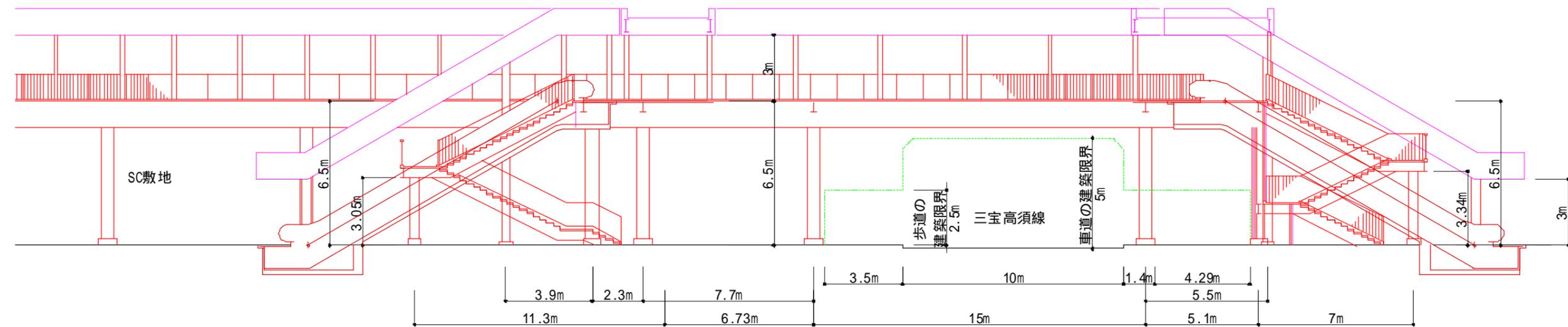
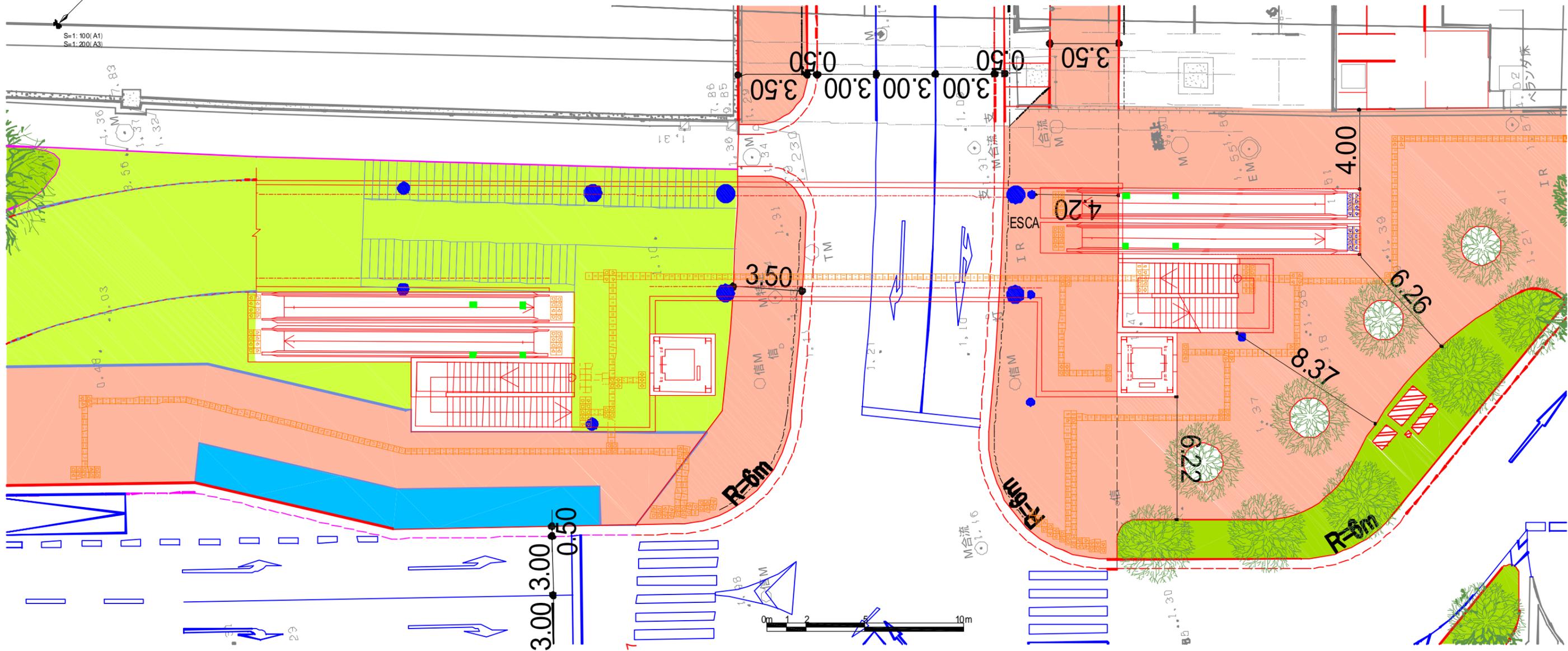
