

吹田市環境影響評価審査会全体会（令和7年度第1回）会議録

日	時	令和7年6月3日（火）午後6時～午後8時
場	所	吹田市男女共同参画センター
出席者	委 員	近藤会長、原副会長、乾委員、井ノ口委員、尾崎委員、加我委員、加賀委員、越山委員、崔委員、松井委員、松本委員、山口委員、山本委員、葉委員
	事 務 局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査、武川係員
	連絡調整 会 議	〔環境保全指導課〕西川課長、〔都市計画室〕渡辺参事、 〔計画調整室〕白澤参事、〔開発審査室〕得能参事、 〔総務交通室〕石本参事、〔公園みどり室〕小原参事、 〔市民自治推進室〕田中参事
	事 業 者	【（仮称）ニトリ江坂店新築工事】 〔株式会社ニトリホールディングス〕 橘田シニアリーダー、林シニアリーダー 〔株式会社T&N北海道設計事務所〕 山川支店長 〔株式会社プレック研究所〕 上田事務所長、田中氏、会津氏 〔株式会社エスパシオコンサルタント〕 中井課長 【千里津雲台団地 団地再生事業】 〔独立行政法人都市再生機構（以下UR都市機構）西日本ストック事業推進部〕 市江担当課長、高橋、津吉 〔八千代エンジニアリング株式会社〕 市原、藤田
	傍 聴 者	2名

<次第>

1 開会

2 〔審議事項〕（仮称）ニトリ江坂店新築工事

- （1）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
- （2）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
- （3）質疑応答

3 〔審議事項〕千里津雲台団地 団地再生事業

- （1）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
- （2）住民等からの意見について
- （3）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
- （4）質疑応答

Ⅰ 開会

- ・「(仮称)ニトリ江坂店新築工事」の事業者は入室して待機
- ・14名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・葉委員から就任の御挨拶
- ・近藤会長に進行を引き継ぎ

○会長

それでは、いまから環境影響評価審査会を開催したいと思います。

まずは、本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局より御報告お願いいたします。

○事務局(丸谷参事)

本日の傍聴希望者は2名ございました。

○会長

2名の傍聴があるということですので、「吹田市環境影響評価審査会の会議の傍聴に関する事務取扱要領」の規定により、傍聴を認めたいと思います。どうぞ、入室していただいでください。

(傍聴者入室)

傍聴の皆様には申し上げたいと思います。本審査会において、傍聴者の方は発言していただくことはできません。会議の撮影や録音も禁止されています。お渡しした受付票控えの傍聴者の守るべき事項を御一読いただき、静粛に傍聴いただくようよろしくお願いいたします。

2 [審議事項](仮称)ニトリ江坂店新築工事

○会長

それでは、ただいまから次第に沿って審査会を進めていきたいと思います。

次第の2つ目の審議事項「(仮称)ニトリ江坂店新築工事」の審査の状況について、事務局より御説明をよろしくお願いいたします。

○事務局(永井主査)

では、本事業の経緯及び本日の流れを御説明します。資料1を御覧ください。現在は指差しマークがついている、評価書案の手続の段階です。

本事業は、令和6年11月6日に事業者である株式会社ニトリから、環境影響評価書案が提出されました。令和7年1月9日に諮問とともに第1回の審査が行われ、環境影響評価の結果や環境取組の内容について御審議いただきました。本日は第2回目の審査ということになります。

昨年12月7日に開催された住民との意見交換会、及び提出期限12月28日までに提出されました意見書による市民からの意見書、質問書につきましては、前回の審査会にて報告しております。

本日は、前回の審査会及びその後には頂戴いたしました御意見に対する回答を、市民からの意見

への見解も含めて、事業者から説明していただきます。その後、事業者の説明を受けて、御審議をお願いいたします。

その中でさらに審議を深めるべきと感じられた事項や、新たに審査が必要と考えられる事項等が生じるものと存じます。こちらについては、後日改めて、事務局から文書で意見の提出を依頼し、本日御欠席の方も含めて、委員の皆様の御意見を集約させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

各委員から提出いただいた御意見や御質問については、事業者から回答を得て、今後の審議の資料といたします。また、事務局において答申（案）作成にも活用してまいります。

○会長

ありがとうございました。それでは、引き続いて事業者のほうから説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○株式会社プレック研究所

では、事業者見解について御説明させていただきます。

前回の審査会を受けまして、いただきました委員の先生方からの御意見に対しまして、資料2に事業者見解を取りまとめております。

まず、1番目でございます。交通誘導員の配置、誘導標識の設置等に関する御意見について、事業者の見解といたしまして回答させていただきます。

他店舗でも同様ですけれども、ニトリの通常の対応といたしまして、オープンから1～3か月程度、交通誘導員を配置し、状況を見た上で、継続して配置が必要と判断した場合に対応しております。これまでの実績から、1～3か月あれば十分に店舗周辺の交通の状況が分かりますので、本事業におきましても、目途として3か月程度、交通誘導員を配置いたしまして、店舗周辺の交通や歩行者等の通行状況を見た上で、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してまいります。

また、別紙1のほうに誘導サインの計画をお示ししております。右上に示しました出口付近での指定出庫の御協力をお願いする誘導看板の設置ですとか、あと、出庫混雑緩和の御協力をお願いする店内アナウンスを計画しております。

続きまして、2番目でございます。交通対策、また、ライフ様との連携についての御意見でございます。

こちらに関しましては、まずは交通誘導員による誘導と案内看板及び店内アナウンスによる御協力をお願いを実施いたします。また、特定時間帯による混雑が発生する場合等は、店内の告知物での時差来店をお願いするなどを行ってまいります予定です。

駐車場の連携に関しましては、ニトリとライフ様の駐車場を構造的につなげるということは、両施設が「一の建物」とみなされて、共同設置者としての届出等が必要となり、両事業計画の見直し、手続のやり直しが生じ、両事業計画に支障を来します。したがって、物理的な駐車場の一体利用は難しいものと考えております。

なお、ニトリの来店客がライフ様の来店車両で駐車できないような状況は別としまして、ニトリの駐車場に車両を駐車したままライフ様へ徒歩で行かれることについての制限や規制は現状考えておりませんが、開店時より当面の期間は駐車場や前面道路の交通状況を注視いたしまして、必要に応

じてライフ様にも情報を共有の上で、駐車場の運用や管理方法の見直しを行ってまいりたいというふうに考えております。

続きまして、3番目でございます。こちら、工事用車両の路上待機についての御意見でございます。

こちらに関しましては、本事業の工事においては、場内に十分な駐車スペースを確保するとともに、西側隣地を工事用車両の駐車場として借用することといたしました。特に通勤車両など、作業開始前までに入場が必要な工事関連車両は朝の8時までには必ず入場させることといたしまして、それ以外の車両につきましても、朝の通学時間帯と入退場時間が重ならないように配慮してまいります。なお、周辺には路上駐車をすることがないよう徹底してまいります。

続きまして、4番目、吹田市屋外広告物ガイドラインに沿った広告物に関する配慮事項についての御意見でございます。

こちらに関しましては、まず、屋上広告物について、当初の計画でも吹田市屋外広告物条例に定められております建築物の屋上を利用するものに係る基準よりも、さらに配慮した大きさとして計画してまいりましたが、今回、屋上広告物を取りやめまして、壁面サインに変更いたしました。その立面図を別紙2のほうに示しております。

また、事業計画地は、建物の背景が空となるため、建物上部にアクセントカラーを使用しないことといたしました。また、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ております。また、地上設置型広告物についても、中段・下段については、景観に配慮いたしまして地色を白に変更しております。

設置する広告物の数量に関しましては最小限の設置数としておりますが、各方面からの来店をスムーズにするために最低限の広告塔は必要というふうに考えております。

事業者見解の④ですが、表示する情報量に関しましては、店舗名称のみであり、最小限の案内看板としております。こちらについては、他店舗では壁面に「家具・インテリア」等の看板を設置しておりますが、本事業については設置しない計画といたしました。

