

検討結果及び指摘事項一覧（公害部会）

環境影響評価項目	村野駅西	茄子作
大気質	【検討結果】 2. 環境保全目標 ・浮遊粒子状物質の環境保全目標として1時間値の1日平均値を設定していますが、1時間値を追加して設定することについて事業者に見解を求めた。 ↓ 短期予測の評価として1時間値0.2mg/m³がありますが、建設機械、工事関係車両による影響を評価する場合は1日平均値で評価するのが環境影響評価の実績になっています。 3. 予測 （1）作業単位を考慮した建設機械の組合せ（ユニット）について、具体的にどのような建設機械がどのように構成されたものになっているのかその設定の根拠について事業者の説明を求めた。 ↓ ユニットによる予測は「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）（国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）」に示されている手法になりますが、建設機械の構成等の設定の根拠について説明できない点もありますので、工種別の建設機械から建設機械の排出係数原単位を積み上げ予測する手法に切り替えて再度予測します。 （2）降下ばいじん量については、工種別の建設機械から建設機械の排出係数原単位を積み上げ予測する手法ではなく、作業単位を考慮した建設機械等の組合せ（ユニット）による予測を行っている理由について事業者の説明を求めた。 ↓ 降下ばいじん量については、建設機械の排出係数原単位を確認できなかったため、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている作業単位を考慮した建設機械等の組合せ（ユニット）による予測手法を用いて計算しています。 （2）ISO-C1モードは車両の移動速度に相関関係があります。今回の交通の見直しに伴い車両の移動速度に変更はあったのか事業者の説明を求めた。 ↓ 交通の見直しに伴い車両の移動速度に変更はありません。 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 2. 環境保全目標 ・浮遊粒子状物質の環境保全目標として1時間値の1日平均値を設定していますが、1時間値を追加して設定することについて事業者に見解を求めた。 ↓ 短期予測の評価として1時間値0.2mg/m³がありますが、建設機械、工事関係車両による影響を評価する場合は1日平均値で評価するのが環境影響評価の実績になっています。 3. 予測 （1）作業単位を考慮した建設機械の組合せ（ユニット）について、具体的にどのような建設機械がどのように構成されたものになっているのかその設定の根拠について事業者の説明を求めた。 ↓ ユニットによる予測は「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）（国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）」に示されている手法になりますが、建設機械の構成等の設定の根拠について説明できない点もありますので、工種別の建設機械から建設機械の排出係数原単位を積み上げ予測する手法に切り替えて再度予測します。 （2）降下ばいじん量については、工種別の建設機械から建設機械の排出係数原単位を積み上げ予測する手法ではなく、作業単位を考慮した建設機械等の組合せ（ユニット）による予測を行っている理由について事業者の説明を求めた。 ↓ 降下ばいじん量については、建設機械の排出係数原単位を確認できなかったため、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている作業単位を考慮した建設機械等の組合せ（ユニット）による予測手法を用いて計算しています。 （3）ISO-C1モードは車両の移動速度に相関関係があります。今回の交通の見直しに伴い車両の移動速度に変更はあったのか事業者の説明を求めた。 ↓ 交通の見直しに伴い車両の移動速度に変更はありません。 【指摘事項】 ・特になし

水質	【検討結果】 3. 予測 (1) 濁水処理のメカニズムについて事業者に説明を求めた。 ↓ 基本的な浄化の仕組みは流下沈殿方式であり、濁水が調整池に流入することによる流速の低減により粒子が沈降するという作用を利用しています。実際には事業計画地のボーリング調査で実施した粒度試験結果、ストークスの式より粒径毎の沈降速度及び経過時間毎の残留率を算出して、経過時間によるSS濃度の低減を理論値として予測しています。 (2) 降雨条件をどのように設定したのか事業者に説明を求めた。 ↓ 準備書P6.3-10 表6.3-8 近年10ヶ年の降雨量実績に記載のとおり、アメダス枚方観測所で観測された2012年から2022年の間の日最大降水量である183.5mm/日を設定して予測を行っています。 (3) SS流出負荷量（初期濃度）をどのように設定したのか事業者に説明を求めた。 ↓ 面整備事業環境影響評価技術マニュアルの文献値の最大となる2000mg/Lを設定しています。 【指摘事項】 事後調査の項目に水質を追加すること	【検討結果】 3. 予測 (1) 濁水処理のメカニズムについて事業者に説明を求めた。 ↓ 基本的な浄化の仕組みは流下沈殿方式であり、濁水が調整池に流入することによる流速の低減により粒子が沈降するという作用を利用しています。実際には事業計画地のボーリング調査で実施した粒度試験結果、ストークスの式より粒径毎の沈降速度及び経過時間毎の残留率を算出して、経過時間によるSS濃度の低減を理論値として予測しています。 (2) 降雨条件をどのように設定したのか事業者に説明を求めた。 ↓ 準備書P6.3-10 表6.3-8 近年10ヶ年の降雨量実績に記載のとおり、アメダス枚方観測所で観測された2012年から2022年の間の日最大降水量である183.5mm/日を設定して予測を行っています。 (3) SS流出負荷量（初期濃度）をどのように設定したのか事業者に説明を求めた。 ↓ 面整備事業環境影響評価技術マニュアルの文献値の最大となる2000mg/Lを設定しています。 【指摘事項】 事後調査の項目に水質を追加すること
----	--	--

