

IV-66

都市高速道路における道路一体建物を併設したパーキングエリアの計画

阪神高速道路公団 正会員○小松郁夫、堀松正芳
 (株)建設技術研究所 高橋 誠、荒牧 聡

1. まえがき

都市における道路整備に際しては、限られた都市空間の適正で合理的な土地利用と、周辺地域との一体的な街づくり整備が必要であり、それを実現するための手法として立体道路制度が活用されている。

一方、パーキング施設は、いまや都市高速を含めた高速道路にとってなくてはならないものとなっており、利用者の利便を図るために施設およびサービスの向上が必要とされている。今般、阪神高速道路においてパーキングエリア(以下PAと略す)をパーキングとして利用するだけでなく、その上下空間を有効に利用できる道路一体建物のビルを併設して建設することとした立体道路事業を計画したのでその概要を紹介する。

2. 計画の概要

泉大津PAは、関西国際空港と大阪都心部を結ぶ阪神高速道路湾岸線のそのほぼ中間点である泉大津市なぎさ町に計画された約18,000㎡のパーキング施設である。

この地区周辺は堺泉北港港湾再開発の重要な拠点に位置付けられており、また泉大津市の中心市街地に隣接した好立地条件の場所でもある。このため、港湾再開発事業として商業、情報等の中枢としての高度利用及び複合利用を目的とした都市開発が行われる予定であり、湾岸線及びPAとの一体的かつ総合的な街づくりが望まれている。

この泉大津PAは昭和61年1月31日に都市計画決定(道路)がなされ、その後新しい街づくりを含めた種々の検討のうえ、平成5年2月1日に都市計画変更(用途地域)が行われ、道路との重複利用区域が定められた。その際の基本方針のひとつに開発地区の中核機能となり、またランドマーク的な役割も持つ高層のツインビルを道路一体建物としてPAに併設して建設することが挙げられていた。

以下にPA及び道路一体建物の概要を述べる。

①泉大津PA …………… 道路附属物

湾岸線をはさんで海側(上り線)、陸側(下り線)それぞれ約9,000㎡の敷地面積を有する大規模パーキング施設であり、広域ネットワークの観点からも必要とされているパーキング施設である。

PA構造	海側、陸側共	RC2層立体ラーメン構造
PA施設面積	海側、陸側共	125m×75m、約9000㎡(重複利用区域を含む)
駐車施設	海側、陸側共	3階部分 大型車駐車場 約30台、

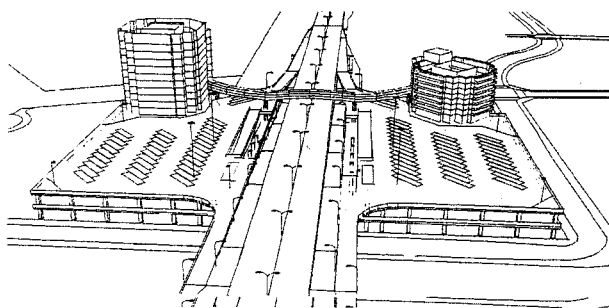


図-1 全体概要図

2階部分 普通、小型車専用駐車場 約120台

サービス施設 両側ビルの3階部分他にパーキングエリアの休憩、情報提供等のサービス施設を設け、道路一体建物として機能させる。

②道路一体建物 ----- 建築物

重複利用区域	海側、陸側共	58m×50m=2900m ²
用途地域	準工業地域、	建ぺい率 60%、容積率 400%、
主要用途	港湾関連業務オフィス、レジデンシャルオフィス等	
建築面積	海側 1900m ² 、陸側	1200m ²
階数	海側 地上12階、陸側	地上11階
高さ	海側 56.7m、陸側	42.5m
建築物構造	海側 S造、陸側	SRC造

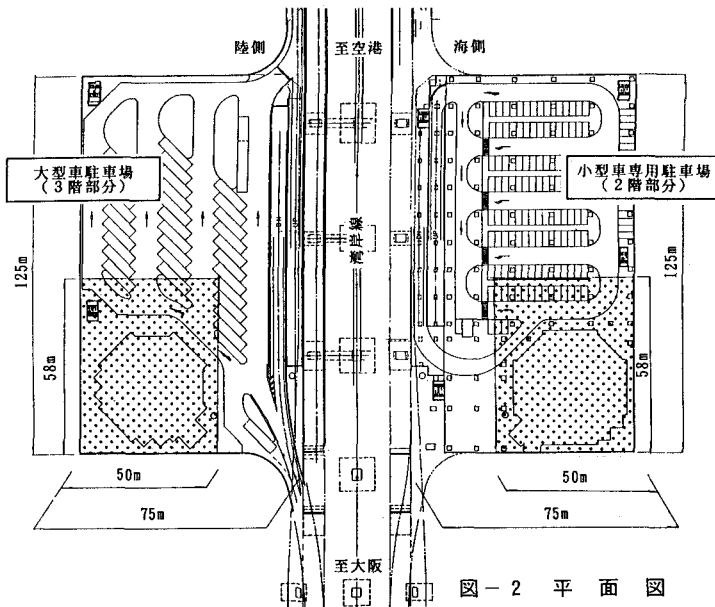


図-2 平面図

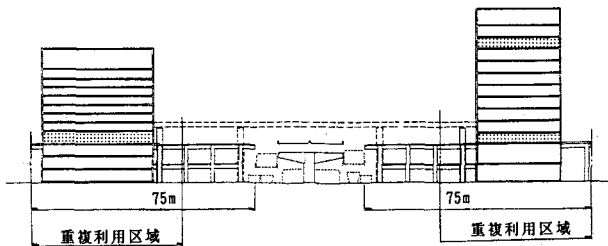


図-3 横断図

3. あとがき

泉大津PAは、現在構造物だけでなく利用者へのきめ細かなサービスを可能とするべくハード、ソフトの両面から詳細の検討を進めている段階で、平成5年工事着手、平成8年完成を予定している。

都市内では今後さらに過密化が進み道路の新設は困難になるものと思われるが、本事業の成果はその先駆として立体道路事業の今後の活用、さらに一層の発展に寄与すると期待されるものである。