

# 佐井寺西土地区画整理事業

## 環境影響評価書

### 要 約 書

令和3年（2021年）10月

吹 田 市



# 目 次

ページ

1. 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名	1
2. 事業者の環境に対する取組方針	1
3. 事業の名称、目的及び内容	2
(1) 事業の名称	2
(2) 事業の目的	2
(3) 事業の内容	3
4. 環境影響要因の概要	13
5. 本事業における環境に対する取組方針	13
6. 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答	14
7. 提案書意見交換会における住民からの意見の概要 及びこれに対する事業者の見解	18
8. 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解	24
9. 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解	28
10. 本事業における環境取組内容	32
(1) 工事中	32
(2) 施設の存在、供用時	33
11. 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法	44
(1) 環境要素	44
(2) 現況調査及び予測の方法	45
(3) 評価の方法	46
12. 環境影響評価の結果	47
(1) 産業廃棄物、建設発生土	47
(2) 大気汚染	47
(3) 悪 臭	54
(4) ヒートアイランド現象	54
(5) 水質汚濁	55
(6) 土壌汚染	57
(7) 地形、地質	57
(8) 騒 音	58

(9) 振 動	62
(10) 動 物	65
(11) 植 物	66
(12) 生態系	67
(13) 緑 化	67
(14) 人と自然とのふれあいの場	68
(15) 景 観	68
(16) 文化遺産	71
(17) コミュニティ	72
(18) 交通混雑、交通安全	72
(19) 評価の結果	76
13. 事後調査の実施に関する事項	79
14. 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	80
15. 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	84
16. 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	91
17. 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解	100



## 1. 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名

事業者の名称 : 吹田市

代表者の氏名 : 吹田市長 後藤 圭二

主たる事務所の所在地 : 大阪府吹田市泉町 1 丁目 3 番 40 号

## 2. 事業者の環境に対する取組方針

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

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

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

「吹田市第3次環境基本計画」の基本理念は図1に示すとおりであり、「使い捨てなどのライフスタイルを見直す」、「限りある資源を有効に使う」、「豊かな自然と共に生きる」の3つの視点が持続可能な社会を目指す上での環境政策の基本理念です。これらを進めるためには、ライフスタイルを転換しなければなりません。そこに共通する言葉が「MOTTAINAI」（もったいない）です。

吹田市では、エネルギーの消費活動自体を見直すという意味で「節エネルギー」という言葉を提唱し、温暖化対策の柱にしてきました。

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



図1 吹田市第3次環境基本計画の基本理念

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

#### <基本理念>

##### 安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保する

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

##### エネルギーや資源を大切に使い、循環する社会を目指す

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

##### 市民、事業者、行政の協働で、持続可能な社会づくりを進める

出典：「吹田市第3次環境基本計画」（令和2年（2020年）2月、吹田市）

### 3. 事業の名称、目的及び内容

#### (1) 事業の名称

佐井寺西土地区画整理事業

#### (2) 事業の目的

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

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

### (3) 事業の内容

#### (a) 事業の種類

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

#### (b) 事業の規模

事業計画地面積：207,890m<sup>2</sup>

#### (c) 事業の実施場所

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

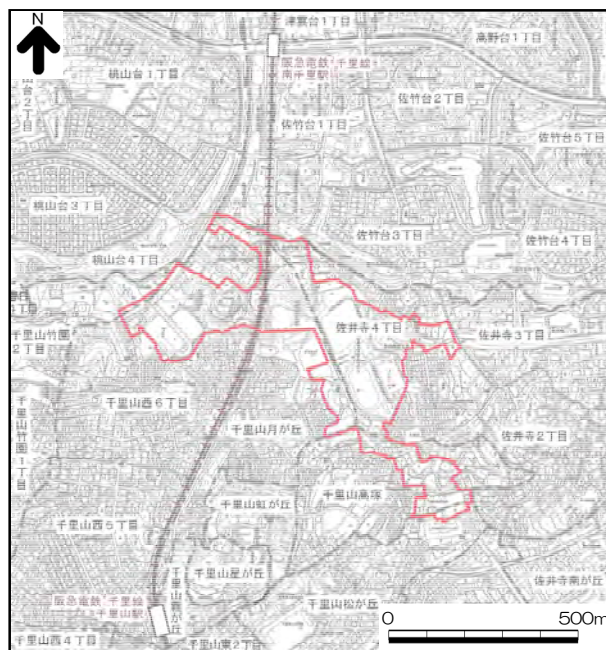


図2 本事業の実施場所

#### (d) 事業計画の概要

##### (ア) まちづくりの流れ

事業計画地のまちづくりの流れは、図3に示すとおりです。

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

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

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

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

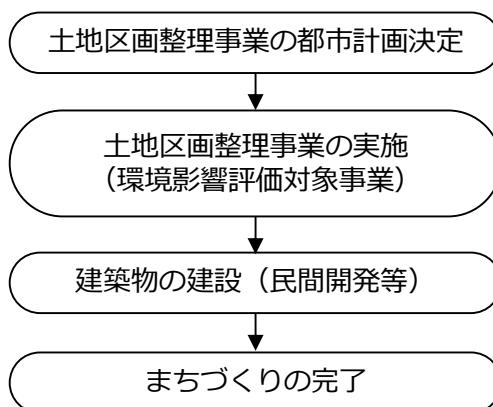


図3 まちづくりの流れ

### (イ) 事業の検討の背景

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

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

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

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

表1 事業計画地が抱える問題点及びそれに対する整備課題

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

### (ウ) 事業計画地のまちづくりの基本方針

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

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

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

### (エ) 土地利用計画

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

事業計画地の面積 207,890m<sup>2</sup> (約 20.8ha) の内訳は、道路（都市計画道路、区画道路等）が 27.71%、公園・遊園が 3.32%、緑地が 1.13%であり、その小計は 32.16%です。これ以外の土地（宅地等）の比率は 67.84%であり、その内訳は住宅地等が 65.69%、鉄道用地が 2.15%です。住宅地等の用途については、土地区画整理事業による都市基盤施設の整備後に、民間の事業者が開発を行うため、現時点では未定です。

表2 土地利用計画

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



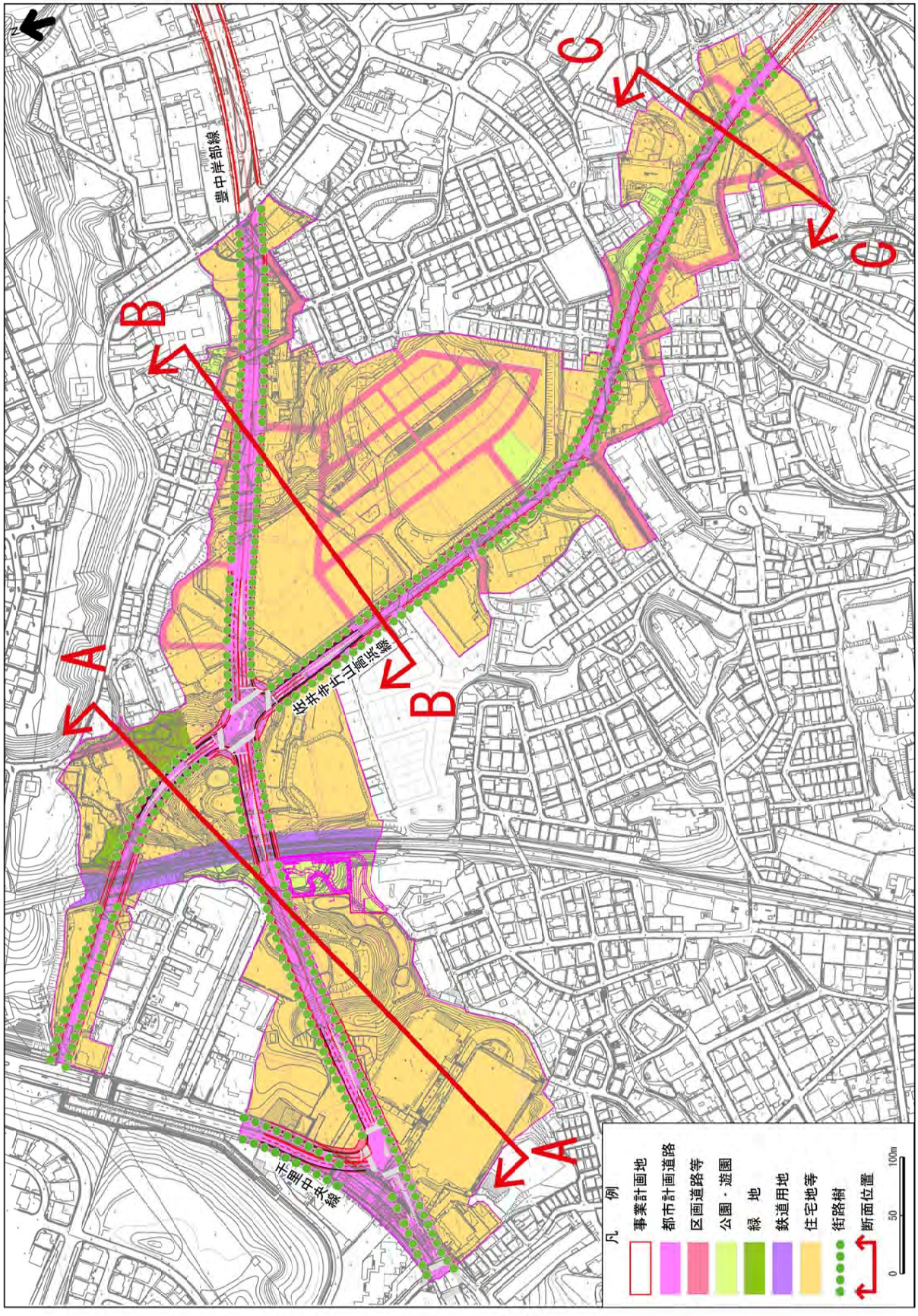
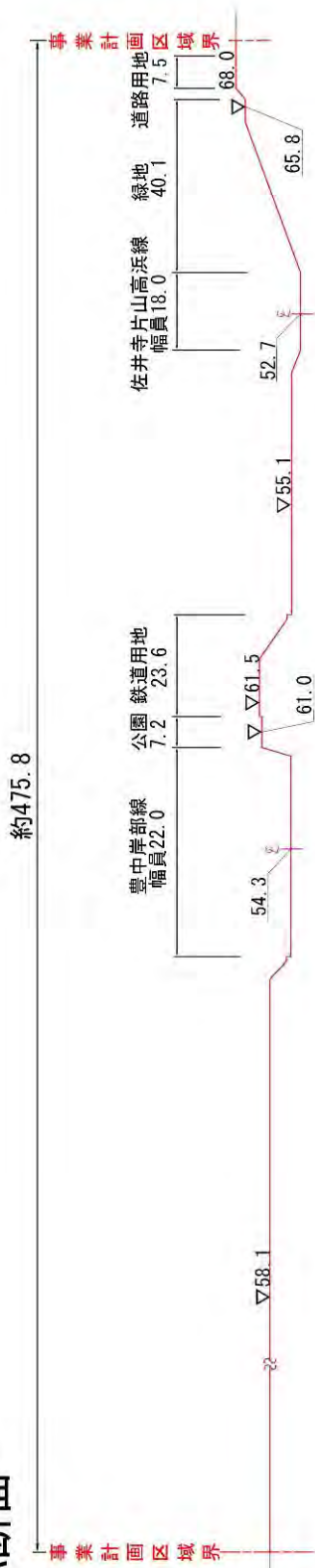


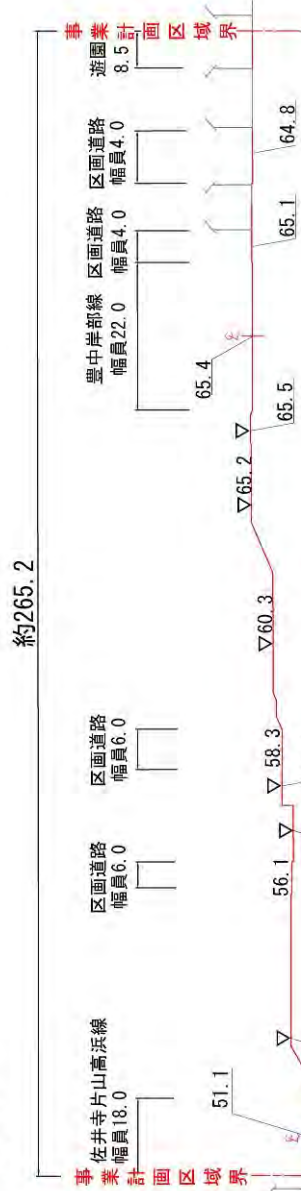
圖 4 土地利用計畫



# A-A断面



# B-B断面



# C-C断面

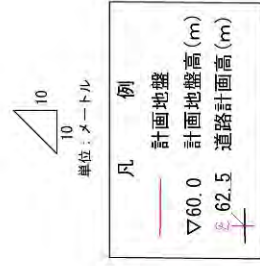
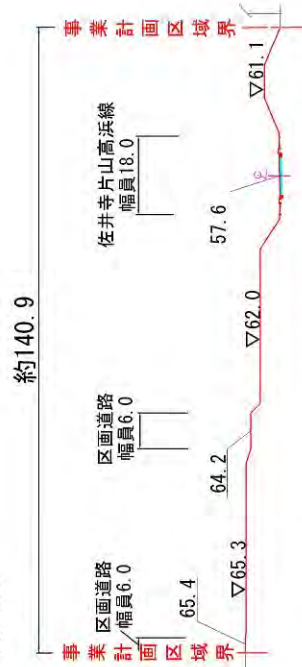
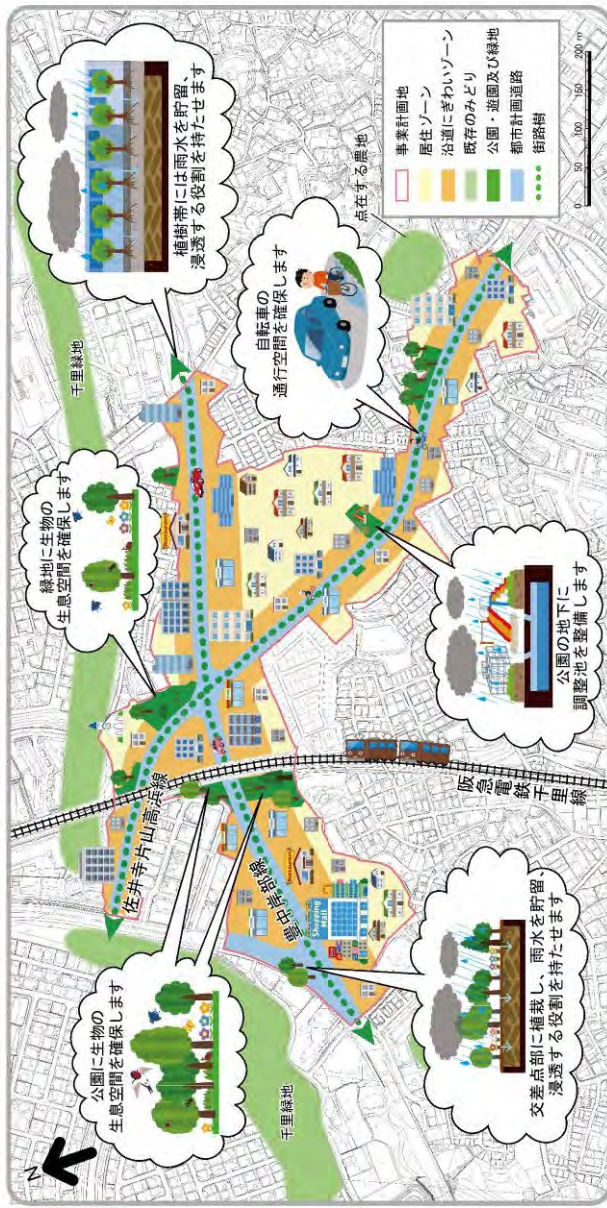


図5 代表的な断面における事業実施後の地盤高

＜佐井寺西土地区画整理事業の将来像（イメージ）＞

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

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



良好な居住環境の創出

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

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

- 交通安全
- 良好な景観の形成
- みどりの連続性確保



街区の整備

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

緑地・公園等の整備

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

都市計画道路の整備

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



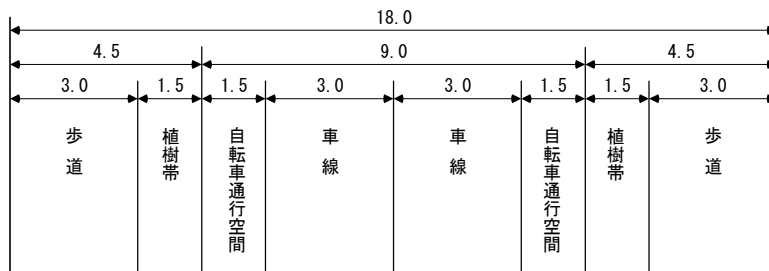
(才) 基盤施設計画

(i) 道路

<都市計画道路>

① 佐井寺片山高浜線 (総幅員：18.0m)

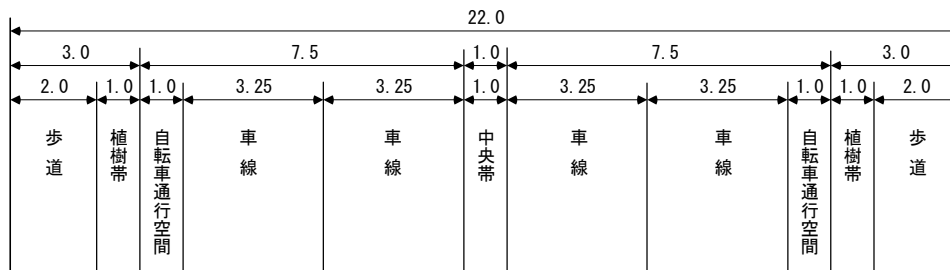
- ・車 道：3.0m×2 (2車線)
- ・自転車通行空間：1.5m×2
- ・植 樹 帯：1.5m×2
- ・歩 道：3.0m×2



