

吹田市環境影響評価審査会全体会（令和7年度第2回）会議録

日	時	令和7年8月1日（金）午後6時～午後8時
場	所	吹田市役所中層棟4階 全員協議会室
出席者	委 員	近藤会長、原副会長、井ノ口委員、老田委員、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
	連絡調整 会 議	〔危機管理室〕柴野参事、〔総務予防室〕仲宗根参事、 〔環境保全指導課〕西川課長、〔都市計画室〕渡辺参事、 〔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、 〔文化財保護課〕葉山課長、田中主任、片岡係員
	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 【（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業】 〔吹田市都市計画部計画調整室〕 木村室長、田中総括参事、赤池参事、工藤主幹、山本主査、堺主査 〔北千里駅前地区市街地再開発準備組合〕 尾川事務局長、平井事務局員、大浦事務局員、藤原事務局員、 登根事務局員 〔株式会社ウエスコ〕 白井技師、松岡技師、大嶋技師
	傍 聴 者	6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
- (4) 評価書案に対する審査会意見(案)について

3 [審議事項] (仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業

- (1) 環境影響評価提案書に関する諮問
- (2) 環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
- (3) 環境影響評価提案書の内容について
- (4) 住民等からの意見について
- (5) 質疑応答

4 [報告事項] 事後調査年次報告書について

- (1) (仮称)吹田円山町開発事業
- (2) (仮称)吹田市藤白台5丁目計画
- (3) 佐井寺西土地地区画整理事業

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
- ・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6名ございました。

○会長

6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、次第に沿って進めさせていただきます。

次第2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、事務局より説明をお願いいたします。

○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Ⅰ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、同年6月3日に第2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3回目の審査ということになります。

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、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。

○会長

それでは事業者の方から御説明をよろしく願いいたします。

○株式会社プレック研究所

ニトリ江坂店新築工事の事業者見解ということで、お手元の資料の方、御確認いただければと思います。前回の審査会后いただきました御意見に対しまして、今回事業者見解ということで整理をさせていただきます。

まずNo.1でございます緑化につきまして、「開発広場の特に上半分に関しまして『通路』と『車路』の何が違うんでしょうか。アスファルト舗装の必要性はあるのでしょうか。」という御意見をいただいております。こちらを受けまして、開発広場に関しましては保水性のインターロッキングブロック舗装と、変更をさせていただきます。

続きましてNo.2、「屋上及び緑化壁面の適正な維持管理に努めてください。」という御意見でございます。こちらに関しましては評価書案の18ページに示す対策・管理等により、屋上及び壁面緑化の適正かつ継続的な維持管理を行ってまいりたいと考えております。

続きまして景観に関しまして、「シンボルサインと壁面サインがほぼ同じ位置に重複して設置されているということで、重複しているのであれば不要なのではないか。」といった御意見でございます。こちらを受けまして、今回、シンボルサインについては取りやめることといたしました。ただし、当該場所での駐車場への誘導サインは必要と考えますので、駐車場への誘導サインを設置させていただきます。別紙1の方にサイン計画の配置図、また別紙2に立面図の方を示しております。別紙2の立面図がわかりやすいかと思いますが、1枚目の上の図、東側立面図になりますが、シンボルサインのあった箇所に、E-01-B' としております案内サインを設置するような形にさせていただきます。

続きましてNo.4、交通対策についてでございます。「東側出口の北側に高木があるが、出庫車両から見て見通しが悪くなるのではないか。」という御意見でございます。こちらに関しましては、御指摘の箇所に高木を計画しておりましたが、計画の方を見直しまして、敷地境界より4m内側に植栽することといたしました。別紙3の方に植栽計画図をお示ししております。それにより停止線位置で停止した出庫車両から見た北側の歩行者・自転車の見通しは確保できるような形となっております。

続きましてNo.5、交通対策です。「国道423号線を南下する退店車両が、東側出口に行かないように、分かりやすい案内サインを設置してください。」という御意見に対してでございます。こちらは別紙1の1枚目、G-15のような方面別の出口への誘導看板を1階、3階に設置するとともに、必要に応じて誘導員を配置いたします。また3枚目、4枚目に示しますように、建物内におきましても駐車場の出入口の手前にH-02のような方面別の帰宅進路を掲示する予定でございます。案内サインの拡大図は、こちら別紙1の後ろの方のページに示しております。その他、場内アナウンスやチラシ、また、ホームページなどでも周知をしてまいります。

続きまして、さらに追加で御意見いただいております、「北出口と東出口が実際に分岐する箇所付近に、どちらの出口に進んだらよいかの案内看板が必要ではないでしょうか。」という意見をいただいております。こちらに関しましても、G-15、分岐するすぐ手前ですね。G-15にどちらの出口に進んだらよいかの案内看板は、設置はしていますけれども、さらにF-03付近にも追加の案内看板を設置するように計画したいというふうに考えております。

続きまして、No.6、交通対策、「周辺道路への車両進入対策として看板等での注意喚起の内容を具体的に図面等の資料で示すこと。」という御意見でございます。こちらに関しまして、方面別出

口の誘導については、先ほどの回答のとおりでございます。また、周辺道路への車両流入対策としての看板の設置場所についても、別紙Ⅰの方に示しておりますように、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他、建物内の駐車場の出入口手前のエレベーターホールに帰宅進路を掲示するという形にしております。なお、御指摘いただいております江坂5丁目方面への車両流入に関しましては、後のNo.8の方でまた御説明させていただきますが、来店、退店車両ともに流入する可能性は低いものというふうには考えております。

続きまして、No.7、「現況調査等をもとに交通混雑を予測し、周辺地域の交通状況に影響を及ぼさないように検討するとともに、自転車及び歩行者への安全対策を徹底すること。」という御意見でございます。こちら評価書案「交通混雑、交通安全」における予測結果に基づき設定した取組を確実に実施いたしまして、周辺地域の交通状況に影響を及ぼさないように努めるとともに、自転車及び歩行者への安全対策を徹底いたします。

続きまして、No.8、こちらお配りしております資料に「回避行動としての東側住宅地」と記載しておりますが、「西側住宅地」の間違いでございます。申し訳ございません。東側住宅地への車両の進入制御、また、北側からの来店の場合に、入店の車列ができていますと、回避行動として、西側住宅地への車両の流入が懸念されるため、そちらの制御方法もまた検討していただきたいという御意見。さらに、南側に車列ができています場合、その回避行動として、一旦店舗を通過して住宅地内を通過して北側入口に右折で入店しようとする車両も想定されるため、右折入庫禁止の徹底、並びに混雑時には3ヶ月以降も警備員の配置を含めて対応いただきたいという御意見でございます。こちらに関しましては、東側住宅地への車両の進入制御に関しましては、先ほど御説明差し上げたNo.6の回答のとおり、対策を徹底いたします。またオープンから3ヶ月以降に関しましても、状況を把握して必要に応じて対応を継続していきたいと考えております。また、来店車両のピーク時間帯における交通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も若干延長いたしますが、渋滞は認められませんでした。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江坂5丁目に流入する可能性は低いものと考えておりますが、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ような場合には、店内広告物やホームページなど、来店退店経路の再周知、また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していきたいと考えております。回避行動といたしまして西側住宅地、そちらへの流入についてですが、こちら動的シミュレーションの結果では、渋滞や滞留の発生は、いずれも交差点、もしくはさらにその手前の周辺事業に起因しておりまして、北側出入口の前に入庫車両の滞留が生じるケースは認められておりません。また、既存店舗の実績から、駐車場が満車になるケースも極めて低いと考えております。そのため、入店の車列ができる可能性は極めて低いと考えてはおりますが、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、また近隣店舗への案内等を実施いたしまして、住宅地への車両の流入回避を行います。南側からの車両に関しましては、仮に東側で入口を通過したとしても、先ほど述べましたように北側出入口の前に入庫車両の滞留が生じる可能性は極めて低いと考えておりまして、基本的には祝橋西交差点を左折して北側出入口から左折入庫するものと考えておりますが、北側出入口における右折入庫禁止についての周知はしっかりと行ってまいりたいと考えております。また、交通誘導員についてもオープンから3ヶ月以降も、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、またお客様の数や、歩行者・自転車の錯誤の発生状況等を踏まえまして、配置を検討してまいります。

続きまして、No.9でございます。「工事等により遺構・遺物等が発見された場合には、現状変更す

ることなく、ただちに、文化財保護課に連絡し、指示を受けること。また、建築確認申請書等で別途手続きをきちんと行ってください。」という御意見です。こちらに関しましては、工事等により遺構・遺物等を発見した場合には、現状変更することなく、直ちに文化財保護課に連絡し、指示を受けます。また、建築確認申請に係る手続きに関しても、実施してまいります。

続いて、No.10、交通対策として「事後調査において、きちんと報告をしていただきたい。」という御意見でございます。こちらも御指摘の内容どおりです。開業後、1～3ヶ月程度実施する交通誘導員を配置した状況の御報告、また、駐車場の運用や管理方法の見直しの必要性、店舗や周辺道路の交通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、また駐車場課金の有効性や必要性についての検討結果、周辺道路について通学児童の安全等に懸念が生じてないかの状況把握等、そちらの方はきちんと事後調査報告書にて報告させていただきます。

続きまして、No.11、「交通シミュレーションの結果の滞留長について、第一車線が0mになっている時間帯が長く偏りが大きい。」という御指摘に関してです。こちらに関しましては、シミュレーションソフトのシステムの設定上、第一車線については滞留長が35m未満の場合には0mと表記される設定となっております。システム設定上、停止線から35mの区間では、第一車線と第二車線で滞留長が大きい方の値しか計測ができないということになっておりまして、現況では第二車線の方がより滞留が生じている状況のため、滞留長が35m未満の場合には、第二車線にのみ滞留長が表記される設定となっております。評価書の資料編には、その旨がわかるように記載を改め、示すようにいたします。なお、現状の滞留長及び渋滞長を再現するため、現地も確認の上、交通6、この祝橋西交差点の南側につきましては、交差点の少し手前で、第一車線を走行する一般車両の一定量を第二車線に車線変更させ、第一車線と第二車線の交通量が1:2となるように偏りを生じさせておりますが、御指摘の時間帯も赤信号の際には、第一車線に35m未満の滞留長が生じているという結果になっておりました。また、それに関連して追加の御意見で、「交通6南側について、現況を表しているとは言えないのではないか、また入庫車両の影響が評価できていないのではないか。」という御意見をいただいておりますが、先ほどの回答のとおり、第一車線の滞留長が35m未満の場合には、0mと表記してしまっていたため誤解を生んでしまいましたが、第一車線を走行している車両と第二車線を走行する車両の割合は1:2となるように設定しております。この設定が現状の滞留長と渋滞長を最も再現できていることから、現況を適切に表しているものと考えています。また、さらに追加の御意見で、「出庫車両の発生時間の間隔はどのように設定しているのでしょうか。」という御意見ですが、こちらは出庫車両が1時間あたり65台で設定しておりまして、御意見で御指摘いただいている時間帯ですと平均7台程度出庫する設定としております。御指摘の時間帯に信号が赤のタイミングで出庫した車両もありまして、上に述べておりますように第一車線にも35m未満の滞留は生じているという結果でございました。

