

9. 準備書に対して提出された意見、公述意見書に記載された意見、審査書に記載された意見及びそれらに対する事業者の見解、説明会開催結果報告書に記載した内容の概要

9.1 準備書に対して提出された意見及びそれに対する見解

枚方市環境影響評価条例第 18 条の規定により、準備書についての意見書が令和 6 年 6 月 11 日に事業者に送付された。

表 9.1-1 (1) ～ (6) に、意見とそれに対する事業者の見解を示す。

表 9.1-1 (1) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
1	<p>サプリ村野は市民活動の拠点となる NPO センターやスポーツセンター、子育て支援施設、図書館分室等が設置されています。NPO センターは NPO 活動維持のための重要な活動拠点となっています。スポーツセンターは運動を楽しむ市民の憩いの場となっています。子育て支援施設は子育て講座や育児相談等も実施される乳幼児の親子が自由に遊べる地域子育て支援拠点の役割を担っています。今回の土地区画整理事業に伴い、引き続きサプリ村野の機能が維持されるのか懸念しています。準備書 1-10 ページの図 1.3-8 概略造成計画によれば、サプリ村野のグラウンド等の一部が造成工事される計画であることが確認されますが、工事期間中に利用制限されることになるのか心配しています。現在グラウンド利用を行っている団体等へのヒアリングを十分に実施していないのではないのでしょうか。利用が制限されることを予定している場合は、利用にあたっての代替案等を検討する必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>本事業の環境影響評価においてはグラウンド利用を行っている団体等へのヒアリングは行っておりませんが、サプリ村野の機能維持については、枚方市の関係各課において検討を進められていると伺っています。現行のサプリ村野のグラウンド用地については、地下調整池の設置や道路の敷設を行う必要があることから、一定期間グラウンドの利用を制限することが避けられません。利用者の皆様にはご不便をおかけしますが、できる限り制限期間が短くなるよう工期の短縮に努めるほか、工事期間中の代替用地の確保やヒアリングについては、枚方市とも協議の上、検討いたします。</p>

表 9.1-1 (2) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
2	<p>事業計画地の周辺は朝方、夕方に特に酷い交通渋滞が発生しています。地点 F1 の天野川交差点を先頭に浜橋まで車列を作り、地点 F2 の浜橋の両端の信号のタイミングや、橋の長さも影響しているのか、浜橋を先頭に国道 168 号線では社会福祉法人ギンガ保育園付近まで、また府道枚方大和郡山線では京阪村野駅付近まで共に約 500m にも及ぶ渋滞も頻繁にみられます。このような状況にも関わらず、F1~4 の予測地点において交差点需要率が、交通流を円滑に処理できるとされる目安である 0.9 を下回っていると予測され、交通への影響をできる限り軽減する計画であると評価結果として結論付けられています。私が日々目の当たりにしている状況と調査、予測、評価結果に乖離があるというのが正直な感想です。交差点需要率の算出方法に疑問を抱いており、どのように算出したのか、例えば飽和交通流率の基本値 S B の設定根拠（地点 F1 の右左折では 1800、地点 F 2 の右左折では 2000 に設定している理由など道路幅員以外に設定根拠があるのか等）、現示の需要率 1 φ ~ 5 φ の具体的な意味（地点 F 1 では 1 φ ~ 4 φ まで設定されており、地点 F 2 では 1 φ ~ 2 φ までしか設定されていない理由があるのか等）、現示の需要率を算出するにあたってなぜ最大値のみを採用するのか等について具体的に教えてもらいたいです。また、準備書 6.9-10 ページの図 6.9-4(4) 方向別交通流入図 (F2) について、各流入部に工事車両がそれぞれ 40 台ずつ流入する想定をされていますが、準備書 1-12 ページの図 1.3-9 工事車両の走行ルート (想定) を考慮すれば、流入部 B を走行する車両は直進、流入部 C を走行する車両は右折、流入部 D を走行する車両は左折するはずであるので、通行しない方向に走行車両を設定する意味がないのではと考えています。流入部に工事車両がそれぞれ 40 台ずつ流入する想定を行うのであれば、工事車両が通行するルート (方向) に走行車両を設定した上で、交差点需要率の予測値を算出の方が有意であると思います。調査、予測、評価の結果は数値上の結果として理解しようと思っていますが、実情を踏まえれば現在よりも交通渋滞の悪化が避けられないと考えています。そもそも準備書 1-12 ページの図 1.3-9 工事車両の走行ルート (想定) では地点 F2 道路断面 B を直進するダンプ車両の走行ルートが予定されていますが、このルートは大型車両通行禁止の経路になっていると思います。私見では大型車の通行により歩行者の交通安全を脅かす可能性があるからだと考えています。工事車両の進入口を東側 1 箇所だけに設定する現在の計画では交通渋滞、交通安全の観点からも問題があると思っています。工事車両の進入口を南西側にもう 1 箇所設定する等の更なる渋滞緩和策、交通安全対策は必須であり、対策の実施を切に希望します。</p>	<p>F1、F2、F4 地点の交差点については、現地調査において平日の一部の時間で先詰まりによる渋滞が確認されておりました。交差点需要率の算定では、周辺交差点の混雑による先詰まりを考慮できていないため、予測した交差点需要率は現況の渋滞状況を反映しきれていない可能性があります。したがって、先詰まりが発生している交差点及び時間帯の需要率について再度計算いたします。なお、交差点需要率の具体的な算出方法については、「平面交差の計画と設計 基礎編」等に基づき算出しております。「平面交差の計画と設計 基礎編」では、飽和交通流率の基本値 S B は直進車線: 2000、左折車線: 1800、右折車線: 1800 (乗用車換算台数/青 1 時間) で設定するよう記載があります。また、現示の需要率 1 φ ~ 5 φ の具体的な意味についてですが、φ は信号の現示パターンを示しており、各現示パターンにおける需要率を算出し、各現示パターンにおける最大値を足し合わせることで交差点需要率を算出することとなっております。工事車両が通行するルートに走行車両を設定した上で、交差点需要率の予測値を算出するご指摘に対しては、工事車両・共用後車両の想定走行ルートに沿った形で配分した上で再度予測を実施いたします。</p> <p>工事車両の進入口については、現状の渋滞状況を踏まえ、周辺交通への環境影響を低減するために、南西側 (または南側) にもう 1 箇所設置をすることで工事車両の分散を図るとともに、交通安全についても配慮していく方針です。</p>

