

第3章 事業の名称、目的及び内容

1 事業の名称

(仮称) SVH 千里丘新築工事

2 事業の目的

事業計画地は、大阪府吹田市の北東部にある丘陵地に位置し、北は府道2号大阪中央環状線及び近畿自動車道、東は府道14号大阪高槻京都線、西は府道1号茨木摂津線に挟まれた立地条件にある。現在はゴルフ練習場及び放送施設が営業されており、まとまった敷地面積が確保できることから、大規模商業施設の導入に適した場所といえる。

本事業は、当該ゴルフ練習場及び放送施設の跡地の有効利用として、地域の生活に密着した商品を豊富に揃え、あらゆる住生活スタイルをサポートする地域最大級のホームセンターを建設し、便利で快適な住環境の創出を図ることを目的としている。

また、大規模商業施設では多くの人手が求められるため、地域における雇用の促進についても期待できる。

3 事業の内容

(1) 事業の種類

事業の種類は「商業施設の建設」であり、本事業は「吹田市環境まちづくり影響評価条例」(平成10年吹田市条例第7号)第2条に規定する要件(小売業または飲食店業の用に供される床面積5,000 m²以上の施設の新設)に該当する。

(2) 事業の規模

敷地面積：29,321.98m²

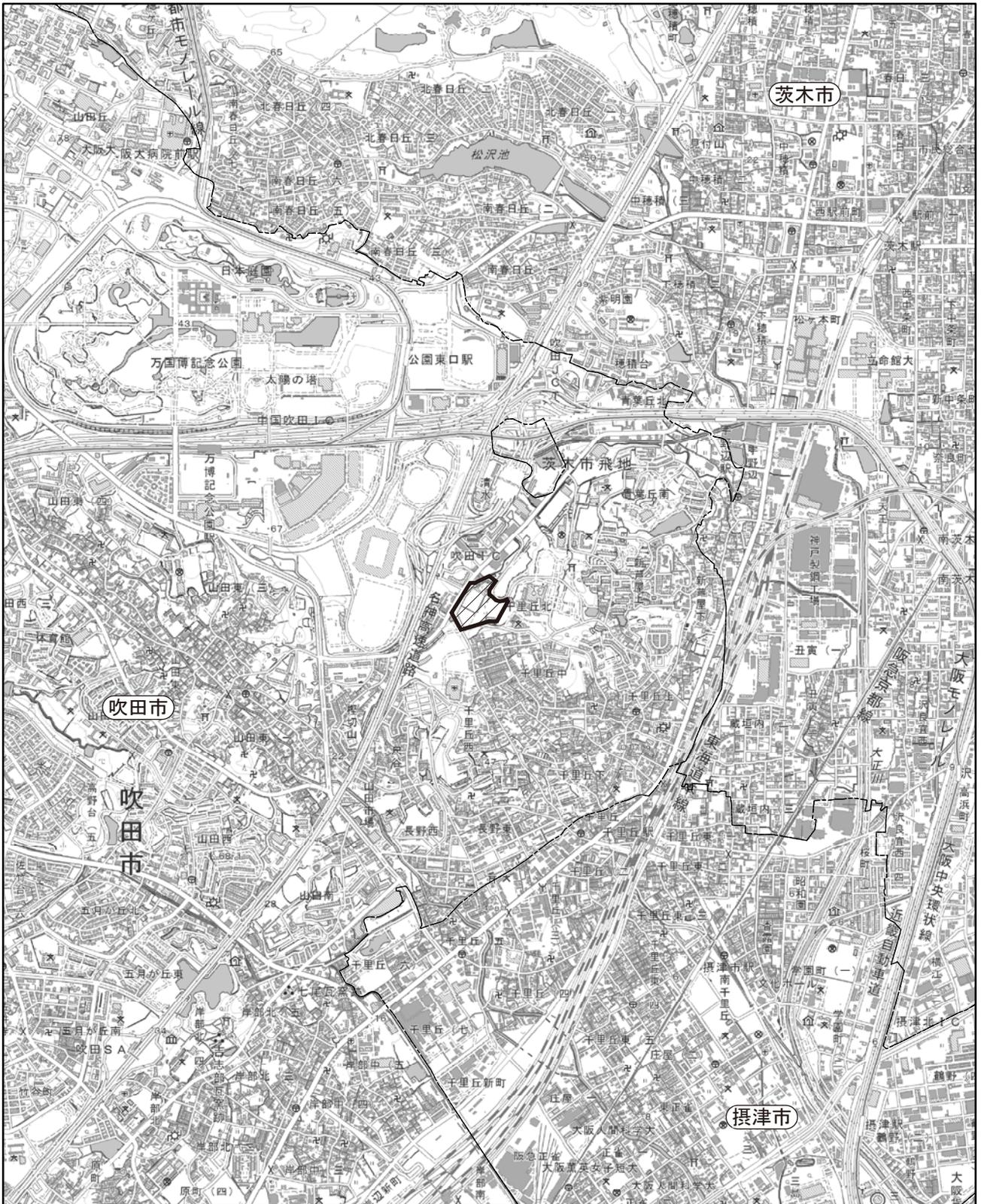
延べ床面積：13,729.04m² (店舗：10,213.92m²、駐車場：3,515.12m²)

建物高さ：12.23m (ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約20.1m)

駐車場：約560台

(3) 事業の実施場所

吹田市千里丘北311-1 外 (図3.3-1 参照)



凡例

 事業計画地

--- 市境界



Scale 1:25,000

0 250 500 750 1000m



図3.3-1 事業計画地の位置

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。

(4) 事業計画の概要

本事業は、大阪府吹田市千里丘北のゴルフ練習場及び放送施設の跡地に、ホームセンターとこれに付随する駐車場を建設し運営するものである。

ア 土地利用計画

土地利用計画は、表 3.3-1 及び図 3.3-2 に示すとおりである。

事業計画地の土地利用は、「施設棟」が 14,257.00m² (48.6%)、「駐車場」が 2,188.00m²(7.5%)、「駐輪場」が 179.00m²(0.6%)、「緑地」が 7,776.48m²(26.5%)、「広場・通路・車路等」が 4,921.50m² (16.8%) に区分される。

