（仮称）枚方市駅南土地区画整理事業
環境影響評価に関する報告書
【要約書】

令和８年３月

枚方市

1. 事業の概要

1.1　事業の名称、事業者及び種類

名称	（仮称）枚方市駅南土地区画整理事業
事業者	枚方市
事業の種類	土地区画整理事業

1.2　事業の目的及び内容

目的	事業計画地の位置する枚方市駅周辺は、行政機能をはじめ、商業・業務機能や交通機能の強化など本市の中心市街地として形成されてきた。 本事業は、枚方市駅周辺再整備基本計画方針や地域特性を踏まえ、良好なまちづくりを行うため、区画整理手法により、道路、公園等の公共施設の整備改善及び宅地利用の増進を図ることを目的とする。
位置	大阪府枚方市岡東町、大垣内町二丁目、川原町の各一部（図 1-1 参照）
用途地域	全域が市街化区域で、商業地域又は近隣商業地域に指定されている。
面積	約 2.9ha、約 2.3ha

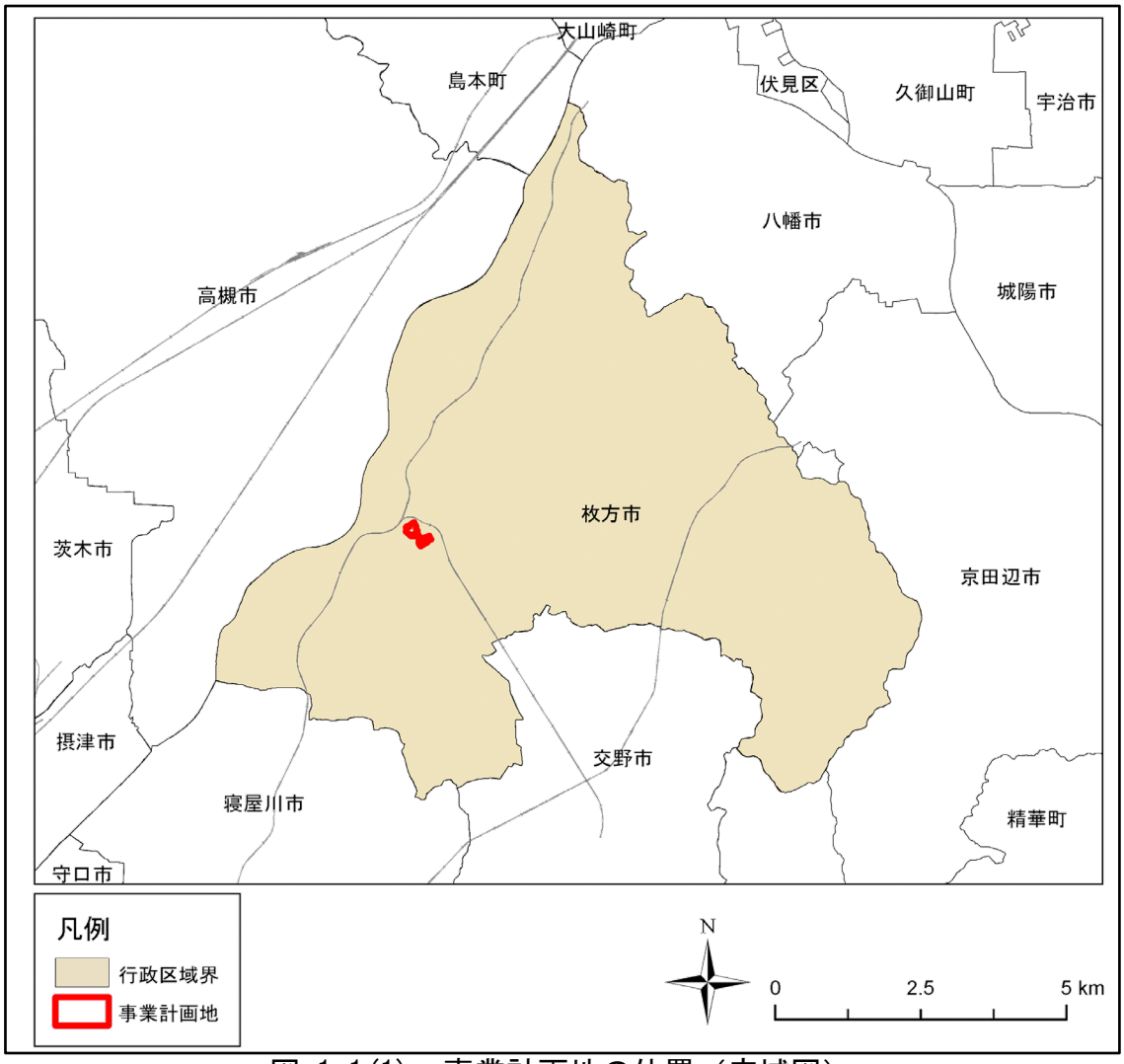


図 1-1(1)　事業計画地の位置（広域図）

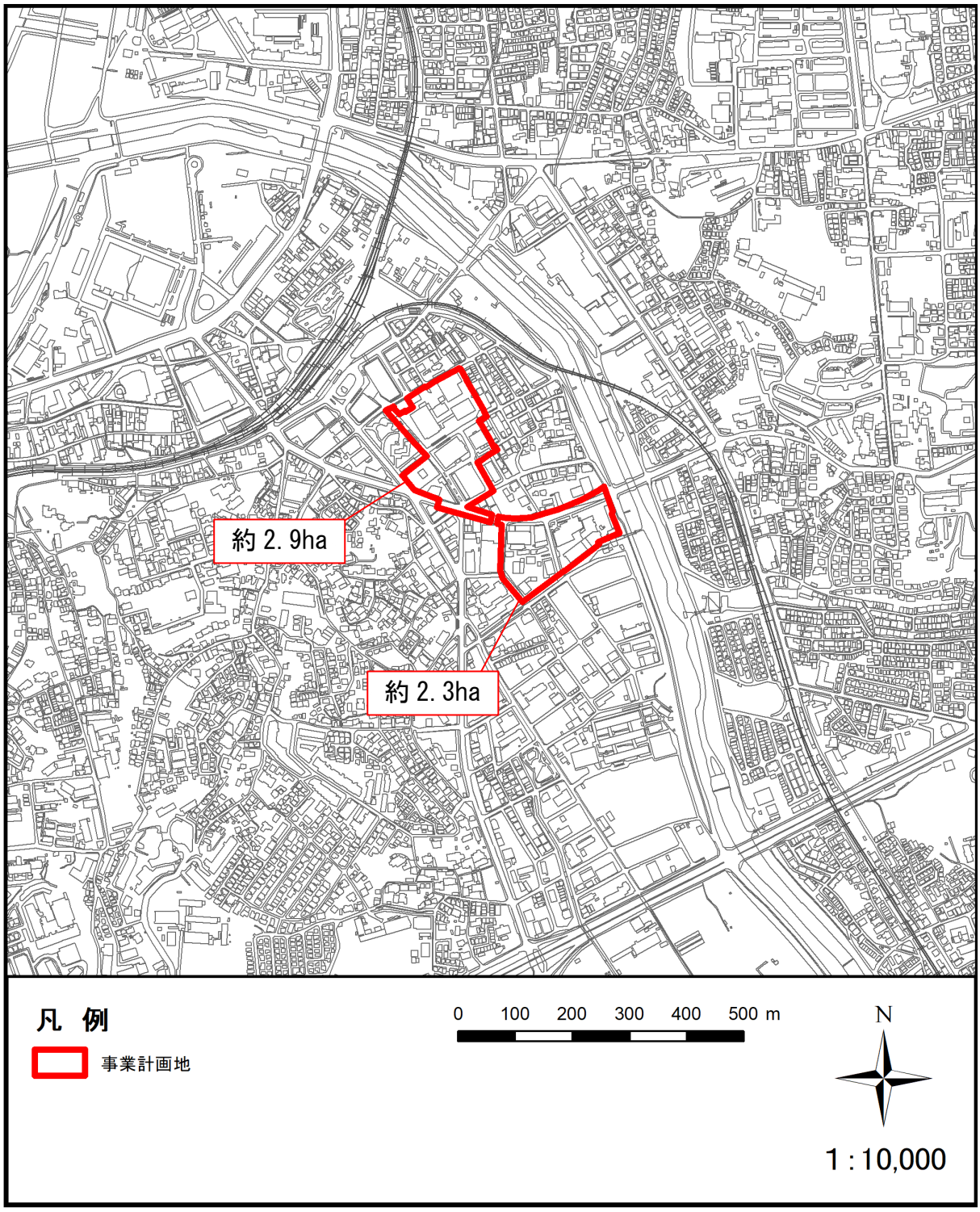
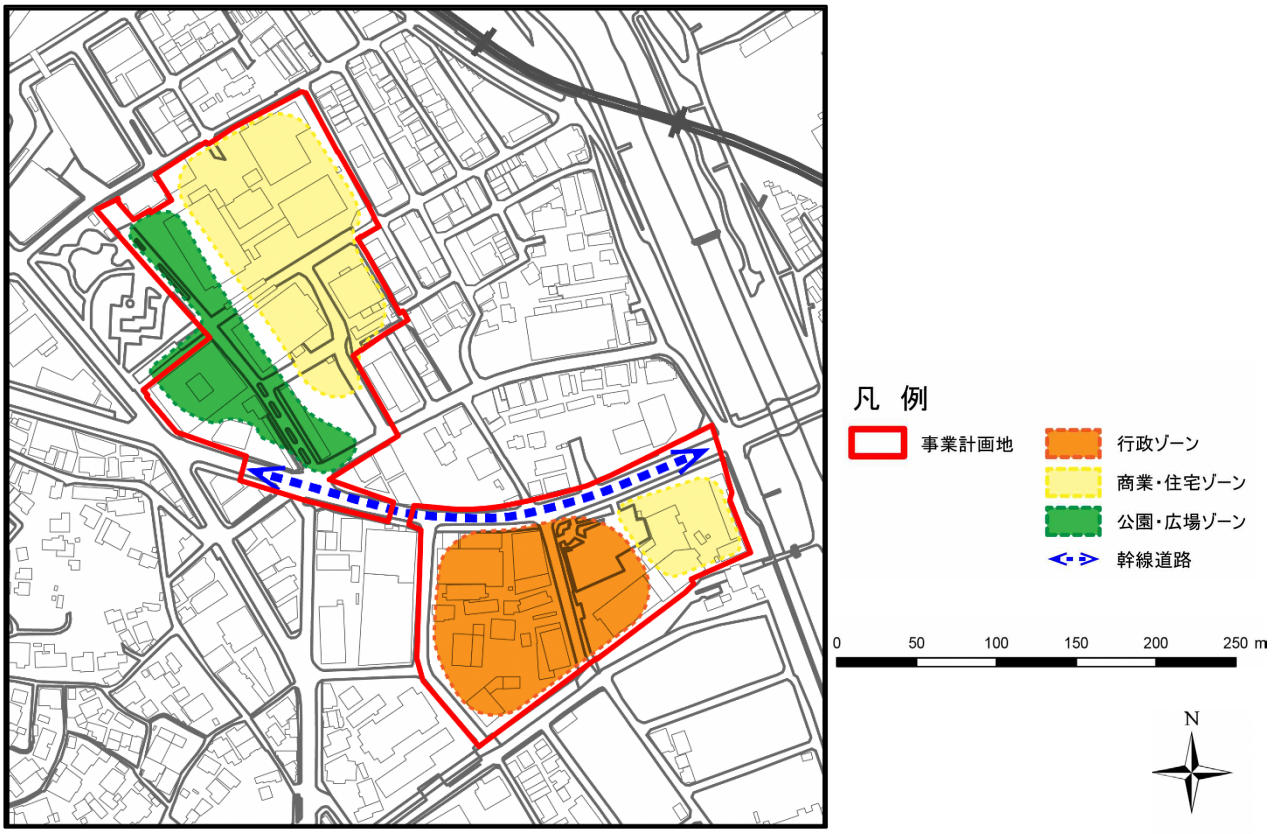


図 1-1(2)　事業計画地の位置（詳細図）

1.3　事業計画の概要

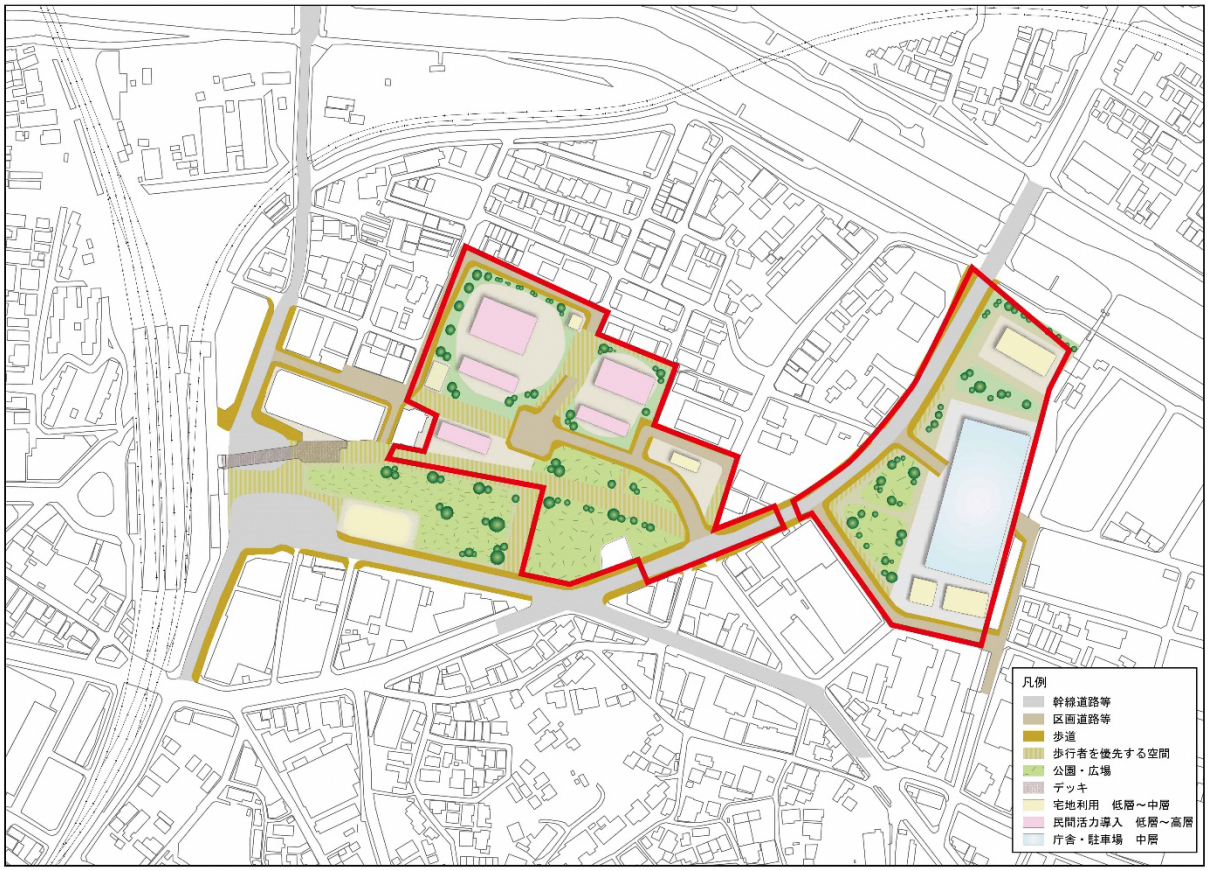
<table>
<tr><td>基本計画における目指すまちの将来像</td><td colspan="2">・「再発進 ひらかた 人が主役のゆとりと賑わいのまち」
サブテーマ：全ての世代が様々なライフスタイルを実現し、交流できるまち
・「生活サポート拠点」及び「安全・安心の拠点」を形成する。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">土地利用の配置の考え方</td><td>行政ゾーン</td><td>＜利便性が高く、安全・安心な行政施設＞
・新庁舎や枚方税務署、簡易裁判所などを行政エリアに配置し、利便性や防災性を高めた中枢拠点の効率的・効果的な形成を目指す。
・老朽化が進行している枚方消防署については、安全・安心の拠点の形成に向け、枚方寝屋川消防組合と連携しながら、行政エリアに一部機能の配置を検討。</td></tr>
<tr><td>商業・住宅ゾーン</td><td>＜まちの魅力を高める施設＞
・賑わいや地域活力の創出に寄与する商業・業務機能の誘導。
＜多様な居住施設＞
・土地の高度利用による商業・業務などとの複合化などによる居住機能の配置を誘導。</td></tr>
<tr><td>公園・広場ゾーン</td><td>＜まちの魅力を高める公園・広場＞
・公園・広場の整備により機能拡充し、交流と賑わいや憩いの場の形成等。</td></tr>
<tr><td>全体</td><td>＜まちの魅力を高める施設＞
・子育て・教育・医療・福祉、文化芸術などの生活サポート機能の誘導。
＜低層の良好な景観と人や環境にやさしいまち＞
・歩行者の目線における低層の良好な景観形成。
・新たに建設される建築物や街路灯、歩道の形状・色彩などについては、公園・広場などと連携したデザインなどにより、風格と魅力が感じられる景観形成。
・省エネルギーや都市緑化の推進により、環境負荷の低減に寄与。
＜利便性の向上や賑わいとゆとりある駅前空間＞
・既存の道路環境を有効活用し、円滑な交通動線が図られるよう、交通基盤を整備。
・枚方市駅前周辺への通過を目的とした一般車両の流入を抑制し、安全・安心な歩行者空間の形成や交通動線の円滑化、公共交通の利便性の向上。
＜安全・快適で歩いて楽しい空間＞
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、ウォーカブルなまちづくりの取組を進める。
・ポケットパークやベンチなどの休憩機能の設置など、利用者に応じた様々な歩行者空間の充実を図る。</td></tr>
</table>

道路計画	・事業計画地の間を横断する幹線道路と南北へ縦断する区画道路を整備。
公園計画	・都市計画公園ニッペパーク岡東中央（岡東中央公園）と一体性を確保した広場を配置し、修景施設及び災害時の避難場所等、多目的に活用可能な整備。 ・公園・広場は、歩行者に安らぎを与えるような整備。
排水計画	・雨水については、各道路に敷設する管渠で集約し、既存の雨水管に放流するほか、安居川からポンプ場で淀川に、新安居川からポンプ場で天野川に排水。 ・汚水は、既存の下水道管に放流。
供給計画	・上水道、ガス、電気、通信は、再整備において、利用、供給できるよう敷設。 ・電気、通信については共同溝により無電柱化。
その他公共施設以外の計画	・居住者・利用者を対象とした複合施設等の立地を想定。
供用時の 施設関連車両の 想定経路	・供用時の施設関連車両の想定経路は、国道１号、京都守口線、杉田口禁野線、枚方茨木線、枚方富田林泉佐野線等を想定。 ・今後、周辺道路の交通状況等を考慮して、具体的な通行経路を検討。



注)今後の検討や関係機関との協議により変更となる可能性がある。

図 1-2(1)　土地利用計画



注)今後の検討や関係機関との協議により変更となる可能性がある。

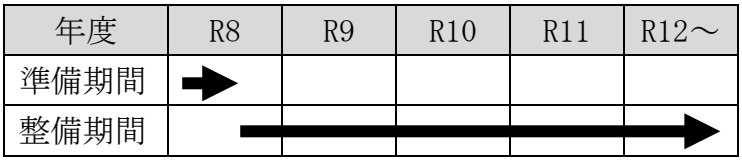
図 1-2(2)　土地利用のイメージ（参考）

1.4　工事計画

工事概要	造成工事によって、各ゾーンの基盤となる道路、供給処理施設、水路等を整備する計画である。土工事は、区域外からの土砂搬入による盛土工事が中心となるが、適切な盛土材の品質管理とともに、適正な施工管理を行う。 工事に際しては、騒音・振動の低減、粉塵の防止、濁水の流出防止など、周辺地域への環境に配慮した施工を行う計画とする。
工事時間帯	原則、午前8時から午後5時までを予定。（日曜日は原則作業しない）
工事用車両の通行経路	枚方富田林泉佐野線、岡東山之上東1号線等を予定。 （今後、周辺道路の交通状況等を考慮し、具体的な通行経路を検討）
建設廃材（副産物）等	関係法令に基づき、発生抑制・減量化・再資源化等、適正に処理する予定。
環境保全対策の実施方針	【工事の実施】 （大気質） ・工事中、粉塵の周辺地域への飛散防止のため、散水車等により適宜散水を行い、防塵ネットの設置を検討し、粉じん等の飛散量の低減に努める。 ・工事区域の出入口部にタイヤ洗浄設備を設置し、搬出車両のタイヤの洗浄を十分に行い、土砂を場外に持ち出さないように配慮する。 ・排出ガス対策型建設機械を採用するとともに、工事関係車両は、計画的に運行管理し、停車中のアイドリングストップの徹底を図ること等により、大気質への影響の低減に努める。 ・アスベストを含む建物を解体する際には、「大気汚染防止法」等の関係法令に基づき、事前調査、作業員の保護、飛散防止、廃棄物の適正処理に向けた取り組みを徹底する。 （水質） ・解体工事、造成工事に際しては、沈砂槽、濁水処理施設等の設置を検討し、周辺地域への土砂および濁水の流出を防止する。 ・事業計画地の外周部（区域界）では、土嚢や板柵工を設置し、周辺地域への土砂流出防止を図る。また、降雨時には裸地面保護のため防水シート等を被覆し、土砂流出を抑制する。 ・工事関係者のし尿等については仮設トイレを設置し、くみ取りにより処理し水路などへの放流は行わない。 （地下水） ・地下水位以下の地中構造物の解体時は、対象域の外周に地下水を遮断する止水のために鋼矢板で遮水壁を設置して外部と隔離し、内側に溜

環境保全対策の実施方針	まった地下水を揚水した後に構造物を解体する。 ・解体工事中は、止水壁内の地下水及び湧水は揚水して事業用地内に設けた沈砂槽に送る。 ・沈砂槽に集められた汚濁水は、水質処理後に公共下水道に放流する。 ・地中深部に達する支持杭は、ケーシングドリルで抜き取り、ただちに空隙を良質土で埋め戻す。 ・解体工事終了後は、良質土で埋戻し、地下水を遮断する目的で設置した鋼矢板を撤去する。 ・既設構造物の解体工事において、遮水壁の設置、地下構造物の除却等による地下水への影響が生じる場合には、保全対策及びモニタリングの実施を検討する。 ・造成工事においては、良質土を使用し、盛土材が乾燥して飛散しないように施工後はシートで被覆または散水する。 （地盤沈下） ・使用機材の稼働による荷重及び振動が、地盤や周辺地域に与える影響の少ない解体方法及び建設機材を基本的に選定する。 ・解体工事により空隙となる部分は、良質土を用い、転圧・締め固めには適切な能力の建設機材を使用する。 ・地下水位以下の解体工事においては、解体対象となる構造物の外周を適切な深度に達する鋼製矢板等で仕切り、内部の地下水を汲み上げて地下水位を低下させ、地盤が乾燥した状態で解体を実施する。 ・造成工事においては、盛土材を適切な厚さで撒きだし、過大な能力とならない締固め重機を用いる。 ・盛土境界部などでは必要に応じ盛土外周に土留め壁を設置するなどし、盛土周辺部への影響に十分留意した施工法を採用し、当該盛土造成規模に最適な能力の建設機材を用いる。 ・造成工事に際しては、地盤の急激な変状を生じさせない対策及び事業計画地の周辺の地盤や家屋に影響がない対策を実施する。 ・造成工事においては、盛土による圧密沈下が発生する可能性がある場合等、ボーリング調査等により粘土層・シルト層等の軟弱地盤の有無・土層構成、地下水位高を把握する。軟弱地盤が存在する場合は、適切な対策工法を検討する。 （土壌汚染） ・調査により汚染された土壌がある場合には、汚染土壌の飛散防止対策（散水、被覆等）を検討、実施する。また、モニタリング（大気、公共用水域、地下水等）の実施を検討する。

