

(仮称) 堺市美原区黒山東計画

配慮計画書 概要

三井不動産株式会社

1. 事業計画の内容

- ・本事業は「堺市環境影響評価条例」における、第2種分類事業（駐車施設2,000台以上）に該当します。



項目		概要
立地場所の概要	位置	堺市美原区黒山地内
	開発区域面積	約82,000 m ²
	用途地域	市街化調整区域
	地区計画	黒山東地区地区計画 (都市計画決定予定)
	建ぺい率	60%
施設の概要	容積率	200%
	主要用途	商業施設
	建築面積	約33,000 m ² (駐車場除く)
	延床面積	約97,000 m ² (駐車場除く) 専用面積: 約56,000m ² 供用部及び後方諸施設面積: 約41,000m ²
	駐車台数	約3,200台
	開店予定時期	平成34年2月
	年間来場者想定数	約1,300万人

2. 事業計画の経緯

■事業計画地（黒山地区）の位置づけ

「堺市・美原町合併新市建設計画」（平成16年2月）において「美原新拠点」、「堺市都市計画マスタープラン」（平成24年12月）において「美原都市拠点」に位置付けられており、今後積極的なまちづくりが期待される地区。

■地元の要望

健全かつ一体的な開発を進めたいという地元地権者の声。

→民間開発でのまちづくりの可能性を検討

平成26年2月に「黒山まちづくり世話人会」、平成26年12月に現在の「黒山東まちづくり会」が発足

→**三井不動産株式会社を優先交渉権者に選定**



都市拠点に相応しい拠点性、集客性、賑わいを生み出し、生活利便、文化、娯楽等を一括して提供できる大型商業施設を開発する方針

2

3. 事業計画地としての選定理由

■立地特性

- ・事業計画地は美原区の中心部に位置し、広域幹線道路からのアクセス利便性に優れた好立地。

■商圈人口・商業環境

- ・事業計画地から10kmの居住人口は約200万人、自動車30分圏には約225万人が居住。
- ・平均年齢が比較的若く、平均世帯人員も多く、若いファミリー層が多い地域。
- ・近傍には大型商業施設が立地していないため、消費が流出傾向。



3

4. 事業の目的及び必要性

「人・モノ・情報のクロスポイント（交流拠点）となる 新しいシンボルの創出」

■ 地域経済の活性化に対する貢献

① 地域雇用の創出

事業実施により従業員約4,000人程度の雇用創出が想定される。
（三井不動産の他施設の実例・実績では9割以上が地元からの雇用）

② 地産地消の促進・経済的取引の発生

こども支援施設の導入といった行政等との連携や、地元店舗の積極的な出店誘致など、地域の魅力発信に貢献できる。

③ 堺市の税収入の増加

既存商業施設との大きな差別化が可能であり、広域集客の実現による賑わいの創出が期待できる。また、消費活性化及び周辺都市からの消費流入により、地域商業への相乗効果の発現も期待出来る。

4

5. 施設配置検討の考え方

■ 施設配置検討にあたっての前提条件

美原都市拠点として相応しい都市空間を創出するため、以下の制限を設け周辺と調和した施設設置を検討している。

- ・ 容積率を現行の規制内容に準じて、10分の20を最高限度とする。
- ・ 建蔽率を現行の規制内容に準じて、10分の6を最高限度とする。
- ・ 美原都市拠点に相応しい規模の施設立地を促進するため、建築物の敷地面積の最低限度を3,000m²とする。
- ・ 建築物の壁またはこれに代わる柱の面は、壁面の位置の制限（場所により1～3m）を超えて建築してはならない。
- ・ 建物の目的性を考慮して「近隣商業地域」相当に該当する31mを最高限度とする。
- ・ 緑化率の最低限度は100分の18とする。



