

国道43号 大型車交通量

H25.3.11.尼崎連絡会 資料2

(兵庫県域 平成25年2月調査結果)

・距離制移行前と比較し、尼崎大阪断面が減少から増加に転じた。

阪神高速の距離料金制移行[※]後の大型車交通量の変化

上段:交通量(台/日) 下段:大型車混入率(%)

調査月	神戸灘区・東灘区断面 (東灘区)	神戸芦屋断面 (芦屋市・西宮市)	西宮尼崎断面 (尼崎市)	尼崎大阪断面 (西淀川区)	淀川断面 (此花区)	安治川断面 (港区)	尻無川断面
	平成23年 11月9日 (水)	13,861 21.6%	15,184 26.1%	12,679 27.8%	20,086 28.2%	25,827 30.7%	22,947 29.2%
平成24年 7月18日 (水)	14,619 (+758) 21.2% (-0.4%)	15,315 (+131) 25.8% (-0.3%)	11,491 (-1,188) 23.7% (-4.1%)	19,510 (-576) 27.0% (-1.2%)	24,231 (-1,596) 29.3% (-1.4%)	19,427 (-3,520) 27.6% (-1.6%)	9,046 (-1,679) 29.8% (-3.8%)
平成25年 2月13日 (水)	15,606 (+1,745) 22.9% (+1.3%)	13,440 (-1,744) 24.3% (-1.8%)	11,570 (-1,109) 26.5% (-1.3%)	20,594 (+508) 29.2% (+1.0%)	25,144 (-683) 30.7% (±0.0%)	18,785 (-4,162) 26.7% (-2.5%)	9,617 (-1,108) 31.0% (-2.6%)

※距離料金制移行:平成24年1月1日

国道43号車線別大型車交通量率 事後調査

第1通行帯(環境レーン)の大型車走行の実態を把握するため、車線別交通量を観測

○調査日

事前 平成24年 4月24日
事後 平成24年10月24日
平成24年12月18日
平成25年 2月19日

○調査箇所

国道43号上下線 各4箇所

※調査箇所は、極力右左折の交通の影響が少なくなるよう、
主要な交差点を越えた単路部(歩道橋)を選定。



国道43号環境レーン 交通量比率(大型車)

(尼崎市の環境レーン交通量比率)

