

12.13 緑化

12.13.1 現況調査

(1) 調査の概要

調査の概要は表 12.13.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における緑の質（現存植生状況）、緑の量（緑被の状況）について植物調査結果の整理・解析により把握するとともに、事業計画地の大径木の生育状況については現地調査、生育環境（日照の状況）については既存資料の収集・整理により把握した。

大径木の生育状況の調査方法は、表 12.13.2 に示すとおりである。

表 12.13.1 調査の概要（緑化）

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
緑の質（現存植生状況） 緑の量（緑被の状況）	事業計画地及びその周辺	平成30年10月 令和元年11月	植物調査結果の整理・解析による方法
緑の質（大径木の生育状況）	事業計画地	令和元年5月7～8日 令和元年7月16～17日 令和元年11月25日	大径木の生育状況を記録する方法
緑の量（緑化計画） 緑の質（植栽予定樹種）		適宜	既存資料の収集・整理による方法
生育環境（日照の状況）			

表 12.13.2 大径木の生育状況の調査方法

調査項目	調査方法
大径木の生育状況	事業計画地に生育する胸高直径が50cm以上の大径木について、胸高直径及び樹木活力度を記録した。樹木活力度は「地上調査に基づく樹木活力指標」（昭和47年、科学技術庁資源調査会）を参考に、樹勢、樹形等を判定した（表 12.13.3 参照）。

表 12.13.3 樹木活力度調査の測定項目と判定基準

測定項目	判定基準			
	1	2	3	4
樹勢	旺盛な生育状態を示し、被害が全くみられない。	幾分被害の影響を受けているが、あまり目立たない。	異常が認められる。	生育状態が劣悪で回復の見込みがない。
樹形	自然樹形を保っている。	若干の乱れはあるが、自然樹形に近い。	自然樹形の崩壊がかなり進んでいる。	自然樹形が完全に崩壊され、奇形化している。
枝の伸長量	正常	幾分少ないが、それほど目立たない。	枝は短小となり、細い。	枝は極度に短小、しょうが状の節間がある。
梢端（こずえ部分）の枯損	なし	少しあるが、あまり目立たない。	かなり多い。	著しく多い。
枝葉の密度	正常、枝及び葉の密度のバランスがとれている。	普通、1に比べてやや劣る。	やや疎。	枯枝が多く、葉の発生が少ない。密度が著しく疎。
葉形	正常	少し歪みがある。	変形が中程度。	変形が著しい。
葉の大きさ	正常	幾分小さい。	中程度に小さい。	著しく小さい。
葉色	正常	やや異常。	かなり異常。	著しく異常。
ネクロシス ¹⁾	なし	わずかにある。	かなり多い。	著しく多い。

（注）1. ネクロシスとは、葉の壊死、細胞組織の破壊のことを示す。

出典：「地上調査に基づく樹木活力指標」（昭和47年、科学技術庁資源調査会）

(2) 調査結果

(a) 現存植生状況

事業計画地及びその周辺の現存植生状況は図 12. 11. 2 (p. 12-213) 及び表 12. 11. 8 (p. 12-214) に示したとおりであり、植生区分は 17 タイプに区分され、その内訳は植物群落 7 タイプ、植栽地区分 2 タイプ、土地利用単位 8 タイプとなっている。

事業計画地の植生タイプ別面積は表 12. 11. 8 に示したとおりであるが、市街地及び造成地が約 5 割を占めており、植物群落としては斜面地に分布する竹林が最も広く、約 15% を占めている。植物群落が約 11%、植栽地が約 15% となっており、土地利用の区分としては、公園等が約 15%、畑地雑草群落が約 6% となっている。

(b) 緑被の状況

事業計画地の緑被地（木本植生及び草本植生）の面積及びその割合は、表 12. 13. 4 に示すとおりである。事業計画地の約 24% が木本植生、約 30% が草本植生となっており、事業計画地の 54% に相当する約 11ha が緑被となっている。

表 12. 13. 4 緑被地の面積及び割合

区 分		面積(m ²)	割合(%)	面積(m ²)	割合(%)	面積(m ²)	割合(%)
木本植生	植物群落	高木林	12,560	6.0	50,770	24.4	112,386
		竹林	30,780	14.8			
	植栽地	6,707	3.2				
	果樹園	723	0.3				
草本植生	植物群落	9,851	4.7	61,650	29.6	95,470	
	人口草地	農地	20,911				10.1
		公園等	30,888				14.9
緑被以外の土地利用		95,470	46.0	95,470	46.0	95,470	46.0
合 計		207,890	100.0	207,890	100.0	207,890	100.0

(c) 大径木の生育状況

現地調査により、表 12. 13. 5 及び図 12. 13. 1 に示す 4 種 21 株の大径木が確認された。

樹種別では、雑木林の主たる樹木となるクヌギ 1 株、アラカシ 1 株、コナラ 2 株、アベマキ 17 株が確認された。

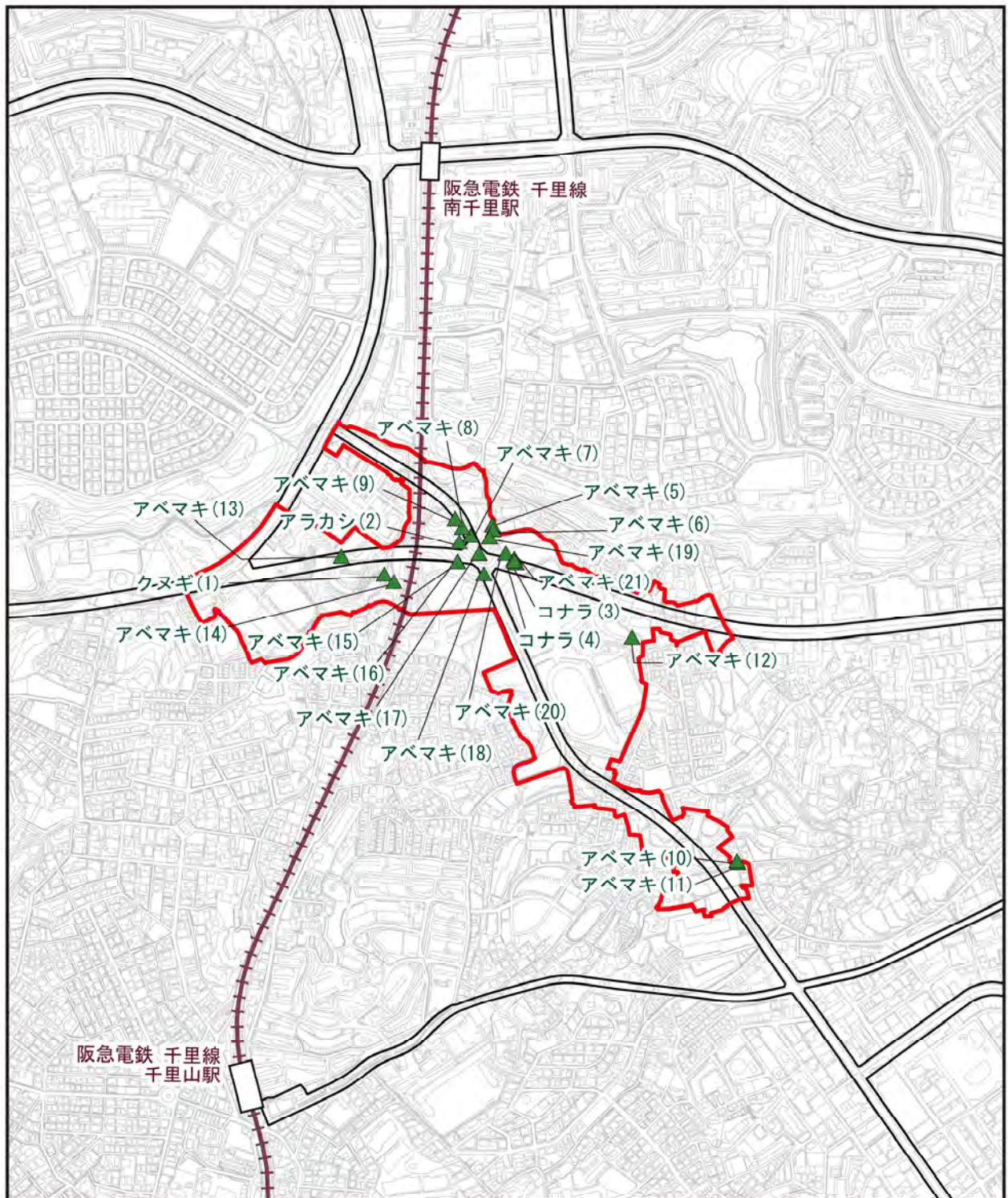
大径木については、表 12. 13. 3 に示した測定項目、判定基準を用いて樹木活力度を調べた結果、樹勢についてはアラカシ 1 株、コナラ 2 株、アベマキ 10 株で正常ではなく、樹形についてはアラカシ 1 株、コナラ 2 株、アベマキ 11 株で自然樹形の崩壊が進んでいる株が確認されるなど、やや樹木活力度の低下が見られた。

また、病害としてクヌギ 1 株において木材腐朽菌（腐朽菌）が確認され、虫害としてクヌギ 1 株、アベマキ 6 株においてキクイムシ類の痕跡が確認された。

表 12.13.5 確認された大径木

No.	種名	胸高直径 (cm)	樹高 (m)	樹木活力度									備考 (その他の指標)
				樹勢	樹形	枝の伸長量	梢端の枯損	枝葉の密度	葉形	葉の大きさ	葉色	ネクロシス	
1	クヌギ	70.3	17	2	2	1	3	1	1	1	1	1	腐朽菌、キクイムシ痕跡
2	アラカシ	53.3	16	3	3	3	3	3	2	2	1	1	
3	コナラ	72.0	17	3	3	3	3	3	2	1	1	1	
4	コナラ	57.0	17	3	3	3	3	3	2	1	1	1	
5	アベマキ	57.1	18	1	2	1	2	1	1	1	1	1	キクイムシ痕跡
6	アベマキ	58.0	18	2	2	1	2	2	1	1	1	1	キクイムシ痕跡
7	アベマキ	56.0	18	2	2	1	2	2	1	1	1	1	キクイムシ痕跡
8	アベマキ	56.0	13	3	3	1	3	3	1	1	1	1	主幹折れ、キクイムシ痕跡
9	アベマキ	57.0	18	2	2	1	3	2	1	1	1	1	キクイムシ痕跡
10	アベマキ	54.0	15	3	3	1	1	2	1	1	1	1	主幹伐採、萌芽多
11	アベマキ	72.0	18	3	3	1	3	2	1	1	1	1	
12	アベマキ	67.0	18	2	3	1	3	2	1	1	1	1	キクイムシ痕跡
13	アベマキ	57.1	18	3	3	1	1	3	1	1	1	1	
14	アベマキ	56.3	18	2	2	1	1	3	1	1	1	1	
15	アベマキ	56.3	17	3	3	3	2	3	2	1	1	1	
16	アベマキ	55.0	17	3	3	3	2	3	2	1	1	1	
17	アベマキ	53.1	18	3	3	3	2	3	2	1	1	1	
18	アベマキ	52.0	17	2	2	2	2	3	1	1	1	1	
19	アベマキ	65.7	18	3	3	3	3	3	2	1	1	1	
20	アベマキ	68.0	18	3	3	3	3	3	2	1	1	1	
21	アベマキ	68.5	17	3	3	3	3	3	2	1	1	1	

(注) 1. 種名及び配列等は、「植物目録 1987 電子ファイル」(平成6年3月、環境省)に準拠する。
 2. 樹木活力度については、表 12.13.3 に示す測定項目と判定基準を用いて調査した。



凡
例

- 事業計画地
- 都市計画道路
- ▲ 大径木確認位置

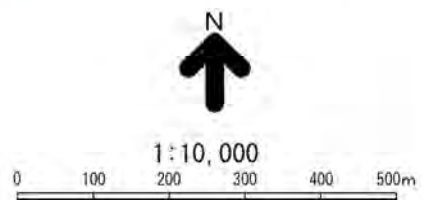


図 12.13.1 大径木の確認位置

(注) 図中の番号は、表 12.13.5 のNo.に対応している。

(d) 緑化計画

事業計画地の面積 207,890m² (約 20.8ha) のうち、公共用地として整備する公園・遊園は 3.32%、緑地は 1.13% であり、その小計は 4.45% である。土地利用計画の検討に当たっては、動物・植物の現地調査結果を踏まえ、事業計画地のホットスポット (生物多様性が高く絶滅危惧種が多い地域) に近接した位置に公園 (2号公園) 及び緑地 (2号緑地) を配置した。2号公園及び2号緑地では、高低差のある土地を活かして、既存の里山環境や草地の環境を参考とし、新たな里山環境 (花が咲き、実がなり、昆虫類や鳥類を呼び込むことができる生物多様性の高い雑木林) や生物の生息・生育環境の保全・創出を計画している。2号公園及び2号緑地における緑化の概要は、図 12.13.2 及び表 12.13.6 に示すとおりである。

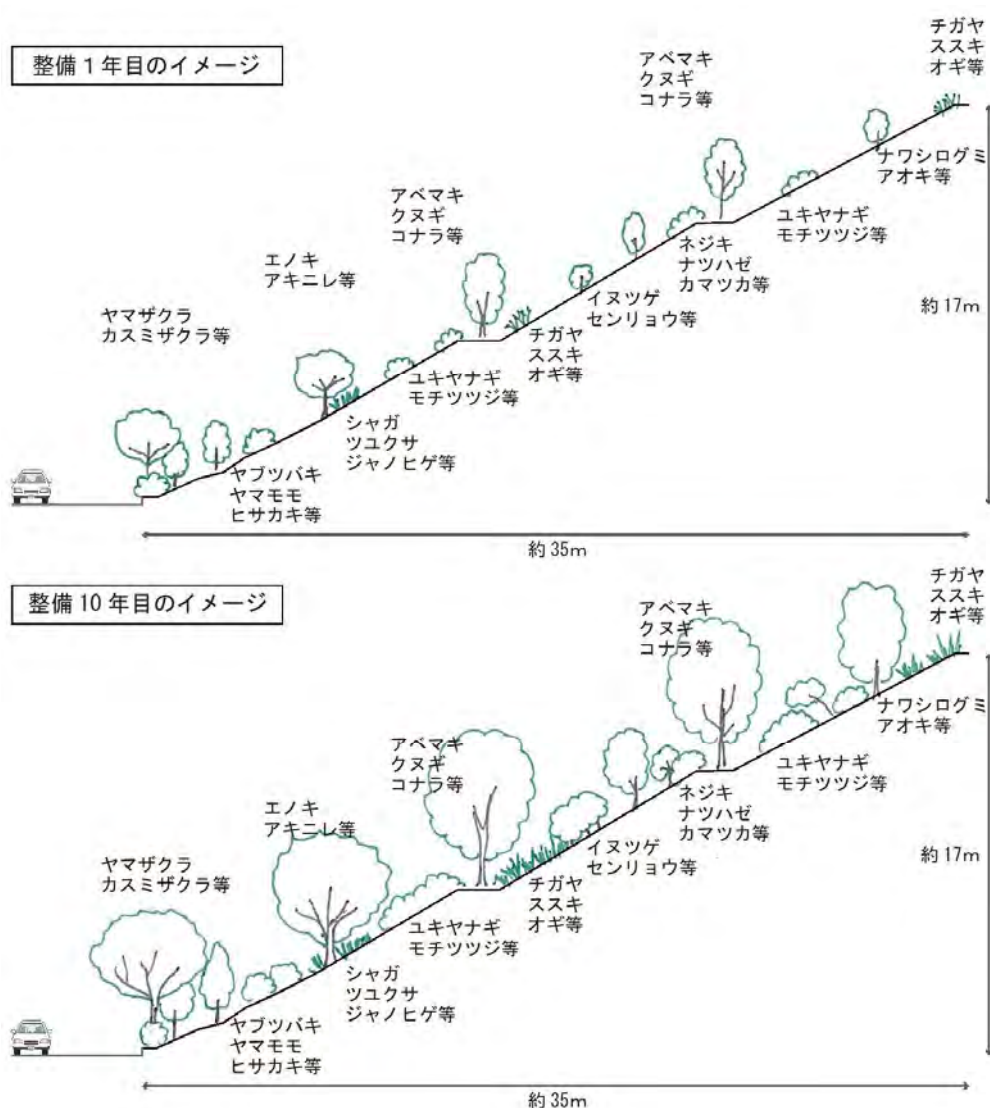
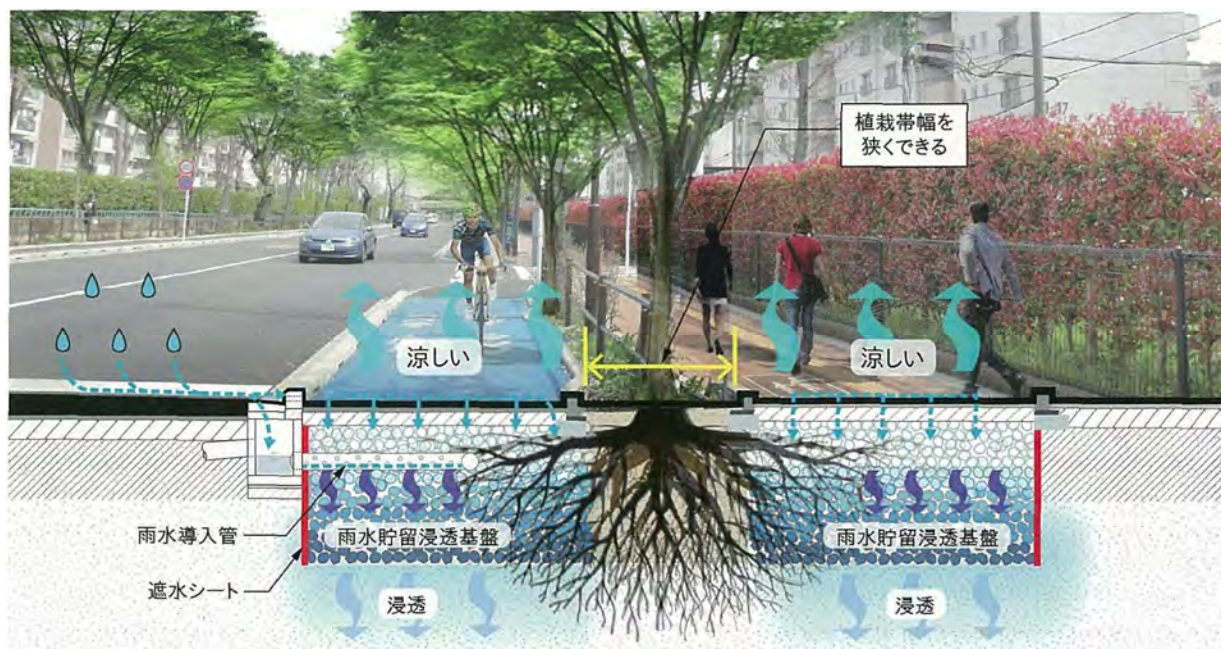


図 12.13.2 緑化の概要 (2号緑地)

表 12.13.6 緑化の概要（2号公園及び2号緑地）

共通事項（2号公園及び2号緑地）	
整備方針	花が咲き、実がなり、昆虫類や鳥類を呼び込むことができる生物多様性の高い雑木林
導入樹種	<ul style="list-style-type: none"> ・原則として、現地調査で確認された種（資料編付表 2.4.1 参照、外来種や園芸品種を除く）から選定する。 ・生物多様性に配慮し、昆虫類や鳥類を呼び込むことができる種（多様な昆虫類の食餌木・食草になる種、鳥類の採餌木・営巣木になる種）を選定する。 ・地域の景観に配慮し、季節感のある落葉樹や花の咲く種を選定する。 ・竹・笹類を選定しない（他種を被圧し、管理が容易ではないため）。
配置計画	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽密度が高くないよう留意する（植栽直後はみどりがまばらな状況であるが、密度が高くと導入個体が水分不足で枯死するため）。 ・高木は小段（斜面の間の平坦な部分）に配置し、斜面部分には亜高木や低木、草本を配置する。 ・配置は均等にならないよう、自然な印象となるよう配置する。また、同一の種を集中的に配置しない。 ・園路沿いに花が咲く種を配置する。
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽直後は水分不足による枯死に留意し、適宜散水等を実施する。 ・整備後の維持管理は、年に2回の草刈り管理を主とする。園路沿いや道路沿い（敷地境界付近）等で通行の妨げになる場合等を除き、積極的な剪定は実施しない（自然樹形を維持する）。 ・事後調査期間中は、事後調査結果を踏まえ、導入していない種や繁殖力が強い外来種が確認された場合は除去するなど、適切な維持管理を実施する。
2号緑地の整備方針	
緑地面積	約 1,800m ²
配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地面積のほぼ全域（園路を除く範囲）を緑化（樹林化）する。 ・生物の生息・生育の場とすることに配慮し、ブナ科の落葉高木（クヌギ、コナラ、アベマキ）やニレ科の落葉高木（エノキ、アキニレ）を中心とした樹林環境を創出する。 ・草刈り管理や剪定は園路沿い等のみとし、それ以外の範囲は原則維持管理を必要としない樹林を目指す。
2号公園の整備方針	
公園面積	約 2,900m ²
配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・広場として活用される範囲を確保し、園路に囲まれた狭小地や斜面地を中心に緑化（樹林化）する。 ・公園利用者の憩いの場となることに配慮し、花の咲く種（サクラ類、ツツジ類等）や実のなる種（センリョウ、カマツカ、ナツハゼ等）を中心とした環境を創出する。 ・開けた樹林となるよう、落葉樹を中心に配置し、高木の密度を低くする。

道路は27.71%を占めているが、そのうち都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線及び千里中央線）については、交差点部及び阪急電鉄との交差点部（掘割区間）を除いて植樹帯を整備し、街路樹を植栽する。植樹帯はグリーンインフラ¹⁾として整備し、歩道を保水性舗装にするとともに、歩道下に雨水貯留浸透基盤を設置することで、みどりの連続性を確保するだけでなく、治水機能を有し、ヒートアイランド現象の緩和にも寄与するものと考えられる。街路樹植栽のイメージは、図12.13.3に示すとおりである。また、豊中岸部線と千里中央線の交差点部にてできる空間は、雨庭²⁾として整備を行う。雨庭のイメージは、図12.13.4に示すとおりである。



出典：「『自然の力を、都市のちからに』グリーンインフラの時代へ」（2017年7月、グリーンインフラ総研）

図12.13.3 街路樹植栽のイメージ

- (注) 1. グリーンインフラとは、「自然が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能な社会と経済の発展に寄与するインフラや土地利用計画」（「決定版！グリーンインフラ」（2017年1月、グリーンインフラ研究会、三菱UFJリサーチ&コンサルティング、日経コンストラクション編））のことである。
2. 雨庭とは、「屋根や水が浸透しない舗装面などに降った雨水を集め、一時的にためる浅いくぼ地などを備え、地中にゆっくり浸透させる仕組みを持った緑地」（「決定版！グリーンインフラ」（2017年1月、グリーンインフラ研究会、三菱UFJリサーチ&コンサルティング、日経コンストラクション編））のことであり、ここでは雨水貯留浸透基盤を備えた緑化スペースのことを示す。



図 12.13.4(1) 雨庭のイメージ（京都市、堀川通りと四条通りの交差点の例）



出典：「『自然の力を、都市のちからに』グリーンインフラの時代へ」（2017年7月、グリーンインフラ総研）

図 12.13.4(2) 雨庭のイメージ（ニューヨーク市の例）

公共用地及び鉄道用地を除く住宅地等の比率は 65.69% であり、住宅地等の用途については、土地区画整理事業による都市基盤施設の整備後に地権者が開発を行うため、現時点では未定であるが、「吹田市第 2 次みどりの基本計画（改訂版）」（平成 28 年 8 月、吹田市）の「千里山・佐井寺地域の将来目標値」に基づいて、事業計画地面積の 28% 以上の緑被率を確保することを基本としている。確保する方策の一つとして、開発事業者に対して「吹田市開発事業の手続等に関する条例」（平成 16 年 3 月 31 日条例第 13 号（最終改正：令和 2 年 2 月 27 日））（以下「好いたすまいる条例」という。）をはじめとする条例等を活用し、事業計画地の緑化を適切に誘導していくことが挙げられる。また、現在営農されている土地、残すべき自然環境が存在する土地については、各地権者の意向を把握した上で、地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合は、可能な限り換地計画において緑地の維持、保全ができるよう検討する。

(e) 植栽予定樹種

豊中岸部線は、事業計画地東側の供用済み区間ではイチョウやヒラドツツジ等が植栽されている。佐井寺片山高浜線は、事業計画地南側の供用済み区間ではトウカエデが植栽されている。街路樹に植栽する樹種は未定であるが、高木に亜高木や低木、地被植物等を組合せ、立体感や季節感、道路としての連続性に配慮した樹種を選定する。

公園や緑地には、動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に、高木としてクヌギ、コナラ、アベマキ等、低木としてセンリョウ、ヒサカキ、イヌツゲ、モチツツジ等の里山に生育する種を中心とした樹種の植栽を検討し、里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指す。参考までに、動植物調査結果により確認された事業計画地のホットスポットにおける植生断面模式図は、図 12.13.5 に示すとおりである。

(f) 日照の状況

事業計画地は起伏がある地形であり、土地の造成に伴い一部擁壁等による高低差が生じることから、擁壁付近では長時間日陰になる場所も生じる。また、都市計画道路豊中岸部線と阪急電鉄との交差部は豊中岸部線が掘割構造となるため、掘割区間は日照がほぼ当たらない状況となる。