来店者の利便性に配慮しつつ、施設内外での渋滞の発生や交通の集中など、周辺環境への影響を極力抑えるため、駐車場の位置、配分等が異なる3案を立案

5

6. 本事業における事前配慮方針

■ 複数案による検討

◇ 事業の位置

事業の策定経緯から、**複数案はない。**

◇ 事業の規模

事業の目的を前提に、商圈等の条件に基づき、他事例を踏まえたうえで検討した結果、**今回の想定規模が必要**と判断した。

◇ 施設の配置・構造

事業計画区域内で、来店者の利便性に配慮しつつ、周辺環境への影響を考慮して **3案を検討**。

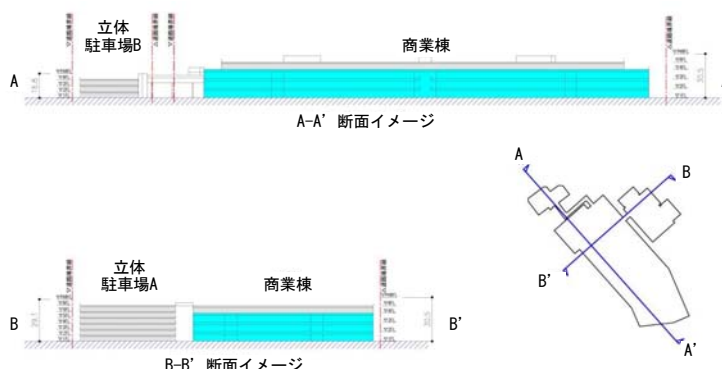
施設の配置により負荷が異なると想定される項目は3案で比較、事業規模等で負荷が決まる項目は3案共通として予測評価した。

6

7. 施設配置の検討案(1)

【案1】～来店者の快適な利用のため商業棟の形状、空間を重視した案

- ・ 商業棟を長方形にすることにより施設内の見通しをよくし、来店者が店舗を迷わず回遊しやすくしている。また、国道309号側に空間を確保し、国道からのアクセス性にも配慮。
- ・ 商業棟の店舗は3フロアにし（3案共通）、その上に主要な駐車場2層を配置し集約。駐車場から店舗へのアクセス性を高めている。

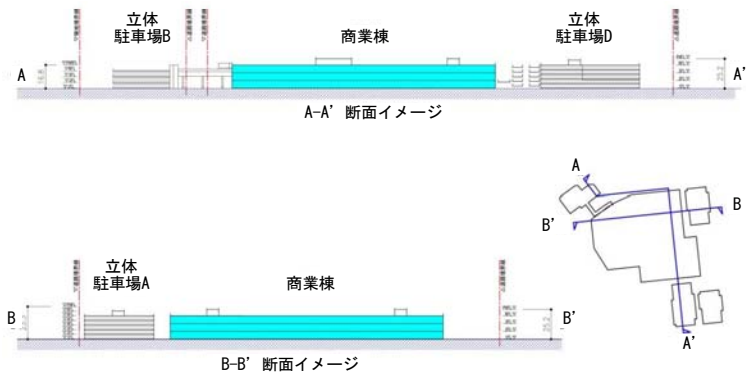


7

7. 施設配置の検討案(2)

【案2】～来店車両の集中回避のため駐車場の配置を重視した案

- ・ 様々な方面からの来店車両を捌き、交通集中を回避して車両利用者の利便性を向上させるため、駐車場を分散配置している。
- ・ 商業棟の駐車場は店舗3フロアの上に1層のみ配置。

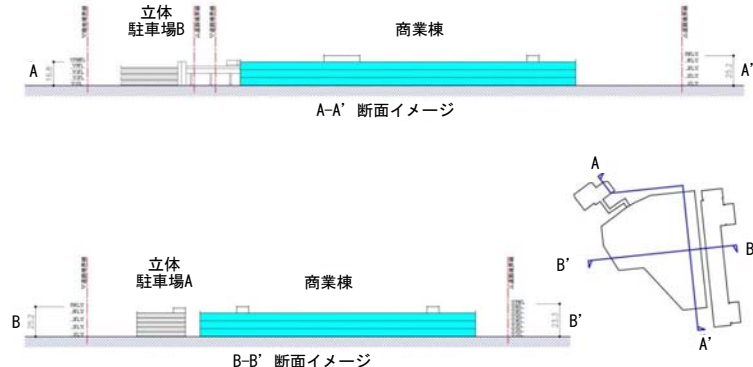


8

7. 施設配置の検討案(3)

【案3】～来店車両の敷地内での安全性、移動しやすさを重視した案

- ・ 主要な立体駐車場を集約して、シンプルな施設配置により来店車両の動線を少なくし、敷地内で迷わないようにしている。
- ・ 商業棟の駐車場は店舗3フロアの上に1層のみ配置。



