

(案)

国道43号沿道環境改善に向けた社会実験

社会実験結果まとめ

平成18年12月

国土交通省近畿地方整備局

- 目次 -

. 調査結果のまとめ	1
. 社会実験の実施内容	4
1. 実験の概要	4
2. 交通・環境実態調査の時期	5
3. 調査項目	5
4. 調査箇所	6
(1) 交通実態調査箇所	6
(2) 環境実態調査箇所	8
. 社会実験の結果	10
1. 交通実態調査結果	10
(1) 交通量の変化(実測交通量)	10
1) 断面交通量の変化(実験前・実験中)	10
2) 阪神高速本線料金所等の利用台数の変化(実験前・実験中・実験後)	11
(2) 転換交通量の算出	15
1) 湾岸線への転換交通量の算出	15
2) 利用交通の変化(阪神高速、国道43号)	18
阪神高速3号神戸線・5号湾岸線の利用交通の変化	18
国道43号の利用交通の変化	20
(3) 乗り継ぎ路線とアクセス道路の交通状況	24
(4) 国道43号・3号神戸線・5号湾岸線等の旅行時間の変化	35
2. 環境実態調査結果	36
(1) 大気質調査(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)	36
(2) 騒音・振動調査	38
3. アンケート調査結果	39
(1) 調査概要	39
(2) 調査結果(全体)	41
(3) 調査結果(尼崎市域分)	46
[参考]	
1. 広報活動	51

.調査結果のまとめ

1.交通実態調査結果

(1)交通量の変化(実測交通量)

1)断面交通量の変化(実験前・実験中)

ETC 料金大型車は、3号神戸線で、実験前と比べ実験中()に減少しているが、5号湾岸線では実験中にETC 料金大型車が増加している。

実験中とは、実験中1回目および2回目を言う。

2)阪神高速本線料金所等の利用台数の変化(実験前・実験中・実験後)

阪神高速本線料金所の利用台数

3号神戸線本線料金所のETC 料金大型車は、実験前と比べ実験中に減少し、実験後は実験前ほど利用台数が戻っていない

5号湾岸線本線料金所のETC 料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加し、実験後も実験前の利用台数に比べ増加した状態で推移している。

環境ロードプライシング試行区間の施策利用台数

環境ロードプライシング試行区間(5号湾岸線阪神西線普通区間)の施策利用台数は、実験前と比べ実験中に増加し、実験後も実験前の利用台数に比べ増加した状態で推移している。

(2)転換交通量の算出

1)湾岸線への転換交通量の算出

5号湾岸線への転換交通量は、実験中1回目で約0~690台/日、実験中2回目で約570~1450台/日増加したと推計される。

実験中2回目では、3号神戸線は神戸市灘区断面での転換が最も大きく、国道43号では尼崎大阪断面での転換が最も大きい。

2)利用交通の変化(阪神高速、国道43号)

阪神高速3号神戸線・5号湾岸線の利用交通の変化

社会実験区間外(以西) - 社会実験区間の流動は、神戸線の減少量、湾岸線の増加量ともに最大となっている。

社会実験区間内々については、神戸線の減少はほとんどなく、湾岸線の増加のみが見られ、一般道からの転換が考えられる。

社会実験区間を通過する流動は、神戸線の減少量より、湾岸線の増加量の方が多い。

国道43号の利用交通の変化

大型車の転換交通量は、尼崎大阪断面(716台/日)、尼崎西宮断面(572台/日)、神戸芦屋断面(498台/日)の順で多い。

各断面間の発着交通量の増減は、東向きでは、「尼崎西宮断面~尼崎大阪断面」間の発着が788台/日減少しており、神戸側の断面間になるに従い、発着交通量は漸減している。

西向きの各断面間の発着交通量は、「尼崎西宮断面~尼崎大阪断面」間で644台/日、「神戸芦屋断面~尼崎西宮断面」間で699台/日減少しており、ほぼ同様の傾向である。

(3)乗り継ぎ路線とアクセス道路の交通状況

1)実験区間(西端付近)の交通状況

5号湾岸線住吉浜ランプ(西行き)

滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。

3号神戸線摩耶ランプ~5号湾岸線住吉浜ランプ間の乗り継ぎ路線

渋滞長・滞留長は、実験前後・実験中に大きな変化は見られない。

料金大型車は、灘浜東町交差点（東行き・西行き）で実験前と比べ実験中に増加している。

3号神戸線摩耶ランプ周辺

渋滞長・滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

料金大型車は、摩耶ランプ（東行き）で、実験前と比べ実験中に増加している。

3号神戸線京橋ランプ周辺

滞留長・料金大型車ともに、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

3号神戸線と5号湾岸線の乗り継ぎ台数（ETC料金大型車）

摩耶ランプ～住吉浜ランプの乗り継ぎ台数は、実験前と比べ実験中に増加している。

京橋ランプ～住吉浜ランプの乗り継ぎ台数は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

2) 実験区間（東端付近）の交通状況

5号湾岸線天保山ランプ出入口付近

天保山ランプ出口及び天保山ランプ前交差点（東行き・西行き）の渋滞長・滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

天保山ランプ出口及び天保山ランプ前交差点（東行き）の料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、天保山ランプ前交差点（西行き）の料金大型車は減少している。

天保山・南港北・波除ランプ、大阪港咲州トンネル、なみはや大橋の利用台数（ETC料金大型車）

天保山ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。

南港北ランプ及び波除ランプのETC料金大型車は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

大阪港咲州トンネルの大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、実験後は実験中と比べ大きな変化は見られない。

なみはや大橋の大型車は、実験前・実験中・実験後に大きな変化は見られない。

3) アクセス道路の交通状況

交通量の変化（神戸市東灘区～西宮市）

打出浜線と札幌筋線の料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、今津港津門大筒線では減少している。

5号湾岸線の各ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。

交通量の変化（西宮市～大阪市港区）

尼崎港線、大阪池田線の料金大型車は、実験前と比べ実験中は増加している。

5号湾岸線の尼崎末広ランプ、天保山ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、その他のランプは実験前・実験中に大きな変化は見られない。

(4) 国道43号・3号神戸線・5号湾岸線等の旅行時間の変化

3号神戸線の旅行時間は、実験前と比べ実験中に、東行きで3分～15分、西行きで6分～9分増加している。

2. 環境実態調査結果

(1) 大気質調査（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

1) 全体

二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、実験前・実験中に特異な濃度の変化は見受けられない。

2) 尼崎市域の大気質濃度の比較（実験前・実験中）

二酸化窒素の濃度は、実験前と比べ実験中に、国道43号より南側に設置されている測定局においては減少、国道43号より北側に設置されている測定局においては増加している。浮遊粒子状物質の濃度は、実験前と比べ実験中に増加しているが、平日平均では二酸化窒素と同様の傾向を示している。

大気質濃度変化は、主風向の変化など気象要因による影響が大きいと考えられる。

(2) 騒音・振動調査

国道43号沿道及びアクセス道路沿道の全ての地点において、実験前・実験中に特異な変化は見受けられない。

3. アンケート調査結果

(1) 全体

大型車運行上の担当は、「大型車のドライバー」が約83%、「運行管理者」が約15%となっている。

運行管理者の料金大型車保有台数別のETC設置割合は、約9割以上となっている。

社会実験の認知手段は、「チラシ・ポスター」が、回答数「4,218」のうち「1,295」と最も多い。

社会実験前の通行路線は、「阪神高速5号湾岸線」が、回答数「4,072」のうち「1,254」と最も多い。

社会実験をきっかけとした阪神高速5号湾岸線への路線変更は、「変更した」・「変更した時としない時があった」が約4割となっている。

通行路線を変更した理由は、「料金を割引されたから」が、回答数「1,458」のうち「946」と最も多い。

通行路線を変更しなかった理由は、「経路変更すると不便になるから」が、回答数「1,096」のうち「521」と最も多い。

通行路線を変更した場合の変更前経路は、「3号神戸線」と回答した割合が約5割と最も多く、「国道43号」は約3割となっている。

国道43号から湾岸線に変更した人の出発・目的地は、「実験対象地域等 実験対象地域等」が約6割と最も多い。

通行路線を変更しなかった場合の経路は、「3号神戸線」「国道43号」と回答した割合が約4割となっている。

(2) 尼崎市域分

大型車運行上の担当は、「大型車のドライバー」が約82%、「運行管理者」が約18%となっている。

運行管理者の料金大型車保有台数別のETC設置割合は、約9割以上となっている。

社会実験の認知手段は、「チラシ・ポスター」が、回答数「559」のうち「175」と最も多い。

社会実験前の通行路線は、「国道43号」が、回答数「507」のうち「168」と最も多い。

社会実験をきっかけとした阪神高速5号湾岸線への路線変更は、「変更した」・「変更した時としない時があった」が約6割となっている。

通行路線を変更した理由は、「料金を割引されたから」が、回答数「281」のうち「168」と最も多い。

通行路線を変更しなかった理由は、「ETC車載器を付けていないから」が、回答数「163」のうち「73」と最も多い。

通行路線を変更した場合の変更前経路は、「3号神戸線」と回答した割合が約6割と最も多く、「国道43号」は約3割となっている。

通行路線を変更しなかった場合の経路は、「3号神戸線」と回答した割合が約8割となっている。

社会実験の実施内容

1. 実験の概要

国道43号の沿道環境改善を図るため、阪神高速5号湾岸線を活用した料金施策による環境ロードプライシング社会実験を実施し、交通実態の変化や沿道環境改善効果を検証するため、交通・環境実態調査を実施する。

【環境ロードプライシング社会実験の概要】

実施期間

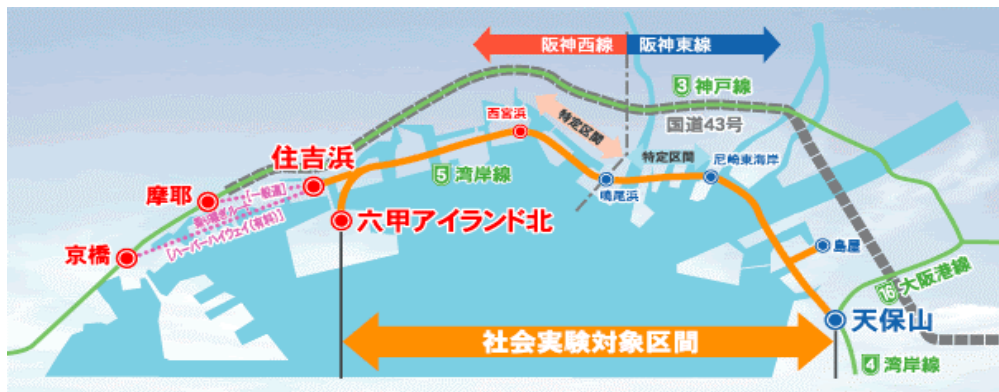
平成18年6月12日(月)0時 ~ 8月11日(金)24時

割引対象車種

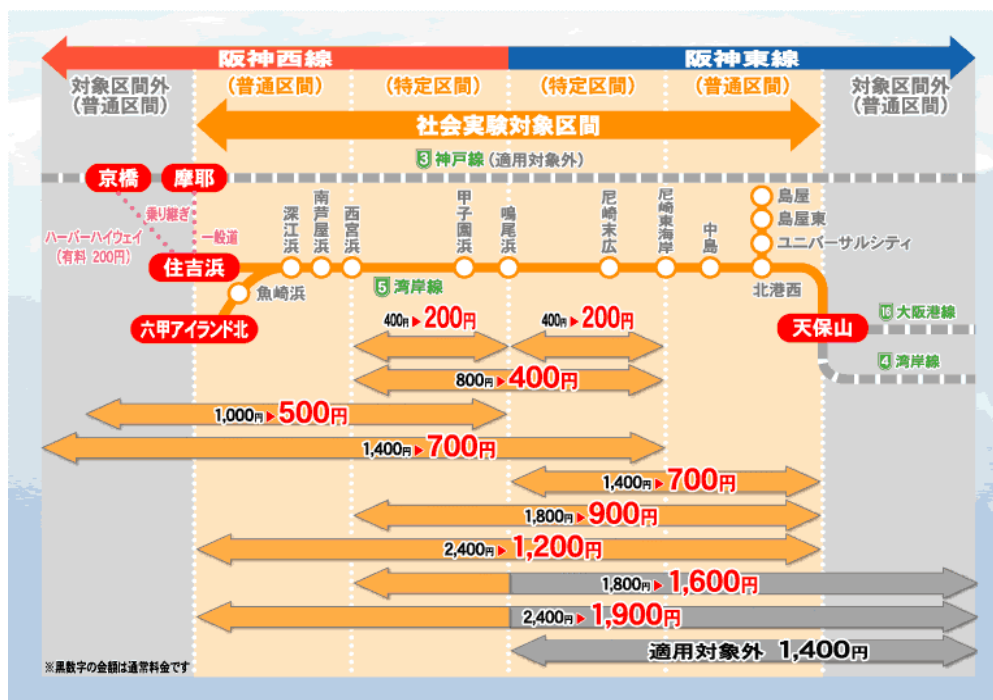
阪神高速料金区分の大型車 (ETC無線通行車限定)

実験対象区間

阪神高速5号湾岸線 (住吉浜・六甲アイランド北出入口~天保山出入口) 約20km



料金圏	阪神西線		阪神東線	
	普通区間 3号神戸線(京橋・摩耶)と 5号湾岸線住吉浜との 乗り継ぎを含む	特定区間 西宮浜~ 料金区界(鳴尾浜)	特定区間 料金区界(鳴尾浜)~ 尼崎東海岸	普通区間 料金区界~ 天保山区間内のみの 通行に限る
通常料金(大型車)	1,000円 <small>(環境ロードプライシング試行 800円)</small>	400円	400円	1,400円
実験期間中料金 (大型車)	半額 500円	半額 200円	半額 200円	半額 700円



2. 交通・環境実態調査の時期

調査時期は、実験前においては実験対象区間の周辺道路の交通規制状況等を踏まえ、実験開始日の約3週間前とした。実験中については社会実験の実施がある程度浸透してきたと考えられる実験開始から3週間後、および実験開始から6週間後の計2回を実施した。

- 【実験前】平成18年5月21日(日)の週
- 【実験中1回目】平成18年7月3日(月)の週
- 【実験中2回目】平成18年7月24日(月)の週

3. 調査項目

(1) 交通実態調査

1) 断面交通量調査等

- ・ 実験による転換交通量等を把握するため、国道2号、国道43号、阪神高速3号神戸線、阪神高速5号湾岸線の交通量(阪神高速料金区分の大型車)を調査
- ・ 実験による周辺道路の交通量の変化を把握するため、阪神高速5号湾岸線への乗り継ぎ路線・アクセス道路の交通量(阪神高速料金区分の大型車)を調査

2) 旅行時間調査

- ・ 実験による旅行速度の変化を把握するため、国道43号、阪神高速3号神戸線、阪神高速5号湾岸線等の各ルートの旅行時間を調査

3) 渋滞状況調査

- ・ 実験による交通への影響を把握するため、乗り継ぎ路線、阪神高速3号神戸線京橋ランプ出口、摩耶ランプ出口等の渋滞状況を調査

(2) 環境実態調査

1) 大気質調査

- ・ 実験による大気質の状況を把握するため、国道43号沿道等の大気質(NO_x、SPM)を調査(既存の観測局データを活用)

2) 騒音・振動調査

- ・ 実験による騒音・振動の状況を把握するため、国道43号沿道等の騒音・振動を調査

(3) アンケート調査

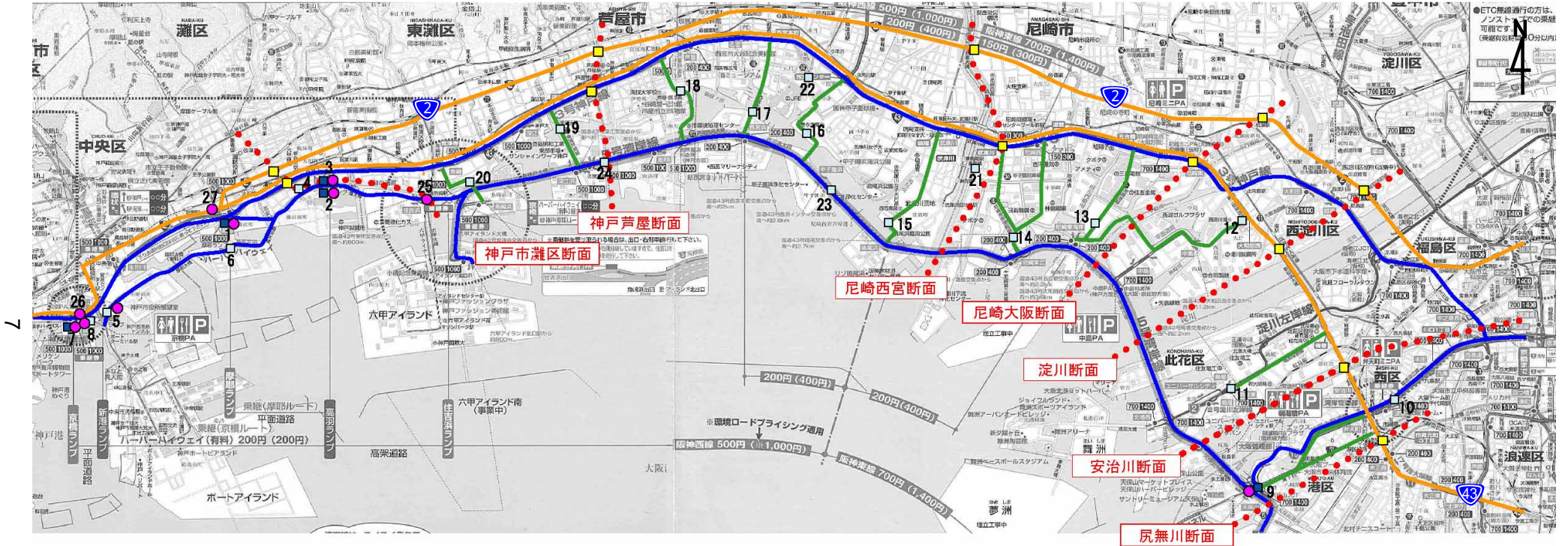
- ・ 実験による利用実態等を把握するため、兵庫県及び大阪府トラック協会会員事務所等の運行管理者とドライバーを対象に、アンケート調査を実施

4. 調査箇所

(1) 交通実態調査箇所

調査項目	対象路線	調査箇所等	番号	調査方法	調査期間		
断面交通量等	国道2号	[兵庫県域] 4断面(2号、43号) (尼崎・大阪断面、尼崎・西宮断面、 神戸・芦屋断面、神戸市灘区断面) [大阪市区域] 2号:1断面(淀川断面) 43号:3断面(淀川断面、安治川断面、 尻無川断面)	-	断面交通量調査 (阪神高速料金区分大型車) 兵庫県の実験前調査は 既存データ活用	実験前 1週間×1回 5月21日(日)0:00 ~5月27日(土)24:00 実験中 1週間×2回 7月3日(月)0:00 ~7月9日(日)24:00 7月24日(月)0:00 ~7月30日(日)24:00		
	国道43号						
	阪神高速3号神戸線	調査断面で集計	-	営業データよりETC料金大型 車交通量を集計			
	阪神高速5号湾岸線						
	乗り継ぎ路線 ・ アクセス道路等	灘浜住吉川線	摩耶ランプ南交差点	1	断面交通量調査等 (阪神高速料金区分大型車)	実験前: 昼間12h×3日 5月24日(水)~5月26日(金) 実験中: 昼間12h×3日 ×2回 7月4日(火)~7月6日(木) 7月25日(火)~7月27日(木)	
			灘浜東町交差点	2			
			市道高羽線	御影塚町3交差点			3
			西灘浜手1号線	御影塚町3交差点付近			4
			ハーバーハイウェイ	新港ランプ南交差点			5
				摩耶料金所			6
			京橋入路前港湾道路	京橋ランプ前交差点			7
				税関本庁前交差点			8
		アクセス道路等	国道172号(港区)	国道43号~天保山出入口付近	9		断面交通量調査等 (阪神高速料金区分大型車)
			築港深江線(西区)	波除出入口付近	10		
			福島桜島線(此花区)	国道43号~島屋出入口付近	11		
			大阪池田線(西淀川区)	国道43号~中島出入口付近	12		
			尼崎港線(尼崎市)	国道43号~尼崎東海岸出入口付近	13		
			尼崎港崇徳院線(尼崎市)	国道43号~尼崎末広出入口付近	14		
			小曾根線(西宮市)	国道43号~鳴尾浜出入口付近	15		
			今津港津門大筒線(西宮市)	国道43号~甲子園浜出入口付近	16		
			札幌筋線(西宮市)	国道43号~西宮浜出入口付近	17		
			打出浜線(芦屋市)	国道43号~南芦屋浜出入口付近	18		
			東灘芦屋線(東灘区)	国道43号~深江浜出入口付近	19		
			魚崎本山線(東灘区)	国道43号~魚崎浜出入口付近	20		
甲子園尼崎線(尼崎市)			尼崎・西宮断面付近	21			
甲子園六湛寺線(西宮市)			西宮浜出入口付近	22			
芦屋鳴尾浜線(西宮市)			甲子園浜出入口付近	23			
東灘芦屋線(芦屋市)			芦屋・東灘断面付近	24			
旅行時間	国道43号等	京橋~43号岩屋~43号弁天町駅前~阿波座	-	実車で東行き・西行き2方向	実験前: 3日×1回 5月24日(水)~5月26日(金) 実験中: 3日×2回 7月4日(火)~7月6日(木) 7月25日(火)~7月27日(木) (朝:8時、昼:14時、夕:17時の 3回)		
	阪神高速3号神戸線	京橋~阿波座間 神戸線ルート	-				
	阪神高速5号湾岸線等	同上 京橋乗継ルート(ハーバー経由)	-				
		同上 摩耶乗継ルート(神戸線・市道経由)	-				
渋滞状況	乗り継ぎ 路線等	灘浜住吉川線	摩耶ランプ南交差点	1	渋滞長、通過時間、信号待ち 回数の調査	実験前: 3日×1回 5月24日(水)~5月26日(金) 実験中: 3日×2回 7月4日(火)~7月6日(木) 7月25日(火)~7月27日(木) (朝:7:00~10:00、昼:11:00~ 14:00、夕:16:00~19:00の各3 時間)	
			灘浜東町交差点	2			
		市道高羽線	御影塚町3交差点	3			
		ハーバーハイウェイ	新港ランプ南交差点	5			
		京橋入路前港湾道路	京橋ランプ前交差点	7			
			税関本庁前交差点	8			
	国道172号	天保山出入口付近	9				
	阪神高速5号湾岸線	住吉浜出入口(西行き出口)	25	渋滞長、通過時間の調査			
	阪神高速3号神戸線	京橋出入口(東行き出口)	26				
		摩耶出入口(東行き出口)	27				

交通実態調査箇所



- 凡 例
- 交通実態調査箇所
- : 断面交通量 (国道2号・国道43号)
 - No. : 断面交通量 (アクセス道路・乗り継ぎ路線)
 - No. : 交差点交通量 (アクセス道路・乗り継ぎ路線)
 - No. : 渋滞状況
-
- : 国道2号、国道43号
 - : 阪神高速3号神戸線、阪神高速5号湾岸線 等
 - : アクセス道路

(2) 環境実態調査箇所

調査項目	対象路線	所在地	調査場所	番号	調査期間
大気質 ・NO _x 、SPM ・風向風速	国道43号	大阪市	市岡元町局 (大気常時観測局)	1	大気常時観測局等の測定データを実験前、実験中で整理 実験前(2ヶ月程度) 実験中(2ヶ月程度)
			大和田西交差点局 (大気常時観測局)	2	
			出来島小学校 (自動車排出ガス測定局)	3	
			出来島局 (大気常時観測局)	4	
		尼崎市	東本町交差点局 (大気常時観測局)	5	
			五合橋局 (大気常時観測局)	6	
			西本町 (環境監視局)	7	
			西本町局 (大気常時観測局)	8	
			元浜公園 (環境監視局)	9	
			武庫川局 (自動車排出ガス測定局)	10	
		西宮市	甲子園局 (自動車排出ガス測定局)	11	
			西宮IC交差点局 (大気常時観測局)	12	
			津門川局 (自動車排出ガス測定局)	13	
			西宮本町交差点局 (大気常時観測局)	14	
		芦屋市	打出局 (自動車排出ガス測定局)	15	
			宮川小学校局 (自動車排出ガス測定局)	16	
			精道交差点局 (大気常時観測局)	17	
		神戸市	東部局 (自動車排出ガス測定局)	18	
			東御影交差点局 (大気常時観測局)	19	
			東明交差点局 (大気常時観測局)	20	
			岩屋交差点局 (大気常時観測局)	21	
	阪神高速5号湾岸線	西宮市	浜甲子園局 (一般環境大気観測局)	22	
			芦屋市 潮見小学校局 (一般環境大気観測局)	23	
	乗り継ぎ路線等	大阪市	此花区役所 (一般環境大気観測局)	24	
			神戸市 灘浜観測所 (一般環境大気観測局)	25	
騒音・振動	国道43号	大阪市	港区市岡3	26	実験前: 1日 5月24日(水)6:00 ~ 5月25日(木)6:00 実験中: [1回目] 7月4日(火)6:00 ~ 7月4日(火)22:00(昼間) 7月11日(火)22:00 ~ 7月12日(水)6:00(夜間) [2回目] 7月26日(水)6:00 ~ 7月27日(木)6:00
			此花区四貫島2	27	
			西淀川区佃7	28	
		尼崎市	尼崎市西本町5	29	
		西宮市	西宮市久保町	30	
		芦屋市	芦屋市打出町	31	
		神戸市	東灘区深江本町2	32	
			灘区大石東町3	33	
		乗り継ぎ路線	神戸市	灘浜住吉川線沿道	
	アクセス道路	大阪市	国道172号(天保山ランプ付近)	35	

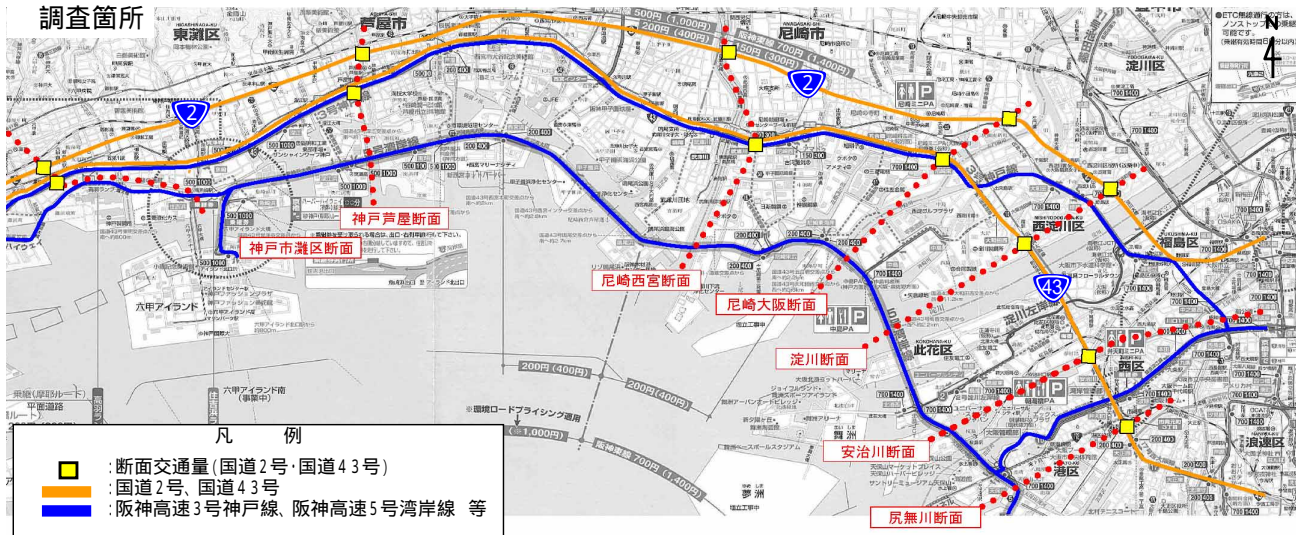
社会実験の結果

1. 交通実態調査結果

(1) 交通量の変化(実測交通量)

