

兵庫地区における対策の基本方針(案)について

平成25年6月21日

兵庫県全体における対策の基本方針について(案)

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」に対する対策の基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「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

対策の基本方針

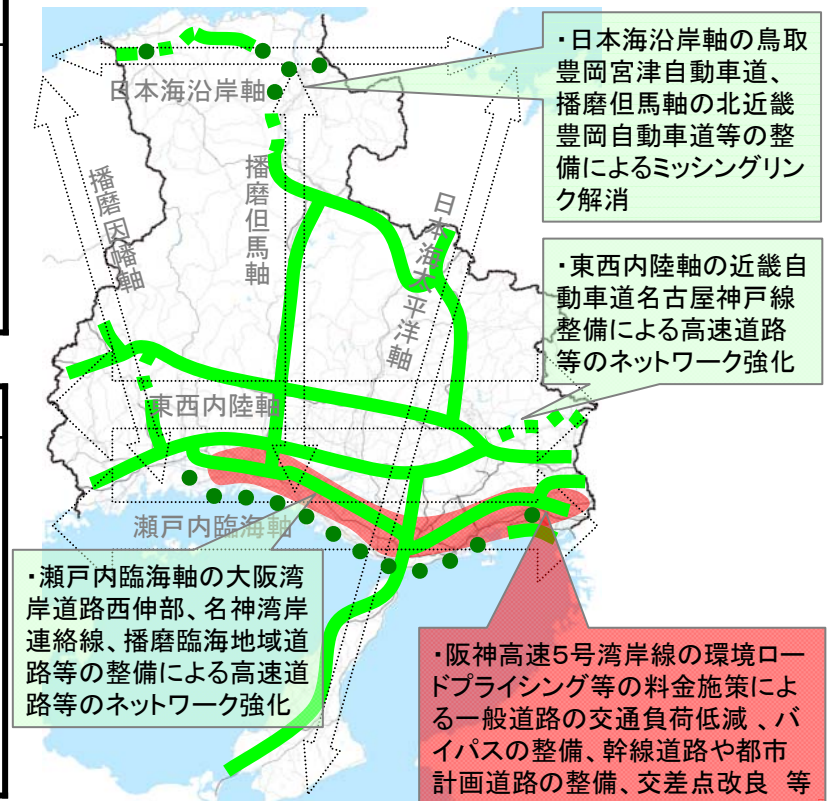
1. 兵庫県の概況

	概要
地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。また、県内で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。 兵庫県は東西交通の要衝であることから、県南部の東西内陸軸、瀬戸内臨海軸では、中国自動車道、山陽自動車道、阪神高速3号神戸線や国道2号等の東西幹線道路への地域内交通と通過交通の集中が顕著であり、主要渋滞箇所の約7割が集中。 県北部の播磨但馬軸では、限られた幹線道路に地域内交通と通過交通が集中し、国道9号、国道312号で交通渋滞が発生。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通の円滑化を図るため、高速道路を始めとするネットワーク強化や、バイパスの整備、幹線道路の整備、現道拡幅、交差点改良などのボトルネック対策を計画的に推進。 公共交通の利便性向上や環境ロードプライシング等による交通の転換により、一般道路の交通負荷を低減するなど、ソフト対策としての交通渋滞軽減を推進。 <p style="text-align: center;">⇓</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道名古屋神戸線、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、播磨臨海地域道路等の整備による高速道路等のネットワーク強化、北近畿豊岡自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道の整備によるミッシングリンクの解消、幹線道路や都市計画道路の整備、交差点改良の他、高速道路等への誘導・分散化や公共交通の利便性向上の推進による一般道路の交通負荷低減を検討等

3. 兵庫県全体における対応方針



基本方針

- 国、県、政令市、警察や道路会社等と連携しながら、高速道路等のネットワーク強化や、幹線道路等の整備による交通容量の拡大を図るとともに、公共交通の利便性向上等のソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図り、協議会等において、対策検討及び対策効果を検証して参ります。

