

1 調査名称：松原市総合都市交通体系調査

2 調査主体：松原市

3 調査圏域：松原市管内

4 調査期間：平成29年7月6日から平成29年10月31日

5 調査概要： 松原市域における国道309号や大阪中央環状線は、本市の主要幹線道路として、大きな役割を果たしているが、慢性的な渋滞に悩まされている。その状況の中、本市北西部においては、大規模商業施設をはじめとする商業施設等の出店が計画されており、また、その他の地域においても市民との協働によるまちづくりが行われているため、今後、周辺幹線道路にかかる交通負荷の増大が予想される。本市内の国道309号、大阪中央環状線等には、現在、近畿地方整備局が構成する京阪神圏ボトルネック対策協議会が指定した「地域の主要渋滞箇所」が存在し、本市都市計画マスタープランにおいてもボトルネックの解消に努めることで円滑な交通を確保すると位置付けているため、市域の幹線道路を中心とした交通体系について検討する。

I 調査概要

1 調査名称

松原市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1 章 業務概要	1
1. 業務概要	1
1-1. 業務目的	1
1-2. 業務内容	1
1-3. 業務項目	2
1-4. 業務位置	3
2. 実施方針	4
2-1. 実施フロー	4
2-2. 実施方法	5
3. 使用する主な図書、基準及び借用資料	7
2 章 現況の交通状況	8
1. 日交通量	9
2. 混雑度	10
3. 混雑時旅行速度（上り）	11
4. 混雑時旅行速度（下り）	12
3 章 交通量推計	13
1. 交通量配分条件の整理	13
1-1. 交通量配分手法	13
1-2. 実施フロー	13
1-3. 配分 OD 表の作成	15
1-4. 対象道路網の設定	20
1-5. 配分条件	22
2. 現況再現推計	28
2-1. 現況再現推計結果	28
2-2. 検証	29
3. 将来交通量配分	31
3-1. ケース設定	31
3-2. 将来交通量配分結果	32
4 章 概算事業費の算出	40

1. 概算事業費	40
2. 概算工事費単価	42
3. 用地補償	55
3-1. 用地	55
3-2. 補償	56
5 章 費用便益分析	58
1. 前提条件	58
2. 便益の算定について	60
2-1. 走行時間短縮便益	60
2-2. 走行経費減少便益	61
2-3. 交通事故減少便益	64
2-4. 便益の算定	65
3. 費用の算定について	66
3-1. 事業費	66
3-2. 維持管理費	66
4. 費用便益分析	68
4-1. 仮定	68
4-2. 費用便益分析	68
6 章 道路整備効果検討	82
1. 交通量転換による混雑緩和	82
1-1. 現況の混雑状況	82
1-2. 混雑緩和	83
2. 商業圏域の拡大	86
2-1. 現況の商業圏域	86
2-2. 整備後の商業圏域	87
3. 救命救急への寄与	89
3-1. 現況のルート	89
3-2. 整備後のルート	91
4. その他考えられる整備効果	93

