

特定解除に向けた対策の進め方

令和3年3月3日

1. 短期対策の立案が困難、対策完了までに時間を要する箇所への対応

- ▶ 様々な制約がある箇所や対策完了までに時間を要する箇所では、ピンポイント対策やソフト対策の立案が必要となっている。
- ▶ また、対策完了箇所や、効果が未発現の箇所や追加対策がない箇所や、長期対策のみを対策案を持つ箇所では、広域的な視点での対策や、交通需要の調整を主眼においたソフト対策(TDM)の検討が必要。
- ▶ 緊急事態宣言における外出自粛要請による交通需要の変化で渋滞が緩和・解消した箇所が存在し、新しい生活様式による交通需要の変化に合わせた渋滞対策を検討も必要。

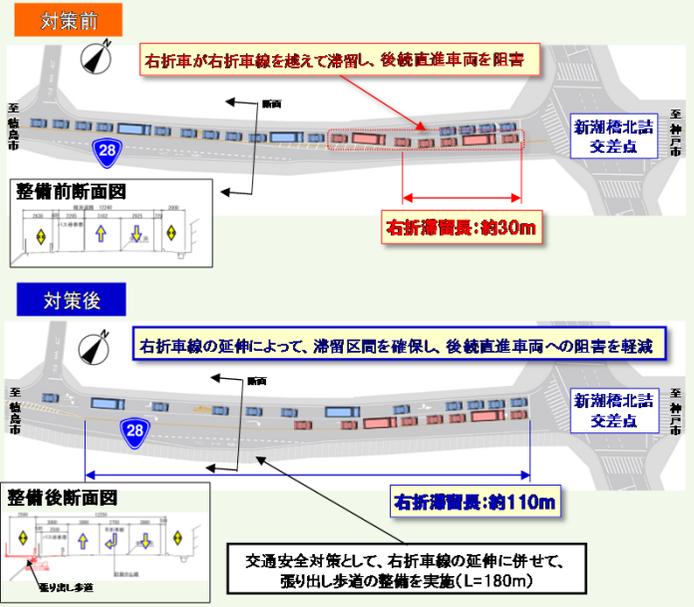
短期対策が立案できない、対策完了までに時間を要する

【理由】

用地や予算上の制約、長期の改築事業の対策完了まで時間を要する など

ピンポイント対策