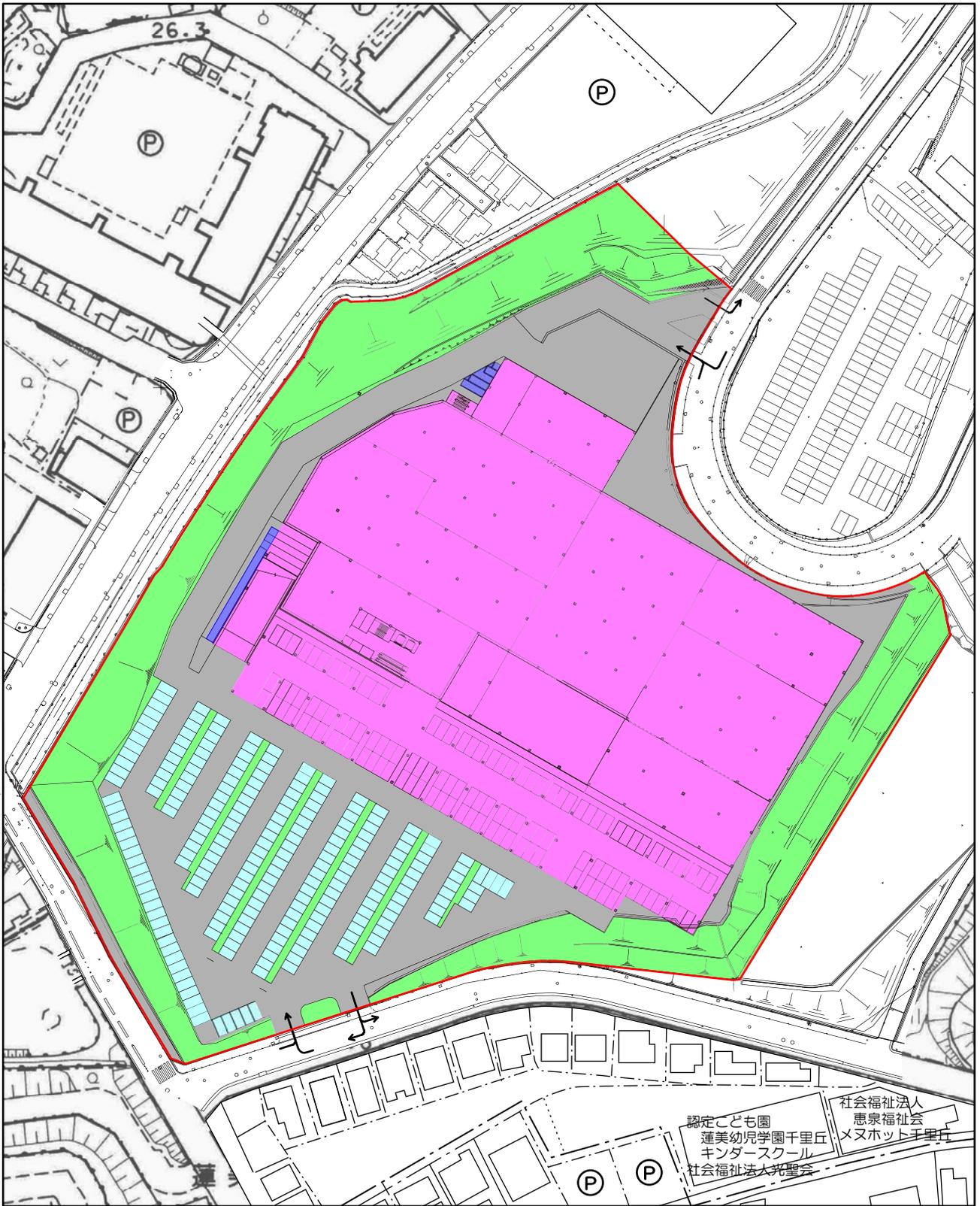
また、参考に、現況の土地利用区分を表 3.3-2 及び図 3.3-3 に示した。

表 3.3-1 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
施設棟	14,257.00	48.6	
駐車場	2,188.00	7.5	
駐輪場	179.00	0.6	
緑地	7,776.48	26.5	
広場・通路・車路等	4,921.50	16.8	
合計	29,321.98	100.0	

表 3.3-2 土地利用区分 (現況)

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)	備考
建築物	13,556.38	46.2	
緑地	8,826.42	30.1	
駐車場	1,212.50	4.2	
広場・通路・車路等	5,726.68	19.5	
合計	29,321.98	100.0	



凡例

- ⬮ 事業計画地
- 建築物
- 駐車場
- 駐輪場
- 緑地
- 広場・通路・車路等



Scale 1:1,500

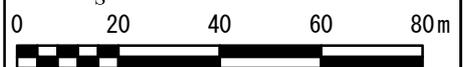
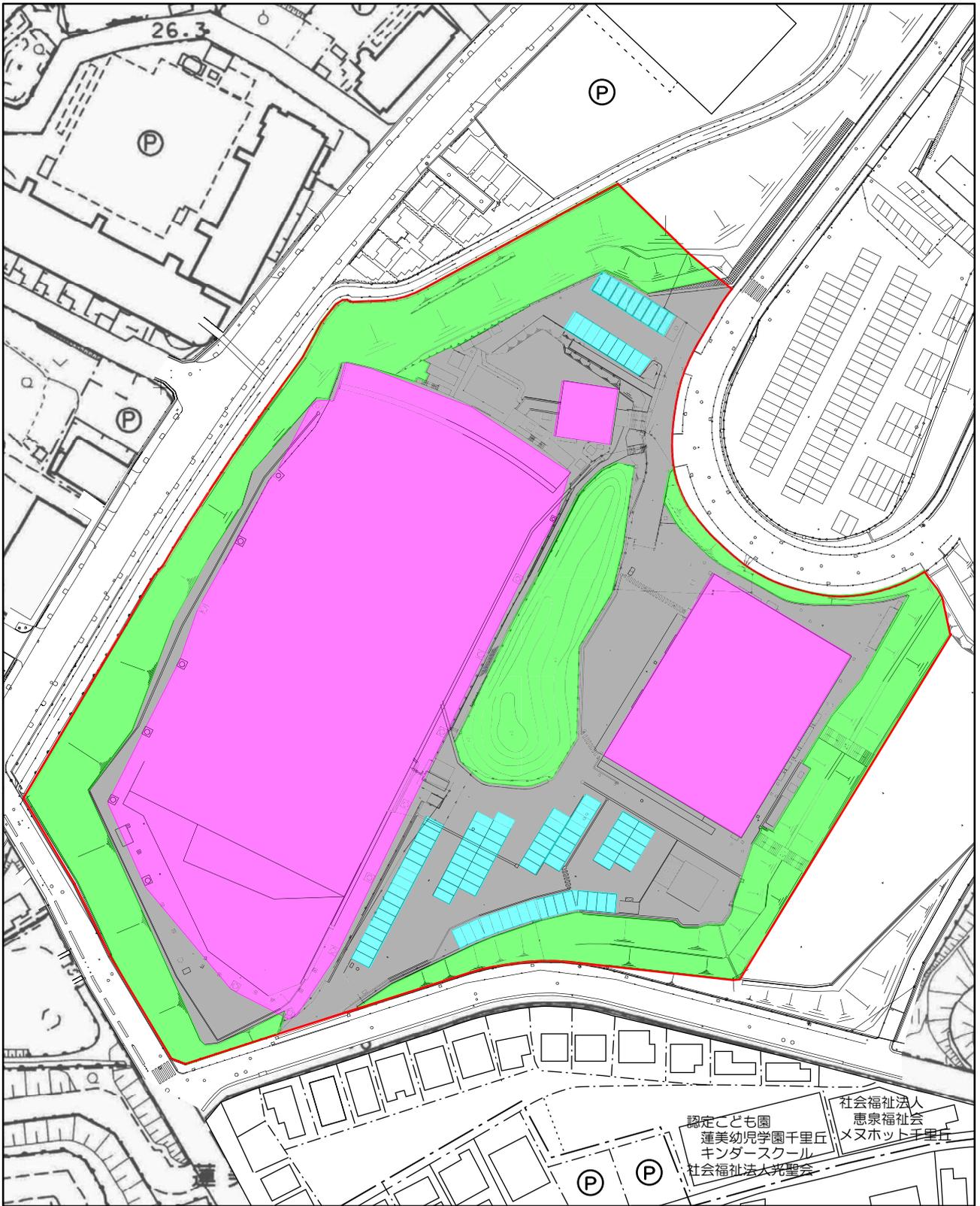