※基本方針に盛り込まれている対策事業はエリア内に限定したものであり、兵庫県におけるすべての対策事業を盛り込んでいるわけではありません。

地域別(西宮・尼崎臨海エリア)における対策の基本方針について(案)

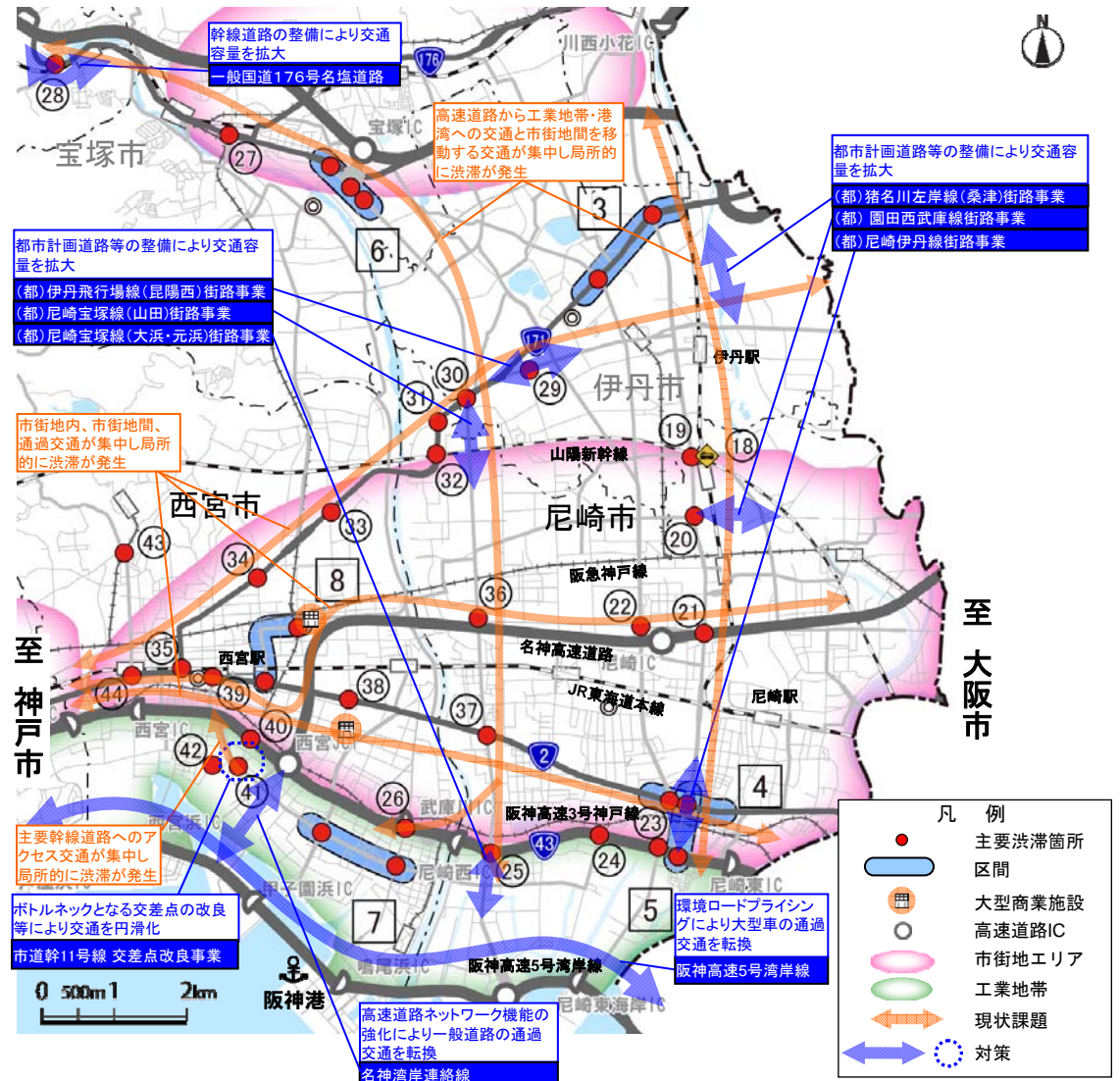
1. 西宮・尼崎臨海エリアの概況

概要	
地域特性及び道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 西宮・尼崎臨海エリアは、近畿地方の中心都市である大阪市と兵庫県最大の商業都市の神戸市に隣接し、西日本最大の港湾である阪神港に接する臨海部には工業地帯が集中。また、西宮地域北部にかけて広がる平野部には大阪市・神戸市のベッドタウンとなる居住区域、商業施設が密集する市街地がある等、高度に都市機能が発達した地域。 大阪市と神戸市や、西日本と日本各地への交通基盤として、JR東海道本線をはじめとする鉄道路線や国道2号、国道43号、阪神高速道路、名神高速道路など、東西方向を中心に交通網が整備。 西宮・尼崎臨海エリア北部地域の高速道路ICや市街地から、南部の港湾や工業地帯、市街地等に向かう南北方向の交通が幹線道路に集中するほか、東西方向には通過交通にあわせ、市街地内や市街地間の交通が幹線道路に集中する等、エリア全体として交通容量が不足。 市街地内では、高速道路ネットワークが十分ではないことも一因として、東西方向の主要幹線道路で渋滞が発生するとともに、主要幹線道路へのアクセス交通や市街地内交通が集中する幹線道路等においても局所的に渋滞が発生。

2. 方向性

概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路ネットワーク機能の強化や環境ロードプライシング等により、一般道路の通過交通を高速道路へ転換し、一般道路の交通負荷を低減。 幹線道路、都市計画道路等の整備により、市街地間、市街地内の交通容量を拡大。 ボトルネックとなる交差点の改良等により、交通を円滑化。

3. 西宮・尼崎臨海エリアの主要渋滞箇所と対策案



基本方針

