

(7) 交通計画、駐車場計画

本計画においては、施設関係車両として、来場車両及び荷捌き車両等の発生が予測される。これらの車両台数及び駐車場等は、以下のとおりである。

① 施設関係車両台数

来場車両及び荷捌き車両については、施設の新設に伴い発生すると考えられる。

施設の用途別延べ面積、既存資料及び類似施設の実績等を参考に想定した来場車両台数及び荷捌き車両台数は表 1-4(1)、(2)に、施設関係車両の主要な走行ルートは図 1-8 に示すとおりである。車両台数の設定方法の詳細は、「5.1 予測の前提」に記載する。

なお、事業計画地が位置する大阪駅北地区周辺では、大阪市が中心となり、UR 都市機構・警察・有識者・交通事業者及び駅周辺の民間開発事業者との連携により交通計画検討が行われてきており、本事業による交通影響についても、基本的にこの検討方法に沿って予測・評価を行っている。交通計画検討のフローは図 1-9 に示すとおりである。検討交差点は、図 1-8 に示す、阪神前、芝田、芝田 1、梅田ランプ東、中央郵便局前、大阪駅北 1 号・2 号、ヨドバシ北西の計 7 地点である。なお、この検討においては、地上歩行者の影響も考慮している。事業計画地及び周辺の主要な歩行者ルートを図 1-10 に示す。

検討の結果、施設開業後の平日、休日のいずれについても、全ての交差点において交差点飽和度は 0.9、混雑度は 1.0 を下回ったため、各交差点における交通処理は可能と判断している。

なお、大阪市を中心とした大阪駅周辺地区の全体予測は、周辺他事業の進捗に応じて現在も継続して行われている。同時に、今後必要となる許認可手続きに向けて、事業者として行うべき検討も継続しているところであり、これらの検討に関わる上記の関係管理者、関係事業者らと連携・調整しながら検討・協議を行っていく予定である。

