

Ⅲ 検討内容

Ⅲ 検討内容

1 全般的事項

(1) 交通関係

① 来退店車両台数、方面比等

- 準備書によると、休日の来店台数は、次のとおり 10,032 台、平日の来店台数は類似店舗（イオンモール堺北花田）の平日休日比率（休日の 54%）より 5,418 台と設定したとされている。

表 3-1-1-1 来退店車両台数（休日）

事 項 等		各項目算出のための計算式等の根拠
地区の区分	商業地区	地区計画による位置づけ
S：店舗面積(千㎡)	38	
s：併施設設面積(千㎡)	7.6	併施設設面積割合 20%
A：店舗面積当たり日来店客数原単位(人/千㎡)	1100	指針：人口 40 万人以上、S < 10 千㎡以上
日来店客数(人/日)	41,800	S×A
L：駅からの距離(m)	150	最寄 南海本線 七道駅からの距離
C：自動車分担率 (%)	60%	既存店舗事例
日自動車利用来店者数(人/日)	25,080	日来店客数×C
D：平均乗車人員	2.5	指針：店舗面積 20 千㎡以上
日来店台数(台/日)	10,032	日自動車利用来店者数÷D

注) 指針：「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」経済産業省

- また、準備書によると、計画地の立地条件により商圈を設定し、商圈人口比により 4 方面別の来店車両台数を推計したとのことであり、設定された商圈及び方面比等は次のとおりとされている。

表 3-1-1-2 方面比及び方面別来退店車両台数（休日）

方面	比率 (%)	車両台数（台/日）	
		乗用車	自動二輪
東	29.1	2,919	243
西	10.5	1,053	88
南	14.9	1,495	125
北	45.5	4,565	380
合計	100.0	10,032	836

注) 自動二輪の分担率：2%（イオンモール堺北花田）

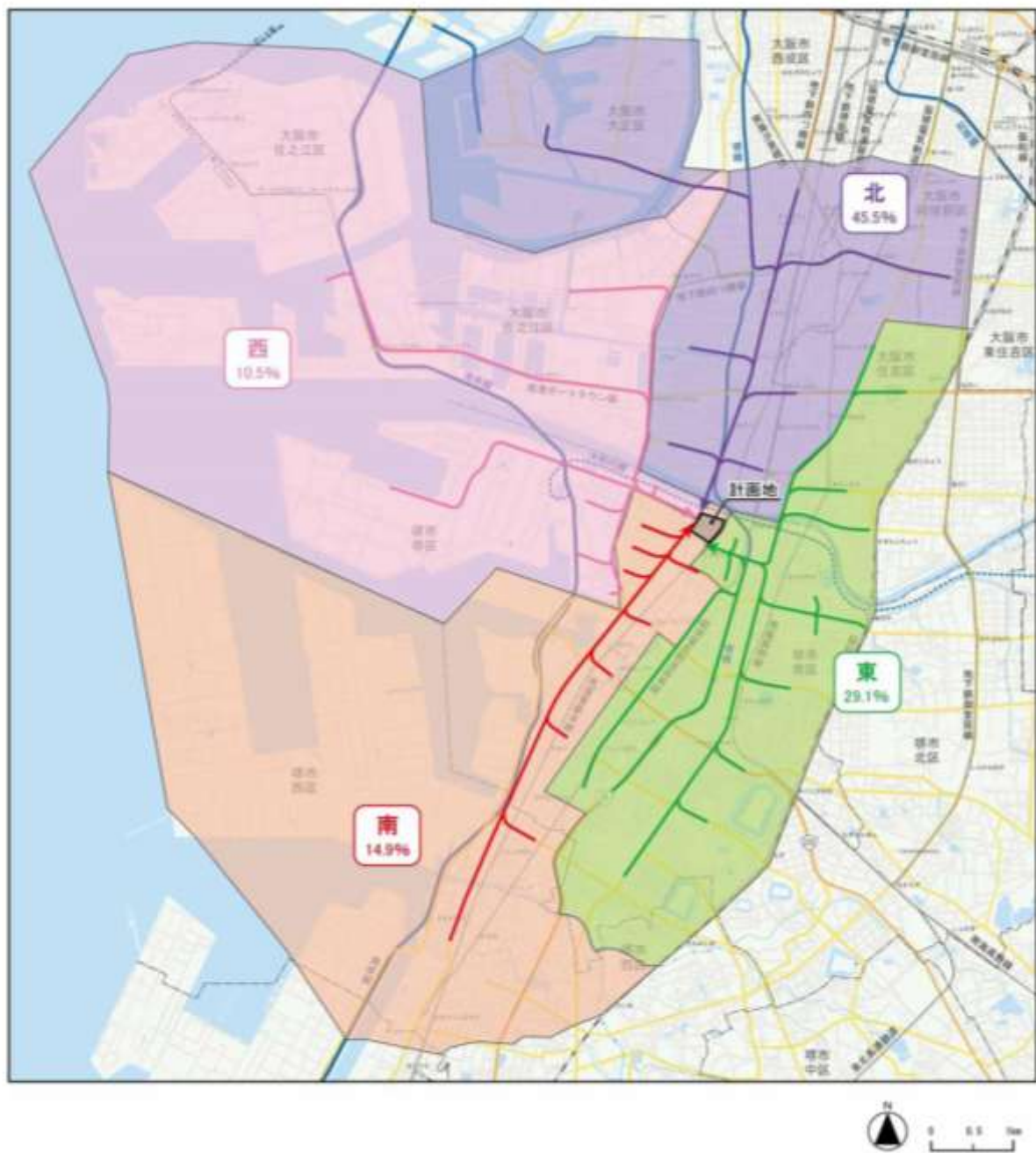


図 3-1-1-1 設定商圈及び方面比

- 来退店車両台数の算定においては、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に係る指針（経済産業省）」（以下「大店法指針」という。）を用いているが、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省）」等による検討も必要ではないか、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】

