

(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る  
環境影響評価書

要約書

令和2年8月

株式会社 LIXIL ビバ

## 目 次

|   |    |
|---|----|
| 1 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  |
| 2 事業者の環境に対する取組方針 .....                                | 1  |
| 3 事業の名称、目的及び内容 .....                                  | 2  |
| 4 環境影響要因の概要 .....                                     | 10 |
| 5 当該事業における環境に対する取組方針 .....                            | 10 |
| 6 提案書に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答 .....                   | 10 |
| 7 提案書意見交換会において述べられた住民の意見の概要及び<br>これに対する事業者の見解 .....   | 10 |
| 8 提案書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 .....                  | 18 |
| 9 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解 .....                          | 29 |
| 10 当該事業における環境取組内容 .....                               | 33 |
| 11 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法 .....                          | 43 |
| 12 環境影響評価の結果 .....                                    | 48 |
| (1) 温室効果ガス・エネルギー .....                                | 48 |
| (2) 廃棄物等 .....  | 49 |
| (3) 大気汚染 .....  | 49 |
| (4) 悪臭 .....  | 53 |
| (5) ヒートアイランド現象 .....                                  | 54 |
| (6) 水質汚濁 .....  | 54 |
| (7) 土壌汚染 .....  | 54 |
| (8) 騒音 .....  | 55 |
| (9) 振動 .....  | 58 |
| (10) 低周波音 .....                                       | 60 |
| (11) 動物 .....   | 61 |
| (12) 植物 .....   | 61 |
| (13) 生態系 .....  | 61 |
| (14) 緑化 .....   | 62 |
| (15) 人と自然とのふれあいの場 .....                               | 62 |
| (16) 景観 .....   | 63 |
| (17) 日照障害 .....                                       | 65 |
| (18) テレビ受信障害 .....                                    | 65 |
| (19) 文化遺産 .....                                       | 65 |
| (20) 安全 .....   | 66 |
| (21) コミュニティ .....                                     | 66 |
| (22) 交通混雑 .....                                       | 66 |
| (23) 交通安全 .....                                       | 68 |
| 13 事後調査の実施に関する事項 .....                                | 69 |
| 14 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<br>これに対する事業者の見解 ..... | 71 |
| 15 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 .....                | 75 |
| 16 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 .....                 | 86 |
| 17 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解 .....                       | 86 |

## 1 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

## 2 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。

### (3) 環境推進体制



### 3 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ります。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ます。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ます。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ます。

#### (3) 事業の内容

##### ア 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 条に規定する要件に該当します。

##### イ 事業の規模

敷地面積 : 32,233.98m<sup>2</sup>  
 延べ床面積 : 12,876.26m<sup>2</sup>  
 建物高さ : 11.97m<sup>※</sup>  
 駐車場 : 約 540 台  
 ※ 塔屋看板を含めた最大高さは約 20m

##### ウ 事業の実施場所

吹田市千里丘北 311-1 外

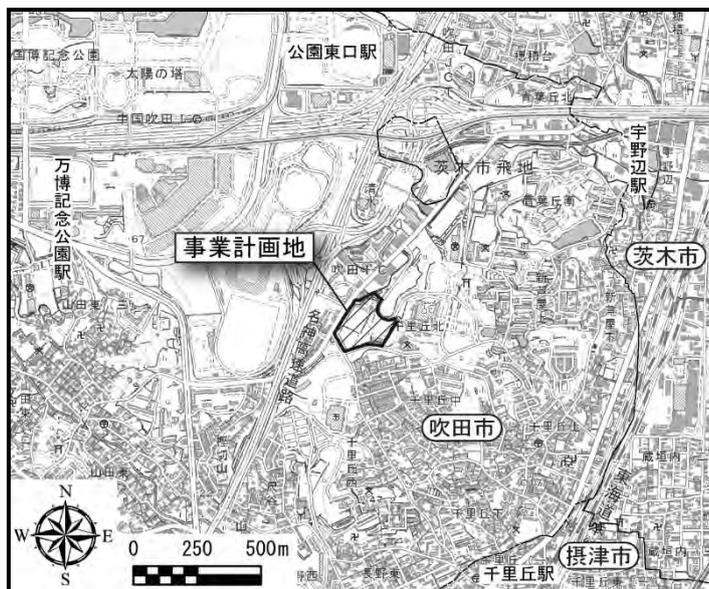


図 1 事業計画地の位置

##### エ 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す。

##### (ア) 土地利用計画

土地利用計画は、以下及び次ページに示すとおりです。

表 1 土地利用計画

| 土地利用区分    | 面積 (m <sup>2</sup> ) | 構成比 (%) |
|-----------|----------------------|---------|
| 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   |

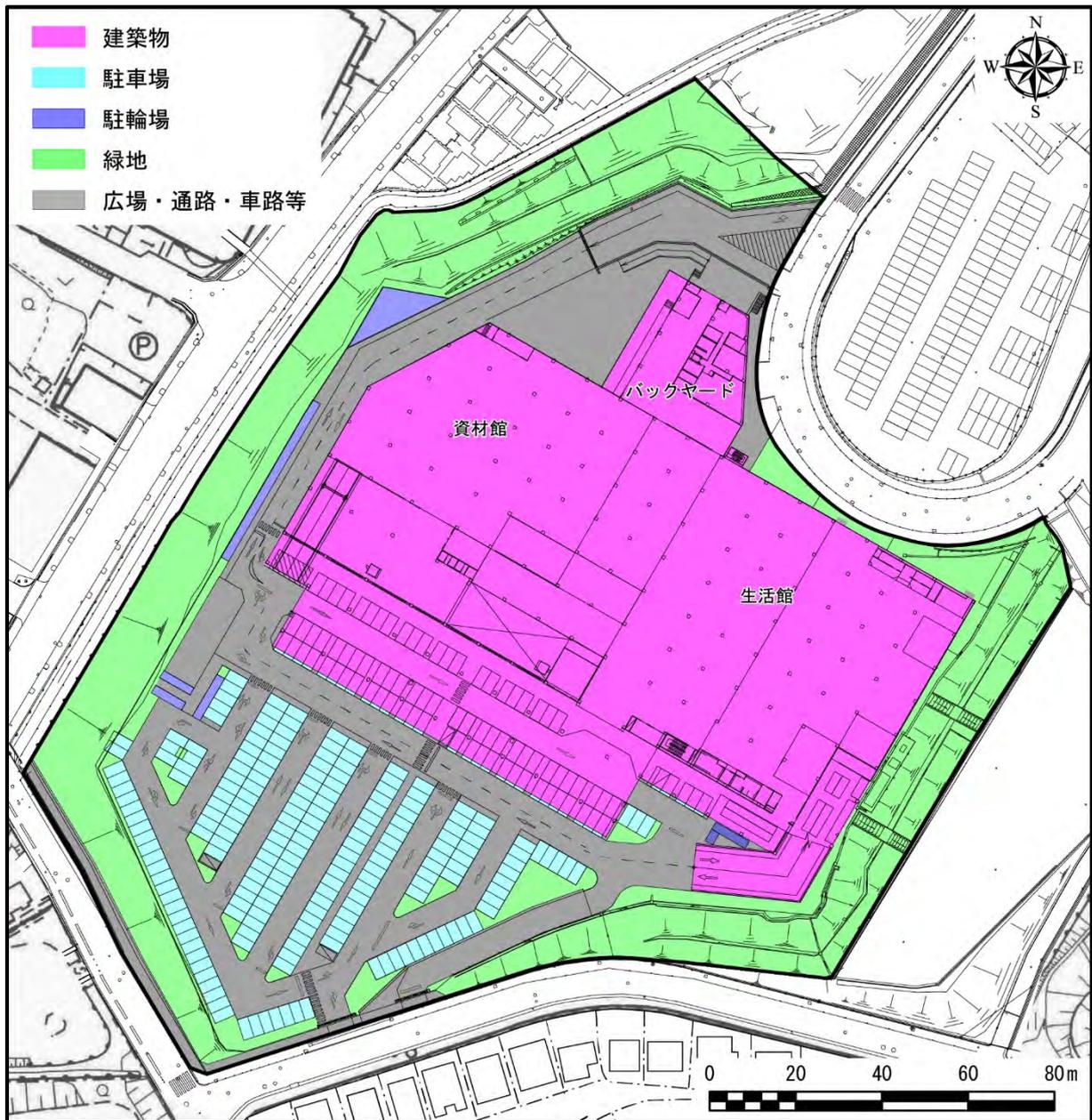


図2 土地利用計画

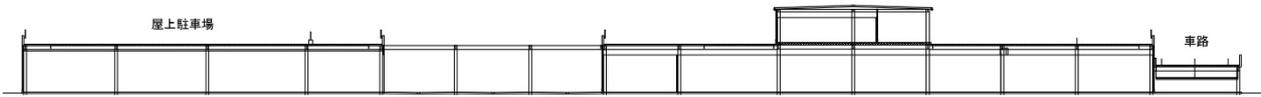
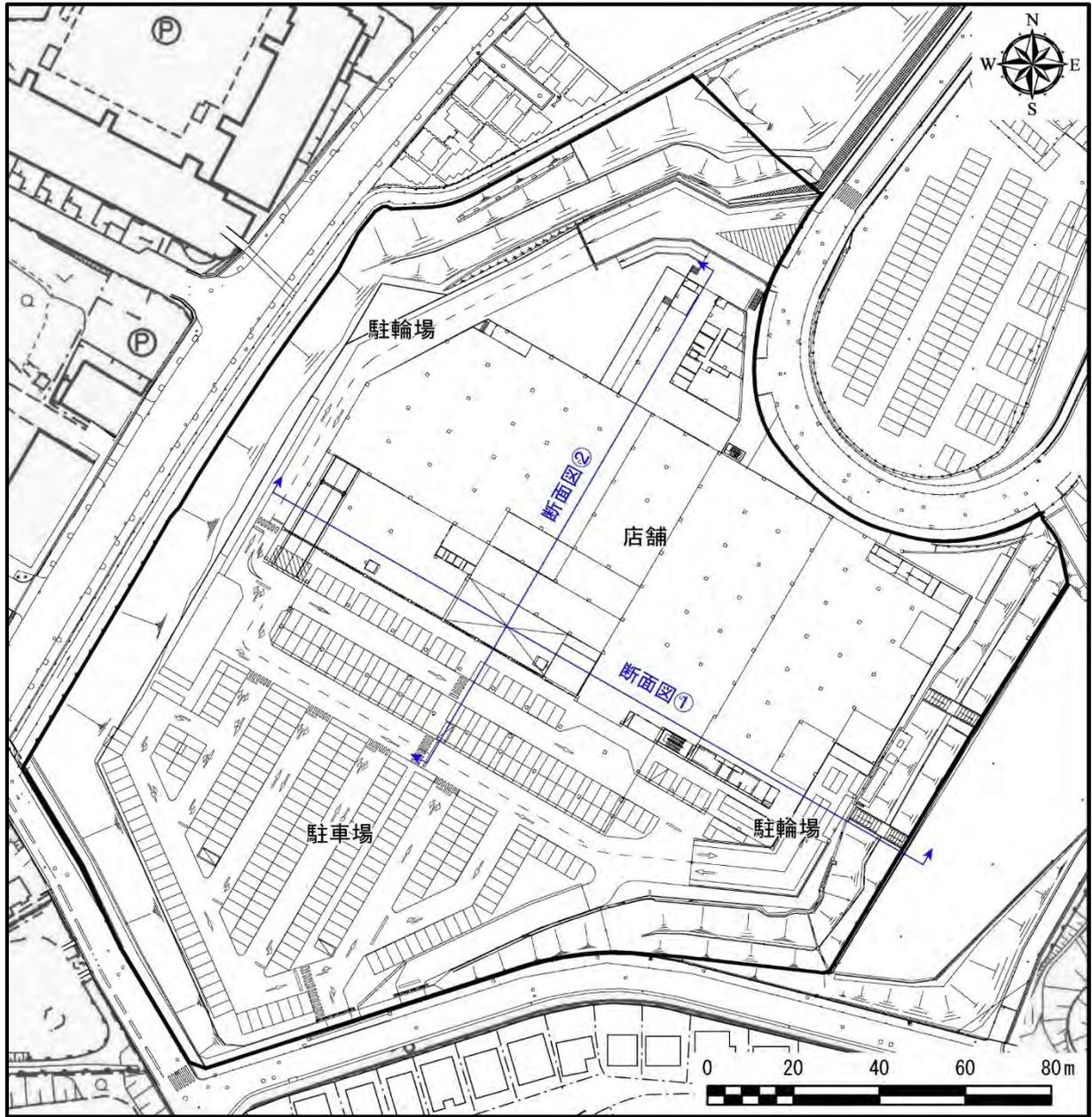
(イ) 建築計画

a 建築物の概要

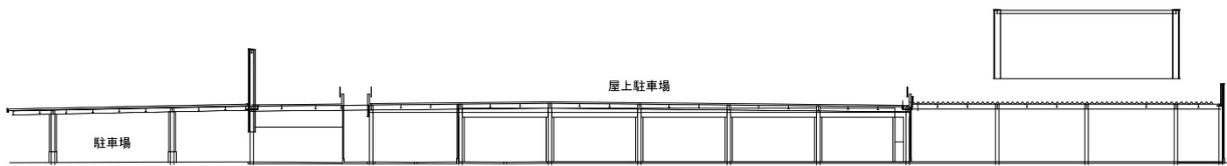
建築物の概要は、以下のとおりです。また、建築計画のイメージは次ページの  
のとおりです。

表2 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 <sup>2</sup>       |
| 建ぺい率  | 41.82%                        |
| 延べ床面積 | 12,876.26m <sup>2</sup>       |
| 容積率   | 32.95%                        |
| 店舗面積  | 9,960.23m <sup>2</sup>        |
| 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                         |



断面図①



断面図②

図3 建築計画

**b 営業時間**

営業時間は、6:15 ~ 20:45 とする計画です。  
(駐車場利用可能時間は、6:00 ~ 21:00)

**c 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 人を想定しています。

**(ウ) 緑化計画**

緑化にあたっては、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ます。

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% 以上を目指します。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ます。

**(エ) 交通計画**

**a 自動車動線計画**

事業計画地付近の自動車動線計画は、図 4 に示すとおりです。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、56.2% (37.2%+19.0%) が南側入口を利用すると想定しています。

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ますが、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ます。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と考えています。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ます。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を認識して頂くことが可能であるとと考えています。

**b 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%) は南側出口を左折出庫させ、それ以外の退店車両(81.4%) は北側出口からの出庫に限定します。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します。

**(b) 南側入口利用による環境負荷の低減**

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などの対策を実施し、南側入口を利用することによる環境負荷を可能な限り低減します。

**(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します。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ます。そのため、歩行者と自動車の交通は分離されています。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おり、その後はオープン時のような来客を見込めるイベントはありません。

したがって、南側出入口について、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ます。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ます。

**c 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ます。また、「a 自動車動線計画」に記載したとおり、オープン当初は臨時駐車場を設ける計画とします。

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、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します。

**d 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、館内放送等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ます。

**(オ) 供給施設計画**

**a 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す。

**b ガス・電気供給計画**

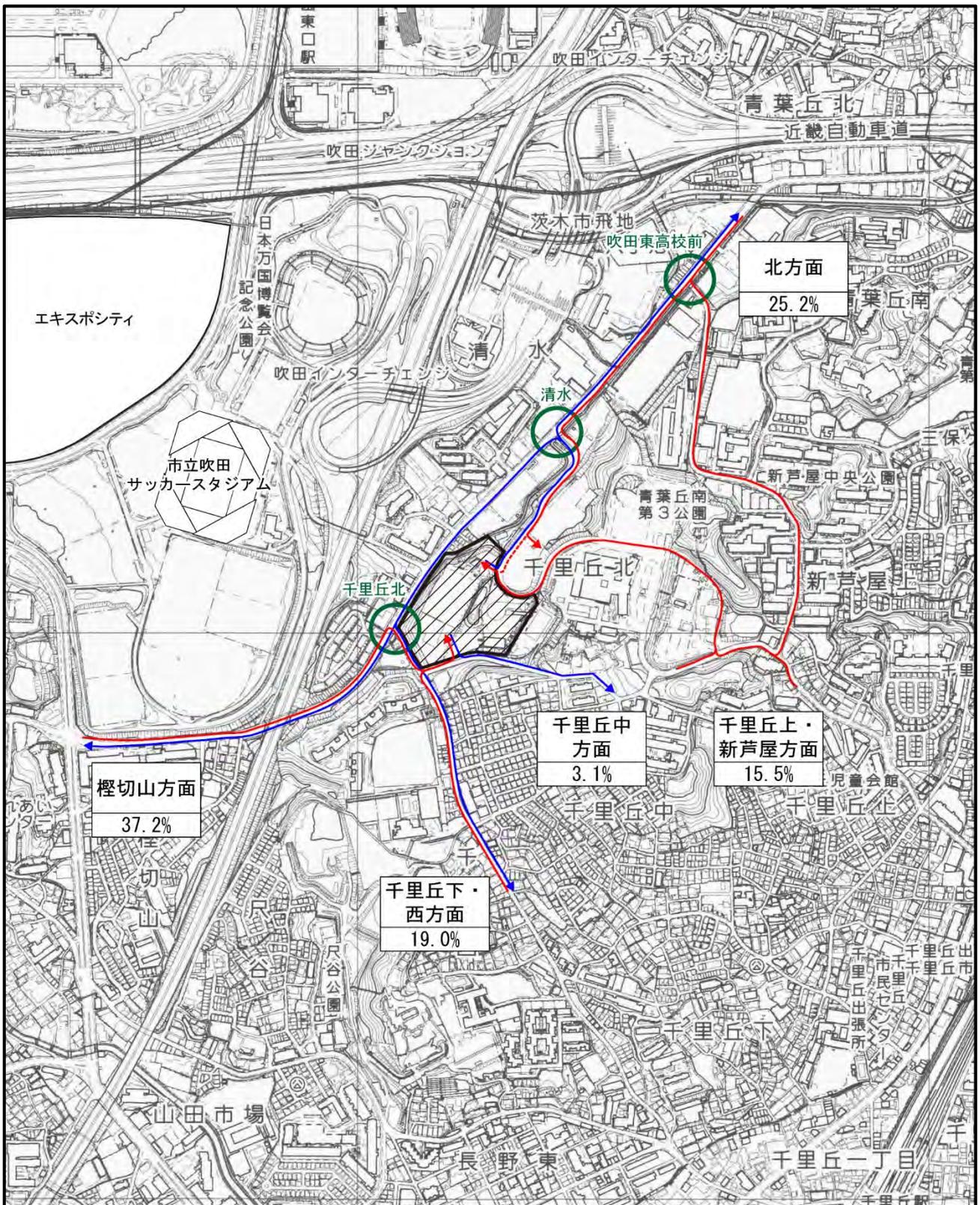
ガス、電気は、それぞれ大阪ガス株式会社及び関西電力株式会社から供給を受ける計画です。

**(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す。

**(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す。また、廃棄物の発生を可能な限り削減する計画としています。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します。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す。



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。

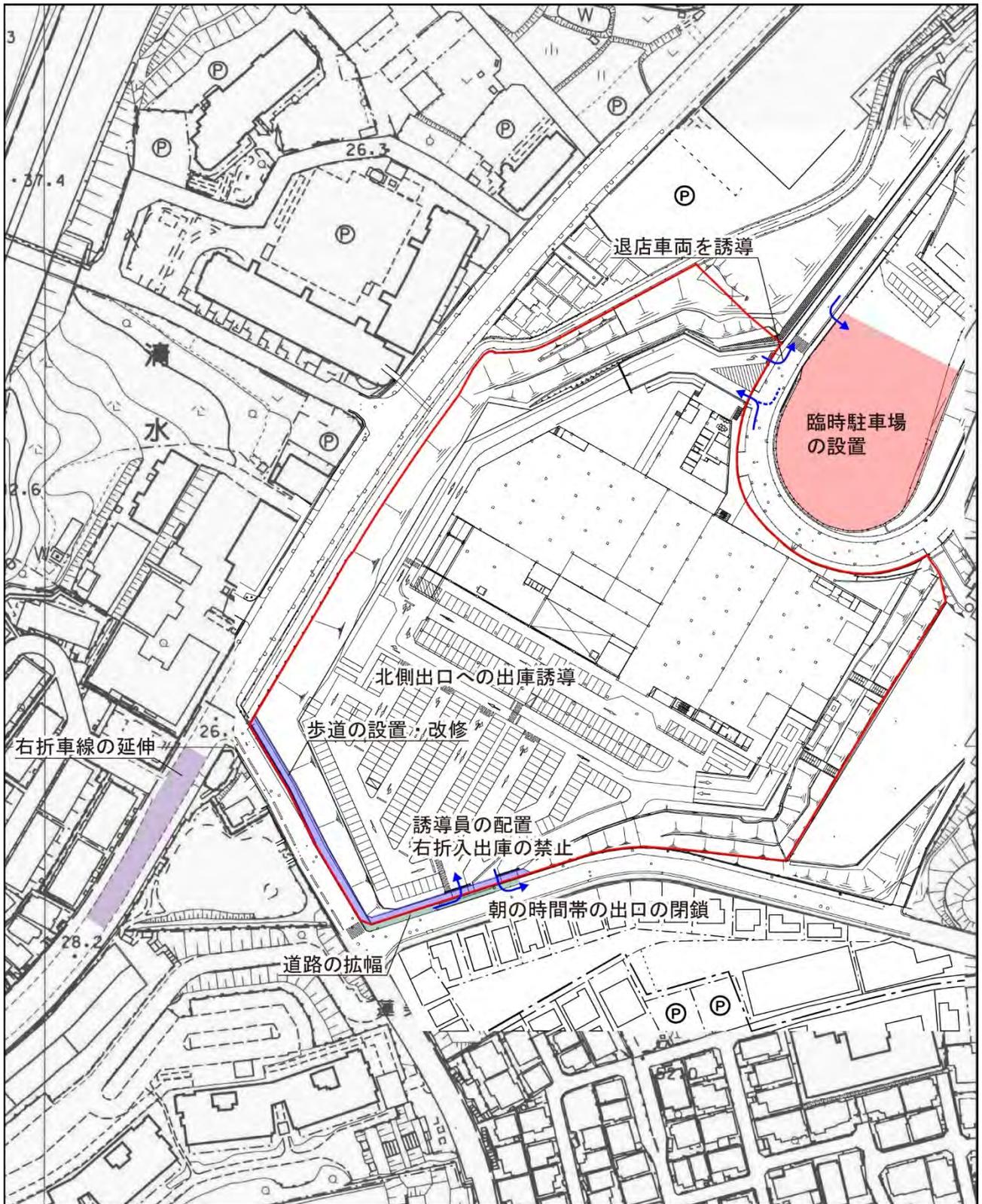


Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図4 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 5 交通対策

## オ 工事計画

### (ア) 準備工事

土木造成工事及び建築工事に先立ち、立入防止柵等の安全対策や、仮設道路の設置等の準備工事を行います。また、一部の既存樹木の伐採・伐根、掘取を行います。

### (イ) 土木造成工事

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

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ます。

### (ウ) 建築工事

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、の順に行います。

表3 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   |      |      |      |      |      |      |      |      |      | ■     | ■     | ■     |

