

第16回大阪地区渋滞対策協議会

【主要渋滞箇所の解消に向けたTDM施策】

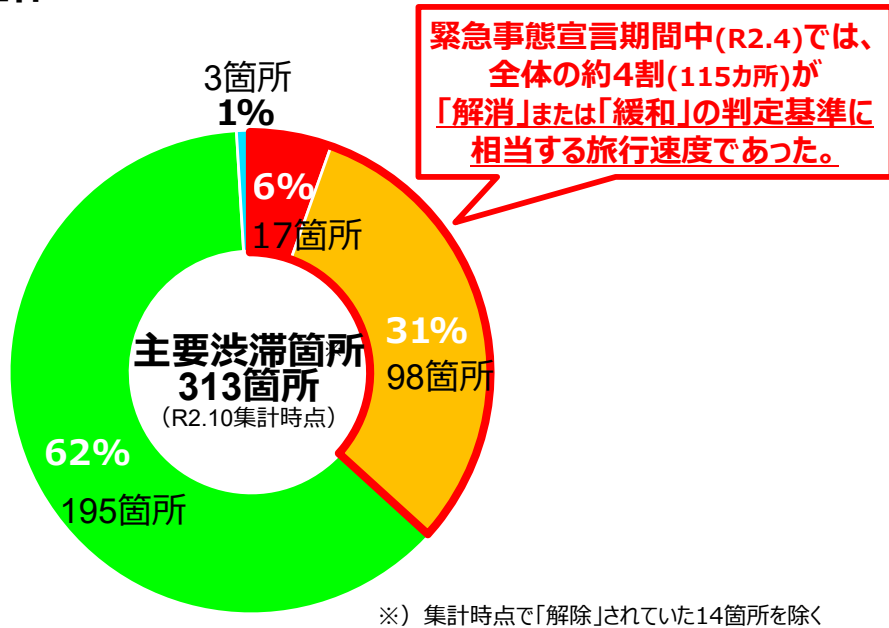
令和7年7月29日

1. 背景・目的

- コロナ禍（R2.4の緊急事態宣言期間中）における交通状況を分析したところ、外出自粛や在宅勤務等に伴う交通量減少により、**主要渋滞箇所の約4割にあたる115箇所**で緊急事態宣言中に渋滞解消・緩和が見られたことで、**TDM（交通需要マネジメント）施策の有効性が想定される。**
 - 令和6年度は、**Web広告（LINE広告）**を活用し、**迂回ルートの周知を行い、行動変容を促す施策を試行的に実施し、効果検証を行った。**
- ※）TDMとは、Transportation Demand Managementの略で、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法。