来退店車両の算定方法には「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」と「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」の方法があり、イオンモール堺北花田店に

おける実績自動車分担率（57％）用いて、それぞれの算定結果を検証しました。

大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる算定結果

事 項 等			算出等の根拠
S	面積 (ha)	9.9	延床面積
A	発生集中原単位 (人 T.E/ha 日)	18,600	三大都市圏郊外部及び地方中枢都市 商業施設 休日
$\alpha 1$	延床面積による割引率	0.7	
B	発生集中交通量 (人 T.E/日)	128,800	$S \times A \times \alpha 1$
C	自動車分担率 (%)	57	
D	台換算係数 (人/台)	2.9	類似施設より
E	発生集中交通量 (台 T.E/日)	25,300	$B \times C \div D$
F	自動車台数 (台/日)	12,650	$E \div 2$

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による算定結果

事 項 等		各項目算出のための計算式等の根拠
地区の区分	商業地区	商業地域
S : 店舗面積 (千㎡)	55	
s : 併設施設面積 (千㎡)		
A : 店舗面積当たり日来店客数原単位 (人/千㎡)	1100	指針 : 人口 40 万人以上、 $S \geq 20$ 千㎡以上
日来店客数 (人/日)	60,500	$S \times A$
L : 駅からの距離 (m)	100	最寄 南海本線 七道駅からの距離
C : 自動車分担率 (%)	57%	既存店舗事例
日自動車利用来店者数 (人/日)	34,485	日来店客数 $\times$ C
D : 平均乗車人員	2.5	指針 : 店舗面積 20 千㎡以上
日来店台数 (台/日)	13,794	日自動車利用来店者数 $\div$ D

平成 24 年 4 月～平成 25 年 3 月の堺北花田の休日来店自動車台数の実績値は最大で約 12,500 台であり、算定結果はいずれも安全側となりましたが、「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」による算定方法で、自動車分担率を指針値ではなく実績値を用いた算定結果の方が高めに出る結果となりました。

従いまして、堺鉄砲町における本事業計画ではこの検証結果を踏まえ堺北花田の実績値を用いて「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」による方法により算定することとしました。

なお、算定に当たりイオンモール堺北花田での交通実態を踏まえ、自動車分担率を 60％と安全側の計画に設定し算定しました。

- 来退店車両台数の算定においては、イオンモール堺北花田での事例検証結果を踏まえ、大店法指針を用いることとされており、特段の問題はないと考えられる。

- 既存の駅前店舗の事例や立地特性の違いを踏まえ、設定されている自動車分担率 60%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】

京阪神圏の駅前立地型の既存店舗の自動車分担率は 45～57%となっています。これらの店舗は全てモール型の大型店で、駅からの距離も 50～100mで、店舗の特性は類似していますが、イオンモール伊丹とイオンモール大日の2店はいずれも駅と直結する歩行者通路（デッキ・地下道等）が整備されており、イオンモール堺北花田はそれがありません。

一方、堺鉄砲町では七道駅と直結ではありませんが、七道駅前交通広場と店舗を結ぶ立体横断施設を整備する計画であり、公共交通利用の利便性は、イオンモール堺北花田のような駅近接型とイオンモール伊丹・イオンモール大日のような駅直結型の中間程度となります。

このようなことから、自動車分担率はイオンモール堺北花田の 57%と、イオンモール伊丹 45.7%、イオンモール大日 44.9%の中間となると予想されます。

ですが、交通量予測を行う上では、安全側の計画とするため、イオンモール堺北花田の 57%より高い 60%としています。

店舗名	(仮称)イオン堺鉄砲町SC	イオンモール堺北花田	イオンモール伊丹	イオンモール大日	イオンモール名古屋みなと
所在地	大阪府堺市堺区鉄砲町	大阪府堺市北区東浅香山町4-1-12	兵庫県伊丹市藤ノ木1-1-1	大阪府守口市大日東町1-18	名古屋市港区品川町2-1-6
店舗面積	38,000㎡	55,000㎡	52,024㎡	44,000㎡	48,650㎡
店舗形態	2核1モール型 専門店数:約160	2核1モール型 専門店数:約160	2核1モール型 専門店数:約150	2核1モール型 専門店数:約180	2核1モール型 専門店数:約120
駅からの距離 最寄り駅	約150m 南海本線 七道駅	約100m 地下鉄御堂筋線 北花田駅	約100m JR宝塚線 伊丹駅	約50m 地下鉄谷町線大日駅 大阪モノレール大日駅	約50m 名古屋臨海高速鉄道 あおなみ線 荒子川公園駅
最寄り駅の 1日平均乗降客数	7,282人/日 (H22年度)	23,585人/日 (H22年度)	46,576人/日 (H22年度)	39,456人/日 (H22年度)	5,294人/日 (H22年度)
最寄り駅の 停車列車	各停のみ	各停のみ	快速停車	各停のみ	各停のみ
背後圏都市の 自動車分担率	30.5% ^{※1} (堺市中心部)	28.8% ^{※1} (堺市東部)	27.2% ^{※1} (伊丹市)	20.2% ^{※1} (守口市)	54.4% ^{※2} (名古屋港区)
営業時間	9:00～23:00(14時間予定)	9:00～23:00(14時間)	9:00～23:00(14時間) [シネマは～24:00]	9:00～23:00(14時間) [シネマは～24:00]	9:00～23:00(14時間) [シネマは～24:00]
自動車分担率	60.0%	57.0%	45.7%	44.9%	83.0%

