

令和7年度 大阪国道事務所の事業概要

近畿地方整備局
大阪国道事務所
令和7年4月

事業概要 目次

1. 大阪国道事務所の概要		P 2
2. 大阪国道事務所の事業箇所		P 8
3. 大阪国道事務所の業務内容	道路改良	P 11
	道路管理	P 12
	耐震対策	P 21
	共同溝の管理	P 27
	無電柱化の推進	P 30
	交通安全対策	P 33
	沿道環境改善	P 39
	渋滞対策	P 41
	道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験	P 48
	地域支援の取組	P 49
	2025年「大阪・関西万博」に向けた対応	P 51
	御堂筋における社会実験	P 52
	大阪府の「道の駅」	P 53
4. その他	事務所・出張所の位置	P 55
	大阪国道事務所の広報	P 56

大阪国道事務所の概要

1. 大阪国道事務所の概要

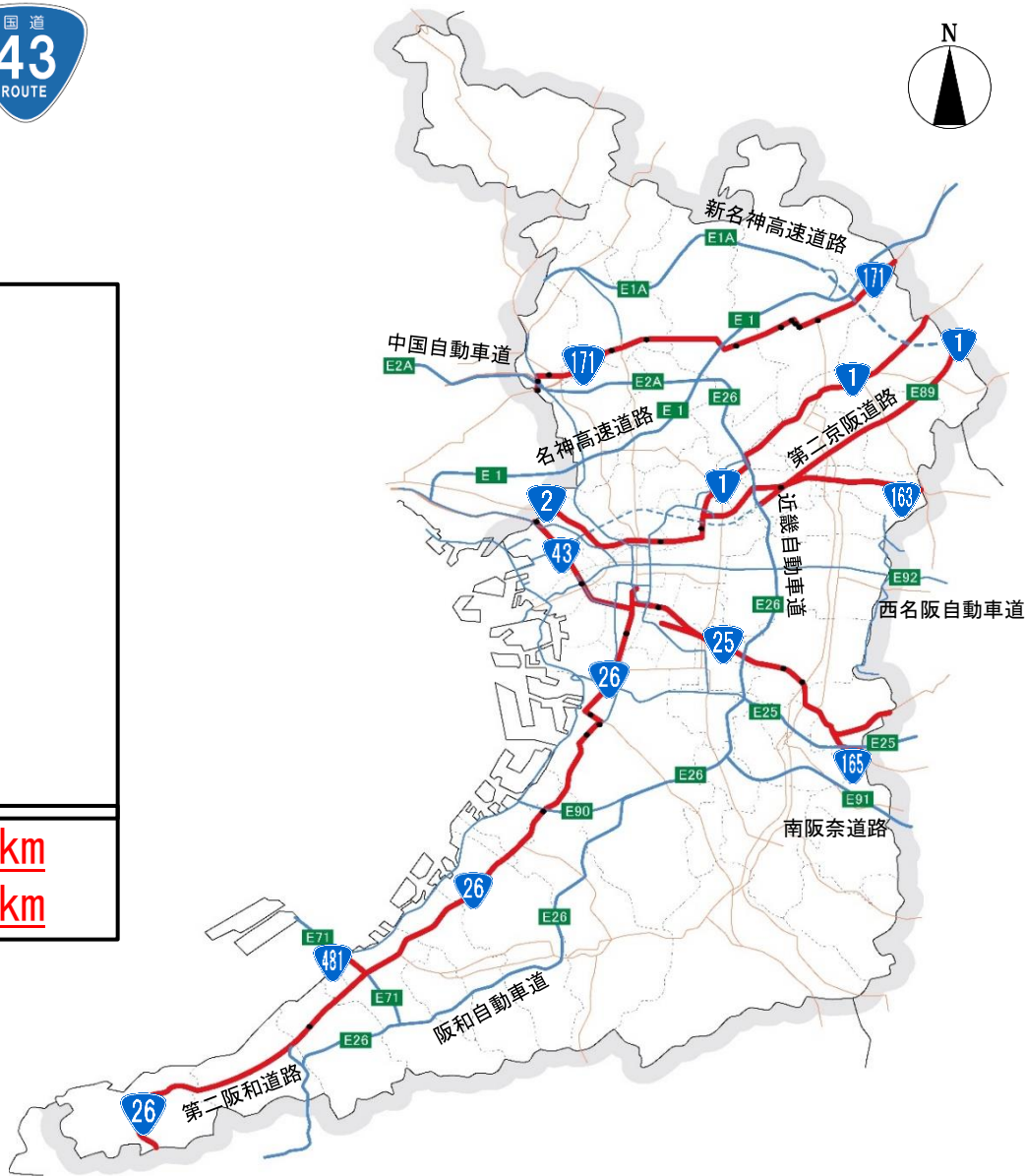
大阪国道事務所が管理する国道



主な業務

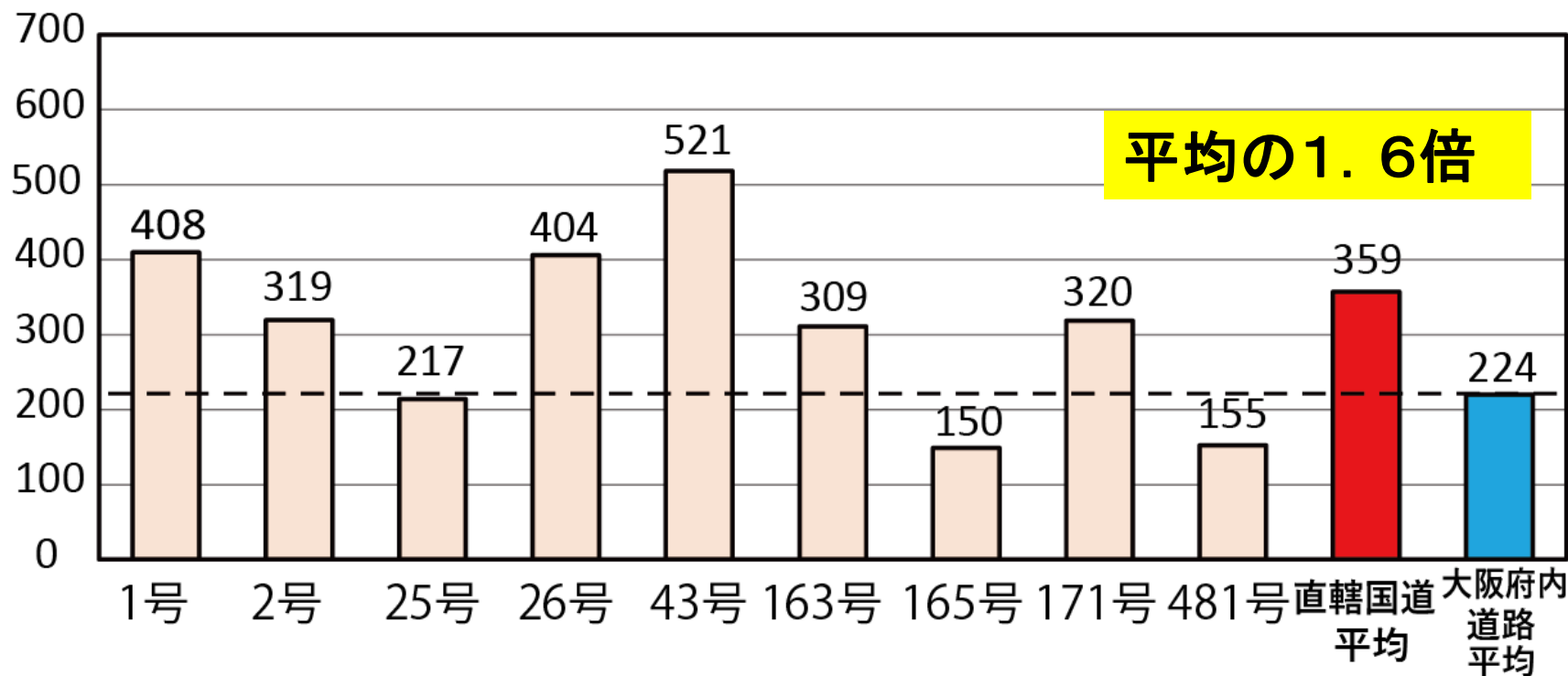
- ・ 道路管理
- ・ 耐震対策
- ・ 改築事業
- ・ 共同溝の管理
- ・ 無電柱化の促進
- ・ 交通安全対策
- ・ 沿道環境改善
- ・ 渋滞対策

道路の管理延長 : 194. 2km
共同溝の管理延長 : 56. 7km



1日あたりの交通量

大阪府内道路の平均、**約224百台/日**に対し、
大阪国道事務所の管理する国道の平均は **約359百台/日**
(百台/日)



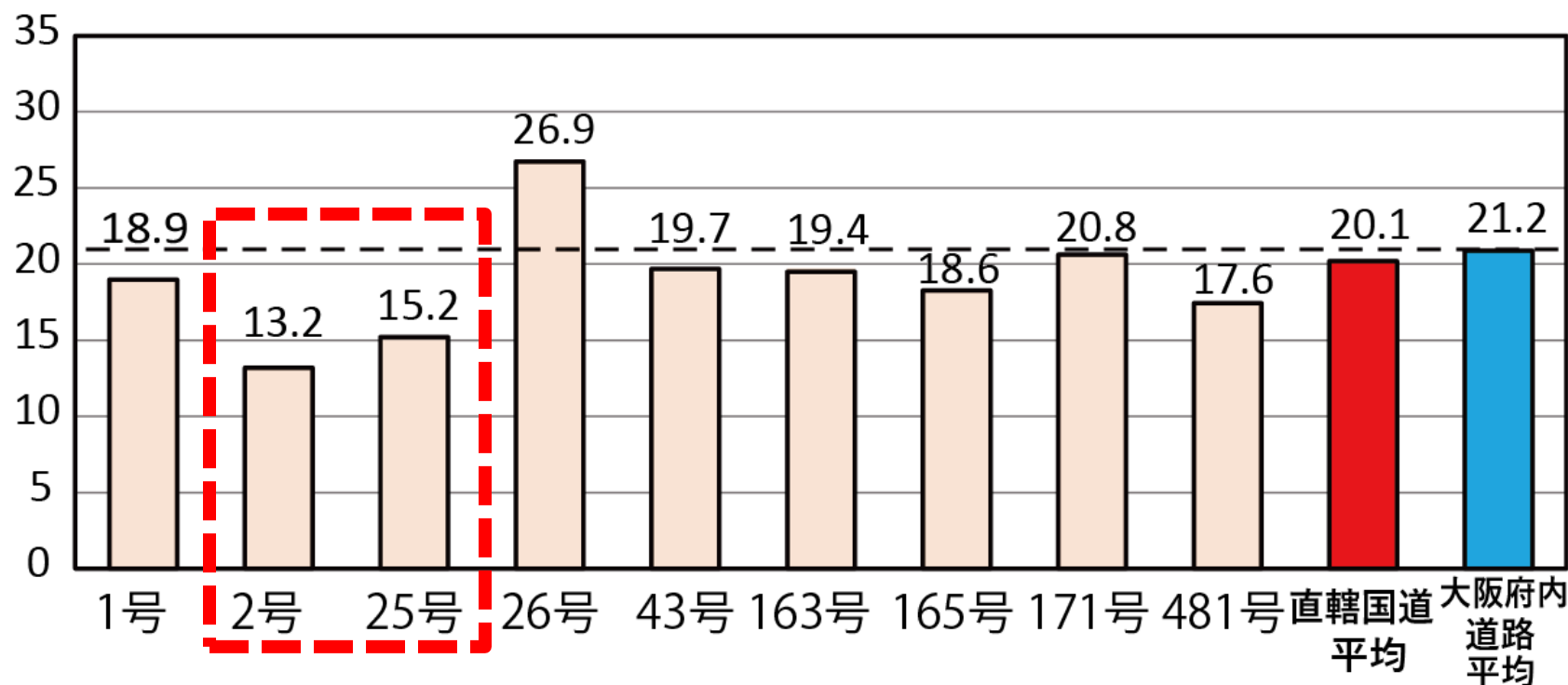
[データ出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査]

※「大阪府内道路」= 府内の高速自動車国道、一般国道、主要地方道及び一般府道(有料道路を含む)

混雑時の旅行速度

大阪府内道路の平均、**約21.2km/h** に対し、
国道2号、国道25号の旅行速度が著しく低い。

(km/h)



[データ出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査]

※「大阪府内道路」= 府内の高速自動車国道、一般国道、主要地方道及び一般府道(有料道路を含む)

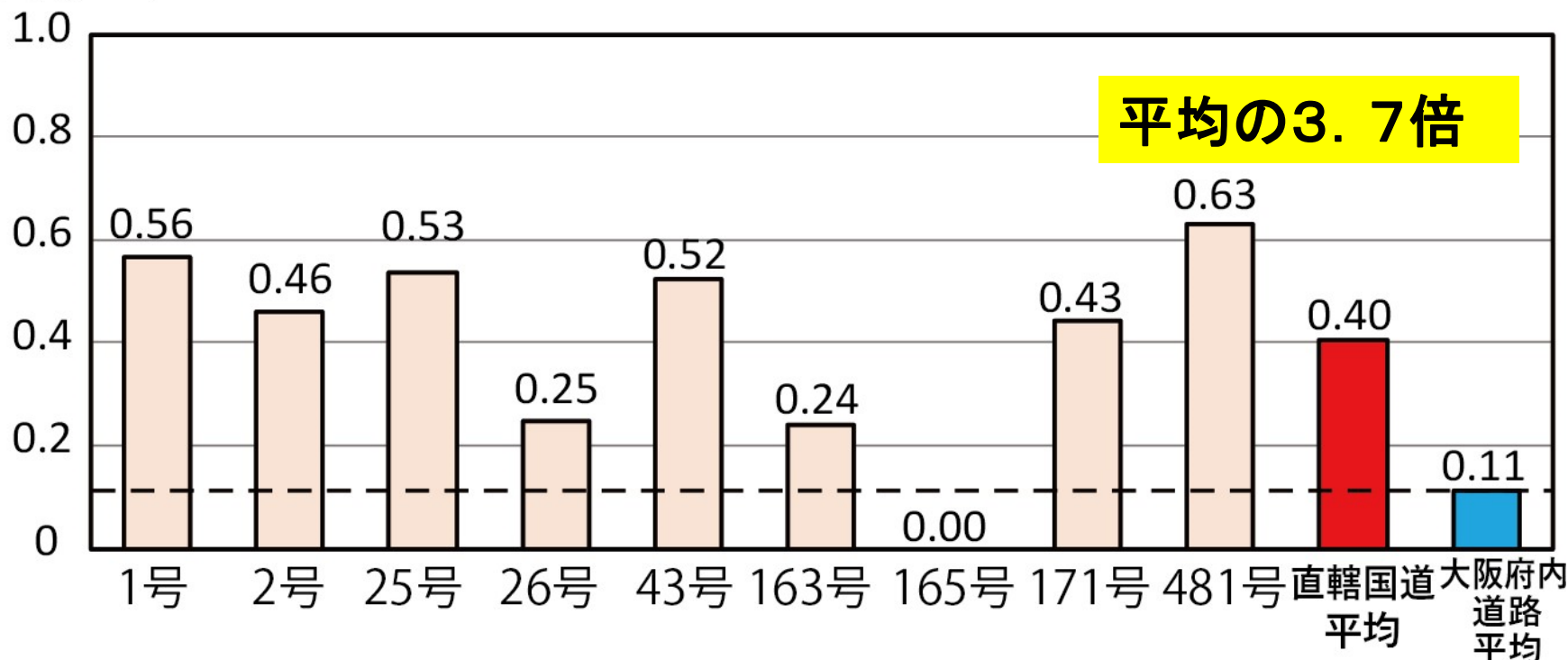
※「混雑時」= 朝又は夕方の混雑する時間帯

主要渋滞箇所の密度

大阪府内道路の平均、**約0.11箇所/km**に対し、

大阪国道事務所の管理する国道の平均は**約0.40箇所/km**

(箇所/km)



