

## ●環境影響評価の結果等について

### 1 駅前交通広場の出入口について

#### 1. 現状と再整備後の車両及び歩行者の主な出入口及び動線

##### (1) 流出入車両

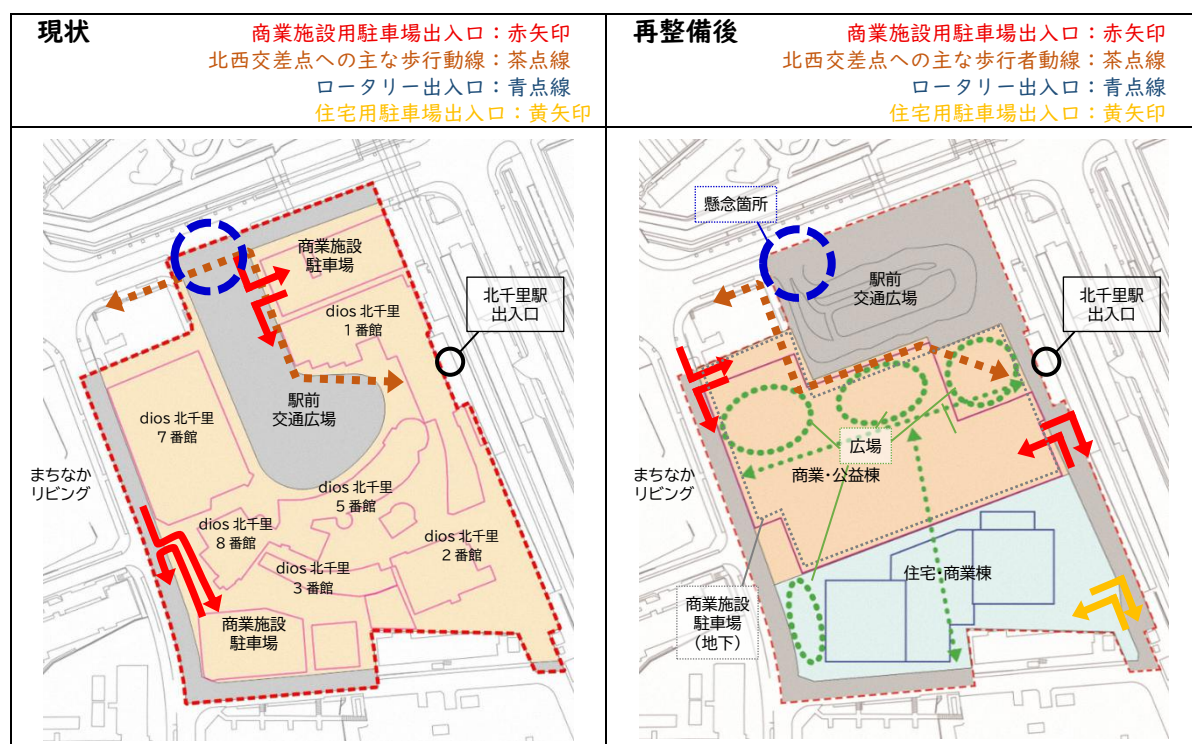
現在は商業施設用駐車場の出入口がロータリーの中に存在しており（下図左：現状の北側の赤矢印）、同駐車場を利用する車両は必ずロータリー出入口を利用する。

再整備後は、商業施設用駐車場を地下に設置し、出入口を事業地西側及び東側とする予定（下図右：再整備後の赤矢印）のため、ロータリー出入口を利用する車両は現状より少なくなると予測される。