9

8. 計画段階配慮事項の選定

・計画段階配慮事項の選定結果

環境要素 項目	環境影響要因					
	造成等 施工の影響	工事用車両の 走行	建設機械の 稼働	施設が存在 施設が存在	施設の供用	施設関連車両 の走行
大気質		○	○		○	○
騒音		○	○		○	○
振動		○	○			○
低周波音					○	
悪臭					○	
地盤沈下					○	
日照阻害				○		
電波障害				○		
光害					○	
水象	○			○		
陸域生態系	○			○		
人と自然との 触れ合い活動の場		○				○
景観				○		
文化財	○			○		
地球環境		○	○		○	○
廃棄物等	○				○	
安全		○				○

10

8-1. 大気質

(1) 事業計画地周辺への影響

	案1	案2	案3
施設配置案	周縁部立体駐車場等 約49% 商業棟4階・屋上 約51%	周縁部立体駐車場等 約69% 商業棟屋上 約31%	周縁部立体駐車場等 約72% 商業棟屋上 約28%
予測結果	■施設配置からの予測結果 事業計画地中央の商業棟に駐車台数の約51%を確保。周縁部から距離がある中央部に発生源の多くを集約。事業計画地周辺に到達する汚染物質濃度は、他の案に比べて全体的に低くなると予測される。	■施設配置からの予測結果 事業計画地周縁部に配置する立体駐車場4棟と平面駐車場に駐車台数の約69%を確保。住宅地側に近い周縁部に発生源の多くが配置される。事業計画地周辺に到達する汚染物質濃度は、全体的に「案1」より高くなると予測される。	■施設配置からの予測結果 事業計画地周縁部に配置する立体駐車場と平面駐車場に駐車台数の約72%を確保。特に住宅地側に面した東側の立体駐車場及び平面駐車場に約64%が集中する。東側住宅地に対し、到達する汚染物質濃度が他の2案に比べ高くなると予測される。

11

8-1. 大気質

(2) 来退店車両による道路沿道への影響

- 来退店車両による現況大気質への寄与の程度は1.3～2.3%程度。



■ 交通条件

区 分	車両台数
来店交通量	11,533台/日（休日）

■ 予測結果

	来退店 車両	寄与濃度		現況に対する 寄与率
国道 309号	5,882 台/日	NO ₂	0.000289 ～ 0.000332 ppm	2.2～2.3%
		SP M	0.000158 ～ 0.000181 mg/m ³	
府道 堺富田林線	464 台/日	NO ₂	0.000054 ～ 0.000072 ppm	1.5～1.6%
		SP M	0.000030 ～ 0.000040 mg/m ³	

12

8-2. 騒音

(1) 事業計画地周辺への影響

	案1	案2	案3
施設配置案			
予測結果	■空調施設の配置 屋上階が他の2案に比べ高く、周辺住宅等への影響は相対的に小さくなると予測。 ■駐車場の配置 中央の商業棟に駐車台数の約51%を集約。発生源高さも4階以上となることで、周辺への影響は相対的に最も小さくなると予測。 ■バックヤード(BY)の配置 バックヤードと東側の住宅地との距離は最短で約25mで、離隔が最も小さい。	■空調施設の配置 設置階の高さは「案3」と同じで、同程度の影響と予測。 ■駐車場の配置 周縁部に配置する立体駐車場4棟と平面駐車場に駐車台数の約69%を確保。発生源の多くが住宅地側に配置され、住宅と同程度の高さ(1,2階)も発生源となることから、「案1」と比べて影響が大きいと予測。 ■バックヤード(BY)の配置 バックヤードと東側の住宅地との距離は、最短で約45mとなる。	■空調施設の配置 設置階の高さは「案2」と同じで、同程度の影響と予測。 ■駐車場の配置 周縁部に配置する立体駐車場及び平面駐車場に駐車台数の約72%を確保。東側の立体駐車場及び平面駐車場に約64%が集中することから、東側の住宅地に対して最も影響が大きくなると予測。 ■バックヤード(BY)の配置 バックヤードと東側の住宅地との距離は最短で約80m。

13

8-2. 騒音

(2) 来退店車両による道路沿道への影響

- 来退店車両による現況騒音への寄与の程度は0.1以下～0.4dB程度。



交通条件

区 分	車両台数
来店交通量	11,533台/日（休日）

予測結果

	来退店 車両	区分	現況騒音 レベル※	寄与分
国道 309号	5,882 台/日	昼間	70 dB	0.3～0.4 dB
		夜間	65 dB	0.0 dB
府道 堺富田林線	464 台/日	昼間	68 dB	0.2 dB
		夜間	64 dB	0.0 dB