騒音	【検討結果】 3. 予測 (1) 準備書P6.4-18 表6.4-16工事関係車両の通行により発生する騒音の評価結果について、地点番号J1で工事関係車両の通行により3dBの増加が予測されています。エネルギー量的には倍の増加に当たることになると思われます。計算過程について事業者の説明を求めた。 ↓ 工事関係車両の上乗せによる等価騒音レベルの増加分ΔLについては準備書P6.4-5 a)予測式に記載している式により計算しています。現況の等価騒音レベル（現地調査結果）L_{Aeq*}は65dB、現況の交通量から（一社）日本音響学会の「ASJ RTN-Model 2018」を用いて求められる等価騒音レベル$L_{Aeq,R}$は70dB、工事関係車両の交通量から（一社）日本音響学会の「ASJ RTN-Model 2018」を用いて求められる等価騒音レベル$L_{Aeq,HC}$は69.1dBとなるため、ΔLは約2.6dBとなり、四捨五入して3dBと算出しています。工事関係車両（大型車）は普通車換算で6～7倍のパワーレベルを有しておりこのような結果になっています。 (2) 工事関係車両の出入口を南側に追加することにより予測値に影響があるのか事業者の説明を求めた。 ↓ 工事関係車両の出入口を追加しますが、現時点でどちらの出入口に工事関係車両を誘導して分配するのかは明確に決まっています。但し、準備書に記載している交通量より少なくなることが想定されますので、予測値は小さくなると考えています。 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 準備書P6.4-20 表6.4-20工事関係車両の通行により発生する騒音の評価結果について、老人ホームが立地する地点番号J3 は現況値が67dBと既に環境保全目標である65dBを上回っている地点になっています。更に工事関係車両の通行により2dBの増加が予測されています。このような状況の中でどのような環境保全措置を行うのか事業者の説明を求めた。 ↓ ASJの非定常モデルで予測しており、環境保全措置として走行速度の低減を図るため走行速度を現時点の予測条件である60km/hから40km/hに設定して試算しましたが、予測結果はモデル中で相殺される結果となるため、走行速度の低減だけでは効果的な措置という結論に至りませんでした。このため、地点番号J3を通行する工事関係車両の日走行台数を73%以下（600台以下）に調整することで、工事関係車両の通行による増加を2dBから1dBに低減することが可能です。 【指摘事項】 ・特になし
振動	【検討結果】 3. 予測 (1) 工事関係車両の出入口を南側に追加することにより予測値に影響があるのか事業者の説明を求めた。 ↓ 工事関係車両の出入口を追加しますが、現時点でどちらの出入口に工事関係車両を誘導して分配するのかは明確に決まっています。但し、準備書に記載している交通量より少なくなることが想定されますので、予測値は小さくなると考えています。 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし
低周波音【参考】	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 室外機等の設置による低周波音の発生の可能性について供用後に進出する事業者事前に情報共有しておくことが未然防止の観点から重要であることについて事業者に見解を求めた。 ↓ 意見のとおりと認識しています。	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 室外機等の設置による低周波音の発生の可能性について供用後に進出する事業者事前に情報共有しておくことが未然防止の観点から重要であることについて事業者に見解を求めた。 ↓ 意見のとおりと認識しています。

