

1. 2. 6 熱源計画

(1) 熱源設備の基本的な考え方

百貨店、事務所共用部、ホール用に中央熱源を設置し冷水と温水を供給する。熱源には、コージェネレーションシステムや氷蓄熱、インバータターボ冷凍機等の採用による高効率なシステムを構築し、災害時の電源確保や、節電に配慮した計画とする。

(2) 熱源機器構成

① 百貨店部

熱源方式は省エネルギーや節電に配慮し、電気熱源をベースに、ピーク時と暖房用にガス熱源を用いる電気・ガスベストミックス方式の熱源方式とする。部分負荷時に効率的な運転が可能のように、インバータターボ冷凍機を採用し、ピーク電力の抑制も兼ねて氷蓄熱ユニットも導入する。

② 事務所、ホール部

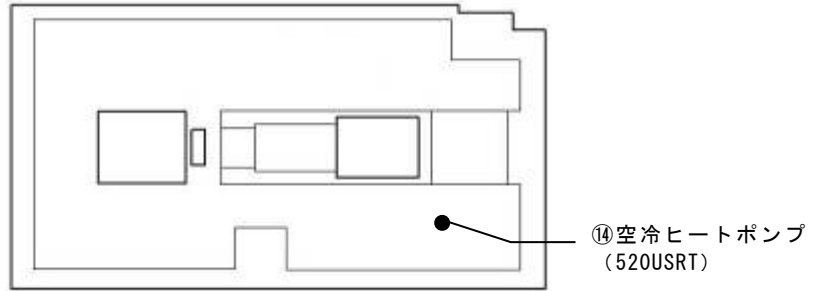
事務所専有部の熱源方式は、個別制御性に優れる水熱源ヒートポンプパッケージを主体とする。

事務所共用部とホールは、コージェネレーションシステムを利用した熱源方式を採用し、省エネルギー化を図るとともに、災害時の電源確保や節電に配慮する。コージェネレーションシステムの排熱は、暖房のほか、冷房用の排熱投入型ガス焚吸収冷温水機（ガス焚ジェネリンク）に利用する。