環境保全対策の実施方針	・埋め戻し土は、土壌汚染対策法の基準を満足する良質材を使用する。 ・造成工事において盛土材料を外部から持ち込む場合は、土壌汚染対策法の基準を満足する良質土とする。 （廃棄物及び発生土） ・建設廃材等は、集積ヤードとその性状に応じた分別容器を計画し、保管基準の遵守と環境保全に努める。 ・発生土は事業計画地内の盛土や埋戻し土として、極力場内での再利用に努め、場外搬出する残土の発生抑制を図る。 （騒音・振動、交通、コミュニティ、人と自然とのふれあい活動の場） ・建設地の周囲に仮囲いを設置し、防音パネルや防音シート等の設置を検討する。 ・低騒音型、低振動型建設機械を採用する。また、工事関係車両は走行速度の抑制や、不要なクラクション、アイドリング等を行わないよう周知・徹底する。 ・工事関係車両については、周辺地域への交通、騒音・振動、コミュニティ、人と自然とのふれあい活動の場等への影響を軽減するように、通行経路、走行時間帯を計画し、誘導員の配置等の安全対策の実施を検討する。 （景観） ・施工時の仮囲いの設置にあたっては、機能性を確保したうえで、景観面（色彩、デザイン、素材等）にも配慮するものとし、周辺景観との調和に留意する。 （文化財） ・事業計画地内に埋蔵文化財包蔵地(岡東遺跡等)が存在する。解体工事着手前に、文化財保護法に基づく手続きを行い適切に対応する。 （生態系） ・現況の市街地を裸地にすることや工事濁水等による動植物の生育・生息に及ぼす影響を可能な限り低減する。 ・重要な種が確認され影響が生じる場合、保全対策を検討し、生息・生育環境の確保に努める。 （地球環境） ・温室効果ガス等の排出量を削減するため、省エネルギー型の建設機械

環境保全対策の実施方針	等の導入に努める。 【供用後】 （大気質） ・区画内道路を適切に配置することにより、周辺地域への排気ガスの影響を軽減するよう努める。 （騒音・振動、交通） ・区画内の道路に低騒音型舗装の採用について検討し、車両通行に伴う騒音の影響軽減への配慮に努める。 ・区画内道路を適切に配置することにより、車両通行による周辺地域への騒音・振動、交通への影響を軽減するよう努める。 （コミュニティ、景観、人と自然とのふれあい活動の場） ・地域住民のコミュニティ形成の場の保全に努める。 ・区画内道路を適切に配置することにより、車両通行に伴うコミュニティ、人と自然とのふれあい活動の場への配慮に努める。 ・街路灯、ガードレール等の施設のデザインや形状、色彩について検討し、周辺の景観との調和を図るよう努める。 ・事業計画地内には、公園、緑地の整備等により、人と自然とのふれあい活動の場の創出に努める。 （地球環境） ・公園、緑地の整備等により、温室効果ガスの削減等に努める。 ・区画内道路を適切に配置することにより、車両通行の増加を抑制し、温室効果ガスの削減に努める。 ・道路照明や防犯灯などまちなかの照明器具についても、順次 LED 化に努める。 ・効果的な緑化空間の形成促進を行い、敷地外周辺部への緑地帯や連続性のある植栽の配置、地域性に配慮した樹種の選択を検討するとともに、緑化や広場・水面の整備など多様なみどりを確保するなど、グリーンインフラの導入やネイチャーポジティブの実現に取り組む。
工事工程	 注）上記は方法書作成時の工程であり、今後の検討や関係機関との協議により変更となる可能性がある。

2. 環境影響評価項目の選定

環境影響評価項目は、対象事業の特性と周囲の自然的、社会的状況を勘案し、「枚方市環境影響評価等技術指針」（令和 2 年 1 月）に準拠して選定した。その結果、本事業では、環境影響評価において予測・評価を行う必要があると考えられる環境項目として、表 2-1 のとおり 14 項目を抽出した。

表 2-1　環境影響評価項目の選定結果（1/2）

環境影響評価項目		環境影響要因の内容						
大項目	小項目	工事の実施				施設等の存在	施設等の供用	
		解体工事	造成工事	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	公共施設、住宅等の存在	公共施設、住宅等の稼働	公共施設、住宅等関係車両の走行
大気質	二酸化窒素			○	○		△	○
	浮遊粒子状物質			○	○		△	○
	粉じん等	○	○	○	○			
	アスベスト	○						
水質(底質を含む)	浮遊物質量	○※1	○					
地下水	地下水	○	○					
騒音(低周波音を含む)及び振動	騒音	○	○	○	○		△	○
	振動	○	○	○	○		△	○
	低周波音						△	
地盤沈下	地盤沈下		○	○				
土壌汚染	土壌汚染	○	○				△	
廃棄物及び発生土	一般廃棄物		○					
	産業廃棄物	○	○					
	発生土		○					

表 2-1(2)　環境影響評価項目の選定結果（2/2）

環境影響評価項目		環境影響要因の内容						
		工事の実施				施設等の存在	施設等の供用	
大項目	小項目	解体工事	造成工事	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	公共施設、住宅等の存在	公共施設、住宅等の稼働	公共施設、住宅等関係車両の走行
交通	交通混雑				○			○
	交通安全				○			○
	交通経路				○			○
日照阻害	日照阻害					△		
電波障害	電波障害					△		
風害	風害					△		
コミュニティ	コミュニティ				○	○	△	○
景観	都市景観					○		
文化財	文化財		○					
	埋蔵文化財		○					
生態系(植物、動物、生態系)	植物	○	○					
	動物	○	○					
	生態系	○	○					
人と自然とのふれあい活動の場	人と自然とのふれあい活動の場				○			○
地球環境	地球環境			○	○		△	○

注)○印は、影響が考えられ、環境影響評価項目として抽出したものを示す。
　　△印は、環境影響評価項目として抽出しないが、参考に仮条件による予測のみ実施するものを示す。
※1. 方法書では、解体工事に伴う水質は環境影響評価項目として選定していなかったが、方法書に対して提出された協議結果通知書における意見を勘案し、環境影響評価項目として選定した。

3. 環境影響評価結果の概要

3.1　予測の前提条件

環境影響評価の前提条件として、走行ルート、調査・予測地点、交通量を以下のとおり設定した。

(1) 走行ルート

○工事用車両　：国道 1 号、枚方富田林泉佐野線、岡東山之上東 1 号線を利用した場合を想定

○施設利用車両：国道 1 号、京都守口線、枚方茨木線、枚方富田林泉佐野線、岡東山之上東 1 号線を利用した場合を想定

(2) 調査・予測地点

事業計画地周辺の保全施設の立地状況、地形や動植物の現況等を踏まえて設定（図 3-1～図 3-15 参照）

(3) 時間帯別交通量

○現況交通量　　：令和 5 年の現地調査結果

○供用時の関連車両：施設等の供用により発生する開発関連交通量の推計結果

平日：4 街区 2,552 台/日、5 街区 2,797 台/日

休日：4 街区 3,226 台/日、5 街区 182 台/日

○工事用車両　　：工事最盛期における工事用車両台数（大型車）

4 街区 18 台/日、5 街区 28 台/日

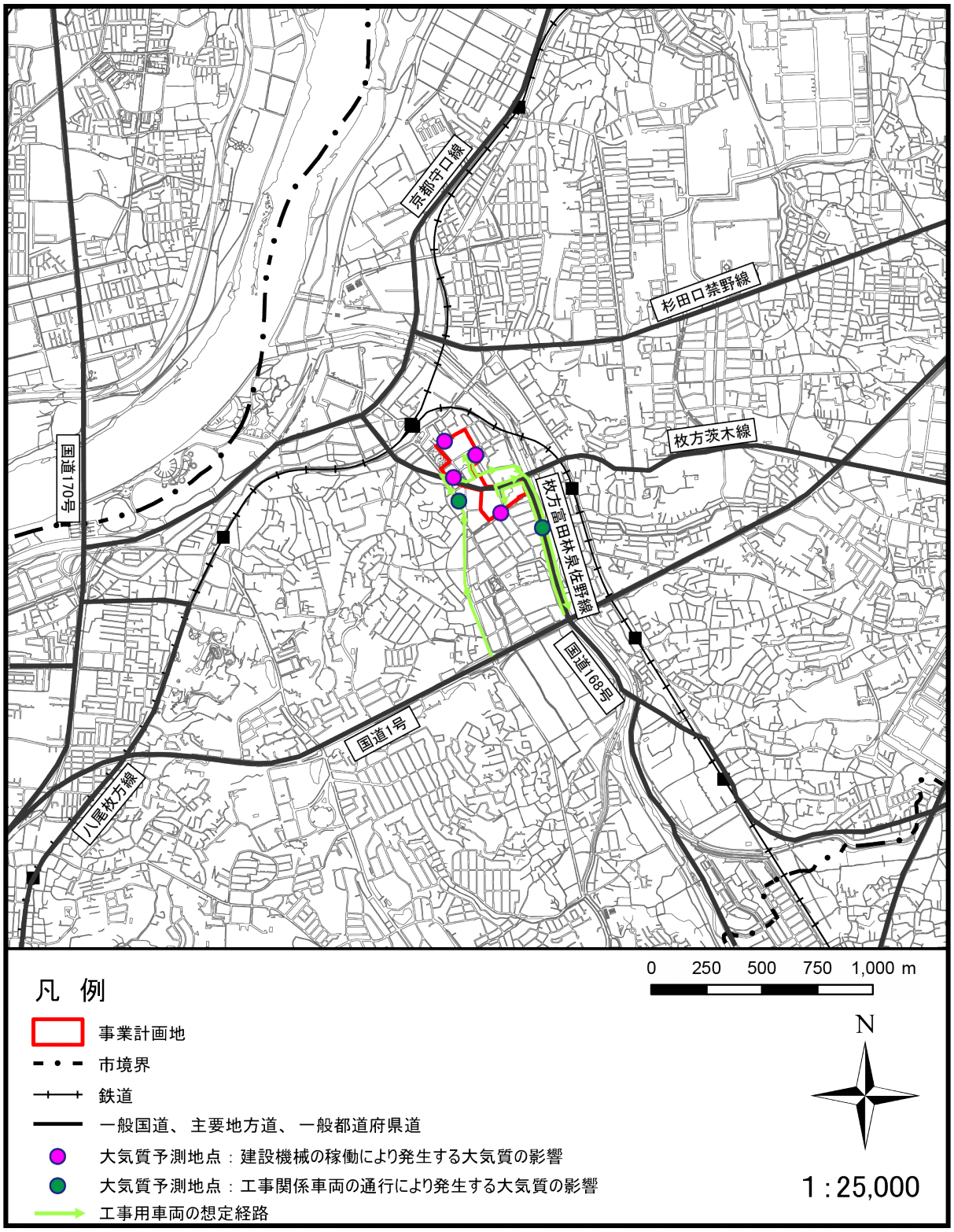


図 3-1　予測地点（大気質：工事中）

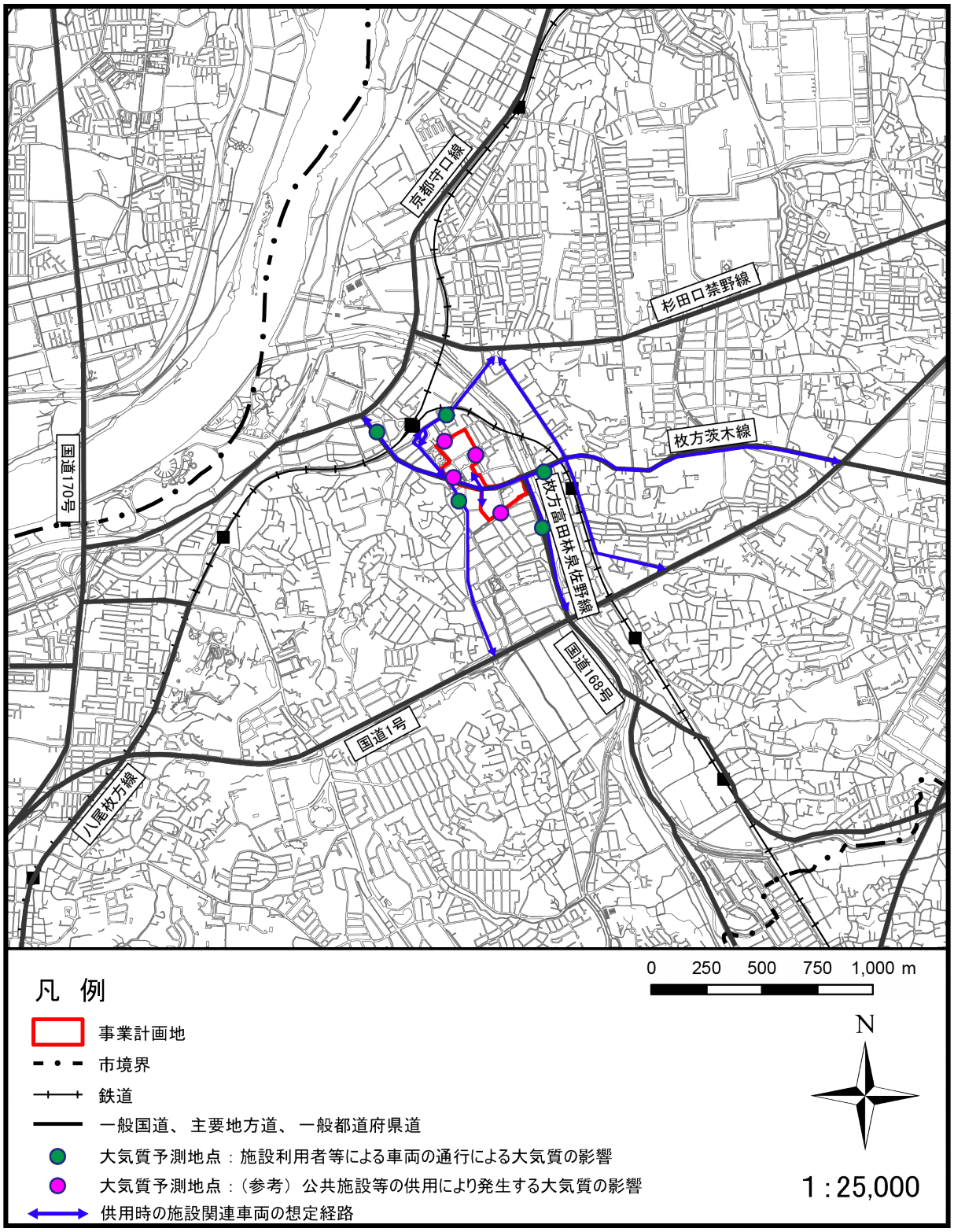


図 3-2　予測地点（大気質：供用時）

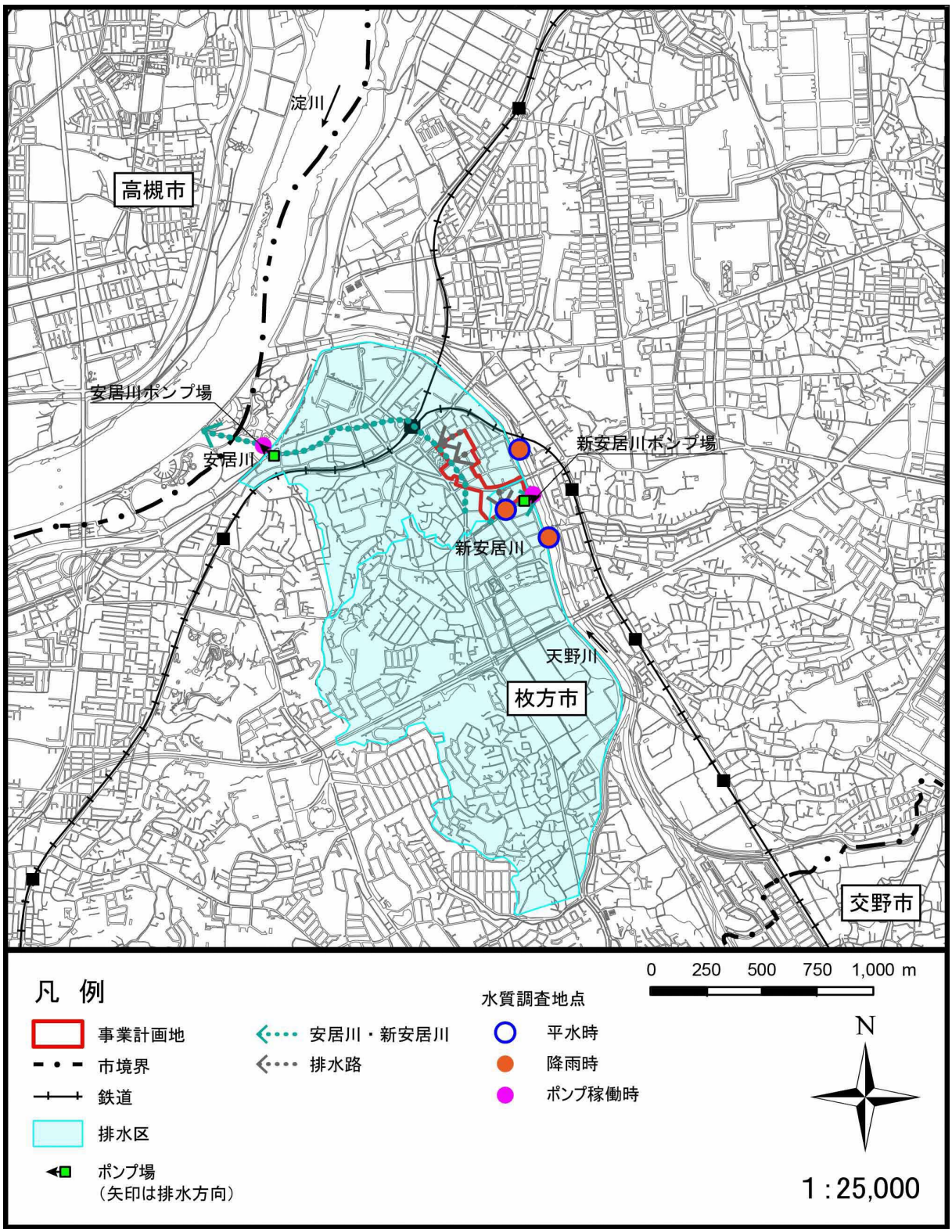


図 3-3　現地調査地点（水質）

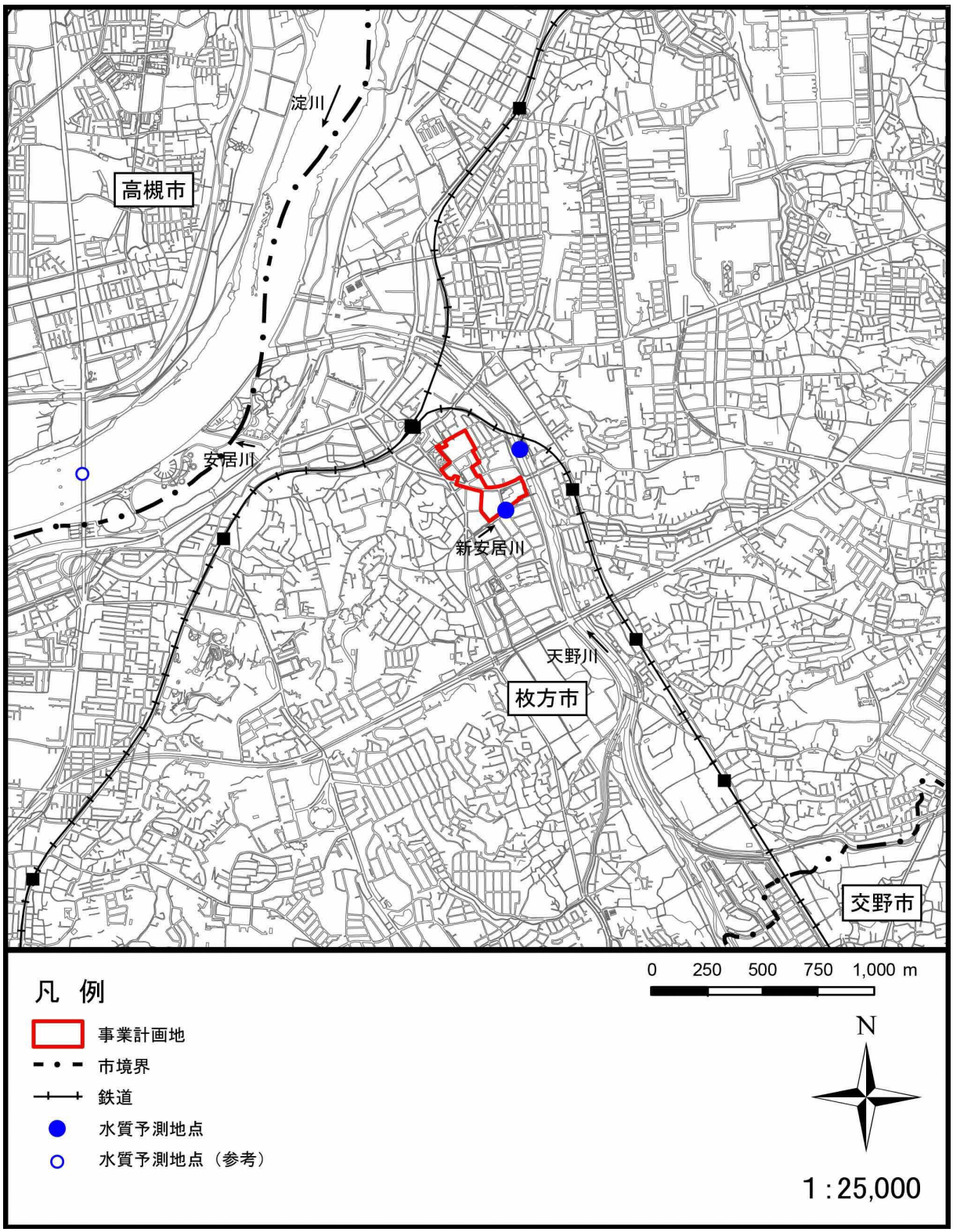

淀川
高槻市
安居川
新安居川
天野川
枚方市
交野市
凡 例
事業計画地
市境界
鉄道
水質予測地点
水質予測地点（参考）
0 250 500 750 1,000 m
N
1：25,000

