

第8回大阪地区渋滞対策協議会

【令和元年度の取り組み及び主要渋滞箇所の見直し（案）】

令和2年2月14日

1. 対策実施箇所の効果検証

つ だ き た ま ち なが お だ い
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》



- ## 《概要》
- 交差点名：津田北町3、長尾台3丁目
 - 選定理由：津田北町3：平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下、方向別車線当たり損失時間が133,000人時間/年以上、長尾台3丁目：パブコメによる追加箇所
 - 対策内容：交差点改良（路面標示の見直し等）、信号現示の見直し

【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	↕		↕		↕		↕		↕		↕		↕	

＜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	78秒	2φ	3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25年10月8日(火)、【対策後】令和元年12月3日(火)の7時台の調査結果に基づく。

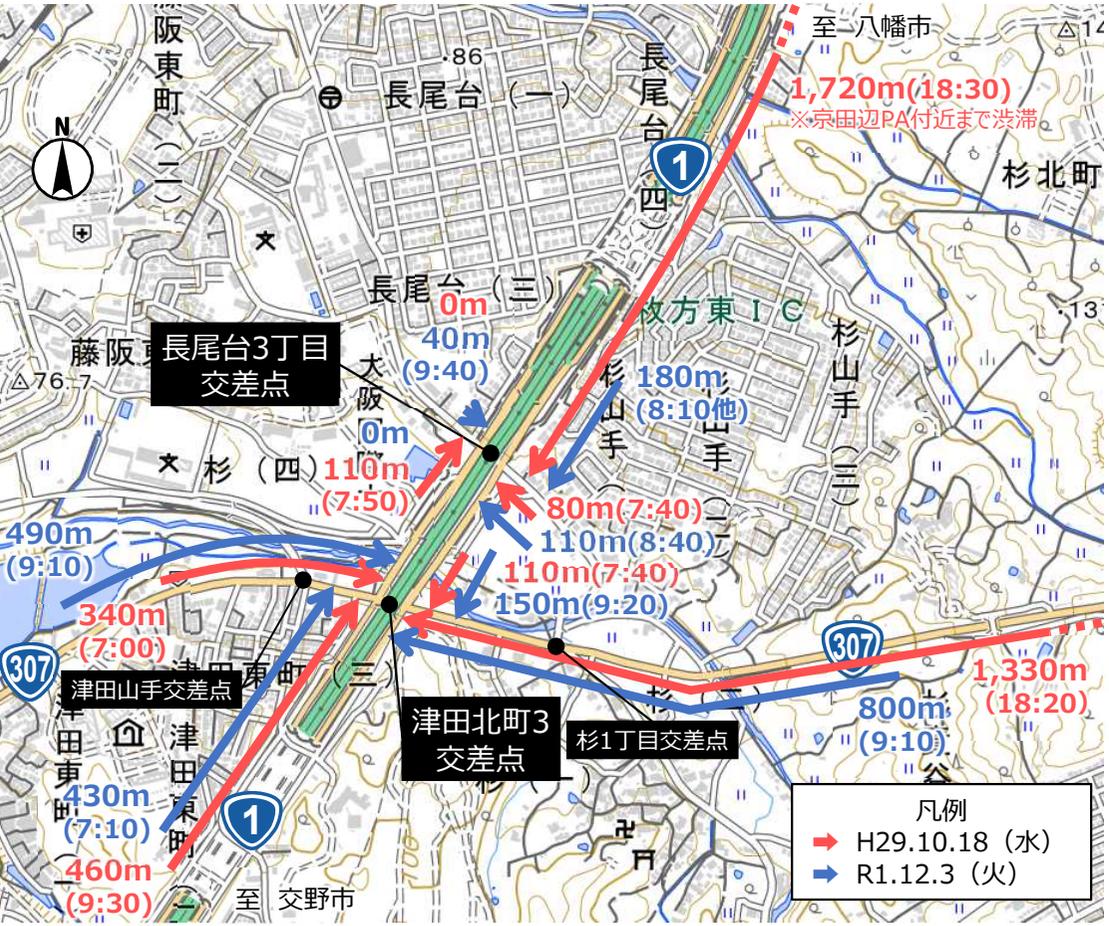
※【対策前】平成29年10月18日(水)、【対策後】令和元年12月3日(火)の7時台の調査結果に基づく。