図3.3-2 土地利用計画図



凡 例

- 事業計画地
- 建築物
- 駐車場
- 緑地
- 広場・通路・車路等



Scale 1:1,500

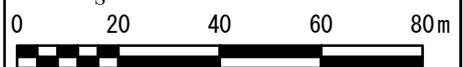


図3.3-3 土地利用区分図（現況）

イ 建築計画

(ア) 建築物の概要

建築物の概要は、表 3.3-3 に示すとおりである。

建築面積及び延べ床面積は、それぞれ 14,257.00m² 及び 13,729.04m² を計画している。

予定建築物の平面図、断面図、立面図は、図 3.3-4～図 3.3-6 に示すとおりである。

表 3.3-3 建築計画の概要

建物用途	物販店舗（ホームセンター）
建物構造	鉄骨造
建築面積	14,257.00m ²
建ぺい率	48.17%
延べ床面積	13,729.04m ²
容積率	37.46%
店舗面積	10,213.92m ²
建物高さ	12.23m (ただし、塔屋看板を含めた最大高さは約 20.1m)
階数	地上 1 階
駐車場台数	約 560 台
駐輪場台数	約 270 台

(イ) 営業時間

営業時間は、6:15 ～ 20:45 とする計画である。

(駐車場利用可能時間は、6:00 ～ 21:00)

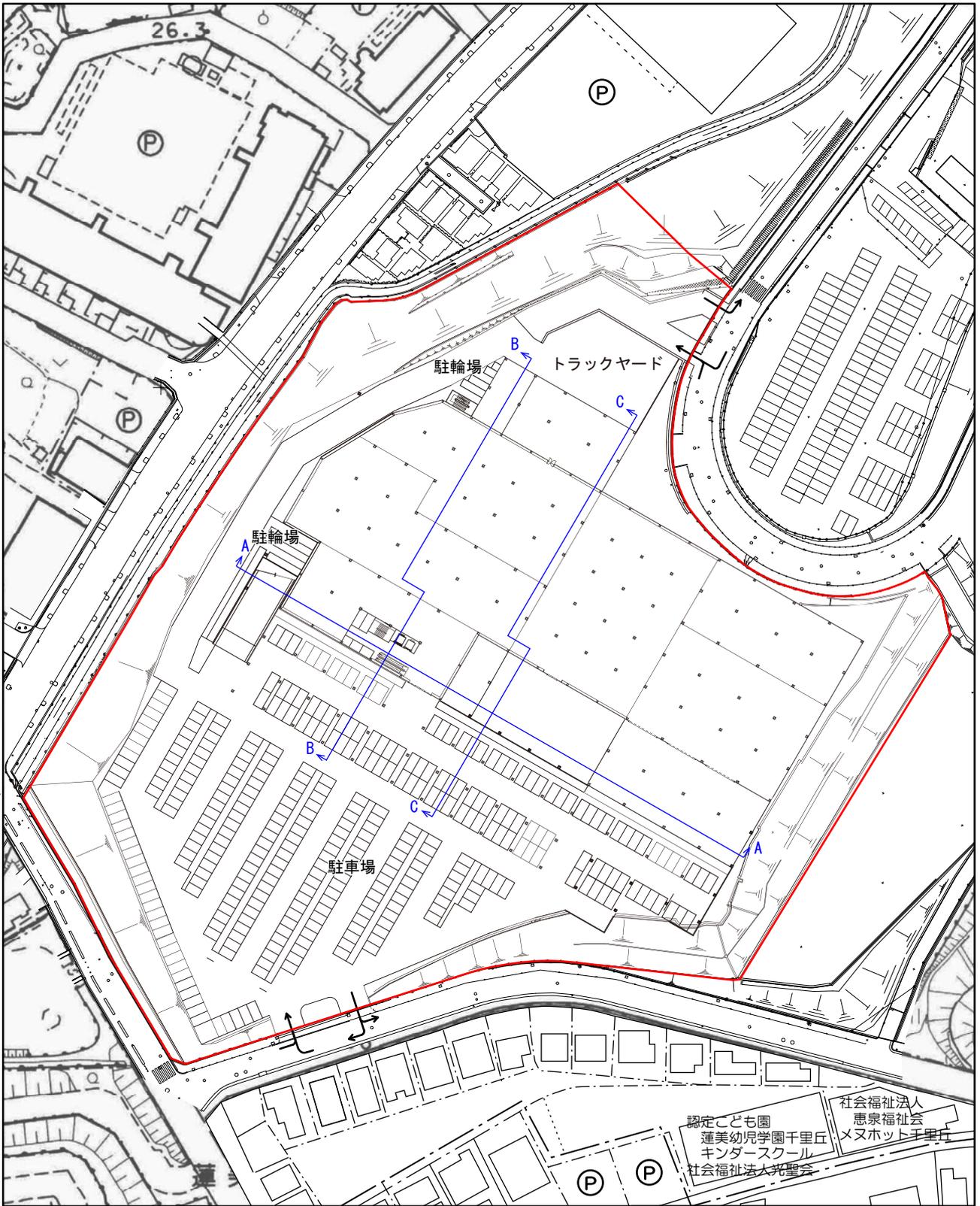
(ウ) 想定利用客数

想定利用客数は、休日 1 日(平均的な休日) 当たり約 8,500 人を想定している。

ウ 緑化計画

緑化にあたっては、可能な限り事業計画地内に残存する樹木を有効に活用するとともに、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、緑に包まれた施設とする。

緑化率は、高木緑化などを実施することにより、「吹田市開発事業の手続き等に関する条例」(平成 23 年 3 月 29 日施行) に定める緑化率 16% を上回る 20% 以上を確保する計画としている。また、植栽、駐車場緑化などによる視認性の高い箇所への効果的で魅力的な緑化について検討し、質的充実を図る計画としている。



