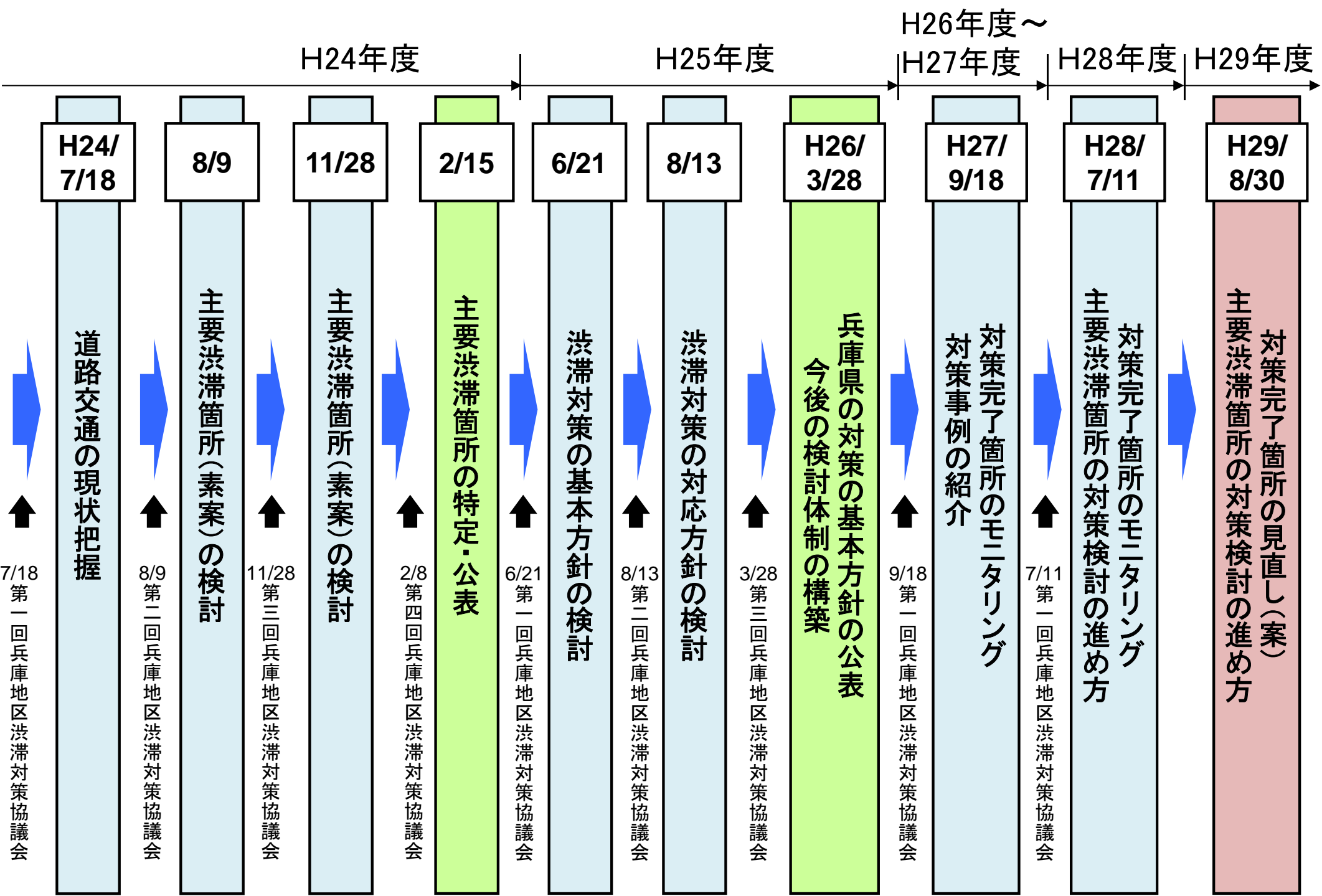


これまでの検討経緯

平成29年8月30日

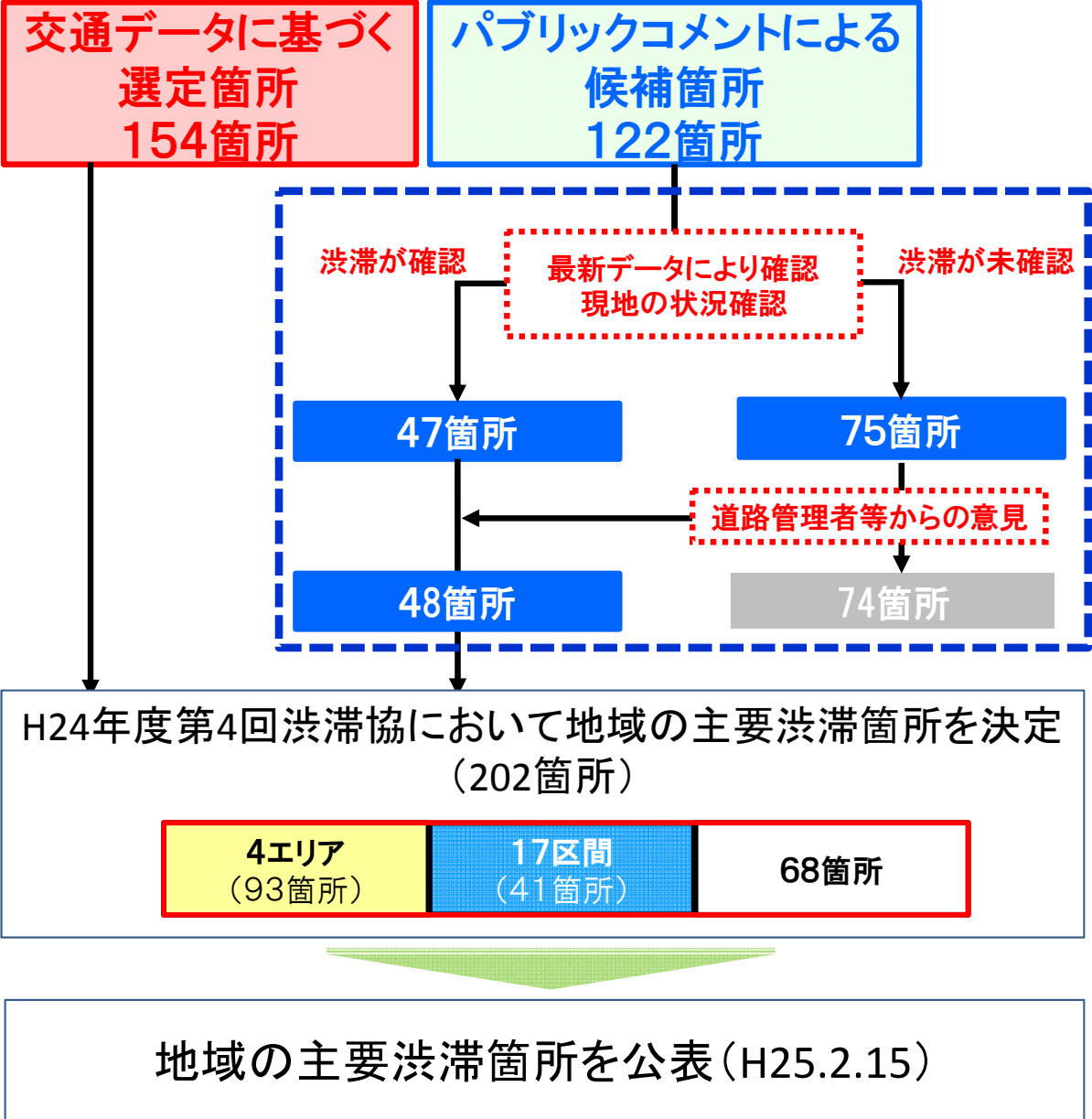
1. 兵庫地区渋滞対策協議会の検討経緯



2. 主要渋滞箇所の特定期間公表

1) 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
 - 交差点の内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

2. 主要渋滞箇所の特特定・公表

2) 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

**「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～**

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 エリアは都市部等、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