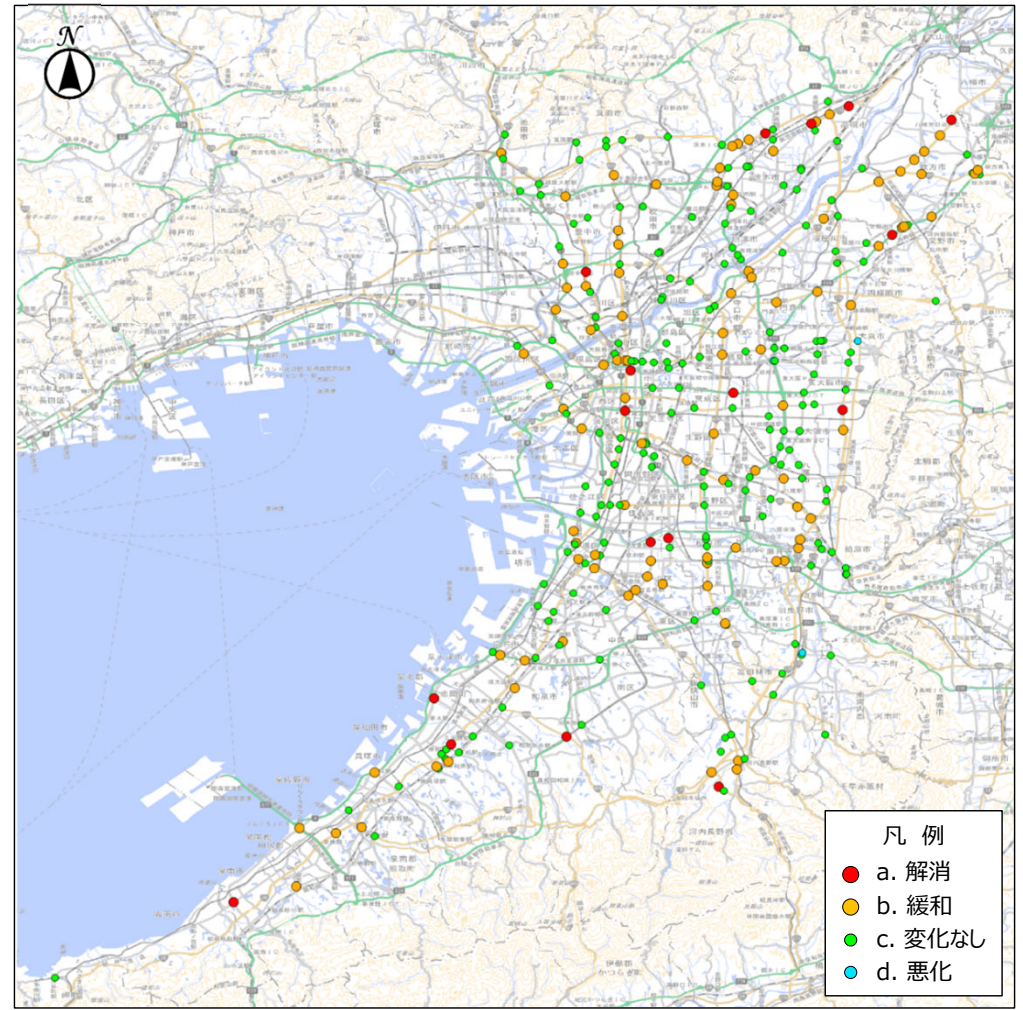
■コロナ禍（緊急事態宣言期間中（R2.4））における主要渋滞箇所の交通状況の変化【大阪地区】

○大阪地区全体



■ a. 解消 ■ b. 緩和 ■ c. 変化無 ■ d. 悪化

- 【大阪地区における判定基準】
- a. 解消 : 「緊急事態宣言中」に全流入方向が20km/h以上の箇所
 - b. 緩和 : 「緊急事態宣言中」に20km/h以上の流入方向数が増加した箇所
 - c. 変化無 : 「緊急事態宣言中」に20km/h以上の流入方向数に変化が無い箇所
 - d. 悪化 : 「緊急事態宣言中」に20km/h以上の流入方向数が減少した箇所
- ※）通常期：R1.9～11（平日）、コロナ禍：R2.4/20～4/26（平日）



2. 過年度の取り組み

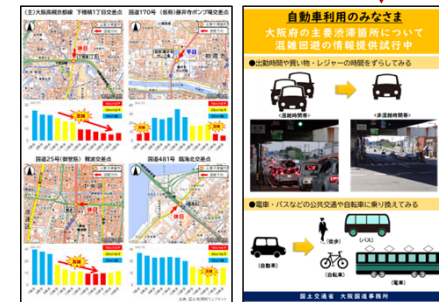
- 令和4年度、5年度は、(株)ナビタイムジャパンが提供するドライブアプリを活用したTDM施策として、**渋滞方向の時間帯別旅行速度に関する情報提供を行い、渋滞箇所の迂回や渋滞時間を避けた移動を促す取り組み**を実施。
- 令和4年度は大阪府内の4エリア、令和5年度は万博公園エリアを対象にTDM施策を実施。
- 情報を受け取ったアプリユーザーの行動を分析した結果、車ルート検索時に表示されるバナー通知、現地でのPUSH通知とともに、**クリック率、開封率が一般的な平均値よりも高い結果となり、渋滞に対する関心が高い傾向にある**ことが分かった。

▼令和4年度・5年度のTDM施策の実施内容

- ①車ルート検索時のバナー通知**
 - 渋滞箇所周辺を通過する場合、バナーを表示
 - バナーをクリックすると、対象箇所の交通情報を表示
- ②PUSH通知による渋滞情報の発信**
 - アプリの位置情報をもとに、主要渋滞箇所周辺を通行するアプリユーザーに情報を自動配信
 - PUSH通知をタップすると、対象箇所の交通情報を表示



