

(仮称) SVH 千里丘新築工事

事業者見解書

令和 2 年 7 月

株式会社 LIXIL ビバ

目 次

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名	1
第 2 章 事業者の環境に対する取組方針	3
1 グループ環境方針	3
2 LIXIL ビバの環境への取組方針	3
3 環境推進体制	4
第 3 章 事業の名称、目的及び内容	5
1 事業の名称	5
2 事業の目的	5
3 事業の内容	5
(1) 事業の種類	5
(2) 事業の規模	5
(3) 事業の実施場所	5
(4) 事業計画の概要	7
(5) 工事計画	22
(6) 環境影響要因の概要	27
(7) 事業計画の複数案の検討経緯	28
第 4 章 当該事業における環境に対する取組方針	33
第 5 章 評価書案意見交換会において述べられた住民の意見の概要及び これに対する事業者の見解	35
第 6 章 評価書案についての意見書の内容及びこれに対する事業者の見解 ...	41
第 7 章 評価書案に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答	57

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の
所在地並びに代表者の氏名

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名

事業者の名称 : 株式会社 LIXIL ビバ
代表者氏名 : 代表取締役社長兼 CEO 渡邊 修
主たる事務所の所在地 : 埼玉県さいたま市浦和区上木崎 1 丁目 13 番 1 号

第 2 章 事業者の環境に対する取組方針

第2章 事業者の環境に対する取組方針

1 グループ環境方針

LIXILグループは、人びとの暮らしが地球と調和することを願い、住まいづくりのあらゆるプロセスにおいて、持続可能な社会に向けた主体的な取り組みを続けていきます。

環境マネジメントシステムの継続的改善

私たちは、トップマネジメントのリーダーシップのもと、環境方針・目標を事業活動に落とし込み、環境マネジメントシステムを継続的に改善し、環境パフォーマンスを向上します。

コンプライアンスの徹底

私たちは、事業活動を行う上で、必要な環境リスクアセスメントを徹底します。

また、環境に関する法令、協定、より高いレベルの自主基準を順守し、深刻な事故や汚染を予防し、環境保護を実施します。

環境に配慮した製品及びサービスの開発と普及

私たちは、製品及びサービスのライフサイクル全体での環境影響を評価し、住生活の質の改善や、水危機や気候変動をはじめとした環境課題の解決に貢献する製品及びサービスの開発と普及に取り組みます。

事業のあらゆるプロセスにおける環境負荷の低減

私たちは、あらゆる業務において環境配慮型のオペレーションを実践し、持続可能な資源の利用、エネルギーや水の効率的な利用、廃棄物や化学物質の適正な管理・削減などに取り組みます。

積極的なコミュニケーションの推進

私たちは、地域や社会の一員として、顧客、地域社会、サプライヤー、社員などとの公平な対話による相互理解を深め、教育・啓発活動及び環境保全活動を進めます。

また、社会からの信頼性向上のため、環境に関する方針、正確な環境情報を開示します。

2 LIXIL ビバの環境への取組方針

LIXIL ビバは、家庭用品・ペット用品・園芸用品・インテリア用品等の一般向けの商品から、木材・工具・建築資材・農業資材等のプロ向けの商品の販売並びに住宅リフォーム事業を展開している「住生活」に特化したホームセンターです。

当社は、豊かで快適な住生活の未来に貢献するという理念のもと、地域社会との共生を考えながら、環境に配慮した事業活動を通じて、低炭素社会の実現に貢献します。

- ①当社活動の運営に当たっては、汚染の予防、環境保護、継続的改善に取り組み、順守義務を果たします。

②次の活動を重点的に展開します。

- ・ 大気汚染、水質汚濁の予防
- ・ 省エネルギーの推進
- ・ 廃棄物の削減
- ・ 環境にやさしい商品、サービスの創出
- ・ 環境に配慮した業務改善の実施

3 環境推進体制



第 3 章 事業の名称、目的及び内容

第3章 事業の名称、目的及び内容

1 事業の名称

(仮称) SVH 千里丘新築工事

2 事業の目的

事業計画地は、大阪府吹田市の北東部にある丘陵地に位置し、北は府道 2 号大阪中央環状線及び近畿自動車道、東は府道 14 号大阪高槻京都線、西は府道 1 号茨木摂津線に挟まれた立地条件にある。また、ミリカゴルフセンター（現在は閉場、本事業開始前に解体撤去予定）及び MBS 毎日放送千里丘ミリカセンター（現在は解体撤去済）の跡地であり、まとまった敷地面積が確保できることから、大規模商業施設の導入に適した場所といえる。

本事業は、当該ゴルフ練習場及び放送施設の跡地の有効利用として、地域の生活に密着した商品を豊富に揃え、あらゆる住生活スタイルをサポートする地域最大級のホームセンターを建設し、便利で快適な住環境の創出を図ることを目的としている。

また、大規模商業施設では多くの人手が求められるため、地域における雇用の促進についても期待できる。

3 事業の内容

(1) 事業の種類

事業の種類は「商業施設の建設」であり、本事業は「吹田市環境まちづくり影響評価条例」（平成 10 年吹田市条例第 7 号）第 2 条に規定する要件（小売業または飲食店業の用に供される床面積 5,000 m²以上の施設の新設）に該当する。

(2) 事業の規模

敷地面積：32,233.98m²

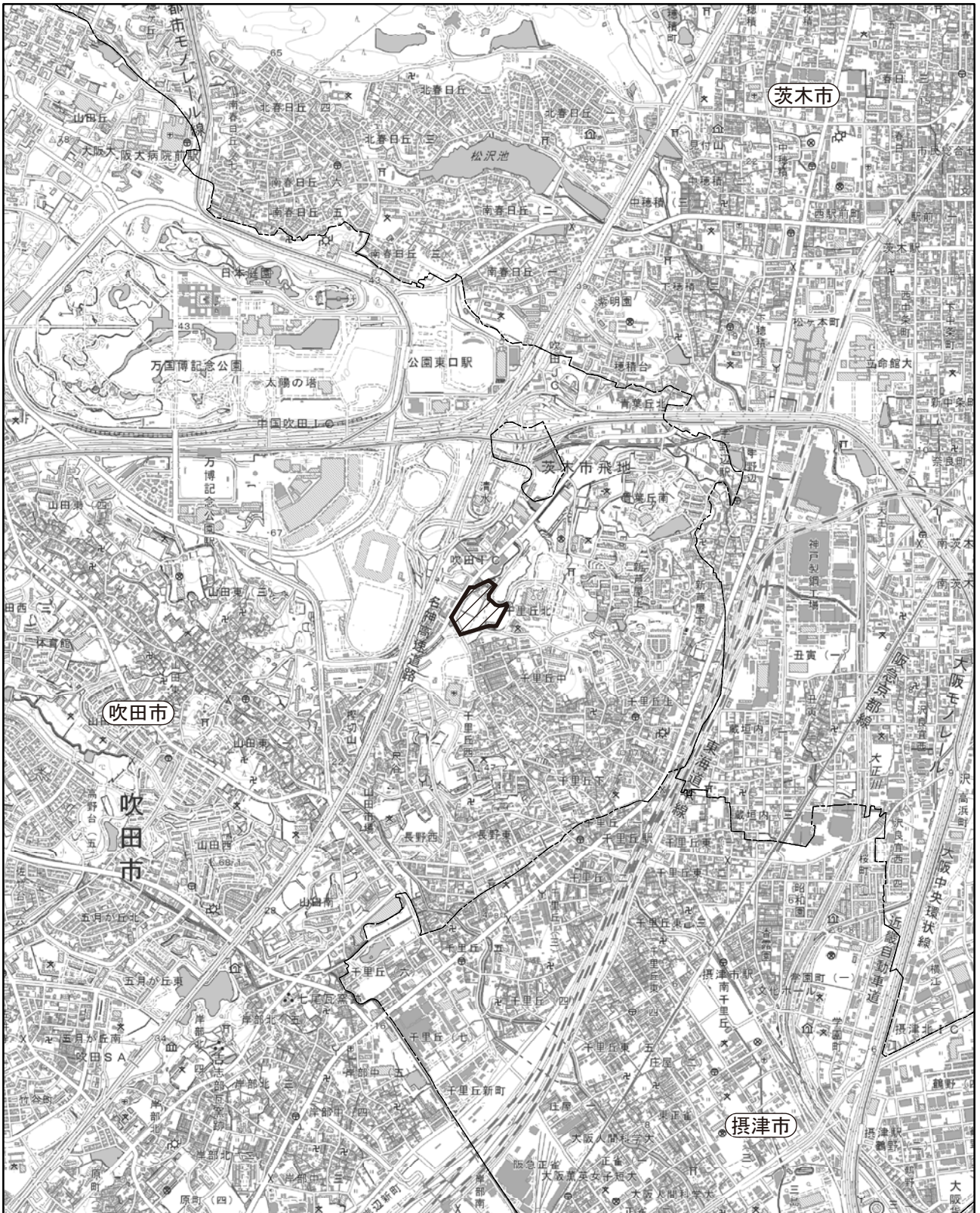
延べ床面積：12,876.26m²（店舗：9,960.23m²、駐車場：2,916.04m²）

建物高さ：11.97m（ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 20m）

駐車場：約 540 台

(3) 事業の実施場所

吹田市千里丘北 311-1 外（図 3.3-1 参照）



凡例

 事業計画地

--- 市境界



Scale 1:25,000

0 250 500 750 1000m



図3.3-1 事業計画地の位置

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。

(4) 事業計画の概要

本事業は、大阪府吹田市千里丘北のゴルフ練習場及び放送施設の跡地に、ホームセンターとこれに付随する駐車場を建設し運営するものである。

ア 土地利用計画

土地利用計画は、表 3.3-1 及び図 3.3-2 に示すとおりである。

事業計画地の土地利用は、「施設棟」が 13,380.50m² (41.5%)、「駐車場」が 2,581.23m²(8.0%)、「駐輪場」が 284.60m²(0.9%)、「緑地」が 8,280.06m²(25.7%)、「広場・通路・車路等」が 7,707.59m² (23.9%) に区分される。

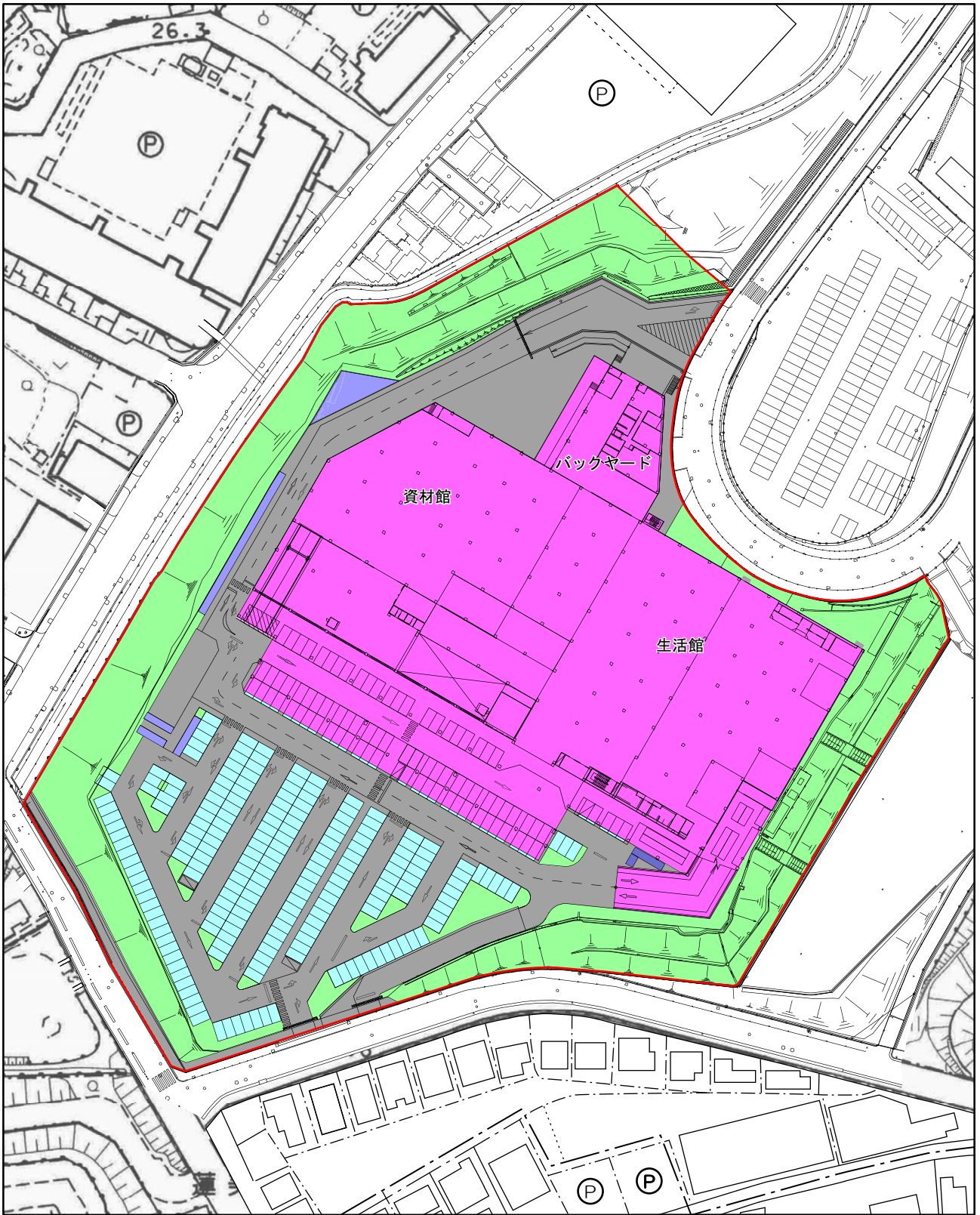
また、参考に、現況の土地利用区分を表 3.3-2 及び図 3.3-3 に示した。

表 3.3-1 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
施設棟	13,380.50	41.5	
駐車場	2,581.23	8.0	
駐輪場	284.60	0.9	
緑地	8,280.06	25.7	
広場・通路・車路等	7,707.59	23.9	
合計	32,233.98	100.0	

表 3.3-2 土地利用区分 (現況)

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
建築物	13,586.00	42.2	
駐車場	1,271.00	3.9	
緑地	8,892.00	27.6	
広場・通路・車路等	8,484.98	26.3	
合計	32,233.98	100.0	