1) 断面交通量の変化(実験前・実験中)

ETC料金大型車は、3号神戸線で、実験前と比べ実験中に減少しているが、5号湾岸線では実験中にETC料金大型車が増加している。



収集データ(調査データ、阪神高速の営業データ)

収集期間	区画	実験前		実験中1回目		実験中2回目	
		5月22日(月)~26日(金) 平日6日間	3月13日(月)~17日(金) 平日5日間(参考)	7月3日(月)~7日(金) 平日5日間	同上	7月24日(月)~28日(金) 平日5日間	同上
国道2号 国道43号	大阪市域						
	兵庫県域						
阪神高速							

1 既存の調査データ

国道2号・国道43号:料金大型車、3号神戸線・5号湾岸線:ETC料金大型車

単位:台/日(平日平均)

区分	調査期間	阪神高速の料金大型車											
		国道2号				淀川断面	国道43号						
		兵庫県域		大阪市域			兵庫県域		大阪市域				
神戸市 灘区断面	神戸市 芦屋断面	尼崎 西宮断面	尼崎 大阪断面	神戸市 灘区断面	神戸市 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			
実験前	3月13日(月)~17日(金) (参考)	483	554	821	1,139	-	6,504	8,175	6,137	10,418	-	-	-
	5月22日(月)~26日(金)	-	-	-	-	856	-	-	-	-	12,357	11,400	5,342
実験中	1回目:7月3日(月)~7日(金)	465	544	816	1,035	856	6,376	8,060	5,832	10,054	12,055	11,033	5,080
	2回目:7月24日(月)~28日(金)	434	557	827	1,041	839	6,455	7,829	5,679	9,896	11,829	11,174	4,925
増減	実験中(1回目) - 実験前	-18	-10	-5	-104	0	-128	-115	-305	-364	-302	-367	-262
	実験中(2回目) - 実験前	-49	+3	+6	-98	-17	-49	-346	-458	-522	-528	-226	-417

区分	調査期間	阪神高速のETC料金大型車												
		3号神戸線				淀川断面	安治川断面	5号湾岸線						
		兵庫県域		大阪市域				兵庫県域		大阪市域				
神戸市 灘区断面	神戸市 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	神戸市 灘区断面	神戸市 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		
実験前	3月13日(月)~17日(金) (参考)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	5月22日(月)~26日(金)	10,162	10,112	5,862	4,825	5,444	5,320	6,937	10,051	11,017	11,990	14,317	17,094	20,141
実験中	1回目:7月3日(月)~7日(金)	9,390	9,364	5,379	4,480	5,162	5,040	7,798	10,932	11,739	12,703	15,011	17,550	20,270
	2回目:7月24日(月)~28日(金)	9,128	9,133	5,294	4,428	5,109	4,967	8,311	11,744	12,549	13,537	16,031	18,634	21,201
増減	実験中(1回目) - 実験前	-772	-748	-483	-345	-282	-280	+861	+881	+722	+713	+694	+456	+129
	実験中(2回目) - 実験前	-1,034	-979	-568	-397	-335	-353	+1,374	+1,693	+1,532	+1,547	+1,714	+1,540	+1,060

兵庫県域の国道2号、国道43号は既存の調査データ(3月)

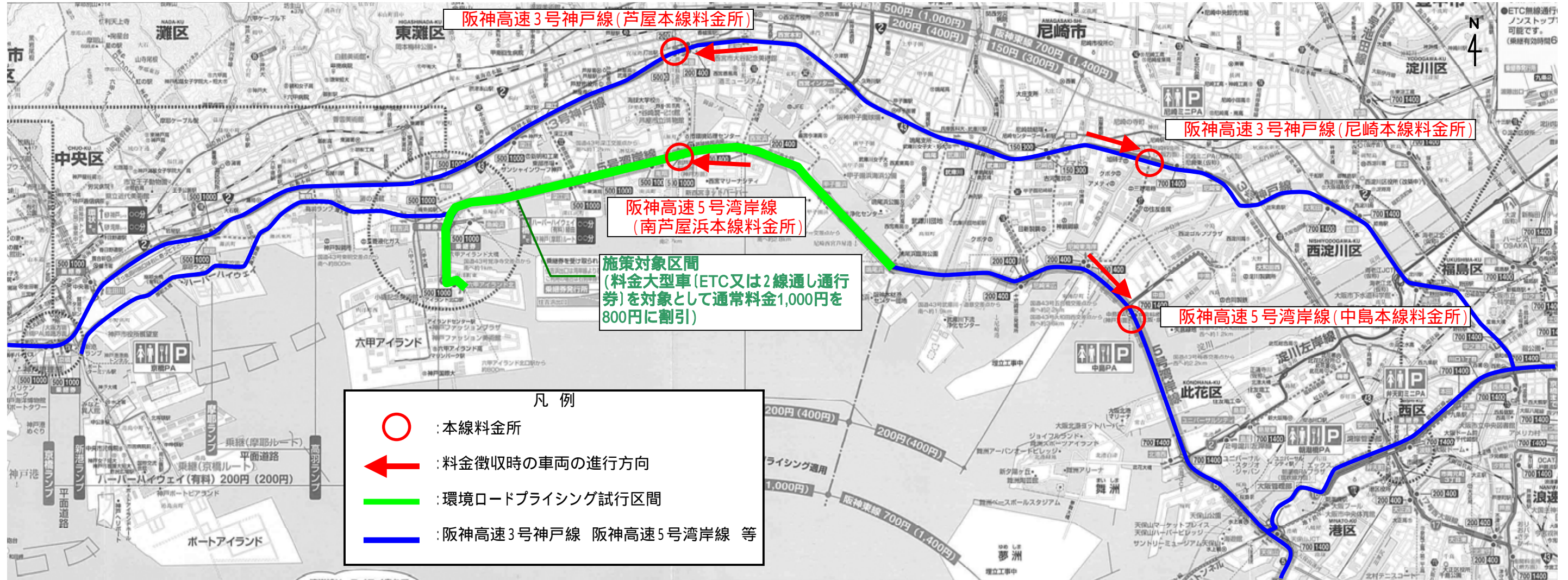
は参考値

赤字: 実験前より断面交通量が増加

青字: 実験前より断面交通量が減少

2) 阪神高速本線料金所等の利用台数の変化(実験前・実験中・実験後)

データ収集箇所



収集データ(阪神高速の営業データ)

	実験前	実験中	実験後
収集期間	5月8日(月)~6月9日(金) 約1ヶ月間	6月12日(月)~8月11日(金) 約2ヶ月間	8月21日(月)~9月29日(金) 約1ヶ月間
対象車両	全車、ETC料金大型車		

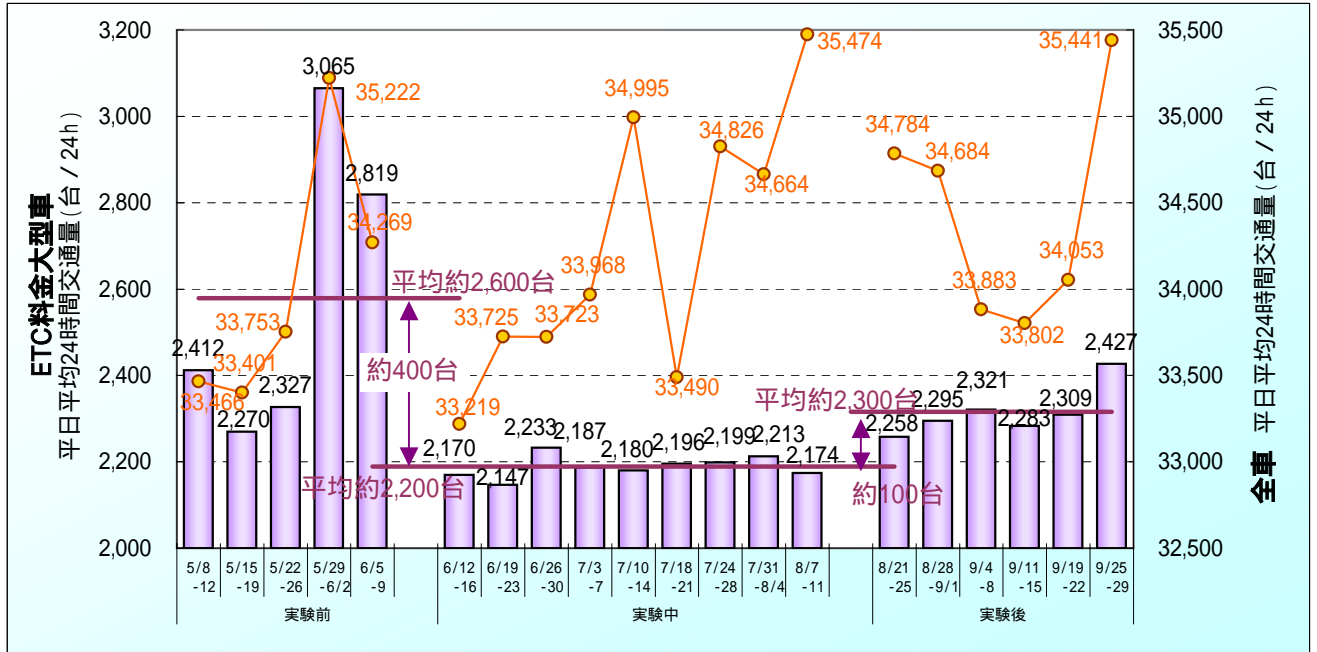
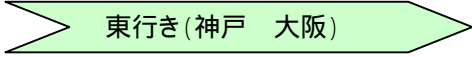
比較データ

交通量	平日5日間(月~金)の24時間交通量(9時~翌9時)の平均値
-----	--------------------------------

阪神高速本線料金所の利用台数

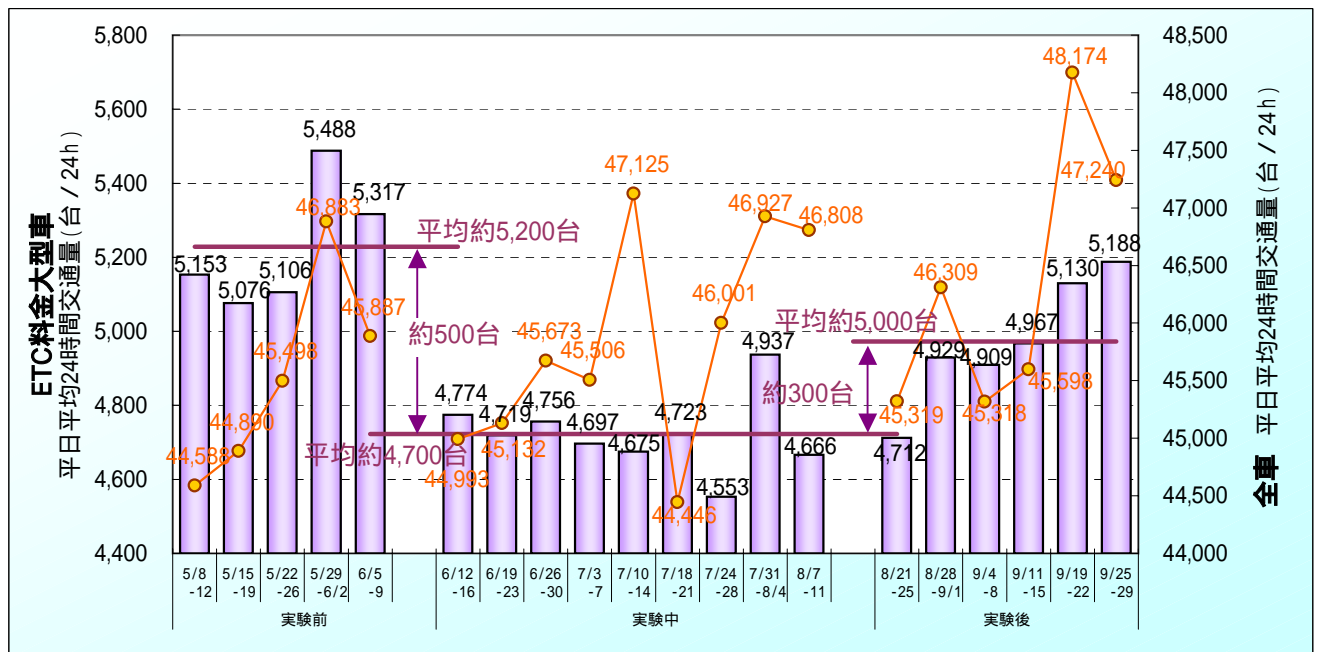
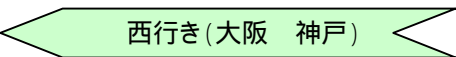
3号神戸線本線料金所のETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に減少し、実験後は実験前ほど利用台数が戻っていない。
 5号湾岸線本線料金所のETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加し、実験後も実験前の利用台数に比べ増加した状態で推移している。

3号神戸線（尼崎本線料金所）



「8/14-18」のお盆の週を除く(ETC料金大型車1,294台/24h、全車34,829台/24h)

3号神戸線（芦屋本線料金所）

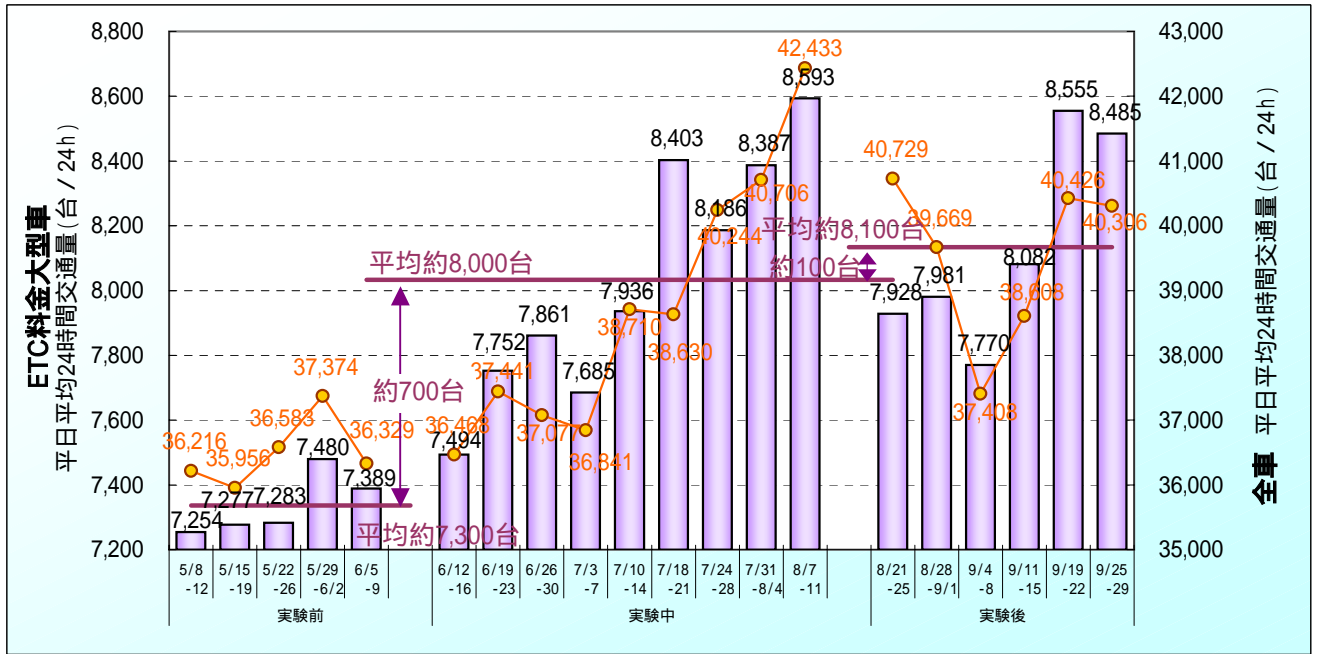


「8/14-18」のお盆の週を除く(ETC料金大型車2,648台/24h、全車43,783台/24h)

凡例 : ETC料金大型車 : 全車

5号湾岸線（中島本線料金所）

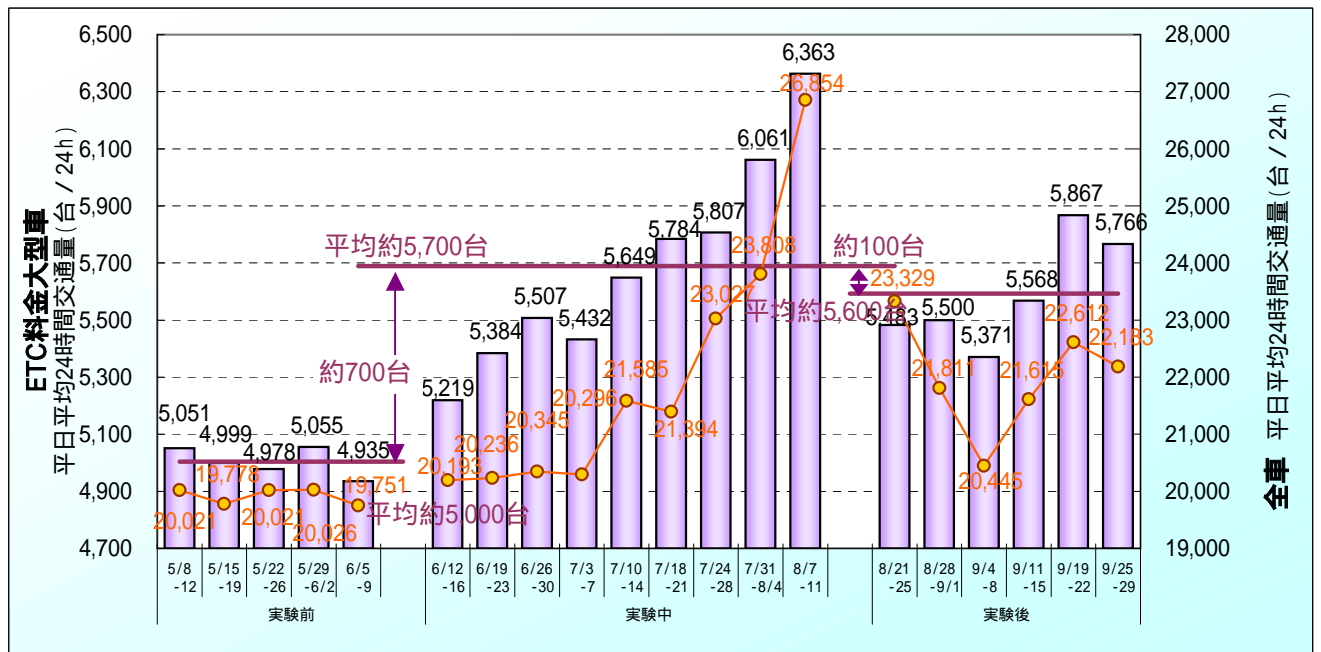
東行き（神戸 大阪）



「8/14-18」のお盆の週を除く(ETC料金大型車4,775台/24h、全車37,240台/24h)

5号湾岸線（南芦屋浜本線料金所）

西行き（大阪 神戸）

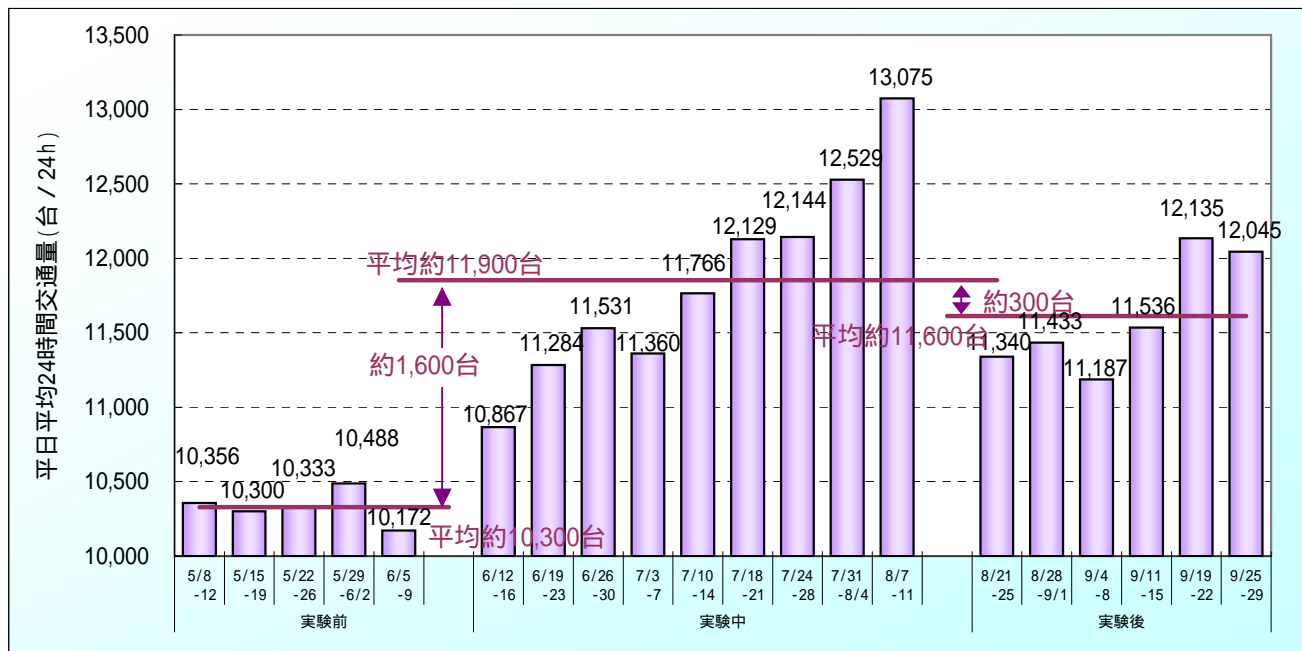


「8/14-18」のお盆の週を除く(ETC料金大型車3,280台/24h、全車20,199台/24h)

凡例 : ETC料金大型車 : 全車

環境ロードプライシング試行区間の施策利用台数

環境ロードプライシング試行区間(5号湾岸線阪神西線普通区間)の施策利用台数は、実験前と比べ実験中に増加し、実験後も実験前の利用台数に比べ増加した状態で推移している。



「8/14-18」のお盆の週を除く(ETC料金大型車6,912台/24h)

凡例  :ETC料金大型車

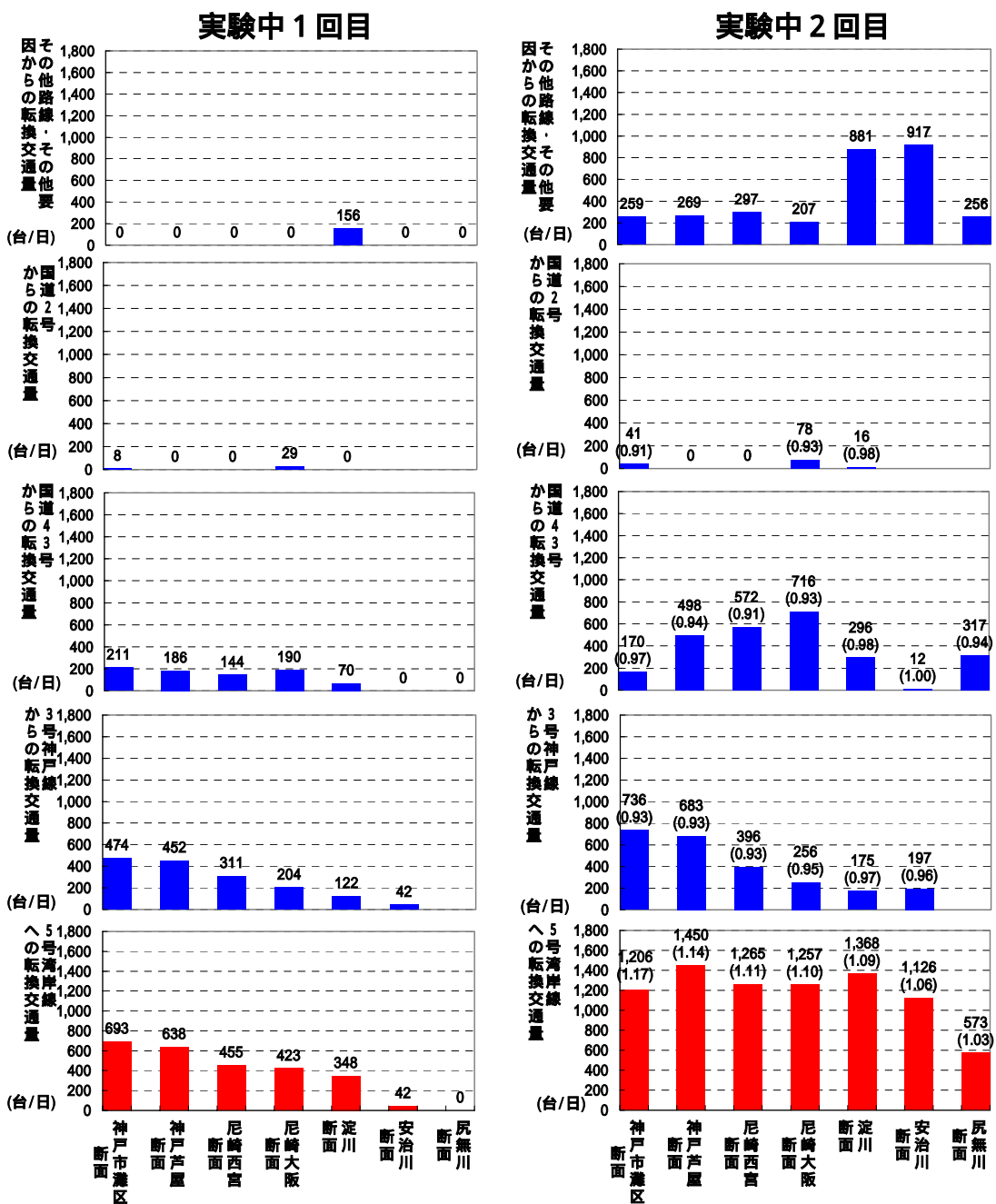
(2) 転換交通量の算出

1) 湾岸線への転換交通量の算出

国道2号、国道43号、3号神戸線等から5号湾岸線への転換交通量は、下図のとおりである。

5号湾岸線への転換交通量は、実験中1回目で約0～690台/日、実験中2回目で約570～1450台/日増加したと推計される。

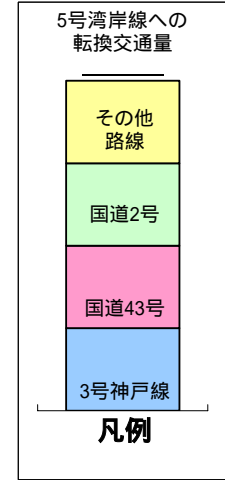
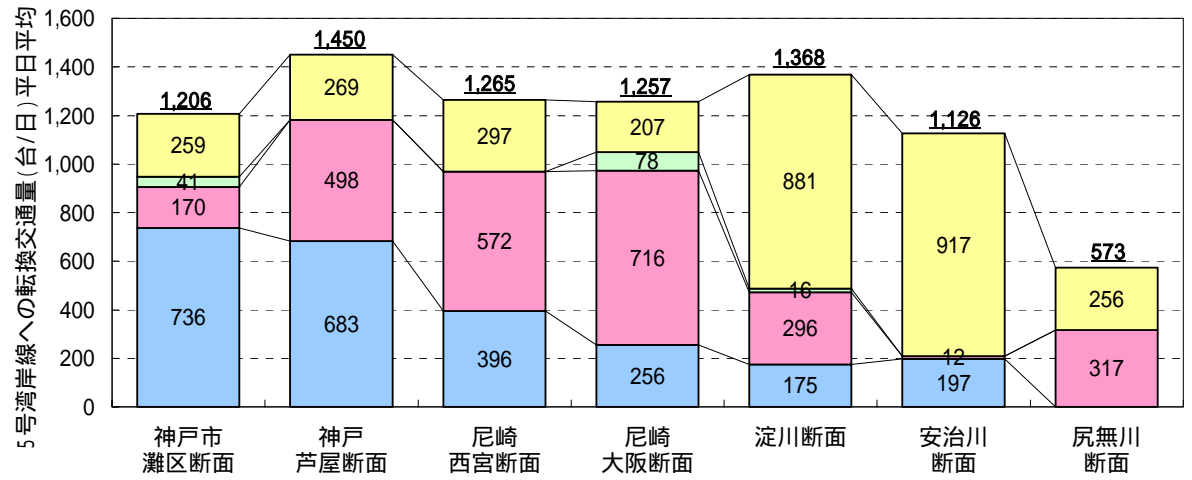
実験中2回目では、3号神戸線は神戸市灘区断面での転換が最も大きく、国道43号では尼崎大阪断面での転換が最も大きい。



