

(仮称) SVH 千里丘新築工事に係る環境影響評価書案
説明内容要約

1 地元説明状況

関係する各連合自治会（千里丘地区連合自治会、東山田地区連合自治会、南山田地区連合自治会）に対し、主に交通対策について改めて真摯に説明させて頂き、了承を得られました。自治会に入られていない方々についても、戸別に資料を配布させて頂き、数戸については直接話をして了承を得られました。今後、質問や意見があった場合には、引き続き真摯に対応させて頂くこととしています。

別紙 1

2 南側出入口の対策について

上記のとおり、概ね地元の了承が得られていることから、基本的にはこれまでの対策から大きく変更することは考えていません。

しかしながら、少しでも南側出入口を使用することによる環境負荷を低減するため、また対策の実効性を確保するため、以下の取組を実施します。

- ・朝の時間帯は、南側出口を閉鎖します。
南側入口については、時間制限することにより、当該時間帯に南側入口に来店された車両が住宅地に迷い込むことが懸念されることから、南側入口に時間制限を設けることはやはり難しいと判断しました。
- ・南側出入口における右折入出庫の禁止については、看板、誘導員などを配置することに加え、道路構造物として道路管理者が管理する歩車分離のガードレールを設置させて頂くよう道路管理者と協議し、物理的に右折出庫がしにくい対策となるようにガードレールを設置することとしました。

別紙 2

なお、南側出入口前のセンターラインにポストコーンを設置することについては、沿道住宅の方の自宅車庫への車両の入出庫が不便となるため、難しいと判断しています。

- ・ホームページ、チラシ、看板等による広報周知により、北側入口（臨時駐車場）がメインの入口であることを周知・意識付けします。

3 既存店舗実績による交通解析

評価書案で設定している来店交通量は、「大規模小売店舗立地法を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（以下、「立地法指針」といいます。）に基づく必要駐車台数を求める算出式に準じて設定したものであり、一般に、ホームセンター（一般の商業施設と比較し、在庫時間が短い傾向にあります。）の場合だと過剰な交通量（駐車台数）となってしまう。参考に、同規模かつ同様の立地条件である既存店舗（西川越店：埼玉県）の実績を基に交差点解析を行ったところ、評価書案と比較し、交通量、交差点需要率とも低減します。

別紙 3

4 滞留長の検討

交通 2（千里丘北交差点）及び交通 4（清水交差点）の休日を対象に、滞留長の予測（現況の滞留長に來退店交通量による滞留長を加算）を行いました。その結果、現況ですでに滞留がある場合は、交通 2（千里丘北交差点）では 18～25m、交通 4（清水交差点）では 10～32m 程度延伸すると予測しました。

別紙 4

5 試合日の検討

市立吹田サッカースタジアムにおける試合日（平成 30 年 9 月 29 日（土）16 時キックオフ：観客数 34,660 人）の交通 2（千里丘北交差点）及び交通 4（清水交差点）の滞留長について、時刻別に整理しました。それによると、試合開始 2 時間前～試合終了後 2 時間程度にそれに起因する交通混雑（滞留及び渋滞）が発生しています。ただし、自動車交通量については、滞留及び渋滞が発生している時間帯と発生していない時間帯において、大きな変動がみられません。したがって、滞留及び渋滞の原因は、道路を横断する歩行者・自転車によるものであると推察できます。

別紙 5

また、試合日における交差点需要率の予測（現況のピーク時間帯にピーク時交通量を付加）を行いました。その結果、付加した交通量の分だけ交通容量比が増加し、結果として交差点需要率が増加します（最大 0.873（交通 2：千里丘北交差点）であり、交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安である 0.9 は超過しません。）。しかし、上記のとおり、実際は歩行者・自転車の横断によって現況で滞留及び渋滞が発生しており、交差点交通量がそれほど増加しないことが想定されるため、数値としてはそれほど増加しないものと考えられます。

別紙 6

來退店車両との複合的な影響が考えられるのはデーゲームであり、年間の試合日数は 7～10 日程度（過去 3 年間の実績）が想定されます。

別紙 7

なお、試合日については、事前の交通混雑に関する周知に加え、試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施します。

6 道路交通騒音について

交通量が増加する道路沿道において、道路交通騒音を増加させないようにするには、遮音壁の設置や排水性舗装の敷設などのハード面での対策が必要になってきます。本事業のような民間事業において、それらの対応は難しく、特に遮音壁の設置については、道路沿道における住居等の車両の入出庫への影響や視界が遮られることによる交通安全への影響が懸念され、現実的ではないと考えています。とはいえ、可能な限り環境影響を低減させることは必要であり、道路（予測地点）毎に対策を検討しました。

地域の幹線交通を担うあおば通り（No.交-1、No.交-2）と、実際は来店車両の走行をあまり見込まない No.交-4 及び No.交-5 については、比較的事業による影響は小さいものと考え、それらを除いた No.交-3 及び No.交-6（市道千里丘 1 号線）、No.交-7（市道千里丘中央線）は沿道に住居等があり、特段の配慮が必要だと考えました。

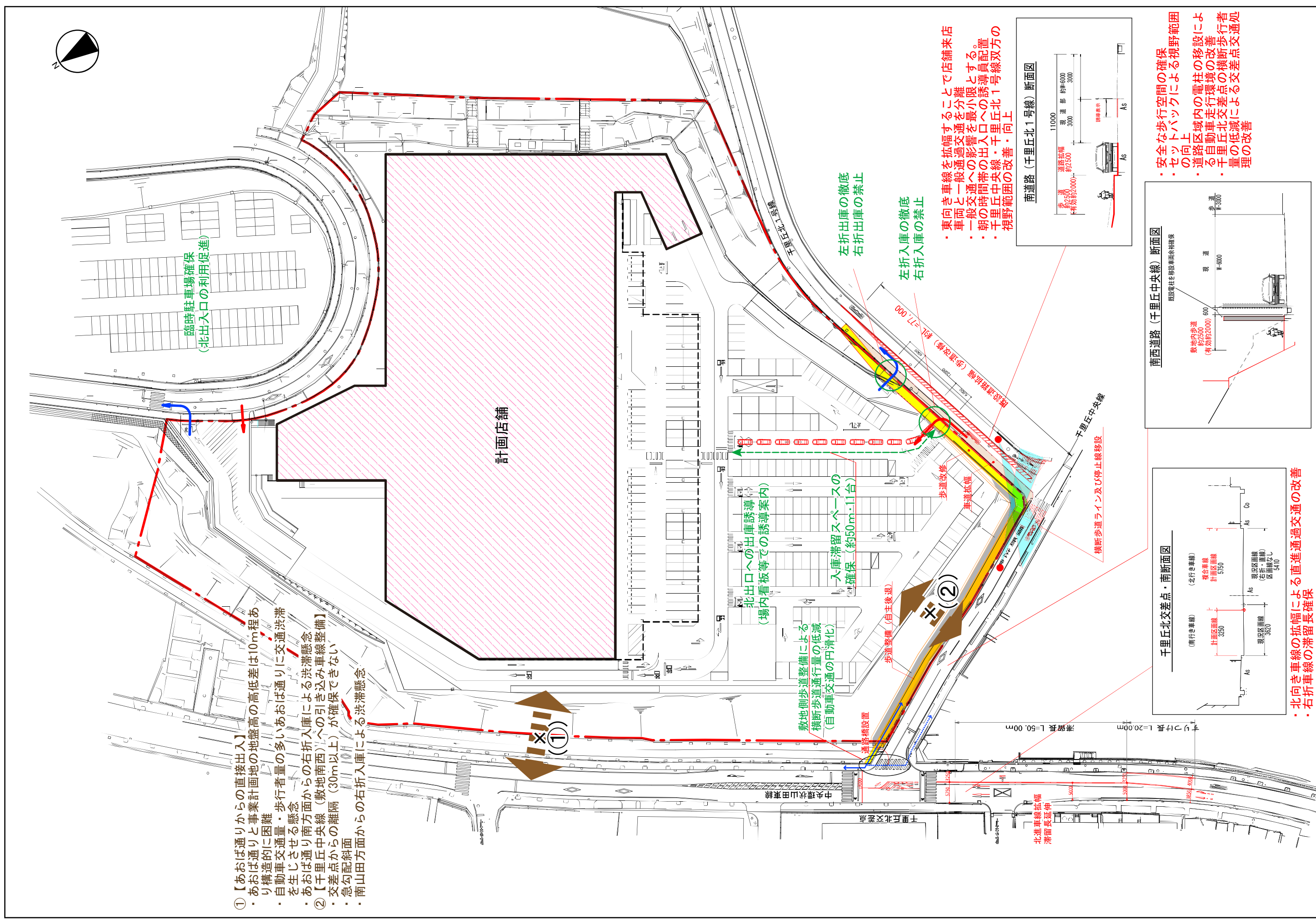
No.交-3 については、事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路（引込車線）を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する計画としています。これにより、騒音源（南側出入口前面道路を走行する来店車両）を沿道住居から遠ざけ、住居への道路交通騒音による影響の低減を図っています。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んだものとなっています。

No.交-6 については、南側出口から左折出庫した退店車両の走行による影響を受けることとなりますので、場内の看板等や交通誘導員による誘導、場内の交通動線を工夫して南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにすることにより、千里丘上・中及び新芦屋方面以外の退店車両（81.4%）については北側出口からの出庫に限定し、南側出口から左折出庫する退店車両を削減する計画としています。これにより、No.交-6 に対する道路交通騒音による影響の低減を図っています。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んだものとなっていますが、さらなる低減を図るため、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両（18.6%）についても、極力北側出口より出庫して頂くように場内で誘導していきます。

No.交-7 については、千里丘下・西方面の来店・退店車両（19.0%）の走行を想定していますが、片側 1 車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点からも、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していきます。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計画地から概ね 1km 圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考えており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。また、誘導員については、オープンセール期間中（約 2 週間程度を想定）において、出入口及び駐車場内 5～6 箇所程度、また主要交差点 2 箇所以上での配置を考えており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していきます。

なお、上記 3 のとおり、評価書案で設定している来店交通量は立地法指針に基づいて設定したのですが、参考に既存店舗（西川越店：埼玉県）の実績を基に道路交通騒音を予測した結果、評価書案における予測値から 0.0～0.3dB 低減しました。

別紙 8



- ① 【おおば通りからの直接出入】
- ・おおば通りと事業計画地の地盤高の高低差は10m程あり構造的に困難
 - ・自動車交通量・歩行者量の多いおおば通りに交通渋滞を生じさせる懸念
 - ・おおば通り南方面からの右折入庫による渋滞懸念
- ② 【千里丘中央線 (敷地南西) への引き込み車線整備】
- ・交差点からの離隔 (30m以上) が確保できない
 - ・急勾配斜面
 - ・南山田方面からの右折入庫による渋滞懸念

計画店舗

臨時駐車場確保
(北出入口の利用促進)

北出口への出庫誘導
(場内看板等での誘導案内)

入庫滞留スペースの確保 (約50m・11台)

敷地側歩道整備による
横断歩道通行量の低減
(自動車交通の円滑化)

歩道整備 (自主後退)

歩道改善

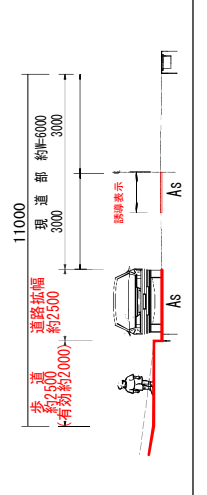
車道拡幅

左折出庫の徹底
右折出庫の禁止

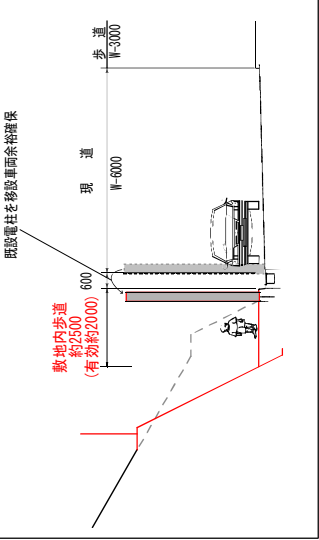
左折入庫の徹底
右折入庫の禁止

- ・東向き車線を拡幅することで店舗来店車向と一般交通を分離
- ・一般交通への出入口への誘導員配置
- ・朝の時間帯の千代田中央線・千里丘北1号線双方の視界範囲の改善・向上

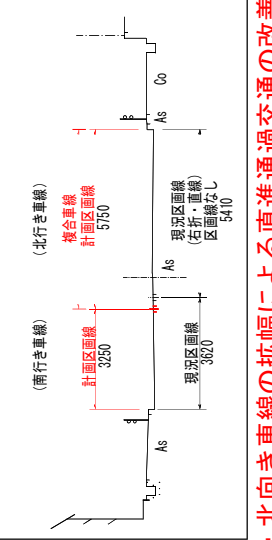
南道路 (千里丘北1号線) 断面図



南西道路 (千里丘中央線) 断面図



千里丘北交差点・南断面図



- ・北向き車線の拡幅による直進通過交通の改善
- ・右折車線の滞留長確保

- ・安全な歩行空間の確保
- ・セッタト上の道路区域内の電柱の移設による歩行者の歩行環境の改善
- ・千代田中央線・千里丘北1号線の横断歩点の横断歩行者の歩行環境の改善

建物配置図・周辺整備計画図 (S=1/1,000)



