

## 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
1	大気質	<p>緑地率について、大阪府と緑地協定書を締結しているようですが、緑地の多くは駐車場も含まれています。</p> <p>緑多く景観にもなじみ安心だと言われましても、車を停めればそれは緑地とは程遠い。駐車車両が排気ガスを出せば、その緑地と言われる場所はただの公害発生地でしかありません。400台以上が停まる事が出来る緑地（駐車場）から排出される排気ガスによって今後健康被害がおきないか不安でしかありません。</p>	<p>施設供用後の24時間稼働における施設関連車両の走行による大気質への影響について予測し、自動車排ガスに由来する大気汚染の指標として広く用いられている二酸化窒素、浮遊粒子状物質について環境基準以下となることを確認しています。</p> <p>また、「空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適切な運転の徹底を図る」といった環境保全のための措置を実施致します。</p> <p>なお、住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。変更後の従業員用駐車場台数は南側が216台、西側が49台となります。これらの変更は、評価書に反映致します。</p>
2	大気質	<p><b>【一酸化炭素】</b> 招提地区は、平成20年度時点で0.6ppmとなつて少しずつ減少しているが、24時間トラックが往来することになったとき、どのように検討し現状を維持するのか。一日平均値が2日連続0.04ppmを超えた日がないが、今後どのように準備して現状を維持するのか。</p> <p><b>【浮遊粒子状物質年間値】</b> 招提地区は、令和6年度0.012mg/Lとなっているのが、どのように想定し維持するのか。</p> <p><b>【大気汚染物質】</b> 今後、現状の環境が維持されるのか。</p> <p>トラックが24時間運行する環境でどこまで予想しているのか。どのような設定で予想しているのか。過程が知りたい。</p> <p>全ての数値を現状で維持できる環境にしてほしい。トラックが24時間運行する予定で可能か。どのようにして検討するのか。</p> <p>トラックから出る排ガスを浄化する設備を完全に整備させること。</p>	<p>一酸化炭素については、最寄りの中振測定局で、2024年の日平均値の2%除外値は0.4ppmであり、環境基準の10ppmに対し低い値となっているため、影響は小さいと言えます。</p> <p>施設供用後の大気質への影響については、24時間稼働における関連車両の走行により発生する大気汚染物質を供用前のバックグラウンド濃度に加えて予測しています。その結果、自動車排ガスに由来する大気汚染の指標として広く用いられている二酸化窒素、浮遊粒子状物質について、環境基準以下となることを確認しています。</p> <p>また、「空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適切な運転の徹底を図る」「通勤手段として公共交通機関の利用、車の利用の場合は乗り合い通勤を推奨し、通勤車両台数の抑制を図る」といった環境保全措置を講じ、現状の環境の維持に努めてまいります。</p> <p>トラックの排ガス浄化装置の整備対策については、テナントに対し、施設関連車両における整備不良のトラックの使用禁止を募集条件や管内使用細則に盛り込みます。</p>
3	大気質	<p>建設中の洗濯物が汚れる心配があります。 北風の吹く事は多いためです。</p>	<p>建設工事中の洗濯物の汚れについては、粉じんの影響が考えられます。それに対し、事業計画地周辺で降下ばいじんの予測を行ない、保全目標以下であることを確認しております。</p>
4	大気質	<p>大気質ですが、工事関係車両台数の低減化や砂の飛散防止、粉塵飛散の防止とありますが、特に風が強い地域ですし自然相手にそのような事ができるでしょうか、実際には無理でしょう。であるならば工事が始まる前から事前に戸建てとマンション側に完全防止ネットを張るなどの対策をハッキリと示すことを環境保全措置に盛り込むことは約束できるでしょうか。</p>	<p>工事中においては、「飛散防止のための散水を行う」のみならず、「地盤改良材による地固め」「計画建物周囲に鉄板を敷き込むことによる裸地低減」といった対策を講じ、粉じんの発生の抑制に努めます。</p> <p>また、強風時には工事管理者の判断により、作業の中断、中止、あるいは重機車両の速度規制を行います。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
5	水質	農地が隣接しているのに、工事中の排水などについて、定期的なCOD, BODなどのデータ提出義務はないのでしょうか。	<p>工事中には生活雑排水の排出がないことから、COD, BODの調査は計画していませんが、濁水の監視のためにSS(浮遊物質)については、事後調査を実施しモニタリングしてまいります。</p> <p>また、工事会社により、敷地内の仮設沈砂池等からの放流口にて、敷地内から水路に放流する際にはpH及び濁水測定を行う計画です。基準値を超過した場合は放流を中止し、場内にプールした上で基準値以下に沈殿させてから放流します。</p>
6	水質	<p><b>【倉庫建築中の雨水対策】</b></p> <p>3年間の倉庫建築中に大雨が降った時のための排水設備の計画が入っていない。</p> <p>倉庫建築前に整備しなければ周辺に洪水が発生すると考えられる。</p>	<p>工事中の仮設沈砂池の計画は、環境影響評価準備書 6.2-11 頁「表 6.2-8 仮設沈砂池の諸元」に記載しています。その中で、流域を2つに分割し、各々の流域で計 180m<sup>3</sup>の仮設沈砂池を設置する計画としていましたが、より強雨時の濁水対策として、評価書では各々の流域で仮設沈砂池等の容積を計 270 m<sup>3</sup>に計画を見直し、濁水等の流出防止措置を図ります。</p>
7	騒音	<p><b>【騒音について】</b></p> <p>住民説明会資料 p40、p42 では、施設供用による騒音予測が示されている。</p> <p>騒音予測値が、昼間より夜間の方が低く説明を求めたところ、夜間はエアコンの間引き運転をすること。管理室で管理をし、エアコンが消されてなければ、消すように注意をされるとされたが、24時間操業の倉庫で、2025年も熱帯夜が約40日程度あった。おおよそ実現不可能な予測だと感じた。従業員の命の問題である。</p> <p>こうした不確定な予測を、枚方市は許していくのか。説明を求める。</p>	<p>従業員に対して良好な労働環境の提供は企業としての責任と考えています。</p> <p>それらを前提のうえで、人員の少なくなる夜間にて、不必要な機器は停止させる計画としています。</p>
8	騒音	<p>環境影響評価準備書の数値に関しても、法的にクリアしているという予測の数値が多すぎると感じます。</p> <p>例えば騒音の数値。私が住んでいる南側境界で予測値 82dB とあります。</p> <p>規制基準である 85dB を予測値がクリアしているとありますが、82dB に近い音はパチンコ店内の音・騒がしい工事現場・直近の救急車のサイレンと言われています。</p> <p>予測値が規制基準をクリアしているからと住民は何年間も、当たり前のように我慢をして暮らしていかなくてはならないのでしょうか。常に救急車のサイレンの音がしている訳ではありませんから大丈夫ですよ、という話ではありません。全てが予測値なのですから。</p>	<p>工事中の騒音の予測値は規制基準である L5 という評価値で、必ずしもこの騒音が続くわけではありません。また、振動の予測値も規制基準である L10 という評価値で、必ずしもこの振動が続くわけではありません。</p> <p>予測は、建設機械による発生騒音(振動)レベルが最大となる月、さらに最大日稼働台数のすべての建設機械及び車両が同時に稼働する場合を想定した結果であり、すなわち工事により発生する騒音(振動)が最大となるケースで予測した場合となります。従いまして、L5 での 82dB という騒音レベルは、常時発生するものではありません。</p> <p>さらに、工事期間中は、「工事工程の調整により、工事関係車両台数の平準化を可能な限り図り、建設工事の最盛期の台数を低減するよう努める」ことに加え、「低騒音(振動)型の重機の使用」「事業計画地内の工事車両の空ぶかしの防止」「アイドリングストップの徹底」「適正な積載量、走行速度抑制」といった環境保全措置を講じ、周囲への騒音(振動)の低減に努めます。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
9	騒音	<p><b>【建設工事における騒音・学習環境への影響】</b></p> <p>1月31日の説明会資料では、工事に伴う騒音予測値が82～83デシベルに達するとされています。工事騒音および供用時騒音について、最大値および基準値適合のみをもって影響軽微と評価していますが、教育環境においては平均騒音レベルだけでなく、断続的ピーク騒音・突発騒音・累積曝露が学習集中度へ影響を与えることが知られています。</p> <p>特に、工期33か月という長期継続工事、学校近接立地、重機作業の断続騒音ということ踏まえると、単純な最大値比較評価は不十分です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・受忍限度の超過</li> </ul> <p>招提小学校・招提中学校に近接する地点で、3年間にわたりこのような高騒音が維持されることは、児童の学習権および教育環境を著しく阻害するものです。環境省の騒音規制法等の指針に照らしても、抜本的な工法見直しや遮音対策の再検討が必要です。</p> <p><b>【結論および代替案の要求】</b></p> <p>現状の準備書は、地域実態を正確に反映しておらず、生活環境の保全に足る対策が講じられているとは言えません。以下の措置を講じるまで、計画の承認を行うべきではありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事計画の再考</li> </ul> <p>学校稼働時間を考慮した工事時間の設定および騒音低減措置の強化。</p> <p>要求事項：等価騒音レベル（Leq）による時間帯別評価、教育環境基準に基づく再評価、試験期間・授業時間帯の騒音制限計画の明示、工程別騒音予測の公開、防音仮設・遮音壁等の具体設計提示。</p>	<p>また、工事着工時には騒音・振動計を設置し、デジタル表示板にて騒音・振動実測値を周辺住民の方々に知らせる計画としております。設置箇所は、国道側、住宅側、学校側の3箇所、道路に面した工事用の仮囲いに設置します。この取り組みにおいて規定値の85dBを超えた場合には、調査を行い原因を究明し対応致します。</p> <p>近隣の招提中学校及び招提小学校においては、事前に協議し、通学路の安全確保等を確認しています。定期テストや受験期などの教育環境への配慮については、事前に協議し、施工日時の調整を図ります。説明会で頂いた意見は、今後の工事計画の策定や施工管理において、可能な限り反映するようにしてまいります。</p> <p>なお、工事中の騒音、振動については、事後調査を実施しモニタリング致します。事後調査の結果は市に報告します。事後調査の結果が基準を上回る場合には、その原因を排除したうえで工事致します。</p>
10	騒音	<p>倉庫建設の騒音、倉庫運用時の騒音(空調設備、冷凍機、搬出搬入の車両音)</p> <p>※車両の待機運転厳禁 これらの騒音については40ベル以下とすべき。</p>	
11	騒音 振動	<p><b>【工事について】</b></p> <p>学校行事（運動会やテストなど）中については、騒音や振動がある工事は行わないこと。理由として、倉庫は、学校と隣接しており、特に現在の中学校は、1年生の頃からチャレンジテストなど、高校受験に影響するテストが行われているため。</p>	
12	騒音 振動	<p>工事中の騒音・振動が心配</p>	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
13	騒音 振動	<p>戸建住宅間の6mの距離は振動、騒音の被害を受ける距離である。</p> <p>振動や騒音関連の数値を提出されているが、実際稼働してみないとはっきりした数値がでないことは明白であり、建築者側の都合のいい数字を並べられても、信用ができないのは、当然のことで、出されている数値は想定よりかなり低く、でたらめな数値であると理解をしている。しかも24時間、夜中も休まず稼働するとすると、睡眠の障害にもなる。</p>	<p>事業計画地南側では、夜間の騒音のバックグラウンド値（現況の騒音レベル）は44～45dBです（騒音レベルの45dBは「書店の店内」程度となります）。これに空調機器及び施設関連車両の走行から発生する騒音レベルの35dBを加えると、供用後の夜間の予測値は45dBとなり、現況から大きく変わりません。</p> <p>施設関連車両の走行時には、一時的に35dBより大きい騒音となりますが、走行台数を勘案して、空調機器から発生する騒音も加えて、夜間の時間帯で平均していることから予測値は35dBとなります。</p>
14	騒音	<p>【騒音について】</p> <p>夜間の騒音が大変気になります。</p> <p>テレビの音がしても妻は寝付きが悪いです。そういう人もおられます。</p> <p>特に南側通路は住宅に近い方なので通行の規制をかけてもらいたい。</p> <p>夜間22時から朝6時頃まで北側だけの通行に配慮してください。</p>	<p>振動については、事業計画地南側では、夜間の振動のバックグラウンド値（現況の振動レベル）は25dBで、施設関連車両の走行から発生する振動レベルの38dBを加えると、供用後の夜間の予測値は38dBとなりますが、振動を感じないレベルの振動となります。</p> <p>なお、別の稼働中の施設で測定した場合、設備機器の機種、台数、配置、建物状況、周辺状況が異なると、必ずしも騒音（振動）レベルは一致しません。</p>
15	騒音 振動	<p>夜間の予測結果の数字が全てのポイントで35dBに揃っているのも不思議ですが、大型トラックが住宅地のすぐそば（6-10m先）を頻繁に走行します。常に連続走行でないこと、距離によってdBが減少していくことは理解していますが、大型トラックがすぐそばを通過していくのに予測値35dBは実際の倉庫作業時の騒音値と一致するのでしょうか？</p> <p>私は開発会社から倉庫建設の説明をうけて以降、常に自分のApple watchなどで騒音をモニタリングして気をかけてきました。室内でテレビやエアコンなどを全てOFFにした無音状態で35dBになることを体感しています。</p> <p>操業していない空き倉庫内なら35dBかもしれませんが、操業している倉庫でバックグラウンドの測定値（40dB）より低い35dBは想像できない数値です。この倉庫のオーナーである投資ファンド会社は国内で同型の大型倉庫を多く運営されています。2-3カ所の稼働倉庫でトラック走行路から6m離れた場所に測定器を設置し実測データを24時間測定していただき、そのデータを環境評価委員会に提出し、今回の予測値と実測値との整合性を証明させてください。</p> <p>なお、招提東地区はバスを含む大型車両などの走行は一切なく、一般車両も住民以外の車が進入してくることもほとんどない枚方市内でもたいへん静かな地区として有名です。夜間は40dBを下回っていますし、高齢者が多い地区なので何か騒がしい音がすればよく警察に通報があり警察官が巡回されているのをよく見かけます。</p>	<p>「施設の外壁には遮音性の高い素材を採用し、施設内の作業音による敷地外への影響を低減する」</p> <p>「アイドリングストップの徹底」といった環境保全措置を講じます。また、車両から発生する騒音（振動）の低減のため、場内の走行速度は8km/hとする計画です。このことは、物流倉庫事業主として、構内制限速度の設定等の館内使用細則を定め、施設使用者に指導します。</p> <p>なお、住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更は、評価書に反映致します。</p> <p>また、供用後の騒音、振動については、事後調査を実施し検証します。事後調査の結果は市に報告します。事後調査の結果が評価書の結果と異なる場合にはその理由を検討し、事業に起因して環境が悪化している場合にはその要因を分析し対応してまいります。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
