

第5回大阪地区渋滞対策協議会

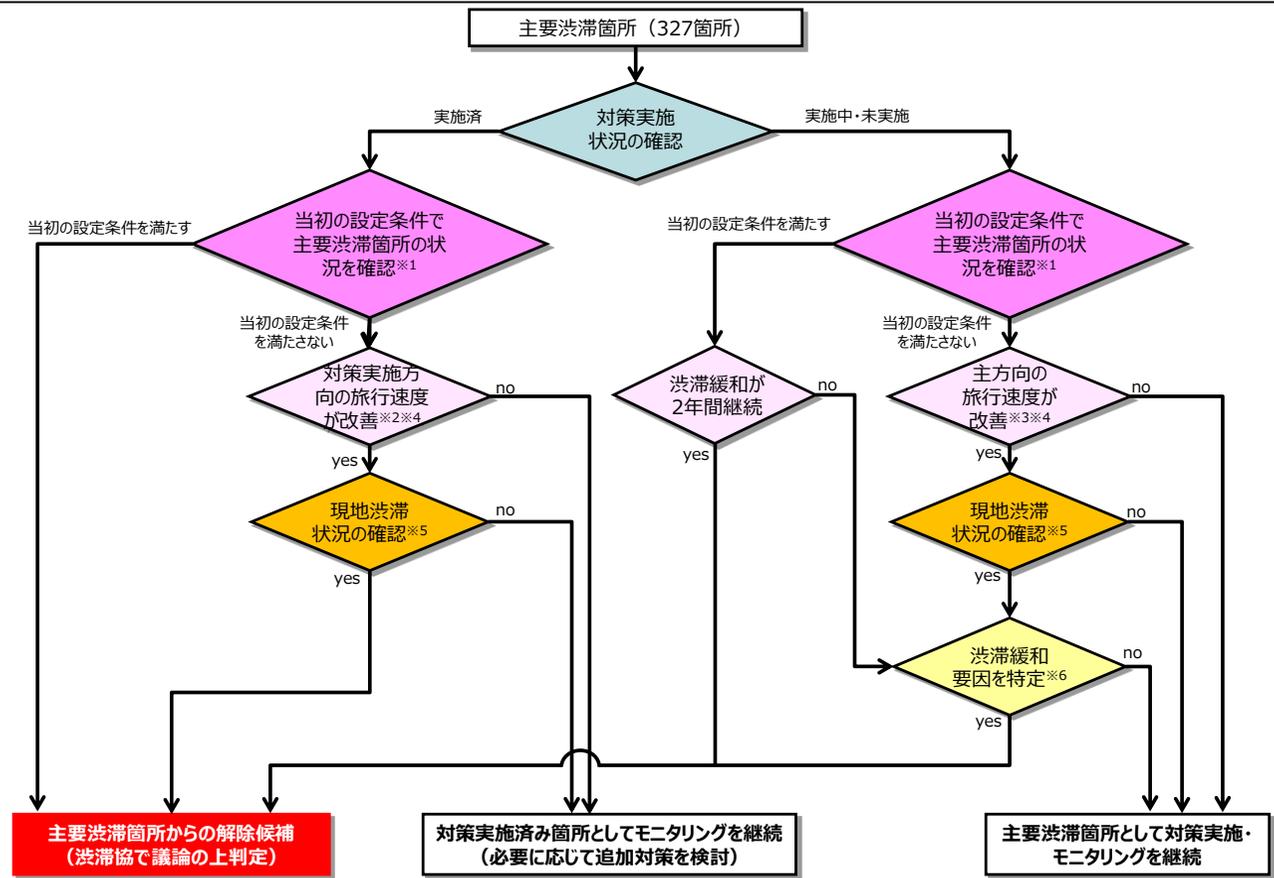
【主要渋滞箇所の見直し（案）】

平成30年8月6日

1. 主要渋滞箇所の解除フロー(案)

■大阪地区の主要渋滞箇所解除フロー(案)