(単位：メートル)

② 豊中岸部線 (総幅員：22.0m)

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

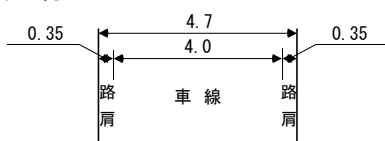


(単位：メートル)

<区画道路>

■ 総幅員：4.7m

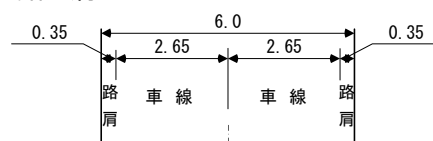
- ・車 道：4.0m (1車線)
- ・路 肩：0.35m×2



(単位：メートル)

■ 総幅員：6.0m

- ・車 道：2.65m×2 (2車線)
- ・路 肩：0.35m×2



(単位：メートル)

図6 都市計画道路及び区画道路の横断面構成

## (ii) 環境基盤施設

公園・遊園面積は、事業計画地面積に対し、「土地区画整理法施行規則」（昭和30年3月31日建設省令第5号（最終改正：平成30年3月30日国土交通省令第16号））第9条に定められている3%以上を確保します。また、緑被率（樹木や草花等の植物で被われた土地の割合）については、「吹田市第2次みどりの基本計画（改訂版）」（平成28年8月、吹田市）の「千里山・佐井寺地域の将来目標値」に基づき、事業計画地面積の28%以上を確保することを基本とします。さらに、公園・遊園及び緑地の整備、街路樹植栽に当たっては、雨庭や保水性舗装等、雨水貯留浸透機能の向上やヒートアイランド現象の緩和に寄与するグリーンインフラを積極的に導入します。

### <公園・遊園及び緑地>

公園・遊園及び緑地を一体的に整備し、まとまった緑の空間を確保します。

### <街路樹植栽>

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

## (iii) 供給処理施設等

### <上水道>

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

### <下水道>

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

### <電気・ガス>

今後の土地利用計画に合わせた供給を検討していきます。

### <電線類の地中化>

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

### <防犯対策>

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

## (力) 廃棄物処理計画

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

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

(キ) 交通計画

都市計画道路の計画交通量は、以下のとおりです。

佐井寺片山高浜線：12,600 台/日

豊中岸部線：18,600 台/日

(e) 工事計画

(ア) 工事工程の概要

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

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

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

表3 工事工程の概要

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

(イ) 資材等の搬出入計画

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

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

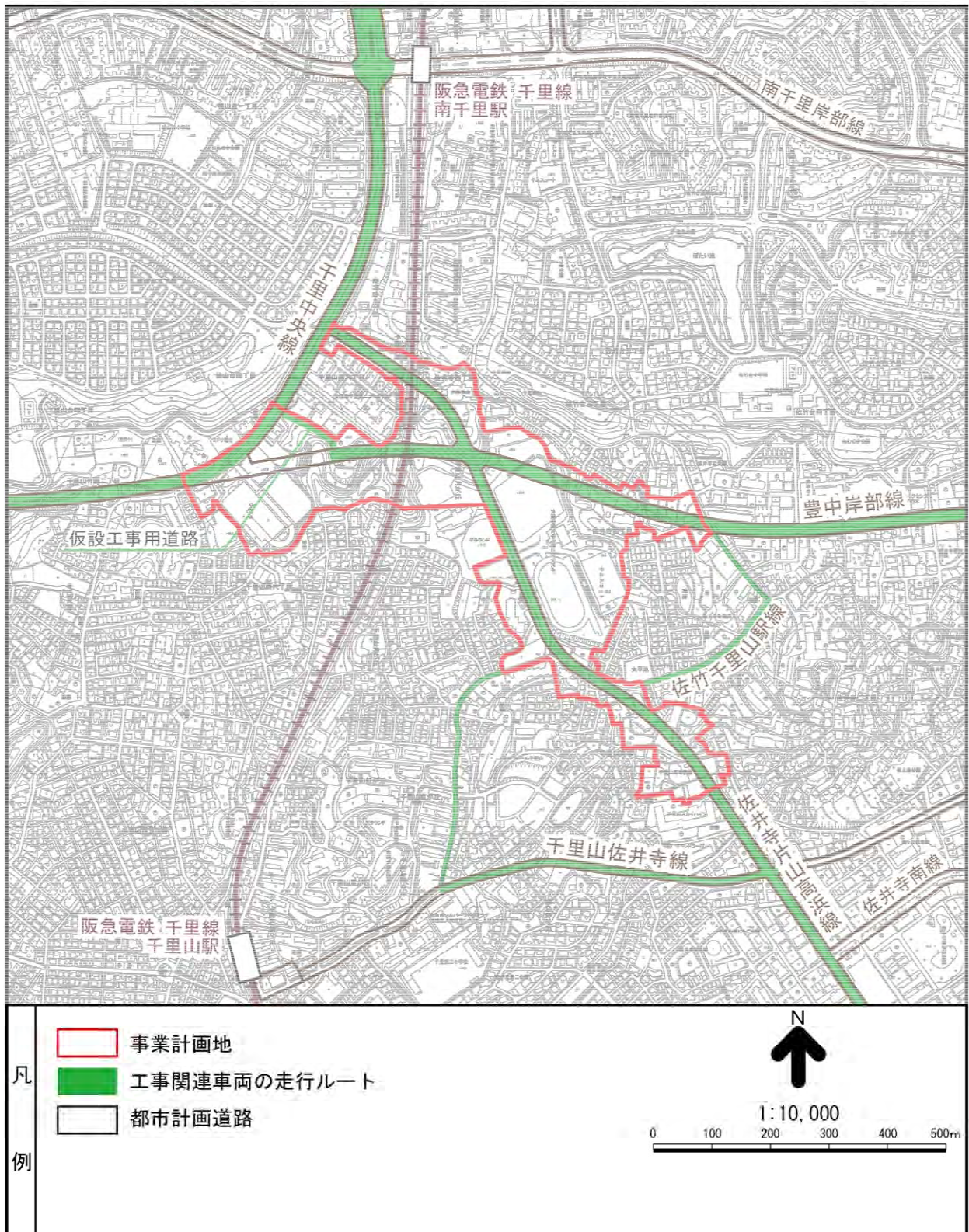


図7 工事関連車両の走行ルート

(ウ) 排水処理計画

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

#### 4. 環境影響要因の概要

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

##### ① 工 事

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

##### ② 存 在

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

##### ③ 供 用

- ・自動車の走行（都市計画道路供用後の自動車の走行）

#### 5. 本事業における環境に対する取組方針

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

##### <環境に対する取組方針>

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

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



## 6. 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

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

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

表4(1) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

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

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 4(2) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

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

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 4(3) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

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

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。



表 4(4) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

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

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 8. 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

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

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



表 7(1) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

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

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 7(2) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 土地利用 計画	大阪学院大学グラウンドは不動産会社に売却され、何棟かの大型マンションが建てられるとのこと。若い世帯が多く入居すれば、保育園、学童保育等の問題も考えるべきである。市は不動産会社と交渉し、近隣住民の防災施設としての機能も兼ね備えた、放課後の児童の居場所としての児童館やホールを建設してほしい。 【7】	土地区画整理事業はあくまでも基盤整備であるため、その後の土地利用に関する御意見は、関係部局に伝えてまいります。
	私有地の西側は、現況、高さ 2.2m の擁壁となっており、その下を市道が通っている。その市道から大阪学院大学のテニスコート横の通路までの緑地は、市街地の貴重なみどりを継承するため、また、防災の観点から緑地として残すことを要望する。また、市道は残し、民間事業者の開発行為により擁壁に影響が及ばないようにしてほしい。 【6】	既存宅地と事業計画地との境界部分の造成計画については、現在検討中です。造成計画が決定しましたら、図面等で説明を行います。また、基盤整備に当たっては、既存住宅の擁壁に影響が及ばないように施工します。
	エクセレンス千里山の駐輪場及び来客用駐車場の設定は、住民の声をよく聞いて、住民の納得する場所を提供してほしい。 【5】	マンションの駐輪場（自転車駐車場）については、換地等により機能保全が図られるよう検討します。
事業計画 都市計画 道路	佐井寺片山高浜線には自動車専用レーンが計画されているが、豊中岸部線には自動車専用レーンが計画されていない。人口の高齢化、小型電気自動車の普及、電気自転車利用者増などの要素を総合的に考えて、豊中岸部線の計画を見直してほしい。歩行者と自転車に優しい街づくりは、良好な環境を創造するはずである。 【7】	確定しているのは、都市計画道路の総幅員及び車線数のみであり、植樹帯、歩道、自転車通行空間等の幅員構成については、今後、事業者が大阪府及び大阪府警察本部と協議を行って決定します。
	都市計画道路である佐井寺片山高浜線および豊中岸部線について、いずれも歩道側に自転車専用通行帯を設置すべきであると意見する。近年ではスポーツバイクの普及から、車道にはみ出した自転車の走行などによる死亡事故の懸念が絶えない。 【8-1】	
	千里山西 6-63・64 に計画されている道路（佐井寺片山高浜線）を北側に振り、市有地である千里緑地内を通せば、千里山西 6-63・64 の 50 戸以上の住宅の環境が保全される。緑地は低層住宅地に指定されているが、緑地の南半分の指定を緩和すれば、千里山西 6-63・64 の高度利用が可能となる。現在の計画では端切れ土地が分散し、土地評価が下がることになる。これは、都市計画の原理に反するのではないか。 【9-3】	佐井寺片山高浜線のルートは、1959 年に都市計画決定され、その後、2013 年の都市計画道路の見直しにおいて、現行ルートでの存続が決定されており、ルート変更はできません。

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 7(3) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

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

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 7(4) 提案書についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

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

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

## 9. 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

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

表 8(1) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

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

表 8(2) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

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

表 8(3) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

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

表 8(4) 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

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

## 10. 本事業における環境取組内容

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

### (1) 工事中

#### (a) 地球温暖化対策・省エネルギー

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

#### (b) 排出ガス・騒音等の抑制

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

#### (c) 工事中の排水等の対策

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



(d) 交通安全への配慮

- ・児童、生徒が安全に登下校できるよう、工事現場周辺の交通安全に配慮する等、事故防止に努めます。

(e) 廃棄物等の抑制

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

(f) 景観への配慮

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

(2) 施設の存在、供用時

(a) 地球温暖化対策・省エネルギー

- ・省エネルギー型の照明機器や、グリーン購入法適合品、エコマーク商品等の資源循環や環境保全に配慮した製品を積極的に採用します。

(b) ヒートアイランド対策

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

(c) 自然環境の保全

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

(d) 水循環の確保

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

(e) 生活環境の保全

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

(f) 景観への配慮

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

(g) 交通安全への配慮

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

表9(1) 環境取組内容 (工事中)

取組事項		実施の有無	取組内容
<p>■ 大気汚染や騒音などの公害を防止します。</p> <p>建設機械</p>			
1	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	ハイブリット式パワーショベル等の低燃費型の建設機械は、現状では普及台数が少ないため、一部での使用となりますが、可能な限り使用します。
3	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、アイドリングを抑制します。
4	環境に配慮した運転	実施する	空ぶかしを抑制する等、環境に配慮した運転を行います。
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案し、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。
<p>工事関連車両</p>			
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	実施する	工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定します。
12	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、現場監理等には、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗り等を奨励し、工事関連車両の走行台数を抑制します。
14	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。

表9(2) 環境取組内容 (工事中)

取組事項		実施の有無	取組内容
19	アイドリングの禁止	実施する	自動車排出ガスの低減を図るため、アイドリングをしません。
20	環境に配慮した運転	実施する	空ぶかしを抑制する等、環境に配慮した運転を行います。
工事方法 ＜騒音・振動等＞			
21	防音シートなどの設置	実施する	建設作業時は、仮囲いと養生シートを設置します。なお、必要に応じて防音シートや防音パネルの設置等、更なる防音対策を行います。
22	丁寧な作業	実施する	建設資材の落下を防止する等、丁寧な作業を行います。
23	騒音や振動の少ない工法の採用	実施する	杭の施工等の際には、騒音や振動の少ない工法を採用します。
24	近隣への作業時間帯の配慮	実施する	騒音や振動を伴う作業は、近隣に配慮した時間帯に行います。
＜粉じん・アスベスト＞			
25	粉じん飛散防止対策	実施する	周辺への粉じん飛散を防止するため、掘削作業、土砂等の堆積場の設置等を行う場合は、散水等の粉じん飛散防止対策を行います。
26	アスベストの調査など	該当なし	解体がないため、該当しません。
27	アスベストの飛散防止対策	該当なし	解体がないため、該当しません。
＜水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下＞			
28	濁水や土砂の流出防止	実施する	工事中の濁水は、仮設沈砂池を経由して表層水のみ公共下水道又は公共用水域に放流し、道路等への濁水や土砂の流出を防止します。
29	塗料などの適正管理及び処分	実施する	塗料等の揮発を防止し、使用済みの塗料缶や塗装器具の洗浄液は適正に処分します。
30	土壌汚染対策	実施する	土壌調査を実施する際には、関係法令に準拠した地歴調査・土壌汚染状況調査を実施し、汚染が判明した場合には適切な措置方法について協議します。
31	地盤改良時の配慮	実施する	セメント及びセメント系固化剤を使用する地盤改良の際は、六価クロム溶出試験を実施し、土壌や地下水を汚染しないよう施工します。
32	周辺地盤、家屋などに配慮した工法の採用	実施する	周辺地盤、家屋等に影響を及ぼさない工法を採用します。
＜悪臭・廃棄物＞			
33	アスファルト溶解時の臭気対策	実施する	アスファルトを溶融させる際は、場所の配慮、溶解温度管理等の臭気対策を行います。
34	現地焼却の禁止	実施する	現地では廃棄物等の焼却は行いません。

表9(3) 環境取組内容(工事中)

取組事項	実施の有無	取組内容	
35	解体時の環境汚染対策	該当なし	解体がないため、該当しません。
36	仮設トイレ設置時の臭気対策	実施する	仮設トイレを設置する場合は、適切なメンテナンス、設置場所の配慮等により臭気対策を行います。
■地域の安心安全に貢献する。			
37	地域との連携における事故の防止	実施する	近隣自治会等から地域の交通情報の聴き取りを行い、十分な人数の警備員を配置し事故防止に努めます。
38	児童などへの交通安全の配慮	実施する	児童や生徒が安全に登下校できるよう、工事現場周辺の交通安全に配慮します。
39	夜間や休日の防犯対策	実施する	夜間や休日に工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないよう出入口を施錠する等の対策を講じます。
40	児童などへの見守り、声かけ	実施する	登下校中や放課後の児童や生徒の見守り、声かけ等に取り組みます。
41	地域の防犯活動への参加	実施する	近隣自治会等と連携し、地域の防犯活動に参加します。
■環境に配慮した製品及び工法を採用します。			
＜省エネルギー＞			
42	エネルギー消費の抑制	実施する	エネルギー効率のよい機器の利用等により、工事中に使用する燃料、電気、水道水等の消費を抑制します。
＜省資源＞			
43	残土発生の抑制	実施する	建設発生土は事業計画地での埋め戻しに使用する等、残土の発生を抑制します。
44	廃棄物の減量	実施する	資材の梱包等を最小限にして廃棄物を減量します。
■快適な環境づくりに貢献します。			
＜景観＞			
45	仮囲い設置時の配慮	実施する	仮囲いの設置に当たっては、機能性を確保した上で、景観面にも配慮します。
46	仮設トイレ設置時の配慮	実施する	仮設トイレは、近隣住民や通行者に不快感を与えないよう、設置場所等を工夫します。
＜周辺の環境美化＞			
47	周辺道路の清掃	実施する	工事現場内外を問わず、ポイ捨てを防止し、周辺道路の清掃を行います。
48	場内整理	実施する	建設資材、廃棄物等の場内整理を行います。
＜ヒートアイランド現象の緩和＞			
49	打ち水	実施する	夏期において水道水以外の用水を確保し、周辺道路等に打ち水を行います。

表9(4) 環境取組内容 (工事中)

取組事項	実施の有無	取組内容
<p>■地域との調和を図ります。                      &lt;工事説明・苦情対応&gt;</p>		
50	工事内容の事前説明及び周知	実施する 近隣住民に工事実施前に工事概要、作業工程等を十分説明し、また工事実施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせします。
51	苦情対応	実施する 工事に関する苦情窓口を設置し連絡先等を掲示するとともに、苦情が発生した際には真摯に対応します。
<p>&lt;周辺の教育・医療・福祉施設への配慮&gt;</p>		
52	工事内容の事前説明及び工事計画の配慮	実施する 事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、工事実施前に工事概要、作業工程等を十分説明するとともに、施設での行事や利用状況に配慮した工事計画とします。
53	騒音、振動などの配慮	実施する 事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、騒音、振動、通風、採光等に特段の配慮をします。
<p>&lt;周辺の事業者との調整&gt;</p>		
54	複合的な環境影響の抑制	実施する 工事が重複することによる複合的な騒音、振動、粉じん、工事関連車両の通行及びその他の環境影響を最小限に抑制するため、周辺地域における大規模な工事の状況を把握し、該当する事業者、工事施行者等と連絡を取り、可能な限り工事計画等を調整するように努めます。

