

(仮称)SVH 千里丘新築工事に係る審査会委員等の意見に対する対応について

1 交通対策

(1) 北側出口の利用促進（対策①）

43.8%の来店車両が北側入口、56.2%が南側入口を利用するものと想定している。これらは、方面別比率に基づくものであり、来客者の心理として、手前の入口から入庫することがスムーズであると考え、南側入口を利用すると想定している来店車両を北側入口へ迂回させることを担保することは難しいと考える。一方、退店車両については、場内での誘導等により出口の利用比率を制御することが比較的容易であり、担保性があるものとする。具体的には、千里丘上・中及び新芦屋方面への退店車両（18.6%）については南側出口を左折出庫させ、それ以外の退店車両（81.4%）については北側出口からの出庫に限定する。北側出口への誘導については、場内の看板等や交通誘導員により誘導するとともに、場内の交通動線を工夫し、南側出口よりも北側出口の方に行きやすいようにする。

【資料3別紙1、資料3別紙2】

(2) 南側入口利用による環境負荷の低減（対策②）

下記の対策により、南側入口を利用することによる環境負荷を可能な限り低減することができるものとする。なお、最も影響を受けると考えられる南側出入口前面道路沿道の戸建住宅に対しては、これらの対策の説明をさせて頂き、事業の了承を得ている。

- ・千里丘北交差点の計画地方面への右折車線を延伸する
- ・計画地南西側をセットバックして歩道を設置する
- ・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
- ・右折入庫及び右折出庫を禁止する（看板、誘導員などを配置）
- ・朝の時間帯（特に通学時間帯）は、出入口に誘導員を配置する

【資料3別紙1、資料3別紙3】

(3) 北側入口への誘導（対策③）

北方面からの北側入口への経路は、吹田東高校前交差点を左折して大きく迂回して北側入口に左折入庫する経路を設定している。これについては、非現実的な経路であり、かつ吹田東高校前交差点付近には学校があることから、経路設定・周知する上で適切ではないことを認識している。そのため、清水交差点を左折して北側入口に右折入庫する経路を確保すべく警察協議を重ねてきたが、大規模店舗の出入口の運用は左折入庫・左折出庫が原則であり、当該経路（吹田東高校前交差点を左折する経路）が通行に適していない道路との判断にはならず、当該経路を設定・周知することの指導となった。ただし、清水交差点を左折して北側入口に右折入庫することは十分に考えられるとの警察の見解であり、北側入口があおば通りから十分離隔した位置であること、また対向交通量が少ないことから、交通誘導員の配置等によって円滑かつ安全に入庫させるよう指導されている。したがって、清水交差点を左折して北側入口に右折入庫する経路についても、規制はせず、物理的に可能となっている。また、オープン当初は、北側出入口から道路を挟んで対面にある駐車場を臨時駐車場として利用する計画としている。当該駐車場は清水交差点を左折してきた車両が左折入庫すること

ができるため、経路として周知・誘導することについて警察の了承を得ている。この経路を適切な箇所に看板を設置するなどして周知・誘導することにより、来客者に北側出入口の存在及び経路（清水交差点を左折して入庫する）を認識して頂くことが可能であると考え。ホームセンターという業態から、来客者の大半はリピーターであることを考慮すると、これによる北側入口への誘導効果は大きいものとする。

【資料3別紙1】

2 来店車両が南側入口に集中した場合の検証

北方面からの北側入口への経路について、吹田東高校前交差点を左折して大きく迂回して北側入口に左折入庫する経路のみの設定では、当該交差点を通過して千里丘北交差点まで南下してしまい、そこで左折して南側入口から入庫する車両が発生するおそれがあると考えられる。仮に、北方面からの全ての来店車両が南側入口に集中した場合の千里丘北交差点の交差点需要率、流入交通量を算出（現況のピーク時間帯に本事業のピーク時間の台数を加算して算出）すると、交差点需要率は0.703であったが、北東からの流入車線の交通容量比が0.961（休日）となり限界値である1に近くなる。

しかし、対策③で示した臨時駐車場による北側入口への誘導効果により、想定の方角別比率（北側43.8%、南側56.2%）が大きく変わることがないものとする。千里丘北交差点の交差点需要率は0.637、北東からの流入車線の交通容量比は0.813（休日）となる。

【資料3別紙4、資料3別紙5】

3 通学路の交通安全対策について

北方面からの北側入口への経路（吹田東高校前交差点を左折）は、吹田東高校前交差点付近の学校の通学路と重複する。しかし、当該経路においてはマウントアップ形式の歩道が整備されており、一部の区間には横断防止柵が設置されている。そのため、歩行者と自動車の交通は分離されている。なお、対策③に示した臨時駐車場による北側入口への誘導（清水交差点を左折）効果により、実際には非現実的な経路になると考えている。

また、本店舗の来客ピーク期間は、オープン時の2週間程度を想定している。その後はセール告知として1~2回/月程度、チラシ等で広告するが、オープン時のような来客を見込めるイベントはない。基本的に駐車場が満車になるようなこともない。比較的来客数が増える時期は、土・日、祝日や年末の時期（ピークの時間帯は、昼前と午後2~3時頃）であるが、学校等は休みの期間である。

したがって、対策②で示した、朝の時間帯（特に通学時間帯）に出入口に誘導員を配置する対策により、通学児童への安全対策は対応できるものとする。なお、店舗内において、来客者に周辺に通学路があることの告知をすることは可能であるため、その方法について検討する。

4 スタジアム試合日の取組について

発券ゲート、あるいは発券ゲートを設けない課金システムを導入する。これにより、スタジアムの開催日など、来店車両以外の車両が当駐車場を無断利用することを防止する。

5 建物・駐車場比較検討経緯

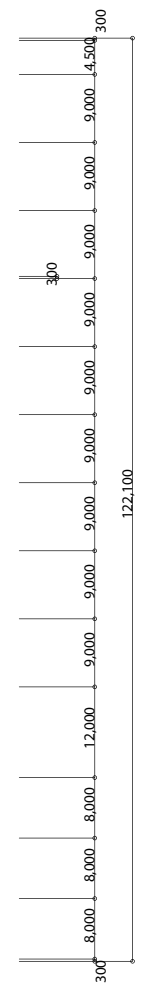
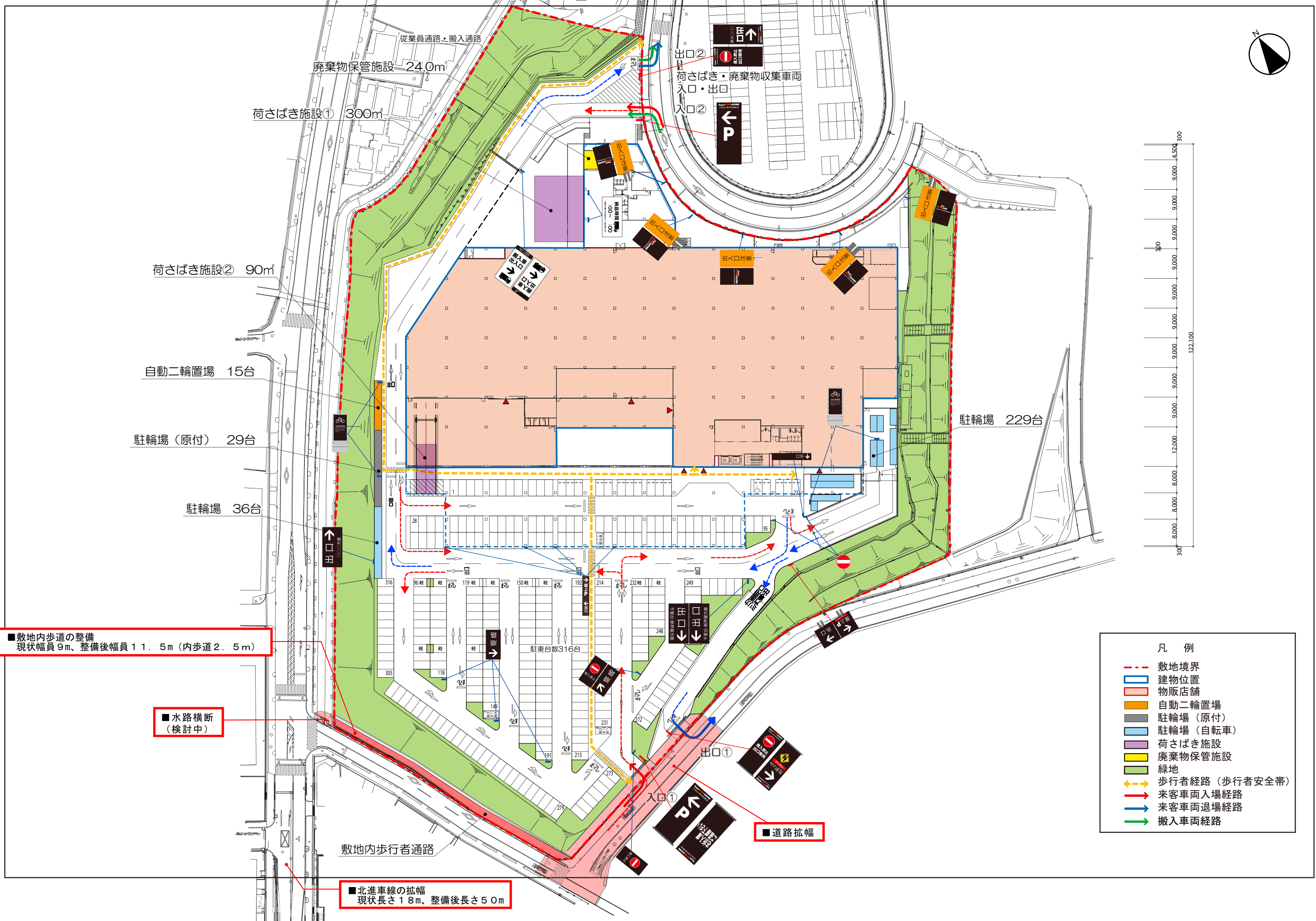
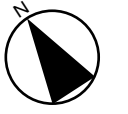
出店にあたっては、前提として事業者の店舗配置基本方針があり、これに基づいて計画している。資料3別紙6に示すとおり、建物・駐車場配置（南北軸東寄せ案、南北軸西寄せ案、東西軸北寄せ案）を総合的に比較・検討し、提案書に示す配置（東西軸北寄せ案）としている。