また、地色を控え目な色彩に統一して町並みに配慮することについては、先ほど述べたことと同様に対応しております。

続きまして、5番目の御意見です。こちらは混雑時の案内に対する御意見になっております。

こちらに関しましては、他店舗の対応例では、交通誘導員による近隣自社店舗の御利用を御案内したケースがございます。これは、満車になった場合に他店舗を案内することを想定しております。また、周辺店舗と共通した販促の施策を行うことで集客の分散をしております。

なお、本店舗の混雑発生の時間帯が特定されるような状況になった際には、その混雑時間帯、また周辺道路の混雑時間帯においても、店内において回避等の告知をしてまいります。そのほか、現時点では駐車場課金による運用は計画しておりませんが、混雑緩和に有効かどうか、状況を見ながら引き続き検討してまいります。

続きまして、6番目、太陽光発電について、設置容量をさらに大きくできないかといったような御意見でございます。

こちらに関しましては、ソーラーパネル、屋上及びペントハウス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、御意見を踏まえて、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、設置枚数を増やしまして、4.51kW増の合計19.68kWとしております。

続きまして、7番目の御意見です。こちらは建設発生土・汚泥の取扱いや処分量削減のための取

組についての御意見です。

御意見を踏まえまして、コンクリートがら及びアスファルトコンクリートの再資源化率を100%と変更しております。こちら、別紙3のほうにもお示しております。

混合廃棄物についてもできる限り分別することといたしまして、再資源化量を増やすよう努めてまいります。また、事業計画地は、隣接する道路にどうしても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るのですが、切土、盛土の調整を行いまして、可能な限り事業計画地内へ埋戻し土として利用するよう努めることとしております。

また、評価書案に示した工事用車両の走行に伴う環境影響予測に関しましては、残土搬出用のダンプトラックの台数を見込んで算出しております。

8番目の御意見は、工事用車両の走行について、日平均値の年間98%値、2%除外値が過少推計になるのではないかという御意見でございます。

こちらに関しましては、日平均値の年間98%値及び2%除外値は、年平均値から変換式を用いて算出しております。御指摘のように走行台数に偏りがあった場合には過少評価となる可能性がございますが、評価書案の284ページにお示しておりますように、事業計画地周辺においては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0.001%~0.07%程度となっております、工事用車両台数が年間の中で大きく偏ったとしても、日平均値の年間98%値及び2%除外値に変化はないものと考えております。

続きまして、9番目、ライフの建設に伴い壁面緑化効果が低下しないかという御意見でございますが、こちらに関しましては、事業地南側の店舗計画では平面駐車場及びスロープとなっており、かつ傾斜地となっておりますため、事業地のほうが、地盤高が高くなっており、評価書案567ページのパースにもお示ししましたとおり、壁面緑化の大半は視覚的、日照的に遮られることはございません。また、事業計画地南側の周辺事業は本事業と同時期に計画されておまして、本事業の壁面緑化がもともとあって、それが周辺事業によって遮られるという状況ではないため、そういった意味での景観・心理面での低下もないものと考えております。

断熱効果の低減に関しましては、定量的に検証することはできませんが、日照が遮られることによる断熱効果を考慮いたしますと、マイナス面のみではないというふうに考えております。

続きまして、10番目の御意見、こちらは眺望点⑬の予測評価の文言についての御意見です。

今回いただいた御意見を踏まえまして、そちらの文言について、「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る。ただし、走行している北大阪急行車両内から事業計画地が視認できる時間は上り下りとも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ある。したがって、景観に著しい違和感を与えるような状況ではないものと予測する」という形に修正をさせていただきます。

また、屋上広告物を壁面サインに変更することにより、圧迫感の低減にも努めました。

続きまして、11番目、こちらは交通シミュレーションの歩行者・自転車の影響の反映をどうするかという御意見です。

こちらに関しましては、画面を共有して、動画を確認いただきながら御説明させていただければと思っております。

(動画上映)

こちら、歩行者・自転車の往来が分かるような、交差点近くを拡大した画面になっております。こちら、小さくて見にくいですが、自転車ですとか歩行者が通っているのが確認できるかと思いま

す。

こちらに関しましては、交通シミュレーションに当たりまして、祝橋交差点の横断歩道及び事業計画地東側出入口にある新御堂筋側道の歩道において、今、再生いたしましたように歩行者・自動車の通行を設定しておりまして、入庫車両が走行する際に歩行者や自転車の通行があれば車両は一旦停止するといったような形で、シミュレーションのほうを行っております。前回御提示した画面では倍速での再生、速い速度での再生でしたので、その点が十分に御確認いただけなかったかなというふうに考えております。

続きまして、12番目の御意見、こちら、国道423号側道の予測結果及び府道、市道での対策、調整経緯についての御意見です。

こちらに関しましては、評価書案の543から545ページに示しますように、交通流シミュレーションで祝橋交差点における国道423号の側道の渋滞を予測しております。その結果、本事業の施設関連車両の負荷により滞留長の若干の延伸、車両2〜3台分の延伸はみられましたが、渋滞長に変化はなく、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、現状からの著しい交通混雑はみられませんでした。なお、シミュレーションによる詳細の渋滞発生状況は、資料編203から239ページ、また、244から253ページのほうにお示しております。

渋滞増加が懸念されますのは周辺事業に起因するところが大きく、574から575ページに示しますように、複合影響予測時に祝橋西交差点から南方向の最大滞留長及び最大渋滞長の延伸が予測されております。したがって、本事業による周辺の一般交通への著しい影響はないものと考えております。

また、周辺道路における渋滞対策や安全対策に関しまして、吹田警察署及び吹田市土木部総務交通室に相談したところ、現状において講じられ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との見解をいただいております。車両の誘導方法や繁忙時における対応等については、引き続き、両者との協議・検討を行ってまいります。

続きまして、13番目、来店客数のデータについての問合せでございます。

こちら、大阪府内の既存店のうち、店舗面積等に類似性が見られる3店舗の中から、店舗面積当たりの来店客数原単位が最も高い豊中三国店の値を今回は採用させていただいております。また、こちら、2021年度の来店客数が大体1,000㎡当たり、平日で180人、休日で507人であったのに対して、直近2024年度には減少しておりまして、平日159人、休日452人という形になっております。

続きまして、14番目、こちら、福祉車両、幼稚園バス、緊急車両への対応などについての対策または調整の経緯についての御意見です。

こちらに関しましては、先ほど申し上げましたとおり、渋滞増加が懸念されるのは周辺事業に起因することが大きく、本事業による周辺の一般交通への著しい影響はないものと考えております。

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ましたところ、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で対策を必要としたことは特にないとの見解をいただいております。

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、出入口に応じ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とどめるなどの対応を行いまして、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。

続きまして、15番目、江坂5丁目方面への来店車両の流入を心配するという御意見でございます。

こちらに関しましては、来店車両が抜け道として使う場合については、来店車両のピーク時間帯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しますが、渋滞長に変化はみられておりません。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5丁目に流入していく可能性は低いというふうに考えております。

また、退店車両が抜け道として使うといった場合に関しまして、周辺事業との複合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の起点は周辺事業の駐車場出入口付近となっております。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るという結果になっております。したがって、この場合も退店車両が混雑を回避して江坂5丁目に流入する可能性は低いというふうに考えております。

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、看板等での注意喚起を当然してまいります。また、周辺道路での対策について吹田警察署及び吹田市の総務交通室のほうに相談したところ、開業後において、車両の流入量の増加に伴い、特に通学児童の安全等に懸念が生じる場合には周辺道路の点検を行い、学校とも連携の上で対策を検討されるとの見解をいただいております。

続きまして、16番目、北側出口より西側の道路の一方通行化を求める声に対しての御意見でございます。

こちらに関しまして、交通規制の実施の可否に関して吹田警察署に相談しましたところ、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いただいております。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ことでした。

このため、本事業におきましては、めどとして3か月程度、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ってまいります。

続きまして、17番目、北側出口及び東側出口の設置の必要性及び北側出口から右折する車の滞留長についての御意見です。

こちらに関しましては、交通混雑の予測の中で、北側及び東側の2か所に出入口を配置する計画に加え、出入口を北側のみ、また、東側のみについて設置した場合の計3ケースの予測を行っております。その結果、出入口2か所の場合がより周辺交通への負荷が小さくなることを確認しております。北側出入口から右折する車の滞留に関しましては、市道に信号待ち車列があれば物理的に出庫ができません。また、場内での滞留あるいは東側出口からの出庫の場合、場内で滞留するか、もしくは東側出口からの出庫に誘導してまいります。

