

## 『国道43号横断歩道橋利用実態調査』結果

調査日時：休日…平成18年2月19日（日）午前7時～午後7時

平日…平成18年2月21日（火）午前7時～午後7時

調査対象箇所：尼崎市域 9箇所（全ての歩道橋）

尼崎～神戸市域 54箇所（歩道橋52箇所、その他2箇所）

# 1 調査計画

---

## 1-1. 調査目的

本調査は、横断施設（横断歩道橋）の利用実態を調査し、国道43号のバリアフリー化（EVの設置等）を検討するための基礎資料とすることを目的とする。

## 1-2. 調査日時

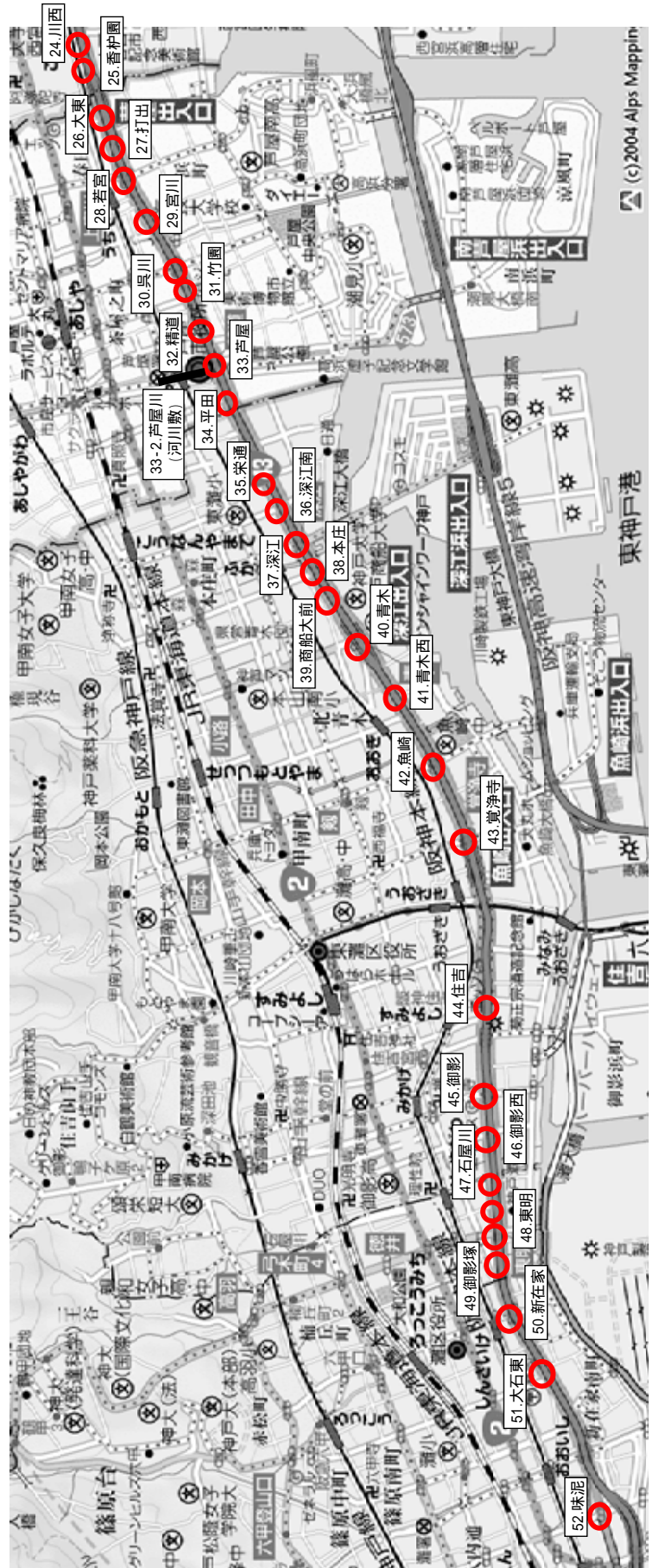
調査日：休日…平成18年2月19日（日）  
平日…平成18年2月21日（火）

調査時間：12時間調査（7時～19時）  
通勤、帰宅の多い時間帯を含む午前7時～午後7時までの12時間とする。

## 1-3. 調査箇所

兵庫国道事務所が管轄する国道43号には117箇所の横断施設があるが、そのうち、歩道橋52箇所を対象に調査を行う。併せて、芦屋川河川敷を利用しての交通量についても調査する。

「鳴尾歩道橋」に近接する「鳴尾地下道」は過年度調査において、横断者数が多いことから、併せて調査を実施する。（打出横断歩道8,273人に次いで、6,896人。）



## 1-4. 調査項目

### (1) 歩行者自転車横断交通量調査

調査地点を南北横断する以下の3つの歩行者・自転車等の交通量を、数取器を使用して計測する。

- 1) 横断歩道橋利用者交通量
- 2) 乱横断者<sup>(注1)</sup>交通量
- 3) 横断歩道利用者交通量(横断歩道橋に隣接して横断歩道がある場合)

(注1)

- ・交差点部付近に位置する横断歩道橋のみで乱横断者を計測する。
- ・横断歩道でない箇所で交差点の車道部分を通行する行為と定義する。
- ・南北方向だけではなく、斜め方向の横断もカウントする。(現状は少ないものと想定される。)
- ・対象は歩行者(車いす、ベビーカー等)、自転車利用者とする。なお、原動機付バイクは車両と同等の扱いをする。
- ・道意東歩道橋においては、自転車横断帯のみが設置されている。自転車横断帯を利用する歩行者を乱横断としてみなす。(自転車横断帯がない横断歩道を利用する自転車は乱横断としない)

