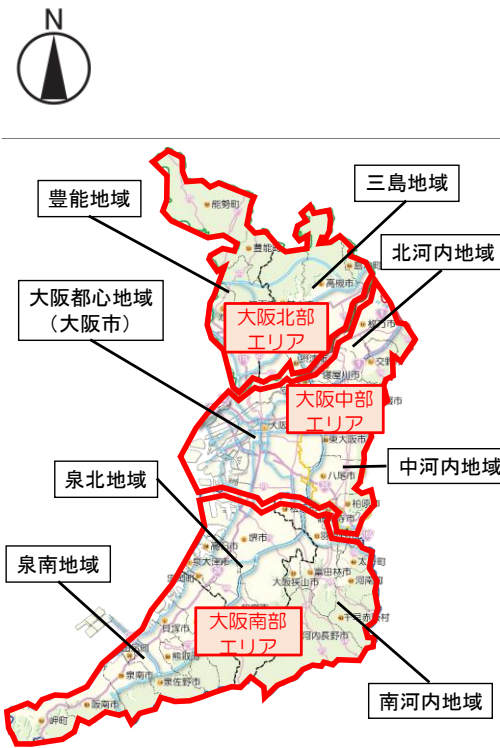


大阪府内における327箇所あった主要渋滞箇所は、R6年度末時点で36箇所解除され、残りの主要渋滞箇所は、291箇所となりました。

▼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

行政機関
交通関連

大阪府警

大阪運輸支局

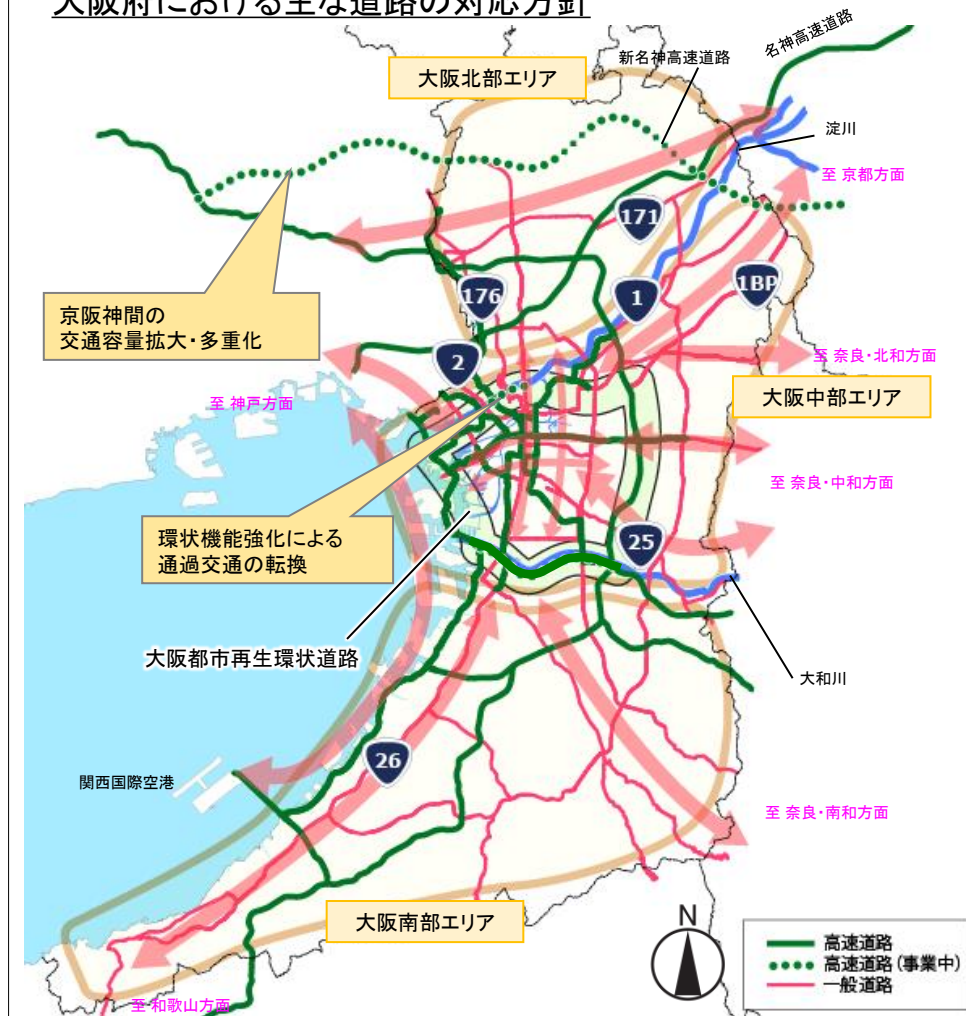
地域や道路
利用者

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