16	騒音 振動	<p>【工事および供用時における騒音・振動評価の不足について】</p> <p>本事業では、大規模な物流倉庫および冷蔵倉庫の建設が計画されており、地盤条件を考慮すれば、地中深くまで杭を打設する工事が想定される。このような工事に伴う騒音・振動は、一時的であっても周辺住民の生活環境に大きな影響を及ぼす可能性がある。</p> <p>しかし、準備書では、杭打ち工事の具体的な工法、工期、作業時間帯、発生する騒音・振動の程度についての詳細な説明がなされていない。</p> <p>また、供用開始後においても、本事業は24時間稼働が想定される物流施設であり、夜間・早朝における大型車両の出入り、荷役作業、冷凍・冷蔵設備の稼働音等が継続的に発生することが見込まれる。これらの騒音は単発的なものではなく、長期間にわたり住民の生活や睡眠環境に影響を与えるおそれがある。</p> <p>法令基準を満たすか否かのみではなく、現実の生活環境への影響を踏まえた評価と、具体的な低減対策の検討が必要である。</p>	<p>杭打ち工事の時期、使用機器とそれらから発生する騒音（パワーレベル）は、環境影響評価準備書6.3-21頁「表6.3-10 建設機器及び工種ごとの騒音源データ及び工事最盛期の時期」及び6.4-16頁「表6.3-11 建設機器及び工種ごとの振動源データ及び工事最盛期の時期」に記載しています。予測の対象とした時期は、建設機械による発生騒音・振動レベルが最大となる月を選んでいるため、杭打ち工事の期間は含まれていませんが、その最大となる月には杭打ち工事で使用する建設機器と同等かそれ以上の騒音・振動を発生する建設機器の稼働が含まれています。</p> <p>供用後においては、夜間のバックグラウンド値（現況の騒音レベル）の44～45dBに、空調機器及び施設関連車両の走行から発生する騒音レベルの35dBを加えると、供用後の夜間の予測値は45dBとなり、現況から大きく変わりません。</p> <p>「施設の外壁には遮音性の高い素材を採用し、施設内の作業音による敷地外への影響を低減する」といった環境保全措置を講じます。また、車両から発生する騒音の低減のため、場内の走行速度は8km/hとする計画です。このことは、物流倉庫事業主として、構内制限速度の設定等の館内使用細則を定め、施設使用者に指導します。</p> <p>なお、住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更は、評価書に反映致します。</p>
17	騒音	<p>Page 6-3-50, 51 の騒音予測方法と結果に疑問があります。</p> <p>倉庫作業時の騒音をリアルに予測するなら、倉庫内で発生している種々の騒音（機器、フォークリフトや荷捌き作業など）がバースなどのシャッターが開放されている時は外部に出ますし、外部荷捌き場での作業音も騒音として発生しますのでこれらの騒音も予測計算に加えないといけないと思います。空調機以外にも騒音を発生する設備（例えばポンプ設備など）は他に何もありませんでしょうか。</p> <p>私が見つけれなかったのかもしれませんが、予測計算のために使われた車両数の基礎データがどこに示されているのかわかりませんでした。住宅から6-10m先に毎時何台の大型トラック、小型配送車両、自家用車などが走行するのでしょうか。</p>	<p>設備機器については、ポンプ設備はなく、空調室外機と冷凍冷蔵庫室外機、排気ファンで予測しています。</p> <p>施設関連車両の発生台数は、環境影響評価準備書6.1-66頁「表6.1-33 供用時の施設関連車両の発生交通量」に記載のとおり台数となります。南側の住宅では、時間あたり最大で大型車が60台、小型車が411台走行する設定としています。</p> <p>なお、住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更により南側の住宅では、時間あたり最大で小型車のみが210台走行することとなります。これらの変更は、評価書に反映致します。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
18	騒音 振動	<p>騒音に限らず比較基準値となるバックグラウンドの測定回数が少ないと思います。</p> <p>外部環境の影響を受けない室内なら単数回でもいいでしょうが、外部測定の場合は月、季節などを変えて複数回測定する必要があると思いますし、3-4年前からこの計画を進められていたと聞いていたので測定する時間は十分あったと思います。</p> <p>この業界のルールは知りませんがなぜn=1でいいのか疑問です。(平日、休日それぞれ複数回バックグラウンドの測定を行うのが基本だと思いますが) また測定された時の天候、風速、その他外部環境などは全て記録されていたのでしょうか。</p>	<p>騒音(振動)の現地調査は、地域の状況を勘察し、季節的に変化する要因は認められないことから、平日及び休日の各1回としました。その際、計測に影響を及ぼさない様、雨天、風の強い日を避けて実施しています。</p> <p>なお、測定時の天候、風速等は準備書には記載していませんが、記録しています。</p>
19	騒音 振動	<p><b>【騒音、振動について】</b></p> <p>準備書に添付されている倉庫図面では住宅側にバースを設置し、大型トラックなどが24時間走行する設計になっていますが、開発会社は後日この計画は取りやめるかもと住民に説明しています。従って約束が守られるのであれば、大型トラック走行やバースでの作業は倉庫北側(農地側)だけになりますので住宅地への騒音や振動は大きく軽減されるだろうと考えています。ただし開発業者は口頭で住民に話しただけで、変更された図面や環境データはまだ枚方市には提出されていないと聞いています。</p>	<p>住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更は、評価書に反映致します。</p>
20	騒音	<p>大型物流倉庫の騒音の対策としては24時間での大型トラックの出入り走行音、荷物の積み下ろし音や機械の稼働音、フォークリフト、コンベアー、空調設備、排気ファン音、作業員の荷物の仕分け、従業員の会話等の騒音対策として発生源対策や建物対策や屋外対策の3段階で体系的に実地して欲しい。</p>	<p><b>車両走行音</b> (発生源対策)</p> <p>テナントに対し館内使用細則を定め、下記を遵守させます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アイドリングストップ励行</li> <li>・敷地内での徐行運転(制限速度の設定)の厳守</li> </ul> <p><b>(建物対策)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の外壁への遮音性の高い素材の採用</li> </ul> <p><b>荷さばき音・荷さばき作業機器からの発生音</b> (発生源対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電動フォークリフトの導入の推奨</li> <li>・静音型コンベア・パレット搬送設備の導入の推奨</li> </ul> <p><b>(建物対策)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の外壁への遮音性の高い素材の採用</li> </ul> <p><b>設備機器からの発生音</b> (発生源対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音型機器の採用</li> <li>・給排気ファン回転数制御(夜間は出力を抑制)</li> </ul>
21	騒音 振動	<p>冷凍冷蔵倉庫の件は大型で強烈な室外機になると思われますので周辺の住宅には風や熱、騒音、振動の十分な対策をお願いしたい。</p>	<p>冷凍冷蔵倉庫の室外機から発生する騒音も含めた施設供用後の騒音の予測値は、昼間48~49dB、夜間45dBで、それぞれの環境基準の昼間50dB、夜間45dBを超えていません。さらに「施設の外壁には遮音性の高い素材を採用し、施設内の作業音による敷地外への影響を低減する」といった環境保全措置を講じます。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
22	騒音	騒音は昼間 55 デシベルとか夜間 40 デシベルとか基準があると思いますが大丈夫ですか。 マンション裏に隣接するのが冷凍倉庫のようですが、冷凍機のうなり音や振動は大丈夫ですか。	施設における夜間照明については、必要最低限とし、住宅側に向けて照らさないようにいたします。夜間の車両のヘッドライトについては、事業計画地外周に緑地帯を設けて植栽を密に配置する計画であることから、これらの樹木が遮光の役目を果たすと考えています。また、倉庫での関連車両のヘッドライトによる光害対策については、目隠しフェンスを設置し光を遮断します。
23	騒音 振動	【24 時間稼働大型物流倉庫の建設について】 24 時間稼働は、地域のこれまでの静穏な住環境と調和しないものであり、日常生活に影響を及ぼすことが強く懸念されます。また、住宅地との距離が 6m の箇所では高さ 30m の壁がそびえ立ち、24 時間の稼働による早朝・夜間の騒音、エンジン音、作業音、照明による光害は睡眠や健康への悪影響が懸念されます。	
24	騒音 振動	隣接する住居側にトラックが通ると振動や騒音による障害がないのでしょうか。	施設供用後の事業計画地南側の騒音は、昼間 48～49dB、夜間 45dB と予測され、環境基準値を下回ります。 振動は昼間 42dB、夜間 38dB と予測され、それぞれ規制基準値を下回ります。 しかしながら、住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更は、評価書に反映致します。
25	騒音 振動	【騒音振動の軽減対策について】 説明会の資料の値はあくまでも予測値で 実際には車両を使つての実験結果ではなく全く信用できない数値でごまかすのは やめてほしいです。もっと信用性のあるデータ数値でないとな納得できるものではありません。再度実験データを我々に示すことはできないのでしょうか。A 地区 B 地区共に必要箇所に植栽等設置で周辺環境に配慮した計画とありますがそのようなもので軽減できるはずがないと思います。予測値を測った時の日時場所測定器具なども明らかにせずに信用せよといっても無理でしょう。改めて詳細を説明会において再度示すことをお願いします。	予測に用いられている計算式等は、日本音響学会などが実験データに基づき作成した予測式で、環境影響評価において一般的に用いられているものです。 また、工事着工時には騒音・振動計を設置し、デジタル表示板にて騒音・振動実測値を周辺住民の方々へ知らせる計画としております。設置箇所は、国道側、住宅側、学校側の 3 箇所、道路に面した工事用の仮囲いに設置します。 なお、工事中及び供用時の騒音、振動については、事後調査を実施し、予測結果の妥当性を検証致します。事後調査の結果は市に報告します。 工事中の事後調査の結果が基準を上回る場合には、その原因を排除したうえで工事致します。 供用時の事後調査の結果が評価書の結果と異なる場合にはその理由を検討し、事業に起因して環境が悪化している場合にはその要因を分析し対応してまいります。
26	騒音 振動	事後調査とは別に、騒音及び振動に関して、工事中、倉庫運用開始後は倉庫壁から一番近い住宅地境界線付近に騒音、振動測定値がリアルタイムに表示される電光板を設置し、住民及び倉庫作業員がいつでも確認できるような工夫ができないでしょうか。	工事中においては、着工後、騒音振動計を設置し、デジタル表示板にて騒音・振動実測値を周辺住民へ知らせる計画としています。設置箇所は国道側、住戸側、学校側のそれぞれ道路に面する仮囲いの計 3 箇所となります。 なお、供用開始後については、騒音振動計の設置は行いませんが、事後調査を実施し検証致します。事後調査の結果は市に報告します。事後調査の結果が評価書の結果と異なる場合にはその理由を検討し、事業に起因して環境が悪化している場合にはその要因を分析し対応してまいります。

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
27	大気質 騒音	車両が通行することによる排気ガス・粉塵・騒音などの影響について検証はされたのでしょうか。	大気質では、工事中及び供用時の関係車両の走行により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響について予測評価しています。また、工事中の建設機械等から発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じんの影響についても、予測評価しています。
28	大気質 騒音	騒音や排気ガスが心配です。	騒音・振動では、大気質と同様に、工事中及び供用時の関係車両の走行により発生する騒音、振動の影響について、予測評価しています。また、工事中の建設機械等から発生する騒音・振動、供用時の施設から発生する騒音・振動についても、予測評価しています。
29	大気質 騒音 振動	<p>24時間営業と聞き、騒音・振動、明るさ、排気ガスはどうなるのだろうか。考えるだけで息苦しく感じ、気分が悪くなりました。</p> <p>本当にこの招堤東町、招堤中町地区に倉庫が必要なのでしょうか。</p> <p>一時あちらこちらにコンビニエンスストアが建ちました。しかし、最近閉店が相次いでいます。コンビニエンスストアの規模であれば閉店後通所介護施設学習塾、クリーニング店等、何かしらの業務変更をされている所を見たことはあります。</p> <p>この近辺には、大型物流倉庫も多く建ち、今もなお建設しているところも多くあります。この大型物流倉庫の建設計画では数年かかり、完成するまでに途中で事業撤退、完成しても大型物流倉庫だけで経営が成り立たず撤退、そして廃墟化とはならないのでしょうか。</p> <p>資料の平面図を見てびっくりするぐらい大きな建物になるのですね。今は国道1号線も近いのに昼間でも音に関してあまり気にすることもなく、夜はたまにパトカー、救急車のサイレンの音が気になるぐらいです。考えれば近いといっても300m弱も離れているからです。</p> <p>本当に静かな環境の良い場所です。この距離がこの環境を守ってくれていると思います。法律的ことはよくわかりませんが、もしも大型物流倉庫が建ってしまうと、上記の距離感が静かな環境を崩してしまいます。近いところでは、戸建ての方は6m、マンションでも12mしか離れず、接近して大型物流倉庫が建ってしまいます。</p> <p style="text-align: center;">～ (中略) ～</p> <p>田植えの頃、カエルの合唱が暑い夏が終わる頃には、虫の鳴き声が聞こえます。稲穂が垂れ下がり、稲刈りを待つ黄金色の田んぼ残したい音、残したい風景です。</p> <p>大型物流倉庫が建ってしまうと田園の風景もなくなり、音は騒音に変わってしまいます。</p> <p>最後に、意見をいろいろ書かせていただきましたが、法律的なこともあると思いますが、本当ならば大型物流倉庫の建設は反対です。開発事業のことを振り出しに戻して頂きたい気持ちでいっぱいです。</p>	<p>大気質、振動については、いずれの項目も環境基準等を下回りました。</p> <p>騒音については、車両の走行による騒音において、現況で既に環境基準を上回っている地点がありますが、本事業による上昇分は1dB以下であり、事業による影響は小さいと評価しています。</p> <p>明るさについては、事業計画地外周に緑地帯を設けて植栽を密に配置する計画であることから、これらの樹木が遮光の役目を果たすと考えています。街灯照明は、遮光等配慮可能な灯具を採用します。また、車両のヘッドライト等については、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行を行わないこととするため、トラックなどの大型車両は北側通行のみとなります。よって、東側下りランプ車路の外壁面における目隠しルーバーの設置、従業員駐車場の周囲における目隠しフェンスの設置といった対策を講じ配慮致します。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
30	大気質 騒音 振動	<p>下の倉庫工事面から1号線に出る際7～8メートルの坂道を上る際、騒音、振動、粉塵、車の停滞が予想される。</p>	<p>施設の供用時における関連車両の通行により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質（粉じん）の影響について予測評価しています。また、騒音、振動についても予測評価しています。いずれの項目も環境基準等となることを確認しています。</p> <p>さらに「空ぶかしの防止」、「アイドリングストップの遵守等の適切な運転の徹底を図る」、「車両走行速度を抑制し、車両の走行音を低減する」といった環境保全措置を講じます。</p> <p>車両の停滞対策として、敷地内に十分な延長の車路の確保と、国道1号線側に付加車線を設けます。</p>
31	大気質 騒音 振動 地盤沈下	<p>造成工事を考えると、現在の土壌は北側に対して南側に低く勾配がついている為、南側の戸建て住宅地側には現状の床面の高さより1メートル以上の土を入れて嵩上げして戸建て住宅の高さと同程度の高さにする計画である。切り土、盛り土を利用するとあるが外から大量の土が運び込まれることになる。南側の戸建て住宅の壁に沿って盛り土、切り土して植栽となっているが地盤の沈下や土壌成形には粉塵、騒音、振動等の住民への生活環境の弊害が懸念される。</p> <p>その中でも気になるのが土砂、粉塵の北風による飛散である。ショベルカーでの土壌の整地やトラックで運ばれて来た大量の土、ホコリが南側の住居に飛んでくる。風が強い時は田畑側（北側）よりの北風にて、止めている自転車が倒れるほど強い風が吹くときもある、突風である。このような時は防護ネットやフェンスは施してあると思うが場合によっては作業中断も必要と思われる。</p> <p>すぐ脇にある南側の戸建て住宅やマンションには強風により大量の土ホコリが飛散してくる。住民は我慢して耐えるだけでしょうか。このような状況の時は現状を倉庫関係者に見てもらい更なる対策を取って貰う必要があると思います。</p>	<p>地盤沈下においては予測評価し、問題のないことを確認しています。切り土、盛り土における斜面では定められた勾配の範囲内の設計とし、十分な転圧を加え施工致します。</p> <p>また、工事中の粉じん、敷地境界付近の騒音・振動については予測評価し、基準以下となることを確認しています。</p> <p>さらに、騒音・振動の影響を低減するために「工事中の騒音については、可能な限り低騒音型建設機械を使用し、使用中は適切な点検・整備を実施する」といった環境保全措置を講じます。</p> <p>なお、工事中においては、「飛散防止のための散水を行う」のみならず、「地盤改良材による地固め」「計画建物周囲に鉄板を敷き込むことによる裸地低減」といった対策を講じ、粉じんの発生の抑制に努めます。</p> <p>加えて、強風時には工事管理者の判断により、作業の中断、中止、あるいは重機車両の速度規制を行います。</p>
