

(仮称) ニトリ江坂店新築工事

事業者見解書

令和7年7月

株式会社ニトリ

目 次

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名	1
第 2 章 事業者の環境に対する取組方針	3
第 3 章 事業の名称、目的及び内容	5
1 事業の名称	5
2 事業の目的	5
3 事業の内容	5
(1) 事業の種類	5
(2) 事業の規模	5
(3) 事業の実施場所	5
(4) 事業計画の概要	7
(5) 工事計画	26
(6) 環境影響要因の概要	30
(7) 事業計画の複数案の検討経緯	31
第 4 章 当該事業における環境に対する取組方針	33
第 5 章 評価書案意見交換会において述べられた住民の意見の概要及び これに対する事業者の見解	35
第 6 章 評価書案についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 ...	43
第 7 章 評価書案に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答	51

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の
所在地並びに代表者の氏名

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名

事業者の名称 : 株式会社ニトリ
代表者氏名 : 代表取締役 似鳥 昭雄
主たる事務所の所在地 : 札幌市北区新琴似七条一丁目 2 番 39 号

第 2 章 事業者の環境に対する取組方針

第2章 事業者の環境に対する取組方針

1 サステナビリティ方針

ニトリグループは、「住まいの豊かさを世界の人々に提供する。」というロマンを掲げ、その実現に向け歩みを進めてまいりました。そのなかで生まれたのが“製造物流 IT 小売業”という一気通貫のビジネスモデルです。このビジネスモデルにより、徹底的な効率化やコスト削減を実現し、お客様に「お、ねだん以上。」の商品・サービスの提供が可能になります。さらに、このビジネスモデルは、サステナブルな視点から全体最適を考えたアクションを可能にし、環境・社会課題の解決に貢献する「新しい価値」の創出につながります。現状否定を繰り返し、改革を進めることで、常に変化する世の中の課題のひとつひとつに誠実に向き合い、お客様をはじめとする全てのステークホルダーの皆様と、環境・社会にとっての「より良い未来」を同時に目指し、追い求め、ニトリグループらしいサステナビリティ経営を実現してまいります。

2 環境に配慮した事業推進

(1) 基本方針

ニトリグループは、自社のみならずサプライヤーも含むサプライチェーン全体において、事業拡大が環境負荷拡大に繋がらないよう、常に省資源・省エネなどへの取り組みによる環境配慮に努めます。加えて、事業を通じて環境保全・改善に寄与できるような取り組みを推進し、良好な環境づくりに貢献したいと考えています。

ア 環境に配慮した製品開発

製品に含有する化学物質がもたらす地球環境の課題解決に取り組むことが、持続可能な社会・経済活動の発展に繋がるという考えのもと、ニトリでは取引先と協働して、環境に影響を及ぼす有害物質を低減した製品の開発に取り組んでおります。

イ J-Moss に基づく特定化学物質の含有情報

2006年7月1日以降、資源有効利用促進法では、製造、輸入販売する対象製品に対して、JIS C 0950 (J-Moss) に規定された特定化学物質の含有表示を行うことが法令で義務付けられています。これは、リサイクルシステムが構築されている品目に含有表示を行うことで、含有情報を処理事業者にも提供することを目的としています。

ニトリではこの法律で対象となる製品において、除外項目以外の部位に基準値を超えた特定化学物質を含有する製品を製造、輸入販売などは行っておりません。

(2) 資源循環

ア 方針

ニトリグループは、自社のみならずサプライヤーも含むサプライチェーン全体において、資源の有限性を認識し、その有効活用と循環促進に取り組むことで、資源使用量と廃棄物排出量の削減に努めます。具体的には、「ごみを出さない」「ごみを減らす」「ごみを資源に回す」企業となることを目指して、廃棄物の排出自体を減らすとともに、排出後においても 埋立・単純焼却処分といった資源化されない廃棄物の削減に努め、排出前・排出後の両軸で活動を進めてまいります。

イ 目標

2030 年度までに、

- ①廃棄物排出量（一般廃棄物・産業廃棄物）30%削減※（国内売上高 1 億円あたり、2018 年度比）
- ②産業廃棄物の資源化率 95%以上※
- ③そもそもゴミを出さない取り組みとして以下「資源化」を推進
 - ・企画・設計段階から再資源化を見据えた商品開発(サーキュラーエコノミー)の拡大
 - ・商品・梱包材のリサイクル（回収・資源化）の推進

※ ①、②は国内事業を対象とする。

第 3 章 事業の名称、目的及び内容

第3章 事業の名称、目的及び内容

1 事業の名称

(仮称) ニトリ江坂店新築工事

2 事業の目的

事業計画地は、大阪府吹田市の南西部にある平坦地に位置し、敷地東側は大阪府の北部を南北に貫く国道 423 号（新御堂筋）の側道に接する交通至便の立地にある。また、既設の事業地（現在解体撤去中）の跡地であり、まとまった敷地面積が確保できること、用途地域も近隣商業地域であることから、大規模商業施設の導入・立地に適した場所といえる。

一方、事業者である株式会社ニトリは、ニトリグループの理念である「住まいの豊かさを世界の人々に提供する。」を企業行動の原点とし、チェーンストア企業の使命として、日常の暮らしにおいて必要不可欠な商品を安価で安定して供給するため、さまざまな立地条件にも対応できる店づくりに取り組み、いつでも気軽に立ち寄れる身近な存在になるべく店舗数を増やしているところである。

本事業は、このような背景を踏まえ、当該跡地の有効利用として「ニトリ」を出店するものであり、地域の生活に密着した低価格で高機能な商品を提供することに加え、現地での雇用創出、環境への配慮等、地域に貢献することを目的としている。

3 事業の内容

(1) 事業の種類

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

(2) 事業の規模

敷地面積：約 6,660m²

建築面積：約 5,260m²

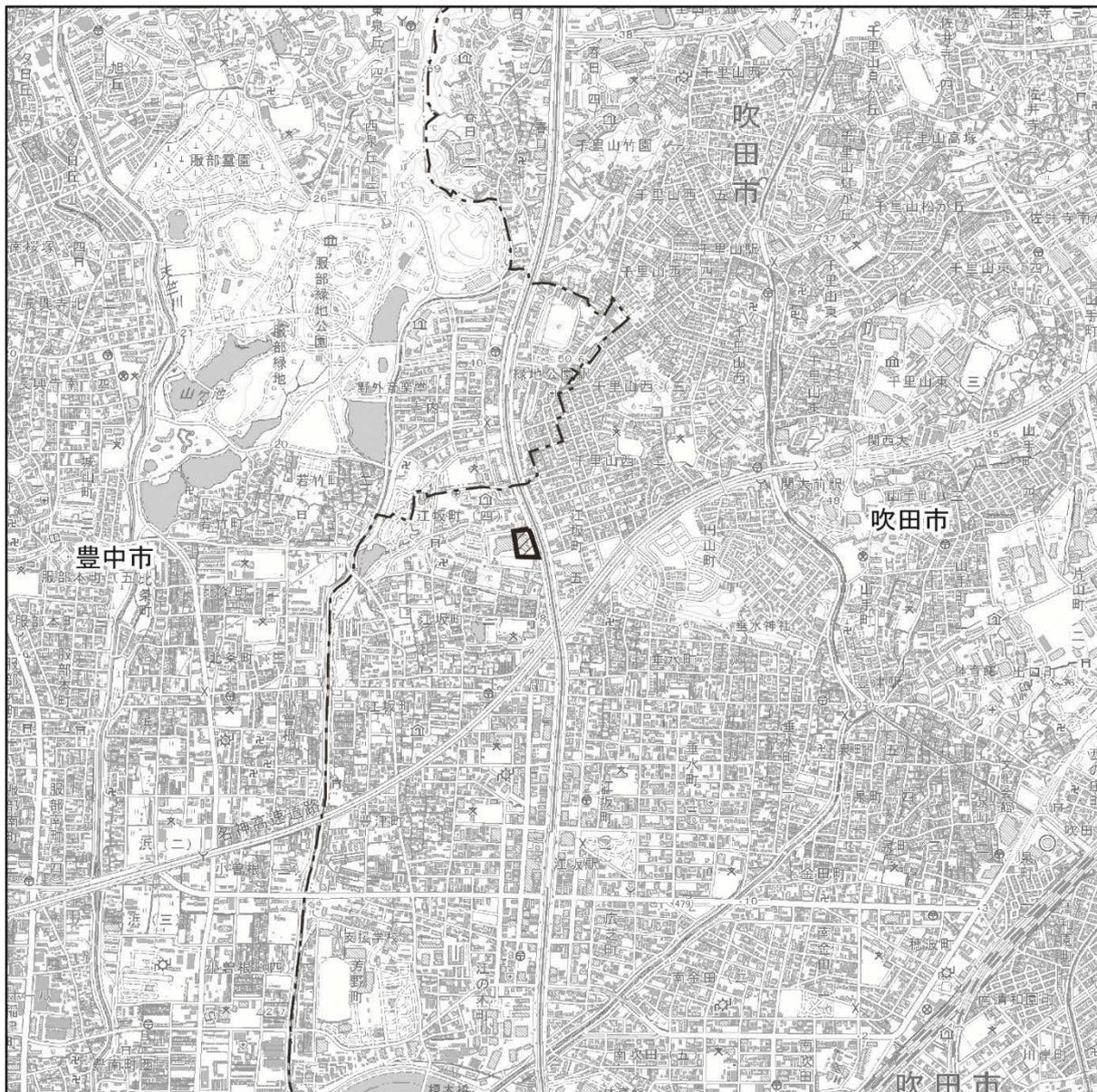
延べ床面積：約 14,172m²（売場面積：約 6,687m²、駐車場：約 5,136m²）

建物高さ：約 19m（ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 26m）

駐車場：230 台

(3) 事業の実施場所

大阪府吹田市江坂町四丁目 50 番 11（図 3.3-1 参照）



凡 例

※この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 を使用したものである。

 事業計画地

 市界



Scale 1:25,000

0 250 500 750 1000 m



図 3.3-1 事業計画地の位置

(4) 事業計画の概要

本事業は、大阪府吹田市江坂町の既設の事業地（現在解体撤去中）の跡地に、商業施設（ホームファニッシングストア※）とこれに付随する駐車場を建設し運営するものである。

ア 土地利用計画

土地利用計画は、表 3.3-1 及び図 3.3-2 に示すとおりである。

事業計画地の土地利用は、「計画建物」が 5,260m²（79.0%）、「駐輪場」が 156m²（2.4%）、「緑地」が 455m²（6.8%）、「通路・車路等」が 589m²（8.8%）、「開発緑地・広場・公園」が 200m²（3.0%）に区分される。

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

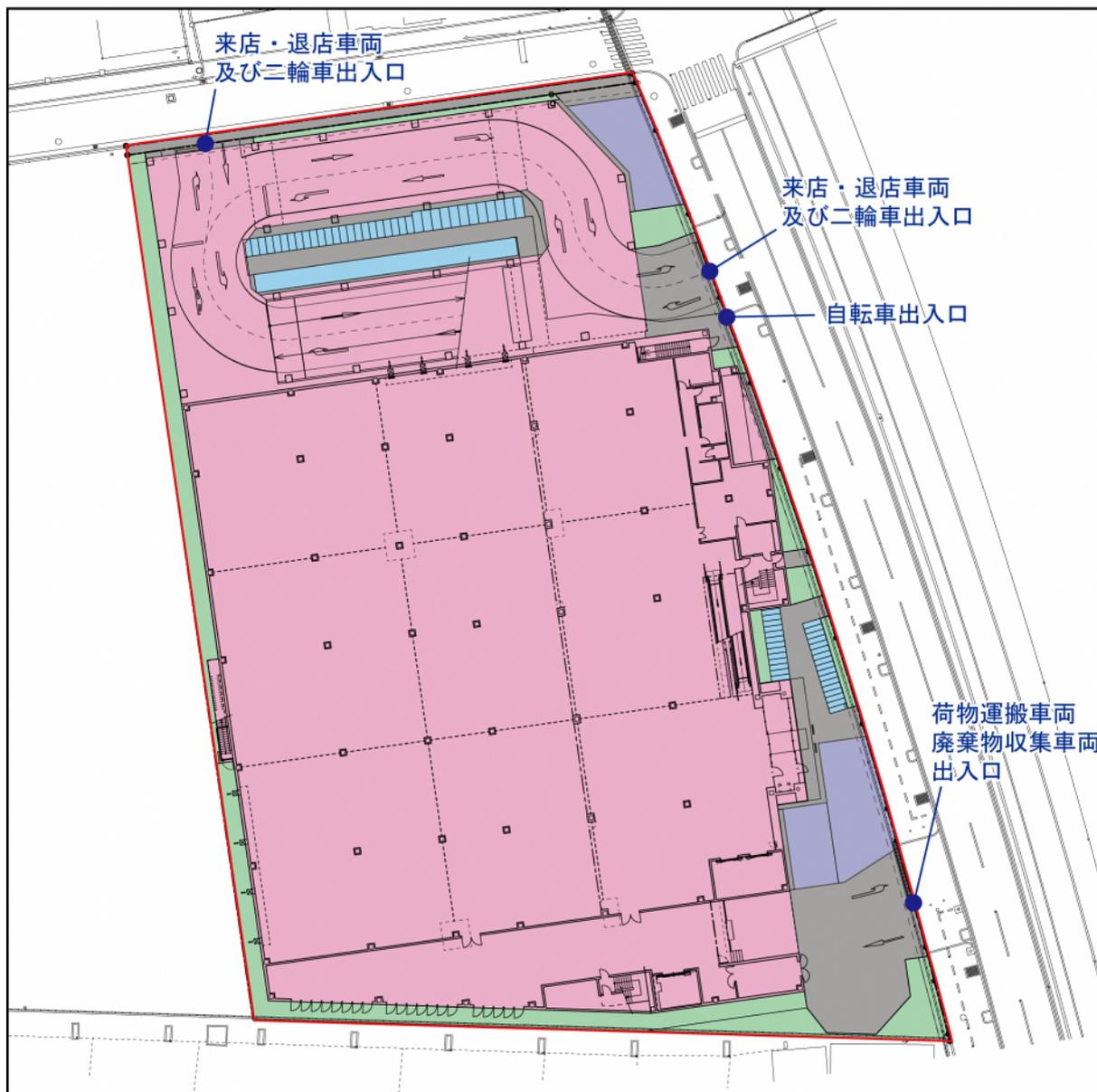
表 3.3-1 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
計画建物	5,260	79.0	
駐輪場	156	2.4	バイク・原付含む。
緑地	455	6.8	壁面緑化及び屋上緑化により、「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) に定める緑化率は、10%以上を確保するとともに、自主緑地を含めた緑化面積は約 20%を確保する計画である。
通路・車路等	589	8.8	
開発緑地・広場・公園	200	3.0	
合計	6,660	100.0	

