

Ⅱ 検討結果

II 検討結果

1. 事業計画案の検討・策定

(1) 事業規模等

- 配慮計画書では、開発規模について、周辺交通あるいは環境への影響に対して安全側に立った開発規模として、以下の規模を設定している。

店舗面積 約 50,000 m² (大店立地法必要駐車台数対象店舗面積)

附属施設面積 約 10,000 m² (店舗面積の 20%)

延床面積 約 170,000 m²

- 店舗面積、附属施設面積、延床面積とは具体的に何を指すのかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

大規模小売店舗立地法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示 16 号)」(以下、大店指針と称す)に基づき、各用語を使用しています。

店舗面積：小売業（飲食店業を除く。物品加工修理業を含む）を行うための店舗の用に供される床面積

附属施設面積：店舗面積を除く、レストラン、サービス施設などの非物販の営業を行うための店舗の用に供される床面積

延床面積：建築物各階の、区画の中心線で囲まれた部分の水平投影面積（建物のフロア毎の面積）である床面積を、建物全体で合計したもの。店舗面積、附属施設面積及び階段、エスカレーター、エレベーター、通路、屋内駐車場などの建物内の床面積の総計

- 配慮計画書では、既成市街地においてまとまった形の大規模遊休地を確保することは困難であり、本事業計画地が唯一無二と言えるとしている。また、臨海部では商圈の広がり、工場地帯であることのデメリット、交通アクセス性に対するハンディ等から商業施設立地は非常に難しいとしている。
- 事業計画地の選定については、特に問題ないと考えられる。
- 本事業計画では 10ha 前後の敷地規模が必要であり、鉄砲町工場跡地が適正規模を有しているとしているが、その妥当性について事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

建築の延床面積 170,000 m²を前提とした場合、4 層建築物では建築面積は約 4 ha となります。さらに平面駐車場として 2,500 台の収容スペースを確保すると 5 ha 規模の用地が必要です。これらの施設以外に広場・オープンスペースなどの外構空間を確保しますと、結果的に全体として 10ha 規模の敷地が必要となります。

表 他店舗における開発規模

店舗名	敷地面積	延床面積
イオンモール筑紫野	98,000 m ²	175,000 m ²
イオンモール千葉ニュータウン	95,000 m ²	155,000 m ²
モゾ ワンダーシティ	107,000 m ²	244,000 m ²
イオンモール堺北花田プラウ	58,000 m ²	172,000 m ²

- 敷地規模の考え方については、特に問題ないと考えられる。
- 将来交通量等の予測の前提となる年間来場者数 1,400 万人の算定根拠について、事業者
に説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

大店指針に基づき、店舗面積 50,000 m²、附属施設面積 10,000 m²を前提とした場合、

休日の日来店客数 = 55,000 人/日

平日の " = 27,500 人/日 (平休比率 2.0)

となります。これを年換算しますと、

年間来店者数 = 55,000×125 日 + 27,500×240 日 = 13,475,000 人 ≒ 14,000,000 人の
来客が見込まれます。(ただし関係機関との協議中のため、上記予測値は変更の可能性あり)

なお、既存店舗での年間来店者数の実績としては以下のものがあります。

表 既存店舗における年間来店者数

店舗名	敷地面積	延床面積	年間来店者数
イオンモール橿原アルル	11.2ha	225,000 m ²	1,300 万人
モゾ ワンダーシティ	10.6ha	244,000 m ²	1,880 万人
イオンモール岡崎	10.7ha	116,000 m ²	2,130 万人
イオンモール筑紫野	9.8ha	176,000 m ²	1,050 万人
イオンモール堺北花田プラウ	5.8ha	172,000 m ²	1,350 万人

