

- 準備書によると、南加賀屋交差点における渋滞については、信号現示調整により緩和できると予測しているとのことであるが、信号現示調整は事業者でなく道路管理者や警察によってなされるものであるため、これら関係者との協議・調整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】**

信号現示調査について、交通協議においてその必要性については道路管理者、警察に理解を得ています。ただし、実際の調整は開店後の交通実態に合わせて行うものであり、オープン段階で事業者の試算どおりに事前に行われるものではありません。

- また、浅香山通交差点において渋滞が悪化すること（平日）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】**

本交差点の渋滞は、南加賀屋と同様に信号現示の調整（3秒の青時間増加）により現状程度まで緩和できることを試算により確認しています。開業後渋滞が悪化するようなことがあれば、道路管理者、交通管理者と協議のうえ対策を実施します。

- 南加賀屋4交差点における信号現示調整については、交通協議においてその必要性については道路管理者、交通管理者の理解を得ていることから、特段の問題はないと考えられる。また、浅香山通交差点においては、信号現示調整により緩和できることが確認されていること、開業後渋滞が悪化するようなことがあれば、道路管理者、交通管理者と協議のうえ対策を実施するとしていることから、特段の問題はないと考えられる。
- 搬入搬出車両、廃棄物収集車両の主要走行経路は次のとおり計画されている。