最後に、No.12、景観でございます。「屋上看板を下げて壁面広告に変えているけれども、その屋上のラインから2m飛び出ているということで、こちらを凸凹がないようにすっきりと収めるというようなことを検討してください。」という御意見でございます。こちらに関しましては御指摘を踏まえて、壁面サインを2m下げ、建物の凸凹を均すような形としております。そちらは別紙2に示しております立面図を確認いただければと思います。

○会長

では質疑応答に入りたいと思います。委員の皆様方の御意見、御質問はございませんでしょうか。

OA委員

2点ありまして、まずは感謝と言いますか、この今説明がありました屋上広告物の壁面広告への見直しと、さらにその後の壁面広告物が屋上の高さからまだ飛び出しているという部分に関しても、さらに見直していただいたということで、加えてあの交差点の箇所の広告物の重複に関しましても、実際の見え方に即して再検討いただきましてシンボルサインを削除いただいたところで、この2つの計画変更に関して御理解と御協力をいただいたことは誠にありがとうございます、という気持ちです。

景観計画でも、条例に基づく重点区域でもないところで、また今回新御堂筋という、交通量のかなり多くて、またあの高架道路も高架鉄道もあるところで広告物という点ではすごく美味しい場所ではあるものの、今回の議論の中で、周囲の環境とか見え方とか理解いただきまして、まさに配慮を実際にいただけるということで、こういった計画変更に至ったということは営利企業による景観配慮のすごく先進的な事例になる、高く評価されるものになるんじゃないかなと思っております。それが1つ目です。ほとんど私のメッセージになります。

2つ目に関してはせっかくここまで計画改善してもらったこともあって、その成果を今後の環境影響評価の取組に広く生かしていければいいかなと思ひまして、事後調査の項目に景観のところが特に入っていなかったように記憶しているんですけども、景観についてもぜひ、オープン後といいますか供用後といいますか、実際の状況を報告いただければ、その成果がきちんと残って行って他にも良い影響が与えられるんじゃないかなと思っております。以上、2点になります。

○株式会社プレック研究所

御指摘いただきましたように、事後調査の方で、景観の件に関しましても御報告させていただくようにしたいと思います。

OA委員

よろしくお願いいたします。

○会長

では、他に何かございませんでしょうか。

OB委員

先ほどの景観の項目に関連する項目かと思いますが、緑化についてもお願いしたいと思ってございます。事業者の見解として、2番目で屋上及び壁面緑化の適正な維持管理に努めるということについて、「屋上及び壁面緑化の適正かつ継続的な維持管理を行います。」ということで御回答いただいています。緑化については初期の段階での設定と、その後の保育管理、維持管理が重要になっていきます。今回、特に平面での緑化ではなく壁面に立体的に緑化をする、そのことによって、周辺からの見えの景観を和らげるということにも非常に有効であり、重要なものになろうかと思ひます。ただし、植栽において、平面に広がる緑化よりも、やはり屋上であったり、さらには壁面緑化っていうのは、非常に不安定な状況で、都度のモニタリングと灌水等の維持管理が特に求められるものになってこようかと思ひます。そういう意味でいきますと、継続的な維持管理を宣言していただいているということで、今後が非常に楽しみだというふうに思ひますが、先ほどの景観でもありましたように、事後調査

項目の選定において、緑化について、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いうふうにされて、項目で選定しないというふうになってございますが、本来、平面に広がる緑化であっても自然物ってのは、非常に不確実性の高いものでもあるかと思います。さらには壁面で、周りからの見えということに対して、また今回、特殊緑化として、壁面緑化において緑化率を充たさせるということていきますと、緑化の項目についても事後調査項目に加えていただいて、ぜひ御報告いただく。そのことによって、不確実なことに対して対応していただければと思います。

今年も暑い日々が続いてございます。今後、さらに来年、再来年、竣工後の気候というのは予測できない状況にあらうかと思います。それに対応して緑化というのが動いてくるかと思うので、事後調査項目でぜひとも御検討いただければというふうに思います。

○株式会社プレック研究所

緑化の方に関しまして、事後報告の方で御報告をさせていただきたいと思います。

○会長

他はどうでしょうか。交通については、よろしいですか。

非常に委員会の意見に対して丁寧に対応していただいて、ありがとうございます。あと事後調査については、少し検討していただくということでお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

ということで、大きな変更はないということですので、次に審査会意見の案について、事務局より説明を受けたいと思いますのでよろしくお願いします。

○事務局（永井主査）

これまでに委員の皆様の他、市の関係部局、住民の方々から様々な御意見を頂戴してまいりました。事務局としまして、それらをもとに、資料3の審査会意見案を作成いたしました。原案は、審査会での審議を経て、審査会意見として答申いただき、それをもとに作成した市長意見書を事業者にし、万全の環境配慮をしていただくよう手続きを進める予定としております。こちらにつきまして、今から御審議をお願いしたいと思います。

資料3を御確認ください。まず、前文といたしまして、「事業者が建物の省エネルギー化を進めるためにCASBEE A及びZEB Ready認証取得を目指す設計としている。また、交通混雑の予測につきましても、隣地の商業施設の影響も含めた動的シミュレーションを実施するなど、非常に環境の保全及び良好な環境の創造に対する取組姿勢を示していることは評価できると考えます。一方で、本事業計画地が非常に自動車の多い道路に面しており、ほぼ同時期に隣地に商業施設が建設、開業されるということも踏まえて、交通混雑や交通安全に対する対策、あるいは周辺が住宅地となっていることも踏まえて、大規模な商業施設やその広告物による景観への影響などについて、本審査会において、より効果的な配慮を求めました。それに対しまして、対応策の具体化に努めるとともに事業開始後も効果的な改善を継続的に行うことを要望する。」と言う前文にしております。

具体的な項目については、以下です。まず、温室効果ガス・エネルギーについて、詳細な設計・施工・供用はこれからということになります。太陽光発電の増量や、機器の進歩は日進月歩ですので、高効率な機器を採用していく、あるいは効率的な店舗の運用など、CASBEE Aランク、ZEB Readyという認証の取得に留まらず、さらに一次エネルギーの消費量や温室効果ガスの削減に努めてほし

い、ということです。

次に、大気汚染、騒音、振動についてですけれども、本事業計画地は、住宅地に近接するとともに、非常に交通量が多い道路に面しているため、大気汚染や騒音等は現況において、既に基準値や目標値を若干上回っている項目がございます。それはもちろんこの計画のせいではないですけれども、工事による周辺環境への寄与率は小さいですが、隣地で同時期に工事が見込まれるということも踏まえまして、周辺に与える影響は最小限に留めるよう、可能な限り対策を、引き続き講じていただきたい。併せて、供用後に施設関連車両が増加すれば、これらの項目も、影響することに留意して対策を行って欲しいと思います。

次に景観ですけれども、こちらも周辺が住宅地となっている一方で、交通量の多い道路や鉄道に面しております。多くの人の目に触れる場所でございます。ですので、詳細設計に当たりましては、これまでの審査を踏まえて本市の景観に関する条例、あるいは様々な基準等に基づいて以下の環境取組を実施し、よりよい景観の形成に努めてほしい。環境取組内容について具体的には、先ほどもお話ありました屋外広告物については、大きな屋上看板の設置を避けて、必要最低限の大きさとして、建築物と一体となったデザインをするなど配慮をお願いしたい。次に、広告物の設置に当たっては、周辺からの見え方を分析して、設置数量は極力少なくする。デザインの統一や表示する情報量を整理して、まち並みに配慮していただきたい。先ほどA委員からも御意見がございましたように、事業者、様々な工夫を凝らしていただいておりますが、まだ実際の詳細設計や建設まで、日がございますので、建築物や屋外広告物の実際のデザインについては、先ほどB委員から御意見がありましたように、壁面緑化や屋上緑化も併せて統一感のある一体的な外観を目指してさらに検討していただきたいと考えております。

次に、緑化についてです。こちらは、本事業計画地が、本市の中ではあまり緑地が多くない地域であります。本事業計画地が、平面の緑地だけでは、条例に定める緑化率を満たさないため、大規模に壁面緑化、屋上緑化を取り入れる計画でございます。ですので、事業計画地周辺の緑化を進める観点からも、事業者は計画及び実施に当たって対策を講じて実施してほしい。具体的には、壁面緑化、屋上緑化は維持管理が難しく、手間やコストもかかりますので、計画に当たりましては、維持管理まで含めた十分な対策を講じること、また南隣りの商業施設も含めた景観の複合影響の評価によれば、南側の壁面の緑化も道路から非常によく見えるようになることが判明しております。建物正面のファサードとなります東側については、提案書の段階で既に十分留意するように御意見がついておりましたけれども、併せて南側の壁面緑化についても景観向上の観点も含めて、供用後の維持管理に十分な対策を行って、計画されたとおりの緑化を実施すること。

次に、交通混雑、交通安全です。こちら非常に交通量の多い幹線道路に面しており、その道路から入退場する集客施設になっております。その一方で、周辺は住宅地でございます、生活道路に囲まれております。一部は通学路ともなっておりますので、さらに隣地に同時期に商業施設が工事、開業を予定しております。本事業計画による交通量の増加は、決して今の、現況の交通量に比べて著しいものではありませんが、入退場による交通量の変化や歩行者・自転車との交錯、生活道路への進入などが発生する可能性がございます。事業者は、周辺地域への交通混雑、交通安全に与える影響が最小限となるよう、十分検討、考慮し、以下の取組を実施してほしい。

まず事業者は、周辺交通量の影響を最小限にして、事故を防ぐ、スムーズな入退場のために、適切な誘導サインを設置してほしい。併せて、交通誘導員につきましては、事業者は必要に応じて配置するとしておりますけれども、適切な入退場の誘導のために、必要な期間や人員等十分検討して配