3 調査体制

委員会、検討会等の設置はなし。

4 委員会名簿等：

委員会の設置はなし。

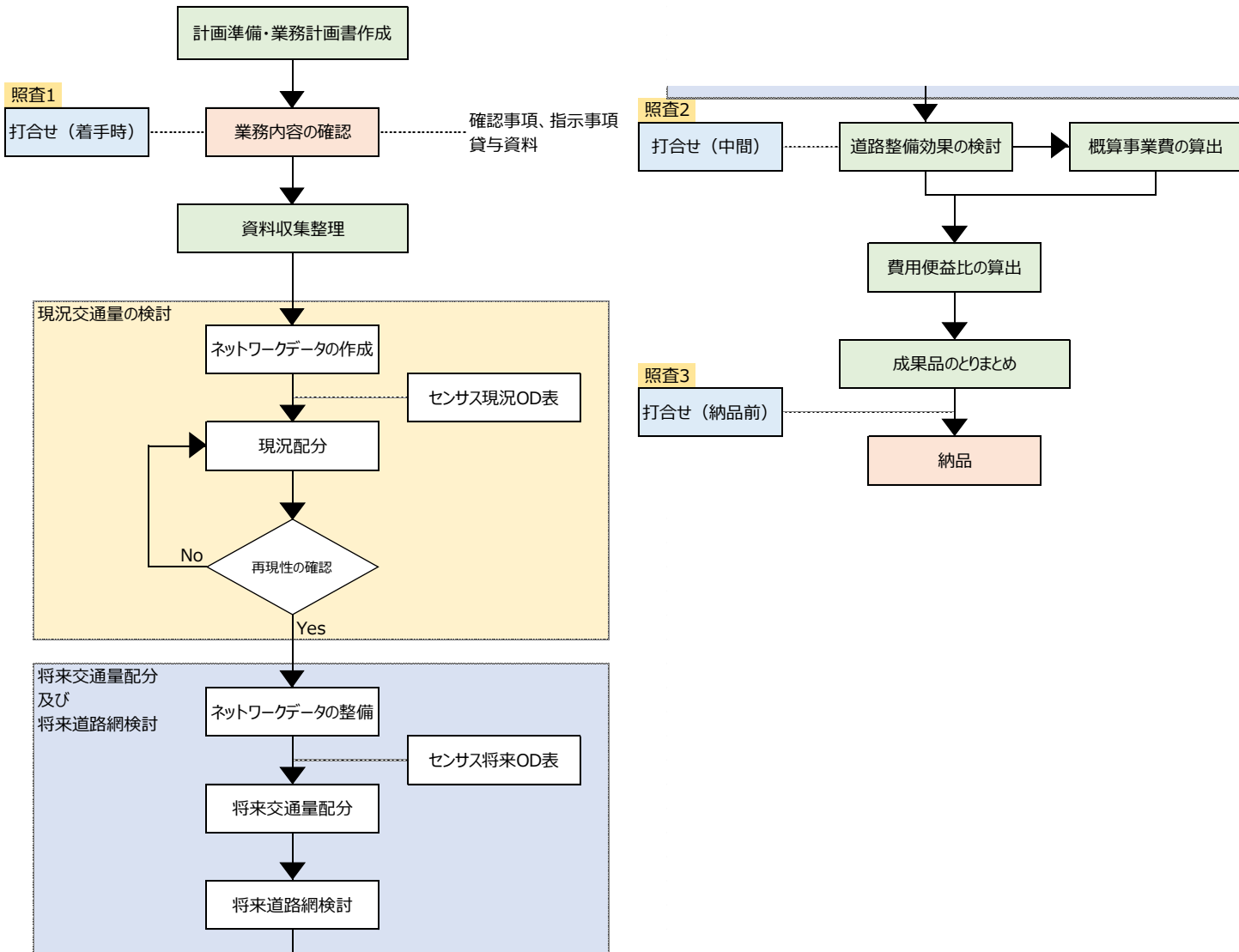
II 調査成果

1 調査目的

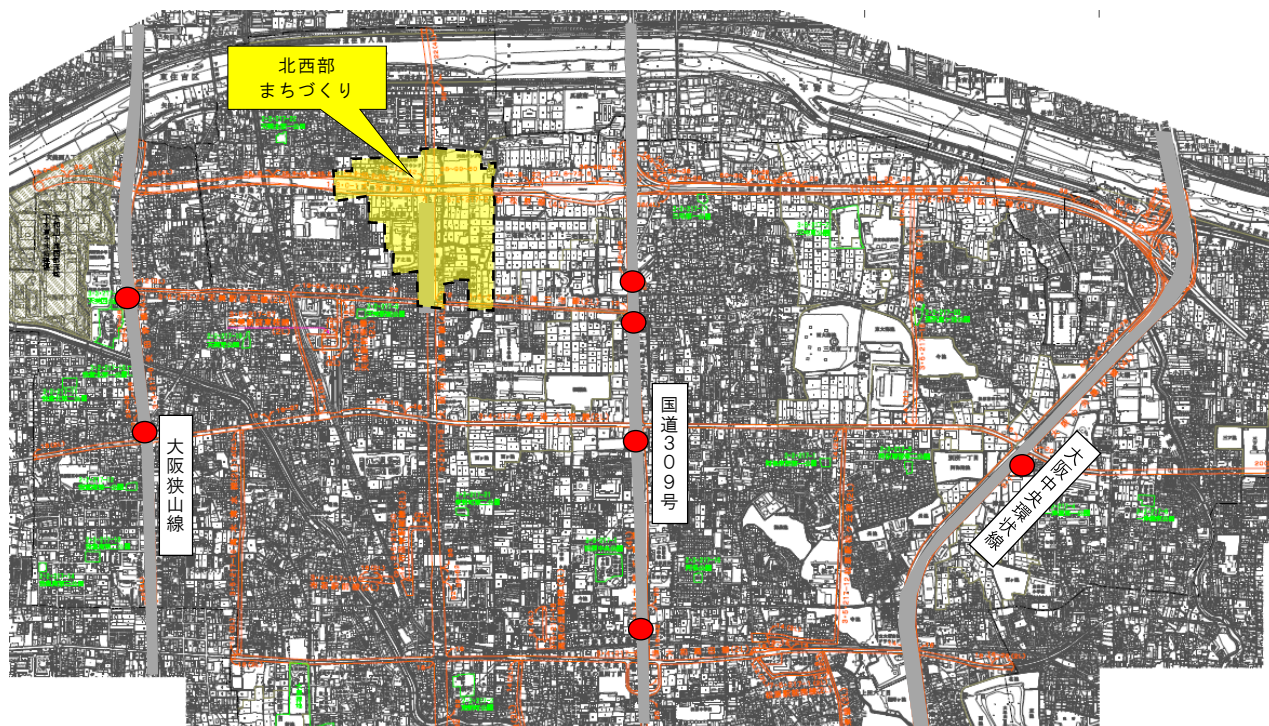
松原市における南北の主要幹線道路として国道 309 号、主要地方道大阪狭山線及び主要地方道大阪中央環状線があるが、それらの路線は慢性的な渋滞が発生している。