※1 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)

※2 第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

- 予測の前提となる来店店車両台数について、既存店舗において来店法指針に基づき算定した数値と実際の来店台数を比較することにより、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】

イオンモール堺北花田の開業出店時における交通予測と実績を比較すると、休日の日来店台数は多い日で約12,000台あり予測を上回っている。同様にアリオ鳳においても、予測7,478台に対し、実績は9,000台と予測を上回った来店台数となっている。

この要因として、イオンモール堺北花田のケースをみると、予測では休日の自動車利用率

は 45%（立地法指針値 16%）を見込んでいたにもかかわらず、開店後の来店客調査では 57%となり、当初見込みより 12%も高い利用率となっていること等が主要要因として考えられる。

なお、本事業では店舗規模は堺北花田の 70%であるが、イオンモール堺北花田での交通実態を踏まえ利用率 60%（立地法指針値 21%を採用せず）を適用しています。

	堺北花田	鳳	鉄砲町地区
店舗面積(物販)	55,000 m ²	40,000 m ²	38,000 m ² (堺北花田の 70%)
予測来店台数 (休日)	7,327 台	7,478 台	10,000 台 (堺北花田実績の 83% 鳳実績の 111%)
実績来店台数 (休日)	12,000 台 (多い日の実績)	9,000 台	

- 自動車分担率については、他店舗の事例を基に安全側で計画しているとのことであるが、最寄駅の 1 日平均乗降客数の違い等にも影響を受ける可能性があり、想定を超える自動車分担率となる可能性があること、既存店舗において当初の予測を上回った来店台数の発生が確認されている事例があることから、現時点で事業者が想定している来退店車両台数には一定の不確実性が存在することに留意する必要がある。

- 来退店車両台数について、新規バス路線の設置や公共交通利用者への運賃補助等の公共交通利用促進策による来退店車両台数の低減分について考慮されているか、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】

公共交通利用促進策による効果はあると考えておりますが、予測はあえて自動車台数を多く設定し、計画安全側に立って交通対策を検討しています。

- 来退店車両台数の設定において、公共交通利用促進策等による低減効果を見込まず、あえて自動車台数を多く設定し、計画安全側に立って交通対策を検討していることから、特段の問題はないと考えられる。
- 来退店車両台数の設定において、安全側で計画するため自動車分担率を高めに設定していることについては、上記のとおり特段の問題はないと考えられるが、来退店車両を可能な限り削減するため、高めに設定した自動車分担率まで自動車での来店を許容するのではなく、本事業における公共交通機関利用率及び自動車分担率の目標値を設定するべきではないか、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】

鉄砲町地区では来店自動車交通の円滑な処理と道路混雑の軽減化が重要な開発課題となっています。このため少しでも来店自動車台数を削減させるため、立体横断施設（南海本線七道駅交通広場と開発地との接続）の設置による鉄道利用客の利便性向上や、路線バスの引込み等の公共交通機関の利用促進策を実施します。

鉄砲町地区来店者の交通機関分担率は、イオンモール堺北花田の実績値を基本としていますが（休日で公共交通機関分担率 6%、自動車分担率 57%）、上記の公共交通機関利用促進策を実施することを前提として、公共交通機関分担率 9%（6%から 3%引き上げ）、自動車分担率 54%（57%から 3%引き下げ。台数換算で約 500 台削減に相当）を目標値として設定します。

（参考）イオンモール堺北花田における来客者の利用交通手段

	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%

出典：（2007 年来店客調査結果 イオンモール堺北花田店）

- 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、事業者が自主的に設定した自動車分担率及び公共交通利用率を達成するため、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必要がある。

なお、上記回答の内容については、評価書に記載する必要がある。

- 商圈及び方面比の設定根拠及びその妥当性、不確実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】

商圈（自動車アクセス圏）は、自動車による時間距離 15 分圏を基本としつつ、競合店舗の有無、ならびに自動車によるアクセス行動に影響を与える地形・地物（河川横断、鉄道横断、幹線道路）を勘案して設定しました。

北側・・・時間距離 15 分圏とすると天王寺駅周辺付近までとなりますが、天王寺駅周辺では大型商業施設の立地がさらに進んでいることから、概ね大阪市大正区、阿倍野区と西成区の一部付近を北限に設定しました。

西側・・・西側は大阪湾に面しており、時間距離 15 分圏に含まれる大阪市住之江区と堺市臨海地域全域を商圈としました。

東側・・・時間距離 15 分圏とすると地下鉄御堂筋線沿線付近までが含まれますが、東側には同規模のイオンモール堺北花田が立地し集客圏を形成していることから、JR 阪和線を商圈としました。

南側・・・時間距離 15 分圏全域を商圈としました。

(1) 方面比について

イオン堺鉄砲町ＳＣ（仮称）への来店・退店は、計画地の立地条件・道路条件から、次の路線の利用と設定しました。

①大和川以北からの来退店

大和川以北からの来退店は、主要地方道（主）大阪臨海線（阪堺大橋）、国道 26 号（大和川大橋）、（主）大阪和泉南線（遠里小野橋）の 3 路線によるものとし、各々に次の地域からの利用または誘導を行うものとししました。

