

特定解除に向けた対策の進め方

令和2年2月12日

1. 短期対策の立案が困難、対策完了までに時間を要する箇所への対応

- ▶ 様々な制約があり短期対策が立案できていない箇所については、ピンポイント対策やソフト対策の立案が必要となっている。
- ▶ また、対策完了箇所で、効果が未発現の箇所で追加対策がない箇所や、長期対策のみを対策案を持つ箇所では、広域的な視点での対策や、交通需要の調整を主眼においたソフト対策の検討が必要となっている。

短期対策が立案できない、対策完了までに時間を要する
 【理由】
 用地や予算上の制約、長期の改築事業の対完了まで時間を要する など

ピンポイント対策

⇒ 信号現示の見直し
 ⇒ 道路用地内での付加車線の延伸

対策前
 右折車が右折車線を越えて滞留し、後続直進車両を阻害
 右折滞留長: 約30m

対策後
 右折車線の延伸によって、滞留区間を確保し、後続直進車両への阻害を軽減
 右折滞留長: 約110m
 交通安全対策として、右折車線の延伸に併せて、張り出し歩道の整備を実施(L=180m)

ソフト対策

⇒ 迂回誘導の検討
 ⇒ 時差通勤の促進
 ⇒ 公共交通機関との連携

北側市道へ誘導
 ・多間跨道橋右折車両の5割がUターンする流動。
 ・多間跨道橋右折車両の2割は小東山6丁目交差点で左折して北上
 最大滞留長120m
 最大滞留長280m
 小東山6丁目 (主要渋滞箇所)

