

近畿地方建設局
資料配布

配布 日時	平成10年9月30日14時
----------	---------------

件名	神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路 供用前後の交通実態調査結果について (交通量調査・渋滞調査・旅行速度調査・メール調査)
----	--

取り扱い	
------	--

同時配布	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ 兵庫県政記者クラブ 神戸市政記者クラブ
------	---

問い合わせ先	建設省 近畿地方建設局 道路部 道路計画第二課長 辻森 和美 阪神国道工事事務所 副所長 猪原 和善 (TEL) 06-942-1141 (TEL) 0797-32-2151
--------	---

神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路 供用前後の交通実態調査結果について

・調査結果概要

・神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路は兵庫県南部地域の東西交通、南北交通を分担し、広域交通のみならず地域交通の円滑な処理に寄与している。

・現在の明石海峡大橋利用者は、供用前は7割の人がフェリー、1割の人が瀬戸大橋を利用していたと回答。また、山陽道の新規供用区間の利用者は主に中国道と第二神明道路から転換している。

・自専道ネットワーク形成により、各地域間の移動時間が大幅に短縮された。特に、神戸市～洲本市間においては最大43%（約50分）短縮された。

・交通流動の変化の結果、中国道や第二神明道路などの混雑も緩和され、環境改善に寄与している。

・神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路の整備に対する利用者の評価は、「行動範囲の拡大」「本州と淡路島、本州と四国の間が身近に感じられるようになった」という面で高い。

・阪神間における渋滞対策としては、大阪湾岸道路西伸部の整備要望が高い。

*本調査結果については、各路線の交通量をH9.10とH10.6と比較しとりまとめたものであり、引き続き間接効果や交通量のさらなる分析などを進めていきます。

・兵庫県南部地域において平成9年12月以降に新たに供用した主な路線

路線名	区間	延長	供用日
山陽自動車道	山陽姫路東IC～三木小野IC	21.5km	H9.12.10
阪神高速北神戸線	柳谷JCT・有馬口IC～箕谷IC	12.0km	H10.4.2
神戸淡路鳴門自動車道	津名一宮IC～神戸西IC	44.4km	H10.4.5
山陽自動車道	神戸西IC～三木JCT	9.6km	
第二神明道路北線	垂水JCT～永井谷JCT	5.6km	
阪神高速湾岸（垂水）線	垂水JCT～名谷JCT	1.2km	

・調査概要

建設省など各道路管理者は、神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路の供用前後で、主要幹線道路における交通量調査・渋滞調査・旅行速度調査・メール調査を実施しました。

	調査実施日			
	明石関連供用前		明石関連供用後	
	平日	休日	平日	休日
交通量調査	H9.10.21	H9.10.26	H10.6.9	H10.6.7
渋滞調査	H9渋滞調査結果		H10.6.9	—
旅行速度調査	H9.12.2	—	H10.6.9	—
メール調査	—	—	H10.6.9	—

*交通量調査：幹線道路の主要地点において通過交通量を調査
 *渋滞調査：幹線道路の主要地点において、最近1年の間に供用された幹線道路によって所要時間が短縮された幹線道路や明石海峡大橋など、大規模な都市間（大阪市～広島市、神戸市～洲本市など）に複数のルートを設定し、供用前後においてそれぞれ実際に車を走行させ所要時間を調査
 *旅行速度調査：幹線道路の主要地点において、最近1年の間に供用された幹線道路によって所要時間が短縮された幹線道路や明石海峡大橋など、大規模な都市間（大阪市～広島市、神戸市～洲本市など）に複数のルートを設定し、供用前後においてそれぞれ実際に車を走行させ所要時間を調査
 *メール調査：主要なICや料金所において、調査票をドライバーに手渡し配布し、郵送にて回収する調査

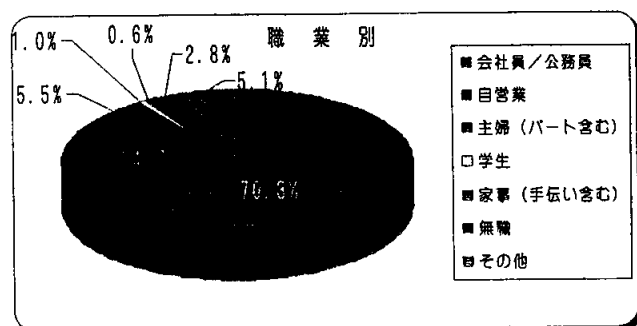
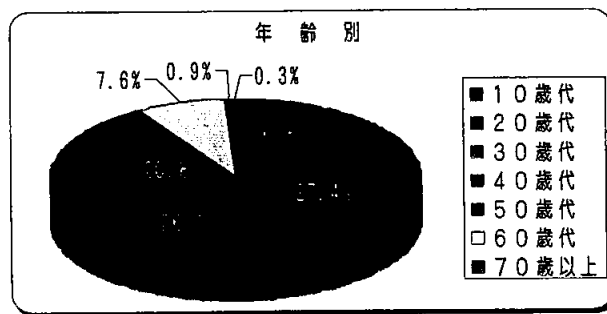
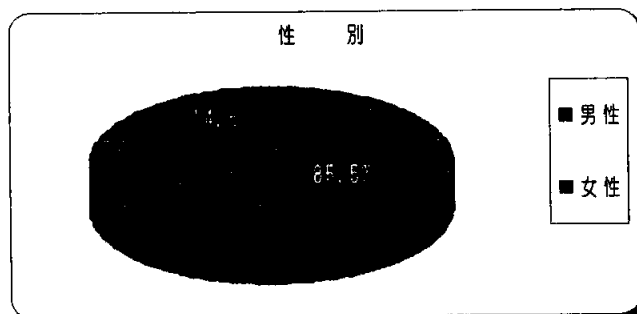
(メール調査について)