(注) ()内の数字 = $\frac{\text{実験中(2回目)の観測交通量}}{\text{実験がない時の7月交通量(推計)}}$

図 5号湾岸線への転換交通量(料金大型車) 平日平均

実験中 2 回目の 5 号湾岸線への転換交通量 (料金大型車)



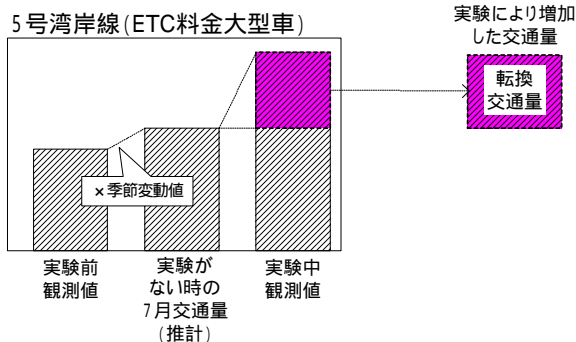
【参考】 転換交通量の算出方法

「5号湾岸線への転換交通量」は、「5号湾岸線の実験中の観測交通量」と「実験がない時の7月交通量（推計）」の差より算出する。

5号湾岸線への転換交通量 =

$$\text{実験中の観測交通量（7月）} - \text{実験がない時の7月交通量（推計）}$$

[転換交通量]



[転換交通量の内訳]

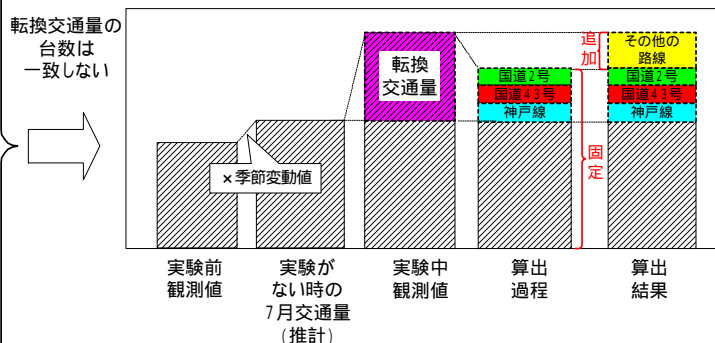
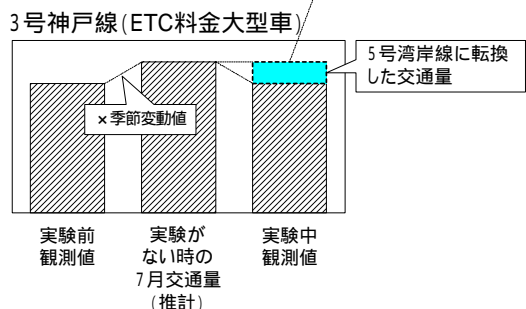
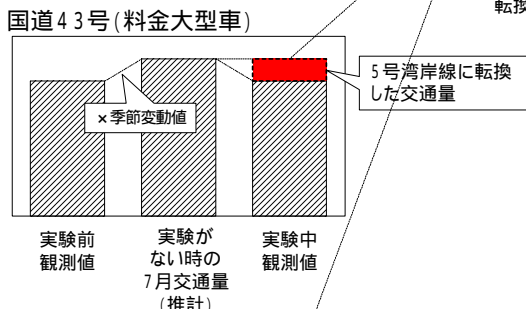
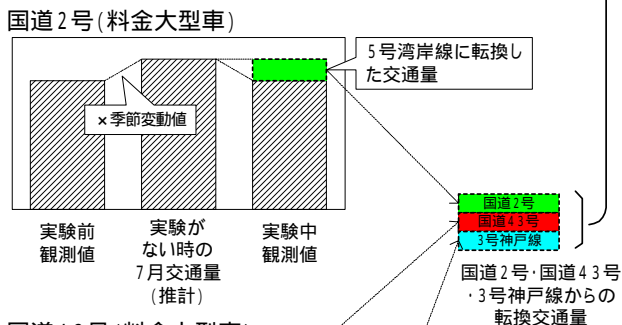


表 路線別の季節変動

路線名	季節変動値
国道2号	0.9826 (0.9994)
国道43号	1.0186 (0.9812)
3号神戸線	(0.9707)
5号湾岸線	(1.0242)

() なし : 7月/3月 (兵庫県域の国道2号、43号)

() 内 : 7月/5月 (大阪市域の国道2号、43号)
(3号神戸線、5号湾岸線)

【季節変動値の算出方法】

国道2号・43号 : 対象路線に設置してあるトラフィックカウンターの3年間のデータ (H15~H17年度) を用いて、平日の大型車交通量の毎月の平均値を算出。この毎月の日交通量の平均値の変動を季節変動としている。

3号神戸線・5号湾岸線 : 対象路線の料金大型車の3年間営業データ (H15~H17年) を用いて、平日の料金大型車交通量の毎月の平均値を算出。この毎月の日交通量の平均値の変動を季節変動としている。

図 5号湾岸線への転換交通量算出方法

2) 利用交通の変化 (阪神高速、国道43号)

阪神高速3号神戸線・5号湾岸線の利用交通の変化

社会実験による3号神戸線、5号湾岸線の利用交通の変化を営業データより算定する。

分析区間

3区間(実験区間以西、実験区間内、実験区間以东)

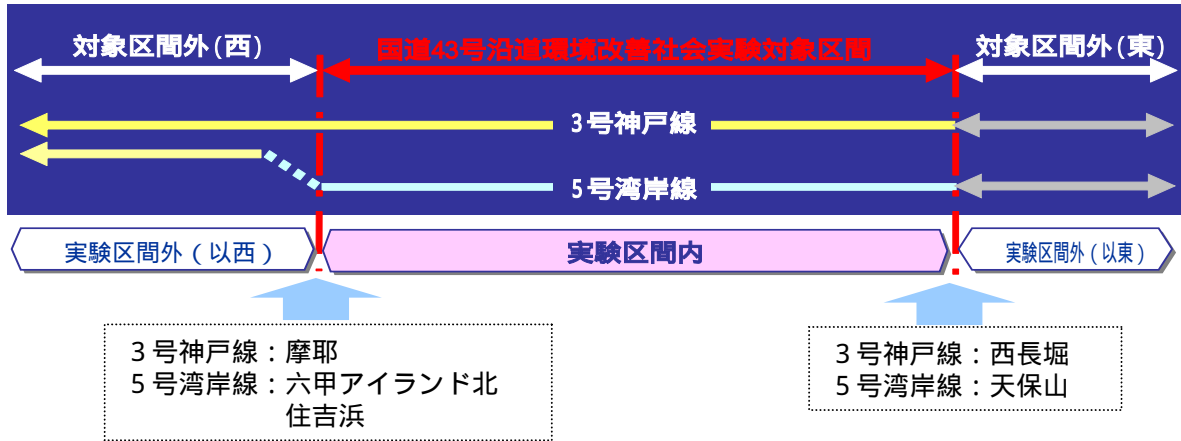


図 分析区間区分図

営業データの集計期間

実験前

5/22(月)~5/26(金)(平日5日間)

季節変動を考慮し、実験がない時の7月交通量(推計)として換算

実験中

1回目: 7/3(月)~7/7(金)(平日5日間)

2回目: 7/24(月)~7/28(金)(平日5日間)

集計対象車両

社会実験の割引対象区間(5号湾岸線の住吉浜・六甲アイランド北~天保山区間)を利用したETC無線通行料金大型車

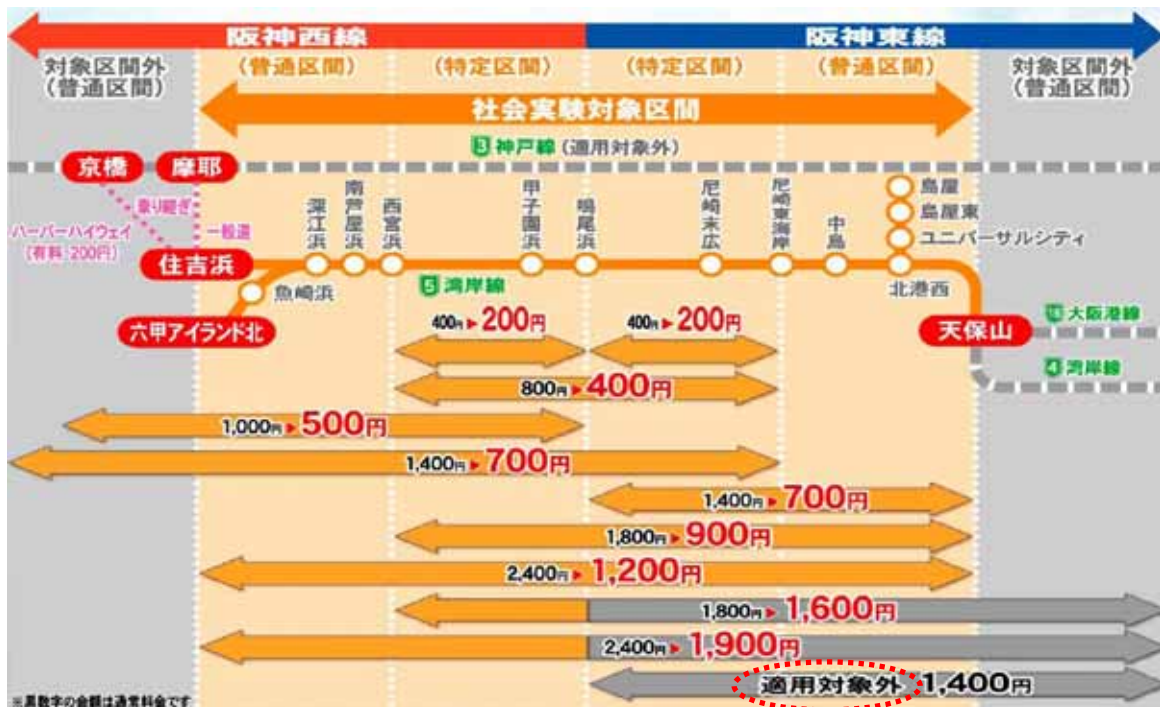


図 社会実験の割引対象区間

○ は集計対象外車両 (○ is for vehicles not included in the count)

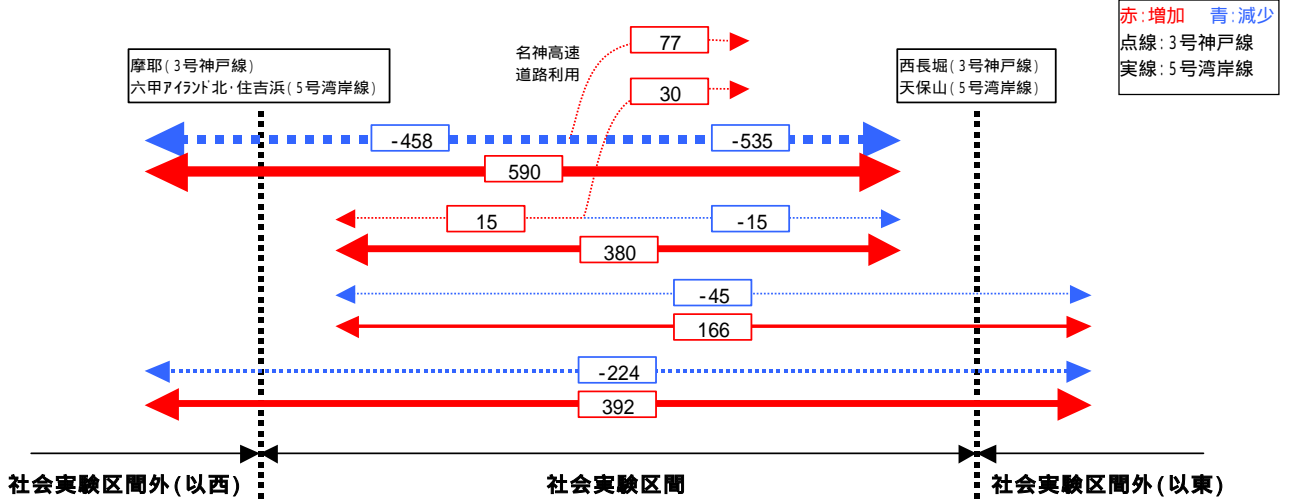
実験中 2 回目の交通流動と実験がない時の 7 月交通流動(推計)の比較 (E T C 料金大型車)

社会実験区間外(以西) - 社会実験区間の流動は、神戸線の減少量、湾岸線の増加量ともに最大となっている。

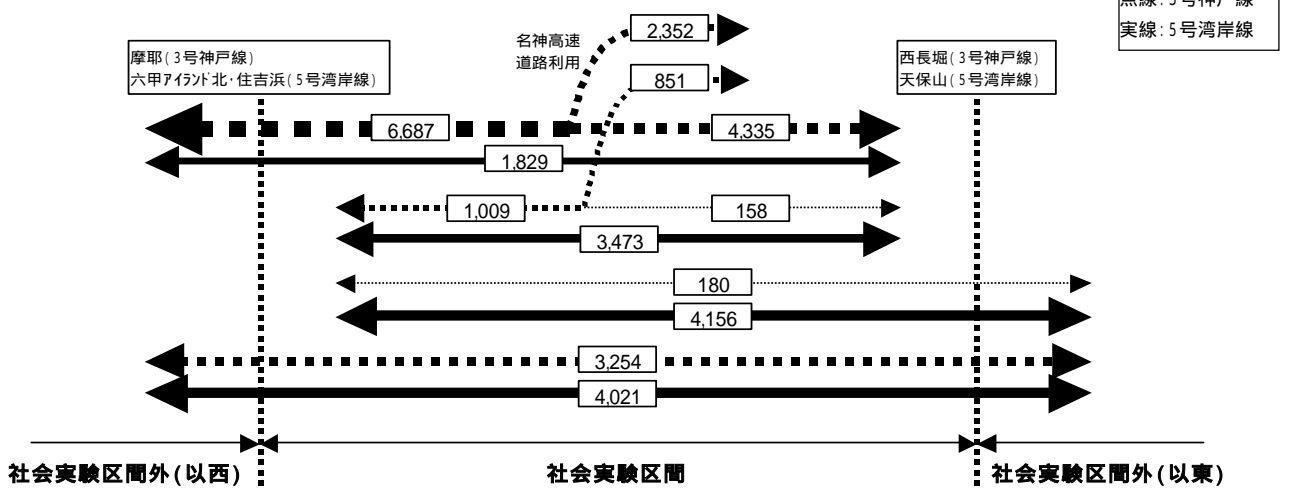
社会実験区間内々については、神戸線の減少はほとんどなく、湾岸線の増加のみが見られ、一般道からの転換が考えられる。

社会実験区間を通過する流動は、神戸線の減少量より、湾岸線の増加量の方が多い。

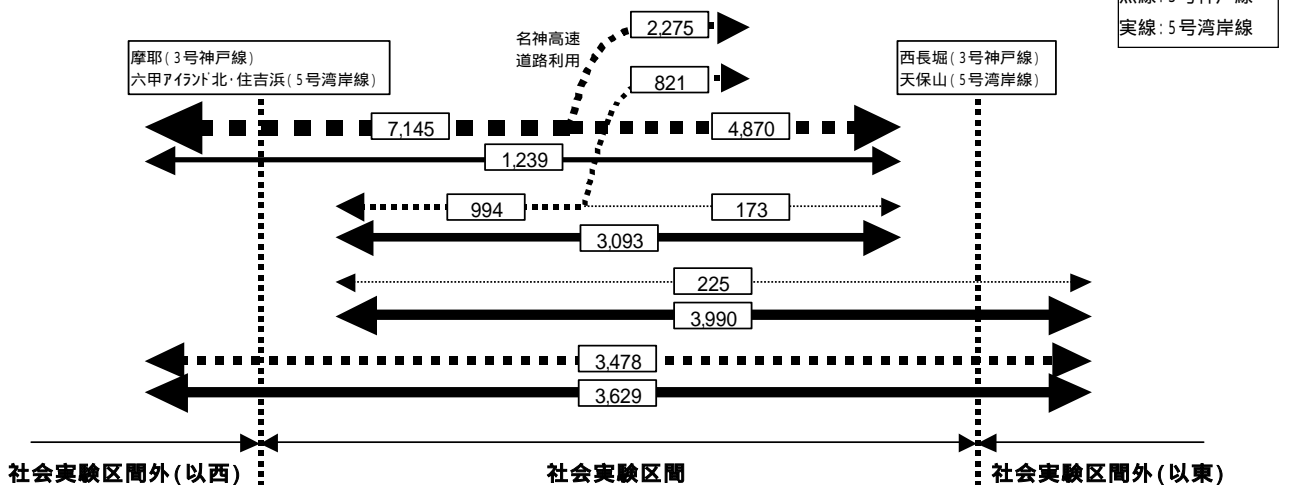
実験中 2 回目交通流動 - 実験がない時の 7 月交通流動 (推計) [東行き、西行き合計]



実験中 2 回目交通流動 [東行き、西行き合計]



実験がない時の 7 月交通流動 (推計) [東行き、西行き合計]



国道43号の利用交通の変化

国道43号の断面間交通流動の変化を、国道43号ナンバープレート調査結果より算出する。

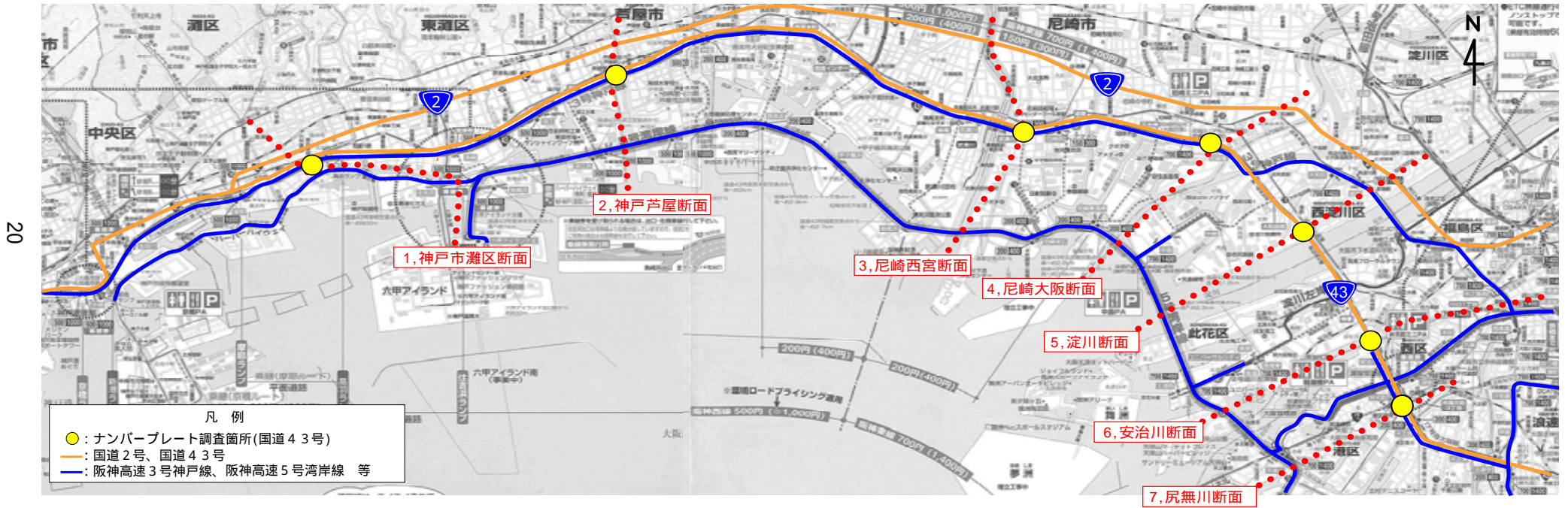


図 国道43号ナンバープレート調査箇所

国道43号 兵庫県域～大阪市の交通流動（料金大型車）

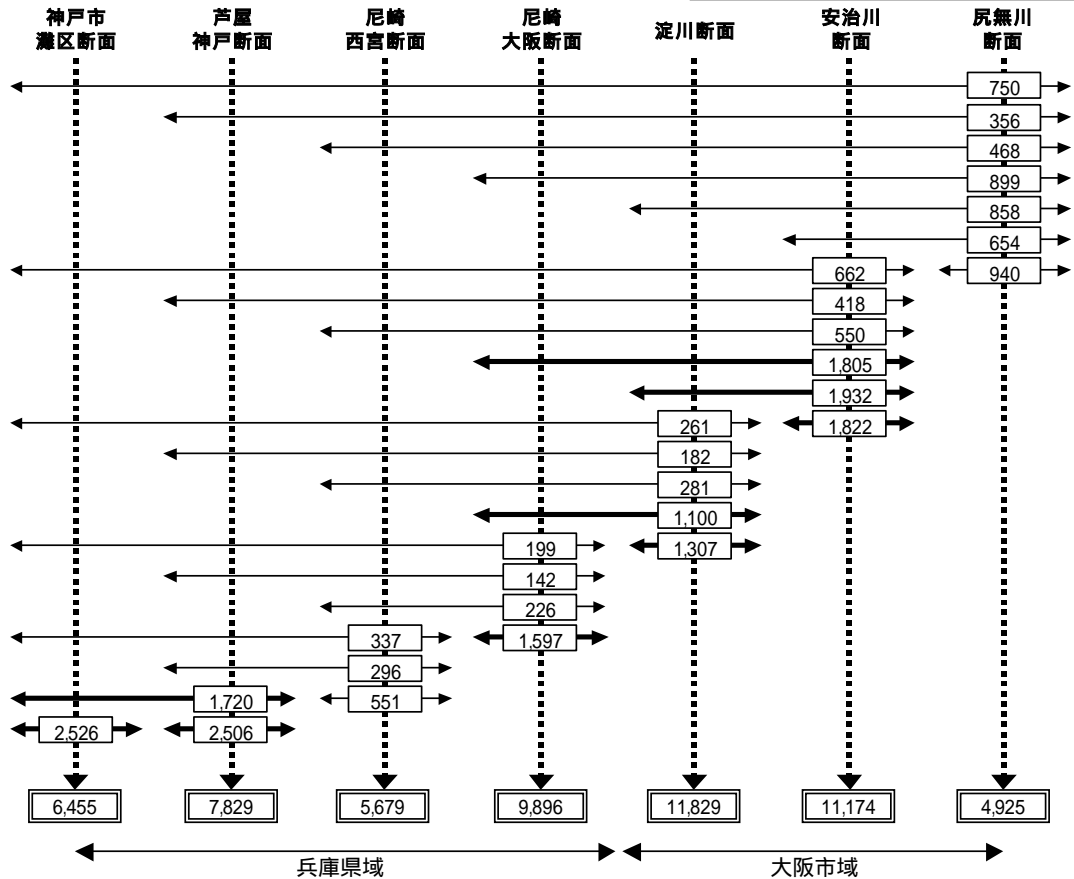
大型車の転換交通量は、尼崎大阪断面(716台/日)、尼崎西宮断面(572台/日)、神戸芦屋断面(498台/日)の順で多い。

各断面間の発着交通量の増減は、東向きでは、「尼崎西宮断面～尼崎大阪断面」間の発着が788台/日減少しており、神戸側の断面間になるに従い、発着交通量は漸減している。

西向きの各断面間の発着交通量の増減は、「尼崎西宮断面～尼崎大阪断面」間で644台/日、「神戸芦屋断面～尼崎西宮断面」間で699台/日減少しており、ほぼ同様の傾向である。

実験中2回目交通流動 [東行き、西行き合計]

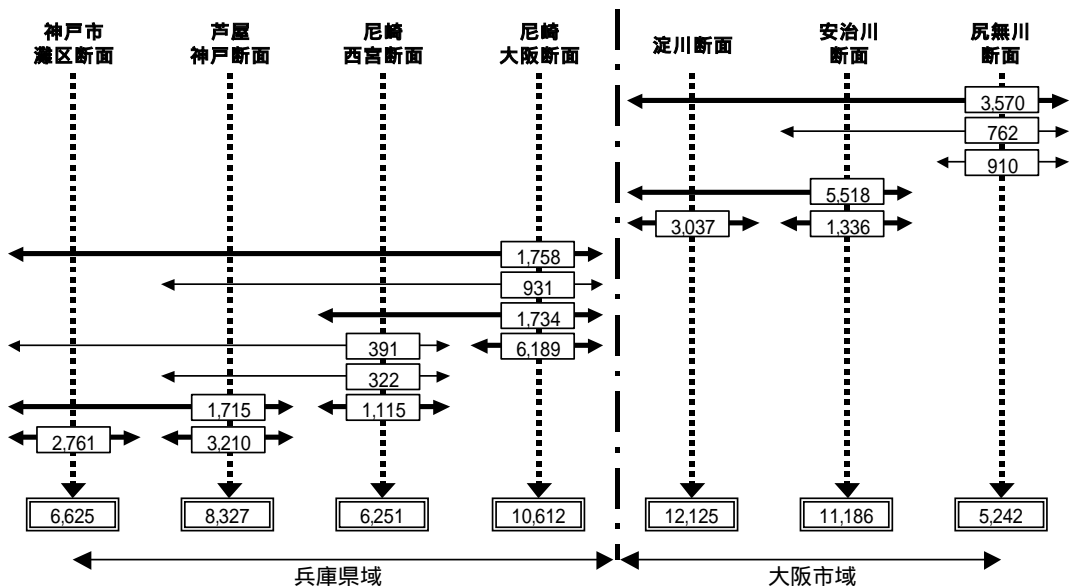
調査期間: 7月24日(月)～7月28日(金)
集計単位: 平日平均(平日5日間の1日平均)



