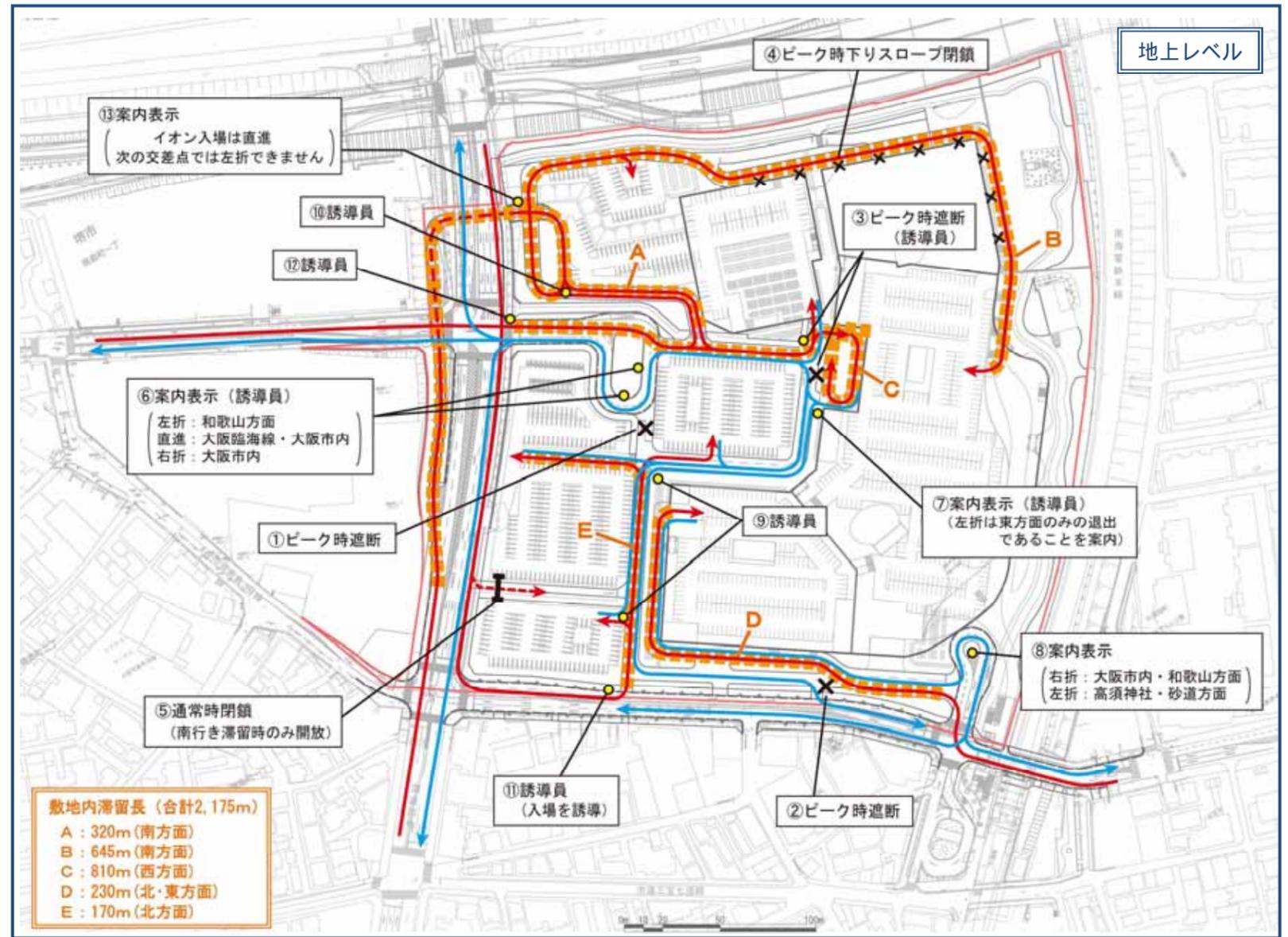


1 - 4 交通処理計画（対策）

（1）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、 阪神高速ランプへの影響抑制のための入り口運用（図中、 退出方向を案内する表示・誘導（図中、 車両集中箇所での交通整理（図中、 入場・退場の動線分離のための入場誘導（図中、 北側からの左折入場抑止のための誘導（図中、 北側からの左折入場抑止のための案内（図中、
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、 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、
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、
R F	—



