

提案書についての審査会委員等の意見及びこれに対する事業者の見解
 ((仮称)SVH千里丘新築工事)

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
①環境影響 評価全般	1 提案書の 135 頁以降に関して、多くの項目で評価目標を「…可能な限り低減されていること」としてありますが、抽象的であり、具体的な記載が望まれます。	国や市の施策によって、基準や目標が示されている項目については、予測結果とそれらとの間に整合が図られているかどうかを評価します。その上で、さらに事業者により実行可能な範囲内で環境影響ができる限り回避または低減されているかどうかについて、見解を明らかにすることにより評価を行います。 基準や目標が示されていない項目については、この評価のみになります。
	2 本事業と表 4.2-70 に記載されている周辺事業もしくは新たに計画された周辺事業の工事期間が重複する場合には、複合影響を考慮したうえで、予測評価を行うこと。また、その際は複合影響を考慮して選定した環境要素を表 7.1-4 に示すこと。	ご指摘のとおり対応します。
	3 住民から通学路に関する意見が提出されていることから、建築物等の存在によるコミュニティへの影響を環境要素として選定すること。	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。 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。
②大気汚染	1 提案書 P.139 工事車両の走行による影響の予測地点 3 地点について、P.163 でどの地点を示すのか明記すべきと考えます。	p.163 の図面は、現地調査地点のみ表記しています。予測地点は、原則、工事用車両主要走行ルート上にある道路交通騒音・振動の現地調査地点（別図 1 のピンクの四角 3 地点）と同一地点を想定しています。 なお、予測地点の変更や追加については、事業計画の熟度の向上や調査、予測作業の段階で確定していきます。
	2 提案書 P.140 施設関連車両の走行による影響の予測地点 6 地点について、P.163 でどの地点を示すのか明記すべきと考えます。	上記と同様、P.163 の図面は、現地調査地点のみ表記しています。予測地点は、原則、施設関連車両主要走行ルート上にある道路交通騒音・振動の現地調査地点（P.163 のピンクの四角 6 地点）と同一地点を想定しています。
③悪臭	1 提案書 P.141 工事による影響の予測地域について、事業計画地だけでなく、その周辺も予測地域にすべきと考えます。	定性的な予測となりますが、事業計画地周辺も含めて予測を行います。（評価書案で修正）

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
④水質汚濁 1	<p>提案書 P.143 工事による影響の予測地点は、三条川への排出口としていますが、P.163を見ると事業計画地から離れた地点を選んでいますが、三条川は、事業計画地の西側に沿って流れていますが、事業計画地から離れたこの地点を予測地点に選んだ理由を御教示下さい。</p>	<p>P.163の図面は、現地調査地点となります。出水時も調査を行うため、安全を考慮して橋の上から計測器を投入できる箇所を選定しています。</p> <p>なお、三条川は薄谷水路の誤りですので、評価書案で修正します。 (評価書案で修正)</p>
⑤騒音・振動 1	<p>提案書 P.145 調査地点 3 地点について、P.163でどの地点を示すのか明記すべきと考えます。また、建設機械の稼働による影響の予測地点は敷地境界線上及び調査地点としていますが、敷地境界線上とは、敷地境界線上のある一点を指すのか、又は、敷地境界線上全てを指すのかどちらかを御教示下さい。なお、提案書 P.147 についても同様です。</p>	<p>工事中の騒音の調査地点は、別図 1 のとおり、一般環境騒音はピンクの丸 2 地点、道路交通騒音はピンクの四角 3 地点です。</p> <p>建設機械の稼働による影響の予測は、コンター図を作成して敷地境界線上の影響最大地点を確認し、その数値と基準値等を比較して評価します。</p>
2	<p>提案書 P.146 調査期間について、16 時間の連続調査を実施すると記述がありますが、午前 6 時から午後 10 時までの 16 時間を指すのか御教示下さい。また、この時間帯を指すとした場合、稼働する施設の中に、24 時間稼働する施設等、この時間帯以外にも稼働する施設はないのか御教示下さい。もし、この時間帯以外にも稼働する施設がある場合は、午後 10 時から翌午前 6 時までの時間帯についても調査及び予測を行う必要があると考えます。なお、提案書 P.148 についても同様です。</p>	<p>供用時の一般環境騒音・振動は、24 時間の調査を行います。供用時の道路交通騒音・振動は、午前 6 時から午後 10 時までの 16 時間の調査を行います。</p> <p>提案書作成時には予定がなかったのですが、ペットの販売を行う計画もありますので、空調設備機器の稼働を考慮して 24 時間の調査を行います。(評価書案で修正)</p>
3	<p>提案書 P.147 調査期間について、16 時間の連続調査を実施すると記述がありますが、午前 6 時から午後 10 時までの 16 時間を指すのか御教示下さい。また、調査地点 3 地点について、P.163 でどの地点を示すのか明記すべきと考えます。</p>	<p>工事中の一般環境振動は、24 時間の調査を行います。工事中の道路交通振動は、午前 6 時から午後 10 時までの 16 時間の調査を行います。</p> <p>工事中の振動の調査地点は、別図 1 のとおり、一般環境振動はピンクの丸 2 地点、道路交通振動はピンクの四角 3 地点です。</p>
⑥低周波音 1	<p>低周波音について、G 特性だけでなく、1/3 オクターブバンド値による評価も行ってください。</p>	<p>低周波音について、G 特性だけでなく、1/3 オクターブバンド値による評価も行います。</p>

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑦交通混雑、交通安全	1 周辺住民への環境影響を最小限に抑えるという観点から、事業計画について、来店・退店車両は原則北側出入口を利用することや駐車場の配置を南側から北側へ変更すること等を検討すること。	事業計画の策定にあたっては、売場面積を確保することに加え、周辺の学校や住宅等への環境影響を可能な限り低減させることを念頭に検討を行ってきました。建物を現計画の東西ではなく南北に長く配置した場合も検討しましたが、下記のように事業性及び環境の面において有利ではないと考えました。 ①南北に長くした建物を東寄りに配置した場合、平地が少ないため整形な建物にできず、商業施設として適さないとともに、小学校や南側戸建て住宅に建物が寄ることとなり、違和感や圧迫感のある景観を創出するおそれがあります。 ②一方、西寄りに配置した場合、建物が南側の敷地境界ぎりぎりまで建つ配置となり、また導線上バックヤードを南側に配置せざるを得ず、南側の戸建て住宅への環境影響が大きくなってしまおうと考えます。 したがって、現計画の建物配置が事業性及び環境の面において有利であると考えています。 また、出入口を北側のみ（1箇所のみ）にすることについては、時間帯（通学時間帯に限定など）によっては採用することは可能であり検討していますが、一般的に、出入口1箇所につき450台/時（8秒/台）が捌くことのできる上限といわれており、それを超えると出入口で滞留が発生することが想定されます。本事業では、ピーク時426台/時を見込んでいるため、常時1箇所だと状況によっては周辺に交通混雑を発生させてしまうおそれがあります。なお、原則、出入口は左折IN・OUTを基本とすることとなります（右折IN・OUTは、警察協議において相当ハードルが高いものと考えています。）。仮に出入口を北側1箇所のみとしますと、左折での誘導では住宅地を走行する経路となってしまう、環境配慮の観点から好ましくないものと考えます。 また、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。
	2 審査会でも多くの意見がありましたが、駐車場の南側出入口に関して、交通安全の面から再検討が必要かと思えます。朝の通学時間帯だけでなく、児童の帰宅時間帯およびその後に関しても（夏休みなどは昼間も）児童をはじめとする地域住民を巻き込む交通事故の心配があります。現在の施設配置では、北側の出入口から入っても南側の駐車場まで行く必要があります。北側の出入口の利用者を増やすのであれば、北側に駐車場を配置する必要があるのではないのでしょうか。工事中・開店後を含め、十分な安全対策が必要です。	
	3 本計画の課題は、来場者自動車のアクセス誘導にあると思われれます。南側、東側は住居専用地域であり、良好な住宅環境への十分な配慮が求められます。また小学生などの登下校への配慮も重要です。本来本敷地の接道条件は良く、建物配置計画を見直すことで、北側からのアクセスと北側への駐車場配置が可能であると思われれます。	

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑦交通混雑、交通安全		<p>なお、本事業では、一部のエリアに環境影響が集中することのないよう下記の対策を実施すべく、関係部局、地元住民の方々と協議・検討を行っております（別図 2）。</p> <p>①計画地南西側交差点の計画地方面への右折車線（あおぼ通り）を延伸する</p> <p>②計画地西側をセットバックして歩道を設置する</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を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する</p>
4	<p>近隣住宅地への騒音、排気ガス、車の交通による事故の危険性、交通渋滞を最小限に抑えるべく最大限の配慮を行うことが条例の趣旨であり、事業者はこのことについて認識をして頂く必要があります。南側の出入口は使用せず、北側をメインの出入口として事業が成り立つように、建物の配置計画を再検討する必要があります。審査会では、出入口を北側だけにする場合の交差点の交通渋滞の問題を理由として挙げておられました。実際に渋滞の計算を行った上で、現状案との比較をした上で、最大限の環境配慮をお願いしたいと思います。</p>	<p>出入口を 2 箇所（北側及び南側）とした場合の平日及び休日の交差点需要率を計算しました（別紙 1）。その結果、交差点需要率は、計画施設による発生集中交通量によって現状より増加しますが、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）を下回るため、交通処理上問題ないと考えています。なお、交差点需要率に余裕があるため、出入口を北側 1 箇所とした場合についても、計算結果としては処理可能になるかと考えられますが、「⑦交通混雑、交通安全 1～3」で記載のとおり交通混雑を発生させてしまうおそれがあります。したがって、環境配慮の観点からも 2 箇所の出入口が望ましいものと考えます。</p>
5	<p>前回の委員会でも申し上げましたが、南側の出入口は主に西からの進入が予測されており、現状の計画の入り口位置では道路向かいにお住いの戸建群のうち、西側に位置する 2、3 軒の住居の前に 1000 台/日、100 台/時間程度の自動車が行き止まりする可能性が生じる。ホームセンター、その利用者、防災機能が拡張される地域住民に便益が生じながら、ごく少数の負担者が集中的に環境負荷を受ける構造は公害問題の典型的な構造であり、環境科学的には大いに不適切であると言えます。住宅前まで車を引きこまず、予定している南側入り口の南東部の公園の前で吸収する、出入口をもっと増やすなど、様々な対応が考え得ます。経済的合理性に加えて環境的合理性も含めて、当該住宅群に自らが居住していると想定して、あり得る対策を十分にご検討ください。</p>	<p>本事業では、下記の対策を実施すべく、関係部局、地元住民の方々と協議・検討を行っております（別図 2）。</p> <p>①計画地南西側交差点の計画地方面への右折車線（あおぼ通り）を延伸する</p> <p>②計画地西側をセットバックして歩道を設置する</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を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する</p>

