

10. 新技術

○土壌による大気浄化フィールド実験

窒素酸化物（ NO_x ）や浮遊粒子状物質（SPM）等を除去するための新技術として、土壌を用いた大気浄化フィールド実験を実施しています。

尼崎市西向島町（出屋敷交差点付近）において、平成14年7月から平成17年3月まで実験を行いました。

また、西宮市浜脇町において、平成16年4月より平成18年3月まで実験を行いました。



位置図

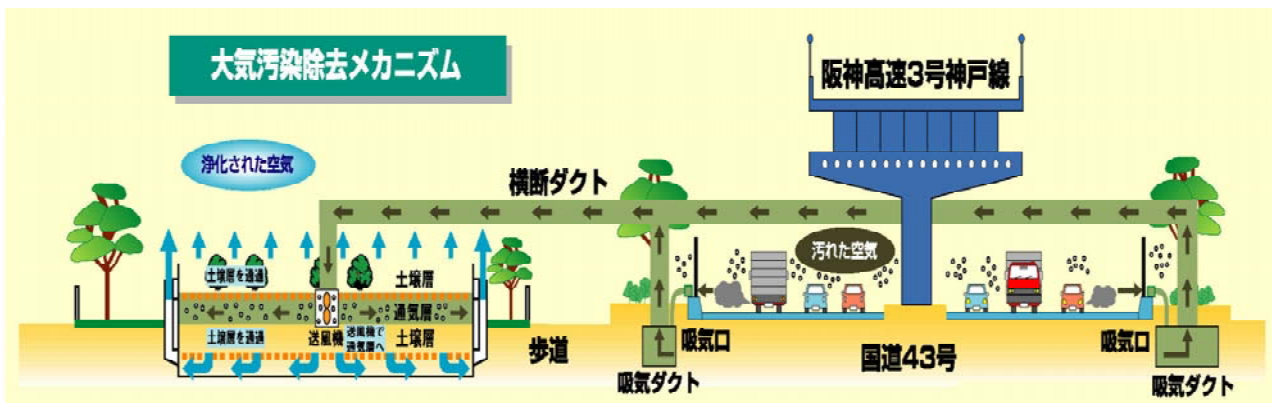


図 土壌による大気浄化のメカニズム(西宮市浜脇町)

大気浄化実験施設



尼崎市西向島町



西宮市浜脇町

○光触媒によるフィールド実験

窒素酸化物（ NO_x ）を除去するための新技術として、平成13、14年度に芦屋市域及び尼崎市域において、国道43号線の遮音壁やガードレール、中央分離帯等に光触媒を塗布し、その効果等を把握するフィールド実験を行いました。

平成19年度までに、尼崎市、西宮市、芦屋市、及び神戸市東灘区の一部において光触媒塗布を実施しました。

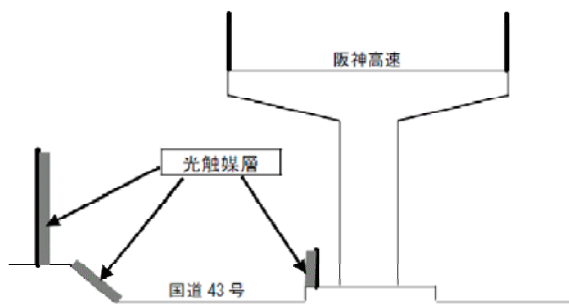


図 光触媒塗布箇所断面

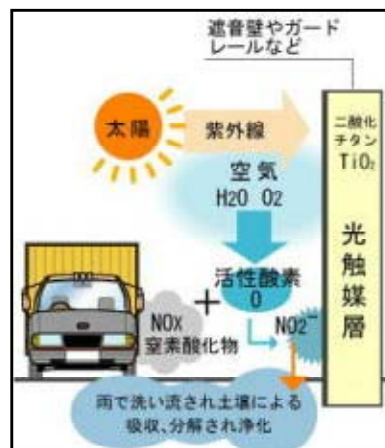


図 光触媒による大気浄化のメカニズム

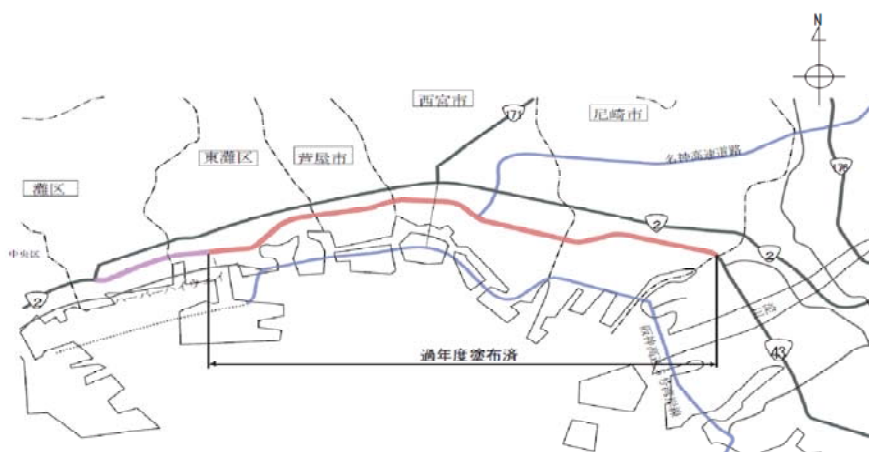


図 光触媒の塗布区間



光触媒設置状況（尼崎市域）

○アクティブ遮音壁による実証実験

<経緯>

道路騒音を低減するために新たに開発した「音を音で消す」基本原理で作られたスピーカー付きの新型遮音壁（アクティブ遮音壁）を、平成15年度に芦屋市精道町において試験的に設置しました。

平成17年度には、①既設の遮音壁の上に被せるアクティブ遮音壁と、②既設の遮音壁が車等の乗り入れで途切れている開口部の騒音対策として、新たに開発した「縦型アクティブ遮音壁」を、尼崎市西本町と芦屋市精道町において試験的に設置しました。

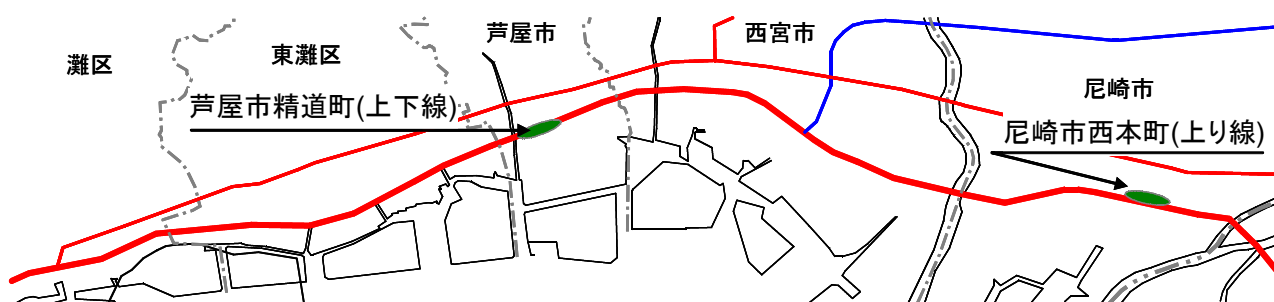


図 アクティブ遮音壁の設置位置

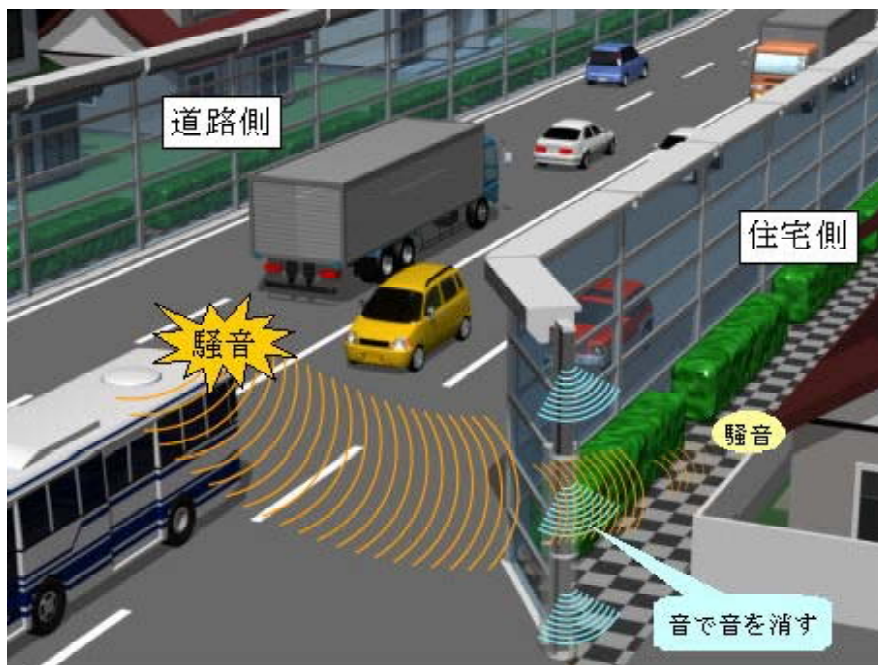


図 縦型アクティブ遮音壁のメカニズム

アクティブ遮音壁設置状況



尼崎市西本町

1.1. 大型車の湾岸線への迂回の推進

○環境ロードプライシング

阪神高速道路(株)では、5号湾岸線を走行する大型車の料金を割り引き3号神戸線(交通量を抑制すべき路線)との間に料金格差を設けることにより、3号神戸線・国道43号の大型車交通を5号湾岸線へ転換させ、3号神戸線・国道43号沿道の環境改善に資するため、平成13年11月1日より環境ロードプライシングを試行的に実施しました。

