

# 佐井寺西土地区画整理事業 事業計画の変更について

令和 7 年（2025 年）10 月

吹 田 市



# 目 次

---

## I. 事業の実施場所等の変更

	ページ
1. 変更内容	1
(1) 事業の実施場所（町丁目名）	1
(2) 事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画	1
2. 変更理由	5
(1) 事業の実施場所（町丁目名）	5
(2) 事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画	5
3. 変更による環境影響について	6

## II. 工事関連車両の走行台数の変更

	ページ
1. 変更内容	7
2. 変更理由	9
(1) 各工事における工事関連車両の走行台数の設定根拠	10
(2) 各走行ルートにおける工事関連車両の走行台数の設定根拠	13
3. 変更による環境影響について	14



# I. 事業の実施場所等の変更

## 1. 変更内容

(1) 事業の実施場所（町丁目名）、(2) 事業計画地の範囲、面積及び土地利用について変更した。

### (1) 事業の実施場所（町丁目名）

#### ■ 変更前

- ・ 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

#### ■ 変更後

- ・ 佐竹台1丁目の一部、佐井寺2丁目の一部、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

### (2) 事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画

#### ■ 変更前

- ・ 事業計画地面積：207,890 m<sup>2</sup>
- ・ 土地利用計画：表 1.1 及び図 1.1 に示すとおり

#### ■ 変更後

- ・ 事業計画地面積：203,202 m<sup>2</sup>
- ・ 土地利用計画：表 1.1 及び図 1.2 に示すとおり

表 1.1 土地利用（現況及び将来）

<変更前>

区 分		現 況		計 画	
		面 積 <sup>3)</sup> (㎡)	構成比 <sup>4)</sup> (%)	面 積 <sup>3)</sup> (㎡)	構成比 <sup>4)</sup> (%)
公共用地	道 路	14,985	7.21	57,613	27.71
	公園・遊園	915	0.44	6,908	3.32
	緑 地	—	—	2,351	1.13
	小 計	15,900	7.65	66,872	32.16
宅地等	住 宅 地	47,393	22.80	136,557	65.69
	学校施設	58,246	28.02		
	ため池	6,320	3.04		
	農地・山林等	58,161	27.97		
	鉄道用地 <sup>1)</sup>	165	0.08	4,461	2.15
	小 計	170,285	81.91	141,018	67.84
測量増減 <sup>2)</sup>		21,706	10.44	—	—
合 計		207,890	100.00	207,890	100.00

<変更後>

区 分		現 況		計 画	
		面 積 <sup>3)</sup> (㎡)	構成比 <sup>4)</sup> (%)	面 積 <sup>3)</sup> (㎡)	構成比 <sup>4)</sup> (%)
公共用地	道 路	14,286	7.03	56,835	27.97
	公園・遊園	914	0.45	6,868	3.38
	緑 地	—	—	2,022	1.00
	小 計	15,200	7.48	65,725	32.35
宅地等	住 宅 地	44,363	21.83	132,290	65.10
	学校施設	58,243	28.66		
	ため池	6,057	2.98		
	農地・山林等	56,919	28.01		
	鉄道用地 <sup>1)</sup>	165	0.08	5,187	2.55
	小 計	165,747	81.57	137,477	67.65
測量増減 <sup>2)</sup>		22,255	10.95	—	—
合 計		203,202	100.00	203,202	100.00

備考1) 現況の区分別の面積は、全て登記簿地積から算出しているため、実際の土地利用と一致しない場合がある。例えば、鉄道用地の場合、計画の面積に対して現況の面積が非常に小さくなっている。これは、鉄道用地の地目が登記簿では、他用途で記載されていることが多いためである。

2) 測量増減は、「事業計画地面積－公共用地面積－宅地等面積」により算出された面積である。宅地等面積は、登記簿面積から算出するが、実測面積と異なる場合が多いため、事業計画段階ではその差を「測量増減」として標記することとなっている。