1. 対策実施箇所の効果検証

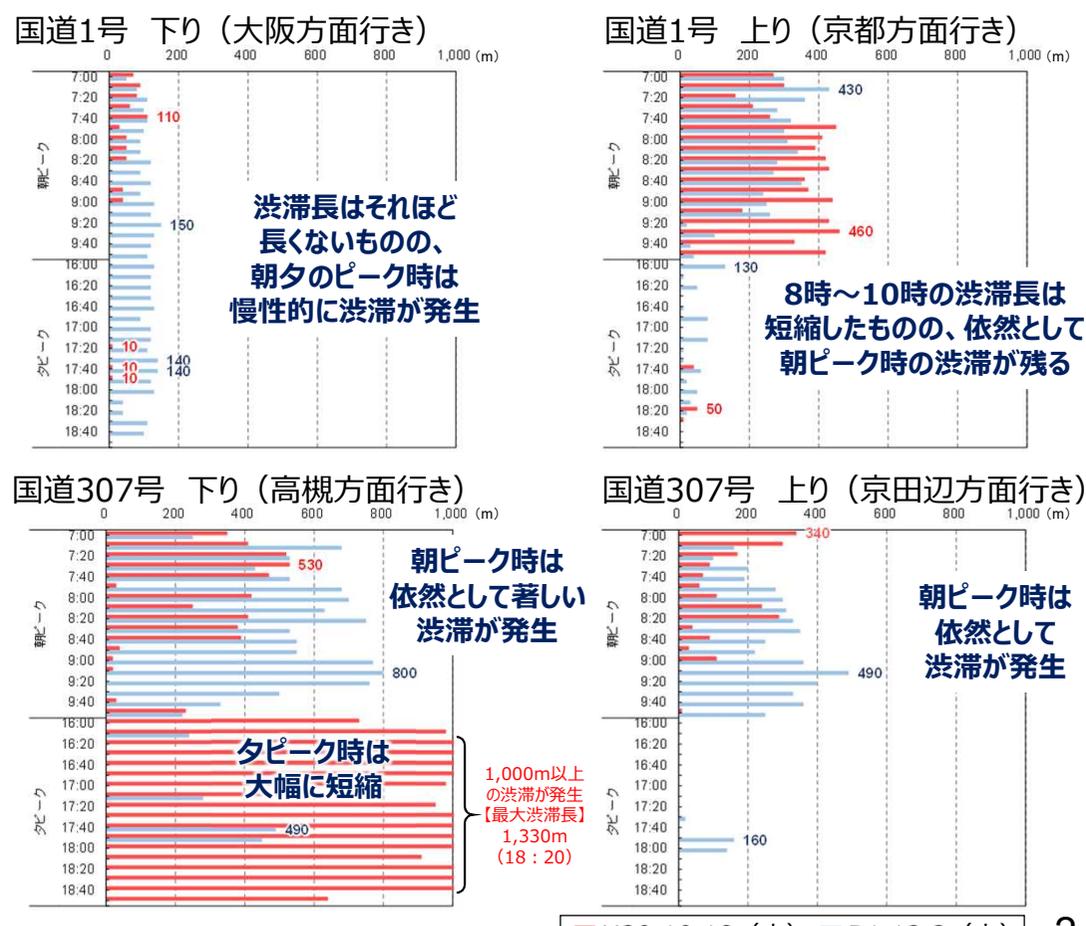
つ だ きた ま ち な が お だ い
津田北町3交差点・長尾台3丁目交差点(第二京阪道路一般部)