※現況騒音レベルは、堺市の測定結果。

国道309号は平成26年度、堺富田林線は平成24年度測定

14

8-3. 振動

(1) 来退店車両による道路沿道への影響

- 来退店車両による現況振動への寄与の程度は0.1dB以下。



交通条件

区 分	車両台数
来店交通量	11,533台/日（休日）

予測結果

	来退店 車両	区分	現況振動 レベル※	寄与分
国道 309号	5,882 台/日	昼間	39 dB	0.1 dB
		夜間	33 dB	0.0 dB
府道 堺富田林線	464 台/日	昼間	—	0.1 dB
		夜間	—	0.0 dB

※現況振動レベルは、堺市の測定結果。

国道309号は平成26年度、堺富田林線は測定が行われていない。

15

8-4. 低周波音

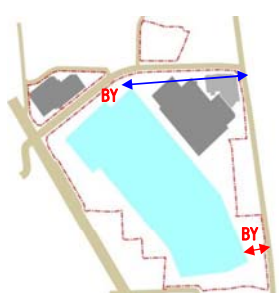
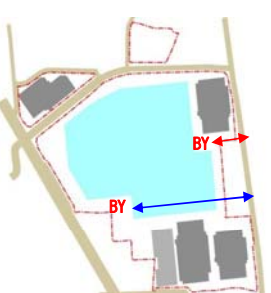
(1) 事業計画地周辺への影響

	案1	案2	案3
施設配置案			
予測結果	空調施設は商業棟屋上に設置される計画であるが、詳細な位置は確定していない。屋上の高さでみると「案1」は約31mであり、他の2案に比べ、住宅地との離隔をとる場合に優位な条件にある。	空調施設は商業棟屋上に設置される計画であるが、詳細な位置は確定していない。屋上の高さでみると「案2」は約25mであり、「案1」に比べて低い分、住宅地との離隔をとる場合に不利な条件にある。	空調施設は商業棟屋上に設置される計画であるが、詳細な位置は確定していない。屋上の高さでみると「案2」と同じ約25mであり、「案1」に比べて低い分、住宅地との離隔をとる場合に不利な条件にある。

16

8-5. 悪臭

(1) 事業計画地周辺への影響

	案1	案2	案3
施設配置案			
予測結果	バックヤードと事業計画地東側の住宅地との距離は、北側が約165m、南側が約25mとなり、最短でみると3案で最も近い。	バックヤードと事業計画地東側の住宅地との距離は、北側が約45m、南側が約180mとなり、最短でみると「案1」に次いで近い。	バックヤードと事業計画地東側の住宅地との距離は、北側が約80m、南側が約100mとなり、両地点とも住宅地から比較的離れている。

17

8-6. 地盤沈下

新設池において、用水が不足する場合に地下水を取水するが、地下水からの取水は一時的であり、量も限られる。

また、供用施設においては、基本的に上水利用を計画しているが、取水する場合は、地盤沈下を生じないように、適切な取水量を検討したうえで利用計画を決定するため、地盤沈下への影響はない。

8-7. 日照阻害

3案とも建築基準法の規制を満足しており、日照阻害の影響はない。

8-8. 電波障害

電波到来方向に対する供用施設の幅、高さによる定性的な判断では3案で明確な差はみられないと予測される。

8-9. 光害

敷地周縁部において照明が設置されると想定されることから、事業計画地に接する住宅地や農地の光環境は大きく変化し、農地に対しては、農作物への影響の可能性もあると予測される。

18

8-10. 水象（ため池）

現況の新池は消失するが、集水域が同じとなる新設池により必要水量を確保するとともに、不足した場合には地下水汲み上げで対応することから、利用には影響はほとんどないと考えられる。

8-11. 陸域生態系

事業により事業計画地内の植生が消失し、動物の生息環境が変化するが、周辺には同様の植生が広く分布し、類似した動植物相が生息・生育していると推測される。また、移動能力の高い動物は周辺の類似環境や新設池へ移動すると考えられる。

事業計画地内に整備する緑地において、地域の在来種を主体に選定するなどの配慮を行うことで、地域特性にあった陸域生態系の形成が図られると考えられる。

8-12. 人と自然との触れ合い活動の場

施設供用に伴う幹線道路の交通量増加により、人と自然との触れ合い活動の場へのアクセス性の悪化が考えられる。しかし、舟渡池公園、及び黒姫山古墳は、徒歩または自転車利用が主たるアクセス手段と考えられ、アクセス性に対する影響は小さいと予測される。