配布総数：89,193枚

回収総数：9,121枚

回収率：10.2%

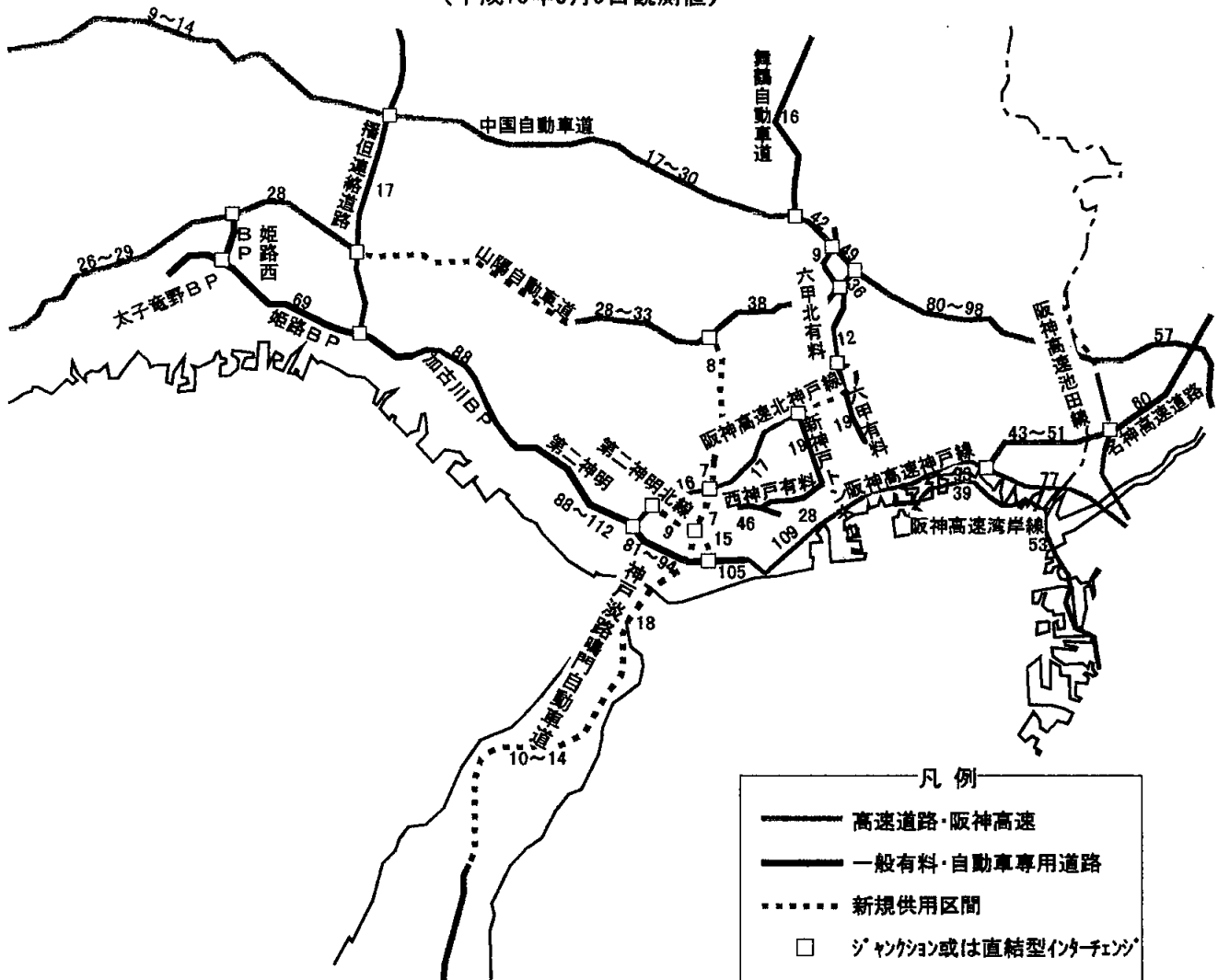
(但し、明石海峡大橋関連のアンケート回答数は3,264枚)