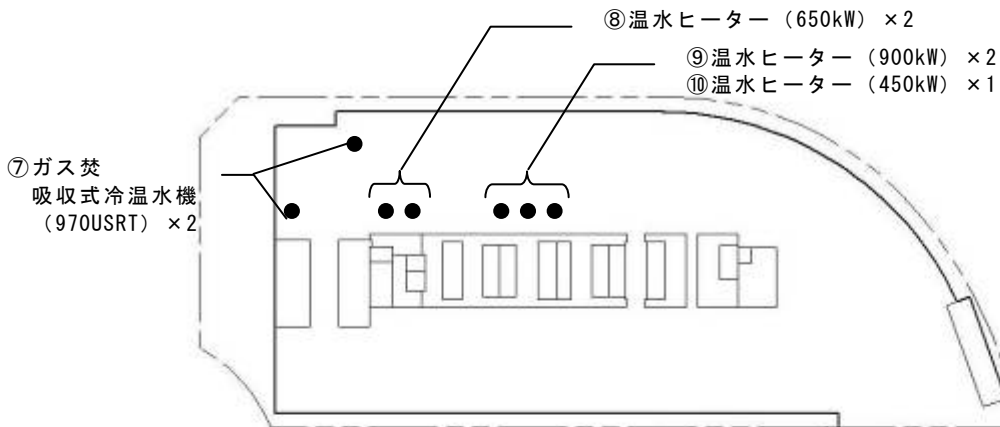
表 1-2 熱源機器リスト

熱源機器	熱源種	能力 (1 台)	台数	階	機器設置位置
①氷蓄熱槽	電気	1200USRT	4 台	5F～8F	氷蓄熱槽室
②インバータ ブラインターボ冷凍機	電気	630USRT	1 台	9F	機械室 (百貨店)
③インバータ ターボ冷凍機	電気	720USRT	1 台	10F	機械室 (百貨店)
④ガス焚 吸収式冷温水機	ガス	970USRT	2 台	10F	機械室 (百貨店)
⑤温水ヒーター	ガス	900kW	5 台	10F	機械室 (百貨店)
⑥温水ヒーター	ガス	460kW	2 台	10F	機械室 (百貨店)
⑦ガス焚吸収式冷温水機	ガス	970USRT	2 台	10F	機械室 (百貨店)
⑧温水ヒーター	ガス	650kW	2 台	10F	機械室 (百貨店)
⑨温水ヒーター	ガス	900kW	2 台	10F	機械室 (オフィス)
⑩温水ヒーター	ガス	450kW	1 台	10F	機械室 (オフィス)
⑪ガス焚ジェネリンク	ガス	630USRT	2 台	10F	機械室 (共用)
⑫温水ヒーター	ガス	650kW	1 台	10F	機械室 (共用)
⑬ガスエンジン コージェネレーション システム	ガス	1,000kW	2 台	10F	機械室 (共用)
⑭空冷ヒートポンプ	電気	520USRT	1 台	PH2F	外部設備置場

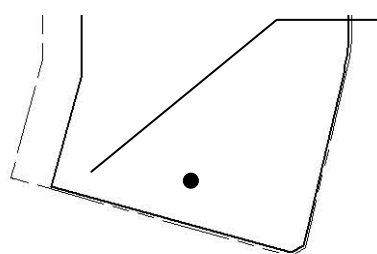
□平面図 (PH2 階)



□平面図 (10 階)



□平面図 (9 階)



□平面図 (5 階~8 階)

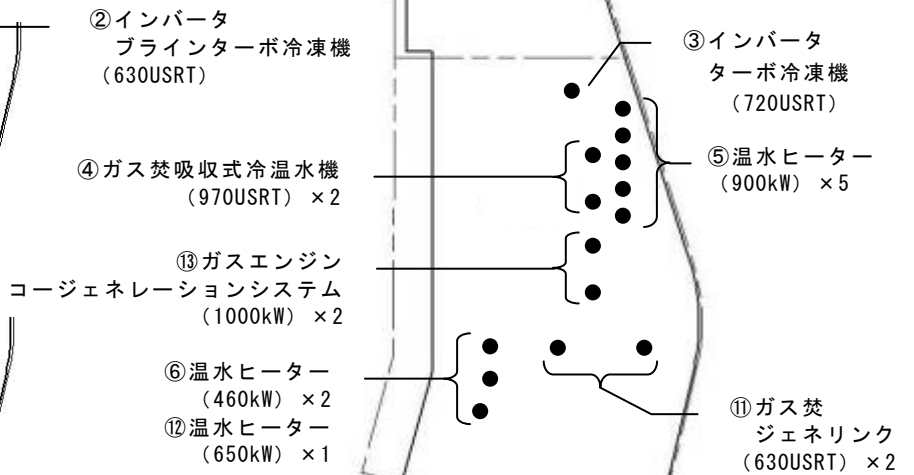
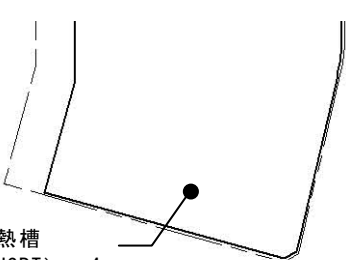
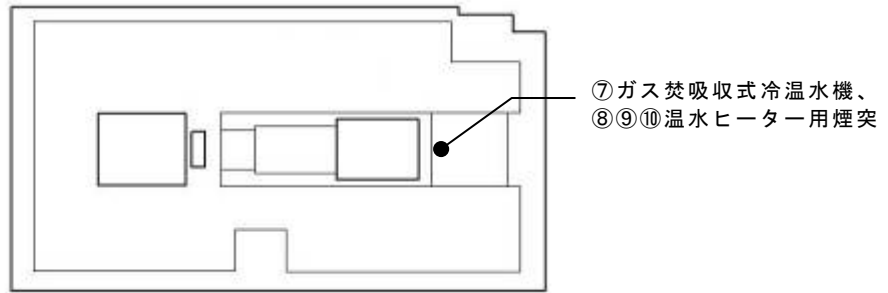