3) 表中の面積は小数点以下第1位を四捨五入している。

4) 表中の面積比は小数点以下第3位を四捨五入している。

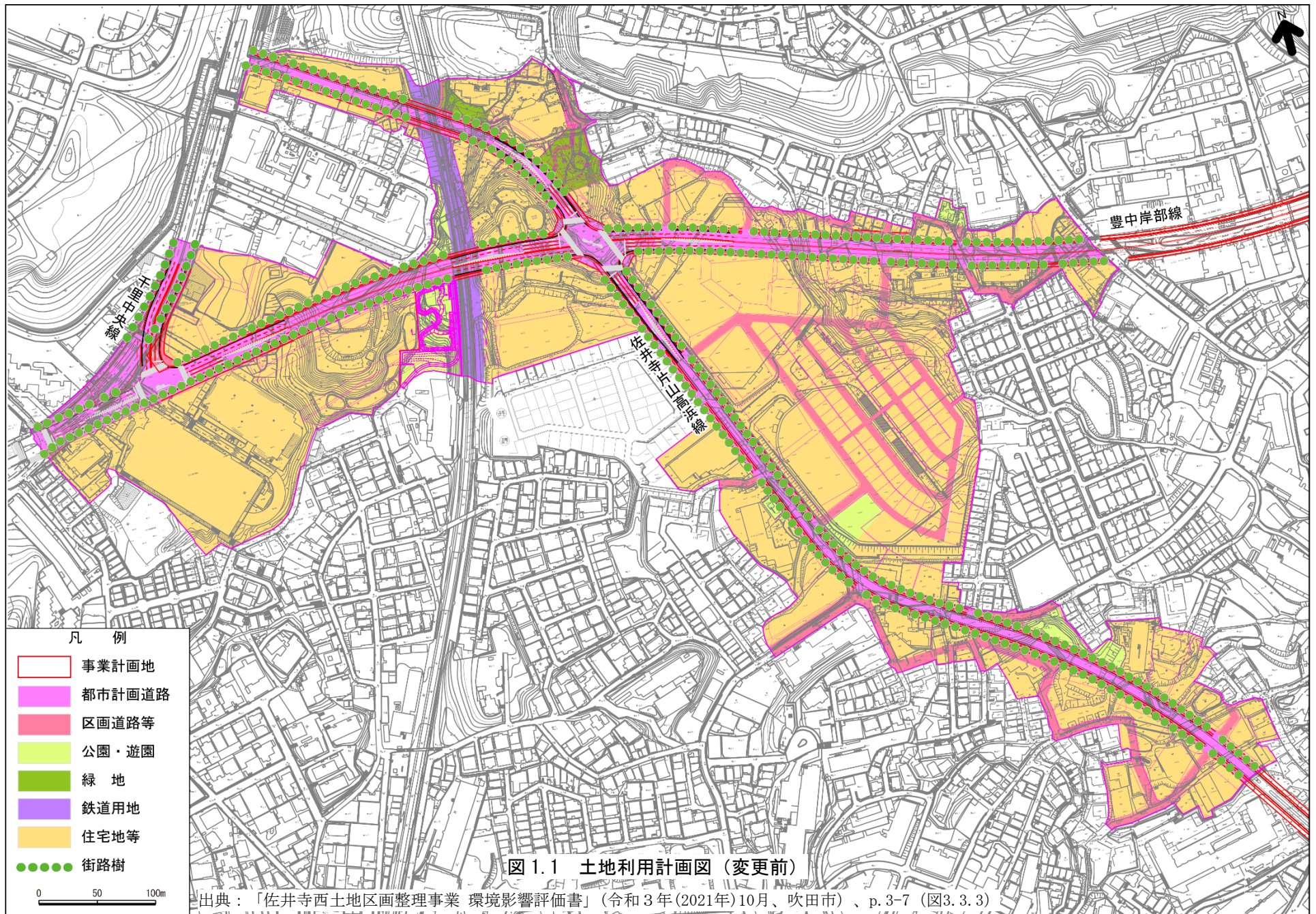


図 1.1 土地利用計画図 (変更前)

出典：「佐井寺西土地地区画整理事業 環境影響評価書」(令和3年(2021年)10月、吹田市)、p.3-7 (図3.3.3)



