緑化	実施する	開発により生じた法面に対して緑化を行います。
74	植栽樹種の選定	実施する	植栽樹種は、地域の環境に合わせた樹種を選定します。
■水循環を確保します。			
75	水資源の有効利用	実施する	雨水を利用する設備(雨水タンク、散水設備等)を導入します。
76	雨水流出を抑制する施設の設置	実施する	事業計画地の面積に応じて、雨水流出を抑制するために、雨水調整池等を設置します。
77	雨水浸透への配慮	実施する	道路については雨水浸透に配慮し、浸透性のある舗装等を採用します。
■地域の生活環境を保全します。 <大気・騒音・振動等>			
78	騒音や振動を発生させる設備設置時の配慮	該当なし	騒音や振動を発生させる設備の設置がないため、該当しません。
79	住宅における防音サッシ等の設置	該当なし	住宅を建築しないため、該当しません。
80	駐車場の配置計画時の配慮	該当なし	駐車場の設置がないため、該当しません。
81	近隣への悪臭及び騒音の配慮	実施する	事業計画地内を通る都市計画道路については、供用後における騒音の影響を予測し、必要に応じて排水性舗装等の環境保全措置を実施します。なお、本事業は土地区画整理事業のため、近隣に影響を与えるほどの悪臭は発生しません。
82	ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策	該当なし	ボイラー等の機器設置がないため、該当しません。
83	屋外照明や広告照明設置時の配慮	実施する	道路照明については、近隣住民に対する光の影響を抑制します。
84	建築資材による光の影響の考慮	実施する	公園等に設置するソーラー式LED照明については、ソーラーパネルの反射光の影響を考慮します。
85	環境に配慮した塗料の使用	実施する	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。
86	周辺の教育、福祉や医療施設への配慮	実施する	事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、騒音、振動、通風、採光等に特段の配慮をします。
<中高層建築物(高さ10メートルを超える建築物)>			
87	日照障害対策	該当なし	高さ10メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。

表9(7) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項	実施の有無	取組内容
88	該当なし	高さ 10 メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
89	該当なし	高さ 10 メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
90	該当なし	高さ 10 メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
■景観まちづくりに貢献します。		
91	実施する	吹田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。
92	実施する	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。
93	実施する	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。
94	実施する	事業計画地が 1 ha を超えるため、重点地区の指定について協議します。
95	実施する	景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進します。
96	該当なし	屋外広告物の設置がないため、該当しません。
■安心安全のまちづくりに貢献します。		
97	実施する	都市計画道路では、歩道を確保するとともに、自転車通行空間を設置する等、歩車分離を行うことで、歩行者が安全に通行できる空間を整備します。また、区画道路においては、防災にも配慮した十分な幅員を確保します。
98	実施する	公園等において、災害時・緊急時に住民が炊き出しを行えるように、防災ベンチ等の導入を検討します。また、夜間照明確保のため、公園等にソーラー式LED照明等の導入を検討します。
99	実施する	防犯カメラ等、防犯対策等に対応できる設備機器の導入を検討します。

表9(8) 環境取組内容(その他)

« 工事中 »

■産業廃棄物・悪臭の発生抑制

- ・コンクリートガラ及びアスファルトは再資源化率 99%、木くずは再資源化率・縮減率 95%を目標とし、廃棄物の最終処分量を減量します。
- ・残土は、建設発生土情報交換システムの利用により、工事間利用を図ります。
- ・現地では廃棄物等の焼却は行わず、地域の分別収集に則って適切に処分します。
- ・浚渫土は、住居から離れた場所に仮置きし、乾燥させた上で処分します。

■土砂流出、崩壊の防止及び斜面の安定性の確保

- ・工事着手前に土質調査等を実施し、事業計画地の土質特性を把握します。
- ・一次造成では、造成地の法面勾配を安定勾配とし、必要に応じて仮設土留（矢板等）を行う等により、土砂流出、崩壊の防止及び斜面の安定性を確保します。
- ・二次造成では、造成地の法面勾配を安定勾配に整形し、種子吹付等による法面保護を行うことにより、土砂流出、崩壊の防止及び斜面の安定性を確保します。また、各宅地盤においては、水による法面の崩壊を防止するため、仮設側溝・水返し等を施工します。

■周辺住居に配慮した建設機械の採用

- ・住居に近接して工事を行う場合、騒音・振動の発生が小さい小型の建設機械を使用します。

■動植物の生息・生育環境の保全及び特定外来生物の駆除

- ・事業計画地外への自発的な移動が困難と考えられる重要な動物については、工事前に捕獲して生息適地へ移動させます。
- ・事業計画地で確認されている特定外来生物については、工事着手前に捕獲又は駆除を行い、事業計画地外へ移動させることのないよう対策を行います。
- ・工事中に特定外来生物が事業計画地に新たに侵入したことが確認された場合は、可能な範囲で速やかに駆除します。
- ・調査結果は報告書として整理し、吹田市立博物館等で調査記録を保管します。

■埋蔵文化財の保護

- ・工事の実施に当たっては、事前に吹田市教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財等が確認された場合は適切に対応します。

■作業従事者への安全教育の徹底

- ・工事関連車両の運転者に規制速度を遵守する等の安全教育を徹底し、歩行者、自転車や一般交通の安全を確保します。

表9(9) 環境取組内容(その他)

« 設備・施設等 »

■環境保全に配慮した都市計画道路の計画・維持管理

- ・道路路面上の凹凸等による騒音・振動の発生を低減するため、適切に道路の維持管理を行います。
- ・都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けて街路樹植栽を行うとともに、無電柱化を検討します。
- ・都市計画道路の交差点、都市計画道路と現道の接続部に設置する信号の現示は、渋滞が発生しないように警察との協議を行います。

■交通混雑、交通安全に配慮した道路計画

- ・都市計画道路(豊中岸部線、佐井寺片山高浜線)には、視認性の良い信号、道路標識を設置し、路面標示は摩耗による目視に支障を来さないように適切な維持管理を行います。
- ・事業計画地の区画道路は、事業計画地外からの自動車の通り抜けが起こらないような動線を計画します。
- ・事業計画地の区画道路の交差点は、一時停止の道路標識及び路面標示により優先道路を明確にし、交通安全に配慮します。
- ・都市計画道路及び事業計画地の区画道路には街灯を設置し、夜間でも歩行者及び自転車相互の視認性の向上に配慮します。
- ・必要に応じて、大阪府警察本部、道路管理者等の関係機関と交通混雑の軽減や交通安全の確保等に関する対応を協議します。

■土地区画整理事業後の緑地保全・創出に向けた取組

- ・建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行います。
- ・地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合は、可能な限り、換地計画において対応するとともに、緑地の維持、保全ができるよう、表土等の有効活用に努めます。

11. 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法

(1) 環境要素

「吹田市環境影響評価技術指針」（平成 24 年（2012 年）3 月改定、吹田市）に示された環境影響要因・環境要素から、本事業の特性及び地域特性を勘案して選定しました。選定した環境影響要因・環境要素は、表 10 に示すとおりです。

表 10 環境影響要因・環境要素関連表

環境影響要因			工事			存在			供用
			建設機械の稼働	工事関連車両の走行	工事の影響	土地利用及び地形の変化	緑の回復育成	平面・掘割構造(都市計画道路)	自動車の走行(都市計画道路)
目標	分野	環境要素							
エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換	地球温暖化	温室効果ガス、エネルギー							
資源を有効に利用する社会づくり	廃棄物等	一般廃棄物							
		産業廃棄物			○				
		建設発生土			○				
		フロン類			×				
健康で安全な生活環境の保全	大気・熱	大気汚染	○	○				○	
		悪臭			○				
		ヒートアイランド現象				○	○	○	
	水	水質汚濁			×				
		公共用水域 地下水			×				
		底質汚染							
	土	土壌汚染			○				
		地形、地質	土砂流出、崩壊 斜面安定			○			
		地盤	地下水位 地盤沈下、変状						
	騒音・振動等	騒音		○	○				
		振動		○	○				
		低周波音						×	
	人と自然とが共生する良好な環境の確保	人と自然	動植物、生態系			○	○	○	○
緑化（緑の質、緑の量）							○	○	
人と自然とのふれあいの場					○	○	○	○	
快適な都市環境の創造	構造物の影響	景観				○	○	○	
		日照阻害							
		テレビ受信障害							
		風害							
	文化遺産	文化遺産（有形・無形・複合）			○				
	安全	火災、爆発、化学物質の漏洩等							
	地域社会	コミュニティ			○		○		
	交通混雑、交通安全		○				○		

(注) 表中の凡例は、以下のとおりです。

○：影響があると考えられる項目

×：「開発行為」及び「道路の建設」に伴う標準的な環境要素として例示されている項目のうち、本事業では影響がないと考えられるため、調査・予測項目から除外した項目

(2) 現況調査及び予測の方法

選定した環境要素の現況調査及び予測の方法は表 11 に、現地調査の地点及び範囲は図 8 にそれぞれ示すとおりです。

表 11 現況調査及び予測の方法

区分	環境要素	既存資料	現地調査	現況調査・予測の方法
工 事	産業廃棄物、建設発生土	○	－	廃棄物、建設発生土の状況を把握します。工事の実施に伴い発生する産業廃棄物、建設発生土の発生量又は排出量について、工事計画、既存資料等をもとに予測します。
	大気汚染	○	－	大気汚染、気象の状況を把握します。建設機械の稼働、工事関連車両の走行による大気汚染への影響について、数値計算により予測します。
	悪臭	○	－	悪臭、気象の状況を把握します。工事の実施に伴い発生する悪臭の程度について、工事計画等をもとに定性的に予測します。
	土壌汚染	○	－	地歴、土壌汚染の状況を把握します。工事の実施が土壌汚染に及ぼす影響について、土壌汚染に係る物質の取扱量、取扱方法、排出濃度、排出量と土壌汚染の状況、土地利用の履歴をもとに予測します。
	地形、地質	○	－	地形、地質の状況を把握します。工事の実施が斜面における土砂流出・崩壊に対する安定性の状況及び斜面の安定性の状況に及ぼす影響について、工事計画や類似事例等をもとに定性的に予測します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動の状況、自動車交通量の状況を把握します。建設機械の稼働、工事関連車両の走行による騒音・振動への影響について、数値計算により予測します。
	動植物、生態系	○	○	動植物の状況、生息・生育環境を把握するとともに、地域を特徴づける生態系の状況及びその生息・生育環境を抽出します。工事の実施による動植物や生態系への影響について、地形の改変状況等から定性的に予測します。
	人と自然とのふれあいの場	○	○	人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を把握します。工事計画等をもとに、人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度、ふれあいの場が持つ機能の変化の程度、ふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度を予測します。
	文化遺産	○	－	文化財、埋蔵文化財包蔵地等の状況を把握します。工事の実施が文化財に及ぼす影響について、現況調査結果、工事計画等をもとに定性的に予測します。
	コミュニティ	○	○	コミュニティの状況について把握します。工事の実施によるコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性について、現況調査結果及び工事計画をもとに定性的に予測します。
交通混雑、交通安全	○	○	交通の状況、交差点の状況、道路の状況、交通安全の状況を把握します。工事関連車両の走行による影響について、現況調査結果、工事計画等をもとに予測します。	
存在及び供用	大気汚染	○	－	大気汚染、気象の状況を把握します。都市計画道路の供用（自動車の走行）による大気汚染への影響について、数値計算により予測します。
	ヒートアイランド現象	○	－	気温、土地被覆、地表面温度の状況を把握します。土地利用計画、緑化計画等に基づき、土地被覆の変化の内容及び程度を算出し、将来の地表面温度を予測します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動の状況等を把握します。都市計画道路の供用（自動車の走行）による騒音・振動への影響について、数値計算により予測します。
	動植物、生態系	○	○	動植物の状況、生息・生育環境を把握するとともに、地域を特徴づける生態系の状況及びその生息・生育環境を抽出します。土地利用、地形の変化等による動植物や生態系への影響について、土地利用計画、緑化計画等から定性的に予測します。
	緑化	○	○	現存植生、緑被、日照の状況や大径木の生育状況を把握します。土地利用等の変更による緑の質・量の変化の内容及び程度を土地利用計画、緑化計画等から定性的に予測します。
	人と自然とのふれあいの場	○	○	人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を把握します。事業計画等をもとに人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度、ふれあいの場が持つ機能の変化の程度、ふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度を予測します。
	景観	○	○	地域の景観特性、代表的な眺望地点からの景観を把握します。主要な景観構成要素の改変の程度、地域の景観特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、フォトモニター図又はパース図の作成により定性的に予測します。
	コミュニティ	○	○	コミュニティの状況について把握します。道路の存在によるコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性について、現況調査結果及び事業計画をもとに定性的に予測します。
交通混雑、交通安全	○	○	交通の状況、交差点の状況、道路の状況、交通安全の状況を把握します。都市計画道路の供用（自動車の走行）による影響について、現況調査結果、事業計画等をもとに予測します。	

