

近畿地方建設局
資 料 配 布

配布日時	平成11年1月28日 14時00分
------	----------------------

件 名	安全・快適走行をめざして 第3次渋滞対策プログラムの策定 ～新五箇年計画（H10～H14）内に近畿で渋滞の著しい ポイント（約140箇所）の解消を目指します～
-----	--

取 扱 い	
-------	--

同時配布	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ 福井県政記者クラブ 滋賀県政記者クラブ 京都府政記者クラブ 大阪府政記者クラブ 兵庫県政記者クラブ 奈良県政記者クラブ 和歌山県政記者クラブ
------	--

問い合わせ先	近畿地方建設局 道路部 道路計画第一課 課長 ^{とがわ}東川直正 TEL06-6942-1141(内4211) <夜間06-6941-7435>
	〃 〃 道路計画第二課 課長 辻森和美 TEL06-6942-1141(内4251) <夜間06-6945-7420>
	〃 〃 交通対策課 課長 ^{あさだ}淺田與志男 TEL06-6942-1141(内4511) <夜間06-6941-2500>

安全・快適走行をめざす

第3次渋滞対策プログラムが策定されました。

近畿地方における渋滞対策は、昭和63年度に策定した「渋滞対策緊急実行計画(アクションプログラム)」、平成2年度に策定した「渋滞対策推進計画」及び平成5年度に策定した「新渋滞対策プログラム(H5～H9)」等に基づき、各種の渋滞対策に取り組んできたところですが、自動車交通量の増加等により、引き続き渋滞対策が緊急の課題となっています。

平成10年度を初年度として策定された新道路整備五箇年計画では、活力ある地域づくり・都市づくりの支援を目標としており、その実現のためには、渋滞対策がより重要なものとなっています。

このため、各府県ごとに道路管理者と公安委員会及び運輸省からなる「渋滞対策協議会」を設置し、別途に設けられました学識経験者、報道関係者、道路利用者及び関係機関などからなる「渋滞対策懇談会」等の幅広いご意見を踏まえ、バイパス整備、交差点改良、信号現示の適正化等を内容とする「第3次渋滞対策プログラム」を策定しました。このプログラムには、交通需要のコントロールなどにより渋滞緩和を図る「交通需要マネジメント」についても、早急に取り組むことが可能なものを盛り込んでいます。

なお、本資料は各府県「渋滞対策協議会」において策定した「第3次渋滞対策プログラム」を抜粋し、とりまとめたものです。

府 県 名	協 議 会 名
福 井 県	福井県渋滞対策協議会
滋 賀 県	滋賀県渋滞対策協議会
京 都 府	京都府域渋滞対策協議会
大 阪 府	大阪地区渋滞対策協議会
兵 庫 県	兵庫地区渋滞対策協議会
奈 良 県	奈良県渋滞対策協議会
和歌山県	和歌山県渋滞対策協議会

第3次渋滞対策プログラムの概要

1. 渋滞の現状

(1) 渋滞発生背景 (H2～H8までの変化)

○自動車保有台数、運転免許保有者数の急激な増加。(120%～130%の伸び)

(2) 渋滞の現況

○近畿地方における主要渋滞ポイントは474箇所あり、うち一般道路が436箇所、高速道路等が38箇所となっています。

○近畿地方において、渋滞により1年間に約2兆円の経済損失があります。

○都市地域において、朝夕の通勤交通の集中により渋滞が発生しています。

○観光地周辺地域(京都府北部地域、奈良県奈良公園周辺地域、和歌山県南部地域等)において、観光交通の集中により渋滞が発生しています。

2. これまでの取り組みと効果

建設省では、昭和63年度に「渋滞対策緊急実行計画(アクションプログラム)」、平成2年度には「渋滞対策推進計画」を策定し、各種の渋滞対策を進めてきました。また、平成5年度には「新渋滞対策プログラム(H5～H9年度)」を策定し対策を行った結果、近畿で106箇所の主要渋滞ポイントが解消されました。

