

1 - 3 開店後の周辺道路交通への影響と対策

(1) 交差点への影響と対応策

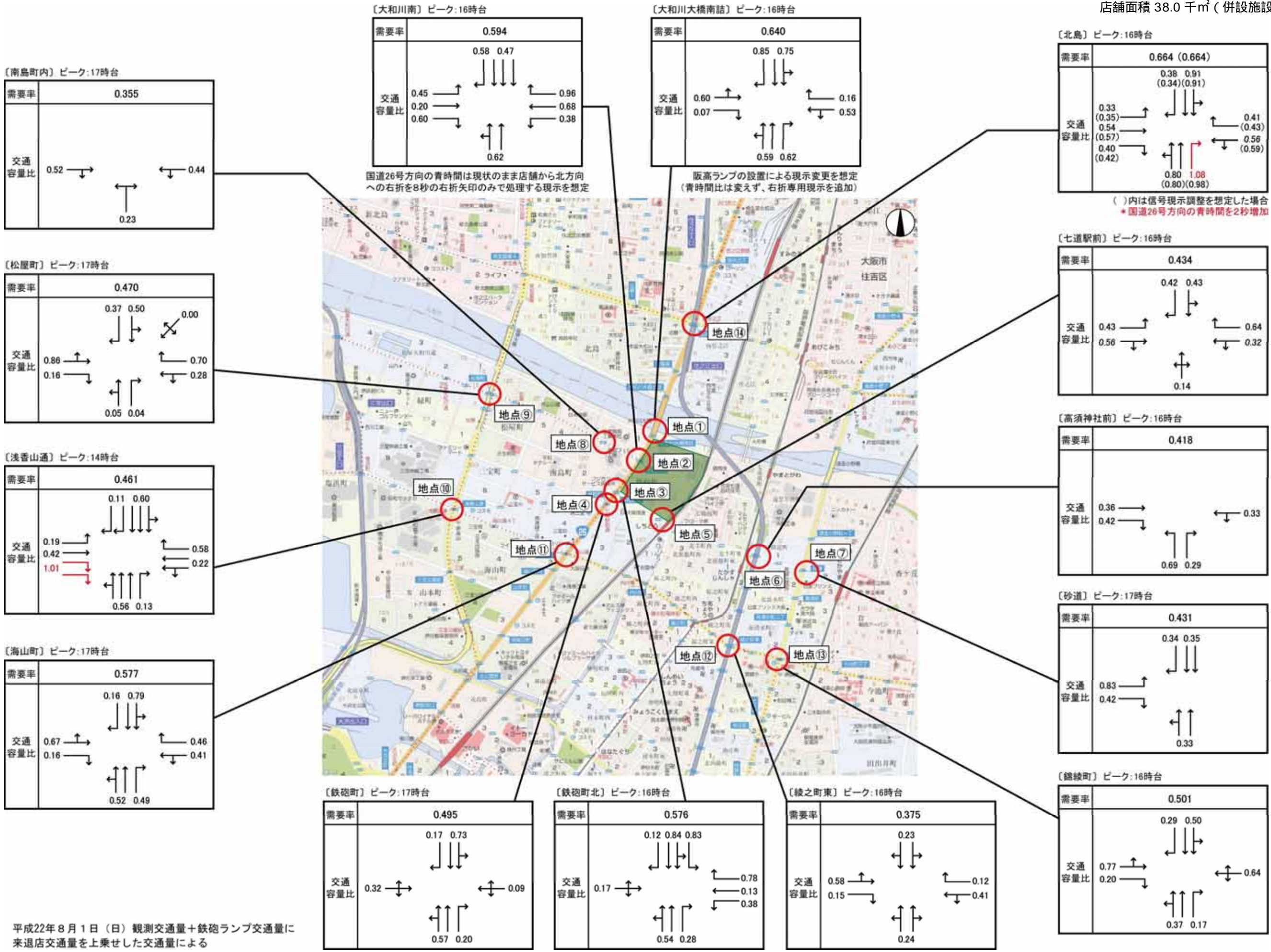
開店後のピーク時交差点交通量により交差点飽和度及び車線別混雑度を算定すると、別図のとおり交差点需要率は評価基準の0.9を下回るが、いくつかの交差点で信号現示の調整が必要となる。