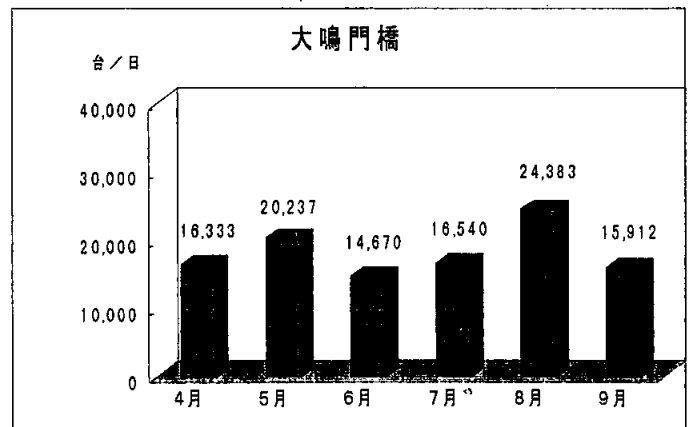
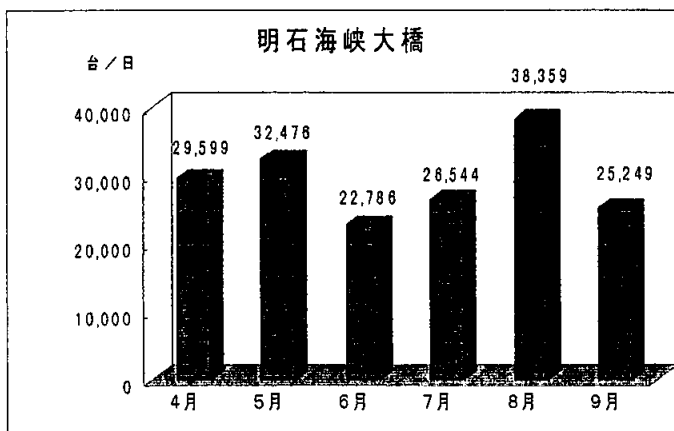
1. 交通量の変化

・神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路は兵庫県南部地域の東西交通、南北交通を分担し、広域交通のみならず地域交通の円滑な処理に寄与している。

