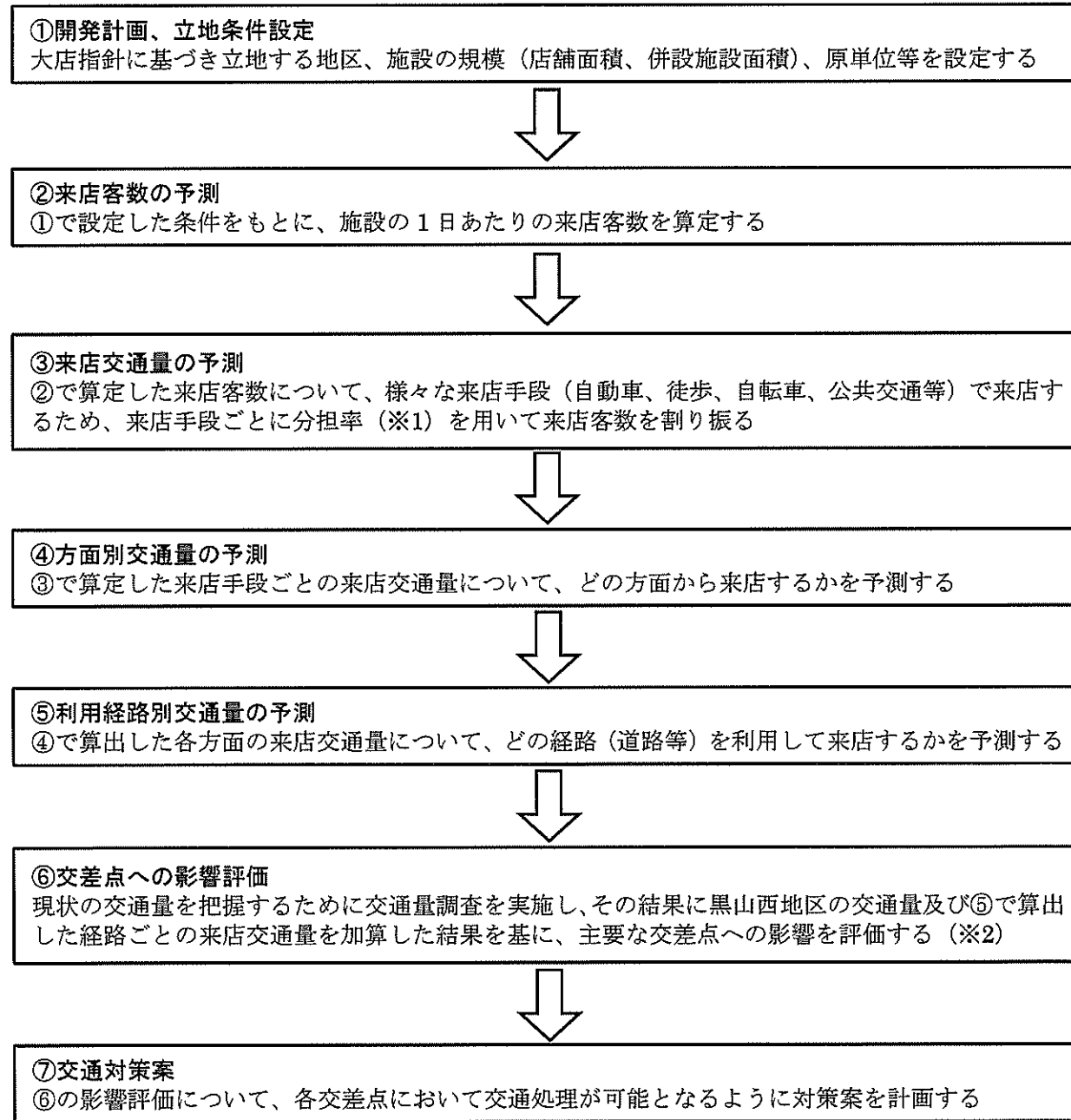


Ⅱ. 交通処理に関する資料

II-1 交通処理計画に関する検討の流れ

大型商業施設が立地することで発生する交通量予測と、それに対する交通対策案の検討及びその評価は下記の流れで行う。なお、大型商業施設を設置するにあたり、必要な駐車台数の算出式は「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（以下：大店指針）」において示されており、店舗計画による交通量推計においても大店指針における計算式を基に行うことが一般的であるため、本計画でも大店指針に基づき検討を行う。



- ※1：来店客数に対し、各交通手段（自動車、歩行者、自転車、公共交通等）が分担する割合。
 ※2：評価は来店交通量が最も多くなる時間帯（ピーク時）について行う。来店ピーク時と同様に、帰宅ピーク時、来店と帰宅の交通量の合計が最も多くなる来店帰宅ピーク時について検討を行う。

交通影響の評価と対策の検討フロー

※次頁以降の検討内容については都市計画提案段階のものであり、今後の協議等により変更になる可能性がある

II-2 来店交通量の推計

（1）来店交通量の推計

本計画において、大店指針における指針値については、「日来店客数原単位は1,100人/千㎡・日」、「自動車分担率：40%」、「ピーク率：14.4%」と設定されているが、複数の大規模商業施設運営実績から見て、本計画のような大型商業施設計画においては、実態により即した内容で検討を行う必要がある。

同指針においては「特別な事情により各表の示す値若しくは上記の算出式または地域の基準によることが適当でない場合は、既存類似店のデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出することができる」とされているため、本計画においては複数の既存店舗における実績値をもとに、下表のとおり設定した。

また、地区設定については「美原都市拠点黒山地区まちづくり基本構想図」の中で、本地区が複合商業施設ゾーンに位置付けられていることから、「商業地区」に設定する。

休日1日における来店客数及び自動車交通量の算出表

項目		各項目算出のための根拠	
地区	商業地区	「複合商業施設ゾーン」の位置付け	
S：店舗面積（千㎡）	42.4		
s：併設施設面積（千㎡）	8.48	併設施設面積割合 20.0%	
人口（人）	40万以上・100万未満	平成28年12月時点 837,282人	
休日	A：店舗面積当たりの日来店客数原単位（人/千㎡）	850	他店舗実績より（※1）
	日来店客数（人/日）	36,040	S×A
	L：駅からの距離（m）	2,200	南海電鉄高野線萩原天神駅からの距離
	C：自動車分担率（%）	80	類似既存店実績より
	日自動車利用来店者数（人/日）	28,832	日来店客数×C
	D：平均乗車人員（人/台）	2.5	S>20千㎡（大店指針値を採用）
	併設施設係数（※2）	1	
	平均駐車時間係数	2.1	他店舗実績より（※1）（大店指針値は1.75）
	日自動車来店交通量（台/日）	11,533	日自動車利用来店者数/D
ピーク率（%）	12.5	他店舗実績より（※1）（大店指針値は14.4）	

※1：他店舗実績で最も高い実績値をもとに計画上の安全側の数値を設定した。

※2：併設施設係数：小売店舗以外の店舗（飲食・サービス等）が、小売店舗へ与える影響を考慮した係数

（小売店舗面積に対する併設施設面積が2割以内の場合は、大きな影響はないと判断され併設施設の有無に関わらず1となる。）

1日自動車来店交通量 算出式：

原単位 × 店舗面積 × 自動車分担率 ÷ 平均乗車人数 × 併設施設係数

休日1日自動車来店交通量 = 850人/千㎡ × 42.4千㎡ × 80% ÷ 2.50人/台 × 1.000 = 11,533台/日

平日1日自動車来店交通量については、既存店の実績より平休比を43%として算出した。平休比は既存店の事例（データのある他店舗実績の中で最も高い数値を採用）

平日1日自動車来店交通量 = 11,533台/日 × 43% = 4,959台/日

自動車の分担率（来店客に対する自動車による来店客の割合）については、交通管理者や道路管理者と協議・調整の上、三井不動産の類似既存店の実績を考慮した実績値なども思料して、より実態に即していくべきとの考えに至った。そのため、より厳しい数値を用いて安全側に検討を行えるよう、大店指針では40%となるものを、立地条件や周辺環境が類似する「ららぽーと富士見」（埼玉県富士見市）等の複数の他店舗実績から算定した推計値80%を採用することとした。

その結果、休日1日あたりの自動車来店交通量については、大店指針値(7,463台/日)より多い11,533台/日として交通処理対策を検討する。

休日1日あたりの自動車来店交通量に関する比較表

	大店指針値	本計画
休日1日あたりの来店客数（人） （店舗面積当たりの日来店客数原単位（人/千m ² ）×店舗面積（千m ² ））	46,640 (1100人/千m ² ×42.4千m ²)	36,040（推計値） (850人/千m ² ×42.4千m ²)
自動車分担率（%）	40	80（推計値）
平均乗車人数	2.5	2.5（大店指針値）
併設施設係数（※）	1	
休日1日あたりの自動車来店交通量（台/日）	7,463	11,533

※小売店舗以外の集客に影響を与える併設施設（飲食店、銀行ATM、ゲームセンター等）の面積の合計が、当該小売店舗の面積の2割を超えない範囲である場合1.00とします（大店指針より）

（2）自動車交通の時間帯別交通量の算出

検討時間帯については、既存店の実績値より周辺への負荷が大きくなると考えられる来店ピーク時、帰宅ピーク時、来店帰宅ピーク時の3つの時間帯において検討する。また、検討時間帯における来店交通量および帰宅交通量については既存店のピーク率（時間係数）を参考に設定する。

ピーク時における時間帯別交通量の設定表

時間帯	休日				平日			
	他店舗実績（※）		本計画		他店舗実績（※）		本計画	
	ピーク率		台数(台)		ピーク率		台数(台)	
	来店	帰宅	来店	帰宅	来店	帰宅	来店	帰宅
7:00 ~ 8:00	0.0%	0.0%	0	0	0.3%	0.0%	15	0
8:00 ~ 9:00	0.8%	0.0%	92	0	2.0%	0.2%	99	10
9:00 ~ 10:00	4.7%	0.2%	542	23	6.8%	0.8%	337	37
10:00 ~ 11:00	12.5%	1.2%	1,442	138	13.5%	2.6%	669	129
11:00 ~ 12:00	10.9%	4.3%	1,257	496	10.8%	5.8%	536	288
12:00 ~ 13:00	10.0%	7.3%	1,153	842	9.1%	8.2%	451	407
13:00 ~ 14:00	9.9%	7.8%	1,142	900	8.2%	9.2%	407	456
14:00 ~ 15:00	9.8%	9.8%	1,130	1,130	7.6%	10.5%	377	521
15:00 ~ 16:00	10.9%	10.8%	1,257	1,246	7.9%	9.4%	392	466
16:00 ~ 17:00	10.2%	11.6%	1,176	1,338	7.0%	9.7%	347	481
17:00 ~ 18:00	7.7%	12.1%	888	1,395	7.3%	8.8%	362	436
18:00 ~ 19:00	6.0%	11.1%	692	1,280	7.8%	8.8%	387	436
19:00 ~ 20:00	4.1%	9.3%	473	1,073	6.7%	8.5%	332	422
20:00 ~ 21:00	2.0%	7.6%	231	876	3.2%	7.8%	159	387
21:00 ~ 22:00	0.5%	5.1%	58	588	1.1%	6.4%	55	317
22:00 ~ 23:00	0.0%	1.2%	0	138	0.3%	1.6%	15	79
23:00 ~ 0:00	0.0%	0.5%	0	58	0.3%	1.0%	15	51
0:00 ~	0.0%	0.1%	0	12	0.1%	0.7%	4	36
合計	100.0%	100.0%	11,533	11,533	100.0%	100.0%	4,959	4,959

