

■ダイセル工場跡地における都市計画提案についての審査結果

審査項目	評 価
(1) 上位計画やまちづくり方針との整合性	<p>○ 堺市都市計画マスタープランにおいては、当該地を住商複能地及び駅前拠点として位置付け、これら都市構造上の位置付けや周辺の都市基盤の状況などを踏まえ、「交通や生活環境など、周辺の環境や都市基盤の状況等のもとより、地域特性を活かした緑空間の確保などに配慮しつつ、駅前にふさわしい商業・サービス機能等の充実により、地域の生活を支える拠点として、賑わい・交流の創出や防災性の向上、良好な都市環境の形成に資する魅力ある土地利用を図る」としている。</p> <p>また、本提案では、「鉄道駅前及び幹線道路に面する立地を活かし、地域の生活利便性を高める施設の立地により、賑わいや魅力を創出する生活交流拠点を形成する、緑化等により良質な環境空間の確保に努める、防災性の向上にも貢献する」などとされている。</p> <p>以上のことから、予定されている大規模集客施設（店舗面積：物販 38,000 m²、非物販 7,600 m²）は、都市計画マスタープランで位置付ける住商複能地及び駅前拠点で想定する商業機能の範囲を超えている。一方、地域の生活を支える拠点としての機能、緑化等による環境形成、防災性の向上等の点では整合が図られている。</p> <p>○ 都市構造への影響の観点からは、当該地は都心地域に隣接した既成市街地内、かつ、鉄道駅前に位置することから、都市の郊外に立地することによる新たな市街地整備、都市基盤整備などを伴う都市の拡散につながるものではなく、都市構造に重大な影響を及ぼすとは言えない。</p>
(2) 立地条件や都市基盤整備の状況	<p>○ 当該地は南海本線七道駅の駅前に位置し、周辺の用途地域は、概ね工業系（一部第 1 種住居地域、近隣商業地域）であるが、共同住宅や戸建住宅も立地している。</p> <p>アクセス道路となる国道 26 号は歩道のある片側 2 車線の幹線道路、市道三宝高須線は、歩道のある片側 1 車線の道路である。</p> <p>○ 当該開発により集中・発生する自動車交通を処理するため、国道 26 号、市道三宝高須線、市道築港南島線、市道南島 3 号線の拡幅や交差点改良などが計画されている。</p> <p>○ 地区施設として提案されている広場は、国道 26 号及び市道三宝高須線からの距離はあるが、緑道を介して周遊できる配置となっており、また市民活動の場として利用される赤煉瓦建築と一体的な広場とするとしていることから、魅力ある空間として活用されることが期待できると考える。</p> <p>以上のことから、立地条件や整備後の都市基盤施設の状況としては特筆すべき問題点はない。</p> <p>○ これらの整備は開発者が行い、新たな公共投資を要しない。</p>
(3) 交通処理計画の内容	<p>○ 交通量予測に基づき、国道 26 号のアンダーパスや市道三宝高須線の道路改良などの対策を実施するとされている。</p> <p>渋滞長調査では、南加賀屋 4 交差点で最大 280m 渋滞長が伸びることなどが予測されているが、信号現示の調整により現況程度に緩和できると予測されている。</p> <p>○ 歩車分離や歩行者の安全性を確保するため、七道駅前交通広場と店舗を結ぶ立体横断施設の整備を行うことが示されている。</p> <p>○ 周辺生活道路への進入防止対策としては、「周辺自治会との連携による看板設置」と「交通整理員による誘導」が示されている。</p> <p>○ 自動車分担率の低減策として、「七道駅前交通広場と店舗を結ぶ立体横断施設の整備」、「地区内へのバス路線の引き込み」、「バス・鉄道利用者へのサービス施策」などが示されている。</p> <p>○ 開業後の交通問題等への対応として、地元自治会が参画する協議会を設置し、開業前から意見交換を行い、必要な対策を実施していくとされている。</p> <p>以上のことから、一体的開発として国道 26 号のアンダーパスや立体横断施設、市道三宝高須線の歩道（拡幅）の整備を行うなどの対策が示されており、開業前の交通処理計画としては特筆すべき問題点はない。</p>