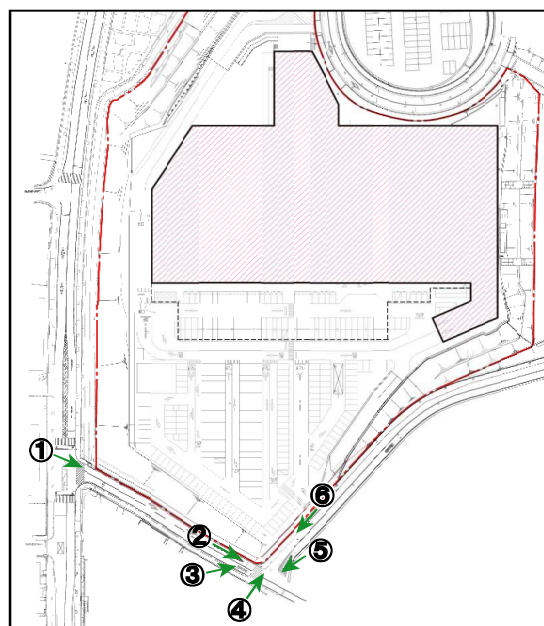
【③丁字交差点 西方向から】



【④丁字交差点 南西方向から出入口方向】



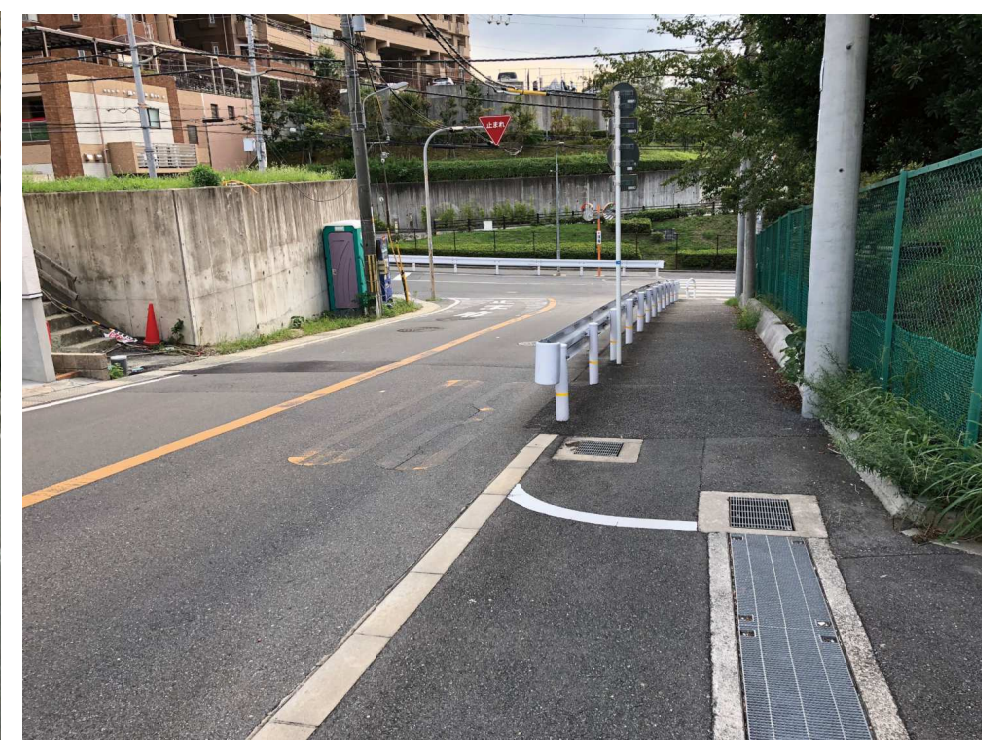
【⑤丁字交差点 東方向から】



【①南西交差点（千里丘北交差点）を東方向へ】



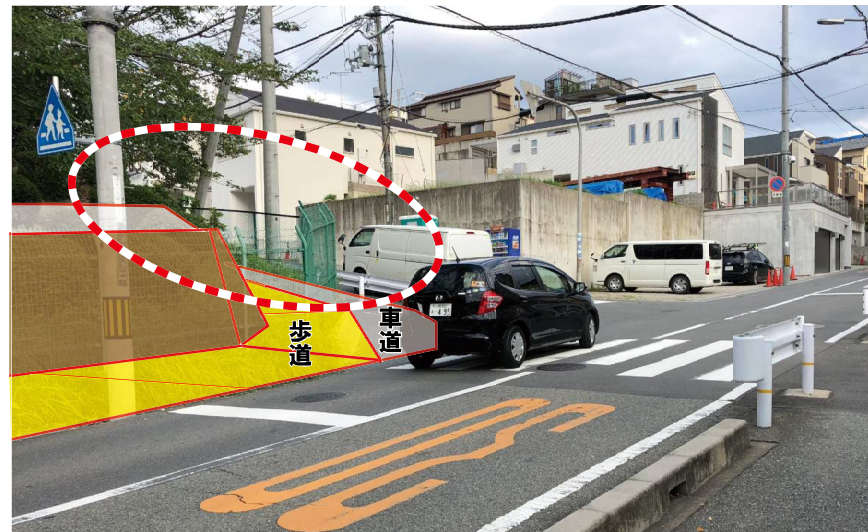
【②丁字交差点 西方向から】



【⑥丁字交差点 東方向から】

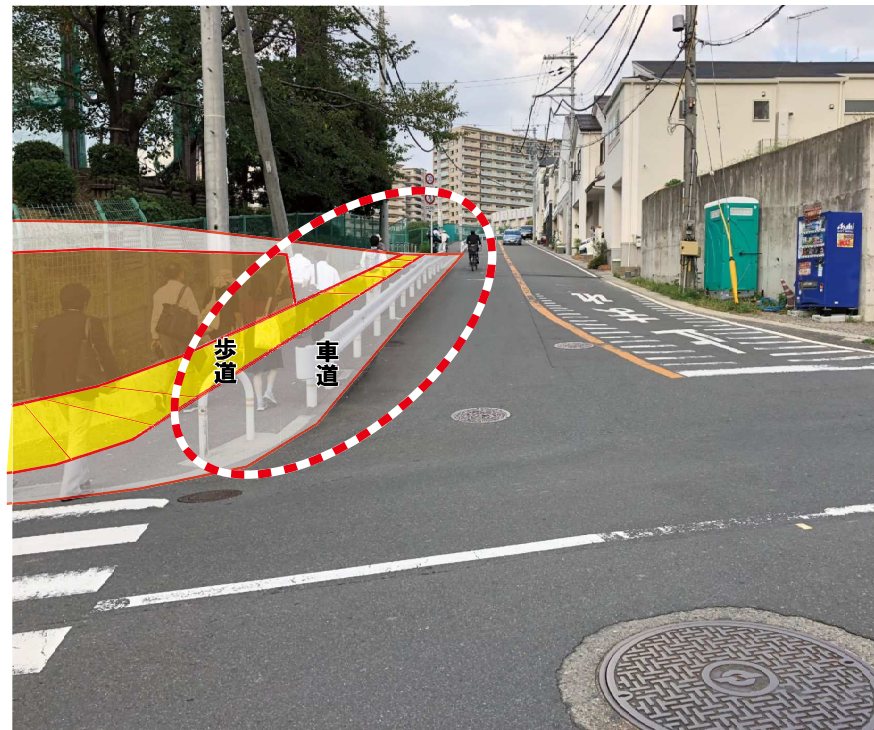
現況写真

この付近の見通しが改善される



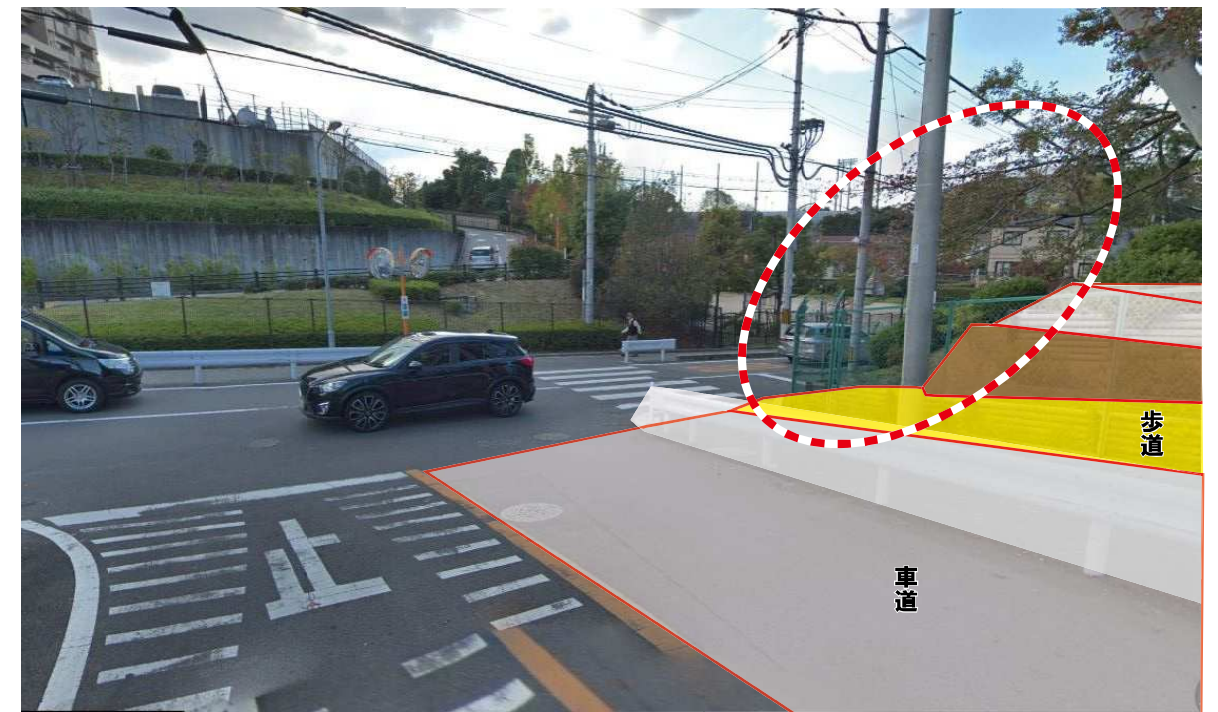
【③丁字交差点 西方向から】

この付近の見通し・歩行環境・走行環境が改善される

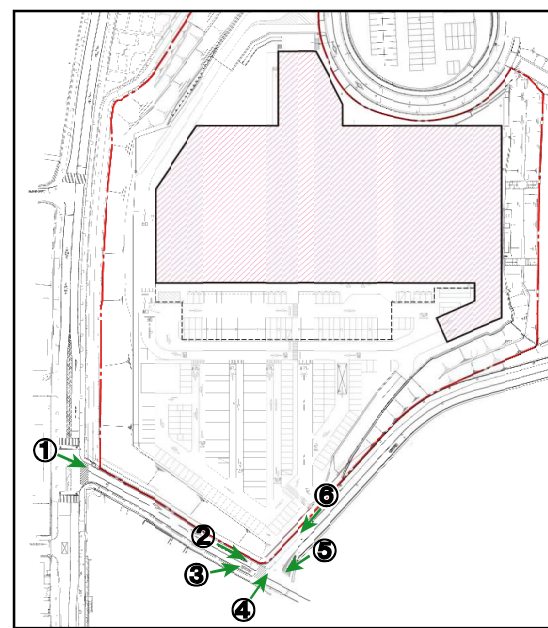


【④丁字交差点 南西方向から出入口方向】

この付近の見通し・歩行環境・走行環境が改善される



【⑤丁字交差点 東方向から】



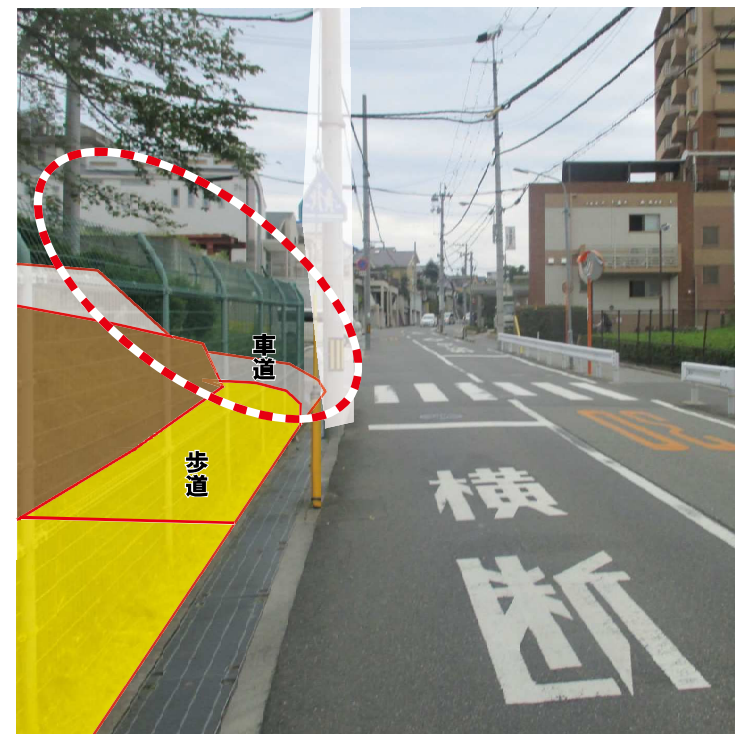
電柱車道外への移設による走行環境・歩道整備による歩行環境が改善される



【①南西交差点（千里丘北交差点）を東方向へ】

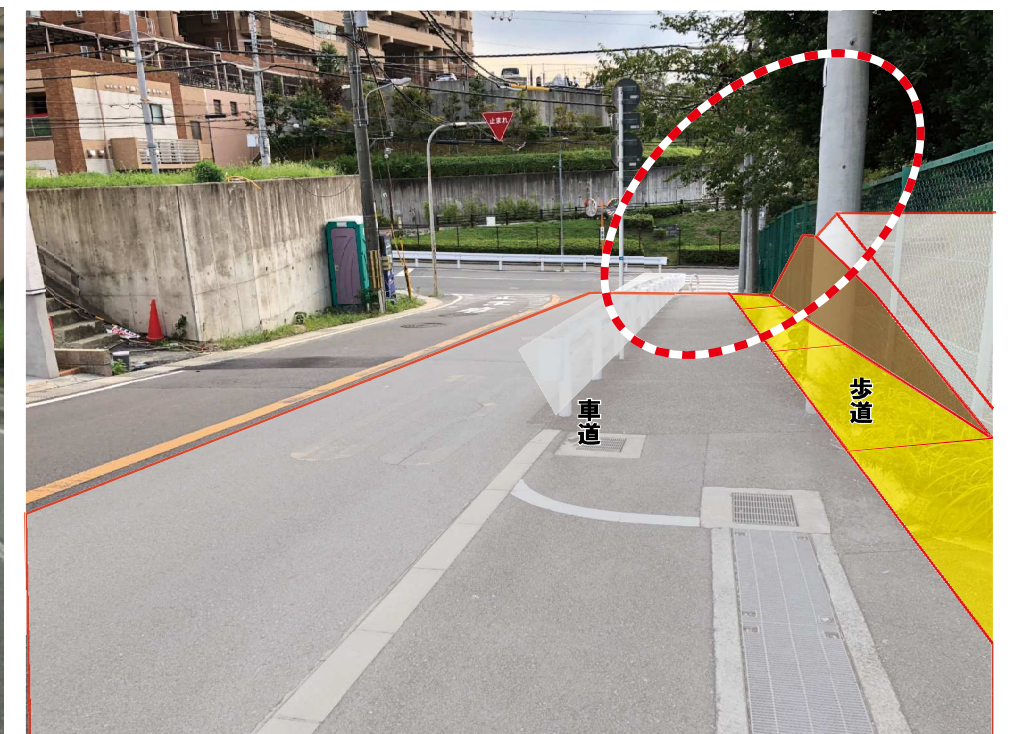


この付近の見通し・歩行環境・走行環境が改善される



【②丁字交差点 西方向から】

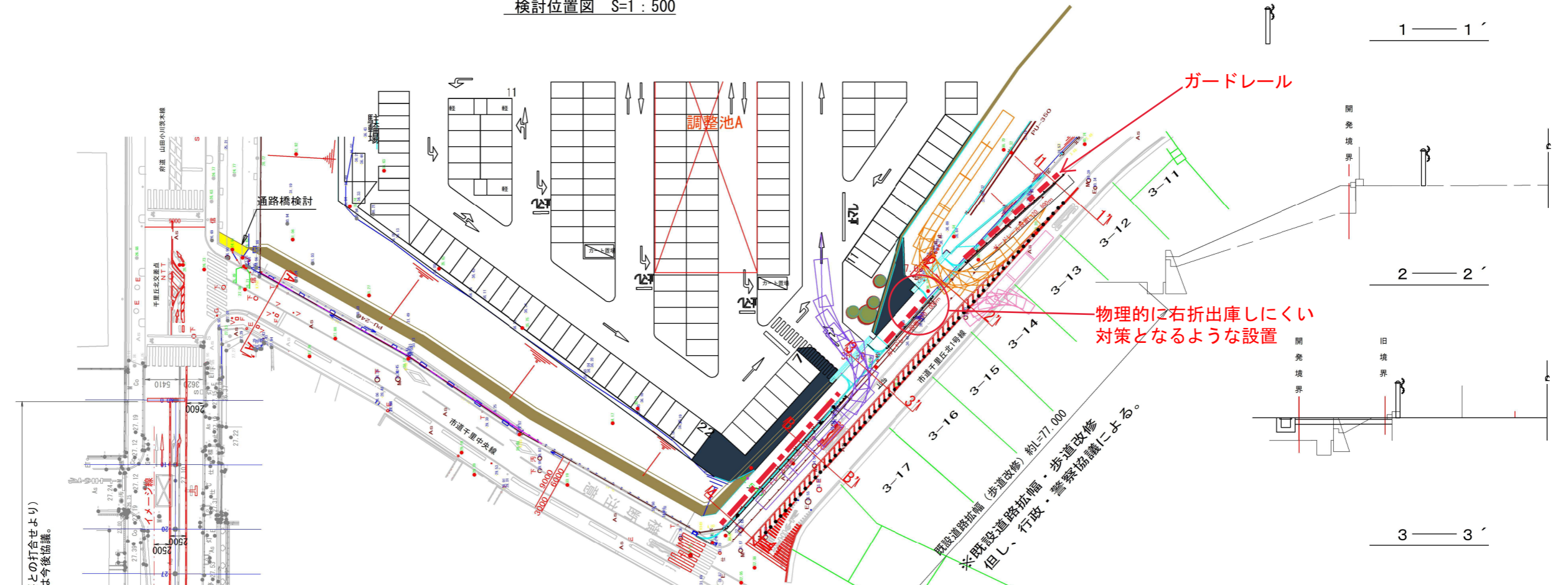
この付近の見通し・歩行環境・走行環境が改善される



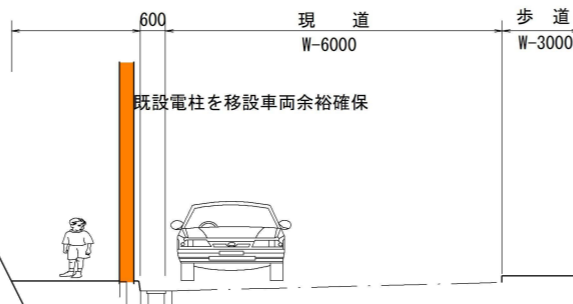
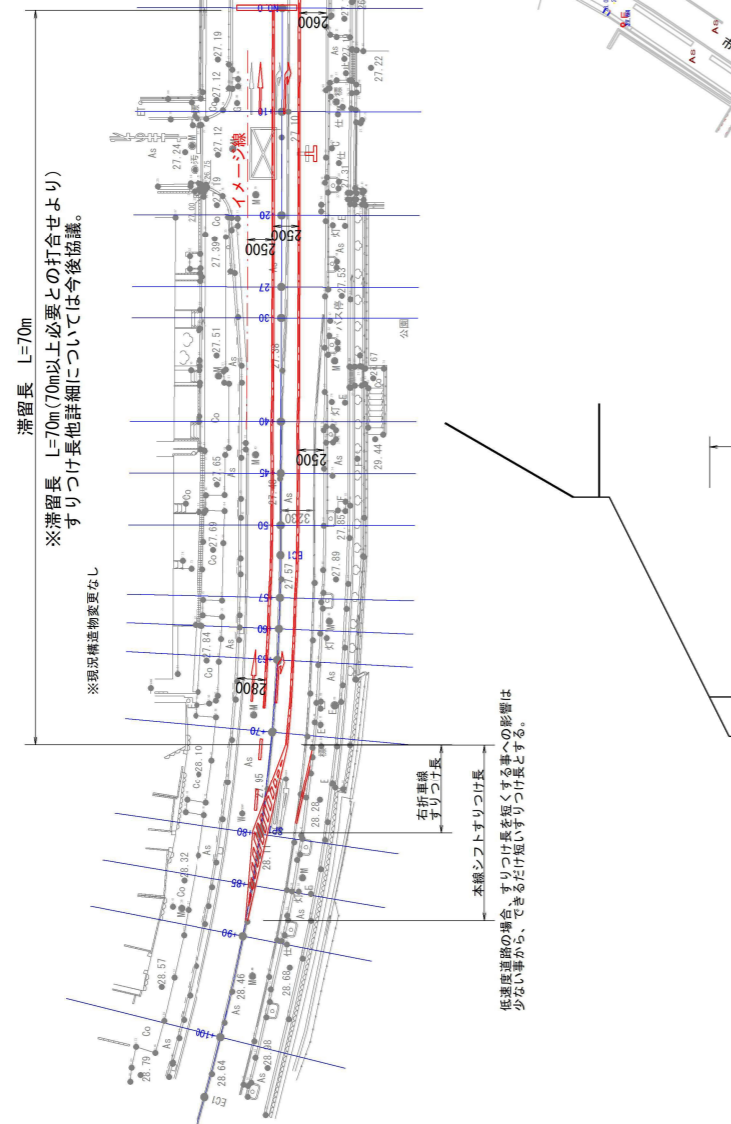
【⑥丁字交差点 東方向から】

対策イメージ

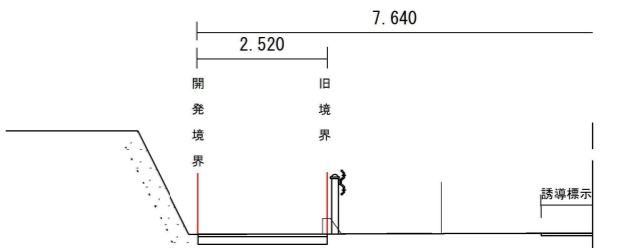
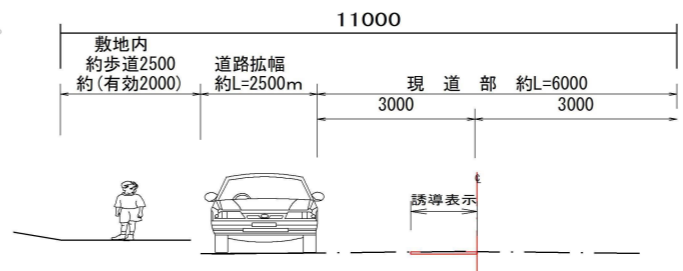
検討位置図 S=1:500



A-A断面図 S=1:100



B-B断面図 S=1:100



※右折レーン改修