- 年間来場者数については、大店法指針に基づき算定しており、特に問題ないと考えられる。

(2) 交通計画

- 将来交通量等の予測の前提となる、来店車両の想定台数及びその設定根拠について、事

業者に説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

表 大店指針及び既往実績に基づく来客自動車交通量（休日）の予測と根拠

予 測 諸 元		各諸元算出の背景及び北花田事例
地区区分	商業地区	○都市計画(地区計画)での位置づけを予定として、近隣商業系用途と同様と考える
S : 店舗 (物販) 面積 (千㎡)	50.0	
s : 併施設設 (非物販) 面積 (千㎡)	10.0	○店舗面積の2割以下
A : 店舗面積当たり日來客数 原単位 (人/千㎡)	1,100	指針 : 人口 40 万人以上 店舗面積 10 千㎡以上
日來客数 (人/日)	55,000	$S \times A$
L : 駅からの距離 (m)	150	
C : 自動車分担率	60%	・既存店舗事例
日自動車利用來客数 (人/日)	33,000	・日來店客数 \times C
D : 平均乗車人員	2.5	・大店指針 : 店舗面積 20 千㎡以上
日來店自動車台数 (台/日)	13,200	日自動車來客数 \div D
B : ピーク率	11.4%	・既存店舗事例
ピーク時來店自動車台数 (台/時)	1,505	日來店自動車台数 \times B
E : 平均駐車時間係数	1.75	・大店指針 : 店舗面積 20 千㎡以上
必要駐車台数 (台)	2,634	ピーク時來店自動車台数 \times E

注) 関係機関との協議中のため、上記予測値は変更の可能性あり

表 大店指針及び既往実績に基づく来客自動車交通量（平日）の予測と根拠

予 測 諸 元		各諸元算出の背景及び北花田事例
日來客数 (人/日)	27,500	・既存店舗事例 平休比 2.0
C : 自動車分担率	30%	・既存店舗事例
日自動車利用來客数 (人/日)	8,250	
D : 平均乗車人員	1.6	・既存店舗事例
日來客自動車台数 (台/日)	5,160	
B : ピーク率	10.0%	・既存店舗事例
ピーク時來客自動車台数 (台/時)	520	

注) 関係機関との協議中のため、上記予測値は変更の可能性あり

- 事業者からの回答によると、自動車分担率及びピーク率は既存店舗事例により設定しているが、既存店舗とはどの店舗か、本事業と立地等の条件は合っているか事業者を確認し

たところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

イオンモール堺北花田プラウの実績を採用しています。店舗面積、店舗形態、鉄道駅との近接性、母都市の特性等、立地条件の類似性は高いと考えます。

- 本事業においては、七道駅には急行が停車しないこと、国道 26 号が整備されていること等から、自動車での来店者の多さが示唆されているが、平日の自動車分担率が 30%と設定されている根拠及び見直すとした場合の考え方について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

- ・「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 19 年、経済産業省）」（以下、指針という）には平日の来店者の利用交通分担率の考え方が示されていないため、今回はイオンモール堺北花田プラウでの調査結果に基づく平日の実績値 30%を適用しています。
- ・鉄軌道駅に近接するショッピングセンターでは、平日と休日で来客者の利用交通手段が大きく異なります。休日の場合、比較的遠距離からの来客やファミリー客が増え、傾向としては自動車利用が高くなるようです。一方、平日では比較的近距离からの来客者や、鉄道利用の帰宅者による利用が相対的に増え、徒歩・2 輪や鉄道・バスの利用者の比率が高まる傾向にあるようです。

表 イオンモール堺北花田プラウ店来客者の利用交通手段（2007 年来店客調査結果※）

	徒歩	自転車	バイク	自動車	電車 バス	タクシ ー	計
日曜	12%	23%	2%	57%	6%	0%	100%
平日	19%	42%	3%	29%	7%	0%	100%

- ・現在実施している交通協議では、指針に基づき、来客者数が多くなる休祭日のピーク時を対象に交通処理計画を検討していますが、イオンモール堺北花田プラウでの調査結果※では、休日、平日の来店者数は 42,287 人（日曜）、22,956 人（平日）、平休比 1.8 となっています。