表 9.1-1 (3) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
3	<p>準備書 6.4-3 ページの図 6.4-1 騒音・振動・低周波音の現地調査位置について、地点 C3 より浜橋交差点付近の方が、渋滞等による車両の発進、停止、クラクション音等の影響により現況騒音・振動値が大きくなると思われます。現地調査地点としては、現況としての騒音、振動の数値が最大となると思われる地点を選定すべきであると考えます。</p>	<p>走行中の車の騒音や振動は速度が速くなるほど大きくなる傾向があるため、信号のある場所から離れて比較的定常的な走行が見込まれる D2 地点において現地調査を実施しております。</p>
4	<p>事業計画地内の道路（農道）が計画地西側の住民にとっては村野駅への主要な通行経路となっているが、少なくとも工事期間中は利用できないことが想定されます。工事期間中の村野駅へのアクセス方法（迂回路等）、このほか工事中の立入禁止区域をどのように設定するのか具体的に説明してほしい。</p>	<p>関係者の安全を確保するため、区域内については立入禁止措置をとる予定です。近隣住民の皆様が使用する生活道路については、迂回路を整備することを検討します。具体的な計画については、組合設立認可後、工事の着工に先立って説明会を開催しご説明いたします。</p>
5	<p>最後になりますが、今回の工事の期間はおよそ3年にも亘り、大規模な造成工事になることから、建設重機の稼働やダンプ車両の往来など少なからず悪影響が発生することは言うまでもありません。このため、多くの住民が関係し、特に近隣住民の理解が必要になります。住民活動に配慮して、関係する方々には説明会や書面等により、情報を適宜発信していただき、多くの方々の理解の中で事業が進められる様をお願いします。そのためには、工事関係車両の走行ルート、走行時間帯など交通に係る環境保全措置の見直しと詳細なマニュアル化、工事スケジュールの早期の開示をお願いします。また、工事エリア内におけるサブリ村野の利用に対しての是正策の回答、準備書における交通に係る調査、予測、評価結果の詳細（特に現況調査地点、交差点需要率の算出方法とその妥当性等）を住民にも理解できるよう説明していただきたいと思ひます</p>	<p>建設重機やダンプ車両の往来については、関係法令に遵守して施工します。周辺の住民の方々への説明会については、組合設立認可後、工事の着工に先立ち、開催するとともに掲示板や回覧等で適宜情報を発信していきます。</p>
6	<p>サブリ村野は市民活動における重要な拠点の一つです。計画地周辺に在住のお年寄りがゲートボールを楽しむ様子も見かけます。周辺住民にとっては憩い、健康増進を図る大切な場所になっています。準備書 1-5 ページを確認したところ、グラウンドの一部が造成工事された後、住宅街区に改変される計画になっています。グラウンドの利用を制限することについての事業者の見解について伺いたいと思ひます。また、代替となる場所の提供等について予定があるかについても教えてほしいです</p>	<p>現行のサブリ村野のグラウンド用地については、地下調整池の設置や道路の敷設を行う必要があることから、一定期間グラウンドの利用を制限することが避けられません。利用者の皆様にはご不便をおかけしますが、できる限り制限期間が短くなるよう工期の短縮に努めるほか、工事期間中の代替用地の確保については、枚方市とも協議の上、検討いたします。</p>

