

表 2(1) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
1. 事業計画	<p>1-1 事業計画地の土地利用に関して、地区計画の策定は可能か。土地区画整理事業の実施のみでは、環境取組により緑被率を増加させることは難しいと考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画の策定には、地権者全員の合意が必要です。そのため、今後、事業者が目指すまちづくりの計画を地権者に示した上で、地権者の意向を聞きながらまちづくりに取り組みます。具体的には、大規模開発事業者に緑地協定の啓発を行い、締結への誘導を図ります。
	<p>1-2 環境影響評価書案 pp. 3-23～3-24 の将来ビジョンについて、本事業の完成年である 2030 年は以下に示すような社会状況が予想され、それらへの対応が必要と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ガソリン車の製造禁止 高齢化率 30% 超え（自転車道だけではなく健康ウォーキング等の健康増進インフラを設置する） 配送業の人手不足（ラストワンマイルの自動運転車の稼働） <p>先日の意見交換会でも将来ビジョンの古さに関しての指摘が多かったと感じる。住民からは、グリーンインフラ整備による気候変動対応等の脱炭素化に向けた意見や里地里山等の自然資本を重視した街区にしたいという意見があった。その点を加味して、将来ビジョンのアップデートを怠らずに行ってほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は、道路、公園等の都市基盤施設の整備を行うものであり、まちづくりに関する将来像は、環境影響評価書案の pp. 3-23～3-24 に示すとおりです。 都市基盤整備に当たっての環境取組として、省エネルギー型の照明機器の設置、保水性舗装の採用、里山環境の復元、グリーンインフラ（雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭）の整備を行い、脱炭素化や自然環境を重視したまちづくりを目指します。グリーンインフラの整備を行う箇所の位置は、今回の審査会で示します。 今後の詳細設計において、社会状況の変化や技術革新の状況に応じて、整備する施設や導入する機器を適宜見直していきます。
	<p>1-3 大規模な土地区画整理事業後に街づくりが行われることになるので、街の完成は 2030 年を超えるでしょう。10 年後の社会がどのようなになっているかは未知であるが、循環型社会、ゼロエミッション社会へ進んでいくのは間違いがないので、佐井寺西がその社会を先取りしている街になるような施策を実施してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市においては、吹田市第 2 次地球温暖化対策新実行計画、豊中市・吹田市気候非常事態共同宣言など、気候変動がもたらす危機的状況を深く受け止め、温室効果ガスを大幅に削減する施策を展開しています。 都市基盤の整備に当たっては、約 30 万 m³ の残土の他の公共事業への流用、灰溶融スラグの路盤材への使用など、吹田市第 3 次環境基本計画の基本方針「エネルギーや資源を大切に使い、循環する社会を目指す」に則して実施します。 また、土地区画整理事業後のまちづくりに関して、都市計画道路に路線バスを誘致し公共交通を充実するとともに、道路舗装には、騒音対策として排水性舗装を、ヒートアイランド対策として保水性舗装をそれぞれ積極的に採用します。

表 2(2) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
1. 事業計画	<p>1-4 p. 3-4 健全な土地利用という言葉が出てきますが、開発して利便性を良くすることだけでしょうか。本計画地は吹田市の中でも比較的自然性の高い地域です。それを残して共生できるようにするのが健全な土地利用ではないでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 本環境影響評価制度は、各事業者がより環境に配慮した事業を実施することを前提に、必要事項に対して調査し、工事の実施や土地利用の変化に伴う影響の予測・評価を行うものと認識しています。 • 都市計画道路の整備は、本市の重要課題であり、利便性の向上はもとより、事業計画地内の区画道路からの通過交通を排除するとともに、救急・消防活動等の緊急時への速やかな対応が可能になる等、防災等にも寄与するものです。また、それを前提に、良好な住宅市街地の形成を図るものです。 • 一方で、事業計画地は吹田市の中では緑地等の自然が比較的多く残っている地区であることは承知しています。現在の自然を残せるよう検討しましたが、事業計画地における高低差の解消等のため、残すことが困難です。そのため、緑地において里山環境を復元することなどを計画しており、自然環境にも配慮して事業を進めてまいります。
	<p>1-5 p. 7-3 表 7.1.1(3) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解【7】「田畑などの私有地の将来的な土地利用については、地権者で決定されるものであり、市が何らかの関与をすることは検討しておりません」とありますが、市としての将来の街づくり計画はないのでしょうか。地権者の好きなように開発できるということでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 開発事業に対しては「好いたすまいる条例」の手続きによる規制等をかけており、環境面では環境まちづくりガイドライン等により誘導が図られるものと考えております。 • また、将来のまちづくり計画については、環境影響評価書案の pp. 3-23～3-24 に示したとおりであり、今後、事業者が目指すまちづくりの計画を地権者に示した上で、地権者の意向を聞きながらまちづくりに取り組みます。具体的には、大規模開発事業者に緑地協定の啓発を行い、締結への誘導を図ります。