【資料3別紙6】

6 審査会委員等の事前意見に対する見解

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
交通混雑、 交通安全	1 スタジアム試合日には臨時駐車場も無料で利用できないようにするのか。	臨時駐車場についても、敷地内駐車場と同様の運用とする予定としています。スタジアム試合開催日には、課金する予定としています。
交通混雑、 交通安全	2 スタジアム試合日の臨時駐車場の対策は何か考えているのか。	
交通混雑、 交通安全	3 北側出入口を利用しやすくするために、北側出入口からの駐車場への通路は余裕を持った幅員にしてほしい。	北側出入口からの駐車場への通路は、幅員4mとしています。また、出入口については、出庫車両と入庫車両の離合が発生しないよう、ゼブラゾーンを設けて出入口を分離しています。
交通混雑、 交通安全	4 下校時間には南側出入口に誘導員を配置しないのか。	南側出入口における来客車両の出入りは、ピーク時253台/時（4台/分程度：入庫240台/時、出庫13台/時）を想定しています。これは、休日の午後2時台を想定したものであり、平日の下校時間帯はもっと少ない台数になるものと想定しています。また、南側出入口前の歩道を通行される児童は現在1名のみとなっています。以上のことから、現時点では、下校時間帯の南側出入口における誘導員配置は予定していません。 ただし、供用後に問題が生じた場合は、適切な対策を検討、実施します。
交通混雑、 交通安全	5 臨時駐車場に停めた車からの歩行者はどこを歩いて店内に入るのか。歩行者の安全性は確保されているのか。	資料3別紙2のとおり、場内には歩行者安全帯を設け、歩行者と車両を分離します。
交通混雑、 交通安全	6 配置検討の○×表について、東西軸北寄せ案は、項目として駐車場配置を追加すると×になるのではないのか。北寄せ案がすべて○になっているのに違和感がある。総合評価として北寄せ案が良いというのならまだわかる。	「周辺住居等への配慮」の項に、「北側出入口側にできるだけ駐車場を配置し、北側出入口における入出庫の利便性を向上させる」を追記しました。評価は、南北軸東寄せ案が「○」、南北軸西寄せ案が「×」、東西軸北寄せ案が「×」となります。

項目	審査会委員等の意見	事業者の見解
交通混雑、 交通安全	7 南側出入口から右折退場しようとする車を物理的に止める対策は何かできないか。	ご指摘のとおり、南側出口からの右折出庫車両を物理的に止めるため、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を検討しましたが、沿道住宅の方の自宅への車両の入出庫が不便となるため断念しました。それ以外の対策（右折出庫を物理的に止める対策や左折出庫の誘導策）については、今後、道路管理者と協議してまいります。
交通混雑、 交通安全	8 搬入車はどの経路を誘導するのか。	北側出入口において、右折入庫、左折出庫とする計画としています。左折入庫は物理的に困難であるため、警察からも左折入庫の指導は受けていません。
交通混雑、 交通安全	9 北側出入口からの退場車の影響で清水の交差点が混雑することはないか。	開店後の交差点解析（ピーク時：休日16時台）を行ったところ、交差点需要率は0.460（現況：0.311）、南東からの流入車線左折における交通容量比は0.704（現況：0.228）であり、円滑に処理できるものと考えています。
緑化	1 敷地をセットバックして歩道を設置する際に法面の植栽はどうか。セットバックの方法は、法面全体の緑化計画とあわせて慎重に考えてほしい。	植栽計画は、資料3別紙7のとおりです。本計画地は大きな斜面地（緑地）を含む形状であり、その斜面地には印象的な樹木が既存しています。この部分をできる限り残置する計画としており、西面及び東面の斜面地については残置します。しかし、南面の斜面地については、敷地をセットバックして敷地内通路を整備する計画としており、既存の擁壁を残したままその上部に新たな擁壁を継ぎ足す様な施工は許可されないため、法面を移動する様な形で新たな斜面地を形成し、そこに低木を中心とした植栽帯を整備する計画としています。
その他	1 敷地中央部の盛土を切り出す際には工事の影響が大きいと考えられるため、十分に注意すること。	ご指摘のとおり、当該部分の造成工事を含め、工事の際には十分に周辺に配慮して実施します。
その他	2 駐車場に透水性舗装を採用する、屋根面に高反射率塗料を塗布するなどの環境保全対策も十分に検討してほしい。	駐車場については、一部に樹木による緑化を行う計画としています。また、歩行者通路の一部には保水性のインターロッキングブロック及び超保水性のインターロッキングブロックを採用する計画としています。 屋根面については、折板屋根に日射反射性能が十分にあり、かつ遮熱JIS該当品と同等の遮熱性のある製品を採用する計画としています。



■敷地内歩道の整備
現状幅員9m、整備後幅員11.5m(内歩道2.5m)

■水路横断
(検討中)

■北進車線の拡幅
現状長さ18m、整備後長さ50m

■道路拡幅

- 凡例
- 敷地境界
 - 建物位置
 - 物販店舗
 - 自動二輪置場
 - 駐輪場(原付)
 - 駐輪場(自転車)
 - 荷さばき施設
 - 廃棄物保管施設
 - 緑地
 - 歩行者経路(歩行者安全带)
 - 来客車両入場経路
 - 来客車両退場経路
 - 搬入車両経路