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解									
⑦交通混雑、交通安全	6 事業計画地南側の道路が狭いため、工事用車両の走行時には交通安全に十分配慮すること。	工事用車両の走行にあたっては、一般交通の集中時間帯や通学時間帯を避けるなど、交通安全に十分配慮いたします。									
	7 来店・退店車両の走行ルートと通学路を重複させない等の交通安全対策を十分に検討すること。	事業計画地南西側に歩道を確保するなど、交通安全対策を十分に検討いたします。									
	8 通学時間帯の交通安全を確保するため、南側出入口の休日のみの利用等を検討すること。	警備員の配置や南側出入口の通学時間帯の制限など、交通安全対策について、検討いたします。									
	9 南側出入口周辺の渋滞や事故の危険性等を緩和するため、南西の道路（市道千里丘中央線）から敷地内への引き込み車線の設置等を検討すること。	計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離することについて、関係部局、地元住民の方々と協議・検討を行っております。									
	10 このお店の内容からみて、なぜ6時15分から開店しなければならないのかわかりません。10時、あるいは早くても9時でよいのではないかと思います。	<p>6時15分から開店するのは「資材館」のみであり、地域の工務店等の事業者が現場に向かう途中に材料等を調達して頂くなど、そういった方々の利便性を図ることを目的としています。また、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く（日來台数の2～3%）、周辺への影響は小さいものと考えています。なお、通学時間帯については、出入口の運用方法（北側出入口のみとするなど）や警備員の配置などの安全対策について、関係部局、地元住民の方々と協議・検討を行っていきます。</p> <table border="1" data-bbox="916 1301 1390 1603"> <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 m² 周辺住宅地</td> <td>61台</td> </tr> <tr> <td>狭山日高インター飯能店（埼玉県）10,921 m² 周辺住宅地</td> <td>69台</td> </tr> <tr> <td>西川越店（埼玉県）8,990 m² 周辺住宅地</td> <td>101台</td> </tr> <tr> <td>伊丹店（兵庫県）8,133 m² 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>	同規模既存店	～9時の来台数	長久手店（愛知県）10,300 m ² 周辺住宅地	61台	狭山日高インター飯能店（埼玉県）10,921 m ² 周辺住宅地	69台	西川越店（埼玉県）8,990 m ² 周辺住宅地	101台	伊丹店（兵庫県）8,133 m ² 幹線道路沿道
同規模既存店	～9時の来台数										
長久手店（愛知県）10,300 m ² 周辺住宅地	61台										
狭山日高インター飯能店（埼玉県）10,921 m ² 周辺住宅地	69台										
西川越店（埼玉県）8,990 m ² 周辺住宅地	101台										
伊丹店（兵庫県）8,133 m ² 幹線道路沿道	75台										
11 工事中の工事用車両や供用後の荷物運搬車両等の大型車両の走行については、周辺住民への騒音・振動等の影響を最小限に留めるよう対策を講じること。また、出入口には誘導員を配置すること。	ご指摘のとおり、対策を講じるとともに、必要に応じて出入口には誘導員を配置します。										

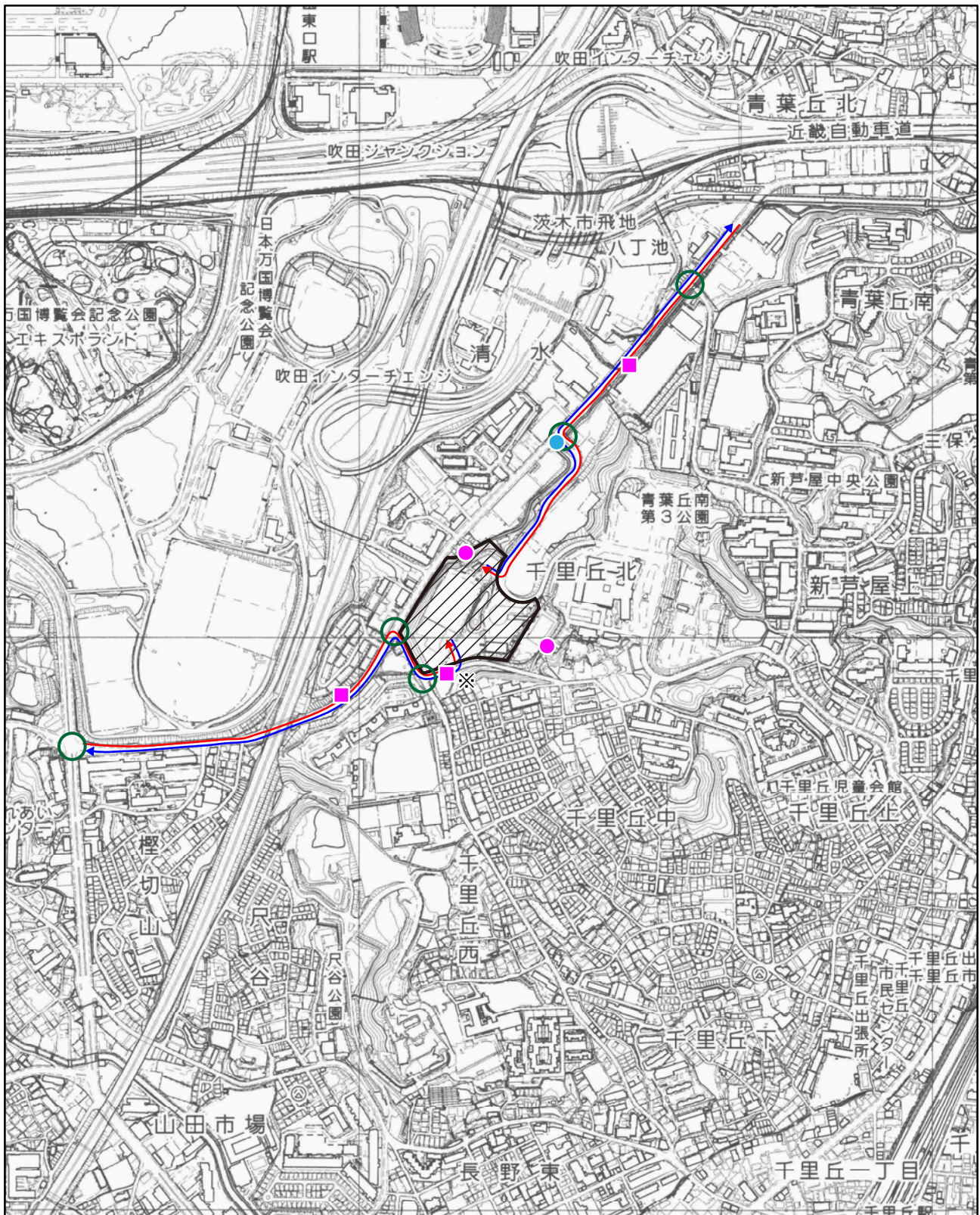
項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑦交通混雑、12 交通安全	「吹田市開発事業の手續等に関する条例」に基づき、市民より車両の出入口の位置、渋滞等に関する意見書が提出されております。警察等関係機関と協議の上、交通対策等について十分に検討し、上記意見書の内容をよく確認の上、今後も関係住民に対し丁寧な説明を行うなど真摯に対応していただきますようお願いいたします。	関係住民及び警察等関係機関と協議の上、交通対策等について十分に検討し、関係住民に真摯に対応いたします。
13	当該敷地周辺の道路は、生活道路としての役割を担っているため、渋滞、混雑等の影響をもたらすことの無いよう配慮すること。	本事業では、周辺に渋滞、混雑等の影響をもたらすことのないよう下記の対策を実施すべく、関係部局、地元住民の方々と協議・検討を行っております（別図2）。
14	周辺道路について、交通量の増加が予想されるため、信号や右折レーン等の設置による交差点の改良、歩行者や自転車の通行空間の確保等の検討を行うこと。また、公共交通への影響についても検討を行うこと。	①計画地南西側交差点の計画地方面への右折車線（あおば通り）を延伸する ②計画地西側をセットバックして歩道を設置する ③計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する
15	出入り口部の入場方向については、渋滞を引き起こさないように検討をするとともに、自転車及び歩行者への巻き込み事故等の防止対策を徹底すること。	
16	上記検討を行うために、あらゆる入退場経路を想定し、必要な調査を行うこと。	平日及び休日に現状の交通量調査を行い、出入口を2箇所（北側及び南側）とした場合の交差点需要率を計算しました（別紙1）。その結果、交差点需要率は、計画施設による発生集中交通量によって現状より増加しますが、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）を下回るため、交通処理上問題ないと考えています。なお、交差点需要率に余裕があるため、出入口を北側1箇所とした場合についても、計算結果としては処理可能になるかと考えられますが、「⑦交通混雑、交通安全1～3」で記載のとおり交通混雑を発生させてしまうおそれがあります。したがって、環境配慮の観点からも2箇所の出入口が望ましいものと考えます。
17	各入口に発券ゲートは設けない計画としているが、市立吹田サッカースタジアムでの試合日やエキスポシティにおける集客日、万博記念公園でのイベント日等、周辺の交通量が増加すると考えられる際に駐車場の無断利用等が発生しないよう対策を講じること。	駐車場の無断利用等への対策としては、警備員の巡回による対応を考えています。ただし、上手く機能しないなど問題がある場合には課金システムの導入について検討します。

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑦交通混雑、交通安全	18 車両の走行台数が増加することと 思います。サッカーの試合時やエキ スポシティの来場者が最も多い時 に、今回の事業で増える交通量を予 測し、騒音も予測してください。	サッカーの試合時は、事業計画地 に隣接する千里丘あおば通りや市道 千里丘中央線、千里丘1号線を通行 する観戦客(主に歩行者)が想定され るため、交通量の調査、予測を行いま すが、エキスポシティについては、来 店車両は主に中央環状線や外周道路 を走行すると想定されるため、調査、 予測の実施は考えておりません。 なお、騒音については、交通量から 予測を行います。
	19 交通混雑・交通安全の現況調査期 間及び予測時期は、一般的な平日、休 日だけでなく、市立吹田サッカース タジアムでの試合日やエキスポシ ティにおける集客日、万博記念公園で のイベント日等、交通量が増加する と考えられる日を追加し、調査及び 予測評価を行うこと。	
	20 周辺には高層住宅も含めて住宅が 多く存在します。工事期間、供用後、 いずれも住民に交通や騒音の被害が 生じないように、予測、評価を行っ て、対策を取ってください。	工事期間及び供用後の交通や騒音 について、予測・評価及び対策を実施 します。
⑧緑化	1 事業計画地において、みどりの基 本計画に掲げる緑被率30%を目指す こと。また、屋上緑化や壁面緑化、駐 車場緑化等、緑化を積極的に行う計 画とすること。	開発で求められる場合の自主管理 緑地3%及び条例で求められる緑化 率16%を確保することに加え、事業 計画地周辺部の既存緑地の存置、駐 車場内の緑化、屋上緑化等を積極的 に行い、緑被率30%に近付けるよう 努力します。
	2 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 な保全を行う計画とすること。	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。
⑨文化遺産	1 当該地、吹田市千里丘北311- 1外(仮称)SVH千里丘新築工事予 定地は周知の埋蔵文化財包蔵地で はありません。ただし、工事等により 遺構・遺物等が発見された場合は、現 状を変更することなく、ただちに、文 化財保護課に連絡し、指示を受けて 下さい。	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。
⑩環境取組 内容	1 既存の建物の解体に伴って、非常 に大きな騒音が発生する可能性が考 えられます。ぜひ、解体時の騒音に配 慮するとともに、その期間について も明記してください。	解体作業時は、仮囲いと養生シ ートを設置し、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。 実施時期については開発許認可の 状況に応じて可能な範囲で明らかに してまいります。 なお、ミリカゴルフセンターの解 体撤去工事は本事業の事業者が行い ますが、MBS毎日放送千里丘ミリカ センターの解体撤去工事はMBS様 が実施され、更地の状態での引き渡 しとなります。
	2 提案書 P.118 工事中の濁水流出 防止対策について、必要に応じて、沈 砂池の設置等も検討すべきと考えま す。	工事中の濁水対策として、沈砂池 を設置します。