続きまして、18番目、具体的にどのような条件で交通誘導員を配置するのかという御意見でございます。

こちらは、繰り返しになりますが、めどとして3か月程度、交通誘導員を配置いたしまして、入出庫車両が通行車両に与えている状況や駐車場出入口前の横断歩行者への支障が発生する状況等を見た上で、誘導員の増減、再配置について検討してまいります。

続きまして、19番目、祝橋交差点の歩車分離信号や現示の調整についての警察との調整経過についての御意見です。

こちらに関しましては、吹田警察署に相談いたしましたが、新御堂筋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いただいております。

また、本事業では、祝橋交差点の安全確保のため、駐車場出入口を2か所設けて、進行方向に応じ適切な出口に誘導することで、最も交通の集中する祝橋西交差点を右左折する車両が基本的には出ないようにする計画としております。

また、開業後において、車両の流入量の増加に伴いまして、特に通学児童の安全等に懸念が生じる場合には吹田警察署において周辺道路の点検を行い、学校とも連携の上で対策を検討されるとの見解をいただいております。

続きまして、20番目、東側出口の出庫抑制や誘導標識の設置についてでございます。

こちらは、交通流シミュレーションの結果では、祝橋西交差点の渋滞延伸が見込まれる複合影響時にも、第1走行車線の渋滞発生のはじめは周辺事業者の駐車場出入口付近となるため、ニトリ駐車場東側出口から北に向けての出庫はスムーズに行われるという結果になっております。東方向及び南方向に帰る車は北側出口から出庫することで、東側出口から出庫する混雑への影響は認められませんでした。そのため、適切な出口に誘導できるように方向別の帰宅進路を掲示する計画としております。他店舗の掲示例を別紙4のほうにお示ししておりますが、店舗から駐車場へ出る手前などで帰宅進路を示すサインを設置するといったような計画としております。

続きまして、21番目、滞留長についての御質問でございます。

こちらについても、また動画を見ながら御説明をさせていただければと思います。

(動画上映)

こちら、滞留長がゼロの状況は、まず、青で車両がスムーズに流れている状況を示しておりまして、急に滞留長が生じるのは、当該流入部の信号現示が赤現示に切り替わるタイミングを示しております。交通流シミュレーションに関しましてはVissimというソフトを用いておりまして、滞留長は10秒単位で計測しており、10秒間の中で最も長い待ち行列長を記録しております。車両の速度が5km/h以下となった場合に「待ち」と判断いたしまして、最後尾の車が10km/hよりも速い速度で動かした場合に「待ち」が解消されたと判断します。そのため、例えば信号が青に変わり、先頭から車両が動き出して、前方の待ち行列が解消されていった場合にも、後方の車両が待ち状態の場合には、信号から最後尾の車の位置が滞留長として記録されるような形になってまいります。例えば今の画面ですと、前のほうはもう動き出しているのですが、後ろの車が止まったままですので、最後尾の車の位置が滞留長の長さといったような形になってまいります。

続きまして、追加でいただいた御意見ですけれども、景観についての御意見です。景観の調査地点について、周囲の建物などからの見え方を考慮していないといったような御意見でございますが、評価書案の459ページ、460ページに示しております眺望点のうち、④の垂水西橋付近、また、⑩の服部緑地都市緑化植物園、⑭の高川沿い遊歩道については高所からの眺望景観となっておりますが、これらの地点から計画地を視認することはできませんでした。周囲の建物としては、クレヴィア緑地公園の3階及び北大阪急行の車窓について影響評価を行っております。また、北大阪急行の車窓については、先ほど申し上げたとおり修正をしております。屋上広告物については、御指摘を踏まえ、壁面サインに変更したという形になっております。

最後です。ライフの屋上看板及び外観を確認して、広告物の在り方を検討するようにといった御意見でございます。

屋上広告物に関しましては、先ほどから述べておりますように御指摘を踏まえまして壁面サインに変更しております。また、併せて評価書案の567ページに示しておりました複合影響のフォトモンタージュに関しましても、ライフ様の事業計画を確認した上で修正を行っております。なお、評価書では、先ほどの別紙2の後ろにフォトモンタージュをつけておりますが、そちらについても計画を反映して修正します。

事業者見解については以上になります。

あと残り、別紙の5といたしまして、意見交換会及び提出されました意見書、また、意見書の提出締切りを過ぎてから出された意見書についても、御参考としてまとめております。こちらの内容に関しましては、ほとんどが交通安全、交通混雑に関する御意見となっております、これまで御説明させていただきました事業者見解に、ほぼ内容としては含まれておりますので、御説明のほうは割愛させていただきます。

○会長

では、ただいま御説明いただきました事業者見解について、あるいはそれ以外でも結構ですが、何か御意見や御質問等ございましたら、委員の皆様方、よろしくお願いいたします。

○OA委員

まず、21番のシミュレーション結果の滞留長の件ですが、資料編を見ていましたら、例えば251ページを見ますと、交通6の第1車線が全部0mになっていますが、これは赤のときにも1台もないという状況なのでしょうか。

○株式会社プレック研究所

御指摘のとおりです。

○OA委員

では、この第1車線というのはほとんど車が通っていない状況ですか。

○株式会社プレック研究所

信号待ちの車も出ていなかったという形かと思います。

○OA委員

何か少し偏りが大きいのかなという印象でした。

○株式会社プレック研究所

もう一度確認はしておくようにいたします。

○OA委員

お願いします。

○会長

ほか、どうでしょうか。

○OB委員

景観の点で、特に屋上の屋外広告物、屋上看板を取り下げてください壁面看板に変えていただいたところは、すぐ決断いただいて、プラスの方向に進むかなと思っております。

それについて、ちょっと図面で分からなかったのをお伺いしたいのですが、今回壁面看板に変更いただいたのですが、屋上のラインから2m飛び出ている部分があります。もともとの図面を見ると何も飛び出していなかったところが飛び出ている、一応、壁面ということであれば、壁面広告の裏側に空間があり何か用途があると思われそうですが、そこは何なのでしょう。立面図だけではなかなか分かりにくくて、見ようによっては、壁面看板に必要な面積を確保するために高さが増えたのではないかと読めてしまいます。そのあたりもう少し説明を追加いただいて、その合理性を判断したいと思っております。よろしくお願いいたします。

○株式会社T&N北海道設計事務所

建物の高さから2m上げている部分ですけども、こちらは外壁のパラペットを2m立ち上げまして、その外壁面に看板を取付けということなので、屋上につけるというよりは、壁面看板として外壁の部分に貼り付けるようなイメージになっております。

○OB委員

定義上は確かに壁面ですし、今回変更いただいたことはすぐ御理解いただいたと思いつつ、今の説明だと面積を確保するために工夫したと聞こえてしまいます。ちょっとそれは本来的な壁面広告というものではないのではないかなと私は理解してしまうのですが、そのあたり、何か議論はございましたでしょうか。そのまま壁面をそろえて、その高さでおさめるということも検討できるかなと思いますけれども。

○株式会社ニトリホールディングス

今回、屋上看板から壁面看板に変更するに当たりまして、当然景観に配慮しつつも、視認性等をモニタージュ等で確認しまして設置位置等を検討した結果、今こういう形になっているということになります。面積を確保したというより、ある程度高さ等も含めまして今の位置にさせていただいているというような形になっております。

○OB委員

この2mを確保しないと視認されないということが何か示されたということなのでしょう。シミュレーションを拝見すると、別に飛び出していなくても、例えば資料2の別紙2の立面図を見ますと十分視認されるかなとも思われます。スカイラインがそろっているほうが整って、景観としてもすっきり見えますので、できればなるべく凸凹が生じないようにしていただきたいなという思いから言っております。