また、平成21年4月1日から試行内容を拡充し、ETC大型車の割引対象区間を六甲アイランド北から天保山までの区間に拡げ、通行料金を30%割引に拡充しました。

さらに、平成22年3月1日から対象車両の拡充を行いました。普通貨物車(車両総重量8t未満)の他、マイクロバス等を新たに割引の対象にしました。(ETCコーポレートカード利用かつ事前登録が必要)

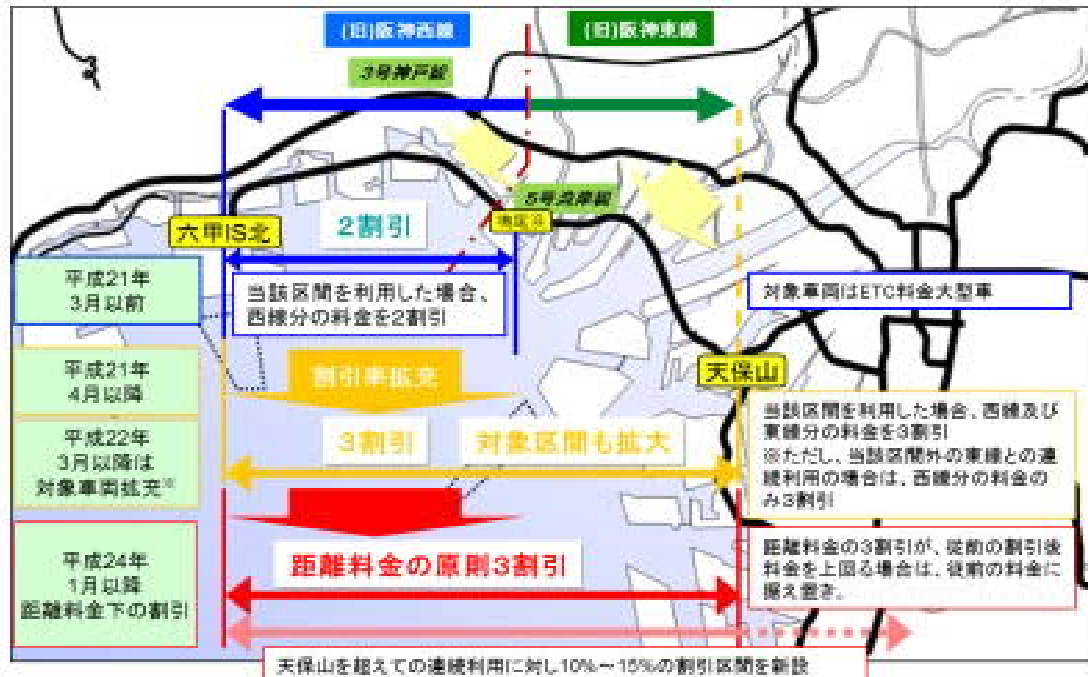
平成24年1月1日からは、阪神高速の料金体系は料金圏が無く利用距離に応じて料金が決まる「距離料金」へと移行しました。これにあわせ環境ロードプライシングについても、距離料金の考え方を基本としながらも従前と同等の割引内容となるよう割引体系を改定した上で、引き続き実施することとなりました。

今後も、沿道環境改善に資するため、環境ロードプライシングを継続します。

表 環境ロードプライシング試行の推移状況

平成13年11月	<p>環境ロードプライシング試行開始</p> <p>対象区間：住吉浜IC～鳴尾浜IC（阪神西線）</p> <p>対象車種：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>割引率：20%割引</p>
平成16年2月	<p>社会実験の実施（1ヶ月間）</p> <p>対象区間：住吉浜IC～鳴尾浜IC（阪神西線）</p> <p>対象車種：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>割引率：40%割引</p>
平成18年6月	<p>社会実験の実施（2ヶ月間）</p> <p>対象区間：住吉浜IC～天保山IC（阪神西線＋阪神東線）</p> <p>対象車種：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>割引率：50%割引</p>
平成21年4月	<p>対象区間、割引率の拡充</p> <p>対象区間：住吉浜IC～天保山IC（阪神西線＋阪神東線）</p> <p>対象車種：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>割引率：他割引制度とあわせて最大50%割引</p>
平成22年3月	<p>対象車種の拡大</p> <p>対象区間：住吉浜IC～天保山IC（阪神西線＋阪神東線）</p> <p>対象車種：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>普通車（阪神高速道路料金区分）の一部</p> <p>※ETCコーポレートカードの事前登録車</p> <p>割引率：他割引制度とあわせて最大50%割引</p>
平成24年1月	<p>対象区間：住吉浜IC～天保山IC</p> <p>対象車両：大型車（阪神高速道路料金区分）</p> <p>普通車（阪神高速道路料金区分）の一部※</p> <p>※普通貨物車等（ETCコーポレートカード利用の事前登録車）</p> <p>割引率：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 距離料金の30%割引（距離料金の30%割引が従前の割引後料金を上回るときは、従前の割引後料金に据え置き。） ・ 対象区間外との連続利用の場合も15%、10%の割引を適用（西宮浜以西の出入口を利用した場合）

3号神戸線・国道43号沿道地域の気環境改善策である環境ロードプライシングはH13年11月の試行開始以来、段階的にその内容を拡充してきた。またH24年1月には距離料金導入に対応するため、新しい割引体となった。



※平成22年3月からの対象車両の拡充は、センサス大型車(料金普通車)かつETCコーポレートカード利用で、事前登録を行った車を新たな割引対象としたもの。

図 環境ロードプライシングの概要

- ・環境ロードプライシングは当初(H13)「料金大型車」のみを対象として試行開始。
- ・平成22年3月より対象車両を拡充、センサス大型車(料金普通車)の一部についても対象とした。
- ・平成24年1月の距離料金移行に際しても、対象車両は従前同様とした。

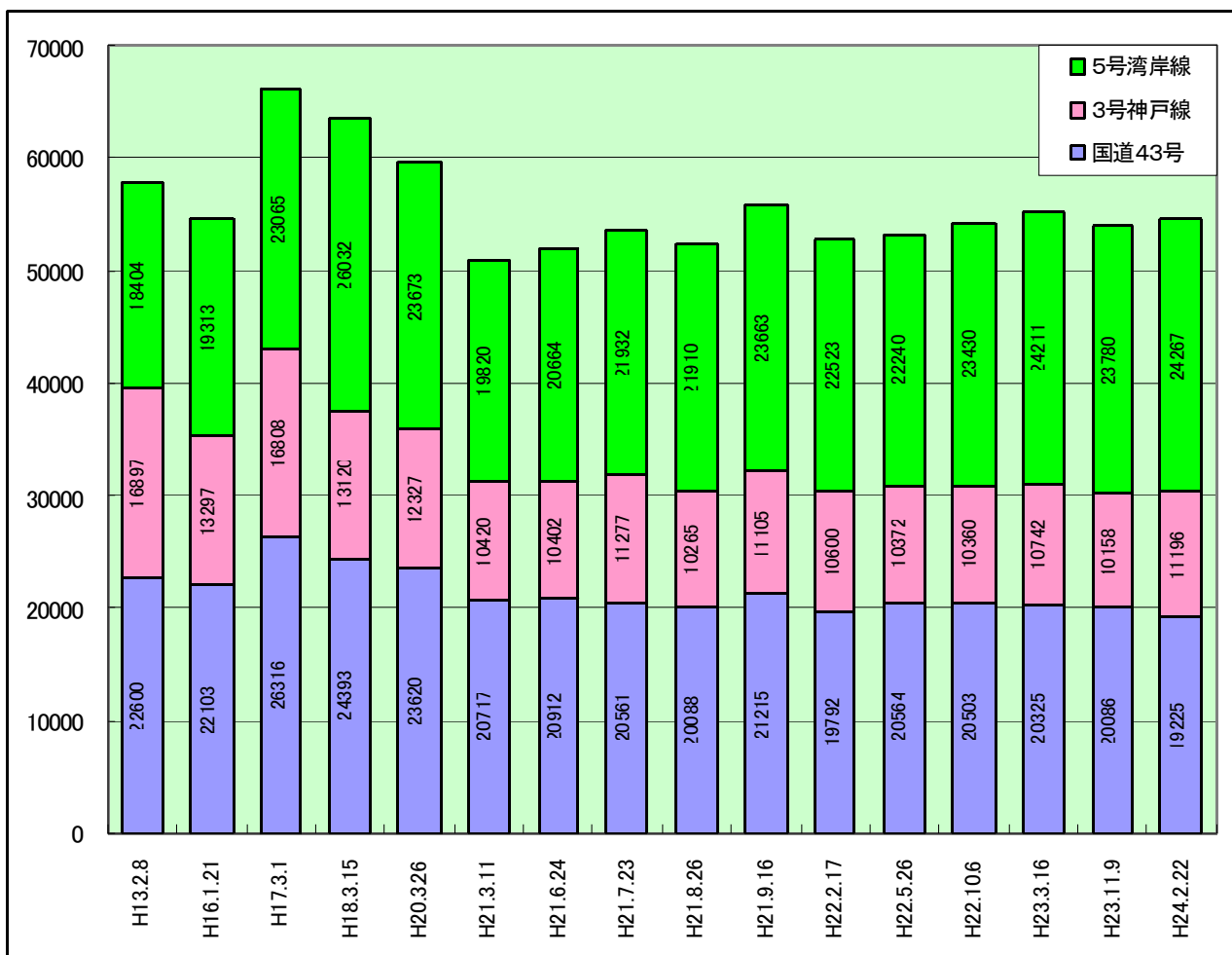
		センサス区分			
		小型車		大型車	
		乗用車 (ナンバー3、5、7)	小型貨物車 (ナンバー4、6)	バス (ナンバー2)	普通貨物車* (ナンバー1、8、9、0)
料金区分	普通車			 (乗員定員29人以下 かつ車両総重量8t未満)	 (最大積載量5t未満 かつ車両総重量8t未満)**
	大型車	(備考) 注1)写真は主な車種を示す。 注2)ナンバーとは、ナンバープレート上段右側の数字(2～3桁)の頭の1桁 例) 注3)※普通貨物車の括弧書きは、代表的な区分を示す。		従前の割引対象 (乗員定員30人以上 又は車両総重量8t以上) (最大積載量5t以上 又は車両総重量8t以上)**	