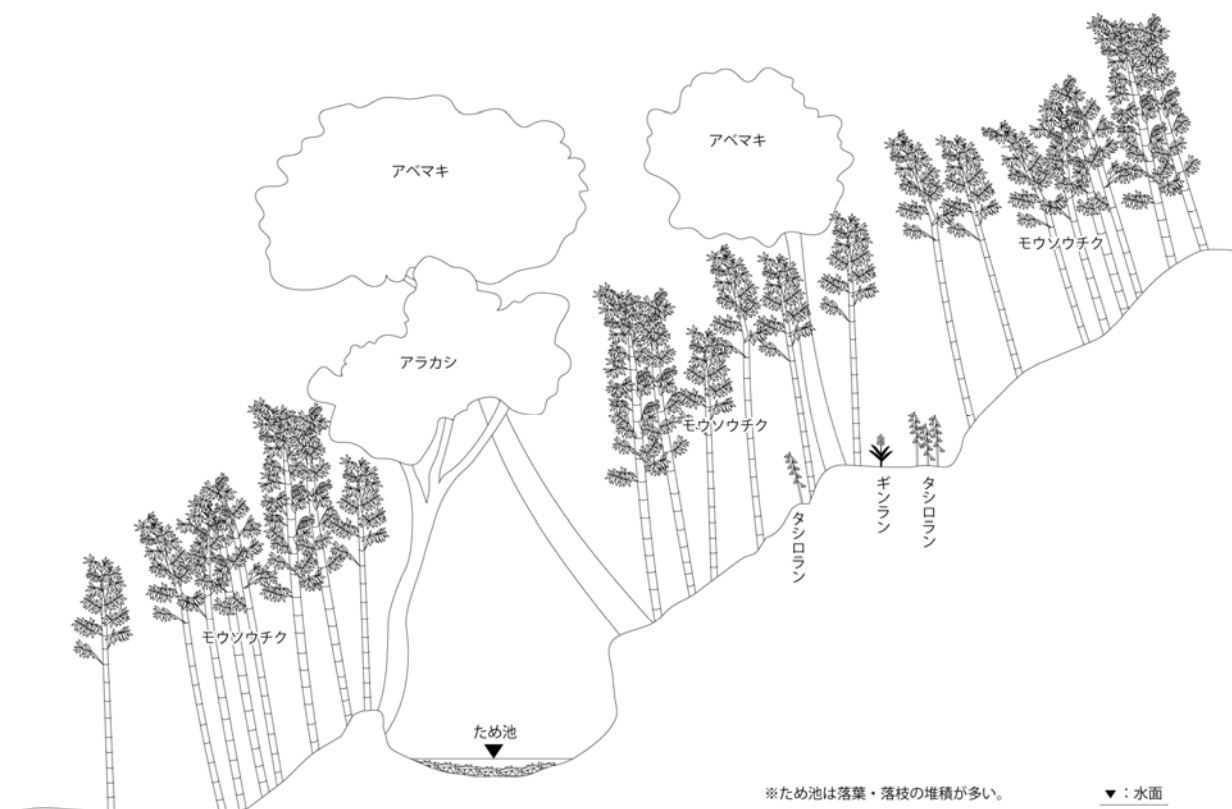
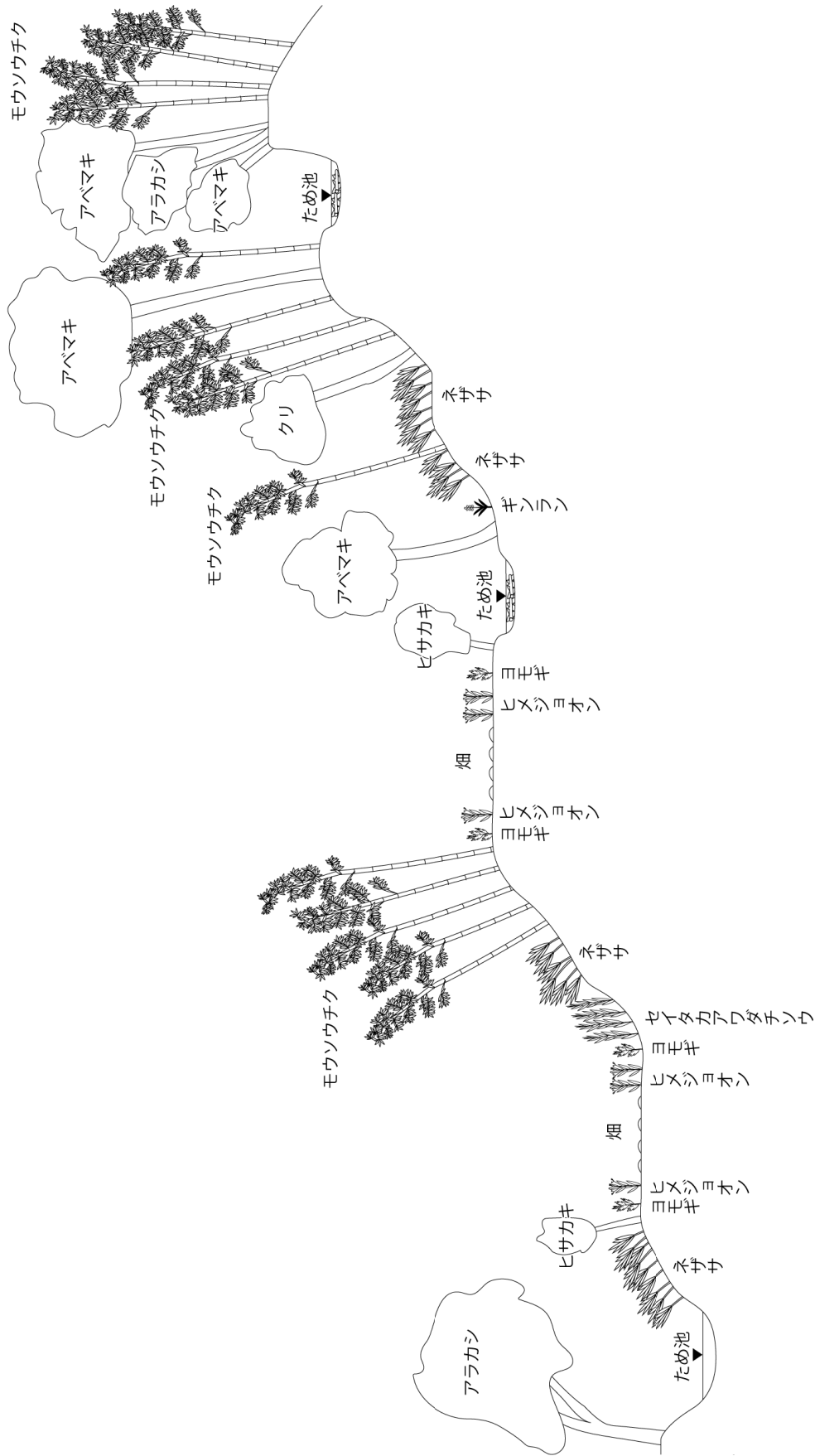


図 12.13.5(1) 事業計画地のホットスポットにおける植生断面模式図（例1）



※斜面上段、中段のため池は落葉・落枝の堆積が多い。 ▼：水面

図 12.13.5(2) 事業計画地のホットスポットにおける植生断面模式図 (例 2)

12.13.2 施設の有在に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測の概要は表 12.13.7 に示すとおりであり、事業計画地における緑の質（植栽予定樹種の種類適合性、植栽基盤の適否等）及び緑の量（緑被の変化及び全体の緑の構成）について、現地調査結果、土地利用計画、緑化計画等から定性的に予測した。

表 12.13.7 予測の概要（緑化）

予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
緑の回復育成、平面・掘割構造（都市計画道路）による影響 ・緑の質（植栽予定樹種の種類適合性、植栽基盤の適否等） ・緑の量（緑被の変化及び全体の緑の構成）	事業計画地	供用開始後一定期間経過した時期	現地調査結果、土地利用計画、緑化計画等から緑の質・量の変化の内容及び程度を定性的に予測する方法

(2) 予測方法

緑の質（植栽予定樹種の種類適合性、植栽基盤の適否等）及び緑の量（緑被の変化及び全体の緑の構成）は、現地調査結果、土地利用計画、緑化計画等から緑の質・量の変化の内容及び程度を定性的に予測した。

(3) 予測結果

将来の土地利用は地権者が決定するため、現時点では宅地等の土地利用別の面積は決まっていない。事業者が整備する公共用地における緑被は表 12.13.8 に示すとおりであり、公共用地における緑被の割合は 6.3%である。

表 12.13.8 事業計画地における将来の緑被及びその割合

区分		土地利用	面積 (㎡)	割合 (%)	面積 (㎡)	割合 (%)
公共用地	緑被	公園	6,358	3.1	13,137	6.3
		遊園（緑被）	165	0.1		
		緑地	2,351	1.1		
		道路（植樹帯等）	4,263	2.1		
公共用地	緑被以外	遊園（緑被以外）	385	0.2	194,368	93.7
		道路（緑被以外）	53,350	25.7		
宅地等		住宅地、ため池、農地・山林等	136,557	65.6	194,368	93.7
		鉄道用地	4,461	2.1		
合計			207,890	100.0	207,890	100.0

(a) 植栽予定樹種の実環境適合性

植栽樹種の選定に当たっては、動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に、病害虫に対する耐性や安全性、維持管理の容易さを考慮し、適切な樹種を選定する。

街路樹に使用する樹種は、緑化木として流通しているものを基本とするが、外来種は用いず、高木に垂高木や低木、地被植物等を組合せ、立体感や季節感、道路としての連続性に配慮した樹種を選定する計画である。

公園や緑地に使用する樹種は、動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に、高木としてクヌギ、コナラ、アベマキ等、低木としてセンリョウ、ヒサカキ、イヌツゲ、モチツツジ等の里山に生育する種を中心とした樹種による植栽を検討し、里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指す計画である。

以上のことから、植栽予定樹種は既存のみどりや景観に調和し、地域の自然環境に適合するものと予測される。

(b) 植栽基盤の適否

公園や緑地の緑化の際には、既存の樹林地における表土等を植栽基盤として活用することで、在来種の植生回復に配慮する計画である。なお、事業計画地ではナルトサワギクやオオカワヂシャ等の特定外来生物が確認されていることから、表土等を利用する際には、これらの種子が含まれる可能性のある土壌は使用しない。表土等を活用しない場合でも、外来種を用いた吹付工などの緑化は行わず、地域種苗による播種・植栽工、自然侵入促進工などから適切な緑化工法を選定する。

また、農地等の緑地を換地する場合は、各地権者の意向を把握した上で、緑地の維持、保全ができるよう、表土等の有効活用に努める。

以上のことから、植栽基盤は環境に適しているものと予測される。

(c) 緑被の変化及び全体の緑の構成

事業計画地は、現況では農地や植栽地も含めると緑被の割合が 54%を占めている。一方、本事業の実施により整備される事業計画地の公共用地における緑被の割合は 6.3%である。事業計画地の緑被の割合は事業の実施に伴い減少すると予測されるが、以下のとおり緑化を推進する計画である。

公共用地においては、公園及び緑地において里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指すとともに、都市計画道路には雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯を整備し、豊中岸部線と千里中央線の交差部には雨庭を整備することで、周辺地域の既存の緑地とのみどりの連続性を確保する。

本事業実施後の緑被率については、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」（平成28年8月、吹田市）の「千里山・佐井寺地域の将来目標値」に基づいて、事業計画地面積の 28%以上を確保することを基本としている。確保する方策の一つとして、開発事業者に対して「好いたすまいる条例」をはじめとする条例等を活用し、事業計画地の緑化を適切に誘導していく計画である。

また、現在営農されている土地、残すべき自然環境が存在する土地については、各地権者の意向を把握した上で、地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合は、可能な限り換地計画において緑地の維持、保全ができるよう検討する。

(4) 評価

(a) 評価目標

緑の回復育成、都市計画道路の整備による緑化の評価目標は、表 12.13.9 に示すとおりである。

本事業の実施に伴う緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地の緑化に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12.13.9 緑の回復育成、都市計画道路の整備による緑化の評価目標

環境影響要因	評価目標
・緑の回復育成 ・都市計画道路（平面・掘割構造）の整備	・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。 ・「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」で設定されている計画の目標の達成及び維持に支障を来さないこと。 ・緑化計画が周辺地域の植生と調和していること。

(b) 評価結果

本事業では、以下の環境取組を実施することにより、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による緑化への影響は小さいものと予測される。

- ① 事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等、良好な景観や生物の生息空間の形成に努める。
- ② 都市計画道路においては、雨水貯留浸透機能を備えた植樹帯や雨庭を設けて街路樹植栽を行う。
- ③ 建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行う。
- ④ 地権者が農地等の緑地の維持を希望する場合は、可能な限り換地計画において対応する。

さらに、以下の環境取組を実施することにより、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による緑化への影響を可能な限り低減する計画である。

- ⑤ 公園や緑地に使用する樹種は、動植物調査結果や隣接する既存の緑地に生育する樹種を参考に検討し、里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指す。
- ⑥ 公園や緑地の緑化の際には、既存の樹林地における表土等を植栽基盤として活用することで、在来種の植生回復に配慮する。また、農地等の緑地を換地する場合は、各地権者の意向を把握した上で、緑地の維持、保全ができるよう、表土等の有効活用に努める。
- ⑦ 工事中に特定外来生物が事業計画地に新たに侵入したことが確認された場合は、可能な範囲で速やかに駆除する。

以上のことから、本事業の実施に伴う緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地の緑化に及ぼす影響は、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」で設定されている計画の目標の達成及び維持に支障を来さないこと、緑化計画が周辺地域の植生と調和していることから、評価目標を満足するものと評価する。

12.14 人と自然とのふれあいの場

12.14.1 現況調査

(1) 調査の概要

調査の概要は表 12.14.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における主要な人と自然とのふれあいの場の分布状況、主要な人と自然とのふれあいの場の利用状況について、既存資料調査及び現地踏査による調査を実施した。

表 12.14.1 調査の概要（人と自然とのふれあいの場）

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
・主要な人と自然とのふれあいの場の分布状況	事業計画地及びその周辺	適宜	既存資料調査による方法
・主要な人と自然とのふれあいの場の利用状況		<休日> 令和2年6月20日（土） <平日> 令和元年10月30日（水） 令和2年6月23日（火）	現地踏査による方法

(2) 調査結果

(a) 主要な人と自然とのふれあいの場の分布状況

事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場の分布状況は、図 12.14.1 及び表 12.14.2 に示すとおりである。

事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場として、有志の吹田市民により検討・設定された「ぶらっと吹田ー市民がつくる新しい遊歩道ー」の散策ルートが吹田市のホームページで、また、吹田市とNPO法人すいた市民環境会議により設定された「あろく吹田／観光マップ」の散策ルートが吹田市観光ウェブで紹介されている。これらの散策コースでは、千里緑地、佐竹公園、関西大学等のまとまったみどりに加え、住宅地の庭や街路樹といった点在するみどりに触れることができる。

これらの散策ルートの中で、事業計画地と重複するコースは、「佐井寺・関大コース」及び「関大・千里山コース」であり、両コースとも事業計画地の南部を横切っている。「佐井寺・関大コース」は、「暮らしに寄り添う花・緑を楽しむ」及び「施設の花・水・木を楽しむ」をテーマとする約5kmのコースであり、大木、サクラ並木及び雑木が残る関西大学構内を抜け、社寺や旧家のある佐井寺集落を通る。「関大・千里山コース」は、関西大学構内を抜け、千里山・佐井寺図書館、千里山神社等を通る約5kmのコースであり、関西大学構内では、優れた建築群や豊かなみどりが見られる。「さくら春うららコース」は、本事業における工事関連車両の走行ルートと重複している。このコースは、「桜・紅葉を楽しむ」をテーマとする約7kmのコースであり、サクラがみられる桃山台の住宅内遊歩道や佐井寺集落、紫金山公園、岸部村を通る。

また、事業計画地の北側には千里緑地が東西に連なり、竹林や雑木林等の自然環境がみられる。

千里緑地は、本事業の工事関連車両の走行ルートに隣接している。

さらに、その北には佐竹公園があり、園内には様々な木々が植えられ、ぼだい池を中心に親水空間が整備されている。事業計画地の南部には2ヵ所の市民農園が位置している。

事業計画地及びその周辺における遊園の分布状況は、図 12.14.2 に示すとおりである。遊園は、事業計画地及びその周辺に点在し、事業計画地には千里山月が丘遊園、あすか遊園、佐井寺わかば遊園、千里山つばき遊園の4ヵ所が整備されている。

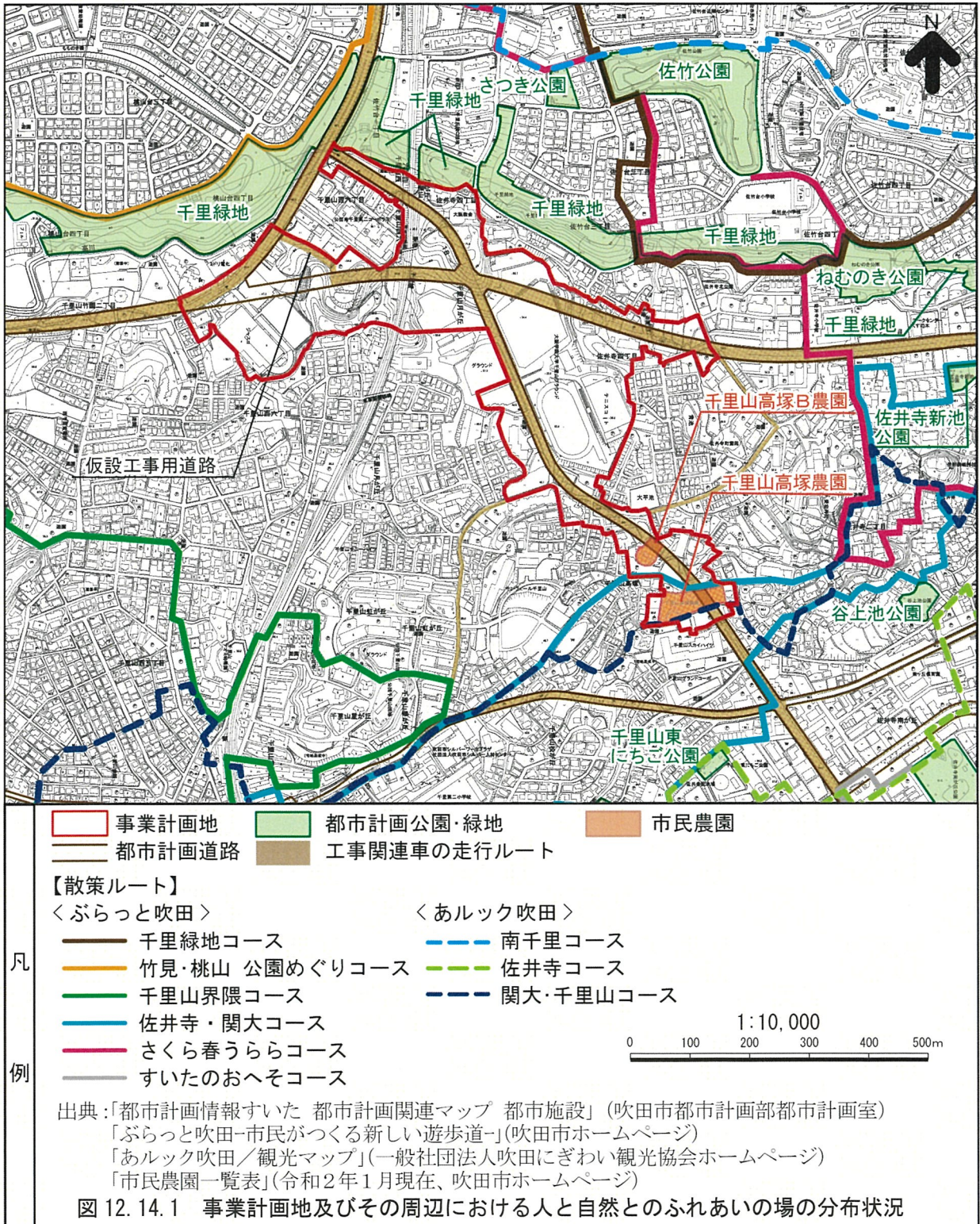


表 12. 14. 2(1) 事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場

名 称	概 要
ぶらっと吹田 「千里緑地コース」	「原風景との出会い」及び「いきもの観察」をテーマとする約5kmのコース。 千里ニュータウンを取り巻く千里緑地を通る。千里緑地には、大小のため池やそれを取り巻く竹林及び雑木林があり、かつての風景を残している。モミジ並木やヒメボタル、渡り鳥等により、四季の変化を感じることができる。
ぶらっと吹田 「竹見・桃山公園めぐりコース」	「桜・紅葉を楽しむ」をテーマとする約3.5kmのコース。 公園や学校の脇道、大きな木々のみどりに包まれたニュータウン内の遊歩道を通る。春には、店舗前や団地内でサクラが咲き、サクラのトンネルができる。秋には、木々の紅葉が見られる。
ぶらっと吹田 「千里山界限コース」	「原風景との出会い」及び「暮らしに寄り添う花・緑を楽しむ」をテーマとする約4kmのコース。 農業の原風景を思わせるため池、田畑・梅林・竹林の脇道を通り、大正時代のモダンな街並みを残す千里山の住宅街、社寺及び教会を抜ける。住宅街の庭々には、豊かな花木が見られる。
ぶらっと吹田 「佐井寺・関大コース」	「暮らしに寄り添う花・緑を楽しむ」及び「施設の花・水・木を楽しむ」をテーマとする約5kmのコース。 大木、サクラ並木及び雑木が残る関西大学構内を抜け、社寺や旧家のある佐井寺集落を通る。大学構内は、四季折々の花木があり、集落内の庭には彩り豊かなみどりが見られる。
ぶらっと吹田 「さくら春うららコース」	「桜・紅葉を楽しむ」をテーマとする約7kmのコース。 桃山台の住宅内遊歩道、佐井寺集落、紫金山公園、岸部村を通る。遊歩道、公園及び集落内ではサクラをはじめとする多彩なみどりが見られ、雑木林ではツツジが見られる。
ぶらっと吹田 「すいたのおへそコース」	「施設の花・水・木を楽しむ」をテーマとする約3.8kmのコース。 紫金山公園から、せせらぎの道などの遊歩道、佐井寺南が丘公園及び上山手旧集落を通り、関西大学構内を抜ける。せせらぎの道は、整備され、広い歩道に水のせせらぎとみどりが見られる。公園、集落及び大学構内では、豊かなみどりが見られる。
あるック吹田／観光マップ 「南千里コース」	千里南公園や千里緑地、佐竹台の住宅街、佐竹公園等を通る約6kmのコース。 コースのほとんどに緑地や街路樹が続き、ニュータウン開発前から残る千里丘陵の里山もある。
あるック吹田／観光マップ 「佐井寺コース」	千里山団地や愛宕神社、せせらぎの道、佐井寺南が丘公園等を通る約6kmのコース。 千里山を東に抜けると山腹に発達した集落がある。鎌倉時代に山岳仏教の地でもあった佐井寺地域では、複雑に入り込む細い道、茅葺の民家が残り、寺社も複数見られる。
あるック吹田／観光マップ 「関大・千里山コース」	関西大学構内を抜け、千里山・佐井寺図書館、千里山神社等を通る約5kmのコース。 関西大学構内では、優れた建築群や豊かなみどりが見られる。

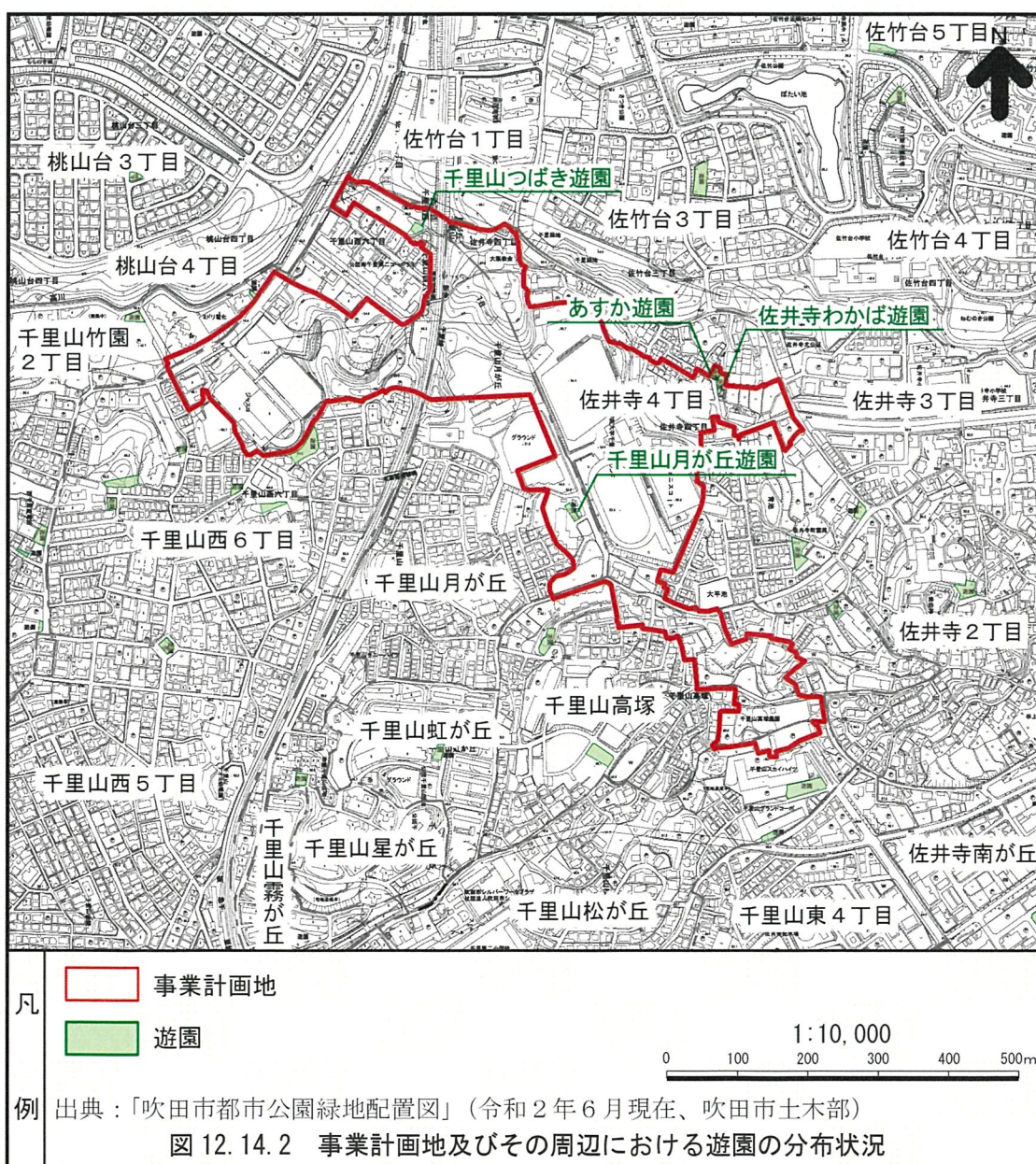
出典：「ぶらっと吹田ー市民がつくる新しい遊歩道ー」（吹田市ホームページ）

「あるック吹田／観光マップ」（一般社団法人吹田にぎわい観光協会ホームページ）

表 12.14.2(2) 事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場

名称	概要
千里緑地	ニュータウン造成時に自然のまま残された緑地。佐竹台と五月が丘の間の緑地では、道は舗装されておらず、春にはサクラが咲く。高野台の緑地は、千里緑地の中でも最大級の規模であり、竹林や雑木林が広がっている。
佐竹公園	ぼだい池を中心に整備された公園。メタセコイア等の様々な木々に覆われ、7月頃にはハスの花が咲く。水遊びができる親水空間が整備されている。
千里山高塚農園	平成12年4月に開設された市民農園。令和2年1月現在、74区画を有し、吹田市民は年間12,000円の利用料金で利用できる。
千里山高塚B農園	平成25年4月に開設された市民農園。令和2年1月現在、30区画を有し、吹田市民は年間12,000円の利用料金で利用できる。

出典：「ぶらっと吹田ー市民がつくる新しい遊歩道ー」（吹田市ホームページ）
 「あルック吹田／観光マップ」（一般社団法人吹田にぎわい観光協会ホームページ）
 「市民農園一覧表」（令和2年1月現在、吹田市ホームページ）



(b) 主要な人と自然とのふれあいの場の利用状況

事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場の利用状況は、表 12.14.3 に示すとおりである。

「佐井寺・関大コース」が事業計画地を横切る部分では、近隣にある農園の利用者の往来及び近隣住民による利用がみられた。事業計画地周辺を通る「さくら春うららコース」が工事関連車両の走行ルートと重複する部分では、近隣店舗への買い物利用客のほか、通学路であることから登下校する児童がみられた。「関大・千里山コース」が事業計画地を横切る部分では、近隣住民による利用がみられた。

事業計画地に隣接する千里緑地では、子連れの家族等の利用のほか、虫取りをする親子もみられた。事業計画地周辺に位置する佐竹公園では、多くの利用者が来園し、虫取りや水遊び、犬の散歩等の多様な利用が確認された。事業計画地の南部に位置する千里山高塚農園及び千里山高塚B農園では、野菜を栽培する人々等が確認された。

表 12.14.3(1) 事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場の利用状況

名 称	写 真	利用状況
ぶらっと吹田 「佐井寺・関大 コース」		農園利用者の往来や近隣住民の通行がみられた。 撮影日：令和2年6月20日（日）
ぶらっと吹田 「さくら春うらら コース」		近隣店舗への買い物利用客の通行がみられた。 交差点に接する小学校の通学路となっており、通学時には、児童の通行がみられた。 撮影日：令和2年6月23日（火）
あルック吹田／ 観光マップ 「関大・千里山 コース」		近隣住民の通行がみられた。 撮影日：令和2年6月20日（日）

表 12. 14. 3(2) 事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場の利用状況

名 称	写 真	利用状況
千里緑地		<p>子連れの家族や夫婦の利用がみられた。虫取りをする親子も見られた。</p> <p>撮影日：令和2年6月20日（日）</p>
佐竹公園		<p>虫取り、水遊び、体操等をする親子や、犬の散歩、ジョギング、ベンチで休憩する人等がみられた。</p> <p>撮影日：令和2年6月20日（日）</p>
千里山高塚農園		<p>野菜を栽培する人々等がみられた。</p> <p>撮影日：令和元年10月30日（水）</p>
千里山高塚B農園		<p>野菜を栽培する人々等がみられた。</p> <p>撮影日：令和元年10月30日（水）</p>

12.14.2 工事の実施及び施設の存在に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測の概要は表 12.14.4 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化の程度、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度について、現況調査結果、工事計画及び事業計画をもとに定性的に予測した。