凡 例

- ▭ 事業計画地
- ▭ 建築物
- ▭ 駐車場
- ▭ 駐輪場
- ▭ 緑地
- ▭ 広場・通路・車路等



Scale 1:1,500

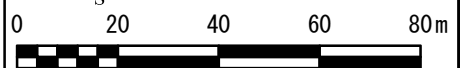
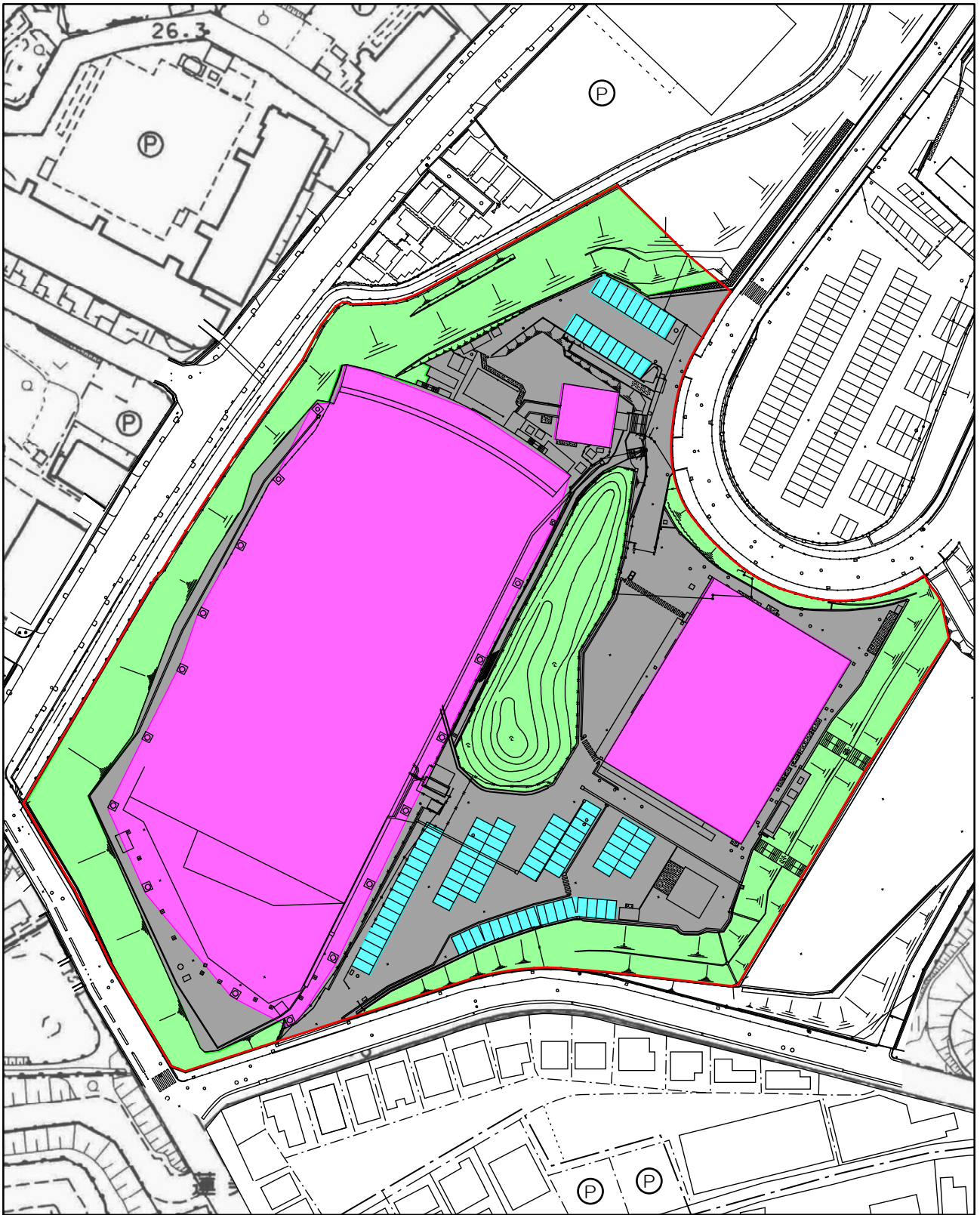


図3.3-2 土地利用計画図



凡 例

- 事業計画地
- 建築物
- 駐車場
- 緑地
- 広場・通路・車路等



Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-3 土地利用区分図（現況）

イ 建築計画

(ア) 建築物の概要

建築物の概要は、表 3.3-3 に示すとおりである。

建築面積及び延べ床面積は、それぞれ 13,006.16m² 及び 12,876.26m² を計画している。予定建築物の平面図、断面図、立面図は、図 3.3-4～図 3.3-6 に示すとおりである。

表 3.3-3 建築計画の概要

建物用途	物販店舗（ホームセンター）
建物構造	鉄骨造
建築面積	13,006.16m ²
建ぺい率	41.82%
延べ床面積	12,876.26m ²
容積率	32.95%
店舗面積	9,960.23m ²
建物高さ	11.97m (ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 20m)
階数	地上 1 階
駐車場台数	約 540 台
駐輪場台数	約 300 台

(イ) 営業時間

営業時間は、6:15 ～ 20:45 とする計画である。

(駐車場利用可能時間は、6:00 ～ 21:00)

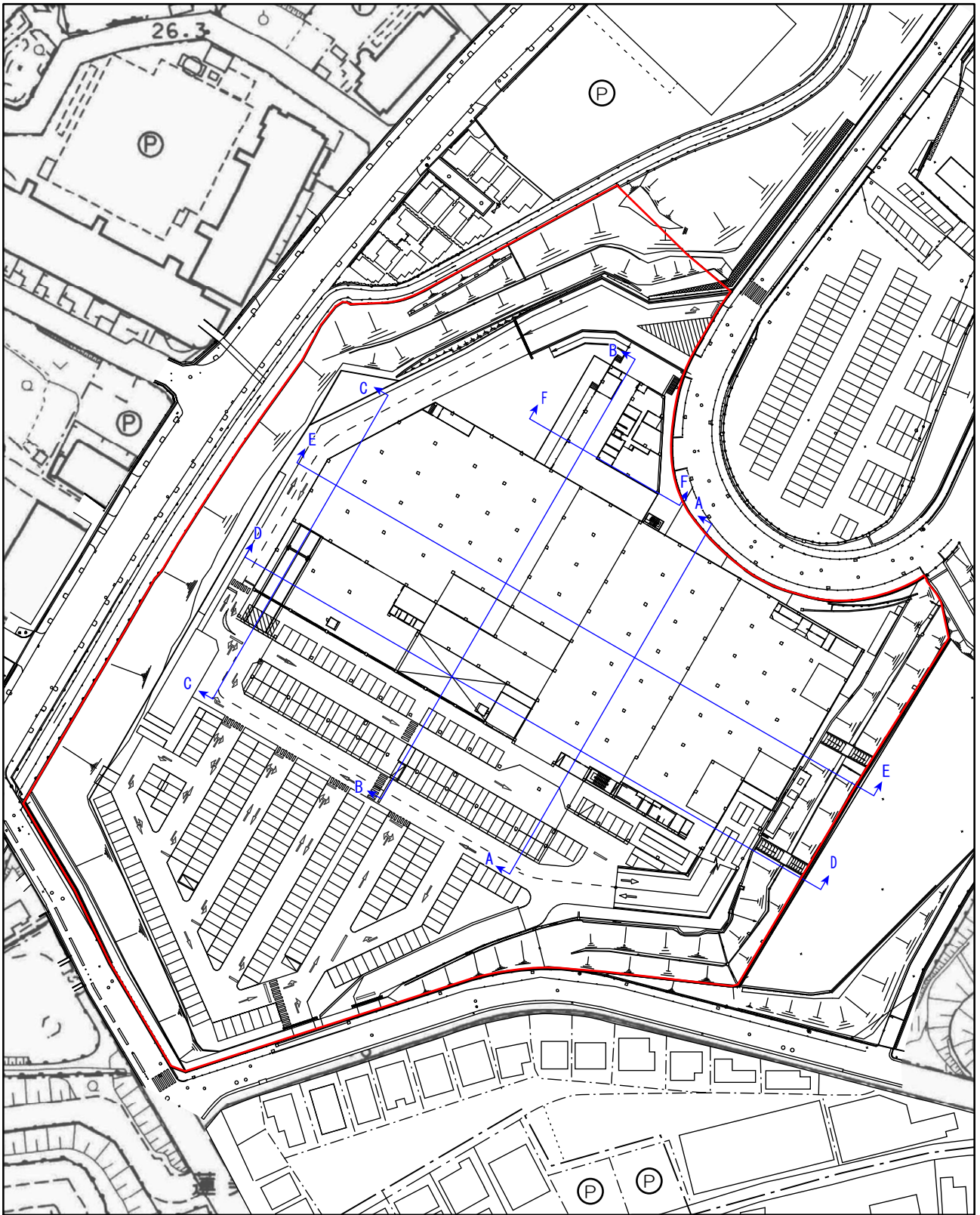
(ウ) 想定利用客数

想定利用客数は、休日 1 日 (平均的な休日) 当たり約 8,500 人を想定している。


ウ 緑化計画

事業計画地は大きな緑地 (斜面地) を含む形状であり、その緑地には樹木が既存している。緑化にあたっては、これらの既存の緑地を可能な限り残置し有効に活用するとともに、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、既存の緑地と連続させた緑地帯を事業計画地内に形成して緑に包まれた施設とする計画としている。

緑化率は、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」(平成 16 年 3 月 31 日条例第 13 号) に定める緑化率 16% を上回る 20% 以上を目指す計画としている。また、条例では緑化面積として換算されない緑を配置するとともに、事業計画地周囲のフェンスへの壁面緑化、植栽や駐車場緑化などによる視認性の高い箇所への効果的で魅力的な緑化について検討し、質的充実を図る計画としている。



