

第7回大阪地区渋滞対策協議会

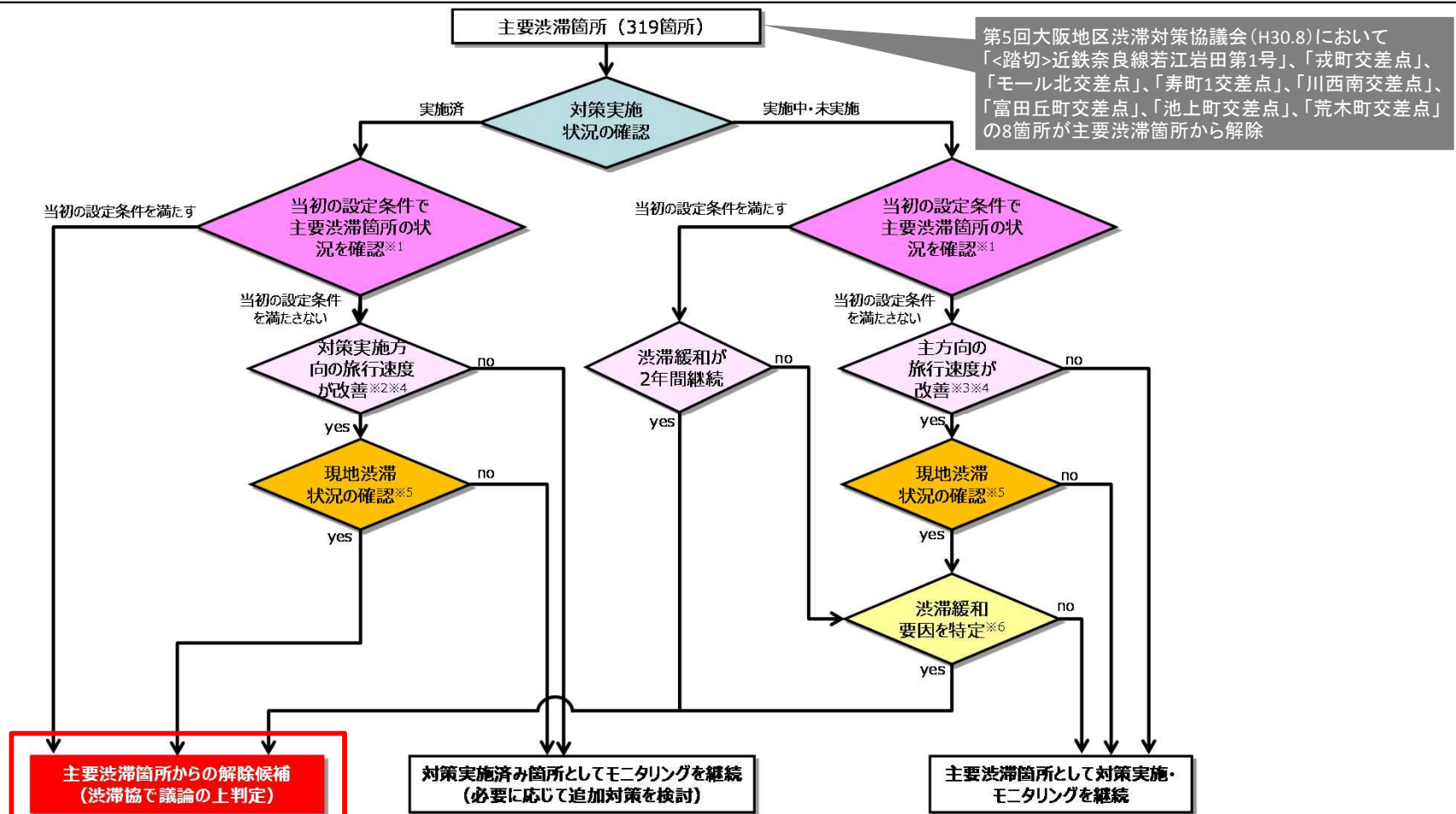
【主要渋滞箇所の見直し（案）】

令和元年8月6日

1. 主要渋滞箇所解除フロー

■大阪地区の主要渋滞箇所解除フロー

- 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7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、第5回大阪地区渋滞対策協議会において8箇所が解除になるなど、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、残る主要渋滞箇所319箇所に対し、対策実施状況を考慮した上で、交通ビッグ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。