表 12.14.4 予測の概要（人と自然とのふれあいの場）

予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
工事の影響 ・人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度 ・人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化の程度 ・人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度	事業計画地及びその周辺	工事中	現況調査結果、工事計画をもとに、人と自然とのふれあいの場の改変の程度及び機能の変化の程度を予測する方法
土地利用及び地形の変化、緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による影響 ・人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度 ・人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化の程度 ・人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度		供用開始後定常の状態になる時期	現況調査結果、事業計画をもとに、人と自然とのふれあいの場の改変の程度及び機能の変化の程度を予測する方法

(2) 予測方法

人と自然とのふれあいの場の消滅又は改変の程度、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化の程度、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響の程度は、現況調査結果、工事計画及び事業計画をもとに定性的に予測した。

(3) 予測結果

(a) 工事の実施に伴う影響

事業計画地及びその周辺における工事関連車両の走行ルートは、図 12.14.3 に示すとおりである。

事業計画地及びその周辺の散策ルートについて、9 コースのうちの7 コースは、工事関連車両の走行ルートと一部重複・交差している。そのうちの6 コースでは、いずれも既に整備された都市計画道路と重複・交差しているため、幅員が広く歩道があること、信号機及び横断歩道が整備されていることから、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響は小さいものと予測される。また、図 12.14.3 の左下に示すとおり、残りの1 コース（「千里山界限コース」）は、住宅地を通る部分において、工事関連車両の走行ルートと重

複しているが、本事業の実施に当たって、交通安全への配慮を十分行う計画であること及び工事関連車両の走行が工事初期に限定されることから、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響は小さいものと予測される。

また、散策ルートの中の2コース（「佐井寺・関大コース」、「関大・千里山コース」）は、図 12.14.3 の右下に示すとおり、事業計画地を横切ることから、工事開始後はこれらのコースを利用することができなくなる。しかし、工事中は迂回路を設けることから、それらの道路を利用して散策することができるため、人と自然とのふれあいの場に与える影響は小さいものと予測される。

事業計画地周辺の都市計画公園及び千里緑地については、工事関連車両の走行ルートと近接する箇所があるが、それらの道路はいずれも既に整備された都市計画道路であるため幅員が広く歩道があり、信号機及び横断歩道が整備されている。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施が工事中における人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に与える影響は小さいものと予測される。

(b) 施設の存在に伴う影響

本事業完成後の公園・遊園及び緑地の配置は、図 12.14.4 に示すとおりである。

事業計画地の遊園（図 12.14.2 参照）について、4カ所のうち千里山つばき遊園は、本事業の実施に伴い消失する計画であるが、近隣に1号公園を整備する計画である。あすか遊園及び佐井寺わかば遊園は、工事中に一時的に利用できなくなるものの、新たに1号遊園として整備する計画である。また、維持される千里山月が丘遊園を含め、事業計画地に全8カ所の公園・遊園及び緑地を整備する計画である。

事業計画地に位置する2カ所の市民農園（図 12.14.1 参照）は、都市計画道路佐井寺片山高浜線の整備に伴い消失する計画であるものの、地権者が市民農園の開設を希望する場合は、可能な限り換地計画において対応する計画である。

以上のことから、本事業の実施が人と自然とのふれあいの場に及ぼす影響は小さいものと予測される。

また、都市計画道路については、植樹帯を設けて街路樹植栽を行い、事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する計画であることから、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化に及ぼす影響は小さいものと予測される。

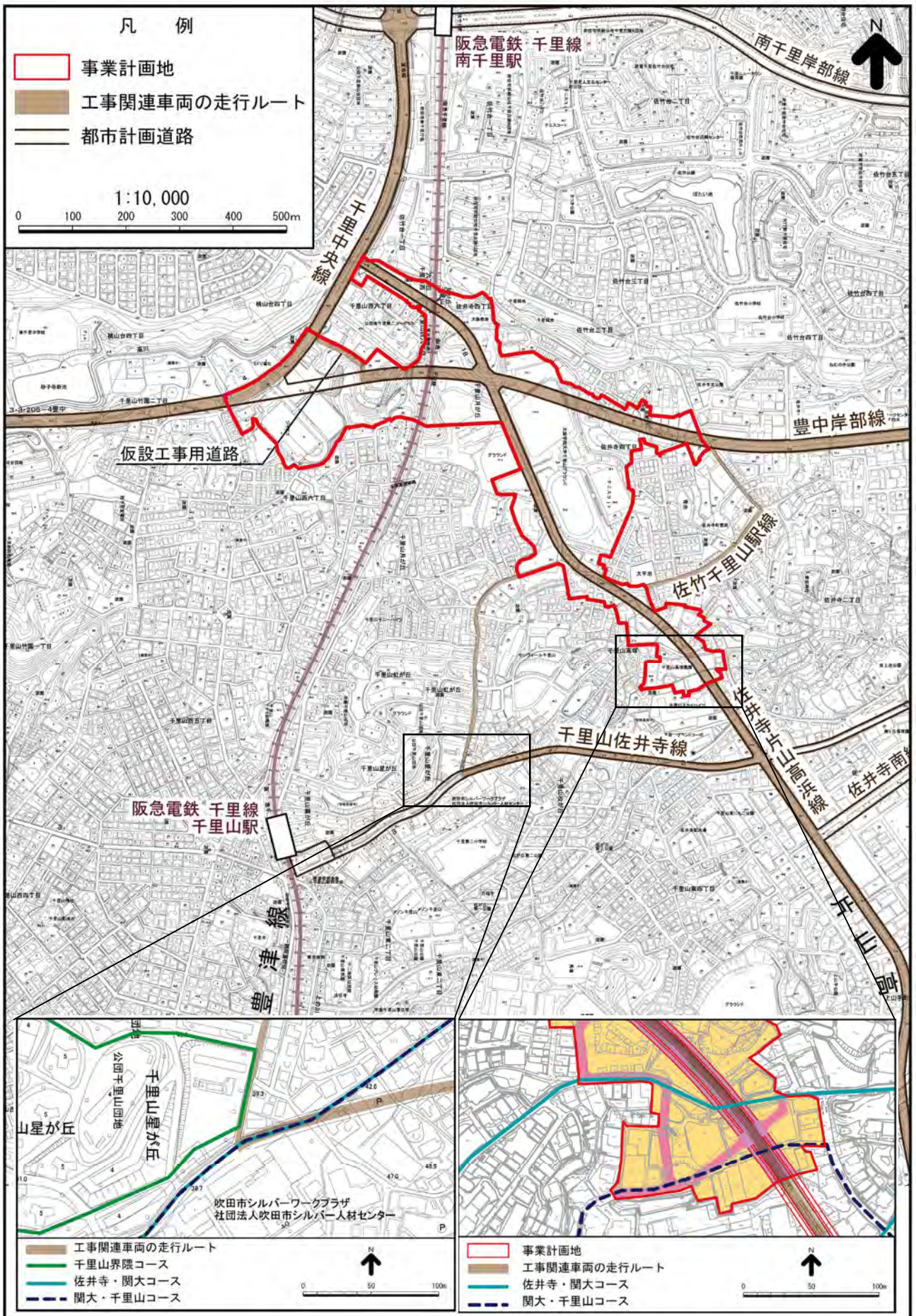


図 12.14.3 事業計画地及びその周辺における工事関連車両の走行ルート

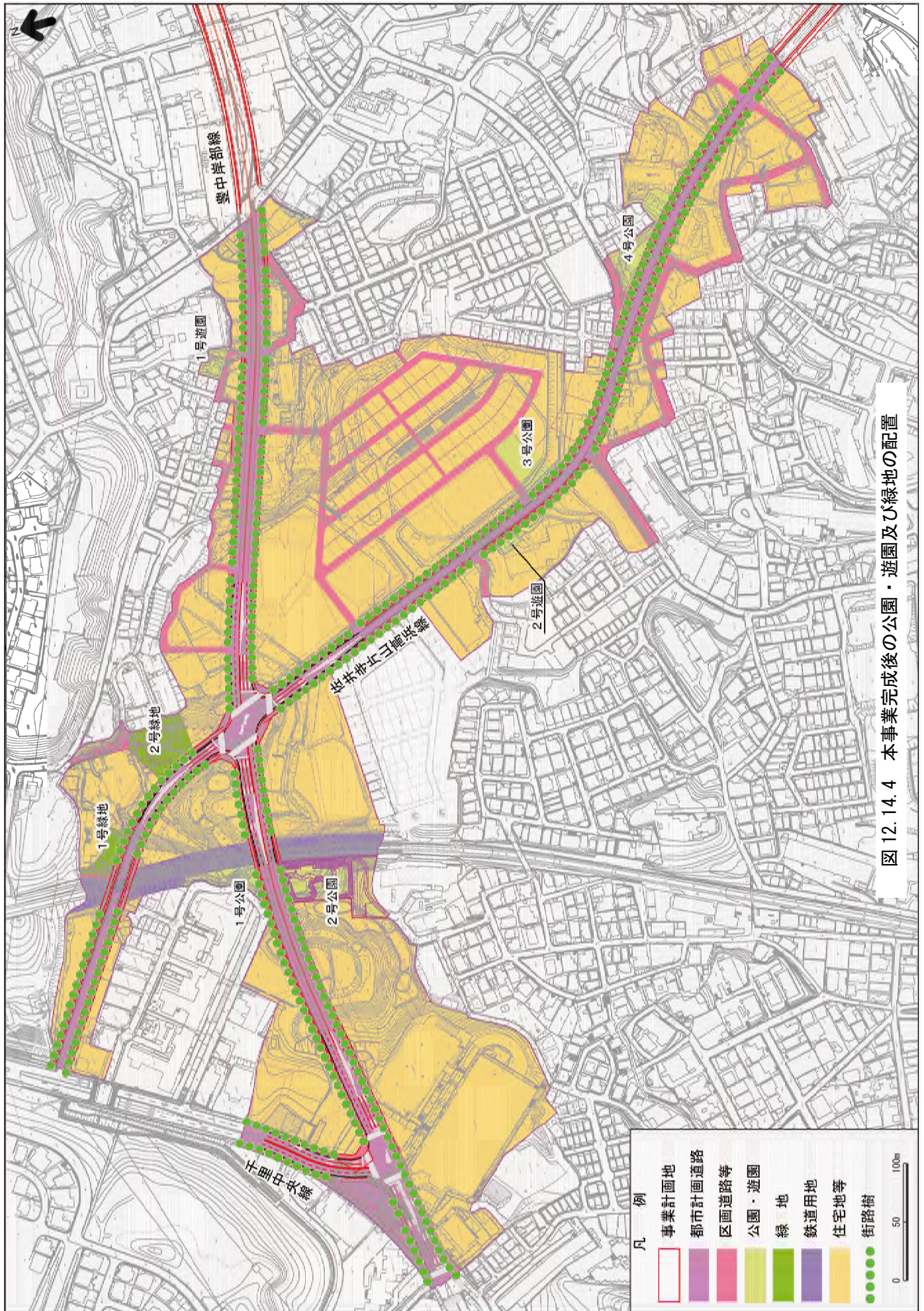


図 12.14.4 本事業完成後の公園・遊園及び緑地の配置

(4) 評価

(a) 評価目標

工事の影響、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による人と自然とのふれあいの場の評価目標は、表 12.14.5 に示すとおりである。

本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地及びその周辺に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12.14.5 工事の実施及び施設の存在に伴う人と自然とのふれあいの場の評価目標

環境影響要因	評価目標
・工事の影響 ・土地利用及び地形の変化 ・緑の回復育成 ・都市計画道路（平面・掘割構造）の整備	・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。 ・人と自然とのふれあいの場を可能な限り保全すること。 ・「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」で設定されている計画の目標の達成及び維持に支障を来さないこと。

(b) 評価結果

本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備では、人と自然とのふれあいの場に及ぼす影響、人と自然とのふれあいの場が持つ機能、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に及ぼす影響は小さいものと予測される。

さらに、工事の実施に当たっては、以下の環境取組を実施することにより、人と自然とのふれあいの場に及ぼす影響、人と自然とのふれあいの場が持つ機能の変化、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に及ぼす影響を最小限にとどめる計画である。

- ① 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定する。
- ② 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する。
- ③ 作業従事者の通勤、現場監理等には、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗り等を奨励し、工事関連車両の台数を抑制する。
- ④ 都市計画道路については、植樹帯を設けて街路樹植栽を行う。
- ⑤ 事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等、良好な景観や生物の生息空間の形成に努める。
- ⑥ 地権者が市民農園の開設を希望する場合は、可能な限り換地計画において対応する。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施、土地利用及び地形の変化、緑の回復育成及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が、事業計画地及びその周辺の人と自然とのふれあいの場、人と自然とのふれあいの場が持つ機能、人と自然とのふれあいの場までの利用経路に及ぼす影響は、環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること、人と自然とのふれあ

いの場合を可能な限り保全すること、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」で設定されている計画の目標の達成及び維持に支障を来さないことから、評価目標を満足するものと評価する。

12.15 景 観

12.15.1 現況調査

(1) 調査の概要

調査の概要は表 12.15.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における主要な景観の構成要素、代表的な眺望地点の位置及び分布状況、眺望地点からの景観の特徴、眺望領域について、現地踏査及び写真撮影による調査を実施した。

表 12.15.1 調査の概要（景観）

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
地域の景観特性 ・主要な景観の構成要素	事業計画地及びその周辺	適宜	現地踏査による方法
代表的な眺望地点（近景域、中景域、遠景域）からの景観 ・代表的な眺望地点の位置及び分布状況 ・眺望地点からの景観の特徴、眺望領域	代表的な眺望地点	3回 (令和元年10月30日) (令和2年7月30日) (令和2年8月22日)	現地踏査及び写真撮影による方法

(2) 調査結果

(a) 主要な景観の構成要素

事業計画地は、千里丘陵中央部の小起伏丘陵地に位置し、標高 40～70m のなだらかな地形となっている。「吹田市第 4 次総合計画（2019-2028）」の基本構想「V. 施策の大綱」では、「地域の特性を生かしたまちづくり」を取組の視点の一つとしており、事業計画地は千里山・佐井寺地域に位置している。千里山地区は郊外住宅地として開発され、みどり豊かで閑静な住宅地として発展してきた。佐井寺地区は田畑や神社の緑などに調和した茅葺きや瓦屋根の趣ある景観が形成されており、小高い丘に位置する愛宕神社の境内からは、吹田の市街地が眺められる。本事業とは異なる土地区画整理事業によって整備された地区は、集合住宅を主とする景観が形成されている。

事業計画地の北側及び西側には千里緑地があり、事業計画地には農地、竹林、広葉樹林等、みどり豊かな里山景観が形成されている区域もある。事業計画地の道路は狭くなっているが、事業計画地周辺には北西側に千里中央線、南側に佐井寺片山高浜線、東側に豊中岸部線といった幹線道路や補助幹線道路がある他、事業計画地を南北方向に阪急電鉄千里線が縦断している。事業計画地中央部には、大阪学院大学千里山グラウンドがあり、事業計画地及びその周辺は住宅地も多く、低層の戸建住宅、低層及び中高層の集合住宅が存在している。

(b) 代表的な眺望地点の位置及び分布状況

事業計画地のうち公共用地を除く土地の利用計画は、各地権者の意向で計画され、現時点で事業者は把握することができない。また、事業計画地及びその周辺は起伏のなだらかな地形で、事業計画地境界付近には樹林地、戸建住宅が立地しており、事業計画地周辺から事業計画地を眺望できる地点が少ない。

さらに、事業計画地は低層の戸建住宅及び中高層の集合住宅、私有地の農地、竹林等が大部分を占めており、日常的に不特定多数の人が利用する地点はない。

以上のことから、現況の景観の代表的な眺望地点は少なく、事業計画地南東側の丘陵地上にある愛宕神社は、遠方から事業計画地を眺望できる数少ない地点である。事業計画地の周辺には、公共の高い建物等がないため、遠景域となる眺望地点はない。

(c) 眺望地点からの景観の特徴、眺望領域

現況調査地点（代表的な眺望地点）は、現地踏査結果及び事業計画（将来の土地利用計画）を踏まえ、事業計画地に新しく整備する都市計画道路、公園、宅地等が眺望できると想定される地点として、近景域で5地点（No.①～⑤）、中景域で1地点（No.⑥）の計6地点を選定した。代表的な眺望地点からの景観の概要は表 12.15.2 に、眺望地点の位置は図 12.15.1 に、現況の景観調査結果は表 12.15.3 にそれぞれ示すとおりである。

表 12.15.2 代表的な眺望地点からの景観の概要

区分	No.	眺望地点の概要	眺望地点の位置・眺望地点としての選定理由
近景域	①	都市計画道路の交差点が眺望できる地点	【都市計画道路の交差点付近(千里山月が丘 50 付近)】 ・将来は都市計画道路の交差点が眺望できる。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。
	②	佐井寺片山高浜線の沿道が眺望できる地点	【佐井寺片山高浜線と3号公園付近(千里山高塚 12 付近)】 ・将来は佐井寺片山高浜線の沿道となり、付近に整備される3号公園が眺望できる。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。
	③	豊中岸部線の沿道が眺望できる地点	【豊中岸部線と阪急電鉄千里線との立体交差点付近(千里山西 6 丁目 62 付近)】 ・将来は豊中岸部線と阪急電鉄千里線の交差点となり、付近に整備される2号公園が眺望できる。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。
	④	豊中岸部線の沿道及び都市計画道路の交差点が眺望できる地点(阪急電鉄千里線の車窓)	【阪急電鉄千里線の車内(千里山月が丘 50 付近)】 ・将来は豊中岸部線と阪急電鉄千里線の交差点となり、豊中岸部線の沿道及び都市計画道路の交差点が眺望できる。 ・阪急電鉄千里線を利用する乗客が眺望できる地点である。
	⑤	事業計画地外から都市計画道路が眺望できる地点	【豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点付近(佐井寺 3 丁目 21 付近)】 ・将来は豊中岸部線の事業計画地の東端部が眺望できる。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。
中景域	⑥	事業計画地付近一帯が眺望できる地点	【愛宕神社(佐井寺 2 丁目 24 付近)】 ・事業計画地付近一帯が眺望できる。 ・不特定多数の来訪者に利用される地点である。

(注) 近景、中景、遠景の距離区分は、「再整備事業環境影響評価マニュアル」(平成 11 年 11 月、建設省都市局都市計画課)より以下のとおり設定した。

近景：500m以内 中景：500～3,000m 遠景：3,000m以上

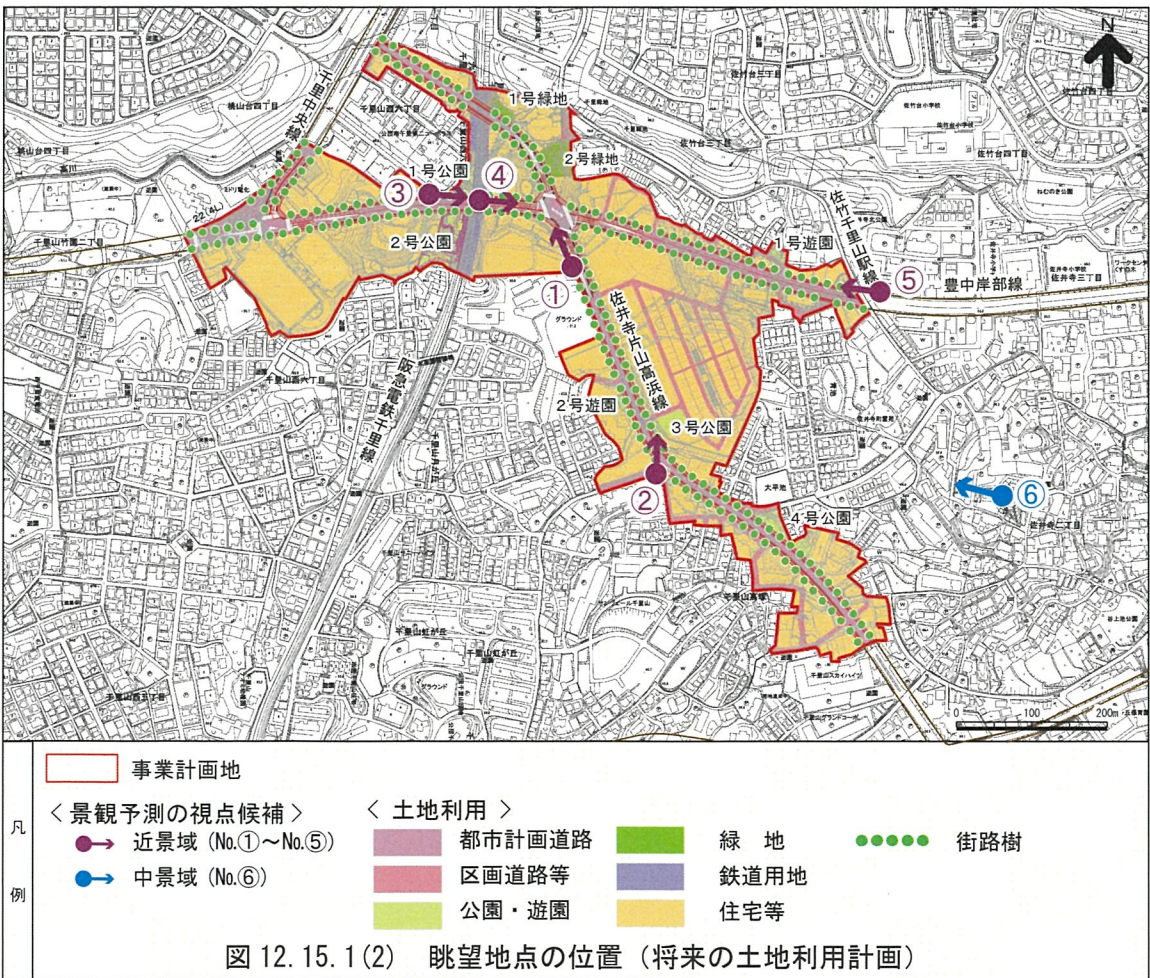
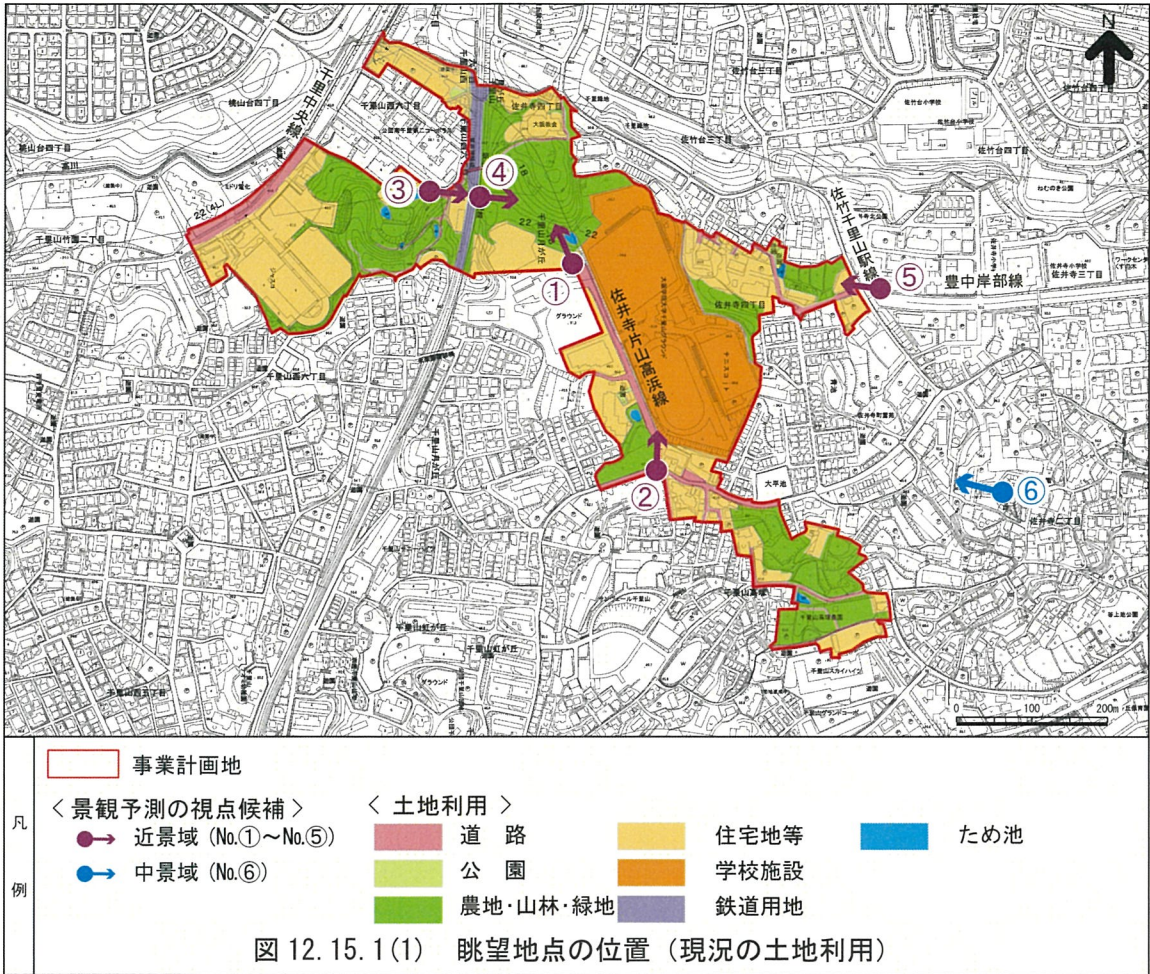




表 12.15.3(1) 現況の景観調査結果

区分	眺望地点の概要	眺望地点の位置・景観の状況	代表的な眺望地点からの景観
①	都市計画道路の交差部が眺望できる地点	<p>【都市計画道路の交差部付近(千里山月が丘50付近)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は竹林等の緑地が視認できる。 ・現況は大阪学院大学の施設利用者及び周辺住民による利用に限定されている。 ・将来は都市計画道路の交差部となり、景観は大きく変化する。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 	 <p>撮影日：令和2年7月30日</p>
②	佐井寺片山高浜線の沿道が眺望できる地点	<p>【佐井寺片山高浜線と3号公園付近(千里山高塚12付近)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は大阪学院大学グラウンド及び集合住宅が視認できる。 ・現況は大阪学院大学の施設利用者及び周辺住民が利用する道路である。 ・将来は佐井寺片山高浜線の沿道となり、付近に3号公園が整備され、景観は大きく変化する。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 	 <p>撮影日：令和2年7月30日</p>

近景域

表 12.15.3(2) 現況の景観調査結果

区分	No.	眺望地点の概要	眺望地点の位置・景観の状況	代表的な眺望地点からの景観
近 景 域	③	豊中岸部線の沿道が眺望できる地点	<p>眺望地点の位置・景観の状況</p> <p>【豊中岸部線と阪急電鉄千里線との立体交差付近(千里山西6丁目62付近)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は竹林及び阪急電鉄千里線を渡る跨線橋に繋がる階段が視認できる。 ・将来は豊中岸部線の沿道が眺望できる。また、阪急電鉄千里線(豊中岸部線と阪急電鉄千里線の交差点部)の高架部及び豊中岸部線の沿道に整備される2号公園が眺望でき、景観は大きく変化する。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 	 <p>撮影日：令和2年7月30日</p>
	④	豊中岸部線の沿道及び都市計画道路の交差部が眺望できる地点(阪急電鉄千里線の車窓)	<p>眺望地点の位置・景観の状況</p> <p>【阪急電鉄千里線の車内(千里山月が丘50付近)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は竹林等の緑地が視認できる。 ・将来は豊中岸部線と阪急電鉄千里線の交差部となり、豊中岸部線の沿道及び都市計画道路の交差部が眺望でき、景観は大きく変化する。 ・阪急電鉄千里線を利用する乗客が眺望できる地点である。 	 <p>撮影日：令和2年8月22日</p>