表 3.3-2 土地利用区分（現況）

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
建築物	3,055	45.9	
駐車場	324	4.8	
駐輪場	239	3.6	
緑地	305	4.6	
通路・車路等	2,737	41.1	
合計	6,660	100.0	

※ ソファ、ダイニングテーブル、食器棚やベッドなどの大型家具から、カーテン、カーペット、寝装品や食器・家庭用品などの暮らしを彩るインテリア用品まで、より楽しく快適な住まいを実現していく多彩な商品を販売する大型店舗。



凡 例

- 事業計画地
- 計画建物
- 駐輪場
- 緑地
- 通路・車路等
- 開発緑地・広場・公園



Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-2 土地利用計画図



凡 例

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



Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



图 3.3-3 土地利用区分图（現況）

イ 建築計画

(ア) 建築物の概要

建築物の概要は、表 3.3-3 に示すとおりである。

建築面積及び延べ床面積は、それぞれ約 5,260m² 及び約 14,172m² を計画している。予定建築物の平面図、断面図、立面図は、図 3.3-4～図 3.3-6 に示すとおりである。

表 3.3-3 建築計画の概要

建物用途	物販店舗
建物構造	鉄骨造
建築面積	約 5,260m ²
建ぺい率	約 82%
延べ床面積	約 14,172m ²
容積率	約 173%
売場面積	約 6,687m ²
建物高さ	約 19m (ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 26m)
階数	地上 3 階
駐車場台数	230 台
駐輪場台数	223 台

(イ) 営業時間

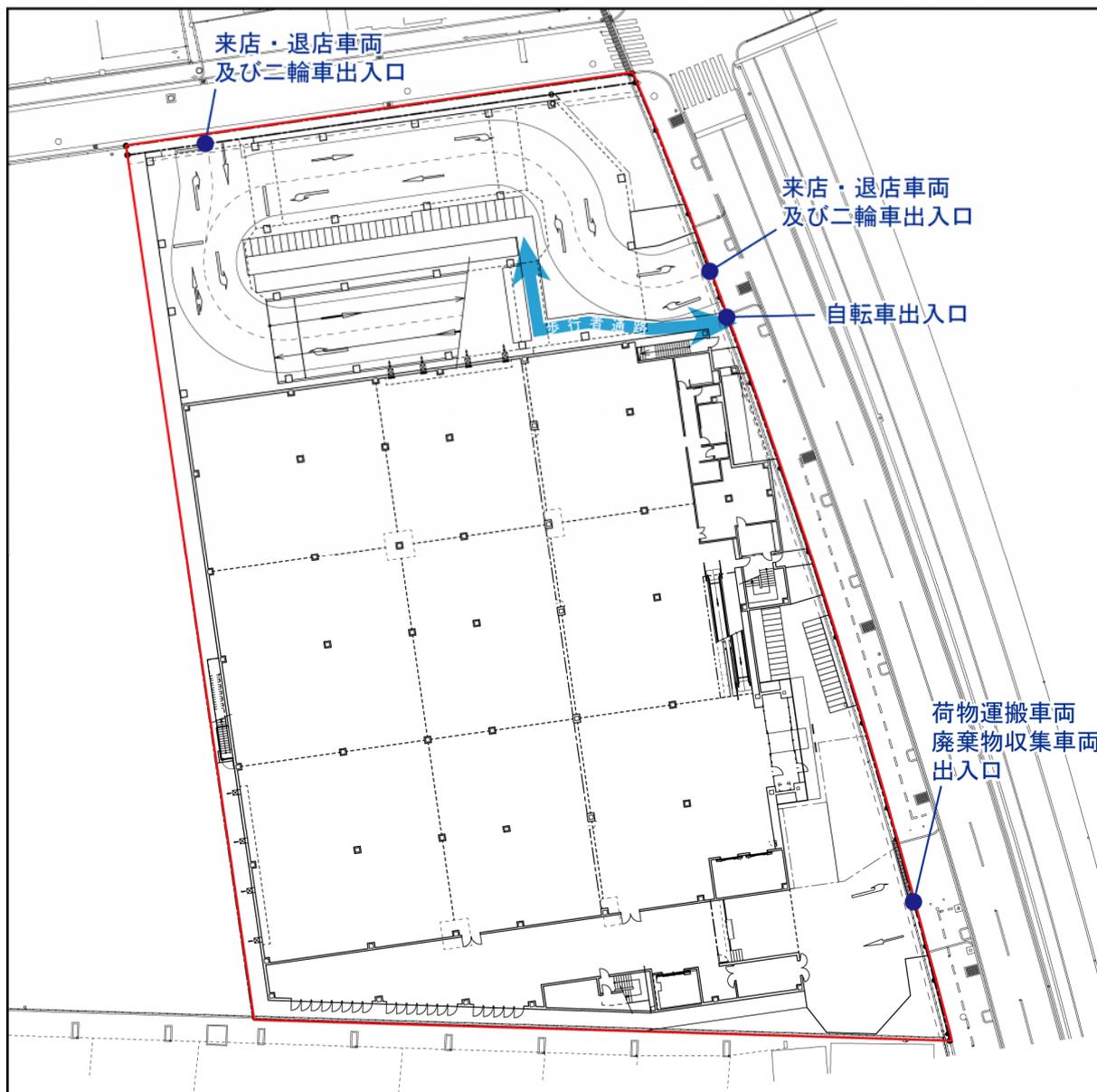
営業時間は、10:00 ～ 20:00 とする計画である。

ただし、夏季や新生活、引っ越し需要期等を含め、今後、営業時間を延長（9:00 ～ 21:00 の範囲内）する可能性がある。

（駐車場利用可能時間は、8:30 ～ 21:30）

(ウ) 想定利用客数

想定利用客数は、年間約 60 万人、休日 1 日（平均的な休日）当たり 3,500 人を想定している。



凡 例

□ 事業計画地

⇄ 歩行者通路

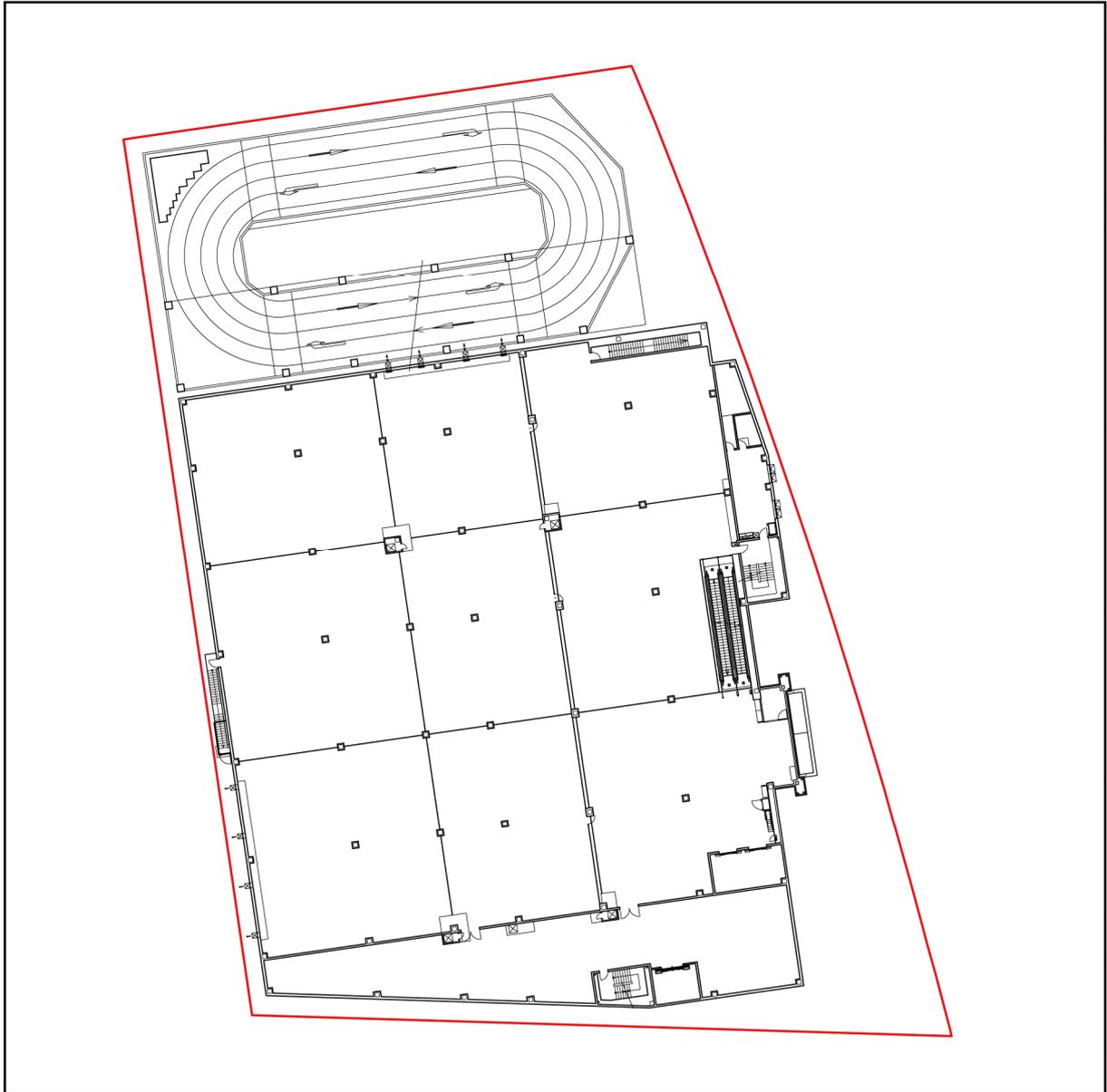


Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



图 3.3-4 (1) 建築物平面図 (1階)



凡 例

事業計画地

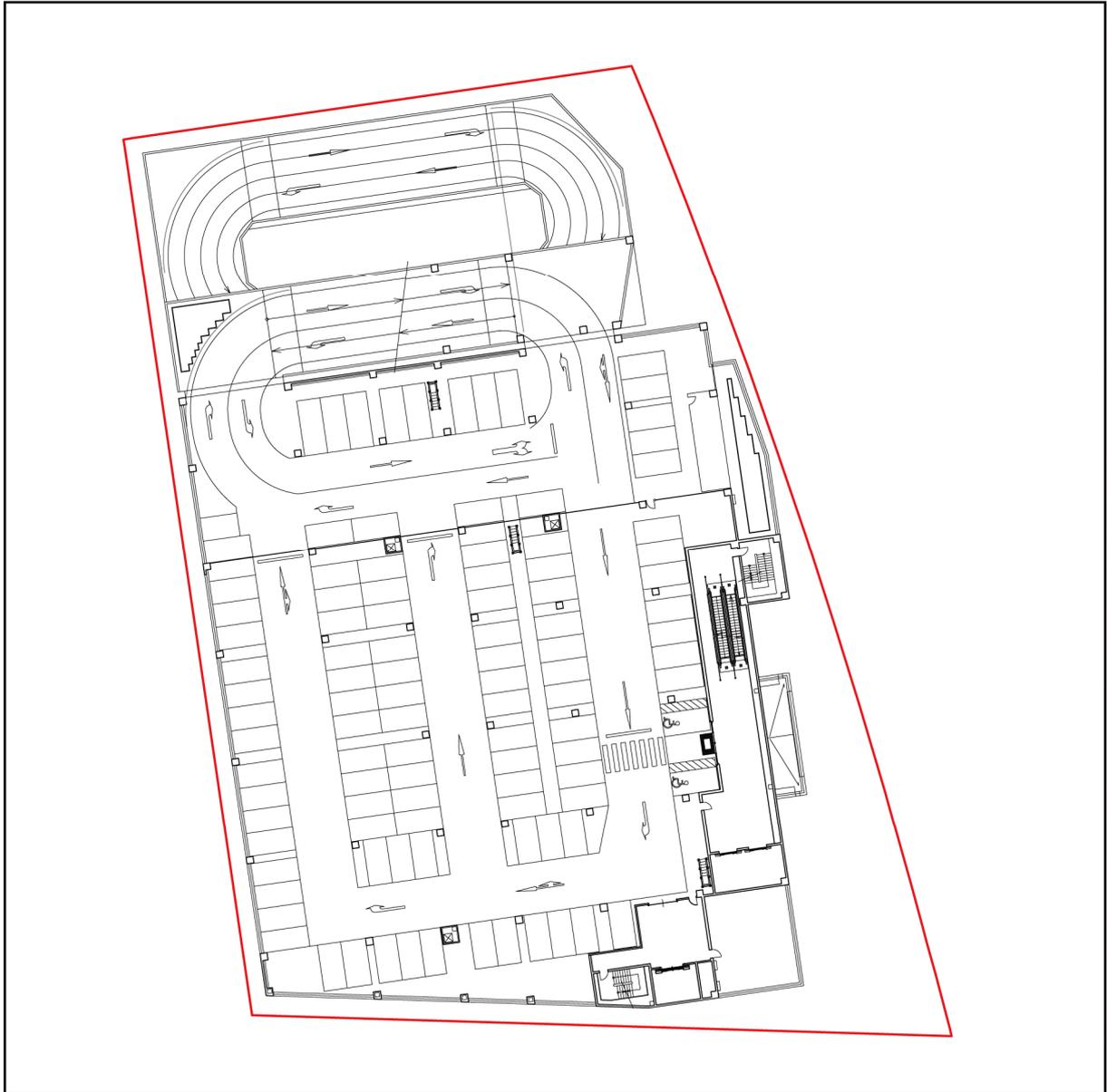


Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-4 (2) 建築物平面図 (2階)