そのような状況の中、市北西部では大規模商業施設をはじめとする新たなまちづくりが進められており、今後、主要幹線道路における交通負荷の増大が予想される。

本調査においては、市の交通課題を踏まえ、現況交通量及び将来交通量等を基に望ましい市域の交通ネットワークを検討するとともに、交通課題の解消につながる新たな道路整備について、その整備効果等を検討することを目的とした。

2 調査フロー



3 調査圏域図



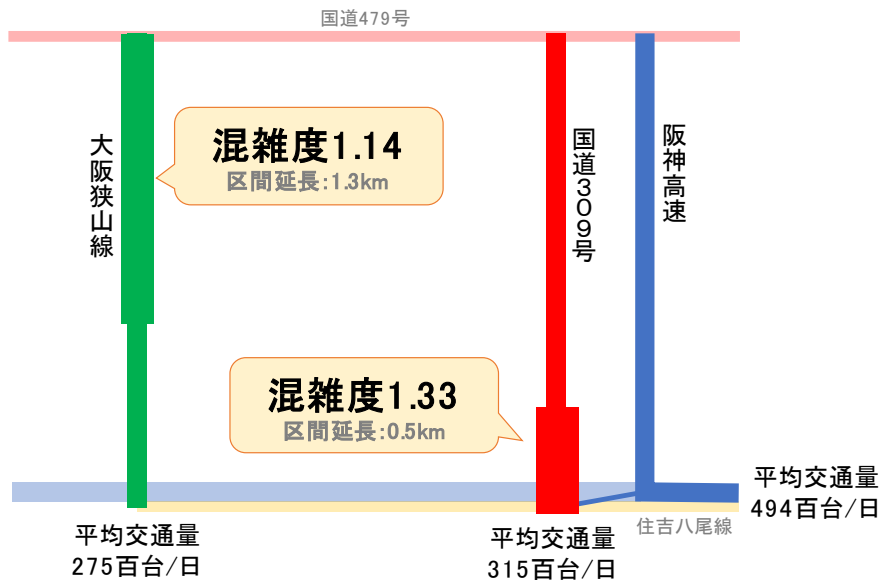
● 主要渋滞箇所
(京阪神圏ボトルネック対策協議会)