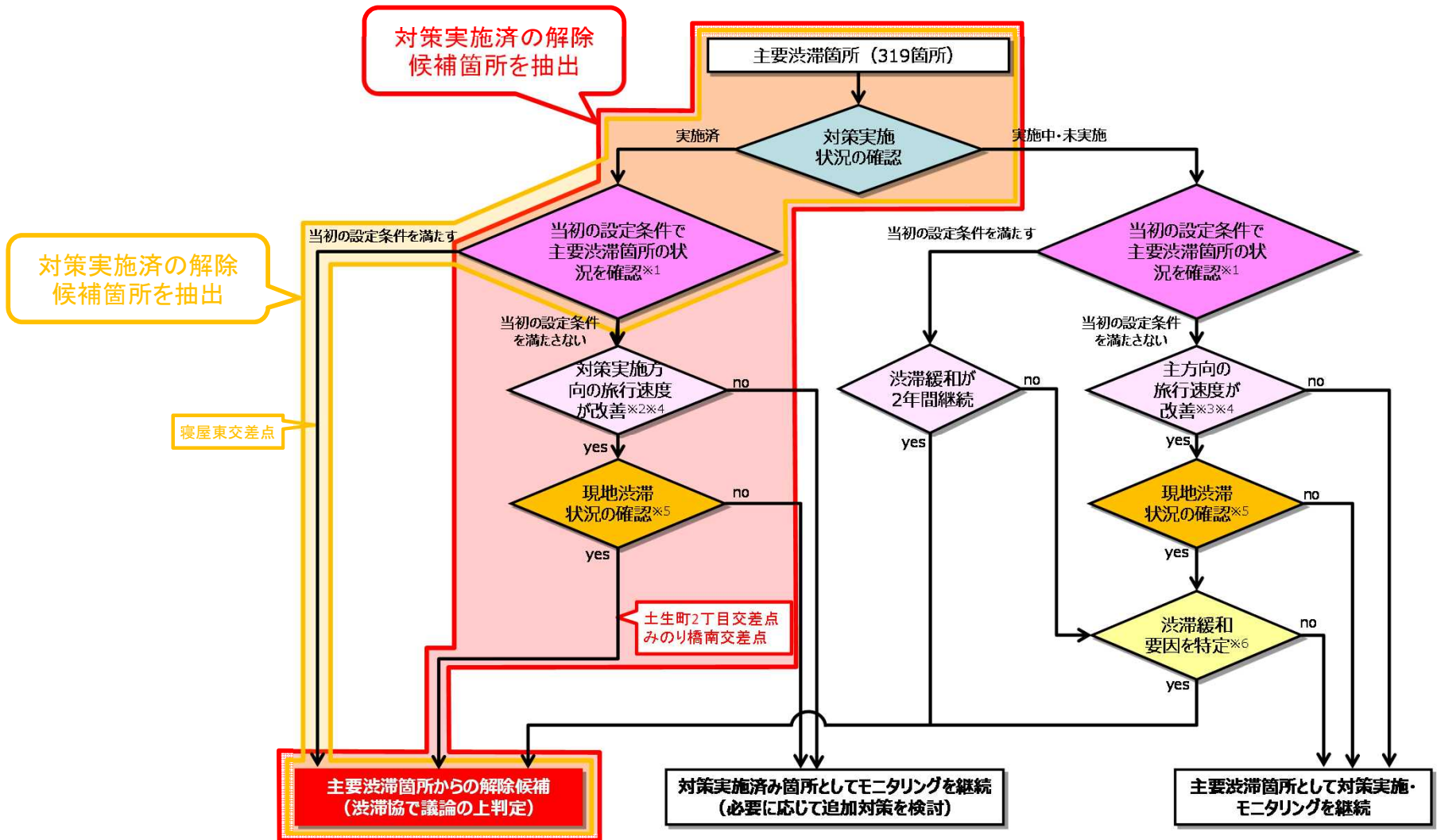
第5回大阪地区渋滞対策協議会 (H30.8)において「<踏切>近鉄奈良線若江岩田第1号」、「戎町交差点」、「モール北交差点」、「寿町1交差点」、「川西南交差点」、「富田丘町交差点」、「池上町交差点」、「荒木町交差点」の8箇所が主要渋滞箇所から解除

[解除候補箇所]
 渋滞が軽微であり、今後の対策検討・対策実施の必要性が低い箇所

(※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
 (※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319箇所に対し、主要渋滞箇所の解除フローによる判定を実施する。
 ➤ 最新データに基づく今回の判定の結果、「寝屋東交差点」、「土生町2丁目交差点」、「みのり橋南交差点」の3箇所が新たに解除候補箇所として抽出された。