地盤沈下	【検討結果】 ・概ね妥当である。 【指摘事項】 ・圧密沈下量は造成工事による盛土高を考慮した上で予測、評価を行うこと。 ・No.1地点のAc 3 及びAc 4 の圧密降伏応力の追加把握を行い、必要に応じて圧密沈下量の予測、評価を行うこと。 ・既往No.12地点が最も圧密層が厚いため、この地点で圧密沈下量の予測、評価を行うこと。また、Ac 1 の圧密降伏応力の把握を行うこと。	【検討結果】 3. 予測 (1) 圧密沈下終了時間が非常に短い結果になっていると思います。圧密係数Cvの値、圧密沈下終了時間の計算過程について事業者の説明を求めた。 ↓ 評価書に取りまとめ記載します。 【指摘事項】 ・圧密沈下量は造成工事による盛土高を考慮した上で予測、評価を行うこと。
廃棄物及び発生土	【検討結果】 1. 現況調査 (1) 造成工事に伴い泥土が発生する可能性があるかについて事業者の説明を求めた。 ↓ 掘削土は基本的に事業計画地から搬出する計画はありません。現時点で詳細設計が完了していませんので、泥土の発生見込み量等の詳細は判明していませんが、発生した泥土についてはそのほとんどを改良後に盛土材として利用する予定です。また、土質試験を適宜実施することで適正な管理を行っていく予定です。 (2) 搬入する土壌の購入先について事業者の説明を求めた。 ↓ 現時点で詳細設計が完了していませんので、購入先は決まっています。土壌汚染がないことを適宜確認を行った上で土壌の搬入を行います。 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 造成工事により発生し土壌、泥土の保管方法について事業者の説明を求めた。 ↓ 土壌についてはシート養生を行い粉じんの飛散防止を図ります。また、泥土については緩すぎる場合は周囲に溝を掘るなど流出しない区画を設置して作業を行う予定です。 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 1. 現況調査 (1) 造成工事に伴い泥土が発生する可能性があるかについて事業者の説明を求めた。 ↓ 掘削土は基本的に事業計画地から搬出する計画はありません。現時点で詳細設計が完了していませんので、泥土の発生見込み量等の詳細は判明していませんが、発生した泥土についてはそのほとんどを改良後に盛土材として利用する予定です。また、土質試験を適宜実施することで適正な管理を行っていく予定です。 (2) 搬入する土壌の購入先について事業者の説明を求めた。 ↓ 現時点で詳細設計が完了していませんので、購入先は決まっています。土壌汚染がないことを適宜確認を行った上で土壌の搬入を行います。 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 造成工事により発生し土壌、泥土の保管方法について事業者の説明を求めた。 ↓ 土壌についてはシート養生を行い粉じんの飛散防止を図ります。また、泥土については緩すぎる場合は周囲に溝を掘るなど流出しない区画を設置して作業を行う予定です。 【指摘事項】 ・特になし

交通	【検討結果】 1. 現況調査 (1) 環境影響評価準備書【資料編】P1からの（仮称）村野駅西土地区画整理事業に係る交通影響検討報告書に記載している調査日と準備書P6.9-3に記載している調査日が違うことについて事業者に説明を求めた。 ↓ 本件環境影響評価についての現地調査は準備書P6.9-3に記載している日に実施しています。環境影響評価準備書【資料編】に記載の内容については、別途交通に関する検討を行うにあたり現地調査をしたものです。 3. 予測 (1) 工事関係車両、供用後の関係車両の通行経路、交通量の設定の詳細について事業者に説明を求めた。 ↓ 工事関係車両の通行経路は準備書P1-12 図1.3.9 工事用車両の走行ルート（想定）、供用後の関係車両の通行経路は準備書P1-9 図1.3.7供用後の関係車両の主要通行経路（想定）に示しています。 工事関係車両の台数設定は準備書P6.1-9に示しており、掘削工、盛土工及び地盤改良工の概算土量から台数の総量を算出しています。 また、工事関係車両の日走行台数である640台/日については、「令和5年度版 国土交通省土木工事積算基準」の掘削工、盛土工、地盤改良工の日作業量を引用して工種別の日作業量を求めた上で、ダンプ走行台数を10tダンプ（5 m³/台）が往復するものと設定することで、それぞれの工種別の1日当たり最大ダンプ走行台数が128台/日、224台/日、69台/日となり、この合計となる421台/日に安全側の予測を行う観点からその他の工事関係車両分として類似事例を参考に割増率1.5を乗じて算出しています。 工事関係車両の時間走行台数は現時点でピークとなる時間帯が想定できていないので、1日の工事時間が8時間であることから、640台を8で除して80台として設定しています。 (2) 工事関係車両の主要交差点における方向別交通量が実際の走行ルートではない方向についても付与されていることについて事業者に説明を求めた。 ↓ 工事関係車両、また供用後の関係車両についても想定走行ルートにしたがって再配分した上で再度計算します。	【検討結果】 (1) 工事関係車両、供用後の関係車両の通行経路、交通量の設定の詳細について事業者に説明を求めた。 ↓ 工事関係車両の通行経路は準備書P1-11 図1.3.8 工事用車両の走行ルート（想定）、供用後の関係車両の通行経路は準備書P1-8 図1.3.6供用後の関係車両の主要通行経路（想定）に示しています。 工事関係車両の台数設定は準備書P6.1-12に示しており、掘削工、盛土工及び地盤改良工の概算土量から台数の総量を算出しています。 また、工事関係車両の日走行台数である820台/日については、「令和5年度版 国土交通省土木工事積算基準」の掘削工、盛土工、地盤改良工の日作業量を引用して工種別の日作業量を求めた上で、ダンプ走行台数を10tダンプ（5 m³/台）が往復するものと設定することで、それぞれの工種別の1日当たり最大ダンプ走行台数が128台/日、280台/日、138台/日となり、この合計となる546台/日に安全側の予測を行う観点からその他の工事関係車両分として類似事例を参考に割増率1.5を乗じて算出しています。 工事関係車両の時間走行台数は現時点でピークとなる時間帯が想定できていないので、1日の工事時間が8時間であることから、820台を8で除して103台として設定しています。 (2) 工事関係車両の主要交差点における方向別交通量が実際の走行ルートではない方向についても付与されていることについて事業者に説明を求めた。 ↓ 工事関係車両、また供用後の関係車両についても想定走行ルートにしたがって再配分した上で再度計算します。
----	---	---

