

第 15 章 評価書案についての意見書の内容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 14 条第 1 項の規定に基づき、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「評価書案意見書」が 9 通提出されている。

その意見書の内容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。

表 15.1-1 (1) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|--------|--|--|
| 環境影響評価 | <p>このような計画は一度決定すると不具合があっても修正ができていくものだと思います。検討されるメンバーの方にはこの地域にとって重大な判断をしていただくこととなりますので、データだけではなく、実際に現地は何回かは赴き(曜日、時間、天候で状況は大きく変わります)、また、地域住民(説明会に来られない方もたくさんいらっしゃると思います)の声もよく聞いてご判断いただきますようお願いいたします。</p> | <p>交通混雑及び交通安全の状況をはじめ、河川水質、騒音、振動、低周波音、動植物、景観、テレビ電波受信状況など、現地で調査を実施しました。また、調査項目によっては、平日、休日、市立吹田サッカースタジアムにおける試合日など、様々な条件下での調査や、24 時間調査を実施しました。</p> <p>地域住民の方々へのご説明については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく意見交換会に加え、関係する各連合自治会(千里丘地区連合自治会、東山田地区連合自治会、南山田地区連合自治会)については、これまでにご説明にお伺いさせて頂いています。また、自治会に入られていないの方々についても、戸別に資料を配布させて頂いています。今後も引き続き、地域住民の方々からご質問やご意見があった場合には、真摯に対応させて頂きます。</p> |
| | <p>環境影響評価はあくまでも予測値であり、実際に工事が始まり店舗が開業した際には予想値の検証が行われるのでしょうか。行われないとすれば、住民は正しいかどうかもわからない資料で納得せよということでしょうか。行われる場合、もし乖離があれば、是正処置がとられるのでしょうか。どの程度の乖離は許容範囲と考えるのでしょうか。</p> | <p>評価書 581～584 ページに示すとおり、工事中及び施設の供用後に事後調査を実施します。事後調査は、本事業の実施による環境影響を把握し、その影響を検証するとともに、必要に応じて適切な環境保全措置を講じることが目的としています。事後調査の結果は、専門家で組織される吹田市の環境影響評価審査会にて審議頂くこととなっており、その結果と環境影響評価における予測との間に著しい相違が認められる場合は、必要な対策を講ずることとなります。</p> |

表 15.1-1 (2) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|------|--|---|
| 大気汚染 | <p>説明会では、早口でしゃべっていましたが、すべて吹田市の目標値、環境基準値をクリアしているような報告であり、何が言いたいのか解らなかつた。しかし、二酸化窒素の発生で吹田市の目標値を超えているのが有りました。これはなぜ抑えられないのでしょうか。人体への影響はないのでしょうか。</p> <p>吹田市の目標値は、無視しても良いということでしょうか。</p> <p>現存また供用時、千里丘北交差点付近の大気汚染の状況はどうなのでしょうか。調査をお願いします。</p> | <p>工事中における建設機械の稼働による二酸化窒素濃度が、事業計画地直近において、吹田市の目標値を超過すると予測しました（評価書 257～258 ページ）。予測条件として、安全側に予測するため、多めの建設機械台数がフル稼働する設定とし、また建設機械の可動範囲を計画地内に一様に分布しました（評価書 246～249 ページ）。実際は、建設機械の主要な可動域は計画建物位置に集中することとなり、また工事の平準化など建設機械の集中稼働を回避することや、工事区域の周囲に仮囲いを設置し、適宜散水やシートで覆うなどの対策を実施します。</p> <p>千里丘北交差点のあるあおば通りを含め、供用時の施設関連車両の主要走行ルート沿道における大気汚染物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。なお、現況に対する施設関連車両による寄与濃度は、小さいものと予測しました（評価書 291～292 ページ）。</p> |
| 騒音 | <p>環境影響評価の結果、騒音については場所によっては吹田市の目標値を現状でも上回っており、増加分は少ないから問題ないとの見解ですが、そもそも基準を上回ることが問題なのにならさらに上乗せすることを問題ないといえるのでしょうか。基準を超えているならこれ以上超えないように指導する、または制御するのが本来ではないのでしょうか。何のための基準なのか疑問です。</p> | <p>地域の幹線交通を担うあおば通り（No.交-1、No.交-2）と、実際は来店車両の走行をあまり見込まない No.交-4 及び No.交-5 については、比較的事业による影響は小さいものと考え、それらを除いた、No.交-3 及び No.交-6（市道千里丘 1 号線）、No.交-7（市道千里丘中央線）は沿道に住居等があり、特段の配慮が必要だと考えました。</p> <p>No.交-3 については、事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路（引込車線）を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する計画としています。これにより、騒音源（南側出入口前面道路を走行する来店車両）を沿道住居から遠ざけ、住居への道路交通騒音による影響の低減を図っています。本予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んだものとなっています。</p> <p>No.交-6 については、南側出口から左折出庫した退店車両の走行による影響を受けることとなりますので、場内の看板等や交通誘導員による誘導、場内の交通動線を工夫して南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにすることにより、千里丘上・中及び新芦屋方面以外の退店車両（81.4%）については北側出口からの出庫に限定し、南側出口から左折出庫</p> |