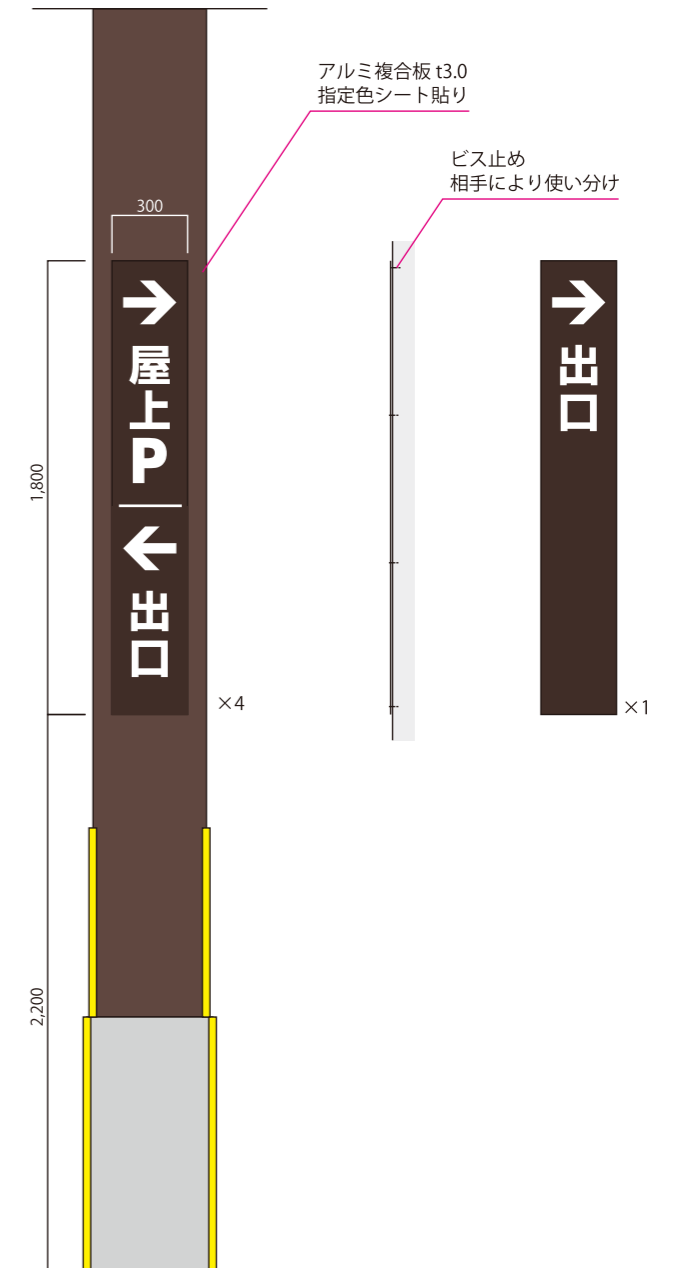
■ サインレイアウト Scale=1/40

No. B-04 名称 IN サイン 頁数 2ヶ所



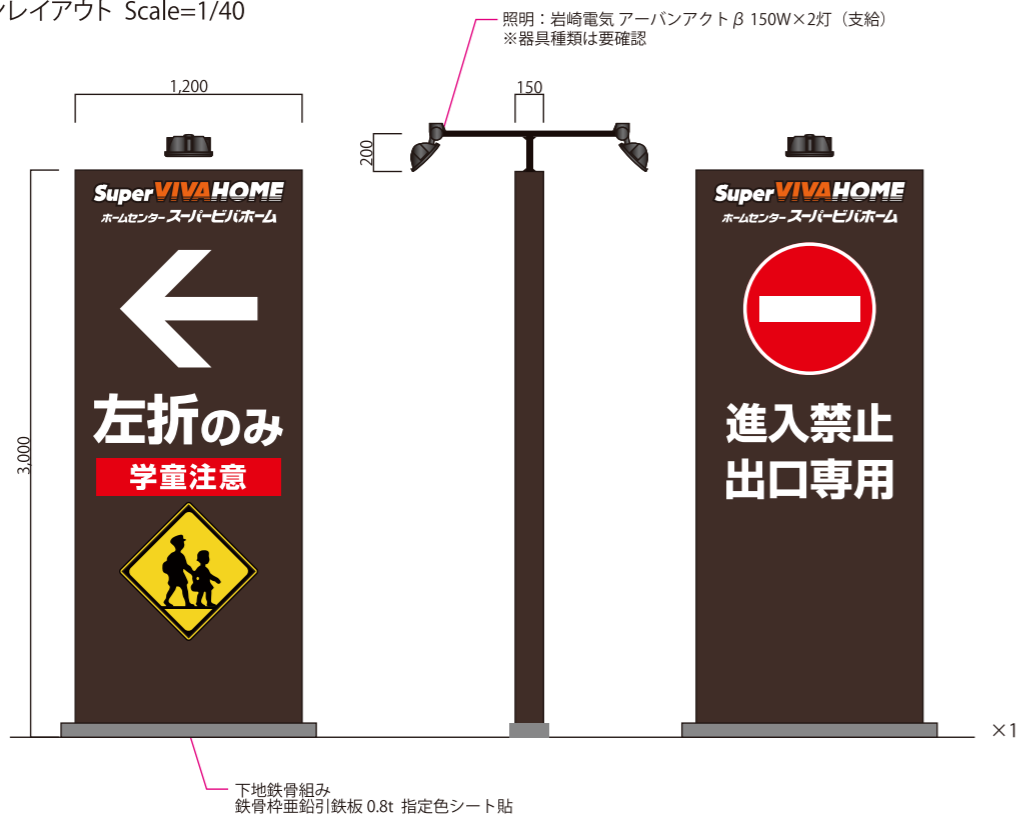
No. B-06b 名称 柱付誘導サイン 頁数 5ヶ所

■ サインレイアウト Scale=1/30




■ サインレイアウト Scale=1/40

No. B-05b 名称 OUT サイン 頁数 1ヶ所

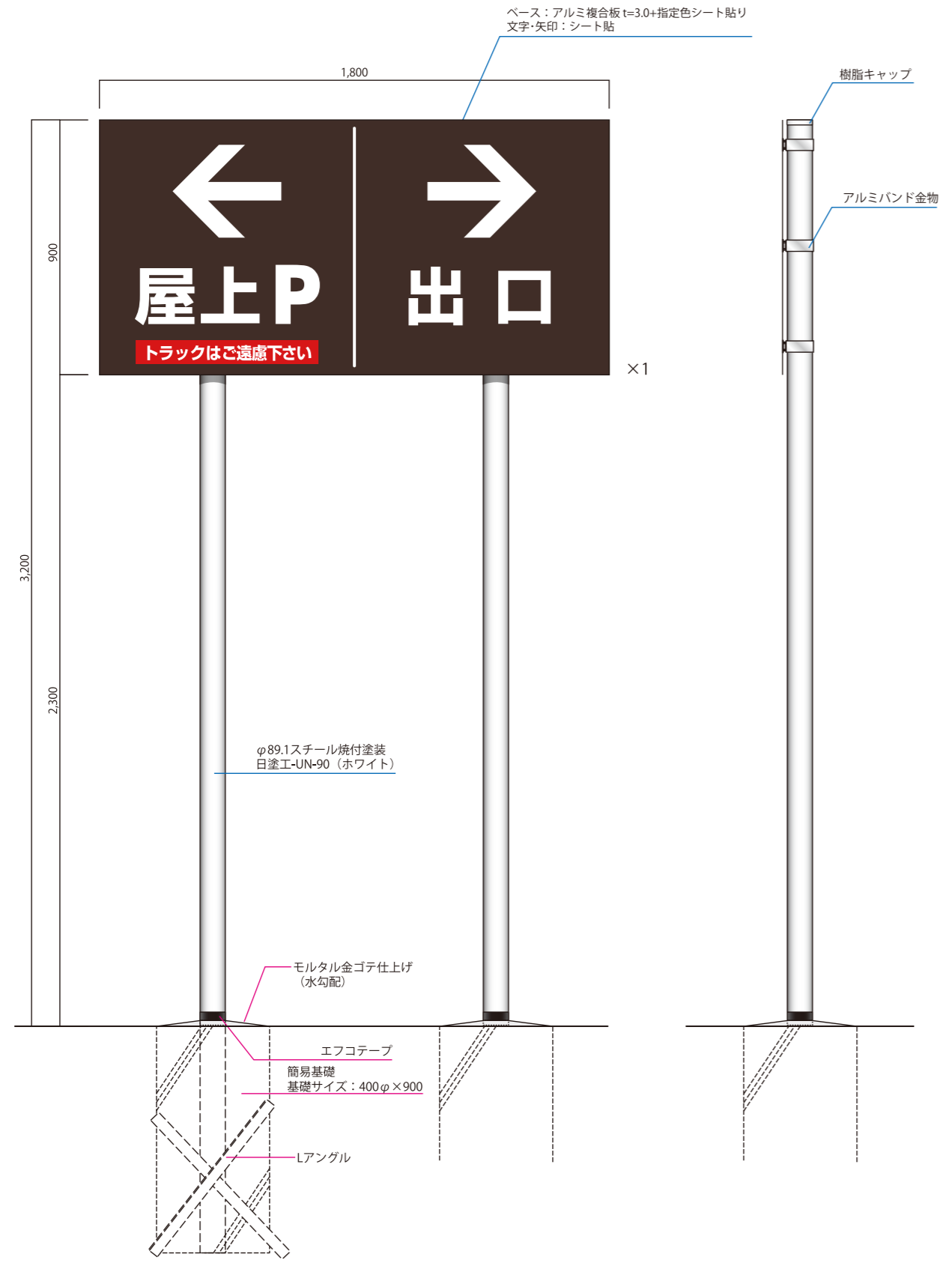


- VIVA-BRS (3M JS-1202XL/ セビア)
- VIVA-OS (3M JS-1409XL/ ハートオレンジ)
- VIVA-WS (3M JS-1000XL/ ホワイト)
- VIVA-BLS (3M JS-1500XL/ ブラック)

- VIVA-WS (3M JS-1000XL/ ホワイト)
- VIVA-BRS (3M JS-1202XL/ セビア)

Date	Revised Contents	Date	Revised Contents	Title	(仮称)スーパービバホーム千里丘 サインプラン	Date	2019.09.24	 Vision information & Creation company KINSEIDO Co., Ltd. Tokyo office 17-18,Koamicho,Ninombashi,Chuo-ku,Tokyo Tel : 03-3962-5955 / Fax : 03-3962-5956	No.
				Subject	外構駐車場平面プロット図	Scale			

■サインレイアウト Scale=1/20



■サインバリエーション Scale=1/20



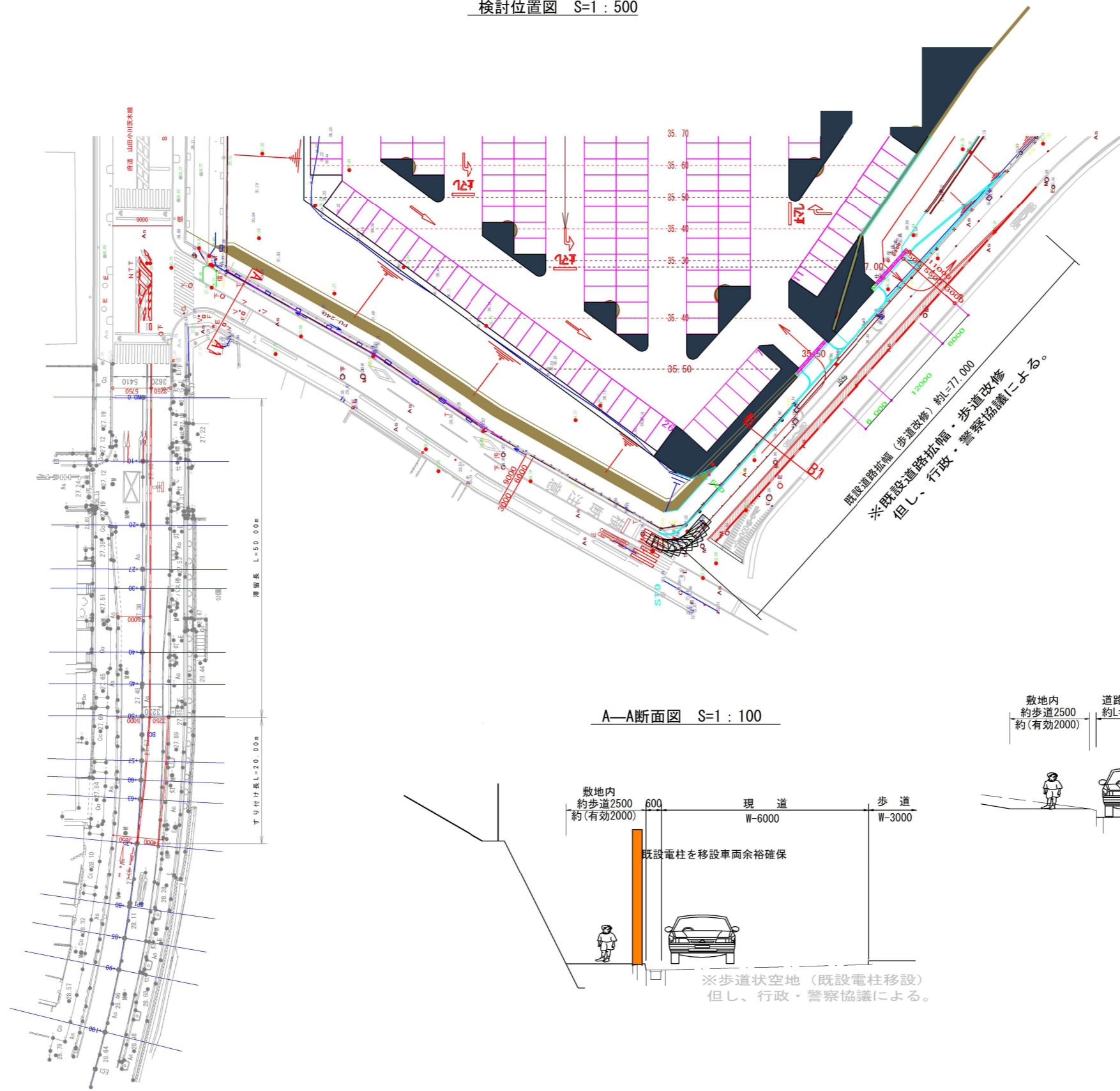
3M JS-1236 (カーミン)

3M 680-10/ 反射ホワイト)

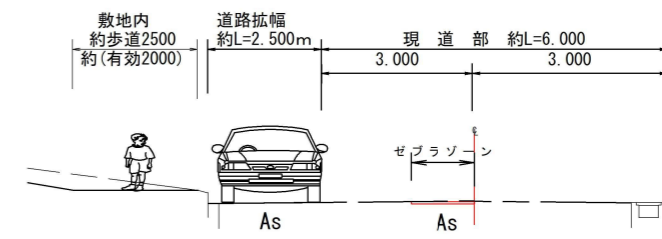
VIVA-BRS (3M JS-1202XL/ セビア)

Date	Revised Contents	Date	Revised Contents	Title	Date	Vision information & Creation company	
				(仮称)スーパービバホーム千里丘 サインプラン	2019.09.24	KINSEIDO Co.,Ltd. Tokyo office 17-18,Koamicho,Nishi-Shinjyuku-Chuoh-Ku,Tokyo Tel : 03-3962-5955 / Fax : 03-3962-5956	
				外構駐車場平面プロット図	Scale.		No.