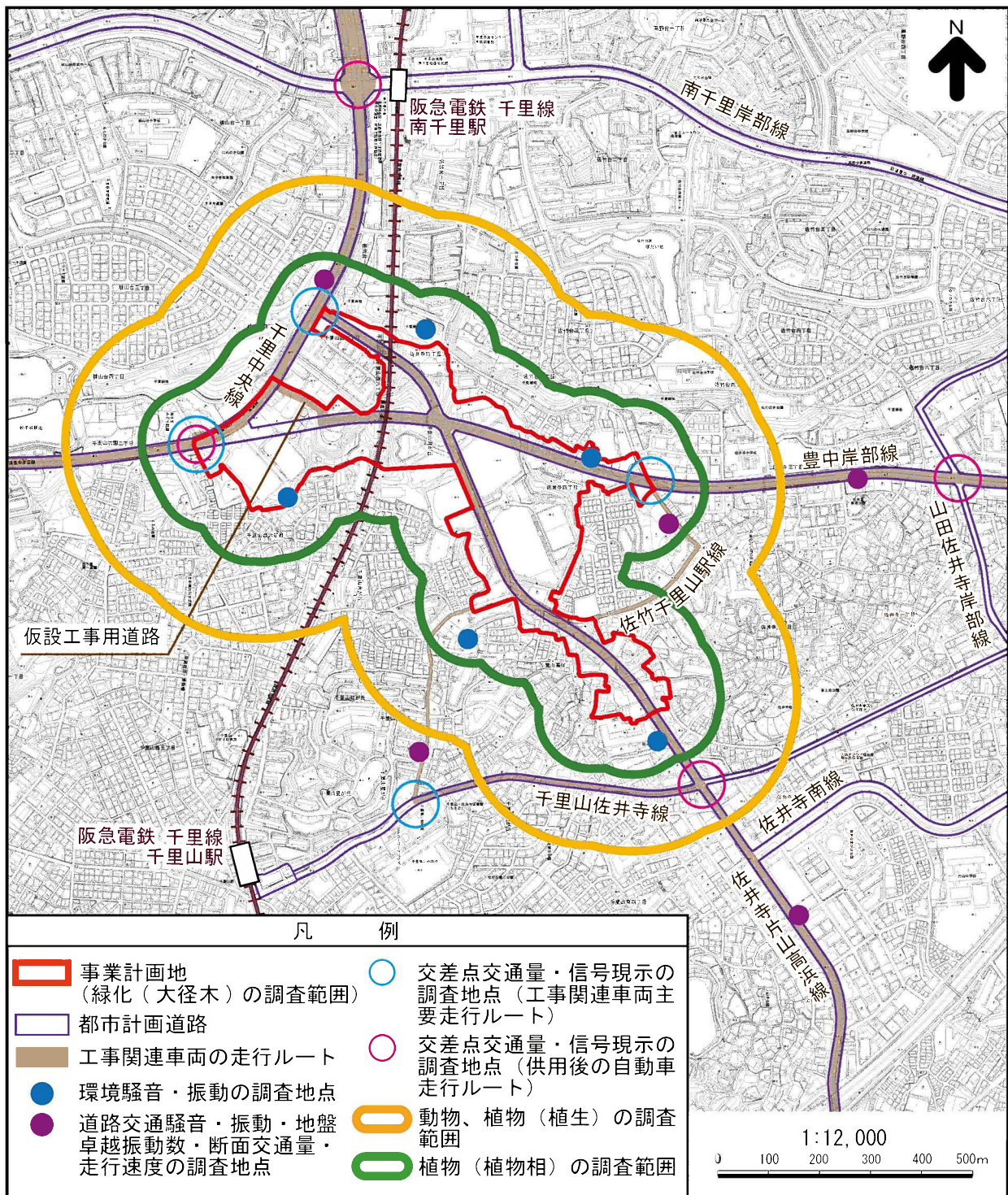


図8 現地調査地点・範囲

(3) 評価の方法

現況調査及び予測の結果を踏まえ、選定した環境要素ごとに、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されているか、「環境基本法」に基づき定められている環境基準並びに「吹田市第3次環境基本計画」に定められている目標値の達成及び維持に支障を来さないか、良好な環境の創造のための取組が可能な限り実施されているかについて検討し、評価します。

12. 環境影響評価の結果

(1) 産業廃棄物、建設発生土

(a) 工 事

工事の実施に伴う産業廃棄物の発生量は約 17,000m³であり、このうち再資源化量は約 16,400 m³ (約 96.3%)、処分量は約 600m³ (約 3.7%) と予測されます。なお、本事業では、既存住居等の建屋の解体・撤去は実施しませんが、建屋以外の支障構造物 (擁壁、柵等) の撤去、既存樹木の伐採・伐根等を行う計画です。また、工事の実施に伴う建設発生土の発生量 (残土量) は、約 326,000m³ と予測されます。残土は、建設発生土情報交換システムの利用により、周辺の地方公共団体の公共事業において利用される計画です。

また、本事業では、資材の梱包等を最小限にする、廃棄物の再資源化・縮減により最終処分量を減量する、建設発生土を事業計画地の盛土工 (埋め戻し) に使用する等の環境取組を実施することにより、工事の実施により発生する産業廃棄物及び建設発生土の排出量を抑制し、事業計画地の廃棄物処理への影響を軽減する計画としています。

(2) 大気汚染

(a) 工 事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する排出ガスによる大気汚染への影響の予測結果は、表 12~13 にそれぞれ示すとおりです。事業計画地及びその周辺における大気汚染物質 (二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) 濃度は、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械を使用する、アイドリング及び空ぶかしを抑制する、工事規模に応じた効率的な工事計画を立案し稼働台数を抑制する等の環境取組を実施することにより、大気汚染物質の排出を抑制し、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめる計画としています。

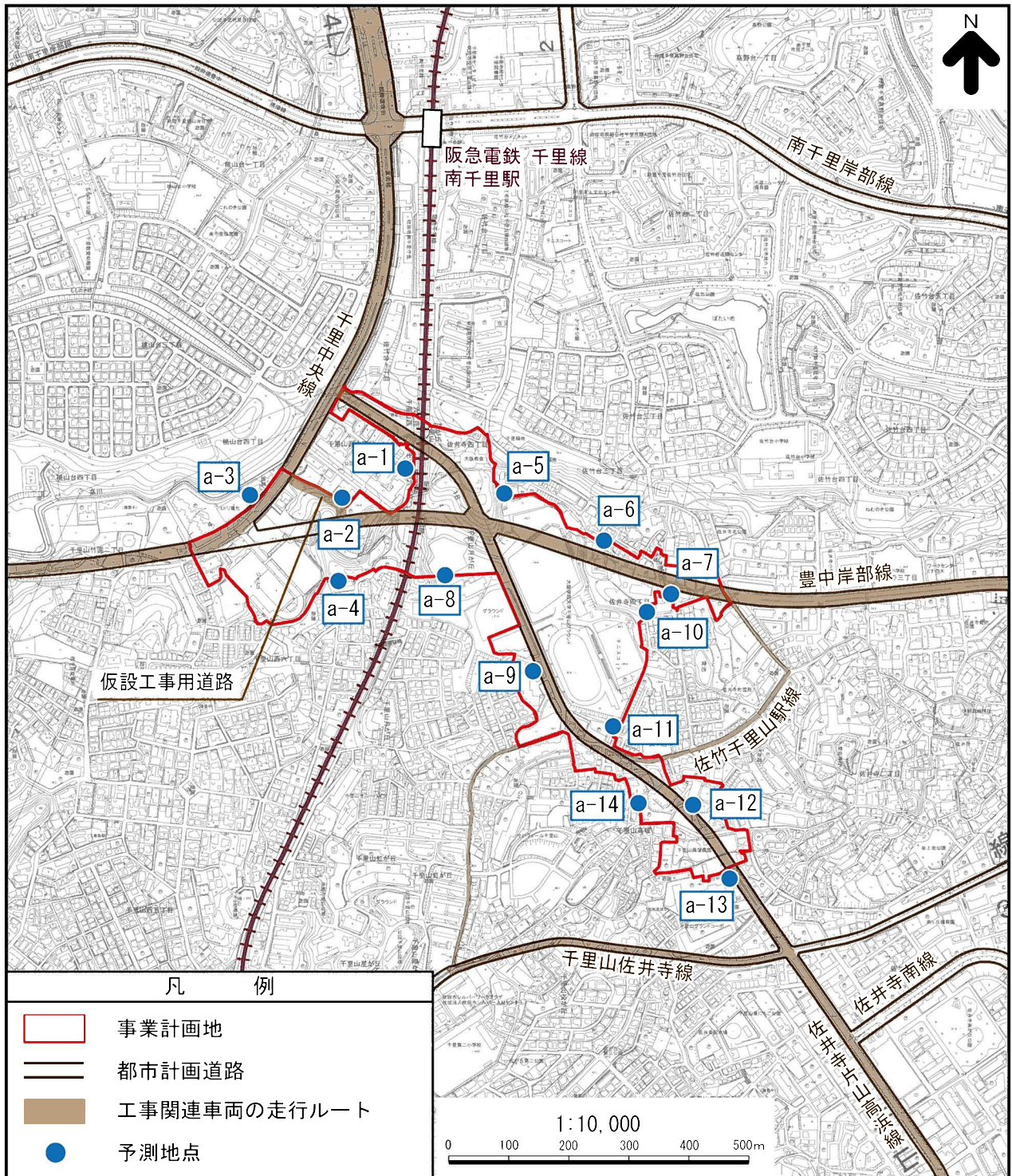


図9 大気汚染・騒音・振動の予測地点（建設機械の稼働）

表 12 建設機械の稼働により発生する二酸化窒素濃度の予測結果

予測地点	二酸化窒素 (ppm)					評価の基準値	
	寄与濃度	環境濃度	日平均値の年間 98%値	1 時間値	評価の基準値		
					日平均値の年間 98%値	1 時間値	
a-1	0.0011	0.0136	0.032	0.055	環境基準 0.06 以下 吹田市の 目標値 0.04 以下	0.1~0.2 以下	
a-2	0.0016	0.0137	0.032	0.063			
a-3	0.0002	0.0123	0.031	0.064			
a-4	0.0016	0.0136	0.032	0.060			
a-5	0.0018	0.0138	0.033	0.074			
a-6	0.0004	0.0124	0.031	0.060			
a-7	0.0003	0.0123	0.031	0.046			
a-8	0.0059	0.0179	0.037	0.062			
a-9	0.0013	0.0133	0.032	0.075			
a-10	0.0007	0.0127	0.031	0.067			
a-11	0.0012	0.0132	0.032	0.067			
a-12	0.0040	0.0160	0.035	0.078			
a-13	0.0017	0.0137	0.033	0.064			
a-14	0.0036	0.0156	0.035	0.077			