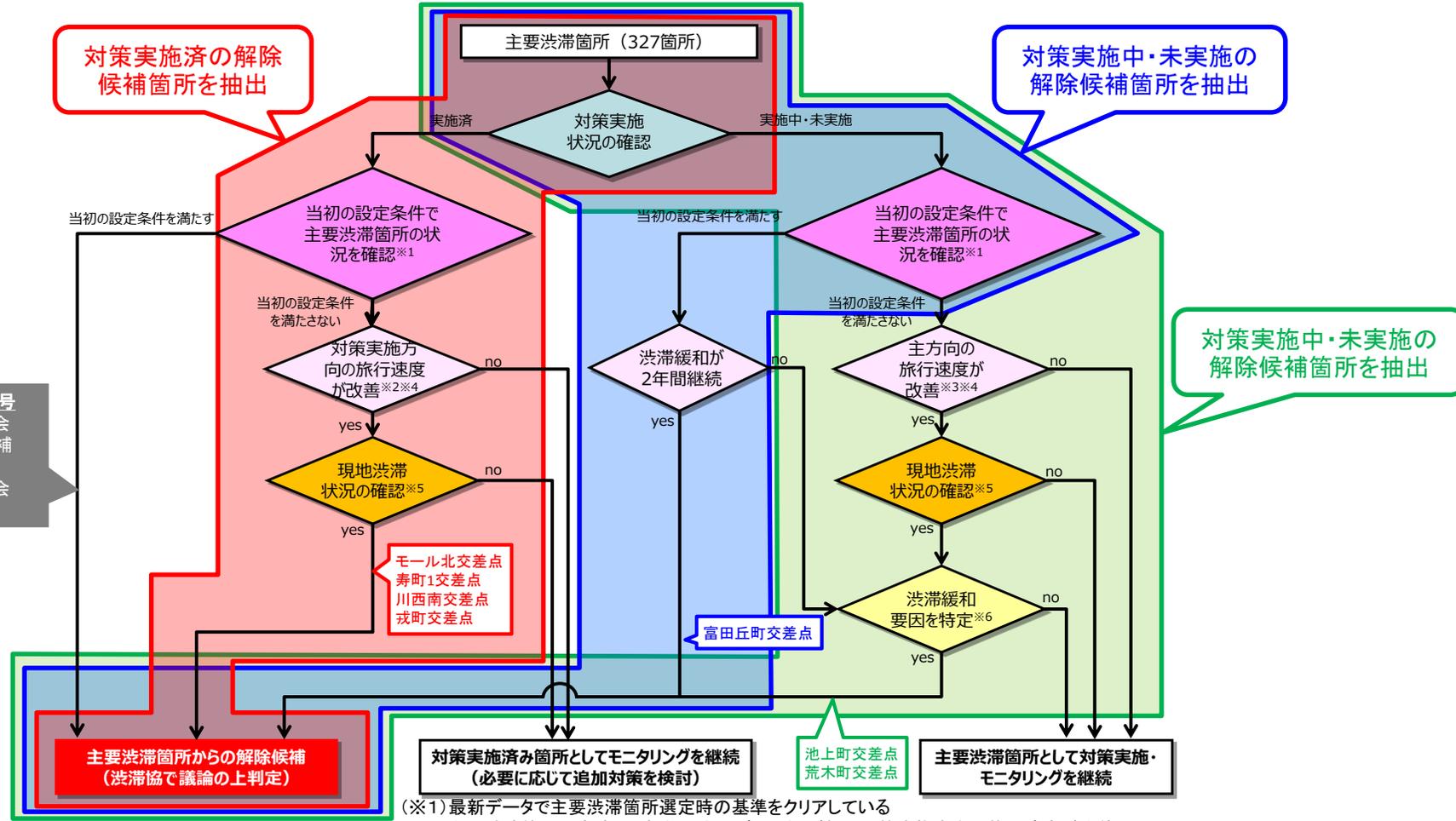
- ▶ 主要渋滞箇所の取り組みは、H24年度に箇所を選定・公表してから、今年度で6年が経過する。
- ▶ 大阪地区では、主要渋滞箇所327箇所を選定し、これまでに37箇所に対策を実施したほか、渋滞が軽微である経過観察箇所が54箇所あるなど、渋滞対策を実施してきたこと等により、主要渋滞箇所における渋滞が緩和してきている。
- ▶ そこで、主要渋滞箇所327箇所に対し、対策実施状況を考慮した上で、交通ビックデータによる速度状況、現地渋滞状況等を確認し、主要渋滞箇所の解除を検討する。