・観測対象種別

観測対象の種別は下の表に示した計10分類となる。

表 1-1 調査種別

種別	観測要領
1. 一般	カウンタ使用
2. 児童(園児・小学生)	カウンタ使用
3. 学生・生徒(中学生・高校生・大学生)	カウンタ使用
4. 高齢者(外観で判断、65歳程度以上)	カウンタ使用
5. 電動車椅子	「正」字記録
6. 手動車椅子(介助者の人数も記載)	「正」字記録
7. 視覚障害者(白杖で判断。介助者の人数も記載)	「正」字記録
8. ベビーカー利用者	「正」字記録
9. その他利用制約者(松葉杖・妊婦・肢体不自由者等移動に困難を伴っている人を視認で判断。状況を簡単にメモ)	「正」字記録
10. 自転車	カウンタ使用

- \* 観測は独立通行者を対象とし、ベビーカーや自転車に乗っている乳児などは、カウントを行わない。
- \* 高齢者がベビーカーを利用している場合は、ベビーカーでカウント。
- \* 原動機付二輪車は自家用車とみなす。
- \* 遠足等の、非日常的なイベント等による集団利用が明らかな場合はカウントから除外する。

表 1-2 過年度調査内容との比較

項目	H17 調査内容	過年度調査(h12)の内容	過年度調査と異なる事項の理由
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断施設（横断歩道橋）の利用実態を調査し、関係機関と連携して国道43号のバリアフリー化（EVの設置等）を検討するための基礎資料とすること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道43号の横断状況及び横断施設の利用状況の把握</li> </ul>	<p>全施設の利用状況は過年度に把握されているため、バリアフリー化の要望が高い横断歩道橋について状況を把握する。</p>
調査箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道43号尼崎市東本町～神戸市灘区岩屋間の横断歩道橋（52箇所+2箇所）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道43号尼崎市東本町～神戸市灘区岩屋間の横断施設（117箇所）</li> </ul>	<p>バリアフリー化が問題となっている横断歩道橋を対象にする。</p>
調査区分	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者（児童、学生、高齢者、一般、ベビーカー利用者）</li> <li>自転車（単独・乳幼児同乗）</li> <li>視覚障害者、車椅子利用者、その他移動制約者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者（児童・学生・一般・老人）</li> <li>自転車</li> <li>車椅子</li> </ul>	<p>バリアフリーの観点から、子供連れ（ベビーカーによる歩行者、乳幼児同乗の自転車）、移動制約者（白杖、車椅子利用者と介助の有無）の利用状況を追加把握する。</p>
確認項目	<p>(1)横断者数（横断施設利用者数、乱横断者数横断歩道利用者数）                  (2)方向別（南北方向に加え、東西方向を確認）</p>	<p>(1)横断者数（横断施設利用者数、乱横断者数、横断歩道利用者数）                  (2)方向別（南北方向）</p>	<p>南北方向に加え、東西方向を確認することにより横断特性を把握し、利用者の利便性の向上を考慮したバリアフリー化を検討するための基礎資料とする。</p>
調査日	<ul style="list-style-type: none"> <li>日曜日、火曜日（2日）</li> <li>7時～19時の12時間連続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日（1日）</li> <li>7時～19時の12時間連続</li> </ul>	<p>平日のみではなく、休日の状況を把握する。</p>

## 2 調査結果概要

### 2-1. 横断量

各調査地点の横断量について、属性毎に区分したグラフを図2-1に平日、図2-2に休日として示す。

平日の横断量として最も多いのは、芦屋市の若宮で、7,239人/日\*であった。つづいて、二葉、新在家、鳴尾地下道、道意東が、横断量5,000人/日を超える。一方、休日は、灘区の新在家のみが5,750人/日と最も多く、5,000/日を超える地点は、他になかった。

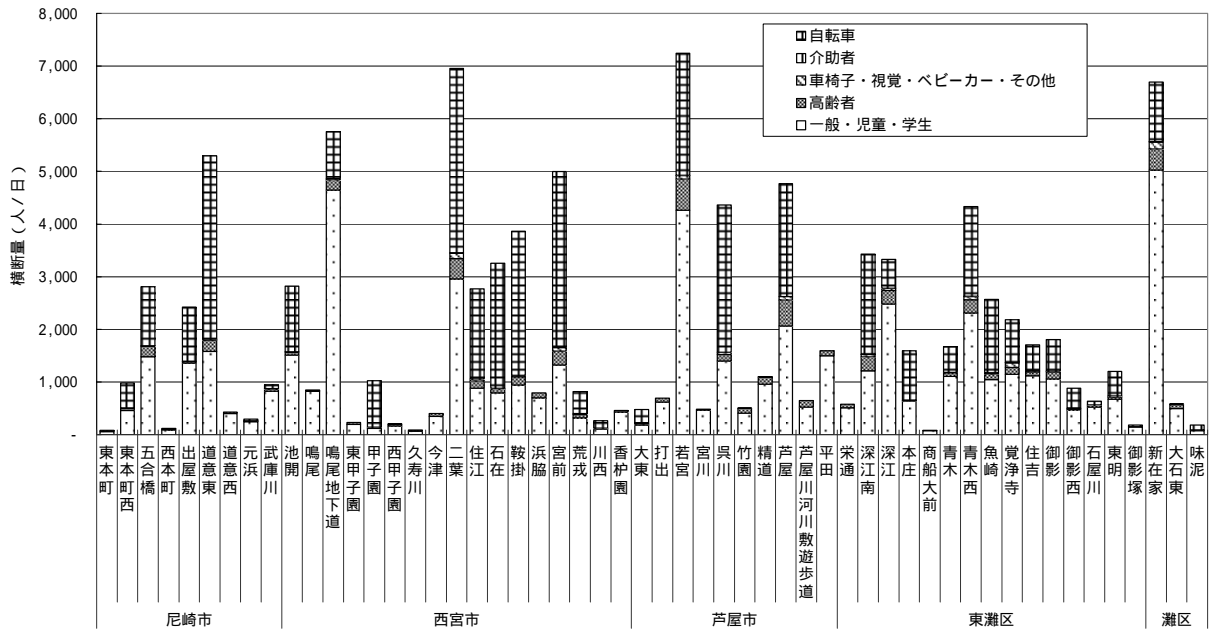


図 2-1 横断量計 (平日)