<主な解消箇所>

・一般国道9号 八木交差点、園部河原町交差点(京都府船井郡八木町、同郡園部町)

平成8年4月の八木園部道路、亀岡道路の完成により、

最大渋滞長 1,900m、最大通過時間 7分→0m、0分(八木交差点)

最大渋滞長 3,700m、最大通過時間 18分→0m、0分(園部河原町交差点)

・一般国道42号 吉川交差点(和歌山県有田郡湯浅町)

平成8年3月の湯浅御坊道路の完成により、

最大渋滞長 16,900m、最大通過時間 168分→0m、0分(吉川交差点)

3. 第3次渋滞対策プログラム(H10～H14年度)の特徴

○建設省、府県、公団、公安委員会及び運輸省が一体となって取り組みます。

建設省、府県、公団、公安委員会及び運輸省が協力し、渋滞対策協議会を設置し、学識経験者等からなる渋滞対策懇談会等の意見を踏まえ、主要渋滞ポイントの見直し及び対策の検討を行いました。

○交通需要マネジメント施策(TDM)を推進します。

「交通容量の拡大施策」に加え、フレックスタイム、時差出勤の呼びかけ、駐車場案内システム等、道路の適切な利用を図る「交通需要マネジメント」の2つの柱で進めます。

○モーダルミックス施策を推進します。

各種交通機関の特性を活かし、相互に連動させることによって、利用者の利便性を向上させるモーダルミックス施策を関係機関との協力のもとで推進します。

○走行時間の短縮を図ります。

スムーズな快適走行を目指して、走行時間短縮の実現に向かって、種々の施策を実施します。

<例：和歌山市>

和歌山市梅原交差点付近～和歌山市役所(約5km) 37分→20分

○計画期間内には、139箇所(約30%)の主要渋滞ポイントの解消を目指します。

○計画期間内の事業費

道路管理者及び公安委員会あわせて

約1兆5,300億円(平成9年度算出)