(※1) 最新データで主要渋滞箇所選定時の基準をクリアしている
 (※2) 主要渋滞箇所選定時と最新年の交通データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善
 (※3) 主方向の旅行速度が20km/h以上(踏切は10km/h以上)
 (※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回以下など個別確認(構造や青時間の関係で対策による速度向上が見込めない等)
 (※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特定

2. 大阪地区における解除候補箇所の抽出

- ▶ 主要渋滞箇所327箇所に対し、主要渋滞箇所の解除フロー（案）による判定を実施する。
- ▶ 昨年の第4回大阪地区渋滞対策協議会において再整理候補箇所として確認された「<踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号」については、第5回大阪地区渋滞対策協議会（本会）において解除とする。
- ▶ その他、最新データに基づく今回の判定の結果、「モール北交差点」、「寿町1交差点」、「川西南交差点」、「戎町交差点」、「富田丘町交差点」、「池上町交差点」、「荒木町交差点」の7箇所が新たに解除候補箇所として抽出された。



<踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号
 ・ 第4回大阪地区渋滞対策協議会（H29.8）において、を再整理候補箇所として確認。
 ・ 第5回大阪地区渋滞対策協議会において解除。

(※1) 最新データで主要渋滞箇所選定時の基準をクリアしている
 (※2) 主要渋滞箇所選定時と最新年の交通データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善
 (※3) 主方向の旅行速度が20km/h以上（踏切は10km/h以上）
 (※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回以下など個別確認（構造や青時間の関係で対策による速度向上が見込めない 等）
 (※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特定

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

1. モール北交差点

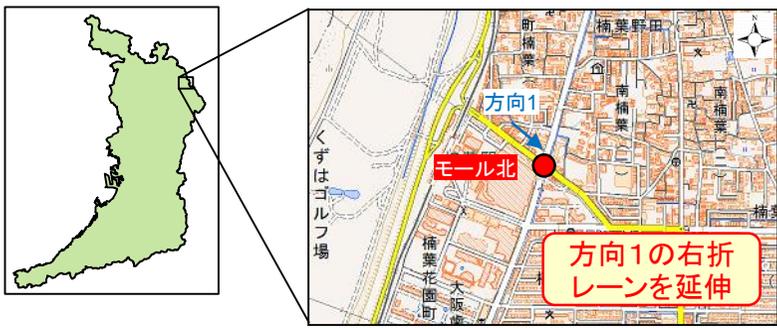
- モール北交差点では、大阪府が平成25年3月に右折レーンを延伸した。
- 当該交差点では、当初の選定条件はクリアしていないものの、対策実施方向で旅行速度が向上しており、交通実態調査による信号待ち回数も全ての交差点流入方向で1回以下であることから解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: モール北(北河内地域)
 選定理由: 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会における意見箇所(下記のいずれかに該当)

- ・渋滞損失時間10万人・時間/年・km以上
- ・昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・道路利用者のニーズ

対策内容: 右折レーン延伸(H25.3)
 (大阪府すると交差点対策)

<位置図>



【旅行速度変化】

対策実施方向で速度が向上

方向	路線名	H24	H29
方向1	(主)枚方交野寝屋川線	8.7 km/h	10.6 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