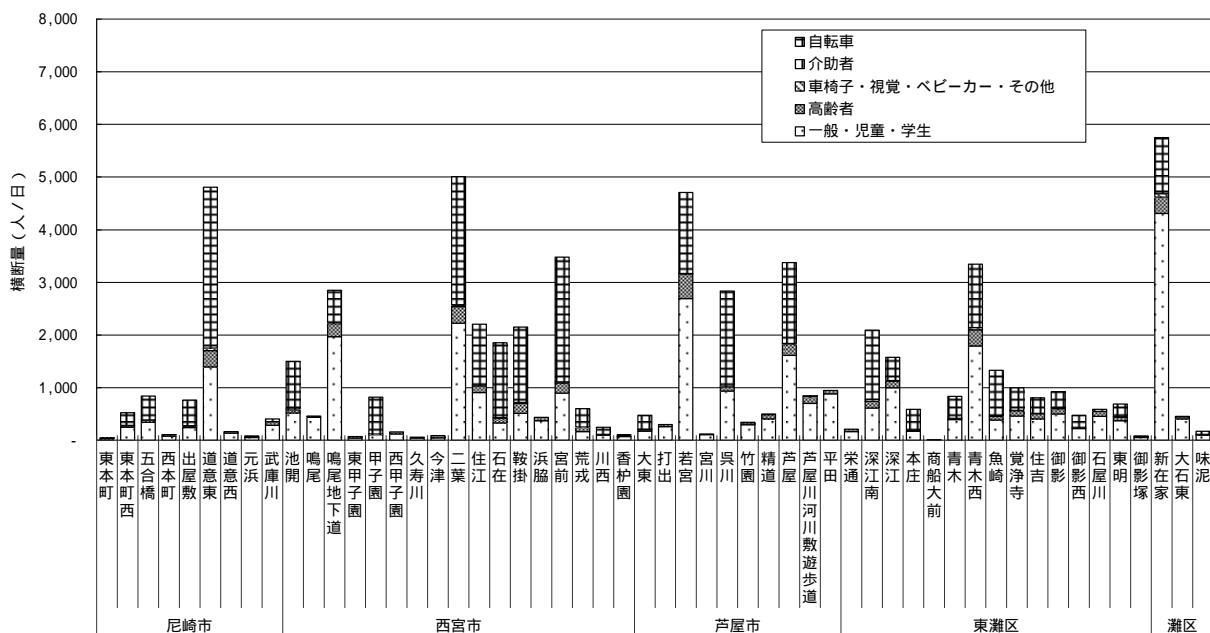


図 2-2 横断量計 (休日)

なお、1,000人/日以下の横断量の地点は、調査地点54地点中、平日27地点、休日38地点であった。

\*ここでいう1日あたりは、調査時間帯である7時～19時の値とする（以下同様）。

## 2-2. 移動制約者横断量

各調査地点の移動制約者横断量について示したグラフを図2-3（平日）図2-4（休日）に示す。ここで示す移動制約者とは、高齢者、および車椅子・視覚障害者・ベビーカー・その他、さらには介護者も含む。

平日の移動制約者横断量として最も多いのは、芦屋市の若宮であり、一日あたり500人/日を超える地点は、芦屋、新在家、二葉である。一方、休日は500人/日を超える地点はない。

