

1 調査名称：門真市交通量調査及び将来交通量推計業務

2 調査主体：門真市

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成24年度

5 調査費：1,890千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

本市の長期未着手となっている都市計画道路については、都市計画決定当時から人口減少や少子高齢化などの社会経済情勢が大きく変化したことに伴い、計画の必要性・事業の実現性などを踏まえた都市計画道路の見直しが求められている。本市の都市計画道路見直し対象路線は9路線、約11.5kmとなっている。

当該都市計画道路の見直しを行うに当たり、都市計画道路には、

- ・都市における人や物資の円滑な移動を確保するための交通機能
- ・避難や救援のための通路及び、延焼を防止するための防災空間機能
- ・公共交通や供給処理施設などの収容空間機能
- ・都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

等の機能を有していると考え、これらの機能について評価を行い総合的に判断するものとしているが、交通機能の検証に必要な現況及び将来交通量のデータが不足している為、今回の調査において現況交通量の計測及び将来交通量の推計を行った。

I 調査概要

1 調査名：門真市交通量調査及び将来交通量推計業務

2 報告書目次

1. 業務概要

1.1 業務目的

1.2 業務概要

1.3 業務項目

1.4 業務の内容

1.5 打合せ計画等

2. 交通量調査

2.1 交通量調査の目的

2.2 調査概要

2.3 連絡体制

2.4 安全対策

2.5 調査結果

3. 将来交通量推計

3.1 推計プロセス

3.2 配分対象OD表の作成

3.3 道路ネットワーク整備

3.4 配分手法（利用者均衡配分）

3.5 推計モデルの妥当性検証（現況交通量の再現）

3.6 将来交通量推計

巻末資料

I. 交通量調査結果

II. 交通量推計結果（リンク別車種別交通量）

3 調査体制

※該当無し

4 委員会名簿等：

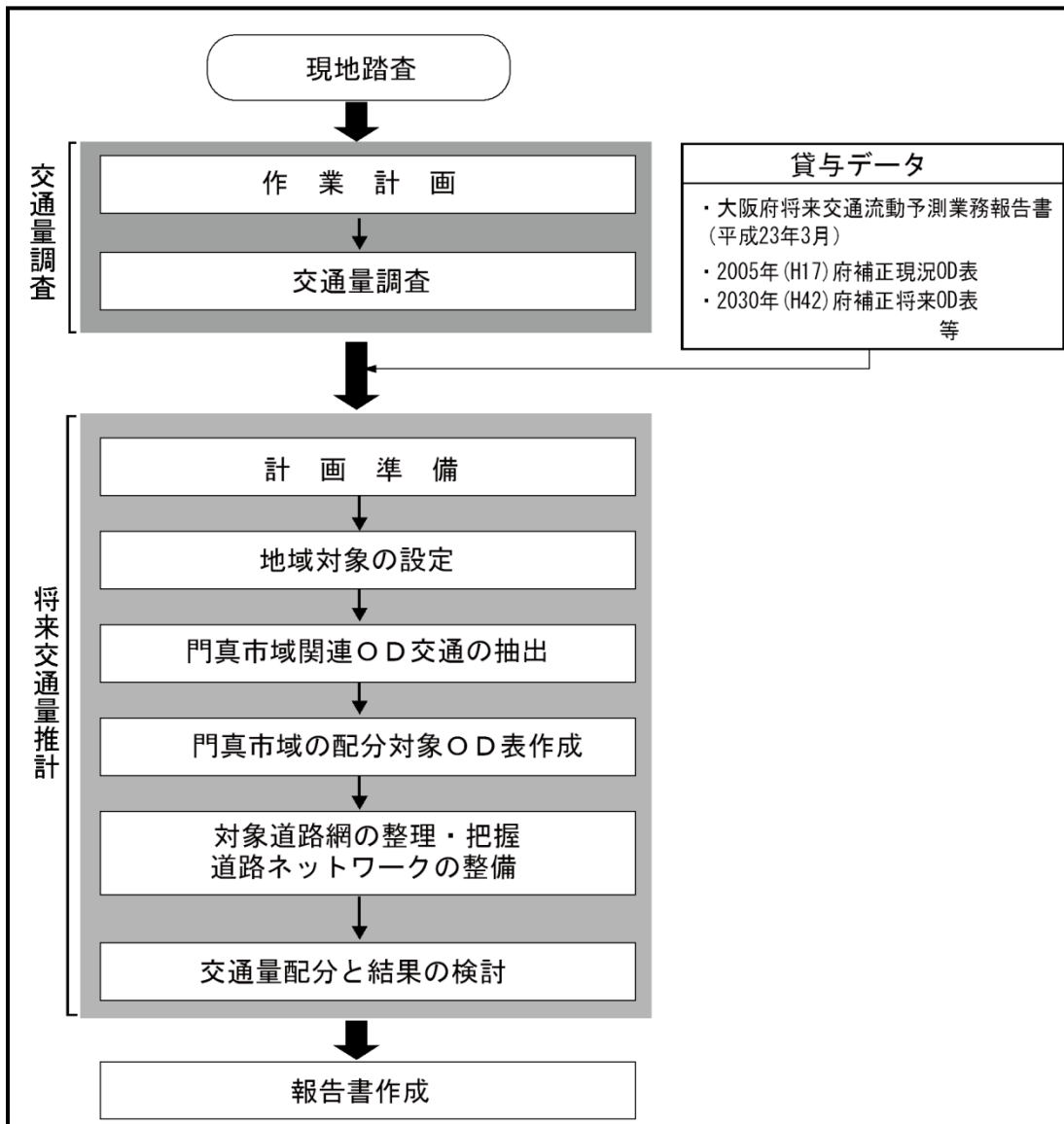
※該当無し

II 調査成果

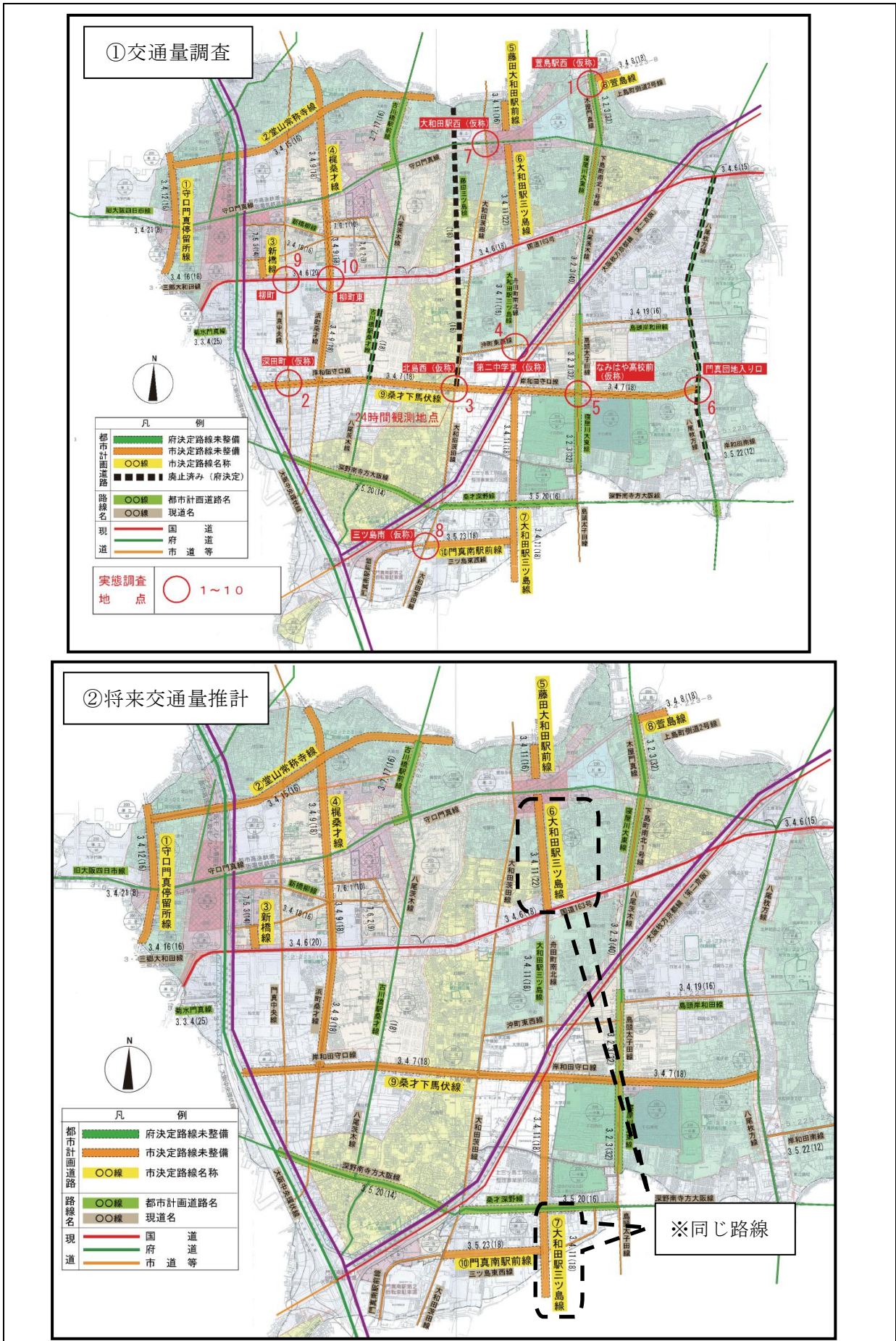
1 調査目的

本業務は、本市決定の都市計画道路の見直しを行う上においての指標とするため、指定する路線・地点において現況交通量の測定及び将来交通量の推計を行い、その結果について比較検討し、交通量の変化について考察を行ったものである。