(3) 車線幅員が全ての車線で3.00mとなっており、車線幅員による補正率が1となっていますが、その正否について事業者の説明を求めた。

↓
路肩等を含めて約6mとなっていますので、車線幅員が6mに満たない可能性のある区間は車線幅員による補正率を0.95として設定した上で再度計算します。

(4) 交差点需要率の算出にあたって大型車の混入は考慮しているか事業者の説明を求めた。

↓
大型車混入による補正を行って算出しています。

(5) 交差点に流入しようとする車両が先詰まりをしている状況を現地調査時に確認したかについて事業者の説明を求めた。

↓
現地調査時に先詰まりによる渋滞が発生していたことを確認しています。

(6) 交差点に流入しようとする車両が先詰まりをしている場合は、交通が流れないので見た目の交通量が少なくなってしまう。この場合、需要率は低く計算されてしまうため、先詰まりがない状態で理論的に流れる交通量として予測、評価を行う必要があります。以上の点について事業者に見解を求めた。

↓
著しい渋滞が発生すると想定される朝（7～9時）、夕方（17～19時）における渋滞長の現地調査結果より、現況の交差点交通量調査結果に待ち行列台数を付加して、現況の交差点需要率を算出します。現況の交差点需要率に工事関係車両、供用後の関係車両台数を付加して工事中、供用後の交差点需要率の予測を行います。

(3) 車線幅員が全ての車線で3.00mとなっており、車線幅員による補正率が1となっていますが、その正否について事業者の説明を求めた。

↓
路肩等を含めて約6mとなっていますので、車線幅員が6mに満たない可能性のある区間は車線幅員による補正率を0.95として設定した上で再度計算します。

(4) 交差点需要率の算出にあたって大型車の混入は考慮しているか事業者の説明を求めた。

↓
大型車混入による補正を行って算出しています。

(5) 交差点に流入しようとする車両が先詰まりをしている状況を現地調査時に確認したかについて事業者の説明を求めた。

↓
現地調査時に先詰まりによる渋滞が発生していたことを確認しています。

(6) 交差点に流入しようとする車両が先詰まりをしている場合は、交通が流れないので見た目の交通量が少なくなってしまう。この場合、需要率は低く計算されてしまうため、先詰まりがない状態で理論的に流れる交通量として予測、評価を行う必要があります。以上の点について事業者に見解を求めた。

↓
著しい渋滞が発生すると想定される朝（7～9時）、夕方（17～19時）における渋滞長の現地調査結果より、現況の交差点交通量調査結果に待ち行列台数を付加して、現況の交差点需要率を算出します。現況の交差点需要率に工事関係車両、供用後の関係車両台数を付加して工事中、供用後の交差点需要率の予測を行います。

(7) 全時間帯で流出交通量に待ち行列台数を付加したものを到着交通量としていますが、流出交通量よりも到着交通量の方が少なくなっている時間帯も一部確認できます。この場合は渋滞長が短くなる車両台数を差し引いて計算することもできると思いますが、差し引かず待ち行列台数を流出交通量に加算して計算しているのは安全側に評価するためなのか事業者に説明を求めた。

↓
意見のとおりです。

(8) 待ち行列台数の計算を実際の調査結果ではなく予測式を使用して計算していますが、そのような方法を選択した理由について事業者に説明を求めた。

↓
渋滞長の調査は朝夕の時間帯でのみ実施していたため、そのようにせざるを得ませんでした。渋滞長と滞留長の相関結果等の利用も検討しましたが、根拠に基づいた予測モデルではないため、渋滞が最も酷くなる朝夕の現地調査結果を踏まえて交差点需要率の予測を行います。