表 15.1-1 (3) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|------------|---|---|
| 騒音 (続き) | | <p>する退店車両を削減する計画として います。これにより、No.交-6 に対 する道路交通騒音による影響の低減を 図っています。本予測結果は、この対 策による道路交通騒音の低減効果 を見込んだものとなっていますが、さら なる低減を図るため、千里丘上・中及 び新芦屋方面への退店車両 (18.6%) についても、極力北側出口より出庫し て頂くように場内で誘導していきま す。</p> <p>No.交-7 については、千里丘下・西 方面の来店・退店車両 (19.0%) の走 行を想定していますが、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も、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> |
| コミュニティ | <p>2 月 16 日の説明会では冒頭に事業 主より、SVH は災害の時に役に立つと いった内容の話がありましたが、大き な災害があった時には付近住民のた めの避難所にするだとか、資材だけ でなく水や食料を備蓄し提供するだ とか、そういう地域貢献をするとい う意味でしょうか。それとも、単に 近くにホームセンターがあれば便利 だという意味でしょうか。</p> | <p>災害時の地域貢献については、今 後、市と防災協定を結ぶための協議 をさせて頂くこととなりますが、水 や携帯電話の電源、防災備蓄品など の提供、またトイレの使用や駐車場 での避難受入などを実施する予定 です。また、被災した家屋等の補修 等に必要な物資等を提供するため、 最低限の営業を実施することなども 予定していません。</p> |

表 15.1-1 (4) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|------------------|---|---|
| <p>交通混雑・交通安全</p> | <p>・結論：南側入口の再検討</p> <p>・理由：</p> <p>①危険要素が多い為</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千里丘北小学校、保育園があり、小さい子どもが多くおり、信号もない坂道への入出庫は得策ではない。 <p>②徳洲会への救急搬送への懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あおば通りから救急搬送される為、その際に渋滞があれば人命にかかわる。 <p>③坂道での危険</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南側の道（南側入口の道）、西側の道（公園横の道）は坂が急な為、車も自転車も猛スピードで下ってくる為、交通量が多くなれば、事故が必ず起こると想定される。吹田市にカーブミラーや信号の間合わせをしても、事故が起こらないと動いてくれさえしない中、今以上の危険因子増加は許容出来ない。 <p>・改善案：</p>  <p>・入口を北側とあおば通り側の2ヶ所に再検討。（自社用地内で渋滞吸収かつ今の設計変更を最小に出来る案として）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今の西側の（公園横の道）と平行に自社用地に山なりに道を増設。→入出はあおば通り側。 ・渋滞はある程度自社内で緩和出来る。 ・子ども達への危険度も信号がある為、最小限に出来る。 ・救急のさまたげにならずに出来る。 | <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、南側出入口における入出庫についての安全策を以下のように十分に練ってきました。</p> <p>①③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。現状の坂道における危険性については、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り、視野範囲が向上し、安全側に改善されるものと考えています。</p> <p>②③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、緊急車両含め自動車の走行環境が改善され、安全性が向上するものと考えています。</p> |