凡 例

 事業計画地

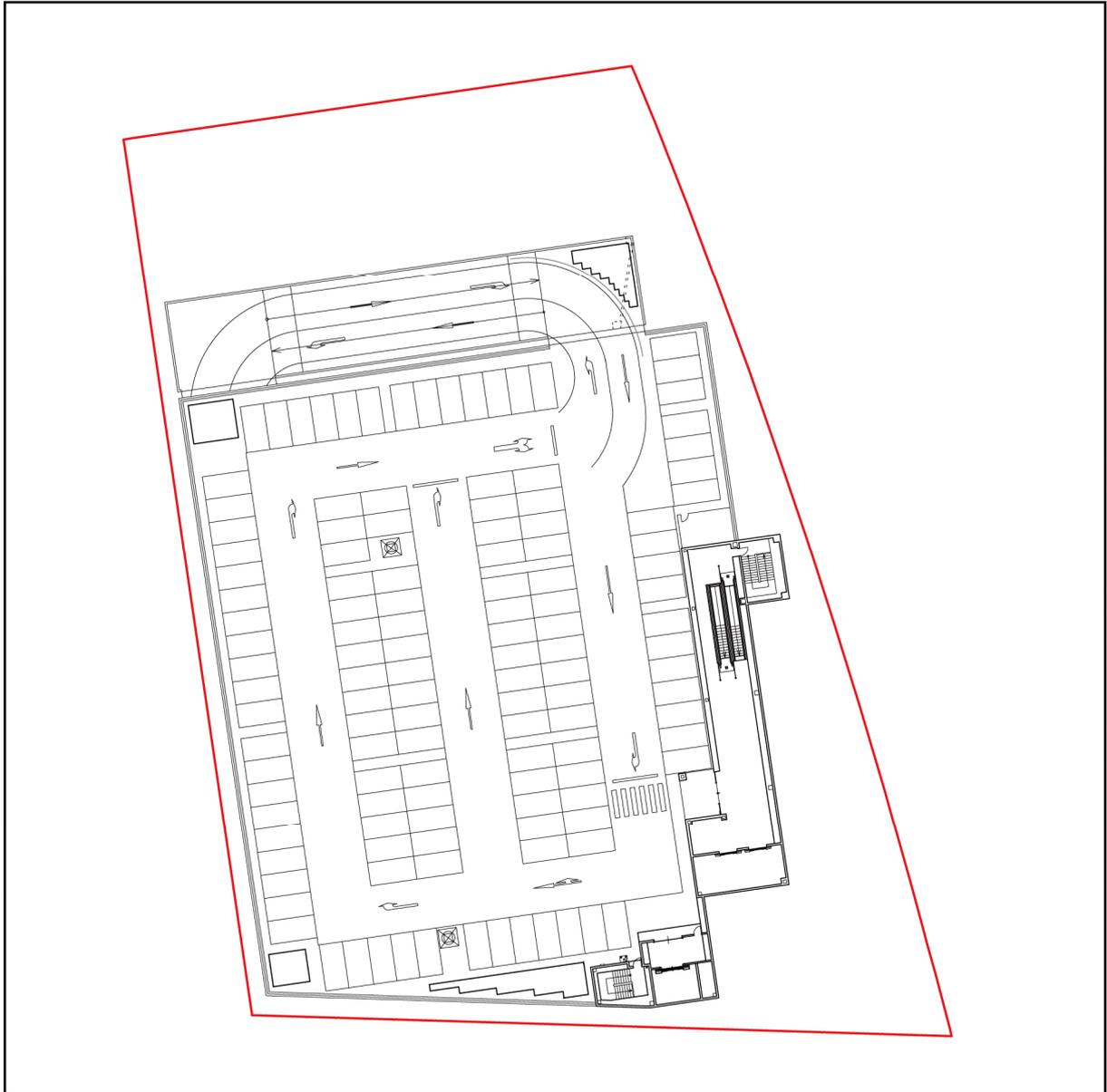


Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-4 (3) 建築物平面図 (3階)



凡 例

 事業計画地



Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-4 (4) 建築物平面図 (PH 階)

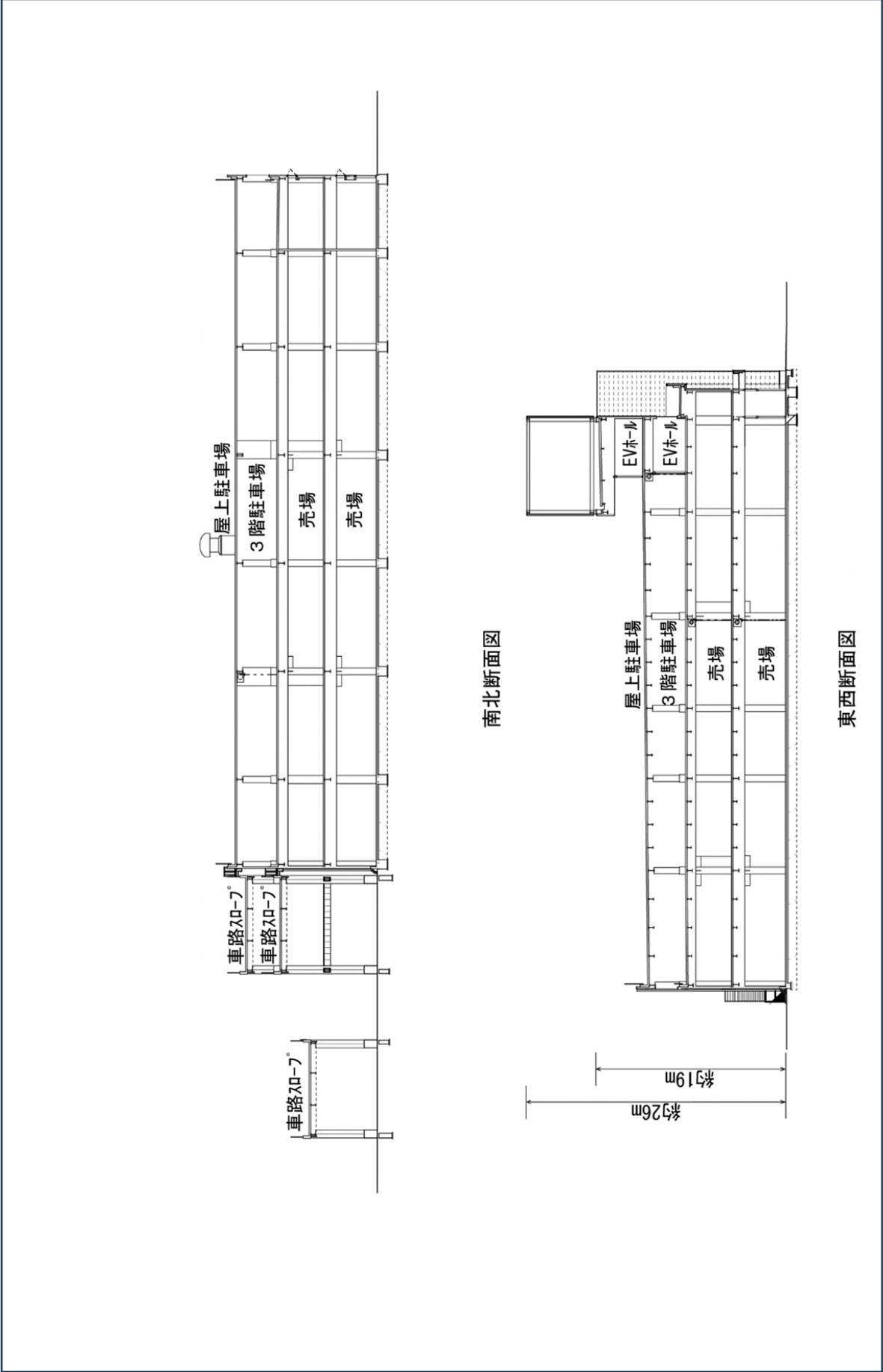


図 3.3-5 建築物断面図

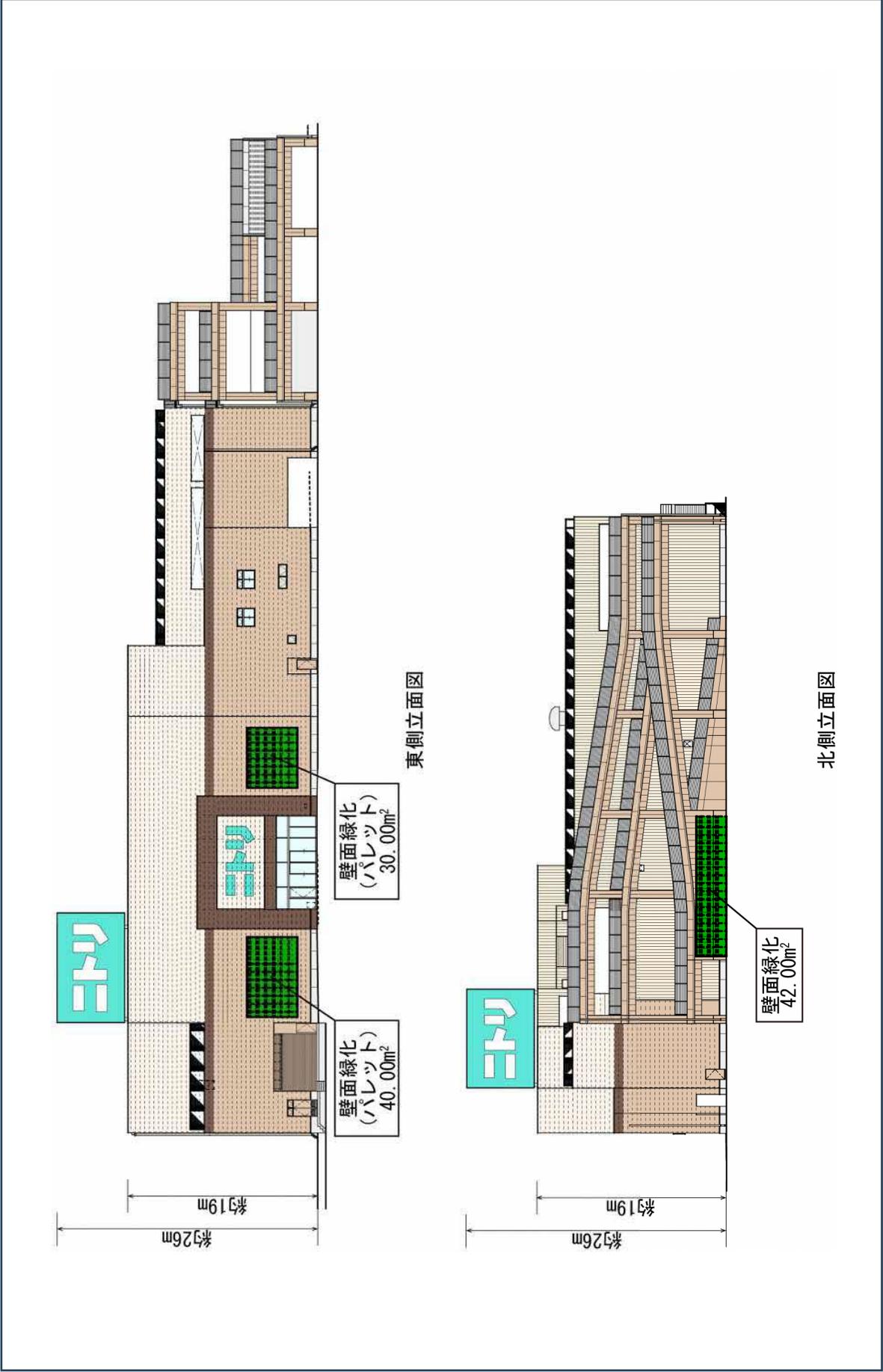


図 3.3-6 (1) 建築物立面図

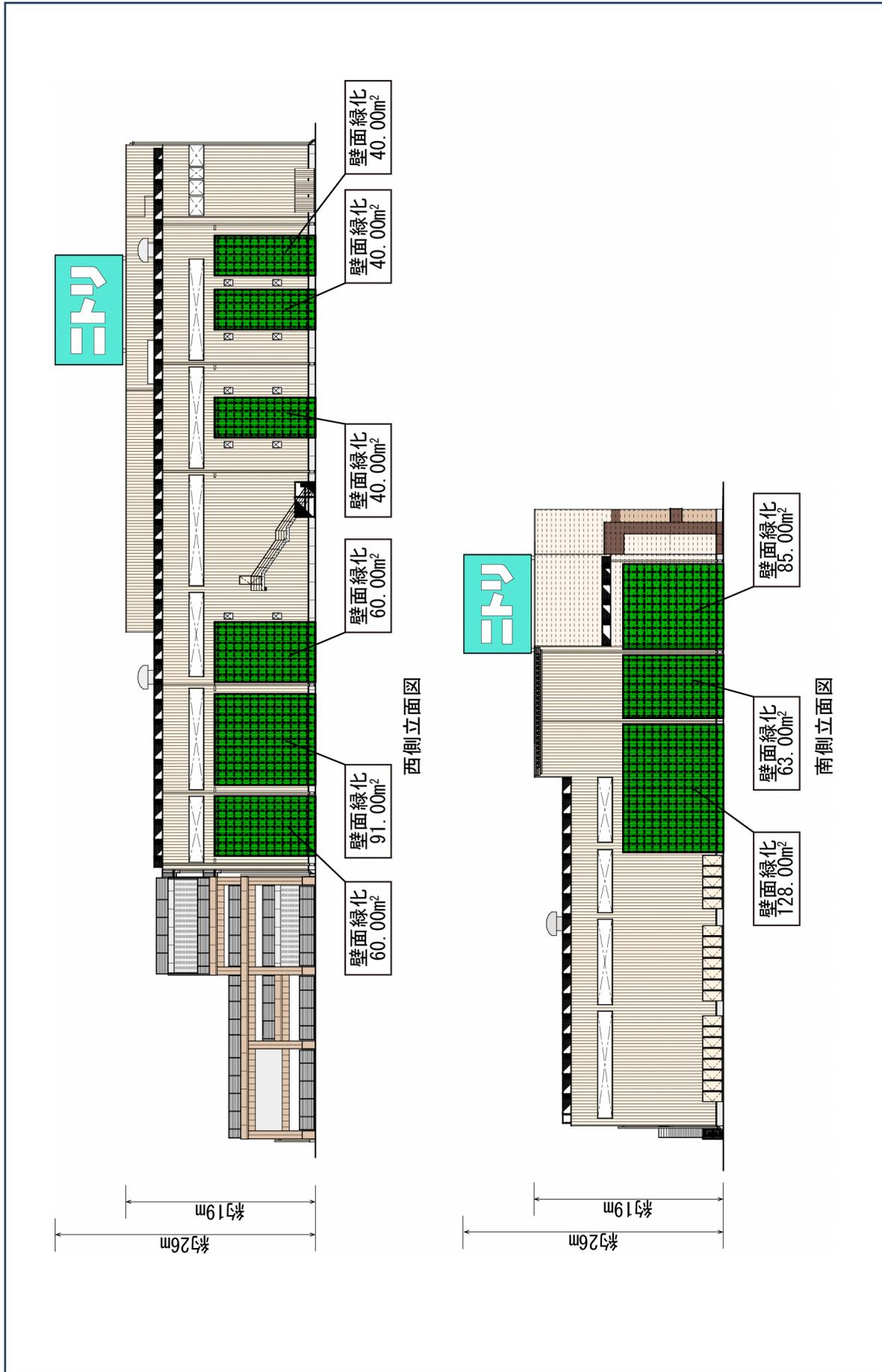


图 3.3-6 (2) 建築物立面图

ウ 緑化計画

緑化計画は、表 3.3-4、図 3.3-6 及び図 3.3-7 に示すとおりである。

事業計画地は既設の建築物や駐車場、車路等で被覆されており、周縁部に僅かな植栽があるのみである。緑化にあたっては、現況と同様に事業計画地周縁部に植栽を行う計画としているが、低・中・高木による立体的な緑地を形成するとともに、壁面緑化や屋上緑化などによる視認性の高い箇所への効果的な緑化を行い、緑に包まれた施設とする計画としている。