但し、行政・警察協議による。

事業名称	(仮称)SVH千里丘新築工事		
開発地所在	吹田市千里丘北 311番1他		
図面名称	千里丘中央線・1号線改修計画	図面縮尺	図示 図面番号
設計者	株式会社リスベクト		
作成年月日	令和2年4月28日		

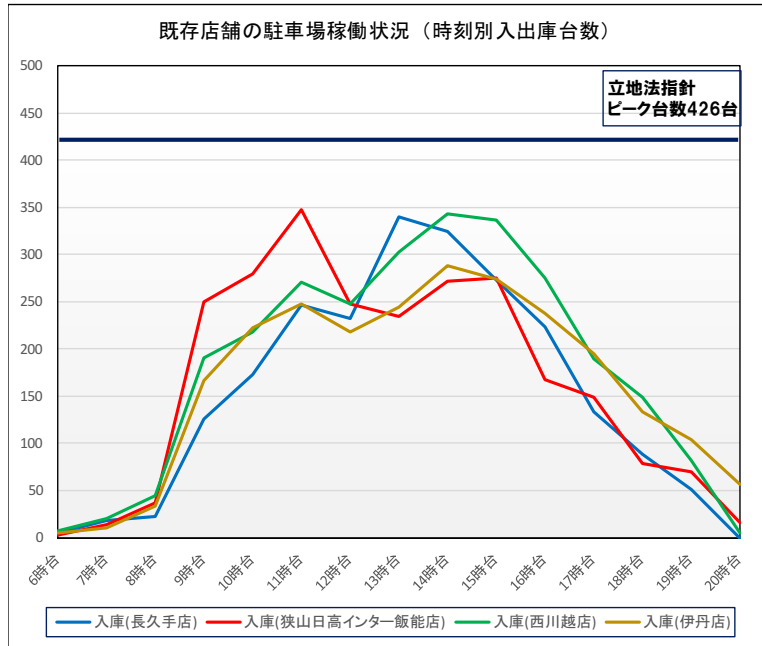
SVH 千里丘店 交通評価に関する資料

- ・評価書案での検討においては、現況交通量の最も多い時間帯に、「大規模小売店舗立地法を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（以下、「立地法指針」という。）に基づくピーク時来店交通量を加算したものである。（評価書案 565 ページ）
立地法指針に基づく交通量は、一般に、ホームセンター（一般の商業施設と比較し、在庫時間が短い傾向にある。）の場合だと過剰な交通量となってしまう。
- ・ここでは、既存類似店舗の入在庫台数を用いて、店舗の入庫ピーク、出庫ピーク、入出庫ピークとなる時間帯、及び現況交通量に類似店に基づく時間別入出庫台数を加算した将来交通量が最も多くなる時間帯において交差点解析を行った。
- ・以下の表（既存類似店舗の実績）に示すとおり、いずれの店舗も午前（11 時）と午後（13～15 時）に来店が多い時間帯となっており、大きな傾向として同様な来店傾向となっている。このうち飯能店については午前中に集中する状況となっている。来客動向に関しては、周辺施設の買い回り状況にも関係しているものと考えられる。飯能店以外は、近隣にスーパーマーケットをはじめ物販店舗が立地しているが、飯能店は近隣に商業施設は立地していない。近隣店舗と当該店舗の買い回りによって、来店時間に影響しているものと考えられる。
- ・採用した既存店舗は、店舗規模、立地環境（郊外・周辺住宅地・準幹線道路沿道）を考慮して、表に示す店舗のうち「西川越店」とした。（いずれも休日の駐車場稼働実績）
- ・西川越店の入庫ピークは 14 時、出庫ピークは 16 時、入出庫ピークは 14 時である。
- ・来店ピーク時交通量は 343 台であり、立地法指針に基づき算出し評価書案の評価に使用している数値（ピーク時 426 台）の 8 割である。また出庫は入庫後 1～2 時間後となっている。