19

8-13. 景観

フォトモンタージュ（地点3）

現況



案1



案2



案3



3案とも大きな違和感はなく、周辺と調和している。

8-13. 景観

フォトモンタージュ（地点5）

現況



案1



案2



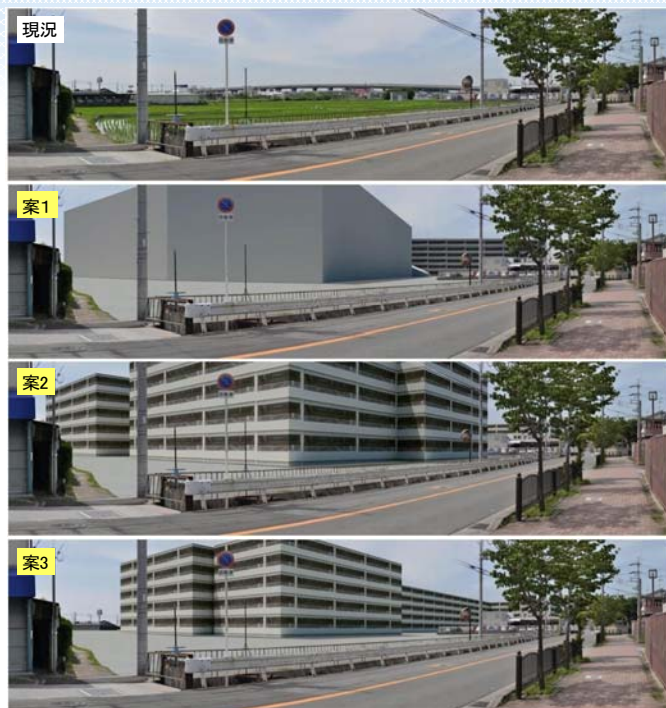
案3



3案とも大きな違和感や圧迫感は見られない。

8-13. 景観

フォトモンタージュ（地点6）

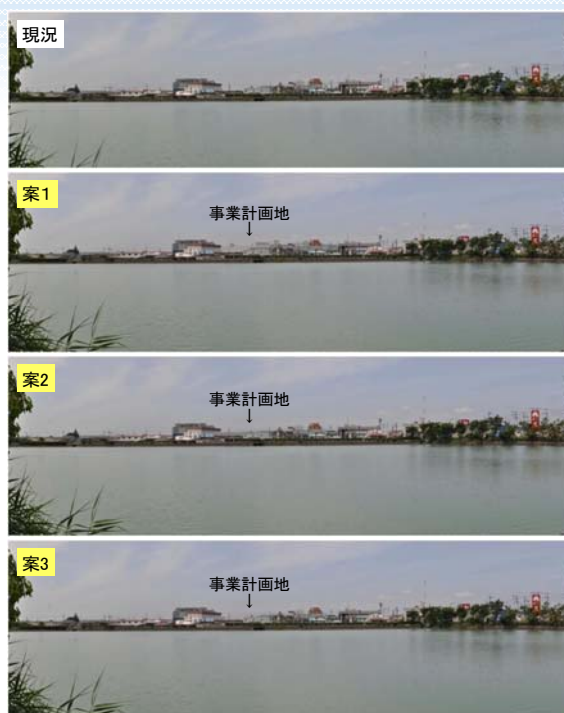


圧迫感の強さは「案2」「案1」「案3」となる。しかし「案1」は手前側に緑地等を配置できる空間があるほか、背景の商業棟外壁の色調調整など、配慮を実施できる余地が大きい。

22

8-13. 景観

フォトモンタージュ（地点8）



3案とも現況のスカイラインから突出することではなく、周辺と調和している。

23

8-14. 文化財

事業計画地の一部が埋蔵文化財包蔵地を含むことから、埋蔵文化財への影響が考えられる。

埋蔵文化財については、文化財保護法に基づく調査が実施され、記録等の適切な処置がとられると予測される。

8-15. 地球環境

(1) 供用施設からの二酸化炭素排出量

商業棟を対象に、建物用途別のエネルギー消費量調査による延床面積当たりの原単位を用いて算定した。

区分	延べ床面積 (m ²)	排出量原単位 (kg-CO ₂ /m ² ・年)	二酸化炭素排出量 (kg-CO ₂ /年)	二酸化炭素排出量 (kg-CO ₂ /日)
商業棟	97,000	131.9※	12,794,300 (年間)	35,053 (1日あたり)