凡例

 事業計画地

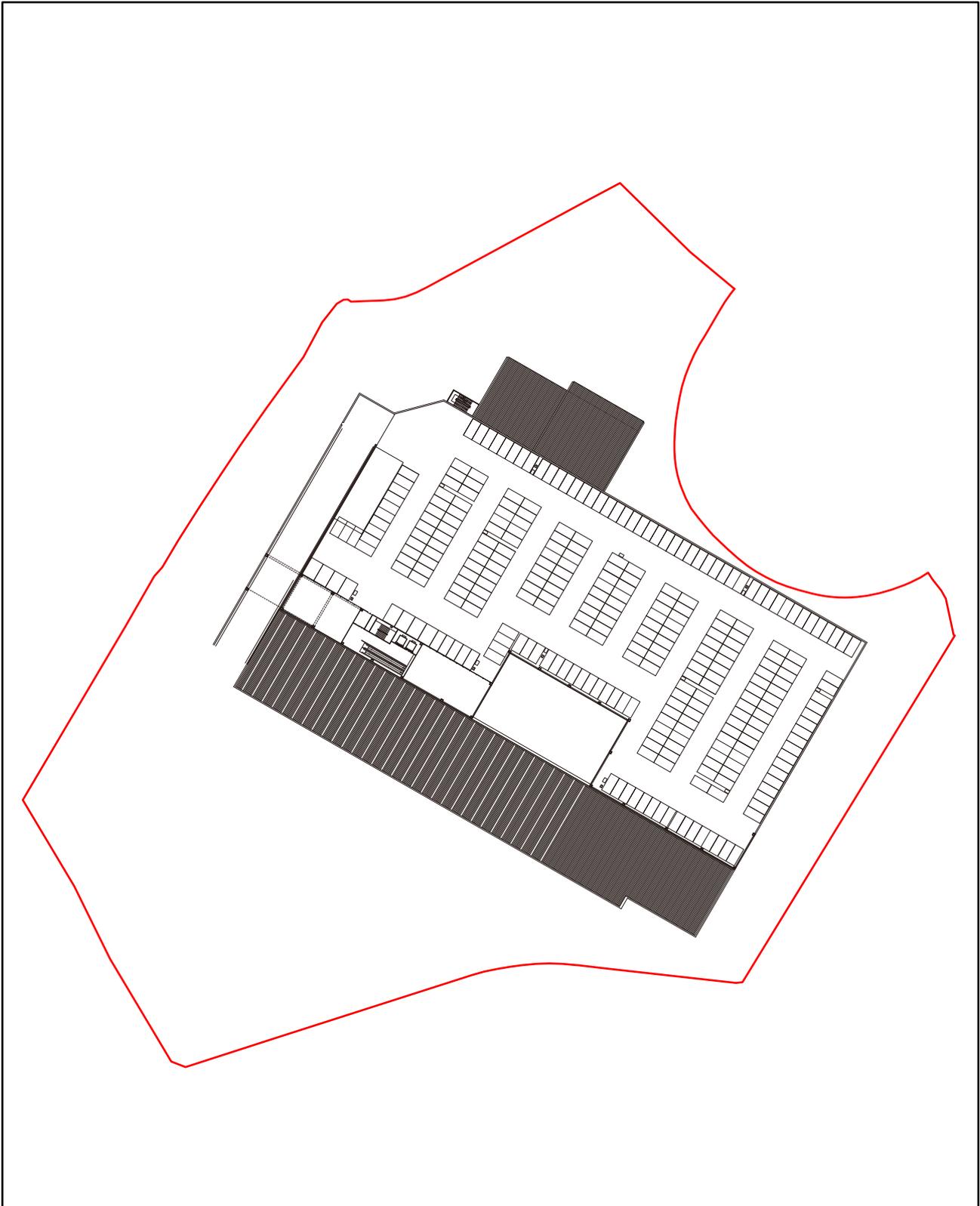


Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-4 (1) 建築物平面図
1階



凡 例

 事業計画地



Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-4 (2) 建築物平面図
屋上階

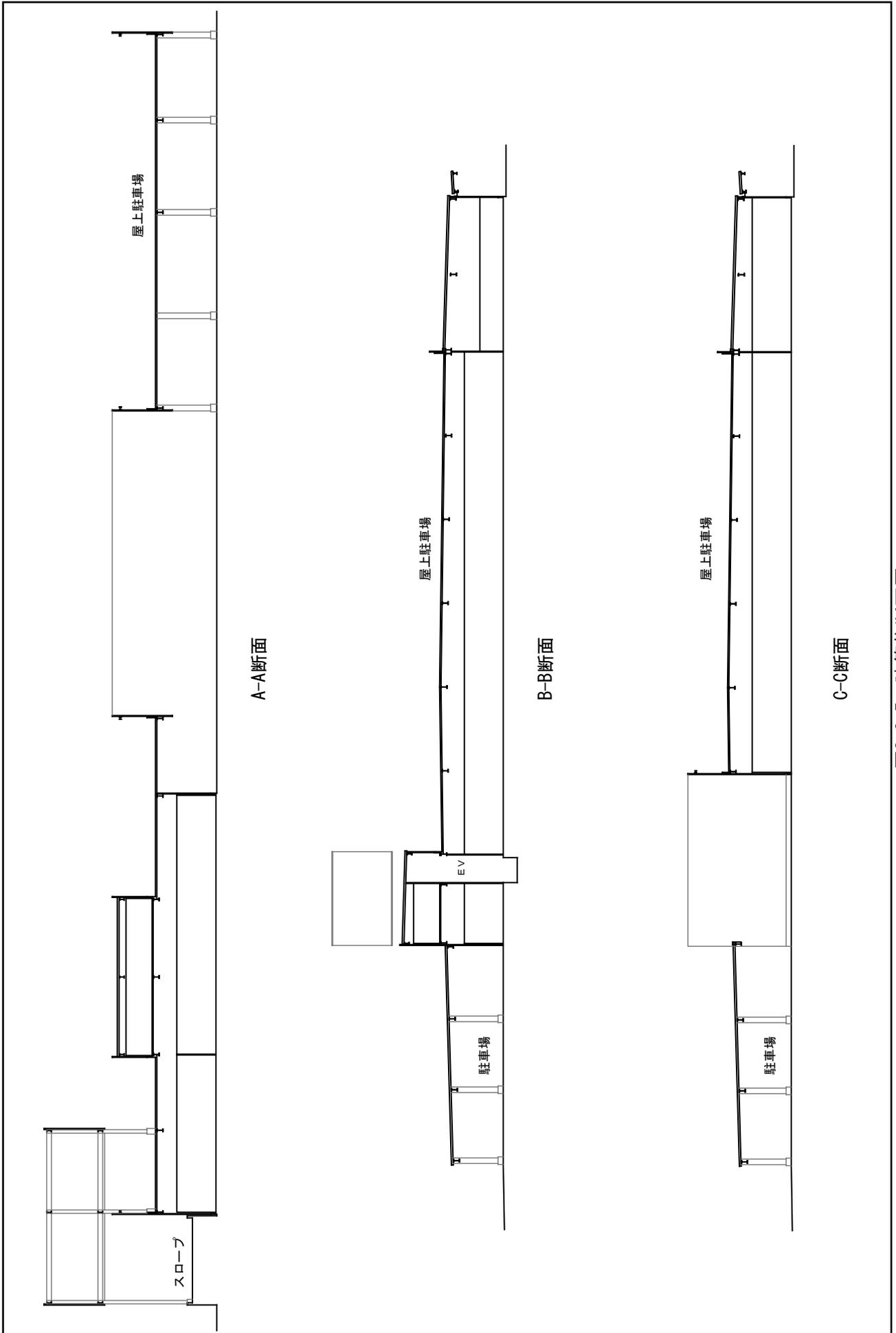
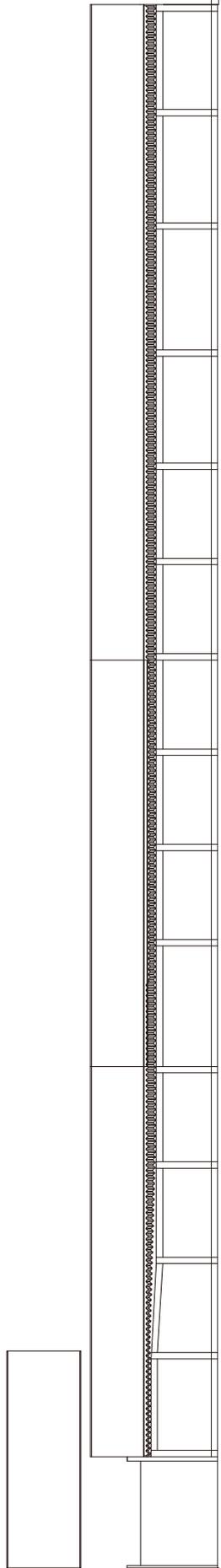
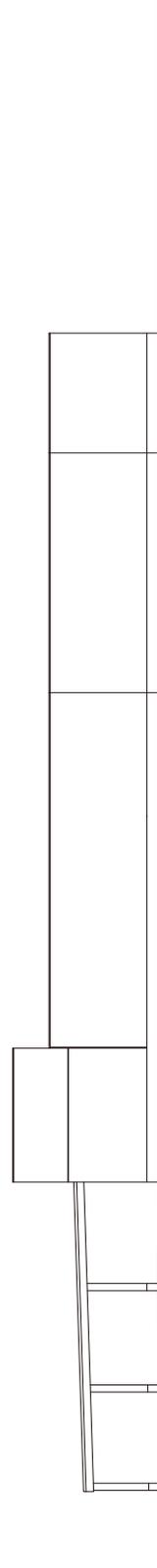