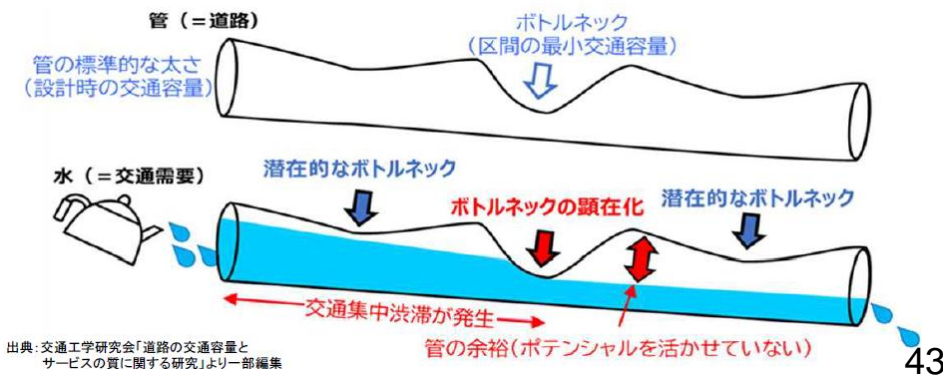


シームレスネットワークの構築

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

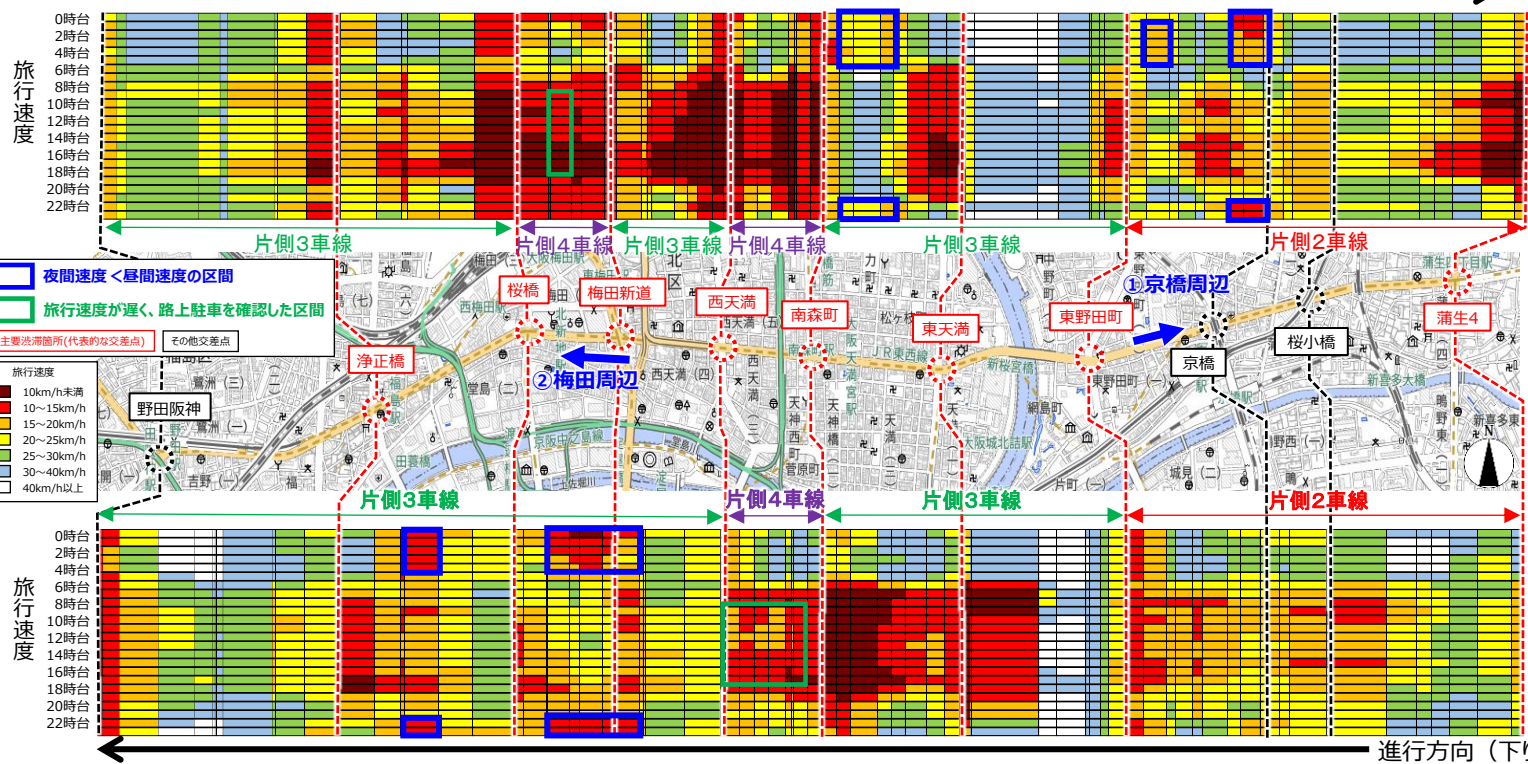
W I S E N E T 2 0 5 0の観点から大阪国道事務所では、時間的に偏在する渋滞の要因を特定するため、ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）を活用し、国道1号蒲生4交差点～国道2号野田阪神前交差点において旅行速度分析を行いました。

