

これまでの検討経緯

令和3年8月4日

1. 兵庫地区渋滞対策協議会の検討経緯

H24年度

第1回～4回
(H24.7～H25.2)

- ・道路交通の現状把握
- ・主要渋滞箇所(素案)の検討、主要渋滞箇所の特定

H25.2.15 主要渋滞箇所202箇所の公表

H25年度

第1回～3回
(H25.6～H26.3)

- ・渋滞対策の基本方針の検討、今後の検討体制の構築

H26.3.28 兵庫県の対策の基本方針の公表

H27年度

第1回(H27.9)

- ・対策完了箇所のモニタリング
- ・主要渋滞箇所の対策検討の進め方

H28年度

第1回(H28.7)

H29年度

第1回(H29.8)

H30年度

第1回～2回
(H30.8～H31.3)

- ・主要渋滞箇所の見直し(H29年特定解除:1箇所、H30年特定解除:4箇所)
- ・主要渋滞箇所の特定解除フローについて(H29年)
- ・渋滞対策検討の状況について(H30年)

R1年度

第1回～2回
(R1.7～R2.2)

- ・主要渋滞箇所の見直し(特定解除2箇所)
- ・渋滞対策検討の状況について
- ・特定解除に向けた課題に対する対応、対策の進め方(信号待ち回数の簡易調査手法等)

R2年度

第1回～2回
(R2.7～R3.3)

- ・渋滞対策検討の状況について
- ・主要渋滞箇所の解除(5箇所)
- ・コロナ禍での渋滞状況、新たな生活様式に対応した渋滞対策(TDM等)