図 環境ロードプライシングの対象車両

国道43号・阪神高速道路の大型車交通量（断面交通量）の推移（大阪・尼崎断面）

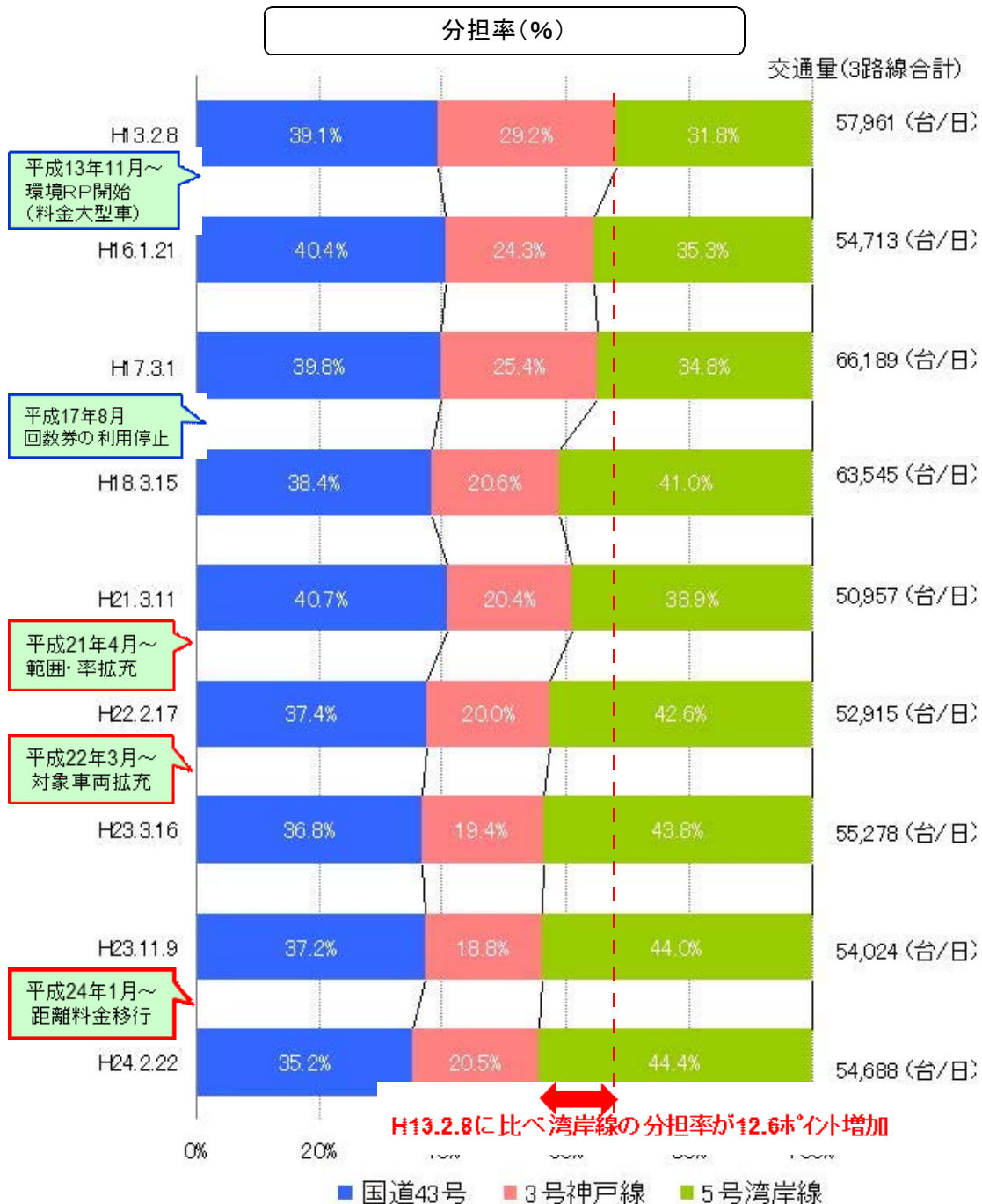
- 大阪・尼崎断面における3路線合計の大型車交通量は、平成17年度をピークに近年に減少したものの、近年では微増傾向にある。
- このような中、環境ロードプライシングの施策試行の浸透により、国道43号の大型車交通量は平成17年度以降は減少傾向にある。
- 一方、湾岸線の大型車交通量は、平成17年度をピークに減少したものの、環境ロードプライシング効果及び近年の断面交通量の増加分を受け持ち平成17年以降増加傾向で推移している。
- なお、神戸線の大型車交通量は、平成17年以降、横ばい状況が続いている。

断面交通量(台/日)



国道43号・阪神高速道路の大型車交通量（分担率）の推移（大阪・尼崎断面）

- 大阪・尼崎断面における3路線の大型車分担率において、国道43号の分担率は環境ロードプライシングの施策試行の浸透により、平成16年度以降は着実に減少しており、平成24年2月は平成13年2月に比べ約4ポイント減少している。
- 一方、湾岸線は着実に増加しており、平成24年2月は平成13年2月に比べ約13ポイント増加している。
- また、神戸線は着実に減少しており、平成24年2月は平成13年2月に比べ約9ポイント減少している。



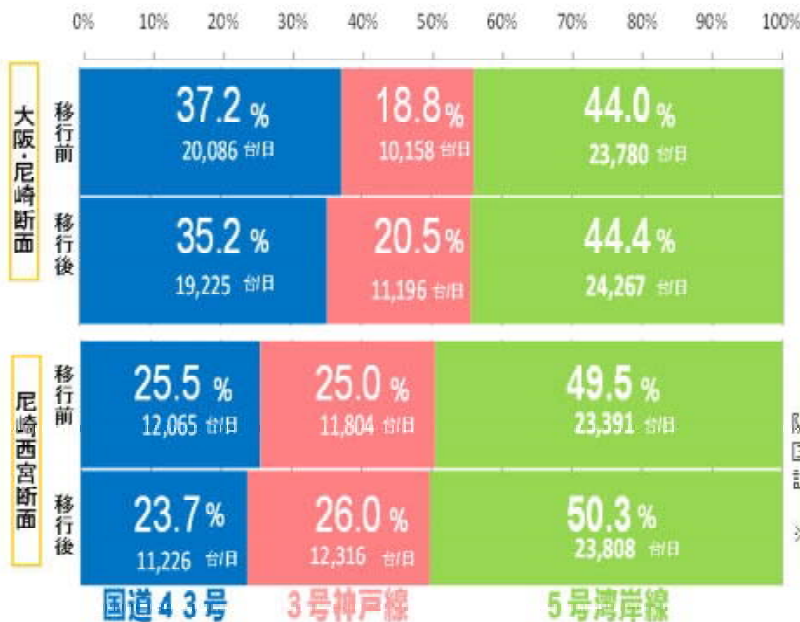
環境ロードプライシングに伴う3路線の分担率の変化（距離料金移行前後）

- 環境ロードプライシングについては従前同等の内容となっており、割引率等は基本的に変化無し。
- 料金圏撤廃により、環境ロードプライシング対象区間でも料金が低減し、国道43号の交通に影響を与えた。

【環境ロードプライシング】5号湾岸線（住吉浜～天保山）：3割引 【旧】1,540[※]円 → 【新】1,120円
 【参 考】3号神戸線（魚崎～中之島西） 【旧】2,400円 → 【新】1,600円
 （いずれも大型車料金）



※住吉浜～天保山の旧料金は湾岸線連続利用割引を考慮した、東行通行時の大型車料金



【対象データ】
 阪神高速：ETCセンサス大型車通行実績
 国道43号：実測値（近畿地方整備局）
 調査日：移行前 H23.11.9 7:00～翌7:00
 移行後 H24.2.22 7:00～翌7:00
 ※料金普通車のセンサス大型車で環境ロードプライシング適用外の台数を含む。

表 環境ロードプライシング拡充前後の交通量データ

■交通量(平日データ)