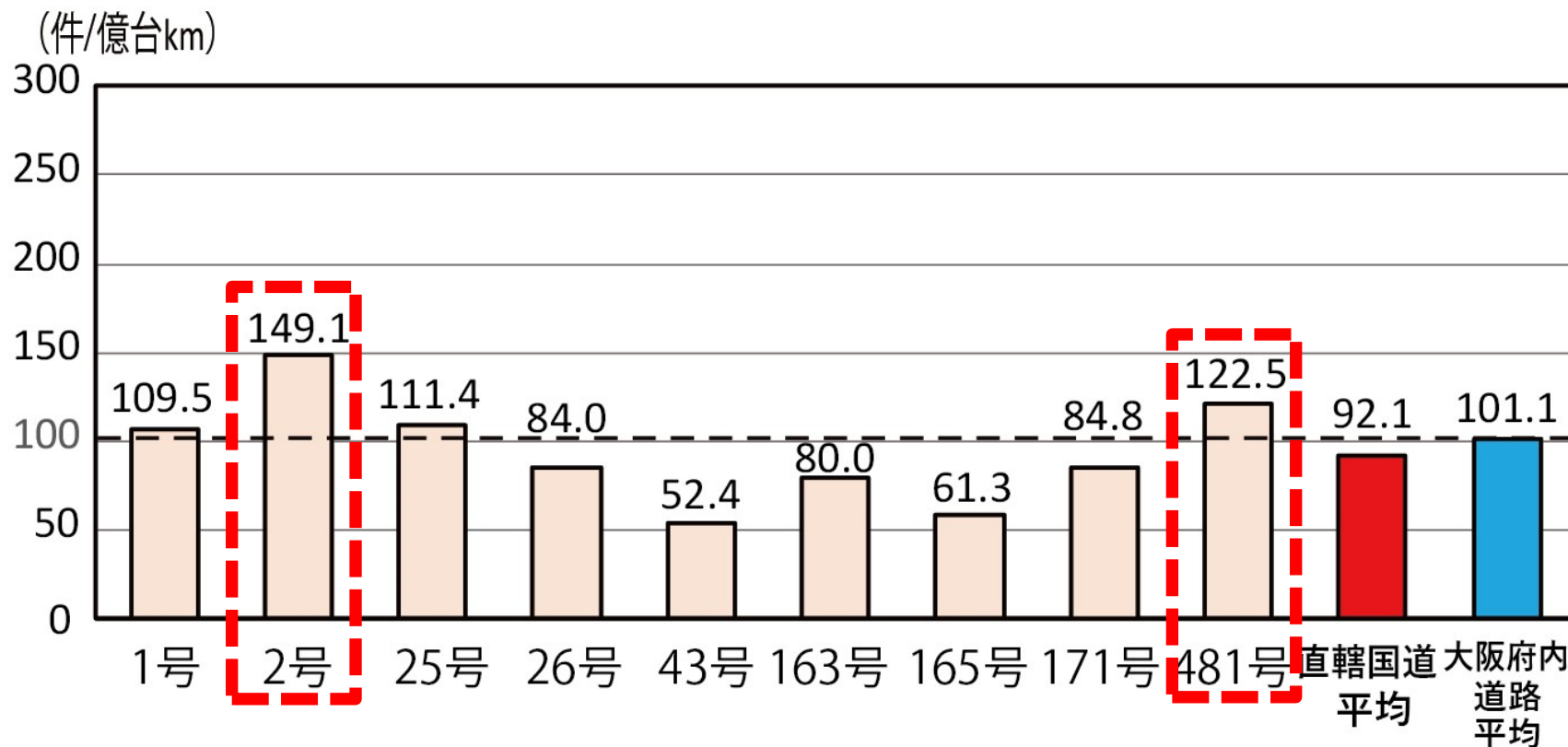
[データ出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査]

※「主要渋滞箇所」＝平成24年度に指定した渋滞箇所(但し、解除箇所は除く)

※「大阪府内道路」＝府内の一般国道、主要地方道及び一般府道(有料道路を除く)

死傷事故率

大阪府内道路の平均、**約101.1件/億台km**に対し、
国道2号、国道481号の死傷事故率が高い。



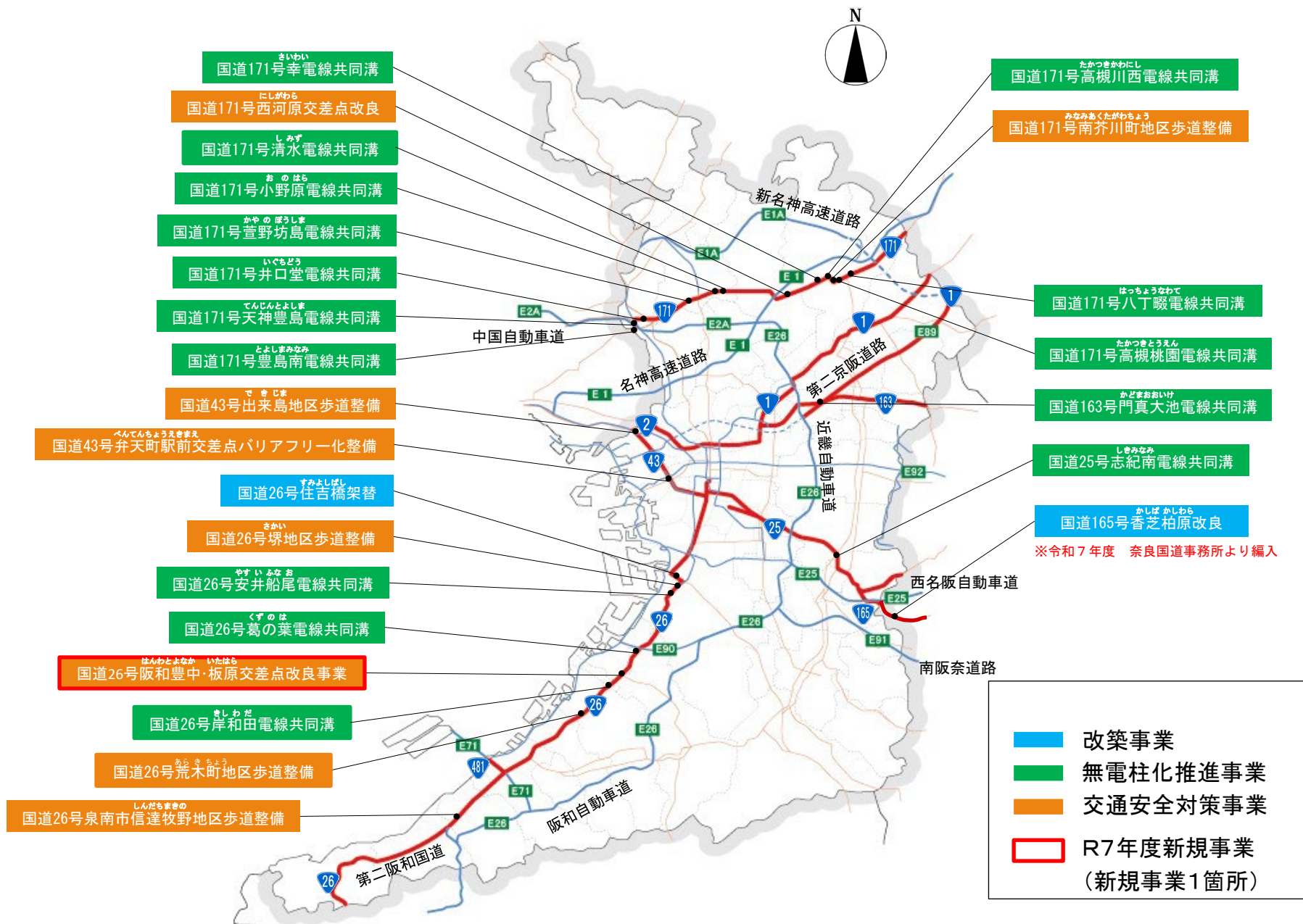
[データ出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査]

※「大阪府内道路」= 府内の一般国道、主要地方道及び一般府道(有料道路を除く)

※億台km: 区間延長 × 24時間交通量 × 年(365日) / 10⁸、死傷件数: (R2~R5)ITARDAデータ(直近4年平均)

2. 大阪国道事務所の事業箇所

令和7年度 事業中の箇所



3. 大阪国道事務所の業務内容

道路改良 かしは かしわら ~国道165号香芝柏原改良~

国道165号香芝柏原改良は、奈良県・大阪府県境区間の交通混雑の緩和、線形改良による交通事故の低減、異常気象時通行規制区間の解消により、安全かつ円滑な交通の確保等を目的とする道路です。令和7年度は、用地調査、道路設計、埋蔵文化財調査および用地取得を推進します。

位置図



計画諸元

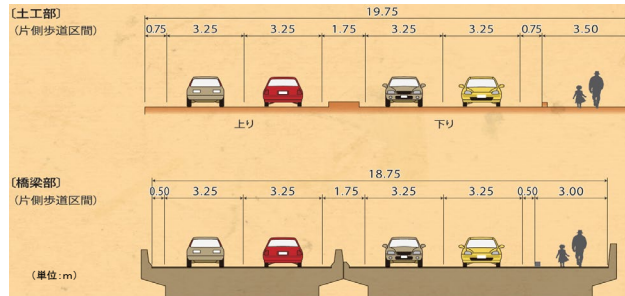
香芝柏原改良	
路線名	一般国道165号
区間(起点)	奈良県香芝市穴虫
区間(終点)	大阪府柏原市田辺
道路規格	第3種第2級
延長	2.8km
標準幅員	19.75~25.25m
設計速度	60km/h
車線数	4車線

事業の経緯

年度	主な内容
昭和37年	都市計画決定 [大阪府側]
昭和48年	都市計画決定 [奈良県側]
平成4年	都市計画変更(府県境区間の追加指定) [大阪府側]
平成5年	都市計画変更(府県境付近の変更) [奈良県側]
平成17年	PI(アンケート調査)の実施
平成22年	都市計画変更(一部区間の線形の変更)
平成23年	事業化
平成25年	用地買収着手

整備効果

- ① 4車線に拡幅することにより、渋滞を大幅に緩和し交通の円滑化を図ります。
- ② 急カーブをなくし自転車歩行者道を設置することにより、安全性の向上が期待されます。
- ③ 異常気象時通行規制区間の回避を図り、災害時でも安全かつ円滑な交通を確保します。



道路を安全で快適に使っていただくため、日々のパトロールや定期点検を実施しています。



日常点検 (道路パトロール)



定期点検 (橋梁)



日常点検 (落下物回収)



定期点検 (トンネル)

通行規制や通行止めに関する情報・規制予告などを常時提供しています。



情報収集

365日・24時間リアルタイム
で道路情報を収集・提供



道路情報室



情報提供



異常気象時通行規制

道路舗装の損傷、各種構造物の損傷箇所、街路樹剪定、路面清掃等について、維持修繕作業を実施し、健全な道路の保全に努めています。



舗装及び区画線の復旧（施工前）



街路樹剪定



舗装及び区画線の復旧（施工後）



管渠（かんきょ）清掃

歩道空間の適正利用のため、障害物への是正指導や啓発活動実施や、大きさや重さを超える車への指導・取り締まりを実施しています。



障害物への是正指導

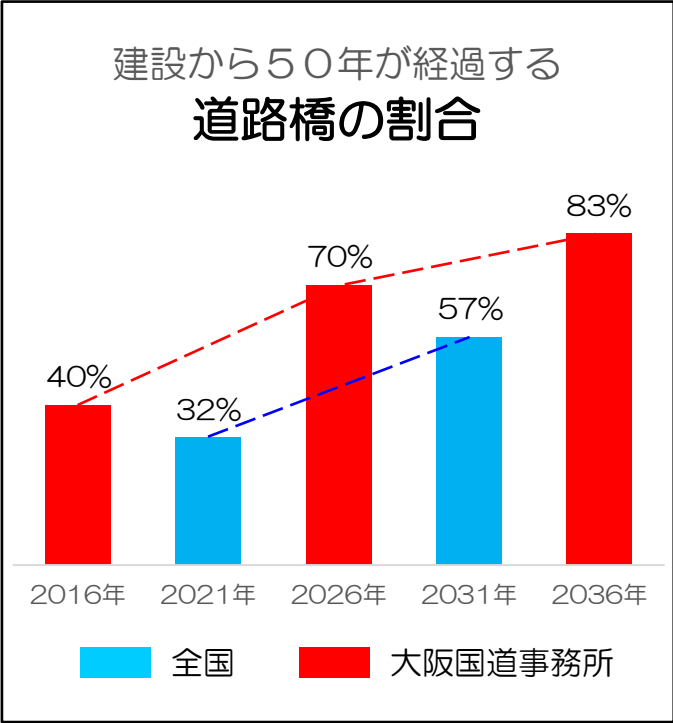
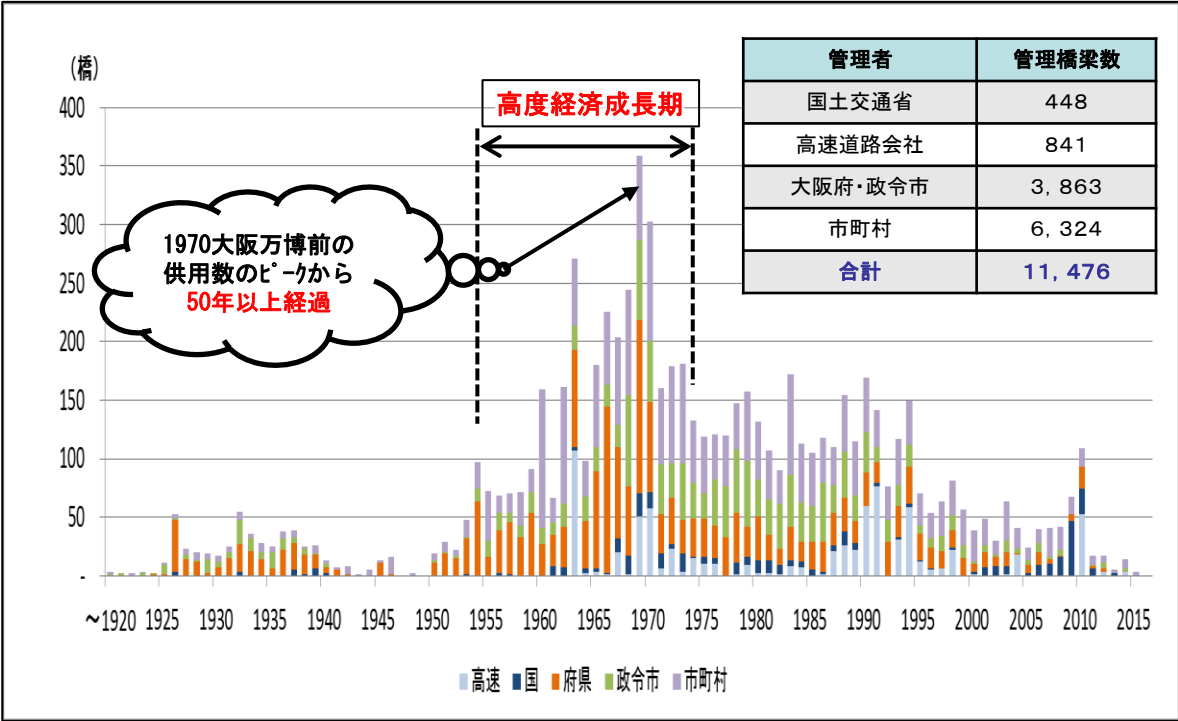


