

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
 <p>図説：大阪府内の主要渋滞箇所分布図。赤い枠で囲まれた「大阪北部エリア」、「大阪中部エリア」、「大阪南部エリア」に細かい点線で示された箇所が存在する。各エリアを示すラベルと、各箇所を示す市町村名が記載されている。</p>	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
		三島地域	50 (100%) 0	4 (8%) 0	19 (38%) 1	10 (20%) 0	15 (30%) -1	0 (0%) 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
		北河内地域	47 (100%) 0	8 (17%) 0	7 (15%) 2	7 (15%) -1	23 (49%) 0	0 (0%) 0
		中河内地域	43 (100%) 0	2 (5%) 0	9 (21%) 0	8 (19%) 0	23 (53%) 0	0 (0%) 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
		泉北地域	39 (100%) 0	5 (13%) 1	13 (33%) -1	10 (26%) 0	10 (26%) 0	0 (0%) 0
		泉南地域	23 (100%) 0	8 (35%) 1	3 (13%) -1	4 (17%) 0	6 (26%) 0	2 (0%) 0
合計		327 (100%) 0	36 (11%) 5	85 (26%) 1	78 (24%) -3	117 (36%) -2	0 (0%) 0	11 (3%) -1

渋滞対策

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

行政機関連
大阪府警

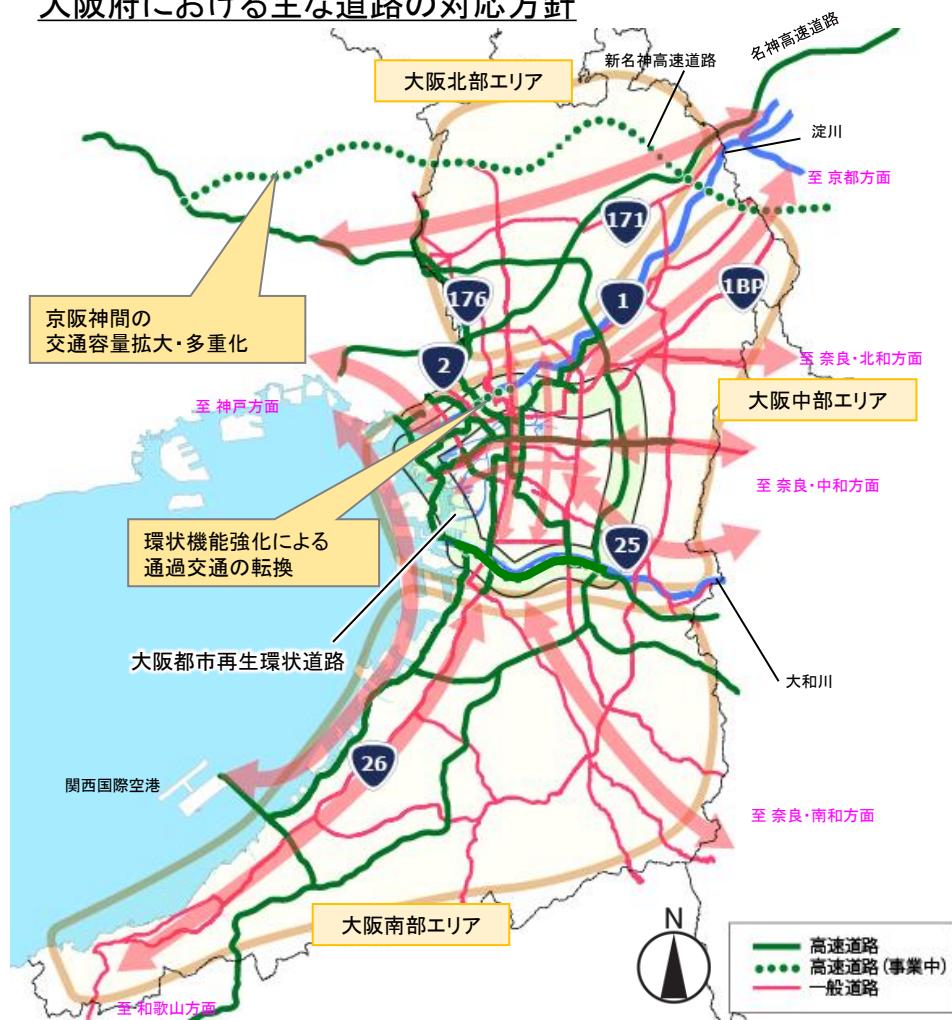
大阪運輸支局

路地利用や道
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WISENET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。

WISENET2050の概要

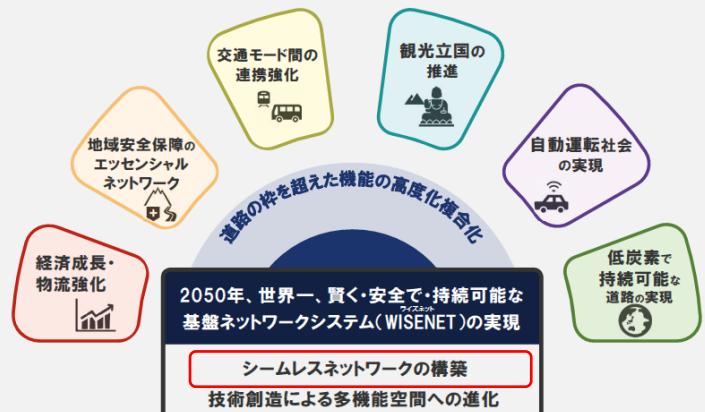
ワイスネット WISENET2050

“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
WISENET(ワイスネット)※と位置づけ、その実現のための政策展開により、
新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

ワイスネット
WISENET

: World-class Infrastructure with 3S (Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

ワイスネット WISENETのコンセプト



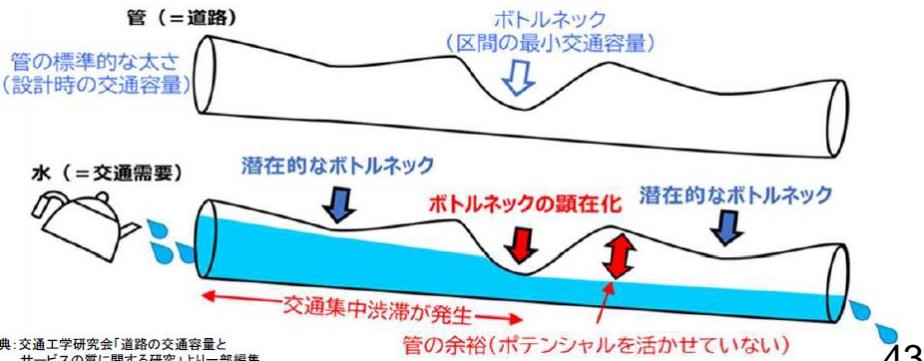
出典：WISENET2050・政策集（国土交通省道路局）に加筆

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靭性など、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