< 運用計画による退出交通量の分散 >

	駐車台数（割合）
大和川南交差点 方向へ退出する ゾーン	1,226 台（54%） （平面・簡易立駐）
七道駅前交差点 方向へ退出する ゾーン	1,054 台（46%） （4F・5F・RF）
計	2,280 台（100%）



【休日ピーク時（16時台）における周辺交差点での滞留予測】

休日において、店舗立地後にピークとなる16時台における周辺交差点を先頭とした滞留は、いずれも交差点間隔内で収まる範囲と予測される。

周辺道路における滞留

滞留長
 = 信号1サイクルあたり赤時間到着台数 × 平均車頭間隔（大型12m、小型6m）
 （交差点到着交通量（台/時） - 信号が青の時に通過する交通量） ÷ 信号サイクル数

【休日入場ピーク時（14時台）における店内での滞留予測】

休日において、入場のピークとなる14時台（ピーク率11.4%）における駐車場のゲートを先頭とした滞留は、いずれも確保する滞留長内で収まる範囲と予測される。

敷地内での滞留

大店立地法指針による駐車待ちスペース算定式により
 ゲートを先頭とした滞留長を算定

駐車待ちスペース
 = (1分あたり来店台数 × 1.6 - 入口の1分あたり処理可能台数¹)
 × 平均車頭間隔²

1: 指針により7.5台/分 2: 指針により6m

北（出入口）

ピーク 260台/時（分あたり5台）
 待機長 (5 × 1.6 - 7.5) × 6m = 3m

北+東（出入口 立駐）

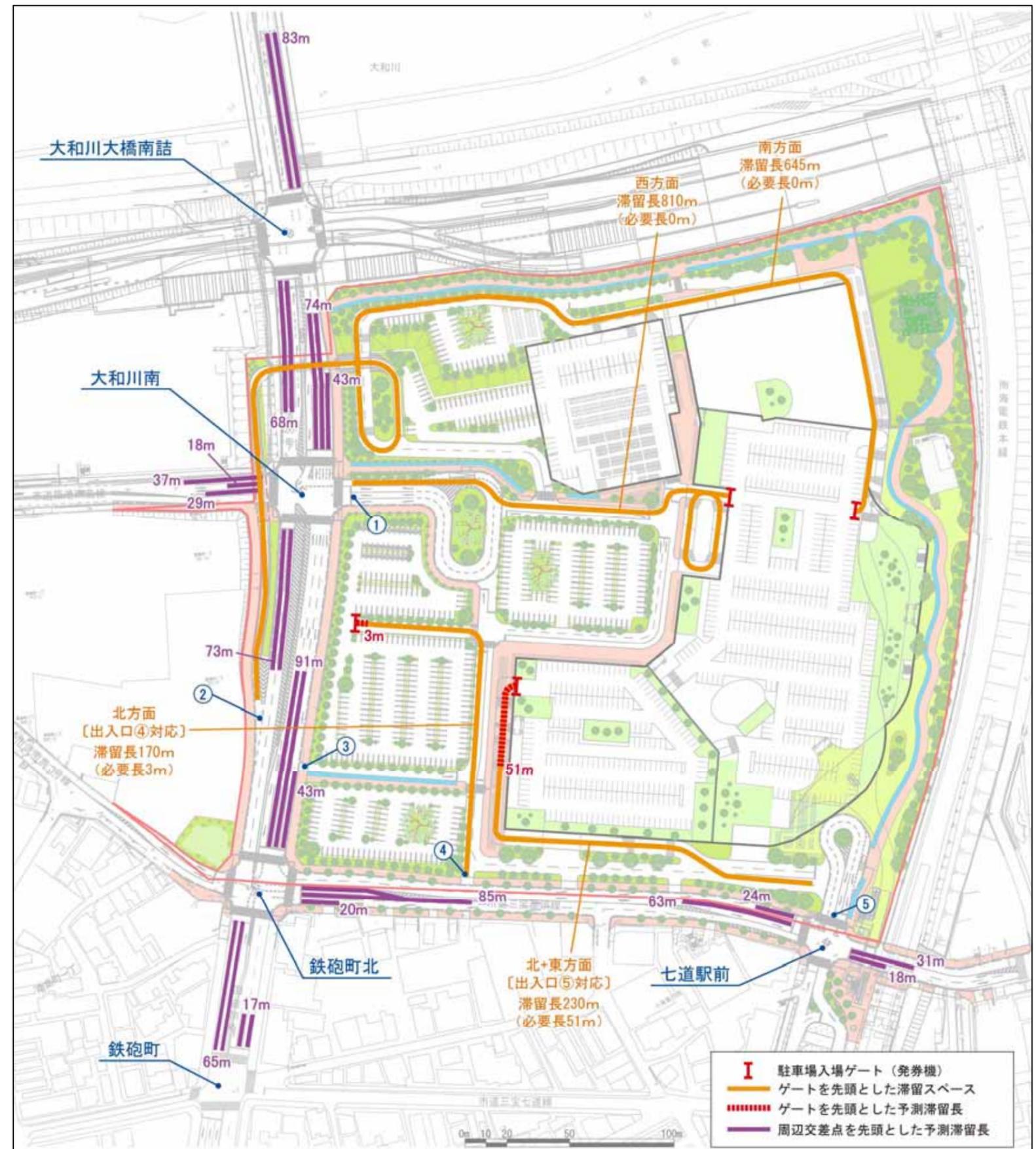
ピーク 593台/時（分あたり10台）
 待機長 (10 × 1.6 - 7.5) × 6m = 51m

