

平成 23 年度第 2 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 11 月 30 日（水） 18 時 00 分～20 時 00 分

実施場所 大阪府公館

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

第 1 回意見に対する補足説明

○今回、前回示された 24 h 交通量に加えて、12 h 交通量の比較もして頂いたが、混雑による損失の評価を行う際には、ピーク時が反映される 1 時間毎の交通量で評価をしたほうが、事業の必要性についての判断がよりの確にできると思う。

○今回、H22 と H17 の 1 日交通量の比較データが示されたが、一番近い 2 点だけではなく、過去のセンサデータも加えてどう変わっているのかを比較したほうがいいと思う。また時間帯（1 時間）別交通量も同様に比較してほしい。

◇過去のデータの有無を確認し、可能な範囲で一日及び時間帯別の交通量の経年変化を整理します。

○整備予定区間のピーク時平均旅行速度が H2 センサで 29 km/h と数値が大きいですが、どうしてか？感覚的には混んでいて、もっと低いイメージ。東野田茨田線（H18 供用）や諸福中垣内線（H21 供用）が整備された後でどのような数値になっているかを点検してほしい。

◇過去のデータの有無を確認し、可能な範囲でピーク時平均旅行速度の経年変化を整理します。

○交差点での渋滞原因のひとつに信号現示が考えられるので、信号で捌ける理論上の交通量を調べ、時間帯別交通量との関係を整理してほしい。

◇現在の信号現示を調べて、信号で捌ける交通量を整理します。

○交通事故内容の内訳で、事故件数のうち、事故の原因の多くが追突事故や右折直進事故ということだが、前回の資料の事故分布図のどの部分かを示してほしい。

◇分析して事故分布図に事故原因を図示します。

外部の専門家による意見等のまとめ

○評価調書の記載内容が、簡潔にまとまりすぎていると思いますので、もう少し明確に書いて頂きたい。

○たくさんやらなければならない事業の中で、なぜこの大阪住道線を取り上げたか、あるいはなぜ必要性が高いのか、という事が見えるように、もう少しアピールしてほしい。

○H13.9 に策定した中期計画で事業着手できなかった路線がある中、なぜこの路線を事業化する箇所に選んだのか、理由をしっかりと整理してください。

◇なぜこの路線を整備するのかについて、より必要性が明らかになるようしっかり整理します。

○整備の順序で事業効果の観点から事業区間を2区間に分けていますが、第1区間が終了し、第2区間を休止というような事があっては、予定している事業の投資効果が得られなくなるので、全区間をきっちりと実施して頂きたい。

◇限られた予算内ではありますが、着実に事業を進めて参ります。

○交通事故の観点での評価をもう少し評価調書に取り上げてほしい。

○提出された資料及び説明の内容において、事業は妥当だと思う。

それは、今回の事業評価において、事業が計画どおりに進んだ場合が前提となっているので、着実に事業を進めて頂きたい。

◇追加で求めのあったデータや調書の修正については、後日、報告します。