

交通状況の変化① 第二京阪道路への転換による 並行幹線道路の負担軽減

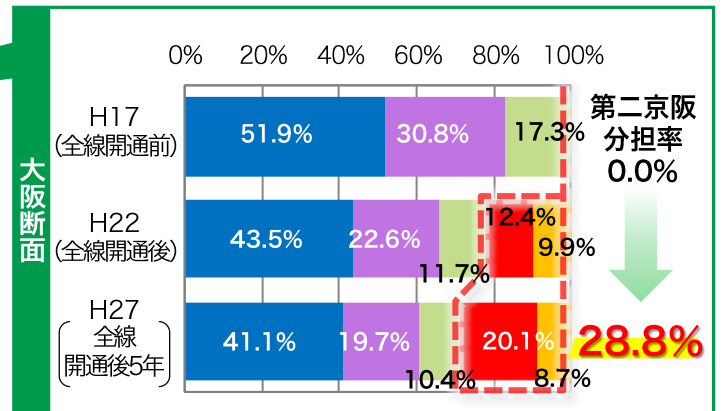
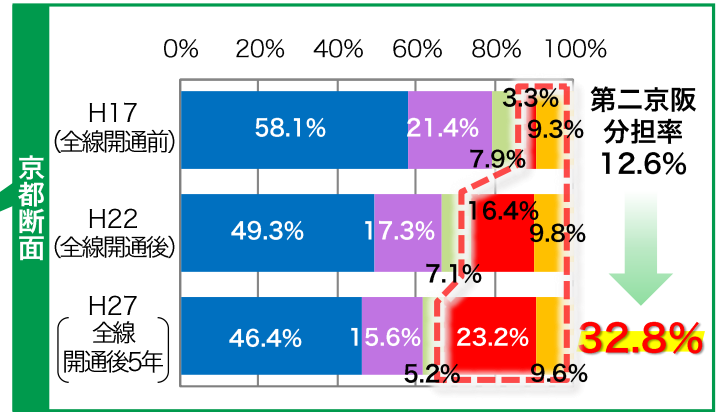
- 京都－大阪間の交通量の約3割を分担し、並行路線の負担を軽減。
- 年々増加する交通量は、全線開通後に約7割増加。

第二京阪道路の交通量の推移

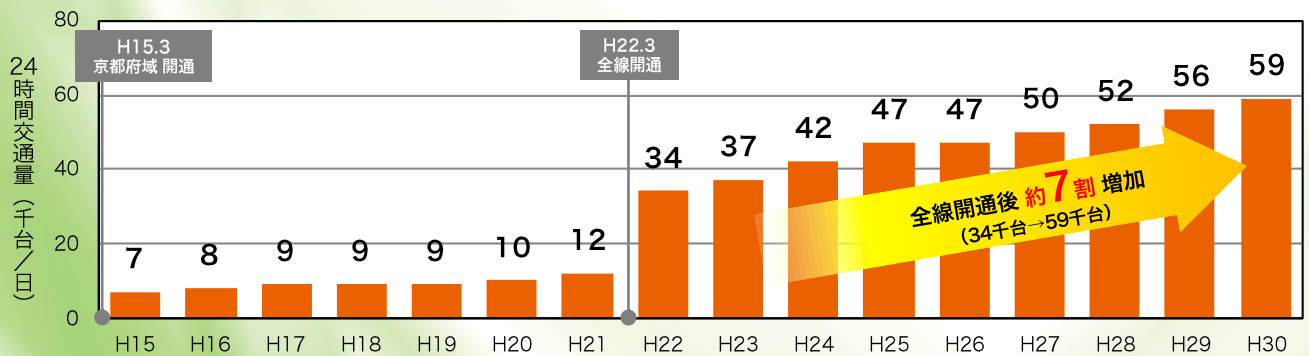
(交通量及び分担率の集計対象断面)



出典：平成17、平成22、平成27年度 道路交通量調査 (国土交通省)



