

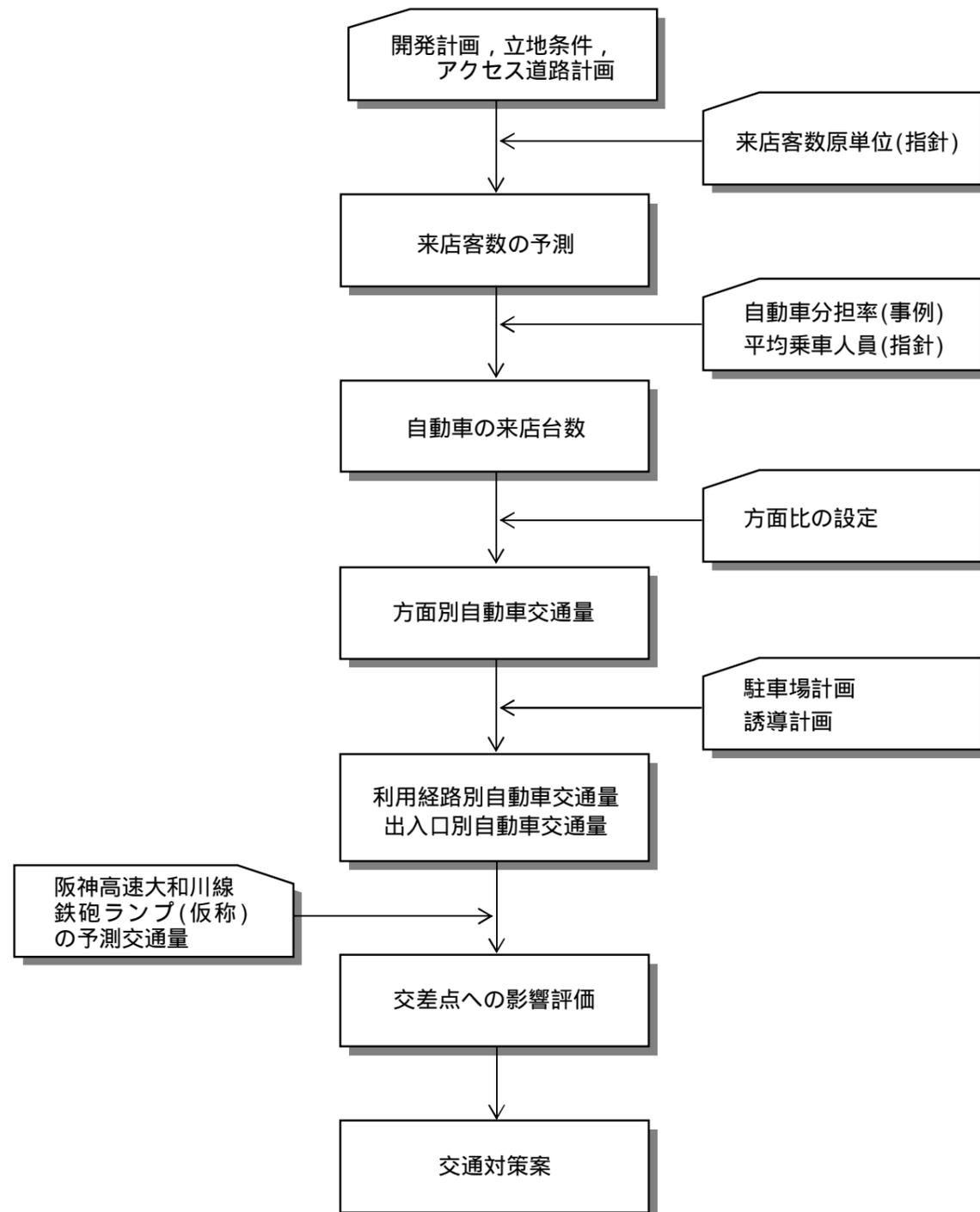
1 - 2 将来交通量の予測

(1) 予測方法と前提条件

鉄砲町への来店交通量の予測は、下図に示すフローにより行った。

基本的なフロー及び来店客数原単位等の指標は、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」(以下、大店立地法指針)による。