置することとしております。併せて事後調査の内容としまして、交通対策についてはどちらかというソフト的な対策が多いということもあわせまして、必要に応じて対策をした上で、事業者が対策として挙げた内容については事後調査報告で報告することとしております。交通誘導員の配置状況や期間ですとか、あるいは混雑の発生状況と回避の告知方法、駐車場の管理を見直す必要性です。あと通学路の安全についての状況を把握していただきたいと考えております。

○事務局（丸谷参事）

補足をさせていただければと思います。先ほどの議論で景観と緑化のお話ございましたので、事後調査に関する内容を先ほどの御議論の部分については追加をさせていただいて、また個別に、A委員、B委員に御確認をいただくことで進めさせていただければと思っております。

○事務局（永井主査）

景観と緑化の項目に、それぞれ報告をすることというのを、追加したいと思っています。

○会長

わかりました。今の話も含めまして、何か御意見とか、御質問とかございますでしょうか。既に事前に、配布されて見ていただいていると思いますが、何か気になる点がございましたらよろしく願います。

これで審査会の今まで審議した内容が網羅されていると思います。最後の事後調査報告書について少し記述が増えるってということになると思うので、それはまた送っていただくことで、決めて、そこで意見をちょっと。

○事務局（永井主査）

追加をさせていただきまして、御意見をいただきましたA委員とB委員にはちょっと御相談をした上で。あと本日御欠席の委員の方がいらっしゃいます。御欠席の委員の方の御意見を確認した上で、会長、副会長に最終の御確認をいただいて、本事業の評価書案に係る審査会意見の答申とさせていただきますと思っております。

○会長

わかりました。それでは本案件の審議会の答申作成までの流れについて、事務局の説明のとおり御意見があったA委員とB委員については確認していただくということで、また欠席の委員の方の御意見も確認していただいた上で、最終的には私と副会長で確認をして、答申を作成させていただくということによろしいでしょうか。

では最終的には会長と副会長におまかせいただくということで、よろしくお願いいたします。

では、これで次第の2が終わりましたので、続いて次第の3に移りますので、事業者さんにはどうもありがとうございました。退出をお願いいたします。

（事業者退出）

3 〔審議事項〕（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業

（事業者入室）

○会長

続いて、次第3の審議事項「（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業」の諮問について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（丸谷 参事）

本事業につきましては、令和4年10月に一度、都市計画決定権者である吹田市から、環境影響評価提案書が提出されておりましたが、いったん環境影響評価の手続を保留しておりました。その後、計画の大幅な見直しが行われまして、このたび令和7年5月15日に事業計画の変更届とともに、今回につきましては、2名連名で、事業者である吹田市及び北千里駅前地区市街地再開発準備組合から、改めて新しい環境影響評価提案書が提出されてございます。

2名になった経緯ですとか、吹田市の方が都市計画決定権者ではない形での提出がなされておりますので、そのへんにつきましては後ほど御説明があると思えますけれども、そういった形での提出を行っております。そのため、本日、本審査会へ諮問させていただきます。諮問書につきましては、原本を会長に、委員の皆様にはその写しをそれぞれ机上に配付させていただいております。

今後、この提案書に対する審査書を事業者にお示しし、万全の環境影響評価を実施していただくよう手続を進める予定としております。

つきましては、お手元にごございます提案書の内容を御審議いただき、科学的な見地からの御意見を賜りますようお願い申し上げます。

○会長

「（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業」の新しい提案書について、審査の諮問を受けましたので、委員の皆様、改めて御審議をよろしく申し上げます。

この提案書の審議は、本日が初めてとなりますので、次第3（2）条例の手続の進捗状況として、まず事務局から手続の流れと審議事項について説明していただきます。

○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いたします。資料4を御参照ください。現在は指差しマークがついている、提案書の手続の段階です。

今回の提案書は、令和7年5月15日に事業者から提出を受け、5月22日に告示しております。同日以降に環境政策室含め市内5か所で提案書を閲覧に供し、意見書の募集を開始しました。意見書は、告示後45日間、7月6日まで受付いたしました。

住民との意見交換会につきましては、6月20日（金）及び21日（土）に開催いたしました。意見交換会におきまして提出されました意見等につきましては、意見書によって提出されました意見と併せて、（4）住民等からの意見で概要を報告いたします。

審議の流れにつきましては、本日、事業者から提案書の説明を受けますので、御審議をお願いいたします。審議事項としましては主に、提案書3章から「事業の内容」、6章から「環境取組内容」、7章から「環境影響評価の項目」「調査、予測および評価の方法」を中心に御審議いただきたいと考えております。

その中でさらに審議を深めるべきと考えられた事項や、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

それでは続いて事業者から、(3)環境影響評価提案書の内容について、説明をお願いします。

○吹田市

（仮称）北千里駅前地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価提案書について御説明いたします。本日は御審議のほどよろしくお願いいたします。

本事業は、令和4年度に環境影響評価手続きを一旦保留とし、その後、審査会で頂いた御意見を踏まえ、地域住民への事業そのものについての説明や地域住民との意思疎通に努めてまいりました。本年1月の審査会で御報告させていただいたとおり、提案書の再提出にあたっては、環境影響評価における事業計画及び環境取組内容について、事業検討主体である北千里駅前地区市街地再開発準備組合による検討案に即した内容とするとともに、アセス実施者につきましても、まちづくりを支援する立場である吹田市と、事業検討主体である準備組合の連名としております。

提案書の内容の御説明に入る前に、環境影響評価手続きと都市計画手続きとの関係性について改めて御説明いたします。本事業は市街地再開発事業として取組みを実施しており、実施にあたっては都市計画法に基づき、市が都市計画決定を行う必要がございます。現在の事業の進捗としては、都市計画決定に向けた手続きを進めていく段階であり、都市計画決定以降、設計等を含め、事業計画の詳細な検討を行っていく予定です。

一方、環境影響評価の手続きとしては、都市計画決定に向けた案の縦覧までに環境影響評価提案書を提出することが、吹田市環境まちづくり影響評価条例に定められていることから、今般、現時点の計画案に即して提案書を作成し、提出したものです。提案書以降の手続きにつきましては、今後の事業の進捗に合わせ、計画の熟度に応じて、適切な時期に実施していきたいと考えております。

環境影響評価手続きと都市計画手続きとの関係性についての説明は以上でございます。続きまして、提案書の内容の説明に入らせていただきます。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

準備組合より、提案書の内容について御説明いたします。事業の内容とあわせて御説明します。

まず、事業者の名称等について御説明します。事業者は、吹田市と北千里駅前地区市街地再開発準備組合となります。

環境に対する取組方針としましては、「吹田市第3次環境基本計画」、「吹田市都市計画マスタープラン」における環境まちづくりの基本的な考え方を踏まえ、吹田市の基本理念に準じ、「環境まちづくり影響評価条例」等に基づきまして、環境に配慮した事業を実施していくというところでございます。

続きまして、事業の名称でございます。事業の名称については、(仮称)北千里駅前地区第一種市街地再開発事業となります。

事業の目的につきましては、開業から50年以上経過した北千里駅前地区センターの老朽化、社会情勢や周辺環境の変化等による様々な課題の顕在化、更新の必要性があることから、吹田市でまちづくりの道しるべとして作成した「北千里駅周辺活性化ビジョン」の実現に向け、整備していくことを目的としております。

環境影響評価における事業の種類につきましては、「商業施設の建設」、「住宅団地の建設」であり、「環境まちづくり影響評価条例」第2条に規定する要件に該当するというところでございます。

次に、土地利用計画について御説明します。前方のスクリーン、一番上の北側のところに①駅前ロータリーを北側幹線道路側に再配置して整備します。また②としまして、人中心で北千里のまちの拠点となる商業・公益ゾーンを地区の中央にしっかりと取りまして、③としまして一番南側の紫色に塗っているようなところでございますが、事業成立性のために必要となる住宅を南側の住宅商業ゾーンに整備いたします。

将来の都市機能更新やまちづくりに備えまして、非住宅の商業・公益ゾーンと住宅・商業ゾーンの敷地を分けた土地利用とする計画としております。提案書のページは3-4のところでございます。

この土地利用の考え方につきましては、吹田市においてまちづくりの方針としているものとなっております。

続いて、こちらは提案書のほうに詳細は記載しておりませんが、吹田市で実施しました、北千里駅前まちづくり意見交換会に参加された多くの皆さんからの御意見・内容も踏まえた再整備の計画を検討しております。

準備組合のほうとしましては、吹田市で決定されたまちづくり方針を踏まえ、地区センターの利便性や魅力向上・持続性、事業成立性といった視点から計画の具体化を検討してきました。

また、北千里まちづくり意見交換会で参加された皆さんから出た、北千里駅前についての様々なアイデアや将来イメージについても確認させていただき、まちづくり計画概要案を作成したところでございます。

こういった市のまちづくりの方針とまちづくり意見交換会で出たところを踏まえまして、右下に書いているとおり、まちづくりの計画概要案を作成したところでございます。

続いて、提案書3-1~2ページに記載している内容のポイントでございます。まちづくりの方針について御説明します。

まちづくりの方針につきましては、北千里のまちの価値・暮らしの質を高める新しい拠点づくり、人が中心となったまちづくりでございます。

次に、まちづくりの方針を具体化していくための整備ポイントを御説明します。

整備ポイントとしましては、前方スクリーン①から③まで記載しているとおり、①は多様なアクティビティ・居場所のある拠点づくりです。賑わいのある広場や憩いの滞留空間など多様なオープンスペースを整備いたします。

②としましては、多様なニーズに対応できる拠点づくりです。商業や公益施設などの暮らしを支え

る施設や地域活動の場を整備します。

③は、みんなが来やすく使いやすい拠点づくりです。北千里駅と一体的な交通結節点を整備し、また、まちなかりビングと北千里駅を繋ぐ歩行者ネットワークも敷地内に整備する予定です。

具体的な整備を説明する前に、北千里駅前地区の現状についてお話いたします。

前方のスクリーンにあります、左手が北千里駅、右手がまちなかりビング北千里でございます。

現状は、駅前ロータリーが地区の中央にあり、中まで車の動線が引き込まれているため人中心の空間ではなく、歩行者動線において課題を抱えている状況でございます。また、駐車場も地区センター内に分散配置となっており、お店や各施設利用等について使い勝手が良くないなどの利便性にも課題があるというふうに考えております。