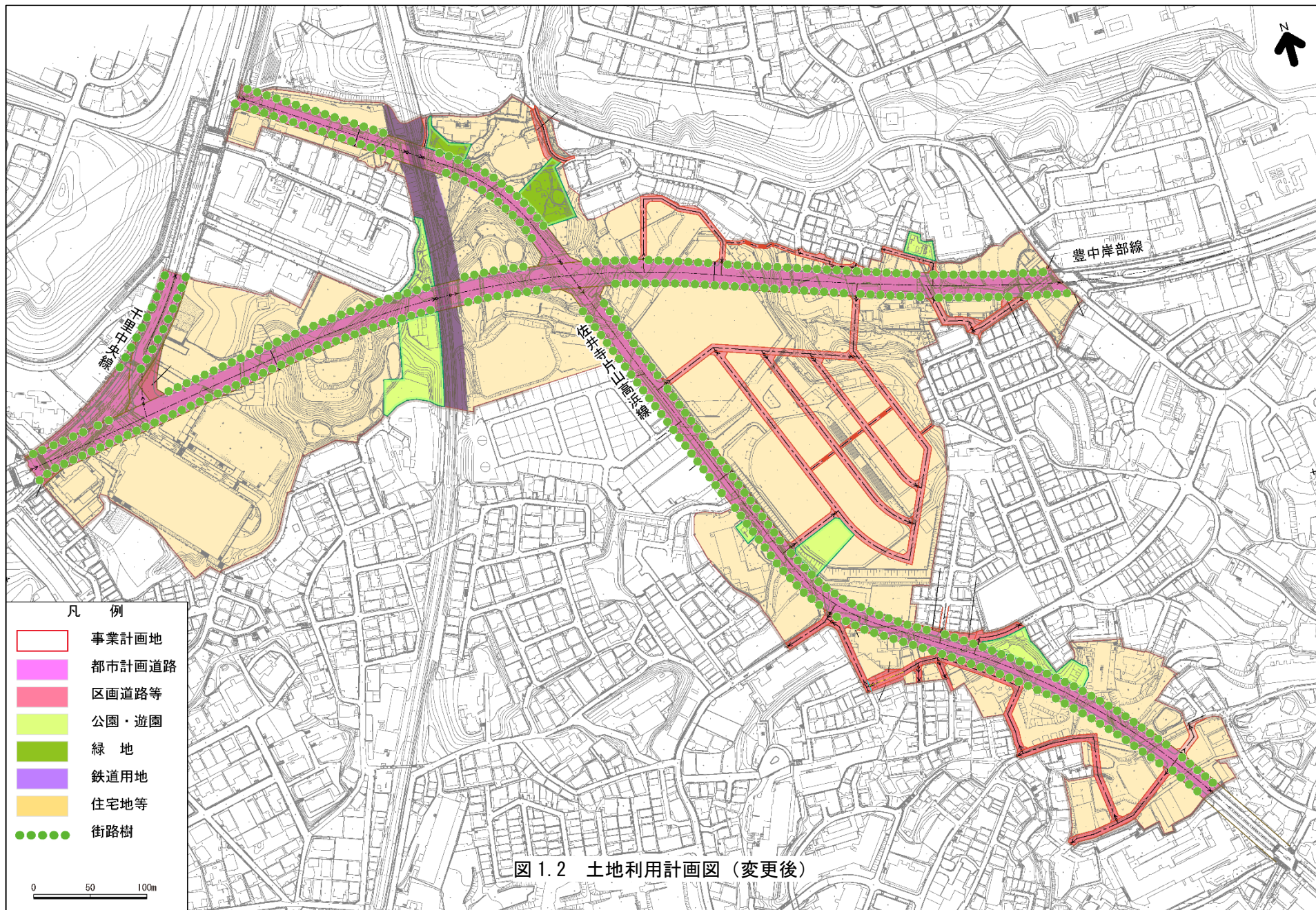


図 1.2 土地利用計画図（変更後）



## 2. 変更理由

### (1) 事業の実施場所（町丁目名）

事業の実施場所については、環境影響評価書における実施場所の町丁目名が都市計画決定当時の記載※となっていたため、事業認可時の記載と整合させるために変更（訂正）を行うものであり、事業計画地の範囲そのものは拡大していない。

※事業の実施場所（町丁目名）について、都市計画決定時では地番参考図を基に事業区域を整理していたが、事業認可時において現地測量を行い、地積測量図を基に現地に見合った事業区域に変更を行っている。

### (2) 事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画

事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画については、これまでの環境影響評価の図書では都市計画決定時（令和元年7月）の計画を示していたが、現地測量、詳細設計、用地交渉及び仮換地指定等により、事業認可時（令和3年3月）及び事業認可変更時（令和4年8月）において事業計画地の範囲・面積の縮小及びそれに伴う土地利用別面積の変更が生じていた。

#### ■ 事業計画地面積の推移

- ・都市計画決定時（令和元年7月）：207,890 m<sup>2</sup>
- ・事業認可時（令和3年3月）：204,710 m<sup>2</sup>
- ・事業認可変更時（令和4年8月）：203,202 m<sup>2</sup>

都市計画決定時（環境影響評価書記載）、事業認可時及び事業認可変更時における土地利用別面積は、表2.1にそれぞれ示すとおりである。

表2.1(1) 土地利用別面積の推移（現況及び将来）

<都市計画決定時（環境影響評価書記載）【表1.1再掲】>

区 分		現 況		計 画	
		面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)	面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)
公共 用地	道 路	14,985	7.21	57,613	27.71
	公園・遊園	915	0.44	6,908	3.32
	緑 地	—	—	2,351	1.13
	小 計	15,900	7.65	66,872	32.16
宅 地 等	住 宅 地	47,393	22.80	136,557	65.69
	学校施設	58,246	28.02		
	ため池	6,320	3.04		
	農地・山林等	58,161	27.97		
	鉄道用地 <sup>1)</sup>	165	0.08	4,461	2.15
小 計	170,285	81.91	141,018	67.84	
測量増減 <sup>2)</sup>		21,706	10.44	—	—
合 計		207,890	100.00	207,890	100.00

備考1) 現況の区分別の面積は、全て登記簿地積から算出しているため、実際の土地利用と一致しない場合がある。例えば、鉄道用地の場合、計画の面積に対して現況の面積が非常に小さくなっている。

これは、鉄道用地の地目が登記簿では、他用途で記載されていることが多いためである。

2) 測量増減は、「事業計画地面積－公共用地面積－宅地等面積」により算出された面積である。宅地等面積は、登記簿面積から算出するが、実測面積と異なる場合が多いため、事業計画段階ではその差を「測量増減」として標記することとなっている。

3) 表中の面積は小数点以下第1位を四捨五入している。

4) 表中の面積比は小数点以下第3位を四捨五入している。

表 2.1(2) 土地利用別面積の推移（現況及び将来）

&lt;事業認可時（令和3年3月）&gt;

