

第6回大阪地区渋滞対策協議会

【平成30年度の取り組み】

平成31年3月

1. 対策実施箇所の効果検証

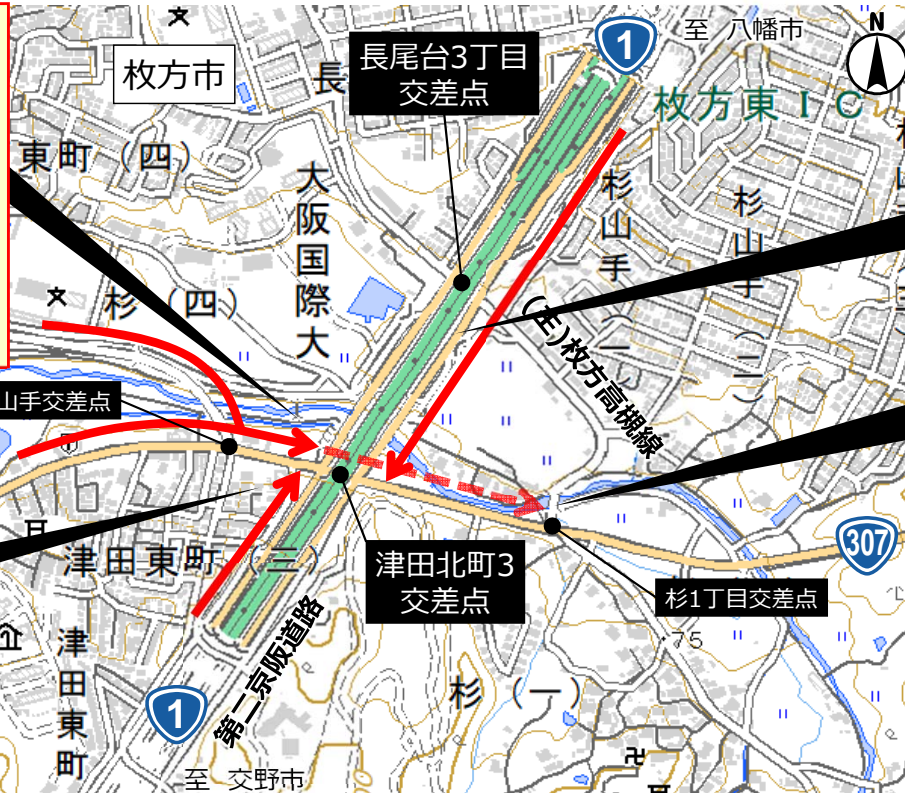
津田北町3交差点・長尾台3丁目交差点(第二京阪道路一般部)

- 津田北町3交差点は、右折する大型車同士が安全に離合できる幅員が確保できず、上下分離式の信号制御を実施。隣接する長尾台3丁目交差点も連動した現示としていたことから効率的な青時間の配分が行えず交通容量が低下。
- 当該箇所では、大型車が多いため速度低下が起りやすく、加えて隣接する交差点からの先詰まりも渋滞発生要因となっている。

《位置図》



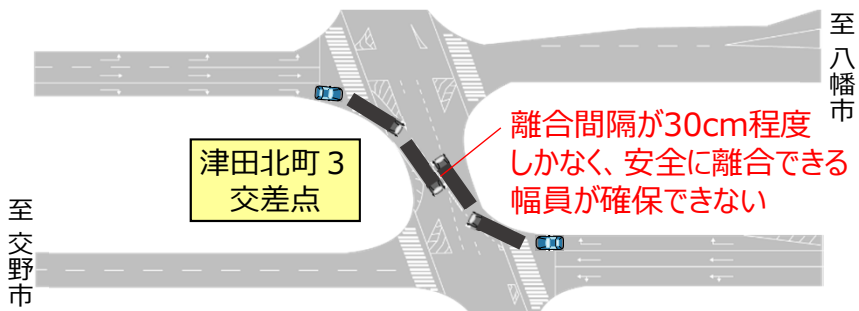
《対策前の渋滞発生状況》



右折レーンを超過して滞留し、
後続の直進車両の走行を阻害



《津田北町3交差点で右折する大型車の離合困難状況》



《津田北町3交差点の信号現示【対策前】》

| | 1φ | 27秒 | 2φ | 6秒 | 3φ | 25秒 | 4φ | 6秒 | 5φ | 69秒 | 6φ | 11秒 | 7φ | 6秒 |
|------------------------|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|
| 【対策前】 サイクル長 150秒 | ↕ | | ↕ | | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ |

※)H25.10.8(火)7時台の調査結果に基づく。

- 右折時の大型車同士の離合が困難であるため、上下分離式の信号制御を採用
- 隣接する長尾台3丁目交差点についても連動制御のため上下分離式を採用

1. 対策実施箇所の効果検証

津田北町3交差点・長尾台3丁目交差点(第二京阪道路一般部)

【対策①】交差点改良・路面標示の変更



【写真】津田北町3交差点の対策状況



【対策②】信号現示の見直し

<津田北町3> H29.2対策完了

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|
| | 1φ | 27秒 | 2φ | 6秒 | 3φ | 25秒 | 4φ | 6秒 | 5φ | 69秒 | 6φ | 11秒 | 7φ | 6秒 |
| 【対策前】 サイクル長 150秒 | ↕ | | ↕ | | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ |

主方向(国道1号)の現示パターンを上下分離から双方向に変更

| | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|-----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|
| | 1φ | 32秒 | 2φ | 26秒 | 3φ | 6秒 | 4φ | 69秒 | 5φ | 11秒 | 6φ | 6秒 |
| 【対策後】 サイクル長 150秒 | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ |

※【対策前】平成25年10月8日(火)、【対策後】平成29年10月18日(水)の7時台の調査結果に基づく。

<長尾台3丁目> H30.2対策完了

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|
| | 1φ | 55秒 | 2φ | 5秒 | 3φ | 42秒 | 4φ | 4秒 | 5φ | 29秒 | 6φ | 11秒 | 7φ | 4秒 |
| 【対策前】 サイクル長 150秒 | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ |

津田北町3交差点と同様に、主方向(国道1号)の現示パターンを変更

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|
| | 1φ | 80秒 | 2φ | 1秒 | 3φ | 15秒 | 4φ | 5秒 | 5φ | 31秒 | 6φ | 14秒 | 7φ | 4秒 |
| 【対策後】 サイクル長 150秒 | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ | ↕ |