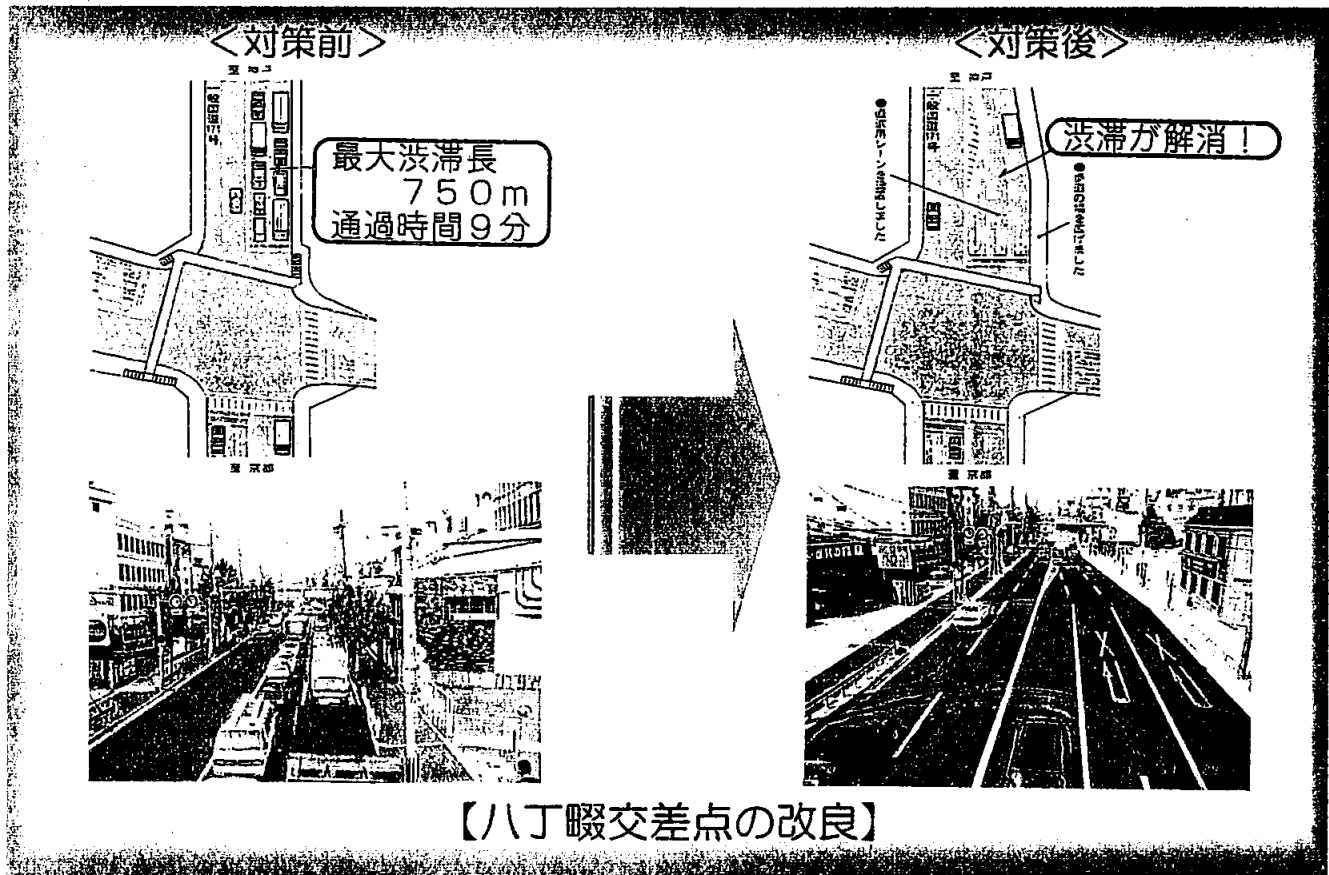
4. 今後の進め方

今後、渋滞対策の実施に際しては道路管理者、沿線住民の方々、民間企業等のご理解とご協力を得て施策を推進します。また、策定した第3次渋滞対策プログラムのフォローアップを行うため、渋滞対策協議会等を開催し、①効果の把握と分析②交通状況の変化に応じた計画の見直しを的確に行います。

交差点改良が流れをスムーズに!

▼ 大阪府下八丁綴交差点の改良（直進車線新設）により、渋滞は解消。

▼ 事業費は4,500万円、交差点1箇所ですら年間30～50億円の効果。



【八丁綴交差点の改良】

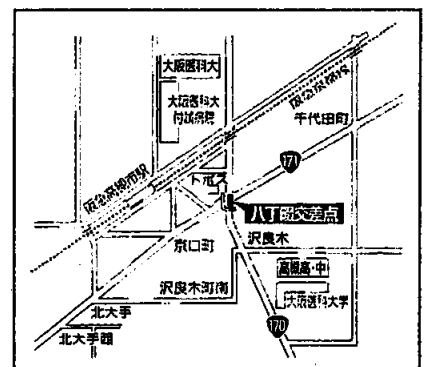
対策前の渋滞



750m

対策後の渋滞

解消



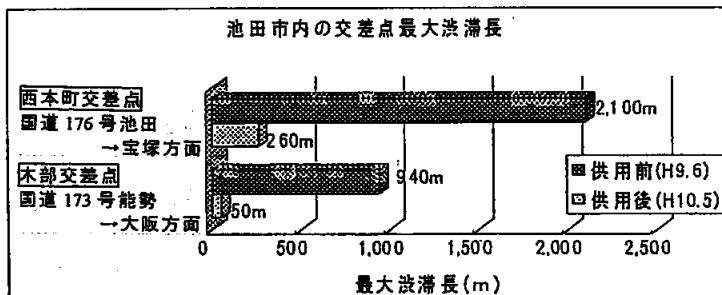
－池田市・川西市域の渋滞解消－

一般国道176号呉服橋架替えと西本町交差点右折レーンの設置等の交差点改良が平成10年3月31日に完成、供用しました。併せて、阪神高速11号池田線延伸部（空港分岐～池田木部） $L=7.4\text{km}$ が平成10年4月2日に供用しました。