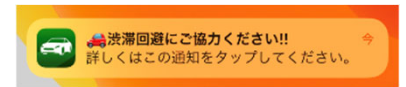
PCでのルート検索画面（イメージ）↓



情報提供の内容



渋滞情報バナー



PUSH通知

▼バナー・プッシュ通知への反応（令和5年度実績）

▼渋滞情報バナー・PUSH通知に対する反応

通知方法	表示・配信回数	クリック回数	クリック・開封率
渋滞情報バナー	19,321	1,284	6.6%
リアルタイムPUSH通知	2,178	211	9.7%

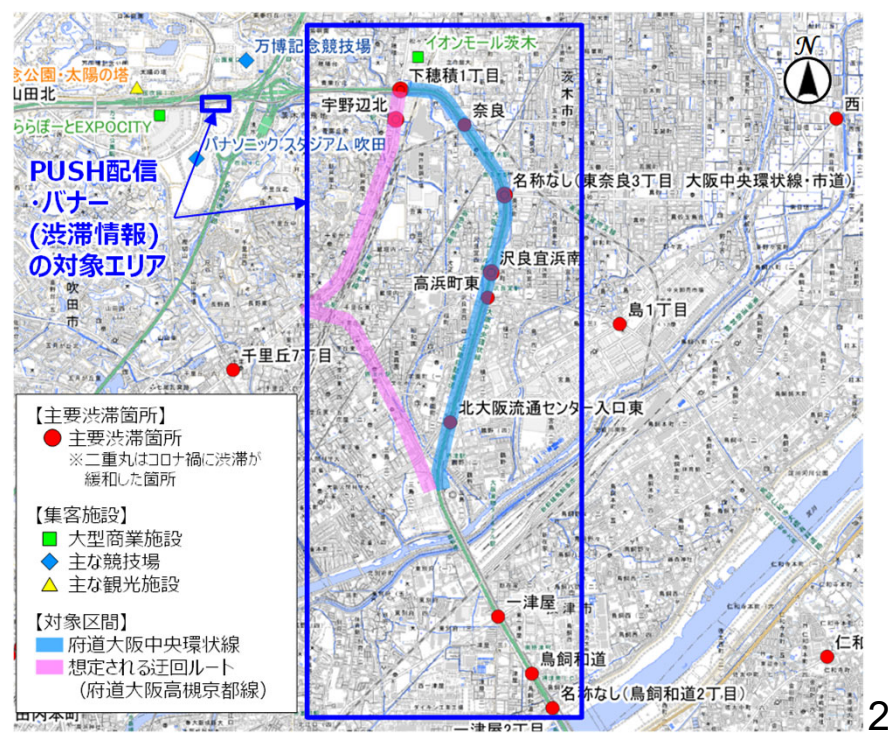
ナビタイム社のPUSH通知の平均クリック率・開封率を大きく上回る水準
(バナー:2%、PUSH通知:5%)

令和4年度・5年度の取り組みでは、**情報提供を行うことで渋滞箇所を迂回する行動変容を促すことが可能である**など、情報提供を行うことに対する一定の効果を確認することができた。
一方で、特定のアプリユーザーのみを対象にした情報提供であるため、**さらなる交通状況の改善を図っていくためには、より多くのドライバーに情報提供、施策を周知する必要があることがわかった**

▼令和4年度の対象箇所

地域	交差点名
三島	下穂積1丁目交差点（大阪高槻京都線）
中河内地域	名称なし（大阪府水道部藤井寺ポンプ場）（国道170号）
大阪市	難波交差点（国道25号）
泉南地域	臨海北交差点（国道481号）

▼令和5年度の対象箇所



3. 令和6年度の取り組み

- 令和5年度までの取り組みで、情報提供によるドライバーの関心度や行動変容の確認に主眼を置いた検証を行い、閲覧状況や経路変更などの面で一定の効果があることが確認できた。
- 一方で、特定のアプリユーザーのみを対象にした情報提供であったため、令和6年度は、**より多くのドライバーに情報提供を行うため、Web広告（LINE広告）を活用し、迂回ルートの周知を実施した。**
- 大阪地区渋滞対策協議会のクレジットで実施し、Web広告の配信と合わせて、大阪国道事務所のホームページ、Xでも広報し、Xについては協議会メンバーのリポストにより情報の拡散を図っている。**
- 令和5年度から引き続き**万博公園エリア（府道大阪中央環状線）**を対象とし、**令和6年12月1日から令和6年12月31日の1ヶ月間で実施。**