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）

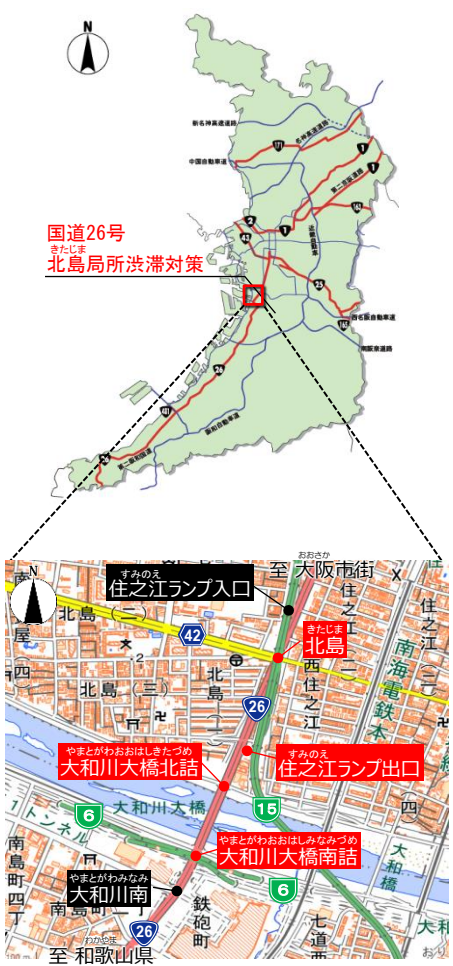


調査写真

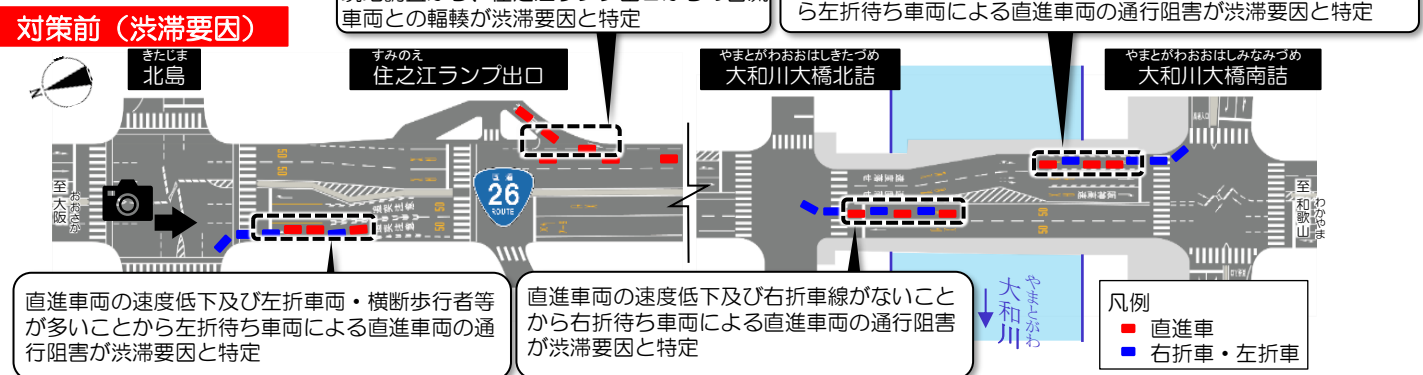


国道26号の中でも旅行速度の低い北島交差点～大和川大橋南詰交差点において、ETC2.0のビッグデータ等を活用した分析で速度低下の原因を特定し、左直混用車線の拡幅などを行う国道26号北島局所渋滞対策を令和6年度に事業化し、令和6年12月27日に完了しました。