※：ららぽーと横浜の事例（データのある既存店実績の中で最も高い数値を採用）

凡例 来店ピーク時 来店帰宅ピーク時 帰宅ピーク時

検討時間帯における来店帰宅交通量については、上記の表をもとに以下のとおり設定する。また、検討時間帯は営業時間内である9:00~21:00までの来店、来店帰宅、帰宅の各ピークとした。

ピーク時における交通量設定表

単位：台/時

		本計画		西地区（※）	
休日	来店ピーク（10時台）	来店：1,450	帰宅：140	来店：768	帰宅：768
	来店帰宅ピーク（16時台）	来店：1,180	帰宅：1,340	来店：768	帰宅：768
	帰宅ピーク（17時台）	来店：890	帰宅：1,400	来店：768	帰宅：768
平日	来店ピーク（10時台）	来店：670	帰宅：130	来店：768	帰宅：768
	来店帰宅・帰宅ピーク（14時台）	来店：380	帰宅：530	来店：768	帰宅：768

※：「堺市美原区・黒山西土地区画整理事業に伴う交通検討資料」（平成27年1月付）より、「1日来店台数：5,087台/日、ピーク時：768台/時（大店指針値を採用）」を参考値としている

ピーク時における時間帯別交通量 算出式：1日自動車来店交通量 × ピーク率

(3) 自動車以外の分担率および交通量

自動車の分担率については、80%を採用しているが、それ以外の交通手段別の分担率についても立地環境の類似した既存店「ららぽーと富士見」の分担率をもって設定する。

「ららぽーと富士見」は、国道のバイパスに接する市街化区域に隣接した市街化調整区域に立地し、駅からバス利用となり、周辺の市街化状況、商圈立地特性が本計画と類似している施設であることから、各交通手段の類似性が高いと判断し採用する。

採用に当たって、自動車の分担率については80%を固定し、残りの20%の各交通手段の分担率については、「ららぽーと富士見」の割合で按分する（下表参照）。

	自動車	歩行者	自転車	バイク(※1)	公共交通	その他	合計
ららぽーと富士見(実績)	64.4%	13.8%	11.1%	0.4%	10.0%	0.3%	100%
		35.6%					

↓ 35.6%を100%に換算

38.8%	31.2%	1.1%	28.1%	0.8%	100%
-------	-------	------	-------	------	------

↓ 自動車の分担率以外(20%)を上記比率で按分

	自動車	歩行者	自転車	バイク(※1)	公共交通	その他	合計
本計画(設定値)	80.0%	7.8%	6.2%	0.2%	5.6%	0.2%	100%
		20%					

※1: バイクは原付を含む

左記の分担率をもとに、ピーク時における各交通手段の来店客数を以下のとおり設定する。

		歩行者	自転車	バイク(※2)	公共交通	その他	合計	
S: 店舗面積(千㎡)	42.4							
s: 併設施設面積(千㎡)	8.48	分担率	分担率	分担率	分担率	分担率	分担率	
A: 店舗面積当たりの 日来店客数原単位(人/千㎡)	850	7.8%	6.2%	0.2%	5.6%	0.2%	20.0%	
休日	日来店客数(人/日)	36,040	2,811	2,235	72	2,018	72	7,208
	ピーク率(%) (※1)	12.5	—	—	—	—	—	—
	ピーク時来店客数(人/時)	4,505	352	279	9	252	9	901
平日	日来店客数(人/日)	15,500	1,209	961	31	868	31	3,100
	ピーク率(%) (※1)	12.5	—	—	—	—	—	—
	ピーク時来店客数(人/時)	1,938	151	120	4	109	4	388

※1: 「ららぽーと横浜」のピーク率(データのある既存店実績の中で最も高い数値を採用)

※2: バイクは原付を含む

各交通手段の日来店客数 算出式:

日来店客数(36,040人/日) × 各交通手段の分担率

例: 歩行者の日来店客数 36,040 × 0.078 = 2,811(人/日)

(4) 本計画における必要駐車台数

算出式:

原単位 × 店舗面積 × 自動車分担率 × ピーク率 ÷ 平均乗車人数 × 併設施設係数 × 平均駐車時間係数

必要駐車台数 = 850人/千㎡ × 42.4千㎡ × 80% × 12.5% ÷ 2.50人/台 × 1.000 × 2.100
 ≒ 3,027.4台 ≒ 3,030台

【参考】「堺市宅地開発等に関する指導基準」をもとに必要駐車台数を算定した場合

必要駐車台数 = 駐車施設の用途に供する部分以外の面積 / 150㎡ × 3台
 = 97,850㎡ / 150㎡ × 3台
 = 1,957台

従業員については、原則的に自動車以外の公共交通機関等による通勤とする。そのため、本地区は鉄道駅から距離があることから、バス会社と営業時間前後のバス運行や増便について、積極的に協議を進める。

なお、深夜早朝営業の店舗や従業員の勤務シフト等により、公共交通機関で対応できない場合もあるため、従業員用の駐輪場の整備に加えて、出店店舗の希望なども聞いたうえで、必要に応じて従業員用の駐車場の確保にも努める。

II-3 自動車交通の方面別交通量の予測

(1) 商圈および商圈の方面比率の設定

商圈については、計画地より半径 10km圏と設定し、既存店・競合店の存在は方面比率には大きな影響を与えないと想定する。経路別の世帯数より方面比率及び方面別の自動車交通量を設定する。

①A方面：

地区の北西側から国道 309 号を利用し、来店帰宅するエリアとする。エリアの北側は主に大阪市阿倍野区、住吉区、東住吉区、平野区等の一部、南側は府道大阪中央環状線の利用が想定される範囲まで（主に堺市北区、堺区、松原市の一部）とする。

②B方面：

地区の北東側から府道泉大津美原線（新）を利用し、来店帰宅するエリアとする。エリアの北側は府道大阪中央環状線の利用が想定される主に大阪市平野区、八尾市の一部とし、東側は府道堺羽曳野線の利用が想定される主に柏原市、羽曳野市、藤井寺市の一部とする。

③C方面：

地区の南側から国道 309 号を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に堺市南区、美原区、大阪狭山市、河内長野市、富田林市、南河内郡の一部とする。

④D方面：

地区の西側から府道泉大津美原線（新）を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に堺市北区、中区、西区の一部とする。

⑤E方面：

地区の北側から市道真福寺黒山線を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に松原市の一部とする。

⑥F方面：

地区の南側から府道泉大津美原線（現）を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に堺市中区、東区、大阪狭山市の一部とする。

⑦G方面：

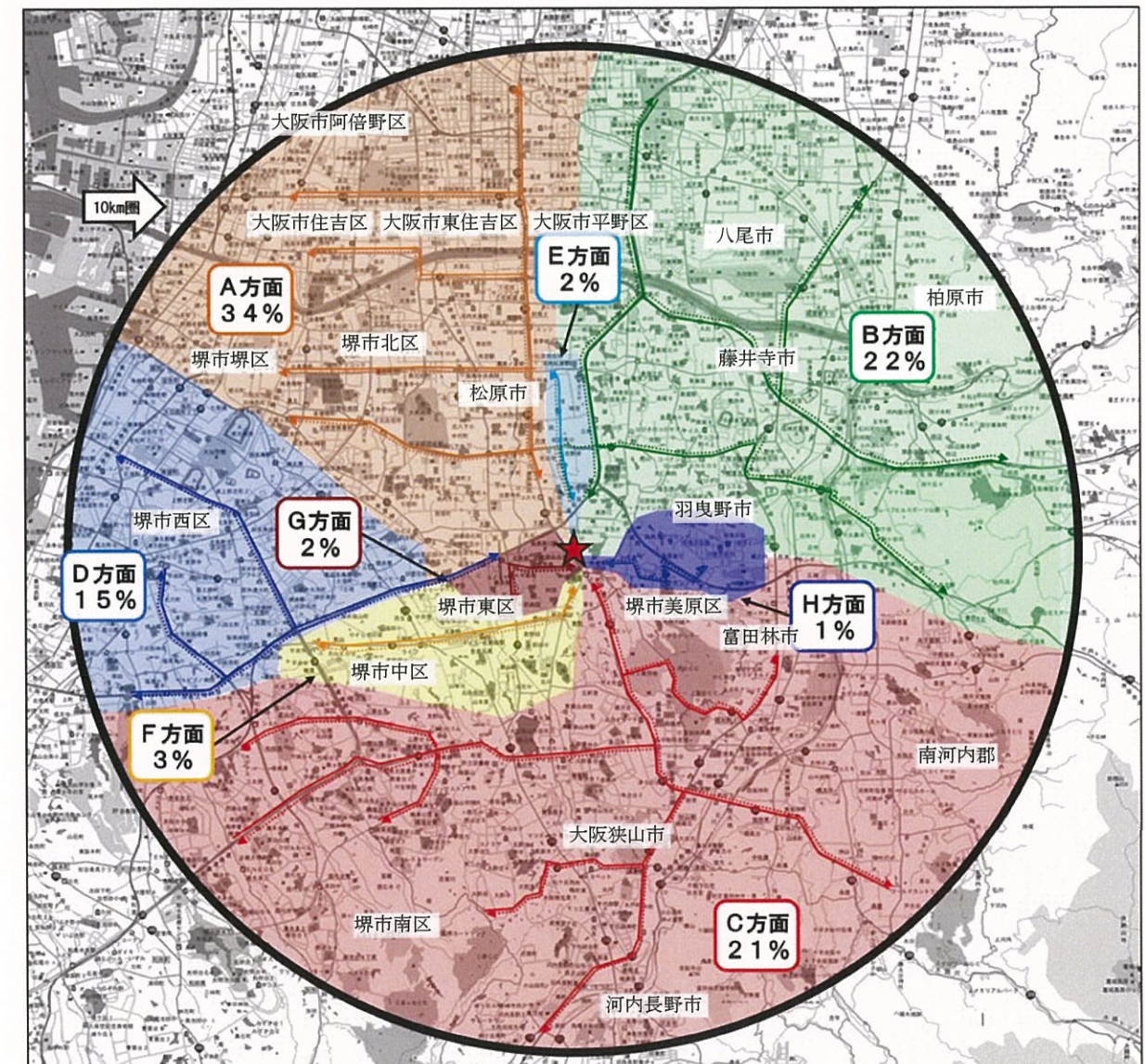
地区の西側から府道堺富田林線を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に堺市東区、美原区の一部とする。

⑧H方面：

地区の東側から府道堺富田林線を利用し、来店帰宅するエリアとする。主に堺市美原区、羽曳野市の一部とする。

自動車交通量 経路別方面比率設定表

方面	主な利用道路設定	方面比 (%)	休日		平日	
			日来店交通量 (台/日)	来店ピーク時来店交通量 (台/時)	日来店交通量 (台/日)	来店ピーク時来店交通量 (台/時)
A	国道 309 号	34	3,921	493	1,686	228
B	府道泉大津美原線（新）	22	2,537	319	1,091	147
C	国道 309 号	21	2,422	305	1,041	141
D	府道泉大津美原線（新）	15	1,730	218	744	101
E	市道真福寺黒山線	2	231	29	99	13
F	府道泉大津美原線（現）	3	346	43	149	20
G	府道堺富田林線	2	231	29	99	13
H	府道堺富田林線	1	115	14	50	7
計		100	11,533	1,450	4,959	670