右折車両が多い
 直進方向に割り振ることで円滑化

多間跨道橋(仮称)の方向別サンプル割合

左折	37%
直進	27%
右折	46%

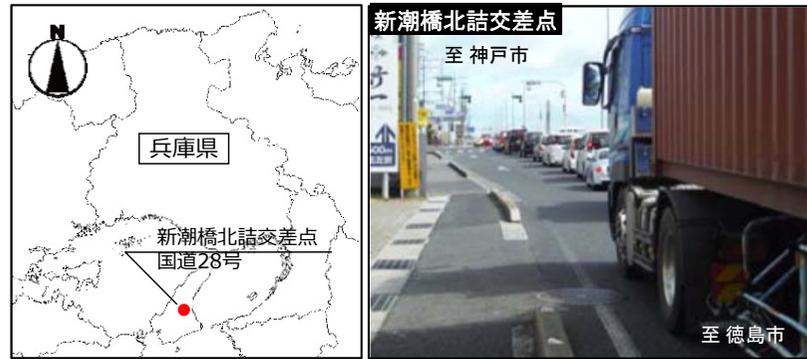
今後、関係者で積極的に議論を進める

2. ピンポイント対策の予定箇所

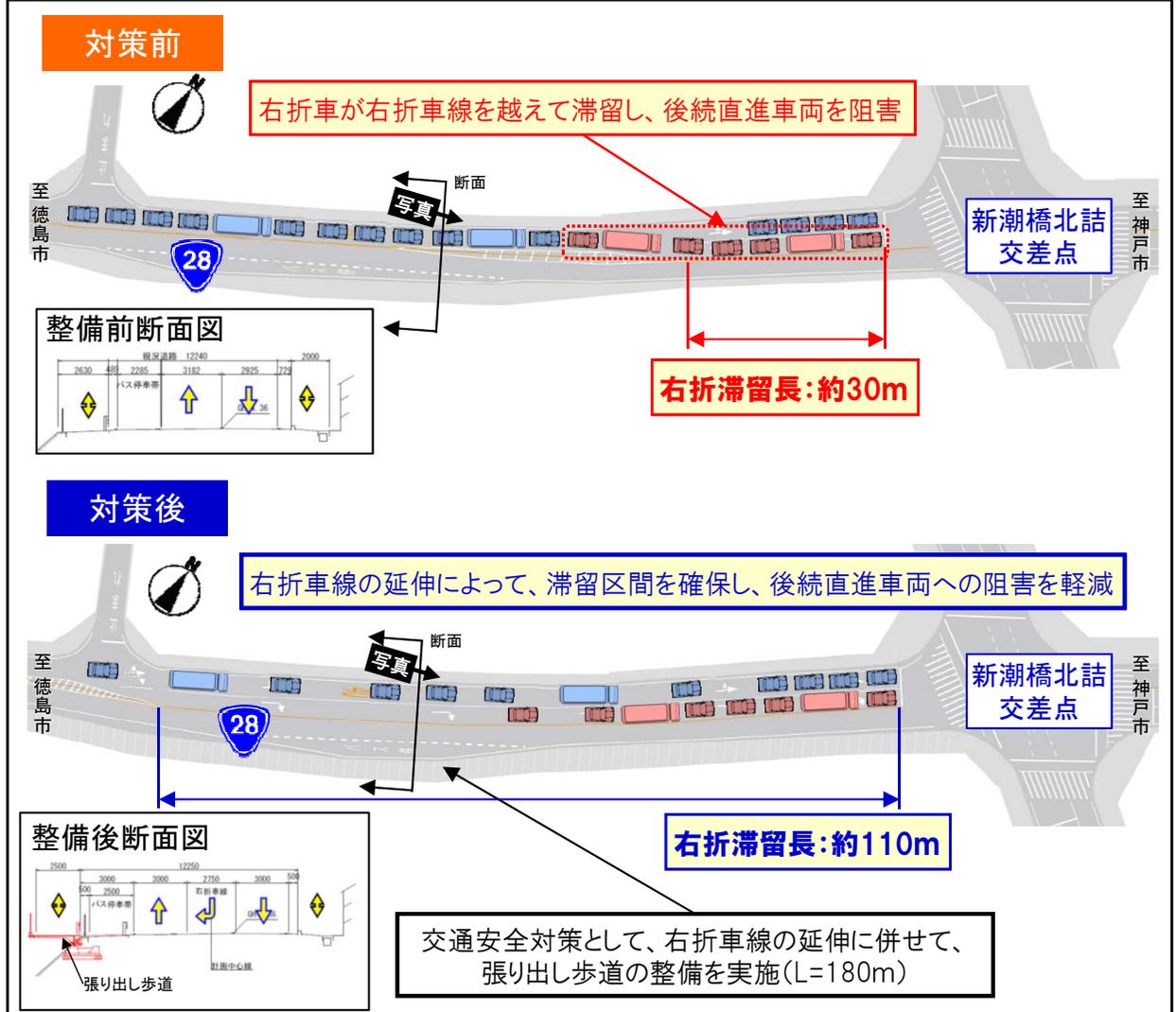
■一般国道28号 新潮橋北詰交差点改良(洲本市 令和2年度工事着手予定)

- 一般国道28号新潮橋北詰交差点では、右折車が右折車線を越えて滞留し、後続直進車両の阻害により渋滞が発生している。
- 抜本的な対策である「一般国道28号洲本バイパス」は供用まで長期を要する事から、短期対策としてピンポイント対策が必要。
- 本事業では、右折車線を現状の30mから110mに延長することで、滞留区間を確保し、後続直進車への阻害を軽減する。
- 右折車線の延伸に併せて、交通安全対策を目的とした張り出し歩道の整備を行う。