※出典建築物エネルギー消費量調査報告(一般社団法人日本ビルエネルギー総合管理技術協会、平成28年4月)

24

8-15. 地球環境

(2) 来退店車両からの二酸化炭素排出量

1台あたりの平均走行距離を推算、走行1kmあたり燃料消費量、走行台数、排出係数を乗じて二酸化炭素排出量を算定した。

1台あたりの平均走行距離は、商圈10km圏のうち半径2km圏以遠の範囲を自動車利用と仮定し、1台あたりの走行距離を片道平均6km、来退店で平均12kmとした。走行台数は休日の来店交通量11,533台を用い、ここでは全て小型車、ガソリン車として扱った。

車種 区分	走行距離 (km/台・日)	走行台数 (台/日)	走行1kmあたり 燃料消費量※1 (L/km)	燃料 消費量 (L/日)	単位 発熱量※2 (MJ/L)	排出係数※2 (kg-C/MJ)	二酸化炭素 排出量 (kg-CO ₂ /日)
	①	②	③	④= ①×②×③	⑤	⑥	④×⑤×⑥ ×44/12
小型車	12	11,533	0.086	11,902.1	34.6	0.0183	27,633

※1: 出典「自動車燃料消費量統計年報 平成27年度 燃料別車種別統計表」(国土交通省)

※2: 出典「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成27年4月、環境省)

25

8-16. 廃棄物等

(1) 施設供用後に発生する廃棄物発生量

廃棄物発生量は「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」に定める原単位を用いて算出した。

廃棄物の種類	日排出量 (重量換算)	日排出量 (体積換算)
	t	m ³
紙製廃棄物等	1.80	18.0
金属製廃棄物等	0.19	2.0
ガラス製廃棄物等	0.14	1.4
プラスチック製廃棄物等	0.27	27.0
生ゴミ等	2.01	3.7
その他可燃性廃棄物等	3.02	8.0
合 計	7.43	60.1

26

8-17. 安全

(1) 施設外における安全

来店車両の主要な走行ルートである国道309号、府道泉大津美原線は、両側に歩道が整備されており、歩行者の安全は確保されている。一方、来店交通量は少ないが、府道堺富田林線は歩道が片側のみで、かつ小学校の通学路でもあることから、交通安全に注意が必要。



27

8-17. 安全

(2) 施設内における安全

	案1	案2	案3
施設配置案	凡 例 ○: 入口 —: 走行路 △: 自動車入口	凡 例 ○: 入口 —: 走行路 △: 自動車入口	凡 例 ○: 入口 —: 走行路 △: 自動車入口
予測結果	入口4箇所のうち、3箇所では入口付近と走行路が交差する。 来退店車両の出入口は10箇所であり、「案3」に次いで多い。	入口4箇所のうち、3箇所では入口付近と走行路が交差する。 来退店車両の出入口は9箇所であり、最も少ない。 なお、「案2」は駐車場が6箇所に分散しているため、利用者が迷走する可能性がある。	入口4箇所のうち、3箇所では入口付近と走行路が交差する。 来退店車両の出入口は11箇所であり、3案で最も多い。

28

8-18. (補足) 商業施設としての評価

	案1	案2	案3
施設配置案			
評価結果	屋上駐車場を2層にするため、商業棟が他の案より高くなるが、施設内の店舗配置のしやすさや、それに伴う利用者の快適性、利便性の面からは、最も優れた施設配置となる。	駐車場が分散しており、全方向からの来訪に対応できるが、商業棟へのアクセスの利便性等で他の案より劣る。また、立体駐車場の配置から商業棟の形状が複雑になり、内部の店舗配置や回遊動線が煩雑になりやすい。	主要な立体駐車場を東側に集約していることから利便性、安全性に優れるが、商業棟の形状は店舗が配置しにくくなる。また、まとまった広場・緑地空間が設けにくい配置となる。