兵庫県南部地域の幹線道路交通量（単位：千台／日）
（平成10年6月9日観測値）



《明石海峡大橋・大鳴門橋の月平均交通量の推移》



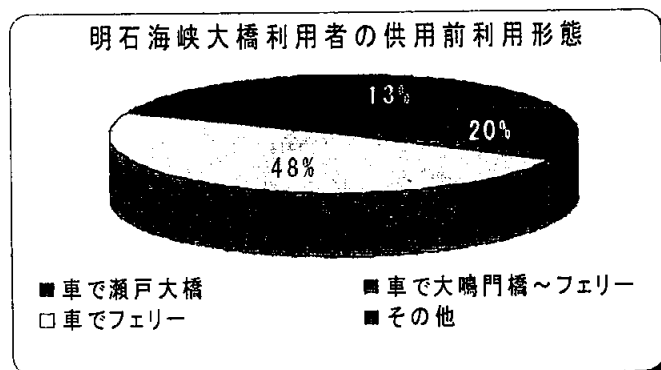
*9月：9月1日～9月24日

2. 交通流動の変化

・現在の明石海峡大橋利用者は、供用前は7割の人がフェリー、1割の人が瀬戸大橋を利用していたと回答。

また、山陽道の新規供用区間の利用者は主に中国道と第二神明道路から転換している。

①明石海峡大橋利用者の供用前の利用形態は次のとおりで、フェリーから7割、瀬戸大橋から1割を占めている。

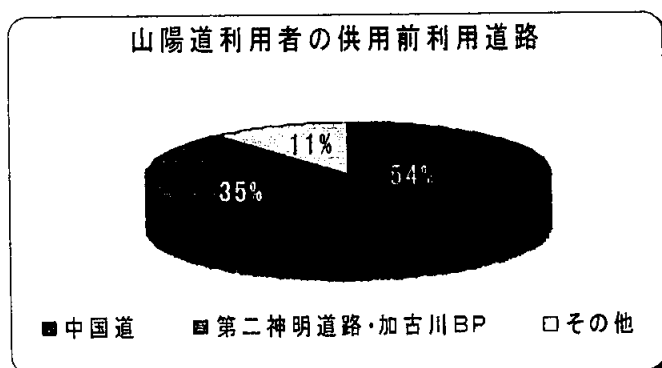


明石海峡大橋利用者の供用前の利用形態

車で瀬戸大橋	13%
車で鳴門橋～フェリー	20%
車でフェリー	48%
その他	19%

*その他：車を使わないでフェリー利用
航空機利用、鉄道利用
移動そのものをしなかった

②山陽道の新規供用区間（山陽姫路東IC～三木小野IC間）の利用者の供用前の利用道路は次のとおりで、5割は中国道から、3割は第二神明道路から転換している。



山陽道利用者の供用前の利用道路

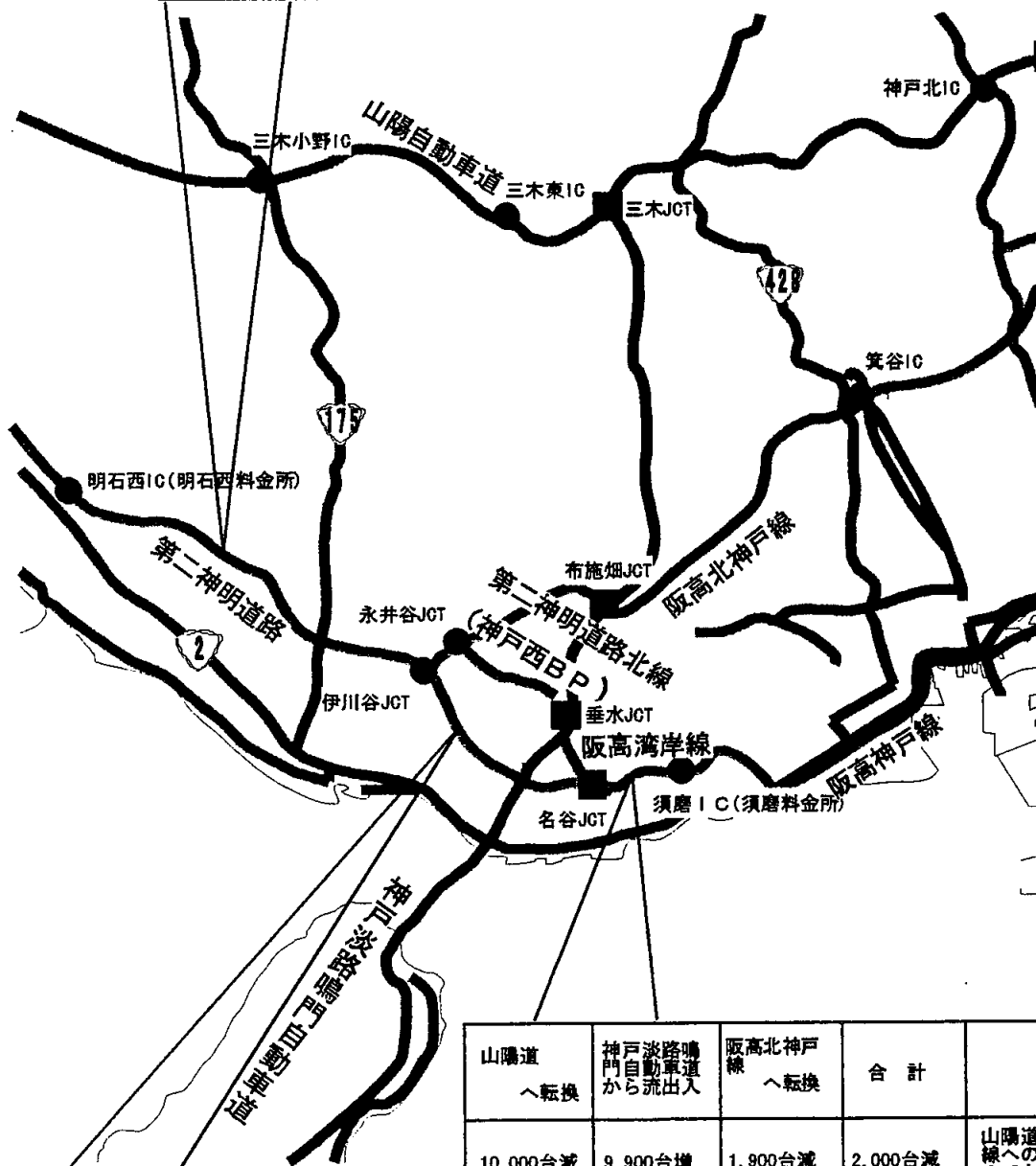
中国道	54%
第二神明道路・加古川BP	35%
その他	11%

*その他：国道2号等

③第二神明道路の交通の増減は次のとおりで、山陽道への転換と第二神明道路北線の整備により負荷は軽減されている。