##### (2) 横断歩行者

歩行者の駅・区域北西側交差点間の往来について、現状はロータリーを迂回すると歩行距離が伸びるため出入口部分を横断している歩行者が多い（下図左：現状の茶色点線）。

再整備後は、ロータリー南側を通行した方が自然な歩行動線となる（下図右：再整備後の茶色点線）ため、ロータリー出入口を横断する歩行者は少なくなると予測される。



## 2. 関係者ヒアリング結果概要

駅前交通広場の出入口付近の安全性について、バス事業者である阪急バス株式会社と吹田警察に行ったヒアリング結果概要は以下のとおりである。

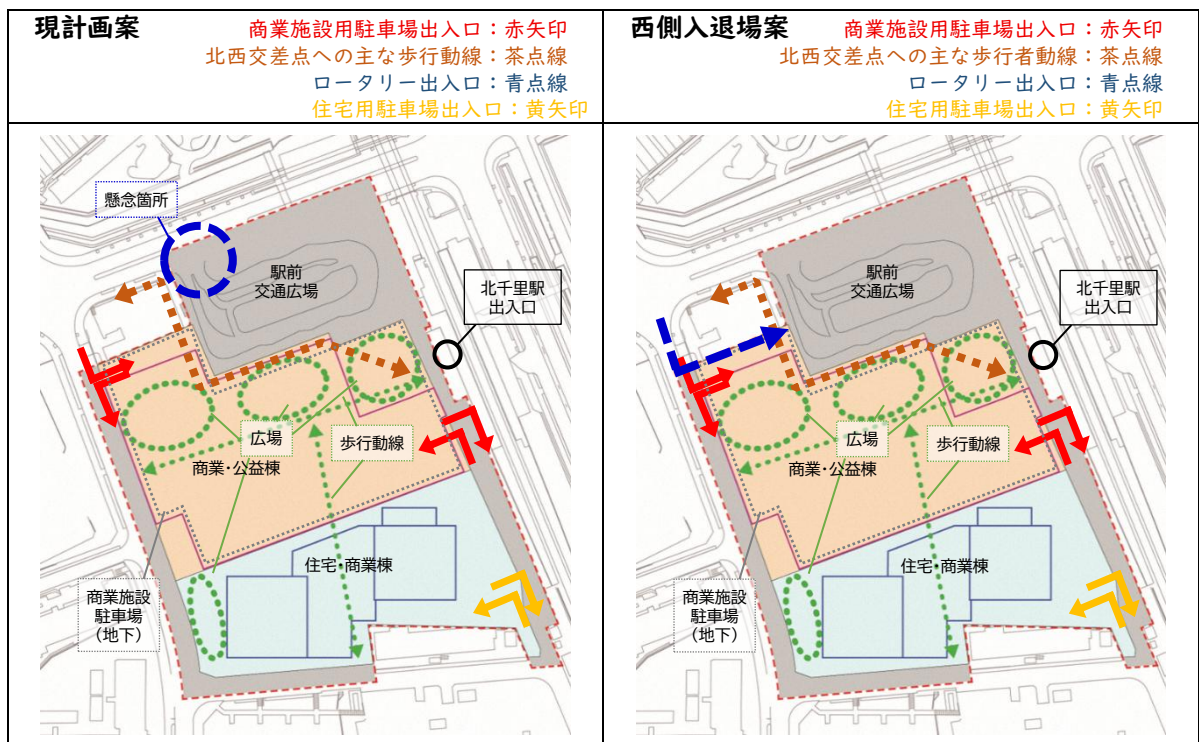
バス事業者、吹田警察ともに、現況の計画で安全性に問題はないという考えであった。

バス事業者 (2026. 2. 13)	吹田警察 (2026. 2. 19)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・過去2年でバスの事故履歴はない。</li> <li>・事業者として現計画は安全性の面でも問題ない。</li> <li>・運行ルート・バス停等が変更になるため中央分離帯の設置は困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大きい事故などは聞いたことはなく、危険な箇所という認識はない。</li> <li>・R5～R7で北千里駅前交通広場付近では2件の事故がある。</li> <li>・再整備後の計画平面について特に問題ない。</li> <li>・ロータリー出入口に信号機を設置することはできない(信号間隔150mを確保できないため)。</li> </ul>

## 3. 駅前交通広場への入退場ルート変更に対する見解

駅前交通広場への入退場ルートの変更ルート案として、西側から入退場する案について検討した(下図右側)。既存交差点を右折して西側から入退場するルートとなるが、この場合、商業施設用駐車場出入口と近接することとなり、安全面や周辺住民の生活道路である区画街路への渋滞が懸念される。