図．交通影響の評価と対策の検討フロー



(2) 来店交通量の予測

計画施設への日来店交通量は、休日で 10,032 台/日が見込まれる。またピーク時交通量は 1,144 台/時が見込まれる。

表．来店交通量の予測結果

	休日	平日
来店交通量(台/日)	10,032	5,417
ピーク時来店交通量(台/時)	1,144	607

表．来店交通量の算出

事項等		各事項算出のための計算式等の根拠	
用途地域	商業地区	地区計画により位置づけ予定	
S : 店舗面積(千㎡)	38		
s : 付属施設面積(千㎡)	7.6	付属施設面積割合20.0%	
休日	A : 店舗面積当たり日来店客数原単位(人/千㎡)	1,100	指針: 人口40万人以上、店舗面積20千㎡以上
	日来店客数(人/日)	41,800	$S \times A$
	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 \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)	10,032	日自動車利用来店台数 \div D
	B : ピーク率	11.4%	既存店舗事例
	ピーク時来店自動車台数(台/時)	1,144	日来店台数 \times B
	E : 平均駐車時間係数	1.75	指針: 店舗面積20千㎡以上
必要駐車台数	2,002	ピーク時来店自動車台数 \times E	

< 平日交通量 >

平日の来店交通量は、イオンモール堺北花田において実施された来店客調査による平休比(平日/休日=0.54)より、休日の10,032台/日に平休比を乗じた5,417台/日とした。

なお、京阪神圏のイオン系モール型店舗の平休比は下表のとおりで、堺北花田の平休比は高い値であり、この平休比による平日交通量予測値は安全側と言える。

店舗名	平休比
イオンモール堺北花田	0.54
イオンモール大日	0.54
イオンモール鶴見緑地	0.52
イオンモール伊丹	0.45
イオンモール五条	0.46
イオンモール KYOTO	0.43

* 各店舗で実施の来店客調査結果による

交通量算出のための各事項の根拠

【店舗面積当たり日来店客数原単位】・・・指針値を適用

A：店舗面積当たり日来客数原単位		
	商業地区	その他地区
人口 40 万人以上	1,500 - 20S (S < 20)	1,400 - 40S (S < 10)
	1,100 (S 20)	1,000 (S 10)
人口 40 万人未満	1,100 - 30S (S < 5)	
	950 (S 5)	

注) Sは店舗面積(千㎡)

(単位:人/千㎡)

出典: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
(平成19年2月1日 経済産業省)

【自動車分担率】・・・指針値は採用せず既存店事例をもとに設定

21% (指針値) ⇨ 60% (設定値)

<指針値>

C：自動車分担率		
	商業地区	その他地区
人口 100 万人以上	7.5 + 0.045L (L < 500)	50
	30 (L 500)	
人口 40 万人以上 100 万人未満	12.5 + 0.055L (L < 500)	65
	40 (L 500)	
人口 10 万人以上 40 万人未満	37.5 + 0.075L (L < 300)	70
	60 (L 300)	
人口 10 万人未満	40 + 0.1L (L < 300)	80
	70 (L 300)	

注) Lは駅からの距離(m)

(単位:%)

出典: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
(平成19年2月1日 経済産業省)

【平均乗車人員】・・・指針値を適用

D：平均乗車人員	
店舗面積	乗車人員
10,000 ㎡未満	2.0
10,000 ㎡以上 20,000 ㎡未満	1.5 + 0.05S
20,000 ㎡以上	2.5

注) Sは店舗面積(千㎡)

(単位:人/台)

出典: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
(平成19年2月1日 経済産業省)

【ピーク率】・・・指針値は採用せず既存店事例をもとに設定

<指針値>

B：ピーク率(休日) 14.4% ⇨ 11.4% (設定値)

出典: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
(平成19年2月1日 経済産業省)

<参考> 既存類似店のピーク率適用について

必要駐車台数やピーク時交通量の算定に用いるピーク率は、以下の3つの理由から、既存類似店(イオンモール堺北花田)の実績値を用いた。

イオンSCの営業時間特性 イオンSCの複合施設という性格 イオンSCのピーク率実績

イオンSCの営業時間からみた合理的理由

イオンSCの営業時間は、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針(以下、指針と略す)」で想定されている大規模小売店舗の営業時間と比較して長いと考えられる。

イオンSCの複合施設という性格からみた合理的理由

イオンSCは、2核1モールによる複合施設が基本となっている。具体には、GMS並びに大型専門店を核店舗とするとともに、各種専門店や飲食店がモール沿いに集積立地する形態となっている。

このように施設が複合化すると、お客様の来店目的も多様化するとともに、お客様の多様なライフスタイルにあわせて自由に来店されることが考えられるため、来店行動が分散することになると考えられる。具体には、食品スーパーという単一目的の施設であれば、食事の時間帯前に来店が集中すると思われるが、施設が複合化することにより、来店時間帯が分散する傾向にある。

従って、(仮称)イオン堺鉄砲町SCのピーク率は、指針値ではなく、このような複合施設で構成されるイオンSCの既存店実績を使用することが適切であると考えた。

イオンSCのピーク率実績からみた合理的理由

指針に示されているとおり、指針値以外の値を採用する場合は、既存類似店のデータ等を根拠を明確に示して他の方法で算出することができる。また、既存類似店の類似性を判断する上では、立地する地域の実績及び店舗の特性を加味し、総合的に勘案することが望ましいとされている。