《第二神明道路の各区間交通量の増減と要因（平日：H9.10.21とH10.6.9の交通量対比とメール調査による）》

山陽道 へ転換	神戸淡路鳴門自動車道 から流出入	合 計	考 察
10,000台減	2,700台増	7,300台減	山陽道への転換と明石海峡大橋へのアクセス増加

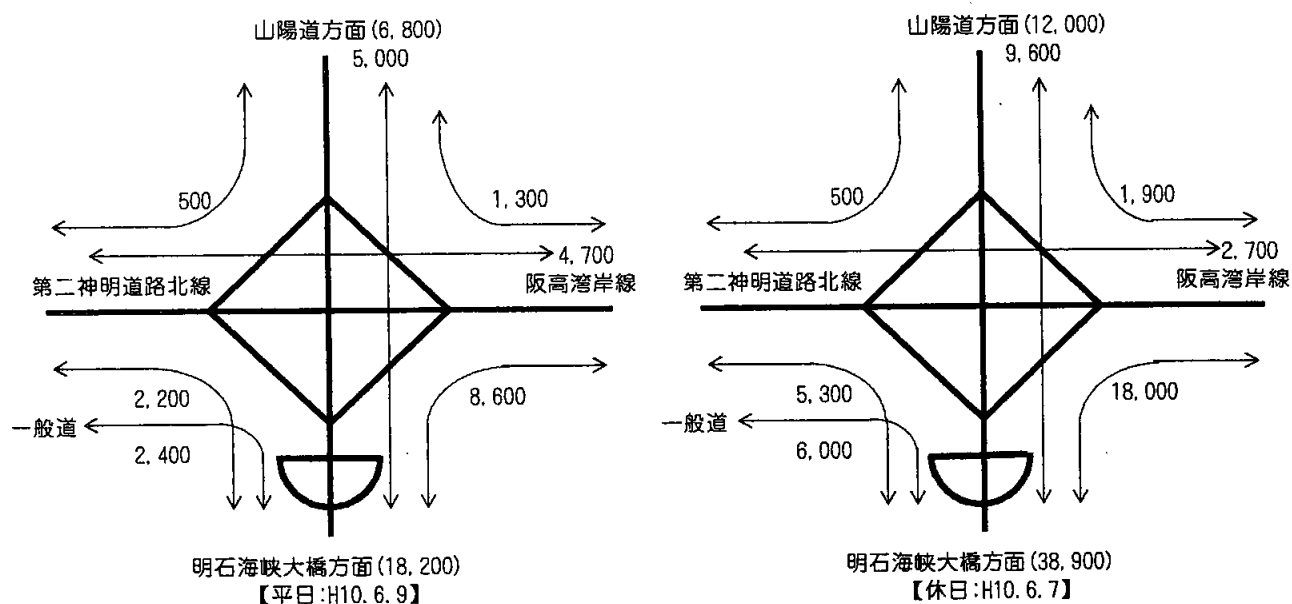


山陽道 へ転換	神戸淡路鳴門自動車道 から流出入	阪高北神戸 線へ転換	合 計	考 察
10,000台減	9,900台増	1,900台減	2,000台減	山陽道への転換、阪高北神戸線への転換と明石海峡大橋へのアクセス増加

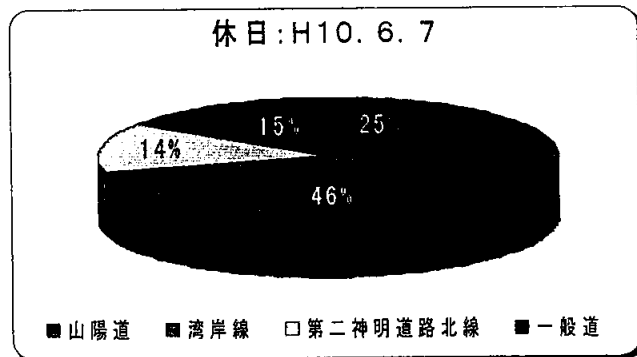
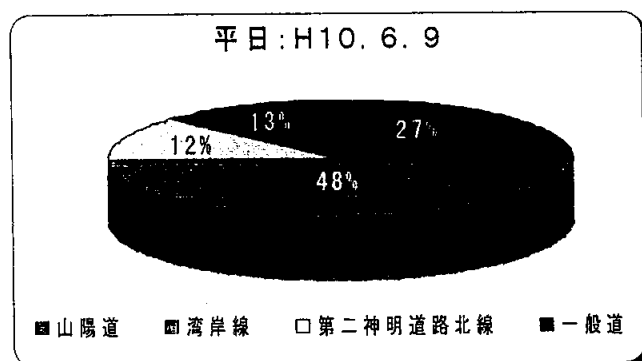
山陽道 へ転換	第二神明道路北線・阪高湾岸線 へ転換	阪高北神戸 線へ転換	合 計	考 察
10,000台減	4,700台減	—	14,700台減	山陽道への転換と第二神明道路北線・阪高湾岸線への転換

④明石海峡大橋へのアクセス交通は、アクセス道路として整備された第二神明道路北線や阪神高速湾岸線、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT以北を介して全般的には円滑に処理されており、阪神高速湾岸線からの利用が主流となっている。

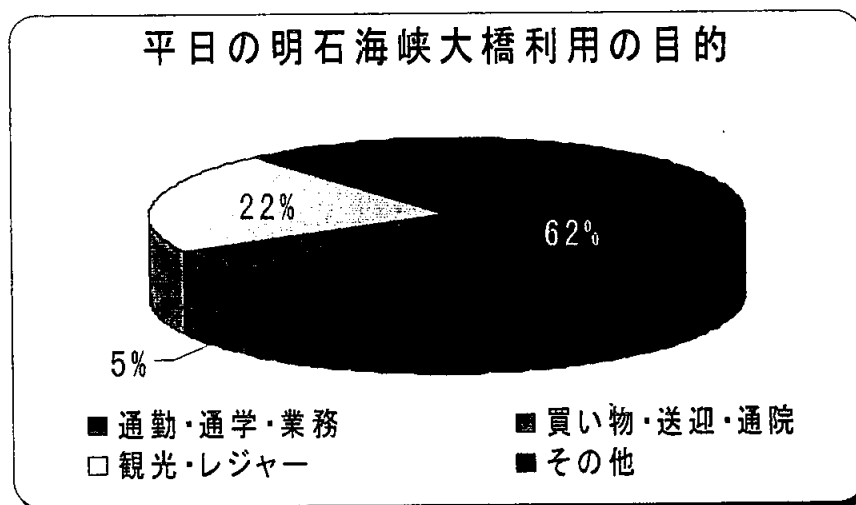
垂水JCTの方向別交通量(台/日)