表 2(3) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
1. 事業計画	<p>1-6 本編 p. 8-2、p. 8-7、p10-2 環境影響評価書案 8-2 ページや 8-7 ページでは、自転車が安全に通行できる都市計画道路の幅員を検討するような記載や同案の 10-2 ページでは、区画道路においては、防災にも配慮した十分な幅員を確保するような記載がありますが、今後、事業計画の中に区画道路等においても住宅以外の店舗等の建築予定の情報や共同住宅（家族向）等の建築予定の情報により、多数の店舗等の利用者の通行や通学路などが想定される場合には、高齢者や児童など歩行者の安全を確保する上で、関係室課と協議をし、歩道の設置やグリーンウォークの設置が可能な道路幅員を検討するなど公共施設整備等においては、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」をはじめとする条例等を活用した事業計画に努めて下さい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 区画道路等においても、高齢者や児童等の歩行者の安全を確保するため、今後、事業計画の中の住宅・店舗等の建築予定情報等に応じて、歩道の設置や路側帯の安全対策（グリーンウォーク）について、関係部署と協議します。
	<p>1-7 評価書案 3-12 ページに「都市計画道路については電気・通信等の地中化を今後検討していく」とあるが、都市計画道路だけでなく事業計画地全体の無電柱化を検討・実施すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路については、電気・通信等の地中化を行います。 区画道路等については、幅員が狭いため地中化に必要な地上機器が設置できないことから、無電柱化は実施できません。
	<p>1-8 都市計画道路に加えて、事業計画地内の区画道路についても、交通安全の観点から具体的な環境取組を検討・実施すること（例：路面のカラー舗装、イメージハンプ等）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路に加えて、事業計画地の区画道路についても、カラー舗装、イメージハンプ等を実施するため、関係部署（道路管理者）に対してその必要性を示し、実現に向けて協議を進めていきます。
	<p>1-9 本事業で整備する公園等については、先進的な地球温暖化対策やヒートアイランド対策となる環境取組を検討・実施すること（例：公園内のトイレの屋上に太陽光発電設備の設置や高反射率塗料の塗布、庇の設置、広場における芝等による緑化等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本事業で整備する公園等については、太陽光発電設備の設置等、先進的な地球温暖化対策やヒートアイランド対策となる環境取組を実施するため、関係部署（公園管理者）に対してその必要性を示し、実現に向けて協議を進めていきます。