■ 国、県、警察や道路会社等が連携しながら、高速道路のネットワーク強化、幹線道路や都市計画道路等の整備、交差点改良の他、引き続き環境ロードプライシング等での交通の転換による渋滞軽減への取り組みを図り、協議会等において対策検討及び対策効果を検証して参ります。

地域別(神戸・芦屋臨海エリア)における対策の基本方針について(案)

1. 神戸・芦屋臨海エリアの概況

	概要
地域特性及び道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 神戸・芦屋エリアは、兵庫県最大の商業都市の神戸市を中心とするエリアであり、西日本最大の港湾である阪神港に接する臨海部には工業地帯が集中。また、芦屋市や神戸市北部には神戸市や大阪市のベッドタウンとなる居住区域、神戸市には商業施設が密集する市街地がある等、高度に都市機能が発達した地域。 大阪市と神戸市や、西日本と日本各地への交通基盤として、JR東海道本線をはじめとする鉄道路線や国道2号、国道43号、阪神高速道路など、東西方向を中心に交通網が整備。 神戸市北部地域の市街地から、南部の港湾や工業地帯、市街地等に向かう南北方向の交通が主要幹線道路に集中し、局所的に渋滞が発生しているほか、東西方向では通過交通にあわせ、市街地内の交通が主要幹線道路に集中する等、臨海部を中心として交通容量が不足。 市街地内では、高速道路ネットワークが十分ではないことも一因として、東西方向の主要幹線道路や高速道路の乗り継ぎ区間で区間全体もしくは局所的に渋滞が発生するとともに、主要幹線道路へのアクセス交通や市街地内交通が集中する幹線道路等においても区間全体もしくは局所的に渋滞が発生。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路のネットワーク機能の強化や料金施策等により、一般道路の通過交通を有料道路へ転換し、一般道路の交通負荷を低減。 幹線道路ネットワーク機能の強化により、市街地間交通や一般道路の通過交通を高速道路へ転換させ、一般道路の交通負荷を低減。 都市計画道路等の整備により、市街地間、市街地内の交通容量を拡大。 ボトルネックとなる交差点の改良等により、交通を円滑化。 新神戸トンネルと阪神高速の料金体系が一体化されたことによる一般道路の交通転換状況をモニタリング。 自動車交通の高速道路等への誘導、分散化により、一般道路の交通負荷の低減を検討。