WISNET 2050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。

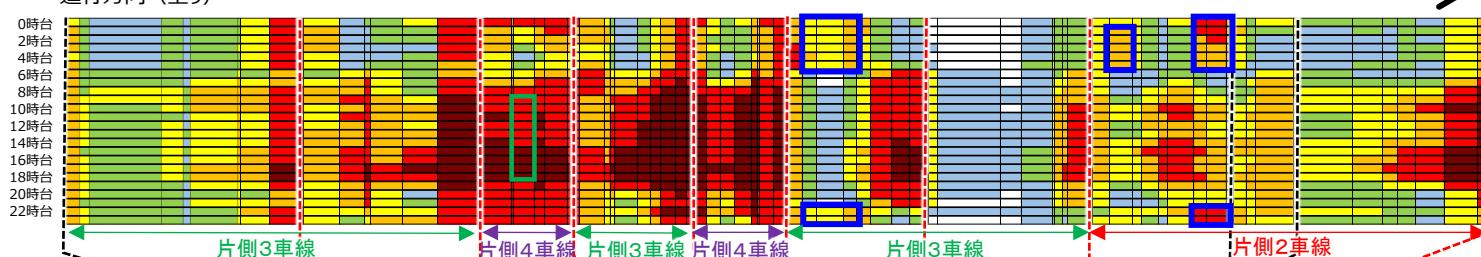
分析結果より、速度低下箇所を確認した上で、その要因を特定するために、現地調査を行い路上駐車で、車線が塞がれており、道路本来の機能が発揮されていない箇所を確認しました。