- ⇒ 信号現示の見直し
- ⇒ 道路用地内での付加車線の延伸



ソフト対策

- ⇒ 迂回誘導の検討
- ⇒ 時差通勤の促進
- ⇒ 公共交通機関との連携



令和2年度に生じた
新たな課題

新型コロナウイルス
感染症に伴う
新たな生活様式

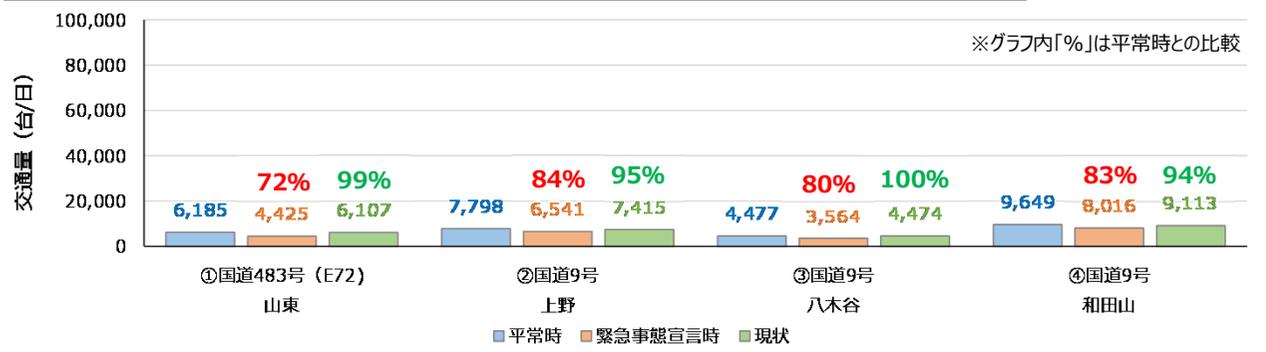
2. 緊急事態宣言下での交通状況

(1) 直轄国道上の常設トラカンによる緊急事態宣言下での交通量観測状況

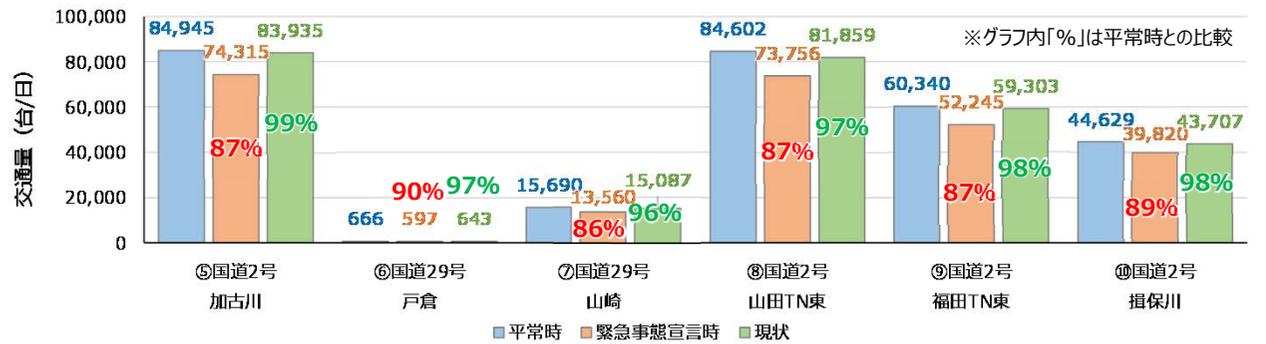
- 兵庫県内の直轄国道では、新型コロナウイルスによる緊急事態宣言期間中は、いずれの観測地点でも交通量は減少しており、最大3割程度交通量が減少し、緊急事態宣言解除後の9月時点では交通量は概ね平常時程度に戻っている状況。
- 緊急事態宣言における外出自粛要請により、兵庫県下でも多くの路線で交通量が減少し、渋滞が緩和したものと考えられる。