特殊車両の取り締まり

老朽化した道路のメンテナンス

【道路の現状】 急激に高齢化が進む

大阪府内における道路橋供用数の推移



【道路の主な課題】

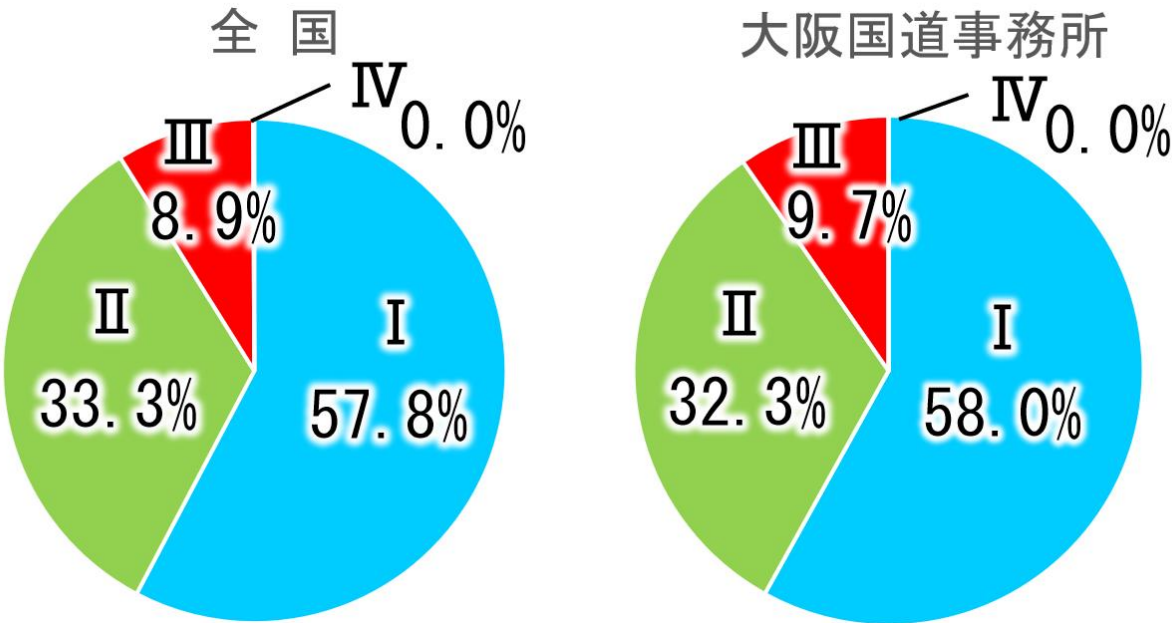
- ・ 高齢化・老朽化による不具合の対応及び大量更新時期への備えが必要。

【インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新】

- ・ 道路橋の長寿命化修繕計画に基づいて、計画的に修繕を実施。
- ・ 大規模な修繕に至る前に予防的な修繕を行うことで、橋梁の長寿命化を図る。

令和6年度末時点における橋梁の健全性点検結果(国土交通省管理分)

大阪国道事務所における管理橋梁の健全性は、全国平均に比べて判定区分Ⅱ・Ⅲのいずれにおいても、ほぼ同様の傾向となっています。



区分	状 態
I	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新

道路施設（橋梁、トンネル、舗装、のり面・土工構造物、道路附属物等）の点検を引き続き実施し、健全性を着実に把握します。

また、点検、診断、措置等のメンテナンスサイクルによる老朽化対策を推進します。

- 近畿地方整備局が管理している建設後50年を超える橋梁数の割合は、2023年時点で30%であるが、2043年には75%まで急増する。
- 道路橋の長寿命化修繕計画に基づいて、計画的に修繕を実施する。
- 大規模な修繕に至る前に予防的な修繕を行うことで、橋梁の長寿命化を図る。

橋梁の事例



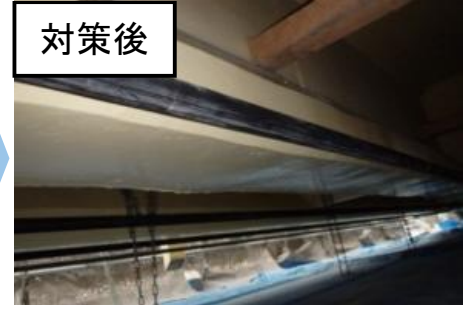
点検状況

対策前



主桁鉄筋の腐食

対策後



断面修復工

トンネルの事例



点検状況

対策後



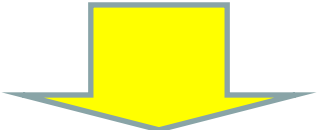
断面修復・剥落防止

対策後



剥落防止

地方自治体の抱える3つの課題（人手不足・技術力不足・予算不足）



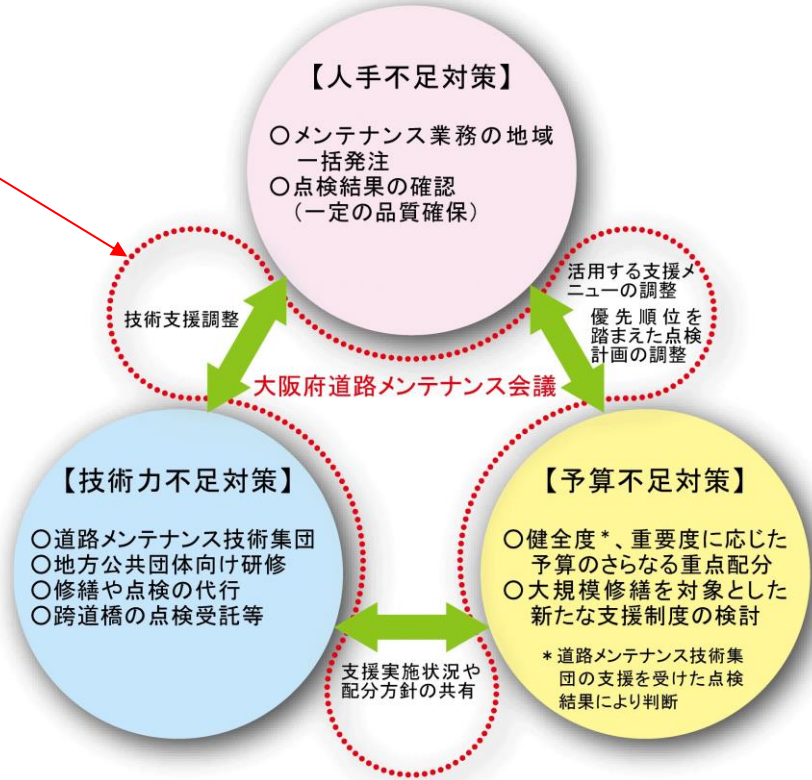
【解決・効果】大阪府道路メンテナンス会議設立（2014年5月23日）

国や地方自治体など大阪府内の道路管理者を主体とし、道路の維持管理を効率的・効果的に行うため、**各道路管理者が相互に連絡・調整を行う**ことにより、円滑な道路の維持管理の促進を図ることを目的として設立。



大阪府道路メンテナンス会議の役割

1. 研修基準類の説明会等の調整
 2. 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する 路線の選定・確認
 3. 点検・措置状況の集約・評価・公表
 4. 点検業務の発注支援（地域一括発注等）
 5. 技術的な相談対応
 6. その他、道路の維持管理等に関連して必要と認められる事項 等



大阪府道路メンテナンス会議を主催し、府内の道路管理者（府市町村）に対し、技術研修・基準類の説明や最新情報の提供・難易度の高い構造物の診断の助言や支援などを実施しています。

研修人材育成部会



跨道施設連絡部会



大型車両通行適正化部会



道路鉄道連絡会議



国道26号住吉橋は、昭和6年に架設された年代の古い橋であり、耐震性が不足しており、老朽化による損傷も進行していたため、平成29年度に橋梁架替事業として事業化しました。

<工事着手前>

住吉橋 側面全景(上流側より)



フェニックス通り (日本の道100選)



床版 (損傷状況)



橋脚 (腐食状況)



国道26号住吉橋の歴史



【拡大図】



【初代は1793年架設】
住吉に至る橋という
意味（諸説あり）

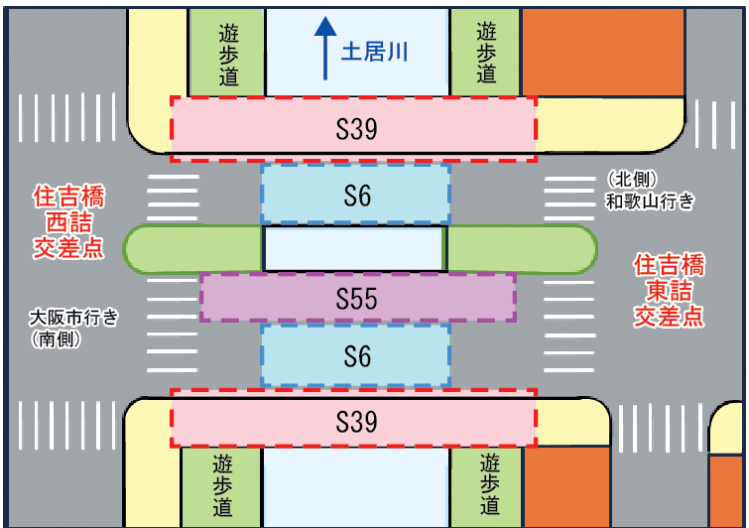
出典：堺市立図書館



昭和 30 年頃の住吉橋（堺鉄建側からサンプラザ方向）
出典：「写真アルバム 堺市の昭和」（樹林舎 刊）より
※ 掲載承諾済

【参考】

寛政 5年(1793年)	架設(初代)
昭和 6年(1931年)	架設(二代目)
昭和39年(1964年)	歩道部(上下流)を拡幅
昭和55年(1980年)	大阪市行き車道部を拡幅
平成29年(2017年)	橋梁架替を事業化



耐震対策

～国道26号住吉橋架替～

住吉橋架替工事を進めてきましたが、令和7年3月17日に完成しました。
 今回の架替工事完了により、老朽化による損傷が無くなります。また、必要な耐震性能が確保され、
 大規模災害発生時においても「広域緊急交通路」としての信頼性向上が期待されます。
 令和7年度は、カナリーヤシ植樹等の周辺整備工事を推進します。

＜南側車線の橋梁工事の流れ＞

①橋梁上部工架設工事



②床版コンクリート工事



③道路交通切り回し工事



大阪市側から住吉橋を望む



全景写真



令和7年3月17日完成

現時点の橋梁の耐震性を診断し、対策が必要となった場合、橋脚の補強や落橋を防止する装置を設置するなどの対策を実施します。

■落橋防止と耐震補強 おおわだこうかきょう（国道43号大和田高架橋耐震対策）

現 況



対策イメージ



おおわだこうかきょう

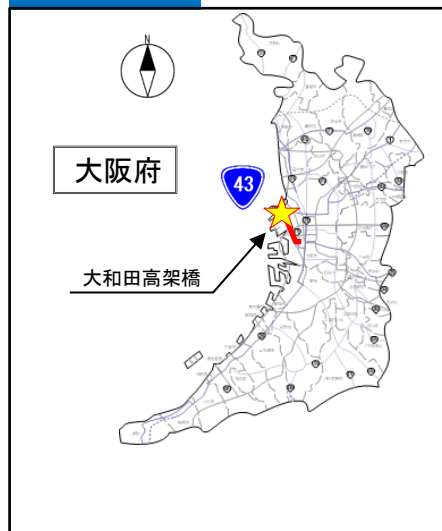
主な事例

■ 国道43号大和田高架橋耐震対策（事業中）

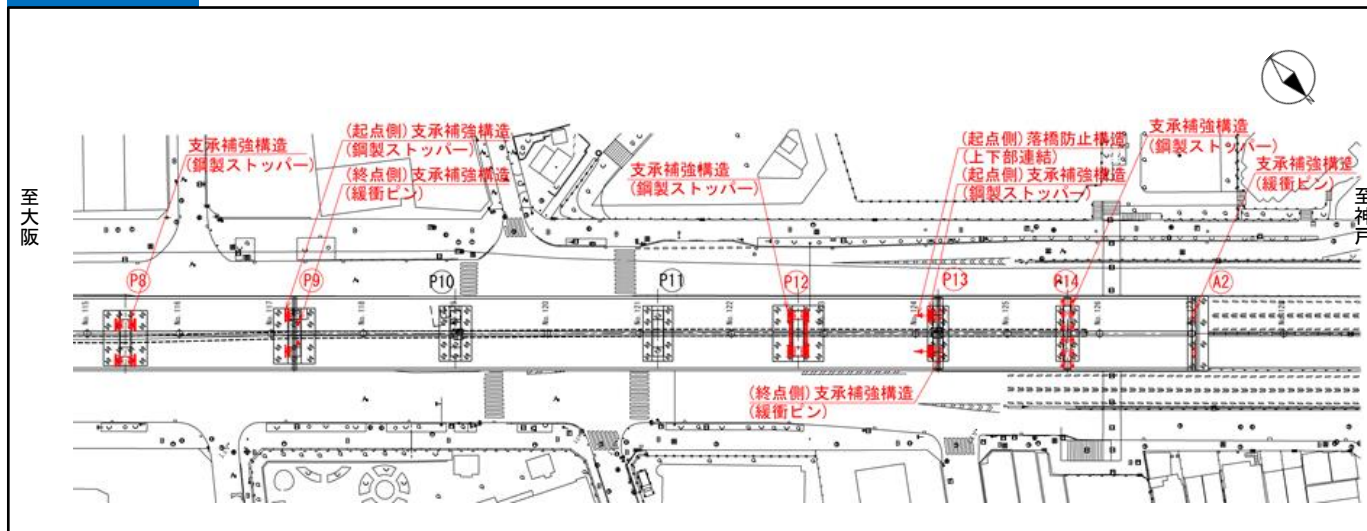
一般国道43号は、大阪府大阪市西成区を起点とし兵庫県神戸市灘区に至る全長約30kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定されています。

大和田高架橋（大阪市西淀川区大野地区～出来島地区）に落橋防止装置工等の耐震対策を実施することで、大阪市西淀川区の緊急輸送ルートが強化されます。

位置図



平面図

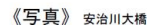
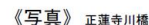


諸元等

- ・ 事業区間：大阪府大阪市西淀川区
大野～出来島
- ・ 延 長：0.54 km

主な事例

— ■ 位置図 —



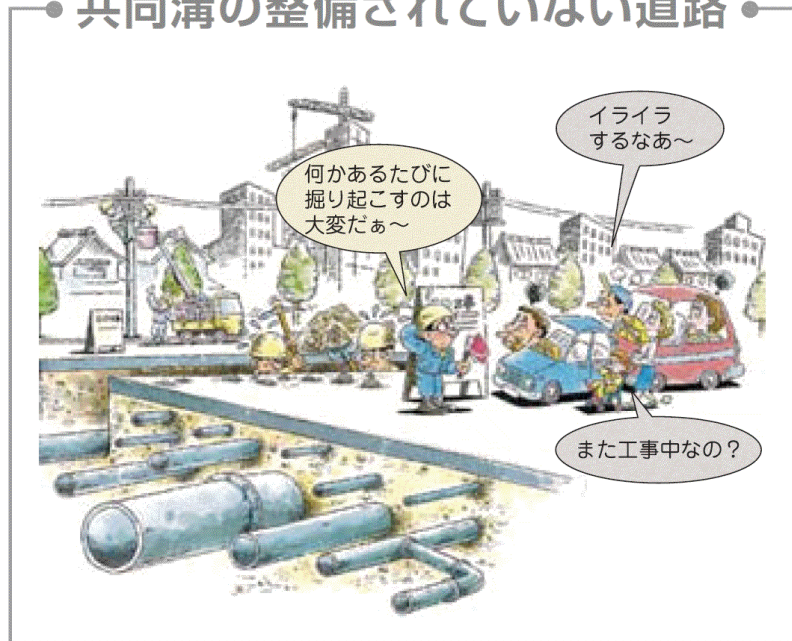
写真⑤ 落橋防止構造設置 安治川大橋

[illegible]