他に、地区内に出会いの広場や健康広場といった広場がありますが、屋上にある出会いの広場については老朽化のため、利用ができていない状況もあります。

続いて、整備後の北千里駅前地区のイメージでございます。現在と同じように左手が北千里駅、右手がまちなかりビング北千里でございます。人を中心とした地区センター再整備の空間イメージとしております。

駅前ロータリーを画面下側に配置することで、北千里駅前に人中心の空間を生み出し、オレンジ色の矢印で示している歩行者動線を設けていきます。歩行者動線は建物と一体的に計画することで、北千里の敷地高低差に対応したバリアフリー動線としても整備をしていきます。

また、緑色の丸で囲っている部分に各種広場を設けます。広場の面積についても現状よりも多く取る形で、人の動線とパブリックスペースをしっかりと考えた計画としていきたいと考えております。

こちらは、北千里駅前まちづくり意見交換会で取りまとめられた、まちの将来利用イメージと、現在、準備組合で考えている人が中心の空間イメージでございます。

前方の画面、イラストを4つほど描かせていただいております。この4つのイラストは、左上がにぎわいの広場でイベントをやっている様子や、真ん中の上部にあるのは屋上広場で多様な市民活動が行われていたり、一番右下はまちのストリートでお店や憩いの空間があったりするようなイメージでございます。こういった市民の皆様のまちのイメージというものを考慮しながら地区センターの再整備の中で整備をしていくというふうに考えております。

続きまして、提案書3-2~3-3ページの内容でございます。事業の規模については、事業施行区域全体で約3.5ha、建物の延べ床面積で約109,000㎡、高さは商業・公益棟で約25m、住宅・商業棟で約98m、住戸数は約500戸となっております。

事業の実施場所は、記載していますとおり北千里駅前の西側にあたる区域でございます。

続きまして提案書3-6ページでございます。土地利用計画図の内容でございます。こちらは、先ほど御説明した内容と重複しますが、まちづくりの方針に即しまして、北側に駅前広場を再配置しまして、中央オレンジ着色部分が商業・公益ゾーン、南側が住宅・商業ゾーンの計画としております。

建築物の計画概要について御説明いたします。提案書3-7~9ページの内容でございます。

商業・公益棟は、敷地面積約14,000㎡、主用途は商業、公益施設、駐車場でございます。延べ面積は約45,000㎡、高さは約25mとなっております。

住宅・商業棟につきましては、敷地面積約10,300㎡、主用途は住宅、商業、駐車場でございます。延べ面積は約64,000㎡、高さは約98mとなっております。

施設計画の現時点での各計画については、提案書に記載している平面図を御参照ください。

続きまして提案書3-10~15ページの内容でございます。まずは緑化計画について御説明いたし

ます。

緑化計画につきましては、駅前交通広場や歩行者が通行する空間や広場を中心とした緑化、屋上緑化に努めます。

交通計画につきましては、工事車両の主要な走行ルートは主に府道箕面摂津線及び市道千里北公園古江線が想定されます。また、供用後の主要な走行ルートも、主に府道箕面摂津線及び市道千里北公園古江線が想定されます。

供給処理施設等については、上水道は吹田市から供給を受け、下水道は適切な排水ルートとし、ガス・電気については各事業者から供給を受ける予定です。

廃棄物計画につきましては、工事中は可能な限り分別や再資源化を図り、廃棄物の減量に努め、供用開始後は、具体的な店舗等は未定ですが、可能な限りリサイクル等をしていくことを求めている、適切に廃棄物を処分していきます。

住宅管理計画につきましては、吹田市が推進するマンション施策のモデルとなるよう、マンションの管理の適正化の推進に関する条例に基づきまして、適切な管理が行われるように努めます。

次に、提案書3-15ページの工事計画について御説明いたします。

現状、地区センターの中には各商業施設や駅前広場等の交通機能等がございます。これらの機能につきましては、周辺で生活されている方の利便施設でもございますので、これら機能を一定維持するため、段階的に既存施設の解体と、新しい建物の建設工事を実施する予定となっております。今後の検討の中で実際に工事計画を作成していくところでございますので、工事内容が固まってきた段階では地元の方への説明会等を開催の上、近隣の皆さまへお知らせした上で工事に取り掛かります。なお、記載している期間につきましては目安であり、また、現段階では工事着手時期についても未定でございます。

次に、建物計画の複数案の検討経緯について、提案書3-17~18ページの内容について御説明をいたします。

その前に、繰り返しとなりますが、今回の地区センター再整備やまちづくりで大切にしているポイント、つまり、まちづくり・再整備計画の基本方針を再度御説明させていただきます。

今回の施設計画の検討にあたっては、1つ目に、人を中心に考えた地区センターの再整備であり、地域の皆さんの活動や居場所となる、広場等のオープンスペースをしっかりと整備すること。

2つ目に、地区センターの再整備ということもありますので、地域の方の生活利便施設の商業・公益施設の整備をしっかりと敷地の中央に配置すること。

3つ目に、事業成立性を考え、床の処分性の高い住宅を整備して、地区センターの再整備を実現すること、でございます。

それだけではなく、今回の再整備完了後のことも考えておくこともとても大事になりますので、4つ目として、次世代等の将来更新を見越して、地区センターのリニューアルや更新がしやすいよう、商業・公益棟のA街区と住宅・商業棟のB街区の敷地を分離した計画としております。

これを前提とした、複数案の検討経緯を御説明いたします。提案書に記載している、複数案の比較表について御説明いたします。一番左が、令和4年の環境影響評価意見交換会・審査会にて吹田市から説明のあった案となります。

この時の案でも大切にしている、まちづくり・再整備計画の基本方針の考え方は変えず、人中心の空間づくりと事業性を考え、住宅の高さを下げられるかを準備組合で検討した案が比較表の中央のA案となります。

比較表の一番右側、建築基準法の超高層建物、高さ60m以上には該当させず、事業性も考慮し、A案と同等の住宅規模を設置できないかと考えたものが、B案となります。

なお、今回のまちづくり・再整備計画の基本方針を実現することが必要であるため、土地利用計画の中央オレンジ色で着色している、地区センター機能を再整備する部分の範囲や、施設構成等についてはA案、B案ともに同一条件としております。

結果的に、住宅棟の高さを抑えたB案では、足元のオープンスペースや街区内の歩行空間の連続性が取れず、北千里駅周辺活性化ビジョンの具体化及び市の考えるまちづくりとの整合性を考えると、A案の方が良い点があると判断し、準備組合としてはA案を採用して地区センターの再整備・まちづくりを進めていくこととしております。

前方の画面、日影についてA案とB案を比較したものでございます。A案がタワー形状の98mの案で、B案が板状の60m未満の案でございますが、4時間日影、2.5時間日影、いずれもA案のほうが影響が小さいというところを確認させていただいております。

こちらは提案書に記載している複数案の比較表の土地利用計画図のところを拡大したのになっております。

今回、まちづくりとして整備するということで、吹田市で策定した北千里駅周辺活性化ビジョンの具体化と吹田市が考えるまちづくりとの整合性において、ゆとりある広場・オープンスペースと連続した歩行空間という点が大事な考え方だと思っております。

この点から、A案はB案に比べて、広場等のオープンスペースの整備、歩行者空間の連続性の確保が可能な計画となっております。

加えて、A案はB案と比較すると建物の高さは高くなりますが、タワー形状とすることで足元のオープンスペースを確保しつつ、ツインタワーとすることで住棟の間に空間を設けることで、圧迫感の軽減にも配慮した計画としております。

提案書5-1ページの環境に対する取組方針について御説明します。

省エネルギー、温暖化対策の実施については、記載のとおり、工事中には排出ガス対策、低騒音対策等の環境に配慮した機械を採用するとともに、廃棄物の発生抑制、減量化、リサイクルに努め、住宅等の設計においては、ZEH-M設計等、商業施設においてはZEB設計等のエネルギー低減対策を講じた設計を検討し、再生可能エネルギーの導入等も積極的に検討いたします。

また、都市景観に配慮した対策の実施については、駅前交通広場、歩行者広場を中心とした植栽により、計画地周辺の緑豊かな都市景観に配慮したパブリックスペースを創出し、周辺の景観に配慮した建築物の設計に努めます。

災害時における安全・安心機能を高める対策の実施については、災害時や緊急時に自立可能な設備の設置や、支援場所や避難場所としての活用可能な広場等の空間の整備等を検討し、災害時の地域住民の方々の安全に配慮したいと考えております。

提案書6-1～9ページ、環境取組内容について御説明します。

工事中につきましては、排出ガス・騒音等の抑制、工事中の排水等の対策、交通安全への配慮、廃棄物等の抑制に努めます。具体的な取組内容は提案書に記載のとおりでございます。

施設の存在・供用時につきましても、地球温暖化対策・省エネルギー、ヒートアイランド対策、廃棄物の減量・リサイクル、施設からの騒音等の抑制、高層建築物の周辺への配慮、景観への配慮、安全への配慮に努めていきます。

こういった具体的な取組事項につきましては、提案書6-2～9ページに記載しておりますので御

確認いただければと思います。

○株式会社ウエスコ

続きまして、7章の説明をさせていただきます。

提案書の7-1ページは、環境影響要因の抽出結果を表7.1.1に整理しております。これは技術指針に従っており、住宅団地建設と商業施設建設に伴う標準的な環境影響要因をもとに整理しています。

続いて、環境要素の選定結果を表7.1.2に整理しており、前のスライドには一部抜粋しております。このうち、除外した項目、表で×がついている項目について、除外の理由を7-3ページの表7.1.3に整理しておりまして、前のスライドにも表示しております。まず水質汚濁について、公共用水域については項目に含めますが、地下水については、本事業が既存建物の解体及び新築であり、新たな大規模な土地造成は想定されず、地下水の帯水層に影響を及ぼす工事は行わないことから除外しております。地形、地質については、本事業が既存建物の解体及び新築であり、大規模な土地改変が想定されないことから除外しております。動植物、生態系については、事業計画地が既開発地であり、動植物の生育・生息環境がないことから除外しております。人と自然とのふれあい活動の場につきましても、事業計画地が既開発地であり、ふれあいの場への影響はないことから除外しております。文化遺産については、文献調査結果から事業計画地に文化財の指定がないことから、除外しています。

続いて、7-4ページからは、調査、予測評価の方法を整理しております。前のスライドには、項目ごとに既存資料及び現地調査の有無と、現況調査、予測の方法について簡単に整理しています。

