■ニトリ江坂店　事業者見解

No.	ページ	項目	表・図番号	意見	事業者見解
1	42	住民意見及び事業者の見解	表6.1-1(6)	北側出口の左折禁止に関する要望について、「開店後から3ヶ月程度は交通誘導員を常駐配置します。」とのことですが、指定期間以降も土日のみ配置等の対策を講じることは可能でしょうか。併せて、誘導標識の設置及び場内アナウンス実施を検討した上で、具体的な提案を求めます。	他店舗でも同様ですが、ニトリの通常の対応として、オープンから1～3ヶ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は対応をしております。これまでの実績から、1～3ヶ月あれば、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をしてまいります。また、併せて、出口付近での指定出庫のご協力をお願いする誘導看板の設置（別紙1）、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ります。
2	175	交通対策		館内放送などを行うとありますが、館内にとどまるメリットがないと行動変化は難しいと思います。「連携を求めていく」ということですが、たとえばニトリの後にライフに行く場合は、車を置いたまま行けるのでしょうか。車を移動させるとなると、新御堂を大回りするか、生活道路に入るしかないと思います。大店法の駐車台数の算定にも関わってくる気がしますが、館内にとどまらせる方法・ライフとの連携を十分に検討してください。	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ご協力の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。 駐車場の連携については、ニトリとライフ様の駐車場を構造的に連絡通路（歩行者専用通路を含む）で接続する場合には、両施設が「一の建物」としてみなされ、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、手続きのやり直しが生じ、両事業計画に支障をきたします。したがいまして、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、ニトリへの来店客がライフ様の来店車両で駐車できない様な状況は別として、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事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し、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おこなってまいります。
3	176	交通対策	表10.1-1(1)	項目17の場外待機の禁止ですが、アセスの対象外ですが解体工事では、ダンプなどの路上待機が見られました。建築工事では、朝の通学時間帯を含めて、くれぐれも路上待機がないようにお願いします。	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いたします。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8:00までに入場させることとし、それ以外の車両についても、朝の通学時間帯（8:00～8:30）と入退場時間が重ならないよう配慮します。 なお、周辺には、路上駐車をすることのないよう、徹底いたします。
4	183	景観	表10.1-2(4)	吹田市屋外広告物ガイドラインには景観配慮の観点で以下の記載がされています。 ・まちなみに適した必要最低限の大きさとする（P8） ・建築物又は設置する場所と一体的なデザインを施す（P10） →（屋上広告物）丘陵地や緑の眺望を阻害するため、できるだけ設置を避けてください。建築物デザインと一体感を持たせる。（P20） ・設置する数量を極力少なくする。（P13） ・表示する情報量の整理に努める（P14） ・地色を控えめな色彩で統一して、まちなみに配慮する（P15） 屋上広告物や地上設置型広告物などの屋外広告物に関しては、本市景観まちづくり条例及び本市屋外広告物条例に基づく基準に適合しておりますが、現計画と、上記に示す配慮事項に沿った計画を環境影響の観点で比較検討してください。	①屋上広告物について、当初計画では「吹田市屋外広告物条例」に定める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（11.0m×9.9m×6.7m）として計画していましたが、屋上広告物をとりやめ、壁面サイン（別紙2）に変更します。 ②事業計画地は、建物の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。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ました。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。 ③設置する広告物の数量については、最小限の設置数としております。 （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） ④表示する情報量については、店舗名称のみであり、最小限の案内看板としております。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が、本事業では設置しません。 ⑤地色を控えめな色彩で統一して、まちなみに配慮することについては、②と同様に対応しております。
5	184	交通対策	表10.1-3	混雑状況に応じて近隣の他店舗を案内するとありますが、どの段階でどのように案内するのでしょうか。効果を考えて方法を検討してください。（普段から店舗内等で案内しておく、混雑時に店舗周辺道路で案内する、混雑時にWeb等で案内する･･･）	他店舗の対応例では交通誘導員による近隣自社店舗のご利用を案内をしたケースがあります。満車になった場合に、他店舗を案内することを想定しています。 また、周辺店舗と共通した販促の施策を行う事で、集客の分散をしてまいります。 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ついても、店内において回避等の告知をしてまいります。 その他、現時点では駐車場課金による運用は計画していませんが、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いきます。
6	226	施設の供用に伴う影響の予測・評価	表12.1-13	太陽光発電を採用される計画となっておりますが、施設面積に対して設置容量がそれほど大きい計画にはなっていないと思います。設置容量をさらに大きくする可能性はないでしょうか？また、設置容量を大きくしない理由があるのであればお伺いしたいです。	ソーラーパネルについては、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、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）とします。

No.	ページ	項目	表・図番号	意見	事業者見解