- 平成29年10月18日(水)、令和元年12月3日(火)に実施した交通実態調査の結果によると、長尾台3丁目交差点では、第二京阪道路一般部の上り・下りともに最大渋滞長が大幅に短縮。一方、津田北町3交差点では、第二京阪道路一般部の上り方向(京都方面行き)、従道路である国道307号で依然として渋滞が残る結果となった。
 - 津田北町3交差点は、主道路、従道路ともに交通量が多く、長尾台3丁目交差点に比べて主道路の青時間が短い。また、従道路の西行きは左折車が多く、左折レーンを超過する車両が後続車両の通行を障害、加えて大型車が多く、速度低下の要因となっている。東行きは隣接する杉1丁目交差点からの先詰まりが生じている状況である。
- 国道1号では対策による効果が見られるが、引き続き、ETC2.0プローブ等を活用し、交通状況のモニタリングを行うとともに、渋滞が発生している国道307号の道路拡幅(右折レーンの延伸)など、追加的な対策を推進する。

《対策前後における最大渋滞長の変化》



《津田北町3交差点で観測された渋滞長(ピーク時)》



※)H29.10.18(水):津田北町3交差点のみ対策後(長尾台3丁目交差点は対策前)、R1.12.3(火):津田北町3、長尾台3丁目交差点ともに対策後

1. 対策実施箇所の効果検証

つ だ き た ま ち なが お だ い
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)

【参考】国道307号 津田山手～杉1丁目区間の対策内容・暫定効果・今後の予定 (H27.8.27 第2回渋滞協資料より抜粋)

- 連担した主要渋滞箇所に対して、公安委員会と各道路管理者が連携して段階的に対策を実施
- 先行して実施した「杉1丁目交差点」の信号現示改良に引き続き、今後も各種対策に着手

先行して対策実施
※実施済

杉1丁目交差点 ・信号現示改良(左折信号を追加)【大阪府警察】

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	第7現示

左折信号を追加

評価項目	対策前 H23.5.13(金)	対策後 H26.5.9(金)	対策効果
最大渋滞長	920m	380m	約6割削減
信号待ち回数	6回	3回	約5割削減
最大通過時間	9分00秒	4分40秒	約5割削減

暫定効果

今後も引き続き対策実施

津田北町3交差点 ・交差点改良(右折大型車の離合実現)【国土交通省】

[現況]
離合間隔 W=30cm
⇒右折大型車
離合困難

[改良後]
離合間隔 W=100cm
⇒右折大型車
離合可

《交差点改良内容》
路面標示見直し
巻き込み部改良
照明柱移設

※詳細は協議中

杉1丁目交差点 ・右折レーンの延伸(道路拡幅)【大阪府】

右折レーン延伸: 約110m

右折レーンの延伸により、直進車がスムーズに進行

・交差点改良を踏まえた信号現示改良【大阪府警察】

[信号現示(現況)]

