

周辺一般道のピーク時速度が約2割向上

○大阪～京都間の北河内地域※では、第二京阪道路の開通後、主要一般道全体のピーク時間帯平均速度が 毎時24キロ → 29キロへ、21%向上。

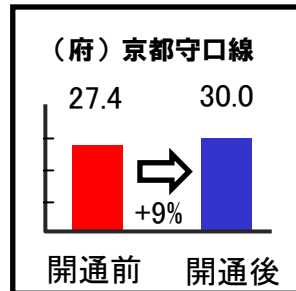
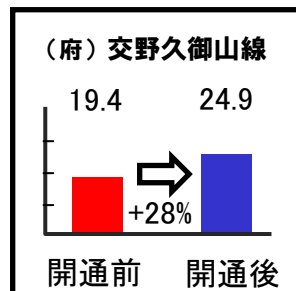
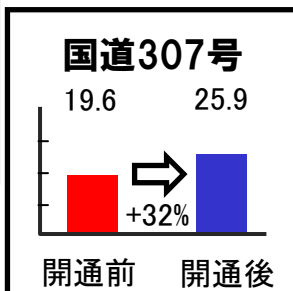
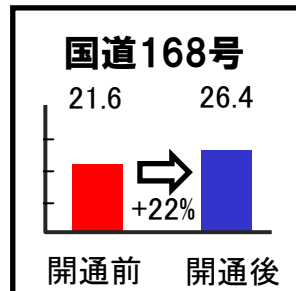
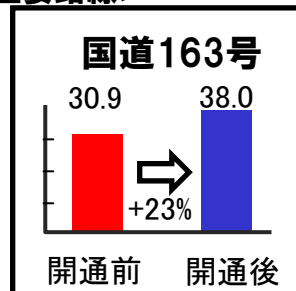
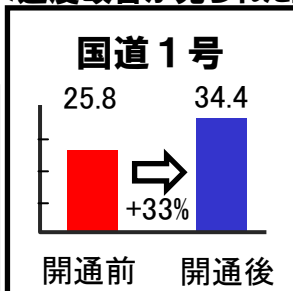
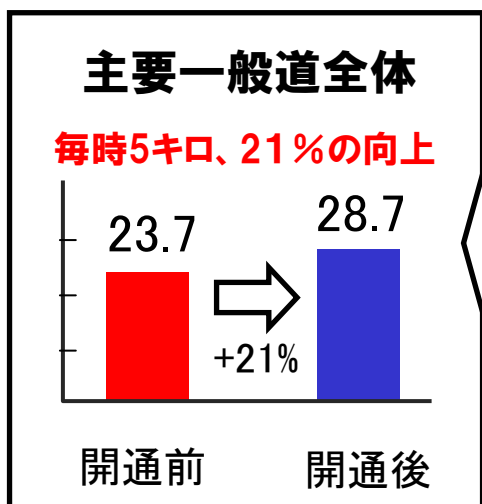
(路線別では国道1号が最大で、毎時26キロ → 34キロへ、33%向上。)

※ 枚方市、四條畷市、交野市、門真市、大東市、寝屋川市、守口市

■主要一般道のピーク時間帯平均速度の変化(夕方混雑時(平日18時台))