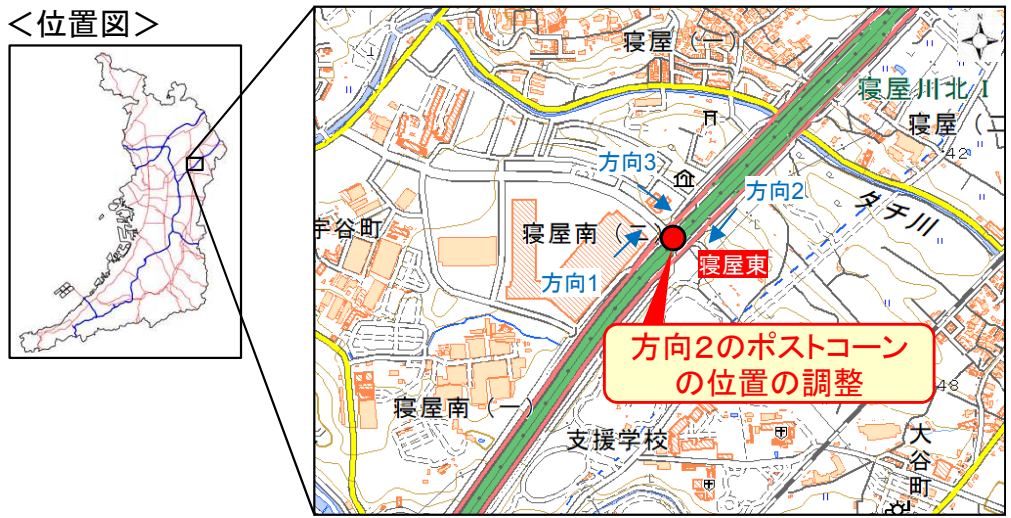
(※1) 最新データで主要渋滞箇所選定時の基準をクリアしている
 (※2) 主要渋滞箇所選定時と最新年の交通データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善
 (※3) 主方向の旅行速度が20km/h以上(踏切は10km/h以上)
 (※4) 交差点間隔が密な場合など、リンク長が短いことによりデータ上旅行速度が低下している箇所については、現地渋滞状況を確認する
 (※5) 全方向の信号待ち回数が1回以下など個別確認
 (※6) 交通量の変化、周辺状況の変化等から渋滞緩和の要因を特定

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

1. 寝屋東交差点

- ▶「寝屋東交差点」ではH29.1にポストコーンを移設し、右折車による直進車の阻害を緩和。
- ▶その結果、当初の選定条件を上回る旅行速度となったことから、「解除候補箇所」として位置付ける。

交差点名: 寝屋東(北河内地域)
 選定理由: パブコメによる意見箇所
 ・平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
 対策内容: ポストコーン位置の調整(H29.1)

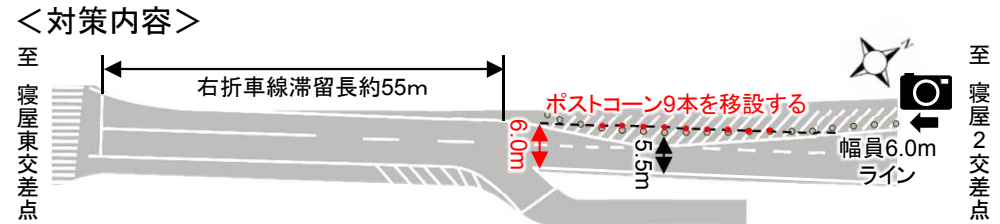


速度が20km/hを上回る

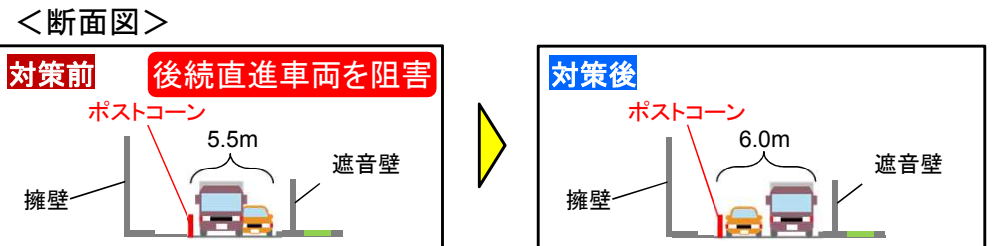
【旅行速度変化】

方向	路線名	H24(当初)	H30(今回)
方向1	国道1号	16.0 km/h	28.8 km/h
方向2	国道1号	12.2 km/h	23.9 km/h
方向3	市道	—	—