図 1-6(1) 主要熱源機器位置

□平面図（PH2階）



□平面図（13階）

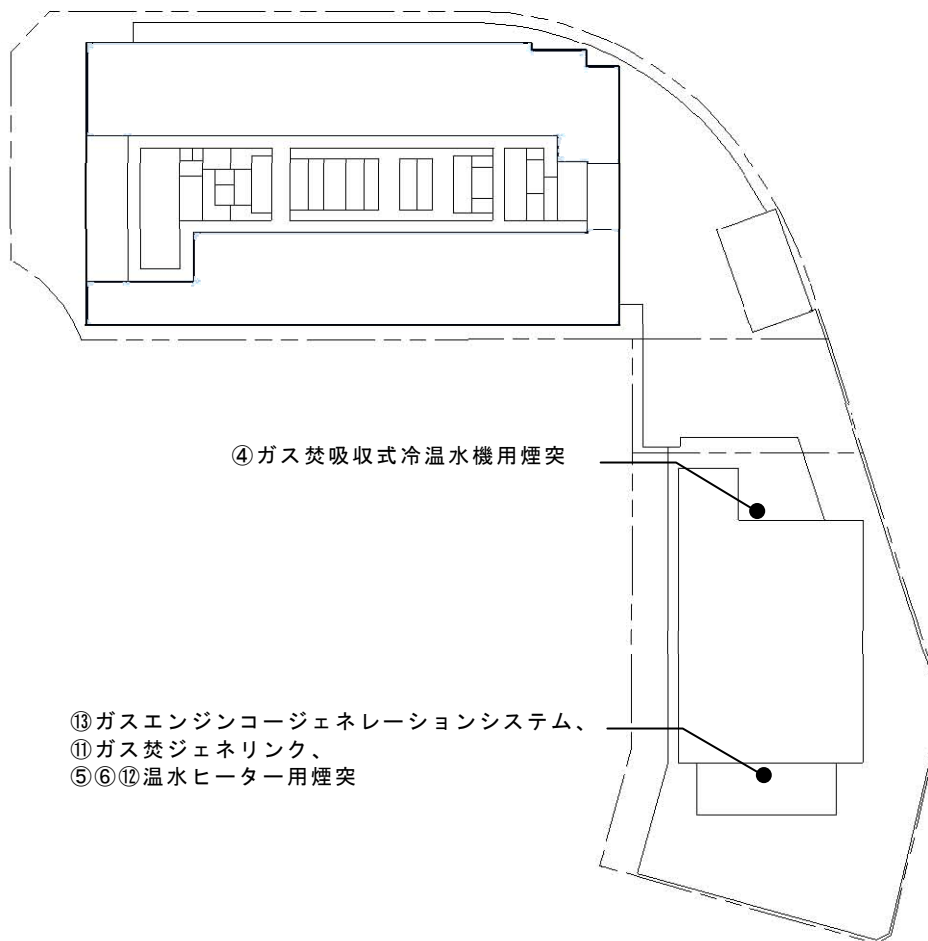


図 1-6(2) 煙突位置

1. 2. 7 廃棄物処理計画

施設供用後に発生する廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大阪市廃棄物の減量推進及び適正処理並びに生活環境の清潔保持に関する条例」等の関係法令に基づき、適正処理を行う。店舗部分については、日本百貨店協会の一員として、廃棄物の発生抑制に努めるとともに、リサイクルを推進していく計画である。また、オフィス部分においても店舗部分と同様に分別回収、リサイクルを強化するよう入居テナントへの啓発活動等を行い、廃棄物の発生抑制とリサイクルを推進していく計画である。

解体を含む建設工事に伴い発生する廃棄物及び残土については、「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・リサイクル等について、適正な措置を講じる。また、使用する建設資材等については、できる限りリサイクル製品を使用する。

1. 2. 8 緑化計画

計画建物中層部の屋上部分において、にぎわいと交流の場を創出するため屋上広場を整備するとともに、都市環境の改善に資する屋上等の緑化を行い（約 1,500 m²）、オフィスワーカーや来街者などのためのゆとりとうるおいのある豊かな空間の形成を図る。