【対策実施後の渋滞状況】



全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下

解除候補箇所として位置づけ

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

2. 寿町1交差点

- ▶ 寿町1交差点では、大阪府が平成26年3月に左折レーンを設置した。
- ▶ 当該交差点では、当初の選定条件はクリアしていないものの、対策実施方向で旅行速度が向上しており、交通実態調査による信号待ち回数も全ての交差点流入方向で1回以下であることから解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: 寿町1交差点(中河内地域)

選定理由: 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会における意見箇所(下記のいずれかに該当)

- ・渋滞損失時間10万人・時間/年・km以上
- ・昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・道路利用者のニーズ

対策内容: 左折レーンの設置(H26.3)
(大阪府すむっと交差点対策)

<位置図>



【現地写真】

対策前



対策後



【旅行速度変化】

対策実施方向で速度が向上

方向	路線名	H24	H29
方向1	(一)大阪八尾線	5.2 km/h	8.2 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

【対策実施後の渋滞状況】



全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下

解除候補箇所として位置づけ

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

3. 川西南交差点

- ▶川西南交差点では、大阪府が平成24年10月に右折レーンを設置した。
- ▶当該交差点では、当初の選定条件はクリアしていないものの、対策実施方向で旅行速度が向上しており、交通実態調査による信号待ち回数も全ての交差点流入方向で1回以下であることから解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: 川西南(南河内地域)

選定理由: 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会における意見箇所(下記のいずれかに該当)

- ・渋滞損失時間10万人・時間/年・km以上
- ・昼間12時間平均速度20km/h以下
- ・道路利用者のニーズ

対策内容: 右折レーンの設置(H24.10)
(大阪府すると交差点対策)

<位置図>



【旅行速度変化】

方向	路線名	対策実施方向で速度が向上	
		H24	H29
方向1	国道170号(旧)	17.3 km/h	18.2 km/h
方向2	国道170号(旧)	10.1 km/h	10.5 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

【対策実施後の渋滞状況】



全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下

解除候補箇所として位置づけ

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

4. 戎町交差点

- 戎町交差点では、大阪府が平成26年9月に右折レーンを設置した。
- 当該交差点では、当初の選定条件はクリアしていないものの、対策実施方向で旅行速度が向上しており、交通実態調査による信号待ち回数も全ての交差点流入方向で1回以下であることから解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: 戎町(泉北地域)

選定理由: 交通結節点

- ・日乗降客数5千人、かつ駅前広場を有する駅から半径500m内の平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下

対策内容: 右折レーンの設置(H26.9)
(大阪府するっと交差点対策)

<位置図>



【旅行速度変化】

対策実施方向で速度が向上

方向	路線名	H24	H29
方向1	(主)富田林泉大津線	8.1 km/h	10.7 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

【対策実施後の渋滞状況】



全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下

解除候補箇所として位置づけ

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

5. 富田丘町交差点

- 富田丘町交差点は、対策未実施であるものの、当初の選定条件をクリアしている。
- 直近2年間の旅行速度に基づく評価では、渋滞緩和が2年間継続しているため、解除候補箇所として位置づけた。

交差点名：富田丘町交差点(三島地域)

選定理由：パブリックコメントによる追加
(パブリックコメントにより指摘のあった箇所のうち**旅行速度20km/h未満**)

対策状況：対策未検討

【旅行速度変化】

2年連続で旅行速度が20km/h以上

方向	路線名	H27	H28	H29
方向1	国道171号	30.9 km/h	30.5 km/h	24.9 km/h
方向2	国道171号	19.4 km/h	25.0 km/h	26.1 km/h
方向3	市道	—	—	—

※方向3(市道)は速度データなし

速度データ：H27、H28、H29の9～11月(平日)