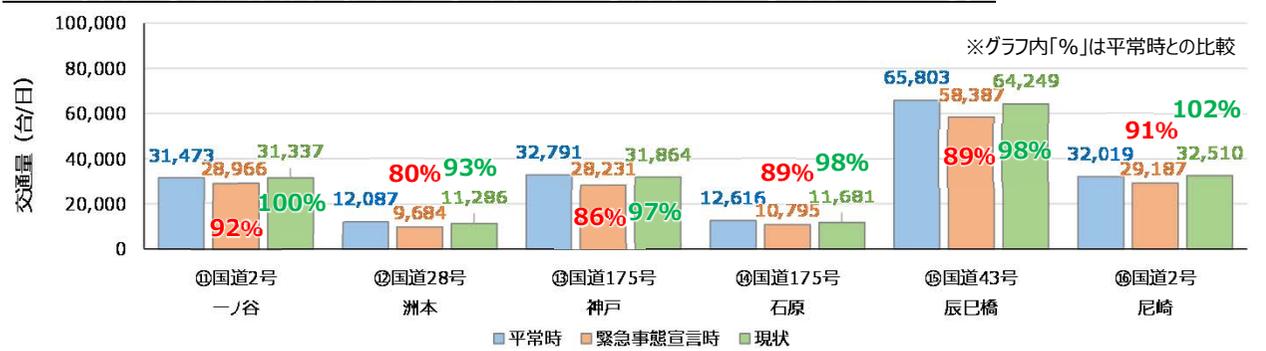
■ 豊岡河川国道事務所管内（国道9号、国道483号北近畿豊岡自動車道）



■ 姫路河川国道事務所管内（国道2号加古川BP・姫路BP、国道29号）



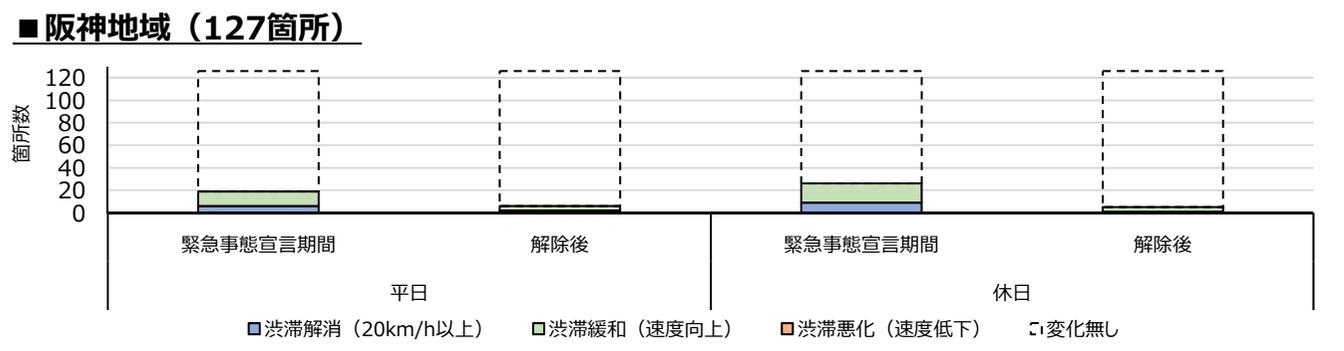