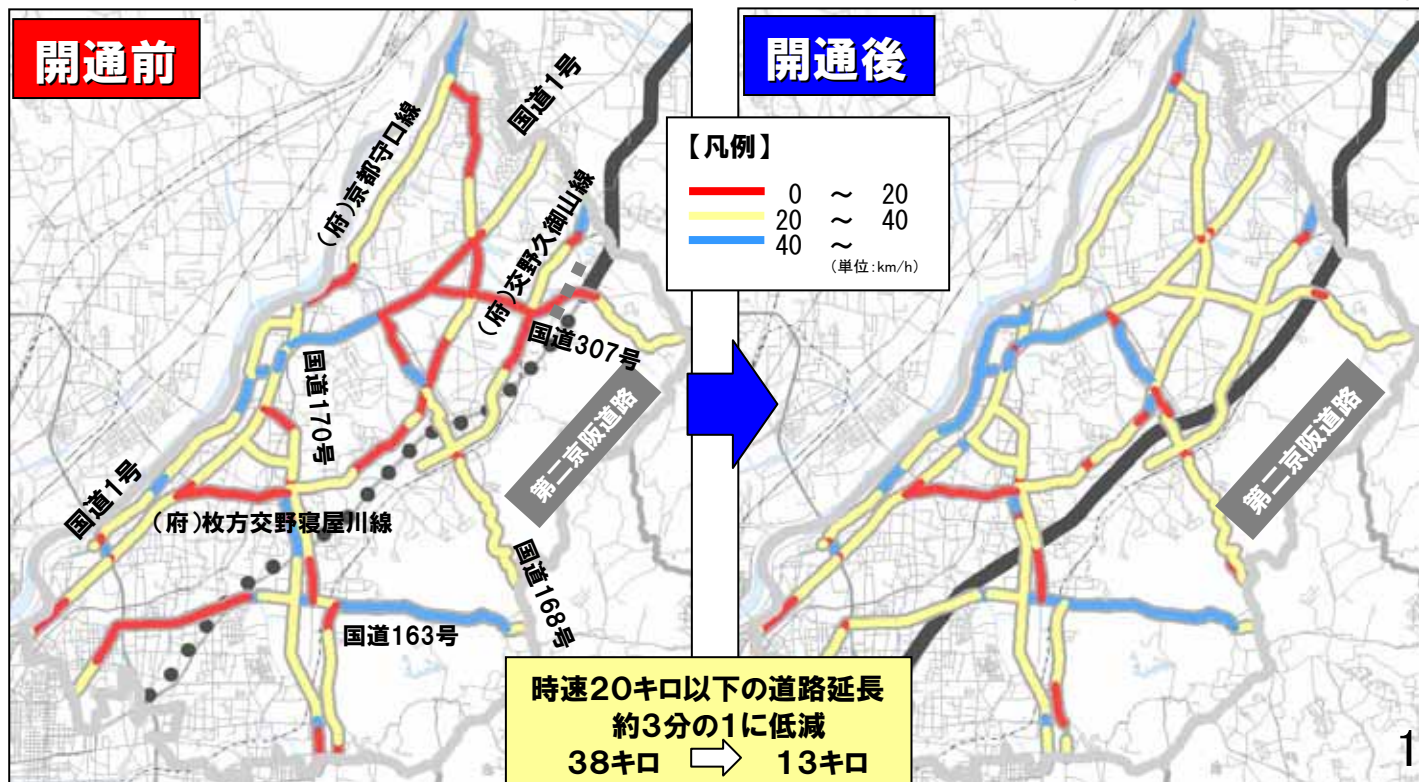
<速度改善が見られた主要路線>

(単位:km/h)



■ピーク時間帯の速度分布の変化

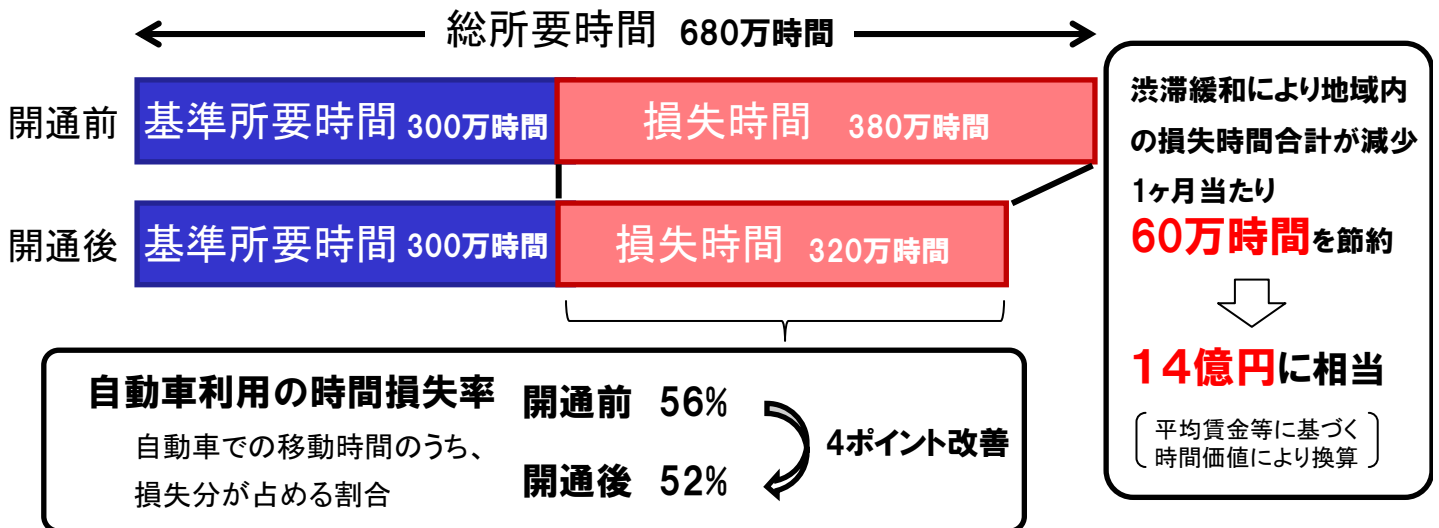
民間プローブ・データによる平均旅行速度
3/21～4/30 平日18時台平均
開通前:H21、開通後:H22
速度分布図は一方のみを表示



地域内の渋滞緩和で月60万時間（14億円相当）の節約効果※

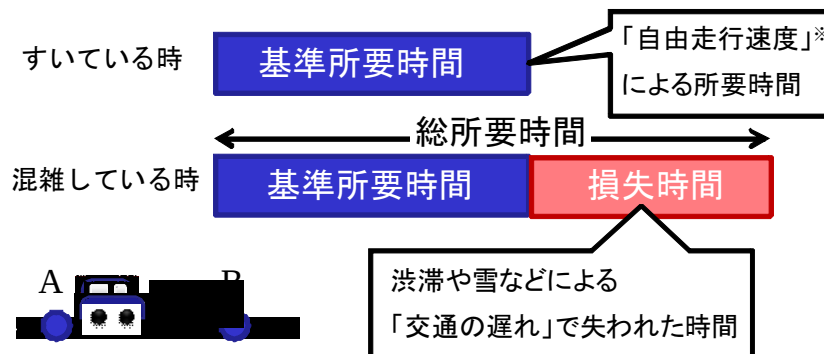
※ 北河内地域内の主要一般道を対象とした所要時間減少効果のみによる試算。その他の地域や主要一般道以外の道路における効果は含まず。

