

（仮称）二トリ江坂店新築工事に係る
環境影響評価書

要 約 書

令和 7 年 9 月

株式会社二トリ

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	11
6 提案書に対する質問書の概要及びこれに対する事業者の回答	11
7 提案書意見交換会における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解 ...	11
8 提案書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	20
9 審査書の内容及びこれに対する事業者の見解	25
10 当該事業における環境取組内容	29
11 環境要素並びに調査、予測及び評価の方法	41
12 環境影響評価の結果	47
13 事後調査の実施に関する事項	80
14 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	82
15 評価書案意見交換会における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解	82
16 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	89
17 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解	96

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

2 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

ア 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。

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。

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。

イ 資源循環

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。

3 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ります。また、既設の事業地の跡地でまとまった敷地面積が確保でき、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ます。

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んでいます。

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 : 約 6,660m²
建築面積 : 約 5,260m²
延べ床面積 : 約 14,172m²
建物高さ : 約 19m
駐車場 : 230 台

ウ 事業の実施場所

大阪府吹田市江坂町四丁目 50 番 11

エ 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（現在解体撤去済）の跡地に、商業施設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 ²)	構成比 (%)
計 画 建 物	5,260	79.0
駐 輪 場	156	2.3
緑 地	404	6.1
通路・車路等	640	9.6
開発緑地・広場・公園	200	3.0
合 計	6,660	100.0



図 1 事業計画地の位置

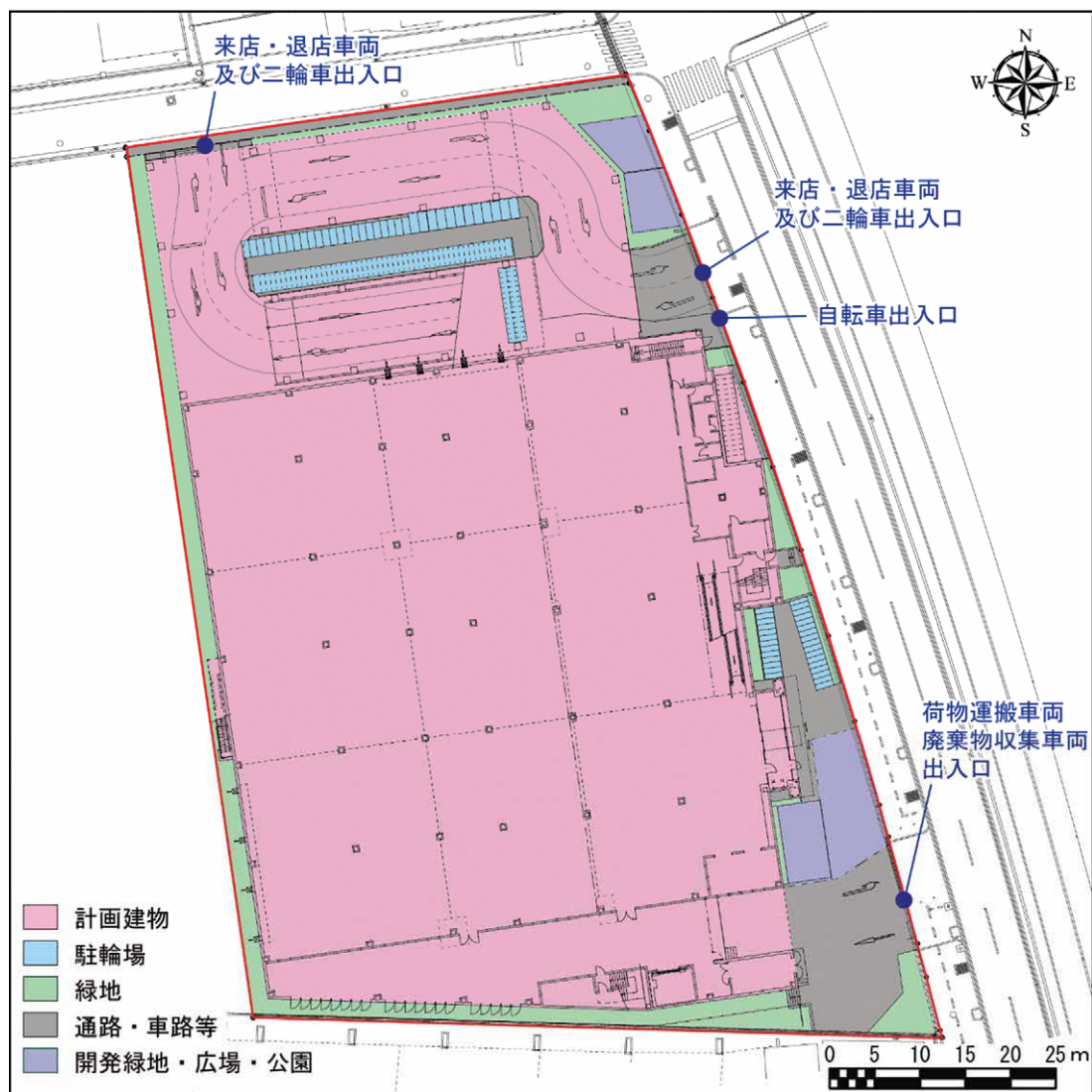


図 2 土地利用計画

(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
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
階 数	地上 3 階
駐車場台数	230 台
駐輪場台数	223 台

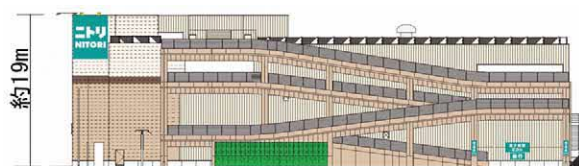
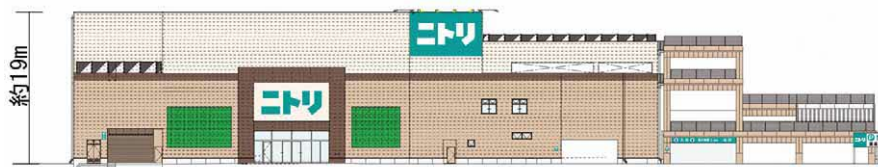
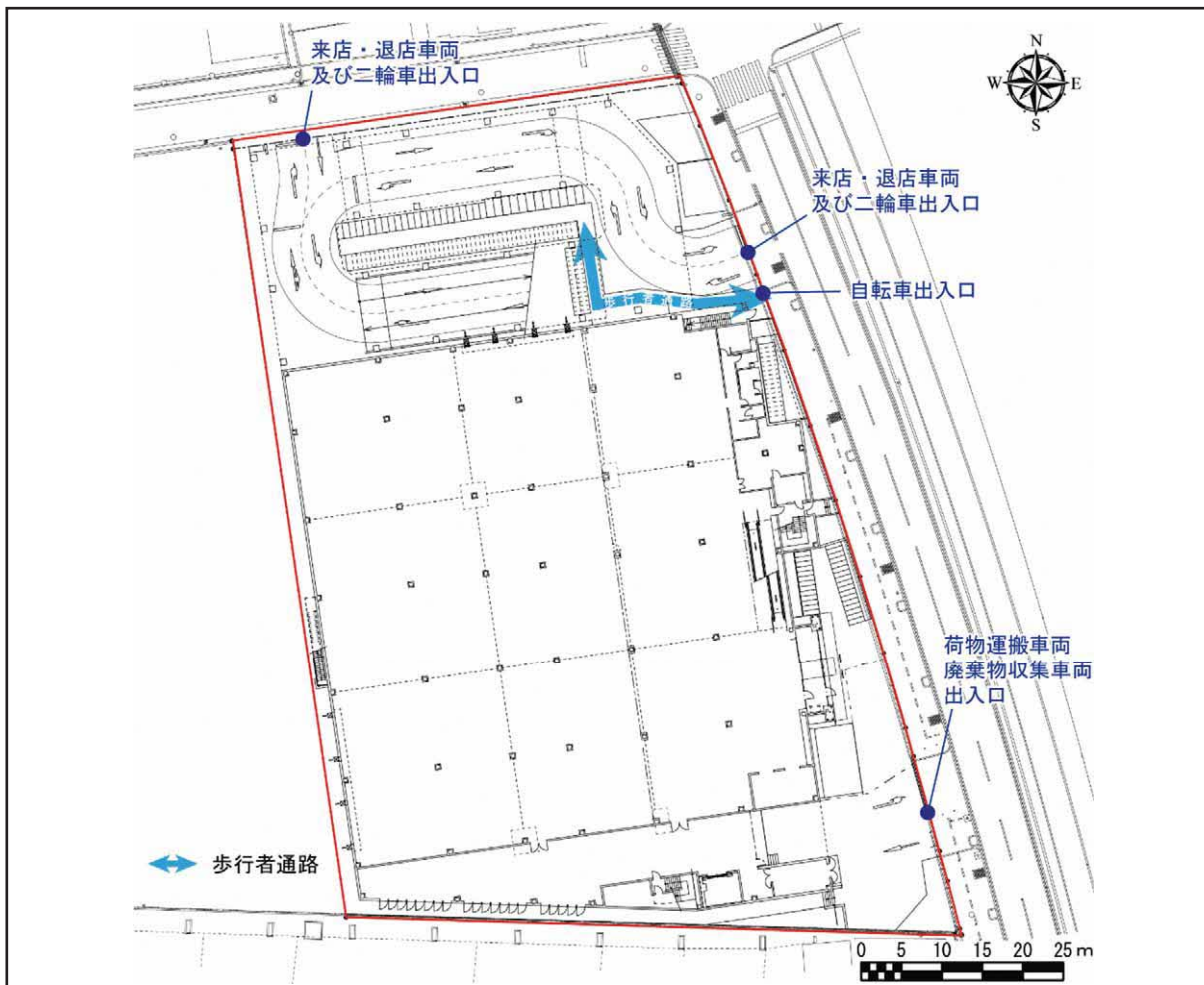


図3 建築計画

b 営業時間

営業時間は、10:00 ～ 20:00 とする計画です。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）する可能性があります。（駐車場利用可能時間は、8:30 ～ 21:30）

c 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 人を想定しています。

（ウ）緑化計画

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、周縁部にわずかな植栽があるのみです。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おり、低・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 年条例第 13 号、令和 6 年 3 月 29 日最終改正）に定める緑化率 10%以上とする計画です。また、条例では緑化面積として換算されない箇所についても、自主緑地や開発広場内緑地、壁面緑化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です。

（エ）交通計画

a 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ます。

- ・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します。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。

b 自動車動線計画

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計画としています。

利用客による来店・退店車両

- ・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します。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します。
- ・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

※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るため、交通安全上問題があります。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ます。

※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ります。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ます。

から左折入庫します。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して退店します。

荷物運搬車両及び廃棄物収集車両

- 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します。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します。
- 北側からの入庫は、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します。帰りは、当該出入口から左折出庫し、退店します。

c 交通安全対策

- 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）する可能性があります）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します。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ます。
- 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します。また、周辺の住宅地の生活道路に進入しないよう、北側出入口の右折入庫・左折出庫を禁止し、東側出口、北側出口にそれぞれ退店経路案内サインを設置するほか、建物内の駐車場への出入口手前のエレベータホールに帰宅進路を掲示し注意喚起します。
- 必要に応じて場内及び出入口に交通誘導員を配置します（オープンから 1 ～3 ヶ月程度交通誘導員を配置し、店舗周辺の交通や歩行者等の通行状況を確認します。その上で、北側出口の右折入庫車や左折出庫車が認められるような場合や、歩行者・自転車の錯誤の発生状況等を踏まえ、引き続きの誘導員の配置や人員等の追加対応を検討します。オープンから 3 ヶ月以降についても、状況を把握し、必要に応じて対応を継続します。）
- 北側からの来店車両が、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東側住宅地に流入する可能性は低いものと考えていますが、本事業に起因する東側住宅地への車両の流入が認められる場合には、店内告知物やホームページでの来退店経路の再周知、混雑が発生する時間帯の時差来店をお願いする等の対応を実施します。また、南側からの来店車両の渋滞の回避行動としての西側住宅地への流入についても、本事業の入店車列ができる可能性は極めて低いと考えていますが、万が一、オープン時等駐車場が満車になり入店の車列ができるような場合には、交通誘導員による満車のお知らせ、近隣店舗の案内等を実施し、住宅地への車両の流入回避を実施します。
- 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 箇所到来店・退店車両の出入口を配置することにより、利用客が各方面別到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します。
- 方面別の出口への誘導については、分岐する箇所など適切な箇所に誘導看板を設置することに加え、建物内においても方面別の帰宅進路を掲示するとともに、場内アナウンスやチラシ、ホームページなどでも周知します。

- ・事業計画地北側のパッキングセンター利用者及び車両に配慮し、大型車両（荷物運搬車両及び廃棄物収集車両）の出入口は東側に設置します。
- ・事業計画地内に歩行者安全帯を設け、歩行者・自転車と車両を分離します。
- ・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します。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します。
- ・高木の植栽位置を見直し、停止線位置で停止した出庫車両から見た歩行者・自転車の見通しを確保します。
- ・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ます（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します。）。

d 駐車場計画

事業計画地内の駐車場台数は、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す。

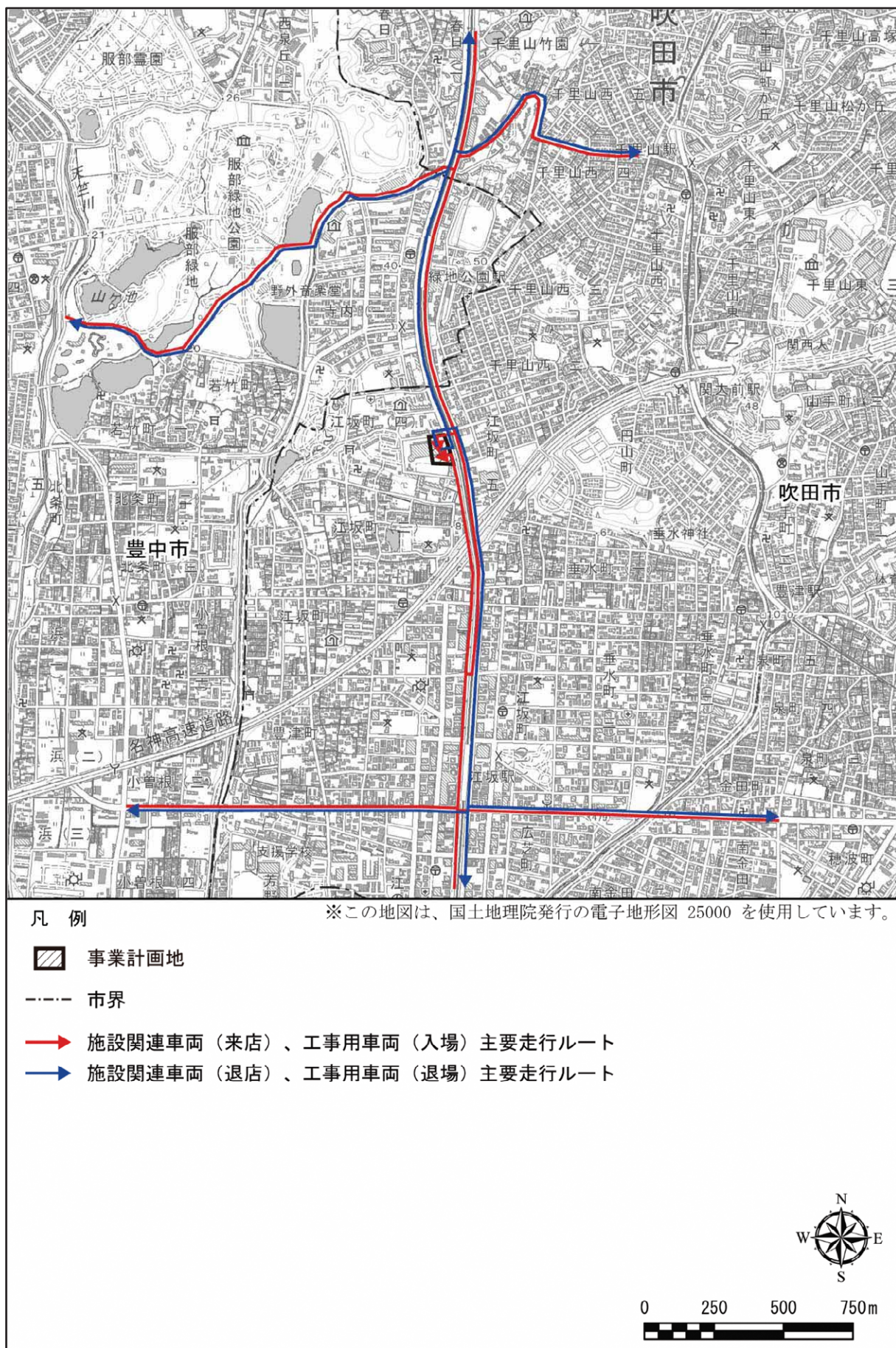


図 4 (1) 自動車動線計画（広域）

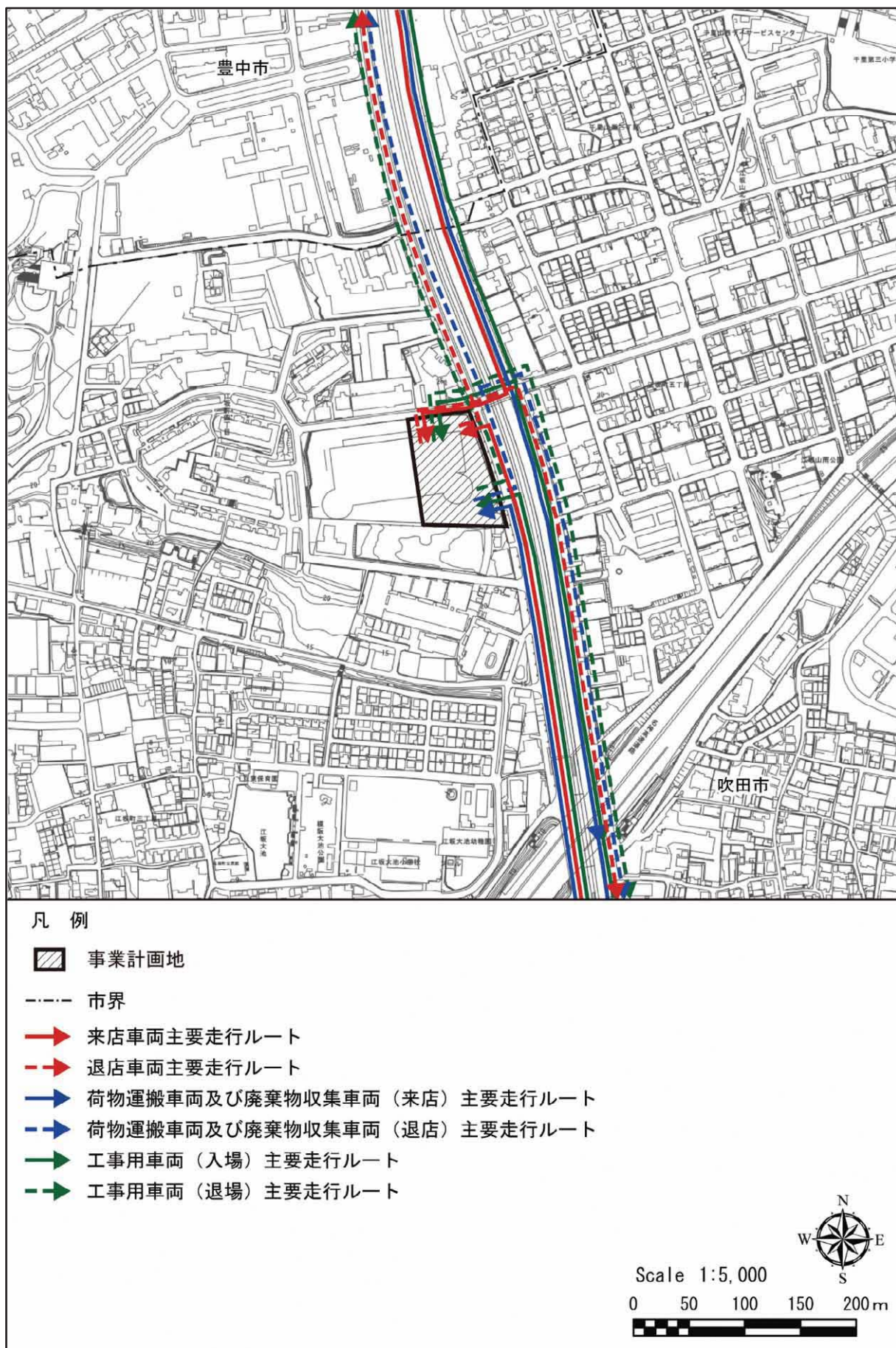


図 4 (2) 自動車動線計画（詳細）

(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す。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、屋根の一部にソーラーパネル（19.68kW）を設置し、太陽光発電を行います。

(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す。

(キ) 廃棄物処理計画

工事中の建設廃棄物は、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す。

また、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・低減することとします。

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す。

オ 工事計画

(ア) 造成工事

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、十分な転圧を行います。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ですが、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ます。

(イ) 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

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													■

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）

５ 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ます。本事業においても、工事中及び施設の使用・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い、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、周辺の生活環境の向上を図ります。

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します。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ます。

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まいります。

６ 提案書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 6 年 11 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ける住民から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提案書」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第 8 条第 1 項の規定に基づき、令和 5 年 7 月 14 日に開催した「提案書意見交換会」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、次に示すとおりです。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て記載しています。