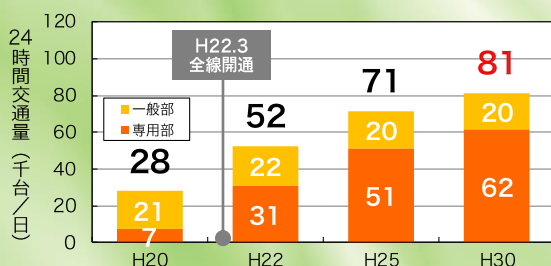
第二京阪道路 (専用部) の交通量の推移 (開通区間の加重平均値) ※



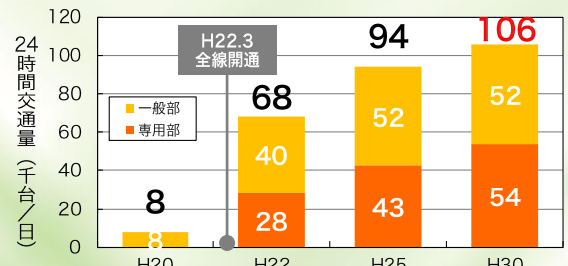
出典：NEXCO西日本資料

※その時点で開通している区間の延長を加味して平均した交通量 (上下線計) 但し、H31.4に編入した (鴨川東IC～巨椋池IC) は除く

京田辺松井IC～枚方東IC (断面①)



第二京阪門真IC～門真JCT (断面②)



※第二京阪道路専用部の24時間交通量：NEXCO西日本資料

※第二京阪道路一般部の24時間交通量：H20.11.12 (水)、H22.9.29 (水)、H25.10.29 (水)、R1.9.24 (火) 浪速国道事務所調査結果

交通状況の変化② 第二京阪道路と並行する 幹線道路の渋滞緩和

- 第二京阪道路に並行する幹線道路の渋滞が緩和。
- 名神高速道路（大山崎JCT～吹田JCT）の渋滞回数は、**約4割減少**。

国道1号における最大渋滞長の変化

①池之宮北交差点

【全線開通前】

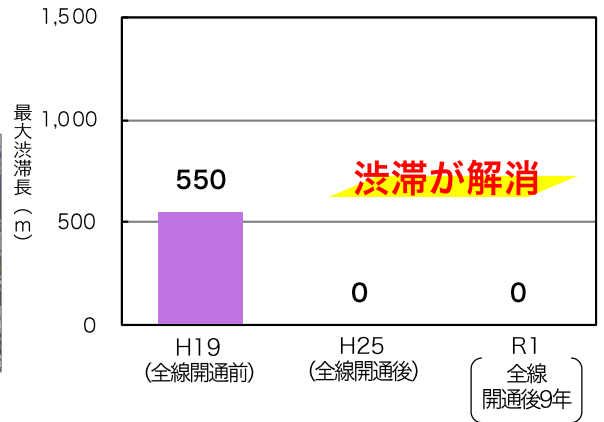


(H19.12撮影)

【全線開通後】



(R2.3撮影)



②中振南交差点

【全線開通前】

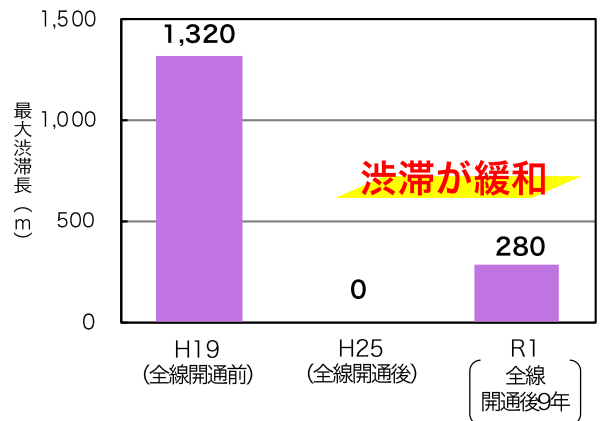


(H19.12撮影)