表 12.15.3(3) 現況の景観調査結果

区分	No.	眺望地点の概要	眺望地点の位置・景観の状況	代表的な眺望地点からの景観
近景域	⑤	事業計画地外から都市計画道路が眺望できる地点	<p>眺望地点と佐竹千里山駅線の交差点付近(佐井寺3丁目21付近)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点である。 ・現況は道路沿道に商業施設があり、周辺には中層の集合住宅及び低層の戸建住宅がある。 ・現況は周辺住民が利用する道路である。 ・将来は豊中岸部線の事業計画地の東端部が眺望できる。 ・将来は眺望地点からの都市計画道路が上り坂であることから眺望しやすく、景観は大きく変化する。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 	 <p>撮影日：令和2年7月30日</p>
中景域	⑥	事業計画地付近一帯が眺望できる地点	<p>【愛宕神社(佐井寺2丁目24付近)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況は事業計画地の中央部分がわずかに視認できる。 ・将来は土地区画整理事業を実施し、都市計画道路、公園、住宅地等を整備するが、本眺望地点における景観の変化はほとんどない。 ・現況及び将来ともに事業計画地及びその周辺の一部が眺望でき、中高層の住宅等が視認できる。 ・現況及び将来ともに不特定多数の来訪者に利用される地点である。 	 <p>撮影日：令和元年10月30日</p>

12.15.2 施設の存在に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測の概要は表 12.15.4 に、予測手順は図 12.15.2 にそれぞれ示すとおりであり、主要な景観構成要素の改変の程度及び地域の景観特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、土地利用計画及び緑化計画をもとに予測を実施した。本事業は、土地区画整理事業であるため、将来景観を具体的に予測することはできないが、フォトモンタージュ及びVR（コンピュータで作成した仮想現実空間）データ（以下「VRデータ」という。）の作成により定性的に予測した。

表 12.15.4 予測の概要（景観）

予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
土地利用及び地形の変化、緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による影響 ・主要な景観構成要素の改変の程度及び地域の景観特性の変化の程度 ・代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度	事業計画地及びその周辺、代表的な眺望地点 近景域：5地点 中景域：1地点	供用開始後一定期間経過した時期	土地利用計画及び緑化計画に基づき、フォトモンタージュ及びVRデータの作成により定性的に予測する方法

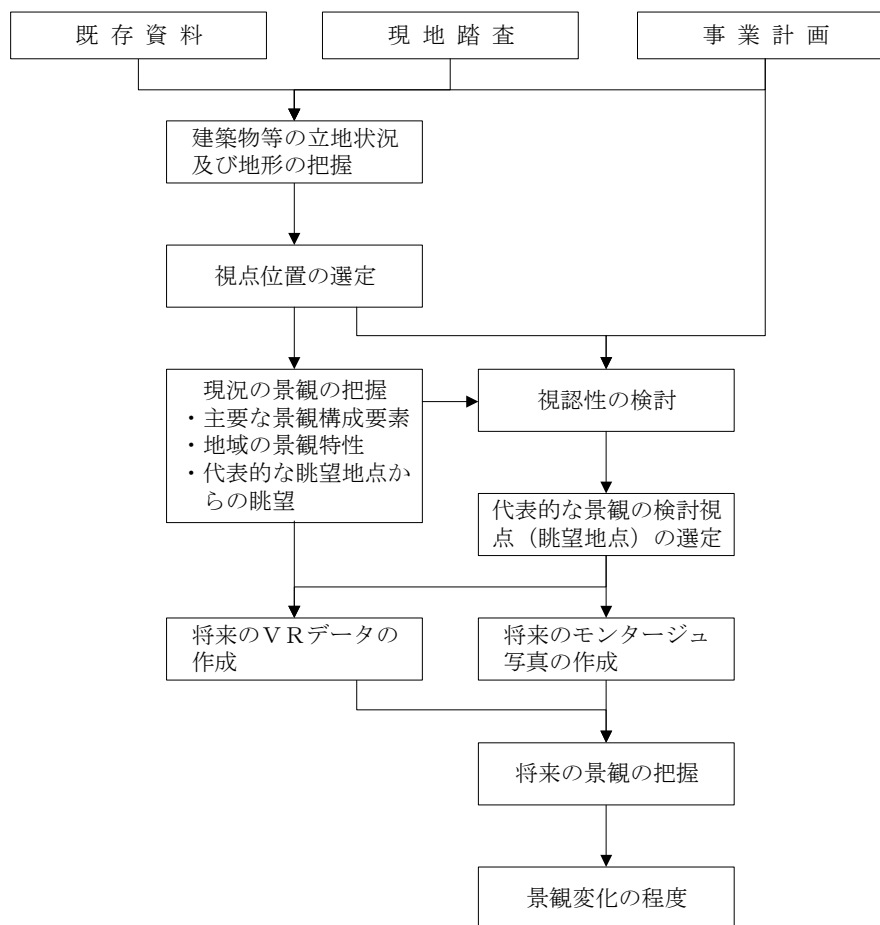


図 12.15.2 景観の予測手順

(2) 予測方法

主要な景観構成要素の改変の程度及び地域の景観特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、土地利用計画及び緑化計画に基づき、フォトモンタージュ及びVRデータの作成により定性的に予測した。景観の予測は、現況調査地点である代表的な眺望地点No.①～⑥（6地点）において実施した。

(3) 予測結果

景観の予測結果は表 12. 15. 5 に、各眺望地点からの現況の景観写真及び将来の景観の予測結果は図 12. 15. 3 にそれぞれ示すとおりであり、周辺地域の景観との調和を乱すものではなく、公園等を整備することで親しみのある景観となることが期待できると予測される。

表 12. 15. 5(1) 景観の予測結果

区分	No.	眺望地点の位置と概要	予測結果
近 景 域	①	【都市計画道路の交差点付近（千里山月が丘 50 付近）】 都市計画道路の交差点を眺望できる地点	<ul style="list-style-type: none"> 正面に見える樹林に覆われた丘がなくなり、新しく整備する佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差点を眺望でき、日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 都市計画道路は、自転車通行空間を設けることで、歩行者と自転車の分離を行い、安全な道路空間を整備する。また、沿道の建物については、建物高さの抑制、色彩や意匠等の周辺との調和等、景観に配慮した立地となるよう地区計画等で誘導する。 都市計画道路の沿道は、無電柱化することですっきりした印象を与え、植樹帯の街路樹がみどりを創出することにより、沿道地域の景観との調和を乱すものではないと予測される。
	②	【佐井寺片山高浜線と 3 号公園付近（千里山高塚12付近）】 佐井寺片山高浜線の沿道と 3 号公園を眺望できる地点	<ul style="list-style-type: none"> 佐井寺片山高浜線及びその沿道の 3 号公園（図12. 15. 1(2) 参照）を眺望できる。 将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 佐井寺片山高浜線の沿道は、無電柱化することですっきりした印象を与え、植樹帯の街路樹がみどりを創出することにより、沿道地域の景観との調和を乱すものではないと予測される。また、公園の設置により生物の生息・生育環境を創出するとともに、親しみのある景観になることが期待できる。
	③	【豊中岸部線と阪急電鉄千里線との立体交差付近（千里山西 6 丁目 62 付近）】 豊中岸部線の沿道を眺望できる地点	<ul style="list-style-type: none"> 竹林に覆われた丘がなくなり、豊中岸部線と阪急電鉄千里線の交差点及び沿道の 2 号公園を眺望できる。 将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 豊中岸部線の沿道は、無電柱化することですっきりした印象を与え、植樹帯の街路樹がみどりを創出することにより、沿道地域の景観との調和を乱すものではないと予測される。また、公園の設置により生物の生息・生育環境を創出するとともに、親しみのある景観になることが期待できる。 都市計画道路と鉄道が立体交差することになり、スムーズな交通の流れが期待できる。

表 12.15.5(2) 景観の予測結果

区分	No.	眺望地点の位置と概要	予測結果
近景域	④	<p>【阪急電鉄千里線の車内(千里山月が丘 50 付近)】 豊中岸部線の沿道及び都市計画道路の交差部が眺望できる地点(阪急電鉄千里線の車窓)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・正面に見える樹林がなくなり、豊中岸部線、新しく整備する佐井寺片山高浜線と豊中岸部線の交差部及び新たな街並みが眺望できる。 ・阪急電鉄千里線を利用する乗客が眺望できる地点である。 ・都市計画道路の沿道は、無電柱化することですっきりした印象を与え、植樹帯の街路樹がみどりを創出することにより、沿道地域の景観との調和を乱すものではないと予測される。
	⑤	<p>【豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点付近(佐井寺 3 丁目 21 付近)】 事業計画地外から都市計画道路を眺望できる地点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・将来は豊中岸部線の事業計画地の東端部を眺望できる。 ・将来は日常的に自動車や歩行者が利用すると想定される。 ・都市計画道路の沿道は、無電柱化することですっきりした印象を与え、植樹帯の街路樹等によりみどりを創出することにより、沿道地域の景観との調和を乱すものではないと予測される。
中景域	⑥	<p>【愛宕神社(佐井寺 2 丁目 24 付近)】 事業計画地付近一帯を眺望できる地点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地付近一帯を眺望できる。 ・不特定多数の来訪者に利用される地点である。 ・将来はわずかに視認できる事業計画地の中央部分において、土地区画整理事業を実施し、都市計画道路、公園、住宅等を整備するが、景観に著しい違和感を与えることはなく、また、本眺望地点における景観の変化はほとんどないものと予測される。

現 況



撮影日：令和2年7月30日

将 来



(水平画角：72.5度)

図 12.15.3(1) No.①地点（都市計画道路の交差点付近（千里山月が丘50付近）からの眺望

現 況



撮影日：令和2年7月30日

将 来



(水平画角：72.5度)

図 12.15.3(2) No.②地点（佐井寺片山高浜線と3号公園付近（千里山高塚12付近）からの眺望

現 況



撮影日：令和2年7月30日

将 来



(水平画角：72.5度)

図 12.15.3(3) No.③地点（豊中岸部線と阪急電鉄千里線との立体交差付近（千里山西6丁目62付近）からの眺望

現 況



撮影日：令和2年8月22日

将 来



(水平画角：72.5度)

図 12.15.3(4) No.④地点（阪急電鉄千里線の車内（千里山月が丘 50 付近）からの眺望

現 況



撮影日：令和2年7月30日

将 来



(水平画角：72.5度)

図 12.15.3(5) No.⑤地点（豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点付近（佐井寺4丁目21付近）からの眺望

現 況



撮影日：令和元年10月30日

将 来



図 12.15.3(6) No.⑥地点（愛宕神社（佐井寺2丁目24付近）からの眺望

(4) 評価

(a) 評価目標

土地利用及び地形の変化、都市計画道路の整備による景観の評価目標は、表12.15.6に示すとおりである。

本事業に伴う土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地及びその周辺の景観に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12.15.6 土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による景観の評価目標

環境影響要因	評価目標
・土地利用及び地形の変化 ・都市計画道路（平面・掘割構造）の整備	・景観への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。 ・「吹田市景観まちづくり計画」で設定されている基本目標の達成及び維持に支障を来さないこと。

(b) 評価結果

将来の土地利用は、地権者が決定するものではあるが、本事業では以下の環境取組を実施することにより土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による景観への影響を可能な限り低減できるよう努めることとする。

- ① 事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等、良好な景観の形成に努める。
- ② 都市計画道路においては、植樹帯を設けて街路樹植栽を行う他、無電柱化を行う。
- ③ 吹田市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮する。
- ④ 「吹田市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き、緑の育成・保全、緑と調和するまちづくり及びゆとり空間の保全に努め、潤いのある空間の創出を図り、良好な景観の形成に努める。
- ⑤ 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う。

以上のことから、本事業に伴う土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地及びその周辺の景観に及ぼす影響は、景観への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること、「吹田市景観まちづくり計画」で設定されている基本目標の達成及び維持に支障を来さないことから、評価目標を満足するものと評価する。

12.16 文化遺産

12.16.1 現況調査

(1) 調査の概要

調査の概要は表 12.16.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における文化財の状況について、既存資料の収集・整理により把握するとともに、事業計画地の埋蔵文化財包蔵地の状況について、吹田市教育委員会と協議、確認による調査を実施した。

表 12.16.1 調査の概要（文化遺産）

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
文化財の状況	事業計画地及びその周辺	適宜	既存資料の収集・整理による方法
埋蔵文化財包蔵地の状況	事業計画地	適宜	吹田市教育委員会と協議、確認による方法

(2) 調査結果

(a) 文化財の状況

事業計画地及びその周辺における指定・登録文化財の状況は、表 12.16.2 及び図 12.16.1 に示すとおりである。

事業計画地周辺には、国登録有形文化財である岡田家住宅、大阪府指定有形文化財である木造地藏菩薩立像及び吹田市指定有形文化財である佐井寺伊射奈岐神社社号標石が存在しているが、事業計画地には、国、大阪府及び吹田市が指定する指定・登録文化財は存在していない。

表 12.16.2 指定・登録文化財の状況

No.	種別	名称	指定・登録年月日	所在地 〔所有者又は 保管者等〕	備考
1	国登録文化財 有形文化財	岡田家住宅	平成18年10月18日	千里山西5 (個人)	昭和初期の郊外型住宅
2	大阪府指定文化財 有形文化財	木造地藏菩薩立像	昭和45年2月20日	佐井寺1 (佐井寺)	平安前期
3	市指定文化財 有形文化財	佐井寺伊射奈岐神社 社号標石	平成21年2月23日	佐井寺1 (伊射奈岐神社)	江戸時代中期

(注) 「No.」は図 12.16.1 内の数字を示す。

出典：「市内の文化財 指定・登録文化財」（吹田市立博物館ホームページ）

(b) 埋蔵文化財包蔵地の状況

事業計画地及びその周辺における埋蔵文化財包蔵地の状況は、表 12.16.3 及び図 12.16.1 にそれぞれ示すとおりである。

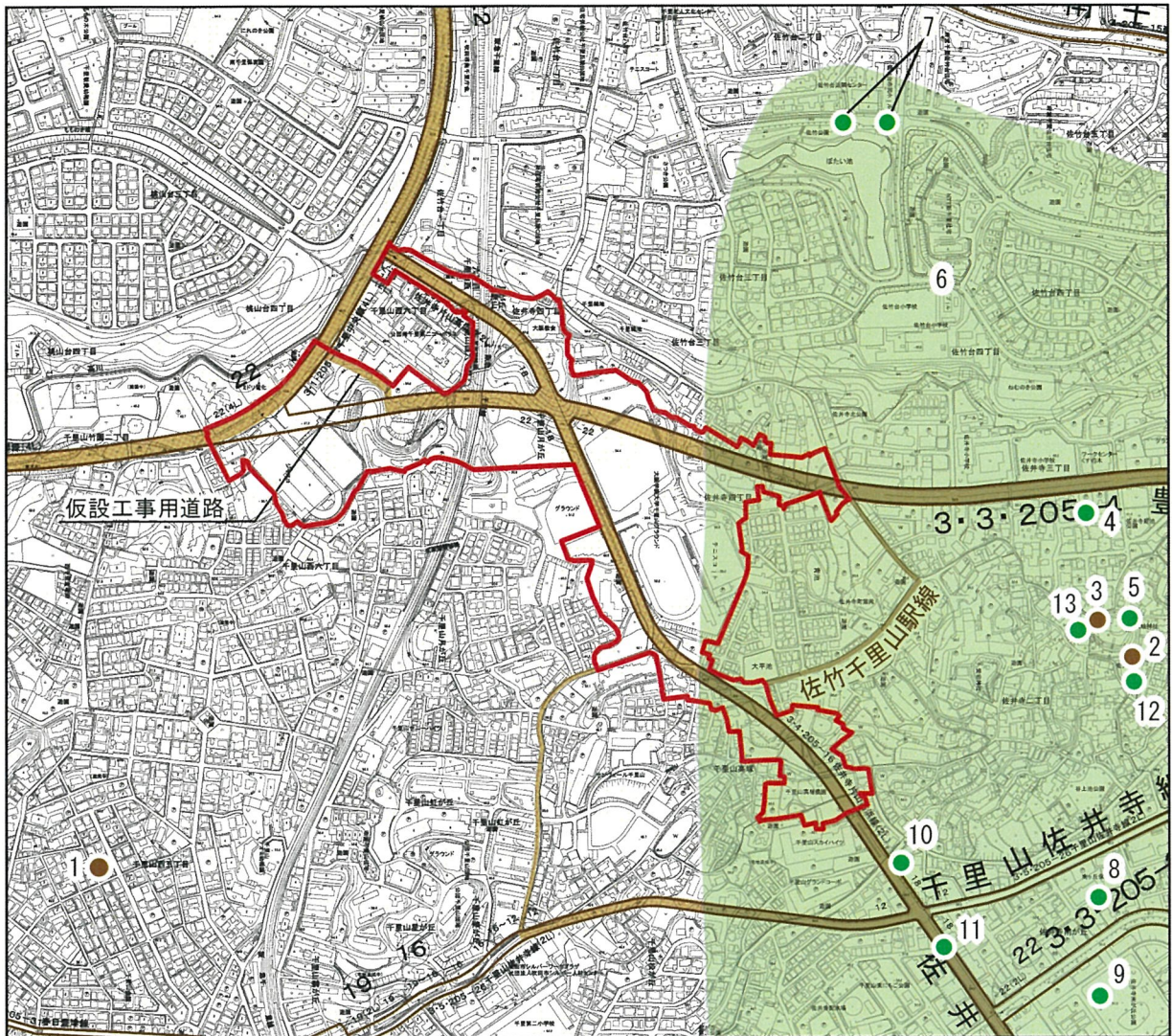
事業計画地の一部は、吹田須恵器窯跡群の北西部分に位置している。







表 12.16.3 埋蔵文化財包蔵地の状況

No.	名 称	時 代	種 類	No.	名 称	時 代	種 類	
4	須恵器散布地	古墳	散布地	9	吹田須恵器窯跡No.50	古墳	生産遺跡	
5	吹田須恵器窯跡No.56		生産遺跡		10			吹田須恵器窯跡No.26
6	吹田須恵器窯跡郡				11			吹田須恵器窯跡No.41
7	吹田須恵器窯跡No.27・28				12	佐井寺焼窯跡	近世	
8	吹田須恵器窯跡No.42				13	佐井寺新池くりぬき用水	近世 近代 現代	その他

(注) 「No.」は図 12.16.1 内の数字を示す。

出典：「大阪府地図情報提供システム 文化財地図」(大阪府ホームページ)



凡 例		事業計画地
		工事関連車両の走行ルート
		都市計画道路
		1～3 指定・登録文化財
		6 埋蔵文化財包蔵地
		4～5、7～13 埋蔵文化財包蔵地

出典：「市内の文化財 指定・登録文化財」(吹田市立博物館ホームページ)
「大阪府地図情報提供システム 文化財地図」(大阪府ホームページ)

図 12. 16. 1 事業計画地及びその周辺における文化財及び埋蔵文化財包蔵地の状況

12.16.2 工事の実施に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測の概要は表 12.16.4 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における文化財の周辺の環境の変化の程度、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度について、現況調査結果及び工事計画をもとに定性的に予測した。

表 12.16.4 予測の概要（文化遺産）

予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
工事の影響 ・文化財の周辺の環境の変化の程度 ・埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	事業計画地及びその周辺	工事中の適切な時期	現況調査結果及び工事計画をもとに、定性的に予測する方法

(2) 予測方法

文化財の周辺の環境の変化の程度、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度は、現況調査結果及び工事計画をもとに定性的に予測した。

(3) 予測結果

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

また、事業計画地の一部は、埋蔵文化財包蔵地である吹田須恵器窯跡群の北西部分に位置しているものの、工事の実施に当たっては、事前に吹田市教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財等が確認された場合には適切に対応することから、埋蔵文化財包蔵地の改変に及ぼす影響は小さいものと予測される。

なお、埋蔵文化財包蔵地のNo.4については工事関連車両の走行ルートの豊中岸部線に、No.10 及びNo.11 については同佐井寺片山高浜線にそれぞれ近接するものの、両道路とも既に整備されて供用されていること、工事関連車両の走行台数は工事最盛期でも1日40～70台程度と少ないことから、工事の実施が埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響はほとんどないものと予測される。

(4) 評価

(a) 評価目標

工事の影響による文化遺産の評価目標は、表 12. 16. 5 に示すとおりである。

本事業に伴う工事の実施が事業計画地及びその周辺の文化遺産に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12. 16. 5 工事の影響による文化遺産の評価目標

環境影響要因	評価目標
工事の影響	文化財等への影響を最小限にとどめるよう、配慮されていること。

(b) 評価結果

本事業に伴う工事の実施では、事業計画地及び工事関連車両の走行ルートに沿道地域には指定・登録文化財は存在しないことから、文化財の周辺の環境に及ぼす影響はないものと予測される。

また、事業計画地の一部は、埋蔵文化財包蔵地である吹田須恵器窯跡群の北西部分に位置しているものの、工事の実施に当たっては、以下の環境取組を実施することにより、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響を最小限にとどめる計画である。

① 事前に吹田市教育委員会と協議を行い、埋蔵文化財等が確認された場合は適切に対応する。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施が事業計画地及びその周辺における文化財の周辺の環境、埋蔵文化財包蔵地に及ぼす影響は、文化財等への影響を最小限にとどめるよう、配慮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。

12.17 コミュニティ

12.17.1 現況調査

(1) 調査の概要

調査の概要は表 12.17.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設（小・中学校、図書館等の教育施設、集会施設、公園等）の位置、規模、分布状況及びコミュニティ施設の機能、利用状況について、既存資料調査及び現地踏査による調査を実施した。

表 12.17.1 調査の概要（コミュニティ）

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
・コミュニティ施設の位置、規模、分布状況 ・コミュニティ施設の機能、利用状況	事業計画地及びその周辺	適宜	既存資料調査及び現地踏査による方法

(2) 調査結果

(a) コミュニティ施設の位置及び分布状況

事業計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設の分布状況は、表 12.17.2 及び図 12.17.1 に示すとおりである。

教育施設としては、保育所・保育園が 1 件、幼稚園、小学校及び大学がそれぞれ 2 件、図書館が 1 件立地し、中学校及び高等学校は立地していない。No.⑦（大阪学院大学千里山グラウンド）は、事業計画地の中心部に位置している。

集会施設としては、No.⑨（佐井寺地区公民館）が事業計画地周辺の南東に、No.⑩（千里新田地区公民館）が事業計画地周辺の南西に立地している。

また、都市計画公園は事業計画地周辺の北から東に 4 ヶ所立地しており、市民農園のNo.15（千里山高塚農園）及びNo.16（千里山高塚B農園）は、事業計画地の南部に立地している。

表 12.17.2 に示す 16 ヶ所のコミュニティ施設のうち、No.④（吹田市立佐井寺小学校）、No.⑤（吹田市立佐竹台小学校）、No.⑨（佐井寺地区公民館）及びNo.⑩（千里新田地区公民館）の 4 ヶ所は避難所に、No.⑦（大阪学院大学千里山グラウンド）、No.⑬（佐竹公園）及びNo.⑭（ねむのき公園）の 3 ヶ所は一時避難地にそれぞれ指定されている。

表 12.17.2 事業計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設

(令和2年6月30日現在)

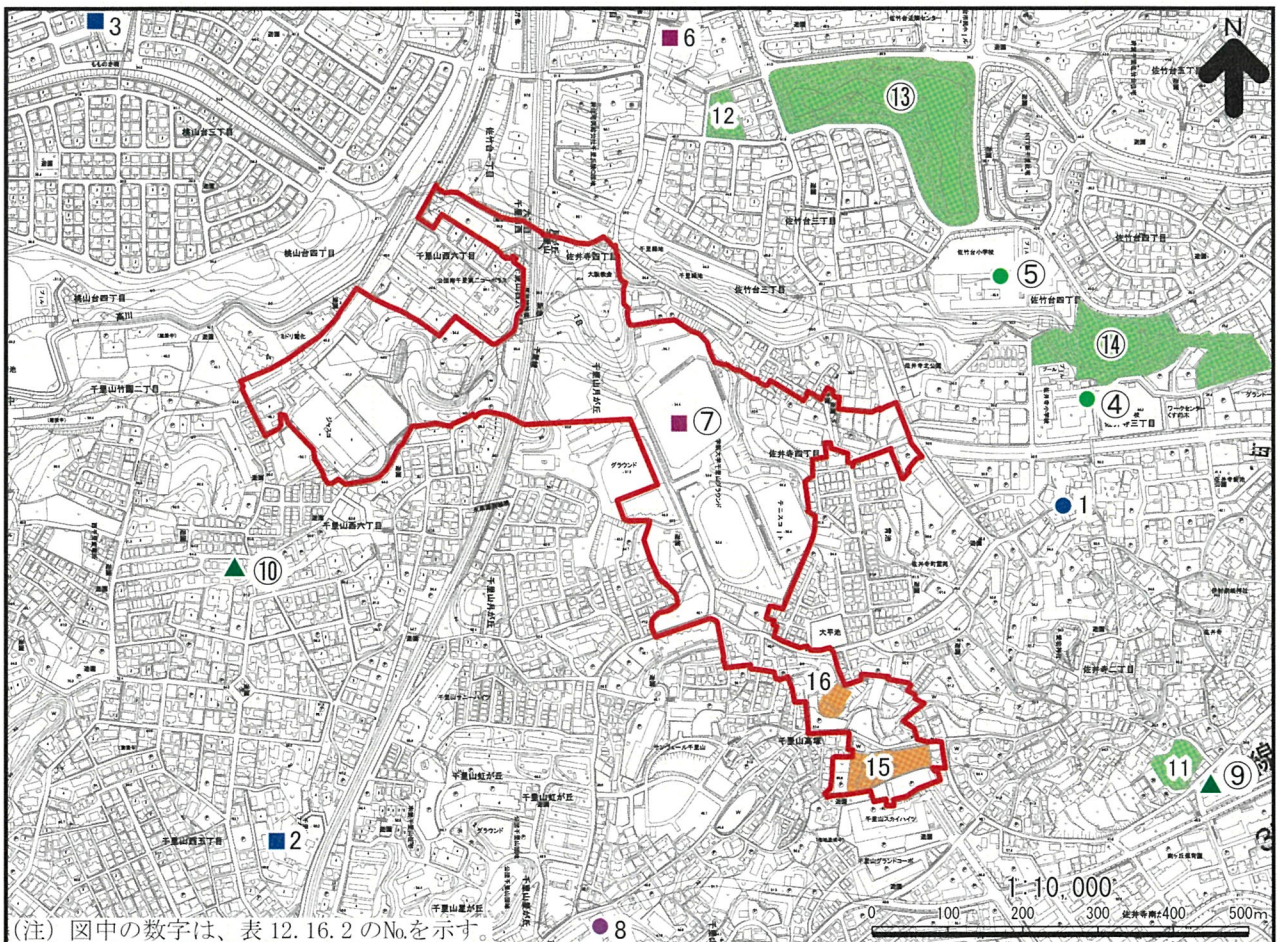
区分	No.	名称	区分	No.	名称
保育所・保育園	1	佐井寺たんぽぽ保育園	公民館	⑨	佐井寺地区公民館
幼稚園	2	千里山ナオミ		⑩	千里新田地区公民館
	3	千里敬愛		11	谷上池公園
小学校	④	吹田市立佐井寺小学校	都市計画公園	12	さつき公園
	⑤	吹田市立佐竹台小学校		⑬	佐竹公園
大学	6	関西大学南千里国際プラザ		⑭	ねむのき公園
	⑦	大阪学院大学 千里山グラウンド	市民農園	15	千里山高塚農園
図書館	8	吹田市立 千里山・佐井寺図書館		16	千里山高塚B農園

(注) 「No.」を○で囲んでいる施設は、避難所又は一時避難地に指定されている。

出典：「公共施設一覧」（吹田市ホームページ）

「国土数値情報ダウンロードサービス 学校 平成25年度」（国土交通省国土政策局国土情報化）

「防災マップ」（吹田市総務部危機管理室）



凡例	事業計画地	● 保育所・保育園	■ 幼稚園
	● 小学校	■ 大学	● 図書館
例	▲ 公民館	■ 都市計画公園	■ 市民農園

出典：「公共施設一覧」「市民農園一覧表」（吹田市ホームページ）
 「国土数値情報ダウンロードサービス 学校 平成25年度」（国土交通省国土政策局国土情報課）
 「都市計画情報すいた都市計画関連マップ 都市施設」（吹田市都市計画部都市計画室）
 「防災マップ」（吹田市総務部危機管理室）