図 3-4　予測地点（水質）

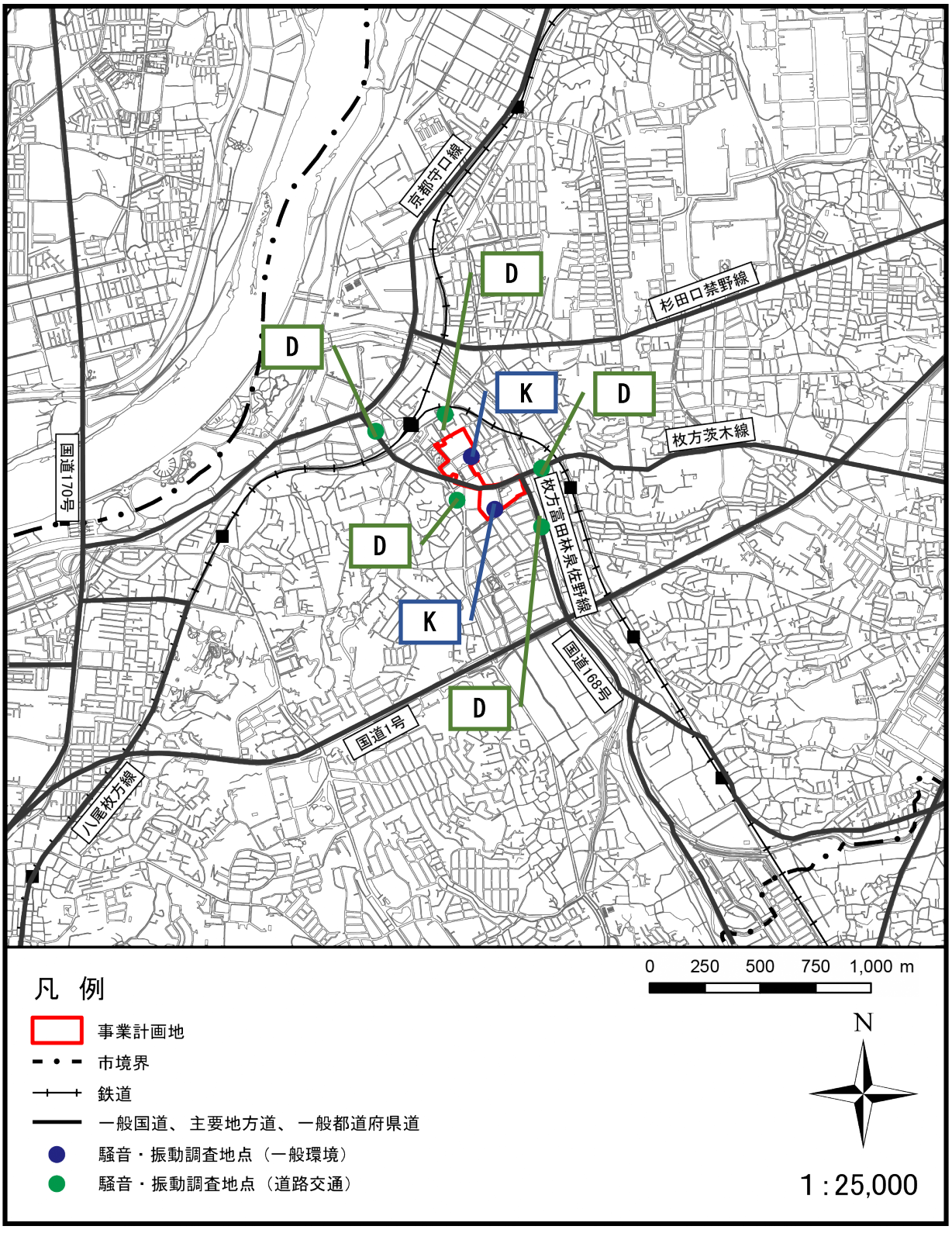


図 3-5　現地調査地点（騒音・振動）

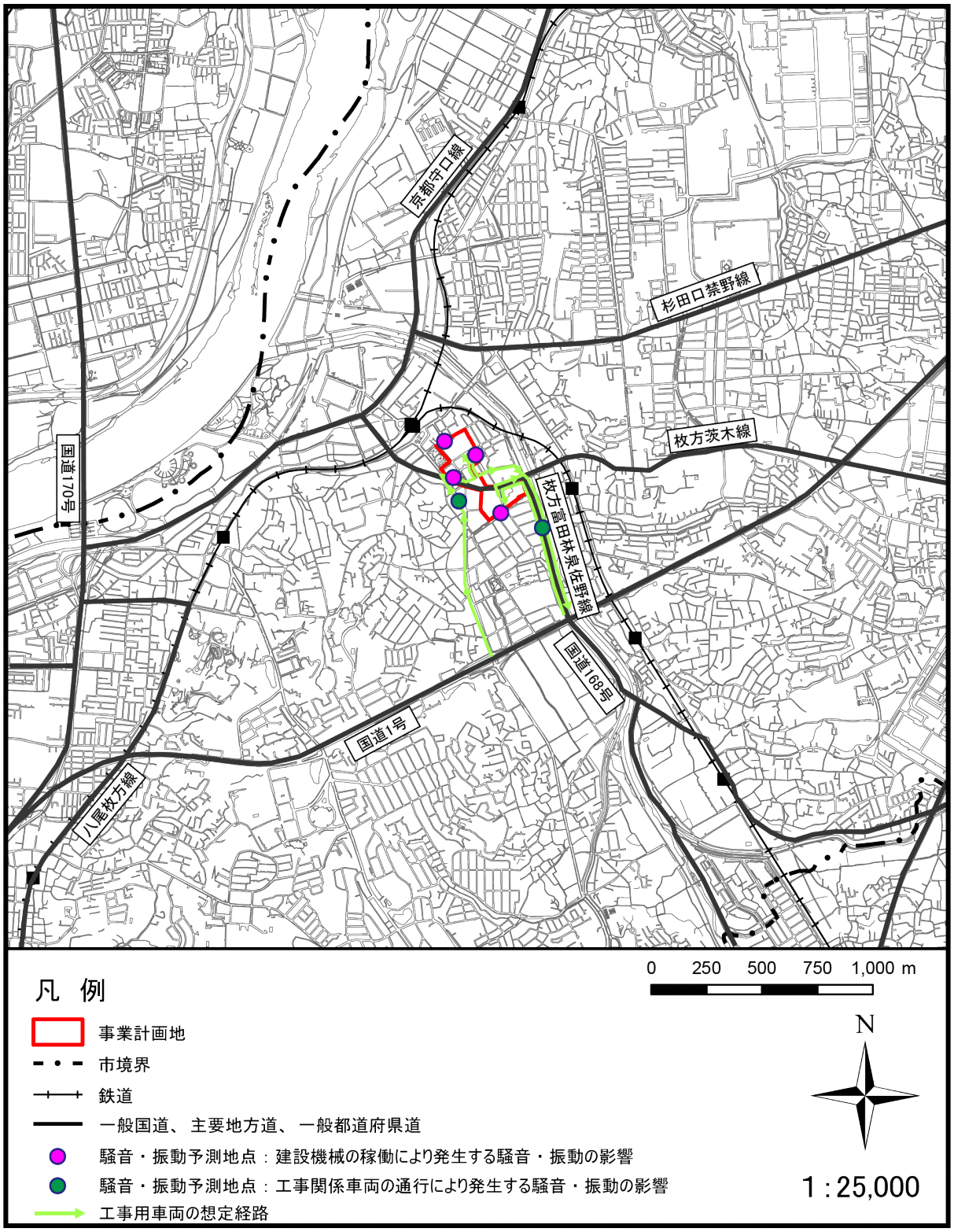


図 3-6　予測地点（騒音・振動：工事中）

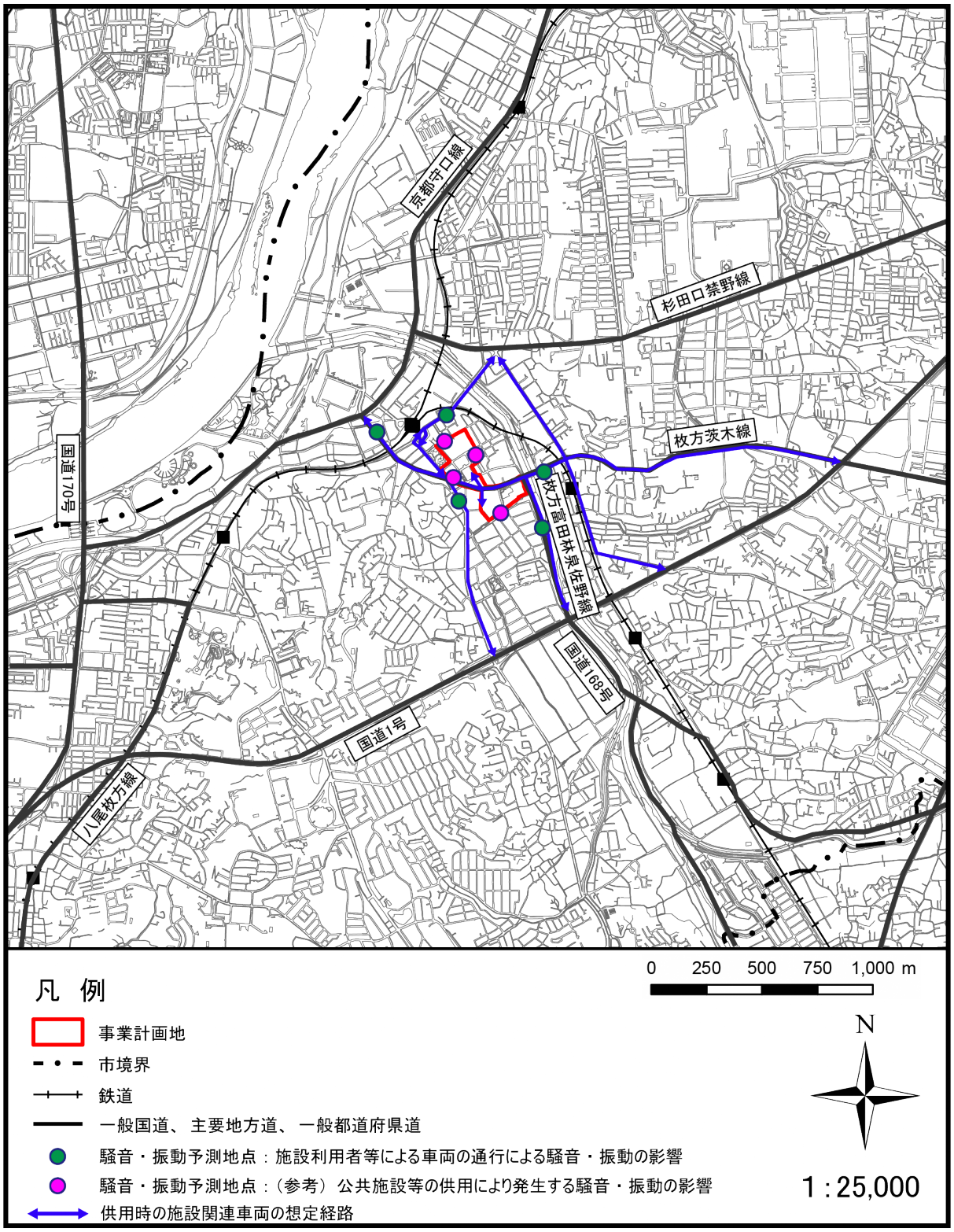


図 3-7　現地調査・予測地点（騒音・振動：供用時）

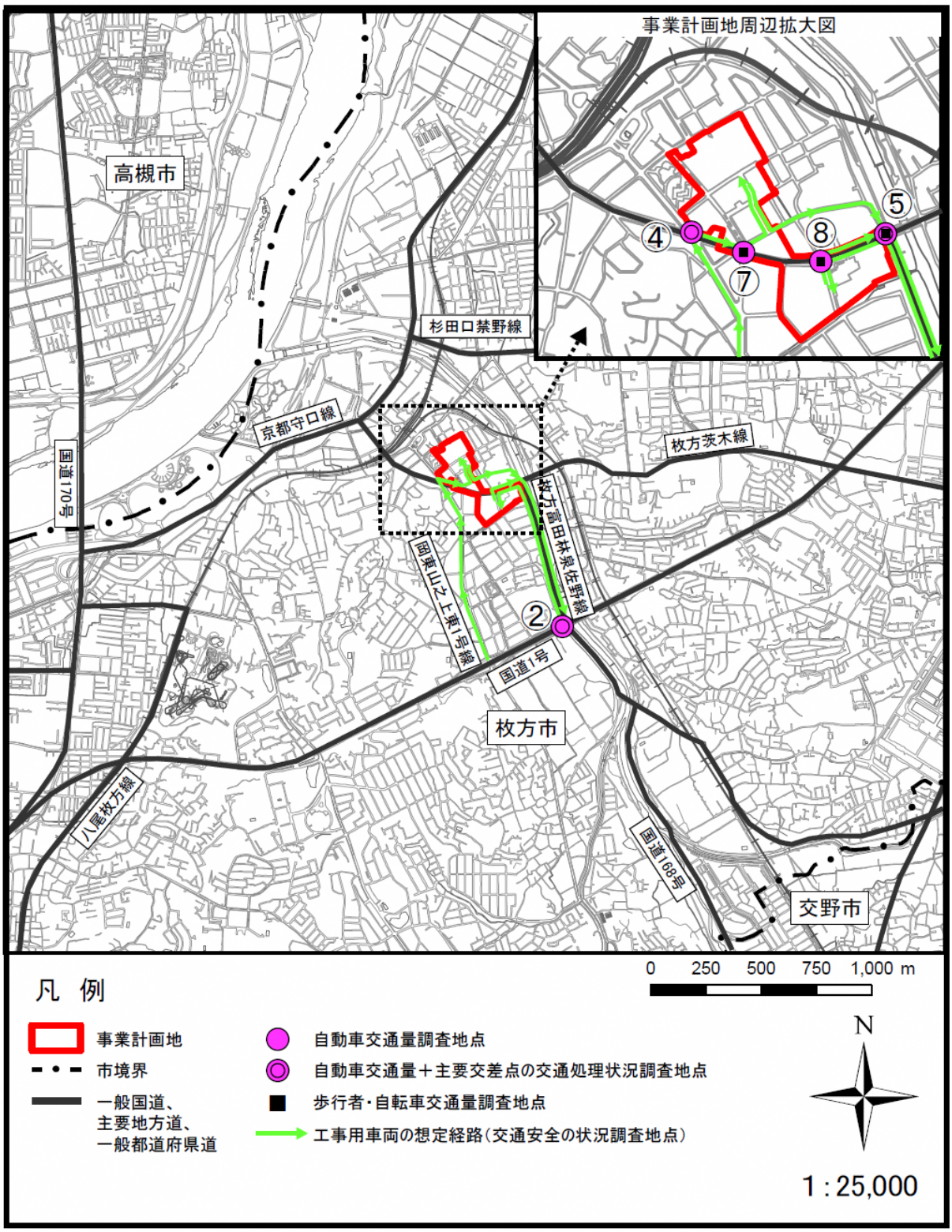


図 3-8　現地調査地点（交通：工事中）

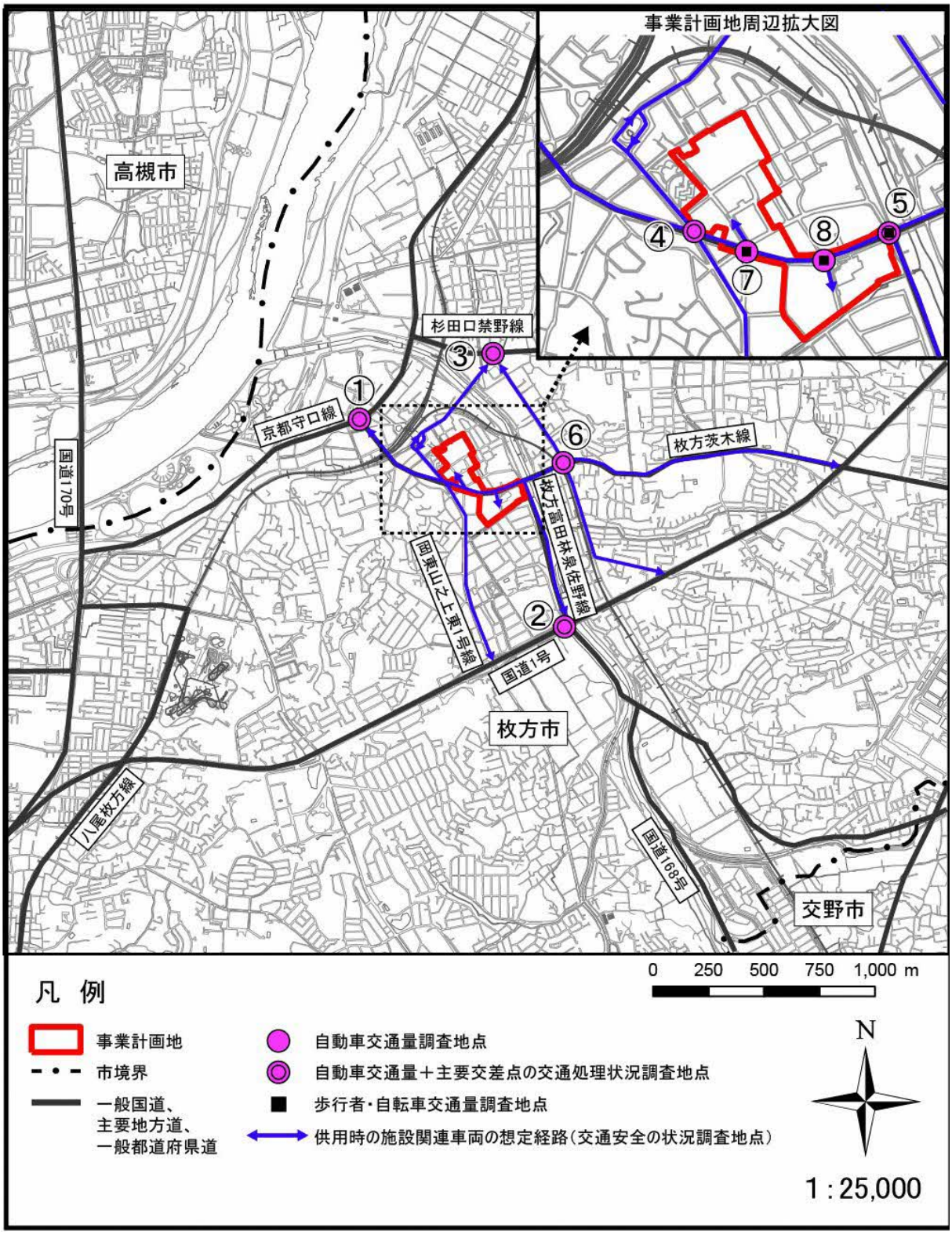


図 3-9　現地調査地点（交通：供用時）

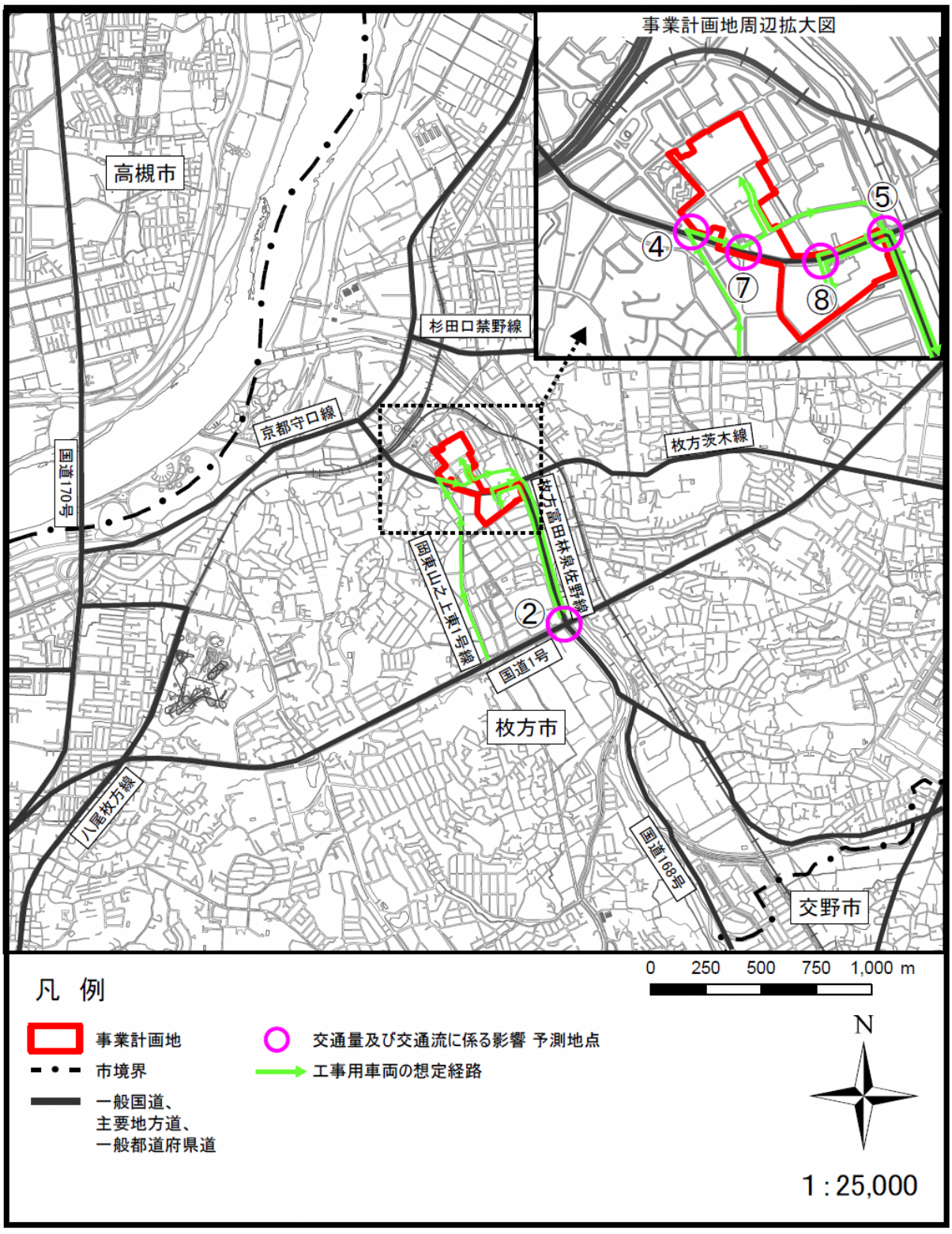


図 3-10　予測地点（交通：工事中）

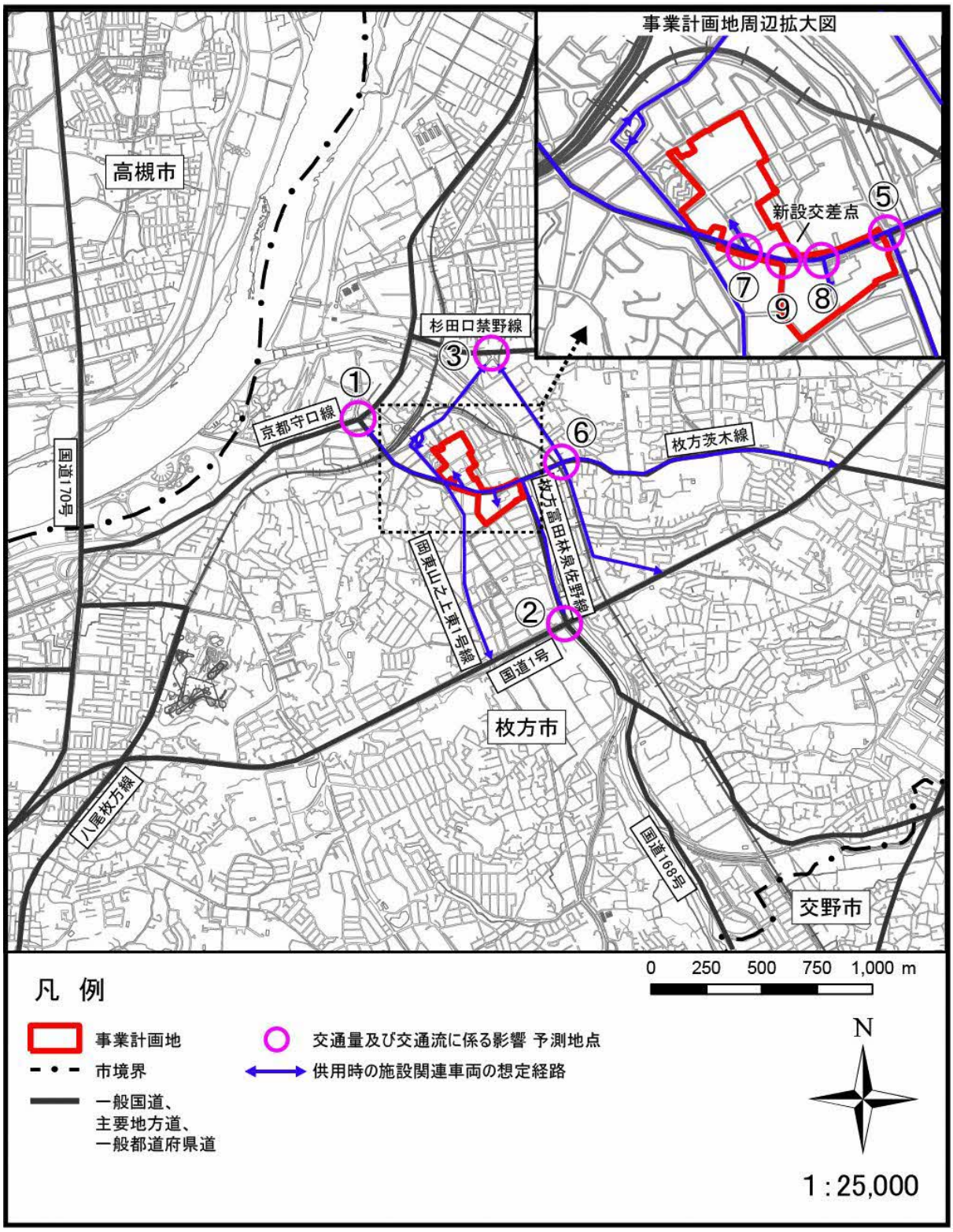


図 3-11　予測地点（交通：供用時）

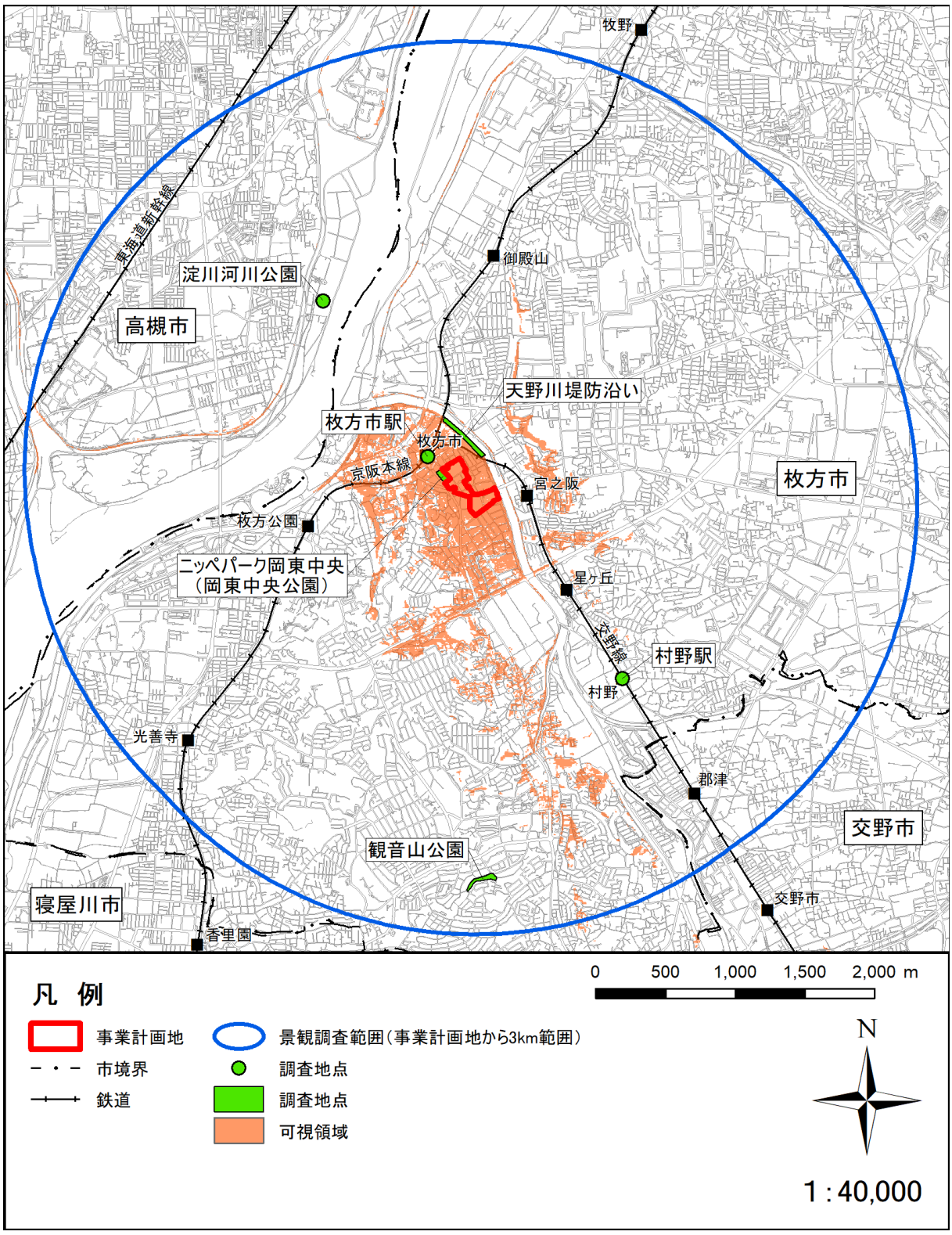


図 3-12　現地調査・予測地点（景観）

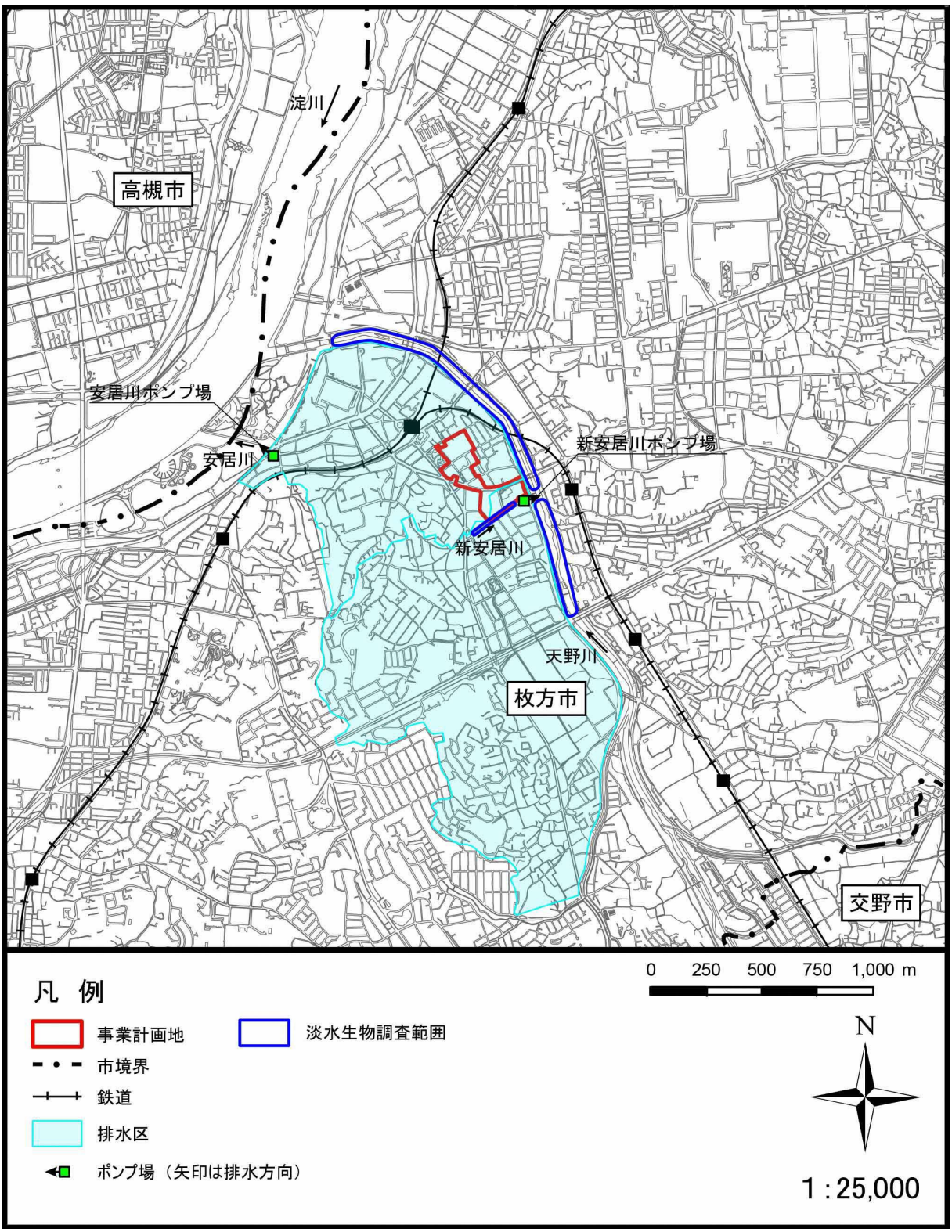


図 3-13　現地調査・予測地点（動物）

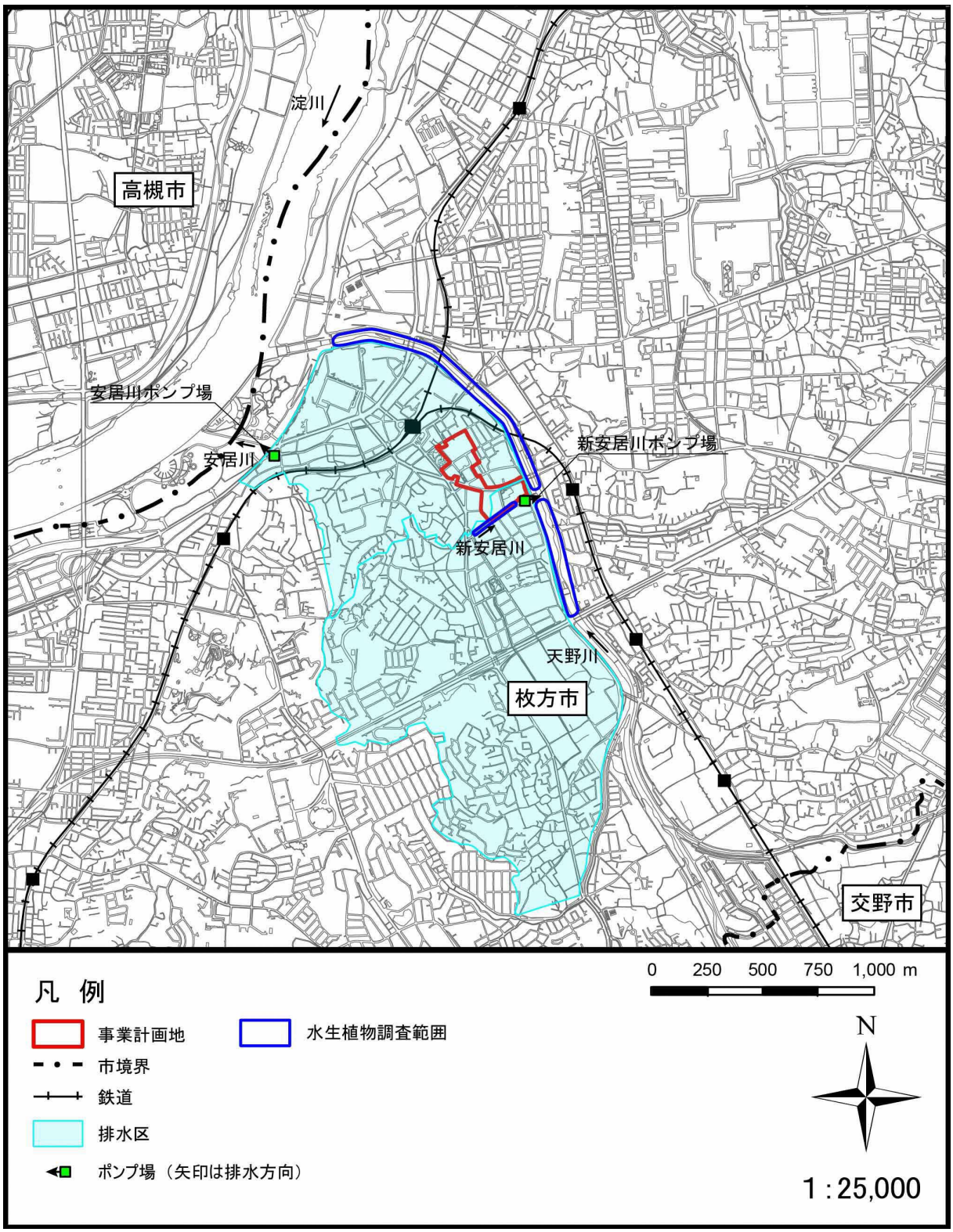


図 3-14　現地調査・予測地点（植物）

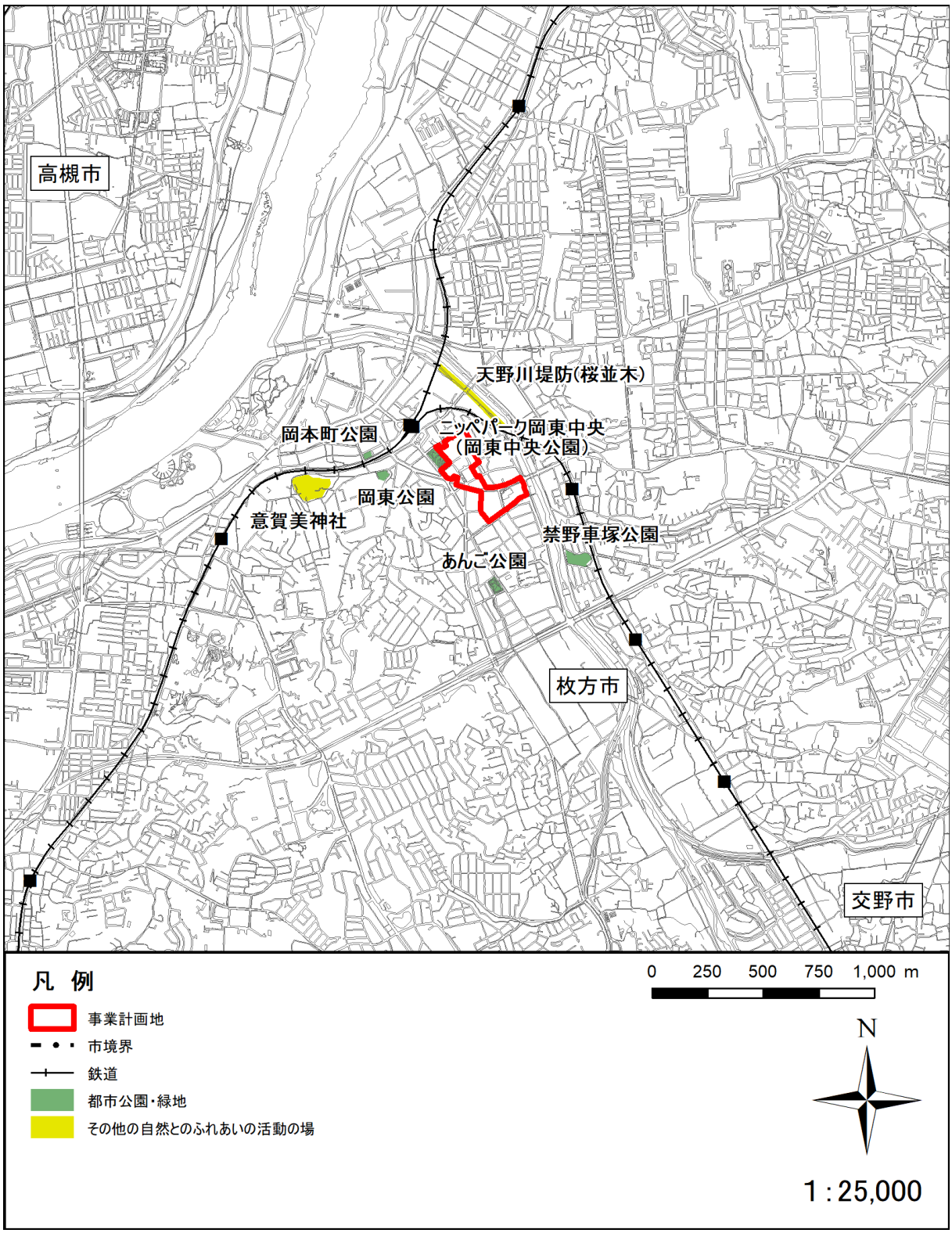


図 3-15　現地調査・予測地点（人と自然とのふれあい活動の場）

3.2　大気質

3.2.1　影響予測・評価結果

(1) 工事中

解体工事では、予測条件に示した措置を確実に実行することにより、アスベストの飛散は生じないものと予測された。また、建設機械の稼働及び工事関係車両の通行に伴う大気質の予測結果は表 3-1～表 3-6 に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記に示す環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-1　建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (ppm)	日平均値の年間 98%値 (ppm)	環境保全目標	評価
P1	0.0156	0.030	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
P2	0.0174	0.032		
P3	0.0115	0.025		
P4	0.0131	0.027		

表 3-2　建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (mg/m^3)	日平均値の年間 2%除外値 (mg/m^3)	環境保全目標	評価
P1	0.0146	0.038	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m^3 以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
P2	0.0149	0.038		
P3	0.0142	0.037		
P4	0.0143	0.037		

表 3-3　建設機械の稼働に伴う降下ばいじん量の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	予測値 (t/km^2/月)					環境保全目標 (t/km^2/月)	評価
	春季	夏季	秋季	冬季	最大値		
P1	3.7	5.6	2.6	4.6	5.6	10	環境保全目標との整合が図られている。
P2	3.6	2.1	4.9	2.8	4.9		
P3	5.0	3.5	7.0	4.1	7.0		
