

# 第 1 5 回大阪地区渋滞対策協議会

## 【主要渋滞箇所の見直し(案)】

---

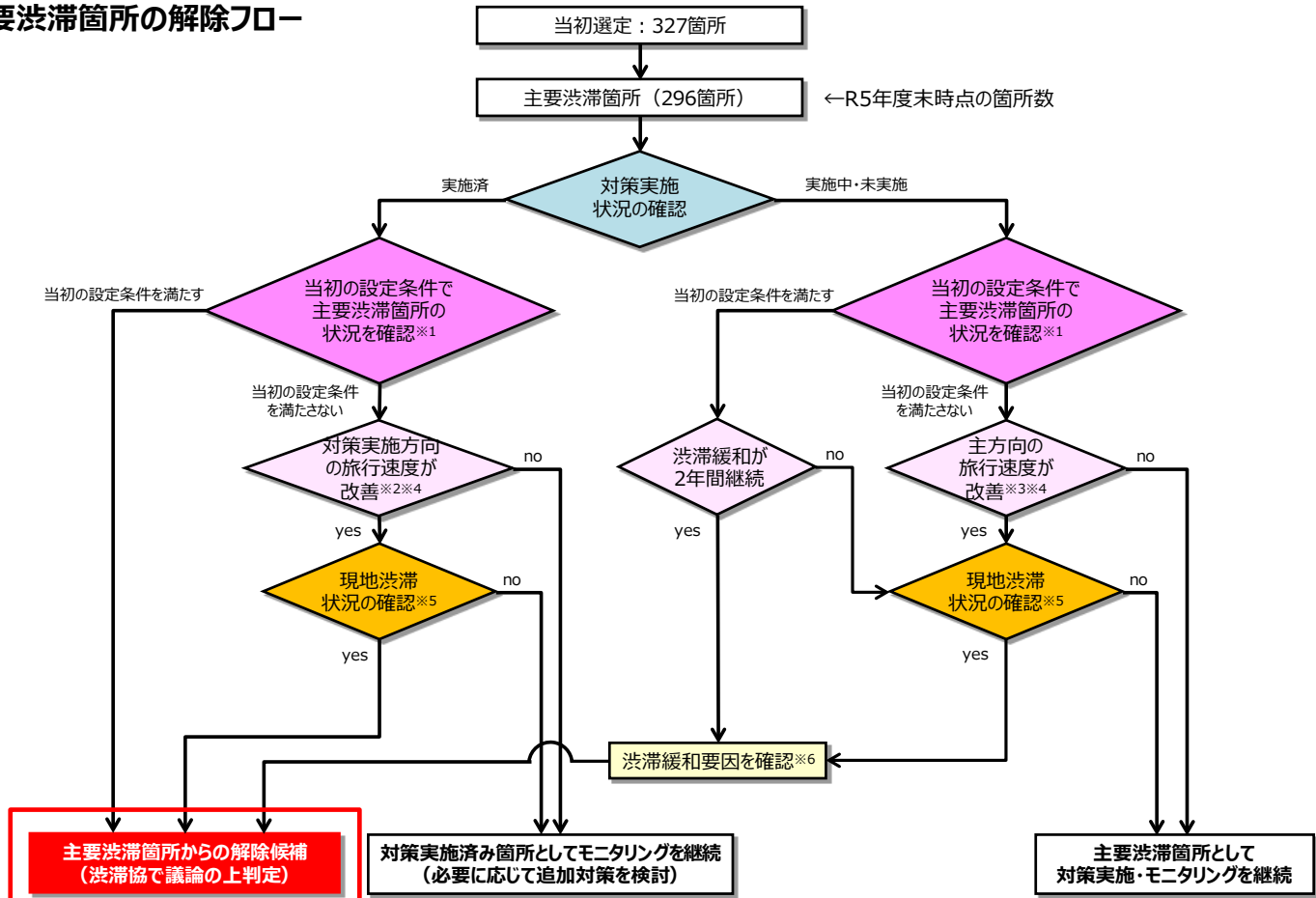
令和6年7月24日

# 1. 主要渋滞箇所の解除フロー

## ■大阪地区の主要渋滞箇所解除フロー

・大阪地区では、H24年度に主要渋滞箇所327箇所を選定し、R5年度末までに計31箇所を解除。  
残る主要渋滞箇所296箇所に対しては、引き続き、対策実施状況を考慮した上で、交通ビッグデータによる速度状況のモニタリング、現地渋滞状況の確認等を行い、**主要渋滞箇所の解除を検討**する。