図 12.17.1 事業計画地及びその周辺におけるコミュニティ施設

(b) コミュニティ施設の規模及び利用状況

(7) 教育施設

事業計画地及びその周辺の小学校の児童数は、表 12.17.3 に示すとおりである。

令和元年度の総児童数は、吹田市立佐井寺小学校で 630 人、吹田市立佐竹台小学校で 702 人である。各学年の人数は、吹田市立佐井寺小学校で 98～122 人、吹田市立佐竹台小学校で 78～138 人であり、いずれも 100 人前後となっている。過去 5 年間に於ける 1 年当たりの総児童数は、吹田市立佐井寺小学校で約 630～720 人、吹田市立佐竹台小学校で約 550～700 人となっている。

事業計画地及びその周辺の図書館の利用状況は、表 12.17.4 に示すとおりである。

吹田市立千里山・佐井寺図書館における平成 30 年度の貸出数は、一般書が約 26.0 万点、児童書が約 23.1 万点、視聴覚資料が約 3.9 万点である。過去 5 年間に於ける 1 年当たりの貸出数は、一般書で約 24.8 万～26.0 万点、児童書で約 19.6 万～23.1 万点、視聴覚資料で約 3.8 万～4.6 万点となっている。

表 12.17.3 事業計画地及びその周辺の小学校の児童数

(各年度 5 月 1 日現在)

名 称	学 年	児童数 (人)				
		平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
吹田市立 佐井寺小学校	1 年	111	102	122	96	99
	2 年	112	111	101	123	98
	3 年	114	112	108	102	122
	4 年	126	117	107	108	104
	5 年	133	123	113	108	102
	6 年	128	130	120	107	105
	合計	724	695	671	644	630
吹田市立 佐竹台小学校	1 年	84	125	133	133	138
	2 年	89	83	124	130	132
	3 年	114	91	81	130	129
	4 年	94	113	94	80	133
	5 年	92	95	111	96	78
	6 年	78	95	94	108	92
	合計	551	602	637	677	702

出典：「吹田市統計書 平成 27 年 (2015 年) 版」 (平成 28 年 (2016 年) 3 月、吹田市)
「吹田市統計書 平成 28 年 (2016 年) 版」 (平成 29 年 (2017 年) 3 月、吹田市)
「吹田市統計書 平成 29 年 (2017 年) 版」 (平成 30 年 (2018 年) 3 月、吹田市)
「吹田市統計書 平成 30 年 (2018 年) 版」 (令和元年 (2019 年) 3 月、吹田市)
「吹田市統計書 令和元年 (2019 年) 版」 (令和 2 年 (2020 年) 3 月、吹田市)

表 12. 17. 4 事業計画地及びその周辺の図書館の利用状況

名 称	図書区分	貸出数（点）				
		平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
吹田市立 千里山・佐 井寺図書館	一般書	250,398	247,923	255,214	252,934	260,377
	児童書	195,699	206,986	215,577	208,915	231,361
	視聴覚資料	40,691	38,355	45,950	40,910	39,013

出典：「吹田市統計書 令和元年（2019年）版」（令和2年（2020年）3月、吹田市）

(イ) 集会施設

事業計画地及びその周辺の公民館の利用状況は、表 12. 17. 5 に示すとおりである。

佐井寺地区公民館の平成 30 年度の総利用件数は 652 件、総利用人数は 7,531 人であり、そのうち主催講座の利用件数は 41 件、利用人数は 975 人となっている。千里新田地区公民館の平成 30 年度の総利用件数は 811 件、総利用人数は 11,028 人であり、そのうち主催講座の利用件数は 53 件、利用人数は 1,200 人となっている。過去 5 年間ににおける 1 年当たりの利用状況は、佐井寺地区公民館で総利用件数が約 650～860 件、総利用人数が約 7,500～11,000 人、千里新田地区公民館で総利用件数が約 810～1,050 件、総利用人数が約 9,500～14,200 人となっている。

表 12. 17. 5 事業計画地及びその周辺の公民館の利用状況

名 称	利用状況	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
佐井寺 地区公民館	利用件数（件）	864	842	797	721	652
	（内）主催講座	64	45	42	48	41
	利用人数（人）	11,069	10,691	10,000	8,358	7,531
	（内）主催講座	1,364	771	828	1,012	975
千里新田 地区公民館	利用件数（件）	873	1,046	983	851	811
	（内）主催講座	56	59	51	50	53
	利用人数（人）	9,500	13,723	13,755	14,206	11,028
	（内）主催講座	1,455	1,290	1,159	1,161	1,200

出典：「吹田市統計書 平成 27 年（2015 年）版」（平成 28 年（2016 年）3 月、吹田市）
「吹田市統計書 平成 28 年（2016 年）版」（平成 29 年（2017 年）3 月、吹田市）
「吹田市統計書 平成 29 年（2017 年）版」（平成 30 年（2018 年）3 月、吹田市）
「吹田市統計書 平成 30 年（2018 年）版」（令和元年（2019 年）3 月、吹田市）
「吹田市統計書 令和元年（2019 年）版」（令和 2 年（2020 年）3 月、吹田市）

(ウ) 公園等

事業計画地及びその周辺の都市計画公園の面積は、表 12.17.6 に示すとおりであり、事業計画地周辺には2カ所の街区公園と2カ所の近隣公園が立地している。4カ所の都市計画公園の面積は、佐竹公園が最も大きく3.10ha、次いでねむのき公園で1.20ha、谷上池公園で0.27ha、さつき公園で0.24ha となっている。12.14 節で述べたとおり、佐竹公園では虫取り、水遊び等をする親子や犬の散歩、ジョギング等をする人の利用が確認されている。

事業計画地及びその周辺における市民農園の区画数は、表 12.17.7 に示すとおりである。

千里山高塚農園は、平成12年4月に開設され、74区画を有している。また、千里山高塚B農園は、平成25年4月に開設され、30区画を有している。いずれも1区画につき年間12,000円の利用料金で、吹田市民に利用されている。

表 12.17.6 事業計画地及びその周辺の都市計画公園の面積

(平成31年(2019年)3月31日現在)

種別	名称	面積 (ha)
街区公園	谷上池公園	0.27
	さつき公園	0.24
近隣公園	佐竹公園	3.10
	ねむのき公園	1.20

出典：「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」
(平成28年(2016年)8月、吹田市)
「吹田市統計書 令和元年(2019年)版」
(令和2年(2020年)3月、吹田市)

表 12.17.7 事業計画地及びその周辺における市民農園の区画数

名称	開設年月	区画数(区画)
千里山高塚農園	平成12年4月	74
千里山高塚B農園	平成25年4月	30

(注) 市民農園とは、市民の余暇の充実、農地の有効利用等を目的に、農家が経営する農園を一般市民が利用できるよう、市が指定したもの。

出典：「市民農園一覧表」(吹田市ホームページ)

12.17.2 工事の実施及び施設の存在に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測の概要は表 12.17.8 に示すとおりであり、事業計画地周辺における工事の実施（工事関連車両の走行）がコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性について、現況調査結果及び工事計画をもとに定性的に予測した。また、事業計画地及びその周辺における都市計画道路（平面・掘割構造）の整備がコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性について、現況調査結果及び事業計画をもとに定性的に予測した。

表 12.17.8 予測の概要（コミュニティ）

予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
工事の影響（工事関連車両の走行） ・コミュニティ施設にもたらす影響の程度 ・地域住民の交通経路に与える影響の可能性	事業計画地周辺	工事中	現況調査結果及び工事計画をもとに、コミュニティ施設の機能や交通経路に与える影響の程度を定性的に予測する方法
都市計画道路（平面・掘割構造）の整備 ・コミュニティ施設にもたらす影響の程度 ・地域住民の交通経路に与える影響の可能性	事業計画地及びその周辺	供用開始後定常の状態になる時期	現況調査結果及び事業計画をもとに、コミュニティ施設の機能や交通経路に与える影響の程度を定性的に予測する方法

(2) 予測方法

工事の実施（工事関連車両の走行）がコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性は、現況調査結果及び工事計画をもとに定性的に予測した。

都市計画道路（平面・掘割構造）の整備がコミュニティ施設にもたらす影響の程度、地域住民の交通経路に与える影響の可能性は、現況調査結果及び事業計画をもとに定性的に予測した。

(3) 予測結果

(a) 工事の実施に伴う影響

事業計画地及びその周辺における工事関連車両の走行ルートは、図 12.17.2 に示すとおりである。

No.④（吹田市立佐井寺小学校）は、工事関連車両の走行ルートである豊中岸部線の沿道に位置しているものの、この道路は既に整備された都市計画道路であるため幅員が広く歩道があり、信号機、横断歩道及び横断歩道橋が整備されている。また、工事の実施に当たっては、交通安全への配慮を十分行う計画である。

No.8（吹田市立千里山・佐井寺図書館）は、図 12.17.2 の左下の拡大図に示すとおり、工事関連車両の走行ルート（千里山佐井寺線及び佐竹千里山駅線）の交差点の沿道に位置するものの、工事関連車両の走行は工事初期に限定されるとともに、工事の実施に当たっては、交通安全への配慮を

十分行う計画である。

また、佐竹千里山駅線は、一部が事業計画地を通過しているため、工事の進捗状況に合わせて交通を遮断しないよう、道路の付け替えを行う計画である。

以上のことから、工事の実施（工事関連車両の走行）がコミュニティ施設にもたらす影響、地域住民の交通経路に与える影響は小さいものと予測される。

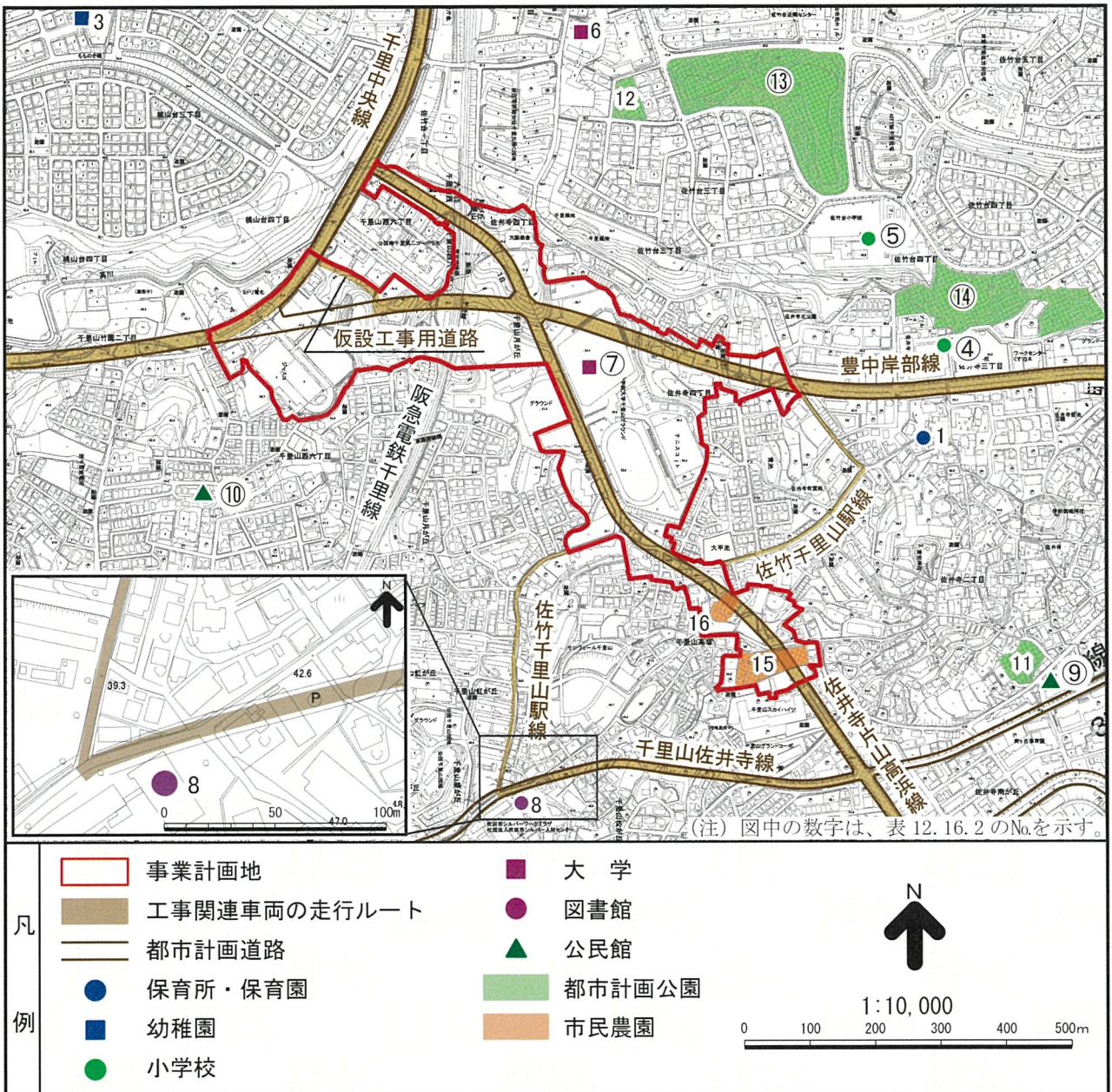


図 12.17.2 事業計画地及びその周辺における工事関連車両の走行ルート

(b) 施設の存在に伴う影響

一時避難地に指定されているNo.⑦（大阪学院大学千里山グラウンド）は、都市計画道路の整備等に伴い消失する計画であるものの、本事業においては、事業計画地に8ヵ所の公園・遊園及び緑地を整備する計画であり、公園等に防災ベンチ等を導入する計画である。

市民農園であるNo.15（千里山高塚農園）及びNo.16（千里山高塚B農園）は、都市計画道路佐井寺片山高浜線の整備等に伴い消失する計画であるものの、地権者が市民農園の開設を希望する場合は、可能な限り、換地計画において対応する計画である。

以上のことから、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備がコミュニティ施設にもたらす影響、地域住民の交通経路に与える影響は小さいものと予測される。

(4) 評価

(a) 評価目標

工事の影響及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備によるコミュニティの評価目標は、表 12.17.9 に示すとおりである。

本事業に伴う工事の実施及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が事業計画地及びその周辺のコミュニティに及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12.17.9 工事の影響及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による
コミュニティの評価目標

環境影響要因	評価目標
・工事の影響 ・都市計画道路（平面・掘割構造）の整備	・地域住民の交通経路に著しい支障を来さないこと。 ・コミュニティ施設及びコミュニティ施設の持つ機能に著しい支障を来さないこと。

(b) 評価結果

本事業に伴う工事の実施及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備では、コミュニティ施設にもたらす影響及び地域住民の交通経路に与える影響は小さいものと予測される。

さらに、工事の実施及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備に当たっては、以下の環境取組を実施することにより、コミュニティ施設にもたらす影響及び地域住民の交通経路に与える影響を最小限にとどめる計画である。

- ① 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定する。
- ② 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する。
- ③ 作業従事者の通勤、現場監理等には、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗り等を奨励し、工事関連車両の台数を抑制する。
- ④ 児童や生徒が安全に登下校できるよう、工事現場周辺の交通安全に配慮する。
- ⑤ 登下校中や放課後の児童や生徒の見守り、声かけ等に取り組む。
- ⑥ 事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、工事実施前に工事概要、作業工程等を十分説明するとともに、小学校等での行事や利用状況に配慮した工事計画とする。
- ⑦ 公園等において、災害時・緊急時に住民が炊き出しを行えるように、防災ベンチ等の導入を検討する。また、夜間照明確保のため、公園等にソーラー式LED照明等の導入を検討する。
- ⑧ 地権者が市民農園の開設を希望する場合は、可能な限り換地計画において対応する。

以上のことから、本事業に伴う工事の実施及び都市計画道路（平面・掘割構造）の整備が、事業計画地及びその周辺のコミュニティ施設にもたらす影響及び地域住民の交通経路に与える影響は、地域住民の交通経路に著しい支障を来さないこと、コミュニティ施設及びコミュニティ施設の持つ機能に著しい支障を来さないことから、評価目標を満足するものと評価する。

12.18 交通混雑、交通安全

12.18.1 現況調査

(1) 調査の概要

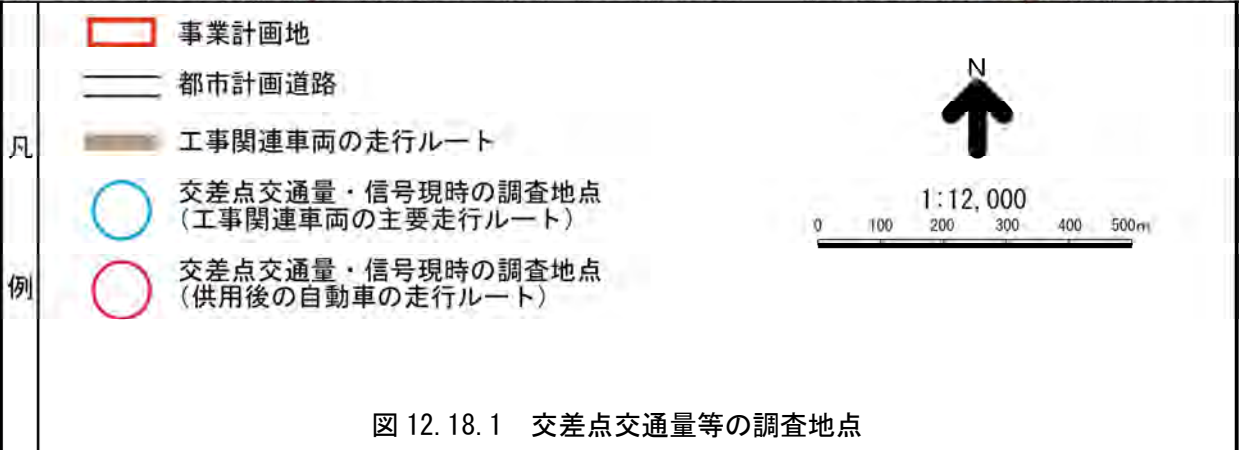
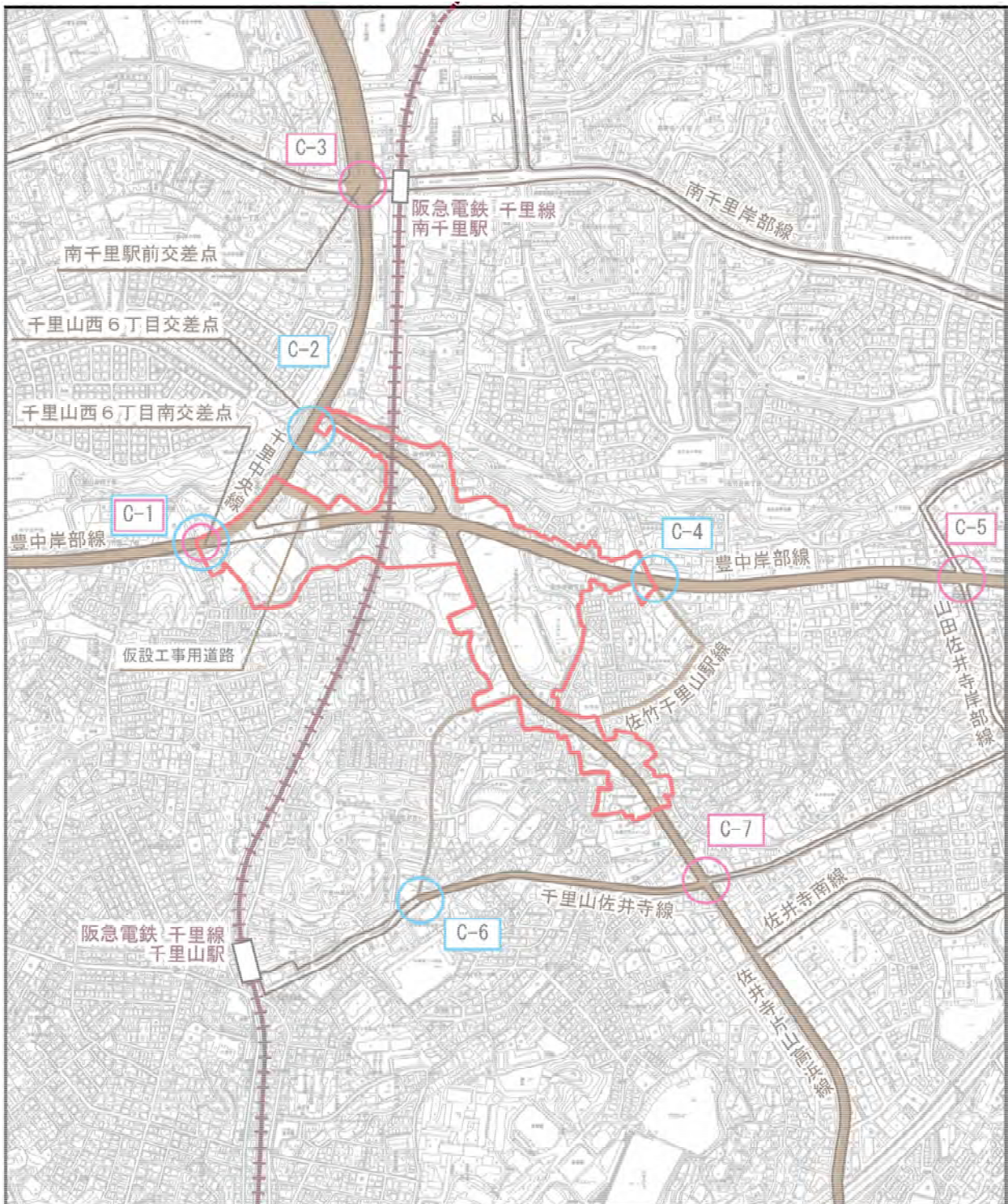
調査の概要は表 12.18.1 に示すとおりであり、事業計画地及びその周辺における道路の状況及び交通の状況について、現地調査を実施した。

調査地点は工事関連車両の主要走行ルートの交差点（3地点）、供用後の自動車の主要走行ルートの交差点（3地点）並びに工事関連車両の主要走行ルート及び供用後の自動車の主要走行ルートの交差点（1地点）とした。

交差点交通量等の調査地点は、図 12.18.1 に示すとおりである。

表 12.18.1 調査の概要

調査項目	調査地点	調査時期・頻度	調査方法
交通の状況 ・時間別自動車交通量(大型、小型の2車種分類) ・歩行者通行量・自転車交通量	事業計画地及びその周辺 ・工事関連車両の主要走行ルートの交差点：3地点 ・供用後の自動車の主要走行ルートの交差点：3地点 ・工事関連車両の主要走行ルート及び供用後の自動車の主要走行ルートの交差点：1地点	[平日] 令和元年12月4日(水) 7～19時	調査員の目視計測による方法
交差点の状況 ・交差点の道路状況 ・信号現示			
道路の状況 ・生活道路及び幹線道路の状況 ・主要交差点の交通処理状況 ・道路幅員	事業計画地及びその周辺	適宜	既存資料調査及び現地踏査による方法
交通安全の状況 ・交通安全対策の状況 ・交通事故の発生状況 ・通学路の状況			



(2) 調査結果

(a) 交通の状況

(7) 自動車交通量

平日の自動車の交差点交通量調査結果は、表 12. 18. 2 に示すとおりである。

交差点総流入交通量は、千里中央線（吹田箕面線）と南千里岸部線（豊中摂津線）の交差点 C-3 地点が、小型車で 22, 179 台/12h、大型車で 1, 501 台/12h、自動車類計で 23, 680 台/12h と最も多く、事業計画地の東側から伸びている豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点 C-4 地点が、小型車で 4, 891 台/12h、大型車で 156 台/12h、自動車類計で 5, 047 台/12h と最も少ない。

大型車混入率は、千里山佐井寺線と佐竹千里山駅線の交差点 C-6 地点が 9. 7% と最も高くなっているが、その理由としては近隣での建設工事の関連車両が走行していたためである。

ピーク時間帯は、全ての調査地点で帰宅時間帯の 17～18 時となっている。

なお、自動車の交差点交通量調査結果の詳細は、資料 2. 2. 1 に示すとおりである。

表 12. 18. 2 自動車の交差点交通量調査結果（平日 12 時間）

調査地点 (接続道路)	交差点総流入交通量					ピーク時	
	大型車 (台/12h)	小型車 (台/12h)	自動車類 計 (台/12h)	大型車 混入率 (%)	二輪車 (台/12h)	総流入交 通量 (台/時)	ピーク 時間帯
C-1 千里山西 6 丁目南交差点 (千里中央線と豊中岸部線 の交差点)	736	11, 461	12, 197	6. 0	1, 377	1, 261	17～18 時
C-2 千里山西 6 丁目交差点 (千里中央線と千里山西 2 号線の交差点)	565	11, 074	11, 639	4. 9	1, 441	1, 185	17～18 時
C-3 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸部 線の交差点)	1, 501	22, 179	23, 680	6. 3	2, 405	2, 346	17～18 時
C-4 佐井寺 3 丁目付近 (豊中岸部線と佐竹千里山 駅線の交差点)	156	4, 891	5, 047	3. 1	827	608	17～18 時
C-5 佐井寺 1 丁目付近 (豊中岸部線と山田佐井寺 岸部線の交差点)	748	10, 586	11, 334	6. 6	1, 531	1, 310	17～18 時
C-6 千里山高塚付近 (千里山佐井寺線と佐竹千 里山駅線の交差点)	538	4, 986	5, 524	9. 7	1, 033	558	17～18 時
C-7 千里山東 4 丁目付近 (佐井寺片山高浜線と千里 山佐井寺線の交差点)	508	5, 934	6, 442	7. 9	825	620	17～18 時

(注) 調査日は、令和元年 12 月 4 日(火) 7～19 時である。

(イ) 歩行者・自転車交通量

平日の歩行者・自転車の交差点交通量調査結果は、表 12.18.3 に示すとおりである。

交差点総流入交通量は、千里中央線（吹田箕面線）と南千里岸部線（豊中摂津線）の交差点 C-3 地点が、歩行者で 5,541 人/12h、自転車で 4,835 台/12h、合計で 10,376 人・台/12h と最も多く、事業計画地の東側から伸びている豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点 C-4 地点が、歩行者で 829 人/12h、自転車で 1,048 台/12h、合計で 1,877 人・台/12h と最も少ない。

ピーク時間帯は、通勤・通学時間帯の 7～8 時（C-6 地点）、8～9 時（C-2～C-5 地点）、業務時間帯の 16～17 時（C-1 地点）、帰宅時間帯の 17～18 時（C-7 地点）となっている。

なお、歩行者・自転車の交差点交通量調査結果の詳細は、資料 2.2.1 に示すとおりである。

表 12.18.3 歩行者・自転車の交差点交通量調査結果（12 時間）

調査地点 (接続道路)	交差点総流入交通量			ピーク時交差点総流入交通量			
	歩行者 (人/12h)	自転車 (台/12h)	合計 (人・台/12h)	歩行者 (人/時)	自転車 (台/時)	合計 (人・台/時)	ピーク 時間帯
C-1 千里山西 6 丁目南交差点 (千里中央線と豊中岸部 線の交差点)	1,691	1,848	3,539	221	202	423	16～17 時
C-2 千里山西 6 丁目交差点 (千里中央線と千里山西 2 号線の交差点)	1,494	2,106	3,600	139	266	405	8～9 時
C-3 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸 部線の交差点)	5,541	4,835	10,376	528	619	1,147	8～9 時
C-4 佐井寺 3 丁目付近 (豊中岸部線と佐竹千里 山駅線の交差点)	829	1,048	1,877	69	201	270	8～9 時
C-5 佐井寺 1 丁目付近 (豊中岸部線と山田佐井 寺岸部線の交差点)	1,764	1,562	3,326	165	285	450	8～9 時
C-6 千里山高塚付近 (千里山佐井寺線と佐竹 千里山駅線の交差点)	2,243	1,186	3,429	410	134	544	7～8 時
C-7 千里山東 4 丁目付近 (佐井寺片山高浜線と千 里山佐井寺線の交差点)	1,080	1,054	2,134	102	141	243	17～18 時

