

# 都市計画道路 大阪住道線

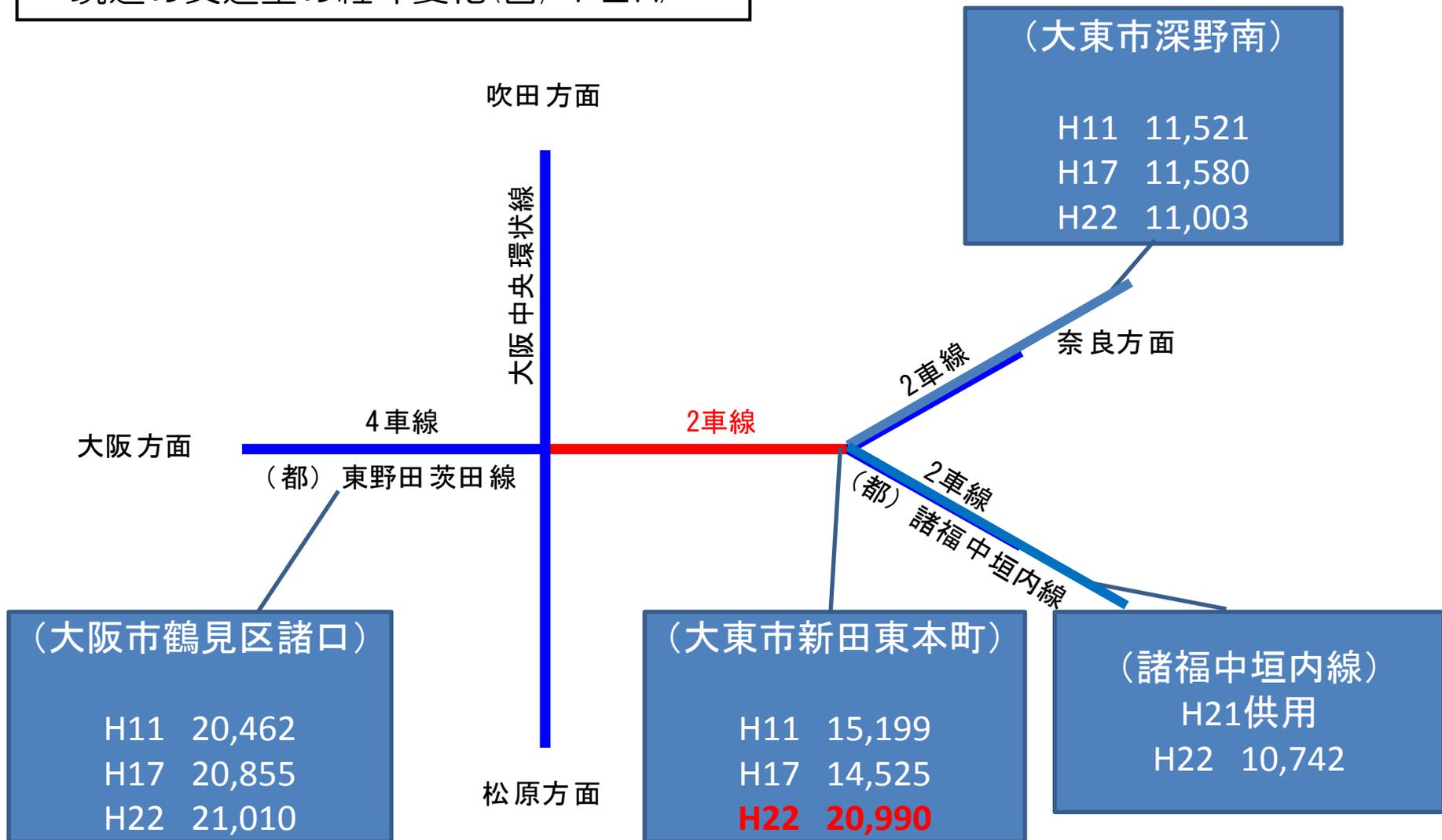
## 建設事業評価(事前評価) 補足資料その2

平成23年12月

大阪府

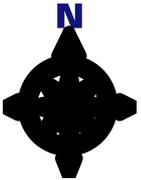
都市整備部 交通道路室  
枚方土木事務所

# 現道の交通量の経年変化(台/12h)



- 当該箇所のH22交通量は東野田茨田線・諸福中垣内線の整備により大幅増
- 他箇所の交通量はおおむね横ばい (H11~H22)