また、計画建物周辺の歩道においても、御堂筋の緑のプロムナードと連続させながら、自然を感じられる都市景観を創出することを目指す。四つ橋筋側では緑化されたポケットスペースを整備することで、楽しく歩ける空間を形成する。

なお、樹種等の詳細については、関係各局と協議しながら今後検討を行う。

1. 2. 9 交通計画、駐車場計画

(1) 施設関連車両台数

施設関連車両台数は、平成 12 年京阪神パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会、平成 12 年）による大阪駅周辺の用途別発生集中交通量と、平成 13 年建物床面積調査（大阪市、平成 13 年）の用途別の床面積から算出した発生集中原単位を用いて、本事業の開発条件に基づき設定した。

本事業は既存の商業・業務施設の建替であることから、施設関連車両台数としては、用途別延べ面積の増加面積を元に、本事業により増加すると予測される台数を設定した。

現状（既存施設）と将来（建替後）の用途別延べ面積の比較は表 1-3 に示すとおりであり、業務用途が 106,000m² の増加、商業用途については 2,000m² の減少となる。このことから、交通量については平日のみ増加し、休日については増加しないと予測される。この増加面積に基づき算出した施設関連車両の発生集中台数は、表 1-4 に示すとおりである。

また、施設関連車両の主要な走行ルートについては、図 1-7 に示すとおりである。

なお、施設関連車両の台数等の設定方法の詳細については、別途、「5.1 予測の前提」に記載する。

表 1-3 現状と将来の用途別延べ面積

単位：m²

区分	現状 (大阪神ビルディング と新阪急ビルの合計)	将来 (建替後)	増 減
業務	38,000	144,000	106,000
商業	102,000	100,000	△2,000
駐車場等	10,000	16,000	6,000
合計	150,000	260,000	110,000

表 1-4 本事業に伴う施設関連車両の発生集中台数（増加分）

単位：台／日（往復）

平休 区分	発生集中台数		
	小型車	大型車	計
平日	1,180	60	1,240

注：1. 荷捌き車両を含む

2. 本計画では、商業用途の面積は増加しない計画であり、休日については施設関連車両台数の増加はないと予測される。車両台数設定の詳細は「第 5 章 5.1 予測の前提」に示す。