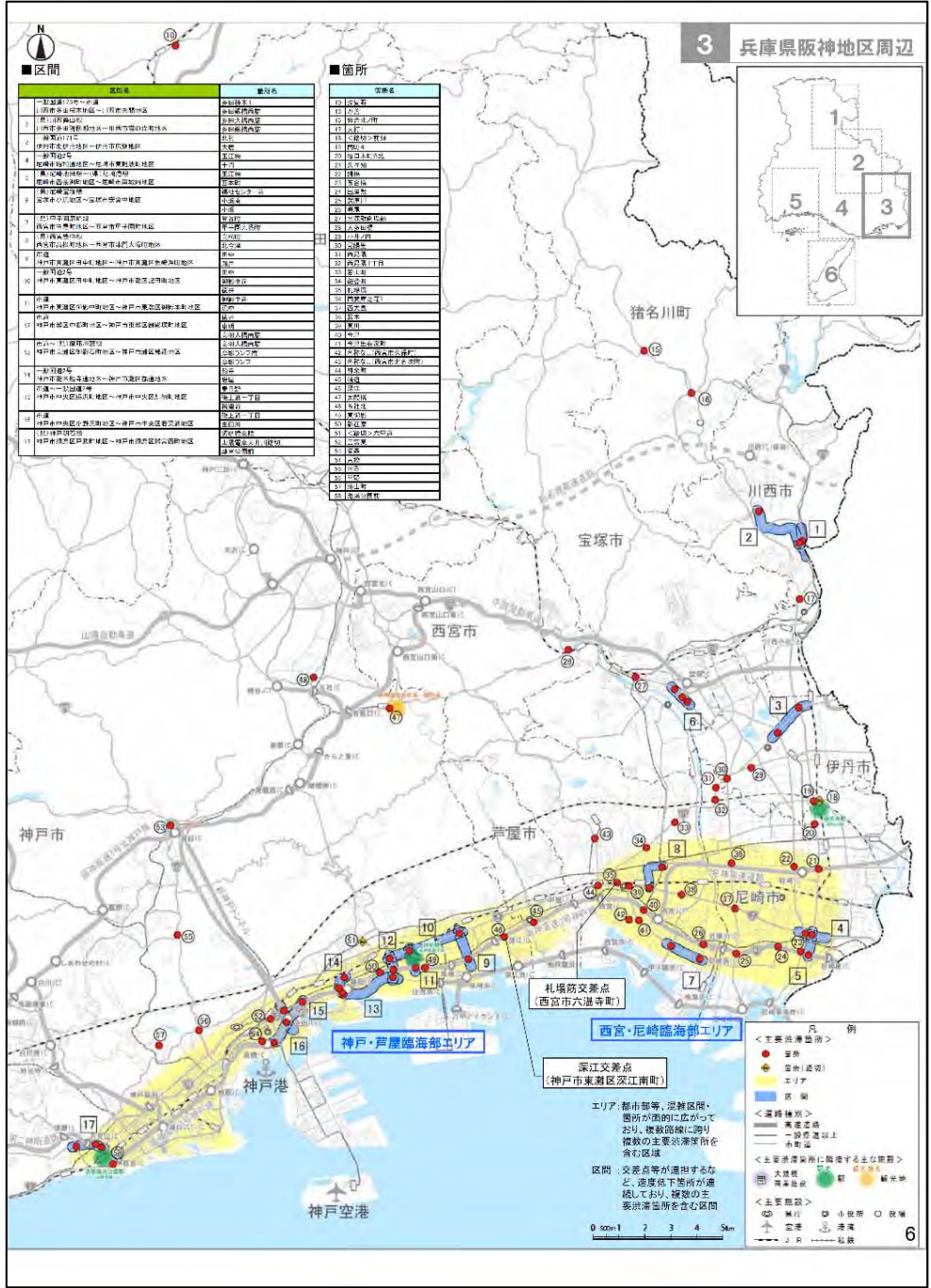
- 資料 別紙1：「地域の主要渋滞箇所」について
- 資料 別紙2：「地域の主要渋滞箇所」の箇所図

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。

- H24.7 第1回協議会
- H24.9 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

※「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

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。

3. 兵庫県全体の交通軸



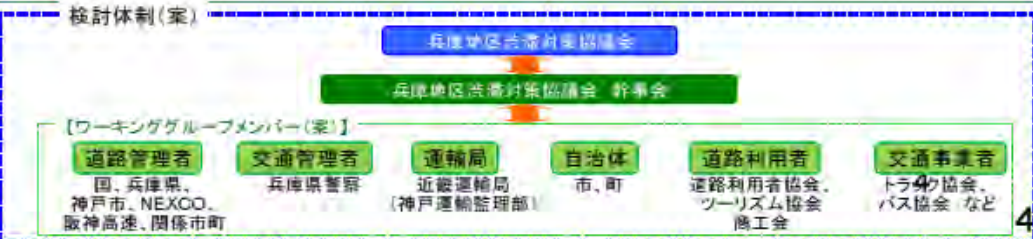
※平成25年度時点

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

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。



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。

兵庫地区渋滞対策協議会

〈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

兵庫地区渋滞対策協議会 幹事会

阪神地域検討ワーキンググループ

- (道路管理者)
 - ・兵庫国道事務所
 - ・兵庫県（本庁、県民局、県民センター）
 - ・神戸市（建設事務所）
 - ・西日本高速道路株式会社
 - ・阪神高速道路株式会社
- (交通管理者)
 - ・兵庫県警察本部
 - ・警察署
- (運輸局)
 - ・神戸運輸監理部
- (基礎自治体)
 - ・市町
- (民間団体)
 - ・道路利用者協会、商工会、ツーリズム協会 など
- (交通事業者)
 - ・バス事業者、タクシー事業者 など