第1現示	第2現示	第3現示	第4現示
第5現示	第6現示	第7現示	

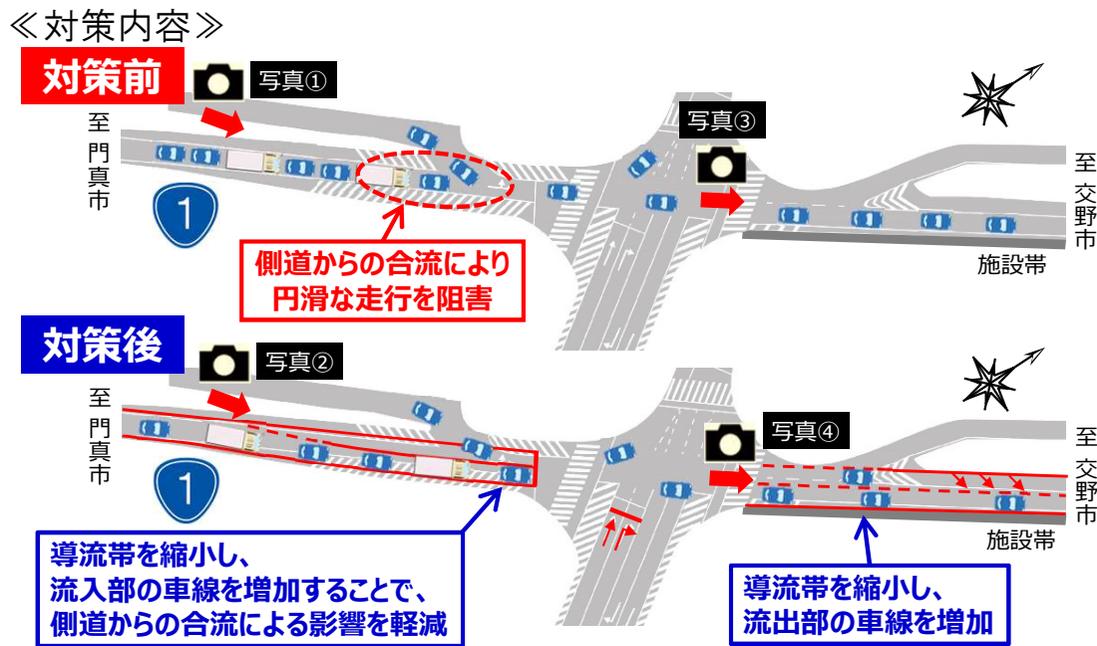
右折大型車の離合実現を考慮した信号現示改良

1. 対策実施箇所の効果検証

- 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ため、平成30年12月に、交差点流入部および流出部の車線を増やす対策を実施。
- 対策前後の旅行速度を比較したが、旅行速度に大きな変化は見られなかった。
- 引き続き、ETC2.0プローブ等を活用し、交通状況をモニタリングするとともに、未実施である方向の対策についても併せて検討。



- 《概要》
- 交差点名：寝屋川公園南
 - 選定理由：パプコメによる追加箇所
 - 対策内容：交差点改良（車線の増設）
※）上り線のみ の 暫定対策



2. R1年度 対策完了箇所

- 舟渡北交差点では、慢性的な渋滞が発生しており、周辺幹線道路の交通渋滞の改善を図るため、西側流入部に右折車線、南流入部に左折車線を設置する対策を令和2年1月に完了。
→今後、旅行速度のモニタリング等を通じて効果を検証する。