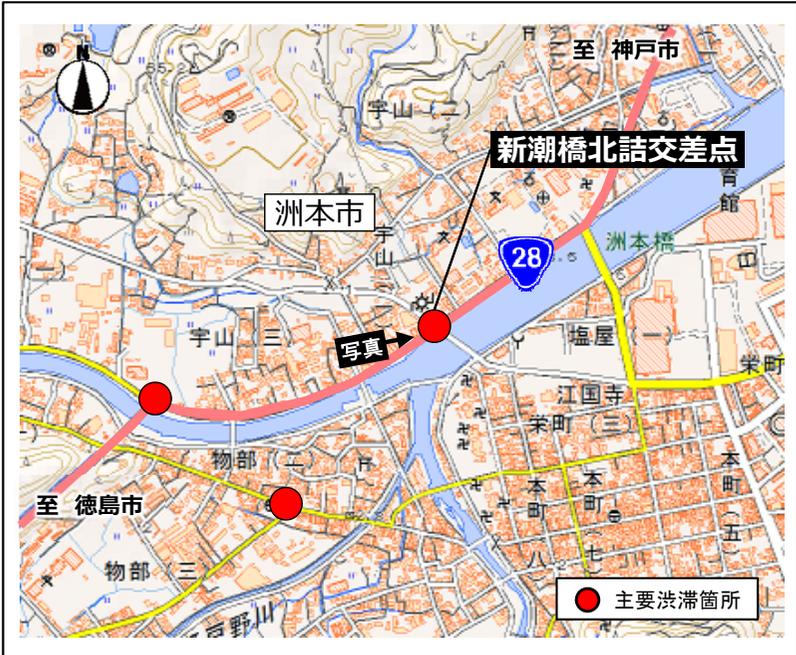
《位置図》



《説明図》



《広域図》



2. ピンポイント対策の予定箇所

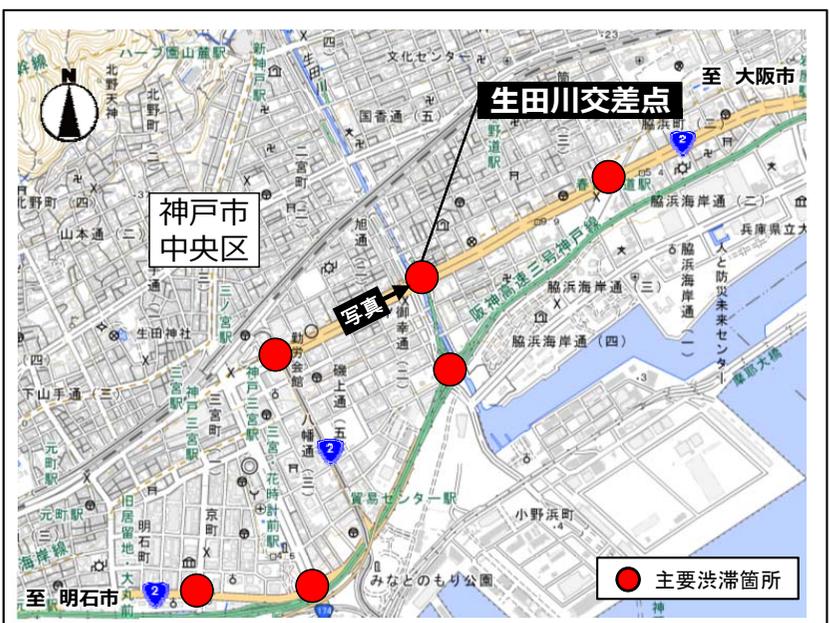
■一般国道2号 生田川交差点改良事業(神戸市中央区 令和2年度工事着手予定)

- 一般国道2号生田川交差点では、8車線の国道2号と阪神高速道路2路線、市道が結節している交差点2箇所が近接しており、進路の間違いによる迷走・誤走・停止が発生することによる後続車阻害と追突事故が発生している。
- 抜本的な対策である「大阪湾岸道路西伸部」や「神戸中央線」は供用までに長期を要する事からピンポイント対策が必要。
- 本事業では、西側右折専用レーンの延伸により、車線変更に余裕を持たせるとともに、右折車の滞留区間を延長する。
- 右折車線についてはカラー舗装化・路面標示の進路の明確化を実施し、迷走運転を緩和する。