< 来退店交通による交通量の増加により対策が必要な交差点 >

交差点	開店後の予測	考えられる対策案
北島 (地点14)	南側流入部の右折車線(休日)、直進及び直進左折車線(平日)が容量超過 (休日・平日)	南北方向の青時間を延長
松屋町 (地点9)	北側流入部の直進左折車線が容量超過 (平日のみ)	車線構成の変更等
堺区安井町 (地点20)	南側流入部の直進車線が容量超過 (平日のみ)	南北方向の青時間を延長

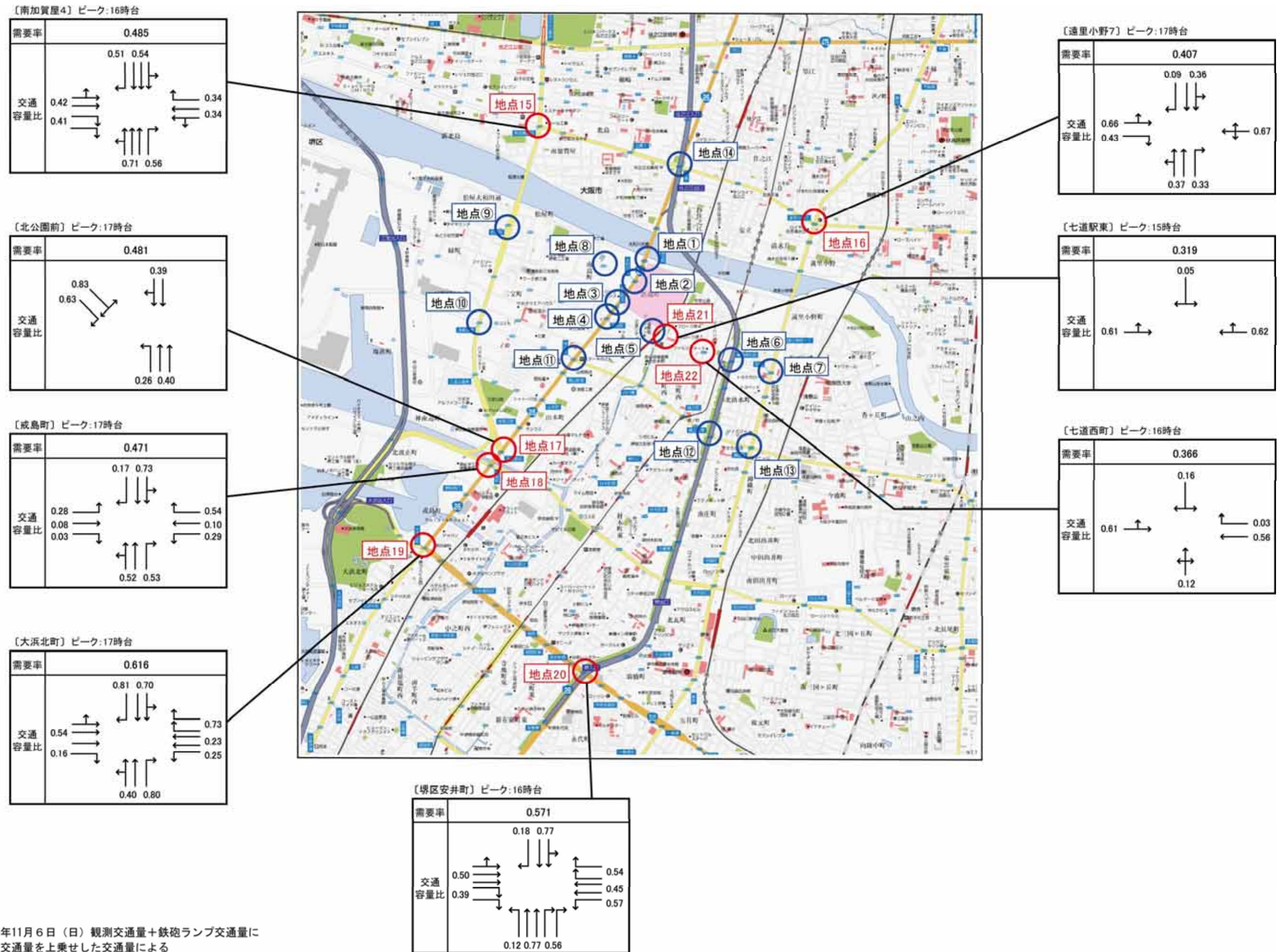
浅香山通(地点10)交差点西流入部右折車線(休日)、戎島町(地点18)交差点西流入部左折車線(平日)、大浜北町(地点19)交差点北流入部右折車線(平日)で、車線の交通容量比が1.0を超過するが、これらは店舗来退店交通が原因ではない。