播磨地域検討ワーキンググループ

- (道路管理者)
 - ・姫路河川国道事務所
 - ・兵庫県（本庁、県民局、県民センター）
 - ・西日本高速道路株式会社
- (交通管理者)
 - ・兵庫県警察本部
 - ・警察署
- (運輸局)
 - ・神戸運輸監理部
- (基礎自治体)
 - ・市町
- (民間団体)
 - ・道路利用者協会、商工会、ツーリズム協会 など
- (交通事業者)
 - ・バス事業者、タクシー事業者 など

但馬地域検討ワーキンググループ

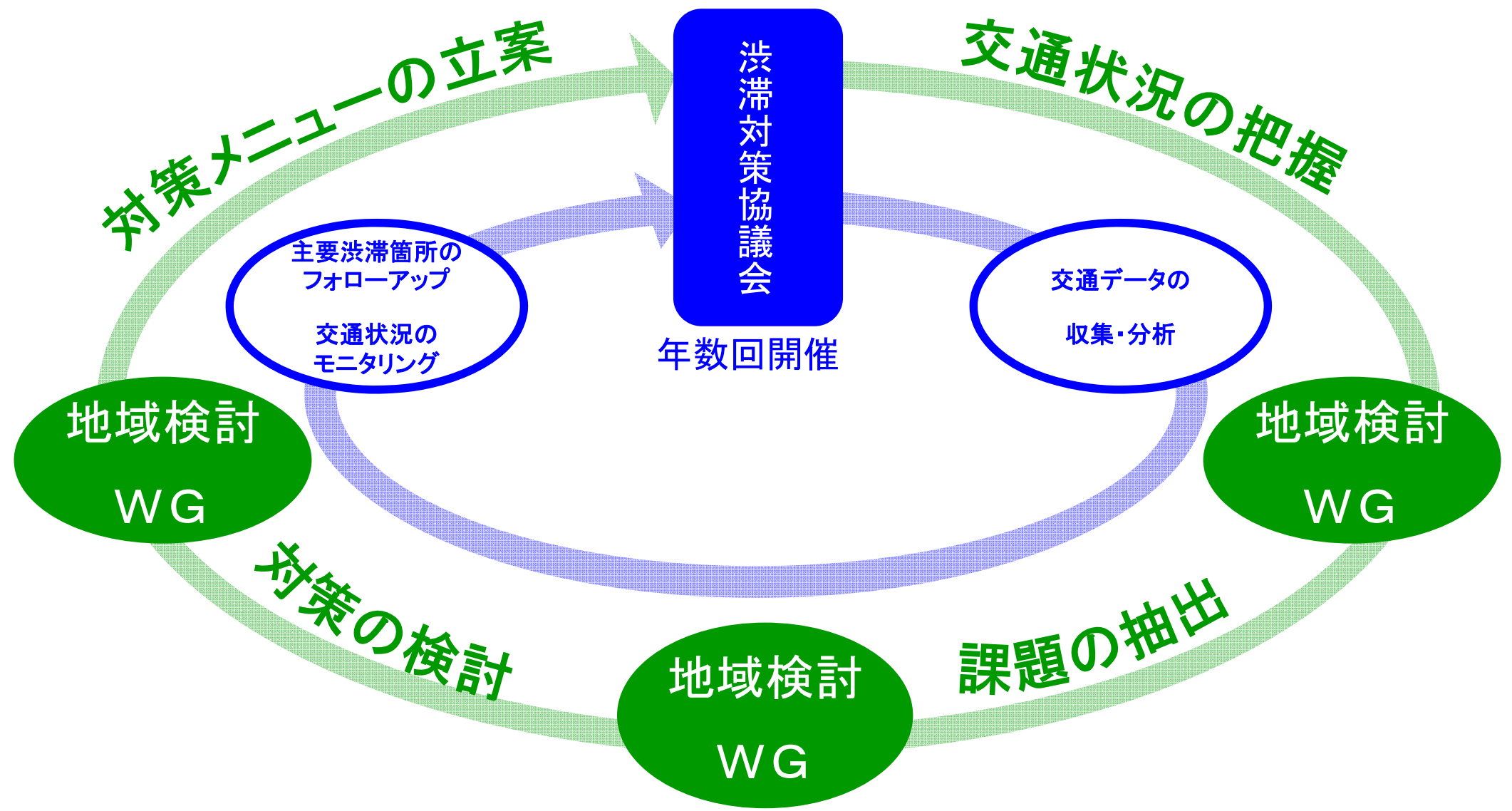
- (道路管理者)
 - ・豊岡河川国道事務所
 - ・兵庫県（本庁、県民局）
- (交通管理者)
 - ・兵庫県警察本部
 - ・警察署
- (運輸局)
 - ・神戸運輸監理部
- (基礎自治体)
 - ・市町
- (民間団体)
 - ・道路利用者協会、商工会、ツーリズム協会 など
- (交通事業者)
 - ・バス事業者、タクシー事業者 など