2 調査フロー



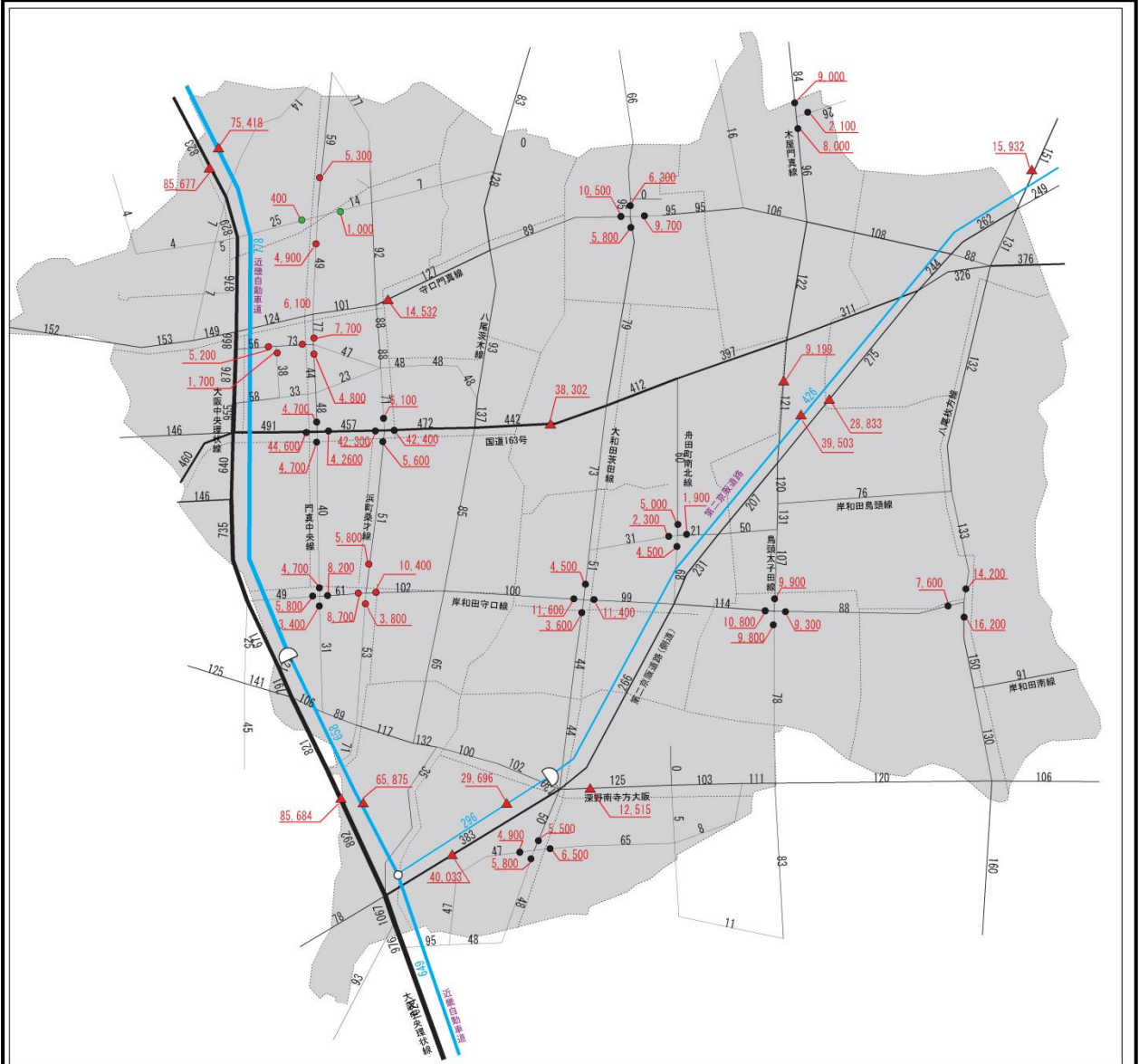
3 調査圏域図



4 調査成果

①交通量調査

・本調査で計測した箇所と伴に、H22 センサス等既計測結果を下図にとりまとめる。



※交通量は車種計（乗用車+バス+
小型貨物車+普通貨物車）である

凡 例	
交通量(百台/日)	高速道路
交通量(百台/日)	一般道路
●	H22 センサス交通量(台/日)
●	H24.12 本業務調査結果(台/日)
●	H24.3 門真市調査結果(台/日)
●	H14.3 門真市調査結果(台/日)