図・開店後ピーク時の交差点需要率・車線交通容量比（休日その1）
店舗面積 38.0 千㎡（併設施設 7.6 千㎡）



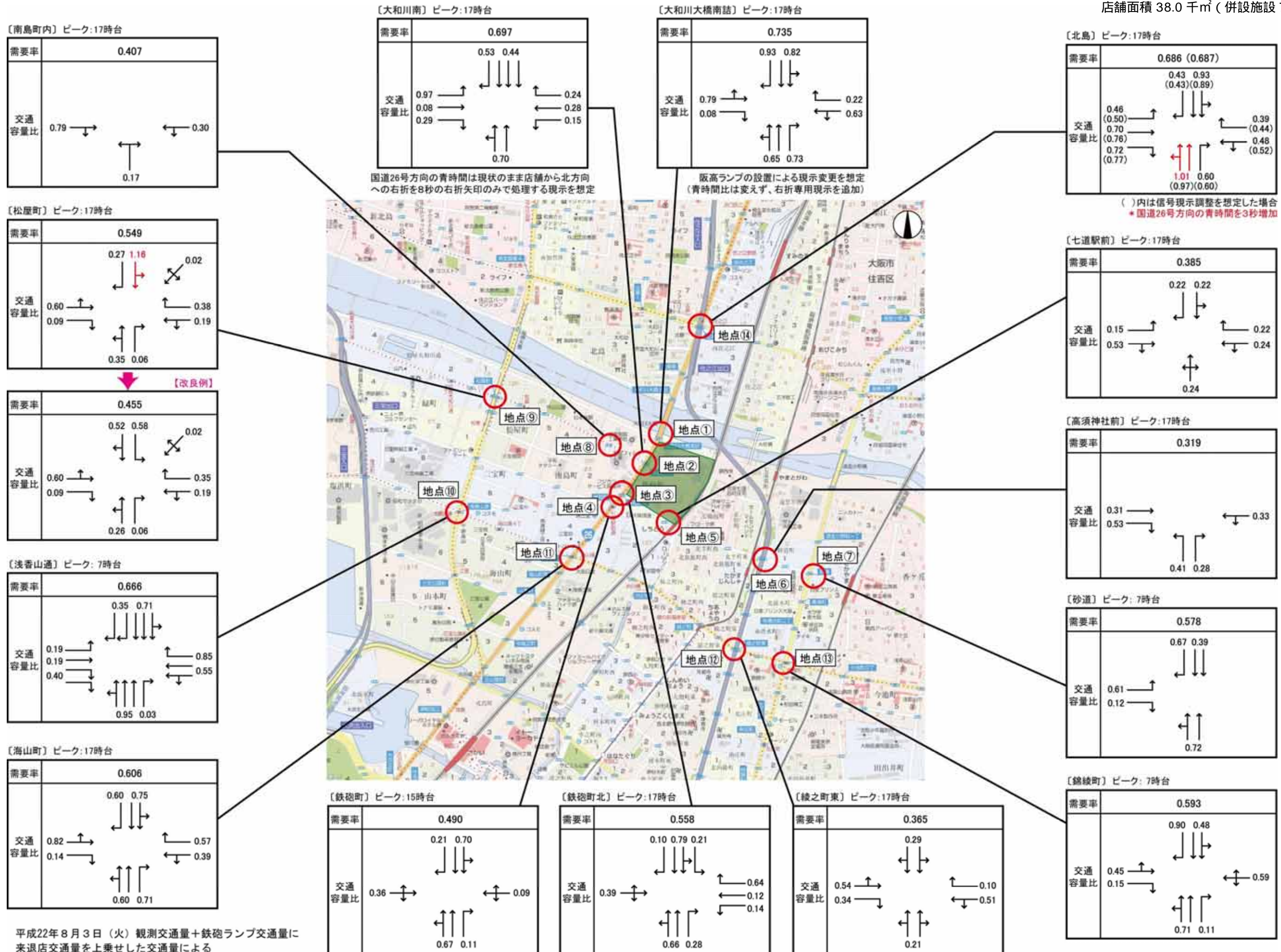
平成22年8月1日(日) 観測交通量+鉄砲ランプ交通量に
来店店交通量を上乗せした交通量による