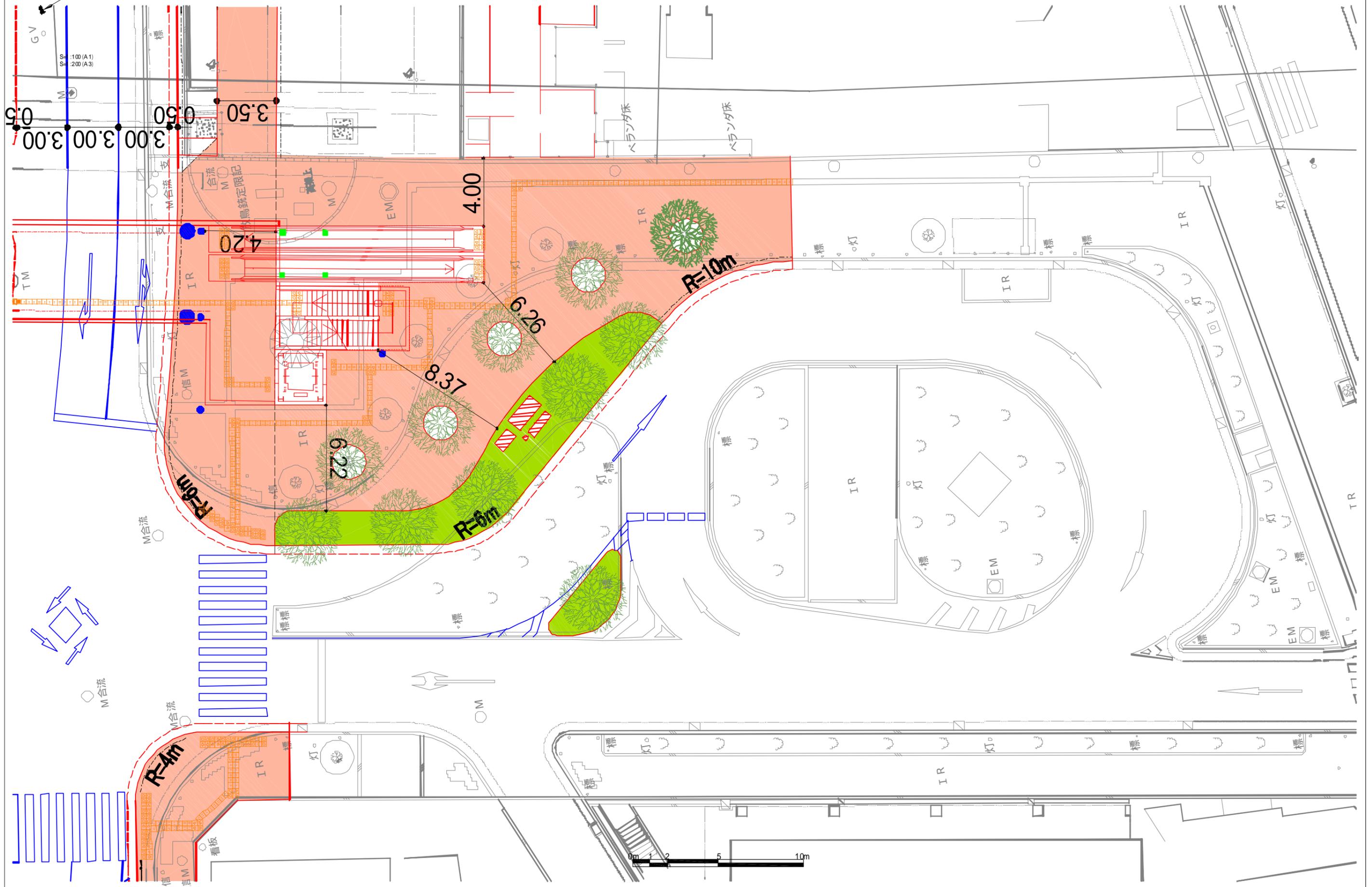


