

# 第18回大阪地区渋滞対策協議会

## 【WISENET2050の観点の渋滞対策検討報告】

---

令和8年7月31日

# 1. WISENET2050について

- 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」を公表したことを受け、国土交通省道路局では、この「中間とりまとめ」で掲げられた**WISENET（ワイズネット）**の実現に向けて、今後取り組む具体的な政策をとりまとめた「WISENET2050・政策集」を作成。
- その中で、生産性向上やカーボンニュートラルへの貢献のため、求められるサービスレベルに応じて、**道路ネットワークのサービスレベルを向上させる取り組みを推進**することとなっている。

➤ 本来の道路の機能が、発揮されているかをデータ等に基づいて、改めて、確認する。

## ▼ WISENET2050の概要

**ワイズネット WISENET2050**

“2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基礎ネットワークシステム”を WISENET(ワイズネット)®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。

ワイズネット WISENET: World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

**WISENETのコンセプト**

交通モード間の連携強化  
観光立国の推進  
自動運転社会の実現  
低炭素で持続可能な道路の実現  
地域の安全確保のエッセンシャルネットワーク  
経済成長・物流強化

2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基礎ネットワークシステム(WISENET)の実現

シームレスネットワークの構築  
技術創造による多機能空間への進化

**WISENETの要点**

- シームレスネットワークの構築  
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求します。
- 技術創造による多機能空間への進化  
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献します。

**求められる役割**

- 経済成長・物流強化
- 交通モード間の連携強化
- 自動運転社会の実現
- 道路の枠を超えた機能の高度化複合化
- 地域安全確保のエッセンシャルネットワーク
- 観光立国の推進
- 低炭素で持続可能な道路の実現

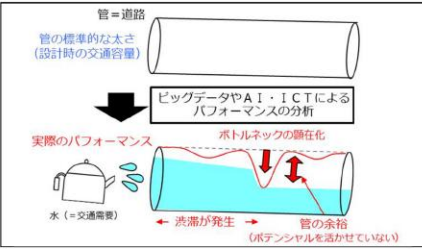
これからの高規格道路に求められる役割を発揮していくため、これまでの枠組みを超えた政策展開を図ります。

## 局所渋滞対策事業の創設

シームレスネットワークの実現に向け、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して、機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

### 【目的】

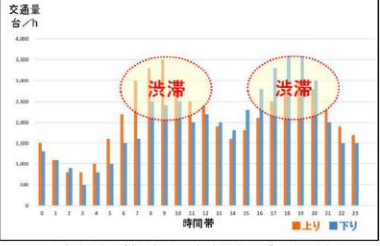
ビッグデータ等の活用により、**求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析**を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む**渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施**することで**ネットワークのパフォーマンス改善**を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

### 【分析・評価】

ETC2.0等のビッグデータやICTを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

### 【対策】

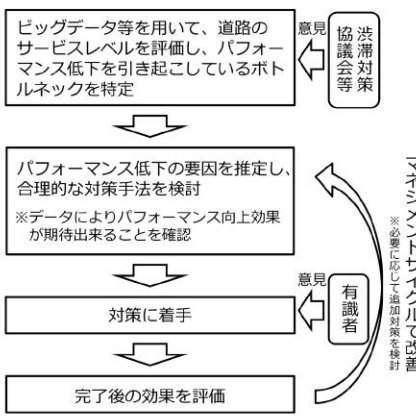
車線運用の変更など従来の手法に加え、2+1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

※その他、ゼブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

### 【事業の流れ】



# 2. 大阪府内における検討区間について

- WISENET2050の観点で、大阪国道事務所では、夜間旅行速度の低下に着目した渋滞対策について、調査、検討中。
- 国道1号蒲生4交差点～国道2号 阪神野田前交差点を対象にETC2.0の旅行速度を分析し、夜間速度の低下箇所を確認。
- 京橋駅周辺ではタクシーの路上停車等により、円滑な交通の妨げになっておりサービスレベルの低下が想定されることから、ビデオカメラを設置した車両を走行させ、路上停車状況を調査。
- 路上駐停車状況や道路利用者の利用実態などを把握し、**夜間速度低下の要因を整理**し、関係機関と連携して対策を検討する。