表 既存類似店舗の実績

台

時間帯	長久手店 10,300㎡			狭山日高インター飯能店 10,921㎡			西川越店 8,990㎡			伊丹店 8,133㎡		
	入庫	出庫	在庫	入庫	出庫	在庫	入庫	出庫	在庫	入庫	出庫	在庫
	6時台	5	4	1	3	1	2	7	5	2	5	2
7時台	18	16	3	14	5	11	20	12	10	10	5	8
8時台	23	26	0	37	19	29	44	29	25	34	23	19
9時台	126	59	67	250	134	145	191	126	90	166	124	61
10時台	173	151	89	279	176	248	218	176	132	222	171	112
11時台	246	223	112	347	280	315	271	260	143	248	262	98
12時台	232	235	109	248	320	243	248	253	138	218	217	99
13時台	340	285	164	234	215	262	303	262	179	244	221	122
14時台	324	277	211	272	306	228	343	312	210	288	267	143
15時台	273	303	181	275	301	202	336	305	241	274	256	161
16時台	223	279	125	167	236	133	275	318	198	238	276	123
17時台	133	186	72	149	209	73	189	248	139	195	252	66
18時台	88	134	26	78	105	46	149	184	104	133	162	37
19時台	51	71	6	70	112	4	82	152	34	104	109	32
20時台	0	6	0	16	20	0	5	39	0	57	89	0
21時台	0	0					0	0				
計	2,255	2,255		2,439	2,439		2,681	2,681		2,436	2,436	



(既存店舗周辺の状況)

長久手店

約 400m にスーパーマーケット
その他商業施設が周辺に立地

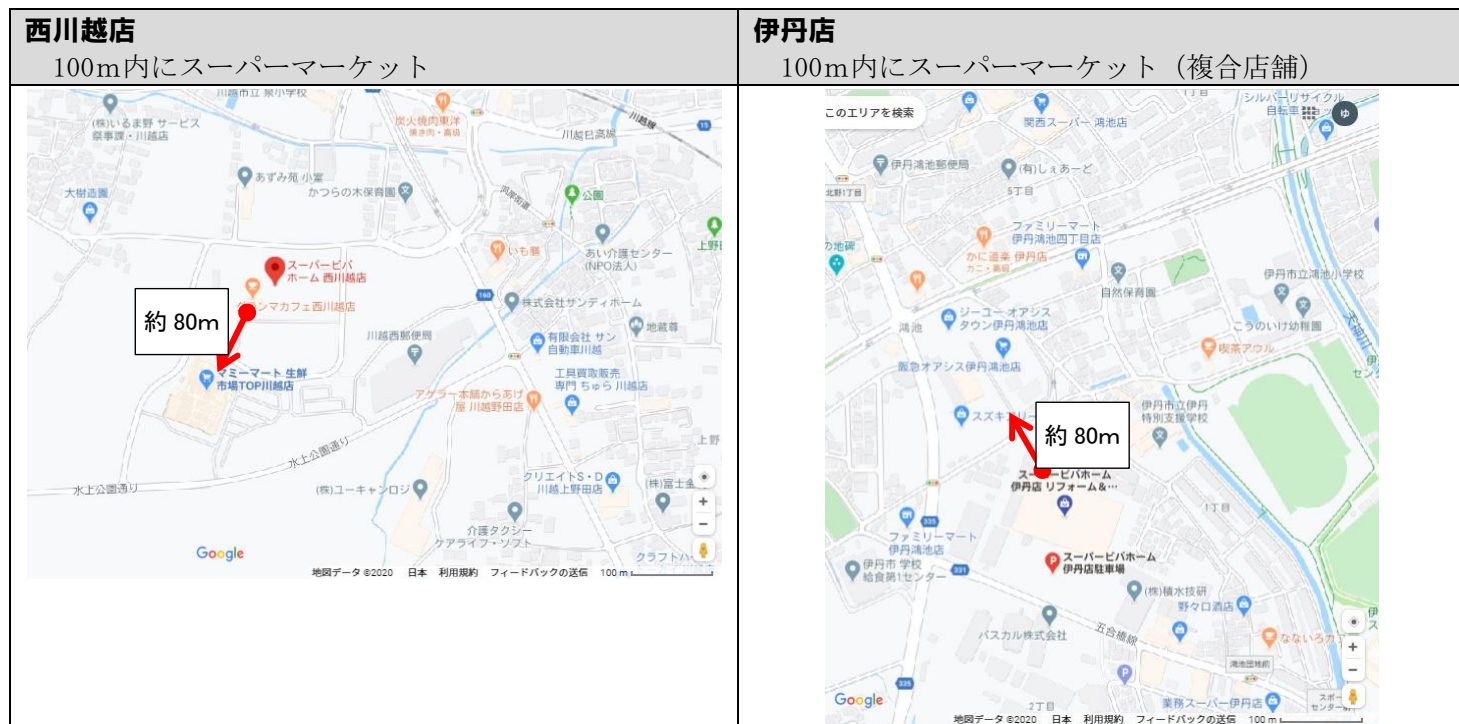


飯能店

2 km 圏内にスーパーマーケット他商業施設は不在



(既存店舗周辺の状況)



既存店舗の入在庫台数を用いた交差点交通量について

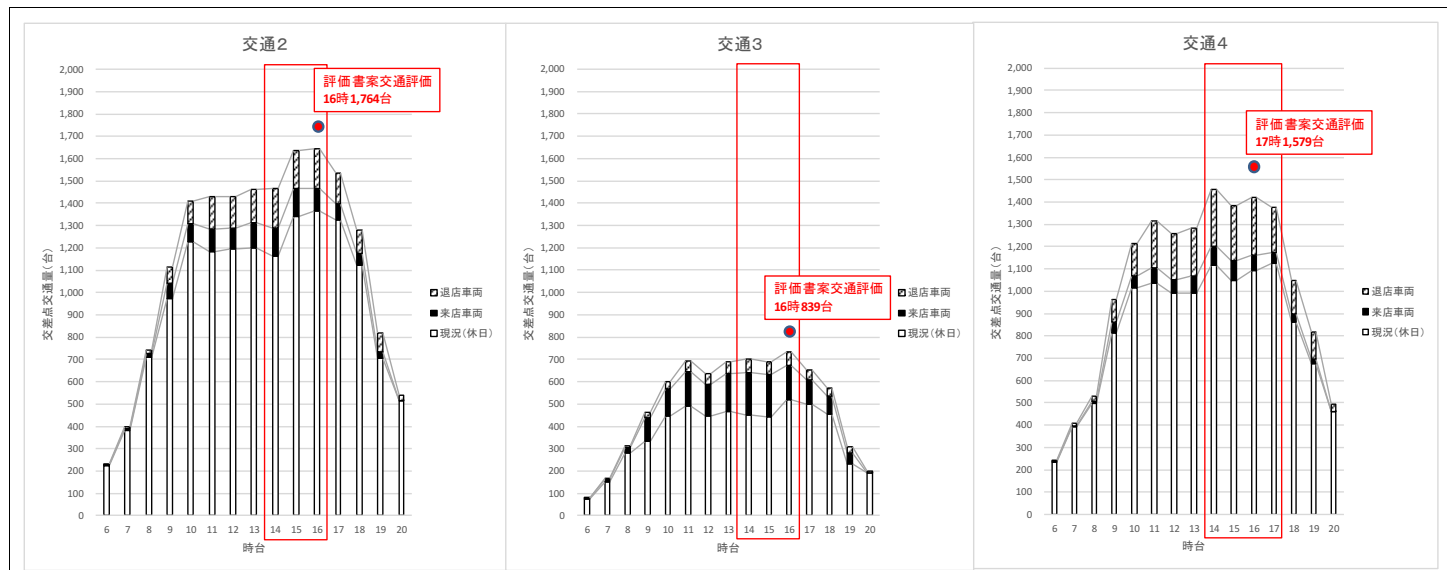
- 西川越店の店舗面積（物販部分）は 8,990 m²（本計画店舗は 8,900 m²）であるため、店舗規模補正は行わず、評価書案に示す方面配分比率を用いて、交差点ごとの発生集中交通量の算定と現況交通量（交差点流入）との加算を行った。

なお、交通検討は休日を対象とし、交通 2、交通 3、交通 4 を対象交差点とした。

- 現況交通量と発生集中交通量の時間変動を次に示す。

現況交通量は、交通 2 は 16 時、交通 3 は 16 時、交通 4 は 17 時が流入交通量のピークとなるが、発生集中交通量を加算すると、交通 2 は 15 時、交通 3 は 16 時、交通 4 は 14 時となる。交通 3 はピーク時間に変更はないが、施設関連交通量が評価書案から減少する。

【現況交通量（休日）と時間別発生集中交通量】



以上より、検討ケースは次のとおりとした。

交差点	対象時間	備考
交通2 千里丘北交差点	14時	店舗入庫ピーク
	15時	将来交差点ピーク
	16時	現況ピーク（評価書案での検討対象） 店舗出庫ピーク
交通3 (仮)計画地南 交差点	14時	店舗入庫ピーク
	16時	将来交差点ピーク 現況ピーク（評価書案での検討対象） 店舗出庫ピーク
交通4 清水交差点	14時	将来交差点ピーク 店舗入庫ピーク
	16時	店舗出庫ピーク
	17時	現況ピーク（評価書案での検討対象）

交差点解析の結果は次のとおりであり、評価書案と比較して、交通2及び交通4については交通量、交差点需要率ともに低減する。

交通3については、評価書案の対象時間16時台では交通容量比はすべての車線で低減する。14時台では東流入車線が評価書案よりも若干高くなっているが、これは現況交通量が多くなっていることによる。

調査地点・項目		【店舗実績による再評価(休日)】								【評価書案】			
		14時		15時		16時		17時		休日			
		現況	開店後	現況	開店後	現況	開店後	現況	開店後	現況	開店後		
交通2 千里丘北交差点	交差点交通量	1,163	1,465 (83.0%)	1,342	1,638 (92.9%)	1,365	1,646 (93.3%)			1,365	1,764 (100.0%)		
	交差点需要率	0.386	0.527 (82.7%)	0.453	0.537 (84.3%)	0.447	0.572 (89.8%)			0.447	0.637 (100.0%)		
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.446	0.657	0.451	0.658	0.523	0.739			0.523	0.813
		②南東流入	左右	0.545	0.545	0.487	0.487	0.563	0.563			0.563	0.563
③南西流入		直	0.413	0.413	0.552	0.552	0.509	0.509			0.509	0.509	
		右	0.160	0.379	0.218	0.443	0.206	0.402			0.206	0.517	
交通3 (仮)計画地南交差点	交差点交通量	450	701 (83.6%)			518	732 (87.2%)			518	839 (100.0%)		
	車線別 交通容量比 ・遅れ評価	③南流入 右折	実交通量	17	82 (81.2%)			20	72 (71.3%)			20	101 (100.0%)
			交通容量	1,385	1,184			1,321	1,152			1,321	1,079
			交通容量比	0.012	0.069 (73.4%)			0.015	0.063 (67.0%)			0.015	0.094 (100.0%)
	②東流入 左右混用 車線	実交通量	90	90 (113.9%)			79	79 (100.0%)			79	79 (100.0%)	
		交通容量	708	604			675	580			675	544	
交通容量比		0.127	0.149 (102.8%)			0.117	0.136 (93.8%)			0.117	0.145 (100.0%)		
交通4 清水交差点	交差点交通量	1,116	1,457 (92.3%)			1,094	1,422 (90.1%)	1,125	1,375 (87.1%)	1,125	1,579 (100.0%)		
	交差点需要率	0.298	0.442 (89.1%)			0.286	0.442 (89.1%)	0.311	0.397 (80.0%)	0.311	0.496 (100.0%)		
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.422	0.528			0.426	0.512	0.402	0.461	0.402	0.534
			左	0.194	0.542			0.214	0.569	0.228	0.504	0.228	0.704
②南東流入		右	0.079	0.236			0.103	0.262	0.081	0.206	0.081	0.294	
		左直	0.461	0.461			0.396	0.396	0.465	0.465	0.465	0.465	
	右	0.174	0.174			0.191	0.191	0.156	0.156	0.156	0.156		