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

- ▶ 最新の交通データを収集・整理し、主要渋滞箇所フォローアップや地域の交通状況のモニタリングを実施。
- ▶ また、構築した検討体制により、モニタリング結果等を有効に活用し地域毎に渋滞対策の検討を推進。

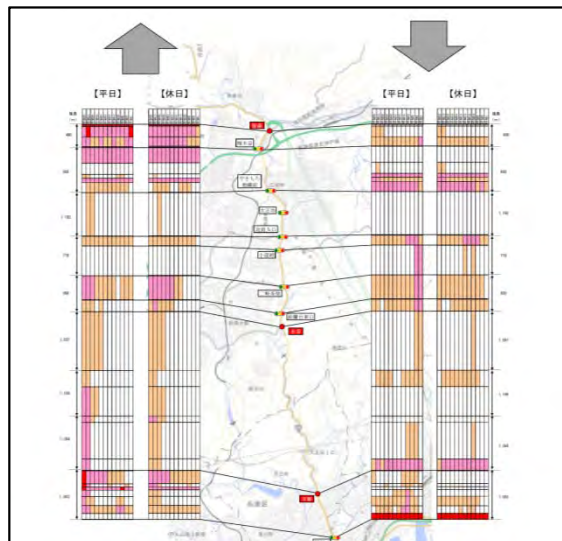


5. 対策事例の紹介

1) 主要渋滞箇所への対策検討

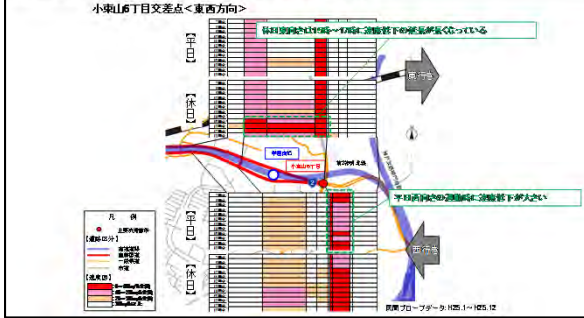
交通ビックデータを活用した検討

国土交通省が提供する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

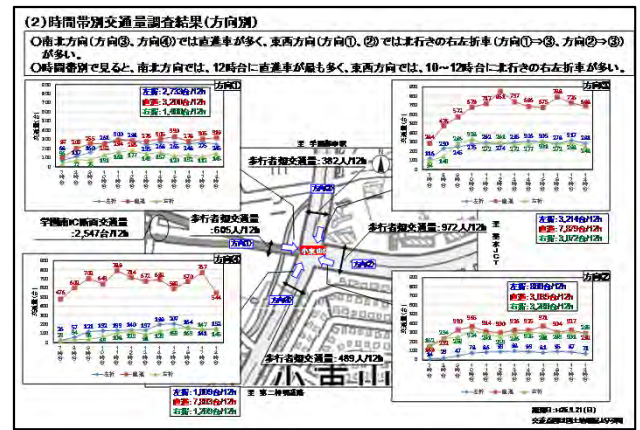
(4)民間プローブデータ集計結果(東西方向)
○平日は、朝、夕のピーク時に西行きで渋滞帯下の遅延が長くなっている。
○また休日では、午～17時に東行きで渋滞帯下の遅延が長くなっている。