明石海峡大橋へのアクセス道路



《明石海峡大橋利用の目的 (平日)》



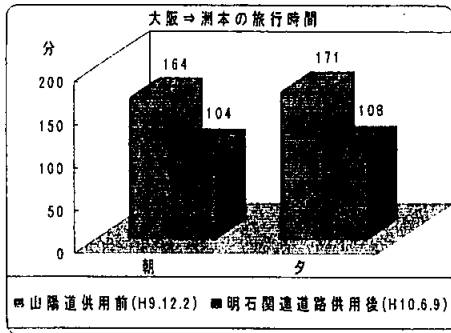
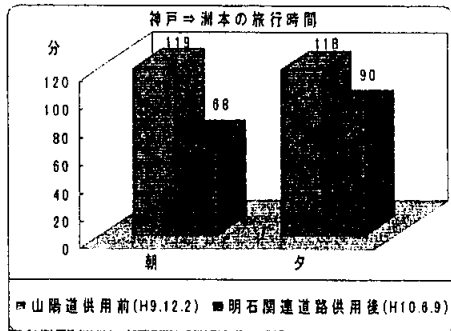
*普通自動車・バス・トラック等利用車両全てを対象

3. 所要時間の変化

・自専道ネットワーク形成により、各地域間の移動時間が大幅に短縮された。
特に、神戸市～洲本市間においては最大43%（約50分）短縮された。

①南北方向（神戸淡路鳴門自動車道他利用）の旅行時間の短縮

（単位：分）

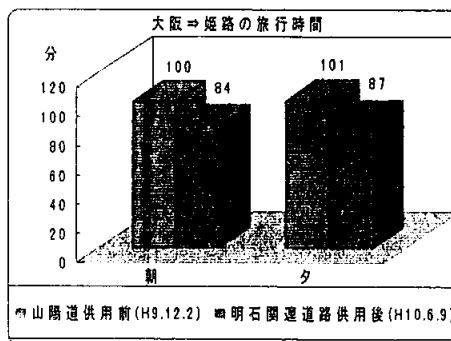
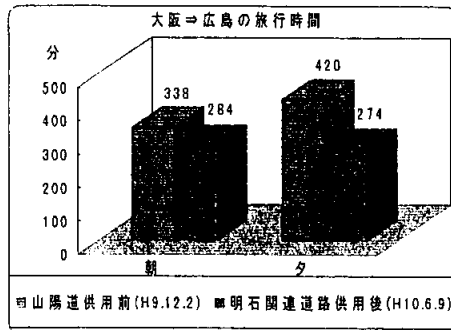


走行パターン		H9.12.2	H10.6.9	
神戸⇒洲本	朝	119	68	43%短縮
	夕	118	90	24%短縮
	距離	53 km	70 km	32%延長
	料金	4740円	4450円	6%軽減
大阪⇒洲本	朝	164	104	37%短縮
	夕	171	108	37%短縮
	距離	84 km	101 km	20%延長
	料金	5340円	5050円	5%軽減

*洲本：洲本市役所 *神戸：神戸市役所 *大阪：大阪市役所
 *供用前（H9.12.2）のフェリー利用の場合の待ち時間はばらつきがあるため、乗船時10分、下船時5分と仮定
 *神戸⇒洲本：H9.12.2は、神戸市役所⇒阪高神戸線（京橋～湊川）⇒フェリー（須磨～大磯）⇒国道28号⇒洲本市役所
 H10.6.9は、神戸市役所⇒阪高神戸線（京橋～須磨）⇒第二神明道（須磨～名合JCT）⇒阪高湾岸線（名合JCT～垂水JCT）⇒神戸淡路鳴門自動車道（垂水JCT～洲本）⇒国道28号⇒洲本市役所
 *大阪⇒洲本：H9.12.2（朝）は、大阪市役所⇒阪高神戸線（阿波座～湊川）⇒フェリー（須磨～大磯）⇒国道28号⇒洲本市役所
 H9.12.2（夕）は、大阪市役所⇒阪高大阪港線（阿波座～天保山）⇒阪高湾岸線（天保山～鳴尾浜）⇒フェリー（西宮～津名）⇒国道28号⇒洲本市役所
 H10.6.9は、大阪市役所⇒阪高神戸線（阿波座～須磨）⇒第二神明道（須磨～名合JCT）⇒阪高湾岸線（名合JCT～垂水JCT）⇒神戸淡路鳴門自動車道（垂水JCT～洲本）⇒国道28号⇒洲本市役所