# ピーク時平均旅行速度の経年変化(km/h)



H2	23.4
H6	13.3
H11	8.7
平均	15.1

府道 大阪中央環状線

H2	29.0
H6	17.8
H11	14.7
平均	20.5

H2	22.2
H6	13.7
H11	13.7
平均	16.5

府道 八尾北方線

H2	8.2
H6	7.0
H11	16.8
平均	10.7

H2	22.0
H6	12.0
H11	27.5
平均	20.5

国道170号  
(旧)国道170号

H2	11.5
H6	5.0
H11	19.7
平均	12.1

(S56年から無料)  
S33供用

H2	25.5
H6	27.9
平均	26.7

阪奈道路

(都) 東野田茨田線 4車線

府道 大阪生駒線 2車線

(都) 諸福中環内線 2車線

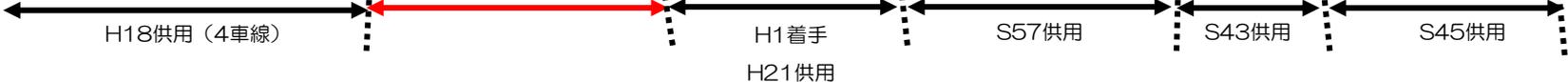
H2	17.9
H6	27.4
H11	28.7
平均	24.7