表 15.1-1 (5) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|---|--|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・坂道での危険がなくなる。 ・又、出庫の仕方もあおば通り側から北方面、新規側から南方面へと明確に区分けが出来、自社内交通整理もしやすくなる。 ・設計変更が道だけで、今のままの設計が使える。 <p>以上を持って、地域貢献をも考慮した案として(公園横の道の拡大にもつながら)ご意見として出します。 →必ず解答願います。</p> | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・南側出入口の開門時間について <p>先日の意見交換会での資料を読むと、事業者の見解として、～9時の来台数は、既存店を平均して、およそ、80台、これは4分に1台は入店するという事です。この数字を事業者様は少ないと考えておられるようですが、住民側としては、住宅地に4分に1台、トラックなどの業者用の車が通るということは、台数も多く、かなりの不安があります。しかも、この台数でしたら南側出入口は閉め、北側だけにして、何ら問題はないかと思いません。北側出入口にも、東山田小学校の生徒がいますが、あちらには信号がついており、南側に比べ、はるかに安全と考えます。また、南側には、新たに0～2才児用の保育園もでき、既に開園しています。営業自体をしないでくれということだけでなく、南側出入口の封鎖をお願いします。</p> | <p>南側出入口の時間制限(朝の時間帯の閉鎖)については十分に検討してまいりました。しかしながら、南側入口を時間制限することにより、朝の時間帯に南側入口に来店された車両が住宅地に迷い込むことが懸念されることから、南側入口に時間制限を設けることはやはり難しいと判断しています。ただし、出口については、左折出庫した車両が住宅地に進入することを防止する観点からも、朝の時間帯は南側出口を閉鎖することとします。なお、朝の時間帯(特に通学時間帯)は、南側出入口に誘導員を配置します。</p> |

表 15.1-1 (6) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|---|--|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <p>まず、近隣地域はここ数年で急に環境が変わってきており、以前とは全く違う都市環境になっていること。 環境影響評価書案 要約書にあるように、</p> <p>P.22 徳洲会病院等の緊急車両の往来</p> <p>P.26 大規模マンション建設、公共施設建設等による車等の台数が極端に増えている。(ミリカヒルズ、ブリリアンシティ千里丘、ヤンマー跡地建設、北小学校、保育所等)</p> <p>P.29 コーナンと競合する施設である</p> <p>2月16日の住民との意見交換会でも話があがったが、事業計画地南側からの車の右折出庫、右折入庫を禁止できる根拠は何か。車によっては必ず、右折入庫車が発生する。急勾配にて速度の上があった車両や自転車等が、前の停車している車等に追突する可能性はかなり高い。施設から右折にて出ようとすする車両は必ずある。</p> <p>その折に、丁字路から来る車や新芦屋方面から下がって来た車や自転車と事故を起こすことは明らかである。誘導員は常時配置必至であろう。ガンバスタジアムで試合がある日は、周辺道路でさらに渋滞が予想されることは明白で、駐車場を課金したとしても、事業地の駐車場を利用しようというドライバーは必ずおられること。これにより、近隣住民の車等の通行は妨げられること。</p> <p>事業予定地南側よりの出入口については設置すべきではないのではないか。</p> <p>南側入口利用による環境負荷の低減策を考えられていますが、その一つである「右折入庫及び右折出庫を禁止します(看板、誘導員などを配置)」は看板・誘導員を配置しただけでは実効性が低いです。なぜなら、誘導員は朝の時間帯に出入口に配置されるということで、誘導員が配置されていない時間帯は右折禁止看板の設置だけになってしまい看板無視する利用者が出てしまい、環境が悪化するのではないのでしょうか。</p> <p>これは、例えば建設予定地近くのスーパーマーケットでも出入口に「右折入庫禁止」の看板設置されているもの</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、現時点では、誘導員の常時配置は予定していませんが、朝の時間帯(特に通学時間帯)には、誘導員を配置し、さらに南側出口は閉鎖します。</p> <p>市立吹田サッカースタジアムにおける試合日などの対策については、課金システムを導入することにより、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することについて、抑止力があるものと考えています。また、試合前後などにおいては、館内放送などによる周辺の渋滞状況の周知を行うなど、周辺の渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。</p> <p>来店車両は多方面から来られますので、利便性や周辺の交通混雑に配慮すると、出入口を複数箇所に設けて分散させるというのは商業施設を運営していく上では必要なことかと考えています。そのため、南側出入口については、必要なものと考えています。</p> |