②将来交通量推計

●推計ケース

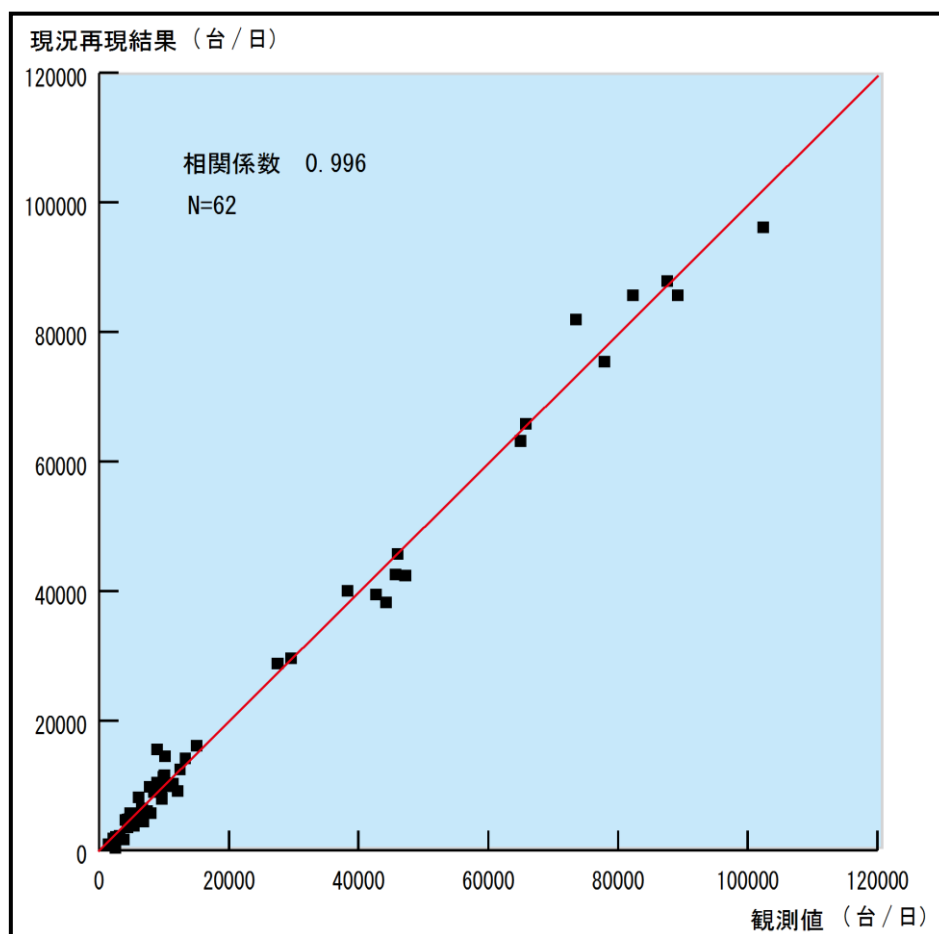
交通量配分は計3ケースを実施。

年次	推計条件
H17	現況再現
H42	市決定都市計画道路全て未整備
H42	市決定都市計画道路全て整備 (フルネット)

●推計モデルの妥当性検証（現況交通量の再現）

現況道路ネットワークに本業務現況配分対象OD表を配分し、現況交通量の再現を行った（下図現況再現結果）。なお配分手法は大阪府全域配分と同様の手法（利用者均衡配分）を使用した。

下図は現況再現結果と既往観測値との相関グラフを示したものである。これによると相関係数は0.996となっており、将来交通量推計に向けた配分モデルとして採用可能な水準に達していると言える。