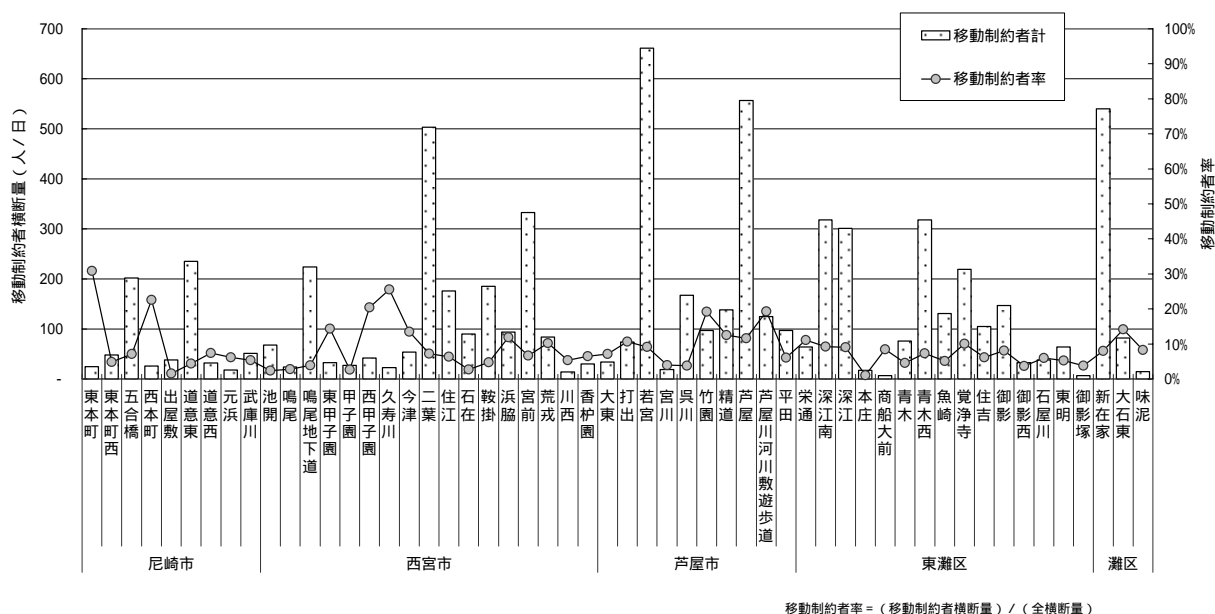


図 2-3 移動制約者横断量と移動制約者率（平日）

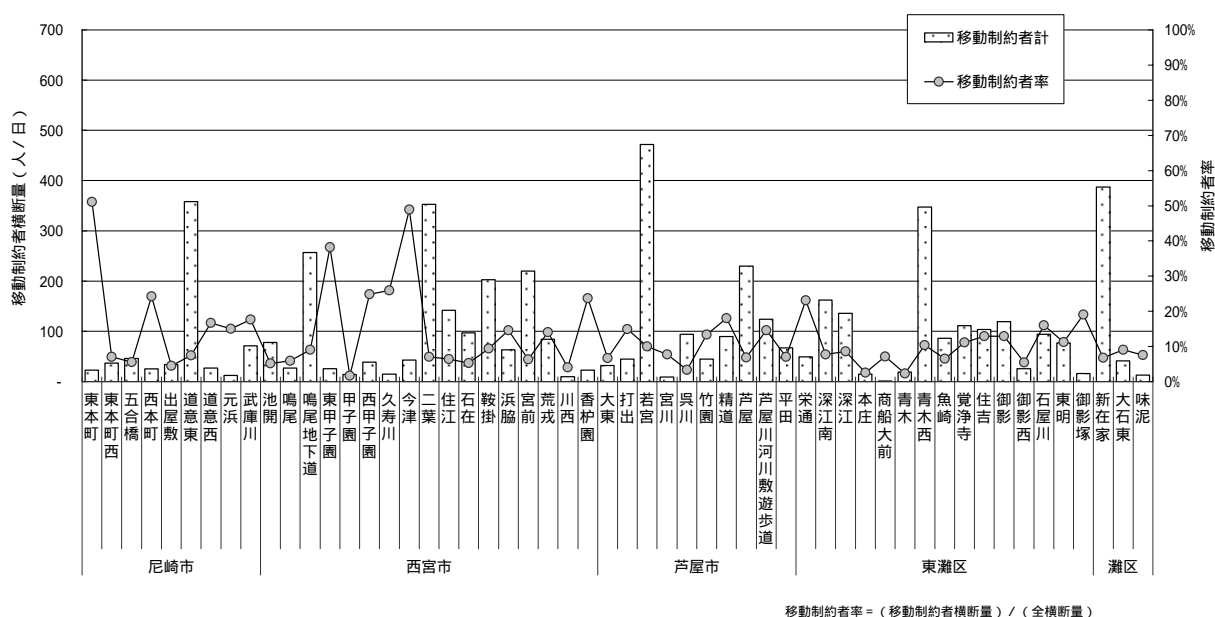


図 2-4 移動制約者横断量と移動制約者率（休日）

移動制約者率で見ると、平日で最も移動制約者の割合が高いのは、尼崎市の東本町であり、つづいて、久寿川、西本町、西甲子園である。

### 2-3. 歩道橋横断量

各調査地点の歩道橋・地下道横断量について示したグラフを図2-5(平日)、図2-6(休日)に示す。

平日の歩道橋横断量として最も多いのは、東灘区の深江であり、一日あたり2,882人/日の利用がある。つづいて、池開、五合橋、新在家が多い。一方、休日は、灘区の新在家が最も多く、池開、深江とつづく。なお、地下道は、鳴尾地下道が、歩道橋を含めても最も多くなっており、特に平日の横断量が多い。