区 分		現 況		計 画	
		面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)	面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)
公共用地	道 路	14,678	7.17	57,181	27.93
	公園・遊園	915	0.45	6,908	3.38
	緑 地	—	—	2,351	1.15
	小 計	15,593	7.62	66,440	32.46
宅地等	住 宅 地	44,779	21.87	133,809	65.37
	学校施設	58,246	28.45		
	ため池	6,320	3.09		
	農地・山林等	57,903	28.29	4,461	2.18
	鉄道用地 <sup>1)</sup>	165	0.08		
	小 計	167,412	81.78	138,270	67.54
測量増減 <sup>2)</sup>		21,705	10.60	—	—
合 計		204,710	100.00	204,710	100.00

&lt;事業認可変更時（令和4年8月）【表 1.1再掲】&gt;

区 分		現 況		計 画	
		面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)	面 積 <sup>3)</sup> (m <sup>2</sup> )	構成比 <sup>4)</sup> (%)
公共用地	道 路	14,286	7.03	56,835	27.97
	公園・遊園	914	0.45	6,868	3.38
	緑 地	—	—	2,022	1.00
	小 計	15,200	7.48	65,725	32.35
宅地等	住 宅 地	44,363	21.83	132,290	65.10
	学校施設	58,243	28.66		
	ため池	6,057	2.98		
	農地・山林等	56,919	28.01	5,187	2.55
	鉄道用地 <sup>1)</sup>	165	0.08		
	小 計	165,747	81.57	137,477	67.65
測量増減 <sup>2)</sup>		22,255	10.95	—	—
合 計		203,202	100.00	203,202	100.00

備考1) 現況の区分別の面積は、全て登記簿地積から算出しているため、実際の土地利用と一致しない場合がある。例えば、鉄道用地の場合、計画の面積に対して現況の面積が非常に小さくなっている。これは、鉄道用地の地目が登記簿では、他用途で記載されていることが多いためである。

2) 測量増減は、「事業計画地面積－公共用地面積－宅地等面積」により算出された面積である。宅地等面積は、登記簿面積から算出するが、実測面積と異なる場合が多いため、事業計画段階ではその差を「測量増減」として標記することとなっている。

3) 表中の面積は小数点以下第1位を四捨五入している。

4) 表中の面積比は小数点以下第3位を四捨五入している。

### 3. 変更による環境影響について

事業の実施場所、事業計画地の範囲、面積及び土地利用計画の変更については、事業計画地の範囲・面積が縮小するものであり改変区域は増えないこと、土地利用別の面積構成比についても変更前と同程度となっていることから、当該変更による環境への影響はないものとする。

## Ⅱ. 工事関連車両の走行台数の変更

### 1. 変更内容

工事関連車両の走行台数について変更した。

#### ■ 変更前

- ・ 工事関連車両の1日当たりの最大走行台数<sup>注)</sup> : 大型車 150台 (往復 300台)、  
小型車 50台 (往復 100台) 程度
- ・ 各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数：表 1.1 に示すとおり

(注) 「佐井寺西土地区画整理事業 環境影響評価書」(令和3年(2021年)10月、吹田市)、p.3-14 (3.3.5節)

#### ■ 変更後

- ・ 工事関連車両の1日当たりの最大走行台数 : 大型車 350台 (往復 700台)、  
小型車 100台 (往復 200台) 程度
- ・ 各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数：表 1.1 に示すとおり

表 1.1 各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数

工事関連車両の 走行ルート <sup>1)</sup>		工事関連車両の最大走行台数 (台/日) <sup>2)</sup>			
		変更前 <sup>3)</sup>		変更後	
		大型車	小型車	大型車	小型車
豊中岸部線		70	30	300	80
仮設工事用道路		40	15	150	25
千里中央線		40	15	150	25
佐井寺片山 高浜線	阪急電鉄千里線 以西	30	10	100	25
	阪急電鉄千里線 以东	40	15	100	25
佐竹千里山駅線		40	15	40	15

(注) 1. 工事関連車両の走行ルートは、図1.1に示す。

2. 表中の値は、工事区域から残土、伐採樹木等を搬出する工事関連車両の台数(片道台数)であり、工事区域への入出場ルートが同じ予測地点では、走行台数は表中の値の2倍(往復台数)となる。ただし、千里中央線からの入出場は、左折イン・左折アウトとなるため、千里中央線の工事関連車両の走行台数(断面交通量)は片道分の台数となる。