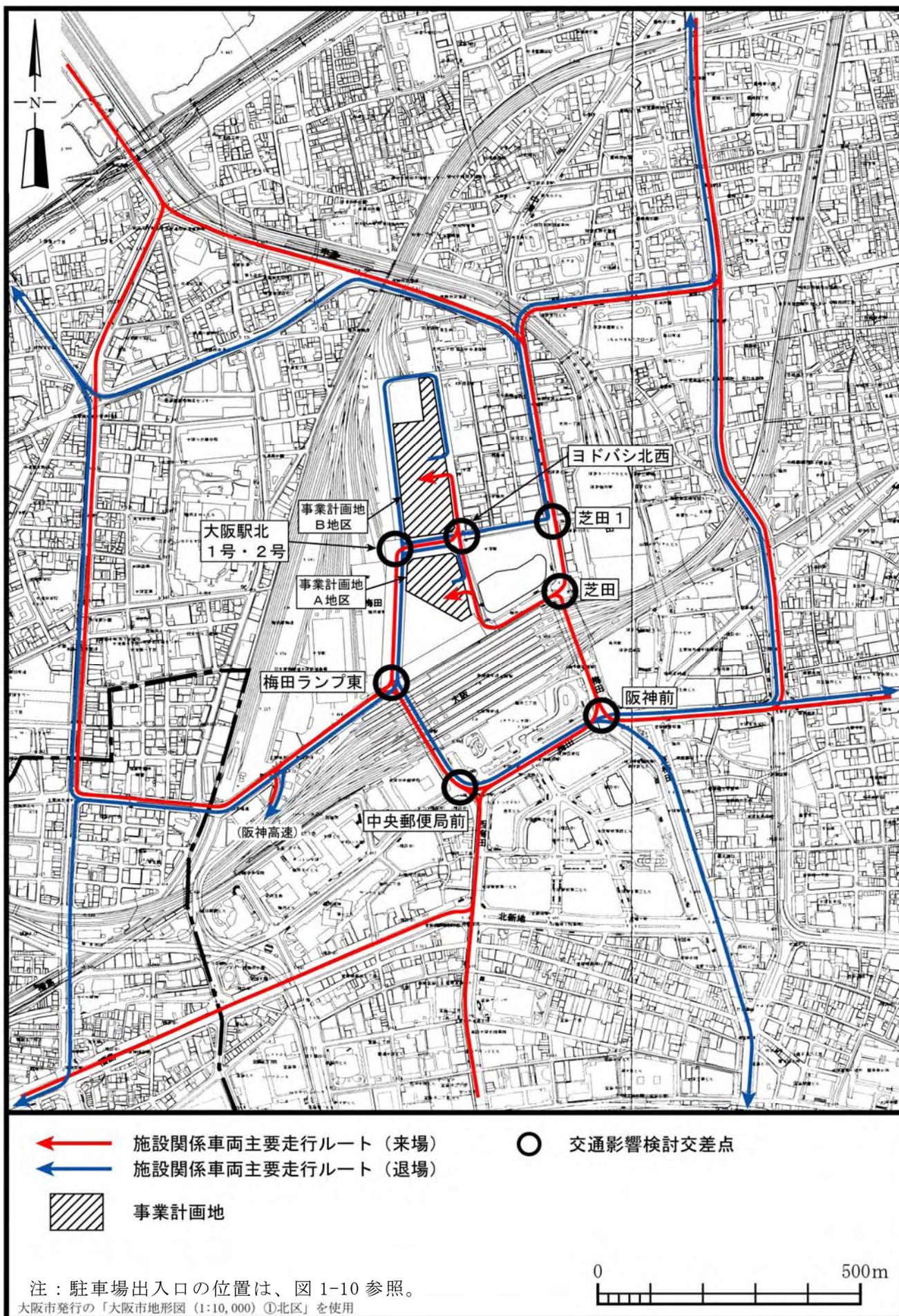


図 1-8 施設関係車両の主要走行ルート

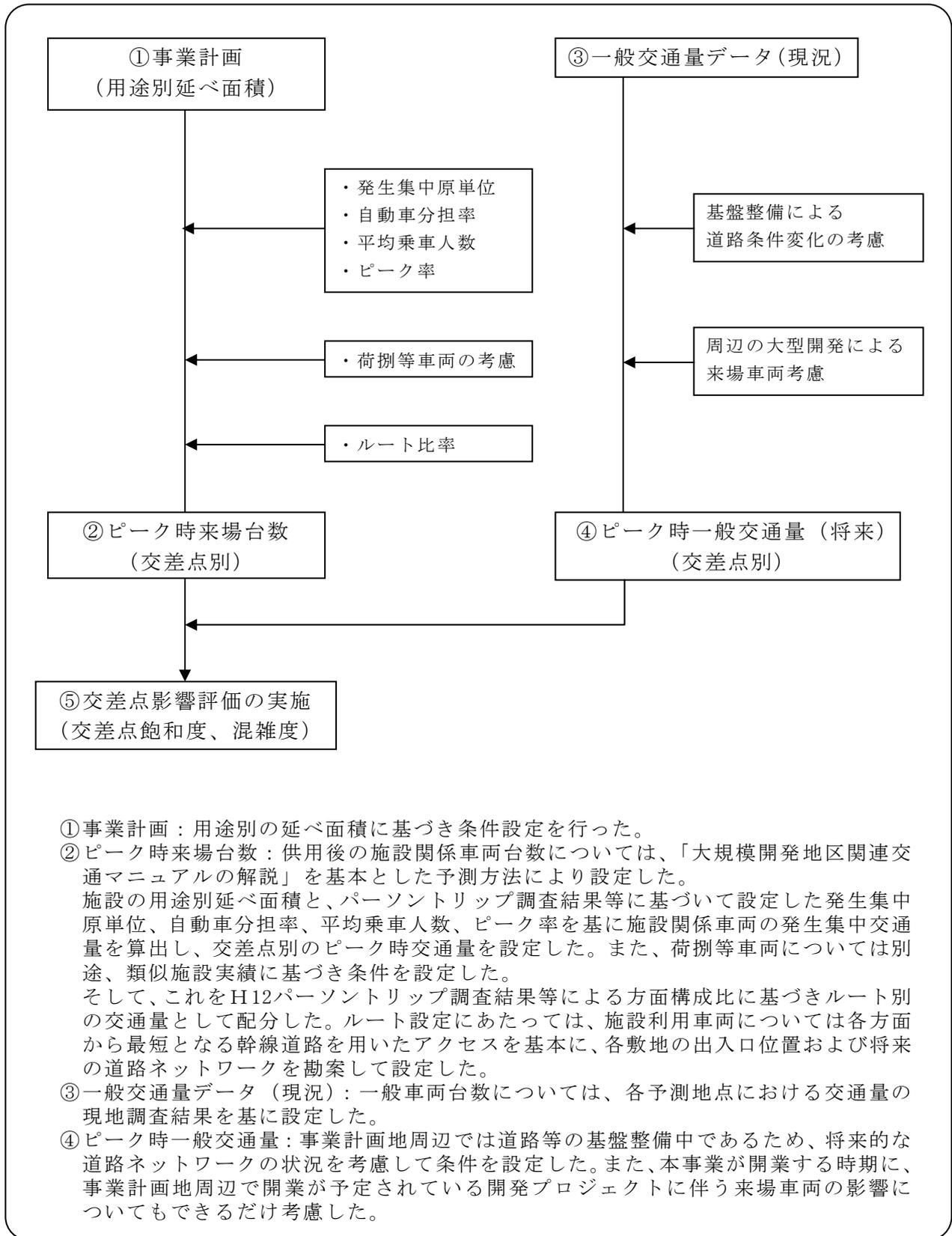


図1-9 交通計画検討フロー

表 1-4(1) 施設関係車両台数 (来場車両)

単位：台/日 (片道)

		自動車	タクシー	二輪	計
平日	A地区	1,035	140	200	1,375
	B地区	1,625	170	300	2,095
	合計	2,660	310	500	3,470
休日	A地区	1,935	0	200	2,135
	B地区	2,790	60	350	3,200
	合計	4,725	60	550	5,335

表 1-4(2) 施設関係車両台数 (荷捌き車両等)

単位：台/日 (片道)

		荷捌き車両		廃棄物車両	計
		小型	大型	大型	
平日	A地区	328	10	8	346
	B地区	404	12	10	426
	合計	732	22	18	772
休日	A地区	237	8	8	253
	B地区	303	10	10	323
	合計	540	18	18	576