表 2(4) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
1. 事業計画	1-10 災害時の緊急避難集合場所ともなる防災機能付きの公園の整備を検討すること。具体的には、蓄電池、ソーラー照明、フリーWi-Fi、かまどベンチ、マンホールトイレ（下水直結式、貯留式）等の設置に努めること。	<ul style="list-style-type: none"> かまどベンチ、ソーラー照明等の防災機能付きの公園を整備するため、関係部署（公園管理者）に対してその必要性を示し、実現に向けて協議を進めていきます。
	1-11 供給処理施設（上水道、下水道）は、耐震型管渠の活用を検討すること。	<ul style="list-style-type: none"> 上下水道について、耐震設計を行い、耐震構造を構築します。
	1-12 先進的な取組として、発災時における徒歩帰宅者等の安全の確保と帰宅等支援を目的とした、避難地等へのサインや交差点スペースを有効利用したレスキューベンチ等の休憩場所、ソーラー式 LED 照明、LED 道路鋸等を備える防災セーフティロードについて、整備事例の把握を行ったうえで、その整備を検討すること。	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に徒歩帰宅者等の安全の確保を行うため、避難地等へのサイン等を設置できるよう、関係部署（道路管理者等）に対してその必要性を示し、実現に向けて協議を進めていきます。
2. 環境取組	2-1 環境影響評価書案 10-7 ページ取組事項 57、58 番について、省エネルギー型の照明機器及びソーラー式 LED 照明を積極的に導入するとともに、設置台数や設置割合を具体的に示すこと。	<ul style="list-style-type: none"> 公園の照明機器は、全て省エネルギー型の照明機器（LED 照明）を採用します。 ソーラー式 LED 照明の導入については、省エネルギーの観点と電源の安定性の確保の両方を考慮し、設置割合について関係部署（公園管理者）と協議を進めていきます。
	2-2 環境影響評価書案 10-7 ページ取組事項 64 番について、「吹田市の灰溶融スラグ」を利用したインターロッキングブロック、路盤材、管巻き材等を積極的に採用すること。また、その面積や数量、場所等を具体的に示すこと。	<ul style="list-style-type: none"> インターロッキングブロック、路盤材、管巻き材等を敷設する際は、全て「吹田市の灰溶融スラグ」を利用した資材を採用します。 現時点では、インターロッキングブロックは公園の園路（約 500 m²）、管巻き材は都市計画道路（約 2,400m）及び区画道路（約 2,000 m）において採用する計画です。
	2-3 環境影響評価書案 10-7、10-8 ページ取組事項 66、77、81 番について、各舗装（遮熱性、保水性、透水性、排水性）の面積や場所等を具体的に示すこと。	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では、都市計画道路の車道全て（約 23,000 m²）騒音の低減効果がある排水性舗装を、都市計画道路の歩道全て（約 12,000 m²）及び公園の園路全て（約 500 m²）には保水性のある舗装を採用する計画です。
	2-4 環境影響評価書案 10-8 ページ取組事項 75 番について、雨水利用設備の内容や場所等を具体的に示すこと。	<ul style="list-style-type: none"> 雨水利用設備については、公園や植栽帯における樹木への自動灌水施設として積極的に設置する計画です。

表 2(5) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
2. 環境取組	2-5 環境影響評価書案 10-8 ページ取組事項 76 番について、雨水調整池の規模や場所等を具体的に示すこと。また、洪水や浸水対策としての供用後の排水処理の方法やその規模が適切であり、事業計画地やその周辺に著しい影響を及ぼさないという根拠を示すこと。	<ul style="list-style-type: none"> 調整池は、好いたすまいる条例を基にした構造・貯留量を目安として、道路築造後の排水計画を考慮し、条例での対象降雨における効果的な施設配置を検討しています。 調整池の位置は別紙 2-1 に示すとおりであり、5 ヶ所(都市計画道路の地下部に 3 ヶ所、公園の地下部に 2 ヶ所)に設置し、規模は合計で約 8,200 m³の計画です。
3. 環境要素	3-1 環境影響評価書案 11-3 ページ、表 11.1.3 「除外した環境要素及びその理由」において、工事中の濁水を公共用水域に排出するのであれば、「水質汚濁」の「公共用水域」を環境要素として選定し、調査・予測・評価すること。また、工事中の浸水防止策として、適切な雨水の流出抑制策を講じること。	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の濁水については、周辺への流出を防止し、適切な処理をした後、公共下水道(雨水管)を経由して公共用水域に排出する計画であるため、ご指摘のとおり「水質汚濁」の「公共用水域」を環境要素として選定し、調査・予測・評価を行います。調査・予測・評価の結果については、次回、審査会で報告します。 また、工事中の浸水防止策として、適切な雨水の流出抑制策を講じます。
4. 質問書に対する事業者見解	4-1 吹田市での指定無しに関して、ヒメボタルは天然記念物に指定されていますが、第 4 緑地のヒメボタルであって、それ以外は指定されていないと思います。吹田市は生物のレッドリストも作成していないし、そういう条例もないので、吹田市では指定していないというのは、矛盾はないのですが、違和感があります。	<ul style="list-style-type: none"> 吹田市が指定した絶滅危惧種がないことを踏まえ、評価書案では以下のとおり表現を改めます。 <p>評価書案：「いずれの種も吹田市及び大阪府においては重要な種及び個体としての指定等はありません」</p> <p>評価書で修正：「いずれの種も大阪府のレッドリスト等には記載されておらず、吹田市の天然記念物等にも指定されていません」</p>

