

# 都市計画道路 大阪住道線

## 建設事業評価(事前評価) 補足資料

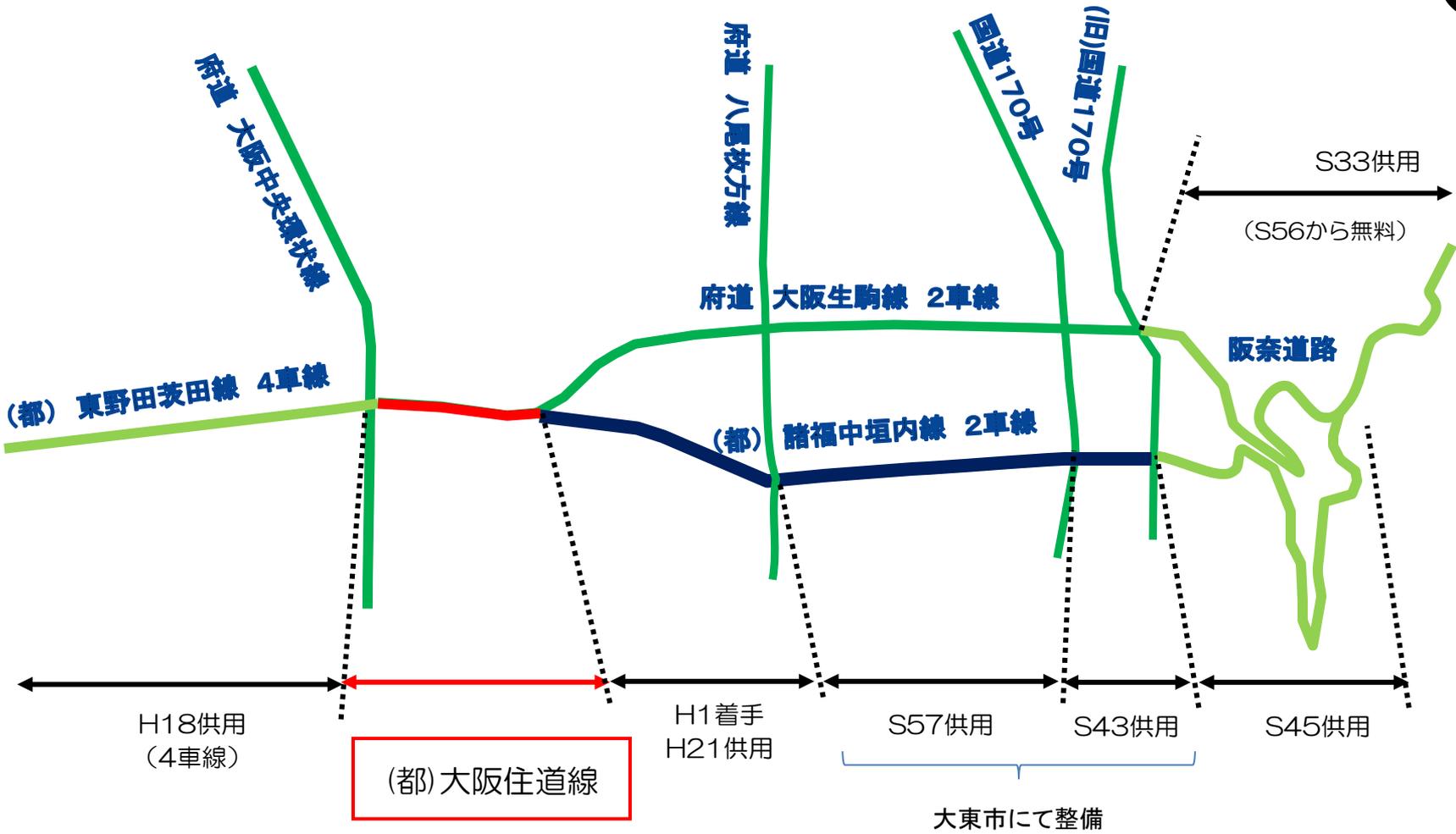
平成23年11月

大阪府