H2	8.6
H6	11.5
平均	10.1

H2	11.4
H6	8.7
H11	16.8
平均	12.3

H2	10.5
H6	9.0
H11	16.9
平均	12.1

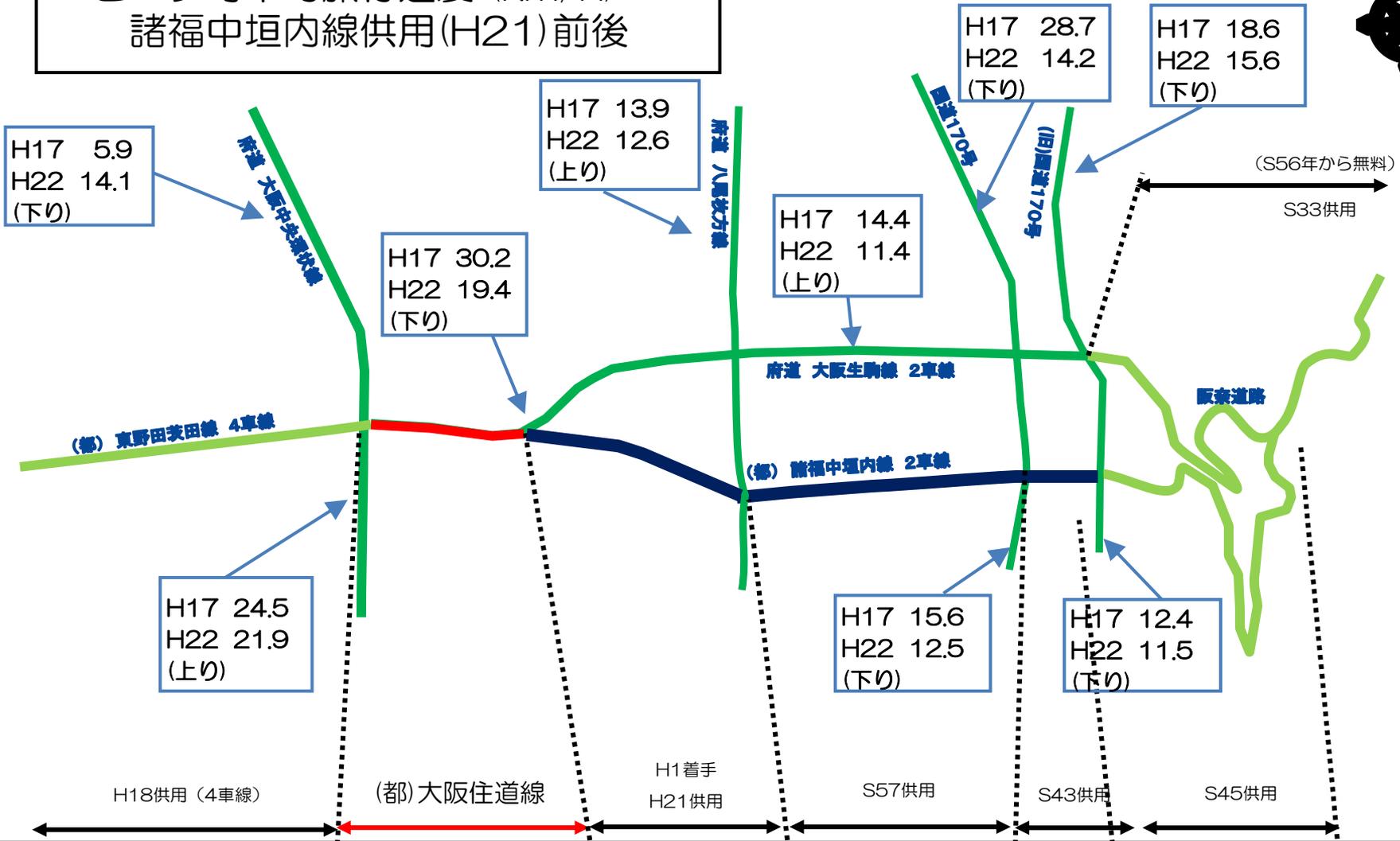
(都) 大阪住道線



○旅行速度の観測データは、年ごとのばらつきはあるが、平均値で比較すると、旅行速度の遅い箇所は、計画区間全体の東側に多く見られ、渋滞は東側で多く発生していると考えられる。

注)各年の旅行速度は、上り下りの遅い方の旅行速度を記載

ピーク時平均旅行速度 (km/h)  
諸福中垣内線供用(H21)前後



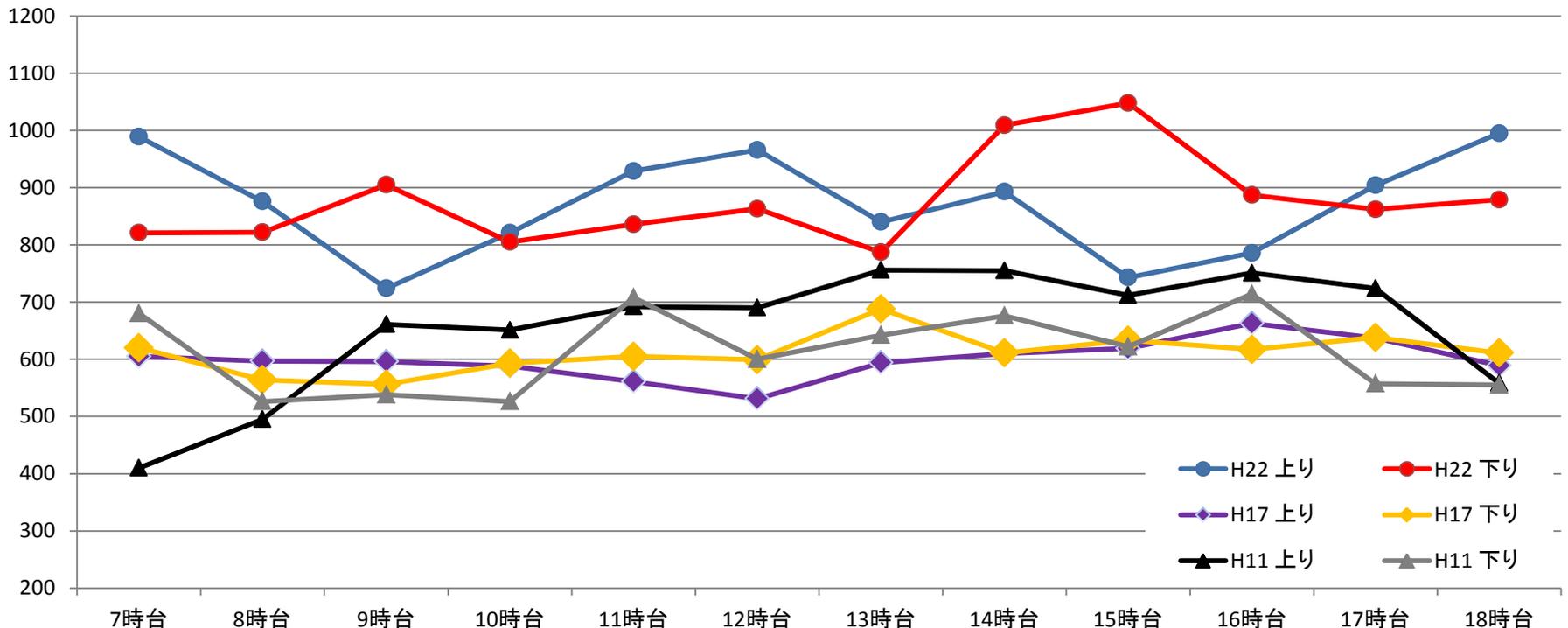
○東野田茨田線 (H18年4車線供用)、諸福中垣内線 (H21年供用) 整備後の周辺道路の平均旅行速度は、ほぼ全区間で下がっており、当該区間前後の道路整備により、渋滞状況が悪化していると考えられる。