表9(5) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項		実施の有無	取組内容
■地球温暖化対策を行います。			
55	大阪府建築物の環境配慮制度及び大阪府建築物環境性能表示制度の活用	該当なし	延床面積が 2,000m <sup>2</sup> を超える建築物の新築又は増改築を実施しないため、該当しません。
56	ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)設計	該当なし	戸建住宅を建築しないため、該当しません。
57	高効率及び省エネルギー型機器などの採用	実施する	道路及び公園・緑地の全ての照明について、省エネルギー型の照明機器を採用します。
58	再生可能エネルギーの活用	実施する	公園等にソーラー式LED照明の設置を検討します。
59	エネルギー効率の高いシステムの導入	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
60	エネルギーを管理するシステムの導入	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
61	冷媒漏えい(使用時排出)の防止	該当なし	高い地球温暖化係数を有する温室効果ガスを冷媒として使用する装置を有する設備の設置がないため、該当しません。
62	建築物のエネルギー負荷の抑制	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
63	長寿命な建築物の施工	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
64	環境に配慮した建設資材などの製品の採用	実施する	グリーン購入法適合品、エコマーク商品、木材(国産材、大阪府内産材)等の資源循環や環境保全に配慮した製品を積極的に採用します。公園のインターロッキングブロック(約500㎡)、都市計画道路及び区画道路の管巻き材(約4,400m)には、吹田市の灰溶融スラグを使用します。
■ヒートアイランド対策を行います。			
65	建物屋根面、壁面の高温化抑制	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
66	地表面の高温化抑制	実施する	都市計画道路の歩道及び公園の園路には、ヒートアイランド対策に配慮し、保水性舗装等(約15,000㎡)を敷設します。また、都市計画道路には、植樹帯を設けて街路樹植栽を行います。
■自然環境を保全し、みどりを確保します。			
67	動植物の生息や生育への配慮	実施する	事前に事業計画地とその周辺の自然環境調査を行い、動植物の生息や生育環境に配慮します。
68	地域のシンボルツリーの保全	該当なし	事業計画地にシンボルツリーがないため、該当しません。

表9(6) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項		実施の有無	取組内容
69	既存の植生の保全	実施する	既存の植生や地形を改変する場合は、重要な植物の移植等により既存の植生の保全を図るとともに、表土は適切に保管し、植栽等に利用します。
70	地域に応じたみどりの創出	実施する	事業計画地に隣接する緑地等と連続してみどりを配置します。事業計画地内の緑地では、里山環境の復元や生物の生息・生育環境の創出を目指し、ホットスポットで確認された種を参考に里山に生育する種を中心とした樹種の植栽を検討します。
71	駐車場緑化	該当なし	駐車場の設置がないため、該当しません。
72	屋上緑化など	該当なし	建築物の設置がないため、該当しません。
73	法面緑化	実施する	開発により生じた法面に対して緑化を行います。
74	植栽樹種の選定	実施する	植栽樹種は、地域の環境に合わせた樹種を選定します。
■水循環を確保します。			
75	水資源の有効利用	実施する	公園・緑地の樹木への雨水貯留槽を利用した自動灌水施設を設置します。
76	雨水流出を抑制する施設の設置	実施する	事業計画地の面積に応じて、雨水流出を抑制するために、雨水調整池等を設置します。調整池に流入した雨水について、土砂やごみの流出を防止するため、泥溜め及びスクリーン等を設置します。
77	雨水浸透への配慮	実施する	都市計画道路の植栽帯に、雨水貯留浸透機能を備えた浸透柵を設置します。また、交差点の分離帯に、雨水貯留浸透機能を備えた雨庭を整備します。
■地域の生活環境を保全します。 <大気・騒音・振動等>			
78	騒音や振動を発生させる設備設置時の配慮	該当なし	騒音や振動を発生させる設備の設置がないため、該当しません。
79	住宅における防音サッシ等の設置	該当なし	住宅を建築しないため、該当しません。
80	駐車場の配置計画時の配慮	該当なし	駐車場の設置がないため、該当しません。
81	近隣への悪臭及び騒音の配慮	実施する	事業計画地内を通る都市計画道路の車道については、供用後における騒音の影響を予測した結果を踏まえ、環境保全措置として排水性舗装(約 23,000 m <sup>2</sup> )を敷設します。なお、本事業は土地区画整理事業のため、近隣に影響を与えるほどの悪臭は発生しません。

表9(7) 環境取組内容(設備・施設等)

取組事項		実施の有無	取組内容
82	ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策	該当なし	ボイラー等の機器設置がないため、該当しません。
83	屋外照明や広告照明設置時の配慮	実施する	道路照明については、近隣住民に対する光の影響を抑制します。
84	建築資材による光の影響の考慮	実施する	公園等に設置するソーラー式LED照明については、ソーラーパネルの反射光の影響を考慮します。
85	環境に配慮した塗料の使用	実施する	塗料は、水性塗料や揮発性有機化合物(VOC)の含有率が低いものを使用します。
86	周辺の教育、福祉や医療施設への配慮	実施する	事業計画地近傍に位置する吹田市立佐井寺小学校や吹田市立佐竹台小学校等に対して、騒音、振動、通風、採光等に特段の配慮をします。
<中高層建築物(高さ10メートルを超える建築物)>			
87	日照障害対策	該当なし	高さ10メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
88	電波障害の事前把握及び近隣説明	該当なし	高さ10メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
89	電波障害発生時の改善対策	該当なし	高さ10メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
90	プライバシーの配慮	該当なし	高さ10メートルを超える建築物の設置がないため、該当しません。
■ 景観まちづくりに貢献します。			
91	地域への調和	実施する	吹田市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮します。
92	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協議します。
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	該当なし	屋外広告物の設置がないため、該当しません。



表9(8) 環境取組内容（設備・施設等）

取組事項		実施の有無	取組内容
■ 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	都市計画道路では、歩道を確保するとともに、自転車通行空間を設置する等、歩車分離を行うことで、歩行者が安全に通行できる空間を整備します。また、区画道路においては、防災にも配慮した十分な幅員を確保します。
98	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	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、防災ベンチ等を導入します。また、夜間照明確保のため、公園等にソーラー式LED照明等の導入を検討します。
99	防犯対策のための安心安全に配慮した整備	実施する	防犯カメラ等、防犯対策等に対応できる設備機器の導入を検討します。

表9(9) 環境取組内容(その他)

« 工事中 »

■産業廃棄物・悪臭の発生抑制

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

■水質汚濁、濁水流出

- ・濁水の原因となる土砂の流出を抑制するため、造成工事中は降雨時の現場状況によりシート被覆、土嚢や土砂流出防止柵を設置するとともに、造成工事が終了した工事ヤードでは、速やかに植栽等による地表面の被覆を行います。

■土砂流出、崩壊の防止及び斜面の安定性の確保

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

■周辺住居に配慮した建設機械の採用

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

■動植物の生息・生育環境の保全及び特定外来生物の駆除

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

表9(10) 環境取組内容（その他）

■埋蔵文化財の保護

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

■作業従事者への安全教育の徹底

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

◀ 設備・施設等 ▶

■環境保全に配慮した都市計画道路の計画・維持管理

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

■交通混雑、交通安全に配慮した道路計画

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

■土地区画整理事業後の緑地保全・創出に向けた取組

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

■再生可能エネルギーの利用啓発

- ・大規模開発事業者も含めた地権者に対して、吹田市の上位計画に基づき、再生可能エネルギーの利用を啓発します。

## 11. 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法

### (1) 環境要素

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

表 10 環境影響要因・環境要素関連表

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

(注) 表中の凡例は、以下のとおりです。

○：影響があると考えられる項目

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

(2) 現況調査及び予測の方法

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

表 11 現況調査及び予測の方法

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



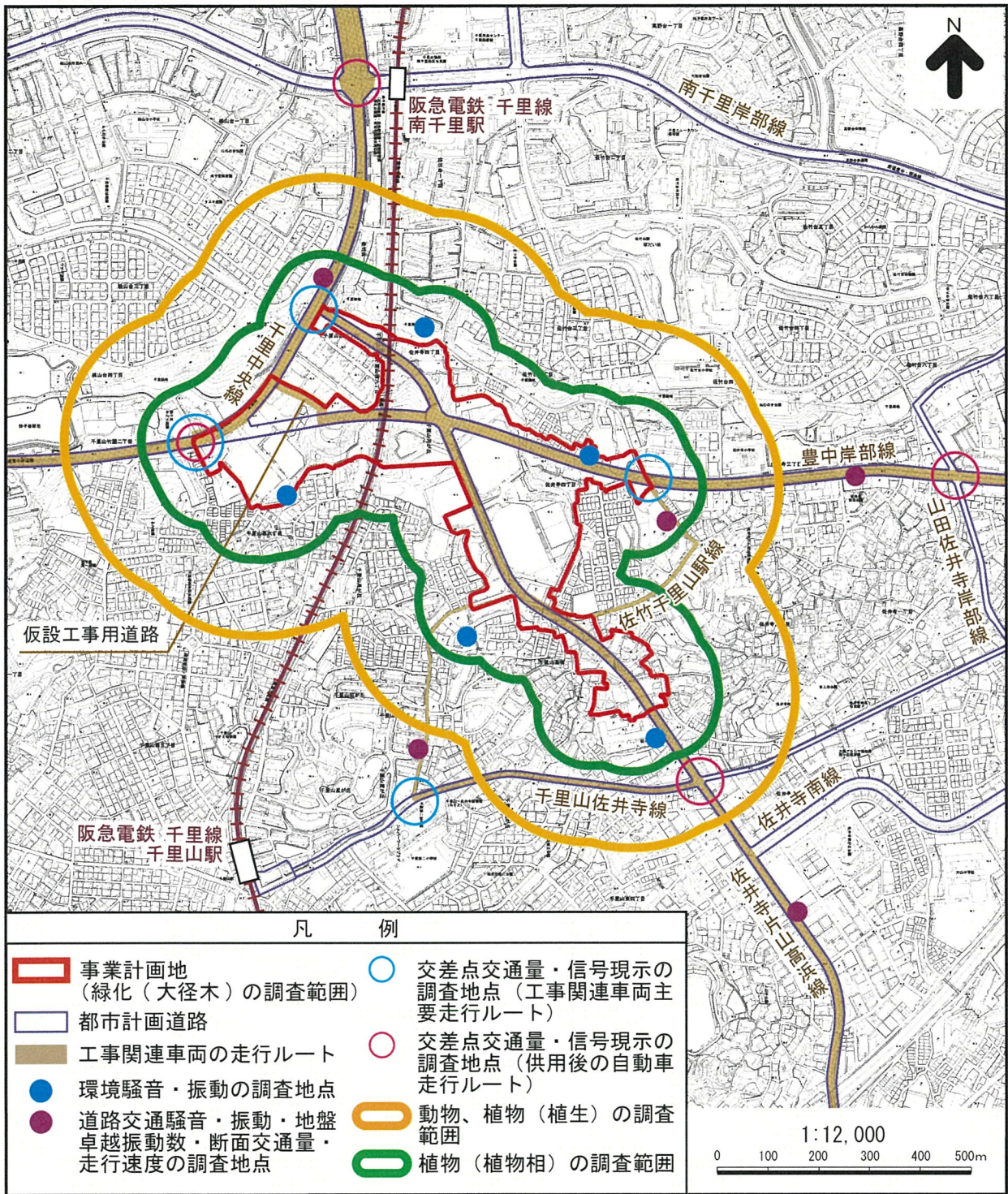


図8 現地調査地点・範囲

### (3) 評価の方法

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



## 12. 環境影響評価の結果

### (1) 産業廃棄物、建設発生土

#### (a) 工 事

工事の実施に伴う産業廃棄物の発生量は約 17,000m<sup>3</sup>であり、このうち再資源化量は約 16,400 m<sup>3</sup> (約 96.3%)、処分量は約 600m<sup>3</sup> (約 3.7%) と予測されます。なお、本事業では、既存住居等の建屋の解体・撤去は実施しませんが、建屋以外の支障構造物 (擁壁、柵等) の撤去、既存樹木の伐採・伐根等を行う計画です。また、工事の実施に伴う建設発生土の発生量 (残土量) は、約 326,000m<sup>3</sup> と予測されます。残土は、建設発生土情報交換システムの利用により、周辺の地方公共団体の公共事業において利用される計画です。

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

### (2) 大気汚染

#### (a) 工 事

##### (ア) 建設機械の稼働

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

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

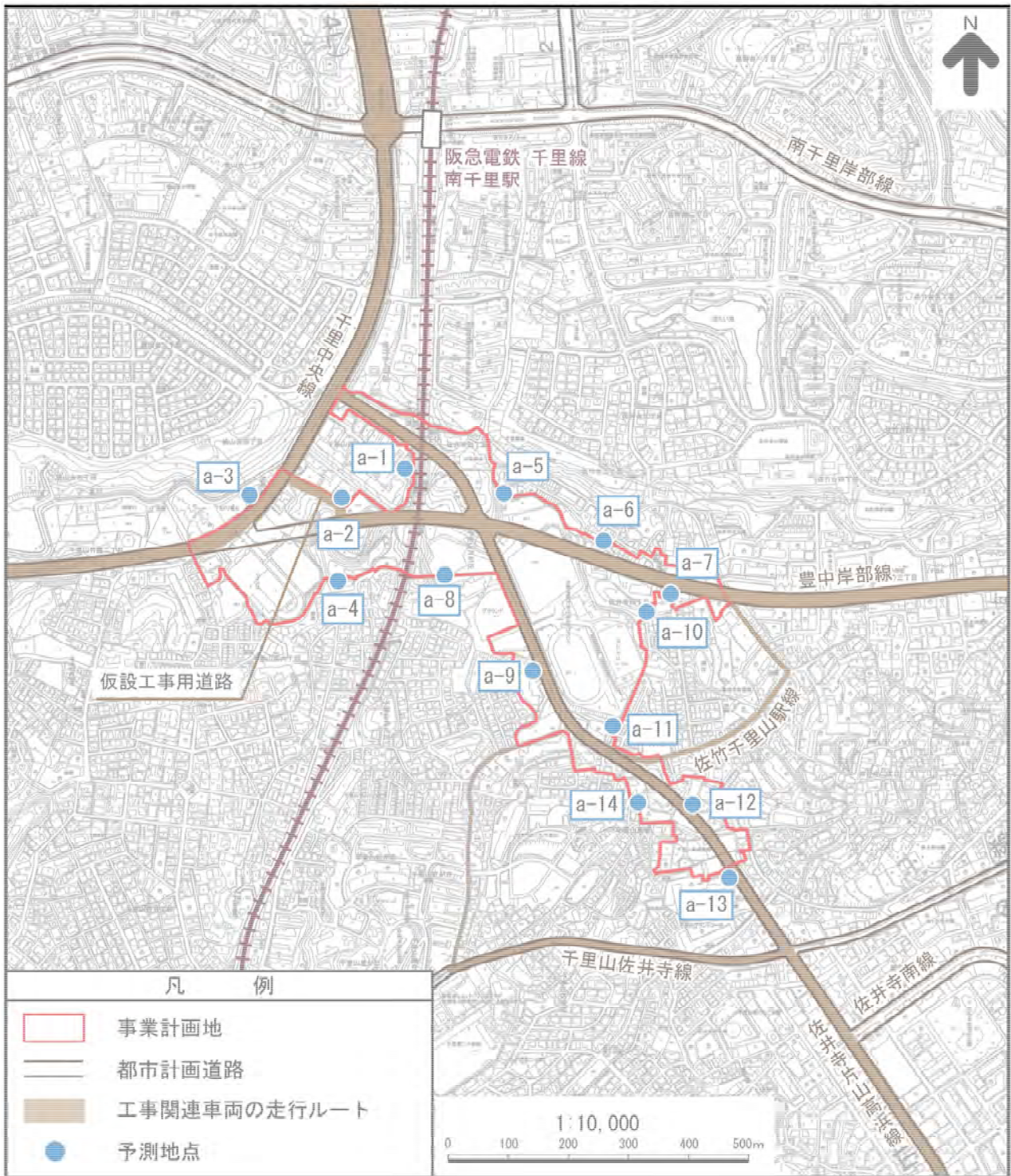


図9 大気汚染・騒音・振動の予測地点（建設機械の稼働）



表 12 建設機械の稼働により発生する二酸化窒素濃度の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 9 に示すとおりです。

表 13 建設機械の稼働により発生する浮遊粒子状物質濃度の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 9 に示すとおりです。

(イ) 工事関連車両の走行

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

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

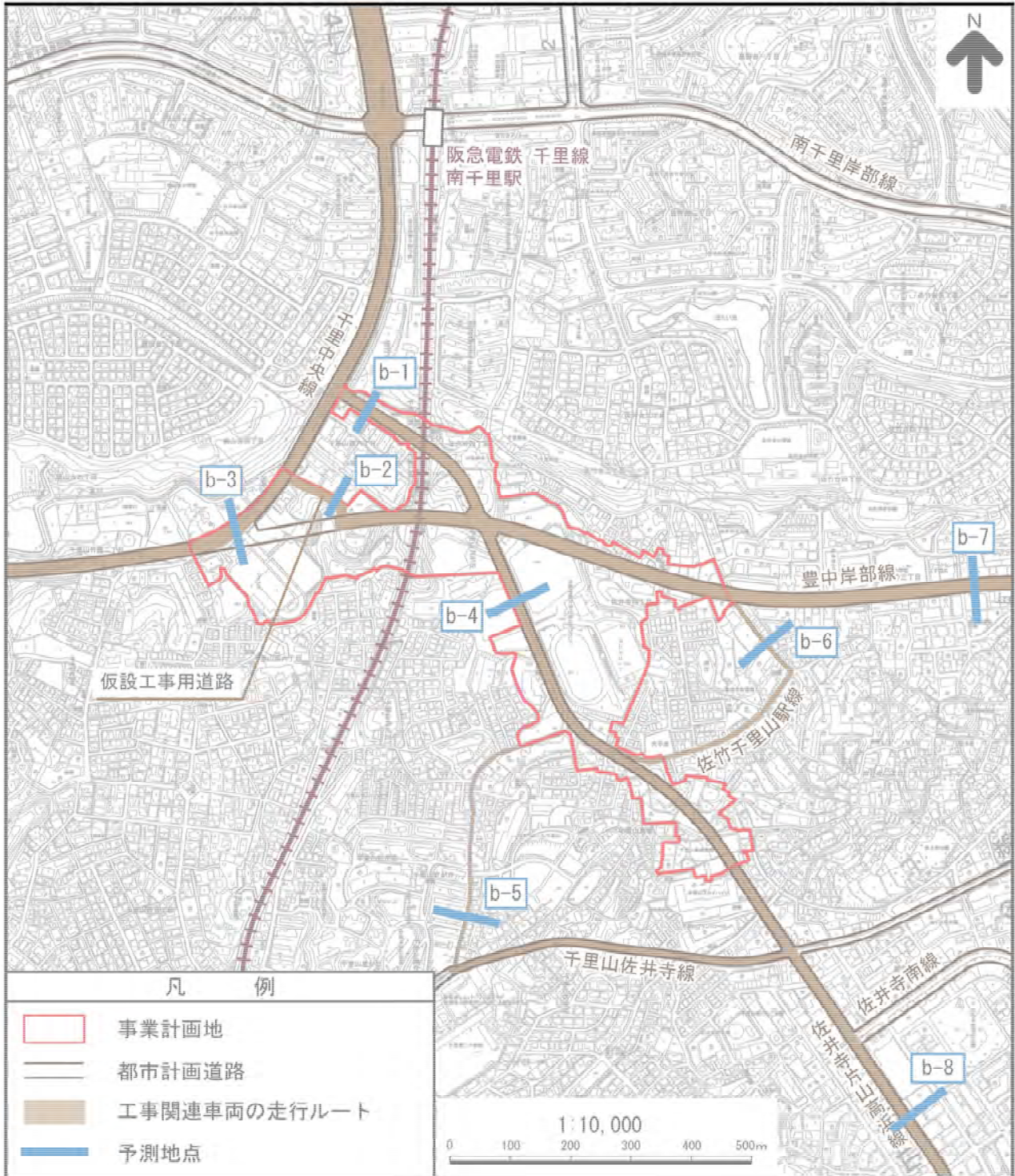


図 10 大気汚染・騒音・振動の予測地点（工事関連車両の走行）

表 14 工事関連車両の走行により発生する二酸化窒素濃度の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