—自主的な避難訓練の状況—

共同溝の整備は、昭和48年度に事業着手し、平成30年度に56.7kmの整備が完了、定期的な点検を行い維持管理を実施しています。

共同溝の整備されていない道路



共同溝の整備されている道路



排水ポンプの分解整備



共同溝躯体のひび割れ調査



換気ファンベルト劣化点検

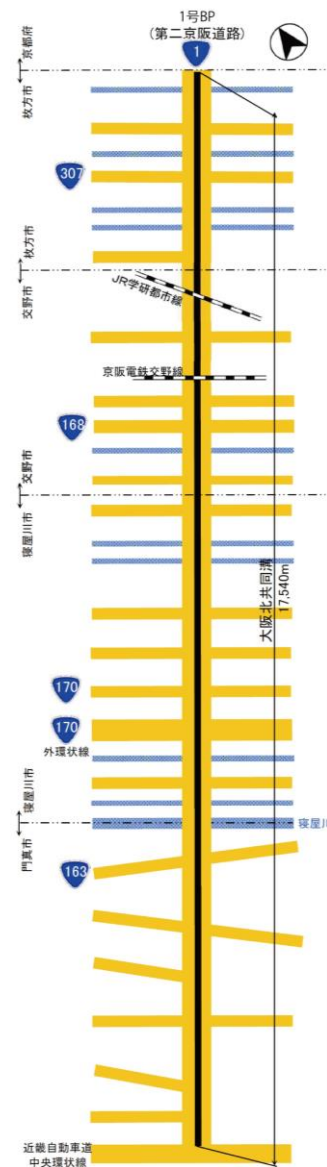


共同溝概要図

国道1号、2号、25号、26号（大阪市～泉北地域）共同溝



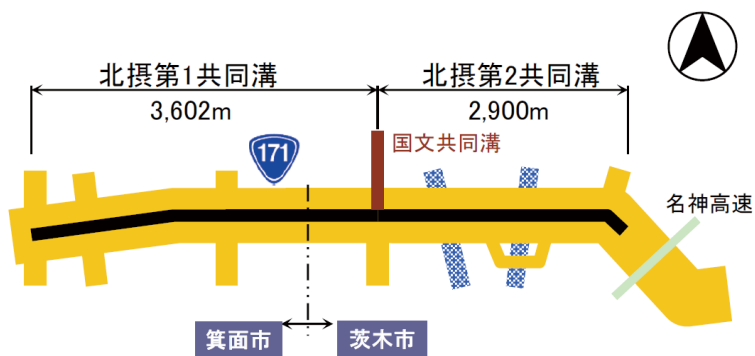
国道1号BP（第二京阪）（北河内地域）共同溝



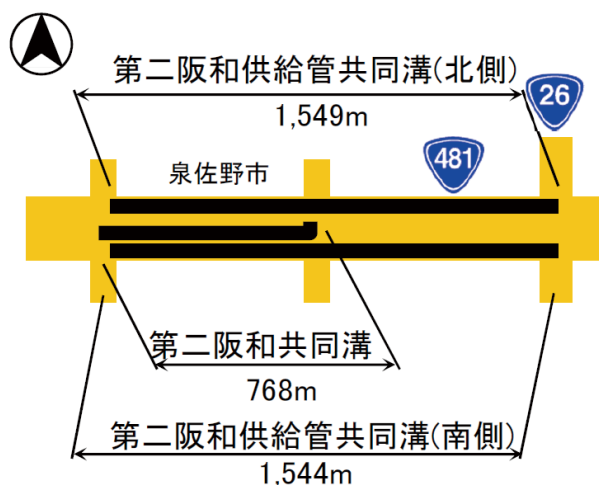
共同溝の管理

共同溝概要図

国道171号（北摂地域）共同溝



第二阪和（泉南地域）共同溝



供用済み共同溝の延長

令和7（2025）年4月

路線名	共同溝名称	延長(km)
国道 1号	大日、守口、城東、梅田共同溝	9.2km
	大阪北共同溝(第二京阪道路)	17.5km
国道 2号	福島、淀川共同溝	6.8km
	福島供給管共同溝	2.7km
国道 25号	御堂筋共同溝	0.3km
国道171号	北摂第1・第2共同溝	6.5km
国道481号	第二阪和共同溝	0.8km
	第二阪和供給管共同溝	3.1km
国道 26号	浪速第1・第2共同溝	9.8km
供用済延長合計		56.7km

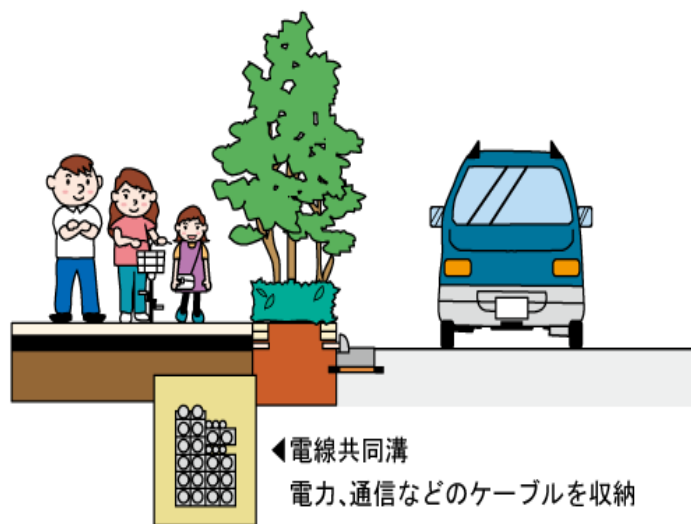
無電柱化の推進

大阪国道事務所が管理している国道は、災害発生時に災害拠点病院等へのアクセスに必要な広域緊急交通路に指定されています。

電線共同溝を整備し無電柱化することにより、災害時における緊急輸送道路の確保、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援していきます。

電線共同溝とは

道路上の電線（電気や通信）を、まとめて地下に埋める施設です。



無電柱化推進のための新たな取り組み

- 1 道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、併せて緊急輸送道路における新設電柱の占用が制限されます。
- 3 直接埋設や小型BOX活用方式等低コスト手法の導入、及び普及促進の仕組みの構築に着手します。

※道路法第37条による道路の占用制限

道路法第37条

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占用を禁止し、又は制限することができる。

- 2 地上機器の民地への設置等地域の協力が得られる仕組みや、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築し、地域との連携を強化し、事業を推進します。

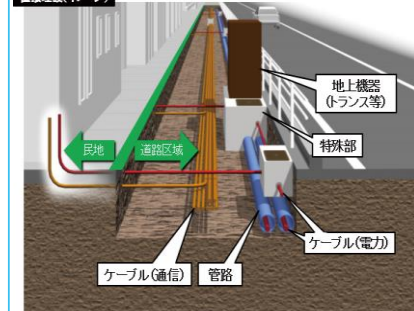
地上機器設置場所(大阪府池田市的事例)



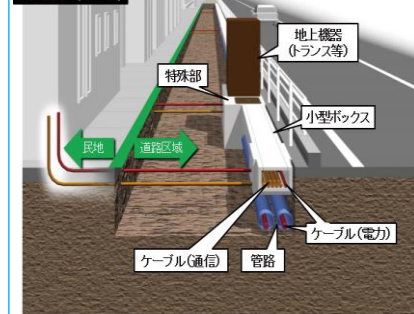
低コスト手法の検討

出典:国土交通省ホームページより
無電柱化の推進(検討中の手法)

直接埋設(イメージ)



小型ボックス(イメージ)



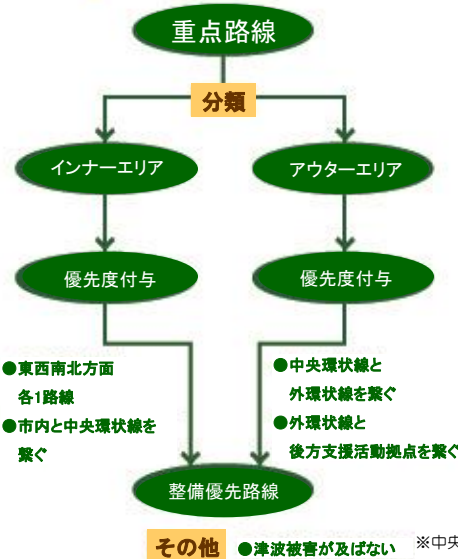
- 4 「電柱が無いことが常識」となるように国民の理解を深める情報発信を推進します。

電線共同溝整備状況



大阪府内の重点路線における整備方針(案)

整備優先路線の選定方法



整備優先路線のイメージ



※上記の内容は大阪国道事務所として検討しているものであり、他の行政機関と調整した結果ではありません。

11月10日は「無電柱化の日」として、
平成26年11月10日に無電柱化プロジェクトにより制定されました。

11月10日は「無電柱化の日」。
電柱を見立てた「1」を「0」にするという願いのもと、平成26年に制定されました。
「景観・観光」「安全・快適」「防災」などさまざまな観点からの効果が期待される無電柱化。
これからは「電柱が無い事が常識」となるよう無電柱化による美しく安全で快適なまちづくりを目指します。



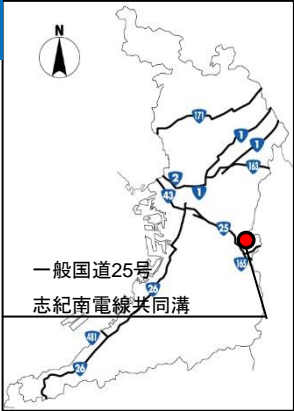
無電柱化の推進

主な事例

しきみなみ
 ■国道25号：志紀南電線共同溝（事業中）

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、国道25号志紀南電線共同溝において調査設計等を実施し、無電柱化を推進しています。

位置図



平面図



現況写真



標準断面図



電線共同溝



電線共同溝

交通事故が多発している箇所や渋滞箇所の解消を目指し、以下のような事業を実施していきます。

一種事業

歩道整備、交差点改良などの事業

一種事業とは、歩道拡幅や右折レーンの設置、エレベーターの新設等の交通安全施設を整備することで、交通環境の改善を図り、安全な交通を確保するものです。

二種事業

道路標識、区画線などの整備

二種事業とは、道路標識や区画線、防護柵等の道路付属物を設置することで、交通環境の改善を図り、安全な交通を確保するものです。

交通安全対策 ～交差点バリアフリー化整備～

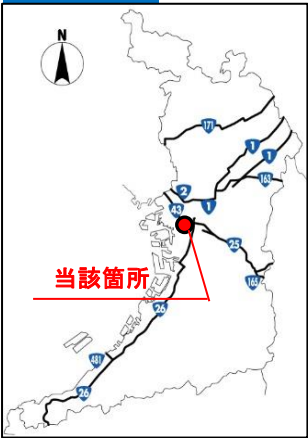
べんてんちょうえきまえ

主な事例

■ 国道43号：弁天町駅前交差点バリアフリー化整備事業（事業中）

弁天町駅前交差点は大阪市のバリアフリー基本構想重点整備地区の特定経路にも位置づけられており、歩行者・自転車交通の多い交差点です。
 既存の横断地下道にエレベーター（4基）を設置することで、高齢者等、誰もが安全・快適に歩行ができる空間を確保します。令和7年3月末時点2基完成しています。