### ▼主要渋滞箇所の解除フロー



### ▼これまでに解除した主要渋滞箇所一覧

開催時期		解除箇所
年月	協議会	
H26.1	第1回	—
H27.8	第2回	—
H28.7	第3回	—
H29.8	第4回	—
H30.8	第5回	池上町、荒木町、富田丘町、モール北、 寿町1、＜踏切＞近鉄奈良線若江岩 田第1号、川西南、戎町
H31.3	第6回	—
R1.8	第7回	寝屋東、土生町2丁目、みのり橋南
R2.2	第8回	＜踏切＞南宮原
R2.8	第9回	小路北、吹田内本町
R3.2	第10回	寝屋川公園南、下味原、 浜寺南町3丁、桃園町
R3.8	第11回	＜踏切＞久米田北一
R4.7	第12回	長尾台3丁目、深日中央、 名称なし（私部西5西）、寝屋2、 牧落、双子池北
R5.7	第13回	名称なし（上松町南交差点隣）、中振 南、貴望ヶ丘、八阪町、伯太、庄内東町

これまでに計31箇所を解除

【解除候補箇所】  
渋滞が軽微であり、今後の対策検討  
・対策実施の必要性が低い箇所

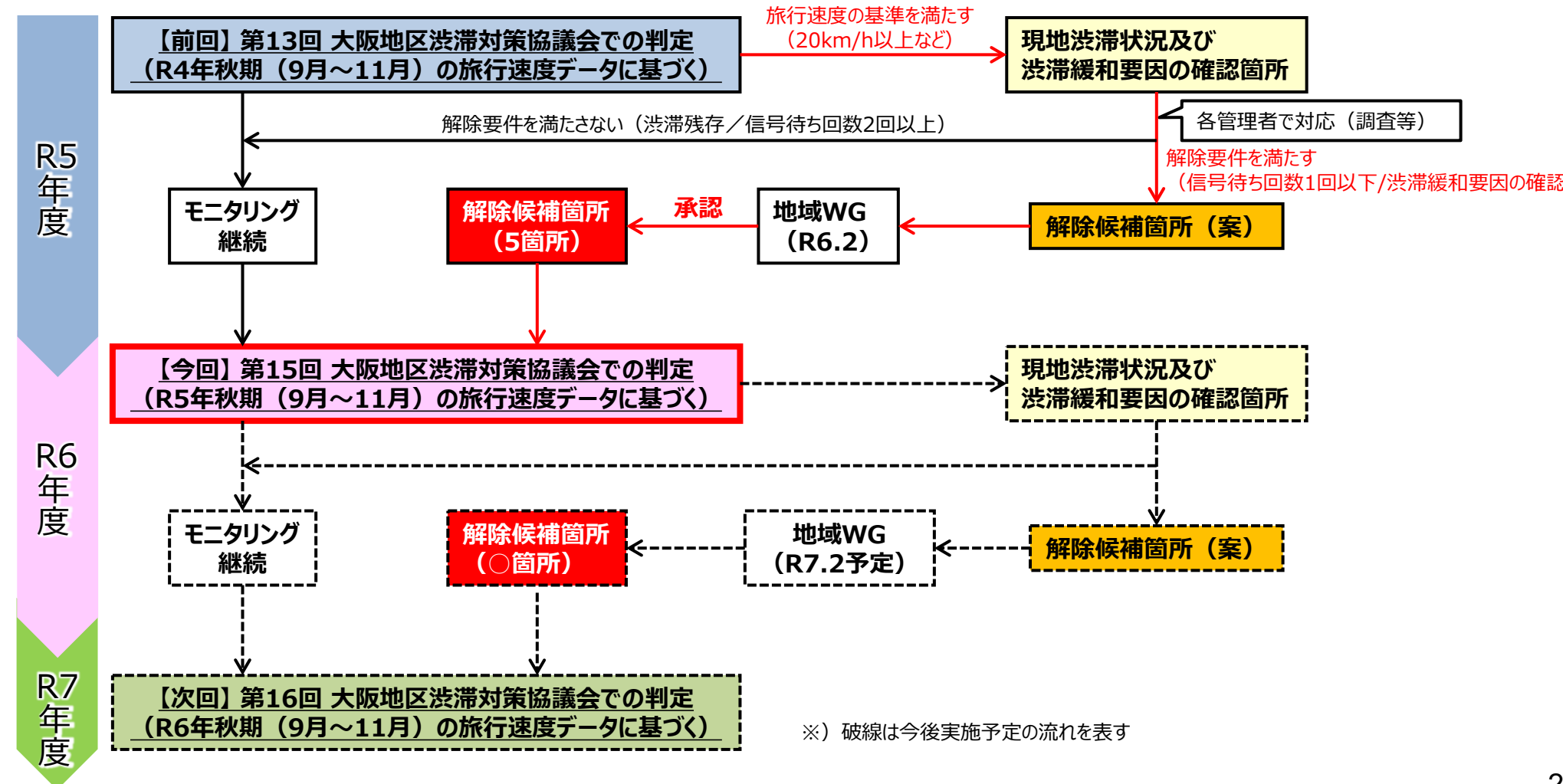
- （※1）最新の旅行速度データで主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）をクリアしている
- （※2）主要渋滞箇所選定時と最新の旅行速度データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善
- （※3）主方向の旅行速度が主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）を上回っている
- （※4）交差点間隔が密な場合など、リンク長が短いことによりデータ上旅行速度が低下している箇所については、現地渋滞状況を確認する
- （※5）全方向の信号待ち回数が1回以下など個別に確認
- （※6）交通量の変化、周辺状況の変化等から渋滞緩和の要因を確認

# 2. 第15回大阪地区渋滞対策協議会における解除の流れ

## ■ 第15回大阪地区渋滞対策協議会における主要渋滞箇所からの解除の流れ

- 今回の大阪地区渋滞対策協議会では、前回（第13回）に現地渋滞状況及び渋滞緩和要因を確認することとなっていた箇所の内、**地域WG（R6.2）で解除候補箇所として承認を得られた5箇所**について審議を行う。
- その他の箇所については、R5年秋期（9月～11月）の旅行速度データを用いて解除フローに基づく判定を行う。