表 9.1-1 (4) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
7	<p>準備書 1-7 ページを確認したところ、工事期間中に計画地内の北西部分に地下式調整池を設置される計画になっています。工事の予測にあたって、通常の造成工事とは異なるこの調整池の設置工事を考慮した予測、評価を行う必要があると考えます。この場合、設置位置の直近であり最も影響が予想される村野西町の住宅地近傍を予測地点に設定する必要があると思います。また、工事に伴い計画地内を走行する工事車両についても考慮した予測、評価を行う必要があると思います。</p>	<p>調整池の設置工事については、準備書 6.1-8 ページの表 6.1-9 工事工程表の基盤整備工事の調整池工（雨水貯留施設）が該当し、調整池工を含んだ環境影響が最大となる地点での影響予測を行っております。準備書 6.1-8 ページの表 6.1-10 環境影響が最大となる工種（ユニット）の設定で示している通り、土工事における地盤改良工と整地工（盛土工）、及び調整池工における地盤改良工を予測対象としていることから、調整池の設置工事を考慮した予測を行っております。なお、村野西町の住宅地近傍を予測地点に設定する必要性については、大気質については事業計画地を一樣に動くものとし、騒音・振動は予測地点の最近傍で稼働した場合を想定しており、事業計画地西側の予測地点が村野西町の住宅地近傍を代表している地点になります。</p> <p>また、計画地内を走行する工事車両についても考慮した予測については、建設機械の稼働に伴う影響に比べ、計画地内を走行する工事車両による影響は小さいと考えられ、予測、評価の必要性は低いと考えます。</p>
8	<p>計画地西側に隣接する市道の歩道部分に歪みが発生しており、私見では地盤沈下による影響であると考えています。計画地内の地盤沈下の影響は予測、評価されていますが、計画地外、特に既に歪みが発生している計画地西側への影響についても予測、評価を行う必要がないか検討してほしいです。</p>	<p>ご意見の箇所は、天野川沿いの堤防上（築堤区間）の市道や歩道のことと思われますが、現状の沈下要因が不明であるため、あくまで参考回答にはなりません。現状の計画地内で盛土等の改変が行われていない状況で既に西側歩道で歪みが生じているのであれば、何ら外力が働いていない計画地内の影響ではなく、堤防自体の経年的な圧密による形状変化ではないかと想定されます。</p> <p>計画地内の地盤沈下については、今後盛土材を考慮した地盤沈下検討を行う予定であり、盛土工事により地盤沈下が生じる場合は、現状地盤に固化剤等を添加して地盤強度を上げる改良工事を行うことで、計画地内ならびに周辺に対しても影響が伝搬しないように対応いたします。</p> <p>これらの対応により、計画地内の地盤が沈下しなければ、周辺に対しても影響が生じることは無いので、計画地内での予測・評価を行うことで、問題はございません。なお、造成工事前に既に発生している状況であるため、市の道路管理者に情報提供していきます。</p>
9	<p>大気質、騒音、振動の調査、予測地点の位置選定についての妥当性を説明してほしいと思います。選定地点以外にも保全対象が存在しているにも関わらず、現在選定している地点だけを地点として設定するだけで綿密に調査、予測、評価を行ったと言えるのでしょうか。選定地点外の保全対象の住民はどのような影響が生じるのか分からないまま事業が開始されるのは不安だと思います。地点選定数を増やす等の対応をお願いしたいです。</p>	<p>大気質、騒音、振動の調査、予測地点の位置は基本的に、影響が最も大きくなると想定される代表地点（事業計画地に近い住宅等の保全対象施設）より選定しています。大気質の予測では、建設機械が事業計画地を一樣に動くものとしており、騒音や振動の予測では建設機械が予測地点に最も近接して稼働した場合を想定していますので、個々の保全対象への影響は近傍の予測地点と同等又はそれ以下となると考えられます。以上より、調査や予測をしていない地点についても、その影響は近傍の予測地点と同等又はそれ以下となると考えられ、地点選定数を増やす必要性は低いと考えます。</p>