立体横断施設計画図



南海本線七道駅前交通広場改良計画図



1 - 5 鉄砲町地区の開発に伴うリスク

鉄砲町地区の開発に伴い、様々な交通対策を実施するが、それでも周辺道路での交通渋滞や生活道路への来退店自動車の進入、あるいは七道駅前交差点での横断歩道の廃止など、地域住民の皆様に様々なご迷惑や負担を強いる可能性がある。

- 周辺道路での交通渋滞の発生
- 紀州街道など生活道路への来退店自動車の進入
- 七道駅前交差点の東側南北方向の横断歩道の廃止 など

弊社としては、このような開発に伴うリスクの存在を重く受けとめ、1-6、1-7に示すような交通対策を実施していく。

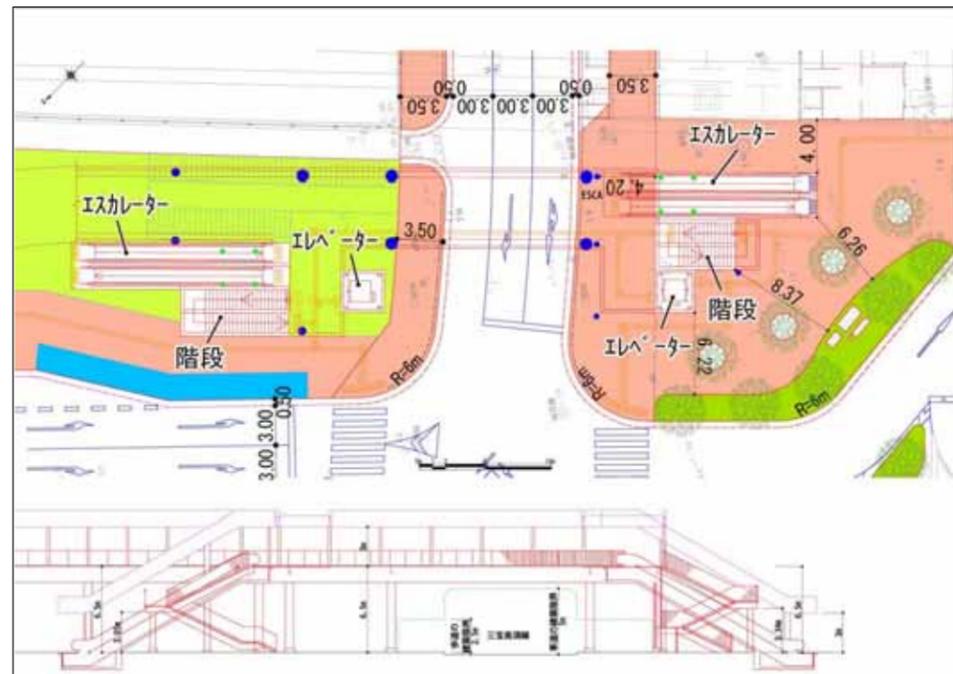
1 - 6 自動車分担率の低減策

来店者の自動車利用を抑制し、公共交通機関や徒歩・自転車による利用を促進するため、次のような施策に取り組む。

南海本線七道駅前交通広場と店舗を結ぶ立体横断施設の整備

南海本線七道駅前交通広場から市道三宝高須線を横断し、店舗2Fに直接接続する立体横断施設を整備し、鉄道利用者の利便性向上とこれによる公共交通利用の促進を図る。

図．立体横断施設整備イメージ図



新たに設置される地区内道路へのバス路線の引き込み

地域住民の利便性を高めるため、南海バス等交通事業者との連携のもと、バス路線を地区内道路に引き込む。



バス・鉄道利用者へのサービス施策

公共交通機関の利用を促進する仕組みづくりとして、鉄軌道・バス利用の来店客に対するPiTaPaポイント付与、宅配サービスの提供、鉄軌道・バス事業者との連携（堺おもてなしチケットへの参画等）などを実施する。

<公共交通利用促進の取り組み例>

現在、イオンモール鶴見緑地では、下記に示すピタパとの連携による公共交通利用促進キャンペーンを実施している。(2,000円以上のお買い上げに対して200円分のPiTaPaポイントを加算)
直近の6月度(5月16日~6月15日)で172件の利用があった。

「環境にやさしい」をテーマに公共交通機関利用促進キャンペーンを実施!!



イオンモール鶴見緑地へは OSAKA PiTaPa で！
交通料金 200 円分のポイントをプレゼント!!

イオンモールメンバー会員様で、OSAKA PiTaPaで地下鉄(今福鶴見駅または横堤駅下車)・バスを使ってイオンモール鶴見緑地へご来店いただき、同日、イオンモール鶴見緑地専門店にて2,000円以上お買い上げいただいた方全員に、交通料金が割引になるOSAKA PiTaPaポイントを200円分プレゼントいたします。