表 15 工事関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質濃度の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

(b) 供 用

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



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

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

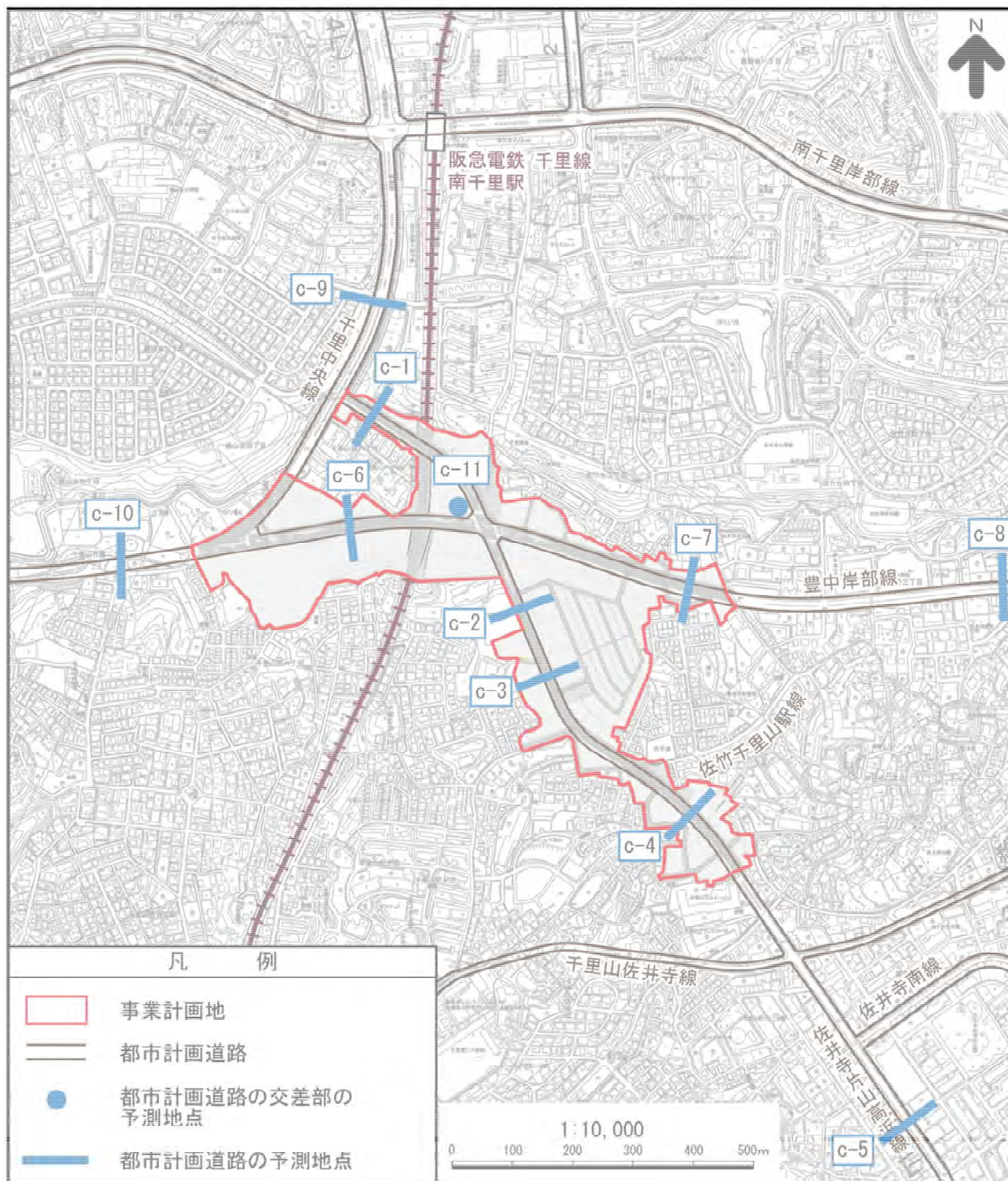


図 11 大気汚染・騒音・振動の予測地点（自動車の走行）

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

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

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

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

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

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

### (3) 悪 臭

#### (a) 工 事

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

### (4) ヒートアイランド現象

#### (a) 存 在

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

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

本事業は土地区画整理事業であるため、将来の土地利用は地権者が決定するものではありませんが、建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施・開発の誘導を行うとともに、都市計画道路における街路樹植栽や保水性舗装・遮熱性舗装等の敷設を行う等の環境取組を実施することにより、土地利用及び地形の変化や緑の回復育成、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による地表面温度への影響を可能な限り低減できるよう努めます。さらに、ヒートアイランド現象緩和に寄与するグリーンインフラを積極的に導入するとともに、緑被率を 28%以上確保することを目指し、大規模開発事業者も含めた地権者に緑地協定の啓発を行い締結へ誘導します。

表 18 事業計画地の平均地表面温度の予測結果

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

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

## (5) 水質汚濁

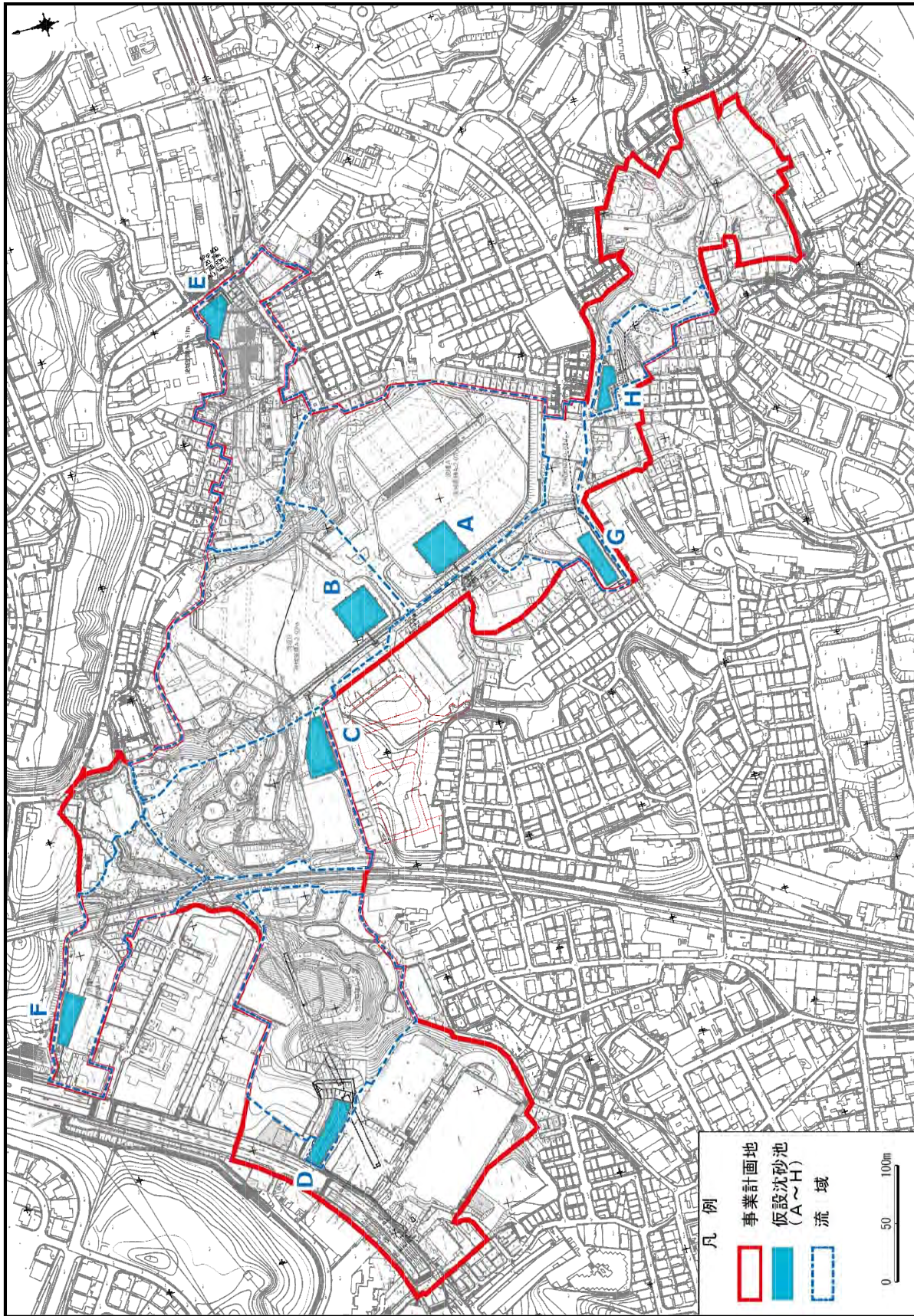
### (a) 工事

工事中に発生する濁水は、事業計画地の仮設沈砂池 8 箇所（図 12 参照）に貯留し、土壌粒子を沈降させた後、下水道（雨水管）に排出します。その後、濁水は、下水道を約 1 km 流下し、雨水とともに公共用水域（上の川、高川）に流入します。

仮設沈砂池から排出する濁水の S S 濃度の予測結果は、表 19 に示すとおりです。濁水の S S 濃度は、沈降特性曲線を用いた予測では 19~24mg/L、水面積負荷を用いた予測では 22~40mg/L となっており、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値（事業計画地周辺の公共用水域（新大正川、薄谷水路）における降雨時 S S 濃度：32~46mg/L、目標類型 D：100mg/L）と同程度以下になるものと予測されます。

また、工事の実施に当たっては、仮設沈砂池において十分な除去能力を確保し、濁水の S S を低減した上で排水する、造成工事中は濁水の原因となる土砂の流出を防止するため、降雨時の現場状況によりシート被覆、土嚢や土砂流出防止柵を設置する等の環境取組を実施することにより、工事の実施による水質汚濁への影響を可能な限り低減する計画としています。





(注) 図中の仮設沈砂池の位置は現時点での計画であり、工事に当たって変更する可能性があります。

図 12 仮設沈砂池の位置



表 19 仮設沈砂池から排出する濁水のSS濃度の予測結果

仮設沈砂池	調整容量 (m <sup>3</sup> )	濁水発生量 (m <sup>3</sup> /日)	滞留時間 (分)	水面積負荷 (mm/秒)	仮設沈砂池から排出するSS濃度 (mg/L)	
					沈降特性曲線を用いた予測結果	水面積負荷を用いた予測結果
A	1,303	1,069	1,755	0.0133	19.8~20.4	29.5
B	1,303	1,055	1,779	0.0131	19.7~20.3	29.5
C	843	652	1,863	0.0125	19.3~19.9	29.5
D	949	828	1,650	0.0244	20.4~20.8	38.8
E	425	544	1,126	0.0252	24.1~24.2	39.6
F	566	421	1,935	0.0121	19.0~19.6	28.6
G	331	252	1,891	0.0062	19.2~19.8	23.5
H	205	148	2,000	0.0058	18.7~19.4	21.8

(注) 1. 表中のSS濃度は、SSの減少特性として「滞留時間に対するSS濃度の減少特性(沈降特性曲線)」を用いた場合と、「水面積負荷に対するSS濃度の減少特性」を用いた場合の予測結果をそれぞれ示しています。

2. 表中の仮設沈砂池の調整容量等は現時点での計画であり、工事に当たって変更する可能性があります。

## (6) 土壌汚染

### (a) 工 事

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

また、工事の実施に当たっては、セメント及びセメント系固化剤を使用する地盤改良の際に六価クロム溶出試験を実施し土壌や地下水を汚染しないよう施工する等の環境取組を実施することにより、工事の実施による土壌汚染への影響を可能な限り低減する計画としています。

## (7) 地形、地質

### (a) 工 事

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

(8) 騒音

(a) 工事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による騒音の予測結果は、表 20～21 にそれぞれ示すとおりです。事業計画地及びその周辺の工事敷地境界及び住居建屋位置における騒音レベルの 90%レンジの上端値 (L<sub>5</sub>) は、万能塀を設置することにより、規制基準及び吹田市の目標等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

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

表 20 建設機械の稼働による騒音の予測結果 (工事敷地境界：地上 1.2m高さ)

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 9 に示すとおりです。

2. 工種は、各予測地点における騒音影響が最も大きくなる工種を設定しました。

3. a-3 地点の工種 (千里中央線のアスファルト舗装工) は、道路敷地境界に万能塀を設置するのは困難であることから、万能塀を設置した場合の予測は行っていません。

表 21 建設機械の稼働による騒音の予測結果（住居建屋位置）

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

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

(イ) 工事関連車両の走行

工事関連車両の走行による騒音の予測結果は、表 22 に示すとおりです。工事関連車両の走行ルート沿道における等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) は、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

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

表 22 工事関連車両の走行による騒音の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

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

(b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果は、表 23 に示すとおりです。都市計画道路沿道における等価騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ）は、本事業の整備区間及び一部の既整備済区間において排水性舗装を敷設することにより、環境基準及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

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

表 23(1) 自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

2. c-5 地点（既整備済区間）の（ ）内の数値は、排水性舗装を敷設しない場合（現在の舗装状況（密粒舗装））の等価騒音レベルを示しています。

表 23(2) 自動車の走行（都市計画道路）による騒音の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

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

## (9) 振 動

### (ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による振動の予測結果は、表 24～25 にそれぞれ示すとおりです。事業計画地及びその周辺の工事敷地境界及び住居建屋位置における振動レベルの 80%レンジの上端値 ( $L_{10}$ ) は、規制基準及び吹田市の目標等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

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

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

表 24 建設機械の稼働による振動の予測結果（工事敷地境界）

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

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

表 25 建設機械の稼働による振動の予測結果（住居建屋位置）

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

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

(イ) 工事関連車両の走行

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

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

表 26 工事関連車両の走行による振動の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 10 に示すとおりです。

(b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による振動の予測結果は、表 27 に示すとおりです。都市計画道路沿道における振動レベルの 80%レンジの上端値 ( $L_{10}$ ) は、要請限度及び吹田市の目標値等から設定した評価の基準値を下回るものと予測されます。

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



表 27 自動車の走行（都市計画道路）による振動の予測結果

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

(注) 予測地点の位置は、図 11 に示すとおりです。

## (10) 動物

### (a) 工事及び存在

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

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

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

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

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

## (11) 植 物

### (a) 工事及び存在

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

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

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

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

## (12) 生態系

### (a) 工事及び存在

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

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

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

## (13) 緑化

### (a) 存在

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

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

## (14) 人と自然とのふれあいの場

### (a) 工事及び存在

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

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

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

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

## (15) 景 観

### (a) 存 在

各眺望地点からの現況の景観写真及び将来の景観の予測結果は、図14に示すとおりです。将来の土地利用は地権者が決定するものではありませんが、都市計画道路の無電柱化や街路樹植栽等によるみどりの創出により、沿道地域の景観との調和を乱すものではなく、公園等を整備することで親しみのある景観となることが期待できるものと予測されます。

また、本事業の実施に当たっては、吹田市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮する等の環境取組を実施することにより、土地利用及び地形の変化、都市計画道路（平面・掘割構造）の整備による景観への影響を可能な限り低減できるよう努めます。