表 15.1-1 (7) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <p>の、右折入庫及び右折出庫はしたい放題であることから言えます。 フルタイムで誘導員を配置するなど、実効性を高めていただく責任があると思います。何とかありませんでしょうか？</p> | <p>交差点需要率という指標でみると、現況のピーク時間に本事業のピーク台数を加算しても「円滑に処理できない」という数値にはなりません。ただし、評価書 545～547 ページに示すとおり、樫切山北交差点などで自動車滞留長や渋滞長が発生している時間帯があることは把握しています。本事業で見込んでいる入出庫ピークは 14 時台（入庫ピークは 14 時台、出庫ピークは 16 時台）であり、現況の交通に滞留が発生していれば、本事業の関係車両の分だけそれらの滞留長が延伸されることとなりますが、著しい影響を及ぼすものではないと考えています。</p> <p>また、千里丘下・西方面からの来店車両（19%）は、評価書 558 ページの図 12.22-8 に示す「エ」のエリアからの来店を想定しています。山田千里丘交差点や千里丘交差点については、事業計画地から離れており、本事業以外の影響を多分に受けることが想定されるため、本事業による影響を適切に判断できる地点を調査地点として選定しています。</p> <p>調査内容及び予測結果については、専門家で組織される吹田市の環境影響評価審査会において、確認をして頂いております。</p> |
| | <p>・環境影響評価の交通混雑について、現況では交通を円滑に処理できていることになっていますが、土日などの休日はとてもそうとは思えません。朝は樫切山北交差点、夕方はあおば通り全体が大変混みあっています。失礼ながらこの調査結果は信用できません。サンプル数が少なすぎるのではないかと想像します。また、千里丘下・西方面からの来店が 19%も見込まれていることから、調査地点に山田千里丘交差点、千里丘交差点を追加していただきたいです。また、ミリカシティ、ヤンマー跡地などマンションの開発もありますので、さらなる交通量の増加が予想されます。再調査をお願いします。</p> | |

表 15.1-1 (8) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|--|--|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <p>・説明会での議論が集中した南側の出入口は、計画通りならば大変な交通障害になることが予想されます。次の二つの案を提案します。</p> <p>(1) あおば通りからの進入路を新設し、入場待ちの自動車は敷地内で滞留させるようにしていただきたいです。(別図 1)</p> <p>(2) 千里丘中央線は狭いうえに交通量も増えオーバーフロー状態です。どうしても千里丘中央線を経由して南側入口が必要であれば、千里丘中央線から斜めに進入できるように入口を設け、そこは入口のみとし、北側に出口のみを設けるようにしてはいかがでしょうか。もっとも危険な丁字路に車が侵入しないような対策が必要と思います(別図 2)。付け加えれば、この丁字路は冬季に道路が凍結すれば、多重事故が発生しかねない交差点です。</p> | <p>(1) 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、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>(2) 千里丘中央線からの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。</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> |