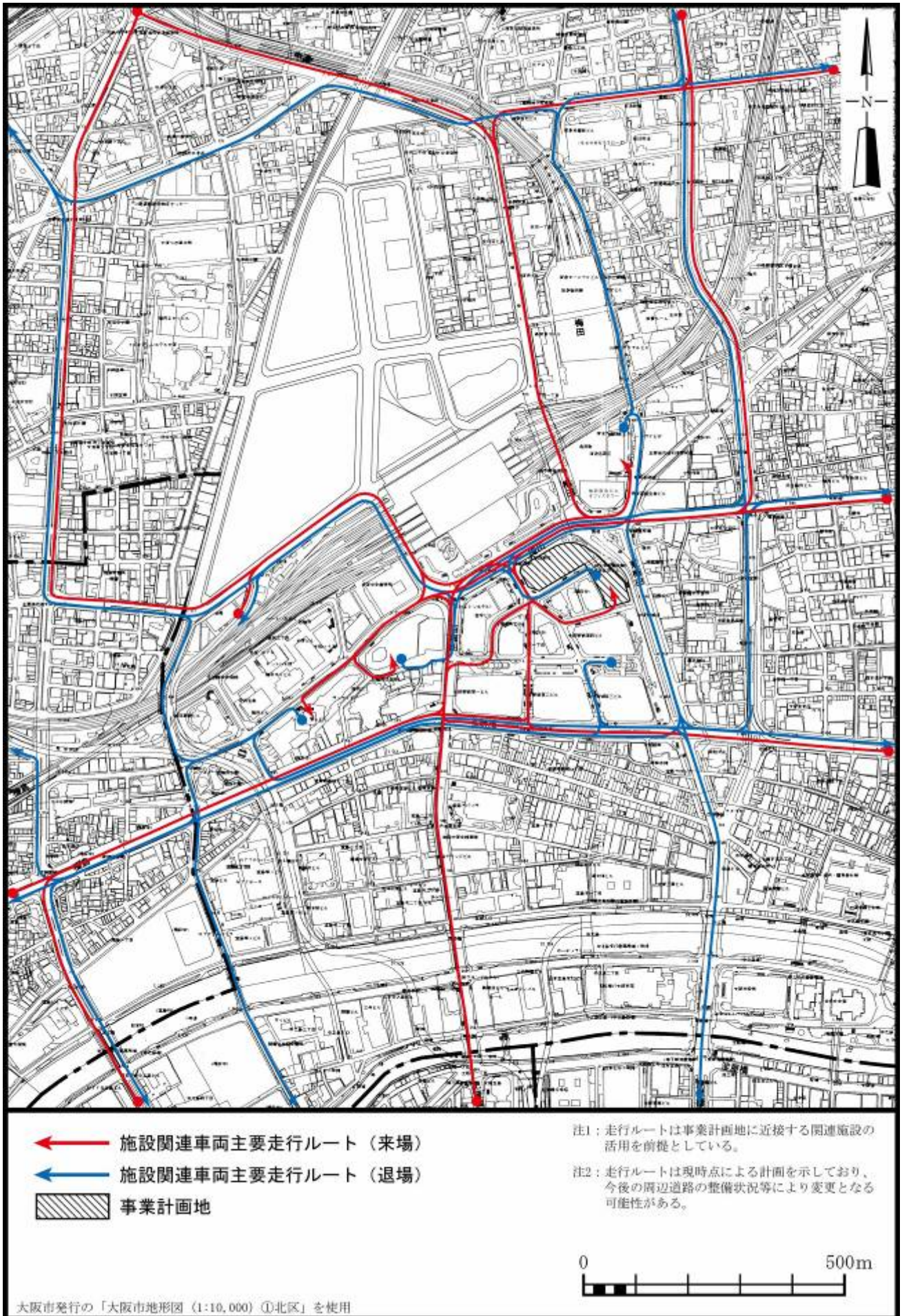


図 1-7 施設関連車両の主要な走行ルート

(2) 駐車場計画

本事業では、図 1-8 に示すように、敷地内駐車場（地下駐車場）の地上出入口を移設・集約するとともに、地下車路の新設により既存地下駐車場ネットワークと接続することにより、通行車両の分散化を図り、発生集中交通に伴う周辺への影響を軽減する計画である。

自動車出入口の移設・集約では、現在 3 つに分散している駐車場出入口を、入口は新阪急ビル敷地南側へ、出口は同北側へ集約化することにより、ダイヤモンド地区内の通行車両の抑制を図る計画である。また、本事業により整備される駐車場と既存地下駐車場ネットワークとを接続し、サイン等により適切な誘導を図ることで、幹線及びダイヤモンド地区内道路の交通負荷を軽減する計画である。なお、これらの実施により、横断歩道や駐車場出入口での歩行者と車の錯綜をできる限り避けることが可能となり、歩行者の安全性向上にも寄与すると考えられる。

また、地下駐車場ネットワークと接続することで、入出庫車両が複数の出入口に分散するため、駐車場の入場もスムーズに行うことが可能となる。

駐車場の規模については、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」をはじめとした関係法令に基づく適切な台数を、事業計画地内駐車場の約 70 台に加え、地元との協議の上、事業計画地に近接するハービス OSAKA 等の関連施設を活用することで確保する計画である。