◎（主）大阪臨海線（北側）から西側市道〔西エリア〕

大阪市域の大阪臨海線より西の地域（概ね住之江区の南港）からは、大阪臨海線から計画地西側に接続する市道築港南島線により来退店すると設定しました。

◎国道 26 号（北側）〔北エリア〕

大阪市域の大阪臨海線より東の地域（概ね住之江区の一部、大正区の一部、住吉区の一部、西成区の一部等）からは、国道 26 号により来退店すると設定しました。

◎（主）大阪和泉南線（北側）から南側市道〔東エリア〕

大阪市住吉区域の大阪和泉南線より東側からは、大阪和泉南線から地区南側の市道三宝高須線を経て来退店すると設定しました。

②大和川以南からの来退店

大和川以南からの来退店は、（主）大阪臨海線、国道 26 号、（主）大阪和泉南線、阪神高速堺線側道（市道）等による来退店とし、各々に次の地域からの利用または誘導を行うものとししました。

◎（主）大阪臨海線（南側）から西側市道〔西エリア〕

大和川以南の大阪臨海線以西のうち、北部（概ね堺市堺区、築港等）からは、大阪臨海線から計画地西側に接続する市道築港南島線により来退店すると設定しました。

◎国道 26 号（南側）〔南エリア〕

大和川以南の堺大和高田線より南の地域（概ね堺市堺区、西区の南海電鉄本線沿線地域等）からは、国道 26 号により来退店すると設定しました。

◎（主）大阪和泉南線（南側）・阪神高速堺線側道（市道）から南側市道〔東エリア〕

大和川以南の計画地より東、概ね阪堺線より東の地域からは、大阪和泉南線や阪神高速堺線側道等から南側の市道三宝高須線により来退店すると設定しました。

(2) 設置の妥当性、不確実性について

上記(1)、(2)の考え方により設定した商圈及び方面比は、道路管理者、交通管理者等の関係行政機関及び地元説明会等における地元住民等の意見等を踏まえて設定したものであり、現在の“予測”時点においては妥当性を持ったものと考えます。

- 上記回答のとおり、商圈及び方面比については、現在の予測時点においては妥当性を持つ

たものであるとしても、実際の供用に当たっては一定の不確実性が存在することに留意する必要がある。

- 来退店車両の時間帯分布についてはイオンモール堺北花田のデータを使用しているが、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】

施設の交通アクセス条件、店舗形態等から、店舗利用者の利用特性には類似性があると考えます。

(1) 交通アクセス条件

駅からの近接性、大阪市・堺市の市境に位置する立地特性、幹線道路ネットワーク等が類似しています。

(2) 店舗形態

2核1モール型のモール型店舗であり、シネマがないことなど店舗形態は類似しています。

- 来退店車両の時間帯分布について、イオンモール堺北花田のデータを使用することについては、概ね妥当であると考えられる。

- 供用時における来退店車両台数及び来退店ルート(方面比)の事後調査の必要性について、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】

イオンの各店舗では通常 1～2 年に一度、来店調査(アンケート)を行い、来店者がどこから、どういう手段で来店したかは明確になります。また、本事業計画地には入場ゲートがあるため、来店車両の総台数を把握することは可能です。したがって環境影響評価の事後調査としての項目立てをしなくとも来店車両台数や方面比は把握可能です。

- 来店調査の結果、来退店ルートや来退店車両台数が想定と異なった場合の対応について、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】

想定と異なる原因を調べます。(方面比や平休率、自動車分担率が異なるとか、絶対量が多いとか)その原因より、広域誘導の周知方法や公共交通機関の利用の徹底方法などについての検証、再考を行います。その中に不備な点が見つかればまずはその対策を考えます。(誘導看板の追加・変更、公共交通機関の利用に対する再アピール等)それでも問題が残れば広域誘導ルートの変更を考えます。

- 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等は、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必要がある。

② 来退店車両の低減対策

- 南海本線七道駅と事業計画地を結ぶ立体横断施設の詳細について、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】

立体横断施設の店舗側にはそのまま2階に直結できるデッキを計画中です。立体横断施設の利用者は同施設から地上に降りることなくデッキを利用して、店舗に入ることができます。また立体横断施設下の横断歩道（七道駅前交差点の東側の南北方向の横断歩道）について廃止する予定です。また立体横断施設の利用者（高齢者、身体障がい者を含む）の利便性を確保するため、EV、ESCを付設する計画としています。

- 来退店車両の低減に資するため、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必要がある。

- 事業計画地に乗り入れるバス路線の具体的なルート及び当該バス路線の導入により見込まれる来店車両の低減効果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】

現在バス事業者と協議を行っており、開発地にバス路線を乗入れる方向で同意が得られていますが、バスルート等の具体的な計画は、今後の協議課題となっています。なお、立体横断施設による駅との直結や路線バスの引込み等の施策による削減効果は、休日の自動車台数換算で約500台の削減効果が想定されます。

- ルート等の具体的な計画は今後の協議課題とのことであるが、開発地にバス路線を乗入れる方向でバス事業者の同意が得られていることから、特段の問題はないと考えられる。

- 立体横断施設の整備による来客車両の鉄道利用への転換効果について、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】

立体横断施設による駅との直結や路線バスの引込み等の施策により、休日の自動車台数換算で約500台の削減効果を見込んでいます。なお、予測ではこの削減効果を見込まず、安全側で行っています。

