

(仮称) 吹田市藤白台5丁目計画

環境影響評価書

要約書

令和3年（2021年）12月

株式会社日本エスコン
中電不動産株式会社

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	1
3. 事業の名称、目的及び内容	2
4. 当該事業における環境に対する取組方針	9
5. 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	10
6. 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	11
7. 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	16
8. 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解	22
9. 当該事業における環境取組内容	25
10. 環境要素、調査の時期及びその方法並びに予測の方法及びその時点	33
11. 環境影響評価の結果	36
(1) 温室効果ガス・エネルギー	36
(2) 廃棄物等	36
(3) 大気汚染	36
(4) 悪臭	39
(5) ヒートアイランド	40
(6) 騒音	40
(7) 振動	41
(8) 動物	42
(9) 植物	42
(10) 生態系	43
(11) 緑化	43
(12) 人と自然とのふれあいの場	43
(13) 景観	43
(14) 日照阻害	46
(15) テレビ受信障害	46
(16) 文化遺産	46
(17) 安全	46
(18) コミュニティ	47
(19) 交通混雑	47
(20) 交通安全	48
12. 事後調査の実施に関する事項	49
13. 評価書案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	50
14. 評価書案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	55
15. 評価書案に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答	60
16. 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解	61

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：株式会社日本エスコン

代表者氏名：代表取締役社長 伊藤貴俊

主たる事務所の所在地：東京都港区虎ノ門二丁目 10 番 4 号オークラプレステージタワー20F

事業者の名称：中電不動産株式会社

代表者氏名：代表取締役社長 渡邊 穰

主たる事務所の所在地：愛知県名古屋市中区栄二丁目 2 番 5 号

2. 事業者の環境に対する取組方針

株式会社日本エスコンはE S G経営を推進し、環境への取り組み活動を実施しています。

E S G経営理念

株式会社日本エスコンは「IDEAL to REAL（理想を具現化し、新しい未来を創造する）」のコーポレートメッセージのもと、時代とともに変化するニーズに対応し、理想の暮らしを創造するライフ・デベロッパーとして、E S G※推進による新たな価値創造と持続可能な成長の実現を目指してまいります。

※E S G：環境（Environment）、社会（Social）、ガバナンス（Governance）の頭文字を取った3要素の総称。

E S G経営方針

環境や社会、ガバナンスに関する法規制や当社が約束したことを遵守し、E S G推進により社会から必要とされる企業として成長してまいります。

【Environment：環境】

1. 事業展開において省エネルギー化及び廃棄物削減、資源の循環化などを積極的に取り入れていくことで、脱炭素社会の実現に向けた環境にやさしい不動産開発を推進します。
2. まちづくりを通じて、地域の環境改善を図ってまいります。
3. 働き方改革に真摯に取り組み、職場環境の改善・業務の効率化を図り、やりがいや働きがいの向上を通じて社員やその家族の豊かで健康的な生活の実現を目指します。

【Social：社会】

1. まちづくりを通じた地域の活性化、地域のコミュニティ創生を推進し、新しい未来を創造します。
2. 女性、高齢者、障害者の雇用活躍を図り、ダイバーシティを推進していきます。
3. 少子高齢化に対応する医療、福祉等への社会貢献を果たし、地域の安全で快適な暮らしを支えてまいります。
4. 海外事業展開に伴い、グローバルでのSDG sの実現に向け事業展開を推進してまいります。

【Governance：企業統治】

1. 経営状況のタイムリーな把握が可能となるように、経営情報の開示を定量面・定性面ともに充実してまいります。
2. ガバナンス体制において、経営の安定性及び健全性、透明性を確保できる体制を整備してまいります。
3. 事業の拡大・多様性によるリスク増大に対応すべく、リスクマネジメント強化を図ってまいります。

中電不動産株式会社の環境に関する基本方針は、以下のとおりです。

【環境基本方針】

「環境保全」を重要な経営課題の一つであると位置付け、事業活動を通じて環境への配慮と環境負荷の低減に努めることにより、環境を保全し、地域社会に貢献する企業をめざします。

1. 環境法令の遵守

環境法令を遵守し、環境保全に努めます。

2. 環境負荷の低減

省資源・省エネルギー、温室効果ガス排出量の削減、廃棄物の発生抑制、リサイクルの推進およびグリーン調達など、環境負荷の低減に努めます。

3. 環境管理の推進

環境管理体制を維持し、業務と一体となった環境保全に継続的に取り組みます。

従業員の環境保全意識の向上を図るため、環境教育、啓発活動を実施します。

4. 地域との連携

地域社会とのコミュニケーションを図り、地域の環境保全に取り組みます。

3. 事業の名称、目的及び内容

(1) 事業の名称

(仮称) 吹田市藤白台5丁目計画

(2) 事業の目的

国立循環器病研究センター跡地（66,091.00 m²）において、周辺の住環境と調和した魅力ある街づくりを目指し、住宅及び商業施設等を建設することを目的としています。

(3) 事業の内容

① 事業の種類

事業の種類は「住宅団地の建設」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年吹田市条例第7号）第2条に規定する要件に該当します。

② 事業の規模

敷地面積 66,091.00m²

建物高さ 30.85m（最高高さ）

住宅戸数 705戸

（集合住宅、戸建て住宅）

サービス付き高齢者向け住宅

84戸

③ 事業の実施場所

吹田市藤白台5丁目

125番地23、125番地30の一部（図1参照）



図1 事業計画地の位置

④ 事業計画の概要

本事業は、国立循環器病研究センター跡地において、集合住宅、戸建て住宅、サービス付き高齢者向け住宅及び商業施設等を建設する計画です。

a. 土地利用及び施設計画

事業計画地内の将来の土地利用及び施設配置計画は、図2（2）に示すとおりです。

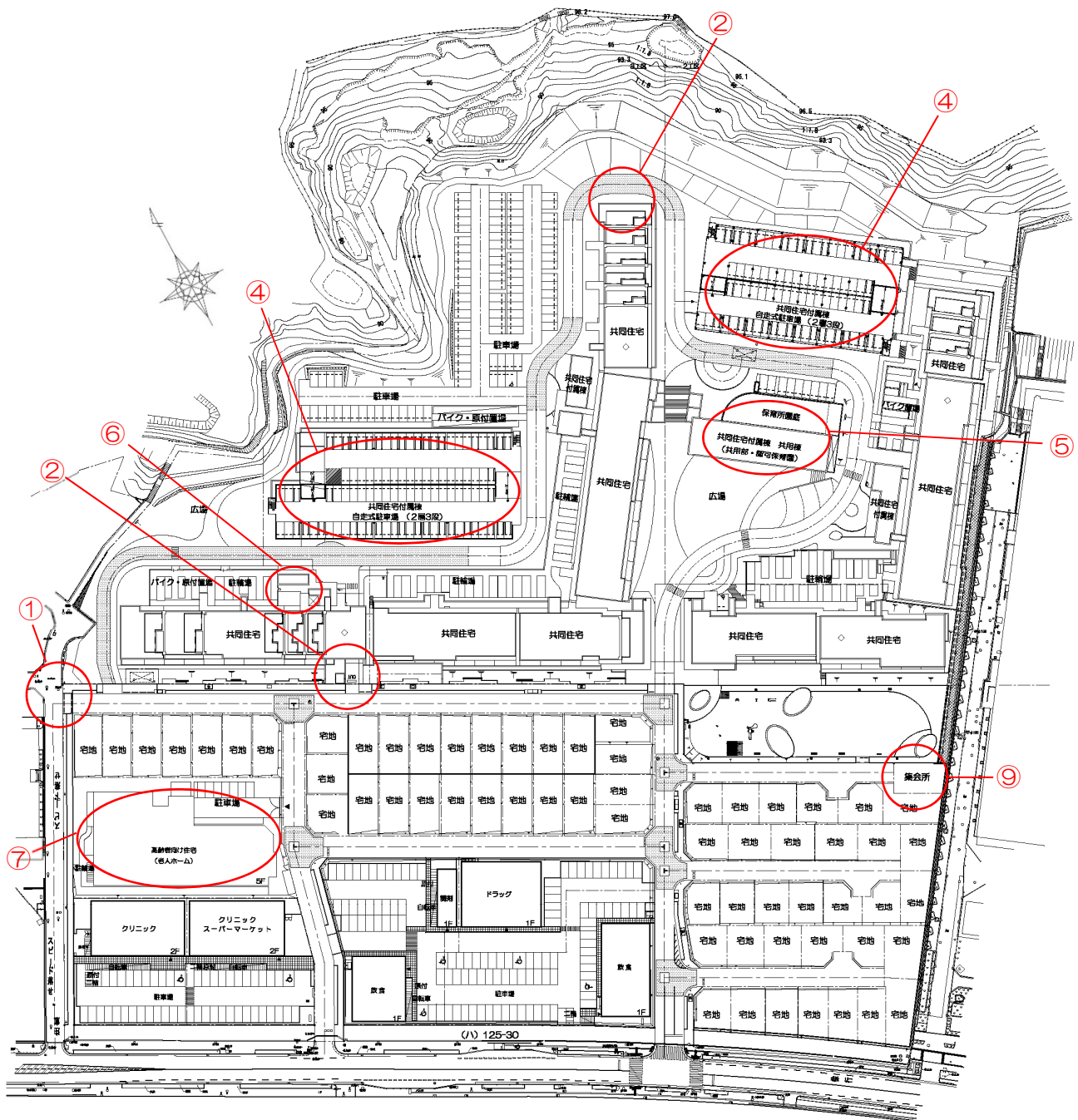
本事業計画は、環境影響評価提案書時点の事業計画（図2（1））に対する環境の保全及び良好な環境の見地からの意見や吹田市環境影響評価審査会審議内容等を踏まえて再検討を行うとともに、事業による周辺環境への影響を軽減するために土地利用、施設や道路配置などの計画を変更しました。各施設の概要は表1に、各施設の平面図等は図3～5に示すとおりです。



図2（1） 土地利用・施設配置計画図（環境影響評価提案書時（変更前））

提案書からの主な変更点

- ① 藤白台1号線に接続する車両出入口を1か所とするとともに緊急車両のみ通行可とする。
(バリアー設置)
- ② 集合住宅A・Bの車両通路を接続するとともに集合住宅Bの出車専用通路を設置
- ③ 集合住宅の戸数、階数、住棟向きを変更
- ④ 機械式駐車場を自走式駐車場に変更
- ⑤ 集合住宅Aの共用棟（認可保育所含む）の位置を変更
- ⑥ 集合住宅Bのごみ置き場の位置を変更
- ⑦ サービス付き高齢者向け住宅の位置・階数・室数を変更
- ⑧ 店舗用地の配棟・階数を変更
- ⑨ 戸建て用の集会所用地を計画



※計画は現段階のものであり、今後変更する可能性があります。

図2（2） 変更後の将来土地利用・施設配置計画図

表 1 (1) 施設概要

	集合住宅 A		集合住宅 B	
	A－1	A－2	B－1	B－2
主要用途	共同住宅	共同住宅・保育所	共同住宅	共同住宅
建築敷地面積	2,819.90 m ²	13,398.99 m ²	16,674.13 m ²	4,576.86 m ²
建物構造	RC造	RC造	RC造	RC造
建築面積	1,323.52 m ²	4,326.41 m ²	5,965.68 m ²	1,349.58 m ²
建蔽率	46.94 %	32.29 %	35.78 %	29.49 %
延べ床面積	10,263.81 m ²	16,615.18 m ²	31,061.70 m ²	7,556.50 m ²
容積率	330.42 %	94.12 %	142.15 %	146.30 %
建物高さ	10F	10F	11F (10F、B1F)	10F
	30.80 m	30.20 m	30.83 m	30.80 m
計画戸数	118 戸	136 戸	304 戸	85 戸
駐車場台数	256 台		389 台	
駐輪場台数 (バイク含む)	181 台	390 台	676 台	207 台
その他				

表 1 (2) 施設概要

	サービス付き 高齢者向け 住宅	店舗 A	店舗 B	戸建て住宅
主要用途		店舗	店舗	住宅
建築敷地面積	2,428.07 m ²	2,858.92 m ²	5,075.46 m ²	10,297.72 m ²
建物構造	RC造	S造	S造・W造	W造
建築面積	1,359.22 m ²	990.28 m ²	1,323.55 m ²	—
建蔽率	55.97 %	34.64 %	26.08 %	約60 %
延べ床面積	4,407.02 m ²	1,976.96 m ²	1,323.55 m ²	—
容積率	135.89 %	69.16 %	26.08 %	約120～150 %
建物高さ	5F	2F	1F	2F
	17.5 m	9.73 m	5.90 m	9.9 m
計画戸数	84 戸	—	—	62 戸
駐車場台数	7 台	50 台	110 台	—
駐輪場台数 (バイク含む)	10 台	77 台	54 台	—
その他		店舗・クリニック モール1棟(2F) クリニックモール 1棟(2F) 店舗営業時間： 7:00～23:00	店舗4棟(1F) 店舗営業時間： 7:00～23:00	各戸敷地面積 150.50～199.00 m ² 各戸延べ床面積 180.00～238.00 m ² 各戸建築面積 90～119 m ²

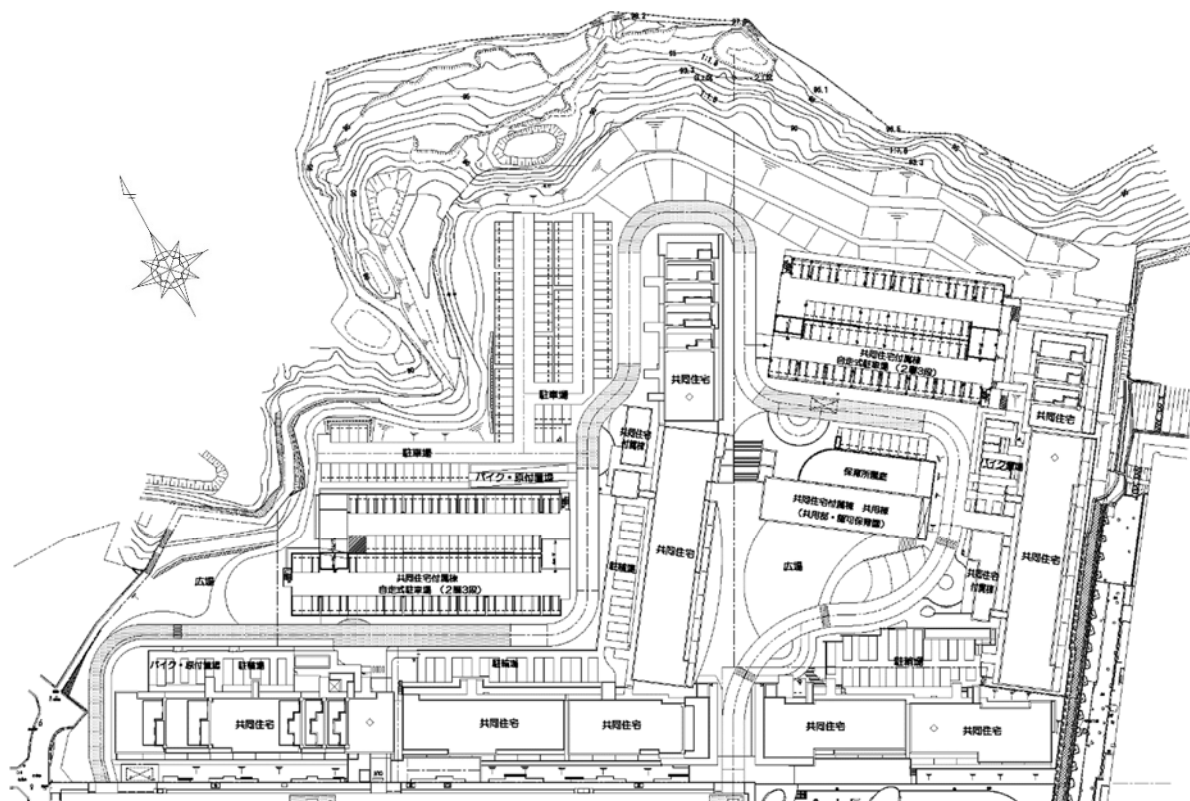
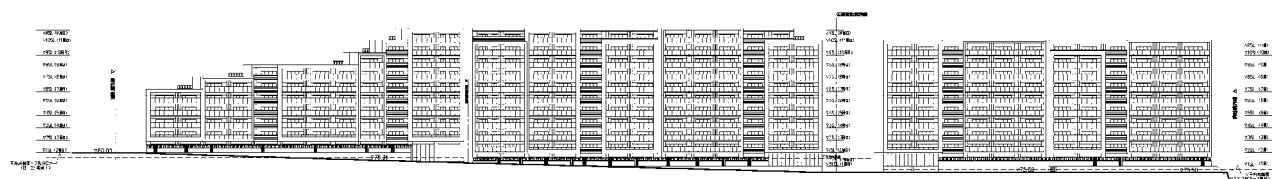


図3 (1) 施設平面図 (集合住宅)

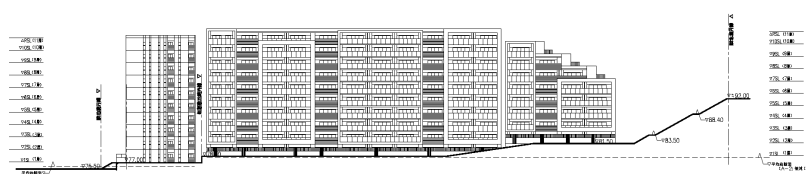


B-2敷地

B-1敷地

A-1敷地

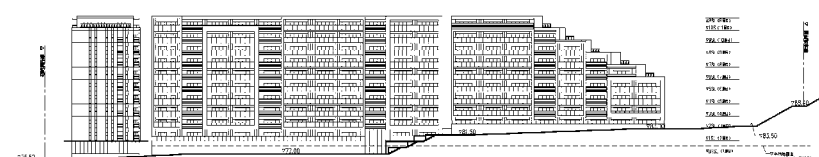
南立面図



A-1敷地

A-2敷地

東A立面図



敷地B-1

東B立面図

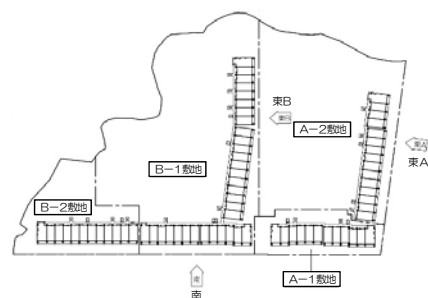


図3 (2) 施設立面図 (集合住宅)

※計画は現段階のものであり、今後変更する可能性があります。

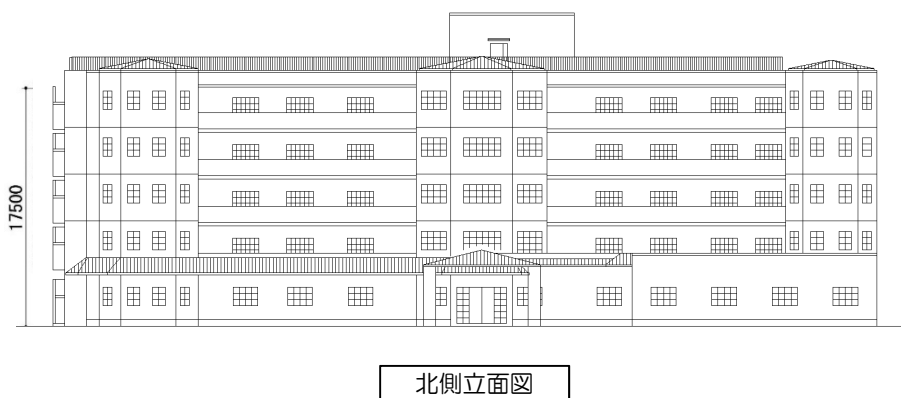
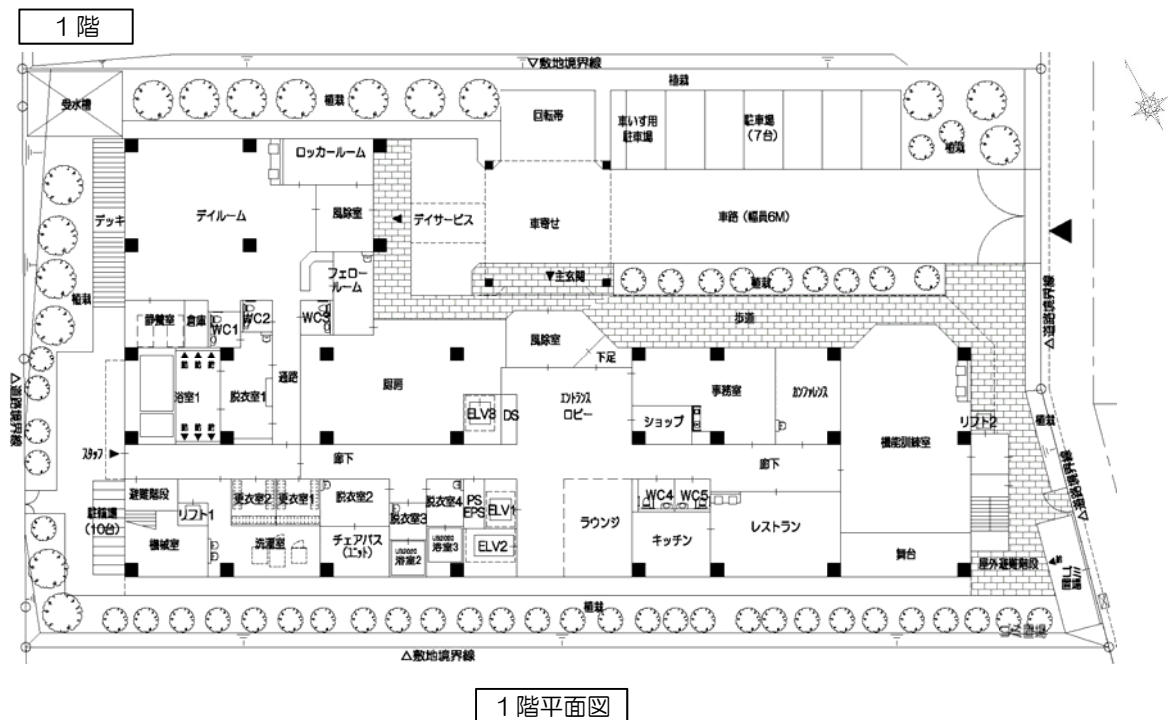
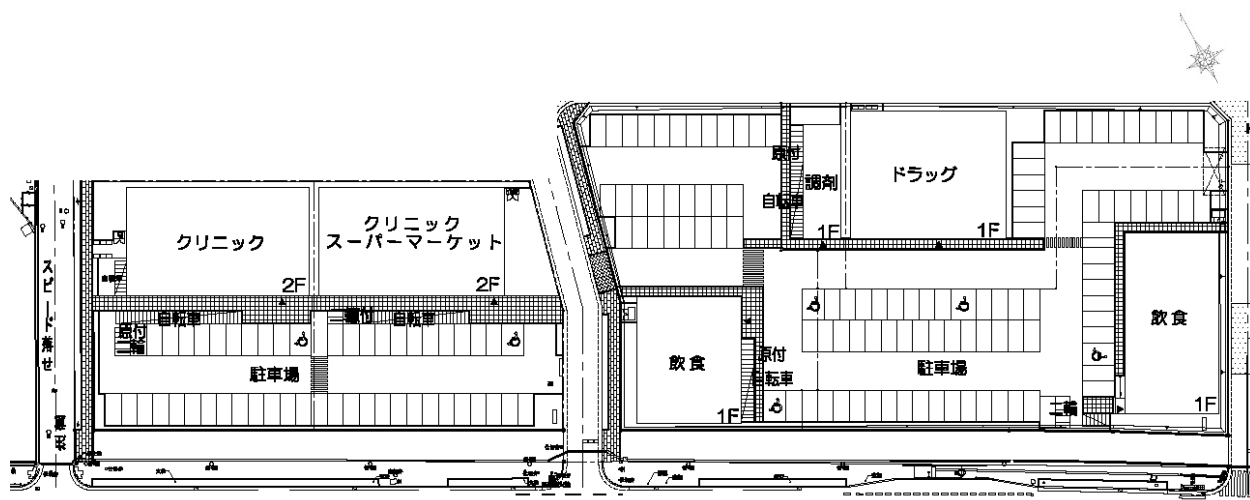


