

WISENETの取組みについて

①局所渋滞対策

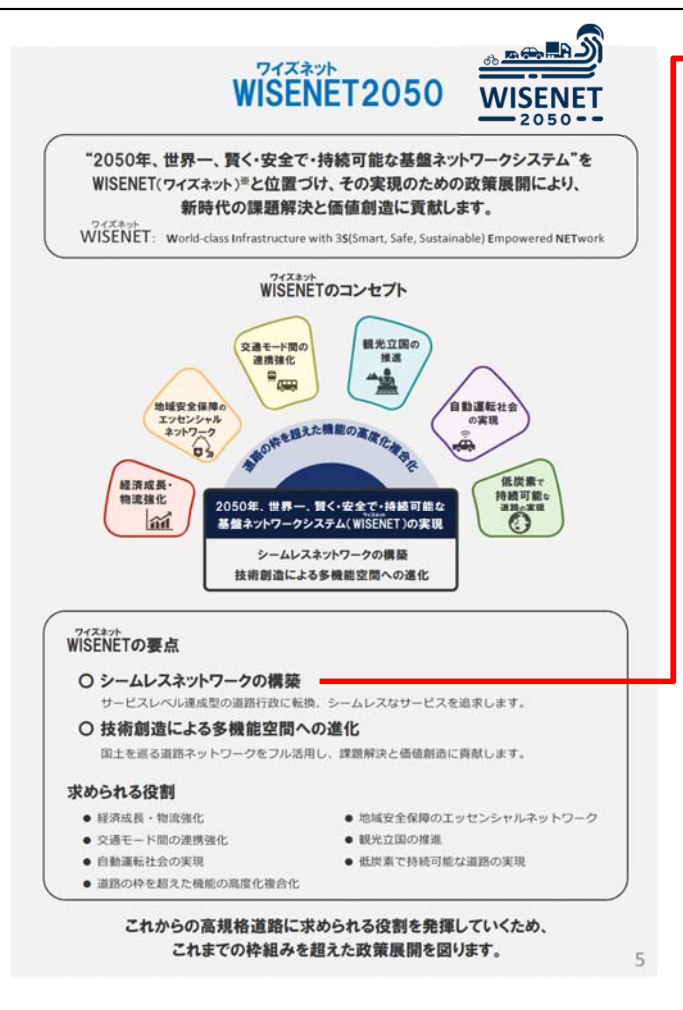
令和7年3月10日

1. WISENETの概要

- 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」を公表したことを受け、国土交通省道路局では、この「中間とりまとめ」で掲げられたWISENET(ワイズネット)^(※)の実現に向けて、今後取り組む具体的な政策をとりまとめた「WISENET2050・政策集」を作成。
- その中で、生産性向上やカーボンニュートラルへの貢献のため、求められるサービスレベルに応じて、道路ネットワークのパフォーマンスを向上する取り組みを推進することとなっている。

※)2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(通称:WISENET)World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

■ WISENET2050の概要

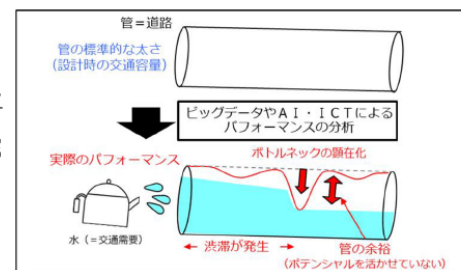


局所渋滞対策事業の創設

シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

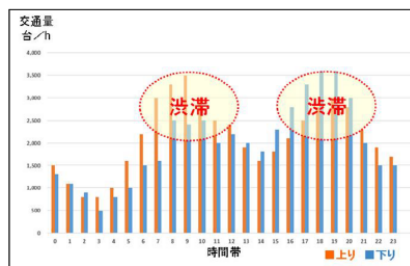
ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む**渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施**することで**ネットワークのパフォーマンス改善**を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

ETC 2.0等のビッグデータやICTを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

【対策】

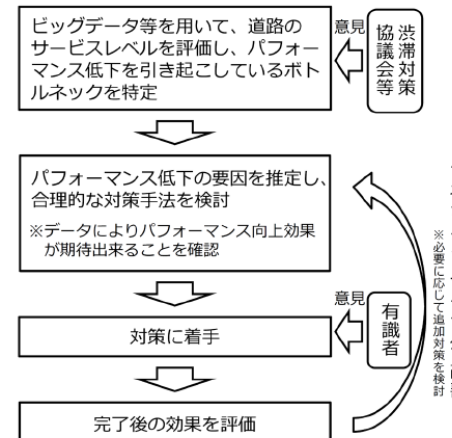
車線運用の変更など従来の手法に加え、2 + 1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