(4) 周辺環境への配慮に関する事項	<p>○ 環境影響評価準備書によると、大気質及び騒音、振動、悪臭などについて予測した結果、それぞれの基準に概ね適合し、基準に適合していない地点も現況に対する寄与率が低いことから、「環境への影響を最小限にとどめるよう配慮がなされており」、環境に関して「定められた目標の達成と維持に支障を及ぼさない」ため、堺市環境影響評価技術指針に規定する「評価の指針を満足すると考える」とされている。</p> <p>○ また、イオンは、2010 年度の既存店舗の平均と比較して CO2 排出量の 50%以上の削減をめざす次世代エコストアの取組みを進めており、当該地においても、省エネルギー技術の導入や自然エネルギーの積極的利用を進めるとされている。</p> <p>○ 国道 26 号及び阪神高速道路大和川線の沿道は、みどりの風促進区域に指定されており、国道 26 号に面して幅員 3m の植栽、阪神高速道路大和川線に面して幅員 10m の緑道の設置が計画されている。</p> <p>また、地区整備計画において、約 4,100 m²の広場や建築物の緑化率の最低限度を 15%と定め、屋上緑化、壁面緑化、グラスパーキングなどみどりの確保に努め、緑被率 20%以上を確保するとされている。</p> <p>○ 歴史的産業遺産として地域住民や建築家から保存が望まれている赤煉瓦建築は、耐震補強を実施した上で市民のコミュニティ、生涯学習等の場として活用するとされている。</p> <p>○ 当該開発計画では、周辺への圧迫感の軽減や地域の景観に配慮した建物外壁デザインや色彩の採用、また建築物やまちなみとの調和に配慮した屋外広告物の設置などを行うとされている。</p> <p>以上のように、環境に与える影響を低減すべく様々な対策が示されているが、その対応については、環境影響評価手続の中で、必要に応じて適切な環境保全措置の実施を求めていくことが可能である。</p>
(5) 周辺住民との調整の状況や地域貢献の内容	<p>○ これまで、ショッピングセンターの立地を望む要望・陳情があったほか、「地域経済の破壊につながる」として、立地反対や手続きの一旦中止を求める要望・陳情があった。</p> <p>○ 都市計画の提案前の地域住民を対象とした説明会が平成 24 年 5 月に計 3 回実施され、立地に対する反対意見が一部あった。提案後の説明会は、平成 25 年 3 月に 2 回実施され、渋滞や抜け道対策など主に交通問題に関する質問や意見があったが、立地そのものに反対する意見はなかった。</p> <p>また、「車が混むとしても、利便性などのプラス面を評価して、早く建設してほしい」といった意見があった。</p> <p>○ 地域貢献として、地域防災・地域防犯活動への協力、支援のほか、地区内に存する赤煉瓦建築を耐震補強し、地域住民・自治会等の集会所等のスペースを確保することが示されている。</p> <p>以上のことから、交通問題を懸念する意見はあるものの立地を促進する声もあり、立地については大きな反対はない。</p>
(6) 施設計画の担保性	<p>○ 主要な公共施設（1 号施設）及び地区施設として、交通処理に必要な道路の拡幅等や地域の防災性の向上にも貢献する広場・緑道などの配置及び規模を定める内容となっている。</p> <p>地区整備計画において、建築物の用途としては「建築物等の用途の制限」、建築物の形態の制限としては、「壁面の位置の制限」、「建築物等の高さの最高限度」を定める内容となっている。</p> <p>施設の規模については、店舗面積の上限を物販 38,000 m²、非物販 7,600 m²とし、将来交通量の予測及びその対策を検討している面積と整合している。</p> <p>以上のことから、施設計画について都市計画としての担保性があると考えられる。</p>
(7) 事業の実現性	<p>○ 当該地内の地権者の全員の合意が得られている。</p> <p>国道 26 号や市道三宝高須線の道路拡幅、大和川南交差点等の改良、立体横断施設の整備などについて、道路管理者や交通管理者をはじめとする関係者との基本的な協議・調整がなされている。</p> <p>以上のことから、開発にあたっての詳細な協議・調整は必要であるが、事業の実現性があると考えられる。</p>
審査結果	<p>以上のことを総合的に勘案した結果、提案された地区計画について都市計画決定の必要があるとして手続きを進めることは妥当と考える。</p> <p>なお、工事中及び開業後の交通対策については、実態を踏まえて提案者が主体的かつ積極的に取り組む必要がある。</p>