一方、イオンSCの既存店におけるピーク率は、概ね9~11%台の範囲に推移しており、立地する地域の実情や店舗の特性の影響は小さいことが伺える。

このため、今回のピーク率の設定にあたっては、指針の考え方とイオンSCの傾向を総合的な観点から検討を行った結果、既存店のピーク率実績の中から高い値、具体にはイオンモール堺北花田の11.4%を採用することが適切であると考えた。

注)・SCとはショッピングセンターの略称

・GMSとは総合スーパー(ゼネラルマーチャングイズストア)の略称

店舗名	立地法指針	(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	名古屋市港区品川町2-1-6
店舗面積		38,000㎡	55,000㎡	52,024㎡	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 名古屋臨海高速鉄道あおなみ線 荒子川公園駅
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)
ピーク率	14.4%	11.4%	11.4%	9.5%	11.4%
自動車分担率	21.0%	60.0%	57.0%	45.7%	83.0%
平均乗車人員	2.5人/台	2.5人/台		2.8人/台	2.8人/台

(3) 方面別交通量の予測

自動車アクセス圏を設定し、以下に示す4方向からの来店があるものとして、圏域人口により方面別交通量を算出した。

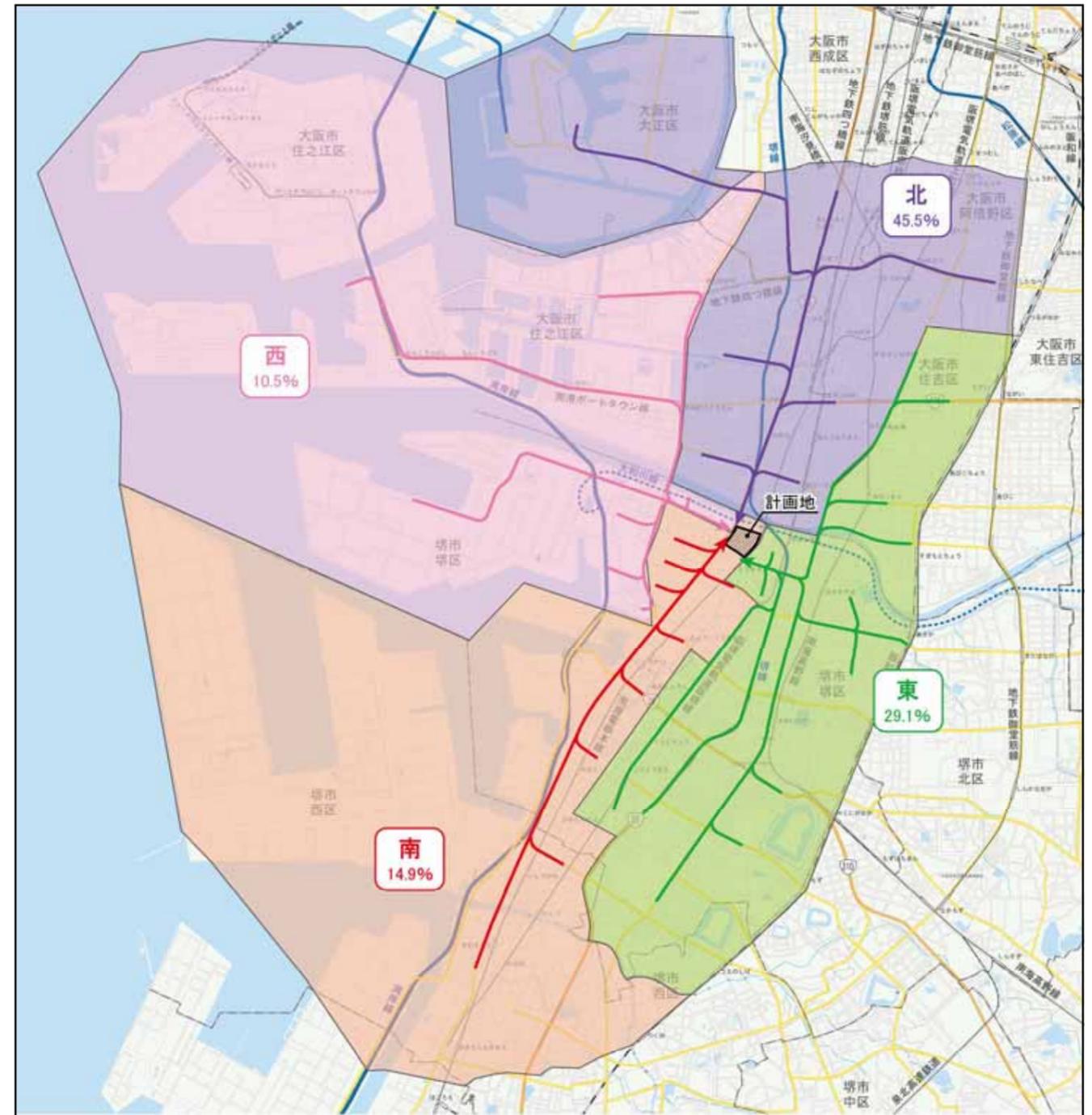
計画施設のアクセス道路を方面別に設定し、各路線が分担する来店交通量の比(方面比)は、自動車アクセス圏人口の比により設定した。