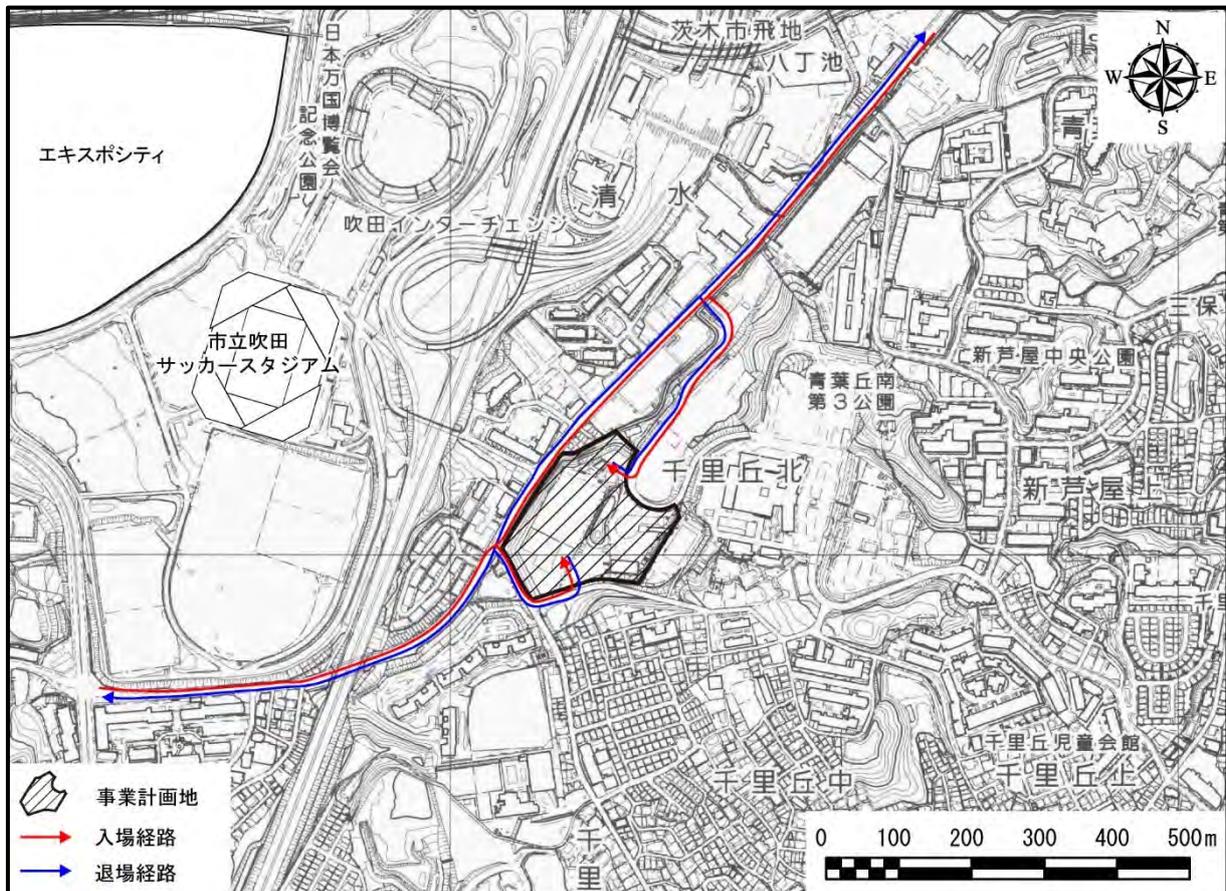


図6 工事用車両の走行経路

#### 4 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ます。

##### (1) 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）

##### (2) 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）

##### (3) 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）

#### 5 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ます。

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ります。

#### 6 提案書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提案書」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項の規定に基づく「提案書に対する質問書」の提出は、令和2年1月の評価書案提出時点ではありませんでした。

#### 7 提案書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提案書」について、平成30年9月1日に開催した「提案書意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民によ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す。なお、事業者の見解については、意見交換会では述べる事ができなかった内容についても整理するとともに、調査、予測及び評価の結果等も踏まえ、令和2年1月の評価書案提出時点で記載しています。

提案書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（1）

| 項目        | 意見の概要   | 事業者の見解   |
|-----------|---|--|
| 事業計画      | <p>この地域は住宅環境であると同時に、自然環境を重視した地域性がある。今のゴルフ場の周辺の緑地、植樹は非常に景観がいい。緑地については、その辺も含めて検討をお願いしたい。</p>  | <p>既存の緑地は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ます。また、植栽、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ます。</p>  |
| 交通混雑・交通安全 | <p>南側出入口はやめて欲しい。出入口前の住居やフォレストシティからの車の出入りができなくなるんじゃないかと懸念している。</p> <p>徳洲会ができたことによって交通量が増えてきた。急患の救急車が頻繁に通っている。また、隣には大型のマンション、小学校がつけられた。学童の通学路もある。住宅環境であり、大型病院施設があり、小学校の施設があり、そういうところに交通量が増えてきている。その中で、もともとの道路が狭い。歩道がつけられるなどしてきているが、特にあおば通りから来るところの丁字路は時々事故が発生している。これからも事故は起きると思う。その丁字路のすぐ坂道のところに出入口を設けるのはやめて頂きたい。</p> <p>南側出入口前の道は片側 1 車線であり、出入口前の住居の車の出入りがまずしにくい。カーブで非常に見にくいということもある。通学路になっているが、非常に危険性がある。また、あおば通りに出たところに信号があるが、そこも結構渋滞する。そもそも徳洲会のところから来る道も結構坂となっていて、非常に見通しもよくないので、危険性がある。南側出入口は避けて頂くか、道をもう少し広くするようなことを考えていただかないと、生活がすごく不便になる。</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。実際、事業者の他店舗において、同規模で出入口が 1 箇所で運営している（成り立っている）店舗は現状ありません。</p> <p>南側出入口については、下記の対策を実施する計画としており、これにより可能な範囲で近隣住民の方々への負担を軽減したいと考えています。</p> <p>①北側出口の利用促進<br/>                     方面別比率に基づき、43.8%の来店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定していますが、退店車両については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します。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してまいります。</p> <p>②南側入口利用による環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・朝の時間帯（特に通学時間帯）は、出入口に誘導員を配置します</li> </ul> |

提案書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（2）

| 項目                        | 意見の概要  | 事業者の見解   |
|---------------------------|--|--|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> |  | <p>また、南側出入口前面道路については、中央分離帯にゼブラゾーンを設けますので、当該区間に面する住宅の皆さまについては車庫入れ時の空間は現状よりも大きくなることとなります。加えて、計画地南側及び南西側をセットバックすることから、市道千里丘1号線を西向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際、また、あおば通りを右折して市道千里丘中央線を南向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際の視認性が現状よりも向上します。</p>  |
|                           | <p>徳洲会の前と南側出入口前は道が狭い。ちょっと大きな車だったらすれ違うのに大変である。のり代を上手く利用して複線化できないか。片道2車線通るようにしたら、例えばあおば通りから千里丘の駅へ行く人がそのままずっと通れる。</p>                 | <p>南側出入口前面道路については、セットバックして引込車線を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離します。</p> <p>事業計画地南西側（市道千里丘中央線）についてもセットバックしますが、地元からの要望を踏まえて歩道を整備する計画としており、車線増や拡幅は計画しておりません。ただし、計画地南側及び南西側をセットバックすることから、市道千里丘1号線を西向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際、また、あおば通りから市道千里丘中央線を南向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際の視認性が現状よりも向上することとなります。</p> |
|                           | <p>丁字路から上がってくるところに歩道をつくるということだが、車線自体を増やすということを考えてほしい。それと、南側出入口については、事業者が敷地、お金を提供してでも地域の皆さんが喜ばれるようなことをしてほしい。交通渋滞では、そこが一番ネックになる。</p> |  |
|                           | <p>南側出入口近くのところはカーブがあって、非常に危険なところがある。実際、出会い頭の自転車と車の事故を見たことがある。</p>  |  |
|                           | <p>営業時間が6時15分からとしているが、6時から入ってくるのは少ないと思うが、子供たちが8時半ぐらいまではいっぱい通行している。あおば通りは高校生の自転車がものすごいスピードで走っている。絶対事故は起こる。</p>                      | <p>営業時間については、朝の6時15分から9時までは資材館のみの営業としており、小規模の工務店など満足な倉庫を保有していないような方々を応援している観点から、当該時間帯についても営業をしたいと考えています。同規模既存店の来台数データより、懸念される時間帯の来台数は少ないものと想定しています。なお、朝の時間帯（特に通学時間帯）については、南側出入口に誘導員を配置する計画としています。</p>  |

提案書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（3）

| 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>営業時間が6時15分からということだが、千里丘北小学校があるので、子供に我慢とか危険性という可能性があると思う。その点をどう考えているのか。</p>  | <p>営業時間については、これまでのご意見・ご要望等を踏まえ、南側出入口の時間制限も含めて十分に検討しましたが、下記の理由から、営業時間内は開門することとしました。</p>                             |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
|   | <p>近くにコーナンがあるが、9時からの営業である。ここは地目は第二種目の住宅街であり、いわゆる工業地域と住宅街の違いがあるので、その辺を考慮して頂いて、やっぱり学校が始まった後に車両が来られるようにしていただいた方が、非常に安全だと思う。</p>   | <p>①計画地側の歩道を通学路としている児童が少ない。現在1名、今後増えても数名となっています。</p>   |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
|   | <p>南側の駐車場のところは非常に朝も混む。そこへ土建屋さんの2トントラックがどんどん来て、多分事故が起きる可能性は非常に高いと思う。北側出入口は見通しもいいし、通学路でもない。周りにはグンゼの施設ぐらいである。そこのほうだったら、例えば渋滞してもほかに問題は起きない。南側はぜひとも閉めて頂きたい。十分ご検討をお願いしたい。</p>  | <p>②6時15分から開店するのは「資材館」のみです。同規模既存店の来台数データより、懸念される時間帯の来台数は少ない（日來台数の2～3%）状況です。</p> <p>③通学時間帯や繁忙期には、出入口に警備員を配置します。</p> |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="896 792 1246 831">同規模既存店</th> <th data-bbox="1246 792 1377 831">～9時の来台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="896 831 1246 891">長久手店(愛知県)10,300㎡<br/>周辺住宅地</td> <td data-bbox="1246 831 1377 891">61台</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 891 1246 976">狭山日高イッパ-飯能店(埼玉県)<br/>10,921㎡<br/>周辺住宅地</td> <td data-bbox="1246 891 1377 976">69台</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 976 1246 1037">西川越店(埼玉県)8,990㎡<br/>周辺住宅地</td> <td data-bbox="1246 976 1377 1037">101台</td> </tr> <tr> <td data-bbox="896 1037 1246 1088">伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br/>幹線道路沿道</td> <td data-bbox="1246 1037 1377 1088">75台</td> </tr> </tbody> </table> | 同規模既存店   | ～9時の来台数  | 長久手店(愛知県)10,300㎡<br>周辺住宅地 | 61台 | 狭山日高イッパ-飯能店(埼玉県)<br>10,921㎡<br>周辺住宅地 | 69台 | 西川越店(埼玉県)8,990㎡<br>周辺住宅地 | 101台 | 伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br>幹線道路沿道 | 75台 | <p>※既存店舗では1台/2分程度の来台数となっています。</p> |
| 同規模既存店  | ～9時の来台数  |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| 長久手店(愛知県)10,300㎡<br>周辺住宅地   | 61台  |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| 狭山日高イッパ-飯能店(埼玉県)<br>10,921㎡<br>周辺住宅地  | 69台  |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| 西川越店(埼玉県)8,990㎡<br>周辺住宅地  | 101台   |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| 伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br>幹線道路沿道  | 75台  |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| <p>土曜日、日曜日の夕方は今でも大変な混雑である。そこら辺をしっかりと検討して頂いて、少しでもそういう渋滞を減らすように努力をして頂きたい。</p>   | <p>交通対策として下記の対策を実施し、可能な範囲で近隣住民の方々への負担を軽減したいと考えています。</p>  |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |
| <p>清水の交差点、交通飽和度なんてもう一緒である。そういうところで歩道だけをつくって緩和するような処置は納得いかない。</p>  | <p>①臨時駐車場による北側入口への誘導<br/>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します。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、北側方面からの来店経路として周知・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）を認識して頂きます。</p> <p>②北側出口の利用促進<br/>方面別比率に基づき、43.8%の来店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定していますが、退店車両については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します。北側出口からの誘導については、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</p> |  |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |                                   |

提案書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（４）

| 項目                        | 意見の概要  | 事業者の見解  |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> | <p>南側出入口は右折入場、右折退出ができるように見えるが、右折するときののろのろしたりとか、渋滞があったりとか、1つの渋滞が玉突き的に渋滞をよんでいくので、出入口前の住民は、ガレージにどうやって車をおさめたらいいのか。</p> | <p>にしていります。<br/>           ③南側入口利用による環境負荷の低減<br/>           ・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<br/>           ・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<br/>           ・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<br/>           ・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）<br/>           ・朝の時間帯（特に通学時間帯）は、出入口に誘導員を配置します<br/>           ④通学路の交通安全対策<br/>           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ます。その後はセールのお知らせとして1~2回/月程度、チラシ等で広告しますが、オープン時のような来客を見込めるイベントはありません。また、基本的に駐車場が満車になるようなことはありません。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）ですが、学校等は休みの期間となります。したがって、朝の時間帯（特に通学時間帯）に出入口に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ます。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ます。<br/>           警察からの指導も踏まえ、左折入庫及び左折出庫を原則としています。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することに加え、右折出庫を物理的に止める対策や左折出庫の誘導策について、道路管理者と協議してまいります。<br/>           また、南側出入口前面道路については、中央分離帯にゼブラゾーンを設けますので、当該区間に面する住宅の皆さまについては車庫入れ時の空間は現状よりも大きくなることとなります。</p> |

提案書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（5）

| 項目            | 意見の概要   | 事業者の見解  |
|---------------|---|---|
| 交通混雑・交通安全（続き） | 待機車列が生じないように発券ゲートは設けないとあるが、果たしてそれで十分なのか。  | 南側出入口からの入庫台数はピーク時 240 台/時（4 台/分程度）を想定しており、また、歩行者及び自転車の通行量は、現状、最大で 92 人・台/時（1.5 人・台/分程度）であるため、歩行者及び自転車の通行待ちによる滞留はほとんどないものと考えています。なお、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ことから、現状の交通流に及ぼす影響はほとんどないものと考えています。     |
|               | ガンバのスタジアムができたことにより、特に土曜日が多いが、月に 2 度、3 度と非常に通常の土、日よりも人の出入り、歩行者も多く、自動車の通行も大変多い時があるということも加味して頂きたい。 | 市立吹田サッカースタジアムの試合日においても交通量調査を実施しており、状況は把握しております。現時点で予定している取組としては、駐車場の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します。これにより、当駐車場を当たりに周辺の交通量が増加することを防止します。<br>施設供用後に、具体的にどのように対応していくかは、営業時間との兼ね合いもありますので、今後調整しながら対応していきたいと考えています。 |
| その他           | 太陽光パネルを使うということだが、全国で太陽光パネルの弊害というのがたくさん出てきている。住宅街に近いところで太陽光パネルを張ると、反射光で困る人が多く出てくると思う。検討して頂きたい。   | 太陽光パネル設置の際には、近隣の住宅に対する太陽の反射光の影響に十分配慮した上で設置します。  |
|               | MBS がもう土地を全部事業者に売ってしまって、MBS がもう全然関係ない土地になっているのか、そこら辺の所有関係を教えてほしい。                               | 借地での契約となります。底地の所有者は毎日放送様のままとなります。   |

また、参考として、提案書意見交換会において行政に対して述べられた環境影響評価制度に関する質問等の概要及びこれに対する行政の回答は、以下に示すとおりです。

**環境影響評価制度に関する質問等の概要及びこれに対する行政の回答（１）**

| 項目  | 質問等の概要  | 行政の回答   |
|-----|---|---|
| 手続き | <p>今後、新聞のチラシで配布されている説明地域の箇所で見聞交換をするということであるが、この地域についても個別に見聞交換をする予定があるのか。この地域における交通渋滞の問題点（ガンバができるときに、外周道路からおりてくる、それから中国道の側道から入ってくる車両で非常に混雑して、あおば通りは土曜、日曜は通行ができないような状態）を市のほうは十分理解しているはずだが、こういうことを加味した前提で条件を聞いているのか。</p> | <p>条例に基づく見聞交換会は、提案書に関してはこの１回のみとなります。次回事業者に見聞書案を提出して頂いたときに同じような見聞交換会をもう一度開催して頂くこととなります。個別の地域ごとの説明会等の要望は、事業者対応ということになります。</p> <p>エキスポシティやガンバのスタジアムもアセスメントを実施しています。その状況を踏まえながら、今回の事業のアセスメントを実施するときに、試合開催日に交通状況がどうなるのかも含め、今後事業者の方で調査をして頂きます。それを吹田市の審査会の中で大学の先生等に審査頂いて、審査会で出た意見を市から事業者に伝え、事業者で対応を頂きます。それがアセスメントの制度になっていますので、そのような手続を今後踏ませて頂きます。</p> <p>商業施設の場合、事業計画地から半径 500mを関係地域として定めており、その地域の方を対象に今回の説明会を事業者が開催しています。条例に基づく見聞交換会は、地域ごとに個別に開催するというのではなくて、関係地域全体を対象にご案内させていただきます。</p> <p>さまざまなご意見につきましては意見書や質問書で提出頂きましたら、それに対して事業者が見解を作成し、環境の取り組みを事業者が検討します。それが環境に十分配慮されているかについて、審査会の審査を経て、また事業者の方でさらなる環境取り組みを検討して頂くということになります。</p> |

環境影響評価制度に関する質問等の概要及びこれに対する行政の回答（２）

| 項目                  | 質問等の概要   | 行政の回答   |
|---------------------|--|---|
| <p>手続き<br/>(続き)</p> | <p>事業者が調査したものを発表してもらわないと、今日のこの内容だけだったら何を質問したらいいかわからない。交通渋滞は今でも起きているのだから、これが建ったら、どんな対策をとったら交通が滞りなくいくのか、現状では全然わからないから質問のしようがない。あとは審査会にかけるのか。地域住民として知り得るデータというのはないのか。</p> | <p>今日は、提案書に関する意見交換会なので、現在の状況を調べて環境への取り組みを検討する調査・予測をどのように行うかということと事業概要を説明して頂く場です。<br/>その調査方法等にご意見があれば、頂ければ結構ですし、環境取組も事業者から説明がありました。もっとこうしてほしいというご意見やここはどうなっているのかというご質問等を頂いて、それに回答するという流れになっています。<br/>調査した結果は評価書案という形で事業者がまとめます。評価書案に関する意見交換会として、調査結果を本日と同様に説明して頂く場がもう一度あります。</p> |
|                     | <p>地域の自治会とか町会とか、今後、事業者と話をする機会も出てきて、それをやっていただけるものと思っているが、そのときに市も同席していただけるのか。</p>  | <p>基本的に市はその場には同席せず、事業者と住民とでお願いしたいと考えています。</p>   |
|                     | <p>提案書の公開場所だが、何故、東山田地区公民館と市民センターだけなのか。南山田は何故ないのか。</p>  | <p>半径 500m の円の中の町丁目の中の公民館と千里丘市民センターとしています。<br/>市の方で考えて決めましたが、不足があるかもしれませんので、後程対応したいと思います。(後日、南山田地区公民館においても公開済)</p>  |
| <p>その他</p>          | <p>緑被率は商業施設で 20%が最大だったか。普通は大規模開発だったら提供公園なんかがあるが、こういう商業施設にはなかったか。</p>   | <p>緑化に関することについては、今後事業者が公園みどり室と協議をしていくこととなります。本日は担当が出席していないためお答えできませんが、基準等について後日お知りになりたいということでしたら、回答させて頂ければと思います。</p>  |
|                     | <p>こういう施設が建ったら、千里丘北については住宅がもうほとんど建たなくなるという可能性があるが、千里丘北小学校は余裕があるのかなのか。</p>  | <p>ミリカヒルズに若い世帯の方が入っており、教室が足りないということで一時的に増築をするという話は聞いています。そのため、余裕があるかないかで申し上げますと、現時点では余裕がないと伺っております。</p>   |
|                     | <p>敷地の西側、あおば通りに面している通りに水路があるが、それを暗渠にして歩道を拡幅して頂くと、歩行者も非常によくなるし、その丁字路の問題についても少し緩和されるんじゃないかと考えている。検討はいただけるか。</p>  | <p>川を暗渠化するというのは相当難しいことと聞いておりますが、要望があったことは担当にお伝えするようにいたします。</p>  |

### 環境影響評価制度に関する質問等の概要及びこれに対する行政の回答（3）

| 項目          | 質問等の概要  | 行政の回答   |
|-------------|---|---|
| その他<br>(続き) | 徳洲会が建ったときも道を広げてくれという要望を出したが、溝にふたがされただけだった。今回みたいな大きな事業が来るのだから、行政として、道を広げてください、提供してくださいという指導をお願いしたい。許可したらもうどうにもならない。行政が指導力を発揮してほしい。 | これまで道の拡幅等のご意見をいろいろ頂いております。これらも含めて、今後、すまいる条例の手続の中、事業者とも協議をしてみたいと考えています。  |
|             | コーナンと競合する施設であり、その従業員たちは潰れるのではないかと心配している。地域経済についてどのように影響するのか、審査会で検討して頂きたいと思う。  | 環境的側面に加えて社会経済的な項目も非常に大事なポイントとっていますが、環境影響評価審査会においては、現時点で評価項目は決まっています。<br>時間の関係もあって、あまり深い議論には入れませんが、社会経済的観点についての評価のあり方というのは今後検討に値する事柄かと思っております。 |

### 8 提案書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提案書」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第9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「提案書についての意見書」が4通提出されています。また、吹田市開発事業の手続等に関する条例第17条第1項の規定に基づく「説明報告書に対する意見書」が10通、同条例第17条第3項の規定に基づく「見解書に対する再意見書」が2通提出されています。これらの16通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す。なお、事業者の見解については、令和2年1月の評価書案提出時点で記載しています。