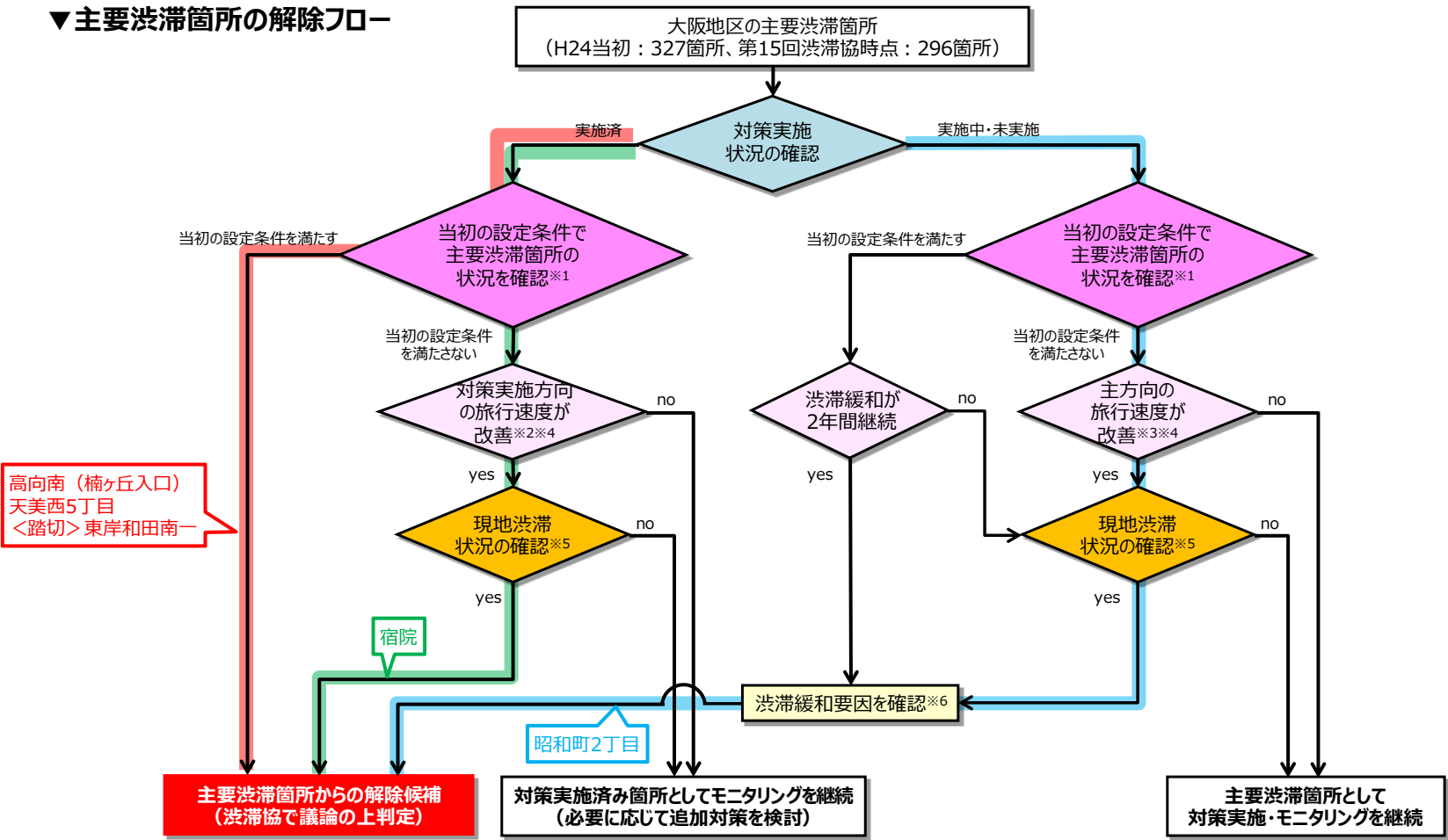
### ▼ 主要渋滞箇所からの解除フロー



# 3. R5年度の判定に基づく解除候補箇所の抽出

- 旅行速度や現地渋滞状況、渋滞緩和要因を確認した結果「高向南（楠ヶ丘入口）」、「天美西5丁目」、「＜踏切＞ 東岸和田南一」、「宿院」、「昭和町2丁目」の5箇所を解除候補箇所として選定した。

## ▼主要渋滞箇所の解除フロー



(※1) 最新の旅行速度データで主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）をクリアしている  
(※2) 主要渋滞箇所選定時と最新の旅行速度データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善  
(※3) 主方向の旅行速度が主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）を上回っている  
(※4) 交差点間隔が密な場合など、リンク長が短いことによりデータ上旅行速度が低下している箇所については、現地渋滞状況を確認する  
(※5) 全方向の信号待ち回数が1回以下など個別に確認  
(※6) 交通量の変化、周辺状況の変化等から渋滞緩和の要因を確認