P4	4.3	4.7	2.6	5.5	5.5		

表 3-4　工事関係車両の通行に伴う二酸化窒素の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98%値 (ppm)	環境保全目標	評価
S1	0.01008	0.023	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
S2	0.01053	0.023		

表 3-5　工事関係車両の通行に伴う浮遊粒子状物質の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (mg/m^3)	日平均値の 年間 2%除外値 (mg/m^3)	環境保全目標	評価
S1	0.01401	0.037	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m^3 以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
S2	0.01403	0.037		

表 3-6　工事関係車両の通行に伴う降下ばいじん量の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	予測値（t/km^2/月）					環境保全目標 (t/km^2/月)	評価
	春季	夏季	秋季	冬季	最大値		
S1	0.3	0.2	0.4	0.3	0.4	10	環境保全目標との整合が図られている。
S2	0.5	0.4	0.7	0.4	0.7		

環境保全措置（工事中）

・粉じん等の周辺地域への飛散防止のため、散水車等により適宜散水を行うとともに、必要に応じて防塵ネットの設置を検討すること等により、粉じん等の飛散量の低減に努める。
・工事区域の出入口部にタイヤ洗浄設備を設置し、搬出車両のタイヤの洗浄を十分に行い、土砂を場外に持ち出さないように配慮する。
・排出ガス対策型建設機械を採用するとともに、工事関係車両は、計画的に運行管理し、停車中のアイドリング・ストップの徹底を図ること等により、大気質への影響の低減に努める。
・アスベストを含む建物を解体する際には、「大気汚染防止法」等の関係法令に基づき、事前調査、作業員の保護、飛散防止、廃棄物の適正処理に向けた取り組みを徹底する。

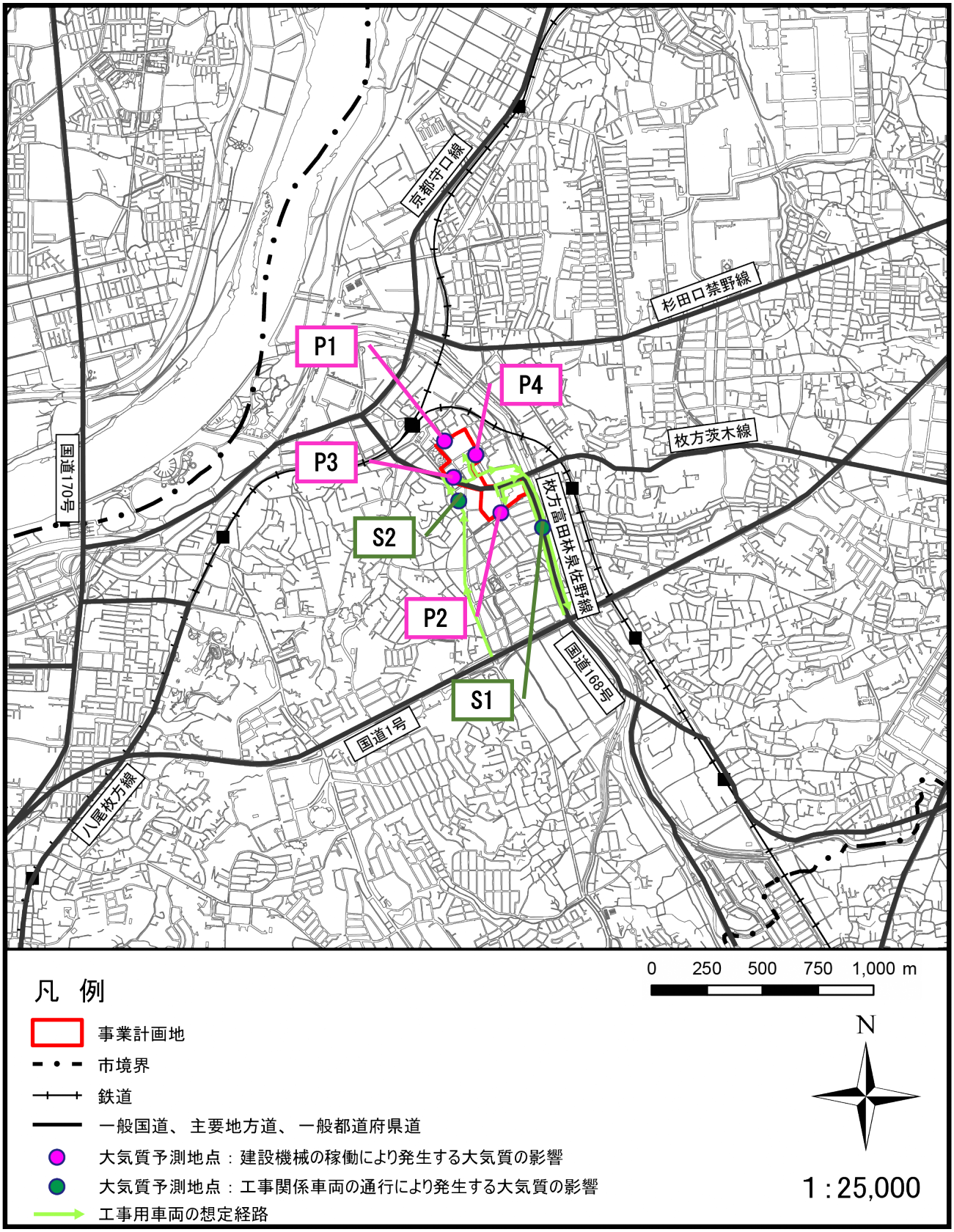


図 3-16　大気質の予測地点（工事中）

(2) 供用中

供用中の大気質の予測結果は表 3-7～表 3-8 に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記に示す環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-7　施設利用者等の車両通行に伴う二酸化窒素の予測・評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98%値 (ppm)	環境保全目標	評価
T1	0.01122	0.024	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
T2	0.01019	0.023		
T3	0.01063	0.023		
T4	0.01122	0.024		
T5	0.01028	0.023		

表 3-8　施設利用者等の車両通行に伴う浮遊粒子状物質の評価結果（地上 1.5m）

予測地点	年平均値 (mg/m^3)	日平均値の 年間 2%除外値 (mg/m^3)	環境保全目標	評価
T1	0.01408	0.037	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m^3 以下であること。	環境保全目標との整合が図られている。
T2	0.01401	0.037		
T3	0.01404	0.037		
T4	0.01408	0.037		
T5	0.01402	0.037		