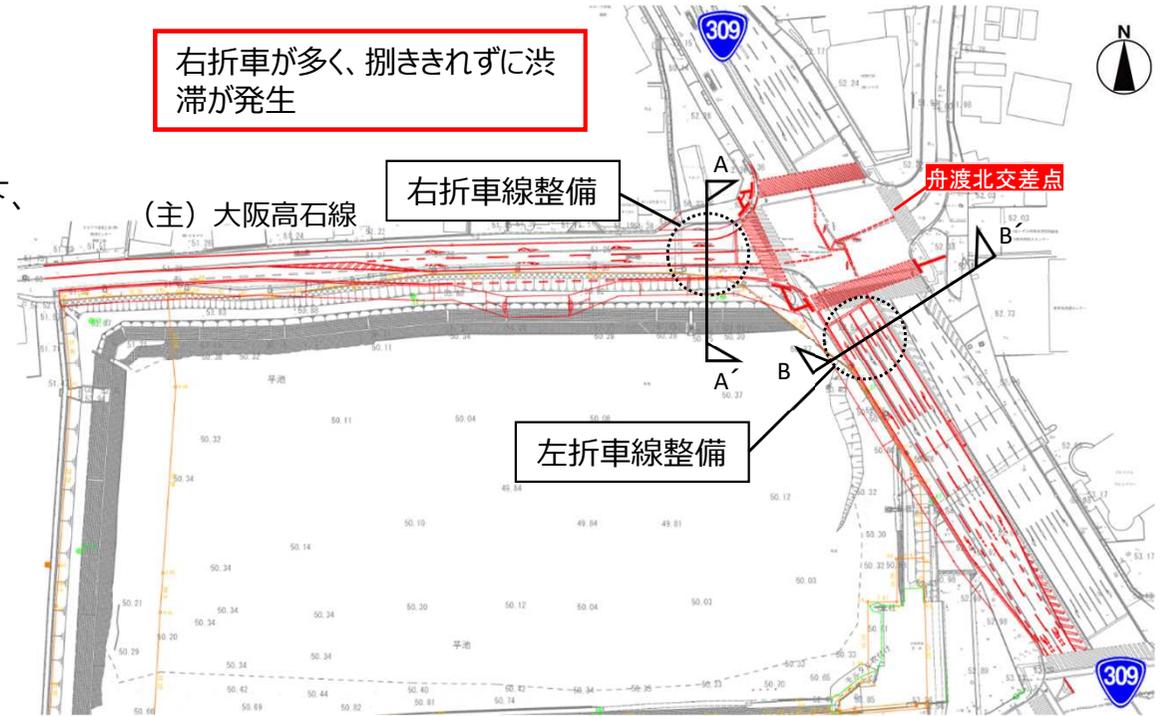
《位置図》



《概要》

- 事業箇所：堺市美原区
- 対策内容：交差点改良
- 実施主体：堺市
- 対象主要渋滞箇所：舟渡北
- 主要渋滞箇所の選定理由：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

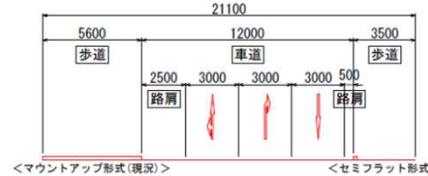
《対策内容》



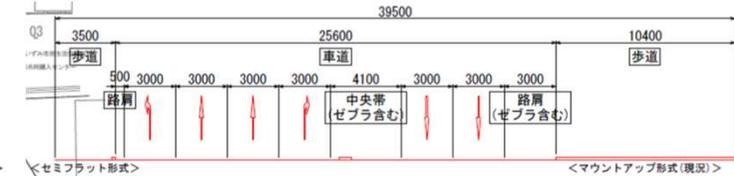
《周辺図》



＜A-A'断面図＞



＜B-B'断面図＞



出典：堺市提供資料

3. R1年度 対策完了予定箇所

・ JR東淀川駅周辺の都市計画道路整備により自動車の迂回が可能となったこと、JR西日本による橋上駅舎化に合わせて、自転車や歩行者が横断可能な立体横断施設の整備が完了したことにより、平成30年11月に北宮原踏切（第1、第2）および南宮原踏切を廃止。
 →主要渋滞箇所の選定要件であった踏切が廃止されたため、「解除候補」とする。

《位置図》



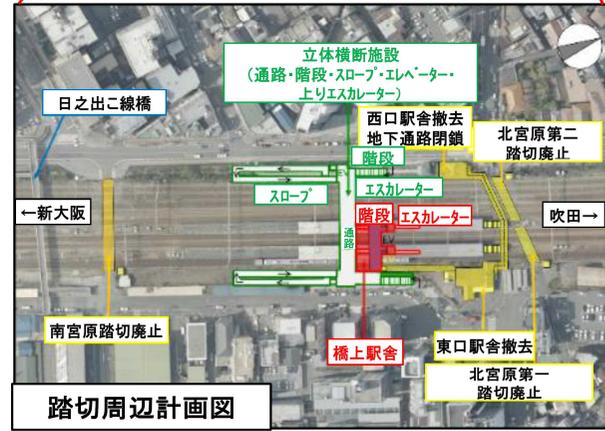
《概要》

- 事業箇所：大阪市東淀川区
- 対策内容：
 - ・周辺の道路ネットワーク整備を実施。
 - ・地域の合意形成を図るため、JR西日本と大阪市により、沿線地域の住民を対象とした地元説明会を実施。
 - ・立体横断施設及び東淀川駅の橋上駅舎化を整備。
- 実施主体：大阪市、JR西日本
- 対象主要渋滞箇所：<踏切>南宮原
- 主要渋滞箇所の選定理由：開かずの踏切