緑化率は、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」（平成 16 年条例第 13 号、令和 6 年 3 月 29 日最終改正）（以下、「好いたすまいる条例」という。）に定める緑化率 10%以上を確保する計画としている。なお、緑化面積の算定方法は、「吹田市開発事業の手続等に関する条例施行基準」（平成 16 年告示 249、令和 5 年 3 月 31 日最終改正）で定められており、「地上部の地被類のみの緑化の場合は緑化面積に算定しない」、「壁面緑化や屋上緑化については、地上部の緑化面積の 2 分の 1 を超える分に関しては算定しない」等の規定があるため、約 10%程度の緑化率となっているが、本事業では、緑化率に算定されない箇所についても、景観への配慮やヒートアイランドの抑制等の観点から緑量を増やすために、自主緑地（地上部の芝張、地上から 10m 超の高さに施工する屋上緑化）や開発広場内緑地、壁面緑化（地上部緑化面積の 2 分の 1 超の部分）として可能な限り緑化を行い、それらを含めた実質の緑化面積は敷地面積の 20%以上を確保する計画としている。

また、壁面緑化、屋上緑化を継続的に維持するために、以下を実施する計画としている。

- ・ 植栽予定樹種は、気候の不順、病害虫に対する抵抗力が強く、維持管理が容易な種を選定する。
- ・ 壁面緑化は、生長が早く、樹高が 10m 以上となるつる植物を選定し、誘引用ワイヤ等の補助具を設置することで早期に壁面の緑化を図る。
- ・ 壁面緑化の植栽基盤を十分に確保するため、壁面緑化は基本的に露地植えとする。
- ・ 建物全体のファサードとなる東面については、パレット式の緑化（既製の緑化パレットを配置して壁面を覆う）を行うことで、竣工当初からより多くの緑量を確保する。
- ・ 植栽種は基本的に降雨のみで生育可能な種を選択するが、万全を期すため、全ての壁面緑化に自動灌水設備を設置する。
- ・ 定期的に点検を行い、施肥や病害虫の防除、除草を行うほか、更新樹齢への到達、病害虫などによる機能低下等が認められた場合に伐採、抜根、補植、土壌交換などの対策を行う。

表 3.3-4 緑化面積

緑地番号	緑化面積 (m ²)	好いたすまいる条例で定める 有効緑化面積		備考		
		緑化面積 ^{※1} (m ²)	高木緑化面積 ^{※2} (m ²)			
地上部	緑地 1-1	1.89	2分の1の面積を加算 2.83		接道部による緑化	
	緑地 1-2	110.59		110.59		
	緑地 2	21.64	2分の1の面積を加算 32.46			接道部による緑化
	緑地 3-1	3.37	2分の1の面積を加算 5.05			接道部による緑化
	緑地 3-2	20.44		20.44	高木×2本=20 m ²	
	緑地 4-1	2.75	2分の1の面積を加算 4.12			接道部による緑化
	緑地 4-2	4.12		4.12	高木×1本=10 m ²	
	緑地 5-1	10.16	2分の1の面積を加算 15.24			接道部による緑化
	緑地 5-2	7.31		7.31	高木×1本=10 m ²	
	緑地 6-1	3.58	2分の1の面積を加算 5.37			接道部による緑化
	緑地 6-2	8.58		8.58	高木×2本=20 m ²	
	緑地 7	10.17	2分の1の面積を加算 15.25			接道部による緑化
	緑地 8-1	9.41	2分の1の面積を加算 14.11			接道部による緑化
	緑地 8-2	63.34		63.34	高木×7本=70 m ²	
	緑地 9	10.32		10.32		
	自主緑地 1	167.38		—		芝張
	開発広場内緑地 1	22.79		—		
	開発広場内緑地 2	42.28		—		
	小計	520.12 287.67 (自主緑地等を除く)		319.13	130.00	
屋上緑化 ^{※3}	屋上緑化 1	24.02		24.02		
	屋上緑化 2	24.02		24.02		
	屋上緑化 3	27.72		27.72		
	自主緑地 2	24.02		—		
	自主緑地 3	20.32		—		
	自主緑地 4	13.86		—		
	自主緑地 5	33.88		—		
	小計	167.84		75.76		
壁面緑化 ^{※4}	719.00		143.83			
合計 (緑化率 ^{※5})			668.72 (10.44%)			
自主緑地等を含めた緑化面積合計 ^{※6} (緑化面積%)	1,406.96 (21.12%)					

※1 地上部の有効緑化面積は、接道部による緑化(接道部から垂直に奥行き1mの範囲内における低木、生け垣(1mにつき3本以上)による緑化をいう。)は緑視効果等による住環境への配慮があるとみなし、その水平投影面積の2分の1の面積を加算できる。

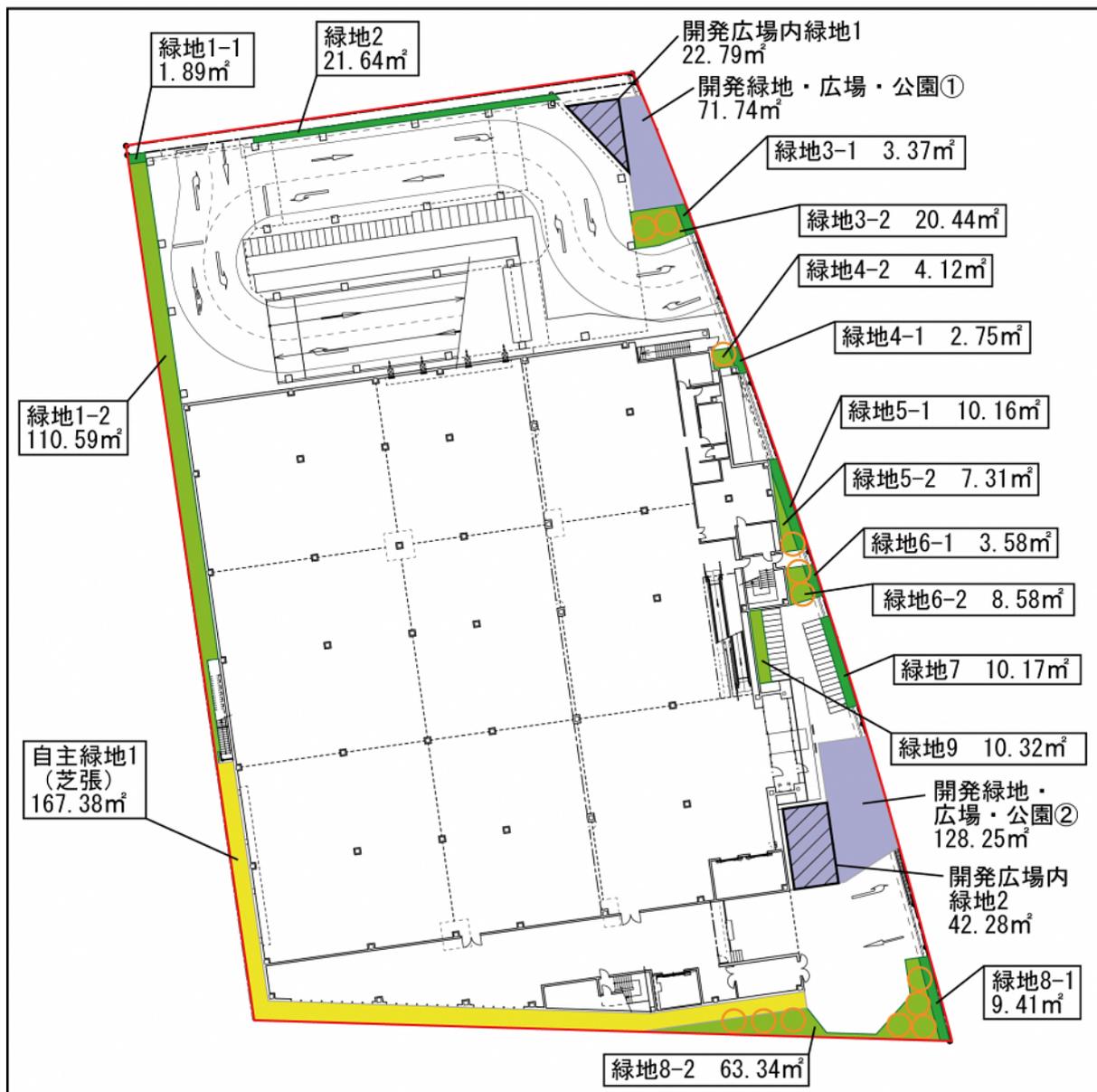
※2 高木の有効緑化面積は、高木1本あたり、10m²として計算する。

※3 屋上緑化の有効緑化面積は、地上から概ね高さ10m以内に施工する場合、緑化面積の100%まで算定することができる。

※4 壁面緑化の有効緑化面積は、地上部緑化面積(自主緑地及び開発広場内緑地は除く)の2分の1まで算定することができる。 $287.67 \times 1/2 = 143.83\text{m}^2$

※5 緑化率は、開発敷地面積(6,659.56m²)から道路後退面積(55.08m²)及び開発緑地・公園・広場面積(199.99m²)を引いた面積(6,404.49m²)に対する割合。

※6 好いたすまいる条例で定める緑化率は10.44%であるが、自主緑地及び開発広場内緑地、壁面緑化を含めた緑化面積の割合は21.12%である。



凡 例

- 事業計画地
- 緑地 (接道部から垂直に奥行き1mの範囲)
- 緑地
- 自主緑地
- 高木 (樹高H=3.0m)
- 開発緑地・広場・公園
- 開発広場内緑地

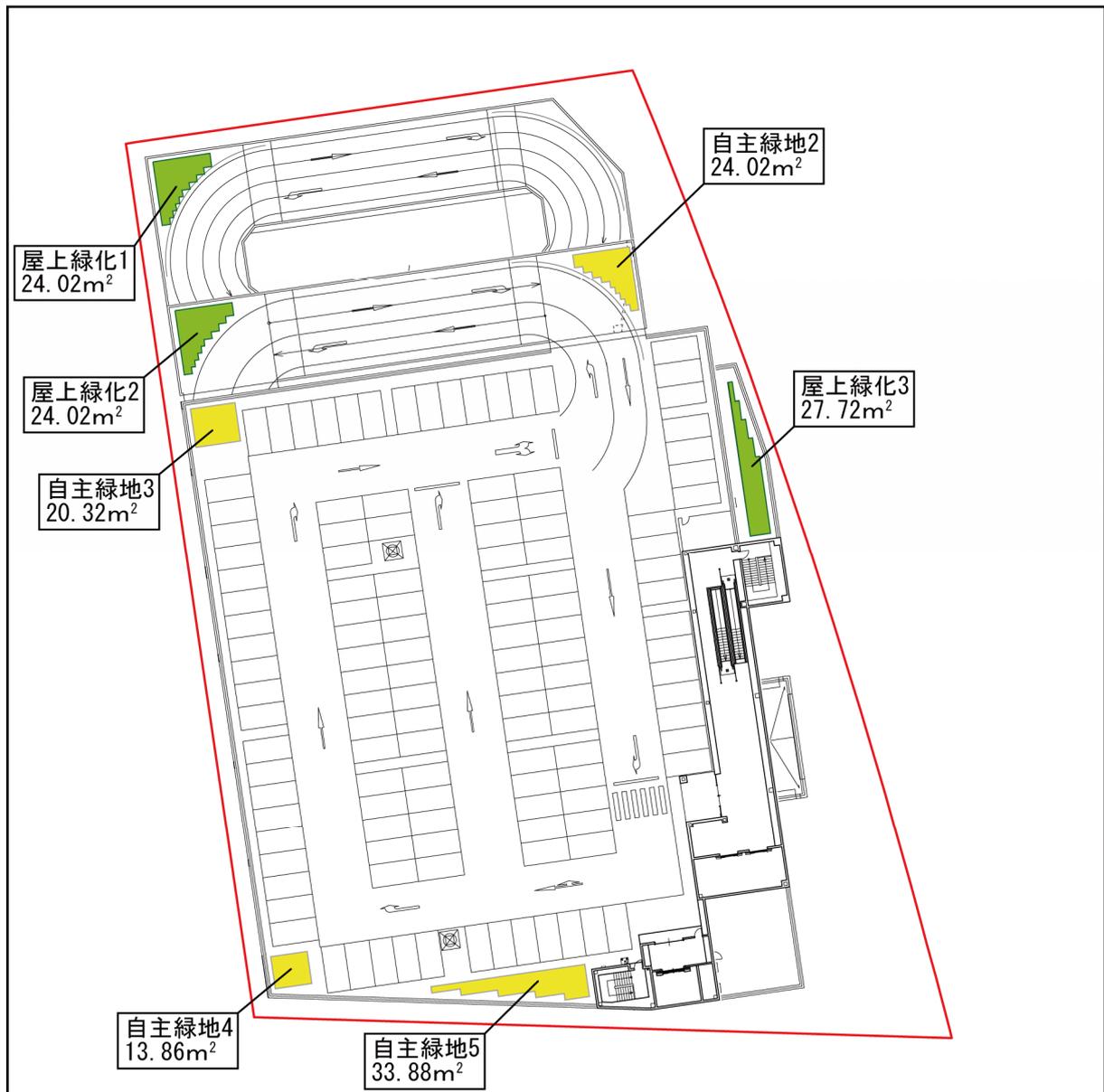


Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-7 (1) 緑化計画図 (地上)



凡 例

- 事業計画地
- 緑地
- 自主緑地



Scale 1:750

0 5 10 15 20 25 m



図 3.3-7 (2) 緑化計画図 (屋上 : 2 階 ~ PH 階)

エ 交通計画

(ア) 自家用車の利用の低減

来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、以下の取組を実施し、極力、自家用車による来店を低減する計画としている。

- ・家具配送無料などのイベントを実施し、バスや電車などの公共交通機関や自転車・徒歩による来店を促進し、極力、自家用車による来店を低減する。
- ・折り込みチラシなどで公共交通機関利用のお願いを案内する。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内する。