3. 神戸・芦屋臨海エリアの主要渋滞箇所と対策案



基本方針

■ 国、県、政令市、警察や道路会社等が連携しながら、高速道路のネットワーク強化、都市計画道路等の整備、交差点改良の他、引き続き通行料金割引施策等での交通の転換による渋滞軽減への取り組みを図り、協議会等において対策検討及び対策効果を検証して参ります。

地域別(播磨臨海エリア)における対策の基本方針について(案)

1. 播磨臨海エリアの概況

	概要
地域特性及び道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 播磨臨海エリアは、国際拠点港湾である姫路港と東播磨港に接する臨海部に、日本経済を牽引する世界や国内のトップシェアを持つ企業の製造拠点が集積し、製造品出荷額は県下第一位。またエリア内では居住区域、商業施設が集積する等、都市機能が発達した地域。 大阪府、神戸市等の近隣主要都市や、西日本と日本各地への交通基盤として、JR山陽本線をはじめとする鉄道路線や国道2号、山陽自動車道など、東西方向を中心に交通網が整備。 エリア北部の高速道路ICから、南部の港湾や工業地帯、市街地等に向かう交通と、市街地内を移動する南北方向の交通が幹線道路に集中するほか、東西方向では通過交通にあわせ、市街地内や市街地間の交通が主要幹線道路に集中する等、臨海部を中心として交通容量が不足。 主要幹線道路以外にも、主要幹線道路へのアクセス交通、市街地内交通が集中する補助幹線道路において区間全体もしくは局所的に渋滞が発生。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路ネットワーク機能の強化により、市街地間交通や一般道路の通過交通を高速道路へ転換させ、一般道路の交通負荷を低減。 バイパス、幹線道路、都市計画道路等の整備により、市街地間、市街地内の交通容量を拡大。 ボトルネックとなる交差点の改良や道路拡幅等により、交通の円滑化や容量を拡大。 「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」による主要鉄道駅の駅前広場の再整備を進め、公共交通の利便性を向上させることで、エリア内の交通を公共交通へ転換する取り組みを推進。

3. 播磨臨海エリアの主要渋滞箇所と対策案



基本方針

■国、県、政令市、警察や道路会社等が連携しながら、幹線道路のネットワーク強化、バイパス、幹線道路、都市計画道路等の整備、道路拡幅、交差点改良の他、公共交通の利便性向上等での交通の転換による渋滞軽減への取り組みを図り、協議会等において対策検討及び対策効果を検証して参ります。

地域別(但馬エリア)における対策の基本方針について(案)