▲交差点周辺の速度状況把握

交通実態調査の実施

地域検討WG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



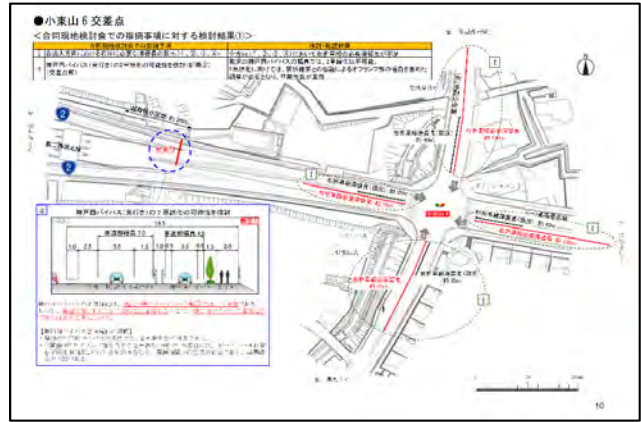
▲交差点周辺状況

合同現地検討会の開催

地域検討WG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、対策案を検討



▲合同現地検討会の様子



▲要因分析や対策を検討

5. 対策事例の紹介

2) 渋滞対策の検討事例の紹介 ～摩耶ランプ交差点、摩耶ランプ南交差点～

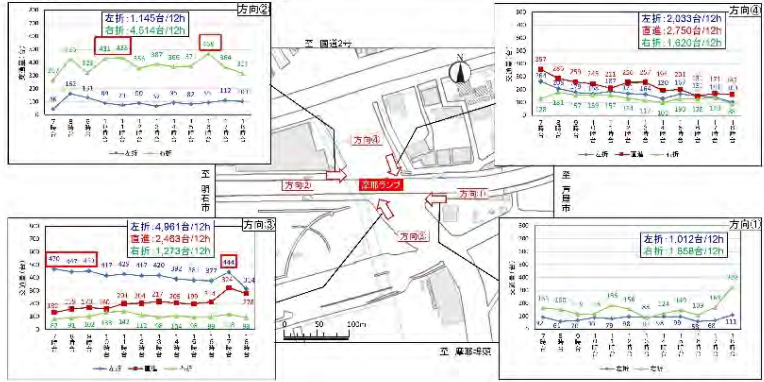
■ 現況把握

● 交通実態調査による方向別交通量・渋滞長の把握

2. 時間帯別交通量調査結果(方向別)

(1) 摩耶ランプ交差点

○阪神高速3号神戸線西行きオンランプへ向かう左折車(方向③⇒②)と、阪神高速3号神戸線東行きオフランプから東方面へ向かう右折車(方向②⇒③)が多い。
 ○時間帯別で見ると、方向③⇒②の交通量は朝ピークである7時台～9時台、17時台に多く、方向②⇒③の交通量は、10時台、11時台、16時台に多い。

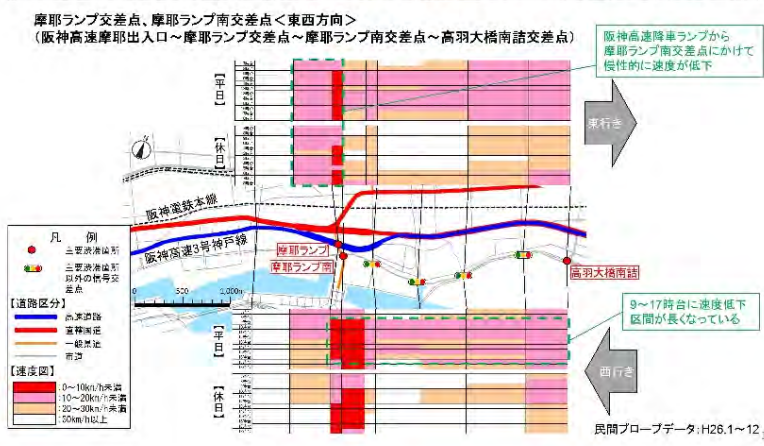


● 交通ビッグデータを活用した旅行速度の把握

5. 民間プローブデータによる旅行速度

(1) 摩耶ランプ交差点、摩耶ランプ南交差点(東西方向)

○平日の西行きでは、摩耶ランプ交差点を先頭として9～17時台にかけて速度低下の延長が長くなっている。
 ○東行きでは平日、休日で阪神高速3号神戸線のオフランプから摩耶ランプ南交差点にかけて慢性的に速度が低下している。