(イ) 自動車動線計画

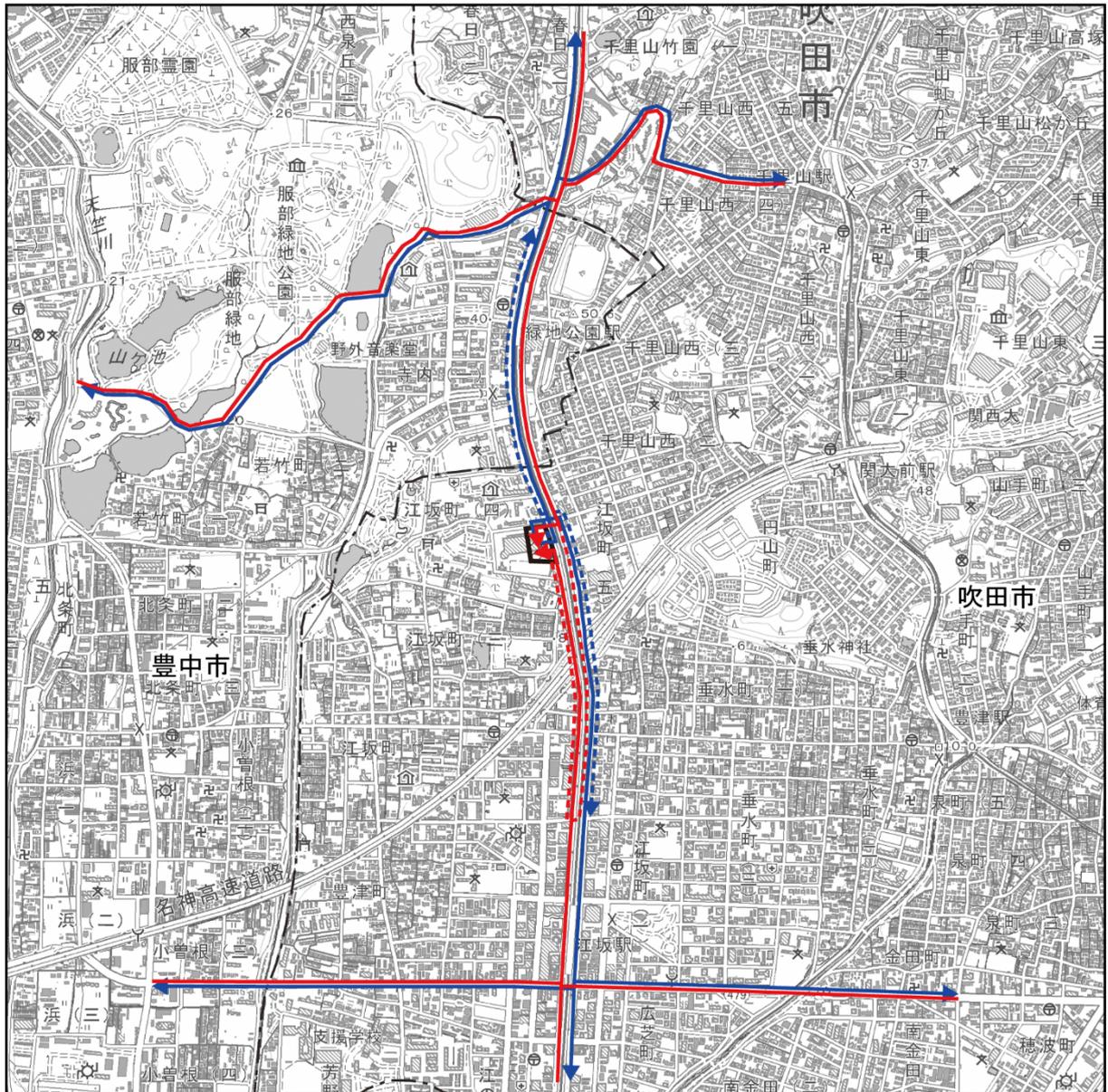
事業計画地付近の自動車動線計画は、図 3.3-8 に示すとおりである。

事業計画地は、国道 423 号（新御堂筋）の側道に接しており、事業計画地への施設関連車両は、当該道路から以下に示す経路で事業計画地へ入出庫することとなる。

- ・南側からの来店車両は、事業計画地東側出入口から左折入庫する。帰りは、事業計画地北側出入口から右折出庫^{※1}^{※2}し、祝橋東交差点を右折して退店する。
- ・北側からの来店車両は、祝橋東交差点を右折して、事業計画地北側出入口から左折入庫する。帰りは、事業計画地東側出入口から左折出庫、または北側出入口から右折出庫^{※2}して退店する。
- ・荷物運搬車両及び廃棄物収集車両については、南側からの入庫は事業計画地東側の荷物運搬車両・廃棄物収集車両出入口から左折入庫する。帰りは、当該出入口から左折出庫し、祝橋西及び東交差点を右折して退店する。北側からの入庫については、祝橋東交差点を通過して南下し、垂水町西交差点及び豊津町北交差点を右折して北向きに転回し、事業計画地東側の荷物運搬車両・廃棄物収集車両出入口から左折入庫する。帰りは、当該出入口から左折出庫し、退店する。

※1 利用客による南側への退店車両が事業計画地東側出入口から左折出庫すると、祝橋西交差点を右折するために短い走行区間で右側車線に車線変更する必要があり、交通安全上問題がある。そのため、北側出入口からの出庫に誘導する計画としている。

※2 北側出入口から左折出庫すると、住宅地内の幅員の狭い生活道路を走行して迂回することとなり、周辺住居の生活環境に影響を及ぼすおそれがある。そのため、北側出入口から右折出庫するよう誘導する計画としている。



凡例

※この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 を使用したものである。

 事業計画地

----- 市界

 施設関連車両（来店）主要走行ルート

 施設関連車両（来店）のうち、荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の北側からの入庫ルート

 施設関連車両（退店）主要走行ルート

 施設関連車両（退店）のうち、荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の出庫ルート

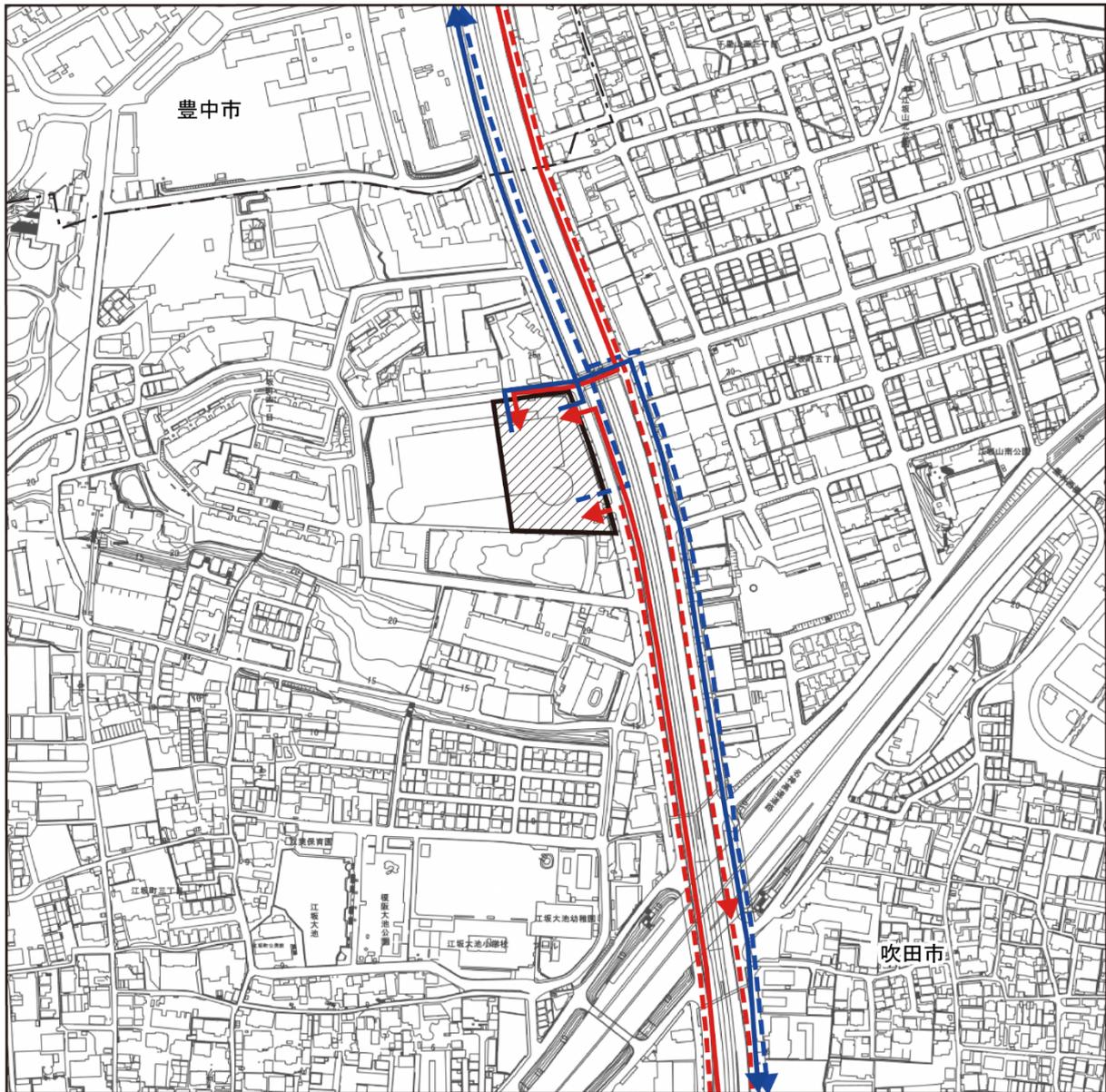


Scale 1:20,000

0 250 500 750m



図 3.3-8 (1) 自動車動線計画図 (広域)



凡 例

-  事業計画地
-  市界
-  施設関連車両（来店）主要走行ルート
-  施設関連車両（来店）のうち、荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の北側からの入庫ルート
-  施設関連車両（退店）主要走行ルート
-  施設関連車両（退店）のうち、荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の出庫ルート



Scale 1:5,000

0 50 100 150 200m



図 3.3-8 (2) 自動車動線計画図 (詳細)

(ウ) 交通安全対策

事業計画地及びその付近における交通安全対策として、以下の取組を実施する計画としている。

- ・営業時間は 10:00～20:00（夏季や新生活、引っ越し需要期等を含め、今後、延長（9:00～21:00の範囲内）する可能性はある）とする計画とし、朝の通学時間帯（8:00～8:30）とは重ならないよう配慮する。帰宅時（14:20～16:00）についても、既存店舗の実績から、平日は休日に比べて来店車両は著しく少なくなるものと想定している。
- ・店舗内において、来客者に周辺に通学路があることを看板等で告知する。また、周辺の住宅地の生活道路に進入しないよう、看板等で注意喚起する。
- ・来店・退店車両と荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の出入口を別に設け、さらに事業計画地の北側及び東側の2箇所に来店・退店車両の出入口を配置することにより、利用客が各方面別に来店及び退店することで、交差点に車が集中しないように計画する。
- ・出口への誘導については、場内の看板等や必要に応じて場内及び出入口に交通誘導員を配置する。
- ・北側出入口の右折入庫・左折出庫を禁止する。
- ・事業計画地内において、歩行者安全帯を設け、歩行者・自転車と車両を分離する。
- ・車路スロープ下の駐輪場から店舗入口までの歩行者と東側出入口の車両について、動線がクロスしない配置とする。また、スロープ下の駐輪場において、注意喚起のため照明計画についても検討し、駐車場を含む車路の照度についても適切に計画する。
- ・事業計画地北側の市道について、事業計画地をセットバックして道路を拡幅する計画としている（道路の仕様については、今後の道路管理者、交通管理者等との協議により決定する。）。

(エ) 駐車場計画

事業計画地内に設ける駐車場台数は各法令（吹田市開発事業の手続等に関する条例、大規模小売店舗立地法）で規定する必要台数を確保する計画である。

オ 供給施設計画

(ア) 給水計画

給水は、吹田市水道事業者から供給を受ける計画である。

(イ) ガス・電気供給計画

ガス、電気は、それぞれ都市ガス事業者及び電気事業者から供給を受ける計画である。

なお、エネルギー利用の効率化や環境負荷の低減を図る計画としており、一部においては太陽光発電の利用を検討している。

カ 排水施設計画

汚水・雑排水と雨水は、建屋外合流方式とし、公共下水道に放流する計画である。

キ 廃棄物処理計画

工事中における建設廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理する計画である。掘削工事に伴う発生土は、埋め戻し、敷き均しに利用し、事業計画地内で再利用することで、残土の発生を可能な限り回避・低減することとする。

また、供用開始後の廃棄物は、減量・分別・再利用を徹底し、関係法令に則り適切に処理を行う計画である。

(5) 工事計画

ア 土木造成工事

(ア) 仮設工事施工概要

a 安全対策工及び公害防止施設工

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

b 工事用車両の動線計画

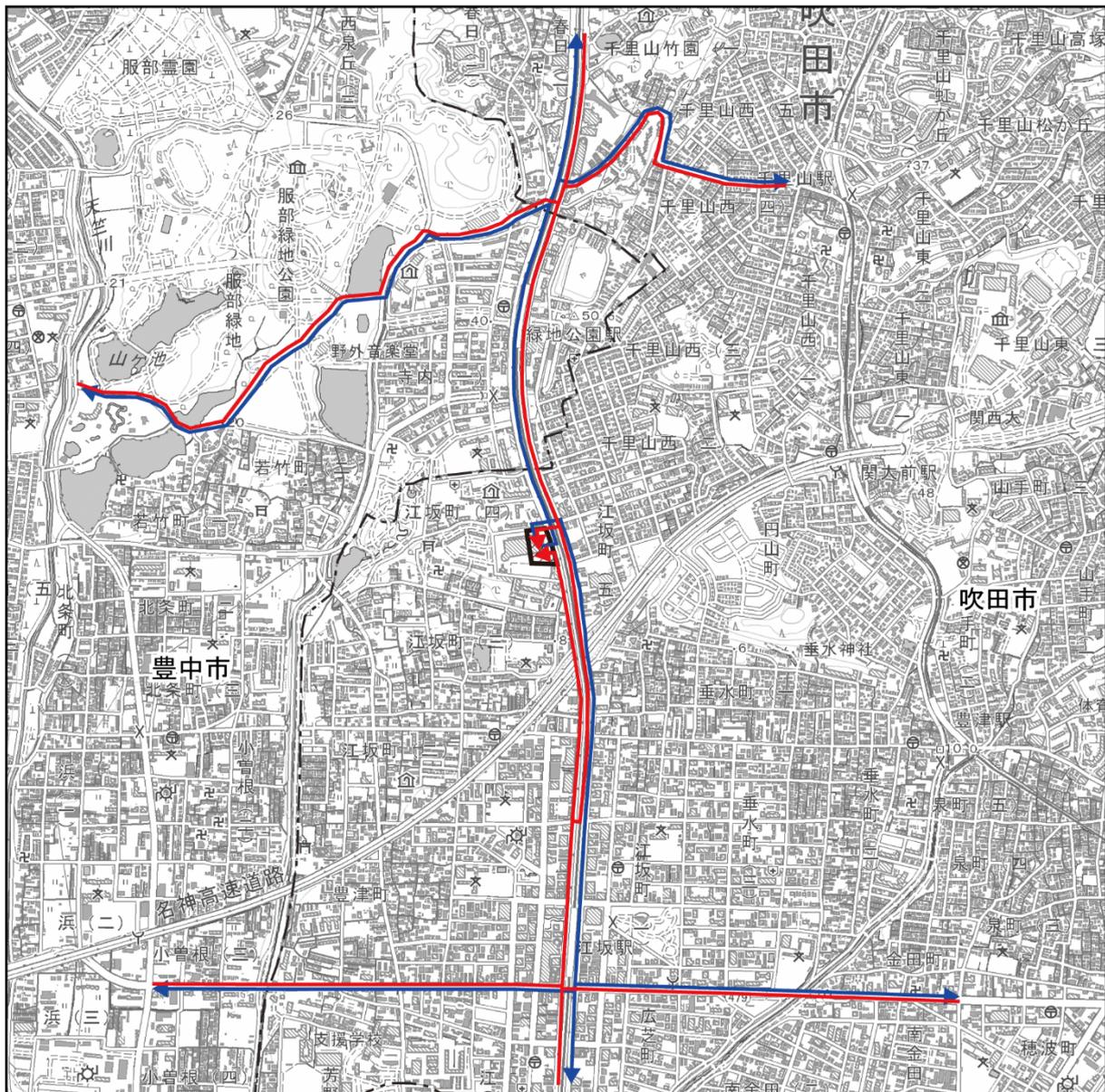
工事用車両の動線計画は、図 3.3-9 に示すとおりであり、工事の進捗に応じて、現在車道の切り下げのある 2 箇所から入退場することを想定している。