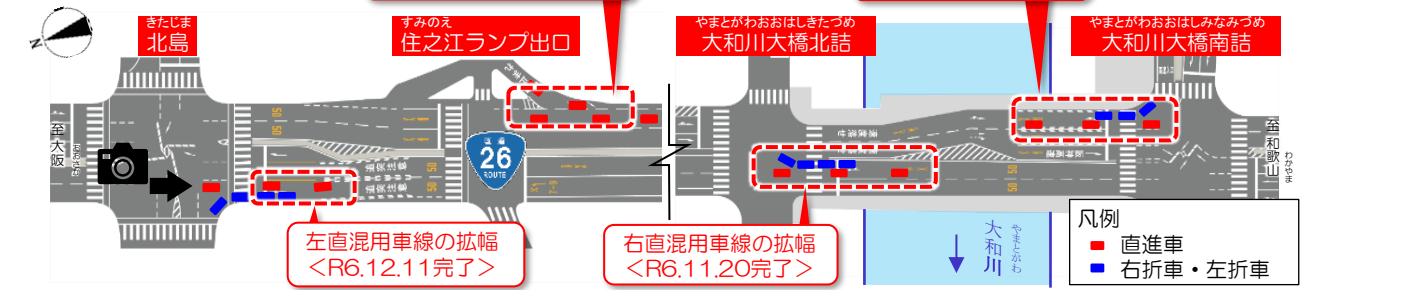
位置図



平面図



対策後

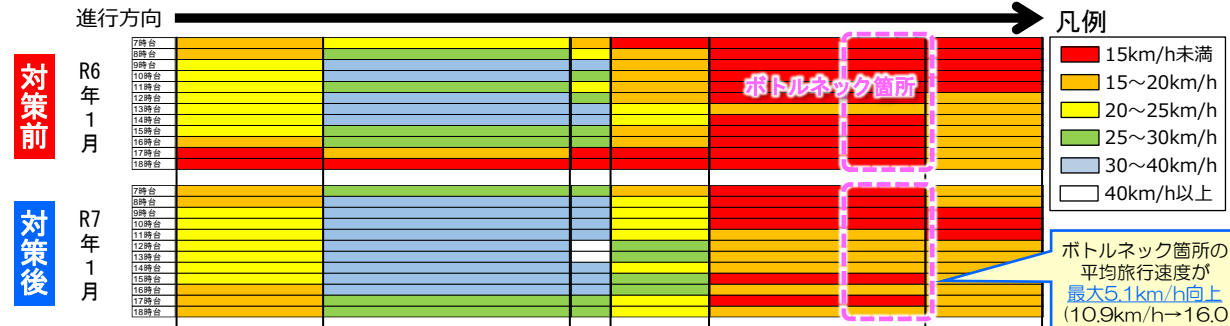


左直混用車線の拡幅などを行うことで、直進車両の通行障害が解消され、旅行速度が北島交差点（上り）で最大5.5km/h向上、大和川大橋北詰交差点（上り）で最大6.5km/h向上、大