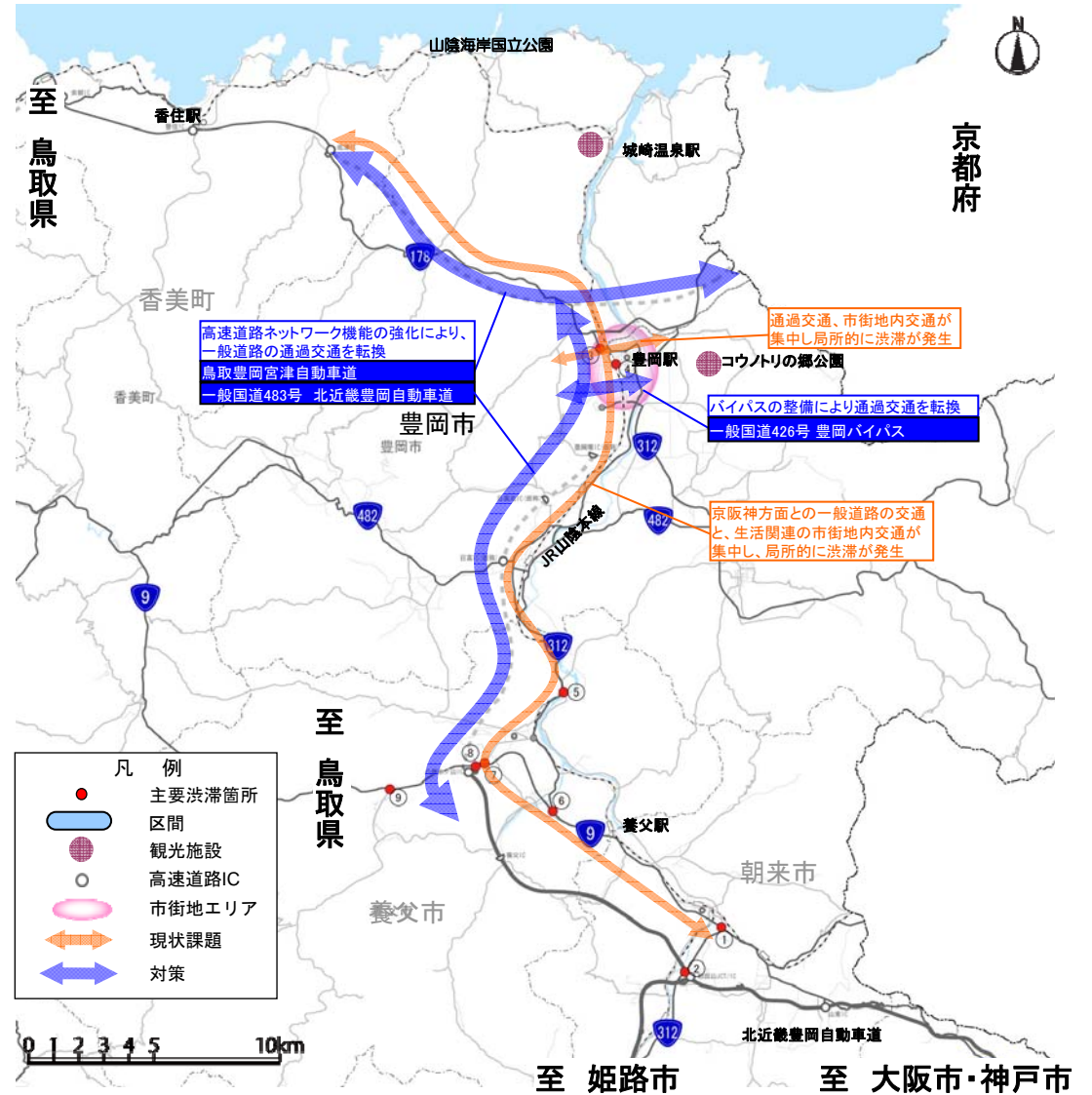
1. 但馬エリアの概況

	概要
地域特性及び道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬エリアは、京都府と鳥取県に隣接し、東京都の総面積に匹敵する広大な面積を有しており、山陰海岸国立公園等の豊かな自然や、全国的にも有名な城崎温泉、湯村温泉等の観光資源が点在する地域。 ・大阪府、神戸市等の京阪神大都市地域と鳥取をはじめとする日本海側の各地域を結ぶ交通基盤として、JR山陰本線や北近畿豊岡自動車道など、南北方向に交通網が整備。 ・日本海沿岸の各地域と京阪神へ向かう一般道路の交通にあわせ、生活関連の市街地内交通が限られた幹線道路に集中し、局所的な渋滞が発生。 ・中心地である豊岡市中心部周辺においても、市街地内に向かう交通と通過する交通が集中する箇所でも局所的な渋滞が発生。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワーク機能の強化により、一般道路の交通を高速道路へ転換させ、一般道路の交通負荷を低減。 ・豊岡市街地を通過する交通を転換させるためのバイパスを整備する等、都市内道路機能を強化。

3. 但馬エリアの主要渋滞箇所と対策案



基本方針

■国、県、警察や道路会社等が連携しながら、高速道路のネットワーク強化、バイパスの整備による渋滞軽減への取り組みを図り、協議会等において対策検討及び対策効果を検証して参ります。