

図 1.2.10 駐車場配置・出入口位置図

1.2.6 交通計画

(1) 主要走行ルート

百貨店来店車両、オフィス関連車両、ホテルの来客車両及び荷捌き車両¹⁾・廃棄物運搬車両の主要走行ルートは図 1.2.12～図 1.2.14 に示すとおりである。

都市計画道路・尼崎平野線及び都市計画道路・長柄塚線において、道路拡幅計画があり、その概要は表 1.2.5 及び図 1.2.11 に示すとおりである。この計画によれば、近鉄前交差点で南から東方向の右折が可能となる計画であり、主要走行ルートはこれを前提に設定した。

また、百貨店の来店車両については、近鉄パーキングの利用状況に応じ、天王寺公園地下駐車場、あべのベルタ地下駐車場へ誘導する計画である。

表 1.2.5 周辺道路拡幅計画概要

| 路線名 | 計画内容 |
|-------|---------------------------|
| 尼崎平野線 | ・幅員：25m→40m ・延長：約 450m |
| 長柄塚線 | ・幅員：24m→40m ・延長：約 620m |

注) 路線名は都市計画道路名



図 1.2.11 周辺道路拡幅計画範囲

(2) 交通処理能力の検討

主要走行ルートに関する交通解析の結果、交差点部及び単路部（交差点間）においても問題ないものと判断された。（表 1.2.6、表 1.2.7 参照）

表 1.2.6 現況及び施設利用時の交差点における交通処理の検討

| 地点 (交差点名) | 施設供用前の交差点飽和度 (現況+周辺事業) | | 施設供用後の交差点飽和度 (現況+周辺事業+発生集中交通量) | |
|-------------------|---------------------------|------|-----------------------------------|------|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| ①近鉄前交差点 | 0.50 | 0.52 | 0.54 | 0.55 |
| ②付属天王寺小学校 前交差点 | 0.31 | 0.48 | 0.36 | 0.50 |
| ③阿倍野区役所前 交差点 | 0.60 | 0.63 | 0.62 | 0.65 |
| ④阿倍野交差点 | 0.63 | 0.73 | 0.65 | 0.75 |

- 注 1) 交差点飽和度の算出に用いた現況の交通量は交差点交通量調査（平成 20 年 3 月実施）に基づく台数。
 2) 周辺事業としては、阿倍野再開発及び南商業施設の発生集中交通量を考慮した。（5.1.1(5)周辺の開発プロジェクト参照）
 3) 各交通量のピーク時間より飽和度を求めた。
 4) 道路構造は周辺道路拡幅計画を考慮したものとし、近鉄前交差点で南から東方向の右折レーンが設置されている構造とした。
 5) 信号現示は現況の現示を基本とした。
 6) 交差点飽和度とは交差点の交通処理能力を評価する指標であり、0.9 以下であれば交通処理が可能とされている。

¹⁾ 配送車両は荷捌き車両に含まれる。

表 1.2.7 現況及び施設利用時の単路部における交通処理の検討

| 区 間 | 施設供用前の混雑度 (現況+周辺事業) | | 施設供用後の混雑度 (現況+周辺事業+発生集中交通量) | |
|-------------|------------------------|------|--------------------------------|------|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 |
| 単路部 A (①～②) | 0.42 | 0.41 | 0.43 | 0.42 |
| 単路部 B (②～③) | 0.22 | 0.29 | 0.23 | 0.30 |
| 単路部 C (③～④) | 0.21 | 0.20 | 0.22 | 0.20 |
| 単路部 D (④～①) | 0.23 | 0.21 | 0.24 | 0.22 |

注1) 混雑度の算出に用いた現況の交通量は交差点交通量調査(平成20年3月実施)に基づく台数。

- 2) 周辺事業としては、阿倍野再開発事業及び南商業施設の発生集中交通量を考慮した。(5.1.1(5)周辺の開発プロジェクト参照)
- 3) 各交通量のピーク時間より混雑度を求めた。
- 4) 道路構造は周辺道路拡幅計画を考慮した。
- 5) 区間の丸数字は表 1.2.6 の交差点番号を示す。
- 6) 混雑度とは、道路の通行できる能力(交通容量)に対する交通量の割合であり、1.0以下であれば交通処理が可能とされている。

(3) 交通対策(配慮事項)

施設の供用にあたっては、自動車交通量の抑制を図るため、以下の対策をはじめとして、公共交通機関への利用促進や自動車発生台数の抑制等を検討し、交通による環境への影響の軽減に努める計画としている。なお、事後調査を実施し、利用実態の把握に努める。