図4 施設平面図・立面図（サービス付き高齢者向け住宅）



※計画は現段階のものであり、今後変更する可能性があります。

b. 緑化計画

事業計画地内においてオープンスペースや造成法面の緑化、駐車場での緑化以外にも屋上緑化、道路脇の植栽を実施する計画です。

緑化計画の策定にあたっては、敷地背後に連なる千里緑地や千里けやき通り沿いのケヤキ並木との関係性に配慮しながら、現存の植生や地域在来の植生を基調としつつ、人々が日常生活の中で季節ごとに安らぎや潤いを感じられるような、多様性豊かな緑地環境の形成を目指します。

c. 交通計画

事業計画地は、南側を千里けやき通り
に接しており、入場・退場車両は、当該
道路を利用します。また、事業計画地か
らの出入りは図6に示すとおりとし、千
里けやき通りへの接続については、2か
所とします。なお、右折入出庫につい
ては、信号が設置されている東側接続部
にて行います。藤白台1号線との接続部
については、バリカーを設置し、緊急時
のみの利用とすることを想定しています。

d. 道路整備計画

本事業との関連において、一部の道路や
交差点について市や関係機関と協議を行
う予定です。なお、設置可能な限り街路樹を
設けるとともに一部の交差点部には遮熱性
舗装を採用する計画です。

e. 給水計画

給水は、吹田市水道事業者から供給を受ける計画です。

f. ガス・電気供給計画

ガスは大阪ガス株式会社から、電気は、中部電力株式会社から供給を受ける計画です。なお、集合住宅の屋上部に太陽光パネルを設置し、共用部において昼間の電灯などの電気を太陽光発電でまかなう計画です。

g. 排水計画

生活排水、雨水排水とも、すべて公共下水道へ放流します。なお、事業計画地内には、雨水貯留槽を設置し、雨水流出量を抑制する計画です。

h. 地下水利用計画

地下水揚水は行わない計画です。

i. 廃棄物処理計画

建設廃棄物については可能な限り再資源化する計画とすることにより廃棄物の処分量の減少に努めます。処理が困難なものについては、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理します。また、建設発生土については、事業計画地での埋め戻しに利用する等、残土の発生を抑制します。

供用後の一般廃棄物は、吹田市分別収集計画に従い、収集に係る分別の区分に分別し、吹田市の一般廃棄物収集運搬委託業者に収集運搬を委託する計画です。産業廃棄物は、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画です。



図6 事業計画地出入り位置

⑤ 工事計画

工事の工程は表2に示すとおりであり、最初に造成工事を行った後、集合住宅、戸建て住宅、商業施設、サービス付き高齢者向け住宅の建築工事を行います。全体の工期は約4年6か月を予定しています。

工事用車両の走行時間帯は、原則として8時から18時までの間を予定していますが、大型車両の入場については、8時半以降とします。また、歩行者等の安全を考慮し、出入口前に誘導員を配置する計画です。なお、工事期間中、藤白台1号線を工事用車両が利用する時期がありますが、その時期については近隣住民に周知するとともに、誘導員の配置、出来る限り一般車両及び歩行者に配慮した時間帯での利用など、安全対策を実施する計画です。

表2 工事計画表

年		1年目			2年目			3年目			4年目			5年目		
建設工事	開発工事 (1～3工区) (造成工事含む)															
	集合住宅 (2、3工区)															
	戸建て住宅 (1工区)															
	商業施設 (1工区)															
	サービス付き 高齢者向け 住宅 (1工区)															

4. 当該事業における環境に対する取組方針

開発コンセプト

つながり、つづく、暮らしの未来へ。

千里グローバルリンクージュタウン構想

ここに暮らし、ここに育った子どもたちが、またこのまちに戻り、
自分たちの子どもを育て、いつまでも見守り続けていきたいという思いに寄り添えるまち。

上記の開発コンセプトに基づいた本事業の環境に対する取組方針は、以下のとおりです。

- ・ **住民がいつでも親しめる身近な自然環境を整備する計画とします。**
千里緑地からの広がりイメージした緑地の構成
生物に配慮した緑地の形成など（ABINC 認証を目指します）
- ・ **毎日の生活の中に持続可能な省エネ・温暖化対策、ヒートアイランド対策を導入する計画とします。**
大阪府建築物の環境配慮制度において高い評価結果（CASBEE A）を目指します
戸建て住宅の一部での ZEH 仕様住宅の導入
集合住宅などでの太陽光発電、高効率ガス給湯設備等の導入
ヒートアイランド解析による効果的・積極的な対策の検討・実施
事業計画地での環境への対策・取組及びSDGsの取組の周知など
- ・ **地域の災害時における安全・安心機能を高める計画とします。**
事業計画地内の主要道路での一部無電柱化
集合住宅各戸に防災備蓄倉庫を設置
敷地内に防災倉庫を完備
周辺からの利用可能な公園での防災設備の設置など

5. 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

「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価提案書」について、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「提案書についての質問書」が 4 通提出されています。これらの質問書の概要及びこれに対する事業者の回答は、以下に示すとおりです。なお、事業者の回答については、質問書に対する事業者回答送付以降に計画変更を行った内容について整理するなど、令和 3 年 6 月提出の「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書案」の内容で記載しています。

質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

提案書に対する質問書の概要	左の質問書に対する事業者の回答
本気で周辺住民から受け入れられる良い物を建設しようという気があるのなら、あの平面図は白紙に戻して考え直すべきです。具体的には店舗は藤白台 2 丁目にあるロイヤルアークのようにマンションの 1 階に収め、店舗予定地のうち西側に東側手前に予定されている戸建住宅と老人ホームを、中程の部分及び東側の戸建住宅と老人ホーム予定地に共同住宅 B を、共同住宅 B に小学校の分校（上山田地区と藤白台 5 丁目対象）を建て、共同住宅 A、B の方々の車両は信号のある東側出入口を利用するようにし、現在 5 丁目の方々の生活道路である西側の道は通学専用にするれば良い。	当初計画平面図につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を再検討しました。 集合住宅用地 B 及び店舗用地からの車両出入口を事業計画地内とすることにより、事業計画地から藤白台 1 号線への車両出入口を 3 か所から 1 か所に変更しました。 なお、その 1 か所につきましても、バリアーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。 また、サービス付き高齢者向け住宅を西側に配置し、店舗用地を縮小、東側に戸建て住宅用地を配置するなど事業計画地内の施設配置を変更しました。 小学校の分校計画につきましては、事業者の回答する範囲ではないと考えますので回答を控えさせていただきます。
マンション内の保育所の定員と対象年齢（0 才～2 才なのか 0 才～6 才なのか）教えてください。 園庭と給食トラックを停めるスペースがないが、どのような予定ですか。 待機児童の現状を考えると早いオープンがのぞまれています。何年後に開園する予定ですか。 以上、3 点の回答をおねがいします。	事業計画地内の保育所は、2025 年に開所予定です。保育所の定員は 90 名、対象年齢は 0 才～5 才の認可保育園とする計画です。また、園庭、保育所用駐車場も設置します。 詳細につきましては、吹田市関係各課と協議中です。
B 棟の 397 台が全て市道藤白台 1 号線を通るようになっている。渋滞、騒音、排気ガス、危険性は許容レベルを超える。 店舗利用者等の路上駐車や、駐車場入庫待ちの渋滞が予想される事もあり、生活道路を使わない設計を望む。 敷地側をセットバックして、3m の歩道を設けるとあるが、セットバックが 5m であれば、B 棟の 397 台が使用する車道も作れるのではないかな。	集合住宅用地 B からの車両出入り口につきましては、当初、市道藤白台 1 号線への接続としていましたが、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、事業計画地内道路に接続する計画に見直しました。 さらに、事業計画地から市道藤白台 1 号線への車両の通行をできる限り減少できるよう、店舗出入口は事業計画地内とするとともに、サービス付き高齢者向け住宅を西側に配置し、店舗用地を縮小するなど施設の配置を変更しました。 この変更により、事業計画地から藤白台 1 号線への車両出入口を 3 か所から 1 か所に変更しました。なお、その 1 か所につきましても、バリアーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
環境アセスの場でも度々議題に上がっていましたが、狭い市道を 400 台もの駐車場への導線と店舗への入り口道路に使用することは安全面・環境面から考えて反対します。平日朝の通勤・通学の時間帯は特に府道の交通量が多く、今宮方面への右折はすごく時間がかかります。自転車もものすごいスピードで走っています。また、土曜日は一日中今宮方面への車が多く大渋滞です。 商業施設に関しては、高齢者施設をつくるから商業施設をつくると言われていたのですが、その道理がわかりません。私たち地域住民は商業施設が必要かどうかヒヤリングされていません。千里ニュータウンの環境を考えると駅前にもお店はたくさんありますし、更につくる必要はないと思います。ヒヤリングしてください。	提案書において、集合住宅用地 B からの車両出入り口につきましては、市道藤白台 1 号線へ直接の接続としていましたが、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、事業計画地内道路に接続する計画に見直しました。 また、店舗出入口は事業計画地内とするよう変更しました。 この変更により、事業計画地から藤白台 1 号線への車両出入口を 3 か所から 1 か所に変更しました。なお、その 1 か所につきましても、バリアーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。 また、事業計画地の車両による周辺交通への影響については、交通予測を実施し、評価書案に示しております。 商業施設計画につきましては、高齢者施設の近隣に生活利便施設を設置する計画としています。なお、サービス付き高齢者向け住宅を西側に配置し、店舗用地を縮小するなど施設の配置を変更しました。

6. 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

「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価提案書」について、令和 2 年 6 月 21 日に開催した「提案書意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民による意見概要及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。なお、事業者の見解については、意見交換会以降に計画変更を行った内容について整理するなど、令和 3 年 6 月提出の「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書案」の内容で記載しています。

提案書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(1)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
事業計画	
交通計画について、国立循環器病センター存在時と同様とするということだが、何十年か住んでいるが、藤白台 1 号線を国立循環器病センターの車が通ったことはない。これからいろいろ検討されると思うが、まず前提条件が異なっていると思う。	千里けやき通りへの出入口を新たに設けないという意味で国立循環器病研究センター存在時と同様、とさせていただきます。しかし、藤白台 1 号線への国立循環器病研究センターの車両通行はなかったとのことご意見や、本事業による通行車両の増加に対する多数のご意見を踏まえ、藤白台 1 号線への一般車両の出入りがないように計画内容を見直しました。今後、計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
藤白台 1 号線に面して、3 か所に車の出入口が設置され、共同住宅 B から 400 台、戸建て住宅及び店舗の来客用の車が通行すると、車の走行量が増え、排気ガス量も増える。モンテベルデには高齢者が多く住んでおり、また、11 番地の戸建て住宅には、20 名を超える未就学児童、ゼロ歳から 5 歳までが住んでいる。非常に危険である。	事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
敷地側に歩道を設置したとしても、近隣戸建て住宅の子どもたちは、藤白台 1 号線を横断して歩道を使用しないといけない。集合住宅 B 駐車場からの車両出入口前を横断することになり、非常に危険だ。	
西側の店舗の駐車場も藤白台 1 号線から入るのか。藤白台 1 号線の状況を想像すると、5 丁目住民の車と住民、この事業の集合住宅の車 400 台も通る、店に行く人たちも通る、もう考えただけで、大混雑すると思う。	
安全面の再点検をすると何度も説明しているが、5 丁目の住人としては、マンション B 棟の駐車場の出入口から 400 台の車の出入りがあり、店舗の駐車場からの出入りもある時点で、もう安全面は確保されてないと考えている。	
集合住宅 B の戸数に対して駐車場が約 400 台あって、ほぼ 1 日 100% 出ていくとしたら、400 台が出入りする。そうすると、ここに 1 日 800 台以上の車が通ることになる。それでは、この周辺の方々は大変なことになるので、例えば、事業計画地からでる 2 本の通路に集中させて、西側の 5 丁目に接する藤白台 1 号線は使用しないというふうな形で次の計画を考えているということはないのか。	事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。 また、集合住宅 B の車両出入りにつきましては、集合住宅 A・B の車両通路を接続するとともに集合住宅 B の出車専用通路を集合住宅 B 敷地内に設置する計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
B 棟駐車場の出入口は、敷地内の真ん中に通すことはできないのか。	
藤白台 1 号線を現在利用している住民の安全について一番心配している。国立循環器病研究センター存在時に車がどんどん通っていたという認識を持っているのなら、それを改めて、敷地内に通行できる道路を造ってもらいたい。	
藤白台 1 号線については、車道を拡幅せずに歩車分離する考えるよりも、敷地内に出入りのできる道路を考えてもらえないか。そうすると、5 丁目の方々の心配もある程度は吸収できるのではないかなと思う。	

提案書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(2)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
店舗の入り口が藤白台 1 号線に接続していて危ないと思うので、老人ホームと逆にするとか、公園を西側に持ってくるとか、交通量を考えてちょっと計画を見直してもらいたい。	事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。 また、住宅型有料老人ホームを西側に配置し、店舗用地を縮小、東側に戸建て住宅用地を配置するなど事業計画地内の施設配置を変更しました。
安全側の配慮として、藤白台 1 号線の片側に歩道を造るとのことだが、我々住民の住んでいる西側と反対側に計画されている。歩道を利用しようとする藤白台 1 号線を横断する必要がある、危険である。西側に歩道を設置してもらいたい。	藤白台 1 号線に接する場所に事業計画地内で歩道を設けることは可能ですが、藤白台 1 号線は公道ですので、藤白台 1 号線西側での歩道設置につきましては、事業者としての回答は控えさせていただきます。 なお、事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
交通量調査の計画の図を見ると、敷地内の車両の入庫、出庫に関して、左折、右折が両方ともできるに記載されている。これは、調査の結果で問題があれば、何かしら変更されると思ってよいのか。千里けやき通りは片側 1 車線の道路で、かつ時間帯によっては 5 分弱に一本バス通りもある道路なので、右折待ちで渋滞するとさらに混雑するし、バスの運行にも影響あるだろうと思う。	事業計画地からの車両の入出庫につきましては、千里けやき通りへ接続する 2 か所とし、右折入出庫は、現在、信号が設置されている 1 か所とします。
この病院の跡地にマンション、住宅、こんなにたくさん建てて、買うのかな、売れるのかなと思う。別に売れようが、売れまいが関係ないが、そうなったときに、価格帯とかを下げてたたき売ったりされると、治安など問題も発生してくるので、今さら計画は変えられないと思うが、もう住宅こんなにたくさんいるのかと思うので、もうちょっと文化施設なりを建てたらどうか。個人的にはそういう感想を持ったので、一応意見として申し上げる。	本事業では、国立循環器病研究センター跡地において、集合住宅、戸建て住宅、サービス付き高齢者向け住宅及び商業施設等を建設する計画としています。SDGs の具現化のために情報のデジタル化や IoT などの先進的な取組を導入し、スマートタウンとしての基盤を構築するなど、永く住み続けられる街づくりを目指しております。また、阪急千里線と御堂筋線も利用でき、千里北公園も近く、学校等々も人気があるというところから、適正な金額であれば、提示させていただいている戸数は販売可能であると考えております。
地域住民の方々から要望を受けて商業施設を配置したまちづくりの検討を行ったというふうに記載しているが、一体誰がそういった要望を出したのか。	入札時の連合自治会からの要望書には、商業施設についての記載はありませんでした。 老健施設などについての要望記載があり、本事業を行うにあたって、様々な年代の住民の生活の利便性や住みよいまちづくりを検討する過程で、集合住宅、戸建て住宅、サービス付き高齢者向け住宅及び商業施設等を建設する計画としております。
もともと住宅で計画していたが、地域住民の要望があったので店舗にしたということについて、先ほど、地域住民の要望は、入札時にあったという説明があった。私は、地域住民だが、聞かれていない。近所の者に何人が聞いたが、その人たちも聞かれていない。本当に地域住民の要望があったか。地域住民の要望があったから、住宅をやめて店舗にしたということなら、地域住民の要望がなければ、今から住宅に切り替えることも可能なのか。	皆様からのご意見を踏まえ、本事業の事業計画、配置計画を見直し、商業施設は縮小しました。 また、店舗はクリニックモール、スーパーマーケット、調剤薬局、カフェ、ドラッグストア、飲食店を誘致する計画としています。
店舗について、入札時に自治会、連合自治会からの要望書によると説明があったが、連合自治会から国立循環器病センターの総長宛てに出した要望書には一切そういった内容は記載されていない。よって、地域を分断するような言い方をするのは断固やめていただきたい。不確かに想定をされた中で、発言したのなら撤回していただきたい。	

提案書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(3)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
店舗営業時間の妥当性、入る店舗によって、7時から23時の時間の意味合いも変わるし、周辺の住環境というのも変わってくると思う。車両の出入りの量も変わってくると思うので、店舗については慎重に選んでもらいたい。	前頁参照。
事業計画地内の公園はどのくらいの広さなのか。	公園の面積は、約1,900㎡を計画しています。なお、遊具の設置等、今後、吹田市関係課と協議してまいります。
事業計画の設備の状態を見ると、西側の敷地の近いところに立体駐車場やごみ置場ができるような計画で、騒音や臭いの影響が気になる。	施設配置を見直し、駐車場は自走式駐車場とし、ごみ置場は西端からの離隔を確保しました。
現状では事業計画地の西側には高い壁があって、住居側は一切今見えないという状態になっている。それによりプライバシーが守られている状態になっているが、そのプライバシーについても、どのような配慮がされるのか。	現在の計画では、B-2 敷地建物の7階以上に存在している西側向きのルーフバルコニーについては、建物西端からバルコニー柵までの離隔を確保しています。また、ルーフバルコニー以外の部分に立ち入りができない形状とする計画です。また、西向き窓には型板ガラスを使用するなど、建物によるプライバシー配慮を行う計画です。
集合住宅A棟は10階建てになっているが、隣の北千里高校には屋上プールがある。盗撮なども可能ではないかと思う。そのことについて把握しているのか。	吹田市すまいる条例に基づく構想届けでのご意見としてすでに賜っておりますので、北千里高校と協議を行い、対策を検討、実施いたします。
環境影響評価項目	
環境影響評価の項目選定表について、表中のバツになっているところは、標準的な項目だが、今回はやらない項目だと思うが、なぜこれが今回該当しないのかというところの理由を知りたい。この場でどうこうというわけではないので、別途ホームページ等で追加の情報として提示いただければと思う。	バツがついている項目については、時間の都合もあって、意見交換会では詳細を説明していないのですが、縦覧させていただいている提案書に、こういう考え方で項目として選定していませんというような形で記載しています。ただ、本当にそれがバツでよいのかどうかも含めて、今後、審査会のほうで先生方に審議していただきますので、それも踏まえて最終的には決めていくという形になります。 意見交換会後、ご意見を踏まえて検討した結果、環境要素「交通混雑、交通安全」の歩行者の往来を追加しました。評価書案の第11章に環境影響評価の項目選定について記載しております。
景観	
計画建物の高さについて、概ね10階だと認識している。旧国立循環器病研究センターの建物は8階建てくらいなので、旧建物より高くなるということか。	旧国立循環器病研究センターの建物は病院ということで1階当たりの階が高くなっておりまして、最高高さが約45mとなっております。今回の計画建物は最高高さが30.85mを予定していますので、約14m低い計画となっております。
青山台3丁目に住んでいる。高いビルを建つと、自宅から北摂の山々が見える景観が損なわれることを危惧している。この地域は、高さ制限があったと思う。なるべく千里ニュータウンから景観を奪わないような高さにしていただきたい。	事業計画地は、25m第三種高度地区となっております。ただ、千里ニュータウンにおいては高度の緩和規定があり、最高高さ31mまでとなっております。計画建物のモニタージュにつきましては、評価書案に示しておりますとおり、集合住宅建物については、端部から階段状になる形状で、最高高さは、旧国立循環器病研究センター建物の最高高さ45mより低く、少し北側に立地する計画としています。
緑地について、千里けやき通りに面する道に今の時点では国立循環器病研究センターの敷地として道路に面した範囲に結構な厚さの緑地があると思う。この事業計画図を見る限り、千里けやき通り沿いの緑地がなくなって、駐車場、店舗になっている。また、千里緑地側も緑地が削られているように見える。緑地という意味での景観に配慮されている計画には見えない。せっかくのこの千里ニュータウンの景観なので、それもちょうと考慮していただきたい。	緑地に関しては、吹田市の基準で定められた建築敷地内の緑化に加え、歩道の緑化や、芝生・緑化舗装を積極的に計画しています。千里けやき通り沿いの部分に関しては、事業計画地と吹田市所有の下水道敷がありますが、どちらも今回の計画で一旦更地の状態からのスタートになります。通り沿いの緑化部分については、国立循環器病研究センター存在時と比べて、樹林地としては減少します。ただ、中木、高木の数だけではなくて、商業地の中の駐車場の部分に緑化ブロックなどを使って芝生の面積を増やし、また、下水道敷についても事業者負担による緑化協力について、吹田市と協議しております。事業計画地全体として、屋上緑化も取り入れて緑化面積を十分確保するとともに一体的に千里緑地側の植生にも配慮して計画を進めてまいります。