和川大橋南詰交差点（下り）では最大5.1km/h向上しました。また、住之江ICオンランプ入口付近～大和川南交差点の所要時間は、上りの7時台で約1.2分短縮、下りの18時台で約1.6分短縮しました。

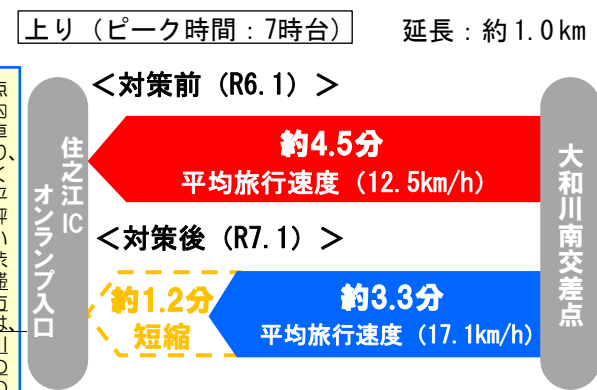
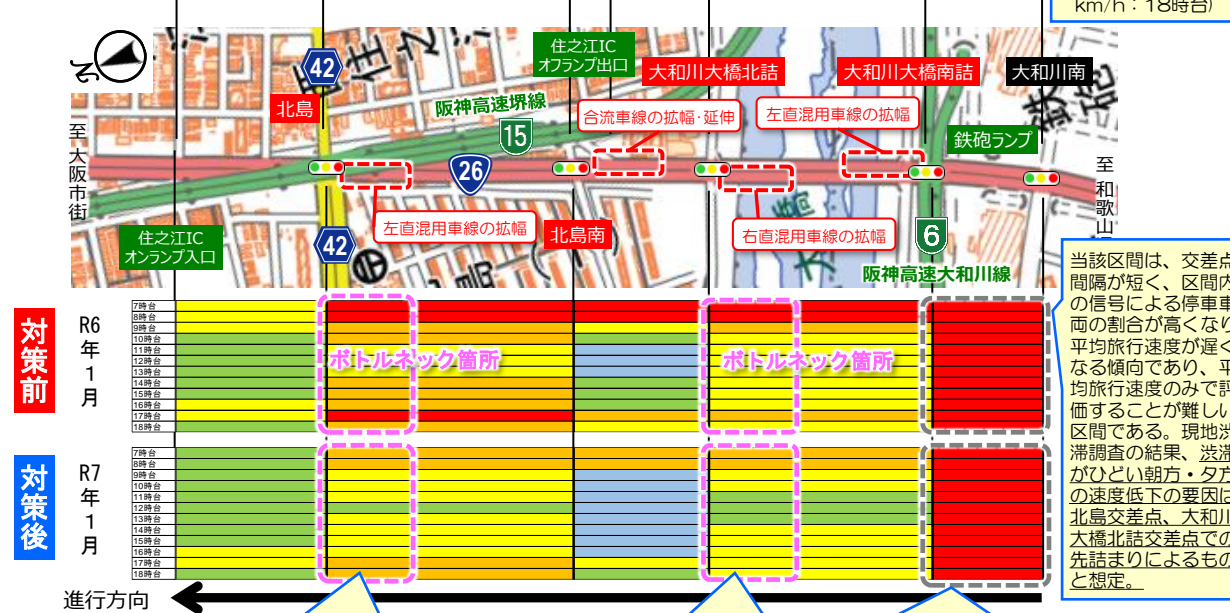
旅行速度の変化