参考：実験がない時の7月交通流動（推計）

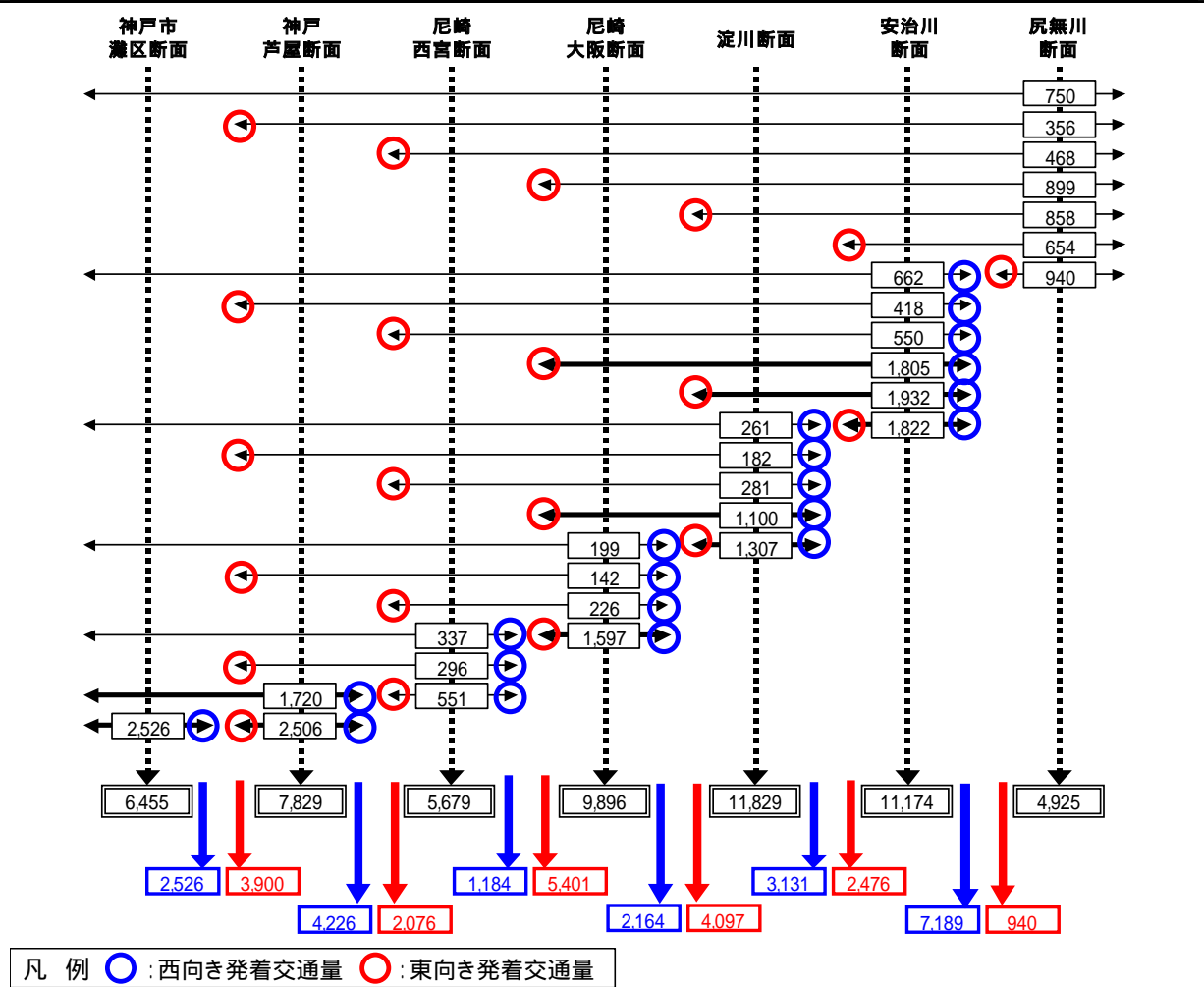
[東行き、西行き合計]

調査期間: 3月13日(月)～3月17日(金)(兵庫県域)
5月22日(月)～5月26日(金)(大阪市域)
集計単位: 平日平均(平日5日間の1日平均)

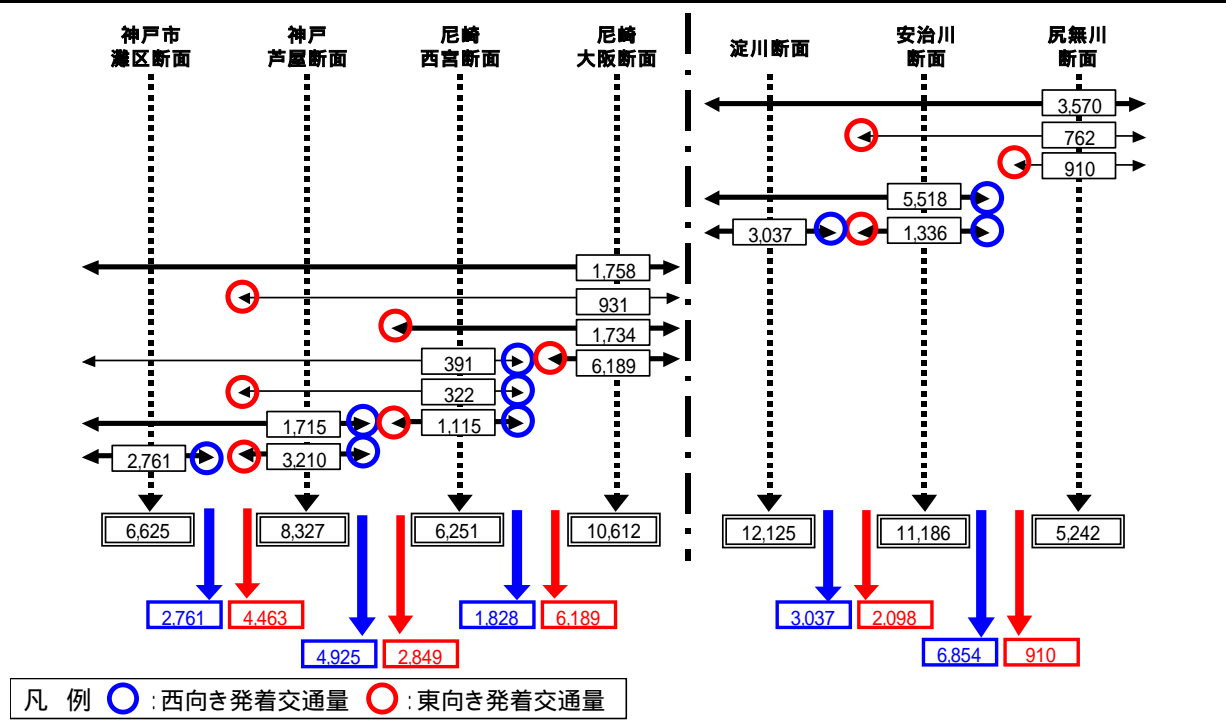


参考 国道43号の断面間の発着交通量（料金大型車）

実験中 2回目交通流動 [東行き、西行き合計]



参考：実験がない時の7月交通流動（推計）[東行き、西行き合計]

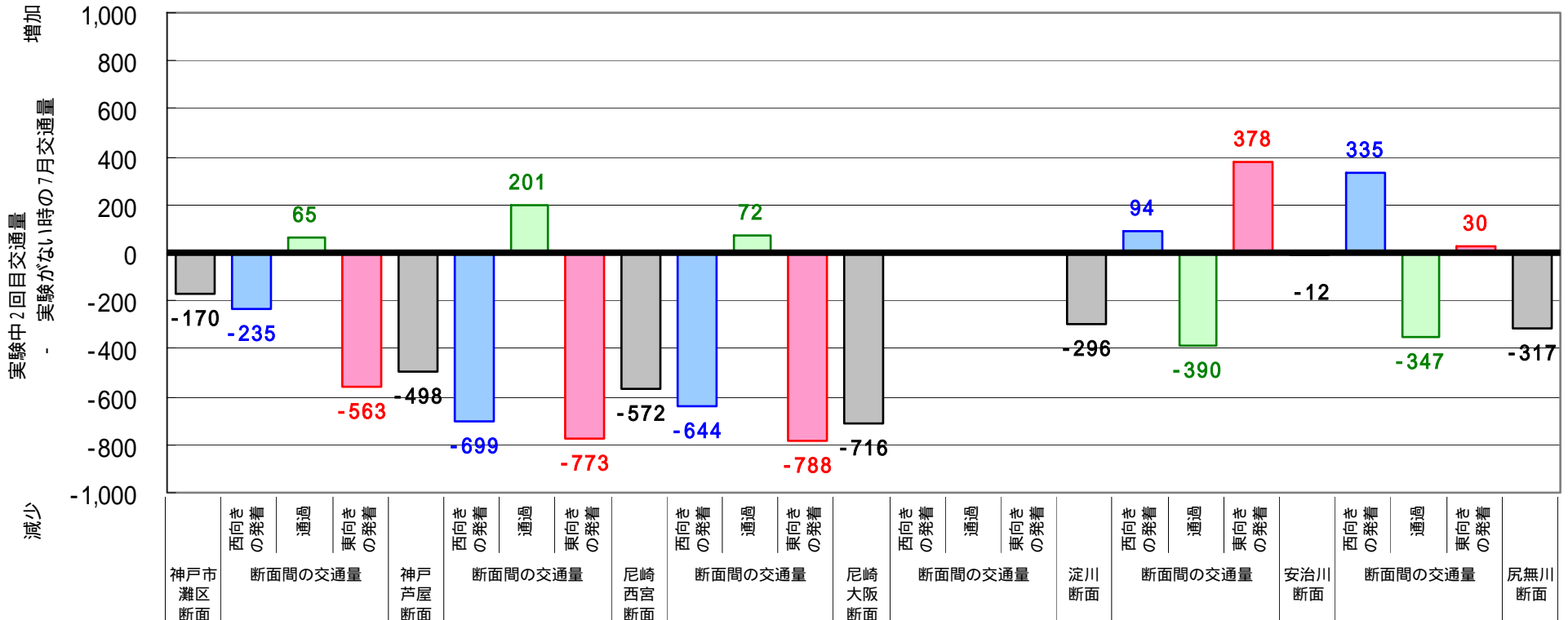


参考 国道43号の断面間の発着交通量等（料金大型車） 一覧表

単位:台/日(平日平均)

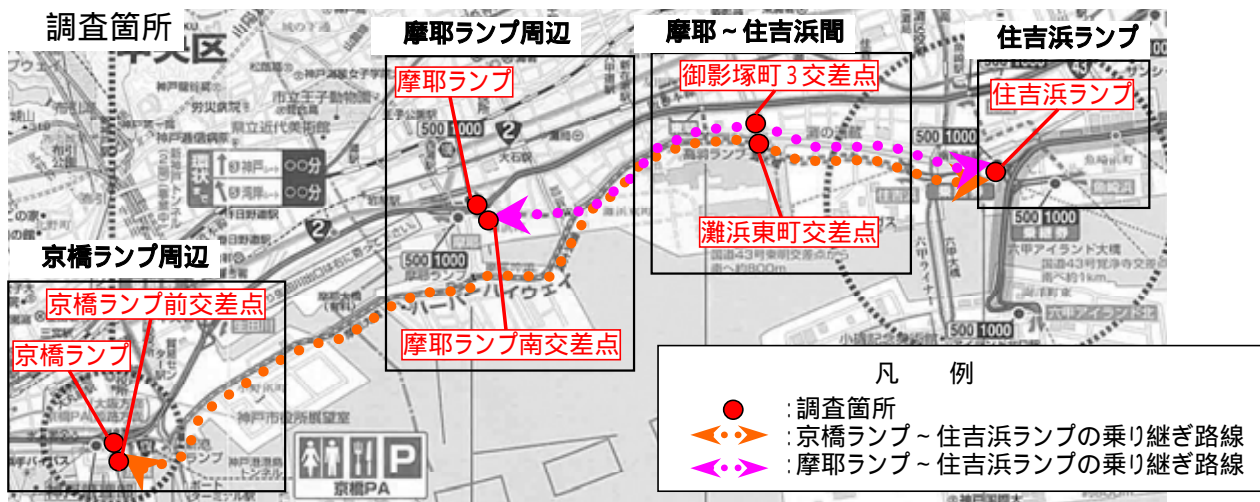
断面	神戸市 灘区断面	断面間の交通量			神戸 芦屋断面	断面間の交通量			尼崎 西宮断面	断面間の交通量			尼崎 大阪断面	断面間の交通量			淀川断面	断面間の交通量			安治川 断面	断面間の交通量			尻無川 断面
		西向き の発着	通過	東向き の発着		西向き の発着	通過	東向き の発着		西向き の発着	通過	東向き の発着		西向き の発着	通過	東向き の発着		西向き の発着	通過	東向き の発着		西向き の発着	通過	東向き の発着	
実験中2回 目交通量	6,455	2,526	3,929	3,900	7,829	4,226	3,603	2,076	5,679	1,184	4,495	5,401	9,896	2,164	6,742	4,097	11,829	3,131	8,698	2,476	11,174	7,189	3,985	940	4,925
実験がない 時の7月交通 流動	6,625	2,761	3,864	4,463	8,327	4,925	3,402	2,849	6,251	1,828	4,423	6,189	10,612	-	-	-	12,125	3,037	9,088	2,098	11,186	6,854	4,332	910	5,242
-	-170 ()	-235	65	-563	-498 ()	-699	201	-773	-572 ()	-644	72	-788	-716 ()	-	-	-	-296 ()	94	-390	378	-12 ()	335	-347	30	-317 ()

実験中2回目の転換交通量



(3) 乗り継ぎ路線とアクセス道路の交通状況

1) 実験区間(西端付近)の交通状況



収集データ(調査データ)

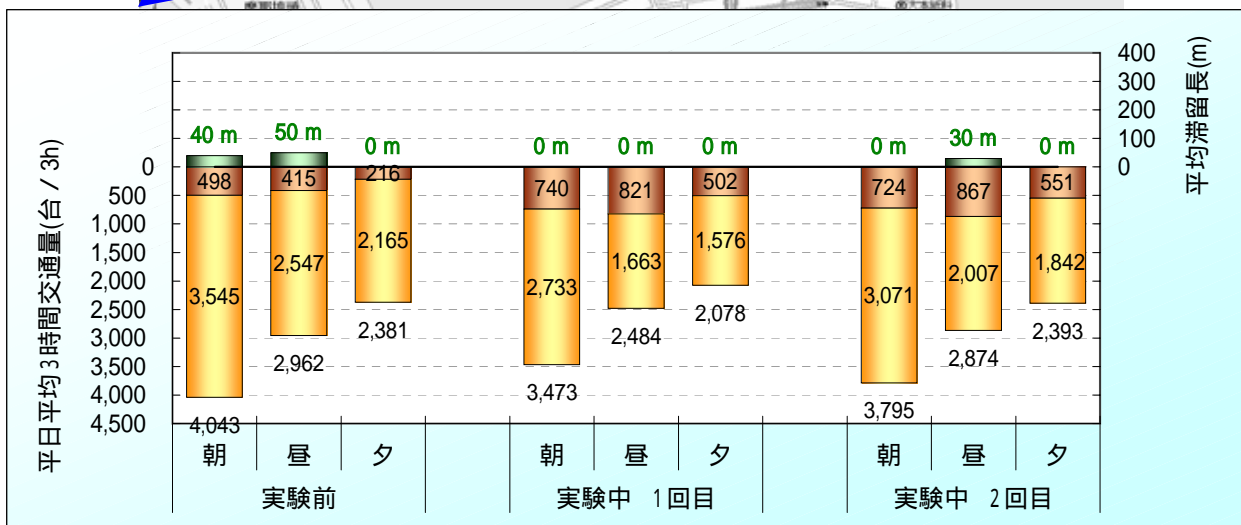
	実験前	実験中1回目	実験中2回目
収集期間	5月24日(水)~26日(金) 平日3日間 朝・昼・夕の各3時間	7月4日(火)~6日(木) 平日3日間 朝・昼・夕の各3時間	7月25日(火)~27日(木) 平日3日間 朝・昼・夕の各3時間
	朝:7時-10時、昼:11時-14時、夕:16時-19時		

(渋滞長・滞留長の定義)

滞留長(自専道)	阪神高速等のランプ出口から本線に向けて滞留している先頭車両から最後尾車両までの長さ
渋滞長(一般道)	交差点の停止線から、自由走行ができず、徒歩速度(時速4km程度)以下になっている車両の最後尾までの長さ

5号湾岸線 住吉浜ランプ(西行き)

滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。
料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。

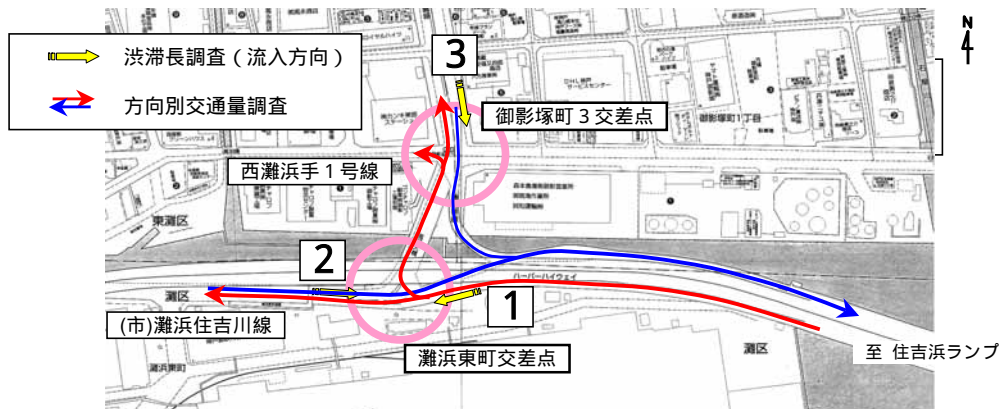


凡例

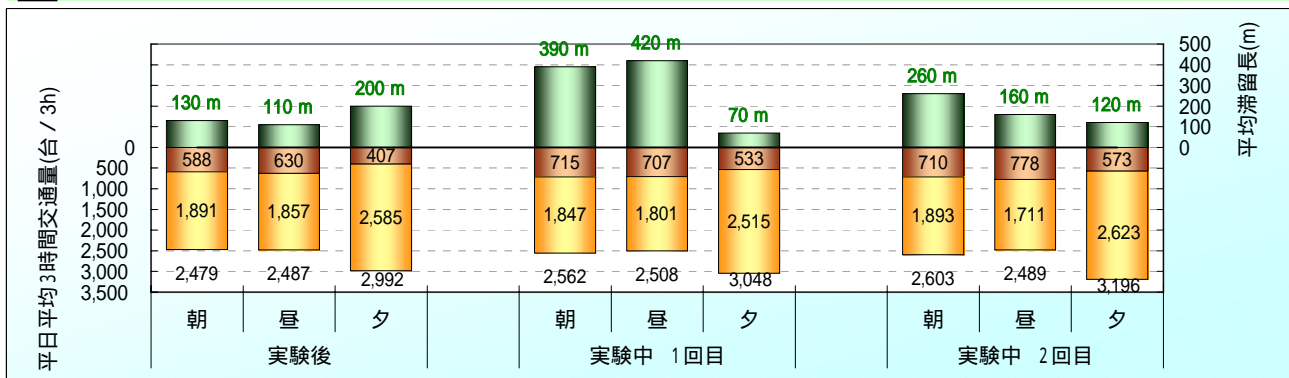
- : 料金普通車
- : 料金大型車
- : 滞留長
- : 渋滞長

3号神戸線 摩耶ランプ ~ 5号湾岸線 住吉浜ランプ間の乗り継ぎ路線

渋滞長・滞留長は、実験前後・実験中に大きな変化は見られない。
料金大型車は、灘浜東町交差点(東行き・西行き)で実験前と比べ実験中に増加している。

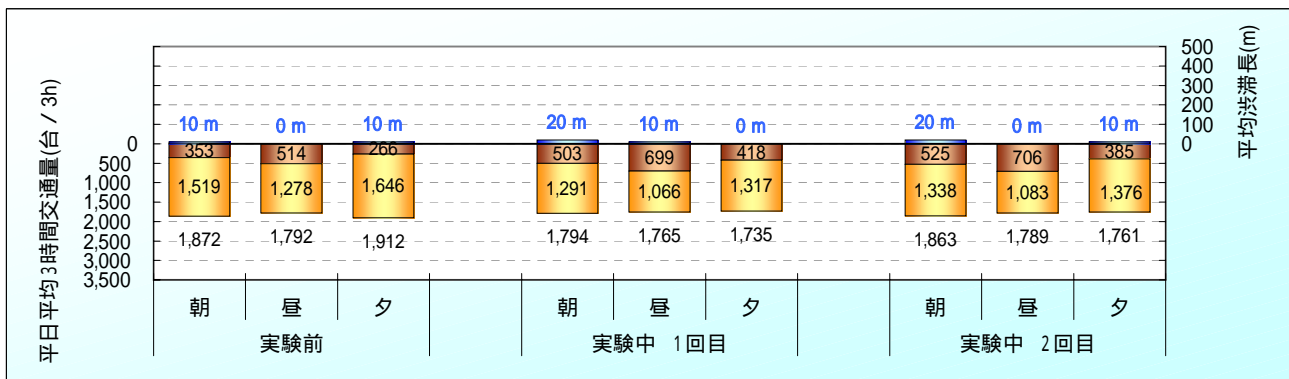


1 灘浜東町交差点(西行き)

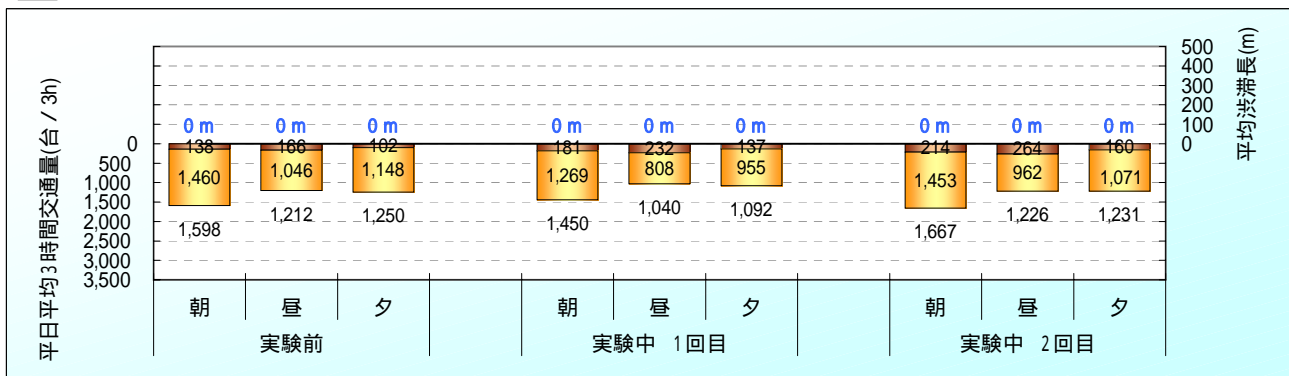


実験後は9月5日(火)~9月6日(水)の平日2日間の朝・昼・夕の各3時間のデータ

2 灘浜東町交差点(東行き)



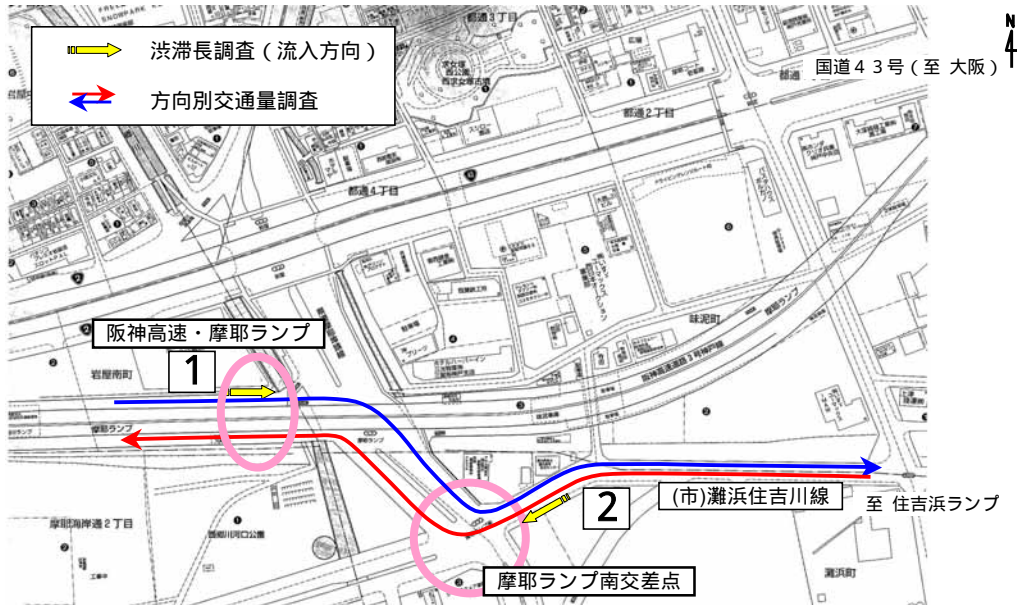
3 御影塚町3交差点(南行き)



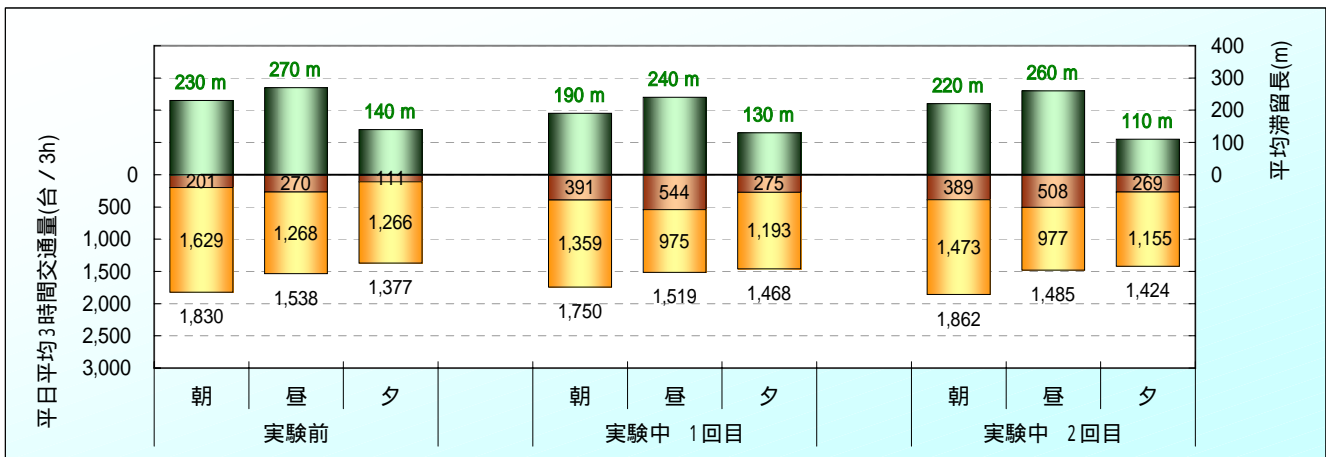
凡例
 : 料金普通車
 : 料金大型車
 : 滞留長
 : 渋滞長

3号神戸線 摩耶ランプ周辺

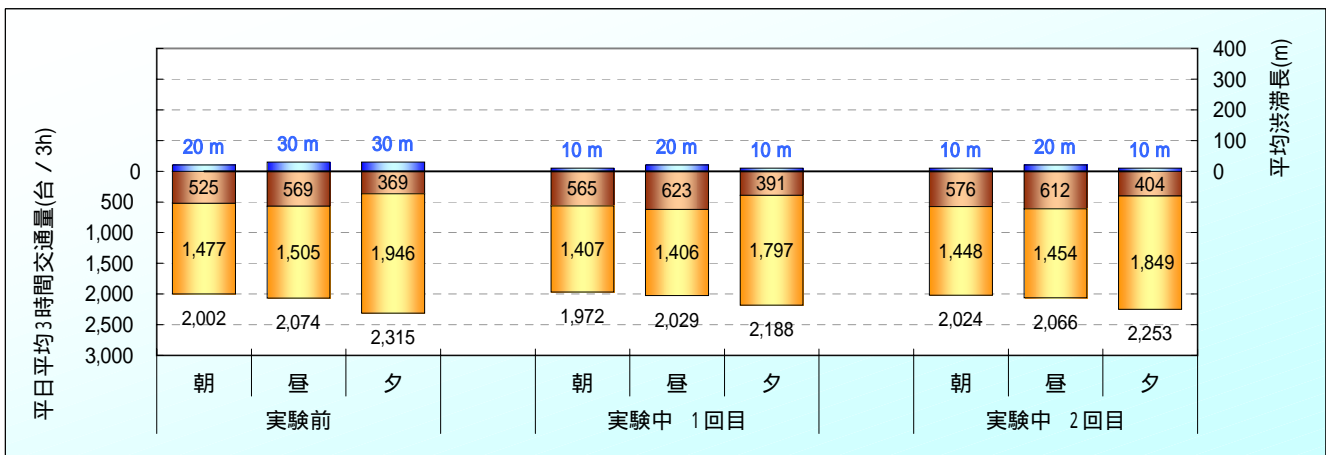
渋滞長・滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。
料金大型車は、摩耶ランプ(東行き)で、実験前と比べ実験中に増加している。



1 摩耶ランプ(東行き)