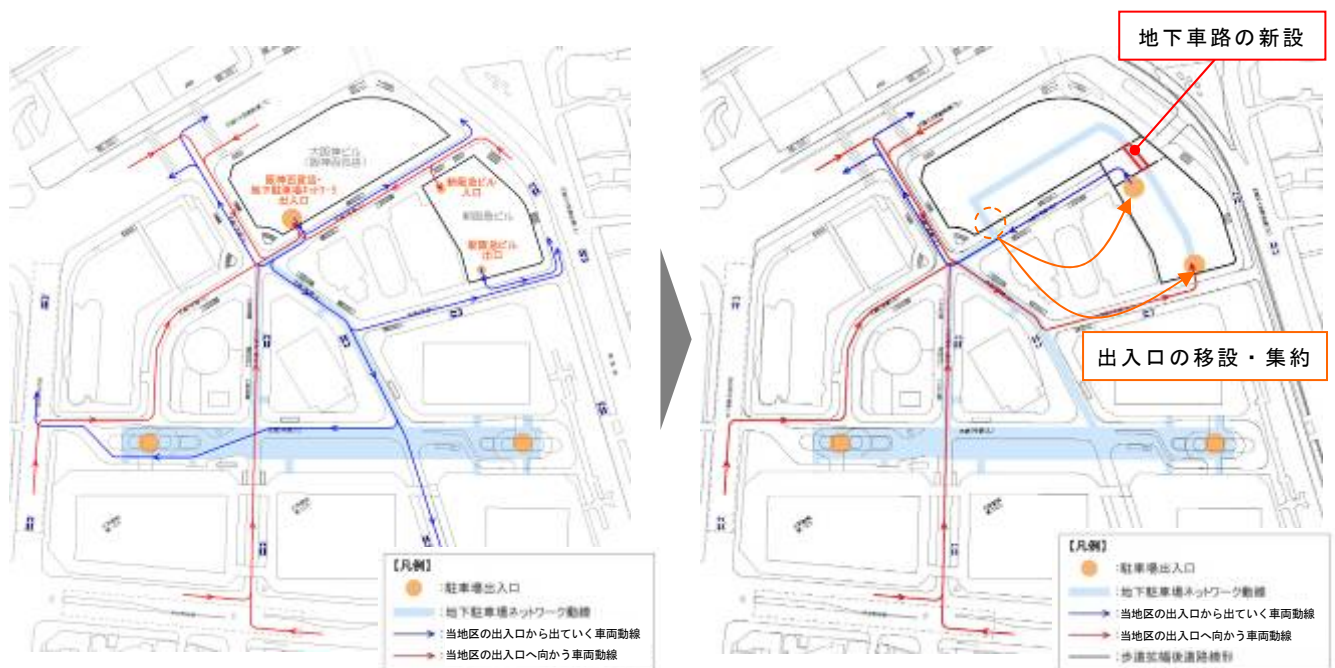


図 1-8 地下駐車場ネットワークの強化（駐車場出入口の移設による交通動線の整序化）

(3) 歩行者ネットワークの充実

本事業では、歩行者動線の結節点になる場所において、地上と地下を繋ぐエレベーターを整備しバリアフリー化を図ることで、安全で快適な歩行者動線を確保する計画である。また、「大阪市梅田地区交通バリアフリー基本構想」において確保が必要とされる「歩道橋のバリアフリー化」について、既存の梅田新歩道橋（2F）～阪神梅田駅（B2F）を繋ぐエレベーター等を整備しバリアフリー化を図ることで、安全で快適な歩行者動線・駅の乗換動線を確保する計画である。

さらに、敷地東側に沿った歩行者デッキを整備（約 5m×約 160m）することにより、うめきた方面から JR 大阪駅、阪急百貨店、大阪駅南側を繋ぐデッキネットワークを強化し、エリア全体の回遊性の向上・歩車分離を図る計画である。

これらの歩行者ネットワークの充実により、公共交通機関の利用促進を図る。



図 1-9 歩行者デッキ

(4) 事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理検討

事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理については、図 1-10 に示す事業計画地周辺の 15 交差点で検討を行った。

事業計画地周辺ではうめきた 2 期、中央郵便局建替などいくつかの大型開発プロジェクト（以下、「周辺プロジェクト」という。）が計画されている。そこで、交通処理検討では、各交差点における現況交通量に、関係者に聞き取りした結果を元に設定した周辺プロジェクトにより発生する増加交通量を加えた交通量をバックグラウンド交通量として設定し、それに本事業による増加交通量を加味して検討を行っている。