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	この意見交換会概要書（の計画）は、決まりか。それとも、今日の意見交換会で皆さんの意見を聞いて計画が変わる可能性があるのかどうか。交通事情とかがあるので、車の動線とか、住民の意見を聞いて変えられるのかどうか、そのための意見交換会なのか、こうしますというただの説明なのか知りたい。	本日の意見交換会は、環境影響評価提案書段階での意見交換会であり、その時点での計画となっています。今後、環境影響評価の結果や皆様のご意見、審査会意見を踏まえた上で、計画が変更になる可能性はあります。
	駐車場が中にあるのなら、ゲート等をつけずに、必ず中に入れてほしい。よくあるのが、ゲート手前でガードマンが止める場合。そうではなくて、中が広いのなら、今から変えられるのだったら、必ず中に 1 回入れて、中で処理するようにしてほしい。特に側道。中で少し変えたら、おそらく 1 回中に入れることができると思う。	駐車場については、現時点ではゲートの設置や有料にする予定はありません。また、場内に十分な駐車台数（約 230 台）を設けることと、類似既存店舗の状況から、場外の無断駐車はほとんど発生しないものと想定しております。
	駐車場を有料にすると裏の生活道路に止める人が出てくる。ただ見るだけで、1 時間見ようとする人は多分裏に止めると思う。無料でもいいが、中に一旦入れないと、ゲートをつけると、必ず渋滞が起きる。渋滞だけで済まないかもしれない。	
	要約書 6 ページで建築工事が 8 ヶ月目からあるが、この工事というのは、土日や休日は休みなのか、それから 9 時から 5 時までなのか。	工事の作業時間は 8 時～17 時を予定していますが、準備・片付けなどの作業については、その限りではありません。また、コンクリート打設工事等、途中で止められない工事や緊急性がある工事についても、時間外での作業となる場合があります。そのほか、作業員の出勤・退勤に伴う車両の出入についても、時間外になることがあります。 また、休日については、原則として日曜、祝日は休みですが、土曜日は作業を予定しています。 なお、建築工事については、工事期間（12 か月程度）は変わりませんが、着工時期は提案書記載の工程より前倒しにする予定としています。
	もし緊急の場合、土日でも工事するという予定があったら、近所の住民に黙って勝手にやられるのか、土日工事しますよというのを 1 週間ぐらい前に伝えるかどうか、そのあたりはまだ決まっていないのか。	工事スケジュールは、具体的にになりましたら、近隣の皆様には事前にお知らせをさせていただきます。また、日曜、祝日に作業をする場合についても、事前にお伝えをさせていただきます。

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（２）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全	お客様には電車等の来店を促す、というのは、多分無理だと思う。徒歩 7 分かかる坂道を、誰も重たい物を持って上がらないので、もともと車で来ることを想定して 230 台という大きい駐車場を考えていると思う。まずその計画条件はうそかなと思って聞いていた。230 台も止められる駐車場で徒歩等の来店というのはまずないと思うので、交通渋滞は十分に考えられる。そのあたりをしっかりと考えてもらいたい。今から交通調査されるなら、よく見ておいてください。	公共交通機関の利用促進については、家具配送無料などのイベントの実施や周知を徹底して、極力、自家用車による来店を低減させるよう努力してまいります。 駐車場台数については、大規模小売店舗立地法で規定する必要台数として 230 台を計画していますが、来店車両台数は、休日ピーク時で最大 146 台/時 を想定しています。それに基づいて交通流シミュレーションを行い、滞留長、渋滞長の変化を把握しました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。
	建設予定地のところ、南に下っていくと名神高速道路との交差点がある。南西から北東に向かうところの交差点があるが、ここは現状でも非常に見通しが悪い。南から来る車が見えにくい。なぜならば、高架下で暗い。車がカーブミラーで見ても分かりにくい場所である。 工事期間中は当然だが、後、営業しても、お客様が多いときに交通誘導員を配置してほしい。正直、信号を設置してほしいぐらいだが、それは少し難しいだろうから、交通誘導員の配置をお願いしたい。 もう少し細かく言うと、工事車両、それから、営業を開始してからのお客様は、第 1 車線を走ってくる可能性が非常に高い。現状は、第 1 車線はまだまばらというか、少ないが、第 1 車線に集中する可能性がある。そうすると交通量が多くなる。場合によっては渋滞がここまで伸びてくる可能性もある。上り坂だから、渋滞が起こりやすい。そういう観点から、この地点に交通誘導員を配置してほしい。	当該交差点は事業計画地から離れており、交通誘導員の配置は難しいです。 ご懸念されているように、休日のピーク時など、現況でも当該交差点付近まで自動車の滞留が延びていることは把握しております。本事業では、休日ピーク時で最大 146 台/時の来店車両台数を想定しています。それに基づいて交通流シミュレーションを行い、滞留長、渋滞長の変化を把握しました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。

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（3）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 (続き)	利用客が日 3,500 人で、2 人で入店するとしたら、大体車で来るのがその半になる。大体、時間当たりでざっと計算すると 1 分間に 3 台ぐらいの車が来る計算になる。ただ、それはならしただけで、多い時間帯では 1 分間に 5、6 台の車が来るかと思うけれど、祝橋の交差点の信号で出入りできるのかという計算はしているのか。 一番心配なのが、北から来る車は祝橋の信号を曲がって左折で入ってくる。橋の上の区間で待たれると、多分他の車が全く曲がれなくなるのと、渋滞が今でも起きているのに多分無理だと思う。説明にあったとおり、裏は生活道路だからあまり走ってほしくないというのは住人の意見である。	主要走行ルート of 主要交差点において、交差点解析により交差点需要率（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。）の算出を行いました。その結果、祝橋東交差点及び祝橋西交差点は、それぞれ来店車両のピーク時間帯で 0.351 及び 0.367 でした（出入口 2 箇所（北側及び東側）の場合）。また、駐車場出入口付近など、交差点需要率では交通混雑の状況が把握しきれない地点については、補足的に交通流シミュレーションを行いました。交通流シミュレーションの実施にあたっては、現状の滞留長及び渋滞長を再現するとともに、歩行者及び自転車の通行についても考慮するなど、現状の交通挙動を可能な限り再現するよう努めました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。
	祝橋の交差点は、歩行者・自転車も結構多い。そうすると、右折、左折の車両は止まるので、渋滞する。右折専用・左折専用レーンもないため、直進車両も行かなくなる。そのため、南北だけでなく、東西も混む。祝橋の東から西に渡って北に行くという道をよく使うので、祝橋西を右折するが、ここは歩行者、自転車がいて現状でも止まることがある。そこを左折したことがないので分からないが、歩行者がいて、北から出庫する際に、多分曲がれないと思う。そうすると、駐車場内が必ず渋滞する。南側は南側で、大体赤信号で止まっていないことはないと思うので、出庫できないと思う。その点がものすごく心配しているところである。そもそも歩行者信号と一緒にいいのかどうかということころは、1 度調査したほうがいいのではと思う。	
	私が住んでいるところから南に下りるのには、祝橋を通らないと行けない。すごく混むと、今でも混んでいるけれど、本当に生活に支障が出るので、敷地の面積もあるので少し難しいかもしれないが、本当に住民のことも考えて計画してほしい。	
	御社が来ていただくことは大変ありがたいが、多分、商売のボトルネックになるのが祝橋西、東の交差点の混雑だと思う。詳しいことは分からないが、北側から帰らないようにしてほしい。あの小さい交差点に入らないようにしてほしい。要は、祝	

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
交通混雑・交通安全 （続き）	橋の西に出たらいけない。極端な話、南側の大型トラックが出るところから出してほしい。 理由は、祝橋の新御堂筋の青信号は北側から 50 秒である。50 秒止まったら、今度は南側から 45 秒と来る。それで、南北が止まって、東西方向の青信号が 30 秒。私のような高齢者は 30 秒では歩けない。途中で止まらなと渡れない。東側にあるマックススポーツセンターは、土日になると子供が自転車走っていく。そうすると、多分御社の来店客とバッティングして危ないかと思うし、さっき言った 30 秒の交差点は、市道をもし西側から左折して北へ出ようとすると、そこに通行人がいたら、ほぼ 1 台か 2 台かぐらいしか左折できない。そうすると、間違いなく北側が渋滞してしまうので、商売のボトルネックになるかもしれないと思っている。 動線を全く変えるべきじゃないかと思っている。トラックの出入口を変えてこっちに持ってくるとか、そのほうが絶対いいと思う。せっかく来ていただいて、そんなクレームばかりがあったり、事故が起こったらろくなことがない。やはり商売をやるからにはすごく大事なことであり、違う意味でのボトルネックになるかもしれないと思うので、ご検討いただければありがたい。 先程、調査すると言っていたが、北に上がっていくと春日南交差点がありそこは右折できない。たまに知らない方がウインカーを出さずに曲がろうとすると、ぶつかることがある。私も何回もぶつかりそうになったことがある。それをされたときに、渋滞が起きる。非常に困る。ただでも、緑地公園の前というのは結構路上駐車がなくて、新御堂筋に上がれない。だから、仕方がないのでそのまま直進をして、新御堂筋に上がったたりするけれど、その渋滞が少し気になる。それはニトリさんに関係ないと言われるかもしれないが、他方面から来られたときに、多分交通事情を知らない人が多い。そのあたり、しっかりしていただきたい。	ご懸念されている春日 1 丁目南交差点は右折禁止となっており、ここを右折する車両に対して、事業者として何か検討することは難しいかと考えます。 緑地公園前の路上駐車については、今回実施した交通流シミュレーションにおいて、祝橋西交差点北側の区間における路上駐車車両を避けて右側車線へ車線変更する車両を考慮しました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。

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（５）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	この物件、新御堂筋の側道から入ることはできても、出ることはやめてほしい。全部北側の道路のほうから出ていただきたい。今現在、祝橋の交差点では大体 2 信号で交通が動いている。新御堂筋の東側道路、北からすすいバスが南下してきて、祝橋でＵターンする。（祝橋西交差点の北側の調査地点あたりの）バス停で、渋滞のためにバスが大体 3 分から 5 分遅れる。昔、この祝橋から西側に魚屋さんが 1 軒できたとき、この周辺は麻痺してどうにもならなかった。今度この大きな建物ができたら、側道へまた車が出てこれたら、交通が麻痺してどうにもならないということが素人でも分かる。ですから、その辺は何とか考えていただきたい。 先ほどおっしゃっておられたように敷地内に通路を造って、できる限り側道から離すとか、そういうことをやっぱり考えてほしいと思う。	ご指摘頂いた内容を考慮し、今回実施した交通流シミュレーションにおいては、北側及び東側の 2 箇所に出入口を配置する計画に加え、出入口を 1 箇所とした場合（北側のみまたは東側のみ）についても予測を行いました。その結果、出入口 2 箇所の場合はより周辺交通への負荷が小さくなることを確認しています。 また、シミュレーションの結果は、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。
	もし、江坂側から来る、徒歩であったり、自転車であったりという方を想定しているというのであれば、地域住民であれば知っていると思うが、名神高速の高架下の側道の南北に向かう道は、車専用で歩行者、自転車が通れない道になっている。もし、電車とかでいらっしゃる方がそこを通るとなると、知らずにそこを通るかもしれないと思う。かなり危ないので、それがないように、来る方に必ず案内してもらいたいと思う。必要があれば、そこに案内員を置くなどしてもらいたいと思う。	ご指摘のとおり、新御堂筋の側道における当該区間の歩行者・自転車の南北の通行は、それぞれ側道横にある歩行者・自転車専用のトンネルを利用する必要があります。南行き車線側は側道のすぐ横にあり、北行き車線側は少し側道から離れていますが分かりやすい看板が設置されています。店舗でも看板等で周知はしますが、車道を通行される方はほとんどいないものと考えております。 なお、当該箇所は事業計画地から離れており、交通誘導員の配置は難しいです。
	要約書 17 ページの「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、必要に応じて出入口に交通誘導員を配置する計画としています」となっている。計画というだけでなく、ちゃんとやってもらう。北側の出口のところに誘導員がいなかったら、左に抜ける。北側にずっと行くその抜け道があるが、そこは生活道路である。子供もたくさん通る。通学路で幼稚園の車も止まる。だから、誘導員を必ず置いて、北側出口を左折出庫させないようにすること。多分、右折したら渋滞になる。東西のところは信号が短いので。だから、そこは何か対策を考えてほしい。	北側出入口の左折出庫を禁止するため、開店後から 3 ヶ月程度は交通誘導員を常駐配置します。その後、状況を見ながら継続して配置するかどうか検討していくというのが、他店舗においても、通常行っている対応です。今後、地域の皆様のご要望や警察の指導なども踏まえながら慎重に判断していきたいと考えています。

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（６）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	３ヶ月ぐらいでやめるというパターンがあるというが、もしそこを左折されていたら、生活道路のことは何も考えていないということか。	
	もし、警備員がいたら、多分誘導されて絶対右折するようになる。左折する車両がないから、もう警備員は要らないとなった時点で、多分、左折する人は多くなると思う。その場合は監視カメラか何か置いて、左折する人が多いからまた警備員を立てようという計画はあるか。	
	新御堂筋の南側から北側に走行する話だが、現在でも土日を中心に、右車線が土日夕方になると詰まっている。祝橋を右折するため右車線に入るけれど、大体信号２回ぐらいかかっているような状況である。 なぜ混むかという、北側の緑地公園駅のところで新御堂筋に入る車が右車線に入るのと、緑地公園駅前に路上駐車がいたので、おそらくそこを早めに右に入っておきたいという車が右車線に入っている。必ずしも右折の車がずらっと並んでいるわけではなくて、祝橋は右車線のほうが詰まって左が空いているというようなところにはなっている。交通分析をされる際も、単純に測るだけでなく、ぜひ細やかに見てほしい。 江坂町５丁目から新御堂筋の北行きには、祝橋西交差点を北上するのが唯一の道になる。祝橋西交差点の右折ができなくなると、どこまで混むのか、新御堂筋の北行きに非常に出にくくなるおそれがあるというのが、懸念しているところである。 安全上で言うと、やはり交差点の近くに出入口をつくるというのは決している状況ではない。新御堂筋からの出入口をつくるなら南側だろうと思っている。交差点近くというのは非常に危険なところであるし、そこにあえてつくる理由がよく分からない。南側動線をつくって、日照の問題があるから北側にスロープを造りますという説明はあったが、北側にスロープを造ったとして、南側に道路も造って中に誘導してしまえばできなくはないと思うので、それも踏まえて、さらに西側の開発地もあると思うので、そこはニトリさんの話ではないだろうが、そちらへのル	
		今回実施した交通流シミュレーションにおいては、祝橋西交差点の北側において、路上の駐車車両を避けて右側車線へ車線変更する車両を考慮するなど、現状の交通挙動を可能な限り再現するよう努めました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。 出入口の位置については、ご指摘のとおり、交差点から近いことによる安全上の懸念があることは承知しています。スロープの位置など、いろいろと検討してきましたが、大型車両（荷物運搬車両及び廃棄物収集車両）の出入口については、交差点から離れた南側に配置すべきであること、安全上の観点から来店・退店車両と大型車両の出入口は分離すべきであることから、現計画の位置に出入口を配置しています。 安全対策については、以下を徹底する計画としています。 ・営業時間は、朝の通学時間帯とは重ならないよう配慮する。帰宅時についても、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

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（7）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	ートとしても南側に動線を確保するとか、ぜひ広い目で、地域の開発ということで、ぜひ地域とうまくやっていこうという、そのような方針もお持ちだと思うので、広い目線でご検討いただけたらありがたいと思う。	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。）。
	まだ開発を、店舗の大きさを変えられるのだったら、中にループか何かの車が走れる走路なんかを造ってもらえないか。渋滞に応じて臨機応変に北や南から出したりとか。中でどうしても止まってしまう車があるかもしれないが、少なくともその入口からまだ出ない車は、例えば側道等も生活道にしか出せないから、そのあたりを少し考えてもらえたらと思う。 特に小学生の通学に関しては、今度マンションの理事会に話をしておくので、本当に考えていただきたい。	北側出入口については左折出庫を禁止するため、市道に信号待ちの車列があれば、必然的に場外へ出庫できません。東側出入口についても新御堂筋側道に車列ができていれば同様です。場内のスロープを降りたところで両出入口に進行することが出来ますので、場外の混雑状況により、必要に応じて交通誘導員が適切な出入口への誘導案内を行う計画としています。 また、営業時間については、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）と計画しており、朝の通学時間帯（8:00～8:30）とは重ならないよう配慮します。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ます。
	ジオ（緑地公園 シティフォレスト）よりも南側の子供たちは全て江坂大池小学校に通っている。工事の着手時間が 8 時ということだが、今どき、町なかで仕事するのであれば、8 時半朝礼ぐらいが常識だと思う。 通学でいうと、8 時 25 分が多分始業時間になっている。あのあたりは、本当に子供が集まっている。グランリバーもそうだし、江坂住宅もそうだし。8 時に始まるということは、多分、工事車両がその前から来る。7 時 45 分とかそれぐらいが、一番子供たちが通学していると思う。自分の住んでいるマンションや	工事の作業時間は 8 時からを予定していますが、工事用車両の通行時間は、原則通学時間帯を避けて設定します。また、工事用車両の出入口には、誘導員を配置し、安全対策を行います。

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（８）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	周りの子たち、まだ小さい子がいるので、少しそのあたりは考えてもらいたい。吹田市は集団登校がないので、朝のその時間に工事車両とかが来られたときは、非常に危ないと思う。もう少し遅らせてもらいたい。7時とか6時台から入ってくる工事車両がおそらくたくさんあると思うので。	
	工事中、阪急さんの土地を更地で受け取るとおっしゃられていて、隣の土地はまだニトリさんの土地じゃないかもしれないが、1回更地にするんだったら、工事車両ないし重機は中に入れて待機させるようにしてください。そうしたら、少なくとも工事期間中の渋滞はなくなると思う。	本事業の工事期間中に、隣地がどのような状況にあるかは現時点では分かりかねますが、もし工事用車両の駐車場として利用できるようでしたら、選択肢の一つとして考えたいと思います。 なお、工事中も含めて場内には十分な駐車スペースを確保するとともに、万が一駐車できない場合には、どこか別の場所を借用するなど、周辺に路上駐車をするのではないよう、徹底いたします。
その他	この敷地、今、阪急さんの敷地だと思うが、解体工事は別業者がするのか。	建物がなくなった状態で引き渡されることになりますので、解体工事は別業者が実施することになります。
	隣の敷地、今、このニトリさんが計画されている西側の敷地は今、まだ阪急が持っているのか。	そうなります。
	交通の件等、今日出た質問やお願い事項というのは、次回またその回答をいただける、質問した内容については必ず調査をして、必ずご回答いただけるというふうに思っています。	本日のご意見、また意見書及び質問書に対する事業者の回答については、評価書案に記載させていただきます。
	一番懸念しているのは交通渋滞と祝橋での事故の増加と思っている。かなり大規模な開発なので、本来であればこの西側の未開発地も、阪急阪神不動産がおそらく持っていると思うが、本来は併せて計画を立てるべきなんだろうと思う。ニトリさんだけに言っても仕方がないが、西側に例えば店舗ができるとか、マンションができるとか、その状況によって大きく変わってくると思う。 店舗ができる場合だと、本当に北側の道だけの出入りになる。今、2車線十分にある道では決していないし、歩道も北側の幅は狭く南側にはない。幾つかマンションが建ち、バッテリーセンターがあり、小学生、中学生が週末だとか時間外を中心にかかなり自転車 coming ている。そのようなところに、そのまま車が行き違えるようになっている状況じゃな	西側の計画については把握しておりませんが、南側の敷地については本事業と同時期にスーパー（ライフ）が出店されることを把握しています。本環境影響評価では、供用時の交通混雑について、ニトリ単体の予測に加え、ライフさんとの複合環境影響についても予測を行いました。 ニトリ単体での予測結果は、交通シミュレーションにおいて、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。 一方、ライフさんとの複合環境影響予測結果については、祝橋東交差

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（９）

項目	意見の概要	事業者の見解
	いところに、入出庫車が入って、そのままスムーズに流れるのかというところを、もっと広い観点で見てほしいと思っている。例えば市に土地を提供して幅を拡幅するとか、西側の開発をにらんだ上で動くぐらいのことを、ぜひしてほしいと思っている。	点では現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。祝橋西交差点では南方向の滞留長及び渋滞長が延伸し、平均走行速度も低下する結果となりました。この結果を踏まえ、複合的な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ため、以下の取組を実施する計画としています。 ・周辺事業における入庫・出庫ピーク時などにおいては、館内放送などによる周辺道路の混雑状況の周知を行うなど、混雑時の集中的な出庫を避けるための方策を実施する。 ・周辺事業者に、適宜、交通混雑低減のための連携を求めている。

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

項目	質問等の概要	行政の回答
その他	隣の敷地に、何か事業計画が吹田市に出ているのか。	出ていないです。*

※ 令和５年７月１４日時点。

令和６年２月１日に、事業計画地南側に隣接するゴルフ練習場跡地において、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」に基づく大規模開発事業として「（仮称）ライフ緑地公園店 新築工事」の構想届出書が市に提出されています。

８ 提案書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

「（仮称）ニトリ江坂店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１通提出されています。これらの５通の意見書の概要及びこれに対する事業者の見解は、次に示すとおりです。

