



大阪スマートシティ パートナーズフォーラム プロジェクト成果発表会

移動がスムーズなまちづくり

2021年10月27日

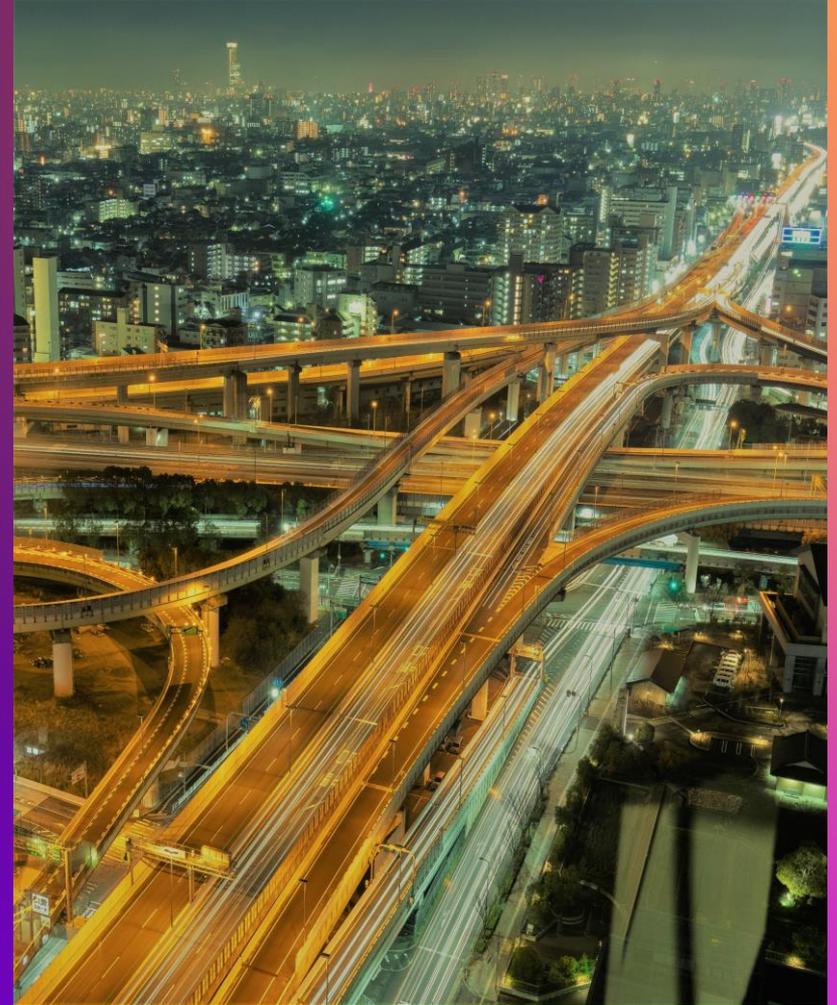
アクセンチュア株式会社

連携企業：住友電気工業株式会社

イノベーションによって
世界の人々の仕事と生活を
より良くする

To become one of the world's leading
companies,
bringing innovations to improve the
way the world works and lives.

市町村と民間企業・教育機関等
と共創し、大阪地域における「交
通・移動」の課題を解決すること
により、移動がスムーズなまち
づくりを目指す



1.市町村様における交通課題認識

大阪府内の市町村様と交通問題に関するディスカッションを実施する中で、交通・移動に関する共通的な課題として「交通渋滞」があげられます。

市町村様が抱える交通渋滞に関する課題

- 国道や府道等の大規模幹線道路は『**複数市町村にまたがる課題**』であり、個別市町村での渋滞対策では根本的解決が難しい状況である。
- 商用車両や建築車両の通行量が多いのが原因と予測しているが、**確証がなく有効な対策が打てない**。
- 交通状況の把握や交通総量の削減策等の**ソフト面での検討が十分にできていない**ため、道路拡張や道路整備等のハード面の対策を講じるという後手後手の対応になっている。
- 主要鉄道駅前や商業施設周辺に**バス・タクシー・自家用車が多く乗り入れているため渋滞が発生する**。



