



2008.7.31
 尼崎連絡会資料
 (資料-4)

警察庁丁規発第64号
 平成20年7月17日

国土交通省道路局道路交通管理課長 殿
 地方道・環境課長

警察庁交通局交通規制課長



国道43号尼崎地域において大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否に関する検討について (回答)

平素は、警察行政に格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

「国道43号尼崎地域において大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否に関する検討について (要請)」(平成19年7月6日付け、国道交第20号、国道環調第12号)により貴省から要請のあったみだしの件について、要請の地域を管轄する兵庫県警察等におけるこれまでの検討を踏まえ、下記のとおり回答いたします。

記

1 検討の前提

尼崎有害物質排出規制等請求事件(昭和63年(ワ)第2217号、平成7年(ワ)第1766号)における和解条項及び公害等調整委員会によるあっせん(平成15年6月26日成立)の内容から、大型車を対象とした交通規制の実施により期待される効果としては、本件地域になお環境基準を上回る汚染実態があることを踏まえ、大気汚染物質に係る環境基準の達成に向けて、交通負荷を低減し、大気汚染の軽減を図ることであると理解しております。

2 対策の方向性

環境基準の達成を実現するためには、国道43号における大型車の交通量を低減する実効性のある措置とともに、本件地域を始め周辺地域の沿道環境や経済活動に与える影響の少ない措置であることが必要であると考えます。

3 交通規制を実施することの可否に関する検討

(1) 大型車の通行を中央寄り車線に制限することについて

ア 中央寄り1車線に制限することについて

貴省によって平成18年3月(*)に測定された交通量調査、平成17年3月に実施されたアンケート調査の結果及び中央寄り通行帯、即ち第三通行帯の設計交通容量(大型車換算台数では、497台/時)によると、大型車の通行を第三通行帯1車線に制限した場合において、渋滞等を回避して迂回する車両がないものと仮定すると、大型車の実測交通量が設計交通容量を超過するのは

5時台から始まり、12時間後の17時台に至り解消するものとみられます。

(*) 貴省の調査結果によると、3月は平成15年から平成17年の3か年の平均で大型車の平日平均の実測交通量が6番目であり、年間のうち標準的な月となっていると理解しております。

端的にピーク時を取り上げますと、10時台の尼崎大阪断面の西行きでは、大型車の実測交通量が平日平均881台/時になり、迂回する大型車の割合についてアンケート調査によりいくつかのケースを想定した場合でも、大型車の交通量が設計交通容量を超えると推定されます(別紙の1参照)。

このような交通量の超過に加え、第三通行帯にはみ出した右折待ち車両で大型車の直進車の進行が妨げられること、左折車両の車線変更に伴い交通事故の発生が増加するとともに交通流の円滑が阻害されることが懸念されます(別紙の2参照)。

以上のような交通量の超過、右折車両及び左折車両による影響から、本規制を実施した場合には、交通の渋滞が強く懸念される場所があります。

さらに、周辺道路への影響も考慮する必要があり、渋滞長が交差点間に及んだ場合、大型車は交差道路から国道43号に進入することができず、国道43号の渋滞は面的な広がりを持つことになると考えられます(別紙の3参照)。

このような状態を出現させることは、交通管理者の立場からは是認しがたいところであり、車線規制を実施するに当たっては、国道43号から転換する大型車の受け皿となる迂回路の設定が不可欠であると考えております。

イ 中央寄り2車線に制限することについて

貴省によって平成18年3月に測定された交通量調査及び平成17年3月に実施されたアンケート調査の結果によると、大型車の通行を中央寄り2車線に制限した場合には、第二通行帯及び第三通行帯の2車線分の設計交通容量の範囲内に大型車の通行量が収まることになり、本規制を実施したとしても、現状とほとんど変わりなく大型車が走行することが可能であり、大型車交通量の削減が期待できるか見極める必要があります(別紙の4参照)。