路線	調査日	車種	神戸灘区断面	神戸芦屋断面	尼崎西宮断面	尼崎大阪断面	淀川断面	安治川断面	尻無川断面
国道43号	平成21年 3月11日(平日)	普通車	52,471	45,884	31,854	54,585	60,140	55,627	21,253
		大型車	14,420	17,380	13,056	20,717	26,315	23,930	10,869
		合計	66,891	63,264	44,910	75,302	86,455	79,557	32,122
	平成21年 6月24日(平日)	普通車	-	-	34,034	54,683	-	-	-
		大型車	-	-	13,582	20,912	-	-	-
		合計	-	-	47,596	75,595	-	-	-
	平成21年 7月23日(平日)	普通車	-	-	33,481	55,032	-	-	-
		大型車	-	-	13,455	20,561	-	-	-
		合計	-	-	46,936	75,593	-	-	-
	平成21年 8月26日(平日)	普通車	-	-	34,543	54,045	-	-	-
		大型車	-	-	13,085	20,088	-	-	-
		合計	-	-	47,638	74,133	-	-	-
	平成21年 9月16日(平日)	普通車	51,468	44,892	34,480	51,555	59,476	53,577	21,795
		大型車	14,190	16,129	12,140	21,215	26,181	22,553	10,237
		合計	65,658	61,021	46,620	72,770	85,657	76,130	32,032
	平成22年 2月17日(平日)	普通車	50,870	44,542	27,891	53,035	58,377	52,394	22,788
		大型車	14,107	16,434	10,919	19,792	24,147	19,557	10,618
		合計	64,977	60,976	38,810	72,827	82,524	71,951	33,406
	平成22年 5月26日(平日)	普通車	52,422	45,216	33,185	52,955	58,795	54,190	24,038
		大型車	14,256	16,269	12,621	20,564	24,584	20,499	9,926
合計		66,678	61,485	45,806	73,519	83,379	74,689	33,964	
平成22年 10月6日(平日)	普通車	52,373	45,352	31,714	53,730	60,002	53,191	23,113	
	大型車	12,854	15,530	11,964	20,503	25,291	19,768	10,127	
	合計	65,227	60,882	43,678	74,233	85,293	72,959	33,240	
平成23年 3月16日(平日)	普通車	49,855	44,399	32,297	52,881	58,833	-	21,744	
	大型車	13,114	15,488	12,080	20,325	26,079	-	9,626	
	合計	62,969	59,887	44,377	73,206	84,912	-	31,370	
平成23年 11月9日(平日)	普通車	50,350	42,926	31,271	51,049	58,390	55,754	21,237	
	大型車	13,861	15,184	12,065	20,086	25,827	22,947	10,725	
	合計	64,211	58,110	43,336	71,135	84,217	78,701	31,962	
平成24年 2月22日(平日)	普通車	51,264	41,692	32,189	49,248	55,484	51,094	21,188	
	大型車	14,296	15,126	11,226	19,225	23,998	20,309	8,686	
	合計	65,560	56,818	43,415	68,473	79,482	71,403	29,874	

表 環境ロードプライシング拡充前後の交通量データ

路線	調査日	車種	神戸灘区断面	神戸苅屋断面	尼崎西宮断面	尼崎大阪断面	淀川断面	安治川断面	尻無川断面
3号神戸線 (ETCデータ)	平成21年 3月11日(平日)	普通車	54,532	55,323	51,974	49,221	49,978	46,176	-
		大型車	17,987	17,919	11,668	10,420	11,113	10,707	-
		合計	72,519	73,242	63,642	59,641	61,091	56,883	-
	平成21年 6月24日(平日)	普通車	55,505	56,471	52,694	49,783	50,496	46,747	-
		大型車	17,480	17,454	11,496	10,402	11,098	10,720	-
		合計	72,985	73,925	64,190	60,185	61,594	57,467	-
	平成21年 7月23日(平日)	普通車	57,402	58,734	55,190	52,127	52,793	48,626	-
		大型車	18,292	18,409	12,392	11,277	12,154	11,677	-
		合計	75,694	77,143	67,582	63,404	64,947	60,303	-
	平成21年 8月26日(平日)	普通車	59,258	60,389	55,497	52,254	52,892	48,500	-
		大型車	17,368	17,419	11,500	10,265	11,032	10,568	-
		合計	76,626	77,808	66,997	62,519	63,924	59,068	-
	平成21年 9月16日(平日)	普通車	57,997	59,184	54,414	51,551	52,586	48,557	-
		大型車	18,924	19,066	12,369	11,105	11,903	11,436	-
		合計	76,921	78,220	66,783	62,656	64,489	59,993	-
	平成22年 2月17日(平日)	普通車	57,630	58,574	54,132	51,137	51,887	47,660	-
		大型車	18,017	18,178	11,840	10,600	11,476	11,035	-
		合計	75,647	76,752	65,972	61,737	63,363	58,695	-
平成22年 5月26日(平日)	普通車	57,580	58,835	55,348	52,160	52,778	48,749	-	
	大型車	17,953	18,081	11,605	10,872	11,161	10,767	-	
	合計	75,533	76,866	66,953	62,532	63,939	59,516	-	
平成22年 10月6日(平日)	普通車	57,919	59,170	53,814	50,442	51,162	47,291	-	
	大型車	18,203	18,427	11,668	10,360	11,226	10,824	-	
	合計	76,122	77,597	65,482	60,802	62,388	58,115	-	
平成23年 3月16日(平日)	普通車	55,724	57,584	54,045	51,332	51,981	48,014	-	
	大型車	18,468	18,847	12,022	10,742	11,496	11,046	-	
	合計	74,192	76,431	66,067	62,074	63,477	59,060	-	
平成23年 11月9日(平日)	普通車	55,928	58,159	52,708	49,120	49,054	45,110	-	
	大型車	18,947	19,073	11,804	10,158	11,013	10,533	-	
	合計	74,875	77,232	64,512	59,278	60,067	55,643	-	
平成24年 2月22日(平日)	普通車	56,363	58,868	54,250	51,827	51,767	47,243	-	
	大型車	17,795	18,062	12,316	11,196	11,942	11,424	-	
	合計	74,158	76,930	66,566	63,023	63,709	58,667	-	
5号湾岸線 (ETCデータ)	平成21年 3月11日(平日)	普通車	11,845	16,616	22,604	25,261	30,612	35,572	24,141
		大型車	11,045	16,321	19,024	19,820	24,565	30,619	19,408
		合計	22,890	32,937	41,628	45,081	55,177	66,191	43,549
	平成21年 6月24日(平日)	普通車	11,074	16,027	22,010	24,445	29,612	33,833	23,181
		大型車	12,028	17,407	19,964	20,664	24,708	30,310	18,876
		合計	23,102	33,434	41,974	45,109	54,320	64,143	42,057
	平成21年 7月23日(平日)	普通車	12,591	17,887	23,999	26,360	31,766	36,602	25,437
		大型車	13,096	19,018	21,439	21,932	26,909	32,634	21,222
		合計	25,687	36,905	45,438	48,292	58,675	69,236	46,659
	平成21年 8月26日(平日)	普通車	13,903	19,331	25,749	28,324	33,771	38,702	25,755
		大型車	12,822	18,579	21,237	21,910	26,359	30,978	19,121
		合計	26,725	37,910	46,986	50,234	60,130	69,680	44,876
	平成21年 9月16日(平日)	普通車	13,459	18,786	24,923	27,510	32,888	37,224	24,789
		大型車	13,766	20,320	22,943	23,663	28,284	33,459	20,069
		合計	27,225	39,106	47,866	51,173	61,172	70,683	44,858
	平成22年 2月17日(平日)	普通車	11,842	17,120	23,194	25,824	31,239	34,766	24,107
		大型車	13,190	19,443	21,822	22,523	26,694	31,314	18,917
		合計	25,032	36,563	45,016	48,347	57,933	66,080	43,024
平成22年 5月26日(平日)	普通車	12,204	17,437	24,377	27,109	32,396	36,007	25,356	
	大型車	13,297	19,262	21,873	22,240	26,774	31,483	18,901	
	合計	25,501	36,699	46,250	49,349	59,170	67,490	44,257	
平成22年 10月6日(平日)	普通車	13,229	18,629	24,820	27,577	33,185	37,193	25,581	
	大型車	14,217	20,647	23,198	23,430	28,502	34,274	20,374	
	合計	27,446	39,276	48,018	51,007	61,687	71,467	45,955	
平成23年 3月16日(平日)	普通車	12,889	18,325	24,398	26,862	32,239	36,121	24,408	
	大型車	14,457	21,463	24,228	24,211	29,637	35,013	20,619	
	合計	27,346	39,788	48,626	51,073	61,876	71,134	45,027	
平成23年 11月9日(平日)	普通車	12,436	17,736	23,563	27,014	32,350	35,443	23,437	
	大型車	14,456	21,066	23,391	23,780	28,664	33,412	19,120	
	合計	26,892	38,772	46,954	50,794	61,014	68,855	42,557	
平成24年 2月22日(平日)	普通車	12,777	18,847	23,761	26,463	31,616	34,673	23,087	
	大型車	15,393	22,559	23,808	24,267	29,178	33,337	19,401	
	合計	28,170	41,406	47,569	50,730	60,794	68,010	42,488	