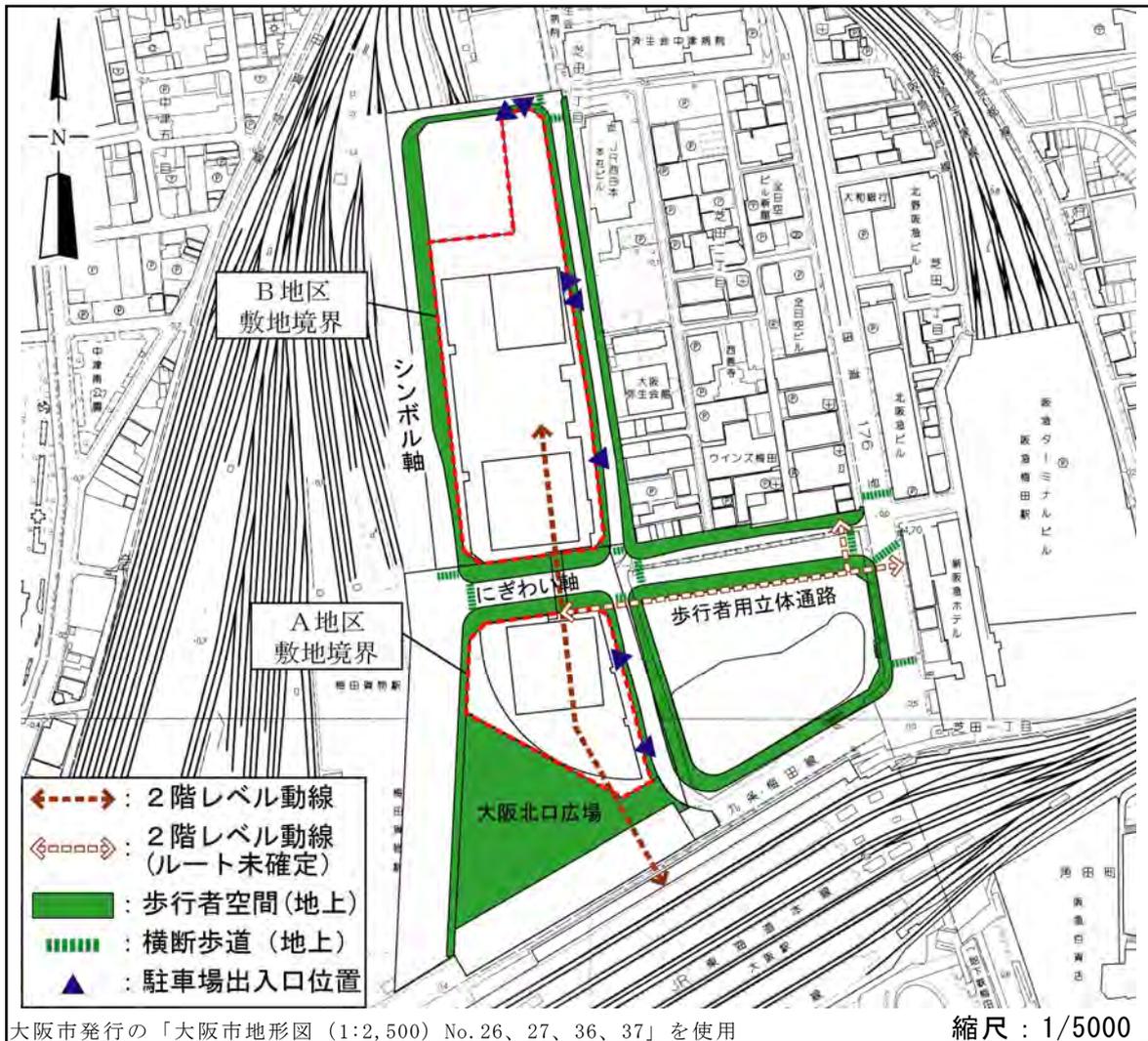


図 1-10 主要な歩行者ルート及び駐車場出入口位置

② 駐車場計画

A地区事業及びB地区事業における駐車場出入口の位置は、図1-10に示すとおりである。また、駐車場台数は、表1-1に示したとおり、A地区で約410台、B地区で約600台、合計約1,010台である。

来場車両用の駐車場はA地区、B地区それぞれの地下1～3階に設ける計画であり、これらの駐車場は地下3階に設置する地下車路による相互接続により効率的な処理を行う計画である。

駐車場台数の設定の考え方は、図1-11のフローに示すとおりであり、大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（以下、「大阪市条例」という。）に基づき算出した必要台数を確保すれば、施設全体としての必要駐車台数が確保可能である。なお、A地区事業の駐車場台数には別事業である大阪北口広場用の駐車場台数を含んでいる。

B地区事業に関しては大規模小売店舗立地法に基づく必要台数（③）が、大阪市条例に基づく必要台数のうち用途別面積比率から算出した商業のみの台数（②）を若干上回るが、休日の利用が少ないオフィス用駐車場も含め一体的に活用することで台数に不足の無い計画・運用とする予定である。

また、需要推計に基づく必要台数（参考値）は、A地区で大阪市条例に基づく付置義務台数を上回るが、A地区、B地区の駐車場が地下車路で接続され相互利用が可能なことや、スロープ・車路上での滞留も可能なことを考慮すれば、路上滞留の懸念は無いと考えられる。

なお、環境影響評価準備書提出以降、最終的な整備台数の確定に向けては、不要な来客車両を招くことの無いよう、関係行政機関の指導を得ながら必要最小限の台数確保を目指し、さらなる検討・協議を行い、最低限の必要台数での整備計画とした。

