

大阪市における街路交通現況調査について

大阪市総合計画局

正賀

橋本 園

"

"

・伊藤 和雄

1. まえがき

街路交通の現況を把握するため2～3年に一度大規模なO.D.調査が全国的に行なわれ、交通流の方向と量とその性格が調査され、街路計画に有効な資料を提供してゐるが、昭和40年に行なわれた大阪周辺O.D.調査の結果を更に解析するために、追加的調査を行なつて大阪市の自動車交通の特性を十分に把握し、種々の内観点に対する対策を究明することとを目的とした。

2. 調査方法

O.D.調査を補足する調査として、下記のような調査を行なつた。

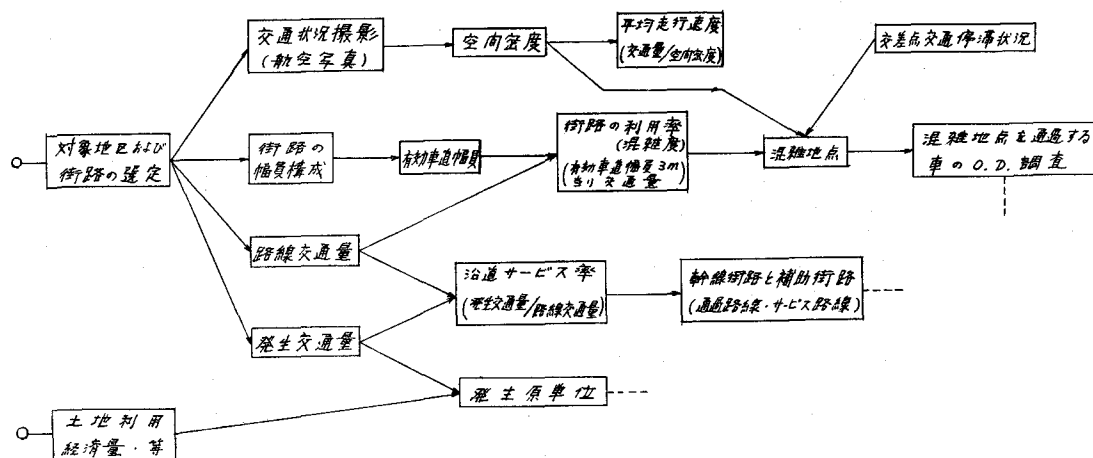
(a) 路線交通量調査 大阪市における主要幹線街路および都心部細街路の登向平均1時間(9～12時と13～16時の平均1時間)交通量を測定する。調査は午前と午後に各20分間交通量を観測し、平均1時間交通量を推定した。

(b) 発生交通量調査 登向平均1時間の発生交通量を求めるため、街路をいくつかの区間に区切つて、その街路区間内に発着する自動車の台数を観測する。同時に路上駐車してゐる車の台数も調査する。

(c) 街路の利用率 有効車道幅員3m当りの登向平均1時間交通量と街路の利用率とを考へ、大阪市全域で街路の利用率のバランスがとれてゐるかどうか調べる。

(d) 街路の自動車密度(空間密度) 航空写真(一地点につき2～4枚、9～12時と13～16

図-1 街路交通現況調査計画図



時に撮影)により各々の道路区間における自動車密度(台/km/車線)を求め、これを街路の混雑度と考え、街路の混雑状況を示す1つの基準とする。

(c) 街路の沿道サービス率 街路の交通量にたいして、その街路に面する地域に起終点を有する車の台数の比率を街路の沿道サービス率と定義して、都市の街路を通過路線とサービス路線に区分して、都市内街路のふさぬしい形態を検討するための一資料とする。

(f) 平均走行速度 平均1時間交通量と空間密度とから、平均走行速度を街路区間ごとに求める。 $\{ \text{平均走行速度(Km/時)} = \text{平均1時間交通量(台/時)} / \text{空間密度(台/km)} \}$ 交通量と空間密度の測定は同時に実施しなかったが、数回の調査の平均を用いれば実用上問題はないものと考えらる。

(g) 混雑地点を通過する車のO.D.調査 混雑している地点を通過する車のO.D.を調べて、混雑地点の改良方法を検討する資料とする。

3. 調査結果の集計

大阪市の主要幹線街路の断面(約1,000カ所)について図-2のような道路現況調査を作成し、今後の街路計画の一資料とした。また他の調査においては、調査結果をできるだけ図表の形で表わし、問題点が容易に発見できるようにした。

4. あとがき

以上の調査は9月現在調査中ですので、講演概要には調査結果を発表できませんでしたが、個々の調査結果については講演時に発表いたします。

図-2 道路現況調査票

区 名					断面番号				
道 路 名									
調 査 年 月	幅員構成：昭和 年 月 交通量：昭和 年 月								
幅 員 構 成									
道 路 幅 員	全幅： m 有効車道幅員： m								
舗 装 状 況	車道：				舗装	優	良	不良	
	歩道：				舗装	優	良	不良	
交 通 規 制									
路 側 状 況									
1時間交通量	行：				台/時間	往復計：		台/時間	
	行：				台/時間				
有効車道幅員3m 当り交通量(往復)	Q =				台/時間				
	3.0								
24時間交通量 (推定)	1時間交通量 / 24時間交通量				%				
	24時間交通量：				台/日				
備 考									
将 来 計 画	全幅： m 有効車道幅員： m								

注) 1時間交通量は9～12時と13～16時の平均1時間交通量である。