3. 変更前の走行台数は、環境影響評価書p.12-45(表12.2.23)に示されている値である。

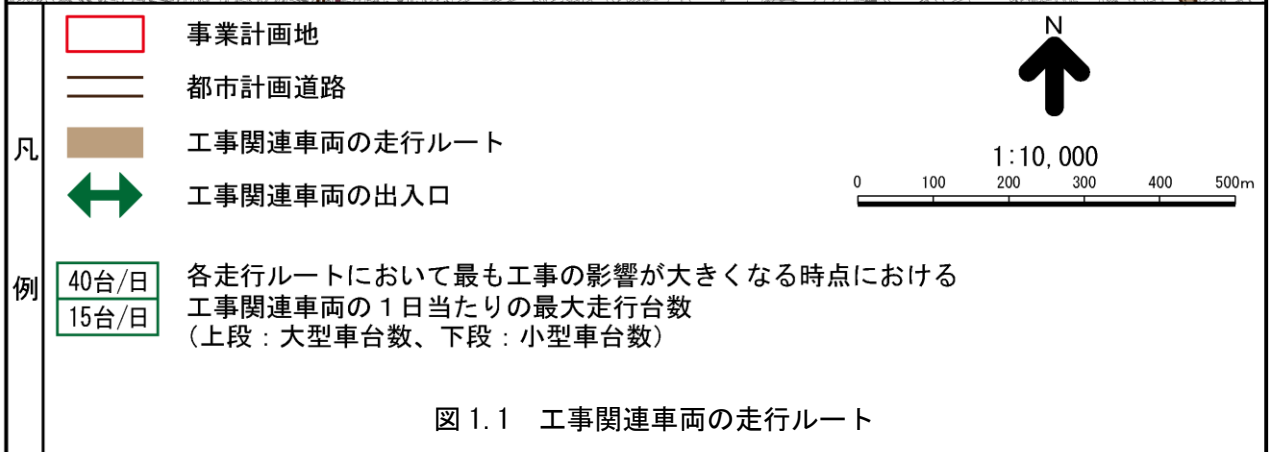
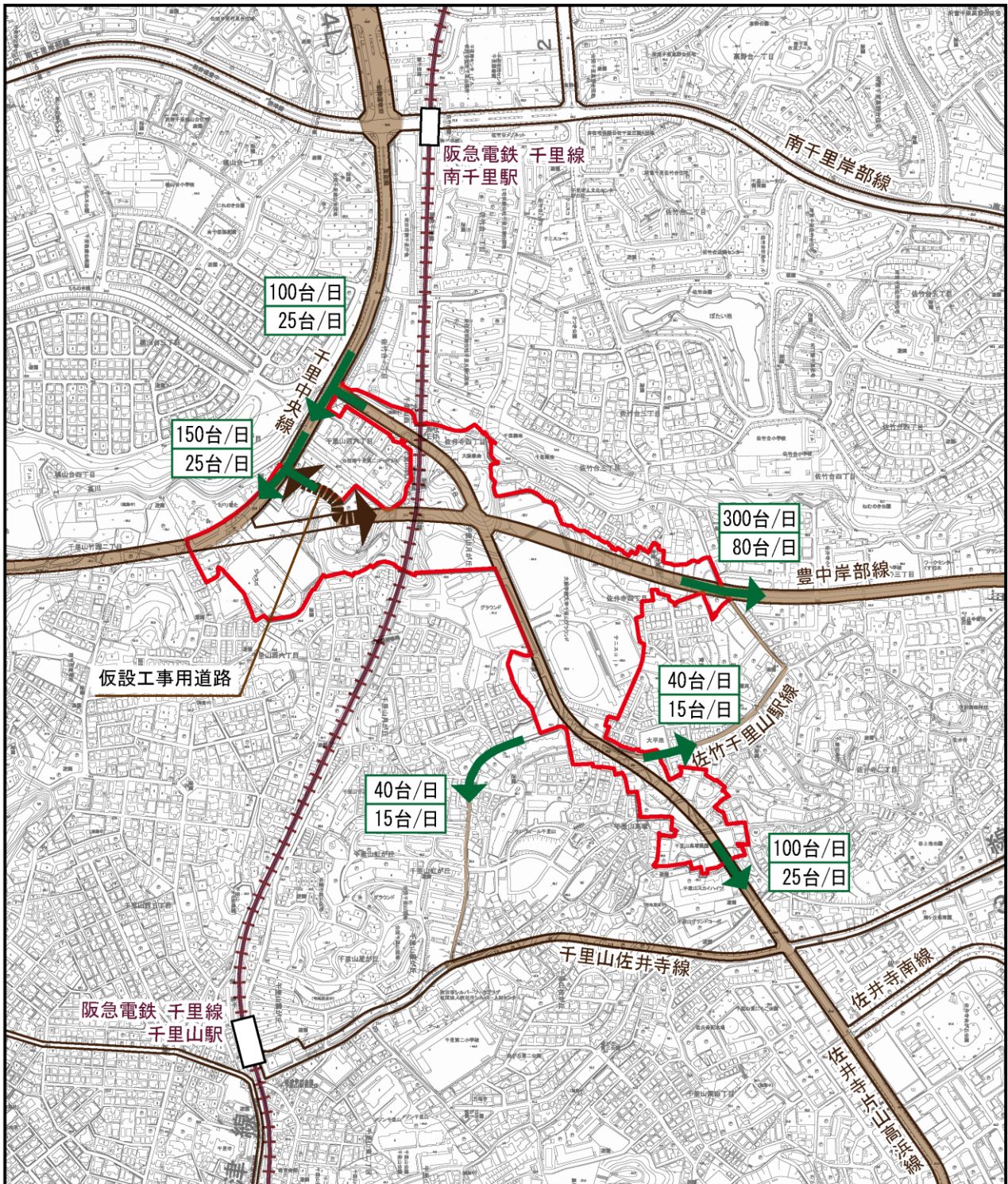