なお、歩道橋横断率が特に低いのは、平日で、住江、若宮、本庄など、休日で石住、住江、本庄などである。

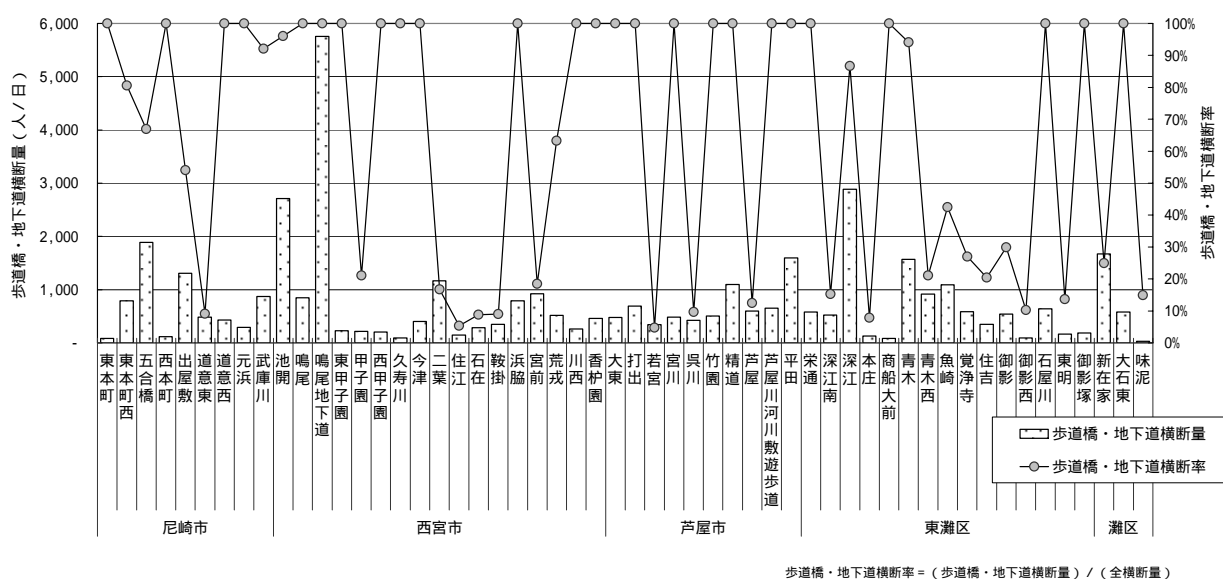


図 2-5 歩道橋横断量と歩道橋横断率（平日）

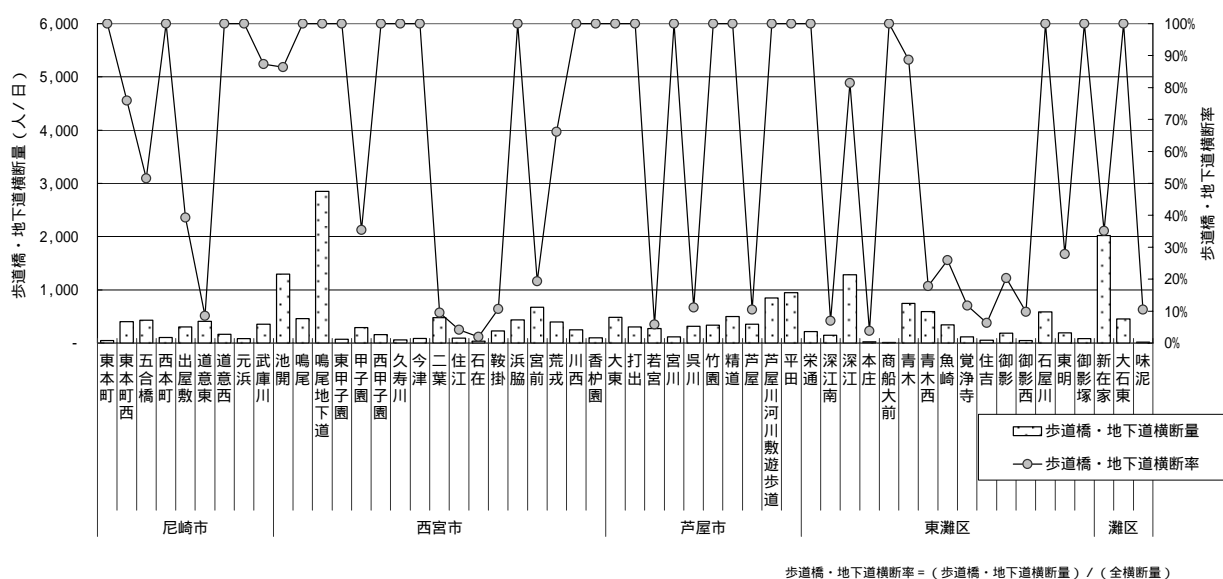


図 2-6 歩道橋横断量と歩道橋横断率（休日）



## 2-4. 乱横断量

各調査地点の乱横断量について示したグラフを図2-7（平日）、図2-8（休日）に示す。

平日の乱横断量として最も多いのは、尼崎市の出屋敷であり、一日あたり1,112人/日である。つづいて、呉川、五合橋、甲子園、二葉が多い。一方、休日は、尼崎市の道意東、呉川で多いが、平日に比べると少なくなっている。