提案書意見書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	計画書内でテナントの募集を取りやめたと書いてありました。この地域はファミリー向け飲食店がくら寿司しかなく、多くの客は昼に車で一旦外に出る必要があると思います。すると、不必要に出入りが増えるので、小さくても飲食店は誘致した方がいいのではないかと思います。また可能であれば、店の中央に子ども用のキッズスペースなどがあると、ぐずる子どものために退店するなどが避けられ、交通の出入りが減ると思います。一般客も走り回る小さな子どもをカートで弾きそうになるなどまた緑地公園店などで見られるストレスが減らすことかできると思います。	本事業は、二トリ単独店で計画しております。 飲食店等のテナントについては、誘致の予定はありません。キッズスペースにつきましても、設置予定はありません。
交通混雑・交通安全	● 工事中の交通安全の確保 現地北側に小学生・中学生等の利用の多いバッティングセンターが隣接しており、工事車両（特に大型車両）については、現地東側（新御堂筋側道）から出入するルートに限定すること	工事中の出入口については、計画地北側及び東側に設ける計画としておりますが、大型車両については、極力計画地東側の出入口からの出入をメインとして計画しています。工事の進捗状況により、一時北側を利用する可能性はありますが、出入口には交通誘導員を配置し安全確保に努めます。
	● 開業後の交通安全の確保及び交通渋滞の低減措置の実施 ・ 祝橋交差点の安全確保及び渋滞回避の観点から、新御堂筋側からの自家用車の入店・出店位置について、敷地内南側及び西側（もしくは東側）に現行計画の屋上駐車場へのスロープへアクセスする誘導路を設置することで、祝橋交差点に近い現行計画から見直し、荷物運搬車両の出入口箇所付近とすること。また、計画地西側空地（未計画地）へのアクセス確保の観点からも敷地内南側に自動車導線を確保すること	・ 出入口（スロープ）の配置の検討にあたっては、①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こと、②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ことから、現計画に至っております。また、計画地西側空地（未計画地）へのアクセス確保については、別事業であり計画も未定のことから本事業の事業者が計画することはできません。

提案書意見書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
交通混雑・交通安全 （続き）	・新御堂筋からに自家用車のアクセスを限定することが望まれるが、それが困難な場合について、祝橋から西側に伸びる現地北側の道路の幅員が狭いこと及び子供の利用の多い施設があることから、新御堂筋側へ出店する車のルートを廃止し、その敷地を提供のうえ、現地北側道路の北側の歩道の拡幅、南側に歩道の新設、及び車道の拡幅による中央分離線の設置を行うこと ・「公共交通機関や自転車・徒歩による来店を促進される」ことを踏まえて、祝橋交差点の安全確保及び渋滞低減のため、祝橋交差点の南北（新御堂筋を横断する方向）の歩道の拡幅及び北側歩道を東側から西側に横断する際の青信号の時間の延長を含む制御の適正化を関係各所と協議のうえ実施すること 交通対策として、北側、東側、荷物運搬車両用の３つの出口が提案されています。しかし、東側の出口が安全上問題あるのではないかと危惧します。 現在の計画では、南側道路からやってくる車が左折して入庫することになります。その際、交差点の前で減速することになるので、二トリに寄らない車は右側車線を走ることになります。しかし、二トリを目的としない交差点で左に曲がりたい車（バッティングセンターなどに行く車）は、二トリの入庫に並んでいた場合、二トリを越えてからのわずかな道の間に左車線に寄せて、さらに左折をすることになり、歩行者の確認がしづらくなり危険です。 また４２３号線は車通りが多く、速度も速い車が多いです。荷物運搬車両の出入りも見通しが悪くなり、危険なのではないでしょうか？荷物運搬車は祝橋を右折する車も多く、右側車両に移って右折していくと思います。おそらくキッチンエールが北側道路を使っていたのは安全のためなのではないかと思います。 結論としては、全ての車両を北側に集めてしまったほうが安全性は高まるのではないかと思います。	・計画地北側の市道については、計画地をセットバックして道路を拡幅する計画としております（道路の仕様については、今後の協議により決定いたします。）。中央分離線の設置については計画しておりません。 ・祝橋の南北の歩道の拡幅については、橋上であり拡幅の余地はないものと考えます。信号現示については、現状の現示にて交差点需要率の計算を行ったところ、祝橋東交差点及び祝橋西交差点は、それぞれ来店車両のピーク時間帯で０.３５１及び０.３６７であり（出入口２箇所（北側及び東側）の場合）、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ることから、交通処理上問題ないものと考えています。 来店車両出入口を北側のみにすると、南側からの来店車両は全て祝橋西交差点を左折して来店することとなります。そうすると当該交差点の北行が赤の場合、信号待ち車列が延びることとなり、渋滞・滞留が発生する要因となります。来店車両の出入口について、３ケース（出入口２箇所（北側及び東側）、出入口１箇所（北側のみ）、出入口１箇所（東側のみ））の交通流シミュレーションを行いました。出入口２箇所のケースがより周辺交通への負荷が小さくなることを確認しています。 なお、ご懸念されているような入庫待ち車列が計画地外に極力発生しないよう、計画地内には十分な滞留スペースを設ける計画としています。 また、荷物運搬車両及び廃棄物収集車両については、安全上の観点から来店・退店車両と出入口は分離すべきであることから、東側出入口からの出入に限定していますが、日あたりの台数はそれぞれ約１０台及び約２台と少ない計画としています。また、出入り時間帯は通学時間帯及び周辺道路が混雑する時間帯を避け、さらに必要に応じて出入口に交通誘導員を配置することから、南方面へ帰る車両については、祝橋西交差点及び東交差点を右折させる計画としています。

提案書意見書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
交通混雑・交通安全 (続き)	バスや電車を推奨することですが、現実的に利便性が高い最寄りと呼べるバス停はなく、緑地公園駅のみが最寄りになります。御堂筋線沿線以外に住む客は車を利用すると思います。難しいかもしれませんが、巡回バスなどを用意するなど検討できるととても良いと思います。	巡回バスはご用意できませんが、家具配送無料などのイベントを実施し、公共交通機関や自転車・徒歩による来店を促進して、極力、自家用車による来店を低減できるよう努めてまいります。
	●新御堂筋側道の渋滞について 祝橋交差点の信号から江坂方面に向かっての渋滞を大変懸念しています。 現在でも、平日の朝・夕、休日には祝橋からの車の列が伸び、地図上の黄色の線まで伸びることがあります。 約 230 台の駐車場があるとのこと、この列がさらに伸びることが予想され、近隣住民の生活に大きく悪影響をもたらします。 これまで祝橋周辺の側道内側の道路は、住民の車のみの通行でしたが、交通量が大幅に増えることから、学童・市民の安全面でも危険が増大してしまいます。 今回の計画は、近隣住民に対し、生活の不便と不利益、環境悪化しかもたらず、かつ、身の安全を脅かすものです。計画案の対策も具体案がなく不十分・不完全です。交通混雑の現状を把握し、納得できる回答を求めます。 	駐車場出入口付近など、事業の実施による交通への影響が想定される範囲について交通流シミュレーションを行い、滞留長、渋滞長の変化を把握しました。その結果、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられました※が、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。したがって、交通処理上問題ないものと考えています。 ※【滞留長・渋滞長】 (出入口 2 箇所(北側及び東側)の場合) ・祝橋西交差点：南方向にはほとんど変化はみられません。西方向は、滞留長が若干延伸(最大 32m→最大 45m)します。 ・祝橋東交差点：東方向にはほとんど変化はみられません。北方向は、滞留長が若干延伸(最大 181m→最大 197m)します。 【平均走行速度】 ・国道 423 号： - 南進 20.2km/h→19.1km/h - 北進 17.1km/h→16.7km/h ・市道： - 東進 7.3km/h→7.1km/h - 西進 9.9km/h→8.8km/h

提案書意見書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
交通混雑・交通安全 (続き)	開発行為に関しては異議はありませんが、ニトリ側の事業説明会での方針説明に疑問を感じます。ニトリ側は来店者には“電車や徒歩を呼び掛ける”と説明しましたが、そもそも駐車場台数が350台確保するという説明の時点で、最大350台は敷地内に招き入れるということではないでしょう。 その計画であれば、350台+αの車両がお店に来た場合の交通シミュレーションが必要ではないでしょうか。ニトリ側の回答には、まったくその計画性が感じ取れませんでした。私たち住民は今の生活環境の現状維持を望んでいるだけです。 イメージする最悪パターンは、伊丹のダイヤモンドシティです。入場のイメージは、R171沿いのショッピングモールで、入場用のレーンを設けました。 ●開発行為期間の環境、特に、小中学校の登校時間への配慮。バッテリーセンター駐車場の駐車時の障害、騒音振動、粉じん、路駐、従事者の行為。	・小中学校の登校時間への配慮として、工事車両の通行時間は原則通学時間帯を避けて設定するとともに、出入口に交通誘導員を配置いたします。また、供用後についても、必要に応じて出入口に交通誘導員を配置いたします。 ・大気汚染、騒音・振動について、工事中及び供用後の環境影響評価を行いました。それぞれ評価目標を満足し、事業の実施による著しい影響はないという結果になりました。なお、本事業実施後に本事業に起因する問題が発生した場合には、状況を確認の上、対応を検討いたします。 ・工事中の騒音振動については、低騒音の重機を使用するなど対応いたします。また、計画地には騒音計を設置し騒音値を確認しながら工事を進めます。 ・粉塵が出る作業は散水を行いながら作業いたします。 ・工事車両及び作業員の車両は路上駐車などしないよう指導を徹底します。 ・供用後についても必要に応じて出入口に交通誘導員を配置し、来客車両が路上駐車などしないよう、促します。 ・バッテリーセンター駐車場の駐車時の障害については、市道の計画地側を1m拡幅します。

提案書意見書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）	● 開店後の入退場による交通渋滞や来店者の交通法規の遵守。 ① 来店車両台数が、350 台＋αの祝橋西交差点付近の交通シミュレーションを公表し、その対策を提示してください。 ② 祝橋西交差点の渋滞により側道沿いの住宅や江坂住宅付近や 5 丁目の住民の車の入退場ができなくなる時間帯ができるのではないかが不安です。 ③ ②に同じく側道上下線の渋滞が考えられます。 ④ 駐車台数 350 台ということは遠方からの来客を想定していると思います。大阪方面へ帰るには祝橋西を右折するより春日南交差点を Uターンし新御堂にのるのが早いですが、春日南交差点は右折可の交差点は北側のみで南側は直進のみです。遠方からの来客者は、これがわからないと思いますので南側で右折しようとする交差点で大渋滞もしくはお釜事故が多発する恐れがあります。二トリ側は来客者に説明する義務があります。 ⑤ ④に関して、側道北行きは緑地公園に路駐が多く、今以上の渋滞が予想されます。	① 駐車場台数は、大規模小売店舗立地法で規定する必要台数を確保する 230 台を計画していますが、来店車両台数は、休日ピーク時で最大 146 台/時 を想定しており、それに基づいて交通流シミュレーションを行い、滞留長、渋滞長の変化を把握しました。その結果、シミュレーション範囲において、来店車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられましたが、シミュレーション範囲内における車両の平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられませんでした。 ②③⑤ 交通流シミュレーションの結果、交通処理上問題ないものと考えています。なお、シミュレーションの実施にあたっては、祝橋西交差点の北側において、路上の駐車車両を避けて右側車線へ車線変更する車両を考慮するなど、現状の交通挙動を可能な限り再現するよう努めました。 ④ 来店範囲は、既存店舗の立地状況や実績を鑑み、事業計画地から半径 3km を想定しています。来店者への経路の周知は店内出入口付近への掲示、チラシや店舗ホームページなどで案内いたします。
その他	本計画は、土地所有者（阪急阪神不動産と思われる）も含め、西側空地（未計画地）の開発計画とあわせて総合的に議論すべきものであり、本計画も含めた全体開発計画に関する説明会を開催すること。	事業計画地の西側の土地につきましても、現時点でどのような計画があるのか把握しておりません。

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）二トリ江坂店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
温室効果ガス、エネルギー	類似の商業施設における、温室効果ガス削減や省エネルギー・創エネルギーに寄与する先進的な環境取組について調査すること。	類似の商業施設における、温室効果ガス削減や省エネルギー・創エネルギーに寄与する先進的な環境取組について調査しました。
	調査した先進的な環境取組内容を実施した場合と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。	本事業で計画している環境取組内容（太陽光発電、高効率の機器の採用、建物内照明への LED 照明の採用）を実施した場合と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。
	CASBEE A 及び ZEB-Oriented の認証取得にとどまらず、先進事例や貴社の過去の建設実績を参考に、太陽光発電を増加する等、より環境性能を高めてエネルギー消費量と温室効果ガス排出量の削減、再生可能エネルギー（再エネ）の創出に努め、ZEB-Ready の水準を目指すこと。	本事業は、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、二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ます。そのため、高効率及び省エネルギー型機器を採用するとともに、PH 階屋根のスペースがある部分に可能な限りソーラーパネルを設置（約 15kW）することや、照明の LED 化、空調容量を抑制した売場の設計、建物外壁に熱負荷が大きくなる開口部を設けない、など可能な限り環境負荷の低減を図るものとします。
	調達する電力については、再エネ比率の高い電力を検討すること。	電力の調達にあたっては、極力、再エネ比率の高い電力会社から調達できるよう検討します。
	利用者及び周辺地域の EV 車利用の推進に資するよう、EV 充電設備の導入及び将来的な増設を可能とする設計とすること。	EV 充電設備を導入予定です。
廃棄物等	商業施設における、廃棄物削減に寄与する先進的な環境取組について調査すること。	本事業と同種の施設における、廃棄物削減に寄与する先進的な環境取組について調査しました。
	調査した先進的な環境取組内容を実施した場合と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。	本事業で計画している環境取組内容（分別を徹底し、可能な限り廃棄物の削減・リサイクルに努めるなど）を実施した場合の再資源化量（率）を算出し、評価を行いました。
	工事に伴って発生する切土はできるだけ削減するとともに、周辺での利用計画も検討すること。	事業計画地は、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建設残土量の削減は難しい状況ですが、切土・盛土の調整を行い、可能な限り事業計画地内で埋戻し土として利用するように努めます。
	調査、予測及び評価に基づき、供用後の商業施設における、廃棄物等の抑制や再資源化について可能な限り先進的な環境取組を実施すること。	供用後について、廃棄物等の抑制や再資源化について可能な限り先進的な環境取組を実施します。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（２）

項目	審査書の内容	事業者の見解
緑化	今回の計画に類似した緑化計画を持つ施設について、緑被の設置状況や維持管理方法について調査すること。	今回の計画に類似した緑化計画を持つ施設について、緑被の設置状況や維持管理方法について調査しました。
	緑化の計画は、緑化率の数値だけでなく、周辺からの緑視率や景観形成に十分配慮した計画とすること。建物全体のファサードとなる東側の緑化は、重点的に行うこと。	緑化の計画は、緑化率の数値だけでなく、周辺からの緑視率や景観形成に十分配慮した計画とします。建物全体のファサードとなる東側の壁面については、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）を行い、竣工当初からより多くの緑量を確保します。
	調査に基づき、供用後は緑化を十分に維持できるよう管理方法を検討すること。鉄道や幹線道路からの景観に大きく影響する東側については、特に留意すること。	壁面緑化、屋上緑化を継続的に維持するため、以下の管理等を実施します。 ・ 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します。 ・ 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ります。 ・ 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します。 ・ 植栽種は基本的に降雨のみで生育可能な種を選択しますが、万全を期すため、全ての壁面緑化に自動灌水設備を設置します。 ・ 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います。 また、建物全体のファサードとなる東側の壁面については、パレット式の緑化を行います。
景観	周辺居住地や鉄道から見える景観の変化についても、予測及び評価を行うこと。	代表的な眺望点に加え、直近の共同住宅の居住位置や北大阪急行の車窓から見える景観の変化についても、予測及び評価を行いました。
	建物の色彩や屋外広告物の設置は景観に大きく影響するので、予測及び評価の際にはその詳細を示し、十分に検討して評価を行うこと。	予測及び評価は、建物の色彩や屋外広告物の詳細を再現したフォトモンタージュを作成することにより行いました。

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
景観（続き）	屋外広告物の設置は、景観に対する負の影響の大きさを十分に勘案したうえで、景観配慮の好事例となるよう、先進事例や市の屋外広告物ガイドラインなどを参考に検討すること。	屋外広告物の設置は、景観に対する負の影響の大きさを十分に勘案したうえで、景観配慮の好事例となるよう、担当部局と協議・検討を行いました。屋上広告塔看板については、景観に対する負の影響の大きさを十分に勘案し、「吹田市屋外広告物条例」（令和元年吹田市条例第51号）に定める建築物の屋上を利用するものに係る基準（縦の長さが建築物高さの 2/3 以内、かつ横の長さは建築物の幅の範囲内）より小さいサイズ（13.5m × 9.905m × 6.7m）としていましたが、さらに配慮した大きさ（11.0m × 9.9m × 6.7m）に変更しました。また、地上設置型広告物についても、中段・下段については、景観に配慮し、地色を白に変更しました。
	建物全体のファサードとなる東側の景観については、緑化や交通安全等と併せ、特に配慮すること。	建物全体のファサードとなる東側の壁面については、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し、景観に配慮します。
防災、安全	商業施設における、先進的な防災対策の実施状況の事例について調査すること。	商業施設における、先進的な防災対策の実施状況の事例について調査を行いました。
	設計の早期の段階から、防災備蓄物資や帰宅困難者の受入れ等の防災に関する取り組みを検討すること。	本事業では、災害時の停電、断水時に、その復旧までの期間、自給自足を可能とする施設（太陽光発電システム、防災備蓄倉庫、ソーラー式 LED 灯など）の設置等を行う計画としています。
	現況調査を踏まえた先進的な対策事例や、予測及び評価に基づき、災害時に本事業が地域の防災力向上につながるような環境取組を検討すること。	現況調査を踏まえ、災害時の停電、断水時に、その復旧までの期間、自給自足を可能とする施設の設置等を行います。
交通混雑、交通安全	各出入口の車両の出入は、幹線道路の車両の通行に影響する可能性が大きいため、現状の交通状況を考慮し、出入口に近い交差点の需要率だけでなく、滞留長、渋滞長も併せて適切に評価すること。	施設関連車両の主要走行ルート of 主要交差点における交差点需要率に加え、駐車場出入口付近など、交差点需要率では交通混雑の状況が把握しきれない範囲については交通流シミュレーションを行い、滞留長、渋滞長の変化を把握しました。
	現況調査と予測及び評価を踏まえ、工事中、供用後ともに交通事故や滞留を避けるよう、各出入口にそれぞれ適切な対策を行うこと。	工事中は、出入口に交通誘導員を配置して安全対策を行います。また、供用時においても、必要に応じて場内及び出入口に誘導員を配置します。

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
交通混雑、交通安全 （続き）	立体駐車場下の駐輪場については、東側出入口の車両の出入りと動線が交差するなど交通処理に課題があるので、設計変更を含めた安全対策を行うこと。	立体駐車場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、動線が交差しないように設計変更しました。また、注意喚起のため照明計画についても検討します。

１０ 当該事業における環境取組内容

本事業では、工事中及び施設の使用・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、以下に示すとおりです。

（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・リサイクル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・振動による影響を極力低減します。

エ 工事中の排水等の対策

濁水流出防止対策や有害物質等の管理を徹底し、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

屋上緑化及び壁面緑化、建築物のエネルギー負荷の抑制、地表面の高温化抑制、太陽光発電の採用、高効率・省エネルギー型機器の採用等により、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

地域に調和したものとなるよう配慮し、事業計画地周縁部の緑地や壁面緑化などにより緑に包まれた施設とします。特に、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を行います。南側の壁面緑化については、国道 423 号（新御堂筋）の側道からよく見えることから、景観向上の観点を含め、維持管理には十分な対策を行い、計画通りの緑化を実施します。また、景観形成基準を遵守し、屋外広告物への配慮を行うことなどにより、よりよい景観を創出できるようにします。屋外広告物のうち、屋上広告物をとりやめて壁面サインに変更し、かつ壁面サイン部分の建物の屋上ラインの凸凹をなくして建築物と一体となったデザインにするなど、周辺の景観に配慮します。地上設置型広告物についてもシンボルサインをとりやめ、まちなみに配慮します。

（３）供用時

ア 地球温暖化対策

断熱性能の向上、屋上緑化及び壁面緑化、太陽光発電、高効率・省エネルギー型機器の採用等を行います。また、大阪府建築物の環境配慮制度において、商業施設として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・リサイクルに努めます。また、店舗にてカーテン、羽毛布団を回収し、リサイクル等を行います。

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・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す。

オ 交通対策

供用時の交通混雑による周辺環境への影響を低減するため、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とともに、周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。

また、営業時間が朝の通学時間帯とは重ならないよう配慮するとともに、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します。周辺の住宅地の生活道路に進入しないよう、看板等で注意喚起します。必要に応じて場内及び出入口に交通誘導員を配置します（オープンから 1～3 ヶ月程度交通誘導員を配置し状況を把握した上で、誘導員の配置が必要と判断した場合には引き続き誘導員の配置等の追加対応を検討します。）。さらに、本事業に起因する東側住宅地への車両の流入が認められる場合には、店内告知物やホームページでの来退店経路の再周知、混雑が発生する時間帯の時差来店をお願いする等の対策を実施します。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ができるようになることで、交差点に車が集中

しないように計画します。方面別の出口への誘導については、分岐する箇所など適切な箇所に誘導看板を設置することに加え、建物内においても方面別の帰宅進路を掲示するとともに、場内アナウンスやチラシ、ホームページなどでも周知します。また、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ます（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します。）。

なお、本事業と同時期に、事業計画地南側に隣接するゴルフ練習場跡地において、「（仮称）ライフ緑地公園店 新築工事」（以下、「周辺事業」といいます。）が計画されています。周辺事業における入庫・出庫ピーク時などにおいては、館内放送などによる周辺道路の混雑状況の周知を行うなど、混雑時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。また、特定の時間に混雑状況が発生する場合等は、店内告知物での時差来店をお願いします。また、周辺事業者に、適宜、交通混雑低減及び交通安全確保のための連携を求めています。