※大型車:センサ区分大型車

※国道43号は調査員による交通量調査結果、3号神戸線、5号湾岸線はETCデータを活用。

○交通需要軽減キャンペーンの実施

国土交通省（近畿地方整備局・近畿運輸局）・阪神高速道路株・兵庫県警察が連携し、国道43号・阪神高速3号神戸線の大気環境改善に向けて、阪神高速5号湾岸線等へ迂回を促す啓発活動として、既存の交通情報板や光ビーコン等の交通情報提供装置を用いるとともに、民間ミニ放送局の協力等を得て、平成12年度（平成13年2月）より「国道43号・阪神高速神戸線における大気環境改善に向けた交通需要軽減キャンペーン（交通需要軽減キャンペーン）」を実施しています。

今後も、関係機関と連携して実施します。

第13回交通需要軽減キャンペーン 平成24年 2月1日～29日
 国道43号・阪神高速3号神戸線沿道の大気環境改善のために
5湾岸線を利用しましょう。
 交通量が多く、市街地を通る国道43号・阪神高速3号神戸線から、
 快適に走れる5号湾岸線の利用にご協力ください。

「エコドライブ10のすすめ」

- 1. 不要な停車や低速走行を避けよう
- 2. 急加速や急ブレーキを避けよう
- 3. 急発進や急減速を避けよう
- 4. エコドライブモードを利用しよう
- 5. エコドライブモードを利用しよう
- 6. エコドライブモードを利用しよう
- 7. エコドライブモードを利用しよう
- 8. エコドライブモードを利用しよう
- 9. エコドライブモードを利用しよう
- 10. エコドライブモードを利用しよう

「ディーゼル自動車等運行規制」の対象事業は
 国道43号・阪神高速3号神戸線を走行することができません。

○トラック事業者への迂回輸送の協力要請等

平成12年11月から兵庫国道事務所及び阪神高速道路株式会社が発注した工事の受注者に対し、国道2号、国道43号、阪神高速神戸線から阪神高速湾岸線への迂回について文書による協力要請を実施しています。

今後も、継続して協力要請を実施します。

○アイドリングストップ実証実験

<経緯>

大気汚染物質の排出量低減方策の一つとして、国道43号でのディーゼル車による信号待ち等のアイドリングに着目し、アイドリングストップによる大気汚染物質の排出量低減効果の把握を目的とした「アイドリングストップ実証実験」を平成17年2月5日～18日（日曜日除く）に実施し、実施結果を平成17年7月13日に公表しました。

平成18年度には、アイドリングストップの啓発活動を実施しました。

その後は、交通需要軽減キャンペーンなどで、引き続き啓発活動を実施しています。

アイドリングストップ実証実験結果

- 信号待ち等による片道平均停止時間は、国道43号（兵庫県）全区間走行の平均所要時間（45分）の約3割（14分）に相当していました。
- わずかな停車時間でもアイドリングストップすれば、NO_x、PMの削減、及び燃料消費量の低減効果を得ることが可能と分かりました。

表-1 NO_x・PM排出量等で削減効果を得られるアイドリングストップ時間

車種	NO _x 排出量	PM排出量	燃料消費量
小型	4秒	40秒	6秒
中型	3秒	33秒	4秒
大型	4秒	3秒	6秒

※なお、PM排出量の削減効果を得るのに必要なアイドリングストップ時間が、大型車に比べ小型・中型車が10倍以上となっているのは、調査車両の排出ガス規制年次の違いによる影響と考えられます。

- 今回の実証実験でアイドリングストップを「行った場合」と「行わなかった場合」を比較すると、NO_x等排出量は4～7%程度削減され、一定の効果が確認されました。

表-2 アイドリングストップの有無による排出量等の比較

	アイドリングストップなし	アイドリングストップあり	削減率
NO _x 排出量	4.032 g/km	3.735 g/km	7.4%
PM排出量	0.162 g/km	0.155 g/km	4.3%
燃料消費量	0.190 l/km	0.179 l/km	5.8%

- 今回の実証実験結果より、国道43号を走行する全ての普通貨物車（H11道路交通センサスの定義による台数）がアイドリングストップを実践したと仮定した場合のNO_x等の削減効果を試算すると、NO_xは109.7kg/日、PMは2.4kg/日となります。また、CO₂削減量の試算値は約10t/日となります。

○国道43号通行ルール（兵庫県域）運用開始

国道43号を利用する大型車に対し、湾岸線への迂回を推進する施策を進める中、国道43号を通行せざるを得ない大型車に対しても、一定のルールに協力して頂き、沿道環境の改善が図られるよう「国道43号通行ルール（兵庫県域）」策定し、平成24年3月30日から運用を開始しました。

国道43号通行ルールの構成

『既存の法・条例による規制の遵守』

- ・ 夜間通行帯規制（22時～翌6時）
- ・ ディーゼル自動車等運行規制（兵庫県条例）
- ・ 黒煙を多量に発散する整備不良車、不正軽油使用車、過積載、許可のない特殊車両の通行禁止

『沿道環境に配慮した走行への協力』

- ・ 大型車の第一車線（環境レーン）を避けた右側車線の走行（6時～22時）
- ・ 阪神高速湾岸線への迂回
- ・ ふんわりアクセルでゆっくり発進

今後も、ルールの周知徹底を図るために、現地での表示、パンフの配布などを進めるとともに、施策の検証を進めていきます。

周知の状況

○道路情報板による広報（平成24年3月30日～）

（西行き）

大阪市磯路、大阪市四貫島、西宮市浜脇、神戸市灘区新在家

（東行き）

尼崎市西本町、西宮市社家町、神戸市灘区岩屋（国道2号）



○現地表示シート（植栽部）の設置（平成24年3月30日～）



尼崎市東本町



尼崎市武庫川町



神戸市灘区大石町

○パンフレットの配布（平成24年4月～5月）

- ・全国のトラック協会を通じて、会員事業所にパンフレットを個別配布、総会時での配布などを実施

配布部数 約53000部

- ・一部の協会では、協会ホームページに当該パンフレットを掲載

○近畿地方整備局及び兵庫国道事務所を含む管内事務所でのホームページ掲載

- ・平成24年3月16日に兵庫国道事務所ホームページに掲載し、その後近畿地方整備局、管内事務所のホームページに順次掲載

国道43号通行ルール（兵庫県）パンフレット

国道43号から湾岸線を利用する時のルートマップ

阪神高速5号湾岸線では環境ロードプライシングを実施中です。詳しくは、「環境ロードプライシング」をご覧ください。

ドライバーの皆様とドライバー一人の取り組みが、国道43号周辺の大気環境改善につながっていきます。「国道43号通行ルール」にご理解とご協力をお願いいたします。

2012.9

国土交通省 近畿地方整備局 道路部 計画課 06-6942-1141(代)
国土交通省 近畿地方整備局 兵庫支隊 078-384-1600(代)

大型車は中央寄り車線の通行をお願いします

「国道43号通行ルール(兵庫県)」にご協力をお願いします

歩道寄りの車線は、沿道環境に配慮する車線【環境レーン】です。

対象車種 大型車

対象区間 国道43号兵庫県(尼崎市～神戸市灘区岩屋交差点)

国道43号の尼崎市域では未だ環境基準が達成されておらず、更なる取り組みが必要です。沿道環境を改善するための「国道43号通行ルール(兵庫県)」に、ぜひみなさまのご理解、ご協力をお願いします。

国土交通省、兵庫県、兵庫県警、阪神高速道路(株)

国道43号通行ルール(兵庫県)

法・条例による規制を守りましょう

大型貨物自動車等は、第3通行帯を通行しなくてはなりません。

夜間 22～翌6時

※大型貨物自動車等は、大型貨物自動車・大型特殊自動車・最大積載量3t以上の普通貨物自動車

現地では、下記の規制標識・規制標示により実施しています。

規制標識(歩道橋に添架) 規制標示(路面に標示)

沿道環境に配慮した走行をお願いします

大型車は中央寄り車線の通行を!

昼間 6～22時

車両が中央寄りの通行帯に移動した場合、距離減衰により騒音・大気汚染濃度が低減されます。大型車は沿道環境の改善のために中央寄りの車線の通行をお願いします。

沿道への影響大 (中央寄り車線) vs 沿道への影響小 (歩道寄り車線)

※ 沿道市域は重点対策地域です。沿道市域では、大気環境基準が未達成となっております。(平成22年度) 皆さまの協力が、沿道環境の改善に大きな効果をもたらします。

規制対象となる自動車は、国道43号を含む規制対象地域内を運行できません。

ディーゼル自動車等運行規制(兵庫県条例)

詳しくは、兵庫県HP (http://www.pref.hyogo.jp/JPN/np/kaikaku/diesel/diesel_index.htm) をご覧ください。

規制対象地域 (この地域内の道路では運行規制が適用されます) 国道43号

規制対象外地域 (この地域内の道路では運行規制が適用されません) 規制対象外路線 (この道路では運行規制が適用されません)

規制対象自動車: 車両重量3トン以上の自動車(バイクについては軽自動車と同等)の排出基準に達しない自動車のうち、条例に定める排気規制を超過した自動車

阪神高速5号湾岸線のご利用を!