図・開店後ピーク時の交差点需要率・車線交通容量比（休日その2）
店舗面積 38.0 千㎡（併設施設 7.6 千㎡）

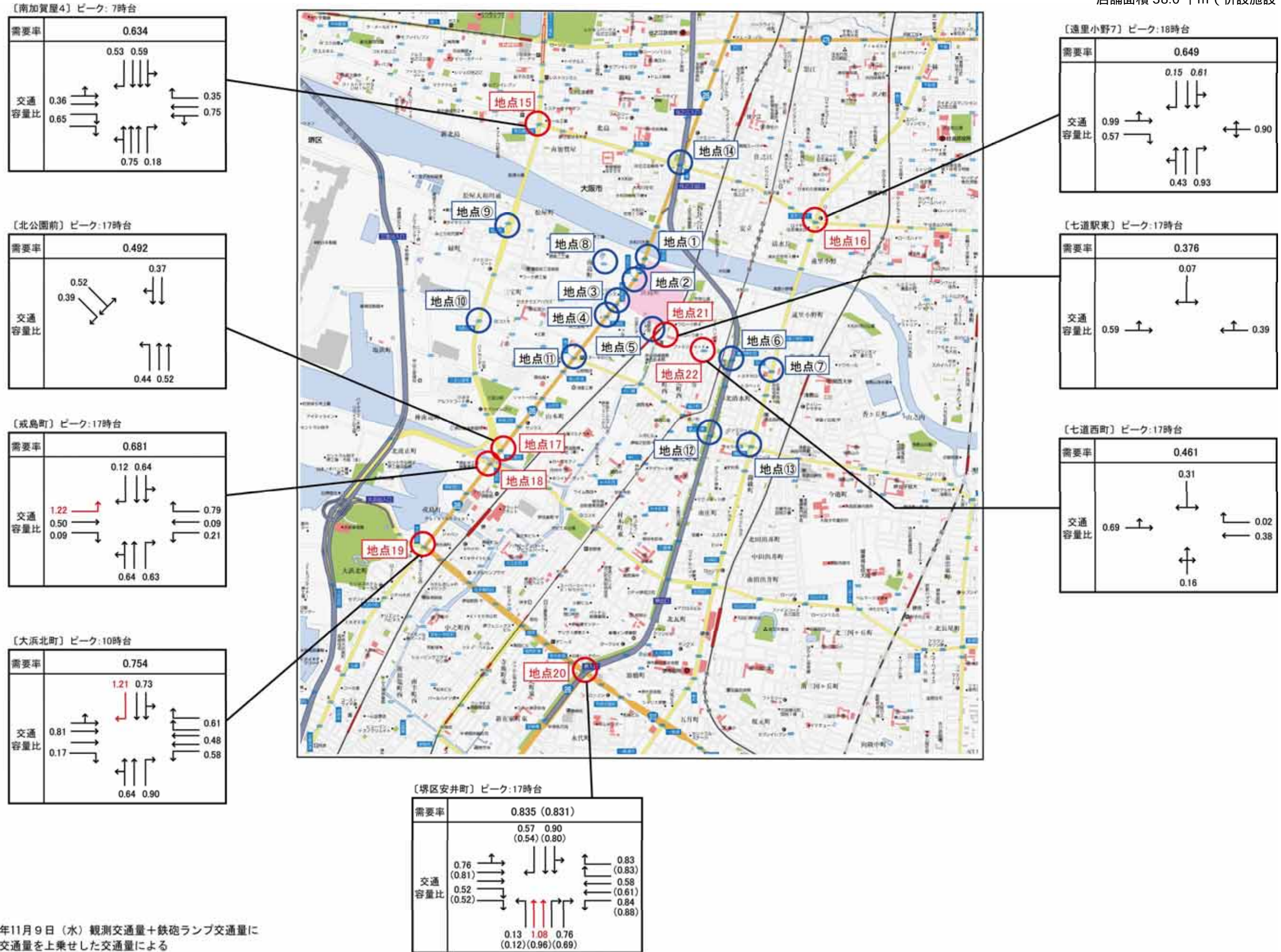


平成23年11月6日（日）観測交通量+鉄砲ランプ交通量に
来退店交通量を上乗せした交通量による

図・開店後ピーク時の交差点需要率・車線交通容量比（平日その1）
店舗面積 38.0 千㎡（併設施設 7.6 千㎡）



図・開店後ピーク時の交差点需要率・車線交通容量比（平日その2）
店舗面積 38.0 千㎡（併設施設 7.6 千㎡）



平成23年11月9日（水）観測交通量+鉄砲ランプ交通量に
来退店交通量を上乗せした交通量による

()内は信号現示調整を想定した場合
* 南北方向の青時間を4秒増加

(2) 渋滞予測と対応策

渋滞の予測

現況の渋滞長観測結果及び店舗の経路別来退店交通量により、広域での来退店経路上の開店後の渋滞を予測した結果、次のような影響が予想される。

(休日)

休日は、現況で大きな渋滞は発生していない。

(平日)

平日は、北島交差点の南側(南 北の方向)で午前を中心とした滞留、南加賀屋交差点の南側(南 北の方向)で日中連続的な渋滞が発生している。

開店後、上記の北島交差点の渋滞は変化しないと予想される。

南加賀屋交差点の南側(南 北の方向)では、11時台から12時台の半ばまで現況より最大で280m渋滞が増加することが予想される。

対応策

対応策(案)	内容
交差点等ボトルネック対策の働きかけ	南加賀屋4交差点等、渋滞の先頭となっている交差点において、開店後著しく渋滞が増加した場合は、関係機関と協議のうえ渋滞対策を実施する。 (現時点では、信号現示の変更や車線構成の変更などを想定しているが、開店後に起こる実際の事象に合わせて、必要かつ効果的な対策を交通管理者・道路管理者等関係機関と協議する。)
店舗内における情報提供による退店時間の分散化	退店の時間や退店の方向を分散化することを目的として、店舗内において渋滞情報、出口の混雑状況等の情報提供を行う。