項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑩環境取組内容	3 環境に対する取組方針として、「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」を掲げていることから、Aランク以上を取得した類似施設における環境取組の実施状況等を事例調査すること。先進的な取組については、追加の対策を検討すること。また、計画している環境取組内容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り評価を行うこと。	Aランク以上を取得した類似施設における環境取組の実施状況等について事例調査を実施します。先進的な取組については、追加の対策を検討します。また、計画している環境取組内容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り評価を行います。
	4 地球温暖化対策として、高効率な省エネ機器を導入すること。	地球温暖化対策として、高効率の空調設備機器を採用します。また、照明は、LED器具を採用します。
	5 ヒートアイランド対策という観点からは、特に夏季の対策に留意頂きたい。低層大規模建築物、大規模駐車場併設という施設の特徴から、一般に次のような対策技術導入が望ましいと思われまます。 ・建物屋根の高反射塗料塗布 ・アスファルト舗装面の高反射化、あるいは保水性舗装化 これらの対策技術により、蓄熱防止、空調負荷低減可能となります。これらの対策技術はヒートアイランド対策としても効果的ですが、事業者様の省エネ・省コストにも直結します。またお客様の暑熱危険性の低減、快適性向上といった効果も期待できます。ぜひご検討されることをお勧めします。	建物屋根の高反射については、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します。また、舗装面については、一部に保水性のインターロッキングブロック及び超保水性のインターロッキングブロックを採用します。
	6 ヒートアイランド対策として、平面駐車場や敷地内通路の保水化・遮熱化、屋上駐車場の遮熱化等を積極的に検討すること。あわせて、平面駐車場については、駐車場緑化や浸透性舗装の採用を検討すること。	平面駐車場については、車止めの後ろ側スペースに芝を張って緑化を行います。また、歩行者通路の一部には保水性のインターロッキングブロック及び超保水性のインターロッキングブロックを採用します。屋上については、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します。
	7 吹田市の灰溶融スラグ入りのインターロッキングブロック等の利用を積極的に検討すること。	ご指摘のとおり、採用を検討します。

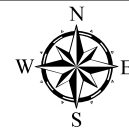
項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
<p>⑩環境取組 内容</p>	<p>8 ハード的にエネルギーマネジメントシステムを導入するとのお話でした。近年 BEMS 導入は標準化してきた感がありますが、残念ながら情報取得に終わっていて、実際の省エネ調整にまで結び付けられていない事例が多いのが実態です。近年エネルギー分野ではアグリゲーター企業も増えてきました。ぜひとも PDCA 体制などの運用面も含めた、実際に効果(省エネ省コスト効果)が期待できるシステム構築計画をお示し頂きたいと期待しております。関電管内ではデマンドレスポンスも実際に運用されるようになってきました。計画さえすればコストを押し下げることにも可能な時代です。事業者様のコスト削減にも直結する、より良い計画のご提案を期待しております。</p> <p>9 エネルギーを管理するシステム(BEMS等)を導入した場合と手動による省エネ化を推進・継続した場合との予測を定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。また、必要に応じてシステムの導入を検討すること。</p> <p>10 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うこと。非常用設備機器の導入を検討すること。</p> <p>11 供用後は、廃棄物の発生抑制を最優先の取り組みとすることを基本として、環境配慮型販売の事業を推進し、廃棄物の分別・リサイクルを徹底するための環境取組を検討すること。</p>	<p>店内照明に関しては、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・換気に関しては、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。(評価書案で修正)</p> <p>デマンド監視装置による電力・ガス使用量の測定を行い、前述の自動制御による設備運用について効果検証をいたします。</p> <p>別紙2のとおり、他店舗において、防災拠点としての地域支援や災害支援協定を締結するなど、災害時の防災対策や緊急時に対応できる設備機器を積極的に導入しています。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。</p> <p>別紙3のとおり、他店舗において、環境配慮型販売の事業を推進し、廃棄物の分別・リサイクルを徹底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。</p>

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
⑩環境取組内容	<p>12 供用後は、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騒音や大気汚染の対策を行うこと。</p> <p>13 提案書 P.120 ガスヒートポンプエアコンを採用するのであれば、供用時の環境取組内容に施設からの排出ガス対策について記載すべきと考えます。</p> <p>14 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配慮すること。</p> <p>15 ペット等の生体を取り扱う場合は、近隣への悪臭及び騒音の対策を行うこと。</p>	<p>周辺環境に悪影響を及ぼさないように、下記の対策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・周辺環境への自動車の排気ガスや騒音による影響を防止するため、事業計画地外周部を緑地として周辺との隔離を確保する等の配慮を行います。 ・近隣への騒音などを防止するため、窓、換気扇、排気口の位置などに配慮します。 ・ボイラー、タービン、エンジンなどの機器を設置する場合は、低 NOx 型機器を採用する等の排出ガス対策を行います。 <p>環境取組内容に、大気汚染防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例を遵守すること、可能な限り最新の低 NOx 型の機器を選定するなどの対策を記載します。 (評価書案で修正)</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>近隣への悪臭及び騒音による影響を考慮し、生体を取り扱うスペースは建物内としています。また、生体は清潔な状態を保っているため、周辺に影響を及ぼすような悪臭は他店でも発生しておりません。</p>
⑪地域の概況	<p>1 提案書 P.87 移動観測車に関する記述がありますが、移動観測車は平成25年度から吹田市立博物館で測定を行っており、市内各所では測定していません。また、測定項目は、窒素酸化物、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント及び炭化水素であり、ベンゼンは測定していません。</p> <p>2 今回発行された『(仮称)SVH千里丘新築工事に係る環境影響評価提案書』につきましては、109・110ページ掲載の「2 地域の概況 (3) 環境の概況 サ 文化財」において記述に誤りが見られましたので、訂正いただきますようよろしくお願いいたします。</p>	<p>ご指摘のとおり誤りがありますので、評価書案において、記述を修正します。(評価書案で修正)</p>



凡例

-  事業計画地（土壌試料採取、動物・植物調査範囲）
-  水質調査地点
-  一般環境騒音・振動・低周波音調査地点
-  道路交通騒音・振動・断面交通量調査地点 ※低周波音も実施
-  交差点交通量調査地点
- 景観・テレビ電波受信状況調査は事業計画地周辺
-  工事用車両主要走行ルート（入場）
-  工事用車両主要走行ルート（退場）



Scale 1:10,000

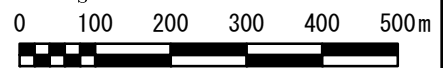
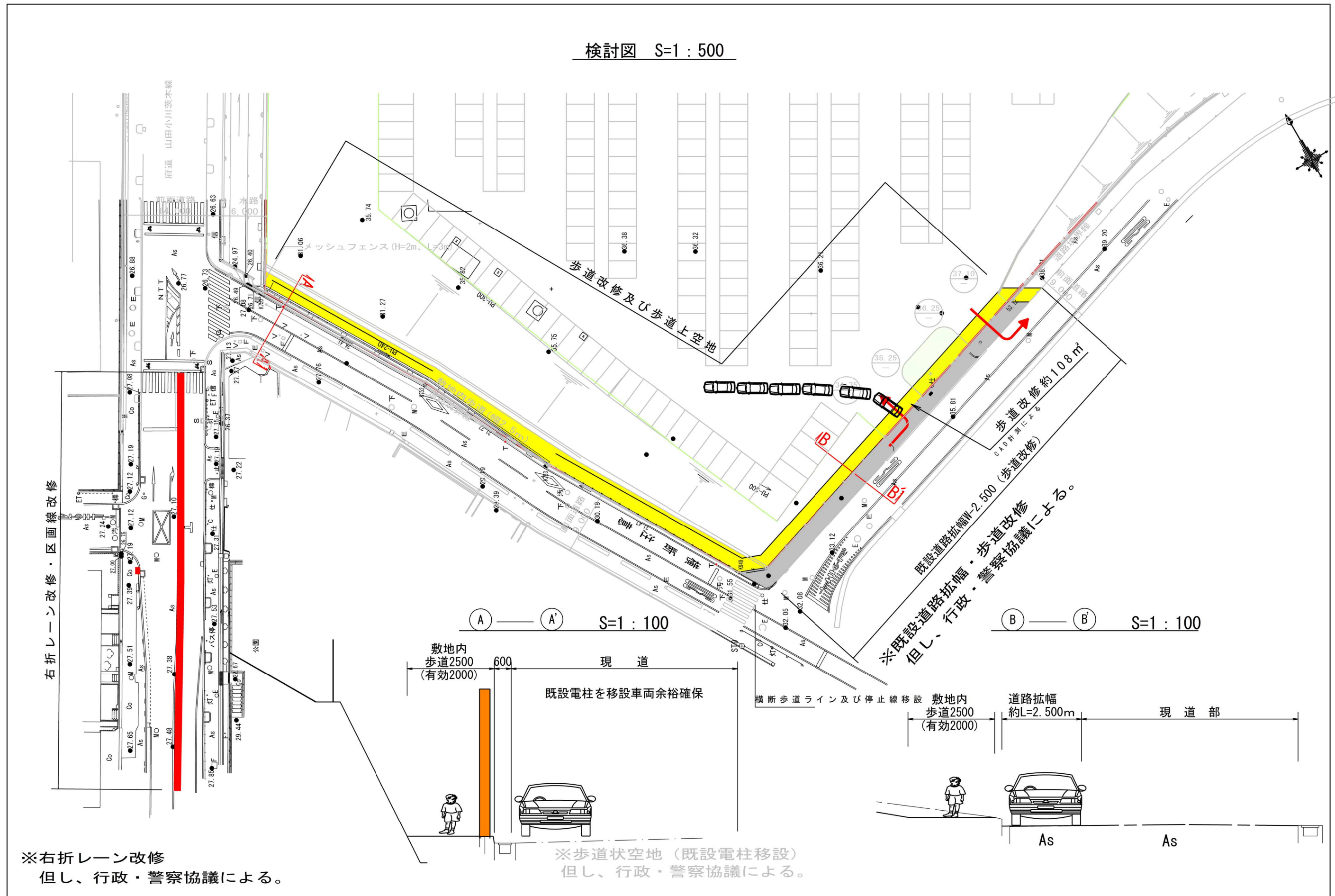