凡例

 事業計画地

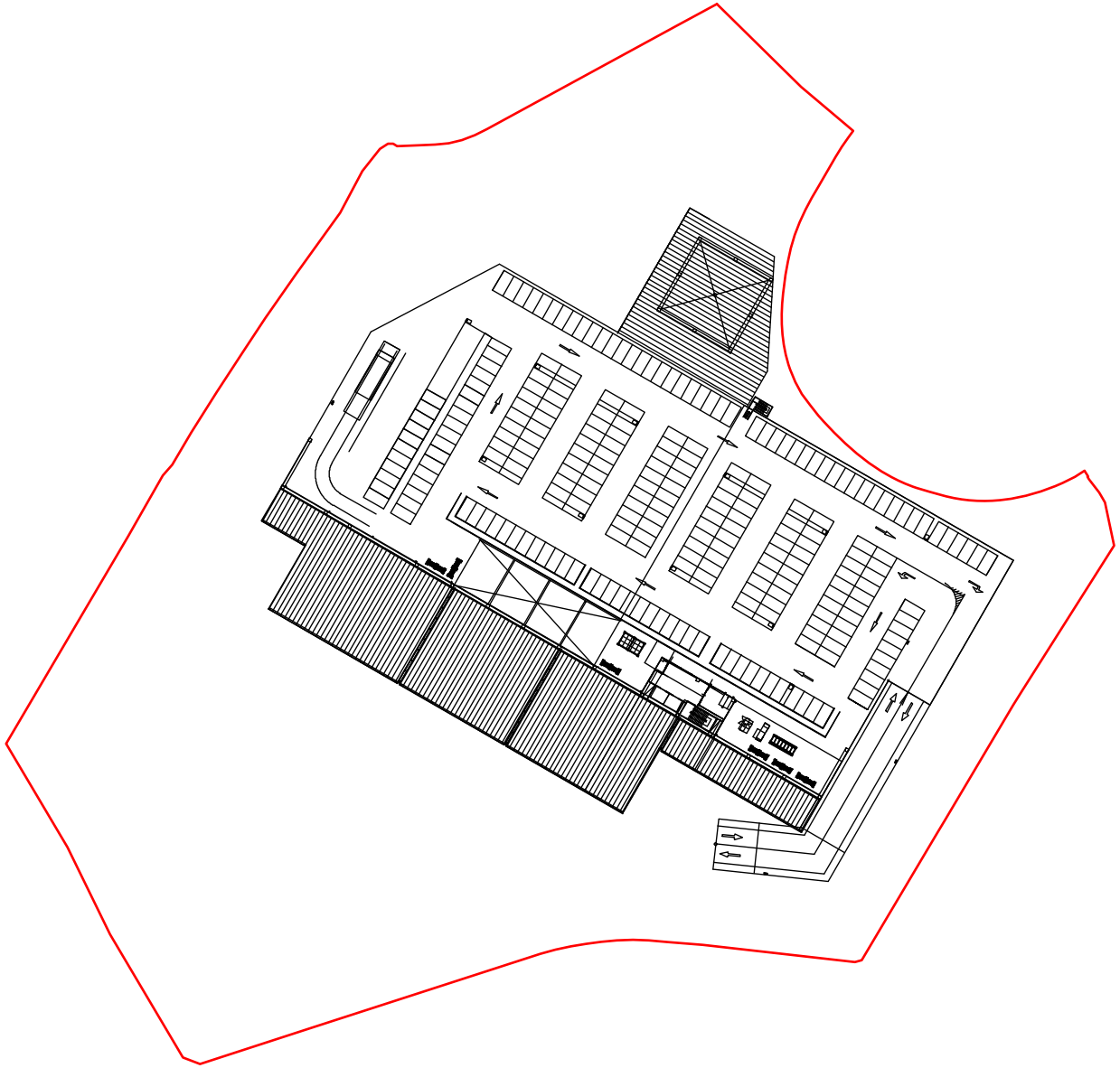


Scale 1:1,500


0 20 40 60 80m



図3.3-4 (1) 建築物平面図
1階



凡 例

 事業計画地



Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-4 (2) 建築物平面図
屋上階

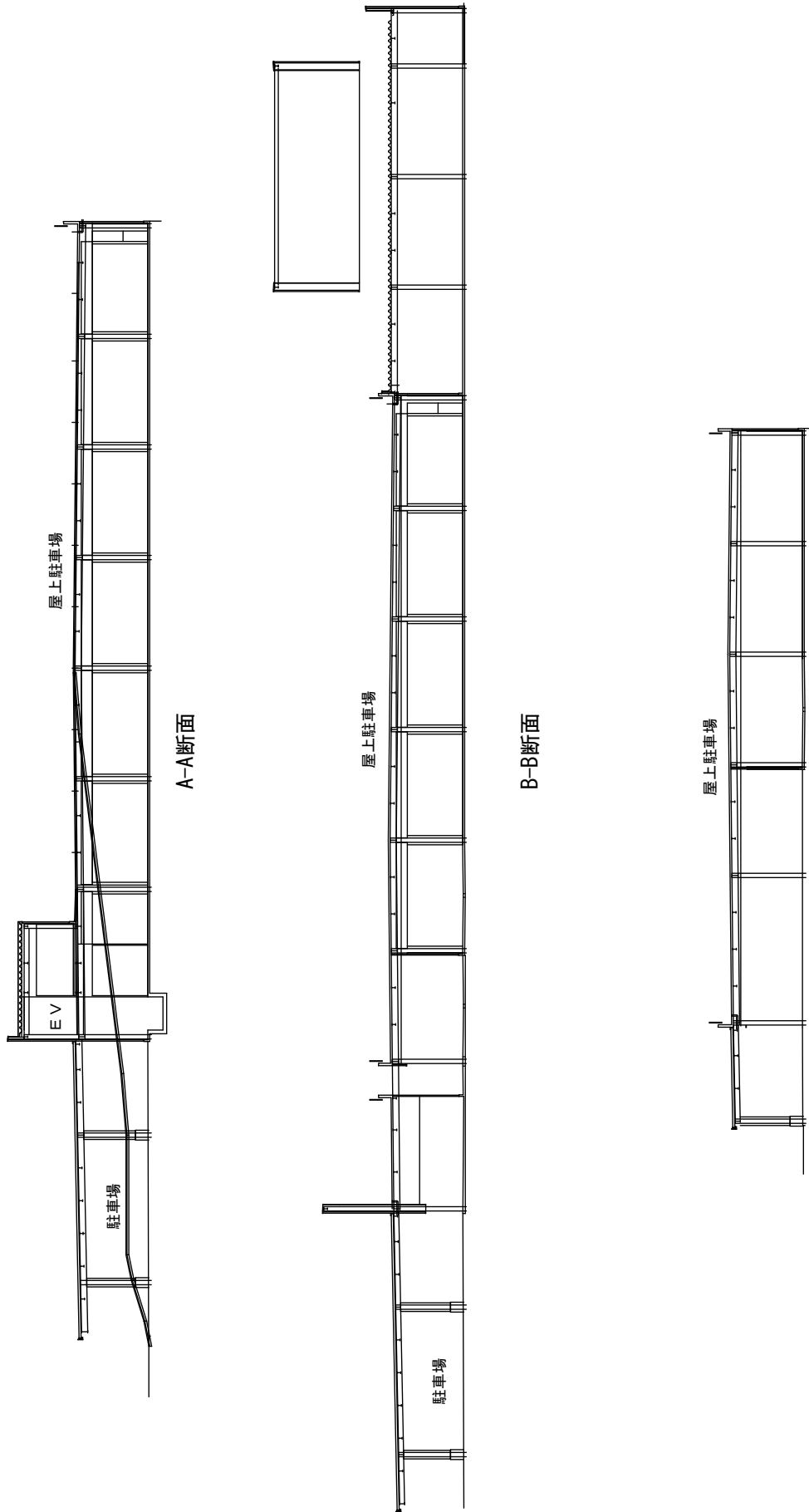


图3.3-5 (1) 建築物断面图

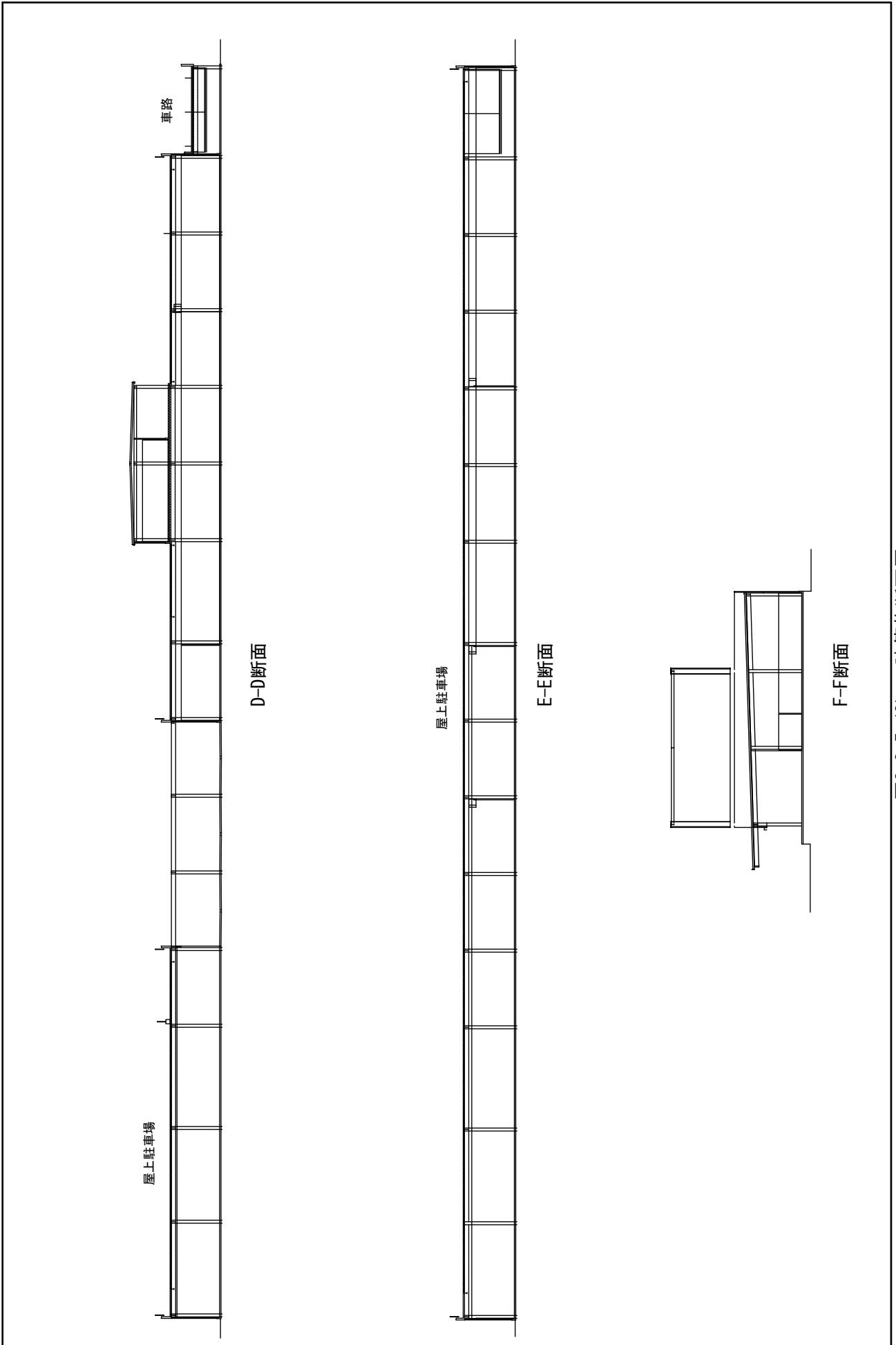
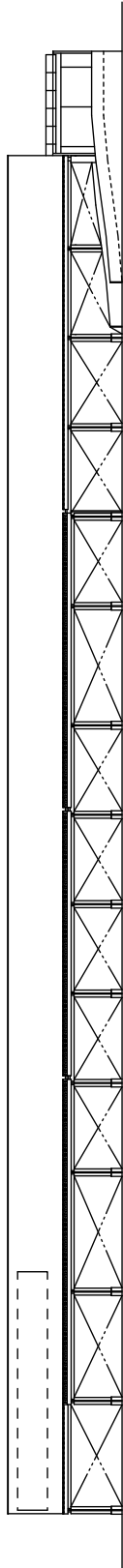
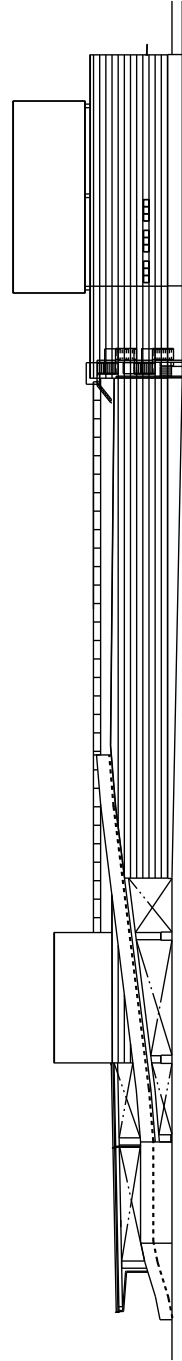


图3.3-5 (2) 建築物断面图

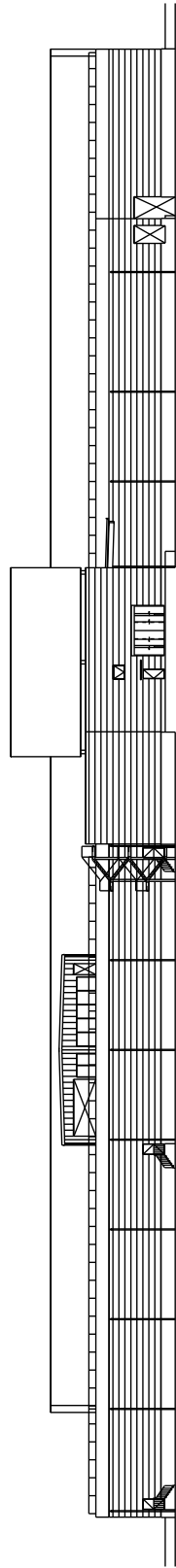


南側立面图

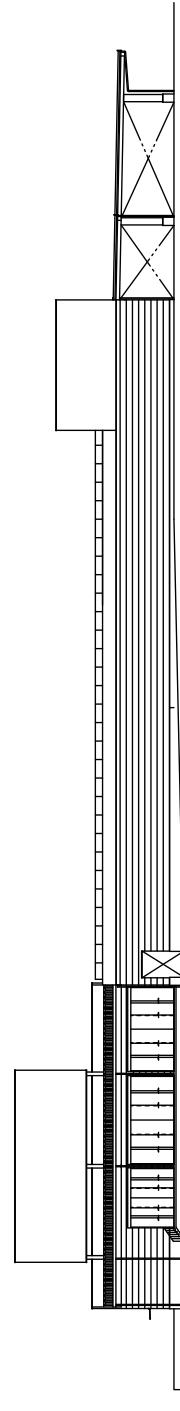


東側立面图

图3.3-6 (1) 建築物立面图



北側立面图



西側立面图

图3.3-6 (2) 建築物立面图

エ 交通計画

(ア) 自動車動線計画

事業計画地付近の自動車動線計画は図 3.3-7 に示すとおりである。方面別の来店車両の比率をみると、43.8% (25.2%+15.5%+3.1%) の来店車両が北側入口、残りの 56.2% (37.2%+19.0%) が南側入口を利用するものと想定している。

動線計画の設定にあたっては、警察の指導のもと左折入庫及び左折出庫を原則として設定しているが、北方面から吹田東高校前交差点を左折して大きく迂回して北側入口に左折入庫する経路については、その経路を利用される来店車両は少ないものと考えられる。また、吹田東高校前交差点付近には複数の学校があることから、交通安全上も望ましい経路とはいえないものと考えている。そこで、オープン当初は、北側出入口から道路を挟んで対面にある駐車場を臨時駐車場として利用する計画としている。当該駐車場は清水交差点を左折してきた車両が左折入庫することができるため、経路として周知・誘導することにより、来客者に北側出入口の存在及び経路（清水交差点を左折して入庫する）を認識して頂くことが可能であると考えている。本事業はホームセンターという業態から、来店者の大半はリピーターであることを考慮すると、これによる北側入口への誘導効果は大きいものと考えている。

(イ) 交通対策

a 北側出口の利用促進

場内での誘導等により、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両 (18.6%) については南側出口を左折出庫させ、それ以外の退店車両 (81.4%) については北側出口からの出庫に限定する。北側出口への誘導については、場内の看板等や交通誘導員により誘導するとともに、場内の交通動線を工夫し、南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにする。

b 南側出入口利用による環境負荷の低減

下記の対策を実施し、南側出入口を利用することによる環境負荷を可能な限り低減する。

- ・千里丘北交差点の事業計画地方面への右折車線を延伸する。
- ・事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置する。
- ・事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路（引込車線）を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する。
- ・看板、誘導員などを配置し、右折入庫及び右折出庫を禁止する。
- ・朝の時間帯（特に通学時間帯）は出口を閉鎖し、入口には誘導員を配置する。

c 通学路の交通安全対策

北方面からの北側入口への経路（吹田東高校前交差点を左折）は、吹田東高校前交差点付近の学校の通学路と重複する。しかし、当該経路においてはマウントアップ形式の歩道が整備されており、一部の区間には横断防止柵が設置されている。そのため、歩行者と自動車の交通は分離されている。なお、上述した臨時駐車場による北側入口への誘導（清水交差点を左折）効果により、実際にはあまり利用されない経路になるものと考えている。

また、本事業の来客ピーク期間は、オープン時の2週間程度を想定している。その後はセールスの告知として1~2回/月程度、チラシ等で広告するが、オープン時のような来客を見込めるイベントはない。また、基本的に駐車場が満車になるようなこともない。比較的来客数が増える時期は、土・日、祝日や年末の時期（ピークの時間帯は、昼前と午後2~3時頃）であるが、学校等は休みの期間である。

したがって、上述した朝の時間帯（特に通学時間帯）は出口を閉鎖し、入口には誘導員を配置する対策により、通学児童への安全対策は対応できるものと考えている。なお、店舗内において、来客者に周辺に通学路があることを告知する計画としている。

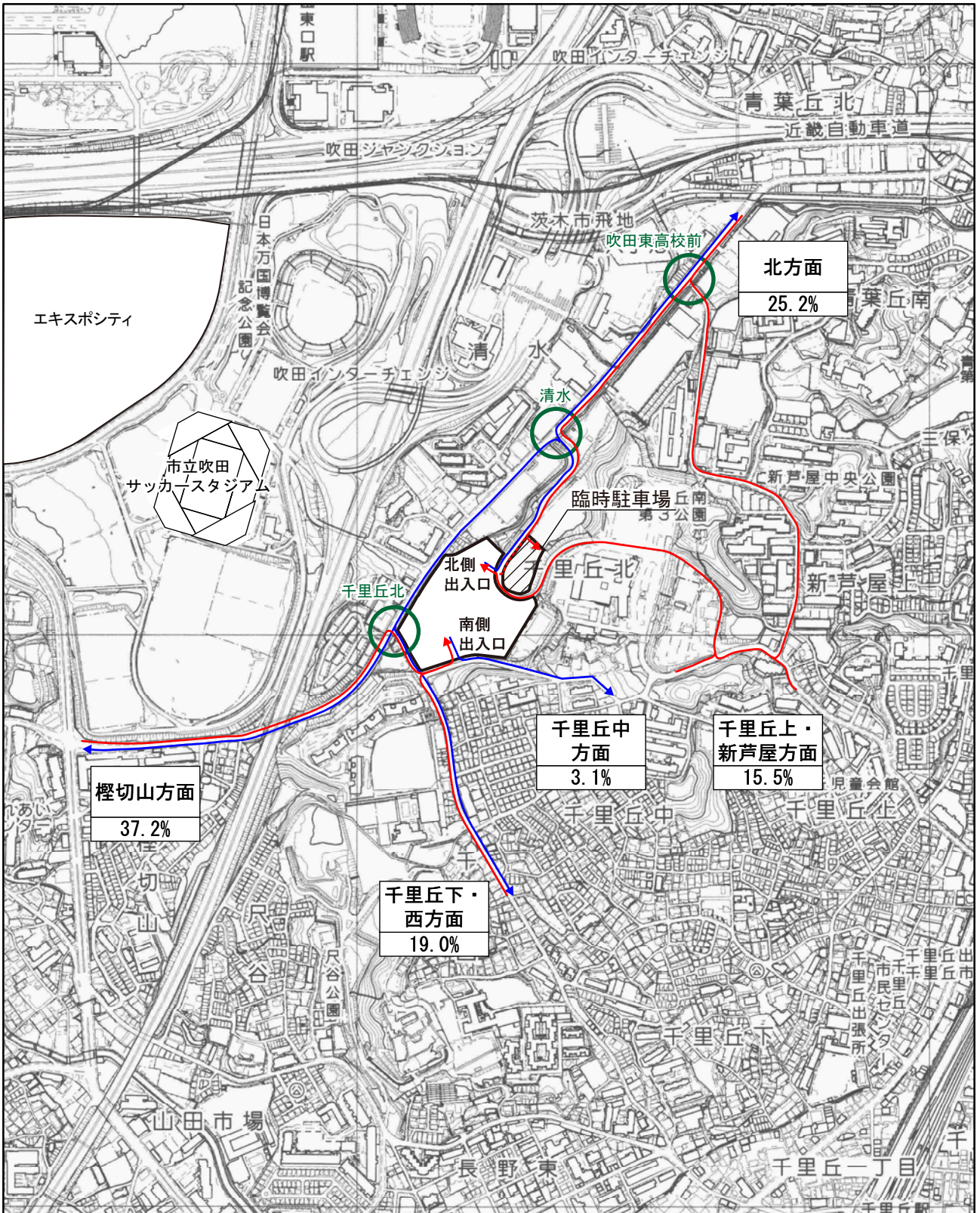
(ウ) 駐車場計画

本事業では、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、約540台の駐車場を事業計画地内に設ける計画としている。また、上述したように、オープン当初は臨時駐車場を設ける計画としている。

なお、市立吹田サッカースタジアムの試合日の取組として、課金システムを導入する計画としており、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することを防止する。

(エ) 渋滞情報の周知

万博記念公園イベント時やエキスポシティにおける集客日、市立吹田サッカースタジアムの試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施する計画としている。