課題解決の方向性

- 渋滞発生個所における**実際の移動データ**をもとに曜日・時間帯別の交通状況や流出入経路を分析する
- 分析結果をもとに渋滞原因を明確化することで、**より効果的な対策の検討**につなげる
 - 結果を「見える化」し関係市町村および地域住民等に対し提供することで、**気づきを与え行動変容を促す**

今回の取り組み

実際の移動データとして『**プローブデータ**』を活用し
実証実験を通じてデータ分析・見える化の有効性を確認する

2.実証実験の対象地域選定

渋滞問題が深刻であると思われる茨木市内「大阪高槻京都線（畑田～宇野辺）」に着目し、OSPFの活動を通じて茨木市様にヒアリングを実施。茨木市様としても独自に調査等を実施して対策を検討しているが解決に苦労されているとのことであったため、今回対象として選定しました。



主な渋滞要因

- ・茨木ICでの乗り降り、中央環状線との連絡
- ・沿道に大型ショッピングモール等の商業施設
- ・交通量に比して車線数が少ない など

畑田→上穂東町
平日夕方



西駅前→中穂積
平日夕方



3.実証実験の概要

連携企業として住友電気工業株式会社様（以下「住友電工」と記載）にご協力いただき、住友電工が保有するプローブデータを使用した『交通状況の見える化』を実証実験として実施しました。

項目	内容
対象車種	乗用車（ホンダ車）
対象年月	2021年6月1日～30日
集計単位（日種）	平日（月～金）、休日（土日）
集計単位（時間帯）	朝（6～8時台）、昼（11～13時台）、夕方（16～18時台）
対象エリア	茨木市（二次メッシュ数2：523514,523524）