調査、予測評価の方法につきましては、すべての項目について説明すると長時間になりますので、一部、抜粋して御説明いたします。

工事中の大気汚染については、建設機械の稼働、工事関連車両の走行による大気汚染への影響について、理論計算式又は類似事例により予測します。

騒音・振動については、現地調査により現況の騒音・振動の状況を把握するとともに、建設機械の稼働、工事関連車両の走行による騒音・振動の影響について、伝搬理論計算式により予測します。

コミュニティについては、工事の実施によるコミュニティ施設の状況への影響について、コミュニティ施設の位置、区域及び分布状況と事業計画から予測します。

交通混雑、交通安全については、現地調査により現況の交通量を把握するとともに、工事関連車両の走行による交通安全、交通混雑への影響について、現況調査結果、工事計画等をもとに予測します。

続きまして、存在及び供用についてです。存在及び供用の温室効果ガス、エネルギーについては、人口の増加、施設使用、冷暖房設備等の稼働及び施設関連車両の走行による、温室効果ガス排出量及びエネルギー使用量について、原単位又は類似事例から予測します。

騒音・振動については、施設の供用、冷暖房設備の稼働、駐車場の利用及び施設関連車両の走行、歩行者の往来による騒音・振動への影響について、伝搬理論計算式により予測します。

景観については、後ほど調査地点も含めて説明いたします。

日照障害については、建築物等の存在による日照障害への影響を日影図の作成により予測します。

風害については、建築物等の存在による風害への影響を数値解析により予測します。

防災・安全については、緑のある景観形成、建築物等の存在、人口の増加及び施設の供用による自然災害危険度及び地域防災力への影響、施設の供用による人為的災害危険度への影響について、既存の基準、指針、ガイドライン及び類似事例から予測します。

コミュニティについては、人口の増加及びコミュニティ施設への影響について、コミュニティ施設の位置、区域及び分布状況と事業計画をもとに予測します。

交通混雑、交通安全については、人口の増加、駐車場の利用、施設関連車両の走行及び歩行者の往来による交通安全、交通混雑への影響について、現況調査結果、事業計画等をもとに予測します。

続いて、提案書7-13ページ、図7.2.1について説明します。この図は、騒音・振動及び交通量の現地調査地点を示しており、事業計画地の周辺の主な道路、交差点において調査を行う予定としています。なお、令和4年度第2回審査会でいただきました御意見を踏まえて、前回の提案書でお示した調査地点から、駅前ロータリーの出入口を追加しております。

また、景観の調査地点については、提案書では未定としておりましたが、提案書提出後、事務局からの指摘を受け、検討しましたので別途御説明します。

別添資料5を御覧ください。表1には、予測評価における景観の現況調査項目及び整理手法を簡単に整理しています。続いて、既存資料として、吹田市景観まちづくり計画における市内の景観資源を参考に、事業計画地周辺の眺望地点等に加え、公的緑地、公園について整理し、その結果を図1と図2に示しています。これらの景観資源・眺望地点等を踏まえて、吹田市景観まちづくり計画における眺望地点を参考に、各方位から事業計画地を視認できる場所として中景域の景観調査地点（案）を選定しました。また、圧迫感等の予測に資するため、事業計画地近隣100m程度からの眺望も考慮して、近景域の景観調査地点を選定しました。選定した景観調査地点（案）を、表2及び図3と図4に示しております。なお、予測評価については、現況調査において選定した主要な眺望地点からの景観について、事業計画に基づき、事業完了後のフォトモンタージュ又はパース図を作成することにより予測します。

続いて、提案書7-14ページ以降は評価の方法について整理しております。

評価については、全体としては、現況調査及び予測結果を踏まえて、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されているかについて検討し、評価します。時間の関係もありますので、個別の詳細な説明については割愛させていただきます。

○会長

それでは続いて事務局から、(4)住民等からの意見について、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6を御参照ください。

住民からの意見書の募集期間は、令和7年5月22日から7月6日まででございました。意見書の提出総数は9通4人、いずれも青山台、古江台、藤白台にお住まいの方からでした。なお、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。

意見書の内容は別紙1にまとめておりまして、事業者は、既にこちらの意見書に対する見解を示しておりますので、そちらも併せて、事業者から説明してもらおうと思います。

○吹田市

お手元の資料6別紙1が、提案書についての意見書の概要及びそれに対する事業者の見解になります。御意見及び回答を要約し、御説明いたします。

1ページ目、意見概要としましては、駅前ロータリーの出入り口への車両及び歩行者が集中することへの懸念の御意見であり、回答としましては、交通量の現況調査結果を踏まえて、交差点需要率や交通量増加率等について予測評価を行うとともに、安全対策を含め、駅前広場の規模・形状や信号等の設置の必要性について関係機関と協議を行い検討していくとしております。

続きまして、2ページ目、高層マンションの高さや景観に対する御意見であり、回答としましては、市が考えるまちづくりの方向性として、ゆとりある空間づくりや歩行者空間の連続性の確保を重視しているため、高層化することにより、足元のオープンスペースの確保を図る計画としており、景観の影響については、今後の環境影響評価において予測評価を行うとともに、有識者の御意見等もうかがいながら引き続き検討していくとしております。

続きまして、3ページ目、4ページ目について、北千里駅前まちづくり意見交換会や今回の環境影響評価に関する意見交換会の開催趣旨や位置づけに対する御意見につきましては、各意見交換会の開催趣旨をお示しするとともに、今後の意見交換会の目的等を明確にして、事前に市報等でお知らせしますと回答しております。

5ページ目、日影の具体的な状況に対する御意見につきましては、日照への影響が最も大きくなる冬至日における日影図を作成し、予測評価を行い、必要に応じて保全対策の検討をしますと回答しております。

続きまして6ページ目、植生への影響に対する御意見については、日影が植生へ与える影響を具体的かつ定量的に予測することは困難であると回答しています。

7ページ目、駅前広場の照度に対する御意見については、照度は天候等の状況によって大きく変動し、再現性が低いため、予測することは困難であると回答しています。

続きまして、8ページ目、9ページ目の利用者視点、特に子育て世代を重視した、使いやすい動線を備えた施設設計を求める御意見に対しては、子育て支援関連設備や動線計画については、現時点では未定ですが、今後の施設建築物や商業施設の設計の中で検討し、また、検討内容についての御説明については、適切な時期に行うと回答しております。

続きまして10ページ目、保留床の必要性や意見交換会における合意形成などに関する御意見については、まちづくり意見交換会で繰り返し御説明してきた事業の目的、手法、仕組み、保留床の必要性や種類の説明、これまでの意見交換会の内容をお示しし、引き続き、地域住民への説明や意見交換の機会を設置・検討すると回答しております。

10ページ目から11ページ目、住宅の増加に伴う児童数増加に対する懸念や災害時の避難所への影響については、今後、調査及び予測評価を行い、必要に応じて対策の検討を行うこと、マンションの維持管理に対する御意見については、国や本市で定める条例等を遵守した取組みを行うこと、ビル風や日当たりに対する懸念の御意見については、今後予測評価を行い、必要に応じて対策の検討を行うことを回答しております。

以上が、提案書に対する意見書の概要とそれに対する回答になります。

○事務局(永井主査)

続きまして、提案書意見交換会についてですが、6月20日及び21日に開催されました。

概要につきましては資料6別紙2を御覧ください。こちらは事業者が項目別に取りまとめたものでございます。資料6の別紙の方に23日現在で取りまとめた内容ということで、まだ事業者より結果報告書が提出されていないというふうに書いてあるんですけれども、日付別にまとめたものを7月25日付で別途受付しております。

○会長

続いて、意見交換会に進行管理責任者として出席されました委員から意見交換会の様子の御報告をお願いしたいと思います。6月20日を御担当されましたC委員は本日欠席ですので、補佐で出席されましたD委員のほうからお願いできますでしょうか。

○D委員

私のほうから6月20日の意見交換会についての出席者、市民さんから出た意見についてかいつまんで御説明させていただきます。

大きく4点あるかと思うのですが、先ほどA案、B案示されたということだったと思うのですが、丁寧意見交換会等を進めておられたとのことでしたが、6月20日の場で初めてB案を公表されたということで、他の案もいろいろあったであろう中でなぜこのB案が出てきたのか、どのような経緯で提案されてきたのかということをお伺いされている方がいらっしゃいました。

その上で、このB案を対案としてA案のほうが望ましいということで御説明いただきましたが、その主な理由として、市のまちづくりの方向性と整合しているからというような御発言が事業者、提案者のほうから多くありましたが、これは私の見解ですけれども、まちづくりの方向性というものが、そのものがあまり市民の方に理解されていなかったという印象を持っていますので、そういった受け止め方をしております。

3点目としては、やはり高層になることによる日影、景観の状況を多様なポイントから教えてくださいということで、今回、先ほど御説明あった資料5のような形で御対応いただけるように理解しておりますけれども、そういった意見がございました。

最後に、マンションが建って多くの若い世代が流入するということが想定されますので、小学校がしっかりキャパシティを守れるかということを人口構成の予測の面からも御検討くださいという。以上のような4点が主だった意見かというふうにとらえております。

○会長

では引き続き、6月21日の意見交換会に進行管理責任者として出席されましたE委員のほうから、意見交換会の様子の御報告をお願いできますでしょうか。

○E委員

21日の意見交換会の内容を発表したいと思います。概ね20日の話と変わらないのですが、大きかったのは、都市計画決定に向けたこの事業の説明と、環境影響評価における説明が食い違っているというか、双方でうまくやり取りできていないという感覚が住民さん側にあって、あっちで話した話がこっちではできないとか、こっちの話はいったい何をするのかということがうまく伝わっていないというのが一番肝心なところになります。なので、出てきている審議案件も、環境影響評価すべき

案件という質問よりは、開発審査というか都市計画決定のほうの話ですべき内容が多く出ていて、住民さんの不満もそのあたりで議論がされたという点がある。で、それはおそらくコミュニケーション不足、もしくはコミュニケーションが上手く成り立っていないというところに起因するのではないかという印象を受けました。なので、そもそもこの計画は、という議論になったところもありますが、それは環境影響評価で扱うものではないのでというやりとりをいくつかした上で、意見交換会の内容として示しています。

もう1点は、住民側の開発に対する意見集約ということも必ずしもできていない状態で、環境影響評価が先に動くというか、こちらが出てから都市計画決定にもっていく手続き自体どうなのかなというふうに、私は21日のこのことを聞いて思った次第です。