環境保全措置（供用中）

・区画内道路を適切に配置することにより、周辺地域への排気ガスの影響を軽減するよう努める。

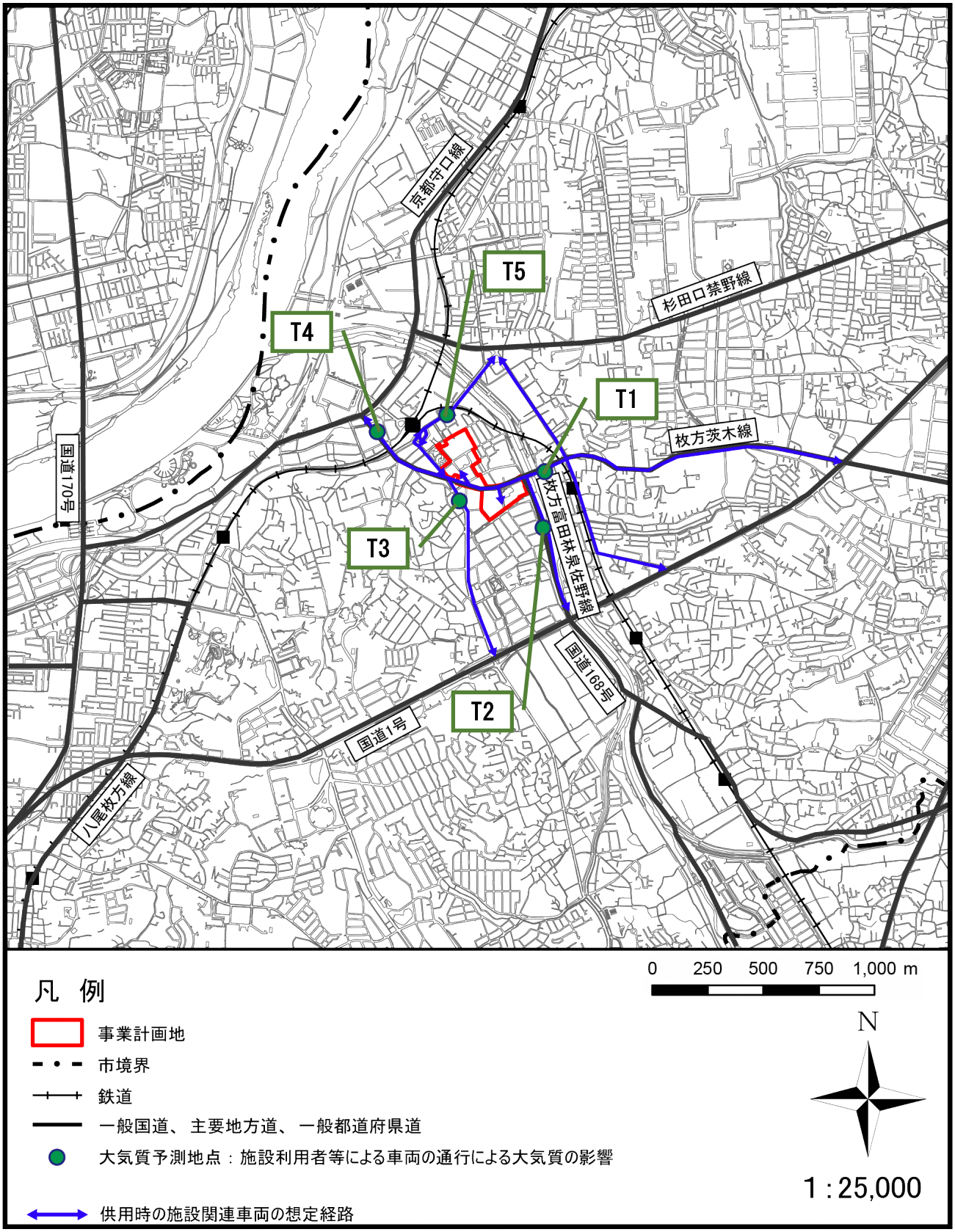


図 3-17　大気質の予測地点（供用中）

3.3　水質

3.3.1　現地調査結果

事業計画地からの工事用排水の排出予定箇所及びその周辺 3 地点において、公共用水域の水質（浮遊物質量、水温、pH、濁度、流量）を調査した結果は表 3-9～表 3-10 に示すとおりである。

表 3-9　水質の現地調査結果（平水時）

項目（単位）	調査結果												環境基準（B 類型）
	夏季（R5.8.29）			秋季（R5.10.18）			冬季（R6.1.23）			春季（R6.3.28）			
	S1	A1	A2	S1	A1	A2	S1	A1	A2	S1	A1	A2	
浮遊物質量（SS）（mg/L）	19	＜1	2	2	1	2	1	2	2	4	2	1	25mg/L 以下
濁度（度）	12	0.4	1.4	1.2	1.1	1.5	1.7	2.3	2.5	3.3	1.5	1.4	―
流量（m^3/s）	0.03	0.63	0.67	0.02	0.47	0.53	0.02	0.40	0.41	0.04	1.31	1.31	―
水素イオン濃度(pH)	7.5	8.7	8.5	7.0	7.8	7.5	7.3	7.9	7.6	7.3	7.8	7.7	6.5 以上 8.5 以下
水温（℃）	29.6	30.7	30.3	18.9	20.2	20.2	8.7	9.4	9.1	12.5	12.9	12.3	―

※S1 地点：新安居川における事業計画地からの工事排水予定箇所の上流
A1 地点：天野川における事業計画地からの工事排水予定箇所の上流
A2 地点：天野川における事業計画地からの工事排水予定箇所の下流

表 3-10　水質の現地調査結果（降雨時）

項目（単位）	調査結果							
	1 回目（R5.11.10）			2 回目（R6.7.1）			ポンプ場（R6.7.11）	
	S1	A1	A2	S1	A1	A2	新安居川	安居川
浮遊物質量（SS）（mg/L）	19	53	52	12	10	8	17	2
濁度（度）	16	18	18	6.0	5.7	5.6	5.3	2.3
流量（m^3/s）	0.80	9.24	11.62	0.45	5.36	5.19	1.95	3.80
水素イオン濃度(pH)	7.4	7.3	7.4	7.2	7.5	7.6	―	―
水温（℃）	18.7	18.4	18.5	25.7	24.9	24.8	―	―

※S1 地点：新安居川における事業計画地からの工事排水予定箇所の上流
A1 地点：天野川における事業計画地からの工事排水予定箇所の上流
A2 地点：天野川における事業計画地からの工事排水予定箇所の下流

3.3.2　影響予測・評価結果

解体工事及び造成工事に伴って出現する裸地からの降雨時に発生する濁水は、事業区域内に設置する沈砂槽等にて処理後に、各道路に敷設する管渠より既存の雨水管に放流するほか、安居川からポンプ場で淀川に、新安居川からポンプ場で天野川へ排水する計画である。

工事の実施にあたっては、十分な容量を確保する沈砂槽等により、一定の SS 負荷の低減が図られ、放流先である新安居川及び安居川への影響は降雨時の現況水質程度であり、著しい水質悪化の影響を及ぼさないと予測される。よって、濁水の発生による影響はないものと評価する。また、下記の環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。

したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-11　予測地点における SS 濃度の予測結果

予測地点	濁水発生量 (m^3/hr) Q	現況濃度 SS(mg/L) C1	現況流量 (m^3/s) Q1	濁水濃度 SS(mg/L) C2	予測結果 SS(mg/L) C
新安居川	12.7	16.0	1.1	200	16.6
天野川	3,856.0	30.8	7.9	16.6	29.1
安居川 (安居川ポンプ場)	12.7	2.0	3.8	200	2.2
淀川	13,674.5	6.0	161.0	2.2	5.9

環境保全措置（工事中）

- 解体工事、造成工事に際しては、沈砂槽、濁水処理施設等の設置を検討し、周辺地域への土砂および濁水の流出を防止する。
- 事業計画地の外周部（区域界）では、土嚢や板柵工を設置し、周辺地域への土砂流出防止を図る。
- 降雨時には裸地面保護のため防水シート等を被覆し、土砂流出を抑制する。
- 工事関係者のし尿等については仮設トイレを設置し、くみ取りにより処理し、水路などへの放流は行わない。

3.4　地下水

3.4.1　影響予測・評価結果

地中構造物の解体時及び造成工事中で影響予測・評価した。

地中部の解体工事は、必要に応じて対象部周辺を鋼矢板で囲って止水し、囲い内側の地下水位を低下させた状況で地中の構造物を解体・撤去する。掘削に伴い湧出する濁水を地上の貯留水槽に汲み上げて処理し、水質基準に適合した水質に浄化後、河川または下水に放流する。このため、周辺及び下流域に水質汚濁は拡散しないと考えられる。撤去による減容部は良質土で埋め戻しを行う。支持杭撤去では、地中十数ｍまで掘削する際、掘削壁を保護する補助材とともに濁水が循環する。この濁水も揚水して水質処理を実施後に放流するため、周辺等への水質汚濁は拡散しないと考えられる。杭引き抜きによる減容は良質土で充填する。解体終了にあたって対象部周辺を囲った鋼矢板を撤去すれば、埋戻土内に地下水が浸透して地下水が復活すると考えられる。解体工事の際の地下水位について、地下水位以下の構造物の解体では地下水位低下工法を併用するが、止水壁に囲まれた内部の地下水を揚水するため、地盤沈下につながるような地下水のくみ上げにはあたらないと考えられる。また、当該地域の地下水位は水頭差が少ないことから、流速が遅いと推察され、鋼矢板設置による地下水流の上流側における地下水位上昇（堰上げ効果）は大きくないと考えられる。したがって、周辺地域へ影響はほとんど与えないと予測する。

造成工事においては、既存の盛土地盤へ盛土する。既に地下水位より高位の地盤上であることから、地下水とは隔離された場所であり、地下水と接することはない。したがって、地下水の流動や地下水質への影響は生じないと予測する。

解体工事、造成工事とも、環境に配慮した施工法を用いることで、地下水への影響はほとんど生じないことから、環境保全目標を満足するものと評価する。

環境保全措置（工事中）

- 地下水位以下の地中構造物の解体時は、対象域の外周に地下水を遮断する止水のために鋼矢板で遮水壁を設置して外部と隔離し、内側に溜まった地下水を揚水した後に構造物を解体する。
- 解体工事中は止水壁内の地下水及び湧水は揚水して事業用地内に設けた沈砂槽に送る。
- 沈砂槽に集められた汚濁水は水質処理後に公共下水道に放流する。
- 地中深部に達する支持杭はケーシングドリルで抜き取り、ただちに空隙を良質土で埋め戻す。
- 解体工事終了後は良質土で埋戻し、地下水を遮断する目的で設置した鋼矢板を撤去する。
- 鋼矢板の遮水壁の設置、地下構造物の解体除却等により地下水へ影響が生じる場合は、保全対策及びモニタリングの実施を検討する。
- 造成工事では、良質土を使用し、盛土材が乾燥して飛散しないように施工後はシートで被覆または散水する。

3.5　騒音

3.5.1　現地調査結果

事業計画地周辺の騒音の現況を把握するため、現地調査を行った結果は、表 3-12 表 3-12～表 3-13 に示すとおりである。

一般環境騒音の等価騒音レベルは、K1、K2 とも平日、休日ともに「C 類型」の道路に面さない地域の環境基準値を満足している。

道路交通騒音の等価騒音レベルは、D1、D2、D4 では平日、休日ともに「幹線交通を担う道路に近接する空間」の環境基準値を、D3 では「C 類型」の道路に面する地域の環境基準値を満足している。D5 では夜間に、平日、休日とも「C 類型」の道路に面する地域の環境基準値を上回っている。

表 3-12　騒音の現地調査結果（一般環境騒音）

調査地点	時間区分	等価騒音レベル（dB）		環境基準値（dB）	類型区分
		平日	休日		
K1	昼間	57	54	60	C 類型（道路に面さない地域）
	夜間	51	53	55	
K2	昼間	58	55	60	C 類型（道路に面さない地域）
	夜間	50	50	55	

※昼間は 6:00～22:00、夜間は 22:00～6:00 である。

表 3-13　騒音の現地調査結果（道路交通騒音）

調査地点	時間区分	等価騒音レベル（dB）		環境基準値（dB）	類型区分
		平日	休日		
D1	昼間	63	63	70	幹線交通を担う道路に近接する空間
	夜間	58	58	65	
D2	昼間	49	49	70	幹線交通を担う道路に近接する空間
	夜間	43	44	65	
D3	昼間	65	65	65	C 類型（道路に面する地域）
	夜間	59	60	60	
D4	昼間	65	64	70	幹線交通を担う道路に近接する空間
	夜間	61	61	65	
D5	昼間	65	64	65	C 類型（道路に面する地域）
	夜間	61	62	60	

※昼間は 6:00～22:00、夜間は 22:00～6:00 である。

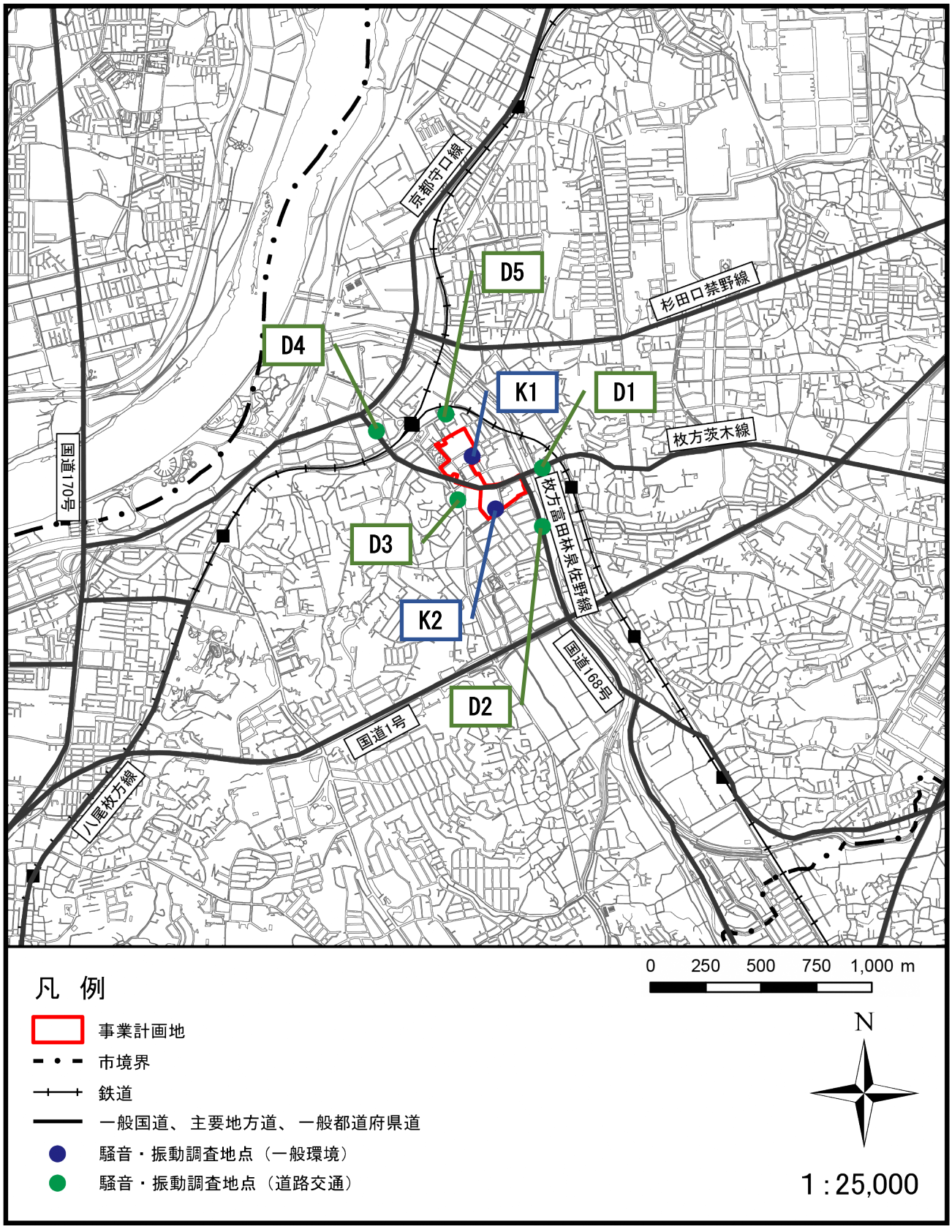


図 3-18　騒音・振動の現地調査地点

3.5.2　影響予測・評価結果

(1) 工事中

工事中の騒音の予測結果は表 3-14～表 3-15 に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記の環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-14　建設機械等の稼働に伴う騒音の予測・評価結果（地上 1.2m）

予測ケース	予測地点	予測値 L_{A5} (dB)	環境保全目標	評価
敷地境界等に高さ 3m の防音シートを設置する場合	P1	85	85dB 以下	環境保全目標との整合が図られている。
	P2	81		
	P3	83		
	P4	83		

表 3-15　工事関係車両の通行に伴う騒音の予測・評価結果（地上 1.2m）

予測地点	等価騒音レベル（平日昼間）			環境保全目標		評価
	現況値 (dB)	増分 (dB)	予測値 (dB)	環境基準	要請限度	
S1	49	0	49	70dB 以下	75dB 以下	環境保全目標との整合が図られている。
S2	65	0	65	65dB 以下	75dB 以下	

※時間区分は昼間 6:00～22:00 である。

環境保全措置（工事中）

- 低騒音型建設機械を採用するとともに、必要に応じて防音パネルや防音シート等の設置を検討すること等により、騒音の影響低減に努める。
- 工事関係車両は走行速度の抑制や、不要なクラクション、アイドリング等を行わないよう周知・徹底する。
- 工事関係車両については、周辺地域への騒音等への影響を軽減するように、通行経路、走行時間帯を計画し、誘導員の配置等の安全対策の実施を検討する。

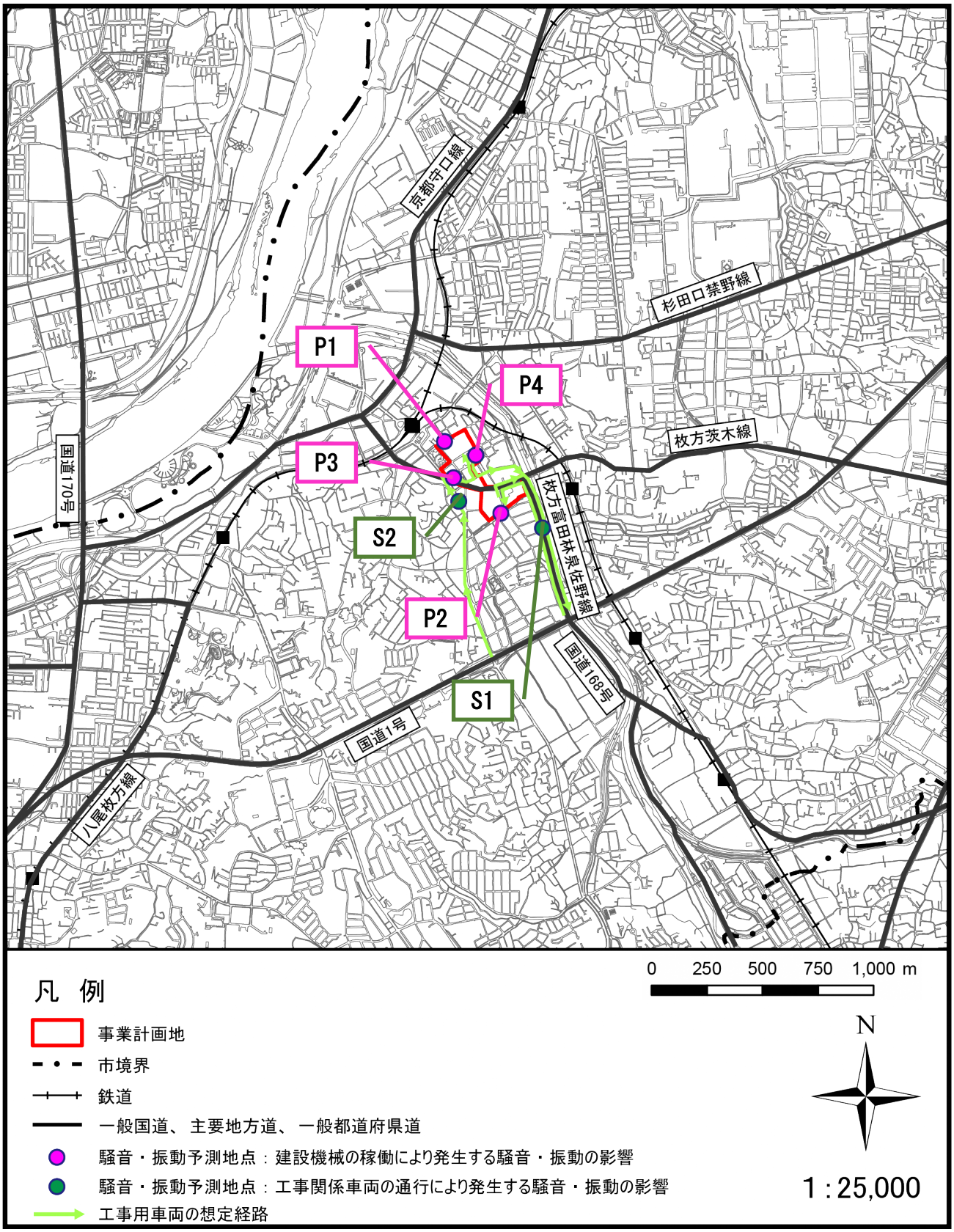


図 3-19　騒音・振動の予測地点（工事中）

(2) 供用中

供用中の騒音の予測結果は表 3-16～表 3-17 に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記の環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-16　平日における施設利用者等の車両通行に伴う騒音の予測・評価結果

（地上 1.2m）

予測地点	等価騒音レベル（dB）		環境保全目標				評価
			環境基準（dB）		要請限度（dB）		
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
T1	70	62	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	環境保全目標との整合が図られている。
T2	57	50	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	
T3	70	61	65 以下	60 以下	75 以下	70 以下	
T4	70	64	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	
T5	65	58	65 以下	60 以下	75 以下	70 以下	

※昼間は 6:00～22:00、夜間は 22:00～6:00 である。

表 3-17　休日における施設利用者等の車両通行に伴う騒音の予測・評価結果

（地上 1.2m）

予測地点	等価騒音レベル（dB）		環境保全目標				評価
			環境基準（dB）		要請限度（dB）		
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
T1	69	62	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	環境保全目標との整合が図られている。
T2	55	51	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	
T3	69	62	65 以下	60 以下	75 以下	70 以下	
T4	70	66	70 以下	65 以下	75 以下	70 以下	
T5	64	60	65 以下	60 以下	75 以下	70 以下	

※昼間は 6:00～22:00、夜間は 22:00～6:00 である。

環境保全措置（供用中）

・区画内の道路に低騒音型舗装の採用について検討し、車両通行に伴う騒音の影響軽減への配慮に努める。
・区画内道路を適切に配置することにより、車両通行による周辺地域への騒音等への影響を軽減するよう努める。