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	現状では普及台数が少ないため、一部での使用となりますが、低燃費型の建設機械の使用に努めます。
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	全ての車両に対し、「大阪府条例に基づく流入車規制」(令和 4 年 4 月 1 日廃止)に準じた運用を実施します。
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。

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
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。
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。
工事方法 〈騒音・振動等〉			
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。
〈粉じん・アスベスト〉			
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わないため、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わないため、該当しません。
〈水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下〉			
28	濁水や土砂の流出防止	実施する	道路などへの濁水や土砂の流出を防止します。
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	実施する	土地の形質変更届に必要な土壌汚染状況調査の結果、土壌汚染のおそれはないものと判断されました。
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。
〈悪臭・廃棄物〉			
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わないため、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、水洗または簡易水洗とし、適切な清掃を行い、設置場所の配慮などにより臭気対策を行います。
37	産業廃棄物の適正処理	実施する	建設工事から生じる産業廃棄物は、適正に処理を行います。
◆地域の安全安心に貢献します。			
38	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。
39	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。
40	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。
41	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。
42	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。			
省エネルギー			
43	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			
44	残土発生の抑制	実施する	建築基礎レベルを調整するとともに、掘削土については場内での埋戻し土としてできる限り利用し、残土の発生を抑制します。
45	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。			
景観			
46	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。
47	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			
48	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。
49	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。

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
ヒートアイランド現象の緩和			
50	打ち水	実施する	夏期において、水道水以外の用水が確保できる場合は当該用水を、確保できない場合は水道水を用いて、周辺道路などに打ち水を行います。
◆地域との調和を図ります。 工事説明・苦情対応			
51	工事内容の事前説明及び周知	実施する	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。
52	苦情対応	実施する	工事に関する苦情については、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			
53	工事内容の事前説明及び工事計画の配慮	実施する	吹田市立江坂大池小学校や豊中市立寺内小学校、榎坂病院などに対して、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。
54	騒音、振動などの配慮	実施する	工事中の騒音、振動などについて、吹田市立江坂大池小学校や豊中市立寺内小学校、榎坂病院などに十分配慮します。
周辺の事業者との調整			
55	複合的な環境影響の抑制	実施する	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、事業計画地南側に隣接するゴルフ練習場跡地で計画されている「(仮称)ライフ緑地公園店 新築工事」、その他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、工事施工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。			
56	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	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。
57	ZEH (ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)、ZEB (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル) 設計	実施する	ZEB Ready を目指した設計とし、消費するエネルギーを極力減らすようにします。
58	高効率及び省エネルギー型機器などの採用	実施する	空調機器は高効率の機器 (基準施設に対し、約 60% の削減) を採用します。また、照明は LED を採用します。
59	再生可能エネルギーの活用	実施する	屋根の一部にソーラーパネル (19.68kW) を設置し、太陽光発電を行います。
60	エネルギー効率の高いシステムの導入	実施する	空調機器は高効率の機器を採用します。また、エスカレータは自動運転装置を採用し、使用しない時は運転を停止します。連続運転と比較し約 40% 削減見込。
61	エネルギーを管理するシステムの導入	実施する	空調機器はデマンド制御を行い、消費電力を抑制します。
62	冷媒漏えい (使用時排出) の防止	実施する	空調機器の配管は、最短ルートとなるように設計し、極力継ぎ手部分が少なくなるように配慮します。
63	建築物のエネルギー負荷の抑制	実施する	建物の開口部を極力減らし、また、窓ガラスには Low-e 複層ガラスを採用して、建物内への熱の侵入を低減し、空調エネルギーの消費を削減します。
64	長寿命な建築物の施工	実施する	基本構造の耐久性を高め、長寿命の建築物を施工します。
65	環境に配慮した製品の採用	実施する	グリーン購入法適合品、エコマーク商品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。
66	宅配ボックスの設置	該当なし	集合住宅でないため、該当しません。
◆ヒートアイランド対策を行います。			
67	建物屋根面、壁面の高温化抑制	実施する	屋上緑化 (約 204m ² 、うち約 75m ² は吹田市開発事業の手続き等に関する条例の緑化率に換算) 及び壁面緑化 (約 719m ² 、うち約 135m ² は吹田市開発事業の手続き等に関する条例の緑化率に換算) を実施します。
68	地表面の高温化抑制	実施する	歩行者通路の一部に保水性舗装 (約 204m ²) を採用します。また、吹田市開発事業の手続き等に関する条例に定める緑化率に換算されない芝地 (約 133m ²) を整備し、地表面の高温化を抑制します。

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
◆自然環境を保全し、みどりを確保します。			
69	動植物の生息や生育への配慮	実施する	事業計画地外周部に緑地を配置し、周辺の緑地との繋がりを確保するなど、動植物の生息・生育環境に配慮します。
70	地域のシンボルツリーの保全	該当なし	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。
71	既存の植生の保全	該当なし	事業計画地内には、既存の植生がない（植栽木等のみ）ため、該当しません。
72	地域に応じたみどりの創出	実施する	事業計画地外周部に緑地を配置し、周辺と調和のとれた良好な景観の形成に努めます。
73	駐車場緑化	実施しない	駐車マスの緑化は行いませんが、屋上及びスロープの床面について、スペースが取れる部分は可能な限り緑化（パレット型緑化）を行います。
74	屋上緑化など	実施する	屋上緑化（約 204m ² 、うち約 75m ² は吹田市開発事業の手続き等に関する条例の緑化率に換算）及び壁面緑化（約 719m ² 、うち約 135m ² は吹田市開発事業の手続き等に関する条例の緑化率に換算）を実施します。
75	法面緑化	該当なし	法面がないため、該当しません。
76	植栽樹種の選定	実施する	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。			
77	水資源の有効利用	実施する	植栽への散水は、雨水を利用します。
78	雨水流出を抑制する施設の設置	実施する	事業計画地の面積に応じた雨水貯留施設（約 280t）を設置します。
79	雨水浸透への配慮	実施する	吹田市開発事業の手続き等に関する条例に定める緑化率に換算されない芝地（約 133m ² ）を整備します。
◆地域の生活環境を保全します。 大気・騒音・振動等			
80	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、設置場所に配慮するなど、騒音や振動対策を行います。
81	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ないため、該当しません。

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
82	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軽減のため、3 階・屋上駐車場のパラペット (上部目隠しフェンス) 高さを 1.80m 程度とします。
83	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、換気扇や排気口の位置、廃棄物置場の位置や構造などに配慮します。
84	ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策	該当なし	ボイラーなどの機器は設置しないため、該当しません。
85	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、夜間消灯し近隣住民に対する光の影響を抑制します。
86	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。
87	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。
88	周辺の教育、福祉や医療施設への配慮	実施する	騒音、振動などについて、吹田市立江坂大池小学校や豊中市立寺内小学校、榎坂病院などに十分に配慮します。
中高層建築物 (高さ 10 メートルを超える建築物)			
89	日照障害対策	実施する	日照障害については、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に努めます。
90	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、近隣住民に説明します。
91	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。
92	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。			
93	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。
94	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」の基本目標と基本方針及び景域別景観まちづくり方針に基づいた計画と設計を行います。

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
95	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。
96	重点地区指定に向けた協議	該当なし	計画敷地が 1ha 以下のため、重点地区の指定について協議は行いません。
97	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。
98	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。			
99	歩行者が安全に通行できる工夫	実施する	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します。また、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します。さらに、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します。
100	災害に対する建築物・工作物の強靱性を高める取組	実施する	防火性能については、耐火建築物とします。また、高圧及び弱電引込みは構内柱を設置せず、建物に直接引込むことにより、停電が起きにくい構造とします。
101	災害時の自立性を維持する取組	実施する	災害時の停電、断水時に、その復旧までの期間、自給自足を可能とする施設（太陽光発電システム、防災備蓄倉庫、ソーラー式LED灯など）の設置等を行います。
102	災害時に備えた地域等との連携に関わる取組	実施する	自主防災組織の結成を行います。また、一時避難所の指定に向けて、吹田市危機管理室と協議を行い、事後調査結果報告時に報告します。
103	災害時の避難や救助等の応急対応に関する取組	実施する	災害時の帰宅困難者の一時避難等の受け入れが可能な空間の整備などを行います。
104	犯罪を発生させない都市（まち）づくりに関する取組	実施する	防犯カメラの設置、見通しの良い外構の整備、LED 灯の整備などを行います。
105	犯罪に備えた地域等との連携に関わる取組	一部実施する	犯罪に備えた地域等との連携に関わる取組を検討します。

表 4（9） 環境取組内容（その他）

◆廃棄物等の減量・リサイクル

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。

- ・「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・リサイクルについて適正な措置を講じます。
- ・再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。

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。

- ・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。
- ・店舗にてカーテンを回収し、リユース及びリサイクルを行います。
- ・店舗にて羽毛布団を回収し、リサイクルを行います。

◆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。

◆交通対策

- ・供用時の交通混雑による周辺環境への影響を低減するため、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計画としています。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。
- ・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します。帰宅時（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。
- ・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します。また、周辺の住宅地の生活道路に進入しないよう、東側出口、北側出口にそれぞれ退店経路案内サインを設置するほか、建物内の駐車場への出入口手前のエレベータホールに帰宅進路を掲示し注意喚起します。
- ・必要に応じて場内及び出入口に交通誘導員を配置します（オープンから 1～3 ヶ月程度交通誘導員を配置し、店舗周辺の交通や歩行者等の通行状況を確認します。その上で、北側出口の右折入庫車や左折出庫車が認められるような場合や、歩行者・自転車の錯誤の発生状況等を踏まえ、引き続きの誘導員の配置や人員等の追加対応を検討します。オープンから 3 ヶ月以降につきましても、状況を把握し、必要に応じて対応を継続します。）
- ・本事業に起因する東側住宅地への車両の流入が認められる場合には、店内告知物やホームページでの来退店経路の再周知、混雑が発生する時間帯の時差来店をお願いする等の対策を実施します。
- ・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ができるようになることで、交差点に車が集中しないように計画しています。
- ・方面別の出口への誘導については、分岐する箇所など適切な箇所に誘導看板を設置することに加え、建物内においても方面別の帰宅進路を掲示するとともに、場内アナウンスやチラシ、ホームページなどでも周知します。
- ・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る、交通安全上問題があります。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ます。
- ・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ります。これらのことから、北側出入口からは、右折出庫するよう誘導する計画としています。
- ・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ます。（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します。）。

表 4（10） 環境取組内容（その他）

・ 周辺事業における入庫・出庫ピーク時などにおいては、館内放送などによる周辺道路の混雑状況の周知を行うなど、混雑時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。また、特定の時間に混雑状況が発生する場合等は、店内告知物での時差来店をお願いします。 ・ 周辺事業者に、適宜、交通混雑低減及び交通安全確保のための連携を求めています。 ◆環境に配慮した製品の採用 ・ 店舗の備品について、FSC 森林認証のコピー用紙の採用、メール便の封筒のリサイクル使用、トランシーバーの電池は充電式のものを採用などの取組を実施します。 ・ 商品について、冷暖房効率の高いカーテン（省エネ）、持ち帰りマットレス及びカーペット（輸送に伴う CO₂ の削減）、再生資源カーペット（ペットボトル等のリサイクル）などを取り扱います。 ・ カーテン回収キャンペーン（自動車の吸音材としてリサイクル）などの取組を実施します。

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」（令和 3 年 8 月改定、吹田市）（以下、「技術指針」といいます。）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、次ページに示すとおりです。

なお、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、以下に示すとおりです。

表 5 選定しなかっ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	公共用水域 地下水	【工事：工事の影響】 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下水道へ放流する計画としています。そのため、公共用水域及び地下水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 斜面安定	【工事：工事の影響】 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。
人と自然	動植物、生態系	【工事：工事の影響】 【存在：緑の回復育成、建築物等の存在】 【供用：施設の供用】 事業計画地は既設の建築物や駐車場で被覆されており、周縁部に僅かな植栽があるのみです。また、事業計画地周辺は幹線道路及び商業施設や住宅地などであることから、本事業によって影響を受ける動植物、生態系はありません。よって、環境要素として選定しませんでした。
	人と自然との ふれあいの場	【工事：工事の影響】 【存在：緑の回復育成】 事業計画地は既設の建築物や駐車場で被覆されており、周縁部に僅かな植栽があるのみです。また、事業計画地周辺は幹線道路及び商業施設や住宅地などであることから、本事業によって影響を受ける人と自然とのふれあいの場はありません。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】 計画建築物は建築高さが約 19m 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。
文化遺産	文化遺産 (有形・無形・複合)	【工事：工事の影響】 事業計画地内には周知の指定・登録文化財や埋蔵文化財は存在しません。よって、環境要素として選定しませんでした。

表 6 環境要素の選定表

環境影響要因			工事		存在		供用							
			建設機械の稼働	工事中車両の走行	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		
目標	分野	環境要素												
再生可能エネルギーの活用を中心とした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							○	○			○	
資源を大切にする社会システムの形成	廃棄物等	一般廃棄物							○					○
		産業廃棄物			○				○					
		建設発生土			○									
		フロン類			○									
健康で快適な暮らしを支える環境の保全	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			○									
		地形、地質	土砂流出、崩壊			×								
			斜面安定			×								
		地盤	地下水位											
	地盤沈下、変状													
	騒音・振動等	騒音	○	○					○	○	○	○	○	
		振動	○	○					○			○		
		低周波音							○	○				
自然の恵みが実感できるみどり豊かな社会の形成	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）			×									
		自然災害危険度				○	○	○						
	防災・安全	人為的災害危険度						○						
		地域防災力				○	○	○						
	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

×：選定しなかった環境要素

(2) 調査・予測の方法

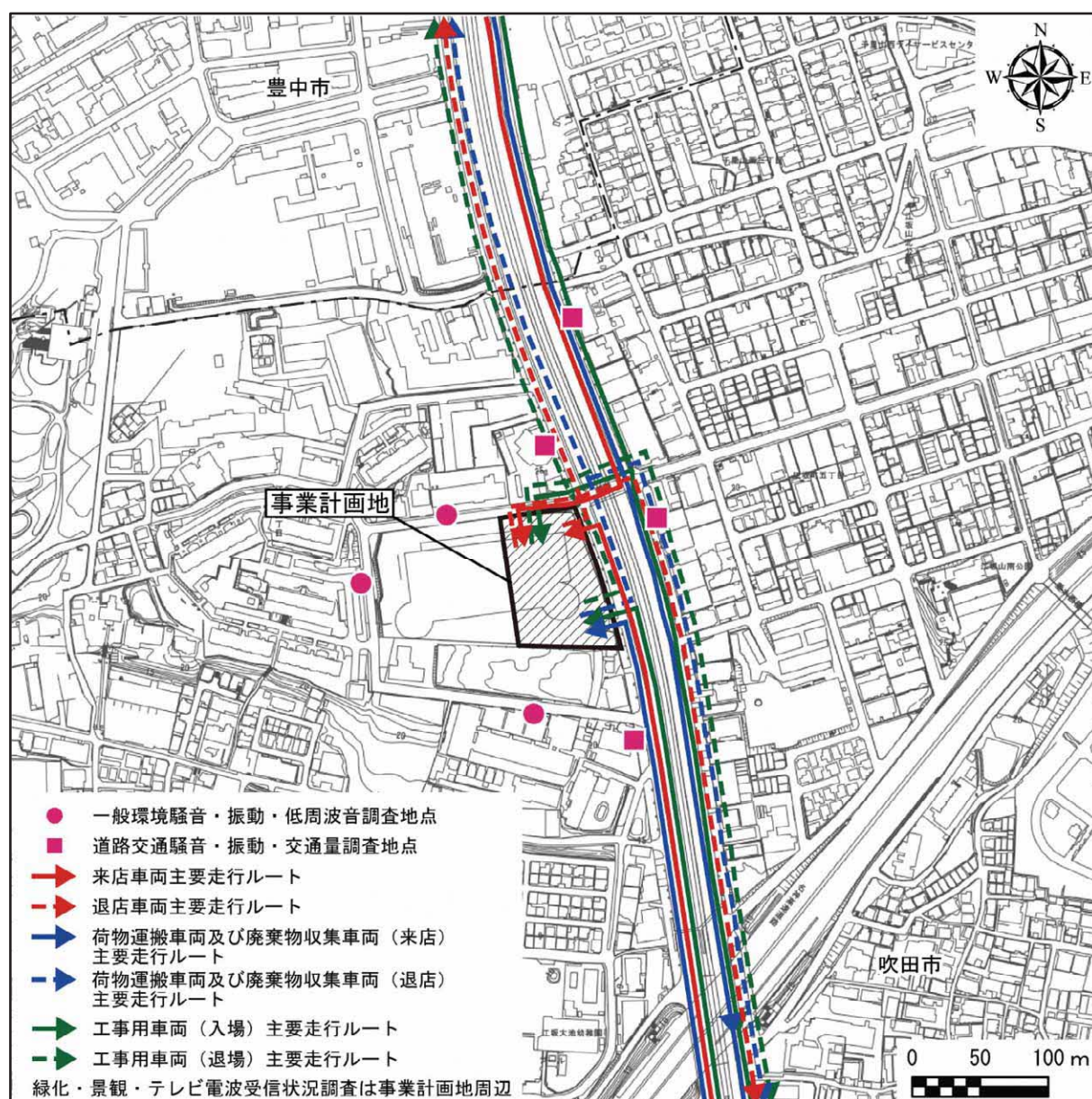
選定した環境要素についての調査及び予測の手法を表 7 に、現地調査の地点及び範囲を図 5 に示します。

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	○	—	地域における廃棄物の状況、廃棄物の排出量削減事例等を調査します。工事の実施に伴い発生する廃棄物等の発生量及び再資源化量を把握し、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、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類似事例及び事業計画等から定性的に予測します。
	土壌汚染	○	—	地歴の状況等を調査します。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、交通量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。
	コミュニティ	○	—	コミュニティ施設の状況等について調査します。コミュニティ施設に及ぼす影響の程度及び本事業の実施による地域住民の交通経路に与える影響の可能性について、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。工事用車両の主要走行ルート的主要交差点において、交差点需要率を算出することにより予測します。
	交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を調査します。工事計画等から、工事用車両の走行に伴う交通安全の状況を予測します。
存在及び供用	温室効果ガス、エネルギー	○	—	温室効果ガス等の排出量原単位等を調査します。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、その結果を比較します。また、現況と施設供用後の自動車走行により発生する温室効果ガスの排出量を推定し、予測ケースごとに交通流の円滑さの違いからその排出量を比較します。
	廃棄物等	○	—	地域における廃棄物の状況、廃棄物の排出量削減事例等を調査します。施設の供用に伴い発生する廃棄物の排出量及び再資源化量を把握し、廃棄物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、気象の状況について調査します。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類似事例及び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）、人工排熱の状況等を調査します。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、その結果を比較します。また、現況と施設供用後の自動車走行により発生する人工排熱量を推定し、予測ケースごとに交通流の円滑さの違いからその排熱量を比較します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動、交通量について調査します。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。また、歩行者の往来により発生する騒音について、類似事例、事業計画等をもとに定性的に予測します。
	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。
	緑化	○	○	現存植生状況、生育状況、緑被の状況、類似した緑化計画を持つ施設の緑被の設置状況及び維持管理方法等を調査します。植栽予定樹種の環境適合性、緑被の変化及び全体の緑の構成を予測します。
	景観	○	○	地域の景観特性、代表的な眺望点からの景観の状況を調査します。地域の景観特性の変化の程度、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する方法により予測します。
	日照障害	○	—	既存建築物等の分布状況を調査します。計画建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高層建築物等の分布状況を調査します。計画建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。

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
存在及び供用	自然災害危険度 人為的災害危険度 地域防災力	○	—	過去の災害等の状況、自然災害発生時の被害想定、地域防災計画等を調査します。想定される災害発生時の安全確保の状況及び本事業の実施が地域防災力へ及ぼす影響の程度について、類似事例、事業計画等をもと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。施設関連車両の主要走行ルート上の主要交差点において、交差点需要率を算出することにより予測します。なお、駐車場出入口付近など、交差点需要率では交通混雑の状況が把握しきれない地点については、交通流シミュレーションより予測します。
	交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を調査します。事業計画における自動車動線計画等から、駐車場の利用、施設関連車両の走行及び歩行者の往来に伴う交通安全の状況を予測します。