(注) 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。

表 13 建設機械の稼働により発生する浮遊粒子状物質濃度の予測結果

予測地点	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)					評価の基準値	
	寄与濃度	環境濃度	日平均値の2%除外値	1 時間値	評価の基準値		
					日平均値の2%除外値	1 時間値	
a-1	0.0001	0.0152	0.037	0.032	0.10 以下	0.20 以下	
a-2	0.0002	0.0152	0.037	0.042			
a-3	0.0001 未満	0.0150	0.037	0.045			
a-4	0.0002	0.0152	0.037	0.038			
a-5	0.0002	0.0152	0.037	0.063			
a-6	0.0001	0.0151	0.037	0.038			
a-7	0.0001 未満	0.0150	0.037	0.022			
a-8	0.0007	0.0157	0.038	0.043			
a-9	0.0002	0.0152	0.037	0.063			
a-10	0.0001	0.0151	0.037	0.049			
a-11	0.0001	0.0151	0.037	0.049			
a-12	0.0005	0.0155	0.038	0.069			
a-13	0.0002	0.0152	0.037	0.045			
a-14	0.0004	0.0154	0.037	0.068			

(注) 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。

(イ) 工事関連車両の走行

工事関連車両の走行により発生する排出ガスによる大気汚染への影響の予測結果は、表 14~15 にそれぞれ示すとおりです。工事関連車両の走行ルート沿道における大気汚染物質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）濃度は、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、アイドリング及び空ぶかしを抑制する、一時的に集中して工事関連車両が走行しないよう工事の平準化を図る等の環境取組を実施することにより、大気汚染物質の排出を抑制し、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

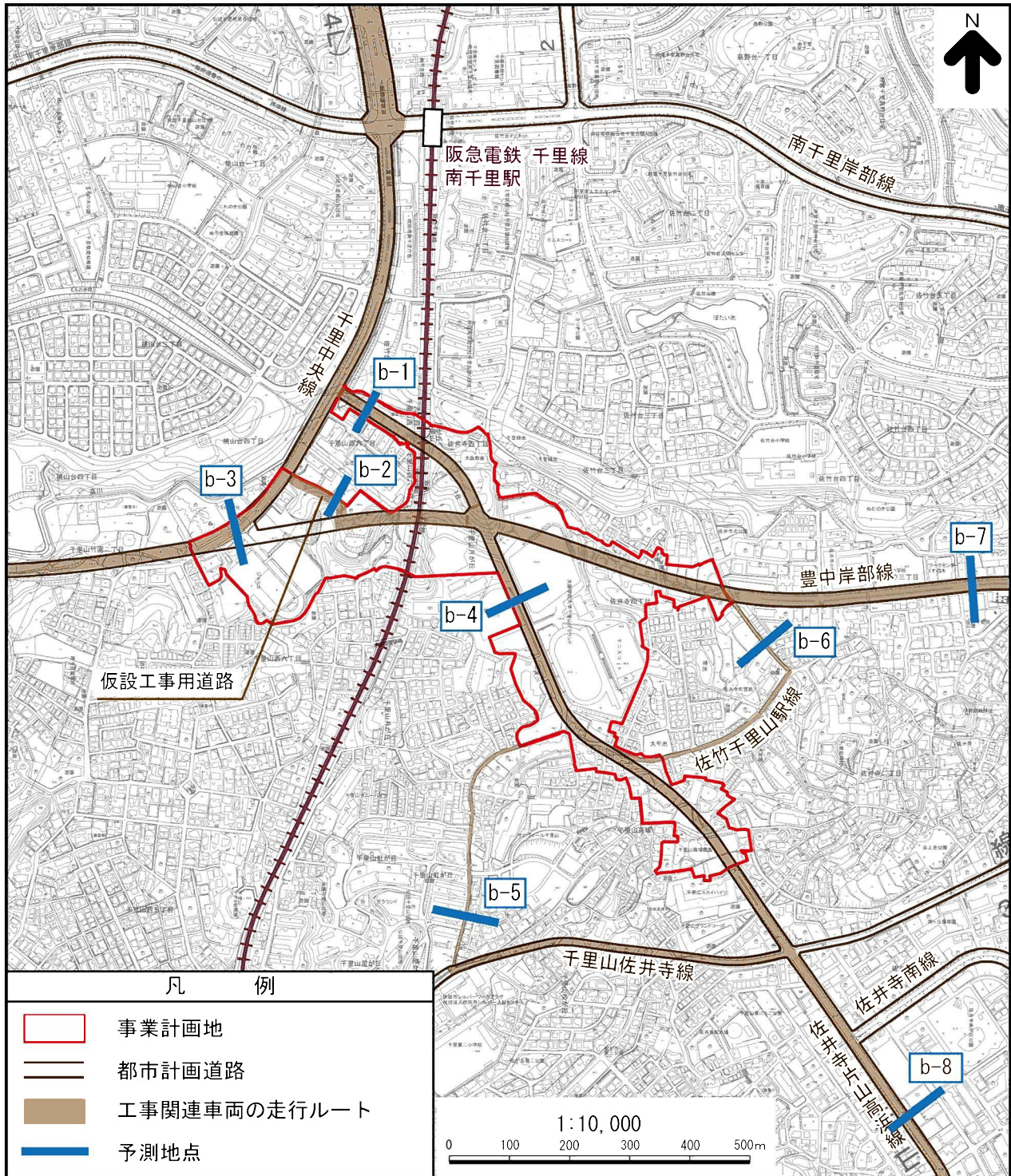


図 10 大気汚染・騒音・振動の予測地点（工事関連車両の走行）

表 14 工事関連車両の走行により発生する二酸化窒素濃度の予測結果

予測地点	工事関連車両の走行ルート	二酸化窒素 (ppm)			評価の基準値
		工事関連車両による寄与濃度	環境濃度	日平均値の年間 98%値	
b-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00002	0.0121	0.031	環境基準 0.06以下 吹田市の目標値 0.04以下
b-2	仮設工事用道路 (事業計画地)	0.00002	0.0121	0.031	
b-3	千里中央線	0.00001	0.0125	0.031	
b-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00002	0.0120	0.031	
b-5	佐竹千里山駅線	0.00006	0.0125	0.031	
b-6	佐竹千里山駅線	0.00011	0.0127	0.031	
b-7	豊中岸部線 (既整備済区間)	0.00005	0.0123	0.031	
b-8	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	0.00005	0.0132	0.032	

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

表 15 工事関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質濃度の予測結果

予測地点	工事関連車両の走行ルート	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)			評価の基準値
		工事関連車両による寄与濃度	環境濃度	日平均値の2%除外値	
b-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.000002	0.0150	0.037	0.10 以下
b-2	仮設工事用道路 (事業計画地)	0.000002	0.0150	0.037	
b-3	千里中央線	0.000001	0.0150	0.037	
b-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.000003	0.0150	0.037	
b-5	佐竹千里山駅線	0.000005	0.0150	0.037	
b-6	佐竹千里山駅線	0.000006	0.0151	0.037	
b-7	豊中岸部線 (既整備済区間)	0.000003	0.0150	0.037	
b-8	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	0.000003	0.0151	0.037	

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

(b) 供 用

自動車の走行(都市計画道路)により発生する排出ガスによる大気汚染への影響の予測結果は、表 16~17 にそれぞれ示すとおりです。都市計画道路沿道における大気汚染物質(二酸化窒素及び

浮遊粒子状物質)濃度は、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、都市計画道路の整備に当たっては、都市計画道路の交差部・現道との接続部の信号現示について渋滞が発生しないように警察との協議を行う等の環境取組を実施することにより、自動車の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