本規制の実施については、大型車の左折交通等から生ずる交通事故の発生のおそれもある中、その効果の点から慎重な検討が必要であり、迂回路の設定など大型車削減及び大気汚染軽減の効果が見込まれる他の手法をまずは検討すべきと考えております。

なお、調査期間内に大型車の実測交通量が最大であった日については、迂回する大型車の割合についてアンケート調査によりいくつかのケースを想定した場合、大型車及び普通車の交通量は設計交通容量を超過すると推定され(別紙の5参照)、この場合には、アと同様に交通渋滞の発生が懸念されることとなります。

(2) 午前9時から12時までの間、ナンバープレートにより一定割合の大型車の通行を禁止することについて

ナンバープレート規制としては、道路交通法第8条第1項に規定する通行禁止規制の一態様として、例えば、自動車登録番号が偶数又は奇数であることにより通行を禁止する方策が考えられます。

貴省によって平成18年3月に測定された交通量調査によると、尼崎大阪断面

及び尼崎西宮断面の交通量調査(*)から、午前9時から12時までの3時間に国道43号尼崎地域を発着地に行っていると考えられる大型車は、尼崎地域での流入車両4,350台の多くを占めているものと考えられ、そのような車両については、兵庫県道路交通法施行細則第3条第1項第2号により通行許可車両とならざるを得ません。ナンバープレート規制をしても、国道43号の尼崎地域を走行する車両(6,296台)の最大69%がその対象外になることとなります。この規制の対象となる車両の台数は、そのような通行許可車両を除いた台数の半分(ナンバープレートの偶数又は奇数)ということになります。

(*) 貴省による交通量調査によると、午前9時から12時までの3時間に国道43号尼崎地域を通過した大型車は平日平均1,946台、尼崎地域から国道43号に流出した大型車は平日平均2,015台、国道43号から尼崎地域に流入した大型車は平日平均2,335台であることが分かります。

一方、ナンバープレート規制への適合性を確認するためには、国道43号を通行するすべての大型車のナンバープレート及び通行許可の有無を識別する必要がある、尼崎地域の交差道路から流入するすべての大型車について識別しなければならないことから、そのための人員等が必要となります。

これらの措置を判断するためには、ナンバープレート規制による大型車削減及び大気汚染軽減の効果の評価を貴省において実施することが不可欠であると考えられます。さらに、規制実施の前提として、規制の対象となる車両の迂回路を設定することが不可欠であると考えられます。

4 今後の対応

貴省から検討要請のあった交通規制は、3で述べたように、交通管理上の問題や大型車削減効果の問題などから、いずれも慎重な検討を要するものと考えられますが、当庁としても、大型車の交通量を低減する措置の必要性については十分認識しており、その確実な実現のためには、国道43号から転換する大型車の受け皿となる迂回路の設定が不可欠であると考えております。そこで、貴省において、阪神高速湾岸線を活用するなど、本件地域を始め周辺地域の沿道環境や経済活動に与える影響の少ない、実効性のある迂回対策を講じていただく必要があり、その対策に見合う交通規制等を検討していきたいと考えております。

今後は、貴省と当庁近畿管区警察局及び兵庫県警察等との間において、上記対策の実施に向けた検討を進めることとしたく、貴省においてもこの点について検討をお願いいたします。

- 1 10時台の尼崎大阪断面の西行きでは、大型車の実測交通量が平日平均881台/時になり、このうちアンケート調査の結果のとおり19%（167台/時）の大型車が迂回したと仮定すると、大型車が714台/時通行することになり、第三通行帯の設計交通容量の大型車換算台数（497台/時）を217台/時超過することになります。

また、「(ルートを変更するかどうか) わからない」と回答した者（34%）について、「変更する」と回答した者と「変更しない」と回答した者の比率で按分して算出した場合、もともと「変更する」と回答した者と併せて合計で29%の者が迂回することから、ピーク時である10時台の尼崎大阪断面西行きでは、大型車が626台/時通行することになり、第三通行帯の設計交通容量の大型車換算台数を129台超過することになります。