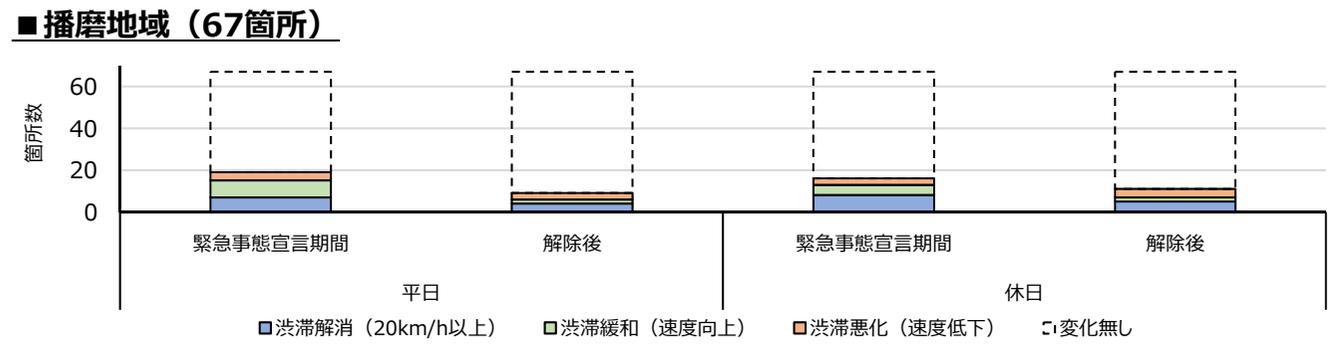
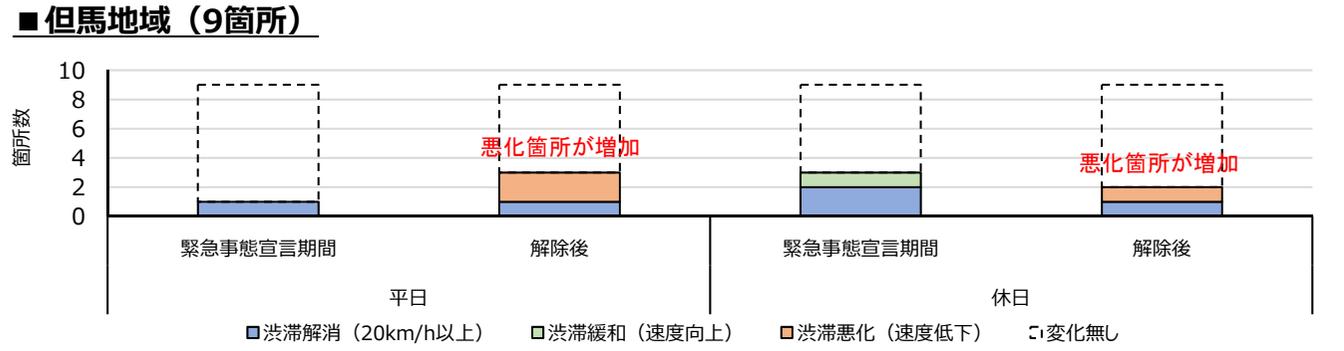
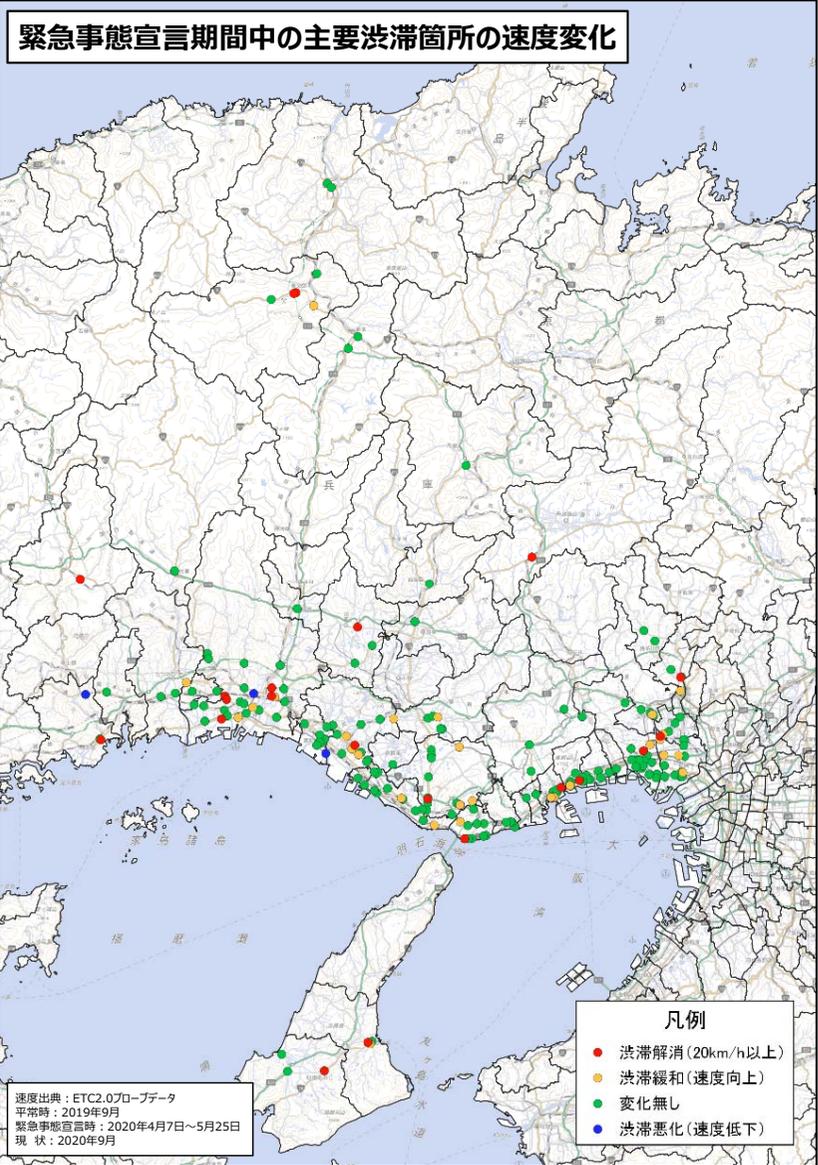
■ 兵庫国道事務所管内（国道2号、国道28号、国道43号、国道175号）