なお、自動車アクセス圏は、自動車による所要時間15分圏域を基本に、道路・地形条件や競合他店舗との関係により設定したものである。

表・方面比と方面別交通量

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)	ピーク時 来店交通量 (台/時)	日来店交通量 (台/日)	ピーク時 来店交通量 (台/時)
北	国道26号(北)	45.5%	4,565	521	2,465	276
西	築港南島線	10.5%	1,053	120	569	64
南	国道26号(南)	14.9%	1,495	170	807	90
東	市道 三宝高須線	29.1%	2,919	333	1,576	177
計		100.0%	10,032	1,144	5,417	607

図・方面比設定図



(4) 来退店車両の経路(誘導計画)

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

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想定した。

(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た。

(主)大阪和泉泉南線(北側)から南側市道〔東エリア〕

大阪市住吉区域の大阪和泉泉南線より東側からは、大阪和泉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た。

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と想定した。

(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。

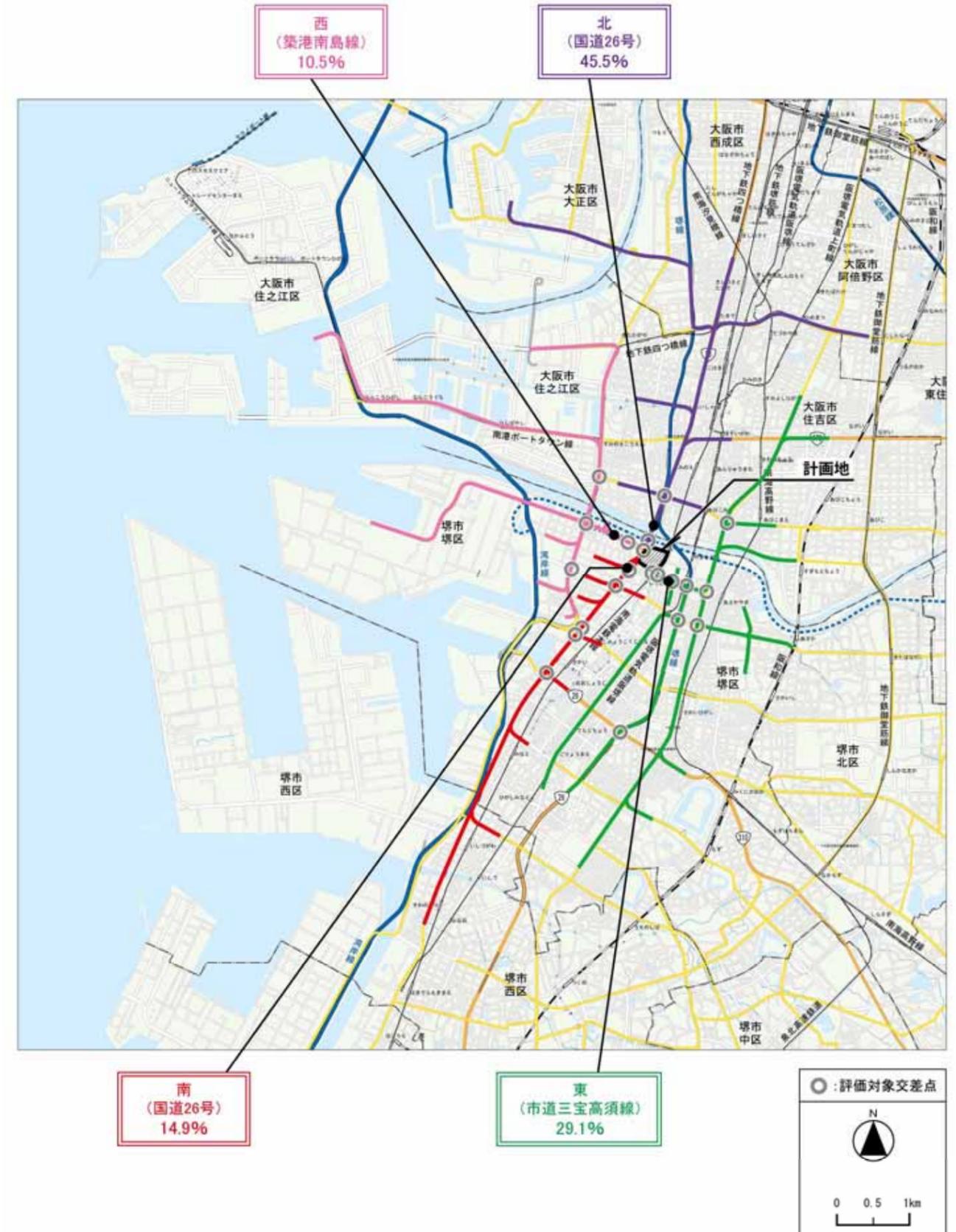
国道26号(南側)〔南エリア〕

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た。

(主)大阪和泉泉南線(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た。

図・広域誘導計画



(5) 施設周辺の動線計画

出入口の設置計画

施設への出入口は、国道 26 号に 3 箇所と南側の市道に 2 箇所の設置を計画している。
 うち 2 箇所については、既設信号交差点への接続により、信号処理による入場・退場を可能とする計画としている。