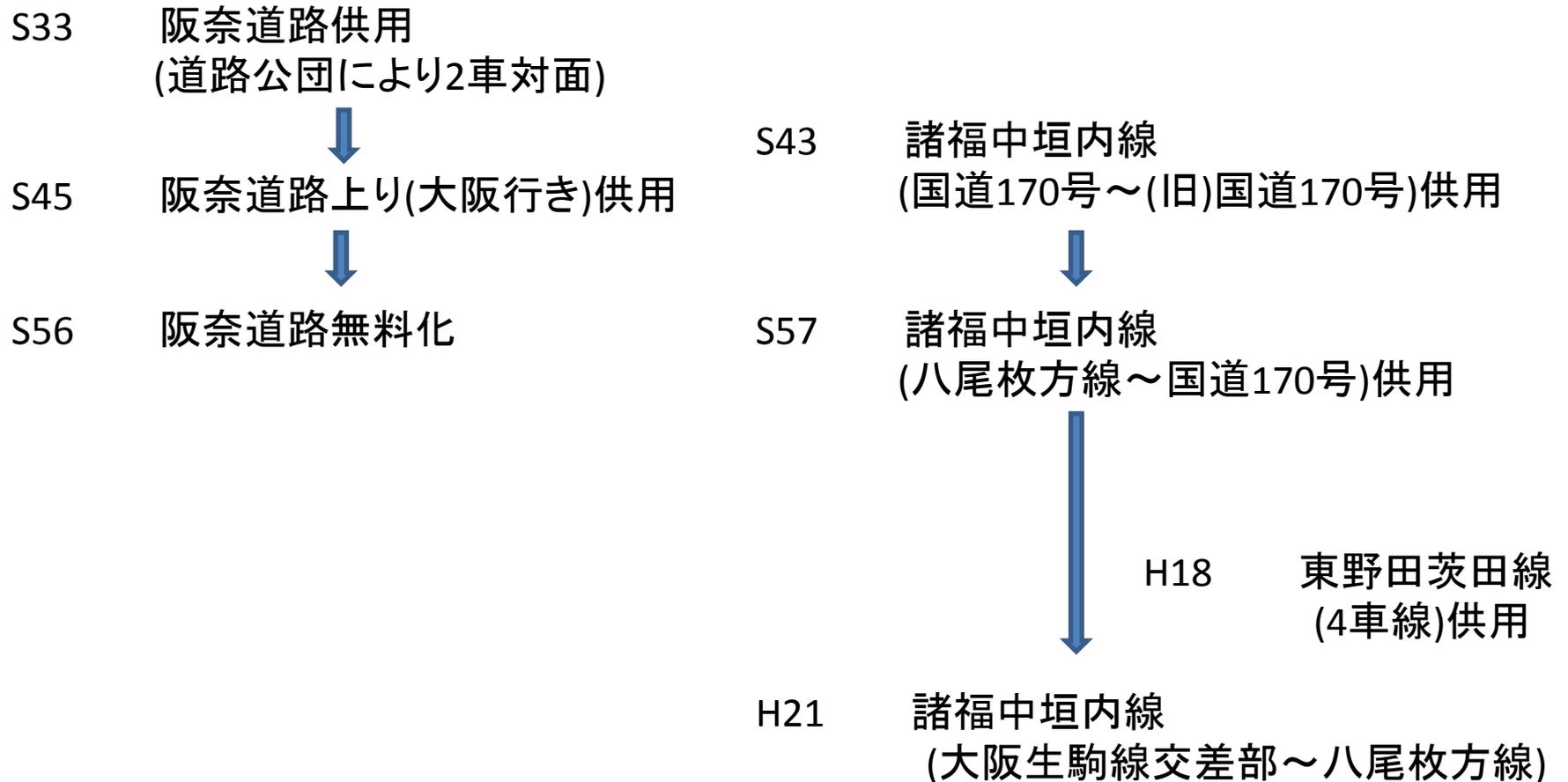
都市整備部 交通道路室  
枚方土木事務所



# 整備順序について



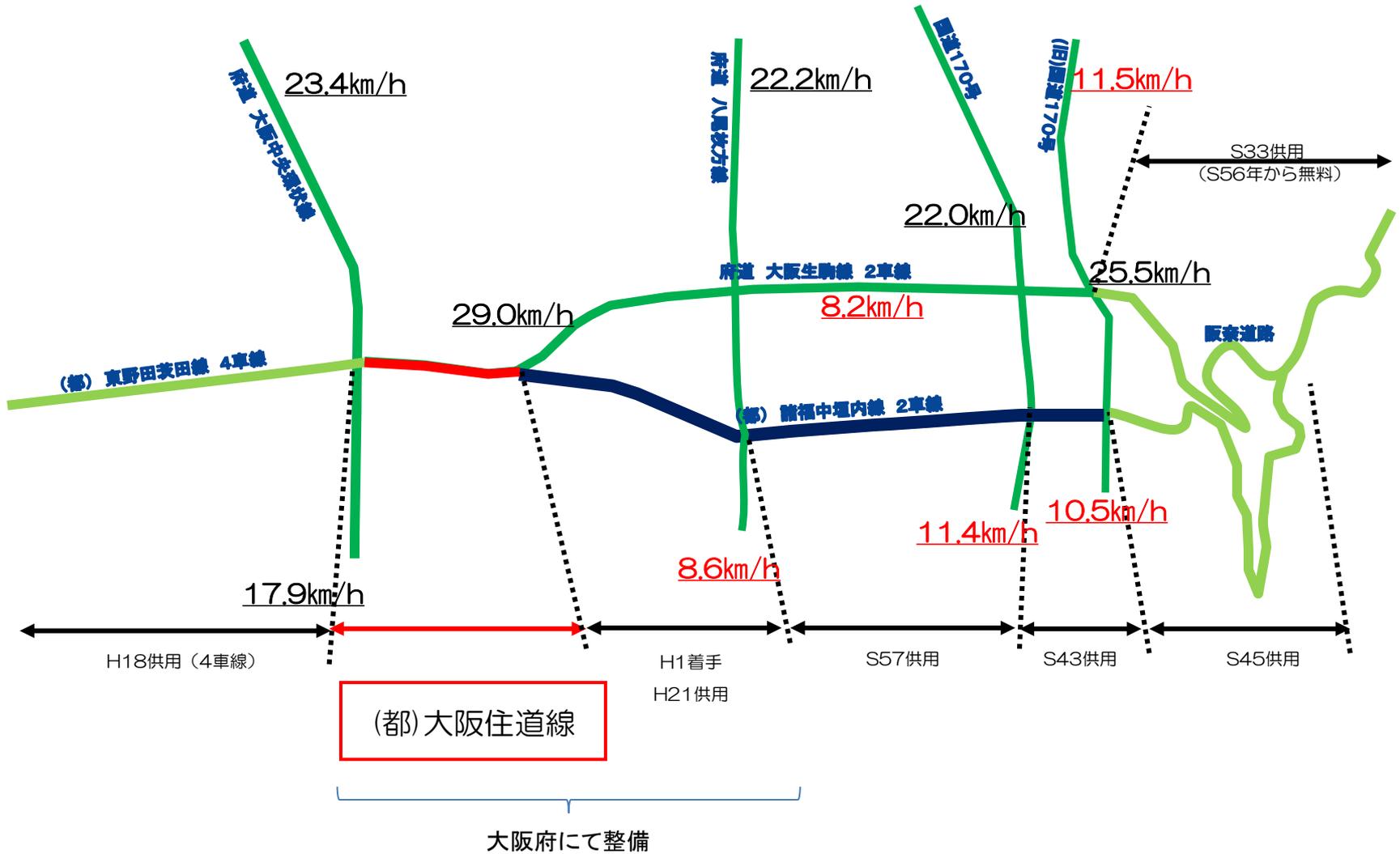