<宅配サービスの実施例>

イオンモール船橋では、お買い上げ商品をお買い上げの日に自宅までお届けする「即日便」サービス(有料350円)を実施している。

各種メディア及び館内放送等による公共交通機関利用の呼びかけ

店舗のWEBサイトやチラシ、テレビCM等の広告媒体や、開店後の館内放送等において、上記のサービス施策も含めた公共交通機関の利用の呼びかけを行う。

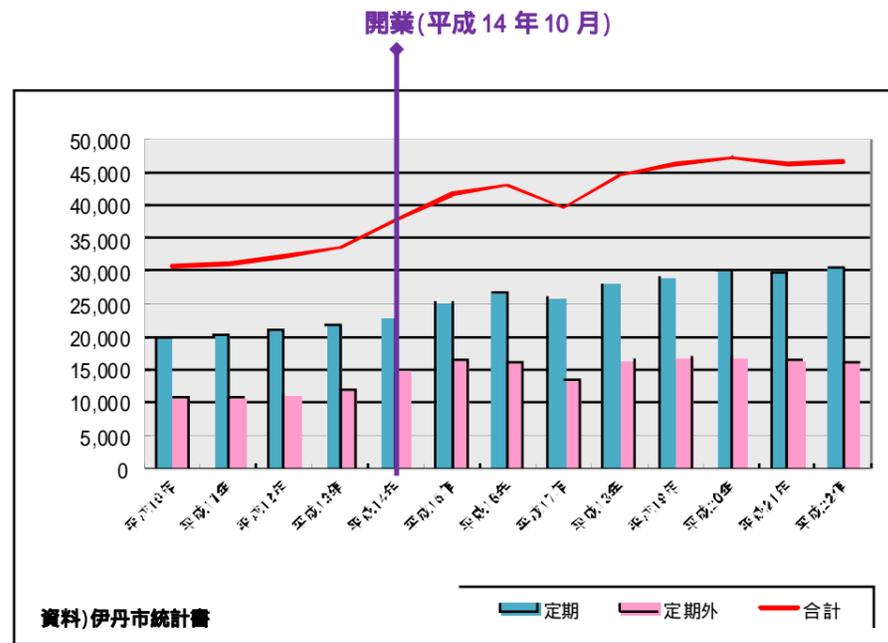
徒歩・自転車利用の促進

駐輪場及びイオンの森による憩いのある歩行者・自転車の通行空間を整備するほか、場内歩行者・自転車動線の連続性の確保に努める。

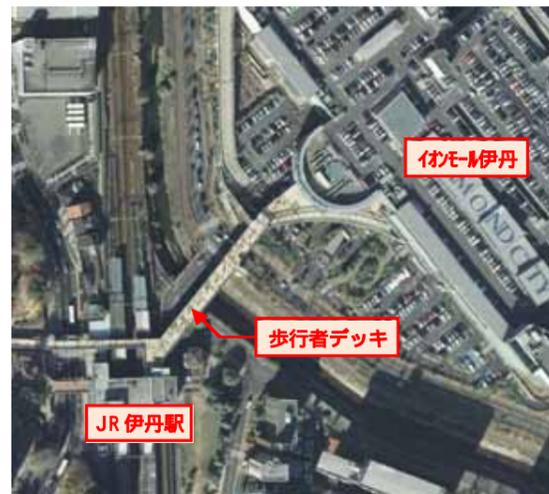
<参考> 公共交通利用促進施策の効果事例

鉄道駅直結による利便性向上の効果

駅と店舗で直結する歩行者デッキを整備したイオンモール伊丹では、JR伊丹駅の乗降客数が大幅に増加しており、鉄道利用の利便性向上により自動車利用が低減されていると予想される。



【JR伊丹駅の1日平均乗降客数の推移】



【駅と店舗を結ぶ歩行者デッキの整備事例】

公共交通の利便性向上策による効果

堺鉄砲町において、立体横断施設による駅との直結や路線バスの引込み等の施策を実施すれば、休日の自動車台数換算で約500台の削減効果が見込まれる。

立体横断施設による七道駅と店舗の接続により、公共交通利用による店舗アクセス利便性は高まるものの、ホームから店舗までの移動経路上での上下移動が、他の駅直結型店舗に比べて多くなるため、堺鉄砲町の公共交通分担率は駅直結型と近接型の中間程度(約9%)となると見込んだ。

休日予測来店客数	41,800人/日
立体横断施設がない場合の公共交通分担率(イオンモール堺北花田)	6%
立体横断施設を整備した場合の公共交通分担率	9%
公共交通利用者数の増分	約1,250人/日

自動車台数換算(平均乗車人数2.5人/台)	500台/日
-----------------------	--------

タイプ	公共交通分担率	例
駅直結型	約12%	イオンモール伊丹(デッキ直結) イオンモール大日(地下通路直結)など
駅近接型	約6~8%	イオンモール堺北花田 イオンモール日根野など
自動車アクセス型	0~約6%	イオン高槻 イオンモール伊丹昆陽 イオンモール大和郡山など

1 - 7 開業後の交通問題等への対応

これまでの道路管理者、交通管理者と実施してきた協議を踏まえ、計画安全側に立った交通需要予測に基づく交通対策を確実に実施していくが、開業後に想定外の事象が発生する可能性があることも否定できない。

このため開業後の交通問題への対応策等についてもしっかりと取り組む。

地元自治会との協議会の設立

地元自治会（三宝、錦西、錦綾、錦及び市の5校区）と弊社が共に参画する協議会を設立し、大型商業施設の開業中はもとより工事期間中も定期的に開催し、協議会の場で地元自治会から提示された要望や苦情等に対して、弊社は必要な対応策を検討するとともに、誠意をもって実施していく考えである。

必要に応じ開業後の交通対策を実施

特に交通問題に関しては、開業前から協議会の場で事後対策について意見交換を行っていくが、開業後に来退店自動車による周辺道路での渋滞等の交通問題が発生し、または発生しそうな場合には、弊社は道路管理者、交通管理者、関係自治会とも協議の上、追加的に新たな交通対策を検討し、適切に実施していく。

1 - 8 イオンモール堺北花田等既存店舗での交通問題と本計画への反映

(1) イオンモール堺北花田の概況

イオンモール堺北花田は、堺市北部の地下鉄御堂筋線北花田駅前に立地し、イオンと阪急百貨店の2つの核と約160の専門店から構成される店舗面積55千㎡の店舗である。

府道大阪高石線（常磐浜寺線）と府道大堀堺線の交差する北花田交差点の北西に位置し、これら2幹線に面し、メインの出入口が設けられている。

敷地東面・北面には上記の2幹線とつながる地区内道路があり、この地区内道路側にも出入口が設けられている。

年末年始、バーゲン時等の年間数日の多客時は、大阪市方面、松原市方面等からの来店車両が信号右折となる交差点で渋滞が発生することが見受けられる。また退店車両が上記2幹線に出る部分が信号制御のため捌け台数が限られることから、滞留が地区内道路から駐車場まで連なり、場内が混雑し入庫車両にも影響を与えるなどの状況が見受けられる。

図・位置図



(2) 当初予測と現状の相違と本計画への反映

市内既存大型店舗での交通量予測と現実の来店自動車との乖離

イオンモール堺北花田の開業出店時における交通予測と実績を比較すると、休日の日来店台数は多い日で約 12,000 台あり、予測を上回っている。同様にアリオ鳳においても、予測 7,478 台に対し、実績は 9,000 台と予測を上回った来店台数となっている。

この要因として、イオンモール堺北花田のケースをみると、予測では休日の自動車利用率は 45% (立地法指針値 16%) を見込んでいたにもかかわらず、開店後の来店客調査では 57% となり、当初見込みよりも 12% も高い利用率となっていること等が主な要因として考えられる。

	堺北花田	鳳	鉄砲町地区
店舗面積(物販)	55,000 m ²	40,000 m ²	38,000 m ² (堺北花田の 70%)
予測来店台数 (休日)	7,327 台	7,478 台	10,000 台 (堺北花田実績の 83% 鳳実績の 111%)
実績来店台数 (休日)	12,000 台 (多い日の実績)	9,000 台	