国道43号の尼崎市域などでは、距離により旅行速度が20km/h以下に低下する時間帯があります。国道43号の排出ガスの量を少なくするため、阪神高速5号湾岸線のご利用をお願いします。

所要時間 約40分 (CO2排出量 約40%) vs 所要時間 約15分 (CO2排出量 約15%)

※ 旅行速度は、最も遅い平均速度による平均旅行速度です。旅行速度は道路状況により変動します。

黒煙を多量に発散する整備不良車^{※1}、不正軽油使用車^{※2}、過積載^{※3}、許可のない特殊車両^{※4}は公道を通行することはできません。

上記の車は、次の法令等により公道を通行できません

※1 道路運送車両の保安基準 第31条 (ばい煙、毒臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)
 ※2 道路運送車両の保安基準 第1条の2 (燃料の規格)
 ※3 道路運送法 第57条 (乗車又は積載の制限等)
 ※4 車両制限令 第12条 (特殊車両の特例)

ふんわりアクセセルでゆっくり発進

NOxなどの排出ガスは加速するときに多く排出されます。普段よりほんの少しゆっくり発進(ふんわりアクセセル)するだけで、排出ガスを抑えたり燃料の消費も節約できます。

停止時のNOx排出量を1.0とした場合の走行状態別における排出割合

停止時 1.00
定速走行時 1.46
加速時 4.62
減速時 0.62

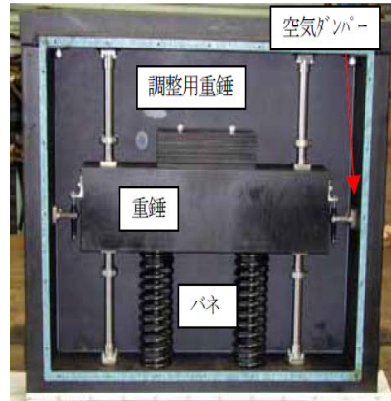
加速時に排出量が多い!

12. その他

○歩道橋への制震装置設置

歩道橋の揺れの低減を図るため、平成13年度に芦屋市芦屋歩道橋（精道交差点）に、平成22年度に尼崎市東本町歩道橋について、制震装置を取り付け揺れを低減しました。

制震装置(TMD)設置状況（芦屋歩道橋）



○照明灯のLED化

水銀灯など電力消費量が多い照明灯などについて、平成24年度に消費電力の少ないLED灯機に1750基を更新します。

○広報

国道43号や阪神高速神戸線の環境対策に関する事業や施策について、地域の方々をはじめとした多くの人々からの理解を得るため、広報誌「よんさん」の発行、地域の小学校を中心とした出前講座の開催、JICA（国際協力機構）研修生への講義、一般の方を対象とした見学会「Eco調査団」の開催を実施してきました。

今後も、必要に応じてこれらの活動を実施していきます。



広報誌「よんさん」



JICA研修



出前講座の様子



「Eco調査団」の様子

参 考 資 料

国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件

国道43号・阪神高速道路公害二次訴訟・調停「和解条項」

国道43号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会

国道43号及び阪神高速に係る道路交通騒音対策
(五省庁会議)

国道43号及び阪神高速道路の経緯

国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件

国道43号・阪神高速道路公害訴訟

1. 一次訴訟の経緯

○昭和51年8月30日 提訴

- <事件名> 国道43号線・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件
(国道43号訴訟)
- <原告> 国道43号及び阪神高速神戸西宮線・大阪西宮線の沿道50m以内の居住者(152名)
- <被告> 国、阪神高速道路公団
(対象道路: 国道43号、阪神高速神戸西宮線・大阪西宮線)
- <請求内容> ①騒音・排ガス差止請求
②損害賠償請求(約3億4千万円)

○昭和61年7月17日 判決(神戸地裁)

- <判決内容> ①差止請求却下
②損害賠償請求一部認容(消滅時効を認め、将来の請求却下)
[121名の原告について、総額約1億6千万円を認容]
- <判決理由> ①沿道20m以内において、道路騒音・排ガスによる影響は、受忍限度を超える。
②受忍限度を超える違法な侵害状態が存在する道路の供用行為は、受忍限度を超える範囲内にある者との関係においては、道路の設置・管理の瑕疵がある。
③将来について、現時点で受忍限度を超えるかどうかの把握は困難である。
④差止請求は、その差し止める作為の内容が特定されていないので、却下を免れない。

○昭和61年7月25日 被告控訴

○昭和61年7月30日 原告控訴

○平成4年2月20日 控訴審判決(大阪高裁)

- <判決内容> ①差止請求棄却
②損害賠償請求認容(消滅時効を認め、将来の請求却下)
[123名の原告について、総額約2億3千万円を認容]

- <判決理由> ①騒音は、沿道20m以内において、受忍限度を超える。
②排ガスは、浮遊粒子状物質に着目すれば、沿道20m以内において受忍限度を超える。
③道路の供用につき、損害賠償すべき違法性が認められ、本件道路に設置・管理の瑕疵がある。

- ④将来の損害賠償請求については、却下されるべきものである。
- ⑤差止請求は認められるが、本件道路の公共性が非常に大きく、代替道路がないことなどから、未だ差止請求が認められるほどの受忍限度を超えているとは言えない。

○平成 4年3月 5日 原告・被告とも上告

○平成 7年7月 7日 上告審判決（最高裁）

<判決内容>双方の上告を棄却 → 二次訴訟へ

2. 二次訴訟の経緯

○平成8年10月28日 提訴

<事件名> 国道43号線・阪神高速道路損害賠償請求事件
(国道43号訴訟)

<原告> 一次訴訟で損害賠償を認容された原告及び同居の家族

<被告> 国、阪神高速道路公団
(対象道路：国道43号、阪神高速神戸西宮線・大阪西宮線)

<請求内容> 損害賠償請求（約1億7千万円）
(一次訴訟で損害賠償を認容された原告等83名が、一次訴訟後、国・阪神高速道路公団は抜本的な対策を講じていないとして損害賠償を求め提訴。)

○平成10年 3月4日 和解

3. 和解の概要

- ①和解金1億円
- ②連絡会の設置
- ③別途申請の公害調停事件の取り下げ
- ④損害賠償請求の放棄

○国道43号・阪神高速道路公害訴訟最高裁判決の概要

(1) 経緯

昭和51年8月30日 神戸地方裁判所へ訴訟提起（第一審）

平成7年7月7日 最高裁判決言渡し（上告棄却）

(2) 当事者

原告 152名（提訴時）

被告 国、阪神高速道路公団

(3) 最高裁判決により確定した控訴審判決の内容

- ① 差止請求・・・・・・・・棄却
- ② 損害賠償・・・・・・・・認容（2億3千万円余）

なお、控訴審口頭弁論終結日（H3.7.19）以後の将来の損害賠償請求は却下

○国道43号・阪神高速道路公害訴訟最高裁判決における受忍限度

- (1) 居住地における屋外Leqが65dB以上の騒音に曝露された者は、本件道路端と居住地との距離に係わらず受忍限度を超えていると判断。
 - (2) 本件道路端※と居住地との距離が20m以内の者は、
 - ① その全員が排気ガスの浮遊粒子状物質により受忍限度を超える被害を受けた。
 - ② 騒音及び排気ガスによる被害以外の心理的被害等を併せ考えると、屋外Leqが60dB以上の場合に受忍限度を超える被害を受けた。と判断。
- ※「道路端」とあるが、車道部端からの距離により行われている鑑定を基に判決が出されており、実質的には「車道部端」を意味するものと解される。

国道43号・阪神高速道路公害二次訴訟・調停「和解条項」

和解条項

1. 被告らは、原告ら及び利害関係人らに対し、本件及び兵庫県公害審査会平成4年（調）第1号調停申立事件に係る請求についての和解金として、合計金1億円を平成10年3月末日限り、原告ら及び利害関係人ら代理人弁護士小牧英夫名義の下記口座に振り込む方法で支払う。

記

さくら銀行神戸駅前支店普通預金口座

（口座名義ルート43弁護団小牧英夫、口座番号3384267）

2. 原告ら及び利害関係人らと被告らは、別紙のとおり、「国道43号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会」を設置することに合意する。
3. 原告らは、その余の請求を放棄する。
4. 第1項記載の調停事件の申立人である原告ら及び利害関係人らは、速やかに同調停事件を取り下げる。
5. 原告ら及び利害関係人らと被告らは、本件及び第1項記載の調停事件に係る請求に関し、本和解条項に定めるほか、何らの債権債務がないことを相互に確認する。
6. 訴訟費用及び和解費用は、各自の負担とする。

国道43号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会

国道43号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会設置要項

一. 連絡会の設置

国道43号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会（以下「連絡会」という。）を設置する。

二. 連絡会の目的

連絡会は、国道43号及び阪神高速道路訴訟の原告団及び調停団と関係行政機関との間で意見交換を行うことにより、当該対象道路沿道における原告団及び調停団に係る環境施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。

三. 連絡会の構成

連絡会は、次の関係委員をもって構成する。

建設省近畿地方建設局
阪神高速道路公団
原告団
調停団

四. 会議

連絡会は、原告団及び調停団に係る以下の事項について意見交換を行う。

- ①対象道路の騒音等に関する事。
- ②対象道路の道路構造対策に関する事。
- ③その他必要な事項に関する事（但し、連絡会を構成する道路管理者の所掌事項に限る）。