図3.3-5 建築物断面図

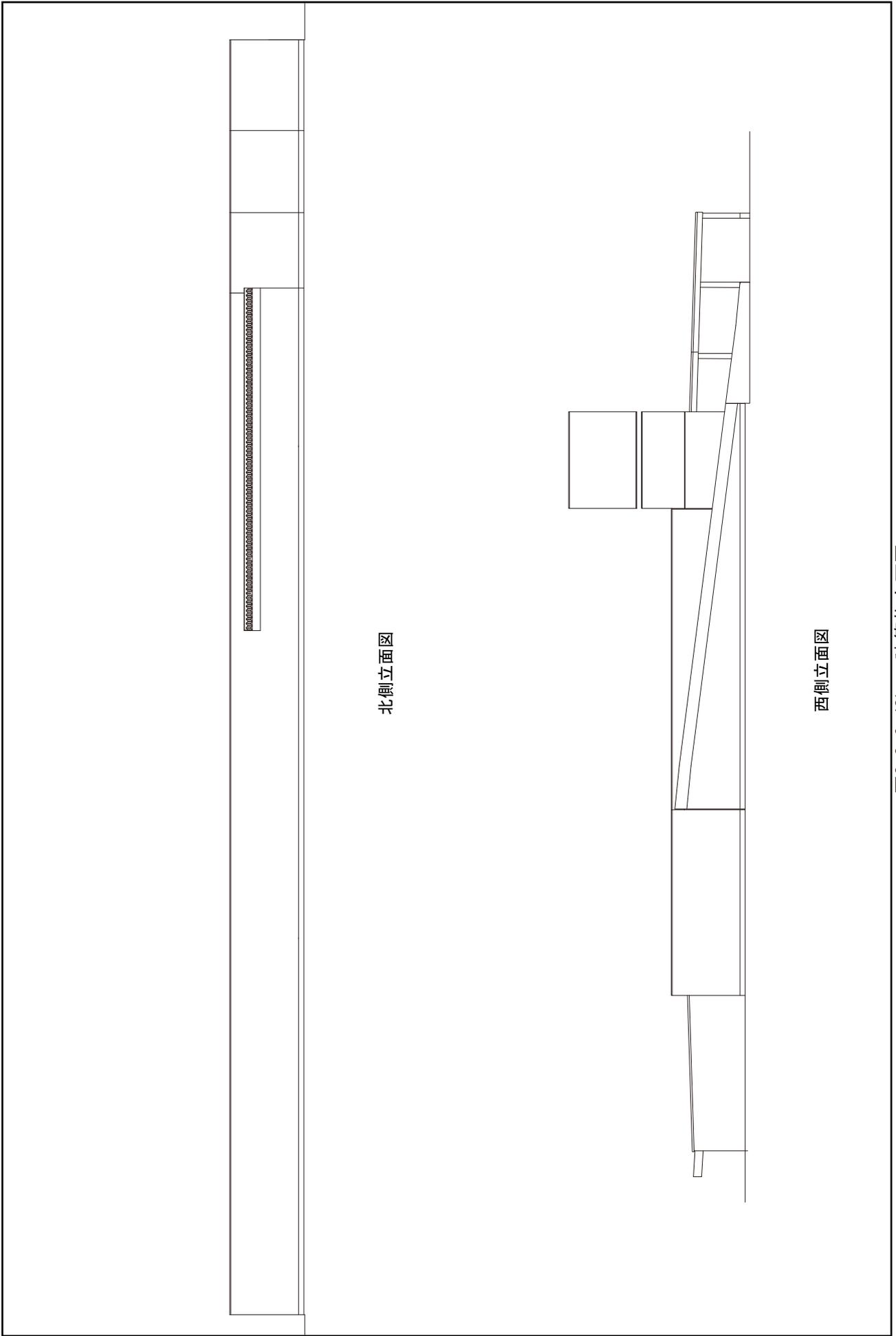


南側立面图



東側立面图

图3.3-6 (1) 建築物立面图



北側立面图

西側立面图

图3.3-6 (2) 建築物立面图

エ 交通計画

(ア) 自動車動線計画

事業計画地は西側を南北に通る市道中央環状山田東線に接しており、来店・退店車両は主として当該道路を利用すると想定している。

事業計画地付近の自動車動線計画は図 3.3-7 に示すとおりであり、周辺道路の交通流への配慮から、事業計画地周囲に出入口を適宜設置して事業計画地への来店・退店車両を分散させて誘導する計画である。

なお、供用開始後は交通整理員を適宜配置するとともに、事業計画地周辺の主要道路には適切な誘導看板を設置していく計画としている。

(イ) 駐車場計画

本事業では、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、約 560 台の駐車場を事業計画地内に設ける計画としているが、他店舗の実績を踏まえ、必要な数を確保することとする。

