

交通技術委員会 報告

2021年10月15日
保全交通部 交通技術課

新交通管制システムの運用開始

2021年4月4日（日）午前0時より本格運用開始



【情報提供の充実化－より安全・快適に－】

- ・リアルタイム交通事故リスク情報の提供の実装
- ・渋滞通過時間情報、突発事象の車線別情報提供等の実装

【情報の即時性向上－より快適に－】

- ・渋滞情報等の更新周期を2.5分から1分に短縮

【有事に備えた機能強化－より安心に－】

- ・大阪・神戸各地区の交通管制室に相互バックアップ機能を整備

【安全】事故リスク情報の提供

高速道路会社初

現在の天候や交通状況に基づき、交通事故リスクをリアルタイムで算出

(1) リスクが高い区間にピンポイントで情報板により注意喚起情報を提供



事故リスク情報 提供文言

- 事故多発区間 前方注意
- 事故多発区間 車間保て
- 事故多発区間 速度落せ

注意喚起情報を視認したお客さまが「車間距離をとる」など事故に対する備えを行動に移すことにより、事故に遭遇するリスクが回避され、お客さまの安全運転をサポート

※現状、全事象のうち事故リスク情報10%程度の表示

(2) 管制室グラフィックパネルに事故リスクが高い区間を明示し、事故の早期発見を支援



【快適】渋滞通過時間の提供

- 交通集中渋滞を対象に、「区間・渋滞長」の表示に加えて、渋滞通過時間の情報を本線・入口情報板で提供



入口1事象情報板では、交互表示により情報提供 (本線1事象情報板は提供対象外)

生田川 - 京橋 渋滞 2 km
生田川 - 京橋 渋滞 10分

【入口1事象情報板】

渋滞通過時間情報を視認したお客さまは渋滞状況を把握でき、運転プランにあった経路選択をしていただくことにより、お客さまの快適な運転をサポート

【快適】情報の即時性向上

道路情報板での情報更新頻度を2.5分から1分に短縮し、急変する道路情報をより早く提供

情報更新間隔短縮のイメージ



時刻	現行システム ・2.5分情報更新	次期システム ・1分情報更新
15:06:00		
15:07:00	柳原 事故 注意	柳原 事故 注意
15:08:00		
15:09:00	柳原 事故 注意	柳原 事故 渋滞 1km
15:10:00	柳原 事故 渋滞 1km	柳原 事故 渋滞 2km
15:11:00		
15:12:00	柳原 事故 渋滞 2km	柳原 事故 渋滞 3km
15:13:00	柳原 事故 渋滞 2km	柳原 事故 渋滞 3km
15:14:00		
15:15:00	柳原 事故 渋滞 4km	柳原 事故 渋滞 4km