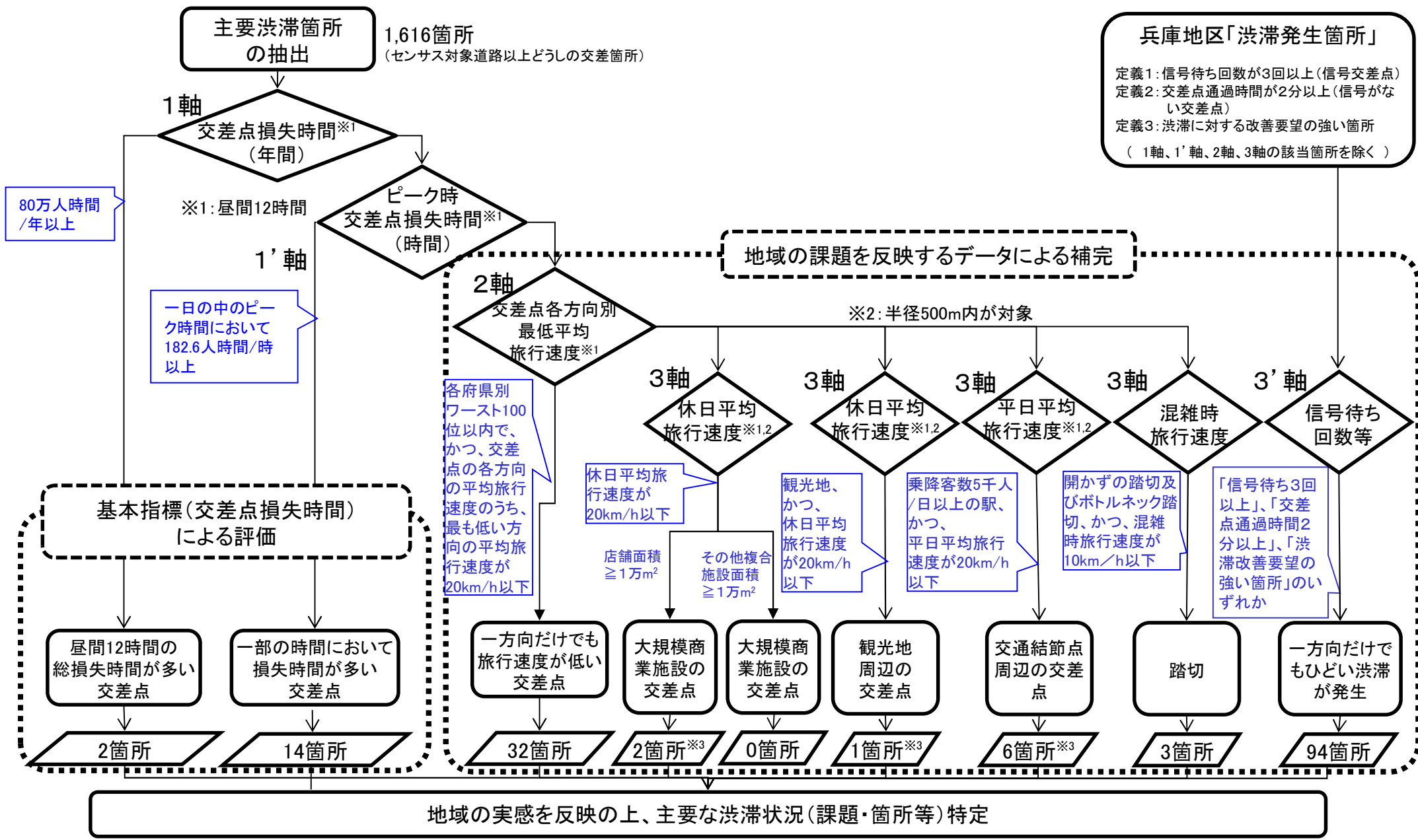
R3年度

第1回(H3.8)
本日

- ・主要渋滞箇所の見直し(特定解除12箇所)
- ・渋滞対策検討の状況について

2. 主要渋滞箇所の特定期間・公表

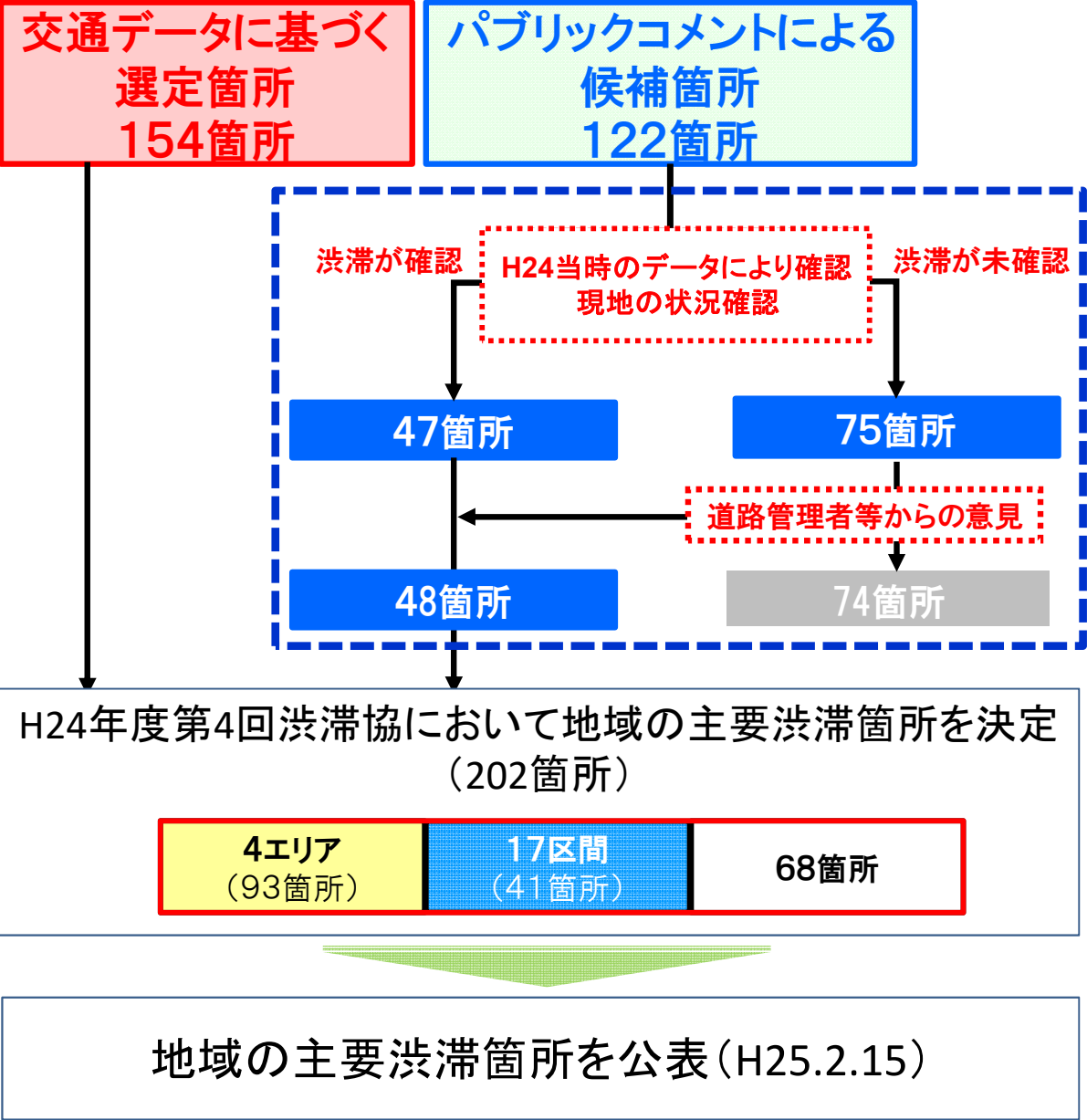
1) 交通データに基づく主要渋滞箇所の選定フロー



2. 主要渋滞箇所の特定期間公表

2) 主要渋滞箇所の選定

〈主要渋滞箇所の選定フロー図〉



交通データ*に基づき、候補箇所を選定(素案箇所)

- 素案箇所の選定指標
- 候補箇所の選定指標
- 昼間12時間の総損失時間が多い箇所
 - 一部の時間において損失時間が多い箇所
 - 交差点のうち一方方向だけでも速度低下がみられる箇所