○北河内地域の主要一般道から生じる「自動車交通の時間損失★」は
1ヶ月当たり 60万時間低減（月14億円に相当）。



★「自動車交通の時間損失」の考え方

自由に走行できる状態を基準に、余計にかかる時間を損失時間として、道路のサービスレベルを定量的に評価するもの



※自由走行速度：渋滞等がなく、自由に走行できるときの速度。特異的に速度の高い車両の影響を除くため速度の高い10%を除いた値を採用している。

◇ITSの活用で、道路整備の効果をより透明に

路線毎の「平均速度」や「自動車交通の時間損失」は、ITSを活用した新しい交通計測（プローブ・カー・システム※等）によるデータ精度の向上で可能となった道路サービスの新しい評価方法です。



プローブ・カー・システム：実際の車をセンサー代わりに、旅行時間等の交通データを取得するシステム

抜け道への流入交通が大幅に減少、生活道路の安全性が向上

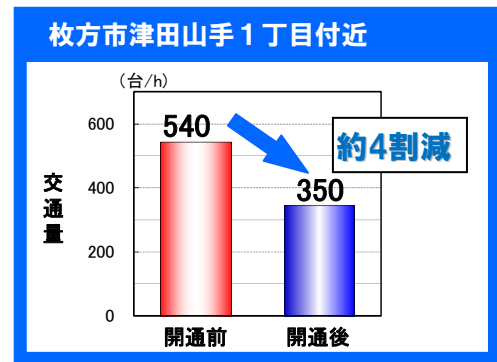
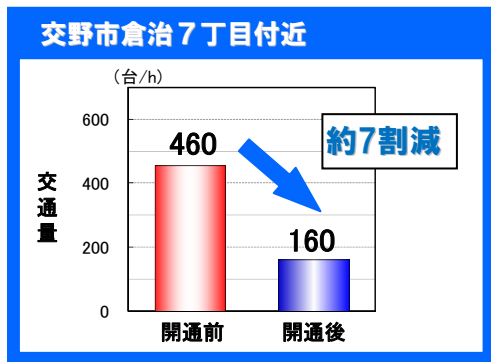
(第二京阪道路開通後、交野市道で約7割、枚方市道で約4割の交通量が低減)

- 第二京阪道路の開通前は、国道1号や並行する幹線道路の渋滞を避けるため、抜け道として生活道路に通過交通が流入。
- 第二京阪道路の開通後は、抜け道への流入交通が減少し、通園時など生活道路の安全性が向上。

■第二京阪道路周辺生活道路の交通状況



■生活道路の交通量変化



※交通量:【開通前】平成19年12月4日(火)、【開通後】平成22年6月9日(水)【国土交通省調べ】

地域の声

【学校法人 ひかりの子幼稚園 園長 赤崎ユリ子先生】

幼稚園周辺の道路は抜け道として利用する車が多く、通園時など非常に危険でした。第二京阪道路の開通後は、抜け道交通が減少したので、園児を送迎する自転車・徒歩の父兄や通園バスの出入りなどが改善されました。

物流などの企業活動が効率化

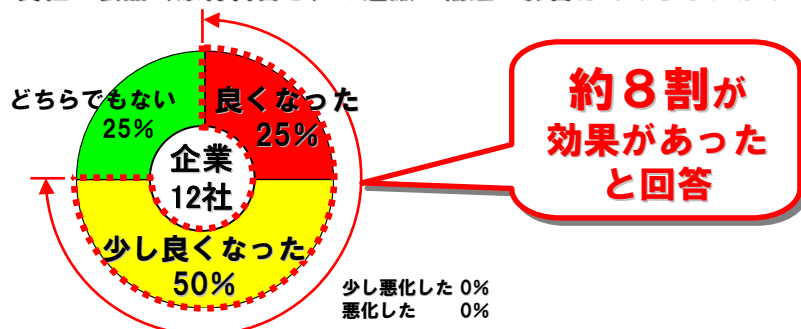
(アンケート調査では、約8割の企業が効果を実感)