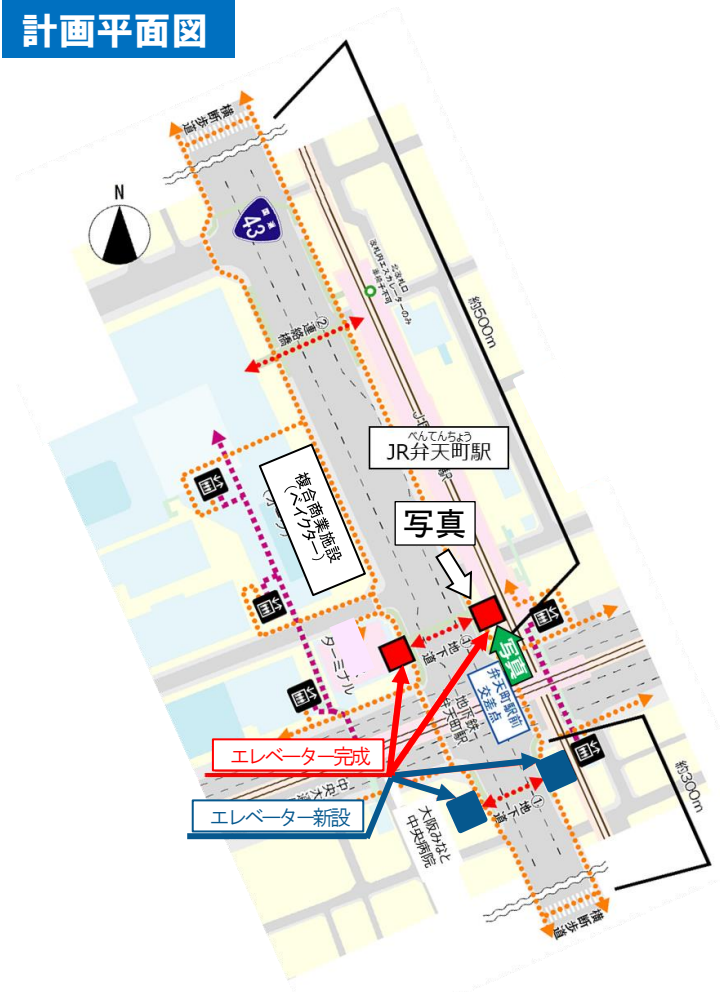
位置図



現況写真



計画平面図



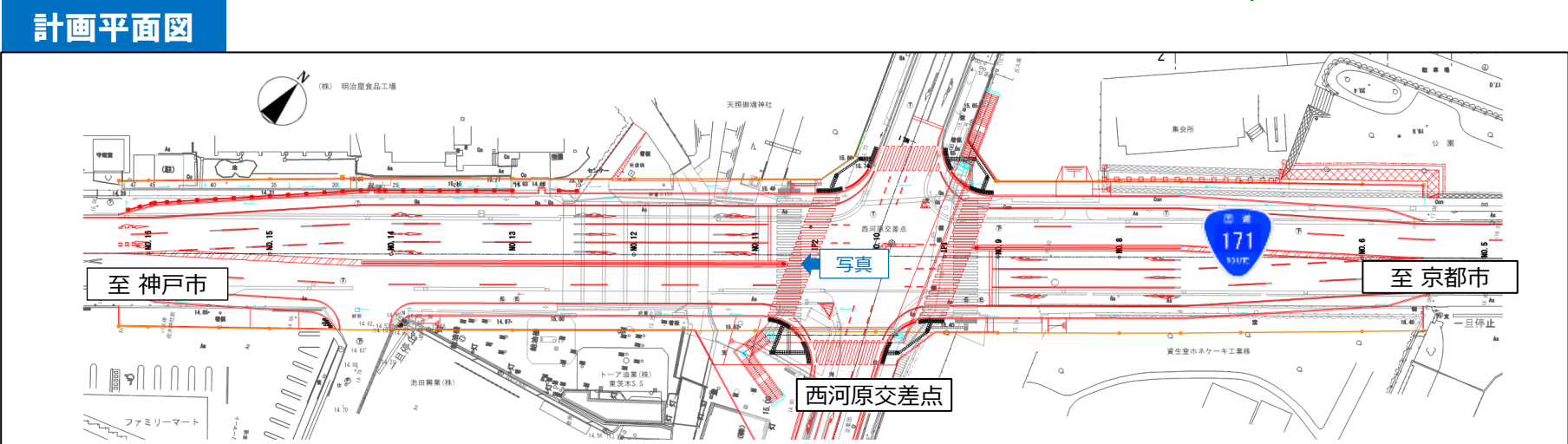
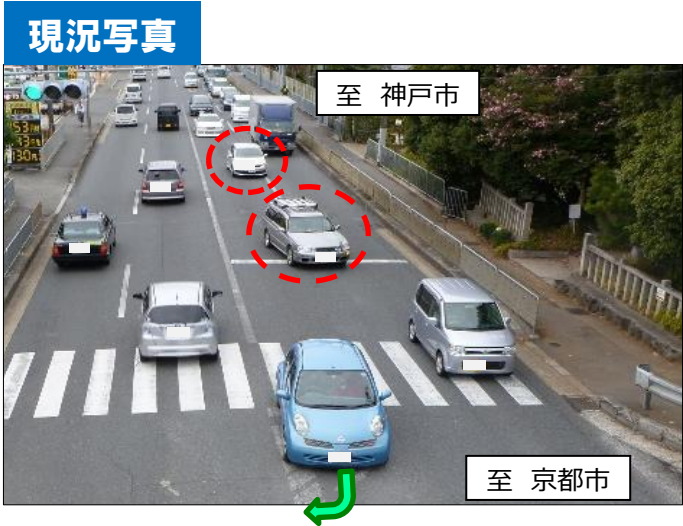
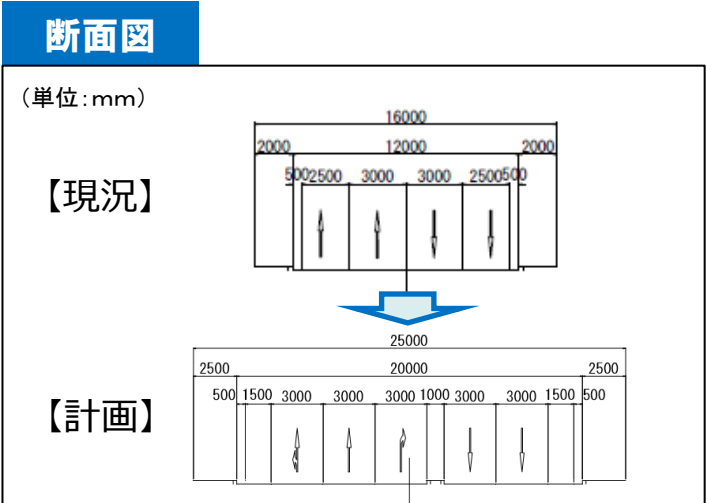
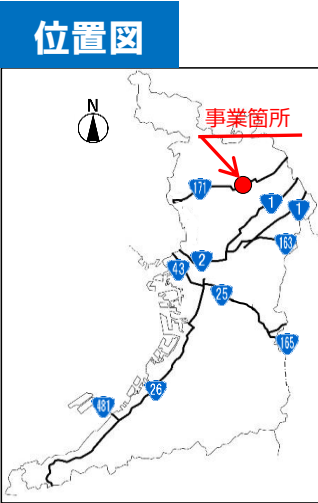
平面図



主な事例

にしがわら
■ 国道171号：西河原交差点改良（事業中）

西河原交差点は、右折レーンがなく右折待ちの車に追突する事故、右折車の渋滞により進路変更する車の接触事故が多発しており、主要渋滞箇所指定されています。本事業は、右折レーン設置及び減速路面標示により、追突事故防止を図ります。



主な事例

■ 国道26号：荒木町地区歩道整備事業（事業中）
あらきちよう

岸和田市荒木町地区の国道26号は、岸和田市バリアフリー基本構想重点整備地区（生活関連経路）に指定されています。本事業では、道路空間を再編し、歩道を再整備し、安心して安全な歩行空間を確保します。

位置図



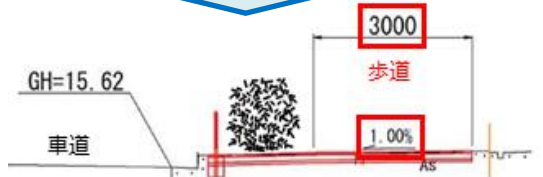
断面図

（単位：mm）

【現況】



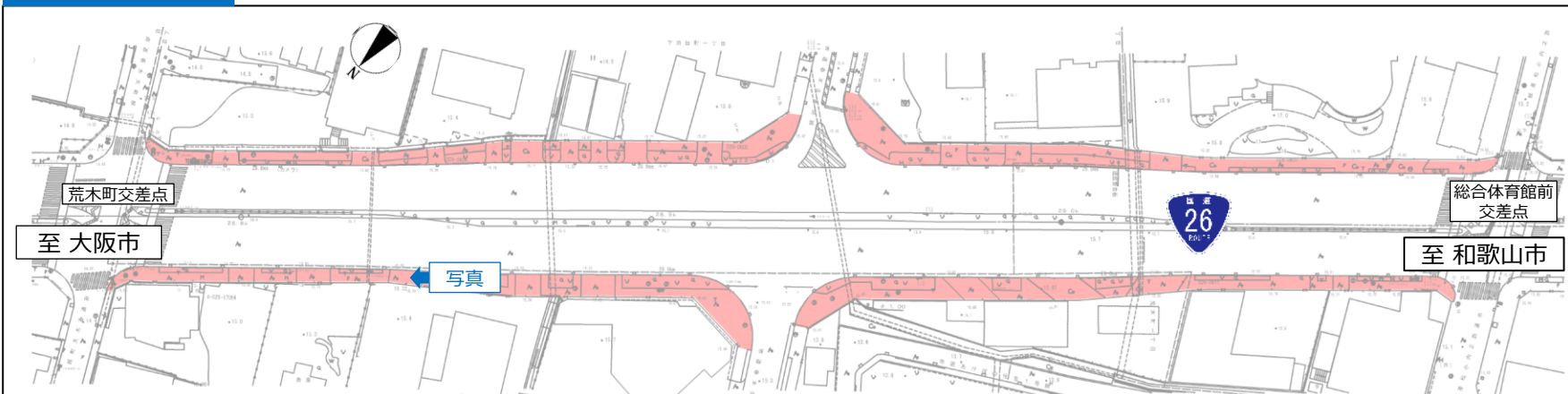
【計画】



現況写真



計画平面図



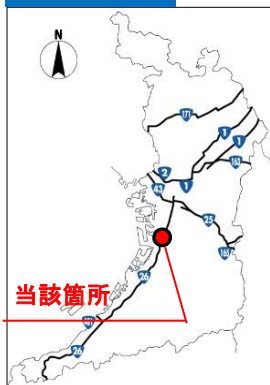
交通安全対策 ～自転車通行空間整備～

主な事例

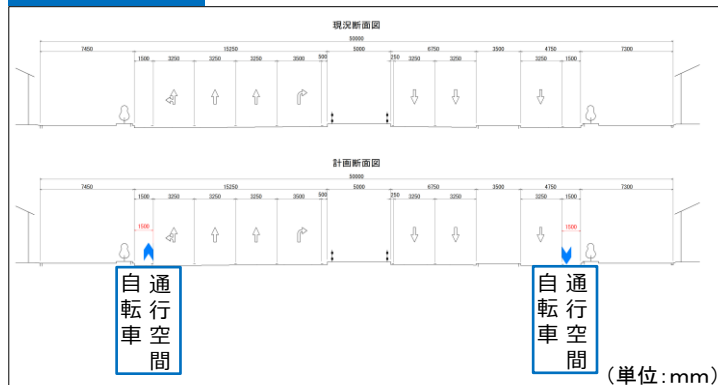
■国道26号：自転車通行空間整備（完了）

国道26号 大阪府堺市（フェニックス通り）において、自転車通行空間を明示するための矢羽根型路面標示の整備を行いました。安全で安心な自転車通行空間を確保するため、順次、自転車通行空間の整備を進めて参ります。

位置図



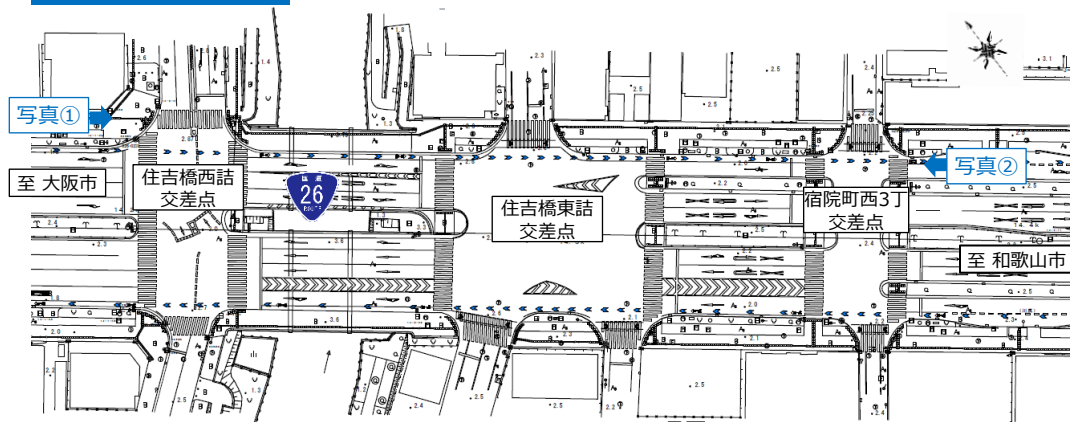
断面図



写真①



計画平面図



写真②

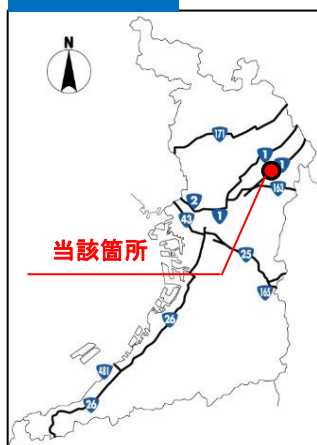


主な事例

■ 国道 1 号：区画線整備事業（小路北交差点）^{しょうじきた}（事業中）

事故発生件数が多い交差点において、事故原因の分析を行った上で対策を検討しています。小路北交差点においては、二輪車のすり抜けが多く、交差点での左折巻き込み事故が発生しているため、区画線整備により路肩縮小を行い左折時の巻き込み事故減少を図ります。

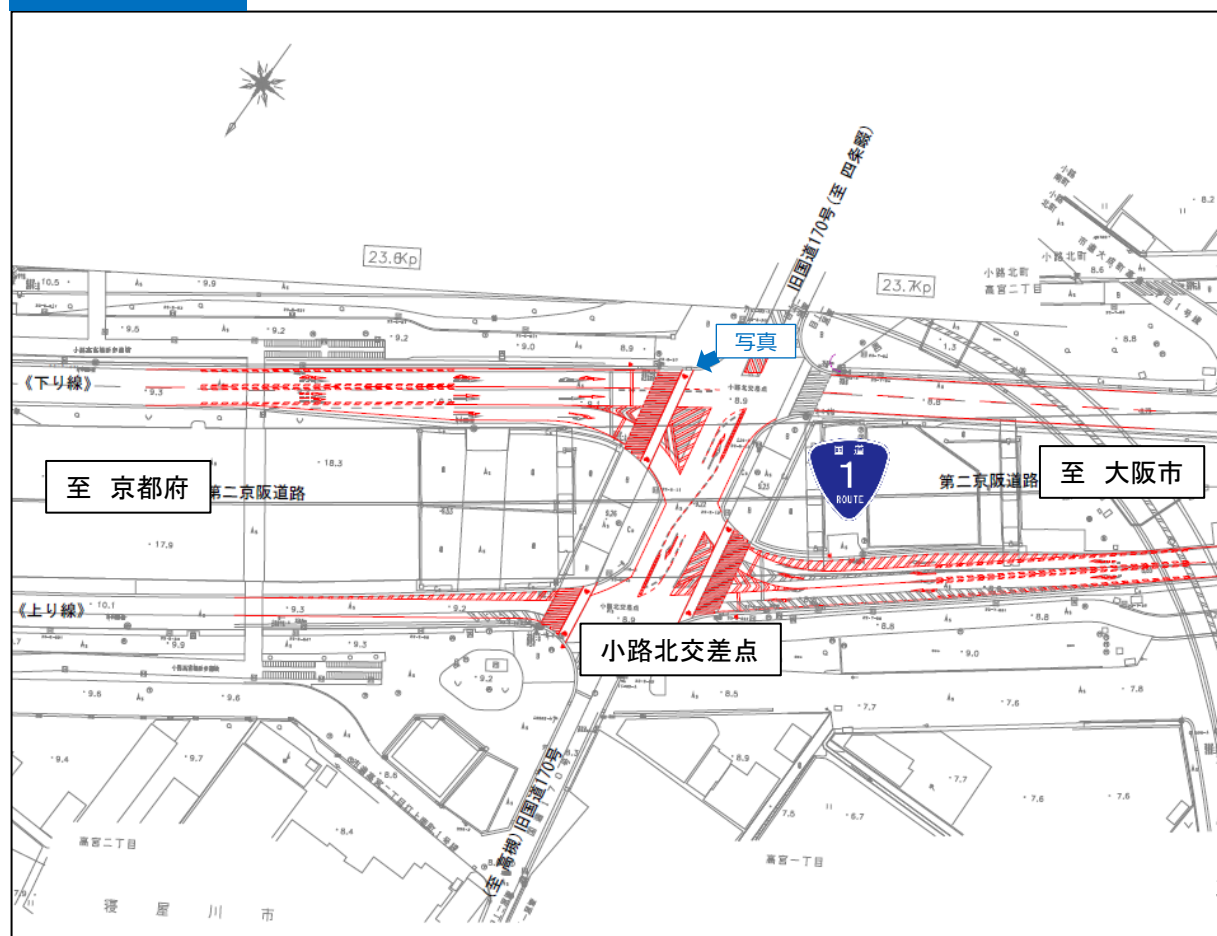
位置図



現況写真



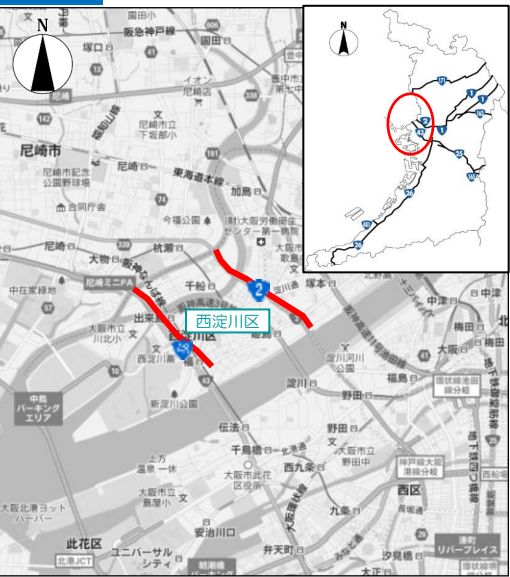
計画平面図



沿道環境改善 ～総合的な道路環境対策の取組～

大阪市西淀川区における沿線環境対策

位置図



「西淀川地区沿道環境に関する連絡会」の設置経緯

- 昭和53年4月 第一次訴訟提訴。以降、第二次(昭和59年7月)、第三次(昭和60年5月)、第四次(平成4年4月)が提訴
- 平成10年7月29日 西淀川第一次訴訟及び第二～四次訴訟の一括和解成立
- 和解条項の概要
 - ・沿道環境対策の実施
 - ・国・阪神高速道路公団、原告団・弁護団による「西淀川地区沿道環境に関する連絡会」の設置
- 連絡会の概要
 - ・年1回の開催 (平成15年度より、公開にて実施)
 - ・令和7年3月に、第28回連絡会を開催