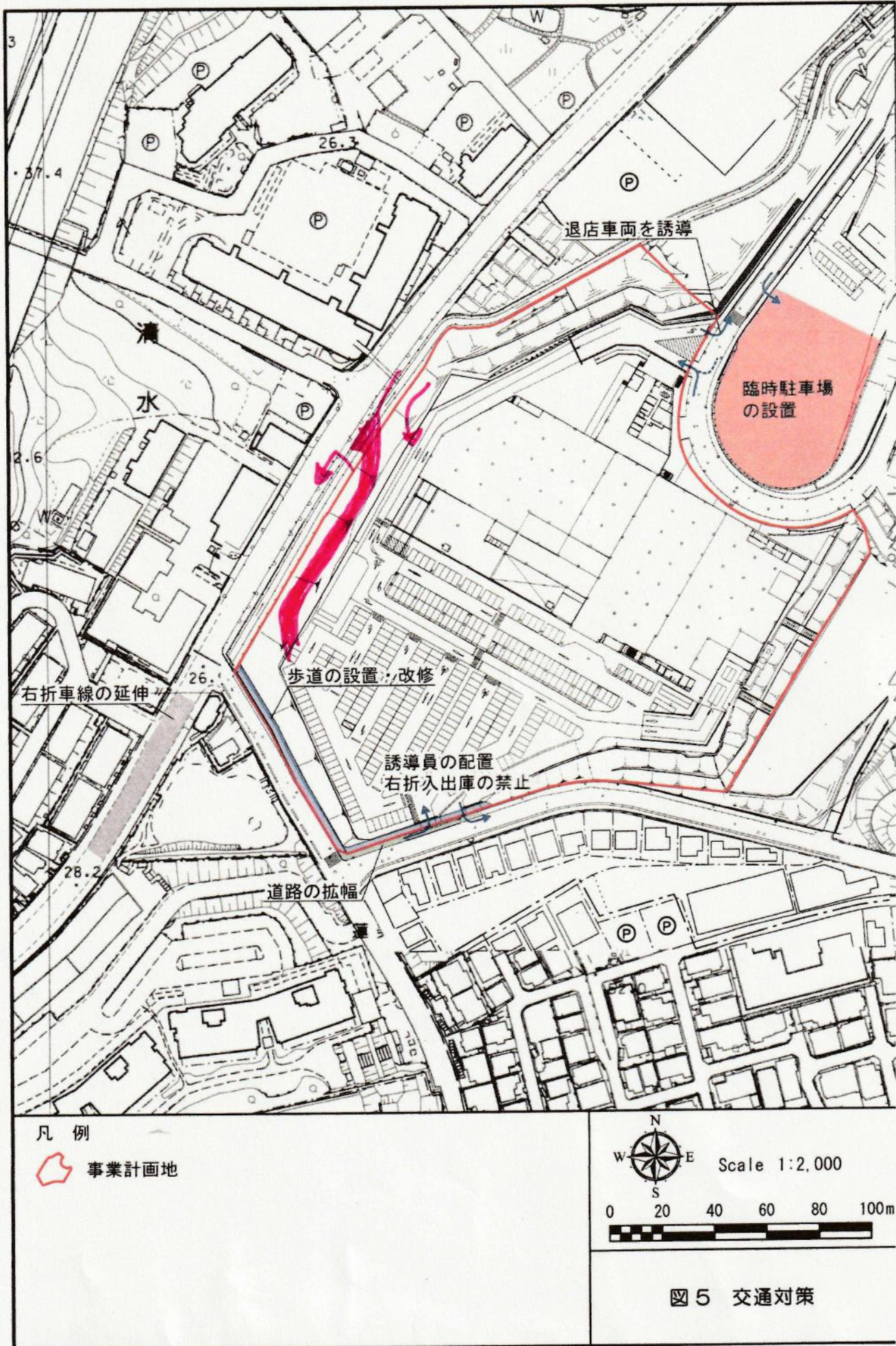


図 5 交通対策

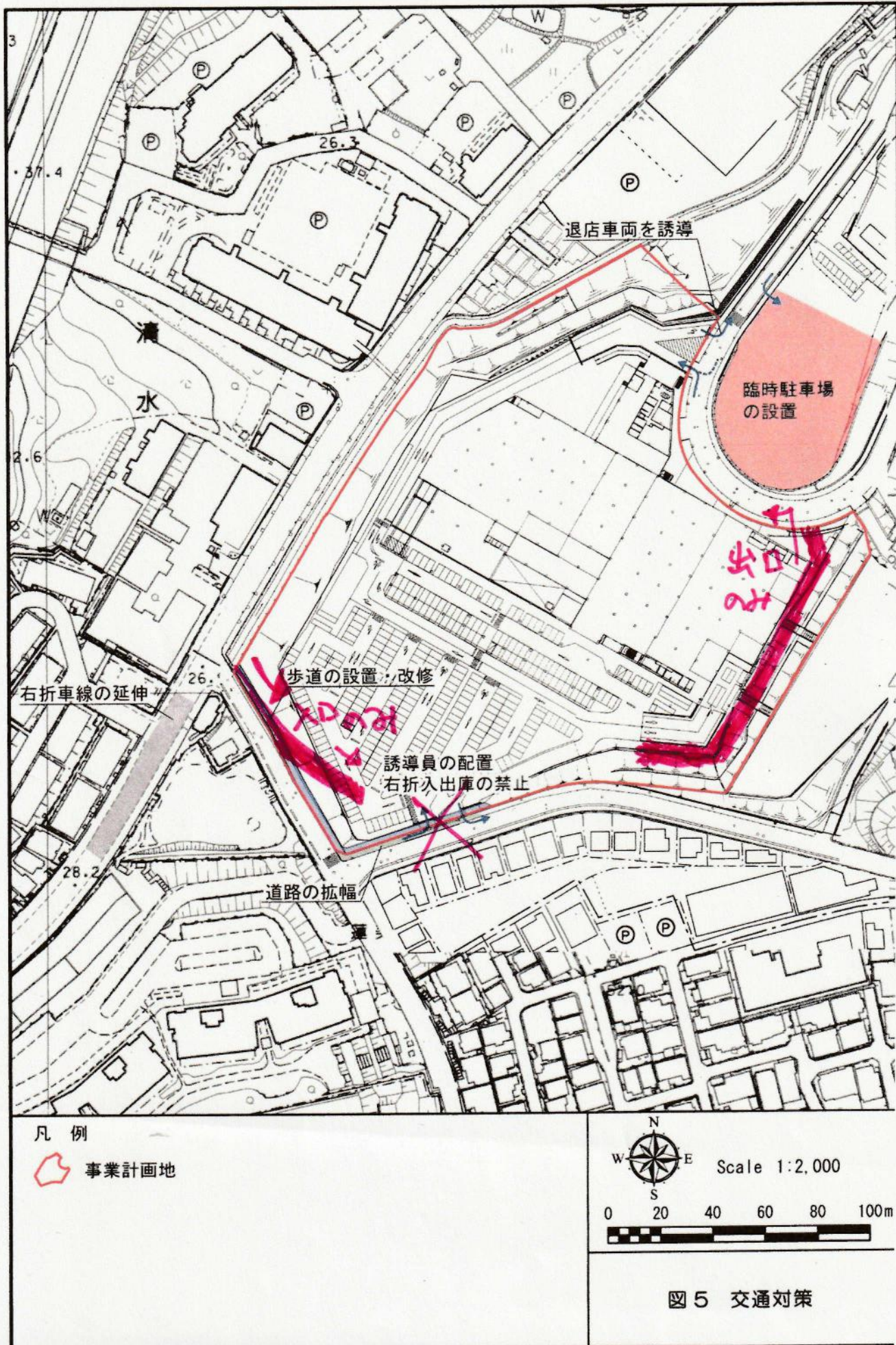


図 5 交通対策

表 15.1-1 (9) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|---|--|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・あおば通りから千里丘中央線に右折するために右折車線を伸長する計画との説明がありましたが、現状では直進車線と右折車線はたいへん車線幅が狭く、大型のトラックがいれば並ぶことができない、または並ぶと怖い状況です。延伸部分はさらに車道幅が狭く、フォレスト側か清水側の歩道を狭める等の処置が必要と思われる。現状では歩道幅の広い清水側となると思われますが、住民の方々との協議も必要になってくると予想されます。本当に可能なのでしょうか。法律上、必要な車幅がどの程度かは知りませんが、机上での議論ではなく車線幅の実測と実際に4トン程度のトラックと並走して体験してみてください。 | <p>あおば通りの千里丘北交差点における北向き車線の拡幅及び右折車線の滞留長延伸については、その実現に向けて道路管理者及び警察と協議を行っています。また、関係する各連合自治会にも説明させて頂いています。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・千里丘中央線を南方向から来店する比率が19%と予想されていますが、千里丘中央線は満足な道幅がなく、坂道でもあり大変危険をはらんでいる道路といえます。産業道路からの進入路として、千里丘中央線を利用しないルートを通るよう看板等で誘導していただきたいです。 | <p>ご指摘のとおり、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設置を検討していきます。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・評価書案の11ページに南側出入口はやめて欲しいという意見に対しての見解に「同規模で出入口が1個所で運営している(成り立っている)店舗は現状ありません」と記載がありますが、その見解では納得できません。法律的にこの規模の店舗は2つ以上の出入口が必要というのなら理解できますが、前例がないからできないというのは理由にならないと思います。 | <p>来店車両は多方面から来られますので、利便性や周辺の交通混雑に配慮すると、出入口を複数箇所に設けて分散させるというのは商業施設を運営していく上では必要なことかと考えています。南側出入口を使用しない方法(あおば通りからの入庫、千里丘中央線からの入庫)については、これまで十分に検討してまいりました。</p> <p>しかしながら、あおば通りからの入庫については、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</p> |