■ 合同現地調査・関係機関協議

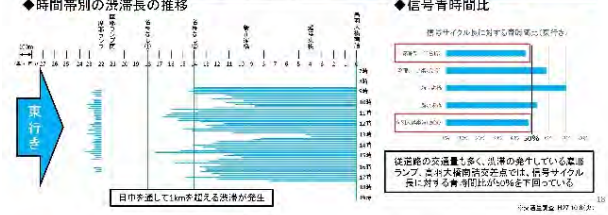


■ 要因分析・対策案の検討

6. (市) 瀬浜住吉川線の渋滞要因検討

(1) 東行きの渋滞長及び信号青時間比

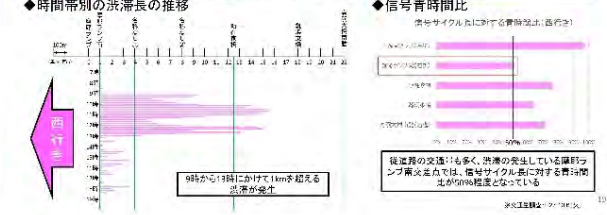
○(市) 瀬浜住吉川線の東行きでは、阪神高速3号神戸線から、阪神高速5号湾岸線へ向かう大型車などの乗継交通が集中し、高羽大橋南詰、摩耶ランプ交差点を先頭に渋滞が発生している。
 ○また、摩耶ランプ、高羽大橋南詰交差点では、従道路の交通が多いこともあり、(市) 瀬浜住吉川線の東行きで信号青時間比が50%を下回っている。



6. (市) 瀬浜住吉川線の渋滞要因検討

(2) 西行きの渋滞長及び信号青時間比

○(市) 瀬浜住吉川線の西行きでは、阪神高速6号湾岸線から、阪神高速3号神戸線へ向かう大型車などの乗継交通が集中し、摩耶ランプ南交差点を先頭に渋滞が発生している。
 ○また、摩耶ランプ南交差点では、従道路の交通が多いこともあり、(市) 瀬浜住吉川線の西行きで信号青時間比が約50%程度となっている。



6. 主要渋滞箇所の対策検討の進め方

■ 対策検討優先度の判定方針(案)

- H28年度兵庫地区渋滞対策協議会にて、対策検討優先度の判定方針(案)を提示。
- 兵庫地区渋滞対策協議会での指摘を踏まえ、兵庫地区渋滞対策協議会の参加者に対し対策検討優先度の判定方針(案)に関するアンケート調査を実施。
- アンケート結果に基づき、対策検討優先度の判定方針を決定。

● 対策検討優先度の判定方針(案)

優先順位の視点 (案)	考え方	条件	点数
① 渋滞規模	「渋滞損失時間」を社会的損失と位置づけ、その大きさを渋滞規模の大きさを判定する。	高: 昼間12時間の渋滞損失時間が80万人・時間/年、ピーク時の渋滞損失時間が182.6人・時間/時以上の箇所 中: 主要渋滞箇所の内、渋滞損失時間が上位100位 低: 主要渋滞箇所の内、渋滞損失時間が100位以下	高、中、低の3段階での評価 (高:2点、中:1点、低:0点)
② 対策必要性	方向別の渋滞状況を確認して渋滞対策の必要性を客観的に判定する。	高: 速度が低下している方向が交差点の枝数に対し50%以上 中: 速度が低下している方向が交差点の枝数に対し25%以上 低: 速度が低下している方向が交差点の枝数に対し25%未満	高、中、低の3段階での評価 (高:2点、中:1点、低:0点)
③ 地域ニーズ	主要渋滞箇所に対しての渋滞改善の地元要望の有無を判定する。	有: 民間団体のアンケートによる指摘 (参考1参照)	有、無の2段階での評価 (有:1点、無:0点)
④ 地域特性	観光地・大規模商業施設周辺の渋滞箇所を判定する。	有: 観光地・商業施設から500m圏内	有、無の2段階での評価 (有:1点、無:0点)