32	大気質 振動 地盤沈下	<p><b>【土地履歴を踏まえた地盤・液状化および工事影響評価について】</b></p> <p>本事業予定地は、江戸時代から田畑として利用され、昭和初期には沼地であったとされる土地であり、地下水位が高く、軟弱地盤である可能性が高い地域である。</p> <p>このような土地履歴を有する区域では、地震時の液状化や地盤変状のリスクが懸念される。</p> <p>しかし、準備書では、当該地の土地履歴を踏まえた液状化リスクの評価や、大規模建築物の建設に伴い想定される地中深くへの杭打ち工事の内容、それに伴う周辺環境への影響について、具体的な検討が示されていない。</p> <p>杭打ち工事に伴う長期間の騒音・振動、地下水への影響、地盤変動が周辺住宅に及ぼす影響について、より詳細な評価が必要である。</p>	<p>本事業予定地内にて液状化検証を行い、問題ないことは確認しております。</p> <p>杭打ち機については、回転と自重により削孔するアースオーガーという機械を使用します。これは先行掘削方式と呼ばれ、先行で掘削孔をつくり工場で製作した既製杭を挿入する工法となりますので、直接杭を打ち込む工法に比べて低騒音・低振動に配慮した計画となります。</p> <p>また、この先行掘削方式は掘削と同時に孔壁を硬化させる工法のため、地盤の緩みや沈下を抑制するだけでなく、地下水の影響も抑制することになります。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
33	低周波音 騒音	<p>冷凍冷蔵倉庫設備は低周波音源となる可能性があり、通常の騒音基準適合のみでは生活・学習環境影響を十分評価できません。</p> <p>要求事項</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 低周波音評価の追加</li> <li>2) 夜間時間帯別騒音予測</li> <li>3) 実測による事後検証計画の明示</li> </ol> <p>これらの追加評価を求めます。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 施設の供用に伴い発生する低周波については、ご懸念の冷凍冷蔵機器室外機の低周波音を含め、環境影響評価準備書にて予測を行っています。</li> <li>2) 夜間の設備機器の稼働条件は一定であり、時間による差は生じないことから、時間別の予測は行っていません。</li> <li>3) 供用時の事後調査については、施設関連車両の走行に伴い発生する騒音については実施しますが、施設から発生する騒音については、その予測手法が確立されており、その条件（レイアウト変更等）に変更がなければ、予測結果の信頼は高いと考えていますので、事後調査は実施しないこととしています。</li> </ol>
34	交通	<p>50年以上も前から、枚方市立の小中学校が隣接しており、生徒たちが体育の授業やクラブ活動で周囲の田畑横のあぜみちをランニングしている。また、学童保育の入り口が予定地のすぐ前に面しており、小さな子供たちが動き回っている場所なので、車やバイクやトラック等との接触も大いに考えられる。</p> <p>数年前に近くにショッピングセンターができてから、周囲の道路の渋滞がひどくなっており、そこにまたトラックが頻繁に出入りすると、今以上の渋滞が発生することになる。それでもショッピングセンターは私たちに買い物の利便性を提供してくれているが、物流倉庫は私たちの生活に与えるポジティブな要素がない。</p>	<p>本計画においては、物流倉庫への搬入のトラック、従業員の通勤車両は国道1号からの入退場にて計画しております。</p> <p>西側にも出入口を設けておりますが、従業員の徒歩・自転車での出入のみとし、緊急車両以外の車の出入りはありません。その西側出入口は常時閉鎖しており、歩行者及び自転車通勤する従業員は、常時閉鎖している大型門扉横の袖門扉を都度解錠して出入りを行い、車両通行用の大型門扉は緊急時のみ開放するシステムを計画しています。</p>
35	交通	<p>近くには小中学校があり、なんらかの影響が出そう。</p>	
36	交通	<p>事業予定地周辺には大型商業施設（ニトリモール等）が立地しており、国道1号およびその周辺道路では、特に週末や繁忙期において慢性的かつ大規模な交通渋滞が発生している。これらの既存渋滞は地域住民にとって日常的な問題であり、すでに道路交通容量が限界に近い状況である。</p> <p>にもかかわらず、準備書では、こうした既存の交通混雑状況を前提とした詳細な検証が不十分であり、本事業によって新たに発生する大量の通勤車両および大型物流車両が、既存渋滞をどの程度悪化させるのかについて、具体的かつ定量的な評価が示されていない。</p> <p>さらに、交差点付近における車線数や右左折処理能力がボトルネックとなっている現状を踏まえた検討がなされておらず、例えば、交差点手前までの追加車線延長、右折レーンの増設、信号制御の見直し等、具体的な渋滞対策の検討およびその効果検証が行われていない点は問題である。</p>	<p>工事中の工事車両、供用後の物流倉庫への搬入のトラック、従業員の通勤車両といった関係車両はともに幹線道路を通り、国道1号からのみ入退場する計画としており、周辺の生活道路は走行致しません。また、供用後は西側に出入口を設けますが、従業員の徒歩・自転車での出入のみとし、緊急車両以外の車の出入りはありません。その西側出入口は常時閉鎖しており、歩行者及び自転車通勤する従業員は、常時閉鎖している大型門扉横の袖門扉を都度解錠して出入りを行い、車両通行用の大型門扉は緊急時のみ開放するシステムを計画しています。</p> <p>交通量の増加については、走行ルートにあたる主要な交差点の車線別混雑度及び交差点需要率を数値計算した結果、交通量を円滑に処理できるとされている交差点需要率の目安である値を下回っていることを確認しています。</p> <p>しかし、国道1号を含め周辺道路においては、慢性的な渋滞が発生していることは認識しており、事後調査を実施して供用後の交通状況の把握に努めるとともに、道路・交差点状況に変化が生じている</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
37	交通	<p>【倉庫工事中及び倉庫運用中の関係車両の進入について】 上記の車両はすべて 1 号線側から進入退出するべき。</p> <p>学校側は（小学校、中学校、保育園、ファミリーポート）の通学路の為、現状でも非常に危険な状況にあるその上倉庫の工事関係の車両が通行することは非常に危険であるので（工事用車両、関係者通勤車両）通行禁止にすべき。</p>	<p>場合には、入出庫経路の変更等、事業者にとって実施可能な限りの交通渋滞緩和に取り組みます。</p> <p>さらに、工事関係者に対しては、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう注意喚起・指導を徹底致します。特に、招提小学校、招提中学校側の道路の工事車両の通行禁止（道路拡幅工事、水路付替え工事の際は事業計画敷地南側、西側道路は通行止めにして工事車両が進入する期間を除く）、一般道路の通行する際の安全運転など、現場に新規入場する作業員に対しての安全教育を行なうこととしています。</p> <p>供用後においても、入居するテナントに対し、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう指導致します。供用時においては、推奨ルートとして車両のルートを作成の上、募集条件や館内使用細則に盛り込み、その中で、信号のある横断歩道、信号のない横断歩道の位置を明記し、巻き込み防止や歩行者優先といった安全運転のための注意喚起を行います。</p>
38	交通	<p>1 方向の出入口故に大阪方面に出るトラックは 1 度京都方面に出て、周辺を迂回する必要がある周辺の道路が渋滞を引き起こす大きな要因になると思われる。</p>	
39	交通	<p>道路渋滞が心配です。今でも土曜、日曜日に京都方面に買い物に出かけようと思うと渋滞に巻き込まれる時があります。1 号線は混むイメージがありますが 特に 12 月です。大型物流倉庫ができたならば 荷物の積み込み、荷降ろし、トラックの出入りがあるとすれば今以上に渋滞を呼ぶことになるのではないのでしょうか？近くには、自動車教習所もあり トラックの出発時間と重なれば出屋敷北交差点～招提交差点の間がつまり 招提交差点付近の商業施設ニトリモールの買い物と併せて大渋滞にならないのでしょうか。</p>	
40	交通	<p>【交通環境：生活道路への流入予測と交通容量の過小評価について】</p> <p>準備書（表 6. 20-9）では、1 日 2, 248 台の車両通行が想定されていますが、周辺道路の現況を鑑みると、交通処理能力を著しく逸脱している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路への車両流入リスク</li> </ul> <p>1 号線へのアクセスにおいて、北側・西側から通勤する従業員車両が、日置神社西側から招提中町 2 丁目に至る狭隘な生活道路（車道幅員約 2m、離合不可）をショートカット路として利用することが容易に予測されるが、施設関連車両の出入りは主として国道 1 号を利用する前提で交通影響評価が実施されています。</p> <p>しかし、実際には、ドライバーの経路選択は渋滞回避行動に強く影響されることが知られており、幹線道路混雑時に周辺生活道路へ交通が転換することは十分に予見可能。特に周辺の 17 号線・18 号線等が既に通過交通の抜け道として利用されている実態が指摘されているが、本準備書ではこれらの道路を対象とした交通量増加予測および交差点解析が実施されていません。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞緩和策の欠如</li> </ul> <p>24 時間稼働に伴い、午前 8 時台の入出庫ピークと通勤・通学時間帯が重なることで、地域全体の交通負荷が限界を超えることは明白です。1 月 27 日の説明会で示された「最大 190 台の自転車・バイク通勤」に加えて、通勤の自家用車に対し、具体的な渋滞回避の運用計画や誘導対策が示されておらず、準備書として不十分です。</p>	

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
41	交通	<p><b>【土地利用の不適合性】</b></p> <p>当該道路は児童の主要な通学路であり、歩車分離も困難な現状において、大規模な車両流入を招く本計画は、児童の生命・安全を脅かすものです。教育施設に隣接する区域での大規模開発として、地域特性への配慮が著しく欠けています。</p>	<p>計画する物流施設に対して、すべての工事用車両、供用後の搬出入のトラック、従業員通勤車両は国道1号からの入退場となり、施設関連車両と通学児童とが接触することはありません。本施設は不特定多数の利用でなく、主要幹線道路以外から施設への経路を使用しないこととするため、地域特性に対して配慮が可能です。</p>
42	交通	<p><b>【教育施設・児童の安全：既存調査の重大な瑕疵について】</b></p> <p>準備書における教育施設の把握状況（6.8.1）には致命的な欠落があり、再調査を強く求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路調査の漏れ</li> </ul> <p>準備書には近隣小中学校の記載があるものの、招提中町2丁目から日置神社付近の道路を日常的に利用する「枚方市立平野小学校」の通学路に関する言及が欠落しています。</p> <p>物流施設は24時間稼働であり、早朝時間帯および登校時間帯に大型車両が通行する可能性があります。にもかかわらず、通学時間帯別交通量、歩車交錯リスク、横断部危険度、視認性評価といった通学環境影響評価が確認できません。これは教育環境保全の観点から重大な評価不足です。</p> <p style="text-align: center;">～（中略）～</p> <p><b>【結論および代替案の要求】</b></p> <p>現状の準備書は、地域実態を正確に反映しておらず、生活環境の保全に足る対策が講じられているとは言えません。以下の措置を講じるまで、計画の承認を行うべきではありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス路の再構築</li> </ul> <p>生活道路へ負荷をかけないよう、施設から日置今池街道への専用道、または西側の府道へ直接接続するバイパス道路の敷設。</p> <p>詳細な交通シミュレーションの再実施：平野小学校通学路を含めた交通量調査のやり直し。幹線道路混雑時の経路分散を想定した交通シミュレーションの再実施、周辺生活道路を含めた交通量予測の追加、通過交通の発生確率を考慮した複数シナリオ評価、ピーク時間帯別の交通負荷分析の提示、通学時間帯を明示した時間帯別交通量評価、通学路交差点の安全性評価、大型車両通行時の歩行者危険度評価、学校管理者との協議結果の明示等のことを行い交通シミュレーションの再実施を求めます。</p>	<p>工事中の工事車両、供用後の物流倉庫への搬入のトラック、従業員の通勤車両といった関係車両はともに幹線道路を通り、国道1号からのみ入退場する計画としており、周辺の生活道路は走行致しません。よって、平野小学校通学路での交通量調査等は不要と考えています。ただし、招提小学校北東側の通学路での交通量調査は追加して実施しており、評価書において追加評価します。</p> <p>敷地南側には歩行者専用道路を整備しますが、日置今池街道または西側の府道18号に接続する道路は地域の交通安全に懸念が生じると考え、出入口は国道1号からの1か所のみとします。</p> <p>学校管理者との協議結果は準備書に提示しています。</p> <p>安全性、歩行者危険度の評価は、その評価手法が確立されていないため実施できませんが、交通量については事後調査を実施し、道路・交差点状況に変化が生じている場合には、入出庫経路の変更等、事業者にとって実施可能な限りの交通渋滞緩和に取り組みます。</p> <p>なお、工事中は、招提小学校、招提中学校側の道路を工事車両を通行しない（道路拡幅工事、水路付替え工事の際は事業計画敷地南側、西側道路は通行止めにして工事車両が進入する期間あり）、一般道路の通行する際の安全運転など、現場に新規入場する作業員に対しての安全教育を行なうこととしています。</p> <p>供用時においては、推奨ルートとして車両のルートを作成の上、募集条件や館内使用細則に盛り込み、その中で、信号のある横断歩道、信号のない横断歩道の位置を明記し、巻き込み防止や歩行者優先といった安全運転のための注意喚起を行います。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
43	交通	<p>【交通・道路環境に関する評価の不十分さについて】</p> <p>準備書では、本事業に伴う通勤および物流車両の交通影響について、公共交通機関の利用や分散通勤を前提とした記載が見られる。しかしながら、事業予定地周辺の現状として、徒歩圏内に高齢者や地域住民が日常的に利用可能なバス停は存在せず、公共交通機関の利用を前提とする評価は、現地の実態と整合していない。</p> <p>実際には、自家用車または業務用車両による通勤・通行が不可避であり、準備書における交通需要予測は、前提条件そのものが現実と乖離していると考えられる。</p> <p style="text-align: center;">～（中略）～</p> <p>本事業は建設期間中においても大量の工事車両の通行が見込まれるが、国道1号および周辺道路は通学路や生活道路としても利用されており、交通安全への影響についても十分な評価がなされていない。</p> <p>また、数年先には新名神高速道路の開通およびインターチェンジの供用開始が予定されており、これにより広域物流動線および工事車両・大型車両の通行経路が大きく変化することが見込まれる。この将来的な交通環境の変化を考慮すれば、現時点で交通容量が限界に近い道路条件のもとで事業を急いで実施する合理性についても疑問が残る。</p> <p>新名神高速道路開通後であれば、工事車両や物流車両の分散・円滑化が期待でき、周辺生活道路への影響を大幅に低減できる可能性があることから、事業実施時期の再検討も含めた評価が必要である。</p> <p>また、本準備書では、交通量の増加や渋滞の影響が周辺住民に及ぶことが想定されているにもかかわらず、地域住民、とりわけ高齢者に対する配慮や具体的な代替策についての検討が示されていない。</p> <p>現在、事業予定地周辺には公共交通機関の利便性が高いとは言えず、近隣にバス停も存在しない状況である。</p> <p>住民に交通負荷や生活環境の変化を強いるのであれば、事業者として地域に対する還元策を併せて検討すべきであり、例えば新たなバス停の整備や公共交通の利便性向上といった具体的な代替案についても検討対象とすべきではないかと考える。</p> <p>しかし、準備書においては、このような地域住民や高齢者の生活を支える観点からの検討がなされていない。</p>	<p>工事車両、関係車両はともに幹線道路をとおり国道1号からのみ出入りする計画としており、周辺の生活道路は走行しない計画です。</p> <p>工事関係者やテナント従業員に対し、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう注意喚起・指導してまいります。</p> <p>工事中においては、招提小学校・中学校側の道路を工事車両が通行しないよう（道路拡幅工事、水路付替え工事の際は、事業計画地南側、西側道路を通行止めにして工事車両が進入する期間あり）、また、一般道路を通行する際の安全運転など、現場に新規入場する作業員に対し安全教育を行うこととしていきます。</p> <p>供用時においては、推奨ルートとして車両のルートを作成の上、募集条件や館内使用細則に盛り込み、その中で、信号のある横断歩道、信号のない横断歩道の位置を明記し、巻き込み防止や歩行者優先といった安全運転のための注意喚起を行います。</p> <p>事業計画地周辺には、京阪バス「招提口」「招提」「新池」の各停留所が存在します。公共交通機関の利用については、事業者が募集（リーシング）を行う会社への申し送り事項とします。その内容は、テナント募集時において、相乗り、公共交通機関の利用を推奨した募集を行うこととします。また、このことは館内使用細則にも盛り込みます。</p> <p>なお、予測結果より、現状の交通環境下においても影響は生じないと判断しており、新名神高速道路の開通を待つことによる事業実施の延期等は予定しておりません。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