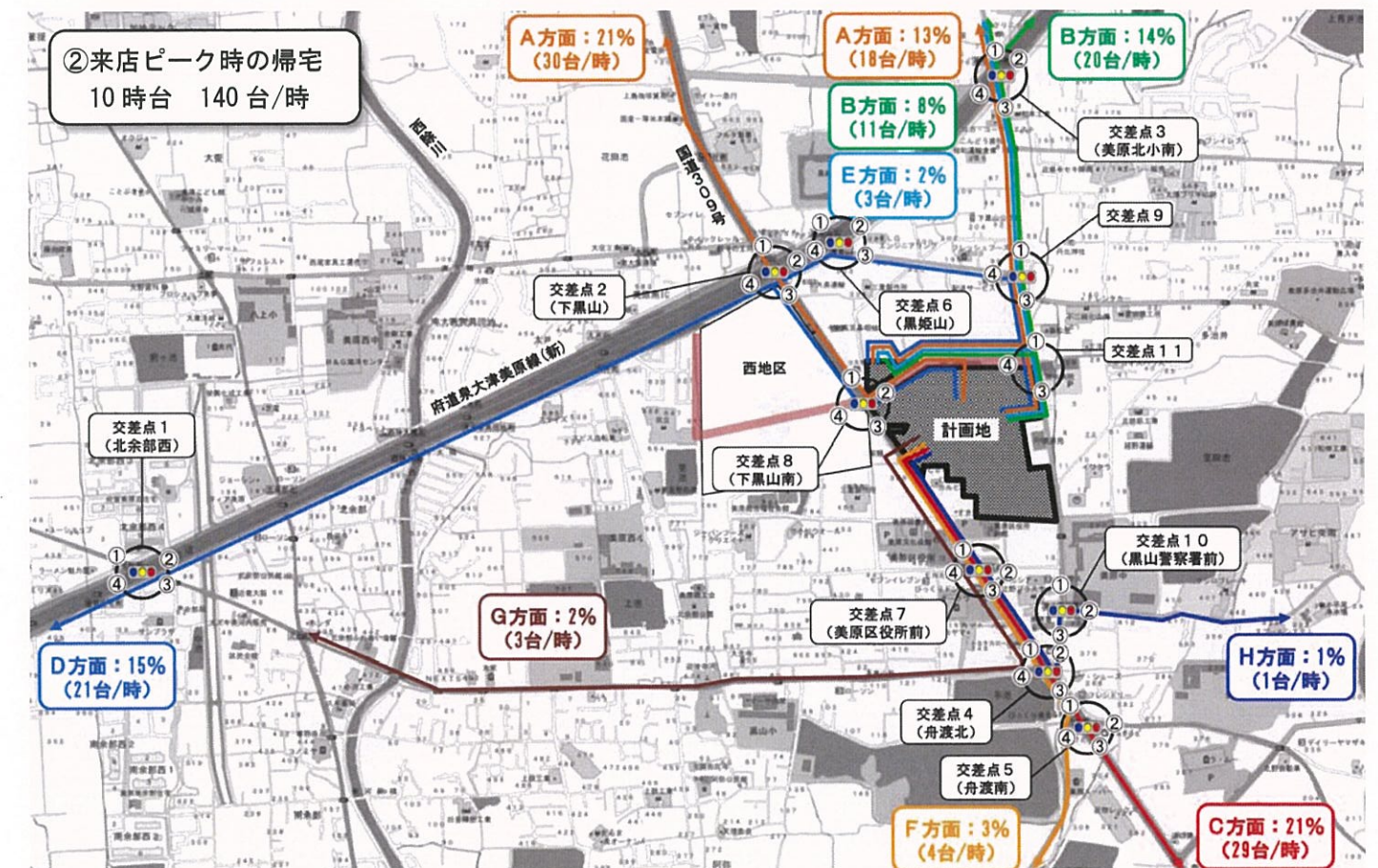
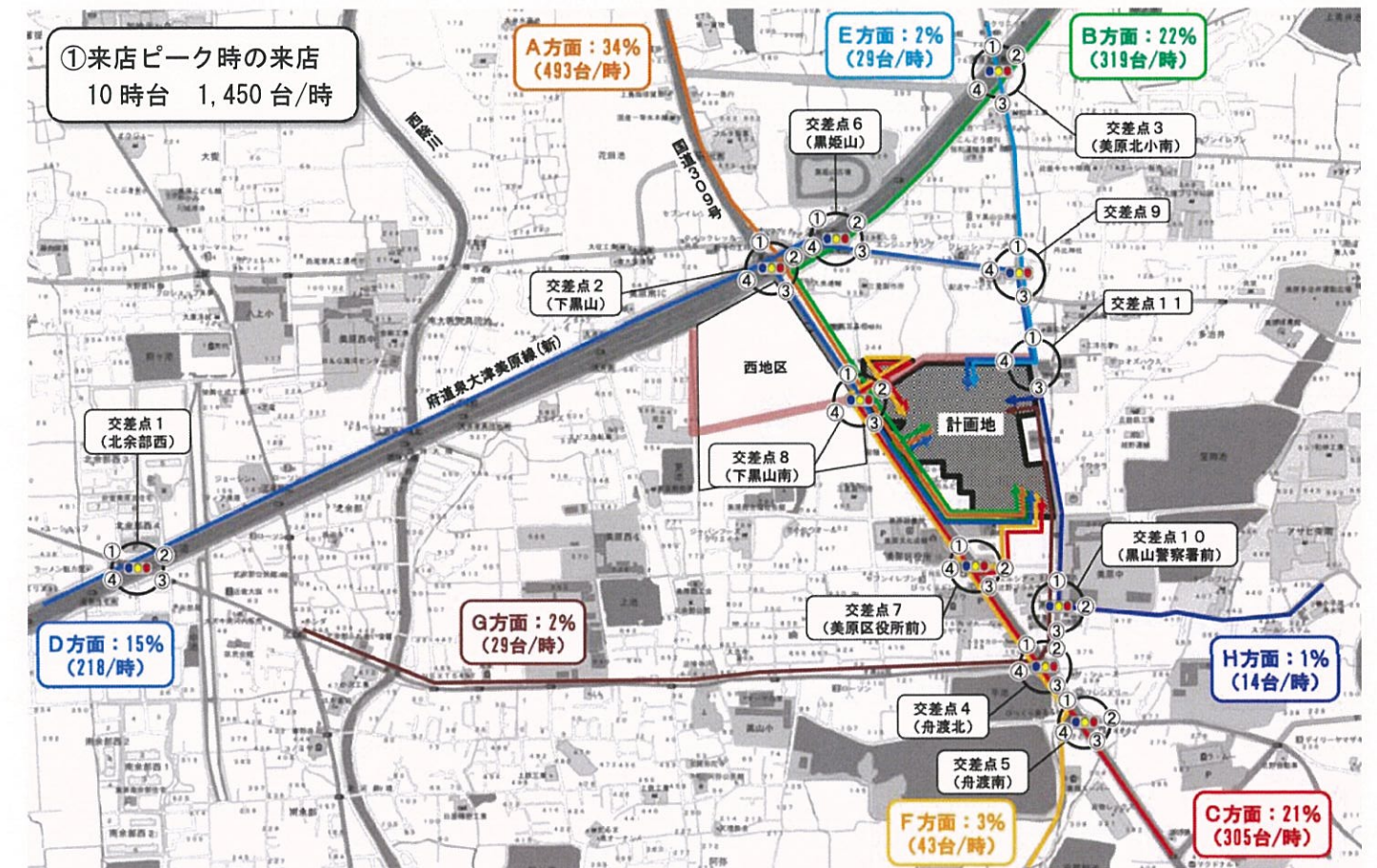
経路別方面比率設定図（平日・休日 自動車）