凡例

事業計画地

来店経路

退店経路

※ 枠内の数値は、方面別の来店車両の比率。

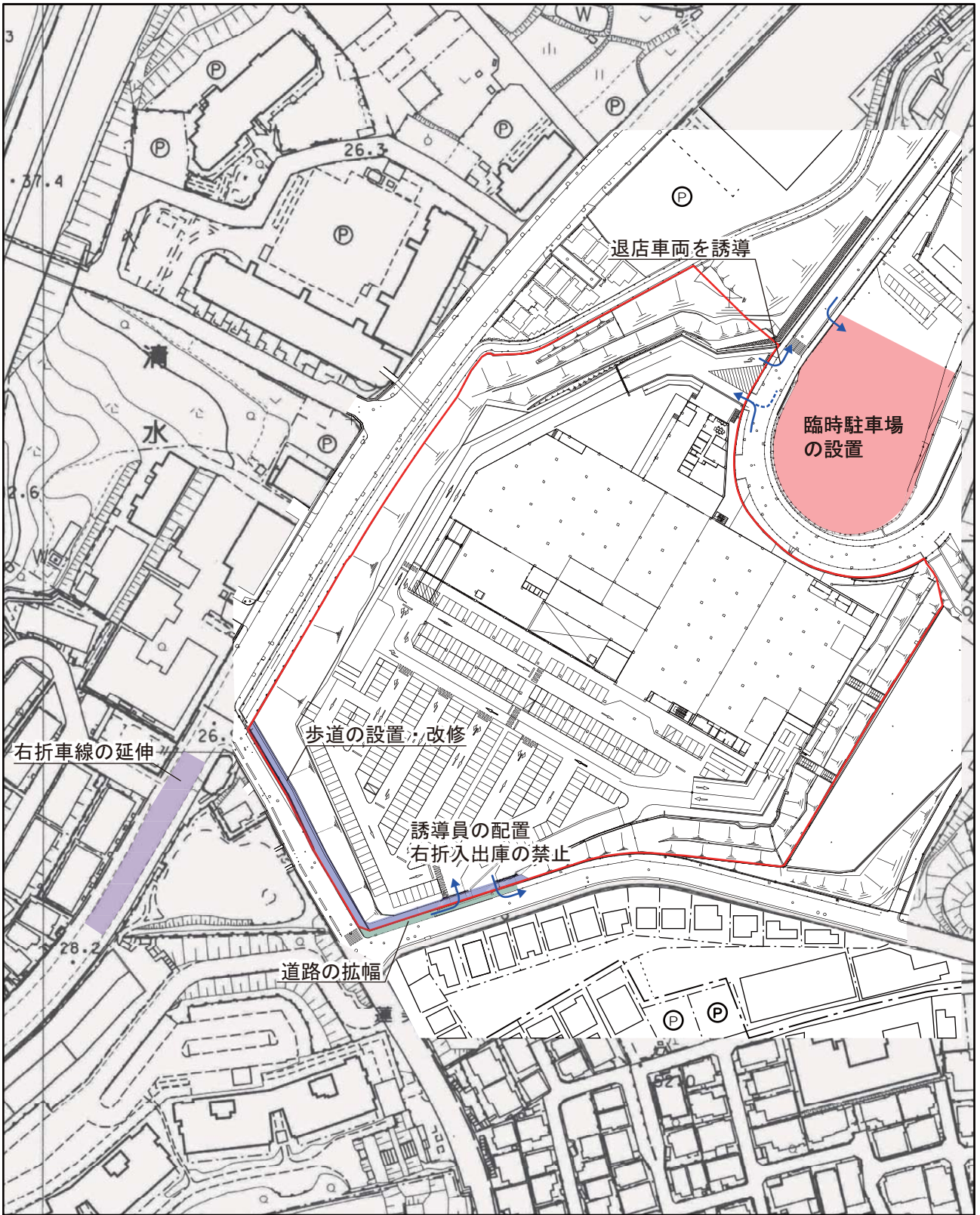


Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図3.3-7 自動車動線計画図



凡例

 事業計画地



Scale 1:2,000

0 20 40 60 80 100m



図3.3-8 交通対策

オ 供給施設計画

(ア) 給水計画

給水は、吹田市水道事業者から供給を受ける計画である。

(イ) ガス・電気供給計画

ガス、電気は、それぞれ大阪ガス株式会社及び関西電力株式会社から供給を受ける計画である。

カ 排水施設計画

汚水と雨水を別々の管渠系統にて分流式で排除し、汚水は公共下水道へ、雨水は公共用水域である薄谷水路に放流する計画である。

キ 廃棄物処理計画

工事中に発生する廃棄物は、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。なお、下記の取組を実施し、工事中に発生する廃棄物の発生を可能な限り削減する計画としている。

- ・発生抑制・減量化・再資源化について適正な措置を講じる。
- ・資材の搬入に当たって、無梱包搬入を推進する。
- ・再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定する。
- ・建物基礎レベルを調整するとともに、掘削土については、場内での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土の発生抑制を図る。

供用開始後の廃棄物は、可能な限り削減・リサイクルに努めていくものとし、事業系一般廃棄物は、吹田市分別収集計画にしたがい、可燃ごみ、不燃ごみ及び資源ごみに分別し、吹田市の一般廃棄物収集運搬委託業者に収集運搬を委託する。産業廃棄物は、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。なお、下記の取組を実施し、供用後に発生する廃棄物の発生を可能な限り削減する計画としている。

- ・店舗、廃棄物保管庫内において廃棄物の分別を徹底する。
- ・資源回収ボックスを設置し、乾電池、蛍光管、電球、レジ袋等を回収し、処理業者を通じて資源循環に役立てる。
- ・バッテリー、ガステーブル、自転車等において、新規購入の際に不要となった物は、お買上げ台数に応じて無料で引取を行い、資源の有効活用を図る。
- ・古紙リサイクルステーションを設置し、重量に応じてクーポン券を配布するなどの取組を通じて、地域住民に廃棄物の発生抑制や分別排出についての啓発を行う。

(5) 工事計画

ア 準備工事

(ア) 仮設工事施工概要

a 安全対策工及び公害防止施設工

工事の施工に先立ち、事業計画地の境界周辺で必要と思われる箇所には、防災柵（鋼板フェンス）または立入防止柵（ネットフェンス）を設置し、工事関係者以外の立入りを防止する。また、建設地の周囲に仮囲い鋼板を設置し、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。さらに、必要に応じて場内を散水車で散水し、粉じんの飛散を防止する。その他、搬出車両が一般道を汚さないよう敷地内にタイヤ洗浄設備を設け、タイヤに付着した泥を落とすこととする。

b 工事用車両進入設備、仮設道路

工事用車両の通行のため、必要場所に仮設道路を設置する。
工事用車両の走行経路は、図 3.3-9 に示すとおりである。

c 防災工事（降雨対策）

土工事により周辺地域へ影響を及ぼす恐れのある場所には土留板、土のう、素堀側溝等を設け、防災を図る。

また、仮設沈砂池を設け工事中の雨水排水の放出先への流出量を調節するとともに、沈砂機能をもたせることによって濁水が流出することを防止する。

(イ) 既存樹木等撤去工事施工概要

土木造成工事及び建築工事に先立ち、一部の既存樹木について、伐採・伐根、掘取を行う。

イ 土木造成工事

(ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、準備工事に準ずるものとする。

(イ) 造成工事施工概要

造成計画は、表 3.3-4、図 3.3-10 及び図 3.3-11 に示すとおりである。

土工事は、バックホウ、ダンプトラック等の組み合わせで行い、盛土部分の締め固めにあたっては、十分な転圧を行う。

また、事業計画地内で切土・盛土の調整を行い、可能な限り土の搬入・搬出が発生しないよう努める。

表 3.3-4 造成区分内訳表

	土工量 (m ³)
切土	約 12,500
盛土	約 12,500
計	±0

(ウ) 排水管渠工事施工概要

盛土部分については地盤の安定後、切土部分については道路盤を形成した後にバックホウまたは人力により掘削を行い、雨水管と污水管及びマンホールを埋設する。

(エ) 道路工事施工概要

下層路盤を入れてから L 字型側溝等の構造物の施工を行う。その後、上層路盤を入れてアスファルトコンクリートの舗装を行う。

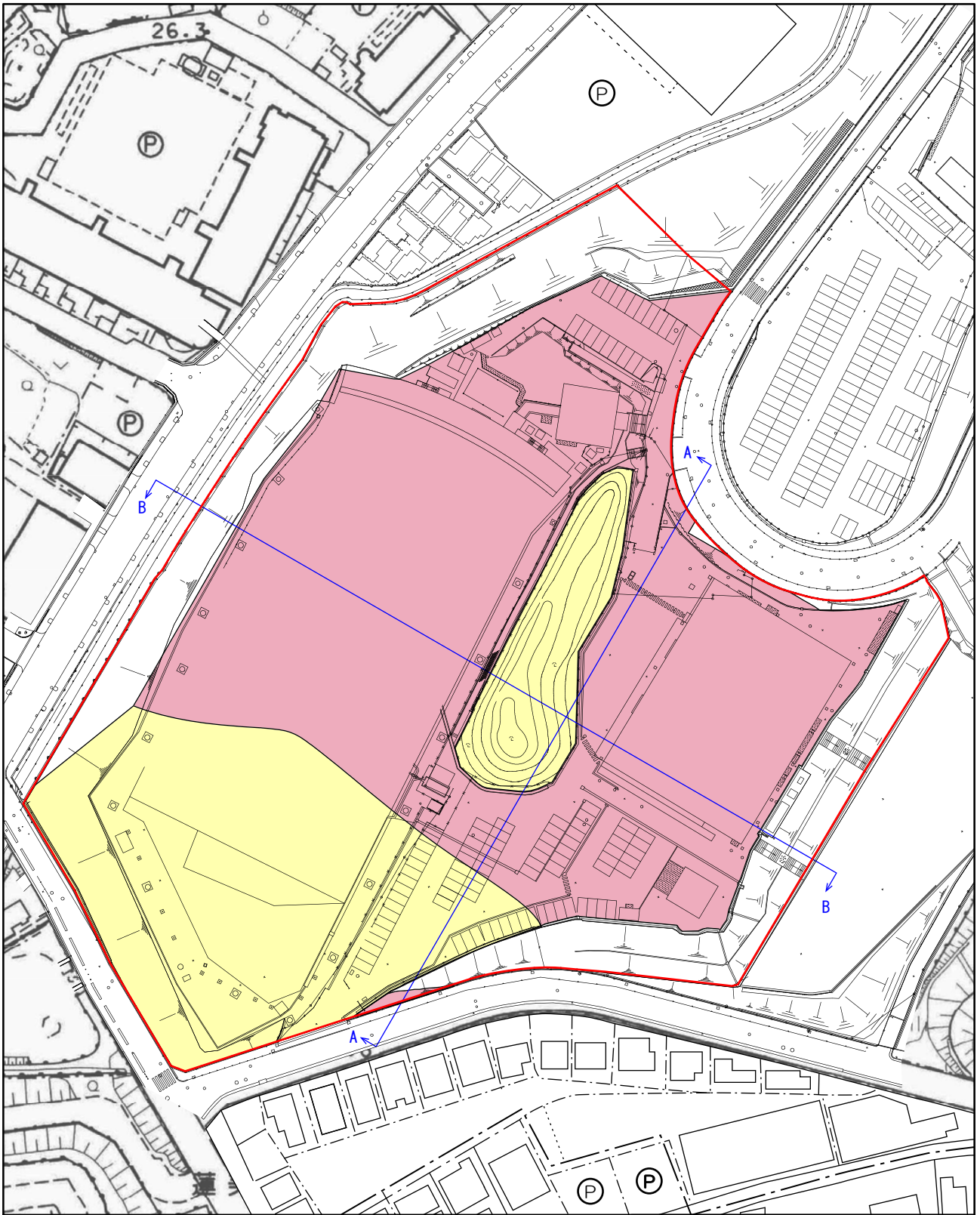
ウ 建築工事

(ア) 仮設工事施工概要




仮設工事は、準備工事に準ずるものとする。

(イ) 建築工事施工概要

建築工事は、準備工事→基礎杭工事→掘削工事→躯体工事→仕上工事→外構工事、の順に行うこととなる。



凡 例

-  事業計画地
-  切土
-  盛土

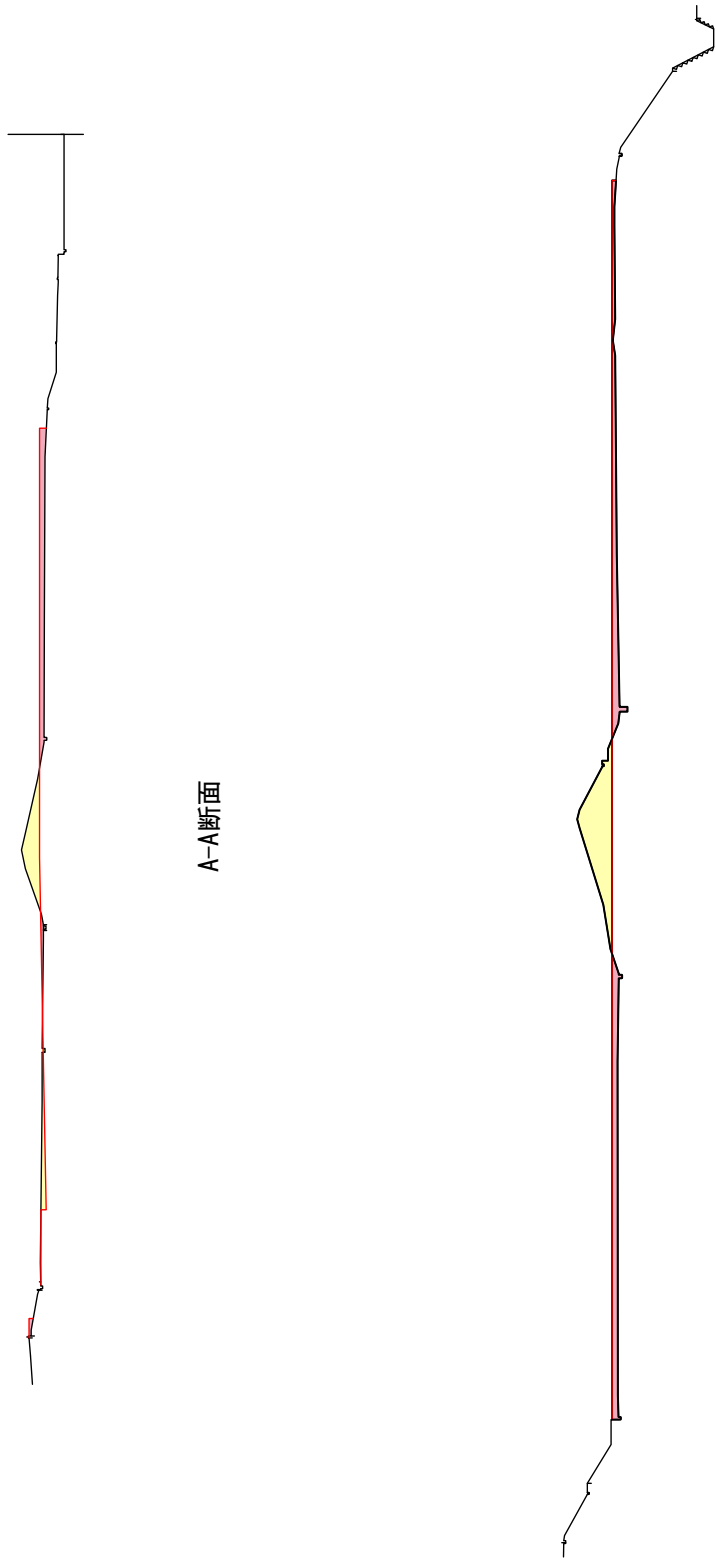


Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-10 造成計画平面図



A-A断面

B-B断面

图3.3-11 造成計画断面图

エ 工事工程

工事工程は、表 3.3-5 に示すとおりである。

開店準備含め、全体で約 11 ヶ月を予定している。

表 3.3-5 工事工程

	1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目	6ヶ月目	7ヶ月目	8ヶ月目	9ヶ月目	10ヶ月目	11ヶ月目	12ヶ月目
準備工事	■											
土木造成工事		■	■	■	■	■	■	■	■			
建築工事			■	■	■	■	■	■	■			
開店準備										■	■	■