4 調査成果

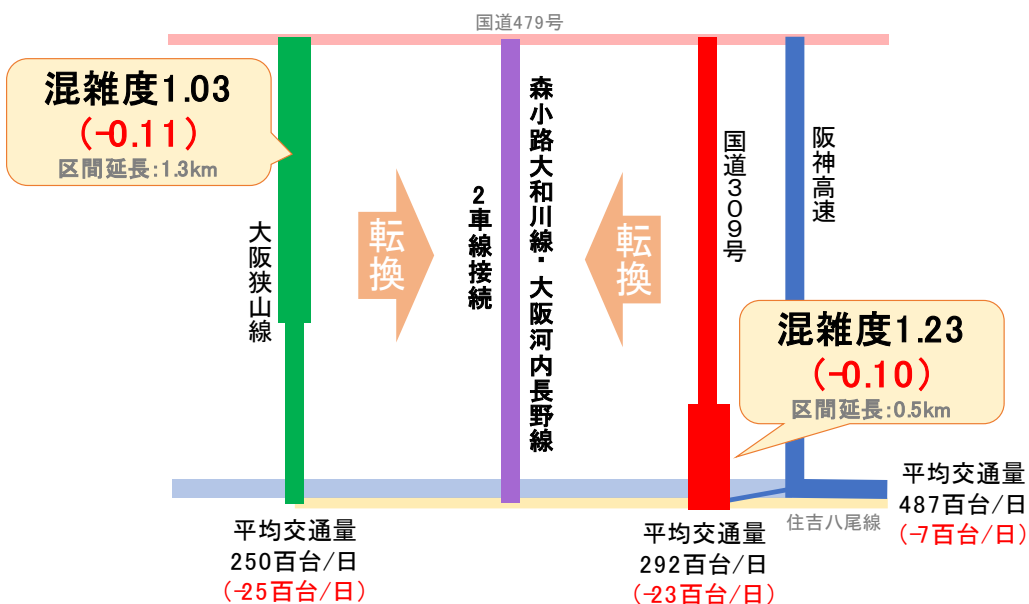
現況交通量では、国道309号や大阪中央環状線に混雑度が高く、旅行速度の低下が見られた。本市では北西部でまちづくり（大型商業施設出店予定）を進めており、今後交通需要が増加すると予想される北西部地域、国道309号及び大阪中央環状線の混雑の解消につながる新たな道路整備について、都市計画道路大阪河内長野線に着目し、道路整備（2車線整備、4車線整備）を行った場合の将来交通量推計、道路整備効果の検討を行った。