7	242	工事に伴う影響の予測・評価	表12.2-9	建設廃棄物の再資源化率(65%)は平均的な値や国土交通省の目標値と比較して低い水準である。また、建設発生土・汚泥の取扱いや処分量削減のための取り組みについても記載を求めたい。	コンクリートガラ及びアスファルトコンクリートの再資源化率を100%としました。(別紙3参照) 混合廃棄物についても、できる限り分別することにより再資源化量を増やすよう努めます。 また、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ることとしています。 なお、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(大気汚染、騒音、振動、交通混雑)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	281	工事用車両の走行		工事用車両の走行の日平均値の算定で、年間の積算台数を365日で割っていますが、工事用車両の走行台数は、年間を通じてほぼ一定なのでしょうか。走行台数に偏りがあれば、日平均値の年間98%値・2%除外値は過少推計になるのではないでしょうか。	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。ご指摘のように、走行台数に偏りがあれば、過小評価となる可能性があります。ただし、P.284に示すように、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%)、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ます。
9	448	緑化計画	図12.10-3(2)	事業地南側の店舗(ライフ)建設に伴い、南側壁面の壁面緑化が相当規模、視覚的、日照的に遮られることになるのではないかと思います。壁面緑化効果(断熱効果、景観・心理効果の両面)の低下に繋がらないでしょうか？	南側壁面緑化の南側については、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、且つ、傾斜地となっており事業地の方が地盤高が高くなっているため、評価書案P.567のパースにも示した通り、壁面緑化の大半は視覚的、日照的に遮られることはありません。また、事業計画地南側の周辺事業(ライフ様)は、本事業と同時期に計画されており、本事業の壁面緑化が元々あって、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います。 断熱効果の低減につい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遮熱効果を考慮すると、マイナス面のみではないものと考えております。
10	469	景観	図12.11-2(6)	施設の存在に伴う影響の予測・評価において、眺望点⑬「北大阪急行の車窓からの景観」の景観の変化の程度として、「建物が視点側に近くなっており、やや圧迫感が増加した印象を受ける」にて、現況と将来のシミュレーション画像を比較すると圧迫感は「やや」ではなく、大きく増加しているように見える。「圧迫感」が増加する中で、「景観に著しい違和感を与えることではないものと予測する」とは言えないのではないか。検討を要すると考えられる。	眺望点⑬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。」に修正します。 なお、屋上広告物を壁面サイン(別紙2)に変更することにより、圧迫感の低減に努めました。
11	529	交通対策		歩行者・自転車の通行を考慮とありますが、新御堂からの入庫車両はどのような動きになるのでしょうか(歩行者・自転車の影響はどこに反映されているのでしょうか)。	交通流シミュレーションにあたり、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ことになります。
12	529	交通対策		国道423号側道の渋滞増加を心配する声があります。供用後に予測される渋滞のデータをお示しください。また府道、市道での対策ができないか、調整経過があればお示しください。	P.543～545に示すように、交通流シミュレーションで、祝橋交差点における国道423号側道の渋滞を予測しました。その結果、本事業の施設関連車両の付加により滞留長の若干の延伸(車両2、3台分)がみられましたが、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、現況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P.203～239、P.244～253に示しています。渋滞増加が懸念されるのは周辺事業に起因するところが大きく、P.574～575に示すように、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ました。したがいまして、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ついて、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との見解を頂いております。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、両者と協議・検討を行ってまいります。
13	533	交通対策	表12.16-10	来店客数の原単位は既存店の実績で設定していますが、どこの店舗のいつのデータでしょうか。	大阪府内の既存店のうち、店舗面積等に類似性が認められる3店舗(茨城北店、守口大日店、豊中三国店)の1年間(2021年2月21日～2022年2月20日)の日来店客数実績を確認し、その中で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(店舗面積:6,783㎡)の値を採用しています。 なお、豊中三国店の予測評価時に採用した来客数原単位及び直近の実績は下記になります。 ・採用した来客数原単位:平日180人/千㎡　休日507人/千㎡ ・直近の実績(2024年度):平日159人/千㎡　休日452人/千㎡

No.	ページ	項目	表・図番号	意見	事業者見解
14	539	交通対策		福祉車両、幼稚園バス、緊急車両への対応などについて対策又は調整の経過等はありますか。	No.12に記載のとおり、渋滞増加が懸念されるのは周辺事業に起因するところが大きく、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、きっちりと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。
15	539	交通対策		江坂5丁目方面への来店車両の流入を心配する声があります。対策又は調整の経過等があればお示しください。	「江坂5丁目方面への来店車両の流入」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）。したがいまして、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。したがいまして、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、周辺道路での対策について、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、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頂いております。
