

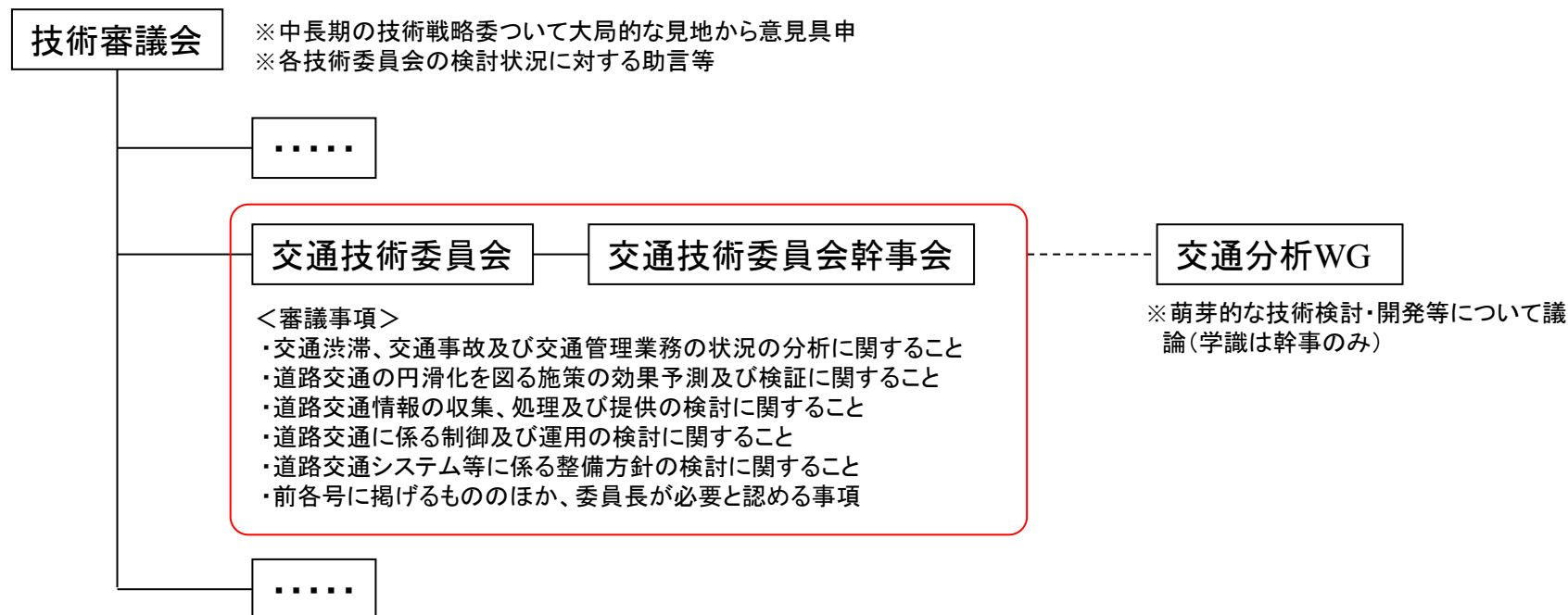
# 交通技術委員会 報告

2024年10月10日  
保全交通部 交通技術課

## 交通技術委員会構成

「都市高速ネットワーク整備等の効果予測及び検証、交通管制システムをはじめとするITSその他の交通に関する専門的なものの審議を行うことにより、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、交通管理業務の効率化その他の道路交通の円滑化に関する課題を解決し、もってお客さまサービスの向上及び環境負荷の軽減に資すること」を目的としており、これらの審議に基づき、交通技術の側面から、ビジョン2030や中期経営計画（2023-2025）の実現を目指す。

なお、交通技術委員会の下に交通分析WGを設置し、主に、萌芽的な技術検討・開発等について、議論。



## 交通技術委員会体制

### 2023~2024年度体制（敬称略）

委員会		所属大学名
委員長	内田 敬	大阪公立大学
委員	河野 浩之	南山大学
委員	宇野 伸宏	京都大学
委員	羽藤 英二	東京大学
委員	吉井 稔雄	愛媛大学
委員 兼 幹事長	倉内 文孝	岐阜大学

6名

幹事会		所属大学名
幹事長	倉内 文孝	岐阜大学
幹事	井料 隆雅	東北大学
幹事	塩見 康博	立命館大学
幹事	力石 真	広島大学
幹事	多田 昌裕	近畿大学
幹事	和田 健太郎	筑波大学
幹事	瀬尾 亨	東京工業大学