<店内での渋滞情報等の表示システムの事例>



渋滞情報の提供

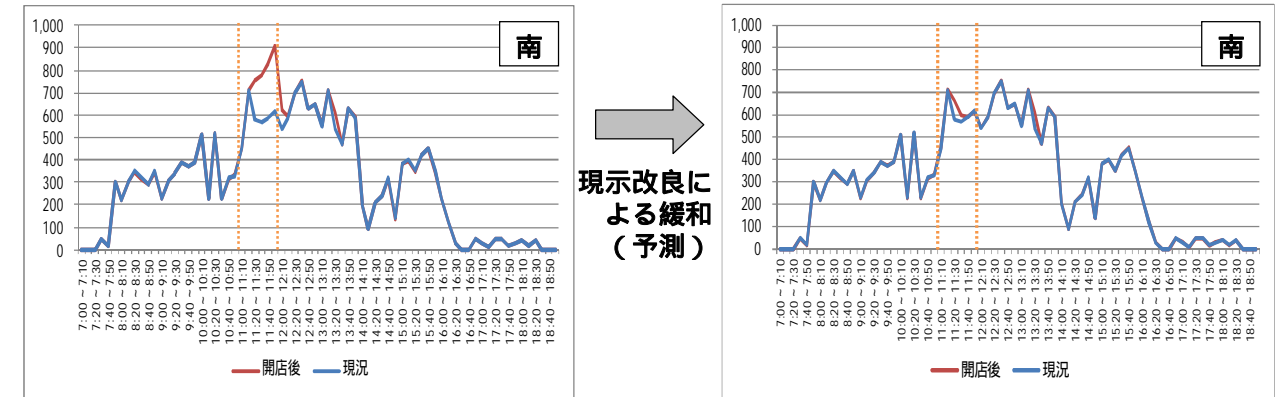


出口混雑情報の提供

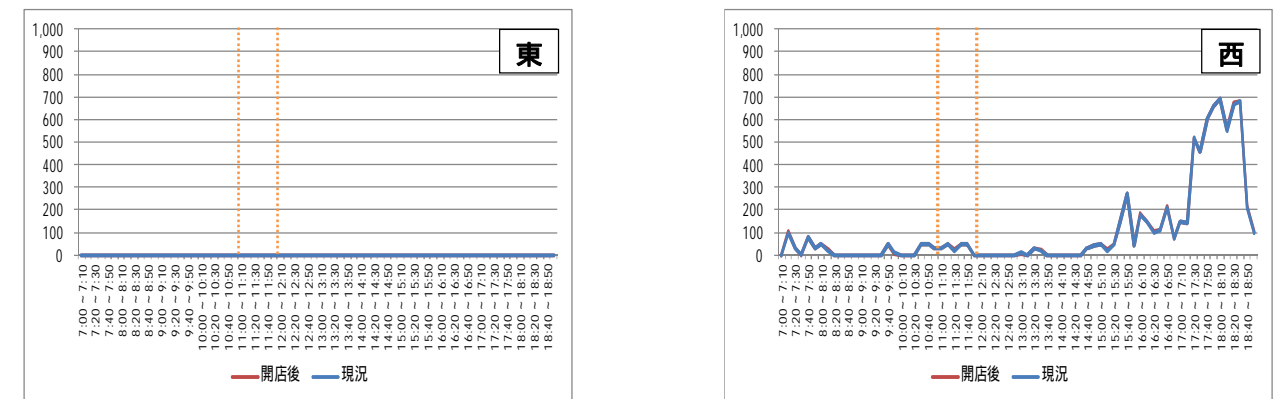
<参考> 南加賀屋4交差点南流入部の渋滞緩和策の効果予測

信号現示調整を行うことで、現在の渋滞程度に緩和できると予測される。