※【対策前】平成29年10月18日(水)、【対策後】平成30年11月13日(火)の7時台の調査結果に基づく。

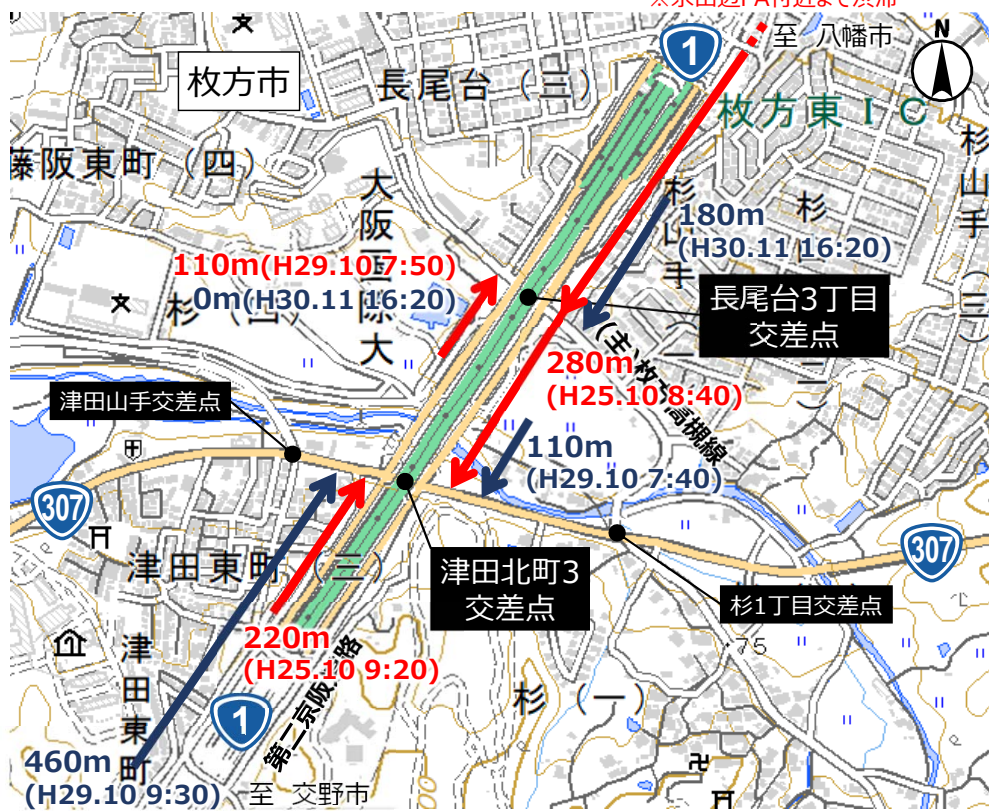
1. 対策実施箇所の効果検証

津田北町3交差点・長尾台3丁目交差点(第二京阪道路一般部)

■ 対策前後における第二京阪道路一般部の渋滞長の変化

- 津田北町3交差点では、下り線（大阪方面行き）の朝ピーク時の最大渋滞長が約6割短縮。
一方、上り線（京都方面行き）は国道307号への右折車両が右折レーンを超えて滞留し、後続車両の走行を阻害する状況が確認され、朝ピーク時の最大渋滞長が約2倍に伸びる結果となった。
 - 長尾台3丁目交差点では、上下線ともに最大渋滞長が大幅に短くなっており、対策の効果が発現している状況が確認された。
- 津田北町3交差点では依然として渋滞が残るため、今後も引き続きモニタリングを継続する。

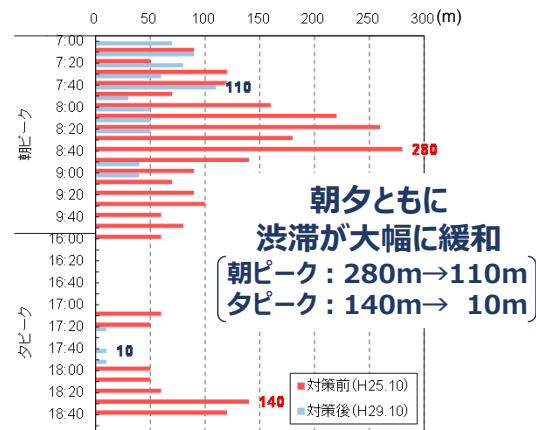
《対策前後における最大渋滞長の変化》



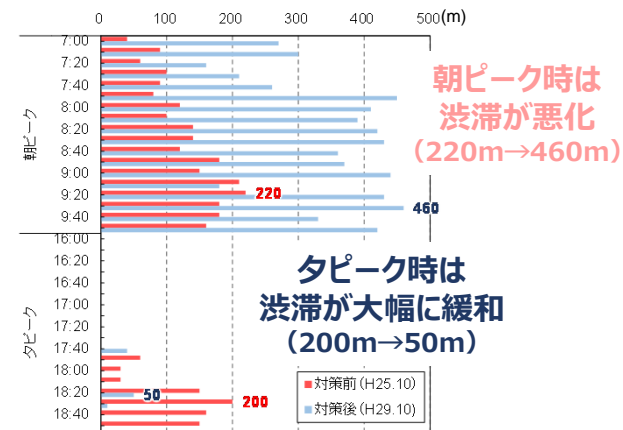
※津田北町3交差点：【対策前】H25.10.8(火)、【対策後】H29.10.18(水)の調査結果に基づく。
※長尾台3丁目交差点：【対策前】H29.10.18(水)、【対策後】H30.11.13(火)の調査結果に基づく。