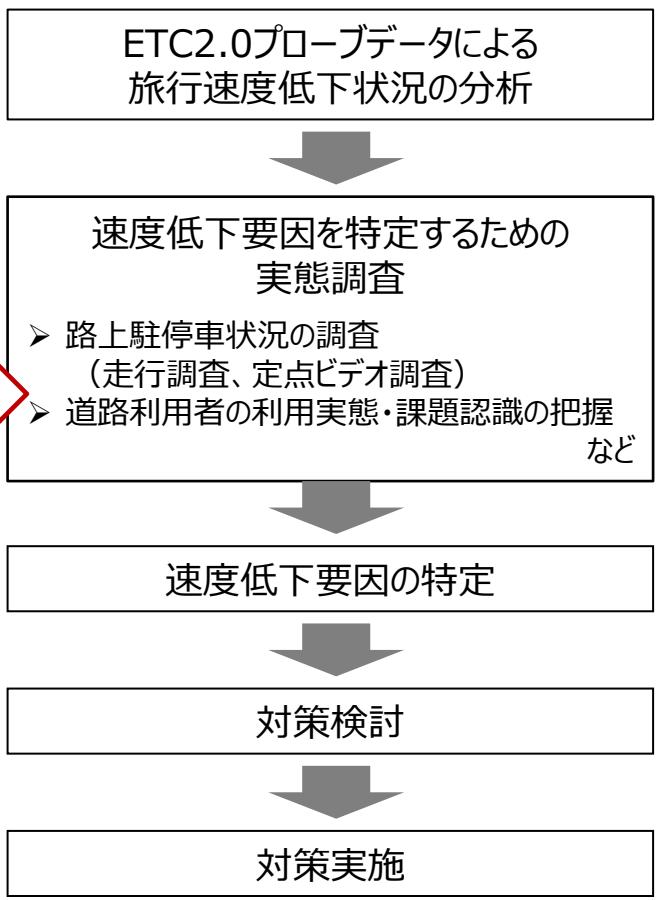
## ▼対象区間



## ▼これまでの検討・調査状況

- ① 国道1号蒲生4交差点～国道2号野田阪神前交差点を対象に、ETC2.0プローブデータによる旅行速度の低下箇所を確認
- ② 京橋駅周辺では過去にタクシーの2列停車対策を実施しているが、タクシー等の路上停車が速度低下の要因と想定
- ③ 令和6年12月に、ビデオカメラを搭載した車両による走行調査を実施し、対象区間の路上駐停車の実態（位置や状況等）を把握  
昼夜間を問わず駐停車車両が多く、速度低下が見られる梅田周辺と京橋周辺を対策候補箇所として選定
- ④ 令和7年12月に、国道1号京橋周辺を対象に、定点カメラによるビデオ観測調査を行い、路上駐停車状況の詳細（時間帯別、車種別の駐停車台数や各車線の利用状況等）を分析

## ▼検討フロー



現在

## ▼国道1号（京橋周辺）の交通状況



# 3. 路上停車状況の現地調査及び集計方法

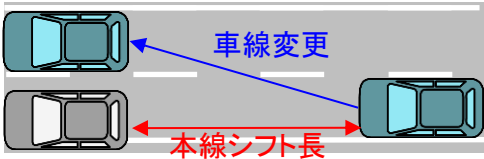
- R6.12.19（木）～20（金）で、国道1号 蒲生4交差点～国道2号 野田阪神前交差点において、路上停車の調査を1時間間隔で、合計24時間実施。
- 交差点間のどの車線（路肩or停車帯or第一走行車線or第二走行車線）に何台の車両が、停車していたかを集計。
- 集計したデータを元に、第一、第二走行車線の運用不可区間を算出。

## ◆ 走行車線の運用不可区間の算出算出方法

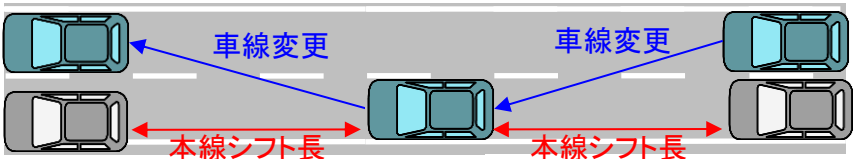
考え方: 本線シフト長がとれる場合は、車線運用可能として算出(路上停車台数が1台以上のみ適応)