※来店客の実態把握のために行っている来店客へのアンケート調査で、直近の調査である 2007 年 6 月 3 日（日）、6 月 4 日（月）のデータを適用しています。同調査は来店客の 12 才以上を対象に、面接調査法により行ったもので、サンプル数は 6 月 3 日（日）が 930 サンプル、6 月 4 日（月）が 647 サンプルでした。

- 配慮計画書において「既存商業施設並びに中心部商店街との有機的かつ適切な役割分担を視野に入れた店舗運営を進め」とされているが、その具体的な内容について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

事業を進めるにあたり、堺市域の商業活性化に貢献することが重要な課題であると認識しております。本開発に対しては、地元の七道駅前商店会からも賛同を頂いております。

現在、大阪市域では、阿倍野の再開発、なんば・梅田の大型商業施設の出店など開発ラッシュが続き、堺市域そのものが大阪市都心の巨大な商圈に組み込まれようとしています。このまま推移すれば、益々堺市住民の買い物客の大阪市域への流出は顕著になり、堺市域の商業は大打撃を受けるものと考えます。この大きな流れを少しでも食い止めことが喫緊の課題です。鉄砲町、中心部、堺浜、各商店街などが、それぞれの個性を發揮しつつ、相互に連携し、堺市全体の商業が活性化していくような展開を目指すべきと考えています。そのためには、例えば既存の鉄軌道を利用して、本ショッピングセンターへの来客者が堺市中心部などに回遊するような仕組みづくりも必要であると考えます。

- 事業者回答によると、「例えば既存の鉄軌道を利用して、本ショッピングセンターへの来客者が堺市中心部などに回遊するような仕組みづくりも必要である」とあるが、具体的にどのような仕組みづくりが可能と考えられるかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

公共交通機関の利用を促進する仕組みづくりとして、例えば、鉄軌道利用の来店客に対するWAONカードのポイント付与、宅配サービスの提供などを考えています。現時点では交通事業者との具体の協議を行っていませんので、具体化は今後の検討課題です。

- 公共交通の利用促進として「南海本線、阪堺電気軌道阪堺線の各事業者との連携による公共交通機関利用者への特典付与」と配慮計画書に記載されているが、その具体的な内容について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

周辺の交通対策等の協議が固まった時点で、関係各所と協議を行いたいと考えています。

- 併せて、バス事業者との連携は検討しているか、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

バス事業者との協議には未だ入っていませんが、鉄砲町を經由するバスの運行は交通計画上の課題の一つであるため、今後検討していく予定です。

- 他店舗におけるバス事業者との連携の事例について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

バス事業者との協議には未だ入っていませんが、郡山(奈良)・小野(兵庫)・倉敷(岡山)・光(山口)、加西(兵庫)の店舗では敷地内にバス停を設置しています。また、伊丹昆陽SCでは帰りの乗車券(開店後1ヶ月間)を先着500名様に配布しました。

- 今後、公共交通の利用促進策や、徒歩・二輪によるアクセスへの対応を検討するにあたって、電車、バス、自転車、徒歩利用別の来店客数について算定しておく必要はないか、事業者の見解を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

自動車交通処理計画は、大規模小売店舗立地法指針の対象とする自動車交通のみ算定し行っています。自動車以外の来店交通に対しては、今後必要に応じて来店客数の予測と、これに基づく対策を検討します。

- また、自動車分担率を抑えるためには、駐車場の有料化と公共交通利用促進策がセットで行われる必要があると考えられることから、駐車料金の設定の考え方について、事業者に説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

駅前の店舗であり、特に平日については店舗に関係しない自動車の駐車が予想されるため、駐車場は有料とする予定です。但し、当社他店でも実施事例のあるパーク&ライド施策の取組みについて、今後必要であれば検討致します。

- 周辺道路の改良とともに、自転車道を整備することで、自家用車利用の抑制に繋がると考えられることについて、事業者の見解を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

事業計画地の近隣からの来客は徒歩・二輪によるアクセスが多いものと予想され、その対応は課題の一つと考えています。自転車道までを整備するかどうかは要判断と考えますが、計画地周辺の歩道等の整備によって、快適な歩行者空間を形成していきたいと考えています。