表 2(6) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
5. 産業廃棄物、建設発生土	<p>5-1 環境影響評価書案のp. 12-6をみると、建設発生土の搬出量が33万m³と相当量に達します（工事期間が長いので年間どの程度の排出になるのかは不明ですが）。本事業の環境取組内容や住民からの指摘に対する回答では「できる限り事業計画地で利用」とされていますが、工事の性格上、実態とは異なると思います。新規の購入土を利用しない、搬出の平準化、近隣での工事間利用の徹底による輸送距離の最小化や輸送に伴うCO₂発生量の削減、残土処分はしないといった現実的な環境負荷軽減策を事前に考慮しておく必要があると思われまます。「近隣の工事で利用される計画」とされていますが、年度毎の発生見込みや周辺自治体の建設発生土の利用状況を考えて妥当であることは確認をされることが望ましいと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・残土処分については、工期の短縮、経済的・計画的観点から、公共間流用を前提とし、事業計画を立案しています。 ・現在、茨木市の彩都東部地区土地区画整理事業を全量の受け入れ先として、具体的な協定を締結し、決定しようとしているところです。今後、実行可能な搬出計画を立案し、現実的な環境負荷軽減を目指します。 ・残土処分の計画及び実績については、毎年の事後調査報告書に記載します。
6. ヒートアイランド現象	<p>6-1 環境影響評価書案 p. 12-79 表 12. 4. 14 において、将来の事業計画地の平均地表面温度については、緑被率を 28%確保した場合でも現状より上昇する予測結果となっている。そのため、更なる対策を講じてほしい。対策が難しいことは承知しているが、昨今の環境配慮への風潮もある中でインセンティブを与えられる取組を進めてほしい。 環境影響評価書案 p. 12-78 に記載されている環境取組の実施により「評価目標を満足するものと評価する」という結論とするよりは、「さらに目標を目指して頑張る」という書き方が良いと考える。</p> <p>6-2 【審査会以降に提出された意見】 審査会でも述べましたが、緑被率を28%に設定しても現況より平均地表面温度が1.2℃上昇する結果になっています。将来の土地利用は地権者が決定することですが、市として地権者にインセンティブを与えるなどの政策で、ヒートアイランドを抑制するように努めて頂きたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、道路、公園等の都市基盤施設を整備するものであり、事業者が実施できる施策は、公共用地内に限られます。しかし、「豊中市・吹田市気候非常事態共同宣言」（2021年2月）にあるように、近年の気候変動による異常気象は、文明社会への警告ともとらえられ、その対策は喫緊の課題となっています。 ・そのことを踏まえて、公共用地の整備に当たっての環境取組として、省エネルギー型の照明機器の設置、保水性舗装の採用、里山環境の復元、グリーンインフラ（雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭）の整備を行い、脱炭素化や自然環境を重視したまちづくりを目指します。 ・環境影響評価書案で記載したヒートアイランド現象の評価については、環境影響評価書において以下のとおり記載します。 「・・・人工排熱の増加が可能な限り低減されていることから、評価目標を満足するものと評価するが、さらに、ヒートアイランド対策として緑被率を 28%以上確保することを目指し、具体的には、大規模開発事業者に緑地協定の啓発を行い、締結への誘導を図っていく。」

表 2(7) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
6. ヒートアイランド現象	<p>6-3 環境影響評価書案の p. 12-77 緑被率28% 「地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合、換地等の対応をすることで、28%を維持できる」とありますが、希望しなかった場合は維持できないのではないのでしょうか。それを確保する案が必要だと思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地を制度的に確保することは困難ですが、今後、事業者が目指すまちづくりの計画を地権者に示した上で、地権者の意向を聞きながらまちづくりに取組みます。具体的には、大規模開発事業者に緑地協定の啓発を行い、締結への誘導を図ります。
7. 地形、地質	<p>7-1 環境影響評価書案 p. 12-86 の地形・地質的には大きな問題はないと考えますが、盛土工が事業計画地の 28%を占めるため、記載のある斜面工に加えて、適切な締固め施工、切土・盛土境界の適切な配置など一般的な事項には留意されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事着手前に土質調査を実施し、土の特性を把握します。特に、盛土材に流用する場合は、不等沈下を起こさないようにするため、適切な土壌改良、締固め工等を実施し、安定した盛土を築造します。