図 1.1 工事関連車両の走行ルート



## 2. 変更理由

工事関連車両の走行台数については、以下に示すとおり、工事用搬入路設置工事の実施時期の見直し、建設発生土の工事間利用に伴う仮置き土の積込作業の追加、仮換地指定のスケジュール変更・補償契約の長期化に伴う供給処理施設工事及び都市計画道路の建設工事の工程短縮により、1日当たりの最大走行台数に変更が生じた。

環境影響評価書時点における工事の全体工程は表 2.1、令和6年度末時点における工事の全体工程は表 2.2 にそれぞれ示すとおりである。

表 2.1 工事の全体工程の概要（環境影響評価書時点）

区分	工事種別	令和3 (2021) 年度	令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (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 画道路の 建設工事	佐井寺片山 高浜線 築造工事				■	■	■	■	■		
	豊中岸部線 築造工事			■	■	■	■	■	■	■	

出典：「佐井寺西土地区画整理事業 環境影響評価書」（令和3年(2021年)10月、吹田市）、p.3-14（表3.3.4）

表 2.2 工事の全体工程の概要（令和6年度末時点）

区分	工事種別	令和3 (2021) 年度	令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (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 画道路の 建設工事	佐井寺片山 高浜線 築造工事						■	■	■	■	
	豊中岸部線 築造工事					■	■	■	■	■	

## (1) 各工事における工事関連車両の走行台数の設定根拠

- ・工事関連車両（大型車）の走行台数は、表 2.3 に示すとおり、「国土交通省土木工事標準積算基準書」（一般財団法人 建設物価調査会）により工事ごとの走行台数を積算し、同時期に実施する工事の走行台数を合計したものであり、当初は1日当たり最大150台（片道）<sup>※1</sup>が走行する計画としていたが、p.6 に示す理由により、1日当たり最大350台（片道）が走行する可能性が生じた。
- ・なお、工事最盛期における最大走行台数は350台/日（片道）となるが、過去の工事実績及び施工業者への聞き取り調査結果を踏まえると、通常時においては平均150台/日程度（片道）となる見込みである。
- ・受発注者の通勤車両・業務用車両である工事関連車両（小型車）の走行台数は、表 2.4 に示すとおり、過去の工事実績等による経験則から1工事当たり最大10台/日<sup>※2</sup>、供給処理施設工事については1工事当たり最大5台/日として、同時期に実施する工事の走行台数を合計したものであり、当初は1日当たり最大50台（片道）<sup>※1</sup>が走行する計画としていたが、p.6 に示す理由により、1日当たり最大100台（片道）が走行する可能性が生じた。
- ・なお、工事最盛期における最大走行台数は100台/日（片道）となるが、過去の工事実績及び施工業者への聞き取り調査結果を踏まえると、通常時においては平均50台/日程度（片道）となる見込みである。

※1：変更前の走行台数は、環境影響評価書p.3-14に示されている値である。

※2：本事業において2工事を同時施工した際の各現場事務所の駐車状況（令和7年6月時点）は、それぞれ以下に示すとおりであり、各工事ともに10台程度の工事関連車両（小型車）が停車していたことから、工事関連車両（小型車）の走行台数の設定根拠（1工事当たり最大10台/日）は妥当と考えられる。



表 2.3 各工事における工事関連車両（大型車）の最大走行台数

工事名	工事関連車両〔大型車〕の 最大走行台数（台／日）		走行台数の設定根拠 <sup>2)</sup>
	変更前 <sup>1)</sup>	変更後	
工所用搬入路設置工事	—	30	舗装工の日当たり作業量より算出
造成工事	70	70	ICT 土工の日当たり作業量より算出
	—	100	通常土工の日当たり作業量より算出
区画道路工事	10	10	舗装工の日当たり作業量より算出
供給処理施設工事	10	40	床掘工の日当たり作業量より算出
築造 工事	佐井寺片山高浜線	30	舗装工の日当たり作業量より算出
	豊中岸部線	30	舗装工の日当たり作業量より算出
合計	150	350	—

- (注) 1. 変更前の走行台数は、環境影響評価書p.12-45（表12.2.23）に示されている値である。  
 2. 工事関連車両（大型車）の最大走行台数は、「国土交通省土木工事標準積算基準書」（一般財団法人建設物価調査会）における各工種の日当たり作業量を用いて算出している。なお、各工事には複数の工種が含まれるが、最大走行台数の算出においては、工事関連車両の走行台数が最も多くなる工種の日当たり作業量を用いた。  
 3. 表中の網掛けは、今回変更が生じた箇所を示している。