現計画の駅前交通広場の配置については、人が中心の地区センターを目指し、交通結節機能の維持向上を図りつつ、自動車動線を交通量の多い幹線道路側で完結させるため、敷地北側に配置することとしており、渋滞の懸念や安全性も考慮して、現計画案が適すと考えている。



#### 4. 結論：駅前交通広場への入退場ルートに対する安全性について

流出入車両及び歩行者の将来予測、関係者ヒアリング結果等を踏まえると、現計画における駅前広場の入退場ルートの安全性に問題はなく、著しい混雑や危険性が見込まれないと想定され、資料2-2の交通混雑・交通安全に関する評価水準を満たしていると考えられる。

今後も引き続き、安全性には十分配慮し、関係機関とも協議を行いながら、事業を進めていく方針とする。

#### 【駅前交通広場の出入口について】

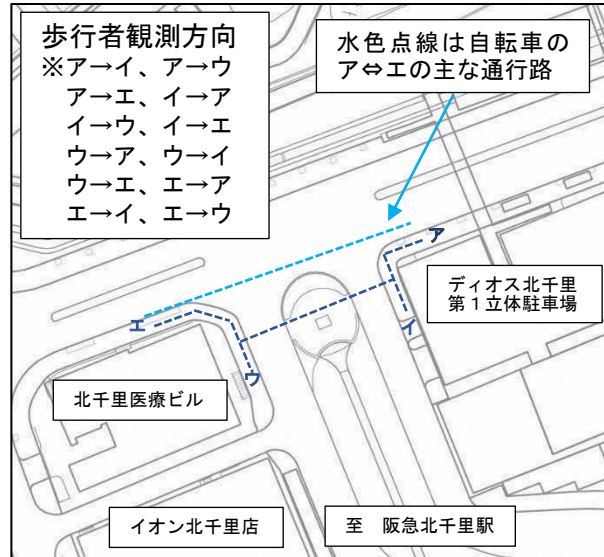
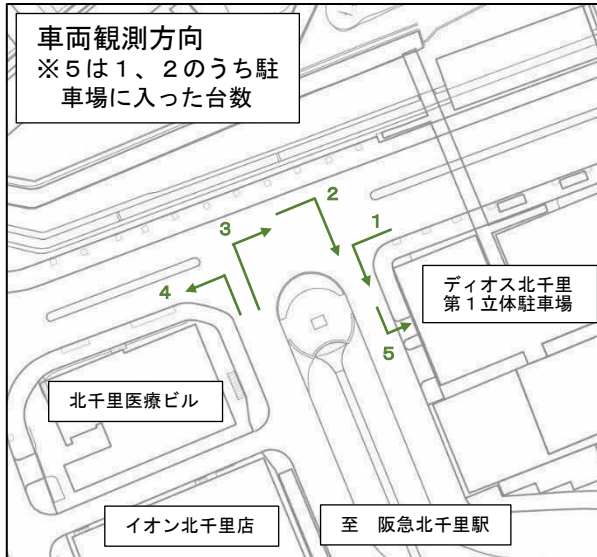
駅前交通広場の出入口の形状及びバスの軌跡を本資料の最後（9ページ）に示す。

## 【駅前交通広場出入口の現況の交通量調査結果概要】

駅前交通広場出入口の現況の交通量調査結果概要を以下に示す。

歩行者の通行量は、東側にある北千里駅前交差点と比較して平日は同程度、休日は多い結果となっているが、前述したとおり、再整備後はロータリー出入口を横断する歩行者は少なくなると予測される。そのため、安全性に問題ないと考えるが、引き続き安全対策については十分に検討を行う。

調査日時	令和8年4月5日(日)、4月9日(木)
調査時間	6:00~22:00(連続16時間:10分単位で整理)
調査区分(車両)	5車種(小型、タクシー、普通貨物、バス、動力付き二輪車)
調査区分(歩行者)	2区分(歩行者、自転車)



### ■車両(方向別16時間交通量 台/16h)

4月5日(日): 休日

車種 方向	小型車		大型車		自動 二輪車
	小型	タクシー	普通貨物	バス	
1	881	105	7	96	40
2	463	108	5	255	34
3	755	118	7	138	36
4	540	82	5	213	32
合計	2,639	413	24	702	142
5	248	0	0	0	10