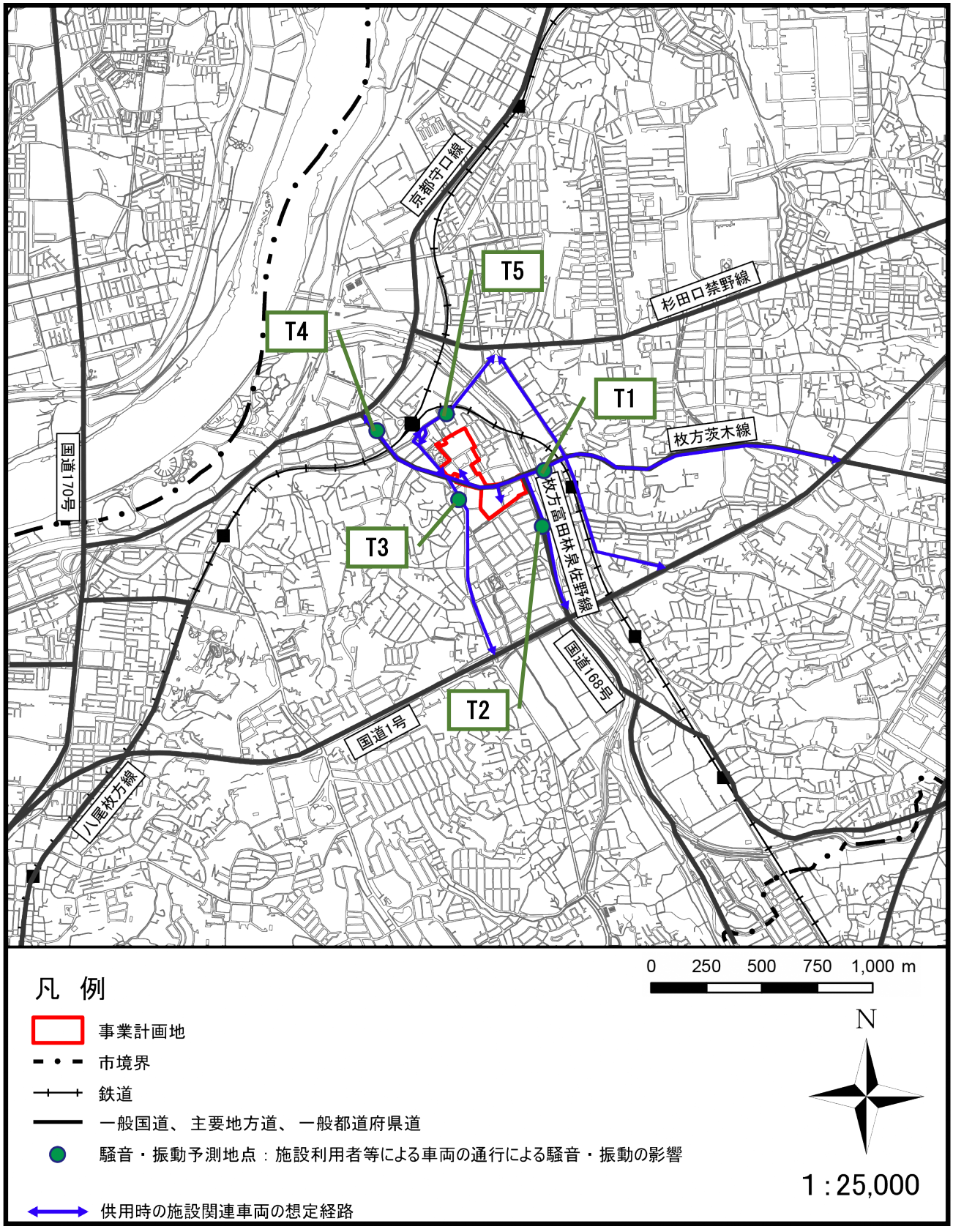


図 3-20　騒音・振動の予測地点（供用中）

3.6　振動

3.6.1　現地調査結果

事業計画地周辺の振動の現況を把握するため、現地調査を行った結果は、表 3-18～表 3-19 に示すとおりである。一般環境振動は、平日・休日ともに全地点で「第1種区域」の規制基準値を満足していた。道路交通振動は、D1、D3、D4、D5 では平日・休日ともに「第2種区域」の要請限度値を、D2 では「第1種区域」の要請限度値を満足していた。

表 3-18　振動の現地調査結果（一般環境振動）

調査地点	時間区分	80%レンジの上端値（dB）		参考値	（参考）特定工場等において発生する振動の規制基準の地域の区分
		平日	休日		
K1	昼間	30	28	60	第1種区域
	夜間	25	26	55	
K2	昼間	32	30	60	第1種区域
	夜間	25	25	55	

※昼間は 6:00～21:00、夜間は 21:00～6:00 である。
※調査地点の位置は図 3-18 参照

表 3-19　振動の現地調査結果（道路交通振動）

調査地点	時間区分	80%レンジの上端値（dB）		要請限度値（dB）	地域の区分
		平日	休日		
D1	昼間	33	31	70	第2種区域
	夜間	26	26	65	
D2	昼間	27	25	70	第1種区域
	夜間	25	25	65	
D3	昼間	44	42	65	第2種区域
	夜間	33	33	60	
D4	昼間	41	39	70	第2種区域
	夜間	38	35	65	
D5	昼間	49	47	70	第2種区域
	夜間	39	39	65	

※昼間は 6:00～21:00、夜間は 21:00～6:00 である。
※調査地点の位置は図 3-18 参照

3.6.2　影響予測・評価結果

(1) 工事中

工事中の振動の予測結果は～に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記に示す環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-20　建設機械等の稼働に伴う振動の予測・評価結果

予測地点	振動レベルの 80%レンジの上端値（dB）	環境保全目標	評価
P1	74	75dB 以下	環境保全目標との整合が図られている。
P2	66		
P3	72		
P4	70		

※調査地点の位置は図 3-19 参照

表 3-21　工事関係車両の通行に伴う振動の予測・評価結果

予測地点	振動レベルの 80%レンジの上端値（平日 8:00～17:00、12 時台を除く）			環境保全目標	評価
	現況値（dB）	増分（dB）	予測値（dB）		
S1	28	1	29	65dB 以下	環境保全目標との整合が図られている。
S2	44	0	44	70dB 以下	

※調査地点の位置は図 3-19 参照

環境保全措置（工事中）

・低振動型建設機械を採用すること等により、振動の影響低減に努める。
・工事関係車両は走行速度の抑制や、不要なアイドリング等を行わないよう周知・徹底する。
・工事関係車両については、周辺地域への振動等への影響を軽減するように、通行経路、走行時間帯を計画し、誘導員の配置等の安全対策の実施を検討する。

(2) 供用中

供用中の振動の予測結果は表 3-22～表 3-23 に示すとおりである。

全ての予測地点において、環境保全目標との整合が図られており、さらに、下記に示す環境保全措置を講じることで、環境影響をできる限り回避又は低減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-22　平日における施設利用者等の車両通行に伴う振動の予測・評価結果

予測地点	振動レベルの 80%レンジの上端値（dB）		環境保全目標		評価
	昼間	夜間	昼間	夜間	
T1	47	43	70	65	環境保全目標との整合が図られている。
T2	40	35	65	60	
T3	46	42	70	65	
T4	46	42	70	65	
T5	43	33	70	65	

※調査地点の位置は図 3-20 参照

表 3-23　休日における施設利用者等の車両通行に伴う振動の予測・評価結果

予測地点	振動レベルの 80%レンジの上端値（dB）		環境保全目標		評価
	昼間	夜間	昼間	夜間	
T1	46	43	70	65	環境保全目標との整合が図られている。
T2	39	36	65	60	
T3	45	41	70	65	
T4	45	44	70	65	
T5	41	41	70	65	

※調査地点の位置は図 3-20 参照

環境保全措置（供用中）

・区画内道路を適切に配置することにより、車両通行による周辺地域への振動等への影響を軽減するよう努める。

3.7　地盤沈下

3.7.1　影響予測・評価結果

建設機械の稼働による地盤沈下の影響については、解体工事や造成工事に使用される建設機材が発する振動や荷重程度を長年経験した地盤であるため、解体工事に関わる機材の稼働で生じる振動による地盤沈下は発生しない。また、鋼矢板による囲い内部の地下水位を低下させた状況下での解体工事では通常の建設機材の使用と同様であり、地盤に影響するような振動を与えない。また、造成工事における盛土範囲や盛土厚さが大規模でないため、使用される運搬機材、締固め重機等の発生する振動や荷重は通常の道路交通によるものと大きく異ならない。したがって、適切な施工作業を進めることで、建設機械の稼働による地盤沈下の回避ができると予測される。そのため、建設機械の稼働に伴う地盤沈下の影響については、環境保全措置を講じるなど環境影響をできる限り回避又は軽減させた計画としており、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

造成工事においては、事業計画地のほぼ全域において軟弱層であるシルト層は上載荷重を受けて圧密沈下が進んで沈静化し、現状では更なる圧密沈下は生じ難い状況と予測される。なお、施工前の詳細調査結果を反映した盛土造成計画を作成し、必要に応じてドレーン工法の併用や緩速盛土等の対策を講じることで、圧密沈下はほとんど生じないと予測され、造成工事の際、適切な施工法をとれば、事業計画地の範囲外へは圧密沈下の影響は及ばないと予測される。そのため、盛土の実施に伴う圧密沈下の影響については、環境保全措置を講じるなど環境影響をできる限り回避又は軽減させた計画としており、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（工事中）

・使用機材の稼働による荷重及び振動が、地盤や周辺地域に与える影響の少ない解体方法及び建設機材を基本的に選定する。
・解体工事により空隙となる部分は、良質土を用い、転圧・締め固めには適切な能力の建設機材を使用する。
・地下水位以下の解体工事においては、解体対象となる構造物の外周を適切な深度に達する鋼製矢板等で仕切り、内部の地下水を汲み上げて地下水位を低下させ、地盤が乾燥した状態で解体を実施する。
・造成工事においては、盛土材を適切な厚さで撒きだし、過大な能力とならない締固め重機を用いる。
・盛土境界部などでは必要に応じ盛土外周に土留め壁を設置するなどし、盛土周辺部への影響に十分留意した施工法を採用し、当該盛土造成規模に最適な能力の建設機材を用いる。
・造成工事においては、地盤の急激な変状を生じさせない対策を実施する。
・盛土による圧密沈下が発生する場合等は、ボーリング調査等により粘土層・シルト層等の軟弱地盤の有無・土層構成、地下水位高を把握する。
・軟弱地盤が存在する場合は、地盤改良など適切な対策工法を検討する。
・事業計画地の周辺の地盤や家屋に影響がない対策を実施する。

3.8　土壌汚染

3.8.1　影響予測・評価結果

事業計画地内の事業者のほとんどは行政の事務を取り扱う内容であり、有害物質を使用するものでなかった。

保健所が有害物質使用特定施設に該当しており、聴取調査を行った結果、土壌汚染のおそれが少ないと予測される。なお、当該機関は、土壌汚染対策法令に基づいた調査を実施し、必要に応じて下記の保全対策を講じることから、土壌汚染拡散のおそれはないと予測される。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（工事中）

・調査により汚染された土壌がある場合には、汚染土壌の飛散防止対策（散水、被覆等）を検討、実施する。また、モニタリング（大気、公共用水域、地下水等）の実施を検討する。
・埋め戻し土は、土壌汚染対策法の基準を満足する良質材を使用する。
・盛土材料を外部から持ち込む場合は、土壌汚染対策法の基準を満足する良質土とする。

3.9　廃棄物及び発生土

3.9.1　影響予測・評価結果

予測の結果、解体工事に伴う産業廃棄物は合計で約 51,255t 発生し、その約 98%が再利用される。また、造成工事に伴う産業廃棄物は約 530t 発生し、その約 99%が再利用される。

解体工事、造成工事の実施においては、産業廃棄物の発生抑制、減量化、再利用に向けた環境保全措置を実施することにより、周辺地域の廃棄物処理の状況に及ぼす影響をできる限り軽減する計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-24　解体工事に伴い発生する産業廃棄物の予測結果

（単位：t）

No.	施設名	用途	建物構造	廃棄物発生量				
				木くず	ｺﾝｸﾘｰﾄくず	金属くず	混合廃棄物	合計
1	市役所 本館	事務所	RC 造	44	5,902	281	83	6,309
2	市役所 別館	事務所	SRC 造	34	10,990	638	91	11,753
3	市役所 分館	事務所	S 造	9	1,255	192	50	1,506
4	市役所 第 2 分館	事務所	RC 造	4	557	26	8	595
5	保健所	事務所	RC 造	8	1,073	51	15	1,147
6	職員会館	事務所	RC 造	12	1,593	76	22	1,703
7	旧市民会館（現市役所 第 3 分館）	事務所	RC 造	59	7,940	377	111	8,487
8	第三公用車駐車場	倉庫	S 造	11	986	120	27	1,144
9	MKD ビル	事務所	総計	8	1,377	112	27	1,524
10	セブンイレブン	その他	総計	1	173	13	3	190
11	枚方東京海上日動ビルディング	事務所	総計	5	837	68	16	926
12	宮村三甲ビル	事務所	総計	4	709	57	14	785
13	枚方マイティービル	事務所	総計	5	843	68	17	933
14	枚方税務署	事務所	総計	19	3,068	248	60	3,395
15	公益社団法人枚方納税協会	事務所	総計	2	328	27	6	363
16	枚方簡易裁判所	事務所	総計	5	772	63	15	855
17	旧区検察庁	事務所	総計	2	379	29	7	417
18	旧医師会館	事務所	総計	3	522	42	10	577
19	北河内府民センター・倉庫	事務所	RC 造	53	7,117	338	99	7,607
20	駐輪場	その他	総計	4	782	59	14	859
21	クラウンビル	事務所	総計	1	163	13	3	180
廃　棄　物　発　生　量				293	47,366	2,898	698	51,255
再資源化率(%)				97	99	90	64	
再　生　資　源　化　量				284	46,892	2,608	477	50,231

表 3-25　造成工事に伴い発生する産業廃棄物の予測結果

撤去対象物	廃棄物種類	体積 (m^3)	換算係数 (t/m^3)	発生量 (t)	再資源化率 (%)	再資源化量 (t)
道路舗装 コンクリート構造物	がれき類	302	1.48	447	99	443
樹木	木くず	150	0.55	83	97	81
			合計	530		524

表 3-26　造成工事における土工計画

切土量 (m^3)	盛土量 (m^3)	搬入土 (m^3)
7,652	12,106	4,454

表 3-27　現場事務所から発生する廃棄物排出量の予測結果（総排出量）

排出原単位 (g/m^2/日)	延床面積*1 (m^2)	稼働日数*2 (日)	総排出量 (t/年)
14	500	365	2.555

※1.類似の先行事例を参考に設定した。
※2.現場事務所の稼働日数は 365 日とし、１年単位の発生量を算出した。

環境保全措置（工事中）

・工事現場内の廃棄物保管場所を設置して、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮することで、再利用・再生利用に努める。
・特定建設資材廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力再資源化に努める。
・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理する。
・産業廃棄物の搬出運搬時には、車両については低燃費のものを使用し、二酸化炭素の排出抑制を図るほか、運搬時には、過積載の防止を徹底するとともに、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど、適切な対策を講じる。
・現場事務所から発生する廃棄物についても減量化に努めるよう、工事業者に対する指導を行う。
・発生土は事業計画地内の盛土や埋戻し土として、極力場内での再利用に努め、場外搬出する残土の発生抑制を図る。

3.10　交通

3.10.1　現地調査結果

事業計画地周辺の道路の状況（自動車交通量、歩行者・自転車交通量、主要交差点の交通処理状況）及び交通安全の状況（交通安全施設の状況）を把握するため、現地調査を行った。自動車交通量及び歩行者・自転車交通量の調査結果は、表 3-28～表 3-31 に示すとおりである。

表 3-28　交通の現地調査結果（自動車交通量：平日）

地点No.	交差点名	断面	24時間交通量(台/日)			ピーク時間交通量(台/h)			
			小型車	大型車	自動車計	時間帯	小型車	大型車	自動車計
①	関西医大病院前	北側断面	4,316	416	4,732	8～9時	410	61	471
		南側断面(枚方茨木線)	9,708	607	10,315		591	43	634
		東側断面(京都守口線)	23,504	3,643	27,147		1,641	312	1,953
		西側断面(京都守口線)	25,352	3,592	28,944		1,786	282	2,068
②	天の川	北側断面(枚方富田林泉佐野線)	7,823	340	8,163	15～16時	478	19	497
		南側断面(国道168号)	13,782	1,220	15,002		856	94	950
		東側断面(国道1号)	42,582	13,036	55,618		2,522	965	3,487
		西側断面(国道1号)	45,835	13,704	59,539		2,724	1,024	3,748
③	無名交差点	南東断面	6,396	299	6,695	17～18時	505	15	520
		南西断面	5,026	661	5,687		398	46	444
		東側断面(杉田口禁野線)	12,892	1,754	14,646		967	102	1,069
		西側断面(杉田口禁野線)	11,636	1,458	13,094		876	77	953
④	枚方市役所前	北側断面	5,839	602	6,441	16～17時	384	33	417
		南側断面(岡東山之上東1号線)	8,366	772	9,138		588	43	631
		東側断面(枚方茨木線)	11,565	920	12,485		817	49	866
		西側断面(枚方茨木線)	14,240	1,100	15,340		999	57	1,056
⑤	禁野橋西	北側断面	2,188	79	2,267	16～17時	144	5	149
		南側断面(枚方富田林泉佐野線)	6,848	262	7,110		437	18	455
		東側断面(枚方茨木線)	15,383	1,031	16,414		1,081	58	1,139
		西側断面(枚方茨木線)	14,925	1,018	15,943		1,066	53	1,119
⑥	宮之阪北	北側断面	6,859	273	7,132	8～9時	481	31	512
		南側断面	4,433	193	4,626		344	24	368
		東側断面(枚方茨木線)	13,422	918	14,340		983	86	1,069
		西側断面(枚方茨木線)	15,322	1,020	16,342		1,100	89	1,189
⑦	枚方市役所東	北側断面	2,012	69	2,081	15～16時	167	6	173
		南側断面	1,484	86	1,570		110	7	117
		東側断面(枚方茨木線)	12,086	949	13,035		880	46	926
		西側断面(枚方茨木線)	11,552	920	12,472		819	45	864
⑧	枚方警察署前	北側断面	503	13	516	17～18時	36	0	36
		南側断面	3,410	96	3,506		367	6	373
		東側断面(枚方茨木線)	14,931	1,019	15,950		1,072	55	1,127
		西側断面(枚方茨木線)	12,134	946	13,080		749	51	800

※自動車交通量調査結果：令和 5 年 10 月 17 日（火）7:00～翌 7:00

表 3-29　交通の現地調査結果（自動車交通量：休日）

地点No.	交差点名	断面	24時間交通量(台/日)			ピーク時間交通量(台/h)			
			小型車	大型車	自動車計	時間帯	小型車	大型車	自動車計
①	関西医大前	北側断面	1,912	124	2,036	17～18時	213	8	221
		南側断面(枚方茨木線)	9,601	292	9,893		691	4	695
		東側断面(京都守口線)	22,866	1,357	24,223		1,679	71	1,750
		西側断面(京都守口線)	24,879	1,419	26,298		1,899	77	1,976
②	天の川	北側断面(枚方富田林泉佐野線)	6,641	104	6,745	9～10時	435	6	441
		南側断面(国道168号)	13,179	413	13,592		813	12	825
		東側断面(国道1号)	48,484	3,385	51,869		3,296	185	3,481
		西側断面(国道1号)	52,182	3,636	55,818		3,526	193	3,719
③	無名交差点	南東断面	5,716	76	5,792	17～18時	464	4	468
		南西断面	4,632	323	4,955		306	20	326
		東側断面(杉田口禁野線)	12,027	767	12,794		824	52	876
		西側断面(杉田口禁野線)	10,439	508	10,947		758	36	794
④	枚方市役所前	北側断面	6,171	415	6,586	16～17時	400	20	420
		南側断面(岡東山之上東1号線)	7,881	528	8,409		591	30	621
		東側断面(枚方茨木線)	10,600	451	11,051		770	21	791
		西側断面(枚方茨木線)	12,476	552	13,028		985	31	1,016
⑤	禁野橋西	北側断面	1,523	30	1,553	16～17時	87	2	89
		南側断面(枚方富田林泉佐野線)	5,978	132	6,110		390	7	397
		東側断面(枚方茨木線)	12,897	479	13,376		950	22	972
		西側断面(枚方茨木線)	12,818	513	13,331		927	23	950
⑥	宮之阪北	北側断面	6,412	117	6,529	16～17時	554	6	560
		南側断面	4,103	72	4,175		358	4	362
		東側断面(枚方茨木線)	11,543	447	11,990		834	21	855
		西側断面(枚方茨木線)	12,738	480	13,218		926	23	949
⑦	枚方市役所東	北側断面	1,268	22	1,290	16～17時	87	0	87
		南側断面	996	47	1,043		75	3	78
		東側断面(枚方茨木線)	11,124	493	11,617		812	21	833
		西側断面(枚方茨木線)	10,602	450	11,052		774	20	794
⑧	枚方警察署前	北側断面	333	5	338	16～17時	35	0	35
		南側断面	2,023	41	2,064		144	3	147
		東側断面(枚方茨木線)	12,836	513	13,349		932	24	956
		西側断面(枚方茨木線)	11,146	493	11,639		817	21	838

※自動車交通量調査結果：令和 5 年 10 月 21 日（土）19:00～10 月 22 日（日）19:00

表 3-30　交通の現地調査結果（歩行者・自転車交通量：平日）

地点No.	交差点名	断面	12時間交通量			ピーク時間交通量			
			歩行者(人/12h)	自転車(台/12h)	計	時間帯	歩行者(人/h)	自転車(台/h)	計
⑤	禁野橋西	北側断面	924	1,241	2,165	8～9時	115	123	238
		南側断面	335	767	1,102		62	101	163
		東側断面	2,290	3,326	5,616		291	412	703
		西側断面	1,781	2,269	4,050		194	266	460
⑦	枚方市役所東	北側断面	1,441	578	2,019	8～9時	119	77	196
		南東断面	2,464	1,035	3,499		408	141	549
		南西断面	358	109	467		17	8	25
		東側断面	4,060	2,053	6,113		547	229	776
		西側断面	1,660	1,960	3,620		135	222	357
		ふれあい通り	4,820	475	5,295		458	18	476
⑧	枚方警察署前	北側断面	1,018	213	1,231	17～18時	115	22	137
		南側断面	921	353	1,274		99	44	143
		東側断面	2,185	2,270	4,455		206	278	484
		西側断面	2,999	1,647	4,646		380	204	584

※歩行者・自転車交通量調査結果：令和 5 年 10 月 17 日（火）7:00～19:00

表 3-31　交通の現地調査結果（歩行者・自転車交通量：休日）

地点No.	交差点名	断面	12時間交通量			ピーク時間交通量			
			歩行者（人/12h）	自転車（台/12h）	計	時間帯	歩行者（人/h）	自転車（台/h）	計
⑤	禁野橋西	北側断面	505	500	1,005	16～17時	60	65	125
		南側断面	266	542	808		22	63	85
		東側断面	1,869	2,097	3,966		217	248	465
		西側断面	1,362	1,706	3,068		144	200	344
⑦	枚方市役所東	北側断面	864	280	1,144	12～13時	108	38	146
		南東断面	1,582	554	2,136		162	58	220
		南西断面	151	38	189		22	2	24
		東側断面	2,294	1,548	3,842		210	145	355
		西側断面	1,684	1,306	2,990		182	148	330
		ふれあい通り	2,599	394	2,993		245	38	283
⑧	枚方警察署前	北側断面	329	87	416	15～16時	27	5	32
		南側断面	290	140	430		22	18	40
		東側断面	1,602	1,472	3,074		146	172	318
		西側断面	1,664	1,446	3,110		153	154	307