○株式会社ニトリホールディングス

いただいた御意見を参考に検討させていただきます。

OB委員

壁面看板にさせていただいたうえで恐縮ですけれども、さらによくなれば良いなと思っております。よろしく願います。

○会長

ほか、どうでしょうか。願います。

OC委員

今、B委員からあったところですが、建築物の構造上、壁面とおっしゃられていますけども、景観の観点から見ると屋上広告物と同じものが設置されていると思います。これは確かに構造上、壁面サインなのかもしれませんが、屋上広告物の設置に関する基準等の趣旨、目的でいきますと、屋上に凸凹があるものがないようにすっきり収めるというのが景観的配慮だと思いますので、十分に御検討いただきたいというふうに改めて私も意見させていただきます。

○会長

ありがとうございます。では、検討していただくということでお願いいたします。

ほか、どうでしょうか。

OC委員

それで、何点か質問をさせていただきたいのですが、本来は1回目のときに意見しておくべきことだったかもしれませんが、まず1点は、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するということで、もう一度、どこかで説明あったかもしれませんが、周辺建物の色彩というのはどのように読み取られて、今回、どの辺りが調和しているというふうにして考えたらいいのでしょうか。

○株式会社T&N北海道設計事務所

周辺との調和ということで、今、建物の周りにマンションが何軒か建ってしまっていて、そちらがタイル調か、塗装でも茶色系の建物が何棟かあるので、今回、ニトリで使っている外壁の色は、下側が茶系の落ち着いた色、上のほうの外壁に関してもアイボリー系の色を採用していますので、そういうマンションとの兼ね合いを見て、この色で調和しているというふうを考えて計画しております。

OC委員

了解しました。ありがとうございます。周辺の建物の状況がよく分かりましたので、それに合わせてということがよく分かりました。

それと、あともう1つが、今回、緑化計画のところで改めてこれはお願いになろうかと思いますが、南側の店舗、ライフの建設計画がおおむね分かって、そういう意味でいきますと、今回の南側の壁面緑化が特に景観向上上、非常に重要になってくるということと、また、南側の立面図、それから西側でも高さ10mの壁面緑化をされて、これらも景観形成の向上に向けて非常に重要なものだということで、随所で計画をされていますので、現実的には高さ10mの壁面緑化も可能かと思いますが、それを維

持していく、もしくは管理していくということでございますと、供用後の維持管理が非常に重要になってこようかと思っておりますので、そのあたりは供用後、十分に配慮していただきますようよろしくお願いします。今回、出されているものが現実、ちゃんと絵のとおりになるように、維持管理のほうを改めてお願いをしておきたいと思っております。

○株式会社T&N北海道設計事務所

分かりました。

○会長

では少し私のほうから。車の誘導員を3か月ぐらい配置して、様子を見ながら次のステップを考えていくと、そういう話だったのですが、説明の中で既存の3店舗、近隣の3店舗があるという話ですが、そこではどういう状況ですか。3か月たったら誘導員の方はいらっしゃらないのか、あるいはずっと誘導されているのか、そこら辺の状況はどうでしょうか。

○株式会社ニトリホールディングス

既存の3店舗の歩行者の状況と車の出入りの状況によって異なってはくるのですが、配置していない店舗もございますし、日曜日、祝日のみ配置しているといった店舗もございます。お客様の数と、歩行者・自転車の錯誤が発生しているかどうかによって対応を変えているという状況です。

○会長

分かりました。

では、ほか、どうでしょうか。

○OD委員

ちょっと聞き逃していたら大変恐縮ですけれども、このシミュレーション、3パターンやられていたと。1ケース目が2か所設けられていると思いますが、その際に、東側の出口からは側道を北側に行くというようなことは想定されないシミュレーションという。これはどちらでも行けるということですか。もう少し、説明をいただけると。

○株式会社プレック研究所

まず、交通のそもそもの来店退店車両の経路といたしまして、東側の出入口に関しましては、南から来店した車両が入ってくる。東側出口から出ていく車両に関しましては、側道を北向きに行く車両のみが出ていく形になっております。南側に帰っていく車に関しましては、北側の出入口から右折で出庫いたしまして、祝橋の交差点を真っすぐ進み、さらにまた右折で南に戻っていく車両の経路になっております。北側から来る車両に関しましては、北側出入口から入る、そういった形でシミュレーションのほうを行っております。これが東側出口1か所のみにした場合には、北側から来る車両に関しましても、南側のほうへ大回りいたしまして、南側からまた北向きに上がってきて入ってくる形で、側道に交通が集中してしまうというふうに考えております。

○OD委員

そういう意味では、多分説明にもあったとおり、このどちらの出口から出るかというのは南に行くか北に行くかによって違うと思いますので、そのサインが先ほどの資料だとエレベーターのところにあるのでしょうか。この駐車場内の東に出るか北に出るかという分岐点、多分止まれのサインがあると思うのですが、そこには特に置かないという、そういう認識で間違っていないでしょうか。

○株式会社ニトリホールディングス

具体的な建物の中のサインは確定していませんが、通常では、お客様に分かりやすいようにまず地図を載せた経路図を掲載して、そのように帰ってください、お待ちくださいという御案内をします。あとは場内ですね、どちら方面に帰りたい方はこちらが出口ですというような分かりやすいサインを掲示する予定はしています。

OD委員

別紙1のほうにはまだそれが書き込まれていないということで、追加されるということでしょうか。

○株式会社ニトリホールディングス

そうですね。主に外回りについて、今、サインプランがあるのですが、建物の中、お客様の車の順路とか、そういったところで表示していく予定をしています。

OD委員

分かりました。ちなみにこれはバイクに関しても同様の経路をといることを想定されているということでしょうか。

○株式会社ニトリホールディングス

そうですね。今のところ、オートバイについても車と同じような経路を想定はしています。

OD委員

ありがとうございます。

○会長

ほか、どうでしょうか。

OE委員

いただいた資料の16番の項目ですね、住民の方の説明会とかも参加させていただいて、やはり東側に、住宅地のほうへ抜けていくことをかなり懸念されていた印象があって、今回示していただいたとおり、対策というのもしていただけるということなので結構かと思いますが、3か月めどとしながら、場合によっては追加対策もしていただくということで、そこはしっかりしていただきたいということを改めて申し上げたいのと、もう1点ちょっと気になるのは、例えばオープン当初とかだと、入店するつもりで西側に曲がってきたけど何かすごく入りづらくて、そのまま抜けるというようなことも考え得るかなと。今、退店のほうの対策というのが結構考えられていると思うのですが、入店時の回避行動みたいなもので、そのまま西側へ抜けて、もうお店に寄らずに抜けていってしまうみたいなことというのは

想定されないのかということ、交通シミュレーションは条件次第だと思うのでなかなかそういうのが出てこないのかもしれないですが、入店しようと思って、すごく渋滞してしまっているの、入店する側が。そのまま西側に抜けていくみたいなことは想定されないのか、もし想定される場合は、そういうときには何らかの対応って取り得るのかというのがもしあればお教えください。

○株式会社エスパシオコンサルタント

想定をしている経路の誘導に関しての実効性に関しての広い御意見だと思うのですが、お話ありましたとおり、まず一般的なお話として、御案内させていただく経路を周知させていただく方策として、やはり来店よりも退店車両のほうが実際コントロールしやすい。特に来られた方に関しては、先ほどニトリさんからお話がありましたとおり、敷地の中に滞留しているお客様に対して掲出をさせていただくとか、駐車場の場内の車路の中で方面別に順路を示して帰っていただくということで、それは案内しやすいですし、特に出口部で、今回でいくと特に北側の出口から右折をしていただくというところを一旦敷地の中できちっと周知できますから、その点についてはやはり退店のほうが御案内しやすいということはまず一般的にあります。

来店に関してはこれから来られる方になりますので、そのあたりはホームページでの御案内だとか、そういったものがメインにはなってくるのですが、まず施設計画の前提として、この経路が現実的に来やすいかどうかと考えたときに、北側と東側に方面別に分けて入口を持ってくることで直線的に来やすい経路設定としていますから、北側から来られた方は北側の入口が入っていただく、南側から来られた方は東側から入っていただくというのは、一番現実的かなと思っております。