#### 提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（1）

| 項目   | 意見の内容   | 事業者の見解   |
|------|---|--|
| 事業計画 | 特に屋上駐車場が私達のプライバシーを侵されるのではと、とても不快でおそろしい。目隠しやフェンスなどの設置は必ず願います。  | 店舗の照明や車両のヘッドライト等の光が不必要に周辺に漏れないよう、目隠しフェンス等の設置を検討しています。また、近隣住民のプライバシーを侵害するようなおそれがある場合は、適切な対策を講じます。 |
|      | 人目が増える為プライバシー侵害。壁の設置ができないのであれば、人、自転車、車通行のないようにしてほしい。  |  |
|      | 完成予定の図に、屋上駐車場の目隠し的なものは書かれていなかったが、目隠しになるような壁の創設をお願いします。住居の道路側に部屋もたくさんある。基本的にエントランス、駐車場からこちらの住宅は丸見えになるので、その辺の配慮ももちろん願います。 |  |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（2）

| 項目           | 意見の内容   | 事業者の見解  |
|--------------|---|---|
| 事業計画<br>(続き) | <p>店の向きについて、他にも案を提示してほしい。</p> <p>現在、夜、車が減った時間、千里丘駅にむかう 1 本道を家の前からながめて街灯が殆どなく、月あかりと静けさを一息二息楽しんでいる。街灯なしとは無理だと思うが、電球色のおちついた物をお願いする。ミリカゴルフ場と竹林の間の遊歩道の様な石畳、車道に面していない小路に満開の花ではなくても、きちんと手入れされた鉢が並べられ、ゴルフ場の地元住民に対する気づかい配慮が感じられていた。是非違った形でも残してほしい。育ったビワの木や、栗の木をすてずに残してほしい。側溝（川）をうめないでほしい。時々、タヌキやカモが来る。野鳥も利用している。</p> <p>建設におけるすべてに反対するわけではない。SVH ができることにより、便利にもなるし、市の行政が潤うことも理解している。しかし、ここはやはり住宅街。みんながよりよく共存できるように、そちらの決定事項だけを押し付けるといことがないように、願っている。</p> | <p>出店にあたっては、前提として私ども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ります。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、評価書案 29～32 ページに示すとおり 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・検討を行いました。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ませんが、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ました。</p> <p>照明については、平均照度 20～30 ルクス程度（一般的な商業施設の駐車場レベル）で敷地内を照らす計画としています。周辺住居等への影響に十分配慮し、敷地外へ照射しないよう計画します。</p> <p>また、本事業では、計画地内の既存樹木について、倒木の危険性がある樹木は事前に撤去するなど適切な対応を行います。事業計画地の西側に沿って流れている薄谷水路については、本事業で改修する計画はありません。</p> <p>ご指摘のとおり、近隣住民の方々の生活環境に十分配慮し事業を進めていきたいと考えています。頂きましたご要望については、可能な範囲で対応していきたいと考えています。</p> |
| 大気汚染・騒音など    | <p>300 台もの車の出入りによる健康被害、音、におい、ほこり。</p> <p>ここは静かで良い所だと思う。あの駐車場と屋上駐車場に、たくさんの車両が停まり降りし、エンジン（騒音）が付き、排気ガスが出ると思うと体調が不安でならない。</p> <p>排気ガス、騒音による健康被害。防音壁設置希望。</p> <p>北東側の車の通り道は下に住宅地があるので排気ガスや騒音が出ないよう防音防塵フェンスを設置してほしい。</p> <p>騒音問題への対策。</p>   | <p>事業の実施による大気汚染、騒音、悪臭、電波障害などについて、調査、予測及び評価を行いました。その結果、環境保全対策を実施することなどにより、著しい環境への影響はないものと評価しました。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、実行可能な範囲でさらなる環境保全対策を実施していきます。</p>  |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

| 項目                   | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|----------------------|--|--|
| <p>大気汚染・騒音など（続き）</p> | <p>住民のプライバシーが侵され、住民が毎日、危険に侵されビバホーム、駐車場の騒音、排気ガス、におい、大気汚染、ソーラーパネルの光、反射する光、電波障害、住民に被害が出ないよう、目隠しフェンスを付ける、室外機、ソーラーパネルの向き場所、全て配慮して設置して頂きたい。車の出入りが困難になるためビバホーム駐車場に無料駐車できるようにして頂きたい。長い間の工事期間への不安や被害、考えるだけで体調が悪くなる。排気ガス、塵埃、砂煙、騒音、大きな車両等の出入り、工事中の喫煙所、休憩室の場所、特に工事中の簡易トイレなどの設置は悪臭がし、見苦しいのでこちら側から見えない離れた場所に設置して頂きたい。簡易トイレの悪臭はよく聞く。少々離れていても、風に乗り悪臭が漂うのがとても嫌である。</p> <p>数えきれない被害が我々住民に起こる事と思う。健康被害、精神的苦痛が毎日心配で不安で苦痛である。</p> | <p>店舗の照明や車両のヘッドライト等の光が不必要に周辺に漏れないよう、目隠しフェンス等の設置を検討しています。また、近隣住民のプライバシーを侵害するようおそれがある場合は、適切な対策を講じます。</p> <p>事業の実施による大気汚染、騒音、悪臭、電波障害などについて、調査、予測及び評価を行いました。その結果、環境保全対策を実施することなどにより、著しい環境への影響はないものと評価しました。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、実行可能な範囲でさらなる環境保全対策を実施していきます。</p> <p>太陽光パネル設置の際には、近隣の住宅に対する太陽の反射光の影響に十分配慮した上で設置します。</p> <p>工事を行う際は、吹田市環境の保全等に関する条例に基づき、事前に、近隣住民に対して確実に工事の内容や工程等を周知するとともに、工事実施中も適宜、現況や今後の予定等を周知し、近隣住民の方々の理解を得られるよう努めます。また、工事に関する苦情窓口を設置し、その連絡先を工事現場に掲示するなどして、近隣住民の方々に周知するとともに、苦情が発生した際は、真摯に対応させて頂きます。</p> |
| <p>交通混雑・交通安全</p>     | <p>南側（フォレストシティ千里丘側）の駐車場出入口を封鎖させて頂きたい。理由①土日は現状でも渋滞が頻発しており更に渋滞状況を悪化させる。ついでには周りの住民の生活の質を下げる程のものであり、容認できるものではない。②加えて、南側出入口は、急坂の出入口であり、丁字路の道路まで10m程度と距離が短く、南側駐車場出口前は既に渋滞が発生していることが多く、交通事故やトラブルが懸念され危険な状況を生みだす。③小学校の通学路でもあり、子供の通行も多く、非常に危険。</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。実際、事業者の他店舗において、同規模で出入口が1箇所で運営している（成り立っている）店舗は現状ありません。したがって、①については、2箇所の出入口で運用することの方が周辺交通への負荷が分散されるものと考えています。</p> <p>②については、原則、出入口は左折入庫及び左折出庫とします。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することに加え、右折出庫を物理的に止める対策や左折出庫の誘導策について、道路管理者と協議してまいります。また、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るため、既存の交通流に影響を及ぼさないよう配慮しています。</p>   |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

| 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>③については、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する計画としています。</p>   |
|                      | <p>駐車場南側の出入口は、道路が急勾配であり右折入場等で渋滞の要因と道路の幅員が狭く、危険度が増し適切でない。道路の幅員拡張が必要である。</p>  | <p>ご指摘のとおり、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。</p>  |
|                      | <p>南西の道路（徳洲会病院→あおば通りに抜ける道路）は法面側にも歩道を設けること。横断歩道は設置されたが歩行者の危険度は高く法面側を歩く人が多い。法面を見直し（削って拡幅）歩道を設置すること。</p>   | <p>ご要望を踏まえまして、計画地南西側をセットバックして歩道を設置します。</p>  |
|                      | <p>出口を変えるのは難しいのであれば、必ず「左折入庫と左折出庫」を徹底させてほしい。両入り口とも道路が狭い。右折での進入出をさせると大変混雑する。注意書きやガードマンでは無く、ポールや経路・縁石・ガードレールなどで、物理的に右折の出入りが出来ないような対策を講じてほしい。</p> | <p>ご指摘のとおり、警察からの指導も踏まえ、左折入庫及び左折出庫を原則としています。特に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。<br/>また、右折出庫を物理的に止める対策や左折出庫の誘導策について、道路管理者と協議してまいります。<br/>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する計画としています。北側出入口については、オープン当初になりますが、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し、清水交差点方面から進入してきた来店車両を左折入庫させる計画としています。</p> |
|                      | <p>交通状況について、現在エキスポシティが出来て、土日祝の 10 時～12 時は常に渋滞している。また、それ以外の時間帯も交通量は多い。これに、ガンバスタジアムで試合がある日は更に渋滞する。</p>  | <p>事業の実施による計画地周辺への交通への影響について、調査、予測及び評価を行いました。その結果、交通対策を実施することにより、周辺交通への著しい影響はないものと評価しました。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、実行可能な範囲でさらなる環境保全対策を実施してまいります。</p>   |
|                      | <p>車両増による渋滞や交通安全への対策。学校 etc の登下校にも影響。<br/><br/>南側駐車場の開門は時間制限を行う必要がある。学童通学時間帯は開門せず 9 時以降とする。</p>   | <p>これまでのご意見・ご要望等を踏まえ、南側出入口の時間制限について十分に検討しましたが、下記の理由から、営業時間内は開門することとしました。<br/>①計画地側の歩道を通学路としている児童が少ない。現在 1 名、今後増えても数名となっています。<br/>②6 時 15 分から開店するのは「資材館」のみです。同規模既存店の来台数データより、懸念される時間帯の来台数は少ない（日來台数の 2～3%）状況です。<br/>③通学時間帯や繁忙期には、出入口に警備員を配置します。</p>   |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（5）

| 項目                                   | 意見の内容   | 事業者の見解  |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |
|--------------------------------------|---|---|--------|---------|---------------------------|-----|--------------------------------------|-----|--------------------------|------|--------------------------|-----|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p>            | <p>•南側入口を設けないように駐車場出入口計画を修正すること<br/>•早朝の通勤通学時間帯の営業を自粛することにより、営業時間計画を修正すること</p> <p>当事業で計画されている南側駐車場出入口が面している道路は、時間帯によって酷い交通渋滞がみられ、かつ、多数の歩行者と自転車が往来する道路になっている。とりわけ平日早朝の通勤通学時間帯（7時～8時半頃）と土日祝日の夕方（16時～19時頃）は、交通量増加に伴う交通渋滞が発生している地域となっているのが現状である。当道路は近隣学校（千里丘北小学校や南山田小学校など）の学区に位置しており、児童の通学路として利用されていること、及び吹田東高校生徒が自転車通学に利用する道路でもある。加えて徳洲会病院が立地し救急車など緊急車両が往来するため、救急車のスムーズな通行を維持するためには、もはやこれ以上の交通渋滞は避けることが自治体としても近隣住民としても望まれるところである。なお当該渋滞の発生要因としては、山田千里丘交差点から徳洲会病院を通過して清水の信号機のある交差点までの道路幅と歩道幅が狭小であるといったハード面の環境と生活道路・通勤通学道路・緊急車両往来といった道路利用がかけ合わさった結果、発生しているものと考えられる。</p> <p>まず上記現状を踏まえ当事業がもたらす交通面の影響を鑑みれば、来店客のほとんどが自動車を利用して来店することが予想されるため、当然交通量の増大にともなって交通渋滞が酷くなることは明らかである。特に、道路と歩道が狭小であるため、歩行者・自転車と自動車との接触事故増加につながる虞もある。</p> | <table border="1" data-bbox="901 302 1380 604"> <thead> <tr> <th>同規模既存店</th> <th>～9時の来台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>長久手店(愛知県)10,300㎡<br/>周辺住宅地</td> <td>61台</td> </tr> <tr> <td>狭山日高(伊勢)飯能店(埼玉県)<br/>10,921㎡<br/>周辺住宅地</td> <td>69台</td> </tr> <tr> <td>西川越店(埼玉県)8,990㎡<br/>周辺住宅地</td> <td>101台</td> </tr> <tr> <td>伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br/>幹線道路沿道</td> <td>75台</td> </tr> </tbody> </table> <p>※既存店舗では1台/2分程度の来台数となっています。</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。実際、事業者の他店舗において、同規模で出入口が1箇所で運営している（成り立っている）店舗は現状ありません。</p> <p>営業時間帯については、朝の6時15分から9時までは資材館のみの営業としており、小規模の工務店など十分な倉庫を保有していないような方々を応援している観点から、当該時間帯についても営業をしたいと考えています。なお、同規模既存店の来台数データより、懸念される時間帯の来台数は少ないことものと想定しています。</p> <p>南側出入口については、下記の対策を実施する計画としており、これにより可能な範囲で近隣住民の方々への負担を軽減したいと考えています。</p> <p>①北側出口の利用促進<br/>方面別比率に基づき、43.8%の来店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定していますが、退店車両については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します。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してまいります。</p> | 同規模既存店 | ～9時の来台数 | 長久手店(愛知県)10,300㎡<br>周辺住宅地 | 61台 | 狭山日高(伊勢)飯能店(埼玉県)<br>10,921㎡<br>周辺住宅地 | 69台 | 西川越店(埼玉県)8,990㎡<br>周辺住宅地 | 101台 | 伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br>幹線道路沿道 | 75台 |
| 同規模既存店                               | ～9時の来台数   |   |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |
| 長久手店(愛知県)10,300㎡<br>周辺住宅地            | 61台   |   |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |
| 狭山日高(伊勢)飯能店(埼玉県)<br>10,921㎡<br>周辺住宅地 | 69台   |   |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |
| 西川越店(埼玉県)8,990㎡<br>周辺住宅地             | 101台  |   |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |
| 伊丹店(兵庫県)8,133㎡<br>幹線道路沿道             | 75台   |   |        |         |                           |     |                                      |     |                          |      |                          |     |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（6）

| 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>次に私は当事業南側駐車場出入口の目前に一戸建て住居を構えているが、現時点でも平日早朝や土日祝日の交通渋滞時、家屋への出入りが困難な場合がある。なぜならば交通渋滞の車列により、自宅ガレージから自家用車を出すことができなかつたり、逆に車を格納することが困難になる時が多々あるためである。加えて通勤通学時は、渋滞している車列の横脇を恐れながら歩行することも少なくない。よって、山田千里丘交差点から清水までの道路が現状の道路幅という前提で考えれば、当事業計画の南側駐車場を設けることは交通渋滞の悪化、事故の増加、救急車の往来が妨げられるなどの悪影響が容易に考えられる。当該懸念材料を完全に除去し、住環境・交通環境の良化を図るための施策がない限り、南側駐車場は認められない。</p> <p>今の現状ですら交通面で不便している。下り坂の道で上方より車両がスピードつけて降りてくる状態で府道にミラーを付けて欲しいという要望も許可されてない状況で（いつ交通事故がおきてもおかしくない）、これ以上交通面でトラブルが増えると考えられる。道を新に作るなどして、車両の通行問題を考慮が必要。入口配置を考えてほしい。家の真正面の道に交通渋滞がない様、車庫に車を入れる時にでも車の通行渋滞になり事故が起きそうになっている状況である。この道面に入口を設定しないこと、車両渋滞を起こさない様できるのなら問題ない。</p> <p>自宅駐車場への車、自転車の出し入れが交通量が増えることにより今のようになり出来なくなるのではと心配だし、今でも近隣の方でさえスピードを落とすことなく通って行かれる方もおり何度も危なく危険な目に遭った。今後、外から来る道を知らない車両が多くなり交通量が増えると追突事故や接触事故などに繋がりがねないと心配である。この並びのお宅には小さなお子さんがたくさんおられうちにも、小さな子供がいる。出入口をあのような所に作られると心配である。とても危険だと思う。</p> | <p>②南側入口利用による環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・朝の時間帯（特に通学時間帯）は、出入口に誘導員を配置します</li> </ul> <p>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。また、中央分離帯にゼブラゾーンを設けますので、車庫入れ時の空間は現状よりも大きくなることとなります。</p> <p>また、計画地南側及び南西側をセットバックすることから、市道千里丘1号線を西向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際、また、あおば通りを右折して市道千里丘中央線を南向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際の視認性が現状よりも向上します。</p> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（7）

| 項目            | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|---------------|--|--|
| 交通混雑・交通安全（続き） | <p>家の前の道が渋滞することが予測される。現在でも家の駐車スペースに停める際、通行中の車に待ってもらっていたりしている。渋滞しないよう、車線の増加をお願いする。無理ならSVHの駐車スペースを1つ無料で提供していただければと思う。</p> <p>駐車場のメイン入り口についての異議</p> <p>①雨天時、樫切山付近で工事中、エキスポシティでイベント時に自宅前まで渋滞の列があるので、出庫に時間がかかっている現状。</p> <p>②メイン入口がこちら側＋発券ゲートを設けないとの事だが、近くにサッカースタジアムがあるので観戦される方がたくさん駐車しに來られるのが予測されるので、今以上に渋滞する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・樫切山方面に下った所の信号が赤になるのが早いので詰まる</li> <li>・土日はマックスバリュも毎週渋滞の列が出来ているので、必ず流れてくる。</li> <li>・メイン入口予定側の道路には毎日定期的に介護の車が路肩に停まっている。片側1車線＋カーブで見通しも悪く、その車を避ける為に今現在渋滞ができている状態。</li> </ul> <p>③下り坂でカーブになっているにもかかわらず、ミリカ側から來る車や自転車は1日を通してスピードを出して下って來ていて危険な場面を多く見受ける。→交通量が増えると危険度が増す。</p> <p>以上の3点からメイン入口の予定場所に反対する。</p> | <p>まず、方面別比率に基づき、43.8%の來店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定していますが、退店車両については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します。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してまいります。したがって、メインの出入口としては北側に誘導していく計画としています。</p> <p>①周辺道路は現状でも万博記念公園やエキスポシティのイベント時、サッカースタジアムの試合日などに渋滞が発生していることは認識しています。本事業は、ホームセンターという業態であり、來客ピーク期間は、オープン時の2週間程度を想定しています。その後はセール告知として1～2回/月程度、チラシ等で広告しますが、オープン時のような來客を見込めるイベントはありません。また基本的に駐車場が満車になるようなことはありません。比較的來客数が増える時期は、土・日、祝日や年末の時期の昼前と午後2～3時頃であり、現状の交通流に著しい影響を及ぼすものではないものと考えています。</p> <p>②事業計画地周辺の商業施設等における駐車場（時間貸駐車場含む）においては、市立吹田サッカースタジアムでの試合日等は、特定日として最大料金を設定しないなどの特別料金が設定されています。本事業においても、同様な課金システムを導入します。</p> <p>③計画地南側及び南西側をセットバックすることから、市道千里丘1号線を西向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際、また、あおば通りを右折して市道千里丘中央線を南向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際の視認性が現状よりも向上します。</p> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（8）

| 項目                        | 意見の内容  | 事業者の見解  |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> | <p>住宅側の出入口は、徒歩、自転車に限るべき。そもそも入口の場所を考え直すべき(マックスバリュのように川沿にすべき)。坂の途中に入口を作るリスク。ただでさえ車も自転車もかなりのスピードを出して通るのに、急に止まれるのか?又、その前にカーブもあり、かなり見えにくい。カーブの前の家は要介護で車がよく停まっている。そういう車がいて更に、反対側が混むと、運転する人たちからの苦情が殺到すると思う。現時点で、横断歩道の新設の要望も叶わない状態であるのに、どのような対策を考えておられるのか。警備員を付けるという当たり前なこと以外には何かあるのか。それだけでは納得できない。また、出入口の向かいに並ぶ家は駐車場から出るのにかなり危険になる。現状、必ず反対車線を越えなければ出ることはできない。それはどう対処するのか、それぞれ具体案を、住民に必ず配布してほしい。南側出入口に反対しているということは書面にて示したが、それについての調査を行うとのことだが当たり前のことだが、平常時はもちろん、混む時間、事故が起きそうな登下校の時間、天候が悪い雨などの時間、すべての時間調査していただきたい。</p> <p>借地(MBSさんの土地)ということなので、斜面を削ったり、増設したりが難しいと思う。そこで強硬的にそこに出入口をつくるということであれば、それなりの対応策を施すべき。営業時間に関して、これは説明会で誰かが意見された通りだと思う。せめて子供たちが登校した時間に営業すべき。事業者側が伊丹店のことを例にあげていたが、そこは全く状況が違う。あそこに座って説明されておられた方々は住んでいるわけではないので、状況が全く分かっていない中での発言だと見受けられた。コーナンを見ればわかるように、そこまで周辺の方は必要としてないと思う。実際に工務店の方が説明会で意見された通りだと思う。自身の実家も土木関係の会社をしているが、現場に行く前に材料を調達することはほぼない、事前に準備しておいて足りないものは現場から補充しに行くことが一般的で、素人さんが日曜大工するのは違う。他の店舗はこうだからと言われても周辺住民は納得できない。建設中も大型車両</p> | <p>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。また、中央分離帯にゼブラゾーンを設けますので、車庫入れ時の空間は現状よりも大きくなることとなります。</p> <p>また、計画地南側及び南西側をセットバックすることから、市道千里丘1号線を西向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際、また、あおば通りを右折して市道千里丘中央線を南向きに走行してきた車両が丁字路に進入する際の視認性は現状よりも向上します。</p> <p>調査については、通常の平日及び休日において、本事業に関連する車両が走行する時間帯(6時~22時)に交通量調査を実施しました。また、加えて、周辺道路が混雑する市立吹田サッカースタジアムでの試合開催日にも調査を実施しました。</p> <p>営業時間については、朝の6時15分から9時までは資材館のみの営業としており、小規模の工務店など満足な倉庫を保有していないような方々を応援している観点から、当該時間帯についても営業をしたいと考えています。同規模既存店の来台数データより、懸念される時間帯の来台数は少ないものと想定しています。なお、朝の時間帯(特に通学時間帯)については、南側出入口に誘導員を配置する計画としています。幼稚園バスの停車については、運営上、留意してまいります。</p> <p>南側出入口を利用することについては、北側出口の利用促進や南側入口利用による環境負荷の低減策を実施することにより、可能な範囲で近隣住民の方々への負担を軽減したいと考えています。</p> <p>また、建設工事中においても工事用車両の出入りの際には、出入口に誘導員を配置します。</p> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（9）

| 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>が行き来すると思うが、その車の出入りに関して、警備員の常駐をお願いする。登下校の時間だが、幼稚園バスが坂の途中で止まる。それにより、出入り口をこちら側に作ることのリスクを考慮してほしい。</p> <p>道路渋滞対策について、敷地に接する道路は東西南北面にあるが、今回駐車場出入口とするのは、南面の道路との計画が出されている。想定する進入経路としては、または宇野辺一丁目交差点あたりから北面道路を走行、信号付き丁字路交差点から西面道路に進入、次に信号なし丁字路から南面に進入、駐車場に入るものと想定される。この檜切山北交差点へ向かう道については渋滞が発生し、西面道路まで渋滞が伸びることも多々ある。今回の事業で道路が渋滞すると西面道路は双方向渋滞することになる。近隣の救急指定病院に向かう救急車は、本道路を利用されている。短い区間だが、車幅が狭く車の逃げ場がないため、救急車が通行できない。精神的負担は搬送中の方、家族および渋滞で道を塞いだ車の運転者、同乗者である。大規模マンション等により道幅に対して、車の台数が極端に増えている。北面または東面に駐車場出入口を作ることでも緩和できると思われるが、付近の道路半径 5km の渋滞予測と対策はどのように考えられているのか。</p> | <p>まず、方面別比率に基づき、43.8%の来店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定していますが、退店車両については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します。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してまいります。したがって、メインの出入口としては北側に誘導していく計画としています。</p> <p>南側入口を利用することについては、下記の対策を実施することにより、可能な範囲で近隣住民の方々への負担を軽減したいと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・朝の時間帯（特に通学時間帯）は、出入口に誘導員を配置します</li> </ul> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（10）

| 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>自宅前が来客用駐車場の出入り口ということで、交通量の増加、車庫前の混雑等危惧している。これにより、家族の生活の安全が脅かされ、車庫への駐車が滞ることは明白である。警備員の配置があったとしても、他商業施設においても警備員設置に意味がないような形もよく目につく。さらに、開店中常に設置するようなことは不可能かと思われる。つきましては、以下の要望をまとめさせていただいた。</p> <p>①自宅前の店舗駐車場出入り口の廃止<br/>グンゼスポーツ側からのみとしていただきたい。</p> <p>②出入り口の場所の移動<br/>①の実現が難しい場合、マックスバリュ等のある広い道路側に設置していただきたい。その道路側から、現在歩道を設置する予定の側にゆるいカーブの形でまわして上る形をとれば、駐車スペースは少し減少するかもしれないが、可能なのではと考える。</p> <p>③自宅側への歩道（縁石有）の設置<br/>②の実現が難しい場合、歩道を自宅側にも設置していただきたい。最大の危惧は、今後子どもたちが小学校に通うようになった際の登下校である。本家は千里丘北小学校の校区である。登下校の際、単純な行き来ではなく、車が複雑に出入りする玄関前の道路を常に安全に渡れるか、極めて疑問である。小学校近くまでの上り坂について、自宅側に歩道を設置していただければ、安全は確保できると考える。</p> <p>南側出入り口に反対。交通量が増えることにより事故等が増え危険になる。自宅への出入りが今でも大変である。渋滞したり、交通量が増えると車を駐停車することが困難になる。この通りは介護車両や幼稚園の通園バスも停まる。自転車や三輪車、徒歩なども出入りするのが非常に危険になる。小学生や幼児がたくさん生活している。今までは比較的、静かで平和に過ごし生活してきたが、これからはどうなるのか不安だらけである。</p> | <p>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。また、中央分離帯にゼブラゾーンを設けますので、車庫入れ時の空間は現状よりも大きくなることとなります。</p> <p>①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。実際、事業者の他店舗において、同規模で出入口が1箇所で運営している（成り立っている）店舗は現状ありません。</p> <p>②あおば通りからの事業計画地へのアプローチについても検討しましたが、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が約10m程あり、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ました。また、水路を横断することや、あおば通りへの滞留の影響を考慮すると、実現は困難であるとの結論に至りました。</p> <p>③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）を拡幅する計画としています。本事業では、左折入庫、左折出庫を原則としているため、住宅側の車線に来店または退店車両が走行することは想定していません。</p> <p>ご指摘のことはごもっともの内容であると認識しています。本事業では、特に南側出入口周辺の生活環境に配慮して、様々な対策を講じる計画としています。可能な範囲での対策を提示しておりますが、さらに近隣住宅の方々の不安を解消すべく、関係機関と協議を継続してまいりたいと考えています。</p> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（11）

| 項目  | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|-----|--|--|
| その他 | <p>今のミリカゴルフセンターと MBS の間には通路があり、清水地区の中学生はここを通学路として使っている。このことについてはどうお考えか。未検討であれば、北西若しくは南東の法面に遊歩道などの計画も盛り込んでもらえないか。今と同じく朝～晩のみの通路でも良いと思う。</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。現在のミリカゴルフセンターと MBS 毎日放送千里丘ミリカセンターの間の通路を利用されている方につきましては、申し訳ありませんが迂回をして頂くこととなります。</p>   |
|     | <p>グンゼ側への車道とは別の安全な歩道の確保をお願いします。中学生の通学路、それ以外にも利用者が多い。</p>   | <p>ただし、計画地南側の歩道の改修や計画地西側をセットバックして歩道を設置するなど、計画地周辺の歩行空間の改善に努めてまいります。</p>   |
|     | <p>説明会の日を知らせるのが 1 週間前だったので 1 か月前には教えてほしい。参加したくても急すぎて出来ない。</p>  | <p>意見交換会（説明会）は、提案書または評価書案の告示から 30 日以内に実施することが「吹田市環境まちづくり影響評価条例」で規定されています。ある程度、告示の目処がたった時点でないと、周知することができません。極力、早く周知することに努めますが、ご理解の程よろしくお願いします。</p>  |
|     | <p>松の木について、台風でたおれそうな木がある。枯れ落ちたゴミが庭に入ってくる点を改善していただきたい。川の石垣もとても古く、間からの草木が生えている点。</p>   | <p>本事業では、計画地内の既存樹木について、存置を基本に植栽を計画しますが、倒木の危険性がある樹木は事前に撤去するなど適切な対応を行います。</p>  |
|     | <p>現ミリカゴルフセンター外側に植えてある木（特に松の木の枯れ枝など）がこちらの住宅地によく飛んできて雨どいがつまることが多いので改善してほしい。台風など強い風が吹いたときなどは大きな折れ枝がよく飛んできてくる。屋根にひっかかったり、窓にあたったりして危険である。下の川にもたくさん落ちてくる。つまりの原因にもなるので、定期的なメンテナンスをしてほしい。</p> | <p>緑地（樹木）については、定期的にメンテナンスを実施し、周辺にご迷惑をおかけしないようにします。</p>   |
|     | <p>自転車のパンク処理をお願いします。テレビの電波障害、パソコンの速度は大丈夫か。</p>   | <p>本事業では自転車の販売も行いますので、店舗内においてパンク等の修理対応は可能です。</p> <p>電波障害について、調査、予測及び評価を行いました。本事業の実施による電波障害の影響は小さいものと評価しました。また、本事業においては、電波障害が発生した場合には関係者と協議のうえ必要な改善策を講じる計画としています。</p> <p>パソコンの速度については、本事業による影響はないものと考えます。</p> |