※歩行者・自転車交通量調査結果：令和 5 年 10 月 22 日（日）7:00～19:00

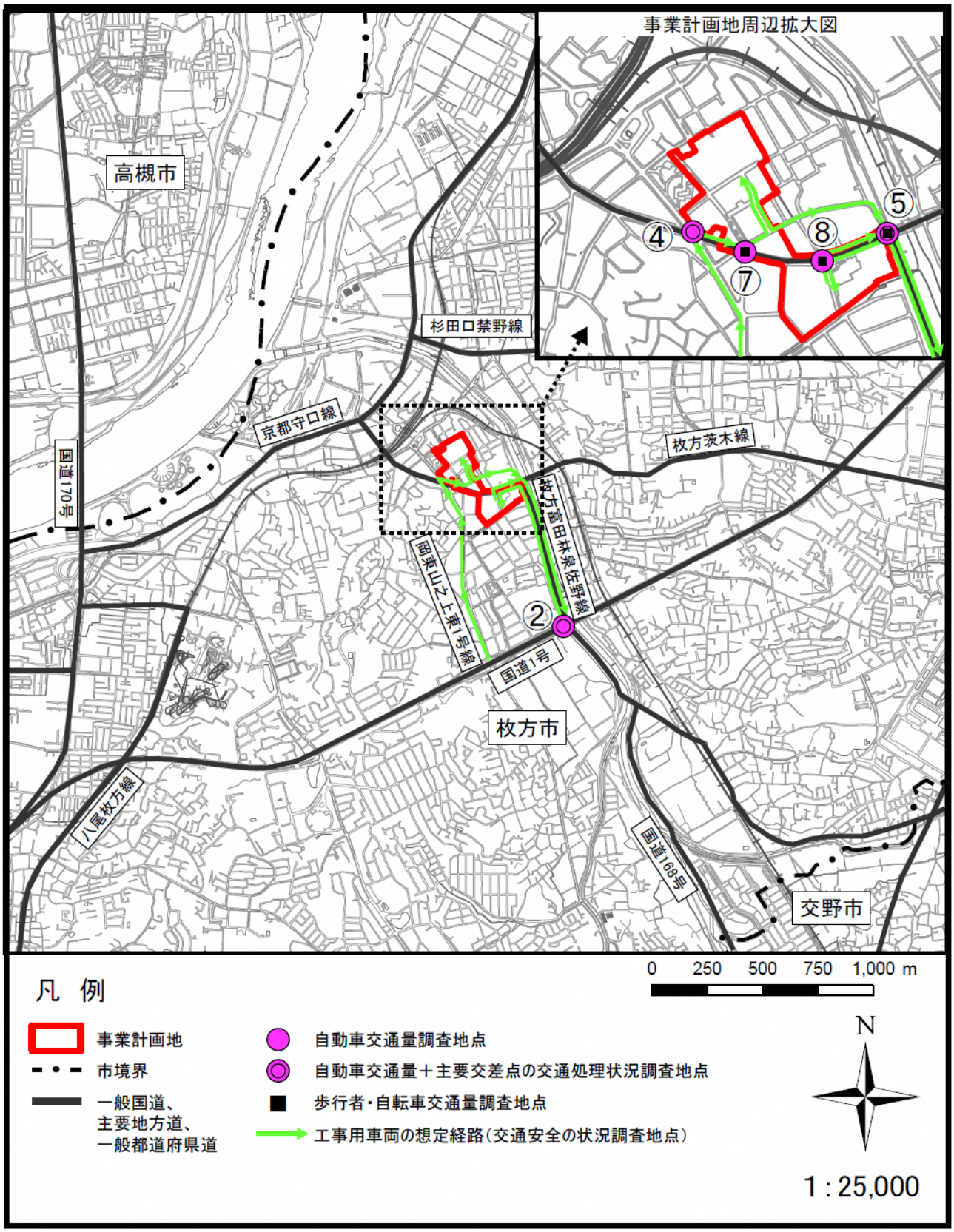


図 3-21　交通の現地調査地点（工事中）

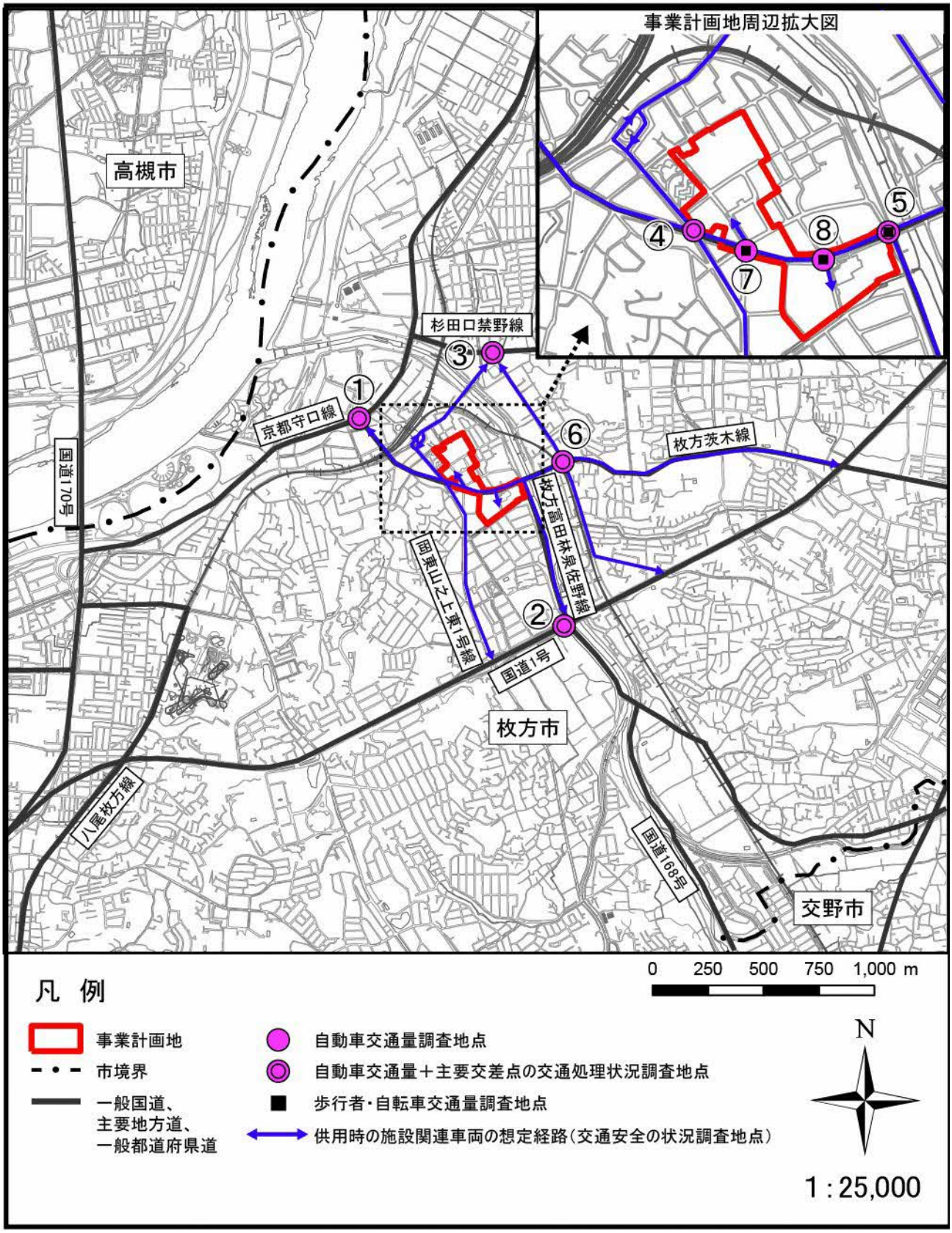


図 3-22　交通の現地調査地点（供用中）

3.10.2　影響予測・評価結果

(1) 工事中

事業計画地周辺の道路では、工事用車両の通行により交通量の増加が見込まれるものの、現況交通量と比較して工事時間帯に最大 1.02 倍程度と予測されることから、交通に与える影響は軽微であると予測される（表 3-32)。また、工事用車両の通行に伴う交通状況への影響については、工事用車両の付加により交差点需要率は上昇するものの、最大で 0.849 であり、全ての予測地点で交通流を円滑に処理できるとされる需要率の上限値を下回っている（表 3-33)。

工事用車両の通行に伴う交通安全に係る影響については、多くの区間で両側歩道または片側歩道が整備されていること、一部区間では歩道が整備されていないものの、路側帯が確保されていることから、歩行者・自転車への影響は現状と比較して大きな変化はないと予測される。さらに、下記に示す環境保全措置を実施することにより、交通への影響をできる限り軽減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-32　工事用車両の通行に伴う交通量に係る影響の予測結果

予測地点	時間帯	現況交通量（台/時間）			工事中の計画交通量（台/時間）			増減量
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	
②天の川(北側断面)	16:00-17:00	460	11	471	460	17	477	101%
④枚方市役所前(南側断面)	15:00-16:00	529	43	572	529	45	574	100%
⑤禁野橋西(北側断面)	8:00-9:00	108	5	113	108	7	115	102%
⑦枚方市役所東(北側断面)	8:00-9:00	112	6	118	112	8	120	102%
⑧枚方警察署前(南側断面)	13:00-14:00	168	6	174	168	10	178	102%

※増減量が大きい断面・時間帯を抜粋

表 3-33　工事用車両の通行に伴う交通流に係る影響の予測結果

予測地点	予測対象時間（ピーク時間）	交差点需要率		需要率上限値
		現況	工事中	
②天の川	平日:15時	0.847	0.849	≦0.921
④枚方市役所前	平日:16時	0.529	0.529	≦0.860
⑤禁野橋西	平日:16時	0.570	0.575	≦0.860
⑦枚方市役所東	平日:15時	0.308	0.311	≦0.900
⑧枚方警察署前	平日:17時	0.601	0.609	≦0.900

※予測対象時間は交差点交通量がピークとなる時間とした。

環境保全措置（工事中）

・工事用車両が公道を走行する際は、過積載の防止、積載の安定化、制限速度の遵守等の安全運転を指導徹底する。
・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整するよう努める。
・工事用車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減するよう努める。
・工事用車両の出入口等においては、工事作業時間帯には必ず誘導員等を配置して、通行車両や歩行者の安全に注意を払う。
・工事関係の従業者の通勤については、公共交通機関の利用を促進し、通勤のための自動車走行台数の抑制に努める。
・工事用車両の走行路線は、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。
・工事区域周辺の細街路における工事用車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定にあたっては、通学路や周辺施設の利用者の移動経路等に十分配慮して行う。
・立入禁止区域、迂回路等に関して地域住民の理解を深めるため、案内看板や標識類の設置を充実させる。
・工事用車両が歩道未整備区間を走行する際は、徐行する等の配慮に努める。

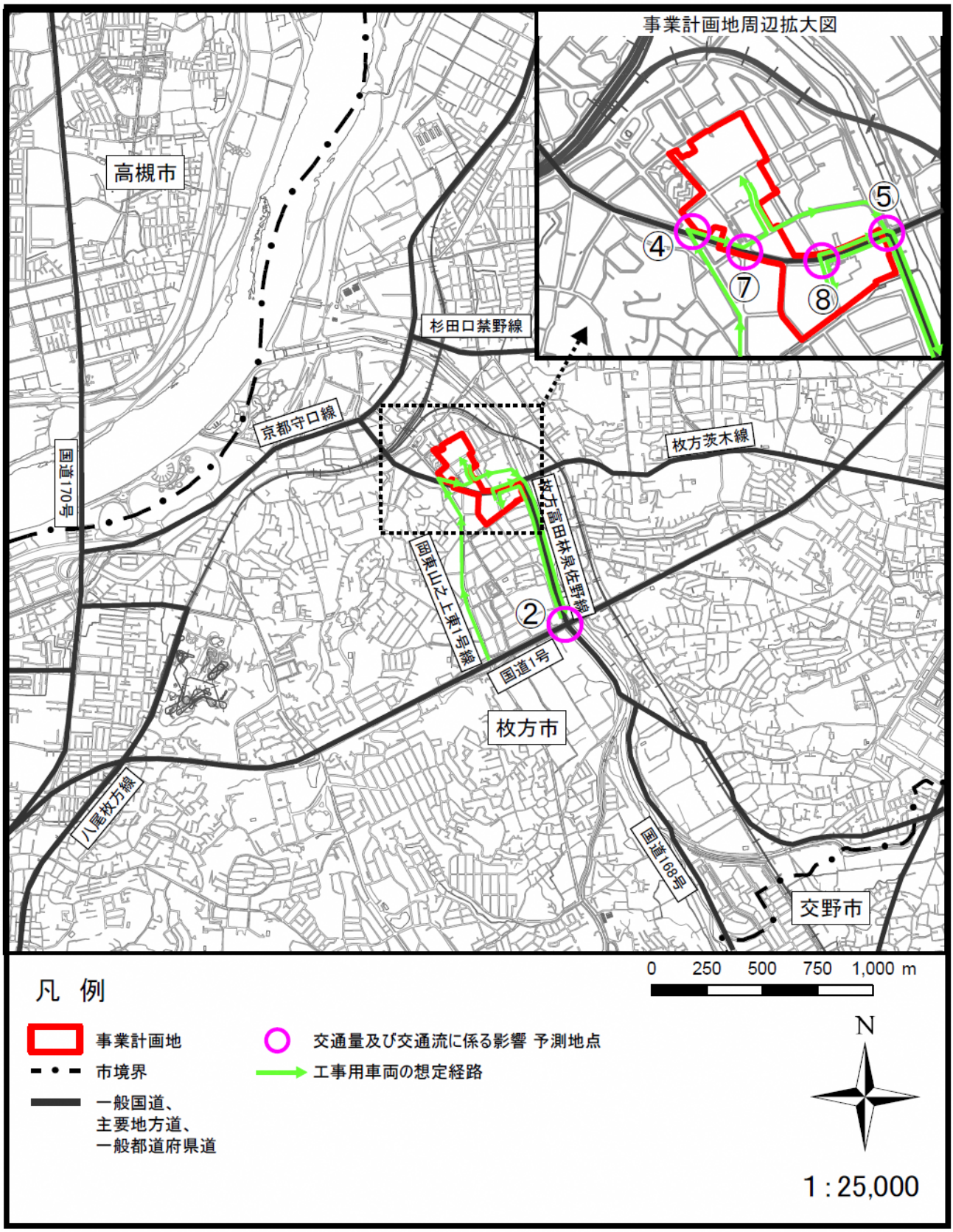


図 3-23　交通の予測地点（工事中）

(2) 供用中

事業計画地周辺の道路では、施設関連車両の通行により交通量の増加が見込まれるものの、基礎交通量と比較して平時時に最大 1.25 倍程度と予測されることから、交通に与える影響は軽微であると予測される（表 3-34、表 3-35）。

施設関連車両の通行に伴う交通状況への影響については、施設関連車両の付加により交差点需要率は上昇するものの、最大で 0.789 であり、全ての予測地点で交通流を円滑に処理できるとされる需要率の上限値を下回っている（表 3-36、表 3-37）。

施設関連車両の通行に伴う交通安全に係る影響については、全ての区間で両側歩道または片側歩道が整備されていることから、歩行者・自転車への影響は現状と比較して大きな変化はないと予測される。施設利用者の通行に伴う交通安全（サービス水準）に係る影響については、全ての地点で平日、休日ともにサービス水準Ａ（自由歩行）と予測されていることから、歩行者・自転車への影響は現状と比較して大きな変化はないと予測される。

さらに、下記に示す環境保全措置を実施することにより、交通への影響をできる限り軽減させた計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-34　施設関連車両の通行に伴う交通量に係る影響の予測結果（平日）

予測地点	時間帯	将来交通量（台/時）			供用時の計画交通量（台/時）			増減量
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	
①関西医大前(南側断面)	1:00-2:00	61	14	75	68	14	82	109%
②天の川(北側断面)	5:00-6:00	216	38	254	243	39	282	111%
③無名交差点(南東断面)	2:00-3:00	11	2	13	14	2	16	123%
④枚方市役所前(東側断面)	22:00-23:00	181	46	227	236	48	284	125%
⑤禁野橋西(西側断面)	16:00-17:00	697	163	860	868	169	1,037	121%
⑥宮之阪北(北側断面)	3:00-4:00	15	2	17	18	2	20	118%
⑦枚方市役所東(西側断面)	1:00-2:00	60	15	75	78	16	94	125%
⑧枚方警察署前(西側断面)	23:00-24:00	97	23	120	122	24	146	122%
⑨新設交差点(西側断面)	2:00-3:00	41	9	50	53	9	62	124%

※増減量が大きい断面・時間帯を抜粋

表 3-35　施設関連車両の通行に伴う交通量に係る影響の予測結果（休日）

予測地点	時間帯	将来交通量（台/時）			供用時の計画交通量（台/時）			増減量
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	
①関西医大前(南側断面)	3:00-4:00	44	10	54	48	10	58	107%
②天の川(北側断面)	19:00-20:00	404	71	475	439	72	511	108%
③無名交差点(南東断面)	2:00-3:00	16	2	18	19	2	21	117%
④枚方市役所前(東側断面)	2:00-3:00	40	10	50	49	10	59	118%
⑤禁野橋西(西側断面)	6:00-7:00	171	40	211	204	41	245	116%
⑥宮之阪北(北側断面)	2:00-3:00	19	3	22	22	3	25	114%
⑦枚方市役所東(西側断面)	5:00-6:00	69	18	87	85	19	104	120%
⑧枚方警察署前(東側断面)	0:00-1:00	120	28	148	143	29	172	116%
⑨新設交差点(西側断面)	0:00-1:00	116	29	145	140	30	170	117%

※増減量が大きい断面・時間帯を抜粋

表 3-36　施設関連車両の通行に伴う交通流に係る影響の予測結果（平日）

予測地点	予測対象時間（ピーク時間）	交差点需要率		需要率上限値	備考
		将来	供用時		
①関西医大前	平日:8時	0.718	0.750	≦0.892	
②天の川	平日:15時	0.772	0.789	≦0.921	
③無名交差点	平日:17時	0.344	0.379	≦0.768	
④枚方市役所前	平日:16時	0.563	0.634	≦0.860	
⑤禁野橋西	平日:16時	0.595	0.665	≦0.860	
⑥宮之阪北	平日:8時	0.496	0.550	≦0.867	
⑦枚方市役所東	平日:15時	0.267	0.356	≦0.900	
⑧枚方警察署前	平日:17時	0.276	0.449	≦0.900	
⑨新設交差点	平日:15時	0.366	0.411	≦0.920	予測地点⑦のピーク時間を適用

※予測対象時間は交差点交通量がピークとなる時間とした。

表 3-37　施設関連車両の通行に伴う交通流に係る影響の予測結果（休日）

予測地点	予測対象時間（ピーク時間）	交差点需要率		需要率上限値	備考
		将来	供用時		
①関西医大前	休日:17時	0.647	0.672	≦0.892	
②天の川	休日:9時	0.753	0.763	≦0.921	
③無名交差点	休日:17時	0.284	0.306	≦0.819	
④枚方市役所前	休日:16時	0.540	0.593	≦0.860	
⑤禁野橋西	休日:16時	0.500	0.540	≦0.860	
⑥宮之阪北	休日:16時	0.414	0.447	≦0.880	
⑦枚方市役所東	休日:16時	0.231	0.322	≦0.900	
⑧枚方警察署前	休日:16時	0.234	0.268	≦0.900	
⑨新設交差点	休日:16時	0.313	0.343	≦0.920	予測地点⑦のピーク時間を適用

※予測対象時間は交差点交通量がピークとなる時間とした。

環境保全措置（供用中）

・商業施設の事業者に対し、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。
・商業施設の事業者、事業計画地内の利用者、地権者に対する道路交通に起因する障害防止対策を枚方市交通対策部局と協議・検討し、通過車両の速度抑制や交通の円滑化を図る。
・施設利用車両が、適宜、アイドリング・ストップを励行、制限速度の遵守、安全運転の励行、急発進・急加速・急ブレーキの自粛等のエコドライブの推進に努めるよう商業施設の事業者、事業計画地内の利用者への周知に努める。
・歩行者の安全確保のため、カーブミラーや車止め等の交通安全対策を図るよう枚方市交通対策部局と協議のうえ実施を検討する。

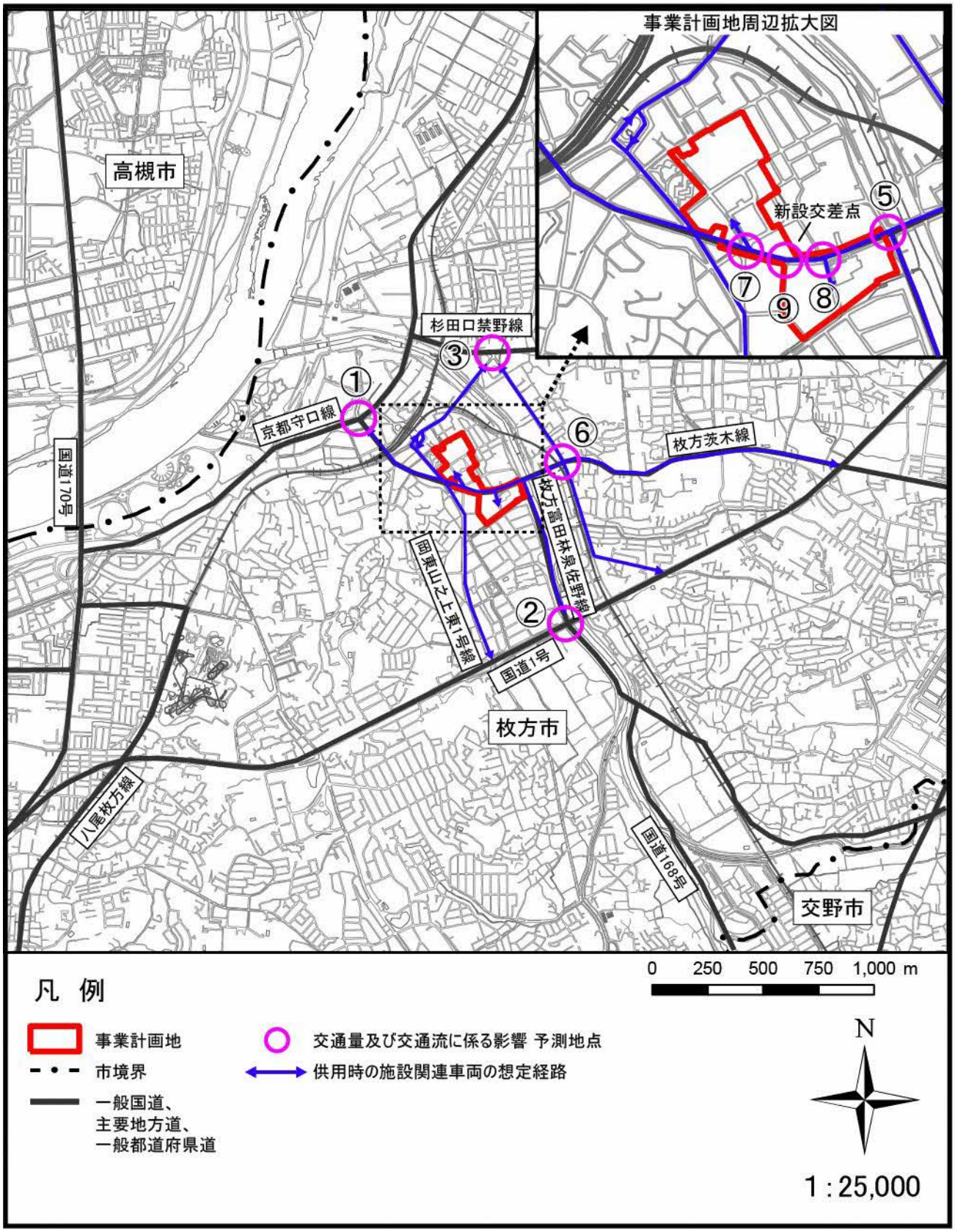


図 3-24　交通の予測地点（供用中；施設関連車両の通行に伴う影響予測）

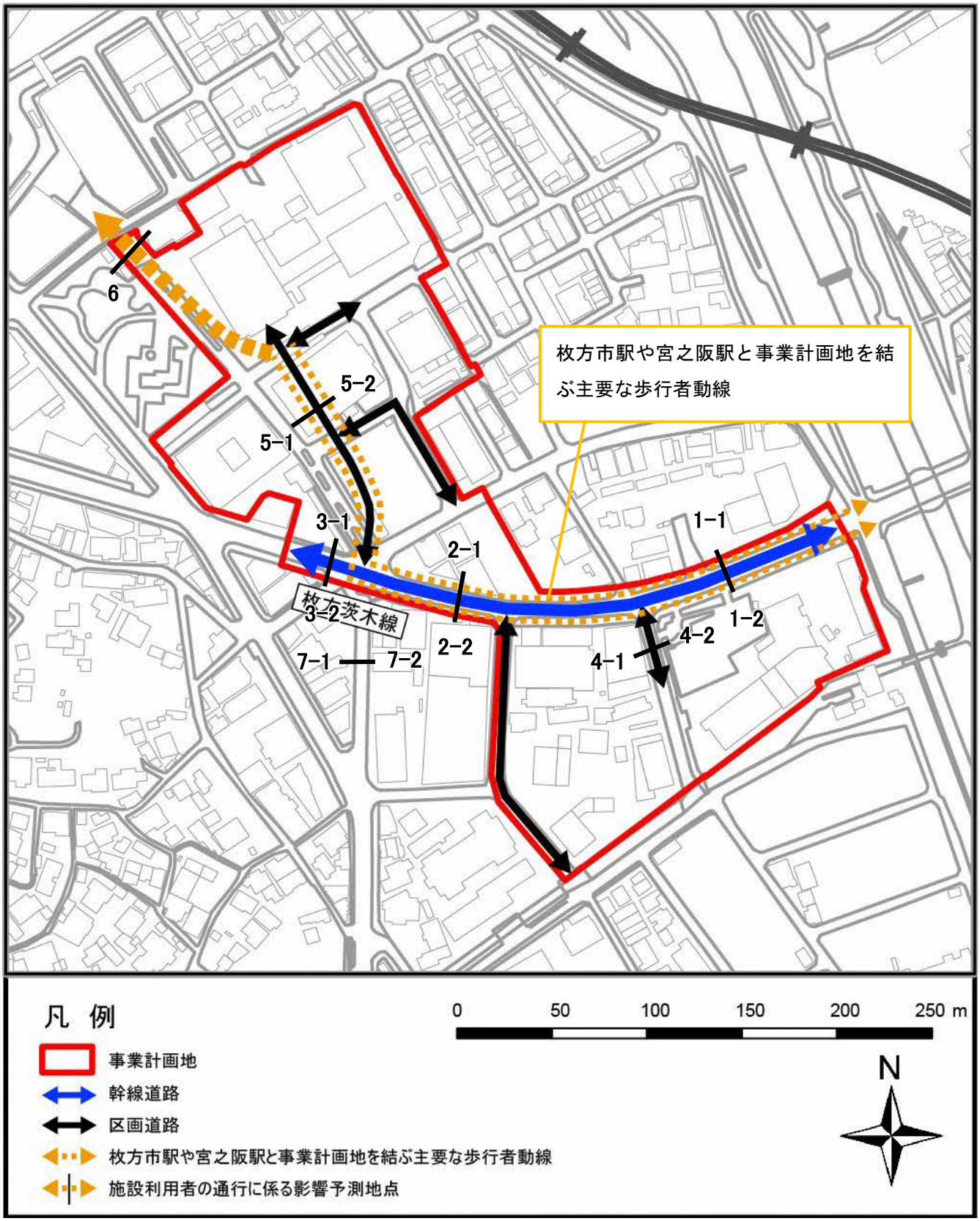


図 3-25　交通の予測地点（供用中；施設利用者の通行に伴う影響予測）

3.11　コミュニティ

3.11.1　影響予測・評価結果

(1) 工事中

事業計画地周辺道路では、工事車両による増加は最大でも枚方富田林泉佐野線の0.8%であり、増加の程度は小さく、工事用車両の想定経路が重複する4校区（中宮、枚方第二、山之上、、桜丘小学校区）におけるコミュニティ施設への移動手段、移動経路に与える影響は軽微であると予測される。