※ピークは11:00~12:00で合計315台

4月9日(木): 平日

車種 方向	小型車		大型車		自動 二輪車
	小型	タクシー	普通貨物	バス	
1	1056	179	11	159	21
2	570	162	9	278	13
3	908	194	5	184	17
4	590	122	12	244	14
合計	3124	657	37	865	65
5	254	0	0	0	8

※ピークは7:00~8:00で合計422台

### ■歩行者(方向別16時間通行量 人・台/16h)

4月5日(日): 休日

方向	分類	歩行者(人)	自転車(台)
ア→イ		631	19
ア→ウ		650	14
ア→エ		175	545
イ→ア		255	25
イ→ウ		276	0
イ→エ		223	10
ウ→ア		540	10
ウ→イ		184	0
ウ→エ		494	17
エ→ア		116	289
エ→イ		316	19
エ→ウ		448	14
合計		4,308	962

※ピークは16:00~17:00で歩行者415人、自転車80台が通行

4月9日(木): 平日

方向	分類	歩行者(人)	自転車(台)
ア→イ		1,139	25
ア→ウ		699	11
ア→エ		176	729
イ→ア		332	22
イ→ウ		297	1
イ→エ		344	9
ウ→ア		456	10
ウ→イ		184	0
ウ→エ		440	13
エ→ア		106	325
エ→イ		518	8
エ→ウ		440	7
合計		5,131	1,160

※ピークは18:00~19:00で歩行者426人、自転車140台が通行

参考:アから西方向に通行した自転車がどの程度矢羽根型路面標示部分を走行しているか調べたところ、休日で56.4%、平日で52.7%であった。

## 2 周辺交差点交通量の予測について

事業地周辺の交差点交通量の予測について、概略を整理した。

### 1. 交差点交通量の検討

#### (1) 検討フロー

自動車交通量予測は、発生集中交通量予測、方向別交通量予測の2段階で行った。

発生集中交通量予測は、開発計画（用途別床面積）をベースに、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版 H26.6.（国土交通省都市局都市計画課）」（以降、大規模開発マニュアルと呼ぶ）による用途別原単位、近畿都市圏パーソントリップ調査（PT データ）から設定した用途別交通手段構成比、平均乗車人員より算出した。