2. 緊急事態宣言下での交通状況

(2) ETC2.0による主要渋滞箇所の緊急事態宣言下の旅行速度の状況

- ▶ 緊急事態宣言期間中の主要渋滞箇所の流入速度では、多くの箇所では平常時と比較し変化が見られないものの、各地域ともに渋滞緩和・解消している箇所が存在し、さらに緊急事態宣言の解除後も緩和・解消した状態を維持している箇所も存在。
- ▶ 緊急事態宣言後は平常時程度の旅行速度の箇所が増加しているが、但馬地域を中心に渋滞が悪化している箇所も存在。



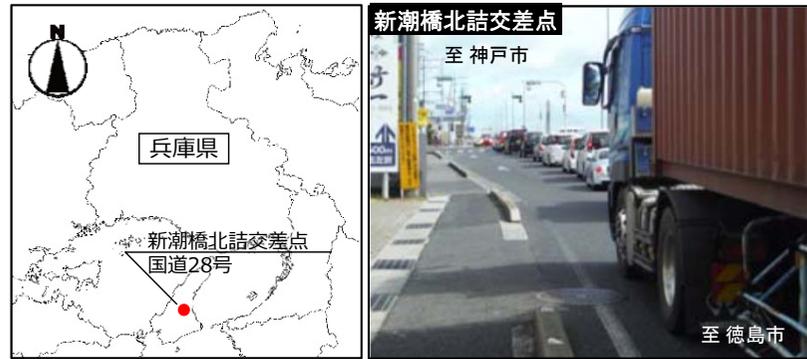
※渋滞緩和・悪化の考え方
 平常時速度と比較し「±3km/hかつ±10%の速度変化」を閾値として判定している。

3. ピンポイント対策の事例

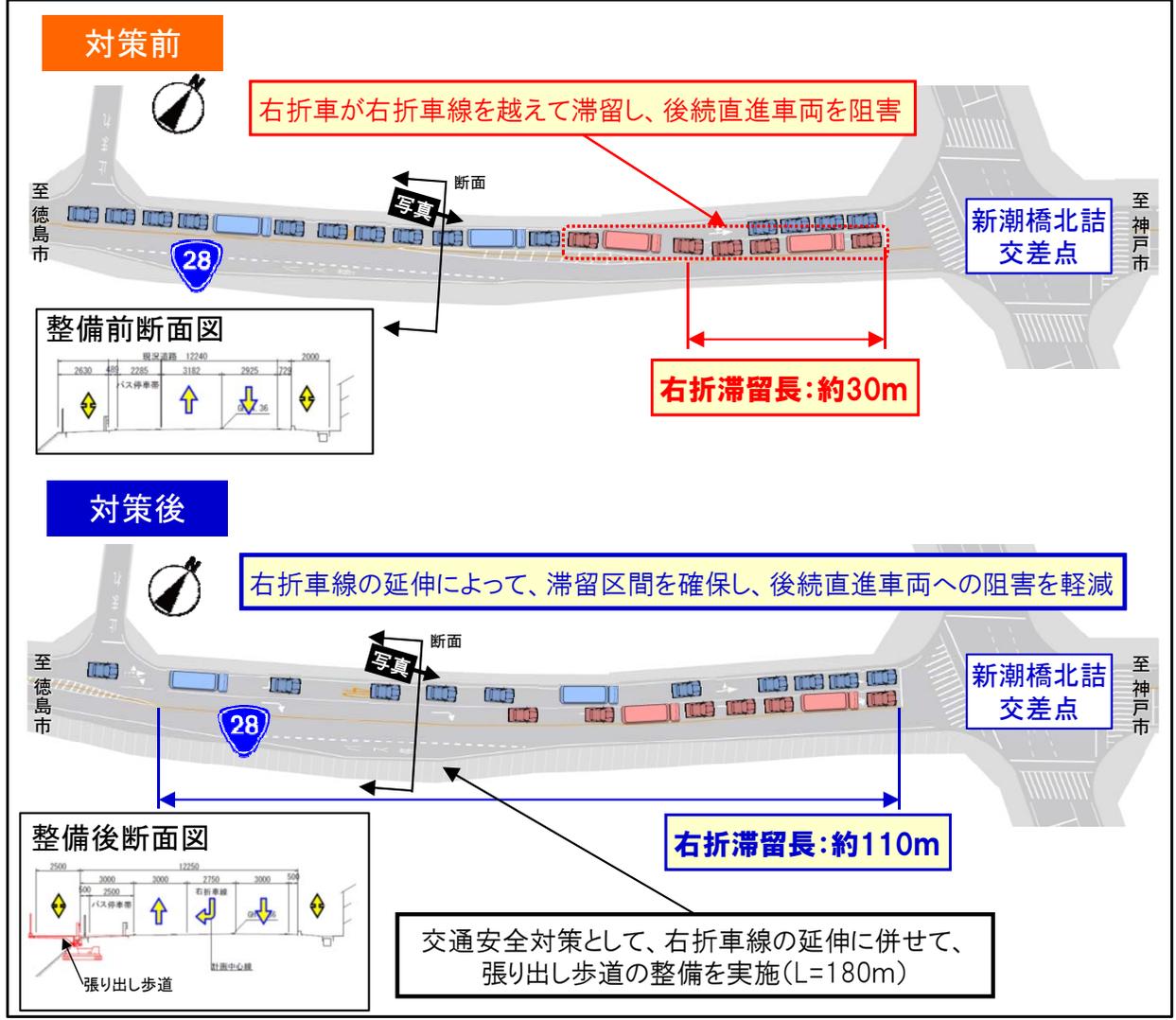
■一般国道28号 新潮橋北詰交差点改良(洲本市 令和2年度工事実施中)