なお、乱横断率が特に高いのは、平日で、甲子園、出屋敷、荒戎、休日で、甲子園、出屋敷、五合橋である。

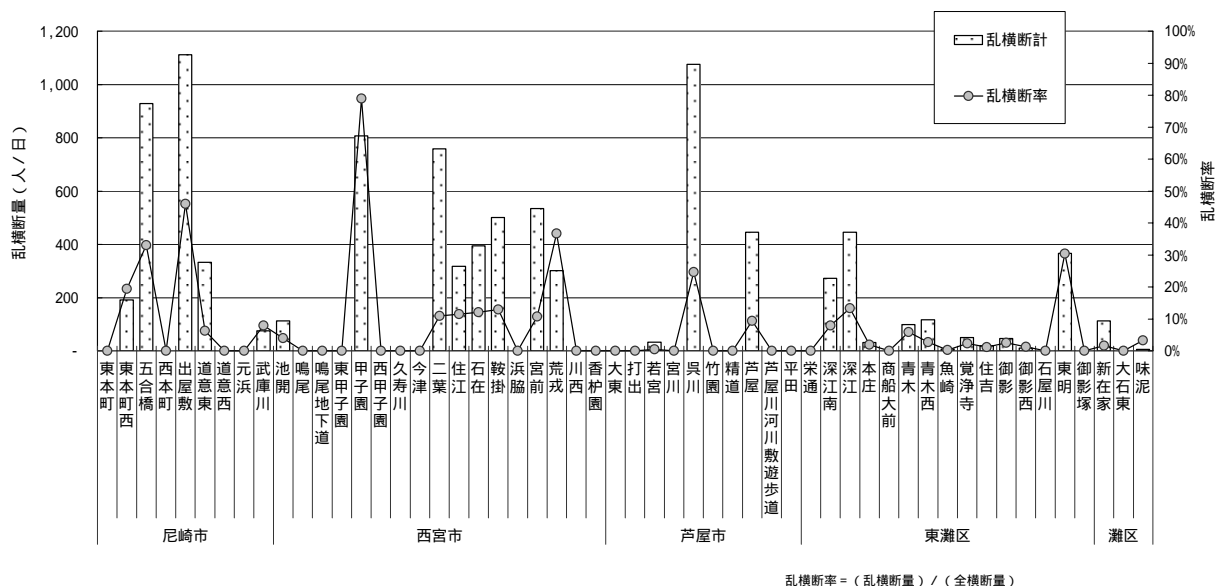


図 2-7 乱横断量と乱横断率（平日）

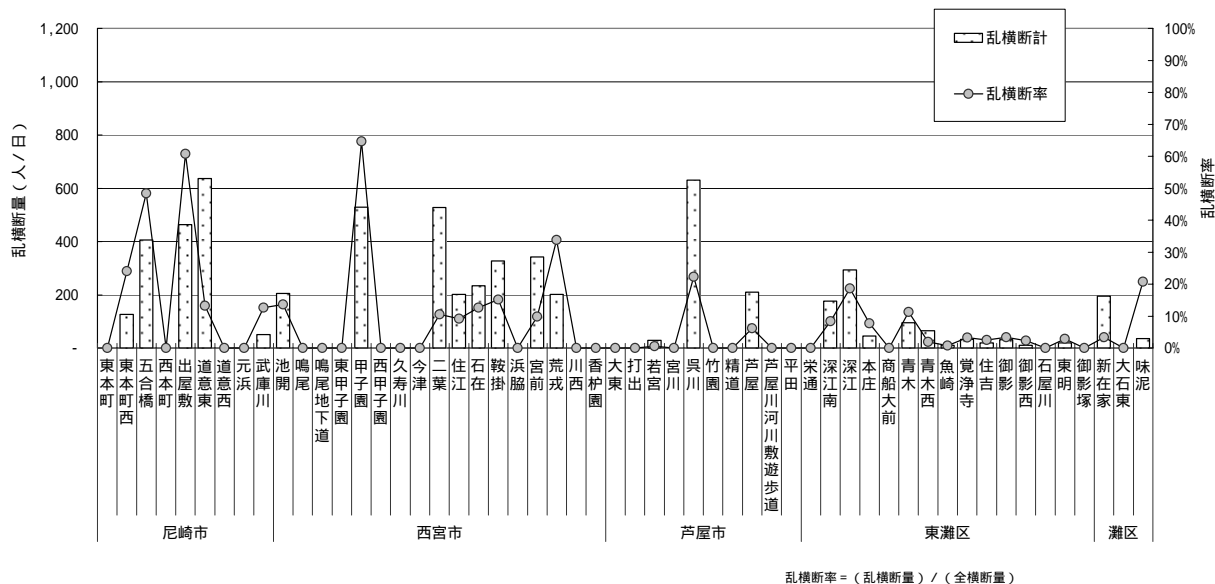
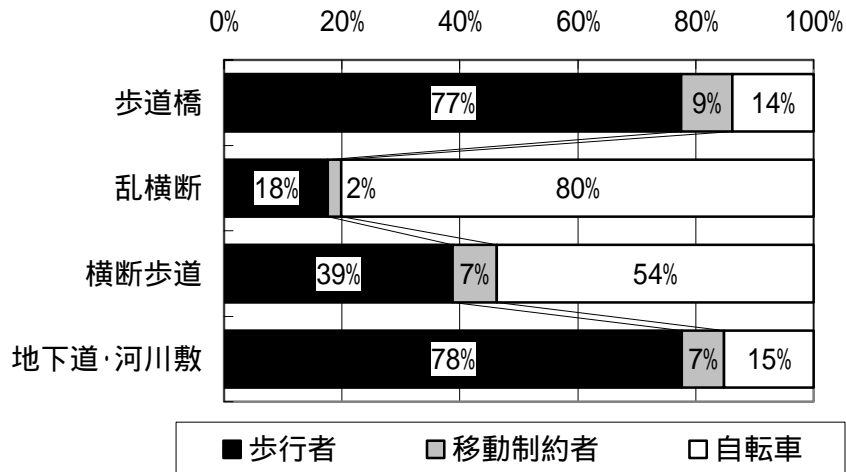