表 9.1-1 (5) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
10	<p>コミュニティについて、最もその影響を受けると考えられる村野西町への調査、予測、評価が行われていないと思います。準備書全体に亘ることですが、本事業における村野西町への影響を軽視した内容になっているとも感じています。</p>	<p>村野西町は、桜丘小学校校区に該当するため、桜丘小学校校区に対する調査、予測、評価の内容が村野西町への影響を示しております。具体的な内容は以下のとおりです。</p> <p>コミュニティ施設の利用及びコミュニティ施設への移動経路に関するヒアリング調査の実施について：令和4年7月に、桜丘校区自治会及び桜丘小学校にヒアリング調査を実施しています。桜丘校区自治会のヒアリングでは、主な活動施設として、村野会館、桜丘小学校、村野神社となっており、主に校区内で活動しており、施設までの主な移動経路となっている幹線道路は、とくに無い結果となっております（準備書 6.12-12~13）。また、桜丘小学校のヒアリングでは、サブリ村野北側の集合住宅の児童は、村野第24号の踏切を横断し通学しており、それ以外の児童は、住宅地内の道を通り通学しています。</p> <p>造成工事及び工事関係車両の通行が、コミュニティ施設の利用に及ぼす影響について：コミュニティ施設の利用に及ぼす影響については、桜丘小学校校区のサブリ村野の一般国道168号、府道枚方大和郡山線及び一般国道1号での工事関係車両の通行による影響が予測されます（準備書 6.12-28）。各路線の現況交通量に対する想定工事車両台数(最大)の割合は準備書の表 6.12-30に示すとおり、いずれ路線でも、1割にも満たない台数となっております（準備書 6.12-29）。したがって、工事の実施に伴う地域の組織上の一体性及び住民の日常的な交通経路に対する変化の状況については、桜丘小学校校区のサブリ村野で一部変化が生じますが、工事車両の通行が最大となる時期においても、一般国道168号、府道枚方大和郡山線及び一般国道1号の現況交通量の1割に満たない台数であることから、工事の実施に伴うコミュニティの変化は軽微であると予測されます（準備書 6.12-30）。</p> <p>施設等の存在がコミュニティ施設の利用に及ぼす影響について：住宅の存在に伴う入居者数を推定し、コミュニティ施設に及ぼす影響を定性的に予測し、68人の小学生の増加が見込まれます（準備書 6.12-31）。事業計画地周辺は桜丘小学校校区となります。桜丘小学校の令和5年度の総児童数が490人（令和5年5月1日時点）であり、入居世帯の小学生68人が入学した場合の総児童数は558人（現状の約1.1倍）となり、著しい影響はないと予測されます。この新規入居世帯の児童数の増加予測については、教育委員会に情報提供し、環境保全措置を行う計画です。また、事業計画地内のサブリ村野の施設は、現在、広く枚方市民に利用されております。住宅入居者により、サブリ村野の施設利用者数が増加する可能性はありますが、施設は事前予約制もあることから、施設利用に著しい影響はないと予測されます（準備書 6.12-32）。</p> <p>なお、周辺の住民の方々、特に村野西町への説明会については、組合設立認可後、工事の着工に先立ち、開催するとともに掲示板や回覧等で適宜情報を発信していきます。</p>

表 9.1-1 (6) 準備書に対する意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
11	<p>住民は少なくとも本事業に係る工事では生活環境上の迷惑を被ることは間違いありません。不安です。住民と綿密にコミュニケーションを図り、住民の理解を深めた上で、事業を進めてもらいたいと思います。</p>	<p>頂いたご意見を踏まえ、住民の皆様のご理解が得られるようコミュニケーションを図ります。</p>

9.2 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

枚方市環境影響評価条例第 20 条の規定により、公述意見書が令和 6 年 8 月 1 日に事業者に送付された。

表 9.2-1 (1) ～ (6) に、意見とそれに対する事業者の見解を示す。

表 9.2-1 (1) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
1	<p>まず最初の項目として準備書中のデータ上の誤りに対して述べたいと思います。工事が開始されれば工事用車両、供用が開始されれば供用時車両の往来も行われることになるため、交通に関する調査、影響予測は慎重かつ丁寧に行われる必要があると考えています。環境影響評価準備書【資料編】112 ページには地点 F1 (天野川交差点) における【現況平日 18 時】供用時車両を考慮した場合の交通需要率の算出が示されていますが、信号現示 5φ (流入部 C、流入部 D の右折青矢印信号) の現示の需要率が 0 と算出されています。実際には信号現示 5φ 時の最大の需要率となる流入部 C の需要率である 0.021 (右折時の設計交通量 86 台から、対向直進時に右折通過可能な台数 48 台を引いた 38 台を、飽和交通流率〔交差点の容量〕1798 台で割った数値) を計上する必要があり、この数値分を交差点需要率に加算すると交差点需要率 0.9 (交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安) を上回り、誤った予測結果が表記されています。同様に、準備書【資料編】100 ページの地点 F1 (天野川交差点) における【現況平日 8 時】工事用車両を考慮した場合、104 ページの地点 F1 (天野川交差点) における【現況平日 18 時】の信号現示 5φ についても現示の需要率が 0 と算出されており、この数値分が交差点需要率に加算されていないことから誤った予測結果になっています。</p>	<p>ご指摘の交通需要率の算出については、審査会での意見も踏まえ再検証しており、時間帯によっては信号現示 5φ で需要率が 0 ではなくなる予測結果もあります。結果については現在審査会に諮っており、検証結果を踏まえた内容で評価書に反映させていただきます。</p>
2	<p>また、準備書 6.16-16 表 6.16-9 では、整備後の緑被面積は約 3.6ha、緑被率は約 25.7% と示されていますが、この数字にも誤りがあったことを確認しています。整備後の緑被面積が「みどりの大阪推進計画」に基づいた緑化率 (20%) を満しているのかも、興味のあるところです。</p>	<p>緑被率については、一部事業地外の緑化面積を含んでいたため、事業地内のみの緑化面積を算出した内容を評価書に反映させていただきます。</p>