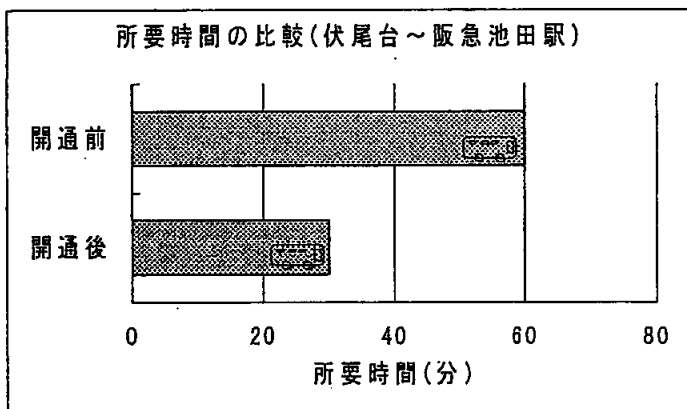
この結果、西本町交差点を原因としていた池田市・川西市域の渋滞は、交差点の渋滞長が縮小（最大渋滞長は西本町交差点が2,100mから260m、木部交差点が940mから50m）しました。

また 市内を運行するバスの運行時間の短縮が図られるとともに、定時性も確保される等の効果が確認されました。

●渋滞長が減少



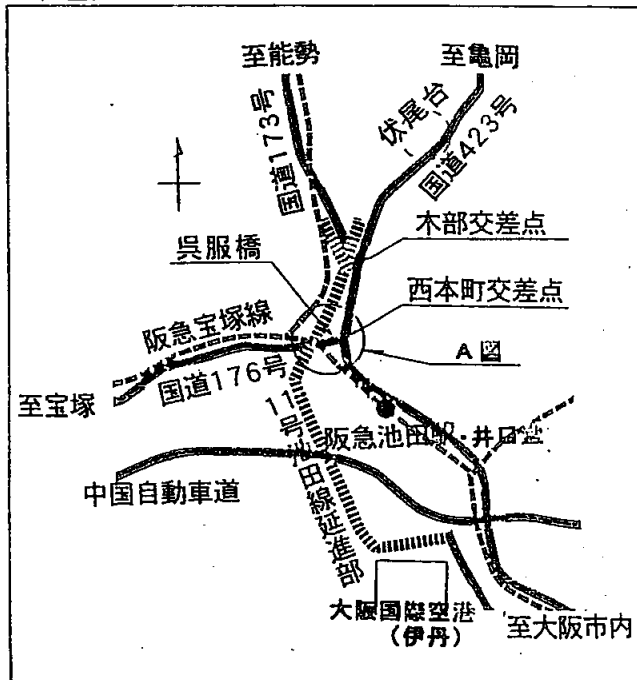
●バス運行時間の短縮



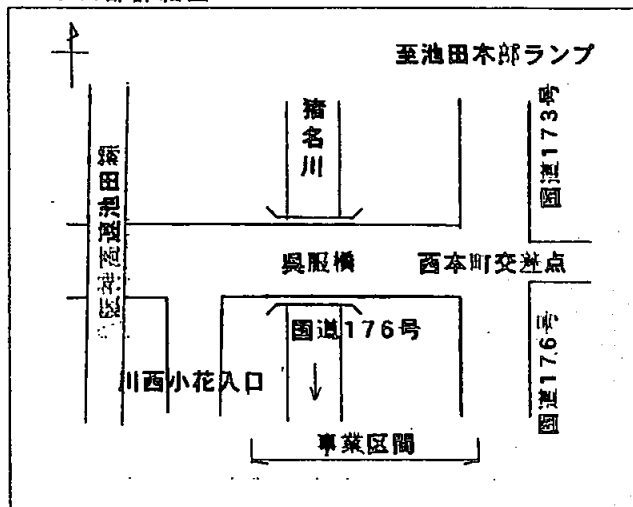
●整備前



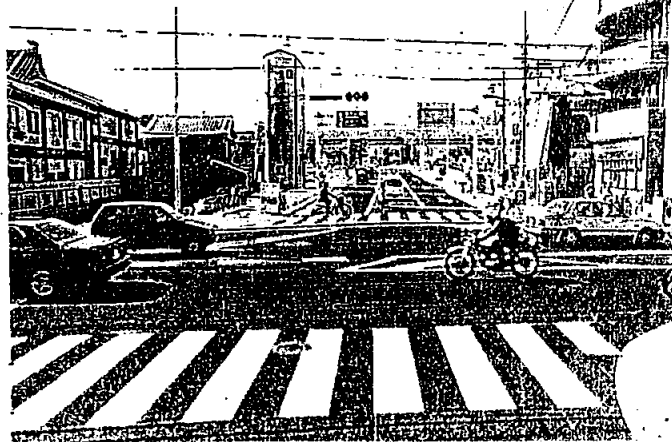
●位置図



●A部詳細図



●整備後



第3次渋滞対策プログラム

平成11年1月

近畿地方建設局

渋滞は、わたしたちのくらしや仕事に 大きなマイナスを与えています

渋滞の現状