表 15.1-1 (10) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|---|---|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | | <p>ら、実施は困難であると結論付けました。</p> <p>また、千里丘中央線からの入庫については、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>南側出入口の運用にあたっては、その環境負荷を低減するため、可能な限りの対策を実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・千里丘北交差点の事業計画地方面への右折車線を延伸します ・事業計画地南西側をセットバックして歩道を設置します ・事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路(引込車線)を拡幅し、来店(左折)車両と直進車両を分離します ・右折入庫及び右折出庫を禁止します(看板、誘導員などの配置、右折出庫がしにくい対策となるガードレールの設置) ・朝の時間帯(特に通学時間帯)は、南側入口に誘導員を配置します ・朝の時間帯は南側出口を閉鎖します |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・評価書案 12 ページの意見の概要のいちばん上の欄に「徳洲会の前道を片側 2 車線に通るようにする」案が出ていますが、それに対する事業者の見解が「地元の要望を踏まえて歩道を拡張する」となっています。意見と見解が合致していません。片側 2 車線ではなく、歩道の拡張のみという見解に至った理由を説明してください。 | <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することは、歩行者の安全確保を目的として、関係する地元連合自治会より要望を受けたものです。本事業では、さらに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、自動車の走行環境及び交通安全の改善を見込んでいます。</p> <p>なお、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検討しましたが、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考えています。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・特に交通渋滞がひどかったり、事故が頻発する場合は出入口を新たに設けたり敷地内に道を作ったりできるのでしょうか。 | <p>本事業に起因する問題が発生した場合には、適切な対応を検討・実施します。</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・評価書案 9 ページに工事車両の走行経路の記載がありますが、前述の通り千里丘中央線は狭く交通量も多いため工事車両の入場は北側のみとしていただくことを強く要望します。 | <p>工事関係車両の入退場は北側出入口(右折入場、左折退場)を基本とし(南側出入口付近の工事など一時的な出入は除く)、走行時間帯にも配慮します。また、出入口に警備員を配置します。</p> |

表 15.1-1 (11) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|---|---|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <p>※千里丘北交差点について</p> <p>1、右折車のために、右折車線を延伸することのだが、延伸のために車が2列に並ぶと、私は家への出入がますます困難になり危険が伴うことになり。このような対策を行なうに当たって、住民の声は全くきいていない。一方的な建設案が許されるのでしょうか。</p> <p>2、延伸のために、清水のガーデンコープの出入口がさらに困難になり。出入りのために待つ間に、樫切山、千里丘下方面の車で渋滞が交差点内で発生されることは予測されます。</p> <p>3、又、延伸により、千里丘清水バス停前後はさらに余裕の無い道幅になり、バスの乗り降り時は、追い越しもできずに、交差点内まで混雑が起ることがあきらかに予測されます。さらに、救急車が毎日通る交差点で、50mの間も2列に並んだら、救急車を避ける余地のない道幅をつくることになり、さらに混雑を作りだします。</p> <p>一店舗のために、このようなまちづくりが、良好な環境をつくることは全く思えません。迷惑な案は、店舗の出入口の位置、店の配置を含め、一から見直しすべきです。</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在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>※千里丘北交差点について</p> <p>開発案は、北側から千里丘北交差点を左折して南側入口から来場する車がゼロとの想定は不思議で納得がいかない。この様な想定での建設ならば渋滞や混雑など起らない。なんでも可能です。この様な事例を机上の空論というのではないのでしょうか。</p> <p>北側からの来店者には、左折インで入場し、マックスバリュで買い物し、左折アウトで出て、次の買い物店が御社店なら、左折入場になります。警察の指導からすれば、来店者は安全な左折イン、左折アウトができて流れがスイスイになるはず。その他に清水地域の一部も千里丘北交差点を利用することあきらかでしょう。</p> <p>また、北側からの来店者を、すべて清水交差点で左折させることが、ドライバーの心理状況から可能であるという判断には無理があります。ましてや「臨時駐車場」での注意喚起では収まらない。「常設駐車場」ならば、習慣化されて来る可能性はあります。是非「常設駐車場」として設置した案に練</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、南側入口から在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> |