44	交通	<p>交通量の多い1号線には中央分離帯が有り車の出入りは大阪方面から来て京都方面へ出る1方向、1カ所のみである。スピードを出す1号線ゆえ国道から脇の付加車線を通して入り口に入ると思うが歩道には自転車や人通りも多い、通行人の安全とトラックの滞留が懸念される。</p> <p>1号線への出入口は1カ所だけであり交通量が多く信号機の無い場所でのトラックの出入りがスムーズに出れるのか、又、従業員の出勤時の自転車や人の通行の安全は確保できるか心配である。</p> <p>出屋敷北交差点から招提交差点の間は通常でも混雑している、自動車教習所の車が1号線に出る際、倉庫入り口との距離が近い急な車線の変更など交通の安全性が心配である。</p> <p>以上のような事例を考えると本当にこの場所での倉庫建設がスムーズに運営されるのか不安に思っています。</p>	<p>工事中は、国道1号線の工事車両出入口には誘導員を配置し、歩行者並びに一般車両に対する安全対策を行います。工事期間中は敷地内にて十分なスペースが確保できるため、国道1号線での待機車両は発生しないものと考えています。(歩行者通行、一般車両通行の際の停止などを除く。)また、一般道路の通行する際の安全運転など、現場に新規入場する作業員に対する安全教育を行なうこととしています。</p> <p>供用時には国道1号からの入出庫時の交通渋滞緩和及び安全性の確保のために、入庫時の一時的な滞留台数も加味した付加車線を整備します。加えて、出入口付近に車両管制設備(回転灯や音声警告)等を設け、歩行者等に対する安全性を確保する計画としています。</p> <p>また、入庫時に国道1号にトラックが滞留しないための対策として、敷地内に40台分のトラック待機所を整備し、滞留させることなく敷地内にトラックを取り込みます。さらに、トラックバースを北側のみに変更することにより、敷地内に入場するトラックは反時計回り、退場するトラックは時計回り、通勤車両は時計回りで入退場させる場内導線を整備し、出入口付近の円滑な交通流を構築します。</p>
45	交通	<p>1号線からの入出庫はトラックのみにして下さい。</p> <p>歩行者専用道路は必要ありません。事故防止のためです。</p>	<p>歩道は歩行者・自転車の安全な通行空間確保を目的としたものです。</p> <p>バイクの通行抑制や誤進入防止のためのボラード(車止め)設置・路面標示等、物理的な対策を検討します。</p>
46	交通	<p>倉庫建設により1号線へのアクセスがなくなるためマンション南側に歩道をつけるとのことですが、バイクや自転車が常に通行することにより交通災害が考えられる。</p> <p>現状でも車やバイクが間違っ入ってくることで危険を感じている歩道をつけることをやめていただきたい。</p>	
47	騒音交通	<p>大型物流倉庫へのトラック交通量の増加及び騒音の影響が考えられる。</p>	<p>施設関連車両の通行による現況の騒音への寄与分は0~1dBです。</p> <p>交通量の増加については、走行ルートにあたる主要な交差点の車線別混雑度及び交差点需要率を数値計算した結果、交通量を円滑に処理できるとされている交差点需要率の目安である値を下回っていることを確認しています。</p> <p>しかし、国道1号を含め周辺道路においては、慢性的な渋滞が発生していることは認識しており、事後調査を実施して供用後の交通状況の把握に努めるとともに、道路・交差点状況に変化が生じている場合には、入出庫経路の変更等、事業者にとって実施可能な限りの交通渋滞緩和に取り組みます。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
48	日照阻害	<p>【稲の成長への懸念】</p> <p>施設北側には4mの拡幅道路の設置を予定されているが、この道路には街灯はないのか。街灯があるとすれば逆に、北側の農地に夜間に街灯をあてることで、稲の成長に影響があるのではと懸念する。検証結果を示すこと。</p>	<p>事業計画地北側の拡幅道路沿いに、敷地内照明と兼用で防犯灯を設置する計画としています。</p> <p>また、防犯灯は、稲などの作物の育成に影響が生じない灯具を採用するなど、周辺の環境に影響がないように配慮致します。</p>
49	電波障害	<p>【電波障害に関する現状把握および対策の不十分さについて】</p> <p>準備書では、電波障害に関して現状の受信方式を一律にケーブルテレビ等として記載しているが、実際の受信環境を十分に調査したものとは言えない。</p> <p>また、大規模建築物の建設に伴う電波の遮蔽や反射による影響について、事前の影響予測や具体的な対策が示されておらず、問題が発生した場合の事後対応にとどまっている点は不十分である。</p> <p>また、電波障害については、障害が発生してから対策を講じるのでは、一定期間テレビ視聴ができない、録画品質が著しく低下するなど、周辺住民の生活に直接的な支障が生じる。</p> <p>特に、本地域には高齢者世帯も多く、情報取得手段としてテレビが果たす役割は大きい。</p> <p>そのため、建設完了後や供用開始後の事後対応ではなく、建設途中の段階で電波障害が生じないように、事前調査および必要な対策工事を実施することについて、準備書の中で具体的に示されるべきである。</p>	<p>電波障害は建物の物理的な遮蔽等に起因するため、正確な障害範囲の特定はアセス手続き終了後に詳細設計等の建築過程で確認する必要があります。その際には、工事着手前に専門業者により、障害予想範囲の事前調査を行い、障害範囲については、当該建物建築前の映像を保持するための対策を事業主の責任において、専門業者により実施致します。具体的な対策については、建物着工時に事業計画地内にアンテナを設置し、影響する各住戸へ有線にて接続を行い、確実に受信できるよう対応致します。</p>
50	風害	<p>高さ30メートル、357メートル、133メートルの建屋によるビル風により風切り音や突風被害はないのか。</p>	<p>風害については、枚方市環境影響評価等技術指針（令和2年1月）に基づき予測評価し、好ましくない風環境（ランク4）は建設前の8予測地点から、建設後には3予測地点と減少することを確認しています。</p>
51	風害 日照阻害	<p>日照関係や風の流れ（ビル風）により周辺住民に被害が出ないように配慮して建築すべき。</p>	<p>風切り音については、気流を乱しにくい形状の外部階段や手摺り等を採用し、配慮してまいります。</p> <p>日照阻害については予測評価し、本事業実施によって、事業計画地東側の住宅で2.5時間未満の日影が生じるものの、それ以外の周辺住宅やマンションへの日照阻害は生じないことを確認しています。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
52	景観	<p>物流倉庫予定地の北側に広大な土地があるにもかかわらず、民家から約6mしか離れてない場所に巨大な倉庫を建設するのは言語道断である。</p> <p>この周辺は小中学校があり、広い田畑があり、牧歌的な環境が気に入り、転居してきた住民も多い。高さ30m、幅370mとなると、景観は全くなり、ただのコンクリートのうさ壁が建設されることと同じである。もともと居住地であり、産業地域ではないにもかかわらず、地区計画をする理由として、住民の利益になる、住民の立場にたった理由が一つも記載されておらず、「地域産業の活性化」だけでは理由として不十分であり、かえってマイナス面の方が多すぎる。</p> <p style="text-align: center;">～ (中略) ～</p> <p>また、理由に「国道1号線にふさわしい景観を形成する」とあるが、あの程度の少量の緑化では何の意味もなく、「相当な圧迫感」は形成されても、「ふさわしい景観」は形成されないであろう。</p> <p>もともと隣接の戸建てのある場所は、いまある田畑の一部であったと聞いている。その埋め立てを延長していき、住宅を北側へ増やしていくのかと予想をしていたが、まさかのコンクリートの巨大な壁を立てるとは、想定外であり、この地域には必要ない。</p> <p>この開発計画が始まる以前に既に入居している住民のことをまず最初に考えるのが、開発の第一歩であり、住民のことを最優先に考えない開発は不要である。</p> <p>近郊にある楽天スーパーロジスティクス (RSL) (長尾) や、AMAZON 京田辺フルフィルメントセンター (京田辺) など大手企業の物流倉庫がどのように設計されているのか、どれだけの距離間を保って建てられているのか等々、様々な点を実際に見に行き、参考にし、計画しなおすべきである。</p> <p>敷地面積と建物のサイズのバランスが悪すぎる。周囲のことを考えず、自分達の都合の良いことばかりを言っている。非常識な本案件は早急に練り直すべきである。</p>	<p>事業計画地は、枚方市都市計画マスタープラン北部地区の沿道産業集積ゾーンに沿った区域ですが、北側の土地は枚方市都市計画マスタープランの位置付けができない区域となっています。</p> <p>事業計画においては、周辺環境に調和した緑地並びに植樹帯を配置し、緑豊かな景観に配慮した計画としています。</p> <p>また、壁面緑化や木材使用に代わる措置として、文献による圧迫感の緩和に必要な高木を含めた植樹帯を施すとともに、外壁色は反射など周囲との調和を考慮したうえで彩度を低くし明度を高くする色彩調整を行ない、バルコニー設置により外壁に凹凸を付けることで単調さを軽減することにより、多面的に圧迫感の緩和策を講じてまいります。</p>
53	景観	<p><b>【環境保全措置】</b></p> <p>物流倉庫南側は、住宅地との隣接地となっている。事業計画地は現在農地であることに配慮が必要だ。住宅に近い手前部分は、一般住宅2階建て程度の高さとした建築物にすること。また、建物外壁についても現環境に配慮し壁面緑化 (参考写真添付①※) や木材使用 (参考写真添付②※) を行い、圧迫感を軽減する措置を求める。</p> <p style="text-align: center;">※添付写真略</p>	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
54	景観	<p>圧迫感について、事業計画地南側から 32m 離れている集合住宅地の数値が許容限界値 8%を 13.1%と大きく上回っています。【6.13-13】高さ 30m の巨大物流倉庫との境界付近に高さ僅か数 m の樹木を植栽して圧迫感を軽減できるなんて到底思えません。【6.13-22】これを圧迫感軽減処置と認めるのであれば、大変残念なことであります。</p> <p>武井正昭氏の計算を用いるのであれば、建設予定地南側からたったの 6m しか離れていない 2 階建て戸建て住宅の数値も示していただきたいです。</p> <p>また主要眺望点からの景観の変化予測を計画予定地南側 2 階建て戸建て住宅付近からも追加していただきたいです。</p> <p>参考までイメージ写真を添付します。 ※写真省略</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業予定地南側 2 階建て戸建て住宅前の道路からの景観の変化予測。</li> <li>・事業予定地南側集合住宅地前の道路からの景観の変化予測。</li> <li>・事業予定地南側の 2 階建て戸建て住宅からの景観の変化予測</li> </ul>	<p>評価に用いた武井正昭の研究による形態率は、低層の住宅地に建つ中高層建築物から受ける圧迫感を説明するための学術的な概念であり、建築基準法や都市計画法あるいは環境基本法で定められた法的な規制値ではありません。</p> <p>一方、形態率を算出する計算式は、視点から建物までの間の樹木等による遮蔽効果は考慮できませんが、武井正昭による別の文献では植樹が圧迫感を緩和すると明確に述べられています。</p> <p>本事業では、建物南側のバースをなくし、大型車両が走行しないように計画変更するとともに、実施可能な限り位置、高さを見直します。そのバースの変更は、評価書に反映します。</p> <p>また、文献による圧迫感の緩和に必要な高木を含めた植樹帯を施すとともに、外壁色は反射など周囲との調和を考慮したうえで彩度を低くし明度を高くする色彩調整を行ない、バルコニー設置により外壁に凹凸を付けることで単調さを軽減することにより、多面的に圧迫感の緩和策を講じてまいります。</p> <p>事業計画地南側におけるフォトモンタージュ地点（眺望点 No.9）については、マンションの協力が得られたことから代表地点として選定し、フォトモンタージュを作成のうえ、準備書に記載しています。事業計画地南側の 3 戸の住宅は、事業関係地となる予定のため、評価の対象とは致しません。</p> <p>なお、眺望点 No.9 では、建物（物流倉庫）からの距離が約 45m で、形態率は 8%以下となります。</p>
55	景観	<p>【住宅地境界線から倉庫壁面までの距離に関して】住民が一番不安や恐怖を感じている問題です。</p> <p>私たちが暮らす地区は大部分が団地（高さ 15m）で形成され、もちろん地区内には商業、産業施設は何もありません。小中学校や福祉施設もすぐ近くにあり自然環境にも恵まれています。子供達や高齢者が安心して暮らしている閑静な住宅エリアとして昔からよく知られています。</p> <p>昨年「市街化調整地区に倉庫建設を計画しています」と開発会社から近隣住民に倉庫図面など詳細情報が全く説明されていない 1 枚だけの案内文が配布された時も国道沿いに建設されるのだと想像していましたが、まさかの結末でした。常識ある企業なら建築規制が厳しい市街化調整地区にここまで住宅に隣接して建てるようなことはしないと思っていましたが残念です。例えば、枚方市の環境評価が実施された近くの大型物流倉庫（長尾谷町、GLP 枚方 III）は、きちんと住宅地との距離を考慮して建設されています。</p> <p>Page 6.13-1 に形態率が集合住宅（h:29.3、w:356.4、d:32.0m）からの算出結果が示されていますが、なぜ一番被害を受ける戸建て住宅（最短で d:6.0m）からの算出結果とフォトモンタージュを開示されていないのでしょうか。環境評価するための技術資料であれば一番影響を受ける場所の数字で評価するのが基本ではないでしょうか。</p> <p>集合住宅（眺望点 9）でも形態率は許容レベルを超える数値を示しています（RS:13.1%）。植樹をすれば圧迫感を軽減できると曖昧な解決策を提案されていますが、倉庫の高さは決して低くありません</p>	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
55	景観	<p>し、建物の幅も 350m にもなる巨大な建物です。本件の場合、集合住宅全ての位置から建物が見える隙間を作らないように、どのような高さの木をどの位置にどのように植樹していけば、高さ 30m の建物からの圧迫感を許容限度値内にできるのか、開発会社は学術的に証明する必要があると考えます。また集合住宅 1 階だけではなく、2 階、3 階の住居からの視点形態率も私の計算では許容範囲を超えています。これらも植樹だけで圧迫感が回避できるのでしょうか。</p> <p>もちろん戸建て住宅からの形態率は醜い異常値を示すでしょうし(私の計算でも異常値を確認しています)、別に形態率を計算しなくても、実際に 10 階建てのビルから 6m 後退し立てばその異常な圧迫感に圧倒されてしまうことを体感できます。それでも集合住宅と同じように植樹すれば軽減できると開発会社は主張するのでしょうか。倉庫壁面を後退させなくても問題ないと開発会社が断言するなら、その理由を環境評価委員会に説明、証明する義務があります。</p> <p>「国土交通省住宅局 建築物に対する景観規制の効果と分析手法について」に準じ、住宅地境界線から倉庫壁面までの距離は、一つの指標として「形態率が 8% を下回る距離まで(約 50m)壁面を後退させる」ことを提案させていただきますので環境評価委員会での議論をよろしく願いいたします。</p> <p>建設予定地は市街化調整地区であり、また私たちの地区は工業、準工業、商業地区ではありません。閑静な住宅地区です。</p>	前頁と同じ