 - 大型商業施設により休日に速度低下がみられる箇所
 - 観光地により休日に速度低下がみられる箇所
 - 交通結節点により平日に速度低下がみられる箇所
 - 踏切により平日に速度低下がみられる箇所
 - その他信号待ち回数が多い箇所や交差点通過時間が大きい箇所

兵庫地区渋滞対策協議会としての地域の渋滞候補箇所の選定(154箇所)

道路利用者・道路管理者が渋滞を実感している箇所を選定(追加意見)

パブリックコメントの実施
⇒道路利用者の実感箇所の追加(122箇所)


- 追加意見箇所の選定指標
- 追加意見箇所の選定指標
- 交通データ*、実態調査結果により、速度低下がみられる箇所
 - 道路管理者等からの意見により、渋滞発生が認められた箇所

兵庫地区渋滞対策協議会としての追加意見箇所の選定(48箇所)

*交通データ: 民間プローブデータ、道路交通センサス

2. 主要渋滞箇所の特特定・公表

3) 記者発表資料(H25.2.15)



国土交通省近畿地方整備局
Kinki Regional Development Bureau
Ministry of Land Infrastructure, Transport and Tourism

近畿地方整備局
兵庫国道事務所

配布日時

平成 25 年 2 月 15 日
14時00分

資料 配布

件 名

「地域の主要渋滞箇所」の公表について
～官民一体で兵庫県内の主要渋滞箇所を選定～

概要

平成24年7月～平成25年2月の兵庫地区渋滞対策協議会において検討してきた県内の渋滞箇所について、パブリックコメント（意見収集）の結果及び最新データ等による検証の上、「地域の主要渋滞箇所」を選定しましたのでお知らせします。