表 2(8) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
8. 騒 音	<p>8-1 環境影響評価書案 p. 12-122の表 12.7.22で、c-1から c-4までがまったく同じ交通量です。また、c-6から c-8も同じ交通量になっています。この数値は、p. 3-12の記述のように、平成22年道路交通センサスペースで配分シミュレーションにより推計されたものと思うのですが、c-11のところ豊中岸部線と佐井寺片山高浜線とがクロスしているにもかかわらず、その前後で交通量がまったく同じなのはなぜでしょう。普通は、このような大きな分岐の前後では交通量は異なると思うのですが。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・豊中岸部線及び佐井寺片山高浜線の将来交通量は、平成 22 年度道路交通センサスペースの平成 42 年将来OD表と最新の道路ネットワークに基づいて、利用者均衡配分手法により算出した推計値です（別紙 2-2 の図 1）。 ・なお、豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点での方向別交通量については、右左折交通量が 0 となっている方向がありますが、実態に合わせて環境影響評価書案では、交差点需要率が過小な値とならないよう、交差点での方向別交通量を別途設定しました（別紙 2-2 の図 2）。
	<p>8-2 環境影響評価書案 p. 12-121の騒音予測のための交通量推計手順と p. 12-294の交通混雑・交通安全予測のための交通量推計手順が異なっていますが、これでかまわないのでしょうか。後者には、事業地の計画人口による影響が含まれていますが、騒音予測にも含めるべきではないのでしょうか。 可能ならば（参考資料でよい）、計画人口による影響の有無でどの程度路線交通量が変わるのか、教えてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、道路、公園等の都市基盤施設の整備を行うものです。現時点では将来の宅地等の具体的な土地利用面積が不明なため、都市基盤施設の整備後に建設される住宅、商業施設等からの自動車発生集中交通量も不明です。 ・環境影響評価書案の騒音の予測・評価では、このように不確実性が大きいため事業計画地の自動車発生集中交通量を考慮しませんでした。 ・一方、交通混雑については、不確実性が大きいものの、計画人口から環境影響評価書案 p. 12-296 に示すとおり設定した自動車発生集中交通量が交通混雑に及ぼす影響が小さくないと推測されたため、予測に用いました。予測に用いた住宅地の自動車発生集中交通量は 796 台/日であり、別紙 2-3 の図 1 に示すとおり、最も多くなる断面では、佐井寺片山高浜線で 366 台/日、豊中岸部線で 251 台/日増加するものと推計されます。 ・なお、これらの増加台数は、都市計画道路の計画交通量（佐井寺片山高浜線：12,600 台/日、豊中岸部線：18,600 台/日）の 1.3～2.9% を占めていますが、等価騒音レベルに換算すると 0.1dB 程度で、騒音に及ぼす影響は非常に小さいと考えられます。

表 2(9) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
8. 騒音	<p>8-3 環境影響評価書案 pp. 12-132～12-133の予測結果と p. 12-95の環境騒音の予測結果を対比すると、これまで整備済道路がない A-1、A-2 (p. 12-94の図) あたりでは、昼夜とも現況よりも10～15dB程度増加することになります。予測結果が環境基準や吹田市の目標値よりも低いとはいえ、現在の居住者にとっては、10～15dBの増加は非常にうるさくなると思われませんが、住民からそのことについて何か意見はありましたか。あるいは住民に周知されているのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・質問書や意見書において、騒音に対する懸念や質問は、全て工事に関するものでした。 ・意見交換会においても、都市計画道路供用後の道路交通騒音に関する意見や質問はなく、等価騒音レベルが現況より10～15dB程度増加することを特に説明はしていません。 ・しかし、意見交換会とは別の機会に、地権者等から質問されることがあり、その時には騒音が大きくなることと利便性が向上することを丁寧に説明しています。 ・都市計画道路の車道には、騒音の低減効果がある排水性舗装を採用することとし、道路交通騒音の低減に努めます。
「9. 動物・植物」～「11. 緑化」に関する意見及び事業者の見解は、資料3に記載しています。		
12. 人と自然とのふれあいの場	<p>12-1 本編 p. 12-240：公園・遊園及び緑地の位置・形状については、現在協議中で確定したものではありませんが、当該事業により創出される緑は、事業完了後は隣接家屋や生活道路等、市民の生活に密接するものになるため、地滑りや倒木・枝折れ等によるリスクを排除できる区画形質・樹種選定としてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地滑り倒木・枝折れ等を防止できるように、法面保護、樹種選定を行います。
13. 景観	<p>13-1 要約書 pp. 67～68：当該事業により、大きく景観が変化するため、しっかりと景観の誘導を図る必要があります。特に図 13(1) (2)で将来予測として表現されている、高低差から現れる法面については、景観を構成する重要な要素となるので、景観担当部局との継続的な協議を行っていただきますようお願いいたします。 当該事業について、すでに景観アドバイザー会議や景観まちづくり審議会でご報告をいただいておりますが、今後も継続的に景観への配慮等について、情報共有及び協議を行っていただきますようお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・景観の誘導については、本市の景観アドバイザー会議で既にアドバイスをいただきながら検討を進めているところであり、法面についても継続して協議を進めていきます。
14. 文化遺産	<p>14-1 本編 p. 12-260：当該地は現状では周知の埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、旧地形が良好に残る部分もあることから、その埋蔵文化財の取り扱いについて、今後も引き続き協議をお願いいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・埋蔵文化財の取扱いについて、今後も引き続き協議を進めていきます。