さらに、下記の環境保全措置を講じることで、コミュニティ施設への移動手段、移動経路に与える影響を可能な限り軽減する計画である。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-38　現況交通量に対する想定工事用車両台数（最大）の割合

道路名	(A)現況交通量（台/日）	(B)想定工事用車両台数（最大）（台/日）	(B/A) 工事用車両割合（%）
枚方茨城線	12,663	46	0.4
枚方富田林泉佐野線	6,174	46	0.8
岡東山之上東1号線	7,137	46	0.6
国道1号	41,055	46	0.1

※1.交通量は、平日昼間12時間（7時～19時）の交通量を示す。
※2.対象道路の各予測地点において工事用車両割合が最大となった断面交通量を示す。
※3.工事車両台数（最大）は、工事計画から想定した値を採用した（46台/日）

環境保全措置（工事中）

- 工事関係車両が公道を走行する際は、過積載の防止、積載の安定化、制限速度の尊守等の安全運転を指導徹底する。
- 工事関係車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運航を行うことにより、車両数を削減するように努める。
- 工事量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減するよう努める。
- 工事関係車両の出入口等においては、工事作業時間帯には必ず誘導員等を配置して、通行車両や歩行者の安全に注意を払う。
- 工事関係の従事者の通勤については、公共交通機関の利用を促進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。
- 工事関係車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定にあたっては、通学路や周辺施設の利用者の移動経路に十分配慮して行う。
- 立入禁止区域、迂回路等に関して、地域住民の理解を深めるため、案内看板や標識類の設置を充実させる。

(2) 存在・供用中

事業計画地周辺は、枚方第二小学校区となる。枚方第二小学校の令和 7 年度（令和 7 年 5 月 1 日現在）の総児童数が 531 人であり、入居世帯の小学生 78 人が入学した場合の総児童数は 609 人（現状の約 1.1 倍）となり、著しい影響はないと予測される。

また、事業計画地周辺道路では、供用時の施設利用者、住宅入居者等の関係車両による増加は最大で枚方茨城線（平日）の 19.9%であり、施設関連車両の通行により交通量の増加が見込まれるものの、施設関連車両の想定経路である（主）枚方富田林泉佐野線、枚方茨木線、市道岡東山之上東 1 号線等における交通安全施設の設置状況は、全ての区間で両側歩道または片側歩道が整備されていることから、5 校区（枚方第二、明倫、中宮、磯島、禁野小学校区）におけるコミュニティ施設への移動手段、移動経路に与える影響は軽微であると予測される。

さらに、下記に示す環境保全措置を講じることで、コミュニティ施設への影響、移動手段、移動経路に与える影響を可能な限り軽減する計画である。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-39　供用後の関係車両の割合の予測結果

道路名	平日			休日		
	(A)将来交通量（台/日）	(B)想定関係車両台数（台/日）	(B/A)関係車両割合（%）	(A)将来交通量（台/日）	(B)想定関係車両台数（台/日）	(B/A)関係車両割合（%）
枚方茨城線	10,988	2,184	19.9	8,634	1,341	15.5
枚方富田林泉佐野線	8,170	796	9.7	6,366	483	7.6
岡東山之上東 1 号線	9,004	1,299	14.4	7,593	811	10.7

※1. 交通量は、平日昼間 12 時間（7 時～19 時）の交通量を示す。
※2. 対象道路の各予測地点において関係車両割合が最大となった断面交通量を示す。
※3. 想定関係車両台数は、事業計画から予測した値を採用した。

環境保全措置（存在・供用中）

・新規入居世帯の児童数の増加予測について、教育委員会に情報提供する。
・施設の事業者に対して、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。
・施設の事業者、事業計画地内の利用者、地権者に対する道路交通に起因する障害防止対策を枚方市交通対策部局と協議・検討し、通過車両の速度抑制や交通の円滑化を図る。
・施設利用車両が、適宜、アイドリング・ストップを励行、制限速度の尊守、安全運転の励行、急発進・急加速・急ブレーキの自粛等のエコドライブの推進に努めるよう施設の事業者、事業計画地内の利用者への周知に努める。
・歩行者の安全確保のため、カーブミラーや車止め等の交通安全対策を図るよう枚方市交通対策部局と協議のうえ実施を検討する。

3.12　景観

3.12.1　現地調査結果

事業計画地周辺の代表的な眺望地点（表 3-40）からの景観について、現地調査を行った。

表 3-40　景観の現地調査地点（代表的な眺望地点）

区分	地点名称
近景 3 地点	ニッペパーク岡東中央（岡東中央公園）、枚方市駅、天野川堤防沿い
中景 2 地点	淀川河川公園、村野駅
遠景 1 地点	観音山公園

3.12.2　影響予測・評価結果

施設等の存在時に伴う景観について、主要な眺望地点で都市景観に変化はないと予測される。さらに、下記の環境保全措置を講じ、景観法、枚方市景観計画（淀川沿岸区域、天野川沿岸区域）の景観形成の方針との整合を図ることにより、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（存在）

・事業計画地に隣接するニッペパーク岡東中央（岡東中央公園）や庁舎等の市有財産を有効活用して、みどりの大空間を創出する等、良好な景観形成に努める。
・計画道路においては、植樹帯を設けて街路樹植栽を行う。
・周辺景観との調和に配慮した建築物等の外観、外壁、色彩となるよう、公共施設（枚方市関連）については検討し、その他の公共施設や複合施設については事業者への周知に努める。
・建築物及びこれに附属するものを、敷地の外から見える場所に配置する場合は、植栽により修景し、又は建築物と一体化する等により、見苦しくならないよう公共施設（枚方市関連）については検討し、その他の公共施設や複合施設については事業者への周知に努める。
・敷地内には緑を適切に配置するよう、公共施設（枚方市関連）については検討し、その他の公共施設や複合施設については事業者への周知に努める。
・街路灯、ガードレール等の施設のデザイン、形状及び色彩については、枚方市道路管理部局と協議・検討し、周辺環境との調和に配慮したものとなるように努める。

3.13　文化財

3.13.1　影響予測・評価結果

事業計画地内には岡東遺跡が含まれているが、既存施設（市役所本館）の解体工事を主に行うため、埋蔵文化財包蔵地への影響は小さいものと考えられる。周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲では、掘削工事をできる限り行わない計画とすることから、造成工事に伴い、埋蔵文化財包蔵地に影響を生じさせる可能性は低いと予測される。

また、解体工事着手前に、文化財保護法に基づく、必要な手続き等を踏まえながら進めていくこととしている。

したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（工事中）

・周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲では、掘削工事をできる限り行わない計画とする。
・工事中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、枚方市文化財部局に直ちに届出を行い、「文化財保護法」に基づき調査（発掘調査、立会調査等）の必要な措置を講じる。

3.14　動物

3.14.1　現地調査結果

事業計画地周辺における動物相の状況及び注目すべき種、その生息地の分布状況を把握した。現地調査での確認結果は表 3-41 に示すとおりである。なお、注目すべき生息地は確認されなかった。

表 3-41　現地調査で確認された動物種

分類	主な確認種
両生類（3 種）	トノサマガエル、ウシガエル、ヌマガエル
爬虫類（4 種）	クサガメ、ミシシッピアカミミガメ、ニホンカナヘビ、シマヘビ
植物プランクトン（94 種）	*Aphanocapsa* sp.、Cryptomonadaceae、*Glenodinium* sp.、*Cyclotella* sp.、*Euglena acus*、Chlamydomonadaceae など
動物プランクトン（58 種）	*Arcella discoides*、*Hymenostomatida*、*Brachionus angularis*、Bdelloidea、Harpacticoida、*Daphnia* sp.など
底生生物（12 種）	チリメンカワニナ、ハブタエモノアラガイ、サカマキガイ、シジミ属、ミズムシ、カワリヌマエビ属、モクズガニなど
魚類（19 種）	カワバタモロコ、ヌマムツ、タモロコ、ドジョウ、ナマズ、アユ、ミナミメダカ、シマヒレヨシノボリなど
水生昆虫類（62 種）	オヨギミミズ科、ナミイシビル、アカマダラカゲロウ、シオカラトンボ、コガタシマトビケラ、ユスリカ属、ツヤドロムシ属など

3.14.2　影響予測・評価結果

工事の実施による動物の重要な種の影響予測結果は表 3-42 に示すとおりである。重要な種の生息環境の改変程度については、下記の環境保全措置を実施することで、生息環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されており、環境保全目標を満足するものと評価する。

表 3-42　動物の重要な種の影響予測結果

分類	種名	影響予測
両生類	トノサマガエル	これらの種の生息環境の一部は、解体工事、造成工事による濁水発生により、生息環境への影響が生じる可能性がある。 ただし、濁水の流出を防止する対策、土砂の流出を抑制する対策を実施するため、生息環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。
魚類	カワバタモロコ	
	ヌマムツ	
	タモロコ	
	ドジョウ	
	ナマズ	
	アユ	
	ミナミメダカ	
	シマヒレヨシノボリ	

環境保全措置（工事中）

・沈砂槽等による濁水処理、防水シート等の被覆による土砂流出の抑制を行い、動物の生息に及ぼす影響を可能な限り低減する。

3.15　植物

3.15.1　現地調査結果

事業計画地周辺における植物相（水生植物）の状況を把握した。現地調査での確認結果は表 3-43 に示すとおりである。なお、注目すべき生育地は確認されなかった。

表 3-43　現地調査で確認された植物種

分類	主な確認種
水生植物（20 種）	アオウキクサ、ヒメガマ、イグサ、メリケンガヤツリ、オギ、ツルヨシ、オランダガラシ、ヤマギタデ、カワヂシャなど

3.15.2　影響予測・評価結果

工事の実施による植物の重要な種の影響予測結果は表 3-44 に示すとおりである。重要な種の生育環境の改変程度については、下記の環境保全措置を実施することで、生育環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されており、環境保全目標を満足するものと評価する。

表 3-44　植物の重要な種の影響予測結果

種名	影響予測
カワヂシャ	本種は天野川の予測地域内の水際、新安居川のコンクリート護岸で確認されており、湿潤な河岸等を生育環境として利用している。 解体工事、造成工事による濁水発生により、生育環境への影響が生じる可能性がある。 ただし、濁水の流出を防止する対策、土砂の流出を抑制する対策を実施するため、生育環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。

環境保全措置（工事中）

・沈砂槽等による濁水処理、防水シート等の被覆による土砂流出の抑制を行い、植物の生育に及ぼす影響を可能な限り低減する。

3.16　生態系

3.16.1　現地調査結果

動物・植物調査結果を踏まえ、複数の動植物種及び生物群集等の生態系注目種を選定した結果は、表 3-45 に示すとおりである。

表 3-45　地域を特徴付ける生態系の注目種等の選定結果及びその理由

環境類型区分	注目種区分	注目種	選定理由
河川・水路	上位性	サギ類	河川等の水域での食物連鎖の上位種であり、既存資料調査で生息情報を確認している。
	典型性	オイカワ	河川等の水域に生息し、現地調査において多数確認されている。
		カワヨシノボリ	河川等の水域に生息し、現地調査において多数確認されている。

3.16.2　影響予測・評価結果

工事の実施による注目種の影響予測結果は表 3-46 に示すとおりである。生態系の改変の程度については、下記の環境保全措置を実施することで、生息・生育環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。

したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されており、環境保全目標を満足するものと評価する。

表 3-46　生態系の注目種の影響予測結果

注目種等	影響予測
サギ類(アオサギ、ダイサギ、コサギなど)	これらの種の生息環境の一部は、解体工事、造成工事による濁水発生により、生息環境への影響が生じる可能性がある。 ただし、濁水の流出を防止する対策、土砂の流出を抑制する対策を実施するため、生息環境の変化は生じないと考えられ、影響はほとんどない、あるいはないと予測される。
オイカワ	
カワヨシノボリ	

環境保全措置（工事中）

・沈砂槽等による濁水処理、防水シート等の被覆による土砂流出の抑制を行い、生態系の注目種等の生息・生育に及ぼす影響を可能な限り低減する。

3.17　人と自然とのふれあい活動の場

3.17.1　現地調査結果

工事中及び供用中の車両走行に伴い、人と自然とのふれあい活動の場の利用環境について、影響が想定される代表的な施設に対し、現地踏査を実施した。調査結果は表3-47に示すとおりである。

表 3-47　人と自然とのふれあい活動の場の現地調査結果（1/2）

名称	調査結果	
ニッペパーク 岡東中央 （岡東中央公園）	分布	現枚方市役所前に位置し、枚方市駅から歩いてすぐという好立地に位置する市営公園。
	利用状況	令和5年10月22日：109名 令和6年　4月 7日：144名
	利用環境	屋根付のステージ、遊具や砂場、ベンチ、トイレ、水飲み場、喫煙所が整備されていた。また、枚方市の情報などを伝える電子ビジョンが設置されていた。駐車場はなく、徒歩や自転車による利用であった。
岡東公園	分布	枚方市駅から意賀美神社に続く万年寺山周道沿いの小高い丘の上にある市営公園。
	利用状況	令和5年10月22日：26名 令和6年　4月 7日：15名
	利用環境	遊具、ベンチ、飲み場が整備されている。 駐車場はなく、徒歩や自転車による利用であった。
岡本町公園	分布	枚方市駅から歩いてすぐという好立地に位置する市営公園。
	利用状況	令和5年10月22日：98名 令和6年　4月 7日：46名
	利用環境	遊具、ベンチが整備されている。 駐車場はなく、徒歩や自転車による利用であった。

表 3-47　人と自然とのふれあい活動の場の現地調査結果（2/2）

名称	調査結果	
あんご公園	分布	枚方市駅からは離れているが、住宅地の中に立地している市営公園。枚方保育所に隣接している。
	利用状況	令和 5 年 10 月 22 日：29 名 令和 6 年　4 月 7 日：65 名
	利用環境	広場、遊具、東屋、ベンチ、洗い場が整備されている。 駐車場はなく、徒歩や自転車による利用であった。
禁野車塚公園	分布	住宅地の中に立地している市営公園である。宮之阪駅から徒歩 6 分程度であり、京阪交野線と天野川に挟まれている。
	利用状況	令和 5 年 10 月 22 日：18 名 令和 6 年　4 月 7 日：14 名
	利用環境	広場、遊具、東屋、ベンチ、洗い場が整備されている。 駐車場はなく、徒歩による利用であった。
意賀美神社	分布	万年寺山に立地している。枚方市駅から意賀美神社に続く道が「万年寺山周道」として、多くの人に親しまれている。
	利用状況	令和 5 年 10 月 22 日：22 名 令和 6 年　4 月 7 日：50 名
	利用環境	広場、遊具、東屋、ベンチ、洗い場が整備されている。 駐車場があり、車や徒歩による利用であった。
天野川堤防沿い	分布	天野川は生駒山地から、枚方市域を横断し淀川へ流れ込む河川である。大阪府によって環境整備が進められ、枚方市の花となっている桜の植樹や広場整備の取り組みが行われている。堤防上には歩道が整備され多くの市民に親しまれている。
	利用状況	令和 5 年 10 月 22 日：18 名 令和 6 年　4 月 7 日：1,388 名
	利用環境	東屋、ベンチが整備されている。 駐車場はなく、徒歩や自転車による利用であった。

3.17.2　影響予測・評価結果

(1) 工事中

事業計画地周辺道路では、工事関係車両の通行により交通量の増加が見込まれるものの、増加の程度は小さく、人と自然とのふれあい活動の場の利用者への移動手段、移動経路に与える影響はほとんどない、あるいはないと予測される。

また、工事用車両の通行時においては、下記の環境保全措置を講じることで、人と自然とのふれ合い活動の場への移動手段、移動経路への影響をできる限り軽減する計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（工事中）

・工事関係車両が公道を走行する際は、規制速度を尊守するとともに、過積載の防止、積載の安定化、制限速度の尊守等の安全運転を指導徹底する。
・工事関係車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運航を行うことにより、車両数を削減するように努める。
・工事量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減するよう努める。
・工事関係車両の出入口等においては、工事作業時間帯には必ず誘導員等を配置して、通行車両や歩行者の安全に注意を払う。
・工事関係の従事者の通勤については、公共交通機関の利用を促進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。
・工事関係車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定にあたっては、通学路や周辺施設の利用者の移動経路に十分配慮して行う。
・立入禁止区域、迂回路等に関して、地域住民の理解を深めるため、案内看板や標識類の設置を充実させる。

(2) 存在・供用中

事業計画地周辺道路では、公共施設利用者、住宅入居者及び関係車両の通行により交通量の増加が見込まれるものの、増加の程度は小さく、人と自然とのふれあい活動の場の利用者への移動手段、移動経路に与える影響は軽微であると予測される。

また、公共施設利用者、住宅入居者及び関係車両の通行時においては、下記の環境保全措置を講じることで、人と自然とのふれ合い活動の場の利用者への影響をできる限り軽減する計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

環境保全措置（存在・供用中）

・施設の事業者に対して、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。
・施設の事業者、事業計画地内の利用者、地権者に対する道路交通に起因する障害防止対策を枚方市交通対策部局と協議・検討し、通過車両の速度抑制や交通の円滑化を図る。
・施設利用車両が、適宜、アイドリング・ストップを励行、制限速度の尊守、安全運転の励行、急発進・急加速・急ブレーキの自粛等のエコドライブの推進に努めるよう施設の事業者、事業計画地内の利用者への周知に努める。
・歩行者の安全確保のため、カーブミラーや車止め等の交通安全対策を図るよう枚方市交通対策部局と協議のうえ実施を検討する。

3.18　地球環境

3.18.1　影響予測・評価結果

(1) 工事中

建設機械の稼働の稼働に伴う温室効果ガス排出量は 214.6 tCO_2、工事関係車両の通行による温室効果ガスの排出量は、247.3 tCO_2 と予測される（表 3-48～表 3-49）。

工事の実施にあたっては、下記の環境保全措置を実施することで、温室効果ガスの排出量抑制が図られることから、地球環境（温室効果ガス排出量）への影響をできる限り軽減する計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-48　建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量の予測結果

区分	燃料	排出量 (t)	地球温暖化係数	温室効果ガス排出量 (tCO_2)
二酸化炭素（CO_2）	軽油	212.7	1	212.7
メタン（CH_4）	軽油	0.002	28	0.1
一酸化二窒素（N_2O）	軽油	0.007	265	1.8
計				214.6

表 3-49　工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量の予測結果

車両	区分	燃料	排出量 (t)	地球温暖化係数	温室効果ガス排出量 (tCO_2)
大型車	二酸化炭素（CO_2）	軽油	244.6	1	244.6
	メタン（CH_4）	軽油	0.005	28	0.152
	一酸化二窒（N_2O）	軽油	0.005	265	1.344
	一酸化炭素（CO）	軽油	0.460	－	－
小型車	二酸化炭素（CO_2）	ガソリン	1.2	1	1.2
	メタン（CH_4）	ガソリン	0.00005	28	0.001
	一酸化二窒（N_2O）	ガソリン	0.0001	265	0.035
	一酸化炭素（CO）	ガソリン	0.004	－	－
計					247.3

環境保全措置（工事中）

・排出ガス対策型の建設機械、低排出ガス認定自動車の採用に努め、温室効果ガス排出の低減を図る。
・重機及び工事関係車両の運転者へは、不要なアイドリングや空吹かし、急加速等の高負荷運転をしないよう、指導・教育を徹底する。
・重機及び工事関係車両の点検・整備を十分に行う。
・工事の段階的な施工に努め、重機及び工事関係車両が集中しないよう配慮する。

(2) 供用中

公共施設利用者、住宅入居者及び関係者の車両の通行に伴う温室効果ガス等の排出量は、約 24,013.9tCO_2/年であり（表 3-50）、枚方市全体の排出量 2,219,040 tCO_2/年の約 1.1%の予測となっている。

施設の供用にあたっては、下記の環境保全措置を実施することで、温室効果ガスの排出量抑制が図られることから、地球環境（温室効果ガス排出量）への影響をできる限り軽減する計画としている。したがって、事業の実施による影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されていると評価する。

表 3-50　公共施設利用者、住宅入居者及び関係者の車両の通行に伴う温室効果ガス排出量の予測結果

車両	区分	燃料	排出量 (t)	地球温暖化係数	温室効果ガス排出量 (tCO_2)
大型車	二酸化炭素（CO_2）	軽油	1,485.5	1	1,485.5
	メタン（CH_4）	軽油	0.033	28	0.9
	一酸化二窒（N_2O）	軽油	0.03	265	8.2
	一酸化炭素（CO）	軽油	2.8	－	－
小型車	二酸化炭素（CO_2）	ガソリン	21,851.3	1	21,851.3
	メタン（CH_4）	ガソリン	0.839	28	23.5
	一酸化二窒（N_2O）	ガソリン	2.4		644.5
	一酸化炭素（CO）	ガソリン	72.9	－	－
計					24,013.9

環境保全措置（供用中）

・事業計画地内の利用者に対し、駐車時のアイドリング、急発進・急加速・空吹かしをしない、エコドライブへの取り組み等の排出ガス低減への協力の周知に努める。

4. 事後調査計画

4.1　事後調査の方針

本事業の実施が周辺の環境に及ぼす影響について予測を行った結果、環境保全対策を実施することにより、すべての項目において、供用時及び工事中ともに事業者の実施可能な範囲内で環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮していると評価した。

また、予測・評価は、工事計画及び計画交通量に基づいて行っているため、予測の不確実性の程度は小さいと考えられることから、事後調査の項目は選定しなかった。

なお、事業の実施にあたっては、予測の前提として実施する環境保全対策、及び予測の結果から実施することになった環境保全対策を確実に実施するものとする。