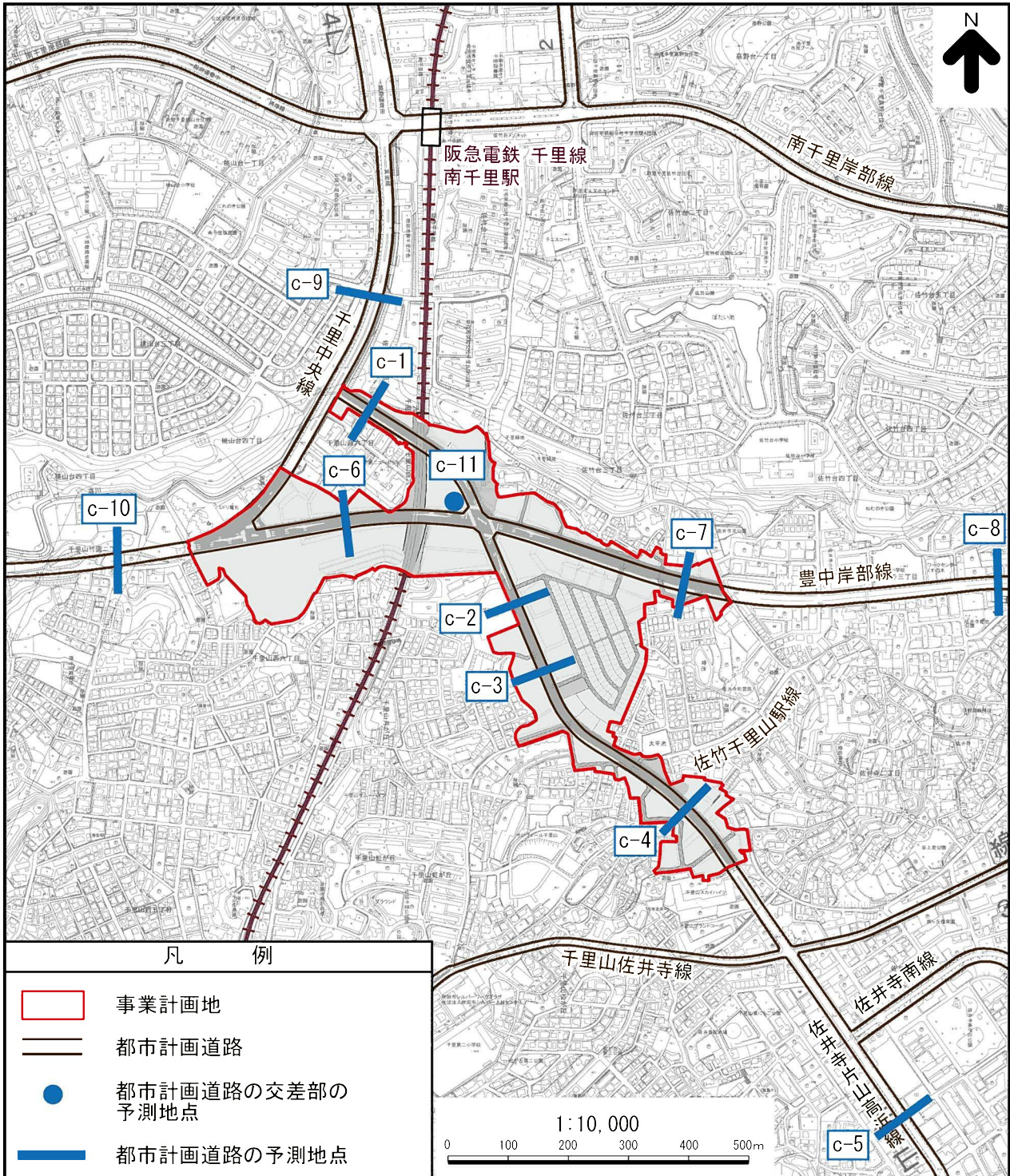


図 11 大気汚染・騒音・振動の予測地点（自動車の走行）

表 16 自動車の走行（都市計画道路）により発生する二酸化窒素濃度の予測結果

予測地点	道路名	二酸化窒素 (ppm)			評価の基準値
		寄与濃度	環境濃度	日平均値の年間 98%値	
c-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.0012	0.0132	0.032	環境基準 0.06以下 吹田市の目標値 0.04以下
c-2	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.0010	0.0130	0.032	
c-3	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.0014	0.0134	0.032	
c-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.0012	0.0132	0.032	
c-5	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	0.0021	0.0141	0.033	
c-6	豊中岸部線 (事業計画地)	0.0012	0.0132	0.032	
c-7	豊中岸部線 (事業計画地)	0.0015	0.0135	0.032	
c-8	豊中岸部線 (既整備済区間)	0.0015	0.0135	0.032	
c-9	千里中央線 〔南千里駅前交差点 の南側区間〕	0.0009	0.0129	0.032	
c-10	豊中岸部線 〔千里山西 6 丁目南 交差点の西側区間〕	0.0018	0.0138	0.033	
c-11	都市計画道路佐井寺 片山高浜線と豊中岸 部線の交差部 (事業計画地)	0.0020	0.0140	0.033	

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

表 17 自動車の走行（都市計画道路）により発生する浮遊粒子状物質濃度の予測結果

予測地点	道路名	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)			評価の基準値
		寄与濃度	環境濃度	日平均値の2%除外値	
c-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00007	0.0151	0.037	0.10 以下
c-2	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00006	0.0151	0.037	
c-3	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00007	0.0151	0.037	
c-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	0.00006	0.0151	0.037	
c-5	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	0.00013	0.0151	0.037	
c-6	豊中岸部線 (事業計画地)	0.00007	0.0151	0.037	
c-7	豊中岸部線 (事業計画地)	0.00008	0.0151	0.037	
c-8	豊中岸部線 (既整備済区間)	0.00008	0.0151	0.037	
c-9	千里中央線 〔南千里駅前交差点 の南側区間〕	0.00005	0.0151	0.037	
c-10	豊中岸部線 〔千里山西6丁目南 交差点の西側区間〕	0.00010	0.0151	0.037	
c-11	都市計画道路佐井寺 片山高浜線と豊中岸 部線の交差部 (事業計画地)	0.00010	0.0151	0.037	

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

(3) 悪 臭

(a) 工 事

本事業に伴う工事の実施に当たっては、アスファルトの融解や仮設トイレの設置等、悪臭の発生が想定される作業、行為に際して適切に臭気対策を行うことにより、工事の実施による悪臭の発生を可能な限り低減する計画であることから、工事の実施により発生する悪臭の影響は少ないものと予測されます。

(4) ヒートアイランド現象

(a) 存 在

土地被覆（土地利用）の変化による平均地表面温度の予測結果は、表 18 に示すとおりです。現状からの昼間、夜間の平均地表面温度の上昇は、基本ケース（「好いたすまいる条例」により確保するよう求められる緑被面積の割合を適用した場合）では昼間 3.6℃、夜間 0.2℃であるのに対

し、緑被率 28%のケース（「好いたすまいる条例」及び「吹田市環境まちづくりガイドライン【開発・建築版】」等を活用し、緑化を適切に誘導したと仮定した場合）では昼間 1.2℃、夜間-0.1℃となっており、基本ケースに比べて昼間で 2.4℃、夜間で 0.3℃低く抑えられる結果となっています。

本事業は土地区画整理事業であるため、将来の土地利用は地権者が決定するものではありませんが、建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施・開発の誘導を行うとともに、都市計画道路における街路樹植栽や保水性舗装・遮熱性舗装等の敷設を行う等の環境取組を実施することにより、土地利用及び地形の変化や緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による地表面温度への影響を可能な限り低減できるよう努めます。

表 18 事業計画地の平均地表面温度の予測結果

	現況の 平均地表面 温度 (°C)	基本ケース		緑被率 28%のケース	
		平均地表面 温度 (°C)	現況からの 増減 (°C)	平均地表面 温度 (°C)	現況からの 増減 (°C)
昼 間	47.6	51.2	3.6	48.8	1.2
夜 間	29.6	29.8	0.2	29.5	-0.1

(注) 「基本ケース」は「好いたすまいる条例」により確保するよう求められる緑被面積の割合を適用した場合、「緑被率 28%のケース」は「好いたすまいる条例」及び「吹田市環境まちづくりガイドライン【開発・建築版】」等を活用し、緑化を適切に誘導したと仮定した場合の予測結果を示しています。

(5) 土壌汚染

(a) 工 事

事業計画地の土地利用履歴は、農地及び山林、宅地、学校施設や商業施設等の建物、グラウンドであり、土壌汚染源となる施設の立地は確認されませんでした。また、水質汚濁防止法、下水道法及びダイオキシン類特別措置法に基づく有害物質使用特定施設の届出はありません。これらのことから、事業計画地において有害物質による土壌汚染のおそれはないものと判断します。

また、工事の実施に当たっては、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に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する等の環境取組を実施することにより、工事の実施による土壌汚染への影響を可能な限り低減する計画としています。

(6) 地形、地質

(a) 工 事

本事業の実施に伴う工事では、切土工・盛土工によって、事業計画地の約 81%の範囲において土地が改変される計画となっていますが、工事の実施に当たっては、工事着手前に土質調査等を実施するとともに、法面の安定勾配の確保、種子吹付等による法面保護等を行うことにより、工事の実施による地形、地質への影響を可能な限り低減する計画としています。

(7) 騒音

(a) 工事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による騒音の予測結果は、表 19～20 にそれぞれ示すとおりです。事業計画地及びその周辺の工事敷地境界及び住居建屋位置における騒音レベルの90%レンジの上端値（L₅）は、万能塀を設置することにより、規制基準及び吹田市の目標等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械を使用する、アイドリング及び空ぶかしを抑制する、工事規模に応じた効率的な工事計画を立案し稼働台数を抑制する等の環境取組を実施することにより、騒音の発生を抑制し、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 19 建設機械の稼働による騒音の予測結果（工事敷地境界：地上 1.2m高さ）

予測地点	工種	騒音レベルの90%レンジの上端値（L ₅ ） （デシベル）		
		予測結果		評価の基準値
		万能塀なし	万能塀設置時	
a-1	掘削工	72	54	85 以下
a-2	掘削工	81	62	
a-3	アスファルト舗装工	84	— ³⁾	
a-4	掘削工	74	56	
a-5	掘削工	81	64	
a-6	法面整形工	78	58	
a-7	法面整形工	73	59	
a-8	掘削工	81	62	
a-9	構造物撤去工	89	73	
a-10	掘削工	81	61	
a-11	構造物撤去工	93	70	
a-12	現場打擁壁工・法面整形工	83	63	
a-13	法面整形工・現場打擁壁工	78	52	
a-14	現場打擁壁工・法面整形工	83	63	

- (注) 1. 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。
 2. 工種は、各予測地点における騒音影響が最も大きくなる工種を設定しました。
 3. a-3 地点の工種（千里中央線のアスファルト舗装工）は、道路敷地境界に万能塀を設置するのは困難であることから、万能塀を設置した場合の予測は行っていません。

表 20 建設機械の稼働による騒音の予測結果（住居建屋位置）

予測地点	工種	予測高さ	騒音レベルの90%レンジの上端値（L ₅ ） （デシベル）		評価の基準
			予測結果		
			万能塀なし	万能塀設置時	
a-1	掘削工	1階	72	54	大部分の地域 住民が日常生活において支 障がない程度
		2階	72	72	
a-2	掘削工	1階	77	64	
		2階	77	75	
		6階	74	74	
a-3	アスファルト舗装工	1階	83	— ⁴⁾	
		2階	82		
		7階	77		
a-4	掘削工	1階	74	58	
		2階	74	74	
		4階	73	73	
a-5	掘削工	1階	77	70	
		2階	77	77	
		5階	76	76	
a-6	法面整形工	1階	78	58	
		2階	78	78	
a-7	法面整形工	1階	72	58	
		2階	72	64	
		5階	70	70	
a-8	掘削工	1階	81	62	
		2階	81	81	
a-9	構造物撤去工	1階	86	71	
		2階	86	73	
		9階	85	85	
a-10	掘削工	1階	81	61	
		2階	81	61	
		3階	80	80	
a-11	構造物撤去工	1階	93	73	
		2階	93	77	
		3階	93	81	
a-12	現場打擁壁工・法面整形工	1階	80	65	
		2階	80	76	
		3階	79	79	
a-13	法面整形工・現場打擁壁工	1階	72	54	
		2階	72	59	
		11階	69	69	
a-14	現場打擁壁工・法面整形工	1階	83	64	
		2階	83	83	
		4階	80	80	

- (注) 1. 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。
 2. 工種は、各予測地点における騒音影響が最も大きくなる工種を設定しました。
 3. 予測高さは、1階・2階を基本とし、3階以上の住居がある場合はその最上階も予測対象としました。
 4. a-3地点の工種（千里中央線のアスファルト舗装工）は、道路敷地境界に万能塀を設置するのは困難であることから、万能塀を設置した場合の予測は行っていません。

(イ) 工事関連車両の走行

工事関連車両の走行による騒音の予測結果は、表 21 に示すとおりです。工事関連車両の走行ルート沿道における等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、アイドリング及び空ぶかしを抑制する、一時的に集中して工事関連車両が走行しないよう工事の平準化を図る等の環境取組を実施することにより、騒音の発生を抑制し、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 21 工事関連車両の走行による騒音の予測結果