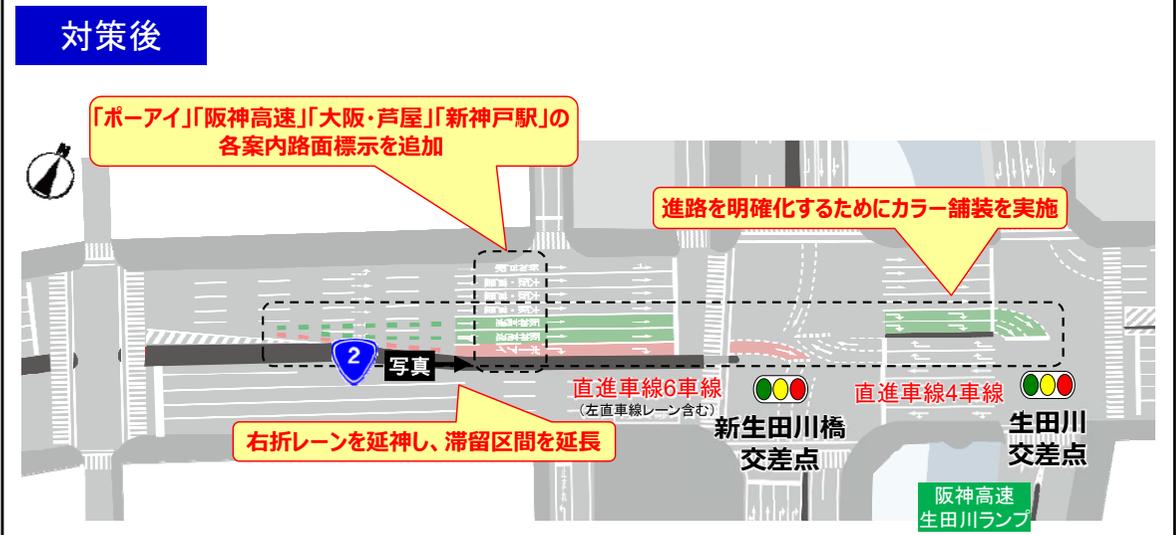
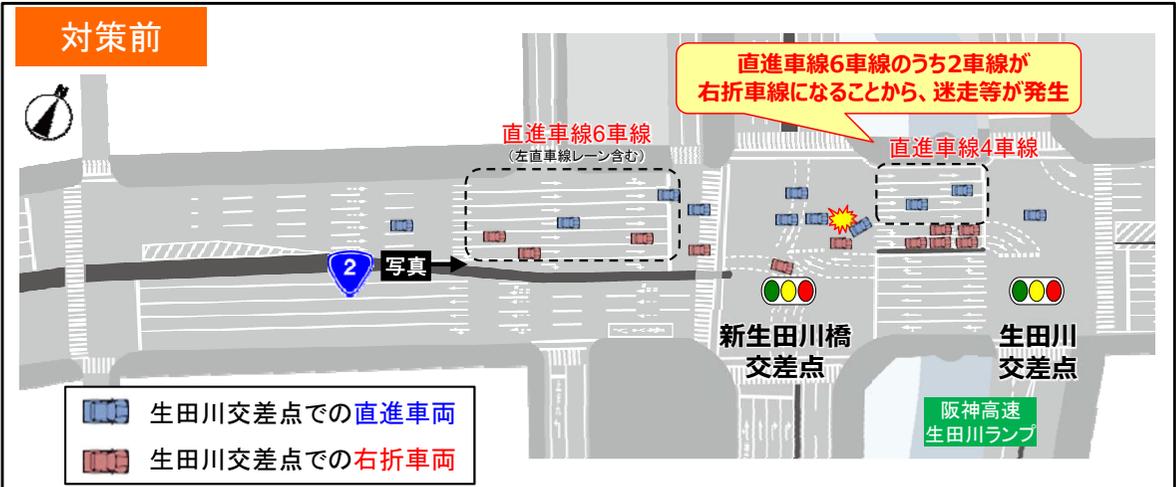
《位置図》