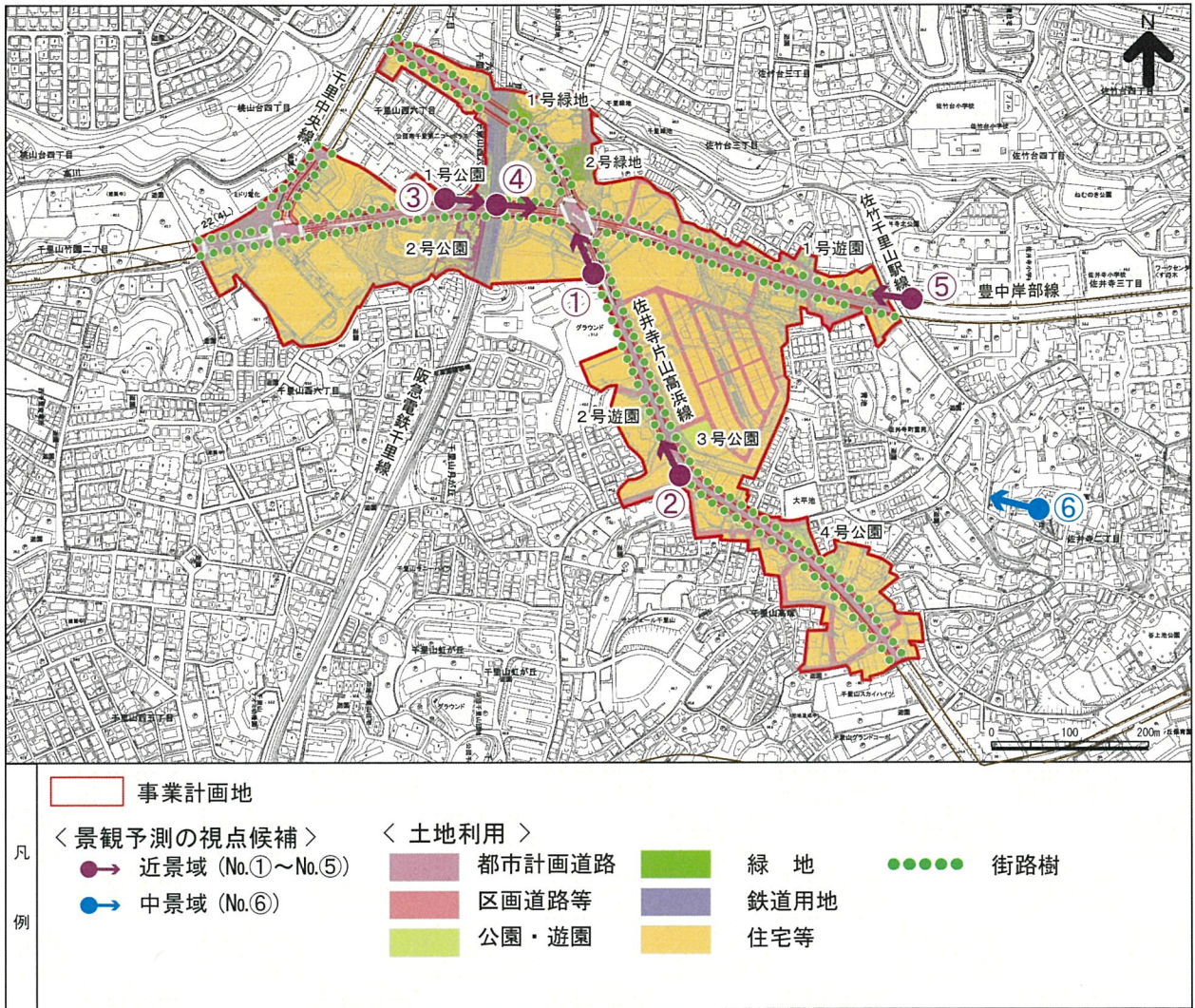














図 13 景観の予測地点 (将来の土地利用計画)



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

（注）予測地点の位置は、図13に示すとおりです。

図14(1) 現況の景観写真及び将来の景観の予測結果

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

（注）予測地点の位置は、図 13 に示すとおりです。

図 14(2) 現況の景観写真及び将来の景観の予測結果

## （16）文化遺産

### （a）工 事

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

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



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

## (17) コミュニティ

### (a) 工事及び存在

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

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

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

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

## (18) 交通混雑、交通安全

### (a) 工 事

工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果は、表28に示すとおりです。工事関連車両の走行による交通量の増加率は、工事関連車両が走行する12時間で0.8～8.1%、各時間帯で0.2～13.8%と低いことから、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測されます。また、工事関連車両の走行に当たっては、事業計画地（工事区域）の出入口に交通誘導員を配置する等、歩行者、自転車や一般交通の安全に十分配慮する計画であることから、歩行者、自転車の交通安全の確保に配慮されているものと予測されます。

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

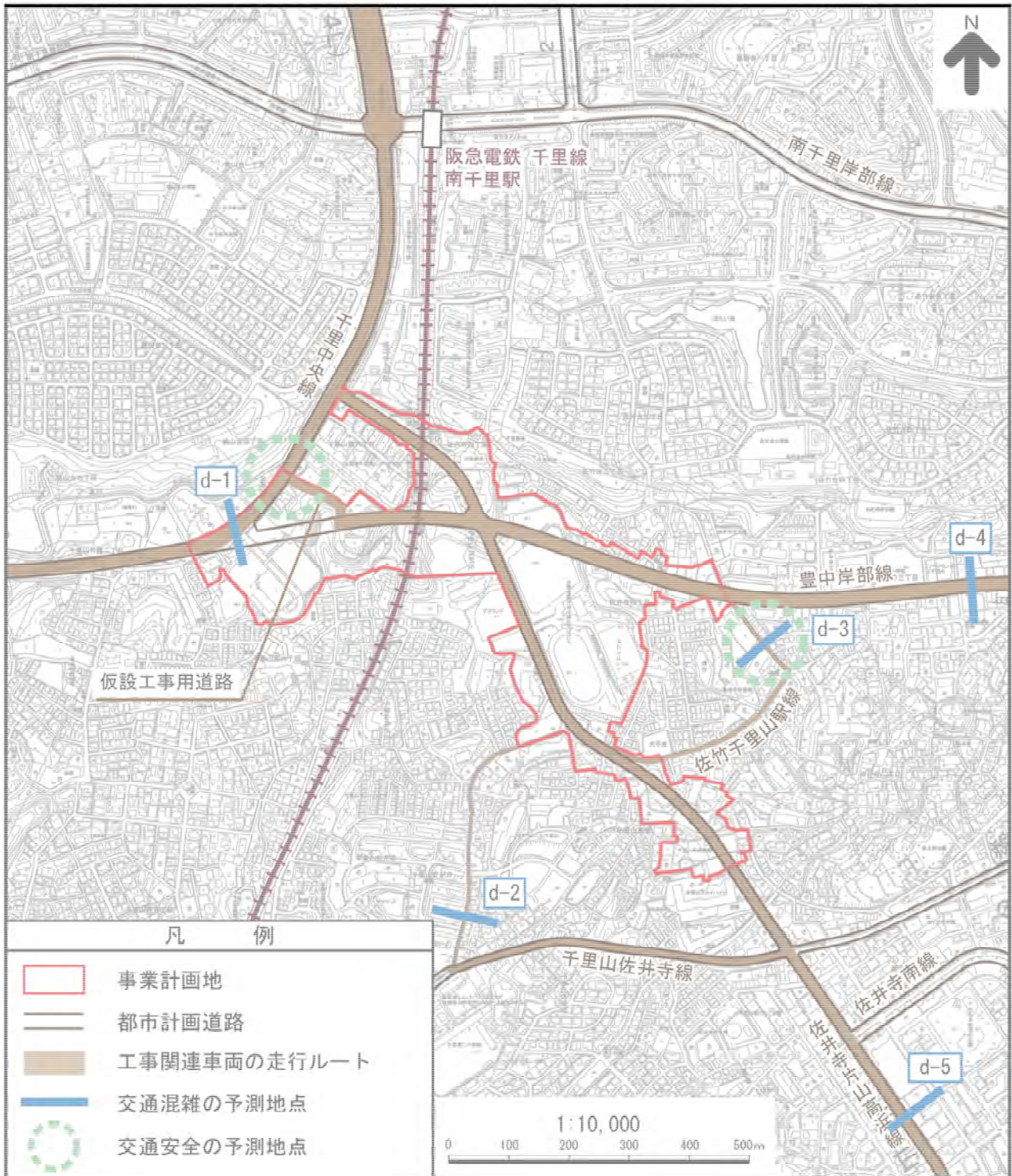


図 15 交通混雑、交通安全の予測地点（工事関連車両の走行）

表 28(1) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 15 に示すとおりです。

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

表 28(2) 工事関連車両の走行による交通量の増加率の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 15 に示すとおりです。

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

### (b) 供 用

自動車の走行（都市計画道路）による交差点需要率の予測結果は表 29 に、交通量の増加率の予測結果は表 30 にそれぞれ示すとおりです。自動車の走行による交通量の増加率は、12 時間で 28～171%、各時間帯で 21～224%となっており、現況からの増加が見込まれますが、供用開始後の交差点需要率は 0.390～0.771 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 を下回っていることから、適切な信号現示を設定することにより、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないものと予測されます。また、新たに整備される都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）には、車道の両側に歩道と自転車通行空間が整備され、自動車、歩行者及び自転車の交通が分離される計画であること、都市

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

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

表 29 自動車の走行による交差点需要率の予測結果（ピーク時間帯）

予測地点 (接続道路)	交差点需要率	ピーク時間帯
e-1 南千里駅前交差点 (千里中央線と南千里岸部線の交差点)	0.434	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

(注) 予測地点の位置は、図 16 に示すとおりです。

#### (19) 評価の結果

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



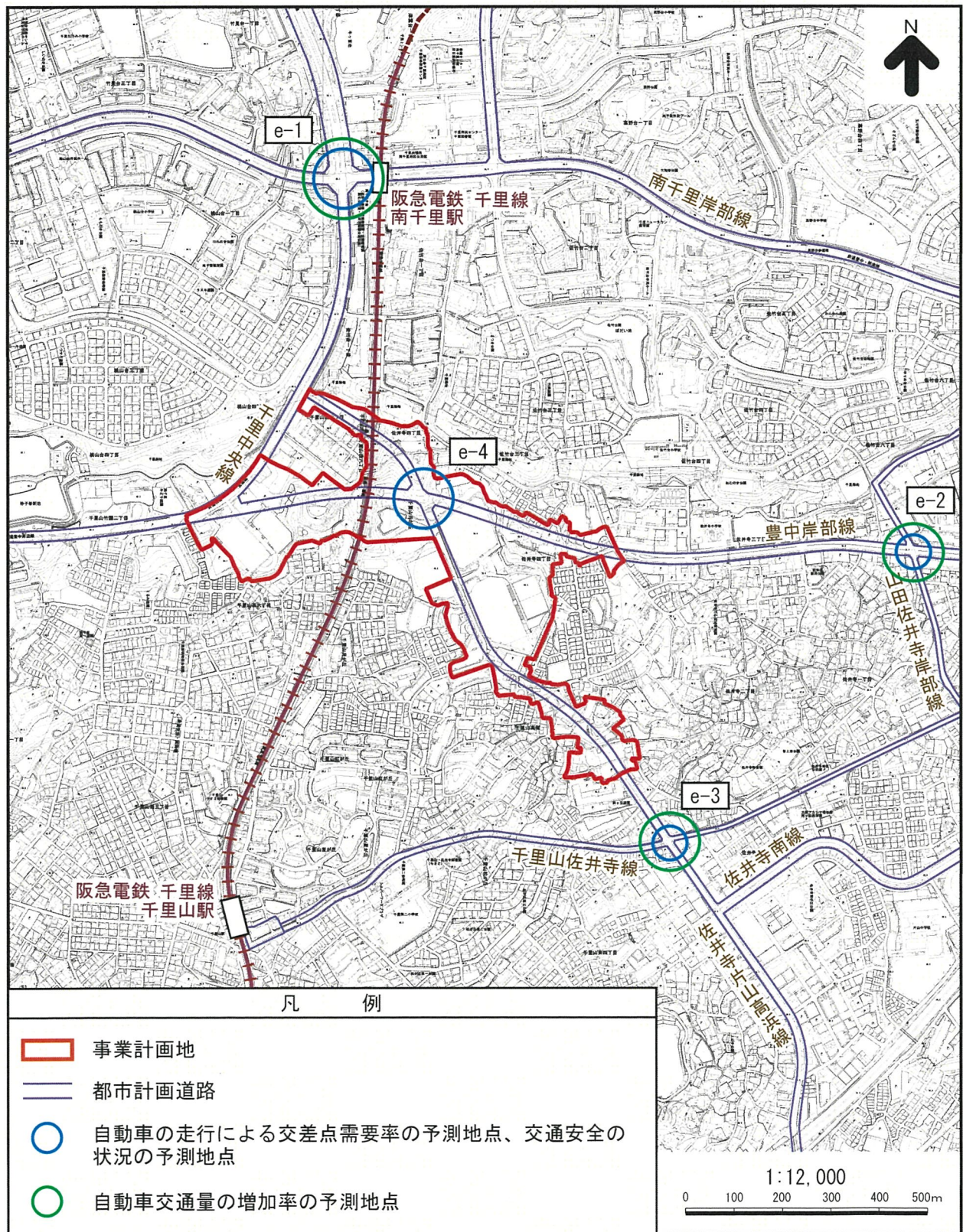


図 16 交通混雑、交通安全の予測地点（自動車の走行）



表 30 自動車の走行による交通量の増加率の予測結果

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

(注) 1. 予測地点の位置は、図 15 に示すとおりです。

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

### 13. 事後調査の実施に関する事項

本事業の実施に当たっては、表 31 に示す項目について事後調査を実施します。

表 31(1) 事後調査項目と方針

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

表 31(2) 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
動植物・生態系	工事・存在	<p>環境取組を行うことにより事業による影響を最小限にとどめる計画ですが、環境取組のうち保全対象種の移植については予測の不確実性があることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、工事前に移植した動植物の生息・生育状況のモニタリングを行うこととし、移植前、移植直後、移植後3年間（移植後は保全対象種の確認適期に毎年1回）において実施します。なお、3年後の調査結果から4年後及び5年後の調査が必要と判断される場合は、4年後以降の調査実施を検討します。また、ギンランは移植後5年後にも再調査します。</p>
緑化	工事・存在	<p>環境取組を行うことにより事業による影響を最小限にとどめる計画ですが、環境取組のうち里山環境の創出については予測の不確実性があることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、新たに創出する里山環境（緑地）のモニタリングを行うこととし、工事期間中（公園・緑地の整備後）及び事業完了後3年間において毎年1回（6～7月）実施します。</p>
交通混雑・交通安全	工事中	<p>工事関連車両の走行については、工事影響が最大になると想定される地点・時期での予測・評価を行っているため、工事影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、工事関連車両の走行ルート沿道の住居への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、工事関連車両の走行台数について施工業者へのヒアリングを行うこととし、工事期間中において毎年1回（最も影響が大きいと考えられる時点）実施します。</p>
	供用後	<p>自動車の走行（都市計画道路）は、計画交通量に基づいて予測・評価を行っており、事業による影響は小さいと予測していますが、新たに建築される住居や商業施設からの発生集中交通量の影響や周辺の交通状況の変化が想定されることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交差点交通量の現地調査を行うこととし、事業完了後3年間において毎年1回（代表的な1日）実施します。</p>

#### 14. 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

「佐井寺西土地区画整理事業環境影響評価書案」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第23条第1項の規定に基づく「評価書案に対する質問書」が3通提出されています。

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は、表32に示すとおりです。

表 32(1) 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

項 目	質問書の概要	事業者の回答
事業計画	<p>コロナ禍で経済が落ち込む中、雇用と営業が危機に直面している。吹田市はコロナ以前に作成した事業費概算（総額 172 億円、うち市の負担約 92 億円）のまま事業を進めるのか、それとも削減等の見直しをするのか。 【6-1】</p>	<p>都市計画道路は、交通ネットワークをはじめとする交通機能に加え、災害時の避難路、延焼防止機能や、電気、ガス、水道等のライフラインネットワーク収容機能等、多岐にわたる機能を有しています。</p>
	<p>この事業によるまちづくり完了時点で、人口が現在の 740 人から 2300 人に増えるとしているのもコロナ以前の算定。この地域の良好で貴重な緑地と自然を事業によって削り取り、壊した後に算定したほどの人口増も税収税もなく事業費が大きな市民の負担、負債として残る可能性を市はどのように考えているのか。 【6-2】</p>	<p>本事業において整備する 2 本の都市計画道路（佐井寺片山高浜線、豊中岸部線）は、平成 25 年（2013 年）に都市計画道路の見直しが行われた際に、上記のとおり様々な見地から存続が決定された路線です。そのため、コロナ禍であっても、整備が必要な道路として事業を進めます。</p>
	<p>事業の実施によって、地球温暖化がもたらす自然災害の被害がどれだけ大きくなるかシミュレーションは行っているのか。 【6-3】</p>	<p>本事業の実施に伴う地球温暖化及びこれに伴う自然災害の被害の予測は行っておりませんが、工事中の地球温暖化対策・省エネルギーに対する環境取組については、環境影響評価書案の p.10-1 に記載しています。その内容は、以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設機械及び工事関連車両は、可能な限り低燃費型を採用し、温室効果ガスやエネルギー等の環境負荷を低減する。</li> <li>・建設発生土については、事業計画地での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土搬出のために使用する工事関連車両の台数を削減する。</li> </ul>
<p>大阪学院大学グラウンドに代わる指定緊急避難場所は設けないとあるが、市の実施する事業によって人口が増加する地域であるのに、「お近くの別の緊急避難場所のご利用をご検討ください」だけで済ますのは市民（旧住民、新住民含む）の安全安心を保障する責務を負う吹田市の態度として無責任とは考えないのか。 【6-4】</p>	<p>災害時の避難場所は、事業計画地周辺に佐井寺小学校、佐井寺地区公民館、南千里地区公民館及び千里市民センターがあります。本事業により都市計画道路を整備することで、それらのアクセスを確保するものです。</p> <p>ご意見の大阪学院大学グラウンドは、現在、地震等の緊急時に一時的に避難する「指定緊急避難場所（一時的）」に指定されておりますが、民間での売買がなされ、継続は難しくなっています。将来は、グラウンド機能がなくなる時点で指定解除となりますので、ご理解ください。</p>	

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 32(2) 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

項 目	質問書の概要	事業者の回答
事業計画	<p>もともと 60 年前にできた道路計画であり、行政や環境が大きく変化しているもとの実態にそぐわないのに、進める理由が道路と未利用地の一体的整備とあるが、吹田市全域で宅地開発がすすみ、自然を壊してまで実施する必要性はあるのでしょうか。その根拠について示してほしい。</p> <p>逆に 60 年、手つかずだったのは貴重な歴史的遺産、動植物の生息地、高低差があり困難と判断されたものと思いますが、その点はどのようなのでしょうか。</p> <p>また、仮に実施したとしても道路計画の一部であり、今後車社会からの転換が叫ばれている中では検討しなおしたほうが良いと思いますが。 【7-1】</p>	<p>事業計画地及びその周辺は起伏があるため、宅地開発が難しい地域でした。しかし、現在、生産緑地の指定解除等により、事業計画地周辺においては、民間事業者による宅地開発が行われています。また、事業計画地においても、民間事業者による土地の買取りが進められていますが、事業計画地は環境影響評価書案の表 3.3.1 (p.3-4) に示すとおり、道路・交通、土地利用、都市基盤、防災面で、多くの問題点を抱えています。</p> <p>これらの問題点に対する整備課題は、環境影響評価書案の表 3.3.2 (p.3-5) に示すとおりですが、民間事業者では解決できない課題です。</p> <p>また、事業計画地及びその周辺は起伏があるため、佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線の未整備区間の整備に当たっては、沿道の現況地盤と道路計画高との高低差を解消し、沿道宅地の有効利用が図られるような事業手法を検討しました。その結果、土地区画整理事業という手法を採用することになりました。</p> <p>事業計画の策定に当たっては、その整備課題を整理し、事業計画地のまちづくりの基本方針を策定しました。</p> <p>本事業の将来像（イメージ）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、街区の整備、緑地・公園等の整備、都市計画道路の整備を行うことにより、良好な居住空間が創出されるものと考えています。</p>