(注) 調査日は、令和元年 12 月 4 日(火) 7～19 時である。

(b) 交差点の状況

(7) 交差点の道路状況

交差点の道路状況は、表 12. 18. 4 に示すとおりである。

全ての交差点は、信号交差点であり、また歩行者信号及び横断歩道もあるため、自動車と歩行者の通行が分離されている。

表 12. 18. 4 交差点の道路状況

調査地点	交差点流入部の車線構成						
	道路名	上り (南行・東行)		下り (北行・西行)		歩行者 信号	横断 歩道
		車線数	車線運用	車線数	車線運用		
C-1 千里山西 6 丁目南交 差点	千里中央線 ・豊中岸部線	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・直進・左折	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・直進・左折	有	有
	千里山竹園千里 山西 1 号線・吹田 箕面線	1 車線	・直進・右左折	1 車線	・直進・右左折	有	有
C-2 千里山西 6 丁目交差 点	千里中央線	2 車線	・直進専用 ・直進・左折	3 車線	・直進専用 ・直進専用 ・右折専用	有	有
	千里山西 2 号線	1 車線	・右左折			有	有
C-3 南千里駅前交差点	千里中央線	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・左折専用	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・直進・左折	有	有
	南千里岸部線	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・直進・左折	3 車線	・右折専用 ・直進専用 ・直進・左折	有	有
C-4 佐井寺 3 丁目付近	豊中岸部線	1 車線	・直進・右左折	1 車線	・直進・右左折	有	有
	佐竹千里山駅線	1 車線	・直進・右左折	1 車線	・直進・右左折	有	有
C-5 佐井寺 1 丁目付近	豊中岸部線	2 車線	・右折専用 ・直進・左折	2 車線	・右折専用 ・直進・左折	有	有
	山田佐井寺岸部 線	1 車線	・直進・右左折	1 車線	・直進・右左折	有	有
C-6 千里山高塚付近	千里山佐井寺線	1 車線	・直進・左折	2 車線	・右折専用 ・直進	有	有
	佐竹千里山駅線	1 車線	・右左折			有	有
C-7 千里山東 4 丁目付近	佐井寺片山高浜 線	2 車線	・右折専用 ・直進・左折	2 車線	・右折専用 ・直進・左折	有	有
	千里山佐井寺線	1 車線	・直進・右左折	1 車線	・直進・右左折	有	有

(注) 交差点 C-1 地点は、交差点の東側が千里中央線、西側が豊中岸部線、北側が千里山竹園千里山西 1 号線、南側が吹田箕面線である。

(4) 信号現示

信号現示の調査結果は、資料 2. 2. 2 に示すとおりである。

(c) 道路の状況

(7) 生活道路及び幹線道路の状況

事業計画地及びその周辺における主要な道路網は、表 9. 2. 9 及び図 9. 2. 2 に示したとおりであり、南東側には名神高速道路が北東から南西に、西側には一般国道 423 号（新御堂筋）が南北に通っている。

事業計画地の近傍では、北側に南千里岸部線が東西に、南側に千里山佐井寺線が東西に通っている。また、事業計画地の西側に接して千里中央線（吹田箕面線）が北から西方向に、東側に豊中岸部線、南側に佐井寺片山高浜線がそれぞれ東西、南北方向に事業計画地と接続するように伸びており、事業計画地の南部分を佐竹千里山駅線が東西に横切っている。

(イ) 主要交差点における交通処理状況

事業計画地及びその周辺における主要交差点における交通処理状況は、表 12. 18. 5 に示すとおりである。

全ての交差点で交差点交通量が最も多い時間（17～18 時）の交差点需要率は、0. 188～0. 425 となっており、交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安の値 0. 9 を大きく下回っている。

表 12. 18. 5 交差点需要率（ピーク時間帯）

調査地点 (接続道路)	交差点需要率	ピーク時間帯
C-1 千里山西 6 丁目南交差点 (千里中央線と豊中岸部線の交差点)	0. 317	17～18 時
C-2 千里山西 6 丁目交差点 (千里中央線と千里山西 2 号線の交差点)	0. 188	17～18 時
C-3 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸部線の交差点)	0. 421	17～18 時
C-4 佐井寺 3 丁目付近 (豊中岸部線と佐竹千里山駅線の交差点)	0. 294	17～18 時
C-5 佐井寺 1 丁目付近 (豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点)	0. 425	17～18 時
C-6 千里山高塚付近 (千里山佐井寺線と佐竹千里山駅線の交差点)	0. 258	17～18 時
C-7 千里山東 4 丁目付近 (佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点)	0. 270	17～18 時

(注) 交差点需要率の算出に用いた交通量調査データは、令和元年12月4日(火)7～19時の調査結果である。

(ウ) 道路幅員

事業計画地及びその周辺の工事関連車両の走行ルート道路の道路幅員は、資料 3. 6. 1 に示すとおりである。

(d) 交通安全の状況

(7) 交通安全対策の状況

工事関連車両の走行ルート of 交通安全施設の設置状況は、図 12.18.2 に示すとおりである。

工事関連車両の走行ルート of 歩道は、千里中央線、豊中岸部線、佐井寺片山高浜線、千里山佐井寺線では全て道路の両側に整備されている。また、佐竹千里山駅線では一部の区間について片側のみに歩道が整備されているが、ほとんどの区間では歩道のない状況である。

(イ) 交通事故の発生状況

令和元年の吹田市の交通事故発生状況は表 12.18.6 に、工事関連車両の走行ルート of 交通事故の発生状況は図 12.18.3 に示すとおりである。

令和元年の吹田市の交通事故の発生状況は、人対車両の事故が 72 件、車両相互の事故が 786 件、車両単独の事故が 7 件、列車の事故が 1 件発生しており、人対車両の事故では横断中、車両相互の事故では追突、出合頭、右折時の順に発生件数が多い。

令和元年の工事関連車両の走行ルートについては、千里中央線で 5 件、豊中岸部線で 1 件、佐竹千里山駅線で 4 件、千里山佐井寺線で 3 件、佐井寺片山高浜線で 4 件の交通事故が発生している。

表 12.18.6 類型別交通事故発生状況（令和元年 12 月末・確定数）

	人対車両			車両相互						車両 単独	列車	合計
	横断中	その他		出合頭	追突	右折時	正面衝突	その他				
吹田市	72	46	26	786	203	267	95	11	210	7	1	866

(注) 高速道路交通警察隊の管轄する道路を除く。

出典：「全交通事故発生マップ（平成 31 年（令和元年））」（大阪府警察本部ホームページ）

(ウ) 通学路の状況

工事関連車両の走行ルート of 全てが、周辺の小中学校の通学路として利用されている。

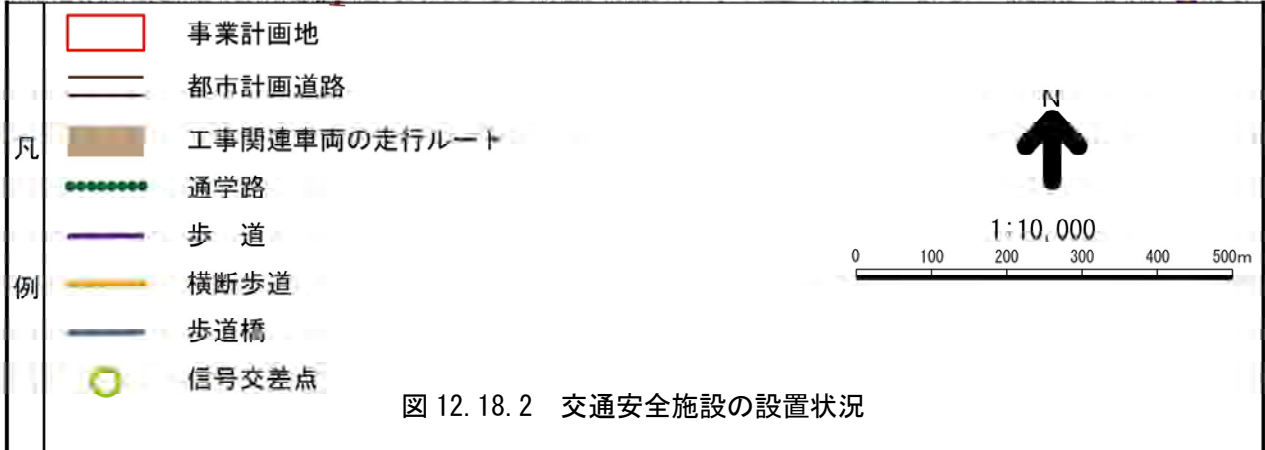
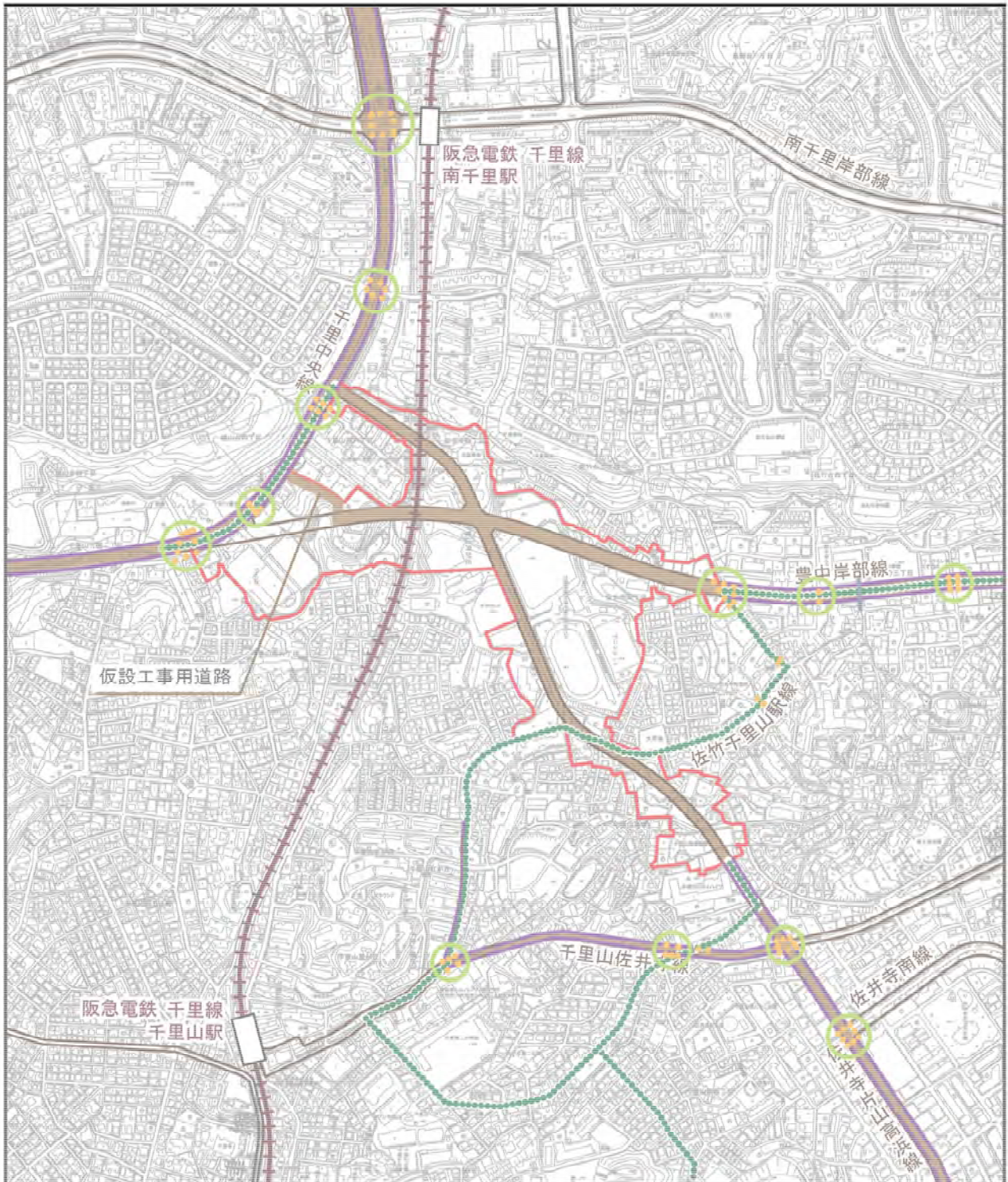
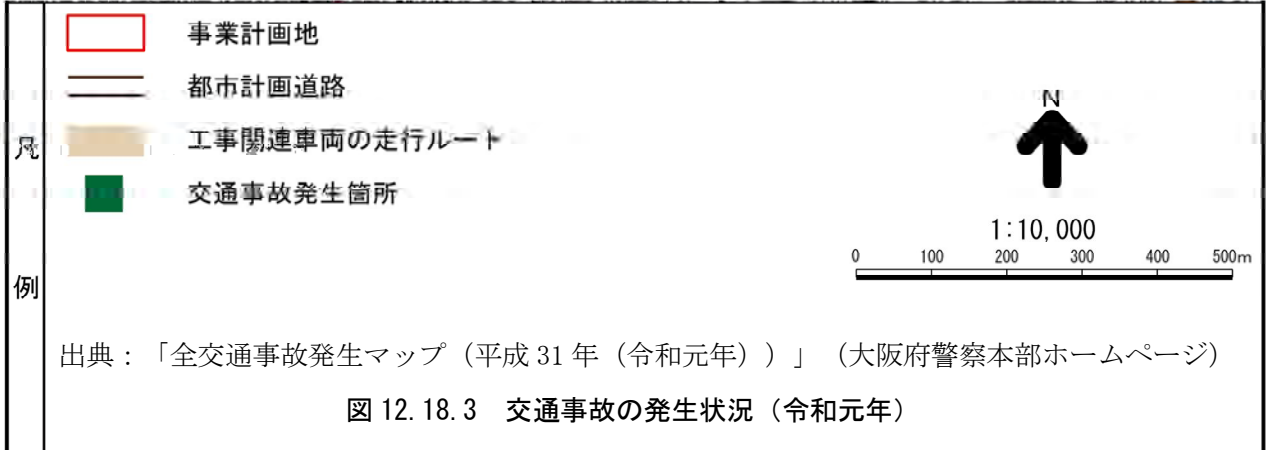
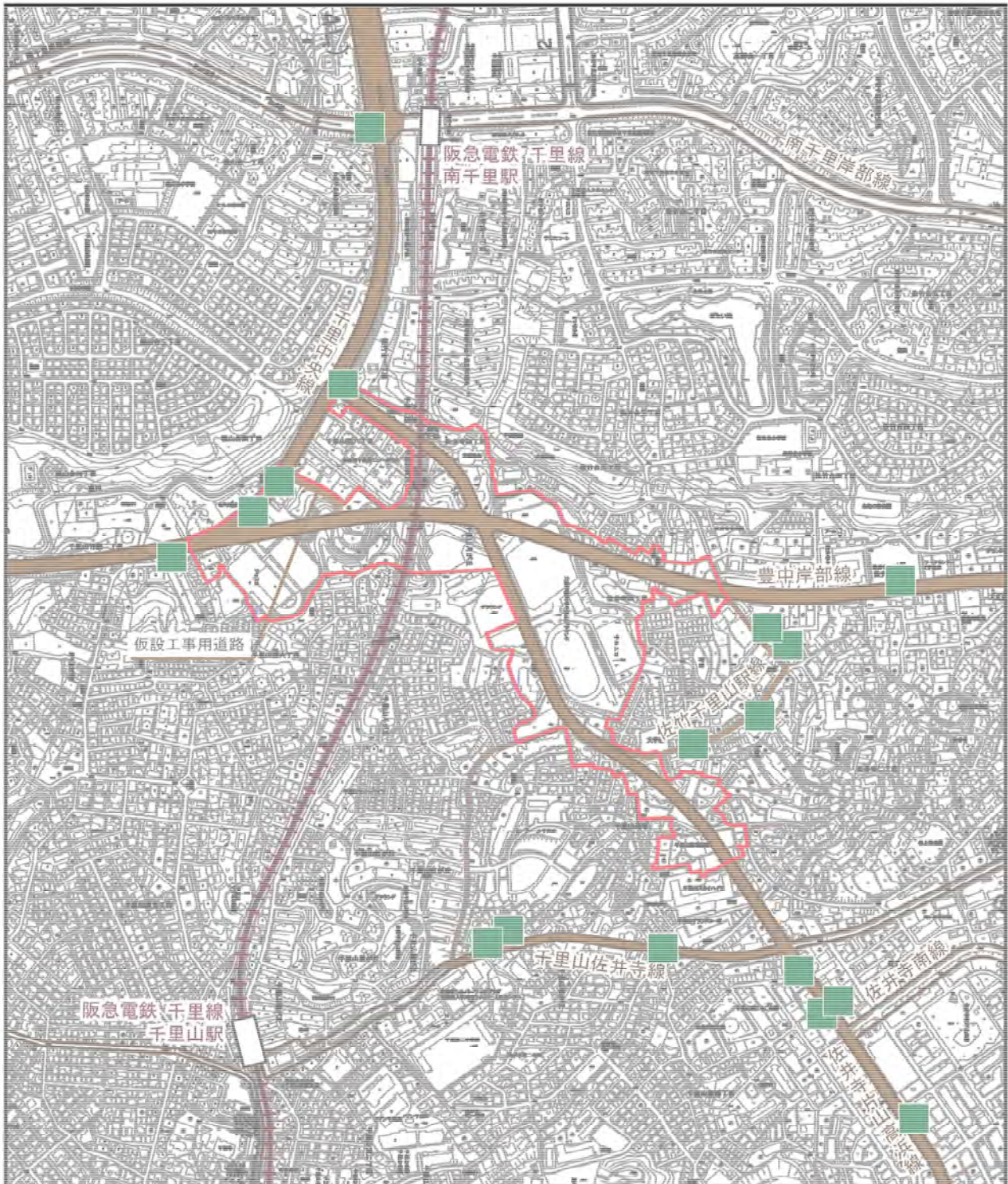


図 12.18.2 交通安全施設の設置状況



12.18.2 工事の実施に伴う影響の予測・評価

(1) 予測の概要

予測項目は、工事関連車両の走行による交通量の増加率及び交通安全の状況とした。

予測範囲は事業計画地及びその周辺とし、交通混雑の予測地点は図 12.18.4 に示すとおり工事関連車両の走行ルート沿道の代表 5 断面、交通安全の予測地点は工事関連車両の走行ルート沿道で工事関連車両と歩行者、自転車が交錯する可能性のある箇所とした。

予測時点は、工事による影響が予測地点で最大になる時期（工事関連車両の最大走行日）とした。

工事関連車両の走行による交通量の増加率は、工事関連車両が走行する時間帯を対象に、工事関連車両の走行台数及び一般車両の走行台数をもとに算出した。

交通安全の予測は、工事関連車両の走行による事業計画地及びその周辺の交通安全への影響について、現況調査結果及び工事計画等をもとに定性的に行った。

予測の概要は表 12.18.7 に、予測手順は図 12.18.5 にそれぞれ示すとおりである。

表 12.18.7 工事関連車両の走行による交通混雑及び交通安全の予測の概要

環境要素	予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
交通混雑	・工事関連車両の走行による交通量の増加率	工事関連車両の走行ルート沿道の代表 5 断面	工事による影響が予測地点で最大になる時期（工事関連車両の最大走行日）	現況調査結果、工事計画等をもとに、交通量の増加率及び交通安全の状況を予測する方法
交通安全	・交通安全の状況	工事関連車両の走行ルート沿道で、工事関連車両と歩行者、自転車が交錯する可能性のある箇所		

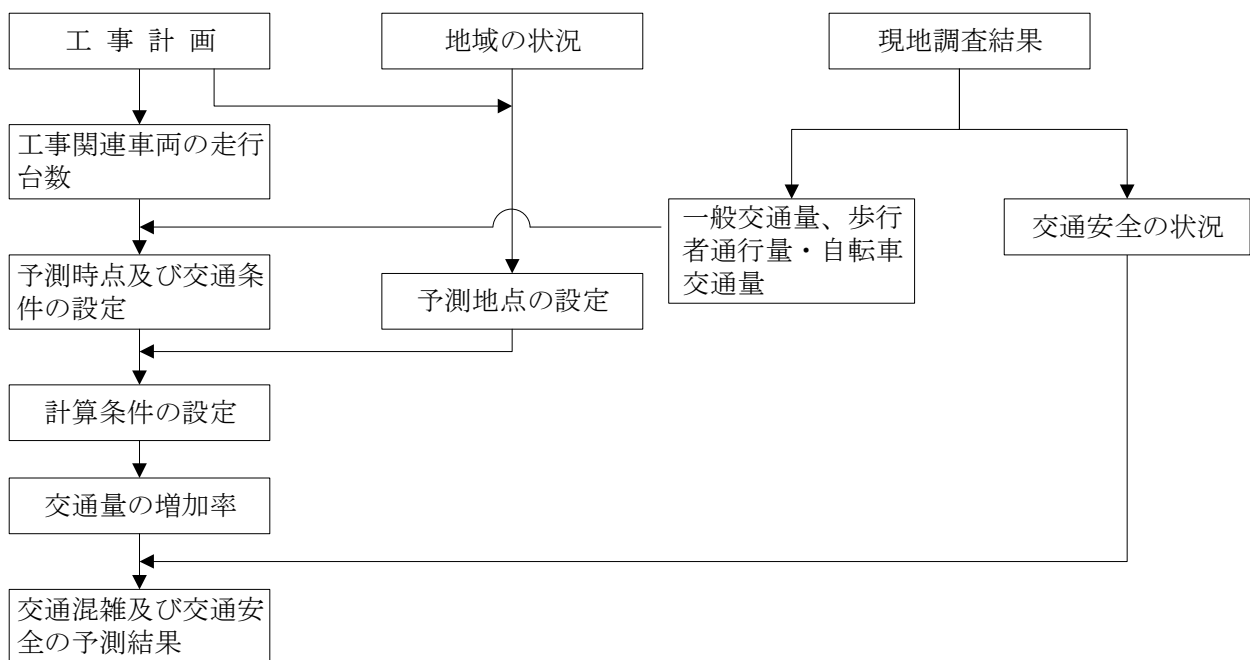
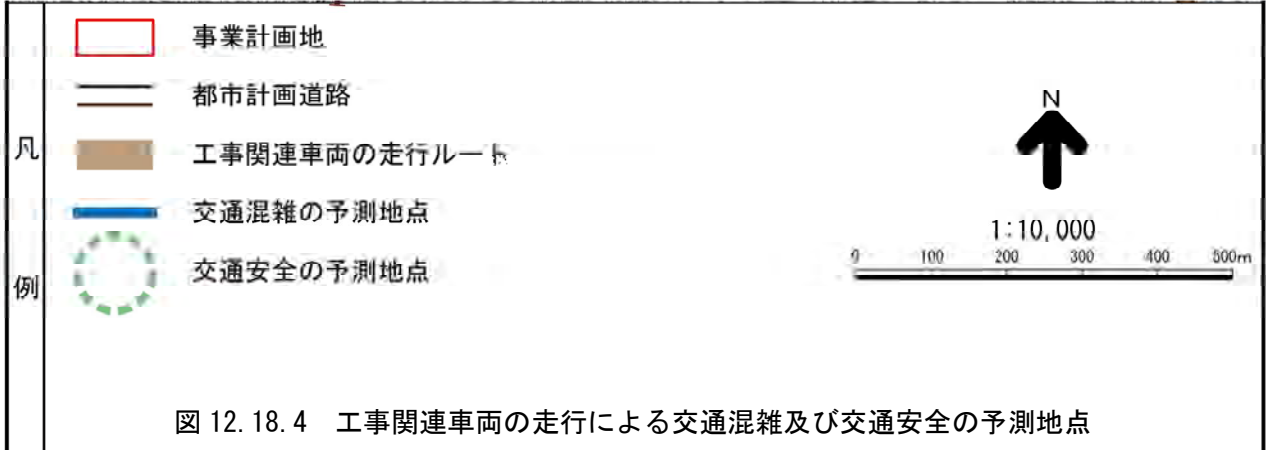
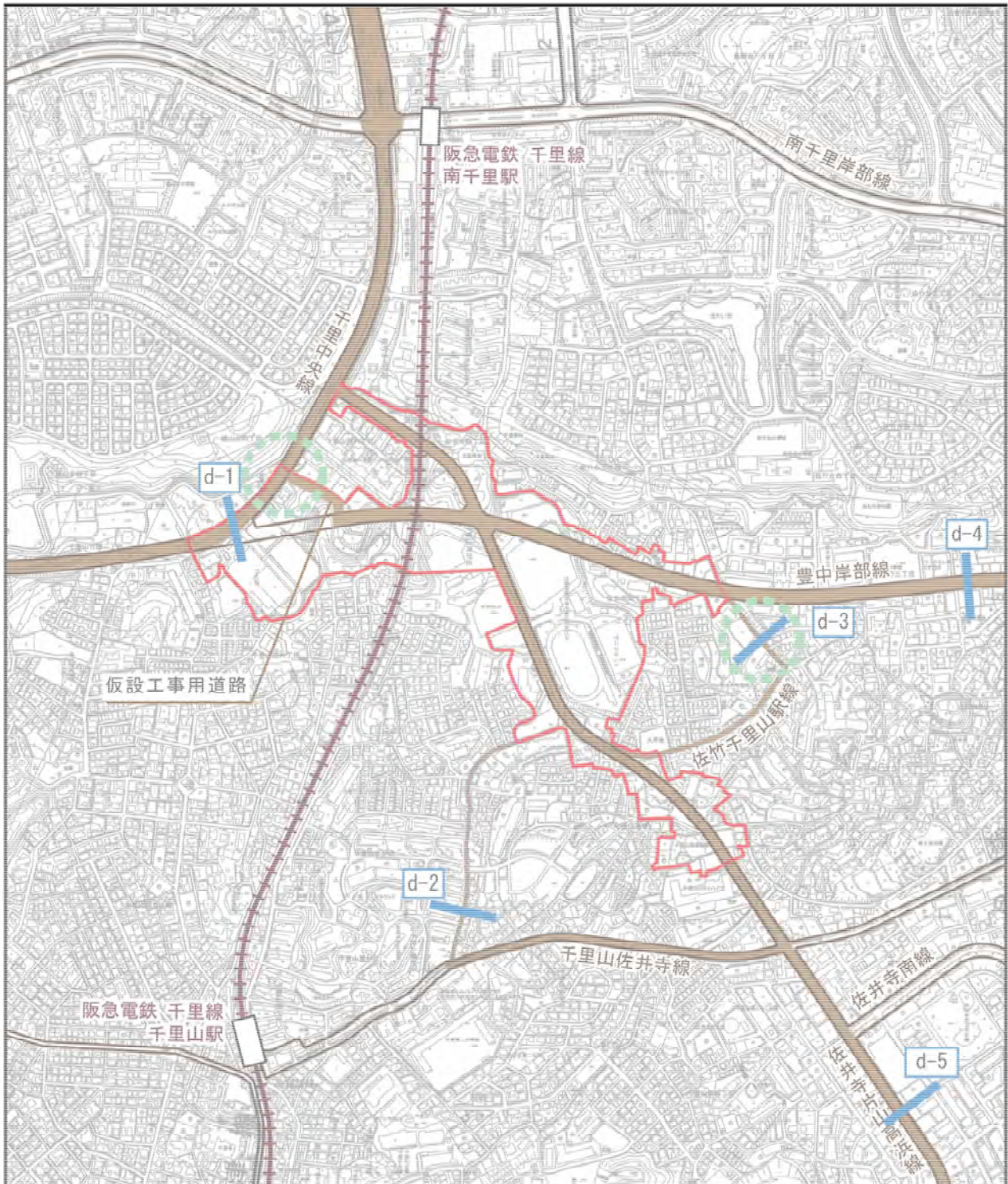


図 12.18.5 工事関連車両の走行による交通混雑及び交通安全の予測手順



(2) 予測方法

(a) 予測時点

予測時点は工事関連車両の最大走行日とし、工事関連車両が走行する平日の時間帯（7～19時）とした。

(b) 予測範囲・地点

予測範囲は事業計画地及びその周辺とし、交通混雑の予測地点は工事関連車両の走行ルートに設けた代表5断面、交通安全の予測地点は工事関連車両の走行ルート沿道で工事関連車両と歩行者、自転車が交錯する可能性のある箇所とした。

(c) 交通条件の設定

予測に用いた交通条件は表 12.18.8 に、工事関連車両の入出場ルートは図 12.2.10 に示したとおりである。

なお、予測に用いた工事関連車両の交通量及び予測地点の道路断面については、資料 3.6.1 に示すとおりである。

表 12.18.8 予測に用いた交通条件（7～19時）

(台/12h)