注) H17年の旅行速度は上り下りの遅い方の旅行速度のデータしかないので、H22年のデータについてもH17年と同じ方向の旅行速度を記載。  
H22年の旅行速度の値は、H17年の区間を細分化しているため、当該区間直近の値を採用。

# 大阪住道線 時間帯別交通量 (台/時)

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
H11	上り	410	495	661	651	692	690	756	755	712	751	724	558
	下り	680	526	538	526	708	600	642	676	622	714	557	555
H17	上り	605	597	596	588	561	531	594	610	619	663	637	589
	下り	620	564	556	593	605	599	688	611	633	617	638	611
H22	上り	989	876	724	821	929	966	840	893	743	786	904	995
	下り	821	822	905	805	836	863	787	1009	1048	887	862	879



○H11年からH17年では、時間帯別交通量に大きな変化は見られない。(約5%減少)  
 ○H17年からH22年では、交通量が44%増加。  
 ○いずれの年も上り下りでの大きなピーク差はない。

# 通過交通量の増加について

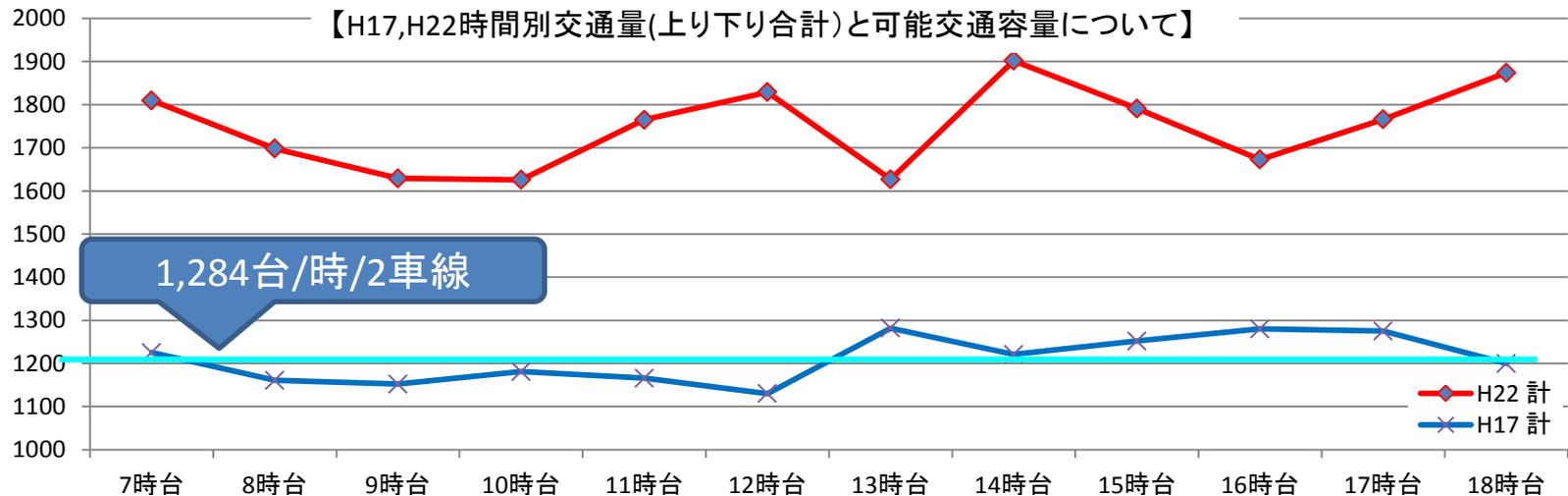
交差点の交通容量について検討したが、過去の信号現示及び方向別の交通量データがなく信号交差点での交通容量は算出することができないことから、単路部における可能交通容量と時間帯別交通量の関係を調べた。