(6) 環境影響要因の概要

本事業の実施により、環境影響を及ぼす要因となる行為等（環境影響要因）としては、以下に示す事項が考えられる。

ア 工事

- ・ 建設機械の稼働（準備工事、土木造成工事、建築工事に伴う建設機械の稼働）
- ・ 工事用車両の走行（資材運搬や工事関係者の車両の走行）
- ・ 工事の影響（工事の実施による廃棄物、悪臭、濁水等の発生）

イ 存在

- ・ 緑の回復育成（既存の緑地の消失、新たな緑地の整備）
- ・ 建築物等の存在（新たな建築物等の出現）

ウ 供用

- ・ 施設の供用（物販店舗の供用、施設の供用に伴う設備の稼働、廃棄物、悪臭等の発生）
- ・ 冷暖房施設の稼働
- ・ 駐車場の利用（事業計画地内における来店・退店車両や荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の走行）
- ・ 施設関連車両の走行（事業計画地外における来店・退店車両や荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の走行）
- ・ 歩行者の往来（利用客の往来）

(7) 事業計画の複数案の検討経緯

ア 市道中央環状山田東線からのアプローチの検討経緯

本事業計画の検討にあたっては、交通混雑に関する観点において、主要経路である市道中央環状山田東線（あおば通り）の現況交通流に対して、来店・退店車両による負荷を低減するため、スムーズに走行できる流出入経路の確保が重要であると考えた。そのため、市道中央環状山田東線から直接、事業計画地にアプローチできる経路を想定していた。

しかし、市道中央環状山田東線と事業計画地内地盤高の高低差が約 10m 程度あり、事業計画地を見上げるかたちで急な斜面となっている。そのため、当該案を実現するためには、斜面を大きく掘削する必要が生じ、大量の建設残土の発生が想定された。事業全体でみると、供用後の交通混雑に対する対策はもちろんであるが、工事中の対策も同様に重要であるため、造成計画上で可能な限り土量バランスの確保に努め、事業計画地外の工事用車両の走行台数を抜本的に低減することを考えた。

以上の検討経緯を踏まえ、本事業では、地形的な高低差は残存させ、既存の道路を走行経路とする現計画を提案するに至った。

イ 建物・駐車場配置の比較検討経緯

出店にあたっては、前提として事業者の店舗配置基本方針があり、これに地形的な条件や周辺住居等への配慮事項を踏まえて計画することとなる。本計画における建物及び駐車場の配置や向きの設定にあたっては、表 3.3-6 に示すとおり 3 案（南北軸東寄せ案、南北軸西寄せ案、東西軸北寄せ案）について比較・検討を行った。その結果、本計画における配置（東西軸北寄せ案）が、北側出入口付近に平面駐車場を確保することはできないが、店舗形状を整形な形状で確保することができ、また南東側戸建住宅から離れた建物配置となるなど、総合的に優れた案であると判断した。

表 3.3-6 (1) 建物・駐車場配置の比較検討

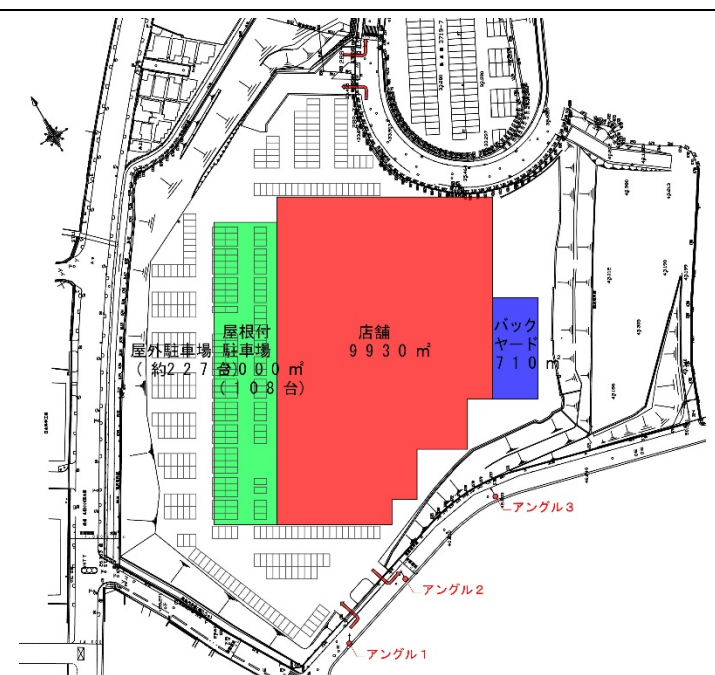
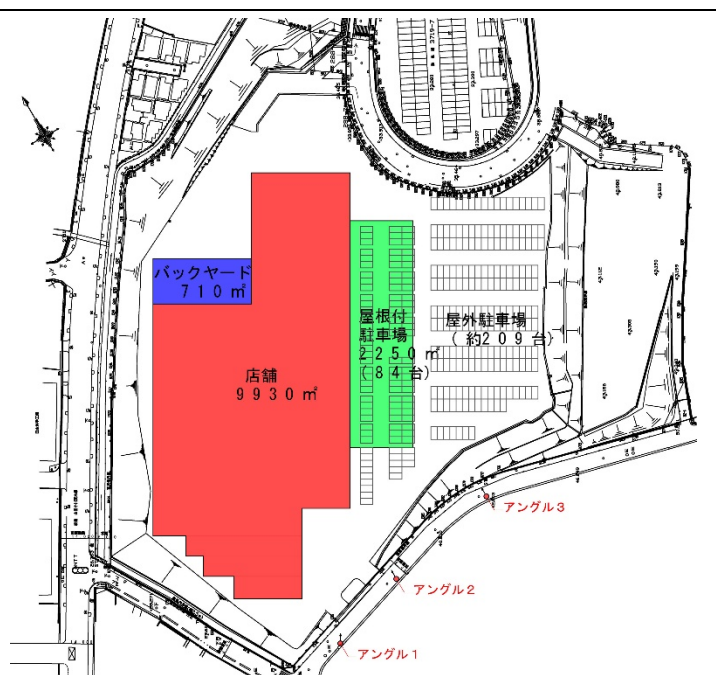
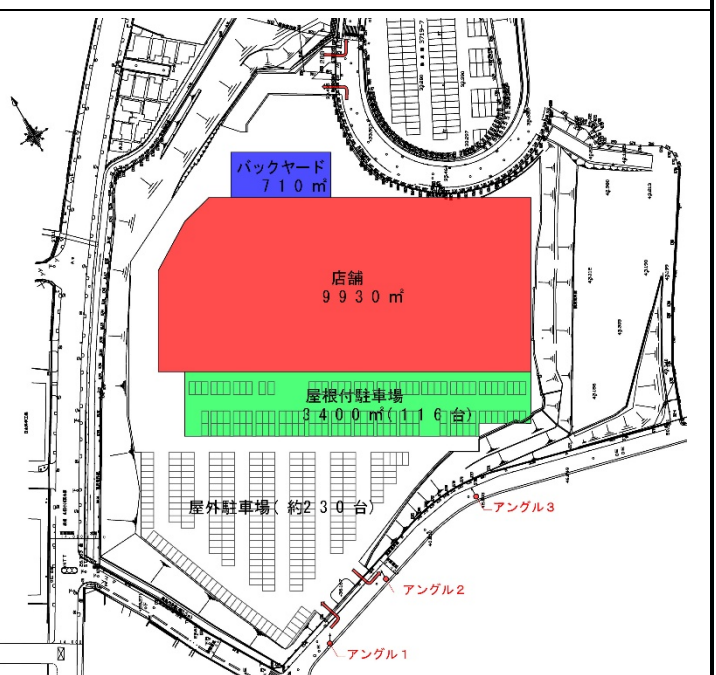
		南北軸東寄せ案	南北軸西寄せ案	東西軸北寄せ案
				
店舗配置基本方針	①店舗形状は、間口ができるだけ大きく、奥行きが短い建物が望ましい	△ 一部雁行した形状となり、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）が煩雑になる。	× 雁行した形状となり、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）が煩雑になる。	○ 整形な形状で確保することができ、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）を考慮した建物形状にできる。
	②ホームセンターの性質上、車利用のお客様が多く、店舗前平面駐車場（300台程度）の確保を第一優先とする	× 3方向に分散した配置となり、集約管理が困難となる。店舗前駐車場が200台強しか確保できない。	○ 1方向にまとめて確保することができ、集約管理が可能である。店舗前駐車場が300台程度確保でき、平面駐車場として見通しが良い。	○ 1方向にまとめて確保することができ、集約管理が可能である。店舗前駐車場が300台程度確保でき、平面駐車場として見通しが良い。
	③お客様の利便性向上を目指し、屋根付き駐車場（100台程度）を設ける	○ 108台が確保できる。	△ 84台が確保できるが、希望する台数に満たない。	○ 116台が確保できる。
	④車両誘導として、屋根付き駐車場→平面駐車場→屋上駐車場→臨時駐車場の順にスムーズに誘導できるルートを確認する	× 平面駐車場が3方向に分散した配置となり、スムーズな誘導ルートを確認できない。	○ スムーズな誘導ルートを確認できる。	○ スムーズな誘導ルートを確認できる。
	⑤車両の入出庫に関する近隣への影響及び場内混雑を回避できる計画が望ましく、引込み導線が長く確保できる場合は積極的に導入する	× 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できない。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）	○ 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できる。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）	○ 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できる。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）
周辺住居等への配慮	南側出入口前面道路沿道の戸建住宅からの見え掛かりに配慮する	× 南東側戸建住宅に近接した配置となり、特にアングル1及び2において圧迫感がある。	× 南東側戸建住宅に近接した配置となり、特にアングル1及び2において圧迫感がある。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。
	バックヤードの配置を周辺住居等から離れた配置とする	× 南東側戸建住宅に近接した配置となる。また、搬入車両出入口が北側前面道路カーブ中間となり、安全面から警察より不可との指導を受けている。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。
	北側出入口側にできるだけ駐車場を配置し、北側出入口における入出庫の利便性を向上させる	○ 北側出入口付近に、ある程度まとまった駐車場が確保できる。	× 北側出入口付近に、駐車場が確保できない。	× 北側出入口付近に、駐車場が確保できない。
総合評価	×	×	○	

表 3.3-6 (2) 建物・駐車場配置の比較検討

	南北軸東寄せ案	南北軸西寄せ案	東西軸北寄せ案
アングル 1			
アングル 2			
アングル 3			

第 4 章 当該事業における環境に対する取組方針

第4章 当該事業における環境に対する取組方針

本事業では、工事中及び施設の存在・供用において、省エネルギーやヒートアイランド対策、環境配慮型機器の採用、廃棄物の減量化、地域の環境学習など、様々な取り組みを行っていくものであり、周辺の生活環境の向上を目指していくものとする。

本事業における環境に対する取組方針としては、商業施設では全国トップクラスといえる CASBEE A ランクを目指したエコストアとして、地球温暖化対策、廃棄物の発生抑制・再資源化による循環型社会の形成、自然エネルギーの活用及び省エネルギー機器の採用、環境教育・啓発活動による関係者や利用客への環境意識の高揚を図るものである。

第 5 章 評価書案意見交換会において述べられた
住民の意見の概要及びこれに対する
事業者の見解

第5章 評価書案意見交換会において述べられた住民の意見の概要及びこれに対する事業者の見解

「(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第8条第1項の規定に基づき、令和2年2月16日に「評価書案意見交換会」を開催した。

評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

表 5.1-1 (1) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全	<p>計画地南側の丁字路について、5年前に、信号をつけてほしいと言った。そして、LIXIL がこれを計画したときに、南側出入口は絶対やめてほしいと言った。危険である。理想をいうと、名神をくぐるトンネルを抜けたところあたりに橋をかけてほしい。中央病院の方から上がってきた車も、道路が狭く、電柱があって、現状でも苦労している。千里丘北小学校から丁字路で右へ曲がるとき、非常に怖い。小学校も、中央病院の方から上ってきたら南山田小学校がある。非常に校門が分かりにくいところで、去年か一昨年も事故があった。</p>	<p>あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が 10m 程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わりに、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>本事業では、南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯（特に通学時間帯）は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p> <p>また、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることによる視野範囲の向上や、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の電柱を事業計画地側に移設することによる自動車の走行環境及び交通安全の改善などの対策を実施します。</p>
	<p>名神のトンネルのところ辺りに橋をかけていただいたら、千里丘北小学校のところは全然関係ない。また、薄谷水路は市のものであり、丁字交差点までしかないので、水利組合にも何の影響もない。</p>	
	<p>問題になっている入口に関して、橋をかけるとか、信号をつけるとか、我々吹田市民の税金を使うような意見ばかり出ているが、事業者の方で、この北側の第1入口、臨時の駐車場にされる道路の方で第2入口とかはできないのか。</p>	
	<p>計画地南側の丁字路が問題になっているので、あおば通りの方から斜面を登る進入、退出路を直接設ければ、事業地の中の処理で済む話である。事業者の方の負担で検討いただいたら、丁字路の問題は全て解決する。</p>	

表 5.1-1 (2) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>通学路、小学校、中学校、南山田小学校、千里丘北小学校、東山田小学校、東山田幼稚園、そして千里丘中学校。これらが全部ではないが、徳洲会の道路の真向かいは住宅の密集地で、去年火事があった。徳洲会前の道路は狭く、消防車が通りにくい。火事になったときにどうするのか。</p>	<p>事業計画地南西側（千里丘中央線）をセットバックして歩道を設置し、また道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、その区間については自動車走行がスムーズになり、視野範囲も向上することから、緊急車両含め自動車の走行環境は改善されると考えています。</p>
	<p>千里丘北交差点の右折車線を延伸してこの施設の交通量を解決することだが、本来は、敷地の西側の歩道を設置するところに L 字型に滞留車線を設置するのが原則だと思う。歩道を広げても、そこから先、南側へおりにいくのに歩道が確保されていない。また、徳洲会側の歩道はずっとガードレールで守られている。ガーデンコープとしては、今でも車がなかなか出れないなか、千里丘北交差点にさらに滞留車線を作られ、そこに滞留させられると出るに出られない。その辺をどう考えて市は指導されているのか。</p>	<p>事業計画地南西側（千里丘中央線）について、歩道ではなく引き込み車線を整備することについても十分に検討してまいりました。しかしながら、交差点からの離隔（30m 以上）が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>現状もガーデンコープへの出入りが難しいということは認識しています。これは、当該出入口が千里丘北交差点に近接していることによるものと認識しており、本事業において改善することは難しいと考えます。</p> <p>車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、樫切山方面からの来店車両を入庫させるために必要な対策であり、道路管理者及び警察と協議を行っているところです。</p>
	<p>交差点を右折するための延伸が今 18m ぐらいで右折車が並べるようになっていて、それを 50m ぐらいに延伸するということが、カーテンコープからの出入りがものすごく困難になる。審査会ではこういうのをどうみているのか。それと、その 18m の中にバス停なんかもある。バス停も考慮しているのか。ここを通る徳洲会に入る緊急車両がたくさんあるが、そういうのも含めて考えているのか。</p>	<p>現状もガーデンコープへの出入りが難しいということは認識しています。これは、当該出入口が千里丘北交差点に近接していることによるものと認識しており、本事業において改善することは難しいと考えます。</p> <p>車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、樫切山方面からの来店車両を入庫させるために必要な対策であり、道路管理者及び警察と協議を行っているところです。</p> <p>本事業では、事業計画地南西側（千里丘中央線）をセットバックして歩道を設置し、また道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、その区間については自動車走行がスムーズになり、視野範囲も向上することから、緊急車両含め自動車の走行環境は改善されると考えています。</p>