仕事がスケジュールどおりにいかなかったり、
行楽気分がだいなしになったり
また、緊急自動車の走行が妨げられるなど、
渋滞は、私たちの生活やビジネスに大きな影響を
及ぼしています

(1) 渋滞発生背景 (H2～H8までの変化)

○自動車保有台数、運転免許保有者数の急激な増加 (120%～130%の伸び)

(2) 渋滞の現況

近畿地方における主要渋滞ポイントは、474箇所あり、うち一般道路が436箇所、高速道路等が38箇所存在します。(別紙-1)

○近畿地方において、渋滞により1年間に2兆円の経済損失があります。

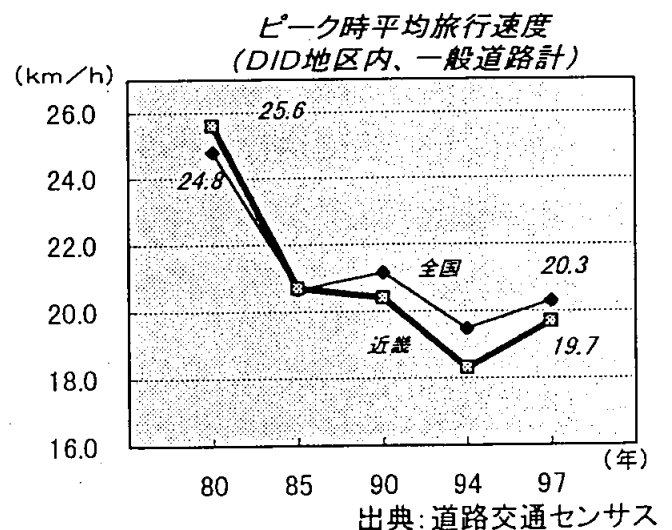
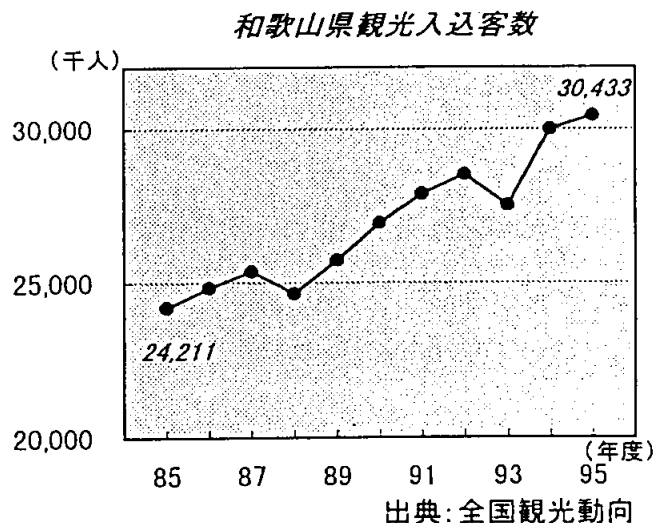
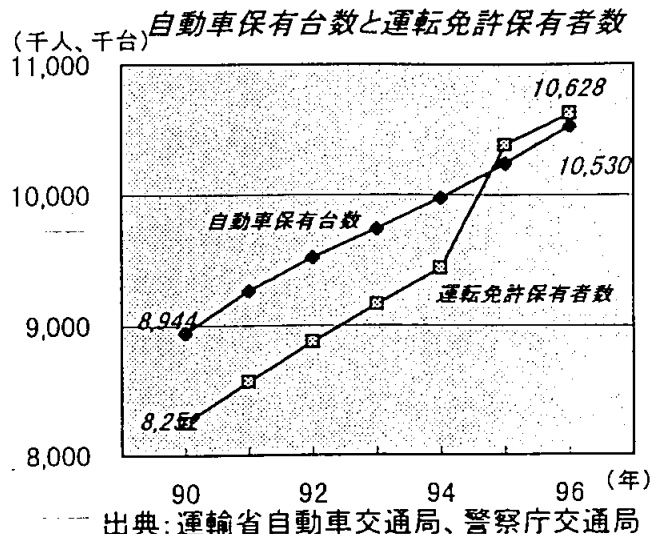
○都市地域において、朝夕の通勤交通の集中により渋滞が発生し、その時の自動車の平均走行速度は20km/h以下でマラソンランナー並の速度です。