【全線開通後】



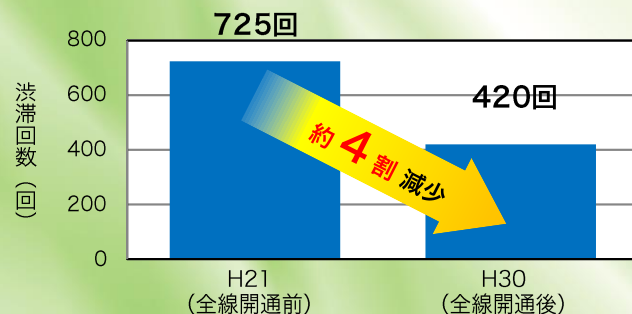
(R2.3撮影)



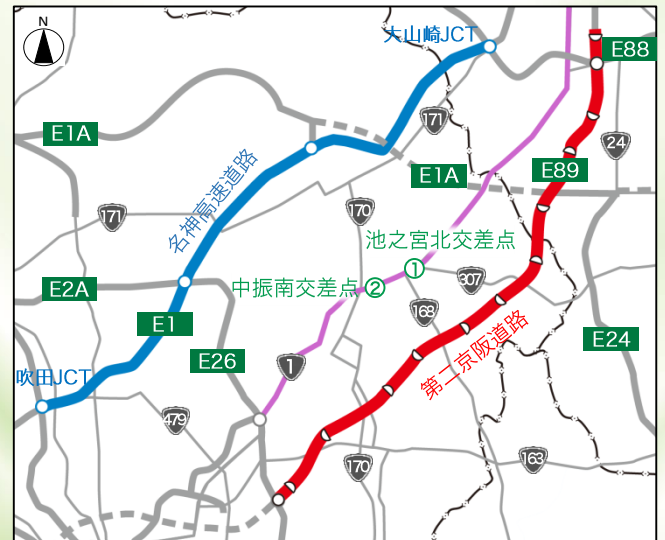
全線開通前：H19.12.14 (火) 浪速国道事務所調査結果
全線開通後：H25.10.29 (火)、R1.10.1 (火) 浪速国道事務所調査結果

名神高速道路の渋滞回数の変化

大山崎JCT～吹田JCT



出典：NEXCO西日本資料
NEXCO西日本の高速道路における渋滞とは、時速40km以下で低速走行、あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態をいう

