

平成 23 年度第 1 回大阪府交通道路建設事業事前評価に関する専門家会議

実施日時 平成 23 年 10 月 21 日（金） 10 時 00 分～12 時 00 分

実施場所 大阪府庁新別館北館 4 階 職員会議室 7・8

出席者 内田 敬 氏 大阪市立大学大学院工学研究科教授

松澤 俊雄 氏 大阪市立大学大学院経済学研究科教授

松村 暢彦 氏 大阪大学大学院工学研究科准教授

【五十音順】

会議の概要 ○専門家の発言 ◇大阪府の説明

○現道の大阪住道線（2車線）に2車線の諸福中垣内線を合流させれば、その先の今回の事業評価区間（2車線）が混むのは当然で、諸福中垣内線を先行整備した経緯を説明してほしい。

○大阪市行き（西行き）が渋滞するのは理解できるが、奈良行き（東行き）は2車線（大阪住道線（東行き））から4車線になるので、渋滞しないと思う。4車線整備ではなく2車線+1車線の整備で対応できるのでは。

◇現状では車線数が足りていない事が原因で受けきれていないと分析をしています。受けをきっちり作ってやる、4車線側でうけるという考えで、2車線から4車線に整備する考えです。

○本日示して頂いたネットワークレベルでの混雑評価に加えて、ボトルネックにより影響を受けている箇所（時間帯別や方向別）の交通量を示してほしい。

○今回示して頂いた資料は、費用便益分析マニュアルに基づいて、24時間交通量による渋滞の評価（測定と整備効果）をしています。混雑が発生している時間を含む、昼間12時間交通量での評価を行えば、より実態にあった評価ができると思う（また1時間交通量単位でおこなえば、さらに精度が高まるのではないか）。

○今回の資料は、当該区間を将来（H42年）ネットワークで整備した場合と整備しなかった場合の差の便益で評価している。それは国の便益算出マニュアルに従うとのことと理解するが、この評価に加えて、地域マクロの視点で、将来ネットワーク全体を整備しなかった場合と整備した場合を現行ネットと比較して、どれだけの便益（費用）があるのかという評価も必要ではないか。

◇現況ネットワークに対して、大阪住道線のありなしの比較をするなど、検討してみます。

○事故発生件数が資料で示されているが、表だけ見ると全体の数値と内訳の数値が合わず、良く分からないので、公表した時に分かるように資料を修正したほうがよい。

○交通事故発生状況の資料は、歩道設置により事故が減るという意図で作成されたと思うが、事業の内容が交通事故減少に結び付くという事をもう少し分かりやすく丁寧な説明に修正した方がいいと思う。例えば、歩道未整備箇所と事故発生頻度の関係を、きめ細かく整理するなど。

◇歩道が未整備の区間で直接事故と結びついている感じではなくて、むしろ自動二輪車の事故のほうが多い。一定車線数を確保することにより、渋滞時、自動二輪車のすり抜け走行等もなくなり、事故が減ると考えています。

○せっかく代替手法との比較検討という良いことをしているので、もっと代替案として興味深いものを取り上げて検討すると更に良かった。

例えば、今回示して頂いたバイパス整備や交差点改良案との比較の他にも、既存ストック活用の観点から、第二阪奈有料道路を無料化して交通の流れを抜本的に変える案とか。

◇今日ご質問に十分にお答えできなかった点、あるいは追加で検討するという点については、次回ご説明させていただきます。