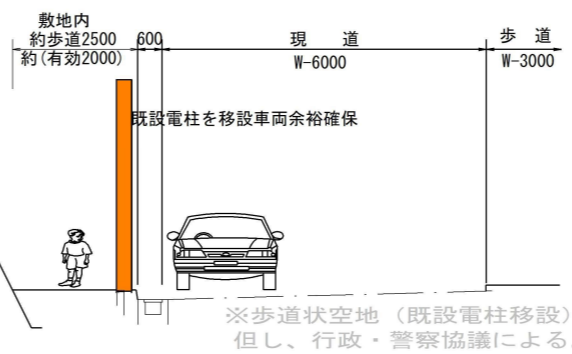
検討位置図 S=1:500



B—B断面図 S=1:100



A—A断面図 S=1:100

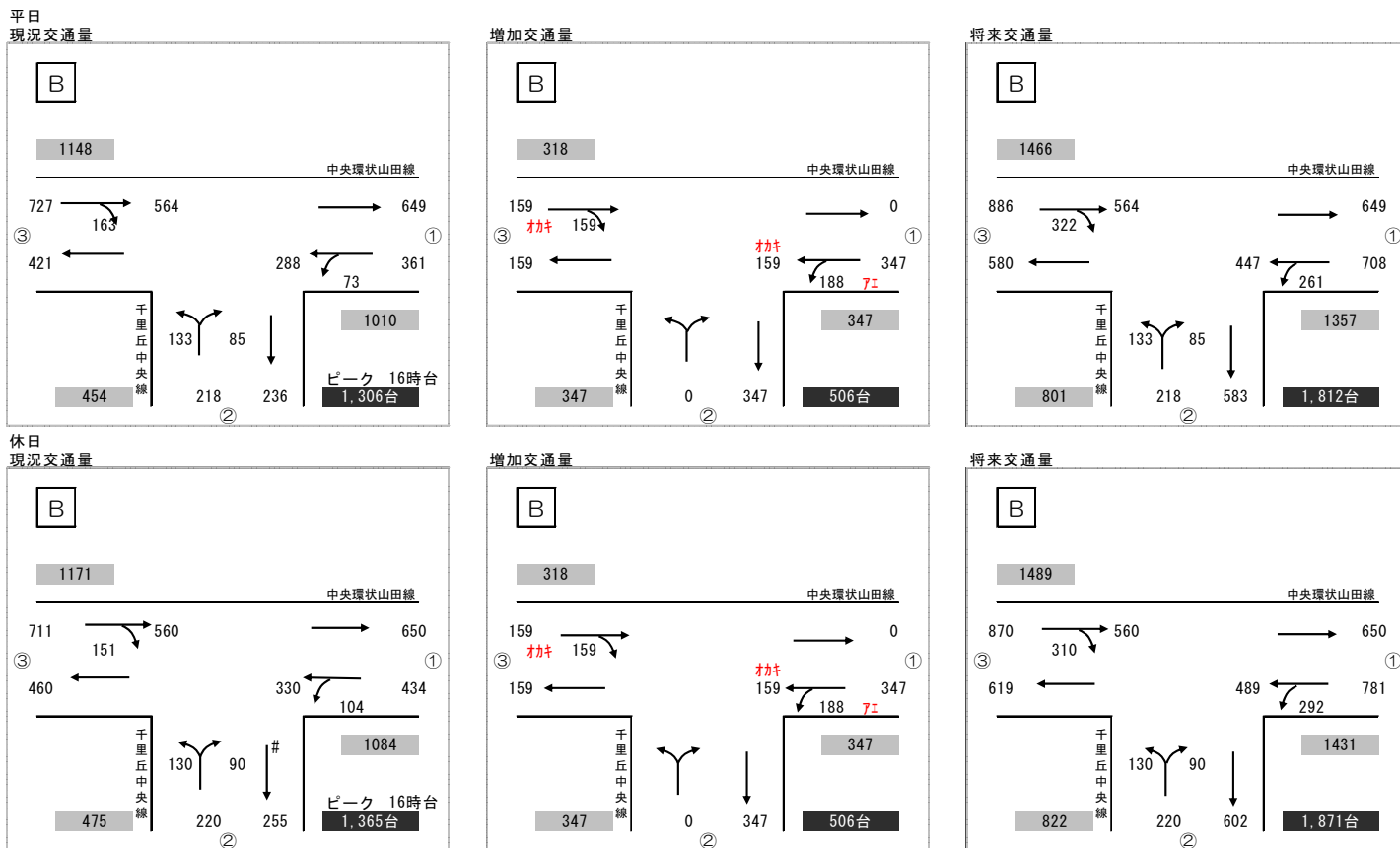


※右折レーン改修
 但し、行政・警察協議による。

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号線改修計画検討図	図面 縮尺	図示 番号
設計者	株式会社リスペクト		
作成年月日	令和1年 8月18日		

・北方面からの車が南側出入口に集中した場合の需要率、交差点流入交通量

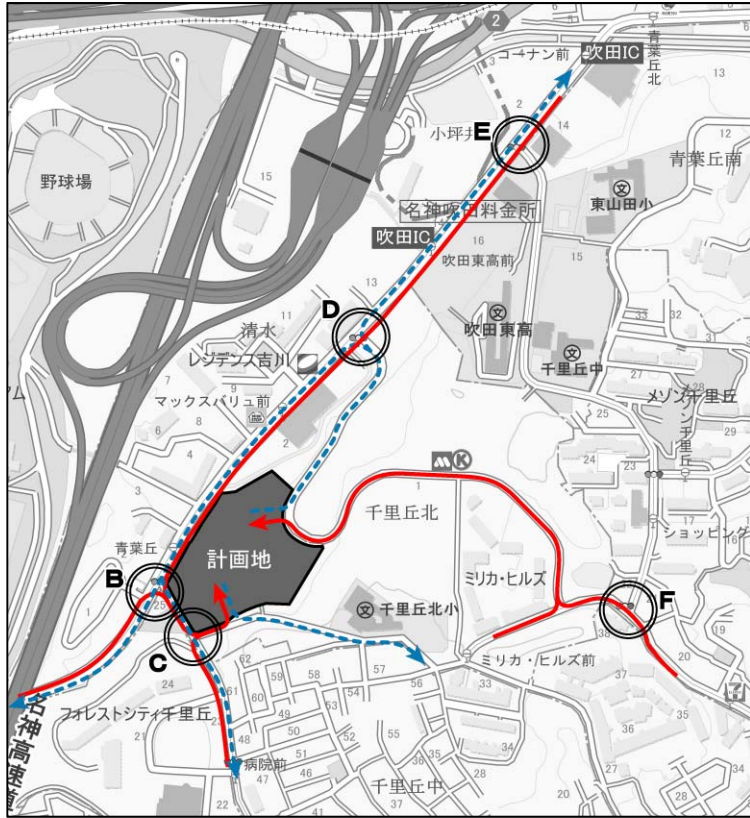
(交差点流動)



(解析結果)

調査地点・項目 (ピーク時間帯)		現況		【ア方面 地点B經由南入口入場】		
		平日 (16時台)	休日 (16時台)	平日 (増加分)	休日 (増加分)	
地点B	ピーク時交通量	1,306台	1,365台	1,812台 (506台)	1,871台 (506台)	
	交差点需要率	0.462	0.447	0.677 (0.215)	0.703 (0.256)	
	車線別 交通容量比	①北東流入 左直	0.442	0.523	0.878 (0.436)	0.961 (0.438)
		②南東流入 左右	0.575	0.563	0.575 (0.000)	0.563 (0.000)
	③南西流入 直	0.528	0.509	0.528 (0.000)	0.509 (0.000)	
		右	0.212	0.206	0.519 (0.307)	0.525 (0.319)

(交通経路図)



(仮称) SVH千里丘新築工事

に係る交通計画検討資料

1. 現況交通状況

計画施設の主たる来退店経路及び営業時間を考慮して計画した。

(1) 交通調査の概要

1) 調査年月日

平日 平成 30 年 10 月 15 日 (月)

休日 平成 30 年 10 月 14 日 (日)

調査時間 6 : 00 ~ 22 : 00 (16 時間)

2) 調査箇所

次図に示す計画地周辺の 6 箇所 (交差点)

調査地点	調査地点名	備考
地点A	樫切山北交差点	信号交差点
地点B	千里丘北交差点	信号交差点
地点C	(計画地南)	信号なし交差点
地点D	清水交差点	信号交差点
地点E	吹田東高校前交差点	信号交差点
地点F	新芦屋上交差点	信号交差点



図 1 計画地位置図・現況交通調査地点図

3) 調査項目・内容

調査項目・内容は以下のとおりである。

調査項目	調査方法・内容
自動車交通量 (交差点方向別車種別交通量)	調査地点において交差点を通過する車両を、車種別・方向別・時間別に計測した。 車種区分は、小型車・大型車・自動二輪の3車種区分とした。
信号現示調査	調査地点(信号交差点)において、信号機の青・黄・赤現示時間及びサイクル長を、ストップウォッチを用いて計測した。
道路幅員調査	調査地点(交差点)各方向の道路幅員を計測した。

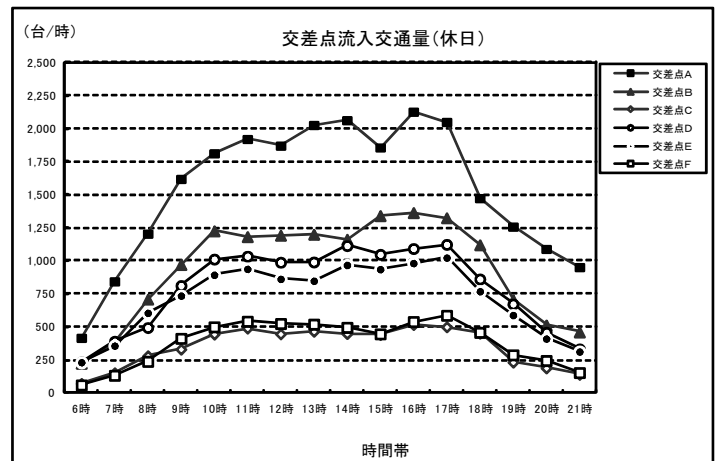
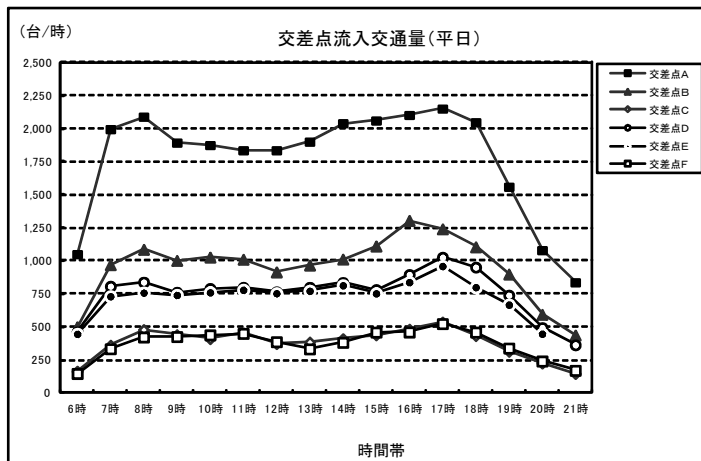
(2) 調査結果

いずれの地点もピーク時間は平日休日とも16時台または17時台となっている。

表 1 現況交差点交通量調査結果(一覧)

調査地点・項目		平日	休日
A 樫切山北	調査時間計交通量	28,374台	24,602台
	ピーク時交通量	2,152台	2,129台
	ピーク時間帯	17時台	16時台
B (計画地南西)	調査時間計交通量	15,198台	15,094台
	ピーク時交通量	1,306台	1,365台
	ピーク時間帯	16時台	16時台
C (計画地南)	調査時間計交通量	6,071台	5,622台
	ピーク時交通量	537台	518台
	ピーク時間帯	17時台	16時台
D (吹田東高校西)	調査時間計交通量	12,134台	12,686台
	ピーク時交通量	1,028台	1,125台
	ピーク時間帯	17時台	17時台
E (吹田東高校北)	調査時間計交通量	11,360台	11,485台
	ピーク時交通量	961台	1,025台
	ピーク時間帯	17時台	17時台
F (計画地東)	調査時間計交通量	5,993台	6,163台
	ピーク時交通量	525台	588台
	ピーク時間帯	17時台	17時台