※H24は民間プローブデータ、H30はETC2.0プローブデータに基づく(いずれも9~11月の平日平均)
 ※方向3(市道)は速度データなし



9本のポストコーンを移動させることで、幅員6.0mを確保し、右折車の滞留による後続直進車両への影響を軽減させる。



全ての流入方向で旅行速度が20km/hを上回る

解除候補箇所として位置づけ

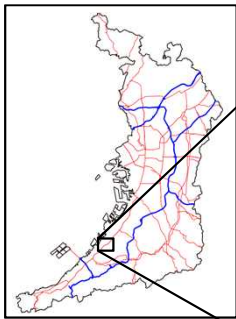
3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

2. 土生町2丁目交差点

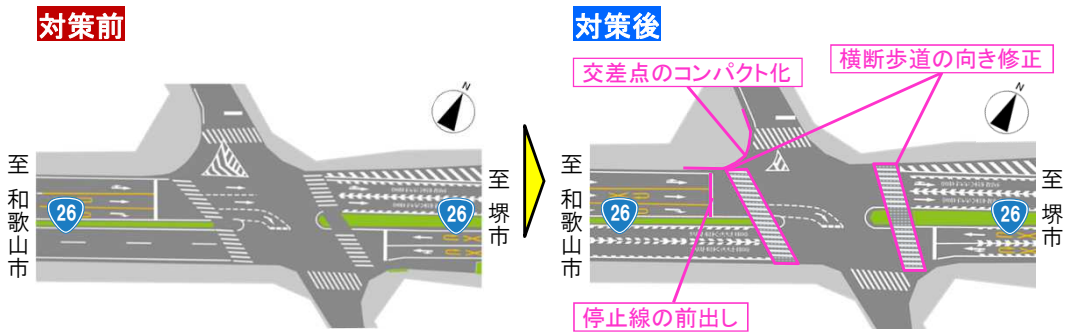
- ▶「土生町2丁目交差点」ではH28に交差点改良を実施した。
- ▶昨年度の渋滞協では、対策実施方向の旅行速度が改善していることは確認されたが、現地渋滞状況が未確認であった。
- ▶渋滞協後に交通実態調査を実施した結果、全ての交差点流入方向で信号待ち回数が1回以下であったため、「解除候補箇所」として位置付ける。

交差点名: 土生町2丁目(泉南地域)
 選定理由: パブコメによる意見箇所
 ・平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
 対策内容: 交差点改良(H28)

<位置図>

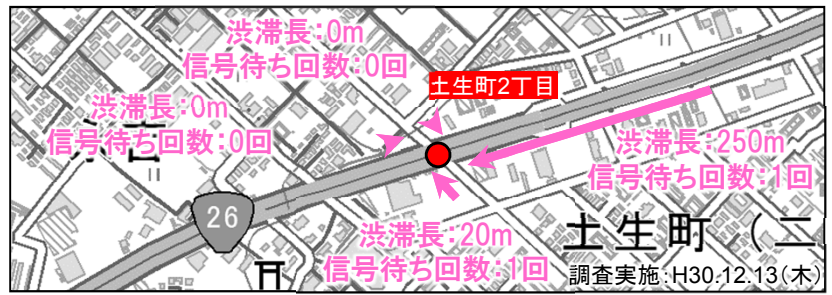


<対策内容>



昨年度の渋滞協では、現地渋滞状況が未確認であったため、交通実態調査を実施

【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

【旅行速度変化】

方向	路線名	H24(当初)	H29(前回)	H30(今回)
方向1	国道26号	11.6 km/h	16.7 km/h	17.5 km/h
方向2	国道26号	23.7 km/h	32.9 km/h	30.5 km/h
方向3	市道	—	—	—
方向4	市道	—	—	—