56	景観	<p>大型倉庫と近隣住宅(マンション、戸建て住宅)の立地距離がない。</p> <p>※マンションとの距離約 20 メートル、戸建て住宅においては約 6 メートル</p> <p>これら住宅との距離ではあまりにも圧迫感があり日々の住民の生活に影響が出ると考えられる。50～100 メートル以上で倉庫建てる計画に変更すべき。</p> <p>※建築倉庫の高さ:マンション・戸建て住宅の高さより建築倉庫の高さが非常に高い倉庫であるため景観が損なわれるのでマンション・戸建て住宅側の倉庫の屋根には傾斜をつけるべき。</p>	
57	景観	<p>景観のところで 南側つまりマンション戸建ての 1 番近いところの景観写真が出てないですが何か不都合な事でもあるのでしょうか。あらためて最も近い近隣 6 メートルから見た写真を見せてください。よろしく願いいたします。</p>	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
58	景観	<p>この大型物流倉庫の建設の話を聞いて、高さが30m、幅が300m以上、私の住んでいるマンションの高さの倍で目がくらむような高さで圧迫感を感じます。</p> <p>～（中略）～</p> <p>まず1番に感じたのは圧迫感です。事業者の資料からマンションの駐車場から10m離れたところに大型物流倉庫が建ったらというイメージ画像を拝見させて頂きました。目の前に30mの高さの建物が、いや見上げても30mの高さの建物がそびえ立ち圧迫感しか感じられません。</p> <p>今まで見えていた景色が一切見えなくなります。高槻側の山、招堤元町の街並み、田んぼ等が見えなくなるはずです。とても悲しくなってきました。</p> <p>環境影響評価書 景観 571 (739)について</p> <p>景観調査地点11地点とありますがどのようにして11地点を決められたのでしょうか。今回資料が閲覧できるという事で、自分が一番気になる圧迫感を形態率で知ることができ、形態率が高くなれば圧迫感が増し、精神的な悪影響を及ぼす可能性があり、圧迫感という心理量を数値化できるという事がわかりました。そしていくつか疑問な点も出てきました。</p> <p>事業計画地から最も近く影響がありそうな戸建ての地点は、なぜ景観調査地点に選ばれなかったのでしょうか。そして、この戸建ての地点の形態率は、何%なのでしょう、教えてくださいと思います。</p> <p>調査地点（近接住宅）番号9（10m）の地点で形態率許容限界値とされる8%を上回る13.1%と予想されたと記載されています。</p> <p>値が超えているとわかっているのに計画を続行しているのでしょうか、計画変更すべきでは。</p> <p>限界値8%を超えない地点は、大型物流倉庫から何m離れた地点になるのでしょうか。</p> <p>低中木を中心とした立体的な緑地を形成し眺望できる壁面部分を小さくすることで圧迫感を軽減する計画としていますが、こんなにも接近している建物なのに、木を植えただけで果たしてマンションの5階からも、1階から見ても同じように軽減できるものなのでしょうか。</p> <p>イメージ画像は、1階の駐車場からだけですが、5階からはどんなイメージ画像になるのでしょうか、見せて頂けないのでしょうか。</p>	前頁と同じ
59	景観	<p>マンション境界から倉庫建屋までの離隔距離が数メートルに高さ30メートル、357メートル、133メートルの壁ができることによる精神的な苦痛が起こることが考えられる。</p>	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
60	騒音 振動 景観	<p>環境アセスメントの資料にありましたが、景観についてでも倉庫が建設されると周辺の主な場所から見た景観がこのような感じになる写真がありました。その中に肝心かなめのマンションから見るとこうなりますとか、戸建ての住居から見るとこんな感じになりますという写真はまるつきり掲載されておりません。何か不都合な事でもあるのでしょうか。近隣住民として一番関心と興味深いことですので、どういう風に見えるか再度掲載していただきたいものです。計画では戸建て住宅から一番近いところで間隔が6メートル、マンションで20メートルとあり、建築法では問題ないかもしれませんが実際に想像してください。どれだけの圧迫感、精神的苦痛、ストレスをズーッと引きずりながら生きて行けとおっしゃるのでしょうか？裏窓を開ければコンクリートの壁だけという光景を審議会の委員の皆様方がこの様な場面になれば許されるのでしょうか？それぞれがこれから生きていくためにも圧迫感、精神的苦痛、ストレスをなくすように少しでも離すことにはならないでしょうか。精神論だけでも知れませんが何とか再考をお願いする次第です。</p> <p>これらも全ては住民住居側にはトラック走行道路とバース部分を造らないことになりませんか？造らないことで間隔も振動 騒音対策に少しは繋がることになるとも思いますが、今一度の再考をお願い申し上げます。</p>	前頁に同じ
61	景観	<p>今回の説明会で配布された資料「(仮称) 枚方市招提東町・招提中町地区開発事業 環境影響評価準備書【住民説明会】」のp58、p59には、建設後のイメージ写真が掲載されているが、どの写真もかなり距離がある場所からの撮影であり、一番近接する当戸建て住宅群からの写真が一枚も掲載されていない。圧迫感が否めないイメージ写真になることは明白であり意図的に掲載を避け、または撮影そのものを避けたものと容易に想像できる。</p>	
62	景観	<p>主要眺望点からの景観の変化予想について開発地区より標高が低い地区(Page 6. 13-14 日置天神社)のあまり意味のないデータを示すのではなく、神社より開発地区に隣接する小中学校の境界線からのデータを作成し、学校関係者やPTAに提示すべきではないでしょうか？</p> <p>学校から少し離れた角地からのデータ (Page 6. 13-20)でも不十分です、特に大型トラックが終日走行するスロープがかなり接近している小学校プール近くの境界線からのデータが評価に不可欠であると考えますので環境評価委員会に提出してください。</p> <p>尚、環境評価委員会の議事録(令和4年度第1回枚方市環境影響評価審議会)で開発業者が学校側にはトラックを走行させないと約束しているにも関わらず今回の設計ではトラックは小学校側を走行(走路+スロープ)することになっています。</p>	<p>景観調査地点は不特定多数の集まる周辺の場所に加え、不特定多数は集まらないが近傍の東西南北の4方向を加えた11地点としています。この調査地点は方法書から変更しておりません。</p> <p>評価書においては、ご意見に従い、小学校付近にて追加で予測評価致します。</p> <p>なお、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行を行わないこととするため、トラックなどの大型車両は北側通行のみとなります。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。</p> <p>また、東側下りランプ車路の外壁面における目隠しルーバーの設置といった対策を講じ配慮致します。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
63	景観	現田んぼ 4 月にはスマレ畑になって美しかったが、それがなくなるのは残念。	現状のスマレやレンゲ等はありませんが、本計画においては、周囲に緑地や植樹帯を配置した景観に配慮した植栽計画と致します。
64	景観	現在進められている大型物流倉庫の建設および付随する道路整備計画に対し、この地区の貴重な自然景観、および子どもたちの豊かな育ちの場を損なうものとして、深く憂慮し反対します。 春には一面にレンゲソウが広がり、地域の方々の心を癒やしてきました。住民の精神的な豊かさを支える財産です。美しい四季の景観、および水田での生き物とのふれあいを通じて育まれる「自然との共生環境」は一度失われると二度と取り戻すことはできません。 季節の移ろいを感じながら遊ぶ子どもたちの姿はこの地域の日常であり、自然の中で命の尊さを学ぶ機会を奪います。	
65	景観	【周辺環境への影響を軽減する計画について】 A 地区大型物流建設の敷地高について盛土を含めて現況地盤高に合わせる事を前提に倉庫の地盤は今の所から始めることにする。つまりマンション戸建ての地盤段差を作る事も約束できますでしょうか。それと盛り土の件ですが、周辺の既存住宅地等への緩衝帯として築山のような盛り土とありますが、築山とはどういうものなのでしょうか。具体的にどのようなものか見せてもらえますか。	物流倉庫の安全性、利便性、環境対策等を総合的に勘案して現在の事業計画としております。 なお、高さ 1～2m程度で自然な感じのする斜面を説明するために「築山のような」という表現を用いましたが、実際に築山は作成されません。
66	景観	戸建て住宅群の次に隣接するマンションからのイメージ写真(P59 No9 計画地南からの眺望) が掲載されているが、やや距離がある場所からの撮影で一見すると建設される巨大倉庫からは距離が確保できているように見えるよう印象操作がされている。緑化のイメージなのか小さい木々が申し程度に植えられているが、実際にはこれ以下の植樹である可能性がある。	写真は人間の視野に近い焦点距離 35mm 相当のレンズで客観的に撮影しており、意図的な操作はありません。 植栽については、準備書では中低木をまばらに配置したフォトモンタージュですが、評価書では、圧迫率の緩和策のため、高木を含めた樹林帯で建物を遮蔽したフォトモンタージュに変更します。
67	景観	【大阪府の環境政策 大阪府環境基準条例】 「現在及び将来にわたり府民の健康で文化的な生活を確保豊かな環境保全及び創造に... (略)」 「自然資本の強化 (自然をめぐみ豊かに)」 と耳障りのいい言葉が並んでいますが、この事業はそれに反しているのではないのでしょうか。 枚方市景観条例の「良好な景観形成の推進を図り、新たな魅力づくりの実現を目指す」「無秩序な開発を防ぎ地域の魅力や個性を生かした景観を守る」という事に反していないか。 この事業予定地は景観形成区域道路景観軸の区域でもあります。その多くは一般区域であります。 もともとここは市街化調整区域でした。用途地域を変えてまで条例に反するような事業を行う事に疑問を感じます。	国道 1 号沿道区域において、沿道の緑と沿道施設の総合的な景観形成に努めています。良好な景観形成のために、建物の色彩について外壁及び屋根の基調が著しく派手なものとはせず、ダクト類は敷地の外から見えにくい位置に配置する計画としています。 道路景観軸の区域であるため、まとまりのある空地を道路側に確保し、ゆとりある歩行空間と緑化により修景スペースの確保に努めています。 事業計画地は市街化区域に隣接した市街化調整区域で、国道 1 号による立地の優位性により、地域のまちづくりに資するものと考えられる本計画は都市の健全な発展を促す枚方市都市計画マスタープランにおける環境共生ゾーンと整合が取れております。

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
68	騒音 景観 日照障害 電波障害	<p>市街化調整地区に景観を破壊し住民環境に悪影響をおよぼすような、高さ30m幅370mもの巨大な建物を建設する事に、又、高さ15mのマンションや15mの近隣の集合住宅や一戸建ての住宅から6mしか離れていない場所に建設して、その横を大型トラックが行き来して走行する予定に成っている。グランコートのマンションの住民の方は、どうしたらこの高さ30mの大型物流倉庫の対応に答えるか、グランコートのマンションの高さは15mで又、付近の集合住宅も15mで有り、付近の一戸建ての住宅の方も不安も絶えない。大型物流倉庫の建物の高さを15mから20m程に改善出来ないか、要望したい。その為に、日照と騒音と電波障害が発生するので大変不安で毎日が騒音で眠れない日が続くのではないかと心配だ。</p>	<p>本事業では、日影規制に適合するように北側に建物を寄せて計画しておりますが、頂いた意見を踏まえ、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。</p> <p>電波障害については、工事着手前に専門業者により障害予想範囲の事前調査を行い、障害範囲につきましては、当該建物建築前の映像を保持するための対策を事業主の責任において専門業者により実施いたします。具体的な対策については、建物着工時に事業計画地内にアンテナを設置し、影響する各住戸へ有線にて接続を行います。</p> <p>なお、建物南側では日照障害は生じません。</p>
69	騒音 振動 景観	<p>【隣接する小学校・中学校の教育環境への影響について】</p> <p>本事業予定地は、小学校および中学校に隣接しているが、準備書においては、これら教育施設への影響について十分な評価がなされていない。</p> <p>これまで当該学校の周辺は、広大な田畑が広がり、風通しの良い開放的な環境が保たれてきた。しかし、計画されている物流倉庫は、校舎よりもはるかに高い大規模な建築物であり、建設後は学校からの景観や周辺環境が大きく変化することが想定される。風の流れの変化や圧迫感など、児童・生徒が日常的に過ごす教育環境への影響について評価が行われていない。</p> <p>また、計画図においては、学校のプールに近接する位置に車両の出入口が設けられ、救急車両の出入り口として記載されているが、授業時間帯やプール利用時の安全性、教育環境への配慮が十分に検討されているとは言い難い。</p> <p>当該小学校の校歌には「日置の森に風わたり、光あふれる学舎に」とうたわれており、自然環境の中で学ぶことが教育の一部として位置づけられてきた。数百人の児童・生徒が日々学ぶ場において、景観や風環境、安全面を含めた教育環境への影響について、具体的な評価および配慮内容を準備書の中で明らかにすべきである。</p>	<p>招提小学校及び招提中学校に隣接する立地として、児童・生徒の安全確保は最優先課題であると認識しています。</p> <p>工事車両、関係車両はともに幹線道路をとおり国道1号からのみ出入りする計画としており、周辺の生活道路は走行しない計画です。工事関係者に対しては、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう注意喚起・指導を徹底致します。供用後においても、入居するテナントに対し、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう指導致します。</p> <p>景観においては、ご意見に従い、小学校付近にて追加で予測評価致します。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
70	文化財	<p>準備書面には、文化財について「教育委員会と協議」との記載が複数あるが、現在枚方市の教育委員会は、文化財事務は行っていない。なぜこうした誤りが起きるのが理解できない。準備書面の信頼性を損ねるものとなっている。事業者は真摯にこの事業実施にあたり住民と向き合った姿勢がみられず、枚方市の担当者からテンプレートをもらい単なる事務的に仕上げたのではないかと感じる。やり直しを求めたい。事業者はもっと真剣に住民と向き合うべきだ。</p>	<p>教育委員会ではなく、文化財課の誤記でした。評価書では正しく修正致します。</p> <p>なお、文化財課とは協議しています。</p>
71	水象	<p>【ゲリラ豪雨を踏まえた排水・保水機能低下の評価について】</p> <p>近年、短時間に局地的な強い降雨、いわゆるゲリラ豪雨が頻発しており、事業予定地周辺においても、短時間で大量の雨水が水路に集中し、あふれそうになる状況が実際に生じている。</p> <p>現在の田畑や池、未舗装地は、降雨時に雨水を一時的に貯留・浸透させる保水機能を果たしているが、本事業によりこれらが失われることで、雨水が短時間に排水路へ集中し、下流域の排水能力を超える可能性が懸念される。</p> <p>準備書では、近年の降雨特性の変化や、短時間強雨を想定した排水能力の検証、田畑や池が果たしてきた保水・遊水機能の喪失による影響についての評価が不足している。</p>	<p>調整池等流出抑制施設技術基準(案)(大阪府)に基づき、雨水流出抑制施設を設置します。</p> <p>なお、開発前の流出係数は、調整池等流出抑制施設技術基準(案)(大阪府)に基づき0.6と、開発後の流出係数は、大阪府との回復緑地協定により、開発面積の15%以上の樹林地を確保する計画であることから、0.8としています。</p> <p>本事業では、事業計画地内に大阪府砂防基準及び枚方市開発技術基準に準じた洪水調節規模の雨水流出抑制施設を配置し(計画雨量100年確率降雨(総雨量175mm))、放流先である水路への放流量は、「公共・公益施設における雨水流出抑制施設設置参考資料」(2025年、枚方市)での公共下水道計画での許容放流量(鎮守川排水区:0.084m<sup>3</sup>/s/ha)以下とする計画としています。</p> <p>これにより、降雨時の排水量は現況と同程度もしくはそれ以下となるよう計画しています。</p>