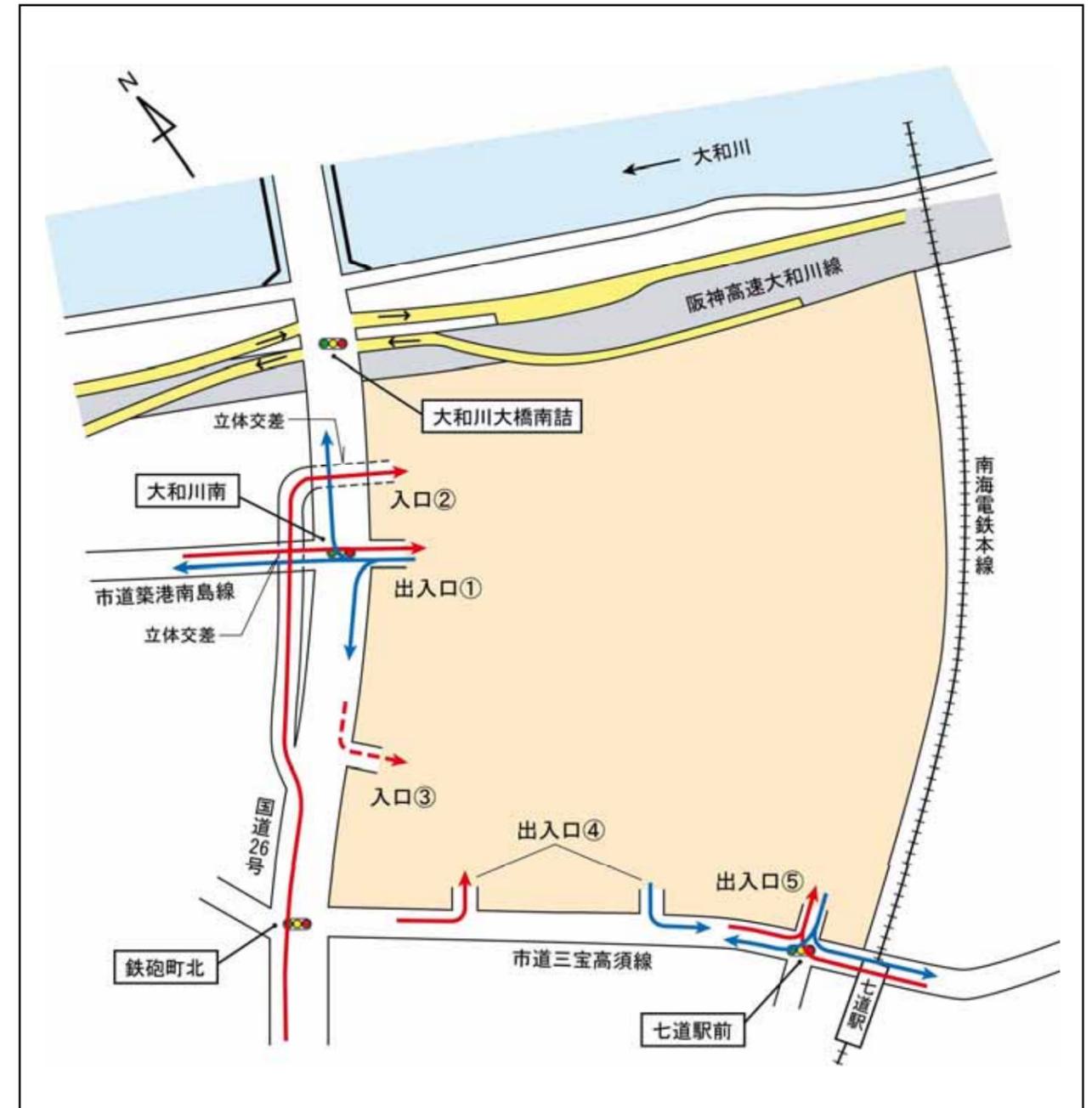
国道 26 号に 3 箇所の出入口を設置

- ・既設信号交差点（大和川南交差点）への接続を計画（図中 出入口 ①）
- ・出入口 ① の北側に南方面からの右折入場を回避し左折入場とするための国道 26 号を立体交差する入口を計画（図中 入口 ②）
- ・敷地の南西側に 1 箇所の入口を計画（左折 IN のみ）（図中 入口 ③）

南側の市道三宝高須線に 2 箇所の出入口を設置

- ・敷地の南西側に 1 箇所の出入口を計画（左折 IN・OUT のみ）（図中 出入口 ④）
- ・既設信号交差点（七道駅前交差点）への接続を計画（左折 IN(西より)、右折 IN(東より)、OUT は信号により右折・左折）（図中 出入口 ⑤）

