

■(仮称)ニトリ江坂店新築工事 事業者見解

No.	項目	意見	事業者見解
1	緑化	開発広場②の特に上半分(北側)は、「通路・車路」と何が違うのでしょうか。アスファルト舗装の必要性はあるのでしょうか。	開発広場②(開発広場内緑地を除く)は、保水性のインターロッキングブロック舗装とします。
2	緑化	屋上及び壁面緑化の適正な維持管理に努めてください。	評価書案18頁に示す対策・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います。
3	景観	資料2別紙2の北東立面図をみると、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ることになっている。文字情報が多くなることは避けるべきであり、重複しているのであればなおさらである。交差点付近のシンボルサインで広告物としての機能を果たしていれば、壁面サインは不要と考える。必要だとすれば、シンボルサインではアプローチすることができない、どの視点場からの眺めを獲得しようとしているのか、説明が必要である。	シンボルサインについては取りやめることとします。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は設置いたします。(別紙1、2参照)
4	交通対策	東側出口の北側に高木がありますが、出庫車両から見て、北側から来る歩行者・自転車の見通しが悪くならないでしょうか。	ご指摘の箇所に高木(樹高3.0m)を計画しておりましたが、計画を見直し、敷地境界より4m内側に植栽することとしました。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からの歩行者・自転車の見通しは、確保できます。(別紙3参照)
5	交通対策	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。	方面別の出口への誘導看板(必要に応じて誘導員を配置)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、場内アナウンスでも周知いたします。また、チラシやホームページなどでも周知いたします。(別紙1参照)
追加	交通対策	北出口と東出口が実際に分岐する箇所(F-03付近)に、どちらの出口に進んだらよいのかの案内看板が必要ではないでしょうか。	分岐するすぐ手前のG-15にどちらの出口に進んだらよいのかの案内看板を設置しておりますが、F-03付近にも、追加の案内看板を設置するようにいたします。
6	交通対策	周辺道路(特に江坂5丁目方面)への車両流入対策としての、看板等での注意喚起の内容(看板例、設置場所など)を具体的に図面等の資料で示すこと。 審査会で、方面別の看板をどこに設置するのか、という意見があり、その際の回答では、建物内で掲示と言われていたが、建物内だけの掲示では不十分であると思われる。屋上駐車場や通路やその付近(スロープ出入り口付近等)などにも必要ではないか。具体的な看板の内容と、設置場所を示してもらった必要がある。別途資料作成を求める。	方面別出口の誘導については、No.5の回答のとおりです。 また、周辺道路への車両流入対策としての看板と設置場所についても、別紙1に示すとおりです。 なお、ご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ついては、No.8の回答のとおり、来店・退店車両ともに、流入する可能性は低いものと考えております。
7	交通対策	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。	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し、周辺地域の交通状況に影響を及ぼさないよう努めるとともに、自転車及び歩行者への安全対策を徹底いたします。
8	交通対策	東側住宅地への車両の進入制御を強くお願いしたい。退店時の対応は資料では確認できるが、まずは、その対応を徹底して行っていただきたいし、3か月以降についても、定期的な検証と必要に応じて対応をお願いしたい。 次に、来店時の対応として、特に、北側からの来店の場合に、入店の車列ができていると、回避行動としての東側住宅地への車両の流入が懸念されるため、その制御方法についても検討いただきたい。 また、南側に車列ができていいる場合、その回避行動として、一旦、店舗を通過し、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、右折入店の禁止の徹底ならびに、混雑時には3か月以降も、警備員の配置を含めて対応いただきたい。	東側住宅地への車両の進入制御については、No.6の回答のとおり、対策を徹底いたします。オープンから3か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いたします。 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、渋滞は認められませんでした(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(現況において、一時的に渋滞長が発生している時間帯もありますが、継続的なものではありません。)、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いたします。 回避行動としての西側住宅地への流入については、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、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います。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、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行います。 南側からの車両については、仮に東側出入口を通過したとしても、上述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く、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行ってまいります。交通誘導員についても、オープンから3か月以降も、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や、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、配置を検討してまいります。