提案書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(4)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
交通	
国立循環器病研究センター存在時にも通り抜けの車両があった青山台4丁目の千里中央から住宅街を抜けてくる真っ直ぐの道路（こでまり公園とか青山幼稚園とかがある）についても、交通量調査を実施してもらいたい。 また、千里けやき通りの171号線へ向かう道路が混雑するので、その地点についても動線上にある現在建設中の別事業の施設を考慮して交通混雑、安全についてしっかり調査した上で計画を検討してもらいたい。	青山台4丁目の交差点につきましては、事業計画地からの車両の主要な走行ルートではなく、影響は少ないと考えております。 交通量調査地点につきましては、提案書作成時に調査を予定している地点は提案書に記載している4地点でしたが、意見交換会後、ご意見を踏まえて検討し、藤白台1号線と千里けやき通り接続部及び千里けやき通りと171号線の交差点を2地点追加しました。 また、交通混雑の予測にあたっては、近隣の青山台3丁目角のマンションも考慮し、実施し、交通処理上問題のない予測結果となっております。
この事業計画の店舗も住居もない状態で、今でも藤白台1号線の出入口から171号線までの渋滞が発生している。この規模の駐車場、トータル1,000台というのは、ちょっと多過ぎる。マンションの戸数も多過ぎるので、マンション規模の縮小も含めて検討してもらいたい。	
交通量調査の調査期間と曜日について、曜日によって全く混み方が違うので、調査期間、何日間、何か月、何年調査されて、何曜日に調査されているのか、それを知りたい。夏、冬、秋、そういう交通量は把握しないのか。	提案書では、交通量の調査は平日と休日に実施し、平日は火曜日から木曜日の間の1日と、休日は日曜日の1日で、計2日、調査時間は車の混雑する時間帯が含まれる朝の6時から23時までとし、実施する計画としておりました。意見交換会後、ご意見を踏まえて検討した結果、平日、土曜日、休日1日ずつとし、国立循環器病研究センター存在時に実施した平日、休日の調査結果も含めて現況の交通量調査結果とすることとしました。
交通量の調査のシミュレーション精度はどの程度か。また、青山台3丁目角のところに大きなマンションが建設中だが、それで、交通量、相当変わってくると思う。それも含めた予測交通量というのをやるのか。	検討の精度ですが、あくまで予測ですので、必ずしも予測通りになるとは言えません。そのため建設中の近隣建物による交通量も想定し、安全側の予測となるよう配慮するとともに、その不確実性を検証するために交通量について事後調査を実施する計画としています。
今後、シミュレーション等を行う際、国立循環器病研究センターから藤白台1号線へ出入りする車両は実質ゼロという状態なので、図面上出入口があるから、ここは現段階でも一定のこういう交通量があるはずといった前後比較はしないでいただきたい。	事業計画地から藤白台1号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台1号線を接続する車両出入口を1か所とするとともに、その1か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。基本的には供用後の藤白台1号線における本事業による車両の通行はないものと考えております。
工事車両ですが、この工事現場に入る時間帯が、例えば9時とか10時からとか、そういう決まりがあるおかげで、待機する車両が非常に問題になっているケースが多い。この辺りは道路が広めに設計されているので、路上駐車がしやすい道が多い。そこに工事車両が駐車して、エンジンをかけっ放して止まっているとか、あるいはもっとひどいことになると、弁当を捨てたりとか、たばこを捨てたりとか、そういうことが発生している。 これだけ広い土地があるので、敷地内で工事車両がどんな時間に到着しても待機できる場所を確保するなどしてもらえればと思う。	実際の工事計画につきましては、事業の詳細計画が決まってから具体的に協議させていただきますが、本事業の工事車両であることが分かるように表示し、場外待機の禁止に取り組みます。場内待機の台数や場外待機場所などは、今後検討してまいります。
事後調査	
提案書の内容の説明であったように数値計算による予測をした際、その予測が外れた場合に、こう修正しましたという報告をホームページなりに上げていただきたい。予測したけれども、結構混んでいるとか、悪臭があるなど問題があれば、それを受け付ける窓口的なものがホームページ上でもしあるのなら、教えていただきたい。	影響の将来の予測はどうしても幅が出ますので、基本的には一番悪い状況になった場合でという考え方で予測を行います。その予測手法や、中身が妥当かということとは事業者としてきちんと考えて、審査会においても専門の先生方に内容を審査していただいております。それでも予測の不確実性というのは完全にはなくなりませんので、不確実性があるものについては環境影響評価が済んだ後、必要なものについて事後調査として調査を行います。この事後調査結果は、報告書として作成し、吹田市に提出します。いろいろなお意見が出ることもありますので、環境影響評価についてのご意見は事業者が行政に出していただければと考えます。

提案書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(4)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
その他	
解体工事についての説明時の間違いとその後の対応から、住民は不信感を持っている。この事業を進めるに当たって、事業主の方は地域住民と良好な関係を築こうとしているのか。	本事業を進めるにあたり、住民の方々のご意見を多く承りました。 吹田市環境影響評価審査会でのご意見や地域住民の皆様のご意見を踏まえ、事業計画、配置計画を見直しました。今後も、周辺環境や安全対策などにも十分配慮を行い、地域住民の方々と良好な関係を築いていけるよう努めてまいります。

また、参考として、提案書意見交換会の場において行政に対して述べられた環境影響評価制度に関する質問等とこれに対する行政の回答は、以下に示すとおりです。

環境影響評価制度に関する質問等及びこれに対する行政の回答

質問等	左の質問等に対する行政の回答
環境影響評価については、解体工事完了以降が対象ということだが、解体工事中に想定外のことが生じた場合、解体工事後の土地が安全だという担保はあるのか。想定外の事象は、環境影響評価に影響しないのか。	解体工事については、各種の法律、例えば重機を使う際の届出や作業騒音の規制基準もございますし、予想外の廃棄物が出てくるとか、何かあれば、それはまた別途廃棄物の関係の法律などがございますので、いわゆる適法な状態の中で全て解体工事を終了させてから建設工事に入っていくという形になっています。建設工事を行う、新しいものを造っていく、そのときの環境影響を評価する制度ということになってございますので、今回対象にさせていただいておりますのが、その解体工事と完全に切り離された後の事業のことになっておりますので、この場ではその後の事業のことについてのご意見をお伺いする場というふうにご理解をいただければと思います。
結構な量の店舗が計画されているが、千里ニュータウンという場所は、結構独特で、住居の地区と商業施設とはかなり明確に分かれているというコンセプトがある。もちろん一部駅の周りとか以外でも例外の地区はあるが、現状でも60年たった今でもわりとその辺が分かれているというのがまちの独自性というのを出しているのかなと思っている。今回の計画では店舗用地がかなり大きいので、法的にはそれほど強制力がなかったのかもしれないが、まちづくりという点で結構大きな方針転換になると思うので、行政としては、これについてどう考えているのか聞きたい。	ここの用途地域としては第1種中高層住居専用地域となっており、広さ的にコンビニ程度ぐらいの商業施設というのは造れるようなものになっています。2階以下で、500平米以下という面積制限がかかっていて、その規模のものであれば、複数であっても建築できるような用途となっているのが現状だと理解をしております。
千里けやき通りは吹田市と箕面市にまたがっているが、その交通調査は、箕面はまた別で行うのか。吹田市がやるのかそれとも、そういう交通調査というのは、吹田市と箕面市が両方でやるのか。 その調査結果の確認というのは、吹田市が責任をもって行うのか。	調査は吹田市、箕面市にかかわらず、必要な地点で事業者が実施します。その調査結果を、評価書案という次の図書の中で示していただき、それを本日来ていただいています、大学の先生も参加される審査会にて、確認させていただきますので、その辺はご了承いただければと思います。
解体中の建物の中にアスベストを含んだ建物があるということだが、それについてどのようなアスベストを緩和する、あるいはなくする処置をしているのか教えていただきたい。	今、お尋ねにありましたアスベストにつきましては、今の既存の建物でアスベストを含む建材が使用されております。それにつきましては、事業者から大気汚染防止法に基づいた特定粉じん等排出作業の届出を我々受けております。その届出のとおり作業されているということ、我々行政でも立入検査をして確認をした上で、周辺に飛散がないということを確認しておりますので、ご安心いただいて問題ないと思います。

7. 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

「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価提案書」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第 9 条第 1 項の規定に基づき、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「提案書についての意見書」が 16 通提出されています。また、吹田市開発事業の手続き等に関する条例に基づく「説明報告書に対する意見書」が 23 通、「見解書に対する再意見書」が 16 通提出されています。これらの意見書の概要及びこれに対する事業者の回答は、以下に示すとおりです。なお、事業者の見解については、令和 3 年 6 月提出の「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書案」の内容で記載しています。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(1)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
事業計画	
国立循環器病研究センター存在時にも、藤白台 1 号線の車両通行はありませんでした。千里けやき通りへの接続部は信号がなく、中々右折できないので渋滞がおこると思います。通行ルート上には、介護車両が停車することもあり、道路幅 6m では行き交うことも困難です。通学路にもなっているので、交通量が増加すると危険なため、通行ルートとして使用すべきでない。店舗車両についても同様。	事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 集合住宅 B の車両出入りにつきましては、集合住宅 A・B の車両通路を接続するとともに集合住宅 B の出車専用通路を集合住宅 B 敷地内に設置する計画です。 また、事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。 今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
国立循環器病研究センター存在時にも、藤白台 1 号線の車両通行はなかった。	
約 400 戸もの大規模集合住宅 B と府道 119 号線の導線が、現在 5 丁目住民が唯一の生活道路として使用している市道とされている。5 丁目住民住居側には歩道がなく、子供や年配の方が多いため、交通事故の危険性が極めて高い。また、現計画の市道利用は集合住宅居住者の車やバイク、自転車のみでなく、宅配や来客など、その他関係車両全てに及びため、危険性はますます増加する。事業計画地敷地内に集合住宅 B と府道の導線を設け、安全を確保するように求める。	
集合住宅 B の車両出入口が藤白台 1 号線のみで、約 400 台の車両が通行すること及び店舗出入口からの車両の通行は近隣住民の安全、交通に大きな影響がある。事業計画地内に出入口を設け、藤白台 1 号線の車両通行はやめてもらいたい。	
敷地内を東西に走る開発道路と、藤白台 1 号線が接続する箇所にはバリカー等を設置して、普段の往来は歩行者のみ、車両は緊急時のみ通行することとしてもらいたい。	
現状でも時間帯によっては渋滞する千里けやき通りへの車両動線として藤白台 1 号線を利用することは、近隣住民だけでなく集合住宅 B に入居する住民にとっても、問題が大きい。	
藤白台 1 号線の道路状況 道幅が狭く車のすれ違いが困難。千里けやき通りへ右折は、歩行者、自転車、千里けやき通りの車の往来により時間がかかり、千里けやき通りから藤白台 1 号線へ入る際には、藤白台 1 号線に車両が待機していると進入できない。	
藤白台 1 号線について、交通量の増加がないまたは最低限の増加となるような計画に変更して頂きたい。	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(2)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
将来生じる千里けやき通りの渋滞による藤白台 1 号線での右折待ちの渋滞に対してなんの対策も行わず、集合住宅Bの車両出入口として藤白台 1 号線を使用することは、現在の住民だけでなく、入居予定の住民に利便性も考えていない不適切な計画である。白紙検討していただく必要がある。	前頁参照。
藤白台 1 号線を集合住宅B駐車場へのアクセスとして使用する計画について、藤白台 1 号線は現状でも休日の夕刻に 1 号線を出て箕面方面に右折する際に「長時間の待ち時間が発生する場合があります。更なる交通支障は避けられないと考えます。どのような対策を実施されるのか、具体的に説明をお願いします。	
事業計画地内の歩行者の安全は保たれるかもしれないが、藤白台 1 号線近隣住民は著しく危険性が高くなる。計画の集合住宅車両出入口の藤白台 1 号線への接続やめて、敷地内に完結する府道の信号までの安全な道路の設計を求める。	
藤白台 1 号線には、福祉車両や生協や宅配便の大型トラックが停車することがあり、現状であれば、対向車とのすれ違いで待つことは苦ではないが、集合住宅Bの車両が加わると交通量が増加し、路上駐車車両が迷惑となってしまう。その場合、福祉車両やトラックはどこに駐車すればよいのか。既存住民を無視した設計のために不自由を強いるのか。	
狭い藤白台 1 号線を 400 台もの駐車場への導線と店舗への入り口道路に使用することは安全面・環境面から考えて反対する。平日朝の通勤・通学の時間帯は特に府道の交通量が多く、今宮方面への右折はすごく時間がかかる。自転車もものすごいスピードで走っている。また、土曜日は一日中今宮方面への車が多く大渋滞となっている。	
B棟の 397 台が全て市道藤白台 1 号線を通る計画となっており、渋滞、騒音、排気ガス、危険性は許容レベルを超える。店舗利用者等の路上駐車や、駐車場入庫待ちの渋滞が予想される事もあり、生活道路を使わない設計を望む。敷地側をセットバックして、3mの歩道を設けるとあるが、セットバックが5mであれば、B棟の 397 台が使用する車道も作れるのではないか。	
集合住宅Bの駐車場からの出入りを敷地中央（A棟・B棟の間）へ変更してもらいたい。	
藤白台 1 号線と接続する 1 か所である集合住宅B棟の駐車場出入口でチェーンゲートの開錠待ち車両で渋滞・混雑するのではないか。	
土日祝に交通量調査をすれば、藤白台 1 号線からけやき通りへ右折することが難しいことが分かるはず。	
藤白台 1 号線は道路幅が狭く、車通りが多い上、千里緑地を訪れる人も多い。今の計画のまま集合住宅Bの駐車場出入口を接続することは危険極まりない。歩道を整備するといっても敷地側だけで歩道から千里緑地へ行くには、駐車場出入口を横断する必要があります。この設計のための市民が危険にさらされることについてどう考えるのか。	
藤白台 1 号線に歩道を新設する提案ですが、既存住民が使用するには道路の横断が必要となります。横断時に事故に巻き込まれるリスクがないか、特に十分な検討、説明をお願いします。	事業計画地から藤白台 1 号線への車両通行につきましては、地域住民の方々からのご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 事業計画地と藤白台 1 号線を接続する車両出入口を 1 か所とするとともに、その 1 か所につきましても、バリカーを設置し緊急車両の通行のみ可能とする計画です。 今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。 なお、藤白台 1 号線に接する場所に事業計画地内で歩道を設けることは可能ですが、藤白台 1 号線は公道ですので、藤白台 1 号線西側での歩道設置につきましては、事業者としての回答は控えさせていただきます。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(3)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
提案書意見交換会での説明を聞いた限りでは、藤白台 1 号線については市道のため、現状の車道幅で使用したい、車道幅を拡げる為に手続き、工事などで手間がかかるのでその手間を省いている印象を受けた。藤白台 1 号線をどうしても使用しなければならないのであれば、両側に歩道を整備し、中央線がひける程度の車道幅が必要である。 藤白台 1 号線の両側に歩道整備をしてもらいたい。市道のため事業者は関係ないというのなら、道路幅の拡張をしてほしい。道路の拡張をしないと、両側に歩道を設置することは不可能になる。 藤白台 1 号線について、現状の道路幅のままで、事業が進んでしまうと二度と藤白台 1 号線の拡張や戸建て住宅側への歩道新設を吹田市へ依頼することもできなくなるので、今回道路幅の拡張をお願いしたい。 事業計画地側だけに歩道を設置すると、近隣住民は車道を渡っての歩道利用となる。設置するなら近隣側にも設置すべき。	前頁参照。
先日の意見交換会で、安全確保のため府道と事業計画敷地内に通じる新たな動線を設けるよう住民から要望が出た際、事業者は高低差があるため不可能と回答されていたが、市民の安全を優先することを考えた場合、動線を確保しない理由としてはあまりにも不適切である。 アセスの説明会において、事業者は「B棟駐車場出入口を敷地中央に移動することは高低差があり、不可能」と回答した。しかし、設計会社からは可能と言われ、いくつかの案もいただいた。技術的には可能だが、予算の関係で不可能なのか。説明会でウソをついたのか、具体的になぜ不可能なのかをお願いします。	提案書時の事業計画においては、集合住宅B敷地の車両出入口をB敷地中央に移動することは困難であり、そのように返答させていただきました。 B敷地からの車両出入口につきましては、意見交換会以降に地域住民の方々からのご意見を踏まえ、事業計画を見直し、B敷地から藤白台 1 号線への出入口をなくし、事業計画地内での車路確保を行う計画としました。 今後、これらの計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
府道と商業施設への導線が複数あり、また、商業施設の出入口が直接府道に開口していないため事故の危険性が極めて高い。府道と商業施設への出入りを一本化し、かつ、住居と府道の導線とは別の独立したものとするよう求める。 商業施設が建設された場合、住民が外出する際の市道の渋滞及び府道から国道 171 号線あるいは北千里駅方面への渋滞について、現状の計画では配慮がなすすぎる。住民が市道及び府道をスムーズに利用するために、「府道と店舗」と「府道と住居」の動線は完全に独立させるべきである。また、府道における渋滞を発生させないよう、信号機の設置や調整など、徹底した対策を求める。	店舗用地からの車両出入りは事業計画地内に変更しました。 事業計画地と千里けやき通りの接続部は 2 か所とし、右折入庫は東側の信号交差点のみとします。 千里けやき通りとの交差点部につきましては、今後、警察や道路管理者と協議を行ってまいります。
周辺交通量を考えた場合、住民の車両の出入りは信号のある一番東側の出入口に限定するのが良いと思う。	事業計画地と千里けやき通りの接続部は 2 か所とし、右折入庫は東側の信号交差点のみとします。 千里けやき通りとの交差点部につきましては、今後、警察や道路管理者と協議を行ってまいります。
近隣への騒音の影響が懸念されることから、集合住宅Bの機械式駐車場を東側に移動するか、機械式駐車場をやめてもらいたい。 集合住宅Bからの騒音が最小限となるよう、立体駐車場の計画変更・配慮をして頂きたい。 集合住宅Bに機械式駐車場が設置されるとのことであるが、騒音の発生が懸念される。現状では5丁目住居の近くに設置計画されているが、近隣住民に影響がないよう設置場所の変更を求める。 集合住宅Bの機械式駐車場を西側戸建て住宅よりできるだけ離し、間に樹木帯を設置してもらいたい。 集合住宅Bの駐車場出入口のゲートが戸建て住宅に近すぎる。警告ランプや警告音が戸建て住宅に悪影響を及ぼすため、ゲート位置を変更してもらいたい。	集合住宅の駐車場につきましては、自走式駐車場としました。B敷地から藤白台 1 号線への出入口をなくし、事業計画地内での車路確保を行う計画としました。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(4)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
近隣への臭気及び開閉時の音の影響が懸念されることから、集合住宅Bのごみ置き場を計画位置より東側に移動してもらいたい。	施設配置を見直し、集合住宅Bのごみ置き場を提案書時の計画位置より東側に移動し、西端からの離隔を確保しました。
集合住宅Bのごみ置き場を西側戸建てより出来るだけ離してください。	
集合住宅Bのごみ置き場の配置を変更するか、完全に閉鎖され鳥獣害や臭害、早朝や夜間の開閉時の騒音が発生しないよう配慮頂きたい。	
集合住宅Bの立体駐車場やごみ置き場に関し、必要性については一定の理解はできますが、既存住民の住環境保全の観点より、既存住戸から出来るだけはなれた場所に設置することを検討してください。	
地域住民からの要望で商業施設を計画したとのことだが、藤白台5丁目の近隣住民は商業施設は不要と考えている。商業施設はやめて戸建てに変更すべき。	入札時の連合自治会からの要望書には、商業施設についての記載はありませんでした。 老健施設などについての要望記載があり、本事業を行うにあたって、様々な年代の住民の生活の利便性や住みよいまちづくりを検討する過程で、集合住宅、戸建て住宅、サービス付き高齢者向け住宅及び商業施設等を建設する計画としております。 皆様からのご意見を踏まえ、本事業の事業計画、配置計画を見直し、商業施設は縮小しました。また、店舗はクリニックモール、スーパーマーケット、調剤薬局、カフェ、ドラッグストア、飲食店を誘致する計画としています。
地域住民からの要望収集の正当性について根拠を開示頂きたい。	
事業者の説明では、地域住民の要望により商業施設を建設することであったが、要望の根拠とされる藤白台連合自治会長と藤白台5丁目自治会長連名の商業施設要望の書面が存在しないのであれば、地域住民が必要としない商業施設建設の中止を求める。	
北千里駅前には大型店舗があり、また、国道 171 号線にはホームセンターや飲食店も多くあるため、交通事故や交通渋滞、治安の悪化を誘発する商業施設建設に強く反対する。	
ニュータウン内で住宅と商業施設があるのは見当たらない。ニュータウンらしくない計画です。駅までいけば全て揃うし、商業施設はいらない。	本事業を行うにあたって、様々な年代の住民の生活の利便性や住みよいまちづくりを検討する過程で、集合住宅、戸建て住宅、サービス付き高齢者向け住宅及び商業施設等を建設する計画としております。
商業施設の設置計画を撤回してもらいたい。	
国循が緑豊かな中にある病院でゆったりと建っていましたが、今回の計画はマンション、戸建て住宅、店舗老人施設ととりとめもなく入れ込んで、千里ニュータウンの街が庶民的な環境面でも悪くなる気がします。北千里高校も横にあるのに店舗を入れるのはどうかと思います。	
商業施設設置が住民要望ではなく、福祉施設の要望によるものであるのなら、店舗用地の東側への配置換えを求めます。府道の休日渋滞多発の交通状況の観点からも、商業施設の出入りに信号利用が望まれます。	
店舗駐車場の出入りによる住居への影響が懸念されるため、営業時間を短縮するとともに、営業時間外は駐車場を閉鎖してもらいたい。また業種についても十分配慮してもらいたい。	店舗はクリニックモール、スーパーマーケット、調剤薬局、カフェ、ドラッグストア、飲食店を誘致する計画としています。 現時点での営業時間は最大を想定しておりますが、商品運搬等は営業時間内で行う予定としております。 また、店舗用地への車両の出入りは、事業計画地側からとし、藤白台 1 号線は利用しません。営業時間外の駐車場管理につきましては、十分配慮して行ってまいります。
商業施設が建設された場合、どのような店舗を誘致するのか不明だが、7時から23時の営業時間の前後に開店準備や閉店作業、商品運搬を含めるとさらに長時間にわたり騒音が発生するものと予想する。住環境を守るため、営業時間の短縮を求める。	
店舗駐車場の出入りによる住居への影響が懸念されるため、営業時間を短縮するとともに、営業時間外は駐車場を閉鎖してもらいたい。また業種についても十分配慮してもらいたい。	
24 時間営業の店舗は誘致しないでもらいたい。	
商業施設が建設された場合、早朝深夜のタム口など治安の悪化が懸念される。住環境に悪影響を与えない店舗種類の厳選と営業時間短縮による危険性の軽減を求める。	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(5)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
店舗は計画ほどは要らない。マンションの1階にコンビニとATM程度があれば十分だと思うので、西側店舗用地に老人ホーム、中央店舗用地と老人ホーム予定地に共同住宅Bを、共同住宅B予定地に小学校の分校を建てたらよいのではないかと。老人ホームと戸建て住宅の車両は中央の出入口、藤白台1号線は通学路とすれば、渋滞や事故は防げると思います。	本事業の事業計画、配置計画を見直しました。サービス付き高齢者向け住宅を西側に配置し、東側は戸建て住宅とし、商業用地は縮小しました。また、藤白台1号線への緊急車両以外の車両出入りがないように計画しております。 なお、小学校の分校計画につきましては、事業者の回答する範囲ではないと考えますので回答を控えさせていただきます。
本気で周辺住民から受け入れられる良い物を建設しようという気があるのなら、あの平面図は白紙に戻して考え直すべきです。具体的には店舗は藤白台2丁目にあるロイヤルアークのようにマンションの1階におさめ、店舗予定地のうち西側に東側手前に予定されている戸建住宅と老人ホームを、中程の部分及び東側の戸建住宅と老人ホーム予定地に共同住宅Bを、共同住宅Bに小学校の分校（上山田地区と藤白台5丁目対象）を建て、共同住宅A、Bの方々の車両は信号のある東側出入口を利用するようにし、現在5丁目の方々の生活道路である西側の道は通学専用になれば良い。	
店舗を東側に老健施設を西側に配置を変更してもらいたい。	
商業施設を東側に、老健施設、公園、戸建て住宅を西側に配置してもらいたい。	
店舗営業による周辺への騒音、臭気対策をしっかりとってもらいたい。	店舗からの騒音、臭気対策につきましては、十分配慮してまいります。
経済産業省告示の「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」において記載されている駐車場への入出庫に関する定義から、今回の店舗計画においては右折入出庫が許容される条件には該当せず、右折入出庫禁止とする。なお、吹田市が定める大規模小売店舗とは小売店舗面積が合計1,000平方メートル以上の店舗を指すため、計画施設は大規模小売店舗に該当する。	各店舗の面積は1,000㎡以下であり、大規模小売店舗には該当しません。 なお、店舗用地への車両の出入りは、事業計画地側からとし、藤白台1号線は利用しません。また、事業計画地からの車両の入出庫につきましては、千里ヶやき通りへ接続する2か所とし、右折入出庫は、現在、信号が設置されている1か所とする計画です。
今回の設計は地域住民を無視したあり得ない様な設計です。このままでは千里ヶやき通りは大渋滞です。どんどん藤白台・青山台が暮らしにくくなり、吹田市民の流出、果ては治安の悪化につながるでしょう。今からの大幅は設計図の変更は、吹田市への提出期限の関係で不可能と又聞きました。しかし、上記のような観点から吹田市も現在の杜撰な設計のまま進行するよりも、書類提出期限を延長し市民の暮らしを守る方が大切だと考えるでしょう。吹田市と話し合い大幅な設計の変更をお願いします。	本事業の実施にあたり、吹田市環境まちづくり条例に基づき、手続きを進めております。吹田市環境影響評価審査会でのご意見や地域住民の皆様のご意見を踏まえ、事業計画、配置計画を見直しました。 周辺環境や安全対策などにも十分配慮を行い、地域住民の方々と良好な関係を築いていけるよう努めてまいります。
藤白台1号線での路上駐車が発生しないよう、集合住宅への来客用駐車場を十分確保してもらいたい。	集合住宅の駐車場台数は、吹田市開発条例に定められた必要台数を計画しており、その中で来客用駐車場も計画しています。
集合住宅B建物や各種施設から見える現存の藤白台5丁目住居のプライバシーに配慮して、建物位置を敷地境界から離し、落花、落果のない街路樹等の目隠しを設置してもらいたい。	現在の計画では、B-2敷地建物の7階以上に存在している西側向きのルーフバルコニーについては、建物西端からバルコニー柵までの離隔を確保するとともにルーフバルコニー以外の部分に立ち入りができない形状とする計画です。また、西向き窓には型板ガラスを使用するなど、建物によるプライバシー配慮を行う計画です。また、敷地境界付近に街路樹を植栽する計画です。
集合住宅Bと北西側の既存の戸建て住宅の間に、騒音・プライバシー対策のため壁を設置頂きたい。	
保育園に関して、国立循環器病研究センターへの要望書にも記載しているが、敷地内に認可保育園を計画してもらいたい。	
マンション内に計画している保育所の定員と対象年齢（0才～2才なのか0才～6才なのか）教えてください。園庭と給食トラックを停めるスペースがないが、どのような予定ですか。待機児童の現状を考えると早いオープンがのぞまれています。何年後に開園する予定ですか。	事業計画地内の保育所は、2025年に開所予定です。保育所の定員は90名、対象年齢は0才～5才の認可保育園とする計画です。また、園庭、保育所用駐車場も設置します。詳細につきましては、吹田市関係各課と協議中です。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(6)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
藤白台 1 号線に工事用車両が出入りしない計画としてもらいたい。	本事業における藤白台 1 号線への車両出入りは、工事期間のうち一定期間に行う計画としています。なお、車両の出入りにあたっては、近隣住民の皆様に周知するとともに、誘導員を配置し、出来る限り一般車両及び歩行者に配慮した時間帯に行うなど安全に配慮いたします。
景観	
旧国立循環器病研究センターの高さ 45mの建物は敷地の中央北寄りのほんの一角で、西側に配置している建物は 18mほどです。東西に 31mの建物が建つと景観、日照阻害等の影響が大きい。対象の土地は「25m第三種高度地区」であり、原則 31mの建物建てることはできない。	事業計画地は、25m第三種高度地区となっています。ただ、千里ニュータウンにおいては高度の緩和規定があり、最高高さ 31mまでとなっております。 計画建物のモータージュにつきましては、評価書案に示しておりますとおり、集合住宅建物については、端部から階段状になる形状で、最高高さは、旧国立循環器病研究センター建物の最高高さ 45mより低く、事業計画地の中央から北寄りに建設する計画としており、周辺への圧迫感や日影の影響軽減に努めております。
集合住宅建物による圧迫感や日影の影響が大きいと考えられる。	
日照阻害	
冬至日の日影を確認したい。	日照阻害につきましては、冬至日の日影を予測しています。
交通混雑	
調査・予測方法について具体的に示されている項目がなく、詳細不明である。意見交換会で、交通量調査は平日と休日各 1 日とのことであった。1 年 365 日間の変化などによっても交通量は変化するにもかかわらず、たった 2 日間で調査をすませようという乱暴な発想では実地調査にならないと考えるが、調査期間・方法の根拠は何か。その他の調査・予測についても、明確な根拠の下に的確な調査が行われるよう求める。	本事業計画地及び周辺地域には、大規模な集客が生じるイベントや施設が分布せず、季節による交通量の変動などは少ないと考えられます。 提案書においては、交通量調査を平日・休日各 1 回としておりましたが、平日 1 日と土曜・日曜各 1 日の計 3 日の調査を実施するとともに、国立循環器病研究センター存在時に実施された平日 1 日、休日 1 日の交通量調査の結果も活用することとし、環境影響評価審査会においてもその内容にて説明させていただきました。
交通量調査を実施されると思いますが、新型コロナウイルスの影響により最近（4月以降）は特に休日の交通量が減っているように感じます。現在の交通量にて評価された場合は過小評価となってしまいますことを懸念しており、考慮いただく必要があります。	
交通量調査が平日・休日各 1 日というのは少なすぎると思います。	
毎週土日祝の午後数時間に千里けやき通りで渋滞が発生する。今回の計画により、さらに渋滞が起こることになる。渋滞緩和の具体的な対策はあるのか。	藤白台 1 号線への緊急車両以外の車両出入りが無いよう本事業の事業計画、配置計画を見直しました。事業計画地からの車両の入出庫につきましては、千里けやき通りへ接続する 2 か所とし、右折入出庫は、現在、信号が設置されている 1 か所とします。
現状、特に土日祝日は千里けやき通りの渋滞はひどく、藤白台 5 丁目住民の車両が千里けやき通りに右折で出庫することはすでに困難である場合がある。さらに今回の計画通りに施設が完成した場合、通勤時間帯の多数の入居者による同時多発的な車両の出庫が予想される。近隣の開発中マンションもあり、将来の混雑はよりひどくなる。	また、商業施設は縮小し、シェアサイクルを導入するなど、施設関連車両の削減に努めます。なお、交差点混雑の予測において、近隣マンションの車両を含んで予測を行いました。
その他	
解体工事におけるアスベスト完全撤去をどのような方法で確認するのか。	旧国立循環器病研究センターの建物においてアスベストを含む建材が使用されておりましたので、吹田市に大気汚染防止法に基づいた特定粉じん等排出作業の届出をいたしました。その後、その届出のとおり作業を行っており、周辺に飛散がないということを吹田市の立入検査を受け、確認していただいております。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(7)