図 2-8 乱横断量と乱横断率（休日）

各調査地点の横断量の和として、歩道橋、乱横断、横断歩道、地下道・河川敷のそれぞれについて、歩行者、移動制約者、自転車の割合を、示したものを図 2-9 に示す。

歩道橋では、歩行者が 77%を占めるのに対して、乱横断では 18%と少なく、反対に自転車が 80%を占め、自転車での乱横断が多くなっている現状がある。

横断歩道は、歩行者 39%、移動制約者 7%、自転車 54%となっている。



全調査箇所の計

図 2-9 横断方法と横断者の属性（平日・休日計）

## 2-5. 自転車横断量

各調査地点の自転車横断量について示したグラフを図 2-10（平日） 図 2-11（休日）に示す。

平日の自転車横断量として最も多いのは、西宮市の二葉であり、一日あたり 3,495 人/日である。つづいて、道意東、呉川が多い。休日も同様の傾向にある。

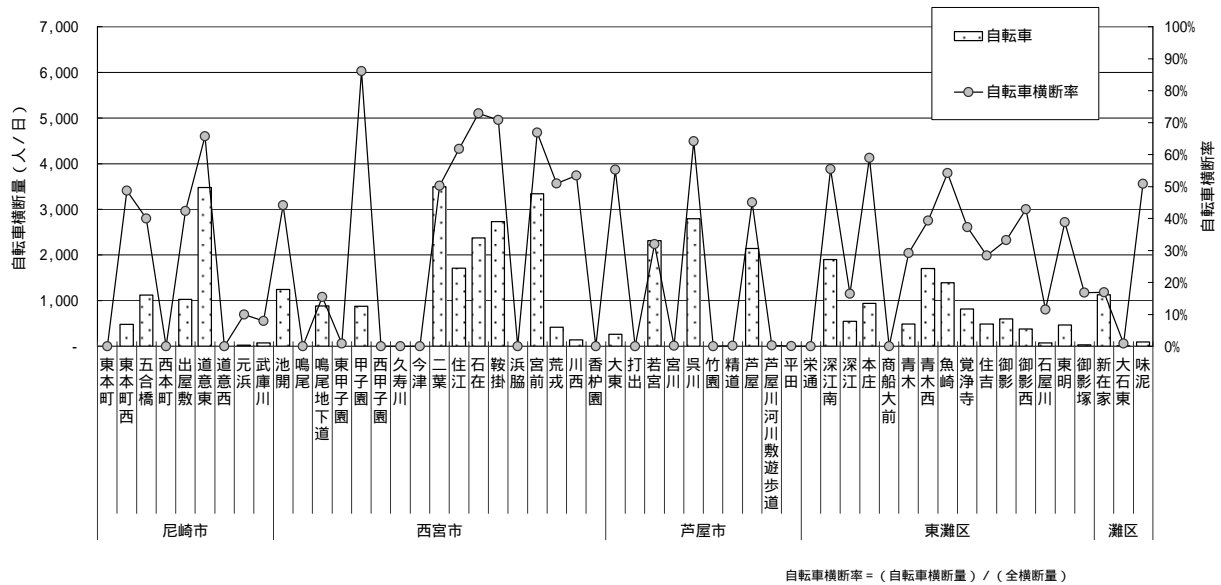


図 2-10 自転車横断量と自転車横断率（平日）

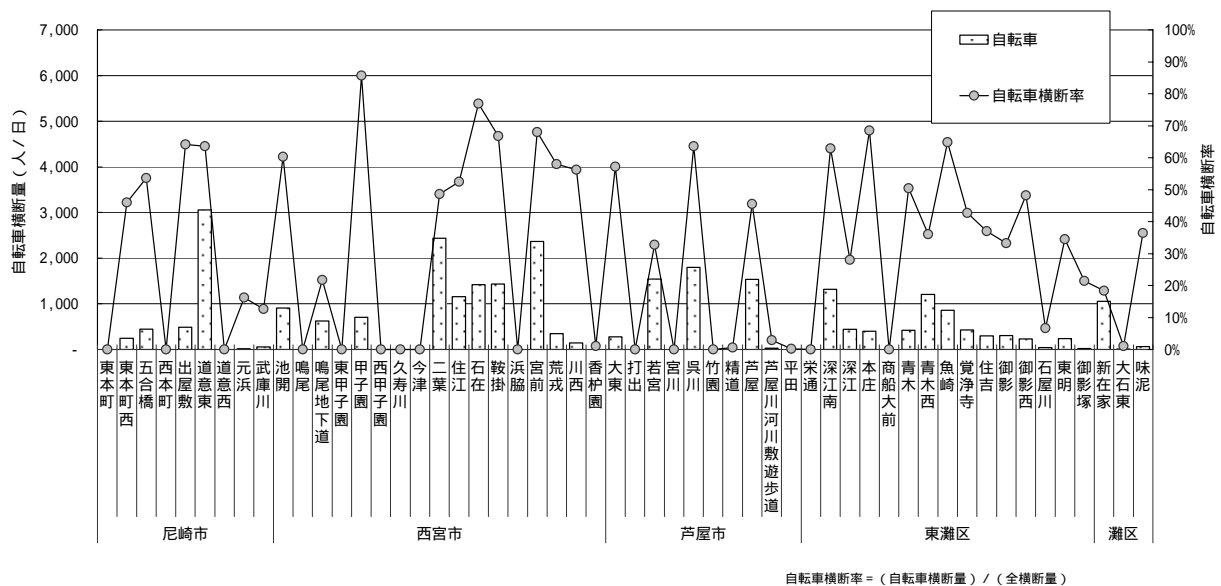


図 2-11 自転車横断量と自転車横断率（休日）

## 2-6. 横断量調査結果一覧

各調査地点の歩道橋、乱横断、横断歩道、地下道・河川敷の横断量を、それぞれ属性別に整理した一覧を表 2-1（平日）表 2-2、（休日）に示す。





## 2-7. 過年度調査との比較

平成 12 年度に実施された同種の横断量調査（平日 1 日調査）との本年度調査の比較を、図 2-12 に歩道橋横断量の増減率、図 2-13 に乱横断量の増減率、図 2-14 に横断歩道横断量の増減率として比較する。

歩道橋横断量をみると、最も増減率が高いのは、芦屋市の精道であり約 2 倍の横断量となった。元浜、新在家も同様に約 2 倍の伸びを示している。一方、最も増減率が低いのは、尼崎市の東本町であり半減している。池開、宮前、味泥も、ほぼ半減している状況にある。

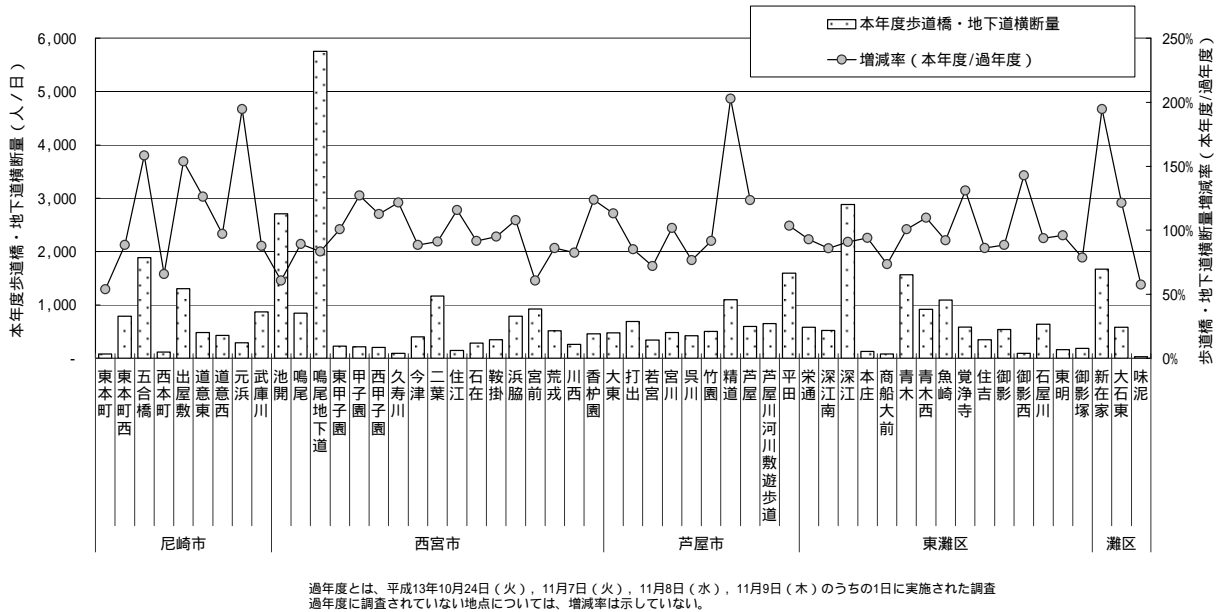


図 2-12 過年度調査と比較した歩道橋横断量の増減率（平日）

乱横断量をみると、前回調査より全ての比較調査地点で減少している。最も増減率が低いのは、西宮市の池開であり、過年度調査の 2%程度となり、大きく減少している。また、深江南や宮前も大きく乱横断量は減少している。