9	文化財	<p>これまでに提出しました回答書のとおり、当該地、(仮称)ニトリ江坂店新築工事計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではありません。</p> <p>ただし、工事等により遺構・遺物等が発見された場合は、現状を変更することなく、ただちに、文化財保護課に連絡し、指示を受けて下さい。</p> <p>また、建築確認申請書を提出される場合は、文化財保護課が発行する裏書が必要ですので、別途手続きを行って下さい。</p>	<p>工事等により遺構・遺物等が発見した場合は、現状を変更することなく、ただちに、文化財保護課に連絡し、指示を受けます。</p> <p>また、建築確認申請に係る手続きについても、実施いたします。</p>
10	事後調査計画	<p>交通対策として、前回の審査会における事業者回答において、開業後の状況を確認して、対応等を検討する旨の回答が多くあった。事後調査においては、以下のこれらの内容について、必要に応じ十分に対策を検討したうえで、報告していただきたい。</p> <p>①開業後1～3か月程度実施する交通誘導員を配置した状況の報告(今後の見直しを含む)</p> <p>②駐車場の運用や管理方法の見直しの必要性(判断根拠を明確に)</p> <p>③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</p> <p>④駐車場課金の有効性や必要性についての検討結果(判断根拠を明確に)</p> <p>⑤周辺道路対策について、吹田警察署及び吹田市土木部総務交通室が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こととすることであるので、その状況把握等</p>	<p>ご指摘の内容につきまして、事後調査報告書にて報告させていただきます。</p>
11	交通混雑	<p>交通流シミュレーション結果の滞留長について、例えば評価書案資料編p251を見ると、交通6の第1車線が全部0mになっています。これは赤信号の時にも1台もないという状況でしょうか。</p> <p>第1車線にほとんど車が通っていない状況でしょうか。偏りが大きい印象です。</p>	<p>シミュレーションソフトのシステム設定上、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。</p> <p>システム設定上、停止線から35mの間では、第一車線と第二車線で滞留長が大きい方の値しか計測できません。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、第二車線のみ滞留長が表記される設定となっております。</p> <p>評価書の資料編には、その旨がわかるように記載を改め、示します。</p> <p>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(祝橋西交差点)の南側については、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、ご指摘の時間帯も赤信号の際には、第一車線にも35m未満の滞留は生じております。</p>
追加	交通混雑	<p>交通6南側ですが、第一車線よりも第二車線の方が滞留長が長いのは理解できますが、現況を表しているとは言えないと思います。とくに、第一車線は入庫車両・出庫車両が交通流に与える影響を検討するのに重要です。現在のシミュレーションでは、第一車線を走行する車両がほとんどおらず、入庫車両の影響が評価できていないのではないかと思います。現状の車線別の時系列の滞留長を観測して、検討してください。</p>	<p>上記のとおり、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おります。</p>
追加	交通混雑	<p>出庫車両の発生時間間隔は、どのように設定しているのでしょうか。たとえば、218～219ページの結果では、2570～2980秒の間が0台になっています。出庫車両が65台/時ですので、平均するとこの間に7台程度の車両が出庫していると思われます。これらの車両は全て信号が青のタイミングで出庫したのでしょうか。</p>	<p>出庫車両が65台/時、2570～2980秒(410秒)の間で平均7台程度出庫する設定としています。</p> <p>ご指摘の時間帯に、信号が赤のタイミングで出庫した車両もあり、上で述べたとおり、第一車線にも35m未満の滞留は生じております。</p>
12	景観	<p>屋上看板を取り下げ壁面広告に変えていただいたが、屋上のラインから2m飛び出ている部分がある。建築物の構造上は壁面だが、景観の観点からみると屋上広告物と同じものが設置されていると思う。立面図をみると、この2mがなくても十分視認されるかと思われ、屋上広告物の設置に関する基準等の趣旨、目的でいくと、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うので、十分に御検討いただきたい。</p>	<p>ご指摘を踏まえまして、壁面サインを2m下げ、建物の凸凹をなくしました。(別紙2参照)</p>