新型遮音壁の設置

従来の遮音壁の上部に吸音材を付けた新型遮音壁を、国道43号、阪神高速神戸線及び西大阪線に設置しています。

新型遮音壁 (西淀川区)

低層遮音壁の設置

ドライバーの視認性を確保しつつ、騒音低減効果のある高さ1メートル程度の低層遮音壁を設置しています。

低層遮音壁

低騒音舗装の敷設

自動車(タイヤ)と路面の摩擦音の低減を図るため、国道43号、阪神高速神戸線及び西大阪線に表層の空隙が大きい低騒音舗装を敷設しています。

低騒音舗装の効果

伸縮継手の改良(ノージョイント化)

路面と路面を結ぶジョイントからの騒音や振動の低減を図るため、阪神高速神戸線及び西大阪線で伸縮継手の改良(ノージョイント化)を行っています。

ゴム伸縮継手

交差点改良

渋滞緩和による速度向上や発進・加減速等による大気・騒音の負荷を軽減するため、西淀川区大和田西交差点を立体交差化しました。

西淀川区大和田西交差点

車線数の削減

交通容量を減らし、環境負荷を軽減することを目的として、西淀川区佃地区の約700mの区間において、車線数を削減しました(8車線→6車線)。これにより、中島大橋交差点より尼崎方面が6車線になりました。

西淀川区佃地区の車線数削減

バス停留所の休憩施設と自転車歩行者道の整備

公共交通の利便性の向上を図るため、西淀川区福町停留所にバスシェルターとベンチを整備しました。また、国道43号の西淀川区出来島・佃地区に自転車歩行者道の整備を行っています。

国道43号出来島自転車歩行者道 国道43号福町停留所

沿道法を活用したまちづくりの支援

沿道法の活用に向けて、道路内対策の検討、騒音調査、住戸数調査、沿道住民へのアンケート調査、アンケート結果の配布等を西淀川区において実施しました。また、関係機関との勉強会・先例地視察等の研修会を実施しています。

沿道法の活用例

歩道の美装化と電線類の地中化

景観整備による沿道環境改善の一環として、国道43号の沿道において、電線類の地中化とともに歩道の美装化を行っています。

歩道の美装化 電線類の地中化

案内標識の設置

国道43号の通過交通を阪神高速湾岸線へ誘導することを目的に、西淀川区大和田西交差点などに案内標識を設置しています。

大和田西交差点案内標識

植樹帯の整備

沿道環境の保全を図るため、国道43号の西淀川区福町西・出来島地区で車線数の削減に合わせた植樹帯の整備を始めとして、緑道や環境施設帯の整備を行っています。

国道43号出来島地区

低公害車の導入

天然ガスを燃料とする自動車は、大気汚染の原因となる黒煙が発生せず、NOxやCO2の排出を低減させるとともに、騒音も大幅に抑えられます。大阪国道事務所では、環境にやさしい天然ガス車の導入を積極的に推進することでクリーンな道路環境と静かで快適な暮らしの実現に取り組んでいます。

天然ガス自動車

沿道環境改善 ～沿道ロードプライシングの実施～

阪神高速道路株式会社と協力し、料金格差を設け、5号湾岸線への交通転換を進める「環境ロードプライシング」を推進し、5号湾岸線への迂回協力を促す広報を実施しています。

阪神高速 5号湾岸線への交通誘導



環境ロードプライシングのイメージ図

NO₂濃度公開ホームページアドレス

<http://r43taikirealtime.jp/>



広報の取り組み例

横断幕



設置看板



メール配信

■ 国道 43 号 沿道 NO₂(二酸化窒素)濃度上昇のお知らせ

2月15日10時現在、 現在 国道43号沿道のNO₂濃度

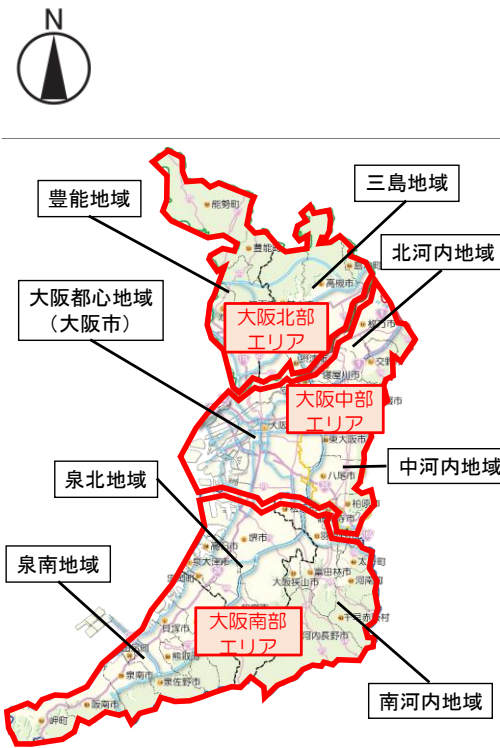
『81ppb』

濃度が高くなってきています！

阪神高速5号湾岸線へ迂回するなど、
国道43号の沿道環境改善のために是非ご協力をお願いします。

大阪府内における327箇所あった主要渋滞箇所は、R6年度末時点で36箇所解除され、残りの主要渋滞箇所は、291箇所となりました。

▼主要渋滞箇所の地域別対策進捗状況（R6年度末時点）

エリア・地域図	地域		主要渋滞箇所数 (上段：箇所数、中段：割合、下段：前回からの増減)						
	大分類	中分類		解除	対策 実施済	対策 実施中	未事業化	対策 未検討	経過観察
	大阪 北部 エリア	豊能地域	21 (100%) 0	2 (10%) 0	5 (24%) 0	3 (14%) 0	11 (52%) 0	0 (0%) 0	0 (0%) 0
		三島地域	50 (100%) 0	4 (8%) 0	19 (38%) 1	10 (20%) 0	15 (30%) -1	0 (0%) 0	2 (4%) 0
	大阪 中部 エリア	大阪市地域	71 (100%) 0	2 (3%) 0	14 (20%) 1	35 (49%) -1	18 (25%) 0	0 (0%) 0	2 (3%) 0
		北河内地域	47 (100%) 0	8 (17%) 0	7 (15%) 2	7 (15%) -1	23 (49%) 0	0 (0%) 0	2 (4%) -1
		中河内地域	43 (100%) 0	2 (5%) 0	9 (21%) 0	8 (19%) 0	23 (53%) 0	0 (0%) 0	1 (2%) 0
	大阪 南部 エリア	南河内地域	33 (100%) 0	5 (15%) 3	15 (45%) -1	1 (3%) -1	11 (33%) -1	0 (0%) 0	1 (3%) 0
		泉北地域	39 (100%) 0	5 (13%) 1	13 (33%) -1	10 (26%) 0	10 (26%) 0	0 (0%) 0	1 (3%) 0
		泉南地域	23 (100%) 0	8 (35%) 1	3 (13%) -1	4 (17%) 0	6 (26%) 0	0 (0%) 0	2 (9%) 0
	合計		327 (100%) 0	36 (11%) 5	85 (26%) 1	78 (24%) -3	117 (36%) -2	0 (0%) 0	11 (3%) -1

大阪府域の渋滞状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的に、大阪地区渋滞対策協議会を開催するとともに、管理している道路の渋滞対策を実施しています。

大阪地区渋滞対策協議会の検討体制

大阪地区渋滞対策協議会

※構成員

国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪府警察本部、大阪府、大阪市、堺市、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、一般社団法人関西経済同友会、一般社団法人大阪府トラック協会、公益財団法人大阪観光局

ワーキンググループを設置し、具体的に検討する体制を構築

ワーキンググループ(担当者会議)

道路管理者

大阪国道事務所

大阪府、大阪市、堺市

関係する道路管理者

行政
交通
関連

大阪府警

大阪運輸支局

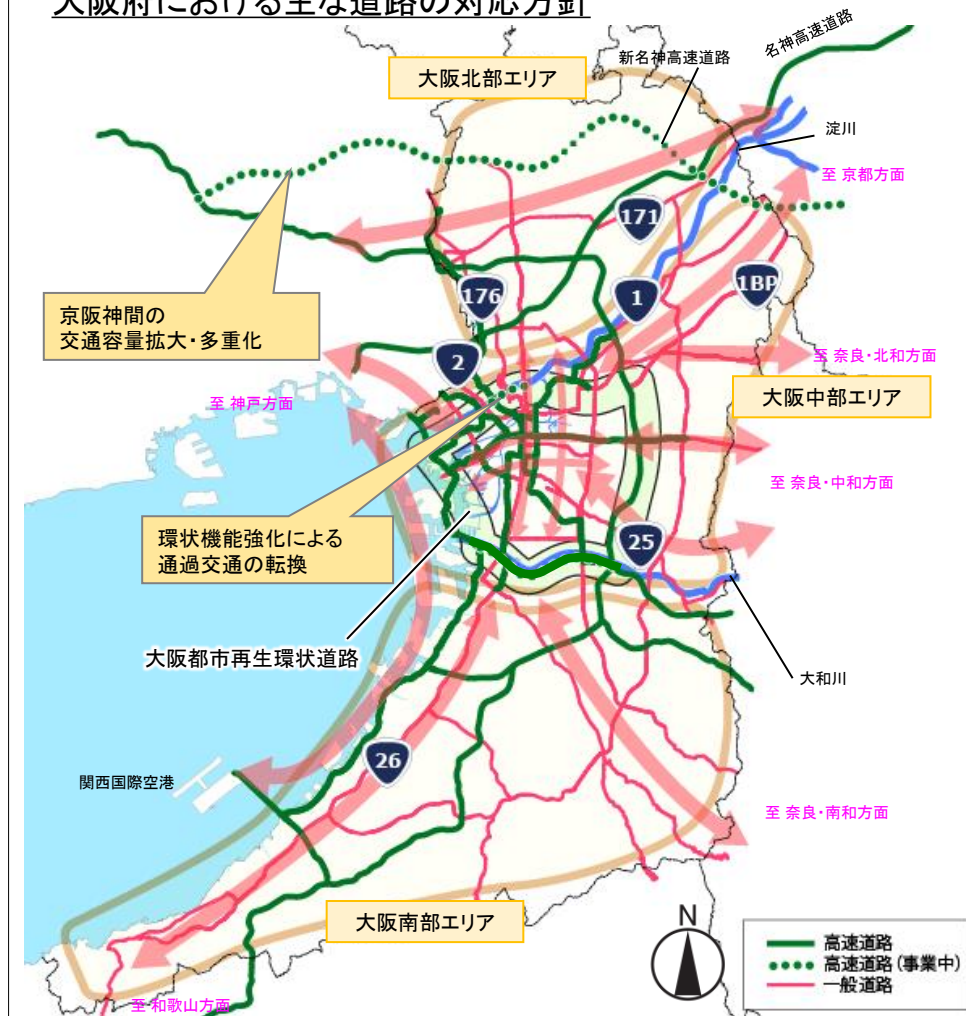
地域
利用者
道路

主要渋滞箇所関連 基礎自治体

道路利用者団体等

議論する内容により、必要なメンバーが参加

大阪府における主な道路の対応方針



国土交通本省では、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムをW I S E N E Tと位置付け、その実現のための政策展開のひとつとして、シームレスネットワークの構築を目指しています。

大阪国道事務所においても、国道26号北島局所渋滞対策事業の実施やビッグデータを活用する等により、ボトルネック箇所（局所的な速度低下箇所）の特定及び渋滞対策を効率的・効果的に実施し、シームレスネットワークの構築を目指しています。

WISNET2050の概要

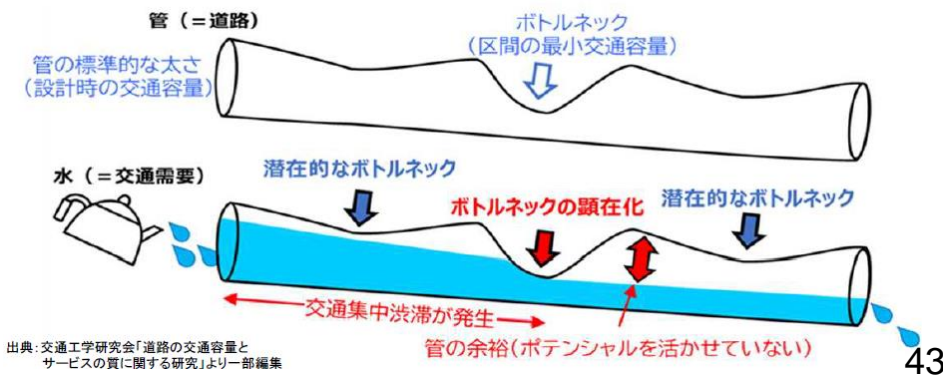


シームレスネットワークの構築

シームレスネットワークの構築には、**時間的・空間的に偏在する交通需要**や渋滞に対して、道路ネットワークのパフォーマンスを向上する取り組みを実施する必要があります。

「時間別・箇所別・方向別」のデータから道路の**パフォーマンスが低い箇所**のメカニズムを分析します。

その分析により、**ボトルネック箇所（局所的な速度低下箇所）**の特定及び**局所的な渋滞対策**等を実施し、道路に応じた移動しやすさや強靱性など、**求められるサービスレベル**を達成するためのネットワーク構築を目指します。



▲道路のパフォーマンスの概念図

W I S E N E T 2 0 5 0の観点から大阪国道事務所では、時間的に偏在する渋滞の要因を特定するため、ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）を活用し、国道1号蒲生4交差点～国道2号野田阪神前交差点において旅行速度分析を行いました。