※ ()内パーセンテージは、評価書案に対する比率を表す。

※ 交差点は、交差点流入交通量合計を表す。

※ ピーク時間帯は、現況交通量が最も多い時間帯で設定した。

※ 開店後交通量は、現況交通量に計画店舗に伴う増加交通量を加算した値を表す。

滞留長予測（休日）：交通 2

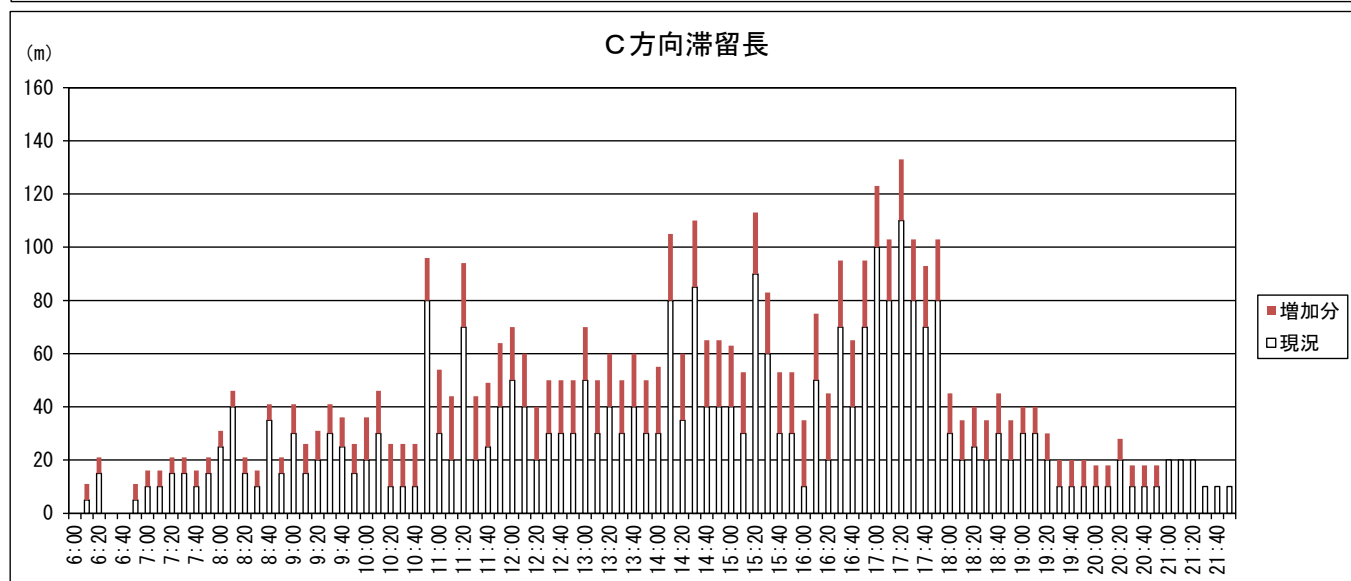
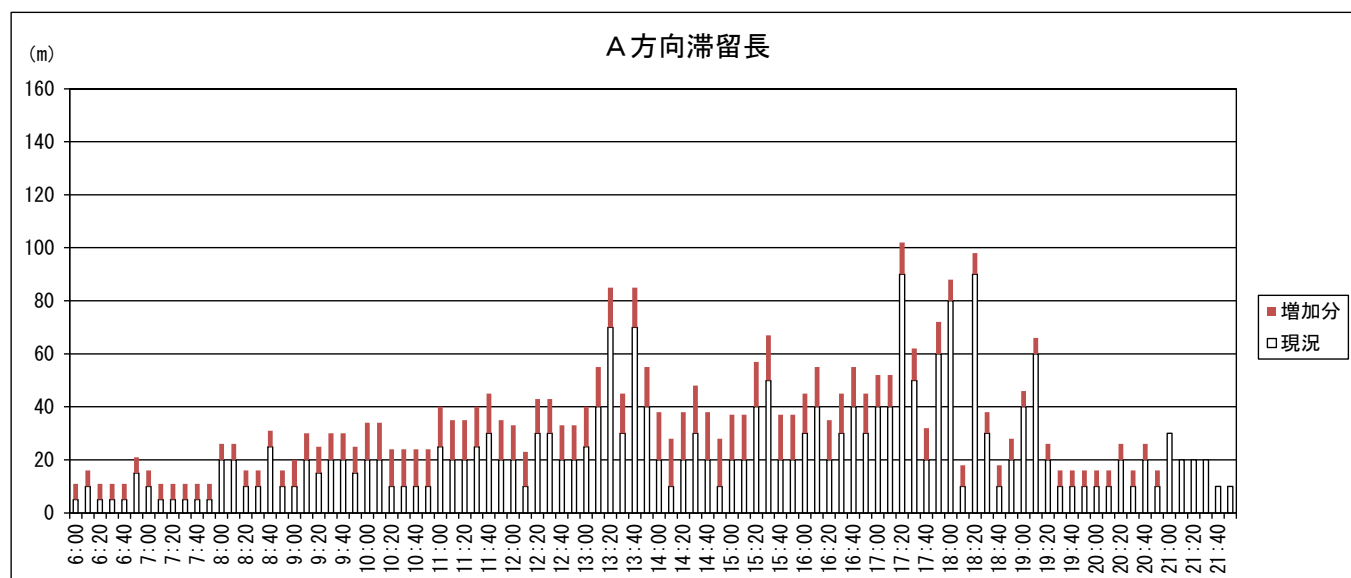
現況の滞留長に店舗来退店交通による滞留長を加算した。
 店舗来退店交通による滞留長は、各方向からの店舗交通量（評価書案に示す時間別入出庫台数を方面配分した交通量）を信号1サイクルに換算し、これに平均車頭間隔（6m）を乗じて設定した。

予測

- ・店舗来退店交通による滞留長の増加分は、A方向は最大18m（14時台）、C方向は最大25m（16時台）と予測する。
- ・現況の滞留長に店舗来退店交通による滞留長を加えた滞留長は、A方向は最大102m（17:20）、C方向は最大133m（17:20）と予測する。

評価

- ・A方向の現況滞留長が大きくなる17時台は、来店ピーク（14時台）と重ならず、12m程度の増加となる。
 A方向は右折交通が増加することになるが、右折車線滞留長を現状の約20mから約50mに延伸することから、実際は現況の滞留長に影響を及ぼさないものと評価する。
- ・C方向の現況滞留長が大きくなる17時台は、退店ピーク（16時台）と重ならず、23m程度の増加となる。
 23mは、車両でいうと3~4台程度の長さであるため、現況の滞留長に著しい影響を及ぼすものではないと評価する。



滞留長予測（休日）：交通4

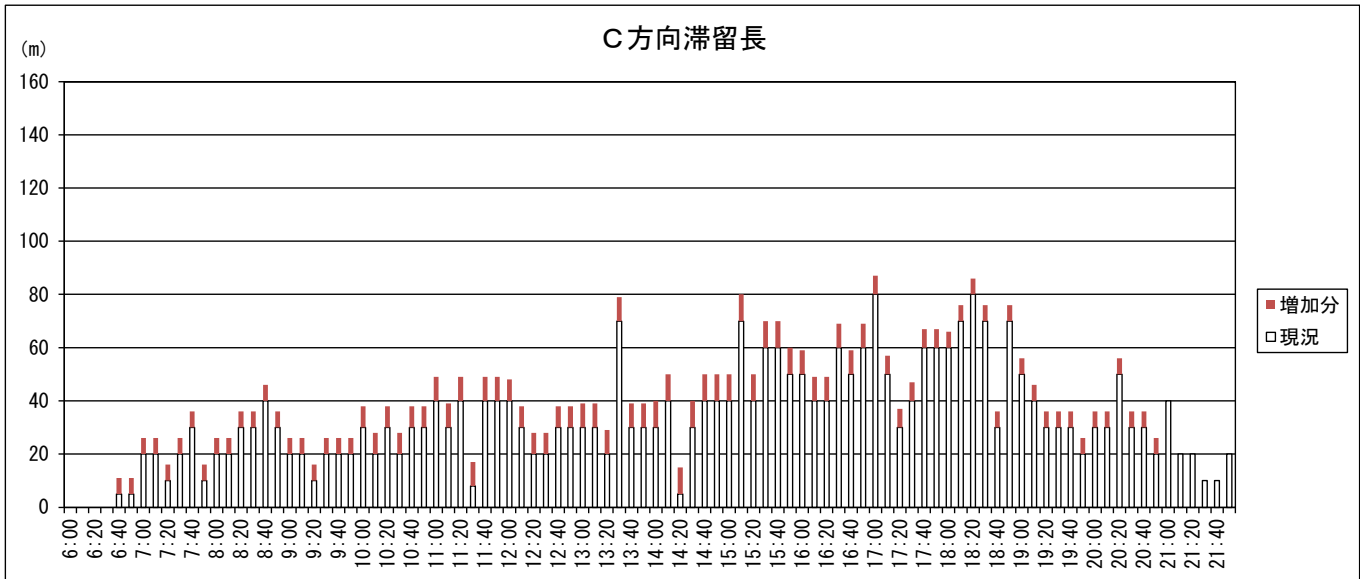
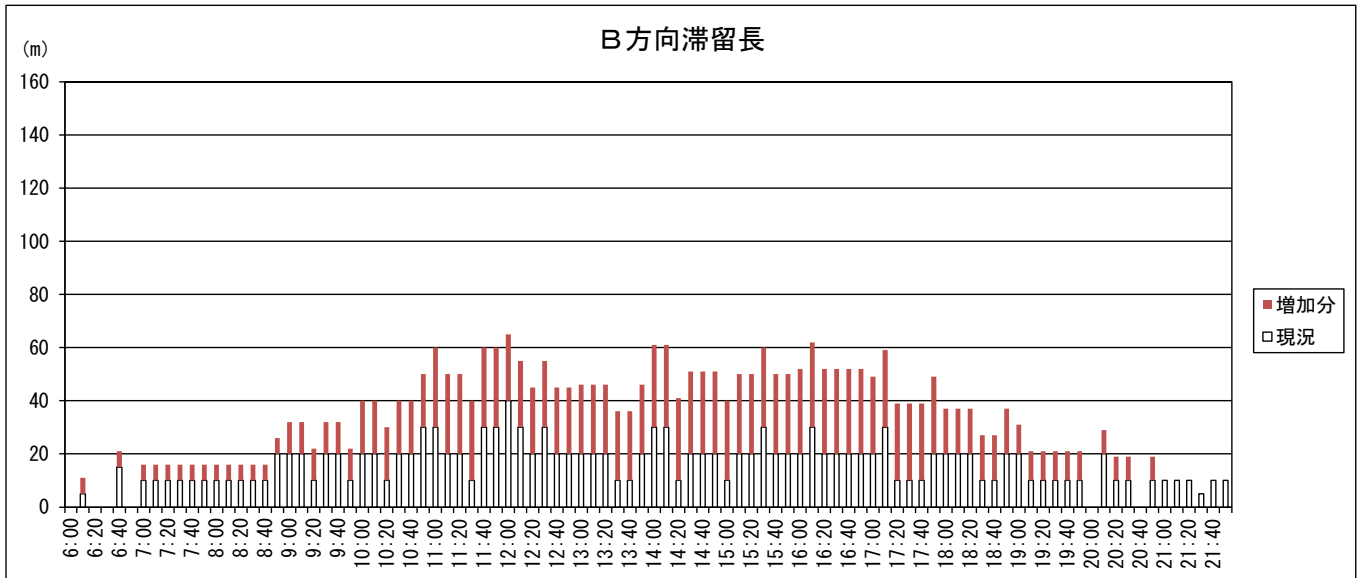
現況の滞留長に店舗来退店交通量による滞留長を加算した。店舗来退店交通による滞留長は、各方向からの店舗交通量（評価書案に示す時間別入出庫台数を方面配分した交通量）を信号1サイクルに換算し、これに平均車頭間隔（6m）を乗じて設定した。

予測

- ・店舗来退店交通による滞留長の増加分は、B方向は最大32m（16時台）、C方向は最大10m（14～15時台）と予測する。
- ・現況の滞留長に店舗来退店交通量による滞留長を加えた滞留長は、B方向は最大65m（12:00）、C方向は最大87m（17:00）と予測する。

評価

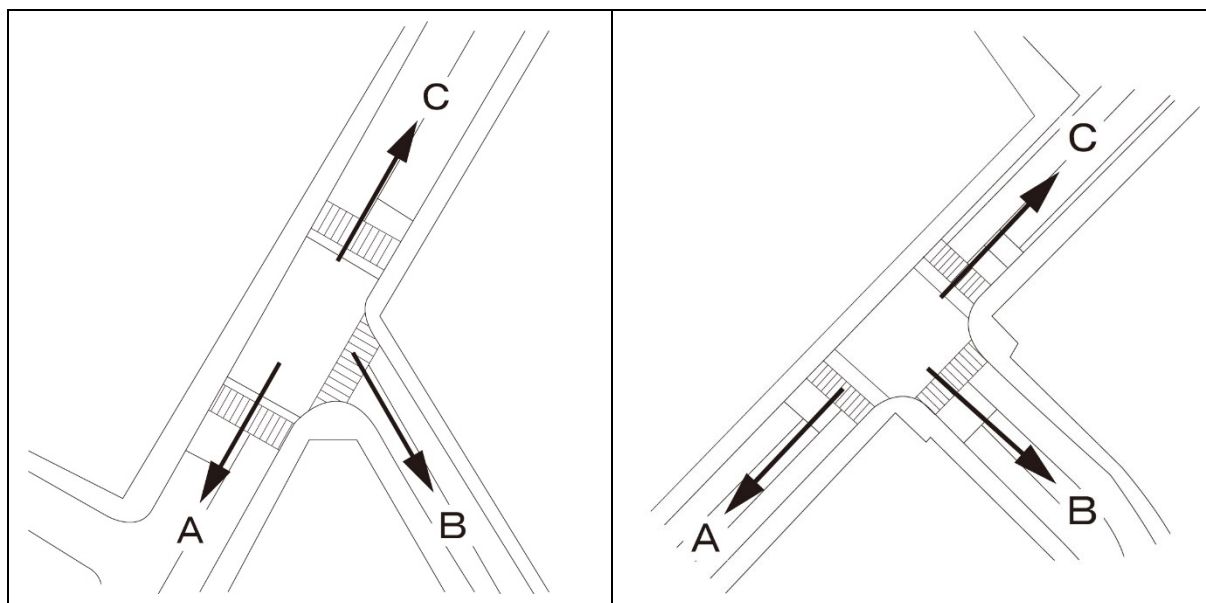
- ・B方向は最大32mの増加と予測するが、当該方向は現況で渋滞長が発生している時間帯がなく（評価書案545～547ページ）、最大65mの滞留長になったとしても、信号1サイクルで通過できるものと考えられる。そのため、影響は軽微であると評価する。
- ・C方向の現況滞留長が大きくなる16～17時台は、来店ピーク（14～15時台）と重ならず、7～9m程度の増加となる。7～9mは、車両でいうと1～2台程度の長さであるため、現況の滞留長に及ぼす影響は軽微であると評価する。