表 2(10) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
15. 交通混雑交通安全	<p>15-1 環境影響評価書案 p.12-294 図 12.17.8 自動車の走行による交通混雑及び交通安全の予測手順をみると、都市計画道路の将来交通量に、事業計画の計画人口をもとに算出した自動車発生集中交通量を加味して予測を行う流れとなっているが、都市計画道路の将来交通量自体には自動車発生集中交通量は含まれていないのか。 また、計画人口については環境影響評価書案のどこに記載しているのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、道路、公園等の都市基盤施設を整備するものです。現時点で土地利用の詳細が決まっておらず、不確実性が大きいため、都市計画道路の将来交通量には、計画人口を基に算出した自動車発生集中交通量を含んでいません。 ・計画人口は環境影響評価書案 p. 3-3 に記載しているとおり、約 2,300 人としています。
	<p>15-2 交差点別の交通量について、現況の交通量に対して予測交通量が増加しているが、どのような理屈で増加しているのか。 交通量の推計結果は、騒音・振動の予測に影響する重要な数値であるため、算出の方法を明記してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・予測に用いた交差点別の交通量は、環境影響評価書案の p. 12-292～300 に記載のとおり、平成 42 年（2030 年）時点の交通量に、事業計画地の自動車発生集中交通量を加えたものです。 ・平成 42 年（2030 年）時点の交通量は、環境影響評価書案の p. 3-12 に記載のとおり、平成 22 年度道路交通センサスペースの平成 42 年将来 OD 表と最新の道路ネットワークに基づいて算出した推計値です。 ・自動車発生集中交通量は、事業計画地の将来人口 2,300 人をもとにして算出したもので、算定手順は、環境影響評価書案 pp. 295～296 と同資料編 pp. 3. 6-10 に記載のとおりですが、補足として（別紙 2-3）を提示します。 ・なお、自動車発生集中交通量（796 台/日）は、都市計画道路の計画交通量（12,600～18,600 台/日）に比べてその比率は小さいものですが、交差点の交通状況に影響を与える可能性があるため、交通混雑の検討に当たって考慮しました。一方、騒音・振動の予測においては、自動車発生集中交通量を加味していません。

