

大阪都心地域（大阪市）において、主要渋滞箇所数が71箇所と大阪府域で最も多く、現在対策実施中は36箇所となっています。

### ▼主要渋滞箇所の地域別対策進捗状況（R5.7末時点）

| エリア・地域図 | 地域      |             | 主要渋滞箇所数<br>(割合) | 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       |
|---------|---------|-------------|-----------------|------------|-------------|-------------|--------------|------------|------------|
|         | 大分類     | 中分類         |                 |            |             |             |              |            |            |
|         | 大阪北部エリア | 豊能地域        | 21<br>(100%)    | 1<br>(5%)  | 4<br>(19%)  | 4<br>(19%)  | 12<br>(57%)  | 0<br>(0%)  | 0<br>(0%)  |
|         |         | 三島地域        | 50<br>(100%)    | 4<br>(8%)  | 18<br>(36%) | 7<br>(14%)  | 12<br>(24%)  | 3<br>(6%)  | 6<br>(12%) |
|         | 大阪中部エリア | 大阪都心地域(大阪市) | 71<br>(100%)    | 2<br>(3%)  | 13<br>(18%) | 36<br>(51%) | 18<br>(25%)  | 0<br>(0%)  | 2<br>(3%)  |
|         |         | 北河内地域       | 47<br>(100%)    | 7<br>(15%) | 5<br>(11%)  | 8<br>(17%)  | 20<br>(43%)  | 1<br>(2%)  | 6<br>(13%) |
|         |         | 中河内地域       | 43<br>(100%)    | 2<br>(5%)  | 8<br>(19%)  | 9<br>(21%)  | 17<br>(40%)  | 6<br>(14%) | 1<br>(2%)  |
|         | 大阪南部エリア | 南河内地域       | 33<br>(100%)    | 1<br>(3%)  | 13<br>(39%) | 4<br>(12%)  | 10<br>(30%)  | 1<br>(3%)  | 4<br>(12%) |
|         |         | 泉北地域        | 39<br>(100%)    | 3<br>(8%)  | 14<br>(36%) | 11<br>(28%) | 10<br>(26%)  | 1<br>(3%)  | 0<br>(0%)  |
|         |         | 泉南地域        | 23<br>(100%)    | 5<br>(22%) | 5<br>(22%)  | 4<br>(17%)  | 5<br>(22%)   | 1<br>(4%)  | 3<br>(13%) |
|         | 合計      |             | 327<br>(100%)   | 25<br>(8%) | 80<br>(24%) | 83<br>(25%) | 104<br>(32%) | 13<br>(4%) | 22<br>(7%) |

   : 解除、対策実施済、対策実施中の割合が約70%の地域

大阪府域の渋滞状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的に、大阪地区渋滞対策協議会を開催するとともに、管理している道路の渋滞対策を実施しています。

## 大阪地区渋滞対策協議会の検討体制

### 大阪地区渋滞対策協議会

※ 構成員  
 国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪府警察本部、大阪府、大阪市、堺市、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、一般社団法人関西経済同友会、一般社団法人大阪府トラック協会、公益財団法人大阪観光局

ワーキンググループを設置し、具体的に検討する体制を構築

### ワーキンググループ(担当者会議)

|       |                |
|-------|----------------|
| 道路管理者 | 大阪国道事務所        |
|       | 大阪府、大阪市、堺市     |
|       | 関係する道路管理者      |
| 行政機関  | 大阪府警           |
|       | 大阪運輸支局         |
| 地域利用者 | 主要渋滞箇所関連 基礎自治体 |
|       | 道路利用者団体等       |

議論する内容により、必要なメンバーが参加

## 大阪府における主な道路の対応方針

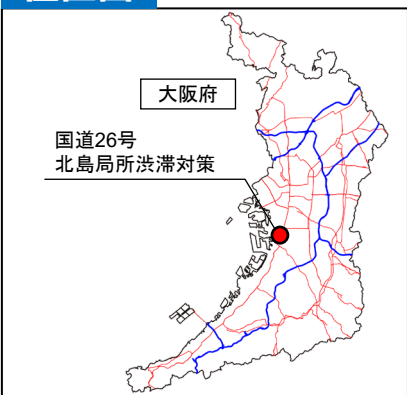


# 渋滞対策

## ～国道26号北島局所渋滞対策～

国道26号北島交差点～大和川大橋南詰交差点間において、阪神高速ランプからの合流車両との輻輳や、交差点左折時の横断歩行者待ちによる車両滞留が渋滞要因であるため、合流部分での車線拡幅や左折直進混用レーンの設置などの対策により渋滞の緩和・解消を推進しています。