○観光地周辺地域(京都府北部地域、奈良県奈良公園周辺地域、和歌山県南部地域)において、観光交通の集中による渋滞が発生しています。

(3) 渋滞の原因

「都市地域において、朝夕の通勤交通の集中」や
「観光地周辺地域において、休日の観光交通が集中」するなどの交通特性に対して、道路ネットワーク整備の遅れや交差点の容量不足などが交通渋滞の原因となっています。それらによる渋滞は主に次のような箇所でおこっています。

- 放射型幹線道路と環状型幹線道路等との交差点
- 幹線道路の橋梁部や踏切部
- 単独部の交通容量不足や交差点構造に課題のある箇所



安全・快適走行をめざす 「第3次渋滞対策プログラム」

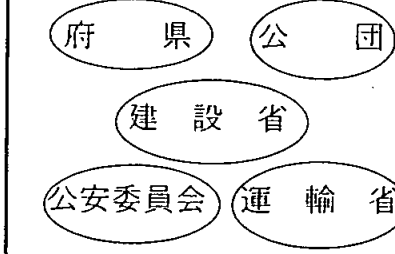
第3次渋滞対策プログラム 4つのポイント

●建設省、府県、公団、公安委員会及び運輸省 が一体となって渋滞対策に取り組めます。

近畿地方では、「渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）」など各種渋滞対策を実施してきましたが自動車交通量の増大も著しく、今後一層の渋滞対策が求められています。

そこで、道路交通渋滞の解消、緩和を図るため、建設省、府県、公団、公安委員会及び運輸省が協力し、渋滞対策の検討を行う渋滞対策協議会を設置しました。

各府県渋滞対策協議会



各 府 県
懇 談 会
学識経験者、報道
関係者、地元企業
道路利用者等

第3次渋滞ポイントの
抽出、計画の策定

渋滞対策協議会は、別途設けられた学識経験者、報道関係者、地元企業、道路利用者等からなる渋滞対策懇談会の意見を踏まえ、主要渋滞ポイントの見直し及び渋滞対策の再検討を行い、総合的に推進する第3次渋滞対策プログラムを策定しました。

●交通需要マネジメント施策を推進します。

交通容量を増やします

1. 交通容量の拡大施策

渋滞解消の両輪

道路利用を工夫します

2. 交通需要マネジメント施策 (TDM)

第3次渋滞対策プログラムは、

1. バイパスの整備、交差点の改良などの交通容量の拡大施策に加え、
2. 相乗りの促進やフレックスタイム、時差出勤の導入など、道路の適切な利用や有効活用の導入を図る交通需要マネジメント施策 (TDM) の2つの柱で進めます。