提案書についての意見書の概要	左の意見書に対する事業者の見解
事業主の説明を要望しているにもかかわらず説明会を開かず手続きが進んでいる。手続きを戻して、もう一度、事業主、設計担当者、吹田市職員、審査会メンバーが出席の説明会と意見交換会を要望する。	本事業の実施にあたり、吹田市環境まちづくり影響評価条例に基づき、手続きを進めております。吹田市環境影響評価審査会でのご意見や地域住民の皆様のご意見を踏まえ、提案書時点から事業計画、配置計画を見直しました。
事業者は近隣住民との信頼関係を構築する姿勢を見せ、適切に説明責任を果たしてもらいたい。	変更後の事業計画をもとに環境影響について予測評価を行い、評価書案提出後に意見交換会及び環境影響評価審査会にてその内容をご説明させていただきます。今後も、周辺環境や安全対策などにも十分配慮を行い、地域住民の方々と良好な関係を築いていけるよう努めてまいります。

8. 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「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画に係る環境影響評価提案書に対する審査書」（以下、「提案書審査書」といいます。）の内容及びこれに対する事業者の見解は以下に示すとおりです。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解(1)

個別事項

1 温室効果ガス・エネルギー

意見の概要	事業者見解
（１）現況調査 エコタウンやスマートシティなどの類似事例における、脱炭素に向けた先進的な環境取組について調査すること。	エコタウンやスマートシティなどの類似事例における、脱炭素に向けた先進的な環境取組について調査しました。
（２）予測及び評価の方法 計画で予定している環境取組（先進的な環境取組を含む）を実施した場合と、実施しなかった場合の予測の結果を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。	計画で予定している環境取組を実施した場合と、実施しなかった場合の予測の結果を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行いました。
（３）環境取組 街区全体や共同住宅などにおいてCASBEE A の取得を実現するため、ZEH住宅の積極的な導入や太陽光発電設備の最大限の設置などを行うこと。また、EVカーシェアリングなどの先導的なまちづくりの取組についても検討すること。	本事業においては、集合住宅において、屋上での太陽光パネル設置、駐車場でのEV用充電設備設置を行うなど、省エネルギーや環境負荷への環境配慮、景観への配慮などを行い、CASBEE Aの取得を目指します。更に、EV車導入を促進するための駐車場料金の割引やEVカーシェアリングの導入を検討するとともにZEH仕様の戸建て住宅を一部導入するなど先導的なまちづくりの取組を実施してまいります。

2 ヒートアイランド現象

意見の概要	事業者見解
（１）現況調査 類似施設などにおける、ヒートアイランド現象の緩和に寄与する先進的な環境取組について調査すること。	類似施設などにおける、ヒートアイランド現象の緩和に寄与する先進的な環境取組について調査を実施しました。
（２）予測及び評価の方法 提案書に記載のCFD（計算流体力学）に基づくヒートアイランド解析については、対策への適用過程を明確に示すこと。	CFD（計算流体力学）に基づくヒートアイランド解析に用いた対策内容を明確に示すよう努めました。
（３）環境取組 ア 駐車場舗装や建物の工夫などにより、事業計画地内のヒートアイランド現象を防ぐこと。	駐車場に緑化ブロックを採用し、集合住宅共用棟や集合住宅等での屋上緑化、遮熱塗料利用など事業計画地内のヒートアイランド現象の低減に努めています。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解(2)

意見の概要	事業者見解
イ 緑陰形成などにより、事業計画地内のみならず隣接する道路等周辺にも効果がある暑熱対策に努めること。	事業計画地と周辺の境界部には出来る限り植栽を行うとともに、千里けやき通りとの境界部の下水道敷においても緑化（芝化）を計画するなどの暑熱対策に努めています。

3 生態系

意見の概要	事業者見解
(1) 現況調査 隣接する千里緑地の植生調査の際には、「現在の植生」だけでなく「地域に由来する在来植物」についても調査すること。	植生調査の際に、「現在の植生」に加えて「地域に由来する在来植物」として潜在自然植生についても調査しました。
(2) 環境取組 ア 生態系の保全の観点から、緑化計画にあたっては、「地域に由来する在来植物」を参考にすること。特に、千里緑地と接する斜面改変の際には、できるだけそれを反映するよう留意すること。	生態系の保全の観点から、緑化計画にあたっては、「地域に由来する在来植物」を参考としました。特に、千里緑地と接する斜面改変の際には、高木種としてコナラ、アバマキなどを選定することにより、将来的に周辺の緑地と調和し、広範囲の樹林地として一体化するように努めます。
イ 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。	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としています。

4 緑化、景観

意見の概要	事業者見解
(1) 予測及び評価の方法 ア 景観の視点場については、箕面市側や遠方からも含めて千里緑地などの景観の変化の比較ができるよう選定し、予測評価すること。	景観の視点場（調査地点）につきましては、箕面市側も含め、周辺公園等の複数の視点場から事業計画地が視認できる地点を選定しました。
イ 吹田市開発事業の手続等に関する条例に定められた緑化率に加えて、壁面緑化や屋上緑化など緑化率に換算されない緑化についても、緑被率などの観点で、予測評価すること。	吹田市開発事業の手続等に関する条例に定められた緑化率に加えて、芝地や屋上緑化など緑化率に換算されない緑化についても、緑被率などの観点で、予測評価を行いました。
(2) 環境取組 ア 長大な壁面を形成する現在の計画は、周辺の景観への圧迫感が大きいため、ボリュームの再検討を含めて、分棟、分節、低層化などの建築物の形態に関する対策や、周辺景観と調和する色彩の選定、大規模平面が露出しないような建物前面への植樹等の緑化修景も含めた総合的なファサードデザインの工夫を行うこと。	集合住宅計画建物につきましては、事業計画地内北側のエリアに配置する計画とし、府道や周辺建物から距離をとることで、景観への圧迫感に配慮しております。隣接する敷地西側の戸建て住宅へは、階段上に建物を低くしていくことで圧迫感の軽減に努めています。更に、集合住宅建物を7棟から9棟に分棟し、東西方向に建物が連続しないよう配慮しました。また、建物スパンごとに色彩による明暗の変化をつけたり、雁行させたりすることで水平な連続感を抑えるデザインとし、建物の分節化を図っています。 緑化修景の面では、府道沿いの下水道敷を含めた植栽計画、歩道の中低木緑化、集合住宅敷地の接道部分への積極的な緑化を考えており、周辺を歩く人々の視界に大規模な建物が露出しないような計画としています。
イ 千里緑地、千里北公園など周辺の緑豊かな環境との調和に配慮し、事業計画地の周縁部分や沿道部分などでみどりの連続性を確保し、周辺地域の視点からも有効な緑化に努めること。	千里緑地に接する事業計画地北側の植栽樹種は事業計画地周辺の樹林地の構成種や気候に則した潜在自然植生構成種や現存植生に配慮して種を中心に選定します。また、敷地境界や沿道、歩道沿いに植栽帯を設けることにより、千里けやき通りまでのみどりの連続性を確保するとともに、周辺歩道等からの視点にも配慮した緑化計画とします。
ウ 建物の設計において、周辺の緑地や公園とのつながりに配慮した景観の形成に努めること。	建物一部に屋上緑化を計画するとともに、敷地境界や沿道、歩道沿いに植栽帯を設け、その植栽位置や高さに配慮し、千里緑地からのつながりに配慮した景観の形成に努めます。
エ 供用後の緑地の一体的な管理方法・体制を検討すること。	市への帰属地以外の緑地の管理については、事業者の指定管理会社が一体的に管理することを検討しています。また、市への帰属地につきましては、今後、関係各課と協議をしてまいります。

5 交通混雑、交通安全

意見の概要	事業者見解
(1) 現況調査 「歩行者の往来」による「交通混雑・交通安全」の項目を環境影響要因として選定し、調査すること。	「歩行者の往来」による「交通混雑・交通安全」の項目を環境影響要因として選定し、調査しました。
(2) 予測及び評価の方法 ア 「歩行者の往来」による「交通混雑・交通安全」の項目を環境影響要因として選定し、予測評価すること。	「歩行者の往来」による「交通混雑・交通安全」の項目を環境影響要因として選定し、予測評価しました。
イ 交通に係る予測評価を行う際には、発生交通量や道路交通量増加分の推計値について明らかにすること。	発生交通量及び道路交通量増加分の推計方法、推計値を評価書案に示しました。
(3) 環境取組 ア 工事用車両の通行については、箕面市地域も含め、周辺が住宅街であることに注意して通行ルートを選定すること。	工事用車両の通行については、箕面市地域も含め、周辺が住宅街であることに注意して通行ルートを選定するとともに、資機材搬入車両については、計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事用車両の台数をできる限り削減するよう努めます。
イ 提案書に記載の事業計画から、藤白台1号線の交通量が大幅に増加することが予想される。地域住民が当該道路を安全に利用できるよう、事業計画の見直しを含めた交通対策を検討すること。	本事業による藤白台1号線への通行車両の増加に対する多数のご意見を踏まえ、藤白台1号線への一般車両の出入りがないように計画内容を見直しました。今後、計画内容について吹田市の関係各課と協議してまいります。
ウ けやき通りと事業計画地を結ぶ出入口3か所付近において、右折入退場による交通渋滞や交通事故が懸念される。交通に係る調査予測評価の結果を基に、安全性の向上に資する交通対策を検討すること。	本事業による通行車両の増加に対する多数のご意見を踏まえ、藤白台1号線への一般車両の出入りがないように計画内容を見直しました。また、車両の右折入退場は信号設置の交差点のみとする計画とします。
エ 道路幅員、歩行者・自転車通行帯の設置などの道路整備計画については、環境影響評価の結果を検討したうえで、周辺住民や関係機関と協議して、負荷の軽減対策に努めること。	事業計画地内の歩道は3mを確保し、車両道路との交差点は見通しが確保できる形状とします。また、千里けやき通りの歩道との接続部付近については、見通しを十分確保できる形状とするとともに信号のない接続部の事業計画地側車道には、スピード抑制対策を検討します。
オ 通学や保育所周辺、老人ホーム周辺の通行などの安全確保の観点に加え、バリアフリーの観点からも安全性に配慮した交通計画とすること。	事業計画地内の道路等交差点は見通しが確保できる形状とするとともに、段差は極力なくし、保育所、サービス付き高齢者向け住宅周辺は、車両と歩行者の進入口を分け、歩車分離に努めています。
カ 歩行者だけでなく自転車の安全にも配慮した交通計画とすること。	事業計画地内の道路等交差点は見通しが確保できる形状とします。また、千里けやき通り歩道から直接店舗への出入りできる歩行者・自転車出入口の設置を検討しています。

付帯意見

意見の概要	事業者見解
土壌汚染については、解体工事中に行われた調査において複数の汚染物質が土壌汚染対策法の指定基準を超え、事業計画地は品質変更時要届出区域に指定されている。これについては、所管部署の指導に基づき、今後事業者が解体工事に引き続いて対策工事を実施し、開発工事開始までにすべて完了する予定である。 今回の環境影響評価は開発工事に伴う環境を評価するものであり、解体工事は対象とはしていないが、開発工事の影響による土壌汚染の予測評価には、現在の汚染について十分な調査と適切な対策が実施されていることが前提となるため、以下の点について、環境の保全及び良好な環境の創造の見地から、意見を申し述べる。	—
1 土壌汚染状況の調査は、土壌汚染対策法に基づいて適切に行うこと。	土壌汚染状況の調査は、土壌汚染対策法に基づいて適切に行います。
2 汚染土壌については、汚染物質の拡散が起らないよう留意して除去、入れ替えを行い、開発工事開始までに対策を完了すること。	汚染土壌については、汚染物質の拡散が起らないよう留意して除去、入れ替えを行い、開発工事開始までに対策を完了します。
3 実施した調査の結果と対策の内容について速やかに報告すること。	土壌汚染対策法に基づく調査、対策実施状況については、審査会にて報告いたします。

9. 当該事業における環境取組内容

「吹田市環境まちづくりガイドライン【開発・建築版】（平成 30 年度版）」に記載されている環境の保全及び良好な環境の創造のための標準的な取組事項を踏まえ、本事業の特性等を考慮して検討した、現時点で予定している環境取組内容の概要は次に、内容は表 3 に示すとおりです。

環境取組内容の概要

（１）工事中

① 排ガス・騒音等の抑制

- ・排出ガス対策型建設機械の採用及び低騒音・低振動型の建設機械・工法の使用に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップ等、適切な施工管理を行います。

② 工事中の排水等の対策

- ・工事中の濁水は、仮設沈砂池、ノッチタンク等を経由して表層水のみ公共下水道に放流し、道路等への濁水や土砂の流出を防止工事中の濁水は、仮設沈砂池、ノッチタンク等を経由して表層水のみ公共下水道に放流し、道路などへの濁水や土砂の流出を防止します。

③ 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。

④ 景観

- ・仮囲いの設置に際しては景観面に配慮し、計画地周辺や場内の清掃による環境美化に努めます。

⑤ 交通安全

- ・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など、事故防止に努めます。

（２）施設の存在、供用時

① 地球温暖化対策・省エネルギー

- ・大阪府建築物の環境配慮制度において高い評価結果（CASBEE A）を目指します。
- ・省エネルギー型の照明、高効率給湯器等のエネルギー効率の高い機器の採用及び太陽光発電システム等の再生可能エネルギーの導入に努めます。

② ヒートアイランド対策

- ・CFD（計算流体力学）に基づくヒートアイランド解析による効果的・積極的な対策を検討・実施します。
- ・遮熱性舗装・透水性舗装等の採用に努めます。
- ・歩道や公園等に可能な限り植栽帯を設けます。
- ・集合住宅共用棟において屋上緑化の導入に努めます。