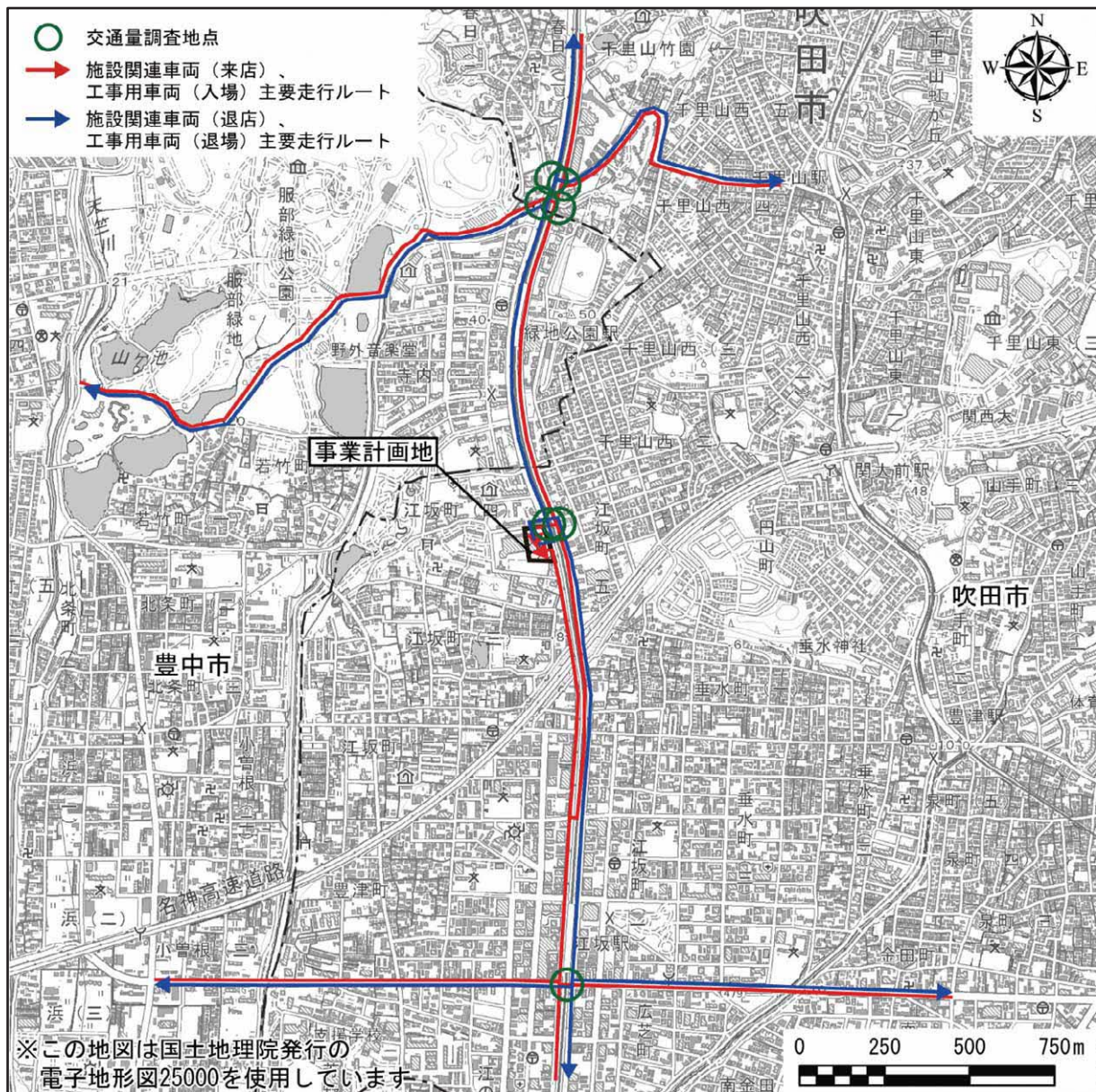


図 5 (2) 現地調査地点及び範囲（交通混雑）

(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。

12 環境影響評価の結果

(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、環境取組を実施しない基準施設での二酸化炭素排出量が 886t-CO₂/年、計画施設での二酸化炭素排出量が 271t-CO₂/年、環境取組による削減量が 615t-CO₂/年、削減率が69.4%と予測しました。これは、同種の新築施設のZEB導入事例と比較してもトップクラスであるといえます。

さらに、本事業では、以下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。

- ・建築物は、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ます。
- ・熱環境の改善を考慮して、建物の開口部を極力減らし、窓ガラスには Low-e 複層ガラスを採用するなど建物内への熱の侵入を低減します。
- ・壁面緑化を実施し、建築物の表面温度の上昇を抑制して空調負荷を削減します。

(イ) 施設関連車両の走行

現況と比較すると、施設供用後は走行車両の増加により二酸化炭素排出量が増加する結果となりました。施設供用後の出入口検討ケース（図 6 参照）ごとの比較では、ケース 1（出入口 2 箇所：北側及び東側）が最も二酸化炭素排出量が少なく、ケース 3（出入口 1 箇所：東側のみ）が最も多くなったことから、本事業で計画しているケース 1 が最も二酸化炭素排出量を低減できる計画であると予測しました。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、施設関連車両の走行に伴い発生する温室効果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。

- ・来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、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計画とします。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。

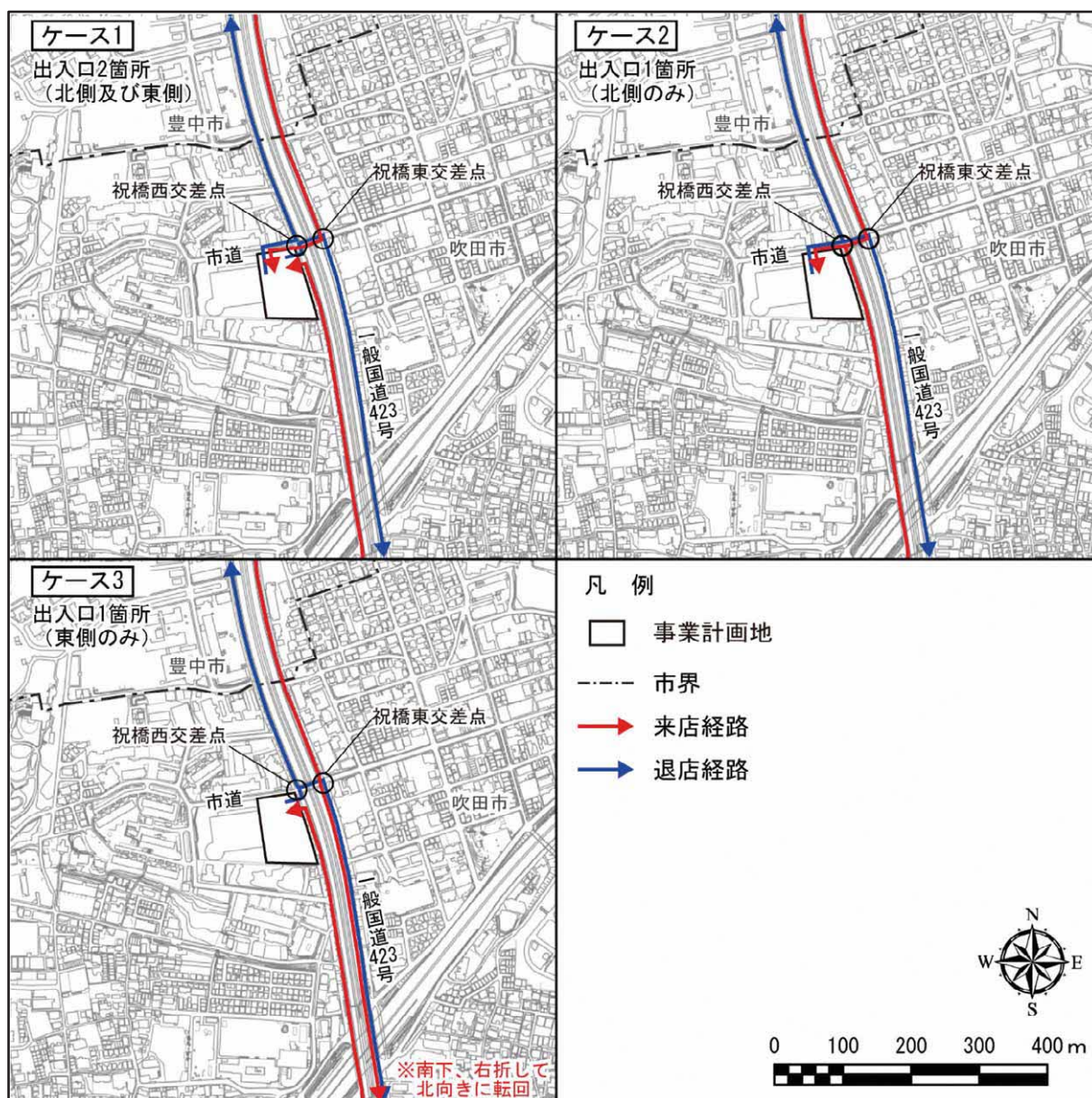


図6 来店・退店車両の出入口検討ケース

(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 483.71 t、再資源化量は 340.78 t、再資源化率は 70%と予測しました。建設発生土については、柱状改良杭や基礎掘削に伴い、建設工事残土が 4,410m³、汚泥は 820m³発生すると予測しました。

本事業では、以下の環境取組内容を実施することにより、工事の実施により発生する廃棄物及び建設発生土の排出量を抑制し、事業計画地周辺地域の廃棄物処理への影響を軽減する計画としています。

- ・「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。
- ・資材の梱包などを最小限にして廃棄物を減量します。

- ・再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。
- ・事業計画地は、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建設残土量の削減は難しい状況ではありますが、切土・盛土の調整を行い、可能な限り事業計画地内で埋戻し土として利用するように努めます。

イ 供用

施設の供用による廃棄物の発生量の予測結果は、一般廃棄物（可燃物）が 4.5t/年、段ボールが 67.8t/年、ミックスペーパーが 0.4t/年、雑紙類が 0.6t/年、廃プラスチック類が 4.5t/年、発泡スチロールが 1.0t/年、混合廃棄物が 17.3t/年となり、廃棄物全体で 96.1t/年と予測しました。

本事業では、これらの店舗から発生する廃棄物に加え、持ち込み廃棄物についても、以下に示す取組を実施することにより、可能な限り発生量を削減する計画としています。

- ・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。
- ・店舗にてカーテンを回収し、リユース及びリサイクルを行います。
- ・店舗にて羽毛布団を回収し、リサイクルを行います。

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、必要に応じて店舗周辺にごみを捨てないよう店舗内への張り紙設置や、周辺のごみ拾いを行うことから、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、年平均値は環境基準値及び吹田市の目標値を下回ると予測しましたが、1 時間値は予測高さ 6.1m において、風向によっては「中央公害対策審議会の短期暴露指針」（中公審第 163 号昭和 53 年 3 月）（以下、「短期暴露の指針値」といいます。）を上回る場合があると予測しました。しかし、予測に用いた令和 4 年度の吹田市垂水局の建設機械の稼働時間帯（8～17 時）における風向出現割合は、事業計画地に近い住居地域へ向かう風向のうち二酸化窒素の 1 時間値が短期暴露の指針値を上回った北、南南東、南の風向きの出現割合は、1.9%、1.1%、1.7%であり、極めて低い割合でした。

浮遊粒子状物質については、年平均値及び 1 時間値ともに環境基準値及び吹田市の目標値を下回ると予測しました。

さらに、本事業では、以下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。

- ・使用する建設機械については、可能な限り最新の排出ガス対策型の機種を採用します。また、持込み時の点検、月例点検、日常点検を行い、適切に整備します。

- ・建設機械について、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います。
- ・可能な限り、工事の平準化や工法の見直しによる工事量縮減を検討します。
- ・作業工程の平準化により、建設機械の集中稼働を回避します。
- ・工事区域の周囲に仮囲いを設置し、適宜散水を行います。また、掘削工事時には場内の散水やシートで覆うなどの対策を行います。

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	予測高さ (m)	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 _x	NO ₂ ①	NO ₂ ②	NO ₂ ①+②	NO ₂		
工事中	1.5	0.0033	0.0033	0.012	0.0153	0.036	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 0.04~0.06 ppm のゾーン内またはそれ以下であること
	6.1	0.0031	0.0031	0.012	0.0151	0.035		

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	予測高さ (m)	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 ³)		バックグラウンド濃度 (mg/m ³)	環境濃度年平均値 (mg/m ³)	日平均値の年間2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
		①		②	①+②	(mg/m ³)	
工事中	1.5	0.00022		0.013	0.01322	0.033	1 時間値の1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であること
	6.1	0.00021		0.013	0.01321	0.033	

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	予測高さ (m)	敷地境界からの距離 (m)	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 _x	NO ₂ ①	NO ₂ ②	NO ₂ ①+②	
工事最盛期	N	1.5	70	0.388	0.181	0.012	0.19	1 時間値暴露として 0.1~0.2 ppm 以下であること
		6.1	50	0.524	0.231	0.012	0.24	
	SSE	1.5	60	0.406	0.187	0.012	0.20	
		6.1	14	0.807	0.327	0.012	0.34	
	S	1.5	60	0.396	0.184	0.012	0.20	
		6.1	33	0.603	0.258	0.012	0.27	
	SW	1.5	80	0.309	0.150	0.012	0.16	
		6.1	54	0.405	0.187	0.012	0.20	

※ 「中央公害対策審議会の短期暴露指針」(中公審第 163 号昭和 53 年 3 月)

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	予測高さ (m)	敷地境界からの距離 (m)	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 ³)	バックグラウンド濃度 (mg/m ³)	環境濃度 1 時間値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
				①	②	①+②	
工事最盛期	N	1.5	70	0.029	0.013	0.042	1 時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること
		6.1	50	0.039	0.013	0.052	
	SSE	1.5	60	0.031	0.013	0.044	
		6.1	14	0.061	0.013	0.074	
	S	1.5	60	0.030	0.013	0.043	
		6.1	33	0.045	0.013	0.058	
	SW	1.5	80	0.023	0.013	0.036	
		6.1	54	0.030	0.013	0.043	

(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地点は図 7 に、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の環境濃度は、環境基準値は下回りますが、吹田市の目標値は上回ると予測しました。また、浮遊粒子状物質の環境濃度は、環境基準値及び吹田市の目標値をともに下回ると予測しました。二酸化窒素の環境濃度が吹田市の目標値を上回っていますが、一般車両による影響が大きく、工事用車両による寄与率は 0.02～0.07%であり、極めて小さいものとなっています。また、安全側に予測するため、各交差点に各方面から全ての工事用車両が通行するものと設定としているため、実際は、さらに影響が少なくなるものと考えられます。

さらに、本事業では、以下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。

- ・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するよう指示・指導を行います。
- ・資機材搬入車両について、計画的な運行により、適切な荷載を行い、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・徹底します。
- ・可能な限り、工事の平準化や工法の見直しによる工事量縮減を検討します。
- ・適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避します。

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)	工事用車両寄与割合 (%)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市の目標値	環境基準値
		①	②	③=①+②	④	⑤=③+④	①/⑤			
工事中	No.交-1	0.000004	0.013530	0.013534	0.012	0.025534	0.02	0.045	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	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	0.000013	0.011002	0.011015	0.012	0.023015	0.06	0.042		
	No.交-3	0.000017	0.013899	0.013916	0.012	0.025916	0.07	0.045		
	No.交-4	0.000012	0.011248	0.011259	0.012	0.023259	0.05	0.042		

注) 四捨五入のため、合計が一致しないところがあります。

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 ³)	一般車両による 寄与濃度 (mg/m ³)	計 (mg/m ³)	バックグラウンド 濃度 (mg/m ³)	環境濃度 年平均値 (mg/m ³)	工事用車両 寄与割合 (%)	日平均値 の年間 2%除外値 (mg/m ³)	環境 基準値 ・ 吹田市の 目標値
		①	②	③=①+②	④	⑤=③+④	①/⑤		
工事中	No.交-1	0.0000002	0.0006631	0.0006633	0.013	0.0136633	0.001	0.030	1 時間値 の日平均 値が0.10 mg/m ³ 以下である こと
	No.交-2	0.0000005	0.0004095	0.0004100	0.013	0.0134100	0.004	0.029	
	No.交-3	0.0000006	0.0006607	0.0006613	0.013	0.0136613	0.005	0.030	
	No.交-4	0.0000005	0.0004165	0.0004170	0.013	0.0134170	0.003	0.029	

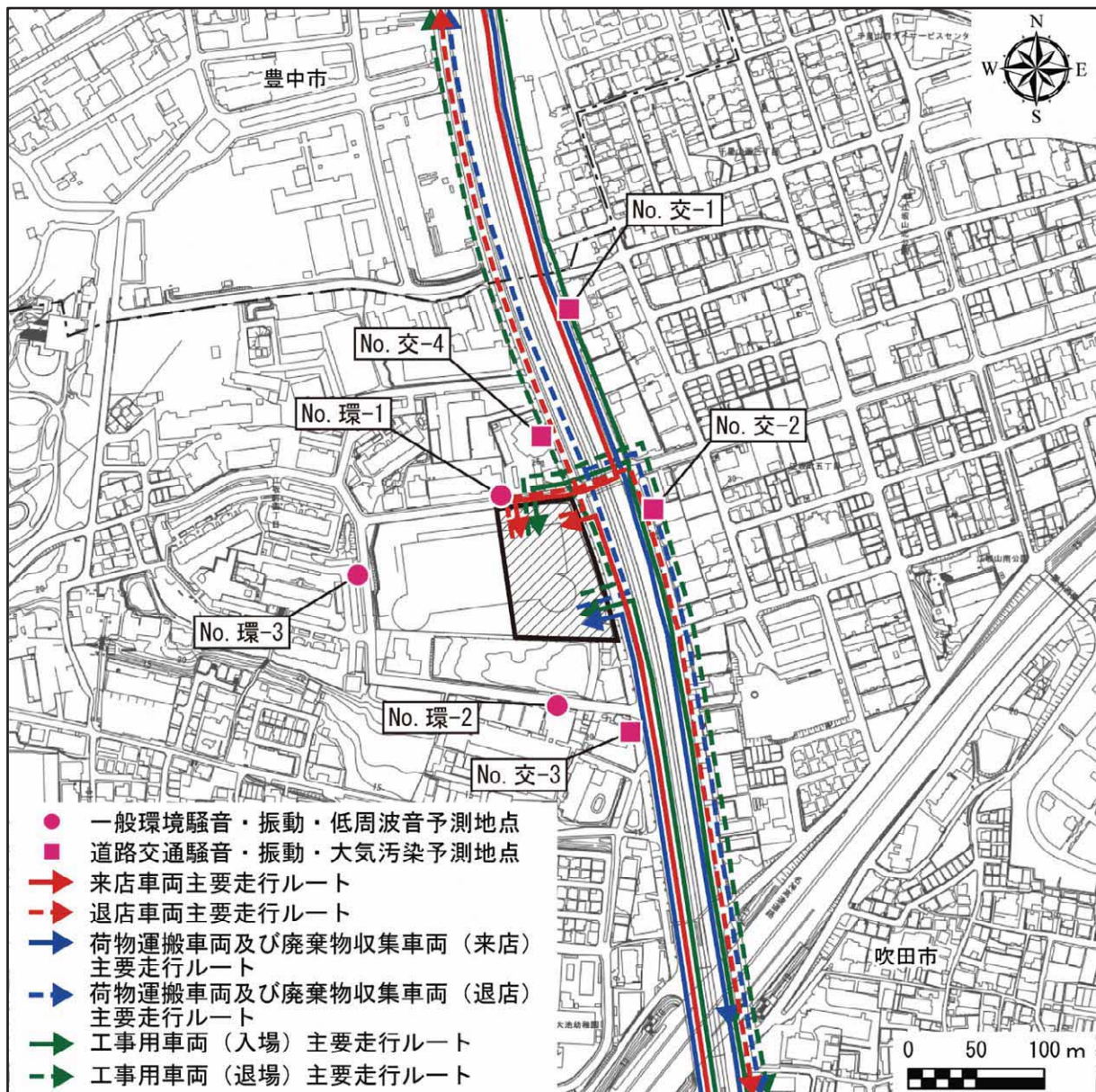


図 7 予測地点（大気汚染・騒音・振動・低周波）

イ 供用

（ア）駐車場の利用

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。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、駐車場の利用に伴う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。

- ・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運転について、周知します。

表 11 (1) 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	予測高さ (m)	周辺住居地域等における駐車場の利用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 _x	NO ₂ ①	NO ₂ ②	NO ₂ ①+②	NO ₂		
施設供用時	1.5	0.000034	0.000034	0.012	0.012034	0.030	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 0.04~0.06 ppm のゾー ン内またはそ れ以下である こと
	16.2	0.000021	0.000021	0.012	0.012021	0.030		

表 11 (2) 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	予測高さ (m)	周辺住居地域等における駐車場の利用による寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m ³)		バックグラウンド濃度 (mg/m ³)	環境濃度 年平均値 (mg/m ³)	日平均値の年間 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市の目標値
		①	②	①+②	①+②	①+②	
施設供用時	1.5	0.0000029	0.013	0.0130029	0.032	1 時間値の 1 日平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であること	
	16.2	0.0000019	0.013	0.0130019	0.032		

(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地点は図 7 に、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の環境濃度は、環境基準値は下回りますが、吹田市の目標値は上回ると予測しました。また、浮遊粒子状物質の環境濃度は、環境基準値及び吹田市の目標値をともに下回ると予測しました。二酸化窒素の環境濃度が吹田市の目標値を上回っていますが、一般車両による影響が大きく、施設関連車両による寄与率は 0.09~0.32%と極めて小さいものとなっています。

さらに、本事業では、以下の取組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。

- ・来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、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計画としています。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。
- ・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しています。それに伴う交通流の円滑化や交通混雑の緩和により、排出ガスの低減効果が見込まれます。

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)	施設関連車両寄与割合 (%)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市の目標値	環境基準値
		①	②	③=①+②	④	⑤=③+④	①/⑤			
施設供用時	No.交-1	0.000023	0.01352	0.013547	0.012	0.025547	0.09	0.045	1 時間値の1日平均値が0.04~0.06 ppmのゾーン内またはそれ以下であること	1 時間値の日平均値が0.04~0.06 ppmのゾーン内またはそれ以下であること
	No.交-2	0.000053	0.01099	0.011042	0.012	0.023042	0.23	0.042		
	No.交-3	0.000083	0.01388	0.013960	0.012	0.025960	0.32	0.045		
	No.交-4	0.000053	0.01123	0.011287	0.012	0.023287	0.23	0.042		

注) 四捨五入のため、合計が一致しないところがあります。

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 ³)	一般車両による寄与濃度 (mg/m ³)	計 (mg/m ³)	バックグラウンド濃度 (mg/m ³)	環境濃度 年平均値 (mg/m ³)	施設関連車両寄与割合 (%)	日平均値の年間2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市の目標値
		①	②	③=①+②	④	③+④	①/⑤		
施設供用時	No.交-1	0.0000009	0.0006631	0.0006640	0.013	0.0136640	0.01	0.030	1 時間値の日平均値が0.10 mg/m ³ 以下であること
	No.交-2	0.0000017	0.0004095	0.0004113	0.013	0.0134113	0.01	0.029	
	No.交-3	0.0000028	0.0006607	0.0006635	0.013	0.0136635	0.02	0.030	
	No.交-4	0.0000016	0.0004165	0.0004181	0.013	0.0134181	0.01	0.029	