情報提供の即時性向上

まさに今延伸している渋滞や解消局面にある渋滞の状況など、即時性の高い情報の提供により、最適なルート選択を促すなど、快適な運転をサポート

交通管制室の刷新（大阪地区）



交通管制室内配置図

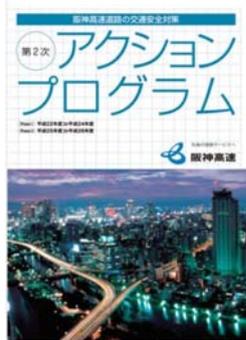


阪神高速道路は、お客さまへ「安全・安心・快適」を提供すべく、様々な取り組みを実施してきた。その根幹の1つとして交通安全対策が挙げられる。

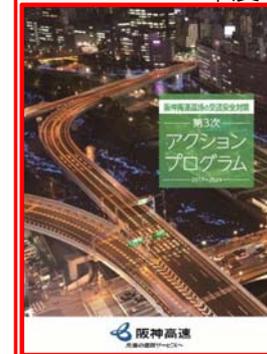
2007～2009年度



2010～2014年度

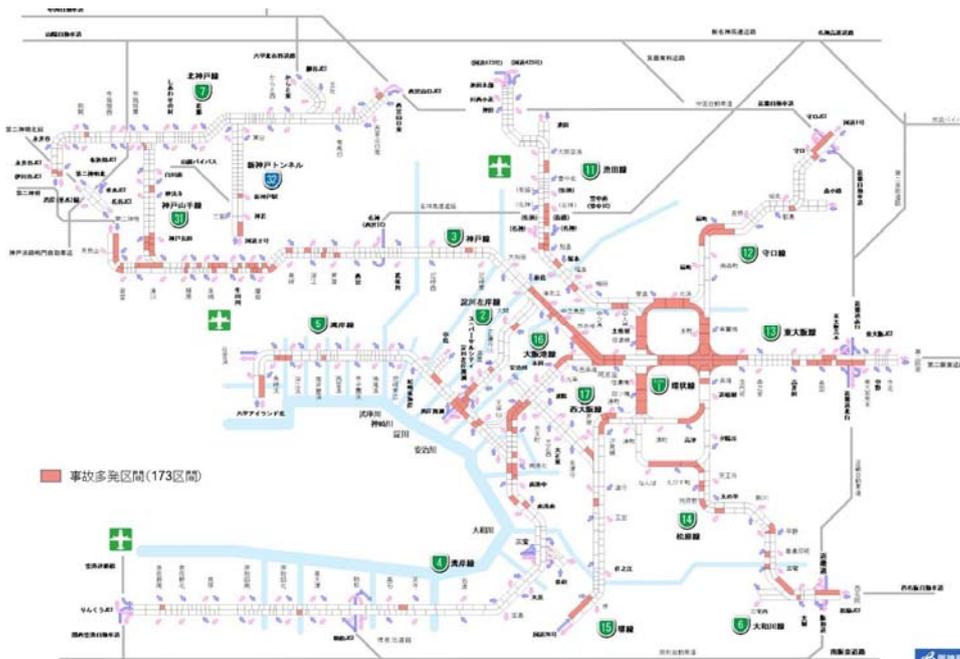


2017～2021年度



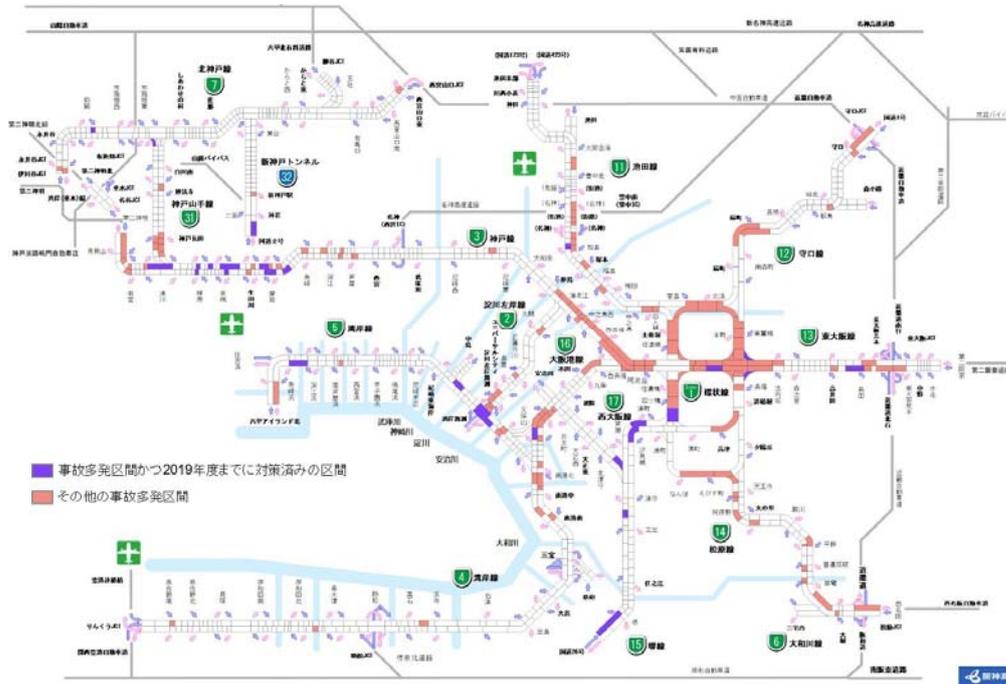
- 交通安全対策については、これまで「阪神高速道路の交通安全対策アクションプログラム（以下、AP）」を第1次、第2次と策定し、これに基づき事故削減を果たしてきたところ。
- 2017年11月からは、第3次APを策定し、さらなる交通安全対策を推進。
- 2019年度には、第3次APの中間評価を実施し、一定の事故削減をマクロ的に確認。
- 今後は、個別の安全対策工種の客観的評価を行い、より効果的・効率的な安全対策の展開を図っていきたい。