**第〇車線運用不可延長 = 本線シフト長 + 本線シフト長 × 2 (路上停車台数 - 1)**

### ▼路上停車1台目の考え方



### ▼路上停車2台目以降の考え方



※今回の調査では、交差点間が短い間隔(平均: 150m、最大: 260m)で、集計しているため、車両の位置は、考慮しないものとした。

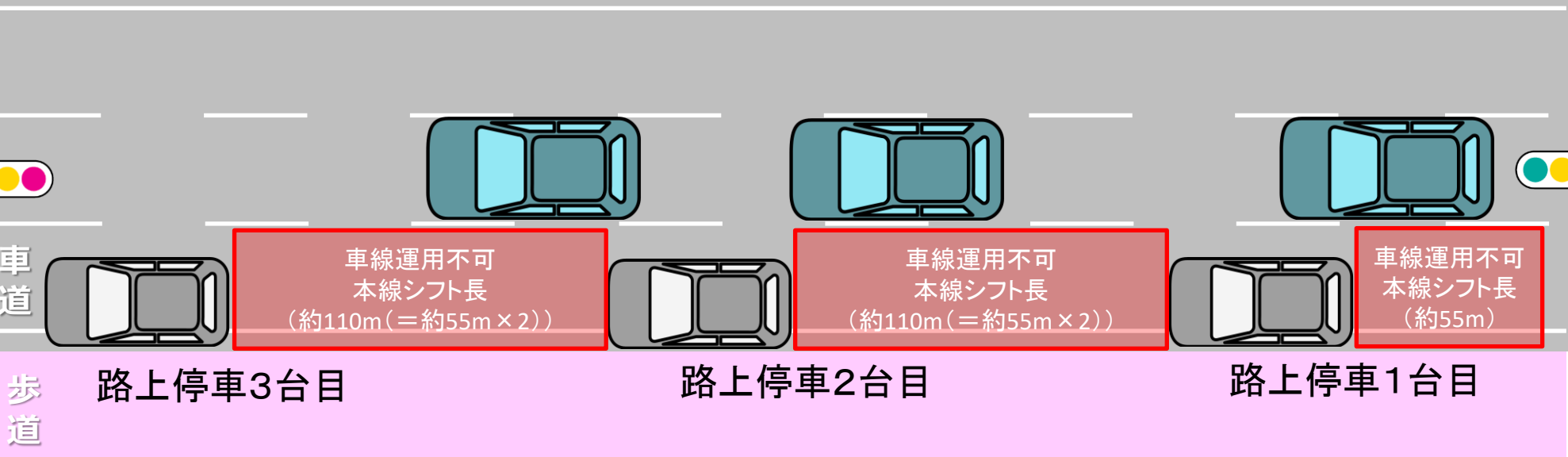
表 4-5 本線シフトの区間長

| 地域区分<br>設計速度V<br>(km/h) | (単位: m)                      |       |                              |       |
|-------------------------|------------------------------|-------|------------------------------|-------|
|                         | 地 方 部<br>計 算 式               | 最 小 値 | 都 市 部<br>計 算 式               | 最 小 値 |
| 80                      | $\frac{V \cdot \Delta W}{2}$ | 85    | —                            | —     |
| 60                      |                              | 60    | $\frac{V \cdot \Delta W}{3}$ | 40    |
| 50                      | $\frac{V \cdot \Delta W}{3}$ | 40    |                              | 35    |
| 40                      |                              | 35    |                              | 30    |
| 30                      |                              | 30    |                              | 25    |
| 20                      |                              | 25    |                              | 20    |

注) ΔW: 本線の横方向のシフト量 (m)