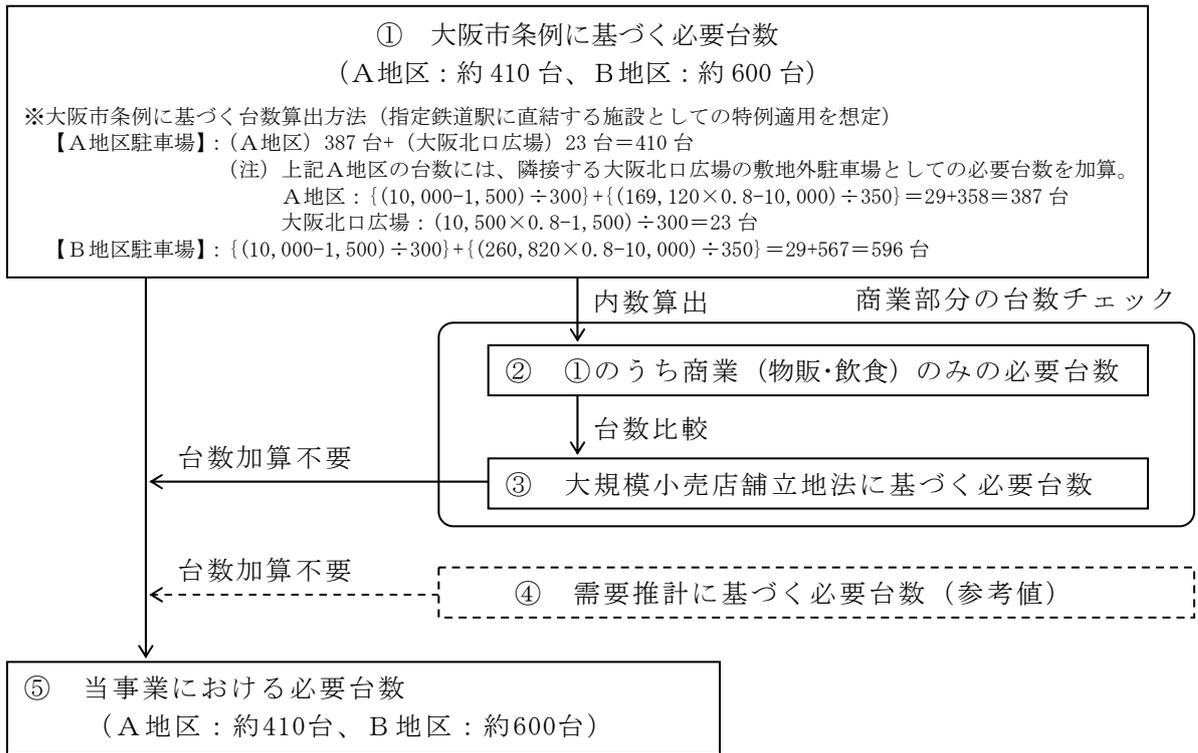


図 1-11 駐車場台数設定フロー

1. 2. 4 工事計画

(1) 工事工程

A地区事業とB地区事業の工事は、ほぼ同時に行う計画である。

工事の全体工程表を表 1-5 に、主な工事内容を表 1-6 に示す。着工は平成 22 年 3 月、工期は約 3 年を予定している。

なお、本事業計画地は、西日本最大のターミナルである梅田地区の北に位置しており、昼間は、事業計画地周辺では多くの店舗等が営業しており、自動車交通や歩行者通行も多くなっている。よって、それらへの影響をできるだけ軽減し、安全な工事を行うために、店舗等の営業が少なく、自動車や歩行者も少ない夜間にも工事を行う計画である。夜間工事の実施にあたっては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整の上、安全で、環境に配慮した工事計画を立て実施する計画である。

表 1-5 工事の全体工程（A地区、B地区）

年次	1	2	3	
基礎工事	山留・杭工事			
建設工事		掘削工事・地下躯体工事		
		地上躯体工事		
			仕上工事	
外構工事		地下車路、立体多目的	屋内通路設置	外構工事

(2) 工事関係車両走行ルート

施設の建設工事に伴い発生する工事関係車両の走行ルートは、図 1-12 に示すとおりである。

工事関係車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用する。また、各方面についてできるだけ複数のルートを設定し、工事関係車両の運行にあたって、周辺の交通状況等に応じ、適切なルート選定・車両分散等を行い、交通集中等による影響を回避するとともに、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う計画である。

工事関係車両の工事区域への出入口については、工事区域の周囲に複数設置し、工事の状況等に応じて適切な出入口を使用する計画である。なお、具体的な出入口位置及び各出入口の使用時期等については、警察等の関係機関と協議し、決定する。