図7.2-1 (2) 現地調査地点・範囲図

検討図 S=1:500



※右折レーン改修
但し、行政・警察協議による。

※歩道状空地（既設電柱移設）
但し、行政・警察協議による。

※既設道路拡幅2.500 (歩道改修)
但し、行政・警察協議による。

1. 概要

(1) 目的

本資料は、吹田市千里丘北に計画の商業施設（(仮称) SVH千里丘）の出店について、事業計画地周辺の現況交通を把握し、交通計画の視点から処理検討を行ったものである。

現況交通状況を把握し、施設開業時点の交通予測を行い、開発に伴う周辺交通への影響を予測・評価することを目的としている。

(2) 計画概要

計画概要は次のとおり。

表 1 計画概要

事業名	(仮称) SVH千里丘新築工事
所在地	吹田市千里丘北 311-1 他
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	14,257.00 m ²
建ぺい率	48.17%
延べ床面積	13,729.04 m ²
容積率	37.46%
店舗面積	8,900 m ² （大規模小売店舗立地法の対象となる店舗面積）
建物高さ	12.23m（ただし、塔屋看板を含めた最大高さは20.1m）
階数	地上1階
駐車場台数	約560台
駐輪場台数	約270台
出入口計画	出入口2箇所（敷地北東側、敷地南側）
営業時間	6:15 ~ 20:45
駐車場利用時間	6:00 ~ 21:00

2. 現況交通状況

計画施設の主たる来退店経路及び営業時間を考慮して計画した。

(1) 交通調査の概要

1) 調査年月日

平日 平成30年10月15日（月）

休日 平成30年10月14日（日）

調査時間 6:00~22:00（16時間）

2) 調査箇所

次図に示す計画地周辺の6箇所（交差点）

調査地点	調査地点名	備考
地点A	檜切山北交差点	信号交差点
地点B	(計画地南西)	信号交差点
地点C	(計画地南)	信号なし交差点
地点D	(吹田東高校西)	信号交差点
地点E	(吹田東高校北)	信号交差点
地点F	(計画地東)	信号交差点

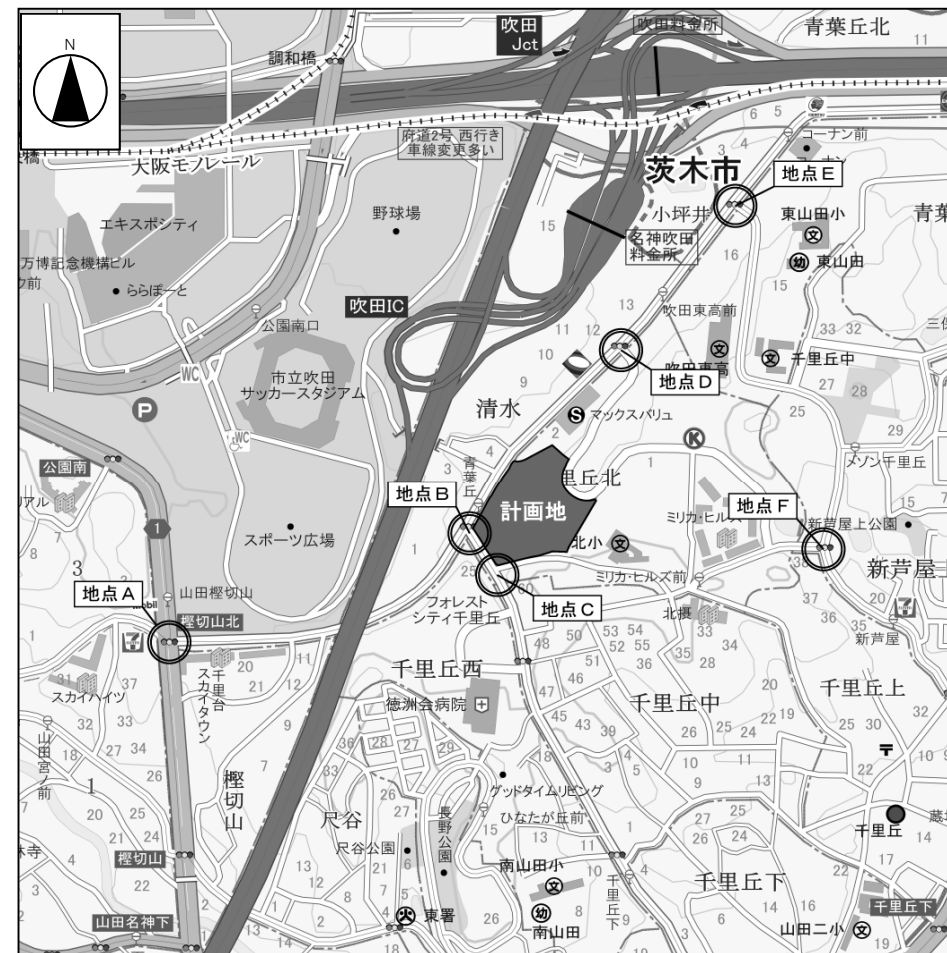


図 1 計画地位置図・現況交通調査地点図

3) 調査項目・内容

調査項目・内容は以下のとおりである。

調査項目	調査方法・内容
自動車交通量 (交差点方向別車種別交通量)	調査地点において交差点を通過する車両を、車種別・方向別・時間別に計測した。 車種区分は、小型車・大型車・自動二輪の3車種区分とした。
信号現示調査	調査地点(信号交差点)において、信号機の青・黄・赤現示時間及びサイクル長を、ストップウォッチを用いて計測した。
道路幅員調査	調査地点(交差点)各方向の道路幅員を計測した。

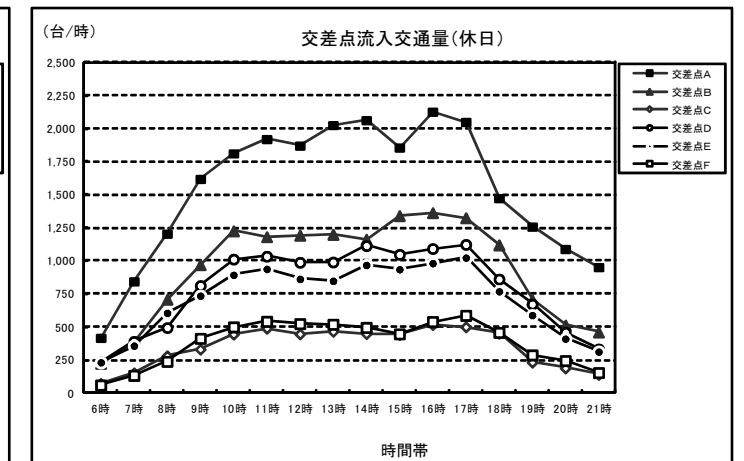
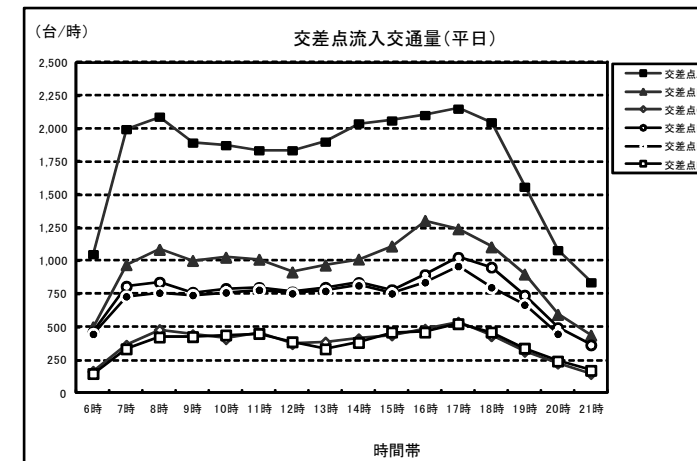
(2) 調査結果

いずれの地点もピーク時間は平日休日とも16時台または17時台となっている。

表 2 現況交差点交通量調査結果(一覧)

調査地点・項目		平日	休日
A 榎切山北	調査時間計交通量	28,374台	24,602台
	ピーク時交通量	2,152台	2,129台
	ピーク時間帯	17時台	16時台
B (計画地南西)	調査時間計交通量	15,198台	15,094台
	ピーク時交通量	1,306台	1,365台
	ピーク時間帯	16時台	16時台
C (計画地南)	調査時間計交通量	6,071台	5,622台
	ピーク時交通量	537台	518台
	ピーク時間帯	17時台	16時台
D (吹田東高校西)	調査時間計交通量	12,134台	12,686台
	ピーク時交通量	1,028台	1,125台
	ピーク時間帯	17時台	17時台
E (吹田東高校北)	調査時間計交通量	11,360台	11,485台
	ピーク時交通量	961台	1,025台
	ピーク時間帯	17時台	17時台
F (計画地東)	調査時間計交通量	5,993台	6,163台
	ピーク時交通量	525台	588台
	ピーク時間帯	17時台	17時台

※ 交通量は交差点流入交通量合計を表す。



【平日】							【休日】						
時間帯	交差点A	交差点B	交差点C	交差点D	交差点E	交差点F	時間帯	交差点A	交差点B	交差点C	交差点D	交差点E	交差点F
6時	1,051	501	165	463	448	148	6時	418	225	73	236	233	61
7時	1,997	971	362	809	732	335	7時	845	383	153	392	359	134
8時	2,091	1,087	480	840	760	424	8時	1,206	710	282	496	607	240
9時	1,895	1,003	442	763	742	427	9時	1,620	972	332	814	737	414
10時	1,876	1,028	411	792	762	440	10時	1,813	1,227	446	1,014	895	501
11時	1,837	1,012	455	800	781	451	11時	1,922	1,183	491	1,036	940	543
12時	1,837	916	374	766	755	388	12時	1,872	1,194	448	990	864	526
13時	1,902	968	386	801	774	334	13時	2,028	1,201	467	992	850	521
14時	2,041	1,013	411	837	815	383	14時	2,064	1,163	450	1,116	969	497
15時	2,062	1,112	440	783	754	461	15時	1,858	1,342	443	1,050	937	448
16時	2,104	1,306	483	897	839	462	16時	2,129	1,365	518	1,094	983	541
17時	2,152	1,242	537	1,028	961	525	17時	2,051	1,326	501	1,125	1,025	588
18時	2,049	1,106	434	953	801	461	18時	1,474	1,121	453	863	770	459
19時	1,561	900	316	741	669	340	19時	1,259	706	234	674	590	289
20時	1,081	595	227	496	449	242	20時	1,090	514	190	460	412	246
21時	838	438	148	365	318	172	21時	953	462	141	334	314	155
計	28,374	15,198	6,071	12,134	2,431	5,993	計	24,602	15,094	5,622	12,686	2,945	6,163