対策実施方向で速度が向上

最新データでも速度改善を確認

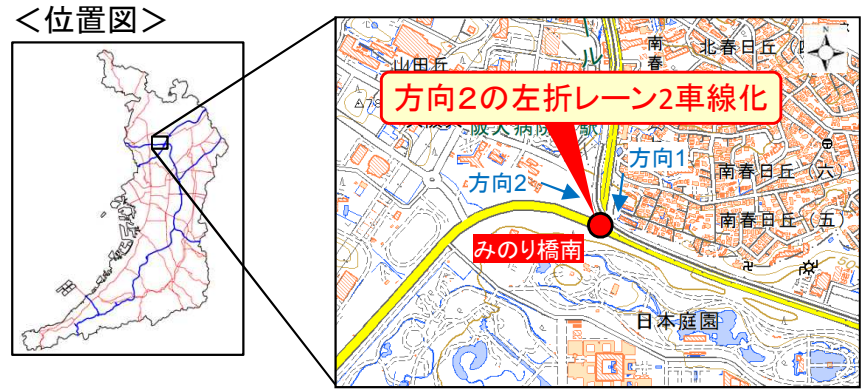
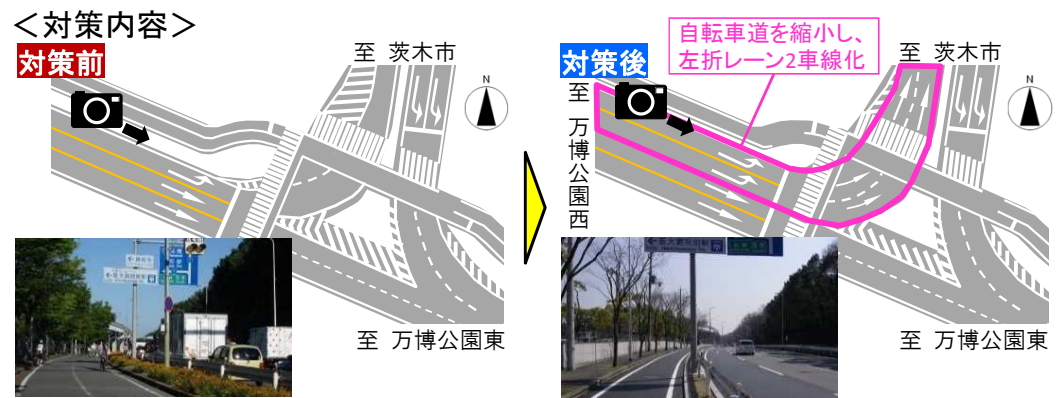
※H24は民間プローブデータ、H29、H30はETC2.0プローブデータに基づく(いずれも9~11月の平日平均)
 ※方向3、4(市道)は速度データなし

3. 主要渋滞箇所からの解除候補箇所の検証

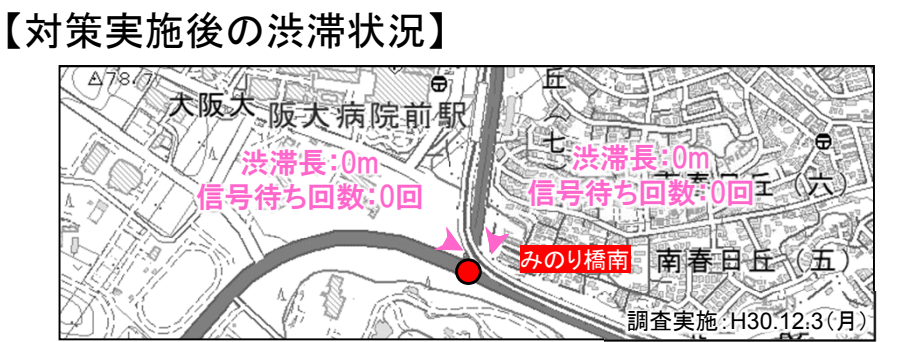
3.1. みのり橋南交差点

- ▶「みのり橋南交差点」ではH25.2に交差点改良(左折レーン2車線化)を実施した。
- ▶昨年度の渋滞協では、対策実施方向の旅行速度が改善していることは確認されたが、現地渋滞状況が未確認であった。
- ▶渋滞協後に交通実態調査を実施した結果、全ての交差点流入方向で信号待ち回数が1回以下であったため、「解除候補箇所」として位置付ける。

交差点名:みのり橋南(三島地域)
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
 ・平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
 ・管理者が混雑していると認識
対策内容:左折レーン2車線化(H25.2)
 (大阪府すると交差点対策)



昨年度の渋滞協では、現地渋滞状況が未確認であったため、交通実態調査を実施



全ての流入方向で信号待ち回数が1回以下

【旅行速度変化】

方向	路線名	H24(当初)	H29(前回)	H30(今回)
方向1	(主)茨木摂津線	12.4 km/h	16.3 km/h	16.7 km/h
方向2	(主)茨木摂津線	9.9 km/h	14.4 km/h	14.7 km/h

最新データでも速度改善を確認

※H24は民間プローブデータ、H29、H30はETC2.0プローブデータに基づく(いずれも9~11月の平日平均)

対策実施方向で速度が向上

解除候補箇所として位置づけ