- 交通処理の考え方として、来客者数が多くなる休祭日のピーク時を対象に交通処理計画を検討していることについては、特に問題ないと考えられる。
- 事業計画地は、国道26号という広域幹線道路に面し、現在建設中の阪神高速大和川線の新設ランプにも隣接することから、自動車利便性の高い位置にあると言える。しかしながら、自転車道の整備の可能性を含めた事業計画地内の歩道等の整備や、中心部商店街との有機的かつ適切な連携、既存の鉄軌道を利用した来客者の堺市中心部などへの回遊のために公共交通の利用促進を図るとされていることから、それらの実現に向けて、さらなる自動車分担率の低減に努める必要がある。

● また、公共交通利用促進策の検討に当たっては、徒歩や自転車利用を含めた各交通機関別の来客者数の予測を行い、その結果をもとに適切に検討を行う必要がある。

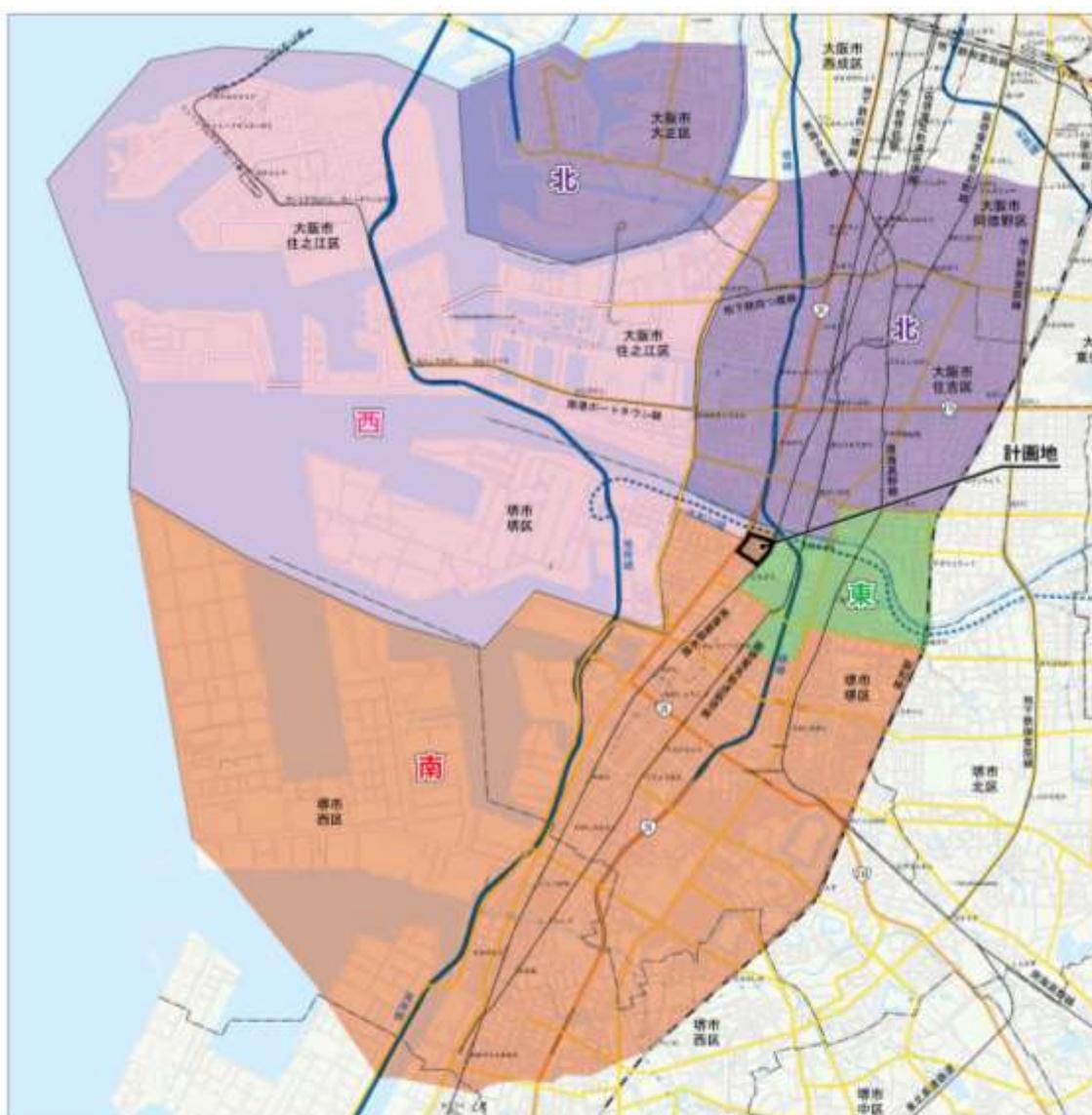
○ 来店車両が発生する範囲を確認するため、本事業の商圈について事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