表 5.1-1 (3) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>例えばマックスバリュで買い物した人は、左折 IN、左折 OUT する。それからこちらの施設に寄ろうとしたら、千里丘北交差点を左折する。交差点需要率に、その北側からの左折が考慮されてない。交差点需要率が 0.9 あるから限界値に達してないというのが、その想定は問題がある。こういうのは審査してもらったのか。</p>	<p>北方面からの来店車両が全て千里丘北交差点で左折して、南側入口から入庫する場合についても検討しました。その結果、千里丘北交差点における交差点需要率は 0.703 であり、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となる 0.9 を下回っていました。(2019 年 10 月 3 日審査会資料)</p> <p>なお、本事業では、オープン当初の臨時駐車場による北側入口への誘導効果により、想定の方角別比率(北側 43.8%、南側 56.2%)が大きく変わることはないものと想定しています。ホームセンターという業態から、来客者の大半はリピーターであることを想定しており、それらの来店車両については、北側入口から店内駐車場に誘導することは可能だと考えています。</p>
	<p>計画地南側の丁字路は、歩行者・自転車が信号機がないからそこを渡るうとする。歩行者に対する安全対策が何もない。南側の入口を拡幅するといっているが、坂道でスムーズに入れるのか。入口も 90 度に曲がっている。本当にこれで交通渋滞が起これないといえるのか。千里丘中央線、千里丘北交差点では、下りの場合、1 回の信号で渡り切れていない。丁字路のところまで車が結構並ぶ。それが飽和点の点検の仕方だと思う。</p>	<p>本事業では、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、安全な歩行空間の確保に加え、その区間の自動車走行環境の改善を図っています。さらに、事業計画地南側をセットバックすることにより、視野範囲が向上し、歩行者・自転車の安全性が向上します。また、当該丁字路については、U 型バリアカーを設置します。</p> <p>また、本事業では、南側出口からの右折出庫を禁止するため、千里丘中央線を千里丘北交差点方向へ下る経路は想定していません。</p>
	<p>南側の出入口は入場だけにして退場はしないとかはできないのか。センターラインのガードポストか何かを立てていただけなのであれば良いが、立たないのであれば、マックスバリュなんかでも右折入場禁止となっているが、必ず右折入場している。千里丘の交差点の方から南側出入口にきた車が左折して帰るとは思えない。右折退場禁止と書かれていても丁字路の方に帰ろうとするのが人間の常である。出入口を北だけにまとめられないか。</p>	<p>南側出入口における右折入出庫の禁止については、看板、誘導員などを配置することに加え、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、少しでも南側出入口を使用することによる環境負荷を低減するため、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p>

表 5.1-1 (4) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>徳州会病院が建ったときも、道路が狭いから車は全部自分の敷地で整理するようにと。長野の佐竹食品さんも、自分のところで誘導をする。車は自分のところの敷地内でやってくれと、南山田はそういう考えで今まで進んできた。したがって、本施設においても、自分のところの敷地を車が通るように考えてもらったかどうか。</p> <p>マンションの建設や徳洲会の建設、こういった中で、現行の JR 千里丘から上がってくる千里山線については飽和状態であり、いろいろと問題が発生している。片方はガードレール設置、片方は設置していない。非常に危険である。学童の通学路になっている。そういうところに車を通すことは、非常に問題である。セットバックをするのであれば、自社の敷地内でもって駐車場までの道路アクセスを検討するのが筋ではないか。一般の飽和状態の道路をできるだけ回避するという前提で計画変更をお願いしたい。</p> <p>吹田市もそういうことを含めて、道路管理、交通アクセスにもう少し積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が 10m 程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。また、事業計画地南西側(千里丘中央線)については、歩道ではなく引き込み車線を整備して、千里丘中央線からの左折入庫についても十分に検討してまいりました。しかしながら、交差点からの離隔(30m 以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わり、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>本事業では、南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。また、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることによる視野範囲の向上や、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の電柱を事業計画地側に移設することによる自動車の走行環境及び交通安全の改善などの対策を実施します。</p> <p>なお、千里丘中央線は坂道かつ片側 1 車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点から、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していきます。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計</p>

表 5.1-1 (5) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>		<p>画地から概ね 1km 圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。また、誘導員については、オープンセール期間中(約 2 週間程度を想定)において、出入口及び駐車場内 5~6 箇所程度、また主要交差点 2 箇所以上での配置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への配置を検討していきます。</p>
	<p>市にも言いたい。今度アリーナができた段階での万博外周の交通量は調査しているのか。今、サッカー場はほとんど夜だがアリーナは昼間やるので、そういう交通量もすごく増える。徳洲会も救急病院であり、停滞して人の命を落としたらどうするのか。</p>	<p>行政へのご意見・ご要望については、事業者としての見解は控えさせていただきます。</p>

第 6 章 評価書案についての意見書内容及び これに対する事業者の見解

第6章 評価書案についての意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

「(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第14条第1項の規定に基づき、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「評価書案意見書」が9通提出されている。

その意見書の内容及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

表 6.1-1 (1) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>このような計画は一度決定すると不具合があっても修正ができていくものだと思います。検討されるメンバーの方にはこの地域にとって重大な判断をしていただくこととなりますので、データだけではなく、実際に現地は何回かは赴き(曜日、時間、天候で状況は大きく変わります)、また、地域住民(説明会に来られない方もたくさんいらっしゃると思います)の声もよく聞いてご判断いただきますようお願いいたします。</p>	<p>交通混雑及び交通安全の状況をはじめ、河川水質、騒音、振動、低周波音、動植物、景観、テレビ電波受信状況など、現地で調査を実施しました。また、調査項目によっては、平日、休日、市立吹田サッカースタジアムにおける試合日など、様々な条件下での調査や、24時間調査を実施しました。</p> <p>地域住民の方々へのご説明については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく意見交換会に加え、関係する各連合自治会(千里丘地区連合自治会、東山田地区連合自治会、南山田地区連合自治会)については、これまでにご説明にお伺いさせて頂いています。また、自治会に入られていないの方々についても、戸別に資料を配布させて頂いています。今後も引き続き、地域住民の方々からご質問やご意見があった場合には、真摯に対応させて頂きます。</p>
	<p>環境影響評価はあくまでも予測値であり、実際に工事が始まり店舗が開業した際には予想値の検証が行われるのでしょうか。行われないとすれば、住民は正しいかどうか分からない資料で納得せよということでしょうか。行われる場合、もし乖離があれば、是正処置がとられるのでしょうか。どの程度の乖離は許容範囲と考えるのでしょうか。</p>	<p>評価書案 581～584 ページに示すとおり、工事中及び施設の供用後に事後調査を実施します。事後調査は、本事業の実施による環境影響を把握し、その影響を検証するとともに、必要に応じて適切な環境保全措置を講じることを目的としています。事後調査の結果は、専門家で組織される吹田市の環境影響評価審査会にて審議頂くこととなっており、その結果と環境影響評価における予測との間に著しい相違が認められる場合は、必要な対策を講ずることとなります。</p>

表 6.1-1 (2) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
大気汚染	<p>説明会では、早口でしゃべっていましたが、すべて吹田市の目標値、環境基準値をクリアしているような報告であり、何が言いたいのか解らなかつた。しかし、二酸化窒素の発生で吹田市の目標値を超えているのが有りました。これはなぜ抑えられないのでしょうか。人体への影響はないのでしょうか。</p> <p>吹田市の目標値は、無視しても良いということでしょうか。</p> <p>現存また供用時、千里丘北交差点付近の大気汚染の状況はどうなのでしょうか。調査をお願いします。</p>	<p>工事中における建設機械の稼働による二酸化窒素濃度が、事業計画地直近において、吹田市の目標値を超過すると予測しました（評価書案 257～258 ページ）。予測条件として、安全側に予測するため、多めの建設機械台数がフル稼働する設定とし、また建設機械の可動範囲を計画地内に一様に分布しました（評価書案 246～249 ページ）。実際は、建設機械の主要な可動域は計画建物位置に集中することとなり、また工事の平準化など建設機械の集中稼働を回避することや、工事区域の周囲に仮囲いを設置し、適宜散水やシートで覆うなどの対策を実施します。</p> <p>千里丘北交差点のあるあおば通りを含め、供用時の施設関連車両の主要走行ルート沿道における大気汚染物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。なお、現況に対する施設関連車両による寄与濃度は、小さいものと予測しました（評価書案 291～292 ページ）。</p>
騒音	<p>環境影響評価の結果、騒音については場所によっては吹田市の目標値を現状でも上回っており、増加分は少ないから問題ないとの見解ですが、そもそも基準を上回っていることが問題なのにさらに上乘せすることを問題ないといえるのでしょうか。基準を超えているならこれ以上超えないように指導する、または制御するのが本来ではないでしょうか。何のための基準なのか疑問です。</p>	<p>地域の幹線交通を担うあおば通り（No.交-1、No.交-2）と、実際は来店車両の走行をあまり見込まない No.交-4 及び No.交-5 については、比較的事业による影響は小さいものと考え、それらを除いた、No.交-3 及び No.交-6（市道千里丘 1 号線）、No.交-7（市道千里丘中央線）は沿道に住居等があり、特段の配慮が必要だと考えました。</p> <p>No.交-3 については、事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路（引込車線）を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する計画としています。これにより、騒音源（南側出入口前面道路を走行する来店車両）を沿道住居から遠ざけ、住居への道路交通騒音による影響の低減を図っています。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んだものとなっています。</p> <p>No.交-6 については、南側出口から左折出庫した退店車両の走行による影響を受けることとなりますので、場内の看板等や交通誘導員による誘導、場内の交通動線を工夫して南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにすることにより、千里丘上・中及び新芦屋方面以外の退店車両</p>

表 6.1-1 (3) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
騒音 (続き)		<p>(81.4%)については北側出口からの出庫に限定し、南側出口から左折出庫する退店車両を削減する計画としています。これにより、No.交-6に対する道路交通騒音による影響の低減を図っています。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んだものとなっていますが、さらなる低減を図るため、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両(18.6%)についても、極力北側出口より出庫して頂くように場内で誘導していきます。</p> <p>No.交-7については、千里丘下・西方面の来店・退店車両(19.0%)の走行を想定していますが、片側1車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点からも、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していきます。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計画地から概ね1km圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。また、誘導員については、オープンセール期間中(約2週間程度を想定)において、出入口及び駐車場内5~6箇所程度、また主要交差点2箇所以上での配置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への配置を検討していきます。</p>
コミュニティ	<p>2月16日の説明会では冒頭に事業主より、SVHは災害の時に役に立つといった内容の話がありましたが、大きな災害があった時には付近住民のための避難所にするだとか、資材だけでなく水や食料を備蓄し提供するだとか、そういう地域貢献をするという意味でしょうか。それとも、単に近くにホームセンターがあれば便利だという意味でしょうか。</p>	<p>災害時の地域貢献については、今後、市と防災協定を結ぶための協議をさせて頂くこととなりますが、水や携帯電話の電源、防災備蓄品などの提供、またトイレの使用や駐車場での避難受入などを実施する予定です。また、被災した家屋等の補修等に必要な物資等を提供するため、最低限の営業を実施することなども予定しています。</p>

表 6.1-1 (4) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全</p>	<p>・結論：南側入口の再検討</p> <p>・理由：</p> <p>①危険要素が多い為</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千里丘北小学校、保育園があり、小さい子どもが多くおり、信号もない坂道への入出庫は得策ではない。 <p>②徳洲会への救急搬送への懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あおば通りから救急搬送される為、その際に渋滞があれば人命にかかわる。 <p>③坂道での危険</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南側の道（南側入口の道）、西側の道（公園横の道）は坂が急な為、車も自転車も猛スピードで下ってくる為、交通量が多くなれば、事故が必ず起こると想定される。吹田市にカーブミラーや信号の間合わせをしても、事故が起こらないと動いてくれさえしない中、今以上の危険因子増加は許容出来ない。 <p>・改善案：</p>  <p>・入口を北側とあおば通り側の2ヶ所に再検討。（自社用地内で渋滞吸収かつ今の設計変更を最小に出来る案として）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今の西側の（公園横の道）と平行に自社用地に山なりに道を増設。→入出はあおば通り側。 ・渋滞はある程度自社内で緩和出来る。 ・子ども達への危険度も信号がある為、最小限に出来る。 ・救急のさまたげにならずに出来る。 	<p>あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が10m程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わり、南側出入口における入出庫についての安全策を以下のように十分に練ってきました。</p> <p>①③南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断していません。また、朝の時間帯（特に通学時間帯）は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。現状の坂道における危険性については、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることにより、視野範囲が向上し、安全側に改善されるものと考えています。</p> <p>②③事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、緊急車両含め自動車の走行環境が改善され、安全性が向上するものと考えています。</p>

表 6.1-1 (5) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・坂道での危険がなくなる。 ・又、出庫の仕方もあおば通り側から北方面、新規側から南方面へと明確に区分けが出来、自社内交通整理もしやすくなる。 ・設計変更が道だけで、今のままの設計が使える。 <p>以上を持って、地域貢献をも考慮した案として(公園横の道の拡大にもつながら)ご意見として出します。 →必ず解答願います。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・南側出入口の開門時間について <p>先日の意見交換会での資料を読むと、事業者の見解として、～9時の来台数は、既存店を平均して、およそ、80台、これは4分に1台は入店するということです。この数字を事業者様は少ないと考えておられるようですが、住民側としては、住宅地に4分に1台、トラックなどの業者用の車が通るといことは、台数も多く、かなりの不安があります。しかも、この台数でしたら南側出入口は閉め、北側だけにして、何ら問題はないかと思いません。北側出入口にも、東山田小学校の生徒がいますが、あちらには信号がついており、南側に比べ、はるかに安全と考えます。また、南側には、新たに0～2才児用の保育園もでき、既に開園しています。営業自体をしないでくれということだけでなく、南側出入口の封鎖をお願いします。</p>	<p>南側出入口の時間制限(朝の時間帯の閉鎖)については十分に検討してまいりました。しかしながら、南側入口を時間制限することにより、朝の時間帯に南側入口に来店された車両が住宅地に迷い込むことが懸念されることから、南側入口に時間制限を設けることはやはり難しいと判断しています。ただし、出口については、左折出庫した車両が住宅地に進入することを防止する観点からも、朝の時間帯は南側出口を閉鎖することとします。なお、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、南側出入口に誘導員を配置します。</p>

表 6.1-1 (6) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>まず、近隣地域はここ数年で急に環境が変わってきており、以前とは全く違う都市環境になっていること。</p> <p>環境影響評価書案 要約書にあるように、</p> <p>P.22 徳洲会病院等の緊急車両の往来</p> <p>P.26 大規模マンション建設、公共施設建設等による車等の台数が極端に増えている。(ミリカヒルズ、ブリリアンシティ千里丘、ヤンマー跡地建設、北小学校、保育所等)</p> <p>P.29 コーナンと競合する施設である</p> <p>2月16日の住民との意見交換会でも話があがったが、事業計画地南側からの車の右折出庫、右折入庫を禁止できる根拠は何か。車によっては必ず、右折入庫車が発生する。急勾配にて速度の上があった車両や自転車等が、前の停車している車等に追突する可能性はかなり高い。施設から右折にて出ようとする車両は必ずある。</p> <p>その折に、丁字路から来る車や新芦屋方面から下がって来た車や自転車と事故を起こすことは明らかである。誘導員は常時配置必至であろう。ガンバスタジアムで試合がある日は、周辺道路でさらに渋滞が予想されることは明白で、駐車場を課金したとしても、事業地の駐車場を利用しようというドライバーは必ずおられること。これにより、近隣住民の車等の通行は妨げられること。</p> <p>事業予定地南側よりの出入口については設置すべきではないのではないか。</p> <p>南側入口利用による環境負荷の低減策を考えられていますが、その一つである「右折入庫及び右折出庫を禁止します(看板、誘導員などを配置)」は看板・誘導員を配置しただけでは実効性が低いです。なぜなら、誘導員は朝の時間帯に出入口に配置されるということで、誘導員が配置されていない時間帯は右折禁止看板の設置だけになってしまい看板無視する利用者が出てしまい、環境が悪化するのではないのでしょうか。</p> <p>これは、例えば建設予定地近くのスーパーマーケットでも出入口に「右折入庫禁止」の看板設置されているもの</p>	<p>南側出入口における右折入出庫の禁止については、看板、誘導員などを配置することに加え、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、現時点では、誘導員の常時配置は予定していませんが、朝の時間帯(特に通学時間帯)には、誘導員を配置し、さらに南側出口は閉鎖します。</p> <p>市立吹田サッカースタジアムにおける試合日などの対策については、課金システムを導入することにより、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することについて、抑止力があるものと考えています。また、試合前後などにおいては、館内放送などによる周辺の渋滞状況の周知を行うなど、周辺の渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。</p> <p>来店車両は多方面から来られますので、利便性や周辺の交通混雑に配慮すると、出入口を複数箇所に設けて分散させるというのは商業施設を運営していく上では必要なことかと考えています。そのため、南側出入口については、必要なものと考えています。</p>