表 2(11) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
15. 交通混雑、交通安全	<p>15-3 自転車交通量の推計に関して、環境影響評価書案 p.12-296 の表 12.17.13 の記載と予測結果が整合していないと思われます。自転車の「保有台数」が1世帯2台で、2台とも毎日利用されるという前提でしたら、発生・集中交通量は世帯当たり4台/日となります。予測結果では、世帯当たりの発生・集中交通量が2台/日で計算されていると思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価書案 p.12-296 の表 12.17.13 中の自転車発生集中交通量の数値は、誤って発生量を記載しています。ご指摘のとおり、表中の1,916台/日は、その倍数の3,832台/日に訂正します。 ・p.12-301 の表 12.17.17 の交差点需要率の予測及びp.12-303 の表 12.17.19 の自転車の交差点交通量の増加率の予測では、本事業による将来増加分として、発生交通量の半数の958台の自転車が8～9時に通勤・通学として、また、その同数が集中交通量として17～18時に帰宅することとし、この将来増加分を現況の交差点横断歩行者（自転車含む）に加算して予測を行っております。
	<p>15-4 環境影響評価書案 p.12-301 の交差点需要率の予測結果では、歩行者・自転車の影響が適切に反映されていないと思われます。特に、南千里交差点では歩行者・自転車の通行が多くなっています。供用後も左折・右折車両が適切に処理できることを示してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価書案 p.12-301 の表 12.17.17 の交差点需要率の予測の詳細は、別紙2-4に示すとおりであり、自転車の通行が増加する供用後も左折・右折車両を含め交通流を円滑に処理できる結果となっています。 ・なお、交差点需要率の計算に用いた補正值について、環境影響評価書案より見直しを行った内容は次のとおりです。 <ol style="list-style-type: none"> ①信号現示の設定について、$G - G_p$ を5秒として概算で求めていたが、現状の信号現示等に合わせて e-1 及び e-4 交差点は10秒、e-2 交差点は7秒、e-3 交差点は6秒に再設定した（G：有効青時間（秒）、G_p：歩行者用青時間（秒））。 ②e-1 交差点の左折専用車線について、横断歩行者によってその青信号時間のうち左折車の通行が低減する割合（低減率）を0.50からより厳密に求めて0.61にし、横断歩行者による影響が大きくなるように再設定した。 ③e-1、e-4 交差点の右折専用車線について、右折専用現示でのみさばけるとしていたが、信号現示及び交通流動の実態に合わせて青丸信号中も対向直進車の間隙を利用して流れるとともに、青丸信号表示中に交差点内に滞留する右折車もさばけるとして再設定した。 ④e-2 交差点の北側及び南側流入部については、右折車の影響が少なくなるよう流入部の車線が4.5m程度に拡幅されているため、右折専用車線を考慮した流入2車線としていたが、交差点需要率を過小に予測しないように直進・左折・右折の混用車線の1車線として再設定した。 ・見直しを行った結果については、環境影響評価書に記載します。

表 2(12) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
15. 交通混雑、交通安全	<p>15-5</p> <p>p. 12-296 の表 12. 17. 13 の自動車発生集中交通量 796 台/日が、計画人口に比してかなり低いように思えます。一般的には、公共交通機関の発達状況に左右されますが、人口×0.5～1.2 がそのゾーンの自動車発生交通量であることが多い（発生集中交通量ではない）。だとすると、2,300 人の人口のゾーンでは、感覚的なので根拠はないのですが、1,500 台/日程度の発生量があるような気がします。</p> <p>$958 \times 7.0 \times 0.166 \div 1.4 = 796$ という計算式での算出と思いますが、これは計画地居住者が生成する交通量であって、地域内の居住者宅や事業所を訪問する配達、営業その他の業務関連交通が含まれないように思えるのですが、いかがでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、道路、公園等の都市基盤施設を整備するものであり、現時点では宅地等の将来の土地利用面積が詳細には決まっていないため、将来の発生集中交通量については不確定な要素が大きくなっています。しかし、交通混雑を予測するに当たって自動車発生集中交通量が及ぼす影響が大きいと考えられたため、環境影響評価書案の予測では、宅地等として事業計画地の土地利用がおおむね決まっている住居の自動車発生集中交通量を設定しました。 ・住居数（958 戸）は、別紙 2-5 のとおり現況から供用後も残置する住居（281 戸、29.3%）が含まれているため、予測に用いている自動車発生集中交通量は 30%程度過大な値になっていると考えます。 ・なお、地域内の住居や事業所を訪問する配達、営業、その他の業務関連交通は含まれていません。これらの交通は 9～17 時が主な走行時間帯と考えられるので、交差点需要率の予測対象としたピーク時間帯（8～9 時、17～18 時）での交通処理に及ぼす影響は小さいものと考えます。 ・以上のことから、環境影響評価書案で用いた交通条件は、過小な値になっていないと考えます。 ・また、事業計画地のまちづくりの基本方針として、豊中岸部線の沿道は、主に商業系の土地利用を図ることとしているため、参考として、商業施設の発生集中交通量も考慮した場合の検討結果を以下に示します。 ・商業施設の立地できる区画は、現況の大規模商業施設（イオン）が立地している区域を除くと、沿道 1 列目で奥行 25m とするとその面積は約 1.7ha となり、建ぺい率 60% で 1 階のみが商業施設とすると、商業施設の延べ床面積は約 1.0ha と想定されます。「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（平成 26 年 6 月、国土交通省都市局）によると、三大都市圏郊外部の商業施設の平日の発生集中原単位は、11,600 人 TE/ha・日程度と考えられることから、平日の発生集中交通量は鉄道駅からの距離による割引率 0.9 を適用すると $11,600 \times 1.0 \times 0.9 \div 10 = 10,440$ 人 TE/日となります。