令和6年度の取り組み

対象箇所

- 令和5年度に引き続き、**万博公園エリア（府道大阪中央環状線）**を対象とした。

TDM施策の内容

- 対象箇所周辺について、**速度が著しく低下する時間帯や交通量が多い時間帯などの情報提供を行い、渋滞箇所の迂回や出発時間の調整を促す。**
- 情報提供の方法については、情報収集の多くがスマートフォンで行われている現状を踏まえ、スマートフォンでの受信を念頭に置いた手法として、**閲覧する機会が多いと思われるLINE広告を用いて広報し、**広告バナーのクリックでPDF広告に遷移させて情報を提供。

LINE広告での表示箇所



トークリスト
最上部に広告表示



LINE NEWS
月間利用者数
7,700万人以上
(2021年8月時点)



LINE VOOM
月間訪問者数
6,800万人以上
(2019年8月時点)

※LINE広告が表示されるLINEが提供しているサービスを一部抜粋

LINE広告による実際の広報

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみならず、
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
迂回ルート 約17分
下り2丁目 吹田JCT 千里丘行き分岐 至守口市

クリックで
PDF広告に
遷移

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみならず
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（千原行き分岐～下り2丁目間）

北行 約2.0分（府道約11.5分）
南行 約1.7分（府道約7.5分）

大阪地区渋滞対策協議会

Xでの広報

朝ラッシュ時に大阪中央環状線をご利用のみならず
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（千原行き分岐～下り2丁目間）

北行 約2.0分（府道約11.5分）
南行 約1.7分（府道約7.5分）

大阪地区渋滞対策協議会

4. 令和6年度の取り組みでの効果検証内容

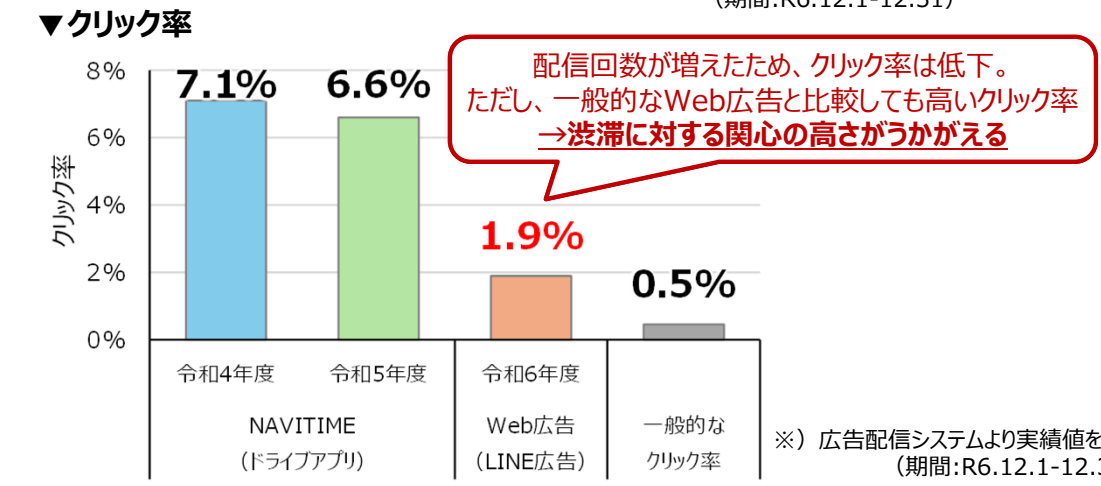
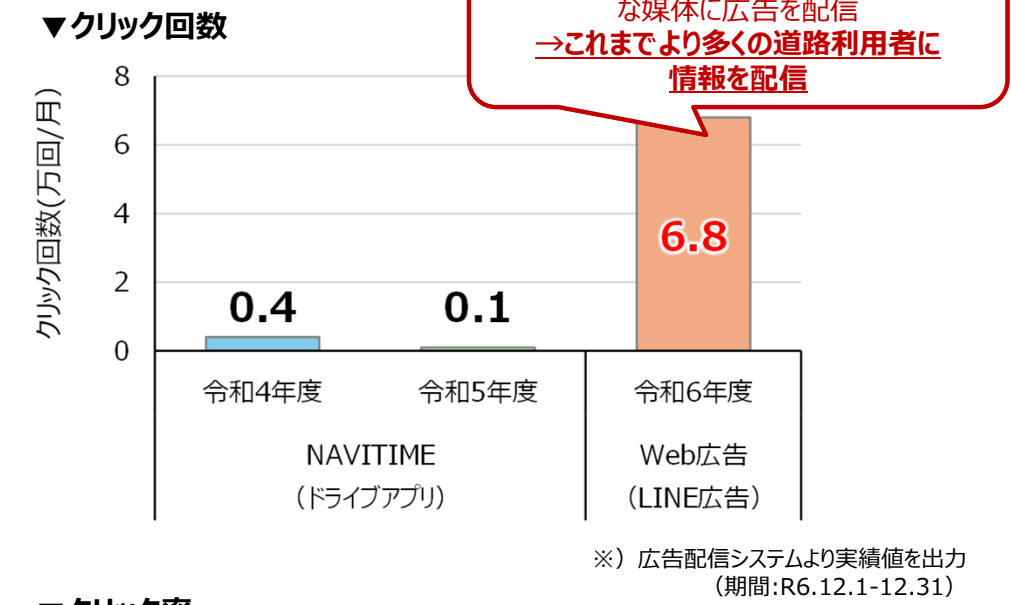
- 今回の広告配信の結果、どの程度広報を見てもらったのかを、LINE広告の配信実績を使用し、過年度のTDM実績、一般の広告サイトのクリック率との差を比較することで、**渋滞施策に関する関心がどの程度あるのかを把握**
- 実施したTDM施策の認知度・効果を確認するため、Webアンケートで調査し、ルートを変えたり、移動時間を変更したのか等、**広告を見た上での行動の変化を把握**
- TDMの情報提供期間中と情報提供期間外のETC2.0プローブデータの集計結果を比較し、経路の分担率や、旅行速度、所要時間等、**交通状況の変化を把握**