### 位置図



### 概要

事業区間: 大阪府大阪市 すみのえ にすみのえ 住之江区西住之江2丁目～堺市堺区鉄砲町 てっぽうちょう  
 延長: 0.5km

渋滞状況: 北島交差点～大和川大橋南詰交差点間は、阪神高速6号大和川線(鉄砲ランプ)や阪神高速15号堺線(住之江ランプ)に接続する区間であり、交通量が多いことに加え、これらのランプからの合流や左折時の横断歩行者待ち等により交差点の通過に時間がかかり、渋滞が発生。

対策内容: 合流車線の拡幅、左直・右直混用レーンの設置

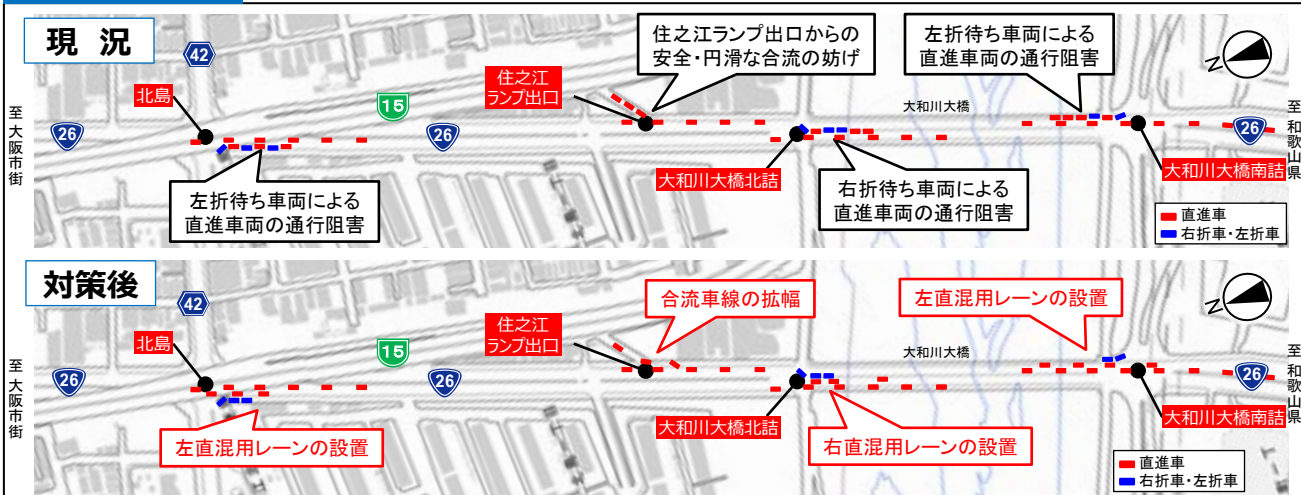


北島交差点の渋滞状況(和歌山県方面を望む)

### 平面図



### 対策位置図





ルート検索時に対象区間が含まれる場合と通行した際に、混雑情報の周知と迂回ルートへの経路変更を促すことでの渋滞緩和を目的とした社会実験を行いました。

## ■ 配信内容：迂回ルート案内・混雑情報の提供

The collage consists of several overlapping screenshots from a navigation app:

- Top Left:** A map view showing a route from 千里北公園 to 茨木. A red box highlights a warning: "ルート上に注意区間があります 回避ルートを確認 >".
- Top Right:** A "ルートと比較" (Compare Routes) screen showing a comparison between a 35-minute route (+11 min) and an 8km route (±0 min).
- Middle Left:** A map view with a red box highlighting a congestion alert: "②混雑情報".
- Middle Right:** A detailed congestion alert screen titled "大阪中央環状線をご利用のみなさま 渋滞する箇所を避けて 快適に移動してみませんか?". It shows a map of the Osaka Central Ring Expressway with a 14-minute travel time and a "推奨" (Recommended) route.
- Bottom Left:** A route selection screen showing two options: "一般" (24分, 0円) and "高速" (+4分, 390円).
- Bottom Center:** A notification box: "大阪中央環状線(摂津~茨木)の渋滞情報を提供します!! 渋滞する箇所を避けて 快適に移動してみませんか? 詳しくはこちら".
- Bottom Right:** A map view showing a route from 吹田 to 摂津市, with a "出発" (Start) button and route details: "9.0km 0円".