予測地点	工事関連車両の走行ルート	予測高さ	方向	等価騒音レベル (L_{Aeq}) (デシベル)		
				予測結果	評価の基準値	
b-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	1階	南側	57	65以下	
		2階		57		
		5階		56		
b-2	仮設工事用道路 (事業計画地)	1階	北側	56	65以下	
		2階		56		
		6階		55		
b-3	千里中央線	1階	北側	63	70以下	
		2階		63		
		14階		57		
b-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	1階	西側	56	65以下	
		2階		55		
b-5	佐竹千里山駅線	1階	東側	62	工事関連車両の走行による騒音レベルの増分が1以下であること ²⁾ 〔現況の騒音レベル：61〕	
			西側	62		
		2階	東側	58		60以下
			西側	60		
b-6	佐竹千里山駅線	1階	東側	63	工事関連車両の走行による騒音レベルの増分が1以下であること ²⁾ 〔現況の騒音レベル：62〕	
			西側	63		
		2階	東側	60		60以下
			西側	60		
b-7	豊中岸部線 (既整備済区間)	1階	北側	60	70以下	
			南側	60		
		2階	北側	59		
			南側	59		
		3階	北側	58		
b-8	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	1階	東側	64	65以下	
			西側	64		
		2階	東側	64		
			西側	64		
		6階	東側	61		
		7階	西側	60		

(注) 1. 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

2. b-5 及び b-6 地点の1階高さは、現況で既に評価の基準値 (60 デシベル以下) を上回っているため、工事関連車両の走行による騒音レベルの増分が1デシベル以下であることを評価の基準値としています。

(b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果は、表 22 に示すとおりです。都市計画道路沿道における等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、本事業の整備区間及び一部の既整備済区間において排水性舗装を敷設することにより、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、都市計画道路の整備に当たっては、都市計画道路の交差部・現道との接続部の信号現示について渋滞が発生しないように警察との協議を行う等の環境取組を実施することにより、自動車の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 22(1) 自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果

予測地点	道路名	予測高さ	方向	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（デシベル）			
				予測結果		評価の基準値	
				昼 間	夜 間	昼 間	夜 間
c-1	佐井寺片山高浜線 （事業計画地）	1 階	南側	61	56	65 以下	60 以下
		2 階		61	56		
		5 階		60	55		
c-2	佐井寺片山高浜線 （事業計画地）	1 階	東側	60	55		
			西側	65	59		
		2 階	東側	60	55		
			西側	64	59		
		6 階	東側	59	54		
		c-3	佐井寺片山高浜線 （事業計画地）	1 階	東側		
西側	61				56		
2 階	東側			62	57		
	西側			61	56		
6 階	東側			60	55		
9 階	西側			59	54		
c-4	佐井寺片山高浜線 （事業計画地）	1 階	東側	63	59		
			西側	64	59		
		2 階	東側	63	59		
			西側	64	59		
		3 階	東側	63	58		
		6 階	西側	62	57		
c-5	佐井寺片山高浜線 （既整備済区間）	1 階	東側	62 (67)	60 (64)		
			西側	63 (67)	60 (64)		
		2 階	東側	62 (67)	59 (64)		
			西側	62 (67)	59 (64)		
		6 階	東側	59 (64)	57 (61)		
		7 階	西側	58 (63)	56 (60)		

- (注) 1. 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。
 2. c-5 地点（既整備済区間）の（ ）内の数値は、排水性舗装を敷設しない場合（現在の舗装状況（密粒舗装））の等価騒音レベルを示しています。

表 22(2) 自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果

予測地点	道路名	予測高さ	方向	等価騒音レベル (L_{Aeq}) (デシベル)			
				予測結果		評価の基準値	
				昼間	夜間	昼間	夜間
c-6	豊中岸部線 (事業計画地)	1階	北側	65	58	70以下	65以下
			南側	62	54		
		2階	北側	65	57		
			南側	62	54		
		6階	北側	63	55		
			南側	61	53		
c-7	豊中岸部線 (事業計画地)	1階	北側	66	58		
			南側	66	58		
		2階	北側	66	58		
			南側	66	57		
		5階	北側	64	55		
			6階	南側	64		
c-8	豊中岸部線 (既整備済区間)	1階	北側	65	58		
			南側	66	58		
		2階	北側	64	58		
			南側	65	58		
		3階	北側	64	57		
c-9	千里中央線 〔南千里駅前交差点 の南側区間〕	1階	東側	66	60		
			西側	64	59		
		2階	東側	66	60		
			西側	64	59		
c-10	豊中岸部線 〔千里山西6丁目南 交差点の西側区間〕	1階	北側	66	61		
			南側	64	57		
		2階	北側	65	60		
			南側	64	58		
		3階	南側	63	58		
c-11	都市計画道路佐井寺 片山高浜線と豊中岸 部線の交差部 (事業計画地)	1階		64	57		
		2階	北西端	64	57		
		6階		63	56		

(注) 1. 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

2. c-8～c-10 地点（既整備済区間）の数値は、排水性舗装を敷設しない場合（現在の舗装状況（密粒舗装））の等価騒音レベルを示しています。

(8) 振動

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による振動の予測結果は、表 23～24 にそれぞれ示すとおりです。事業計画地及びその周辺の工事敷地境界及び住居建屋位置における振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10}) は、規制基準及び吹田市の目標等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、国土交通省指定の低振動型建設機械を使用する、アイドリ

グ及び空ぶかしを抑制する、工事規模に応じた効率的な工事計画を立案し稼働台数を抑制する等の環境取組を実施することにより、振動の発生を抑制し、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 23 建設機械の稼働による振動の予測結果（工事敷地境界）

予測地点	工種	振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10}) (デシベル)	
		予測結果	評価の基準値
a-1	掘削工	41	75 以下
a-2	掘削工	49	
a-3	アスファルト舗装工	52	
a-4	掘削工	43	
a-5	掘削工	49	
a-6	法面整形工	50	
a-7	法面整形工	46	
a-8	掘削工	49	
a-9	構造物撤去工	59	
a-10	掘削工	49	
a-11	構造物撤去工	63	
a-12	現場打擁壁工・法面整形工	50	
a-13	法面整形工・現場打擁壁工	50	
a-14	現場打擁壁工・法面整形工	50	

(注) 1. 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。
2. 工種は、各予測地点における振動影響が最も大きくなる工種を設定しました。

表 24 建設機械の稼働による振動の予測結果（住居建屋位置）

予測地点	工種	振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10}) (デシベル)	
		予測結果	評価の基準値
a-1	掘削工	41	大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度
a-2	掘削工	45	
a-3	アスファルト舗装工	51	
a-4	掘削工	42	
a-5	掘削工	46	
a-6	法面整形工	50	
a-7	法面整形工	45	
a-8	掘削工	49	
a-9	構造物撤去工	56	
a-10	掘削工	43	
a-11	構造物撤去工	63	
a-12	現場打擁壁工・法面整形工	47	
a-13	法面整形工・現場打擁壁工	45	
a-14	現場打擁壁工・法面整形工	49	

(注) 1. 予測地点の位置は、図9に示すとおりです。
2. 工種は、各予測地点における振動影響が最も大きくなる工種を設定しました。

(イ) 工事関連車両の走行

工事関連車両の走行による振動の予測結果は、表 25 に示すとおりです。工事関連車両の走行ルート沿道における振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10}) は、要請限度及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、アイドリング及び空ぶかしを抑制する、一時的に集中して工事関連車両が走行しないよう工事の平準化を図る等の環境取組を実施することにより、振動の発生を抑制し、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 25 工事関連車両の走行による振動の予測結果

予測地点	工事関連車両の走行ルート	方向	振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10}) (デシベル)	
			予測結果	評価の基準値
b-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	南側	28	65以下
b-2	仮設工事用道路 (事業計画地)	北側	29	
b-3	千里中央線	北側	45	
b-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	西側	29	
b-5	佐竹千里山駅線	東側	35	
		西側	35	
b-6	佐竹千里山駅線	東側	38	
		西側	38	
b-7	豊中岸部線 (既整備済区間)	北側	33	
		南側	33	
b-8	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	東側	42	
		西側	42	

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

(b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による振動の予測結果は、表 26 に示すとおりです。都市計画道路沿道における振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10}) は、要請限度及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

また、都市計画道路の整備に当たっては、道路路面上の凹凸等による騒音・振動の発生を低減するため適切に道路の維持管理を行う等の環境取組を実施することにより、自動車の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 26 自動車の走行（都市計画道路）による振動の予測結果

予測地点	道路名	方向	振動レベルの80%レンジの上端値(L ₁₀) (デシベル)			
			予測結果		評価の基準値	
			昼間	夜間	昼間	夜間
c-1	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	南側	46	42	65 以下	60以下
c-2	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	東側	37	35		
		西側	47	43		
c-3	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	東側	43	39		
		西側	46	42		
c-4	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	東側	46	43		
		西側	47	43		
c-5	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	東側	46	43		
		西側	46	43		
c-6	豊中岸部線 (事業計画地)	北側	46	39		
		南側	41	33		
c-7	豊中岸部線 (事業計画地)	北側	47	40		
		南側	47	40		
c-8	豊中岸部線 (既整備済区間)	北側	40	33		
		南側	40	33		
c-9	千里中央線 (南千里駅前交差点の 南側区間)	東側	46	42		
		西側	45	42		
c-10	豊中岸部線 (千里山西6丁目南交 差点の西側区間)	北側	50	45		
		南側	35	28		
c-11	佐井寺片山高浜線 (事業計画地)	北西端	46	39		
	豊中岸部線 (事業計画地)					

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

(9) 動物

(a) 工事及び存在

事業計画地は、大部分が市街化された吹田市の中では比較的まとまった緑地が存在する地域であり、落葉広葉樹が混生する竹林、ため池を備えた農地等、里山的な景観を有する私有地が複数存在しています。現地調査では、これらの区域を中心に多くの陸生動物及び水生生物が確認されており、多くの種の生息環境となっていることが分かりました。一方で、確認された動物のほとんどが、大阪府下の平地～丘陵地、低山地やそれらの水辺で普通に生息している種であり、特殊な環境に強く依存する種は確認されていません。

事業計画地の陸生動物の動物相及び水生生物相は、工事の実施により変化すると考えられるものの、土地利用計画において動物の生息環境に配慮して緑の回復育成を図り、都市計画道路の植

樹帯の整備により生息環境の連続性を確保する計画です。また、現地調査により確認された重要な種については、営巣可能な環境の整備や生息適地への移動等の適切な保全対策を実施します。

さらに、現地調査の結果抽出した注目すべき生息地（ホットスポット）は、工事の実施により消失するものの、公園及び緑地の整備において里山環境の復元や生物の生息環境の創出を目指す計画です。なお、事業計画地で確認されている特定外来生物については、工事着手前に捕獲又は駆除を行い、工事の実施によって現在の生息地外へ移動させることのないよう拡散防止対策を実施します。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による動物への影響は可能な限り低減されるものと予測されます。

(10) 植 物

(a) 工事及び存在

事業計画地は、大部分が市街化された吹田市の中では比較的まとまった緑地が存在する地域であり、落葉広葉樹が混生する竹林、ため池を備えた農地等、里山的な景観を有する私有地が複数存在しています。現地調査では、これらの区域を中心に多くの陸生植物及び水生生物が確認されており、多くの種の生育環境となっていることが分かりました。一方で、事業計画地の面積の約4割が市街地等となっており、農地や植栽地を除く植物群落の面積は約1割です。また、確認されている植物603種の約3割が外来種であり、特定外来生物が4種、生態系被害防止外来種が49種確認されるなど、人為的な影響を強く受けた植物相や植生となっています。