(9) 工事関係車両の出入口を南側に追加する意図としては工事関係車両による渋滞を緩和するためだと思いますが、これにより通行ルートが変更されることになるのか事業者に説明を求めた。

↓
事業計画地の北側から進入する場合は国道1号線から、南側から進入する場合は府道枚方交野寝屋川線からのルート設定になります。具体的には、北側については国道1号線から浜橋を通過して工事関係車両が事業計画地に進入します。南側については府道枚方交野寝屋川線から北上して国道168号線を通して進入しますので、ルートの分散が図れると考えます。この結果、工事関係車両の一部は事業計画地西側の既存住宅に隣接する道路を走行することがなく事業計画地に進入することができますので、騒音、振動による影響を軽減する効果もあると考えます。なお、今回の出入口の追加により工事関係車両が別のルートを走行することはありません。

(10) 工事関係車両の出入口は北側、南側どちらの出入口も右折進入になりますが、南側の出入口には交通の許容量があり交通への影響は小さく、それよりも事業計画地北側の交通量を分散するメリットの方が大きいと理解してよいのか事業者に説明を求めた。

↓
その通りです。

(7) 全時間帯で流出交通量に待ち行列台数を付加したものを到着交通量としていますが、流出交通量よりも到着交通量の方が少なくなっている時間帯も一部確認できます。この場合は渋滞長が短くなる車両台数を差し引いて計算することもできると思いますが、差し引かず待ち行列台数を流出交通量に加算して計算しているのは安全側に評価するためなのか事業者に説明を求めた。

↓
意見のとおりです。

(8) 待ち行列台数の計算を実際の調査結果ではなく予測式を使用して計算していますが、そのような方法を選択した理由について事業者に説明を求めた。

↓
渋滞長の調査は朝夕の時間帯でのみ実施していたため、そのようにせざるを得ませんでした。渋滞長と滞留長の相関結果等の利用も検討しましたが、根拠に基づいた予測モデルではないため、渋滞が最も酷くなる朝夕の現地調査結果を踏まえて交差点需要率の予測を行います。

	4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 工事関係車両による交通量の増加は現況交通量と比較して最大1.3倍程度と予測されると記載されています。工事関係車両は大型車に当たるため、現況の大型車交通量と比較して交通量の評価を行う必要があると考えます。以上の点について事業者に見解を求めた。 ↓ 意見のとおり修正します。 【指摘事項】 ・工事関係車両の時間走行台数は日走行台数を1日当たりの工事時間で除して算出されています。工事関係車両の時間走行台数は通常平準化されるものではなくバラつきのある数値になると思いますので、時間走行台数のピークを補足した設定を行うことについて検討すること。 ・再予測した結果、工事中の予測地点F1で交差点需要率が0.9を上回ると予測されていますが、この結果は渋滞を引き起こしかねない状況が発生するという認識になります。この結果を受けて、工事関係車両の出入口を南側に追加することで一定の交通量の調整ができるため、交差点需要率、流入部別の混雑度を示す交通容量比を低下させることができると考えています。出入口を南側に追加することによる実効性が確認できるよう評価書に取りまとめて記載すること。 ・再予測した結果、供用後の予測地点F1で交差点需要率が0.9を上回ると予測されていますが、この結果は渋滞を引き起こしかねない状況が発生するという認識になります。これに対応する環境保全措置として「公共交通機関の利用等により、車両台数の抑制を図るよう周知に努める。」が記載されていますが、どのように実現を図るのか、また居住者、事業者、従業員、施設利用者等の各主体に対してどのように働きかけを行うのか、評価書に取りまとめて記載すること。また、事業者だけの対策には限界があると思いますので、必要に応じて行政と協議をする等より実効性のある対策を検討して、同様に記載すること。	4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 工事関係車両による交通量の増加は現況交通量と比較して最大1.2倍程度と予測されると記載されています。工事関係車両は大型車に当たるため、現況の大型車交通量と比較して交通量の評価を行う必要があると考えます。以上の点について事業者に見解を求めた。 ↓ 意見のとおり修正します。 【指摘事項】 ・工事関係車両の時間走行台数は日走行台数を1日当たりの工事時間で除して算出されています。工事関係車両の時間走行台数は通常平準化されるものではなくバラつきのある数値になると思いますので、時間走行台数のピークを補足した設定を行うことについて検討すること。
地球環境	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 枚方市地球温暖化対策実行計画に定める削減目標の達成に向けた地球温暖化対策に資する施設や車両の導入等の取組みを推進するとともに、再度、同目標との整合を図る観点から調査、予測、評価の結果を見直し、その結果を評価書に取りまとめ記載すること。	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 枚方市地球温暖化対策実行計画に定める削減目標の達成に向けた地球温暖化対策に資する施設や車両の導入等の取組みを推進するとともに、再度、同目標との整合を図る観点から調査、予測、評価の結果を見直し、その結果を評価書に取りまとめ記載すること。