◆第3次APにおける安全対策推進箇所



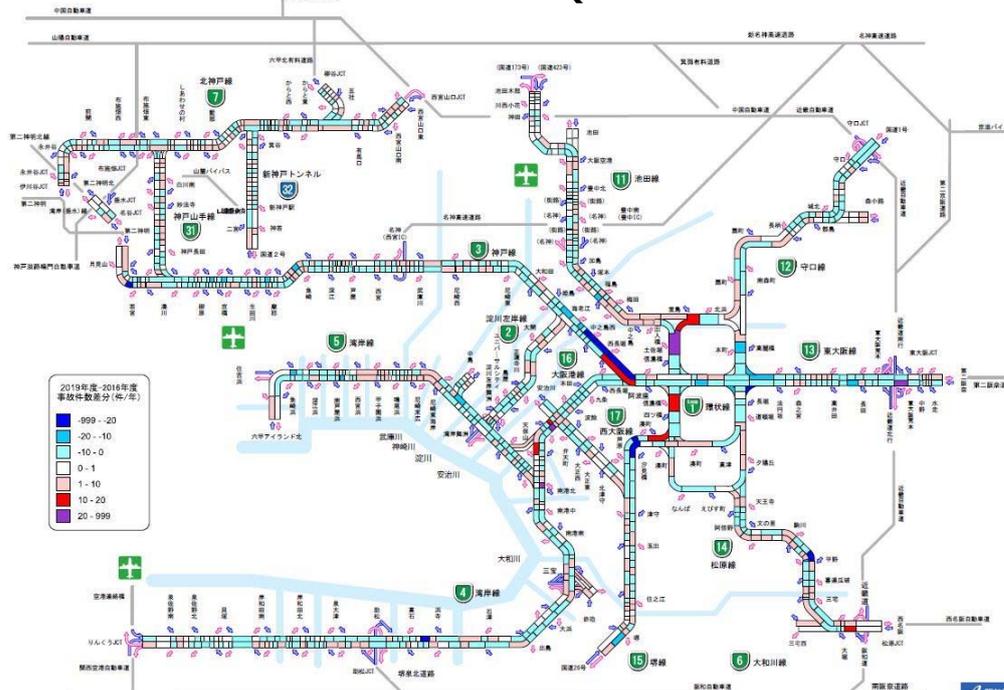
阪神高速全線を1,119区間に分割し、173区間を**事故多発区間**として抽出し（その他946区間）事故多発区間に重点を置き対策を安全対策を推進。

◆第3次AP中間年度における安全対策進捗状況



事故多発173区間のうち、35区間で安全対策を実施

◆第3次AP中間年度における事故増減(2019年度-2016年度)



全線的に事故が減少している区間が多いが、環状線の一部区間では、事故が増加している。

◆第3次APの中間評価結果（2016年度と2019年度の比較）

■事故多発区間における事故件数

- ✓事故多発区間の平均件数：11.3件（1,963件/173区間）
- ✓その他区間の平均件数：2.1件（2,025件/946区間）
- ※ 第3次AP開始後（2019年度）事故件数

■事故多発区間における安全対策の効果

- ✓第3次AP開始後は全線で事故が減少傾向にある
- ✓事故多発区間での対策効果が、その他区間の対策効果と比較し大きい

対策有無	事故多発区間		その他区間	
	有	無	有	無
第3次AP開始前	14.9 (343/23)	15.6 (2,340/150)	5.5 (175/32)	2.7 (2,473/914)
第3次AP開始後	10.0 (230/23)	11.6 (1,733/150)	4.1 (130/32)	2.1 (1,895/914)
事故増減	-4.9 (-113)	-4.0 (-607)	-1.4 (-45)	-0.6 (-578)

※第3次AP開始前(2016年度)、
第3次AP開始後(2019年度)
の事故件数

第3次AP期中では引き続き、対策効果の大きい事故多発区間に重点を置き安全対策を推進し、更なる事故削減を目指す。