●解析結果

交通量推計結果について、ケース毎「市決定都市計画道路全て未整備」「市決定都市計画道路全て整備」の交通量、混雑度を以下に示す。

都市計画道路見直し対象路線に係る現況及び将来交通量推計一覧表

上段：交通量の最小～最大
 中段：平均交通量※1
 下段：平均混雑度※2

路線No	枝番	路線名		区間	交通量等 (台/日)			
		現道名	(都市計画道路名)		現況		将来	
					観測値 (門真市調査A～C※3)	現況再現	市決定未整備路線なし	市決定未整備路線あり
①		堂山町5号線	①(都) 守口門真停留所線		-	400 400 0.13	600 600 0.18	600～5600 3600 0.36
②	②-1	門真守口線	②(都) 堂山常称寺線	中環以西	-	400～500 400 0.14	600～600 600 0.19	5000～5700 5200 0.52
	②-2			中環以东	400～1000 (A)	700～2500 1300 0.43	100～2100 1000 0.33	3200～10400 5500 0.55
③		新橋南北線	③(都) 新橋線 (一部整備済み)		1700 (B)	3800 3800 0.38	3000 3000 0.30	2600～4000 3200 0.32
④	④-1	浜町桑才線	④(都) 梶桑才線	R163以北	6100 (C)	7700～9200 8600 0.86	5900～7200 6500 0.65	4200～6000 4700 0.47
	④-2			R163～岸和田守口線	5600～5800 (B, C)	5100～7100 5600 0.56	4200～5600 4600 0.46	5300～6400 5600 0.56
	④-3			岸和田守口線以南	3800 (B)	5300～7100 5800 0.58	4200～6200 4800 0.48	3000～3700 3500 0.35
⑤		-	⑤(都) 藤田大和田駅前線		-	-	-	1600 1600 0.16
⑥		-	⑥(都) 大和田駅三ツ島線		-	-	-	4900 4900 0.49
⑦	⑦-1	舟田町南北線	⑦(都) 大和田駅三ツ島線 (整備済み)	R163～岸和田守口線	4500～5000 (C)	6000～6800 6200 0.62	200～1600 600 0.06	2900～5100 3600 0.36
	⑦-2	上三ツ島南北5号線 下三ツ島東45号線	⑦(都) 大和田駅三ツ島線	岸和田守口線～ 深野南寺方大阪線	-	-	-	2800 2800 0.28
	⑦-3	下三ツ島東46号線		深野南寺方大阪線 以南	-	500～1100 1000 0.31	200～1000 400 0.12	600～3200 1200 0.12
⑧		上島町側道2号線	⑧(都) 萱島線		2100 (C)	2600 2600 0.82	8100 8100 0.81	8100 8100 0.81
⑨	⑨-1	岸和田守口線	⑨(都) 桑才下馬伏線	第二京阪以西	5800～11400 (B, C)	4900～10200 8400 0.84	4900～9900 8200 0.82	6900～12000 10100 1.01
	⑨-2			第二京阪以东	9300～10300 (C)	8800～11400 9700 0.97	5300～10100 7500 0.75	5600～12100 8000 0.80