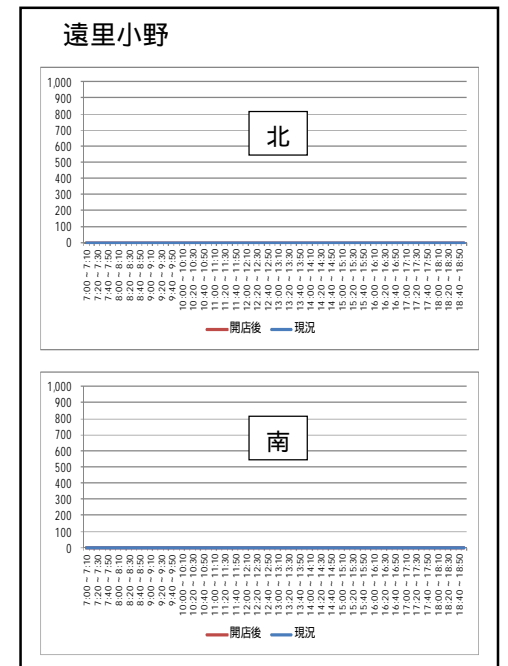
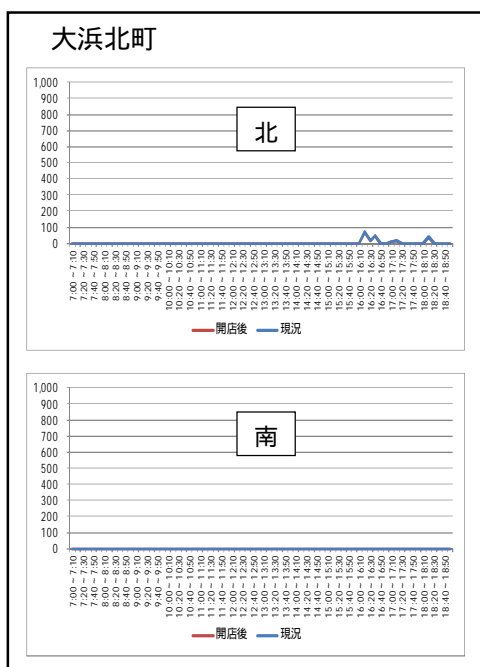
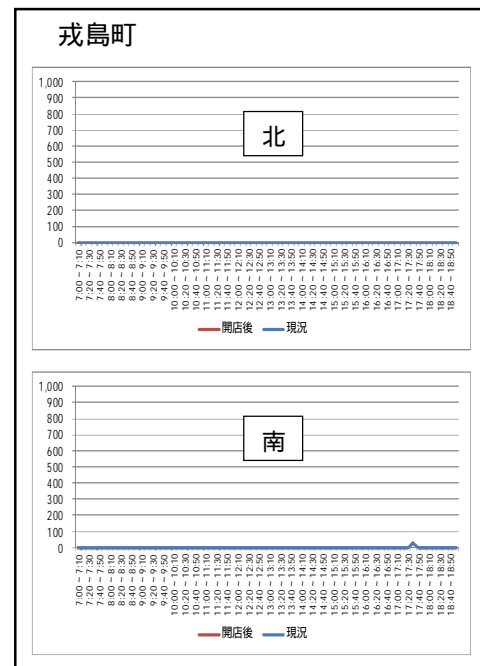
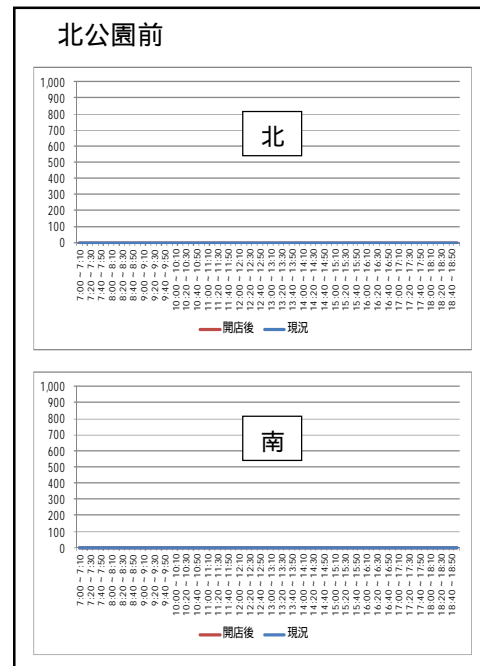
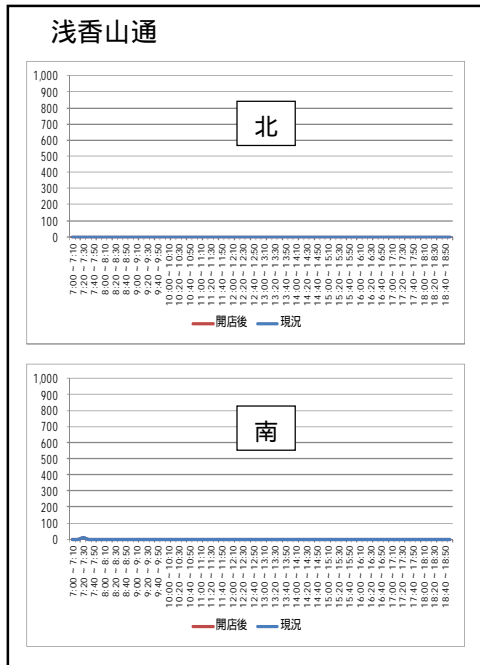
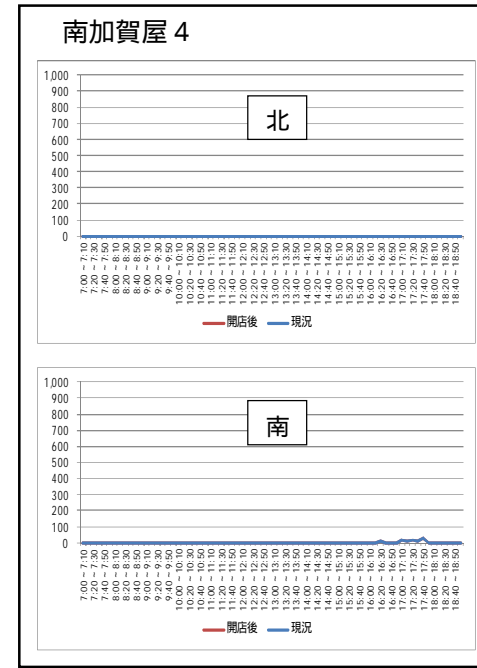