**本線シフト長** = 速度 × 幅員 / 3  
= 50 (km/h) × 3.25 (m) / 3  
= 54.1 ≒ **55m**  
※速度は、制限速度を採用

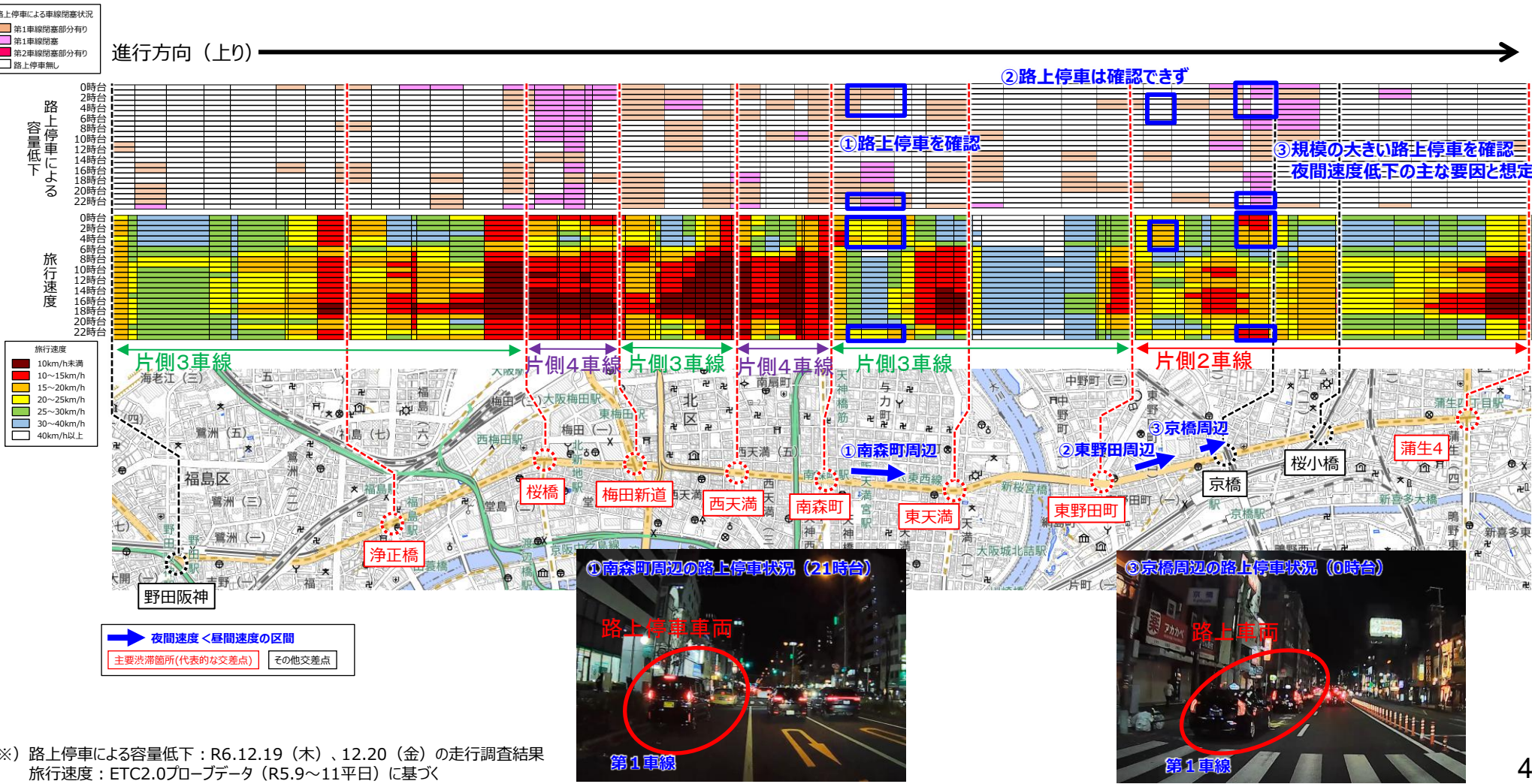
## 中央分離帯



# 4. 旅行速度と路上停車状況の分析結果(上り)【走行調査】

- ETC2.0プローブデータを用いて、夜間旅行速度の低下を3箇所を確認。
- 路上停車調査をもとに、算出した1時間毎の車両運用不可区間と比較すると、上りの京橋周辺で夜間速度低下箇所で規模の大きい路上停車が発生していることを確認した。
- そのため、**上りの京橋周辺における夜間速度低下の主な要因は、「夜間の路上停車」と想定。**