《周辺図》



《対策内容》



北宮原第一・第二踏切の対策状況 6

3. R1年度 対策完了予定箇所

かみ かむらにし
 上交差点、上村西交差点((主)大阪和泉泉南線)

- 上交差点、上村西交差点では、慢性的な速度低下が発生しており、周辺幹線道路の交通渋滞の改善を図るため、「堺鳳駅南地域」のまちづくり計画の一環である(都)鳳上線が令和2年3月に事業完了予定。
 →事業完了後に、旅行速度のモニタリング等を通じて効果を検証する。

《位置図》



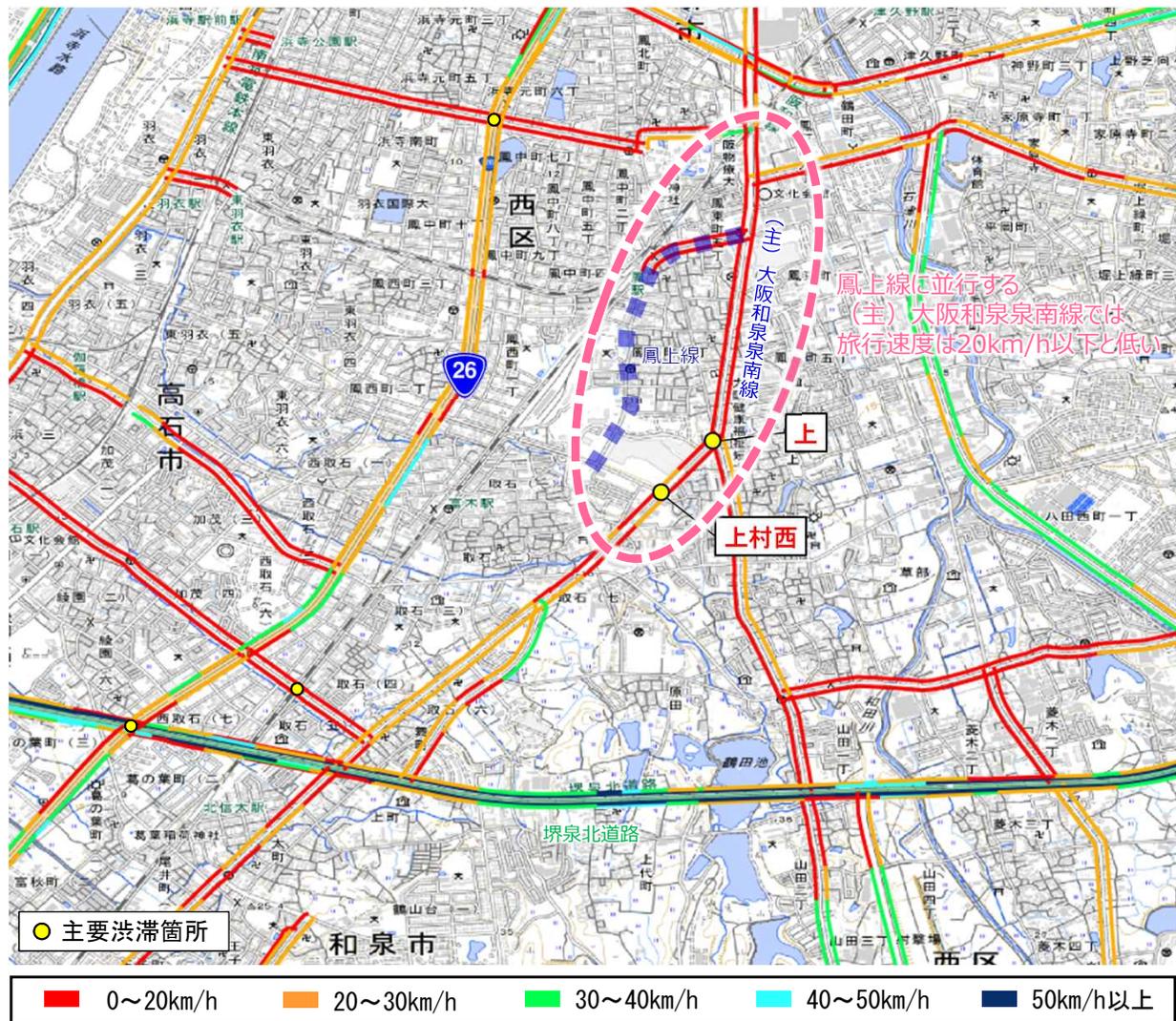
《概要》

- 事業箇所：堺市西区
- 対策内容：バイパス整備
- 実施主体：堺市
- 対象主要渋滞箇所：上、上村西
- 選定理由：パブコメによる追加箇所

《周辺図》



《(都)鳳上線の周辺道路の旅行速度状況》



※)ETC2.0(H30.9-11の平日昼間12時間の平均)

3. R1年度 対策完了予定箇所

はまぐち ほんそい がわ
 浜口交差点、＜踏切＞細井川1-2号 等(国道479号 等)

- 阪神高速大和川線（鉄砲出入口～三宅西出入口）が令和2年3月29日に開通予定。
 - 阪神高速大和川線の開通により、並行する路線から交通が転換し、周辺路線の交通渋滞の緩和が図られる。
- 開通後に、旅行速度のモニタリング等を通じて効果を検証する。