- ・ 来客者に対し、公共交通機関の利用を呼びかけるよう努める。
- ・ デッキレベル・地上レベル・地下レベルにおける周辺とのバリアフリー化を図り、公共交通機関による来店の利便性を向上させる。
- ・ 公共交通機関の利用促進策として、パーク&ライドの本格導入を目指す。
- ・ 事業計画地外の既存駐車場を有効活用することにより、自動車交通の分散化を図る。
- ・ 隔地駐車場への誘導対策として、現在行っている対策に加え、利用者への告知の徹底やガードマンによる積極的な誘導の強化による対応を行うとともに、利用促進方策について、シャトルバス等の運行などによる対応も検討する。
- ・ 百貨店やオフィスについては、商品の集約納品による物流の合理化を図り、交通量の抑制に努める。
- ・ 荷捌き車両については、外部委託先やテナントに車両台数削減について協力を要請する。
- ・ 百貨店及び関係会社従業員の通勤は公共交通機関を利用することとし、従業員用駐車場は設けない。

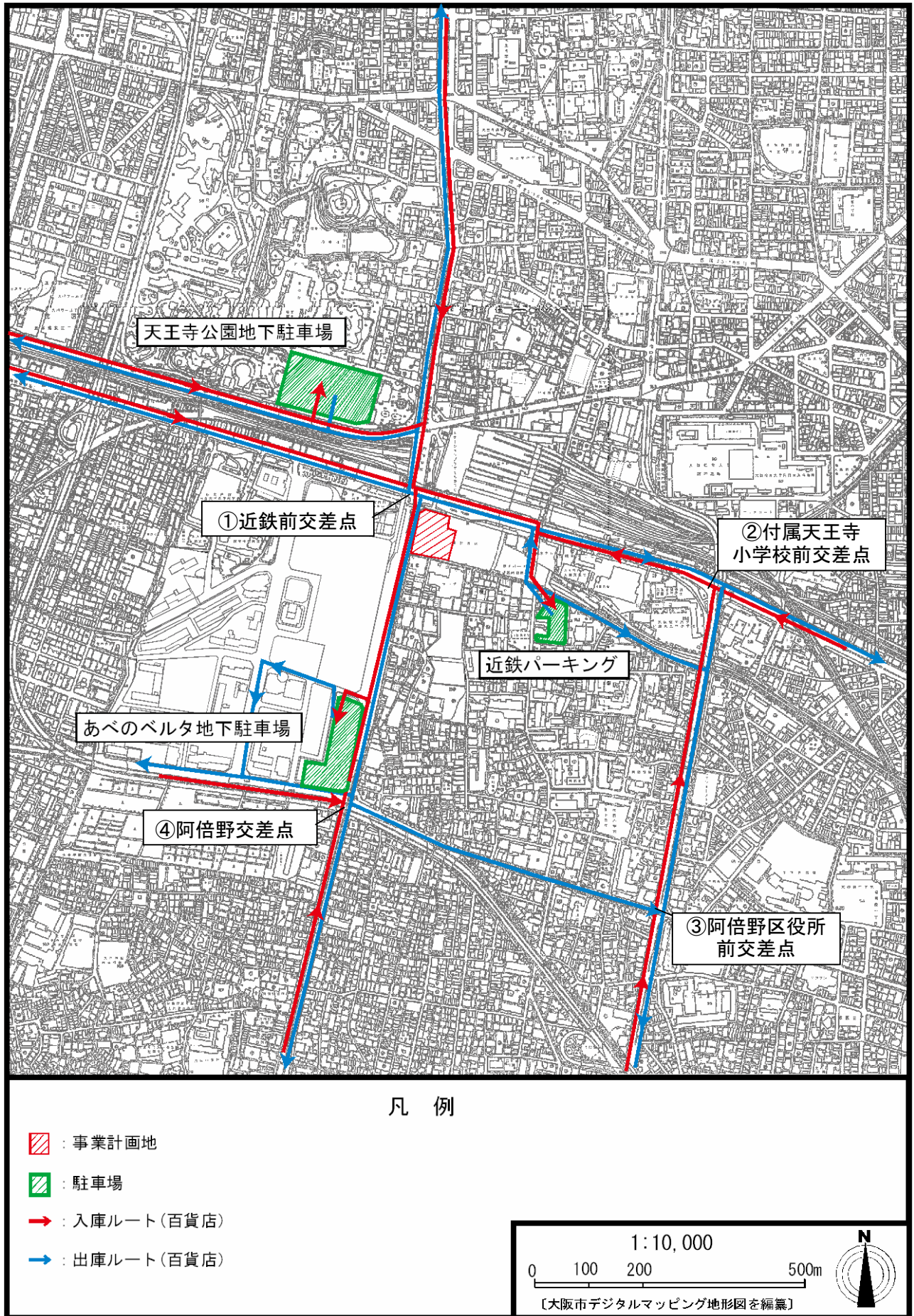


図 1.2.12 百貨店来店車両の主要走行ルート