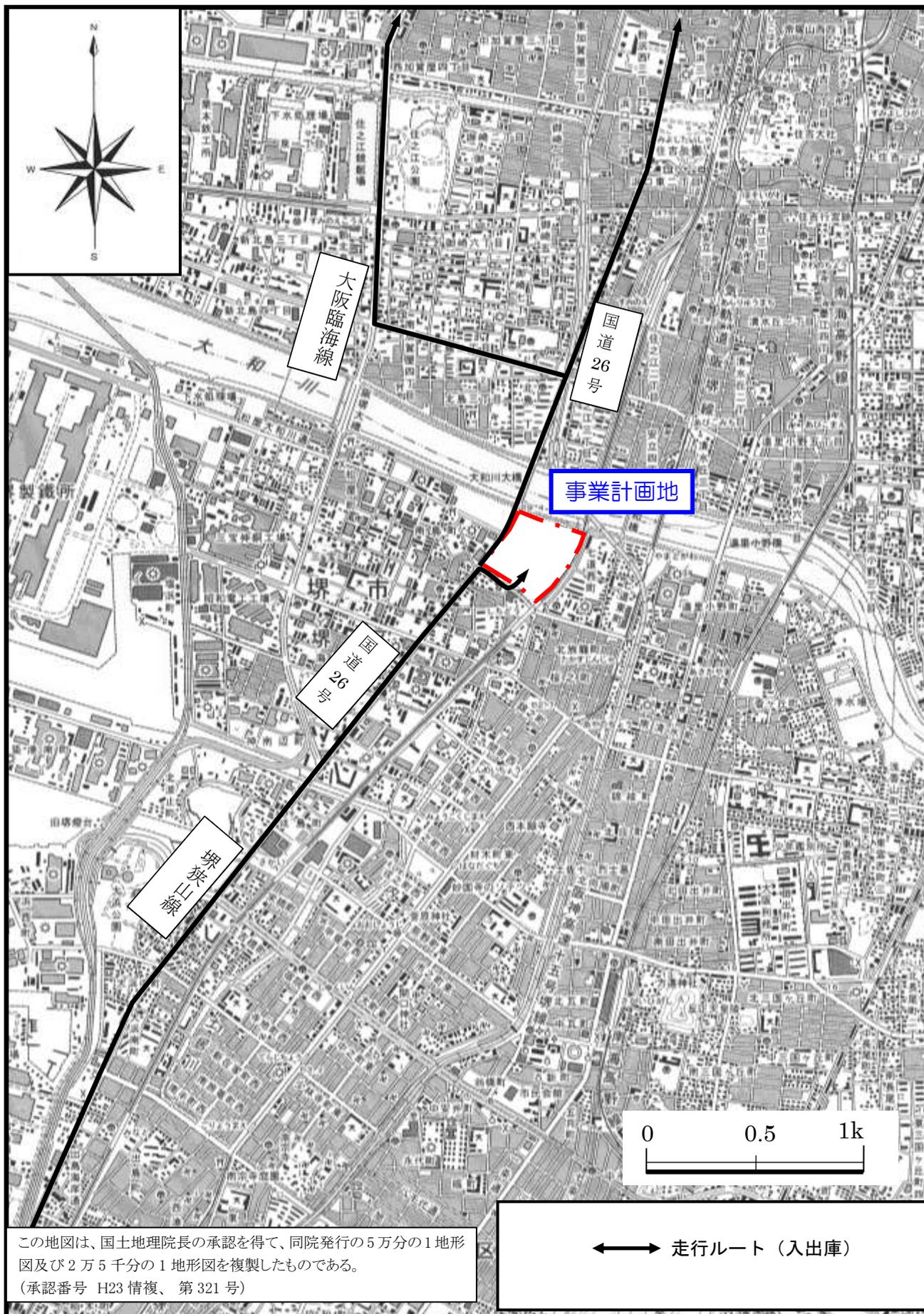


図 3-1-1-5 搬入搬出・廃棄物収集車両の主要走行経路

- 東西からのルートが設定されていないことについて、関連施設の所在地との関係を含め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】**

物流拠点としては、堺市西区築港新町と大阪市西淀川区中島で、国道 26 号を主要走行経路と設定しました。廃棄物収集車両は関係施設が堺市、大阪市、貝塚市などに点在していますが、市道三宝高須線、市道築港南島線を使用しない（自治会との約束事）ことから国道 26 号を主要走行経路と設定しました。

- 搬入搬出車両、廃棄物収集車両の主要走行経路の設定については、特段の問題はないと考えられる。

- 準備書によると、敷地内で自動車が滞留した場合の対応として、入場・退場ゲートの開放や誘導員の配置を行うとされているが、現状でも他店舗において退場車両等の滞留が発生している状況を踏まえ、これらの対策で滞留が回避できるとする根拠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】**