検証項目	検証方法	内容
渋滞施策に関する 関心度	広告の 配信実績	広告がクリックされた回数（クリック率） →過年度のTDM実績、一般の広告サイトのクリック率の差を比較し、一般のWebサイト上において渋滞に関する関心がどの程度あるのかを把握
広告を見た上での 行動の変化	Web アンケート	今回取り組みの認知度・効果 情報を受け取った際の行動の変化 →今回の取り組みがどの程度認知され、情報を受け取って実際にどの程度経路転換されたのか把握
交通状況の 変化	ETC2.0 プローブ データ	所要時間 →チラシに打ち出していた所要時間と比較し、施策により所要時間が短縮されたのか把握 経路分析 →大阪中央環状線、大阪高槻京都線の経路分担率を把握 旅行速度 →大阪中央環状線の速度が向上しているか、区間内の主要渋滞箇所（5箇所）で把握

5. 令和6年度の取り組みでの効果検証結果①

- 350万回以上の配信に対して、約6.8万回クリックされており、クリック率は1.93%と一般的なバナー広告のクリック率（0.46%）と比較して、多くの方に取り組みの詳細を確認していただいたことから、**過年度に続き渋滞に対する利用者の関心が高い**ことが分かった。
- 情報を見て大阪高槻京都線にルートを変更、渋滞箇所を避けた人が58%、出発時間を変えた人が10%で、**広告を見た利用者のうち、約7割が渋滞を回避**しており、**情報提供終了後も99%の利用者が継続的に渋滞を回避する行動を取っている**。
- 情報提供期間中、**約半数の利用者が大阪中央環状線の渋滞緩和を実感**している。