○第二京阪道路の開通及びそれに伴う国道1号等の渋滞緩和により、製品等の運搬・輸送時間が短縮するなど、企業活動が効率化。

■企業の製品等の運搬・輸送への影響

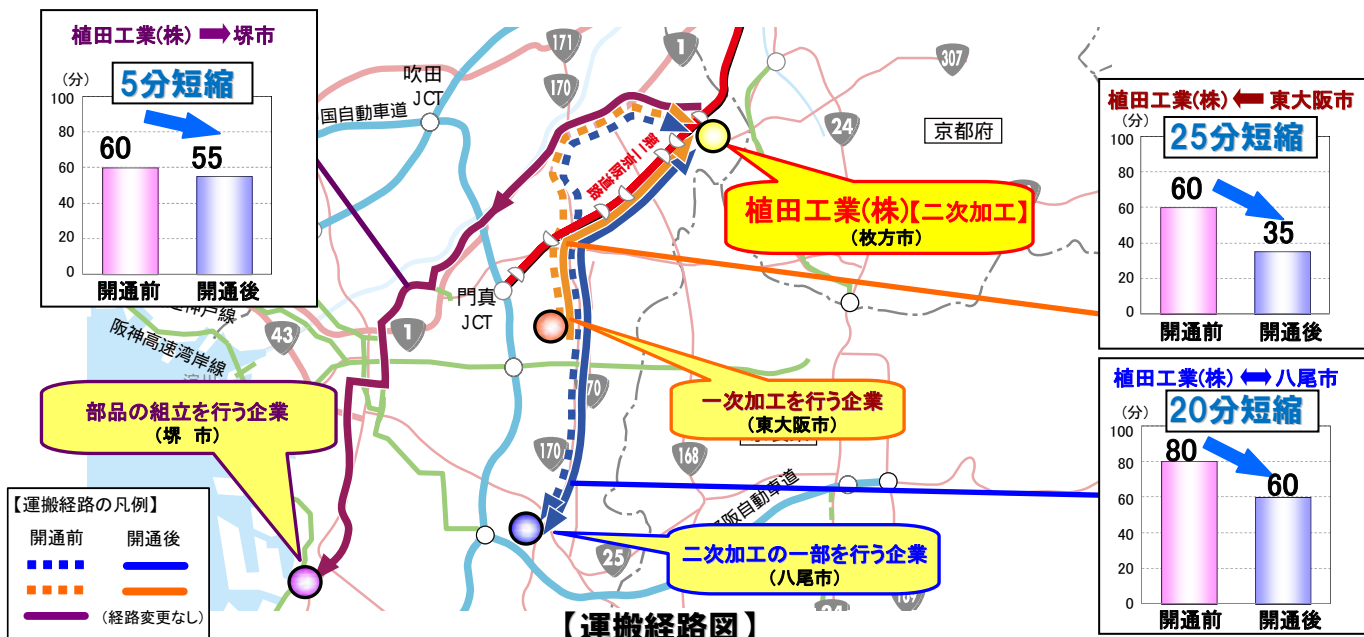
(北大阪商工会議所が会員企業に行った第二京阪道路開通に関する企業活動アンケート調査結果より)

問) 貴社の製品(原材料含む)の運搬・輸送に影響はありましたか?



■企業の製品等の運搬経路と所要時間の変化

(自転車部品の二次加工を行っている植田工業(株)の例)

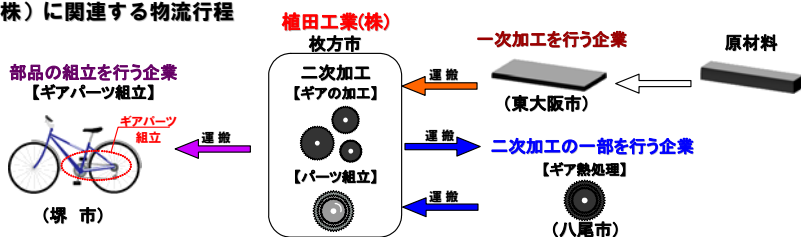


※運搬経路は植田工業(株)からのヒアリングに基づく。

※所要時間はITSを活用した下記の期間の走行時間データ等により算出(出発地及び目的地周辺の道路は府道以上の道路を対象)