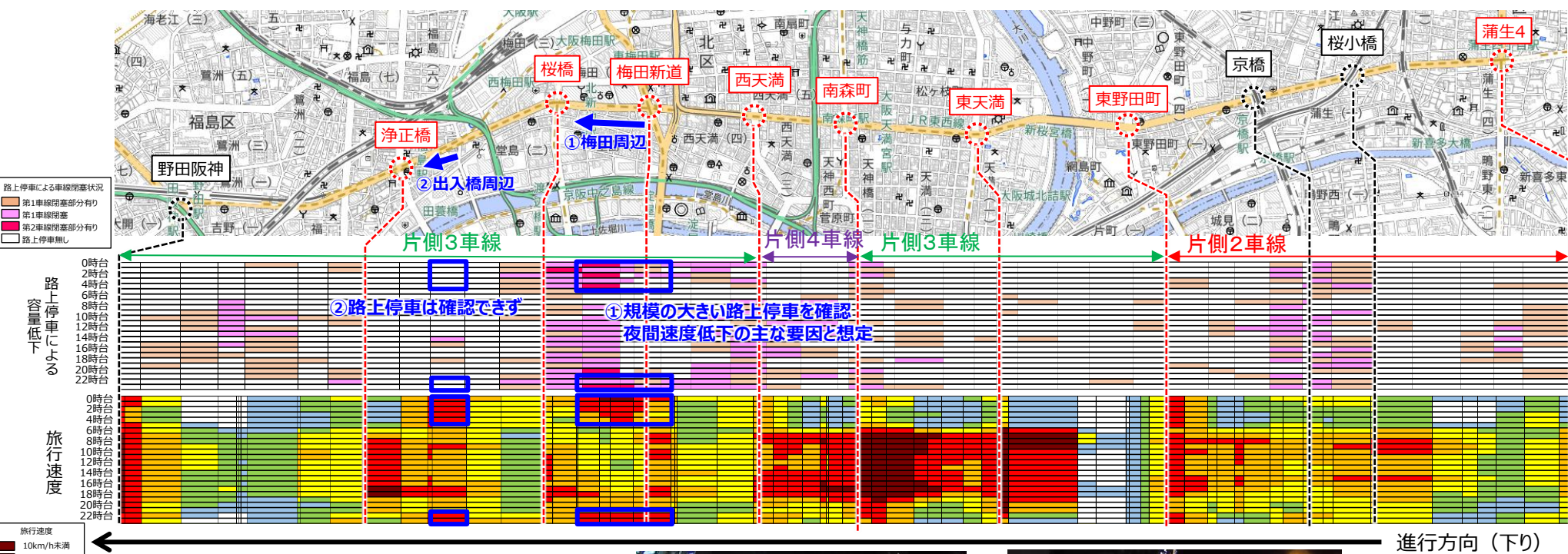
▼国道1号（蒲生4）～国道2号（野田阪神前）間の路上停車による車線閉塞状況と旅行速度の関係



# 5. 旅行速度と路上停車状況の分析結果(下り)【走行調査】

- ETC2.0プローブデータを用いて、夜間旅行速度の低下を2箇所を確認。
- 路上停車調査をもとに、算出した1時間毎の車両運用不可区間と比較すると、下りの梅田周辺で夜間速度低下箇所で規模の大きい路上停車が発生していることを確認した。
- そのため、**下りの梅田周辺で夜間速度低下の主な要因は、「夜間の路上停車」と想定。**

▼国道1号（蒲生4）～国道2号（野田阪神前）間の路上による車線閉塞状況と旅行速度



進行方向(下り)



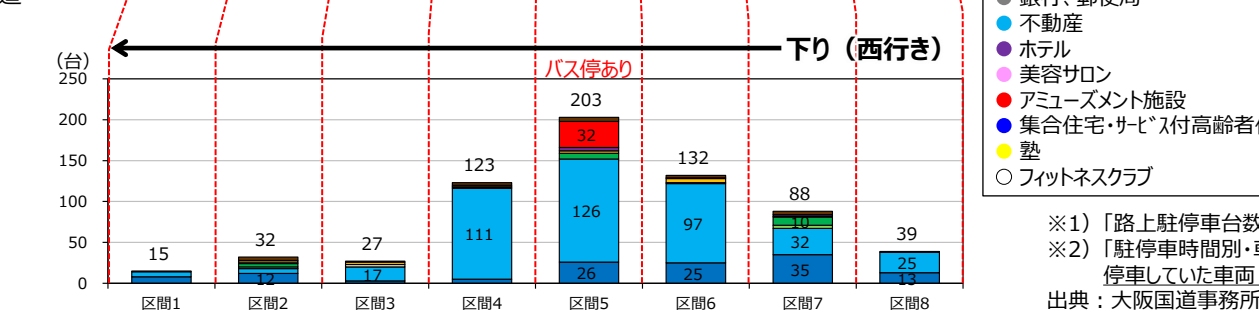
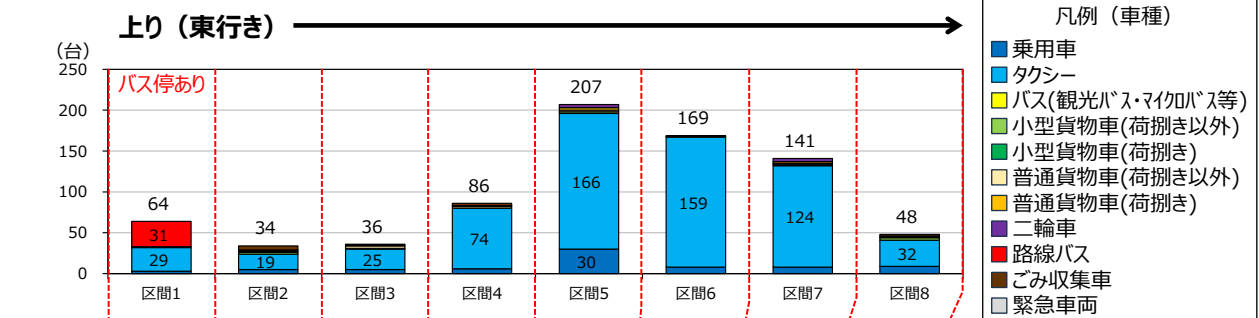
※) 路上停車による容量低下: R6.12.19(木)、12.20(金)の走行調査結果  
旅行速度: ETC2.0プローブデータ(R5.9～11平日)に基づく