鉄砲町地区での予測の考え方

鉄砲町地区の交通予測では、指針の自動車利用率 21% を採用せず、イオンモール堺北花田、アリオ鳳での交通実態を踏まえ、利用率 60% を適用している。

この結果、店舗規模は堺北花田の 70%、鳳の 95% であるにもかかわらず、開発交通量は堺北花田実績の 83%、鳳実績の 111% が計画値となっている。

(3) 堺北花田の交通実態を踏まえた交通処理計画

堺北花田の交通実態(渋滞とその原因)

イオンモール堺北花田では、開業当時は周辺道路の随所で交通混雑が発生し、周辺地域の住民の方々にご迷惑をお掛けしましたが、来店自動車台数が安定してきている現在でも、特に休日の午後(概ね 15 時台が中心)に渋滞が発生することが確認されている。

問題点 : 退店自動車による滞留が来店自動車に影響(主に大堀堺線)

退店自動車が特定の出口に集中することにより、退店自動車が入場内に滞留し、交雑が発生している。



イオンモール堺北花田店内の出口混雑情報板
(平成 24 年 9 月 30 日(日)撮影)

問題点 : 信号交差点での横断歩行者の通行待ちによる渋滞

A: 大堀堺線(仮称)北花田西交差点

(仮称)北花田西交差点では、横断歩道を通行する歩行者が多く、西方面からの来店自動車を処理する容量が低下し、その影響で自動車が渋滞することがある。



大堀堺線西方面からの来店自動車が横断歩行者待ちで停止することで捌け能力が低下
(平成 24 年 9 月 30 日(日)撮影)

B：北花田交差点

北花田交差点では、南から西への左折自動車が横断歩行者信号により停止することで、結果的に<南北>、<東西>の直進自動車の進行にも影響し、渋滞を招くことがある。



大阪高石線南方面からの左折自動車が横断歩行者待ちで停止することで捌け能力が低下
(平成 24 年 9 月 30 日(日)撮影)

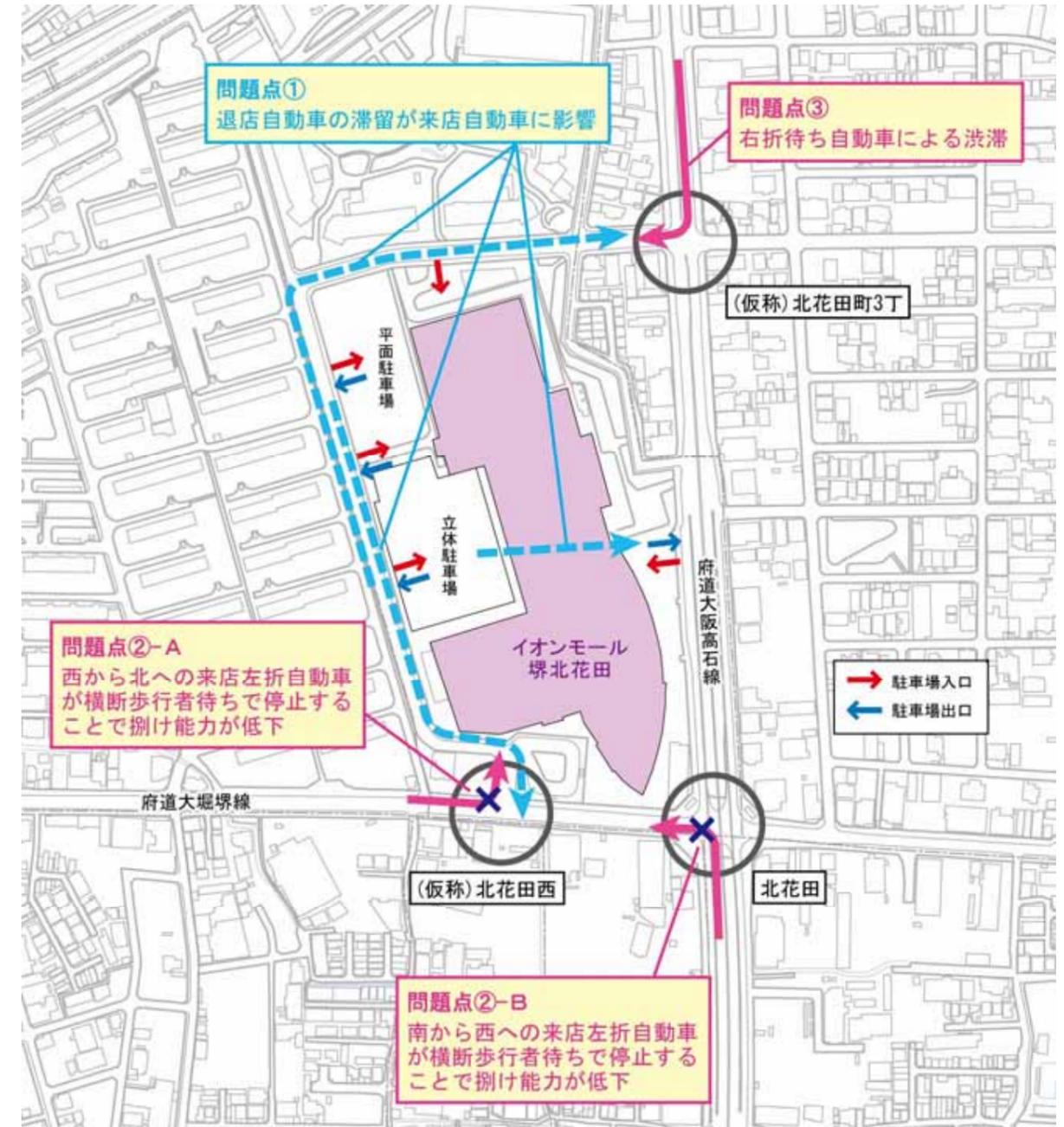
問題点：右折待ちの自動車による渋滞（大阪高石線）

(仮称)北花田町3丁交差点では、北方面からの来店自動車の右折滞留が長くなり渋滞することがある。



大阪高石線北方面からの来店車両が信号時間で捌けきれず滞留が北へ伸びる
(平成 24 年 9 月 30 日(日)撮影)