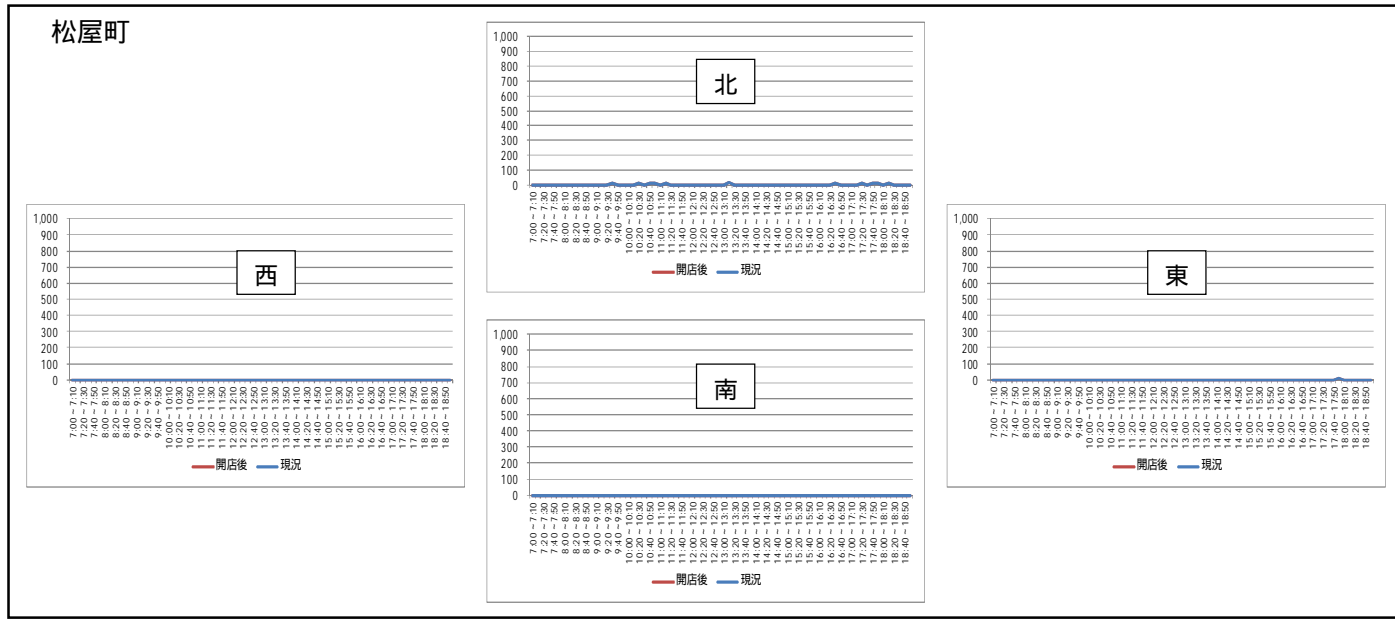
(11時台の大阪臨海線方向の青時間を1サイクルあたり6秒増加)



上記の現示調整により、東西方向は青時間が減少することとなるが、渋滞を増加させることにはならないと予測される。(11時台の東西方向の青時間を1サイクルあたり6秒減少)



図．渋滞長の予測（休日）



図．渋滞長の予測
(平日)