②東西方向（山陽道他利用）の旅行時間の短縮

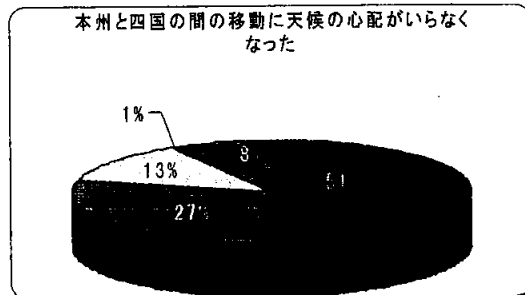
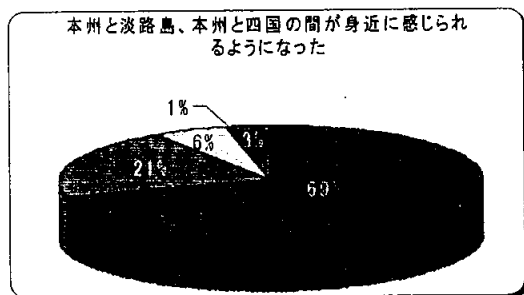
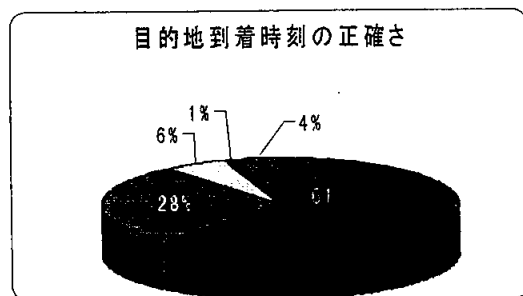
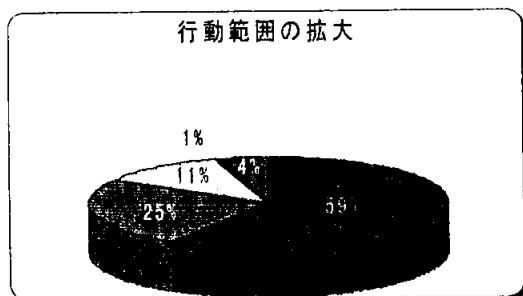
（単位：分）



走行パターン		H9.12.2	H10.6.9	
大阪⇒広島	朝	338	284	16%短縮
	夕	420	274	35%短縮
	料金	8200円	7300円	11%軽減
	距離	396 km	333 km	16%短縮
大阪⇒姫路	朝	100	84	16%短縮
	夕	101	87	14%短縮
	料金	3050円	2850円	7%軽減
	距離	112 km	103 km	8%短縮

*広島：広島市役所 *大阪：大阪市役所 *姫路：姫路市役所
 *大阪⇒広島：H9.12.2は、大阪市役所⇒阪高池田線（福島～池田）⇒中国道（中国池田～広島北JCT）⇒広島道（広島北JCT～広島JCT）⇒山陽道（広島JCT～広島）⇒国道54号⇒広島市役所
 H10.6.9は、大阪市役所⇒阪高池田線（福島～池田）⇒中国道（中国池田～神戸JCT）⇒山陽道（神戸JCT～広島）⇒国道54号⇒広島市役所
 *大阪⇒姫路：H9.12.2は、大阪市役所⇒阪高池田線（福島～中国池田）⇒中国道（中国池田～福崎）⇒播但連絡道（福崎～姫路JCT）⇒姫路B.P.（姫路JCT～姫路南）⇒姫路市役所
 H10.6.9は、大阪市役所⇒阪高池田線（福島～中国池田）⇒中国道（中国池田～神戸JCT）⇒山陽道（神戸JCT～山陽姫路東）⇒播但連絡道（山陽姫路東～姫路JCT）⇒姫路B.P.（姫路JCT～姫路南）⇒姫路市役所
 *山陽道供用後の中国道の料金については山陽道と同料金になるように料金変更
 *H9.12.2の料金は、改訂前の料金です

②明石海峡大橋に対しては、「本州と淡路島、本州と四国の間が身近に感じられるようになった」については、9割の人が効果があったとし、「目的地到着時刻の正確さ」「行動範囲の拡大」については、8割以上の人々が効果があったと評価している。



凡 例	
	大いに効果があった
	少し効果があった
	ほとんど効果がなかった
	かえってマイナスになった
	わからない

4. 渋滞状況の変化

・交通流動の変化の結果、中国道や第二神明道路などの混雑が緩和され、環境改善に寄与している。

①中国道の渋滞回数は、大幅に減少。

中国道の渋滞回数(神戸JCT～佐用IC)(件/月)

H9. 10. 1～H9. 10. 31	25
H10. 5. 25～H10. 6. 24	4 (84%減少)