③ 廃棄物等の抑制

- ・廃棄物の発生抑制、減量化に努めます。
- ・廃棄物の分別収集及び商業施設でのマイバッグ利用推進に努めます。

④ 景観

- ・吹田市の景観形成基準を遵守し、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。

⑤ 交通安全

- ・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確保します。

表3(1) 環境取組内容(工事中その1)

取組事項		実施の有無	取組内容
■大気汚染や騒音などの公害を防止します。			
建設機械			
1	低公害型建設機械の使用	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	低燃費型建設機械の使用	一部実施する	低燃費型バックホウの使用を励行します。調達台数に限りがあるため、部分的な使用となりますが、可能な限り使用します。
3	アイドリングの禁止	実施する	排出ガス、騒音の低減を図るため、アイドリングをしません。
4	環境に配慮した運転	実施する	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。
5	稼働台数の抑制	実施する	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。
6	工事の平準化	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	機械類の整備点検	実施する	機械類は適切に整備点検を行います。
工事関係車両			
8	低公害、低燃費車の使用	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	大阪府条例に基づく流入車規制の遵守	実施する	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。
10	工事関連車両の表示	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	周辺状況に配慮した走行ルートや時間帯の設定	一部実施する	工事関連車両の走行ルートや時間帯は、生コン車等工程上連続運行が避けられない車両以外について、一般車両の車両集中時間、通学時間帯をできる限り避けて設定します。また、歩行者等の安全を考慮し、出入口前に誘導員を配置する計画です。
12	建設資材の搬出入における車両台数の抑制	実施する	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。
13	通勤等で利用する車両台数の抑制	実施する	作業従事者の通勤、現場管理などには、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。
14	土砂の積み降ろし時の配慮	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	タイヤ洗浄	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	ドラム洗浄時の配慮	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	場外待機の禁止	実施する	工事関連車両を場外に待機させません。
18	クラクションの使用抑制	実施する	クラクションの使用は必要最小限にします。
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など、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、さら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など、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	杭の施工などの際には、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	特定建設作業は、法、府条例を遵守し、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。

表3(2) 環境取組内容(工事中その2)

取組事項		実施の有無	取組内容
＜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	解体工事は、本事業に係る環境影響評価手続きの対象ではありません。 なお、解体工事においては、アスベストの使用有無について調査を行い、調査結果を表示した標識を近隣住民の見やすい位置に設置し、市長にも報告を行いました。
27	アスベストの飛散防止対策	該当なし	解体工事は、本事業に係る環境影響評価手続きの対象ではありません。 なお、解体工事において、アスベストを含有する建築物などの解体の際には、確実な飛散防止対策を行いました。
＜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	道路などへの濁水や土砂の流出を防止します。なお、工事中の下水管への排水については、仮設沈砂池、ノッチタンク等を経由して、表層水のみを放流します。表層水が濁水とならないよう「防災調整池等技術基準(案)」に基づき、開発用地に対して必要な容量の沈砂池等を設置し、表層水を雨水幹線に放流する計画です。
29	塗料などの適正管理及び処分	実施する	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。
30	土壌汚染対策	実施する	解体工事は、本事業に係る環境影響評価手続きの対象ではありません。 なお、関係法令に準拠した地歴調査・土壌汚染状況調査により、汚染物質が確認されたことから調査結果報告書を令和2年10月14日付けで吹田市に提出し、令和2年11月12日に事業計画地の一部が形質変更時要届出区域として指定されました。その後、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、関係部局と協議を行い、当該範囲において汚染土壌除去を実施し、令和3年8月17日に形質変更時要届出区域の指定は解除されています。
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、家屋など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、溶解温度管理など臭気対策を行います。
34	現地焼却の禁止	実施する	現地では廃棄物などの焼却は行いません。
35	解体時の環境汚染対策	該当なし	解体工事は、本事業に係る環境影響評価手続きの対象ではありません。 なお、解体工事において、保管されているPCB使用機器、空調機などに使用されているフロン類などやその他有害廃棄物の状況を解体工事実施前に調査したところ、有害廃棄物は検出されませんでした。
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、設置場所の配慮などにより臭気対策を行います。

表3(3) 環境取組内容(工事中その3)

取組事項		実施の有無	取組内容
■地域の安全安心に貢献します。			
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。
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などの対策を講じます。
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、声かけなどに取組めます。
41	地域の防犯活動への参加	実施する	近隣自治会などと連携し、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などにより、工事に使用する燃料、電気、水道水などの消費を抑制します。
省資源			
43	残土発生の抑制	実施する	建設発生土は可能な限り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。
44	廃棄物の減量	実施する	資材の梱包などを最小限にして廃棄物を減量します。また、工事の実施により排出される廃棄物についても、出来る限りリサイクルの推進を図ります。これらの環境取組を実施した上で発生する廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」を遵守し、専門業者に委託し、適切に処分します。
■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。
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、設置場所などを工夫します。
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、廃棄物など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	一部実施する	夏期において水道水を確保し、周辺道路などに打ち水を行います。
■地域との調和を図ります。			
工事説明・苦情対応			
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、作業工程などを十分説明し、また工事実施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせし、理解を得るようにします。
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。

表3（4）環境取組内容（工事中その4）

取組事項		実施の有無	取組内容
周辺の教育・医療・福祉施設への配慮			
52	工事内容の事前説明及び工事計画の配慮	実施する	府立北千里高校に対して、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。
53	騒音、振動などの配慮	実施する	府立北千里高校に対して、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。
周辺の事業者との調整			
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。

表3(5) 環境取組内容(施設・設備等その1)

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	実施する	集合住宅については、大阪府建築物の環境配慮制度において高い評価結果(CASBEE A)を目指すとともに、その評価結果を大阪府建築物環境性能表示制度により広告物などに表示します。
56	ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)設計	一部実施する	戸建て住宅62戸のうちの10戸以上において、消費するエネルギーを極力減らすようZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)仕様の設計とします。
57	高効率及び省エネルギー型機器などの採用	実施する	空調機器:高効率機器を採用します。 (約110台) 照明器具:LED器具を採用します。 (約8,000台) 給湯機器:高効率ガス給湯設備を採用します。 (約710台)
58	再生可能エネルギーの活用	実施する	集合住宅において、屋上部を利用し、計60kWの太陽光パネルを設置します。
59	エネルギー効率の高いシステムの導入	実施する	高効率ガス給湯設備(約710台)や高効率空調機器(約110台)などエネルギー効率の良い機器を採用します。
60	エネルギーを管理するシステムの導入	実施する	集合住宅にHEMSを用いるなどエネルギーを管理するシステムを可能な限り採用します。
61	冷媒漏えい(使用時排出)の防止	実施する	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、冷蔵冷凍庫など)を設置する際には、設置後に配管などからの冷媒の漏えい(使用時排出)が発生しないように設計します。
62	建築物のエネルギー負荷の抑制	実施する	集合住宅において、採光や通風性の考慮やLow-Eガラスや複層ガラスの採用など断熱性能を向上させることで、建築物のエネルギー負荷を抑制します。(断熱等性能等級4を取得します。)
63	長寿命な建築物の施工	実施する	基本構造の耐久性を高め、長寿命の建築物を施工します。
64	環境に配慮した建設資材などの製品の採用	実施する	インテリアの素材として、木材(能勢産材)の採用を検討します。また、開発道路の歩道の一部には溶融スラグ入りインターロッキング舗装の採用を検討します。
■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	実施する	集合住宅の屋上部のうち、太陽光パネル設置部以外の部分には高反射塗料(約500㎡)を用いるとともに、集合住宅の共用棟屋上部や集合住宅屋上部の一部において屋上緑化を行うことにより高温化抑制に努めます。
66	地表面の高温化抑制	実施する	集合住宅広場の芝化、公園や歩道沿い植栽による緑陰形成、集合住宅平面駐車場車路・商業施設駐車区画での緑化ブロック(約3,220㎡)の採用及び一部道路での遮熱性舗装(約2,050㎡)の採用及び事業計画地に接する下水道敷での緑化などの対策を積極的に採用し、高温化抑制に努めます。
■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	事前に実施した事業計画地とその周辺の自然環境調査の結果に基づき、動植物の生息や生育環境に配慮した計画とします。
68	地域のシンボルツリーの保全	実施する	事業計画地に内に残っている桜の木6本を既存の位置のまま保存します。

表3(6) 環境取組内容(施設・設備等その2)

取組事項		実施の有無	取組内容
69	既存の植生の保全	実施しない	事業計画地の既存植生は、荒廃した竹林と土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域に指定されている斜面の雑木であり、改変せざるを得ません。なお、新たに整備する緑地については、事業計画地北側の千里緑地など周辺の植生に配慮した緑地を形成する予定です。
70	地域に応じたみどりの創出	実施する	事業計画地北側の千里緑地とできるだけ連続する植栽計画とします。また、府道沿いのみどりの創出を目指し、下水道敷内の緑化について関係課と協議を進めます。
71	駐車場緑化	実施する	店舗駐車場等において緑化ブロック(約 2,030 m ²)の採用など駐車場緑化を行います。
72	屋上緑化など	実施する	集合住宅の共用棟屋上部や集合住宅屋上部の一部において屋上緑化(約 260 m ²)を行います。
73	法面緑化	実施する	開発により生じた法面(約 3,090 m ²)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	歩道は透水性舗装の採用(約 810 m ²)を検討するとともに、歩道及び車路に横断勾配を設け、植栽帯へ雨水を導く計画とし、吹田市関係各課と協議します。
76	雨水流出を抑制する施設の設置	実施する	雨水流出を抑制するために、事業計画地内で7か所(約 4,000 m ²)に雨水貯留槽を設置します。
77	雨水浸透への配慮	実施する	オープンスペース、駐車場などについては雨水浸透に配慮し、透水性舗装(約 1,220 m ²)や緑化ブロック(約 3,220 m ²)をできる限り採用します。
■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	実施する	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。
79	住宅における防音サッシ等の設置	一部実施する	詳細設計の際、周辺状況の確認により、防音サッシの選定及び設置を行います。
80	駐車場の配置計画時の配慮	実施する	周辺環境への自動車の排気ガスや騒音を防止するため、駐車場の配置については、住居に隣接しない計画とするなど近隣に配慮した計画とします。
81	近隣への悪臭及び騒音の配慮	実施する	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。
82	ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策	該当なし	該当機器は設置しません。
83	屋外照明や広告照明設置時の配慮	実施する	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。
84	建築資材による光の影響の考慮	実施する	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。
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	府立北千里高校には、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。

表3(7) 環境取組内容(施設・設備等その3)

取組事項		実施の有無	取組内容
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	実施する	日照障害については、建築基準法の日影規制対象地域(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。
88	電波障害の事前把握及び近隣説明	実施する	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、近隣住民に説明します。
89	電波障害発生時の改善対策	実施する	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。
90	プライバシーの配慮	実施する	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。また、北千里高校に対しても、適切な対策が行えるよう協議を継続してまいります。
■景観まちづくりに貢献します。			
91	地域への調和	実施する	本市の自然条件や風土、歴史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	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	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	景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画及び設計	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	重点地区指定に向けた協議	実施する	事業計画地が1haを超えるため、重点地区の指定について手続きを進めています。
95	景観形成基準の遵守	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	屋外広告物の表示などに関する基準の遵守	実施する	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。
■安心安全のまちづくりに貢献します。			
97	歩行者が安全に通行できる工夫	実施する	開発道路の幅員9m以上となる道路及び藤白台1号線沿いに、歩道を設けることにより、歩行者が安全に通行出来る計画としています。なお、藤白台1号線と開発道路の間にはバリカーを設置し、藤白台1号線の車両交通量が増えないよう配慮しています。また、開発道路の交差点部は舗装の色変え、車両への注意を促す計画としています。
98	災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備	実施する	災害時の防災対策や緊急時に対応できる設備として、集合住宅敷地内での防災倉庫の設置、周辺からの利用可能な公園でのかまどベンチやパーゴラ(防災テント備え付け)の設置など、安心安全に配慮した適切な整備を行います。
99	防犯対策のための安心安全に配慮した整備	実施する	共同住宅敷地内、商業敷地内には防犯カメラを導入し、安心安全に配慮した整備を行います。

10. 環境要素、調査の時期及びその方法並びに予測の方法及びその時点

(1) 環境要素

吹田市環境影響評価技術指針に示された環境要素のうち、本事業の実施に伴う一連の諸行為等から抽出した環境影響要因により影響を受けると考えられ、予測・評価を行う必要があると考えられる環境要素を抽出した結果は、表4に示すとおりです。

表4 環境影響評価項目選定表

環境影響要因			工事		存在		供用						
			建設機械の稼働	工事用車両の走行	工事の影響	緑の回復育成	建築物等の存在	人口の増加	施設の供用	冷暖房施設等の稼働	施設関連車両の走行	駐車場の利用	歩行者の往来
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			×								
	土	底質汚染											
		土壌汚染			×								
		地形、地質	土砂流出、崩壊			×							
		斜面安定			×								
	騒音・振動等	地盤	地下水位										
		地盤沈下、変状											
		騒音		○	○					○	○	○	○
人と自然とが共生 する良好な環境の 確保	人と自然	振動		○	○			×					
		低周波音							×	×			
		動植物、生態系			○	○	○		×				
快適な都市環境の 創造	構造物 の影響	緑化（緑の質、緑の量）				○							
		人と自然とのふれあいの場			○	○							
		景観				○	○						
		日照阻害					○						
	文化遺産	テレビ受信障害					○						
		風害					×						
		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：「○」は影響があると考えられる項目、「×」は標準的な項目として例示されている項目の内、本計画では影響はないと考えられる項目。

(2) 調査、予測の方法

選定した環境要素についての、調査の方法及び予測の方法は表5に、現地調査の地点及び範囲は図7に示すとおりです。

表5 (1) 現況調査及び予測の手法

区分	環境要素	既存資料	現地調査	調査予測の手法
工 事	廃棄物等	○	—	工事の実施に伴い発生する廃棄物等の種類ごとの排出量を把握し、廃棄物等が環境に及ぼす影響の程度を予測します。
	大気汚染	○	—	大気質、気象の状況及び交通量について把握します。工事用車両の走行、建設機械の稼働等が大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。
	悪臭	○	—	悪臭の状況を把握します。建築工事等の実施により発生する悪臭の影響の程度を類似事例及び事業計画等から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・振動について把握します。工事用車両の走行、建設機械の稼働等により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。
	動植物、生態系	○	○	動植物種の生息・生育状況等を把握するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を把握します。工事の実施による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、定性的に予測します。
	人と自然とのふれあいの活動の場	○	○	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。工事の実施による人と自然とのふれあいの場の変化の程度について、定性的に予測します。
	文化遺産	○	—	文化財の状況を把握します。工事による影響を定性的に予測します。
	コミュニティ	○	○	コミュニティ施設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の状況への影響について、事業計画等をもとに定性的に予測します。
	交通混雑	○	○	交通量、信号現示等を把握します。工事用車両の走行による影響を数値計算により予測します。
	交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を把握します。工事用車両の走行による影響を事業計画等を基に予測します。
存 在 及 び 供 用	温室効果ガス、エネルギー	○	—	人口の増加、施設供用、冷暖房施設等の稼働及び施設関連車両の走行に伴い発生する温室効果ガス等の排出量及び削減量を把握し、温室効果ガス等が環境に与える負荷の程度を予測します。
	廃棄物等	○	—	人口の増加及び施設供用に伴い発生する廃棄物の種類ごとの排出量を把握し、廃棄物が環境に及ぼす影響の程度を予測します。
	大気汚染	○	—	大気質、気象の状況及び交通量を把握します。駐車場利用及び施設関連車両の排出ガスが大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。
	ヒートアイランド現象	○	—	土地被覆の状況（緑被、建物の状況など）及びヒートアイランド現象の状況を把握します。緑の回復育成、建築物の存在、冷暖房等の稼働及び施設関連車両の走行による影響を予測します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動の状況を把握します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場利用車両により発生する騒音及び施設関連車両の走行により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。
	動植物、生態系	○	○	動植物種の生息・生育状況等を把握するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を把握します。土地利用計画等の変更による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、定性的に予測します。
	緑化	○	○	生育木の状況や緑被の状況を把握します。土地利用計画等の変更による緑の質・量への影響を定性的に予測します。
	人と自然とのふれあいの活動の場	○	○	主要な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。土地利用計画等の変更による人と自然とのふれあいの場の変化の程度を定性的に予測します。
	景観	○	○	景観資源、重要な視点の分布及び状況を把握します。建築物等の存在による都市景観への影響について景観モニターシュの作成により定性的に予測します。

表5（2） 現況調査及び予測の手法

区分	環境要素	既存資料	現地調査	調査予測の手法
存在及び供用	日照阻害	○	○	建築物等の分布状況を把握します。建築物等の存在により発生する日影の影響を幾何学的計算式により予測します。
	テレビ受信障害	○	○	テレビジョン電波受信状況及び建築物等の分布状況を把握します。建築物等の存在がテレビジョン電波受信状況に及ぼす影響を建造物による障害の理論式により予測します。
	安全	○	—	過去の災害等の状況を把握します。施設の供用による影響を定性的に予測します。
	コミュニティ	○	○	周辺コミュニティ施設の状況を把握します。事業計画等による人口増加量から周辺施設への影響を予測します。
	交通混雑	○	○	交通量、信号現示等を把握します。施設関連車両の走行による影響を数値計算により予測します。
	交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を把握します。施設関連車両の走行、人口の増加及び駐車場の利用による影響を事業計画等をもとに予測します。

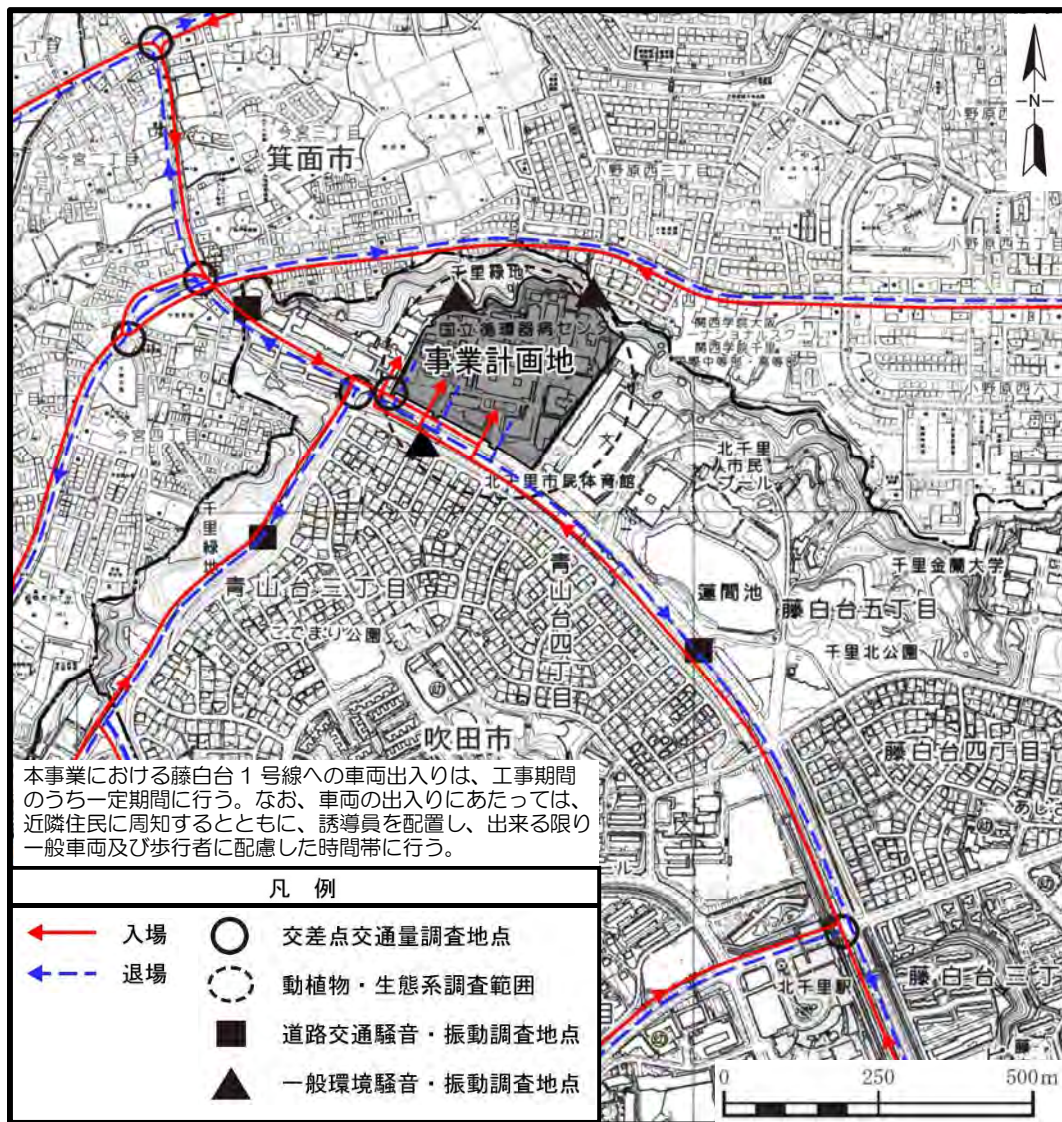


図7 現地調査地点・範囲図

(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、環境影響が可能な限り回避または低減されているか、また、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。

11. 環境影響評価の結果

(1) 温室効果ガス・エネルギー

[供用後]

① 施設の供用

施設の供用により発生する温室効果ガスについては、環境取組内容を実施しない基準施設での二酸化炭素排出量が 2,602t-CO₂/年、環境取組内容による削減量が 953t-CO₂/年、削減率が 36.7%と予測されます。

また、断熱性能を向上させることによる建築物のエネルギー負荷の抑制、緑化による地表面温度の抑制から空調負荷を削減するなどの取組を実施し、施設からの二酸化炭素の排出量をできる限り軽減する計画としています。

② 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行により発生する温室効果ガスについては、事業計画地内の車両走行により二酸化炭素の年間排出量は 344.9t-CO₂と予測されます。

また、EVカーシェアリングや集合住宅駐車場でのEV充電器の設置、シェアサイクルの導入、集合住宅における宅配ボックスの設置などにより施設関連車両の走行による二酸化炭素の排出量をできる限り軽減する計画としています。

(2) 廃棄物等

[工事中]

工事の実施による廃棄物発生量は、全体で 2,261.5 t、リサイクル量は 2,010.2 t、リサイクル率は 88.9%となり、工期は約 54 ヶ月であることから、1 年間の平均発生量は約 502.6 t となります。場外への搬出する残土発生量は 17,172m³、汚泥については、全体の汚泥発生量は 11,813m³となります。