検討結果及び指摘事項一覧（自然・社会・文化環境部会）

環境影響評価項目	村野駅西	茄子作
日照障害【参考】	【検討結果】 3. 予測 （１）事業計画地内で日照障害が発生する可能性について事業者の説明を求めた。 ↓ 現時点では建物の形状や配置等は想定であるため、確定していませんが、検証の中では一番高い建物の周辺の限られたエリアでは影響が出てくると予測しています。なお、今後は日照障害の影響も考慮しつつ、建築指導を受ける中で建物の適正な配置等を行っていく予定です。 （２）建物の形状や配置等は確定していないとのことです。地上 9 階建ての建物が現在の想定よりも村野駅に近い場所に配置されることになった場合、現在の日影図では影響が出ないとなっている場所にも影響が出てしまう恐れがあることについて事業者の説明を求めた。 ↓ 建物の配置は概ね現在の計画で進めていく予定であり、村野駅の隣に 9 階建ての建物を配置するといった計画は現時点ではありません。	【検討結果】 1. 現況調査 事業計画地の一部は工業地域に指定される予定とのことです。が、工業地域における建物その他施設の高さ等に関する規制内容について事業者の説明を求めた。 ↓ 地区計画という都市計画上の定めの中で緑化率の建築制限を受けることになりますが、高さについての制限はありません。
電波障害【参考】	【検討結果】 3. 予測 （１）事業計画地内で電波障害が発生する可能性について事業者の説明を求めた。 ↓ 現時点では建物の形状や配置等は想定であるため、確定していませんが、検証の中では一番高い建物の周辺の限られたエリアでは影響が出てくると予測しています。なお、今後は電波障害の影響も考慮しつつ、建築指導を受ける中で建物の適正な配置等を行っていく予定です。	【検討結果】 ・概ね妥当である
コミュニティ	【検討結果】 ・概ね妥当である。 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 ・概ね妥当である。 【指摘事項】 ・特になし
景観	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 （１）工事中の仮囲いに夜間用の照明を設置する予定があるか、また設置の予定がある場合はグレアにならない配慮を行う予定があるか事業者の説明を求めた。 ↓ 意見を踏まえて必要な対応を実施していく予定です。 【指摘事項】 ・工事中のフォトモンタージュでは仮囲いに白いパネルが使用されているため、周辺地域の景観との調和が取れるようパネルのデザイン等について検討すること	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 （１）工事中の仮囲いに夜間用の照明を設置する予定があるか、また設置の予定がある場合はグレアにならない配慮を行う予定があるか事業者の説明を求めた。 ↓ 意見を踏まえて必要な対応を実施していく予定です。 （２）景観の配慮について供用後に進出する事業者へどのように周知して求めていく方針であるのか事業者の説明を求めた。 ↓ 枚方市住宅まちづくり課から景観アドバイザー制度の活用を求められています。本制度による助言を受けながら基盤整備を行っていきます。また、供用後に進出する事業者についても本制度による助言を受けながら建物を建設していく方針です。 【指摘事項】 ・工事中のフォトモンタージュでは仮囲いに白いパネルが使用されているため、周辺地域の景観との調和が取れるようパネルのデザイン等について検討すること