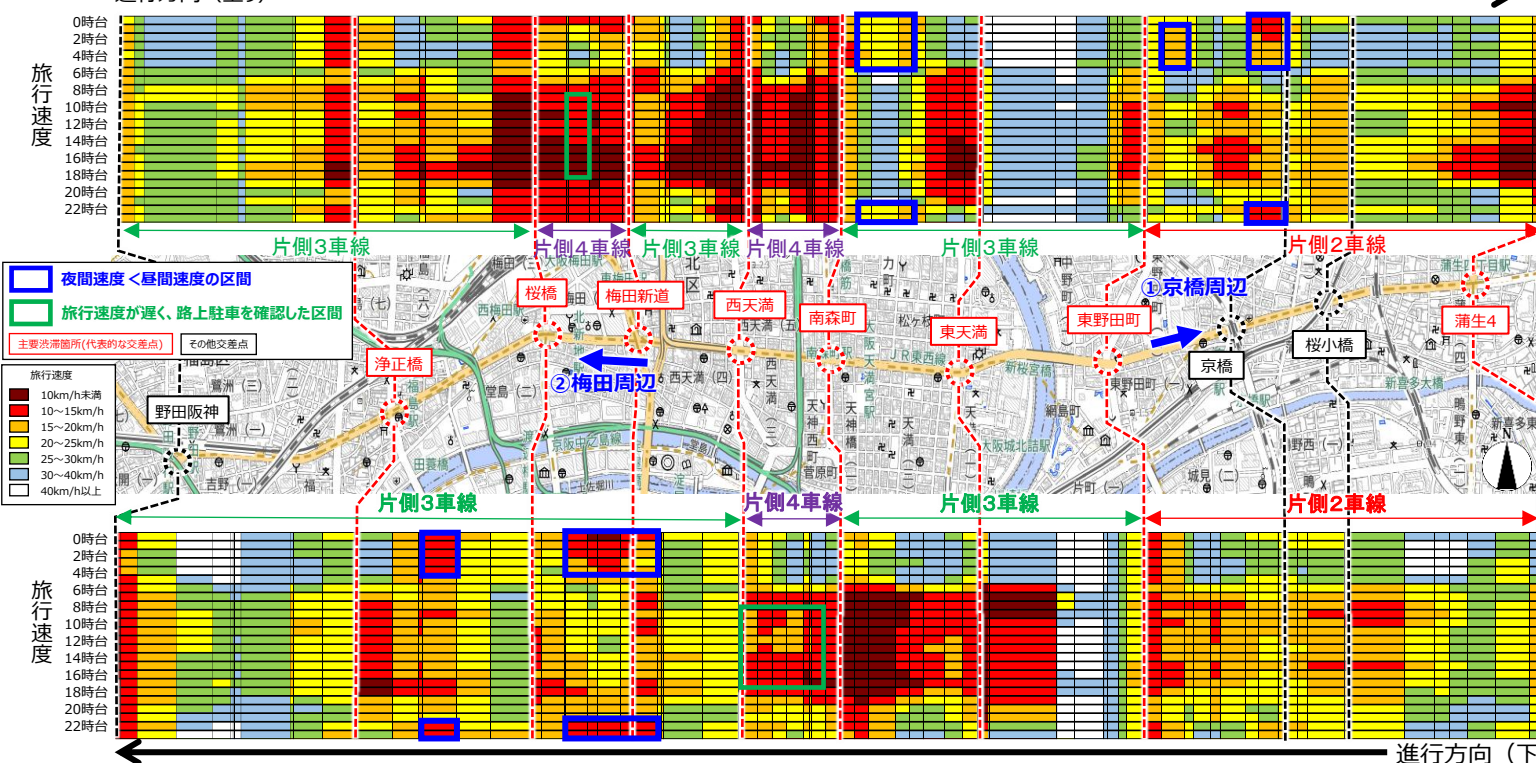
分析結果より、速度低下箇所を確認した上で、その要因を特定するために、現地調査を行い路上駐車で、車線が塞がれており、道路本来の機能が発揮されていない箇所を確認しました。

今後は、ビッグデータの分析結果と現地調査の結果において、速度低下箇所と路上駐車箇所の関係性を分析し、関係機関と連携しながら、対策を検討していきます。

ETC2.0プローブデータ（旅行速度）の分析

▼国道1号（蒲生4）～国道2号（野田阪神前）間の旅行速度の変化

進行方向（上り）



調査写真

①京橋周辺の駐車状況（0時台）



②梅田周辺の駐車状況（0時台）

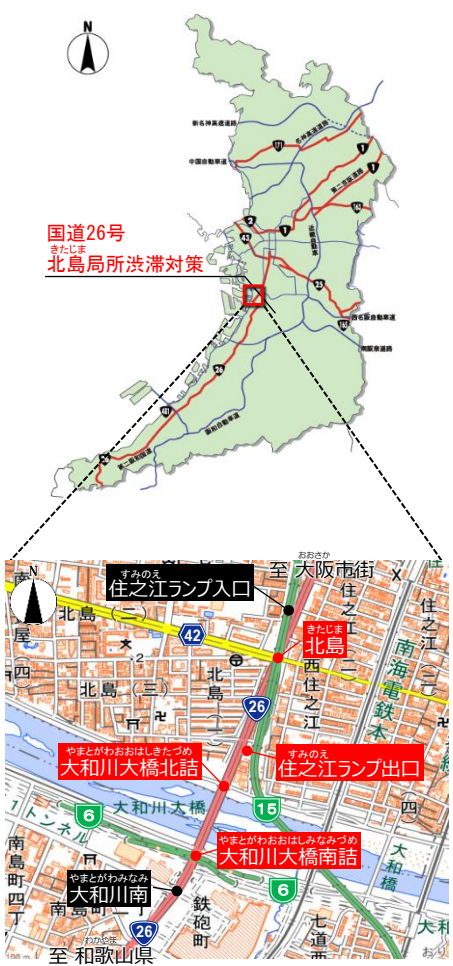


②梅田周辺の駐車状況（23時台）

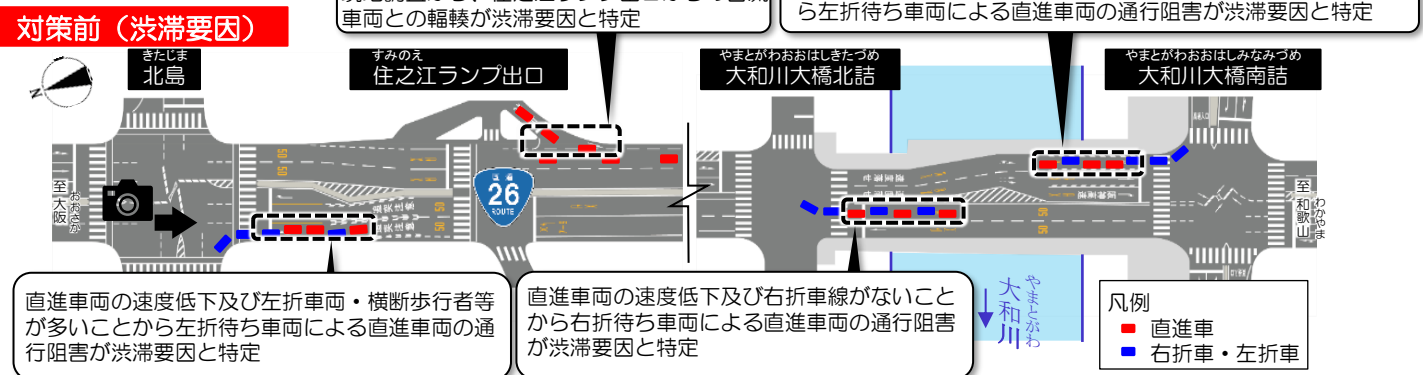


国道26号の中でも旅行速度の低い北島交差点～大和川大橋南詰交差点において、ETC2.0のビッグデータ等を活用した分析で速度低下の原因を特定し、左直混用車線の拡幅などを行う国道26号北島局所渋滞対策を令和6年度に事業化し、令和6年12月27日に完了しました。

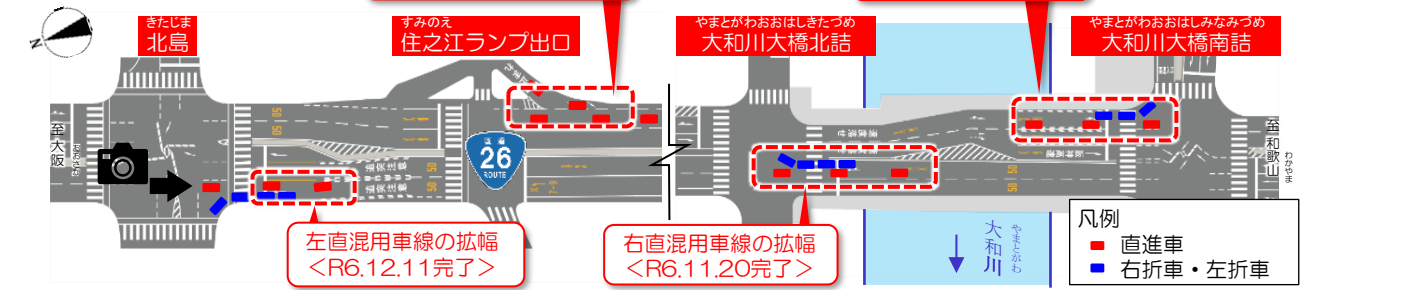
位置図



平面図



対策後

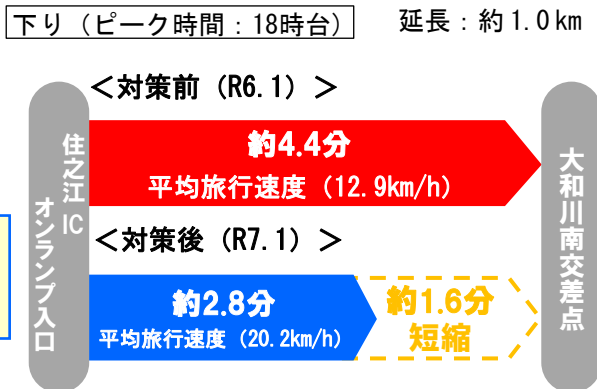
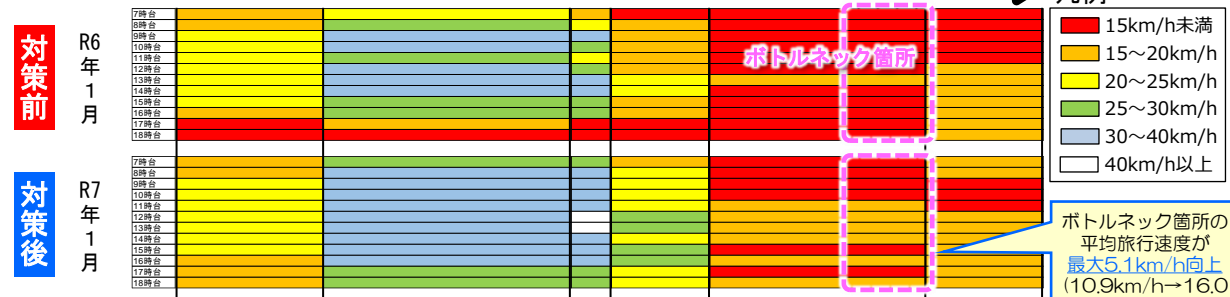


左直混用車線の拡幅などを行うことで、直進車両の通行障害が解消され、旅行速度が北島交差点（上り）で最大5.5km/h向上、大和川大橋北詰交差点（上り）で最大6.5km/h向上、大和川大橋南詰交差点（下り）では最大5.1km/h向上しました。また、住之江ICオンランプ入口付近～大和川南交差点の所要時間は、上りの7時台で約1.2分短縮、下りの18時台で約1.6分短縮しました。

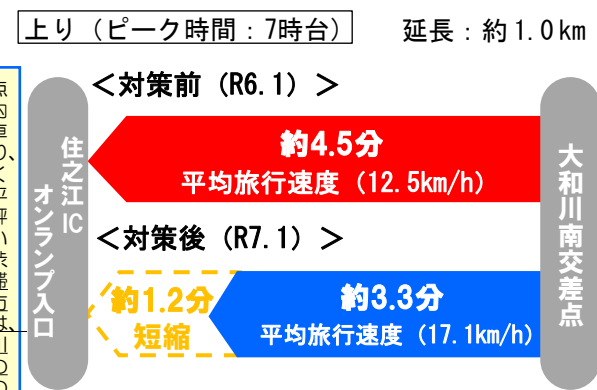
旅行速度の変化

所要時間の変化

国道26号（下り）



国道26号（上り）



大阪地区渋滞対策協議会（事務局：大阪国道事務所）では、渋滞対策として、道路利用者に出発時間、移動ルート、交通手段の変更を促すTDM施策を令和4年度より行っています。令和6年度では、朝ラッシュ時の大阪中央環状線の渋滞緩和を目的に、ビッグデータを活用し、迂回路との所要時間を提示することで移動ルート変更を促すチラシをLINE広告でより多くのドライバーに情報提供するTDM施策を行いました。

▼LINE広告による広報

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみなさまへ
渋滞する箇所を避けて
快適に移動してみませんか？

至豊中市 下穂積2丁目 吹田JCT 千里丘駅 千里丘行き分岐 至守口市

迂回ルート 約17分
大阪中央環状線 約20分

大阪中央環状線をご利用の皆様へ
広告：大阪地区渋滞対策協議会 大阪国道事務所

スポーツ総合

「危ない危ない」BOで衝撃のKO決着ししばらく立ち上られ

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみなさまへ
渋滞する箇所を避けて
快適に移動してみませんか？

至豊中市 下穂積2丁目 吹田JCT 千里丘駅 千里丘行き分岐 至守口市

迂回ルート 約17分
大阪中央環状線 約20分

大阪中央環状線をご利用の皆様へ

▼移動ルート変更を促すチラシ

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみなさま
渋滞する箇所を避けて
快適に移動してみませんか？

朝ラッシュ時は大阪高槻京都線利用が速くて快適！

▼平日の朝ラッシュ時（7時台）の平均所要時間と交通状況（千里丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行
大阪中央環状線利用時 約20分
大阪高槻京都線利用時 約17分

南行
大阪中央環状線利用時 約21分
大阪高槻京都線利用時 約18分

朝ラッシュ時は大阪高槻京都線の利用で最大3分早く着きます！

府道 大阪中央環状線 沢良直西2丁目南交差点付近 至 国府津市

府道 大阪高槻京都線 吹田千里丘交差点付近 至 茨木市

朝ラッシュ時は比較的に快適に通行可

▼平日の朝ラッシュ時の時間帯別の平均所要時間（千里丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行 南行

大阪中央環状線利用時 大阪高槻京都線利用時

大阪地区渋滞対策協議会

▼大阪国道事務所のXでも広報実施！

国土交通省 大阪国道事務所 @mit_daikoku

朝ラッシュ時に渋滞している #大阪中央環状線 から、#大阪高槻京都線 にルートを変更して最大3分時間短縮しませんか？
LINE広告でもルート変更のご案内をしています！
この取組は、ルート変更により大阪中央環状線の交通量を減少させる渋滞緩和を目的としております。
1度ルート変更してみませんか？

Translate post

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみなさま
渋滞する箇所を避けて
快適に移動してみませんか？

朝ラッシュ時は大阪高槻京都線利用が速くて快適！

▼平日の朝ラッシュ時（7時台）の平均所要時間と交通状況（千里丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行 南行

大阪中央環状線利用時 大阪高槻京都線利用時

大阪地区渋滞対策協議会

ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）で、迂回路との所要時間を比較！

四條畷市が令和2年度から実施している、電気自動車を用いた自動運転サービスの運用に向け、令和6年度は路車協調システムの試行に関する実証実験等の支援をしました。

＜使用車両＞

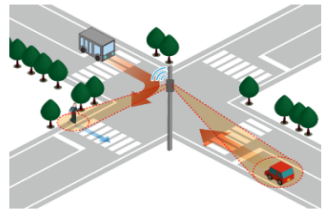


自動運転車両

- 定員：7人(乗客6人)
- 速度：19km/h程度(自動運転)
- 導入台数：1台
- 運転手：地域ボランティア
(事前に運転講習を実施)

路車協調システム

路車協調(交差点センサ等)



概要

交差点等における道路状況の自動運転車への情報提供に関する実証実験

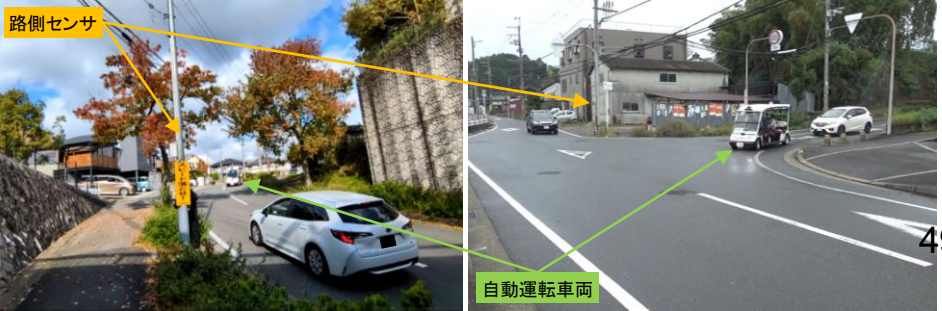
実験主体	地方整備局等 (路車協調システムの機器調達・設置、技術的検証)
内容	<ul style="list-style-type: none">・ システム設置、自動運転車への情報提供・ 効果検証(車両ログ等の活用)・ 実験結果とりまとめ