図 2 時間変動図(交差点流入交通量)

【平日】

現況 [ピーク時間]

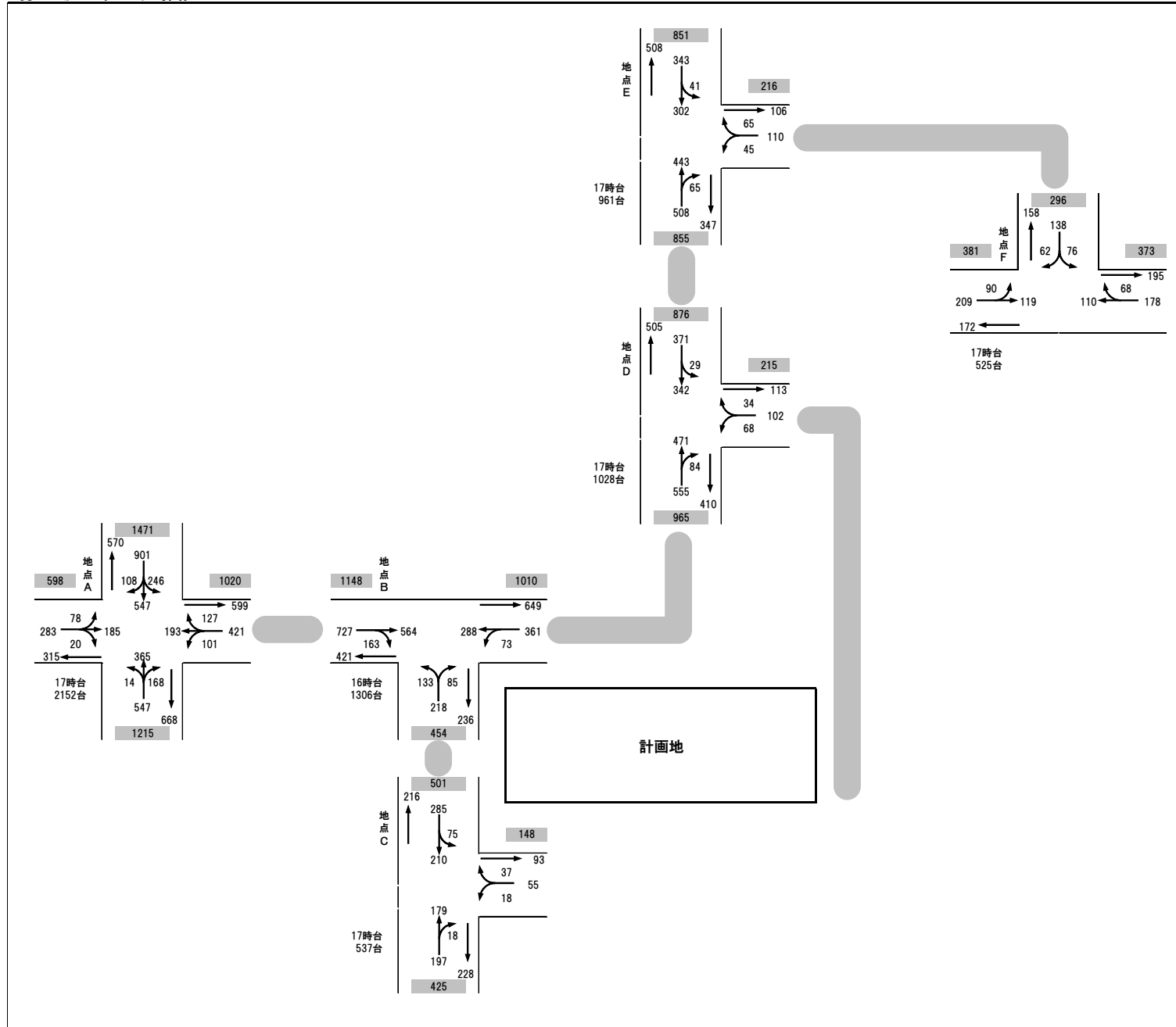


図 3 交差点流入交通量調査結果(平日ピーク時)

【休日】

現況 [ピーク時間]

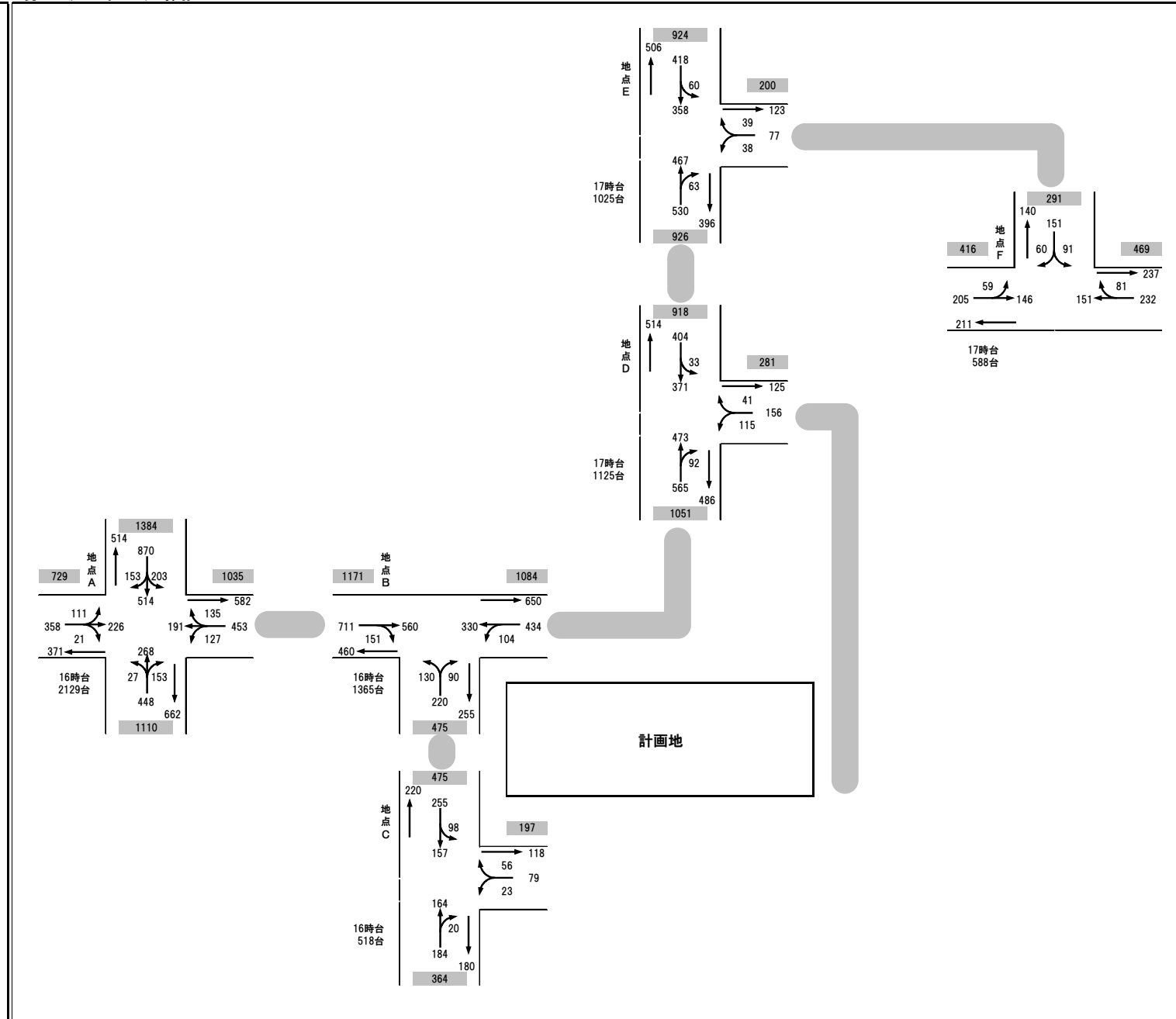


図 4 交差点流入交通量調査結果(休日ピーク時)

3. 交通量予測

(1) 来店交通量の予測

当該施設の来店交通量の算定は、「大規模小売店舗立地法を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」(以下、「大店立地法指針」という)に基づく必要駐車台数を求める算出式に準じて行った。算出結果は、表 3に示すとおりである。

表 3 大店立地法指針による原単位設定

数値設定	
店舗面積	8,900 m ²
人口	36.6 万人
地区	2 商業地区:1、その他地区:2 (第二種住居地域)
L 駅からの距離	800 m JR京都線 千里丘駅

数値算定		算式
A 店舗面積当たり日来店客数原単位	950 人/S	S ≥ 5より
S 店舗面積	8,900 千m ²	
B ピーク率	14.40 %	
C 自動車分担率	70.0 %	その他地区 人口36.6万人より
D 平均乗車人員	2.00 人/台	S < 10より
E 平均駐車時間係数	1.316	(30 + 5.5 × S) ÷ 60
必要駐車台数	561 台	A × S × B × C ÷ D × E
1日の来店車両台数	2,959 台	A × S × C ÷ D
ピーク時の来店車両台数	426 台	A × B × S × C ÷ D

(2) 来店交通の方面別配分比率の設定

当該計画施設への来店交通量を周辺道路網に配分するため、周辺地区から当該店舗への方面別来店比率を設定した。

来店車両の方面別比率は、計画地よりおおよそ半径2kmの地域を対象とし、来店車両が通行する主要な道路を考慮して対象地域を方面別に分割し、各方面別の世帯数比率に基づいて設定した。

表 4 方面別来店比率の設定(世帯数比率)

方面記号	世帯数	比率
ア 北	11,456世帯	26.0%
イ 東	5,917世帯	13.4%
ウ 直近南東	1,634世帯	3.7%
エ 南	7,330世帯	16.6%
オ 南西	5,328世帯	12.1%
カ 西	10,130世帯	22.9%
キ 北西	2,322世帯	5.3%
計	44,117世帯	100.0%