<イオンモール堺北花田の交通問題（休日のピーク時）>

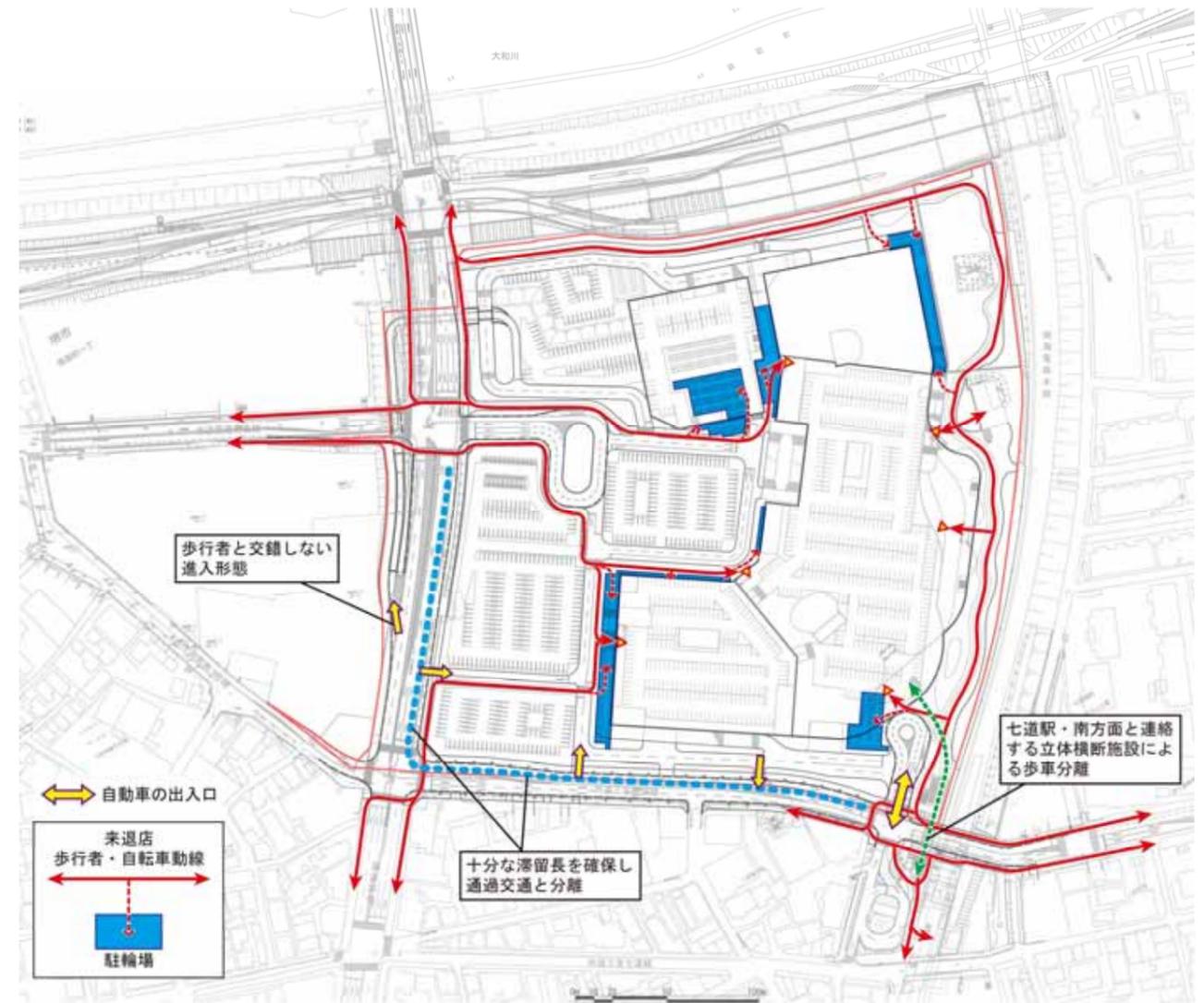


鉄砲町地区の交通処理計画への反映

堺北花田での開業後の交通問題の反省に立ち、鉄砲町地区の交通処理計画では以下の対策を実施する。

堺北花田での問題点	鉄砲町地区の交通処理計画への反映
問題点 退店自動車による滞留が来店自動車に影響	<p>< 退店方向のコントロールを可能とする場内動線計画 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時等の平面・立体駐車場での自動車動線は、周辺道路の状況によって柔軟に退店方向を可変コントロールすることが可能な計画としている。
問題点 信号交差点での横断歩行者の通行待ちによる渋滞	<p>< 錯綜を招かない出入口の配置及び動線計画 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車の自動車出入口での横断が出来る限り発生しないよう、両者の出入口を適切かつ分散配置させる計画としている。 <p>< 十分な滞留長の確保 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設信号交差点では、国道 26 号南行き、三宝高須線東行き交通量に十分な滞留長を確保している。このため万一鉄砲町北交差点、七道駅前交差点等で横断歩行者待ちによる滞留が生じた場合でも、滞留自動車によって通過自動車が増悪されないよう計画している。 <p>< 七道駅前交差点における立体横断施設の設置 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・七道駅前交差点に立体横断施設を設置することで、歩行者と自動車との立体分離を図り、安全確保と交通処理能力確保を図る。
問題点 右折待ちの自動車による渋滞	<p>< アンダーパスの設置と誘導 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 26 号南方面からの来店自動車が右折することなく入店できるよう、アンダーパス進入路を設置する。 ・このアンダーパスは歩行者動線と交錯することがないため、十分な処理能力と安全性が確保される。