表 9.2-1 (2) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
3	<p>準備書【資料編】100ページの地点F1（天野川交差点）における【現況平日8時】工事用車両を考慮した場合については、各流入部に工事用車両がそれぞれ40台ずつ流入する想定となっていますが、準備書1-12ページ図1.3-9工事用車両の走行ルート（想定）を考慮すれば、流入部Bを走行する車両は直進、流入部Cを走行する車両は右折、流入部Dを走行する車両は左折するはずであるので、通行しない方向に走行車両を設定する意味はなく、工事用車両が通行するルート（方向）に走行車両を設定した上で、交差点需要率の予測値を算出しなければ正確な予測はできないと考えます。実態に即した予測条件のもと、地点F1、F3、F4についても正確な予測結果が算出されるよう要望します。</p>	<p>工事用車両の流入方向について、審査会での意見も踏まえ、実態に即した方向に配分し、再検証しております。結果については現在審査会に諮っており、検証いただいた内容を踏まえ評価書に反映させていただきます。</p>
4	<p>また、準備書6.4-11ページ表6.4-8建設機械等の稼働に伴う騒音の予測結果について、地下式調整池はサブリ村野のグラウンドに埋設することになりますが、同グラウンドから最も遠い位置にあるI4地点（支援学校）でも他の地点I1～I3とほぼ同じ予測値となっており、距離減衰効果を踏まえた正確な騒音レベルの計算が行われていません。同様に、準備書6.5-6ページ表6.5-5建設機械の稼働に係る振動の予測結果についても、減衰効果を踏まえた正確な振動レベルの計算が行われていません。支援学校の児童や関係者の方に無用な心配を抱かせることになるので、実態に即した予測条件のもと、正確な予測結果が算出されるよう要望します。</p>	<p>建設機械等の稼働に伴う騒音及び振動の予測結果については、工事最盛期時における地盤改良工及び整地工の事業地内における建設機械の詳細な作業位置や移動範囲は未確定であるため、調整池工を含めて全ての予測地点の近傍でこれら工事の建設機械が稼働したことを想定しており、安全側の観点で予測を行いました。</p> <p>なお、準備書時点では工事最盛期時に調整池工を見込んでおりましたが、審査会意見を踏まえ工事最盛期を見直した結果、調整池工は工事最盛期には該当せず、地盤改良工、整地工（盛土）及び道路工における建設機械の稼働による影響を再予測し、評価書へ反映いたします。</p>
5	<p>準備書【要約書】25ページ表40現況交通量と工事中における計画交通量（平日・昼間）の予測地点D1では全体の交通量の増加率は114%と表現されていますが、環境影響への負荷が大きいと考えられる大型車については約3倍に増加する計画となっています。環境影響を過小に表現するために取り纏められているとも、受け取ることができます。</p>	<p>交通量の増加率については、審査会での意見も踏まえ、大型車のみの増加率を評価する方針です。</p>
6	<p>準備書6.15-51ページ表6.15-23鳥類の重要な種への影響予測で示されているケリについては、工事中は一時的に避難するも環境回復後に戻ってくるとの予測がされていますが、実際には戻ってくるような生態ではないことが知られています。この様に多くの動物で、一時的に避難してと表記され、また帰ってくるという表現も多々見受けられます、どの位のたくさんの生き物が助かるのかが不安です。動植物の犠牲の中で工事がなされるという感覚が薄くなるような表現を多々使っている様に感じます。</p>	<p>動植物の予測結果については、審査会での意見も踏まえ、個々の種の特性に応じて評価する方針です。</p>

表 9.2-1 (3) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
7	<p>正確ではないデータが散見されており、この信憑性の低い準備書に基づいての説明会での議論、縦覧による意見書、専門家である審査会委員の意見聴取等は、何の意味があるのでしょうか。準備書を取下げ、誠実かつ正確、また分かり易く取り纏め直した上で、準備書に係る手続きを再度初めからやり直す必要があることを訴えます。</p>	<p>前述したとおり、一部データ等の見直し等を行うため、枚方市及び審査会等において内容を精査した上で評価書へ反映させていただきます。</p>
8	<p>また、計画の変更（運行ルートなど）の節は、適材適所測定地点を的確に決め、その正確なデータを速やかに公開していただくことを切望します。</p>	<p>また、上記の検討結果につきましては評価書縦覧をもって公開させていただく予定です。</p>
9	<p>事業計画地の周辺は朝方・夕方に特に酷い交通渋滞が発生しています。地点 F1（天野川交差点）を先頭に浜橋まで車列を作り、地点 F2 の浜橋の両端の信号のタイミングや、橋の長さも影響しているのか、浜橋を先頭に国道 168 号線では社会福祉法人ギンガ保育園付近まで、また府道枚方大和郡山線では京阪村野駅付近まで、共に約 500m にも及ぶ渋滞も頻繁にみられます。これは地点 F2 の浜橋の両端の交差点の渋滞による先詰まりにより、実態として交差点需要率で表現されにくい渋滞が発生しています。その上工事が始まると地点 F2 を通過した工事車両が工事出入口に右折進入します。その折、隙間なく渋滞をしている車列の間を誘導員が右折入場させることは実質的に困難であり、右折待ちの工事車両を先頭とする渋滞が工事出入口から発生することは容易に想像ができます。工事車両が工事出入口前で右折して進入できるのは地点 F2 に向かう対向車線の車列が動き出した時であり、そのタイミングは地点 F2 の 1 サイクル長（信号現示が一巡する時間）である 110 秒毎に 1 回になります。準備書【資料編】97 ページ 地点 F2（事業計画地北側）【現況平日 8 時】を確認すれば、地点 F2 から工事出入口前に通行する 1 時間あたりの現況の車両台数は流入部 B から直進する車両台数 186 台、流入部 C から右折する車両台数 5 台、流入部 D から左折する車両台数 9 台の計 200 台になります。準備書 6.1-9 表 6.1-12 工事関係車両の日走行台数では、工事車両の日走行台数は 640 台、工事時間が 8 時間となり、往復するものとして算定されていることから、工事車両が地点 F2 から工事出入口前まで通行する 1 時間あたりの台数は 40 台になります。240 台×（110 秒/3600 秒）で 1 サイクル長あたり 7.33 台の車両が、地点 F2 から工事出入口前に通行することになります。工事車両は、車両 240 台中 40 台で、6 台に 1 台の確率で地点 F2 から工事出入口前に通行することになります。</p>	<p>工事出入口付近における右折待ち工事車両の影響による交通渋滞については、当該箇所が信号制御における交差点でないことから交差点需要率の対象としておりませんが、事業計画地の周辺は現状でも慢性的な交通渋滞が発生していることは事業者としても認識しております。</p> <p>従いまして、事業計画地北側の工事出入口に加え、南側にも工事出入口を設け、工事車両の集中を分散化させることで周囲の方への影響を最小限にする予定としております。</p>