7名

## 交通技術委員会開催状況

今回報告

**【交通技術委員会幹事会（第15回）】 2023年9月25日開催**

**【交通技術委員会（第15回）】 2023年10月6日開催**

議題

◆2022年度阪神高速道路の交通現況について（報告）

◆次期交通安全対策計画に関する検討

◆交通管制システムの評価（報告）

**【交通技術委員会幹事会（第16回）】 2024年7月10日開催**

**【交通技術委員会（第16回）】 2024年8月9日開催**

議題

◆2023年度阪神高速道路の交通現況について（報告）

◆大阪・関西万博における実証実験の企画に係る検討（報告）

◆道路交通マネジメントの高度化に資する今後の情報収集のあり方について

# 1. 次期交通安全対策計画に関する検討

- 阪神高速では過年度より「交通安全対策アクションプログラム（AP）」を策定し、交通事故削減に向けて各種対策を立案・実施。
- 現在は**2024年3月に策定**した「交通安全対策基本計画2024-2028」に基づき、交通安全対策の取り組みを推進中。

これまで



『第1次アクションプログラム』2007年度-2009年度  
ハード対策に重点

『第2次アクションプログラム』2010年度-2014年度  
ハード対策+ソフト対策に重点

『第3次アクションプログラム』2017年度-2021年度  
環状線の安全対策等を重要テーマに設定

## 交通安全対策 基本計画（2024-2028）

〔全体目標〕

『死傷事故や逆走・誤進入事案等の**重大事故の削減**』

- ◆第1期；2025年の死傷事故率を10.0件/億台 k m、逆走事故件数を0件、2025年度の人等の立ち入り事案件数を280件、に削減（第2期2028年度末は、第1期の成果を踏まえ改めて設定）

〔具体的な取り組み〕

- (1) 事故多発区間を中心とした対策  
カーブ区間での対策、合流部での対策、本線料金所での対策 等
- (2) 逆走・誤進入対策
- (3) 渋滞対策
- (4) 交通運用の改善その他対策  
道路案内の改善、安全走行サポートWebサイトによる安全啓蒙活動 等



## <基本方針>

- ◆ 効果実績のある施策の推進
- ◆ 詳細分析を通じた対策の底上げ
- ◆ 広報啓発活動を通じたコミュニケーションの充実

### 交通安全対策 基本計画(2024-2028)

#### 効果・実績のある施策の確実な推進

交通安全対策第3次アクションプログラムの各種施策の事故削減効果を踏まえ、死傷事故が発生しやすい追突多発区間やカーブ区間、逆走・誤進入事案が多発する出入口などに対し、引き続き効果・実績のある施策を講じていきます。

#### さらなる実効性向上や底上げに向けた取り組み

重大事故を削減するために、社会変化に伴う事故原因等の変化にも追従できるよう、詳細分析に基づき個別対策の実効性を向上させるとともに、これまでの知見・ノウハウも踏まえた汎用性の高い施策の展開や、状況に応じた対応ができる新技術の導入などを通じて交通安全性を底上げしていきます。

#### お客さまとのコミュニケーションの充実

重大事故を削減するために、高速道路に対して実施できる施策には限りがあります。そのため、道路に関する構造改良や情報提供に加え、運転されるお客さま・近隣住民のみなさまにおいても効果的な安全確保にご協力いただけるよう、必要なコミュニケーションを充実させていきます。

**全体目標** -死傷事故や逆走・誤進入事案等の重大事故の削減-

## 2. 交通管制システムの評価(報告)

- 阪神高速では、ドライバーに迅速かつ的確な情報提供を行い、安全・安心・快適な走行を確保すること目的として、交通管制システムを構築
- 情報処理、情報提供、現場対応に関して更なる高度化を目的に2021年4月に交通管制システムの全面リニューアルを実施し、現機能の改良や新機能を導入
- 新交通管制システムで新たに運用開始した情報提供についての効果検証を報告

今回報告

情報収集



情報処理



情報提供



現場対応



# 新たに運用開始した情報提供

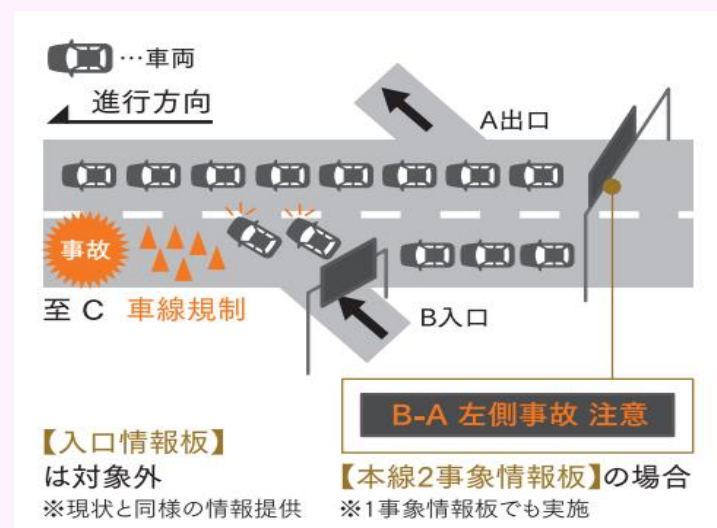
## ①情報提供周期短縮化

- ✓ 情報板での情報提供の更新間隔を2.5分から1.0分に短縮
- ✓ 突発事象発生時の急激な渋滞延伸などに対応し、情報提供の速報性の向上、お客さまの最適な経路選択利用を目的とする