＜位置図＞



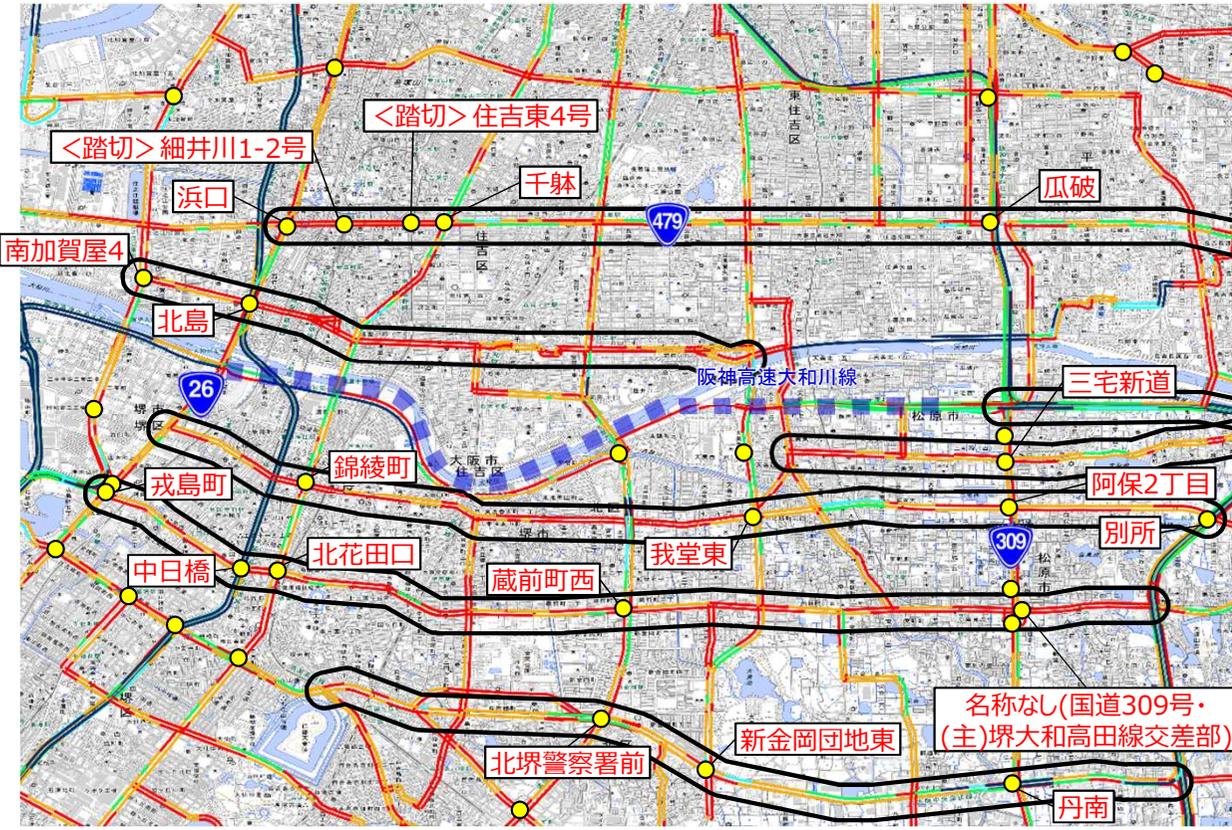
＜概要＞

- 事業箇所：堺市堺区、堺市北区、松原市
- 対策内容：高速道路整備
- 実施主体：大阪府、堺市、阪神高速道路(株)
- 対象主要渋滞箇所：
 阪神高速大和川線周辺の主要渋滞箇所

＜周辺図＞



＜阪神高速大和川線の周辺道路の旅行速度状況＞



＜凡例＞

- 主要渋滞箇所
- 大和川線に交通転換が見込まれる並行路線(区間)
 (出典：平成27年度の事業再評価について(大和川線)：平成27年度阪神高速道路株式会社事業評価監視委員会)

＜旅行速度＞

0～20km/h	20～30km/h	30～40km/h	40～50km/h	50km/h以上
----------	-----------	-----------	-----------	----------

※) ETC2.0(H30.9-11の平日昼間12時間の平均)

4. 主要渋滞箇所の見直し(案)

- 今回の第8回大阪地区渋滞対策協議会では、JR東淀川駅周辺の整備により、当初の選定要件であった踏切が廃止されたことを受けて、<踏切>南宮原（大阪市東淀川区）を主要渋滞箇所からの解除候補とした。
- <踏切>南宮原が主要渋滞箇所から解除されると、大阪都心地域（大阪市）では、対策実施中箇所が46箇所から45箇所へ1箇所減少し、解除箇所が0箇所から1箇所へ増加する。
- 大阪地区全体では、これまでに実施してきた主要渋滞箇所の見直しにより、当初選定された327箇所の内、12箇所が解除となる。