72	動物 植物 生態系	<p>【生態系・自然環境に関する評価の不十分さについて】</p> <p>準備書では、事業予定地および周辺に野鳥や草花等の生物が確認されているにもかかわらず、「周辺に同様の環境が残っていることから影響は限定的である」との結論が示されている。しかし、このような評価は、生態系を点として捉え、環境の連続性や不可逆性を十分に考慮していない。</p> <p>本事業予定地は、田畑、竹林、水路が一体となった環境を長年形成してきた区域であり、都市化が進む周辺地域において、まとまった自然環境が残された極めて希少な場所である。</p> <p>周辺に一部の自然が残っていることを理由に、本事業による影響を軽微と評価することは、生息環境の分断および消失という観点から妥当ではない。</p> <p>また、植林についても、樹種、規模、維持管理方法等が具体的に示されておらず、失われる自然環境と同等の機能が回復されるかどうか判断できない。</p>	<p>事業計画地で確認された動植物は、周辺地域にも広く分布する一般的な種です。本事業による局所的な環境変化が、地域全体の個体群の維持や広域的な生態系の連続性に致命的な影響を及ぼさないと考えております。また、郷土種や在来種を中心とした樹種(常緑のソヨゴ・シラカシ・アラカシ等)、害虫被害の少ない樹種)を選定し、地域の生態系に配慮する計画です。具体的な樹種や維持管理の詳細は、今後の設計段階において適切に計画してまいります。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
73	動物 植物 生態系	<p>生息する動物への影響(6-17)に関して、「計画地周辺には同様の環境が広く存在するため…生息環境への影響は軽微であると予測される」という記述が多いですが、同様の広い環境とはどこを指すのでしょうか。Google Mapなどで確認しても周りはほとんど住宅地なのですが。また同様の環境と言われている場所で同種の動物が生息していることを全て確認されているのでしょうか。「影響は軽微？」の軽微の基準を回答してください。</p> <p>この質問の意図は、現在田畑である調整地区は子供達が学校帰りなどにすぐ自然と触れ合える貴重な場であるからです。だから少しでも緑地を残すため駐車場の緑地ブロックなどを緑地率に加算するのではなく真の緑地化に努めていただきたいのが私からの要望です。また生態系の事後調査は「予測の不確実性は小さいと考えられるから実施しないと」書かれていますが、不確実性が小さいと言われている科学的根拠が示されていません。事後調査はすべきです。</p>	<p>「同様の環境」とは、事業計画地北側に残る農地をはじめ、周辺の大池や今池、船橋川、山田池公園等の水辺・緑地を指します。事業計画地で確認されたのは市街地周辺の二次的自然に適応した一般的な種であり、既存文献等からも周辺一帯での生息が広く確認されています。</p> <p>また、「軽微」とは、本事業による局所的な生息地の改変が、該当種の地域全体における存続や個体群の維持に重大な支障（絶滅等）を及ぼさない程度と考えています。</p> <p>生態系等の事後調査を実施しない理由において、「予測の不確実性は小さい」とした根拠は、環境保全措置の実施としています。従いまして、準備書 7-7 頁に示す環境保全措置が履行されなかった場合には、事後調査を検討する必要があります。</p>
74	動物 植物 生態系	<p><b>【敷地外周部の緑地の推進について】</b></p> <p>地区全体の 20%を緑地化とありますが、建物の規模からして法制上は OK かもしれませんがこの率をせめて 30%まで上げることにならないでしょうか。</p> <p>農地などの自然的景観に配慮して既存の田園風景に馴染む景観形成を図るとありますが、今の現状は 100%緑地といっても過言ではないでしょう。それから考慮しても 20%の比率は低すぎると考えます。でないと現状の植物、動物、生態系に配慮したものにはならないと思います。何れも予測結果で判断されていますが、工事が始まれば予測結果など信用できません。</p>	<p>植物、動物、生態系への影響を軽減するため、本事業においては準備書 7-7 頁に記載の通り、濁水対策や早期緑化、植栽には郷土種や在来種を中心に選定等を実施いたします。これらの環境保全措置を確実に講じることにより、現状の植物、動物、生態系への影響を可能な限り低減し、周辺環境に配慮した計画としてまいります。</p> <p>なお、本計画の緑地率 20%は、関連法令等の基準を満たし、施設機能と環境保全を両立する実行可能な面積として設定しております。</p> <p>また、準備書 同 7-7 頁のとおり、面積の拡大ではなく低・中木に加え高木も配置し、より「立体的な緑地を形成し緑豊かな施設とする」といった質的な対策により、実行可能な範囲で周辺景観との調和に努めます。</p>
75	人と自然 とふれあ い活動の 場	<p>近隣の「人と自然のふれあい活動の場」を調査されていますが、今回の倉庫建設により本来無理に開発すべきでない市街化調整地区内の自然環境が破壊されてしまいます。</p> <p>せめてその代替えとして倉庫建設予定地内に子供達の遊び場や高齢者の憩いの場などの公園施設を整備し枚方市に寄与すべきではないでしょうか。</p>	<p>敷地内に公共開放の公園を設ける計画はありませんが、事業計画地の外周に十分な緑地を設け、景観に配慮した施設とします。</p> <p>なお、現在、事業計画地内にある畦道は、供用時には敷地北側に付替え、これまでと同じく北側の農地を眺めながら散策できる道として整備します。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
76	地球環境	<p><b>【太陽光パネル設置に関する環境影響評価の不十分さについて】</b></p> <p>準備書では、地球温暖化対策として太陽光パネルの設置が記載されているが、CO<sub>2</sub>削減効果を定性的に述べるにとどまっている。</p> <p>設置される太陽光パネルの品質、耐用年数、将来的な大量廃棄時の環境負荷、廃棄方法についての評価が示されていない。また、反射光による周辺住民への影響、野鳥への影響、夏季の温熱環境への影響についても検討が不足している。</p>	<p>評価書において、太陽光パネルの設置容量及びその容量から算出されるCO<sub>2</sub>削減量を記載します。</p> <p>本事業で使用を予定している太陽光パネルは、関連規格（国際規格であるIEC及び国内規格JIS規格等）を満たすものを選定します。</p> <p>耐用年数は一般的に20～30年程度とされており、使用後のパネル廃棄については、廃棄物処理法およびリサイクルガイドライン等に基づき、適切に処理・再資源化を行う方針です。</p> <p>反射光影響については、太陽光パネルの反射率は、一般的に約2～5%程度と低く、通常のガラス面よりも反射の少ない設計となっています。計画時に設置角度、配置計画を十分に検討を致します。</p> <p>野鳥への影響については、水上ソーラーや付属施設のフェンスに野鳥が衝突する事例がありますが、本事業の建物の屋上設置型では影響は生じません。</p> <p>夏季の温熱環境への影響については、地上設置の場合地形により、パネル設置に伴う集光による局所的な温度上昇の可能性が生じる可能性があります。しかしながら、反射光影響と合わせ必要に応じて検討します。</p>
77	地球環境	<p>環境に優しい緑地化を宣言されるなら、なぜ駐車場の緑地ブロックを緑地化率に加えるのでしょうか。近隣のニトリモールにも緑地ブロックを見かけますが、とても緑地とは見えない状況です。真の緑地化を宣言されるなら緑地ブロックではなく全て芝や木などで緑地化を図る義務があると思います。</p>	<p>大阪府条例により15%以上の緑地を樹林地として計画しています。地区計画による20%以上の緑地に対しては、地被類も認められており、大阪府及び枚方市との協議により、緑化ブロックを採用しています。</p>
78	事後調査	<p>8-4 事後調査計画（案）に「使用後（工事完了後1年後、テナントの入居が最大となった時点）」と書かれていますが、工事完了後1年後又は1年以内でもテナントの入居が最大となった時点ですか。</p>	<p>供用開始後の1年後に1回、テナントの入居が最大となった時点で1回の計2回実施する計画です。</p> <p>なお、供用開始後1年以内にテナントの入居が最大となった場合は、供用開始後1年後の1回のみ実施する計画です。</p>
79	事後調査	<p><b>【予測結果及び環境保全措置について】</b></p> <p>1月31日の説明会の際、大気質、水質、騒音・振動・低周波音、地盤沈下、交通、日照障害、電波障害、風害、コミュニティ、景観等々の数値表に基づいての説明でしたが、どれもあくまでもすべて予測結果で、実測ではないため信用性に欠けるものでした。特に騒音なんてあの表通りに絶対にならないと思います。住宅地や学校に近接する場所での作業は低速で行うとありますが、例えば学校の試験期間中は作業を中止するか、住民があまりの騒音でストレスや難聴になったとなれば中止するのとか、細かいことまで詰めた対策を示してほしいです。一言で作業期間が3年と言いますがこんな環境保全措置では甘すぎます。地盤沈下の件でも数値では問題ないということですが、どれぐらいの深さまで杭を打ち込むのか実際に現状の土地に打ち込む</p>	<p>予測に用いられている計算式等は、日本音響学会などが実験データに基づき作成した予測式で、環境影響評価において一般的に用いられているものです。</p> <p>工事中の騒音振動の予測値は建設機械による発生騒音振動レベルが最大となる月、さらに最大日稼働台数のすべての建設機械及び車両が同時に稼働することを条件としていますので、最大の時の値であり「常時」ではありません。</p> <p>工事期間中は、低騒音・低振動型の重機を使用すると共に、事業計画地内の工事車両については、空ぶかしの防止、アイドリングストップの徹底や速度低減等を行い、周囲への騒音・振動の影響を軽減するように致します。</p> <p>また、工事着工後は騒音振動計を設置し、デジタル表示板にて騒音・振動実測値を周辺住民へ知らせ</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
79	事後調査	<p>でみてはたして大丈夫なのか。戸建ての一番近いところでの実験を行ったのか？行ってから実際の数値を示すことをお願いします。振動検査も実際に南側に大型トラック、工事車両、コンテナなどの大型車を通行させて現場検証を行うことはできますでしょうか。</p>	<p>る計画としています。設置箇所は国道側、住戸側、学校側のそれぞれ道路に面する仮囲いの計3箇所となります。</p> <p>加えて、工事については招提小学校・招提中学校と事前に協議し、施工日時等の調整を図ります。</p> <p>建物南側のバースは廃止し、評価書に反映します。</p> <p>なお、予測結果に不確かさが残る水質・騒音・振動・交通・水象については、事後調査を実施し検証致します。事後調査の結果は市に報告します。</p> <p>工事中の事後調査の結果が基準を上回る場合には、その原因を排除したうえで工事致します。</p> <p>供用時の事後調査の結果が評価書の結果と異なる場合にはその理由を検討し、事業に起因して環境が悪化している場合にはその要因を分析し対応してまいります。</p>
80	事業計画	<p>近年倉庫火災のニュースはよく聞きます。私の経験では倉庫で消火活動が行われたとき、消火液は倉庫内で保管されている物質と混ざり外部に流出されます。もし倉庫が農地、河川などに隣接していた場合、それらの流出による環境被害を避けるため、消火液が外部に流出しないような対策を設計時に要求していました。この倉庫はどのような対策をされるのでしょうか。</p>	<p>本計画施設には特殊消火設備の計画はなく、万一、火災が発生した際には、法定配置による屋内消火栓を用いた真水による初期消火活動を行いません。加えて、法定基数及び配置による消火器を用いた初期消火活動により、火災が大事に至らぬよう、各テナントと運営会社が細心の注意を払い運営を行います。</p>
81	事業計画	<p>保冷倉庫には緊急用のジェネレーターが設置されると思いますが、その燃料となるオイルなどが土壌に流出しないようにどのような対策をされるのでしょうか。</p>	<p>冷凍冷蔵倉庫は、非常用発電機を設けた場合の燃料（オイル）は、コンクリート製の地下埋設タンクを使用し、土壌への流出を防ぎます。</p>
82	事業計画	<p>倉庫空調機の室外機をなぜ学校や住宅側に配置されるのでしょうか。倉庫北側や屋上に設置しない、できない理由を回答してください。</p> <p>また、消防法で義務化された窓以外は、学校や住宅側には設置しないようにしてください。</p>	<p>本計画は施設北側に大型運用車両用の通路を構内並びに施設内に設けておりますので、倉庫空調機用の設備バルコニーを設けることが難しく、屋上には太陽光パネルを設置すること、並びに北側に対する日影規制により屋上への設置ができないため、南側バルコニーへの設置としております。そのため、空調室外機は低騒音型を採用いたします。</p> <p>事業計画地南側（マンション、戸建て住宅側）には、窓の設置は致しません。ただし、必要最低限の設備バルコニーを設置しておりますが、設備バルコニー用の扉については日常的な出入りはなく、設備機器のメンテナンス等での出入りと消防隊緊急進入口としての利用のみとなります。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
83	事業計画	倉庫の南側（マンション・戸建て住宅）に車両が通行する道路は作らないようにすべき。 ※併せて倉庫の南側には窓は作らないようにすべき。	住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。 また、計画建物は日影規制に適合する範囲内で可能な限り北側に寄せた配置としています。
84	事業計画	先日にも同じこと言いましたが、12月14日の資料から何度も開発業者に反対意見があり、南側（グランコートマンションとその近くの一戸建て住宅）へのバースの設置、大型トラックの走行は、全て倉庫の北側で行う事に成っているようですが、実際、実現するのか、覚書か念書を開発業者から貰うか提出して欲しい。	この変更は、評価書に反映致します。 事業計画地南側（マンション、戸建て住宅側）には、窓の設置は致しません。ただし、必要最低限の設備バルコニーを設置しておりますが、設備バルコニー用の扉については日常的な出入りはなく、設備機器のメンテナンス等での出入りと消防隊緊急進入口としての利用のみとなります。
85	事業計画	倉庫南側のバースは絶対に作らないでほしい。	
86	事業計画	招提東町地区の農地は、市街化調整区域として緑豊かで、のどかな環境にめぐまれていました。近隣には小、中学校や南側には招提の団地を始め10数件の戸建て住宅がある。市の法令が緩和されたからと24時間稼働で高さ30メートル、横幅300メートル以上の巨大な物流倉庫が建設される。南側にある戸建て住宅の僅か6メートルの距離である。その横を24時間稼働で、大型トラックが毎日数百台行き来する計画である。目の前に巨大な壁である、圧迫感に加え騒音、騒音、振動、粉塵と近隣住民の生活環境を顧みない商業主義に走った大型物流倉庫の建設ではないか。 私たち近隣住民は、これまで何回も倉庫業者とのミーティングにて南側の戸建て住宅とあまりに距離が近いこと、その影響を軽減するためにもっと建物を北側に寄せて南側の戸建て住宅との距離を取ることが出来ないか等、倉庫の形態の変更依頼を何度も要望したがその意見はまだ届いていない。私達は南側の1階のバースを無くし大型トラックは北側のみで作業し、南側は、もっと住宅から距離を30メートル以上は取って近隣住民の生活環境を考えた設計であって欲しいと要望している。 それにしても何故、招提東町のこの農地に大型物流倉庫なのか。国道1号線と農地面とは7～8メートル地盤の高低差がある。この土地は他の地では見当たらない倉庫建設には不向きな条件が多い場所であると思う。沿道立地の広大な土地ではあるが、何故、このような不利な立地に大型物流倉庫なのか。 ～（中略）～ 私たちは、建設計画に対してこれまでも改善、要望、もしくは建設反対の近隣住民の意見を出してきた。倉庫本来のあり方も理解できるが我々近隣住民の生活環境も考慮した声も受け入れた共存出来る倉庫の建設であって欲しいと思います。	

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
87	事業計画	<p><b>【建築計画について】</b></p> <p>今の計画であれば南側つまりマンション住宅側にトラック走行道路バース部分を造るとありますが、それらを造らない事が、「①敷地外周部の緑地の推進」「②周辺環境への影響を軽減する計画」「③騒音振動の軽減対策」を軽減することにも繋がるのではないかと。どこの大型物流倉庫を見ても何一つ住宅側に道路やバースなどが隣接している物流は見当たりませんでした。計画されていること自体が論外です。絶対に住居側にはバース部分を造らないことをお願いします。</p>	前頁に同じ
88	事業計画	<p>以前から住んでいる静かな環境を崩さないように、大型物流倉庫を住宅から距離を離し南側の住宅に接するトラックの積み込み、荷降ろしを行う1階のバース施設は是非とも計画変更をお願いできないものでしょうか。</p>	