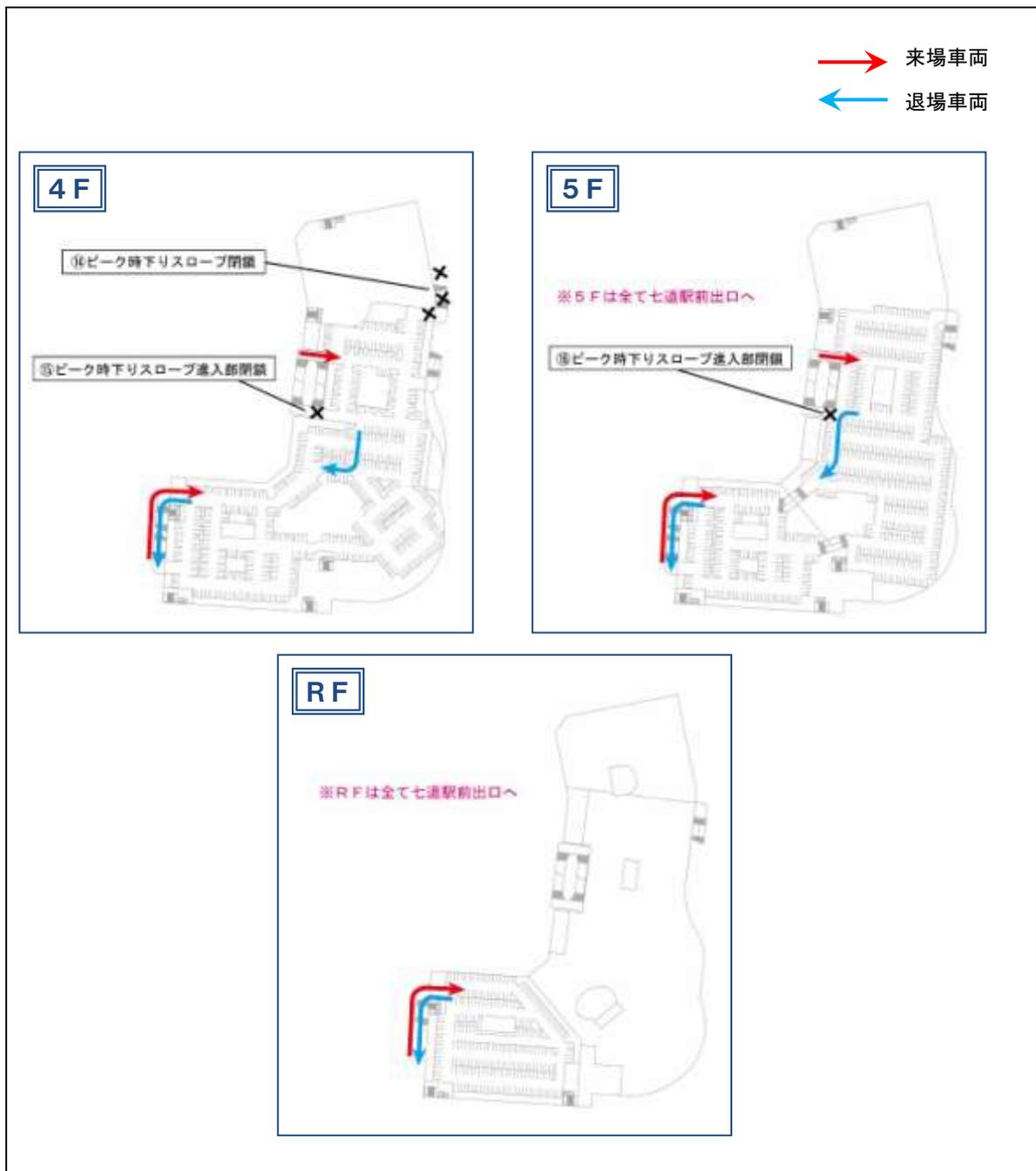
滞留を抑えるために行う退場車両の各出口への配分等が、これまでの店舗では必ずしも計画的に実施されてこなかった反省を踏まえ、下記のような運用を行うことで、スムーズな出庫を促します。

**【ピーク時における来退店車両処理計画】**

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を図ることを目的に、ピーク時等交通が集中する時間帯には、次のような運用・誘導・案内を行う。

階層	◎車路・出入口の運用、案内・誘導
地上レベル	◎動線交錯防止のための車路の遮断・閉鎖（図中①、②、③、④） ◎阪神高速ランプへの影響抑制のための入り口運用（図中⑤） ◎退出方向を案内する表示・誘導（図中⑥、⑦、⑧） ◎車両集中箇所での交通整理（図中③、⑨、⑩） ◎入場・退場の動線分離のための入場誘導（図中⑪） ◎北側からの左折入場抑止のための誘導（図中⑫） ◎北側からの左折入場抑止のための案内（図中⑬）
4 F	◎地上部の動線交錯防止のための下りスロープ閉鎖（図中⑭） ◎大和川南からの退出交通量抑制のための下りスロープ進入路閉鎖（図中⑮）
5 F	◎大和川南からの退出交通量抑制のための下りスロープ進入路閉鎖（図中⑯）
R F	—————





● 敷地内で自動車が滞留した場合の対応については、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を図ることを目的にピーク時等交通が集中する時間帯には、動線交錯防止のための車路の遮断・閉鎖等の運用・誘導・案内を行うこととしており、特段の問題はないと考えられる。

○ 駐輪台数が実施計画書段階の約 2,800 台から約 2,700 台に減少した理由及び約 2,700 台で処理できるとする根拠について事業者の説明を求めた。

また、駐輪場の配置を図面で明らかにするとともに、当該配置が放置自転車対策として適切な配置になっているかについて、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】