エリア・地域図	地域		主要渋滞箇所数 (割合)	主要渋滞箇所数						
	大分類	中分類		解除	対策実施済	対策実施中	未事業化	対策未検討	経過観察	
	大阪北部エリア	豊能地域	21 (100%)	0 (0%)	2 (10%)	5 (24%)	7 (33%)	1 (5%)	6 (29%)	
		三島地域	50 (100%)	2 (4%)	12 (24%)	13 (26%)	4 (8%)	9 (18%)	10 (20%)	
	大阪中部エリア	大阪都心地域(大阪市)	71 (100%)	1 (1%)	3 (4%)	45 (63%)	19 (27%)	0 (0%)	3 (4%)	
		北河内	47 (100%)	2 (4%)	7 (15%)	6 (13%)	14 (30%)	8 (17%)	10 (21%)	
		中河内	43 (100%)	2 (5%)	5 (12%)	11 (26%)	10 (23%)	7 (16%)	8 (19%)	
	大阪南部エリア	南河内	33 (100%)	1 (3%)	4 (12%)	11 (33%)	0 (0%)	9 (27%)	8 (24%)	
		泉北	39 (100%)	2 (5%)	4 (10%)	21 (54%)	8 (21%)	2 (5%)	2 (5%)	
		泉南	23 (100%)	2 (9%)	1 (4%)	10 (43%)	2 (9%)	4 (17%)	4 (17%)	
	合計			327 (100%)	12 (4%)	38 (12%)	122 (37%)	64 (20%)	40 (12%)	51 (16%)