注) 四捨五入のため、合計が一致しないところがあります。

(4) 悪臭

ア 工事

本事業では、以下の取組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。

- ・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。
- ・現地では廃棄物などの焼却は行いません。
- ・仮設トイレを設置する場合は、水洗または簡易水洗とし、適切な清掃を行い、設置場所の配慮などにより臭気対策を行います。

イ 供用

本事業では、以下の取組を実施すること、また食品を取り扱わず、生ごみの発生は想定されないことにより、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。

- ・近隣への悪臭を防止するため、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。

(5) ヒートアイランド

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

土地利用の変化による平均地表面温度の変化について、現況と比較すると、建築物の面積が増加することに起因し昼間は 0.163℃上昇しますが、通路・車路等の面積が減少することに起因し夜間は 1.614℃低下すると予測しました。

また、本事業では、以下のような取組を行い、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だけ低減する計画としています。なお、これらの環境取組による熱負荷削減量について、「ヒートアイランド対策熱負荷計算モデル」（2014 年更新、大阪府）の簡易入力版を用いて試算すると、昼間は 3.2%、夜間は 34.7%、全日で 5.4%の熱負荷削減が見込まれます。

- ・緑化：屋上緑化及び壁面緑化を実施します。また、吹田市開発事業の手続き等に関する条例に定める緑化率に換算されない芝地等を整備し、地表面の高温化を抑制します。
- ・建築物のエネルギー負荷の抑制：建物の開口部を極力減らし、また、窓ガラスには Low-e 複層ガラスを採用して、建物内への熱の侵入を低減し、空調エネルギーの消費を削減します。
- ・地表面の高温化抑制：歩行者通路の一部に保水性舗装を採用し、表面温度の上昇を抑え、周辺の気温上昇を抑制します。
- ・太陽光発電の採用：ソーラーパネルを設置し、太陽光発電を行います。
- ・高効率・省エネルギー型機器の採用：高効率の空調機器や LED 照明器具などを採用します。

(イ) 施設関連車両の走行

現況と比較すると、施設供用後は走行車両の増加により人工排熱量が増加する結果となりました。施設供用後のケースごとの比較では、ケース 1（出入口 2 箇所：北側及び東側）が最も人工排熱量が少なく、ケース 3（出入口 1 箇所：東側のみ）が最も多くなったことから、本事業で計画しているケース 1 が最も人工排熱量を低減できる計画であると予測しました。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、施設関連車両の走行に伴い発生する人工排熱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。

- ・来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、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計画とします。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。

(6) 土壌汚染

ア 工事

事業計画地はもともと山林でしたが、昭和 46 年頃までには造成され、昭和 49 年以降は（株）阪急百貨店の江坂商品センター、阪急キッチンエール等となっています。地目は山林であったものが、昭和 48 年に雑種地、昭和 49 年に宅地となっ

ています。また、建物登記簿によると、登記されていた建物は倉庫で、昭和 48 年に新築されています。過去に遡っても工場・作業場等の登記は確認されませんでした。したがって、事業計画地においては管理有害物質の使用等の履歴はなく、それらによる土壌汚染のおそれはないものと判断されます。以上のことから、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、以下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だけ低減する計画としています。

- ・揮発性塗料の容器保管、洗浄に対する作業員への教育、指導を徹底します。
- ・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、決定します。

（７）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、工事着工後 8 ヶ月目で最大 80dB と予測しました。これは、評価目標値である 85dB に適合しています。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。

さらに、本事業では、以下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。

- ・建設機械は、可能な限り最新の低騒音型建設機械または超低騒音型建設機械を使用します。
- ・建設機械の高負荷運転を極力避けます。
- ・作業工程の平準化により、建設機械の集中稼働を回避します。
- ・工事に際しては、可能な限り低騒音工法を検討し、採用します。
- ・建設機械の適切な点検・整備を実施します。

（イ）工事用車両の走行

工事用車両の走行による騒音の予測地点は図 7 に、予測結果は表 13 に示すとおりです。No.交-2 及び No.交-3 は環境基準値及び吹田市の目標値以下ですが、No.交-1 及び No.交-4 は環境基準値及び吹田市の目標値を上回っています。しかし、両地点における工事用車両の走行による道路交通騒音の増加分は、0.1dB であり、現況の騒音レベルに影響を及ぼしません。なお、安全側に予測するため、各予測地点に全ての工事用車両が走行する設定としているため、実際は、さらに影響が少なくなるものと考えられます。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、工事用車両の走行に伴う道路交通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。

- ・適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避します。
- ・エコドライブを徹底します。
- ・工事用車両の適切な点検・整備を実施します。
- ・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・徹底します。

表 13 工事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 土曜 別	昼夜別	現況値 (A)	増分 (B)	予測値 (A+B)	環境基準値・ 吹田市の目標値
No.交-1	平日	昼間	70.7	0.1	70.8	70
	土曜		71.4	0.1	71.5	
No.交-2	平日	昼間	68.6	0.1	68.7	
	土曜		68.7	0.2	68.9	
No.交-3	平日	昼間	69.6	0.1	69.7	
	土曜		70.1	0.1	70.2※	
No.交-4	平日	昼間	71.1	0.1	71.2	
	土曜		71.9	0.1	72.0	

※ 小数点第一位を四捨五入した整数値で評価するため、「70.2dB」は基準等を満足しています。

注) 1. 昼間の時間区分は、6 時～22 時です。

2. 現況の騒音レベルは、現地調査結果です。ただし、土曜日は、日曜日の現地調査結果を用いています。

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（事業計画地内の自動車走行）による騒音の予測結果は、表 14 に示すとおりです。

施設から発生する騒音レベルの予測結果と現況の騒音レベルとを合成した結果は、環境基準の時間区分では昼間 54～59dB、夜間 45～53dB と予測しました。昼間は、No.環-1 及び No.環-3 は平日、休日ともに環境基準値を下回っていますが、No.環-2 は上回っています。夜間は、No.環-1 の平日、休日及び No.環-3 の平日は環境基準値以下ですが、No.環-2 の平日、休日及び No.環-3 の休日は環境基準値を上回っています。

吹田市の目標値の時間区分では昼間 54～59dB、夜間 46～54dB と予測しました。昼間は、No.環-1 の平日、休日及び No.環-3 の平日は吹田市の目標値を下回っていますが、No.環-2 の平日、休日及び No.環-3 の休日は上回っています。夜間は、No.環-1 は平日、休日ともに吹田市の目標値を下回っていますが、No.環-2 及び No.環-3 は平日、休日ともに吹田市の目標値を上回っています。

環境基準値及び吹田市の目標値を上回っている地点（時間区分）については、現況が既に環境基準値及び吹田市の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。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、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。

- ・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、配置に配慮します。また、定期的に点検・整備を行います。

表 14 (1) 施設から発生する騒音の予測結果

●環境基準の時間区分

単位：dB

予測地点		No.環-1				No.環-2				No.環-3				
平日休日別		平日		休日		平日		休日		平日		休日		
昼夜別		昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
等価騒音レベル	予測値	1階	45	37	48	37	—	—	—	—	29	11	33	11
		2階	45	37	48	37	—	—	—	—	29	12	34	12
		3階	45	37	48	37	28	10	29	10	30	12	34	12
		4階	45	37	49	37	29	12	30	12	31	13	34	13
		5階	46	37	49	37	30	13	31	13	31	14	35	14
		6階	45	37	49	37	31	15	33	15	31	15	35	15
		7階	45	37	49	37	34	17	36	17	31	16	36	16
		8階	45	36	49	36	33	19	34	19	32	16	37	16
		9階	44	36	48	36	—	—	—	—	—	—	—	—
		10階	44	36	48	36	—	—	—	—	—	—	—	—
	合成値	現況値	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		1階	59	53	59	53	—	—	—	—	54	45	55	46
		2階	59	53	59	53	—	—	—	—	54	45	55	46
		3階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		4階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		5階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		6階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		7階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		8階	59	53	59	53	56	50	57	49	54	45	55	46
		9階	59	53	59	53	—	—	—	—	—	—	—	—
		10階	59	53	59	53	—	—	—	—	—	—	—	—
環境基準値		65	60	65	60	55	45	55	45	55	45	55	45	

注) 1. 昼間の時間区分は 6 時～22 時、夜間の時間区分は 22 時～6 時です。

2. 現況の騒音レベルは、現地調査結果です。階数によらず地上+1.2m の値としました。

3. 網掛けは、環境基準値を上回っていることを示します。

表 14 (2) 施設から発生する騒音の予測結果

●吹田市の目標値の時間区分

単位：dB

		予測地点		No.環-1				No.環-2				No.環-3			
				平日		休日		平日		休日		平日		休日	
				昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜
等価騒音レベル	予測値	1階	45	37	49	37	—	—	—	—	29	11	33	11	
		2階	45	37	49	37	—	—	—	—	30	12	34	12	
		3階	45	37	48	37	28	10	29	10	30	12	34	12	
		4階	46	37	49	37	29	12	30	12	31	13	35	13	
		5階	46	37	50	37	30	13	32	13	31	14	35	14	
		6階	46	37	49	37	32	15	34	15	31	15	35	15	
		7階	45	37	49	37	34	17	36	17	32	16	36	16	
		8階	45	36	49	36	34	19	35	19	32	16	36	16	
		9階	45	36	48	36	—	—	—	—	—	—	—	—	
		10階	44	36	48	36	—	—	—	—	—	—	—	—	
	合成値	現況値	59	54	59	53	57	51	57	50	54	46	56	47	
		1階	59	54	59	54	—	—	—	—	54	46	56	47	
		2階	59	54	59	54	—	—	—	—	54	46	56	47	
		3階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		4階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		5階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		6階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		7階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		8階	59	54	59	54	57	51	57	50	54	46	56	47	
		9階	59	54	59	54	—	—	—	—	—	—	—	—	
		10階	59	54	59	54	—	—	—	—	—	—	—	—	
吹田市の目標値			65	60	65	60	55	45	55	45	55	45	55	45	

- 注) 1. 昼間の時間区分は 7 時～21 時、夜間の時間区分は 21 時～7 時です。
 2. 現況の騒音レベルは、現地調査結果です。階数によらず地上+1.2m の値としました。
 3. 網掛けは、吹田市の目標値を上回っていることを示します。

(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地点は図 7 に、予測結果は表 15 に示すとおりです。No.交-2 及び No.交-3 は環境基準値及び吹田市の目標値以下ですが、No.交-1 及び No.交-4 は環境基準値及び吹田市の目標値を上回っています。しかし、両地点における施設関連車両の走行による道路交通騒音の増加分は、0.1～0.2dB であり、現況の騒音レベルにはほとんど影響を及ぼしません。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、施設関連車両の走行に伴う道路交通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。

- ・来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、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計画としています。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。

- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。
- ・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しています。それに伴う交通流の円滑化や交通混雑の緩和により、道路交通騒音の低減効果が見込まれます。

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 休日 別	昼夜 別	現況値 (A)	増分 (B)	予測値 (A+B)	環境基準値・ 吹田市の目標値
No.交-1	平日	昼間	70.7	0.1	70.8	70
	休日	昼間	71.4	0.2	71.6	70
No.交-2	平日	昼間	68.6	0.1	68.7	70
	休日	昼間	68.7	0.3	69.0	70
No.交-3	平日	昼間	69.6	0.0	69.6	70
	休日	昼間	70.1	0.1	70.2*	70
No.交-4	平日	昼間	71.1	0.1	71.2	70
	休日	昼間	71.9	0.1	72.0	70

※ 小数点第一位を四捨五入した整数値で評価するため、「70.2dB」は基準等を満足しています。

注) 1. 昼間の時間区分は、6 時～22 時です。

2. 現況の騒音レベルは、現地調査結果です。

(ウ) 歩行者の往来

本事業の徒歩による来店者は、他店舗の実績や地理的条件を踏まえると限定的であり、またその来店経路は近隣住民を除けば事業計画地東側の国道 423 号（新御堂筋）の側道（歩道）からの経路となります。したがって、本事業に起因する多数の歩行者が住宅地内を通行することは想定されません。また、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を行うことから、影響はほとんどないと予測しました。

(8) 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、工事着工後 2 ヶ月目で最大 75dB と予測しました。これは、評価目標値である 75dB 以下です。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。

さらに、本事業では、以下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。

- ・建設機械は、可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。
- ・建設機械の高負荷運転を極力避けます。
- ・作業工程の平準化により、建設機械の集中稼働を回避します。

- ・工事に際しては、可能な限り低振動工法を検討し、採用します。
- ・建設機械の適切な点検・整備を実施します。

(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地点は図 7 に、予測結果は表 16 に示すとおりです。全ての地点で振動の限度値を下回っています。

さらに、本事業では、以下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。

- ・適切な運行計画により、工事用車両の集中を回避します。
- ・工事用車両の適切な点検・整備を実施します。

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 土曜 別	昼夜別	現況値 (A)	増分 (B)	予測値 (A+B)	道路交通振動 の限度値
No.交-1	平日	昼間	44.1	0.2	44.3	70
	土曜	昼間	41.4	0.3	41.7	70
No.交-2	平日	昼間	45.8	0.3	46.1	70
	土曜	昼間	43.8	0.6	44.4	70
No.交-3	平日	昼間	42.3	0.2	42.5	70
	土曜	昼間	40.3	0.2	40.5	70
No.交-4	平日	昼間	44.3	0.1	44.4	70
	土曜	昼間	41.3	0.3	41.6	70

注) 1. 昼間の時間区分は、6 時～21 時です。

2. 現況の振動レベルは、現地調査結果です。ただし、土曜日は、日曜日の現地調査結果を用いました。

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 26～37dB と予測しました。全ての地点において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。なお、予測上は、3 階及び PH 階に設置する設備機器を 1 階に設置した条件で計算しているため、実際の影響はより小さくなるものと考えられます。

さらに、本事業では、以下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。

- ・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、配置に配慮します。また、定期的に点検・整備を行います。

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 休日 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	14	35	35	55
	休日	昼間	14	34	34	
No.環-2	平日	昼間	16	37	37	
	休日	昼間	16	36	36	
No.環-3	平日	昼間	3	27	27	
	休日	昼間	3	26	26	

注) 1. 昼間の時間区分は、6 時～21 時です。

2. 現況の振動レベルは、現地調査結果です。

(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地点は図 7 に、予測結果は表 18 に示すとおりです。全ての地点で振動の限度値を十分に下回っています。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、施設関連車両の走行に伴う道路交通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。

- ・来店・退店車両による周辺環境への影響を低減するため、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計画としています。
- ・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します。
- ・周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散を図ります。
- ・混雑状況に応じて、近隣の他店舗を案内します。
- ・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しています。それに伴う交通流の円滑化や交通混雑の緩和により、道路交通振動の低減効果が見込まれます。

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 休日 別	昼夜 別	現況値 (A)	増分 (B)	予測値 (A+B)	道路交通振動の 限度値
No.交-1	平日	昼間	44.1	0.1	44.2	70
	休日	昼間	41.4	0.2	41.6	70
No.交-2	平日	昼間	45.8	0.1	45.9	70
	休日	昼間	43.8	0.4	44.2	70
No.交-3	平日	昼間	42.3	0.1	42.4	70
	休日	昼間	40.3	0.2	40.5	70
No.交-4	平日	昼間	44.3	0.1	44.4	70
	休日	昼間	41.3	0.2	41.5	70

注) 1. 昼間の時間区分は、6 時～21 時です。
 2. 現況の振動レベルは、現地調査結果です。

(9) 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、冷暖房施設棟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と現況の低周波音圧レベルとを合成した結果は、昼間 68～72dB、夜間 60～69dB と予測しました。全ての地点において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。

さらに、本事業では、以下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。

- ・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、配置に配慮します。また、定期的に点検・整備を行います。

表 19 施設の供用、冷暖房施設等の稼働に伴う低周波音の予測結果

単位：dB

予測地点			No.環-1				No.環-2				No.環-3			
平日休日別			平日		休日		平日		休日		平日		休日	
昼夜別			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
G 特性 音圧 レベル	予測値	1階	64	60	64	60	—	—	—	—	55	50	55	50
		2階	64	60	64	60	—	—	—	—	55	50	55	50
		3階	64	60	64	60	60	52	60	52	55	50	55	50
		4階	64	60	64	60	60	52	60	52	55	50	55	50
		5階	63	60	63	60	60	52	60	52	55	50	55	50
		6階	63	60	63	60	60	52	60	52	55	50	55	50
		7階	63	60	63	60	60	52	60	52	55	50	55	50
		8階	63	59	63	59	60	52	60	52	55	50	55	50
		9階	63	59	63	59	—	—	—	—	—	—	—	—
		10階	63	59	63	59	—	—	—	—	—	—	—	—
	合成値	現況値	71	66	71	65	72	69	70	67	68	62	68	59
		1階	72	67	72	66	—	—	—	—	68	62	68	60
		2階	72	67	72	66	—	—	—	—	68	62	68	60
		3階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		4階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		5階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		6階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		7階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		8階	72	67	72	66	72	69	70	67	68	62	68	60
		9階	72	67	72	66	—	—	—	—	—	—	—	—
		10階	72	67	72	66	—	—	—	—	—	—	—	—
参照値			92											

注) 1. 昼間は 6:00~22:00、夜間は 22:00~翌 6:00 です。

2. 現況の低周波音圧レベルは、現地調査結果です。階数によらず地上+1.2m の値としました。

(10) 緑化

ア 存在

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、周縁部にサクラ、クスノキ、ヤシ科などの植栽があるのみです。本事業の実施により、事業計画地内の緑地は 305m² (4.6%) から約 470m² (地上部、7.1%) (開発広場内の緑地も含む) に増加します。また、事業計画地周囲の緑地に低・高木を配置するほか、壁面緑化及び屋上緑化を配置することにより、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ます。これらのことから、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。

さらに、壁面緑化、屋上緑化を継続的に維持するために、本事業では以下の取組を実施することにより、実行可能な範囲で緑地の回復・育成を図るものとしています。

- ・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します。
- ・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ります。

- ・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します。
- ・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します。
- ・植栽種は基本的に降雨のみで生育可能な種を選択しますが、万全を期すため、全ての壁面緑化に自動灌水設備を設置します。
- ・定期的に点検を行い、施肥や病虫害の防除、除草を行うほか、更新樹齢への到達、病虫害などによる機能低下等が認められた場合には、補植、植替え、パレット交換、伐採、抜根、土壌交換などの対策を行います。
- ・南側の壁面緑化については、国道 423 号（新御堂筋）の側道からよく見えることから、景観向上の観点を含め、維持管理には十分な対策を行い、計画通りの緑化を実施します。

（１１）景観

ア 存在

各予測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及び景観の変化の程度は、次の写真に示すとおりです。

本事業では、以下の取り組みを実施することにより、施設の存在に伴う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。

- ・事業計画地周縁部に低・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します。
- ・建物全体のファサードとなる東側の壁面については、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し、景観に配慮します。
- ・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。
- ・広告物については、景観に配慮して、「吹田市屋外広告物条例」（令和元年吹田市条例第 51 号）に定める建築物の屋上を利用するものに係る基準より小さいサイズの屋上広告物を計画していましたが、さらに配慮し、屋上広告物を取りやめて壁面サインに変更しました。また、まちなみに配慮して、地上設置型広告物についても、シンボルサインを取りやめました（当該箇所には、周辺からの見え方を分析した上で、駐車場への誘導サインを設置することとしました。）。

計画建物は、計画建物周辺から離れた位置からは手前の樹木や建物に遮られて多くが視認できません。また、計画建物の色彩等は周辺と調和したものとなるよう計画され、壁面緑化による景観の向上効果もみられます。現状の建物が大きく、その敷地の東側の一部が事業計画地であり、そこに計画建物が配置されることから、現状の建物から大きく後退した位置に計画建物が配置され、見通しが向上する場所もあります。さらに、屋上広告物の壁面サインへの変更や、シンボルサインのとりやめなど、景観への配慮を行っています。一方、北大阪急行上り（箕面萱野方面）の車両内からの視点では、建物が視点側に近くなっており、圧迫感が増加した印象を

受けます。ただし、走行している車両内から事業計画地が視認できる時間は 6 秒であり、また事業計画地周辺を含む沿線にはマンションなどの高層建物が存在しており、それらが連続して視界に入ってくる状況です。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。

【スティング（共同住宅）】



【コープ野村江坂台（共同住宅）】



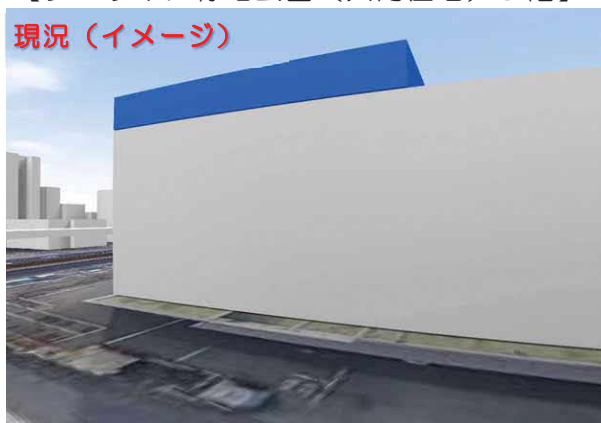
【江坂住宅（共同住宅）】



【クレヴィア緑地公園（共同住宅）地上】



【クレヴィア緑地公園（共同住宅）3階】



【北大阪急行の車窓①】



【北大阪急行の車窓②】



(12) 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、事業計画地の北西側から北東側の区域に及ぶものの、その時間は朝、夕の限られた時間になると予測しました。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、事業計画地内と隣接道路上となっており、周辺の住居地には及ばないものと予測しました。