本事業の設定商圈は、堺市堺区を中心に、堺市西区の一部及び大阪市住之江区・住吉区、大正区の一部が対象となります。各方面エリアの商圈人口は以下のとおりです。

北方面： 262,979人 西方面： 52,978人
南方面： 158,984人 東方面： 28,898人 (いずれも住民基本台帳に基づく)

注) 関係機関との協議中のため、上記設定値は変更の可能性あり



- また、各方面別の来店車両について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

来店者の方面別比率は下表のとおりです。

表 方面比と方面別交通量

方面	主な利用道路設定	方面比	休日	
			日来店交通量 (台/日)	ピーク時来店交通量 (台/時)
北	国道26号(北)	52.2%	6,890	786
西	築港南島線	10.5%	1,386	158
南	国道26号(南)	31.6%	4,171	476
東	市道 三宝高須線	5.7%	752	86
計		100.0%	13,200	1,505

注) 関係機関との協議中のため、上記予測値は変更の可能性あり

- 事業者回答によると、堺市西区の一部が商圈として設定されている。一方、環境影響評価の実施地域としては堺市堺区とされているが、本事業の来退店車両により、堺市内の他区の交通量が増加し、沿道の生活環境に影響を与える可能性はないか、事業者に見解を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

鉄砲町ショッピングセンターの商圈は、競合店の有無も踏まえ、堺市堺区を中心に、一部西区を含む圏域を設定しています。広域からの集客が予想されるため、堺区以外の他区での影響が全く無いとは云えませんが、計画地から遠距離になるほど来店自動車の発生台数は分散し、量的にも少なくなるため、遠隔地域の道路での影響は低いと考えています。

開発事業者としては、以上の点も含め、警察ならびに道路管理者との協議を踏まえ、来退店車両が集中する、計画地周辺の道路での交通混雑を低減させるため、適切な対応策を実施していきたいと考えています。

- 「広域からの集客が予想されるため、堺区以外の他区での影響が全く無いとは云えませんが、計画地から遠距離になるほど来店自動車の発生台数は分散し、量的にも少なくなるため、遠隔地域の道路での影響は低いと考えています」としていることについて、今後、沿道騒音や大気環境の調査・予測地点を選定するにあたっては、堺区以外での他区での来

店自動車の発生量を可能な限り定量的に示すこと等により、堺区以外での他区での環境影響評価が必要でない旨を示す必要があると考えられることについて、事業者に見解を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

沿道騒音、大気環境の調査・予測地点の選定にあたっては、利用経路（道路）での断面交通量とそれに占める来退店車両の比率等を勘案して設定したいと考えています。

- 今後、大気質や騒音・振動の調査・予測地点を選定するにあたっては、来退店車両の利用経路別の将来交通量の推計結果を勘案したうえで適切な地点を設定し、その経緯及び根拠についても明らかにする必要がある。
- 将来交通量の推計の考え方について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

事業計画地での開発に伴う交通計画の検討にあたっては、
周辺道路の将来交通量 = 現況交通量 + 阪神高速新設ランプ利用交通量 + 開発交通量
により推計しており、これに基づいて警察及び道路管理者との交通協議を進めております。

