

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

表1 提案書意見交換会（第1回目）における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	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>現況調査の期間は、令和元年度内を予定しており、令和2年の春頃に調査結果がまとまる予定です。</p> <p>現況調査結果及び予測結果については、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。</p>
	<p>土地区画整理事業の都市計画決定（令和元年7月）は、今回の環境調査とどう関係しているのか。</p>	<p>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、令和2年秋頃に本事業の事業認可を取得する予定です。</p> <p>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。</p>
事業計画	<p>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。</p>	<p>提案書で示している土地利用計画図は、現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については、換地等により、機能保全を図ります。</p>
	<p>大阪学院大学周辺の土地は不動産会社を買収し、更地にするという話があるが、不動産会社を買収した土地に道路を建設するという話は、私有地の整備費用を事業者が負担するという話なのか。</p>	<p>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。不動産会社を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。</p>
	<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>提案書に記載している幅員構成は、現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、自転車専用通行帯等の幅員構成については、今後、事業者が大阪府警と協議を行って決定させます。</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>

表2 提案書意見交換会（1回目）における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>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。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。地権者が農地や竹藪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。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>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。地権者が農地や竹藪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。当該工事は令和4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、令和3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が使用できるようにします。</p>

表3 提案書意見交換会（1回目）における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。</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>	<p>工事により発生する土砂については、事業計画地内での埋め戻し等を基本としますが、事業計画地外にも、搬出する必要があります。</p>
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す。</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す。また、事業計画地内に貴重な種が確認された場合は、可能な限り移植等の保全対策を検討します。</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地上に設置する計画です。</p>

表4 提案書意見交換会（1回目）における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
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、事業者が大阪府警と協議を行い、その位置を決定していきます。ご意見がある際は施行者へ要望を出していただければ、それを踏まえて大阪府警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ていきます。</p>

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

表 1 提案書意見交換会（第 2 回目）における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	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。	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。
	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。	事業者が公共用地の中で新たに確保する公園・遊園等の緑地面積の割合は、3.6% 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、緑地面積の 3.6% には、私有地の緑地面積は含まれていません。 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、地権者が農地や竹藪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。
	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。	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。
	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。	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。

表2 提案書意見交換会（2回目）における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>佐井寺片山高浜線の計画交通量は、現況交通量の約1.1倍程度になると想定しています。豊中岸部線の現況交通量については、交通量調査が行われていませんので、現時点では把握していませんが、環境影響評価の中で、交通量調査を予定しています。</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千里線の交差部については、都市計画道路を阪急千里線の下に通し、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>
	<p>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。</p>	<p>事業計画地のうち、阪急千里線西側の区域では高川、阪急千里線東側の区域では上の川に雨水が排水されます。</p> <p>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。</p>

表3 提案書意見交換会（2回目）における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>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。</p>	<p>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。</p>
交通安全、交通混雑	<p>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。</p>	<p>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、検討してまいります。</p>
	<p>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。</p>	<p>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。供用後、交差点で渋滞が発生しないかどうかを検討します。</p>