■主要渋滞箇所※
 <高速道路（近畿7府県）>
 ◆63箇所（うち兵庫県内17箇所※1）
 <一般道路（兵庫県内）>
 ◆202箇所（4エリア※2（93箇所）・17区間※3（41箇所）・68箇所※4）

※1 渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類
 ※2 エリア＝都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
 ※3 区間＝交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 ※4 箇所＝単独で主要渋滞箇所を形成

表 兵庫県の特特定された主要渋滞箇所

【高速道路】	
区 分	主要渋滞箇所
全国ネットワーク	8箇所
阪神圏中心部	9箇所
【一般道路】	
地 域	主要渋滞箇所
丹波・但馬地域	11箇所（0エリア（0箇所）・0区間（0箇所）・11箇所）
阪神・播磨地域	185箇所（4エリア（93箇所）・16区間（39箇所）・53箇所）
淡路地域	6箇所（0エリア（0箇所）・1区間（2箇所）・4箇所）
合 計	202箇所（4エリア（93箇所）・17区間（41箇所）・68箇所）

選定箇所はホームページでご覧頂けます。

URL: http://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/introduction/press/pdf_2012/h250215.pdf

- 資料 別紙1：「地域の主要渋滞箇所」について
- 資料 別紙2：「地域の主要渋滞箇所」の箇所図

取 扱 い

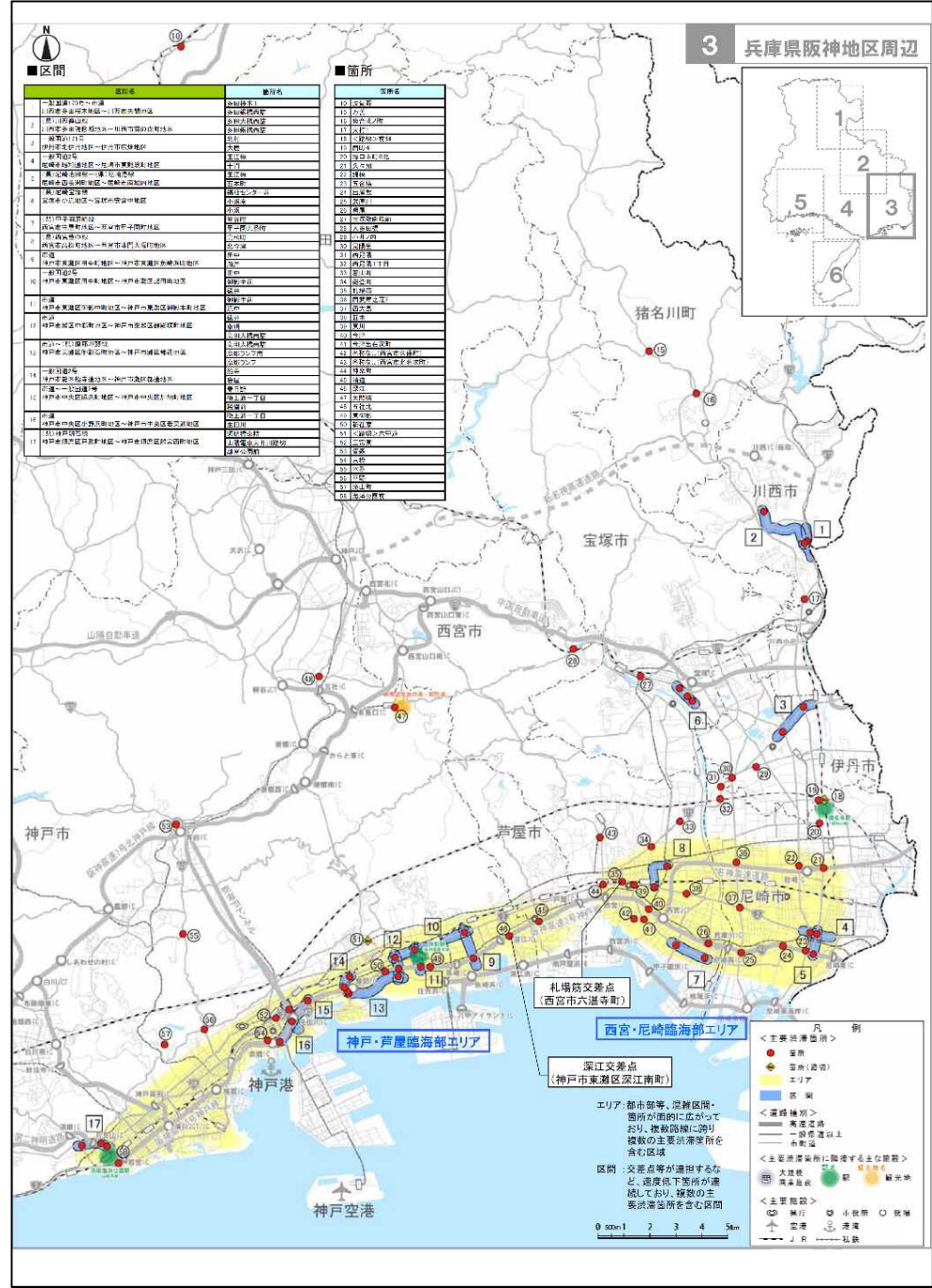
配 布 場 所

兵庫県政記者クラブ
神戸海運記者クラブ
神戸市政記者クラブ

問 い 合 わ せ 先

◇一般道路について
 兵庫地区渋滞対策協議会事務局
 国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所
 副所長 板垣 勝則
 調査課長 堤 英彰
 電話 078-334-1600（代表）
 ホームページ: <http://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/>

◇高速道路について
 近畿地方整備局 道路部 道路計画第二課
 課長 木戸 一善
 課長補佐 兼重 寛
 電話 06-6942-1141（代表） 06-6945-7420（直通）



3. 兵庫県の対策の基本方針

検討経緯