出典：国勢調査メッシュデータ 平成27年 総務省

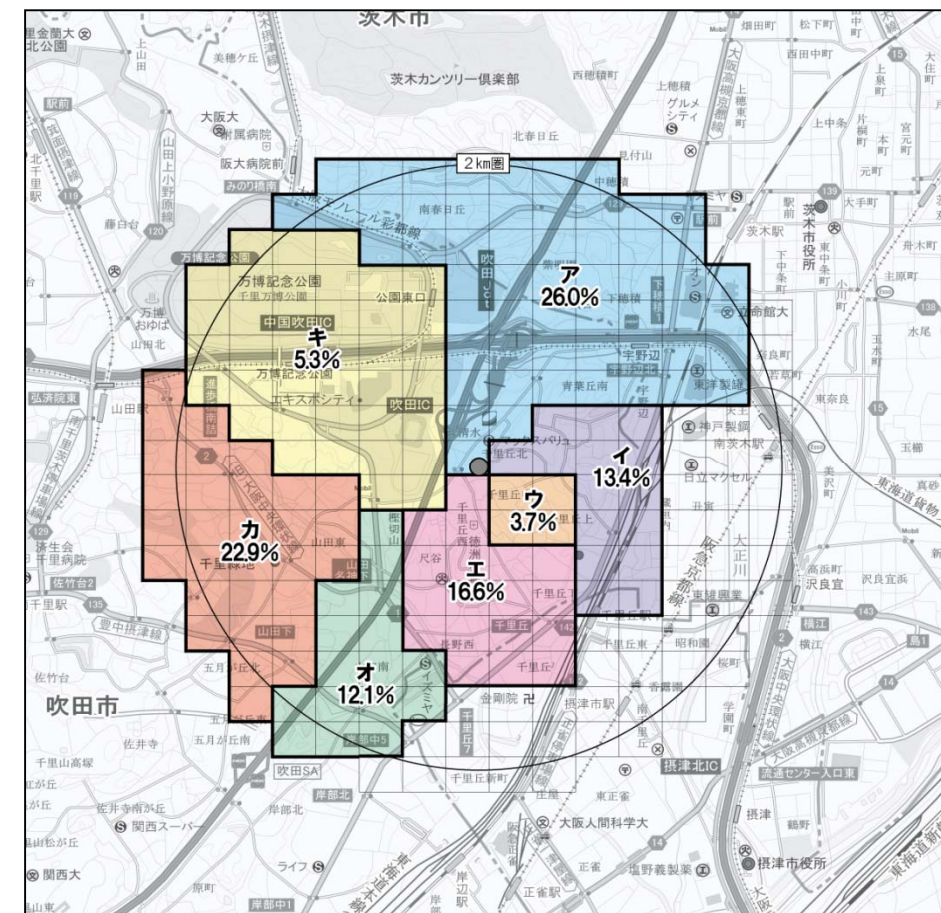


図 5 方面別来店予測範囲図

(3) 来店交通の方面別配分交通量

前記の来店車両の方面別比率により配分した、来店車両の方面別台数を表 5 に示す。

表 5 方面別発生交通量

方面記号	来店比率	来店車両台数	
		(台/日)	(台/時)
ア 北	26.0%	769	111
イ 東	13.4%	397	57
ウ 直近南東	3.7%	109	16
エ 南	16.6%	491	71
オ 南西	12.1%	358	51
カ 西	22.9%	678	97
キ 北西	5.3%	157	23
計	100.0%	2,959	426

※方面番号は、p.4 の方面記号に対応する。

4. 交通処理計画

(1) 動線計画（来店車両経路の設定）

駐車場出入口は敷地北側の市道千里丘2号線、南側の千里丘1号線に計画しており、各出入口において左折入場、左折退場の計画である。

中央環状山田東線を西方面から来場する車両及び千里丘中央線を南方面から来場する車両は、南側入口より来場する経路とする。その他の方面からの来場は、北側入口を左折入場となるよう誘導する経路とする。

退場は、中央環状山田東線を西方面・北方面から来場する車両及び千里丘中央線を南方面から来場する車両は北側出口を左折ののち、地点Dを経由して帰宅、その他の方面については南側出口を左折ののち各方面に帰宅する経路とする。

(2) 交差点方向別交通量の予測

設定した来店・退店経路に従って店舗新設に伴う来店車両台数の交差点方向別交通量を算定し、現況交差点方向別交通量に加算することによって開店後の交差点方向別交通量を予測する。（来店台数＝退店台数とする）

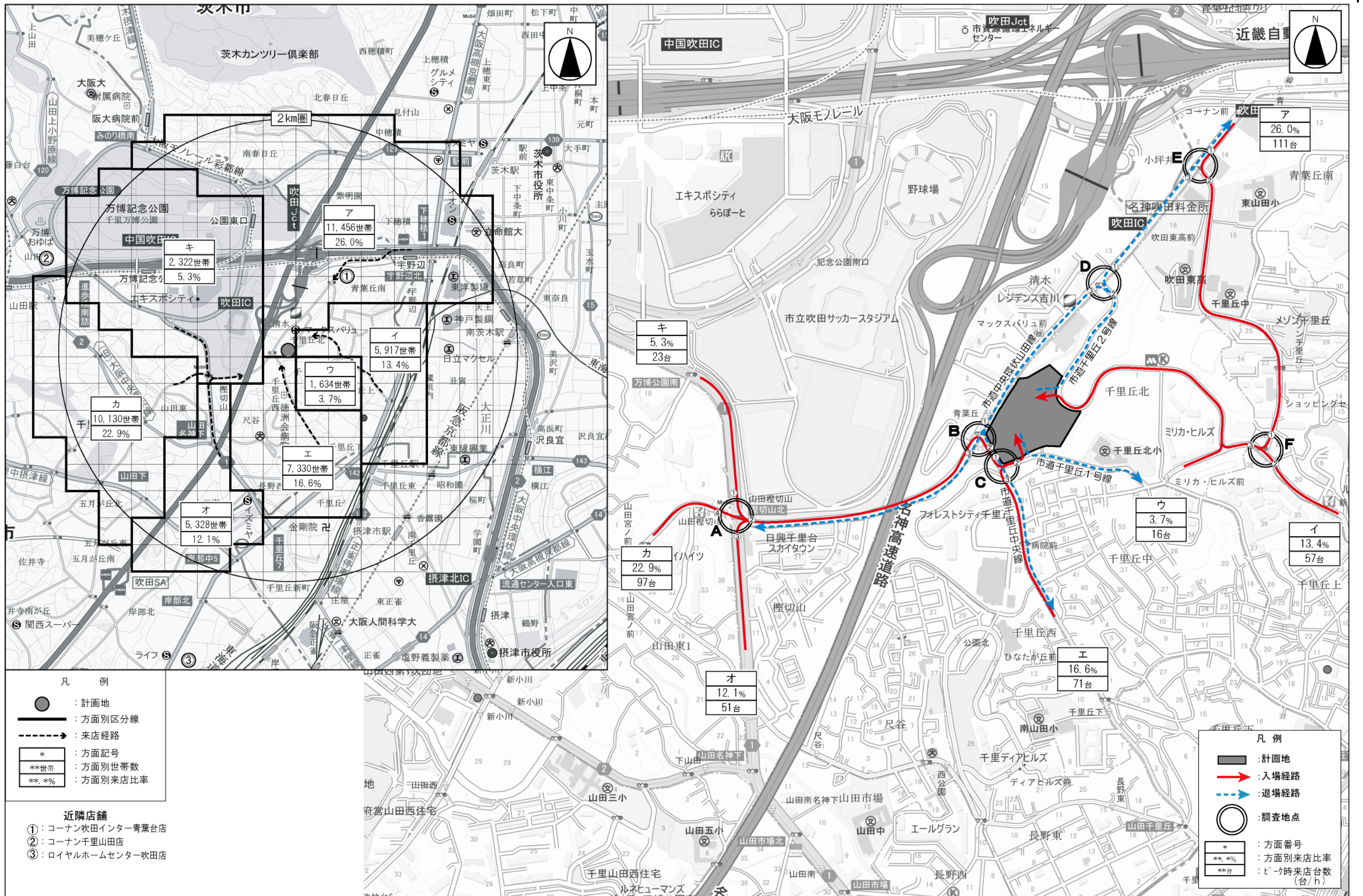


図 6 来店車両経路図

(3) 交通量及び交差点処理能力の検討

現況交通量に、ピーク時来店車両台数・退店車両台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較及び交差点処理能力の検討を行った。