表 9.2-1 (4) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
	<p>1 サイクル長で工事用車両 1 台の右折進入が可能と仮定すれば、工事出入口前で右折を待つ工事用車両を先頭に最初 7.33 台の渋滞車列が形成されます。その後は、1 サイクル長あたり 7.33 台の車両が通行して、工事用車両 1 台の右折進入が可能となり、それに続き 5 台の車両も渋滞から解放されます。然るに 2 サイクル目からは 7.33 台-6 台で 1.33 台の渋滞車列を増加させることとなります。式にすると n サイクル間に発生する渋滞台数は $6+1.33n$ 台となり、工事出入口から地点 F2 までの距離が 150m 程度であり、1 台の平均車長を 4.7m・車間距離を 2m と設定すると、約 23 分後には工事用出入口を先頭に地点 F2 まで続く渋滞車列が形成され、地点 F1、地点 F2 の更なる連鎖的渋滞が発生するものと危惧しています。この工事出入口からはじまる連鎖的渋滞は現在の準備書では考慮されておらず、流入部 C からの車両は、従来は浜橋の両端の信号が連携している結果、信号の有効青時間は、府道枚方大和郡山線よりも 22 秒短い 39 秒ですけれども、交通容量比を見れば分かる通り、どの流入部よりも大きな値を示していて交差点を有効に使い、流入量が多く渋滞の懸念が低いのですが、工事が始まると、地点 F1 からの渋滞を引き金に、地点 F2 での先詰まりのために右折も左折もできなくなり、今よりも長い渋滞が想定され人々の生活に悪影響を及ぼすことになるでしょう。</p>	
10	<p>工事出入り口付近のことですが、準備書 6.2-38 ページ 表 6.2-32 予測地点 G5 における交通量については、大型車の現況交通量に対して工事中の大型車の交通量は約 3 倍になることが試算されています。音源の数（音のエネルギー）が n 倍になった時の音圧レベルの増加量は、$10 \times \log_{10} n$ で求められることが一般的に知られていますが、大型車を音源とみても、これが 3 倍になった時には約 5dB の増加が見込まれるはずですが、準備書 6.4-16 ページ 表 6.4-13 工事関係車両の通行により発生する騒音の予測結果（平日昼間）では、J1 地点の騒音レベルの増加分は 3dB となっており過小に予測されている可能性があると考えています。</p>	<p>工事関係車両の通行により発生する騒音の予測結果については、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」における、既存道路の現況の等価騒音レベルに工事関係車両騒音の上乗せによる等価騒音レベルの増加分を考慮した式を用いることとなっており、J1 地点においては、 L_{Aeq*}: 現況の等価騒音レベル（現地調査結果）(dB) $\Rightarrow 65$dB $L_{Aeq, R}$: 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 (dB) $\Rightarrow 70$dB $L_{Aeq, HC}$: 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 (dB) $\Rightarrow 69.1$dB となるため、 $\Delta L = 10 \log_{10} \left(\frac{10(70/10) + 10(69.1/10)}{10(70/10)} \right) \approx 2.58$ dB となり、四捨五入して 3dB としています。</p>