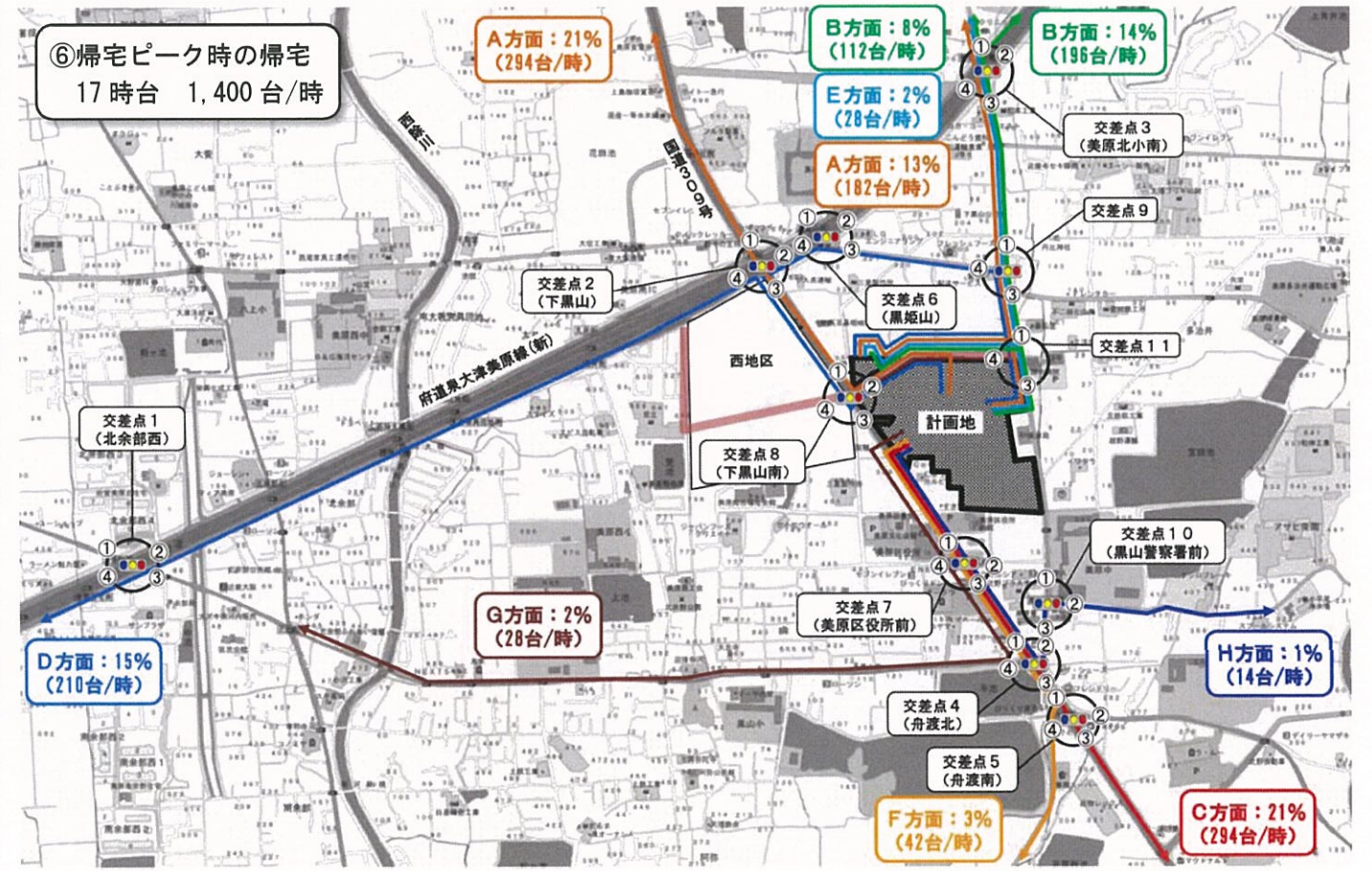
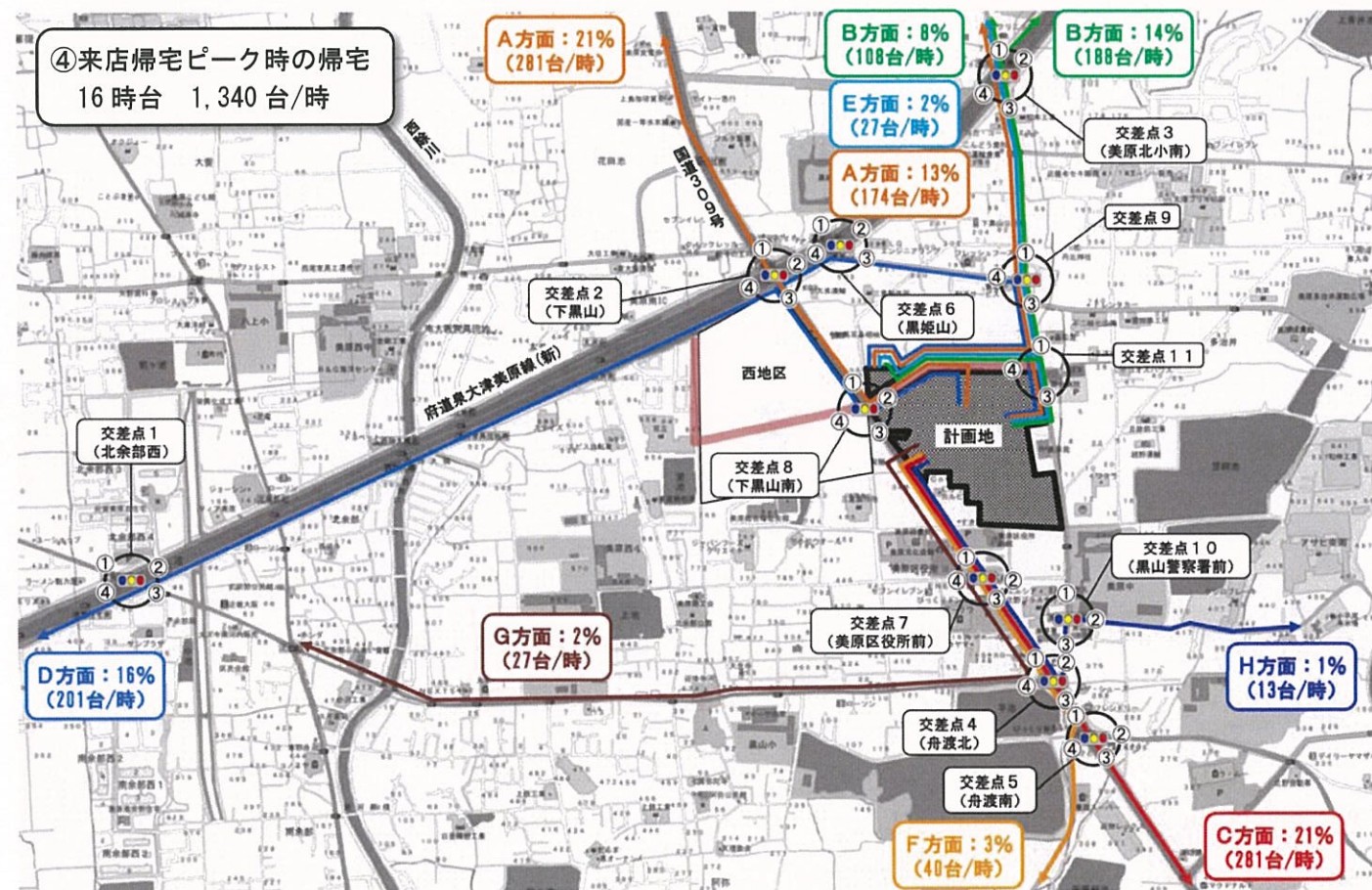
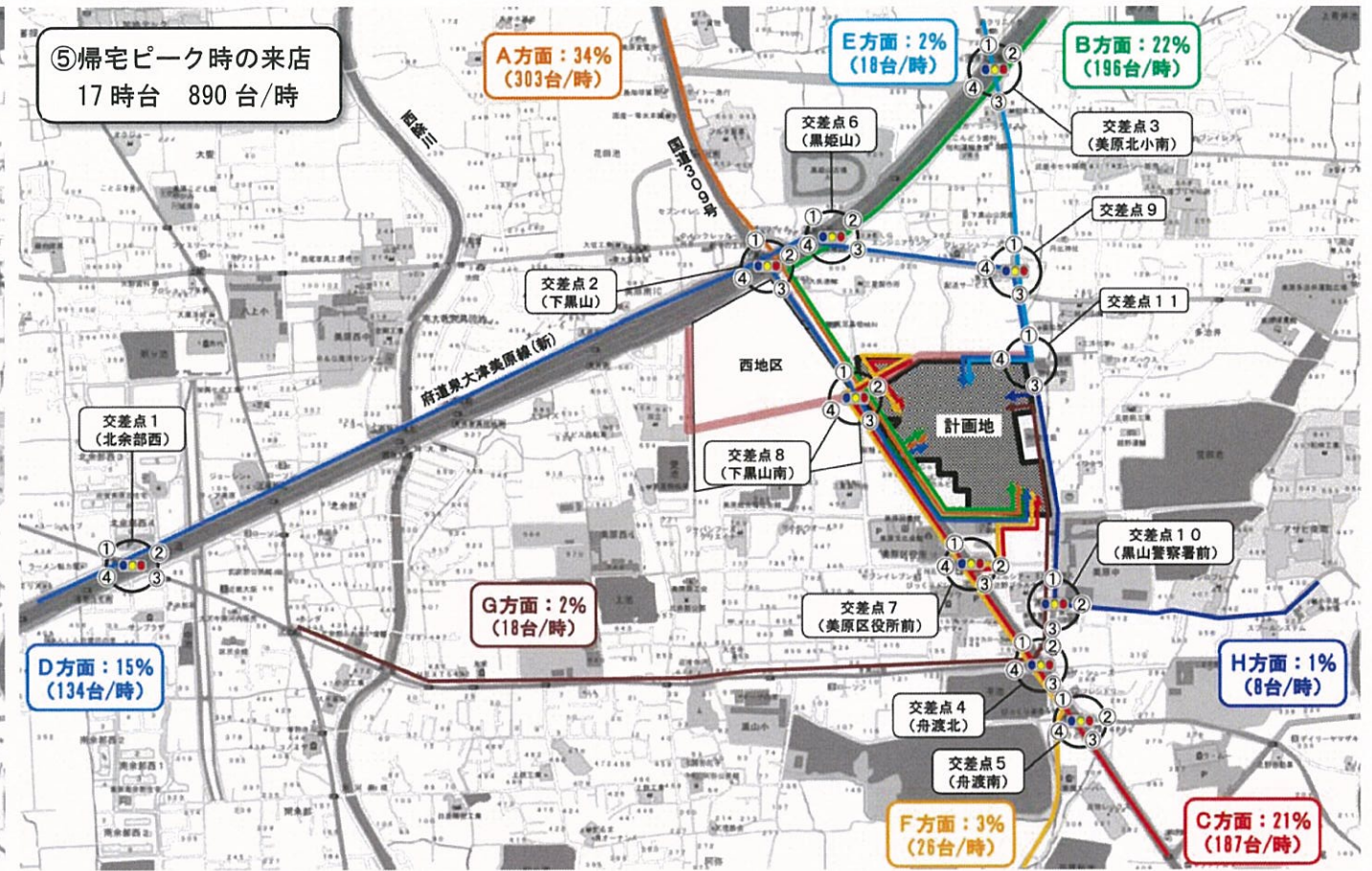
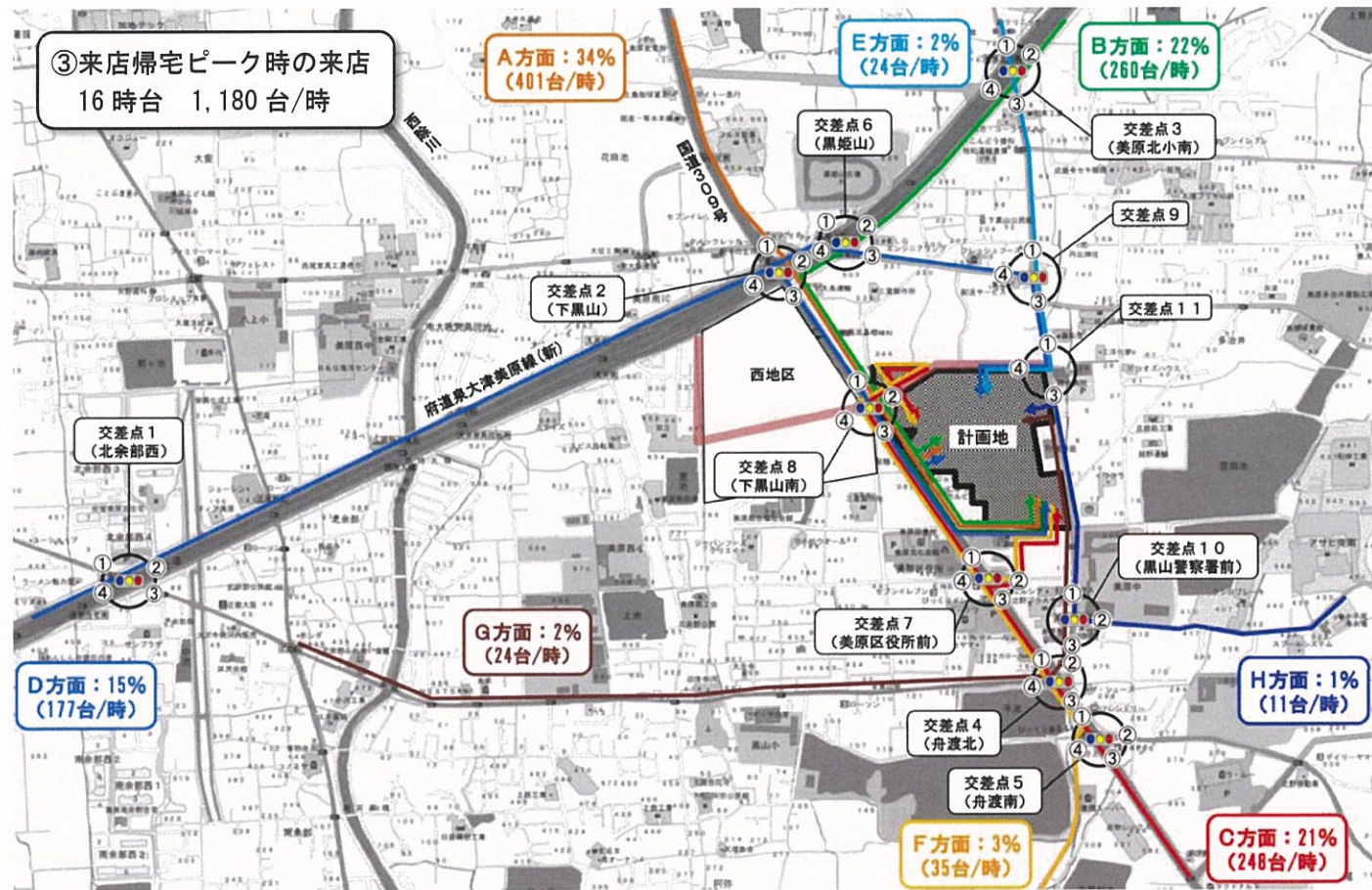
II-4 自動車交通の来店帰宅経路図

来店帰宅経路については、大店指針において「駐車場への経路が複数想定される場合においては、最も混雑の発生が小さくなるような経路を、自動車を利用する来客が選択することができるように設定すること。」とある。