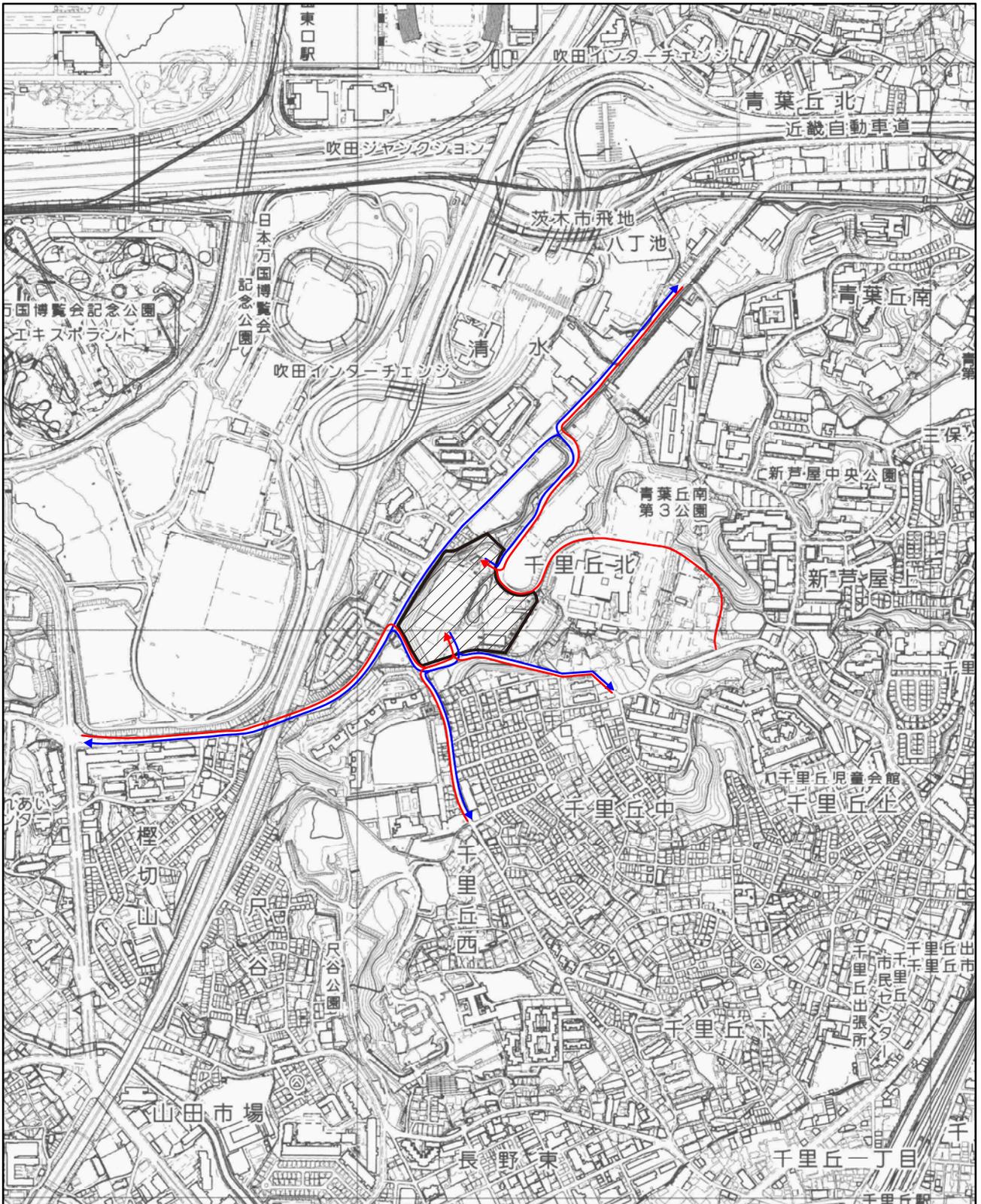
また、敷地外への待機車列が発生しないよう、各入口には発券ゲートは設けない計画としている。

(ウ) 道路整備計画

交通処理計画上、要所となる交差点については車線構成の見直しなどに関し、協議・実施する計画としている。また、区域外の整備として、必要に応じて周辺の道路整備を行う計画としている。

(エ) 渋滞情報の周知

万博記念公園イベント時やエキスポシティにおける集客日、市立吹田サッカースタジアムの試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を検討する。



凡例

 事業計画地

 入場経路

 退場経路



Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図3.3-7 自動車動線計画図

オ 供給施設計画

(ア) 給水計画

給水は、吹田市水道事業者から供給を受ける計画である。

(イ) ガス・電気供給計画

ガス、電気は、それぞれ大阪ガス株式会社及び関西電力株式会社から供給を受ける計画である。

カ 排水施設計画

汚水と雨水を別々の管渠系統にて分流式で排除し、汚水は公共下水道へ、雨水は公共用水域である三条川に放流する計画である。

キ 廃棄物処理計画

工事に発生する廃棄物は、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。

供用開始後の廃棄物は、可能な限り削減・リサイクルに努めていくものとし、事業系一般廃棄物は、吹田市分別収集計画にしたがい、可燃ごみ、不燃ごみ及び資源ごみに分別し、吹田市の一般廃棄物収集運搬委託業者に収集運搬を委託する。産業廃棄物は、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。

(5) 工事計画

ア 既設構造物撤去工事

(ア) 仮設工事施工概要

a 安全対策工及び公害防止施設工

工事の施工に先立ち、事業計画地の境界周辺で必要と思われる箇所には、防災柵（鋼板フェンス）または立入防止柵（ネットフェンス）を設置し、工事関係者以外の立入りを防止する。また、建設地の周囲に仮囲い鋼板を設置し、必要に応じて防音パネルや防音シート等の設置を検討する。さらに、必要に応じて場内を散水車で散水し、粉じんの飛散を防止する。その他、搬出車両が一般道を汚さないよう敷地内にタイヤ洗浄設備を設け、タイヤに付着した泥を落とすこととする。