< 堺北花田での課題を反映した交通処理計画 >



< イオンモール堺北花田における開業後の対策例 >



出口の運用



駐車場空きスペース誘導システム

駐車区画が空いている時には緑色のランプが点灯する

【参考】 既存店舗で実施している交通対策例

混雑時の入出庫車両のコントロール

特定の出入口に車両が集中することを回避する必要がある場合、場内の車路を一部閉鎖するなどにより、入出庫車両のコントロールを行っている。

例えば、イオンモール堺北花田では、立体駐車場に複数取付いているスロープへの出口を周辺道路の混雑状況等に応じてバリカー等で閉鎖し、交通の分散化を図っている。

駐車場内での案内誘導



場内での誘導看板



空きスペース誘導システム

混雑時（オープン直後等）の交通整理員等による誘導



満車駐車場の案内



歩行者・自転車の安全対策

周辺生活道路への進入防止対策



周辺自治会との連携による看板設置

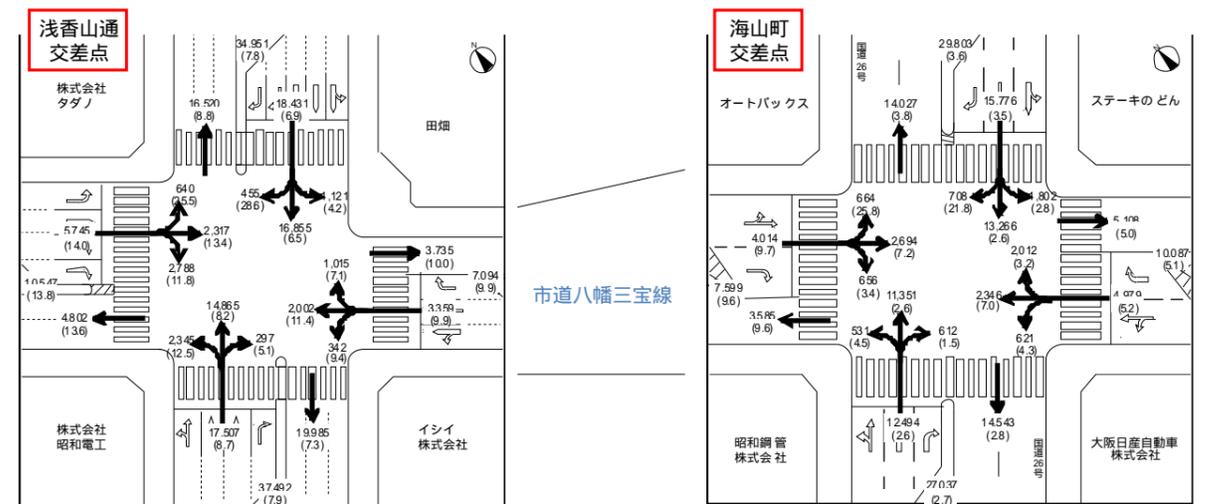


交通整理員による誘導

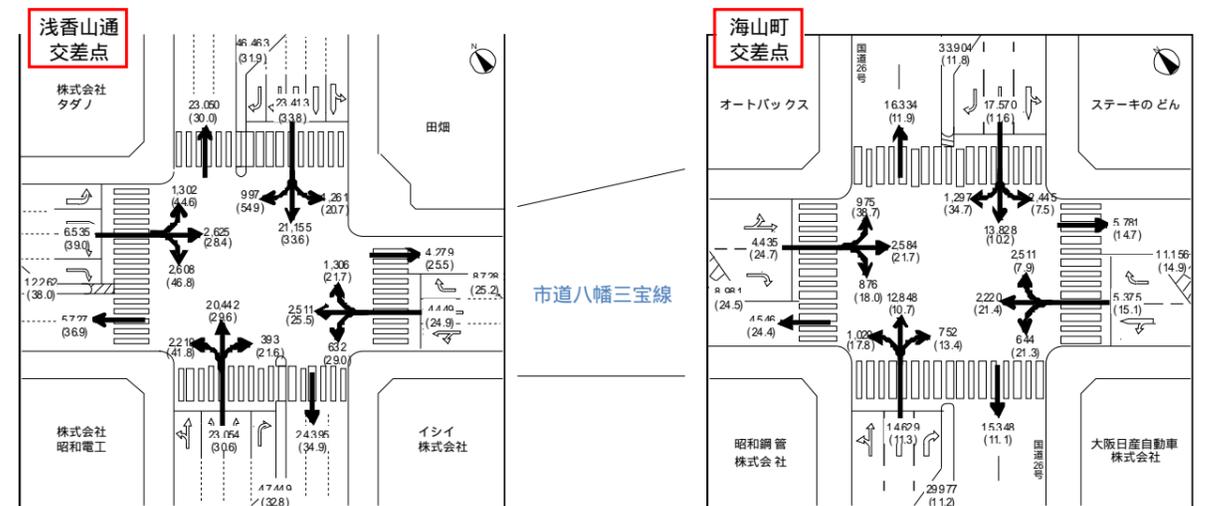
1 - 9 市道八幡三宝線の交通量

市道八幡三宝線の交通量は、交通計画策定に先がけて実施した交通量調査では、下図のとおりとなっている。

【休日】平成22年8月1日(日) 7:00~25:00 (18時間)