《津田北町3交差点の渋滞長の変化（ピーク時）》

下り（大阪方面行き）

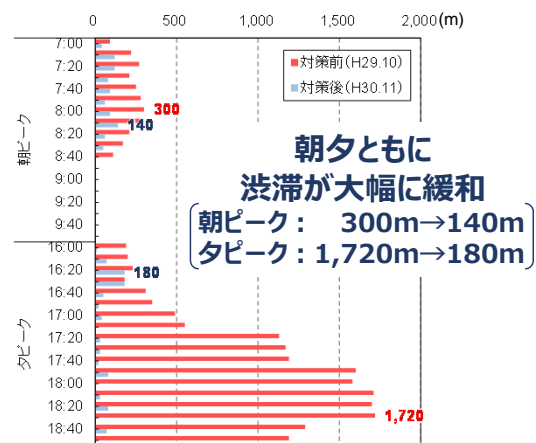


上り（京都方面行き）

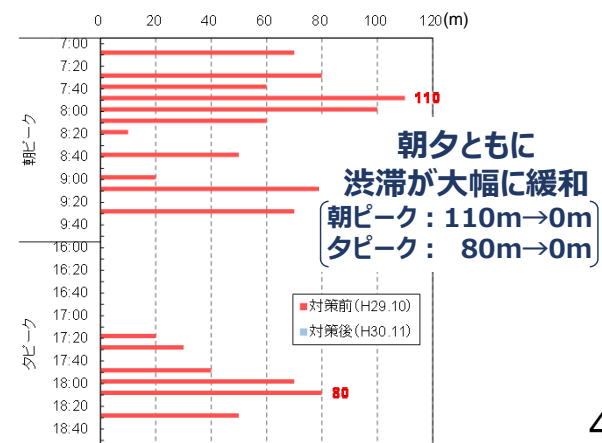


《長尾台3丁目交差点の渋滞長の変化（ピーク時）》

下り（大阪方面行き）



上り（京都方面行き）

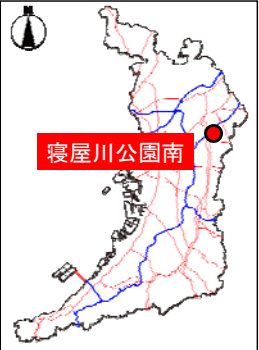


2. H30年度 渋滞対策実施箇所

寝屋川公園南交差点(第二京阪道路一般部)

- 寝屋川公園南交差点では、第二京阪一般部（上り線：京都方面行き）の側道からの合流により円滑な走行が阻害されていたが、平成30年12月に、側道からの合流による影響を軽減するために、交差点流入部および流出部の車線を増やす対策を実施。
→今後、対策後の交通実態調査を行い、効果を検証する。

《位置図》

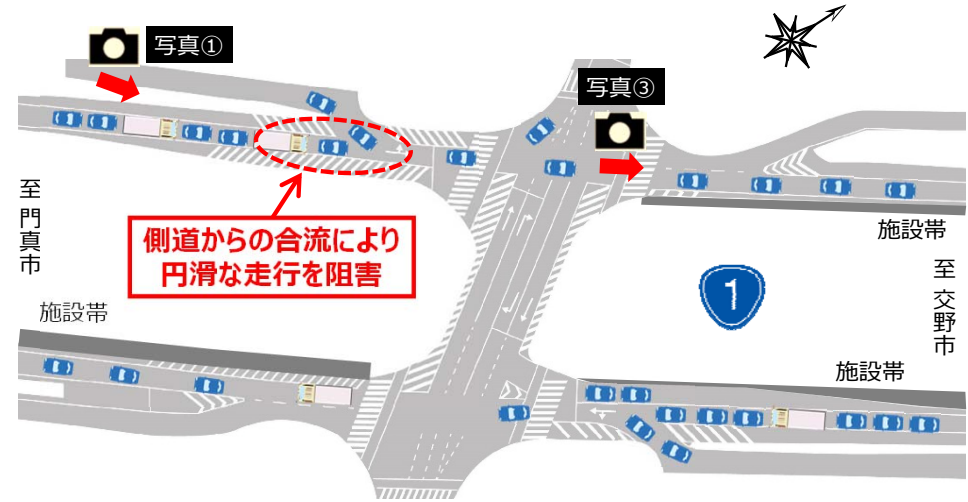


《広域図》



《対策内容》

対策前



【写真①】流入部【対策前】



対策後



【写真②】流入部【対策後】