※この他、セブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など
既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



※必要に応じて追加対策を検討

2. 兵庫県内でのWISENETの取り組み箇所について

- 一般国道2号神戸西バイパス 小東山6交差点周辺は大型商業施設が多く立地するエリアであり、大きな渋滞が発生。
- 第二神明道路北線(神戸西バイパス本線)の学園南ICが取り付き、東行きでは、右折車と西行きの沿道にある商業施設に向かうUターン車が多く、右折車線からの溢流が発生することで後続車両を阻害して渋滞が発生している。
- これまで神戸市・直轄ともに様々な対策を講じて、一部効果を上げているものの、抜本的な解決には至っていない。
- 現在も当該区間がボトルネックとなっており、引き続き対策が必要であるため、「国道2号 小東山6交差点」をWISENETの目的に沿った局所改良を実施する箇所として選定した。

◀位置図▶



◀周辺図▶



◀小東山6交差点周辺におけるこれまでの対策経緯▶



令和4年度～ 渋滞回避WEBツール(神戸市)

渋滞回避WEBツールの社会実験
小東山6丁目交差点の渋滞状況が一目瞭然!!

※Webカメラによるリアルタイム動画
※動画撮影による渋滞状況MAP
※2022.12.17～

○平常時
小東山6丁目交差点周辺【交通状況LIVE】
LIVEカメラ(※)をクリックして交通状況を確認
※LIVEカメラの映像は、リアルタイムで更新されます
※山陽自動車により、渋滞予測を行っています
詳しくはこちら

○混雑時
小東山6丁目交差点周辺【交通状況LIVE】
LIVEカメラ(※)をクリックして交通状況を確認
※LIVEカメラの映像は、リアルタイムで更新されます
※山陽自動車により、渋滞予測を行っています
詳しくはこちら