## ○大阪住道線の可能交通容量

1,284台/時/2車線(上り下り合計)(※1)

(※1)上り下り2車線の基準交通容量(2500台)に①車線による補正②側方余裕による補正③沿道条件による補正④バイク自転車による補正⑤大型車による補正を乗じて算出

「道路の交通容量」(社団法人日本道路協会より出版) 参照



○H17年の実測値の交通量は、計算値の可能交通容量とほぼ同じとなっている。H17年当時で交通量はほぼ満杯の状態であり既に渋滞していたことが分かる。

○一方、H17年からH22年の交通量が大幅に増えている。この要因としては、諸福中垣内線の全線供用により交通需要が増えたことや、大阪中央環状線との交差点部の交差点改良の効果によるものと推測される。

○しかしながら現在もまだ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であることから、渋滞を緩和するためには、現道の拡幅が必要となる。

# 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

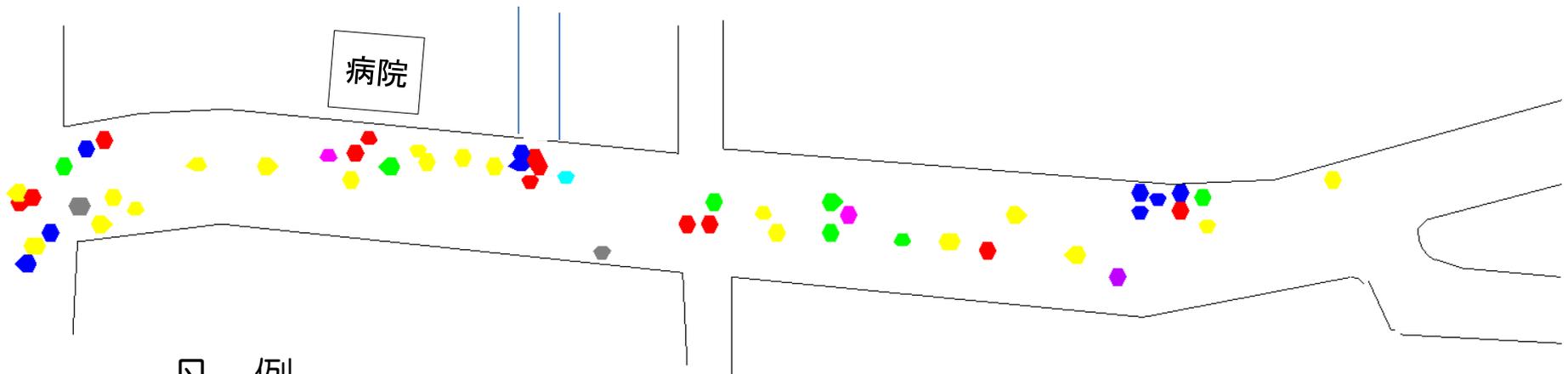
- ① 追突事故が全体の1/3以上占めている。
- ② 右折直進事故11件中10件(91%)が原付、自動二輪が関連している。



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。

# 交通事故内容の分布について

## H 2 2 事故発生箇所



### 凡 例

- ● 追突
- ● 右折直進
- ● 左折時
- ● 出会頭
- ● 右折
- ● 車両相互
- ● 追越・追抜
- ● 横断中

○追突事故は交差点部、一般部に関係なく、車道上で万遍なく発生している  
○右折直進は交差点付近や病院前で多く発生しており、右折しようとする車に、直進してきた2輪車が衝突する事故が多いと推測される。