また、資材の搬入に当たっては、無梱包搬入を推進するとともに、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなど工事中の廃棄物による周辺への影響をできる限り低減する計画としています。

[供用後]

施設の供用により発生する廃棄物量は、住居部分で 528.6t/年、店舗部分で 41.7t/年、保育所部分で 1.5t/年と予測され、全体から排出される廃棄物量は、571.9t/年と予測されます。これは令和元年度の吹田市の一般廃棄物の年間排出量の約 0.53%にあたります。

また、施設からの廃棄物については、リサイクルボックスの設置等により、廃棄物の減量や分別排出などの周知徹底を行い、再資源化に努めるなど、施設供用後の廃棄物による周辺への影響をできる限り低減する計画としています。

(3) 大気汚染

[工事中]

① 建設機械等の稼働

建設機械等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、表に示すとおりで、工事中の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度はいずれも環境基準値を下回ると予測されます。

また、工事区域の周囲に仮囲いを設置する、適宜散水を行うなど、建設機械等からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

建設機械等の稼働により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（二酸化窒素：年平均値）

予測時期	窒素酸化物（NO _x ）年平均値			二酸化窒素（NO ₂ ）		吹田市の 目標値	環境基準値
	周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	将来バック グランド 濃 度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) (=①+②)	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98%値 (ppm)		
工 事 最盛期	0.0047	0.013	0.0177	0.0142	0.031	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

注）バックグランド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

建設機械等の稼働により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（浮遊粒子状物質：年平均値）

予測時期	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値			日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値 ・ 吹田市の目標値
	周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m ³) ①	将来バック グランド 濃 度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) (=①+②)		
工 事 最盛期	0.00035	0.015	0.01535	0.037	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下で あること

注）バックグランド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

② 工事用車両の走行

工事用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、表に示すとおりで、工事用車両の主要走行ルート沿道での二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度はいずれも環境基準値を下回ると予測されます。

また、資機材搬入車両の台数をできる限り削減するとともに、運転者に対して、空ぶかし防止、アイドリングストップの励行等の適切な運行を指導・徹底するなど、工事用車両からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り低減する計画としています。

工事用車両の走行により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（二酸化窒素：年平均値）

予測時期	窒素酸化物（NO _x ）年平均値					二酸化窒素（NO ₂ ）		吹田市の 目標値	環境 基準値
	工事用車両 による 寄与濃度 (ppm) ①	バックグランド濃度			環境濃度 (ppm) (=①+④)	年平均値 (ppm)	日平均値 の年間 98%値 (ppm)		
		一般車両 による 寄与濃度 (ppm) ②	一般環境 濃度 (ppm) ③	計 (ppm) ④ (=②+③)					
工事最盛期	0.00008 ～ 0.00012	0.00036 ～ 0.00060	0.013	0.01336 ～ 0.01360	0.01348 ～ 0.01368	0.0110 ～ 0.0111	0.026	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

注）バックグランド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

工事用車両の走行により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（浮遊粒子状物質：年平均値）

予測時期	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値					日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値 ・ 吹田市の 目標値
	工事用車両 による 寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (mg/m ³) (=①+④)		
		一般車両 による 寄与濃度 (mg/m ³) ②	一般環境濃度 (mg/m ³) ③	計 (mg/m ³) ④ (=②+③)			
工事最盛期	0.0000033 ～ 0.0000049	0.000012 ～ 0.000020	0.015	0.015012 ～ 0.015020	0.015017 ～ 0.015023	0.036	1 時間値の日平均 値が 0.10 mg/m ³ 以下であること

注）バックグラウンド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

〔供用後〕

① 駐車場の利用

駐車場の利用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、表に示すとおりで、供用後の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度はいずれも環境基準値を下回ると予測されます。

また、集合住宅駐車場の一部においてEV用充電設備の設置を行うとともにEVカーシェアリングやシェアサイクルの導入を検討し、駐車場利用車両からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

駐車場の利用により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（二酸化窒素：年平均値）

予測時期	窒素酸化物（NO _x ）年平均値			二酸化窒素（NO ₂ ）		吹田市の 目標値	環境基準値
	周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	将来バックグラウンド濃度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) (=①+②)	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98%値 (ppm)		
工 事 最盛期	0.00056	0.013	0.01356	0.0112	0.026	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

注）バックグラウンド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

駐車場の利用により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（浮遊粒子状物質：年平均値）

予測時期	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値			日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値 ・ 吹田市の目標値
	周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m ³) ①	将来バックグラウンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) (=①+②)		
工 事 最盛期	0.000026	0.015	0.015026	0.037	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下で あること

注）バックグラウンド濃度は吹田市北消防署局における 2019 年度の年平均値とした。

② 施設関連車両の走行

施設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、表に示すとおりで、施設関連車両の主要走行ルート沿道における二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度はいずれも環境基準値を下回ると予測されます。

また、集合住宅駐車場の一部においてEV用充電設備の設置を行うとともにEVカーシェアリングやシェアサイクルの導入を検討し、施設関連車両からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

施設関連車両の走行により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（二酸化窒素：年平均値）

予測時期	窒素酸化物（NO _x ）年平均値					二酸化窒素（NO ₂ ）		吹田市の目標値	環境基準値
	施設関連車両による寄与濃度（ppm） ①	バックグラウンド濃度			環境濃度（ppm） （=①+④）	年平均値（ppm）	日平均値の年間98%値（ppm）		
		一般車両による寄与濃度（ppm） ②	一般環境濃度（ppm） ③	計（ppm） ④ （=②+③）					
工事最盛期	0.00012 ～ 0.00020	0.00036 ～ 0.00060	0.013	0.01336 ～ 0.01360	0.01356 ～ 0.01372	0.0111 ～ 0.0112	0.026	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

注）バックグラウンド濃度は吹田市北消防署局における2019年度の年平均値とした。

施設関連車両の走行により発生する排出ガスの予測結果と

環境基準値との比較（浮遊粒子状物質：年平均値）

予測時期	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値					日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値 ・ 吹田市の 目標値
	施設関連 車両 による 寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (mg/m ³) (=①+④)		
		一般車両 による 寄与濃度 (mg/m ³) ②	一般環境濃度 (mg/m ³) ③	計 (mg/m ³) ④ (=②+③)			
工事最盛期	0.0000032 ～ 0.0000061	0.000012 ～ 0.000020	0.015	0.015012 ～ 0.015020	0.015018 ～ 0.015023	0.036	1 時間値の日平均 値が 0.10 mg/m ³ 以下であること

注）バックグラウンド濃度は吹田市北消防署局における2019年度の年平均値とした。

（４）悪臭

【工事中】

建築工事においては、「悪臭防止法」に定める悪臭物質を使用しない、アスファルトの溶解温度管理を実施する、現地での廃棄物などの焼却は行わないなどの取組を実施することから、工事の実施により発生する悪臭はほとんどないと予測されます。

(5) ヒートアイランド

[供用後]

① 施設の供用

土地利用の変化による地表面温度の変化については、緑化や透水性舗装など対策を実施することにより、地表面温度の高い駐車場、道路及び人が利用する公園、歩行者通路において 10.5～1.5 度程度低下することが予測されます。

また、高効率の空調機器や LED 照明器具を採用、断熱性能の向上や太陽光発電の採用など、施設からの人工排熱による影響についても、できる限り低減する計画としています。

② 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行により発生する排熱については、EVカーシェアリングやシェアサイクルの導入などにより、施設関連車両の走行による排熱量をできる限り軽減する計画としています。

(6) 騒音

[工事中]

① 建設機械等の稼働

建設機械等の稼働により発生する騒音の事業計画地敷地境界での到達騒音レベルは、最大で 79 デシベルと予測され、特定建設作業にかかる騒音の規制基準値（85 デシベル）を下回っています。

なお、環境の保全について配慮を要する施設のうち事業計画地に隣接する北千里高校における近接での工事最盛期の教室内騒音レベルは、建設機械の稼働時間及び稼働台数を可能な限り削減した場合、窓を閉じている状態で 47 デシベルとなり、文部科学省が示した「学校環境衛生の基準」（平成 4 年 6 月 体育局長裁定）に示されている基準（窓を開けている時は 55 デシベル以下、窓を閉じている時は 50 デシベル以下）を下回っています。

また、使用する建設機械については、可能な限り低騒音・低振動型の機種を採用する、持込時の点検、月例点検、日常点検を行い適切に整備するなど、建設機械等からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減するとともに、隣接する教育施設と協議を行い、授業等への影響を最小限にとどめるよう、工事の時期や時間帯の調整に努める計画としています。

② 工事用車両の走行

工事用車両の走行により発生する騒音の事業計画地周辺への影響の予測結果は、表に示すとおりで、いずれの地点においても環境基準値を下回ると予測されます。

また、資機材搬入車両の台数をできる限り削減するとともに、運転者に対して、空ぶかし防止、アイドリングストップの励行等の適切な運行を指導・徹底するなど、工事用車両からの騒音による周辺環境への影響をできる限り低減する計画としています。

工事用車両の走行による道路交通騒音予測結果と環境基準値との比較

単位：デシベル

時間区分	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）			環境基準値 ・ 吹田市の 目標値
	一般車両＋ 工事用車両	一般車両	工事用車両 による増分	
昼間	63.3～65.0	61.7～64.2	0.8～1.6	70

〔供用後〕

① 施設の供用

施設の供用、冷暖房施設等の稼働及び駐車場の利用により発生する騒音による事業計画地周辺への影響の予測結果は、表に示すとおりです。到達騒音レベルと現況騒音レベルを合成した総合騒音レベルは、平日の昼間で最大 54 デシベル、夜間で最大 43 デシベル、休日の昼間で最大 52 デシベル、夜間で最大 47 デシベルになると予測され、環境 2 及び環境 3 の休日の夜間において、総合騒音レベルが環境基準値を上回っていますが、これは現況騒音レベルで既に環境基準値を上回っているためであり、施設からの到達騒音レベルは環境基準値と比較して十分低く、施設からの騒音による環境騒音の上昇はほとんどないと予測されます。

また、できる限り低騒音型の空調設備等を採用するとともに、配置に配慮するなど、空調設備等からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

施設の供用、冷暖房施設等の稼働及び駐車場の利用により発生する
騒音の予測結果と環境基準値等との比較

単位：デシベル

平休	時間 区分	到達騒音レベル (L_{Aeq})	現況騒音レベル (L_{Aeq})	総合騒音レベル (L_{Aeq})	環境基準値 ・ 吹田市の 目標値
平日	昼間	39～43	50～54	51～54	55
	夜間	27～28	34～43	35～43	45
休日	昼間	39～44	43～52	47～52	55
	夜間	27	40～47	40～47	45

② 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行により発生する騒音の事業計画地周辺への影響の予測結果は、表に示すとおりで、最大で 2.6 デシベル上昇すると予測されましたが、いずれの地点も環境基準を下回っています。

施設関連車両の走行による道路交通騒音予測結果と環境基準値との比較

単位：デシベル

平休	時間 区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境基準 ・ 吹田市の目標値
		一般車両＋ 施設関連車両	一般車両	施設関連車両 による増分	
平日	昼間	63.7～65.2	61.7～64.2	1.0～2.0	70
	夜間	53.5～56.3	52.6～55.9	0.4～0.9	65
休日	昼間	64.1～64.6	61.5～63.2	1.4～2.6	70
	夜間	53.3～56.2	52.6～55.9	0.3～0.7	65

(7) 振動

〔工事中〕

① 建設機械等の稼働

建設機械等の稼働により発生する振動の事業計画地敷地境界での到達振動レベルは、最大で 72 デシベルと予測され、特定建設作業にかかる振動の規制基準値（75 デシベル）を下回っています。

また、使用する建設機械については、可能な限り低騒音・低振動型の機種を採用する、持込時の点検、月例点検、日常点検を行い適切に整備するなど、建設機械等からの振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

② 工事用車両の走行

工事用車両の走行により発生する振動の事業計画地周辺への影響の予測結果は、表に示すとおりで、工事用車両の走行による道路交通振動の上昇は、最大で3.0デシベルと予測されます。また、いずれも要請限度を下回っており、人の振動感覚閾値といわれる55デシベルも十分下回ると予測されます。

工事用車両の走行による道路交通振動予測結果と要請限度との比較

単位：デシベル

時間 区分	振動レベルの80%レンジ上端値（ L_{10} ）			吹田市の目標	要請 限度
	一般車両＋ 工事用車両	一般車両	工事用車両 による増分		
昼間	36.8～44.0	33.8～42.3	1.1～3.0	大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度	65

〔供用後〕

施設関連車両の走行により発生する振動の事業計画地周辺への影響の予測結果は、表に示すとおりで、施設関連車両の走行による道路交通振動の上昇は、最大で3.2デシベルと予測されます。いずれも要請限度を下回っており、人の振動感覚閾値といわれる55デシベルも十分下回ると予測されます。

施設関連車両の走行による道路交通振動予測結果と要請限度値との比較

単位：デシベル

平休	時間 区分	振動レベルの80%レンジ上端値（ L_{10} ）			要請限度
		一般車両＋ 施設関連車両	一般車両	施設関連車両 による増分	
平日	昼間	36.1～43.5	33.8～42.3	0.7～2.3	65
	夜間	26.4～28.2	26.0～27.8	0.4～0.5	60
休日	昼間	34.0～39.9	30.0～37.9	1.3～3.2	65
	夜間	25.4～27.3	25.3～27.0	0.1～0.3	60

（8）動物

本事業においては、低騒音・低振動型の建設機械の使用や建設機械の空ぶかしの防止に努めるとともに、工事後の植栽樹種には事業計画地周辺の樹林地の構成種や潜在自然植生の構成種を中心に選定するなどの取組を実施することにより動物への影響を可能な限り低減する計画であり、事業計画及び周辺地域の動物相及び重要な動物への影響はほとんどないと予測されます。

さらに供用後においては、事業実施前より多くの緑地を確保することにより、種の多様性の確保及び生息場所の拡大が可能になると考えられます。

（9）植物

事業の実施により、事業計画地内の植生は消失しますが、事業計画地内の緑化は、事業計画地周辺の樹林地の構成種、気候に則した潜在自然植生構成種や現存植生に配慮した種を選定し、周辺との緑の連続性の確保に努める計画としています。また、事業計画地周辺に隣接する樹林地についても、工事による影響はなく、地域の植物相は維持されると予測されます。

(10) 生態系

工事の実施により、事業計画地の植生が消失するなど、一時的に生態系に影響を与えることが予測されますが、消失面積は小さく、また、多様性を低下させるモウソウチクが侵入している植生がほとんどです。一方で、事業の実施により、既存の千里緑地に配慮した緑化を行うなど植生の回復を図られ、動物、植物の生息・生育基盤となる植生が拡大することから、地域の生態系に及ぼす影響は小さいと予測されます。

なお、典型的注目種のシジュウカラ、典型的注目群集のコナラーアベマキ群落についても、工事により一時的に影響があるものの、多様性を低下させるモウソウチクが改変され、工事後には、より多様性の高いコナラーアベマキ群集の構成種の植栽に努めるなど、コナラーアベマキ群落及びシジュウカラの生息地として、良好な樹林環境になると予測されます。

また、工事中は、低騒音型建設機械の使用に努めるなど、生態系への影響をできる限り軽減する計画としています。

(11) 緑化

事業計画地内の緑地は、木本植生はモウソウチク林が大部分を占め、一部コナラ、アベマキ等が混在する植生で構成されています。本事業の実施により、事業計画地内の緑地は（大径木も含め）全て改変され、新たに緑地が造られることとなりますが、事業計画地内の緑被率は 7.4%から 31.5%に増加し、緑の量も大幅に増加すると予測されます。

また、緑化にあたっては、出来る限り、周辺の樹林地の構成種や生物に配慮した種を選定し、将来的に周辺の緑地と調和し、広範囲の樹林地として一体化するように努めます。

(12) 人と自然とのふれあいの場

工事後の緑化にあたっては、周辺の千里緑地と調和した樹種を選定するなど、植栽樹種に配慮することにより、地域住民の身近な自然空間となるよう努めます。また、工事中はフェンス等の設置や、必要に応じて警備員を配置し、通行の安全確保に努めるなど、人と自然とのふれあいの場への影響をできる限り軽減する計画としています。

(13) 景観

事業計画地周辺の主要眺望点からの現況の景観及び施設完成後の景観予測は、以下の写真に示すとおりです。

集合住宅は分棟、分節など変化をつけた建築物となるように努めるとともに、建物色彩については、千里緑地との調和も考慮しながら、今後、当該区域が指定される予定の重点地区の基準、並びに吹田市都市計画室景観担当や景観アドバイザーの助言を踏まえ、複数案検討を行い、周辺景観と調和する色彩を選定し、建物前面に植樹等の緑化修景を行います。集合住宅やサービス付き高齢者向け住宅の上部が樹木や建物越しに出現し、視界の一部を占めることとなりますが、建物の色彩等は周辺と調和したものとなるよう計画されていることから、景観に違和感を与えることはないと予測されます。さらに千里けやき通り沿いの戸建て住宅擁壁部には化粧型枠を採用し、店舗敷地境界際については、下水道敷と一体的な緑化設計を行うことにより、千里けやき通り沿いの緑の密度をあげる計画とすることから、周囲の景観との調和を乱すものではないと予測されます。

また、商業施設のサイン類については、今後、当該区域が指定される予定の重点地区の基準並びに吹田市屋外広告物ガイドラインに沿って計画を行い、地域の景観に調和するよう十分検討した上で、吹田市屋外広告物条例に基づく事前協議等の手続きを進めるなど、施設供用後の景観の変化による周辺への影響をできる限り軽減する計画としています。

【千里けやき通り 1】



【千里けやき通り 2】



【千里けやき通り 3】



【千里けやき通り 4】



千里けやき通り 1～4 の将来図は、VR 作成時の計画設計によるパースであり、今後、詳細設計により変更の可能性があります。

【千里北公園】



【青山公園】



【フェニックス遊園】



【北千里駅陸橋】



【箕面東公園】



現 況



施設完成後

(14) 日照阻害

事業計画地内の建物における冬至日の 8～16 時までの日影は、事業計画地の北西から北東側に及びますが、その時間は朝、夕の限られた時間になると予測されます。また、等時間日影については、事業計画地内の建物による日影時間 4 時間以上の区域は全て事業計画地内であり、日影時間 2.5 時間以上の区域もほぼ事業計画地内となり、事業計画地内の建物による日影は、中高層建築物の日照阻害等の指導要領に基づく日影規制を満足しています。

(15) テレビ受信障害

事業計画地内の建物により、周辺住居の一部において受信障害が発生するおそれがあることが予測されます。これらの障害範囲については、大部分は光テレビもしくはケーブルテレビ局に加入してテレビ電波を受信している地域となっています。なお、工事中にも、クレーン等によるしゃへい障害などが発生する可能性があります。その影響は一時的なものであり、計画建物に比べて小規模であることから、その障害範囲は施設の存在による障害範囲に含まれると考えられます。

なお、周辺地域においてテレビ受信障害が発生した際には、迅速に原因調査を実施し、本事業による影響であると認められる場合には CATV、共同受信施設などによる改善対策を行うなど適切に対応することにより、計画建物によるテレビ受信障害の周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

(16) 文化遺産

事業計画地及び近隣には、遺跡等は存在せず、掘削工事による周辺の埋蔵文化財への影響はないと予測されます。なお、事業計画地は、埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、建設工事中に事業計画地内において埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法に基づき手続きを行い、吹田市教育委員会等と協議を行い、文化財の保護に努める計画としています。

(17) 安全

本事業計画地においては、集合住宅用地の広場及び提供公園を災害時の一時避難先として確保しています。また、地域の災害時における安全・安心機能を高める計画として、集合住宅各戸に防災備蓄倉庫を設置するとともに敷地内に防災倉庫を完備します。さらに、周辺地域からも利用可能な公園において、パーゴラやかまどベンチなどの防災設備を設置することにより、災害時の防災拠点としての利用が可能となるなど、災害時の安全確保の場として利用できると予測されます。

また、集合住宅屋上に設置する太陽光発電による電力を災害時に利用するなどの対応を検討中です。

(18) コミュニティ

[工事中]

工事区域の周囲へのフェンス等の設置や、必要に応じて警備員を配置し、通行の安全確保に努めます。工事用車両の通行についても、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と予測されます。

また、資機材搬入車両の台数をできる限り削減する、工事用車両の走行時間帯はラッシュ時など混雑する時間帯をできる限り避けるなど、工事の実施による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

[供用後]

本事業の実施により生じる児童数・生徒数の増加については、本事業における住戸供給を段階的に実施することにより急激な児童数増加防止に努めます。

また、本事業の実施による集会施設、公園等の利用者の増加が予測されますが、本事業では、事業計画地内に集会施設、公園を設置する計画であり、事業計画地周辺の集会施設や公園等に及ぼす影響は小さいと予測されます。

(19) 交通混雑

[工事中]

工事用車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測結果は、全ての予測地点において、工事用車両の交通量の付加により交差点需要率は上昇するものの、最大で 0.602 と予測され、0.9 を下回っていることから、交通処理上問題ないと予測されます。

また、資機材搬入車両の台数をできる限り削減する、工事用車両の走行時間帯はラッシュ時など混雑する時間帯をできる限り避けるなど、工事用車両の走行による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

＊：「交差点需要率」とは1時間に、その交差点が処理できる自動車台数と、実際にその交差点を通行する自動車台数の比。交差点の処理能力いっぱいの自動車が通行する場合、交差点需要率1となる。
実際にはロスがあるため、上限の目安は0.9程度。

[供用後]

施設関連車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測結果は、複数の地点で関連車両の交通量の付加により交差点需要率は上昇するものの、最大で 0.656 と予測され、0.9 を下回っていることから、交通処理上問題ないと予測されます。

また、EVカーシェアリングやシェアサイクルの導入により車両利用を削減するなど、施設関連車両の走行による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

(20) 交通安全

[工事用及び施設関連車両の走行]

工事用車両及び施設関連車両の主要な通行ルートとなる、事業計画地周辺の主要な道路には歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されています。また、これらの車両が最も集中する事業計画地横の千里けやき通りには、3m～6mの歩道が設置され、北千里駅横断のための歩道橋が設置されています。また、工事用車両及び施設関連車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測においては、いずれも交通処理上問題ないと予測されます。

また、交通安全への取組として、資機材搬入車両の台数をできる限り削減する、工事用車両の走行時間帯はラッシュ時など混雑する時間帯をできる限り避けるなど、事業の実施による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

[歩行者の通行]