本提案に係る大型商業施設では、多方面からの来退店に対応する必要があることから、道路の配置や地区別人口等から、自動車を利用する来客が選択しやすい経路を複数設定した。

設定した来店帰宅経路について、来店ピーク時、帰宅ピーク時、来店帰宅ピーク時のそれぞれの時間帯の経路図を作成した。来店車両については、ロードサインやHPで誘導経路を案内するとともに、帰宅車両にはお帰りマップの配布や掲示などを前提に方面別の誘導経路を設定した。





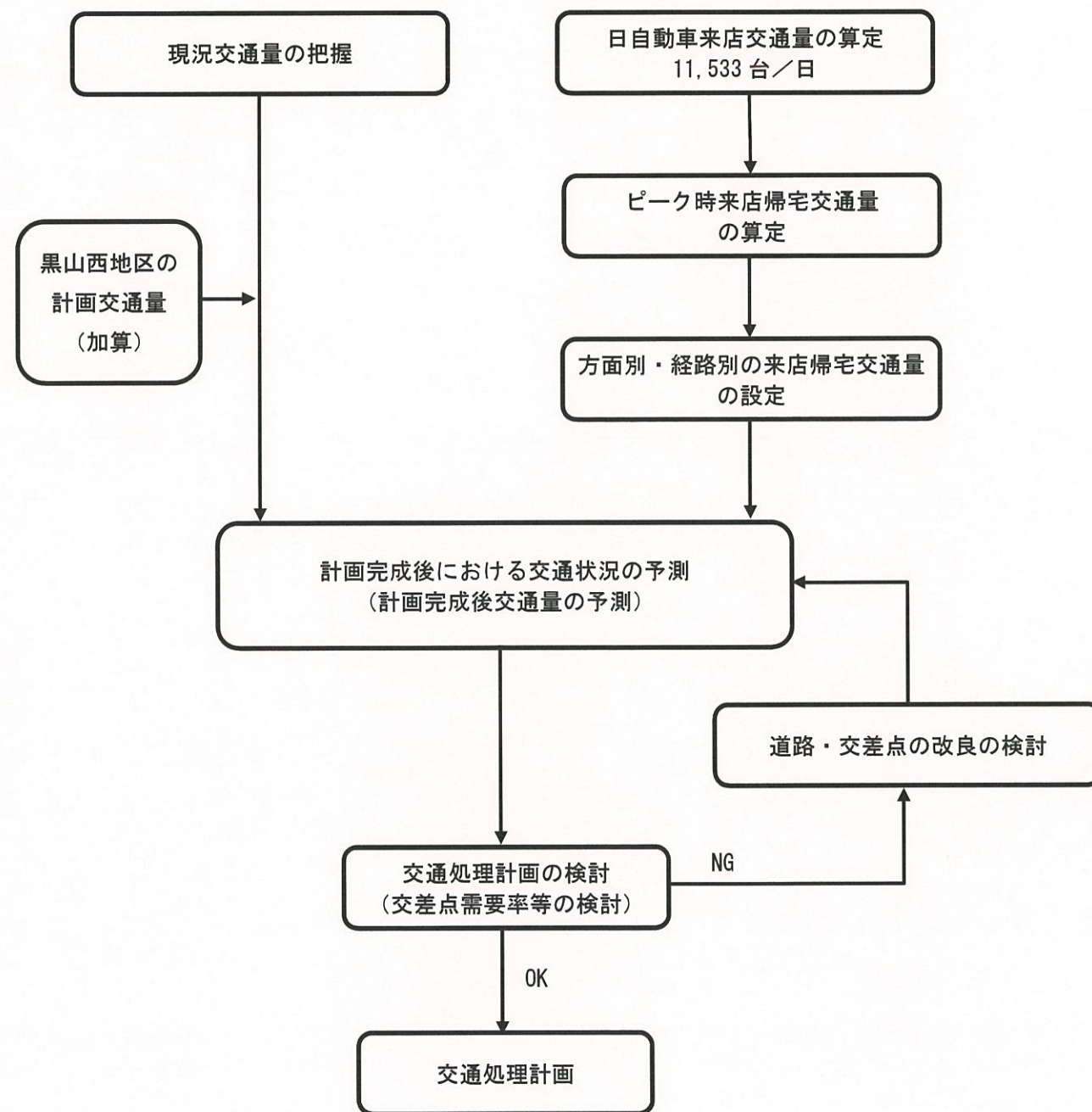
II-5 交通処理計画の検討の進め方

本計画における交通処理計画の検討にあたっては、整備が進む黒山西地区の交通検討資料を参考資料として受領し、その内容を反映して交通処理計画を作成し、国道 309 号ほか主要な交差点の状況を検討し、計画を進める。

そのため、地区外においても、交差点の改良や付加車線の設置などを、道路管理者や交通管理者の協力・指導をもって進めていきたいと考えている。

また、道路改良等のハード面の対応だけに頼らず、誘導看板、誘導員の配置、交通情報を共有するための館内放送等を含めたソフト的な対応も合わせて検討することで、円滑な交通処理を目指した対策も実施する。

交通処理計画検討の概略フロー



交通の渋滞（滞留）は一般に交差点を起点に起こると考えられるため、交通渋滞の可能性を検討する場合、交差点の処理の可能性をもとに判断する。

信号交差点について、交差点に流入する交通量が、与えられた交差点の車線構成や構造（横断歩道の有無、車線幅員、道路勾配など）において処理が可能かを定量的に判断する指標の一つとして、「交差点需要率」というものがある。

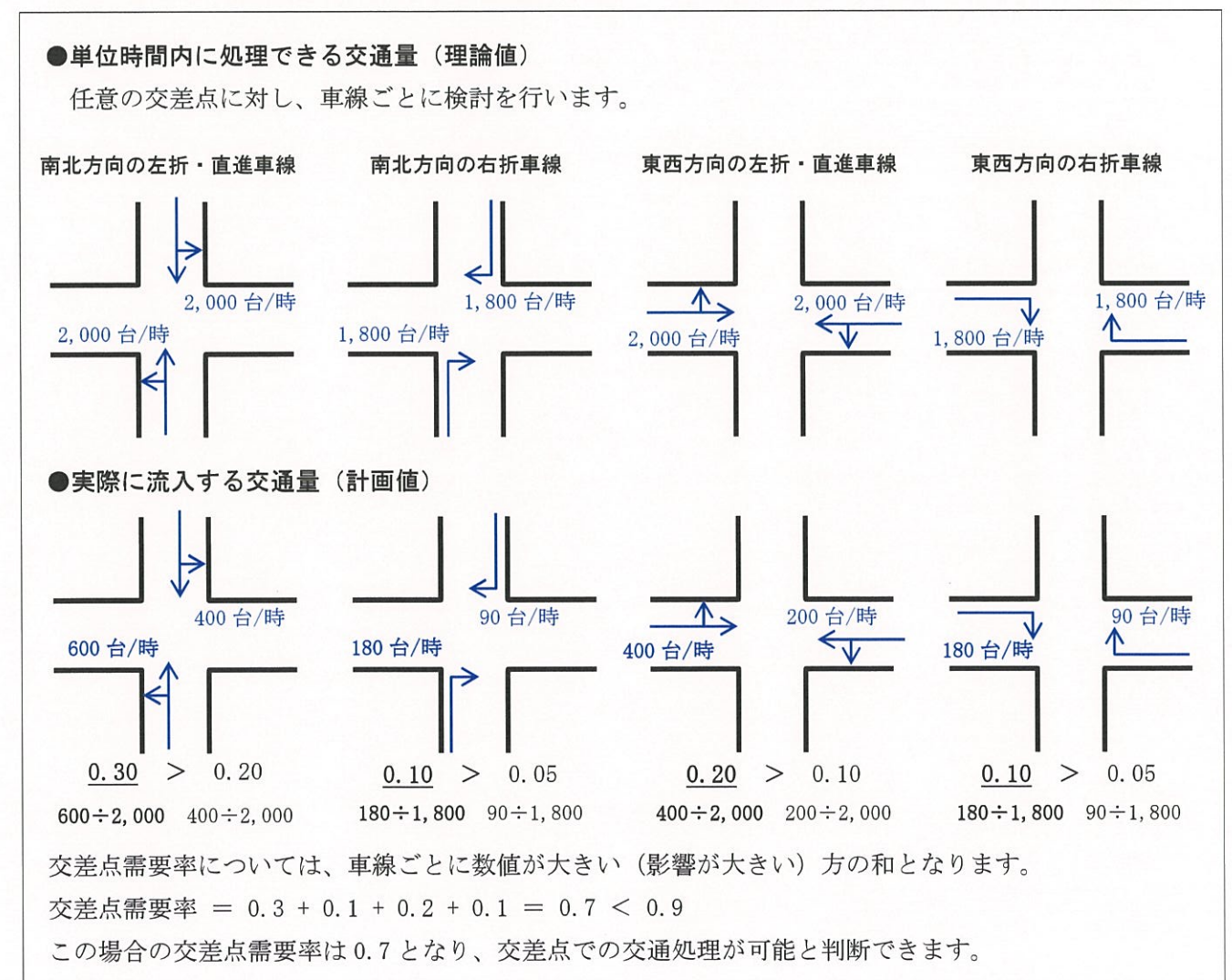
その基本的な考え方を説明すると、一定の時間内に交差点が処理できる交通量（理論値）に対し、実際に交差点に流入する交通量（現況交通量と計画交通量の合計）の比率の値で、値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれる。

$$\text{交差点需要率} = \frac{\text{実際に交差点に流入する交通量（現況交通量と計画交通量の合計）}}{\text{単位時間内に交差点が処理できる交通量（理論値）}}$$

上記の式から、交差点需要率が 1.0 を超えるということは、処理できる交通量に対して実際の交通量が大きすぎて、処理できないこととなる。

一般的に交通管理者や道路管理者と協議等する場合の目安として、0.9 を下回ることによって交通処理が可能であるとして、協議がなされている。

交差点の処理能力に係る定量的な指標（交差点需要率）のモデル



II-6 施設開業へむけての対策案

前頁に示した「交通処理計画検討の概略フロー」をもとに、計画完成後の交通状況の予測に対し、道路・交差点の改良及び交差点需要率等の検討を繰り返し行った結果、円滑な交通処理が可能となるように以下の対策を図る。