時刻別滞留長の検討

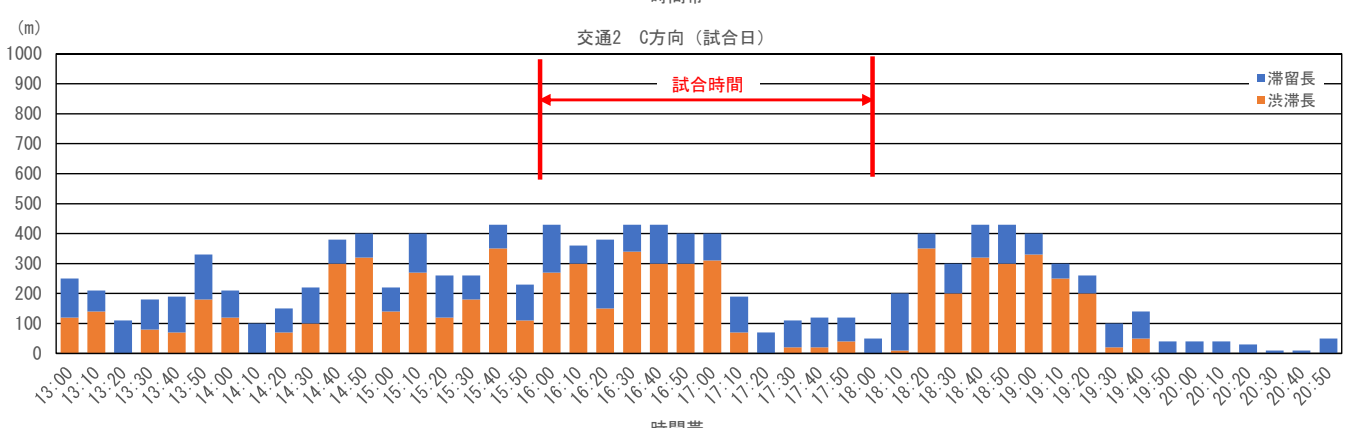
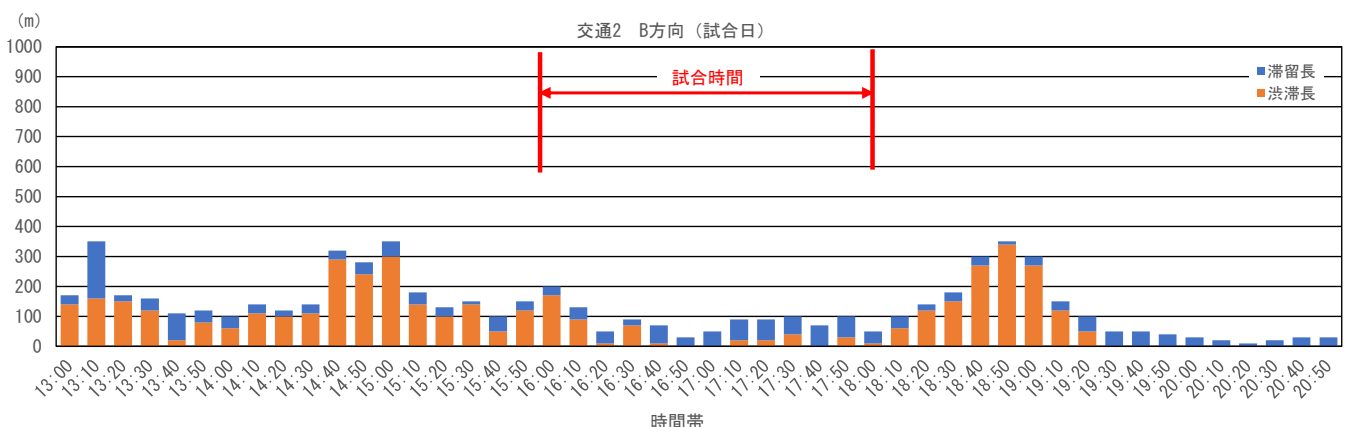
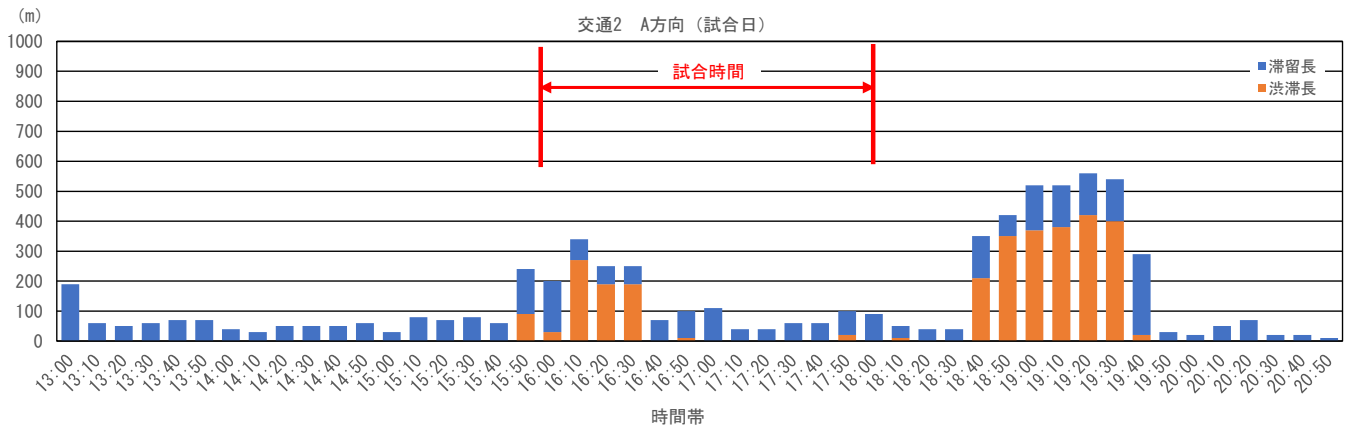
(試合日：平成 30 年 9 月 29 日 (土) 16 時キックオフ、観客数 34,660 人)

- ・交通 2 (千里丘北交差点) については、調査開始時 (13 時) から B 方向及び C 方向に滞留及び渋滞が発生しているが、交差点における歩行者・自転車交通量 (13 時台：195 人・台/時 → 14 時台：994 人・台/時) から、14 時台から観戦客と思われる歩行者・自転車の横断による滞留及び渋滞であると考えられる。
- ・交通 4 (清水交差点) についても、同様に 14 時台から歩行者・自転車が増加 (13 時台：193 人・台/時 → 14 時台：374 人・台/時) しており、14 時 40 分頃から明確な滞留及び渋滞が発生している。
- ・交通 2 (千里丘北交差点) と交通 4 (清水交差点) の間は 430m 程度の離隔であるため、C 方向については、14 時 40 分頃以降は滞留が連なっている状況である。
- ・試合後は、19 時 40 分頃には渋滞が解消されている。したがって、試合開始 2 時間前～試合終了後 2 時間程度に交通混雑が発生している。
- ・自動車交通量 (小型車) をみると、滞留及び渋滞が発生している時間帯と発生していない時間帯において、大きな変動はみられない (評価書案資料編 110～111 ページ、114～115 ページ)。したがって、滞留及び渋滞の原因は、道路を横断する歩行者・自転車によるものであると推察される。

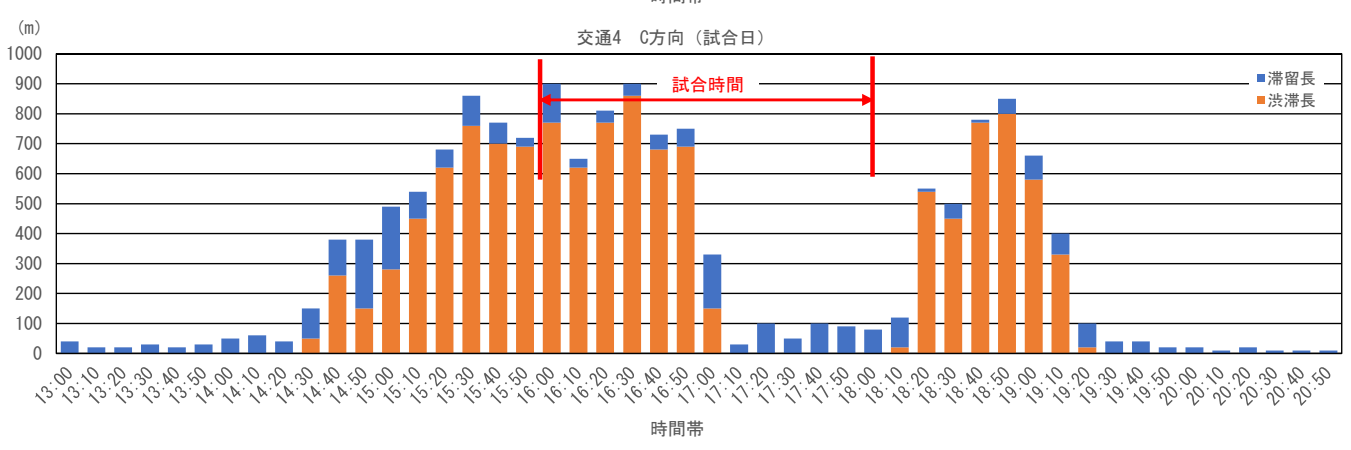
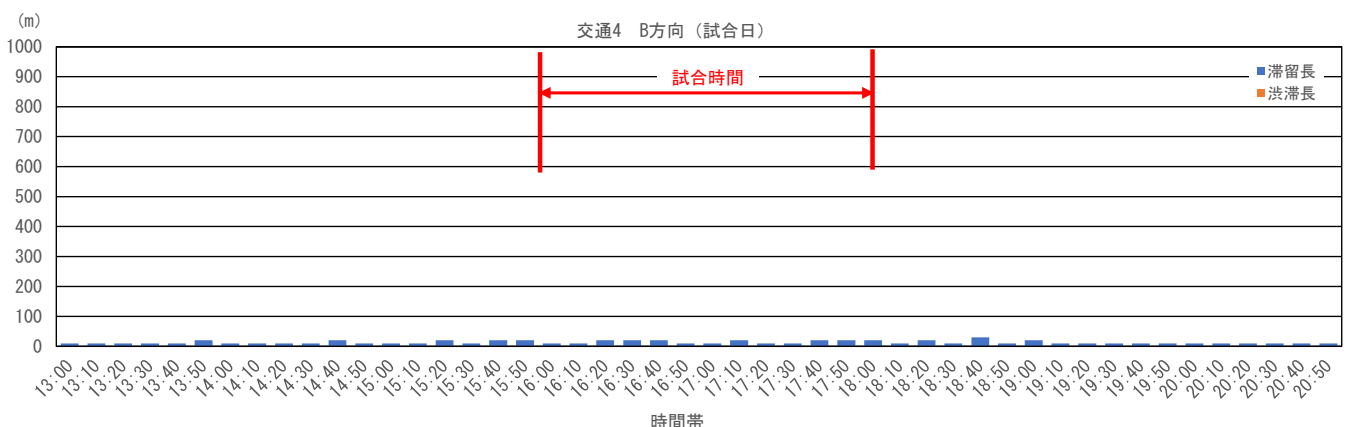
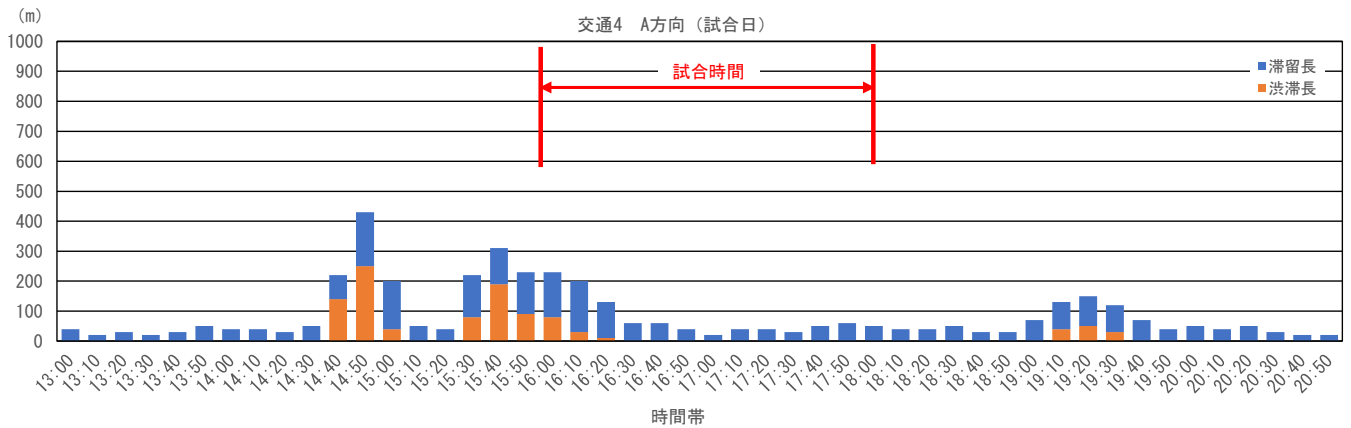