### ① 駐輪台数が減少した理由

簡易立体駐車場廻りでの歩道幅員を拡幅（3m⇒5m）したことにより約 30 台減少しました。また七道駅前交差点での立体横断施設下に配置していた駐輪場約 20 台は、地区施設内での配置であったため、都市計画課からの指摘事項により削除しました。このため約 50 台減少（四捨五入により 100 台単位の丸め）することとなりました。

### ② 必要台数

#### 1) 堺市条例による必要台数【堺市自転車等の放置防止に関する条例による基準】

店舗面積 10 m<sup>2</sup>につき 1 台（ただし、5,000 平方メートルを超える部分については 1/2）  
よって 5,000 m<sup>2</sup> ÷ 10 m<sup>2</sup>/台 + (38,000 m<sup>2</sup> ÷ 10 m<sup>2</sup>/台) × 1/2 = **2,400 台**



### ③ 利用者数ベースでの必要台数

日来店客数 (41,800 人/日) × 自転車分担率 (23%) = 9,614 人/日

ピーク時利用者数 = 9,614 人/日 × ピーク率 (自動車と同じとし 11.4%) = 1,095 人/日

必要駐輪場台数 = ピーク時利用者数 × 平均駐車時間係数 (自動車と同じとし 1.75)

**= 1,918 台**

### ④ バイク置場 (利用者数ベースでの必要台数)

日来店客数 (41,800 人/日) × バイク分担率 (2%) = 836 人/日

ピーク時利用者数 = 836 人/日 × ピーク率 (自動車と同じとし 11.4%) = 95 人/日

必要駐輪場台数 = ピーク時利用者数 × 平均駐車時間係数 (自動車と同じとし 1.75)

**= 166 台**

よって、以下のとおり必要台数を満足する台数を確保しています。

2400 台 + 166 台 = 2566 台 (必要台数) < 駐輪場 2400 台 + バイク置場 280 台 = 2680 台 (計画台数)

### ⑤ 駐輪場配置計画について

店舗への各出入口直近に駐輪場を配置していることから、利便性の高い配置であると考えています。

- 上記回答で、利用者数ベースでの必要台数の算定において、平均駐車場係数を自動車と同じ 1.75 と設定した根拠について、イオンモール堺北花田の実績値も含め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】**

北花田店の駐車時間についての調査は行っていないため、実績値はございません。  
自動車で来店するお客様、自転車・バイク等で来店するお客様において、買い物に要する時間は同程度であると考え、自動車と同じ平均駐車時間係数を用いました。

- 放置自転車対策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】**

放置自転車とは、敷地内において指定している駐輪場以外に駐輪する自転車を指します。駐輪場が満車の場合、駐車場マスを駐輪場として併用することも考えています。チラシの配布や声かけによりこれらの駐輪場への誘導を行います。

- 駐輪場台数については、バイク置場を含めて 2680 台で計画されており、堺市自転車等の放置防止に関する条例に定める基準による算定結果及び利用者ベースで算定した必要台数を上回っていること、また、駐輪場配置計画については、利便性の高い配置となるよう検討されていることから、特段の問題はないと考えられる。