表 6.1-1 (7) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>の、右折入庫及び右折出庫はしたい放題であることからとも言えます。 フルタイムで誘導員を配置するなど、実効性を高めていただく責任があると思います。何とかありませんでしょうか？</p>	
	<p>・環境影響評価の交通混雑について、現況では交通を円滑に処理できていることになっていますが、土日などの休日はとてもそうとは思えません。朝は檜切山北交差点、夕方はあおば通り全体が大変混みあっています。失礼ながらこの調査結果は信用できません。サンプル数が少なすぎるのではないかと想像します。また、千里丘下・西方面からの来店が 19%も見込まれていることから、調査地点に山田千里丘交差点、千里丘交差点を追加していただきたいです。また、ミリカシティ、ヤンマー跡地などマンションの開発もありますので、さらなる交通量の増加が予想されます。再調査をお願いします。</p>	<p>交差点需要率という指標でみると、現況のピーク時間に本事業のピーク台数を加算しても「円滑に処理できない」という数値にはなりません。ただし、評価書案 545～547 ページに示すとおり、檜切山北交差点などで自動車滞留長や渋滞長が発生している時間帯があることは把握しています。本事業で見込んでいる入出庫ピークは 14 時台（入庫ピークは 14 時台、出庫ピークは 16 時台）であり、現況の交通に滞留が発生していれば、本事業の関係車両の分だけそれらの滞留長が延伸されることとなりますが、著しい影響を及ぼすものではないと考えています。</p> <p>また、千里丘下・西方面からの来店車両（19%）は、評価書案 558 ページの図 12.22-8 に示す「エ」のエリアからの来店を想定しています。山田千里丘交差点や千里丘交差点については、事業計画地から離れており、本事業以外の影響を多分に受けることが想定されるため、本事業による影響を適切に判断できる地点を調査地点として選定しています。</p> <p>調査内容及び予測結果については、専門家で組織される吹田市の環境影響評価審査会において、確認をして頂いております。</p>

表 6.1-1 (8) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>・説明会での議論が集中した南側の出入口は、計画通りならば大変な交通障害になることが予想されます。次の二つの案を提案します。</p> <p>(1) あおば通りからの進入路を新設し、入場待ちの自動車は敷地内で滞留させるようにしていただきます。(別図 1)</p> <p>(2) 千里丘中央線は狭いうえに交通量も増えオーバーフロー状態です。どうしても千里丘中央線を經由して南側入口が必要であれば、千里丘中央線から斜めに進入できるように入口を設け、そこは入口のみとし、北側に出口のみを設けるようにしてはいかがでしょうか。もっとも危険な丁字路に車が侵入しないような対策が必要と思います(別図 2)。付け加えれば、この丁字路は冬季に道路が凍結すれば、多重事故が発生しかねない交差点です。</p>	<p>(1) あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が 10m 程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わり、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>(2) 千里丘中央線からの入庫についても十分に検討してまいりました。しかしながら、交差点からの離隔(30m 以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わり、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>本事業では、南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p> <p>また、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることによる視野範囲の向上や、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の電柱を事業計画地側に移設することによる自動車の走行環境及び交通安全の改善などの対策を実施します。</p>

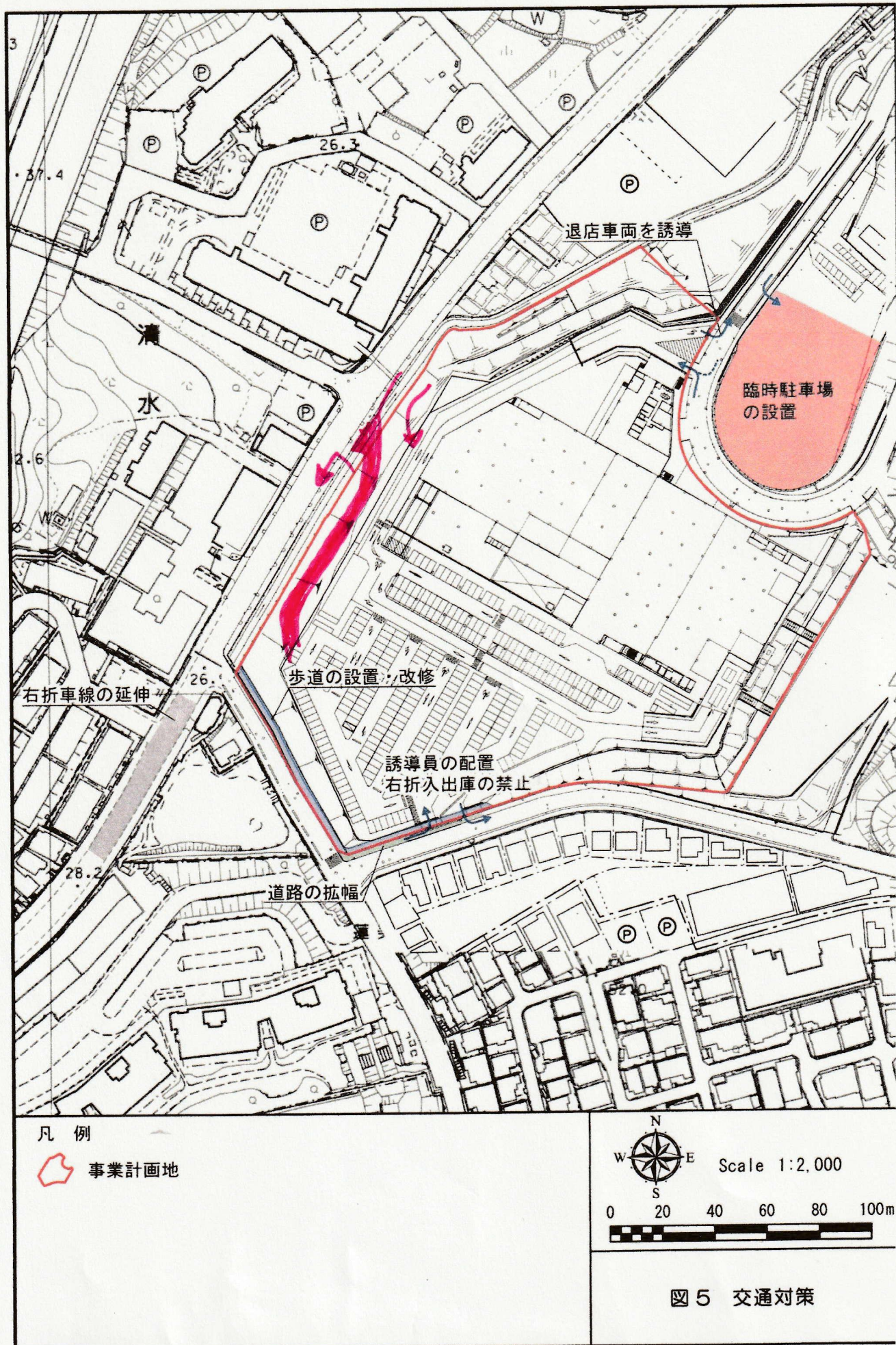


図 5 交通対策

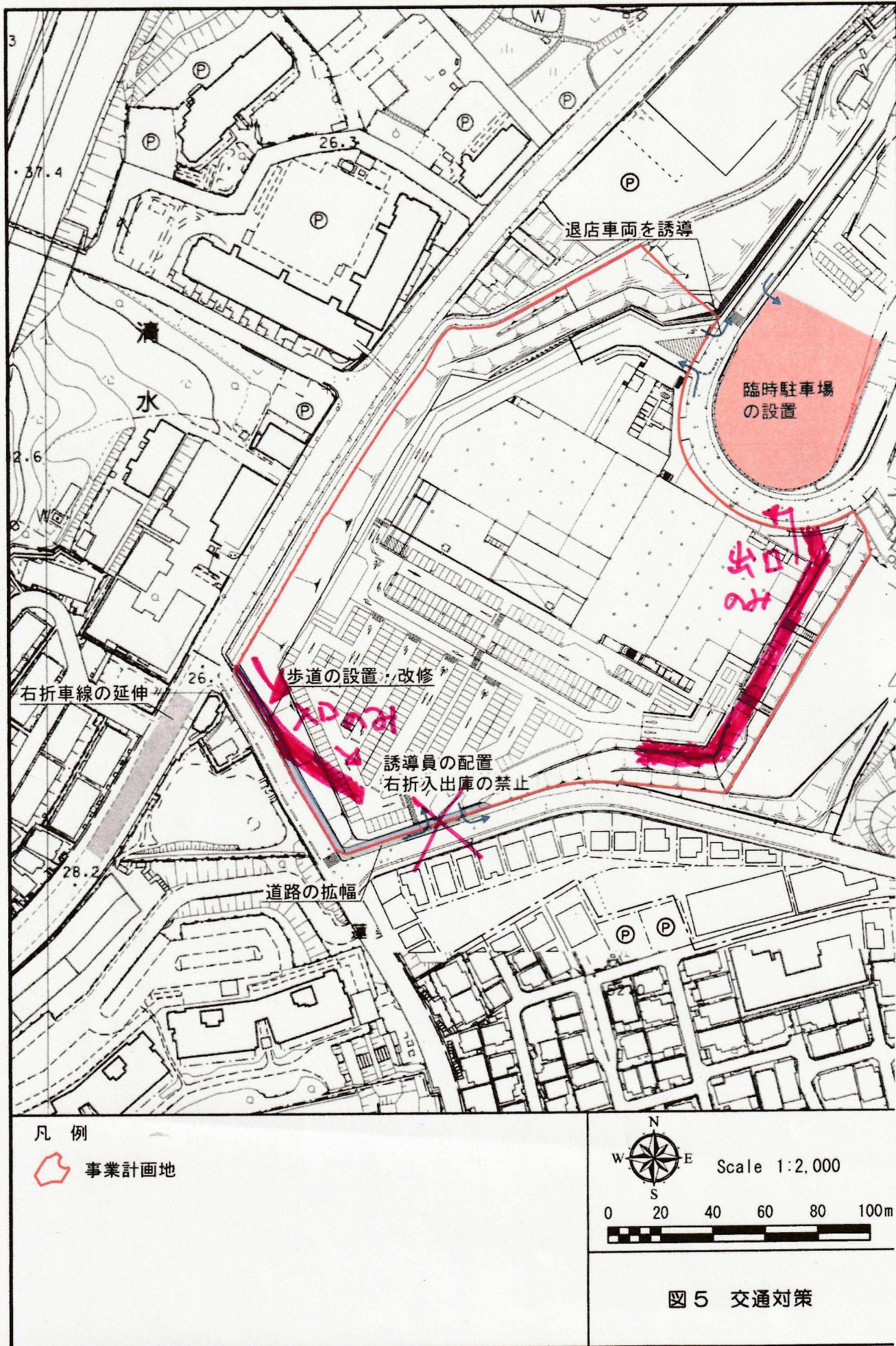


表 6.1-1 (9) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>・あおば通りから千里丘中央線に右折するために右折車線を伸長する計画との説明がありましたが、現状では直進車線と右折車線はたいへん車線幅が狭く、大型のトラックがいれば並ぶことができない、または並ぶと怖い状況です。延伸部分はさらに車道幅が狭く、フォレスト側か清水側の歩道を狭める等の処置が必要と思われる。現状では歩道幅の広い清水側となると思われるが、住民の方々との協議も必要になってくると予想されます。本当に可能なのでしょうか。法律上、必要な車幅がどの程度かは知りませんが、机上での議論ではなく車線幅の実測と実際に4トン程度のトラックと並走して体験してみてください。</p>	<p>あおば通りの千里丘北交差点における北向き車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、その実現に向けて道路管理者及び警察と協議を行っています。また、関係する各連合自治会にも説明させて頂いています。</p>
	<p>・千里丘中央線を南方向から来店する比率が19%と予想されていますが、千里丘中央線は満足な道幅がなく、坂道でもあり大変危険をはらんでいる道路といえます。産業道路からの進入路として、千里丘中央線を利用しないルートを通るよう看板等で誘導していただきたいです。</p>	<p>ご指摘のとおり、千里丘中央線は坂道かつ片側1車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点から、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していきます。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計画地から概ね1km圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。また、誘導員については、オープンセール期間中(約2週間程度を想定)において、出入口及び駐車場内5~6箇所程度、また主要交差点2箇所以上での配置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。</p>
	<p>・評価書案の11ページに南側出入口はやめて欲しいという意見に対しての見解に「同規模で出入口が1個所で運営している(成り立っている)店舗は現状ありません」と記載がありますが、その見解では納得できません。法律的にこの規模の店舗は2つ以上の出入口が必要というのなら理解できますが、前例がないからできないというのは理由にならないと思います。</p>	<p>来店車両は多方面から来られますので、利便性や周辺の交通混雑に配慮すると、出入口を複数箇所に設けて分散させるというのは商業施設を運営していく上では必要なことかと考えています。南側出入口を使用しない方法(あおば通りからの入庫、千里丘中央線からの入庫)については、これまで十分に検討してまいりました。</p> <p>しかしながら、あおば通りからの入庫については、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が10m程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることか</p>

表 6.1-1 (10) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>		<p>ら、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>また、千里丘中央線からの入庫については、交差点からの離隔(30m以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>南側出入口の運用にあたっては、その環境負荷を低減するため、可能な限りの対策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千里丘北交差点の事業計画地方面への右折車線を延伸します ・事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置します ・事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路(引込車線)を拡幅し、来店(左折)車両と直進車両を分離します ・右折入庫及び右折出庫を禁止します(看板、誘導員などの配置、右折出庫がしにくい対策となるガードレールの設置) ・朝の時間帯(特に通学時間帯)は、南側入口に誘導員を配置します ・朝の時間帯は南側出口を閉鎖します
	<ul style="list-style-type: none"> ・評価書案 12 ページの意見の概要のいちばん上の欄に「徳洲会の前道を片側 2 車線に通るようにする」案が出ていますが、それに対する事業者の見解が「地元の要望を踏まえて歩道を拡張する」となっています。意見と見解が合致していません。片側 2 車線ではなく、歩道の拡張のみという見解に至った理由を説明してください。 	<p>事業計画地南西側(千里丘中央線)をセットバックして歩道を設置することは、歩行者の安全確保を目的として、関係する地元連合自治会より要望を受けたものです。本事業では、さらに道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、自動車の走行環境及び交通安全の改善を見込んでいます。</p> <p>なお、歩道ではなく引き込み車線を整備して、千里丘中央線からの左折入庫についても検討しましたが、交差点からの離隔(30m以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると考えています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・特に交通渋滞がひどかったり、事故が頻発する場合は出入口を新たに設けたり敷地内に道を作ったりできるのでしょうか。 	<p>本事業に起因する問題が発生した場合には、適切な対応を検討・実施します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・評価書案 9 ページに工事車両の走行経路の記載がありますが、前述の通り千里丘中央線は狭く交通量も多いため工事車両の入場は北側のみとしていただくことを強く要望します。 	<p>工事関係車両の入退場は北側出入口(右折入場、左折退場)を基本とし(南側出入口付近の工事など一時的な出入は除く)、走行時間帯にも配慮します。また、出入口に警備員を配置します。</p>