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 32(3) 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

項 目	質問書の概要	事業者の回答
事業計画	<p>事業計画地は、吹田市が認めている「まとまった緑地が存在している」地域であり環境保全こそ守られるべきものと思います。「限りある資源を有効に」との見地からも計画には矛盾があり、換地すれば自然の復元ができないことは明白です。緑被率が下がること、広い場所の避難地の確保について示してほしい。 【7-2】</p>	<p>本事業では、事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等、良好な景観や生物の生息空間の形成に努めます。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います。</p> <p>また、建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行うとともに、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します。</p> <p>さらに、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します。公園や緑地の緑化の際には、既存の樹林地における表土等を植栽基盤として活用することで、在来種の植生回復に配慮し、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ます。</p> <p>大阪学院大学のグラウンドは、グラウンド機能がなくなる時点で「指定緊急避難場所（一時的）」の指定が解除となります。その後、代替場所は設けないことを確認していますので、お近くの別の緊急避難場所のご利用をご検討ください。</p>
	<p>現在の事業計画案では緑被率や公園面積が若干低い確保目標は記載されていても、農地面積の現況確保の方向が示されておらず、都市農業の保全と活用の視点が「事業計画地のまちづくりの基本方針」にないのが気になります。 【8-1】</p>	<p>土地区画整理事業は、各地権者の土地を一旦お預かりして減歩させていただき、道路、公園等の基盤を整備し、その後、元の地権者へお返しする事業です。今まで農業をされている方が引き続き農業をされるかどうかは、地権者が決められることなので、「農地面積の現況確保の方向」を示すことはできません。</p>
	<p>旧証券グラウンドがなくなることにより当該地域の「緊急避難場所」がなくなります。このことは、2300人という計画人口から考えても規模的にも事業終了後の公園では代替地としての役割は疑問視され、いつやってくるか気がかりな南海トラフ大地震への対応から言っても防災上問題と考えるものです。 【8-2】</p>	<p>災害時の避難場所は、事業計画地周辺に佐井寺小学校、佐井寺地区公民館、南千里地区公民館及び千里市民センターがあります。本事業により都市計画道路を整備することで、それらのアクセスを確保するものです。</p> <p>ご意見の大阪学院大学グラウンドは、現在、地震等の緊急時に一時的に避難する「指定緊急避難場所（一時的）」に指定されておりますが、民間での売買がなされ、継続は難しくなっています。将来は、グラウンド機能がなくなる時点で指定解除となります。その後、代替場所は設けないことを確認していますので、お近くの別の緊急避難場所のご利用をご検討ください。</p>

(注) 質問書の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。



15. 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

「佐井寺西土地地区画整理事業環境影響評価書案」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第13条第1項の規定に基づき、関係地域の住民に評価書案の内容を周知し、その内容について事業者と関係地域の住民とが、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの意見を交換するための意見交換会（以下「評価書案意見交換会」という。）を、2020年10月24日及び2020年11月14日に開催しました。

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は、表33～34に示すとおりです。なお、事業者の見解については、評価書案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して記載しています。

表33(1) 評価書案意見交換会（2020年10月24日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	吹田市の環境基本計画に「限りある資源を有効に使う」という記載がある。事業計画地に位置する大阪学院大学のグラウンドは、避難地として有効な資源であると考えているが、本事業でなくするのはどういう考えによるものか。	大阪学院大学グラウンドは、現在、地震などの緊急時に一時的に避難する「指定緊急避難場所（一時的）」に指定されておりますが、将来、グラウンド機能がなくなる時点で指定解除となります。その後、代替場所は設けないことを確認していますので、お近くの別の緊急避難場所のご利用をご検討ください。
	政府の動きとして、2050年にCO2排出量ゼロを目指している中で、今回の事業では自然が残る里山をなくすことになり、この流れに逆行しているのではないか。	吹田市第3次環境基本計画の基本方針である「安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保する」ことを事業者の基本方針とし、持続可能な開発目標（SDGs）に掲げられている17の目標から、本事業で取り組むべき項目を選択し、事業を進めていきます。
	事業の実施に当たっては、緑豊かなところを残せるよう配慮をしてもらいたい。	事業計画地は起伏があるため、造成工事が必要です。工事に際して樹木の伐採が必要となりますが、事業計画地に整備する都市計画道路内や公園・緑地に樹木を植栽する計画としています。
	できるだけ現地換地を多くして道路の近傍を主体にした開発とし、農地や自然を残してほしい。 新設される都市計画道路の交差点の近くで農業をするつもりである。現地換地をするという話を聞いていたが、農地は道路から少し離れた場所に土地を割り付けることもあるとはどういうことか。移動換地ならば、この事業には賛成できない。	換地は、現地換地を基本としていますが、都市計画道路沿いの土地は、商業施設等の有効な利用をされる方に換地し、農地を維持したい方には、道路から少し離れていても農地に適した場所へ換地する方法も考えています。各地権者の意向を聞きながら、調整を進めていきます。

表 33(2) 評価書案意見交換会（2020年10月24日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
工事計画	<p>事業計画地は高低差が大きいので、大量の残土が発生すると考えられるが、残土はどうするのか。</p>	<p>造成に伴い発生する切土は、盛土に流用し、事業計画地内での利用を図ります。なお、盛土量より切土量が上回るため、事業計画地外に搬出するとともに、他の公共事業で利用するよう調整を進めていきます。</p>
	<p>工事に伴う騒音や振動、悪臭により、住民は迷惑を被るが、工事の前に住民への説明会は開催されるのか。 また、工事説明会は、自治会の回覧版や広報への掲載だけでなく、自治会に入っていない住民にも周知してほしい。</p>	<p>工事を行う際には、周辺住民の方々に対して、工事内容を事前に説明させていただきます。 工事説明会の周知につきましては、自治会に入っていない地元住民の方にも配慮します。</p>
	<p>事後調査結果が予測した数値よりも高かった場合は、施工業者への指導は行われるのか。</p>	<p>事後調査では、環境影響評価書案で予測した数値との検証を行います。この目的は、工事に伴う環境への影響が環境影響評価書案に記載した評価目標と比較し、環境への影響が大きい場合は、施工業者に対して指導を行う等、追加の措置も含めた適切な環境保全対策を行うことにあります。その結果は、事後調査報告書として、事業者から環境部を通して環境影響評価審査会へ報告します。</p>
	<p>指導が行われるまでの間は、工事を中止する等の対策は行われるのか。</p>	<p>工事を中止するかどうかは、環境への影響の程度に応じて、事業者が工事発注者として自主的に判断します。</p>
	<p>住民から騒音等の苦情の連絡をした場合、誰が施工業者に改善の指示をするのか。</p>	<p>【吹田市環境政策室の回答】 工事の発注者である吹田市土木部地域整備推進室、又は、吹田市環境部環境保全指導課にご連絡いただければ、現場で状況を確認し、施工業者に対して適切な指導を行います。</p>
	<p>千里中央線の沿道にはイオンがあり、工事が始まると工事関連車両の走行により渋滞が発生して近隣マンションの住民から苦情が寄せられると考えられるが、どのような対応を取ってくれるのか。 また、平日より交通量の増加が予想される土日は工事をを行うのか。</p>	<p>工事関連車両が一時的に集中して走行しないよう、今後、具体的な施工計画の検討を行います（工事の平準化）。 日曜日は、原則、工事を実施しない予定ですが、日曜日に工事を実施する場合は、工事説明会で説明します。</p>
調査、予測方法	<p>要約書 p.45 の現地調査地点において、赤枠で示されている事業計画地の中を調査していないのはなぜか。</p>	<p>動植物の調査は、事業計画地（要約書 p.45 の赤枠内）で実施しています。騒音・振動、交通量等の調査は、事業計画地周辺で実施しています。なお、事業計画地には、現在、幹線道路がないため、交通に係る調査地点は設定していません。</p>

表 33(3) 評価書案意見交換会（2020年10月24日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解																								
調査、予測方法	<p>環境影響評価書案で工事中の予測の対象となっていない地点における予測結果は、個別に聞けば教えてもらえるのか。</p>	<p>大気汚染、騒音・振動の予測は、環境影響評価書案に記載した地点のみで実施しています。                      なお、予測地点は、工事影響が比較的大きいと考えられる地点を代表地点として選定したものです。</p>																								
	<p>工事中の騒音や振動の予測結果の数値は、最悪値を予測しているのか。                      また、予測地点のいくつかは、最悪時の予測地点として、適切な場所と思えない。</p>	<p>予測は、工事の影響が最も大きくなる時期（建設機械が最も住居に近接する場合）を対象としていますので、予測結果は、最悪値（最高値）です。                      環境影響評価書案の予測地点は、現在の工事計画に基づいて設定したものです。実際の工事状況とは異なる場合も想定されます。工事中の事後調査に当たっては、環境影響評価書案の予測地点の位置も参考にしますが、実際の工事状況に応じて、最も影響が大きい地点を対象とする等、適切な位置で調査を行います。</p>																								
	<p>環境影響評価書案の予測値等は、うまいこと数字を合わせており、信用できない。</p>	<p>予測値等について、事業者が数字を操作することは一切なく、客観的に信頼できるものです。なお、環境影響評価書案の内容については、環境影響評価制度の審査会で、科学的知見に基づいて学識経験者により審査されています。                      また、道路ができたことによって、何らかの問題が発生した場合は、行政側の責任であり、適切に改善を図りたいと考えます。</p>																								
大気汚染	<p>道路が供用された際に、大気汚染が心配である。何人の子どもに気管支炎の症状が出ているのか調べてもらいたい。</p>	<p>吹田市の学校保健会、吹田市教育委員会が発行している統計資料によると、「ぜんそく」の症状を持つ生徒・児童の人数は、以下のとおりです。</p> <p style="text-align: center;">表 ぜんそく患者数（人）</p> <table border="1" data-bbox="927 1547 1402 1798"> <thead> <tr> <th></th> <th>佐井寺 中学校</th> <th>東佐井寺 小学校</th> <th>佐井寺 小学校</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>17</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		佐井寺 中学校	東佐井寺 小学校	佐井寺 小学校	R1	0	0	0	H30	17	0	0	H29	6	0	15	H28	1	0	0	H27	10	0	0
	佐井寺 中学校	東佐井寺 小学校	佐井寺 小学校																							
R1	0	0	0																							
H30	17	0	0																							
H29	6	0	15																							
H28	1	0	0																							
H27	10	0	0																							

表 33(4) 評価書案意見交換会（2020年10月24日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
大気汚染	<p>現在、ぜんそくの症状がある子供が少ないのは、名神高速道路の塀を高くした後の結果ではないのか。</p> <p>また、今回の事業では交通量が増えると予想されるが、気管支炎を発症する子どもが増えた場合に誰が責任を取るのか。</p>	<p>ぜんそくの発症と名神高速道路との因果関係については、事業者としては判りません。</p> <p>事業計画地及びその周辺の大気汚染濃度は、現在、環境基準及び吹田市の目標値を下回っています。また、工事中及び都市計画道路の供用後についても、環境基準及び吹田市の目標値を下回ると予測していますので、本事業が周辺の大気環境に与える影響は、小さいものと考えています。</p>
土壌汚染	<p>開発地域の中で、農地割合は何%か。</p> <p>農地に道路を建設する際には、土中のヒ素やリンによる土壌汚染に対して現地調査を行う必要があるのではないのか。</p>	<p>手持ち資料では、農地と山林を合わせた数字しかないので、農地の割合はお答えできません（後日登記簿を確認した結果、田畑の面積は約 9,900m<sup>2</sup> となっていました）。</p> <p>現在、土壌汚染対策法に基づいて地歴調査を行ったところで、今後の対策については、引き続き環境保全指導課と協議していきます。</p>
動物、植物	<p>事業計画地の大事な樹木や動植物、水生生物等は、要約書に書いてあるのか。</p>	<p>調査で見つかった動植物については、要約書には記載していませんが、環境影響評価書案には、種名を記載しています。</p>
交通混雑、交通安全	<p>千里山6丁目は、現在でも渋滞により交差点の停止線に止まらない自動車や、右左折で一時停止しない自転車により、通学途中の子どもが危険にさらされている。本事業により都市計画道路が新設されると、自転車通行帯のない府道（千里中央線）と交差することになり、右左折する自転車や、南千里駅方面から来る自転車によって、より一層、安全面が心配である。交通安全面については、どのように考えているのか。</p>	<p>本事業で新設する都市計画道路は、歩車分離を徹底し、横断防止柵を設けます。佐井寺片山高浜線では、自転車専用の通行帯を設けます。豊中岸部線は、自転車専用の通行帯を設けられるほどの道路幅員がないことから、車道に自転車通行空間を設けます。歩行者の安全な通行を確保できるよう、できる限り配慮します。</p> <p>千里中央線は府道ですので、大阪府が道路管理者です。本事業で整備する都市計画道路と交差する箇所については、大阪府と協議を行い、交通安全へ向けた対策を検討していきます。</p>
その他の意見	<p>計画地に位置するイオンは、事業の実施によりどうなるのか。もしなくなれば千里新田地区の多くの住民が買い物難民になってしまう。今後の具体的な動向について、連合自治会に説明に来てほしい。</p>	<p>イオンは営業を終了されました。</p>

表 34(1) 評価書案意見交換会（2020年11月14日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>私は、千里山で子供食堂の役員をしており事業計画地の農園から野菜を提供してもらっている。今後も継続して地産地消の野菜を使って、子供食堂の活動を行っていきたいと思っている。農園を営んでいる方からは、「土地区画整理事業のため、事業実施後は、農園を維持できない。」と聞いている。この農園を少しでも残してもらいたい。</p>	<p>土地区画整理事業は、各地権者の土地を一旦お預かりして減歩させていただき、道路、公園等の基盤を整備し、その後、元の地権者へお返しする事業です。今まで農園をされている方が引き続き農園としての土地利用をされるかどうかは地権者として決められることです。</p>
	<p>整備済み区間である豊中岸部線は新御堂筋から西側が整備されておらず、また新設される都市計画道路の交差点部分の北側には自然がある。道路は都市計画決定されているため、現時点でその決定を覆すことはできないかもしれないが、自然を破壊して都市計画道路を2本も整備する意味が分からない。</p>	<p>豊中岸部線は、吹田市域の西にある新御堂筋から岸部方面へ接続する東西の道路、佐井寺片山高浜線は、ニュータウンと旧市街地の片山地区を接続する南北の道路であり、それぞれ目的が異なる道路であるため、2路線の整備が必要と考えています。</p>
	<p>新たに整備する都市計画道路は、昔からある事業計画地外の区画道路等に接続すると思うが、この都市計画道路と接続する区画道路については整備されないのか。 事業計画地外の区画道路についても、道幅を広げる等の整備をしてほしい。</p>	<p>事業計画地では、幅員6m程度の区画道路を整備します。また、幹線道路である豊中岸部線、佐井寺片山高浜線に車が集中するように計画しています。事業計画地周辺の道路は幅員が狭いところもありますが、本事業では拡幅工事を行う予定はありません。狭い道へ一般交通が流入しないよう計画しているため、周辺の道路も現在より安全になると考えています。</p>
	<p>阪急千里線の跨線橋へ繋がる道が廃道になるという話だったが、現在、朝の通勤、通学時には、自転車や歩行者の利用が多いため、千里山と南千里を繋ぐ東西の道路整備をお願いしたい。</p>	<p>跨線橋へ繋がる道路がある箇所には、公園を整備します。阪急千里線に沿って豊中岸部線を横断する自転車歩行者道を整備し、動線を確認したいと考えております。</p>
	<p>佐井寺地区と千里山地区の周辺は標高差があり、過去に、上の川の関係で関大前において何回か浸水被害があった。本事業で公園の下に貯留槽を造るとの話であったが、事業実施後の浸水被害の発生について心配している。</p>	<p>広い範囲で造成工事を行いますので、豪雨時に一気に雨水が低い土地へ流れていくという懸念があることから、道路や公園の地下に基準に基づいて雨水を溜める施設（調整池）を設置し、浸水被害が生じないように計画します。</p>