提案書意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（12）

| 項目          | 意見の内容  | 事業者の見解  |
|-------------|--|---|
| その他<br>（続き） | 意見書に対する見解書、拝読させていただいた。どれも対策を思案中というのは理解した。しかし、どれも納得できる回答ではなく、これから先、不安でならない。まず、どれも具体的な回答ではないということ。そして、回答中によく出てくる、「住民や近隣の方々との協議の上」という文言について、それらはいつ、どのようにして行われるのか、とても疑問である。  | 地元住民の皆さまとの協議については、今後、環境影響評価手続きの中での意見交換会や大規模小売店舗立地法に基づく説明会、工事の内容説明等がありますので、詳細が決まりましたら事前に周知させていただきます。<br>また、工事中及び施設の供用後においては、住民の皆さまからのお問合せ窓口を設定させていただきます。本事業が原因となる問題が発生した場合には、個別に状況を確認させて頂いた上で、対策について協議させていただきます。 |
| その他<br>（行政） | <p>あおば通り歩道の幅員の拡張（側溝を利用し拡幅を施す）</p> <p>今住民がこれだけ南側の出入口に反対している状況で、事業側に OK を出すのであれば、行政がそのための土地づくりをすべき。それができないのに、行政側の都合だけで GO サインを出すということは、行政の存在意義が機能していないと思う。</p> <p>そもそも当事業自体不要であることから、進出計画を断念することを事業者を考えさせること。現状コーナンが営業している千里丘エリアにおいて、競合となるホームセンターが必要であるのかどうか疑問を抱いている。確かに雇用創出や法人住民税などの効果がみとめられるのかもしれないが、第一種低層住宅地域のご真ん中にこのようなホームセンターが建設されることや交通条件の悪化を伴って多数の来店客(休日 1 日 8,500 人)を迎えることは地域の住環境を著しく損なってしまうものと苦慮する。</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。   |

9 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解

吹田市環境まちづくり影響評価条例第 10 条第 1 項の規定に基づく、「(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る環境影響評価提案書に対する審査書」(以下、「提案書審査書」といいます。)の内容及びこれに対する事業者の見解は、次に示すとおりです。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（1）

| 項目        | 審査書の内容   | 事業者の見解  |
|-----------|--|---|
| 交通混雑・交通安全 | <p>駐車場出入口において、入退場における歩行者等の安全対策を検討すること。</p>   | <p>工事中については、出入口に警備員を配置するとともに、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。<br/>                     供用後については、朝の時間帯（特に通学時間帯）や繁忙期には、南側出入口に誘導員を配置し、歩行者等の安全を確保します。</p>                                  |
|           | <p>事業計画地周辺には複数の教育・医療施設等が存在するため、工事中、供用後ともに施設関連車両の走行ルートにおける交通安全対策を検討すること。</p>                    | <p>工事中については、工事関係者に安全運転を徹底させるとともに、工事関係車両の入退場は通学路を走行しない北側出入口（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。<br/>                     供用後についても、北側出入口（右折入場、左折退場）に誘導（オープン当初の臨時駐車場に誘導）するとともに、周辺に通学路があることを店頭にて来客者に告知します。</p> |
|           | <p>南側出入口から右折退場させない方法を検討すること。</p>   | <p>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。また、右折出庫を物理的に止める対策や左折出庫の誘導策について、道路管理者と協議してまいります。</p>  |
|           | <p>自動車動線計画の変更に伴い、新芦屋上交差点を調査地点に追加すること。</p>  | <p>通常の平日、休日の交通量調査において、新芦屋上交差点を調査地点に追加しました。</p>  |
|           | <p>自動車動線計画の変更により、新たに歩行者及び自転車との交錯が生じるため、その歩行者及び自転車通行量を調査すること。</p>                               | <p>通常の平日、休日の交通量調査において、歩行者及び自転車通行量を調査しました。</p>   |
|           | <p>一般的な平日、休日だけでなく、その調査時期に市立吹田サッカースタジアムでの試合日等、事業計画地周辺の交通量（歩行者、自転車を含む）の増加が予想される日を追加すること。</p>     | <p>市立吹田サッカースタジアムでの試合日において、影響を受けられる交差点で交通量（歩行者、自転車を含む）を調査しました。</p>   |
|           | <p>上記試合日等の駐車場の無断利用及びそれに伴う退場車両の集中を防止する事業計画地周辺の商業施設等での取組事例を調査すること。また、その調査結果の事業計画への反映を検討すること。</p> | <p>事業計画地周辺における商業施設での取組事例を調査しました。その結果、市立吹田サッカースタジアムでの試合日等は、特定日として最大料金を設定しないなどの特別料金が設定されていました。本事業においても、同様な課金システムを導入します。</p>   |
|           | <p>予測の前提となる交通計画及び方面別の来場車数を明確にしたうえで、予測すること。</p>   | <p>予測の前提となる交通計画及び方面別の来場車数を明確にしたうえで、予測しました。</p>  |

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（2）

| 項目                | 審査書の内容  | 事業者の見解  |
|-------------------|---|---|
| 交通混雑・交通安全<br>(続き) | 交差点需要率では予測及び評価が難しい箇所(駐車場出入口付近、交通混雑が予想される信号のない交差点等)についても、交通容量の計算等により予測・評価を行うこと。  | 南側出入口付近の無信号交差点において、交通容量の計算による予測・評価を行いました。   |
| 温室効果ガス・エネルギー      | 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を実現するため、積極的な再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用、高効率な省エネルギー機器の採用、断熱性能の向上等を図り、温室効果ガス排出量を抑制する事業計画を検討すること。 | 太陽光発電や高効率の空調機器、LED照明器具、複層ガラス等を採用するなど、商業施設では全国トップクラスといえるCASBEE Aランクの取得を目指し、温室効果ガス排出量を抑制する事業計画とします。                             |
|                   | 省エネルギーに寄与する効果的なエネルギーマネジメントシステムの構築を検討すること。   | デマンド監視装置による電力・ガス使用量の測定を行い、店内照明や空調の自動制御による効果について、検証を行います。  |
|                   | 類似の施設における再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用、高効率な省エネルギー機器の採用、断熱性能の向上、エネルギーマネジメントシステムの導入等に関する先進的な環境取組の実施状況等の事例を調査すること。                         | 類似の施設における再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用、高効率な省エネルギー機器の採用、断熱性能の向上、エネルギーマネジメントシステムの導入等に関する先進的な環境取組の実施状況等の事例を調査しました。                       |
|                   | 計画で予定している環境取組(先進的な環境取組を含む)を実施した場合と実施しなかった場合の予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。  | 計画で予定している環境取組を実施した場合と実施しなかった場合の予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行いました。  |
| 廃棄物               | 廃棄物の発生抑制や再資源化を推進する方法を検討すること。  | 他店舗において、廃棄物の分別徹底、資源回収ボックスの設置、新規購入の際に不要となった物の引取や、古紙リサイクルステーションの設置など、廃棄物の分別・再資源化を推進するための取組を行っています。本事業においても、同様な取組を行っていく計画としています。 |
|                   | 類似施設における先進的な廃棄物の発生抑制や再資源化の事例を調査すること。  | 類似施設における先進的な廃棄物の発生抑制や再資源化の事例を調査しました。  |
|                   | 計画で予定している環境取組(先進的な環境取組を含む)を実施した場合と実施しなかった場合との予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。   | 環境取組を実施した場合と実施しなかった場合との予測を可能な限り定量的に行い、評価しました。   |

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

| 項目         | 審査書の内容   | 事業者の見解  |
|------------|--|---|
| ヒートアイランド現象 | 高反射率塗料の塗布、遮熱性・保水性舗装の採用、緑化等のヒートアイランド対策により、建築物や平面・屋上駐車場、敷地内通路等の蓄熱を抑制する方法を検討すること。           | 駐車場については、一部に駐車場緑化及び樹木による緑化を行う計画としています。また、歩行者通路の一部には超保水性のインターロッキングブロックを採用する計画としています。<br>屋根面については、折板屋根に日射反射性能が十分にあり、かつ遮熱JIS 該当品と同等の遮熱性のある製品を採用する計画としています。 |
|            | 類似の施設における先進的なヒートアイランド対策の実施状況の事例等を調査すること。   | 類似の施設における先進的なヒートアイランド対策の実施状況の事例等を調査しました。  |
|            | 計画で予定している環境取組（先進的な環境取組を含む）を実施した場合と実施しなかった場合との予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。      | 環境取組を実施した場合と実施しなかった場合との予測を可能な限り定量的に行い、評価しました。   |
| 騒音         | 現地調査の騒音レベルは、2019年に改正されたJIS Z 8731に準拠すること。  | 現地調査は、2019年に改正されたJIS Z 8731に準拠しました。   |
|            | 施設関連車両の走行に伴う騒音レベルの予測にあたっては、ASJ RTN-Model 2018を用いること。                                     | 施設関連車両の走行に伴う騒音レベルの予測は、ASJ RTN-Model 2018を用いました。   |
|            | 供用後の道路交通騒音については、その予測時期に市立吹田サッカースタジアムでの試合日等、事業計画地周辺の交通量（歩行者、自転車を含む）の増加が予想される日を追加し、評価すること。 | 供用後の道路交通騒音について、市立吹田サッカースタジアムでの試合日における予測を行い、評価しました。  |
|            | 事業計画地周辺における高層住宅を含めた住宅への影響の把握に努めること。  | 騒音の予測にあたっては、事業計画地周辺における住居等の各階高さを考慮しました。   |
| 低周波音       | G特性だけでなく、1/3オクターブバンド値による予測及び評価も行うこと。   | G特性及び1/3オクターブバンド値による予測及び評価を行いました。   |
| 緑化・景観      | 緑地計画については、みどりの質及び量を十分に確保するとともに、壁面緑化等を検討すること。また、みどりの配置については景観面にも配慮すること。                   | 事業計画地は、現状、緑地（斜面地）を含む形状であり、その斜面地には樹木が既存しています。この部分をできる限り残置し、これらの緑地と連続させた緑地帯を事業計画地内に形成します。<br>壁面緑化については、事業計画地周囲のフェンスへの採用を検討します。                            |
|            | 特定外来生物が事業計画地に侵入した場合には速やかに駆除すること。   | 緑化にあたっては、「我が国の生態系等に被害を及ぼすおそれのある外来種リスト（生態系被害防止外来種リスト）」に掲載されている種は用いません。また、特定外来生物が事業計画地内に侵入した場合には速やかに駆除します。  |

#### 提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

| 項目            | 審査書の内容  | 事業者の見解   |
|---------------|---|--|
| 緑化・景観<br>（続き） | 事業計画地西側の既存植生について、倒木の危険性を排除しつつ適切に保全すること。               | 既存樹木の存置を基本に植栽計画を行います。倒木の危険性がある樹木は事前に撤去するなど適切な対応を行います。  |
|               | 本市第２次みどりの基本計画（改訂版）で掲げる目標（緑被率 30%）についても、その達成度合を評価すること。 | 事業計画地内の緑地面積の割合は 25.7%（目標緑被率 30%に対して 85.7%の達成度）となりましたが、本事業では、「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%以上を目指し、条例では緑化面積として換算されない緑を配置することも含め、目標緑被率に近づける取組を行います。 |

#### 10 当該事業における環境取組内容

本事業では、工事中及び施設の存在・供用時において、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、廃棄物の減量化など、様々な取組を行っていく計画です。

現時点で予定している環境取組内容は、以下のとおりです。

##### （１）工事中

###### ア 温室効果ガスの削減

低燃費型建設機械の採用や、低燃費型車両の使用、適切な施工管理の実施により、工事中の二酸化炭素排出量を極力低減します。

###### イ 廃棄物等の減量・リサイクル

関係法令に基づき、廃棄物の発生抑制・減量化・再資源化について適正な措置を講じるとともに、資材の梱包を最小限にして廃棄物を減量します。また、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。建設発生土については、現地での埋め戻しに使用するなど、残土の発生抑制を図ります。

###### ウ 排気ガス・騒音等の抑制

低公害型建設機械の採用や、低公害型車両の使用、適切な施工管理の実施、粉じんの飛散防止対策の実施により、工事中の排気ガス、粉じん、騒音・振動等による影響を極力低減します。

###### エ 工事中の排水等の対策

仮設沈砂池の設置や濁水流出防止対策、有害物質等の管理の徹底により、工事中の排水等による影響を抑制します。工法選定の際には、土壌、地下水を汚染しない工法であることを確認の上、決定します。

###### オ 文化財の保護

事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、事業計画地において、工事期間中に遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い、文化財保護法に基づき手続・対応を行い、文化財の保護に努めます。

## (2) 施設の使用

### ア ヒートアイランド現象の抑制

緑化、超保水性舗装材の採用、建物屋根面の高温化抑制等により、ヒートアイランド現象をできるだけ抑制します。

### イ 景観への配慮

地域への調和、残存する緑地の有効活用、屋外広告物への配慮などにより、周辺の景観と調和し、よりよい景観を創出できるような取組を行います。また、景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進するために建築物及びその周辺整備内容について関係行政機関と協議します。

## (3) 供用時

### ア 自然エネルギーの活用、省エネルギー機器の採用、エネルギー負荷の抑制

太陽光発電の採用・太陽光の採光、高効率・省エネルギー型機器の採用、断熱性能の向上、雨水の利用、緑化等により、自然の力を活かし、商業施設としては全国トップクラスの環境配慮型の施設を目指します。

### イ 廃棄物の減量・リサイクル

分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・リサイクルに努め、積極的な廃棄物の発生抑制を図ります。また、レジ袋有料化などマイバッグ持参の推進に努め、レジ袋の削減に取り組みます。

### ウ 施設からの騒音等の抑制

空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに、配置に配慮し、施設からの騒音等による影響を抑制します。

### エ 施設からの排水対策

汚水は公共下水道へ、雨水は公共用水域である薄谷水路へ放流します。

### オ 施設からの排ガス対策

ガスヒートポンプエアコンを設置する際には、低 NOx 型機器を採用する等の排出ガス対策を行います。

### カ 交通対策

通学路を避ける経路の周知・誘導、北側出口の利用促進、南側入口利用に対する安全対策、不足のない駐車場計画、渋滞情報の周知等により、交通混雑による周辺環境への影響を低減します。

表 4 (1) 環境取組内容 (工事中その 1)

| 取組事項                 |                       | 実施の有無  | 取組内容  |
|----------------------|-----------------------|--------|---|
| ◆大気汚染や騒音などの公害を防止します。 |                       |        |   |
| 建設機械                 |                       |        |   |
| 1                    | 低公害型建設機械の使用           | 実施する   | 排出ガス対策型、低騒音型や低振動型の建設機械を使用します。                                       |
| 2                    | 低燃費型建設機械の使用           | 一部実施する | 調達台数に限りがあるため部分的な使用となりますが、低燃費型の建設機械(ハイブリッド式パワーショベルなど)を使用します。         |
| 3                    | アイドリングの禁止             | 実施する   | 排出ガス、騒音の低減を図るため、アイドリングをしません。  |
| 4                    | 環境に配慮した運転             | 実施する   | 空ぶかしを抑制するなど、環境に配慮した運転を行います。   |
| 5                    | 稼働台数の抑制               | 実施する   | 工事規模に応じた効率的な工事計画を立て、稼働台数を抑制します。                                     |
| 6                    | 工事の平準化                | 実施する   | 一時的に集中して稼働しないよう、工事の平準化を図ります。  |
| 7                    | 機械類の整備点検              | 実施する   | 機械類は適切に整備点検を行います。   |
| 工事関連車両               |                       |        |   |
| 8                    | 低公害、低燃費車の使用           | 実施する   | 燃費や排出ガス性能のよい車両を使用します。   |
| 9                    | 大阪府条例に基づく流入車規制の遵守     | 実施する   | 大阪府条例に基づく流入車規制を、全ての車両で確実に遵守します。                                     |
| 10                   | 工事関連車両の表示             | 実施する   | 工事関連車両であることを車両に表示します。   |
| 11                   | 周辺状況に配慮した走行ルートや時間帯の設定 | 実施する   | 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮して、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けて設定します。 |
| 12                   | 建設資材の搬出入における車両台数の抑制   | 実施する   | 建設資材の搬出入計画において、適切な車種を選定することで車両台数を抑制します。                             |
| 13                   | 通勤等で利用する車両台数の抑制       | 実施する   | 作業従事者の通勤、現場監理などには、徒歩、二輪車、公共交通機関の利用、相乗りなどを奨励し、工事関連の車両台数を抑制します。       |
| 14                   | 土砂の積み降ろし時の配慮          | 実施する   | ダンプトラックによる土砂の積み降ろしの際には、騒音、振動や土砂の飛散防止に配慮します。                         |
| 15                   | タイヤ洗浄                 | 実施する   | 周辺への土砂粉じん飛散を防止するため、現地でタイヤ洗浄を行います。                                   |
| 16                   | ドラム洗浄時の配慮             | 実施する   | コンクリートミキサー車のドラム洗浄を行う際には、騒音や水質汚濁に配慮します。                              |
| 17                   | 場外待機の禁止               | 実施する   | 工事関連車両を場外に待機させません。  |
| 18                   | クラクションの使用抑制           | 実施する   | クラクションの使用は必要最小限にします。  |
| 19                   | アイドリングの禁止             | 実施する   | 自動車排出ガスの低減を図るため、アイドリングをしません。  |

表 4 (2) 環境取組内容 (工事中その2)

| 取組事項  |                     | 実施の有無 | 取組内容  |
|---|---------------------|-------|---|
| 20  | 環境に配慮した運転           | 実施する  | 空ぶかしを抑制するなど、環境に配慮した運転を行います。   |
| <p>工事方法<br/>                     &lt;騒音・振動等&gt;</p> |                     |       |   |
| 21  | 防音シートなどの設置          | 実施する  | 建設作業時は、仮囲いと養生シートを設置します。なお、必要に応じて防音シートや防音パネルの設置等、さらなる防音対策を行います。  |
| 22  | 丁寧な作業               | 実施する  | 建設資材の落下を防止するなど、丁寧な作業を行います。  |
| 23  | 騒音や振動の少ない工法の採用      | 実施する  | 杭の施工などの際には、騒音や振動の少ない工法を採用します。   |
| 24  | 近隣への作業時間帯の配慮        | 実施する  | 騒音や振動を伴う作業は、近隣に配慮した時間帯に行います。  |
| <p>&lt;粉じん・アスベスト&gt;</p>                            |                     |       |   |
| 25  | 粉じん飛散防止対策           | 実施する  | 周辺への粉じん飛散を防止するため、掘削作業、土砂等の堆積場の設置等を行う場合は、散水等の粉じん飛散防止対策を行います。   |
| 26  | アスベストの調査など          | 該当なし  | 建築物などの解体は行いませんので、該当しません。  |
| 27  | アスベスト飛散防止対策         | 該当なし  | 建築物などの解体は行いませんので、該当しません。  |
| <p>&lt;水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下&gt;</p>                       |                     |       |   |
| 28  | 濁水や土砂の流出防止          | 実施する  | 事業計画地内に降った雨水は、一部を除いて仮設沈砂池に流入し沈砂を行った後に雨水放流河川に放流します。また、状況に応じて、シート被覆、土のうや土砂流出防止柵の設置、仮囲い足元には巾木を設置するなど、濁水や土砂の流出対策を実施します。 |
| 29  | 塗料などの適正管理及び処分       | 実施する  | 塗料などの揮発を防止し、使用済みの塗料缶や塗装器具の洗浄液は適正に処分します。   |
| 30  | 土壌汚染対策              | 該当なし  | 法令に基づく地歴調査の結果、汚染のおそれはありませんでした。  |
| 31  | 地盤改良時の配慮            | 実施する  | セメント及びセメント系改良剤を使用する地盤改良の際は、六価クロム溶出試験を実施し、土壌や地下水を汚染しないよう施工します。   |
| 32  | 周辺地盤、家屋などに配慮した工法の採用 | 実施する  | 周辺地盤、家屋などに影響を及ぼさない工法を採用します。   |
| <p>&lt;悪臭・廃棄物&gt;</p>                               |                     |       |   |
| 33  | アスファルト溶解時の臭気対策      | 実施する  | アスファルトを溶融させる際は、場所の配慮、溶解温度管理など臭気対策を行います。   |
| 34  | 現地焼却の禁止             | 実施する  | 現地では廃棄物などの焼却は行いません。   |
| 35  | 解体時の環境汚染対策          | 該当なし  | 建築物などの解体は行いませんので、該当しません。  |