*渋滞とは、時速40km/h以下で走行あるいは停発進繰り返す車列が1km以上かつ15分以上連続した状態

②第二神明道路の渋滞回数も大幅に減少、ただし須磨料金所～名谷JCT間の渋滞は増加。

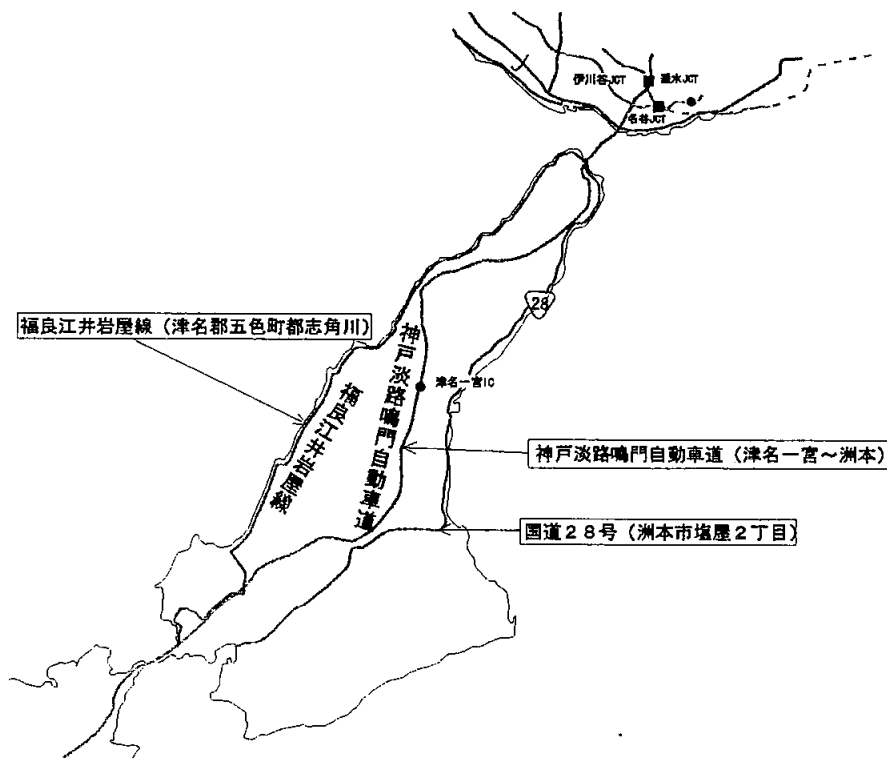
第二神明道の渋滞回数(件/月)

	須磨料金所～名谷JCT	名谷JCT～明石西料金所
H9. 10. 1～H9. 10. 31	66	280
H10. 5. 25～H10. 6. 24	90 (36%増加)	67 (76%減少)

*渋滞とは、時速40km/h以下で走行あるいは停発進繰り返す車列が1km以上かつ15分以上連続した状態

③淡路島内の国道28号の南北方向の交通負荷が軽減

交 通 量	H9年10月21日	H10年6月9日	
福良江井岩屋線(津名郡五色町都志角川)	4.5千台/日	4.6千台/日	2%増加
国道28号(洲本市塩屋2丁目)	1.9千台/日	1.4千台/日	26%減少
神戸淡路鳴門自動車道(津名一宮～洲本)	6.6千台/日	1.2千台/日	81%増加

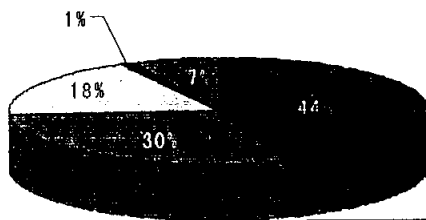


5. 道路利用者の意識

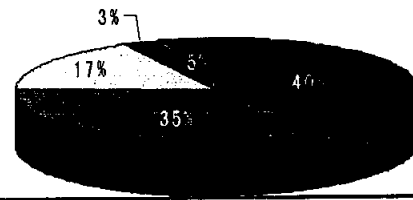
・神戸淡路鳴門自動車道及び関連道路の整備に対する利用者の評価は、「行動範囲の拡大」「本州と淡路島、本州と四国の間が身近に感じられるようになった」という面が高い。

①今回の高速道路網の整備に対する利用者からは「行動範囲の拡大」や「目的到着時刻の正確さ」について、7割以上の人々が効果があったと評価している。

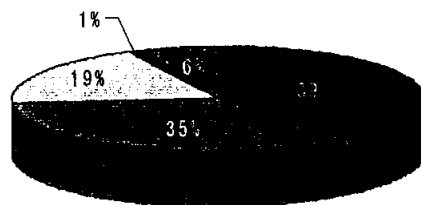
行動範囲の拡大



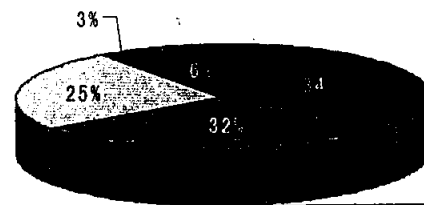
目的地到着時刻の正確さ



移動するルートを選択する自由の増大



出発時刻選択の自由度の増加

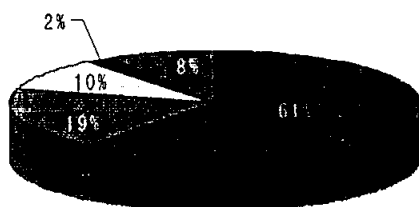


凡 例

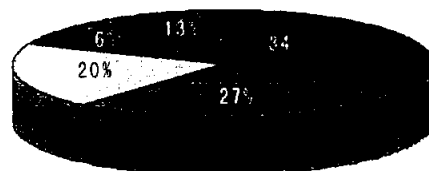
	大いに効果があった
	少し効果があった
	ほとんど効果がなかった
	かえってマイナスになった
	わからない

・阪神間における渋滞対策としては、大阪湾岸道路西伸部の整備要望が高い。

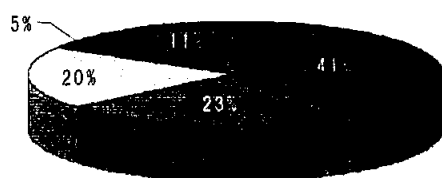
阪神高速湾岸線(六甲アイランド～名谷)の整備



高速道路の交通需要の調整又は抑制



鉄道・港湾・空港等へのアクセス強化



凡 例

	大いに期待する
	少し期待する
	あまり期待しない
	全く期待しない
	わからない

参考