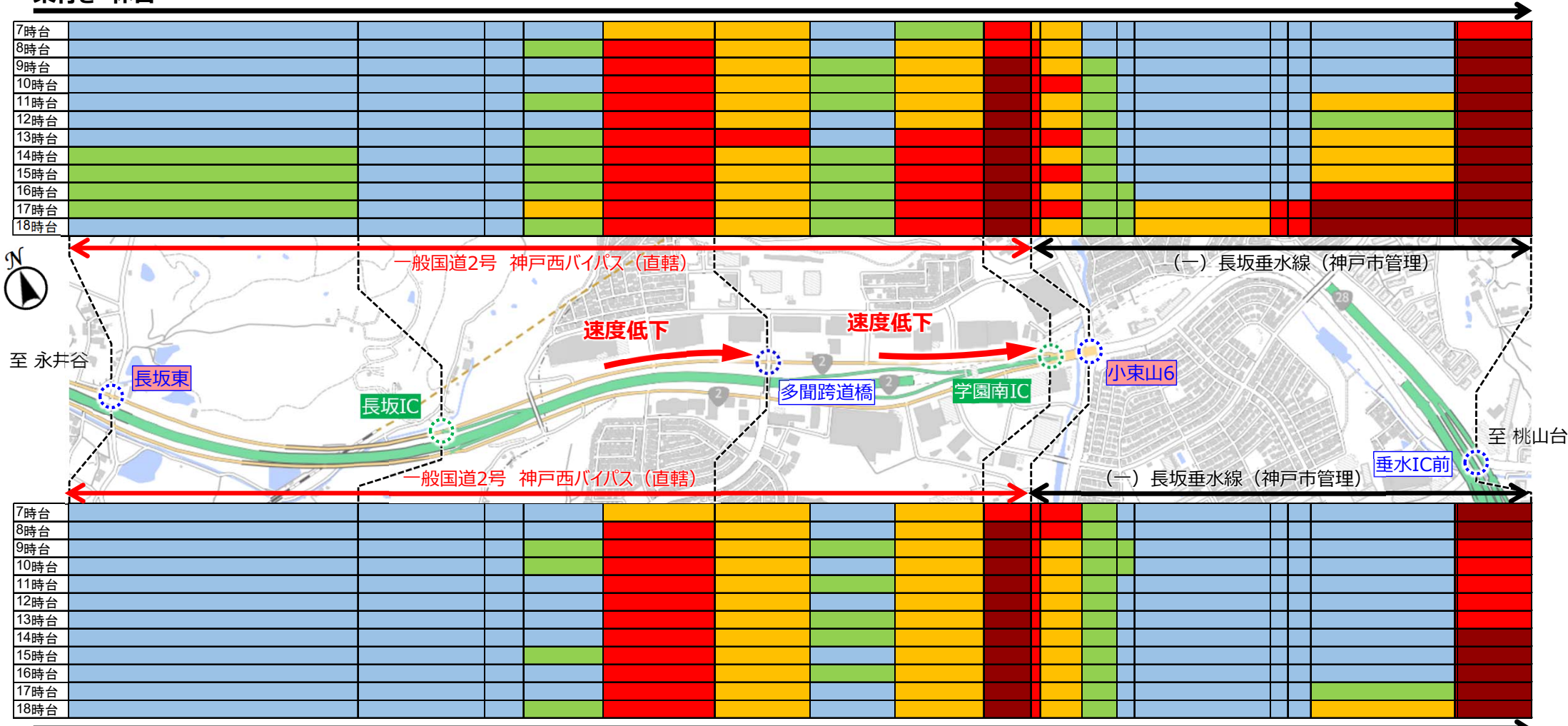
非混雑時は、「順調」と表示
混雑時は、「混雑」と表示
混雑方向を赤色矢印で表示

3. 神戸西バイパス(東行き)の交通状況

(1) 神戸西バイパス(東行き)の速度状況

- 神戸西バイパスでは小東山6交差点、多間跨道橋交差点を先頭とする20km/h未満の速度低下が生じている。
- 特に小東山6交差点は終日速度低下しており、多くの時間帯で10km/hを下回っている状況である。
- 小東山6交差点を先頭とする速度低下は、13時台以降は学園南ICも越えて西側にも速度低下区間が続いており、平日より速度低下区間が長くなっている。

東行き 休日



東行き 平日

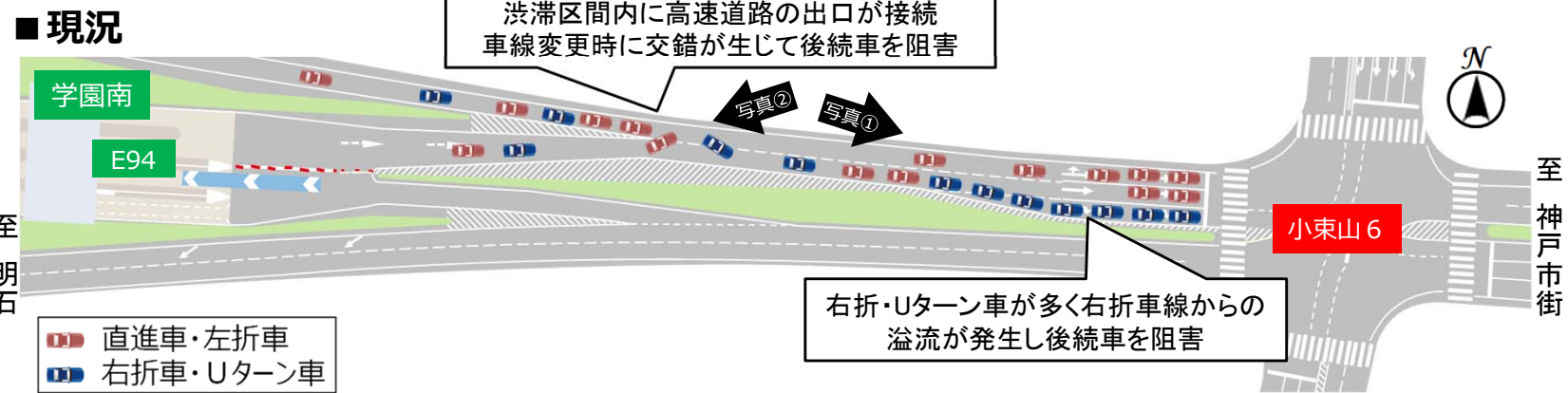
■ : 10km/h未満 ■ : 20km/h未満 ■ : 30km/h未満 ■ : 40km/h未満 ■ : 40km/h以上

主要渋滞箇所

出典 : ETC2.0プローブデータ (R6.10)

4. 対策方針(案)

- 右折車線からの溢流による後続車阻害を改善するため、右折車線の延伸による右折交通容量の確保を行うとともに、IC接続位置を見直すことで、車線変更時の交錯を緩和する局所対策を実施予定。
- 現在、警察・NEXCO西日本と協議中であり、引き続き道路管理者・交通管理者間で協議を進めていく。



令和7年2月8日(土)撮影