現状の課題に対し、デジタル技術を活用した新たな道路交通のモニタリング手法を導入し、より効率的な交通マネジメントを行うため、社会実験を実施します。

## 現状のモニタリング手法

パトロール

CCTV

渋滞監視員



管理延長に対するCCTVカバー率約4割(R5.6現在)  
※CCTV計測カバー率:設置したCCTVカメラで見通すことができる道路の延長/道路延長

現地の車両滞留最後尾に滞留長確認のための人員を配置  
(CCTVで確認不可の場合)



### 現状での課題

- CCTVは場所が固定され、また、全延長をカバーできていないため、モニタリング体制が不十分
- 情報伝達に伴うタイムラグが生じる
- 人為的であり間違い、見落としが生じる可能性  
また、監視等を行う人員確保が必要

### 期待されるモニタリング手法

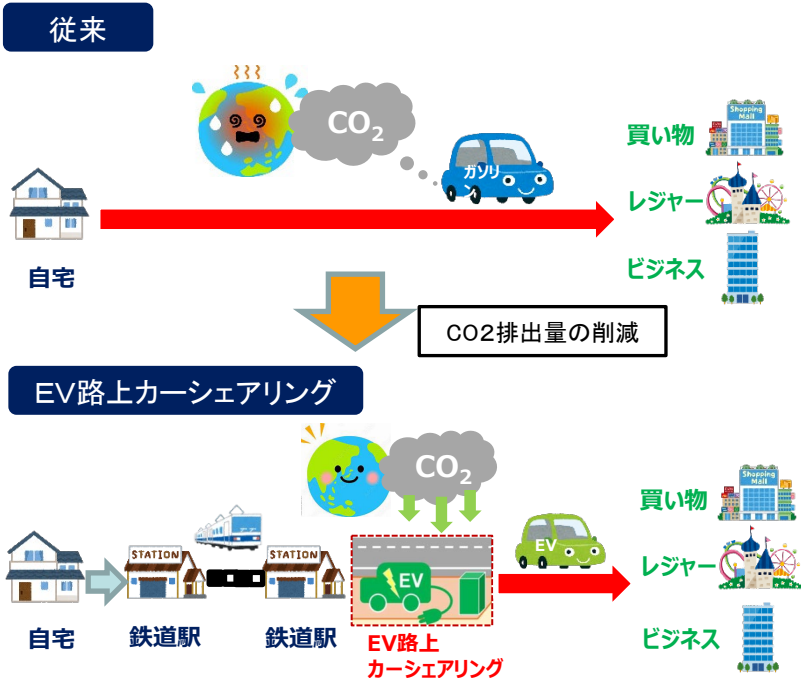
- 臨機、柔軟に場所を変動できる  
少ない台数で広い視認範囲
- リアルタイムに情報伝達
- AI等のデジタル技術を使い、正確に道路交通状況等を把握

道路分野におけるカーボンニュートラルの取組として、路上にEVカーシェアリングステーションを設置し、鉄道とEVカーシェアの組み合わせによるCO2排出の削減等や、交通利便性向上、災害時の有効活動の検証を行います。

## 実験概要

- 実験箇所: 大阪府 おおさか 大阪市 きた 北区 うめだ 梅田・福島区 ふくしま 福島  
 国道2号の道路上3箇所 など  
 ※さらに上記3箇所の近傍で2箇所追加する予定です。
- 運営車両: 電気自動車 車種: 小型自動車又は軽自動車  
 (道路運送車両法に基づく)
- 運営方式: 車を借りた場所と返す場所が同じ方式
- 運営時間: 0:00~24:00(24時間)
- 実験主体: 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング  
 社会実験協議会  
 (国交省、大阪府警察本部、大阪市、実験参加者、梅田2丁目振興町会、西阪神桜橋商店会、福島連合町会)

## レール×路上EVカーシェア



## イメージ図