89	事業計画	<p><b>【施設の整備方針について】</b></p> <p>環境保全に配慮した物流施設や枚方市景観計画によるとありますが、周辺環境との調和を図るとあります。周辺環境に配慮するともありますが、だったら高さが30メートルと幅が300メートルもある建物自体にどこに調和と配慮があるのでしょうか。誰が見てもおかしいでしょう。調和を保つのであれば高さは15メートル以下でしょう。幅も100メートル～150メートルが当然でしょう。残りは遊びの空間や静かなる施設が建設されるべきと思います。前述にも述べていますが物流建設だけが正解でしょうか。もっとゆとりと安心感があるものに再度検討をお願いします。</p> <p>地域産業の活性化とありますが、物流倉庫建設だけではたして活性化できますでしょうか。地域や市の経済面に貢献できるとありますがどれだけの経済効果を見込んでいるのでしょうか。我々高齢者も働ける約束ができますか。できますと近くて便利でありがたいのですが。そのようなこともっと具体的に示してほしいと思いますがいかがでしょうか。</p>	<p>社会的需要が高い大型物流施設は、需要に見合う事業性から妥当な規模の施設を計画しています。</p> <p>経済効果は、雇用創出が一般的な工場より2倍以上の雇用を抄出しております。また、税金においても法人住民税、都市計画税、固定資産税増収による経済効果が顕著です。</p> <p>雇用の詳細については、現在テナントが決まっていないため未定ではありますが、頂いたご意見に対しては、各テナントへ引継がせて頂きます。</p>
90	事業計画	<p>本意見書は、事業予定地に隣接する大阪府宮枚方招提団地に50年在住する住民として、生活環境および環境保全の観点から、当該環境影響評価準備書について意見を述べるものである。</p> <p>準備書全体を通読した結果、評価の前提条件や検討内容において、現地の実態、地域の履歴、将来の環境条件が十分に反映されていないと考えられる点が複数認められたため、以下に具体的に指摘する。</p> <p><b>【事業の必要性および立地選定理由に関する説明の欠如について】</b></p> <p>本準備書では、本事業として大規模な物流倉庫および冷蔵倉庫を建設することが前提とされている</p>	<p>国道1号沿道の交通利便性の高さから、事業計画地は社会的需要が高い大型物流施設の建設に適地であると考えました。</p> <p>枚方市の環境影響評価等技術指針では、第1種事業については、事業計画策定にあたっての複数案比較といった環境配慮を行うこととなっておりますが、本事業は第2種事業であることから環境配慮は求められておりません。</p> <p>しかしながら、複数の環境負荷を伴うことが予見される事業であるため、枚方市の条例に基づき、環境影響評価における環境保全措置等を実施し、環境に配慮した施設と致してまいります。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
90	事業計画	<p>が、なぜ当該事業が必要なのか、また、なぜ本事業予定地が選定されたのかについて、環境影響評価の中で十分な説明がなされていない。</p> <p>本事業予定地は、江戸時代から続く田畑であり、昭和初期には沼地であった履歴を有し、現在においても田畑、竹林、水路が一体となった、都市部では希少な自然環境が残された場所である。また、周辺には住宅地が広がり、交通渋滞や災害リスク、生活環境への影響が顕在化している地域でもある。また400m 先(枚方市北山1丁目)には、AmazonDS 大規模倉庫、1km 先(長尾谷町1丁目2番1)には、GLP 枚方と既に大規模倉庫が建設されている。</p> <p>このような地域特性を有する場所において、なぜ大規模物流倉庫という用途がこの場所に不可避であるのか、他の立地候補地との比較や検討の経緯が示されていない点は、環境影響評価として不十分である。</p> <p>特に、本事業は交通量の増加、騒音・振動、災害時のリスク、生態系への不可逆的な影響など、複数の環境負荷を伴うことが予見されているにもかかわらず、立地選定段階における環境配慮の有無や、代替地の検討状況についての記載がない。</p> <p>環境影響評価は、事業を規定のものとして影響の大小のみを評価するものではなく、事業の必要性や立地の妥当性を含めて、環境保全の観点から検討することが求められるものである。本準備書においては、この点についての検討および説明が欠落していると考ええる。</p> <p>～ (中略) ～</p> <p>本準備書は、現地の実態、地域の履歴、災害経験および将来の環境条件を十分に反映したものとは言い難い。これらの点について追加的な調査・評価および具体的な対策の検討を行い、その内容を明らかにすることを求める。</p> <p>(付記) 本地域に対する思いについて</p> <p>私はこの地域で生まれ育ち、都市の発展とともに住宅や工場、道路が増え、かつての田畑が姿を変えていく過程を見てきた。その中で、本事業予定地は、都会の中であって、数少ない広大な田畑と自然が残された場所であった。</p> <p>子どもの頃には、今は亡き父母とともに凧揚げをし、用水路でザリガニを捕り、夏にはホテルを見、夜には星を眺めるなど、この土地は身近な自然と触れ合える大切な場所であった。</p> <p>本意見書で述べた指摘は、事業そのものを否定するものではなく、この地域が育んできた環境や価値がどのように扱われるのかを真剣に考えてほしいという思いからである。</p>	前頁に同じ

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
91	事業計画	倉庫周辺に歩道を計画されておりますがその歩道には必ず自転車も乗入れ、走行すると予想されます。従って歩行者及び自転車も走行出来るよう道幅を広げた歩道に変更してください。現在の農道は自転車（通勤、通学、一般）及び單車、歩行者が利用しております。	歩行者専用道路は歩行者の安全な通行空間確保を目的として計画しています。 バイクの通行抑制や誤進入防止のためのボラード（車止め）設置・路面標示等、物理的な対策を検討します。
92	事業計画	新設の南側の舗道は、これまで行き止まりで静か住環境であったが新設の路が出来ると自転車、バイクが通ると近隣の家は騒音を含め防犯上良くない。歩行者専用もしくは「無し」でも良いと思います。	
93	事業計画	<p><b>【安心、安全な環境整備について】</b></p> <p>敷地周囲に新たに設置する歩行者専用道路ですが、歩行者専用にはできないでしょうか。自転車もそのうち通行するのではないかと危惧します。どのようにして取り締まるのでしょうか。</p> <p>であるならば最初から道路幅を大幅に広くして安心して散歩もできるし自転車も両方通行できる物を造るべきではないでしょうか。</p> <p>現状田んぼの畦道をニトリモール枚方や学校の登校などに利用している方も結構います。要するにもっと余裕を持って近隣住民に配慮した遊歩道的な道路も必要です。こういった細かいことを配慮する歩行者自転車専用道路を造り南側の道路とバース部分をなくすことが出来れば、南側全般に現状の畦道を残すべきではないでしょうか。その様なことが正に近隣住民に配慮した設計に改めることはできるでしょうか。そういった事が周辺住民に対する気配りになるでしょう。都市計画の意見にも述べさせていただきましたが こういった事が余裕を持った計画につながると思いますが、やたらと大型物流建設だけがすべてではないと思います。余裕を持った枚方夢パーク的な遊歩道と遊技場といったものも合わせて再検討してほしいものです。</p> <p>1月31日の説明会の際に意見を述べておられた方がおられました。物流周辺の道路事情を心配されておりました。その通りでこの計画自体無理がありますしもっともっと広範囲な視線から見るとまだまだ見直しが必要です。今回の環境アセスメントで出された意見提案の回答も含めてこれまでも説明自体が不十分なことばかりで再度理詰めにも真面目に小さな意見提案を無視することなく再説明会を住民が納得いくまで徹底的に実施してもらうことをお願いします。</p> <p>要するに今回の計画自体が無理があるばかりで物流倉庫建設だけが独り歩きしていて事業主側のマスタープランにすぎません。計画自体の再考再検討はできないでしょうか？できないならば住民の意見、質問、願望に対しての丁寧な対応謙虚な姿勢で再説明会を実施してほしいと思います。</p>	<p>大規模物流倉庫と冷凍冷蔵倉庫の間に計画する歩行者専用道路については、車止めの設置により自転車の進入ができないよう道路管理者と協議の上、計画します。</p> <p>事業計画地北側の付替道路については、現状、事業計画地内にある畔道の代替とし、周辺の商業施設や登下校等の利用に供するものを計画します。</p> <p>住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
94	事業計画	<p>【施設計画について】</p> <p>テナント数の想定がありますが大型物流倉庫に20テナント程度という記載がありますが、どのような企業が入るのでしょうか。おおよそそのことを知りたいと思っております。そうしなければ説明会の際に言っておられましたが募集する際に通勤とか社員教育とかを徹底する必要があるのでしょうか。当然ながら外国人従業員も募集するはずですし、ある程度信用のおける企業を募集してもらえますでしょうか。</p>	<p>テナントについて、現時点ではどのような企業が入居するかは未定です。なお、テナント数は最大で20社程度であり、少なくなる可能性もあります。</p> <p>テナントに対しては物流倉庫事業主として、館内使用細則を定め、保全対策について教育を行います。</p>
95	事業計画	<p>もし承認されれば小中学校の隣に建設される大型倉庫ですから、通学路など子供達への安全対策は最優先課題です。「減速を行う等特に安全運転を徹底することにより、児童や生徒等の通行の安全を図る」と書かれていますが、これだけでは不十分で信用できません。工事関係者や従業員全員に安全教育を実施し、その教育記録及び誓約書を提出してください。自転車、バイクも車両ですからその利用者にも実施してください。環境保全教育についても同様です。</p>	<p>小中学校に隣接する立地として、児童・生徒の安全確保は最優先課題であると認識しております。</p> <p>工事関係者に対し、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう注意喚起・指導してまいります。特に、招提小学校、招提中学校側の道路を工事車両を通行しない（道路拡張工事、水路付替え工事の際は事業計画敷地南側、西側道路は通行止めにして工事車両が進入する期間あり）、一般道路の通行する際の安全運転など、現場に新規入場する作業員に対しての安全教育を行なうこととしています。</p> <p>供用後においても物流倉庫事業主として、館内使用細則を定め、施設使用者には指導してまいります。その内容としては、推奨ルートとして車両のルートを作成の上、募集条件や館内使用細則に盛り込み、その中で、信号のある横断歩道、信号のない横断歩道の位置を明記し、巻き込み防止や歩行者優先といった安全運転のための注意喚起を行います。</p>
96	事業計画	<p>【倉庫建設と倉庫運用時間について】</p> <p>朝8：00～夜9：00までとすべき。</p>	<p>物流倉庫の性質上、24時間運営を計画しております。</p>
97	事業計画	<p>物流倉庫の24時間営業についての、住民負担の軽減が見られない。影響が大きく反対する。</p>	<p>管理会社を設置するとともに防災センターを設置し、施設管理を行います。管理会社が決定次第、地域の自治会様にご紹介させていただきます。</p>
98	事業計画	<p>【従業員用出入口設置および道路拡張計画について】</p> <p>従業員用出入口の設置および緊急車両出入口とした4mへの道路拡張に対し、周辺住民および通学児童の安全対策の徹底を求めます。本計画では「緊急車両出入口」とされていますが、幅員4mの拡張により、一般車両が通り抜け可能な「抜け道」として利用されることが強く懸念されます。現在、当該道は通行量が限定されていますが、拡張により車両が流入することで、騒音の増加や事故発生リスクが高まります。目の前には指定された通学路があり、日々多くの児童が通行しています。車両の通行量が増加することは、歩行中の児童にとって極めて危険です。ここに従業員用出入口を設置することは、軽車両や歩行者の動線が交錯し、特に朝の登校時は事故のリスクが高まります。「緊急車両用」とするのであれば平時には一般車両が流入しないための物理的な措置を講じてください。</p>	<p>すべての車両は国道1号からの出入りのみとしています。事業計画地西側に計画する出入口は、歩行者及び自転車による従業員専用の出入口として計画しています。</p> <p>この西側出入口の利用については、館内利用細則に記載し、入居テナントに周知します。なお、西側出入口については、緊急時に限って、緊急車両の出入りが可能な形状とします。その西側出入口は常時閉鎖しており、歩行者及び自転車通勤する従業員は、常時閉鎖している大型門扉横の袖門扉を都度解錠して出入りを行い、車両通行用の大型門扉は緊急時にのみ開放するシステムを計画しています。</p> <p>また、入居するテナントに対し、生活道路への流入禁止や推奨ルートの遵守を徹底するよう指導致します。</p> <p>加えて、公共交通機関の利用については、事業者が募集（リーシング）を行う会社への申し送り事項とします。その内容は、テナント募集時において</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
99	事業計画	<p>傍聴する地域住民の質問では、工事車両の通行、将来的には従業員の通勤時に現時点でも渋滞したり、道幅が狭く車両同士が離合困難な場所があるが対策はできているのか？などの質問に対して、開発関係業者の回答は、「公共交通機関の利用、車の利用の場合は乗り合い通勤を推奨し、通勤車両台数の抑制を図ります」と発言したが、一体どれだけの従業員がそれを真に受け守るというのであろうか。従業員の採用権や人事権がないはずで強制力もない開発業者の言うことを誰が聞くのであろうか。挙句に回答に困ると「ご意見として頂戴しておきます」と連発する始末であった。</p> <p>今まで何度も説明会が開催され可能な限り傍聴してきたが、到底地域住民の納得できる説明会であったことは一度もない。</p>	<p>相乗り、公共交通機関の利用を推奨した募集を行うこととします。また、このことは館内使用細則にも盛り込みます。</p>
100	事業計画	<p>住民の不安を少しでも解消させるべき主な環境保全処置がどれを見ても</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アイドリングストップの遵守等の適切な運転の徹底を図る。</li> <li>・空調設備等は低騒音低振動型の設備を導入に努め、配置にも配慮することにより、低周波音の低減に努める。</li> </ul> <p>など、どの文言も努める・低減すると曖昧な言い方になっていることに、不安でしかありません。なぜ「アイドリングをしません」と言い切れないのか。何かあった時の逃げ道を確保している文言だと思えません。</p>	<p>実質、目標の達成を前提としていますが、現況では入居するテナント等も未定であることから、表現上「目指す」としてはいますが、物流倉庫事業主として、館内使用細則を定め、施設使用者には指導してまいります。</p>
101	事業計画	<p>私の住む住居からたった6m（建物の壁までの距離）しか離れていない場所に盛り土をした上に約30m超の高さの巨大な倉庫の建設が強引に進められている。建物の壁までの距離を最低でも20メートル以上離して欲しいと隣接する住居の住民が何度訴えても「ご意見として頂戴しておきます」で最後まで押し切られた。この距離と高さに圧迫感を感じない人間など存在するのだろうか。また、大阪府では大型倉庫の火災が2件ほど発生していると認識しているが、延焼の恐怖や大雨が降れば盛り土が崩れ土砂が住居に押し寄せてくるのではないかなど様々な心配をしてしまうのは至って普通の感覚に違いない。</p>	<p>火災や土砂崩れ等のご不安に対しては、建築基準法や消防法等の関係法令に基づく適切な防火設備や土留め等の防災措置を講じるため、安全は十分に確保された計画としています。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
102	事業計画	<p><b>【大阪府北部地震を踏まえた地震リスク評価の欠落について】</b></p> <p>事業予定地周辺は、2018年に発生した大阪府北部地震において震源域に近く、実際に大きな揺れと被害を経験した地域である。地震は想定上のリスクではなく、現実被害を受けた災害である。</p> <p>しかし、準備書においては、当該地域が大阪府北部地震の震源域であった事実を踏まえた地震リスク評価や、大規模物流倉庫および冷蔵倉庫の建設・供用が地震発生時に周辺環境や住民の生活環境に与える影響についての具体的な検討が見当たらない。</p> <p>過去に実被害を受けた地域であることを前提に、地震動の想定、建築物の安全性、災害時の環境影響および住民の安全確保について、環境影響評価の中で明らかにすべきである。</p> <p><b>【大規模倉庫における火災リスクおよび災害時の地域対応について】</b></p> <p>近年、大規模物流倉庫における火災が各地で発生している。本事業においても、火災発生時の大気環境への影響、消火活動に伴う水環境への影響、周辺住民の安全確保についての評価が必要である。</p> <p>しかし、準備書では、通常時の運用を前提とした評価にとどまり、火災等の異常時を想定した環境影響評価が行われていない。</p> <p>また、本事業により地域内に大規模かつ堅牢な建築物が新たに整備されるにもかかわらず、地震や水害等の災害時において、当該施設を地域の避難場所や防災拠点として活用する可能性についての検討も示されていない。</p>	<p>大地震を考慮した建物の安全性については、建築基準法に則り設計を行っております。</p> <p>本計画においては、災害時における地域レジリエンスの向上に対する貢献として、周辺で想定される内水氾濫等による災害に対応するため、大型物流施設のランプ・車路を開放し、住民の一時受け入れ・車による避難の受け入れを行いません。</p> <p>また、大型物流施設内には緊急自動車の停車エリアを確保し、災害時の活動拠点となる物資輸送場所を提供します。車中泊避難場所の提供や、トイレ設備・水道設備、各種情報提供など避難者の支援を計画します。地域防災の対応として、災害時に必要な簡易トイレやサーチライトなど保管・備蓄用倉庫を計画します。</p> <p>なお、環境アセスメントは、通常時での環境に対する影響を評価するもので、非常時のリスクアセスメントとは異なることをご理解ください。</p> <p>また、現時点ではテナントは未定ですが、入居テナントに対して地域雇用の検討を依頼してまいります。</p> <p>自治会加入については、対象自治会と前向きに協議します。</p>