表 6 交差点解析結果

1) ピーク時交差点流入交通量の推計

現況ピーク時交通量に開店後の小売店舗より発生する交通量を加算して、現況と開店後の交通量の比較を行った。

各地点の交差点方向別交通量を図 7、図 8 (p.9、10) に示す。

2) 交差点処理能力の検討

現況交通量に計画による発生集中交通量を加算したものを将来交通量とし、交通量処理の限界である交差点需要率 0.9 による評価を行った。

交差点容量解析結果は表 6 に示すとおりである。

計画施設による発生集中交通量により増加しているものの、交差点需要率は限界値 0.9 を下回っており、信号処理は可能との結果である。

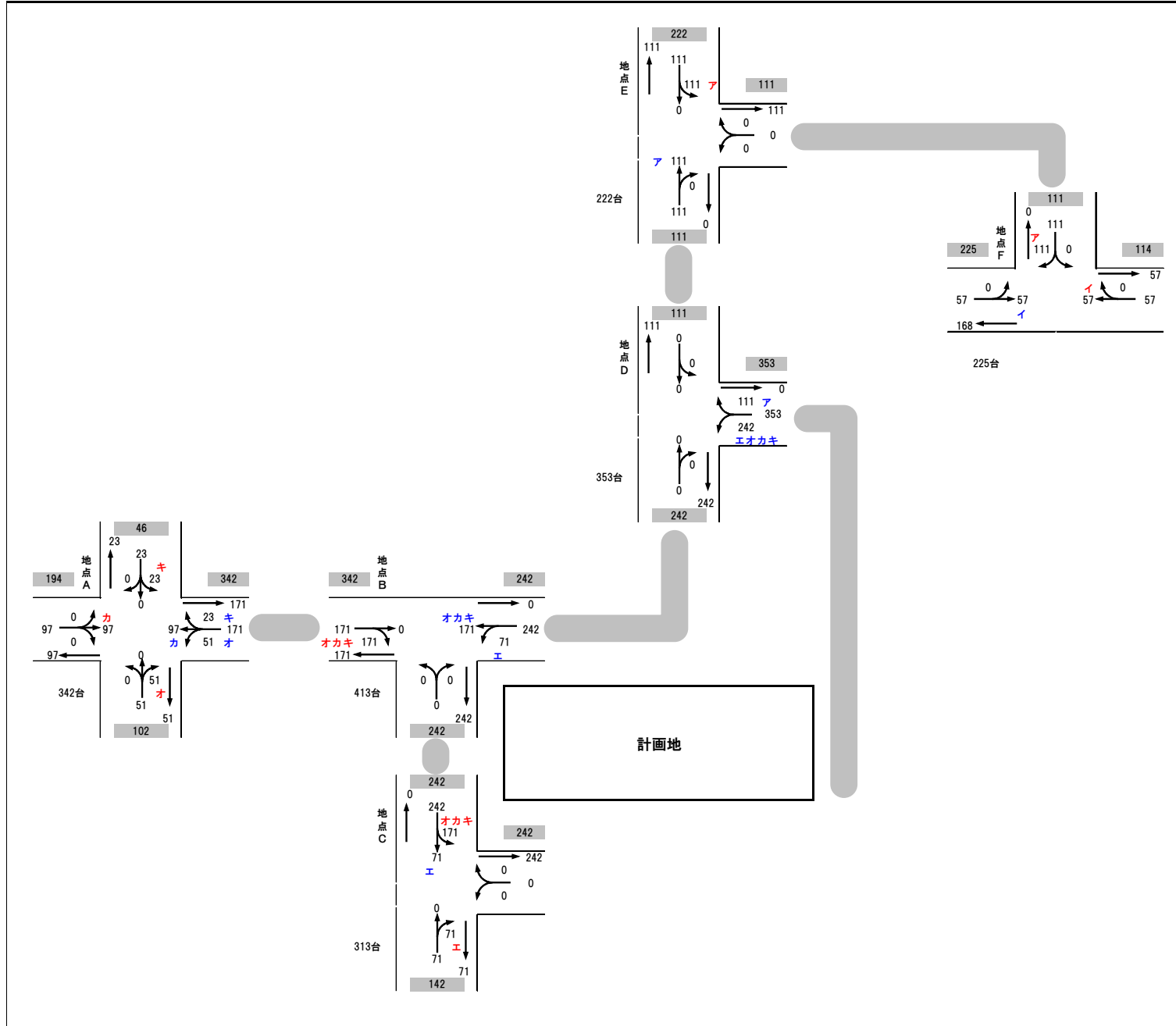
また、車線別の交通容量は容量内 (<1.0) に収まっている。

調査地点・項目		平日		休日			
		現況	開店後 (増加分)	現況	開店後 (増加分)		
調査地点A 櫻切山北交差点	ピーク時交通量		2,152台	2,494台 (342台)	2,129台	2,471台 (342台)	
	交差点需要率		0.505	0.639 (0.134)	0.491	0.616 (0.125)	
	車線別 交通容量比	①北流入	左直	0.561	0.578 (0.017)	0.490	0.508 (0.018)
			右	0.195	0.195 (0.000)	0.242	0.242 (0.000)
		②東流入	左直	0.513	0.766 (0.253)	0.555	0.808 (0.253)
			右	0.250	0.352 (0.102)	0.275	0.389 (0.114)
		③南流入	左直	0.252	0.252 (0.000)	0.192	0.192 (0.000)
			右	0.380	0.488 (0.108)	0.321	0.426 (0.105)
		④西流入	左直	0.465	0.619 (0.154)	0.586	0.739 (0.153)
			右	0.044	0.053 (0.009)	0.041	0.050 (0.009)
ピーク時間帯		17時台		16時台			
調査地点B	ピーク時交通量		1,306台	1,719台 (413台)	1,365台	1,778台 (413台)	
	交差点需要率		0.462	0.618 (0.156)	0.447	0.644 (0.197)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.442	0.732 (0.290)	0.523	0.813 (0.290)
			左右	0.575	0.575 (0.000)	0.563	0.563 (0.000)
		③南西流入	直	0.528	0.528 (0.000)	0.509	0.509 (0.000)
	右		0.212	0.538 (0.326)	0.206	0.546 (0.340)	
ピーク時間帯		16時台		16時台			
調査地点C	ピーク時交通量		537台	850台 (313台)	518台	831台 (313台)	
	ピーク時間帯		17時台		16時台		
調査地点D	ピーク時交通量		1,028台	1,381台 (353台)	1,125台	1,478台 (353台)	
	交差点需要率		0.287	0.441 (0.154)	0.311	0.462 (0.151)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.451	0.451 (0.000)	0.402	0.402 (0.000)
			左	0.101	0.463 (0.362)	0.228	0.708 (0.480)
		②南東流入	右	0.051	0.216 (0.165)	0.081	0.302 (0.221)
			左直	0.574	0.574 (0.000)	0.465	0.465 (0.000)
		③南西流入	右	0.181	0.181 (0.000)	0.156	0.156 (0.000)
			ピーク時間帯		17時台		17時台
調査地点E	ピーク時交通量		961台	1,183台 (222台)	1,025台	1,247台 (222台)	
	交差点需要率		0.314	0.373 (0.059)	0.298	0.357 (0.059)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.422	0.587 (0.165)	0.423	0.559 (0.136)
			左右	0.171	0.171 (0.000)	0.157	0.157 (0.000)
		③南西流入	直	0.570	0.708 (0.138)	0.485	0.599 (0.114)
			右	0.130	0.130 (0.000)	0.106	0.106 (0.000)
	ピーク時間帯		17時台		17時台		
調査地点F	ピーク時交通量		525台	750台 (225台)	588台	813台 (225台)	
	交差点需要率		0.212	0.310 (0.098)	0.217	0.318 (0.101)	
	車線別 交通容量比	①北流入	左右	0.262	0.465 (0.203)	0.291	0.504 (0.213)
		②南東流入	直右	0.205	0.271 (0.066)	0.281	0.356 (0.075)
		③西流入	左直	0.251	0.309 (0.058)	0.258	0.322 (0.064)
ピーク時間帯		17時台		17時台			

※ 交差点は、交差点流入交通量合計を表す。
 ※ ピーク時間帯は、現況交通量が最も多い時間帯で設定した。
 ※ 開店後交通量は、現況交通量に計画店舗に伴う増加交通量を加算した値を表す。

【計画施設による増加交通量】

増加交通量 [ピーク1時間]



【開店時交通量】

開店後交通量 [1時間] (現況ピーク交通量+A増加交通量)

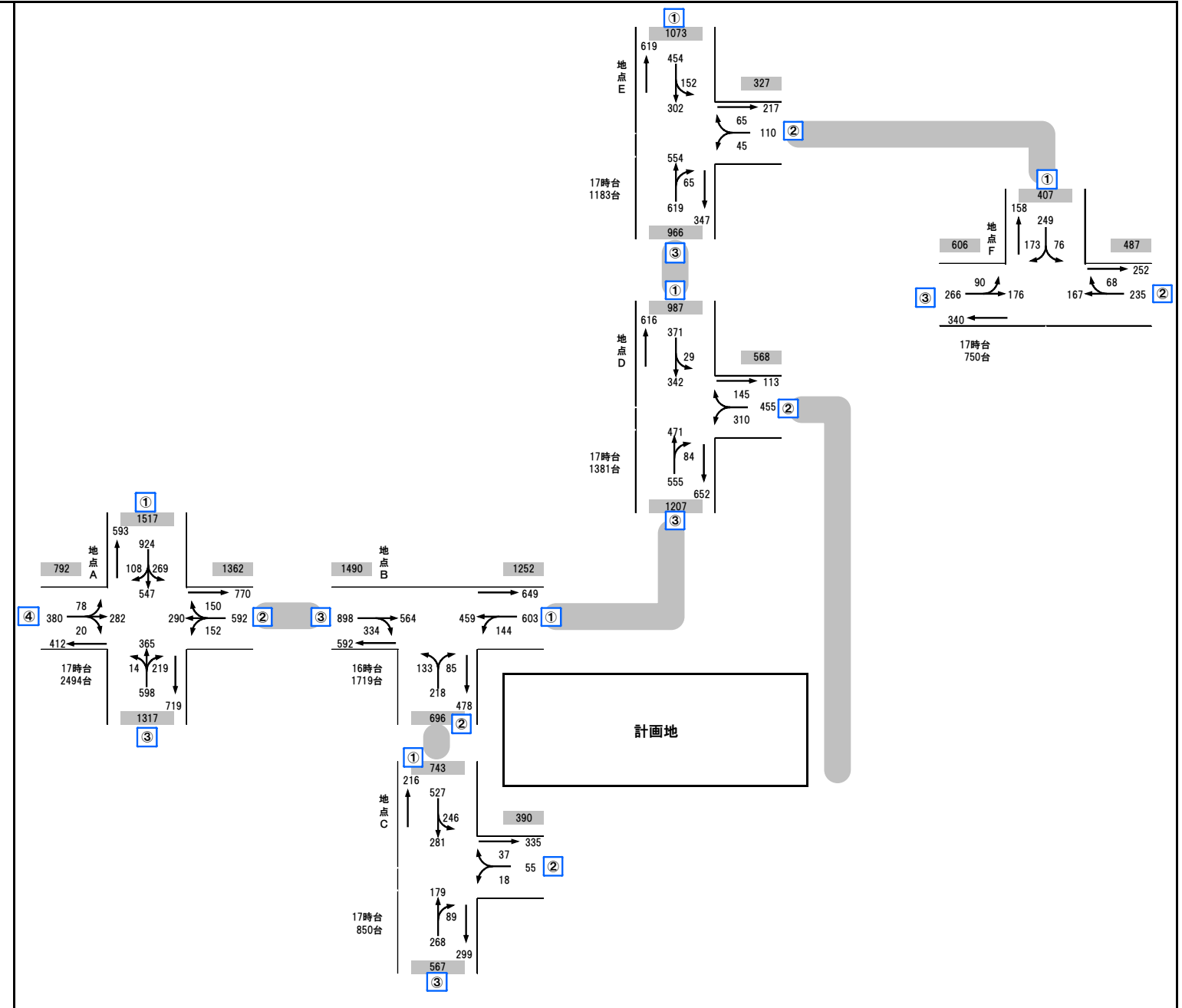
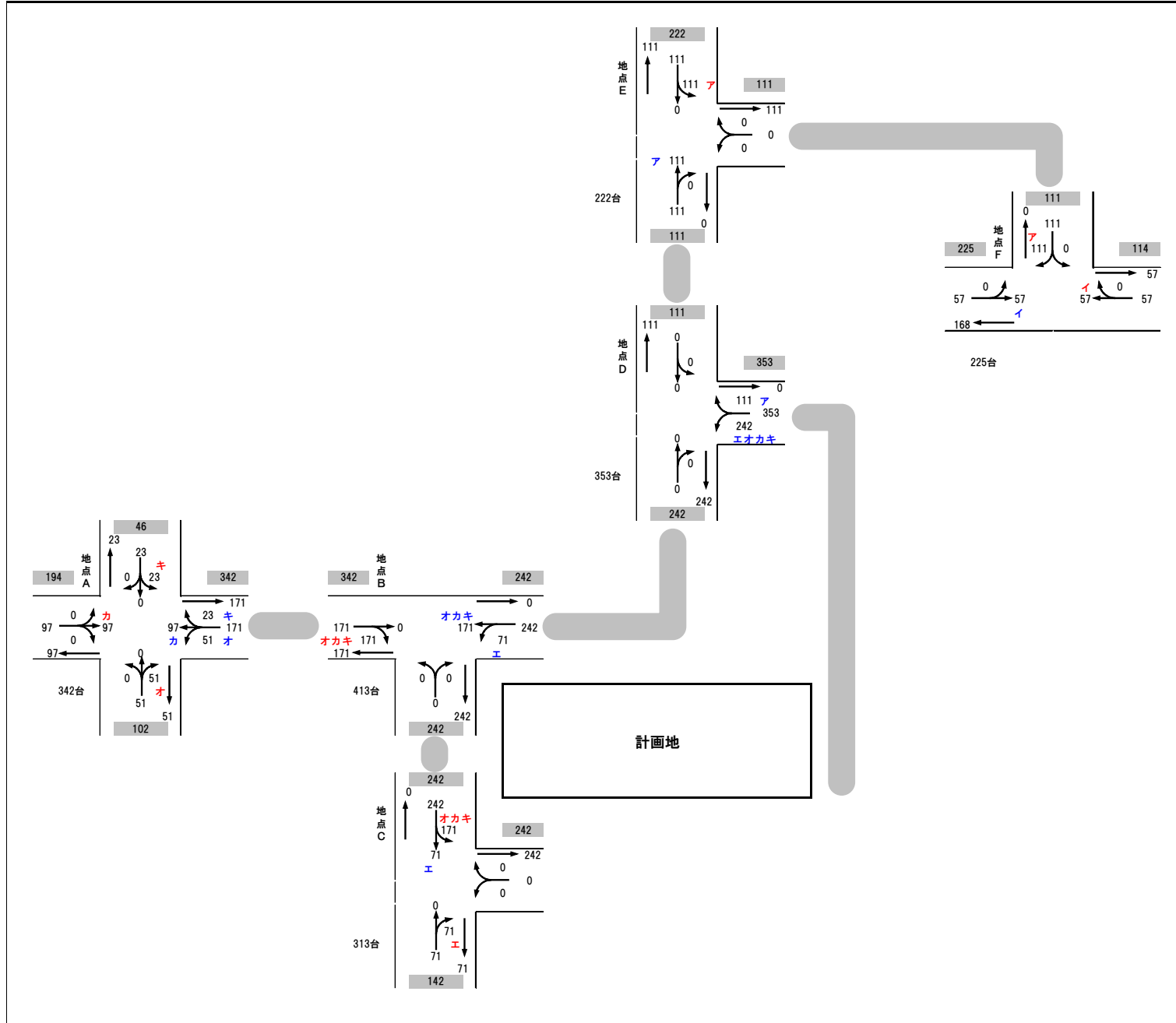