16	540	交通対策	図12.16-14	北側出口より西側の道路の一方通行化を求める声があります。警察及び吹田市総務交通室との調整の経過があればお示しください。	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、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のことでした。 そのため、本事業におきましては、目途として3ヶ月程度、交通誘導員を配置し北側出口からの右折出庫を徹底するとともに、引き続き誘導員の配置が必要と判断した場合には追加対応をしてまいります。 また、併せて、北側出口での左折出庫禁止の看板の設置、方向別の帰宅進路の掲示等、生活用道路への進入を防止するための対策を行います。
17	540	交通対策	図12.16-14	北側及び東側に出入口を設置しないで欲しいという声があります。各出入口設置の必要性がわかるデータをお示しください。併せて、供用後に予測される北側出入口から右折する車の滞留長をお示しください。	交通混雑の予測（交差点需要率の算出及び交通流シミュレーションの実施）において、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。（P.541～545） 北側出入口から右折する車の滞留については、市道に信号待ち車列があれば物理的に出庫できませんので、場内での滞留あるいは東側出口からの出庫に誘導いたします。
18	551	交通対策		東側出入口の入出庫時における歩行者の安全確保を求める声があります。「必要に応じて出入口に交通誘導員を配置する計画」とのことですが、具体的にどういった条件で交通誘導員を配置する計画なのでしょうか。	目途として3ヶ月程度、交通誘導員を配置し、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をしてまいります。
19	551	交通対策		祝橋交差点の安全確保のため、歩者分離式信号や現示の調整を求める声があります。警察との調整経過があればお示しください。	歩者分離式信号や現示の調整について、吹田警察署に相談しましたが、新御堂筋（国道423号）の青現示を短縮することは当該交差点及び新御堂筋上での交通混雑を引き起こす可能性が高く、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。 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箇所設け、進行方向に応じ適切な出入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。 なお、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、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頂いております。

No.	ページ	項目	表・図番号	意見	事業者見解
20	574	交通対策		東側出口の出庫後の混雑を可能な限り低減するため、混雑時の出庫抑制（東側出入口の出庫禁止等）や誘導標識の設置（帰宅進路の掲示等）の検討の上、パース等にてイメージをお示しください。	交通流シミュレーションの結果では、祝橋西交差点で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起点は、周辺事業者の駐車場出口付近となるため、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、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、東側出口からの出庫車によ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します。（他店舗の掲示例を別紙4に示します）
21	資料編 249	シミュレーション結果		交通6の南第一車線の滞留長が0が多く、時々急に45m程度になっていますが、どのような現象になっているのでしょうか。	滞留長が0の状況は青で車両がスムーズに流れている状況を示しており、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います。 なお、交通流シミュレーションはVISSIMというソフトを用いています。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います。車両の速度が5km/h以下となった場合に「待ち」と判断し、最後尾の車が10km/hよりも早い速度で動き出した場合に「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、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までの長さが滞留長として記録されます。
追加	471	景観		評価書案p471には「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ない」と記載されているが、調査地点の多くは地盤面の高さを視点場とするものであり、周囲の建物（特に中高層ビル・住宅）などからの見え方を考慮したものとなっていない。加えて先の審査会委員からの意見でp469への指摘である「新御堂筋からの見え方」に関する影響評価、「北大阪急行からの見え方」に関しても対象地近傍のみの評価にとどまっている（視認される時間は極めて短いとあるが論拠となるデータを示すことや、地形の起伏がある地域であり近傍以外の評価も必要）。 上記を踏まえて、視認されない、さらに刷り込み効果を期待できる北大阪急行から眺められる時間も極めて短いのであれば屋上部の広告物を掲出する必要性は低く、下層部のみで十分ではないか。	p459,460に示しております眺望点（表12.11-3）のうち、④垂水西橋付近、⑩服部緑地都市緑化植物園、⑭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いますが、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、⑪-2 クレヴィア緑地公園の3階及び⑬北大阪急行の車窓からの景観について、影響評価を行っております。「⑬北大阪急行の車窓」については、No10のとおり修正します。 屋上広告物については、ご指摘も踏まえ、壁面サイン（別紙2）に変更します。
追加	567	複合影響（2）景観	図12.18-3	フォトモンタージュには隣地のライフの屋上看板が記載されているが、本件同様に市の景観担当と吹田市屋外広告物ガイドラインに沿った協議が行われている。 ライフに屋上看板の設置その他の外観の状況を確認のうえ、評価書案の複合影響のフォトモンタージュの修正が必要な場合は、修正を。その際には、御社の広告物のあり方についても再考いただきたい。	屋上広告物については、ご指摘も踏まえ、壁面サイン（別紙2）に変更します。 併せて、p567複合影響のフォトモンタージュ（図12.18-3）も修正します。