引用元：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001712215.pdf>

実証実験主体	四條畷市
サービス	地域内移動の支援、地域拠点の賑わい創出
運賃	無料
運行ルート	田原地域の拠点となるグリーンホール田原と田原台センターを反時計回りに運行

実証実験概要	
実施箇所	四條畷市 周回3km(グリーンホール田原-田原台センター間を結ぶ環状ルート)
運行計画	所要時間15分 10便/日(合計50人/日)
実験期間	令和6年11月1日～令和6年12月10日 ※水土日祝運休

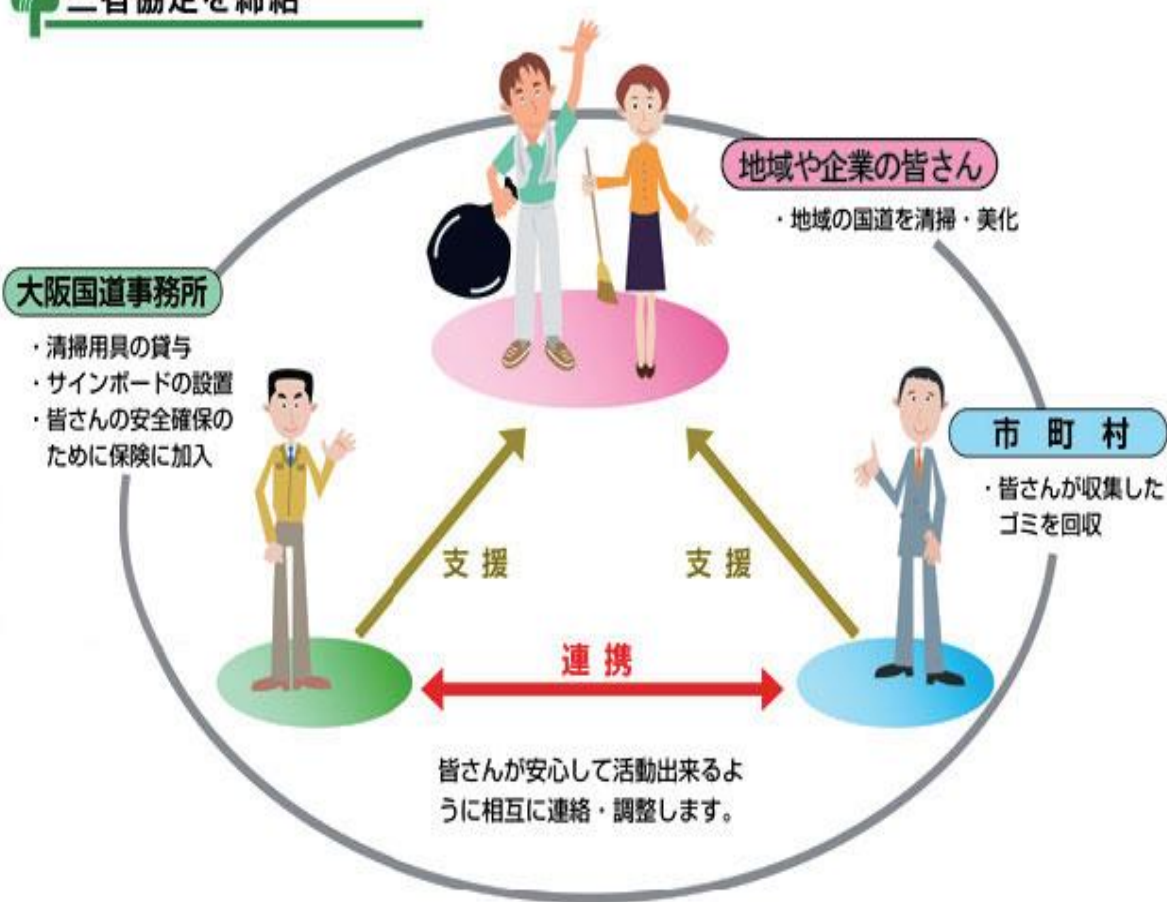
実証実験状況



地域支援の取組 ～ボランティア・サポート・プログラム～

国道の美化清掃等を実施する地域や企業の皆さんで構成するボランティア団体（令和7年3月末現在 79団体）と協定を締結し、皆さんと共に快適な道づくりを進めています。

三者協定を締結



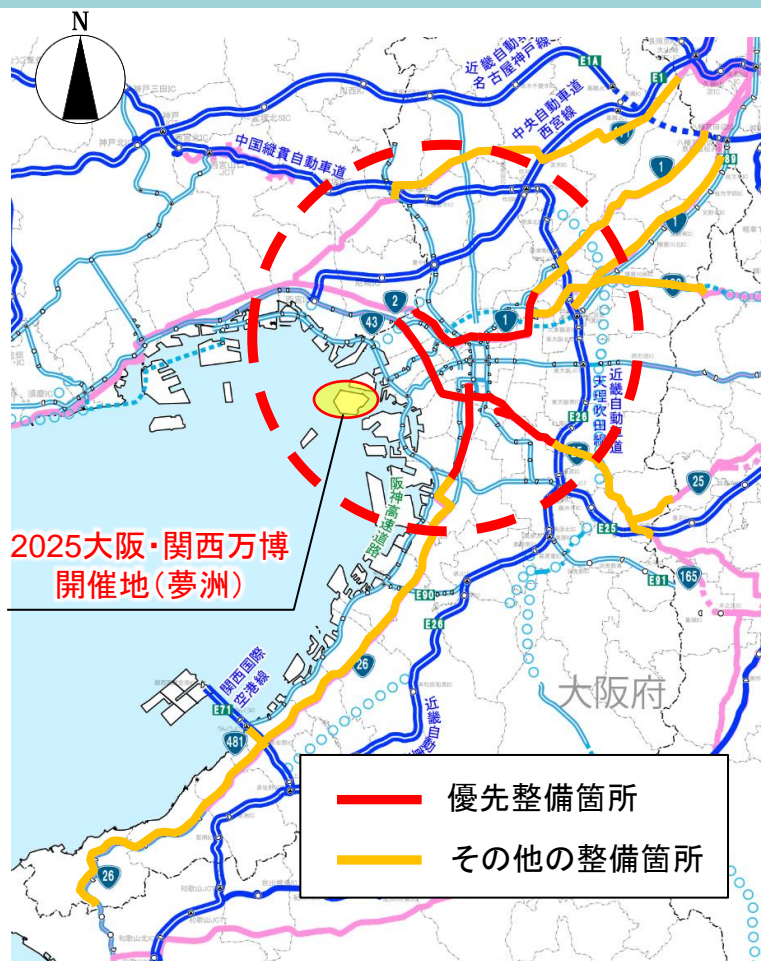
～活動状況～



2025年「大阪・関西万博」に向けた対応

- ・電線共同溝の蓋に、鍵付き内蓋を設置し、防犯性能を高めます。
- ・市内国道沿いの街路樹は、樹形が良好な状態になるよう剪定を実施しました。

■優先整備路線国道1号、2号、25号、26号、43号



— 良好な状態の街路樹 (イメージ) —



- ・大阪市では、観光施設が集中する御堂筋や道頓堀周辺を中心に、年間2,000万人を超える観光客が訪れており、地域に与える問題の一つとして歩行空間の混雑が発生し、市民生活に支障が生じています。
- ・大阪市による「御堂筋チャレンジ2024」に参画し、オーバーツーリズムによる歩行空間の混雑緩和の対策として、道路照明に投影機を設置し、路上にプロジェクションマッピングの技術等を活用した歩行者案内の実装に向けた実証実験を実施しました。

概要

- ・実施期間
令和6年9月2日(月)～令和6年9月29日(日)
18:30 ～ 24:00
- ・実施場所
国道25号 御堂筋
新橋交差点～難波西口交差点
(大阪市管理)
12箇所(静止画 9箇所
動画 3箇所)

位置図



実験内容

路面投影内容(多言語対応)



現況課題



実施状況



大阪府の「道の駅」

「道の駅」は、便利で質の高いサービスの提供を目指し、道路利用者の休憩施設であるとともに、地域のふれあいの場として、また、観光・防災への新たな機能も期待されています。

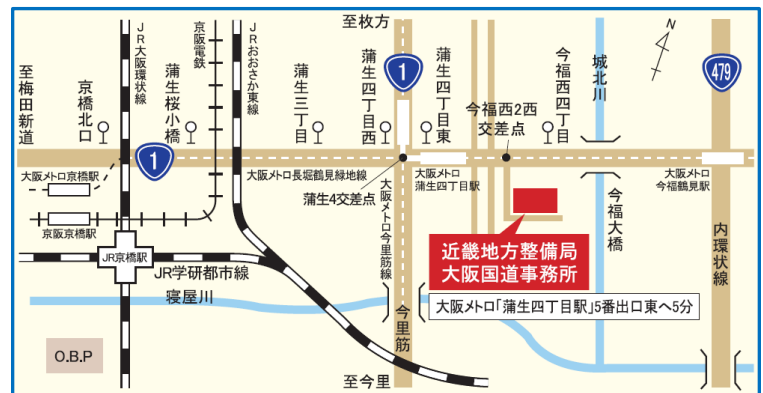
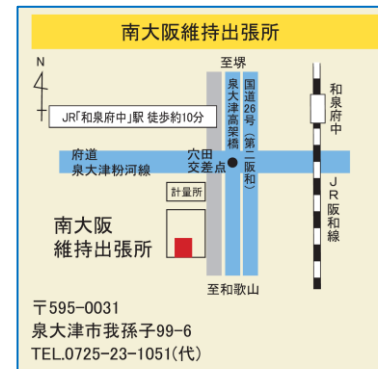
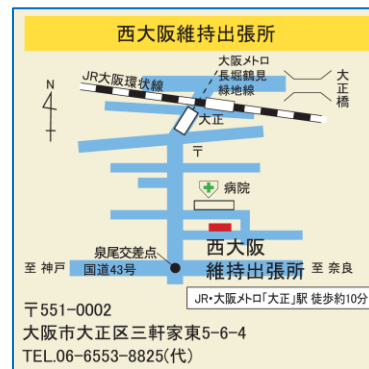
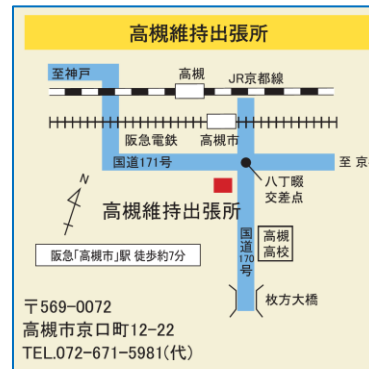
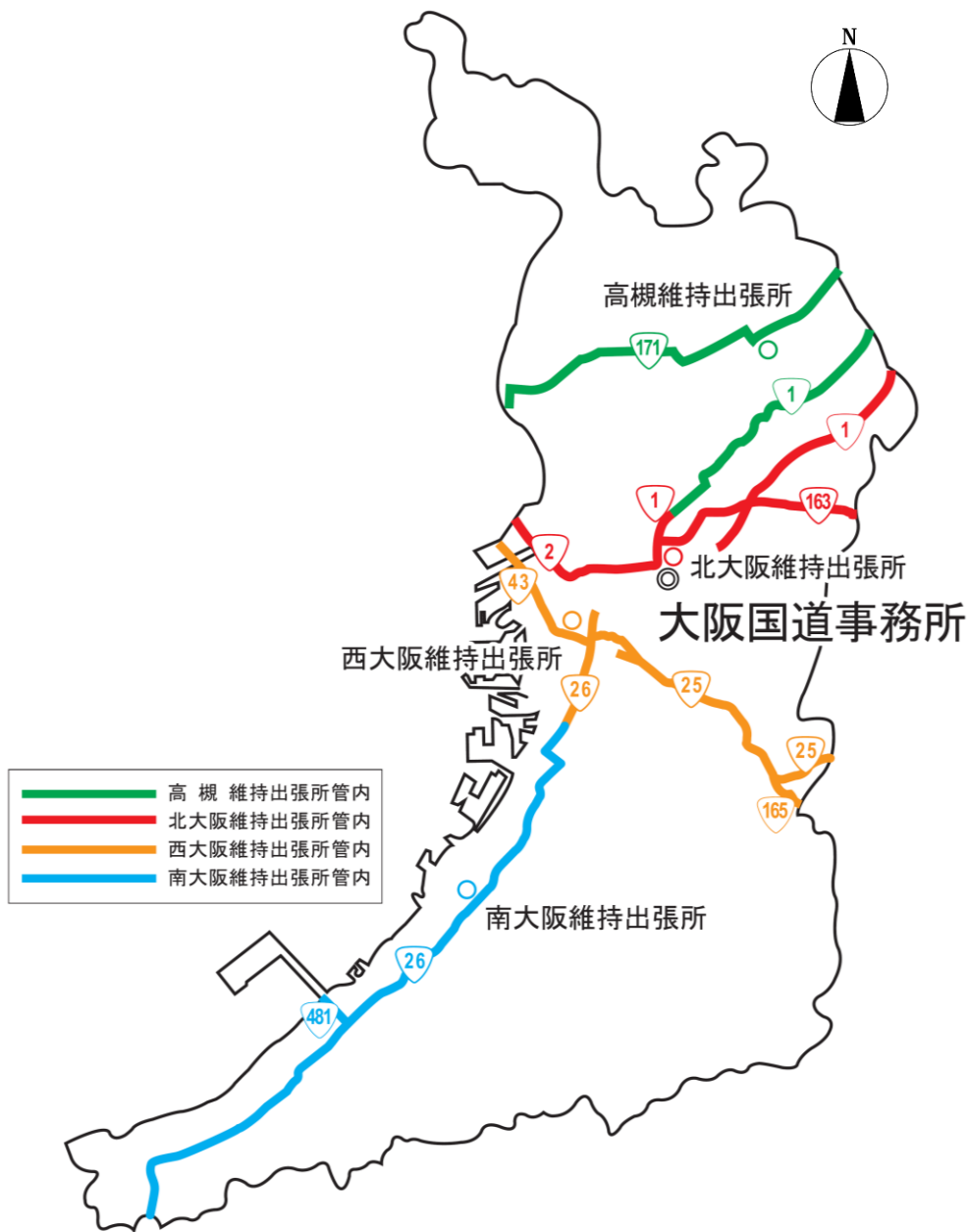
令和6年度の取組

- ・ 大阪府「道の駅」スタンプラリー開催
開催期間：2024年10月5日（土）～2025年2月11日（火）
参加者数：6,910名、全駅完走者数：1,176名（過去最高）
- ・ 曽根崎地下歩道にて「道の駅」のポスター掲示、パンフレット設置（随時）



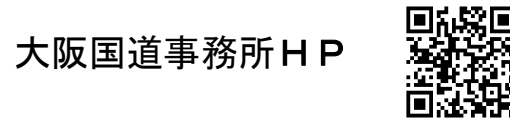
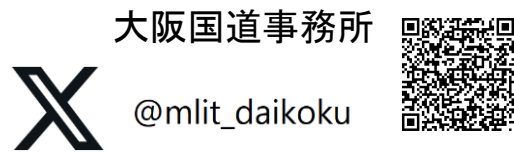
4.そ の 他

事務所・出張所の位置



〒536-0004 大阪市城東区今福西 2-12-35
TEL. 06-6932-1421(代) 《受付時間 9:15~18:00》
FAX. 06-6932-1427

X（旧Twitter）・YouTube・ホームページによる情報発信を行い、道路交通施策やイベント情報、災害時の交通規制情報や工事情報等をツイートしています。



X（旧Twitter） 発信事例
（住吉橋完成）



YouTube発信事例
（住吉橋架替）



ホームページ発信事例
（記者発表、活動報告等）



国土交通省
近畿地方整備局