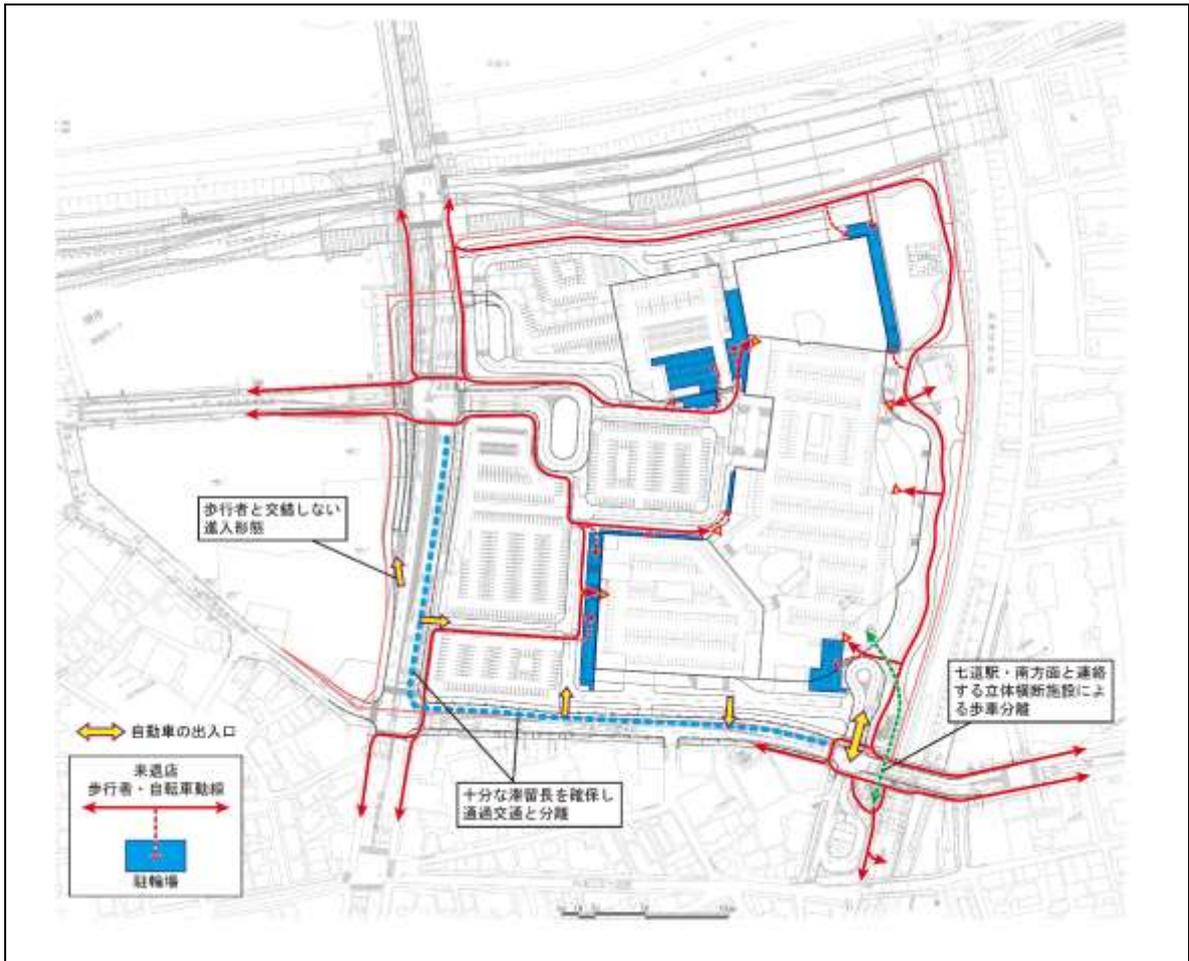
また、放置自転車対策については、駐輪場が満車の場合、駐車場マスを駐輪場として併用することや、チラシの配布や声かけによりこれらの駐輪場への誘導を行うとしており、特段の問題はないと考えられるが、南海本線七道駅付近に設置されている駐輪場における鉄道利用者の長時間駐輪等により、平均駐輪時間が想定を超えるものとなった場合、駐輪場台数不足による歩道等への違法駐輪が発生するおそれもあることから、供用時において、自転車の平均駐輪時間についても把握することが望ましい。

- 自転車による来客について、北西の交差点や駐輪場までの動線の自動車の動線との錯綜などについての配慮内容について、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】**

歩行者・自転車動線計画は下図のとおりです。基本的には、大阪市側からの歩行者・自転車は、大和川及び阪神高速道路大和川線新設ランプを超えた後に国道 26 号大和川南交差点の北側に設置する緑道（阪神高速道路大和川線に沿った東西方向の緑道）を利用して入退店する動線としています。