この2つの施策に基づく様々な施策を総合的に連動させ、強力に推進することで渋滞の解消をめざしていきます。

●モーダルミックス施策を推進します。

交通容量の拡大施策と交通需要マネジメント施策において、特に各種交通機関の特性を活かし、相互に連動させることによって利用者の利便性を向上させるモーダルミックス施策を、関係機関との協力のもとで推進していきます。

●走行時間の短縮を図ります。

スムーズな快適走行をめざして、走行時間短縮の実現に向かって種々の施策を実施していきます。

新道路整備五箇年計画内（H10～H14）の対策と目標

●474箇所で渋滞の解消を目指します。

主要渋滞ポイントに対して、バイパス整備、交差点改良、橋梁架替等の交通容量の拡大施策をより計画的、重点的に推進します。平成14年度末には主要渋滞ポイントのうち約30%の箇所で渋滞の解消を目指します。

■各府県主要渋滞ポイント 渋滞解消箇所数

	主要渋滞ポイント箇所数			渋滞解消箇所数（新道路整備五箇年計画内）		
	一般道路	高速道路等	合 計	一般道路	高速道路等	合 計
福 井 県	32	1	33	9(28)	0(0)	9(27)
滋 賀 県	27	7	34	4(15)	2(29)	6(18)
京 都 府	40	4	44	8(20)	0(0)	8(18)
大 阪 府	152	13	165	52(34)	5(38)	57(35)
兵 庫 県	101	11	112	40(40)	4(36)	44(39)
奈 良 県	41	2	43	6(15)	2(100)	8(19)
和歌山県	43	0	43	7(16)	0(-)	7(16)
計	436	38	474	126(29)	13(34)	139(29)

() 渋滞ポイントに対する%

●走行時間の短縮を図ります。

交通施設を効率よく活用する交通需要マネジメントも含めて渋滞対策を推進し、走行時間の短縮を図ります。

○例（和歌山市）

区 間	路 線	指 標	H10年度	H14年度
和歌山市梅原交差点付近 ～ 和歌山市役所（約5km）	一般国道26号	走行時間の短縮	37分	20分

第3次渋滞対策プログラムの主な実施例

- 交通容量を大きく、限られた道路スペースを効率よく使うための多様な対策を実施します。

1. 交通容量の拡大

「体系的な道路ネットワーク整備（バイパス整備、幅の確保等）」「ボトルネック解消策（踏切除去、交差点改良等）」など交通容量の拡大施策を平成14年度末までに具体的に実施する例は次のとおりです。

1-1 バイパスや環状道路を充実させ、車が快適に走れるようにします。

対 策 内 容		渋 滞 解 消 ポ イ ン ト
バイパス整備	一般国道24号京奈道路	京都府 木津交差点など
	一般国道26号和歌山北バイパス	和歌山県 宇治交差点など

1-2 交差点改良、立体交差、信号現示の適正化等により、ボトルネックの解消を図ります。

対 策 内 容		渋 滞 解 消 ポ イ ン ト
踏切除去	一般国道162号鳥浜踏切除去（立体化）	福井県 鳥浜交差点
交差点立体化	一般国道1号水口道路（交差点立体化）	滋賀県 朝国交差点など
料金ブース増設	西名阪自動車道天理料金所ブース増設	奈良県 西名阪自動車道 天理料金所

1-3 駐車場整備や駅前広場の整備などにより、道路を最大限に活用します。

対 策 内 容	対 象 箇 所
駐車場の整備	大阪市、兵庫県など
駅前広場の整備	京都府、神戸市など

2. 交通需要マネジメントの施策

各地域において、利用者のニーズを尊重し、利用の仕方の工夫、適切な利用の誘導等により自動車交通の円滑化を図る交通需要マネジメントについて推進中であり、代表的な事例は次のとおりです。