表 34(2) 評価書案意見交換会（2020年11月14日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>他の意見で、大雨による上の川の浸水について意見があったが、事業計画地は、上の川水域に含まれないと思う。過去に上の川による浸水が発生しているが、現在、吹田市下水道部で関大前に雨水管を入れる浸水対策工事をしてるので、大丈夫と考えている。</p>	<p>事業計画地は、排水区が3つに分かれています。①阪急千里線の西側、②阪急千里線の東側で豊中岸部線の北側、③阪急千里線の東側で豊中岸部線の南側です。③は流末の一部が上の川に流入しますが、それぞれの排水区に、調整池を設置します。近年は、長雨よりも、短時間の豪雨（ゲリラ豪雨）を一時的に貯留することが肝要であると考えています。基準に基づき調整池を設置し、工事期間中は仮設の調整池を設置し、適切に対策を行います。昨今のゲリラ豪雨による被害も考慮し、令和3年度、一年間かけて更なる対策の可否を検討します。</p>
工事計画	<p>粉じん対策として、工事期間中に散水をするという説明があったが、周辺の別の工事では散水が追いついておらず、土埃が舞い、洗濯物に埃が付き、ベランダの排水のドレンに砂埃がたまっていた。この事業でも土砂の移動や排出があると思うが、土埃・砂埃についての対策をお願いしたい。</p>	<p>本事業では、切土や盛土が多いため、施工計画において、施工手順や施工箇所、工事区域を分割して施工する等の対策を検討します。</p>
	<p>長期間の工事になるため、当該工事に係る部署は、事業計画地周辺の住民、車両が通行する近隣の自治会・連合自治会等、影響のある範囲に情報共有してもらい、その時に意見できればいいと思っている。</p>	<p>本事業は大規模であり、工事期間が長期間となることから、工事関連車両の走行を含む工事スケジュール、安全対策、環境取組等について、関係する地元の皆様に随時情報を提供します。</p>
環境全般	<p>私が住んでいる団地周辺では、UR団地の建替工事、マンション工事、ファミリーマート付近の道路工事、千里小学校の増築工事等が行われており、平成22年（2010年）くらいから10年近くの長期間にわたり工事による騒音、埃、振動に悩まされてきた。</p> <p>関電不動産の工事では1日に10tの生コン車が100台くらい出入りした。本事業も本格的な工事に入ると相当な台数が予想されるので、騒音や振動を心配している。</p> <p>また、切土工事で発生した残土を盛土に利用するとはいえ、多くの土砂の移動があり、埃の問題を心配している。</p> <p>環境影響評価の結果としては、全ての環境要素について評価目標を満足していると説明があったが、本当にそうなるのか。数字上で大丈夫かもしれないが、素人から見たらとても大丈夫とは思えない。</p>	<p>工事中の埃については、本事業による造成工事が終わった時点で、法面には種子の吹付けを行い、埃の発生をできるだけ抑制します。</p> <p>騒音・振動については、工事中に事後調査を実施し、周辺環境への大きな影響が確認された場合、施工業者への指導、工事の分散等、対策を講じることとしています。</p> <p>本事業の工事期間は10年にわたりますが、2路線の都市計画道路の整備に併せて、災害に強いライフラインを設置していきますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。</p>



表 34(3) 評価書案意見交換会（2020年11月14日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
動物、植物	<p>環境影響評価の結果としては、全ての環境要素について評価目標を満足していると説明があったが、多くの土砂の移動等、工事による自然への負荷があると思う。事業計画地の緑地に実際に入り見たが、自然環境への影響がないとは思えない。</p>	<p>工事による自然への負荷は避けられない面があり、自然環境への影響がないとは考えておりません。一方で、緑の回復育成を図ること等により、生態系や動植物の生息・生育環境に及ぼす影響を可能な限り低減することとしています。</p>
	<p>事業計画地内には、貴重な植物や樹木が多くあるようだが、工事期間中に移植、事業実施後に事業計画地内で保全すると説明があったが、本当に可能なのか。植生は前の状態で保全するのは大変難しいものであると心配している。</p>	<p>事業計画地は起伏があるため、造成工事が必要です。工事に際して樹木の伐採が必要となりますが、事業計画地に整備する都市計画道路や公園・緑地に樹木を植栽する計画としています。 現地調査により確認された重要な種については、工事前に事業計画地外の生育地へ移植します。事業計画地内の生態系は、工事の実施により変化すると考えられるものの、土地利用計画において、生態系に配慮して緑の回復育成を図り、都市計画道路の植樹帯の整備により生息・生育環境の連続性を確保していきます。</p>
緑 化	<p>緑被率の目標は28%とあったが、自然環境に配慮した優しいまちづくりの観点から、緑被率をもっと上げてもらいたい。</p>	<p>本事業は土地区画整理事業であるため、公共用地以外の将来の土地利用は地権者が決定するため、建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行うこと等により、緑被率が高くなるよう努めます。</p>
その他の意見	<p>本事業が完了し都市計画道路が開通し、都市機能が整備されると、固定資産税が上がるのか。</p>	<p>事業者は固定資産税の所管部局でないため、将来の固定資産税について回答できません。一般的には、都市計画道路ができて街並みが整備されると、土地の評価額である固定資産税評価額は土地、建物ともに変化します。</p>
	<p>現在、児童数が増加しているのにも関わらず、増加後に後追いで小学校が増築されている。本事業の実施により人口が増加すると予測されているが、人口増への対応が後追いにならないよう、吹田市の各部局が連携して対応を進めてもらいたい。</p>	<p>吹田市では、連絡調整会議を設けており、関係部署に対して、「本事業を実施し、まちづくりを行うに当たって、対応が必要なものがあれば検討してください。」と伝えています。 ご指摘の事項についても、この連絡調整会議で対応したいと考えています。</p>

表 34(4) 評価書案意見交換会（2020年11月14日開催）における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項 目	意見の概要	事業者の見解
その他の意見	<p>千里山の駅前再整備をするにあたって、2000年を過ぎたころから、まちづくり懇談会、まちづくり報告会があり、住民と吹田市、当事者の方との意見交換が活発に行われた。そういう場が住民参加の街づくりに貢献していると考えており、本事業についても、本日のような意見交換の場を定期的に設けていただきたい。</p>	<p>千里山駅周辺整備事業では、UR団地の建て替え、都市計画道路千里山佐井寺線の築造に当たり、住民の方々と協議しながら事業を進めてきました。</p> <p>一方、土地区画整理事業では、地権者の土地を預り進めていく事業となりますので、地権者の代表者と区画整理審議会を設け、その中で地権者の方々の意見を聞くという事業手法になります。そのため、ご指摘のあった駅前再整備事業のように、まちづくり懇談会、まちづくり報告会を開催する計画はありません。なお、事業の進捗状況については、まちづくり通信等で定期的に情報を発信します。また、工事については、周辺の方々に様々なご迷惑をおかけすることを十分認識していますので、工事開始時期が近付いた時点で事前に工事説明を行う等により、情報を発信します。</p>

#### 16. 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

「佐井寺西土地区画整理事業環境影響評価書案」については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」第14条第1項の規定に基づく環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの意見を有する者からの意見書（以下「評価書案についての意見書」という。）が9通提出されています。

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は、表35に示すとおりです。

表 35(1) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>環境と換地設計・計画等についての意見でございます。</p> <p>街区設計や換地計画が完全には確定されておらず、まだ多少なりとも変更の可能性があるのであれば、お聞き届けいただきたく存じます。</p> <p>もし可能でしたら、下記のようなことを考慮した、事業計画案の策定はできないのでしょうか。環境への影響を軽減しながら事業費にも影響与えず吹田市として全国に誇れるモニュメントとしての事業案を策定していただければと思います。</p> <p>(1)説明会終了後、区画整理の方からご説明いただき、道路買収後、民間の開発に任せただけの場合、段差の連続性が上手く行かず、区画整理にてその問題を解消する意図であるということがよく分かりました。</p> <p>一般的な人口減少傾向に反して吹田市の人口は増えていることも伺いました。そして10年後事業が完成する頃の人口動向も見据える事業であることを願います。 【1-1】</p> <p>(2)願わくば、阪急にかかる跨線橋付近の現在の竹林や樹木について、たとえ一部でも、復元ではなく、現況のままの自然をのこすことができないかと思えます。 【1-2】</p>	<p>本事業の将来像（イメージ）は、環境影響評価書案の pp.3-23～3-24 に示すとおりであり、環境への影響の軽減に配慮しつつ、良好な居住空間の創出を実現させる事業計画を策定しました。</p> <p>本事業による土地区画整理事業の整備後に「まちづくり」が実施されることとなりますが、その「まちづくり」の完了時点における計画人口は、約 2,300 人と想定しています。人口の増加による交通渋滞の発生については、環境影響評価書案の「12.17.3 施設の供用に伴う影響の予測・評価」に記載のとおり、周辺地域の交通に著しい影響を及ぼさないと予測しています。こども園、小学校の不足問題など、人口増加に伴う課題については、今後、吹田市の関係部署が参加する連絡調整会議において、必要な対策を検討していきます。</p> <p>事業計画地は起伏があるため、造成工事が必要です。工事に際して樹木の伐採が必要となりますが、事業計画地に整備する都市計画道路の沿道や公園・緑地に樹木を植栽する計画としています。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します。</p> <p>なお、公園や緑地以外の土地利用は、換地処分後、各地権者のご意向により決まります。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(2) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>事業区域内の電鉄近辺一帯の「緑地ゾーン」は、歴史社会、環境的に、1000年の歴史を有する佐井寺、大正年間の田園都市の先駆としての千里山、そして昭和のニュータウンという時代をリードする「地域・伝統・環境的な住まい・暮らし文化」の「結節点」としての重要な意義を有してきた。これらの重要性にも留意され、今後の緑地環境ゾーンの整備を図りたい。 【2】</p>	<p>事業計画の策定に当たっては、環境影響評価書案の pp.3-3~3-5 に記載のとおり、事業計画地が抱える問題点を踏まえ、整備課題を整理し、事業計画地のまちづくりの基本方針を策定しました。</p> <p>本事業の将来像（イメージ）は、環境影響評価書案の pp.3-23~3-24 に示すとおりであり、環境への影響を低減しつつ、良好な居住空間の創出を実現させる計画としています。また、本事業では、以下のとおり緑化を推進する計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画地に隣接する緑地等と連続させてみどりを配置する等により良好な景観や生物の生息空間の形成に努めます。</li> <li>・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います。</li> <li>・建物敷地の緑化推進へ向けた協議の実施、開発の誘導を行います。</li> </ul>
	<p>（意見書提出の方がお住いの）マンションでは、減歩に際して公園はそのまま存続し、駐輪場が無くなることになるとお聞きしていますが、当方ではこれに伴う代替地の確保が必要になりますが、仮換地の用地としてどのようにお考えでしょうか。 【3-1】</p>	<p>自転車駐車場については、換地等により機能保全が図られるように検討します。</p> <p>換地設計等が具体的になりましたら、個別にご説明する場を設けて、ご意向を伺いながら進めていきます。</p>
	<p>令和3年着工に至るに際して工事にかかる協定を結ぶことになると思いますが、                      (1)期間中における日常生活（通園通学を含む）の安全確保、騒音振動についての対策はどのようになっていますか？ 【3-2】</p>	<p>工事の実施に当たっては、交通安全を確保するため、以下の環境取組を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関連車両の運転者に規制速度を遵守する等の安全教育を徹底し、歩行者、自転車や一般交通の安全を確保します。</li> <li>・児童や生徒が安全に登下校できるよう、交通整理員の配置等、工事区域周辺の交通安全に配慮します。</li> <li>・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、説明を行います。</li> </ul> <p>また、騒音・振動対策として、以下の環境取組を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・万能塀を設置して、工事騒音の低減を図ります。</li> <li>・住居に近接して工事を行う場合、騒音・振動の発生が小さい小型の建設機械を使用します。</li> <li>・国土交通省指定の低騒音・低振動型の建設機械を使用します。</li> <li>・騒音の発生を低減するために、アイドリング及び空ぶかしを抑制します。</li> <li>・工事規模に応じた効率的な工事計画を立案し、稼働台数を抑制します。</li> <li>・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。</li> </ul>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(3) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>(2)工事期間中、影響を受ける駐車場などの設備インフラ確保に関する協力は、どの程度お考えでしょうか。 【3-3】</p>	<p>工事のため、駐車場が利用できない場合がありますら、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。</p>
	<p>(3)工事完成後における区分所有者の持ち分減少に伴う登記申請の費用負担は助成してもらえるのでしょうか。質問懸念内容が重複しますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車、単車置き場などの確保。</li> <li>・工事期間中の住民の安全確保。</li> <li>・工事期間が長く、居住者の健康面での不安。</li> <li>・ため池や農地との境界線の把握。</li> <li>・サッカーグラウンドなどの開発工事での騒音、振動、砂塵やダンプなどの運搬搬出ルート。</li> <li>・グラウンド部分などの工事日程。</li> <li>・広域避難所が現在サッカーグラウンドになっているが、今後のこと。</li> </ul> <p>等、現在不安面が多々あります。また工事が開始されてから新たに発生する不安点も出てくると思われます。少しでもくみ取って対応頂けますようよろしくお願い致します。 【3-4】</p>	<p>換地処分時の登記の申請は吹田市が行い、その費用は吹田市が負担します。</p> <p>工事期間中は、周辺住民に様々なご不安とご迷惑をおかけすることと思います。工事中の安全確保については、工事着手前に具体的に説明する場を設ける予定です。周辺住民の方々に対して、工事日程や工事内容を事前に説明します。</p> <p>また、工事に当たっては、環境取組として、国土交通省指定の環境対策型の建設機械の使用、万能堀の設置を行います。これらの環境取組を行うことにより、大気汚染、騒音、振動の影響は可能な限り低減されると考えます。</p> <p>しかし、住居に近接して工事を行う場合は一時的に工事影響が大きくなることもあると思いますので、工事中は、大阪学院大学のグラウンドでの工事を含む主な工事区域の近傍や工事関連車両の走行ルート沿道で事後調査を実施し、環境への影響が大きい場合は施工業者に対して指導を行うなど、追加の措置も含めた適切な環境保全対策を行い、住民の方々の生活環境の保全に努めます。</p>
	<p>「雨庭」を設けるとの回答は、洪水緩和、水質浄化、生物多様性保全の見地から評価しますが、整備するのが千里中央線と豊中岸部線の交差点一箇所だけでは不十分と考えます。現在の森林とため池が果たしている洪水緩和、水質浄化、生物多様性保全の機能に対する評価が不十分のため、「雨庭」でこれらの機能がどれだけ代替できるのかが不明です。 【4-1】</p>	<p>「雨庭」として面的に整備するのは千里中央線と豊中岸部線の交差点1箇所だけの計画ですが、都市計画道路（豊中岸部線、佐井寺片山高浜線）の植樹帯は、グリーンインフラ（雨庭と同様の雨水貯留浸透機能を備えた基盤）として整備する計画です。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(4) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>豊中岸部線に自転車通行空間を設けるとしたことは評価しますが、幅員はせめて佐井寺片山高浜線と同じく 1.5m とすべきだと考えます。そのためにも、ガソリン自動車を前提とした現行プランを、小型電気自動車など次世代自動車と電動自転車の普及を推進するプランにすべきだと考えます。 【4-2】</p>	<p>確定しているのは、都市計画道路の総幅員及び車線数のみであり、植樹帯、歩道、自転車通行空間等の幅員構成については、今後、事業者が大阪府及び大阪府警察本部と協議を行って決定します。</p>
	<p>「基本方針」には「再生可能エネルギーの活用による社会基盤整備を推進」とあるので、太陽光発電による充電ステーションの設置もプランに入れるべきだと考えます。 【4-3】</p>	<p>本事業では、再生可能エネルギーの活用として、公園等にソーラー式LED照明を設置する計画です。太陽光発電による充電ステーションの設置は、計画していません。</p>
	<p>多くの税金を投入し、長い時間をかける都市計画道路の建設は、時代が要請する脱炭素社会の実現に直結するものであるべきです。【4-4】</p>	<p>都市計画道路を整備することにより交通ネットワークが構築され、自動車の移動距離、移動時間が短縮されるため、ガソリン等の燃料使用量が減ることで CO<sub>2</sub> 排出量の削減が見込まれます。都市計画道路の整備は、低炭素社会に寄与するものと考えます。</p>
	<p>この事業計画地は市が認めているとおり、大部分が市街化された吹田市の中では比較的まとまった緑地が存在している地域であり、落葉広葉樹が混生する竹林、ため池を備えた農地等里山的な景観を有する私有地が複数存在しています。この土地の高低差によって生まれた良好な自然の保全、都市型農業の維持こそが持続可能な社会に向けて求められるべきではないでしょうか。わざわざ土地を削り取って自然を損なうことは税金の無駄使いです。 【5-1】</p>	<p>本事業は、吹田市第3次総合計画や吹田市都市計画マスタープランによる事業計画地の広域的位置付けを踏まえるとともに、事業計画地におけるまちづくりの計画テーマである「ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち」を実現することを目的として行うものです。</p> <p>環境影響評価書案の p.2-2 に示すとおり、吹田市第3次環境基本計画の基本理念の一つには「安全で健康かつ快適な生活を営むことができる良好な環境を確保する」ことがあります。そのため、自然との共生を図り持続可能な社会を形成することと併せて、快適な都市環境の創造を図るという視点も必要と考えています。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。