《広域図》



《説明図》

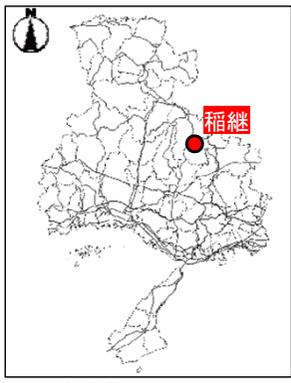


2. ピンポイント対策の予定箇所

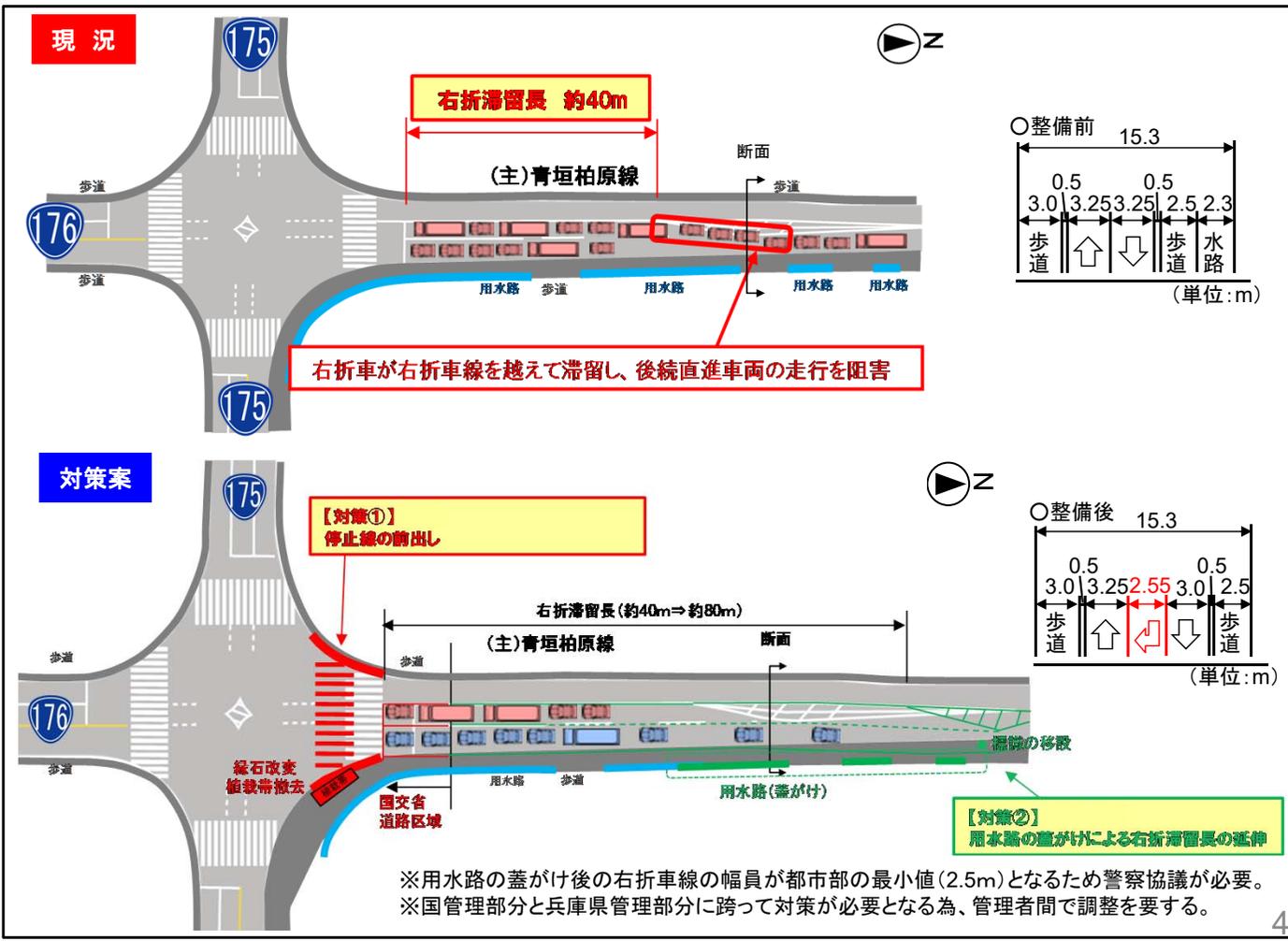
■一般国道175号 稲継交差点改良(丹波市)

- 一般国道175号稲継交差点では、右折車両が右折車線を越えて滞留し、後続車両の阻害により渋滞が発生している。
- 抜本的な対策である「東播丹波連絡道路」は供用まで時間を要することと、各種要望が寄せられている中で短期対策の立案が困難であったことから阪神地域勉強会で検討を実施。
- 停止線の前出しと用水路の蓋がけによる右折車線の延伸を行い、右折車両の滞留スペースを増加させることで、後続車の走行阻害を軽減する対策案を立案した。
- 兵庫県の渋滞交差点解消プログラム(2019~2023)に選定され、引き続き国・兵庫県双方で連携しながら対策を進める。