- 兵庫県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「兵庫地区渋滞対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」としてH25.2に選定しました。
- この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する渋滞対策の基本方針を「協議会」にて検討し、とりまとめました。

※「兵庫地区渋滞対策協議会」の構成員

兵庫県道路利用者協会、兵庫県商工会議所連合会、(公社)ひょうごツーリズム協会、国土交通省近畿地方整備局、国土交通省神戸運輸監理部、兵庫県警察本部、兵庫県、神戸市、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社

- H24.7 第1回協議会
- H24.8 第2回協議会
- H24.11 第3回協議会
- H25.2 第4回協議会
- 地域の主要渋滞箇所 選定
- H25.6 第1回協議会
- H25.8 第2回協議会
- H26.3 第3回協議会
- 対応の基本方針

1. 兵庫県の概況

	概要
県域特性及び道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 兵庫県の人口は全国第7位であり、阪神(神戸)港の貿易額は全国で第4位の規模を誇るなど、瀬戸内海臨海部を中心に工業や商業が集積して都市圏が形成されています。また、県内には全国有数の観光地が点在しており、北部地域においても豊岡市等の観光産業を軸とした中核都市が形成されています。 兵庫県の道路交通網の骨格は、3つの東西方向軸と3つの南北方向軸の高速道路網で構成されていますが、東西内陸軸や瀬戸内臨海軸を構成している中国自動車道、山陽自動車道、阪神高速3号神戸線等において交通集中による渋滞が発生しています。 一般道においては、市街地が発達した瀬戸内海臨海部に、主要渋滞箇所の7割が集中しています。また、北近畿豊岡自動車道の端末から以北を繋ぐ国道9号や豊岡駅周辺の国道426号において、限られた幹線道路に地域内交通と通過交通が集中し、交通渋滞が発生しています。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 一般道の主要渋滞箇所の内7割が集中する瀬戸内海臨海部を含む阪神エリアと播磨エリア、及び北近畿豊岡自動車道の端末から以北を繋ぐ但馬エリアでの渋滞箇所に着目し、各エリアの渋滞特性を踏まえ渋滞の詳細な要因分析を進め、交通渋滞軽減を促進します。 (ソフト対策) 公共交通の利便性向上のほか、高速道路への交通の誘導・分散化の推進により一般道路の交通負荷軽減を検討 (ハード対策) 高速道路やバイパス整備等の幹線道路機能の強化による通過交通の分散や交通円滑化を図る取り組みを検討