事業計画地の陸生植物の植物相、植物群落及び水生生物相は、工事の実施により変化すると考えられるものの、土地利用計画において植物の生育環境に配慮して緑の回復育成を図り、都市計画道路の植樹帯の整備により生育環境の連続性を確保する計画です。また、現地調査により確認された重要な種については、工事前に事業計画地外の生育地へ移植します。

さらに、現地調査の結果抽出した注目すべき生息地（ホットスポット）は、工事の実施により消失するものの、公園及び緑地の整備において里山環境の復元や生物の生育環境の創出を目指す計画です。なお、事業計画地で確認されている特定外来生物については、工事着手前に駆除を行い、工事の実施によって事業計画地外へ移動させることのないよう拡散防止対策を実施します。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による植物への影響は可能な限り低減されるものと予測されます。

(11) 生態系

(a) 工事及び存在

事業計画地は、大部分が市街化された吹田市の中では比較的まとまった緑地が存在する地域であり、落葉広葉樹が混生する竹林、ため池を備えた農地等、里山的な景観を有する私有地が複数存在しています。現地調査では、これらの区域を中心に多くの陸生動植物及び水生生物が確認されており、多くの種の生息・生育環境となっていることが分かりました。一方で、事業計画地の面積の約4割が市街地等となっており、農地や植栽地を除く植物群落の面積は約1割です。また、確認された動物のほとんどが、大阪府下の平地～丘陵地、低山地やそれらの水辺で普通に生息している種であり、特殊な環境に強く依存する種は確認されていません。

事業計画地の生態系は、工事の実施により変化すると考えられるものの、土地利用計画において生態系に配慮して緑の回復育成を図り、都市計画道路の植樹帯の整備により生息・生育環境の連続性を確保する計画です。また、地域の生態系を特徴づける注目種（タヌキ・ヒヨドリ・ヒメボタル）のうち、タヌキについては事業計画地の利用頻度が低いこと、ヒヨドリについては事業計画地北側の千里緑地において個体密度が高いことから、生息環境への影響は小さいものと予測されます。ヒメボタルについては、事業計画地外で確認されている生息環境に対し、夜間照明等による影響を低減することにより、周辺地域の生息環境及びそこに生息する個体群を保全する計画です。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による生態系への影響は可能な限り低減されるものと予測されます。

(12) 緑化

(a) 存在

事業計画地は、現況では農地や植栽地も含めると緑被の割合が54%を占めています。一方、本事業の実施により整備される事業計画地の公共用地における緑被の割合は6.3%です。事業計画地の緑被の割合は事業の実施に伴い減少すると予測されますが、事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等により良好な景観や生物の生息空間の形成に努める、都市計画道路においては雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けて街路樹植栽を行う、建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行う等により、緑化を推進する計画であることから、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による緑化への影響は小さいものと予測されます。

また、公園や緑地に使用する樹種は動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に検討し里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指す、公園や緑地の緑化の際には既存の樹林地における表土等を植栽基盤として活用することで在来種の植生回復に配慮する等の環境取組を実施することにより、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による緑化への影響を可能な限り低減する計画としています。

(13) 人と自然とのふれあいの場

(a) 工事及び存在

事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場として、有志の吹田市民により検討・設定された「ぶらっと吹田－市民がつくる新しい遊歩道－」の散策ルートが6コース、吹田市とNPO法人すいた市民環境会議により設定された「アルック吹田／観光マップ」の散策ルートが3コース存在しています。また、事業計画地の北側には千里緑地、さらにその北には佐竹公園があり、事業計画地の南部には2カ所の市民農園が位置しています。事業計画地及びその周辺には遊園が点在しており、事業計画地には千里山月が丘遊園、あすか遊園、佐井寺わかば遊園、千里山つばき遊園の4カ所が整備されています。

散策ルートのうち事業計画地と重複する「佐井寺・関大コース」及び「関大・千里山コース」は、工事開始後は利用できなくなるものの、工事中は迂回路を設けます。事業計画地の遊園について、4カ所のうち千里山つばき遊園は、本事業の実施に伴い消失する計画ですが、近隣に1号公園を整備する計画です。あすか遊園及び佐井寺わかば遊園は、工事中に一時的に利用できなくなるものの、新たに1号遊園として整備する計画です。また、維持される千里山月が丘遊園を含め、事業計画地に全8カ所の公園・遊園及び緑地を整備する計画です。

以上のことから、本事業の実施が人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響は小さいものと予測されます。

さらに、工事の実施に当たっては、工事関連車両の走行ルートや時間帯は一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定する、都市計画道路に植樹帯を設けて街路樹植栽を行う等の環境取組を実施することにより、人と自然とのふれあいの場に及ぼす影響、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に及ぼす影響を最小限にとどめる計画としています。

(14) 景 観

(a) 存 在

各眺望地点からの現況の景観写真及び将来の景観の予測結果は、図13に示すとおりです。将来の土地利用は地権者が決定するものではありませんが、都市計画道路の無電柱化や街路樹植栽等によるみどりの創出により、沿道地域の景観との調和を乱すものではなく、公園等を整備することで親しみのある景観となることが期待できるものと予測されます。

また、本事業の実施に当たっては、吹田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する等の環境取組を実施することにより、土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による景観への影響を可能な限り低減できるよう努めます。

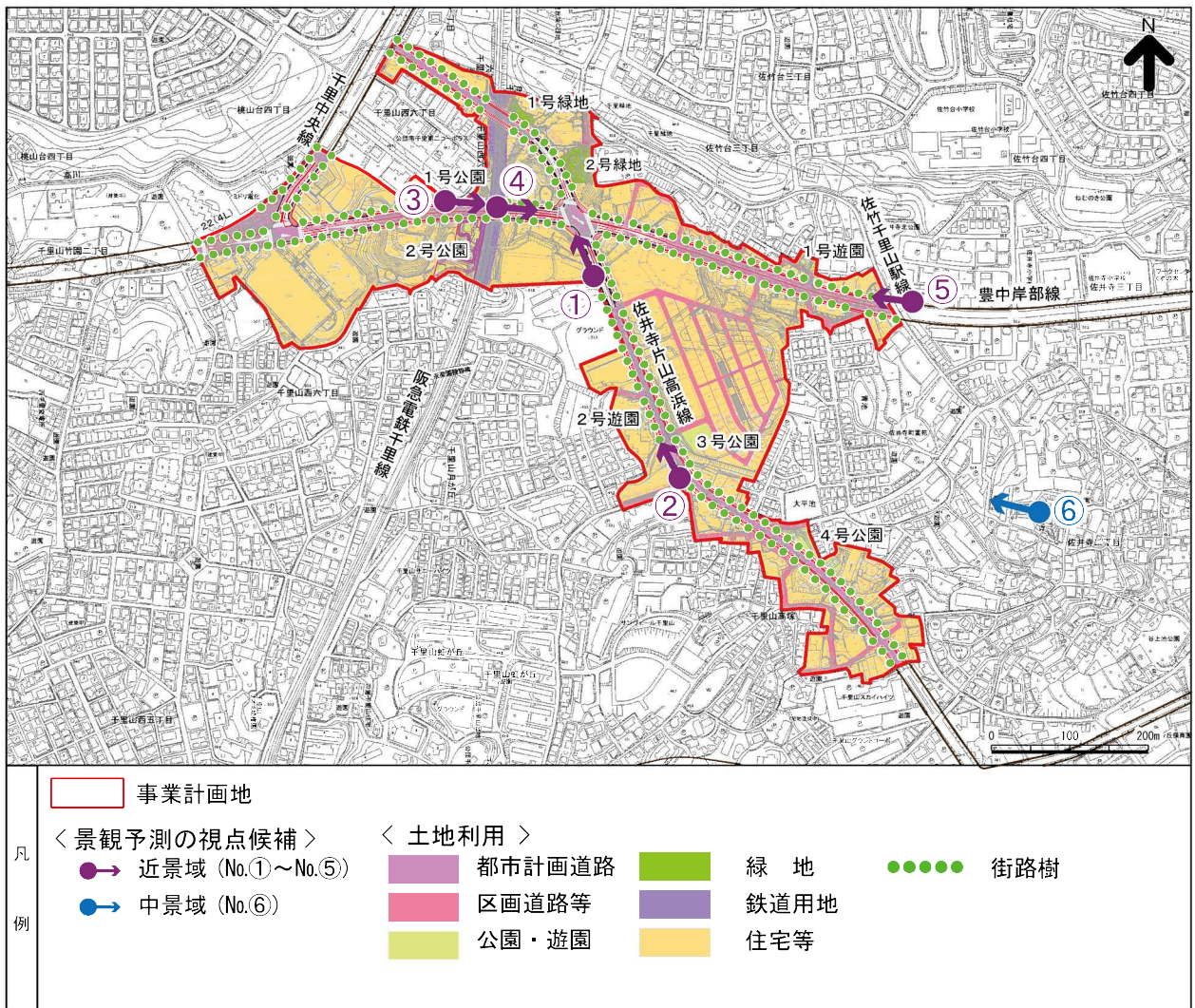














図 12 景観の予測地点（将来の土地利用計画）

No.①地点（都市計画道路の交差点付近）	
現 況	将 来
	
No.②地点（佐井寺片山高浜線と3号公園付近）	
現 況	将 来
	
No.③地点（豊中岸部線と阪急電鉄千里線との立体交差点付近）	
現 況	将 来
	

（注）予測地点の位置は、図12に示すとおりです。

図13(1) 現況の景観写真及び将来の景観の予測結果

No.④地点（阪急電鉄千里線の車内）	
現 況	将 来
	
No.⑤地点（豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点付近）	
現 況	将 来
	
No.⑥地点（愛宕神社）	
現 況	将 来
	

（注）予測地点の位置は、図 12 に示すとおりです。

図 13(2) 現況の景観写真及び将来の景観の予測結果

（15）文化遺産

（a）工 事

事業計画地及び工事関連車両の走行ルートに沿道地域には指定・登録文化財は存在しないことから、文化財の周辺環境に及ぼす影響はないものと予測されます。

また、事業計画地の一部は、埋蔵文化財包蔵地である吹田須恵器窯跡群の北西部分に位置しているものの、工事の実施に当たっては、事前に吹田市教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財等が

確認された場合には適切に対応することにより、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響を最小限にとどめる計画としています。

(16) コミュニティ

(a) 工事及び存在

事業計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設は、教育施設が8件、集会施設が2件、都市計画公園及び市民農園が6カ所となっています。コミュニティ施設のうち、吹田市立千里山・佐井寺図書館は、工事関連車両の走行ルート（千里山佐井寺線及び佐竹千里山駅線）の交差点の沿道に位置するものの、工事関連車両の走行は工事初期に限定されます。また、佐竹千里山駅線は、一部が事業計画地を通過しているため、工事の進捗状況に合わせて交通を遮断しないよう、道路の付け替えを行う計画です。

一時避難地に指定されている大阪学院大学千里山グラウンドは、都市計画道路の整備等に伴い消失する計画であるものの、本事業においては、事業計画地に8カ所の公園・遊園及び緑地を整備する計画であり、公園等に防災ベンチ等を導入する計画です。