<位置図>



渋滞緩和が2年間継続

解除候補箇所として位置づけ

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

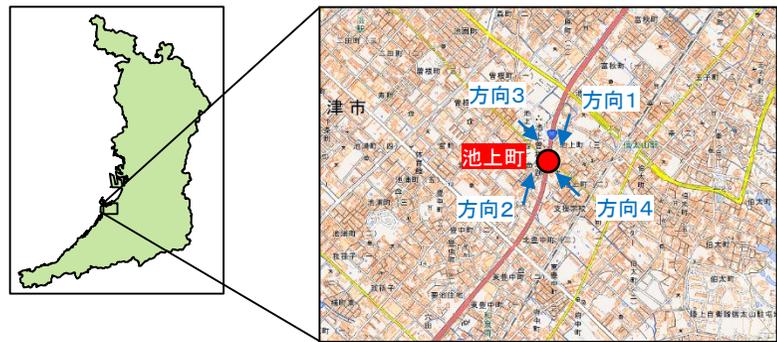
6. 池上町交差点

- 池上町交差点は、従道路である(主)泉大津美原線の旅行速度により主要渋滞箇所を選定された箇所であり、主方向である国道26号の旅行速度は選定当時から基準値である20km/hをクリアしていた。
- 現地渋滞状況を確認した結果、従道路を含む各交差点流入部の信号待ち回数は1回以下であり、渋滞は軽微であることから、道路管理者の判断により解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: 池上町交差点(泉北地域)
 選定理由: 交通結節点
 ・日乗降客数5千人、かつ駅前広場を有する駅から半径500m内の平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下

対策状況: 経過観察

<位置図>



【旅行速度変化】 主方向で旅行速度が20km/h以上

方向	路線名	H24	H29
方向1	国道26号	40.9 km/h	34.4 km/h
方向2	国道26号	30.3 km/h	24.9 km/h
方向3	(主)泉大津美原線	8.7 km/h	10.6 km/h
方向4	(主)泉大津美原線	11.4 km/h	6.6 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

選定時の旅行速度が20km/h以上

【対策実施後の渋滞状況】



道路管理者による判断

解除候補箇所として位置づけ

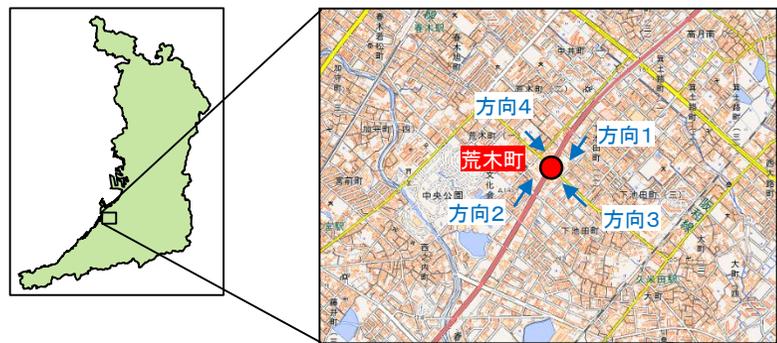
3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

7. 荒木町交差点

- 荒木町交差点は、従道路である(一)春木大町線(旧道)の旅行速度により主要渋滞箇所を選定された箇所であり、主方向である国道26号の旅行速度は選定当時から基準である20km/hをクリアしていた。
- 現地渋滞状況を確認した結果、従道路を含む各交差点流入部の信号待ち回数は1回以下であり、渋滞は軽微であることから、道路管理者の判断により解除候補箇所として位置づけた。