(続く)

表 2(13) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項目	意見の概要	事業者の見解
15. 交通混雑、交通安全		<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市北部の自動車分担率 37.5%^{注)}、商業施設(平日)の台換算係数 1.5 人/台を適用すると、自動車の 1 日の発生集中交通量は、$10,440 \times 0.375 \times 1/1.5 = 2,610$ 台/日となります。 (注)「平成 22 年の京阪神都市圏における人の動き～第 5 回近畿圏パーソントリップ調査結果から～」(平成 24 年 12 月、京阪神都市圏交通計画協議会) ・これに、8～9 時の時間交通量として、平日午前(9・10 時台)の時間集中率 7%を適用すると、8～9 時の発生集中交通量は $2,610 \times 0.07 = 180$ 台/時であり、事業計画地の住宅の発生集中交通量 115 台/時よりも多く、豊中岸部線の時間交通量 1,355 台/時の 13.3%を占めています。しかし、別紙 2-6 の図 1 に示すとおり、180 台/時の発生集中交通量のうち、発生交通量 70 台/時が豊中岸部線と佐井寺片山高浜線との交差点の東側流入部の右折専用車線を通行するとした場合でも、合計 225 台/時程度で、右折専用現示(13 秒)を設けた場合の右折専用車線の交通容量 432 台/時を大きく下回ることから、交差点の交通処理に及ぼす影響は小さいものと考えます。 ・同様に平日午後(13～17 時台)の時間集中率 10%を適用すると、17～18 時の発生集中交通量は $2,610 \times 0.10 = 260$ 台/時であり、事業計画地の住宅の発生集中交通量 43 台/時に比べてかなり多く、豊中岸部線の時間交通量 1,484 台/時の 17.5%を占めています。しかし、別紙 2-6 の図 2 に示すとおり、260 台/時の発生集中交通量のうち、発生交通量の 101 台/時が豊中岸部線と佐井寺片山高浜線との交差点の東側流入部の右折専用車線を通行するとした場合でも、合計 256 台/時程度で、右折専用現示(13 秒)を設けた場合の右折専用車線の交通容量 452 台/時を大きく下回ることから、交差点の交通処理に及ぼす影響は小さいものと考えます。
「16. 事後調査」	に関する意見及び事業者の見解は、	資料 3 に記載しています。
17. 要約書	<p>17-1</p> <p>p. 16【1-11】事業者の回答の中で「吹田市及び大阪府において重要な種及び個体として等はありませんが」となっていますが、大阪府は別にして、吹田市は条例もなく、全く重要な生物を指定していないのにこの様な記述をするのは違和感があります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・重要な種の選定基準は環境影響評価書案の p. 12-166 及び p. 12-194 に示すとおりですが、吹田市文化財保護条例に記載されている市指定の天然記念物を含めて選定しておりますので、このような記載としております。 ・吹田市指定の天然記念物としては、「ヒメボタル生息地とそのヒメボタル」として吹田千里緑地第 4 区が指定されていますが、植物の指定はありません。

表 2(14) 環境影響評価審査会等からの意見及びこれに対する事業者の見解
(動物・植物、生態系、緑化以外)

項 目	意見の概要	事業者の見解
「18. 環境影響評価の手続」に関する意見及び事業者の見解は、資料3に記載しています。		
19. 審査会 資料	19-1 専門的な立場からの意見ではないのですが、(審査会資料2-2) p.3の最も上の部分、事業計画(2)について(インフラ確保に関する協力)、事業者の見解があまりにも漠然とした回答であると思います。もう少し具体的に回答することはできないでしょうか。もちろん、これで納得してくれればそれで良いのですが。ご検討よろしくお願いたします。	<ul style="list-style-type: none"> ・工事のため、駐車場が利用できない場合がありますたら、代替地の確保を行い、仮設駐車場を設けるよう検討します。 ・なお、工事により、駐車場設備の機能及び使用に係るご迷惑については、例えば、駐車場入口に交通整理員を配置し、自動車の出入りの安全を確保するなど、具体的な対策を講じ、日常生活を安心して安全に暮らせるよう対応していきます。