時刻	旧システム ・2.5分情報更新	新システム ・1分情報更新
15:08:00		柳原 事故 注意
15:09:00	柳原 事故 注意	
15:10:00		柳原 事故渋滞 1km
15:11:00	柳原 事故渋滞 1km	
15:12:00		柳原 事故渋滞 2km
15:13:00	柳原 事故渋滞 2km	

## ②車線別情報の提供

- ✓ 本線情報板に事故や工事等による規制が発生している車線を表示
- ✓ 事案(事故、工事等)と車線情報の提供で、早めの車線誘導を図り、危険回避や円滑走行の支援を目的とする

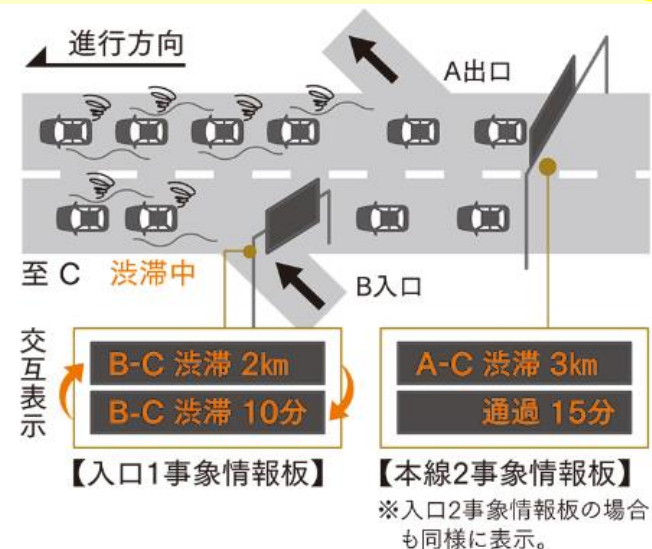




# 新たに運用開始した情報提供

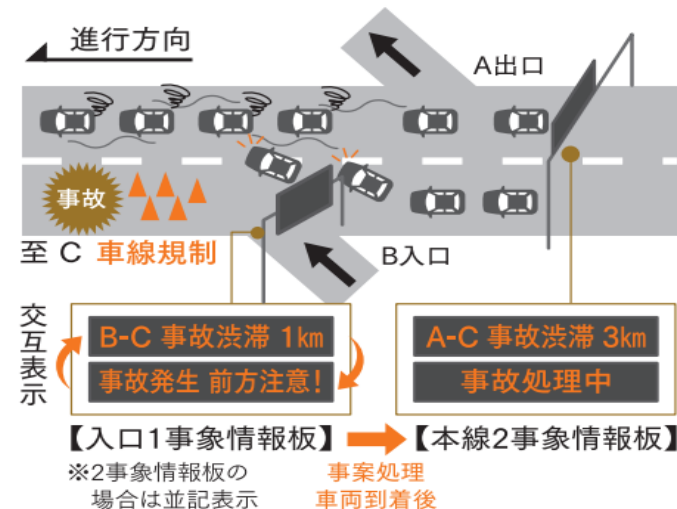
## ③ 渋滞通過時間の提供

- ✓ 自然渋滞が1事象のみ発生している場合に「渋滞区間+渋滞長」の表示に加えて、当該区間を通過するのに要する時間を提供
- ✓ お客さまの経路選択の判断への活用を目的とする



## ④ 事案処理状況の提供

- ✓ 優先的な情報提供がない場合、事案(事故、事故渋滞)の表示に加えて、同一事象の事案処理状況の情報を本線・入口情報板で提供
- ✓ 事案状況によっては一般道への転換を目的とする



## 今回の検証内容

- お客さまの情報提供内容に関する認知状況
- 新たな情報提供の提供状況
- 情報提供によるドライバーの行動変容

### ①情報提供周期短縮化(2.5分→1分)

→早期提供により渋滞長等の変化をきめ細やかに提供出来ていた

### ②車線別情報の提供

→交通量の少ない状況では事前の車線変更の判断に使用されている場面が確認された

### ③渋滞通過時間の提供

→渋滞通過時間の増加に伴い一般道に降りる割合が増加していた

### ④事案処理状況の提供

→アンケートで有効性があるとされていたが、今回の検証では行動変容は見られなかった

⇒新たな情報提供内容(②車線別情報、③渋滞通過時間、④事案処理状況)は全表示時間に対して約2%しか表示されていないことも判明

### <主な委員会コメント>

◆交通管制システムにおける、新たな道路交通情報提供の必要性や情報提供の優先度について、検討する必要。

⇒情報提供のニーズなどについて、引き続きアンケート調査などを通じて検討していきたい