- 一般国道28号新潮橋北詰交差点では、右折車が右折車線を越えて滞留し、後続直進車両の阻害により渋滞が発生している。
- 抜本的な対策である「一般国道28号洲本バイパス」は供用まで長期を要する事から、短期対策としてピンポイント対策が必要。
- 本事業では、右折車線を現状の30mから110mに延長することで、滞留区間を確保し、後続直進車への阻害を軽減する。
- 右折車線の延伸に併せて、交通安全対策を目的とした張り出し歩道の整備を行う。

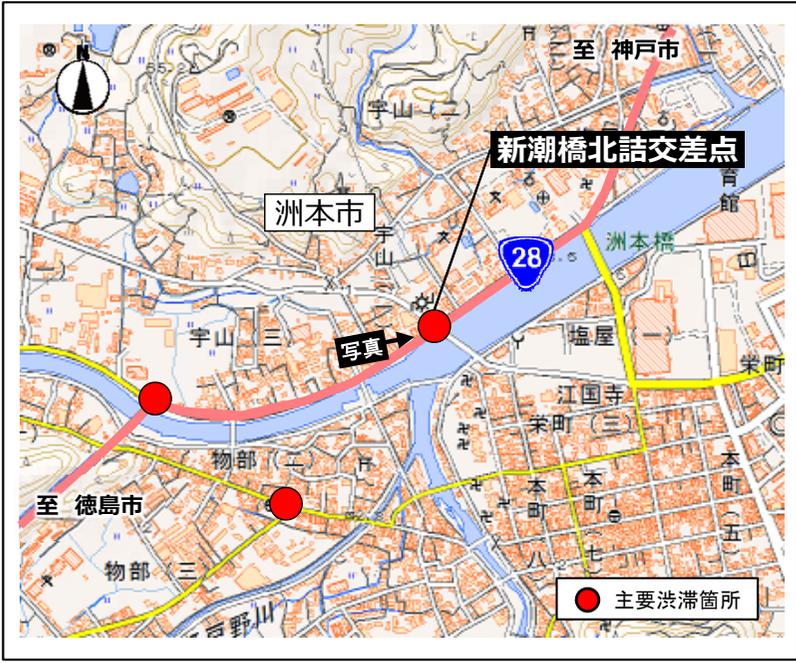
《位置図》



《説明図》



《広域図》



4. ピンポイント対策の予定箇所

■一般国道2号神戸西バイパス西向き改良(神戸市垂水区 対策案検討中)