図．出入口設置位置イメージ図



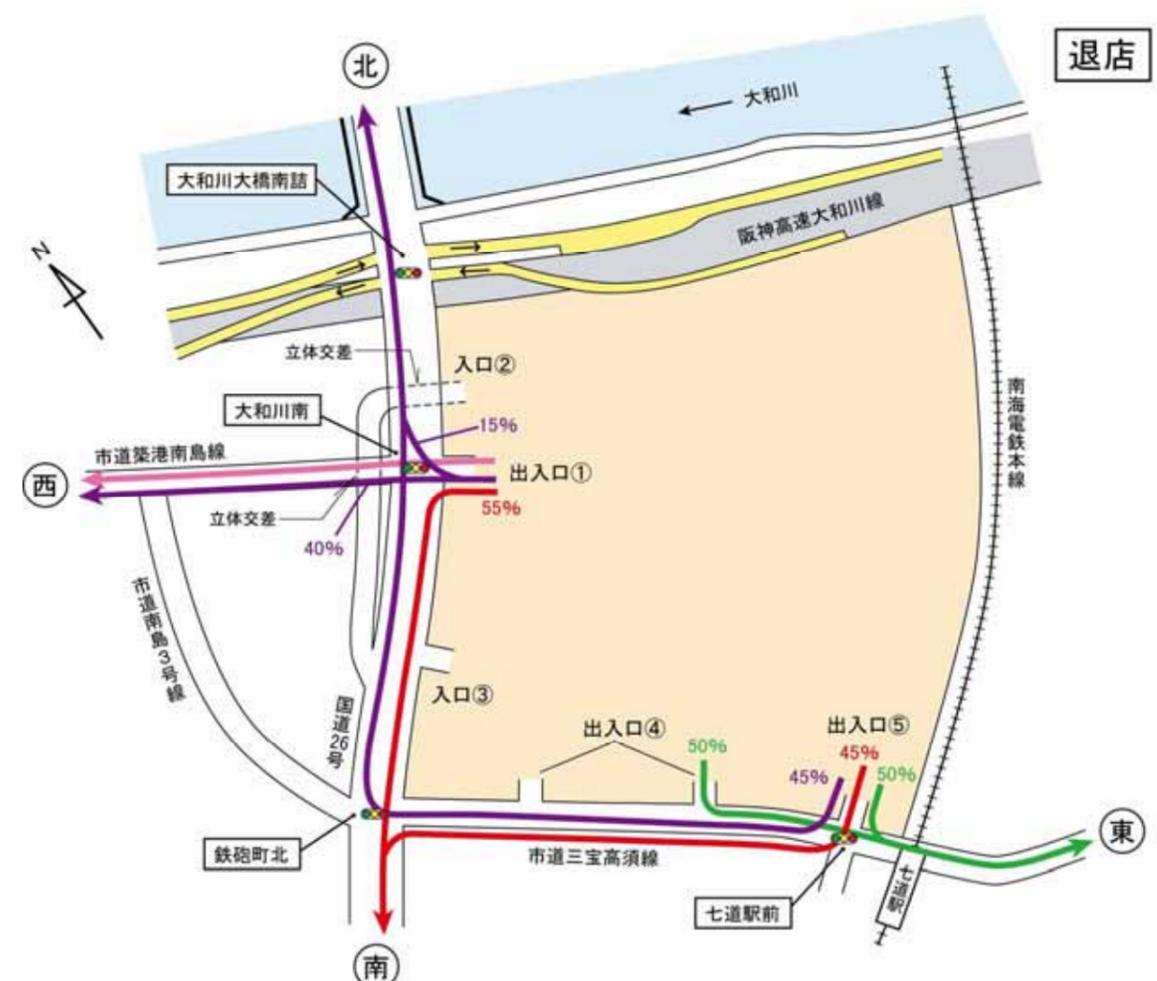
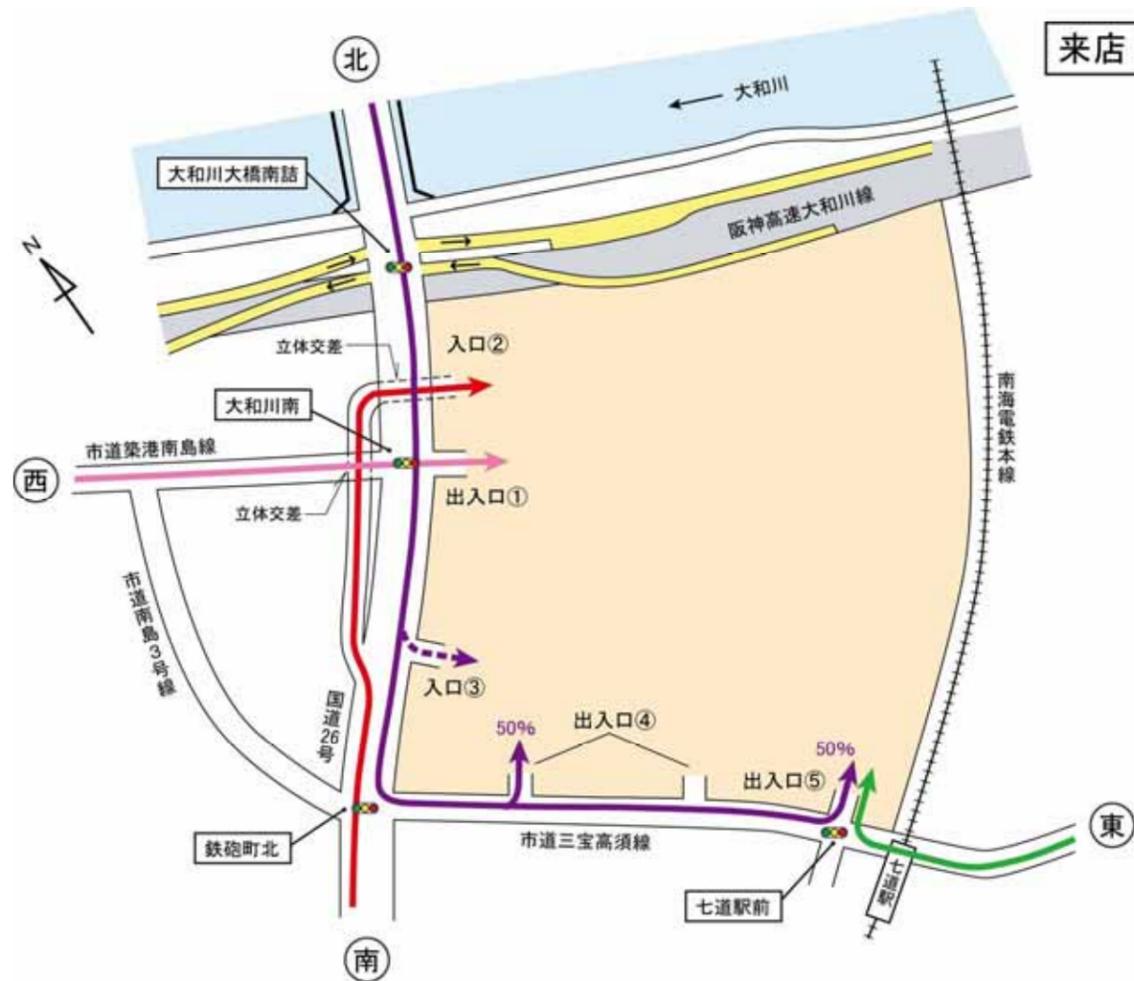
敷地周辺の誘導計画

来場車両が最も多い北方面（国道 26 号北）については、市道三宝高須線の 2 箇所への入場を誘導し、これらの入口に滞留が生じた場合、入口 からの入場を誘導する。

大和川南交差点では、阪神高速大和川線鉄砲ランプ(仮称)への滞留リスクを回避するため、国道 26 号北側からの車両はここで左折入場させないよう案内看板等による周知や、開業後及び阪神高速大和川線鉄砲ランプ(仮称)の供用後にかけて誘導員による左折入場の抑制を行う。