以上のことから、本事業の実施がコミュニティ施設にもたらす影響、地域住民の交通経路に与える影響は小さいものと予測されます。

また、工事の実施及び都市計画道路（平面・掘割道路）の整備に当たっては、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する、登下校中や放課後の児童や生徒の見守り・声かけ等に取り組む等の環境取組を実施することにより、コミュニティ施設にもたらす影響及び地域住民の交通経路に与える影響を最小限にとどめる計画としています。

(17) 交通混雑、交通安全

(a) 工 事

工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果は、表 27 に示すとおりです。工事関連車両の走行による交通量の増加率は、工事関連車両が走行する 12 時間で 0.8～8.1%、各時間帯で 0.2～13.8%と低いことから、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測されます。また、工事関連車両の走行に当たっては、事業計画地（工事区域）の出入口に交通誘導員を配置する等、歩行者、自転車や一般交通の安全に十分配慮する計画であることから、歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されているものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、工事関連車両の走行台数を抑制するとともに、工事関連車両の運転者に規制速度を遵守する等の安全教育を徹底する等の環境取組を実施することにより、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

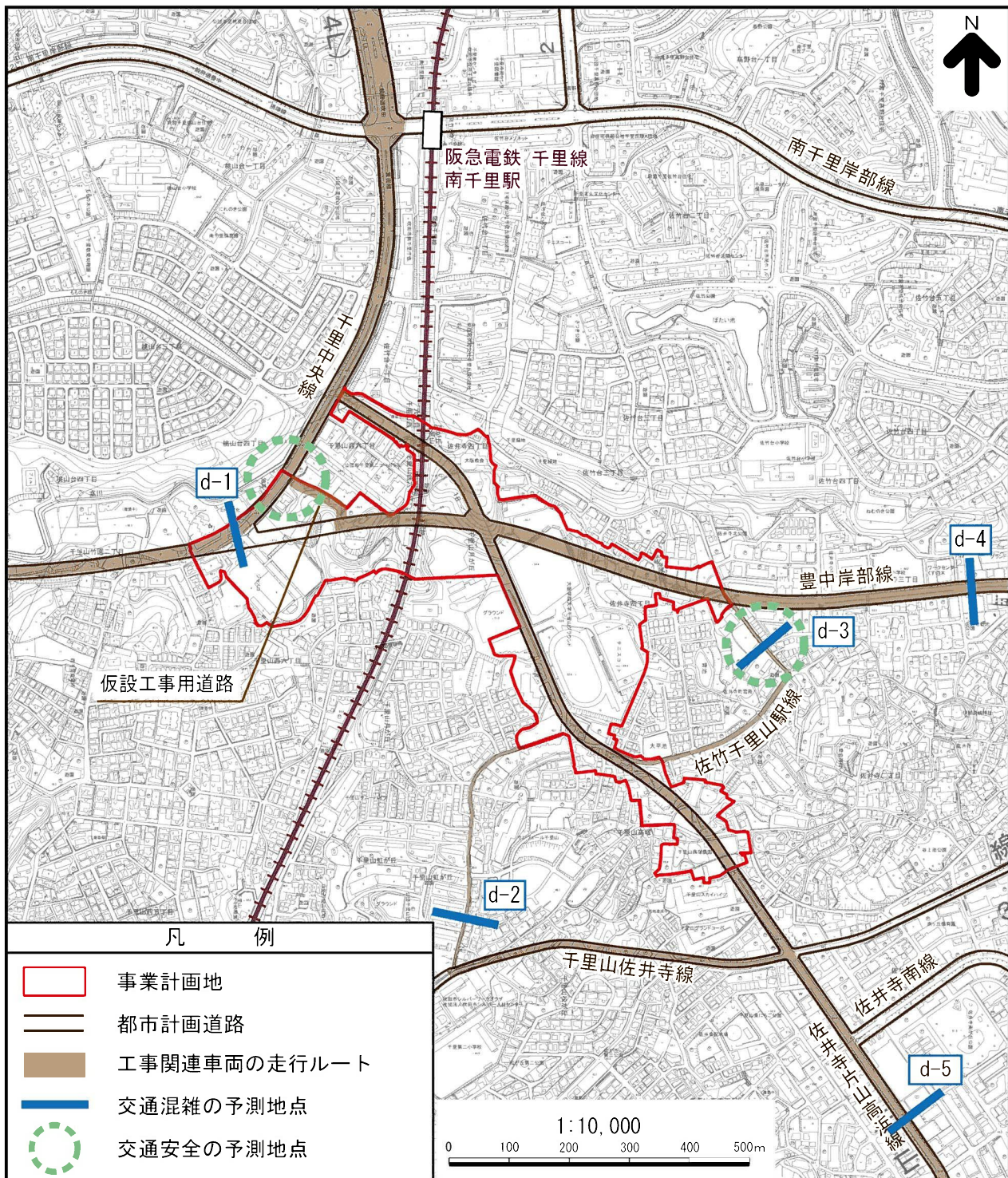


図 14 交通混雑、交通安全の予測地点（工事関連車両の走行）

表 27(1) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

予測地点	道路名	時間帯	一般交通量 (台/時)			工事関連車両 (台/時)			②/① ×100 交通量の 増加率 (%)
			大型車	小型車	①乗用 車換算 交通量	大型車	小型車	②乗用 車換算 交通量	
d-1	千里中央線	7～8時	29	931	989	—	—	—	—
		8～9時	50	970	1,070	3	0	6	0.6
		9～10時	81	837	999	5	1	11	1.1
		10～11時	38	920	996	5	1	11	1.1
		11～12時	47	826	920	5	1	11	1.2
		12～13時	28	800	856	0	2	2	0.2
		13～14時	34	779	847	5	1	11	1.3
		14～15時	32	839	903	5	1	11	1.2
		15～16時	48	943	1,039	5	1	11	1.1
		16～17時	21	984	1,026	4	1	9	0.9
		17～18時	20	1,064	1,104	3	1	7	0.6
		18～19時	19	978	1,016	0	5	5	0.5
	12時間計	447	10,871	11,765	40	15	95	0.8	
d-2	佐竹千里山駅線	7～8時	5	216	226	0	5	5	2.2
		8～9時	9	203	221	6	1	13	5.9
		9～10時	54	189	297	10	2	22	7.4
		10～11時	28	186	242	10	2	22	9.1
		11～12時	18	190	226	10	2	22	9.7
		12～13時	1	198	200	0	4	4	2.0
		13～14時	40	135	215	10	2	22	10.2
		14～15時	32	157	221	10	2	22	10.0
		15～16時	12	181	205	10	2	22	10.7
		16～17時	3	258	264	8	2	18	6.8
		17～18時	7	268	282	6	1	13	4.6
		18～19時	9	227	245	0	5	5	2.0
	12時間計	218	2,408	2,844	80	30	190	6.7	
d-3	佐竹千里山駅線	7～8時	3	123	129	0	5	5	3.9
		8～9時	10	155	175	6	1	13	7.4
		9～10時	16	198	230	10	2	22	9.6
		10～11時	7	175	189	10	2	22	11.6
		11～12時	5	198	208	10	2	22	10.6
		12～13時	4	189	197	0	4	4	2.0
		13～14時	10	147	167	10	2	22	13.2
		14～15時	10	139	159	10	2	22	13.8
		15～16時	14	188	216	10	2	22	10.2
		16～17時	7	204	218	8	2	18	8.3
		17～18時	5	223	233	6	1	13	5.6
		18～19時	5	228	238	0	5	5	2.1
	12時間計	96	2,167	2,359	80	30	190	8.1	

(注) 1. 予測地点の位置は、図 14 に示すとおりです。

2. 乗用車換算交通量は、「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 集計結果整理表に関する説明資料」に基づき、市街地での大型車を小型車の 2 台分として算出した台数を示しています。

表 27(2) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

予測地点	道路名	時間帯	一般交通量 (台/時)			工事関連車両 (台/時)			②/① ×100 交通量の 増加率 (%)
			大型車	小型車	①乗用 車換算 交通量	大型車	小型車	②乗用 車換算 交通量	
d-4	豊中岸部線	7～8時	21	242	284	0	10	10	3.5
		8～9時	33	339	405	8	2	18	4.4
		9～10時	32	333	397	18	4	40	10.1
		10～11時	16	294	326	18	5	41	12.6
		11～12時	12	350	374	18	4	40	10.7
		12～13時	11	289	311	0	6	6	1.9
		13～14時	14	298	326	18	4	40	12.3
		14～15時	23	352	398	18	4	40	10.1
		15～16時	26	375	427	18	5	41	9.6
		16～17時	22	446	490	16	4	36	7.3
		17～18時	7	422	436	8	2	18	4.1
		18～19時	9	428	446	0	10	10	2.2
	12時間計	226	4,168	4,620	140	60	340	7.4	
d-5	佐井寺片山高浜 線 (既整備済区間)	7～8時	41	298	380	0	5	5	1.3
		8～9時	58	381	497	6	1	13	2.6
		9～10時	61	455	577	10	2	22	3.8
		10～11時	58	421	537	10	2	22	4.1
		11～12時	50	440	540	10	2	22	4.1
		12～13時	26	362	414	0	4	4	1.0
		13～14時	50	406	506	10	2	22	4.3
		14～15時	43	399	485	10	2	22	4.5
		15～16時	43	478	564	10	2	22	3.9
		16～17時	30	452	512	8	2	18	3.5
		17～18時	26	515	567	6	1	13	2.3
		18～19時	24	446	494	0	5	5	1.0
	12時間計	510	5,053	6,073	80	30	190	3.1	

(注) 1. 予測地点の位置は、図 14 に示すとおりです。

2. 乗用車換算交通量は、「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 集計結果整理表に関する説明資料」に基づき、市街地での大型車を小型車の 2 台分として算出した台数を示しています。

(b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による交差点需要率の予測結果は表 28 に、交通量の増加率の予測結果は表 29 にそれぞれ示すとおりです。自動車の走行による交通量の増加率は、12 時間で 28～171%、各時間帯で 21～224%となっており、現況からの増加が見込まれますが、供用開始後の交差点需要率は 0.464～0.741 であり、全ての予測地点のピーク時間帯で交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安 0.9 を下回っていることから、適切な信号現示を設定することにより、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測されます。また、新たに整備される都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）には、車道の両側に歩道と自転車通行空間が整備され、自動車、歩行者及び自転車の交通が分離される計画であること、都市

計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）の交差点及び都市計画道路と周辺道路の交差点は、全て信号交差点であり、歩行者用信号、横断歩道、自転車横断帯が設けられることから、歩行者・自転車の交通安全の確保に配慮されているものと予測されます。

また、交通混雑の軽減及び交通安全の確保のため、都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）には視認性の良い信号・道路標識を設置し、路面標示は摩耗による目視に支障を来さないように適切な維持管理を行う等の環境取組を実施することにより、自動車の走行による影響を最小限にとどめる計画としています。

表 28 自動車の走行による交差点需要率の予測結果（ピーク時間帯）

予測地点 (接続道路)	交差点需要率	ピーク時間帯
e-1 (南千里駅前交差点) (千里中央線と南千里岸部線の交差点)	0.580	8～9時
	0.634	17～18時
e-2 (豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点(佐井寺1丁目付近))	0.542	8～9時
	0.741	17～18時
e-3 (佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点(千里山東4丁目付近))	0.499	8～9時
	0.555	17～18時
e-4 (豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点)	0.505	8～9時
	0.464	17～18時