【開通前】平成21年3月21日(土)～平成21年4月30日(木)8～11時、【開通後】平成22年3月21日(日)～平成22年4月30日(金)8～11時

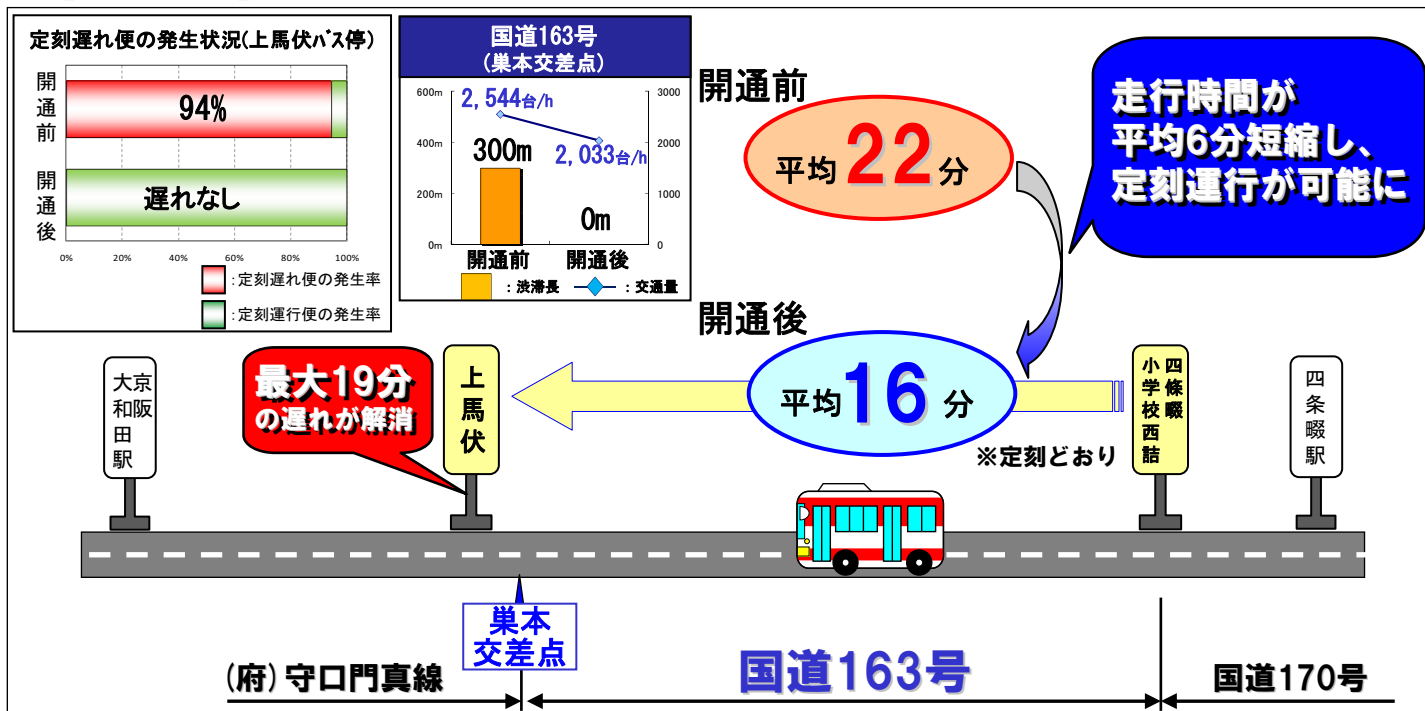
【参考】植田工業(株)に関連する物流行程



路線バスの定時性が向上（国道163号では最大19分あった遅れが解消）

- 第二京阪道路の開通前は、通勤ラッシュ時の混雑により、定刻運行が困難な路線バスあり。
- 第二京阪道路開通後は、周辺道路の混雑緩和により、国道163号を通る路線バスで最大19分の遅れが解消するなど、路線バスの定時性が向上。

■【国道163号】を利用するバス運行状況



※バス所要時間: 平日水曜日7・8時台の運行データ(平均)【京阪バス(株)調べ】

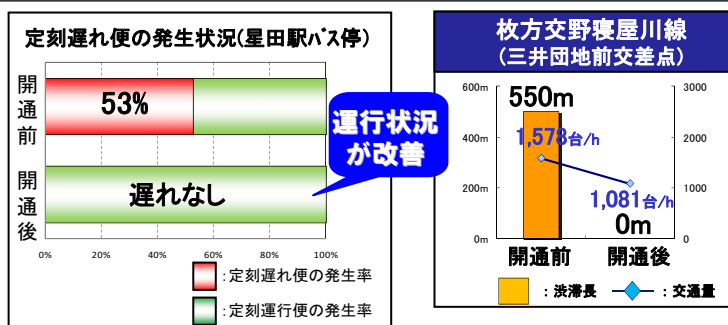
【開通前】平成21年10月7日～平成22年3月17日まで(寝屋川市内路線)、平成21年11月4日～平成22年3月17日まで(門真・四條驛市内路線)

【開通後】平成22年3月24日～平成22年5月26日まで

※交通量及び渋滞長:【開通前】平成19年12月4日(火)、【開通後】平成22年6月9日(水)【国土交通省調べ】



■【(府) 枚方交野寝屋川線】を利用するバス運行状況



(府) 枚方交野寝屋川線の渋滞状況



開通前(平成22年3月10日)



開通後(平成22年4月13日)

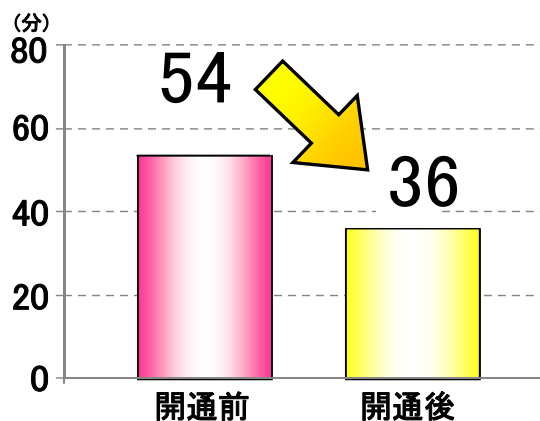
京都～関西国際空港間のリムジンバスの定時性が向上 (所要時間17分短縮、最大遅れ約3割減)

- 京都駅～関西国際空港を結ぶリムジンバスは、第二京阪道路開通後、名神高速ルートから第二京阪ルートに変更。
- 所要時間は約17分短縮、最大遅れ時間は約3割減少。



■関西空港リムジンバスの最大遅れ時間 (京都駅～関西国際空港)