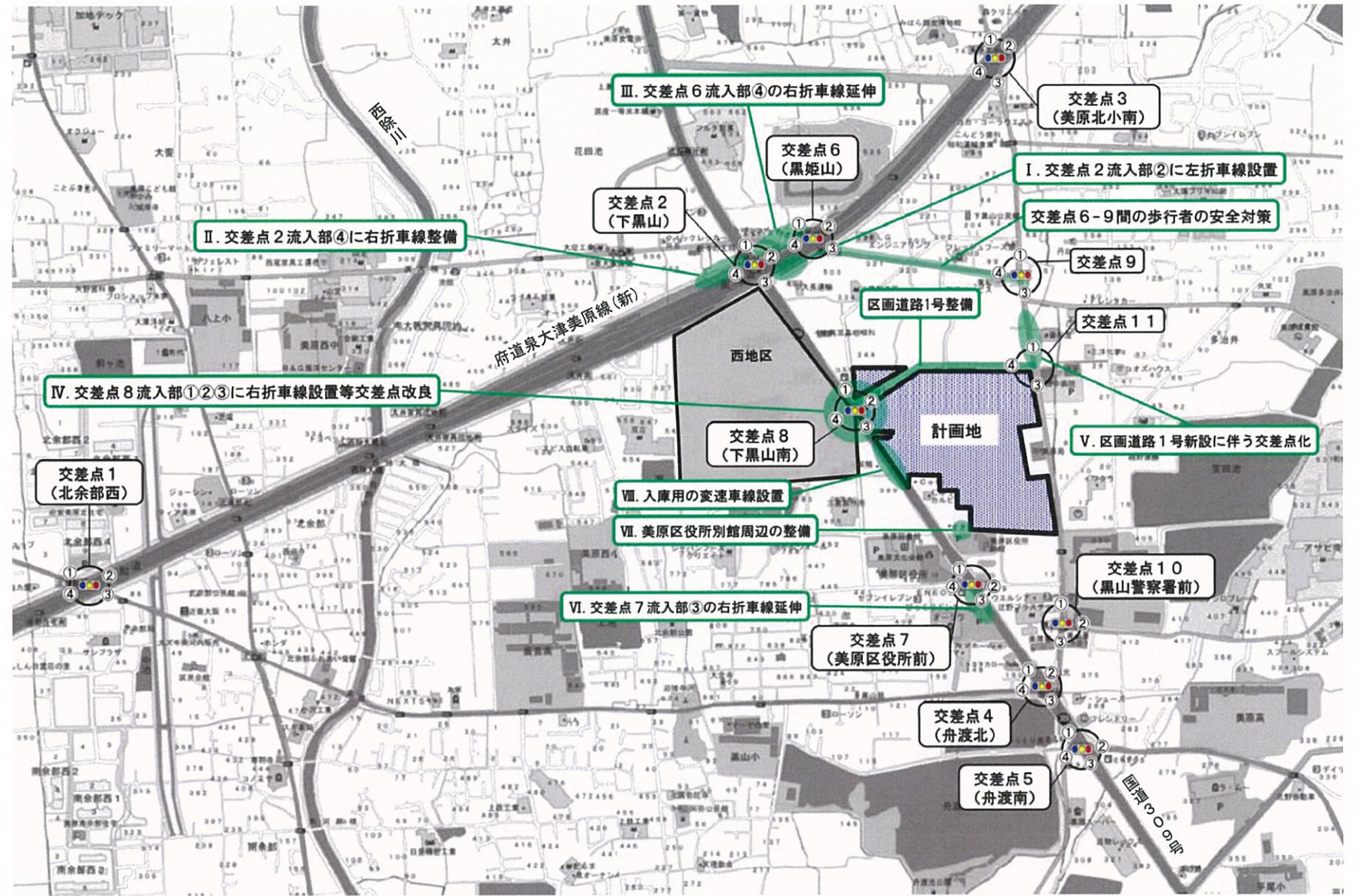
(1) 道路・交差点の改良

- I：交差点2流入部②に左折車線設置
- II：交差点2流入部④に右折車線整備
- III：交差点6流入部④の右折車線延伸
- IV：交差点8流入部①②③に右折車線設置等交差点改良
- V：区画道路1号新設に伴う交差点化（交差点11）
- VI：交差点7流入部③の右折車線延伸
- VII：美原区役所別館周辺の整備
- VIII：入庫車用の変速車線設置

(2) その他の改良

- ①交差点6 - 9間の歩行者への安全対策の検討（グリーンベルトの設置等）
- ②各交差点の信号現示の調整・変更については関係機関と協議

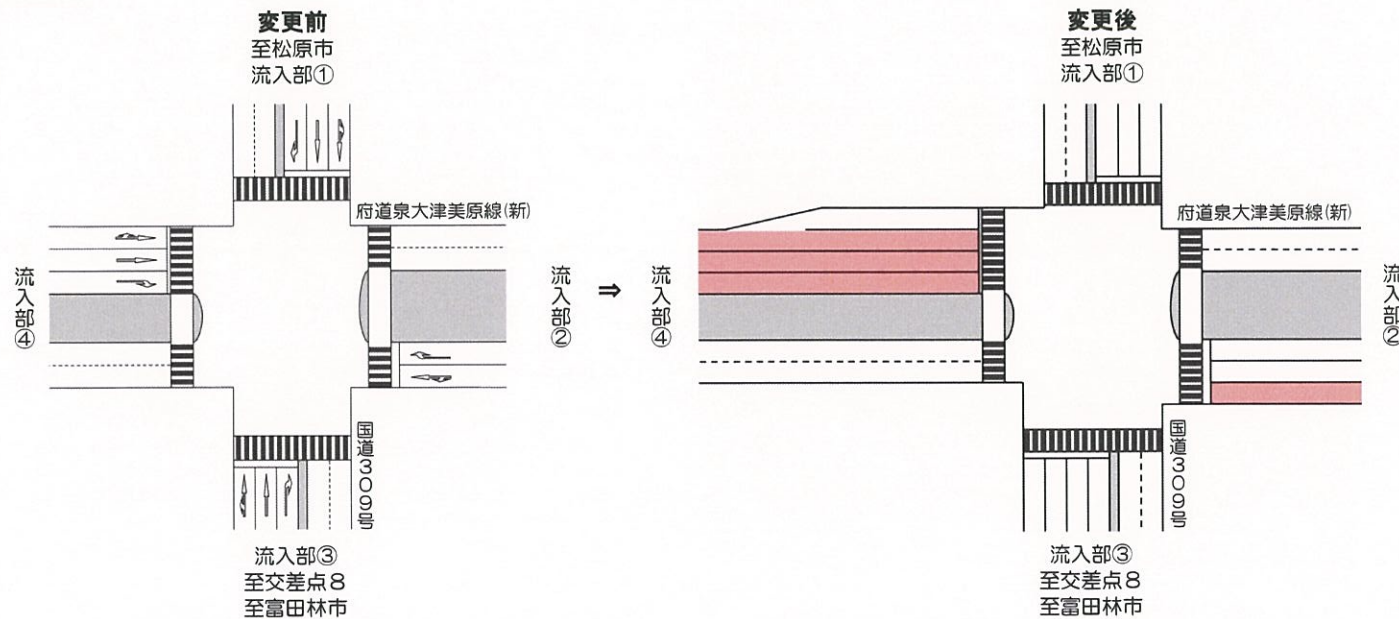
※今後の協議等により変更になる可能性がある。



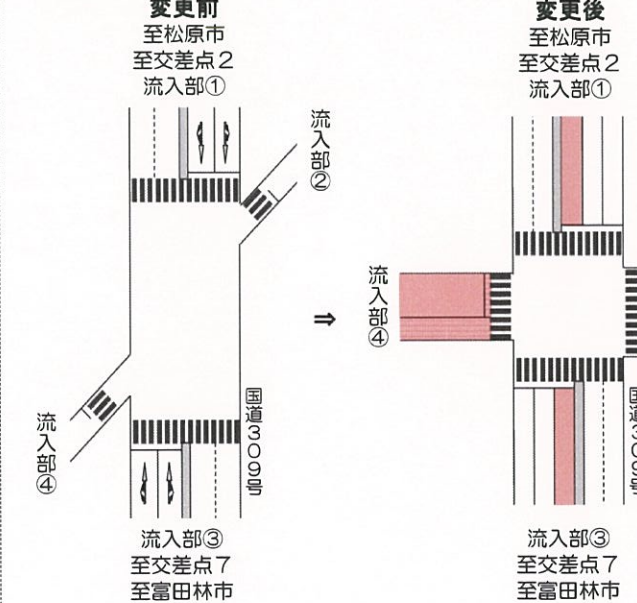
交通対策案説明図

(3) 改良イメージ図 ※主な交差点における改良イメージ図です。車線構成などはイメージです。詳細については今後の協議等により変更になる可能性があります。

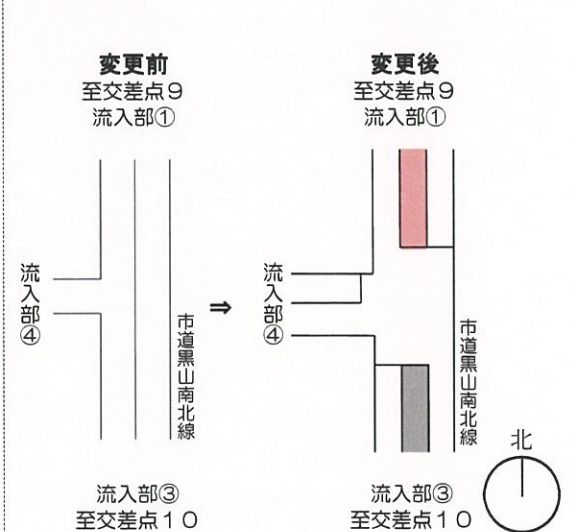
交差点2



交差点8



交差点11



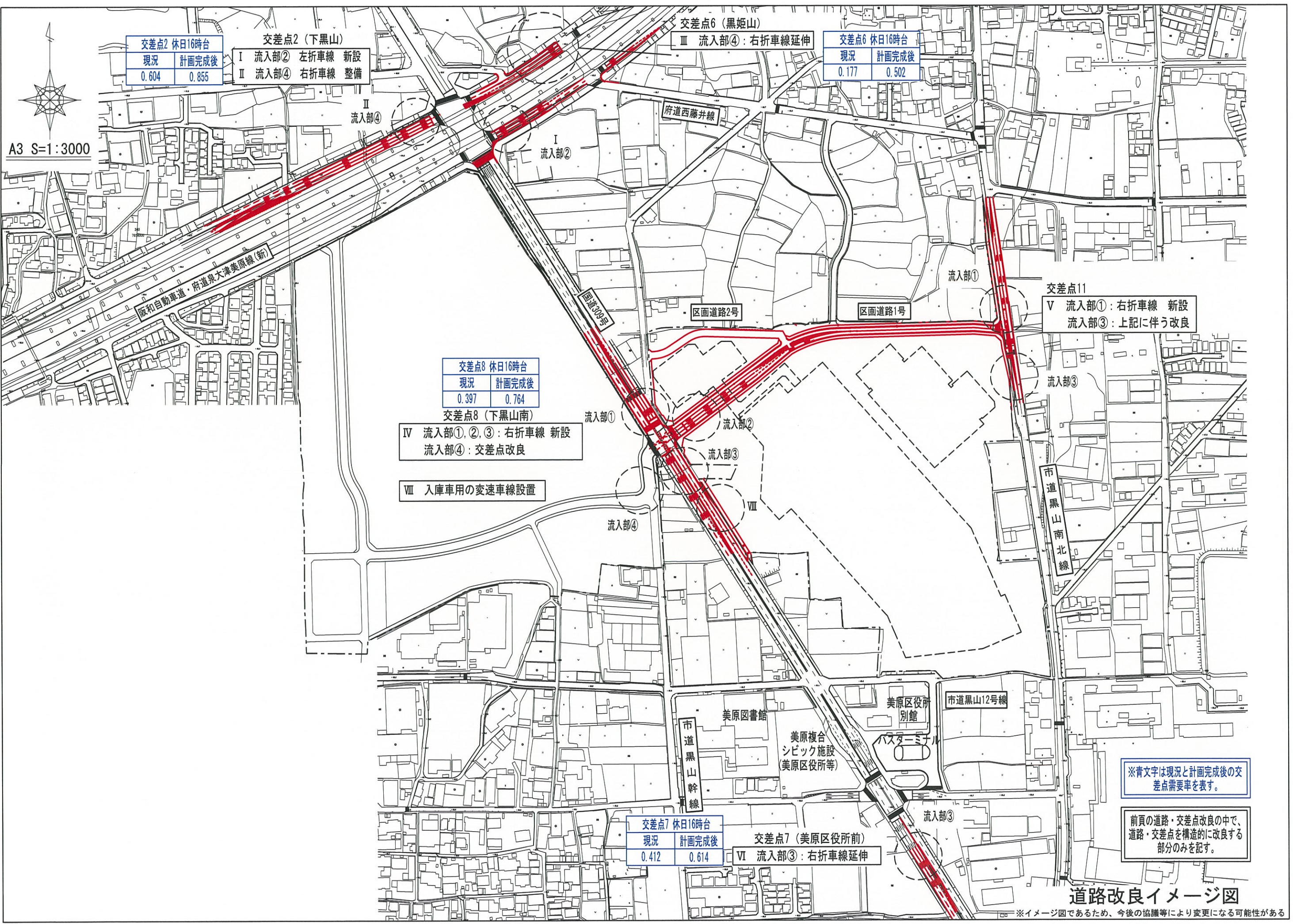
(4) 計画完成後の交差点への影響評価

本計画の交通処理計画の検討にあたっては、地区外の主な交差点について改良を行うことで、下表のように交差点需要率が0.9を超えないことを確認した。(信号に関する調整については今後協議が必要である)
ただし、交差点需要率が0.9を下回ったものの、一部で余裕の少ない値があることから、引き続き交通管理者や道路管理者と協議を重ねていくと同時に、公共交通の利用促進など自動車利用を削減するような取り組みも行う。