事業計画地は、国道 423 号（新御堂筋）の側道に接しており、事業計画地への工事用車両は、施設関連車両と同様に、以下に示す経路で事業計画地へ入退場することとなる。

- ・南側からの工事用車両は、事業計画地東側出入口から左折入場する。帰りは、事業計画地北側出入口から右折退場^{※1}※2 し、祝橋東交差点を右折して退場する。
- ・北側からの工事用車両（小型車）は、祝橋東交差点を右折して、事業計画地北側出入口から左折入場する。帰りは、事業計画地東側出入口から左折退場、または北側出入口から右折退場^{※2}して退場する。
- ・北側からの工事用車両（大型車）については、祝橋東交差点を通過して南下し、垂水町西交差点及び豊津町北交差点を右折して北向きに転回し、事業計画地東側出入口から左折入場する。帰りは、当該出入口から左折退場し、退場する。

※1 南側への退場車両が事業計画地東側出入口から左折退場すると、祝橋西交差点を右折するために短い走行区間で右側車線に車線変更する必要があり、交通安全上問題がある。そのため、北側出入口から退場する計画としている。

※2 北側出入口から左折退場すると、住宅地内の幅員の狭い生活道路を走行して迂回することとなり、周辺住居の生活環境に影響を及ぼすおそれがある。そのため、北側出入口から右折退場する計画としている。



凡例

※この地図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 を使用したものである。

 事業計画地

----- 市界

 工事用車両（入場）主要走行ルート

 工事用車両（退場）主要走行ルート

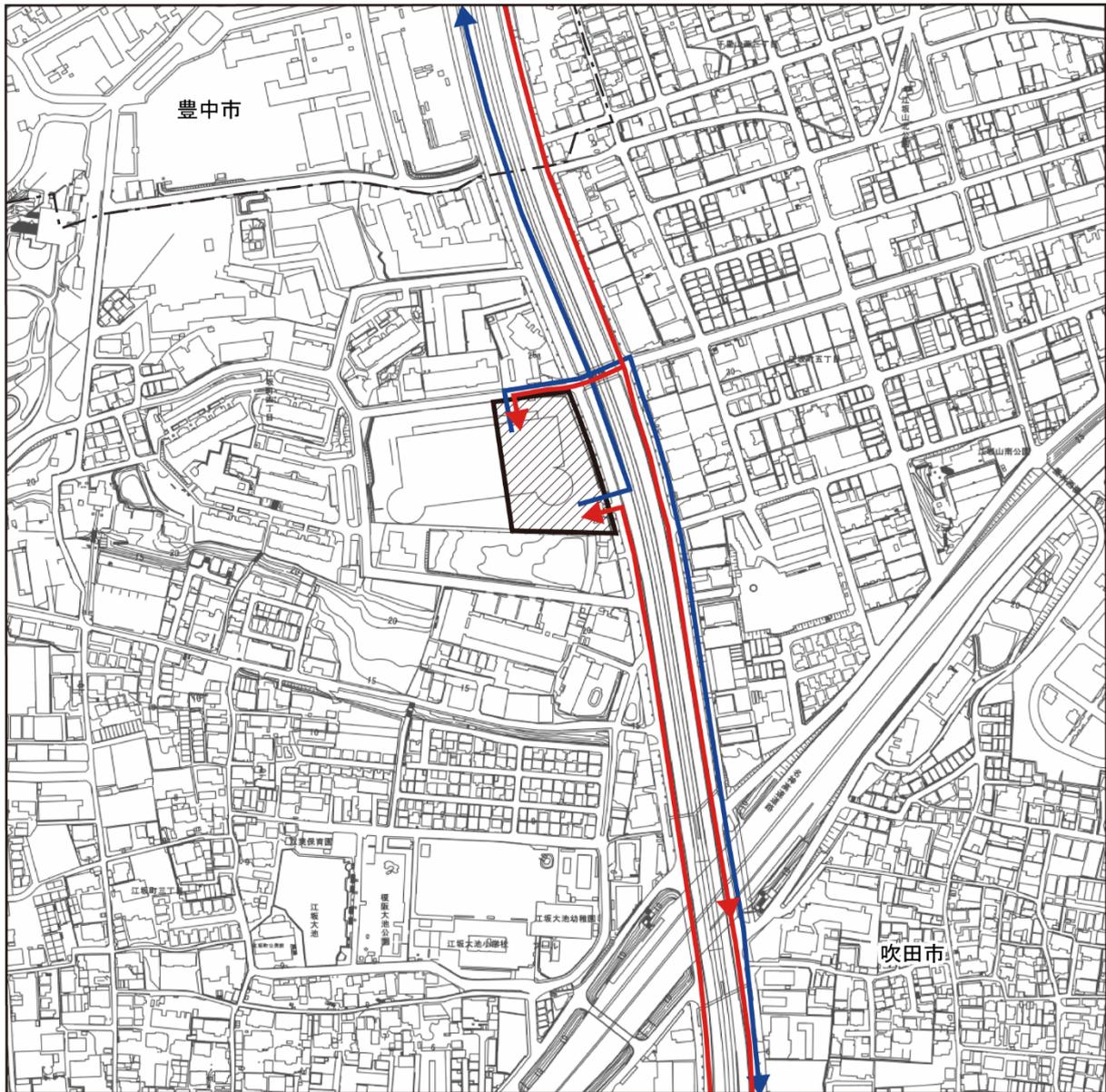


Scale 1:20,000

0 250 500 750m



図 3.3-9 (1) 工事用車両の動線計画図 (広域)



凡 例

-  事業計画地
-  市界
-  工事用車両（入場）主要走行ルート
-  工事用車両（退場）主要走行ルート



Scale 1:5,000

0 50 100 150 200m



図 3.3-9 (2) 工事用車両の動線計画図 (詳細)

c 防災工事（降雨対策）

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

また、必要に応じて仮設沈砂池を設け、工事中の雨水排水の放出先への流出量を調節するとともに、沈砂機能をもたすことにより濁水が流出することを防止する。

d 建物基礎杭撤去工事

既存の建築物（地上）の解体撤去工事については、本事業は更地引渡しの上実施するものであるため、本事業の対象外である。

ただし、既存の建物基礎杭は存置しているため、それらの撤去は本事業（工事）の中で行う。撤去物については、可能な限り再利用することとするが、処理が困難なものについては、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理することとする。なお、撤去に伴って地盤の変状等、周辺環境に与える影響が大きい場合などは、存置する可能性がある。

(イ) 造成工事施工概要

造成計画は、表 3.3-5 に示すとおりである。

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

隣接する道路に高低差があるため、計画地盤レベルを大きく変更することができず残土量の削減は難しいが、極力埋め戻し土として利用することで、土の搬出量の削減に努める。

表 3.3-5 造成区分内訳表

		土工量 (m ³)
残土	①造成工事不足土	170
	②建設工事残土※	4,050
	③外構工事残土	530
	発生残土 (②+③-①)	4,410
汚泥		820

(ウ) 排水管渠工事施工概要

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

(エ) 道路工事施工概要

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

道路工事の施工にあたって使用する主な機械は、バックホウ、ブルドーザー、タイヤローラ及びアスファルトフィニッシャー等を予定している。

イ 建築工事

(ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、土木造成工事の仮設工事に準ずるものとする。

(イ) 建築工事施工概要

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

ウ 工事工程

工事工程は、表 3.3-6 に示すとおりである。

諸検査含め、全体で約 13 ヶ月を予定している。

表 3.3-6 工事工程

着工後月数	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	13ヶ月目
造成工事	■	■	■		■								
建築工事		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
諸検査													■

(6) 環境影響要因の概要

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

ア 工事

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

イ 存在

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

ウ 供用

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

(7) 事業計画の複数案の検討経緯

本計画における施設配置の設定にあたっては、図 3.3-10（左側）に示すように事業計画地北東側の祝橋西交差点からできるだけ離れた場所に出入口を設け、極力、周辺交通への影響を低減させる計画としていた。しかし、来店・退店車両と荷物運搬車両及び廃棄物収集車両とが同じ出入口を利用することとなり、安全性に問題があった。また、計画建物が北側に配置されることから、近隣（特に北側）への日影の影響の懸念もあった。

そのため、以下に示す事項を計画に盛り込み、図 3.3-10（右側）に示すように施設配置を再検討した。さらに、当初計画していたテナントの誘致を取り止め、できる限り建物規模・高さを小さくして周辺への環境負荷を極力低減できるように検討し、本計画が総合的に優れた案であるという結論に至った。

- ・来店・退店車両の出入口を別に設け、さらに事業計画地の北側及び東側の 2 箇所に出入口を配置することにより、利用客が各方面別に来店及び退店することで、交差点に車が集中しないように配慮する。
- ・計画建物を南側に配置することによって、近隣（特に北側）への日影の影響に配慮する。

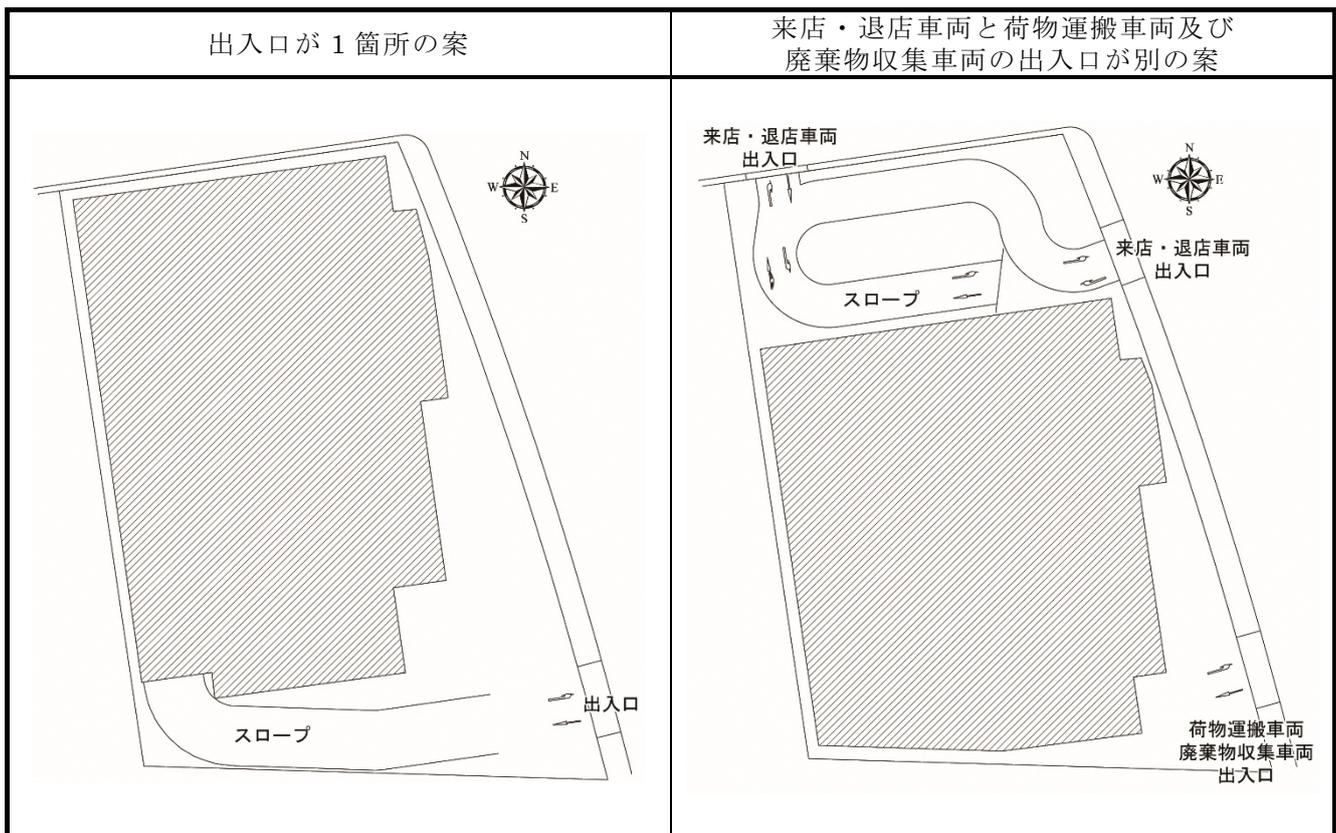


図 3.3-10 複数案の検討経緯

第 4 章 当該事業における環境に対する取組方針

第4章 当該事業における環境に対する取組方針

ニトリグループでは、「未来にいいこと。みんなにいいこと。」のキャッチフレーズのもと、環境を考えたものづくりを目指している。本事業においても、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、景観への配慮など、様々な取り組みを行っていくこととしており、ニトリ既存店舗をリードする環境に配慮した施設を目指し、周辺的生活環境の向上を図っていくものとする。