29

9. 環境配慮の方針の設定

(1) 総合評価

区 分	案1	案2	案3
大気質	◎	○	△
騒音	◎	○	△
振動	-	-	-
低周波音	◎	○	○
悪臭	△	○	◎
地盤沈下	-	-	-
日照障害	-	-	-
電波障害	○	○	○
光害	-	-	-
水象	-	-	-
陸域生態系	-	-	-
人と自然との触れ合い活動の場	-	-	-
景観	◎	△	○
文化財	-	-	-
地球環境	-	-	-
廃棄物等	-	-	-
安全	○	△	○
拠点としての相応しさ（社会面）	-	-	-
商業施設としての完成度（経済面）	◎	△	○
総合評価結果	◎ (◎:5, ○:2, △:1)	○ (◎:0, ○:5, △:3)	○ (◎:1, ○:5, △:2)

30

9. 環境配慮の方針の設定

(2) 環境配慮の方針

区 分	内 容
環境配慮の方針	大気質
	・ 工事用車両の計画的な運行管理、排出ガス対策型建設機械の使用 ・ 来退店における公共交通機関の利用促進による発生交通量の抑制 ・ 来退店車両の駐車場内でのアイドリングストップの推進（看板設置） ・ 敷地内通行路等における低速走行や空ふかし防止のポスター等による啓発 ・ 搬入搬出車両における低公害車の導入（搬入業者への依頼等）
	水質・底質
	・ 造成工事における濁水の流出抑制
	騒音
	・ 工事用車両の計画的な運行管理、低騒音型建設機械の使用 ・ 来退店における公共交通機関の利用促進による発生交通量の抑制 ・ 来退店車両の駐車場内でのアイドリングストップの推進（看板設置） ・ 敷地内通行路等における低速走行や空ふかし防止のポスター等による啓発 ・ 必要に応じ防音対策施設の設置 ・ 空調施設の適切な管理
	振動
環境配慮の方針	・ 工事用車両の計画的な運行管理、低振動型建設機械の使用 ・ 来退店における公共交通機関の利用促進による発生交通量の抑制
	低周波音
	・ 適切な設備の配置・設置（ガタツキ等の防止） ・ 適切な維持管理による低周波音発生の抑制
	悪臭
環境配慮の方針	・ ごみ集積場の開閉時間の短縮等、悪臭発生施設の適正管理・配置 ・ 飲食店等における臭気対策として、脱臭設備の設置等
	地盤沈下
環境配慮の方針	・ 地下水利用時における取水量の抑制、ルール化

31

7. 環境配慮の方針の設定

(2) 環境配慮の方針

区 分		内 容
環境配慮の方針	日照阻害	・ 日影規制の厳守。
	電波障害	・ 電波障害発生時における個別対策の実施
	光害	・ 現地の状況に応じた適切な照明配置 ・ 必要に応じ遮光ルーバー付き照明の設置
	水象（ため池）	—
	陸域生態系	・ 地域の在来種を主体とした植栽の整備 ・ LED照明の積極採用による光走性昆虫類の誘引抑制
	人と自然との触れ合い活動の場	—
	景観	・ 周辺景観との調和、圧迫感軽減に効果的な形態デザインや色調等の採用 ・ 建物周辺や敷地境界付近での植栽による遮蔽、人工的景観の緩和
	文化財	・ 法律に基づく、適切な埋蔵文化財への対応の実施
	地球温暖化	・ 省エネルギー対応として、高効率空調や高効率照明等の採用 ・ 創エネルギー対応として、太陽光発電を用いた照明等の採用 ・ 来退店における公共交通機関の利用促進による発生交通量の抑制 ・ 敷地内通行路等における低速走行や空ふかし防止のポスター等による啓発 ・ 来退店車両の駐車場内でのアイドリングストップの推進（看板設置） ・ 搬出入車両におけるエコカーの利用（搬入業者への依頼等）

32

9. 環境配慮の方針の設定

(2) 環境配慮の方針

区 分		内 容
環境配慮の方針	廃棄物等	・ 廃棄物量抑制のための廃棄物排出量（リデュース）に応じた従量課金制度の導入 ・ 各店舗に対し廃棄物発生量の抑制や分別の徹底を要請
	安全	・ 工事用車両の計画的な運行管理 ・ 施設関連車両に対し歩道未整備道路の使用を控える要請 ・ 来退店における公共交通機関の利用促進による発生交通量の抑制 ・ 来退店車両進入口への警備員の配置
その他	防犯	・ 施設周辺部への夜間照明の配置
	災害時	・ 災害時の一時避難場所としての利用 ・ かまどベンチ、備蓄倉庫等の設置
	その他	・ 透水性舗装または保水性舗装の採用

33