交通 2 (千里丘北交差点)

交通 4 (清水交差点)



交通 2 (千里丘北交差点)



交通4 (清水交差点)

試合日における交差点需要率

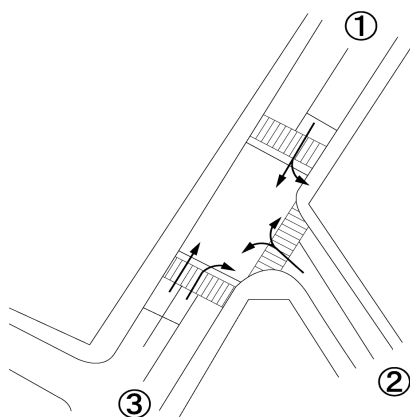
- ・ 現況のピーク時間帯にピーク時交通量を付加した。
- ・ 歩行者横断による滞留を考慮し、交通2及び交通4の左折混入車線については、「歩行者による低減率」を0.5とした。（評価書案では0.15）
- ・ 交通2①左直及び③右、交通3の②及び③、交通4の①左直及び②左右について、来退店車両の増加分だけ交通容量比が増加し、結果として交差点需要率が0.873（交通2）及び0.682（交通4）に増加している（交通流を円滑に処理できるとされる目安0.9は超過しない。）。しかし、実際は歩行者の横断によって現況で滞留及び渋滞が発生しており、交差点交通量がそれほど増加しないことが想定されるため、数値としてはここまで増加しないものと考えられる。
- ・ 試合日については、事前の交通混雑に関する周知に加え、試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施する。

調査地点・項目		試合開催日			
		現況	開店後（増加分）		
交通2 千里丘北交差点	ピーク時交通量	1,472台	1,871台 (399台)		
	交差点需要率	0.632	0.873 (0.241)		
	車線別 交通容量比	①北東流入 左直	0.661	0.989 (0.328)	
		②南東流入 左右	1.076	1.076 (0.000)	
		③南西流入 直 右	0.433 0.292	0.433 (0.000) 0.651 (0.359)	
ピーク時間帯	16時台				
交通3 (仮)計画地南 (信号なし交差点)	ピーク時交通量	696台	1,017台 (321台)		
	車線別 交通容量比 ・遅れ評価	③南流入 右折	実交通量	41	122
			交通容量	1,279	1,043
			交通容量比	0.032	0.117 (0.085)
		②東流入 左右混用車線	実交通量	153	153
	交通容量		665	542	
交通容量比	0.230	0.282 (0.052)			
ピーク時間帯	16時台				
交通4 清水交差点	ピーク時交通量	1,303台	1,757台 (454台)		
	交差点需要率	0.369	0.682 (0.313)		
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.533	0.732 (0.199)
			左	0.303	0.969 (0.666)
		②南東流入	右	0.078	0.291 (0.213)
③南西流入			左直	0.527	0.527 (0.000)
右	0.294	0.294 (0.000)			
ピーク時間帯	14時台				

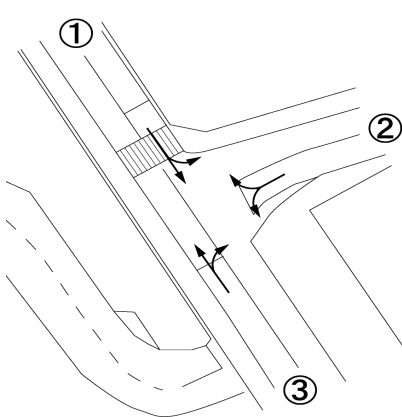
※ 交差点は、交差点流入交通量合計を表す。

※ ピーク時間帯は、現況交通量が最も多い時間帯で設定した。

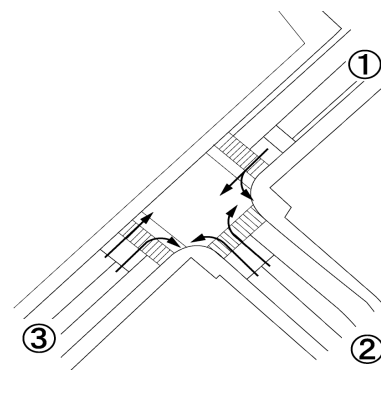
※ 開店後交通量は、現況交通量に計画店舗に伴う増加交通量を加算した値を表す。



交差点概略図（交通2）



交差点概略図（交通3）



交差点概略図（交通4）

市立吹田サッカースタジアムにおける年間試合日数（J1、日本代表戦）

	デーゲーム	ナイトゲーム	計
2017年	7	18	25
2018年	10	14	24
2019年	9	16	25

注) デーゲーム：13:00～17:00 キックオフ

ナイトゲーム：19:00～19:30 キックオフ

- ・ 試合開始2時間前～試合終了後2時間程度に交通混雑が発生することを考慮すると、本事業（駐車場利用時間：6時～21時、入庫出庫のピーク時間：14時・16時）との複合的な影響が考えられるのはデーゲームであり、年間7～10日程度の頻度である。
- ・ 市立吹田サッカースタジアムの試合前後などにおいては、館内放送などによる渋滞状況の周知を行うなど、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を実施する。

道路交通騒音の検討

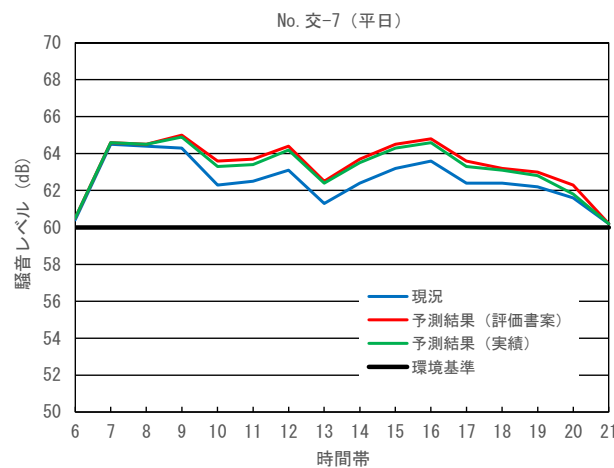
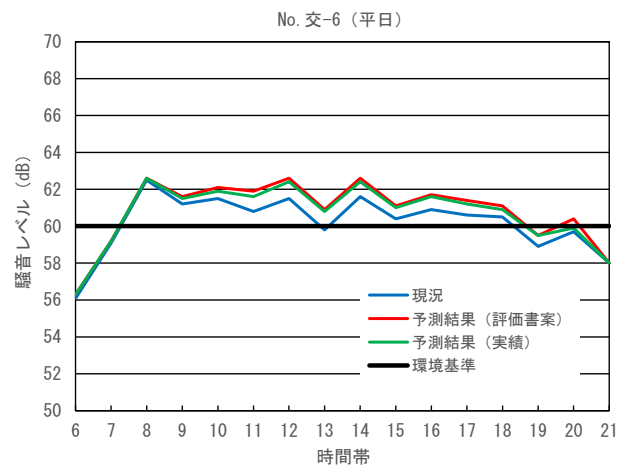
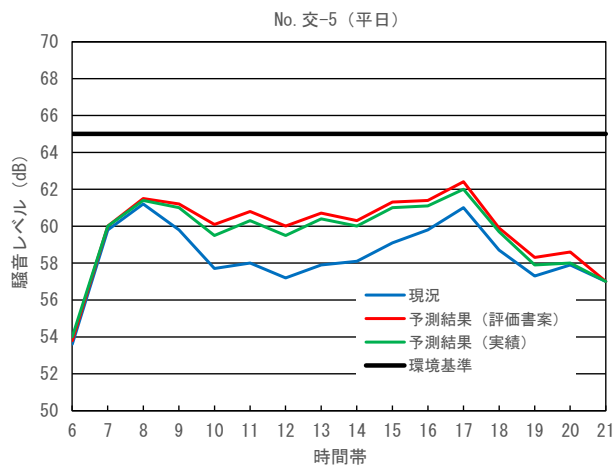
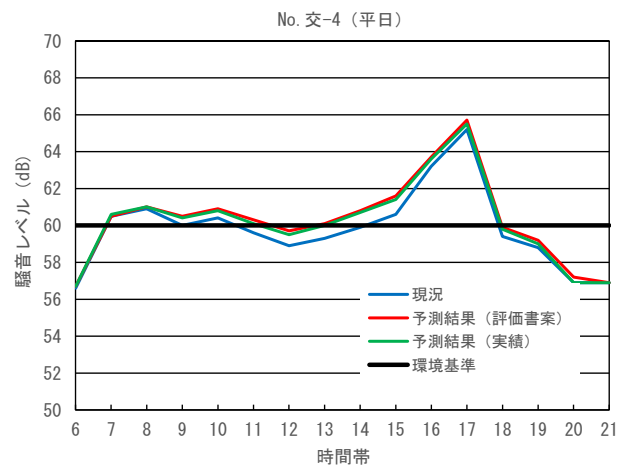
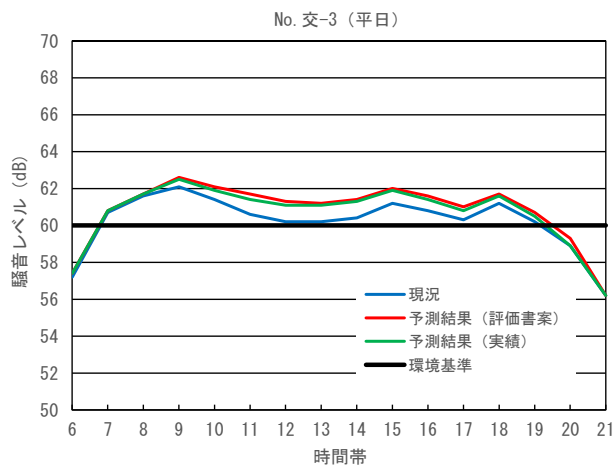
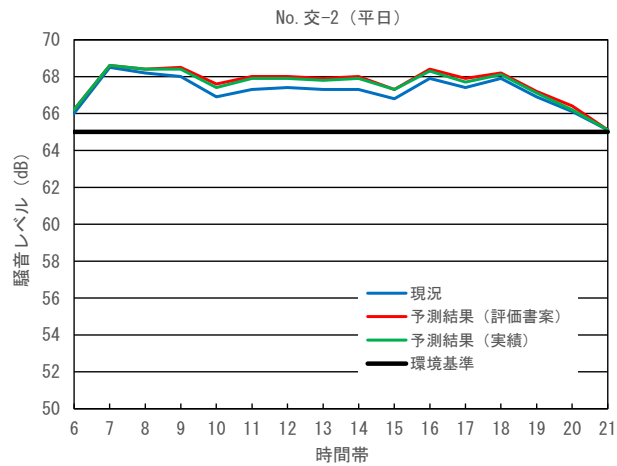
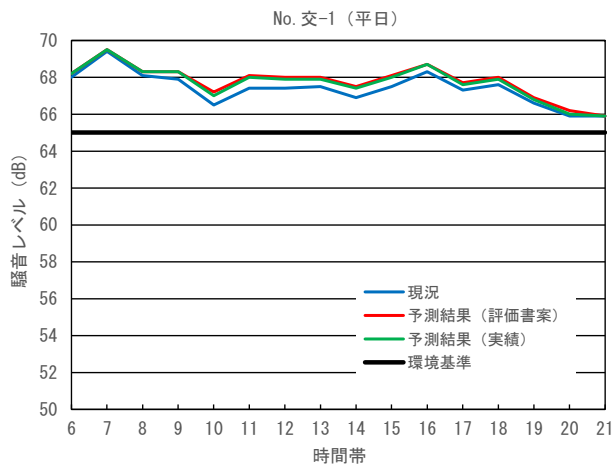
- 地域の幹線交通を担うあおば通り（No.交-1、No.交-2）と、実際は来店車両の走行をあまり見込まない No.交-4 及び No.交-5 については、比較的事業による影響は小さいものと考え、それらを除いた、No.交-3 及び No.交-6（市道千里丘 1 号線）、No.交-7（市道千里丘中央線）は沿道に住居等があり、特段の配慮が必要だと考えた。
- No.交-3 については、事業計画地南側をセットバックして南側出入口前面道路（引込車線）を拡幅し、来店（左折）車両と直進車両を分離する計画としている。これにより、騒音源（南側出入口前面道路を走行する来店車両）を沿道住居から遠ざけ、住居への道路交通騒音による影響の低減を図っている。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んでいる。
- No.交-6 については、南側出口から左折出庫した退店車両の走行による影響を受けることになるので、場内の看板等や交通誘導員による誘導、場内の交通動線を工夫して南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにすることにより、千里丘上・中及び新芦屋方面以外の退店車両（81.4%）については北側出口からの出庫に限定し、南側出口から左折出庫する退店車両を削減する計画としている。これにより、No.交-6 に対する道路交通騒音による影響の低減を図っている。評価書案における予測結果は、この対策による道路交通騒音の低減効果を見込んでいるが、さらなる低減を図るため、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両（18.6%）についても、極力北側出口より出庫して頂くように場内で誘導していく。
- No.交-7 については、千里丘下・西方面の来店・退店車両（19.0%）の走行を想定しているが、片側 1 車線の狭隘道路であることから、交通混雑、交通安全の観点からも、あおば通りを経由する来店・退店経路について、ホームページ、チラシによる広報周知や誘導看板及び誘導員の配置などで誘導していく。誘導看板については、誘導経路を考慮しながら、計画地から概ね 1km 圏内の主要交差点における電柱看板等の設置を考えており、当該経路を誘導できる適切な場所への設置を検討していく。また、誘導員については、オープンセール期間中（約 2 週間程度を想定）において、出入口及び駐車場内 5～6 箇所程度、また主要交差点 2 箇所以上での配置を考えており、当該経路を誘導できる適切な場所への配置を検討していく。
- 既存店舗（西川越店：埼玉県）の実績を基に道路交通騒音を予測すると、評価書案における予測値から 0.0～0.3dB 低減することとなる。
- 時間帯別にみると、朝 8 時頃までは来退店車両台数が少なく、また夜 21 時以降は来退店車両台数がないため、現況の騒音レベルにほとんど影響を及ぼさない。