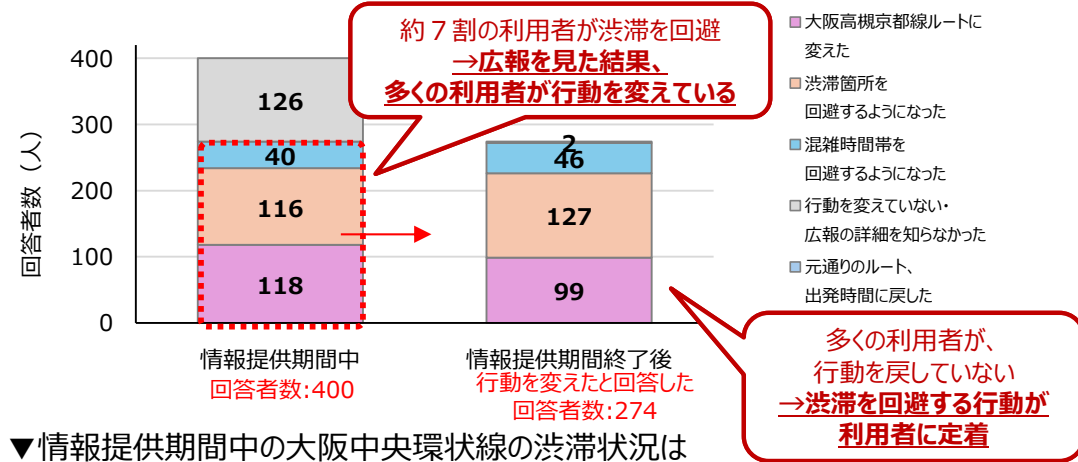
■ 広告のクリック状況



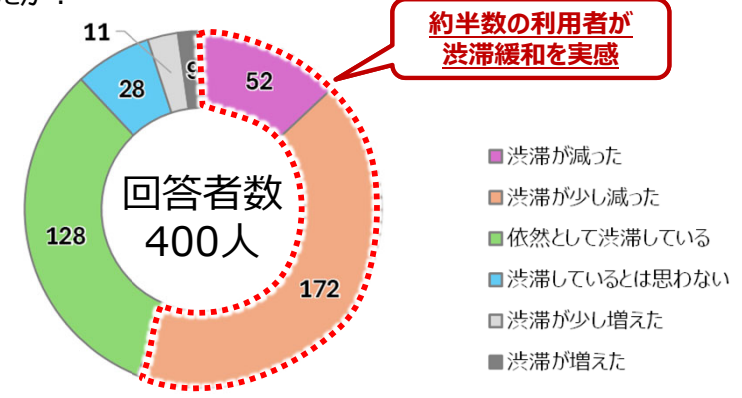
■ 情報を見た人の行動の変化 (Webアンケート調査)

▼ WEBアンケート対象者
府道大阪中央環状線及び大阪高槻京都線を週に1日以上運転しており、本TDM施策を見た人を対象に400人にアンケートを実施

▼ 情報提供期間中にルートを変えたり出発時間を変えましたか？
また情報提供終了後もルートを変えたり出発時間を変えたまま行動していますか？

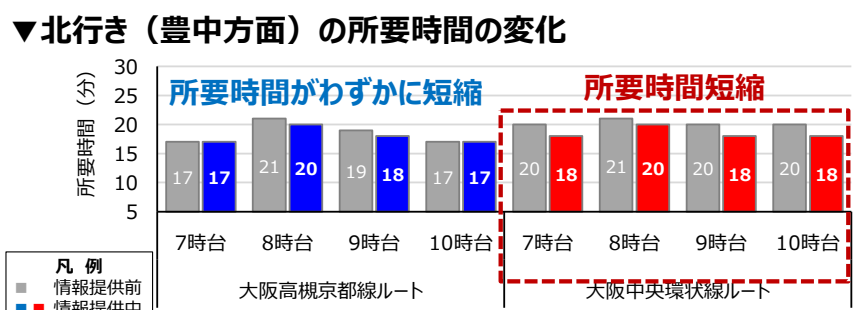
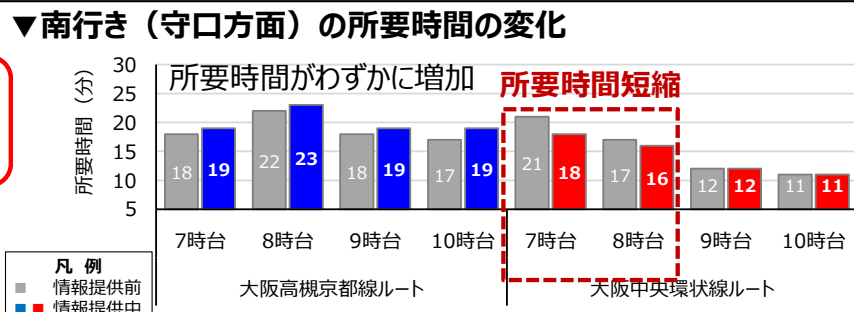