- 事業者が推計している周辺道路の将来交通量について、事業者の説明を求めたところ、回答は次ページで示すとおりであった。

【事業者回答】

周辺道路主要断面の交通種類別方向別断面交通量について、休日の昼間12時間の予測値を以下に示します。

(ただし関係機関と協議中のため、下記予測値は変更の可能性あり)

■大和川南交差点西断面(市道築港南島線)

単位:台/12h

	東行	西行	断面
一般交通量	2,013	2,152	4,165
ランプ交通量	132	143	275
SC来退店交通量	1,227	1,055	2,282
計	3,372	3,350	6,722

■大和川大橋南詰交差点北断面(国道26号)

単位:台/12h

	北行	南行	断面
一般交通量	11,943	13,607	25,550
ランプ交通量	2,128	1,940	4,068
SC来退店交通量	5,243	6,098	11,341
計	19,314	21,645	40,959

[一般交通量]
平成22年8月1日(日)観測

[ランプ交通量]
堺市提供資料(H11 センサスペースH32 予測値)により休日12時間交通量に換算

[SC来退店交通量]
大規模小売店舗立地法指針により予測

■鉄砲町北交差点南断面(国道26号)

単位:台/12h

	北行	南行	断面
一般交通量	10,446	11,957	22,403
ランプ交通量	1,034	1,137	2,171
SC来退店交通量	3,685	3,168	6,853
計	15,165	16,262	31,427

■七道駅前交差点東断面(市道三宝高須線)

単位:台/12h

	東行	西行	断面
一般交通量	2,680	3,277	5,957
ランプ交通量	131	185	316
SC来退店交通量	574	669	1,243
計	3,385	4,131	7,516

※休日昼間12時間

- 警察及び道路管理者との協議状況について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

関係機関との交通協議は平成 23 年 3 月から開始し、6 月 10 日現在までに、大阪府堺警察署との協議 3 回、大阪府警察本部との協議 3 回、大阪国道事務所との協議 3 回を既にしております。

これまでの協議では、特に来退店車両の交通処理のための具体的な方策について検討を行っております。開発事業者としましては、本年 7～8 月を目途に、交通処理計画の基本方針を確定したいと考えております。

- 現時点での警察及び道路管理者との協議内容及び事業者が想定している交通処理の内容について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

現在、交通協議が進行中であり、最終的な交通処理計画が確定しているわけではありませんが、現時点で想定している処理方法は、幹線道路での左折イン、左折アウトを基本として、以下のような方策を考えています。

- ・ 計画地北側（大阪市方面）からの入店車両の処理は、計画地側での引き込みレーンを新設し、複数箇所の出入口から引き込みます。また南側からの交通処理は、主として国道 26 号を立体横断する専用通路の設置による処理を考えています。
- ・ 退店車両の処理は、信号交差点での右折退店はあるものの、それ以外の出入口では左折アウトを基本としています。

- 来退店車両の周辺生活道路への進入抑制対策について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

幹線道路である国道 26 号から事業計画地への出入が円滑に行われるよう、周辺道路の改良、専用通路の設置などの対策を講じるとともに、来店客への来退店経路の広報、主要な箇所での警備員の配置による車両の誘導などの対策を実施していく予定です。

- 交通渋滞による環境影響を可能な限り回避・低減するため、敷地内外における来退店車両の交通処理のための効果的な方策について、警察及び道路管理者との協議結果も踏まえて詳細に検討する必要がある。特に、国道 26 号においては本事業の来退店車両により交通量が大きく増加することが予想されているため、北側及び南側それぞれの方向の交通処理について十分に検討する必要がある。
- 事業計画地周辺の生活道路、特に、事業計画地東側の住宅地への進入抑制対策や、七道駅前における歩行者通路の確保も含めた市道三宝高須線の交通処理について、十分に検討する必要がある。