※ 交通量は交差点流入交通量合計を表す。



【平日】

時間帯	交差点A	交差点B	交差点C	交差点D	交差点E	交差点F
6時	1,051	501	165	463	448	148
7時	1,997	971	362	809	732	335
8時	2,091	1,087	480	840	760	424
9時	1,895	1,003	442	763	742	427
10時	1,876	1,028	411	792	762	440
11時	1,837	1,012	455	800	781	451
12時	1,837	916	374	766	755	388
13時	1,902	968	386	801	774	334
14時	2,041	1,013	411	837	815	383
15時	2,062	1,112	440	783	754	461
16時	2,104	1,306	483	897	839	462
17時	2,152	1,242	537	1,028	961	525
18時	2,049	1,106	434	953	801	461
19時	1,561	900	316	741	669	340
20時	1,081	595	227	496	449	242
21時	838	438	148	365	318	172
計	28,374	15,198	6,071	12,134	2,431	5,993

【休日】

時間帯	交差点A	交差点B	交差点C	交差点D	交差点E	交差点F
6時	418	225	73	236	233	61
7時	845	383	153	392	359	134
8時	1,206	710	282	496	607	240
9時	1,620	972	332	814	737	414
10時	1,813	1,227	446	1,014	895	501
11時	1,922	1,183	491	1,036	940	543
12時	1,872	1,194	448	990	864	526
13時	2,028	1,201	467	992	850	521
14時	2,064	1,163	450	1,116	969	497
15時	1,858	1,342	443	1,050	937	448
16時	2,129	1,365	518	1,094	983	541
17時	2,051	1,326	501	1,125	1,025	588
18時	1,474	1,121	453	863	770	459
19時	1,259	706	234	674	590	289
20時	1,090	514	190	460	412	246
21時	953	462	141	334	314	155
計	24,602	15,094	5,622	12,686	2,945	6,163

図 2 時間変動図(交差点流入交通量)

【平日】

現況 【ピーク時間】

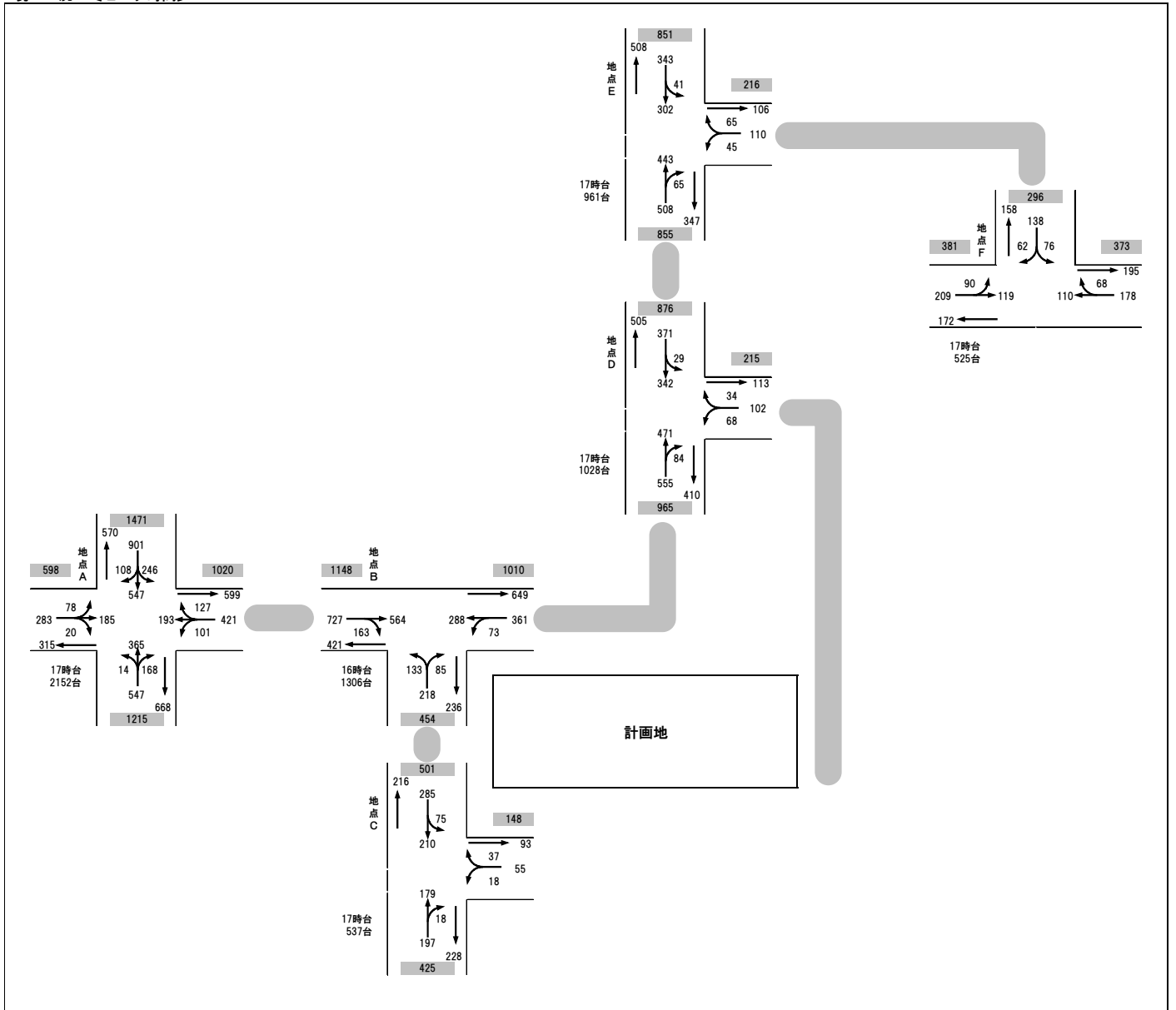


図 3 交差点流入交通量調査結果(平日ピーク時)

【休日】

現況 [ピーク時間]

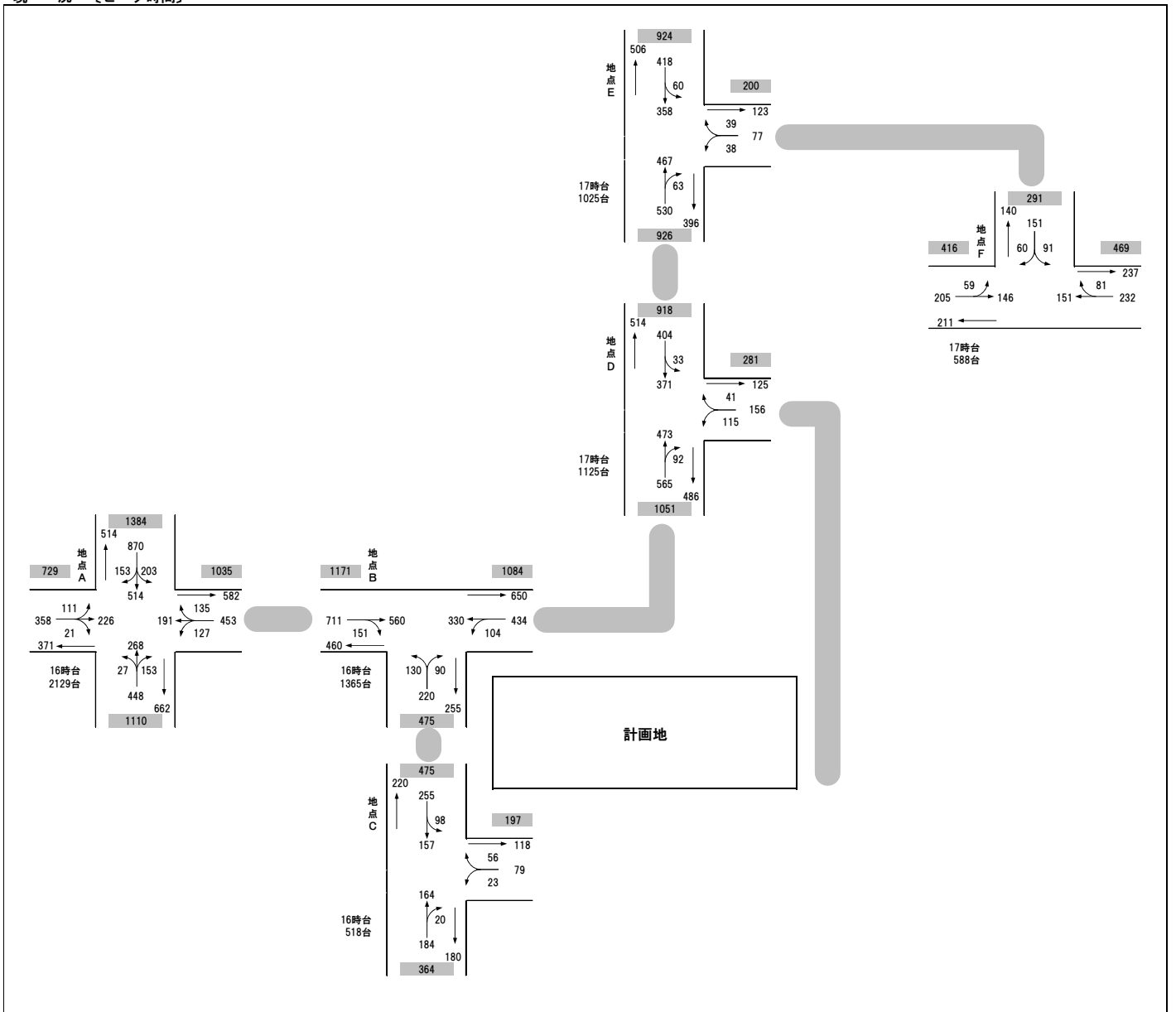


図 4 交差点流入交通量調査結果(休日ピーク時)

2. 交通量予測

(1) 来店交通量の予測

当該施設の来店交通量の算定は、「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、「大店立地法指針」という）に基づく必要駐車台数を求める算出式に準じて行った。

算出結果は、表 2 に示すとおりである。

表 2 大店立地法指針による原単位設定

数値設定		
店舗面積	8,900 m ²	
人口	36.6 万人	
地区	2	商業地区：1、その他地区：2（第二種住居地域）
L 駅からの距離	1,200 m	JR京都線 千里丘駅

数値算定		算式
A 店舗面積当たり日来店客数原単位	950 人/S	$S \geq 5$ より
S 店舗面積	8,900 千m ²	
B ピーク率	14.40 %	
C 自動車分担率	70.0 %	その他地区 人口36.6万人より
D 平均乗車人員	2.00 人/台	$S < 10$ より
E 平均駐車時間係数	1.316	$(30 + 5.5 \times S) \div 60$
必要駐車台数	561 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
1日の来店車両台数	2,959 台	$A \times S \times C \div D$
ピーク時の来店車両台数	426 台	$A \times B \times S \times C \div D$

(2) 来店交通の方面別配分比率の設定

当該計画施設への来店交通量を周辺道路網に配分するため、周辺地区から当該店舗への方面別来店比率を設定した。

来店範囲は周辺の地形・地物、並びに競合店舗の立地状況を鑑み、計画地より2kmを基本として設定した。ただし、計画地の東側、大阪高槻京都線、JR線沿線は低平地となっているが、計画地は丘陵地にあり、40m程度の高低差があるとともに、大阪高槻京都線からの主要なアクセス経路もないことから、来店エリアとしては道路・鉄道で分断されるものと考え、大阪高槻京都線あるいはJR東海道線以東は集客エリアから除外した。