◆最大遅れ時間が約3割減少



※出典: 京阪バス(株)資料
 関西空港リムジンバス(京阪バス運行分)の最大遅れ時間を算出
 【開通前】平成21年10月25日～11月13日(名神ルート)
 【開通後】平成22年3月25日～4月13日(第二京阪ルート)

■関西空港リムジンバスの所要時間の短縮 (京都駅～関西国際空港)



地域の声 【京阪バス(株) 企画部 課長 小西 実氏】

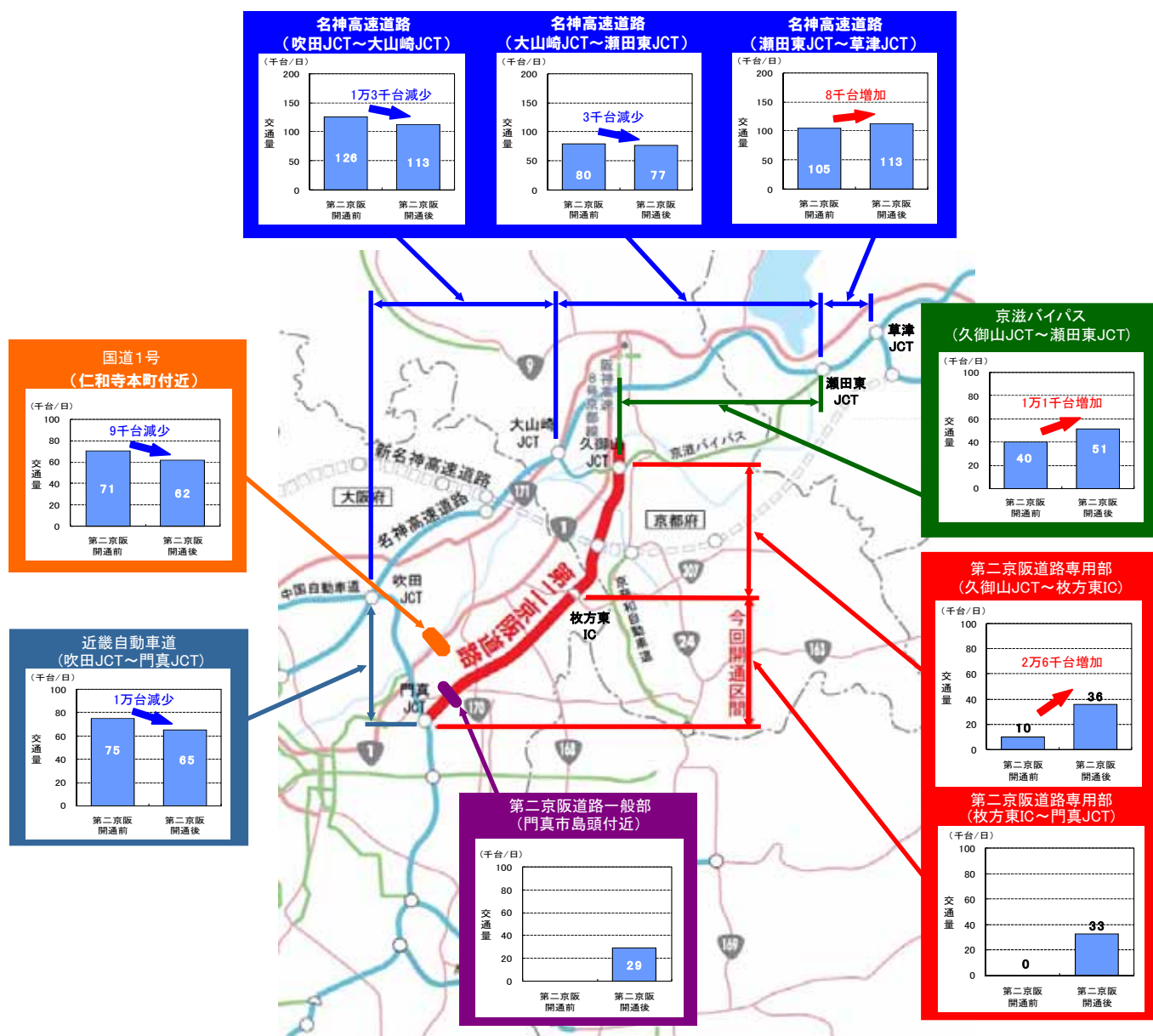


関空リムジンバスは、飛行機の発着にあわせて運行しているため、定時性が重要です。

これまでは名神高速の渋滞に影響を受けることもありましたが、ルートの変更後は、定時性が向上し、お客様の利便性に大きく貢献しています。

【参考】第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通3ヶ月後の交通状況

- 第二京阪道路の今回開通区間の交通量は、専用部で約3万3千台/日、一般部で約2万9千台/日。
- 一方、第二京阪道路に並行する名神高速道路(吹田JCT～大山崎JCT)では約1万3千台/日減少、同じく国道1号では約9千台/日減少。
- また、第二京阪道路に接続する京滋バイパス(久御山JCT～瀬田東JCT)では約1万1千台/日増加。



※第二京阪道路全線開通前:

