

堺環指第 655 号  
平成 25 年 7 月 12 日

イオンリテール株式会社  
代表取締役 梅本 和典 様

## 準備審査書

イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業に係る環境影響評価準備書について審査した結果、堺市環境影響評価条例（平成 18 年条例第 78 号）第 32 条第 1 項に規定する環境の保全の見地からの意見は、次のとおりである。

堺市長 竹山 修身

### 1 対象事業

#### (1) 対象事業の名称、種類及び規模

名称 : イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業  
種類 : 堺市環境影響評価条例別表第 20 号に掲げる道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設の新設の事業  
規模 : 駐車台数 約 2,300 台

#### (2) 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

事業者の名称 : イオンリテール株式会社  
代表者の氏名 : 代表取締役 梅本 和典  
事務所の所在地 : 千葉県美浜区中瀬 1 丁目 5 番地 1

#### (3) 対象事業実施区域

堺区鉄砲町及び南島町一丁地内

### 2 環境の保全の見地からの意見

別紙のとおり

## イオン堺鉄砲町ショッピングセンター（仮称）開発事業に係る環境影響評価準備書に対する環境の保全の見地からの意見

本事業は、堺区鉄砲町の工場跡地における大型商業施設の開発事業である。事業計画地周辺は、一般国道 26 号が存在し、阪神高速大和川線の新設ランプの設置が予定されているなど、自動車利便性の高い地域となっており、本事業の実施に伴い更なる交通量の増加が想定されている。また、本事業では大規模な建築物が設置されることから、景観や地球環境等への配慮も必要である。

このため、本事業に伴う発生集中交通による環境影響や、景観、地球環境等への影響をできる限り低減するよう、以下の事項について着実に実施する必要がある。

### 1. 交通関係

- 来退店車両台数の算定に用いた安全側の自動車分担率ではなく、事業者が目標とする自動車分担率及び公共交通利用率を明らかにし、当該自主目標値を達成するための最大限の来退店車両低減策、公共交通利用促進策を実施すること。
- 本事業により発生する来退店車両の台数や走行経路には一定の不確実性が存在することから、供用時において、来退店車両台数や方面比、利用交通機関別の来客割合の把握を行うとともに、その結果、来退店車両台数や走行経路が想定と大きく異なる場合や、自動車分担率が自主目標値を満足していないと判断された場合は、誘導看板の追加・変更や追加的な来退店車両低減策の実施など、適切な措置を講ずること。
- 来退店車両の最大限の低減のため、南海本線七道駅前からの立体横断施設については、店舗に直結する構造とするとともに、エレベーター及びエスカレーターを付設すること等により、鉄道利用者の利便性を可能な限り高めること。
- 現時点で実施するとしている公共交通利用促進策を着実に実施するとともに、その効果の検証を行うこと。その結果、公共交通利用率の自主目標値を満足していない等、効果が低いと判断された場合は、必要に応じて追加的な実効性のある公共交通利用促進策を実施すること。

### 2. 緑化関係

- 屋外空間における緑化については、その質を高く維持するために、必要に応じて専門家の意見を聞き、適切に維持管理を行うこと。

### 3. 大気質

- 施設関連車両の場内走行に係る大気質の影響について、場内の滞留等の状況によっては、予測を超える影響が発生する可能性も考えられることから、入口周辺での誘導員の配置に加え、動線交錯防止のための車路の遮断・閉鎖等の運用・誘導・案内等を着実に実施し、敷地内外での自動車動線の円滑な処理及び来退店車両の分散処理に努めること。
- 施設関連車両の場外走行に係る大気質の影響について、渋滞等の状況により予測を超える影響が発生する可能性も考えられることから、供用時において、施設関連車両を原因とする渋滞が確認された場合は、渋滞解消のための適切な措置を講ずること。
- 路線バスの引き込みについては、来退店車両台数の削減により全体の二酸化炭素排出量が低減するなどのメリットも考えられるが、環境基準値に適合しない道路沿道において排出係数の高いバスが増便されることによる沿道大気環境のさらなる悪化を最大限回避するため、住之江公園駅方面からの路線バスについては、既設路線の活用を基本として検討すること。
- 建設機械の稼働による事業計画地周辺への大気質の影響を最大限低減する観点から、最新の排出ガス対策型建設機械を可能な限り採用する等の環境配慮を着実に実施するとともに、効率的な施工計画の策定や適切な工程管理による工事の平準化等の適切な措置を講ずること。

### 4. 騒音

- 施設の供用に係る事業計画地周辺への騒音の影響を最大限低減する観点から、来退店車両のスムーズな誘導に努めるとともに、適切な位置に防音壁を設置すること。
- 市道築港南島線や市道三宝高須線においては、施設関連車両の走行により最大3dBの寄与が発生すること、現に環境基準を超過しているところにさらなる騒音レベルの増加が予測されていることから、バス路線の引き込み等の来退店車両低減策を着実に実施するとともに、供用時において著しい影響が確認された場合については、必要に応じて関係機関とも協議のうえ、適切な措置を講ずること。

### 5. 景観

- 事業計画地東側からの景観に対する圧迫感の低減のための適切な措置を講ずるとともに、南海本線乗客からの景観も考慮し、東側の壁面の形態・意匠・色彩の分節化等について、視覚的な資料を用いること等により検討すること。

## 6. 地球環境

- 詳細設計の段階において、最新型の既存エコストアで導入している主な省エネルギー技術の規模についての把握を行い、それと同等以上の規模の省エネルギー対策を導入すること。
- エネルギーを効率的に使用し、温室効果ガス排出量を最大限低減するため、既存店舗における導入事例も踏まえ、ビル・エネルギー・マネジメント・システムを導入すること。また、熱利用を含めた下水処理再生水の利用等についても、その実現に向けて積極的に検討を進めること。

## 7. 事後調査

- 来退店車両台数や走行経路には一定の不確実性が存在すること、既存店舗において来退店車両台数の時期的変動が確認されていることを踏まえ、供用時の交通量及び自動車騒音については、事後調査の期間、頻度、地点等を増やすように再検討すること。
- 工事中の敷地境界騒音については常時監視を実施するとともに、万が一規制基準を超過した場合には、作業の中断などの適切な措置を講ずること。
- 施設の供用に係る二酸化炭素排出量を事後調査の項目として選定するとともに、その算定過程についても可能な限り明らかにすること。