表 4 (3) 環境取組内容 (工事中その3)

| 取組事項                            |                 | 実施の有無  | 取組内容   |
|---------------------------------|-----------------|--------|--|
| 36                              | 仮設トイレ設置時の臭気対策   | 実施する   | 仮設トイレを設置する場合は、適切なメンテナンス、設置場所の配慮などにより臭気対策を行います。     |
| ◆地域の安全安心に貢献します。                 |                 |        |  |
| 37                              | 地域との連携における事故の防止 | 実施する   | 近隣自治会などから地域の交通情報の聴き取りを行い、十分な人数の警備員を配置し事故防止に努めます。   |
| 38                              | 児童などへの交通安全の配慮   | 実施する   | 児童や生徒が安全に登下校できるよう、工事現場周辺の交通安全に配慮します。               |
| 39                              | 夜間や休日の防犯対策      | 実施する   | 夜間や休日に工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないよう出入口を施錠するなどの対策を講じます。   |
| 40                              | 児童などへの見守り、声かけ   | 実施する   | 登下校中や放課後の児童や生徒の見守り、声かけなどに取組みます。                    |
| 41                              | 地域の防犯活動への参加     | 実施する   | 近隣自治会などと連携し、地域の防犯活動に参加します。                         |
| ◆環境に配慮した製品及び工法を採用します。<br>省エネルギー |                 |        |  |
| 42                              | エネルギー消費の抑制      | 実施する   | エネルギー効率のよい機器の利用などにより、工事中に使用する燃料、電気、水道水などの消費を抑制します。 |
| 省資源                             |                 |        |  |
| 43                              | 残土発生の抑制         | 実施する   | 建設発生土は現地での埋め戻しに使用するなど、残土の発生を抑制します。                 |
| 44                              | 廃棄物の減量          | 実施する   | 資材の梱包などを最小限にして廃棄物を減量します。                           |
| ◆快適な環境づくりに貢献します。<br>景観          |                 |        |  |
| 45                              | 仮囲い設置時の配慮       | 実施する   | 仮囲いの設置にあたっては、機能性を確保した上で、景観面にも配慮します。                |
| 46                              | 仮設トイレ設置時の配慮     | 実施する   | 仮設トイレは、近隣住民や通行者に不快感を与えないよう、設置場所などを工夫します。           |
| 周辺の環境美化                         |                 |        |  |
| 47                              | 周辺道路の清掃         | 実施する   | 工事現場内外を問わず、ポイ捨てを防止し、周辺道路の清掃を行います。                  |
| 48                              | 場内整理            | 実施する   | 建設資材、廃棄物などの場内整理を行います。                              |
| ヒートアイランド現象の緩和                   |                 |        |  |
| 49                              | 打ち水             | 一部実施する | 夏期において、水道水を用いて周辺道路などに打ち水を行います。                     |

表 4 (4) 環境取組内容 (工事中その 4)

| 取組事項                       | 実施の有無              | 取組内容  |
|----------------------------|--------------------|---|
| ◆地域との調和を図ります。<br>工事説明・苦情対応 |                    |   |
| 50                         | 工事内容の事前説明及び周知      | 実施する<br>近隣住民に工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明し、また工事実施中も適宜、現況と今後の予定をお知らせします。   |
| 51                         | 苦情対応               | 実施する<br>工事に関する苦情窓口を設置し連絡先などを掲示するとともに、苦情が発生した際には真摯に対応します。  |
| 周辺の教育・医療・福祉施設への配慮          |                    |   |
| 52                         | 工事内容の事前説明及び工事計画の配慮 | 実施する<br>事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対して、工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明するとともに、施設での行事や利用状況に配慮した工事計画にします。                       |
| 53                         | 騒音、振動などの配慮         | 実施する<br>事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対して、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。   |
| 周辺の事業者との調整                 |                    |   |
| 54                         | 複合的な環境影響の抑制        | 実施する<br>工事が重複することによる複合的な騒音、振動、粉じん、工事車両の通行及びその他の環境影響を最小限に抑制するため、周辺地域における大規模な工事の状況を把握し、該当する事業者、工事施行者などと連絡を取り、可能な限り工事計画などを調整するように努めます。 |

表 4 (5) 環境取組内容 (施設・整備等その 1)

| 取組事項              | 実施の有無                            | 取組内容   |
|-------------------|----------------------------------|--|
| ◆地球温暖化対策を行います。    |                                  |  |
| 55                | 大阪府建築物の環境配慮制度及び大阪府建築物環境性能表示制度の活用 | 実施する<br>「大阪府建築物の環境配慮制度」において、商業施設ではトップクラスといえる CASBEE A ランクを目指します。評価結果は、大阪府建築物環境性能表示制度によりホームページなどに表示します。                       |
| 56                | ZEH (ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス) 設計        | 該当なし<br>本事業は戸建住宅ではないので、該当しません。   |
| 57                | 高効率及び省エネルギー型機器などの採用              | 実施する<br>空調設備は、高効率の機器 (従来機比最大 29% 効率向上 GHP12 台) を採用します。また、照明は、LED 器具 (約 1200 台) を採用します。                                       |
| 58                | 再生可能エネルギーの活用                     | 実施する<br>屋根部分にソーラーパネル (8kW) を設置し、太陽光発電を行います。  |
| 59                | エネルギー効率の高いシステムの導入                | 実施する<br>高効率の機器 (従来機比最大 29% 効率向上 GHP12 台) を採用します。   |
| 60                | エネルギーを管理するシステムの導入                | 実施する<br>店内照明について、営業前後の準備時間は自動で照度を抑制する自動制御コントロールを導入します。また、空調・換気について、店舗内外の温度・湿度を測定し、中間期や朝夕の快適な外気を店内に自動で取り込み、空調を抑制するシステムを導入します。 |
| 61                | 冷媒漏えい (使用時排出) の防止                | 実施する<br>高い地球温暖化係数を有する温室効果ガスを冷媒として使用する装置を有する設備 (空調機器など) を設置する際には、設置後に配管などから冷媒の漏えい (使用時排出) が発生しないように設計します。                     |
| 62                | 建築物のエネルギー負荷の抑制                   | 実施する<br>複層ガラスを採用 (屋上階のエレベーターホール部分) することにより、建物内への熱の侵入を低減し、空調エネルギー消費を削減します。折板屋根にはトップライトを設置し、昼間の照明器具の使用を低減します。                  |
| 63                | 長寿命な建築物の施工                       | 実施する<br>基本構造の耐久性を高め、長寿命の建築物を施工します。   |
| 64                | 環境に配慮した建設資材などの製品の採用              | 実施する<br>グリーン購入法適合品、エコマーク商品、木材 (国産材、大阪府内産材) などの資源循環や環境保全に配慮した製品を積極的に採用します。  |
| ◆ヒートアイランド対策を行います。 |                                  |  |
| 65                | 建物屋根面、壁面の高温化抑制                   | 実施する<br>折板屋根 (約 2,600m <sup>2</sup> ) に日射反射性能が十分にあり、かつ遮熱 JIS 該当品と同等の遮熱性のある製品を採用し、表面温度の上昇を抑え、周辺の気温上昇を抑制します。                   |

表 4 (6) 環境取組内容 (施設・整備等その 2)

| 取組事項                 | 実施の有無          | 取組内容  |
|----------------------|----------------|---|
| 66                   | 地表面の高温化抑制      | 実施する<br>駐車場マスの一部を緑地 (芝張: 約 70 m <sup>2</sup> ) とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽 (約 250m <sup>2</sup> ) します。また、歩行者通路の一部に超保水性のインターロッキングブロックを採用 (約 120m <sup>2</sup> ) し、ヒートアイランド対策を行います。          |
| ◆自然環境を保全し、みどりを確保します。 |                |   |
| 67                   | 動植物の生息や生育への配慮  | 実施する<br>事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成します。それにより、動植物の生息や生育環境に配慮します。   |
| 68                   | 地域のシンボルツリーの保全  | 該当なし<br>事業計画地内には、地域のシンボルとなるような大きな樹木は存在しません。   |
| 69                   | 既存の植生の保全       | 実施する<br>事業計画地外周部の既存緑地を残存することにより、既存の植生を保全します。  |
| 70                   | 地域に応じたみどりの創出   | 実施する<br>事業計画地外周部の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成します。   |
| 71                   | 駐車場緑化          | 実施する<br>駐車場マスの一部を緑地 (芝張: 約 70 m <sup>2</sup> ) とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽 (約 250m <sup>2</sup> ) します。   |
| 72                   | 屋上緑化など         | 実施する<br>花壇・大型プランター等の植栽による緑化を行います。   |
| 73                   | 法面緑化           | 該当なし<br>本開発により新たに生じる法面はありませんが、事業計画地西側及び東側の法面は、既存緑地とします。   |
| 74                   | 植栽樹種の選定        | 実施する<br>植栽樹種は、地域の環境に合わせた樹種を選定します。   |
| ◆水循環を確保します。          |                |   |
| 75                   | 水資源の有効利用       | 実施する<br>植栽への散水等に雨水 (雨水タンク: 150L×2 基) を利用し、有効利用を行います。  |
| 76                   | 雨水流出を抑制する施設の設置 | 実施する<br>事業区域の面積に応じた雨水貯留槽 (1.35t) を設置します。  |
| 77                   | 雨水浸透への配慮       | 実施する<br>駐車場マスの一部を緑地 (芝張: 約 70 m <sup>2</sup> ) とするとともに、平面駐車場の一部に樹木を植栽 (約 250m <sup>2</sup> ) します。また、緑化率について、「吹田市開発事業の手續等に関する条例」(平成 16 年 3 月 31 日条例第 13 号) に定める 16% を上回る 20% 以上を目指します。 |

表 4 (7) 環境取組内容 (施設・整備等その3)

| 取組事項                         | 実施の有無               | 取組内容 |  |
|------------------------------|---------------------|------|--|
| ◆地域の生活環境を保全します。<br>大気・騒音・振動等 |                     |      |  |
| 78                           | 騒音や振動を発生させる設備設置時の配慮 | 実施する | 空調機などの騒音や振動を発生させる設備の設置においては、低騒音型機器の採用、壁などの遮音性の確保、設置場所に配慮するなど、騒音や振動対策を行います。                         |
| 79                           | 住宅における防音サッシ等の設置     | 該当なし | 計画建物は商業施設であり、周辺からの騒音に対する防音を要しません。  |
| 80                           | 駐車場の配置計画時の配慮        | 実施する | 周辺環境への自動車の排気ガスや騒音を防止するため、事業計画地外周部を緑地とする等の配慮を行います。  |
| 81                           | 近隣への悪臭及び騒音の配慮       | 実施する | 近隣への悪臭、騒音などを防止するため、窓、換気扇、排気口の位置、廃棄物置場の構造などに配慮します。  |
| 82                           | ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策 | 実施する | ガスヒートポンプエアコンを設置する際には、低 NOx 型機器を採用する等の排出ガス対策を行います。  |
| 83                           | 屋外照明や広告照明設置時の配慮     | 実施する | 屋外照明や広告照明については、近隣住民に対する光の影響を抑制します。   |
| 84                           | 建築資材による光の影響の考慮      | 実施する | 建築資材（ガラス、太陽光パネルなど）による太陽の反射光については、設置の際に光の影響を考慮します。  |
| 85                           | 環境に配慮した塗料の使用        | 実施する | 塗料は、水性塗料や揮発性有機化合物（VOC）の含有率が低いものを使用します。   |
| 86                           | 周辺の教育、福祉や医療施設への配慮   | 実施する | 事業計画地東側に隣接する千里丘北ナーサリー及び千里丘北プリメール、千里丘北小学校などに対し、騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。                             |
| 中高層建築物（高さ 10 メートルを超える建築物）    |                     |      |  |
| 87                           | 日照障害対策              | 実施する | 日照障害については、建築基準法の日影規制対象外地域（商業と工業地域を除く）を含めた地域についての日影図を作成し、発生する範囲を事前に把握し、近隣住民に説明するとともに、できる限りその軽減をします。 |
| 88                           | 電波障害の事前把握及び近隣説明     | 実施する | 電波障害の発生が想定される範囲を、現地調査、机上計算、影響範囲図作成などにより事前に把握します。周辺への影響が認められる場合には、近隣住民に説明するとともに、対策を実施します。           |
| 89                           | 電波障害発生時の改善対策        | 実施する | 電波障害が生じた場合は、CATV、共同受信施設などによる改善対策を行います。   |

表 4 (8) 環境取組内容 (施設・整備等その 4)

| 取組事項               |                              | 実施の有無 | 取組内容   |
|--------------------|------------------------------|-------|--|
| 90                 | プライバシーの配慮                    | 実施する  | 近隣住民のプライバシーを侵害するおそれがある場合は、適切な対策を講じるよう努めます。   |
| ◆景観まちづくりに貢献します。    |                              |       |  |
| 91                 | 地域への調和                       | 実施する  | 本市の自然条件や風土、歴史の流れの中で培われた地域の個性を尊重し、地域に調和したものとなるよう配慮します。  |
| 92                 | 景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画及び設計   | 実施する  | 景観資源の質の向上と地域特性を活かしたまちづくりに資するよう、「景観まちづくり計画」の類型別景観まちづくり計画と地域別景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画と設計を行います。                   |
| 93                 | 景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画及び設計 | 実施する  | 景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画と設計を行います。  |
| 94                 | 重点地区指定に向けた協議                 | 実施する  | 事業計画地が 1ha を超えるため、市から要請があれば、重点地区の指定についての協議に応じます。   |
| 95                 | 景観形成基準の遵守                    | 実施する  | 景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進します。  |
| 96                 | 屋外広告物の表示などに関する基準の遵守          | 実施する  | 屋外広告物の表示等に関する基準を遵守し、景観まちづくりを推進します。   |
| ◆安心安全のまちづくりに貢献します。 |                              |       |  |
| 97                 | 歩行者が安全に通行できる工夫               | 実施する  | 地元住民からの要望に応じ、計画地南西側をセットバックして新たに歩道を設置し、歩行者が安全に通行できる歩行空間を創出します。また、場内においては、歩行者安全帯を設けて歩行者と車両を分離します。              |
| 98                 | 災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備     | 実施する  | 災害により停電が発生した場合に備えて発電機を設置し、店舗の営業ができるようにします。また、災害時に携帯充電用コンセントや飲料水を近隣住民の方に提供するなど、災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備を行います。 |
| 99                 | 防犯対策のための安心安全に配慮した整備          | 実施する  | 監視カメラなど、防犯対策などに対応できる設備機器を積極的に導入します。  |

表 4 (9) 環境取組内容 (その他)

|  |
|--|
| <p>◆廃棄物等の減量・リサイクル</p> <p>工事中の廃棄物・残土を抑制するため、以下のような取組を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(建設リサイクル法)等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・再資源化について適正な措置を講じます。</li> <li>・再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。</li> </ul> <p>施設からの廃棄物を抑制するため、以下のような取組を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・リサイクルに努めます。</li> <li>・レジ袋有料化などマイバッグ持参の推進に努め、レジ袋の削減に取り組みます。</li> </ul> <p>◆文化財の保護</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではありませんが、事業計画地において、工事期間中に遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い、文化財保護法に基づき手続き・対応を行い、文化財の保護に努めます。</li> </ul> <p>◆交通対策</p> <p>①通学路を避ける経路の周知・誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オープン当初、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し、清水交差点を左折して入庫する経路を周知・誘導します。それにより、来客者に北側出入口の存在及び当該経路を認識して頂きます。</li> <li>・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します。</li> </ul> <p>②北側出口の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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します。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します。</li> </ul> <p>③南側入口利用に対する安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、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、安全な歩行空間を確保します。</li> <li>・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。</li> <li>・上記のセットバックにより、市道千里丘1号線と市道千里丘中央線の交差点(丁字路)の視野範囲を向上させ、当該丁字路における歩行者・自転車の安全性を向上させます。なお、当該丁字路については、U型バリカーを設置します。</li> <li>・看板、誘導員などを配置し、右折入庫及び右折出庫を禁止します。</li> <li>・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します。</li> </ul> <p>④駐車場計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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ます。</li> <li>・市立吹田サッカースタジアムの試合日には、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します。</li> </ul> <p>⑤渋滞情報の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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します。</li> </ul> |
|--|

## 1 1 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法

### (1) 環境要素

「吹田市環境影響評価技術指針」(平成24年4月、吹田市)に示された環境要素から、本事業の特性、事業計画地及びその周辺の自然的、社会的状況を勘案して選定しました。選定した環境要素は、表5に示すとおりです。

なお、技術指針に示された環境要素に追加して選定した環境要素及びその理由、また本事業ではほとんど環境影響がないと考えられることから選定しなかった環境要素及びその理由は、表6に示すとおりです。

表5 環境要素の選定表

| 目標                      | 分野     | 環境要素           | 工事      |          |       | 存在     |         | 供用    |           |        |           |        |
|-------------------------|--------|----------------|---------|----------|-------|--------|---------|-------|-----------|--------|-----------|--------|
|                         |        |                | 建設機械の稼働 | 工事用車両の走行 | 工事の影響 | 緑の回復育成 | 建築物等の存在 | 施設の供用 | 冷暖房施設等の稼働 | 駐車場の利用 | 施設関連車両の走行 | 歩行者の往来 |
| エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換 | 地球温暖化  | 温室効果ガス、エネルギー   |         |          |       |        |         | ○     | ○         |        | ○         |        |
| 資源を有効に利用する社会づくり         | 廃棄物等   | 一般廃棄物          |         |          |       |        |         | ○     |           |        |           | ○      |
|                         |        | 産業廃棄物          |         |          | ○     |        |         | ○     |           |        |           |        |
|                         |        | 建設発生土          |         |          | ○     |        |         |       |           |        |           |        |
|                         |        | フロン類           |         |          | ○     |        |         |       |           |        |           |        |
| 健康で安全な生活環境の保全           | 大気・熱   | 大気汚染           | ○       | ○        |       |        |         | ●     | ●         | ○      | ○         |        |
|                         |        | 悪臭             |         |          | ○     |        |         | ○     |           |        |           |        |
|                         |        | ヒートアイランド現象     |         |          |       | ○      | ○       |       | ○         |        | ○         |        |
|                         | 水      | 水質汚濁           | 公共用水域   |          |       | ○      |         |       |           |        |           |        |
|                         |        |                | 地下水     |          |       | ×      |         |       |           |        |           |        |
|                         |        | 底質汚染           |         |          |       |        |         |       |           |        |           |        |
|                         | 土      | 土壌汚染           | 土砂流出、崩壊 |          |       | ×      |         |       |           |        |           |        |
|                         |        |                | 斜面安定    |          |       | ×      |         |       |           |        |           |        |
|                         |        |                | 地下水位    |          |       |        |         |       |           |        |           |        |
|                         |        | 地盤沈下、変状        |         |          |       |        |         |       |           |        |           |        |
|                         | 騒音・振動等 | 騒音             | ○       | ○        |       |        |         |       | ○         | ○      | ○         | ○      |
|                         |        | 振動             | ○       | ○        |       |        |         |       | ○         |        | ○         |        |
| 低周波音                    |        |                |         |          |       |        |         | ○     | ○         |        |           |        |
| 人と自然とが共生する良好な環境の確保      | 人と自然   | 動植物、生態系        |         |          | ○     | ○      | ○       | ○     |           |        |           |        |
|                         |        | 緑化（緑の質、緑の量）    |         |          |       | ○      |         |       |           |        |           |        |
|                         |        | 人と自然とのふれあいの場   |         |          | ○     | ○      |         |       |           |        |           |        |
| 快適な都市環境の創造              | 構造物の影響 | 景観             |         |          |       | ○      | ○       |       |           |        |           |        |
|                         |        | 日照障害           |         |          |       |        | ○       |       |           |        |           |        |
|                         |        | テレビ受信障害        |         |          |       |        | ○       |       |           |        |           |        |
|                         |        | 風害             |         |          |       |        | ×       |       |           |        |           |        |
|                         | 文化遺産   | 文化遺産（有形・無形・複合） |         |          | ○     |        |         |       |           |        |           |        |
|                         | 安全     | 火災、爆発、化学物質の漏洩等 |         |          |       |        |         | ○     |           |        |           |        |
|                         | 地域社会   | コミュニティ         |         |          | ○     |        |         |       |           |        |           |        |
|                         |        | 交通混雑、交通安全      |         | ○        |       |        |         |       |           | ○      | ○         | ○      |

注) ○：選定した環境要素  
 ●：追加した環境要素  
 ×：選定しなかった環境要素

表 6 (1) 追加した環境要素及びその理由

| 環境要素 |      | 追加した理由  |
|------|------|---|
| 大気・熱 | 大気汚染 | 【供用：施設の供用、冷暖房施設の稼働】<br>空調用設備機器（ガスヒートポンプエアコン）の稼働に伴い、大気汚染に影響を及ぼすおそれがあります。その影響を予測評価するため、環境要素として選定しました。 |

表 6 (2) 追加した環境要素及びその理由

| 環境要素   |                 | 選定しなかった理由   |
|--------|-----------------|---|
| 水質汚濁   | 地下水             | 【工事：工事の影響】<br>工事で発生する濁水等は、周辺への流出を防止し、適切に処理を行った上で公共用水域である薄谷水路に放流する計画としています。そのため、地下水質に影響を及ぼすような活動要素はありません。よって、環境要素として選定しませんでした。 |
| 地形・地質  | 土砂流出、崩壊<br>斜面安定 | 【工事：工事の影響】<br>事業計画地及びその周辺は既造成地であり、本事業による造成工事により、地形・地質に影響を及ぼすような土砂の流出や崩壊、斜面の形成はありません。よって、環境要素として選定しませんでした。                     |
| 構造物の影響 | 風害              | 【存在：建築物等の存在】<br>計画建築物は建築高さが 11.97m であり、一般的に風害が発生するような高さの建築物ではありません。よって、環境要素として選定しませんでした。                                      |

(2) 調査・予測の方法

選定した環境要素についての調査及び予測の手法を表 7 に、現地調査の地点及び範囲を図 7 に示します。

表 7 (1) 現況調査及び予測の手法

| 区分 | 環境要素    | 既存資料 | 現地調査 | 調査・予測の手法   |
|----|---------|------|------|--|
| 工事 | 廃棄物等    | ○    | —    | 廃棄物等の発生原単位等を調査します。工事の実施に伴い発生する廃棄物の種類ごとの排出量、廃棄物等が環境に及ぼす影響の程度を予測します。                             |
|    | 大気汚染    | ○    | —    | 大気質及び気象の状況について調査します。建設機械の稼働、工事用車両の走行による排出ガスが大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。                        |
|    | 悪臭      | ○    | —    | 悪臭の状況を調査します。工事の実施により発生する悪臭の影響の程度を事業計画等から定性的に予測します。   |
|    | 水質汚濁    | ○    | ○    | 平水時及び降雨出水時における河川の水質の状況及び流量または水位について調査します。工事中の濁水の発生が河川の水質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。               |
|    | 土壌汚染    | ○    | —    | 地歴等の状況を調査します。掘削工事の実施が土壌汚染に及ぼす影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。   |
|    | 騒音・振動   | ○    | ○    | 一般環境及び沿道における騒音・振動について調査します。建設機械の稼働、工事用車両の走行により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。                      |
|    | 動植物、生態系 | —    | ○    | 動植物種の生息・生育状況等を調査するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を調査します。工事の実施による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、定性的に予測します。 |