表 9.2-1 (5) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
11	<p>準備書 6.12-14 表 6.12-11 桜丘小学校ヒアリング調査結果（主な通学路）では、サブリ村野北側の集合住宅には、児童が多く住んでいることが報告されています。この工事出入口が設けられる府道枚方大和郡山線は大型車通行禁止で、工事出入口付近には歩道が設置されていないため、児童が安全に通行し、またサブリ村野利用者の保護には、交通誘導員による誘導に加えて、危険箇所である工事出入口前を通行する必要がない安全な迂回路を設定する必要があると考えます。子育て世代が在住するサブリ村野北側の集合住宅と工事出入口は近接しており、工事出入口には多くの工事用車両が集中して通行することになるため、車両の走行による排出ガス・運搬土砂による粉じん・騒音・振動により環境負荷が高い箇所であることは言うまでもありません。もう一度出入口の渋滞も加味して、計測のやり直しをお願いしたいです。</p>	<p>工事期間中の迂回路の設定については、今後の詳細設計における施工計画等で検討の上、土地区画整理組合の設立認可後、工事の着工に先立って行う工事説明会の中でご説明させていただきます。</p> <p>工事出入口近傍の調査地点 C1 や D1 で現況の環境騒音・振動及び道路交通騒音・振動を計測していることから、計測のやり直しは不要であると考えます。</p>
12	<p>位置的に工事現場と工事車両通行路に挟まれ、玄関側では、造成工事がいつもの様に行われ、特に近くで調整池をはじめグラウンドの工事が行われ騒音や振動の問題をはじめ、建設機械や砂における粉じん、それに事業地域が盆地状になっている為、暑い時期そこに建てられた建物の屋根や室外機、そしてアスファルト路面で暖められた空気がまともに吹き上げられ、他の地域以上の温度上昇をもたらすのではないかと懸念しております。また道路側も先ほど述べましたように渋滞が想像以上なものになる可能性もあるので、騒音や振動をはじめアイドリングによる排気ガスの影響など、改めて住民地域のできるだけ中央で、建物に接するところの玄関側・道路側に観測ポイントを各々設置し、再度様々なデータを取ることが、住民心理に対しての安心・安全につながると思います。</p>	<p>工事中の騒音・振動については、事後調査を行う計画であり、調査地点の C 3 又は D 2 を村野西町で要望いただいている代表地点を参考に調整の上、計測を行う予定です。</p>
13	<p>支援学校の生徒たちに対しての配慮です。工事中は、工事車両や工事機械が基となる物理的な影響や、環境の変化による体調不全などの心理的な影響も注意すべきことではあるが、供用中の商業施設の利用や渋滞の回避のための抜け道利用のため、支援学校の周りの道路の利用が増え、今まで以上に児童に与える影響が深刻化することは、見逃すことのできない環境の変化がもたらした影響と言えます。</p>	<p>支援学校の生徒たちに対しての配慮については、駅前から支援学校の通用門までの道路を歩道付きの道路及び歩行者専用道路とすることによって安全性の確保を行う計画としております。</p>

表 9.2-1 (6) 公述意見書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	住民等の意見	事業者の見解
14	<p>事業域に多くの戸建住宅・集合住宅が建ち並び、近隣の住民たちは買い物にと商業施設に足しげく通います。特に子供たちの増加は小学生で68名と予想されています。その子供たちが桜丘小学校に登校するには、府道枚方大和郡山線を横切らざる負えません。交通量の増えることが推察される供用開始後のこの道路を、小学生を含む多くの子供が横切り、電車の乗降客(某大学の付属高校の学生を含む)が横切り、近隣のお年寄りが横切る、当然のこと歩道の少ないこの道路では、交通事故が多くなることは推測できますが、あまり信号や横断歩道を増やすと渋滞に拍車を掛ける事となり、この様な難しい問題をはらんでいるのが駅前地域で、早期の行政と住民との話し合いが必要と思われる。</p>	<p>事業区域内の宅地整備に伴い、主要な道路については歩道を配置する計画としております。府道枚方大和郡山線については、沿道施設の立地状況等から事業区域に接する区間全てでの歩道整備は難しいですが、枚方市バリアフリー基本構想を踏まえ、一部区間でサブリ村野までをつなぐ歩道整備を行う計画です。なお、本事業で信号の新設は予定しておりません。</p>
15	<p>この工事で、デメリットばかりでメリットのない動植物の中で自ら動けるものは、生き埋めにせず表面の土を50センチでもさらえて、その土を一時的にグラウンドの様な場所に集め、できればそこに降った雨水が印田川に流れるようにすれば、少しでも命を救うことができるのではないかと思うのですが、他の地域でいい方法があれば、是非とも工事をされる業者には考えていただきたいところです。</p>	<p>動植物の環境保全対策については、重要な種が確認された場合、適地への移動等を枚方市環境部局と協議検討し生息・生育環境の確保に努めることとしております。</p>
16	<p>事業計画地に隣接している村野西町の住民、工事出入口に近接しており子育て世代が在住するサブリ村野北側の集合住宅の住民、支援学校の生徒・関係者に対しては、特に事業者には、数多くの説明会・意見交換会等の開催と、学校や自治会の協力のもと、工事の情報が一人でも多くの人に届くよう力を尽くしていただきたい。また、環境保全の是正策は、言葉だけではなく、早々にマニュアル化し住民に公開できるよう合わせてお願いしたいと思います。</p>	<p>周辺住民への工事情報の周知については、土地区画整理組合の設立認可後、工事着工に先立って工事説明会を開催し実施する予定です。</p>