道路交通騒音 (L_{Aeq}) の予測結果

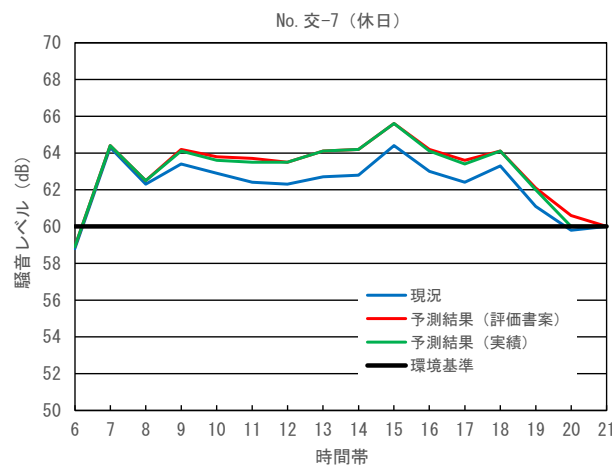
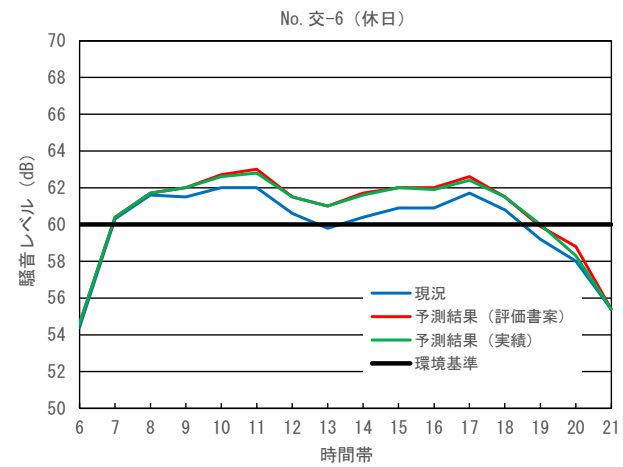
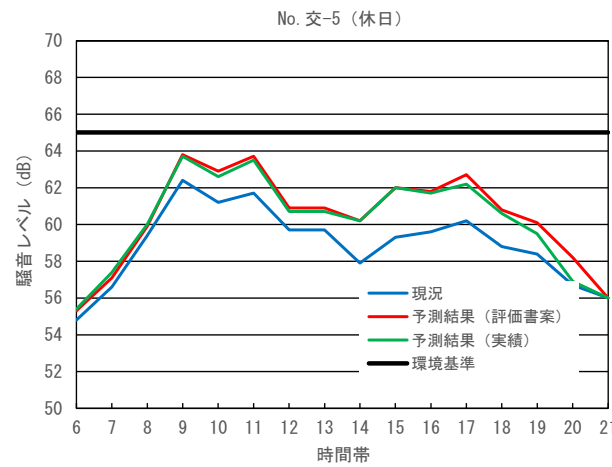
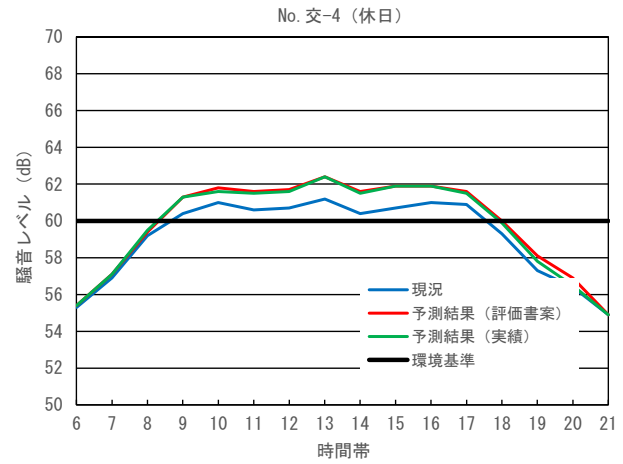
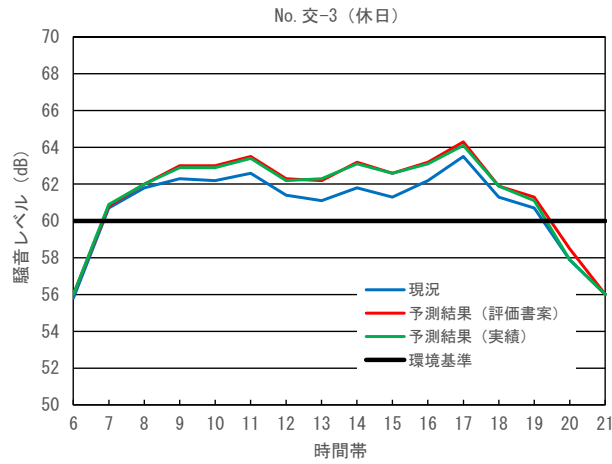
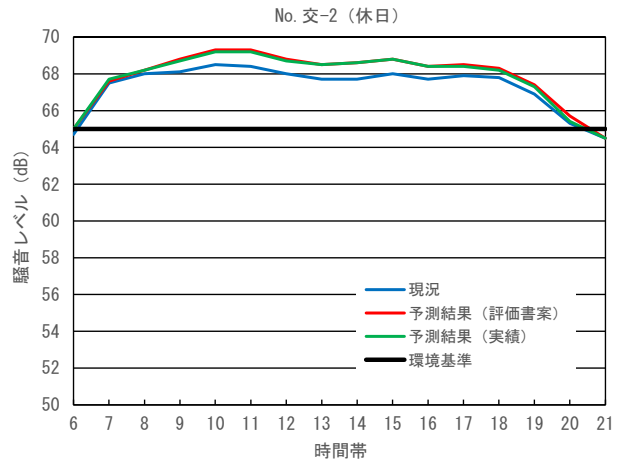
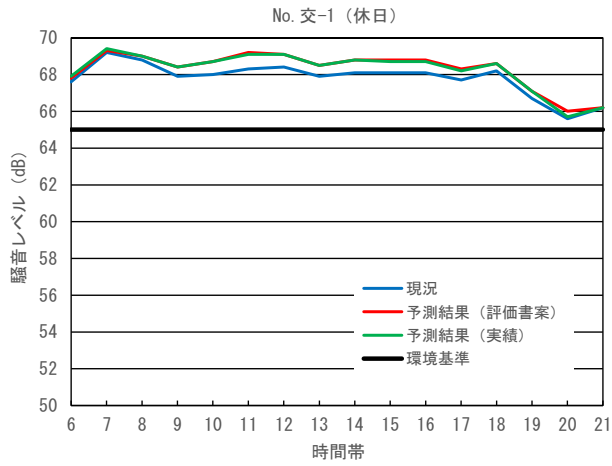
単位：dB

予測地点	平日 休日 別	昼夜 別	現況値	予測値 (評価書案)	予測値 (実績ベース)	環境基準値・ 吹田市目標値
No.交-1	平日	昼間	67.5	67.9	67.8	65
	休日	昼間	67.9	68.4	68.4	65
	試合日	昼間	68.5	69.0	68.9	65
No.交-2	平日	昼間	67.3	67.7	67.6	65
	休日	昼間	67.4	68.1	68.0	65
	試合日	昼間	67.9	68.5	68.4	65
No.交-3	平日	昼間	60.4	61.1	60.9	60
	休日	昼間	61.2	62.0	61.9	60
	試合日	昼間	64.6	65.0	64.9	60
No.交-4	平日	昼間	60.4	60.9	60.8	60
	休日	昼間	59.6	60.4	60.4	60
No.交-5	平日	昼間	58.7	60.2	59.9	65
	休日	昼間	59.3	60.5	60.3	65
No.交-6	平日	昼間	60.4	61.1	61.0	60
	休日	昼間	60.4	61.2	61.1	60
No.交-7	平日	昼間	62.7	63.6	63.4	60
	休日	昼間	62.5	63.4	63.3	60
	試合日	昼間	63.5	64.3	64.2	60

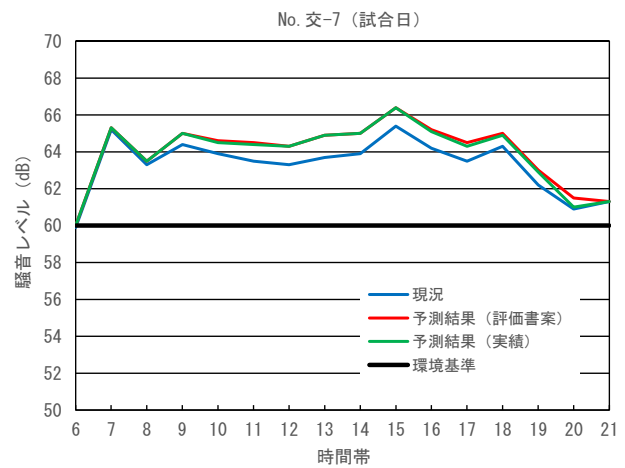
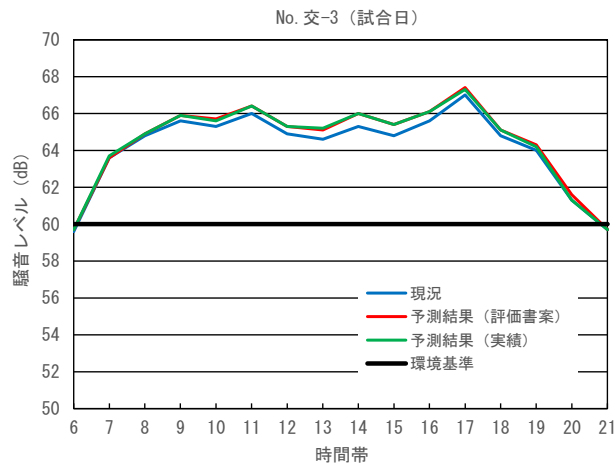
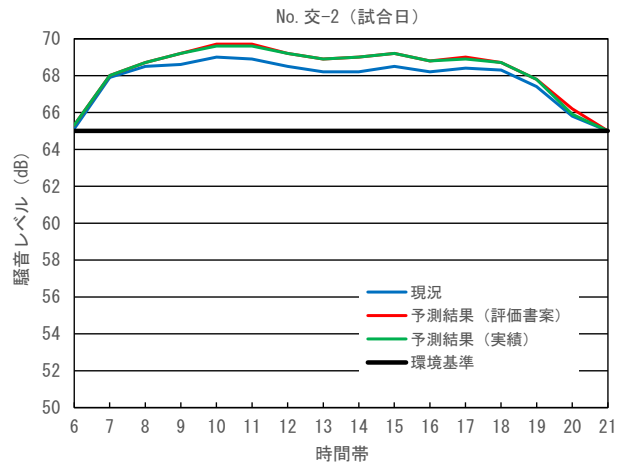
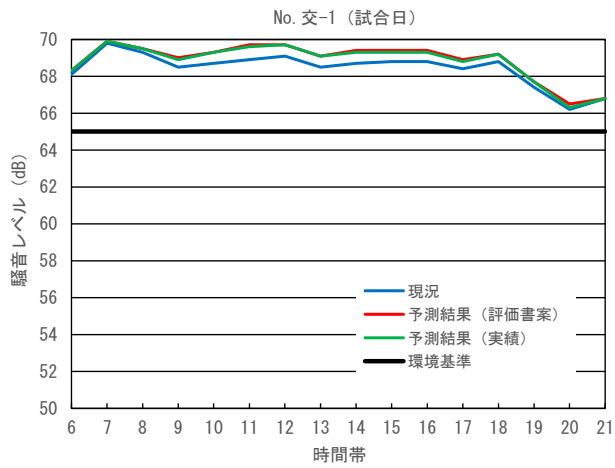
注) 昼間の時間区分は、6時～22時である。



時間帯別道路交通騒音レベル (平日)



時間帯別道路交通騒音レベル (休日)



時間帯別道路交通騒音レベル (試合日)