また、動線の錯綜の回避策として、店舗の出入口付近で歩行者・自転車と自動車の交錯が発生しないよう、出来る限り両者の出入口を分離配置し、また敷地内通路は、人、自転車、車の通行の分離を図ります。



○ 上記回答では、自転車と歩行者をひとくくりにして検討されているが、歩行者と自転車の動線も原則分離するような方策について、歩行者と自転車の具体的な動線及び歩行者と自転車の交錯が考えられる具体的な地点を図示するとともに、当該地点や敷地の出入口付近での交通安全対策の内容について、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。

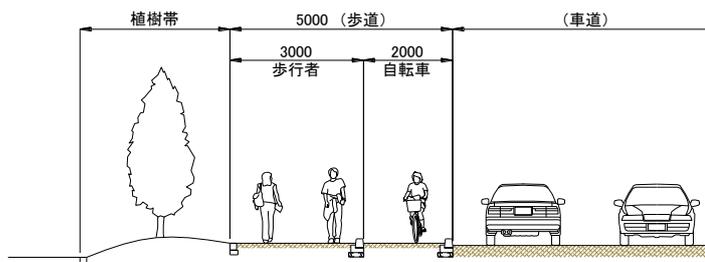
**【事業者回答】**

建物周辺に至る敷地内での歩道は、自転車は車道側通行 (W=2m)、歩道(W=3m)は自転車と分離し、計5mの歩道を確保する予定です。

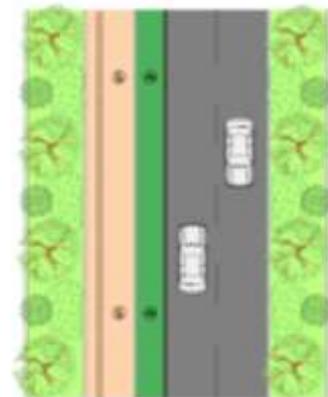
歩行者・自転車別の動線は、図-1 に示したとおりです。

自転車動線 水色 ( )

歩道 橙色 ( )



敷地内メイン通路イメージ図 (案)