五. 座長

連絡会の座長は、建設省近畿地方建設局代表委員とする。

六. 運営

連絡会は、年1回開催する。

臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が招集する。

七. 事務局

連絡会の事務局は、建設省近畿地方建設局に置くものとする。

連絡会の実施状況

- 第 1回 平成10年 9月 7日
- 第 2回 平成11年 5月31日
- 第 3回 平成12年 5月29日
- 第 4回 平成13年 6月14日
- 第 5回 平成14年 5月27日
- 第 6回 平成15年 5月19日
- 第 7回 平成16年 6月 7日
- 第 8回 平成17年 8月 8日
- 第 9回 平成18年 5月22日
- 第10回 平成19年 5月14日
- 第11回 平成20年 6月 9日
- 第12回 平成21年 6月29日
- 第13回 平成22年 5月24日
- 第14回 平成23年 6月13日
- 第15回 平成24年 6月28日

国道43号及び阪神高速に係る道路交通騒音対策 (五省庁会議)

国道43号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策

平成7年8月30日

道路交通公害対策関係省庁連絡会議

1. 経緯

国道43号及び阪神高速神戸線沿道の道路交通騒音問題は、要請限度を超える騒音レベルを記録する等深刻な状況にあり、平成7年7月7日の「国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件」に関する最高裁判決においては、道路交通騒音等による沿道住民の生活妨害について国と阪神高速道路公団の賠償責任が認められた。警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省及び建設省の5省庁（以下「関係省庁」という）はこの事態を深刻に受けとめ、関係省庁で構成する道路交通公害対策関係省庁連絡会議（以下「本連絡会議」という）の場において、国道43号及び阪神高速神戸線に関連する兵庫県内の地域（以下「国道43号地域」という）において取るべき道路交通騒音対策につき、7月中旬より討議を重ねてきた。本対策は、その討議の結果を取りまとめたものである。

2. 本とりまとめの性格

地元においては、関係省庁の地方部局、兵庫県、兵庫県警察本部、関係市及び阪神高速道路公団により、「国道43号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」が組織され、検討が行われている。特定の地域の道路交通騒音対策は基本的にはこのような地域的な枠組みの中で検討されるべきものであるが、国道43号地域においては問題がとりわけ深刻であること、また、同地域における司法の最終判断として国等の責任が認められたことから、関係省庁としても同地域の道路交通騒音対策に資する施策を積極的に講じていくことが必要と判断したものである。

本とりまとめは、短期的な施策にとどまらず、中・長期的な視点に立って、国道43号地域において必要な施策を明確にしつつ、関係省庁としての取組を整理したものであり、今後の国道43号地域の道路交通騒音対策の枠組となるものである。

なお、国道43号地域においては、現在、阪神大震災の復旧作業が進められており、通常の交通状況にない。本とりまとめは、復旧後の通常の交通状況における騒音問題に対応することを意図したものである。

3. 今後の道路交通騒音対策

(1) 国道43号及び阪神高速神戸線の道路構造対策の推進

① 国道43号において、以下の道路構造対策等を講じる。

a. 直進片側4車線の3車線化及び生み出された空間における緑化

被災前に直進片側4車線であった区間を3車線化し、生み出された空間における緑化等を行う。

b. 緑地帯への遮音壁の設置

新たに生み出される緑地帯、既存の緑地帯のうち、設置可能な区間について、遮音壁を設置する。

c. 低騒音舗装の敷設

タイヤ騒音の低減効果がある低騒音舗装を敷設する。また、低騒音舗装は騒音低減効果の持続性が課題であるため、今後騒音低減効果の持続性の向上を図るための技術開発等を行う。

② 阪神高速神戸線において、以下の道路構造対策等を講じる。

a. 新型遮音壁の設置

従来の遮音壁より効果の高い新型遮音壁を設置する。

b. 高架裏面吸音板の設置

阪神高速神戸線の高架の裏面に吸音板を設置することにより、高架の裏面に反射して沿道に及ぶ国道43号からの道路交通騒音を低減する。

c. 連続桁の採用、既設桁の連結

連続桁の採用及び既設桁の連結により、桁と桁との間を車両が通過する際に生じる騒音を低減する。

d. 低騒音舗装の敷設

タイヤ騒音の低減効果がある低騒音舗装を敷設する。また、低騒音舗装は騒音低減効果の持続性が課題であるため、今後騒音低減効果の持続性の向上を図るための技術開発等を行う。

(2) 発生交通量の低減の推進

① 物流対策の推進

a. 運輸事業者に対する指導の強化

輸送実態、道路の復旧・整備状況等を踏まえ、国道43号地域における物流の合理化と運転マナー強化に関し、帰り荷の確保、代替道路への転換、制限速度の厳守、中央寄り車線の走行の励行及び自主的パトロールの強化等について運輸事業者に対し要請する。

また、「運輸業に係る特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針」（平成5年2月運輸省告示第102号）に示された各種物流合理化対策は、自動車騒音の低減にも寄与すると考えられることから、同指針に基づく対策を推進する。

b. 各種事業者に対する指導の強化

平成5年に「製造業に係る特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針」（平成5年2月厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省告示第1号）が策定され、また、平成7年5月には産業構造審議会・中小企業政策審議会合同会議中間報告「我が国流通の現状と課題」がとりまとめられ、情報化や共同配送の推進等民間セクターにおける物流の合理化に関して、期待される努力の方向が掲示された。

国道43号地域においても、同指針に基づく対策を推進し、本中間報告等の趣旨の徹底に努めることにより各業種における物流の合理化を促進するとともに、合理化に必要な物流センターの整備、流通業務団地の造成等を推進する。

c. 港湾による国道43号等に対する交通負荷の低減

港湾関連貨物輸送等におけるトラックから内航船への転換を推進するための複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル（神戸港、大阪港等）の整備及びフェリーターミナル（大阪港等）の整備の促進など港湾相互の適切な連携並びに神戸港等における阪神高速湾岸線へのアクセス道路の整備等を通じた湾岸線へのアクセスの強化により、国道43号及び阪神高速神戸線への交通負荷の低減を図る。

d. 貨物輸送における適切な交通機関の選択の推進

国道43号地域の関係機関、民間事業者等で構成される協議会を設置して、阪神地区における貨物輸送における適切な交通機関の選択、物流拠点の整備等を推進するための具体策について検討する。

② 人流対策の推進

国道43号地域における人流の合理化に関し、以下の施策を推進するため、関係自治体、事業者等の取組を支援する。

a. 公共交通機関（鉄道・バス）の整備の促進

神戸市高速鉄道海岸線や片福連絡線を始めとする鉄道の新設及び改良を行うとともに、バス路線の新設等を推進する。

b. 公共交通機関の利便性の向上

鉄道及びバスの運行本数の増便、リフト付きバス車両、低床バス車両の導入、バス運行管理システムの整備等により、公共交通機関の利便性及び利用者サービスの向上を図る。

また、バスの円滑な走行を確保するために、道路交通の状況及びバスの運行状況等を考慮しつつ、バス専用通行帯及びバス優先通行帯の設置を検討する。

公共交通機関結節点における人流を円滑にするため、駅前広場、バスターミナル等の整備を推進する。

c. パークアンドライド等の推進

自家用乗用車走行の抑制に効果があるパークアンドライド駐車場について、今後も更に整備を検討する。また、自転車利用の促進のために自転車駐輪場の整備を行う。

(3) 交通流対策の推進

①道路ネットワークの整備による交通流の分散

国道43号及び阪神高速道路神戸線の交通量負荷を軽減するため、沿道環境保全に配慮しつつ、大阪湾岸道路等の道路ネットワークの整備を推進することにより、交通流の分散を図る。

②交通管制システムの高度化等による交通流の分散

都市内道路網の交通状況に即応した信号制御による交通の円滑化を図るため、交通管制センターの情報収集機能を強化する。また、特定路線への交通流の集中を制御するため、交通情報板等を用いてドライバーに渋滞情報、交通規制情報等を提供する。

阪神高速道路においては、湾岸線への交通誘導を図るため、経路選択情報板を設置する。

③交通流の総合的誘導措置の検討

阪神高速神戸線及び国道43号への負荷を軽減するため、運転者への経路選択情報の提供及び適切な交通規制等との組み合わせの下で、総合的観点からロードプライシング等を検討する。

④交差点等での交通渋滞の解消

交差点等での交通渋滞を解消することにより道路交通騒音の低減を図るため、以下の施策を推進する。

a. 信号制御機能の高度化

信号機の系統制御等により安定した交通流を形成し、騒音の軽減を図る。

b. 交差点改良（右折専用レーンの設置等）を推進する。

⑤交通規制及び交通指導取締り

国道43号等における適正な交通流の実現のため、以下の施策について支援を行う。

a. 速度違反取締り等の強化及び速度違反自動取締装置の増設

速度超過車両、過積載車両の取締り活動を強化し、車両走行時に発生する騒音の低減を図る。また、速度超過車両に対する取締り効果のみならず、走行速度の抑制に効果がある速度違反自動取締装置を増設するとともに、軸重自動計測装置や走行状況を把握するためのＩＴＶカメラの設置を推進する。

b. 減速を促す標識・標示の設置・改良

標識の視認性の向上（大型化、灯火化及び可変化）や運転者に減速を促す標示の設置・改良（車線境界線のワイド化、くし形減速マーク等）を行い、走行速度の抑制を図る。

c. 高速走行抑止システムの増設

高速走行車両の検出、高速走行車両に対する警告及び高速走行車両の取締り機能を持つ高速走行抑止システムを増設し、走行速度の抑制を図る。

d. 大型自動車の通行規制等の検討

交通実態や迂回路等の整備状況等を勘案して、阪神高速神戸線、国道43号及

び国道2号の大型自動車の通行規制等の検討を行う。

(4) 沿道対策等の推進

① 広域防災帯と一体となった沿道整備

災害時の延焼遮断機能、避難路機能の向上を図るとともに道路環境の改善を図るため、国等の道路管理者及び県・市においては、環境防災緑地、公園及び不燃建築物からなる「広域防災帯」として国道43号沿道を整備する。