方向別交通量は、PT 調査データにおける当該地区を発着する自動車 OD 交通量を基に方面別割合の設定を行った。

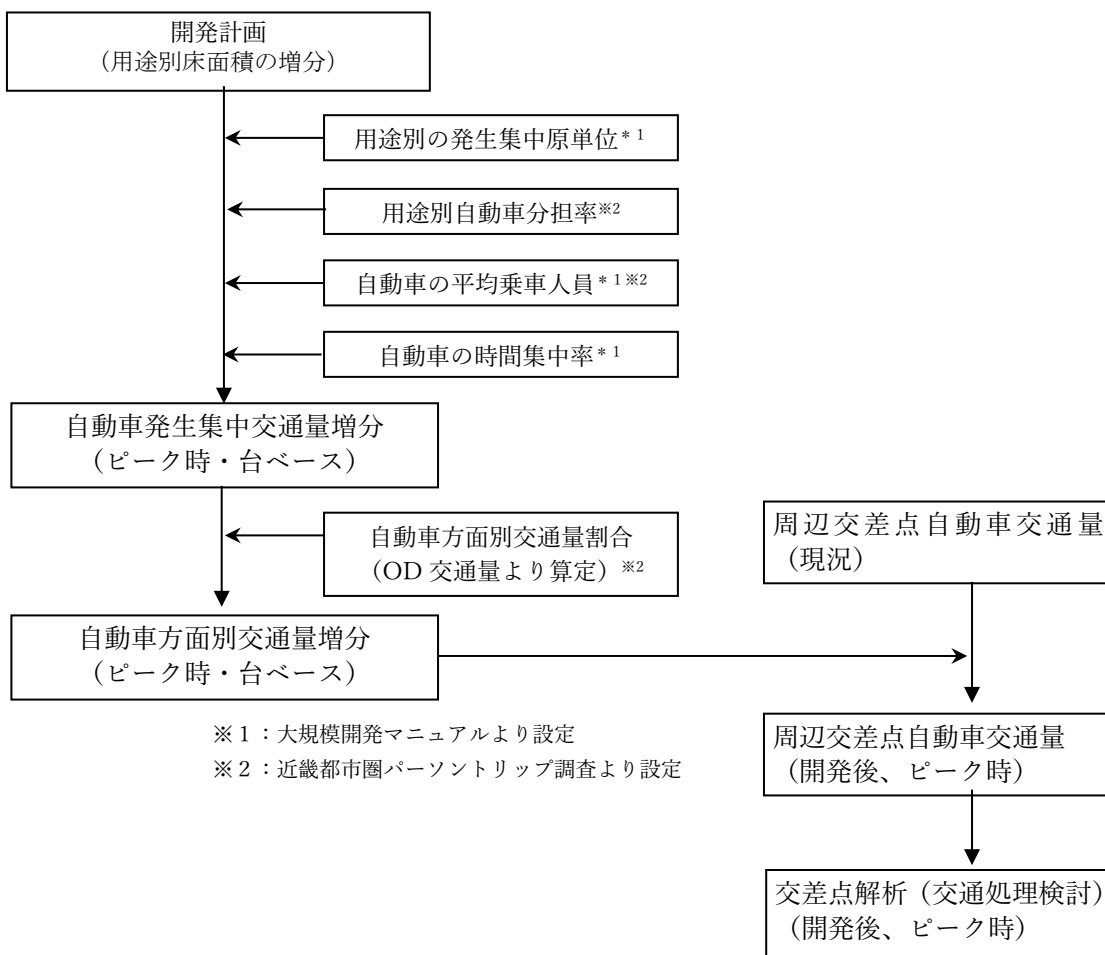


図1 交差点交通量解析フロー

## (2) 自動車発生集中交通量増分の推計

検討フロー、事業計画等を踏まえ、用途別（商業施設、住宅）、平日・休日別に、開発による自動車発生集中交通量増分を下記の通り算出した。

用途としては、計画として導入される商業施設、住宅を対象とした。新設される住宅については、1日当たり平日 575 台、休日 725 台程度の増加、1時間当たりそれぞれ 35 台、58 台程度の増加が見込まれた。なお、商業については床面積が減少するものの、参考として推計を行った（後述する交差点交通量では考慮しない）。

表 1 自動車発生集中交通量増分の推計結果

### 商業施設

項目		平日	休日
床面積増分	m2	-4,652	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	11,600	18,600
自動車分担率	%	30%	60%
平均乗車人数	人/台	1.5	2.7
時間集中率（午後）	%	10%	12%
自動車交通量増分	台/日	-1,079	-1,923
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	-108	-231

### 住宅

項目		平日	休日
床面積増分	m2	57,520	
発生集中量原単位	人T.E./ha/日	700	700
自動車分担率	%	20%	45%
平均乗車人数	人/台	1.4	2.5
時間集中率（午後）	%	6%	8%
自動車交通量増分	台/日	575	725
自動車交通量増分 （午後ピーク時）	台/時	35	58

### (3) 交差点別・方面別交通量増分の推計

前ページの開発による自動車発生集中交通量増分に、自動車方面別交通量割合を適用することで、交差点別・方面別の自動車交通量増分（住宅分）を推計した。

次ページの交差点需要率等の解析は、事業による交通量の増加分に対して問題ないか検討するという考えで行っており、ここでは、住宅により増加する台数を対象とし、商業施設の床面積減少に伴い少なくなる台数については、解析には含めない方針とした。

表 2 対象交差点・方向別の増加交通量（住宅分）

交差点	方向	通行割合		増加台数 (台/時)	
		平日	休日	平日	休日
北千里駅前西	南⇔東	19.7%	23.3%	7	14
	南⇔西	62.0%	46.9%	22	27
北千里駅前	西⇔北	19.7%	23.3%	7	14
千里北公園前	南⇔北	12.4%	15.4%	4	9
	南⇔東	7.4%	7.8%	3	5
藤白台	西⇔南	18.3%	29.8%	6	17
計		-	-	35	58