9.3 審査書に記載された意見及びそれらに対する見解

枚方市環境影響評価条例第 21 条の規定により、準備書についての市長意見が令和 6 年 12 月 27 日に事業者に送付された。

表 9.3-1 (1) ～ (3) に、市長意見とそれに対する事業者の見解を示す。

表 9.3-1 (1) 審査書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	市長の意見	事業者の見解
大気質		
1	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
水質		
2	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
3	事後調査の項目に水質を追加すること。	事後調査の項目に水質を追加します。
騒音		
4	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
振動		
5	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
地盤沈下		
6	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
7	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。	最新の土質調査結果により、土層の判定を修正した結果、土層厚や土質区分を見直すとともに、圧密層が最も厚い NO. 1 地点をはじめ、住宅地に近接する NO. 5、サブリ村野敷地内の改変区域となる NO. 6 地点を加えた 3 地点について、造成工事による盛土高を考慮した圧密沈下予測を行い、評価書を修正しました。
8	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。	
9	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		
10	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
交通		
11	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
12	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。	工事関係車両の時間走行台数については、工事計画において、ピーク時の交通量が予測の前提条件である時間交通量 (80 台/時) 以下となるよう工程調整を行うことで、予測結果を上回らないものと考えます。

表 9.3-1 (2) 審査書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	市長の意見	事業者の見解
13	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。	出入口を南側に追加することによる実効性については、交差点需要率がピークとなる 8 時において、北側 (F1 地点 国道一号) を通行する工事関係車両台数を 90% 以下 (36 台/時以下) となるよう調整することで、交差点需要率を 0.9 に抑えることが可能となるため、評価書に取りまとめて記載します。
14	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。	「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。」については、商業施設の従業員を対象としており、商業施設の事業者に対し公共交通機関の利用等を周知することで実現を図る予定です。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の働きかけについて、環境保全措置に記載いたします。さらに実効性のある対策となるよう、枚方市交通対策部局へ情報提供することで、交通分散及び交通渋滞の抑制を促し、交通課題の解消に努める予定としております。
コミュニティ		
15	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
景観		
16	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
17	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ます。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。	フォトモンタージュでは、仮囲いの高さ・範囲を示しており、工事実施段階で、仮囲いの設置にあたり、景観面 (色彩、デザイン、素材等) に配慮していく環境保全措置を実施する予定としております。
文化財		
18	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
動物		
19	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
20	サプ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。サプ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。	ビオトープについては、枚方市より規模を縮小して地区内に移転する方針と聞いております。具体的な計画については、枚方市を含め、ビオトープを管理している高等学校や NPO 団体等の関係機関の意向を踏まえ方針決定していく予定です。
植物		
21	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
22	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。	地権者の営農継続希望に応えることで、自然環境を保全する土地利用が行えないか検討します。

表 9.3-1 (3) 審査書に記載された意見及びそれに対する見解

No.	市長の意見	事業者の見解
生態系		
23	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
人と自然とのふれあい活動の場		
24	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
地球環境		
25	準備書記載の環境保全措置を徹底すること。	準備書記載の環境保全措置を徹底します。
26	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。	第2次枚方市地球温暖化対策実行計画の基本方針の観点から事業計画及び環境保全措置の内容を見直し記載します。
その他		
27	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。	今回の交差点需要率の算出については、先詰まりを考慮した特殊な内容で検討を行っているため、算出方法等を評価書資料編に記載します。なお、大気質や騒音等については、連続計算となり、検算可能な水準まで記載することが困難であるため、入力した条件（数値）を評価書に記載します。
28	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。	水象を環境影響評価項目に選定し、調査、予測、評価を行った結果を評価書に取りまとめ記載します。
29	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。	今後工事計画が詳細なものに固まり次第、事後調査を適切な時期に実施し、環境保全措置の見直しを行います。また、事後調査結果については、条例に基づきインターネットの利用等により公表いたします。
30	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。	今後工事計画が詳細なものに固まり次第、事業による影響が最大となる日に事後調査を実施します。
31	事後調査の項目に水象を追加すること。	事後調査の項目に水象を追加します。
32	大阪府立枚方支援助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。	大阪府枚方支援助学校と協議のうえ、配慮した工事計画等を検討いたします。
33	液状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。	液状化判定結果を追加します。
34	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。	災害時の安全確保が担保されるよう、サブリ村野は、第1次避難所に指定されており、工事期間中も庁舎や体育館等は利用可能な工事計画を予定しています。また、供用後については、地区内の幅員 9.5m以上の道路を無電柱化路線として整備（一部の範囲を除く）することで避難経路としての機能を確保する方針です。

9.4 説明会開催結果報告書に記載した内容の概要

枚方市環境影響評価条例第17条第4項の規定により、説明会開催結果報告書を令和6年5月14日に提出した。その内容の概要を表9.4-1に示す。

表 9.4-1 説明会開催結果報告書の内容の概要

第 1 種 対象事業の名称	(仮称) 村野駅西土地区画整理事業
開催日時	① 2024年5月 9日(木) 午前10時30分 ② 2024年5月11日(土) 午前10時30分
開催場所	① サプリ村野 会議室104 ② サプリ村野 会議室203
参加人数	① 21名 ② 15名
使用した資料	準備書説明会資料