# 整備順序について



○阪奈道路の整備にともない増加した交通量をさばくため、東側から整備。

# 整備順序について

H2センサス  
ピーク時平均旅行速度



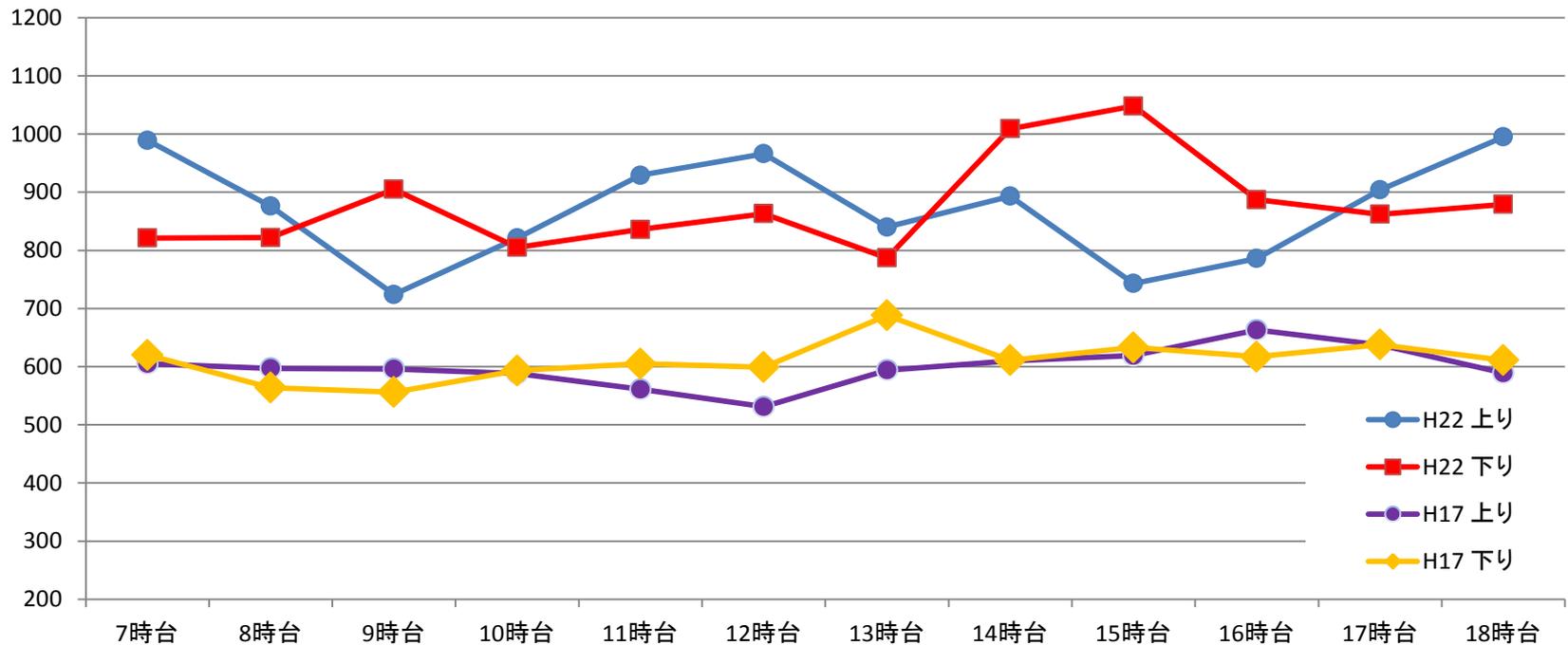
○大阪府施工区間については渋滞状況を考慮して諸福中垣内線から整備。ひきつづき大阪住道線に着手する予定だったが財政難のため着手が遅れ、ボトルネックを生み出す結果となった。