南方面（国道 26 号南）については、国道 26 号での右折を避け、立体交差入口に誘導する。

図．誘導ルート・動線計画



注) 図中の数字 (%) は、各方向別の交通量の出入口別の割合を表している。

(6) 開店後の交差点交通量

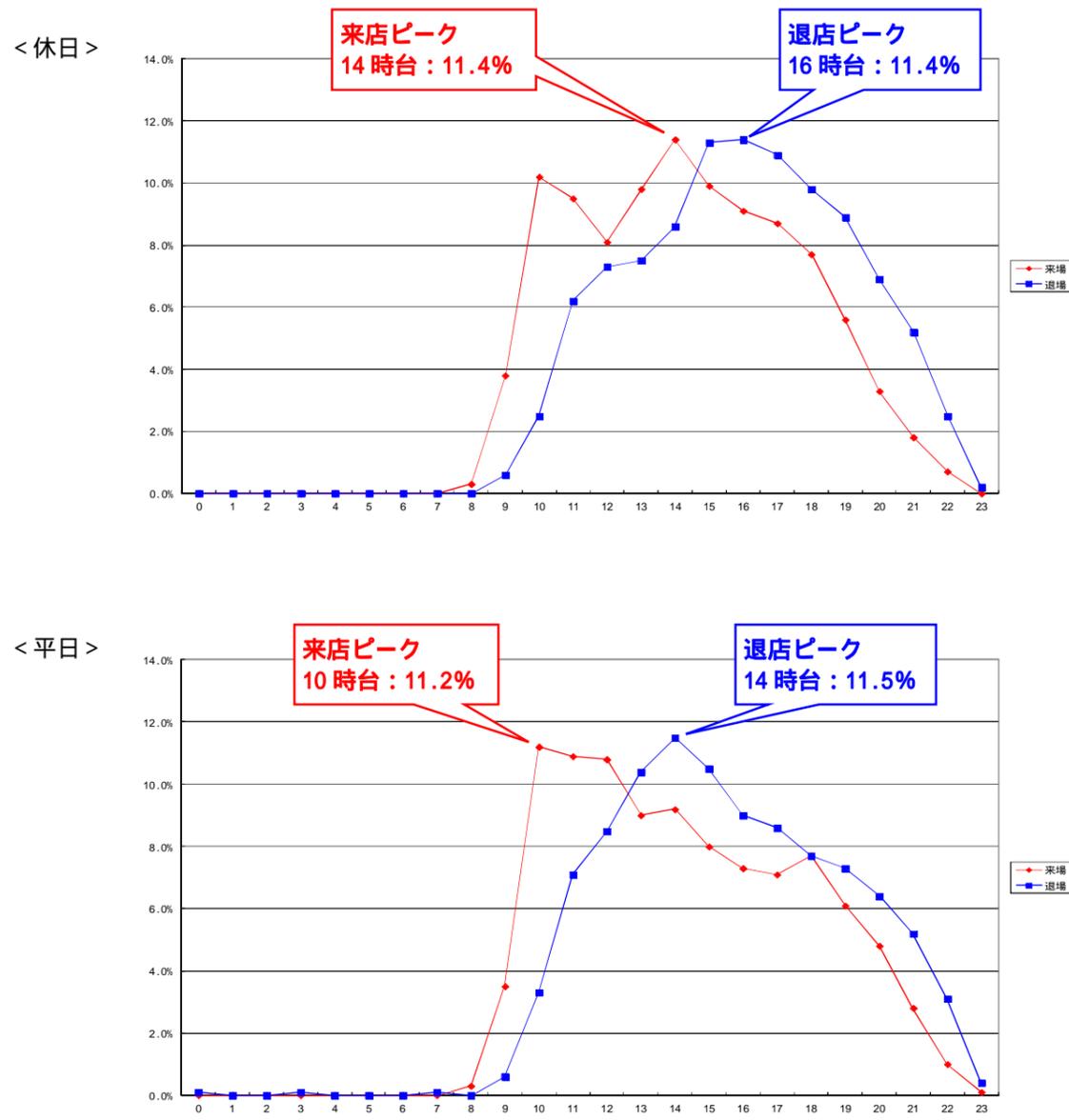
以上の交通量・利用経路により、計画地周辺交差点の開店後のピーク時交差点交通量を予測した。

検討対象交差点交通量

休日の現況時間帯別交差点交通量に大和川線鉄砲ランプ(仮称)の時間帯別交通量、来店・退店の時間帯別交通量を時間毎に加えて開店後の各交差点の時間帯別交通量を予測し、開店後の予測時間帯別交差点交通量が最も多くなる時間帯の交通量を対象に交差点処理能力を検討した。

なお、来退店交通量の時間帯分布は、下図の既存店事例を用いている。

図．来退店車両の時刻帯分布



* イオンモール堺北花田の2010年の実績による

大和川線鉄砲ランプ(仮称)交通量を加味した交通量予測