なお、「中高層建築物の日照障害等の指導要領」では、事業計画地が位置する近隣商業地域では、「周囲の住環境により、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域（容積率 200 %）に準じる。」こととされており、事業計画地内の建物による日影はこの規制を満足しています。

(13) テレビ受信障害

ア 存在

事業計画地内の計画建物により、神戸局の地上デジタル放送について周辺住居の一部に障害が発生するおそれがあると予測しました。しかし、当該範囲にはアンテナ受信建物はなく、ケーブルテレビ施設引込建物または光ケーブル施設引込建物が大部分を占めています。また、大阪局、衛星放送の受信障害予測範囲内には、テレビ電波の受信障害が発生する可能性のある建物はありません。このため、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。

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。これにより、電波障害の影響はさらに小さくなるものと考えられます。

(14) 防災・安全

ア 存在・供用

(ア) 自然災害危険度

「防災アセスメント調査報告書 概要版」（令和 6 年 3 月）によると、事業計画地及びその周辺においては、吹田市の西部を縦断している上町断層帯を震源とする地震が最も被害が大きくなると想定されています。また、液状化可能性評価については、事業計画地は南海トラフ地震において PL 値 15 以上（液状化危険度がきわめて高い）と予測されるエリアに位置しています。しかし、本事業の設計にあたり、「建築基礎構造設計指針」（2019 年 11 月、日本建築学会）に基づき、事業計画地地盤での液状化の可能性について検討を行った結果、液状化の可能性は「かなり低い」評価となることを確認しています。また、計画建物の 1 階土間下の補強として、深さ 1m まではセメント改良を実施する計画としています。なお、支持層に対する基礎構造は検討済みで問題がないことを確認しています。さらに、万が一、地震により液状化が発生した場合、来客者、歩行者の安全確保及び危険箇所の立入禁止措置、被害箇所の復旧工事、土砂充填、地盤改良などを施す計画としています。

また、計画建物は、耐震重要度係数を 1.0 とし、防火性能については耐火建築物とすることで、災害発生時にも人的被害の発生が防止されと考えられます。さらに、高圧及び弱電引込みは構内柱を設置せず、建物に直接引込む計画としています。以上のことから、自然災害発生時の安全確保に配慮しているものと予測しました。

（イ）人為的災害危険度

本事業では、空調機等での高圧ガスの使用が想定されますが、高圧ガス保安法に基づき適切な手続きを実施するものとしています。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、運搬はありません。また、有害な化学物質等についても、使用の予定はありません。このため、人為的災害発生時の安全確保に配慮しているものと予測しました。

（ウ）地域防災力

本事業では、災害時に備えた地域等との連携に関わる取組として、自主防災組織の結成等を行い、地域や行政との協定の締結について検討するものとしています。また、災害時の帰宅困難者の一時避難等の受け入れが可能な空間の整備などを行い、一時避難所の指定に向けて、吹田市危機管理室と協議を行い、安心安全のまちづくりに努めることとしています。このため、施設の存在及び供用時において、地域の防災力向上に貢献するものと予測しました。

さらに、本事業では、以下の取組を実施することにより、周辺地域への防災・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。

- ・災害時の停電、断水時に、その復旧までの期間、自給自足を可能とする施設（太陽光発電システム、防災備蓄倉庫、ソーラー式 LED 灯など）の設置等を行います。
- ・防犯カメラの設置、見通しの良い外構の整備、LED 灯の整備などを行います。
- ・犯罪に備えた地域等との連携に関わる取組を検討します。

（１５）コミュニティ

ア 工事

工事用車両の主要な通行経路のうち、国道 423 号（新御堂筋）の側道は江坂大池小学校の通学路と重なりますが、当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。このため、歩行者と自動車の交通は分離されています。また、工事用車両の走行についても、「（１６）交通混雑」及び「（１７）交通安全」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は予測しました。

工事の実施により、事業計画地周辺の歩道等について、工事の進捗に合わせて一時的な幅員の減少などが想定されますが、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。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は予測しました。

さらに、本事業では、以下に示す取組を実施することにより、実行可能な範囲で影響を低減するものとします。

- ・工事用車両の走行に関しては、過積載の防止、積荷の安定化、制限速度の遵守等の安全運転を指導徹底します。
- ・工事の効率化・平準化に努め工事用車両台数を出来る限り削減します。
- ・地元及び関係機関などと協議し、必要に応じて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ます。

- ・工事用車両の一般道での待機及び駐車車両が発生しないよう、事業計画地内に十分な待機場所と駐車スペースを配置します。
- ・工事用車両の通行時間は、原則通学時間帯を避けて設定します。
- ・工事用車両の出入口等においては、工事作業時間帯には必ず誘導員等を配置して通行車両や歩行者の安全に特に注意を払います。

(16) 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地点は図 8 に、予測結果は表 20 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は上昇するものの、その増加分は極めて少なく、最大で交通 7（広芝町）の 7 時台の 0.514 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。よって、交通処理上問題ないと予測しました。なお、安全側に予測するため、各交差点に各方面から全ての工事用車両が通行するものと設定しているため、実際は、さらに影響がないものと考えられます。

さらに、本事業では、以下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。

- ・資機材搬入車両については、計画的な運行により、適切な荷搬を行い、工事用車両の台数をできる限り削減します。
- ・各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等、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します。
- ・工事用車両の走行に関して、車両通行ルート・安全遵守事項を記載した車両運行教育を実施し、安全運転の徹底を図ります。

表 20 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※	
		現況	工事中
交通 1 (千里山西 4 丁目)	7 時台	0.184	0.190
	17 時台	0.209	0.225
交通 2 (春日 1 丁目)	7 時台	0.170	0.170
	17 時台	0.185	0.202
交通 3 (千里山西 4 丁目南)	7 時台	0.247	0.272
	17 時台	0.231	0.231
交通 4 (春日 1 丁目南)	7 時台	0.211	0.220
	17 時台	0.270	0.278
交通 5 (祝橋東)	7 時台	0.269	0.279
	17 時台	0.318	0.330
交通 6 (祝橋西)	7 時台	0.307	0.314
	17 時台	0.263	0.285
交通 7 (広芝町)	7 時台	0.507	0.514
	17 時台	0.464	0.487

※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すものです。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。

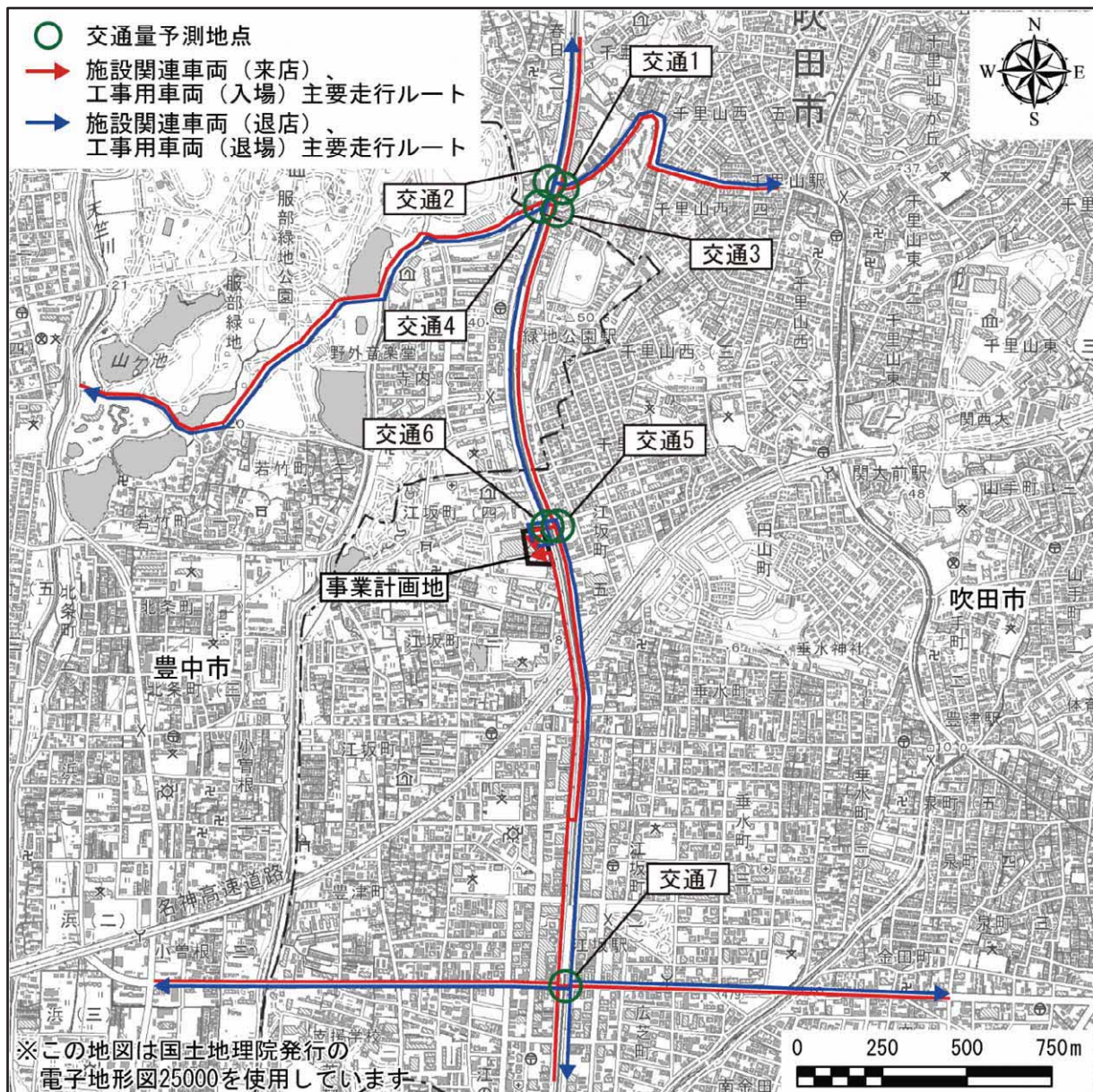


図 8 予測地点（交通混雑）

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への影響の予測地点は図 8 に、予測結果は表 21 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、最大でケース 3（東側出入口 1 箇所のみ）の交通 7（広芝町）の休日の 0.494 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す。したがって、交通処理上問題ないと予測しました。

表 21 交差点解析結果（施設関連車両の走行）

予測地点	平日 休日 別	交差点需要率				
		現況		施設供用時		
		ピーク時	14 時台	ケース 1	ケース 2	ケース 3
交通 1 (千里山西 4 丁目)	平日	0.211 (8 時台)	0.171	0.177	同左	同左
	休日	0.236 (17 時台)	0.224	0.231	同左	同左
交通 2 (春日 1 丁目)	平日	0.192 (8 時台)	0.163	0.168	同左	同左
	休日	0.227 (12 時台)	0.211	0.223	同左	同左
交通 3 (千里山西 4 丁目 南)	平日	0.247 (7 時台)	0.199	0.205	同左	同左
	休日	0.250 (17 時台)	0.238	0.255	同左	同左
交通 4 (春日 1 丁目南)	平日	0.270 (17 時台)	0.226	0.232	同左	同左
	休日	0.338 (12 時台)	0.264	0.282	同左	同左
交通 5 (祝橋東)	平日	0.341 (16 時台)	0.273	0.290	0.290	0.289
	休日	0.400 (12 時台)	0.298	0.351	0.351	0.348
交通 6 (祝橋西)	平日	0.340 (8 時台)	0.284	0.306	0.325	0.298
	休日	0.366 (12 時台)	0.310	0.367	0.421	0.347
交通 7 (広芝町)	平日	0.507 (7 時台)	0.438	0.448	0.448	0.460
	休日	0.462 (12 時台)	0.407	0.458	0.458	0.494

- 注) 1. 現況の交通量は、施設関連車両である来店車両のピーク時間帯（平日、休日ともに 14 時台）における交通量としました。なお、参考として、現況のピーク時間帯における交差点需要率とその時間帯についても記載しました（現況のピーク時に施設関連車両のピーク時間帯における交通量を付加した予測は、本事業が開店していない時間帯であったり、来店が多くない時間帯であったりして、過剰な設定となるため実施していません）。
2. ケース 1：出入口 2 箇所（北側及び東側）
 ケース 2：出入口 1 箇所（北側のみ）
 ケース 3：出入口 1 箇所（東側のみ）
3. ケース 2 及びケース 3 の交通 1～4 の交差点交通量はケース 1 と同じ（出入口の位置や数によって変化しません。）であるため、交差点需要率は変化しません。

交通流シミュレーションの結果の概要は、表 22 に示すとおりです。各ケース（図 6 参照）とも、施設関連車両の付加により滞留長や渋滞長の若干の発生や延伸がみられますが、シミュレーション範囲内における平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられません。

各ケースの比較では、交通 5 においては各ケースとも同様の結果でした。交通 6 においては、ケース 2（北側出入口 1 箇所のみ）が滞留長や渋滞長が最も悪化し、ケース 3（東側出入口 1 箇所のみ）が西方向の滞留長についてケース 1 よりも短縮される結果となりました。ただし、ケース 3 では、事業計画地内出口において出庫車両の滞留や渋滞が発生し、最大で出庫車両 75 台が敷地内で溢れて処理しきれないという結果となることから、実際には駐車場内の車両の滞留により来店車両の入庫が阻害されることになり、国道 423 号沿いに入庫待ち車両が発生するものと予測しました。

これらのことから、本事業で計画している出入口 2 箇所のケースが総合的により円滑な交通処理ができており、環境負荷が最も小さくなる計画であると考えられます。

さらに、本事業では、本要約書 5～6 ページに記載した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。

表 22 最大滞留長及び渋滞長、平均走行速度

				現況		ケース 1	ケース 2	ケース 3
				ピーク時 (12 時台)	14 時台			
交通 5 (祝橋東 交差点)	東方向	最大滞留長	(m)	58	39	39	39	39
		最大渋滞長	(m)	0	0	0	0	0
		平均走行速度 (市道西進)	(km/h)	8.5	9.9	8.8	8.6	9.0
	北方向	最大滞留長	(m)	284	181	197	197	196
		最大渋滞長	(m)	117	0	0	0	0
		平均走行速度 (国道 423 号南進)	(km/h)	17.8	20.2	19.1	19.1	19.1
交通 6 (祝橋西 交差点)	西方向	最大滞留長	(m)	43	32	45	58	32
		最大渋滞長	(m)	0	0	0	6	0
		平均走行速度 (市道東進)	(km/h)	9.4	7.3	7.1	6.7	7.3
	南方向	最大滞留長	(m)	310	270	270	296	270
		最大渋滞長	(m)	109	59	59	92	59
		平均走行速度 (国道 423 号北進)	(km/h)	15.4	17.1	16.7	17.1	16.8

注) 1.現況は、施設関連車両である来店車両のピーク時間帯(休日 14 時台)です。なお、参考として、現況のピーク時間帯(休日 12 時台)における結果についても記載しました。

2.各交差点における「方向」は、以下を意味します。

東方向→交差点より東側、北方向→交差点より北側

西方向→交差点より西側、南方向→交差点より南側

3.「平均走行速度」は、低下すると交通流が円滑でなくなり、滞留・渋滞が増加することを意味します。

(17) 交通安全

ア 工事・供用

(ア) 工事用車両の走行、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ており、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。車両の通行経路のうち、国道 423 号（新御堂筋）の側道を南方面から北上する経路は吹田市立江坂大池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、ほとんどの区間で横断防止柵が設置されています。このため、歩行者と自動車の交通は分離されています。

また、「(16) 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混雑への影響は、交通処理上著しい影響はないものと予測しています。

さらに、本事業では、本要約書 5～6 ページに記載した交通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。なお、周辺道路における渋滞対策や安全対策、交通規制、また緊急車両への対応について警察や吹田市の関係部局に相談を行いました。現状において講じられている具体的な施策はなく、本事業で対策を実施することは難しい、効果的ではないとの見解をいただいています。

(イ) 歩行者の往来

来客者は、近隣住民は徒歩または自転車、近隣住民以外は公共交通機関（「緑地公園駅」または「祝橋北」）から徒歩または自動車での来店が想定されます。歩行者・自転車での来店経路は、各方面から国道 423 号（新御堂筋）の側道を通り、来店する経路となります。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。なお、当該側道（歩道）における現状の歩行者・自転車の往来数は、北行きのピークは 15 時台（歩行者 29 人、自転車 45 台）であり、南行きのピークは 16 時台（歩行者 28 人、自転車 35 台）です。これに、本事業の徒歩及び自転車による来店者（他店舗の実績や地理的条件を踏まえると限定的）を加えたとしても、影響は軽微であると考えられます。また、事業計画地内においては、歩行者安全帯を設け、歩行者・自転車と車両を分離する計画としています。

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。

さらに、本事業では、前述した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。

(18) 複合環境影響

本事業と同時期に、事業計画地南側に隣接するゴルフ練習場跡地において、表 23 に示す「(仮称) ライフ緑地公園店 新築工事」(以下、「周辺事業」といいます。)が計画されています。本環境影響評価では、景観、交通混雑、交通安全について、本事業と周辺事業の複合的な環境影響についても予測及び評価を行いました。複合環境影響の予測地点は、図 9 に示すとおりです。

表 23 周辺事業の概要

事業の名称	(仮称) ライフ緑地公園店 新築工事
事業の種類	物品販売業を営む店舗
事業の実施場所	吹田市江坂町 4 丁目 54-20、54-1、65-1、63-1
事業者の名称	株式会社ライフコーポレーション
事業の規模	敷地面積 5,867.61 平方メートル 高さ 11.30m (地上 2 階)

出典)「大規模開発事業構想の経過書(令和 5 年度)」(吹田市都市計画部開発審査室ホームページ)

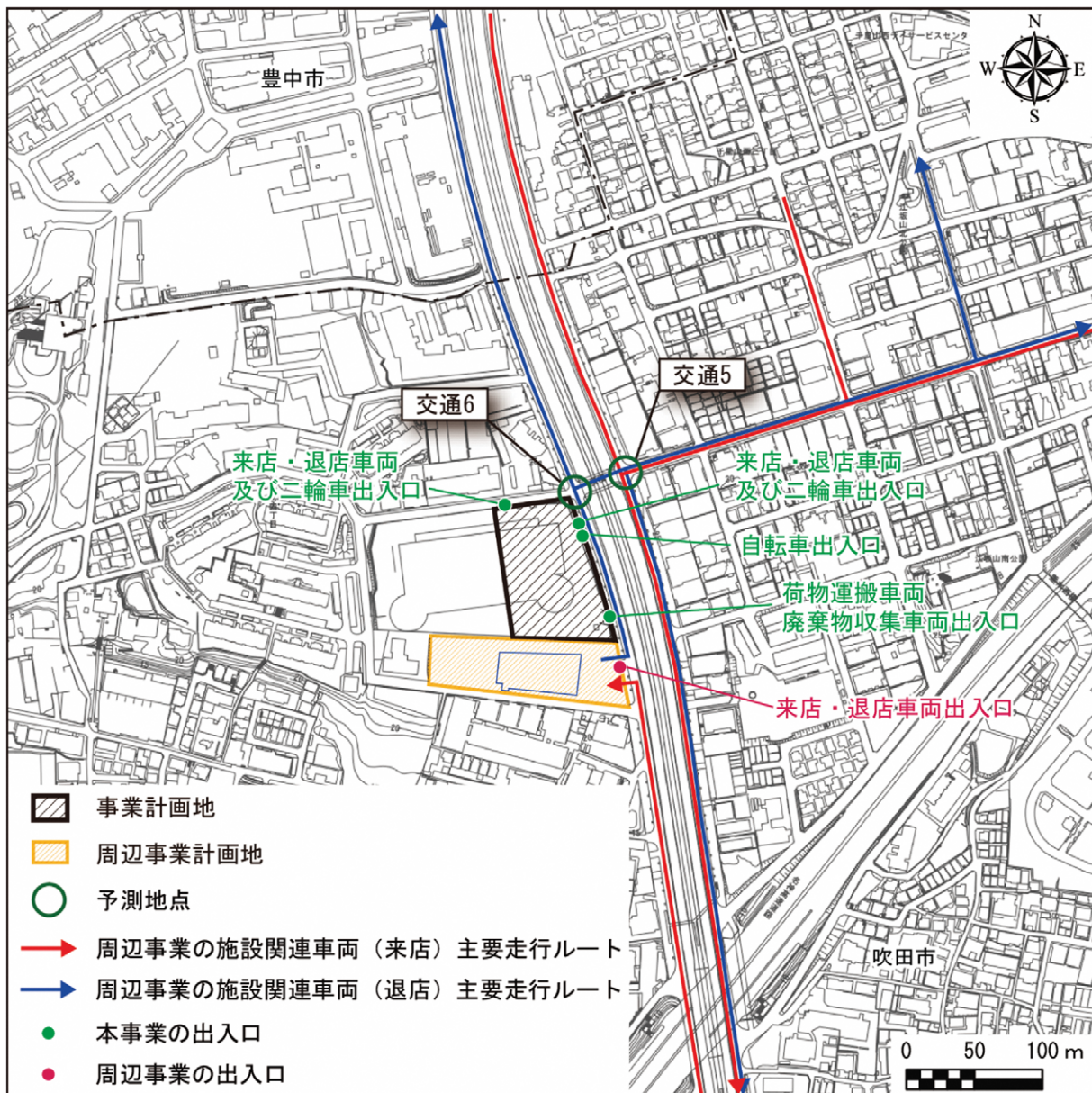


図 9 予測地点（複合環境影響）

ア 景観

現況の景観写真、計画建物等完成後の景観予測図及び景観の変化の程度は、以下に示すとおりです。周辺事業との複合環境影響については、お互いの計画建物に遮られて、他方の計画建物が視認できなくなる眺望地点が多いことが想定されます。