103	事業計画	<p><b>【施設の整備方針】</b></p> <p>説明会資料p15では、地域産業の活性化、地域や市の経済面に貢献できる施設との記載があるが、その根拠は乏しいと言える。</p> <p>地域貢献としては、不安定雇用者ではなく、地域雇用の場として正規職員採用を約束すべきだ。</p> <p>また、地域貢献として、地域自治会などと協定を結び、災害時などに物流倉庫内への避難や物品支援など求めたい。</p> <p>さらに、自治会組織に加入するなど、常日頃から地域住民との交流をするよう求めたい。</p>	

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
104	事業計画	<p>事業者からの住民説明会に何度か出席しました。枚方市民にとって大変重要な案件になりますので、市の関係者の方も出席していただけたのでしょうか。出席していただけているのであれば、普通の感覚であれば、私と同じ気持ちを抱いておられると思います。事業者からの説明は一方的で且つ質問への回答も全く住民に寄り添っていないものでした。</p> <p>このような事業者が数年に渡り隣接する土地で工事をするのだと思うと、説明会への参加を重ねるにつれて不安が増すばかりでした。</p> <p style="text-align: center;">～（中略）～</p> <p>この先身体的精神的に被害がおきた場合、この事業の許可をした責任として住民が枚方市に相談に訪れた際には、形式的ではなく心ある対応をしていただきたいです。</p> <p>またこの事業に対して心配事や不安がおきた場合には、相談出来る窓口と担当者をつけていただきたいです。</p> <p>なぜなら事業者の方とまともな会話が、これまでの対応から到底出来るとは思えないからです。この事業計画の許可をした枚方市には、事業者と共に住民に対して誠実に対応していただきたいです。</p> <p>2階建て戸建て住宅から6mしか離れていない場所に、高さ30mの大型トラック走行可能な24時間稼働の物流倉庫が元市街化調整区域に建つという事業計画。</p> <p>法的に適合しているという理由だけでその許可がおきるのであれば、その法律は一体、何の為の誰の為の、誰を守る為の法律なのでしょうか。教えてくださいいただきたいです。</p> <p>私は枚方市招提東町・招提中町地区開発事業に反対します。</p>	<p>供用開始後は管理会社が窓口となります。管理会社が決定次第、地域の自治会様にご紹介させていただきます。</p>
105	事業計画	<p>建設が始まり、完成後運用が始まると何か重大な問題が発生した場合私達はどこに意見をすればよいのであろうか。行政だとしたら枚方市の関係者が来ることもほとんどなかった。</p>	
106	事業計画	<p>環境影響評価準備書を縦覧し、特に気がついたことを環境評価委員会及び環境指導部の皆様にご報告させていただきます。本地区計画（投資ファンド会社による大型レンタル物流倉庫建設）が承認されるのかどうか分かりませんが、もし承認されても超大型倉庫により住民の生活環境に悪影響が生じないように審議、サポートしていただけるように住民の一人として切にお願い申し上げます。また、倉庫建設反対の署名も提出されています（近隣住民 240名）</p> <p>現役を引退した高齢者ですが、長年民間企業に勤務していました。</p> <p>当然、企業として利益を追求していくことは重要なタスクでしたが、環境への取り組み姿勢（HSEQの</p>	<p>複数の環境負荷を伴うことが予見される事業であったため、本環境影響評価における環境保全措置等に真摯に取り組み、環境に配慮した施設と致します。</p> <p>事業者としては、科学的に予測し実施可能な限りの保全措置を講じた上、評価しています。</p> <p>加えて不確かな予測・評価項目においては事後調査を実施し検証することとしています。</p> <p>そうした事業者の取り組みを審査して頂きたいと考えています。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
106	事業計画	<p>中の Environmental) も企業として最重点 Vision・Mission でもありましたので、今回の市街化調整地区に計画された大型物流倉庫の設計図面や運用方針を昨年の8月に初めて知った時、こんなことをする会社がまだあるのだとたいへん驚き、地区計画を進めている開発会社の社会的公共性の精神について大きな疑念を生じました。特に開発会社の一部の人達から「この設計のどこに問題があるんですか」とはっきり言われた時、こんな人達に地区の未来を破壊されたくないという大きな怒りを覚えました。</p> <p>物流倉庫が既設のオートボックス、外食レストラン、産業廃棄物処理施設などと並んで国道1号に平行して建設されるだけなら問題にならなかったかもしれませんが、学校、住宅側に向かって巨大な建物が（高さ30m、幅350m）突き抜けるように建設され、また24時間、学校や住宅側に大型トラックを走行させるという醜い計画になっています。都市・地区開発業界のことはあまり詳しくないですが、開発会社は枚方市ガイドラインの基準（容積、建蔽率など）の最大値を利用して建物を設計し（農地を買い取る投資ファンド会社から利益最優先の指示?）、その建物が収まるように土地図面に配置した結果、最短で住宅地から6m先にビル10階に相当するような巨大な建物の壁面（幅350m）が迫ってくるという住民が恐怖を感じる計画になってしまったのではないかと推測しています。</p>	前に同じ
107	事業計画	<p>また開発会社が定めた対策、基準に対して対応できない業者と契約しない、違反すれば出入りを禁じるなどの契約書のブランクフォームなどを参考提出してもらってください。理由は環境保全のため、実際工事を行う業者の管理がしっかりできる開発会社なのかを確認していく必要があるからです。</p>	<p>契約書のブランクフォームなどの提出はできませんが、物流倉庫事業主として、館内使用細則を定め、施設使用者には環境保全措置を履行するべく、指導徹底してまいります。</p>
108	事業計画	<p>周辺住民にどのようなよいことがあるのでしょうか。倉庫建設により周辺の環境悪化が懸念されます。周辺住民に優しい対応をお願いします。数々の予測データがありますが実施出来るのでしょうか。事後調査はもとより工事中、倉庫運用中に発生した問題はどのように対応し解決するのでしょうか。よろしくをお願いします。</p>	<p>物流倉庫事業主として、館内使用細則を定め、施設使用者には環境保全措置を履行するべく、指導徹底してまいります。</p> <p>供用開始後については管理会社が窓口となります。</p> <p>供用開始後の管理会社が決定次第、地域の自治会様にご紹介させていただきます。</p>
109	事業計画	<p>農地に大きな倉庫ができることによる暑熱対策ですが植栽だけで解決するのですか。</p>	<p>頂いたご意見については、事業実施の参考とさせていただきます。</p>
110	事業計画	<p>・遊歩道について、防犯の点から設置自体をやめてほしい。</p> <p>カメラを設置しても犯罪をする人には大きな抑止力はない。</p> <p>緑地化もありません。</p> <p>今の環境を変えないでほしいです。</p>	

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
111	事業計画	<p><b>【歩行者専用道路新設について】</b></p> <p>現状において歩行者の通行量が極めて少なく、「通行機能の確保」や「アクセス性の向上」を図る必要性があるのか疑問です。また、「避難経路として」現状の周辺環境や住民のニーズからかかんがみると、有効に機能するのか必要な道なのか疑問です。</p> <p>歩行者専用道路は夜間や通行人が少ない時間帯に「死角」となり犯罪のリスクが高まります。また「歩行者専用」とされているにもかかわらず、管理が不十分ではバイクや自転車が通り抜ける恐れがあります。本来静穏であるべき住宅地に不要な流れを作り、住環境を著しく阻害します。住民が真に求めているのは、現在生活している道路の安全確保と環境の維持です。</p>	<p>地域の利便性向上のため、歩行者専用道路を計画しています。</p> <p>今後、道路管理者と協議により、防犯カメラや照明施設の設置について協議を進め、犯罪リスクの低い道路計画とします。</p> <p>なお、歩行者専用道路であるため、ポラード（車止め）等の設置により、自転車及びバイクが通行できない計画とします。</p>
112	事業計画	<p>最後まで CBRE の関係者が説明会に来ることはなかった。</p>	<p>事業者は、枚方特定目的会社及び枚方南特定目的会社であり、その代理者として株式会社 CAST 都市開発が説明会に出席しております。CBRE インベストメントマネジメント・ジャパンは、本事業のアセットマネジメントを実施している会社です。</p>
113	事業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・24 時間トラックの通行はさせないものとする。</li> <li>・車路を住宅側（南側）には造らない。</li> </ul> <p>現在までに、上記が明言されたが口約束に過ぎず書面として発行されていないため住民の意見が無視され、当初の計画通りに建設が進む可能性があることを懸念している。</p>	<p>物流倉庫の性質上、24 時間運営を計画しております。</p> <p>住民説明会での意見を考慮し、建物南側のバースは廃止し、搬入車両の走行も行わないこととします。ただし、従業員車両、緊急車両は通行します。この変更は、評価書に反映致します。</p>
114	事業計画	<p>開発関係業者は完成運用後の空論ばかり説明しそれ以前の工事中に発生する建設関係車両による交通渋滞、通学路での危険、建設中約3年も続く騒音や振動、事故、火災、苦情を受付ける機関の準備や紹介すら全くできず、地域住民への配慮、ひいては地域の環境への影響など熟考できていないと言わざるを得ない。</p> <p>審議会では、開発業者に対して曖昧な予測値や返答を許さず、地域住民が納得できる具体的な対応策や科学的根拠に基づいたデータや返答を要求すべきであり、それが出来ないのであれば今回の建設を承認すべきではないと考えるのは民意として当然だと断言する。</p>	<p>工事中に関しては施工業者、供用開始後については管理会社が窓口となります。</p> <p>供用開始後の管理会社が決定次第、地域の自治会様にご紹介させていただきます。</p> <p>事業者としては、科学的に予測し実施可能な限りの保全措置を講じた上、評価しています。</p> <p>加えて不確かな予測・評価項目においては事後調査を実施し検証することとしています。</p> <p>そうした事業者の取り組みを審査して頂きたいと考えています。</p>
115	全般	<p><b>【環境影響評価準備書内のデータの信頼性に関して】</b></p> <p>環境測定に使用された全ての装置の名称、型番、番号、測定者名などが全て準備書内に記載されているでしょうか。</p> <p>測定日に使用された測定器が正しく校正されていた測定器なのか確認する必要があります。測定器の試験成績書（キャリブレーションのトレサビリティ）は全て提出されているでしょうか。</p>	<p>環境測定に使用した機器については、環境影響評価準備書に計測機器規格を記載しております。</p> <p>環境測定は計量法に基づいて登録している計量証明事業所に委託しており、測定器は適切に校正されたものを使用しています。</p>

準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
116	全般	環境指導部で準備書内の測定データをランダム抽出してデータインテグリティ (Data integrity) のチェックを実施していただき提出されたデータの信頼性を確認していただけないでしょうか。	準備書のデータについては、環境影響評価審査会で審議して頂いております。
117	全般	<p>【環境保全のための処置について(第7章7.1-7.20まで全て)】</p> <p>記載されている対策のほとんどが抽象的な記述で書かれています。</p> <p>例えば「可能な限り」「必要に応じて」「務める」「適正な/適切な」「低減する」「状況に応じて」「徹底する」「緩和する」「抑制する」… など曖昧な表現だけで記述されており技術資料として欠落していますし、このような書き方をすると会社は悪く言えば最初からやる気はないとも誤解されます。</p> <p>例えば7章の最初の対策に「工事工程の調整により、工事関係者車両の平準化を可能な限り図り、建設工事の最盛期の台数を低減する」とありますがこれだけでは何を目標にし、どのように工事業者に台数を指示されていくのかよくわかりません。工事敷地内に同時に入場できる最大台数は何台でしょうか。また、その台数設定の根拠は何ですか。</p> <p>「排出ガス対策型の建設機械を原則使用する」とありますが、この表現なら排出ガス対策型を必ず使用する必要はないと読み取れ、結果として環境に配慮されていない対策になります。「排出ガス対策がされていない建設機械は使用できない」と業者に指示すべきです。環境保全が図れる対策なのかを行政や環境評価委員会、住民が正しく理解/評価できるように、全て数値で目標値/規格値/基準値などを設定、また数値化できない対策はその詳細な手順書などを提出する必要があると思います。</p> <p>曖昧な記述の対策だと事後調査でもその実績評価ができないと思います。</p>	<p>環境保全措置は予測結果が規制基準を厳守した上で、さらに環境負荷を低減するために講じる努力措置となっております。</p> <p>よって、準備書による予測結果は、環境保全措置を講じる前の状態で定量的に計算しており、そのうえで基準を超えない結果としています。</p>
118	全般	各項目を調査した結果 29 もある項目全てが、法の規制値内に収まるなどあり得るのだろうか非常に疑問である。確かにある程度予測する数値を掲げておく必要があるが、全ての項目が規制値内に収まっているとされるため、非常に信用性に欠けるデータであると言わざるを得ない。	<p>本事業の計画は、「法規制の遵守」に基づき実施しています。</p> <p>なお、各項目においては基準等に収まるよう最大限の対策を講じたうえでの予測・評価としています。</p>

### 準備書についての意見及びそれに対する見解

No.	項目	意見の概要	事業者の見解
119	説明会の開催	<p>【合意形成プロセスの不備（周知範囲の不足）】</p> <p>本事業の影響範囲は広大であるにもかかわらず、住民説明会の案内対象が限定的です。</p> <p>・周知範囲の拡大要求</p> <p>少なくとも交通影響を直接受ける招提南町 2・3 丁目及び招提中町 1 丁目の住民に対し、十分な説明と周知が行われていません。一部住民のみを対象とした説明会をもって「住民合意に向けた手続きの完了」と見なすことは不適當です。ごく一部の対象者に案内し、大部分の提南町、中町住民は説明会の存在自体を認知しておらず周知不足です。</p>	<p>枚方市環境影響評価条例 第 11 条の規定により市より指示された地域、すなわち準備書 1-51 頁「1.6 環境影響評価を実施する地域」に記載している地域を必ず含めた範囲で周知し、住民説明会を実施しています。</p> <p>今後他の機会で説明会を実施する際に、併せて準備書に関する説明も実施するよう検討します。</p>
120	説明会の開催	<p>【環境影響評価準備書説明会について】</p> <p>①質問回数の制限があり、すべての疑問点に対しての質問ができなかった。</p> <p>②元町 3 丁目には、説明会の案内が無かったが今回の物流倉庫の建設は、招提小・中学校と隣接しているため、校区内には、案内が必要だ。</p> <p>③説明会では参加住民からも、校区内には必要ではないかと質問があり、事業者は枚方市の指導があったと答えたが、それでは答えになっていない。枚方市が、元町 2、3 丁目には説明会の案内をしなくてよいとした理由を述べる。また、理由次第では、案内追加をし、もう一度説明会を行うこと。</p>	
121	説明会の開催	<p>これまで第 1 回目～第 6 回に及ぶ住民説明会を聞いてきましたが納得のいくものではありませんでした。</p> <p>～（中略）～</p> <p>まとめとして色々と意見、質問、要望等を述べましたが、これまでの 6 回に及ぶ説明会自体が説明不足であるがために住民全員が納得できるものでなかったと思います。すべてに関して細かくかつ丁寧に謙虚に住民側に立った説明会を再度今回の皆様方の意見書を基に一つ一つずつ丁寧に答えることを約束をして、もう一度聞いてもらいたいと思います。今までの説明会を 6 回に渡って聞いてまいりましたが、最後まで責任の所在をたらいまわし的に、質問があるたびに答える側がまとまっている印象ではなかったです。最後になりましたが、委員の方々今回の意見書をよーく吟味していただき、少しでも良い方向に向かいますように、どうかよろしくお願ひ申し上げます。</p>	