兵庫地区渋滞対策協議会の参加者に対して、判定方針(案)に関するアンケート調査を実施

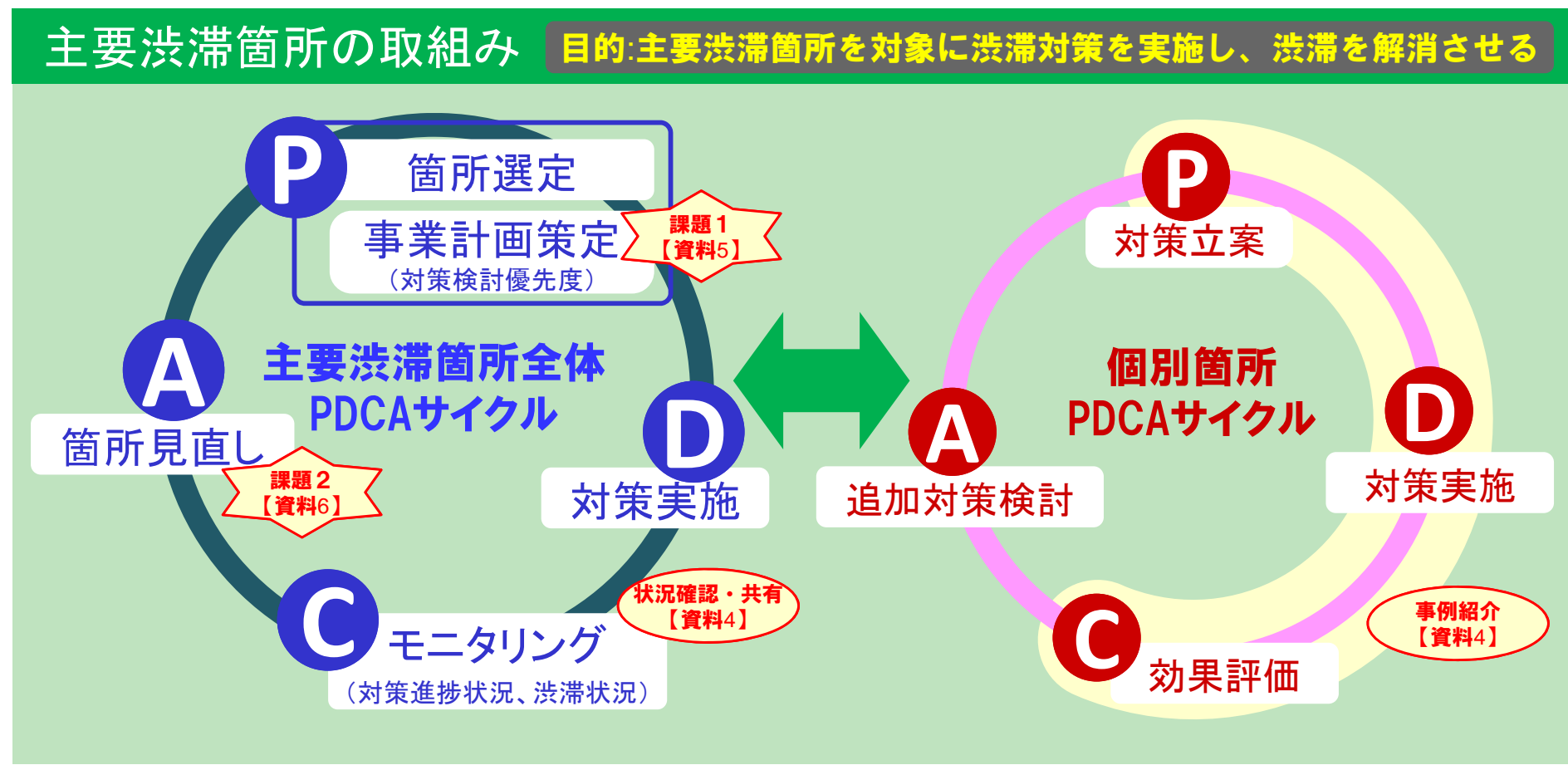


アンケート結果に基づき、対策検討優先度の判定方針を決定

詳細は、資料6にて提示

7. 本協議会における検討内容と位置づけ

- 渋滞対策協議会では、主要渋滞箇所全体の渋滞対策に関する状況を把握するとともに、効果的な渋滞対策の推進を図るための仕組みについて審議する。
- 本協議会では、主要渋滞箇所全体のPDCAサイクルのPとして対策検討優先度、Dとして対策実施事例紹介、Cとして対策進捗状況・渋滞状況の確認、Aとして主要渋滞箇所の見直しについて報告・審議する。



課題1：昨年度より検討している対策検討優先度の高い箇所に対し、渋滞対策を立案し対策を実施していく必要がある。

課題2：主要渋滞箇所の中でも対策が完了している箇所や、社会情勢の変化等により渋滞軽微である箇所が存在することから主要渋滞箇所の特定解除に向けた取組みが必要となる。