(3) 工事計画

- 防災面の配慮として、工事中に起因する土砂流出防止のため、適切な施工方法を選択し、

濁水は下水道に放流するとしている。

- 公害防止の配慮として、事業計画地外への残土の排出量を低減すること、工事車両の運行に当たってはエコドライブを推奨し、「アイドリングストップ」等の運行管理に十分配慮することで周辺地域への交通騒音・振動等の低減を図るとともに、粉じんの発生対策として散水等を行うこととしている。
- その他、工事中の環境保全対策について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

最新の排出ガス対策型建設機械、排ガス規制適合車両の採用、不要なアイドリングの禁止、点検整備の励行。適切な工程管理による工事の平準化および工事車両等の集中回避、台数削減。一般車両の渋滞時間帯での工事車両の運行の調整。工事車両の幹線道路利用の推進。工事区域内での型枠材の再利用による木屑発生抑制。掘削残土の埋め戻し材や植栽マウンドとしての再利用等。

- 現在検討している工事中の環境保全対策については着実に実施するとともに、その他の環境保全対策についても、さらに検討を行うことが望ましい。
- なお、事業計画地周辺で実施・予定されている阪神高速大和川線の新設ランプ工事および大和川大橋の南行車道部の3車線化工事と本事業の工事とのタイミングによっては、工事用車両の走行や建設機械の稼働について、複合的な影響が考えられることについて、事業者の見解を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

本事業計画での工事期間は1年程度でピークは2014年に入ってからになります。一方阪神高速大和川線の築港八幡町～三宅西区間の完成は平成26年（2014年）（区間別の詳細は公表していない。）となっており、2014年には鉄砲町ランプ付近を含み大半の工事は既に完了しているものと考えられます。

また、大和川大橋の3車線化についても下部工事は昨年6月に完了しており、これも工事が2014年まで継続する可能性はほぼありません。

従って阪神高速大和川線の新設ランプ工事および大和川大橋南行車道部の3車線化工事と本事業の工事のタイミングが重なる可能性はほとんどありません。

- 阪神高速大和川線の新設ランプ工事および大和川大橋南行車道部の3車線化工事と本事業の工事については、工事のタイミングが重なる可能性はほとんど無いとされているが、工事の遅れや延長等により、タイミングが重なることとなった場合は、複合的な影響が考えられることについて配慮する必要がある。

（4）環境空間・緑化計画

- 「エコストア」構想において「人だけでなく、たくさんの生き物が集まる空間を提供し」とされているが、本事業においては、海や大和川との関係から、具体的にどのような生き

物が集まる空間を想定されているかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

高木、低木を組み合わせた緑化空間を整備する予定です。樹木は苗木から育てるため、すぐには大きくはなりません、それぞれの成長過程において生息・生育にあった生き物が周辺から集まるものと考えています。現状具体的に生物を特定するには至っていません。

- 本事業計画における緑地、特に、計画地北側に形成するとされている緑地空間については、人が関わり、触れ合えるものとなるのかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

事業計画地の施設計画は現在検討中であり、計画地北側の緑地の規模・内容については今後の検討課題です。ただ、事業計画地の北側にはヒューマンスケールを超えた阪神高速大和川線及びランプの大型構造物が建設・設置されるため、計画地北側に想定している緑地は緩衝的役割を兼ね備えたものとなることが想定されます。

- 計画地北側の緑地については、人が関わり、触れ合えるものに加えて、阪神高速大和川線等の大型構造物との緩衝的役割を兼ね備えたものとなるよう、十分に検討を行う必要がある。
- 緑化樹種については「周辺環境や施設との景観的な調和、自然環境への適応状況などを考慮し選定」としている。このことについて、地域の在来種が用いられることとなるのか、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

計画地内での植樹・緑化にあたっては、地域の植生を考慮し、また地域の住民の方々から親しまれ、愛されている樹種を選定していくことを基本に考えております。それに加え建物や周辺空間との調和や維持管理のし易さなどにより、総合的に検討する予定です。

- また、周辺環境や施設との景観的な調和とあるが、現時点で計画している具体的な配慮内容について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