周辺交差点の評価一覧表

交差点名		需要率						備考(対策内容等)
		休日			平日			
		10時台	16時台	17時台	10時台	14時台	17時台	
交差点1 (北余部西)	現況	0.475	0.517	0.486	0.495	0.532	0.627	改良なし。
	計画完成後	0.576	0.636	0.636	0.566	0.634	0.741	
交差点2 (下黒山)	現況	0.558	0.604	0.550	0.675	0.637	0.659	流入部②において左折車線設置、流入部④において右折車線整備。
	計画完成後	0.747	0.855	0.798	0.775	0.765	0.795	
交差点3 (美原北小南)	現況	0.389	0.434	0.423	0.485	0.581	0.605	改良なし。
	計画完成後	0.530	0.661	0.675	0.574	0.698	0.702	
交差点4 (舟渡北)	現況	0.585	0.611	0.518	0.616	0.613	0.671	改良なし。
	計画完成後	0.779	0.785	0.678	0.762	0.739	0.798	
交差点5 (舟渡南)	現況	0.467	0.544	0.478	0.523	0.519	0.596	改良なし。
	計画完成後	0.632	0.667	0.612	0.590	0.608	0.639	
交差点6 (黒姫山)	現況	0.160	0.177	0.176	0.235	0.238	0.261	流入部④において右折車線延伸。休日において、発生交通量が最も多くなる時間帯は15時台であるが、交差点需要率が0.9を超えないことは確認済みである。
	計画完成後	0.470	0.502	0.459	0.426	0.403	0.420	
交差点7 (美原区役所前)	現況	0.379	0.412	0.373	0.425	0.414	0.493	流入部③において右折車線延伸。
	計画完成後	0.601	0.614	0.553	0.573	0.512	0.589	
交差点8 (下黒山南)	現況(※)	0.388	0.397	0.344	0.413	0.420	0.437	流入部①②③において右折車線設置等交差点改良
	計画完成後	0.713	0.764	0.698	0.640	0.640	0.642	
交差点9	現況	0.195	0.226	0.212	0.247	0.227	0.310	改良なし。
	計画完成後	0.301	0.601	0.621	0.335	0.389	0.480	
交差点10 (黒山警察署前)	現況	0.255	0.311	0.307	0.302	0.298	0.357	改良なし。
	計画完成後	0.343	0.397	0.392	0.387	0.381	0.441	
交差点11	現況(※)	0.165	0.196	0.189	0.195	0.197	0.209	区画道路1号新設に伴う交差点化。(需要率については信号処理した場合を仮定)
	計画完成後	0.231	0.521	0.522	0.258	0.326	0.341	

※：26ページの改良イメージ図における交差点形状を現況として検討している。



交差点2 休日16時台

現況	計画完成後
0.604	0.855

交差点2 (下黒山)
 I 流入部② 左折車線 新設
 II 流入部④ 右折車線 整備

交差点6 休日16時台

現況	計画完成後
0.177	0.502

交差点6 (黒姫山)
 III 流入部④: 右折車線延伸

交差点8 休日16時台

現況	計画完成後
0.397	0.764

交差点8 (下黒山南)
 IV 流入部①, ②, ③: 右折車線 新設
 流入部④: 交差点改良

VIII 入庫車用の変速車線設置

交差点7 休日16時台

現況	計画完成後
0.412	0.614

交差点7 (美原区役所前)
 VI 流入部③: 右折車線延伸

交差点11
 V 流入部①: 右折車線 新設
 流入部③: 上記に伴う改良

※青文字は現況と計画完成後の交差点需要率を表す。

前頁の道路・交差点改良の中で、道路・交差点を構造的に改良する部分のみを記す。

道路改良イメージ図

※イメージ図であるため、今後の協議等により変更になる可能性がある

II-7 来店帰宅車両用の施設出入口設置計画

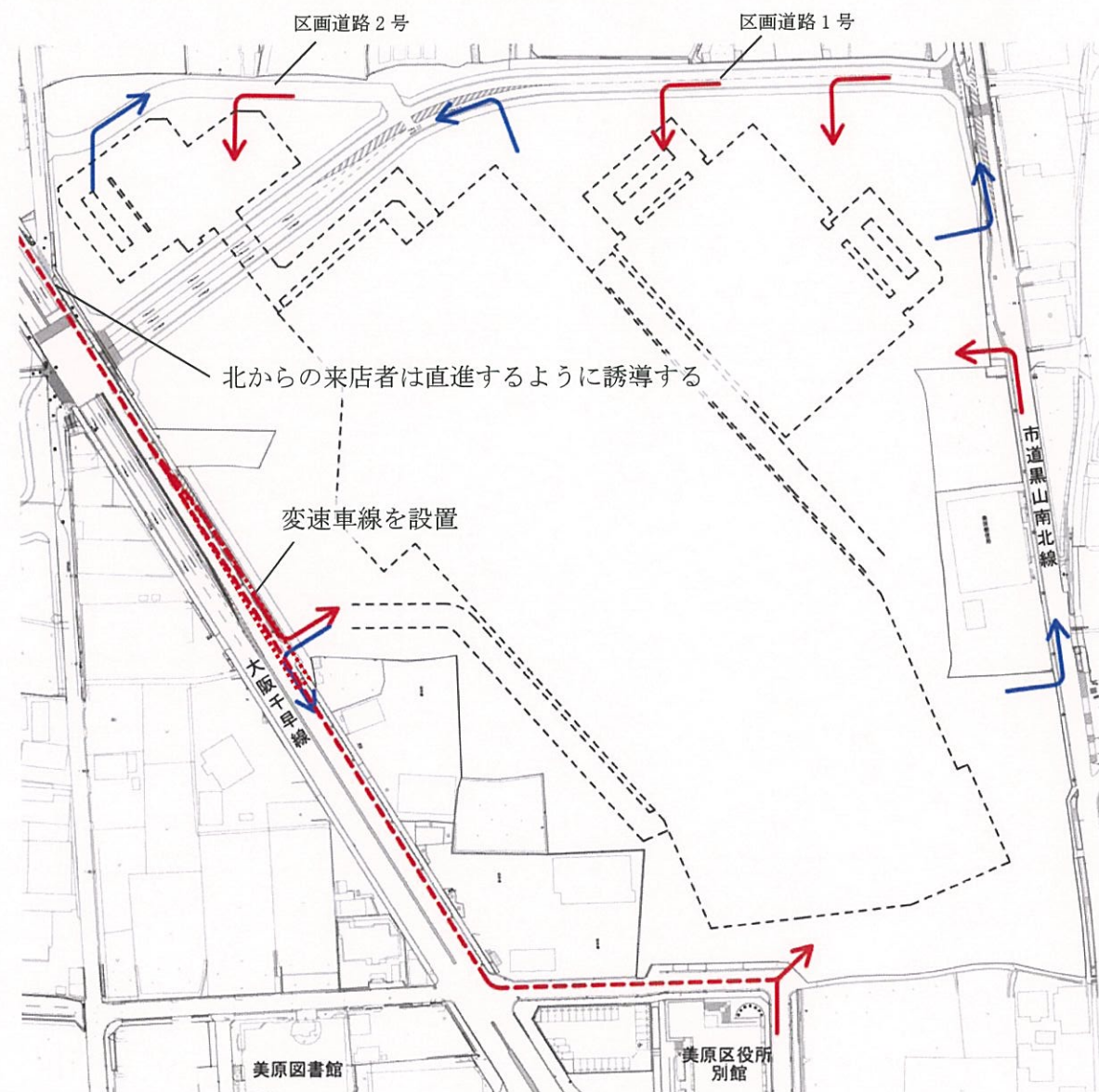
施設の出入口については、国道 309 号、区画道路 1 号、区画道路 2 号、市道黒山南北線、地区南側に設け、下記の対策を行う。

○国道 309 号への出入口に対する対策

国道 309 号は幹線道路であるため、国道 309 号北側からの来店者が入庫する地区西側の出入口については、地区施設として変速車線を設けるとともに、適切な誘導を行うことで国道 309 号の本線に入庫車が溢れないような対策を行う。

○来店帰宅車両の円滑な運用を行うための対策

公道に対し複数の出入口を設け、それらを立体連絡通路を含めた地区内の通路で接続することにより、来店帰宅車両を分散でき、特定の交差点や出入口への交通集中を緩和する。また、特定の出入口が混雑した際に、他の出入口への分散誘導が可能となる。



出入口配置イメージ図

○スムーズな出入のための出入口の配置計画

スムーズな車の出入のため、原則として左折による入・退場と、動線が交錯しないような施設内交通計画及び出入口の配置とする。また、周辺道路の混雑状況を見て適時適切な出入口の開閉を行い、円滑な入・退場の処理を行う。

なお、来店客が円滑に入・退場できるよう、ホームページやチラシ配布などで適切な経路での来店・退店を呼びかけ、合わせて誘導看板、誘導員を適宜、配置する。

○出入口の運用と市道黒山南北線への配慮

複数の出入口を設けることで、道路状況や通学時間帯等に応じ、出入口の開閉を臨機応変に行うことが可能となる。

なお、市道黒山南北線については、地区東側の住民の利用による通行が見込まれるが、平日の来店帰宅に伴う自動車交通量が比較的少ない時間帯や、美原中学校の通学路であることから、生徒の安全性を確保するために下校時間帯等においては、市道黒山南北線を極力使用しない交通誘導計画を検討する。また、周辺の道路環境や通学路に鑑みた交通誘導を実施する等、安全に配慮した施設運営を進める。



時間帯により出入口を閉鎖している事例（ららぽーと富士見の事例）

※周辺交通や生活環境に配慮して、状況や時間帯によってカラーコーンや誘導員などで本来の出口を閉鎖している。

○誘導・案内看板や誘導員の配置

適切な経路での入庫・出庫を誘導するために、地区外の幹線道路沿いの民地等に誘導・案内看板などを設置し、出入口や主要交差点などに適宜誘導員を配置し、来店帰宅車両を適切に誘導する。



誘導員による誘導事例
（ららぽーと富士見の事例）



誘導看板による誘導事例
（ららぽーと富士見の事例）

II-8 歩行者及び自転車の商圈と来店帰宅交通量

商圈については、計画地より歩行者は半径 1km圏、自転車は半径 2km 圏と設定し、既存店・競合店の存在は方面比率には大きな影響を与えないと想定する。経路別の世帯数より方面比率及び方面別の歩行者及び自転車の交通量を設定する。