予測地点	工事関連車両の走行ルート	工事関連車両		一般交通量	
		大型車	小型車	大型車	小型車
d-1	千里中央線	40	15	447	10,871
d-2	佐竹千里山駅線	80	30	218	2,408
d-3	佐竹千里山駅線	80	30	96	2,167
d-4	豊中岸部線 (既整備済区間)	140	60	226	4,168
d-5	佐井寺片山高浜線 (既整備済区間)	80	30	510	5,053

- (注) 1. 工事関連車両は、工事区域から残土、伐採樹木、建設資材等を搬出入する台数である。
2. 平日の一般交通量の調査日は、令和元年11月19日(火)7～19時である。

(3) 予測結果

(a) 工事関連車両の走行による交通量の増加率

工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果は、表 12.18.9 に示すとおりである。

工事関連車両の走行による交通量の増加率は、一般交通量の多い千里中央線の d-1 地点では、12 時間で 0.8%、各時間帯で 0.2~1.3%、一般交通量の少ない佐竹千里山駅線、豊中岸部線及び佐井寺片山高浜線の d-2・d-3・d-4・d-5 地点では、12 時間で 3.1~8.1%、各時間帯で 1.0~13.8%となっている。

表 12.18.9(1) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

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

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

表 12.18.9(2) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

予測地点	道路名	時間帯	一般交通量 (台/時)			工事関連車両 (台/時)			②/① ×100 交通量の 増加率 (%)
			大型車	小型車	①乗用 車換算 交通量	大型車	小型車	②乗用 車換算 交通量	
d-3	佐竹千里山駅線	7～8	3	123	129	0	5	5	3.9
		8～9	10	155	175	6	1	13	7.4
		9～10	16	198	230	10	2	22	9.6
		10～11	7	175	189	10	2	22	11.6
		11～12	5	198	208	10	2	22	10.6
		12～13	4	189	197	0	4	4	2.0
		13～14	10	147	167	10	2	22	13.2
		14～15	10	139	159	10	2	22	13.8
		15～16	14	188	216	10	2	22	10.2
		16～17	7	204	218	8	2	18	8.3
		17～18	5	223	233	6	1	13	5.6
		18～19	5	228	238	0	5	5	2.1
	12時間計	96	2,167	2,359	80	30	190	8.1	
d-4	豊中岸部線 (既整備済区間)	7～8	21	242	284	0	10	10	3.5
		8～9	33	339	405	8	2	18	4.4
		9～10	32	333	397	18	4	40	10.1
		10～11	16	294	326	18	5	41	12.6
		11～12	12	350	374	18	4	40	10.7
		12～13	11	289	311	0	6	6	1.9
		13～14	14	298	326	18	4	40	12.3
		14～15	23	352	398	18	4	40	10.1
		15～16	26	375	427	18	5	41	9.6
		16～17	22	446	490	16	4	36	7.3
		17～18	7	422	436	8	2	18	4.1
		18～19	9	428	446	0	10	10	2.2
	12時間計	226	4,168	4,620	140	60	340	7.4	
d-5	佐井寺片山高 浜線 (既整備済区間)	7～8	41	298	380	0	5	5	1.3
		8～9	58	381	497	6	1	13	2.6
		9～10	61	455	577	10	2	22	3.8
		10～11	58	421	537	10	2	22	4.1
		11～12	50	440	540	10	2	22	4.1
		12～13	26	362	414	0	4	4	1.0
		13～14	50	406	506	10	2	22	4.3
		14～15	43	399	485	10	2	22	4.5
		15～16	43	478	564	10	2	22	3.9
		16～17	30	452	512	8	2	18	3.5
		17～18	26	515	567	6	1	13	2.3
		18～19	24	446	494	0	5	5	1.0
	12時間計	510	5,053	6,073	80	30	190	3.1	

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

(b) 交通安全の状況

工事関連車両の走行ルート沿道で、工事関連車両と歩行者、自転車が交錯する可能性がある箇所は、図 12.18.6 に示すとおりである。

(7) 千里中央線に面する仮設工事用道路の出入口

阪急電鉄千里線の西側の工事で発生した伐採材及び残土等を仮設工事用道路を経て千里中央線へ搬出入するルートである。

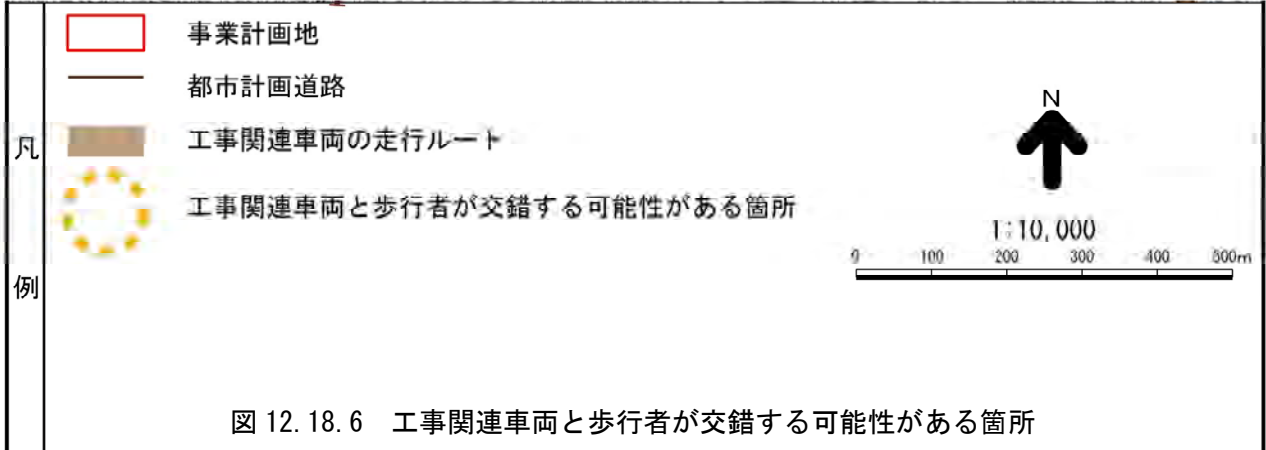
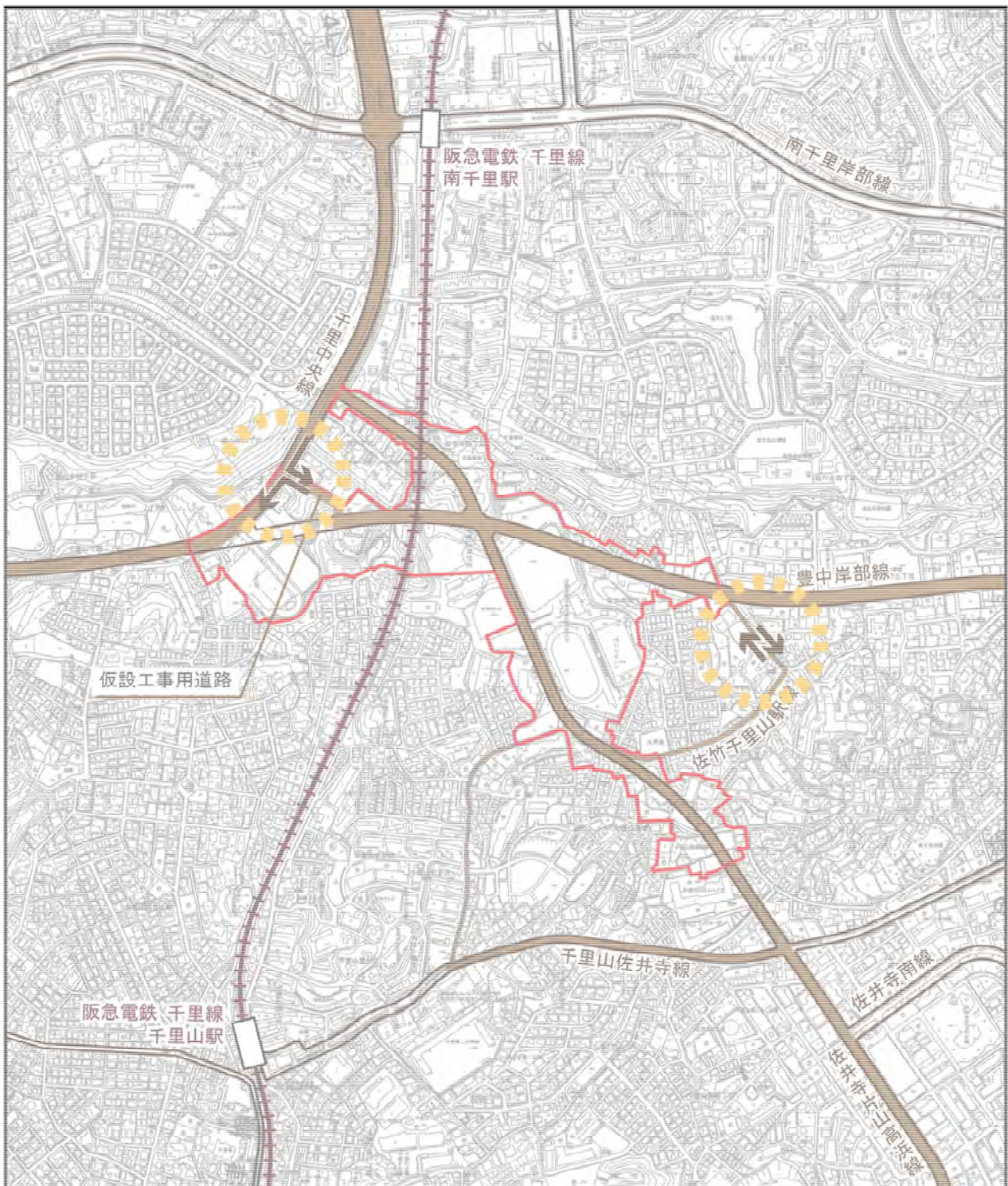
このルートの出入口は、千里中央線から仮設工事用道路への入場及び仮設工事用道路から千里中央線へ出場する際は左折による入出となる。出入口には信号機がなく、近隣の商業施設の利用者によって前面の千里中央線の歩道での歩行者通行量・自転車交通量も多く、通学路としても指定されている。

工事関連車両が一般道路へ出入りする際には、十分に速度を落とし、一時停止の上、周囲の安全確認を行うこと、工事関連車両の出入口に交通誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般交通の安全に十分配慮する計画であることから、周辺地域の交通の状況及び歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。

(イ) 佐竹千里山駅線

仮設工事用道路の設置工事が終了するまでの短期間（令和3年度（工事1年目）のみ）に限定して、工事関連車両の走行ルートとして佐竹千里山駅線を利用する計画であり、豊中岸部線との交差点には信号機が設置されている。しかし、豊中岸部線に接続するまでの区間は、幅員が4.5mと狭く、2車線道路として機能していない箇所もある。通学路として指定されているが、歩道のない区間が多い。

工事関連車両がこのルートを通る際には、周囲の安全確認を行うため十分に速度を落として走行すること、豊中岸部線との交差点に交通誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般交通の安全に十分配慮する計画であること、佐竹千里山駅線の幅員が狭い区間については、工事関連車両の走行時間帯に交通誘導員を配置し、歩行者等の安全に十分配慮する計画であること、佐竹千里山駅線の一部が事業計画地を通過しているため、工事の進捗状況に合わせて交通を遮断しないよう道路の付け替えを行う計画であることから、周辺地域の交通の状況及び歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。



(4) 評価

(a) 評価目標

工事関連車両の走行による交通混雑及び交通安全の評価目標は、表 12.18.10 に示すとおりである。

工事関連車両の走行が、走行ルート上の交通混雑、交通安全に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12.18.10 工事関連車両の走行による交通混雑及び交通安全の評価目標

環境影響要因	環境要素	評価目標
工事関連車両の走行	交通混雑	周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと。
	交通安全	・周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと。 ・歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されていること。

(b) 評価結果

工事関連車両の走行による交通量の増加率は表 12.18.9 に示したとおりであり、工事関連車両が走行する 12 時間で 0.8~1.3%、各時間帯で 0.2~13.8%と低いことから、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。また、工事関連車両の走行に当たっては、事業計画地（工事区域）の出入口に交通誘導員を配置する等、歩行者、自転車や一般交通の安全に十分配慮する計画であることから、歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されているものと予測される。

さらに、工事の実施に当たっては、工事関連車両の走行台数を抑制するとともに、交通安全を確保するために、以下の環境取組を実施することにより、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめるようにする計画である。

- ① 一時的に集中して工事関連車両が走行しないよう、工事の平準化を図る。
- ② 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する。
- ③ 工事関連車両の走行ルート沿道において、工事関連車両の場外待機や駐車をさせないよう、工事関連会社に指示、指導を行う。
- ④ 工事関連車両の運転者に規制速度を遵守する等の安全教育を徹底し、歩行者、自転車や一般交通の安全を確保する。
- ⑤ 作業従事者の通勤、現場監理等には、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗り等を奨励し、工事関連車両の走行台数を抑制する。
- ⑥ 一次造成工事（盛土）に使う土は、可能な限り一次造成工事（切土）で発生した土を使うことにより、工事関連車両の走行台数を抑制する。
- ⑦ 掲示板及びチラシにより、工事内容を住民へ周知する。
- ⑧ 工事説明会を開催し、工事関連車両の走行ルート、時間帯及び交通安全の確保について、説明を行う。

⑨ 児童や生徒が安全に登下校できるよう、工事区域周辺の交通安全に配慮する。

以上のことから、本事業による工事関連車両の走行が周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと及び歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮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。

12.18.3 施設の供用に伴う影響の予測・評価

本事業は、土地区画整理事業に併せて佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線を整備することから、施設の供用に伴う影響の予測・評価は、自動車の走行（都市計画道路）による影響を対象に実施した。

(1) 予測の概要

予測項目は、交通混雑については自動車の走行による交差点の需要率及び交通量（自動車、自転車）の増加率、交通安全については交通安全の状況とした。

予測範囲は、図 12.18.7 に示すとおり事業計画地及び周辺地域とし、自動車の走行による交差点の需要率の予測地点は、供用開始後の自動車の主要走行ルート上の 4 交差点、交通量の増加率の予測地点は、自動車については事業計画地周辺の 3 交差点、自転車については事業計画地周辺の 4 交差点、交通安全の予測地点は供用開始後の自動車の主要走行ルート上の 4 交差点とした。

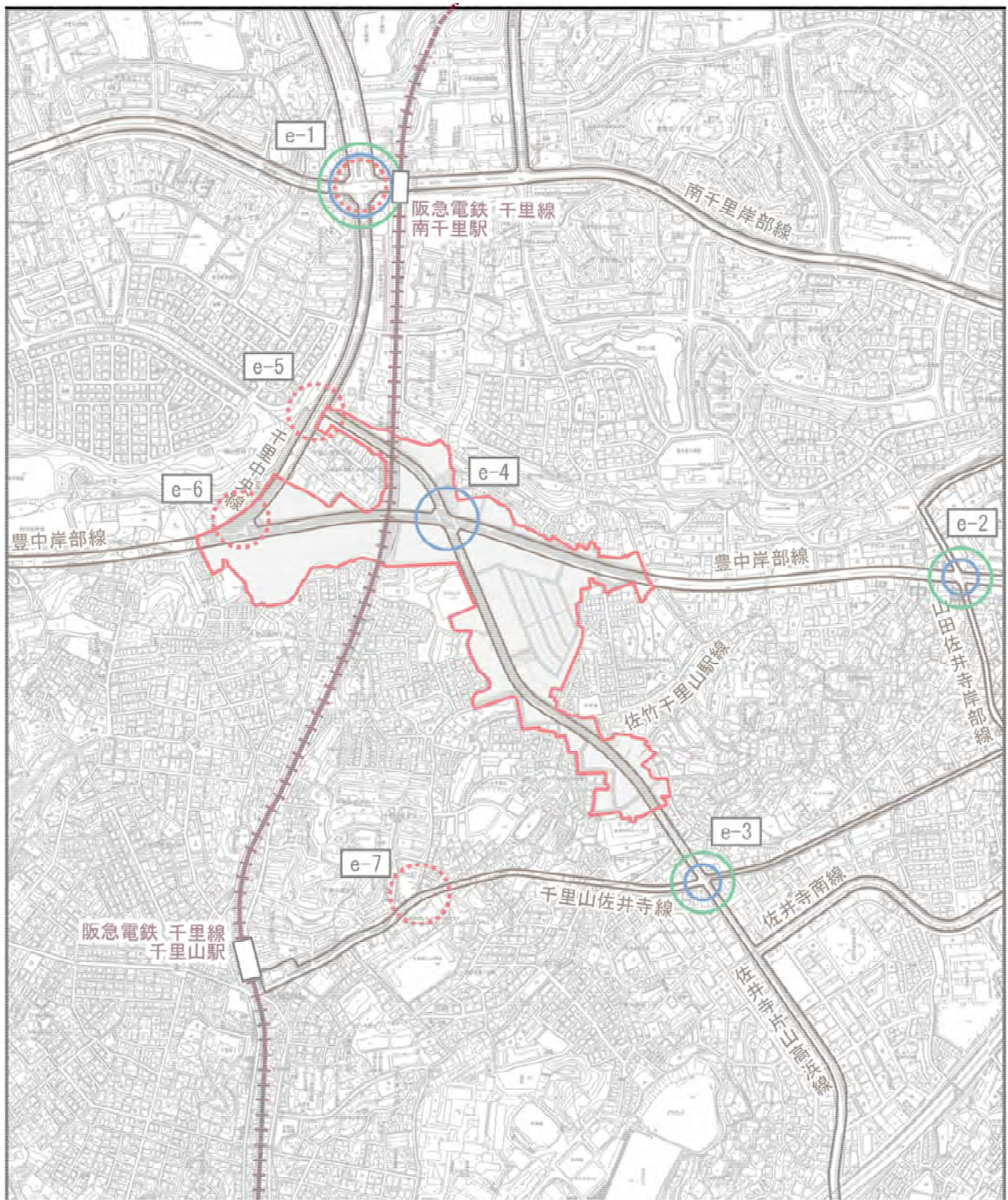
予測時点は、本事業が完了し佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線の供用開始後、交通量が定常の状態になる時期とした。

自動車の走行による交差点の需要率は、将来の自動車交通量（大型車・小型車の走行台数）等を入力条件として、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年7月、社団法人交通工学研究会）に基づき算出し、交通量の増加率は、将来の自動車交通量（大型車・小型車の走行台数）及び現況の一般交通量をもとに算出した。なお、将来の自動車及び自転車交通量については、事業計画地から発生集中する自動車交通量（以下「自動車発生集中交通量」という。）及び自転車交通量（以下「自転車発生集中交通量」という。）を予測し、一般交通量に加えた。また、交通安全の状況は、現況の調査結果及び事業計画等をもとに予測した。

予測の概要は表 12.18.11 に、予測手順は図 12.18.8 にそれぞれ示すとおりである。

表 12.18.11 自動車の走行(都市計画道路)による交通混雑及び交通安全の予測の概要

環境要素	予測項目	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
交通混雑	・自動車の走行による交差点の需要率	事業計画地及び周辺地域の自動車の主要走行ルート上の 4 交差点	供用開始後、交通量が定常の状態になる時期	現況調査結果、事業計画等をもとに、交通混雑（信号交差点については交差点需要率等）及び交通安全の状況を予測する方法
	・交通量（自動車、自転車）の増加率	自動車は、周辺地域の自動車の主要走行ルート上の 3 交差点 自転車は、周辺地域の自転車交通量の多い主要走行ルート上の 4 交差点		
交通安全	・交通安全の状況	事業計画地及び周辺地域の自動車の主要走行ルート上の 4 交差点		



凡例

- 事業計画地
- 都市計画道路
- 自動車の走行による交差点需要率の予測地点、交通安全の状況の予測地点
- 自動車交通量の増加率の予測地点
- 自転車交通量の増加率の予測地点

N

1:12,000

図 12.18.7 自動車の走行（都市計画道路）による交差点の需要率、交通量の増加率及び交通安全の予測範囲・地点

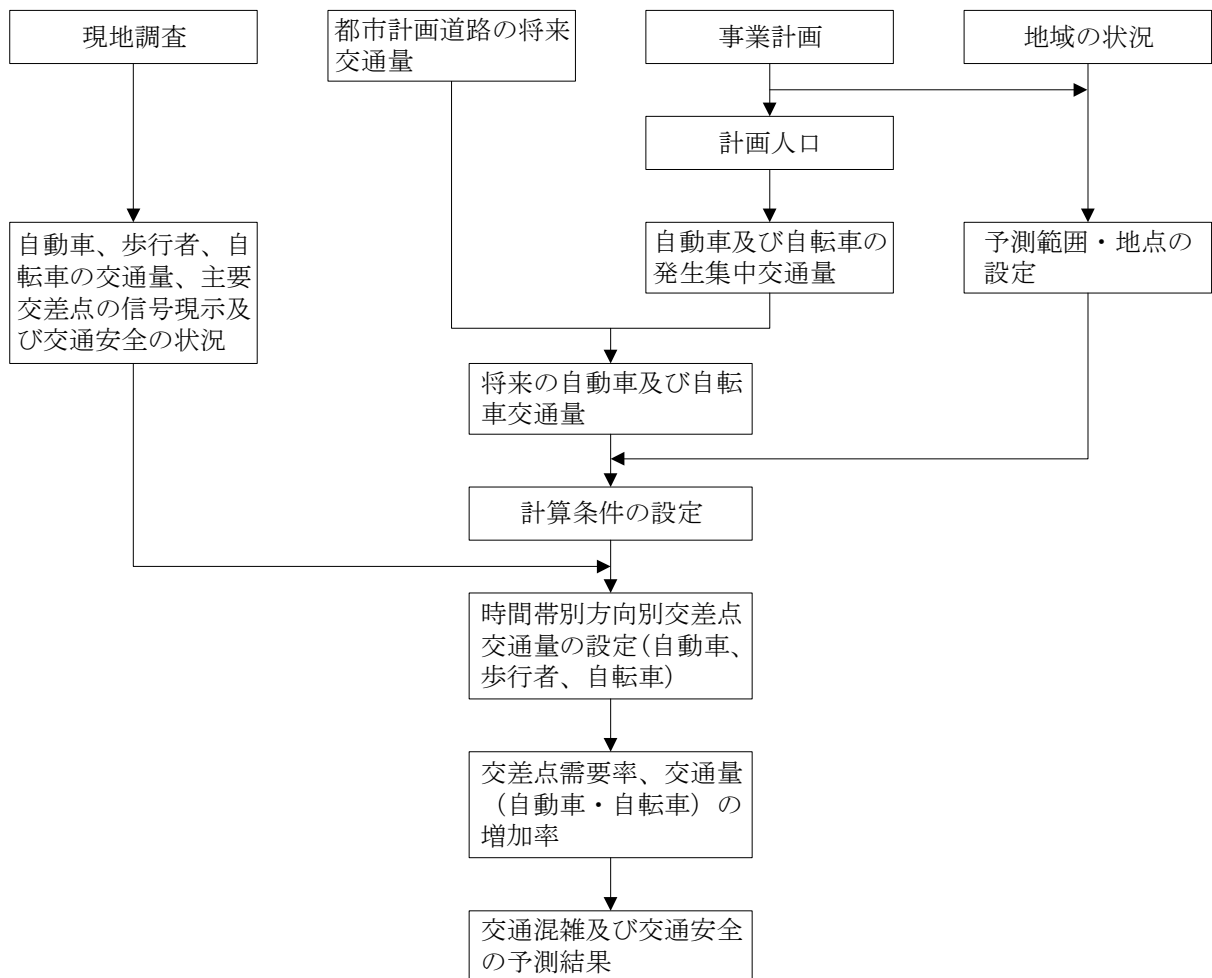


図 12. 18. 8 自動車の走行（都市計画道路）による交通混雑及び交通安全の予測手順

(2) 予測方法

(a) 予測時点

予測時点は、本事業が完了し佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線の供用開始後、交通量が定常の状態になる時期とした。

交差点需要率の予測は、午前及び午後のピーク時間帯、交差点交通量の増加率の予測は7～19時の時間帯とした。

(b) 予測範囲・地点

予測は、新たに整備する都市計画道路の交差点及び将来の交通量の増加の影響が大きいと考えられる事業計画地周辺の幹線道路の交差点を対象とした。具体的には、自動車の走行による交差点の需要率と交通安全の予測地点は、自動車の主要走行ルート上の4交差点（e-1～e-4地点）、自動車交通量の増加率の予測地点は、事業計画地周辺の3交差点（e-1～e-3地点）、自転車交通量の増加率の予測地点は、事業計画地周辺の4交差点（e-1・e-5・e-6・e-7地点）とした。

(c) 交通条件の設定

(7) 都市計画道路の自動車交通量

予測対象の都市計画道路の交差点総流入交通量は、表 12. 18. 12 に示すとおりである。

表 12. 18. 12 交差点総流入交通量（都市計画道路）

（単位：台/時）

時間帯	e-1 （南千里駅前交差点） （千里中央線と南千里岸部線の交差点）			e-2 （豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点（佐井寺1丁目付近））			e-3 （佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点（千里山東4丁目付近））			e-4 （豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点）		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
0～1	7	263	270	8	163	171	4	159	163	9	204	213
1～2	28	156	184	22	115	137	14	92	106	27	121	148
2～3	21	136	157	22	100	122	11	63	74	21	104	125
3～4	36	122	158	34	74	108	21	61	82	35	96	131
4～5	79	114	193	59	74	133	35	55	90	80	92	172
5～6	78	261	339	55	175	230	42	134	176	77	211	288
6～7	163	849	1,012	86	618	704	117	425	542	159	701	860
7～8	190	2,228	2,418	138	1,533	1,671	77	1,232	1,309	174	1,941	2,115
8～9	219	2,407	2,626	169	1,716	1,885	135	1,368	1,503	213	2,024	2,237
9～10	213	2,338	2,551	152	1,589	1,741	218	1,288	1,506	279	1,859	2,138
10～11	194	2,335	2,529	141	1,525	1,666	154	1,365	1,519	176	1,927	2,103
11～12	216	2,136	2,352	144	1,334	1,478	146	1,183	1,329	217	1,696	1,913
12～13	145	2,244	2,389	109	1,642	1,751	86	1,191	1,277	146	1,838	1,984
13～14	177	2,234	2,411	134	1,563	1,697	98	1,194	1,292	178	1,797	1,975
14～15	182	2,247	2,429	131	1,585	1,716	106	1,229	1,335	168	1,851	2,019
15～16	128	2,320	2,448	118	1,629	1,747	156	1,317	1,473	167	1,917	2,084
16～17	119	2,633	2,752	112	1,795	1,907	125	1,430	1,555	110	2,031	2,141
17～18	94	2,708	2,802	110	1,954	2,064	75	1,550	1,625	102	2,143	2,245
18～19	85	2,324	2,409	80	1,854	1,934	57	1,408	1,465	98	1,918	2,016
19～20	40	1,916	1,956	41	1,344	1,385	40	1,045	1,085	41	1,512	1,553
20～21	30	1,347	1,377	25	962	987	30	733	763	27	1,068	1,095
21～22	7	1,000	1,007	6	714	720	16	540	556	8	779	787
22～23	14	688	702	20	433	453	15	339	354	14	545	559
23～0	7	375	382	12	257	269	9	227	236	7	296	303
合計	2,472	35,381	37,853	1,928	24,748	26,676	1,787	19,628	21,415	2,533	28,671	31,204

(イ) 事業計画地からの交通量等

(i) 発生集中交通量

事業計画地からの供用開始後の自動車発生集中交通量は、「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、国土交通省都市局都市計画課）に基づき、計画人口（約2,300人）から設定した計画住戸数から「第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」の調査データ（以下「PTデータ」という。）を用いて設定した。

事業計画地からの発生集中交通量等の算出条件及び算出結果は、表12.18.13に示すとおりであり、自動車発生集中交通量は796台/日、自転車発生集中交通量は3,832台/日である。

詳細の算出手順は、資料3.6.2に示すとおりである。

表 12. 18. 13 自動車及び自転車の発生集中交通量等の算出条件及び結果（供用開始後）

項目	設定値	算出条件
計画人口	2,300 人	吹田市第 4 次総合計画で推計された 2030 年における将来人口から算定した人口密度より算出
算出戸数	958 戸	事業計画地周辺地域の 1 戸当たりの平均居住人数（2.4 人／戸） ¹⁾ より算出
発生集中交通量	6,706 人／日	住宅の発生集中原単位（7.0 人 TE／戸） ^{2) 3)} より算出
自動車発生集中交通量	796 台／日	自動車の分担率（平日：16.6%） ⁴⁾ 自動車の平均乗車人数（1.4 人／台） ²⁾
自転車発生集中交通量	3,832 台／日	1 戸当たりの自転車保有台数を 2 台として算出