① 通過台数分析

当該路線へ入った車両がどのように通過したか（もしくは流出したか）を集計することで、渋滞の要因となりうる車両の動きを分析する。

最初から最後まで走行した（通過した）車両は迂回路の提案対象として考えられる。

② 源流・末流経路図の作成

当路線を走行した車両の源流・末流を把握して傾向を「見える化」する。

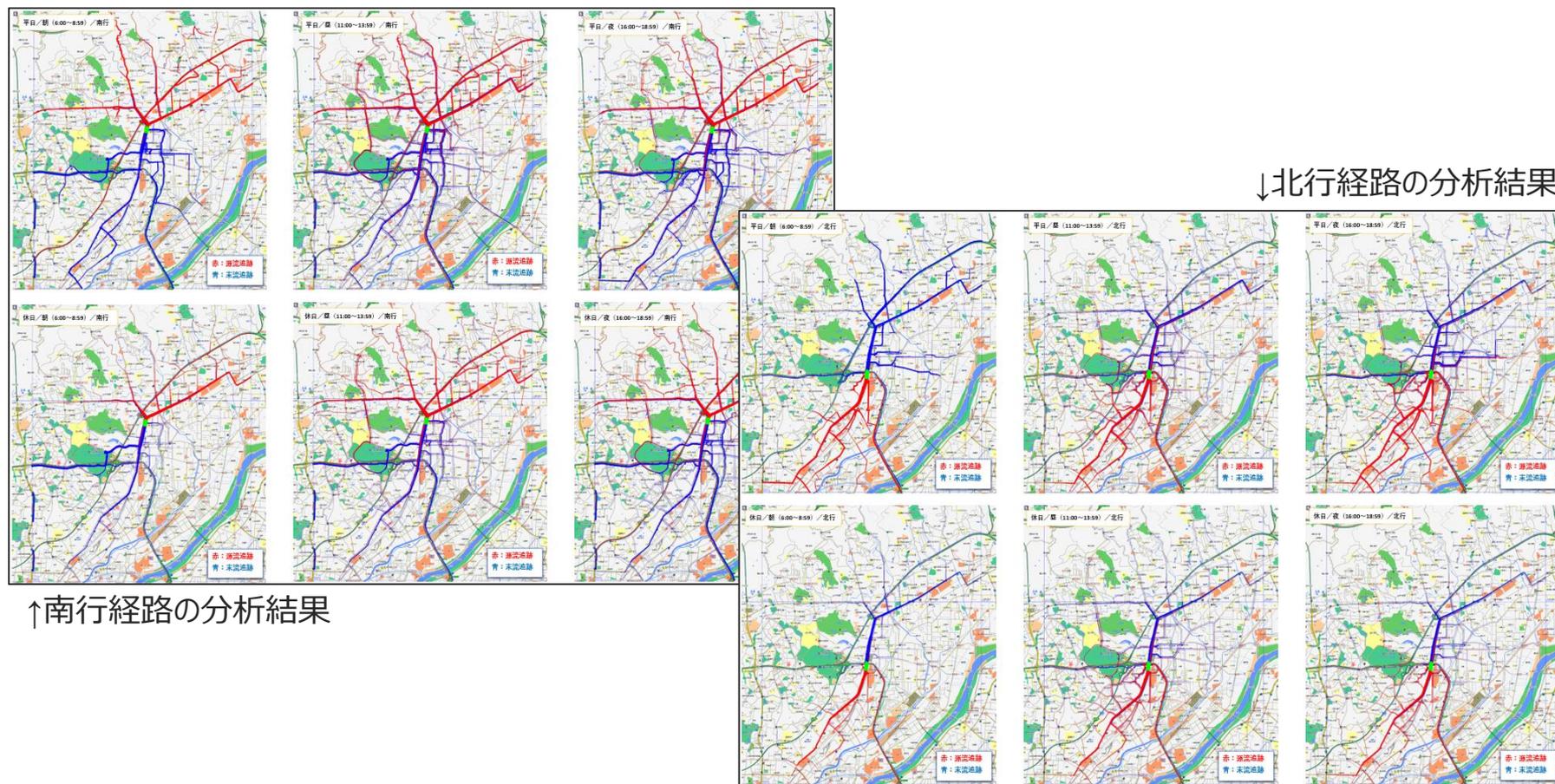
源流が多い方面から末流が多い方面への迂回路が検討対象として考えられる。