現在、敷地内の施設計画について検討中であり、また周辺道路の改良計画についても関係機関との協議中であるため、沿道空間での景観的な配慮について具体的な検討に至っていません。ただ現時点では、事業計画地への来街者及び敷地周辺の道路を利用される人々からの視覚的な配慮として、敷地境界での植樹等による緑化を考えています。

- 事業者回答によると、計画地内での植樹・緑化にあたっては、地域の植生を考慮すると

あるが、地域の植生を把握するためにどのような調査を行う予定であるかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

「第2次堺市環境基本計画」では「緑化の推進、基本施策」として「商店街、住宅地、工場地、業務地の緑化」の場合は、本事業計画として関連のあるものとして以下の項目を上げています。

- ・ 施設緑化基準による植栽スペースの確保と高木植栽
- ・ 屋上緑化や壁面緑化の普及
- ・ 接道部でのセットバックによるスペースの確保と高木植栽

計画地内での植生・緑化については、これらの基本施策に則るとともに、現地に適合した植生を専門家等の意見を参考に、管理面やコスト面等を考慮した上で決定したいと考えています。今回の植生考慮のために、新たに調査を行うことは考えておりません。

なおイオン伊丹昆陽ショッピングセンターでは（財）伊丹市公園協会、伊丹市昆虫館のアドバイスを受けました。

- 現時点で想定している壁面緑化、屋上緑化の緑化面積、緑化率及び既存店舗における壁面緑化、屋上緑化の緑化面積、緑化率の実績について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

①現時点で想定している壁面緑化、屋上緑化の緑化面積、緑化率

現時点では確保する緑化面積の算定まで至っていませんが、「堺市宅地開発等に関する指導基準」にもとづき10%以上の緑地を確保します。

②既存店舗における壁面緑化、屋上緑化の緑化面積、緑化率の実績

イオン伊丹昆陽SCの壁面緑化、屋上緑化の緑化面積は約9,380m²、敷地面積に対する壁面緑化、屋上緑化の緑化率は約14%です。

- また、緑化パーキングとはどのようなものか、芝生の劣化対策としてどのような対策を考えているかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

緑化パーキングとは、保水ブロックを敷き芝生等を植え込んだ駐車場のことで、景観の向上や店舗周りの美化、またヒートアイランド現象の抑制に寄与します。

芝生の劣化対策について、定期的なメンテナンスや車両の過重から芝生を守る保護材の使用などが考えられますが、現時点では具体的な内容は決まっています。



イオン伊丹昆陽 SC の緑化パーキング及び車両の過重から芝生を守る保護材

- 環境空間・緑化計画の考え方については特に問題ないと考えられるが、緑化パーキングについて、良好な芝生が維持されるよう、施工や管理の方法について具体的に検討し、適切に維持管理を行うことが望ましい。

(5) 施設計画

- 赤煉瓦建物及び周辺のゾーンにおける施設計画の基本方針やイメージ図について、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

現時点では、構想レベルであり具体の施設計画まで至っていませんが、赤煉瓦建物及び周辺の整備方針として、一般の地域住民の方々に開放された空間形成を目指しています。このため、赤煉瓦建物を中心にイベント広場やプロムナードなどを配置し、住民の芸術文化活動や朝市などが催される賑わいのある空間形成を目指しています。

- 事業者の回答によると「イベント広場やプロムナードなどを配置し、住民の芸術文化活動や朝市などが催される賑わいのある空間形成」とあるが、住民等による環境活動にも活用できるものとなるのか、イオンレイクタウンで導入されているフローフォームを含むビオトープ等の整備を検討される予定はあるかについて、事業者の説明を求めたところ、回答は次のとおりであった。

【事業者回答】

赤煉瓦建物の活用方法については、今後、地元自治会と相談して具体化していきたいと考えていますが、住民等による環境活動に利用することも考え方の一つであると思われます。またビオトープ等の整備についても検討テーマの一つと考えます。

- 赤煉瓦建物及び周辺のゾーンの活用方法については、地域の意向等を踏まえ具体化していくことが望ましい。