図 7 交差点流動図(平日開店時・交差点流入ピーク時)

【計画施設による増加交通量】

増加交通量 【ピーク1時間】



【開店時交通量】

開店後交通量 【1時間】 (現況ピーク交通量+A増加交通量)

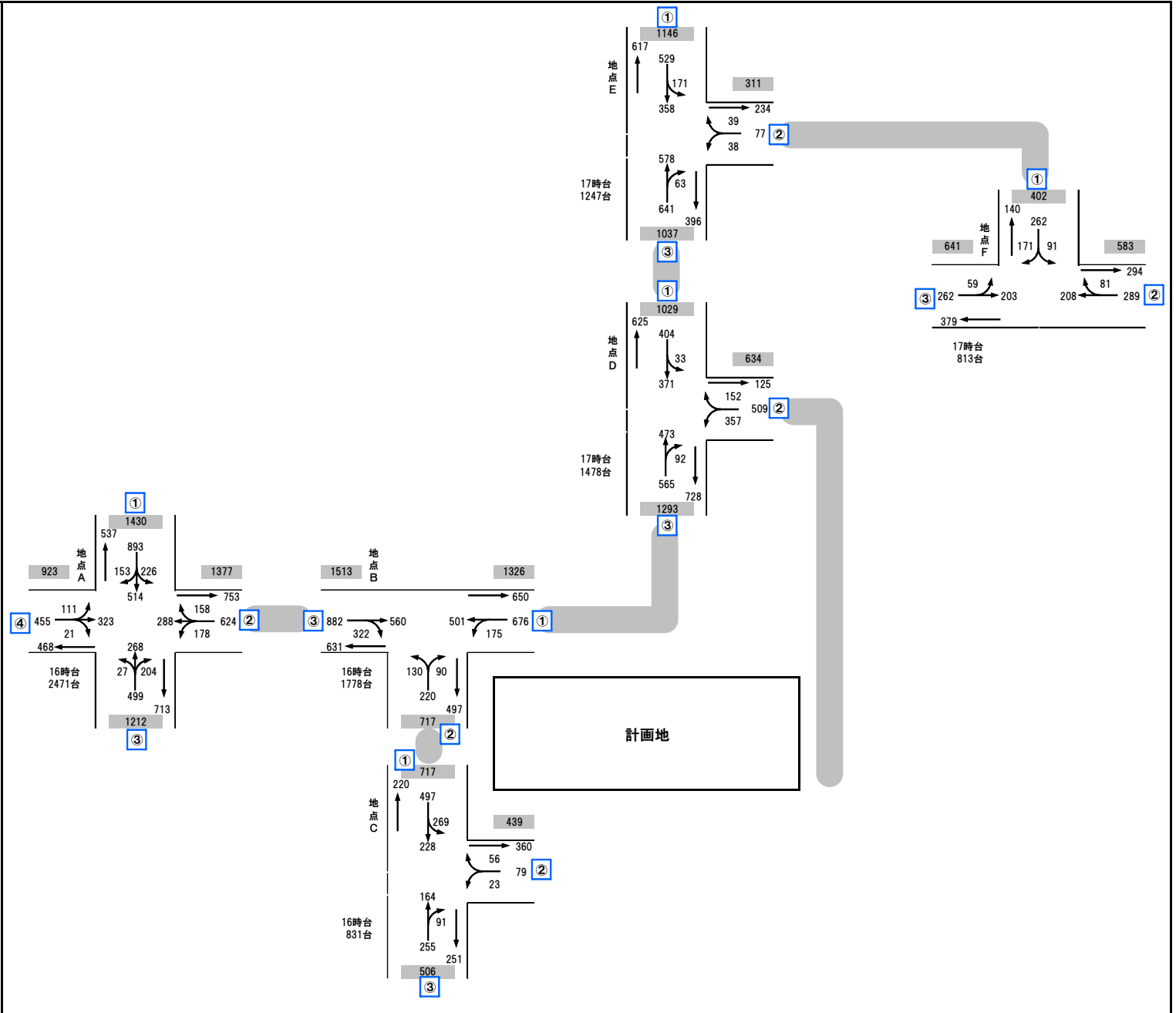


図 8 交差点流動図(休日開店時・交差点流入ピーク時)

【LIXILビバの既存店事例】

②防災関係⇒防災拠点としてその地域に合致した施設構築及び支援を図ります。

①【伊丹店(兵庫県)】



◆地震等の災害時に断水しても、地域の皆様に浄化した受水槽内の水を飲料水(ビバが水質管理している安全な水)として供給することが出来ます。又、断水時でも店舗のトイレをご利用頂くも出来、災害時の復興拠点としてご利用頂けます。

②【厚木南インター店(神奈川県)】



①災害時 飲料用水栓
非常時、飲料水としてご利用いただけます。
受水槽容量：20t

②非常用電源
災害時に非常用発電機を利用することで
停電時でも店舗を稼働させることができます。

③トイレの解放
災害時に施設のトイレをご利用いただけます。

③地域との災害支援協定書事例

1. 【大阪ドームシティ店(大阪市西区)】

* 協定書右欄は締結者

「津波災害発生時における緊急一時避難施設としての使用に関する協定書」：市西区・町会
⇒津波災害時の避難建物としての地域住民等への使用解放

2. 【板橋前野店(東京都板橋区)】

「災害時における資機材及び日用品等の供給に関する協定書」：東京都板橋区
⇒区が行う災害復興業務について、要請があった場合は物資の供給を行う

3. 【岐阜柳津店(岐阜市)】

「大規模災害時における駐車場の一時使用に関する協定書」：岐阜市
⇒大規模災害時又は発生の恐れがある場合に市の要請により屋上駐車場を避難場所として使用

4. 【伊丹店(兵庫県伊丹市)】

「災害時における応急対策物資等の供給及び施設使用に関する協定書」：伊丹市
⇒災害発生時に市の要請により物資供給及び避難施設としての使用(飲料水・トイレ確保)

5. 【さいたま新都心店(埼玉県さいたま市)】

「災害時における物資供給に関する協定書」：さいたま市
「災害時における帰宅困難者の受入に関する協定書」：さいたま市
⇒災害時又は発生の恐れがある場合は市の要請により物資の供給を行い、又被災者の一時滞在施設として6Fロビー及び商談スペースを使用

以上

【LIXILビバの既存店事例】

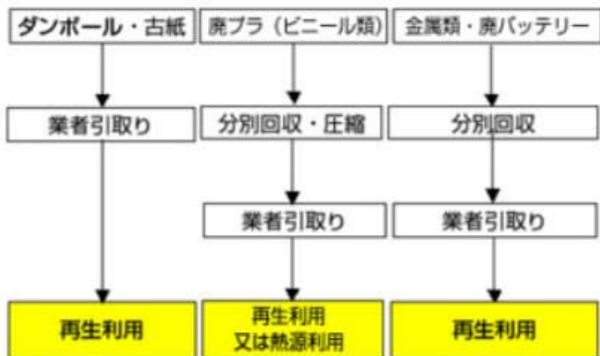
①リサイクル関係⇒廃棄物の分別・収集・リサイクルを図り環境配慮型販売を行います。

廃棄物の適正処理・リサイクル推進活動

廃棄物の分別・分別廃棄を徹底する事で廃棄物としての排出を抑制しています。

①廃棄物の分別収集～リサイクル

<店舗 廃棄物保管庫内での分別回収>



②資源回収BOXの設置



◆資源回収BOXを設置し、乾電池・蛍光管・電球・レジ袋等を回収し、処理業者を通じて資源循環に役立てます。
また、バッテリー・ガステーブル・自転車等においても新規購入の際に、不要となった物はお買上げ台数に応じて無料で引取りを行い、資源の有効活用を図っています。

③古紙リサイクルステーション



古紙リサイクルステーション

11/16 スーパービバホーム 長久手店にてスタート!

〈金 9:00〜〉

古新聞・古雑誌・段ボール

クーポン券

お持ち頂いた古新聞・古雑誌・段ボールを **100ポイント** (1kg=1ポイント) で100円分のクーポン券に!

※クーポンはスーパービバホーム長久手店のみでご利用いただけます。

オープニングキャンペーン開催!

11月16日金〜18日土 受付時間 9時〜18時まで

お得な特典 期間中に古紙をお持ちいただくことで ポイント3倍!	お得な特典1 期間中に古紙をお持ちいただくことで ポイント3倍!	お得な特典2 期間中に古紙をお持ちいただくことで BOXティッシュ(1箱) プレゼント!	お得な特典3 期間中に古紙をお持ちいただくことで 30ポイント プレゼント!
---	--	--	--

持ち込み OK! 対象: 古新聞・古雑誌・段ボール (新聞紙・雑誌紙・新聞紙・雑誌紙・新聞紙・雑誌紙・新聞紙・雑誌紙)

持ち込み NG! 対象: 汚染された古紙、食品包装紙、油性インク印刷物、その他不適切な古紙

1kgってどのくらい? 新聞紙(1kg)は約100枚、雑誌紙(1kg)は約100枚、段ボール(1kg)は約100枚

※クーポンはスーパービバホーム長久手店のみでご利用いただけます。

ホームセンター スーパービバホーム
長久手店
 TEL.0561-64-2911
 愛知県長久手市市原1丁目302番地
 取扱 LIXILビバ | <http://www.vivahome.co.jp>