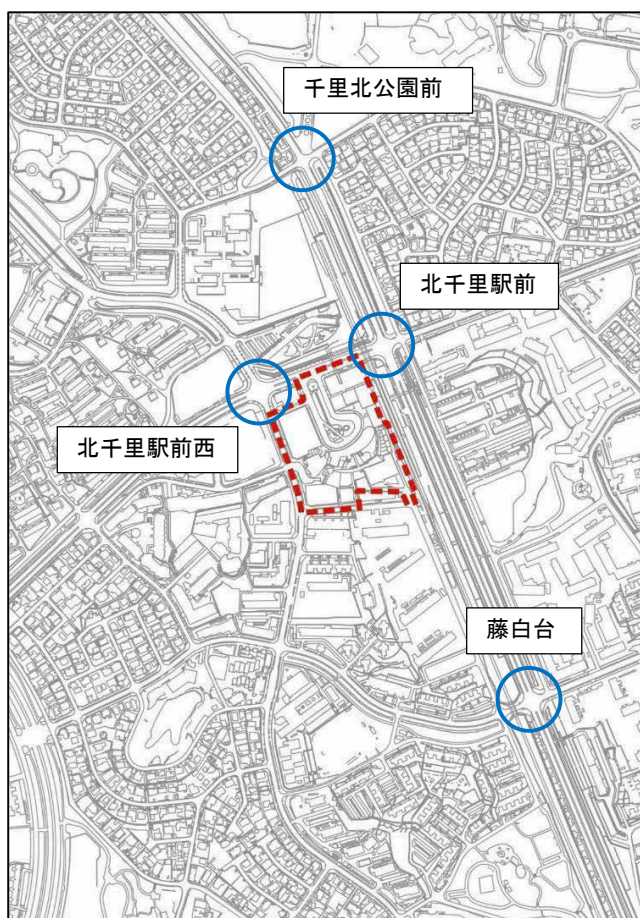


図 2 検討交差点位置図

#### (4) 結論：交差点解析（交通処理検討）

対象4交差点について、平日・休日別のピーク時を対象に開発交通を上乗せしたうえでの交差点解析を行った。

交差点解析の評価指標である、A. 交差点需要率、B. 交通容量比、C. 右折滞留長について、いずれの交差点においても交通処理に問題はない結果となり、著しい混雑や安全上の支障が見込まれないと想定され、資料2-2の交通混雑・交通安全に関する評価水準を満たしていると考えられる。