あとは、駐車場の中に入ってこれなかったときに、それが周囲のほうに迂回してしまうとかという可能性はあると思いますので、現状、施設計画としては、建物内の駐車場の形式を取って、しっかりと引き込めるスロープを長く取って駐車場内に滞留できるような構造とはしているの、あとは実際開店をしたときの状況の中で、3か月程度、今、ニトリさんのほうでは交通誘導員を配置していただく形としていますから、その中で実際起き得る問題というのは情報収集をして、個別に対策を講じていくというような形になるのではないかなと考えています。

○OE委員

ですので、例えば祝橋交差点のところで入店に関してコントロールするような誘導員みたいなもの、北側は今、入店できません、みたいなもので、東に曲がらずに、そのまま南に下らせていくような対策とかも含めて、東のほうに車が基本的には行かないように徹底をいただけたらいいかなと思いますので、その辺もちょっと御検討を、幾つか多分あると思いますが、御検討いただければと思います。

○会長

まだ意見あるかと思いますが、時間が押し迫っているので、もしここで1つ何か言いたいという方がいらっしゃったら1つだけ受け付けますが、よろしいでしょうか。

では、このあたりで本件に関する第2回の審議を終了したいと思います。冒頭に事務局のほうから説明がありましたように、後日意見の集約があるということですので、今日、御意見を出せなかったという場合につきましては、その際に御意見をいただきたいと思います。ということで、次第2についてはこれで終わりたいと思います。

続きまして、次第3に移りたいと思います。事業者の皆さん、どうもありがとうございました。御退出

よろしくお願いいたします。

(事業者退出)

3 [審議事項] 千里津雲台団地 団地再生事業

(事業者入場)

○会長

続きまして、次第3の審議事項「千里津雲台団地 団地再生事業」の審査の状況について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局(永井主査)

それでは、本事業の経緯及び本日の流れを御説明いたします。資料3を御参照ください。現在は指差しマークがついている、評価書案の手続の段階です。

本事業は、事業者である独立行政法人都市再生機構西日本支社から、令和7年1月29日に、環境影響評価書案が提出されました。令和7年3月10日に諮問とともに第1回の審査が行われ、環境影響評価の結果や環境取組の内容について御審議いただきました。本日は第2回目の審査ということになります。

3月4日に開催された住民との意見交換会で出されました市民からの意見につきましては、前回の審査会にて報告しております。その際、意見書による市民からの意見につきましては、3月10日までに提出された意見はないと御報告しておりましたが、その後、提出期限の3月22日までに提出された意見が2件ございました。それについては、この後、御報告いたします。事業者には、3月28日に送付しております。

ですので、本日は、前回の審査会及びその後に頂戴いたしました御意見に対する回答を、市民からの意見への見解も含めて、事業者から説明していただきます。その後、事業者の説明を受けて、御審議をお願いいたします。

その中でさらに審議を深めるべきと感じられた事項や、新たに審査が必要と考えられる事項等が生じるものと存じます。こちらについては、後日改めて、事務局から文書で意見の提出を依頼し、本日御欠席の方も含めて、委員の皆様の御意見を集約させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

各委員から提出いただいた御意見や御質問については、事業者から回答を得て、今後の審議の資料といたします。また、事務局において答申(案)作成にも活用してまいります。

○会長

それでは引き続き事務局から、(2)住民からいただいた御意見について、御説明をお願いいたします。

○事務局(永井主査)

それでは、資料4を御参照ください。

意見書の募集期間は令和7年2月5日から3月22日まででございました。意見書の提出総数は2通2件、いずれも津雲台3丁目の住民の方からでした。意見書の内容は別紙1にまとめておりますが、高層建築物の建設について、また工事期間中の周辺の交通安全等について、御意見が提出されています。こちらについては、本日、事業者から見解が示されます。

また同じく3月22日まで、事業に対する質問書も募集いたしましたが、そちらについては、提出がございませんでした。

○会長

それでは、引き続いて事業者より説明のほうよろしく願いいたします。

○OUR都市機構

最初に少し御挨拶させていただきます。千里津雲台団地の団地再生事業に係る環境影響評価書案につきましては、3月10日の第1回の審査会、及び4月7日付の委員の方からの意見書にて貴重な御意見をいただきました。ありがとうございました。その後社内で検討をして、本日、事業者回答などを作成しお持ちいたしました。当機構は団地再生事業を通じ今後も良好な居住環境の整備に努めてまいり所存でございます。本日の審査会での皆様の御意見、御指摘を踏まえて、環境負荷の低減と安心安全のまちづくりを進めてまいりたいと思っておりますので、本日はよろしくお願いいたします。それでは御意見に対する事業者の回答等、詳しい説明につきましては、担当から御説明させていただきます。

○OUR都市機構

まずお手元の資料5-1を御覧ください。評価書案に対する意見書での周辺住民様からの御意見に対し、回答をお示しさせていただいております。

No.1については、G、H、I棟の建物の高さに関する御意見でございます。こちらについては、G、H、I棟の配置や高さについては、周辺の景観や日照に大きな影響が生じないよう、複数案の検討を行っており、隣接する建物とのバルコニーの見合いを避けた建物配置とし、階数については、高度地区の制限高さより、一層下げた現在の計画としているため、計画の見直しはできかねます。また、G、H、I棟の設計地盤面を下げた場合、敷地全体での高低差処理のための造成工事が大幅に増加し、工事の長期化や周辺環境への影響増が避けられないことから、こちらも対応できかねます。続いてNo.2については、事業計画地東側の道路の通行に関する御意見でございます。こちらについては、当該道路については大型自動車等の通行規制の対象道路ではございませんが、今後所管警察と北側道路の大型車両通行について協議し、敷地周辺道路の交通量の平準化を図ってまいります。次のページのNo.3については、工事車両の出入口に関する御意見でございます。こちらについては、工事計画上、東側道路の出入口を使用せずに工事を行うことは困難ですが、工事の施工業者決定後、東側の出入口の使用頻度を減らせないか改めて検討する予定です。次のページのNo.4については、事業計画地南東角の安全対策に関する御意見でございます。こちらについては、横断歩道の設置について、所管警察と協議を行います。また、必要に応じて交通誘導員の配置を検討いたします。続いてNo.5については、G、H、I棟の建物高さに関する御意見でございます。こちらについては、No.1と同様の御意見・回答になりますので、説明は割愛させていただきます。続いてNo.6について

はD1、D2棟の建物高さに関する御意見でございます。こちらについては、D1、D2棟の階数を増やした場合、C棟、D1棟の1階部分に、建築基準法の定める日照を確保できず、住戸として使用できない箇所が発生することから、採用できかねます。以上が意見書に対する回答になります。