⑩		三ツ島東西線	⑩門真南駅前線		6500 (C)	6500 6500 0.6523	4000 4000 0.4016	3800 3800 0.3777
⑪	⑪-1	門真中央線	-	R163以北	4700～7700 (B, C)	4400～7700 5400 0.54	3300～6700 4200 0.42	200～6100 3100 0.31
	⑪-2			R163～岸和田守口線	4700 (C)	4000 4000 0.40	3400 3400 0.34	2500 2500 0.25
	⑪-3			岸和田守口線以南	3400 (C)	3100 3100 0.31	2500 2500 0.25	2400 2400 0.24
⑫	⑫-1	大和田茨田線	-	R163以北	5800～6300 (C)	6600～9500 7400 0.74	3100～4700 3600 0.36	400～2700 1400 0.14
	⑫-2			R163～岸和田守口線	4500 (C)	5100～7300 6700 0.67	3300～5000 4600 0.46	1500～3400 2900 0.29
	⑫-3			岸和田守口線～ 深野南寺方大阪線	3600 (C)	4400 4400 0.44	3000 3000 0.30	1100 1100 0.11
	⑫-4			深野南寺方大阪線 以南	5500 (C)	4800～5000 4900 0.49	3200～4200 3800 0.38	3000～4500 3900 0.39

※1) 平均交通量：区間に含まれる全てのリンクの交通量を延長で加重平均した値 (=総走行台キロ÷路線の延長)

※2) 平均混雑度：区間の総走行台キロ÷容量台キロで算定

※3) A:H14.3月調査 / B:H24.3月調査 / C:H24.12月調査(本調査)

混雑度の解釈(1.0未満の場合)：昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんど無い「道路の交通容量」(社団法人 日本道路協会/昭和59年9月)より

【考察】

『市決定未整備路線の整備なし』

道路区間の混雑度を見ると、府道等で交通の円滑性を評価する基準である 1.0 を上回る区間も一部散見されるが、門真市道に限定すれば 1.0 を上回る区間は見られない。

『市決定未整備路線の整備あり（フルネット）』

道路区間の混雑度を見ると、府道等で交通の円滑性を評価する基準である 1.0 を上回る区間も一部散見されるが、門真市道に限定すれば 1.0 を上回る区間は見られない。市決定未整備路線の整備がない場合の状況下でも将来交通需要への対応は可能である。

【市決定未整備路線の交通量】

市決定未整備路線については、いずれの路線も 2 車線の現道拡幅、新規整備の計画であり、交通量も 2 車線で処理可能な範囲（概ね 1 万台未満）の交通量が見込まれている。

現道拡幅路線では、現況の狭隘な 1 車線を 2 車線に拡幅する(都) 守口門真停留所線、(都) 堂山常称寺線、(都) 萱島線において相当量の交通増が見込まれる。

一方で、(都) 梶桑才線、(都) 門真南駅前線など現況でも 2 車線を有している路線は、整備後も走行条件が格段に向上する訳ではないこと、(都) 寝屋川大東線等が大量の交通を分担すること等から、整備後において現況より交通量が減少する路線も存在する。

新規整備路線では、(都) 大和田駅三ツ島線の交通量が平均 49 百台/日を分担し、(都) 藤田大和田駅前線は平均 16 百台/日が見込まれている。