○交通量転換による混雑緩和

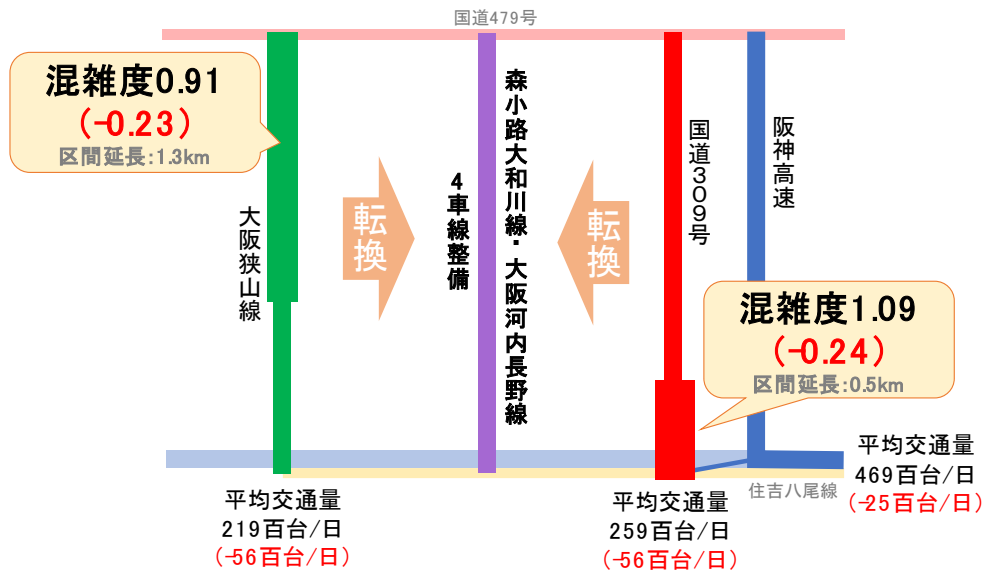
【大阪河内長野線未整備の場合】



【大阪河内長野線2車線整備の場合】



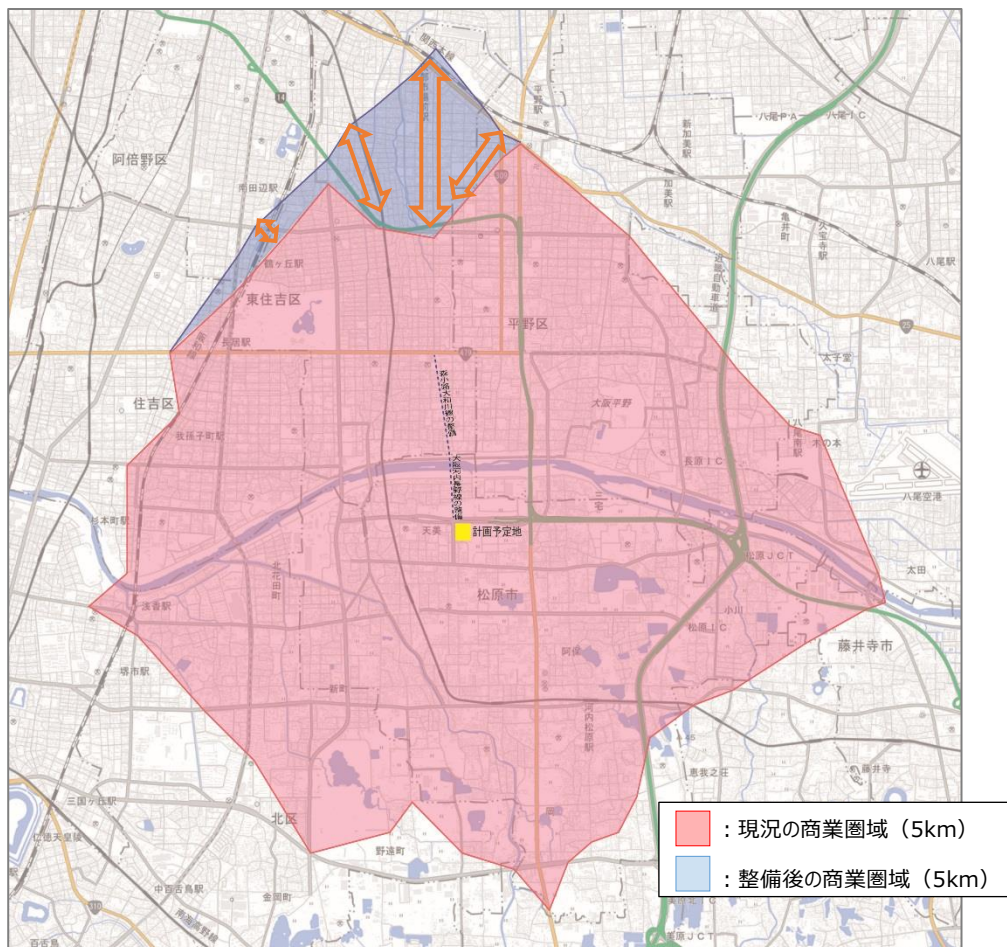
【大阪河内長野線 4 車線整備の場合】



未整備の場合と比較して、2車線整備の場合は混雑度が0.1程度減り、4車線整備の場合は0.2程度減り混雑緩和に寄与する結果となった。また4車線整備の場合大阪狭山線の混雑度が1.0以下となり混雑が解消するという結果となった。