続きまして資料5-2を御覧ください。前回の審査会でいただきました御意見に対し、回答をお示しさせていただいております。初めに、No.1については、耐震等級Ⅰの表記に関する御意見でございます。こちらについては別紙2-1のとおり、評価書において、「耐震等級Ⅰを取得する」の表現は取りやめ、「耐震性を確保する」と修正いたしました。続いてNo.2については事業計画地東部分の内水氾濫想定区域に関する御意見でございます。御指摘のとおり、新たな出入口の設置により、敷地の一部について浸水するおそれがございますので、別紙2-2のとおり修正しております。なお、住宅等を建設する用地や避難経路については、大規模な浸水は生じないと考えております。続いてNo.3については、建設発生土に関する御意見でございます。現計画については最低限の造成による計画地盤高の設定を行っておりますが、敷地の高低差が大きいことから、これ以上の建設発生土の削減は困難です。同時期に工事を行う千里ニュータウン内の事業地区や公共事業への流用により、建設発生土の運搬による環境負荷や、処分する残土量の削減を図ってまいります。次のページのNo.4については、駐車場の削減に伴う代替緑地、プレイロットに関する御意見でございます。こちらについては削減する駐車場台数127台分の駐車施設の区画の合計面積のうち、2分の1に当たる面積としております。具体的には730㎡ですので、評価書にて記載いたします。また、緑化率に計上されない面積を約800㎡としていますが、あわせて詳細な記載といたします。こちらについては、別紙2-3の緑化計画のうち「芝」が該当します。続いてNo.5については、環状交差点の交通量調査に関する御意見でございます。こちらについては、ラウンドアバウト内の横断歩道を連続して利用した場合はダブルカウントしております。続いてNo.6についてはバリアフリー動線に関する御意見でございます。こちらは、バリアフリー動線上の線は階段ではなく、踊り場を示しております。詳細については別紙2-4を御覧ください。動線の勾配は8%以下に適合した設計としております。高低差の大きい敷地南西部の一部については基準の8%に近い勾配になっておりますが、全体的には1%前後の緩やかな勾配になるよう設計しております。次のページのNo.7については、建設汚泥に関する御意見でございます。こちらについては御指摘に沿って、別紙2-5のとおり、汚泥に関しては産業廃棄物の項目に記載する形で修正を行っております。続いてNo.8については、省エネ設備と家賃の関係性、太陽光発電設備や容量に関する御質問でございます。こちらについて、まず家賃に関する御質問については、経営情報に関わるため、回答を控えさせていただきます。太陽光発電設備の容量に関しては、日中の共用部の消費電力として1棟あたり3.5kW、余裕を見て4.5kWと算定し、その負荷を賄う必要最小限のシステム容量として、1棟あたり6kWの太陽光発電設備の設置を予定しております。続いてNo.9については、保存樹木に関する御意見でございます。保存樹木周辺についても造成は行いますが、配慮しながら高低差処理を実施し、樹木を保存する計画です。保存樹木の位置については、別紙2-3を御覧ください。続いてNo.10については、緑化計画における潜在自然植生種の表記に関する御意見でございます。こちらについては、本事業の緑化計画のコンセプト、植栽の選定方法について整理しました。評価書での記載方法は、別紙2-6のとおり修正しております。以上が、前回の審査会でいただきました御意見に対する回答になります。

続きまして、資料5-3を御覧ください。審査委員等からの御意見に対する回答をお示しさせていただいております。まずNo.1については緑化計画に関する御意見でございます。本事業の緑化計画においては団地の地形や住棟配置を活かして、歩きながらシークエンスの変化を生む植栽をコンセ

プトに計画しております。地域景観との調和を図りつつ、団地の特徴ある緑景観を創出するため、樹種選定は団地既存植栽樹種や公園の樹木、街路樹の樹種に加えて、新たな樹種を導入する計画です。また、防災面においては、敷地内の雨水貯留・水循環を目的としてグリーンインフラの導入や、猛暑・ヒートアイランド対策として、緑化率に計上されない緑被地の確保を計画しております。これらにより、多様性豊かな緑地環境の形成を目指す計画としております。緑化計画については、別紙2-3を御参照ください。続いてNo.2については、カーシェアリング、EV充電設備の導入に関する御意見でございます。計画している駐車場台数については、千里ニュータウン内で先行して建て替えを行った団地における駐車場契約状況なども考慮し設定しているため、不足することはないと考えています。そのため、カーシェアについては管理開始後、需要状況を確認しながら導入を検討いたします。EV充電設備については、URとしては配管設備のみを先行実施し、充電施設については管理開始後、需要状況を確認しながら導入を検討いたします。導入する際は、EV充電設備の設置、管理から充電サービスの運営までを全て一括で公募し、民間事業者に委託する形での導入を想定しております。続いて、No.3、4については、グリーンバンクシステムに関する御意見でございます。本事業においては、既存樹木であるクスノキを1本シンボルツリーとして保全し、また敷地北側に一部樹木の移植を9本計画しております。位置については別紙2-3を御参照ください。また、やむを得ず伐採するものについては、チップ化等により再資源化を図る計画としています。さらに集会所など共用部の内装仕上がりとして、団地内で伐採する樹木の活用を検討しております。既存樹木や団地内建材の活用事例については、別紙3-1のとおりです。続いてNo.5については、アスベスト含有建材に関する御意見でございます。アスベストの含有状況については、除却・基盤整備工事の施工業者が決定後、改めて施工業者により調査をするため、現時点では回答できませんが、施工後の環境取り組みの実施状況の報告において御報告させていただきます。続いてNo.6については、太陽光発電設備付きカーポートの導入に関する御意見でございます。こちらについては、本事業においては屋根付き駐車場の整備を予定していないため、太陽光発電設備付きカーポートについても導入しない予定です。次のページのNo.7については、EV充電設備の導入に関する御意見でございます。EV充電設備については、No.2と重複する内容のため説明は割愛させていただきます。なお、導入する際には使用する電力を再生可能エネルギー電力とすることを併せて検討いたします。続いてNo.8については、太陽光発電設備の有効活用に関する御意見でございます。こちらについては、まず蓄電池についてはコストの観点から採用を見合わせております。また、住戸専用部分での電力利用については、住棟屋上だけでは全住戸分を賄うだけの太陽光パネルを設置できないこと、及び公平性の観点から、一部の住宅のみでの利用は難しいと判断し、共用部分のみでの電力利用を計画しております。No.9については、カーシェアリング、EVカーシェアに関する御意見でございます。カーシェアについては、No.2でも回答したとおり、管理開始後、需要状況を確認しながら導入を検討いたします。その際には、EVカーシェア事業の導入についても検討いたします。No.10については、蓄電池の導入に関する御意見でございます。こちらについてはNo.8で回答したとおり、コストの観点から採用を見合わせております。次のページのNo.11については街路灯の動力源への再生可能エネルギーの活用に関する御意見でございます。こちらについては、小型風力発電及び小型ソーラーパネル付きのポール灯を6本、ソーラーパネル内蔵型の庭園灯を200台設置予定です。No.12については、ペロブスカイト太陽電池等の新技術の導入に関する御意見でございます。ペロブスカイト太陽電池については現時点で広く普及している技術ではなく、維持管理の観点も考慮し、本事業への導入の予定はございません。URとして新技術の導入拡大については引き続き検討いたします。No.13については、

太陽光発電設備の容量に関する御質問でございます。こちらについては資料5-2、No.8と同様の御質問のため、説明を割愛させていただきます。次のページのNo.14については、クールスポットの導入に関する御意見でございます。こちらについては、敷地北東及び南西の街角広場と南東の団地出入口付近で樹木の木陰になる部分にベンチを設置し、木陰で休憩ができるような空間を計画しております。No.15については、グリーンインフラに関する御意見でございます。こちらについては、雨庭については計40㎡程度、緑溝については約140m計画しております。位置については別紙2-3を御参照ください。グリーンインフラの管理については、先行して導入しているUR他団地においては、通常の団地の屋外管理にて問題は生じていないと確認しておりますが、今回の整備内容についても同様の対応で維持管理上問題ないか検討いたします。No.16については工事関連車両の場外待機の禁止に関する御意見でございます。こちらについては、工事車両の入場が規制される通学時間帯を含め、場外に車両が待機することがないように、工事の施工業者に指導いたします。No.17については、エネルギー効率の高い照明制御システムの導入に関する御意見でございます。共用部の照明制御については、時間制御、自動点滅器を用いた明暗での制御に加えて、タスクアンビエント照明の導入により省エネルギー化を図ります。No.18については木材の利用に関する御意見でございます。木材の使用についてはNo.3、4でも回答いたしましたが、集会所などの共用部の内装仕上げ材として木材の活用を検討しております。次のページのNo.19については宅配ボックスの設置個数に関する御質問でございます。こちらについては、団地全体で約350戸、1棟あたり35個程度を計画しております。No.20については、ごみ置き場の屋上緑化に関する御質問でございます。こちらについてはごみ置き場6ヶ所で約140㎡程度の屋上緑化を計画しております。位置については別紙2-3に記載しております。No.21については、埋蔵文化財に関する御意見でございます。こちらについては、遺構、遺物等を発見した場合は、関連法令等に基づき適切に対応いたします。No.22については、共同住宅における省エネルギー対策の先進事例調査と本事業での取り組みの比較に関する御意見でございます。こちらについては、評価書では、別紙3-2のとおり、より詳細に記載し併せて導入可能性の検討の内容について記載いたします。次のページのNo.23については、緑のカーテン作り支援に関する御意見でございます。こちらについては、居住者の要望に応じて実施しているため、希望があれば支援する予定です。No.24については、建設発生土の運搬に係る環境負荷量の評価に関する御意見でございます。こちらについては、本事業と同時期に工事を実施する千里ニュータウン内の事業地区において盛土の計画があるため、本事業で発生した建設発生土のうち約1万㎡の流用や、公共工事土量調査等の活用による公共事業への流用を検討しておりますが、設計内容、工事工程が未確定の状況ですので、具体的な数量にて環境負荷の予測を行うことは困難と考えております。なお、建設発生土の運搬に係る環境負荷については、現在の搬出量の予測に基づき、必要となる大型車両台数を想定し、これを含め予測を行っており、運搬による影響を見込んだ予測結果となっています。No.25については緑化面積に関する御質問でございます。こちらについては建て替え後、建築面積及び車路、歩道、広場、空地の面積が増加するため、緑化面積については減少します。No.26については樹木の保全に関する御意見でございます。こちらについては、本事業では高低差処理の造成の工事の範囲が広く、移植先の確保が困難なため、全数の移植は困難ですが一部樹木については移植を予定しております。次のページのNo.27については、緑の量的減少に関する質的対応に関する御意見でございます。こちらについては、No.1で回答したとおり、緑の質を現況より向上させるため、利用面、景観面ともに、より良い屋外環境を創出できるような緑化計画としております。No.28については、景観評価に関する御意見でございます。こちらについては、隣接する