b 工事用車両進入設備、仮設道路

工事用車両の通行のため、必要場所に仮設道路を設置する。
工事用車両の走行経路は、図 3.3-8 に示すとおりである。

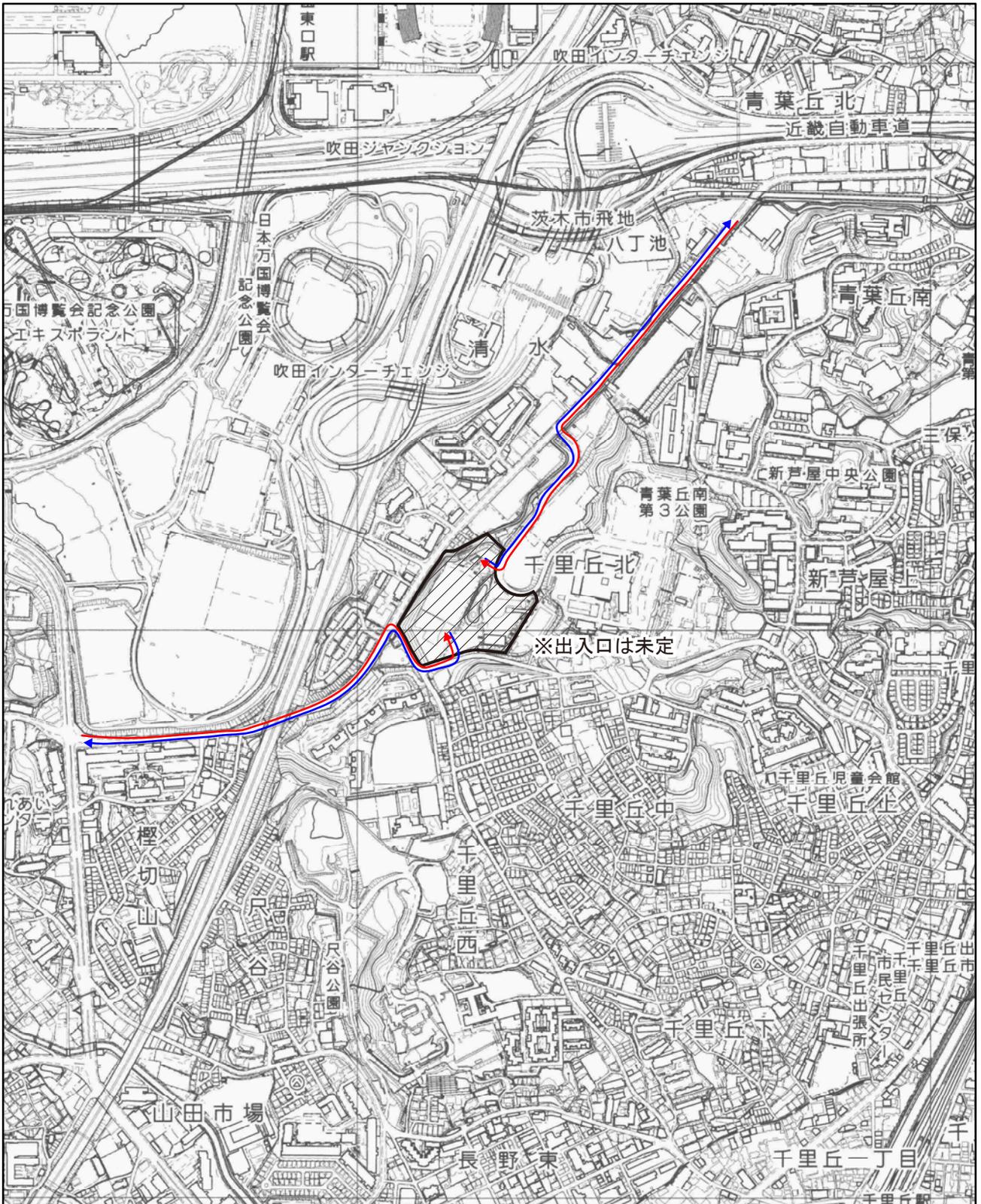
c 防災工事（降雨対策）

土工事により周辺地域へ影響を及ぼす恐れのある場所には土留板、土のう、素堀側溝等を設け、防災を図る。

また、仮設沈砂池を設け工事中の雨水排水の放出先への流出量を調節するとともに、沈砂機能をもたすことによって濁水が流出することを防止する。

(イ) 構造物等撤去工事施工概要

土木造成工事及び建築工事に先立ち、既存建築物及び建物基礎の撤去、舗装・埋設管等の撤去、既存樹木の伐採・伐根、掘取を行う。なお、撤去物については、可能な限り再利用することとするが、処理が困難なものについては、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理することとする。