- 立体横断施設の整備等の施策による鉄道利用への転換効果については、休日の自動車台数換算で約500台の削減効果が見込まれているが、予測にあたってはこの削減効果を見込まず安全側で行われていることから、特段の問題はないと考えられる。

- 「PiTaPa利用の阪堺線、南海電車、バスなどの公共交通利用者に対して運賃補助を行う」との記載について、事業者が想定している具体的な内容について事業者の説明を求めるとともに、イオンモール鶴見緑地での先行事例の利用実績を踏まえ、当該対策が公共交通利用促進、来退店車両の低減に与えている効果の程度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】

イオンモール鶴見緑地の先行事例をもとに、公共交通利用促進のキャンペーンとして、2,000 円以上の買物に対して 200 円分の PiTaPa ポイントの加算を想定しています。

公共交通利用促進に対する効果は限定的と思われ、他の施策（立体横断施設の設置、バス路線の引き込み）の実施も含め、総合的な施策による効果をあげていく必要があると考えています。

- PiTaPa ポイントの加算について「公共交通利用促進に対する効果は限定的」と考えているのであれば、その効果を高める取り組み等を検討する必要があると考えられるが、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。

【事業者回答から抜粋】

公共交通機関の利用促進は、特定の施策だけで特段の効果が発揮されるものではなく、多様な施策を総合的に実施して効果を上げていくものと考えています。PiTaPa ポイントの加算による効果が検証できない現時点では、更なる対策を検討する段階ではないと考えています。弊社としては、開業後に定期的かつ継続的に来店客調査を実施しており、その調査結果を踏まえて必要であれば追加的な交通対策を検討していきたいと考えています。

- 上記回答について、本事業の実施後に、現時点で実施するとしている公共交通利用促進策の効果について検証を行い、想定よりも効果が低い場合等については、追加的な公共交通利用促進策の実施や、既に実施している公共交通利用促進策の効果を高める取り組み等を検討するものと解してよいか、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。

【事業者回答から抜粋】

開業後も定期的に来店客調査を行い来店交通手段の状況把握を行っていく予定であり、公共交通機関利用促進に向けて継続的に検討を進めていく考えです。これらの効果が低い場合には、道路管理者、交通管理者あるいは専門家等からの意見も参考にしながら、追加的な対策について検討していきたいと考えます。

- 上記回答で「必要であれば追加的な交通対策を検討していきたい」とあるが、どのような場合に必要と判断されるのか事業者の説明を求めるとともに、追加的な交通対策として現時点で事業者が実施可能と想定しているもの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】

現時点で想定されるケースは、鉄砲町地区の周辺道路で交通混雑（交通渋滞など）が発生した場合や生活道路への来店車両の進入が顕著になった場合を想定しています。交通混雑の認識については、屋外に設置される監視カメラによる確認、警備員・交通誘導員による報告ならびに自治会との協議会での意見（周辺住民からの苦情など）が考えられます。

道路改良・拡幅（含歩道改良）以外の交通対策として、道路管理者、交通管理者とのこれまでの交通協議において事業者から提示した対策の内容は以下のとおりです。

- ・店舗内での渋滞情報等の表示システムの設置
- ・公共交通機関利用促進策（鉄砲町地区へのバス路線の引き込み、PiTaPa のポイント付与、

宅配サービスなど)

- ・各種情報提供手段（店舗内の WEB サイト、チラシ、テレビ CM 等、館内放送等）を活用した公共交通機関利用の呼びかけ
- ・警備員・交通誘導員の周辺道路の要所への配置
- ・誘導看板の設置 など

- PiTaPa 利用以外の公共交通利用者に対する公共交通利用促進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】

バス路線の事業計画地引き込みによる利便性の向上。さらにバス路線の主要駅との結合（現在大阪市駅地下鉄住之江公園駅と阪和線堺市駅との路線）を南海バスと検討中。立体横断施設や敷地内歩車分離の徹底による公共交通機関利用者の安全と利便性の向上。ホームページや新聞折り込みチラシ等による広報。宅配サービスにより荷物を減らし、自動車での来店の必要性を無くします。

- 公共交通利用促進策について、現時点で実施するとしている対策を着実に実施するとともに、その効果の検証を行う必要がある。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必要がある。