第二京阪道路(専用部)・名神高速道路・京滋BP・近畿道 : 平成21年3月21日(土)～平成21年6月20日(土)までの日平均交通量

国道1号 : 平成20年11月12日(水) 国土交通省調べ

第二京阪道路全線開通後:

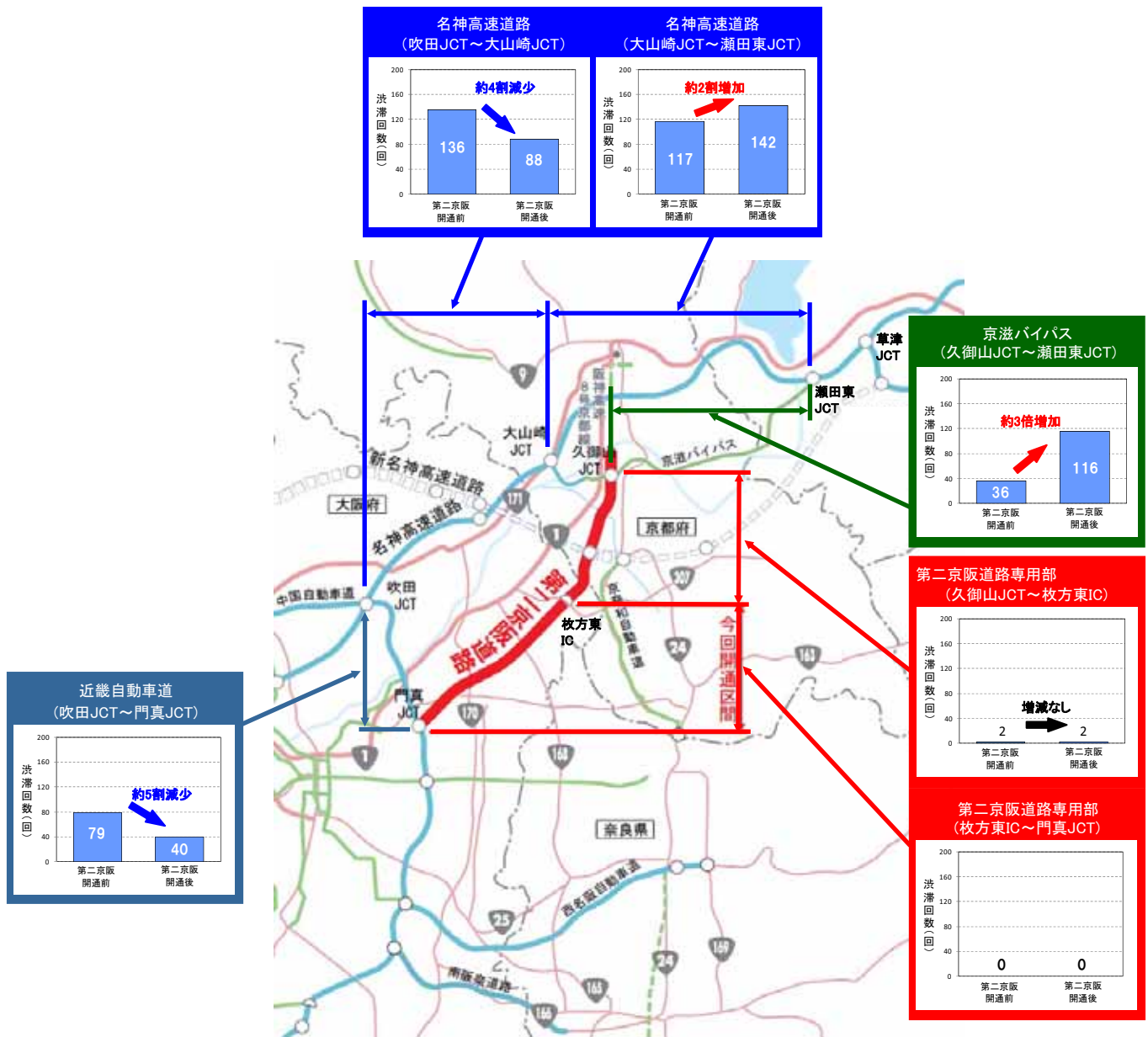
第二京阪道路(専用部)・名神高速道路・京滋BP・近畿道 : 平成22年3月21日(日)～平成22年6月20日(日)までの日平均交通量

第二京阪道路(一般部)・国道1号 : 平成22年6月9日(水) 国土交通省調べ

※高速道路の交通量は、交通量計測装置によるデータを速報値として記載。(加重平均)

【参考】第二京阪道路（枚方東IC～門真JCT）開通3ヶ月後の渋滞状況

- 今回全線開通した第二京阪道路では、ほとんど渋滞の発生はなし。
- 第二京阪道路に並行する名神高速道路(吹田JCT～大山崎JCT)、近畿自動車道(吹田JCT～門真JCT)の渋滞は減少。
- 第二京阪道路に接続する京滋バイパス(久御山JCT～瀬田東JCT)の渋滞は増加。