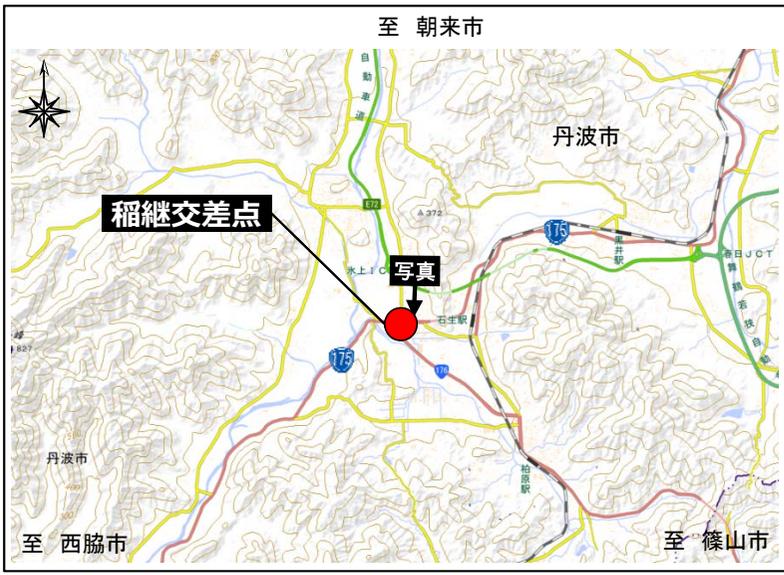
◀位置図▶



◀地域勉強会での対策案▶



◀広域図▶

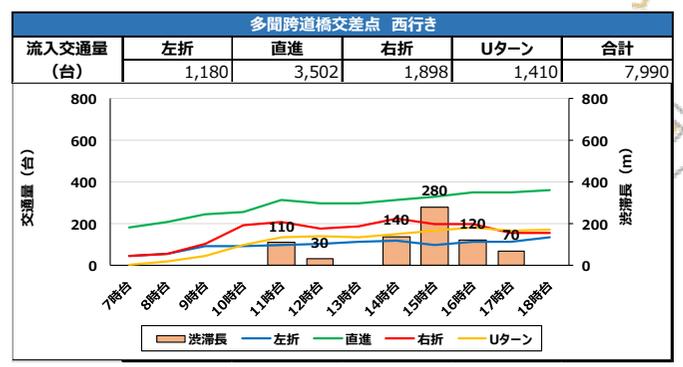
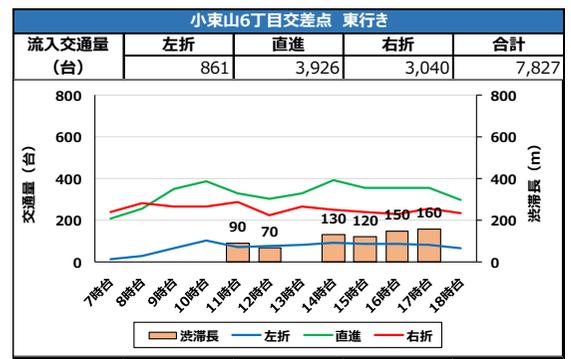


3. ソフト対策の検討状況

■小東山6丁目交差点周辺での迂回誘導の検討事例(一般国道2号 神戸市垂水区)

現在の状況

- ・ 周辺の大型商業施設からの流出車両が多く、近年では大型商業施設計画時の交通需要予測と異なる状況が発生。
- ・ 小東山6丁目交差点に西側から流入する車両で休日夕方に最大120mの渋滞が発生し、さらに多聞跨道橋でも東行きで最大280mの渋滞が発生。
- ・ 交通量調査結果では、多聞跨道橋の右折車両が多く、約半数がUターンして混雑する小東山6丁目交差点に流入し、さらに路肩が広い1車線道路で2車線のような運用による車線変更等も相まって後続車阻害等が発生している。
- ・ ETC2.0プローブデータの分析結果では多聞跨道橋で右折した車両の2割が小東山6丁目交差点で左折して北上している。



北側市道へ誘導

多聞跨道橋

小東山6丁目 (主要渋滞箇所)

最大渋滞長120m (16時台)

最大渋滞長280m (15時台)