【平日】平成22年8月3日(火) 7:00~25:00 (18時間)



2. 駐車場及び駐輪場計画

(1) 駐車場・駐輪場の台数

駐車台数

駐車台数は、下表に示す立地法指針による必要台数 2,002 台を上回る 2,304 台の設置を計画している。

表. 必要駐車台数

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

<参考> 大規模小売店舗立地法指針の指標を全て適用した場合の必要台数

今回の予測等においては、実態に合わせるため分担率、ピーク率について既存店舗事例値を用いたが、これらについて指針値を適用すると、来店交通量は 3,511 台/日、必要駐車台数は 886 台となる。

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10千㎡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	21%	指針 : 人口40万人以上100万人未満、商業地区 ($1.25 + 0.055L$)
	日自動車利用来店者数 (人/日)	8,778	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)	3,511	日自動車利用来店台数 \div D
	B : ピーク率	14.4%	指針
	ピーク時来店自動車台数 (台/時)	506	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	886	ピーク時来店自動車台数 \times E

<参考> 堺市宅地開発等に関する指導基準による必要台数

計画地は駐車場整備地区に指定されていないため、「堺市宅地開発等に関する指導基準」による必要台数が附置義務駐車台数となる。

駐車場を除く計画延床面積 95,000 ㎡全てを下表の用途として必要台数を算定すると、最も大きく算定されるその他地域の場合で 1,899 台であり、計画台数は附置義務台数を上回っている。

用途区分	延床面積	算定基準当り	必要駐車台数		
			その他地域	近隣商業地域	商業地域
大型店舗、百貨店、スーパー等	約 95,000 ㎡	延床面積 150 ㎡	1,899 台	1,583 台	950 台

駐輪場・バイク置場の台数

駐輪場は、堺市条例による必要台数及び利用者数ベースでの必要台数を検討し、多い方の条例による必要台数 2,387 台以上を確保する計画としている。

<堺市条例による必要台数>

用途	店舗面積 (割合)	店舗面積 5,000 ㎡までの 必要台数		店舗面積 5,000 ㎡を超える 部分の必要台数		必要台数
		店舗面積	必要台数	店舗面積	必要台数	
物販 ・ 飲食	41,800 ㎡ (91.7%)	4,585 ㎡	458 台 (10 ㎡/台)	37,215 ㎡	1,860 台 (10 ㎡/台÷2)	2,318 台
遊戯場等	3,800 ㎡ (8.3%)	415 ㎡	13 台 (30 ㎡/台)	3,385 ㎡	56 台 (30 ㎡/台÷2)	69 台
計	45,600 ㎡	5,000 ㎡	471 台	40,600 ㎡	1,916 台	2,387 台

注) 非物販施設 (7,600 ㎡) のうち、飲食店と遊戯場との割合を既存店事例をもとに 1:1 としている

<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)
= 1,916 台

バイク置場は、利用者より必要となる 166 台以上を確保する計画としている。

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

表 イオンモール堺北花田プラウ店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%

駐輪場の運用計画

駐輪場については、七道駅に近接していることから、主に平日において通勤者等駅利用者の利用も予想されることから、一定時間以上の駐輪に課金するロック式駐輪場を導入する。

(2) 駐車場の配置・誘導計画

駐車場は敷地内主動線によって区分されるグループ等に配置するとともに、敷地内での円滑な入庫動線の確保のため、明快な敷地内主動線の設定、駐車場のゾーン管理、駐車場満空情報、の提供を実施する。

明快な敷地内主動線の設定

駐車場をゾーン区分、ゾーン管理するとともに、ゾーンをつなぐ幹となる主動線を敷地内に設定し、入庫車両の速やかな引込みと滞留が可能な動線計画とする。

駐車場のゾーン管理

駐車場はゾーン区分し、ゾーンの出入口を集約し、処理待ちの滞留が場外に達しないよう、ここに発券ゲート、料金収受ゲートを設ける。

駐車場満空情報の提供

出入口付近に敷地内の駐車場各ゾーンの満空表示を行うことで、場内のうろつき車両を抑制する。

(3) オープン直後の臨時駐車場の設置

オープン直後の一定期間内は、通常よりも多くの来場が予想されるため、駐車場容量の拡大や店舗周辺道路への交通の集中を緩和することを目的として、計画地西側の旧日本フィルター用地や店舗から離れた場所で利用可能な用地などの候補地から選定した場所で臨時駐車場を確保する。店舗から遠い場所で臨時駐車場を確保する場合は、駐車場と店舗間での送迎バスの運行などを行う。

(4) 荷捌き車両の動線計画

荷捌き車両は国道 26 号による来退店とし、出入口は一般車両と分離する方針としている。

荷捌き位置は図中の赤丸、車両の進入路は青線、退出路は緑線であり、廃棄物搬出位置は荷捌き場内に配置する予定である。

市道三宝高須線に設ける荷捌き車両出入口では、誘導員等が安全を確認したうえで右折出庫を行う。