本事業の計画建物については、色彩等は周辺と調和したものとなるよう計画され、壁面緑化による景観の向上効果もみられます。また、屋上広告物が屋上ラインに凸凹のない壁面サインに変更され、建築物と一体となったデザインとなっており、すっきりとした印象を与えます。特に、周辺事業が実施されることにより、国道423号（新御堂筋）の側道から本事業の南側への視界が開け、計画建物の南面に計画している壁面緑化による景観の向上効果が大きく期待できます。また、周辺事業についても、今後、条例に基づき敷地内に植栽を配置していくこととしています。

【国道 423 号（新御堂筋）の側道（歩道）】



イ 交通混雑

交差点需要率の予測結果は、表 24 に示すとおりです。本事業及び周辺事業の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、本事業の施設関連車両のピークとなる休日 14 時台の交差点需要率は、交通 5（祝橋東）で 0.395、交通 6（祝橋西）0.388 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す。したがって、交通処理上問題ないと予測しました。

表 24 交差点解析結果（複合環境影響）

予測地点	平日 休日 別	交差点需要率			
		現況		施設供用時	
		ピーク時 (12 時台)	14 時台	本事業	本事業 + 周辺事業
交通 5（祝橋東）	休日	0.400	0.298	0.351	0.395
交通 6（祝橋西）	休日	0.366	0.310	0.367	0.388

注）1. 現況の交通量は、施設関連車両である来店車両のピーク時間帯（休日 14 時台）における交通量としました。なお、参考として、現況のピーク時間帯における交差点需要率とその時間帯についても記載しました（現況のピーク時に施設関連車両のピーク時間帯における交通量を付加した予測は、過剰な設定となるため実施していません）。

2. 施設供用時の予測結果は、本事業の出入口 2 箇所（北側及び東側）の場合です。

交通流シミュレーションの結果の概要は、表 25 に示すとおりです。交通 5（祝橋東交差点）においては、本事業及び周辺事業の施設関連車両の付加により北方向の最大滞留長の若干の延伸がみられますが、シミュレーション範囲内における平均走行速度の大きな低下はみられず、現況からの著しい交通混雑はみられません。

交通 6（祝橋西交差点）においては、本事業及び周辺事業の複合影響時に、南方向の最大滞留長及び最大渋滞長が延伸（それぞれ、270m→345m、59m→161m）し、平均走行速度も低下（17.1km/h→14.4km/h）する結果となりました。

以上を踏まえ、本事業では、周辺事業との複合的な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ため、以下の取組を実施する計画としています。

- ・周辺事業における入庫・出庫ピーク時などにおいては、館内放送などによる周辺道路の混雑状況の周知を行うなど、混雑時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。また、特定の時間に混雑状況が発生する場合等は、店内告知物での時差来店をお願いします。
- ・周辺事業者に、適宜、交通混雑低減のための連携を求めています。

表 25 最大滞留長及び渋滞長、平均走行速度（複合環境影響）

				現況		施設供用時	
				ピーク時 (12 時台)	14 時台	本事業	本事業＋ 周辺事業
交通 5 (祝橋東)	東 方 向	最大滞留長	(m)	58	39	39	39
		最大渋滞長	(m)	0	0	0	0
		平均走行速度 (市道西進)	(km/h)	8.5	9.9	8.8	8.8
	北 方 向	最大滞留長	(m)	284	181	197	197
		最大渋滞長	(m)	117	0	0	0
		平均走行速度 (国道 423 号南進)	(km/h)	17.8	20.2	19.1	18.9
交通 6 (祝橋西)	西 方 向	最大滞留長	(m)	43	32	45	45
		最大渋滞長	(m)	0	0	0	0
		平均走行速度 (市道東進)	(km/h)	9.4	7.3	7.1	7.3
	南 方 向	最大滞留長	(m)	310	270	270	345
		最大渋滞長	(m)	109	59	59	161
		平均走行速度 (国道 423 号北進)	(km/h)	15.4	17.1	16.7	14.4

注) 1.現況は、施設関連車両である来店車両のピーク時間帯（休日 14 時台）です。なお、参考として、現況のピーク時間帯（休日 12 時台）における結果についても記載しました。

2.各交差点における「方向」は、以下を意味します。

東方向→交差点より東側、北方向→交差点より北側

西方向→交差点より西側、南方向→交差点より南側

3.「平均走行速度」は、低下すると交通流が円滑でなくなり、滞留・渋滞が増加することを意味します。

4.施設供用時の予測結果は、本事業の出入口 2 箇所（北側及び東側）の場合です。

ウ 交通安全

本事業及び周辺事業における歩行者・自転車での来店経路は、各方面から国道423号（新御堂筋）の側道を通り、来店する経路となります（周辺事業については、計画地西側の一部の地域住民を除きます。）。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。

また、当該側道（歩道）における現状の歩行者・自転車の往来数は、北行きのピークは15時台（歩行者29人、自転車45台）であり、南行きのピークは16時台（歩行者28人、自転車35台）です。これに、本事業の徒歩及び自転車による来店者（他店舗の実績や地理的条件を踏まえると限定的）を加えたとしても、影響は軽微であると考えられます。周辺事業については、あくまで想定ですが、徒歩及び自転車による来店者はピーク時（16時～18時頃を想定）で183人・台/時（3人・台/分）程度と想定しており、現状に対する割合は小さくありませんが、交通安全上著しい影響を及ぼす通行量ではないものと考えられます。

なお、本事業における荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の出入口と、周辺事業における来店・退店車両の出入口が近接していますが、本事業における荷物運搬車両及び廃棄物収集車両は日あたり、それぞれ約10台及び約2台程度であること、また本事業においては必要に応じて出入口に交通誘導員を配置する計画としていることから、交通安全に関して複合的な影響はないものと考えられます。したがって、交通安全に関して、著しい複合環境影響はないものと予測しました。

さらに、本事業では、交通安全に関する取組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。

- ・周辺事業者に、適宜、交通安全確保のための連携を求めています。

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 26 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
騒音・振動	工事中	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、建設機械の稼働に伴う騒音・振動による近隣の住宅等への影響を考慮し、事後調査項目として選定します。 事後調査は、騒音レベル・振動レベルについて、事業計画地敷地境界において工事のピーク時期に 1 回実施します。
緑化	供用後	施設計画に基づく予測を行っていますが、壁面緑化及び屋上緑化については、不確実性の懸念があります。したがって、計画通りに維持できているのかを確認するため項目として選定します。 事後調査は、壁面緑化及び屋上緑化の生育状況について、事業計画地内において施設供用後 1 年目及び緑化が成長していると見込まれる 3 年目（ただし、緑化の生育状況を検討して決定）に実施します。
景観	供用後	施設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。また、計画建物の外観・色彩等の詳細についても、吹田市まちづくり計画、吹田市景観まちづくり条例に基づき、関係機関等との協議によって決定しており、概ね協議内容を反映した計画となっています。しかし、景観への配慮にあたっては、環境影響評価審査会での指導・助言を踏まえ、広告物計画を変更する（屋上広告物を壁面広告へ見直し）など、事業者として最大限の対応を行ってきました。その成果を実際の状況として報告することを目的に、項目として選定します。 事後調査は、景観の状況について、事業計画地周辺において施設供用後の適切な時期に実施します。
交通混雑	供用後	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、事後調査項目として選定します。 事後調査は、交差点交通量・自動車渋滞長、滞留長について、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交差点において施設供用後の適切な時期に実施します。
交通対策	供用後	「交通混雑」及び「交通安全」で実施するとした交通対策のうち、施設供用後に状況を確認してその後の対応等を検討するものについて、確認状況及び対応等の検討結果を報告します。 事後調査は、以下の項目について、事業計画地内及び事業計画地周辺において施設供用後 1～3 ヶ月間（ただし、周辺施設（周辺事業や学校等）のスケジュールなどを勘案して決定）実施します。 ・交通誘導員を配置した状況及びその後の対応 ・駐車場の運用や管理方法の見直しの必要性 ・駐車場課金の有効性や必要性 ・店舗や周辺道路の混雑発生時間帯の特定状況と店内における混雑回避等の具体的な告知方法 ・周辺道路における通学児童の安全性

1 4 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」の提出はありませんでした。

1 5 評価書案意見交換会における住民から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、令和 6 年 12 月 7 日に開催した「評価書案意見交換会」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	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。 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。それもあるので、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。	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」とする必要がある、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。 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。 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、これまで同様なケース

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
交通混雑・交通安全 （続き）	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。	（店舗の出店など）で対策を必要としたことは特になく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。
	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。交通量が増えると必ず事故が起きると思う。	
	まち全体の交通計画として、2箇所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。	
	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頂きたいと思っている。	
	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、それが二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頂き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ましたが、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	

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
交通混雑・交通安全 （続き）	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頂きたい。 １年たって何の進展もないということか。	
	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。	
	（誘導員の配置は）例えば夜中の９時になってもするのか。 交通量とかの影響をみるときに、予測台数、どれく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とても増える。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。	必要と判断される状況には配置します。 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。その時間帯の二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。 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の比率で来るのかについては、現

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
交通混雑・交通安全 （続き）		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。
	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。	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。
	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上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ぐくゆっくり渡るし、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	「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。 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。 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。 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。 また、歩者分離式信号や現示の調

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（５）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	車は知らない。そうなると、普通の速度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るのか、お伺いしたい。	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。 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。
	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列になってしまいうし、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て、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て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。	
	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とか、東三国と一緒にとかというと、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ころを説明頂きたい。	
	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	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こと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。 売場面積につきましては、豊中三国店と同等になります。 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。 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１,０００㎡を超える施設にな

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（６）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	説明会があるのか。 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。	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います。
	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。	この図は、ライフさんから想定の方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。 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。
複合環境影響	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、こち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退店、来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かれていると思うが、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。	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には、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、二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。 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

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（7）

項目	意見の概要	事業者の見解
複合環境影響 （続き）		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。 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二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・評価を行っております。42、43 ページは二トリの事業における主要なルートを記載し、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、以下に示すとおりです。

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行政の回答

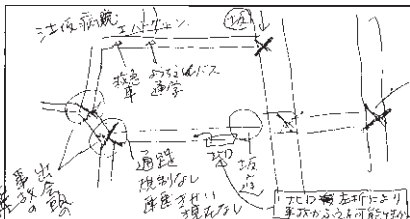
項目	意見の概要	行政の回答
交通混雑・交通安全	吹田市に伺いたいですが、業者からとも言われたが、二トリができてライフができて、またその下に今コーナンをつくっている。そうすると、側道は相当混んでくると思うが、その辺の交通渋滞に関して、今説明があったことが現実クリアするものなのか。実際問題、工事が始まったら、とんでもない工事車両が側道をずっと走ってくると思う。生コン車 1 台にしてもそう。どこで待機するのか。そういったところを吹田市はどう考えているのか聞きたい。	我々は、環境政策室という部署になりますので、道路のことにしましては、この場でお答えができません。複合影響等につきましては、事業者の方から説明のあったとおりかと考えています。
	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。

16 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

「(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 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 5 通提出されています。

その意見書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。

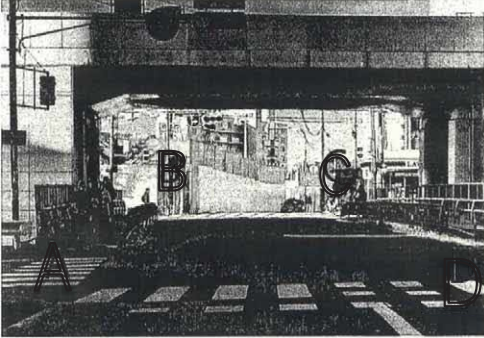
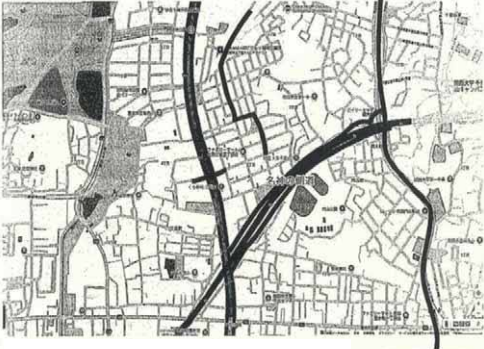
評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（１）

項目	意見の内容	事業者の見解
交通混雑・交通安全	北口左折により事故が増える可能性がありますので、交通の規制の見直しをお願いします。 	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、当該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ころです。 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。
	新御堂筋祝橋西、東交差点に車両、自転車、歩行者等が集中することが想定される。周辺に介護施設と健康クラブが有り救急車が２４時間移動できる状態で無ければならない。また、スクールバス、介護車両、救急車が通るのに一切検討されていない。 ２３０台の駐車場はフリーの駐車場とし緊急の場合は一時回避出来る位の配慮はして欲しい。（出入り口の清算バー、ロック板式は不可）とし店内で混雑状況をアナウンスする。 祝橋交差点の北側出入口は、歩道の左側が飛び出しているため非常に危ない。（現状はわざわざ祝橋交差点にまで出て出庫している） 祝橋交差点は、東から西へ自転車がよく逆走してくる。（正面衝突の可能性が有るのに誰も注意する事もない）	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。交通誘導員の配置時における緊急車両の走行時には、駐車場出入口において、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。 なお、駐車場につきましては、現時点では有料とする予定はなく、ゲートを設置する予定はありません。また、出庫混雑緩和のご協力をお願いする店内アナウンスを計画してお

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
交通混雑・交通安全 （続き）	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。 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のです。いい機会という角が立ちますが、この信号間隔を是非見直して欲しい。 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。	ります。 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。 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。 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。

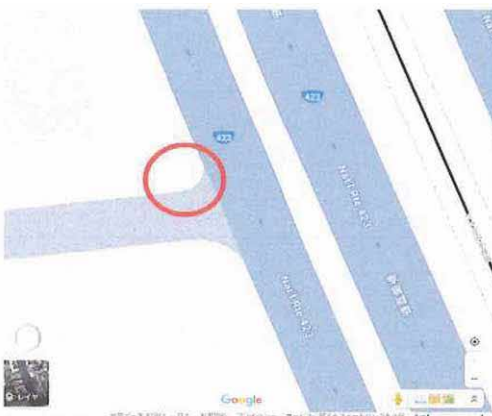
評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

項目	意見の内容	事業者の見解
交通混雑・交通安全 （続き）	祝橋交差点  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び、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。 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。 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。 江坂町5丁目  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。 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ルック横断などもあるため、危険	「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。 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、渋滞長には変化がありませんでした（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。 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。 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。

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
交通混雑・交通安全 （続き）	が多い。 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。 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。 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。 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。 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。 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取り音頭をとっていただければと思います。  図 4 (2) 環状調査地点及び路線（詳細） 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。	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。

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
交通混雑・交通安全 （続き）	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。  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。 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？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。 地図上の角 	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。

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
交通混雑・交通安全 (続き)	実際の角  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。 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有るため、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。  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。 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。	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。

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
交通混雑・交通安全 （続き）	 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していただけるよう検討をお願いしたいです。 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。	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。

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) ニトリ江坂店新築工事に係る環境影響評価書案に対する市長意見書」(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
温室効果ガス・エネルギー	詳細設計、施工、供用にあたっては、太陽光発電増量の検討、高効率の機器の採用や効率的な店舗の運用などにより、CASBEE A ランク及び ZEB Ready の認証取得にとどまらず、一次エネルギー消費量及び温室効果ガスのさらなる削減に努めること。	太陽光発電増量について、屋上及び PH 階屋根のスペースがある部分に可能な限り設置する計画としておりましたが、ソーラーパネルのメーカーを見直すことで、同じ設置箇所にさらに設置枚数を増やすことが可能となりました。そのため、設置枚数を増やし、19.68kW (4.51kW 増) としました。 その他、高効率の機器の採用や効率的な店舗の運用などにより、CASBEE A ランク及び ZEB Ready の認証取得にとどまらず、一次エネルギー消費量及び温室効果ガスのさらなる削減に努めます。
大気汚染、騒音、振動	本事業の工事による大気汚染、騒音、振動等の周辺環境への寄与率は小さいが、隣地で同時期に工事が見込まれることから、周辺に与える影響を最小限にとどめるよう、可能な限り対策を講じること。	周辺事業における工事の状況を把握し、周辺事業者、工事施工者などと連携を図り、工事計画などを調整するように努め、工事による大気汚染、騒音、振動等の周辺環境への影響を最小限にとどめるよう、可能な限り対策を講じます。 また、本事業の工事の実施にあたっては、本環境影響評価書に記載した、低公害型建設機械・低公害型車両の使用、適切な施工管理の実施、粉じんの飛散防止などの対策を実施します。
	供用後の施設関連車両の増加等は、これらの項目にも影響することに留意して対策を行うこと。	供用後の施設関連車両の増加等による周辺環境への影響を低減するため、以下に示す対策を実施します。 ・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する。それに伴う交通流の円滑化や交通混雑の緩和により、排出ガス、騒音、振動等の低減効果を見込みます。 ・公共交通機関利用の促進。

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
景観	屋外広告物については、大きな屋上看板の設置は避け、必要最低限の大きさとし、建築物と一体となったデザインにするなど、周辺の景観に配慮すること。	屋外広告物のうち、屋上広告物をとりやめて壁面サインに変更し、かつ壁面サイン部分の建物の屋上ラインの凸凹をなくして建築物と一体となったデザインにするなど、周辺の景観に配慮しました。
	屋外広告物の設置にあたっては、周辺からの見え方を分析して、設置数量を極力少なくし、色彩の統一や表示する情報量の整理などにより、まちなみに配慮すること。	事業計画地北東側に計画していた屋外広告物としてのシンボルサインについて、まちなみに配慮してとりやめました。当該箇所には、周辺からの見え方を分析した上で、駐車場への誘導サインを設置することとしました。
	建築物や屋外広告物の色彩やデザインについては、壁面緑化、屋上緑化等も合わせて、統一感のある一体的な外観を目指して、さらに検討すること。	計画建物は、背景が空になるため、建物上部にアクセントカラーを使用しないこととしました。２階部分の外壁の色はアイボリー系とし、空になじむデザインとしました。さらに、地色は緑に馴染む控えめな色彩で統一しました。また、屋外広告物に表示する情報は店舗名称のみとし、最小限の案内看板とします。（他店舗では、壁面に「家具・インテリア」の看板を設置しています。） 工事の着工に向け、今後も、壁面緑化、屋上緑化等も合わせた統一感のある一体的な外観を目指し、引き続き検討を行ってまいります。
	実際の景観については、事後調査報告書で報告すること。	景観について事後調査を行い、事後調査報告書で報告します。
緑化	壁面緑化や屋上緑化は、一般的な緑地に比べて維持管理が難しく、また手間やコストがかかる緑化である。計画にあたっては、維持管理まで含めた十分な対策を講じること。	壁面緑化及び屋上緑化については、以下に示す対策・管理等により、適正かつ継続的な維持管理を行います。 ・成長が早く、維持管理が容易な種を選定します。 ・壁面緑化は、誘引用ワイヤ等の補助具を設置することで早期の緑化を図るとともに、基本的に露地植えとします。 ・ファサードとなる東面については、パレット式の壁面緑化とします。 ・全ての壁面緑化に自動灌水設備を設置します。 ・定期的に点検を行います。 ・南側の壁面緑化については、景観向上の観点を含め、十分な維持管理を行い、計画通りの緑化を実施します。
	南隣の商業施設も含めた景観の複合影響の評価によれば、南側壁面の緑化は、道路からよく見えるようになることが判明している。 建物正面のファサードとなる東側とともに南側の壁面緑化についても、景観向上の観点を含め供用後の維持管理には十分な対策を行い、計画されたとおりの緑化を実施すること。	

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
緑化（続き）	実際の緑化状況については、適切な時期に、事後調査報告書で報告すること。	緑化状況について、施設供用後 1 年目及び緑化が成長していると思込まれる 3 年目（ただし、緑化の生育状況を検討して決定）に事後調査を行い、事後調査報告書で報告します。
交通混雑・交通安全	事業者は、周辺の交通流への影響を最小限にし、歩行者等との事故を防ぐスムーズな入退場のために、また周辺の生活道路への進入を防ぐために、建物内外に適切な誘導サインを設置すること。	周辺の交通流への影響を最小限にし、歩行者等との事故を防ぐスムーズな入退場のために、また周辺の生活道路への進入を防ぐために、建物内外に適切な誘導サインを設置します。
	交通誘導員について、事業者は「必要に応じて出入口に交通誘導員を配置する。」としているが、適切な入退場の誘導のために必要な期間や人員等を検討し、配置すること。	オープンから 1～3 ヶ月程度交通誘導員を配置し、店舗周辺の交通や歩行者等の通行状況を確認します。その上で、北側出口の右折入庫車や左折出庫車が認められるような場合や、歩行者・自転車の錯誤の発生状況等を踏まえ、引き続きの誘導員の配置や人員等の追加対応を検討します。
	交通対策については開業後の状況を確認し、必要に応じて対策のうえ、事業者が対策として挙げた以下の内容について、報告すること。 ・交通誘導員の配置状況や期間 ・店舗や周辺道路の混雑発生状況と混雑回避の告知方法 ・駐車場の運用や管理方法の見直し（課金制の導入等）の必要性 ・施設関連車両通行時などの通学路の安全について状況把握	交通対策について、開業後の状況を事後調査で確認し、左記の内容を事後調査報告書で報告します。