3. 兵庫県全体の交通軸

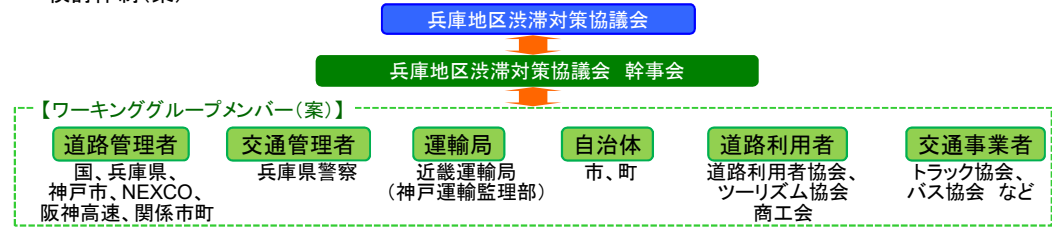


※平成25年時点

対応方針

公共交通の利便性向上、高速道路への交通の誘導・分散化の推進による一般道路の交通負荷軽減や、高速道路やバイパス整備等の幹線道路機能の強化による通過交通の分散や交通円滑化を図る取り組みのほか、協議会の下に関係者で構成されるワーキンググループを設置し、ソフト・ハードを含めた更なる渋滞対策の検討を進めます。

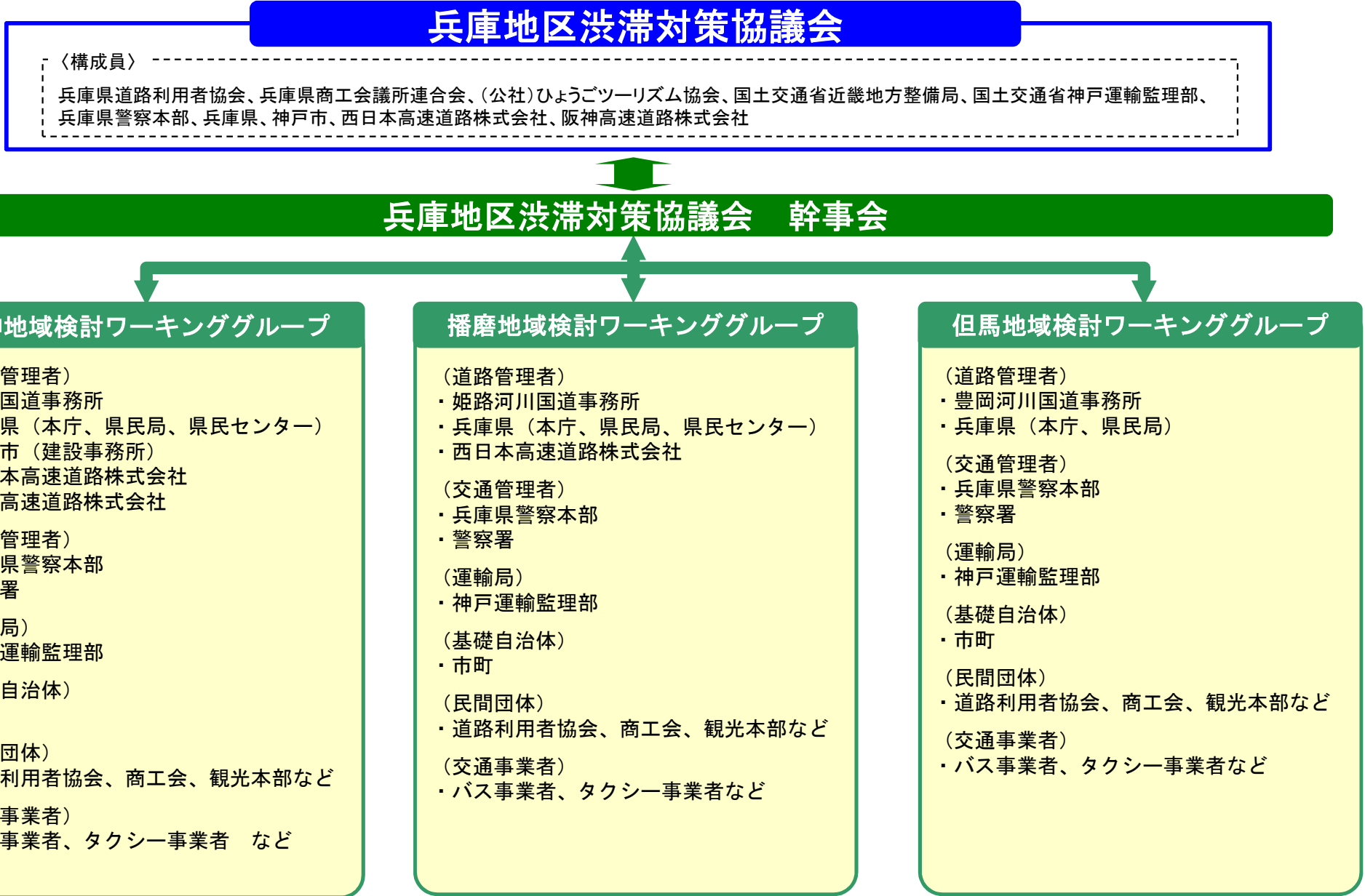
検討体制(案)