文化財	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし
動物	【検討結果】 3. 予測 (1) 準備書P6.15-51 表6.15-23 鳥類の重要な種への影響予測について、「周辺の田畑等に一時的に避難するものと考えられ、環境の回復後に戻ってくると考えられることから、本種の生息は維持される。」と記載されていますが、ケリは田畑等が消失するような状況で戻ってくることはないと思います。同様の表現は随所に確認されますので、修正する必要があると思います。また、「公園緑地等の生息環境となる空間を創出するため、土地の改変による生息環境への影響を回避することが可能であると予測する。」と記載されていますが、同様に生息環境として大きな面積を必要とする生物は戻ってこないと考えられるため、「影響を回避する」という表現を「影響を軽減する」に修正する必要があると思います。以上の点について事業者に見解を求めた。 ↓ ケリ等の行動範囲の大きい生物については意見のとおり修正します。 (2) コガムシ等の陸環境の小さい面積で生息できるような生物は小さくても明るくて浅い水たまりのようなビオトープを造ることで戻ってくると思います。ビオトープの設置をサブリ村野の整備の中で検討してほしいと思います。以上の点について事業者に見解を求めた。 ↓ コガムシ等はビオトープや農地脇の水路等の小規模な水域で確認されています。サブリ村野での設置については枚方市と協議を行います。 【指摘事項】 ・サブリ村野に現存するビオトープは水生生物を中心とした生き物の生息・生育環境としてだけでなく、生き物や自然を身近に感じられる空間としても貴重な場所であると認識しています。サブリ村野の整備にあたって枚方市と綿密に協議、連携を図り、ビオトープが設置されるよう尽力すること。	【検討結果】 3. 予測 (1) 準備書P6.15-62 表6.15-26 鳥類の重要な種への影響予測について、「確認環境は主要な生息環境ではないこと、工事中も一時的に周辺の田畑等に避難することから、本種の生息は維持される。」と記載されていますが、ケリは田畑等が消失するような状況で戻ってくることはないと思います。同様の表現は随所に確認されますので、修正する必要があると思います。また、「公園緑地等の生息環境となる空間を創出するため、土地の改変による生息環境への影響を回避することが可能であると予測する。」と記載されていますが、同様に生息環境として大きな面積を必要とする生物は戻ってこないと考えられるため、「影響を回避する」という表現を「影響を軽減する」に修正する必要があると思います。以上の点について事業者に見解を求めた。 ↓ ケリ等の行動範囲の大きい生物については意見のとおり修正します。 【指摘事項】 ・特になし
植物	【検討結果】 【指摘事項】 ・自然環境保全上の見地から、緑の確保を図るため緑地等の面積比率を可能な限り向上させること。また、現在の自然環境を生かした土地利用が行えるよう再検討すること。	【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 緑被率については、みどりの大阪推進計画の目標である20%の達成に加えてどのような方針で更なる緑化の確保に努めていくのか事業者の説明を求めた。 ↓ 都市緑地法上、壁面や屋上も含めて工業地域は敷地の26%、準工業地域は24%以上の緑化を行う必要があります。フェンスや駐車場の合間等、これでも不足している場合は壁面や屋上も含めて緑化を進めていく予定です。 【指摘事項】 ・自然環境保全上の見地から、緑の確保を図るため緑地等の面積比率を可能な限り向上させること。また、現在の自然環境を生かした土地利用が行えるよう再検討すること。
生態系	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし
人と自然とのふれあい活動の場	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし	【検討結果】 ・概ね妥当である 【指摘事項】 ・特になし

水象	【検討結果】 3. 予測 (1) 調整池容量の設計根拠について事業者に説明を求めた。 ↓ 「調整池等流出抑制施設基準（案）（大阪府）」に基づき設計を行っています。 (2) 開発前の流出係数を0.6と設定して計算していますが、耕作地の数値としては高い数値である印象を持っています。流出係数の妥当性について事業者に見解を求めた。 ↓ 流出係数は研究値も含めると様々な数値が存在しますが、今回は「調整池等流出抑制施設基準（案）（大阪府）」に記載されている数値を採用しています。なお、今回採用した流出係数は環境影響評価の実績がある「面整備事業環境影響評価技術マニュアル（平成11年 建設省）」に記載される数値との整合が図られていることを確認しています。 (3) 降雨強度をどのように設定したのか事業者に説明を求めた。 ↓ 「調整池等流出抑制施設基準（案）（大阪府）」に基づき、100年確率降雨（時間雨量90mm、総雨量175mm）を設定しています。 (4) 調整池の下流の河川にあたる天野川は既に100年確率降雨に対する整備が完了していると認識していますが、調整池から直接流出することになる江尻川の現在の整備状況について事業者の説明を求めた。 ↓ 現時点で江尻川は100年確率降雨に対する整備が完了していません。 【指摘事項】 ・ 江尻川の安全性について枚方市下水道部局と綿密に協議を行い、協議結果に応じた必要な環境保全措置を講じること。 ・ 事後調査の項目に水象を追加すること。
----	--

検討結果及び指摘事項一覧（その他）

村野駅西	茄子作
【検討結果】 4. 評価及び環境保全のための措置 (1) 事業計画地は浸水が想定される区域になっていると思いますが、そのような場所に事業を計画することの是非について事業者の説明を求めた。 ↓ 造成工事等を行うことにより浸水想定高さまで地盤面を上昇させることで改良を行います。具体的には、盛土により1.5mから2m地盤面を上昇させて、更に建物の床高を0.5m程度確保することで床上浸水を防止する方針です。 (2) 現在、事業計画地西側の住民は計画地内を横断する農道を通行して村野駅を利用していると思います。工事中にこの経路が利用できなくなりますが、仮設道路や代替道路を予定しているか事業者の説明を求めた。 ↓ 住民の利便性を考え、仮設道路等の計画を検討していますが、現時点では明確に示すことはできません。 (3) 大阪府立枚方支援学校は事業計画地に隣接しているため、通学経路、また学校から見える景観など大きな影響があると思います。支援学校にヒアリング調査を行ったのか事業者の説明を求めた。 ↓ 大阪府立枚方支援学校とは既に何度か事前協議を行っており、工事中、供用後ともに生徒の通学経路を確保するということで検討を進めています。実際には生徒は東側の通用口を利用して登校していますので、この通学経路を確保するというところで協議を行っています。具体的な協議内容は評価書に記載する予定です。	【検討結果】