表 15.1-1 (12) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|---------------------------|--|---|
| <p>交通混雑・交通安全 (続き)</p> | <p>りなおして、よりよい店舗づくりを行って下さい。</p> <p>※交通事故死のうち歩行者の死者の割合が 35%に至る実態の中で、南側出入口付近の丁字路交差点の横断歩道への安全対策がまったくない。人の行動にも注目する必要があります。</p> <p>南側出入口は、入場口で一番混雑が予測される場所になるようだ。歩行者や自転車の方は、現行の横断歩道を利用することになると思う。坂道のきついところでの交差点の横断は、今でも人が渡るには注意を喚起して渡らざるをえない。また、丁字路交差点から千里丘北交差点まで車が並ぶことは普段にあり、乗用車 10 台分くらいの距離になり、又、一信号で 10 台分が通過できる状況ではありません。さらに千里丘北交差点での右折車には道幅も狭く、スムーズに流れず、良く知る運転者は、停止線より 2m 後ろで停止し待つ状況です。この右折車はすぐに入店口へ左折する手前の横断歩道になるが、運転者は歩行者に注意が向くのか気がでない。それに千里丘下方面からの右折車も入場してくる大変。店舗側に歩道をつくっても、入場口付近のみ一車線分セットバックしても、横断歩道の混雑が消えず、リスクが高くなるのみです。何の対策がない事が不思議でなりません。千里丘北交差点直近から店舗入場専用として、一車線分セットバックし専用道路にしたら可能かな？ どうぞ、信号機を設置するか、南側出入口案を廃止にした見直しを行って下さい。</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、安全な歩行空間を確保することに加え、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 型バリカーを設置します。</p> <p>南側出入口については、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>信号機の設置については、これまでの警察や道路管理者との協議において、さらなる渋滞の要因になるなど、現実的に難しいとの結論に至っています。</p> <p>南側出入口を使用しない方法(あおば通りからの入出庫、千里丘中央線からの入庫)についても、これまで十分に検討してまいりました。しかしながら、あおば通りからの入出庫については、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。</p> <p>千里丘中央線からの入庫については、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> |

表 15.1-1 (13) 評価書案意見書の内容及びこれに対する事業者の見解

| 項目 | 意見の内容 | 事業者の見解 |
|-----|--|--|
| その他 | <p>ゴルフ練習場のときは、徳洲会病院側とグンゼスポーツ側をつなぐ通路がありました。同じように通路を設けていただきたいです。</p> | <p>防犯上の観点から、事業計画地内を通路として通り抜けして頂くことはできません。</p> |
| | <p>敷地内の竹林が昔からありますが、古墳の形をしています。古墳の跡地ではないでしょうか。お教え下さい。</p> | <p>事業計画地及びその周辺は造成地であり、当該竹林は古墳の跡地ではありません。</p> |
| | <p>おおよそ、事業者からの見解である住民との意見交換会（説明会）は、吹田市よりの建設の認可が下りてからされるもの（意見交換会は形骸的なもの）であると老人福祉施設メヌフォット千里丘建設において理解できた。 市会議員先生にも相談させていただいたが、住民の要望を守るべき立場であろう行政が開発事業者のいうとおり事業がすすめられていくこと自体、情けないと感じる。</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> |