本事業における環境に対する取組方針としては、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、また、ニトリグループ店舗では初となる ZEB Ready 認証取得を目指した設計とし、高効率及び省エネルギー型機器を採用するとともに、ソーラーパネルを設置して極力再生可能エネルギーを活用し、可能な限り環境負荷の低減を図るものとする。また、壁面緑化を行ってヒートアイランド対策を行うとともに、緑化景観を創出して周辺環境に配慮した空間を創出していくものとする。

これらの実現に向け、関係機関と連携・協力を図り、環境保全・改善に寄与できるような取組を推進し、良好な環境づくりに貢献していくものとする。

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

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

「(仮称)ニトリ江坂店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13条第1項の規定に基づき、令和6年12月7日に「評価書案意見交換会」を開催した。

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

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

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全	<p>交通シミュレーションの中で、現実問題になりそうな道が入っていない。北側に出入口をつくると、車は左折できる。交通ルール上、生活道路に入っていけるようになる。渋滞することになる。今、ナビとかがあるので、生活道路を通過して北側の道を回ると信号がないので、そっちに回っていく可能性が現実問題あると思う。そこはすごく高齢の方とか子供の方が、通常、生活道路として使っている場所である。道路標識もないので、40km/h、30km/hの速度で一般の方が走行されると、多分事故が増えると思う。それと、緑地公園の前は坂道になっているので、上から自転車でどんどん降りてくるし、信号もないので、一般の方は情報を知らないで、その道を通ると事故が増えてくると思う。シミュレーションの動画を見ると、そこが消えていた。なぜそれを考えていないのか、できればそれを考えた対策をお願いしたい。</p> <p>あと、交通渋滞があると、救急車とかが入りにくくなる、その道が全部埋まってしまうと。それもあって、計画地周辺である緑地公園から江坂住宅とかに住んでいる方の一番の心配は、店舗が来ることによって生活上の事故が増えるということ、命に関わる危機がこれからたくさん起きてくるのではないかと。その対策をもう一度考えて、吹田市の方も含めて道路標識も含めて考えて頂きたい。</p> <p>混んでくると、必ず左折すると思う。その道の問題をどう考えて頂けるか。左折するのは自由であり、そこまで店の方でお願いできないのではないかと。</p>	<p>交通規制の実施の可否について、吹田警察署に相談したところ、沿道の住民等より具体的な要望があった場合には、技術面での可否も含めて検討の上、総合的に判断を行うが、現時点では交通対策として効果的ではないとの見解を頂いております。特に、事業計画地北側の市道を東向きに一方通行とした場合、計画店舗の敷地北側部の駐車場出入口を「出口専用」とする必要があり、北方面及び東方面からの来店車両の迂回が生じることにより、新御堂筋への交通負荷が増加することが懸念されるとのことでした。そのため、本事業におきましては、目途として3ヶ月程度、交通誘導員を配置し北側出口からの右折出庫を徹底するとともに、引き続き誘導員の配置が必要と判断した場合には追加対応をしてまいります。また、併せて、北側出口での左折出庫禁止の看板の設置、方向別の帰宅進路の掲示等、生活用道路への進入を防止するための対策を行います。</p> <p>また、交通流シミュレーションにあたっては、祝橋交差点の横断歩道及び事業計画地東側出入口のある新御堂筋側道の歩道において、歩行者・自転車の通行を設定しております。入出庫車両が走行する際に、歩行者・自転車の通行があれば、車両は一旦停止する設定にしております。</p> <p>緊急車両への対応については、吹田市消防本部警防救急室に相談したところ、消防としては具体的な指導等はなく、これまでも同様なケース(店舗の出店など)で対策を必要としたことは特にないとの見解を頂いております。本事業では、店舗周辺の渋滞対策について、交通誘導員の配置等、対応してまいります。交通誘導</p>

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

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>そこの丁字路には道路標識の止まれもないので、事故になる可能性が高い。知らない方がいるから。交通量が増えれば必ず事故が起きると思う。</p> <p>まち全体の交通計画として、2箇所 の出入口をつくるということは理解 できるが、(北側出口を)左折して出た ところの生活道路に関しての現状を お伝えさせて頂く。私の子供も毎日の 生活道路で通ったりしているが、現 状、どこにも通り抜けができない道 路になっており、我々住民の意識とし ても、ほとんど車両が入ってこない道 路という認識なので、子供が普通に自 転車で車道を横切ったりすることが非 常に多い。歩行者側の意識が非常に 低い道路だということを、住民の意見 として伝えさせて頂く。</p> <p>あと緊急車両については、老人ホ ームがあり、そちらにかなりの頻度 で救急車が来る道路になっているの で、住んでいる者としては軽く捉えな いであげたいと思っている。</p> <p>去年の12月に住民の意見をまとめ て市に提出させて頂いて、それがニト リさんの方に行っていると思う。そ れで今回の見解書、資料4の別紙6で かなり細かく頂いていますが、ほとん ど今までの質問とかぶるので繰り返さ ないが、一番のポイントは、去年に出 したものがどういう返答になっている かということ、いろいろシミュレーシ ョンやって、具体的な対策を練ります という、極論するとそうになっている だけである。何も具体的な回答がない わけである。北側出口から出て、西 側に回るのを防ぐ、看板で誘導しま すなんてものは最初から出されてい るわけで、その後我々はそれでは不 十分だから、きちっとした対策をも っと取ってあげたいということの意 見書を出している。それに対する回 答が一切されていない。今のまま だといろいろなデータを出されてい ますが、その一番肝腎なところが外 されている。我々、ますますこれに 関して非常に懐疑的になってしまう。 もっと具体的な非常に説得力のある 、これだったら安心だというような 回答を頂いて、その事業計画を練 り直してあげたい。</p> <p>1年たっても何の進展もないとい うことか。</p>	<p>員の配置時における緊急車両の走行 時には、出入口において、入庫車両 の速やかな入庫や、出庫車両につ いては場内に止めるなどの対応を行 い、緊急車両等については優先的に 誘導することを徹底してまいります。</p>

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

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 (続き)	<p>西側の生活道路というのは、御堂筋が混んでしまうと袋小路になる。だから、そこから出入りができなくなるような渋滞が起きたりした場合には、命に関わるわけである。緊急の場合には、消防車、救急車が入ってくるが、それ以外に、今かなり高齢化が進んで施設の車が絶えず出迎えの車が入ってくる。車椅子の方なんかがいらっしゃるので、乗って頂く、降りるといって時間がかかる。我々の命に関わる生活道路だから、単に不便だとかというそのレベルじゃない。そこら辺を分かかって頂いて、きちっと努力をしますというレベルの回答では我々として安心できない。別に事業をやって頂いたら困るということを行っているわけじゃない。そこら辺のところの対策をきちんと取って、我々住民と一緒に良かったなという事業であってほしい、これが我々の願いなわけですから、そこら辺をもうちょっと真摯に真面目に考えて頂きたい。</p>	
	<p>(誘導員の配置は) 例えば夜中の 9 時になってもするのか。</p>	<p>必要と判断される状況には配置します。</p>
	<p>交通量とかの影響をみるときに、予測台数、どれぐらい増えるかという予測を立てていると思うが、そのデータは多めにみているのか。少なめということはないと思うが、標準的な平均的なところでみているのか。予測が大幅にずれるようなことがあると、シミュレーション自体の意味がないと思うので、どういうところを想定してのデータなのか。天気によってかなり交通量って変わると思う。特に雨が降ると車はとでも増える。今日、示されたデータが晴れの日なのか、雨の日なのか、伺いたい。</p>	<p>現況の交通量調査は、平日及び休日に、店舗の想定営業時間を網羅する時間帯で調査を行っていますが、最もお客様の来店が想定される時間帯について、類似性が確認できる他店舗の実績データから休日の 14 時台を抽出してシミュレーションを行っています。1 時間当たり 146 台という想定値になります。一方で、休日の 12 時台が、新御堂筋の側道が一番混雑している時間帯ということを確認しています。その時間帯のニトリのお客様の来店状況は 100 台程度まで下がるという想定をしていますので、それぞれのシミュレーション結果を事前に検証した上で最も影響が出る 14 時台だけを抽出しています。調査は、雨天時には実施しておりません。</p> <p>工事中の車両については、工事のボリュームから工事車両台数を想定しています。それらがどの方面からどの比率で来るのかについては、現時点では想定ができませんので、全ての方向から全ての車両台数が入ってくるという、かなり過剰な設定としています。</p>

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

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 (続き)	<p>店内で案内周知するという話があったと思うが、周知の仕方で、車の出入口のランプのところに、例えば北側に行く方は東側から帰ってくださいとか、南側に行く方は上から出てくださいみたいな看板が、店内での案内というよりは、このランプ上での案内があればより円滑になるのかなと思う。先ほどのシミュレーションでも、北側に行く人は東から出る、南側から行く人は北側から出るというようなシミュレーションになっていたと思うので、実際それが運転している場面でそちらに誘導できるような案内が望ましいのかと思ったという、質問というよりは意見である。</p>	<p>出庫混雑緩和のご協力をお願いする店内アナウンスに加え、出口付近での指定出庫のご協力をお願いする誘導看板を設置いたします。</p>
	<p>事業者の見解を見ていると、交通に関してほとんど交通処理事問題ないものと考えていますという表記が多い。他の都市においても、イオンさんだったり、コーナンさんだったり、大きなスーパーマーケットができたりしたとき、必ず渋滞とか通り抜けで問題が起きていると思う。江坂町5丁目は必ず通り抜けのルートに入ってしまうので、今の信号システムでも皆さんは問題ないと言っているが、歩行者で高齢者、そして保育園とかが多いので、カートの車、お迎えの自転車と並べる場所がないので、祝橋というのは自転車が例えば縦列に信号待ちをしたりする。それが、車と同じ青で歩行者が渡るので、今でさえ1回で、例えば御堂筋に出られないことがたくさんある。さっきの交通シミュレーションで、歩行者で車が止まっているみたいなシミュレーションがなかったが、車だけだと、それはすいすい行くと思う。でも、高齢者とかだったらすごくゆっくり渡るし、歩行者が渡ろうとしているところを渡れば交通違反になるし、すごくバランスの難しい交差点である。なので、シミュレーションに全然歩行者とか意識していないという感じだった。例えば5丁目を通り抜ける場合に、私たちは住んでいるので、保育園があるし、送り迎えの車とか自転車がノールックで来るって知っているが、通り抜ける車は知らない。そうすると、普通で走っていたら多分事故も増えると思う。その辺、現状あそこを何回も行き来されたことなくシミュレーションを多分してい</p>	<p>「江坂5丁目を抜け道として利用する場合」は、来店車両が抜け道として使う場合(北から南方面へ抜ける)と、退店車両が抜け道として使う場合(南から北方面へ抜ける)が考えられます。</p> <p>①来店車両が抜け道として使う場合 来店車両のピーク時間帯(休日14時台)における交通流シミュレーションの結果、祝橋東交差点の北方向は、最大滞留長が現況より若干延長(181m→197m)しますが、渋滞長には変化がみられませんでした(0m→0m)。したがって、来店車両が祝橋東交差点での右折を回避するために新御堂筋を左折して江坂町5丁目に流入する可能性は低いものと考えております。</p> <p>②退店車両が抜け道として使う場合 周辺事業との複合環境影響評価における交通流シミュレーションの結果、祝橋西交差点での第1走行車線の渋滞発生(現状からの渋滞延伸)の起点は周辺事業の駐車場出入口付近となっており、本事業の東側出入口から北方面に向けての出庫はスムーズに流れております。したがって、この場合も退店車両が混雑を回避して江坂町5丁目に流入する可能性は低いものと考えております。</p> <p>なお、江坂5丁目を含む周辺住宅地の生活道路に進入しないよう、看板等で注意喚起してまいります。</p> <p>また、歩者分離式信号や現示の調整について、吹田警察署に相談しましたが、新御堂筋(国道423号)の青現示を短縮することは当該交差点及び新御堂筋上での交通混雑を引き起こす</p>

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

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 (続き)	<p>るのか、お伺いしたい。</p> <p>歩行者、自転車は絶対増えると思う。今ですら信号1回で新御堂に出られない状態がある中で、新御堂の側道は2車線だと思っているようだが、緑地公園の方に行けば、荷物や送迎の駐車車両で1列になってしまうし、それは江坂側も同じだし、スムーズに2列で行けない道路である。信号だと警察になるのか、吹田市か分からないが、例えば今の中途半端な半分ずつの歩車分離とかでは多分車は回りきらないと思う。だから、信号の管理者とかと話し合っ、完全に歩車分離にするなり、時間を待ってもスムーズに行ける方が、歩車と並行して車が行くより全然安全だと思う。そういうことを考えて頂きたいし、多分想定以上に通り抜けが増えると思う。新御堂から入るとき、混むから回ってきて、多分5丁目の方から並んですっと入れるみたいな考え方が出てくると思う。そうなったときとかは想定しにくいかも知れないが、とにかく回答にほとんど問題がないと考えますという文言が多いことがすごく気になった。</p> <p>北側出入口を設けられることによって、南側からのショートカットというか、コープ野村江坂台の前を通っての入場や、西側に出るのを防ぐというのは徹底して防いで頂きたい。あと、北側をセットバックされるということで、その効果と目的を教えてください。あと、皆さん心配されているかも知れないが、店舗の規模について、例えば豊中店と一緒にだとか、東三国と一緒にだとかという、イメージしやすい。あと、交通の現況をいつ取られたか。多分、24時間カメラを置いていた日がそうかなと思うが、どういう目的でやられているか、五十日や月初め、月末外しているとか、平均的な休日を再現しているというところを説明頂きたい。</p> <p>あと、ライフの方が多分ピーク時が、市民のピーク時と重なる可能性が高いので、ライフの方はこういう説明会があるのか。</p> <p>あと、春日南1丁目の交差点の信号現示が多分8月ぐらいに変わっている。今回の交通量調査と時点が違うので、そのあたりの影響というのを考慮できているのか。多分東西の渋滞は解</p>	<p>可能性が高く、一般交通の円滑性の確保の観点から現実的ではないとの見解を頂いております。</p> <p>交通流シミュレーションにあたっては、祝橋交差点の横断歩道及び事業計画地東側出入口のある新御堂筋側道の歩道において、歩行者・自転車の通行を設定しております。入出庫車両が走行する際に、歩行者・自転車の通行があれば、車両は一旦停止する設定にしております。</p> <p>北側道路の件ですが、現状、歩道を含めて幅員8mですが、それを1mセットバックします。ここに乗り入れをつくるというところで極力広くしたいというのがありますが、今後、吹田市との条例協議の中で、1mセットバックした形で道路整備することを考えています。</p> <p>売場面積につきましては、豊中三国店と同等になります。</p> <p>交通量調査を実施したのは、平日が昨年6月7日の水曜日、休日が6月4日の日曜日です。周辺でイベントがある日とか、そういう特異な日は避けて設定しています。春日南1丁目交差点についても同日で行っており、8月の信号現示が変わってからの調査はしていません。</p> <p>ライフさんについては、ピーク時間が16時から18時頃になるということは何っています。おそらく店舗規模が1,000m²を超える施設になってきますので、法的な義務として、少なくとも大規模小売店舗立地法に基づく説明会というのが、大阪府にその届出を提出された後2ヶ月以内に実施されるかと思っております。</p>