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



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。

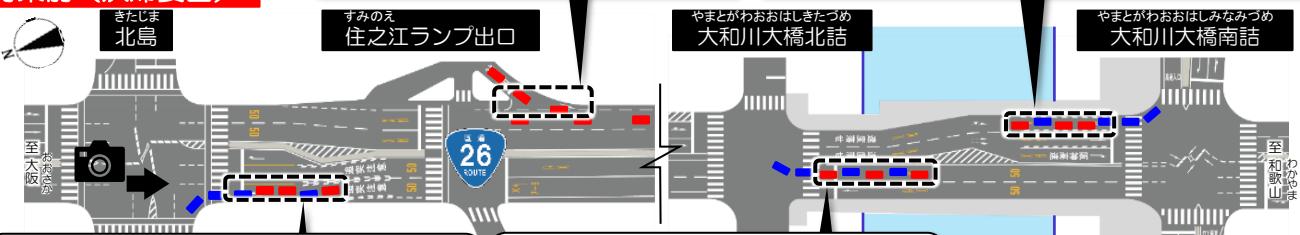
位置図



平面図

対策前（渋滞要因）

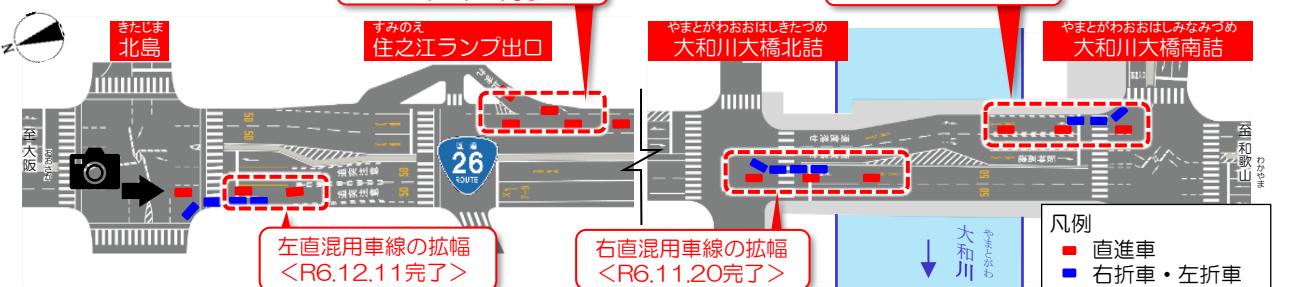
現地調査から、住之江ランプ出口からの合流車両との輻轆が渋滞要因と特定



対策後

合流車線の拡幅・延伸
<R6.12.27完了>

左直混用車線の拡幅
<R6.11.20完了>



対策前

左折待ち車両による
直進車両の通行阻害が発生



対策後

左直混用車線の拡幅により
左折待ち車両による
直進車両の通行阻害が解消！

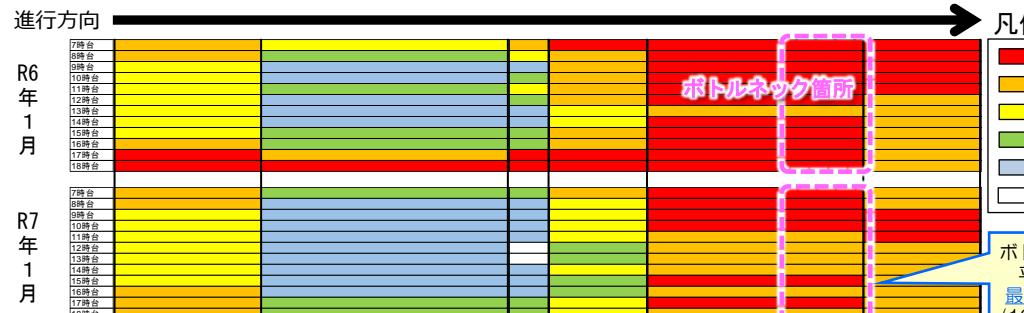


渋滞対策

～国道26号北島局所渋滞対策（整備効果）～

左直混用車線の拡幅などを行うことで、直進車両の通行阻害が解消され、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オンラインランプ入口付近～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



進行方向 ←
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。

所要時間の変化

下り（ピーク時間：18時台）

延長：約 1.0 km

◀対策前 (R6.1) ▶

約4.4分

平均旅行速度 (12.9km/h)

約1.6分
短縮

シニ<対策後(R7.1)>

約28分

平均旅行速度 (20.2km/h)

上り（ピーク時間：7時台）

延長・約10km

<対策前 (R6.1) >

約4.5分

平均旅行速度 (12.5km/h)

ラ IC <対策後 (R7.1) >

24

約3.3分
旅行速度 (17.1km/h)

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