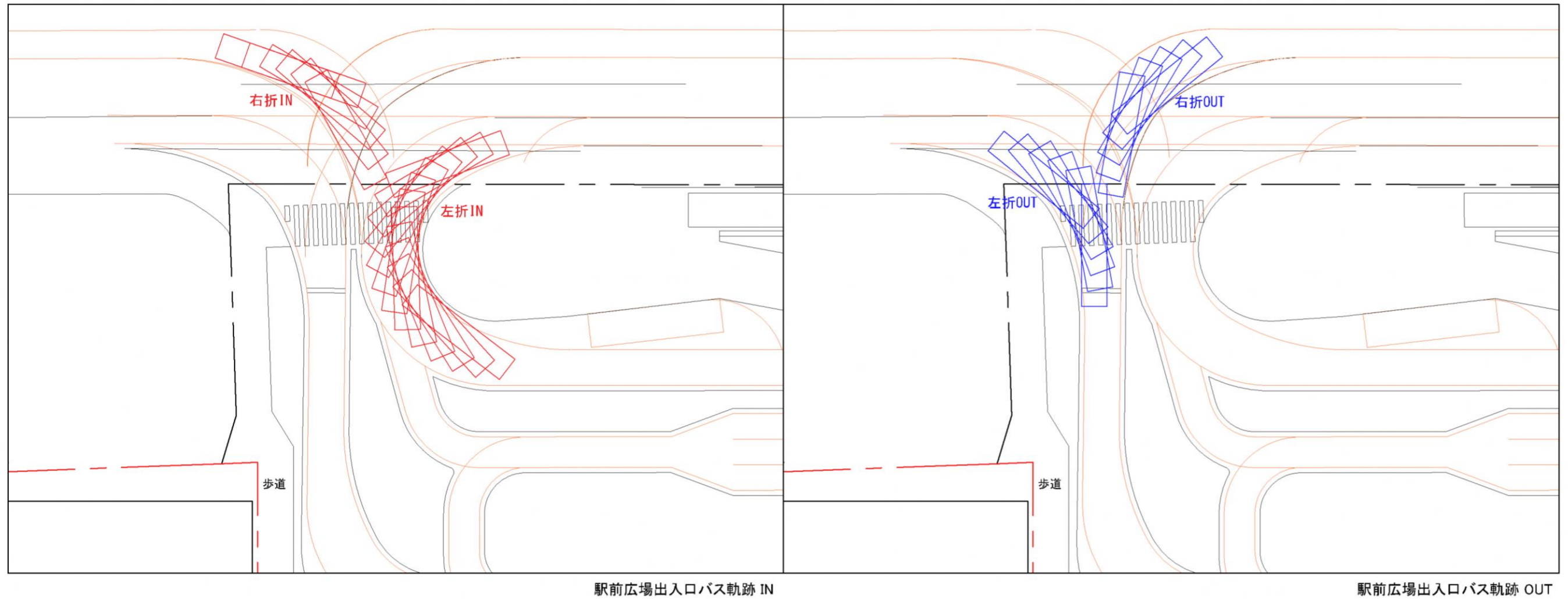
表 3 交差点解析結果の概要

交差点	曜日・時間帯	A. 交差点需要率	B. 交通容量比	C. 右折滞留長
1) 北千里駅前西	平日 16 時台 休日 12 時台	0.179 ≤ 0.447 0.202 ≤ 0.447	いずれも 1 未満 (最大 0.517)	※右折レーンなし
2) 北千里駅前	平日 17 時台 休日 12 時台	0.277 ≤ 0.520 0.279 ≤ 0.520	いずれも 1 未満 (最大 0.492)	北側 69.6m (右折レーンは交差点中心から約 80m)
3) 千里北公園前	平日 17 時台 休日 12 時台	0.324 ≤ 0.827 0.291 ≤ 0.827	いずれも 1 未満 (最大 0.383)	南側 25.9m (右折レーンは交差点中心から約 70m)
4) 藤白台	平日 16 時台 休日 14 時台	0.191 ≤ 0.892 0.167 ≤ 0.892	いずれも 1 未満 (最大 0.328)	※右折レーンなし

表 4 交差点解析における評価指標・チェックポイント

評価指標	チェックポイント
A. 交差点需要率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>交差点全体として需要を捌けるか</b>判定する指標であり、各現示の需要率の合計である。具体的には全方向から交差点に流入する交通需要を処理するのに最低限必要な有効青時間の全時間に対する割合を示すものである。</li> <li>• 全赤時間など一定の損失時間が必要なため、一般的な交差点では <b>0.9 以下であれば交差点処理が可能</b>とされるが、<b>歩車分離式信号など自動車にとっての損失時間が大きい場合は許容値も低下する。(今回は北千里駅前、北千里駅前西交差点が該当)</b></li> <li>• 流入各車線(各現示)の需要率: 交通量 ÷ 飽和交通流率</li> </ul> ※飽和交通流率: 交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、現示ごとまたは車線別に、単位時間あたりに通過し得る最大の車両数(台/有効青1時間)
B. 交通容量比	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>各車線が十分な処理能力を有しているか</b>を示す指標。<b>1.0 未満であれば交通処理可能</b>。1.0 以上の場合交差点を通過するのに複数回の信号待ちが生じる可能性がある。</li> <li>• 交通容量比 = 流入交通量 / 可能交通容量</li> </ul> ※流入交通量: 実際に交差点に流入する交通量 ※可能交通容量: 各車線の道路条件及び交通条件で通過できる交通量(理論値)
C. 右折滞留長	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交差点処理における課題のひとつとして、右折滞留台数が多く、<b>右折レーンへ入りきらず後続車への影響がないかを確認</b>する。</li> </ul>

【駅前広場出入口 バス軌跡】



※現時点の案であり、計画の詳細は今後の設計段階にて、関係機関等との協議を経て決定していきます。