表 2.4 各工事における工事関連車両（小型車）の最大走行台数

工事名	工事関連車両〔小型車〕の 最大走行台数（台／日）		走行台数の設定根拠 <sup>2)</sup>
	変更前 <sup>1)</sup>	変更後	
工所用搬入路設置工事	—	10	経験則（1工事当たり10台/日）
造成工事	10	10	経験則（1工事当たり10台/日）
区画道路工事	10	10	経験則（1工事当たり10台/日）
供給処理施設工事	10	30	経験則（1工事当たり5台/日） 変更前は2工事、変更後は6工事同時施工を想定
築造 工事	佐井寺片山高浜線	10	経験則（1工事当たり10台/日） 変更後は2工事同時施工を想定
	豊中岸部線	10	経験則（1工事当たり10台/日） 変更後は2工事同時施工を想定
合計	50	100	—

- (注) 1. 変更前の走行台数は、環境影響評価書p.12-45（表12.2.23）に示されている値である。  
 2. 工事関連車両（小型車）の最大走行台数は、過去の工事実績等による経験則から1工事当たり最大10台/日、他の工事に比べて小規模な供給処理施設工事については1工事当たり最大5台/日として設定している。  
 3. 表中の網掛けは、今回変更が生じた箇所を示している。

## 《変更理由》

### ① 工事中用搬入路設置工事

- ・変更前は、表 2.1 に示す工程表のとおり、事業着手当初に全ての工事中用搬入路を整備した後、複数の工事中用搬入路を使用して造成工事等を進める計画であったため、工事の最盛期においては工事中用搬入路設置工事に伴う工事関連車両の走行はなかった。
- ・しかし、工事中用搬入路の設置予定場所の地権者及び利用者等が影響を受ける期間を最小限に留めるため、工事中用搬入路については当該搬入路と密接に関連する地域の施工時期に合わせて設置する計画に変更した。
- ・これに伴い、工事中用搬入路設置工事の実施時期が造成等その他の工事と重複することから、工事最盛期における最大走行台数が大型車で 30 台/日、小型車で 10 台/日増加（工事中用搬入路設置工事に伴う台数分）する。

### ② 造成工事

- ・造成工事に伴う建設発生土については、環境影響への配慮やコスト削減の観点から、再資源化施設には搬出せずに工事中用利用を行う計画としているが、現在、受入先の工事進捗等により、定期的に搬出できずに事業計画地内に一部仮置きしている状況である。また、受入先の体制が整った場合においても、搬出側の都合ではなく、受入先の都合に応じて一時的に多くの建設発生土を搬出する必要がある。
- ・そのため、本事業に伴う建設発生土の発生量には変更はないものの、受入先の都合に応じた一時的な搬出及びそれに伴う事業計画地内の仮置き土の積込作業が追加となることから、造成工事に伴う工事関連車両（大型車）の最大走行台数が 100 台/日（変更前：70 台/日、変更後：170 台/日）増加する。

### ③ 供給処理施設工事（水道施設等のインフラ整備工事）

- ・変更前は、事業計画地内における供給処理施設について、2 者ずつ施工を行う（2 者が同時施工を行い、その施工が完了次第、次の 2 者が同時施工を開始する）計画としていた。
- ・しかし、仮換地指定のスケジュール変更や補償契約の長期化による造成工事の着手延期に伴い、全体工程に変更が生じたため、供給処理施設工事の工程を短縮せざるを得ない状況となった（表 2.1～2.2 参照）。
- ・そのため、供給処理施設工事については、同時に施工を行う施工業者を 2 者から 6 者に変更し、同時作業となる工程も増えることから、工事関連車両の最大走行台数が大型車で 30 台/日（変更前：10 台/日、変更後：40 台/日）、小型車で 20 台/日（変更前：10 台/日、変更後：30 台/日）増加する。

### ④ 都市計画道路の建設工事

- ・変更前は、都市計画道路 2 路線（佐井寺片山高浜線、豊中岸部線）について、1 路線につき 1 箇所ずつ施工を行う計画としていた。
- ・しかし、仮換地指定のスケジュール変更や補償契約の長期化による造成工事の着手延期に伴い、全体工程に変更が生じたため、都市計画道路の建設工事の工程を短縮せざるを得ない状況となった（表 2.1～2.2 参照）。
- ・そのため、都市計画道路の建設工事については、同時に施工する箇所を 1 路線につき 1 箇所ずつから、1 路線につき 2 箇所ずつに変更することから、工事関連車両の最大走行台数が大型車で 40 台/日（変更前：60 台/日、変更後：100 台/日）、小型車で 20 台/日（変更前：20 台/日、変更後：40 台/日）増加する。



(2) 各走行ルートにおける工事関連車両の走行台数の設定根拠

- 各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数（変更後）は、表 2.5 に示すとおりであり、「(1) 各工事における工事関連車両の走行台数の設定根拠」で算出した最大走行台数及び各走行ルートと工事区域の位置関係等を踏まえて、豊中岸部線、仮設工事用道路、千里中央線及び佐井寺片山高浜線の走行台数を変更する。

