

第14章 評価書案意見交換会において述べられた住民の意見の概要及びこれに対する事業者の見解

「(仮称) SVH 千里丘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13条第1項の規定に基づき、令和2年2月16日に「評価書案意見交換会」を開催した。

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は、以下に示すとおりである。なお、事業者の見解については、意見交換会では述べる事ができなかった内容についても整理して記載している。

表 14.1-1 (1) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑・交通安全	<p>計画地南側の丁字路について、5年前に、信号をつけてほしいと言った。そして、LIXILがこれを計画したときに、南側出入口は絶対やめてほしいと言った。危険である。理想をいうと、名神をくぐるトンネルを抜けたところあたりに橋をかけてほしい。中央病院の方から上がってきた車も、道路が狭く、電柱があって、現状でも苦労している。千里丘北小学校から丁字路で右へ曲がる時、非常に怖い。小学校も、中央病院の方から上ってきたら南山田小学校がある。非常に校門が分かりにくいところで、去年か一昨年も事故があった。</p>	<p>あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が10m程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わりに、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>本事業では、南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p> <p>また、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることによる視野範囲の向上や、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の電柱を事業計画地側に移設することによる自動車の走行環境及び交通安全の改善などの対策を実施します。</p>
	<p>名神のトンネルのところ辺りに橋をかけていただいたら、千里丘北小学校のところは全然関係ない。また、薄谷水路は市のものであり、丁字交差点までしかないので、水利組合にも何の影響もない。</p>	
	<p>問題になっている入口に関して、橋をかけるとか、信号をつけるとか、我々吹田市民の税金を使うような意見ばかり出ているが、事業者の方で、この北側の第1入口、臨時の駐車場にされる道路の方で第2入口とかはできないのか。</p>	
	<p>計画地南側の丁字路が問題になっているので、あおば通りの方から斜面を登る進入、退出路を直接設ければ、事業地の中の処理で済む話である。事業者の方の負担で検討いただいたら、丁字路の問題は全て解決する。</p>	

表 14.1-1 (2) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>通学路、小学校、中学校、南山田小学校、千里丘北小学校、東山田小学校、東山田幼稚園、そして千里丘中学校。これらが全部ではないが、徳洲会の道路の真向かいは住宅の密集地で、去年火事があった。徳洲会前の道路は狭く、消防車が通りにくい。火事になったときにどうするのか。</p>	<p>事業計画地南西側（千里丘中央線）をセットバックして歩道を設置し、また道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、その区間については自動車走行がスムーズになり、視野範囲も向上することから、緊急車両含め自動車の走行環境は改善されると考えています。</p>
	<p>千里丘北交差点の右折車線を延伸してこの施設の交通量を解決することだが、本来は、敷地の西側の歩道を設置するところに L 字型に滞留車線を設置するのが原則だと思う。歩道を広げても、そこから先、南側へおりにいくのに歩道が確保されていない。また、徳洲会側の歩道はずっとガードレールで守られている。ガーデンコープとしては、今でも車がなかなか出れないなか、千里丘北交差点にさらに滞留車線を作られ、そこに滞留させられると出るに出られない。その辺をどう考えて市は指導されているのか。</p>	<p>事業計画地南西側（千里丘中央線）について、歩道ではなく引き込み車線を整備することについても十分に検討してまいりました。しかしながら、交差点からの離隔（30m 以上）が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>現状もガーデンコープへの出入りが難しいということは認識しています。これは、当該出入口が千里丘北交差点に近接していることによるものと認識しており、本事業において改善することは難しいと考えます。</p> <p>車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、樫切山方面からの来店車両を入庫させるために必要な対策であり、道路管理者及び警察と協議を行っているところです。</p>
	<p>交差点を右折するための延伸が今 18m ぐらいで右折車が並べるようになっていて、それを 50m ぐらいに延伸するということが、カーテンコープからの出入りがものすごく困難になる。審査会ではこういうのをどうみているのか。それと、その 18m の中にバス停なんかもある。バス停も考慮しているのか。ここを通る徳洲会に入る緊急車両がたくさんあるが、そういうのも含めて考えているのか。</p>	<p>現状もガーデンコープへの出入りが難しいということは認識しています。これは、当該出入口が千里丘北交差点に近接していることによるものと認識しており、本事業において改善することは難しいと考えます。</p> <p>車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、樫切山方面からの来店車両を入庫させるために必要な対策であり、道路管理者及び警察と協議を行っているところです。</p> <p>本事業では、事業計画地南西側（千里丘中央線）をセットバックして歩道を設置し、また道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、その区間については自動車走行がスムーズになり、視野範囲も向上することから、緊急車両含め自動車の走行環境は改善されると考えています。</p>