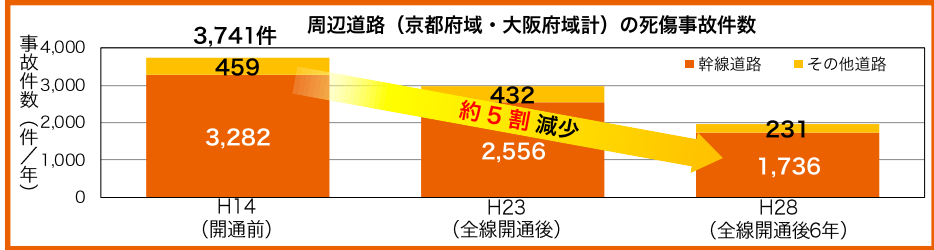


交通状況の変化③ 第二京阪道路への交通転換による 周辺道路の安全性の向上

- 第二京阪道路の周辺地域では、交通事故件数が約5割減少。
- 並行する国道1号においては、死傷事故件数が約6割減少。

第二京阪道路周辺地域※2の死傷事故件数の変化

第二京阪道路
周辺道路※1の事故が
1,774件/年減少



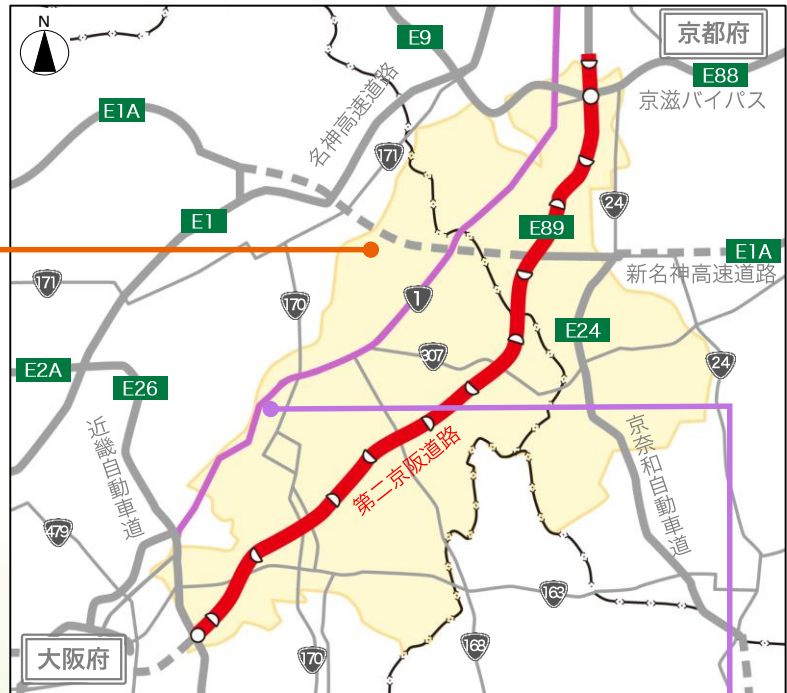
※1 第二京阪道路周辺地域※2の
幹線道路（国道・主要地方道）及び
その他道路（県道・市道等その他道路）

■ 第二京阪道路

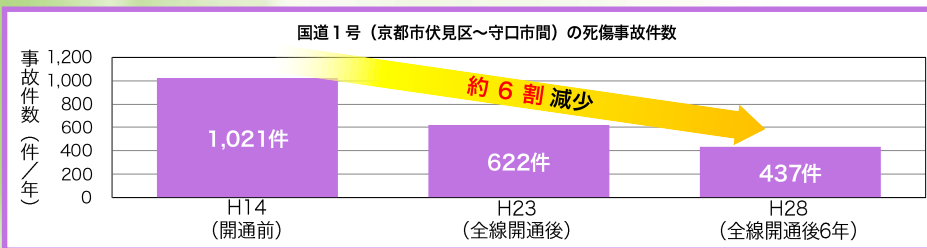
■ 事故件数集計範囲（国道1号）

■ 事故件数集計範囲（第二京阪道路周辺地域※2）

※2 第二京阪道路周辺地域
大阪府域：門真市、寝屋川市、四條畷市、枚方市、交野市
京都市域：八幡市、京田辺市、久御山町

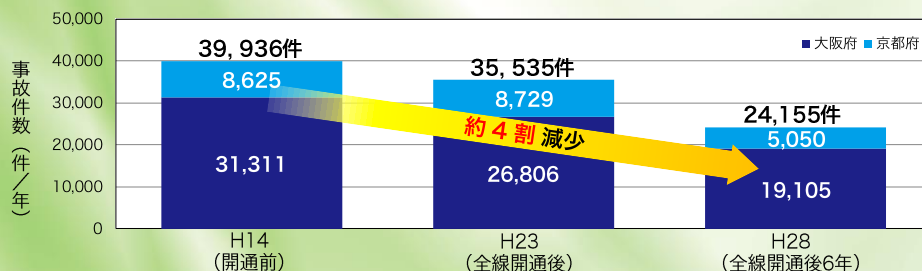


並行する国道1号の死傷事故件数の変化



国道1号の事故が
584件/年減少

【参考】大阪府・京都市の死傷事故件数の変化



出典：平成14、23、28年 ITARDAデータ（交通事故総合分析センター）