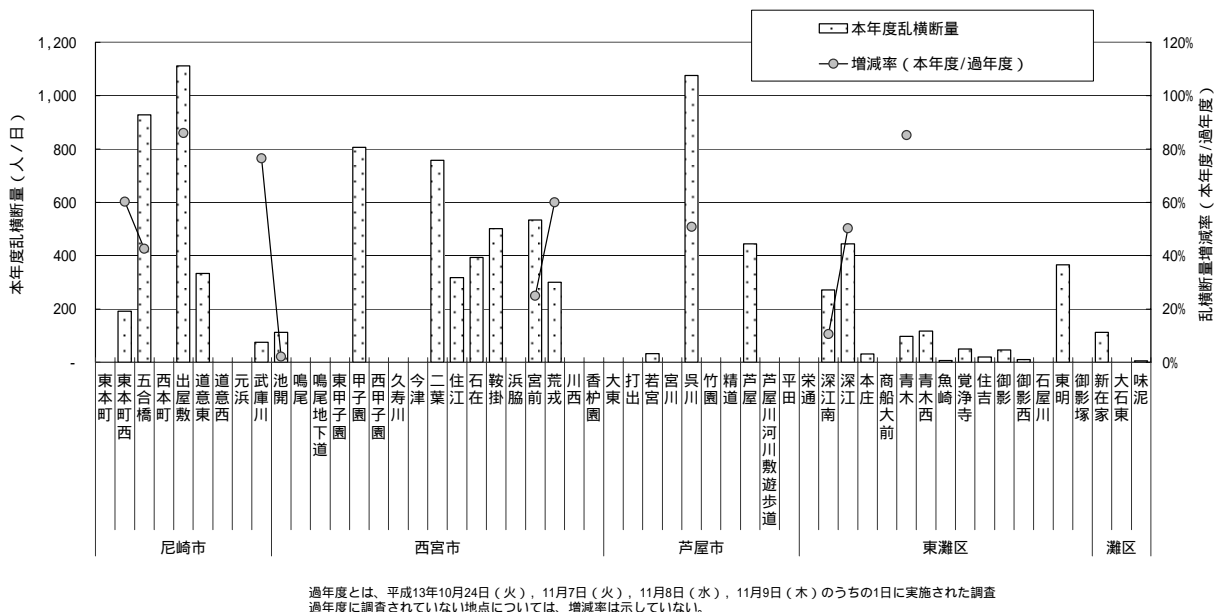
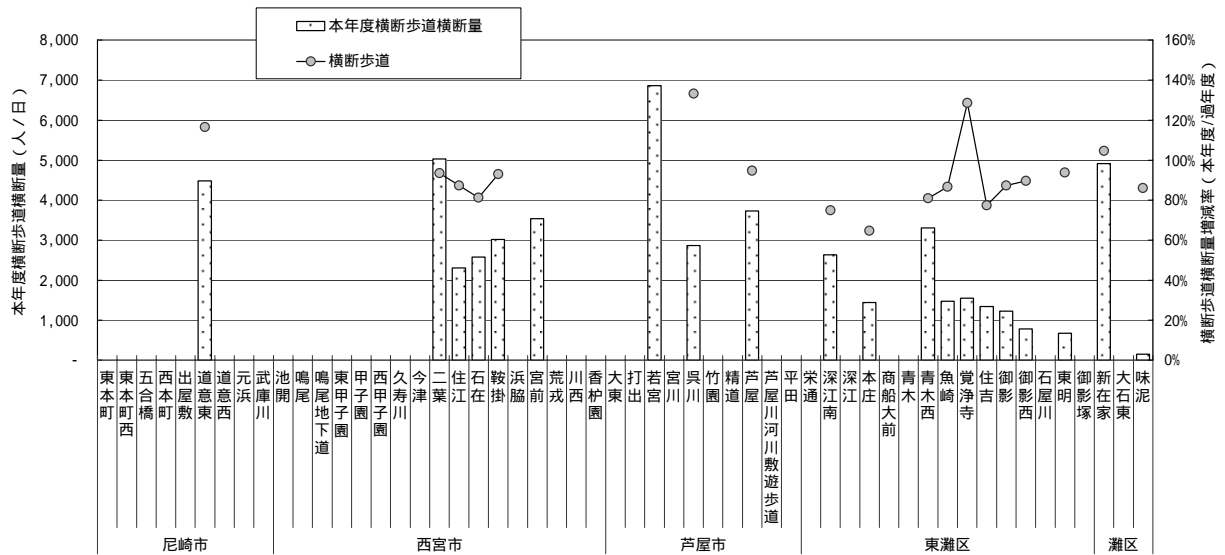


図 2-13 過年度調査と比較した乱横断量の増減率（平日）

横断歩道横断量をみると、最も増減率が高いのは、芦屋市の呉川であり 33%増の横断量となった。覚浄寺、道意東も同様に大きく増加している。一方、最も増減率が低いのは、東灘区の本庄であり 35%減となっている。深江南、住吉も、大きく減少している。



過年度とは、平成13年10月24日（火）、11月7日（火）、11月8日（水）、11月9日（木）のうちの1日に実施された調査  
過年度に調査されていない地点については、増減率は示していない。

図 2-14 過年度調査と比較した横断歩道横断量の増減率（平日）