表 1-6 工事の内容

工事区分		工事内容
基礎工事	山留工事	<p>新築掘削工事に先立ち、新築建物の外周に地中壁を山留め工事として施工する。工法としては、ソイルセメント地中連続壁工法である TRD 工法（一部 SMW 工法）を採用する。TRD 工法の場合、施工機のカッターポストを横方向に移動させて地盤を掘削しながら、固化液と現位置土と混合・攪拌し、壁状の固化体を地中に築造し、山留め壁先端を GL-38m 程度に存在する遮水層まで設置する。</p> <p>なお、山留壁工事において発生する汚泥は、場内で天日乾燥させた後、適正に処理する。</p>
	杭工事	<p>表層にケーシングを設置し安定液を用いて孔壁崩壊を保護しながら、GL-30～50m 付近まで削孔した後、鉄筋及び鉄骨を挿入する。その後、トレミーパイプを使用して、生コンクリートを打設してコンクリート杭を築造する。</p> <p>なお、掘削残土は、安定液と混合しているため、固化剤で固めた後、適正に場外処分を行う。</p>
建設工事	掘削工事	<p>GL-19.5m 付近までを油圧ショベルで掘削し、掘削土をブルドーザで荷揚げ開口部下へ集積し、1F からクラムシェルで荷揚げを行い、ダンプトラックで場外搬出する。</p>
	地下躯体工事	<p>地下躯体工事は、逆打工法で施工する。その手順は以下の通りである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①新築 1F 床梁施工 ②新築 B1F 床梁施工 ③新築 B2F 床梁施工 ④新築基礎、B3F 床梁施工 ⑤B3F、B2F、B1F 施工後躯体施工
	地上躯体工事	<p>タワークレーン等で鉄骨建方を行い、床のデッキプレートを設置した後、床コンクリートを打設し、外装カーテンウォール等を取り付ける。この繰り返しにより地上躯体を施工する。</p>
	仕上工事	<p>躯体工事が完了した階から順次、仕上工事を施工する。</p>
外構工事		<p>外構工事では、地下車路・立体多目的屋内通路設置、歩道整備、花壇設置、植栽等の施工を行う。</p>