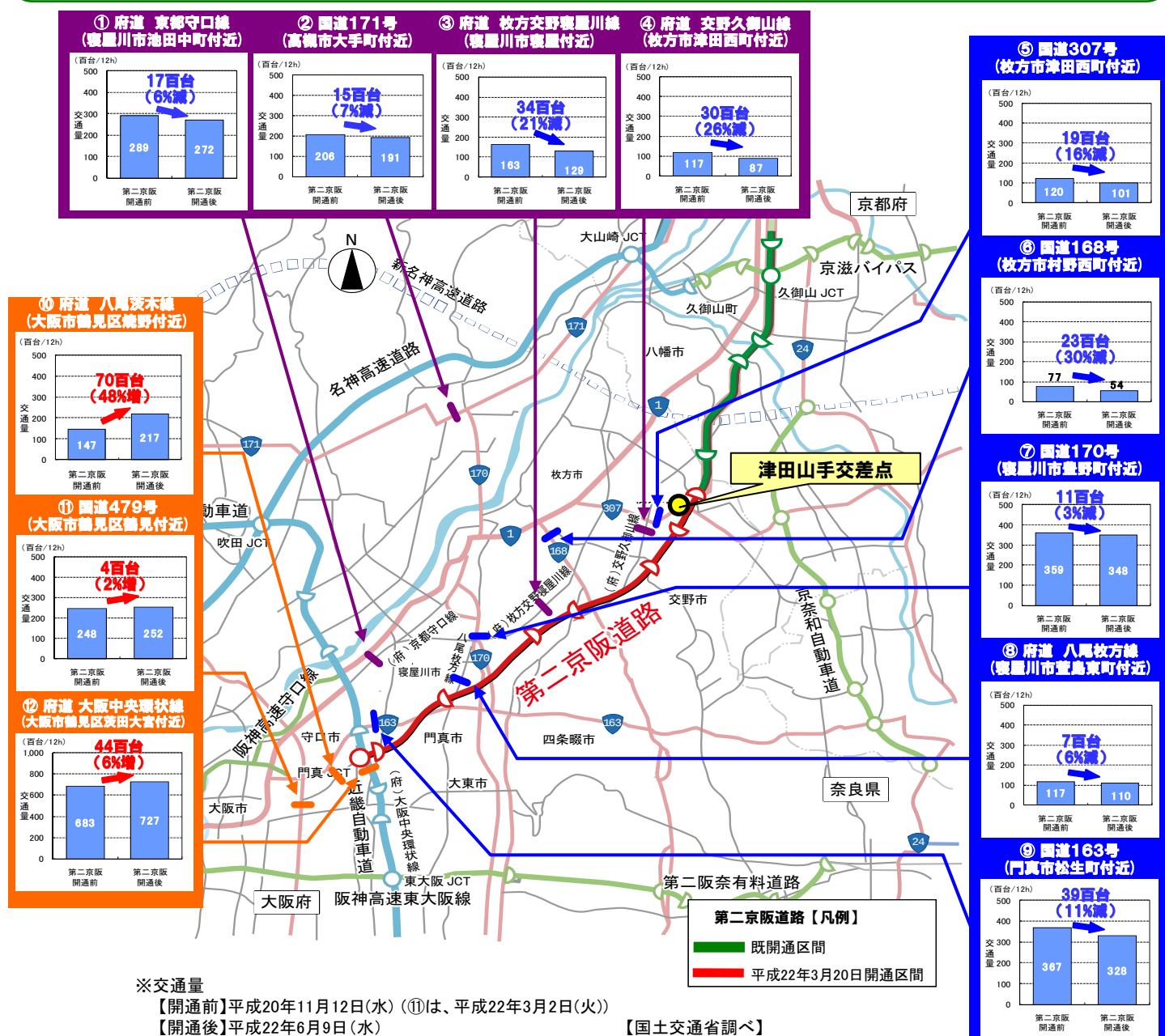


※第二京阪全線開通前：平成21年3月21日(土)～平成21年6月20日(土)までの渋滞回数
 第二京阪全線開通後：平成22年3月21日(日)～平成22年6月20日(日)までの渋滞回数

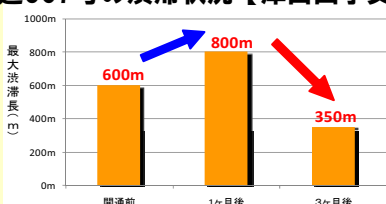
※渋滞回数：車列長が1km以上、速度40km/h以下、渋滞継続時間15分以上の全ての条件を満たした交通集中渋滞の回数(工事渋滞・事故渋滞等を含まない)

【参考】その他の周辺道路の状況

- 北河内地域の主要な国道・府道はいずれも交通量が減少しており、最大で約30%減少。
- 国道307号(津田山手交差点)の渋滞状況は、開通1ヶ月後では増加がみられたが、開通3ヶ月後には、渋滞が緩和。
- 一方、大阪市内の府道 八尾茨木線、国道479号、府道 大阪中央環状線では、交通量が約2~48%増加。



国道307号の渋滞状況【津田山手交差点（東向き）】



※ピーク時の最大渋滞長調査結果
 開通前：平成20年11月12日(水)
 開通1ヶ月後：平成22年4月21日(水)
 開通3ヶ月後：平成22年6月9日(水)
 【国土交通省調べ】