※プローブデータ：実際に走行している車両をセンサーとして得られたデータで、ホンダ車ではカーナビが定期的に位置情報を記録しており、その位置情報とデジタル道路地図を照合しています。

4.分析結果（源流・末流経路図）のイメージ

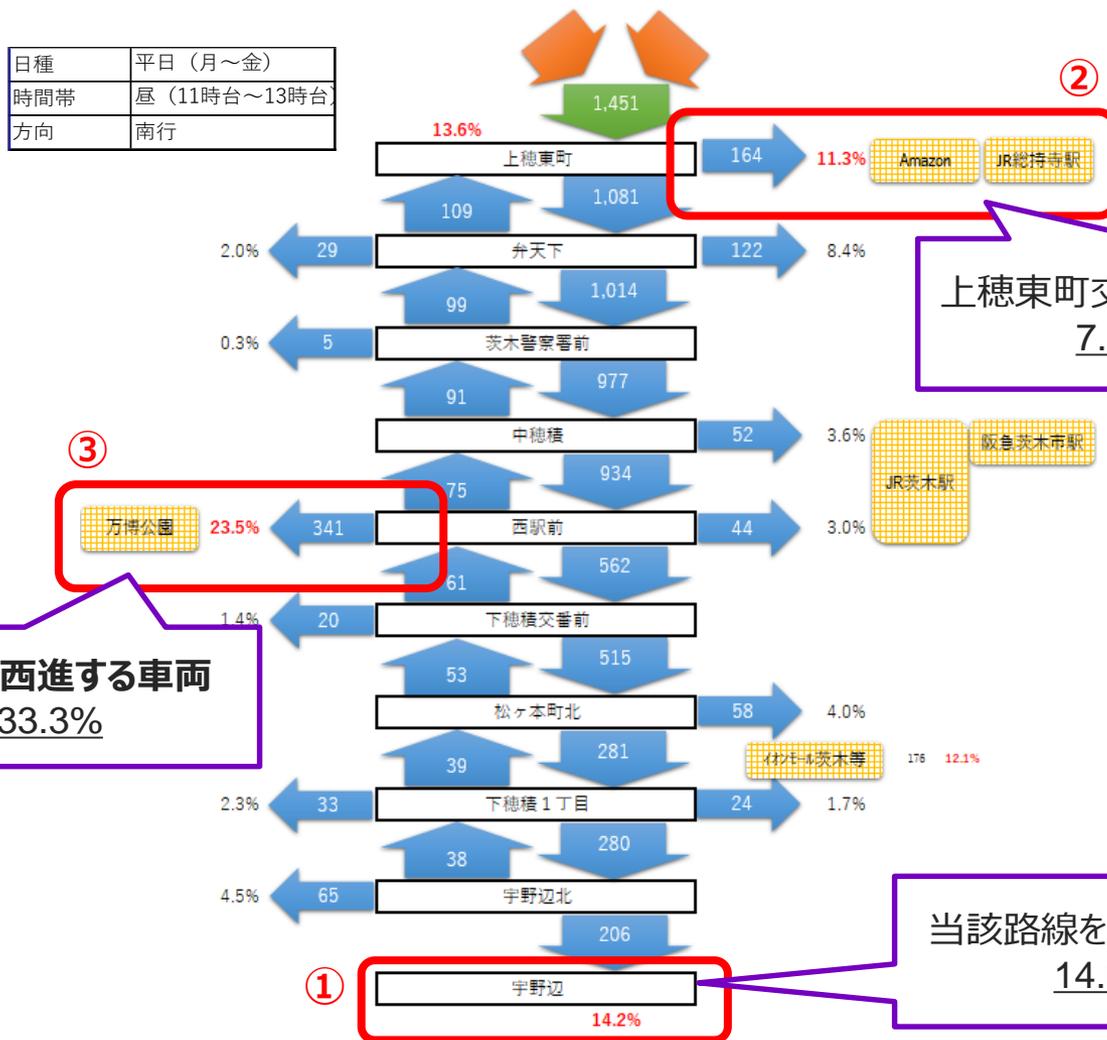
当路線の「南行」と「北行」の経路について、日種（平日／休日）、時間帯（朝／昼／夕方）別にそれぞれ分析を行い、全12パターン of 交通状況を整理しました。