表 35(5) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>事業計画により地域の緑被率が36.6%から14.2%に下がり、貴重な動植物や生息地が消失し、復元といっても換地すれば自然の破壊につながります。かつての千里丘丘陵や垂水神社隣接の開発をみれば一目瞭然であり、同じ轍を踏むのは時代に逆行します。宅地の乱開発を止め、地権者に寄り添い限りある資源を有効に使うべきです。避難地として位置づけられたグラウンドをそのまま使えるようにするのも最も有効な手段です。</p> <p>以上のことから事業計画の見直しを求めます。 【5-2】</p>	<p>事業計画地及びその周辺は起伏があるため、宅地開発が進んでいない地域でした。しかし現在、事業計画地の周辺では、民間事業者による宅地開発が行われています。それに伴い、事業計画地においても民間事業者による土地の買取りが進められています。大阪学院大学のグラウンドは、民間の開発会社が所有しており、今後は宅地となる予定です。</p> <p>事業計画地は、環境影響評価書案の表 3.3.1 (p.3-4) に示すとおり、道路・交通、土地利用、都市基盤、防災面で、多くの問題点を抱えています。これらの問題点に対する整備課題は、環境影響評価書案の表 3.3.2 (p.3-5) に示すとおりですが、民間事業者では解決できない課題です。</p> <p>また、事業計画地及びその周辺は起伏があるため、佐井寺片山高浜線及び豊中岸部線の未整備区間の整備に当たっては、沿道の現況地盤と道路計画高との高低差を解消し、沿道宅地の有効利用が図られるような事業手法を検討しました。その結果、土地区画整理事業という手法を採用することになりました。</p>
	<p>計画人口を740人から2300人まで増やす計画は、環境影響評価書案で環境影響の低減が可能と評価分析をしていますが、都市計画道路を2本通すために、広大な自然環境の豊かな予定地の斜面を切り崩すのは、途方もない甚大な土砂残土を発生させるもので、環境への著しい負荷を与えることは容易に想像されます。人口3倍化に向けたインフラ整備の工事が環境影響評価書案で環境への影響を低減できるとする分析・評価は少し安易な感が否めません。 【6-1】</p>	<p>事業計画地は起伏があるため、造成工事が必要であり、建設機械の稼働や残土を搬出する工事関連車両の走行などによる影響が考えられます。</p> <p>工事中の環境への影響については、環境影響評価で一般的に採用されている予測精度の高い手法を用いています。また、環境への影響を可能な限り低減するための環境取組の実施を前提に、予測・評価を実施しています。</p> <p>工事中は、環境影響評価書案に記載した環境取組の実施状況や環境影響について、事後調査を実施します。</p>
	<p>環境負荷への影響を軽視されていると考えられるのは、2本の都市計画道路の日当たりの想定交通量だけでなく、事業計画案の佐井寺片山高浜線の交差点予定地から北側の千里中央線までは標高差のある最も高い地点の土砂を掘り崩すもので、自然環境への著しい負荷が容易に想定されることから、この区間の道路敷設そのもの見直しを求めるものです。 【6-2】</p>	<p>事業計画地は起伏があるため、造成工事が必要です。工事に際して樹木の伐採が必要となりますが、事業計画地に整備する都市計画道路の沿道や公園・緑地に樹木を植栽する計画としています。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します。</p> <p>なお、公園や緑地以外の土地利用は、換地処分後、各地権者のご意向により決まります。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(6) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>事業終了後に2本の都市計画道路の交通量に、接続される千里中央線の既定の交通量が上乘せされることにより、西端の新御堂筋も豊中側への西行道路計画がなくなり、新御堂筋南北の朝夕の大渋滞にさらに拍車をかけ、深刻な大気汚染につながるものです。【6-3】</p>	<p>供用後の計画交通量は、平成22年度道路交通センサベースの平成42年将来OD表と最新の道路ネットワークに基づいて推計された令和12年(2030年)の交通量です。供用後の千里中央線の計画交通量は、南千里駅前交差点の南側区間で17,200台/日、千里山西6丁目南交差点の西側区間(豊中岸部線)で21,800台/日と推計されています。これらの交通量で予測した大気汚染の予測結果は環境基準及び吹田市の目標値を満足しており、また、南千里駅前交差点の交通流は円滑に処理できると予測しています。</p>
	<p>事業計画地内の貸農園の利用者です。この農園を含む周辺の貴重な自然には、広葉樹や竹林、ため池もあり、希少な動植物が生息し、又季節毎の多様な昆虫もいます。その源は、この農園の「無農薬農法」による安心安全な環境や食を大切にすることで、長年培われてきているものです。</p> <p>希少な植物等も、整備した後の移植や公園や街路樹としての緑地の中で自生できるものではないと思います。農園利用者にとっても、この貴重な自然が残る一面が壊されることは、仲間と共に心身両面での健康づくりをめざす日々の生活環境の破壊につながります。</p> <p>自然や人への影響が最小限にとどめられるよう、土地区画整理にあたり、場所や範囲等見直し検討を求めます。【7】</p>	<p>現況の田畑、山林等は、各地権者が所有しており、一部は既に民間開発事業者へ売却され、開発予定地となっている箇所もあります。</p> <p>本事業では、区域内に公共施設としての緑地、公園等を確保します。公共用地以外の事業後の土地利用は、地権者の意向により決まりますが、田畑、山林等の継続を希望される際には、可能な限り換地計画において対応します。</p> <p>なお、田畑、山林をやめ、宅地としての土地利用を希望される場合は、「吹田市開発事業の手続き等に関する条例」等に基づき、緑の確保を誘導します。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(7) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>本事業が市の第3次環境基本計画の基本理念に則しているのか。(環境影響評価書案の要約書 p.1) 【8-1】</p>	<p>環境影響評価書案の p.2-2 に示すとおり、吹田市第3次環境基本計画の基本理念の一つには「安全で健康かつ快適な生活を営むことができる良好な環境を確保する」ことがあり、具体的には、「身近な環境の保全に取り組む」、「自然との共生を図る」、「快適な都市環境の創造を図る」とあります。</p> <p>本事業は、吹田市第4次総合計画や吹田市都市計画マスタープランによる事業計画地の広域的な位置付けを踏まえるとともに、事業計画地におけるまちづくりの計画テーマである「ヒトとヒトが交流する新たなにぎわいステージを演出し、多様な世代が安心して暮らせるまち」を実現することを目的として行うものです。</p> <p>本事業の将来像（イメージ）は、環境影響評価書案 pp.3-23～3-24 に示したとおりであり、街区の整備、緑地・公園等の整備、都市計画道路の整備を行うことにより、良好な居住空間が創出されるものと考えています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境の保全及び良好な環境の創造のため、環境影響評価書案に記載した環境取組を実施し、環境への影響を可能な限り低減させます。</p>
	<p>事業の種類は「開発行為」であり、(同要約書 p.3)「開発」で環境の保全及び良好な環境の創造ができるのか。 【8-2】</p>	<p>「豊中岸部線」については、まずは岸部地域の整備が先なのではないか。(同要約書 p.4) 【8-3】</p> <p>都市計画道路豊中岸部線は、大阪府都市整備中期計画で「道路交通マスタープラン、公共交通戦略などを踏まえ、道路整備の重点化を図る。」と位置付けられており、引き続き、事業実施中区間の進捗を見ながら、整備の優先性を判定し、順次、整備を行うものとされています。</p> <p>本事業で整備する区間は、市施行で整備するものですが、名神高速道路から東の未整備区間については、大阪府が整備する区間です。</p> <p>豊中岸部線は、本市においても、市域の中央を東西に結ぶ主要幹線道路であることから優先性を高めて着手するものですが、大阪府に対して未整備区間の早期の着手・完成を強く要望しています。</p>
	<p>人口増加を図る事業計画自体が時代遅れの感がある。(同要約書 p.5) 【8-4】</p>	<p>「吹田市第4次総合計画」では、「当面の間人口が増加する見込みであり、高度成長期に集中的に整備された道路、上下水道などの公共施設の老朽化対策がピークを迎えようとしていることから、まちの魅力の維持・向上を図りながら、多様化・複雑化している市民ニーズや超高齢社会の課題などにも柔軟に対応し、市民の暮らしを支えていかなければならない」と謳っております。</p> <p>本事業は、今後の市の動向を考えると、必要な事業であると考えています。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(8) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解									
事業計画	<p>土地利用計画（同要約書 p.5）及び交通計画（同要約書 p.11）の数値に現在の地域ごとの数値との比較がほしい。私有地の緑地面積も含めた数値があればなお良いのでは（同要約書 p.22）。</p> <p>同要約書の p.75 の表 29 に e-4 交差点の予測数値もほしい。【8-5】</p>	<p>環境影響評価書案の要約書では、現況の土地利用の内訳を記載していませんが、環境影響評価書案の p.3-6 に、土地利用（現況及び計画）の表を掲載しています。なお、事業完成後の土地利用は、各地権者の意向で決まりますので、現時点で確定しているのは、公共用地（道路、公園・遊園、緑地）の面積のみです。</p> <p>都市計画道路の計画交通量と現況の交通量は、以下のとおりです。</p> <p style="text-align: right;">(単位：台/日)</p> <table border="1" data-bbox="820 622 1386 730"> <thead> <tr> <th>道路名</th> <th>現況交通量</th> <th>計画交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>佐井寺片山高浜線</td> <td>6,933</td> <td>12,600</td> </tr> <tr> <td>豊中岸部線</td> <td>5,537</td> <td>18,600</td> </tr> </tbody> </table> <p>環境影響評価書案の要約書の表 29 では、現況の交差点交通量と供用開始後の交差点交通量を比較しています。e-4 地点は事業実施後に新たに整備される交差点のため、現況の交通量がありません。</p> <p>なお、交差点を構成する2つの都市計画道路を通過する現況交通量と計画交通量については、上記に示した表のとおりです。</p>	道路名	現況交通量	計画交通量	佐井寺片山高浜線	6,933	12,600	豊中岸部線	5,537	18,600
道路名	現況交通量	計画交通量									
佐井寺片山高浜線	6,933	12,600									
豊中岸部線	5,537	18,600									
	<p>「みどりを継承する、みどりを生み出す、市民参画・協働によりみどりを進める」という市の基本方針の方向性と、〈本事業の環境に対する取組方針〉の方向性が同じ方向を向いているとは思えない。(同要約書 p.13)</p> <p>例えば、緑被割合が 54%から 6.3% (同要約書 p.64) 【8-6】</p>	<p>環境影響評価書案の p.4-1 に示すとおり、「環境に対する取組方針」には、「市街地の貴重なみどりを継承するとともに、新たな街路樹や公園・遊園及び緑地の配置によりみどりの連続性を確保する。」と併せて、「良好な都市景観の向上と安全性・快適性を確保するまちづくりを推進する。」があります。</p> <p>本事業の将来像（イメージ）は、環境影響評価書案 pp.3-23～3-24 に示したとおりであり、街区の整備、緑地・公園等の整備、都市計画道路の整備を行うことにより、良好な居住空間が創出されるものと考えています。</p> <p>本事業の実施に当たっては、造成工事が必要であり、工事に際して樹木の伐採が必要となります。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）の整備による生態系への影響を可能な限り低減するために、環境影響評価書案 p.12-230 の表 12.12.8 の「評価目標」に基づいて、環境取組を検討しました。その検討結果は、環境影響評価書案の p.12-230 に記載したとおりです。</p> <p>現況の緑被割合 54%は、私有地を含む割合です。6.3%は、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であり、事業計画地全体の緑被の割合ではありません。</p>									

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

表 35(9) 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

項 目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>私は二本の道路の交差する予定地にあります貸農園を申しこんでいる者です。2年前より千里山こども食堂「ぼのぼ〜の」にも新鮮で安全な無農薬野菜を提供して下さり、地域のこどもさんやお母さん方によるこんでいただいています。その畑を切りきざみ、海拔 80mを超える傾斜地を削り、緑の森をなくして広い道路を2本通しても「そんなに環境は悪くならない」との説明だったそうですが、とんでもない変り様だと思います。いかがでしょうか？ 【9-1】</p>	<p>現況の田畑、山林等は、各地権者が所有しており、一部は既に民間開発事業者に売却され、開発予定地となっている箇所もあります。 本事業では、区域内に公共施設としての緑地、公園等を確保します。公共用地以外の事業後の土地利用は、地権者の意向により決まりますが、田畑、山林等の継続を希望される際には、可能な限り換地計画において対応します。 なお、田畑、山林をやめ、宅地としての土地利用を希望される場合は、「吹田市開発事業の手続き等に関する条例」等に基づき、緑の確保を誘導します。</p>
	<p>貴重な植物のぶどうはげの木も日本白たんぼも移植で大丈夫なのでしょうか。畑作りをしながら心配しています。 【9-2】</p>	<p>ブドウハゼは、和名「ハゼノキ」の品種名です。ハゼノキは、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ので、移植の対象種ではありません。なお、和歌山県紀美野町に生育するブドウハゼの「原木」は、文化的に重要な個体として（種としてではありません）和歌山県の天然記念物に指定されています。 ご指摘の日本白たんぼとは、種名がカンサイタンポポ又はシロバナタンポポ等の日本のタンポポのことを指すものと思いますが、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ので、移植の対象種ではありません。</p>
	<p>何が何でも開発ありきの市政、学院大のグラウンドは緊急避難場所だというのに高層マンションがたつとか、市民の命は大丈夫？なのでしょうか。日々暮らしている住民の声や意見に寄りそい、まちづくりがされることを強く願います。よろしく願いいたします。 【9-3】</p>	<p>災害時の避難場所は、事業計画地周辺に佐井寺小学校、佐井寺地区公民館、南千里地区公民館及び千里市民センターがあります。本事業により都市計画道路を整備することで、それらのアクセスを確保するものです。 ご意見の大阪学院大学グラウンドは、現在、地震等の緊急時に一時的に避難する「指定緊急避難場所（一時的）」に指定されておりますが、民間での売買がなされ、継続は難しくなっています。将来は、グラウンド機能がなくなる時点で指定解除となります。その後、代替場所は設けないことを確認していますので、お近くの別の緊急避難場所のご利用をご検討ください。</p>

(注) 意見の概要内の【 】内の数字は、受付番号を示しています。

## 17. 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項の規定に基づく「佐井寺西土地区画整理事業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、表 36 に示すとおりです。

表 36(1) 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	市長意見書の内容	事業者の見解
<p>1. 水質汚濁 (1)予測及び評価の方法</p>	<p>ア 事業計画地の雨水は、雨水管を通して公共用水域に流出することから、工事の実施に伴う影響の予測・評価を行い、評価書に記載すること。</p> <p>イ 計画地周辺の水質汚濁に及ぼす影響を最小限度にとどめ、「環境基本法」及び「吹田市第3次環境基本計画」に定められている基準や目標値の達成及び維持に支障を来さないよう配慮すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の実施に伴う影響として、仮設沈砂池から発生する濁水のSS濃度(浮遊物質量)を対象に予測・評価を行いました。その結果は、環境影響評価書の12.5節に記載しました。</li> <li>・工事に当たっては、濁水の排出を抑制するために、以下の環境取組を実施することにより、事業計画地周辺の水質汚濁に及ぼす影響を最小限度にとどめ、「環境基本法」及び「吹田市第3次環境基本計画」に定められている基準や目標値の達成及び維持に支障を来さないよう配慮します。             <ol style="list-style-type: none"> <li>①仮設沈砂池は十分な除去能力を確保し、濁水のSS(浮遊物質量)を低減した上で排水する。</li> <li>②造成工事中は、降雨時の現場状況により、シート被覆、土嚢や土砂流出防止柵を設置し、濁水の原因となる土砂の流出を抑制する。</li> <li>③造成工事が終了した工事ヤードは、速やかに植栽等による地表面の被覆を行い、濁水の原因となる土砂の流出を抑制する。</li> </ol> </li> </ul>
<p>2. 動物・植物 (1)現況調査</p>	<p>ア 動物については、昆虫類が最も多くみられる6～7月の調査を追加し、評価書に記載すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年6月14～15日に昆虫類調査を実施しました。その結果は、環境影響評価書(pp.12-176～12-206)及び環境影響評価書資料編(pp.2.3-1～2.3-8、pp.2.3-13～2.3-20)に記載しました。</li> </ul>
<p>(2)環境取組内容</p>	<p>ア 事業の実施に伴って生息・生育地が失われる貴重な動物・植物については、専門家や地域で保全活動をする団体などの助言を取り入れ、移動・移植や生息・生育環境の保全など、種類ごとに適切な保全措置を講じるよう努めること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施に伴って生息地・生育地が失われる貴重な動物・植物については、専門家や地域で保全活動をする団体などの助言を取り入れ、移動・移植や生息環境の保全に取り組めます。</li> <li>・具体的な保全措置は、事後調査計画書において貴重な動物・植物の種類ごとに記載します。</li> </ul>
<p>(3)事後調査</p>	<p>ア 動植物の調査については、種類によっては3年の調査では判断が難しいことから、さらに長期間の調査も検討すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動植物の調査については、移動・移植後、3年間のモニタリングを実施し、ギンランについては3年間では判断が難しいことから、5年後を目途に再調査を行います。</li> <li>・モニタリング結果は、事後調査報告書に記載し、毎年、市長に提出します。3年間のモニタリング結果を踏まえ、4年後及び5年後の調査が必要と判断される場合は、4年後以降の調査実施を検討します。</li> </ul>



表 36(2) 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項 目	市長意見書の内容	事業者の見解
<p>3. 生態系 (1)環境取組内容</p>	<p>ア 生態系の保全のために、里山環境を復元する緑地については、具体的な内容を評価書に記載すること。</p> <p>イ 里山環境を復元するにあたっては、植栽する樹種などを精査し、よりよい生物の生息・生育環境の創出に努めること。</p> <p>ウ 里山環境の維持には、長期的な管理が不可欠であることから、維持管理体制について十分検討、整備すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者が考える里山環境とは、「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（狭義の里山）」であり、その復元を目標として事業を進めていきます。具体的な内容については、今後、土木部公園みどり室と協議していきます。環境影響評価書には、事業者が考える里山環境の復元について記載しました（pp.12-238～12-239）。</li> <li>・里山環境の復元に当たっては、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、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を候補として精査を行い、よりよい生物の生息・生育環境の創出に努めます。なお、植栽イメージの断面図は、環境影響評価書（p.12-238）に記載しました。</li> <li>・維持管理は、公園管理者で行います。今後、事業者と公園管理者で維持管理体制について、よく協議を行い整備していきます。</li> </ul>
<p>(2)事後調査</p>	<p>ア 里山環境を復元した緑地については、指標種を設定するなど適切なモニタリングを行って、その成果を確認すること。</p> <p>また、調査結果をフィードバックし、より良い環境となるよう改善に努めること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・里山環境を復元した緑地については、事後調査としてモニタリングを行い、その成果を確認します。指標種については、今後、専門家の助言を取り入れ、選定を行います。</li> <li>・事後調査結果を踏まえて必要な維持管理を順応的に検討するなど、事後調査の結果をフィードバックして改善に努めます。</li> </ul>
<p>4. 緑化 (1)環境取組内容</p>	<p>ア 道路や公園・緑地の整備にあたっては、グリーンインフラの考え方を取り入れ、緑化だけでなく、暑熱対策や防災などの効果も検討すること。</p> <p>イ 計画地内の私有地において、事業実施後も緑地面積を確保することは、生態系維持やヒートアイランド対策等のためにも重要である。早期の緑地協定締結促進など、私有地でも緑地が確保されるよう努めること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨水貯留浸透機能を持つグリーンインフラは、内水氾濫リスクの低減やヒートアイランド現象の緩和に寄与するものですので、本事業において積極的に採用します。</li> <li>・本事業における緑地協定等による民地のみどりの確保については、今後、事業の初期段階に実施する仮換地指定に向けた協議の中で、大規模開発事業者も含めた地権者の意向を伺います。その上で、それぞれの意向や土地利用計画に応じた緑地協定の啓発、誘導を行い、土地利用に反映されるよう努めます。</li> </ul>

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