西（出入口 立駐）

ピーク 120台/時（分あたり2台）
 待機長 (2 × 1.6 - 7.5) × 6m = -26m 不要

南（出入口 立駐）

ピーク 170台/時（分あたり3台）
 待機長 (3 × 1.6 - 7.5) × 6m = -16m 不要



【平日ピーク時（17時台）における周辺交差点での滞留予測】

平日の店舗開店後の周辺交差点のピークはいずれも17時台であり、休日同様ピークの渋滞予測を行い右図に示す。

鉄砲町北交差点南側の滞留予測長は108mとなり、交差点間隔の65mを43m超過する。

だが、鉄砲町交差点とその南の海山町交差点の北行車線の間隔は約300mあり、鉄砲町交差点の北行き車線の滞留予測長は80.2mで、超過分の43mを加えても123.2mで交差点間隔内で滞留は収まる。

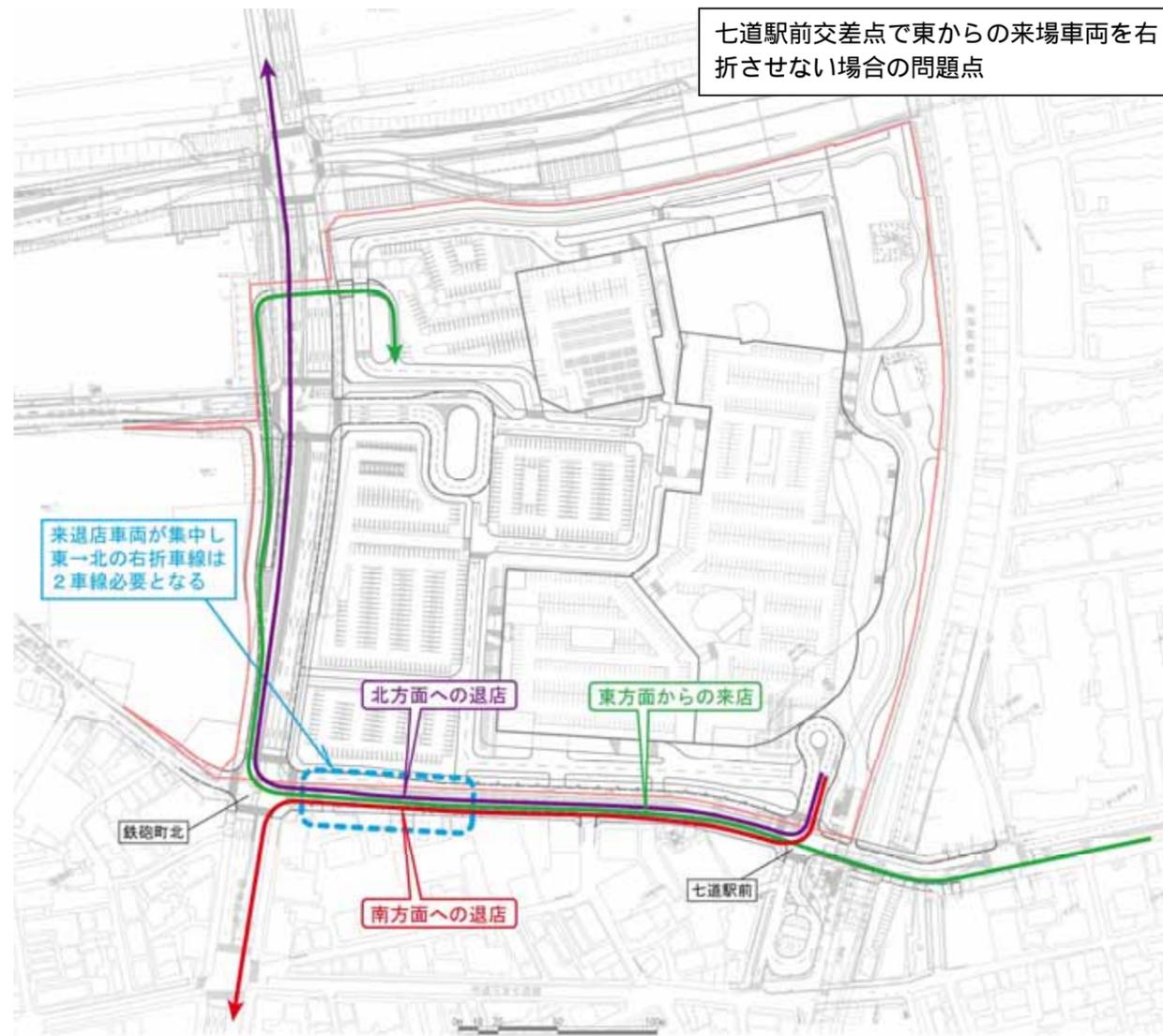


(2) 七道駅前交差点の処理計画

検討経緯と基本的な考え方

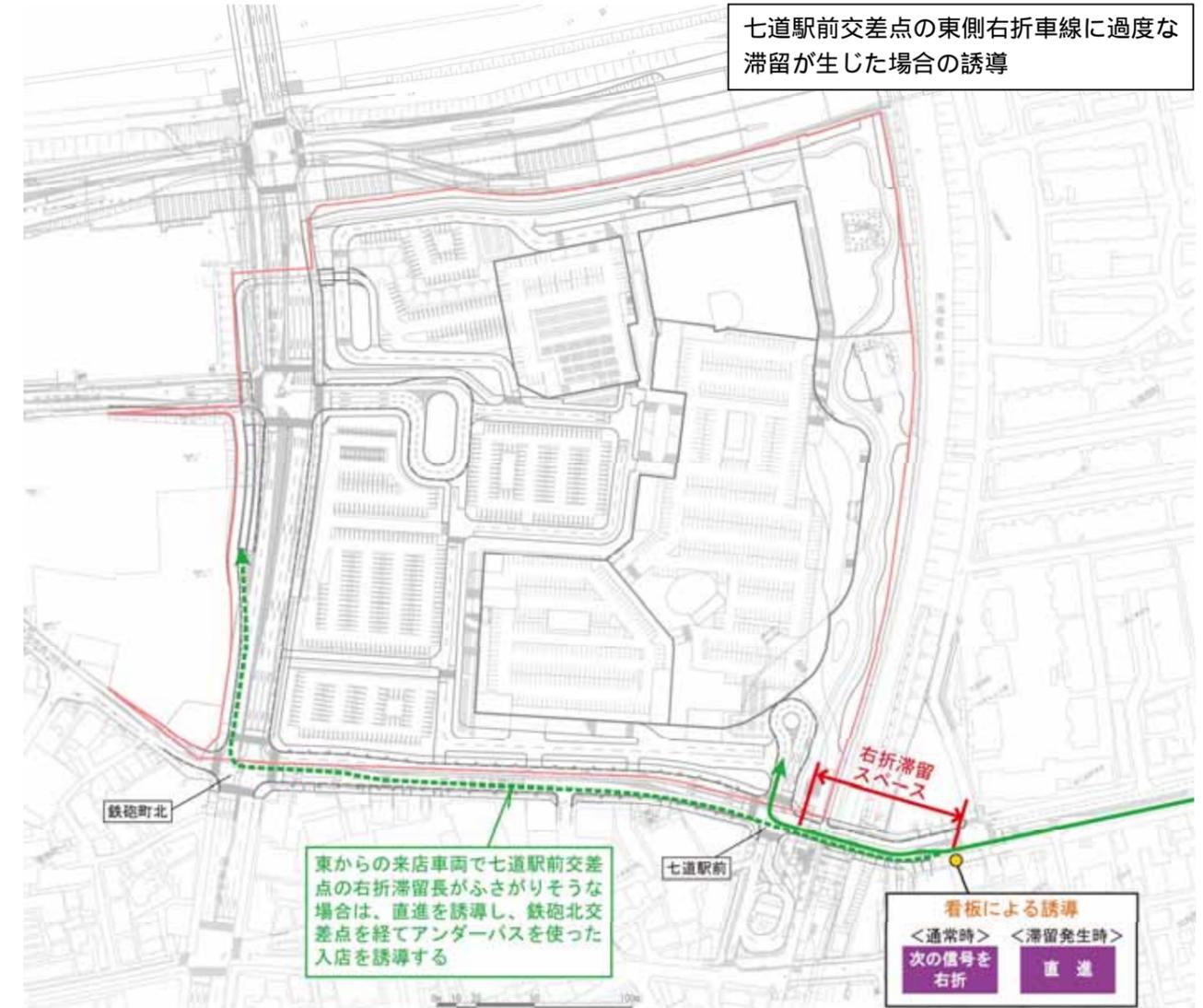