② 幹線道路沿道に適合した土地利用の誘導

沿道整備計画の早期策定等を通じて、緩衝空地の確保、緩衝建築物の整備、沿道に立地する住宅の防音化を図ることが重要である。このため、同趣旨に基づき、地方公共団体が道路管理者と連携をとりながら適切に都市計画を策定できるよう必要な支援を行っていくとともに、幹線道路の沿道の整備に関する法律の改正等により同法律に関連した予算、税制上の支援・誘導措置の充実・強化を図る。

また、国道43号沿線において、交通の特性、騒音の状況に対応した地域構造を実現するべく、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の手法の活用につき関係地方公共団体への支援を行っていく。

③ 都市構造の転換

大型車の発生・集中交通量の多い工場地帯と住宅地帯との隣接等道路交通騒音問題は都市構造自体にもその要因が求められることから、都市計画、港湾計画を通じて適切な土地利用の誘導を図るとともに、産業拠点や商業拠点等の適切な配置を行い、国道43号地域を含む都市全体の都市構造の転換を促進することが必要である。このような観点からの施策は地域づくりの基本に関わるものであるため、基本的には地元の地方公共団体等の責任によりなされるべきものであるが、関係省庁においては、直接の当事者である兵庫県及び関係市に対し支援を行っていく。

(5) 自動車単体対策の強化

① 自動車単体規制の可能な限りの前倒しの実施

自動車単体対策については、平成4年11月に中央公害対策審議会（「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（中間答申）」）において加速走行騒音について、平成7年2月に中央環境審議会（「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」）において定常走行騒音と近接排気騒音について許容限度設定目標値が示され、それぞれの目標値について、車種ごとに平成4年11月の中間答申時から6年以内又は10年以内に達成すべきとされたところである。

今後、これらの答申を踏まえ、技術評価を継続して行うこと等により技術の開発状況を踏まえて、可能な限り目標値の達成の前倒しに努める。

② 技術開発の推進

エンジン騒音等については、これまでの10年間で75%以上発生騒音のエネルギーがカットされるなど、メーカー等において低騒音化に関する様々な取組がなされている。

タイヤの低騒音化については、タイヤと路面での騒音発生メカニズム等について研究を実施しており、民間においても、これまで騒音低減化の研究開発を実施している。今後、騒音低減対策等についての研究を引き続き実施するとともに、道路関係者、自動車製造業界、タイヤ製造業界の3者による検討会において検討を進める。

③ 自動車単体規制の更なる強化の検討

上記①の単体規制の強化に加えて、自動車単体騒音の一層の低減を図るため、平成7年2月の中央環境審議会答申に示された内容に沿って騒音低減に係る新技術の開発の促進を図るとともに、その開発状況を踏まえて、将来における規制水準の一層の強化の検討を行う。さらに大型特殊自動車等について新たに騒音規制等を行う

ことの必要性等について検討を行う。

(6) 低公害車の普及促進

兵庫県においては、平成12年度までに2万台程度を目標として、低公害車の普及を推進することとしており、税の優遇措置、低利融資及び導入資金補助を行っているほか、県公用車への電気自動車等の低公害車の計画的な導入を図っている。国においては、このような地方自治体の取組に対して支援を行うほか、補助・助成事業、税制、財投等の優遇措置等を通じて、今後とも、低公害車の普及拡大を図る。

また、大型車の騒音低減に寄与すると考えられるCNG自動車等において必要な保安基準の整備を図り一般車と同じ扱いにすることで普及を促進するとともに、騒音低減効果の高い電気自動車については、実走行試験、高性能電池等の研究開発等により普及を促進する。

(7) 自動車公害防止計画の策定に対する支援

地域に即した総合的自動車交通公害対策として、これまでに13の都道府県において自動車公害防止計画が策定されてきており、策定自治体に対して支援を行ってきているが、平成7～8年度においては、兵庫県に対し、その策定に向けて指導及び支援を行う。

(8) 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下「自動車NOx法」という）の進行管理

国道43号、阪神高速神戸線沿線は、自動車NOx法の総量削減計画の対象地域である。同計画に盛り込まれた施策は、NOx削減効果と併せて自動車騒音低減効果をも有するため、兵庫県を指導し、その円滑な実施を図る。

(9) 普及啓発活動の推進

兵庫県においては、県内の一般の道路利用者に対して、公共交通機関の利用の促進、環境負荷の少ない自動車の使用方法等について普及啓発活動を行っている。関係省庁においては、このような兵庫県の取組を支援して行く。

(10) その他

①道路交通騒音の測定の充実

自動車交通騒音の実態を把握するため、騒音規制法に基づき、全国において自動車交通騒音の測定を実施している（平成5年においては4,605地点）。今後自動車騒音が深刻な地域については、騒音防止対策の効果の把握等の観点から自治体に対し測定の充実を指導するとともに、測定結果の集計の迅速化に努める。特に国道43号・阪神高速神戸線沿線について、種々の対策の効果が評価され、かつ、測定結果が今後の更なる対策に反映されるようきめ細かな測定計画の策定を指導する。また、当該道路の道路管理者による種々の対策の効果把握するため、道路管理者においても騒音測定を行う。

②騒音評価手法の再検討

昭和46年に設定された我が国の一般環境及び道路沿道に係る騒音環境基準ではL50（中央値）による評価を原則としてきたが、その後、騒音測定技術が向上し、近年では国際的にLeq（等価騒音レベル）が採用されつつあること等の動向も踏まえ、騒音評価手法の再検討を行う。

4. 今後の取組

関係省庁は、今後とも相互に密接に連携を図りつつ、本とりまとめに盛り込まれた道路交通騒音対策を着実に実施するものとする。また、これらの対策の実施に当たっては、実施の方法、実施に当たっての具体的な課題、さらには地元独自の取り組みについて更に検討を要するものと考えられるので、地元において本とりまとめを踏まえた検討が行われる必要があり、本連絡会議においては、国道43号・阪神高速神戸線環境対

策連絡会議等と連携を図っていくものとする。

本とりまとめに盛り込まれた施策は、とりまとめ時点において国道43号地域の道路交通騒音問題の緩和に資すると考えられるものであるが、本連絡会議においては、今後の地元における具体的な検討の進捗状況等を踏まえて、施策の充実を図るため、必要に応じ施策の追加、変更等を行うとともに、各施策を総合した国道43号地域の道路交通騒音問題に対する有効性の評価及びその確保の手段について更なる検討を行っていくものとする。

なお、本とりまとめに盛り込まれた事業を実施するに当たっては、その事業自体が及ぼす環境影響を、本とりまとめの対象地域の周辺に及ぼす影響も含め、十分検討する。

国道43号及び阪神高速道路の経緯

昭和21年	5月	戦災復興都市計画街路として計画決定
	9月	戦災復興区画整理事業として用地取得に着手
昭和28年	5月	二級国道173号に指定
昭和32年	10月	建設省直轄事業として着手
昭和34年	4月	一般国道43号に昇格
昭和38年	1月	尼崎市辰巳橋から神戸市灘区浜田町までの供用開始(18.2km)
	10月	神戸市灘区岩屋まで完成し、兵庫県側の全て20.2kmが供用開始
昭和45年	2月	国道43号の上に阪神高速道路神戸西宮線が供用開始
昭和51年	8月	国道43号・阪神高速道路公害訴訟提起(※1)
	8月	8車線化(片側4車線)に着手
昭和56年	6月	阪神高速道路大阪西宮線も供用開始
昭和57年	3月	8車線化完成
	8月	兵庫県知事より沿道整備道路として指定される
昭和63年	12月	尼崎公害訴訟提起(※2)
平成6年	12月	6車線化(片側3車線)に着手
平成7年	1月	阪神・淡路大震災
	7月	国道43号・阪神高速道路公害訴訟廃止請求棄却・賠償認容(最高裁判決)
平成10年	3月	国道43号・阪神高速道路損害賠償請求訴訟(2次)及び自動車公害防止対策請求訴訟(調停)和解成立
	3月末	6車線化を含む道路構造対策が概成
平成12年	1月	尼崎公害訴訟差止請求・損害賠償一部認容(神戸地裁判決)
	12月	尼崎公害訴訟和解成立
平成13年3月～平成15年12月		沿道地区計画(区域及び整備の方針)尼崎市対象地域全域都市計画決定
平成14年	10月	尼崎公害訴訟あつせん申請
平成15年	6月	尼崎公害訴訟あつせん成立
平成16年	7月	国道43号周辺地域環境会議開催

※1 国道43号・阪神高速道路公害訴訟：国道43号・阪神高速道路騒音・排気ガス規制等請求事件

※2 尼崎公害訴訟：尼崎有害物質排出規制等請求訴訟事件