4. 検討体制の構築

1) ワーキンググループの構成

➤ワーキンググループは、幹事会の必要と思われる構成機関に基礎自治体を加え、論点に応じ必要なメンバーが参加。



WGの論点に合わせ必要なメンバーが参加

4. 検討体制の構築

2) 検討の進め方

- ▶ “渋滞対策協議会”において、各年度の取り組み方針を決定し、“地域検討ワーキンググループ”へ方向性を指示。
- ▶ “地域検討ワーキンググループ”において、具体的な対策を検討し、結果を“渋滞対策協議会”へ報告。

“渋滞対策協議会”による議論

- 今年度の主な取り組みの報告
- 交通状況のモニタリング結果の報告
- 実施した渋滞対策及び整備効果の報告 等

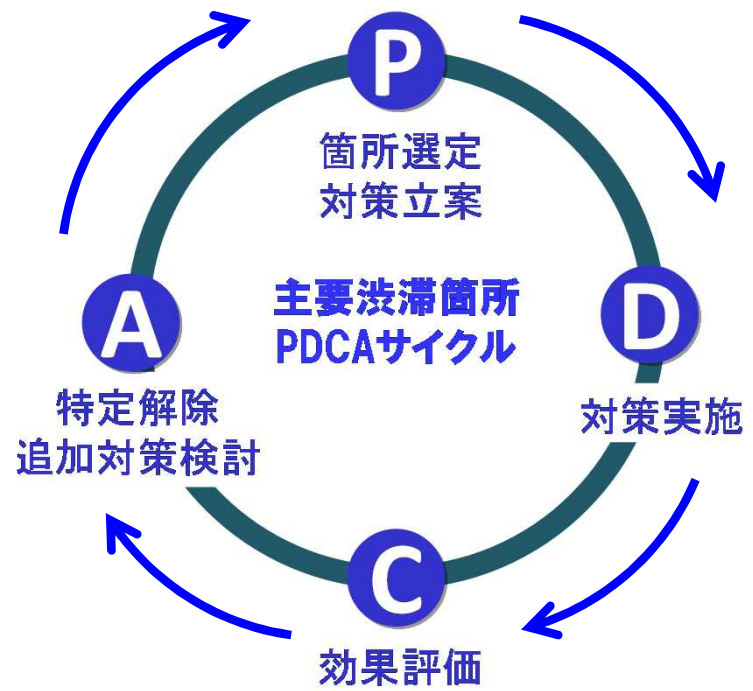
年に1~2回程度

“地域検討ワーキンググループ”による議論

- 渋滞対策の基本方針の検討
- 地域の交通課題の抽出
- ソフト・ハードを含めた具体的な対策の検討・調整 等

年に2~3回程度

■ 担当者会議
道路管理者・交通管理者により、交通ビックデータの分析や交通実態調査の実施、合同現地検討により具体的な対策内容を検討。



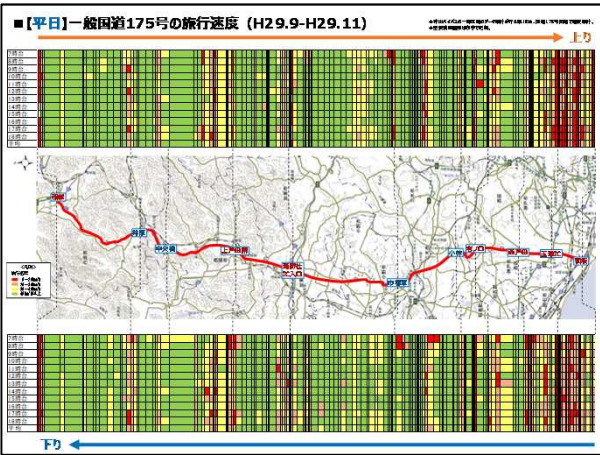
方向性の指示

検討結果の報告

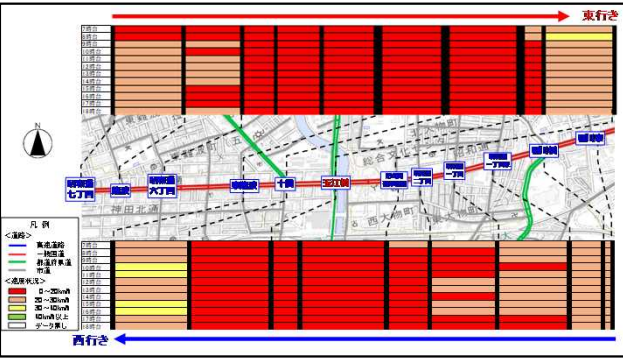
5. 担当者会議の活動内容

交通ビッグデータを活用した検討

国土交通省が提供するETC2.0や民間プローブデータを活用し、路線や交差点周辺の速度状況を把握



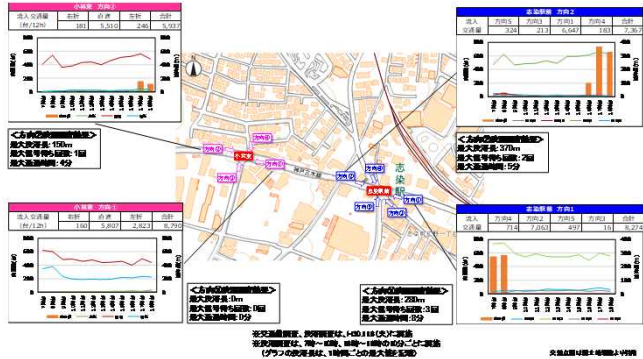
▲路線の速度状況把握



▲交差点周辺の速度状況把握

交通実態調査の実施

担当者会議での対策検討箇所について、事務局が主体となって交通実態調査を実施し、渋滞状況を把握



▲交通量調査結果

合同現地検討会の実施

担当者会議での対策箇所について、道路管理者と交通管理者が合同で現地を視察し、意見交換。



▲合同現地検討会の様子

対策検討の実施

交通ビッグデータによる検討・交通実態調査の結果、合同現地検討会を踏まえて対策案を検討



▲車線数の増加による対策案の検討事例



▲迂回誘導によるソフト対策の検討事例