③ 交通処理計画

- 店舗への来退店ルートや店舗周辺の誘導ルート・出入口配置については、警察ならびに道路管理者（国土交通省、堺市）との協議に基づき、次のとおり計画されている。

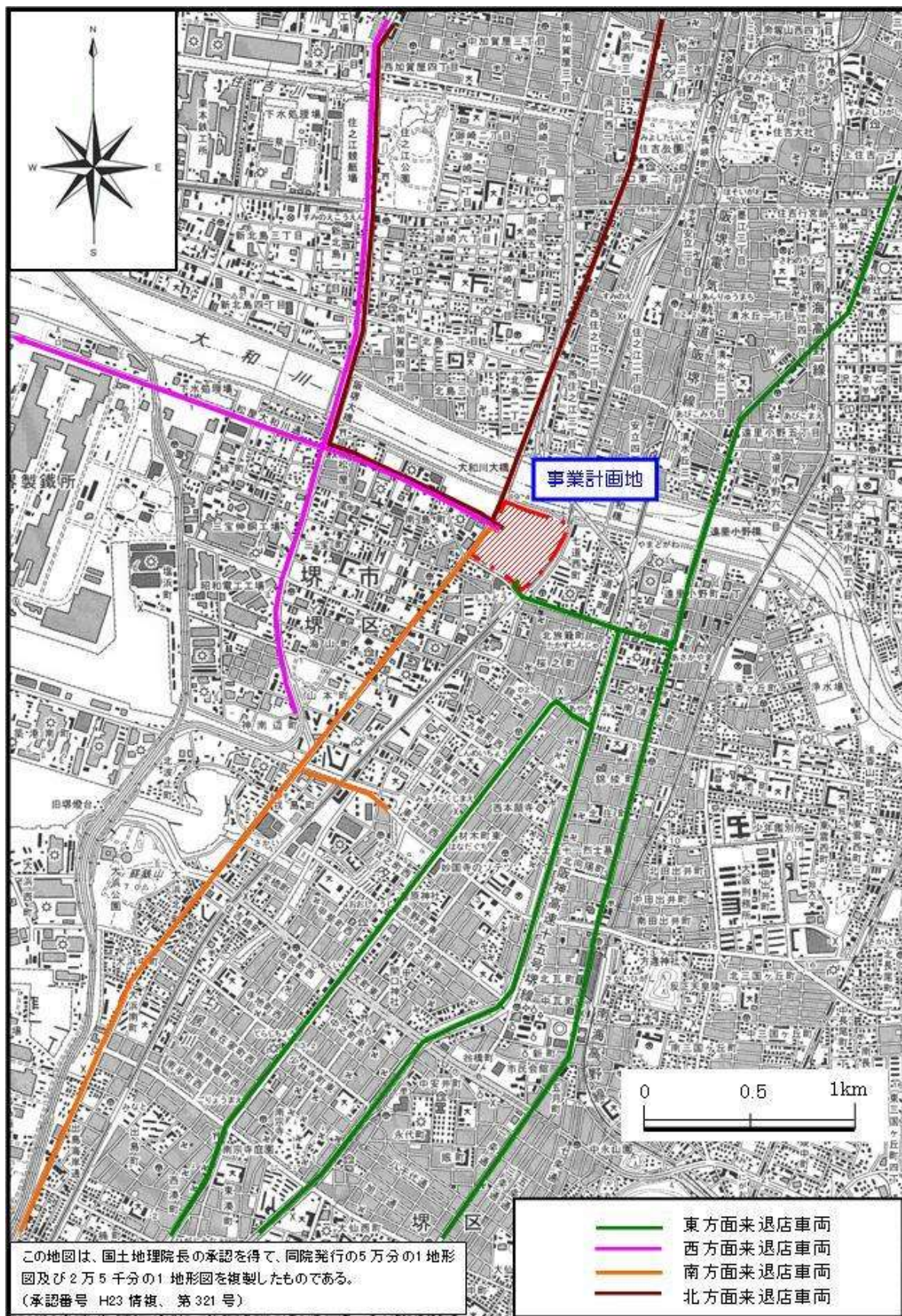


図 3-1-1-2 来退店車両動線

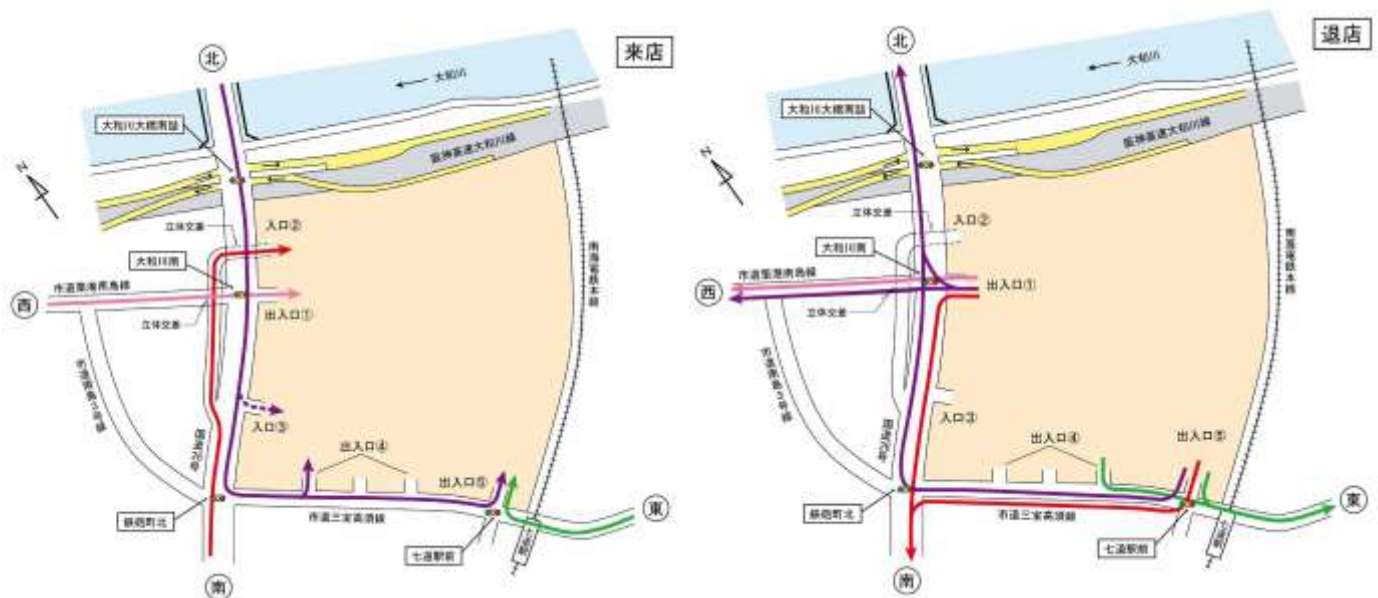


図 3-1-1-3 誘導ルート・出入口配置図

- 入口③が波線となっている理由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】

国道 26 号を北から来る来店車両は、鉄砲北交差点を左折し出入口④と⑤から入店しますが、万が一渋滞が発生し阪神高速大和川線ランプに影響が出るような緊急事態時のみ、入口③より来店車両を入店させます。この件については、警察との協議で調整済みです。