表 7 (2) 現況調査及び予測の手法

| 区分     | 環境要素         | 既存資料 | 現地調査  | 調査・予測の手法   |
|--------|--------------|------|---|--|
| 工事     | 人と自然とのふれあいの場 | ○    | －   | 人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を調査します。工事の実施による人と自然とのふれあいの場の変化の程度について、定性的に予測します。                                       |
|        | 文化遺産         | ○    | －   | 文化財、埋蔵文化財包蔵地等の状況を調査します。工事の実施が文化財に及ぼす影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。  |
|        | コミュニティ       | ○    | －   | コミュニティの状況について調査します。工事の実施によるコミュニティ施設への影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。   |
|        | 交通混雑         | ○    | ○   | 交通量、道路の状況等を調査します。工事用車両の走行による影響を、数値計算により予測します。  |
|        | 交通安全         | ○    | ○   | 交通安全施設等の状況を調査します。工事用車両の走行による影響を、事業計画等を基に定性的に予測します。   |
| 存在及び供用 | 温室効果ガス、エネルギー | ○    | －   | 温室効果ガス等の発生原単位等を調査します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働に伴い発生する温室効果ガス等の排出量及び環境取組の実施による削減量、施設関連車両の走行による温室効果ガス等が環境に与える負荷の程度を予測します。 |
|        | 廃棄物等         | ○    | －   | 廃棄物等の発生原単位等を調査します。施設供用に伴い発生する廃棄物の種類ごとの排出量、廃棄物等が環境に及ぼす影響の程度を予測します。  |
|        | 大気汚染         | ○    | －   | 大気質及び気象の状況を調査します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用、施設関連車両の走行による排出ガスが大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。                         |
|        | 悪臭           | ○    | －   | 悪臭の状況を調査します。施設の供用により発生する悪臭の影響の程度を、事業計画等から定性的に予測します。  |
|        | ヒートアイランド現象   | ○    | －   | 土地被覆の状況（緑被、建物の状況など）及び人工排熱の状況等を調査します。土地利用状況の変化、施設供用及び施設関連車両の走行による影響を予測します。                                    |
|        | 騒音・振動        | ○    | ○   | 一般環境及び沿道における騒音・振動の状況を調査します。施設の供用及び施設関連車両の走行等により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。                                   |
|        | 低周波音         | －    | ○   | 低周波音の状況を調査します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働により発生する低周波音について、数値計算により予測します。   |
|        | 動植物、生態系      | －    | ○   | 動植物種の生息・生育状況等を調査するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を調査します。土地利用の変化等による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、定性的に予測します。            |
|        | 緑化           | ○    | ○   | 既存の植生の状況や緑被の状況を調査します。土地利用の変化等による緑の質・量への影響を定性的に予測します。   |
|        | 人と自然とのふれあいの場 | ○    | －   | 主要な人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を調査します。土地利用の変化等による人と自然とのふれあいの場の変化の程度を定性的に予測します。                                     |
|        | 景観           | ○    | ○   | 景観資源、眺望地点の分布状況を調査します。建築物等の存在による代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、フォトモンタージュを作成して予測します。                                  |
|        | 日照障害         | ○    | －   | 建築物等の分布状況を調査します。建築物等の存在により発生する日影の影響を、計算式により予測します。  |
|        | テレビ受信障害      | ○    | ○   | テレビ電波受信状況及び建築物等の分布状況を調査します。建築物等の存在がテレビ電波受信状況に及ぼす影響を、計算式により予測します。   |
|        | 安全           | ○    | －   | 過去の災害等の状況を調査します。施設の供用による安全性への影響を定性的に予測します。   |
|        | 交通混雑         | ○    | ○   | 交通量、道路の状況等を調査します。駐車場の利用、施設関連車両の走行による影響を数値計算により予測します。   |
| 交通安全   | ○            | ○    | 交通安全施設等の状況を調査します。駐車場の利用、施設関連車両の走行、歩行者の往来による影響を、事業計画等を基に予測します。 |  |

(3) 評価の方法

現況調査及び予測の結果を踏まえ、選定した環境要素ごとに、環境影響が可能な限り回避または低減されているか、また良好な環境の創造のための取組が可能な限り実施されているかについて、評価します。

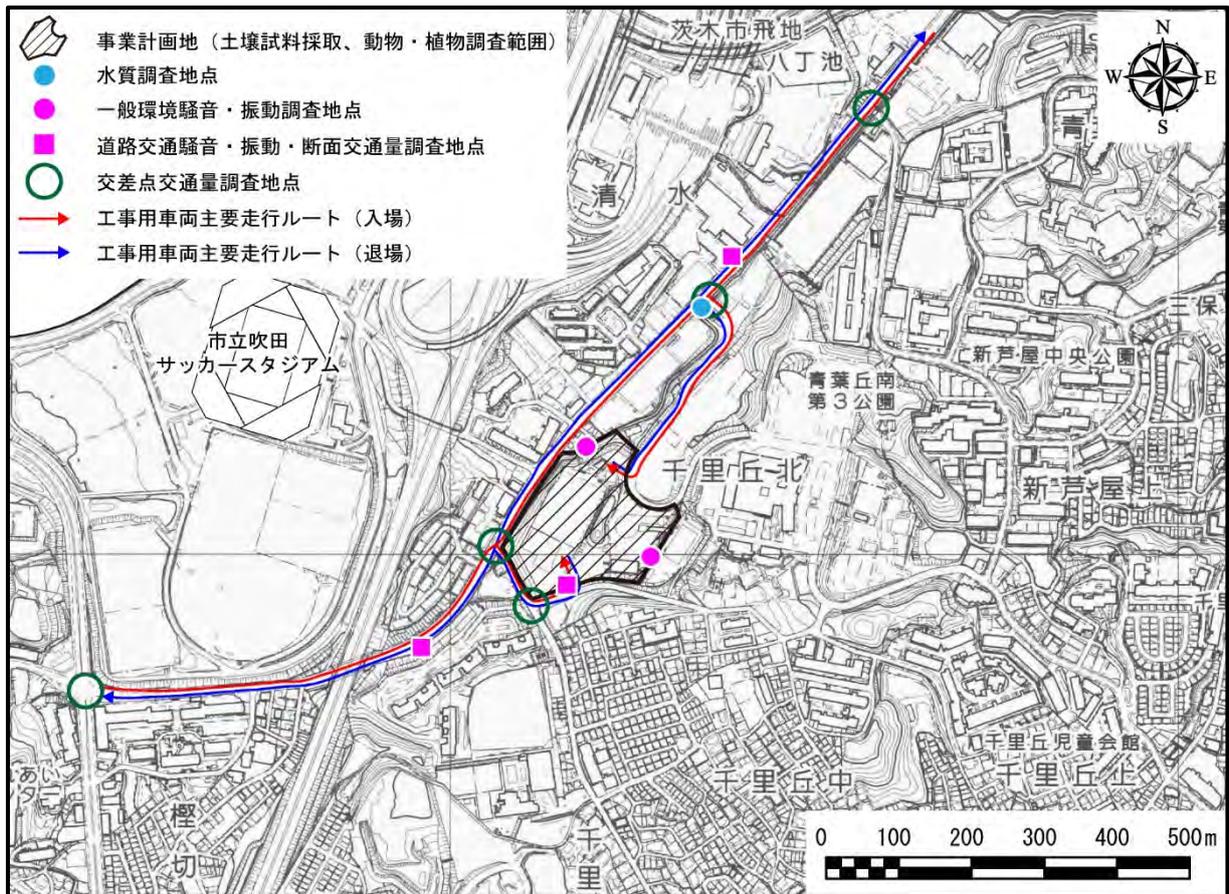


図 7 (1) 現地調査地点及び範囲（工事）

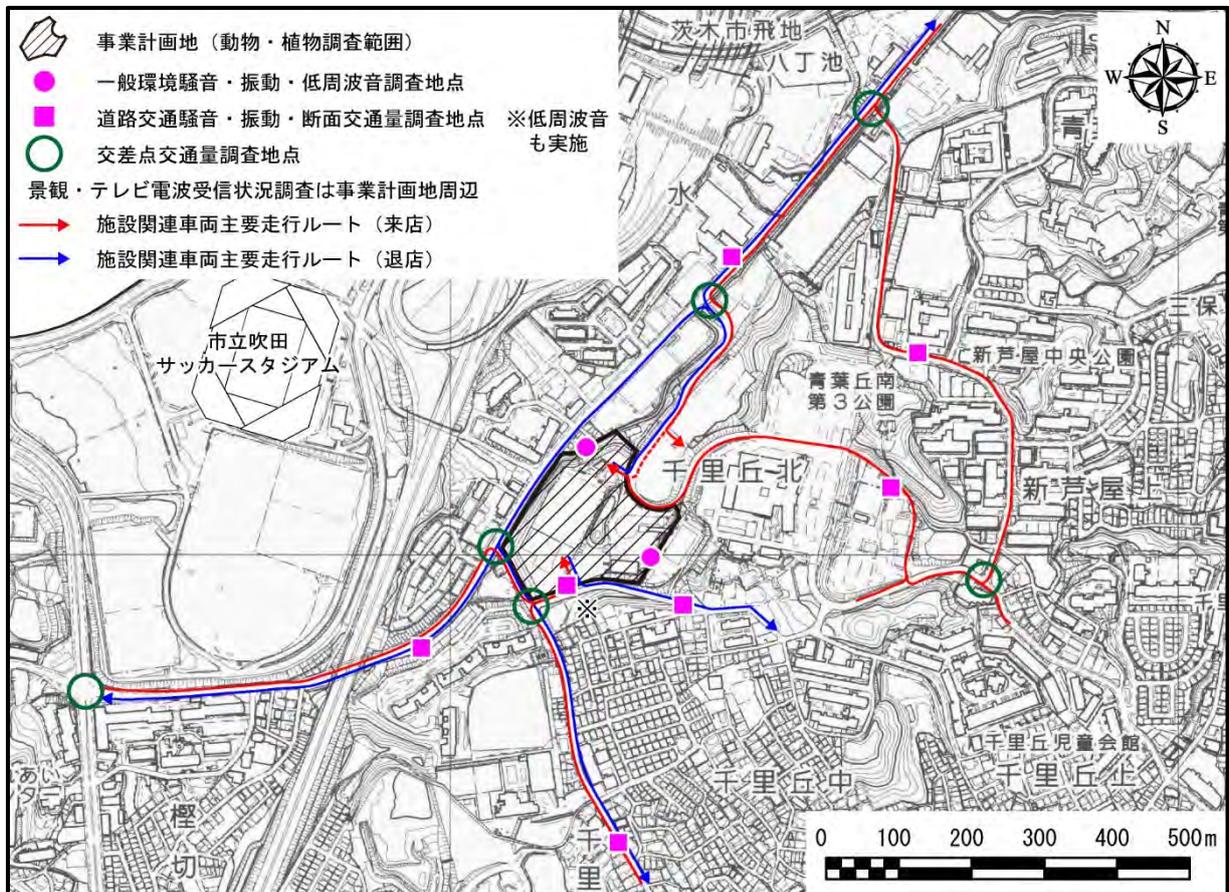


図 7 (2) 現地調査地点及び範囲（存在・供用）

## 1 2 環境影響評価の結果

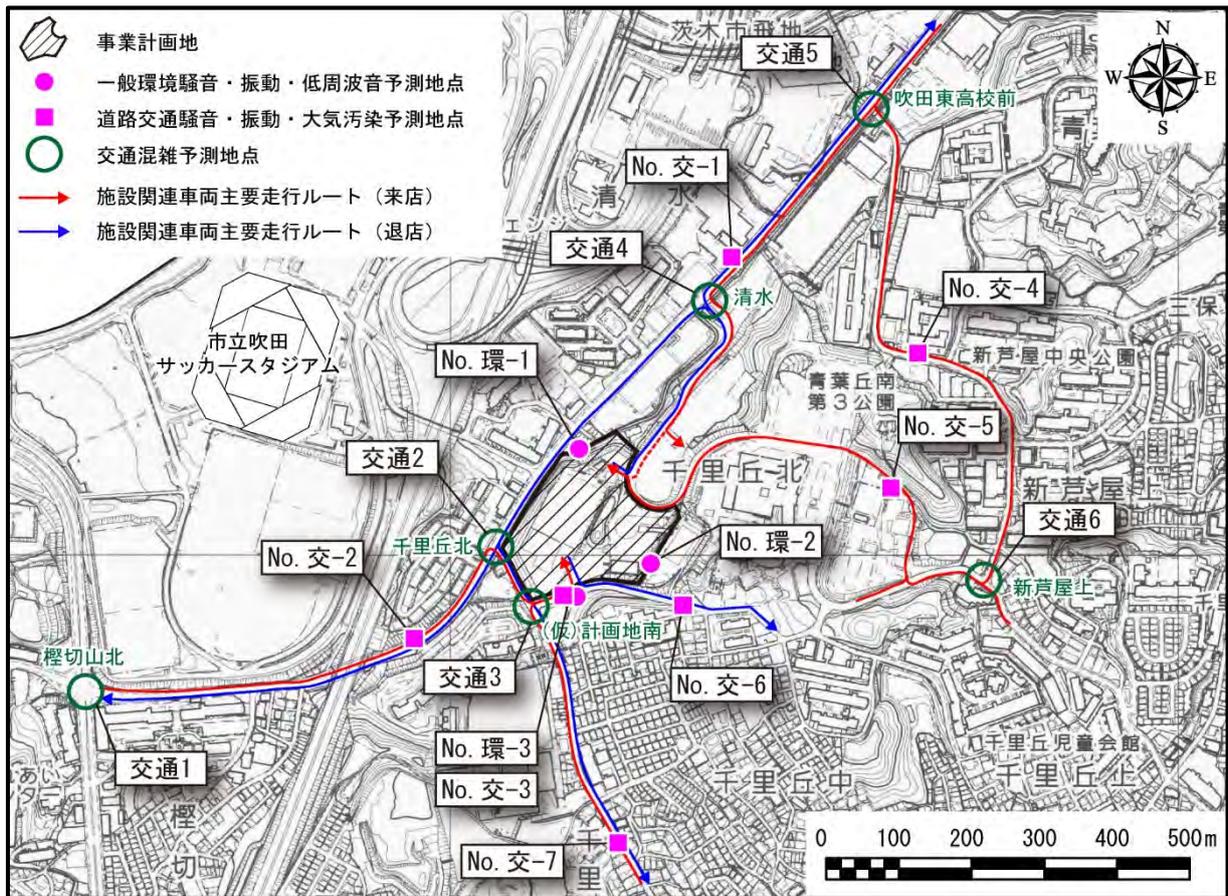


図 8 大気汚染、騒音、振動、低周波音、交通混雑の予測地点位置図

### (1) 温室効果ガス・エネルギー

#### ア 供用

##### (ア) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働

施設の供用及び冷暖房施設等の稼働により発生する温室効果ガスについては、環境取組を実施しない基準ケースでの二酸化炭素排出量が 1,282t-CO<sub>2</sub>/年、環境取組による削減量が 403t-CO<sub>2</sub>/年、削減率が 31%と予測しました。

また、本事業では、「大阪府建築物の環境配慮制度」の CASBEE A ランクを目指すとともに、建物の遮熱や緑化、複層ガラス等の採用などによる空調負荷の低減、店内照明や空調の自動制御などの施設の省エネルギーの取組を実施することにより、同種施設と同等以上の環境性能をもたせる計画としています。

##### (イ) 施設関連車両の走行

千里丘北交差点の右折車線の延伸や、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）を拡幅することにより、当該交差点及び道路区間の交通流が円滑になるものと推定しました。定性的な予測ですが、交通流が円滑になることによって、車両の滞留の低減に伴う燃料消費量及び二酸化炭素排出量の削減が期待できます。なお、南側出入口については、看板、誘導員などを配置し、交通混雑の原因となる右折入庫及び右折出庫を禁止する計画としています。

## (2) 廃棄物等

### ア 工事

工事の実施による建設廃棄物の発生量は、全体で 345.5 t、再資源化量は 194.1 t、再資源化率は 56.2%と予測しました。建設発生土については、残土は事業計画地内で切土・盛土の調整を行うため、場外への搬出は発生せず、フロン類についても発生しないと予測しました。

また、本事業では、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などの取組を実施することにより、工事中の廃棄物等による周辺への影響をできる限り軽減する計画としています。

### イ 供用

施設の供用による廃棄物発生量は、可燃物が 218.2t/年、プラスチック類が 13.0t/年、不燃物が 15.7t/年、その他混合廃棄物が 37.3t/年となり、廃棄物全体で 284.2t/年と予測しました。本事業では、これらの廃棄物について、分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・再資源化に努めます。また、資源回収ボックスや古紙リサイクルステーションの設置、レジ袋有料化などマイバッグ持参の推進に努めるなどの取組を実施することにより、その他可燃物（一般廃棄物）を除く可燃物（分別により、その他可燃物についても 30%を再資源化）、プラスチック類の全量、ガラス陶磁器を除く不燃物について再資源化を行い、廃棄物発生量全体の 83.8%について再資源化を行う計画としています。

また、歩行者の往来により発生する廃棄物については、店舗内及び敷地内の各所にごみ箱を設置し、廃棄物の回収に努めるとともに、店舗周辺にごみを捨てないよう、来客への呼びかけを行うことから、影響はほとんどないと予測しました。

## (3) 大気汚染

### ア 工事

#### (ア) 建設機械の稼働

建設機械等の稼働により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 8 及び表 9 に示すとおりです。二酸化窒素については、年平均値は吹田市目標値を上回るものの環境基準値を下回り、1 時間値は「中央公害対策審議会の短期暴露指針」を上回ると予測しました。浮遊粒子状物質については、年平均値及び 1 時間値ともに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。

本事業では、建物を北側に寄せていることから、建設機械の主要な可動域は事業計画地内の北側に寄ることとなります。工事を実施する際には、特に南側出入口付近に近接する住居に配慮するとともに、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用する、工事の効率化、同時稼働のできる限りの回避、空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適正な施工管理を行うなどの取組を実施することにより、建設機械等からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 8 (1) 建設機械等の稼働により発生する二酸化窒素の予測結果 (年平均値)

| 予測時期 | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) |                      | バックグラウンド濃度 (ppm)     | 環境濃度年平均値 (ppm)         | 日平均値の年間98%値 (ppm) | 吹田市の目標値                    | 環境基準値                                    |
|------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--|
|      | NO <sub>x</sub>                      | NO <sub>2</sub><br>① | NO <sub>2</sub><br>② | NO <sub>2</sub><br>①+② | NO <sub>2</sub>   |                            |  |
| 工事中  | 0.011                                | 0.009                | 0.011                | 0.020                  | 0.042             | 1時間値の1日平均値が0.04 ppm以下であること | 1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること |

表 8 (2) 建設機械等の稼働により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (年平均値)

| 予測時期 | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) |       | バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 環境濃度年平均値 (mg/m <sup>3</sup> ) | 日平均値の年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )         | 吹田市の目標値・環境基準値 |
|------|---|-------|---------------------------------|-------------------------------|---|---------------|
|      | ①   | ②     | ①+②                             |                               |   |               |
| 工事中  | 0.0012  | 0.017 | 0.0182                          | 0.046                         | 1時間値の1日平均値が0.10 mg/m <sup>3</sup> 以下であること |               |

表 9 (1) 建設機械等の稼働により発生する二酸化窒素の予測結果 (1時間値)

| 予測時期  | 風向 | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) |                      | バックグラウンド濃度 (ppm)     | 環境濃度1時間値 (ppm)         | 短期暴露の指針値                   |
|-------|----|--------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
|       |    | NO <sub>x</sub>                      | NO <sub>2</sub><br>① | NO <sub>2</sub><br>② | NO <sub>2</sub><br>①+② |                            |
| 工事最盛期 | N  | 0.589                                | 0.196                | 0.011                | 0.21                   | 1時間値暴露として0.1~0.2ppm以下であること |
|       | S  | 0.515                                | 0.177                | 0.011                | 0.19                   |                            |

表 9 (2) 建設機械等の稼働により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (1時間値)

| 予測時期  | 風向 | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) |       | バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 環境濃度1時間値 (mg/m <sup>3</sup> )      | 吹田市の目標値・環境基準値 |
|-------|----|---|-------|---------------------------------|------------------------------------|---------------|
|       |    | ①   | ②     | ①+②                             |                                    |               |
| 工事最盛期 | N  | 0.062   | 0.017 | 0.079                           | 1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること |               |
|       | S  | 0.055   | 0.017 | 0.072                           |                                    |               |

(イ) 工事用車両の走行

工事用車両の走行により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 10 に示すとおりです。工事用車両主要走行ルート沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、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。

また、本事業では、資機材搬入車両について、可能な限り最新の燃費・排気ガス性能の良い車両を使用し、工事用車両の台数をできる限り削減するとともに、運転者に対して、空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適切な運行を指導・徹底するなどの取組を実施することにより、工事用車両からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 10 (1) 工事用車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果

| 予測時期 | 予測地点   | 工事用車両による寄与濃度 (ppm) | 一般車両による寄与濃度 (ppm) | 計 (ppm)             |                   | バックグラウンド濃度 (ppm)  | 環境濃度年平均値 (ppm)      | 日平均値の年間98%値 (ppm) | 吹田市の目標値                  | 環境基準値                                   |
|------|--------|--------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------------|---|
|      |        | NO <sub>x</sub> ①  | NO <sub>x</sub> ② | NO <sub>x</sub> ①+② | NO <sub>2</sub> ③ | NO <sub>2</sub> ④ | NO <sub>2</sub> ③+④ | NO <sub>2</sub>   |                          |   |
| 工事中  | No.交-1 | 0.000002           | 0.00217           | 0.00219             | 0.00219           | 0.011             | 0.0132              | 0.033             | 1時間値の日平均値が0.04ppm以下であること | 1時間値の日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること |
|      | No.交-2 | 0.000002           | 0.00244           | 0.00246             | 0.00246           | 0.011             | 0.0135              | 0.033             |                          |   |
|      | No.交-3 | 0.000008           | 0.00144           | 0.00152             | 0.00152           | 0.011             | 0.0125              | 0.032             |                          |   |

表 10 (2) 工事用車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果

| 予測時期 | 予測地点   | 工事用車両による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 一般車両による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 計 (mg/m <sup>3</sup> ) | バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 環境濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 日平均値の年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> ) | 吹田市の目標値・環境基準値                           |
|------|--------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|---|
|      |        | ①                                 | ②                                | ③=①+②                  | ④                               | ③+④                       | (mg/m <sup>3</sup> )              |   |
| 工事中  | No.交-1 | 0.0000008                         | 0.0000705                        | 0.0000713              | 0.017                           | 0.01707                   | 0.041                             | 1時間値の日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること |
|      | No.交-2 | 0.0000008                         | 0.0000774                        | 0.0000782              | 0.017                           | 0.01708                   | 0.041                             |   |
|      | No.交-3 | 0.0000021                         | 0.0000496                        | 0.0000517              | 0.017                           | 0.01705                   | 0.041                             |   |

## イ 供用

### (ア) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用

施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 11 に示すとおりです。二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境濃度は、ともに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。

また、本事業では、設備機器を定期的に点検・整備し、良好な運転の維持を図るとともに、設備機器の選定にあたっては、可能な限り最新の低 NO<sub>x</sub> 型の機器を選定し、窒素酸化物排出量の低減を図るなどの取組を実施することにより、施設の供用により発生する排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 11 (1) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用により発生する二酸化窒素の予測結果

| 予測時期      | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) |                      | バックグラウンド濃度 (ppm)     | 環境濃度<br>年平均値 (ppm)     | 日平均値の年間<br>98%値 (ppm) | 吹田市の<br>目標値                            | 環境基準値   |
|-----------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|--|---|
|           | NO <sub>x</sub>                      | NO <sub>2</sub><br>① | NO <sub>2</sub><br>② | NO <sub>2</sub><br>①+② | NO <sub>2</sub>       |  |   |
| 施設<br>供用時 | 0.0033                               | 0.004                | 0.011                | 0.015                  | 0.033                 | 1 時間値の 1 日<br>平均値が 0.04 ppm<br>以下であること | 1 時間値の 1 日平<br>均値が 0.04~<br>0.06ppm のゾー<br>ン内またはそれ以<br>下であること |

表 11 (2) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用により発生する浮遊粒子状物質の予測結果

| 予測時期      | 周辺住居地域等における建設機械等による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 環境濃度<br>年平均値 (mg/m <sup>3</sup> ) | 日平均値の<br>年間 2%除<br>外値 (mg/m <sup>3</sup> ) | 吹田市の目標値・<br>環境基準値                                    |
|-----------|---|---------------------------------|-----------------------------------|--|--|
|           | ①   | ②                               | ①+②                               |  |  |
| 施設<br>供用時 | 0.00003   | 0.017                           | 0.01703                           | 0.044                                      | 1 時間値の 1 日平均値が<br>0.10 mg/m <sup>3</sup> 以下である<br>こと |

### (イ) 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 12 に示すとおりです。施設関連車両の主要走行ルート沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境濃度は、ともに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。