凡例

事業計画地

入場経路

退場経路



Scale 1:10,000

0 100 200 300 400 500m



図3.3-8 工事車両の走行経路

イ 土木造成工事

(ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、既設構造物撤去工事に準ずるものとする。

(イ) 造成工事施工概要

造成計画は、表 3.3-4、図 3.3-9 及び図 3.3-10 に示すとおりである。

土工事は、バックホウ、ブルドーザー、ダンプトラック等の組み合わせで行い、盛土部分の締め固めにあたっては、ブルドーザー等により十分な転圧を行う。

また、事業計画地内で切土・盛土の調整を行い、可能な限り土の搬入・搬出が発生しないよう努める。

表 3.3-4 造成区分内訳表

	土工量 (m ³)
切土	約 3,600
盛土	約 3,150
計	+約 450

(ウ) 排水管渠工事施工概要

盛土部分については地盤の安定後、切土部分については道路盤を形成した後にバックホウまたは人力により掘削を行い、雨水管と污水管及びマンホールを埋設する。

(エ) 道路工事施工概要

下層路盤を入れてから L 字型側溝等の構造物の施工を行う。その後、上層路盤を入れてアスファルトコンクリートの舗装を行う。

道路工事の施工にあたって使用する主な機械は、バックホウ、ブルドーザー、タイヤローラ及びアスファルトフィニッシャー等を予定している。

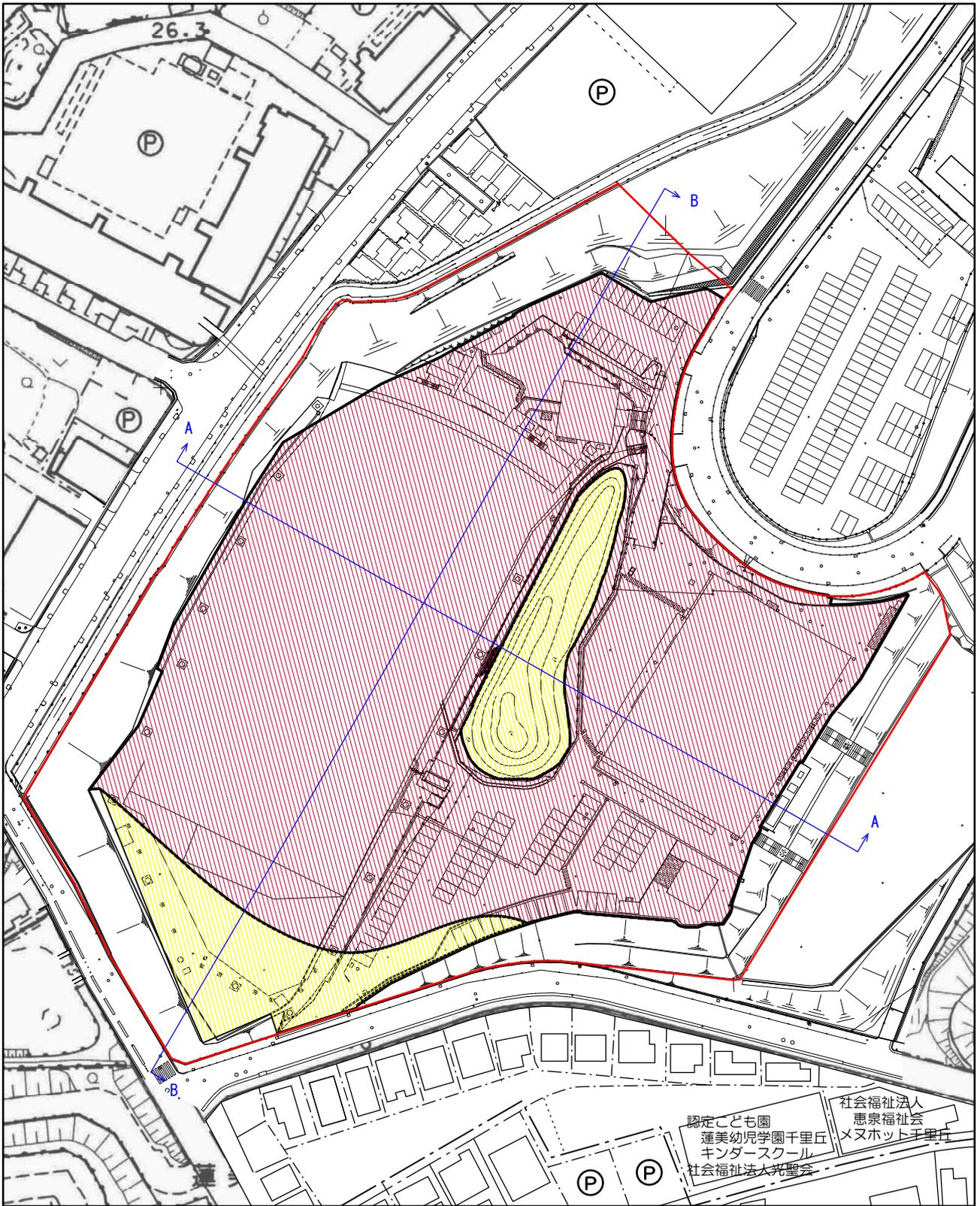
ウ 建築工事

(ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、既設構造物撤去工事に準ずるものとする。

(イ) 建築工事施工概要

建築工事は、建物毎に適切な工区分けを行い、準備工事→基礎杭工事→掘削工事→躯体工事→仕上工事→外構工事、の順に行うこととなる。



認定こども園
 蓮美幼児学園千里丘
 キンダースクール
 社会福祉法大光聖会
 社会福祉法人
 恵泉福祉会
 メヌホット千里丘

凡例

-  事業計画地
-  切土
-  盛土

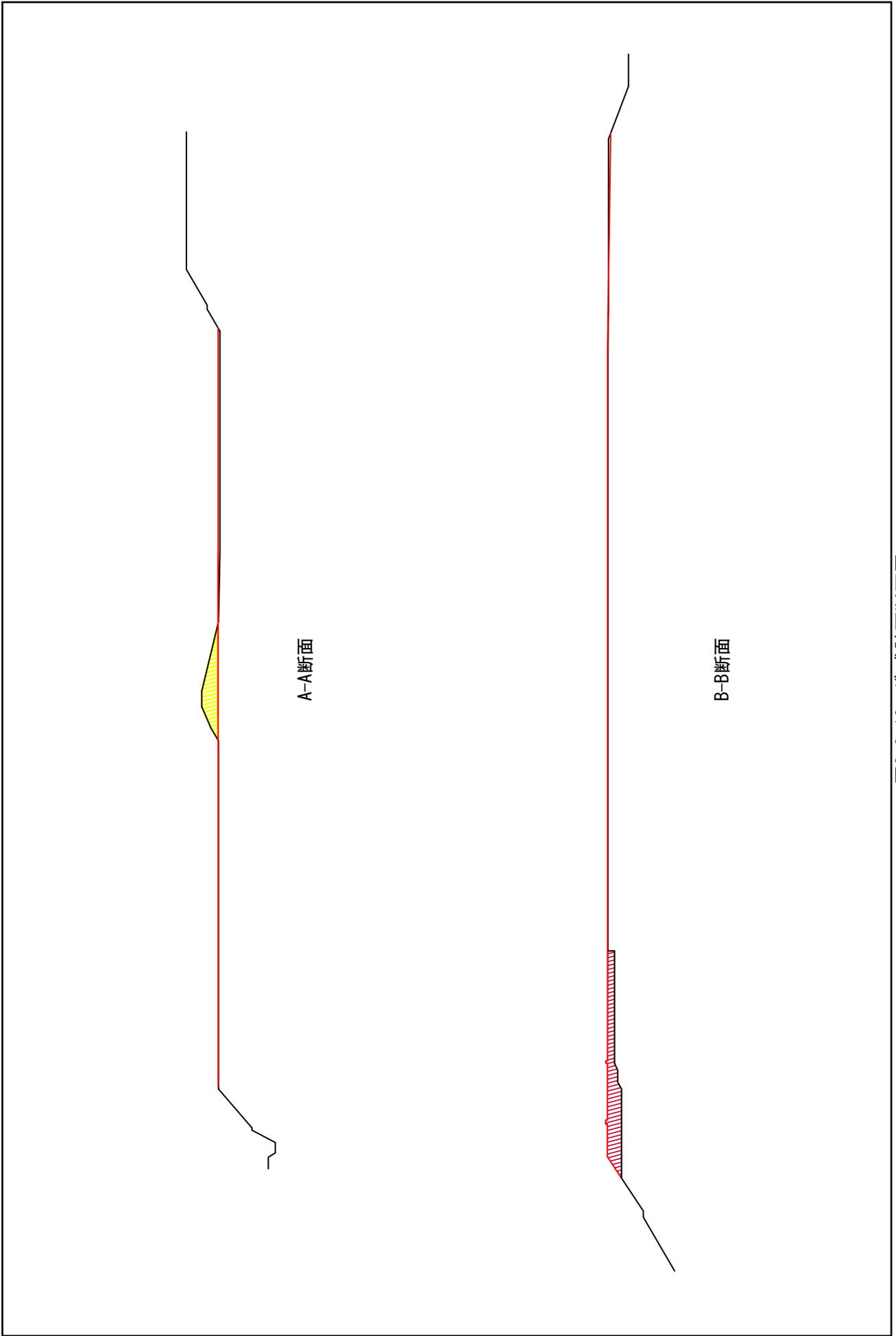


Scale 1:1,500

0 20 40 60 80m



図3.3-9 造成計画平面図



A-A断面

B-B断面

图3.3-10 造成計画断面图

エ 工事工程

工事工程は、表 3.3-5 に示すとおりである。

開店準備含め、全体で約 14 ヶ月を予定している。

表 3.3-5 工事工程

	1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目	6ヶ月目	7ヶ月目	8ヶ月目	9ヶ月目	10ヶ月目	11ヶ月目	12ヶ月目	13ヶ月目	14ヶ月目
既設構造物 撤去工事	■	■	■											
土木造成 工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■		
建築工事						■	■	■	■	■	■	■		
開店準備													■	■

(6) 環境影響要因の概要

本事業の実施により、環境影響を及ぼす要因となる行為等（環境影響要因）としては、以下に示す事項が考えられる。

ア 工事

- ・ 建設機械の稼働（既設構造物撤去工事、土木造成工事、建築工事に伴う建設機械の稼働）
- ・ 工事用車両の走行（資材運搬や工事関係者の車両の走行）
- ・ 工事の影響（工事の実施による廃棄物、悪臭、濁水等の発生）

イ 存在

- ・ 緑の回復育成（既存の緑地の消失、新たな緑地の整備）
- ・ 建築物等の存在（新たな建築物等の出現）

ウ 供用

- ・ 施設の供用（物販店舗の供用、施設の供用に伴う設備の稼働、廃棄物、悪臭等の発生）
- ・ 冷暖房施設の稼働
- ・ 駐車場の利用（事業計画地内における来店・退店車両や施設関連車両の走行）
- ・ 施設関連車両の走行（事業計画地外における来店・退店車両や荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の走行）
- ・ 歩行者の往来（利用客の往来）

(7) 事業計画の複数案の検討経緯

本事業計画の検討にあたっては、交通混雑に関する観点において、主要経路である市道中央環状山田東線の現況交通流に対して、来店・退店車両による負荷を低減するため、スムーズに走行できる流出入経路の確保が重要であると考えた。そのため、市道中央環状山田東線から直接、事業計画地にアプローチできる経路を想定していた。

しかし、市道中央環状山田東線と事業計画地内地盤高の高低差が約 10m 程度あり、事業計画地を見上げるかたちで急な斜面となっている。そのため、当該案を実現するためには、斜面を大きく掘削する必要が生じ、大量の建設残土の発生が想定された。事業全体で見ると、供用後の交通混雑に対する対策はもちろんであるが、工事中の対策も同様に重要であるため、造成計画上で可能な限り土量バランスの確保に努め、事業計画地外の工事用車両の走行台数を抜本的に低減することを考えた。

以上の検討経緯を踏まえ、本事業では、地形的な高低差は残存させ、既存の道路を走行経路とする現計画を提案するに至った。