- 出入口④の退店車両の動線が、出入口⑤の来店車両と重なっているため、退店車両の場内滞留又は市道三宝高須線の来店車両の滞留が発生する可能性について、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】

入庫車両は出入口④を主に運用し、出庫車両は出入口⑤を主に運用し、双方滞留が生じる等により分散させる必要が生じた時は、出入口④、⑤での入出庫の状況を見ながら、滞留が生じないよう誘導を行います。

- また、準備書によると、西側の出入口、南側の出入口に関してはガードマンを配置し、周辺の交通整理や案内に当たるとされているが、ガードマンによる交通整理により生活道路、特に事業計画地東側の住宅地への流入は防止できるか、他店舗の事例を踏まえ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】

イオンの既存店舗では、次のような対策を行っており、本店舗においても、単にガードマンによる交通整理を行うのではなく、地元との協議に基づいて流入防止に効果のある場

所・方策を実施します。

① 交通対策協議会等の設置

開店前から開店後も継続的に地元自治会等と協議会等を設置し、生活道路への進入防止策の検討・実施、事後のモニタリングとフィードバック等を行っています。

② 誘導員・誘導看板等の設置

①の協議会等で誘導員や看板の設置場所、設置内容を協議し、実施しています。

- 店舗への来退店ルートや店舗周辺の誘導ルート・出入口配置については、交通管理者、道路管理者との協議により計画されていること、地元自治会等と協議会等を設置し、生活道路への進入防止策の検討・実施、事後のモニタリングとフィードバックを実施することから、特段の問題はないと考えられる。

- 準備書によると、来退店ルートの交差点における渋滞長については、次のとおり調査・予測されている。



図 3-1-1-4(1) 渋滞長の調査・予測結果

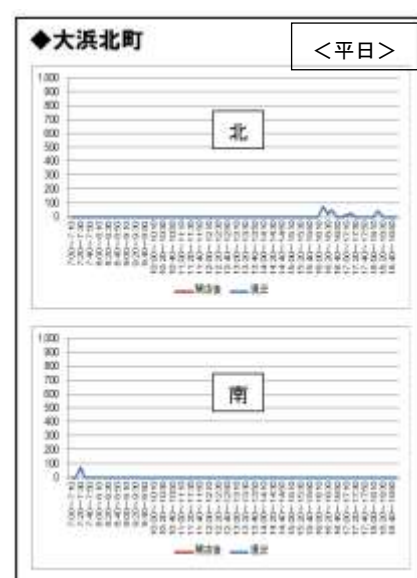
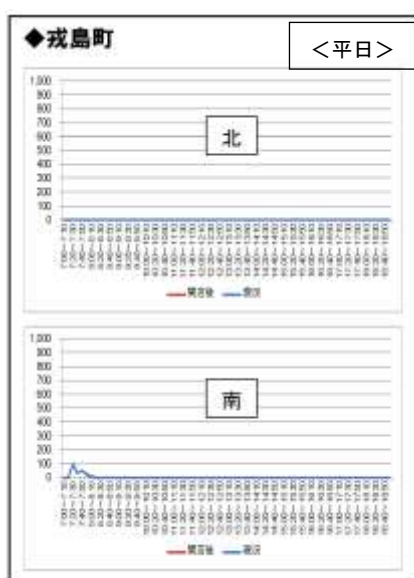
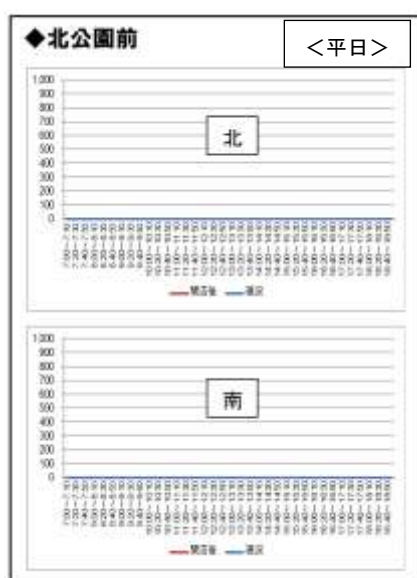
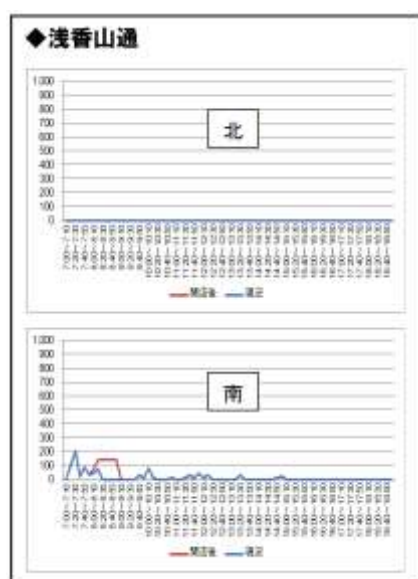
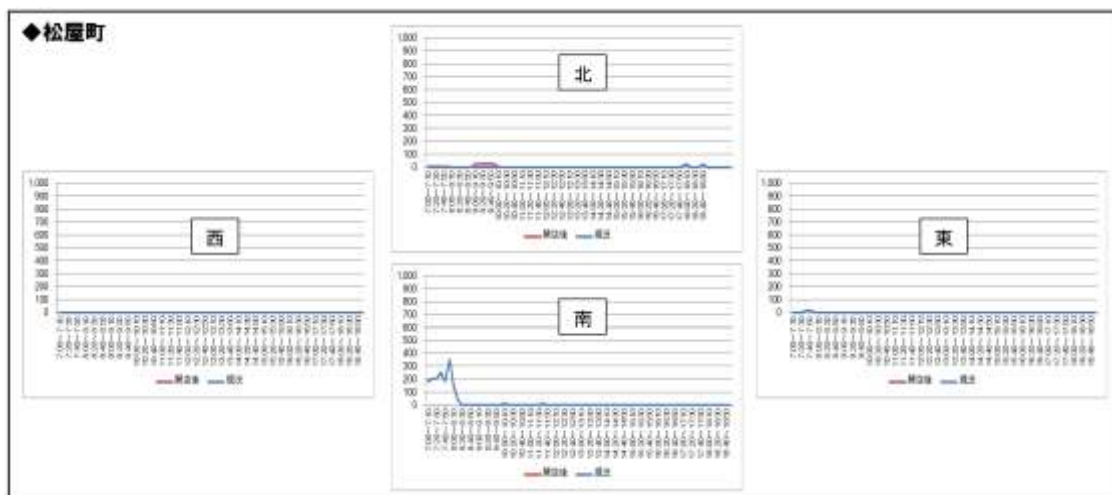