本事業では、本要約書 5~8 ページ記載の交通対策を実施することにより、施設関連車両からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 12 (1) 施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果

| 予測時期  | 予測地点   | 施設関連車両による寄与濃度 (ppm) | 一般車両による寄与濃度 (ppm) | 計 (ppm)             |                   | バックグラウンド濃度 (ppm)  | 環境濃度年平均値 (ppm)      | 日平均値の年間98%値 (ppm) | 吹田市の目標値                   | 環境基準値                                   |
|-------|--------|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------------|---|
|       |        | NO <sub>x</sub> ①   | NO <sub>x</sub> ② | NO <sub>x</sub> ①+② | NO <sub>2</sub> ③ | NO <sub>2</sub> ④ | NO <sub>2</sub> ③+④ | NO <sub>2</sub>   |                           |   |
| 施設供用時 | No.交-1 | 0.00019             | 0.00217           | 0.00236             | 0.00236           | 0.011             | 0.0134              | 0.033             | 1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること | 1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること |
|       | No.交-2 | 0.00025             | 0.00244           | 0.00268             | 0.00268           | 0.011             | 0.0137              | 0.033             |                           |   |
|       | No.交-3 | 0.00066             | 0.00144           | 0.00210             | 0.00210           | 0.011             | 0.0131              | 0.033             |                           |   |
|       | No.交-4 | 0.00006             | 0.00100           | 0.00106             | 0.00106           | 0.011             | 0.0121              | 0.032             |                           |   |
|       | No.交-5 | 0.00035             | 0.00119           | 0.00154             | 0.00154           | 0.011             | 0.0125              | 0.032             |                           |   |
|       | No.交-6 | 0.00018             | 0.00113           | 0.00131             | 0.00131           | 0.011             | 0.0123              | 0.032             |                           |   |
|       | No.交-7 | 0.00024             | 0.00240           | 0.00264             | 0.00264           | 0.011             | 0.0136              | 0.033             |                           |   |

表 12 (2) 施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果

| 予測時期  | 予測地点   | 施設関連車両による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 一般車両による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 計 (mg/m <sup>3</sup> ) | バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 環境濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) | 日平均値の年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> ) | 吹田市の目標値・環境基準値                            |
|-------|--------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--|
|       |        | ①                                  | ②                                | ③=①+②                  | ④                               | ③+④                       |                                   |  |
| 施設供用時 | No.交-1 | 0.000006                           | 0.000071                         | 0.000077               | 0.017                           | 0.01708                   | 0.041                             | 1時間値の日平均値が0.10 mg/m <sup>3</sup> 以下であること |
|       | No.交-2 | 0.000008                           | 0.000077                         | 0.000085               | 0.017                           | 0.01708                   | 0.041                             |  |
|       | No.交-3 | 0.000027                           | 0.000050                         | 0.000076               | 0.017                           | 0.01708                   | 0.041                             |  |
|       | No.交-4 | 0.000002                           | 0.000032                         | 0.000034               | 0.017                           | 0.01703                   | 0.041                             |  |
|       | No.交-5 | 0.000014                           | 0.000037                         | 0.000051               | 0.017                           | 0.01705                   | 0.041                             |  |
|       | No.交-6 | 0.000007                           | 0.000039                         | 0.000046               | 0.017                           | 0.01705                   | 0.041                             |  |
|       | No.交-7 | 0.000009                           | 0.000077                         | 0.000086               | 0.017                           | 0.01709                   | 0.041                             |  |

(4) 悪臭

ア 工事

現地で廃棄物などの焼却を行わない、アスファルトの溶融や仮設トイレの設置にあたっては臭気対策を実施することにより、工事の実施により発生する悪臭の影響はほとんどないと予測しました。

イ 供用

近隣への悪臭などを防止するため、窓、換気扇、排気口の位置や、廃棄物置場の構造に配慮する等の取組を実施することにより、施設の供用により発生する悪臭の影響はほとんどないと予測しました。

## (5) ヒートアイランド現象

### ア 存在・供用

#### (ア) 緑の回復育成、建築物等の存在、冷暖房施設等の稼働

土地被覆（土地利用）の変化による平均地表面温度の変化については、昼間は約 0.9℃、夜間は約 0.2℃上昇すると予測しました。

本事業では、駐車場緑化や屋根面の高反射化による表面温度及び周辺の気温上昇を抑制するなどの取組を行い、土地被覆（土地利用）の変化及び人工排熱による影響をできる限り軽減する計画としています。

#### (イ) 施設関連車両の走行

千里丘北交差点の右折車線の延伸や、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）を拡幅することにより、当該交差点及び道路区間の交通流が円滑になるものと推定しました。定性的な予測ですが、交通流が円滑になることによって、車両の滞留の低減に伴う燃料消費量及び人工排熱の削減が期待できます。なお、南側出入口については、看板、誘導員などを配置し、交通混雑の原因となる右折入庫及び右折出庫を禁止する計画としています。

## (6) 水質汚濁

### ア 工事

本事業では、事業計画地内に降った雨水は、一部を除いて仮設沈砂池に流入し沈砂を行った後に雨水放流河川である薄谷水路に放流する計画としています。仮設沈砂池排水口における SS 濃度は 29.5mg/L と予測しましたが、これは、現況（32mg/L）の水質に影響を及ぼさない程度です。

また、本事業では、状況に応じてシート被覆、土のうや土砂流出防止柵を設置すること、仮囲い足元に巾木を設置することとし、濁水や土砂の流出を防止する計画としています。

## (7) 土壌汚染

### ア 工事

事業計画地は、東側は昭和 45 年頃からプールなどのスポーツ娯楽施設として利用された後、平成 20 年頃から MBS 毎日放送千里丘ミリカセンターとなっており（現在は解体撤去済）。西側は、昭和 48 年頃からミリカゴルフセンターとなっており（現在は閉場）。MBS 毎日放送千里丘ミリカセンター用地において、屋内で PCB 廃棄物をドラム缶にて保管（密閉保管）していましたが、平成 30 年 5 月に全て処分を完了しており、その後新たな保管はせず、現在に至るまで管理有害物質の使用等の情報はありません。また、ミリカゴルフセンター用地についても、管理有害物質の使用等の情報はありません。その他、自然由来及び埋立用材料由来の汚染についての情報もありません。このため、事業計画地において、管理有害物質による土壌汚染のおそれはないものと判断されます。したがって、工事（掘削工事）の実施による土壌汚染に及ぼす影響はほとんどないと予測しました。

また、本事業では、工法選定の際に、土壌、地下水を汚染しない工法であることを確認の上決定するなどの取組を実施することにより、工事の実施による土壌汚染への影響をできる限り軽減する計画としています。

## (8) 騒音

### ア 工事

#### (ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による事業計画地敷地境界上での騒音レベルは、工事最盛期である着工後4ヶ月目において、最大で85dBと予測しました。これは、規制基準値である85dBと同値ですが、予測上は、建設機械が全て同時稼働するという最も影響の大きな場合で計算しています。

また、本事業では、建設地の周囲に仮囲い鋼板を設置する、可能な限り最新の低騒音型建設機械又は超低騒音型建設機械を使用する、建設機械の集中稼働を回避するなどの取組を実施することにより、建設機械の稼働に伴う騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

#### (イ) 工所用車両の走行

工所用車両の走行による騒音の予測結果は、表13に示すとおりです。工所用車両主要走行ルート沿道において、環境基準値及び吹田市目標値を上回ると予測しましたが、本事業では、工所用車両の集中を回避する、工所用車両の適切な点検・整備を実施するなどの取組を実施することにより、工所用車両の走行に伴う騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 13 工所用車両の走行による道路交通騒音予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日別 | 昼夜別 | 現況値<br>(A) | 増分<br>(B) | 予測値<br>(A+B) | 環境基準値・<br>吹田市目標値 |
|--------|-----------|-----|------------|-----------|--------------|------------------|
| No.交-1 | 平日        | 昼間  | 67.5       | 0.1       | 67.6         | 65               |
| No.交-2 | 平日        | 昼間  | 67.3       | 0.0       | 67.3         |                  |
| No.交-3 | 平日        | 昼間  | 60.4       | 0.4       | 60.8         | 60               |

注) 昼間の時間区分は、6時～22時。

現況の騒音レベルは、現地調査結果。

### イ 供用

#### (ア) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用

施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用による騒音の予測結果は、表14に示すとおりです。騒音レベルは、昼間52～60dB、夜間44～51dBと予測しました。昼間は、平日、休日ともに全ての地点において環境基準値及び吹田市目標値を下回っていますが、夜間は、No.環-1の平日及び休日、No.環-2の平日において環境基準値及び吹田市目標値を上回っています。ただし、それらの地点（時間帯）については、現況が既に環境基準値及び吹田市目標値を上回っており、本事業の実施による騒音レベルの増加はありません。

また、本事業では、空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに配置に配慮し、防音性能のある目隠しフェンス等の設置により、周辺への騒音による影響の低減を図るなど、施設からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 14 施設の供用、冷暖房施設等の稼働、駐車場の利用による騒音の予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日<br>別 | 昼夜別 | 等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) |    |    |     |     |    |    | 環境<br>基準値・<br>吹田市<br>目標値 |
|--------|---------------|-----|-----------------------|----|----|-----|-----|----|----|--------------------------|
|        |               |     | 予測値                   |    |    | 現況値 | 合成値 |    |    |                          |
|        |               |     | 1階                    | 2階 | 3階 |     | 1階  | 2階 | 3階 |                          |
| No.環-1 | 平日            | 昼間  | 33                    | 36 | 38 | 52  | 52  | 52 | 52 | 55                       |
|        |               | 夜間  | 7                     | 11 | 18 | 49  | 49  | 49 | 49 | 45                       |
|        | 休日            | 昼間  | 34                    | 37 | 40 | 54  | 54  | 54 | 54 | 55                       |
|        |               | 夜間  | 7                     | 11 | 18 | 48  | 48  | 48 | 48 | 45                       |
| No.環-2 | 平日            | 昼間  | 48                    | 49 | —  | 50  | 52  | 52 | —  | 55                       |
|        |               | 夜間  | 34                    | 34 | —  | 46  | 46  | 46 | —  | 45                       |
|        | 休日            | 昼間  | 50                    | 50 | —  | 50  | 53  | 53 | —  | 55                       |
|        |               | 夜間  | 34                    | 34 | —  | 44  | 44  | 44 | —  | 45                       |
| No.環-3 | 平日            | 昼間  | 49                    | 49 | —  | 59  | 59  | 59 | —  | 60                       |
|        |               | 夜間  | 25                    | 25 | —  | 51  | 51  | 51 | —  | 55                       |
|        | 休日            | 昼間  | 51                    | 51 | —  | 60  | 60  | 60 | —  | 60                       |
|        |               | 夜間  | 25                    | 25 | —  | 50  | 50  | 50 | —  | 55                       |

注) 昼間の時間区分は 6 時～22 時、夜間の時間区分は 22 時～6 時。  
現況の騒音レベルは、現地調査結果。

#### (イ) 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行による騒音の予測結果は、表 15 に示すとおりです。施設関連車両の走行による道路交通騒音の増加分は、0.4～1.5dB と予測しました。予測結果は、No.交-4 の休日及び No.交-5 を除いて環境基準値及び吹田市目標値（以下、「基準値等」といいます。）を上回っています。

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、比較的本事業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。

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。本予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んでいます。

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になるので、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（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。本予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んでいますが、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。

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えており、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えており、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。

以上のように、施設関連車両の走行に伴う騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 15 施設関連車両の走行による道路交通騒音予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日<br>別 | 昼夜<br>別 | 現況値<br>(A) | 増分<br>(B) | 予測値<br>(A+B) | 環境基準値・<br>吹田市目標値 |
|--------|---------------|---------|------------|-----------|--------------|------------------|
| No.交-1 | 平日            | 昼間      | 67.5       | 0.4       | 67.9         | 65               |
|        | 休日            | 昼間      | 67.9       | 0.5       | 68.4         | 65               |
|        | 試合日*          | 昼間      | 68.5       | 0.5       | 69.0         | 65               |
| No.交-2 | 平日            | 昼間      | 67.3       | 0.4       | 67.7         | 65               |
|        | 休日            | 昼間      | 67.4       | 0.7       | 68.1         | 65               |
|        | 試合日*          | 昼間      | 67.9       | 0.6       | 68.5         | 65               |
| No.交-3 | 平日            | 昼間      | 60.4       | 0.7       | 61.1         | 60               |
|        | 休日            | 昼間      | 61.2       | 0.8       | 62.0         | 60               |
|        | 試合日*          | 昼間      | 64.6       | 0.4       | 65.0         | 60               |
| No.交-4 | 平日            | 昼間      | 60.4       | 0.5       | 60.9         | 60               |
|        | 休日            | 昼間      | 59.6       | 0.8       | 60.4         | 60               |
| No.交-5 | 平日            | 昼間      | 58.7       | 1.5       | 60.2         | 65               |
|        | 休日            | 昼間      | 59.3       | 1.2       | 60.5         | 65               |
| No.交-6 | 平日            | 昼間      | 60.4       | 0.7       | 61.1         | 60               |
|        | 休日            | 昼間      | 60.4       | 0.8       | 61.2         | 60               |
| No.交-7 | 平日            | 昼間      | 62.7       | 0.9       | 63.6         | 60               |
|        | 休日            | 昼間      | 62.5       | 0.9       | 63.4         | 60               |
|        | 試合日*          | 昼間      | 63.5       | 0.8       | 64.3         | 60               |

注) 昼間の時間区分は、6 時～22 時。

現況の騒音レベルは、現地調査結果。

※「試合日」は、市立吹田サッカースタジアムにおけるサッカー試合日としました。

#### (ウ) 歩行者の往来

歩行者の往来により発生する騒音については、事業計画地及びその周辺において騒音を発しないよう呼びかけるとともに、本事業に起因する歩行者が住宅地内を通行することは想定されないことから、影響はほとんどないと予測しました。

## (9) 振動

### ア 工事

#### (ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による事業計画地敷地境界上での振動レベルは、工事最盛期である着工後3ヶ月目において、最大で72dBと予測しました。これは、規制基準値である75dBを下回っています。なお、予測上は、建設機械が全て同時稼働するという最も影響の大きな場合で計算しています。

また、本事業では、可能な限り最新の低振動型建設機械を使用する、建設機械の集中稼働を回避するなどの取組を実施することにより、建設機械の稼働に伴う振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

#### (イ) 工事用車両の走行

工事用車両の走行による振動の予測結果は、表16に示すとおりです。工事用車両主要走行ルート沿道において、道路交通振動レベルは、32.3～47.6dBであり、道路交通振動の限度値を十分に下回ると予測しました。

また、本事業では、工事用車両の集中を回避する、工事用車両の適切な点検・整備を実施するなどの取組を実施することにより、工事用車両の走行に伴う振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 16 工事用車両の走行による道路交通振動予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日<br>別 | 昼夜別 | 現況値<br>(A) | 増分<br>(B) | 予測値<br>(A+B) | 道路交通振動の<br>限度値 |
|--------|---------------|-----|------------|-----------|--------------|----------------|
| No.交-1 | 平日            | 昼間  | 47.5       | 0.1       | 47.6         | 65             |
| No.交-2 | 平日            | 昼間  | 38.1       | 0.1       | 38.2         | 65             |
| No.交-3 | 平日            | 昼間  | 31.3       | 1.0       | 32.3         | 65             |

注) 昼間の時間区分は、6時～21時。  
現況の振動レベルは、現地調査結果。

### イ 供用

#### (ア) 施設の供用

施設の供用による振動の予測結果は、表17に示すとおりです。施設から発生する振動レベルは、昼間28～32dB、夜間22～27dBと予測し、人の振動感覚閾値といわれる55dBを十分に下回っています。

また、本事業では、空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに、配置に配慮するなどの取組を実施することにより、施設からの振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 17 施設の供用による振動の予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日<br>別 | 昼夜別 | 振動レベル ( $L_{10}$ ) |     |     | 振動感覚閾値 |
|--------|---------------|-----|--------------------|-----|-----|--------|
|        |               |     | 予測値                | 現況値 | 合成値 |        |
| No.環-1 | 平日            | 昼間  | 18                 | 30  | 30  | 55     |
|        |               | 夜間  | 7                  | 27  | 27  |        |
|        | 休日            | 昼間  | 18                 | 28  | 28  |        |
|        |               | 夜間  | 7                  | 24  | 24  |        |
| No.環-2 | 平日            | 昼間  | 23                 | 31  | 32  |        |
|        |               | 夜間  | 13                 | 26  | 26  |        |
|        | 休日            | 昼間  | 23                 | 30  | 31  |        |
|        |               | 夜間  | 13                 | 21  | 22  |        |
| No.環-3 | 平日            | 昼間  | 19                 | 31  | 31  |        |
|        |               | 夜間  | 6                  | 24  | 24  |        |
|        | 休日            | 昼間  | 19                 | 31  | 31  |        |
|        |               | 夜間  | 6                  | 22  | 22  |        |

注) 昼間の時間区分は 6 時～21 時、夜間の時間区分は 21 時～6 時。

現況の振動レベルは、現地調査結果。

#### (イ) 施設関連車両の走行

施設関連車両の走行による振動の予測結果は、表 18 に示すとおりです。施設関連車両の主要走行ルート沿道において、施設関連車両の走行による道路交通振動の上昇は、0.4～2.0dB と予測しました。全ての地点で道路交通振動の限度値を十分に下回っています。

また、本事業では、本要約書 5～8 ページ記載の交通対策を実施することにより、施設関連車両の走行に伴う振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 18 施設関連車両の走行による道路交通振動予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日<br>休日<br>別 | 昼夜<br>別 | 現況値<br>(A) | 増分<br>(B) | 予測値<br>(A+B) | 道路交通振動の<br>限度値 |
|--------|---------------|---------|------------|-----------|--------------|----------------|
| No.交-1 | 平日            | 昼間      | 47.5       | 0.4       | 47.9         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 44.5       | 0.6       | 45.1         |                |
| No.交-2 | 平日            | 昼間      | 38.1       | 0.4       | 38.5         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 36.5       | 0.6       | 37.1         |                |
| No.交-3 | 平日            | 昼間      | 31.3       | 1.7       | 33.0         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 31.6       | 2.0       | 33.6         |                |
| No.交-4 | 平日            | 昼間      | 32.6       | 0.7       | 33.3         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 30.0       | 1.3       | 31.3         |                |
| No.交-5 | 平日            | 昼間      | 30.9       | 1.4       | 32.3         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 30.5       | 1.3       | 31.8         |                |
| No.交-6 | 平日            | 昼間      | 34.5       | 0.7       | 35.2         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 35.3       | 0.8       | 36.1         |                |
| No.交-7 | 平日            | 昼間      | 41.8       | 0.6       | 42.4         | 65             |
|        | 休日            | 昼間      | 41.1       | 1.0       | 42.1         |                |

注) 昼間の時間区分は、6時～21時。  
現況の振動レベルは、現地調査結果です。

(10) 低周波音

ア 供用

(ア) 施設の供用、冷暖房施設等の稼働

施設の供用、冷暖房施設等の稼働による低周波音の予測結果は、表 19 に示すとおりです。施設から発生する低周波音圧レベルは、58～64dB と予測しました。これは、低周波音の心身に係る苦情に関する参照値を下回っています。

また、本事業では、空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに配置に配慮し、定期的に点検・整備を行うなどの取組を実施することにより、施設からの低周波音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 19 施設の供用、冷暖房施設等の稼働による低周波音の予測結果

単位：dB

| 予測地点   | 平日休日別 | 昼夜別 | 低周波音圧レベル (L <sub>G</sub> ) |    |    | 参照値 |
|--------|-------|-----|----------------------------|----|----|-----|
|        |       |     | 1階                         | 2階 | 3階 |     |
| No.環-1 | 平日    | 昼間  | 58                         | 58 | 58 | 92  |
|        | 休日    | 昼間  | 58                         | 58 | 58 |     |
| No.環-2 | 平日    | 昼間  | 64                         | 64 | —  |     |
|        | 休日    | 昼間  | 64                         | 64 | —  |     |
| No.環-3 | 平日    | 昼間  | 58                         | 58 | —  |     |
|        | 休日    | 昼間  | 58                         | 58 | —  |     |

注) 昼間の時間区分は、6時～22時。

## (11) 動物

### ア 工事・存在・供用

事業計画地は大きな緑地（斜面地）を含む形状であり、その斜面地には樹木や草が既存しています。本事業では、これらの既存の緑地を可能な限り残置する計画としています。工事により改変する区域は、道路や人工構造物が大半であり、一部、事業計画地内中央のモウソクチク植林が消失しますが、当該環境に強く依存する動物種はありません。したがって、工事の実施による動物相への影響は軽微であると予測しました。また、事業計画地は、もともとゴルフ練習場及び放送施設が営業されており、それらの施設の稼働に伴う騒音・振動や夜間の照明などの人為干渉があったこと、また事業計画地の周囲は大半が道路や人工構造物であることを考慮すると、施設の存在・供用時における環境変化の程度は小さく、生息への影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、事業計画地内の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成することにより、動植物の生息や生育環境に配慮するなどの取組を実施することにより、動物への影響をできる限り軽減する計画としています。

## (12) 植物

### ア 工事・存在・供用

事業計画地は周囲に大きな緑地（斜面地）を含む形状であり、その緑地にアカマツ林、草地、そして中央の盛土部分にモウソウチク植林が既存しています。工事の実施により、モウソウチク植林は消失しますが、事業計画地周囲の既存緑地を出来る限り残存することにより、既存の植生を保全する計画としています。また、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緑化を可能な限り実施し、「吹田市開発事業の手續等に関する条例」（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ます。現地調査で確認した重要な種（4種）は、いずれも植栽または逸脱個体であり、自生している種はありませんでした。また、消失していない重要な種（2種）の生育場所はいずれも切土や盛土は行われなため、個体及び生育環境は改変されません。施設の存在・供用時における夜間の屋外照明については、過剰な照明を避け、色や向きなどについて周辺的生活環境や生態系に配慮する計画としています。これらのことから、工事の実施及び施設の存在・供用時に事業計画地及びその周辺の植生へ及ぼす影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、事業計画地内の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成することにより、動植物の生息や生育環境に配慮するなどの取組を実施することにより、植物への影響をできる限り軽減する計画としています。

## (13) 生態系

### ア 工事・存在・供用

生態系の注目種・群集の生態等から推察される事業計画地の生態系の特徴は、移動性や順応性の高い動植物で構成されていると考えられ、工事の実施に伴い周辺に移動すること、施設の存在・稼働に対しても順応して生息・生育すると考えられることから、地域の生態系は持続すると予測しました。また、地域の生態系を特徴づける生態系の注目種・群集についても、本事業による影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、事業計画地内の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成することにより、動植物の生息や生育環境に配慮するなどの取組を実施することにより、生態系への影響をできる限り軽減する計画としています。

#### (14) 緑化

##### ア 存在

事業計画地内の緑地は、主に造成地に植栽されたアカマツ及びモウソウチク等の樹林と、造成法面に生育するセイタカアワダチソウ及びチガヤ等の草地となっています。本事業の実施により、事業計画地内の緑地は27.6%から25.7%（目標緑被率30%に対して85.7%の達成度）に減少しますが、事業により消失するのは産業管理外来種のモウソウチク植林（事業計画地面積の5.7%）が大半であり、事業計画地西側のアカマツ高木は残置する計画としています。また、事業計画地周囲の緑地に既存もしくは新規の低・中・高木を配置することにより、「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ます。草本植生についても、外来種が侵入している現状から、本事業の実施により緑の質は向上するものと予測しました。

また、本事業では、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、質的充実を図るなどの取組を実施する計画としています。

#### (15) 人と自然とのふれあいの場

##### ア 工事・存在

本事業の実施により、人と自然とのふれあいの場の消滅または改変はなく、機能の変化はほとんどないものと予測しました。事業計画地周辺の散策コースのうち、「千里丘稻荷コース」の一部が事業計画地に隣接していますが、事業計画地西側に隣接する市道中央環状山田東線（あおば通り）については、事業計画地内地盤高の高低差が約10m程度ある斜面となっており、西側からの車両の出入りがないため、影響はないものと考えられます。また、当該斜面は、現状、樹木が既存する緑地となっていますが、本事業では残置する計画としています。

事業計画地西側に隣接する市道千里丘中央線については、春のおすすめコースとされていますが、現状、事業計画地側に歩道は整備されていません。本事業では、事業計画地をセットバックして歩道を整備する計画としていることから、利用の質が向上するものと考えられます。

また、事業計画地周辺の工事用車両及び施設関連車両の主要な通行経路には歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されており、歩行者と自動車の交通は分離されています。これらのことから、本事業の実施による人と自然とのふれあいの場への影響はほとんどないものと予測しました。