環境影響評価の方で最も大きく取り上げる内容は高さだと思うのですが、高さ問題の景観の話よりも、そもそもなぜ住宅がこんなにたくさんとか、A案、B案と出てきましたけれども、A案、B案どころか、この計画をするのかしないのか問題のところはまだ解決していないというか、意見交換会の中では建設的な議論ができていない状態でしたので、そのあたりの調整はどのようになっているのか市のほうに聞きたいところでした。

環境影響評価に関わることとしては、先ほどもありましたように超高層ビルを建設することによるビル風・日影問題という話が少し出たのと、大量に住宅が建設されるということで周辺にマンションがたくさんあって、民間マンションがどんどん開発許可しているところに対して、またこんなに建てて大丈夫なのかという懸念。これも環境影響評価側なのか都市計画側なのか微妙な議論があったという話と、環境影響評価にダイレクトに来るのは、私、防災なので、建てることによって人数が増えることによる防災力に対する影響というところに関してはいくつか意見があったのと、地域住民がたくさん増えることにより、そのキャパは大丈夫なのかということに関しては住民から懸念事項が示されていました。

○会長

事業の説明、意見、回答、いろいろありましたけれども、それを全部含めまして質疑に入りたいと思いますので、御意見や御質問がありましたら、なんでも結構ですのでよろしくお願いいたします。1回目ですので何か思ったことがあればお願いいたします。

OB委員

先ほどE委員からもらいましたが、市民の方々も非常に不安になられているところで、都市計画手続きとの関係が非常に重要になってくるかと思うのですが、先ほどのところで都市計画手続きと環境影響評価審査会の関係性というのは、どのようになっておりますでしょうか。もう一度確認させてください。

もう一つ御説明いただきたいのは、今回提案書の中で、関係法令の規制等が4-19以降にあるのですが、この中で都市計画関連の内容が全く出てこないのは疑問に思っておりまして、それは都市計画手続きのほうで処理されるのか。何が言いたいかと申しますと、例えば、ここは用途地域の商業地域で、容積400%建蔽80%で、第四種高度の45mがかかっている、そんな中で、さらに令和4年4月に改定された千里ニュータウンのまちづくり指針との関係性、特に高さの第四種高度の45mと関係していると思うのですが、そのあたりについて都市計画手続きでも議論になるところだと思います。特に第四種高度の45mの扱いがどうなるのか。場合によっては市街地再開発事業の公共貢

献ということで、それが緩和できるというふうにして、都市計画決定のほうでどのように議論されている、もしくは手続きがどのようになるのかということについて、事業者でもある市の方から御説明をまずいただきたいと思います。

○吹田市

環境影響評価の手続きと都市計画の手続きの関係性については、前のスライドで表していますように、環境影響評価の手続きについては都市計画決定に向けた案の都市計画法17条の縦覧までに環境影響評価の提案書を提出するというのが、吹田市環境まちづくり影響評価条例に定められていることから、今般、現時点の計画案に即して提案書を作成し提出しているものになります。

あと、45m第四種高度地区に関しましては、千里ニュータウンでは主に、都市計画の高度地区や千里ニュータウンのまちづくり指針によって、建築物の高さの最高限度が定められております。高度地区につきましては、法定の市街地再開発事業による場合、高さ制限は適応除外とされております。また、千里ニュータウンのまちづくり指針においても、様々な都市機能の充実が求められている地区センターにおいては、公共性の高い事業であり、広く市民の意見を聴取したものに限っては、機能集積を図りながら広場などのゆとりある空間を確保する場合、高さの数値指標を設けないこととしております。都市計画手続きについては今後検討していくことになっております。

OB委員

ですので、場合によっては、正式に都市計画手続きとしてこの事業が成立するかどうかということとは、これから議論されるということですか。

○吹田市

委員のおっしゃるとおりでございます。

OB委員

あともうひとつ、今日御説明いただいたことが提案書の段階で関係法令のところで全く出てこないというのは、忘れていたと言ったらあれですけど、環境影響評価の関係法令の時に、他の案件もそうですけど、都市計画との関連が出てこないのですね。今回の案件については都市計画との関係が非常に重要になってくるので、御説明いただいたことは入れておかないといけないのかなと思います。

もしくは、都市計画決定する前の提案書、提案書の段階では必要かなとも思うのですが、この事業を回避するという手続きはできなくて、この事業が都市計画的に妥当かどうかということについては今後決定される、ですので、この事業があるということを前提に環境影響評価をするのか。環境影響評価は回避、低減、代償という順番でできると思いますので、そのあたりはどのように考えれば良いのかなというふうに思います。

○会長

法令上、こういう手続きで問題ないという認識でよろしいでしょうか。

○吹田市

吹田市の条例上の手続きに則って行っております。

OB委員

条例上の手続きで構わないのですが、今の段階では提案書の中で都市計画法規、都市計画関連との解釈はどう考えているかを入れておくべき、もしくは御説明いただくべきではあったのかなというふうに思います。これは意見です。

○会長

私も法令よくわかってないのですが、とりあえず環境影響評価審査会のほうで出して、そのあとで都市計画のほうでもう一度審査される。そういった流れでよろしいのでしょうか。

○吹田市

委員のおっしゃる通りでございますが、昨年11月に都市計画審議会にも内容については御報告させていただいております。

○会長

連携を取りながら、されているということですね。よろしいでしょうか。

OB委員

もう1点ありまして、B案の説明の中で、建築基準法上の超高層になる60mを基準にというお話がございましたが、これは第四種高度45mを基準に考えるとB案のようなボリュームが考えられて、それを市街地再開発事業によるオープンスペースなどを豊かにすれば緩和されるということで、A案が考えられるということで、45mの考え方は。高度地区の45mに収めていないのですね、失礼しました。B案は60mですね。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

委員がおっしゃるとおり60m未満ということで、ほぼ60mの形での計画となっております。理由としては、高度地区の45mを超えない範囲での検討も考えられますが、まず、駅前広場の配置が北側で規模が決まるということと、A街区の地区センターや人中心の滞留空間をしっかりと作っていきたいということから、B街区の敷地形状というのはそれらの整備を十分に果たす上で設定しており、その中で住棟が配置できる形でA案と同等の約500戸程度の住戸数を確保していくことになる、45mでは収まらない。60mを超えない中で何とかそういうボリュームを作れないかということで収めていったところがあります。45mでは収まらず、60mでは収まるけれども、建築計画としてはかなり無理をしているというところではございます。

OB委員

失礼しました。3-18の立面図のところで駐車場の高さが45mだったので、全部が高度地区内に収まっているのかと。

○会長

では、ほかに何かございませんでしょうか。

OF委員

非常に根本的な話をお聞きしたいのですが、A案、B案出されたところで、500戸というのが1つの要件となっていると思うのですね。これは、どういう根拠があるのか。いわゆる再開発事業を維持するための収益性という観点もあると思うのですけれども、500戸というのがどこからきているのか、疑問として少しあります。その観点でいうと、数十年という単位で考えますと吹田市は人口が伸びていますが、例え、改修をしていくような、30年ぐらいで考えるとしたら人口は減っていく可能性が高いですね。そういう時にその戸数が本当に要るのか。そういうところが、もしかすると市民の方も関心あるところかなと思います。なので、その戸数を必要とする妥当性や根拠がある程度クリアになったほうがいいのかなと1つ思います。そうするとA案、B案の比較というのも意味を持ってくるという話になる。

もう1つは、小学校の話が結構御意見として出たということで、それはすごく理解するところで、段階的にマンションを売却していくとなったとしても児童数は増えていくわけですよね。現状、周辺にある小学校のところにどれくらいのキャパがあるのか。シュミレーションされるにしても、もし影響があった場合にどのように対処するのか。例えば、小学校がまた必要となるのかという話も含めて、他の部局との横連携が必要になってくるのではないかと。そのあたりは考えておかないと、社会的影響となりますけれども大事な側面かなと思いますので、そのあたりのお話をお聞きしたい。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

まず500戸というところの御質問について、お話させていただきます。500戸というよりは、住宅の専有面積がどれくらいいるかということから、平均の住戸面積で割ると500戸程度となります。戸数というよりは、事業を成立させるためにかかる支出に対して、収入として充てられる床の売れる面積がどれくらいいるかということから、500戸程度という試算が出ておりますので、事業全体の支出ボリュームと、収入に対する国の補助金等のボリュームから差し引いた、高度利用により捻出した保留床として必要な金額から面積の想定をしております。戸数というよりは、面積のボリュームということが収支の算定上は出てくるところでございます。

○吹田市

住宅増加に伴う小学校や避難所について御不安の声が出ていたと思いますが、市としましてこの事業は大きな事業となりますので、他の関連部署と情報共有を行う庁内検討会議を実施しております。こういった小学校や避難所が不足しないように常に動向などの情報共有を図っております。

OF委員

面積から算出されたということで理解しました。

それはそれとして、先ほど話したように考えたときに、例えば変更が入ったことによる需要の不明確さというような、要するに最初は回っていくかもしれないんですけど、周りの住宅との関係とかそのあたりの意識をもって計算されるものかどうかにも気になっているんですね。その辺についての見解はいかがでしょうか。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

社会的な人口の動態と吹田市における将来的な人口の考え方も含めた、住宅ストックとしてどう考えているかという視点もあるかと思っております。そういう意味では、まず、利便性の高い居住環境というもの、500戸の住宅を作るというところを、長く使い続けられる住宅としなければならないということを、まずは開発の段階で考えるべきではないかと考えておりますので、長く使えるという部分ではA街区の商業ゾーンとB街区の住宅ゾーンを分けて、修繕の考え方であるとか、将来の建て替えの時期であるとか、長く住宅を使い続けられるように、住宅を作った後も手を加えながら適切な管理をして質の高い住宅とすることが大事だと思っております。あとは周辺との中での500戸が適正かどうかの検証は、正直数値的にすべて立証するのは難しいところもあるかと思っておりますが、将来的な住宅の市況のニーズ等のバランスを考えながら、民間事業者等とのヒアリングを行いながら、戸数について最終的には都市計画決定以降の事業計画の段階で固めていくというふうに考えております。

OF委員

わかりました。今と未来のニーズっていうのがあると思いますので、需要ですね、そのあたりの視点というのにも必要なのかなと思います。そこも含めて検討いただけるといいと思います。

○会長

他どうでしょうか。何かございませんでしょうか。

OC委員

交通計画の観点からいくつかお伺いさせていただきます。

まず1点目ですけれども、北千里駅からまちなかりびんぐまでバリアフリー動線を確保されるという御説明をいただきましたが、駅そのものへのバリアフリー動線について、駅を使われる方、あるいは駅前広場や商業施設へ向かわれる方に向けてのバリアフリー動線について、どこまで対応される御予定かお伺いしたいのが1点。