マンションへの影響を考慮して、景観4の地点での予測を追加で行っております。また、計画建物の高さによる影響は視点場が低い方が大きく感じられるため、地盤面における評価により過小評価することなく、予測できていると考えております。次のページのNo.29については、団地西側歩行者動線からの景観配慮に関する御意見でございます。こちらについては、団地西側の千里さくら通りについては、歩道と事業計画地の間に樹高の高い街路樹があること、事業計画地内の車路等もあり、住棟壁面までの距離を確保していることから、大きな影響はないものと考えます。また、事業計画地内の歩行者動線からの圧迫感については外壁面の色の塗分けにより軽減を図っております。No.30については、敷地北東出入口設置に伴う敷地の内水浸水に関する御意見でございます。敷地北東部についてはハザードマップ上、敷地外に0.3m未満の内水浸水の想定がなされております。当該部分は、新たな出入口を設置することにより、歩道との段差はなくなりますが、歩道と車道との段差の状況を考えると、防災面で避難に支障が生じるような大規模な浸水は、敷地内では発生する可能性は低いと考えております。No.31については、景観への影響に対する事後調査に関する御意見でございます。こちらについては御指摘を受け、事後調査は施設完成後1回、予測地点の中から5地点程度を選定し、実施することといたします。No.32については、資料編、交差点需要率算定表に関する御質問でございます。こちらについては資料に記載のとおりになっております。

○会長

ただいま質問に対して事業者の見解について説明いただきました。これに関して、御意見や御質問ありましたら、よろしくお願いいたします。

○OA委員

先ほどの資料5-3の2番目についてですが、今回カーシェアとEVの充電施設が管理開始後に需要状況を確認しながら、と言われていたのですが、結局これは入居後では遅いと思ってしまっていて、結局は募集をする段階で少なくともある程度は整備しておいて、それを元に入居していただくという形にしないとなかなか効果が出ないのかなという気がしています。あともう一つ、No.24の建設発生土を削減できないかという点についてですけど、もしこれ以上無理ということでしたら、少なくとも盛土切土の造成図とか、あとは基礎の掘削の図面とか、そういうのを示していただいて、これ以上盛土ができないというのはきちんと説明していただきたいと思います。

○OUR都市機構

まず、カーシェアでございますが、入居時からやらないと効果がなかなか出ないという御指摘でしたけれども、カーシェアについては当機構が直営でやるのではなく、民間事業者に公募をかけてやっていくということになろうかと思います。もし必要があるというのであれば、管理開始後に民間事業者にはヒアリング等をして、参加意欲のある方について選定をして、カーシェアを導入していきたいと考えているところでございます。あともう一つ、No.24の造成ですけども、これ以上、造成計画や地盤高の設定の変更をして残土の搬出を減らすというのは難しいかと考えてございますので、造成図については、次回にお示しできるようにしたいと考えてございます。

○OA委員

お願いします。

○会長

ほか、どうでしょうか。

○OF委員

No.28についてお伺いしたいのですが、これは景観4の地点というのは隣接するマンションの影響を考慮して、加えていただいたということですが、これは多分出入口付近ということなので、出入口付近のちょうどアイレベルで確認しているという形だと思いますが、隣接するマンションへの影響を考慮ということでしたら、このマンションは何階建なのでしょう。

○OUR都市機構

隣接のマンションさんは11階建てでございます。

○OF委員

そうしましたら、例えば中途階などから、眺めとかそういうものも影響する内容かと思しますので、そういう確認というのは可能かと思えますけれども、いかがでしょうか。

○OUR都市機構

例えば5階なら5階でということだと思いますけれども、今の予測は、フォトモンタージュという方法でやっておりまして、現在の眺めのものに、計画を合成していくという形でやっております。個別の住戸に立ち入って現況写真を撮るというのはなかなか難しいのかなというところと、お部屋がいっぱいありますので、ある特定の方のところだけ景観評価をするということは、不公平感も生じてしまうのではと考えてございます。我々としては、敷地境界の道路ギリギリのところでは隣のマンションからの眺めを評価したいと考えているところでございます。

○OF委員

住民の方々、ここのマンションの方がどうかというのはちょっとわからないものですが、意見書の方、住民から意見書が出ている中で、例えば心理的に圧迫とか、そういうキーワードが出ているかと思えます。そういうことを、実際にどういう見え掛かりがあって、心理的圧迫が本当にどれぐらいになるかというようなことを、確認するための材料として、例えばマンションのある部分からフォトモンタージュができるような地点をもし可能ならば何か探していただいて、景観検討の材料にするということとは可能かどうかということで、可能ならばそういう検討をしていただければという要望ということで、おすすめしておきたいと思えます。例えば構造の方は、詳細がちょっとわからないので何とも言いようがないですが、何か隣棟からの見え掛かりがどういうふうになるのか、というようなことを、景観上その確認をするということや、また心理的圧迫というのは、本当にどの程度の形になるのかということを確認するという意味合いから、そういう可能性も含めて、御検討いただければと思います。

○OUR都市機構

隣接のマンションにつきましては、団地側を向いているのがバルコニー面で、共用部というものが団地側にはないと記憶しております。必ず実施というのは難しいと思いますが、もう一度現地を確認

いたしまして、検討させていただきたいと思っております。

○会長

どうでしょうか？

○OC委員

緑化計画についてよくわかりました。事業内容の変更を求めるものではありませんが、今回、敷地全体に渡って造成をしないと、今回の事業が成立しないということになりますと、基本的に樹木の保存はないということがよくわかりました。それで、御社で進められてきたグリーンバンクシステムは、極力建て替えに伴って既存樹木を保存する、移植をし、やむを得ず伐採するものについてはリサイクルをするということの考え方を一時期持たれていたかと思いますが、今般はそういうわけにはいかないということになりますと、例えばNo.3の回答は逆と思っております、「やむを得ず伐採するものについては」ではなくて、基本的に伐採なのです。その中でも唯一残ったものを大事にします、ということではないかと思えます。No.4において、よくわかりました。保存樹木1本で移植樹木は、とにかくサルスベリとかキンモクセイ等を探していただいたのかもしれませんが、今の団地の記憶ということになりますと、ケヤキやシラカシ、メタセコイアなどが団地の記憶を継承する大径木であったのかな、そういったことが今回、全体の地形造成においてなかなか保存することができないということになりますと、基本保存することができないということをちゃんと事業者として回答すべきではないかなと思います。少し気になったのが、No.26ですね。No.26に対する回答が、既存樹木については全数調査を行いました。今回、高低差処理の造成工事の範囲が広く、移植先の確保が難しいため、これおかしいと思いますが、高低差処理の造成工事の範囲が広く、樹木を保存することは基本的に難しい。ただし、北東の広場についてはシンボルツリーとしてクスノキ1本を残したと。次に、移植先、これは造成工事とは関わらずいろんなところで移植先を探せるかと思えますので、移植先を検討した結果、適切な移植場所がなかったということになるかと思えますので、「造成工事の範囲が広い」は保存樹木に対する理由であり、移植に対しては別途理由があったかと思えますので、場合によっては健全な樹木を保存しなかったのかもしれませんが。適切に御回答いただいたらいいかなと思います。御検討いただければと思います。決して事業計画を変更するものではありません。