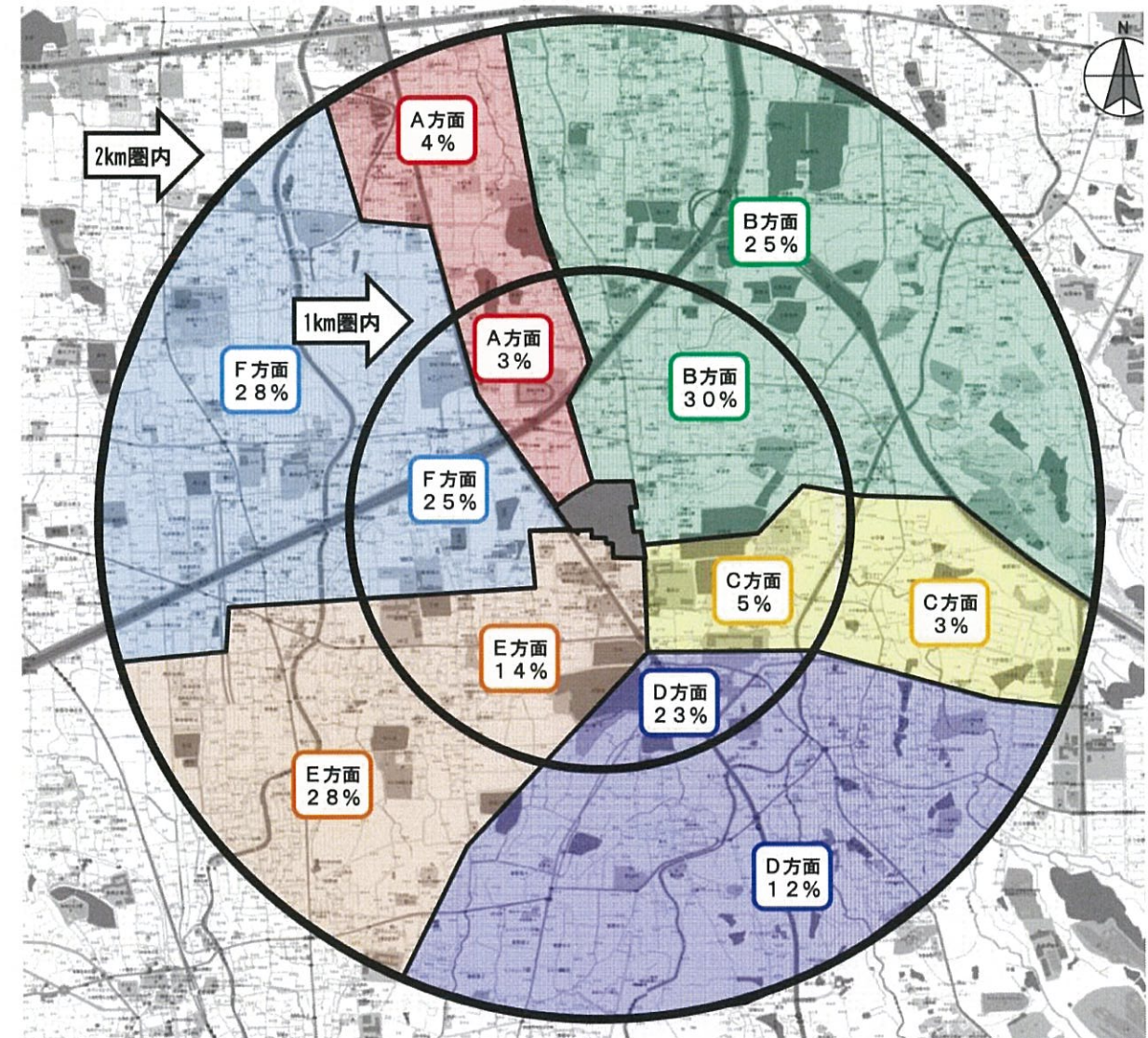
また、本計画のピーク時における来店歩行者および自転車の経路図は次頁のとおりである。

歩行者交通量 経路別方面比率設定表

方面	方面比 (%)	休日		平日	
		日来店交通量 (台/日)	ピーク時交通量 (台/時)	日来店交通量 (台/日)	ピーク時交通量 (台/時)
A	3	84	10	36	5
B	30	843	106	363	46
C	5	141	18	61	8
D	23	646	81	278	35
E	14	394	49	169	21
F	25	703	88	302	38
計	100	2,811	352	1,209	151

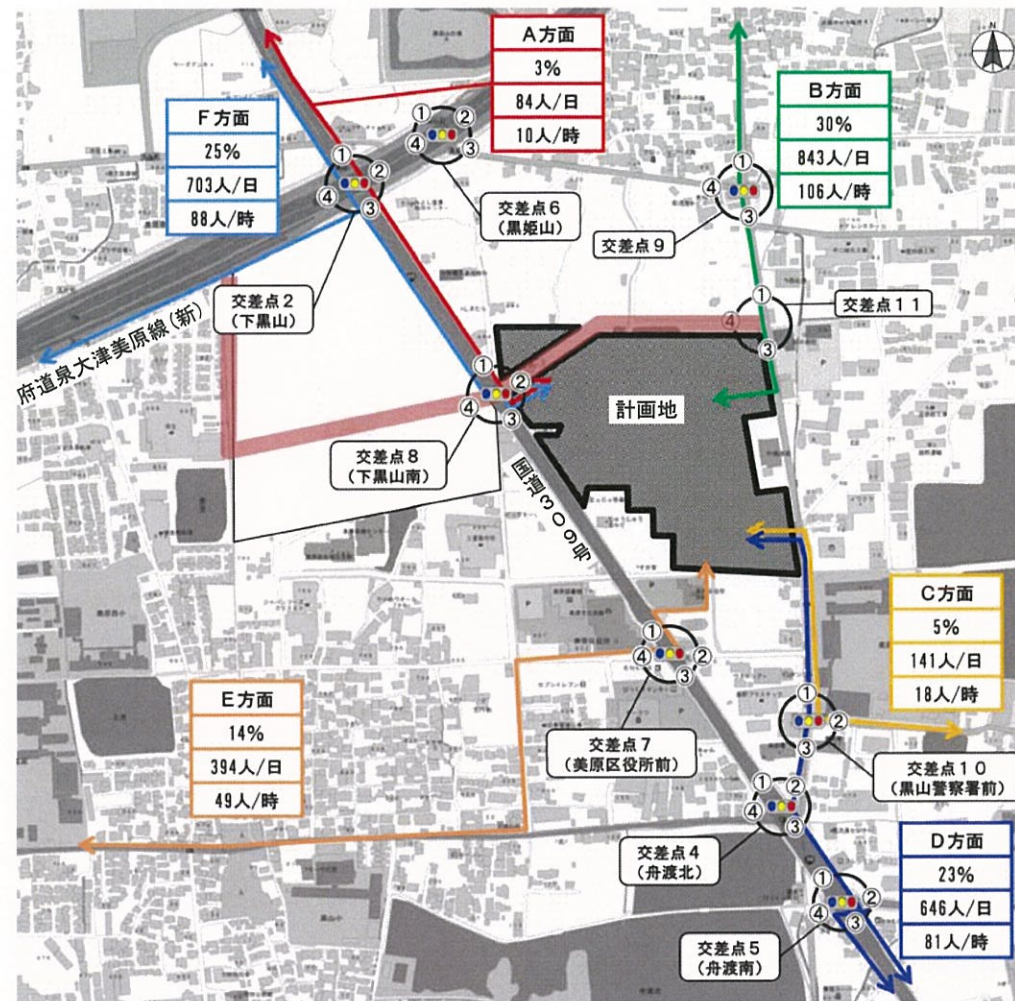
自転車交通量 経路別方面比率設定表

方面	方面比 (%)	休日		平日	
		日来店交通量 (台/日)	ピーク時交通量 (台/時)	日来店交通量 (台/日)	ピーク時交通量 (台/時)
A	4	89	11	39	5
B	25	559	70	240	30
C	3	67	8	29	3
D	12	268	34	115	14
E	28	626	78	269	34
F	28	626	78	269	34
計	100	2,235	279	961	120

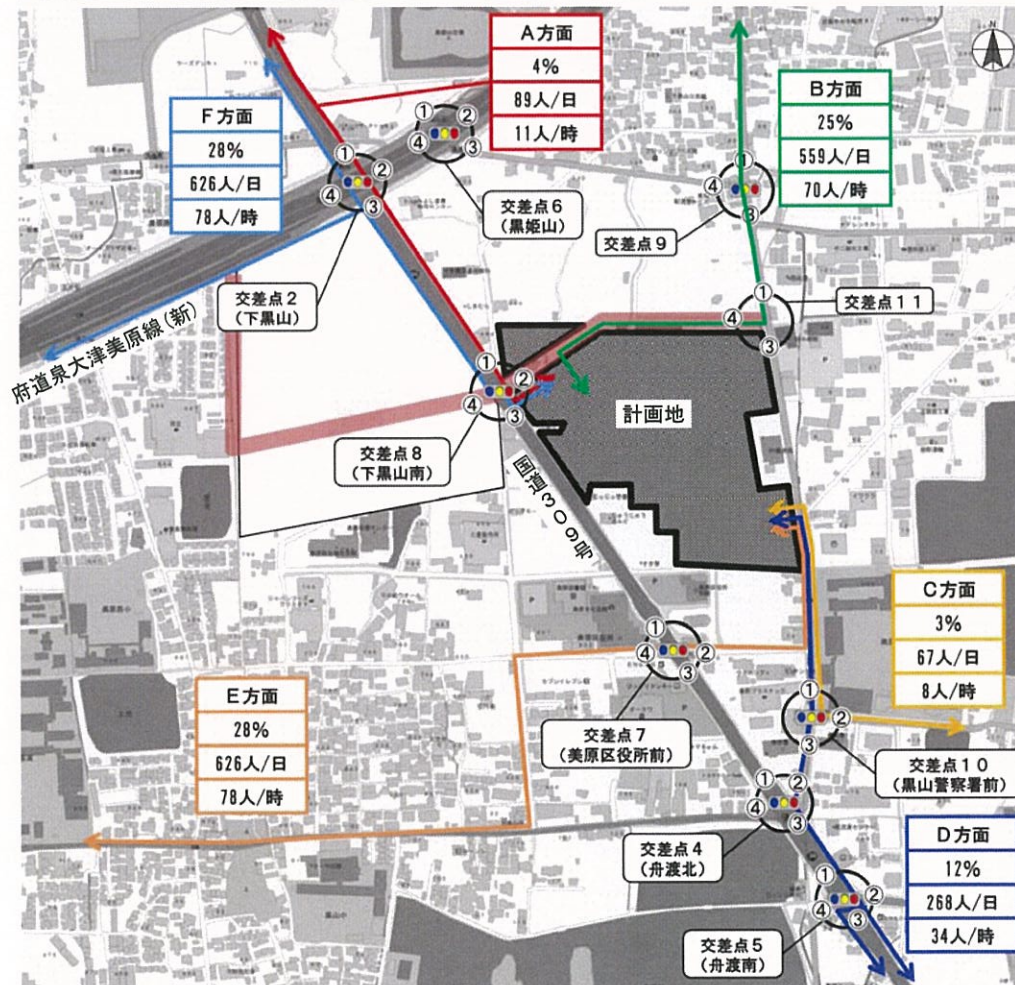


経路別方面比率設定図 (平日・休日 歩行者・自転車)

①歩行者



②自転車



II-9 駐輪場の設置計画

必要な駐輪台数を使用しやすい位置に整備する。