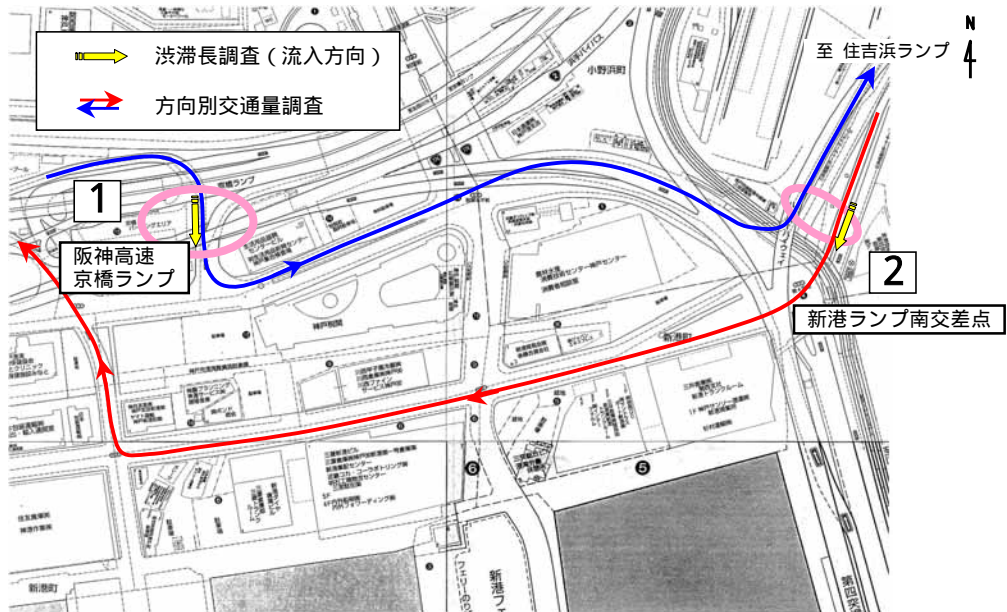
2 摩耶ランプ南交差点(摩耶ランプ方面行き)



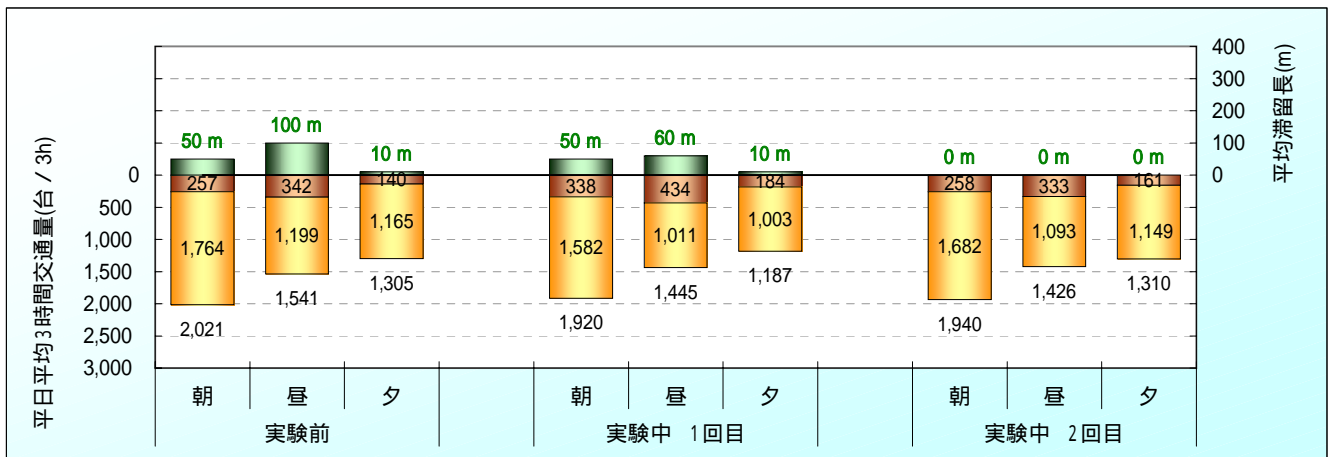
凡例 ■ : 料金普通車 ■ : 料金大型車 ■ : 滞留長 ■ : 渋滞長

3号神戸線 京橋ランプ周辺

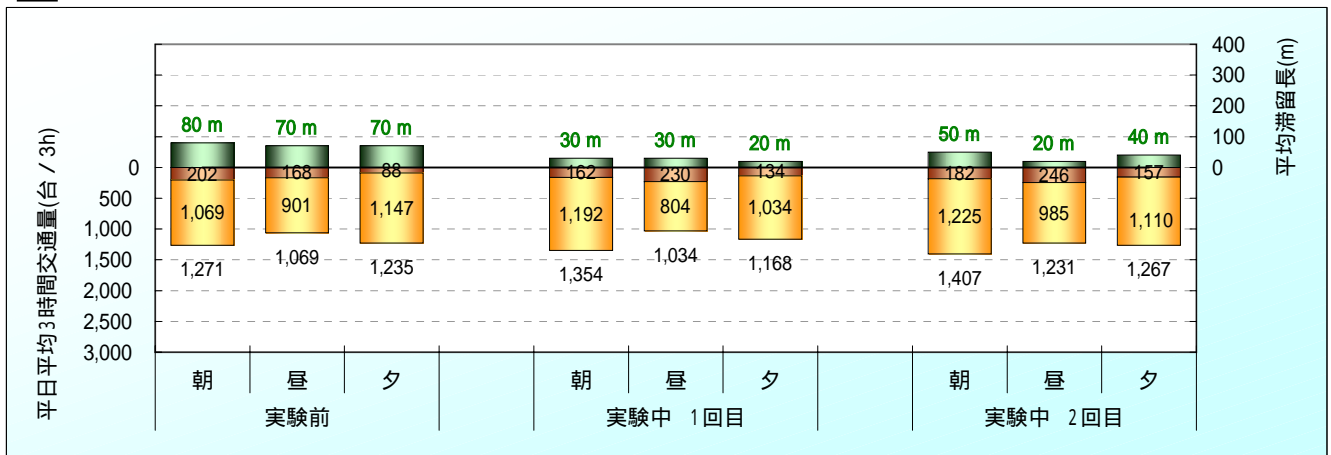
滞留長・料金大型車ともに、実験前・実験中に大きな変化は見られない。



1 京橋ランプ(東行き)



2 新港ランプ南交差点(西行き)

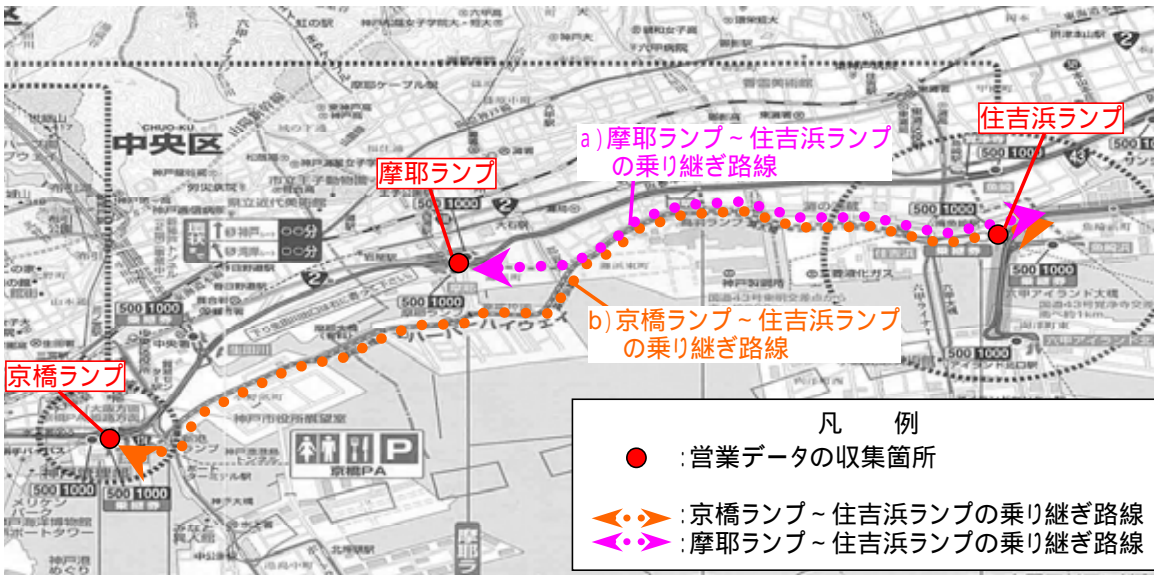


凡例
 : 料金普通車
 : 料金大型車
 : 滞留長
 : 渋滞長

3号神戸線と5号湾岸線の乗り継ぎ台数(ETC料金大型車)

摩耶ランプ～住吉浜ランプの乗り継ぎ台数は、実験前と比べ実験中に増加している。
 京橋ランプ～住吉浜ランプの乗り継ぎ台数は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

データ収集箇所



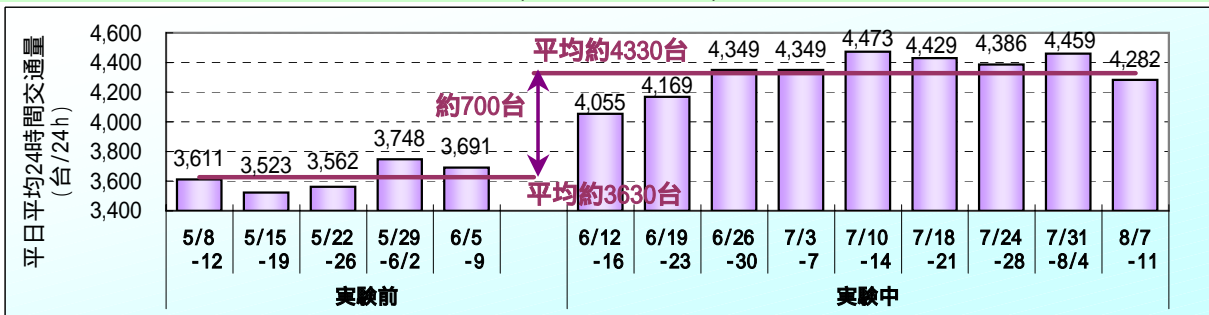
収集データ(阪神高速の営業データ)

	実験前	実験中
収集期間	5月8日(月)～6月9日(金)の約1ヶ月間	6月12日(月)～8月11日(金)の約2ヶ月間
対象車両	ETC料金大型車(営業データ)	

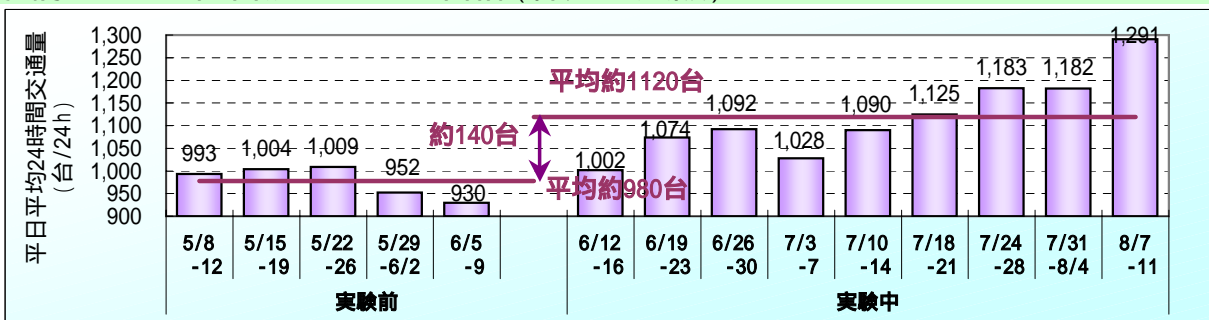
比較データ

交通量	平日5日間(月～金)の24時間交通量(7時～翌7時)の平均値
-----	--------------------------------

摩耶ランプ 住吉浜ランプ 合計(神戸 大阪)



京橋ランプ 住吉浜ランプ 合計(神戸 大阪)



凡例 : ETC料金大型車

2) 実験区間(東端付近)の交通状況

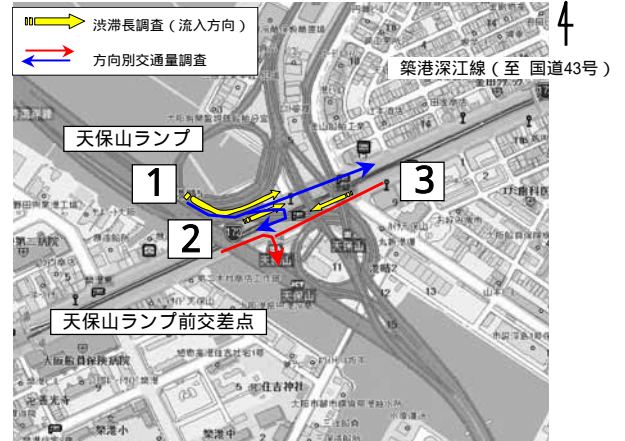
5号湾岸線 天保山ランプ出入口付近

天保山ランプ出口及び天保山ランプ前交差点(東行き・西行き)の渋滞長・滞留長は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。
 天保山ランプ出口及び天保山ランプ前交差点(東行き)の料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、天保山ランプ前交差点(西行き)の料金大型車は減少している。

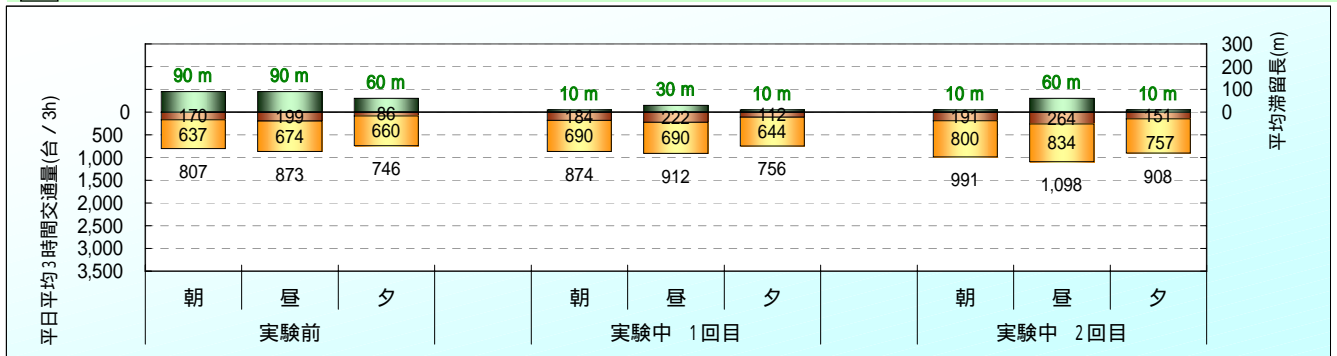
調査箇所



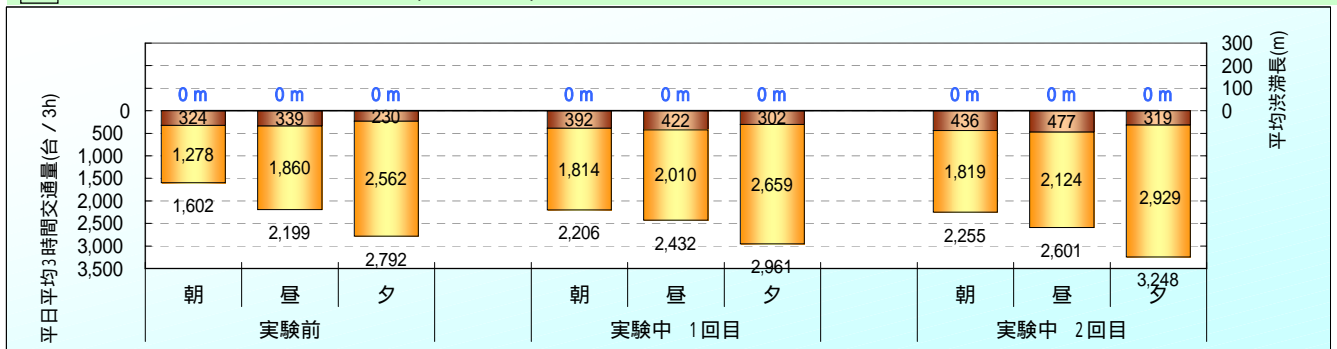
詳細図



1 天保山ランプ出口



2 天保山ランプ前交差点(東行き)



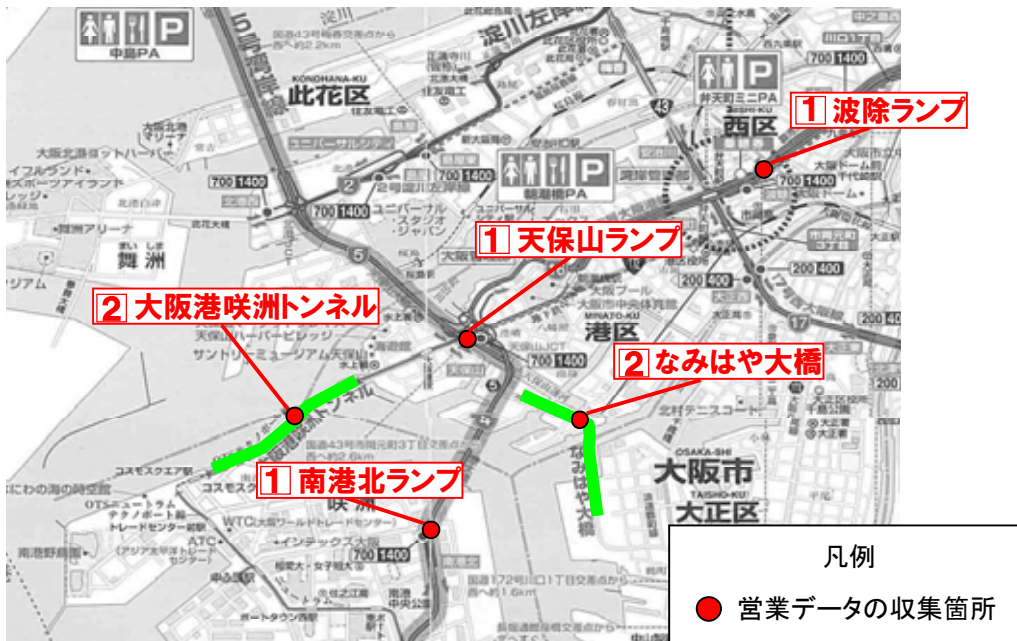
3 天保山ランプ前交差点(西行き)



凡例 : 料金普通車 : 料金大型車 : 滞留長 : 渋滞長

②天保山・南港北・波除ランプ、大阪港咲洲トンネル、なみはや大橋の利用台数

◆データ収集箇所



① 天保山・南港北・波除ランプの利用台数（ETC料金大型車）

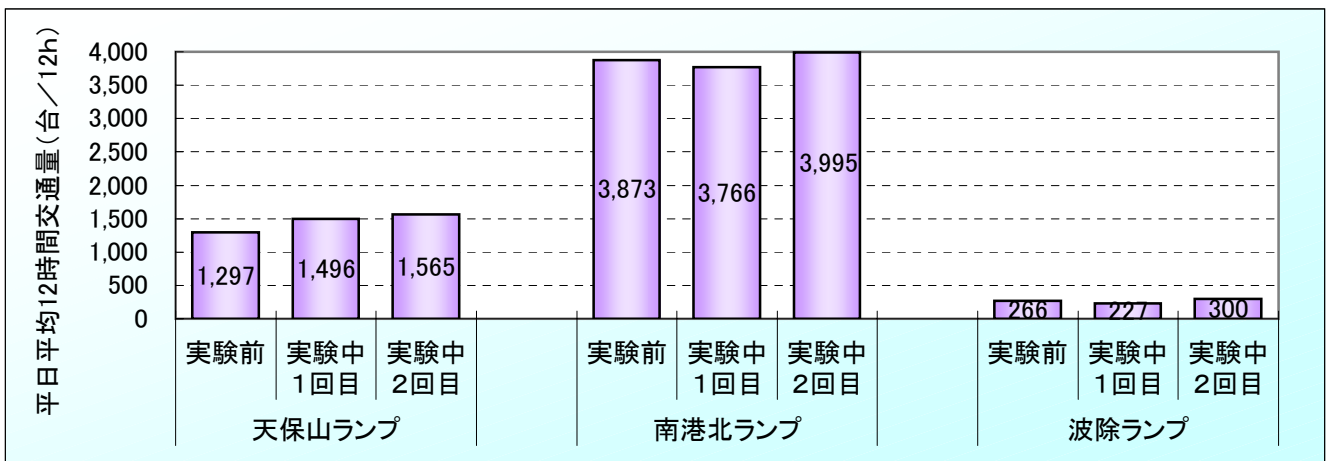
- ◆天保山ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。
- ◆南港北ランプ及び波除ランプのETC料金大型車は、実験前・実験中に大きな変化は見られない。

◆収集データ(阪神高速の営業データ)

	実験前	実験中1回目	実験中2回目
収集期間	5月24日(水)～26日(金) 平日3日間 〔7時～19時〕	7月4日(火)～6日(木) 平日3日間 〔7時～19時〕	7月25日(火)～27日(木) 平日3日間 〔7時～19時〕
対象車両	ETC料金大型車		

◆比較データ

交通量	平日3日間の12時間交通量の平均値
-----	-------------------



凡例 :ETC料金大型車

② 大阪港咲洲トンネル、なみはや大橋の利用台数

- ◆大阪港咲洲トンネルの大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、実験後は実験中と比べ大きな変化は見られない。
- ◆なみはや大橋の大型車は、実験前・実験中・実験後に大きな変化は見られない。

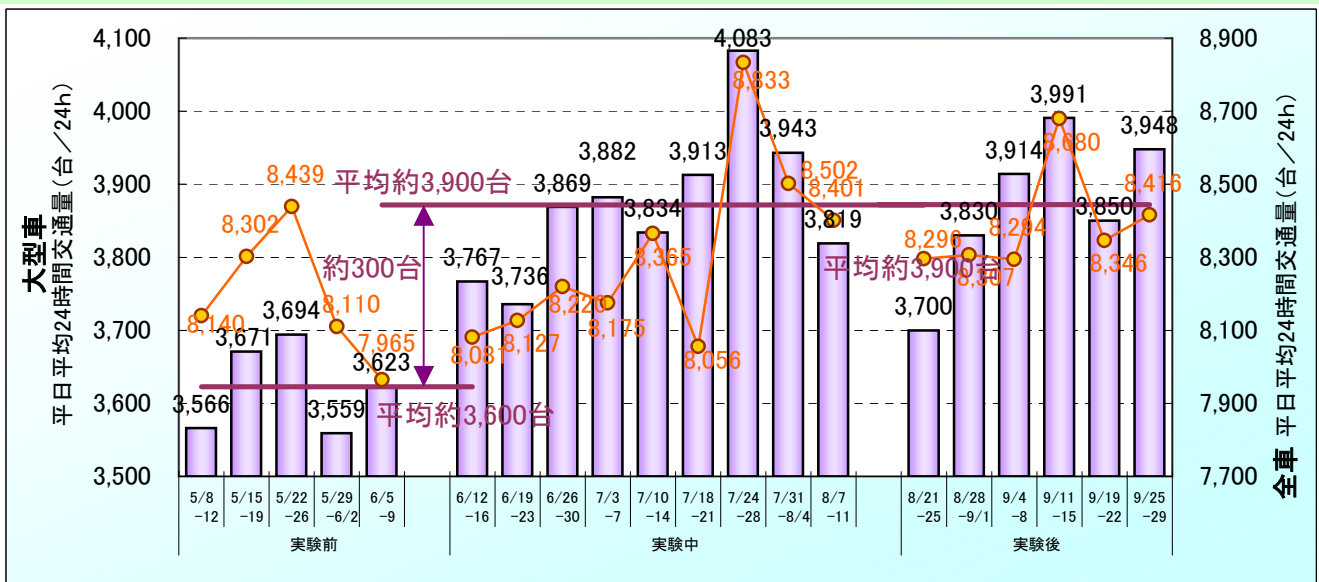
◆収集データ

	実験前	実験中1回目	実験中2回目
収集期間	5月8日(月)～6月9日(金) 約1ヶ月間	6月12日(月)～8月11日(金) 約2ヶ月間	8月21日(月)～9月29日(金) 約1ヶ月間
対象車両	・大阪港咲洲トンネル:全車、大型車(車軸5.5m以上) ・なみはや大橋:全車、大型車(3軸、4軸)		

◆比較データ

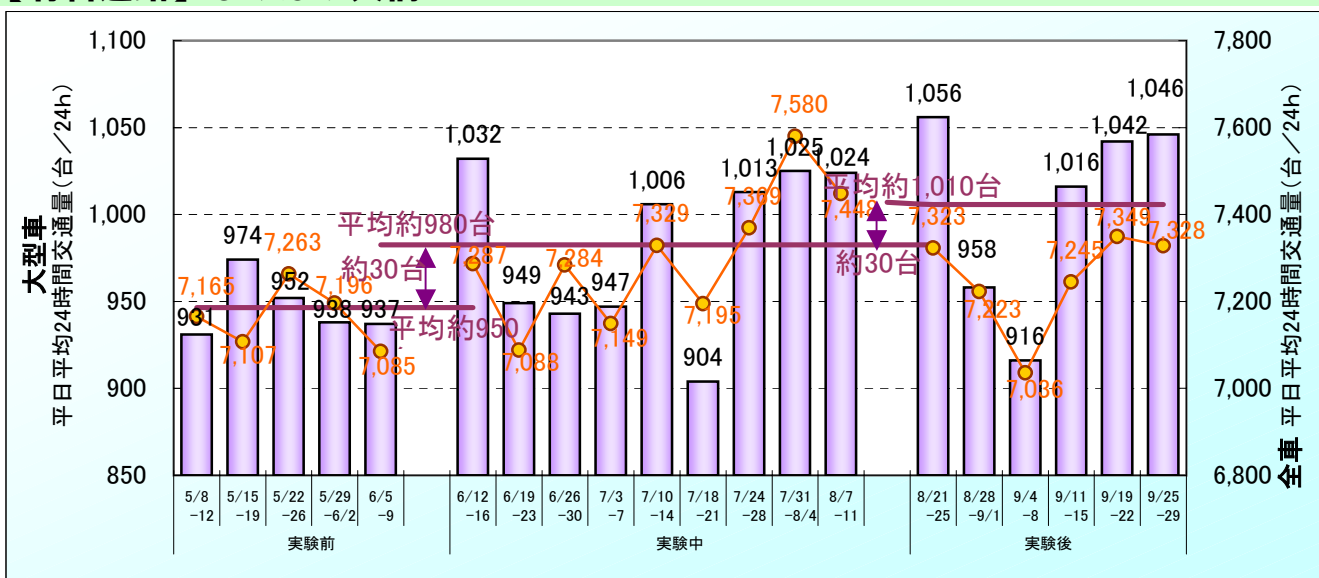
交通量	平日5日間(月～金)の24時間交通量(0時～翌0時)の平均値
-----	--------------------------------

【有料道路】大阪港咲洲トンネル



※「8/14-18」のお盆の週を除く(大型車2,882台/24h、全車6,966台/24h)