表 5.1-1 (6) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 (続き)	<p>消されているが、南北の方が少し増えている印象が夏以降ある。そのあたりをどう反映しているかという意味で、現況交通量を取られた日との差をどう判断されるか教えて頂きたい。</p> <p>73 ページの図 9 だが、東側に住んでいる人間にとってもやはり渋滞、車がどれだけ抜け道を通ってこっちに来るのかというのが最大に心配していることになる。この図、一方通行の道なのに赤い線と青い線が同時に書かれているところがある。ただのミスなのか、そうすると、調べた結果はどうなるのか。ミスプリントだったらいいが、この辺りも実際に見て頂いたら分かると思うが、一方通行の道が非常に多い。車が紛れてきたら初めての車の方はほぼ迷うと思う。交差点の出会い頭の事故が割と頻繁にある。その辺、起こらないように抜け道を通らないとか、西側の方でも周知をしていって頂けるのか。</p>	<p>この図は、ライフさんから想定 of 経路として提供頂いたものを入れていますが、ここが一方通行かどうかというところは調べていませんでした。一方通行ということでありましたら、申し訳ありません、ミスプリントです。</p> <p>なお、当該区域を含む周辺住宅地の生活道路に進入しないよう、看板等で注意喚起してまいります。</p>
複合環境影響	<p>要約書の 73 ページを見て頂きたいが、複合環境影響について、祝橋交差点から東に向かって来店と退店のルートが赤、青で書かれていると思うが、私はここの近隣に住んでいて、しょっちゅう使うが、ここら辺はどれくらいの混雑を予想されているのか。また、この来店、退店ルートというのは 423 号の迂回路として使われてしまうのか、それとも単にここの近隣住民の方の来店、退店ルートとして使われるのか。あと、73 ページと 42、43 ページを見比べて頂きたいが、複合環境影響と複合環境影響じゃない方で分けられていると思うが、42、43 ページの方だと、複合環境影響の方で書かれていたルートが考慮されていないのかと思ってしまったが、この考慮されている、されていないの違いもお伺いしたい。</p>	<p>要約書 73 ページの図面ですが、赤い実線がライフさんが設定されている来店経路、青色がライフさんが設定されている退店経路です。我々はライフさんから情報を提供頂いて反映していますので、なぜこの経路になっているのか、この出入口計画になっているのかということについては、我々の方からご回答というのは、できません。ライフさんのお客様が交通 5 (祝橋東交差点) の右側からどれくらい来られるのか、どういう風に案内するのか、積極的に流入しようとしているのかというのはお答えはできませんが、この交通 5 (祝橋東交差点) については、ニトリの経路とも重複していますから、ここの現況の交通量調査は先ほど申し上げたとおり、平日、休日ともに調査をしています。</p> <p>抜粋した数字だけ申し上げますと、この交通 5 (祝橋東交差点) の現況のピーク時間帯は祝橋西交差点と同じで休日の 12 時台になっており、1 時間当たりに車両が流入する台数の合計は 1,263 台、これが調査を行った日の一番のピーク交通量でした。</p> <p>要約書の 42、43 ページと 73 ページのルートの差異については、基本的には、この環境影響評価はニトリの事業に対する環境影響評価でございまして、それについて調査、予測・評価を</p>

表 5.1-1 (7) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
複合環境影響 (続き)		行っております。42、43 ページはニトリの事業における主要なルートに記載し、それによる調査、予測のポイントなどを記載しています。今回、同時期にライフさんが南側で計画されているということで、複合的な環境影響もみていかないといけないので、この72 ページから複合環境影響として別項目で章立てをしています。73 ページの図 9 につきましては、ライフさんのルート図を記載させて頂いています。

また、参考として、評価書案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、表 5.1-2 に示すとおりである。

表 5.1-2 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

項目	質問等の概要	行政の回答
交通混雑・交通安全	吹田市に伺いたいが、業者からも言われたが、ニトリができてライフができて、またその下に今コーナンをつくっている。そうすると、側道は相当混んでくると思うが、その辺の交通渋滞に関して、今説明があったことが現実にはクリアするものなのか。実際問題、工事が始まったら、とんでもない工事車両が側道をずっと走ってくると思う。生コン車 1 台にしてもそう。どこで待機するのか。そういったところを吹田市はどう考えているのか聞きたい。	我々は、環境政策室という部署になりますので、道路のことに関しては、この場でお答えができません。複合影響等につきましては、事業者の方から説明のあったとおりにかと思っています。
	吹田市へのお願いになるが、新御堂の西側に市道、先ほど三差路みたいな話があったが、明確な直角交差点ではないので、例えば進入した方が道路の主従関係がしっかり分かるように、どちらが主なのか、一時停止までは難しいかも知れないが、中に入って江坂住宅とか、あの辺りが角度が微妙な三差路が多く主従関係分からないので、皆さんが我先にと行かれるので、道路の主従関係をはっきりして頂ければ、万が一そっちに進入されても、そういう事故とか懸念が減るのかと思う。	我々は道路を所管する部署ではございませんが、ここで意見があったということは道路室の方にお伝えすることにはなるかと思えます。あと、ご存知かと思いますが、この南北の新御堂に関しては、茨木土木、大阪府の方になりますので、市の道路室を通して府の方に要望等というのがあった場合はお伝えするような形になるかと思えます。

第 6 章 評価書案についての意見書の概要及び これに対する事業者の見解

表 6.1-1 (2) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	 <p>① 祝橋西から北門へ入る道路幅は 1.5 車線ぐらいの狭さで、センターラインも引かれていません。この狭い道路で入退場をされるとクレヴィア 緑地公園やアンフィニ XI 緑地公園の住民の車と南側から左折して入場する車と、さらには北側から祝橋東を右折してくる車との接触事故や道路渋滞の懸念がどうしても拭えません。</p> <p>② 祝橋の歩行者側信号で、東側から渡る時の青信号の時間が短いと思います。成人女性が青に変わったと同時に渡りだしても渡りきる前に点滅します。お年寄りは渡りきれず高架の真ん中で信号待ちをしています。北門からの入場を許可するのであれば、この橋で渋滞が起きるのは想像に容易いです。渋滞している橋の真ん中で信号待ちをし、2 回に分けて渡るの正直怖いです。いい機会というところが立ちますが、この信号間隔を是非見直して欲しい。</p> <p>③ 計画地の南側には大池小学校があり、通学する子供達は道路側歩道を使っています。下校のタイミングにあわせて 14 時ぐらいからは平日でも誘導員を配置してほしい。</p>	<p>① 事業計画地北側の市道は、現状幅員が約 6m であり、車両の離合は可能ですが余裕があるとは言えません。本事業では、事業計画地の北側をセットバックして道路を拡幅し、車両が安全に離合できるようにする計画としています。 なお、新御堂筋側道の南側からの入庫車両は、東側出入口から左折入庫することとなります。</p> <p>② 祝橋交差点の歩者分離式信号や現示の調整について、吹田警察署に相談しましたが、新御堂筋側道（国道 423 号）の青現示を短縮することは当該交差点及び新御堂筋側道上での交通混雑を引き起こす可能性が高く、一般交通の円滑性の確保の観点から現実的ではないとの見解を頂いております。したがって、信号間隔の見直しは難しいものと考えております。</p> <p>③ 開店後から 3 ヶ月程度は、交通誘導員を常駐配置します。状況を見た上で、継続して配置が必要と判断した場合には対応を検討いたします。 なお、下校時間帯（14:20～16:00）については、既存店舗の実績から、平日は休日に比べて来店車両は著しく少なくなるものと想定しています。</p>

表 6.1-1 (3) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

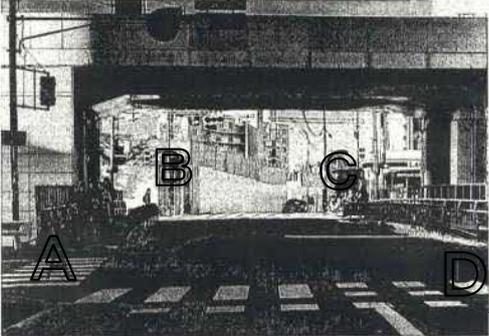
項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>祝橋交差点</p>  <p>A~D のどの角でも信号待ちをする場所が狭いため、一列になる。南北の横断・東西の横断、どちらも歩道が狭い。写真では自転車のみだが、人がいればその横や後ろに並ぶ。歩行者や自転車が渡りきるまで車は曲がれない。歩行者用信号が点滅して赤になっても、横断歩道に人がいることも多い。普段でも2回待つこともある。</p> <p>通勤時間は、ニトリやライフの従業員も増えるため、絶対に現状より悪くなると思う。</p> <p>来店・退店の方たちの進路を新御堂側道を想定しているようですが、あの2車線は、実質1車線なので、そんなにスムーズにはいかない。どう考えても5丁目は抜け道として利用されることになると思います。困ります。</p> <p>江坂町5丁目</p>  <p>江坂町5丁目は絶対に抜け道として通過する自動車や二輪車が増える。最近では運転マナーや法律を守らない運転手も多いため、生活する上でのリスクが高まる。</p> <p>保育園、小学校、中学校、大学寮などがあり、普段でも飛び出しやノーヘル横断などもあるため、危険が多い。</p>	<p>「江坂5丁目を抜け道として利用する場合」は、来店車両が抜け道として使う場合(北から南方面へ抜ける)と、退店車両が抜け道として使う場合(南から北方面へ抜ける)が考えられます。</p> <p>①来店車両が抜け道として使う場合 来店車両のピーク時間帯(休日14時台)における交通流シミュレーションの結果、祝橋東交差点の北方向は、最大滞留長が現況より若干延長(181m→197m)しますが、渋滞長には変化がみられませんでした(0m→0m)。したがって、来店車両が祝橋東交差点での右折を回避するために新御堂筋を左折して江坂町5丁目に流入する可能性は低いものと考えております。</p> <p>②退店車両が抜け道として使う場合 周辺事業との複合環境影響評価における交通流シミュレーションの結果、祝橋西交差点での第1走行車線の渋滞発生(現状からの渋滞延伸)の起点は周辺事業の駐車場出入口付近となっており、本事業の東側出入口から北方面に向けての出庫はスムーズに流れております。したがって、この場合も退店車両が混雑を回避して江坂町5丁目に流入する可能性は低いものと考えております。</p> <p>なお、江坂5丁目を含む周辺住宅地の生活道路に進入しないよう、看板等で注意喚起してまいります。</p>

表 6.1-1 (4) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>通り抜ける車が増えることで、違法駐車や事故や排気ガス増加等のリスクを負うのは地元民です。</p> <p>交通に対しては、問題がない等の回答が多いですが、いろんな場所にできている小規模モールですら、想定外の渋滞などを生んでいます。実際にオープンした後に、想定を超えた状況になりましたという、お粗末な結果にならないようにしてください。</p> <p>ニトリ建設地の交差点「祝橋西」の一つ北の交差点について、ぜひ検討いただきたく、お願いします。</p> <p>対象の場所では新御堂筋側道沿いの街路樹伐採跡が交差点にとび出しているため、細い道から新御側道への進入時、車が大回りになってしまいます。添付資料を参照ください。最後の写真で車が大回りし、新御側道2車線の車を止めてしまうことがお分かりいただけます。</p> <p>現状でも注意が必要ですが、ニトリさん建設後は交通量が増え、さらに危なくなります。</p> <p>伐採跡のとび出しをなくすには市、府、国？警察等の調整が必要で、難しいとは思いますが、環境政策室発信で担当部署に連絡をとり音頭をとっていただければと思います。</p>  <p>図 4 (2) 環状調査地点及び範囲 (詳細)</p> <p>下記に示すように、祝橋西から一つ北の筋、新御堂へ出入りする生活道路との交差点は緑地公園グランドコーポ、ジオ緑地公園、江坂住宅の住民が使用します。</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が、所管する行政機関にお伝えいたします。</p>

表 6.1-1 (5) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>新御堂は片側 2 車線の側道 生活道路は車が注意しながらすれ 違い出来るほどの幅です。</p>  <p>細い道から新御堂側道に出る場合 のコーナ部は、地図では図のように素 直なコーナになっていますが実際には 昔あった銀杏の樹の切株分飛び出 して、細い道と側道の出入り口が狭く なっています。</p> <p>銀杏の樹は、おそらく新御堂側道の 景観を緑で埋め尽くそう、または二酸 化炭素削減のために、道路？都市計画 上？の理由で植えたが視界を遮るの で伐採したものだと想像します。</p> <p>地図上の角</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 て頂きますが、所管する行政機関にお伝 えいたします。</p>

表 6.1-1 (6) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>実際の角</p>  <p>その伐採跡が、新御堂側道と細い道の交通がスムーズにならない原因になっております。</p> <p>新御堂側道のイチョウ伐採跡のほかに細い道側にも「止まれ」標識の柱と飛び出し注意の看板が下の写真の様にあり、車運転手は左折時車を左に寄せるところか、どちらかと言うと対向車線側に寄せます。</p>  <p>この状態で、新御堂側道から細い道へ車が入ろうとすると、細い道側の車は、大回りしても側道第2走路の車が止まるまで待つてでるか、後退して譲ることになります。</p> <p>今でもこのような状態ですのでニトリさんやライフさんの利用者が増えると新御堂側道を走る車も当然増えるので更にこのようなことがよく発生し、いつか事故も起こるのではないかと危惧しております。</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頂きませんが、所管する行政機関にお伝えいたします。</p>

表 6.1-1 (7) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	 <p>ニトリさんの出店のために発生することではないですが、増加が予測されるのでこれを機会に吹田市で交通標識設置場所を新御堂歩道側に移すなどし、細い道側から安全に車が新御堂側道に出られるよう鋭角のコーナを鈍化にさせていただけるよう検討をお願いしたいです。</p> <p>道路に沿った銀杏並木跡は、環境アセスメントの話とは違うかもしれませんが、都市計画の中の交通安全のための道路整備部門とも連携して検討をお願いしたいです。</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頂きますが、所管する行政機関にお伝えいたします。</p>

第 7 章 評価書案に対する質問書の概要及び これに対する事業者の回答

第7章 評価書案に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答

「(仮称)ニトリ江坂店新築工事に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第23条第1項の規定に基づく「評価書案に対する質問書」の提出はなかった。