施設供用後の人口の増加及び歩行者の往来による事業計画地周辺の歩行者ルートのサービス水準は、最も歩行者が多いと予測される平日7時台の1,314人の場合においても、歩行者が各自の歩行速度を選択したり、追い抜いたりする自由度のある水準となると予測されます。

また、千里けやき通りの歩道との接続部付近については、見通しを十分確保できる形状とするなど、事業の実施による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

12. 事後調査の実施に関する事項

本事業の実施にあたっては、以下の項目について事後調査を実施します。

事後調査の方針及び項目

項目	時期	項目と選定理由
騒音	工事	建設機械の稼働、工事用車両の道路走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働に伴う騒音による近隣住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。 事後調査は、騒音レベルの現地調査により行うこととし、実際の工事の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施する方針です。
振動	工事	建設機械の稼働、工事用車両の道路走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働に伴う振動による近隣住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。 事後調査は振動レベルの現地調査により行うこととし、実際の工事の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施する方針です。
景観	存在	施設計画に基づく予測を行っていますが、計画建物の外観・色彩の詳細については、今後、吹田市まちづくり計画、吹田市景観まちづくり条例に基づき、関係機関等と協議を行い決定する計画であり、予測の不確実性があると考えられることから、項目に選定します。
交通混雑	供用	施設関連車両の走行については、交通計画に基づく予測を行っており、事業による著しい影響はないと予測されていますが、周辺の交通状況の変化も想定され、また地域住民の懸念もあることから、項目に選定します。 事後調査は、交通量等の現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施する方針です。
交通安全	供用	施設関連車両の走行については、交通計画に基づく予測を行っており、事業による著しい影響はないと予測されていますが、周辺の交通状況の変化も想定され、また予測の不確実性の懸念もあります。ただし、これらの影響については、上記の交通混雑として事後調査を行うことから、項目に選定しません。 歩行者の通行については、交通計画に基づく予測を行っており、事業による著しい影響はないと予測されていますが、周辺の交通状況の変化も想定され、また地域住民の懸念もあることから、項目に選定します。 事後調査は、歩行者通行量等の現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施する方針です。

1 3. 評価書案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

「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書案」について、令和 3 年 6 月 26 日に開催した「評価書案意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民による意見概要及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。なお、事業者の見解については、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、令和 3 年 12 月提出の「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書」の内容で記載しています。

評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(1)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
事業計画	
事業計画地と藤白台 1 号線の接続部について、緊急車両のみ通行可とし、一般車両は出入りできないバリカー設置を確約してもらいたい。	事業計画地と藤白台 1 号線の接続部につきましては、緊急車両のみ通行可とし、一般車両は出入りできないバリカーを設置することで開発協議を進めています。
事業計画地から千里けやき通りへ右折入出庫を行う信号のある接続部について、右折信号と右折レーンの設置をお願いしたい。千里けやき通りは交通量が多い道路なので、そういう配慮が必要だと思う。	信号等につきましては、頂いたご意見等もあり、警察協議を行っております。今後も協議を継続してまいります。
事業計画地から藤白台 1 号線への車両出入りはなく、緊急車両のみの通行という理解でまちがいないか。	事業計画地から藤白台 1 号線への一般車両出入りはなく、緊急車両のみの通行とする計画です。
千里けやき通りは時間帯や天候によって非常に混雑する。特に今宮へ向かう方は混雑するので、計画している信号部での右折出庫が困難になり、結果として左折車の邪魔になり、詰まってしまうことが懸念される。事業計画地内での右折左折レーンの長さを確保すべきであると考え。	同様のご意見は頂いております。矢印信号、右折レーンの確保など、今後、警察協議を行いながら、検討してまいります。
店舗用地にカフェやスーパーを計画しているようだが、小野原の方にあるスタバなど人気店では土日にはすごい渋滞になっている。同じような店ができると千里けやき通りの渋滞原因となり、藤白台 1 号線から千里けやき通りへの出入りが困難になる。そのあたりをどのように考えているのか。	現状では、店舗は確定していません。 本事業においては、住宅を販売いたしますので、ドライブスルーなどがある店舗の場合、入口の商業で渋滞を引き起こしてしまい、事業計画地内の交通の便に支障をきたしたり、近隣の皆様にご迷惑をかける可能性もありますので、極力そういう業種、業態は避けたいと考えています。また、計画駐車場からあふれるぐらいの集客を要する店舗についても出店してもらうのは難しいと考えています。 最終的な店舗はまだわかりませんが、時間帯等による一時的な渋滞もしくは開業直後等々は若干の渋滞を引き起こす可能性はありますので、そういう場合は警備員を配置するなど誘導を行いたいと考えています。
店舗のスーパーについて、最近カラスが多いので生ごみの処理が心配。できれば、カフェと位置を入れ替える案も検討してもらいたい。	スーパーの生ごみにつきましては、出店時には凶面等々も事業者の方で確認しますので、ごみへの配慮なども指導、要望し、対応していただきます。 配置につきましては、店舗への来店者のピーク時間なども検討したうえでの配置計画としています。
工事計画を見ると、店舗は 2 年目には出来ているようだが、でき次第オープンするのか。店舗オープンは遅くても良いのではないか。	店舗オープンの時期につきましては、店舗の建築工事が済み次第、オープンする計画としています。戸建て住宅の供用も順次、集合住宅も A 棟、B 棟の順に供用が開始されていきますので、店舗につきましては、早期の開店をめざしています。
商業施設の営業時間はどうなっているか。朝夕の通勤通学時間帯の車両出入りは危険であると思う。今後、具体的な内容については、やり取りさせてもらいたい。	現時点では明確に出店者が決定しておりませんが、事業者の計画としましては、朝早くても 7 時、夜遅くても 23 時までの出店計画としております。通常ですと、食品スーパーで開始 8 時くらい、飲食店で終了 23 時の営業になるのではないかと考えております。

評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(2)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
事業計画	
藤白台 1 号線の事業計画地側には、今、非常にセンスの悪い塀が建っている。以前はフェンスだったが、子どもが入り込んだりするので変更された。建替えられるなら、良いものになるようお願いしたい。また、今、青山台 3 丁目に建っているマンションは日本エスコンのものだと思うが、あれは割と地味な感じで、植栽もされていて良い感じだと思う。 今回の事業計画地についても、店舗は店舗ごとに建てるということだが、全体の景観も考えて建てただけで、アドバイスなり、指導なりしてもらいたい。センス良く建てただけだと大きな印象の違いがあるので、ぜひ一つよろしくお願いしたいという要望です。	ご意見を賜りましたので、良いものを作っていけるよう努力してまいります。詳細につきましては、また、ご説明させていただきます。
コロナの影響もあるかもしれないが、北公園がすごい人気で土日は駐車場が満車になる状況となっている。今回の計画建物が完成する頃にはコロナは終わっているかもしれないが、店舗の駐車場が無料だと、そこに駐車する人がいるのではと懸念している。有料にすれば、違法な駐車はなくなるのではと思っている。	店舗駐車場につきましては、現状では無償で利用可能とし、営業終了後施錠という形を考えています。 営業時間中にゲート管理をすることによって多少の渋滞の懸念等もありますので、スムーズに入退場していただくことを考えています。 また、違法駐車が目立ってお客様が駐車できないことによって渋滞を引き起こすようなことが生じるようであれば、状況に応じてゲート管理も考えていきたいと思います。
マンションの来客用駐車場はどのくらいの台数か。来客用の駐車場が少ないと路上駐車が発生するので、そういうのがでないようにしてもらいたい。	現在の計画では、14 台を計画しています。あとは保育所用と、カーシェアリングなども検討していますので、来客用は最低 14 台で、今後協議で決めていきます。
北千里駅から事業計画地までの歩道は、途中までは幅が広いが、事業計画地付近は狭くなっており、そこを北千里高校の通学自転車者がスピードを出して通るなど危険である。歩道幅を広くするなどできないか。	千里けやき通り歩道沿いは下水道敷で、吹田市管理の土地であり、千里けやき通りの歩道を事業者が拡幅することはできません。 事業計画地と千里けやき通りの歩道の間にある下水道敷（現状は法面）については、その利用も含め、取扱いにつきまして、今後も関係課と協議を継続してまいります。
バスの乗車について、すでに満員で、2,3 人しか乗れなかったり、素通りされたりすることがある。事業によって人が増えると大変である。	阪急バスと協議してまいります。
バス停で待つ人が増えることについても待機場所はどうか、下水道敷の利用も含めて検討しておかないと、人が増えてからでは遅い。箕面市側からも高校生が自転車で歩道をすごいスピードで走ってくるので、バス停周辺も危険である。	千里けやき通り歩道沿いは下水道敷で、吹田市管理の土地です。 下水道敷の利用も含め、取扱いにつきましては、今後も、関係課と協議を継続してまいります。
藤白台 1 号線沿いの事業計画地境界の既存塀について、今後、どういう仕様を考えているのか。	藤白台 1 号線に面した計画敷地につきましては出入口以外フェンス等で区切らせて頂く予定です。また、歩車分離の観点から事業計画地に藤白台 1 号線の歩道を設置する計画です。 フェンスや塀の設えにつきましては、今後、詳細設計を行い、仕様が決まり次第、改めて近隣の皆様と協議させていただきたいと考えております。
藤白台 1 号線との境界部の設えについて、サクラを残すのは良いがその横の塀はどうなるのか。	千里緑地への歩道沿いの塀については、一旦撤去後に改めてフェンスなどの設置を予定しています。
藤白台 1 号線との道路接続部のあたりの現状柵が設けられている箇所はどのようになりますか。 住宅の 2 階が見えたりするのは嫌なのでフェンスだけになるのか、目隠し用の高い木になるのか。	フェンスのやり替えをしますが、高さ、形状につきましては、自治会様と協議していきたくて考えております。また、現存のサクラの一部を残す計画としています。高さ 2m くらいの生垣は植えられますが、それにつきましても別途協議とさせていただきたいと思います。

評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(3)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
事業計画	
藤白台 1 号線沿いの既存フェンス、塀については、フェンスや植栽など今後検討するという理解でよいか。	まずはフェンスを取って歩道を整備します。歩道から事業地側に店舗、高齢者住宅、戸建てとマンションがありますので、それぞれのフェンス等の仕様につきましては、まだ詳細は決まっています。
機械式から自走式に変更した駐車場について、高さはどのくらいか。	自走式駐車場は 2 層 3 段で手すりの高さまで入れて高いところで 7m 程度になります。
マンションについては、高くて圧迫感があるなと感じたのですが、そんなに建てて売れるのかなと。売れないのだったら、もう少し低層にしたらどうかと思います。	マンションの規模につきましては、デザインにて圧迫感をなくすような形を考えております。審査会において、色彩や緩和する形状、分棟化などについて説明していきます。 なお、事業計画地は、景観計画区域内にあり、今後、重点地区として指定される予定です。そのため、景観まちづくり条例に基づく届出において、重点地区で定められる制限及び審査会でのご意見を踏まえて詳細設計を行い、手続きを進めてまいります。 また、売れる、売れないにつきましては、事業者としては、売れると考えておりますので、このまま事業の方は進めさせていただきたいと考えております、なにとぞご理解のほど、よろしくお願いいたします。
工事	
建設工事の実施にあたっては、戸建て住宅の建築も含め、藤白台 5 丁目自治会を含めた藤白台連合自治会と日本エスコン、中電不動産の 3 社で工事協定を結ばないと工事は認められない。地域の環境を守るということで協定を結んでいるので、工事に入る前に住民の方々が納得できる工事協定を提案してもらいたい。	工事協定につきましては、事業者も当然必要なものと考えております。今後、事業者側からの提案などを行い、協議していただくことを連合自治会様にはお願いしたいと思います。
騒音	
供用後の騒音予測結果について、現状で虫の声によって基準値を超えている地点があるということですが、虫の声で騒音がするのと、車やエアコンの室外機等で騒音がするのでは全く意味が違ふと感ずます。	騒音の結果は数字で示しておりますので、虫の声なのか機械の音なのかの違いはでません。 供用後予測結果において、環境 2 の休日の夜間の総合騒音レベルが、環境基準値 45 デシベルを超える 47 デシベルとなっており、その原因は現況騒音レベルが高いことです。 総合騒音レベルは、現況の騒音レベルと供用後に敷地からでる空調設備等からの到達騒音レベルを合成したもので、敷地からでる到達騒音レベルは 27 デシベル、現況騒音レベルは 47 デシベルとなっています。現況の騒音レベルが高くなっている原因は虫の声で、設備等からの音は 27 と、ほとんど聞こえないということになります。将来の騒音レベルの 47 も、ほぼ虫の声だと思っていただければいいと思います。
緑化・景観	
計画図面の緑の箇所には大きな木を植樹するなどの予定がありますか。どんな感じの木にするとか、広場になっているところもありますが、通路でもあるので全部が全部樹木で埋まるということはないですね。建物の抜け感が気になっていて、以前保育所や寮があったところに老健施設が配置されていて、緑地帯がみえにくくなるのではないかと心配と、割とぎっしり建物が埋まっている感じがしています。	緑化計画として、空いているスペースには積極的な緑化を考えております。図面の丸で示している箇所は高木でそれ以外にも中木、低木を植えていきます。 また、建物につきましては、提案書時の計画よりは、分棟させて抜ける箇所も計画しておりまして、デザインの方でも圧迫感が軽減できるよう今後さらに検討していきたいと思っています。

評価書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(4)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
交通	
府道から国道の171号線に出るところの交差点の信号が非常に短い。青信号が非常に短い。それが原因しているところもあると思います。それから、市道から府道に出て、すぐ北側にある交差点、あそこが北側に向かうのに青になって、次の交差点、国道に出るまでにもう1個信号がありますが、交差点3ですかね。交差点2の信号が北側に向かって青になって進むと、次、交差点3で必ず赤になります。この連携の悪さと、あの交差点5の青信号の長さ、これの改善というのは求めているのではないのでしょうか。	信号等につきましては、頂いたご意見等もあり、警察協議を行っております。今後も協議を継続してまいります。
土曜日の交通量は多い。北千里高校の正門当たりまで渋滞しているのに、問題ないという結果では実態に合わない。調査した結果から予測するとうなります、問題ありませんでは納得できない。渋滞する時間をみてもらいたい。混んでいる状況が反映できていない。	ご意見をいただいた土曜日の交通混雑について、現地調査結果を用いて解析を行いました。 施設供用後の土曜日の各交差点の施設関連車両の増加がある車線での混雑度は、交差点3（今宮3丁目交差点）の北向き直進・左折車線の混雑度が0.968と予測されました。これは、ピーク時間に混雑する可能性があるが、何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さいとされる混雑度1.0～1.25に近い値です。 そのため、ピーク時など一時的に混雑が生じる可能性があります。それ以外の施設関連車両の増加がある車線での混雑度を含めて、いずれも混雑度1.0未満となっており、道路は混雑することなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどないという予測結果となりました。 一方、交差点需要率をみると全て0.9を下回っており、交通処理上問題ないと予測されています。 なお、事業計画地におきましては、カーシェアリングやシェアサイクルの導入により車両利用の削減に努め、供用後の周辺交通への影響を軽減する計画となっています。また、必要に応じて、信号現示調整など、警察協議を行ってまいります。
事後調査	
交通混雑の事後調査結果が悪い場合、どういう対応をいただけるのか。	事後調査の結果は吹田市に報告をすることが義務づけられていますので、結果を吹田市に提出し、当然審査会のほうにも報告させていただくことになります。 その結果、対応が何か必要であると判断された場合には、吹田市及び関係機関と協議をさせていただくなりして、事業者として、できる範囲で対応することになるかと思えます。
その他	
北千里高校の屋上プールが計画建物から見えることへの対応はどうなっているか。	北千里高校につきましては、直接訪問し、協議を実施しております。今後も継続して協議してまいります。
事業計画地から2h内の範囲に入る藤白台5丁目の戸建て住宅とマンションの住民に対して、日影の影響についての説明をしてもらいたい。	藤白台5丁目の戸建て住宅とマンションにお住まいの方々へはしっかり説明に伺います。
今、事業計画地の万能堀に出している広告をみて、日ハムさんの球場ができると勘違いされる人が多い。外した方がよいのではないかと。	ご意見いただいた広告は、企業広告です。評価書案意見交換会後に撤去いたしました。

評価書意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解(5)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
その他	
提案書時に店舗の計画は自治会からの要望によると返答され、住民はそんな要望はしていないと行った際にも書面もあるので一切撤回しないと言われていました。それについて、要約書に記載の回答では、そのような要望はなかったと記載されています。そのことについて今まで説明はなかったのですが、どういうことなのか。住民に理解を求めているのであれば、こういうことは一切ないようにしていただきたいですし、事業主として責任感を持って対応していただかないと不安でしょうがないので、強くそこは要望します。	ご意見いただいた内容につきましては、大変申し訳ないと思っております。 老人ホームに対する書面であったり保育園の書面であったりとかは頂いておりましたけれども、商業施設についての書面については頂いておりませんでした。 こちらの全くのミスでございます。改めて修正、訂正しておわび申し上げます。申し訳ございませんでした。
土壌汚染	
事業計画地はもともと大きな病院でしかも研究施設だったので土壌汚染があったのではないかと考えています。もちろん対策をされると思いますが、どういう状況なのか教えてもらいたい。	本事業計画時に事業者が吹田市環境保全指導課の指導に基づき、土壌汚染対策法に準拠した土壌汚染状況調査を実施しております。一部汚染土壌が確認され、その土壌汚染調査結果により、令和2年11月12日に事業計画地の一部が形質変更時要届出区域として指定されました。その後、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、関係部局と協議を行い、対象範囲において汚染土壌除去を実施し、令和3年8月17日に形質変更時要届出区域の指定は解除されています。
解体工事	
事業計画地西側住宅に自宅があり、近ごろ、千里緑地への通路階段辺りからアリが行列で住宅地へ来ている。去年や一昨年にはなかったことなので、解体工事と関係があるかわからないが調べてもらいたい。	事業計画地及び隣接する千里緑地では、数種のアリが確認されています。確認されたアリの生態等から、コロニーを構成する個体数が多く、定住する巣をつくらず、石下や倒木に一時的に巣をつくり、頻繁に移動するアミメアリがご意見に該当する可能性が高いと考えております。

また、参考として、「評価書案意見交換会」の場において行政に対して述べられた環境影響評価制度等に関する質問等とこれに対する行政の回答は、以下に示すとおりです。

環境影響評価制度等に関する質問等及びこれに対する行政の回答

質問等	左の質問等に対する行政の回答
環境アセスの意見交換会の対象が近隣の住民ということになっているが、通学路の安全などを考えるとその対象を住居以外の通学も含めて学校関係者も参加していただき、その意見を聞くべきだと思う。そういう施設も含めることを条例にいられていくことを検討願いたい。	この意見交換会は、事業者が提出した環境影響評価書案について、近隣住民の方と意見交換をする場として設けられています。事業による府立北千里高校等周辺施設への影響自体は、例えば要約書の28ページ、環境取組内容の52番にもありますように、環境影響評価や環境取組の対象となっています。そのうえで、現状の制度以上に周辺施設のご意見を聞く必要性や方法があれば検討していきたいと思います。
下水道敷の草が伸びていて見通しが悪い。通学時にも危険であるので、何とかしてもらいたい。	草刈の必要性など下水道部局に伝えて対応いたします。
解体工事の説明会や意見交換会での虚偽の発言などがあつた際の罰則がないので、今後、吹田市として、罰則付きの条令に変えていくとか検討していただきたい。 解体工事の説明時に土曜日は工事を行わないと説明したのに、土曜日工事を実施している。間違いでした、すみませんではしっかりした説明をしたとは言いきれない。	工事をする事業者と市民との間で虚偽の説明をして工事を行うことは全く信頼関係が崩れてしまうということになります。 我々としまでも出てくるものは正しいデータとして取り扱い日々業務を行っています。条例化については難しいと考えますが、今回の件については、遺憾であり、しっかりと事業者に指導させていただきます。

14. 評価書案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

「（仮称）吹田市藤白台 5 丁目計画環境影響評価書案」について、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第 14 条第 1 項の規定に基づき、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「評価書案意見書」が 4 通提出されています。