東方面からの来店自動車を七道駅前交差点で右折インさせずに、全てを鉄砲町北交差点で右折させ、国道26号アンダーパスを経由して入店させた場合、鉄砲町北交差点で右折車線が2車線必要となる。これでは同交差点北側を横断する歩行者等に対して交通安全上の問題が発生する。

このため、道路管理者、交通管理者との協議により、総合的な影響軽減の観点から七道駅前交差点での右折インによる交通処理を行うこととした。当然、右折インを実現するためには市道三宝高須線の道路改良・拡幅が必要となる。



交差点右折車線で過度な滞留が生じた場合の対応について

七道駅前交差点の右折車線では必要滞留長を確保するが、万一設計滞留長を超えるような事態が発生する場合には、警備員による鉄砲町北交差点への誘導を行い、同交差点で右折の後国道26号アンダーパス経由での入店を促す。



鉄砲町北交差点の処理能力について

鉄砲町北交差点の東から北への右折車線については、現計画による将来予測において、休日のピーク時の処理能力が522台/時、予測交通量が406台/時であり、処理能力に対して116台/時の余裕がある。この範囲内であれば迂回誘導が可能であると考えている。

(3) 歩行者・自転車交通の対策

徒歩・自転車の交通量予測

徒歩・自転車の交通量は、立地法指針による来店者数（休日で41,800人/日）にイオンモール堺北花田の交通手段分担率により、下表のように予測した。

表・イオンモール堺北花田来客者の利用交通手段
(2007年来店客調査結果)

	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%
平日	19%	42%	3%	29%	7%	0%	100%
休日	5,016	9,614	836	23,826	2,508		41,800
平日	4,289	9,480	677	6,546	1,580		22,572

自歩道通行量

立体横断施設通行量

注) 交通手段分担率は、イオンモール堺北花田来客者の利用交通手段(2007年来店客調査結果)

表・方面別徒歩・自転車の交通量

(日交通量)