そのうえで、来店車両が通行する主要な道路を考慮して対象地域を方面別に分割し、各方面別の世帯数比率に基づいて設定した。

表 3 方面別来店比率の設定(世帯数比率)

方面記号	世帯数	比率
ア 北	10,506世帯	25.2%
イ 東	6,467世帯	15.5%
ウ 直近南東	1,289世帯	3.1%
エ 南	7,902世帯	19.0%
オ 南西	4,437世帯	10.6%
カ 西	9,985世帯	23.9%
キ 北西	1,109世帯	2.7%
計	41,695世帯	100.0%

出典：吹田市・摂津市・茨木市ホームページ（平成31年2月末）

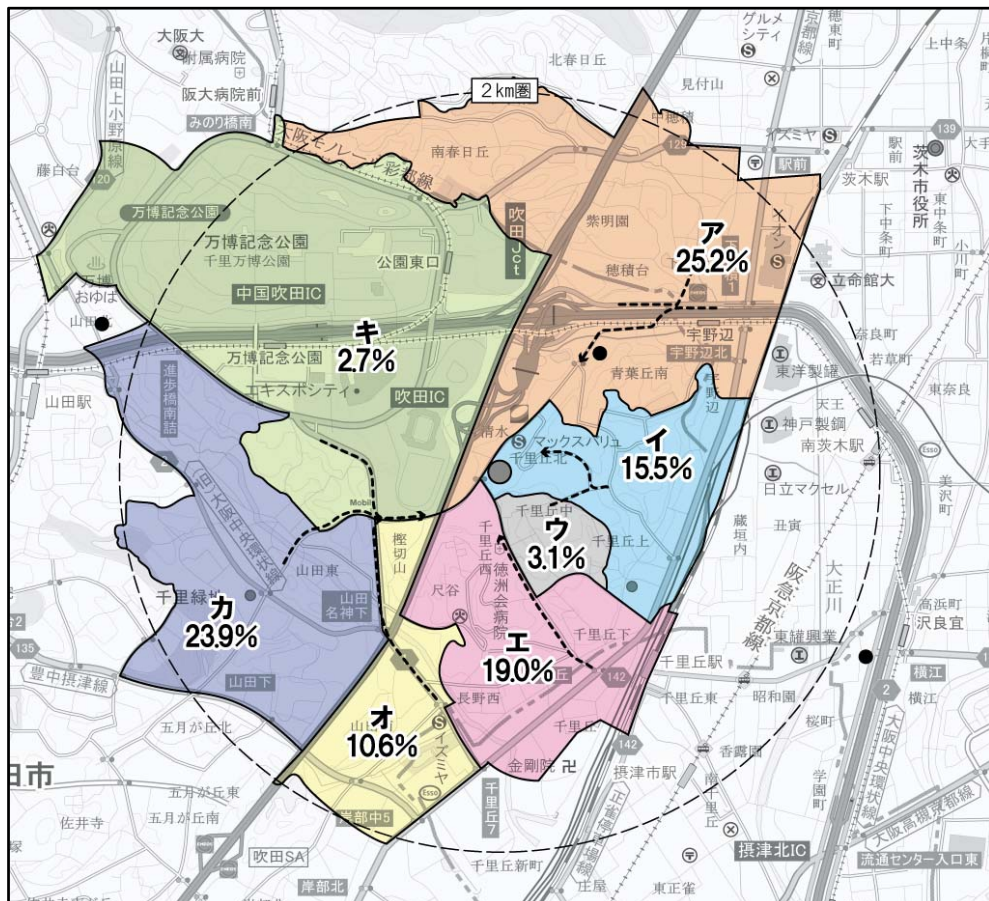


図 5 方面別来店予測範囲図

(3) 来店交通の方面別配分交通量

前記の来店車両の方面別比率により配分した、来店車両の方面別台数を表 4 に示す。

表 4 方面別発生交通量

方面記号	来店比率	来店車両台数	
		(台/日)	(台/時)
ア 北	25.2%	745	107
イ 東	15.5%	459	66
ウ 直近南東	3.1%	92	13
エ 南	19.0%	562	81
オ 南西	10.6%	314	45
カ 西	23.9%	707	102
キ 北西	2.7%	80	12
計	100.0%	2,959	426

※方面番号は、p.7 の方面記号に対応する。

3. 交通処理計画

(1) 動線計画（来店車両経路の設定）

駐車場出入口は敷地北側の市道千里丘2号線、南側の千里丘1号線に計画しており、各出入口において左折入場、左折退場の計画である。

中央環状山田東線を西方面から来場する車両及び千里丘中央線を南方面から来場する車両は、南側入口より来場する経路とする。その他の方面からの来場は、北側入口を左折入場となるよう誘導する経路とする。

退場は、中央環状山田東線を西方面・北方面から来場する車両及び千里丘中央線を南方面から来場する車両は北側出口を左折ののち、地点Dを經由して帰宅、その他の方面については南側出口を左折ののち各方面に帰宅する経路とする。

(2) 交差点方向別交通量の予測

設定した来店・退店経路に従って店舗新設に伴う来店車両台数の交差点方向別交通量を算定し、現況交差点方向別交通量に加算することによって開店後の交差点方向別交通量を予測する。
(来店台数＝退店台数とする)

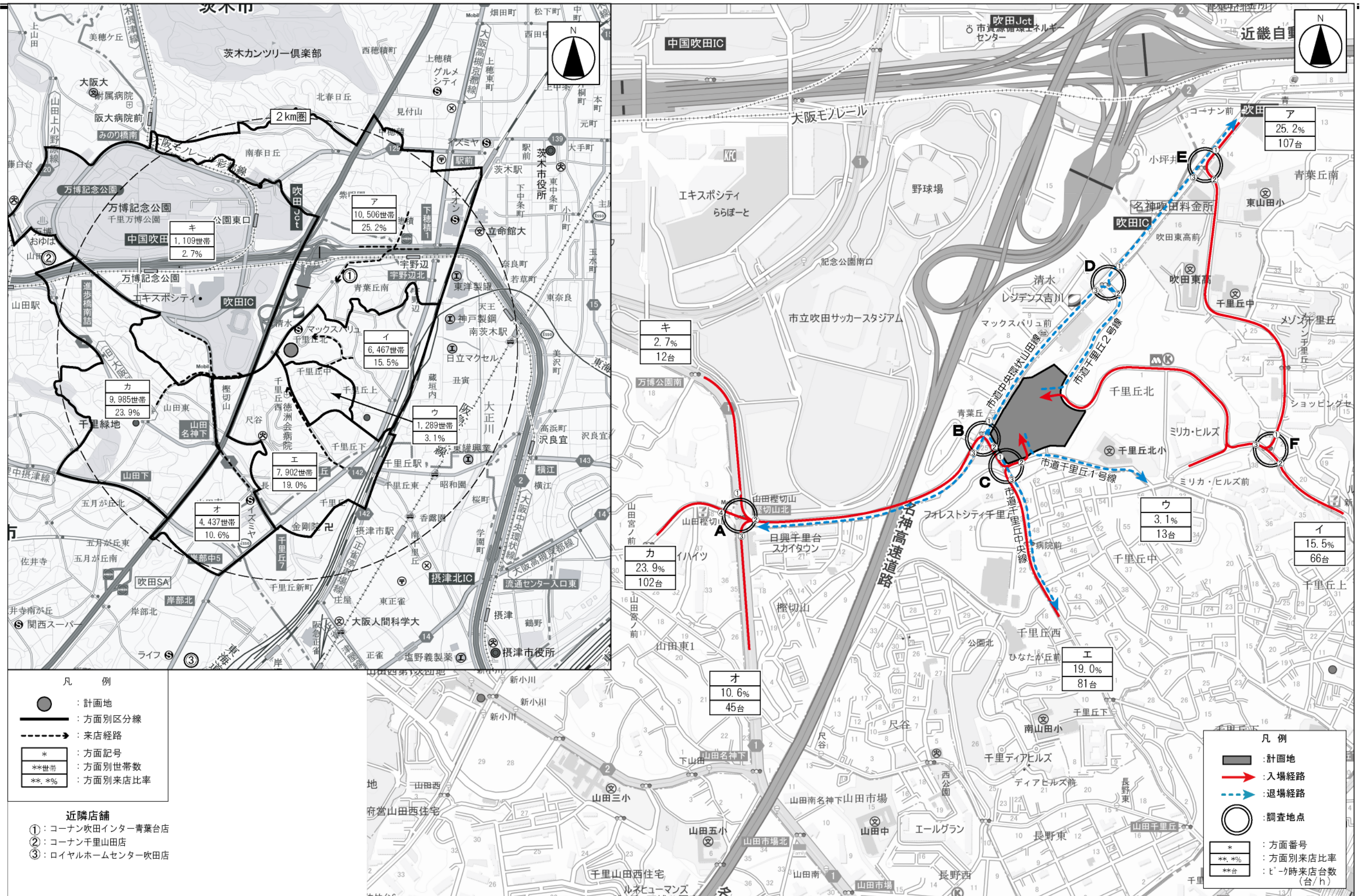


図 6 来店車両経路図

(3) 交通量及び交差点処理能力の検討

現況交通量に、ピーク時来店車両台数・退店車両台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較及び交差点処理能力の検討を行った。