【有料道路】なみはや大橋

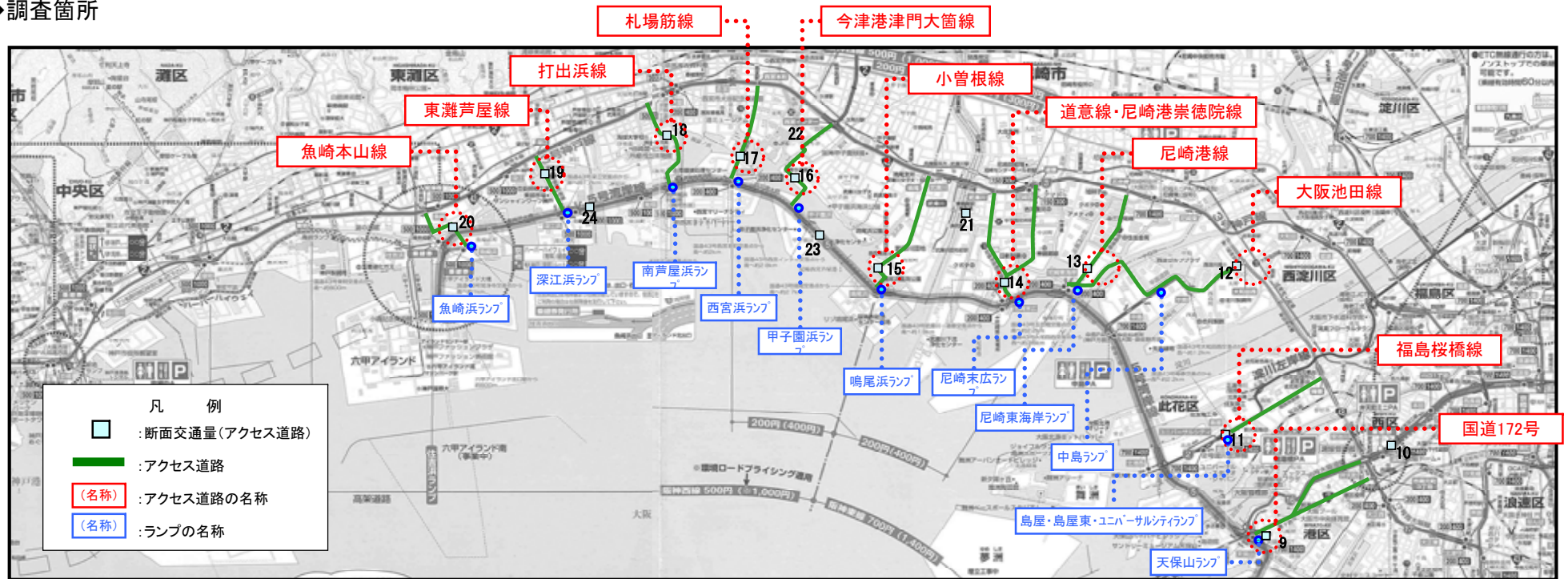


※「8/14-18」のお盆の週を除く(大型車583台/24h、全車5,621台/24h)

凡例	 : 大型車	 : 全車
----	---	---

3) アクセス道路の交通状況

◆調査箇所



32

◆収集データ(調査データ、阪神高速の営業データ)

		実験前	実験中1回目	実験中2回目
収集期間		5月24日(水)~26日(金)の平日3日間 [7時~19時]	7月4日(火)~6日(木)の平日3日間 [7時~19時]	7月25日(火)~27日(木)の平日3日間 [7時~19時]
対象車両	アクセス道路	全車、料金大型車(断面交通量)		
	阪神高速[ランプ]	ETC料金大型車(営業データ)		

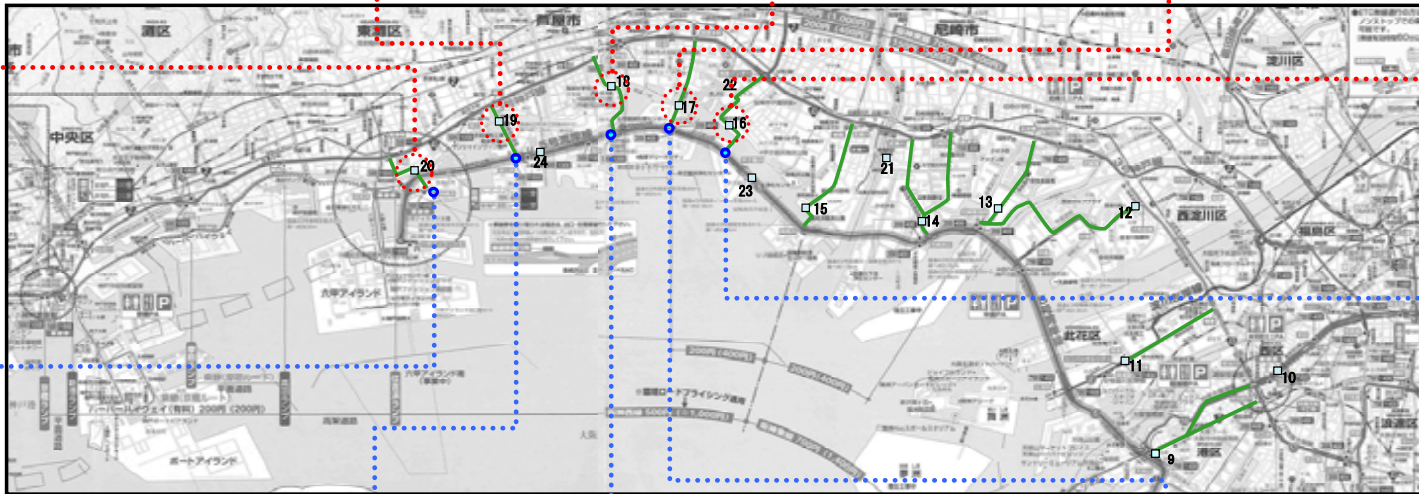
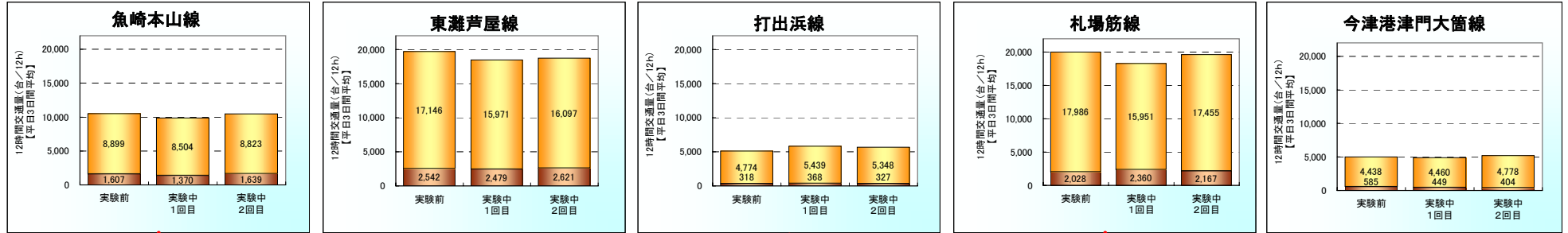
◆比較データ

交通量	平日3日間の昼間12時間交通量の平均値
-----	---------------------

①交通量の変化〔神戸市東灘区～西宮市〕

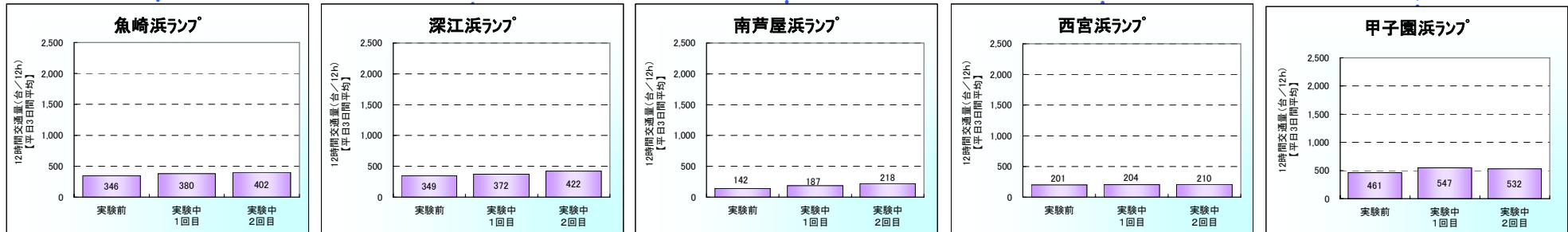
- ◆ 打出浜線と札場筋線の料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、今津港津門大箇線では減少している。
- ◆ 5号湾岸線の各ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加している。

◆ アクセス道路(調査データ)



【参考】

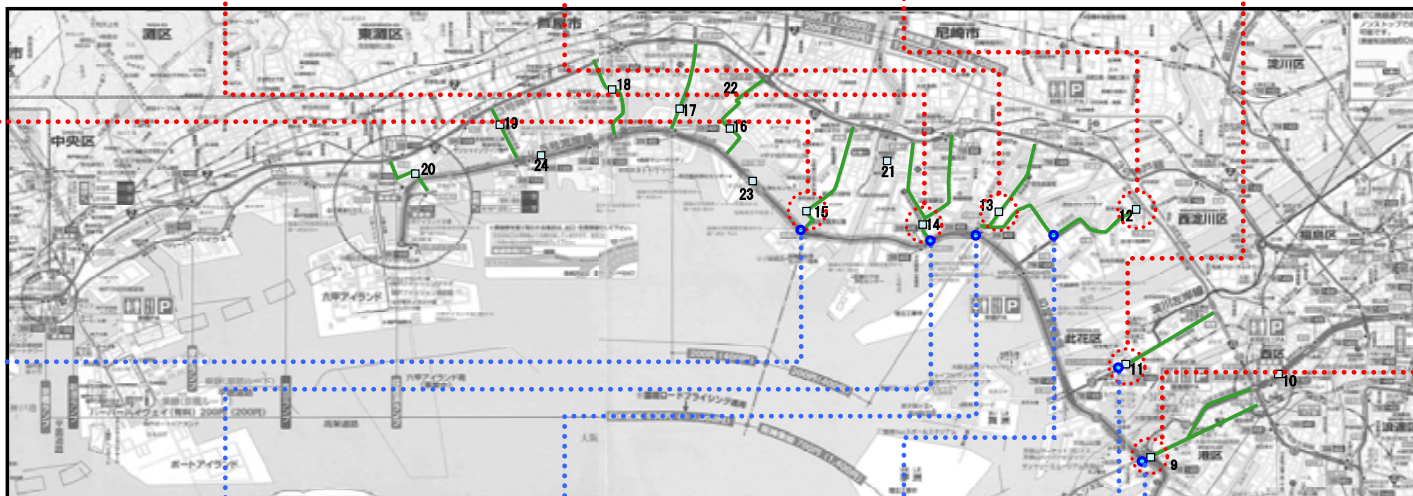
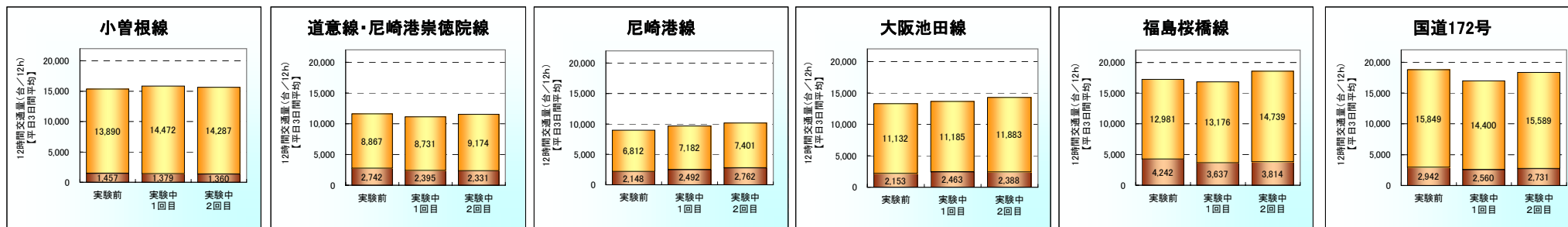
◆ 5号湾岸線(営業データ)



②交通の変化〔西宮市～大阪市港区〕

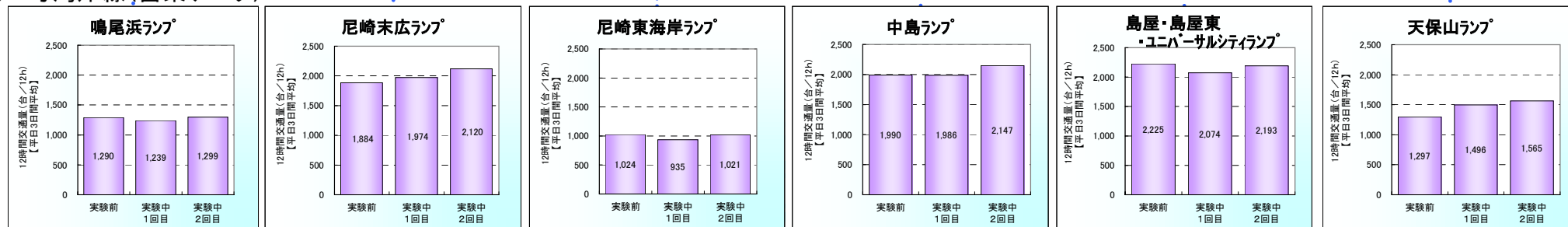
- ◆尼崎港線、大阪池田線の料金大型車は、実験前と比べ実験中は増加している。
- ◆5号湾岸線の尼崎末広ランプ、天保山ランプのETC料金大型車は、実験前と比べ実験中に増加しているが、その他のランプは実験前・実験中に大きな変化は見られない。

◆アクセス道路(調査データ)



【参考】

◆5号湾岸線(営業データ)

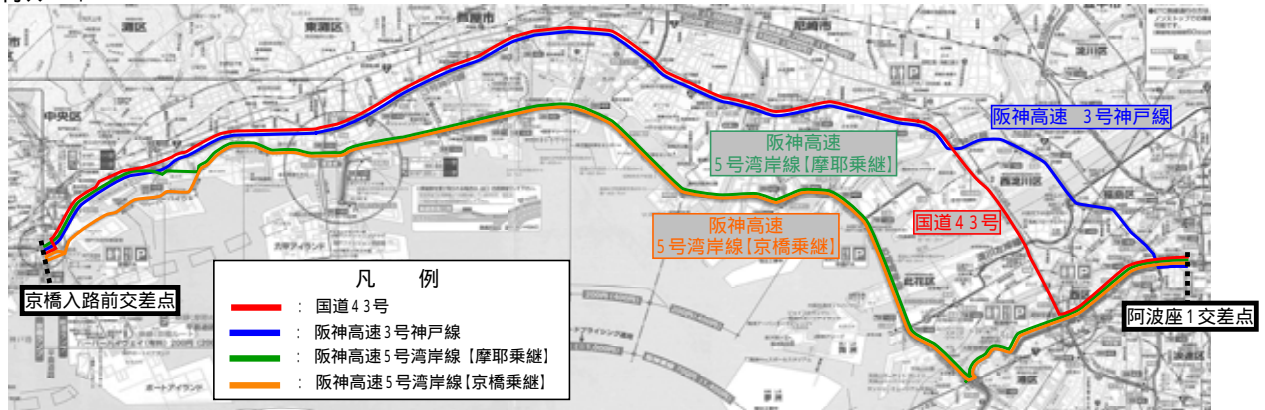


凡例 :料金普通車 :料金大型車 :ETC料金大型車

(4) 国道43号・3号神戸線・5号湾岸線等の旅行時間の変化

3号神戸線の旅行時間は、実験前と比べ実験中に、東行きで3分～15分、西行きで6分～9分増加している。

走行ルート



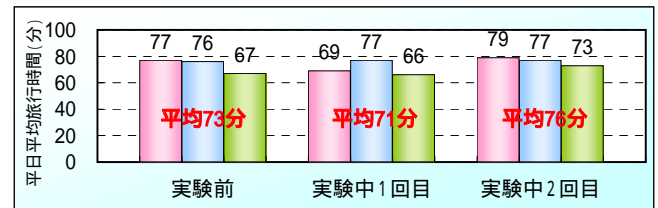
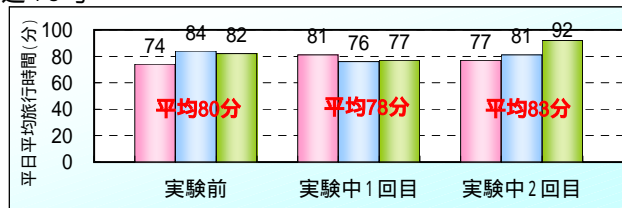
収集データ

	実験前	実験中1回目	実験中2回目
収集期間	5月24日(水)～26日(金)の平日3日間	7月4日(火)～6日(木)の平日3日間	7月25日(火)～27日(木)の平日3日間
旅行時間	平日3日間の旅行時間(8時・14時・17時スタート)の平均値(乗用車で実走)		
走行ルートの起終点	阿波座1交差点～京橋入路前交差点		

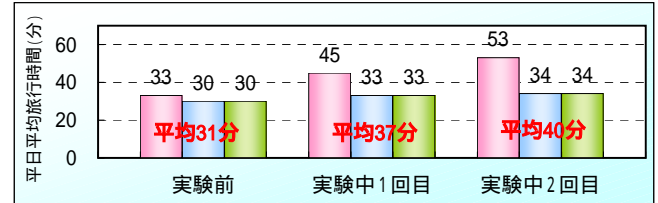
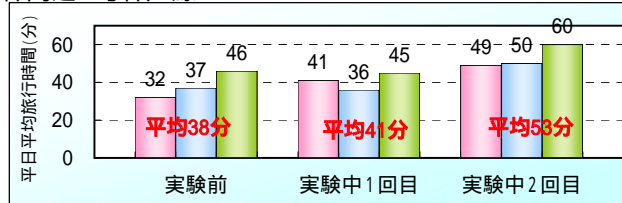
1) 東行き(神戸 大阪)

2) 西行き(大阪 神戸)

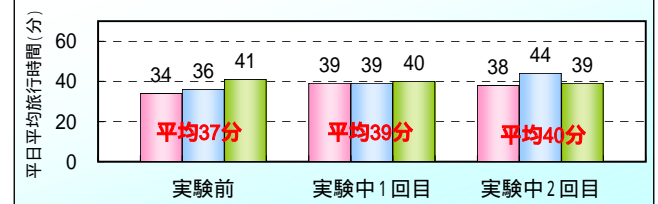
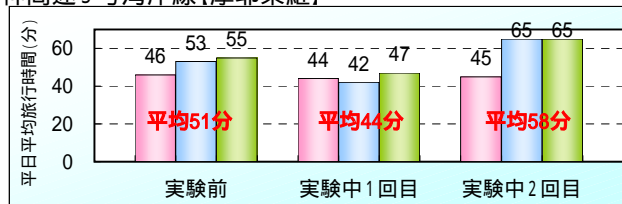
国道43号



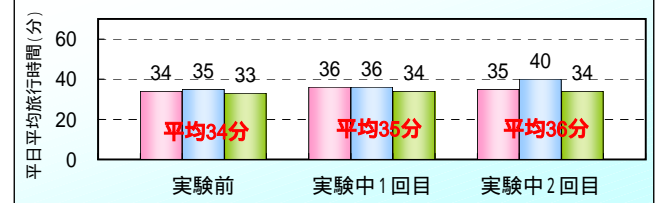
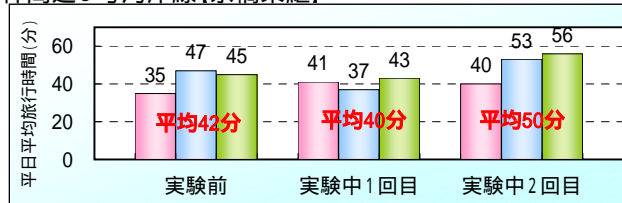
阪神高速3号神戸線



阪神高速5号湾岸線【摩耶乗継】



阪神高速5号湾岸線【京橋乗継】



凡例 : 8時スタート : 14時スタート : 17時スタート

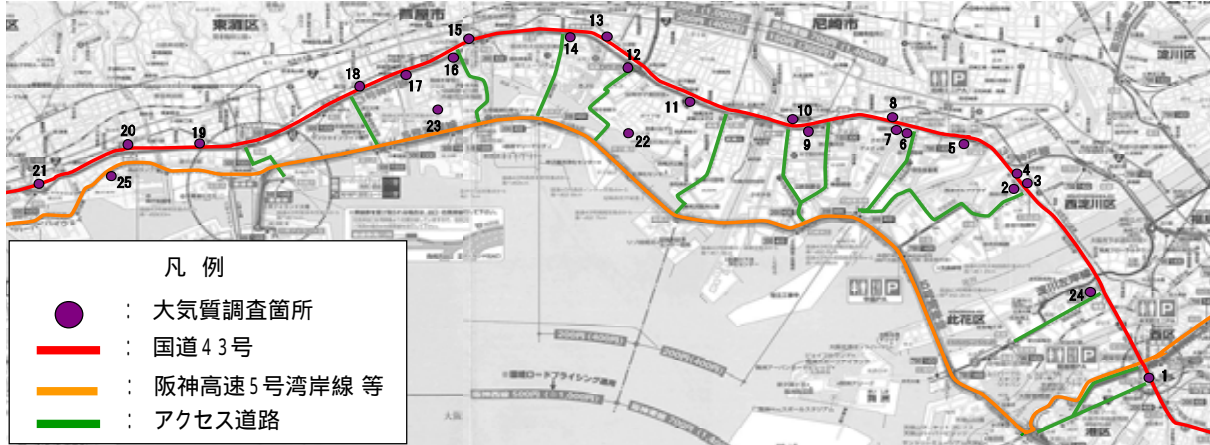
2. 環境実態調査結果

(1) 大気質調査(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)

1) 全体

二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、実験前・実験中に特異な濃度の変化は見受けられない。

調査箇所



凡例	
●	: 大気質調査箇所
— (Red)	: 国道43号
— (Orange)	: 阪神高速5号湾岸線等
— (Green)	: アクセス道路

測定局名	調査項目・調査期間				二酸化窒素(ppm)			浮遊粒子状物質(mg/m3)		
	測定局区分				実験前	実験中	差	実験前	実験中	差
	常観局	監視局	自排局	一般局	H18.4.10 ~ H18.6.9	H18.6.12 ~ H18.8.11	(-)	H18.4.10 ~ H18.6.9	H18.6.12 ~ H18.8.11	(-)
1 市岡元町局					0.047	0.047	0.000	0.040	0.047	0.007
2 大和田西交差点局					0.035	0.029	-0.006	0.033	0.032	-0.001
3 出来島小学校局					0.039	0.040	0.001	0.023	0.042	0.019
4 出来島局					0.029	0.028	-0.001	0.037	0.045	0.008
5 東本町交差点局					0.046	0.035	-0.011	0.038	0.039	0.001
6 五合橋局					0.046	0.034	-0.012	0.040	0.042	0.002
7 西本町					0.037	0.032	-0.005	-	-	-
8 西本町局					0.040	0.042	0.002	0.031	0.036	0.005
9 元浜公園					0.046	0.036	-0.010	-	-	-
10 武庫川局					0.034	0.037	0.003	0.035	0.044	0.009
11 甲子園局					0.034	0.029	-0.005	0.029	0.036	0.007
12 西宮インター交差点局					0.041	0.032	-0.009	0.033	0.034	0.001
13 津門川局					0.029	0.033	0.004	0.032	0.042	0.010
14 西宮本町交差点局					0.044	0.034	-0.010	0.032	0.034	0.002
15 打出局					0.042	0.044	0.002	0.034	0.044	0.010
16 宮川小学校局					0.046	0.035	-0.011	0.036	0.039	0.003
17 精道交差点局					0.040	0.034	-0.006	0.032	0.034	0.002
18 東部局					0.033	0.030	-0.003	0.031	0.044	0.013
19 東御影交差点局					0.035	0.038	0.003	0.030	0.036	0.006
20 東明交差点局					0.036	0.037	0.001	0.033	0.037	0.004
21 岩屋交差点局					0.041	0.036	-0.005	0.031	0.034	0.003
22 浜甲子園局					0.026	0.023	-0.003	0.029	0.040	0.011
23 潮見小学校局					0.023	0.025	0.002	0.031	0.033	0.002
24 此花区役所					0.032	0.027	-0.005	0.036	0.034	-0.002
25 灘浜観測所					0.033	0.030	-0.003	0.036	0.040	0.004

注) 1.測定局区分は、以下のとおりである。
 常観局とは、大気常時観測局を示す。
 監視局とは、環境監視局を示す。
 自排局とは、自動車排出ガス測定局を示す。
 一般局とは、一般環境大気測定局を示す。
 2.表中の測定結果は、期間平均値を示す。
 3.表中の「-」は調査が実施されていないことを示す。

2) 尼崎市域の大気質濃度の比較 (実験前・実験中)

二酸化窒素の濃度は、実験前と比べ実験中に、国道43号より南側に設置されている測定局においては減少、国道43号より北側に設置されている測定局においては増加している。浮遊粒子状物質の濃度は、実験前と比べ実験中に増加しているが、平日平均では二酸化窒素と同様の傾向を示している。大気質濃度変化は、主風向の変化など気象要因による影響が大きいと考えられる。



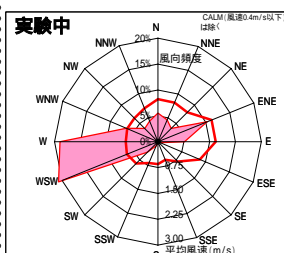
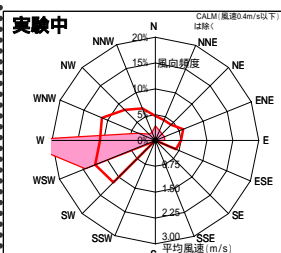
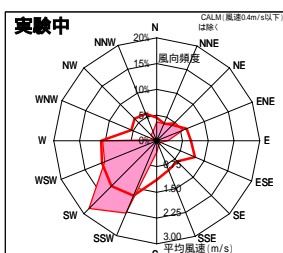
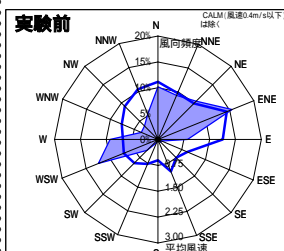
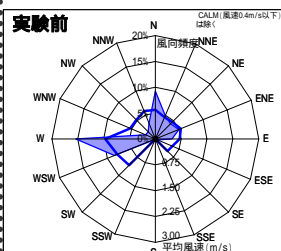
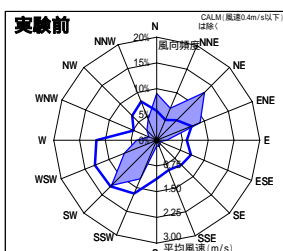
図 測定局位置図

測定項目	測定局名	43号 南北	日平均			平日平均			参考	
			実験前	実験中	差	実験前	実験中	差	実験後	
			H18.4.10~ H18.6.9	H18.6.12~ H18.8.11	(-)	H18.4.10~ H18.6.9	H18.6.12~ H18.8.11	(-)	日平均 H18.8.21~ H18.9.30	平日平均 H18.8.21~ H18.9.30
二酸化窒素 (ppm)	東本町交差点局	南	0.046	0.035	-0.011	0.051	0.038	-0.013	0.046	0.051
	五合橋局	南	0.046	0.034	-0.012	0.048	0.037	-0.011	0.039	0.043
	西本町	南	0.037	0.032	-0.005	0.041	0.034	-0.007		
	西本町局	北	0.040	0.042	0.002	0.043	0.045	0.002	0.025	0.027
	元浜公園	南	0.046	0.036	-0.010	0.050	0.038	-0.012		
	武庫川局	北	0.034	0.037	0.003	0.037	0.041	0.004	0.021	0.023
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	東本町交差点局	南	0.038	0.039	0.001	0.047	0.041	-0.006	0.034	0.037
	五合橋局	南	0.040	0.042	0.002	0.048	0.044	-0.004	0.033	0.035
	西本町	南	-	-	-	-	-	-	-	-
	西本町局	北	0.031	0.036	0.005	0.037	0.038	0.001	0.020	0.021
	元浜公園	南	-	-	-	-	-	-	-	-
	武庫川局	北	0.035	0.044	0.009	0.040	0.046	0.006	0.025	0.026

東本町交差点局 (南)

五合橋局(南)

西本町局(北)



【風向】

- 各局とも実験前と比べ実験中に、N ~ E の割合が減少し、S ~ W の割合が増加している。
- 国道43号の北側に設置されている測定局において、実験中に二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度が高くなる傾向にあるのは、実験中にS ~ Wの割合が増加しているため国道43号を走行する自動車排ガスの影響をより強く受けるためと考えられる。