当報告では「南行」「北行」それぞれの経路で、特徴的なポイントに絞って結果をご紹介します。



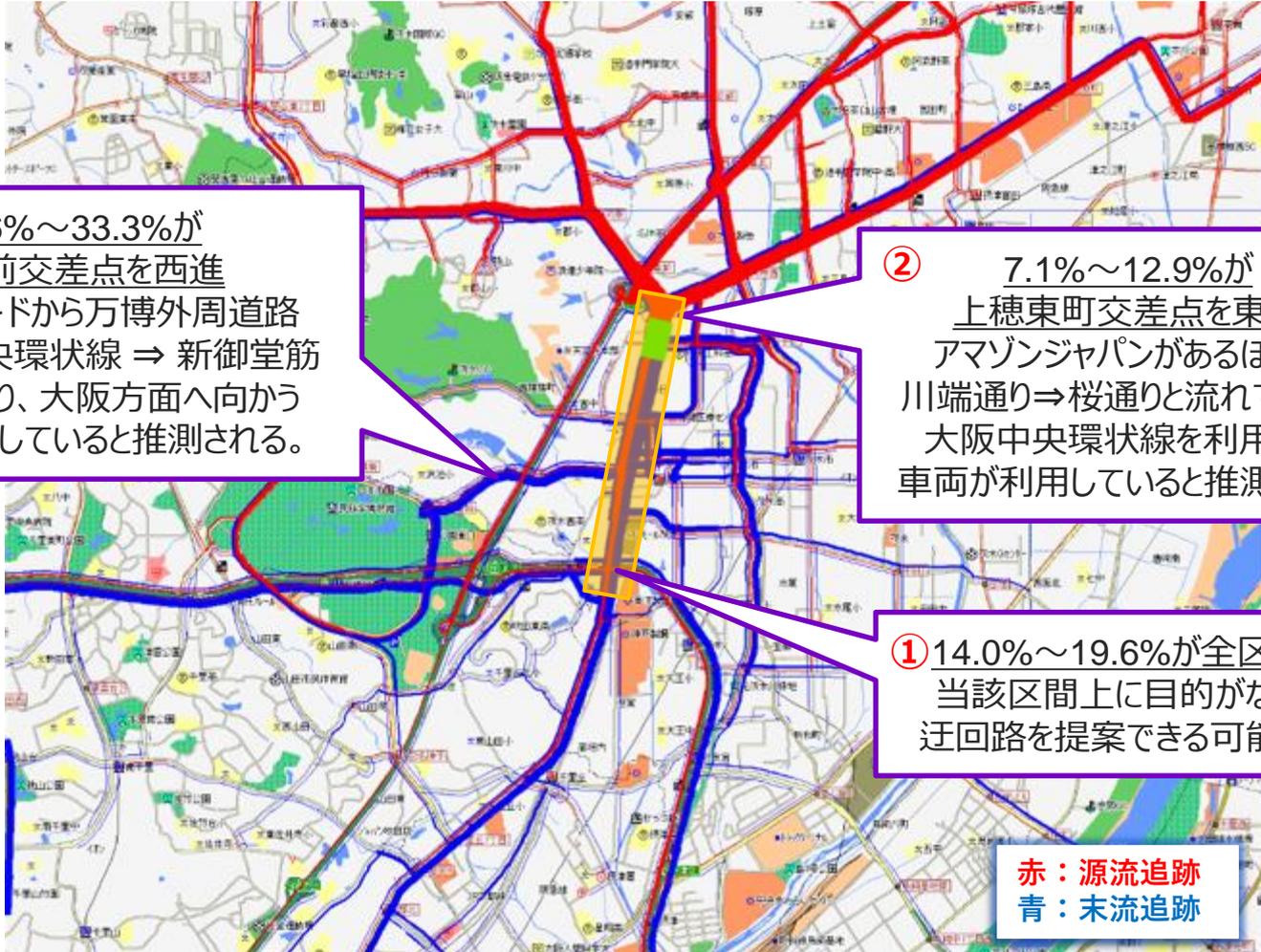
5.分析結果1-1：通過台数分析（南行）

日種・時間帯を問わず①当該路線を全区間走行する車両が一定数存在、②上穂東町交差点を東進する車両が一定数存在、③西駅前交差点を西進する車両が多い、という傾向でした。