もう1点が駅前広場に関してです。3.3.1の表ですと、駅前広場、道路と交通空間が少し微増するような資料となっているのですが、これはどういった理由かというのと。一方で、公共交通、特にバスですね、持続が難しくなっている中で、広場の運用についても個人としては気になっているところです。そのあたり、バス事業者さんやタクシー事業者さんと乗り継ぎに関して調整してほしいということ。

最後もう1点ですが、北千里の特徴として付近に大学であったり高校であったり、かなり多くの学生、生徒がいます。それはいいんですけれども、もう一つの特徴が、高校や大学は送迎バスを使われています。今現状では広場の中には入ってきていないと理解しておりますが、一方で、自家用車で送り迎えされている車が、かなり多く入ってきているということも理解しております。広場の公共性、公益的な使い方に向けて、場合によっては自家用車を入れずに、公共交通ではありませんが送迎のバスを入れるとか、いろいろな運用の方法があるので、そのあたり広場の交通機能の運用面について何かお考えがあればお伺いさせていただきます。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

まず、バリアフリー動線がどの範囲までできるかということについて申し上げますと、都市計画事業である市街地再開発事業につきましては、事業区域の施行区域内のみ都市再開発法に基づき事業をすることを認可された再開発組合が工事を行うことができるとされていますので、駅舎そのも

のと駅を超えた藤白台側とを含めたバリアフリー等については、法律に基づく事業の施行範囲を超えていくことになりますので、基本的には工事ができないというところでございます。ただし、大きな開発ですので、交通事業者と協議をする中で交通事業者側が合わせて、そのようなことをされるかどうかということについては現時点では未定ではございますし、そちらは交通事業者側の御判断になってくるかと思えます。

2点目の提案書の表の3.3.1で道路空間が微増している理由でございます。駅前広場の面積自体は今の北千里駅前の中央に大きな緑化のゾーンがあったりして、こちらをスリムにしていこうので駅前広場そのものの面積は1割ほど減ることにはなります。一方で、現状の交通広場から駅の改札までは民地を通っているので、吹田市と計画を立てる段階から事前に協議をさせていただいて、交通広場から駅までの歩行者専用道路を設けていこうという話と、現状、阪急の高架沿い側が宅地にはなっているのですが、商業施設にきた車を2方向に通していこうとすると、今回の土地の配置上は高架沿い側からも車を逃がしていかなければ、周辺の生活道路に、幹線道路に出ていくために長い時間かかってしまうというところで、そちらについては住宅地のB街区の駐車場の出入口とともに、A街区の駐車場の出入口の吹田市道を新たに高架沿い側に設置するというところで、既存の駅前広場の面積は減るのですが、新設の歩行者専用道路と新設の市道が増えるため微増となります。

あと、バス・タクシー等につきましては、駅前広場の機能上、規模や形状が決まるのはバスのバース数とバスの軌跡でほぼ決まりますので、バス事業者との協議はこの数年間の間に吹田市を中心にさせていただいて。現状のバース数がどうか意見交換をさせていただきながら、現状のバース数を減らすことはないということもありましたので、現状の公共交通機能を確保していくという意味では、現状のバース数が確保できる駅前広場の形状ということで考えております。

一方で、過剰に駅前広場を大きくしてしまいますと、将来的に路線バスの減便となった場合に、駅前広場の面積が余ることが考えられますので、送迎バスについては現状も幹線道路沿い側に乗降場がありますので、現行と同様に駅前広場の中には基本的には公共交通機能だけとさせていただくことで考えております。一般の送迎については、市民の皆様にとどこまで利用いただくかということもありますが、今回の計画としては、A街区の地下1階に地下駐車場を広く平面で取っております。現在、第一、第二駐車場からお店まで行くのに雨に濡れて行ったりするというところで、施設と一体性をもった利便性の高い駐車場としたいと思う一方で、駅利用者の送迎の方にもちょっとした買い物のついでに地下駐車場を御利用いただけますと、より駅に近い位置で雨に濡れずに送迎ができるのではないかと。こちらを市民の方々に利用していただくことで駅前広場への一般乗降の流入の抑制につながらないかということで、まちの利便性とともに駅前広場への一般交通の進入について何とかならないかと考えております。御質問いただいた4点については以上のような考えでございます。

○会長

他、どうでしょうか

○OG委員

都市計画と環境影響評価の関係性について教えていただきたいのですが、今のところ提案書を出して都市計画決定の手続きを進めていくということですが、都市計画の方で住民の方々の説明プロセスというのは、今後どういうふうな形で考えておられるのかを教えていただきたいと思えます。

○吹田市

都市計画決定に向けての地域住民様への御説明については、都市計画決定の手続きに際しての説明会などで内容を御説明していく予定です。

○OG委員

その計画の内容というのは提案書の内容に即したものののでしょうか、それとも別のものなのか。どのような形のものを説明されるのでしょうか。こういうことを言うのは、先ほどE委員のほうから都市計画側と環境側との説明の内容について齟齬があるのかとかいうようなことで、住民さんがその不信感をお持ちになっているように懸念しまして、そういったことが起こらないようにするというのが望ましいと思いますのでその辺を踏まえてお伺いしたい。

○吹田市

都市計画決定に向けての手続きの中での都市計画法に則った説明会というところでは、基本的には都市計画図書の内容に沿ったものになります。都市計画決定の内容については、事業の建物の具体的な形であるとか、詳細が載っているものではないので、今回提案書で示した内容とは少し違って、都市計画図書に載るような内容に即した説明になると思います。

先ほどE委員のほうから御意見いただきました住民の方の認識がずれているのではないかという話ですが、我々も環境影響評価とは別にまちづくり意見交換会という形で、前回の令和4年度の審査会で、住民さんとの意思疎通、情報提供というところが足りていないのではないかという話をいただいてから、約1年半、計10回にわたってまちづくり意見交換会をやってまいりました。その中で特に大きかったところでは第6回意見交換会で、今回御説明させていただいたような準備組合の検討案に即した事業概要の説明もさせていただいて、市民さんから御意見をいただきながら進めてきたところです。意見交換会を開催してもすべての方に来ていただけているわけではないので、すべての住民さんに御理解いただけているかというところについては、まだまだというところがあるのかもしれないですけれど、こちらの進め方としましては、住民の皆さんへの事業に関する説明・情報提供を進めながら今回の提案書再提出に至ったところでございます。

都市計画の説明会で説明する内容とまちづくり意見交換会で説明した内容というのは、少し違うものにはなるのかなと思いますが、事業概要の説明というのは、この1年半で住民の方々に情報提供しながら、また、ホームページ等でも公開しながら進めてきたという認識をしているところでございます。

○OG委員

齟齬があって、そこが住民さんの不信感につながるものが懸念するところですので、それが無いような形で御説明を細やかにしていただくようお願いしたいと思います。

○会長

時間も過ぎているのですけれど、あと1つか2つぐらいございませんでしょうか。

○OA委員

私も取り下げ前の意見交換会で司会をしたこともありまして、その時もだいぶ紛糾した記憶があって、住民さんもその話を覚えておられてというところもあるので、より丁寧に対応されたいというのが意見です。

質問ですが、先ほどから都市計画決定との関係の話があって、手続きの順番の話もあったのですが、議論の範囲が私、よくわかっていなくて。今回環境影響評価の範囲というのを敷地から何メートルと設定されている一方で、都市計画決定のほうで見ると、そもそも千里ニュータウンを作ったときに近隣住区、3住区、藤白台、古江台、青山台のセンターとして計画された、そこをどうするのかということが都市計画的にありまして、今回の環境影響評価よりもすごく大きな範囲での議論があると思っています、議論する内容も範囲が違くと変わってくるのかと思っています、手続きの順番もあるので、範囲の違いや内容の違いなど表か何かで整理していただけるとありがたいと思いましたので、今後情報として提示していただけると助かりますというところです。

○吹田市

検討してまいります。

○OH委員

先ほど来あるとおり、都市計画の側と環境の側との話に関しては各委員共通に思っていることかと思しますので丁寧に進めていっていただきたいと思います。

環境のほうのことですので、本日1回目ということで、どんな項目を審査するのかというところがメインの議題かと思しますので、1つ目は地球温暖化のところなのですが、省エネ性能の水準ということで、実際どれくらいのレベルをこれから目指そうとしているかということで、2050年カーボンニュートラルに向けてということになりますので、是非もし実現するとするならば、環境や防災のショーケースになるようなものに仕立てていただきたいと思いますので、ZEHのマンションの水準を目指すとか、BEI0.80以下を目指すとか、その水準をどれくらい目指すのかという話ですとか、最近ではウェルビーイングなど言われておりますのでウェル認証の取得をどうするのか、どの水準を目指すのかというところをぜひ次回以降、明示をいただきたいと思います。

2つ目は熱と風等の問題ですが、高層マンションができるとビル風の影響がどうしても出るかと思しますので、特に地上部付近で人が多く集まったり、通行したりするところの強風の影響が懸念されるかと思します。図書を拝見しますとCFD解析はされるということですが、どれくらいの三次元モデルを作って、どれくらいの範囲でCFD解析しようとするのかということと、吹田市は非常に熱環境に対して先導的なことをやっているの、風の解析でCFD解析をするのであれば、できれば合わせて熱環境も表現していただけないのではないかと思います。熱環境についての実施の予定はあるのか、お聞きしたいのが1点です。

3つ目は人と自然と防災のところですが、雨水流出については条例にのっとり実施するという話ですが、人が多く集まってマンションもできて、いろんな交流もできてということなので、昨今ではグリーンインフラとか雨庭とか、そういうものを起点として人が集まったり、コミュニティしたりというようなことで、防災だけではなくて地域の活動とか、そういうことも合わせるような空間がどれくらい仕立てられるか、緑化計画との兼ね合いもあろうかと思しますが、そういうものの方向性もぜひ示していただきたいと思います。

防災と地域という観点で言うと、先ほど来、ある人口が非常に増加することによる避難所の圧迫

とかというような影響があらうかと思しますので。水害だとそんなに大きな影響はないかと思われるますが、特に地震災害などで水道・ガス・電気等のインフラ関連が停止したときには、どうしても避難所生活を余儀なくされると思しますので、それが3日くらいなのか1週間くらいなのかという期間の問題もあらうかと思しますが、一時的には多くの方々が避難所に避難するという形になると思しますので、避難所の稼働率であるとか、時間帯によっては人の避難行動、人流シミュレーションをされるかわからないですけれども、そういったところの影響だとか、商業施設もできるということなので、平日夜間と休日昼間というような、いくつかのケースによって、どういうことが想定されるかというようなものを、どういう条件で何をするのかというのをきちんと明示をいただきたいと思します。