# 大阪住道線 時間帯別交通量

上り：大阪行  
下り：奈良行

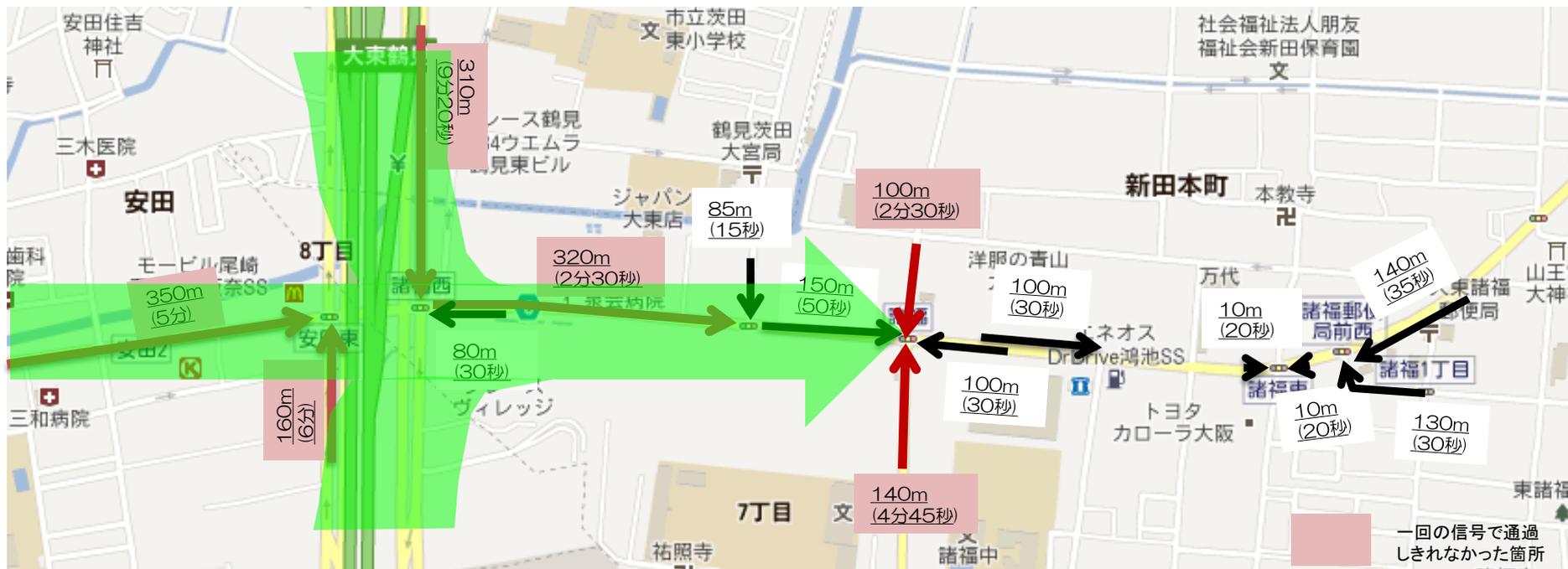
		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	12時間
H22	上り	989	876	724	821	929	966	840	893	743	786	904	995	10,466
	下り	821	822	905	805	836	863	787	1,009	1,048	887	862	879	10,524
	計	1,810	1,698	1,629	1,626	1,765	1,829	1,627	1,902	1,791	1,673	1,766	1,874	20,990
H17	上り	605	597	596	588	561	531	594	610	619	663	637	589	7,190
	下り	620	564	556	593	605	599	688	611	633	617	638	611	7,335
	計	1,225	1,161	1,152	1,181	1,166	1,130	1,282	1,221	1,252	1,280	1,275	1,200	14,525



○H17年からH22年では、44%交通量が増加。  
○時間当たり概ね7百台から千台で推移しており上り下りでの大きなピーク差はない。

# 渋滞調査結果

観測日時: 11/25 15:00~16:00



○調査方法：指定方向の信号が赤から青に変わった瞬間に、停止線から最後尾車両までの距離を測定し、その最後尾車両が停止線を通り過ぎるまでの経過時間を測定。

# 渋滞状況写真



① 大阪住道線 東行き車線 渋滞状況



② 大阪住道線 東行き車線 渋滞状況



⑤ 東野田茨田線 東行き車線 渋滞状況



③ 大阪中央環状線 北行き車線 渋滞状況



④ 大阪中央環状線 南行き車線 渋滞状況

## 【調査結果のまとめ】

- 観測中のほとんどの時間でパナソニック前の交差点もしくは、諸福交差点を先頭に奈良行き車両がつながった状態で、渋滞が発生。  
(最大、諸福交差点を抜けるのに12分40秒)
- 大阪中央環状線の交差点部では各方向に渋滞がのびており、一回の信号では交差点を通過しきれない状況。