- (注) 1. 「吹田市統計書（令和元年（2019 年）版）」（令和 2 年（2020 年）3 月、吹田市）
 2. 「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、国土交通省都市局都市計画課）
 3. TE はトリップエンドの略である。人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位を「トリップ」といい、「トリップエンド」はある地点での出発・到着する人を合わせた数値（発生集中交通量）を示す。
 4. 「第 5 回（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」（京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ）

(ii) 自動車発生集中交通量の方向別比率

自動車発生集中交通量の方向別比率は、周辺地域を道路網によりブロック分けし、それらのブロックへの P T データのトリップ数より算出することとした。

自動車発生集中交通量の方向別比率は、表 12. 18. 14 に示すとおりである。

表 12. 18. 14 自動車発生集中交通量の方向別比率

方向	比率 (%)	主要都市等
北方向	32.0	池田市、箕面市、豊中市（北部）、吹田市（北部）、吹田市他
西方向	12.7	大阪市、豊中市（南部）、吹田市他
南方向	29.1	守口市、吹田市（南部）、大阪市、吹田市他
東方向	26.2	摂津市、茨木市（南部）、茨木市（北部）、門真市、吹田市（南部）、吹田市他
計	100.0	—

(注) 比率 (%) は P T データより算出

(iii) 時間帯別の自動車発生集中交通量

供用開始後の時間帯別の自動車発生集中交通量は、P T データの自動車の時間帯別トリップ数より時間帯別比率を算出し、1 日当たりの自動車発生集中交通量を時間配分した。さらに、時間配分した自動車発生集中交通量は、方向別比率をもとに走行ルートごとの自動車発生集中交通量を設定した。

供用後の時間帯別の自動車発生集中交通量は、表 12. 18. 15 に示すとおりである。

表 12. 18. 15 時間帯別の自動車発生集中交通量

(単位：台/時)

時間帯	発生交通量	集中交通量	合計
0～1	0	2	2
1～2	0	1	1
2～3	0	3	3
3～4	2	1	3
4～5	2	1	3
5～6	15	1	16
6～7	47	1	48
7～8	128	9	137
8～9	102	13	115
9～10	33	20	53
10～11	20	21	41
11～12	12	24	36
12～13	8	26	34
13～14	5	22	27
14～15	3	23	26
15～16	3	26	29
16～17	5	33	38
17～18	8	35	43
18～19	0	46	46
19～20	2	29	31
20～21	1	25	26
21～22	1	17	18
22～23	1	10	11
23～0	0	9	9
合計	398	398	796

(iv) 自転車発生集中交通量

事業計画地からの自転車発生交通量は、表 12. 18. 13 に示した自転車発生集中交通量の 3,832 台/日の半数の 1,916 台/日であり、この発生量の半数の 958 台が自動車のピーク時間帯である通勤・通学時間帯の 8～9時に周辺地域を通行すると設定した。また、自転車集中交通量は 1,916 台/日の集中量の半数の 958 台が帰宅時間帯の 17～18時に周辺地域を通行すると設定した。自転車の発生集中交通量のうち、豊中岸部線の北側全域及び南側の約半数の交通量が北側の阪急電鉄千里線の南千里駅方面に向かい、その他は南側の千里山駅方面に向かうものと設定した。

(ウ) 供用開始後の交差点の自動車交通量

各交差点における流入交通量は、表 12. 18. 12 に示す都市計画道路の自動車交通量及び表 12. 18. 15 に示す事業計画地からの自動車発生集中交通量を合計して算出した。詳細は、資料 3. 6. 2 に示すとおりである。

各交差点のピーク時間帯の総流入交通量は、表 12. 18. 16 に示すとおりである。

表 12. 18. 16 各交差点における総流入交通量（午前、午後ピーク時間帯）

(単位：台/時)

時間帯	e-1 (南千里駅前交差点) (千里中央線と南千里岸部線の交差点)			e-2 (豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点(佐井寺1丁目付近))			e-3 (佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点(千里山東4丁目付近))			e-4 (豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点)		
	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
8～9	219	2,445	2,664	169	1,743	1,912	135	1,401	1,536	213	2,106	2,319
17～18	94	2,722	2,816	110	1,965	2,075	75	1,562	1,637	102	2,165	2,267

(I) ピーク時間帯の方向別交差点交通量及び信号現示

ピーク時間帯の方向別交差点交通量及び信号現示は、図 12. 18. 9 に示すとおりである。

各交差点の信号現示は、現況の交差点 (e-1・e-2・e-3 地点) については現況と同様とし、新たに整備される都市計画道路の交差点 (e-4 地点) については、交差点の現地調査結果をもとに各流入部の混雑が生じないように設定した。

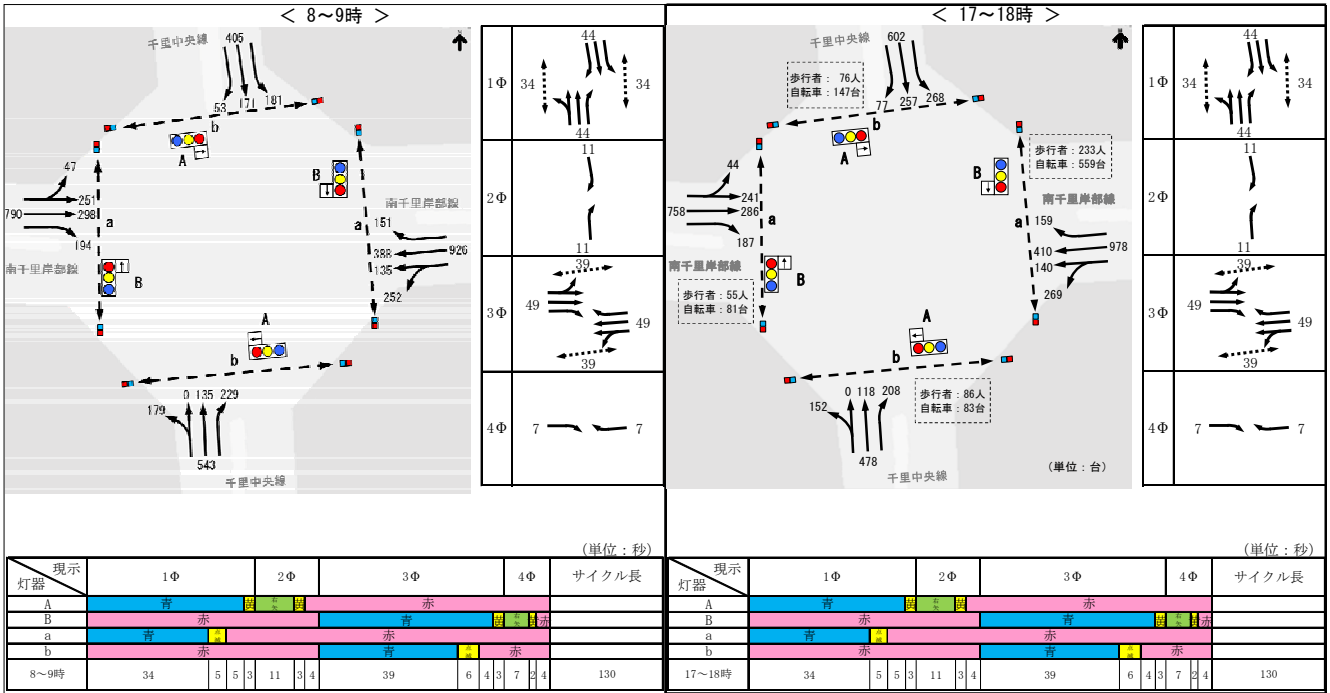


図 12.18.9(1) 時間交通量及び信号現示 (e-1 地点 (南千里駅前交差点))

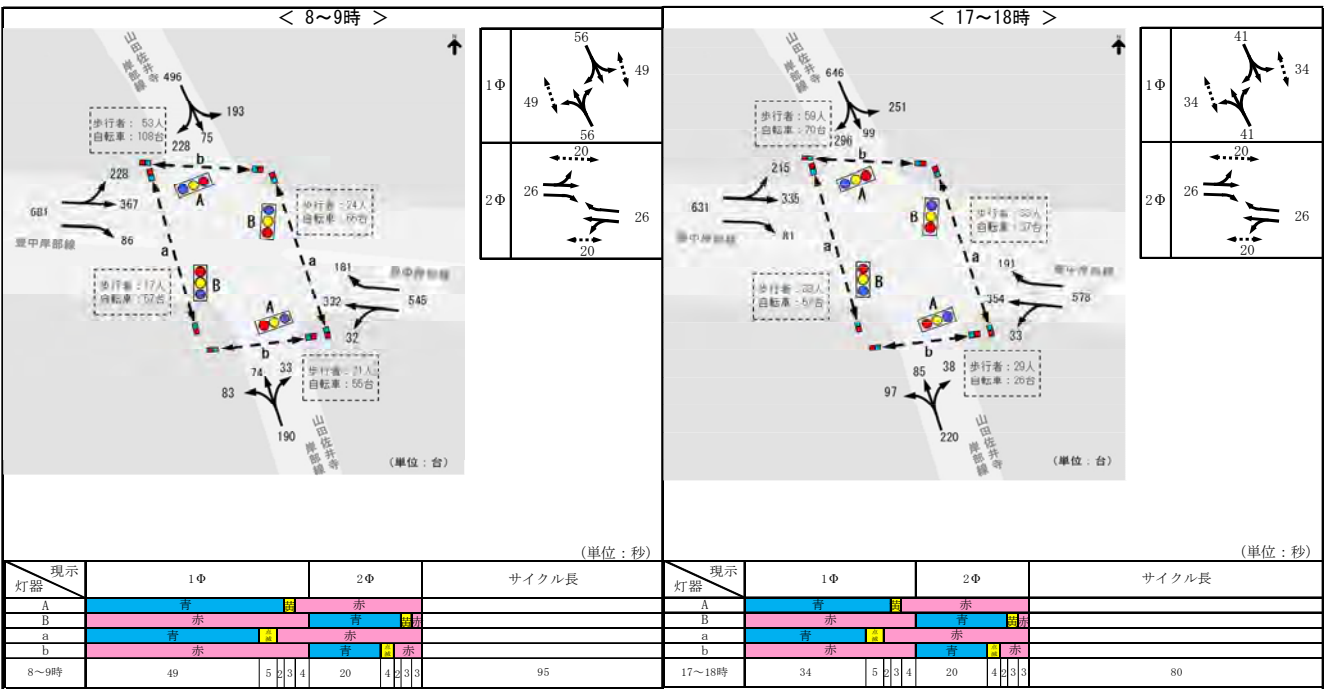


図 12.18.9(2) 時間交通量及び信号現示 (e-2 地点 (豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点))

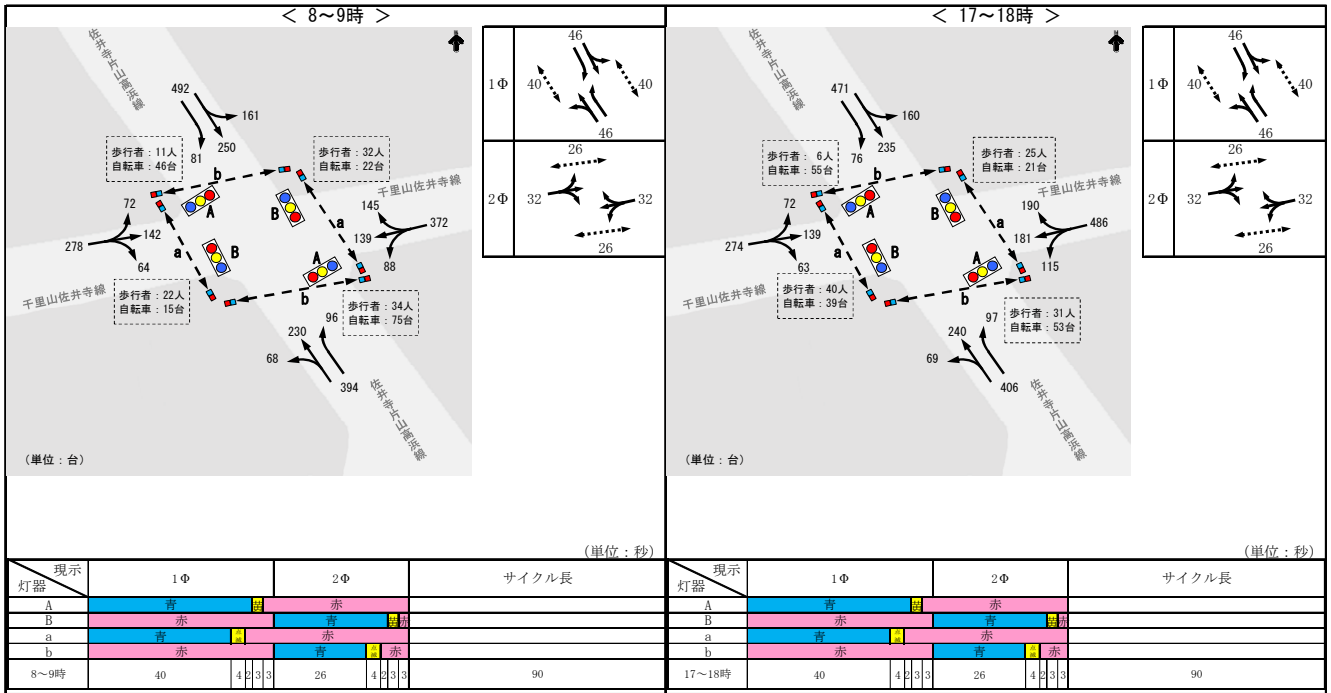


図 12.18.9(3) 時間交通量及び信号現示(e-3 地点(佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点))

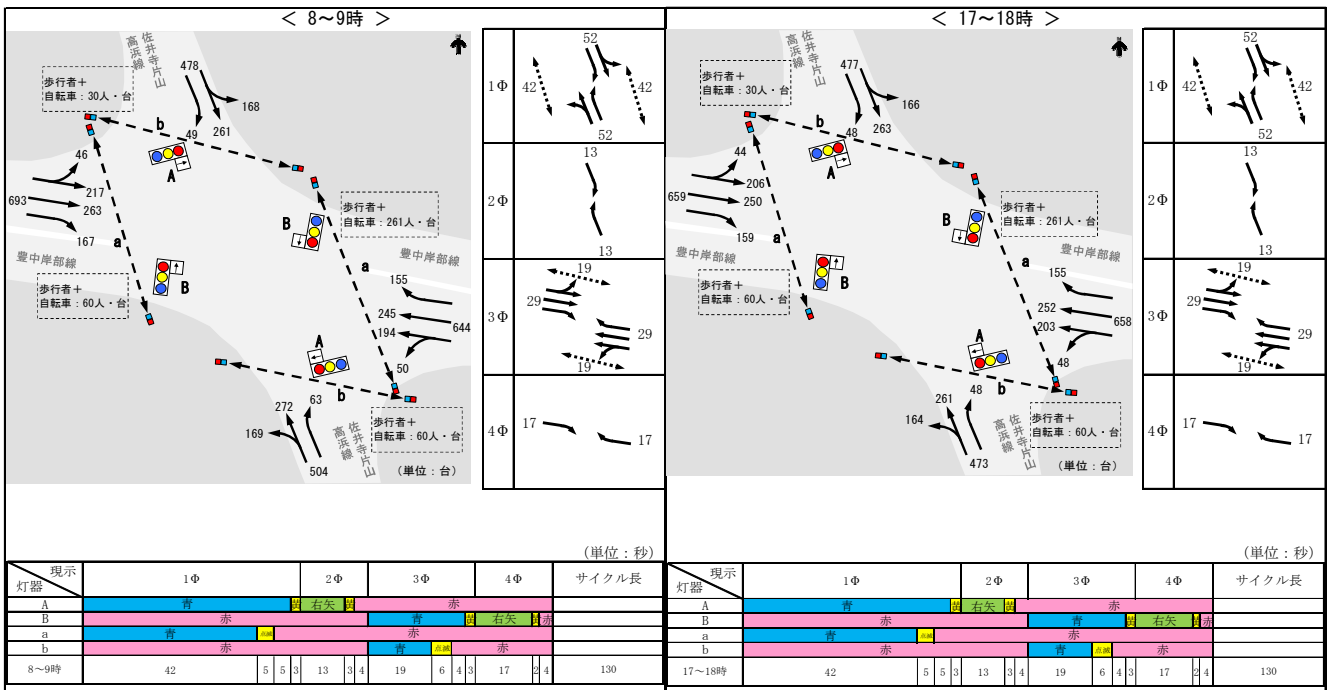


図 12.18.9(4) 時間交通量及び信号現示 (e-4 地点 (豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点))

(3) 予測結果

(a) 自動車の走行による交差点の需要率

交差点需要率の予測結果は、表 12. 18. 17 に示すとおりである。

供用開始後の交差点需要率は 0. 390～0. 771 であり、全ての予測地点のピーク時間帯で交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安 0. 9 を下回っている。

表 12. 18. 17 交差点需要率の予測結果（ピーク時間帯）

予測地点	交差点需要率	ピーク時間帯
e-1 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸部線の交差点)	0. 434	8～9時
	0. 496	17～18時
e-2 佐井寺1丁目付近 (豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点)	0. 713	8～9時
	0. 771	17～18時
e-3 千里山東4丁目付近 (佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点)	0. 497	8～9時
	0. 555	17～18時
e-4 (豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点)	0. 423	8～9時
	0. 390	17～18時

(b) 交通量の増加率

(7) 自動車の走行による交通量の増加率

現況調査を行った交差点（e-1・e-2・e-3 地点）における自動車の走行による交通量の増加率の予測結果は、表 12. 18. 18 に示すとおりである。

自動車の走行による交通量の増加率は、現況の交差点交通量の多い e-1 地点（南千里駅前交差点）では、12 時間で 28%、各時間帯で 21～35%、現況の交差点交通量の少ない e-2 地点（豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点（佐井寺 1 丁目付近））及び e-3（佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点（千里山東 4 丁目付近））では、12 時間で 90～171%、各時間帯で 54～224%である。

表 12.18.18 自動車の走行による交差点総流入交通量の増加率の予測結果

予測地点 (接続道路)	時間帯	現況の交通量 (台/時)			供用開始後の交通量 (台/時)			(②/①-1) ×100 交通量の 増加率 (%)
		大型車	小型車	①乗用 車換算 交通量	大型車	小型車	②乗用 車換算 交通量	
e-1 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸 部線の交差点)	7～8	129	1,748	2,006	190	2,273	2,653	32.3
	8～9	179	1,882	2,240	219	2,445	2,883	28.7
	9～10	173	1,805	2,151	213	2,355	2,781	29.3
	10～11	156	1,824	2,136	194	2,348	2,736	28.1
	11～12	166	1,686	2,018	216	2,148	2,580	27.8
	12～13	108	1,695	1,911	145	2,255	2,545	33.2
	13～14	123	1,683	1,929	177	2,243	2,597	34.6
	14～15	140	1,695	1,975	182	2,256	2,620	32.7
	15～16	107	1,854	2,068	128	2,330	2,586	25.0
	16～17	96	2,168	2,360	119	2,645	2,883	22.2
	17～18	68	2,278	2,414	94	2,722	2,910	20.5
	18～19	56	1,861	1,973	85	2,339	2,509	27.2
12時間計	1,501	22,179	25,181	1,962	28,359	32,283	28.2	
e-2 佐井寺1丁目付近 (豊中岸部線と山田佐井 寺岸部線の交差点)	7～8	51	639	741	138	1,567	1,843	148.7
	8～9	101	902	1,104	169	1,743	2,081	88.5
	9～10	67	831	965	152	1,602	1,906	97.5
	10～11	72	714	858	141	1,535	1,817	111.8
	11～12	40	652	732	144	1,343	1,631	122.8
	12～13	41	815	897	109	1,650	1,868	108.2
	13～14	63	806	932	134	1,570	1,838	97.2
	14～15	53	792	898	131	1,591	1,853	106.3
	15～16	76	888	1,040	118	1,636	1,872	80.0
	16～17	71	1,079	1,221	112	1,804	2,028	66.1
	17～18	69	1,241	1,379	110	1,965	2,185	58.4
	18～19	44	1,227	1,315	80	1,865	2,025	54.0
12時間計	748	10,586	12,082	1,538	19,871	22,947	89.9	
e-3 千里山東4丁目付近 (佐井寺片山高浜線と千 里山佐井寺線の交差点)	7～8	21	401	443	77	1,283	1,437	224.4
	8～9	44	487	575	135	1,401	1,671	190.6
	9～10	64	501	629	218	1,306	1,742	176.9
	10～11	50	522	622	154	1,381	1,689	171.5
	11～12	36	485	557	146	1,198	1,490	167.5
	12～13	24	469	517	86	1,203	1,375	166.0
	13～14	48	480	576	98	1,205	1,401	143.2
	14～15	45	485	575	106	1,242	1,454	152.9
	15～16	56	471	583	156	1,334	1,646	182.3
	16～17	74	534	682	125	1,449	1,699	149.1
	17～18	32	588	652	75	1,562	1,712	162.6
	18～19	14	511	539	57	1,422	1,536	185.0
12時間計	508	5,934	6,950	1,433	15,986	18,852	171.3	

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

(イ) 自転車交通量の増加率

事業計画地の住居の整備に伴う人口の増加により、周辺地域の歩行者及び自転車の交通量が増加することが想定される。車道及び歩道を走行することにより自動車及び歩行者の交通に影響を及ぼす自転車交通量に着目し、現況で歩行者通行量及び自転車交通量が多い阪急電鉄千里線の南千里駅から南側の千里中央線の交差点（e-1・e-5・e-6 地点）及び事業計画地から阪急電鉄千里線の千里山駅へ向かう交差点（e-7 地点）を対象に、自転車の交差点交通量の増加率を算定した。その予測結果は、表 12.18.19 に示すとおりである。

ピーク時間帯における予測地点の自転車交通量の増加率は、18～59%と見込まれるが、予測地点は全て信号交差点であり、千里中央線、千里山佐井寺線については車道の両側に歩道が整備されていることから、予測地点の周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。

表 12.18.19 自転車の交差点交通量の増加率の予測結果（ピーク時間帯）

予測地点 (接続道路)	現況の交通量		供用開始後の交通量	$(\text{②}/\text{①}-1) \times 100$ 交通量の増加率 (%)
	①自転車台数 (台/時)	ピーク時間帯	②自転車台数 (台/時)	
e-1 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸部 線の交差点)	619	8～9時	984	59.0
e-5 (千里中央線と佐井寺片山 高浜線の交差点)	266	8～9時	415	56.0
e-6 (千里中央線と豊中岸部線 の交差点)	219	17～18時	259	18.3
e-7 千里山東4丁目付近 (千里山佐井寺線と佐竹千 里山駅線の交差点)	149	8～9時	223	49.7

(注) e-5 及び e-6 地点の現況の自転車交通量は、各地点に最も近い現地調査地点の C-2 及び C-1 地点の現地調査結果を用いた。

(c) 交通安全の状況

新たに整備される都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）は、車道の両側に歩道と自転車通行空間が整備され、自動車、歩行者及び自転車の交通が分離される計画であり、都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）の交差点及び都市計画道路と周辺道路の交差点は、全て信号交差点として計画している。各交差点には、歩行者用信号の設置とともに横断歩道や自転車横断帯の路面標示を設けること、供用開始後の交差点需要率は、交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安 0.9 を下回るものと予測されることから、適切な信号現示の設定により周辺地域の交通の状況及び歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。

予測地点（e-1～e-4 地点）それぞれの交通安全の状況は、次のとおりである。

- ・ e-1 地点（南千里駅前交差点）（千里中央線と南千里岸部線の交差点）は、現況でも自動車、歩行者及び自転車の交差点交通量が多い地点である。供用開始後に現況よりも自動車交通量、自

転車交通量等の増加が見込まれるが、歩行者用信号、横断歩道、自転車横断帯が設けられ、交差点隅角部も広い交差点であること、自動車交通量のピーク時間帯で横断歩行者が最も多い横断歩道の歩行者・自転車は信号1サイクル当たり平均約30人と想定され、横断必要時間が約27秒で歩行者用信号現示34秒を下回っていることから、歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される（図12.18.10参照）。また、現況でも交差点から千里中央線を南下した位置にある商業施設までの区間の歩行者通行量及び自転車交通量が多く、歩道幅に狭い箇所もあることから、将来の商業施設の改築に当たっては、歩行者及び自転車の交通安全の確保のため歩道を拡幅するなど可能な限り配慮する。

- ・ e-2地点（豊中岸部線と山田佐井寺岸部線の交差点（佐井寺1丁目付近））は、供用開始後に現況よりも自動車交通量、自転車交通量等の増加が見込まれるが、歩行者用信号、横断歩道、自転車横断帯が設けられた交差点であること、自動車交通量のピーク時間帯で横断歩行者が最も多い横断歩道の歩行者・自転車は信号1サイクル当たり平均約5人と想定されること、交差点周辺の小学校に至るルートは歩道が整備されていることから、歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。
- ・ e-3地点（佐井寺片山高浜線と千里山佐井寺線の交差点（千里山東4丁目付近））は、供用開始後に現況よりも自動車交通量、自転車交通量等の増加が見込まれるが、歩行者用信号、横断歩道、自転車横断帯が設けられた交差点であること、自動車交通量のピーク時間帯で横断歩行者が最も多い横断歩道の歩行者・自転車は信号1サイクル当たり平均約5人と想定されることから、歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。
- ・ e-4地点（豊中岸部線と佐井寺片山高浜線の交差点）は、都市計画道路の整備によって生じる新たな交差点であるが、歩行者用信号、広い横断歩道、自転車横断帯を設けた交差点として計画していること、自動車交通量のピーク時間帯で横断歩行者が最も多い横断歩道の歩行者・自転車は信号1サイクル当たり平均約10人と想定されることから、歩行者、自転車の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。



図 12.18.10 歩行者・自転車の横断必要時間

(4) 評価

(a) 評価目標

施設の供用に伴う交通混雑及び交通安全の評価目標は、表 12. 18. 20 に示すとおりである。

自動車の走行が、走行ルート of 交通混雑、交通安全に及ぼす影響について、予測結果を評価目標と照らし合わせて評価した。

表 12. 18. 20 自動車の走行による交通混雑及び交通安全の評価目標

環境影響要因	環境要素	評価目標
自動車の走行	交通混雑	周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと。
	交通安全	・周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと。 ・歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されていること。

(b) 評価結果

都市計画道路の供用開始後の自動車の走行による交通量の増加率は、12 時間で 28～171%、各時間帯で 21～224%と増加が見込まれるが、供用開始後の交差点需要率は 0. 390～0. 771 で全ての予測地点のピーク時間帯で交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安 0. 9 を下回っており、適切な信号現示の設定により、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測される。また、新たに整備される都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）には、車道の両側に歩道と自転車通行空間が整備され、自動車、歩行者及び自転車の交通が分離される計画であること、都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）の交差点及び都市計画道路と周辺道路の交差点は全て信号交差点で、歩行者用信号、横断歩道、自転車横断帯が設けられることから、歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されているものと予測される。

さらに、交通混雑の軽減及び交通安全を確保するために、以下の環境取組を実施することにより、自動車の走行による影響を最小限にとどめるようにする計画である。

- ① 都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）には、視認性の良い信号、道路標識を設置し、路面標示は摩耗による目視に支障を来さないように適切な維持管理を行う。
- ② 事業計画地の区画道路は、事業計画地外からの自動車の通り抜けが起こらないような動線を計画をする。
- ③ 事業計画地の区画道路の交差点は、一時停止の道路標識及び路面標示により優先道路を明確にし、交通安全に配慮する。
- ④ 都市計画道路及び事業計画地の区画道路には街灯を設置し、夜間でも歩行者及び自転車相互の視認性の向上に配慮する。
- ⑤ 必要に応じて、大阪府警察本部、道路管理者等の関係機関と交通混雑の軽減や交通安全の確保等に関する対応を協議する。

以上のことから、本事業による自動車の走行が事業計画地及び周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさないこと及び歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮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。