・多聞跨道橋右折車両の5割がUターンする流動。
・多聞跨道橋右折車両の2割は小東山6丁目交差点で左折して北上

写真①

写真②

写真② 大型商業施設流出車両の状況

写真① 1車線(幅広路肩)で2車線のような運用

対策方針

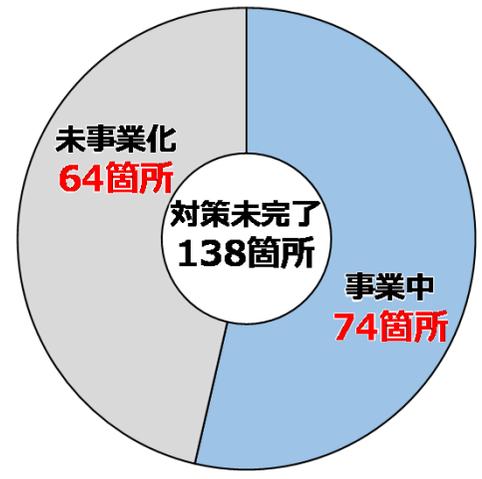
- ・ 交通状況に応じて西側でUターンさせる迂回誘導
- ・ 小東山6丁目交差点で東進左折して北上する車両については、北側市道への誘導
- ・ 道路管理者、交通管理者のみでの議論に留めることなく、周辺の大型商業施設とも綿密に連携、協議を行う

※対策方針は検討段階のものであり、対策実施については関係機関との協議を行った上で、実施可否の判断、対策案の見直しを行う。5

4. 最新の現地交通状況を踏まえた対策検討

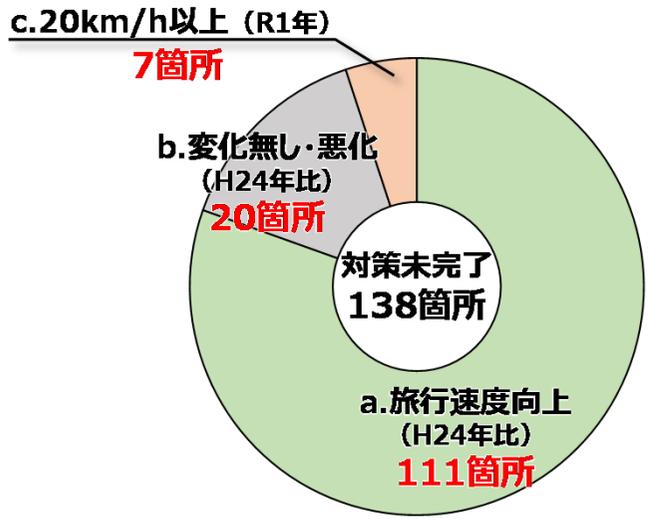
- 新規路線の供用等により交通状況は変化しているが、対策未完了箇所についても、最新の交通状況の確認と新たな対策案の検討が必要であり、今年度は机上での最新の交通状況の確認として旅行速度の状況を確認した。
- 対策未完了箇所138箇所のうち111箇所では、選定時と比較し旅行速度が向上しているものの20箇所では旅行速度に変化が無い、もしくは悪化している状況で、現状の対策案の妥当性検証が必要と考えられる。
- 対策未完了箇所の中にも旅行速度20km/hを満たす箇所は7箇所存在し、渋滞緩和要因を確認した上で特定解除を目指す。

■ 令和元年12月時点の対策未完了箇所



渋滞対策の状況	検討方針（案）
事業中	最新の交通状況の把握 →机上で確認できる旅行速度の状況を確認
未事業化	

■ 対策未完了箇所の旅行速度の状況



渋滞対策の状況	検討方針（案）
a. 旅行速度が向上	・現地渋滞状況（信号待ち回数）を把握 →信号待ち回数2回以下の場合は特定解除を目指す
b. 旅行速度変化無し・悪化	・現状の対策案の妥当性検証 →状況に応じて現地渋滞状況を確認
c. 旅行速度20km/h以上	・渋滞改善要因を特定し、特定解除を目指す

※来年度以降、旅行速度が向上している箇所については「現地での信号待ち回数の簡易調査手法」を活用し、対策実施に関らず渋滞状況を確認することを予定