【風速】

- 特異な変化は見受けられない。

図 実験前・実験中の風向・風速

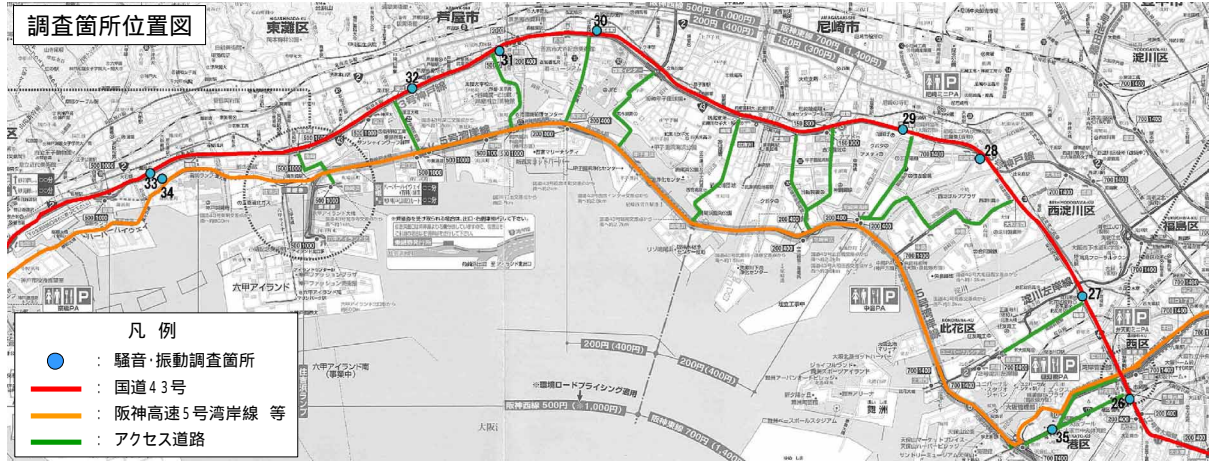
実験前
■ 風向頻度 (%)
■ 平均風速(m/s)

実験中
■ 風向頻度 (%)
■ 平均風速(m/s)

(2) 騒音・振動調査

国道43号沿道及びアクセス道路沿道の全ての地点において、実験前・実験中に特異な変化は見受けられない。

【調査日時】
 実験前：平成18年5月24日(水)6時～翌25日(木)6時
 実験1回目：平成18年7月4日(火)6時～22時、平成18年7月11日(火)22時～翌12日(水)6時
 実験2回目：平成18年7月26日(水)6時～翌27日(木)6時
 【調査項目】
 騒音：等価騒音レベル(LAeq) [単位:dB]
 振動：振動レベルの80%レンジの上端値(L10) [単位:dB]



騒音調査結果

調査地点	昼間			夜間			
	実験前	実験中1回目	実験中2回目	実験前	実験中1回目	実験中2回目	
国道43号沿道	26大阪市港区市岡3丁目	71	71	71	70	69	69
	27大阪市此花区四貫島2丁目	72	72	72	68	67	68
	28大阪市西淀川区佃7丁目	73	72	72	69	68	68
	29尼崎市西本町5丁目	70	70	70	67	66	67
	30西宮市久保町2番	62	62	61	58	58	59
	31芦屋市打出町	62	60	60	59	58	58
	32神戸市東灘区深江本町2丁目	65	65	65	62	61	61
	33神戸市灘区大石東町3丁目	64	63	63	61	60	61
アクセス道路沿道	34神戸市灘区新在家南町1丁目	70	71	71	65	65	66
	35大阪市港区港晴1丁目	67	67	67	61	60	60

注) 上表中の時間の区分は、以下のとおりである。

- ・昼間：6～22時
- ・夜間：22～6時

(参考) 環境基準：昼間70dB、夜間65dB

振動調査結果

調査地点	昼間			夜間			
	実験前	実験中1回目	実験中2回目	実験前	実験中1回目	実験中2回目	
国道43号沿道	26大阪市港区市岡3丁目	52	51	51	51	50	50
	27大阪市此花区四貫島2丁目	49	49	49	47	46	46
	28大阪市西淀川区佃7丁目	42	42	42	40	39	39
	29尼崎市西本町5丁目	48	47	47	47	46	46
	30西宮市久保町2番	48	47	48	46	46	46
	31芦屋市打出町	46	45	45	44	44	44
	32神戸市東灘区深江本町2丁目	47	47	47	46	45	45
	33神戸市灘区大石東町3丁目	44	43	43	43	42	42
アクセス道路沿道	34神戸市灘区新在家南町1丁目	45	44	44	41	41	41
	35大阪市港区港晴1丁目	44	44	44	37	36	35

注) 上表中の時間の区分は、以下のとおりである。

- ・大阪域 昼間：6～21時、夜間：21～6時
- ・兵庫域 昼間：8～19時、夜間：19～8時

(参考) 要請限度(第1種)：昼間60dB、夜間55dB

要請限度(第2種)：昼間65dB、夜間60dB

調査地点における区域の区分は、以下に示すとおりに定められている。

- ・大阪域 第1種区域：住居系の用途地域及び市街化調整区域
- 第2種区域：商業系の用途地域及び工業専用地域を除く工業系の用途地域
- ・兵庫域 第1種区域：住居系の用途地域及び市街化調整区域
- 第2種区域：商業系の用途地域及び工業系の用途地域

3. アンケート調査結果

(1) 調査概要

- 配布対象事業所：計 6,072 事業所
 - うち、兵庫県トラック協会：2,182 事業所（但馬支部、丹有支部除く）
 - 大阪府トラック協会：3,879 事業所（全支部）
 - 中小企業組合（トラック協会非加盟）：11 組合
- 配布方法：各事業所代表者宛に郵送配布。（事業所の保有台数に応じて配布）
 - 依頼文にて、運行管理者とドライバーに記載して頂くよう依頼。
- 回収方法：回答者毎に返信ハガキによる郵送回収。
- 配布・回収日：平成 18 年 7 月 14 日 発送、 8 月 15 日 回収締切
- 配布・回収部数：
 - 配布部数：280,876 票
 - 回収部数： 2,539 票

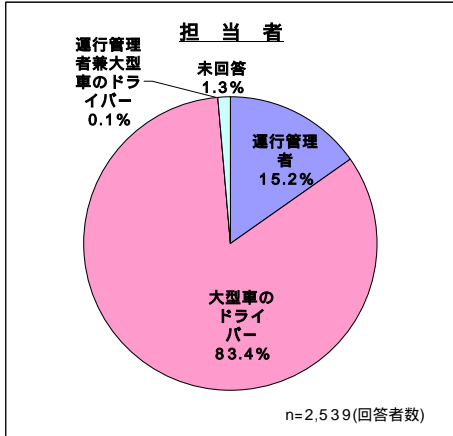
【内訳】

地域区分		配布数		回答数	
		事業所数	配布枚数	事業所数	回答者数
実験対象 及び隣接 地域	大阪市（西淀川・此花・港・大正・住之江）	584	30,247	52	249
	尼崎市	245	12,200	22	281
	西宮市・芦屋市	122	5,905	10	108
	神戸市（東灘・灘・中央）	357	23,763	33	269
	計	1,308	72,115	117	907
東部地域	その他大阪市（上記の区を除く）	887	39,018	35	279
	大阪府（大阪市を除く）	2,434	107,443	113	651
	計	3,321	146,461	148	930
西部地域	その他神戸市（上記の区を除く）	319	14,813	19	230
	その他兵庫県	958	40,013	59	405
	計	1,277	54,826	78	635
北部地域	北阪神（三田・宝塚・伊丹・川西・猪名川等）	166	7,474	8	67
	計	166	7,474	8	67
合計		6,072	280,876	351	2,539

(2) 調査結果(全体)

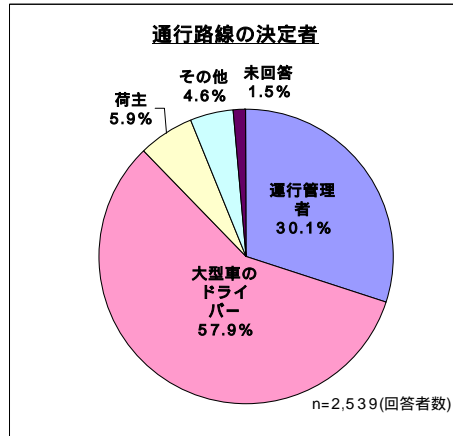
問1 あなたは大型車を運行する上で、どのような担当をされていますか？

【1つに】



問2 通行路線は誰が決めていますか？

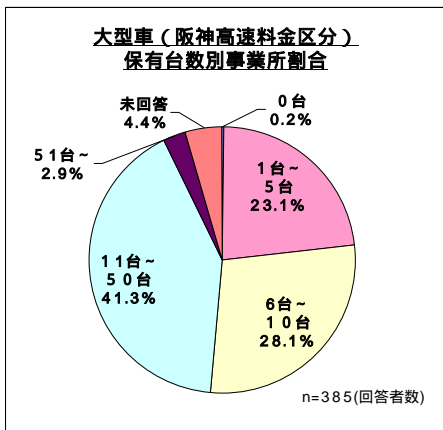
【1つに】



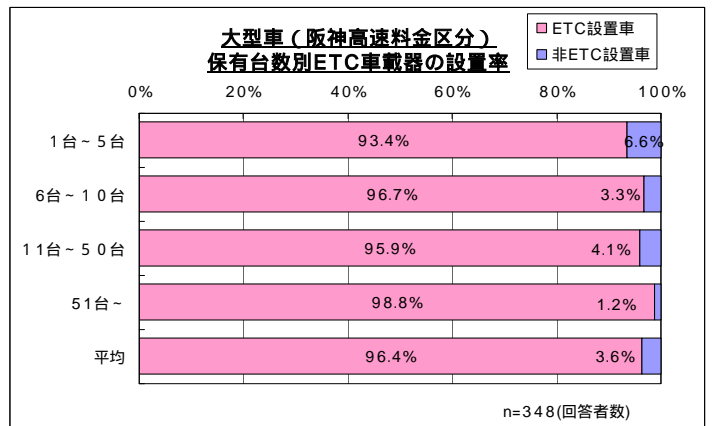
問3 ETC 車載器の設置状況は？

1. 運行管理者の方へ【台数を記入】

1) 貴事業者の大型車(阪神高速料金区分)の保有台数

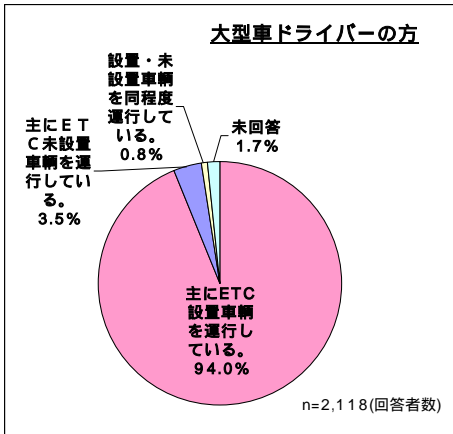


2) 1)の内、ETC設置割合



「問1」で「1. 運行管理者」と答えた回答のみを集計

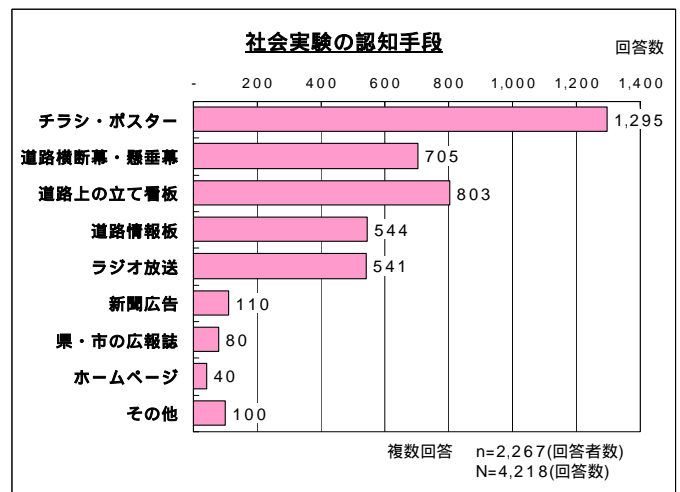
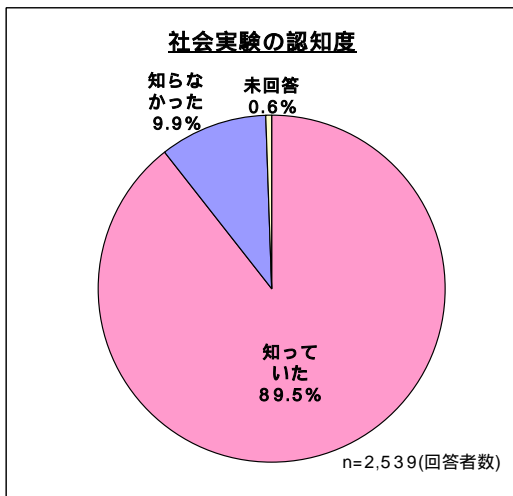
2. 大型車ドライバーの方へ【1つに】



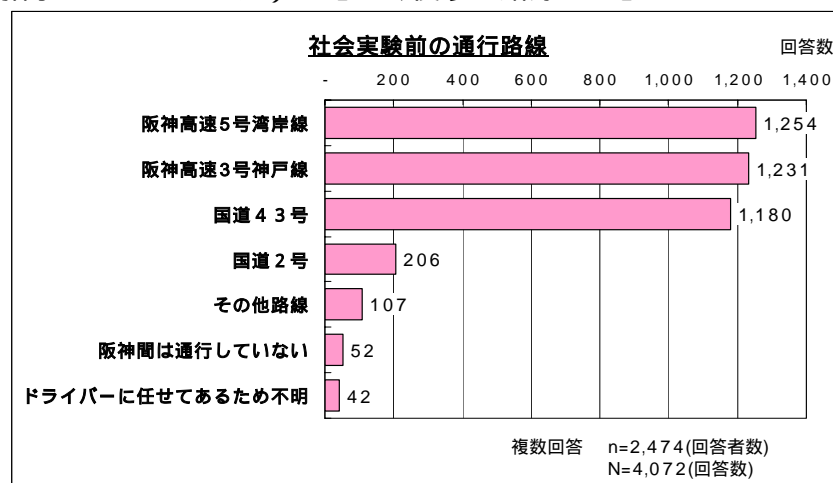
「問1」で「2. 大型車ドライバー」と答えた回答のみを集計

問4 阪神高速5号湾岸線をETC無線通行する大型車の通行料金が半額になる社会実験を、知っていましたか。

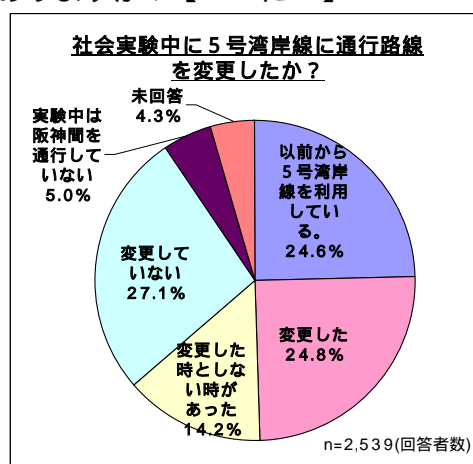
「1.知っていた」を選ばれた方は、どのようにして知りましたか？
【あてはまるもの全てに】



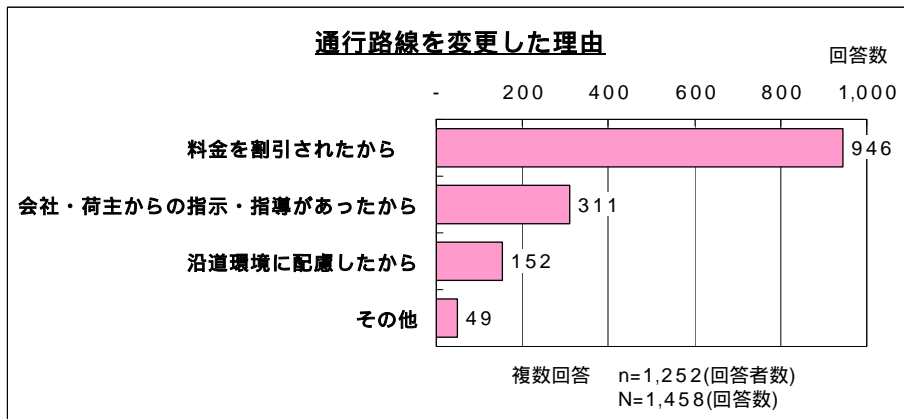
問5 社会実験前(平成18年6月11日以前)に、阪神間(大阪市~神戸市間を通過もしくは一部区間通行)を大型車で通行するとき、どの路線を多く利用していましたか(もしくはどの路線を通行するよう指示していましたか)? 【よく使う2路線に】



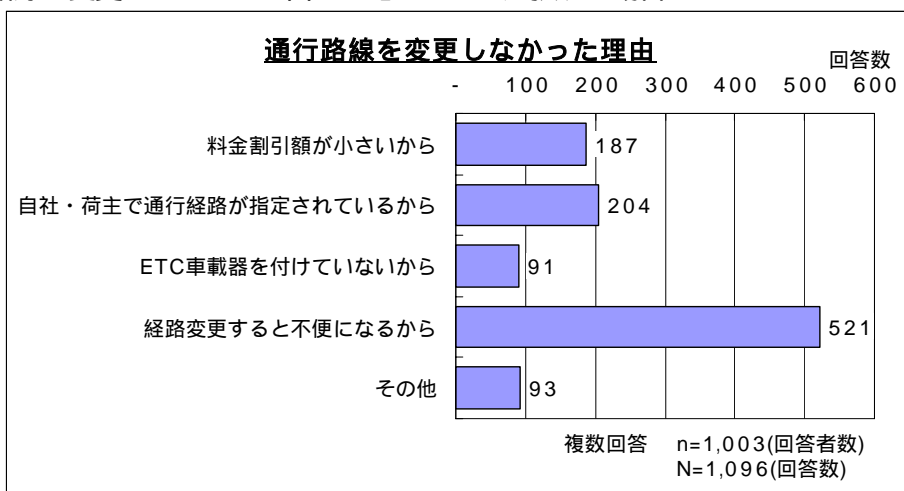
問6 社会実験中(平成18年6月12日~8月11日)、実験をきっかけに阪神高速5号湾岸線に通行路線を変更したことがありますか? 【1つに】



問7 通行路線を変更した理由は？【1～4を選択する場合はあてはまるもの全てに】

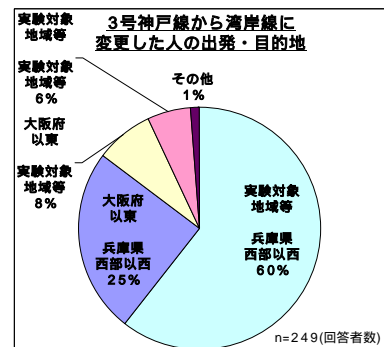
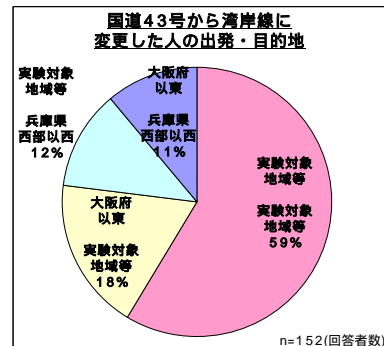
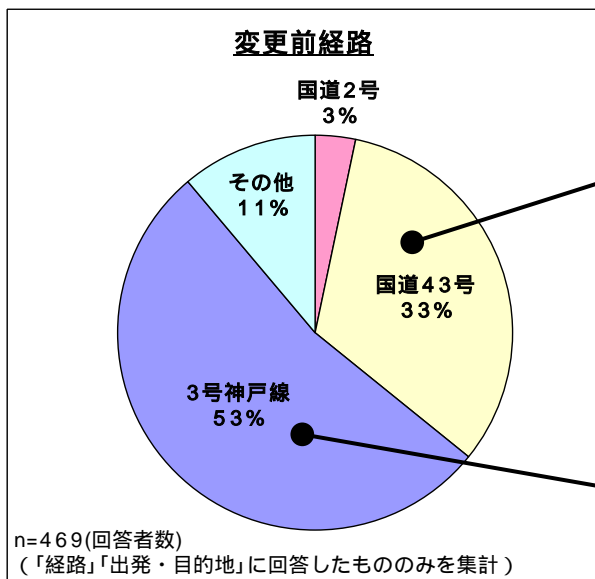


問8 通行路線を変更しなかった理由は？【1～5を選択する場合はあてはまるもの全てに】

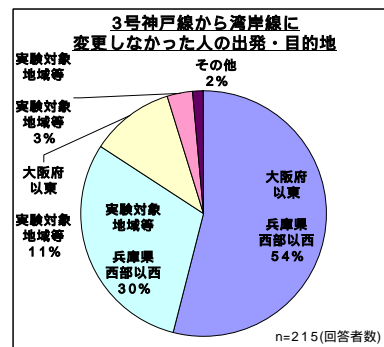
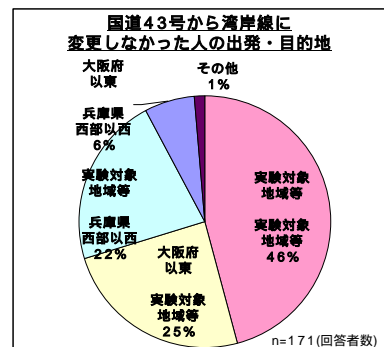
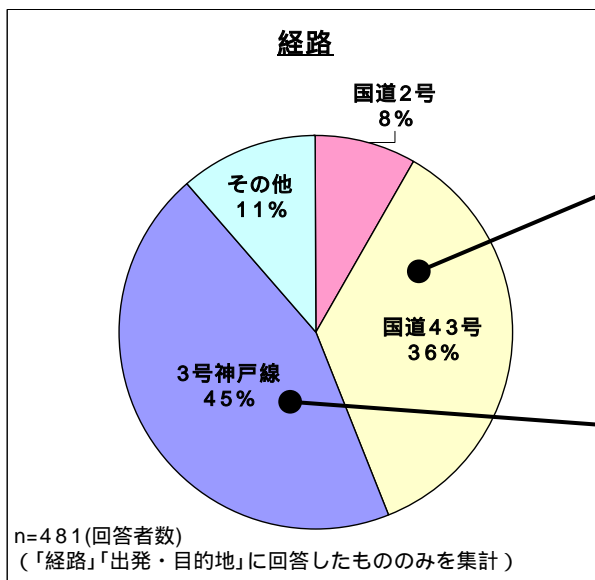


問 9 通行路線を変更した時と、しなかった時の最も多かった出発地と目的地を1つ記入して下さい。

1) 変更した場合



2) 変更しなかった場合



大阪市及び神戸市については、行政区未記入のものを除外し集計した。

出発・目的地の分類

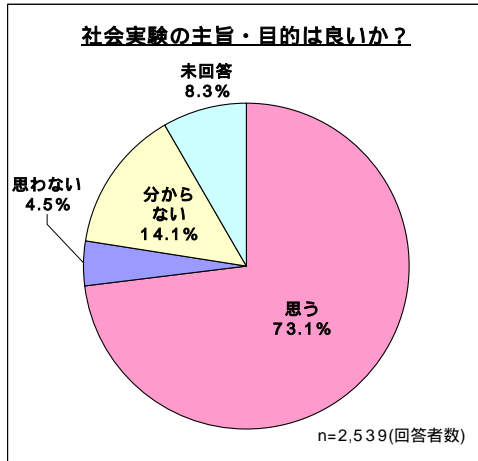
- ・実験対象地域等：尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市(東灘・灘・中央)
大阪市(西淀川・此花・港・大正・住之江)

実験対象地域等とは、実験対象地域及び隣接地域をいう。

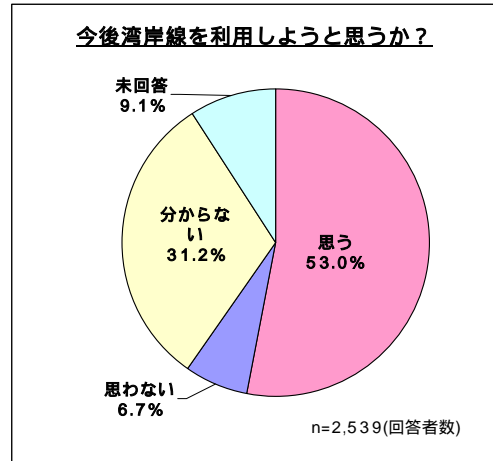
- ・大阪府以東：その他大阪市(上記の区を除く)、大阪府以東(大阪市を除く)
- ・兵庫県西部以西：その他神戸市(上記の区を除く)、淡路島・四国、その他兵庫県、岡山県・鳥取県以西

問 10 国道 43 号沿道環境改善の観点から今回実施した社会実験について、あなたはどのように感じましたか？

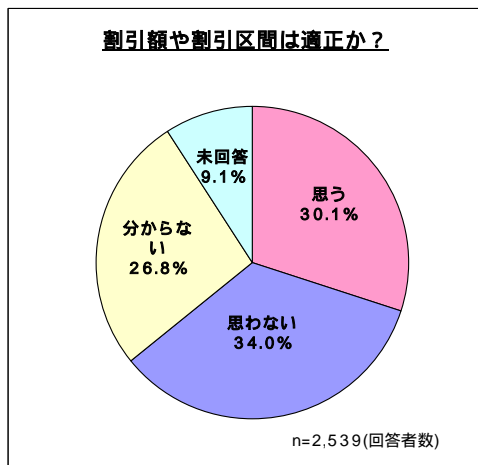
問 10-1 社会実験の主旨・目的は良いと思いますか？



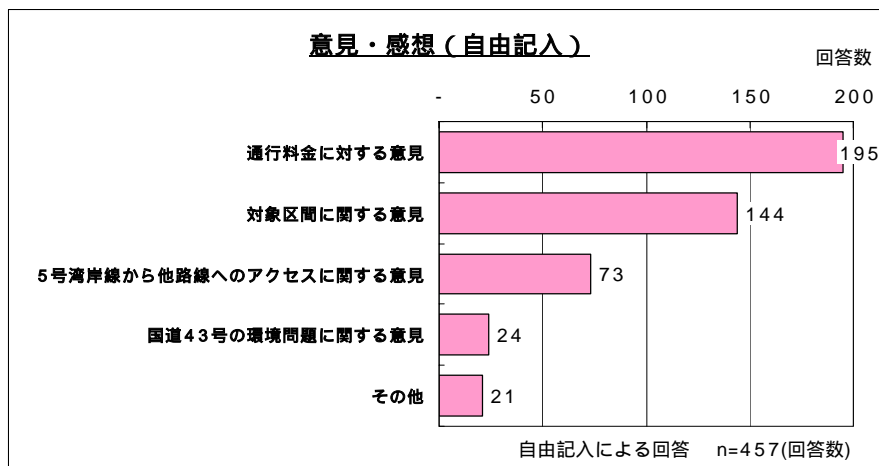
問 10-2 今後できるだけ湾岸線を利用しようと思いますか？



問 10-3 割引額や割引区間は適正だと思いますか？



問 10-4 その他、ご意見・ご感想があればお聞かせください。



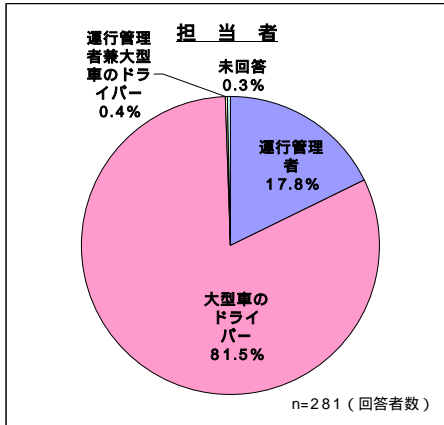
(3) 調査結果 (尼崎市域分)

