

## 自動車発生集中交通量の算出手順

自動車発生集中交通量の算出方法及び予測条件の設定は、環境影響評価書案の資料編 pp3. 6-10～3. 6. 12 に記載したとおりであるが、詳細な手順は下記に示すとおりである。

### ① 自動車発生集中交通量の算出

計画人口(2,300人)、事業計画地周辺地域の1戸当たりの平均住居人数(2.4人/戸)、住宅の発生集中原単位、自動車の分担率(平日:16.6%)、自動車の平均乗車人数(1.4人/台)から、以下の式を用いて、自動車発生交通量を算出した。

$$\begin{aligned} \text{【自動車発生集中交通量(台/日)】} &= \text{【計画人口(人)】} \div \text{【平均住居人数】} \times \text{【住宅の発生集中原単位】} \times \\ &\quad \text{【自動車の分担率】} \div \text{【自動車の平均乗車人数(人/台日)】} \\ &= 2300 \div 2.4 \times 7.0 \times 0.166 \div 1.4 = 796 \text{ 台/日} \end{aligned}$$

### ② ブロック別の自動車発生交通量の算出

事業計画地を11ブロックに分割し、自動車発生交通量796台/日を、ブロックの敷地面積に応じて配分した。

### ③ 自動車発生集中交通量の方向別配分の設定

自動車発生交通量の方向別の配分は、付表3.6.6(資料編 p.3.6-16)に示すとおり設定した。各方向への交通について、南北方向は佐井寺片山高浜線、東西方向は豊中岸部線を利用するものと想定した。

付表 3.6.6 自動車発生集中交通量の方向別比率

方 向	比率 (%)	主要都市等
北方向	32.0	池田市、箕面市、豊中市(北部)、吹田市(北部)、吹田市他
西方向	12.7	大阪市、豊中市(南部)、吹田市他
南方向	29.1	守口市、吹田市(南部)、大阪市、吹田市他
東方向	26.2	摂津市、茨木市(南部)、茨木市(北部)、門真市、吹田市(南部)、吹田市他
計	100.0	

(注) 比率(%)はPTデータより算出

④ 自動車発生集中交通の経路の設定

各ブロックの代表箇所から、佐井寺片山高浜線、豊中岸部線への経路を設定した(図1参照)。  
佐井寺片山高浜線への経路を利用する交通量と豊中岸部線への経路を利用する交通量は、同数とした。

なお、佐井寺片山高浜線は2車線道路のため両方向からのIN・OUTの通行が可能であるが、豊中岸部線は4車線道路のため、片側車線からの左折IN、左折OUTによる通行に限られる。そのため、各ブロックからの自動車発生集中交通について、豊中岸部線への流出入方向と、進行方向と反対側となる場合は、別の経路を利用するものとした。

⑤ 都市計画道路の交差点部での設定

都市計画道路の交差点部の各流入部で③、④で設定した方向別・経路別の交通量をそれぞれ合計した。

⑥ 単路部の交通量

予測に用いた単路部の交通量は、上記で設定した自動車発生集中交通量に、都市計画道路の計画交通量を加えることによって設定した。



図1 各路線への自動車発生集中交通量の流動状況