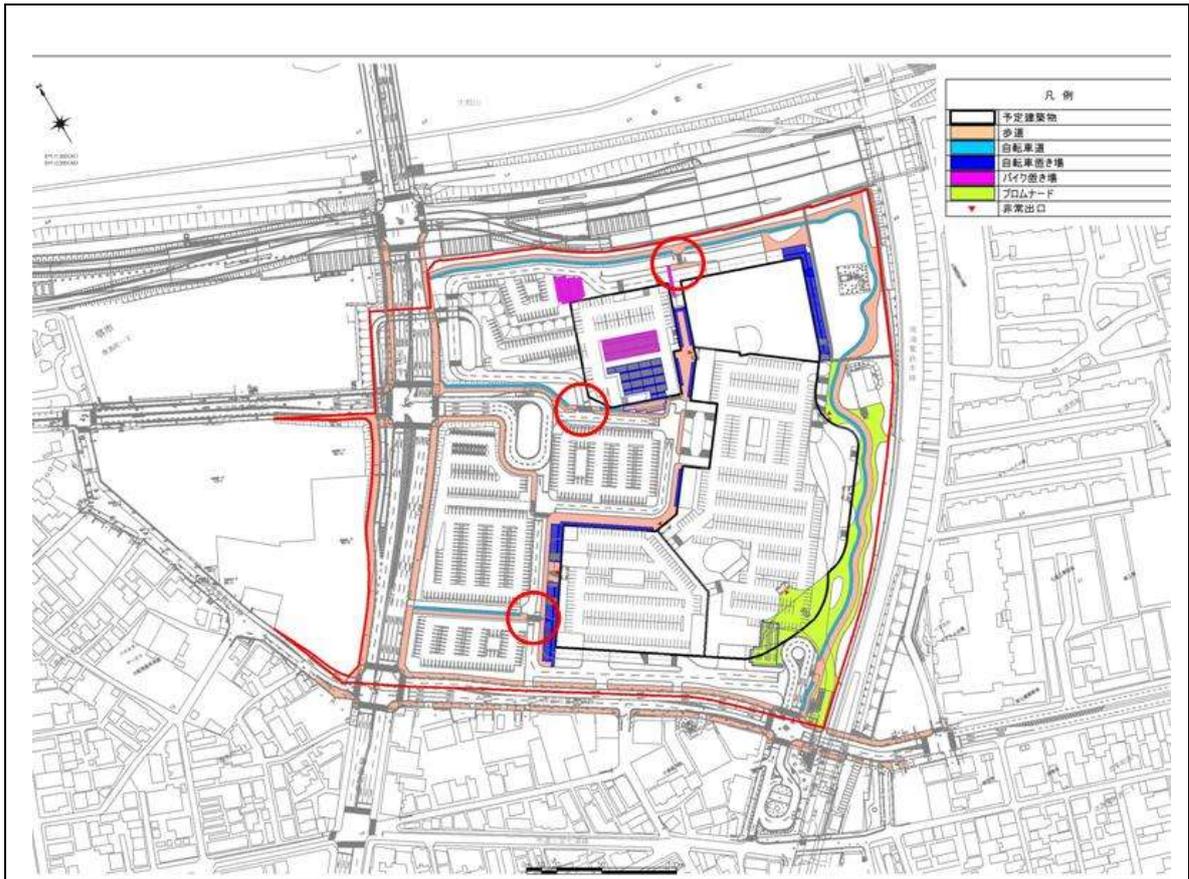


図-1 歩行者・自転車動線及び自転車置き場

敷地内の交差点（赤丸）では自転車道は設置せず、自転車を降りて横断歩道を渡るようにしています。また、自転車道から自転車置き場についても自転車を降り、自転車を押して歩いて頂きます。なお、これらのルールについてはポスターや看板により周知を図ります。

自転車置き場 青色（ ）

また、敷地の出入口には交通整理員を配置します。

- 自転車による来客については、自動車の動線との錯綜の回避策等が講じられていること、建物周辺に至る敷地内での歩道では自転車と歩行者の分離が図られており、敷地内の交差点及び駐輪場周辺では交通安全対策が講じられていることから、特段の問題はないと考えられるが、敷地内における交通の安全性の観点から、敷地内通路についても、堺市道路の構造の技術的基準を定める条例に基づく基準に準じた構造とすることが望ましい。
- 開業当初の対応について、事業者が見込んである来客車両台数の増加分、臨時駐車場の位置及び規模、また、想定している臨時駐車場は一時的に増加する来客車両を収容できる規模となっているか、その根拠も含め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】**

既存店舗の例では、平常時の4割増の交通が見込まれます。駐車場規模では約500台となりますが、周辺地域を対象に、今後、適地を選定していきます。

- 回答について、約500台の臨時駐車場を設置するために必要な概ねの面積について事業者  
に説明を求めるとともに、事業計画地周辺地域において、当該面積を有する土地の具体例に  
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。

**【事業者回答より抜粋】**

通常概算を求める際には、経験的には1台当たり車路を含め7坪程度で計算します。従  
って、臨時駐車場の面積は以下のとおりとなります。

$$3.3 \text{ m}^2 \times 7 \text{ 坪} \times 500 \text{ 台} = 11,550 \text{ m}^2 \text{ となります。}$$

ただ駐車場の形状や入り口位置等の関係により、この値から多少変化することもありま  
す。

事業者が新たに土地取得した旧日本フィルター工業用地や借地契約手続き中の富士フ  
イルム用地があります（いずれも国道26号西側）。それ以外にも幾つかの候補地がありま  
すが、現時点では当該地権者とは未交渉の状況です。

- 臨時駐車場の位置は未決定であるが、周辺地域に適地は存在しており、特段の問題はない  
と考えられる。