(4) 供用後に事業計画地に移住する500名程度の住民の災害発生時の避難先、また避難先での備品やスペースの確保状況について事業者の説明を求めた。

↓

現状ではこの地区の避難先はサブリ村野が指定されています。今後も供用後に移住する住民の避難先として受入れることが可能か、避難先の現状の許容量を確認しつつ供用後に必要となる許容量と比較検討を行うとともに、枚方市と継続して協議する予定です。

(5) 災害時の安全確保が担保されるよう人命を守るための避難施設、避難経路、また子育て世帯でも避難しやすい経路の確保等については設計段階から枚方市と協議を行い、協議結果を踏まえた計画にする必要があると考えています。以上の点について事業者に見解を求めた。

↓

現在は基本設計が出来上がったところであり、この設計成果をもって枚方市の基準に則った事前協議を行っています。意見を踏まえて実施設計の段階で反映していく予定です。

(6) 大阪府立枚方支援学校は準備書P2-36 表2.1-20(3)事業計画地周辺の福祉施設に記載されていますが、準備書P2.20 表2.1-15(1)事業計画地周辺の学校等への記載に修正する必要があると思います。以上の点について事業者に見解を求めた。

↓

意見のとおり修正します。

(7) サブリ村野の工事中のグラウンド等の利用制限について事業者の説明を求めた。

↓

サブリ村野のグラウンドの地下に調整池が設置され、また道路の線形も変更するため、工事中は一定期間利用できません。代替施設については枚方市と協議していきます。

(8) 事後調査の実施主体について事業者の説明を求めた。

↓

工事中は土地区画整理準備組合、供用時は工事完了前の事後調査計画書の提出時に決定して枚方市に報告します。

(9) 事後調査の調査時期について、工事中は平日1回24時間、供用後は平日・休日各1回24時間となっています。その選定方法と考え方について事業者の説明を求めた。

↓

予測結果のピークとなる月の1日を選定します。具体的には施工業者から事前に工程を受け取り、事後調査地点で重機等が最も近づくことになる日を待ち構えて調査を行う方針です。

(1) 事後調査の実施主体について事業者の説明を求めた。

↓

工事中は土地区画整理準備組合、供用時は工事完了前の事後調査計画書の提出時に決定して枚方市に報告します。

(2) 事後調査の調査時期について、工事中は平日1回24時間、供用後は平日・休日各1回24時間となっています。その選定方法と考え方について事業者の説明を求めた。

↓

予測結果のピークとなる月の1日を選定します。具体的には施工業者から事前に工程を受け取り、事後調査地点で重機等が最も近づくことになる日を待ち構えて調査を行う方針です。

【検討結果】

- ・予測結果の根拠となる計算式、係数、計算過程等について検算が可能な水準まで記載すること。
- ・水象を環境影響評価項目に選定すること。必要な調査、予測、評価を行うとともに、結果は評価書に取りまとめ記載すること。
- ・工事の詳細など準備書の提出段階では確定していない内容があったため、工事の詳細などの確定状況に応じて必要な調査を適宜実施するとともに、環境保全措置の見直しを行うこと。調査結果は公表すること。
- ・事後調査は事業による影響が最大となる日に実施すること。
- ・事後調査の項目に水象を追加すること。
- ・大阪府立枚方支援学校には音や環境の変化等に敏感な感覚を持つ生徒も通学していると思います。生徒一人ひとりの個性に応じた十分な配慮を行うこと。
- ・液化化判定は造成工事による盛土高を考慮した上で行うこと。
- ・災害時の安全確保が担保されるよう人命を守るための避難施設、避難経路、また子育て世帯でも避難しやすい経路の確保等を行うこと。

【検討結果】

- ・予測結果の根拠となる計算式、係数、計算過程等について検算が可能な水準まで記載すること。
- ・工事の詳細など準備書の提出段階では確定していない内容があったため、工事の詳細などの確定状況に応じて必要な調査を適宜実施するとともに、環境保全措置の見直しを行うこと。調査結果は公表すること。
- ・事後調査は事業による影響が最大となる日に実施すること。
- ・環境基準を超過する地点については、可能な限りの影響の低減が図れるようその要因に対応した効果的な環境保全措置を講じること。