▼ 情報提供期間中の大阪中央環状線の渋滞状況は変わりましたか？

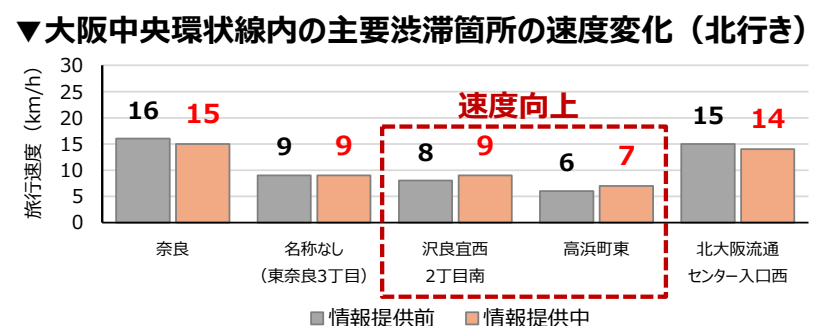
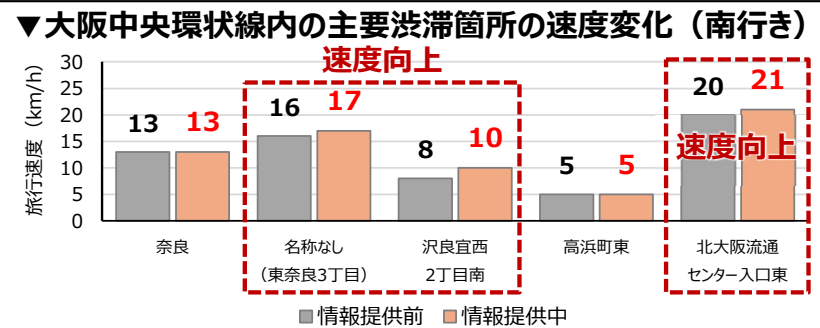


5. 令和6年度の取り組みでの効果検証結果②

- 情報提供期間中、**大阪中央環状線南行きの7時台・8時台**と、**北行きの7時台～10時台**で**所要時間が短縮**した。
- 大阪高槻京都線の南行きで所要時間が増加しているが、1～2分程度の増加に留まっており、北行きは所要時間がわずかに短縮。
- 大阪中央環状線の主要渋滞箇所の速度は、**南行きでは名称なし（東奈良3丁目）、沢良宜西2丁目南、北大阪流通センター入口東**で、**北行きでは沢良宜西2丁目南、高浜町東**で情報提供前より**わずかに速度が向上**した。
- 経路の分担率では、**北行きの大阪高槻京都線ルート**の利用割合が**わずかに増加**した。



※) ETC2.0プローブデータ 情報提供前:2023年11月平日、情報提供中:2024年12月平日



※) ETC2.0プローブデータ 7時台の流入速度
情報提供前:2023年11月平日、情報提供中:2024年12月平日

▼千里丘分岐～下穂積2丁目間を移動する車両の経路分担率の変化

方向	期間 (サンプル数)	大阪高槻京都線ルート	大阪中央環状線ルート
南行き (守口方面)	情報提供前 (7,630台)	0.9%	99.1%
	情報提供中 (8,740台)	0.9%	99.1%
北行き (豊中方面)	情報提供前 (6,136台)	2.1%	97.9%
	情報提供中 (6,507台)	2.5%	97.5%

南行きは大きな変化が見られず

北行きの大阪高槻京都線ルートの利用割合が増加

令和6年度の取り組みでは、Web広告による情報提供を行うことで、これまでよりも多くの道路利用者に広報を見ることができ、渋滞箇所を迂回する行動変容を促すことができたが、**主要渋滞箇所の速度改善の効果は小さい**。

一方で、スマートフォンやパソコンを使用するユーザーのみが対象となってしまうため、他の広告媒体での効果把握や、ドライバーが求めている情報は何か、検証していく必要があるものと考えられる。

※) ETC2.0プローブデータ 7～10時台 情報提供前:2023年11月平日、情報提供中:2024年12月平日