○OUR都市機構

御指摘ありがとうございます。先ほど言ったNo.26の回答の意味合いでございますけれども、今回の移植につきましては、1回仮移植してまた戻すというわけではなくて、造成をする段階のところ、あまり造成がないところに移植をするという形で、そのままずっと残しておくということでございます。ですので、造成する面積が広く、1度の移植で済むような本移植先というところがなかなかなかったということで、このような形の文章にさせていただいているところでございます。

○OC委員

随所に「やむを得ず」、よく状況はわかりますけども、「やむを得ず伐採する」のについてはやむを得ずじゃなくて基本伐採するので、「伐採するものについては」ではないかなと思います。今回全数調査されて樹木何本あったのですか。

OUR都市機構

ちょっと今すぐに何本あったかっていうのは手元に資料がないのでお答えできません。

OC委員

申し訳ないですけども、ちょっと細かいことをこだわっているかもしれませんが、保存樹木1本、移植樹木9本でしたかね。ということていくと、基本は伐採ですので、まるで保存されて移植されて、やむを得ず伐採するというふうに聞こえますので、実態をきちんと正しく伝えていただければと思います。

OUR都市機構

御指摘ありがとうございます。その点に関しましては、回答の方を修正したいと思ってございます。

O会長

ほか、どうでしょうか。私、御存知でしたら教えていただきたいのですが、EVのカーシェアリングという話が出ているのですが、入居した後調査して設置するという話ですけど、今現在こういう大規模な団地、集合住宅で、カーシェアリングが実際に行われている事例というのは、結構たくさんあるものですか。そこら辺の状況を御存知でしたら教えていただきたい。

OUR都市機構

ありがとうございます。たくさんあるかどうかは回答できないのですが、既存の団地でカーシェアリングを導入しているところはそれなりにあります。

O会長

それは事業としては成り立っていると考えていいのですか。そのカーシェアリングというものは。

OUR都市機構

カーシェアリングそのものは、URでは直接は行ってはおりませんので明確にはお答えできませんが、今公募をしてやっているとすることは事業として成り立っているということなのかなと考えてございます。

O会長

はい。わかりました。他はどうでしょうか？

OG委員

資料5-3のNo.22に関するコメントというか、お願いのようなことがありまして、いわゆるカーボンニュートラル分野における最先端の先進的事例とその実行可能性について、考え方を記載してほしいということで、別紙3-2という形で、いわゆるカーボンニュートラル分野の次世代でやるべきことのインベントリが出てきて、それをどういうふう to 実施していくかがしっかり検討されていると。大変素晴らしいと思います。ですので、欲を言いまして、例えば12-10からの生き物の項目、例えば動物植物生態系、緑化とか、景観も含めてでしょうけど、そのいわゆるネイチャーポジティブに近いところでも最

先端のことを、例えばグリーンインフラ導入するとか、いろんなことを書かれていると思いますが。ですので、ネイチャーポジティブ分野でも先進的取り組みのこの表のようなものを作っていただくと、今回の取り組みが非常に先進的であるということをしっかり説明できるのかなと思うので、ぜひ御検討ください。ついでに言うとサーキュラーエコノミー分野の廃棄物周辺のところでも一度御検討いただければ良いかなと思います。

OUR都市機構

できるかどうかわかりませんが、上手くまとまれば検討させていただきたいと思います。

○会長

はい、他どうでしょうか。

OE委員

分かれば教えていただきたいのですが、一応国の方針としては脱炭素ということで2035年の新車販売については電動車という表現をしているので、緩やかに電動車の方にシフトしていくと思うのですが、そういう観点でいくとEVの充電施設というのはこれから必須になってきて、特にこういう集合住宅になってくると結構大きな問題になってくるのですが、その中でNo.7のあたりにEV充電器のことに対する回答をいただいているのですが、後付けでも十分対応できそうなのか、そもそも一定程度のものというのは準備しておかないと、結局追加コストが余分にかかってしまうようなことがあるので、2035年新車販売が停止ということですが、

2035年全部が電動車になるわけではないと思いますけれども、緩やかに変更していく中で、ニーズとしてあるものが10年後、20年後と割と近いスパンで想定されていると思うので、そういうことに対する対応とか見解とか、もしおありでしたら教えてください。

OUR都市機構

EVの充電施設につきましては、後からでも設置することは可能です。電気の引き込みは必要になりますが、先行配管を今回しているということにつきましては、後から設置するのに工事の手間がかかるところ、アスファルトなどの下に配管を埋めなくてはいけないというところにつきましては、手間がかかる聞いておりますので、後々入ってこられるかもしれない民間事業者のために、先行配管は用意しておくという形でやらせていただいているところでございます。

○会長

他はどうでしょうか？

OD委員

EVや、駐車場を減らすっていうお話はもちろんあるかと思いますが、私が思うのは、バスを活用するということも一つの方向性だと思います。この建て替えの後にどういった方が入居されるかわからないですが、おそらくこれまでの団地と同様に50年とかそういう長いスパンで住んでおられて、ゆくゆくは御高齢の方がたくさん住まわれるというようなことも、多分URさんたくさんの団地持たれているので、想定されているのかなと思います。この付近のバス停見ると、北東と南西の方向にあ

って、ちょうど歩行者動線を繋がるようにされている、そういう工夫とかもされているのかなというふうに察しましたので、そういった御説明もあわせてしていただけると、駐車場を減らしたということに対する回答にもなるかと思いますので、そういったことも強調していただければいいかなと、おせっかいながら思いました。もう一点ですけれども、安全安心のまち作りに貢献するということで、歩行者が安全に通行できる工夫ということで、歩行者専用道路の整備、これも素晴らしい取り組みだと思いますが、一方で自転車の問題というのは多分いろいろなところで問題になっていると思います。この自転車の動線というのはどのように考えているのかということを、安全の観点から少し教えていただければと思います。

OUR都市機構

自転車につきましては、基本的には歩行者と同じような動線を通れるという形で想定をしていますが、スピードを出して駆け抜けていくようなことがないように、ところどころに車止め、ポールみたいなものを立てて、速度抑制といったところを、今後のもう少し詳細な設計を詰めていく中でやっていきたいと考えてございます。

○会長

はい、時間的にあと一つか二つくらい、よろしいでしょうか？

OH委員

先ほど建設発生土と汚泥について、汚泥の方を廃棄物に区分を変更いただいて、というところであつたと思いますが、1点目のコメントで先進的な環境取り組みをすると建設廃棄物がこれくらい減らせるという表も修正いただいておりますが、ちょっと根拠がよくわからないところがあるので、きちんとした根拠があるなら少しどういったことを考えておられるのかということを出していただければと思います。ただ、ここで無理をするよりも、どっちかという4万㎡という発生土のところをきちんと考えていただいた方がトータルとしては廃棄物が減らせるということになる。今、1万㎡は使いそうだというような御意見あつたと思いますが、ここはもちろんタイミングとかありますので、わからないところがあると思いますが、やや心許ないかなと。発生土が出るというのはバリアフリーの観点で仕方がないということを知りましたが、ここについては、全体の廃棄物量を減らすという観点から少しきちんと詰めていただきたいなという。これはお願いというか、コメントになります。

OUR都市機構

発生土の流用については、引き続き調整を図っていきたいと思ってございます。

○会長

はい。大体時間になっていますが、一つぐらいでしたら受け付けますが、よろしいですかね。では時間の都合で、このあたりでこの件に関する第二回の審議を終了したいと思います。冒頭に事務局から説明がありましたように、後日意見の集約があるということですので、意見がございましたら、その際に提出していただくようお願いしたいと思います。それでは他に何かございますか。事務局から何もないと聞いているのですが、よろしいでしょうか。はい、何もないということですので、本日の審査会は終了したいと思います。長時間、御協力いただきましてどうもありがとうございました。