本資料は、尼崎市域のトラック協会会員事業所から回収されたアンケート票(281票)を集計したものである。

調査結果

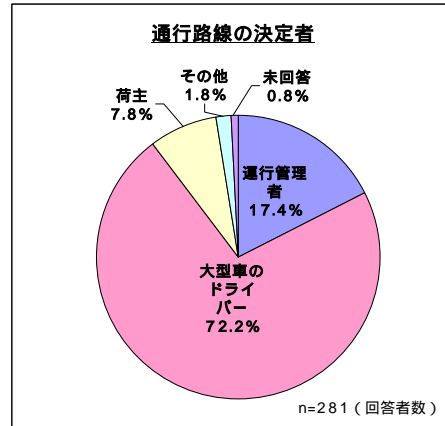
問1 あなたは大型車を運行する上で、どのような担当をされていますか？

【1つに】



問2 通行路線は誰が決めていますか？

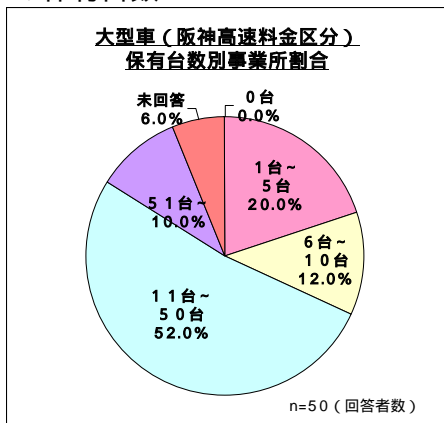
【1つに】



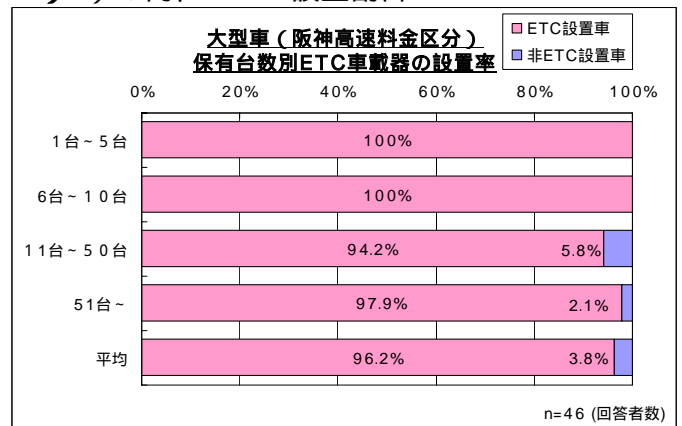
問3 ETC車載器の設置状況は？

1. 運行管理者の方へ【台数を記入】

1) 貴事業者の大型車(阪神高速料金区分)の保有台数

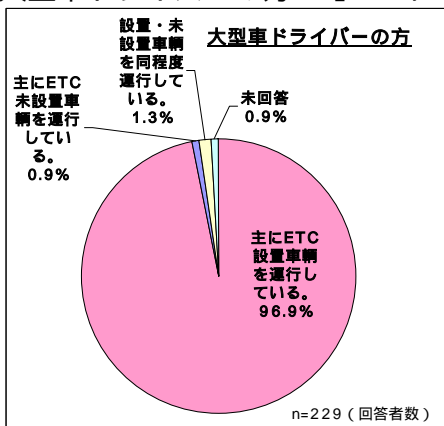


2) 1)の内、ETC設置割合



「問1」で「1. 運行管理者」と答えた回答のみを集計

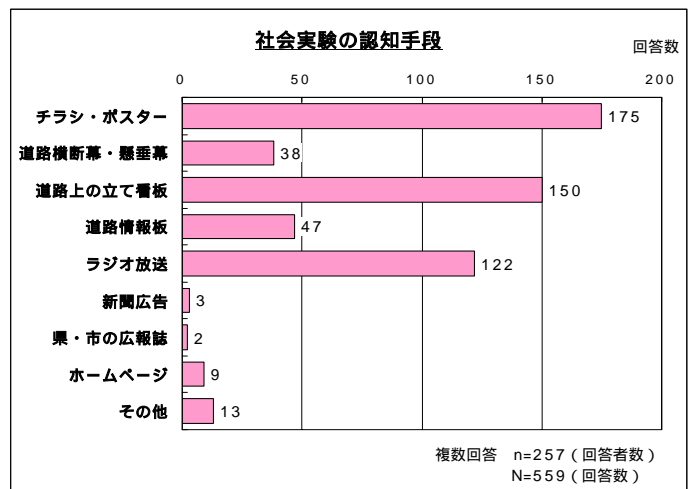
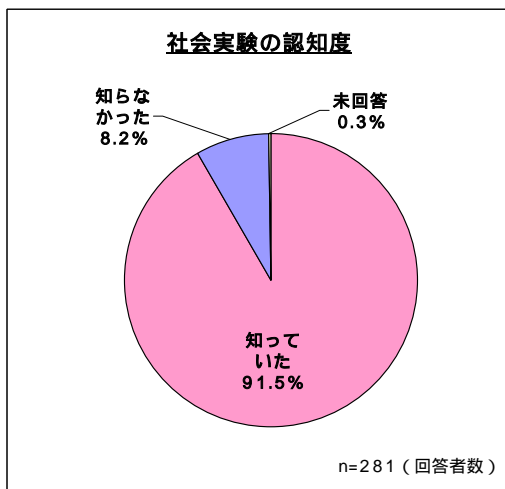
2. 大型車ドライバーの方へ【1つに】



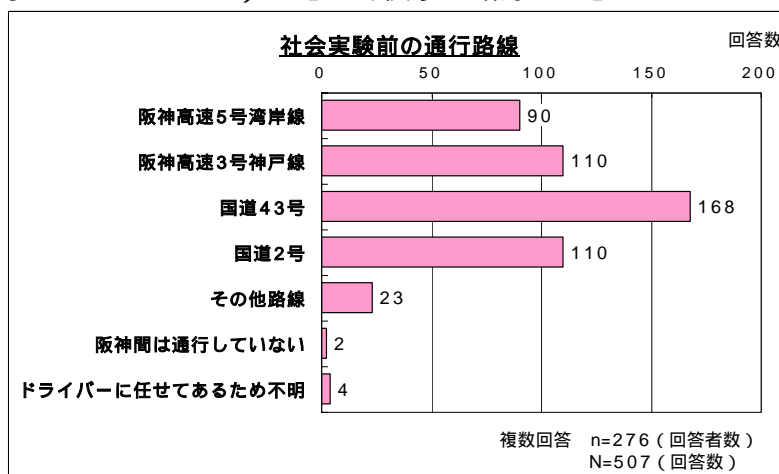
「問1」で「2. 大型車ドライバー」と答えた回答のみを集計

問4 阪神高速5号湾岸線をETC無線通行する大型車の通行料金が半額になる社会実験を、知っていましたか。

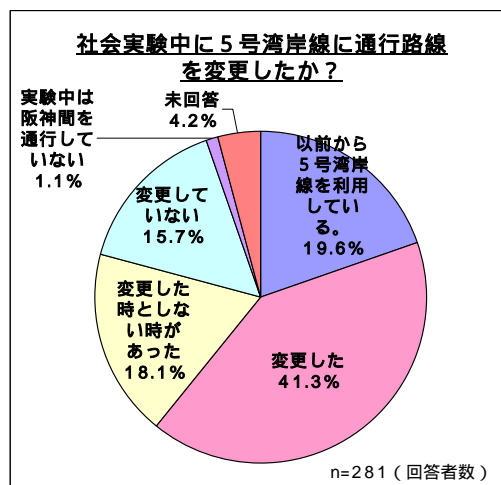
「1.知っていた」を選ばれた方は、どのようにして知りましたか？
【あてはまるもの全てに 】



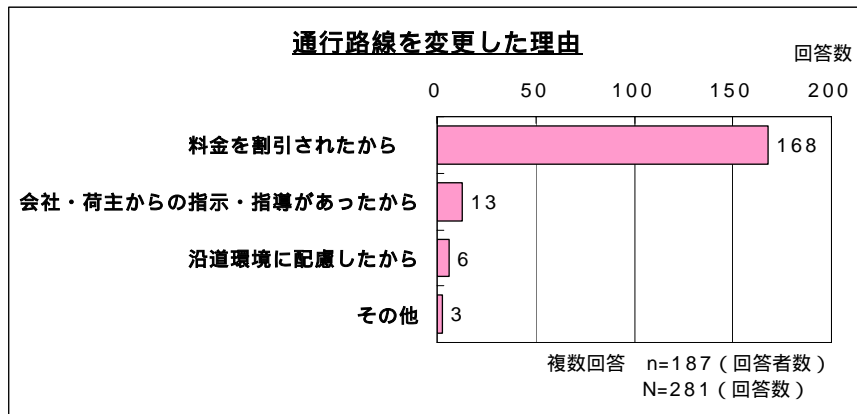
問5 社会実験前(平成18年6月11日以前)に、阪神間(大阪市~神戸市間を通過もしくは一部区間通行)を大型車で通行するとき、どの路線を多く利用していましたか(もしくはどの路線を通行するよう指示していましたか)? 【よく使う2路線に 】



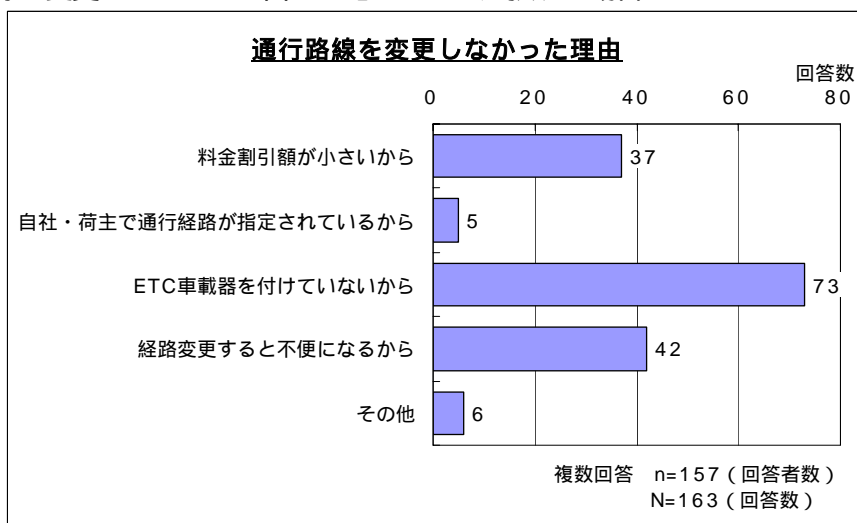
問6 社会実験中(平成18年6月12日~8月11日)、実験をきっかけに阪神高速5号湾岸線に通行路線を変更したことがありますか? 【1つに 】



問7 通行路線を変更した理由は？【1～4を選択する場合はあてはまるもの全てに】

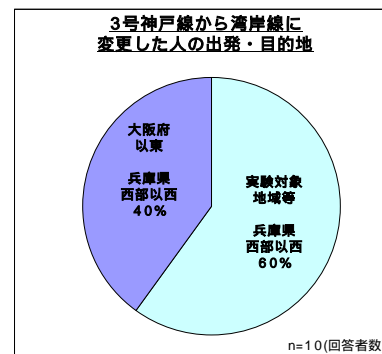
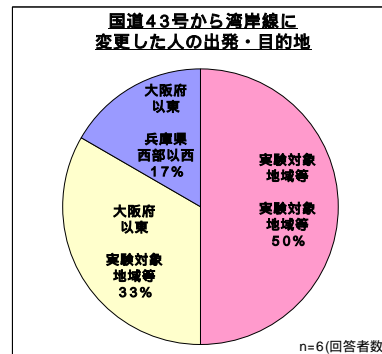
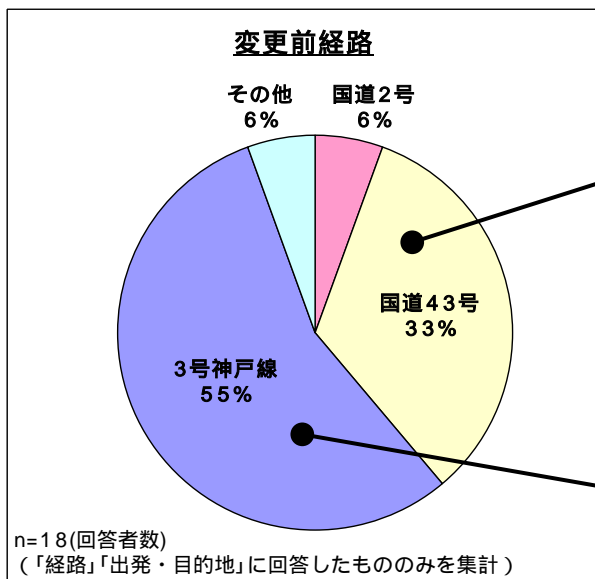


問8 通行路線を変更しなかった理由は？【1～5を選択する場合はあてはまるもの全てに】

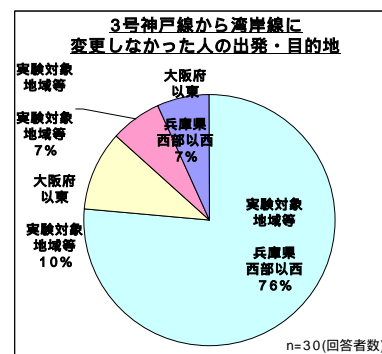
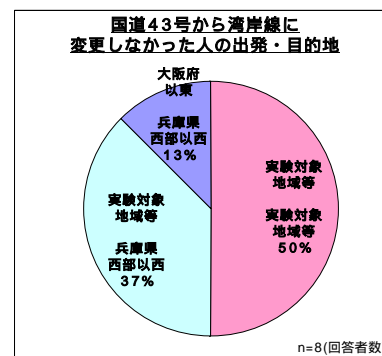
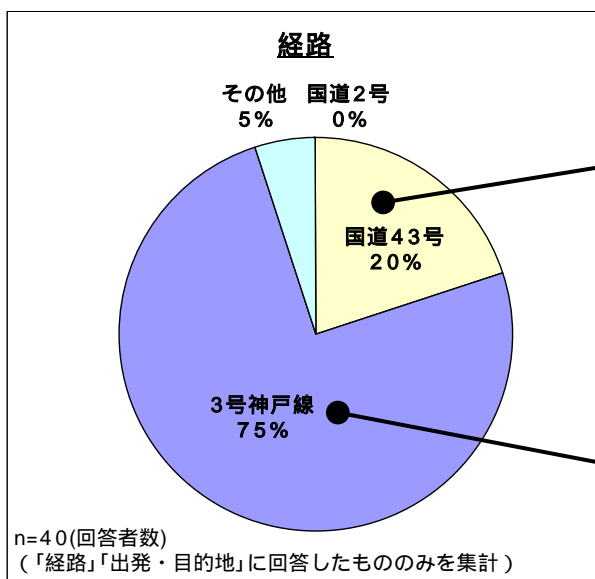


問 9 通行路線を変更した時と、しなかった時の最も多かった出発地と目的地を1つ記入して下さい。

1) 変更した場合



2) 変更しなかった場合



大阪市及び神戸市については、行政区未記入のものを除外し集計した。

出発・目的地の分類

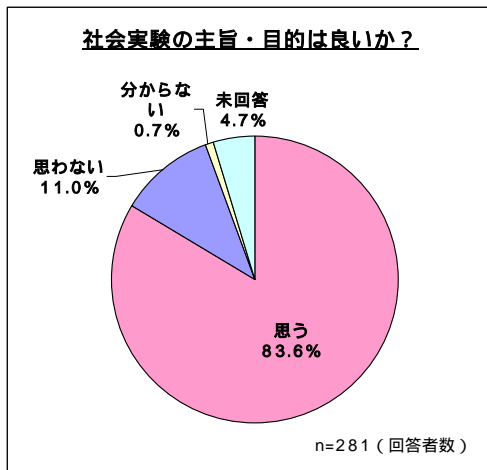
- ・実験対象地域等：尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市(東灘・灘・中央)
大阪市(西淀川・此花・港・大正・住之江)

実験対象地域等とは、実験対象地域及び隣接地域をいう。

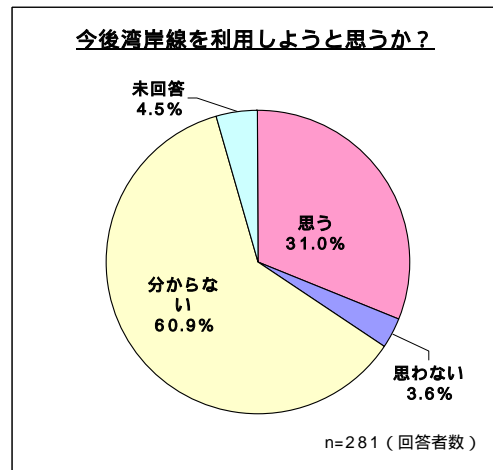
- ・大阪府以東：その他大阪市(上記の区を除く)、大阪府以東(大阪市を除く)
- ・兵庫県西部以西：その他神戸市(上記の区を除く)、淡路島・四国、その他兵庫県、岡山県・鳥取県以西

問 10 国道 43 号沿道環境改善の観点から今回実施した社会実験について、あなたはどのように感じましたか？

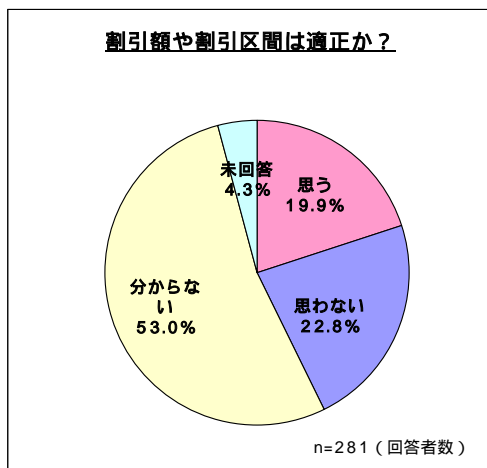
問 10-1 社会実験の主旨・目的は良いと思いますか？



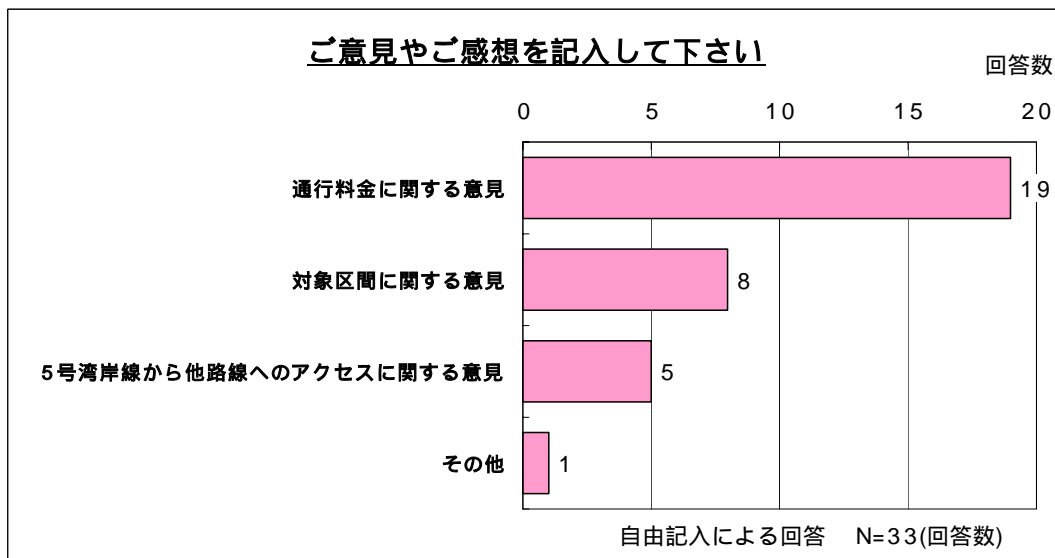
問 10-2 今後できるだけ湾岸線を利用しようと思いますか？



問 10-3 割引額や割引区間は適正だと思いますか？



問 10-4 その他、ご意見・ご感想があればお聞かせください。



国道43号沿道環境改善に向けた社会実験

広報活動

主な広報媒体

- 実験内容の周知を図るため、5月8日より実験終了まで、次の広報媒体によって広報活動を実施。
 - チラシ
 - ポスター
 - ホームページ
 - 横断幕
 - 懸垂幕
 - 立看板
 - 情報板
 - 道路情報ターミナル
 - 新聞
 - ラジオ
 - 広報誌 等

チラシ



名神高速道路
吹田SA(西宮方面)



山陽自動車道
三木SA(姫路方面)



大阪バス協会



阪神高速5号湾岸線
中島PA(神戸方面)

ポスター

- 約1000枚配布
- 配布先はチラシと同じ
- サイズ
B2版
(縦728mm × 横515mm)



大阪トラックステーション



神戸商工会議所



阪神高速5号湾岸線
中島PA(神戸方面)



国土交通省 近畿運輸局

ホームページ

- 下記の機関から社会実験の内容を紹介したホームページを閲覧可能。

- 兵庫国道事務所
- 大阪国道事務所
- 兵庫県
- 尼崎市
- 西宮市
- 芦屋市

<トップページ>



<通行料金のご案内>

- ホームページの構成
 - 社会実験の概要
 - 社会実験の目的
 - 通行料金のご案内
 - 広報資料
 - 協議会関係
 - リンク集



横断幕

- 道路上に設置
- 主な掲示先と枚数
 - 有料道路: 26枚(名神、第二神明、阪神高速)
 - 国道43号: 6枚(大阪国道事務所管内)
 - その他: 5枚(兵庫県道、神戸・尼崎市道)

< 阪神高速 >



< その他 >



阪神高速16号大阪港線
(天保山ランプ付近、下り)



阪神高速3号神戸線
(魚崎ランプ付近、下り)



国道43号(大阪市港区、市岡小学校前)



その他(尼崎市、尼崎市役所前)

懸垂幕

- 行政機関の庁舎等に掲示
- 主な掲示先と枚数

【阪神高速(株)】 【その他】

➤ 国

4枚(近畿地方整備局、大阪・兵庫・阪神国道事務所)

➤ 自治体等

9枚(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市等、阪神高速(株))



阪神高速道路(株)
神戸管理部 庁舎



国土交通省
大阪国道事務所 庁舎



国土交通省
兵庫国道事務所 庁舎



大阪府庁 庁舎



懸垂幕



兵庫県 阪神南県民局 庁舎



大阪市大正区 庁舎



大阪市港区役所 庁舎



神戸市役所 庁舎



西宮市役所 庁舎



芦屋市役所 庁舎

立看板

- 国道43号及びアクセス道路等に設置
- 主な掲示先と枚数
 - 国道43号:約160枚(大阪市~神戸市)
 - 神戸市道:約20枚(湾岸線付近)



国道43号
(大阪市港区波除、南東行き)



国道43号
(尼崎市東本町、西行き)



国道43号
(西宮市鳴尾、西行き)



国道43号
(西宮市西宮本町、西行き)



国道43号
(神戸市東灘区東御影、東行き)



神戸市道
(六甲大橋六甲アイランド西側進入路)

情報板

- 掲示機関・箇所
 - 兵庫国道事務所
(国道2号、28号、43号、171号、175号)
 - 大阪国道事務所
(国道2号、43号)
 - 大阪府警
(国道2号、43号)
 - 兵庫県警
(阪神間の路線)
 - 姫路河川国道事務所
(加古川バイパス、姫路バイパス)
 - 阪神高速道路
(1号環状線、15号堺線、16号大阪港線、
3号神戸線)
 - 本四高速道路
(神戸淡路鳴門道)
 - 西日本高速道路
(第二神明道路、名神高速道路)
- 掲示期間
 - 国道、本四高速道路、西日本高速道路
5月29日(月)～8月11日(金)
 - 阪神高速道路
5月15日(月)～8月11日(金)

情報板



国道2号(大阪市西淀川区、大阪府警)



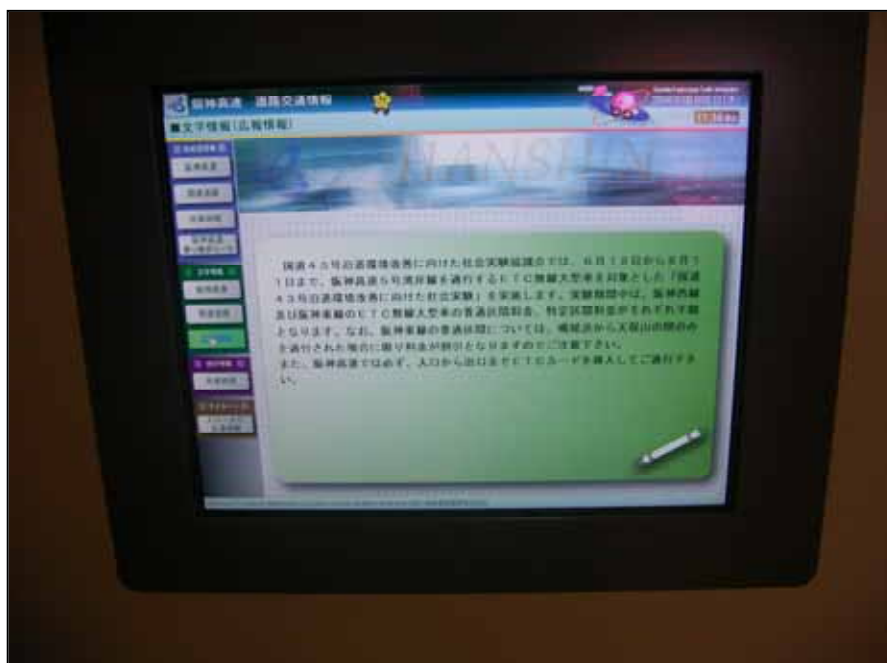
国道43号(尼崎市東本町、兵庫県警)

道路情報ターミナル

- 表示箇所：阪神高速道路のPA(朝潮橋PA、泉大津PA、中島PA、京橋PA)
- 表示期間：5月15日(月)～8月11日(金)

情報ターミナルとは

大型車パネルやモニター等を主要パーキングエリア内に設置し、利用者が車から降りて、文字、画像及び音声等により道路情報等を得られるようにしているもの



阪神高速5号湾岸線 中島PA(神戸方面)

新聞

- 掲載新聞名
 - 朝日新聞(2府4県版)
 - 読売新聞(2府4県版)
 - 神戸新聞(兵庫県版)
- 掲載日: 6月7日(水) 朝刊

**国道43号沿道の環境にいいことしてみませんか。
これを機会に湾岸線をつかってみてください。**

湾岸線をつかって、市街地の環境負荷を減らしましょう。

国道43号沿道環境改善に向けた**社会実験**を実施します。
阪神高速5湾岸線(住吉浜・六甲アイランド北～天保山区間)のETC無線大型車の通行料金が半額になります。

実験期間
平成18年6月12日(月)0時
平成18年8月11日(金)24時

割引対象車両
阪神高速料金区分の大型車
(ETC無線通行車限定)

実験対象区間
阪神高速5湾岸線
(住吉浜・六甲アイランド北出入口～天保山出入口)約20km

半額!!
ETC無線大型車
通常料金 2,400円 ▶ 1,200円

料金区分	阪神西線		阪神東線	
	普通区間 2号神戸線(住吉浜・六甲アイランド北)間 住吉浜との乗り継ぎを含む	特定区間 高宮浜～針ヶ谷区間(湾岸線)	特定区間 料金は区間(湾岸線)～区間(東横線)	普通区間 料金は区間(湾岸線)～区間(東横線)のみの 通行に際する
通常料金(大型車)	1,000円 (ETC無線通行車限定)	400円	400円	1,400円
実験期間中料金(大型車)	半額 500円	半額 200円	半額 200円	半額 700円

【ご注意】 ETCカードは出口まで挿入したままです。
阪神高速通過時通行料金は、入口から出口までのETCカードを挿入したまま通行していただくことができません。
カードを抜いて通行を中断すると、通行料金を徴収される場合があります。

国道43号沿道環境改善に向けた**社会実験協議会** (国・道建設局、国土交通省、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県、徳島県、高松県、香川県、岡山県、広島県、山口県、福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県、国土交通省道路局)

社会実験に関するお問い合わせ 協議会事務局 TEL 06-6944-3550 ●受付時間: 9:30～17:30
料金に関するお問い合わせ 阪神高速お客さまセンター TEL 06-6576-1484 ●受付時間: 9:15～17:30 (土・日・夜日を除く)

【社会実験ホームページ】 <http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp/syakaizikken/wangan/index.html>
【阪神高速ホームページ】 <http://www.hanshin-exp.co.jp>

ラジオ

- ラジオ関西
 - 放送期間: 6月4日 ~ 7月26日
 - 放送時間: 20秒(1日1 ~ 3回程度)
- ラジオ大阪(きんきワンダーランド)
 - 放送期間: 6月12日 ~ 8月11日
毎週月、火のみ
 - 放送時間: 16:44 ~ 16:49
約4分(番組終了前に
スポット放送)