- 一般国道2号神戸西バイパスの小東山6交差点周辺では大型商業施設が集積し、休日を中心に大きな渋滞が発生。
- 神戸西バイパス一般部の西向きでは、1車線にも関わらず幅広の路肩にも車列が形成され2車線のような運用となっている。
- 曖昧な車線運用となった状況で、迷い車両や、強引な車線変更を行う車両により後続車が阻害されることで渋滞が悪化している事から、現道道路用地内で付加車線を設置することで走行位置、進路を明確化し、渋滞緩和を図る予定。

《位置図》



《説明図》

※対策案は今後の検討・関係機関協議で変更となる場合がある

《広域図》



5. 新しい生活様式における交通状況を踏まえた渋滞対策

- 緊急事態宣言における外出自粛要請による交通需要の変化で渋滞が緩和・解消した箇所が存在。
- 「ウィズ・コロナ」、「アフター・コロナ」の新しい生活様式による交通需要の変化が想定されることから、改築等「ハード対策」によらないソフト対策(TDM)による渋滞対策検討についても検討を進めていく。

■ソフト対策(TDM)について

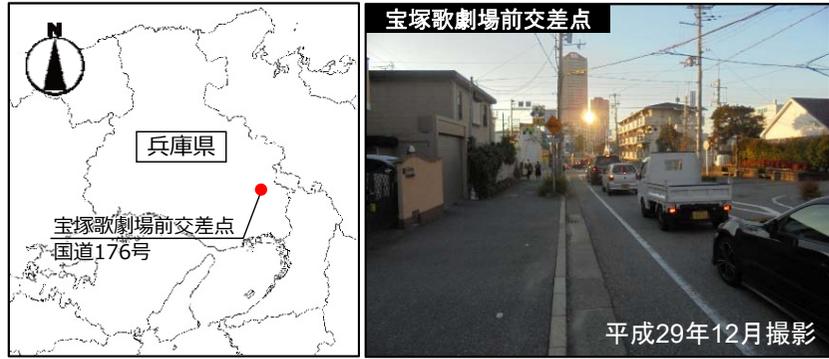
手段の変更	<ul style="list-style-type: none">・公共交通機関への転換により自動車交通量を減少させる
経路の変更	<ul style="list-style-type: none">・混雑地域を迂回させる道路案内を行い、混雑区間の交通量を分散させる・きめ細やかな道路交通情報の提供により混雑区間を回避させる
時間の変更	<ul style="list-style-type: none">・時差通勤や、集配時間の調整などにより、ピーク時間帯の交通を分散させる
自動車の効率的利用	<ul style="list-style-type: none">・相乗りや共同集配による自動車交通量を減少させる
発生源の調整	<ul style="list-style-type: none">・交通負荷の少ない土地利用を行うことによる混雑地域への流入車を削減させる・在宅勤務等による勤務形態の見直しにより、交通量を減少させる

6. ソフト対策(TDM)の事例

■宝塚市域における迂回誘導事例(一般国道176号 宝塚歌劇場前交差点周辺)

- 一般国道176号宝塚歌劇場前交差点では、北側流入部に交通が集中することで渋滞が発生しており、JR福知山線の踏切(学校前踏切道)の影響も受けて大きな渋滞が発生。
- 宝塚歌劇場前交差点北側流入車両の4割を占める左折車両の一部を、学校前踏切手前で左折させ、旧国道176号へ迂回させるルートについて検討しており、令和3年3月頃からの実施を予定している。

◀位置図▶



◀説明図▶

宝塚歌劇場前交差点周辺の詳細な地図です。案内看板の設置イメージとして、山本・川西方面へ向かう左折車両の迂回ルートを示しています。また、学校前踏切道の位置も示されています。

案内看板イメージ
 ← 山本・川西方面

案内看板の設置

宝塚歌劇場前交差点での左折車の一部を学校前踏切道の手前で左折させ旧176号へ転換

北側流入の4割を占める左折車の削減により宝塚歌劇場前交差点の交通負荷を軽減

宝塚歌劇場前交差点

北側流入交通量の状況

右折	16%
直進	43%
左折	41%

北側からのピーク時流入交通量 1,546台/6H

宝塚大橋

交通量調査結果はH30.7.12(木)ピーク時6時間調査結果(兵庫県調査)

◀広域図▶