方面	方面比	休日		平日	
		徒歩	自転車	徒歩	自転車
北	45.5%	2,282	4,374	1,951	4,313
南	14.9%	747	1,432	639	1,413
西	10.5%	527	1,009	450	995
東	29.1%	1,460	2,798	1,248	2,759
計	100.0%	5,016	9,614	4,289	9,480

(ピーク時交通量)

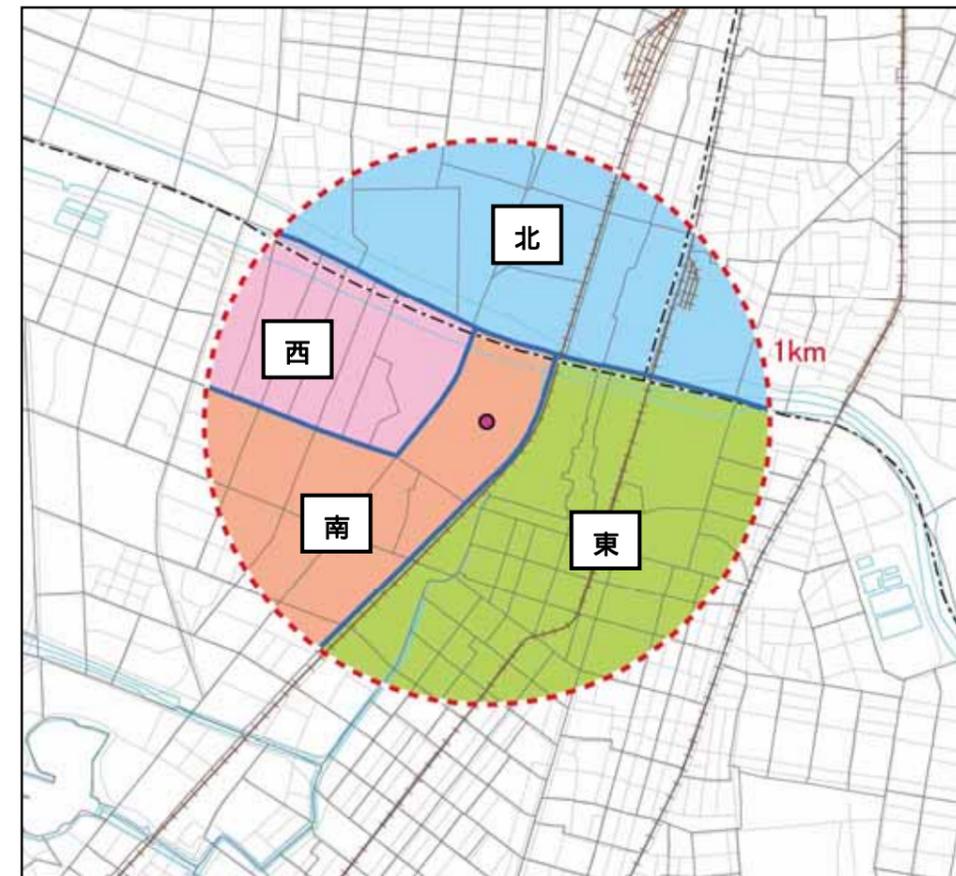
ピーク率 11.4%

方面	方面比	休日		平日	
		徒歩	自転車	徒歩	自転車
北	45.5%	260	499	222	492
南	14.9%	85	163	73	161
西	10.5%	60	115	51	113
東	29.1%	166	319	142	315
計	100.0%	571	1,096	488	1,081

<参考> 徒歩・自転車アクセス圏の方面比

徒歩・自転車圏として店舗より1km圏内の方面比検討を行った結果、自動車アクセス圏の方面比と近い比率となったため、検討に際しては自動車と同じとしている。

方面	人口	方面比
北	13,861人	43.4%
西	1,790人	5.6%
東	11,220人	35.2%
南	5,034人	15.8%
計	31,905人	100.0%



