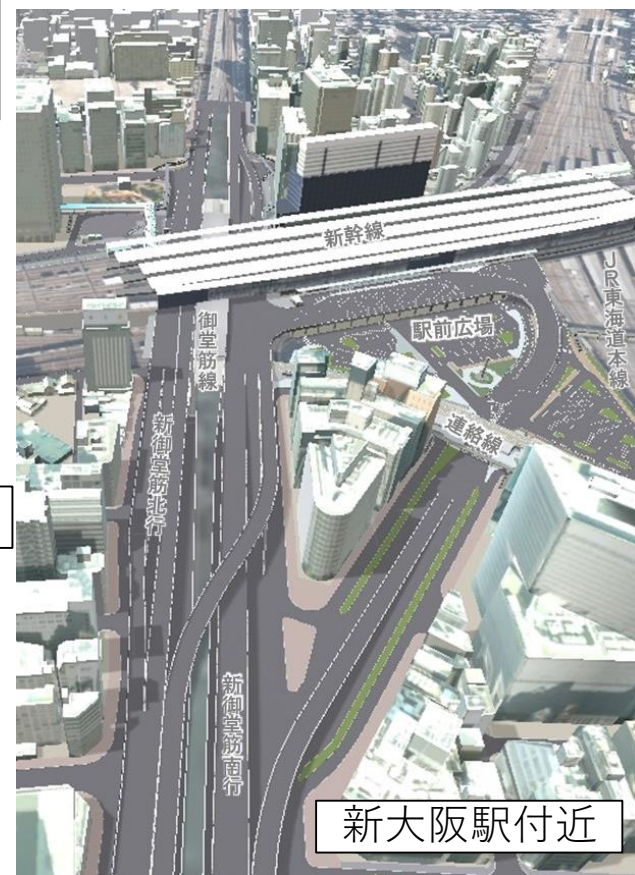


広域交通・・・広域（淀川左岸線等）とのアクセス性 ⇒ 新御堂筋  
 地域交通・・・地域を繋ぐ平面街路とのアクセス性 ⇒ 歌島豊里線

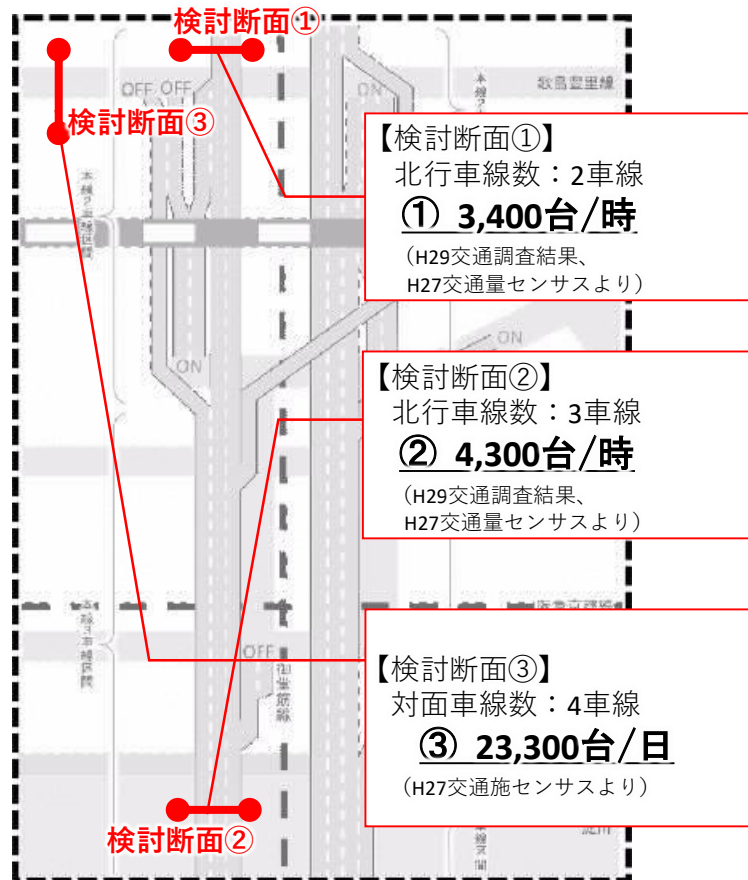


# 自動車交通アクセスの粗い試算検討（試算交通量と交通容量の比較）

- ①実測交通量に②将来増加交通量（新幹線整備、高速バス拠点化、都市開発）を加算  
 ③新御堂筋（駅北側・南側）および歌島豊里線にて評価（大型車は2台換算）



## ①実測交通量



## ②将来増加交通量の試算

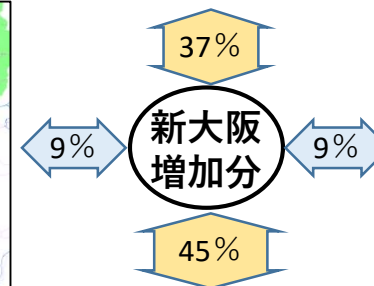
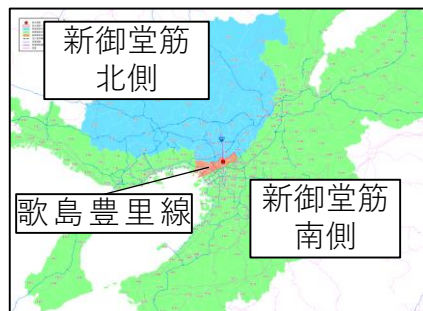
### ○増加交通量

- リニア中央新幹線の整備（航空からの転換）  
関空、伊丹⇄羽田：年間680万人  
新幹線利用者と広場交通量より算出
- 高速バスの拠点化（大阪市内発着分が停車）  
1200便/日、105便/時が新大阪を經由
- 周辺都市開発（開発交通量の発生）  
開発100haの増床（現状：約400万㎡⇒将来：約500万㎡）  
敷地0.5haの開発（床面積8ha（容積率1600%））×12件  
大規模開発地区関連交通計画マニュアル

約0.3万台/日  
 約0.2万台/日  
 約2.0万台/日  
**2.5万台/日  
 3,200台/時**

### ○方面別交通量の設定

淀川左岸線の整備を前提に圏域を設定



### ○新御堂筋（時間交通量）

- ① 400台/時
- ② 800台/時

### ○歌島豊里線（日交通量）

- ③ 2400台/日

試算結果	場所	対象交通量	試算交通量	交通容量	備考
新御堂筋	駅北側（北行）	時 間	3,800台/時(3400+400)	4,400台/時（2車線）	1車線当たり2200台/時 道路の交通容量（社）日本道路協会 基本交通容量より
	駅南側（北行）	交 通 量	5,100台/時(4,300+800)	6,600台/時（3車線）	
歌島豊里線	駅北西側	日交通量	25,700台/日(23,300+2,400)	28,800台/日（4車線）	1車線当たり7,200台/日 道路構造令 設計基準交通量12000×0.6=7,200台/日