図 3-1-1-4(2) 浸滞長の調査・予測結果

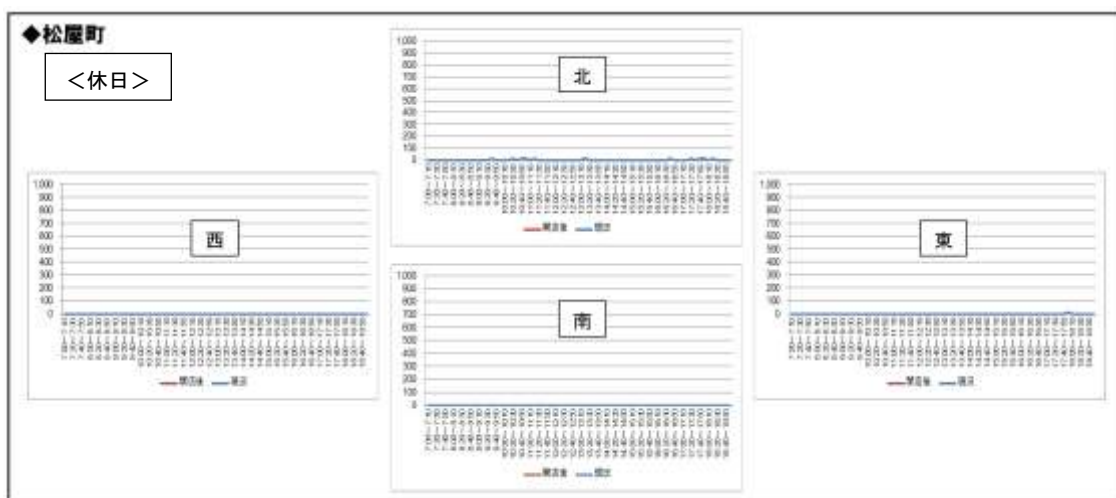
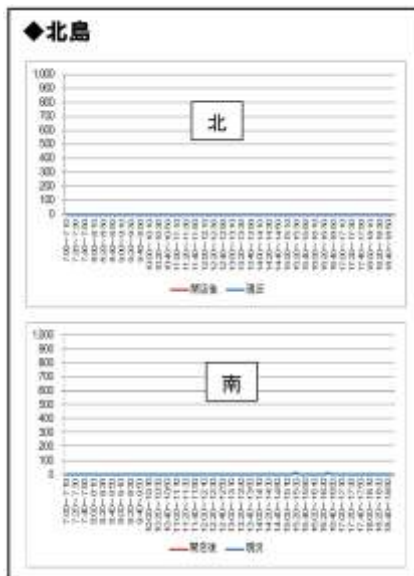
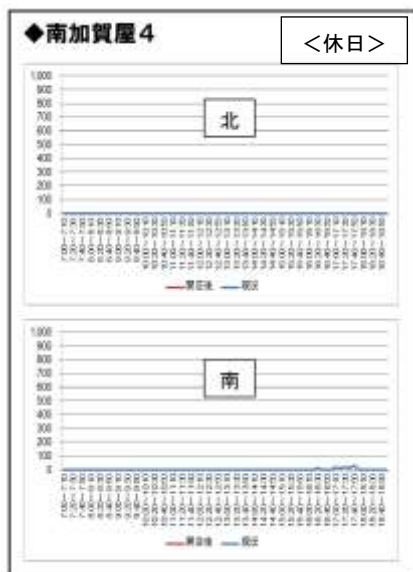


図 3-1-1-4 (3) 渋滞長の調査・予測結果