交差点名: 荒木町交差点(泉南地域)
 選定理由: 渋滞多発
 ・ピーク時交差点損失182.6万人時間以上
 対策状況: 経過観察

<位置図>



【旅行速度変化】

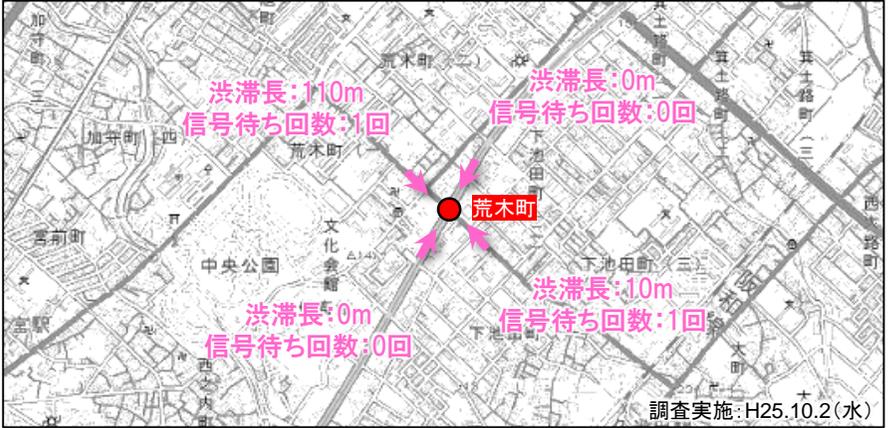
方向	路線名	H24	H29
方向1	国道26号	27.5 km/h	27.8 km/h
方向2	国道26号	29.0 km/h	26.8 km/h
方向3	(一)春木大町線(旧)	13.1 km/h	12.9 km/h
方向4	(一)春木大町線(旧)	4.0 km/h	5.7 km/h

速度データ: H24、H29の9~11月(平日)

主方向で旅行速度が20km/h以上

選定時の旅行速度が20km/h以上

【対策実施後の渋滞状況】



道路管理者による判断

解除候補箇所として位置づけ

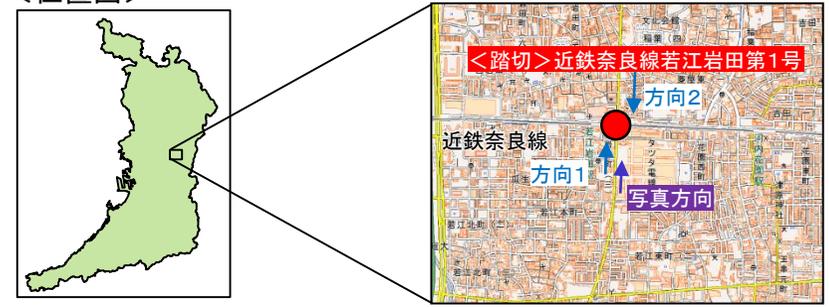
3. 主要渋滞箇所からの再整理箇所の検証

8. <踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号

- 対策実施済みのうち、当初選定条件で主要渋滞箇所の状況を確認した結果、当初選定条件をクリアし、渋滞が緩和している箇所は「<踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号」となった。
- <踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号は、H26.9に連続立体交差事業を実施し、課題となっていた踏切を除却した。また、踏切の除却により旅行速度が向上し、当初の選定条件を上回る旅行速度となった。

交差点名: <踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号
選定理由: 開かずの踏切、自動車のボトルネック踏切、歩行者のボトルネック踏切を含む区間の混雑時旅行速度が10km/h以下
対策概要: 連続立体交差事業により、踏切を除却
(対策実施年: H26.9)

<位置図>



【現地写真】



連続立体交差により踏切を除却

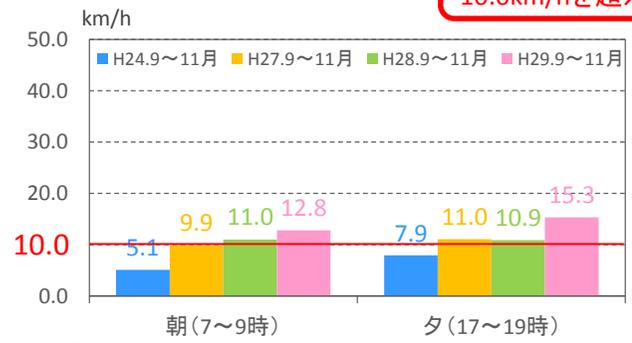
【旅行速度変化】

H29年度に再整理箇所として位置づけ

○方向1

<混雑時>

H28、H29は混雑時速度10.0km/hを超えている



○方向2

<混雑時>

H27、H28、H29は混雑時速度10.0km/hを超えている