1) ピーク時交差点流入交通量の推計

現況ピーク時交通量に開店後の小売店舗より発生する交通量を加算して、現況と開店後の交通量の比較を行った。

各地点の交差点方向別交通量を図 7、図 8 (p.13、14) に示す。

2) 交差点処理能力の検討

現況交通量に計画による発生集中交通量を加算したものを将来交通量とし、交通量処理の限界である交差点需要率 0.9 による評価を行った。

交差点容量解析結果は表 5 に示すとおりである。

計画施設による発生集中交通量により増加しているものの、交差点需要率は限界値 0.9 を下回っており、信号処理は可能との結果である。

また、車線別の交通容量は容量内 (<1.0) に収まっている。

表 5 交差点解析結果

調査地点・項目		平日		休日			
		現況	開店後 (増加分)	現況	開店後 (増加分)		
調査地点A 樫切山北	ピーク時交通量		2,152台	2,470台 (318台)	2,129台	2,447台 (318台)	
	交差点需要率		0.505	0.626 (0.121)	0.491	0.601 (0.110)	
	車線別 交通容量比	①北流入	左直	0.561	0.570 (0.009)	0.490	0.500 (0.010)
			右	0.195	0.195 (0.000)	0.242	0.242 (0.000)
		②東流入	左直	0.513	0.763 (0.250)	0.555	0.804 (0.249)
			右	0.250	0.330 (0.080)	0.275	0.366 (0.091)
		③南流入	左直	0.252	0.252 (0.000)	0.192	0.192 (0.000)
			右	0.380	0.475 (0.095)	0.321	0.413 (0.092)
		④西流入	左直	0.465	0.626 (0.161)	0.586	0.747 (0.161)
			右	0.044	0.053 (0.009)	0.041	0.050 (0.009)
ピーク時間帯		17時台		16時台			
調査地点B 千里丘北	ピーク時交通量		1,306台	1,705台 (399台)	1,365台	1,764台 (399台)	
	交差点需要率		0.462	0.611 (0.149)	0.447	0.637 (0.190)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.442	0.731 (0.289)	0.523	0.813 (0.290)
			左右	0.575	0.575 (0.000)	0.563	0.563 (0.000)
		②南東流入	直	0.528	0.528 (0.000)	0.509	0.509 (0.000)
			右	0.212	0.511 (0.299)	0.206	0.517 (0.311)
ピーク時間帯		16時台		16時台			
調査地点C	ピーク時交通量		537台	858台 (321台)	518台	839台 (321台)	
	ピーク時間帯		17時台		16時台		
調査地点D 清水	ピーク時交通量		1,028台	1,375台 (347台)	1,125台	1,472台 (347台)	
	交差点需要率		0.287	0.439 (0.152)	0.311	0.460 (0.149)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.451	0.451 (0.000)	0.402	0.402 (0.000)
			左	0.101	0.460 (0.359)	0.228	0.704 (0.476)
		②南東流入	右	0.051	0.210 (0.159)	0.081	0.294 (0.213)
			③南西流入	左直	0.574	0.574 (0.000)	0.465
	右	0.181		0.181 (0.000)	0.156	0.156 (0.000)	
ピーク時間帯		17時台		17時台			
調査地点E 吹田東高校前	ピーク時交通量		961台	1,175台 (214台)	1,025台	1,239台 (214台)	
	交差点需要率		0.314	0.371 (0.057)	0.298	0.355 (0.057)	
	車線別 交通容量比	①北東流入	左直	0.422	0.581 (0.159)	0.423	0.554 (0.131)
			左右	0.171	0.171 (0.000)	0.157	0.157 (0.000)
		②北西流入	直	0.570	0.703 (0.133)	0.485	0.595 (0.110)
			右	0.130	0.130 (0.000)	0.106	0.106 (0.000)
ピーク時間帯		17時台		17時台			
調査地点F 新芦屋上	ピーク時交通量		525台	764台 (239台)	588台	827台 (239台)	
	交差点需要率		0.212	0.312 (0.100)	0.217	0.321 (0.104)	
	車線別 交通容量比	①北流入	左右	0.262	0.458 (0.196)	0.291	0.496 (0.205)
		②南東流入	直右	0.205	0.282 (0.077)	0.281	0.368 (0.087)
		③西流入	左直	0.251	0.319 (0.068)	0.258	0.332 (0.074)
ピーク時間帯		17時台		17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。

【計画施設による増加交通量】

【開店時交通量】

増加交通量 [ピーク1時間]

開店後交通量 [1時間] (現況ピーク交通量+A増加交通量)

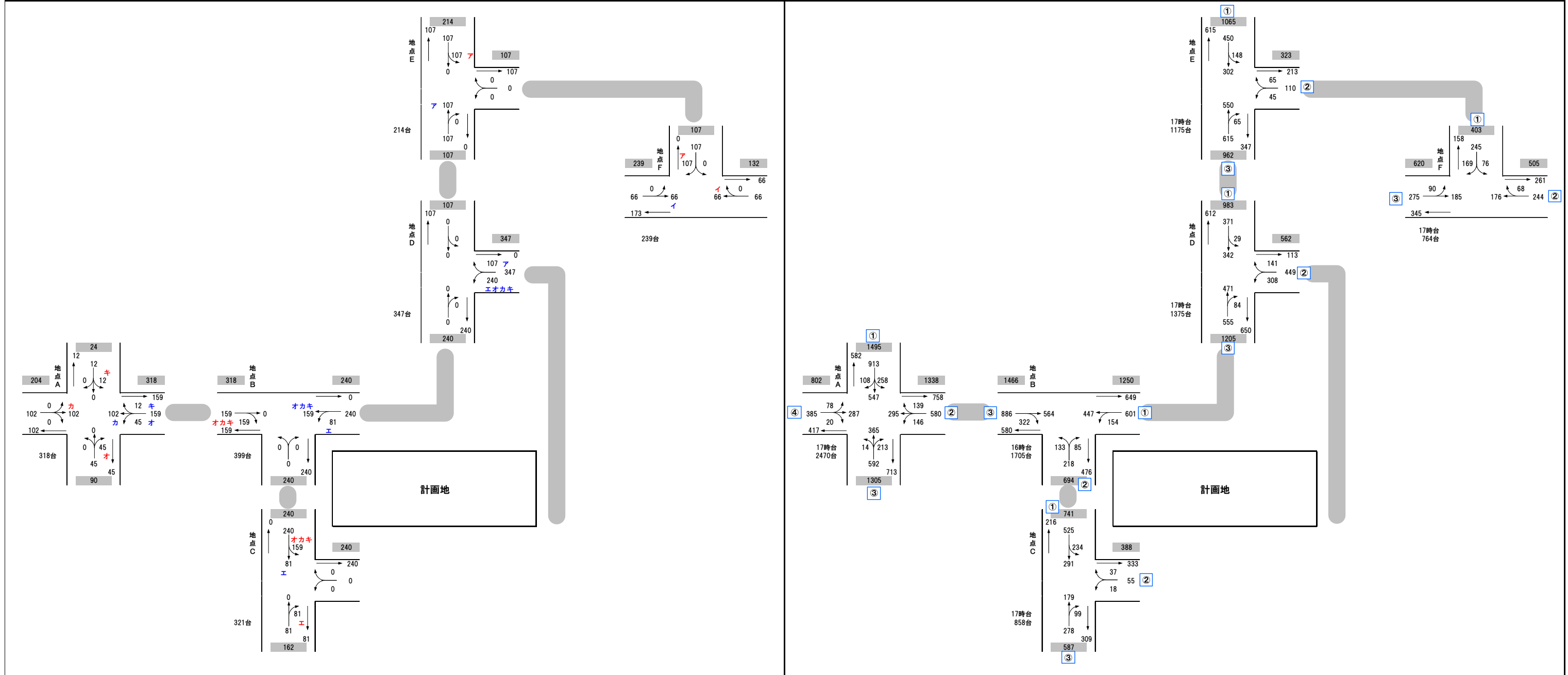


図 7 交差点流動図(平日開店時・交差点流入ピーク時)

【計画施設による増加交通量】

【開店時交通量】

増加交通量 [ピーク1時間]

開店後交通量 [1時間] (現況ピーク交通量+A増加交通量)