所要時間の変化

国道26号（下り）



国道26号（上り）



ボトルネック箇所の平均旅行速度が最大5.5km/h向上 (17.5km/h→23.0km/h：9時台)

ボトルネック箇所の平均旅行速度が最大6.5km/h向上 (11.5km/h→18.0km/h：7時台)

対策後の現地渋滞調査の結果、北島交差点、大和川大橋北詰交差点での先詰まり解消により、渋滞の緩和を確認。

（旅行速度）ETC2.0プローブデータ
対策前：R6.1 平日、対策後：R7.1 平日

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？

大阪中央環状線
約20分

迂回路
約17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

朝ラッシュ時
下穂積2丁目 大阪中央環状線
吹田JCT 迂回路
約17分 約20分
千早丘行き分岐

「危ない危ない」BDで衝撃のKO決着ししばらく立ち上り

▼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（千早丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行
大阪中央環状線利用時
約20分 (ETC2.0利用時13分)
大阪高槻京都線利用時
約17分 (ETC2.0利用時17分)

南行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時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
撮影日：令和6年11月6日（水）7時台

府道 大阪高槻京都線
吹田千早丘交差点付近
撮影日：令和6年11月6日（水）7時台

日常的に
渋滞

比較的
快適に通行可

渋滞箇所が少なく快適

北行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時18分)

南行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時18分)

▼平日の朝ラッシュ時の時間帯別の平均所要時間（千早丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行

時間帯	大阪高槻京都線利用時	大阪中央環状線利用時
6時台	14	14
7時台	17	20
8時台	17	21
9時台	19	20
10時台	17	20

南行

時間帯	大阪高槻京都線利用時	大阪中央環状線利用時
6時台	14	14
7時台	17	20
8時台	17	21
9時台	19	20
10時台	17	20

大阪地区渋滞対策協議会

事務局：国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 地域統括課
URL：https://www.ktr.mlit.go.jp/naoosaku/
〒536-0004 大阪府城東区今福町2-12-35 TEL：06-6932-1421（代表）

▼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（千早丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行
大阪中央環状線利用時
約20分 (ETC2.0利用時13分)
大阪高槻京都線利用時
約17分 (ETC2.0利用時17分)

南行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時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
撮影日：令和6年11月6日（水）7時台

府道 大阪高槻京都線
吹田千早丘交差点付近
撮影日：令和6年11月6日（水）7時台

日常的に
渋滞

比較的
快適に通行可

渋滞箇所が少なく快適

北行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時18分)

南行
大阪中央環状線利用時
約21分 (ETC2.0利用時11分)
大阪高槻京都線利用時
約18分 (ETC2.0利用時18分)

▼平日の朝ラッシュ時の時間帯別の平均所要時間（千早丘行き分岐 ↔ 下穂積2丁目間）

北行

時間帯	大阪高槻京都線利用時	大阪中央環状線利用時
6時台	14	14
7時台	17	20
8時台	17	21
9時台	19	20
10時台	17	20

南行

時間帯	大阪高槻京都線利用時	大阪中央環状線利用時
6時台	14	14
7時台	17	20
8時台	17	21
9時台	19	20
10時台	17	20

大阪地区渋滞対策協議会

事務局：国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 地域統括課
URL：https://www.ktr.mlit.go.jp/naoosaku/
〒536-0004 大阪府城東区今福町2-12-35 TEL：06-6932-1421（代表）

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！

48