● 対策実施済箇所：高向南（楠ヶ丘入口）交差点〔南河内地域〕

- 「高向南（楠ヶ丘入口）交差点」では、令和4年6月に交差点改良を実施し、左折車線の設置が完了。
- 対策実施後の旅行速度を確認したところ、当初の設定条件である“全流入方向の旅行速度が20km/h以上”を満たすことから、“解除候補箇所”として選定。

《概要》

- 対象箇所：高向南（楠ヶ丘入口）(211) ※ ( ) 内は選定当初に公表した番号を示す。
- 所在地：河内長野市
- 対策内容：交差点改良（大阪府）
- 完了年月：令和4年6月
- 選定理由：パブコメによる追加箇所
- 解除理由：当初の設定条件をクリア（全流入方向の旅行速度が20km/h以上）

《位置図》

《周辺図》

《対策内容》

対策前

交差点が鋭角であるため  
左折車の減速等により渋滞発生

左折車  
直進車

断面図

3.00m  
本線

対策後

左折車線設置

植樹帯を撤去し、左折車線を設置することで  
後続の直進車への影響を解消

3.00m  
本線

《旅行速度変化》

方向	路線名	H24	R4
方向1	国道371号(新)	20.8 km/h	26.3 km/h
方向2	国道371号(新)	19.8 km/h	22.9 km/h
方向3	市道	—	—

全流入方向の旅行速度が20km/h以上

当初の設定条件をクリア  
(全ての流入方向で旅行速度が20km/hを上回る)

“解除候補箇所”として選定

● 対策実施済箇所：天美西5丁目交差点〔南河内地域〕

- ・「天美西5丁目交差点」の周辺では、令和2年3月に阪神高速大和川線（鉄砲出入口～三宅西出入口）が開通。
- ・対策実施後の旅行速度を確認したところ、当初の設定条件である“全流入方向の旅行速度が20km/h以上”を満たすことから、“解除候補箇所”として選定。

《概要》

- 対象箇所：天美西5丁目(152)
- 所在地：松原市
- 対策内容：阪神高速大和川線（堺市、大阪府、阪神高速）
- 完了年月：令和2年3月
- 選定理由：パブコメによる追加箇所
- 解除理由：当初の設定条件をクリア（全流入方向の旅行速度が20km/h以上）

《位置図》

《周辺図》

《旅行速度変化》

方向	路線名	H24	R4
方向1	(主)大阪狭山線	37.1 km/h	27.9 km/h
方向2	(主)大阪狭山線	19.5 km/h	21.1 km/h
方向3	市道	—	—
方向4	市道	—	—

全流入方向の旅行速度が20km/h以上

※) H24は民間プローブデータ（9～11月・平日）、R4はETC2.0.プローブデータ（9～11月・平日）に基づく

《対策内容》

当初の設定条件をクリア  
(全ての流入方向で旅行速度が20km/hを上回る)

“解除候補箇所”として選定



●対策実施済箇所：宿院交差点〔泉北地域〕

- 「宿院交差点」の周辺では、令和2年3月に阪神高速大和川線（鉄砲出入口～三宅西出入口）が開通。
- 対策実施後の旅行速度を確認したところ、当初の設定条件である全流入方向の旅行速度が20km/h以上は満たしていないものの、**対策実施方向の旅行速度が改善**。令和5年10月に現地渋滞状況を確認した結果、**全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下**であったため、**“解除候補箇所”として選定**。

《概要》

- 対象箇所：宿院（区36-1）
- 所在地：堺市堺区
- 対策内容：阪神高速大和川線（堺市、大阪府、阪神高速）
- 完了年月：令和2年3月
- 選定理由：ピーク時交差点損失182.6万人時間以上
- 解除理由：対策実施方向の旅行速度が改善、信号待ち回数1回以下

※（）内は選定当初に公表した番号を示す。

《位置図》



《周辺図》



《対策内容》



《現地渋滞状況の確認結果》



調査日：R5.10.26（木） 7：00～19：00

対策実施方向の旅行速度が改善

現地渋滞状況の確認（R5.10実施）  
全方向の信号待ち回数が1回以下

“解除候補箇所”として選定

《旅行速度変化》

方向	路線名	H24	R4
方向1	国道26号	17.0 km/h	18.6 km/h
方向2	国道26号	16.2 km/h	19.4 km/h
方向3	市道	17.9 km/h	19.0 km/h
方向4	(一)深井畑山宿院線	18.2 km/h	16.1 km/h