○整備後の商業圏域の拡大

松原市北西部に出店予定の大型商業施設の商業圏域(5km)について、大阪河内長野線の未整備の場合と、整備した場合とで比較した。

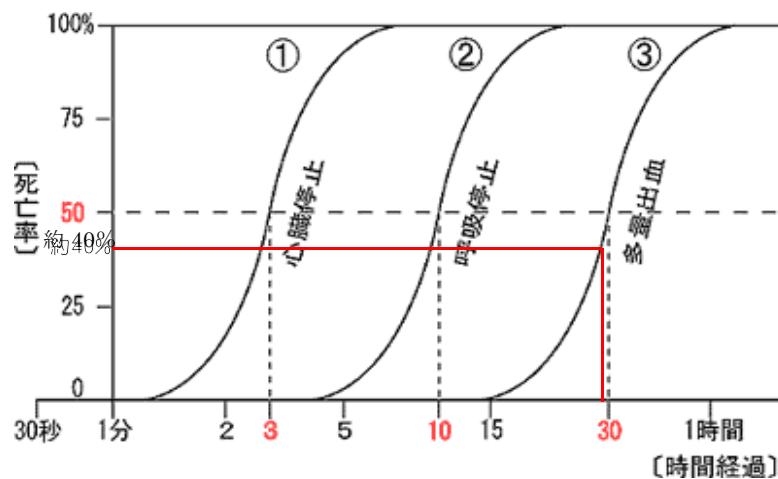


未整備の場合と、整備した場合とでは、主に北方向に圏域が拡大している。拡大した地域は、大阪市東住吉区今川、杭全など住宅やマンションが密集している地域であり、この地域への拡大は大きな経済効果を生み出すことが考えられる。

○救命救急への寄与

松原市から最も近い高度救命救急センターである大阪急性期・総合医療センターまでの所要時間について、未整備の場合と、整備した場合とで比較を行った。（出発地は松原市の中心部に位置する松原市役所とした。）

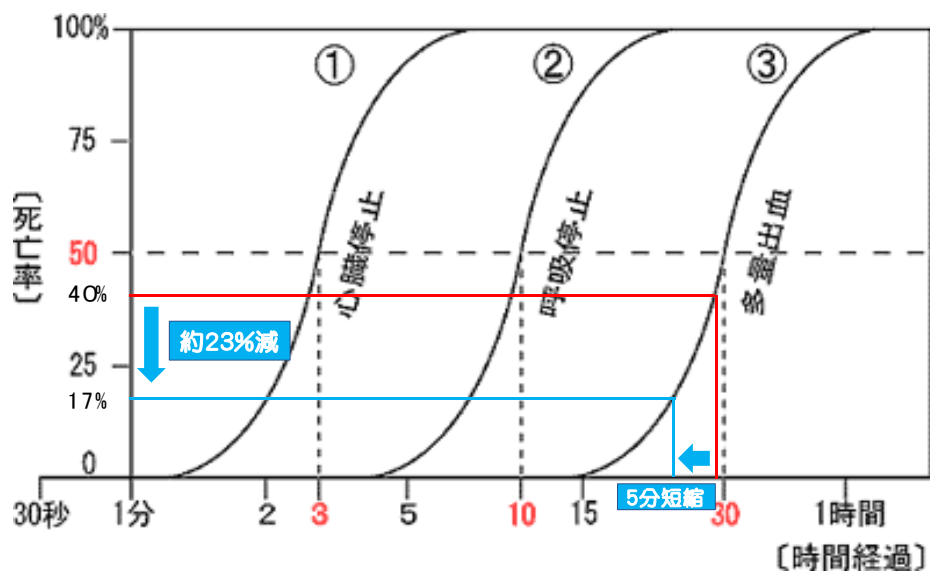
【未整備の場合】



カーラーの救命曲線

所要時間は約 29 分で、カーラーの救命曲線にて算出すると、死亡率は約 40%である。

【整備した場合】



所要時間は約 24 分になり、約 5 分短縮される。また、死亡率は約 17%となり、約 23%も減少する。