渋滞対策 ~TDM施策の実施~

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



クリックするとチラシを閲覧可能



▼移動ルート変更を促すチラシ



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！



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！

JR大阪駅など鉄道駅周辺の国道1, 2号において、道路分野におけるカーボンニュートラルの取組みとして、全国初となる道路空間を活用したEV車両によるカーシェアリング社会実験を令和6年度より実施しています。この社会実験では、鉄道とEVカーシェアの組み合わせによるCO₂排出の削減や、交通利便性向上、災害時の有効活用等の検証を行います。

実験概要

○実験期間: 令和6年10月1日(火)10時～令和7年12月末(予定)

※実験期間は、延長する場合がある。

うめだ ひがしてんま ふくしま ふくしま

○実験箇所: 大阪府大阪市北区梅田・東天満・福島区福島 国道1, 2号の道路上5箇所

○運営車両: 日産サクラ(EV車)

○運営方式: ラウンドトリップ方式※1

○運営時間: 0:00～24:00(24時間)

○実験主体: 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験協議会

国交省、大阪府警察本部、大阪市、実験参加者、梅田2丁目振興町会、
西阪神桜橋商店会、福島連合町会、東天満1・2丁目振興町会

○実験参加者: タイムズモビリティ株式会社

○カーシェアリング利用方法: タイムズモビリティ株式会社が運用する

「タイムズカー※2」にて予約し、利用。

*1車を借りた場所と返す場所が同じ方式 *2利用にあたっては、タイムズカーの会員登録が必要になります。

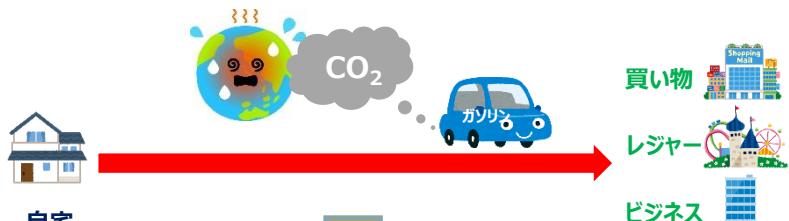
<https://share.timescar.jp/>

位置図



レール×EV路上カーシェア

従来



EV路上カーシェアリング



現地写真