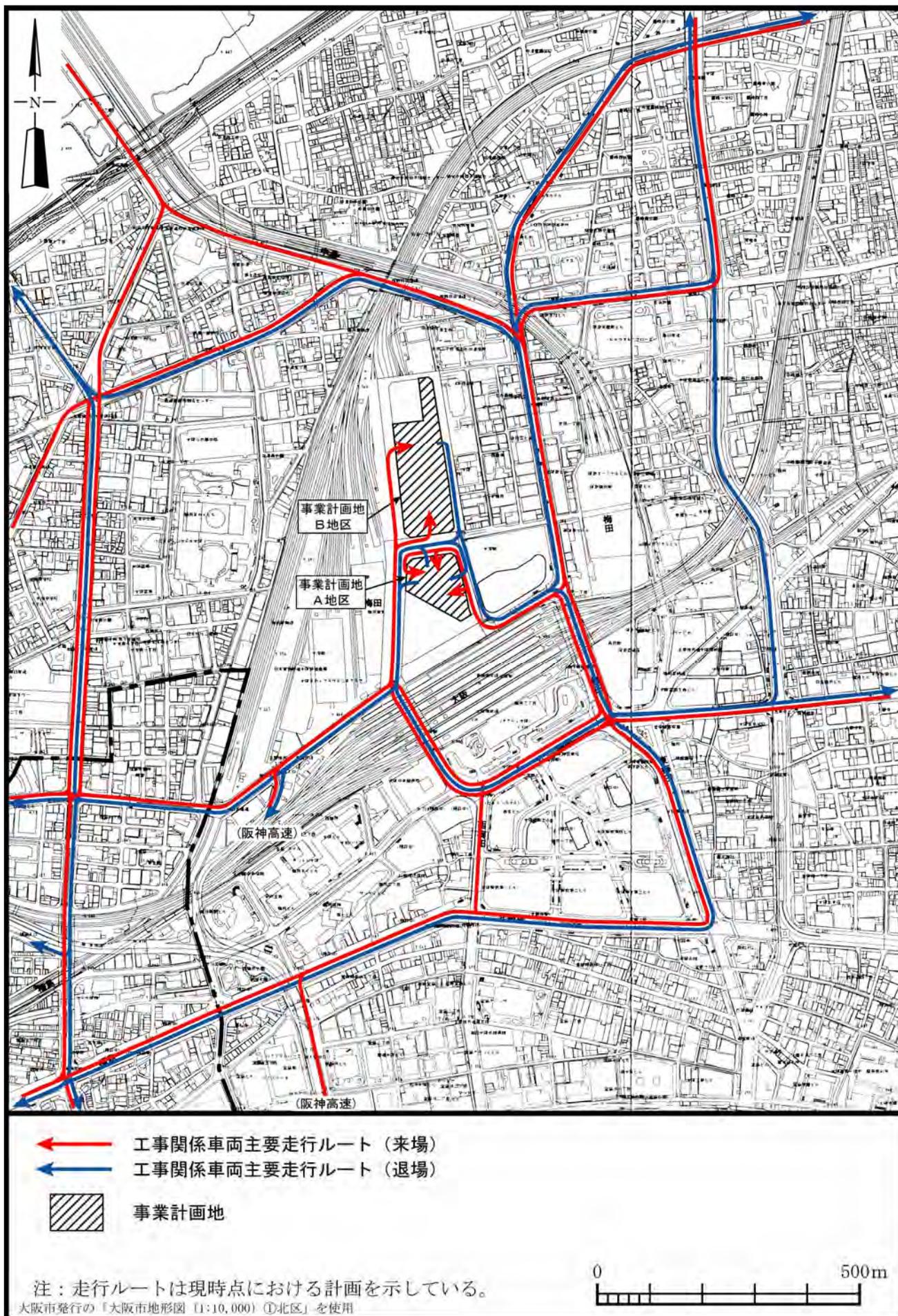


図 1-12 工事関係車両主要走行ルート

(3) 環境保全対策

工事の実施にあたっては、以下の環境保全対策を講じ、周辺地域への影響をできる限り低減するよう努める。また、事業計画地周辺では他の大型開発プロジェクトの工事実施も見込まれることから、関係の深い主な工事については関係管理者、関係事業者との連絡会議で相互調整を図るなど、工事の円滑な推進に努める。

① 大気質、騒音、振動

建設工事の実施にあたっては、工事区域の周囲に仮囲い（高さ 3.0mの鋼板及びその上部に高さ 2.0mのシート張り）を設置するとともに、適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じん・騒音の発生防止及び低減に努める。また、地下工事については、1 階床を施工した後に地下の掘削・躯体工事を構築する逆打工法を採用し、地下工事により発生する騒音の周辺への影響の低減に努める。さらに、最新の排出ガス対策型建設機械及び低騒音・低振動型の建設機械・工法を採用するよう努めるとともに、建設機械について、空ぶかしの防止、アイドルングストップの励行、工事の平準化及び同時稼働のできる限りの回避等の適切な施工管理を行い、大気汚染物質の排出量の削減及び騒音・振動による周辺地域の環境への影響の軽減に努める。

② 水質

工事区域内の濁水（雨水及び滞留地下水）は、工事区域内に沈砂集水ピットを設け、浮遊物の沈殿および中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。排水については、必要に応じて水質の測定を行い、排水基準を満足していることを確認する。なお、ピット内に堆積した土砂は、適宜除去し、沈砂能力を良好に保つ。また、除去した土砂は適切に処分する。

③ 地盤沈下

地下掘削工事に先立ち、新築建物の全周にわたって、止水性山留壁を深い粘性土層（難透水層）まで貫入させ地下水を遮水する工法を採用し、周辺地下水の揚水を防止する。また、山留壁変形及び山留壁欠損に伴う漏水による周辺敷地の地盤変形に対する配慮として、高剛性高遮水山留壁及び逆打ち工法を採用する。

なお、用水としての地下水くみ上げは行わない。

④ 廃棄物・残土

建設工事に伴い発生する建設廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクル等について適正な措置を講じる。

使用する建設資材等については、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなど、循環資源のリユース・リサイクルのための対策を検討する。

発生する廃棄物については、できる限り場内で種類ごとに分別し、中間処理業者に引き渡すことなどにより、再生骨材、路盤材等としてリサイクルを図る。リサイクルできないものや中間処理残渣は、最終処分場にて埋立処分することになるが、いずれの建設廃棄物についても、産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認する。

また、掘削土量低減のため、建物地下階数を必要最小限に抑えた計画とする。
なお、廃棄物・残土の搬出にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄やシートで覆うなど、場外への飛散防止を行う。

⑤ 交通対策

建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関係車両の台数をできる限り削減するとともに、アイドリングストップの励行等を行う。

走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、車両の分散を図る。また、工事区域内に車両待機スペースを確保し、周辺道路での入場待ちを防止するとともに、無線などを利用することにより、周辺の交通の状況を把握し、渋滞が生じないような運行に努める。

走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。