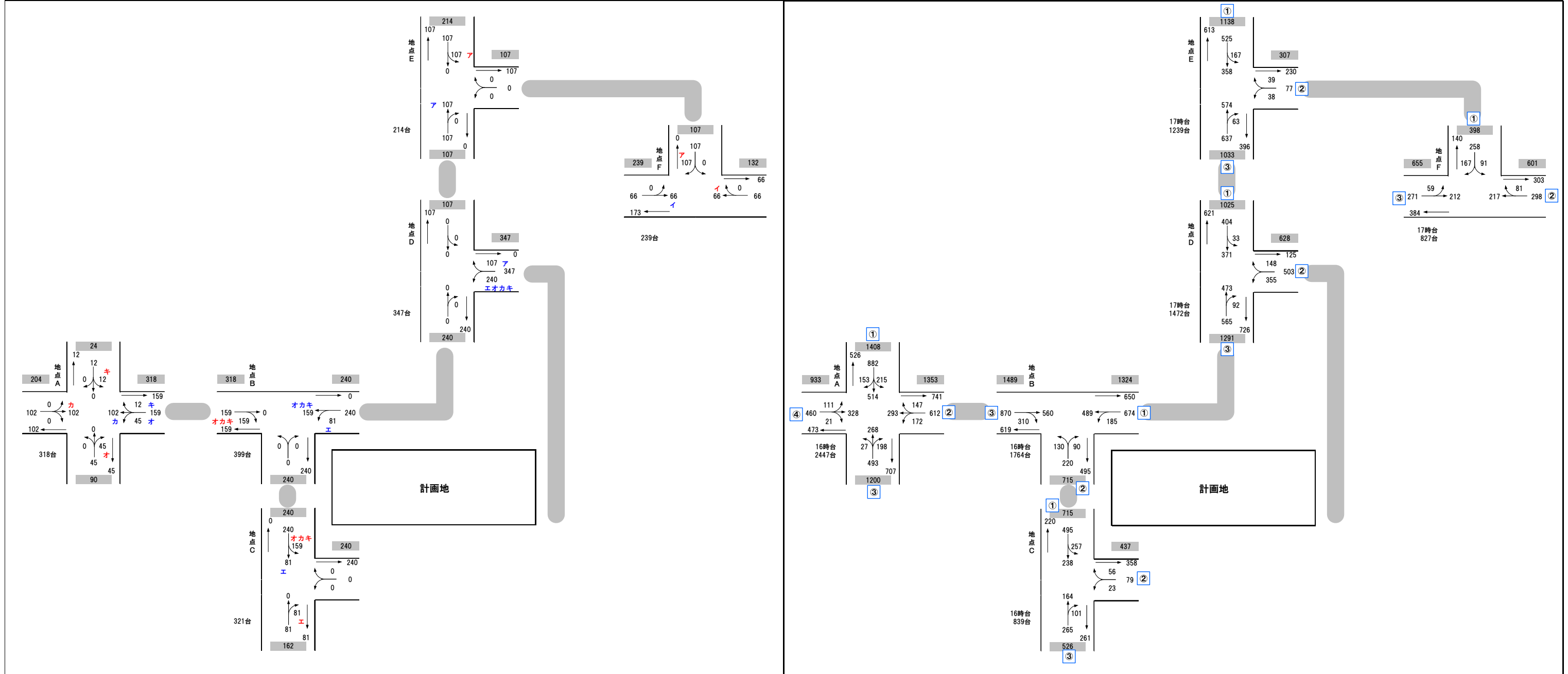
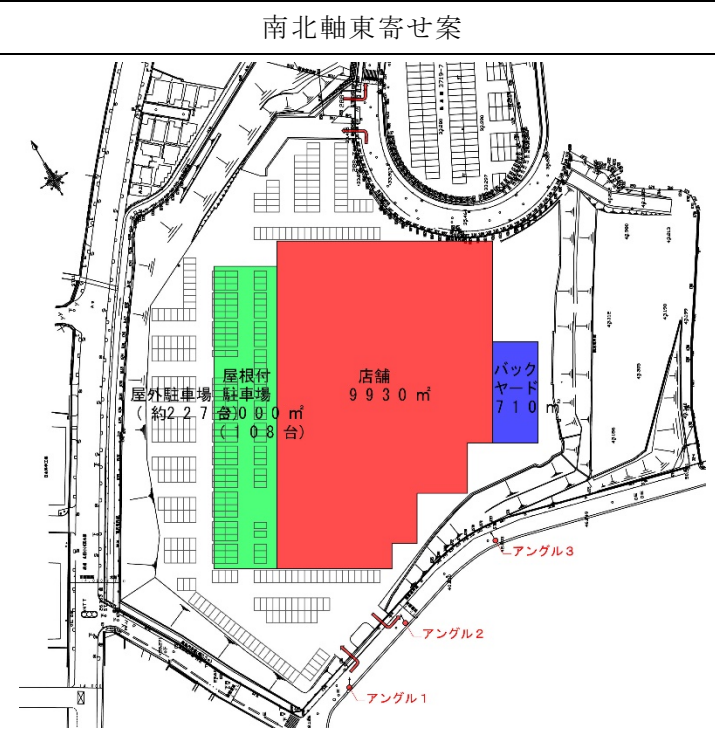
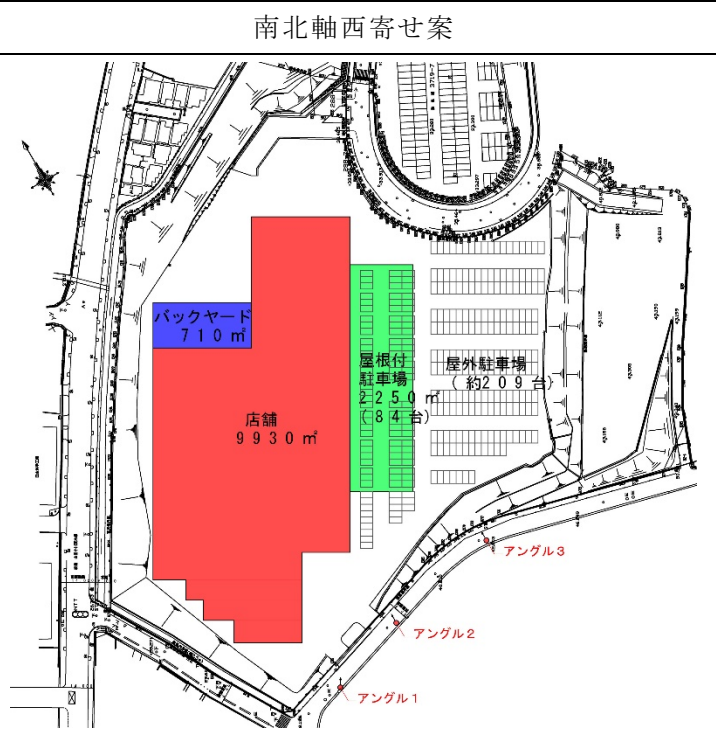
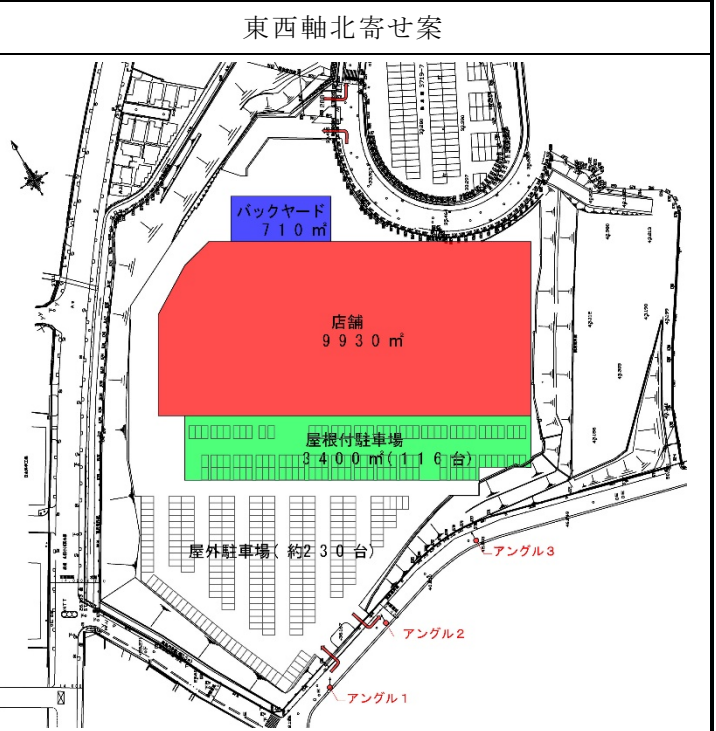
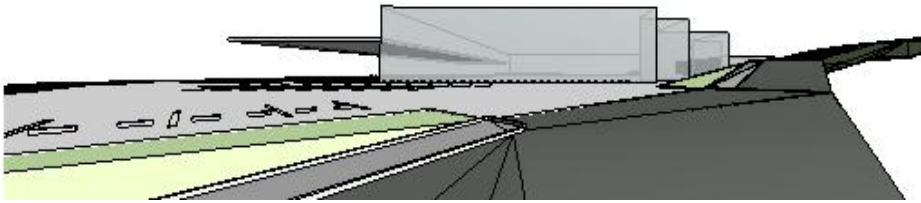
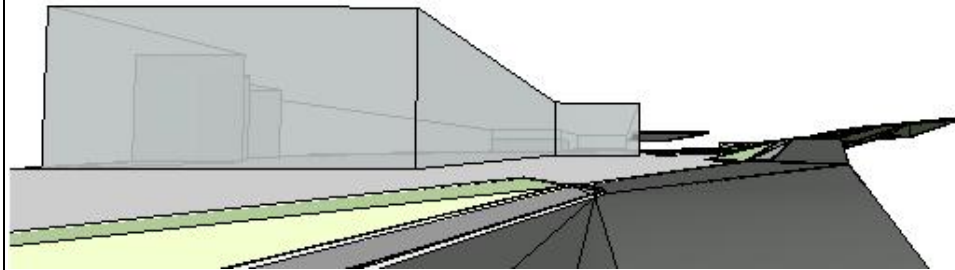

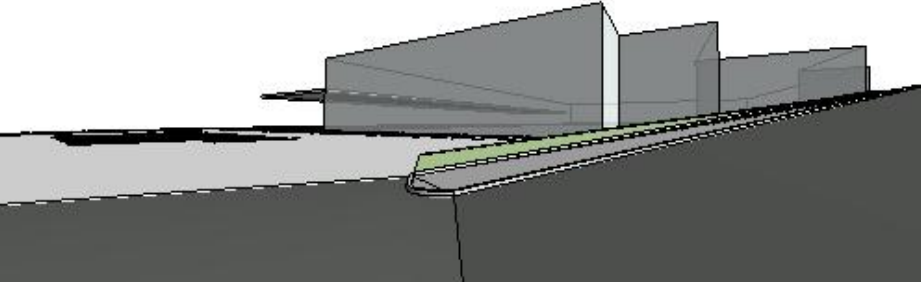
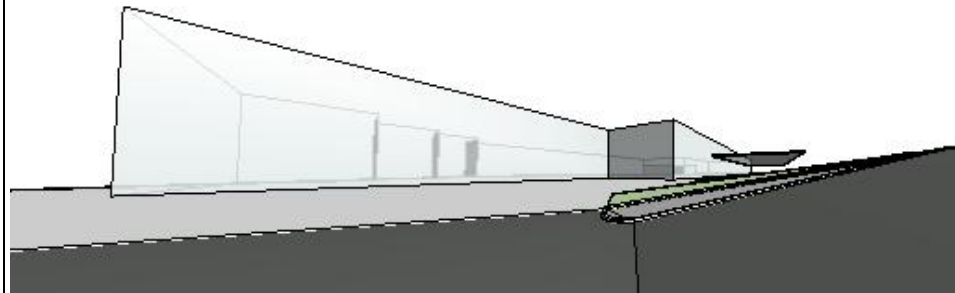
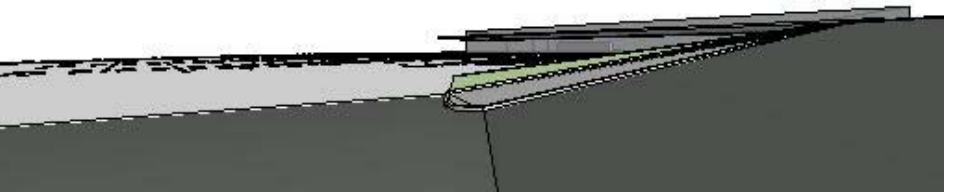


図 8 交差点流動図(休日開店時・交差点流入ピーク時)

		南北軸東寄せ案	南北軸西寄せ案	東西軸北寄せ案
				
店舗配置基本方針	①店舗形状は、間口ができるだけ大きく、奥行きが短い建物が望ましい	△ 一部雁行した形状となり、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）が煩雑になる。	× 雁行した形状となり、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）が煩雑になる。	○ 整形な形状で確保することができ、店舗内商品のゾーニング（お客様目線での商品の陳列のことであり、売上に直結する影響がある）を考慮した建物形状にできる。
	②ホームセンターの性質上、車利用のお客様が多く、店舗前平面駐車場（300台程度）の確保を第一優先とする	× 3方向に分散した配置となり、集約管理が困難となる。店舗前駐車場が200台強しか確保できない。	○ 1方向にまとめて確保することができ、集約管理が可能である。店舗前駐車場が300台程度確保でき、平面駐車場として見通しが良い。	○ 1方向にまとめて確保することができ、集約管理が可能である。店舗前駐車場が300台程度確保でき、平面駐車場として見通しが良い。
	③お客様の利便性向上を目指し、屋根付き駐車場（100台程度）を設ける	○ 108台が確保できる。	△ 84台が確保できるが、希望する台数に満たない。	○ 116台が確保できる。
	④車両誘導として、屋根付き駐車場→平面駐車場→屋上駐車場→臨時駐車場の順にスムーズに誘導できるルートを確認する	× 平面駐車場が3方向に分散した配置となり、スムーズな誘導ルートを確認できない。	○ スムーズな誘導ルートを確認できる。	○ スムーズな誘導ルートを確認できる。
	⑤車両の入出庫に関する近隣への影響及び場内混雑を回避できる計画が望ましく、引込み導線が長く確保できる場合は積極的に導入する	× 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できない。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）	○ 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できる。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）	○ 北側出入口からの十分な引込み導線が確保できる。（南側出入口については、出入口前面道路を拡幅し、引込み導線を確保する計画としている。）
周辺住居等への配慮	南側出入口前面道路沿道の戸建住宅からの見え掛かりに配慮する	× 南東側戸建住宅に近接した配置となり、特にアングル1及び2において圧迫感がある。	× 南東側戸建住宅に近接した配置となり、特にアングル1及び2において圧迫感がある。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。
	バックヤードの配置を周辺住居等から離れた配置とする	× 南東側戸建住宅に近接した配置となる。また、搬入車両出入口が北側前面道路カーブ中間となり、安全面から警察より不可との指導を受けている。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。	○ 南東側戸建住宅から離れた配置となる。
	北側出入口側にできるだけ駐車場を配置し、北側出入口における入出庫の利便性を向上させる	○ 北側出入口付近に、ある程度まとまった駐車場が確保できる。	× 北側出入口付近に、駐車場が確保できない。	× 北側出入口付近に、駐車場が確保できない。
総合評価	×	×	○	

イメージパース

	南北軸東寄せ案	南北軸西寄せ案	東西軸北寄せ案
アングル 1			
アングル 2			
アングル 3	