さらに、本事業では、事業計画地内の既存緑地を出来る限り残存し、当該緑地と連続させた緑地帯を形成することにより、人と自然とのふれあいの場に配慮するなどの取組を実施する計画としています。

## (16) 景観

### ア 存在

各眺望地点からの現況の景観写真、計画建物等完成後の景観予測図は、次の写真に示すとおりです。

計画建物は、手前の樹木に遮られて多くが視認できず、また色彩等は周辺と調和したものとなるよう計画されています。さらに、現状のゴルフ練習場のネット支柱が消失すること、及び事業計画地をセットバックしていることから、現状よりもすっきりした印象となる場所もあります。したがって、景観に著しい違和感を与えることはないものと予測しました。

また、本事業では、景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進するために建築物及びその周辺整備内容について関係行政機関と協議するなどの取組を実施することにより、景観への影響をできる限り軽減する計画としています。

【ミリカ・テラス】

現況



将来



【千里丘北小学校】

現況



将来



【事業計画地南側戸建住宅】

現況



将来



【フォレストシティ千里丘】

現況



将来



【千里丘西公園】

現況



将来



【千里丘清水バス停留所（JR 茨木行）】



(17) 日照阻害

ア 存在

事業計画地内の建物による冬至日の 8～16 時の日影は、事業計画地の北西から北東側の区域に及ぶものの、朝 9 時以降は日影が周辺の住居地に及ぶことはないと予測しました。また、事業計画地内の建物による日影時間が 5 時間以上及び 3 時間以上の区域は、事業計画地内及び北西側の市道千里丘 2 号線内となり、周辺の住居地には及ばないものと予測しました。

吹田市建築基準法施行条例では、指定容積率 200%の第二種住居地域について、表 20 の日影規制が適用されていますが、事業計画地内の建物による日影は、この規制を十分満足しています。

表 20 日影規制

| 用途地域                                      | 規制を受ける建築物       | 測定点  | 敷地境界線からの水平距離が 5m を超え、10m 以内の日影時間 | 敷地境界線からの水平距離が 10m を超える範囲における日影時間 |
|---|-----------------|------|----------------------------------|----------------------------------|
| 第一種住居地域<br>第二種住居地域<br>準住居地域<br>(容積率 200%) | 高さが 10m を超える建築物 | 4.0m | 5 時間以内                           | 3 時間以内                           |

(18) テレビ受信障害

ア 存在

計画建物の存在によるテレビ電波受信障害地域は、事業計画地内及び周辺道路、駐車場となっており、障害地域内にテレビ電波を受信している建物は存在しません。そのため、本事業の実施による電波障害の影響は小さいものと予測しました。

また、本事業では、電波障害が発生した場合には関係者と協議の上必要な改善策を講じる計画としています。

(19) 文化遺産

ア 工事

事業計画地内の範囲には、国、府及び市の指定（登録）文化財は存在しません。

また、事業計画地最寄りの埋蔵文化財として、東側に新芦屋遺跡が分布していますが、事業計画地内の範囲は届出不要あるいは包蔵地外となっています。

本事業では、工事期間中に事業計画地において遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い文化財保護法に基づき手続・対応を行う計画としています。

## (20) 安全

### ア 供用

本施設においては、高圧ガスが冷凍機、空調機等で使用されますが、高圧ガス保安法に基づき適切な手続を実施します。危険物についても、消防法等で規定する品目の指定数量以上の貯蔵・取扱い、運搬がある場合は、消防法等に基づき適切な手続を実施します。

また、本事業では、地域と災害支援協定を結ぶなど、防災拠点として、地域に合致した施設構築及び支援を図るなどの取組を実施することにより、周辺地域への安全に及ぼす影響をできる限り軽減する計画としています。

## (21) コミュニティ

### ア 工事

工事の実施により、現在のミリカゴルフセンターと MBS 毎日放送千里丘ミリカセンターの間の通路が通行できなくなります（ミリカゴルフセンター閉場に伴い、既に閉鎖済み）。また、事業計画地周辺の歩道等については、工事の進捗に合わせて一時的な幅員の減少や迂回が想定されますが、工事区域周囲へのフェンス等の設置や、必要に応じた警備員の配置等により、通行の安全確保に努める計画としています。事業計画地東側に隣接する蓮美幼児学園 千里丘北ナーサリー（認可保育園：令和元年 6 月開園）及び千里丘北プリメール（企業主導型保育園：令和元年 7 月開園）、さらにその向こう側に位置する千里丘北小学校に対しては、工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明するとともに、施設での行事や利用状況に配慮する工事計画とします。工事用車両の走行についても、「(22) 交通混雑」に示すとおり、周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼすことはないと予測しました。よって、工事の実施が事業計画地周辺のコミュニティ施設及び地域住民の交通経路に著しい影響を及ぼすことはないと予測しました。

また、本事業では、地元及び関係機関と協議し、迂回路の確保や工事用車両出入口付近に交通安全施設等を設置して交通事故の防止に努めるなどの取組を実施することにより、周辺地域のコミュニティ施設及び地域住民の交通経路に及ぼす影響をできる限り軽減する計画としています。

## (22) 交通混雑

### ア 工事

#### (ア) 工事用車両の走行

工事用車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測結果は、表 21 に示すとおりです。工事用車両の付加により交差点需要率<sup>※1</sup>は上昇するものの、

---

※1 交差点需要率：交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に交差点へ流入する交通量の比率を示します。一般に、0.9 を上回ると、円滑に処理できなくなるとされます。

その増加分は極めて少なく、最大で交通 1(櫻切山北交差点)の 19 時台の 0.512 であり、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)を十分に下回っていました。また、交通 3((仮)計画地南交差点)における交通容量比<sup>※2</sup>についても十分に低い値となっています。よって、交通処理上問題ないと予測しました。

また、本事業では、工事用車両の台数をできる限り削減する、工事を効率化・平準化し、一時的に車両が集中する時間帯のないよう計画する、市立吹田サッカースタジアムでの試合日等周辺道路が混雑する日においては、入退場時間の調整や工事日の日程調整を行うなどの取組を実施することにより、交通混雑による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

表 21 交差点解析結果(工事用車両の走行)

| 予測地点              |         | 予測対象時間 | 交差点需要率<br>(交通 3 は車線別の交通容量比) |       |
|-------------------|---------|--------|-----------------------------|-------|
|                   |         |        | 現況                          | 工事中   |
| 交通 1              |         | 7 時台   | 0.505                       | 0.510 |
|                   |         | 19 時台  |                             | 0.512 |
| 交通 2              |         | 7 時台   | 0.462                       | 0.465 |
|                   |         | 19 時台  |                             | 0.470 |
| 交通 3 <sup>※</sup> | 南流入右折   | 7 時台   | 0.014                       | 0.014 |
|                   | 東流入左右混用 |        |                             | 0.088 |
|                   | 南流入右折   | 19 時台  | 0.014                       | 0.014 |
|                   | 東流入左右混用 |        |                             | 0.088 |
| 交通 4              |         | 7 時台   | 0.287                       | 0.287 |
|                   |         | 19 時台  |                             | 0.294 |
| 交通 5              |         | 7 時台   | 0.314                       | 0.314 |
|                   |         | 19 時台  |                             | 0.318 |

注) 安全側の予測とするため、現況の交通量は、予測時間帯に関わらず平日のピーク時間帯における交通量としました。

※ 交通 3 は無信号交差点であるため、車線別の交通容量比による評価としました。

## イ 供用

### (ア) 駐車場の利用、施設関連車両の走行

施設関連車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測結果は、表 22 に示すとおりです。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、その増加分は少なく、最大で交通 2(千里丘北交差点)の休日の 0.637 であり、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)を十分に下回っていました。また、交通 3((仮)計画地南交差点)における交通容量比についても十分に低い値となっています。よって、交通処理上問題ないと予測しました。

なお、本事業では、本要約書 5~8 ページ記載の交通対策を実施することにより、交通混雑による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。

※2 交通容量比：1 つの車線を通過することができる交通量の最大値に対する実際の交通量の比率を示します。

表 22 交差点解析結果（駐車場の利用、施設関連車両の走行）

| 予測地点               |         | 平日休日<br>別 | 交差点需要率<br>(交通 3 は車線別の交通容量比) |                     |
|--------------------|---------|-----------|-----------------------------|---------------------|
|                    |         |           | 現況                          | 施設供用時               |
| 交通 1               |         | 平日        | 0.505 (17 時台)               | 0.626               |
|                    |         | 休日        | 0.491 (16 時台)               | 0.601               |
| 交通 2               |         | 平日        | 0.462 (16 時台)               | 0.611               |
|                    |         | 休日        | 0.447 (16 時台)               | 0.637               |
| 交通 3 <sup>※1</sup> | 南流入右折   | 平日        | 0.014 (17 時台)               | 0.094               |
|                    | 東流入左右混用 |           | 0.088 (17 時台)               | 0.109               |
|                    | 南流入右折   | 休日        | 0.015 (16 時台)               | 0.094               |
|                    | 東流入左右混用 |           | 0.117 (16 時台)               | 0.145               |
| 交通 4               |         | 平日        | 0.287 (17 時台)               | 0.439 <sup>※2</sup> |
|                    |         |           |                             | 0.454 <sup>※3</sup> |
|                    |         | 休日        | 0.311 (17 時台)               | 0.460 <sup>※2</sup> |
|                    |         |           |                             | 0.496 <sup>※3</sup> |
| 交通 5               |         | 平日        | 0.314 (17 時台)               | 0.371 <sup>※2</sup> |
|                    |         |           |                             | 0.371 <sup>※3</sup> |
|                    |         | 休日        | 0.298 (17 時台)               | 0.355 <sup>※2</sup> |
|                    |         |           |                             | 0.355 <sup>※3</sup> |
| 交通 6               |         | 平日        | 0.212 (17 時台)               | 0.312               |
|                    |         | 休日        | 0.217 (17 時台)               | 0.321               |

注) 安全側の予測とするため、現況の交通量は、予測時間帯に関わらず平日のピーク時間帯における交通量としました。

※1 交通 3 は無信号交差点であるため、車線別の交通容量比による評価としました。

※2 北方面からの来店車両が交通 5 (吹田東高校前交差点) を左折する場合の交差点需要率。

※3 北方面からの来店車両が交通 4 (清水交差点) を左折する場合の交差点需要率。

## (23) 交通安全

### ア 工事・供用

#### (ア) 工事用車両、駐車場の利用及び施設関連車両の走行

事業計画地周辺の工事用車両及び施設関連車両の主要な通行経路には歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されています。

来店経路のうち、北方面から吹田東高校前交差点を左折して北側入口へ向かう経路は、府立吹田東高等学校、千里丘中学校及び東山田小学校の通学路と重なりますが、これらの区間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ます。そのため、歩行者と自動車の交通は分離されています。また、本事業においては、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おり、それによる清水交差点を左折して入庫する経路の誘導効果により、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ます。

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ます。その後はセールスの告知として1~2回/月程度、チラシ等で広告しますが、オープン時のような来客を見込めるイベントはありません。また、基本的に駐車場が満車になるようなこともありません。比較的来客数が増える時期は、土・日、祝日や年末の時期ですが、学校等は休みの期間です。なお、「(22)交通混雑」に示したとおり、工事用車両及び施設関連車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響は、交通処理上問題ないと予測しています。

さらに、本事業では、本要約書5~8ページ記載の交通対策に加え、道路区域内の電柱を移設することによる安全な歩行空間の確保や、事業計画地のセットバックによる視野範囲の向上、U型バリカーの設置などの安全対策を実施することにより、交通安全への影響をできる限り軽減する計画としています。

### (イ) 歩行者の往来

公共交通機関利用による徒歩での来店は、その距離や運行頻度などから、ほとんどないものと想定されます。また、事業計画地周辺の地形は、なだらかに起伏した丘陵地となっており、全体的に北西に向かって低くなっています。事業計画地西側に隣接する市道中央環状山田東線（あおば通り）と事業計画地内地盤高の高低差は、約10m程度あり、徒歩や自転車での移動に適した地形とはいえません。そのため、市立吹田サッカースタジアムの試合日を除くと、もともと歩行者・自転車の往来数は少ないものと想定されます。

また、本事業はホームセンターという業態であり、比較的大きな荷物になる買い物をされる来店者が多いことを考慮すると、来店者のほとんどは車による来店であることが想定されます。歩行者・自転車の来店経路については、車両と同じ2箇所の出入口（北側及び南側出入口）となるため、事業計画地周辺における来店及び退店車両の走行経路と同様となります。当該経路については、歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されています。そのため、歩行者と車両の交通は分離されています。

以上のことから、周辺地域の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないものと予測しました。

## 13 事後調査の実施に関する事項

本事業の実施にあたっては、以下の項目について事後調査を実施します。

表 23 (1) 事後調査項目と方針

| 項目           | 時期  | 選定理由及び方針  |
|--------------|-----|---|
| 温室効果ガス・エネルギー | 供用後 | 事業計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、環境取組内容の実施による効果等を把握し、他施設との比較を行うため、項目として選定します。事後調査は、エネルギー使用量・二酸化炭素排出量について行うこととし、供用後1年間の記録台帳の整理等により把握します。      |
| 廃棄物          | 供用後 | 事業計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、環境取組内容の実施による効果等を把握し、他施設との比較を行うため、項目として選定します。事後調査は、施設からの廃棄物の種類別発生量・リサイクル量について行うこととし、供用後1年間の記録台帳の整理等により把握します。 |

表 23 (2) 事後調査項目と方針

| 項目   | 時期  | 選定理由及び方針  |
|------|-----|---|
| 大気汚染 | 工事中 | <p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>大気汚染については気象条件等により濃度が変化し、現地測定では事業による影響を把握することが困難です。そのため、事後調査は、建設機械や工事用車両の稼働台数等から、排出量を算出します。</p>          |
|      | 供用後 | <p>施設の供用、施設関連車両の走行については、事業計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、施設関連車両の走行に伴う排ガスによる近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、二酸化窒素・浮遊粒子状物質について行うこととし、事業計画地周辺における施設関連車両の主要走行ルート沿道の交通量調査結果から、排出量を算出します。</p>                |
| 騒音   | 工事中 | <p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う騒音による近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査により行うこととし、工事のピーク時期に、適切と考えられる調査地点を検討の上実施します。</p>                |
|      | 供用後 | <p>施設の供用、施設関連車両の走行については、事業計画に基づく予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、道路交通騒音については環境基準値及び吹田市目標値を超過している地点もあることから、近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p> |
| 振動   | 工事中 | <p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う振動による近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査により行うこととし、工事のピーク時期に、適切と考えられる調査地点を検討の上実施します。</p>                |
|      | 供用後 | <p>施設の供用、施設関連車両の走行については、事業計画に基づく予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、道路交通振動については近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>                               |
| 交通混雑 | 供用後 | <p>施設関連車両の走行については、交通計画に基づく予測を行っており、事業による著しい影響はないと予測していますが、周辺の交通状況の変化も想定され、また予測の不確実性の懸念もあることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交通量等の現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>                              |

#### 1 4 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、令和 2 年 2 月 16 日に開催した「評価書案意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民によ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す。なお、事業者の見解については、意見交換会では述べる事ができなかった内容についても整理して記載しています。

##### 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 (1)

| 項目        | 意見の概要   | 事業者の見解   |
|-----------|---|--|
| 交通混雑・交通安全 | 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が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。 | 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。  |
|           | 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。   | 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。 |
|           | 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。  | 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。  |
|           | 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。   | 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。  |
|           | 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。徳洲会の前の道路は狭く、消防車が通りにくい。火事になったときにどうするのか。  |  |

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（2）

| 項目                        | 意見の概要   | 事業者の見解   |
|---------------------------|---|--|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</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ということだが、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、南側へおりて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だが、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>                     |
|                           | <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</p>  |

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（3）

| 項目                        | 意見の概要  | 事業者の見解  |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</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。南側の入口を拡幅しているが、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び、それが飽和点の点検の仕方だと思う。</p>          | <p>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>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入庫を禁止するため、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が何かを立てていただけるのであれば良いが、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来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、物理的に右折入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>  |
|                           | <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らどうか。</p>   | <p>あおば通りからの入庫については、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、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</p> |

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（４）

| 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>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>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りどうするのか。</p> | <p>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>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> |

## 15 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 通提出されています。

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す。

### 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解 (1)

| 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難し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、実際に現地に何回かは赴き(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もわ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 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>  |
| 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、何が言いたいのかわからなかった。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ありました。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。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 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 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</p>  |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（2）

| 項目           | 意見の内容   | 事業者の見解  |
|--------------|---|---|
| 大気汚染<br>(続き) |   | <p>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 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ることが問題なのにさらに上乗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、比較的事業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。本予測結果は、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（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。本予測結果は、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</p> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

| 項目         | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|------------|--|--|
| 騒音<br>（続き） |  | <p>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設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>   |
| 交通混雑・交通安全  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・結論：南側入口の再検討</li> <li>・理由： <ul style="list-style-type: none"> <li>①危険要素が多い為 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>②徳洲会への救急搬送への懸念 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>③坂道での危険 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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問合わせをしても、事故が起こらないと動いてくれさえない中、今以上の危険因子増加は許容出来ない。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <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</p> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

| 項目                        | 意見の内容  | 事業者の見解  |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> | <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> <p>・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。<br/>→入出はあおば通り側。</p> <p>・渋滞はある程度自社内で緩和出来る。</p> <p>・子ども達への危険度も信号がある為、最小限に出来る。</p> <p>・救急のさまたげにならずに出来る。</p> <p>・坂道での危険がなくなる。</p> <p>・又、出庫の仕方もお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。</p> <p>・設計変更が道だけで、今のままの設計が使える。</p> <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。<br/>→必ず解答願います。</p> <p>・南側出入口の開門時間について<br/>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うことは、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</p> | <p>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。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> <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</p> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（5）

| 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>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ではなく、南側出入口の封鎖をお願いします。</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。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、プ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昇し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</p> | <p>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> <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> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（6）

| 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>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の、右折入庫及び右折出庫はしたい放題であることから言えます。</p> <p>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。朝は樫切山北交差点、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545～547ページに示すとおり、樫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> |
|                      | <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たいです。（評価書599ページ）</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</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</p>   |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（7）

| 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>です。どうしても千里丘中央線を経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（評価書 600 ページ）。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>•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、必要な車線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</p> | <p>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>(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>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> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（8）

| 項目                        | 意見の内容   | 事業者の見解   |
|---------------------------|---|--|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> | <p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>      | <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えており、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えており、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>   |
|                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> | <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出庫、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>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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（9）

| 項目                        | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|---------------------------|--|--|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・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</li> <li>・朝の時間帯は南側出口を閉鎖します</li> </ul>   |
|                           | <p>・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>  | <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> |
|                           | <p>・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>  | <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>   |
|                           | <p>・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>   | <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>  |
|                           | <p>※千里丘北交差点について<br/>1、右折車のために、右折車線を延伸するとのことだが、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となります。このような対策を行なうに当たって、住民の声は全く聞いていない。一方的な建設案が許されるのでしょうか。<br/>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、榎切山、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。<br/>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</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、榎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>  |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（10）

| 項目                        | 意見の内容  | 事業者の見解   |
|---------------------------|--|--|
| <p>交通混雑・交通安全<br/>(続き)</p> | <p>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。<br/>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>※千里丘北交差点について<br/>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。<br/>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。<br/>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りなおして、よりよい店舗づくりを行って下さい。</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)<br/>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>※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。<br/>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</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。<br/>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</p>   |

評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（11）

| 項目            | 意見の内容   | 事業者の見解  |
|---------------|---|---|
| 交通混雑・交通安全（続き） | <p>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折歩道になるが、運転者は歩行者に注意が向くのか気が気でない。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>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> |
| 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>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>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。</p> <p>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>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>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>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>   |

## 16 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、「評価書案に対する質問書」が1通提出されています。

その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す。

### 評価書案質問書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 質問書の内容  | 事業者の見解   |
|---|--|
| <p>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。</p> <p>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。</p> | <p>①主要箇所における地盤レベルは、評価書608ページに示すとおりです。</p> <p>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、評価書609～611ページに示すとおりです。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。</p> |

## 17 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

吹田市環境まちづくり影響評価条例第16条第1項の規定に基づく、「(仮称)SVH千里丘新築工事に係る環境影響評価書案に対する市長の意見書」(以下、「市長意見書」といいます。)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す。

### 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解(1)

| 項目        | 意見書の内容  | 事業者の見解  |
|-----------|---|---|
| 交通混雑・交通安全 | <p>来店・退店車両の北側出入口への誘導対策を確実に実施すること。</p>   | <p>来店車両の北側入口への誘導については、ホームページ、チラシ、看板等による広報周知により、北側入口(臨時駐車場)がメインの入口であることを周知・意識付けします。</p> <p>退店車両については、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します。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しやすいようにします。</p> <p>本事業の実施にあたっては、これらの対策を確実に実施してまいります。</p> |
|           | <p>供用後については、千里丘中央線及び千里丘1号線を走行する来店・退店車両の交通量低減を図るため、早朝の時間帯における南側出入口の利用を抑制する方策を検討すること。</p> | <p>朝の時間帯(6時15分から9時)は南側出口を閉鎖し、特に通学時間帯には南側出入口に誘導員を配置します。</p>  |

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（2）

| 項目                | 意見書の内容   | 事業者の見解   |
|-------------------|--|--|
| 交通混雑・交通安全<br>(続き) | <p>来店・退店車両による南側出入口の右折入退場を防止する方策を検討すること。</p>  | <p>南側出入口における右折入退場を防止するため、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、物理的に右折退場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。</p>  |
|                   | <p>南側出入口付近の丁字路交差点での歩行者・自転車の安全性を確保する方策を検討すること。</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。また、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。なお、当該丁字路については、U型バリカーを設置します。<br/>これらの対策を実施することにより、歩行者・自転車の安全性を確保する計画としています。</p> |
| 温室効果ガス・エネルギー      | <p>施設の屋根面・壁面を最大限活用し、更なる太陽光発電設備の設置を検討すること。</p>  | <p>施設の屋根面(屋上階)は駐車場としており、まとまったスペースを確保することは難しいですが、より環境に配慮した施設とするため、空いたスペースを上手く活用し、当初計画の2倍となる出力規模8kWのソーラーパネルを設置します。</p>   |
| 大気汚染              | <p>建設機械等の稼働による排出ガスが事業計画地周辺の住居に及ぼす影響を可能な限り低減するため、住居から極力離れた位置に機械を設置する等、工事の実施に配慮すること。</p> | <p>本事業計画では、建物を北側に寄せていることから、建設機械の主要な可動域は事業計画地内の北側に寄ることとなります。南側出入口付近の工事を実施する際には、南側出入口付近に近接する住居に対し、排出ガスや粉じん、騒音などの影響について、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するとともに、工事用車両の入退場については、基本的に北側出入口を使用します。</p>           |

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

| 項目 | 意見書の内容   | 事業者の見解   |
|----|--|--|
| 騒音 | <p>工事中及び供用後において、工事用車両または施設関連車両の走行に伴う騒音の予測値が環境基準を超える地点があるため、可能な限りその影響を低減すること。</p> | <p>工事中においては、適切な運行計画により工事用車両の集中を回避する、エコドライブを徹底する、工事用車両の適切な点検・整備を実施する、運転者に対して空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適切な運行を指導・徹底するなど、可能な限り影響の低減に努めます。</p> <p>供用後においては、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、比較的事業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。（380ページ、図12.8-15参照。）</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。本予測結果は、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（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。本予測結果は、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</p> |

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

| 項目     | 意見書の内容  | 事業者の見解  |
|--------|---|---|
| 騒音（続き） |   | <p>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えており、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えており、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> |
| 緑化     | <p>植栽樹種には、常緑広葉樹だけでなく、周辺地域に自生している落葉広葉樹を採用すること。</p> | <p>植栽樹種には、常緑広葉樹だけでなく、周辺地域に自生している落葉広葉樹であるアバマキ、コナラを採用します。</p>   |