もう1つは、若い方も入って来られると思しますし、ある程度年配の方で最後にマンションを買ってという方も一定数いらっしゃると思しますので、高齢者の方であるとか、特に福祉避難所などに限って言うと、特にキャパは限られると思しますので、福祉避難所への影響という点についてもどのように考えるのかというのを、シミュレーションの条件とか結果とかいうのを、今後拝見できればと思します。先ほど来ある小学校の話もあると思しますし、昨今では共働き世帯が多くなっている関係で幼稚園の待機児童の問題なども非常に課題だと思しますので、そういう子育てのしやすい環境というような中で、どのようなことを展開していくかに関して、今後ぜひお示しいただければと思します。

○会長

多岐に渡った質問ですけれど、簡潔にお答えお願いいたします。

○北千里駅前地区市街地再開発準備組合

いずれの御質問の内容につきましては、今後具体的なものを提示するようにという御意見というふうに認識しております。また、いただいたところも社会的な点、今後の将来的なことを考えると考えなければいけない大事なポイントだと思っておりますので、本日時点で具体的に決まったものはございませんが、いただいた御意見につきましては今後の審査会等で、決まったものは適宜御説明できるようにしたいと思っております。

○会長

まだまだ御意見はあると思しますが、最後にひとつだけお願いします。

○OB委員

今回、まちづくりの方針として多様なアクティビティ、居場所のある拠点として、賑わいのある広場や憩いのある滞留空間など多様なオープンスペースを整備する、このことの評価をしていくということが今回のキーになるのかなと思っております。ですが、環境影響評価の項目でいきますと、7-15で緑化、人と自然とのふれあいの場、景観、これをそれぞれやりますとか、景観も環境保全について配慮されていることというふうになっていますが、おそらく緑化空間であったり景観であったり、ここに場所を作るということていきますと、賑わいのある広場や憩いのある滞留空間など多様なオープンスペースをとというようなことの視点から、評価をするということも重要なのかなというふうに思します。従来の環境影響評価の項目では出てこないところなのですが、今回非常に重要となってくると思しますので、評価の方法であったり意義であったりというところを検討できればと思っております。

○会長

今の御意見については、また意見を集約いたしますので、意見を書いていただいて、事業者さんに詳細に検討していただければと思います。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、中途半端になった質問があったと思いますけれども、その時にお書きいただくようお願いいたします。

(事業者退出)

4 [報告事項] 事後調査年次報告書について

○会長

続いて、次第4の事後調査報告について、事務局からまとめて御報告をお願いします。

○事務局(永井主査)

現在事後調査が進んでおります3件について、まとめて報告いたします。1件目は、円山町開発事業に係る環境影響評価事後調査年次状況報告書でございます。こちら令和6年度に行われたものを平成29年度6月に出された事後調査計画書に基づいて、事後調査の結果及び環境保全措置の実施状況をとりまとめております。

工事中の事後調査報告書は、通常工事終了後に提出しますが、本事業は工事期間が数年にわたるため、年次状況報告書を毎年度、本市へ提出することになっております。

令和7年6月6日に受理をしております。

報告書の概要と所見でございますけれども、動植物生態系につきましては、事業計画地内において、特定外来生物1種(ナルトサワグク)の生育が確認されましたが、適切に処分を行ったことから、著しい影響はないと考えております。

環境保全措置の実施状況につきましても、令和7年3月末時点の実施状況及び実施予定を示しております。本市のほうでは、調査結果をもとに検証し、その履行状況を確認しております。また、本事業では国土交通省の補助事業の採択により、125戸を概ねZEH仕様とし、対象エリア全体でゼロエネルギーとする計画でございます。令和6年度末までの販売戸数ですけれども、225戸のうち、ZEH仕様117戸、NearlyZEH仕様31戸、その他の仕様が77戸となっております。評価書における基本仕様の住宅と比較しまして、消費エネルギー量で平均54.2%、温室効果ガス排出量で平均56.8%低減されていることになっております。

引き続き、事業者は「街づくりガイドライン」や補助事業等を活用することによりまして、省エネルギーや温室効果ガスの削減が図られるよう求めていくということでございます。

今後の対応ですけれども、本市は、事業者に対して、環境保全目標の達成や基準値の厳守はもとより、さらなる環境対策を求めて、市民にとって良好な環境が保全されるよう指導してまいります。

続いて、(仮称)吹田市藤白台5丁目計画に係る令和6年度の事後調査年次状況報告書の概要でございます。

こちらはですね、令和3年12月に事業者が提出しました事後調査計画書に基づいて、令和6年度分の事後調査の結果及び環境保全措置を取りまとめております。こちら毎年度、年次状況報告書を提出することとなっております。

受理日は令和7年6月30日、事業者につきましては、現在、この4社で受付を行っております。

報告の概要と所見ですけれども、騒音・振動につきましては、いずれも評価書の予測結果及び各種法律の基準値を下回っており、著しい影響はないと考えております。本市は引き続き、環境影響評価で事業者が実施することとなっている防止措置の確実な履行を求めてまいります。

建設機械・工事関係車両の稼働状況につきましても、月当たりの延べ台数を示すとともに、評価書に示した出入り口や誘導員の配置等を示しています。本市は引き続き、計画的な運行による台数の削減等、事業者が実施することになっている環境保全措置の履行を求めてまいります。

その他の環境保全措置につきましても、令和7年3月末時点の実施状況又は実施予定を示しております。これにつきましても、調査結果をもとに検証しまして、履行状況を確認してまいります。

本市は事業者に対して、環境保全目標の達成や基準値の厳守はもとより、さらなる対策を求めて、より良い環境が保全されるように指導してまいります。

最後に佐井寺西土地区画整理事業についてですけれども、こちらについても同じく、令和3年10月に事業者が出しました事後調査計画書に基づいた、昨年度の事後調査の結果及び環境保全措置の実施状況を取りまとめております。令和7年6月30日にこちらも受理をしております。

大気汚染につきましては、建設機械の稼働及び工事関連車両の走行による大気汚染の推計結果は、環境基準及び吹田市の目標値から設定した評価の基準値をそれぞれ下回っております。特に問題がないと考えております。

騒音・振動につきましても、建設機械の稼働及び工事関連車両の走行については、環境基準及び吹田市の目標値から設定した評価の基準値をそれぞれ下回っております。

交通混雑・交通安全なんですけれども、本事業の供用による交通につきまして、工事関係車両の走行ルート沿道において自動車交通量調査を実施しております。交通量の増加率はb-3地点では2.7%と低かったのですけれども、b-7地点（豊中岸部線）では15%と予測結果を上回っております。理由につきましては、交通安全に関する地元住民の要望等により、当初想定したスケジュールや工事車両ルートの変更があったことが考えられます。それでも、豊中岸部線の計画交通量を十分下回っていることから、周辺地域の交通の状況に影響は及ぼすということはないと考えております。

次に、動植物・生態系です。動植物・生態系につきましては、今回の計画で大規模に地盤を触るような工事となってしまいますので、一部については移植や移動を行っております。動物につきましては、一部の種では移動先で繁殖が確認されております。また、生息が確認された種数、個体数ともにおおむね増加しておりますので、一定の効果は得られていると考えられます。全ての種が繁殖したわけではないのはちょっと残念なんですけれども、一定の成果は得られていると考えております。同じくですね、植物につきましても、令和3～4年度に移植や播種を行ったギンラン及びタシロランについては、タシロランについては一部生育が確認されるなど、こちらについても一定の成果が得られているものと考えられます。ギンラン、タシロランともに、必ずしも毎年、種から芽が出てくるというものではないので、今後ともモニタリングを続けていくと聞いております。

環境取組内容の実施状況ですけれども、こちらも令和7年3月末時点の実施状況を示しております。調査結果をもとに検証しまして、その履行状況を確認しております。

本市は、環境保全目標の達成や基準値の厳守はもとより、さらなる環境対策を求めて、より良い環境が保全されるように指導してまいります。

併せてですね、資料9-2の方に書かせていただいているんですけれども、こちらの佐井寺西区画整理事業につきまして、令和3年の事後調査計画書と、それをもとにした令和5年度版の事後調査

報告書に一部記載内容に誤りがございました。すみません、こちら昨年度の審査会でI委員から御指摘がありまして、よく調べましたところ誤りが発見されたということでございます。事後調査計画書につきましては、評価書に書かれている表と事後調査計画書の内容について不整合と、事後調査計画書の方が誤っておりました。事後調査報告書は事後調査計画書を基にして書いておりましたので、こちらについても誤りがございました。

内容なんですけれども、工事関連車両の走行による大気汚染の調査時期・頻度が毎年1回工事関連車両の走行台数が最も多い時点となっておりますが、正しくは年間排出量の算出でございませう。調査の方法なんですけれども、こちらの走行台数から大気汚染の影響を推計する方法ではなく、走行台数から算出した年間排出量から大気汚染の影響を推計する方法でございませう。事後調査報告書につきましても、書かれておりました調査方法が事後調査計画書と同じになっておりましたため、併せて訂正をしております。6月30日に受理をして、こちらも告示をいたしました。

○会長

それでは、3つの事後報告書ですけれども、何か御質問等はございますでしょうか。

○OD委員

資料9-1の4-3、交通混雑・交通安全で、交通量が上回ったということの理由に、安全に関する地元住民の要望があったというふうに記載がありますが、逆に言うと何か安全上の懸念が生じたということでしょうか。

○事務局（永井主査）

当初ですね、事業者としましては、工事現場からいろんな道を通って関連車両を出していくという計画を立てておりましたが、地元の住民から、豊中岸部線というのは片道2車線の大きな道路なので、そこから主に出してほしい、住宅の近くからは出さないで、そこはゼロにしてほしいという御要望がありまして、そうすると必然的にそちらの分を全部豊中岸部線が負うという形になってしまいまして、増えてしまったということになります。

○会長

他に御意見等よろしいですかね。では、これについては終わりにしたいと思います。

他、何かございますでしょうか。委員の皆様、あるいは事務局から、よろしいですか。

それでは、本日の審査会はこれで終了したいと思います。長時間御審議いただきまして、ありがとうございました。