検討の結果、全ての交差点において、交差点需要率は 0.9、交差点流入部の各車線の混雑度は 1.0 を下回っており、各交差点における交通処理は可能と判断される。

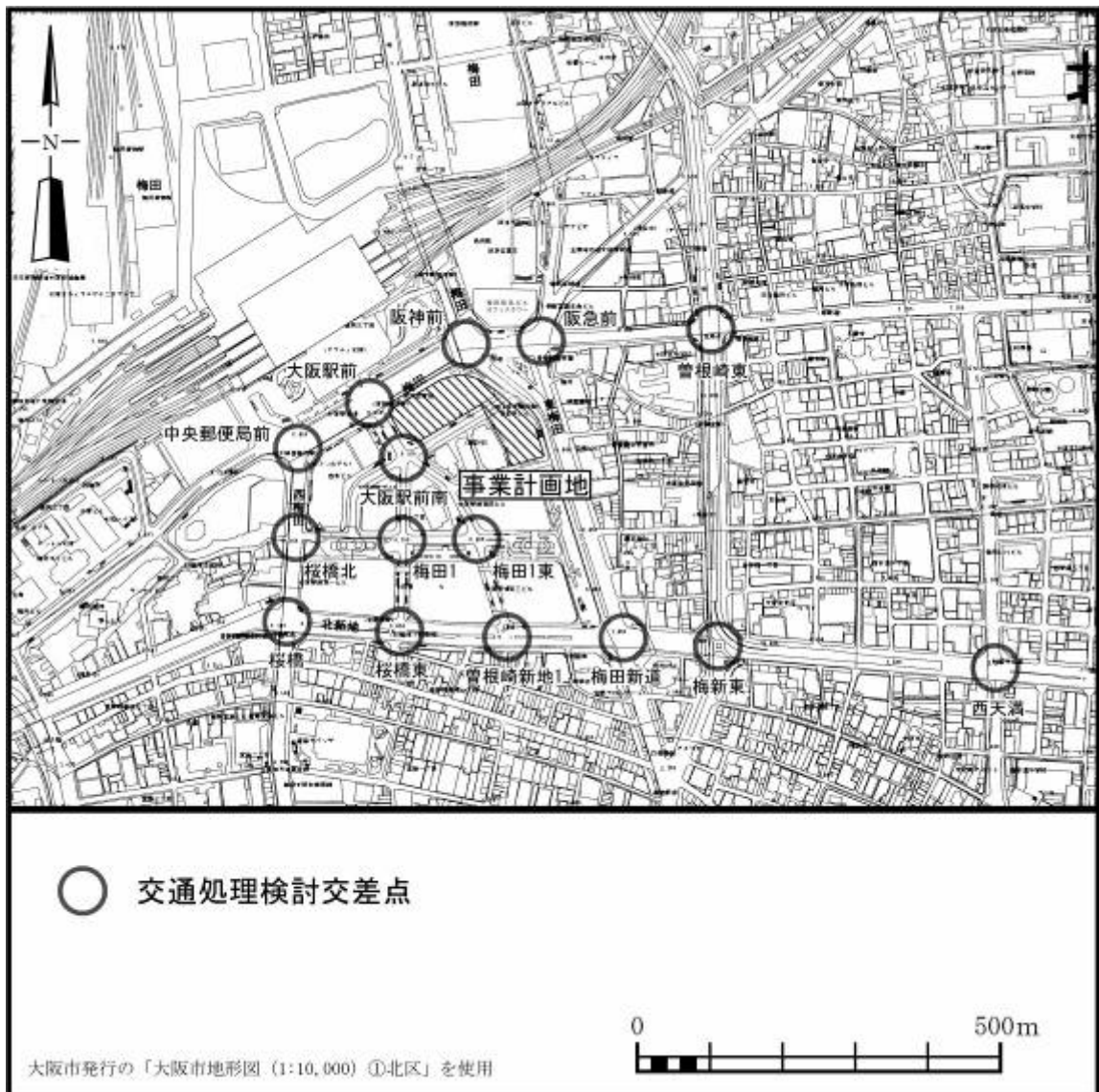


図 1-10 事業計画地周辺において検討を行った交差点