《豊中岸部線》

- 大型車については、工事用搬入路設置工事、造成工事（掘削工事、仮置き土の搬出）、区画道路工事、供給処理施設工事及び豊中岸部線の築造工事を同時施工する場合を想定し、最大走行台数を 70 台/日から 300 台/日に変更する。
- 小型車については、佐井寺片山高浜線の築造工事以外の工事に伴う走行を想定し、最大走行台数を 30 台/日から 80 台/日に変更する。

《仮設工事用道路及び千里中央線》

- 大型車については、工事用搬入路設置工事、造成工事（掘削工事）、区画道路工事及び供給処理施設工事を同時施工する場合を想定し、最大走行台数を 40 台/日から 150 台/日に変更する。
- 仮設工事用道路を走行する小型車については、阪急電鉄千里線西側の造成工事、供給処理施設工事（1者分）\*及び豊中岸部線の築造工事（1者分）に伴う走行を想定し、最大走行台数を 15 台/日から 25 台/日に変更する。
- 千里中央線を走行する小型車については、仮設工事用道路または佐井寺片山高浜線（阪急電鉄千里線以西）を經由して走行するため、最大走行台数を 15 台/日から 25 台/日に変更する。

《佐井寺片山高浜線》

- 大型車については、工事用搬入路設置工事、造成工事（掘削工事）、区画道路工事、供給処理施設工事及び佐井寺片山高浜線の築造工事を同時に施工する場合を想定し、最大走行台数を 阪急電鉄千里線以西で 30 台/日・以東で 40 台/日から以西・以東ともに 100 台/日に変更する。
- 佐井寺片山高浜線（阪急電鉄千里線以西）を走行する小型車については、阪急電鉄千里線西側の造成工事、供給処理施設工事（1者分）\*及び佐井寺片山高浜線の築造工事（1者分）に伴う走行を想定し、最大走行台数を 15 台/日から 25 台/日に変更する。
- 佐井寺片山高浜線（阪急電鉄千里線以東）を走行する小型車については、区画道路工事、供給処理施設工事（1者分）及び佐井寺片山高浜線の築造工事（1者分）に伴う走行を想定し、最大走行台数を 15 台/日から 25 台/日に変更する。

※阪急電鉄千里線西側の事業計画地は小規模であるため、供給処理施設工事の施工業者を1者と想定した。

表 2.5 各走行ルートにおける工事関連車両の最大走行台数【表 1.1 再掲】

工事関連車両の走行ルート <sup>1)</sup>	工事関連車両の最大走行台数（台/日） <sup>2)</sup>				
	変更前 <sup>4)</sup>		変更後		
	大型車	小型車	大型車	小型車	
豊中岸部線	70	30	300	80	
仮設工事用道路	40	15	150	25	
千里中央線	40	15	150	25	
佐井寺片山高浜線	阪急電鉄千里線以西	30	10	100	25
	阪急電鉄千里線以東	40	15	100	25
佐竹千里山駅線	40	15	40	15	

- (注) 1. 工事関連車両の走行ルートは、図1.3に示す。  
 2. 表中の値は、工事区域から残土、伐採樹木等を搬出する工事関連車両の台数（片道台数）であり、工事区域への入出場ルートが同じ予測地点では、走行台数は表中の値の2倍（往復台数）となる。ただし、千里中央線からの入出場は、左折イン・左折アウトとなるため、千里中央線の工事関連車両の走行台数（断面交通量）は片道分の台数となる。  
 3. 表中の網掛けは、今回変更が生じた箇所を示している。  
 4. 変更前の走行台数は、環境影響評価書p.12-45（表12.2.23）に示されている値である。

### 3. 変更による環境影響について

工事関連車両の走行台数の変更については、別添資料のとおり、当該変更に伴う環境影響の再予測を実施した。工事関連車両の走行による大気汚染については、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに評価値（日平均値の年間98%値、日平均値の2%除外値）が環境影響評価書の予測結果と同値であり、評価の基準値を下回っている。建設機械の稼働による大気汚染、建設機械の稼働・工事関連車両の走行による騒音及び振動については、一部の予測地点において環境影響評価書の予測結果よりも予測値が増加するものの、いずれも評価の基準値を下回っている。交通混雑、交通安全については、時間帯別の交通量増加率が環境影響評価書の予測結果よりも増加するものの、以下の追加取組により工事関連車両の走行台数の平準化に努めることから、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する。

- ・事業者主導により、全ての施工業者と連絡会議を開催し、工事関連車両（大型車）を多く使用する工種については施工時期が重複しないよう可能な限り調整を行う。
- ・各工事における工事関連車両（大型車）の走行台数の調整を見越した工事発注に努める。
- ・工事関連車両の走行台数に最も影響する建設発生土（仮置き土）の工事間利用について、複数の受入先を確保し、受入日数を少しでも多くできるように、受入先と綿密な協議を行い、1日当たりの走行台数の削減に努める。

以上のことから、工事中の環境影響が変更前より著しく悪化することはないと考える。なお、引き続き工事の平準化に努めるとともに、一つの路線に工事車両が集中しないよう順次工程調整を行い、可能な限り環境影響の低減に努めていく。