表 14.1-1 (3) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>例えばマックスバリュで買い物した人は、左折 IN、左折 OUT する。それからこちらの施設に寄ろうとしたら、千里丘北交差点を左折する。交差点需要率に、その北側からの左折が考慮されてない。交差点需要率が 0.9 あるから限界値に達してないというのが、その想定は問題がある。こういうのは審査してもらったのか。</p>	<p>北方面からの来店車両が全て千里丘北交差点で左折して、南側入口から入庫する場合についても検討しました。その結果、千里丘北交差点における交差点需要率は 0.703 であり、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となる 0.9 を下回っていました。(2019 年 10 月 3 日審査会資料)</p> <p>なお、本事業では、オープン当初の臨時駐車場による北側入口への誘導効果により、想定の方角別比率(北側 43.8%、南側 56.2%)が大きく変わることはないものと想定しています。ホームセンターという業態から、来客者の大半はリピーターであることを想定しており、それらの来店車両については、北側入口から店内駐車場に誘導することは可能だと考えています。</p>
	<p>計画地南側の丁字路は、歩行者・自転車が信号機がないからそこを渡るうとする。歩行者に対する安全対策が何もない。南側の入口を拡幅するといっているが、坂道でスムーズに入れるのか。入口も 90 度に曲がっている。本当にこれで交通渋滞が起これないといえるのか。千里丘中央線、千里丘北交差点では、下りの場合、1 回の信号で渡り切れていない。丁字路のところまで車が結構並ぶ。それが飽和点の点検の仕方だと思う。</p>	<p>本事業では、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置し、道路区域内の電柱を事業計画地側に移設することにより、安全な歩行空間の確保に加え、その区間の自動車走行環境の改善を図っています。さらに、事業計画地南側をセットバックすることにより、視野範囲が向上し、歩行者・自転車の安全性が向上します。また、当該丁字路については、U 型バリアカーを設置します。</p> <p>また、本事業では、南側出口からの右折出庫を禁止するため、千里丘中央線を千里丘北交差点方向へ下る経路は想定していません。</p>
	<p>南側の出入口は入場だけにして退場はしないとかはできないのか。センターラインのガードポストか何かを立てていただけなのであれば良いが、立たないのであれば、マックスバリュなんかでも右折入場禁止となっているが、必ず右折入場している。千里丘の交差点の方から南側出入口に来た車が左折して帰るとは思えない。右折退場禁止と書かれていても丁字路の方に帰ろうとするのが人間の常である。出入口を北だけにまとめられないか。</p>	<p>南側出入口における右折入出庫の禁止については、看板、誘導員などを配置することに加え、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、少しでも南側出入口を使用することによる環境負荷を低減するため、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。</p>

表 14.1-1 (4) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>	<p>徳州会病院が建ったときも、道路が狭いから車は全部自分の敷地で整理するようにと。長野の佐竹食品さんも、自分のところで誘導をする。車は自分のところの敷地内でやってくれと、南山田はそういう考えで今まで進んできた。したがって、本施設においても、自分のところの敷地を車が通るように考えてもらったかどうか。</p> <p>マンションの建設や徳洲会の建設、こういった中で、現行の JR 千里丘から上がってくる千里山線については飽和状態であり、いろいろと問題が発生している。片方はガードレール設置、片方は設置していない。非常に危険である。学童の通学路になっている。そういうところに車を通すことは、非常に問題である。セットバックするのであれば、自社の敷地内でもって駐車場までの道路アクセスを検討するのが筋ではないか。一般の飽和状態の道路をできるだけ回避するという前提で計画変更をお願いしたい。</p> <p>吹田市もそういうことを含めて、道路管理、交通アクセスにもう少し積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>あおば通りからの入出庫については、これまでも十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りと事業計画地の地盤高の高低差が 10m 程あり構造的に困難であること、自動車交通量及び歩行者通行量の多いあおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念があること、あおば通り南方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。また、事業計画地南西側(千里丘中央線)については、歩道ではなく引き込み車線を整備して、千里丘中央線からの左折入庫についても十分に検討してまいりました。しかしながら、交差点からの離隔(30m 以上)が確保できないこと、急勾配斜面であること、千里丘下・西方面からの右折入庫による渋滞が懸念されることから、実施は困難であると結論付けました。その代わり、南側出入口における入出庫についての安全策を十分に練ってきました。</p> <p>本事業では、南側出入口について、看板、誘導員などを配置して右折入庫及び右折出庫を禁止します。さらに、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置します。なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。また、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、誘導員を配置することに加え、南側出口を閉鎖します。また、事業計画地南西側及び南側をセットバックすることによる視野範囲の向上や、事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置することに加え、現在の電柱を事業計画地側に移設することによる自動車の走行環境及び交通安全の改善などの対策を実施します。</p> <p>なお、千里丘中央線は坂道かつ片側 1 車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点から、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していきます。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計</p>

表 14.1-1 (5) 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

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>交通混雑・交通安全 (続き)</p>		<p>画地から概ね 1km 圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。また、誘導員については、オープンセール期間中(約 2 週間程度を想定)において、出入口及び駐車場内 5~6 箇所程度、また主要交差点 2 箇所以上での配置を考慮しており、当該経路を誘導できる適切な場所への配置を検討していきます。</p>
	<p>市にも言いたい。今度アリーナができた段階での万博外周の交通量は調査しているのか。今、サッカー場はほとんど夜だがアリーナは昼間やるので、そういう交通量もすごく増える。徳洲会も救急病院であり、停滞して人の命を落としたらどうするのか。</p>	<p>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。</p>