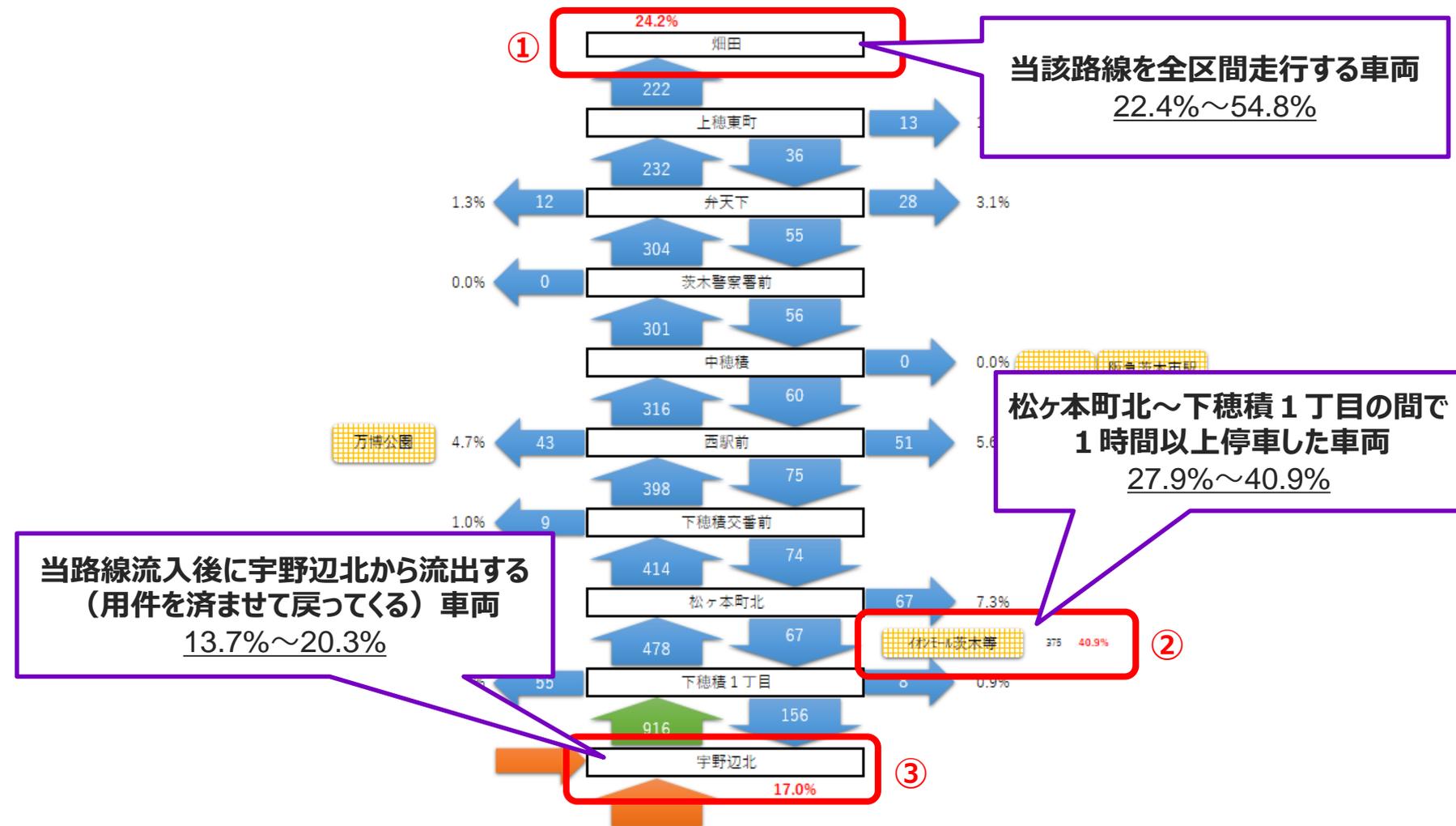
5.分析結果1-2：源流・末流経路図（南行）

経路図で確認すると、以下のような状況が見られました。



6.分析結果2-1：通過台数分析（北行）

日種・時間帯を問わず①当該路線を全区間走行する車両が多い、昼・夜は②松ヶ本町北～下穂積1丁目の間で1時間以上停車した車両が多い、③当路線流入から北進した後に宇野辺北から流出する車両が多い、という傾向でした。



6.分析結果2-2：源流・末流経路図（北行）

経路図で確認すると、以下のような状況が見られました。

① 日種を問わず昼間の経路図では、府道14号（北側）から流入したのち目的地を經由して当該リンクを北上する（戻る）車両も多い。

22.4%～54.8%が全区間走行
当該区間上に目的がない場合迂回路を提案できる可能性あり ①

27.9%～40.9%が1時間以上停車
イオンモール茨木等への流入が多いことが推測される ②

③ 13.7%～20.3%が起点から流出
JR茨木駅や万博公園方面への通過割合が低いことから、沿道などで短時間の停車で用件を済ませ帰ってくるケースが多いと推測される。

赤：源流追跡
青：末流追跡

7.現地調査（参考）

単にプローブデータの分析をするだけではなく、現地調査を合わせて実施することでさらに分析・検討の精度を高めることができます。

畑田→上穂東町



要因例 1：大型車走行ルート
上穂東町交差点における
大型車の左折（所要時間大）



要因例 2：道路構造
中穂積交差点北側のバス停
位置（後続車進行を阻害）

西駅前→宇野辺



要因例 1：交通量飽和
中穂積、西駅前からの流入



要因例 2：直進阻害
店舗等への入出庫

8.実証実験の成果

今回の結果を茨木市様に確認いただいたところ、分析結果や渋滞原因についての新たな気づきが得られたことや、より広域での分析を行うことでマクロな観点での検討へとつなげられる可能性についてのコメントをいただきました。

私たちは当該手法をさらに深堀・拡大することで、**府内の渋滞解消に向けた効果的な取り組みを幅広くご支援**できると考えています。



「見える化」のその先へ

リアルな交通データを活用し
市町村、地域住民、事業者たちと
ともに交通課題の解消へ

当実証実験に興味を持たれた方は
ぜひお気軽にお声がけください！

アクセンチュア株式会社

連携企業：住友電気工業株式会社