対策実施方向の速度が改善

※）H24は民間プローブデータ（9～11月・平日）、R4はETC2.0.プローブデータ（9～11月・平日）に基づく



# 4. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

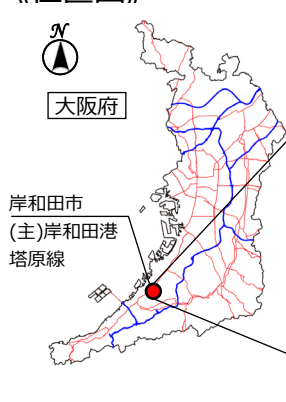
## ●対策実施済箇所：<踏切>東岸和田南一〔泉南地域〕

- 「<踏切>東岸和田南一」の周辺では、平成29年10月のJR阪和線高架化に伴い踏切が除却されたことに加え、平成31年3月には（主）岸和田港塔原線の整備が完了。
- 対策実施後の旅行速度を確認したところ、当初の設定条件である“全流入方向の旅行速度が10km/h以上”を満たすことから、“解除候補箇所”として選定。

### 《概要》

- 対象箇所：<踏切>東岸和田南一(区46) ※ ( ) 内は選定当初に公表した番号を示す。
- 所在地：岸和田市
- 対策内容：東岸和田駅付近高架化事業（大阪府、岸和田市、JR西日本）、  
（主）岸和田港塔原線（大阪府）
- 完了年月：平成31年3月
- 選定理由：開かずの踏切（踏切を含む区間の混雑時旅行速度10km/h以下）
- 解除理由：当初の設定条件をクリア

### 《位置図》



### 《周辺図》



### 《旅行速度変化》

方向	路線名	H24	R4
方向1	(主)岸和田港塔原線	6.5 km/h	12.4 km/h
方向2	(主)岸和田港塔原線	6.5 km/h	24.8 km/h

全流入方向の  
旅行速度が  
10km/h以上

### 《対策内容》



当初の設定条件をクリア  
(全ての流入方向で旅行速度が10km/hを上回る)

“解除候補箇所”として選定

●対策実施中・未実施箇所：昭和町2丁目交差点【南河内地域】

- 「昭和町2丁目交差点」は対策未実施であるが、令和4年秋期の旅行速度を用いて渋滞状況のモニタリングを行ったところ、**当初の設定条件である全流入方向の旅行速度が20km/h以上は満たしていないものの、主方向の旅行速度が20km/h以上**であることを確認。
- 令和4年1月に現地の渋滞状況を確認した結果、**全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下**であったため、**“解除候補箇所”**として**選定**。

《概要》

- 対象箇所：昭和町2丁目（188）
- 所在地：富田林市
- 選定理由：ピーク時交差点損失182.6万人時間以上
- 解除理由：主方向の旅行速度が20km/h以上、信号待ち回数1回以下

《位置図》

《周辺図》

《現地渋滞状況の確認結果》

《旅行速度変化》

方向	路線名	H24	R4
方向1	国道170号	24.8 km/h	20.6 km/h
方向2	国道170号	23.8 km/h	21.5 km/h
方向3	(主)堺富田林線	29.7 km/h	27.8 km/h
方向4	(主)堺富田林線	12.3 km/h	10.3 km/h

主方向の速度が20km/h以上

主方向の旅行速度が20km/h以上

現地渋滞状況の確認（R4.1実施）  
全方向の信号待ち回数が1回以下

【渋滞緩和要因】  
・周辺交通量の減少（大阪府）

“解除候補箇所”として選定

※）H24は民間プローブデータ（9～11月・平日）、R4はETC2.0.プローブデータ（9～11月・平日）に基づく