### ○整備の順序

- 第1ステップ…中央環状線から一定区間を拡幅し、中央環状線との交差点の渋滞を緩和。しかしながらボトルネック区間が残存  
(先頭が東へ移動)
- 第2ステップ…諸福郵便局前西交差点までの残りの区間を整備し、全線4車線化で渋滞を解消

# 交通事故内容の内訳について

## 事故類型別件数

	H22	構成率
追突	19	36%
右折直進	11	21%
左折時	9	17%
出会頭	7	13%
右折	3	6%
車両相互	1	2%
正面衝突	0	0%
追越・追抜	2	3%
横断中	1	2%
計	53	100%

### 右折直進11件の内訳

貨物	自転車
乗用	2輪
乗用	2輪
2輪	2輪
貨物	2輪
乗用	2輪
乗用	2輪
貨物	2輪
乗用	2輪
乗用	2輪
乗用	2輪

## 事故内容の特徴

- ① 追突事故が全体の1/3以上占めている。
- ② 右折直進事故11件中10件(91%)が原付、自動二輪が関連している。

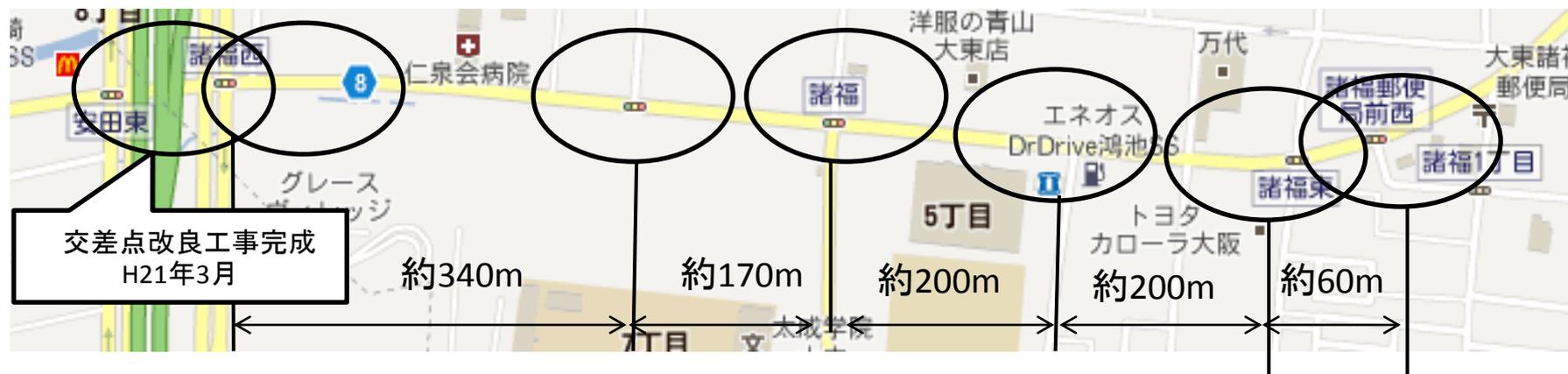


①②については、交通渋滞が原因の1つであると考えられる。

## IV ⑥代替手法との比較検討

### 本工事の代替手法

- ①バイパス整備…周辺は市街化しており、本路線以外のバイパス整備は困難
- ②交差点改良工事…大阪中央環状線への右折レーンを増やすなど交差点改良工事を実施したが、引き続き、慢性的な渋滞が発生。  
本区間には信号交差点が連続しており、それぞれの交差点について改良工事を実施した場合、右折レーンを設置し、必要な滞留長を確保すると、ほとんどの区間で拡幅が必要となり、整備効果は限定的。



- ③リバーシブルレーンの設置…当該区間の上り、下りの交通量は各時間帯での大きな差はなく、リバーシブルレーンの設置に適さない。



現道拡幅以外の整備手法はない