(注) 予測地点の位置は、図 15 に示すとおりです。

(18) 評価の結果

以上の予測の結果から、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、「環境基本法」に基づき定められている環境基準並びに「吹田市第3次環境基本計画」に定められている目標値の達成及び維持に支障を来さないこと、良好な環境の創造のための取組が可能な限り実施されていることから、全ての環境要素について評価目標を満足するものと評価します。

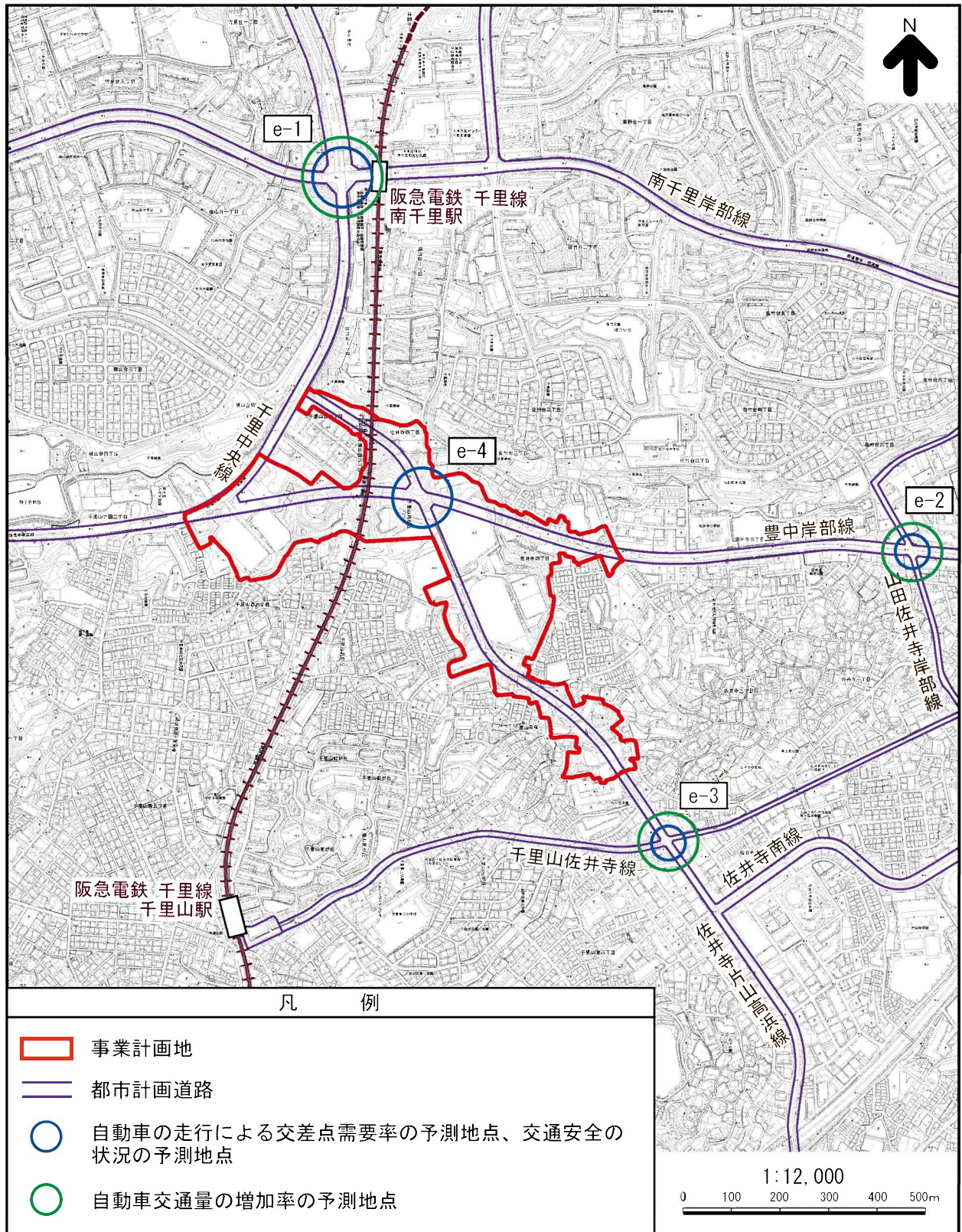


図 15 交通混雑、交通安全の予測地点（自動車の走行）

表 29 自動車の走行による交通量の増加率の予測結果

予測地点	時間帯	現況の交通量 (台/時)			供用開始後の交通量 (台/時)			②/① ×100 交通量の 増加率 (%)
		大型車	小型車	①乗用 車換算 交通量	大型車	小型車	②乗用 車換算 交通量	
e-1 (南千里駅前交差点) (千里中央線と南千里 岸部線の交差点)	7～8時	129	1,748	2,006	190	2,273	2,653	32.3
	8～9時	179	1,882	2,240	219	2,445	2,883	28.7
	9～10時	173	1,805	2,151	213	2,355	2,781	29.3
	10～11時	156	1,824	2,136	194	2,348	2,736	28.1
	11～12時	166	1,686	2,018	216	2,148	2,580	27.8
	12～13時	108	1,695	1,911	145	2,255	2,545	33.2
	13～14時	123	1,683	1,929	177	2,243	2,597	34.6
	14～15時	140	1,695	1,975	182	2,256	2,620	32.7
	15～16時	107	1,854	2,068	128	2,330	2,586	25.0
	16～17時	96	2,168	2,360	119	2,645	2,883	22.2
	17～18時	68	2,278	2,414	94	2,722	2,910	20.5
	18～19時	56	1,861	1,973	85	2,339	2,509	27.2
12 時間計		1,501	22,179	25,181	1,962	28,359	32,283	28.2
e-2 (豊中岸部線と山田佐 井寺岸部線の交差点 (佐井寺1丁目付近))	7～8時	51	639	741	138	1,567	1,843	148.7
	8～9時	101	902	1,104	169	1,743	2,081	88.5
	9～10時	67	831	965	152	1,602	1,906	97.5
	10～11時	72	714	858	141	1,535	1,817	111.8
	11～12時	40	652	732	144	1,343	1,631	122.8
	12～13時	41	815	897	109	1,650	1,868	108.2
	13～14時	63	806	932	134	1,570	1,838	97.2
	14～15時	53	792	898	131	1,591	1,853	106.3
	15～16時	76	888	1,040	118	1,636	1,872	80.0
	16～17時	71	1,079	1,221	112	1,804	2,028	66.1
	17～18時	69	1,241	1,379	110	1,965	2,185	58.4
	18～19時	44	1,227	1,315	80	1,865	2,025	54.0
12 時間計		748	10,586	12,082	1,538	19,871	22,947	89.9
e-3 (佐井寺片山高浜線と 千里山佐井寺線の交 差点(千里山東4丁目 付近))	7～8時	21	401	443	77	1,283	1,437	224.4
	8～9時	44	487	575	135	1,401	1,671	190.6
	9～10時	64	501	629	218	1,306	1,742	176.9
	10～11時	50	522	622	154	1,381	1,689	171.5
	11～12時	36	485	557	146	1,198	1,490	167.5
	12～13時	24	469	517	86	1,203	1,375	166.0
	13～14時	48	480	576	98	1,205	1,401	143.2
	14～15時	45	485	575	106	1,242	1,454	152.9
	15～16時	56	471	583	156	1,334	1,646	182.3
	16～17時	74	534	682	125	1,449	1,699	149.1
	17～18時	32	588	652	75	1,562	1,712	162.6
	18～19時	14	511	539	57	1,422	1,536	185.0
12 時間計		508	5,934	6,950	1,433	15,986	18,852	171.3

(注) 1. 予測地点の位置は、図 15 に示すとおりです。

2. 乗用車換算交通量は、「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 集計結果整理表に関する説明資料」に基づき、市街地での大型車を小型車の 2 台分として算出した台数を示しています。

13. 事後調査の実施に関する事項

本事業の実施に当たっては、表 30 に示す項目について事後調査を実施します。

表 30(1) 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
大気汚染	工事中	<p>建設機械の稼働、工事関連車両の走行については、工事影響が最大になると想定される地点・時期での予測・評価を行っているため、工事影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、事業計画地近傍の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、建設機械及び工事関連車両の稼働台数等から二酸化窒素・浮遊粒子状物質の年間排出量を算出する方法で行うこととし、工事期間中において毎年1回実施します。</p>
	供用後	<p>自動車の走行（都市計画道路）については、計画交通量に基づいて予測・評価を行っているため、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、自動車の排気ガスによる沿道の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交通量の調査結果から二酸化窒素・浮遊粒子状物質の年間排出量を算出する方法で行うこととし、事業完了後3年間において毎年1回実施します。</p>
騒音	工事中	<p>建設機械の稼働、工事関連車両の走行については、工事影響が最大になると想定される地点・時期での予測・評価を行っているため、工事影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、事業計画地近傍の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査を行うこととし、工事期間中において毎年1回（最も影響が大きいと考えられる時点）実施します。</p>
	供用後	<p>自動車の走行（都市計画道路）については、計画交通量に基づいて予測・評価を行っているため、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、道路交通騒音については現況で環境基準値を超えている地点もあることから、沿道の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査を行うこととし、事業完了後3年間において毎年1回（代表的な1日）実施します。</p>
振動	工事中	<p>建設機械の稼働、工事関連車両の走行については、工事影響が最大になると想定される地点・時期での予測・評価を行っているため、工事影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、事業計画地近傍の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査を行うこととし、工事期間中において毎年1回（最も影響が大きいと考えられる時点）実施します。</p>
	供用後	<p>自動車の走行（都市計画道路）については、計画交通量に基づいて予測・評価を行っているため、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、沿道の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査を行うこととし、事業完了後3年間において毎年1回（代表的な1日）実施します。</p>

表 30(2) 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
動植物・生態系	工事・存在	<p>環境取組を行うことにより事業による影響を最小限にとどめる計画ですが、環境取組のうち保全対象種の移植については予測の不確実性があることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、工事前に移植した動植物の生息・生育状況のモニタリングを行うこととし、移植前、移植直後、移植後3年間（移植後は保全対象種の確認適期に毎年1回）において実施します。</p>
交通混雑・交通安全	工事中	<p>工事関連車両の走行については、工事影響が最大になると想定される地点・時期での予測・評価を行っているため、工事影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、工事関連車両の走行ルート沿道の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、工事関連車両の走行台数について施工業者へのヒアリングを行うこととし、工事期間中において毎年1回（最も影響が大きいと考えられる時点）実施します。</p>
	供用後	<p>自動車の走行（都市計画道路）は、計画交通量に基づいて予測・評価を行っており、事業による影響は小さいと予測していますが、新たに建築される住居や商業施設からの発生集中交通量の影響や周辺の交通状況の変化が想定されることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交差点交通量の現地調査を行うこととし、事業完了後3年間において毎年1回（代表的な1日）実施します。</p>

本書に掲載した地形図は、吹田市の「1 : 10,000 地形図（平成 30 年 3 月）」を使用したものである。