評価書案意見書の概要とこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(1)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
受付番号 1	
旧住民の一人としてバリカー設置に反対し、代替案としてスピードハンプの設置を希望する。 〈バリカー設置反対の理由〉 ○旧住民（現在の 5 丁目住民）も戸建て地区の人が移り住んだときには、すでに国循跡地でなにかしらの開発計画があるという話が出ていた。国循跡地があるまま廃墟なら移り住まなかった。バリカー設置により、そのせっかくの開発地区との往来が不便になる。 ○5 丁目は旧住民も新住民（将来の多数派）も同じ 5 丁目の住民となる。その間の壁になる可能性のあるバリカーは設置すべきではない。5 丁目は一体となって発展してこそ、未来がある。 〈バリカー代替案としての藤白台 1 号線に 2、3 箇所スピードハンプ設置〉 ○スピードハンプにより、通行スピードは落ち、藤白台 1 号線の時間あたりの通行量もかなり減ると考えられる。また、開発地区内の 2 本の道路が、スピードハンプがなく、より便利ならそちらに多くの交通量は流れると予想される。 ○旧住民も藤白台 1 号線の東側に出来る 3m 歩道に渡る必要がある。そのとき、スピードハンプにより車のスピードが落ちる箇所で横断すれば、安全に渡れる。 旧住民と新住民との間に壁のない平和な藤白台 5 丁目であって欲しい。	バリカー設置につきましては、藤白台 1 号線の交通量が増加することによる影響に対して、本事業の提案書に係る意見交換会や提案書についての意見書において、多くのご意見をいただきました。また、藤白台連合自治会様並びに藤白台 5 丁目自治会様のご要望もいただきまして、設置について関係課と協議しております。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(2)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
受付番号 2	
山道の出入口をマンション敷地内へも設置 新設されるカフェや飲食店は小野原や千里北公園からの集客も見込んでおられると思います。そうなれば、山道の出入口から藤白台 1 号線をたくさんの人が通行する事になるはずで。 藤白台 1 号線沿いには戸建住宅が立ち並んでいます。多くの人々が通行することになれば、防犯上大変危険です。 説明会では「マンションの防犯上、新設する事が出来ない」また、「吹田市と協議しなければならない」と話されました。マンションにはオートロックもありますし、リビング前を見ず知らずの人が通行する事もないはずで。戸建て住宅の防犯面もお考え下さい。 また、現在の山道は子供にとって大変危険です。出入口が三か所しかなく、20 分以上もアップダウンの激しい道を歩かなければ抜ける事ができません。街灯もなく、少し脇にそれると草木が鬱蒼としており、見晴らしが大変悪いです。変質者や不審者が出た時に子供が逃げ切る事が出来ません。数か所、抜け道を用意すべきです。 最近でも行政の怠慢で歩道の設置が後回しになったために痛ましい交通事故がおこりました。もし「吹田市との協議」の結果、新しく出入口の設置が出来ないのであれば、私は絶対に吹田市を許すことが出来ません。何かあってからでは遅いのです、今回の開発が子供の安全を見直す絶好のチャンスです。宜しく願いします。	千里緑地は吹田市の所有・管理地となりますので、関係課と協議させていただきます。
藤白台 1 号線の幅員について 吹田警察より「バリカーが出来るのであれば、藤白台 1 号線の拡張は必要ない」との話だそうです。 しかし、千里けやき通りの交通量は確実に倍増します。近くには高校もあり朝夕は、自転車かなりのスピードで走っています。マンションが出来れば歩行者も多くなるはずで。安全のためにも、バリカーの有無に関わらず藤白台 1 号線（けやき通りと交わる場所）の拡張をお願いします。 また、吹田警察は「拡張の必要はない」と言っただけで「拡張するな」とは言ってないはずで。警察がどうこう言ったではなく、事業主が安全を思っのての開発をお願いします。	バリカーを設置した場合、事業計画地からの車両はなく、藤白台 1 号線を使用する車両は現状と変化はありません。 なお、本事業の実施にあたっては、藤白台 1 号線からの歩行者の出入りが想定されるため、歩車分離の観点から事業計画地に藤白台 1 号線の歩道を設置する計画です。
藤白台 1 号線への塀の設置 マンション敷地と藤白台 1 号線の間には塀の設置をお願いします。 藤白台 1 号線は五丁目住民にとって唯一の生活道路です。塀ではなく生け垣や街路樹を設置した場合、正規の通路ではない場所から子供が飛び出してくる可能性があります。五丁目の住人は運転のたびにストレスを抱える事になるでしょう。 安全のため、また防犯のためにも塀の設置をお願いします。	藤白台 1 号線に面した計画敷地につきましては出入口以外フェンス等で区切らせて頂く予定です。また、歩車分離の観点から事業計画地に藤白台 1 号線の歩道を設置する計画です。 フェンスや塀の設えにつきましては、今後、詳細設計を行い、仕様が決まり次第、改めて近隣の皆様と協議させていただきたいと考えております。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(3)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解																																																																																																																																																
マンション駐車場の稼働率について 今回のマンション規模と駅からの距離での車の稼働率を教えてください。 前回の説明会では同時に全部の車が動く事はないとの返答でした。もう少し具体的な数字をお願いします。 ・平日と土日の稼働率 ・平日朝の延べ台数（朝 7 時～9 時） ※通学時の子供の安全のため必ずお願いします。 意見書を書こうにも、何も分からない状態では具体的なイメージは湧きません。 朝の渋滞状況などをイメージするために宜しくお願いします。	住宅からの車両出入り台数は、評価書案資料編 12-19-25 頁に掲載しております。 なお、住宅関連車両のうち、集合住宅からの車両出入り台数は、下表に示すとおり想定しております。 なお、千里けやき通りの歩道との接続部ににつきましては、見通しを十分確保できる形状とするなど歩行者の安全に配慮した計画としてまいります。 <table><tr><th colspan="5">集合住宅による時間帯別車両発生集中台数（想定）</th></tr><tr><th></th><th colspan="2"></th><th colspan="2">(台)</th></tr><tr><th rowspan="2">時間帯</th><th colspan="2">平日</th><th colspan="2">休日</th></tr><tr><th>発生</th><th>集中</th><th>発生</th><th>集中</th></tr><tr><td>0時台</td><td>1</td><td>2</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>1時台</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td><td>1</td></tr><tr><td>2時台</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td><td>3</td></tr><tr><td>3時台</td><td>2</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td>4時台</td><td>1</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>5時台</td><td>3</td><td>2</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>6時台</td><td>9</td><td>3</td><td>9</td><td>3</td></tr><tr><td>7時台</td><td>40</td><td>30</td><td>15</td><td>9</td></tr><tr><td>8時台</td><td>43</td><td>57</td><td>33</td><td>32</td></tr><tr><td>9時台</td><td>42</td><td>48</td><td>56</td><td>52</td></tr><tr><td>10時台</td><td>33</td><td>35</td><td>66</td><td>79</td></tr><tr><td>11時台</td><td>37</td><td>37</td><td>95</td><td>90</td></tr><tr><td>12時台</td><td>35</td><td>38</td><td>69</td><td>82</td></tr><tr><td>13時台</td><td>36</td><td>30</td><td>69</td><td>87</td></tr><tr><td>14時台</td><td>29</td><td>28</td><td>66</td><td>74</td></tr><tr><td>15時台</td><td>34</td><td>32</td><td>79</td><td>66</td></tr><tr><td>16時台</td><td>41</td><td>42</td><td>85</td><td>57</td></tr><tr><td>17時台</td><td>42</td><td>33</td><td>79</td><td>63</td></tr><tr><td>18時台</td><td>36</td><td>44</td><td>48</td><td>66</td></tr><tr><td>19時台</td><td>29</td><td>27</td><td>29</td><td>30</td></tr><tr><td>20時台</td><td>19</td><td>25</td><td>22</td><td>26</td></tr><tr><td>21時台</td><td>18</td><td>16</td><td>16</td><td>12</td></tr><tr><td>22時台</td><td>10</td><td>10</td><td>6</td><td>11</td></tr><tr><td>23時台</td><td>8</td><td>7</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>合計</td><td>550</td><td>550</td><td>850</td><td>849</td></tr></table>	集合住宅による時間帯別車両発生集中台数（想定）								(台)		時間帯	平日		休日		発生	集中	発生	集中	0時台	1	2	0	1	1時台	1	1	0	1	2時台	1	1	0	3	3時台	2	1	1	0	4時台	1	1	2	1	5時台	3	2	2	1	6時台	9	3	9	3	7時台	40	30	15	9	8時台	43	57	33	32	9時台	42	48	56	52	10時台	33	35	66	79	11時台	37	37	95	90	12時台	35	38	69	82	13時台	36	30	69	87	14時台	29	28	66	74	15時台	34	32	79	66	16時台	41	42	85	57	17時台	42	33	79	63	18時台	36	44	48	66	19時台	29	27	29	30	20時台	19	25	22	26	21時台	18	16	16	12	22時台	10	10	6	11	23時台	8	7	3	3	合計	550	550	850	849
集合住宅による時間帯別車両発生集中台数（想定）																																																																																																																																																	
			(台)																																																																																																																																														
時間帯	平日		休日																																																																																																																																														
	発生	集中	発生	集中																																																																																																																																													
0時台	1	2	0	1																																																																																																																																													
1時台	1	1	0	1																																																																																																																																													
2時台	1	1	0	3																																																																																																																																													
3時台	2	1	1	0																																																																																																																																													
4時台	1	1	2	1																																																																																																																																													
5時台	3	2	2	1																																																																																																																																													
6時台	9	3	9	3																																																																																																																																													
7時台	40	30	15	9																																																																																																																																													
8時台	43	57	33	32																																																																																																																																													
9時台	42	48	56	52																																																																																																																																													
10時台	33	35	66	79																																																																																																																																													
11時台	37	37	95	90																																																																																																																																													
12時台	35	38	69	82																																																																																																																																													
13時台	36	30	69	87																																																																																																																																													
14時台	29	28	66	74																																																																																																																																													
15時台	34	32	79	66																																																																																																																																													
16時台	41	42	85	57																																																																																																																																													
17時台	42	33	79	63																																																																																																																																													
18時台	36	44	48	66																																																																																																																																													
19時台	29	27	29	30																																																																																																																																													
20時台	19	25	22	26																																																																																																																																													
21時台	18	16	16	12																																																																																																																																													
22時台	10	10	6	11																																																																																																																																													
23時台	8	7	3	3																																																																																																																																													
合計	550	550	850	849																																																																																																																																													

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(4)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
受付番号3	
ブロック塀について 吹田市職員にお願いします。 滋賀県大津市に続き、千葉県八街市でも子どもを巻き込む悲しい事故がありました。 事故を起こした人が悪いのはもちろんですが、地域住民の声に耳を傾け、行政が動いていれば結果は変わったかもしれません。 また、昨今では多くの情報が記録として残るため、過去の言動について、責任を取る事態が相次いでいます。 本事業はかなり大規模な開発です。完成した後では修正がきかないことも多くあるでしょう。 どうぞ吹田市職員及び環境影響評価審査会委員の皆様、本事業について真剣に考えてください。 ①7/18 にハイセイエステート大阪本社から事業計画地西側の山へと続く道のブロック塀について、過去大阪北部地震で女儿が犠牲になった高槻市の塀と同じ作りで崩れる危険性があるとの説明がありました。 それを知っていて放置する対応に驚いております。 早急に対応した上で、対応内容を近隣住民に説明してください。	既設ブロック塀につきましては、一部に安全対策を実施していましたが、9月10日から撤去作業を開始し、9月末までに万能塀に変更完了いたしました。 今後も安全に十分配慮し、事業を進めてまいります。
藤白台1号線と事業計画地の境界での塀の設置 ②藤白台1号線と事業計画地の境界線について、歩道がない部分については、現行と同等以上の高さの塀を設置してください。6/26に塀は設置するとの説明がありましたが、高さ、強度等にも配慮をお願いします。共同住宅はファミリー層向けと伺っています。塀がないまたは低い、下に隙間があるなどの問題があれば、山への近道として、子どもが乗り越えたり、下をくぐったりする可能性があります。近隣住民は気を付けていますが、配達業者の車はけっこうなスピードで走っていることがあります。いきなり子どもが飛び出した場合、事故が起こる可能性が高いです。安全対策としてお願いします。 足が引っかけられる作りや塀を低くする場合は、理由を教えてください。個人的には子どもの安全対策以上に重要な理由などないと思いますが。	藤白台1号線に面した計画敷地につきましては出入口以外フェンス等で区切らせて頂く予定です。また、歩車分離の観点から事業計画地に藤白台1号線の歩道を設置する計画です。 フェンスや塀の設えにつきましては、今後、詳細設計を行い、仕様が決まり次第、改めて近隣の皆様と協議させていただきたいと考えております。
千里緑地山道の出入口をマンション敷地内へも設置 ③事業計画地北側の山について、行き来できる場所を事業区域内に作ってください。吹田市と話し合ってください。 現状、山に行くためには歩道のない藤白台1号線を通る必要があります。ファミリー層向けの共同住宅ができ、山が子どもの遊び場所になった場合、多くの子どもが歩道のない道を通ることになり、危険です。 また、藤白台1号線から山へ入った場合、抜けられる場所は小野原と千里北公園の2箇所しかなく、かなり長い距離、山から出られません。子どもが不審者に襲われた場合、逃げ道がありません。大変危険です。	千里緑地は吹田市の所有・管理地となりますので、関係課と協議させていただきます。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解(5)

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
交通混雑の調査について ④交通混雑について、事業主からは「本事業計画地及び周辺地域には、大規模な集客が生じるイベントや施設が分布せず、季節による交通量の変動は少ない」、「交差点需要率は上昇するものの、最大で0.656と予想され、0.9を下回っていることから、交通処理上問題ない」と説明を受けておりますが、実際は、夏場は千里北公園の市民プール利用客の車で千里けやき通りは大変混雑しますし、国道171号線方面も度々渋滞しております。 新しい建物が建ち交通量が増えるのはしょうがないことだと思いますが、あまりにも実態とかけ離れた説明に疑問を感じており、今後出される数値を信用出来なくなります。事業主として実態を把握した上で対応策を議論すべきかと思えます。 スポンサーに有利なデータ取りをするというのはよくあることかと思えますので、下記について教えてください。 ・今回、交通混雑について、調査した会社名 ・その会社に報酬を支払った企業や市の名前 ・交通混雑を調べる方法は何種類あるのか ・その中から今回の方法を選定した理由	交通量調査につきましては、本計画の事業者が、調査会社に委託し、実施しております。 現地調査は、提案書での調査地点、調査時期・頻度及び調査時間について追加内容を計画し、交通量調査の標準的な手法にて実施することを吹田市環境影響評価審査会において確認していただいております。 また、交通混雑につきましては、意見交換会においてもご意見をいただいた土曜日の交通混雑について、現地調査結果を用いて解析を行いました。施設供用後の土曜日の各交差点の施設関連車両の増加がある車線での混雑度は、交差点3（今宮3丁目交差点）の北向き直進・左折車線の混雑度が0.968と予測されました。これは、ピーク時間に混雑する可能性があるが、何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さいとされる混雑度1.0～1.25に近い値です。 そのため、ピーク時など一時的に混雑が生じる可能性があります。それ以外の施設関連車両の増加がある車線での混雑度を含めて、いずれも混雑度1.0未満となっており、道路は混雑することなく、円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどないという予測結果となりました。一方、交差点需要率をみると全て0.9を下回っており、交通処理上問題ないと予測されています。 なお、事業計画地におきましては、カーシェアリングやシェアサイクルの導入により車両利用の削減に努め、供用後の周辺交通への影響を軽減する計画となっています。また、必要に応じて、信号現示調整など、警察協議を行ってまいります。
横断歩道上を通過して、青山台3丁目マンションへ侵入する車両 ⑤最後に、日本エスコン、IAO竹田設計、ハイセイエステート大阪本社のトリオで建てたレ・ジェイド青山台について、エントランス前のスペースに車を止めるために、横断歩道の上から歩道に乗り上げエントランスに進入する車を数回見ました。 当然、大変危険です。不動産のプロが3社も揃ってこの事態を設計段階で想定出来なかったのかと思っておりますが、エントランスにポールなどを立て車の侵入を防げば、今からでも対応可能だと思いますので、早々に対応されることをお勧めします。 法律など関係なく、ハード面で事故が起こりにくい仕組みを作るのは事業主や市の責任だと思います。	ご意見賜り誠にありがとうございます。 管理組合にご意見いただいた内容を報告するとともに、対応策を提案するなど、進入防止対策についての協議を行ってまいります。
受付番号 4	
山へと続く道のブロック塀について、安全対策を行ってください。	既設ブロック塀につきましては、一部に安全対策を実施しておりますが、9月10日から撤去作業を開始し、9月末までに万能塀に変更完了いたしました。 今後も安全に十分配慮し、事業を進めてまいります。
藤白台1号線の歩道がない部分については、今と同じ高さ以上の塀を設置してください。	藤白台1号線に面した計画敷地につきましては出入口以外フェンス等で区切らせて頂く予定です。 フェンスや塀の設えにつきましては、今後、詳細設計を行い、仕様が決まり次第、改めて近隣の皆様と協議させていただきたいと考えております。
北側の山と事業計画地を往来できる道を事業区域内に作ってください。	千里緑地は吹田市の所有・管理地となりますので、関係課と協議させていただきます。

15. 評価書案に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

「（仮称）吹田市藤白台5丁目計画環境影響評価書案」について、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第23条第1項の規定による「評価書案についての質問書」が1通提出されています。

質問書の概要及びこれに対する事業者の回答は、以下に示すとおりです。

評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

意見概要	左の意見に対する事業者の見解
店舗の営業時間は何時か？ 少なくとも朝の登校時間は避けてほしい。	現時点では店舗営業時間を7時～23時で想定していますが、実際の営業時間は店舗により異なることになると想定されます。 事業計画地への車両出入り口付近の見通しなどに十分配慮した計画とし、店舗来場車両による影響が生じる場合には警備員を配置するなど安全対策について各店舗に周知徹底致します。
どのような渋滞対策をするのか？ 小野原のパン屋、コロッケ屋、コーヒー屋、ハンバーガー屋は右折禁止及び、土日は警備員をつけているがそれでも渋滞している。 来客予想などを立てて適切な駐車スペースを確保しているのであれば、根拠を提示してほしい。	事業計画地内の店舗は、地域の方々にとって身近な利用をしていただける店舗を想定しております。また、駐車場台数につきましては、想定店舗での駐車場設置数に基づいて計画しておりますので、千里けやき通りまで渋滞を引き起こすことはないと考えております。 なお、時間帯等による一時的な渋滞もしくは開業直後等々は若干の渋滞を引き起こす可能性はありますので、そういう場合は警備員を配置するなど安全対策について各店舗に周知徹底致します。

16. 市長意見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16条第1項の規定による「（仮称）吹田市藤白台5丁目計画に係る環境影響評価書案に対する市長意見書」（以下「市長意見書」という。）の内容、及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解(1)

意見内容	左の意見に対する事業者の見解
温室効果ガス・エネルギー、ヒートアイランド	
（１）環境取組内容 ア 供用後の温室効果ガスの排出量及びエネルギー使用量の削減を図るため、カーシェアリング、エネルギーマネジメントシステムの導入など、一層の対策を検討すること。	供用後において、温室効果ガスの排出量及びエネルギー使用の更なる削減を図るため、集合住宅におけるEV車両の駐車料金割引などによるEV車両導入促進や一括受電と太陽光発電を用いたエネルギーマネジメントを行うとともにカーシェアリングの導入なども検討してまいります。 （評価書 10-7、12-1-18 頁）
イ 事業計画地全体の脱炭素化及びヒートアイランド対策を推進するため、建築物のCASBEE A ランク取得のほか、戸建て住宅についてもZEH仕様やヒートアイランドを防ぐ設計（敷地内の緑化を含む）を、より多くの住宅で採用するよう努めること。	集合住宅においてCASBEE A ランク取得を目指します。また、戸建て住宅においては、10 戸以上の住宅をZEH仕様設計とし、それ以外の住戸につきましても、各戸敷地で緑地を確保するとともに、高気密・高断熱の住宅、エネルギー効率の良い機器の導入など脱炭素化及びヒートアイランド対策の推進に努めます。 （評価書 10-7 頁）
騒音、振動	
（１）環境取組内容 ア 工事期間が長期にわたるため、工事中の建設機械による騒音及び振動については、隣接する学校を始め近隣地域の要望に十分配慮した工事計画とし、可能な限りその影響を低減する対策に努めること。	工事中の建設機械による騒音及び振動については、事業計画地の周囲には、仮囲いを設置するとともに必要に応じて防音シートや防音パネルの設置等、防音対策を行うとともに、近隣住民、府立北千里高校に対して、工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明します。また、工事実施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせし、隣接する学校を始め近隣地域の要望に十分配慮した工事計画とし、可能な限りその影響を低減する対策に努めます。 （評価書 10-3、12-6-14 頁）
イ 供用後の事業計画地内の騒音（低周波音を含む）については、騒音源となる施設の配置を工夫するなど、供用に支障のないようにすること。	供用後の事業計画地内の騒音（低周波音を含む）については、大きな騒音源となる設備は計画していませんが、空調機等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、遮音性の確保、設置場所への配慮等、周辺環境に応じて、施設の配置を工夫します。また、商業施設利用者等による夜間の騒音等が発生しないよう、施設の管理を行い、供用に支障のないように努めます。 （評価書 10-9、12-6-31 頁）
ウ 事業計画地の立地を考慮し、入居者に対しては、供用後の事業計画地内外で想定される騒音について重要事項説明等で十分な事前説明を行い、理解を得るよう努めること。	事業計画地の立地を考慮し、入居者に対しては、供用後における事業計画地内の保育施設や商業施設及び事業計画地外の高校から発生することが想定される騒音について重要事項説明等で十分な事前説明を行い、理解を得るよう努めます。
緑化、生態系	
（１）環境取組内容 ア 千里緑地と隣接して形成する緑地については、潜在自然植生及び現存植生の樹種で構成するとともに、できるだけ近隣地域の種を用いるように努めること。	千里緑地と隣接して形成する緑地については、潜在自然植生及び現存植生の構成種を参考とし、コナラ、アベマキ、エノキ、クスノキ、シラカシなどの高木や、ヤブツバキ、ネズミモチ、コバノミツバツツジなどの中・低木を植栽するなど、地域の景観と調和する緑を形成するとともに、できるだけ近隣地域の種を用いるように努めます。 （評価書 12-11-4 頁）

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解(2)

意見内容	左の意見に対する事業者の見解
イ 事業計画地内に設置した緑地を長期にわたり維持するために、集合住宅敷地、商業施設敷地などの緑地については、一括で維持管理する体制を整えるとともに、沿道、公園などの緑地についても十分な管理がなされるよう、調整及び検討すること。	事業計画地内の集合住宅敷地、商業施設敷地等の緑地については、可能な限り一体的な管理が行えるよう、管理会社を同一とするなどの協議検討してまいります。また、沿道、公園の緑地につきましては、吹田市管理となることから、十分な管理がなされるよう調整・検討に努めます。 (評価書 12-11-4 頁)
景観	
(1) 環境取組内容 ア 本事業によって建設される広大な集合住宅等は、千里緑地を望む景観に大きな影響を与える。府道箕面摂津線（以下「けやき通り」という）沿いの修景は、けやき通りの景観との調和が求められる。 建物の色彩及びデザイン、沿道の緑化、擁壁の設え、屋外広告物などについて十分検討し、千里緑地、けやき通りなど周辺の景観に調和し、その向上に貢献するよう配慮して設計すること。	建物の色彩及びデザイン、沿道の緑化、擁壁の設え、屋外広告物などにつきましては、今後、当事業区域に指定される予定の重点地区の基準並びに都市計画室景観担当や景観アドバイザーの助言、吹田市屋外広告物ガイドラインなどに沿って計画を行うなど、千里緑地、けやき通りなど周辺の景観に調和し、その向上に貢献するよう配慮してまいります。 (評価書 12-13-21 頁)
交通混雑、交通安全	
(1) 環境取組内容 ア 事業計画地内には、集合住宅、戸建て住宅のほか、商業施設、保育所、高齢者施設など多様な施設の建設が予定されている。事業計画地内の道路整備にあたっては、交通動線、車両出入口の設計など、様々な利用者の安全に配慮したものとすること。	事業計画地内の道路整備にあたっては、開発道路の幅員 9m 以上となる道路及び藤白台 1 号線沿いに歩道を設けることにより、歩行者が安全に通行出来る計画とします。また、開発道路の交差点部は舗装の色を変え、車両への注意を促す計画とします。保育施設への送迎等に利用される動線では歩車分離となるよう、車両出入口を設計するなど、様々な利用者の安全に配慮したものとよう計画いたします。 (評価書 10-10、12-20-11 頁)
イ 事業計画地の新たな利用者等は、歩行者、自転車、自動車などの増加となって交通に影響を及ぼす。けやき通りとの出入口となる交差点や沿道の設計に加えて、車両の右左折の設定等の運用面にも十分留意し、交通安全及び交通混雑への影響の低減を図ること。	けやき通りとの出入口となる 2 か所の交差点のうち西側については、けやき通りにポストコーンを設置することにより、左折入出庫のみとします。また、信号交差点の歩道には横断歩道を設置するなど交通安全及び交通混雑への影響の低減を図るよう努めます。