表 6.1-1 (11) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>※千里丘北交差点について</p> <p>1、右折車のために、右折車線を延伸することのだが、延伸のために車が2列に並ぶと、私は家への出入がますます困難になり危険が伴うことになり。このような対策を行なうに当たって、住民の声は全くきいていない。一方的な建設案が許されるのでしょうか。</p> <p>2、延伸のために、清水のガーデンコープの出入口がさらに困難になり。出入りのために待つ間に、樫切山、千里丘下方面の車で渋滞が交差点内で発生されることは予測されます。</p> <p>3、又、延伸により、千里丘清水バス停前後はさらに余裕の無い道幅になり、バスの乗り降り時は、追い越しもできずに、交差点内まで混雑が起ることがあきらかに予測されます。さらに、救急車が毎日通る交差点で、50mの間も2列に並んだら、救急車を避ける余地のない道幅をつくることになり、さらに混雑を作りだします。</p> <p>一店舗のために、このようなまちづくりが、良好な環境をつくることは全く思えません。迷惑な案は、店舗の出入口の位置、店の配置を含め、一から見直しすべきです。</p>	<p>現状もガーデンコープへの出入りが難しいということは認識しています。これは、当該出入口が千里丘北交差点に近接していることによるものと認識しており、本事業において改善することは難しいと考えます。</p> <p>車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、樫切山方面からの来店車両を入庫させるために必要な対策であり、道路管理者及び警察と協議を行っているところです。</p>
	<p>※千里丘北交差点について</p> <p>開発案は、北側から千里丘北交差点を左折して南側入口から来場する車がゼロとの想定は不思議で納得がいかない。この様な想定での建設ならば渋滞や混雑など起らない。なんでも可能です。この様な事例を机上の空論というのではないのでしょうか。</p> <p>北側からの来店者には、左折インで入場し、マックスバリュで買い物し、左折アウトで出て、次の買い物店が御社店なら、左折入場になります。警察の指導からすれば、来店者は安全な左折イン、左折アウトができて流れがスイスイになるはず。その他に清水地域の一部も千里丘北交差点を利用することあきらかでしょう。</p> <p>また、北側からの来店者を、すべて清水交差点で左折させることが、ドライバーの心理状況から可能であるという判断には無理があります。ましてや「臨時駐車場」での注意喚起では収まらない。「常設駐車場」ならば、習慣化されて来る可能性はあります。是非「常設駐車場」として設置した案に練</p>	<p>北方面からの来店車両が全て千里丘北交差点で左折して、南側入口から入庫する場合についても検討しました。その結果、千里丘北交差点における交差点需要率は0.703であり、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となる0.9を下回っていました。(2019年10月3日審査会資料)</p> <p>なお、本事業では、オープン当初の臨時駐車場による北側入口への誘導効果により、想定の方角別比率(北側43.8%、南側56.2%)が大きく変わることはないものと想定しています。ホームセンターという業態から、来客者の大半はリピーターであることを想定しており、それらの来店車両については、北側入口から店内駐車場に誘導することは可能だと考えています。</p>

表 6.1-1 (12) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>りなおして、よりよい店舗づくりを行って下さい。</p> <p>※交通事故死のうち歩行者の死者の割合が 35%に至る実態の中で、南側出入口付近の丁字路交差点の横断歩道への安全対策がまったくない。人の行動にも注目する必要があります。</p> <p>南側出入口は、入場口で一番混雑が予測される場所になるようだ。歩行者や自転車の方は、現行の横断歩道を利用することになると思う。坂道のきついところでの交差点の横断は、今でも人が渡るには注意を喚起して渡らざるをえない。また、丁字路交差点から千里丘北交差点まで車が並ぶことは普段にあり、乗用車 10 台分くらいの距離になり、又、一信号で 10 台分が通過できる状況ではありません。さらに千里丘北交差点での右折車には道幅も狭く、スムーズに流れず、良く知る運転者は、停止線より 2m 後ろで停止し待つ状況です。この右折車はすぐに入店口へ左折する手前の横断歩道になるが、運転者は歩行者に注意が向くのか気がでない。それに千里丘下方面からの右折車も入場してくる大変。店舗側に歩道をつくっても、入場口付近のみ一車線分セットバックしても、横断歩道の混雑が消えず、リスクが高くなるのみです。何の対策がない事が不思議でなりません。千里丘北交差点直近から店舗入場専用として、一車線分セットバックし専用道路にしたら可能かな? どうぞ、信号機を設置するか、南側出入口案を廃止にした見直しを行って下さい。</p>	<p>本事業では、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、安全な歩行空間を確保することに加え、その区間の自動車走行環境の改善を図っています。さらに、事業計画地南側をセットバックすることにより、視野範囲が向上し、歩行者・自転車の安全性が向上します。また、当該丁字路については、U 型バリカーを設置します。</p> <p>南側出入口については、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p> <p>信号機の設置については、これまでの警察や道路管理者との協議において、さらなる渋滞の要因になるなど、現実的に難しいとの結論に至っています。</p> <p>南側出入口を使用しない方法(あおば通りからの入出庫、千里丘中央線からの入庫)についても、これまで十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りからの入出庫については、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が 10m 程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>千里丘中央線からの入庫については、交差点からの離隔(30m 以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。</p>

表 6.1-1 (13) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
その他	<p>ゴルフ練習場のときは、徳洲会病院側とグンゼスポーツ側をつなぐ通路がありました。同じように通路を設けていただきたいです。</p>	<p>防犯上の観点から、事業計画地内を通路として通り抜けして頂くことはできません。</p>
	<p>敷地内の竹林が昔からありますが、古墳の形をしています。古墳の跡地ではないでしょうか。お教え下さい。</p>	<p>事業計画地及びその周辺は造成地であり、当該竹林は古墳の跡地ではありません。</p>
	<p>おおよそ、事業者からの見解である住民との意見交換会（説明会）は、吹田市よりの建設の認可が下りてからされるもの（意見交換会は形骸的なもの）であると老人福祉施設メヌフォット千里丘建設において理解できた。 市会議員先生にも相談させていただいたが、住民の要望を守るべき立場であろう行政が開発事業者のいうとおり事業がすすめられていくこと自体、情けないと感じる。</p>	<p>行政へのご意見・ご要望については、事業者としての見解は控えさせていただきます。</p>

第 7 章 評価書案に対する質問書の内容及び これに対する事業者の回答

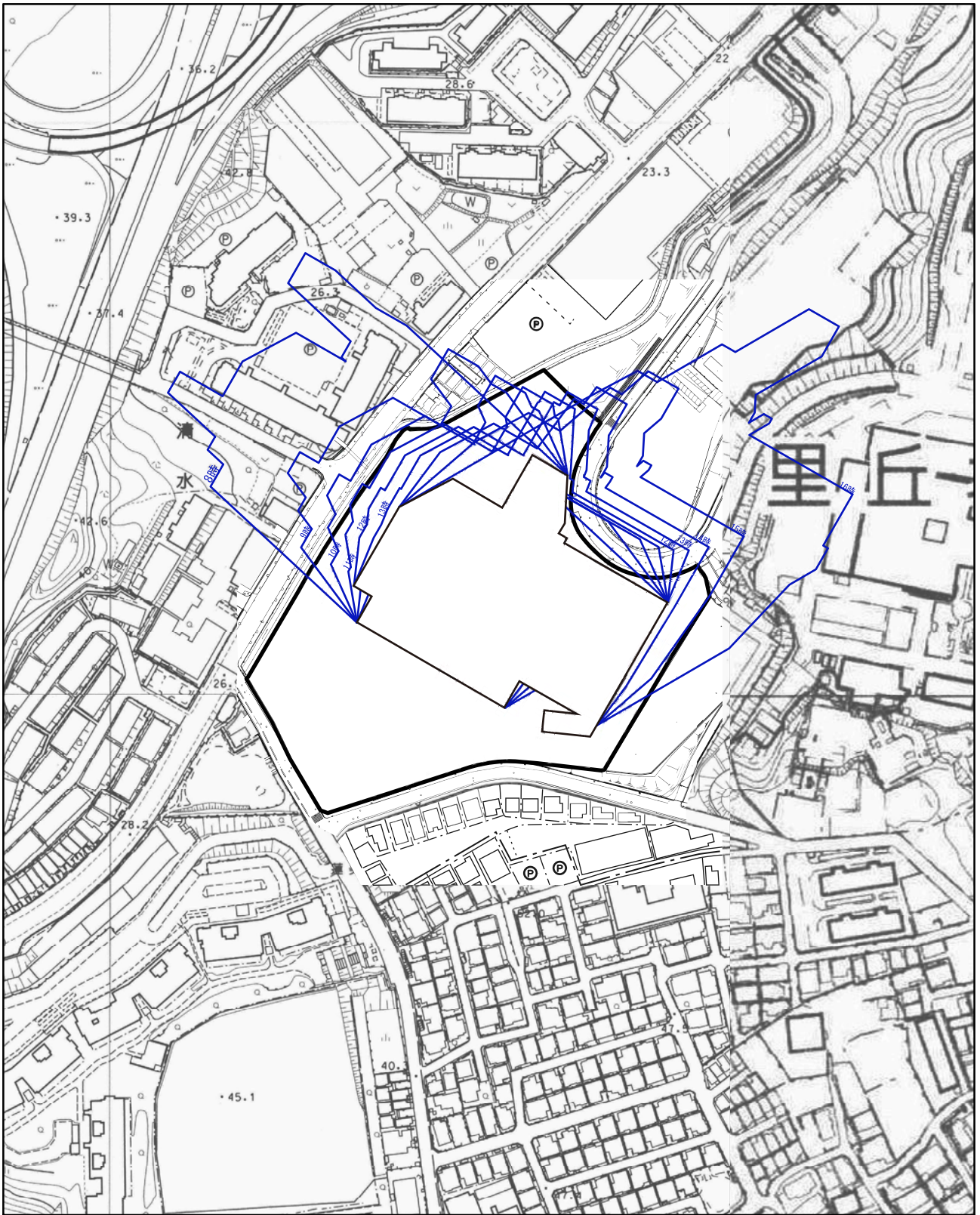
第7章 評価書案に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答

「(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第23条第1項の規定に基づき、「評価書案に対する質問書」が1通提出されている。

評価書案に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答は、以下に示すとおりである。

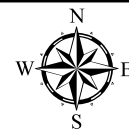
表 7.1-1 評価書案に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
1	①当該敷地、及び、周辺部は高低差があるため、影響が大きく、主たる個所に地盤レベルを表示した資料提示を願いたい。 ②建築基準法による日影図（法日影）ではなく、清水1番遊園の地盤レベルを測定高さとした実際の日影図（実日影）を提示願いたい。	①主要箇所における地盤レベルは、別図1に示すとおりです。 ②清水1番遊園の地盤レベル（推定）を測定面高さとした時刻別日影図は、別図2に示すとおりです。最も日影が伸びる冬至日の朝8～9時台に住居地に日影が及んでいますが、住居地と事業計画地の地盤高の高低差が10m程ありますので、事業計画地西側の斜面の法肩及び樹木（現存する斜面は残置）の日影と大部分は重複することとなります。



凡例

 事業計画地



Scale 1:3,000

0 50 100 150m




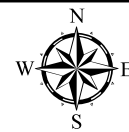
測定面高：清水1番遊園地盤レベル
季節：冬至日

別図2(1) 時刻別日影図：冬至日



凡例

 事業計画地



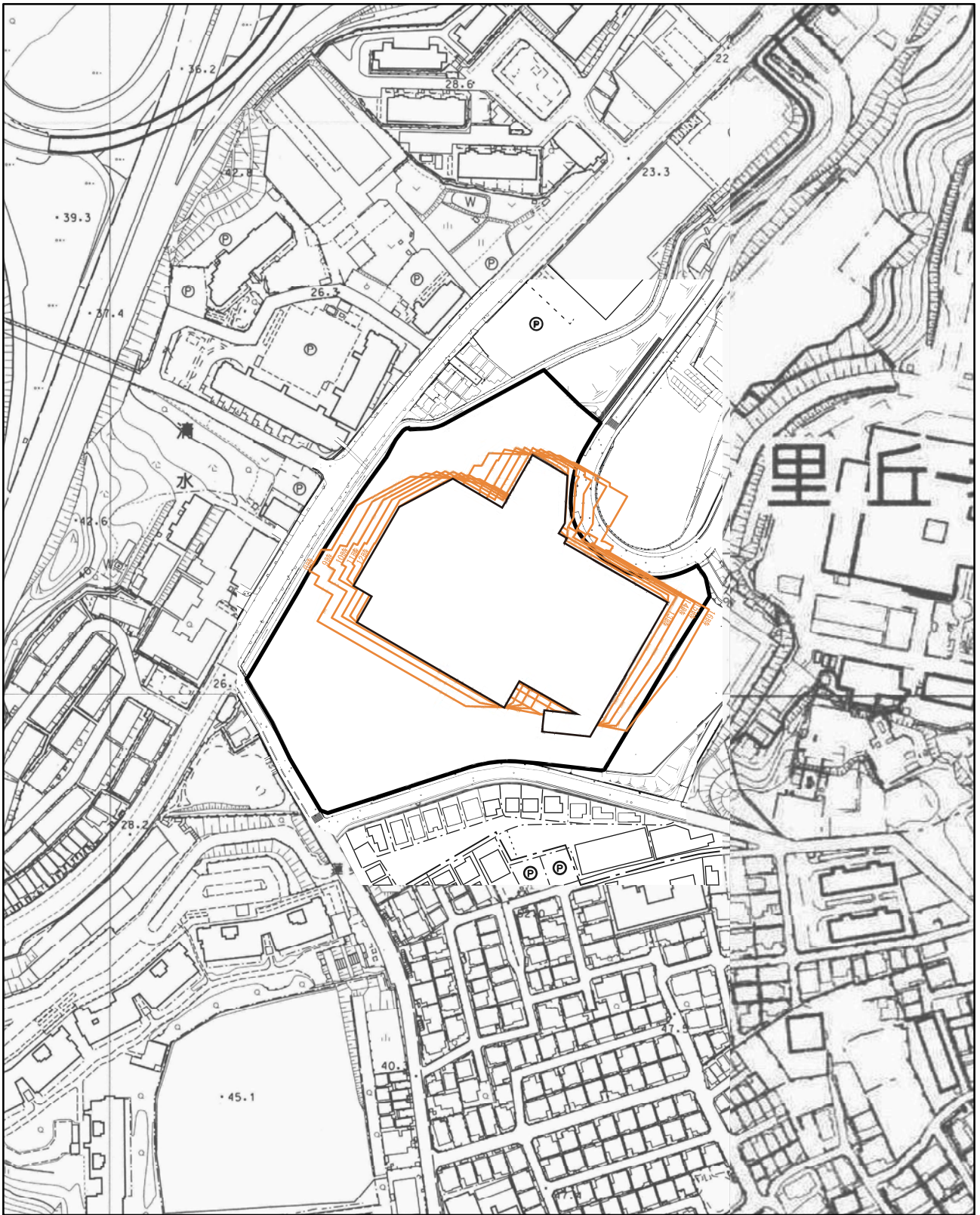
Scale 1:3,000

0 50 100 150m




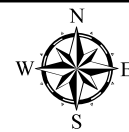
別図2 (2) 時刻別日影図：
春分秋分日

測定面高：清水1番遊園地盤レベル
季節：春分秋分日



凡例

 事業計画地



Scale 1:3,000

0 50 100 150m



測定面高：清水1番遊園地盤レベル
季節：夏至日

別図2(3) 時刻別日影図：夏至日