さらに、「(ルートを変更するかどうか) わからない」と回答した者の半数が迂回すると仮定した場合、もともと「変更する」と回答した者と併せて合計で36%の者が迂回することから、ピーク時である10時台の尼崎大阪断面西行きでは、大型車が564台/時通行することになり、第三通行帯の設計交通容量の大型車換算台数を67台超過することになります。

- 2 国道43号の尼崎地域には、信号機設置交差点が8か所ありますが、尼崎大阪断面に近い東本町交差点でみると、同交差点の西行きでは右折の矢印のときに限り右折することができ、西行きの右折専用車線は54メートルであることから、右折のために滞留することができる台数は、普通車換算で9台（1台6メートルで試算）になります。同交差点のピーク時の信号サイクルを制御の最大値である3分と仮定すると、1時間20サイクルとなることから、右折専用車線の1時間の滞留可能台数は普通車換算で180台と試算されます。他方、平成17年3月に貴省が実施した調査によれば、10時台の東本町交差点における西行きの車両のうち右折するのは普通車150台、大型車84台となっており、普通車換算では318台となることから、1時間の滞留スペース（180台）を普通車換算で138台超過することになり、車両が右折専用車線に収まらず、第三通行帯にまで車両がはみ出してることが想定されます。このような状況で大型車の通行を第三通行帯に制限した場合、第三通行帯にはみ出した右折待ち車両で大型車の直進車の進行が妨げられることが懸念されます。

また、同じく東本町交差点でみると、10時台の西行きの車両のうち左折する大型車は47台となっており、これらの車両が交差点の手前であらかじめ第三通行帯から第二通行帯、第一通行帯へと車線変更する必要があることから、左折車両の車線変更に伴う交通事故の発生が増加とともに、交通流の円滑が阻害されることが懸念されます。

- 3 国道43号の尼崎地域の交差点間の距離は最も短いところで約240メートルしかなく、第三通行帯の渋滞長が交差点間に及んだ場合、国道43号に交差する道路

から右折又は左折で国道43号の渋滞方向に向かって進行しようとする大型車は交差点に進入することができず、当該交差道路の渋滞を引き起こすことになり、国道43号の渋滞は面的な広がりを持つことになると考えられます。

4 貴省によって平成18年3月に測定された交通量調査及び平成17年3月に実施されたアンケート調査の結果によると、大型車の通行を中央寄り2車線に制限した場合、例えば、ピーク時である10時台の尼崎大阪断面の西行きでは、大型車の実測交通量が平日平均881台/時で、このうちアンケート調査の結果のとおり9% (79台/時) の大型車が迂回すると、大型車は802台/時通行することになります。これは、第二通行帯及び第三通行帯の2車線分の設計交通容量を大型車換算した994台/時の範囲内に収まることになります。また、普通車の実測交通量は平日平均1,319台/時ですが、これも、第二通行帯及び第三通行帯の2車線分の設計交通容量から大型車通行分を差し引いた384台/時と第一通行帯の設計交通容量994台/時を合計した1,378台/時の範囲内に収まることになります。アンケート調査で「(ルートを変更するかどうか) わからない」と回答した者が迂回措置をとれば、設計交通容量の余裕はさらに大きくなることになります。

5 調査期間内に大型車の実測交通量が最大であった日については、アンケート調査の結果のとおり9%の大型車が迂回すると仮定して試算した場合及びアンケート調査の結果において「(ルートを変更するかどうか) わからない」と回答した者を「変更する」と回答した者と「変更しない」と回答した者の比率で按分して合計12%の者が迂回すると仮定して試算した場合、普通車換算した大型車の交通量に普通車の実測交通量を加算した交通量は設計交通容量を超過することとなります。