# 6. 国道1号京橋周辺の路上駐停車状況【定点ビデオ調査】

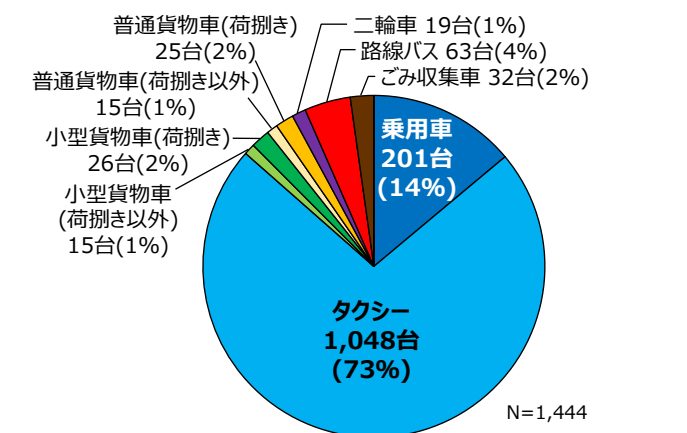
夜間12時間

- 令和7年度は、終日、路上駐停車と旅行速度の低下が見られた国道1号京橋周辺（東野田2東交差点～桜小橋交差点付近）を対象に、定点でのビデオ観測調査を実施し、路上駐停車の状況や各車線の利用状況等の詳細を分析。
- 夜間12時間では、タクシーが全体の約7割を占めており、次いで乗用車（14%）が多い。（タクシーと乗用車で9割弱）  
タクシーは京橋交差点の前後区間（下図の区間4～7）に多く、乗用車は京橋交差点以東（下図の区間5～8）に多く分布。
- 夜間の約4割（563台）の車両が5分以上駐停車している状況であり、上下線ともに、ほぼ常時駐停車車両が存在している。

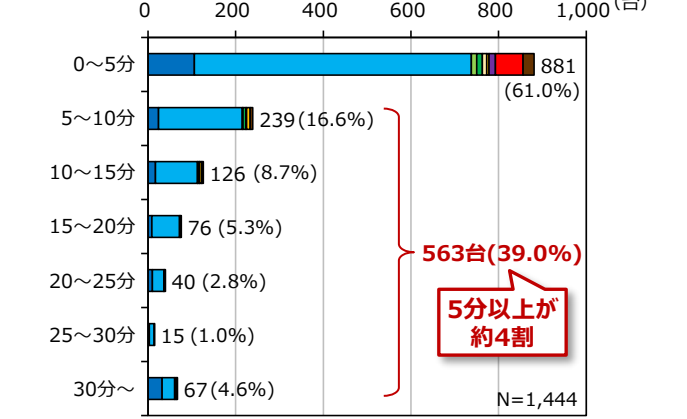
路上駐停車台数（上下別・区間別）



路上駐停車車両の車種内訳（上下計）



駐停車時間別・車種別 駐停車台数（上下計）



※1) 「路上駐停車台数」、「路上駐停車車両の車種内訳」は、調査開始前から駐停車していた車両を除く。  
※2) 「駐停車時間別・車種別 駐停車台数」は、調査開始前から駐停車していた車両および調査終了以降も駐停車していた車両（駐停車時間が不明）を除く。  
出典：大阪国道事務所調べ（調査日：令和7年12月18日（木）10:00～翌10:00）