2-1 集中する交通量を減らすことにより、通勤通学時の渋滞の解消・緩和を図ります。

対 策 内 容		対象地域
公共交通機関の利用促進	パークアンドライドの推進、ノーマイカーデーの呼びかけや公共交通機関の利用促進のパンフレットを配布等の啓蒙活動を行い、交通量を減らします。	滋 賀 県 大 阪 府
交通需要の時間的平準化	通勤時間帯の渋滞情報マップの配布や、時差出勤、フレックスタイムの導入の呼びかけ等により、集中する交通量を減らします。	福 井 県 京 都 市 和歌山県
交通需要の抑制	自宅持ち帰り車両自粛や、相乗りを呼びかけて、交通量を減らします。	京 都 市 大 阪 府 和歌山県

2-2 休日・観光シーズンの渋滞緩和を図り、快適な余暇時間を確保します。

対 策 内 容		対象地域
道路交通情報の提供	渋滞予測マップの配布等により、効率的な経路・適切な交通手段を選択して頂き、道路利用の平準化を図ります	京 都 府
シャトルバスの運行	郊外の駐車場と観光地との間にシャトルバスを運行し、観光交通の緩和を図ります。	奈 良 市

2-3 貨物物流の効率化により、都市部における交通量の削減を図ります。

対 策 内 容		対象地域
貨物自動車交通の効率化	業務用貨物自動車の共同集配、モーダルシフトの推進等により、貨物輸送効率を高め交通量の削減を図ります。	京都市 大阪市

2-4 駐車場の利用の平準化により、都市交通の円滑化を図ります。

対 策 内 容		対象地域
駐車場利用の平準化	駐車場案内システムの整備等駐車場利用の平準化を図り、迷走車や駐車場待ち車両を削減することにより、都市交通の円滑化を図ります。	滋 賀 県 京 都 市 大 阪 市 奈 良 県

2-5 適切な道路交通情報の提供により、交通流の分散・誘導を図ります。

対 策 内 容		対象地域
道路交通情報通信システムの整備	道路交通情報通信システム（VICS）、新交通管理システム（UTMS）の整備を行い、渋滞情報、所要時間、規制情報等をリアルタイムで提供することにより、効率的な経路を選択して頂き、道路利用の平準化を図ります。	滋 賀 県 京 都 府 大 阪 府 兵 庫 県

2-6 明石海峡大橋の完成に併せ、高速バスを有効活用したモーダルミックス施策の推進を行っています。

今後の進め方

今後、渋滞対策の実施に際しては道路利用者、沿線住民の方々、民間企業等のご理解とご協力を得て施策を推進します。また、策定した第3次渋滞対策プログラムのフォローアップを行うため、渋滞対策協議会等を開催し、①効果の把握と分析、②交通状況の変化に応じた計画の見直しを的確に行います。

所要事業費

具体的対策の実施に伴う平成10年度から平成14年度までの所要事業費は、道路管理者、公安員会を合わせて、約1兆5,300億円（平成9年度算出）です。

■用語解説

【主要渋滞ポイント】

実態調査等により以下の状態を呈している交差点を主要渋滞ポイントとして選定しています。

- ・一般道路(DID内)：最大渋滞長1,000m以上、又は、最大通過時間10分以上
(DID外)：最大渋滞長 500m以上、又は、最大通過時間 5分以上
：上記定義以外で渋滞の著しい箇所（上記に準ずる箇所）
- ・高速自動車国道：渋滞回数が年30回以上、又は、平均渋滞長2km以上
- ・阪神高速道路：渋滞回数が1日1回以上、かつ最大渋滞長6km以上、
又は、平均渋滞時間が2時間以上

※DID（人口集中地区）とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い調査区（約4,000人/km²以上）が互いに隣接してその人口が5,000人以上となる地域」をいいます。

【交通需要マネジメント】

車の利用の仕方や、暮らしぶりを工夫することにより、自動車交通の円滑化を図ろうとする施策

【モーダルミックス施策】

各種交通機関がその特性を活かし、接続する相互の交通機関の利用のしやすさを向上させる施策

近畿管内の主要渋滞ポイント