主要断面の歩道幅員等の充足評価

で予測した交通量を次図に示す歩行者・自転車動線計画により経路配分し、主要な歩道、横断歩道、立体横断施設の幅員が交通量に対して充足しているかを検証した。

結果、下表のとおり、全ての断面で予測通行量に対して十分な計画幅員となっている。

断面	休日 ピーク時通行量											計画幅員	幅員充足
	現況				店舗				将来予測				
	徒歩	自転車	自転車の歩行者換算	徒歩+自転車換算	徒歩	自転車	自転車の歩行者換算	徒歩+自転車	1時間あたり	分あたり	必要幅員 27人/分・m		
	9	84	215	224	260	499	1277	1537	1761	29	1.1	4.5	OK
	9	84	215	224	260	499	1277	1537	1761	29	1.1	6	OK
	8	111	284	292	170	326	835	1005	1297	22	0.8	5	OK
	9	72	184	193	85	163	417	502	695	12	0.4	4.5	OK
	8	111	284	292	85	163	417	502	794	13	0.5	4.5	OK
	34	26	67	101	166	319	817	983	1084	18	0.7	3.5	OK
	34	26	67	101	166	319	817	983	1084	18	0.7	5.75	OK
A	5	21	54	59	320	614	1572	1892	1951	33	1.2	4	OK
B	2	2	5	7	60	115	294	354	361	6	0.2	5	OK
C	17	29	74	91	85	163	417	502	593	10	0.4	4	OK
立体横断施設	4	2	5	9	704	254	650	1354	1363	23	0.9	4.6	OK

断面	平日 ピーク時通行量											計画幅員	幅員充足
	現況				店舗				将来予測				
	徒歩	自転車	自転車の歩行者換算	徒歩+自転車換算	徒歩	自転車	自転車の歩行者換算	徒歩+自転車	1時間あたり	分あたり	必要幅員 27人/分・m		
	13	116	297	310	222	492	1260	1482	1792	30	1.1	4.5	OK
	13	116	297	310	222	492	1260	1482	1792	30	1.1	6	OK
	12	138	353	365	146	322	824	970	1335	22	0.8	5	OK
	18	76	195	213	73	161	412	485	698	12	0.4	4.5	OK
	12	138	353	365	73	161	412	485	850	14	0.5	4.5	OK
	54	30	77	131	142	315	806	948	1079	18	0.7	3.5	OK
	54	30	77	131	142	315	806	948	1079	18	0.7	5.75	OK
A	9	17	44	53	273	605	1549	1822	1875	31	1.1	4	OK
B	2	6	15	17	51	113	289	340	357	6	0.2	5	OK
C	66	44	113	179	73	161	412	485	664	11	0.4	4	OK
立体横断施設	2	3	8	10	474	251	643	1117	1127	19	0.7	4.6	OK

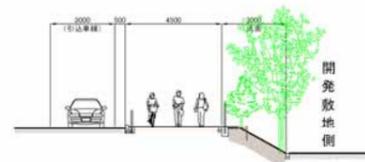
自転車の歩行者換算係数 2.56

- * 通行量は現況の午後のピーク時の歩行者・自転車通行量に店舗来退店歩行者・自転車通行量を加えたもの
- * 現況は平成21年8月実施の交差点交通量調査による断面近傍の交差点横断歩道の観測結果で、各横断歩道の午後のピーク時通行量を用いた
- * 立体横断施設の現況の通行量は、七道駅前交差点横断歩道の通行量(午後ピーク)を歩行距離によって地上経路と立体横断施設経路に配分したものをを用いた
- * 立体横断施設の店舗アクセス通行量は、鉄道利用による来店者及び周辺からの徒歩・自転車の来店者のうち、南方面から通行量について、歩行距離によって地上経路と立体横断施設経路に配分したものをを用いた
- * 自転車は論文「を参考に、自転車1台あたり歩行者2.56人として歩行者への換算を行った
土木学会第55回年次学術講演会(平成12年9月)論文
「自転車と歩行者が混在する交通のサービスレベルに関する研究」
- * 必要幅員は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(07改訂版)」(平成19年3月 国土交通省 都市・地域整備局都市計画課都市交通調査会)に示されているサービス水準A(自由歩行)27人/分・mにより算定した

<歩道の整備イメージ>

国道26号及び市道三宝高須線の歩道の整備図を以下に示す。

国道26号東側拡幅部イメージ図



(市)三宝高須線拡幅部イメージ図