・東行き車線は各時間帯とも約30%前後、西行きは約20~29%と幅がある

凡例

上段：① H24. 4月24日調査
↓
中段：② H25. 2月19日調査
下段：②-①

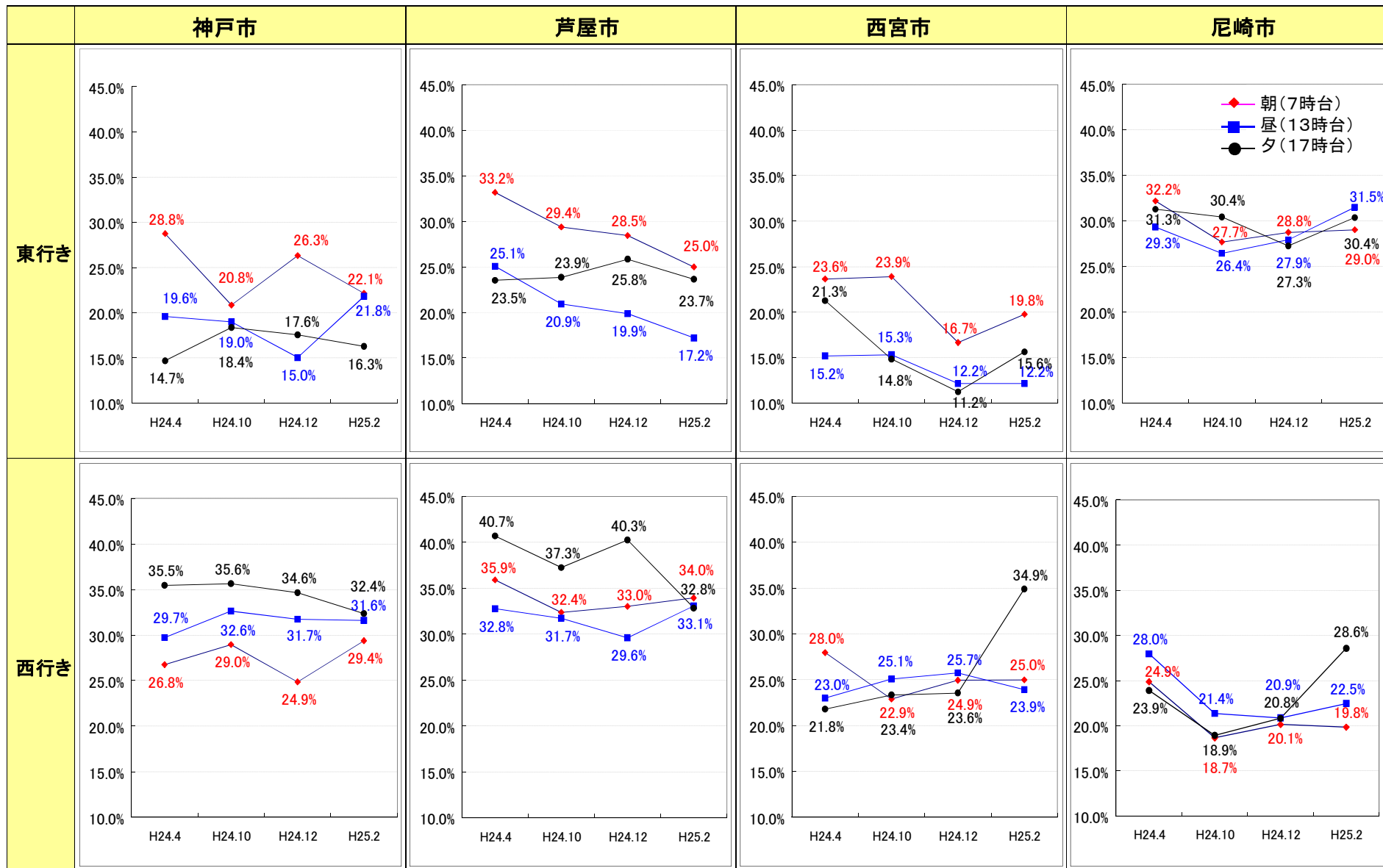
環境レーン(第1通行帯)の大型車交通量比率

尼崎市

	朝 7時台	昼 13時台	夕 17時台	朝昼夕計
東行き	32.2% ↓ 29.0% ▲3.2%	29.3% ↓ 31.5% +2.2%	31.3% ↓ 30.4% ▲0.9%	30.7% ↓ 30.4% ▲0.3%
西行き	24.9% ↓ 19.8% ▲5.1%	28.0% ↓ 22.5% ▲5.5%	23.9% ↓ 28.6% +4.7%	25.8% ↓ 22.5% ▲3.3%

環境レーンの交通量比率(大型車)

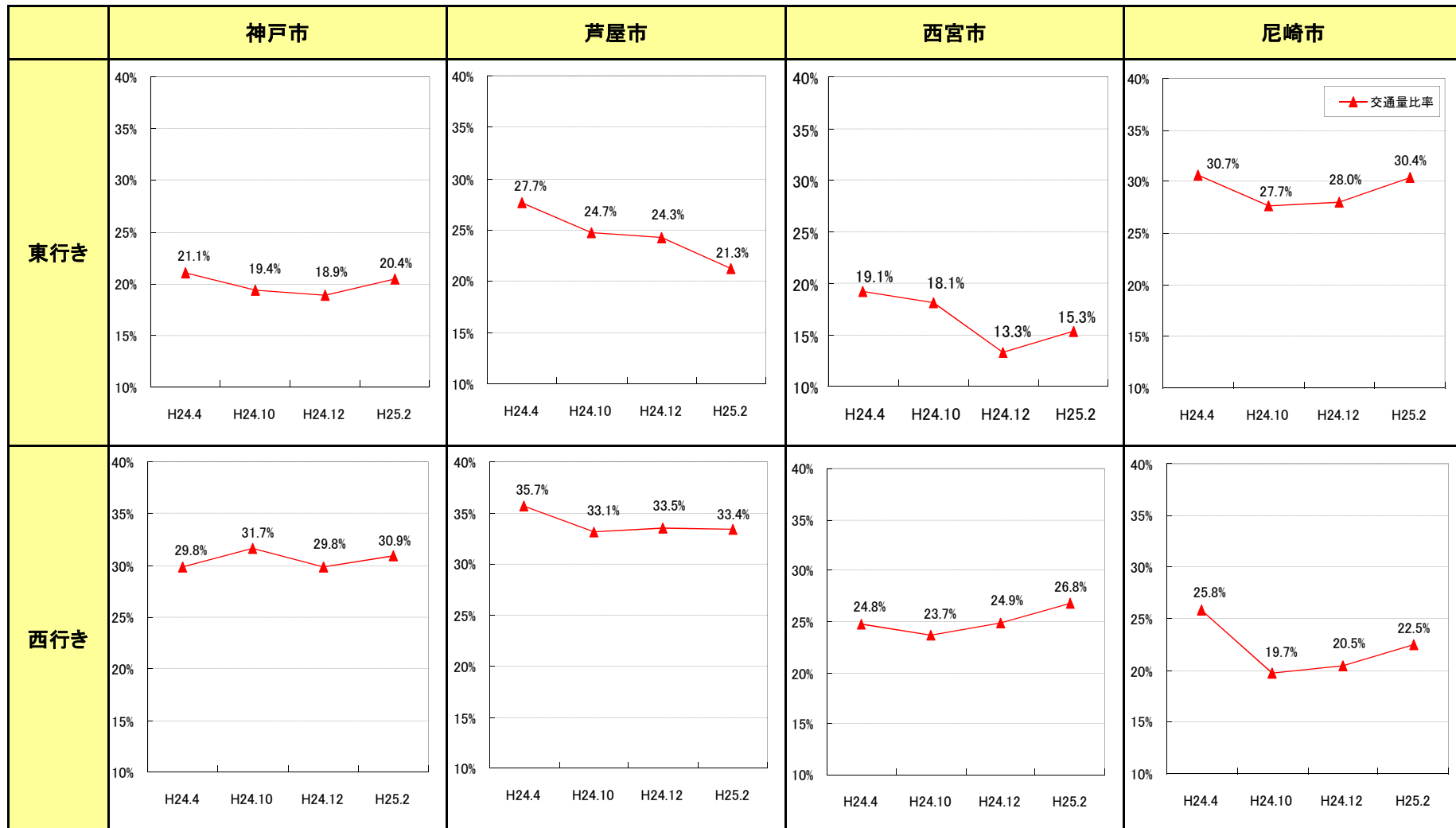
環境レーン(第1通行帯)の大型車交通量比率



環境レーンの交通量比率(大型車)

- 比率の差は、調査箇所の特徴（近接交差道路、交通量等）が影響
- 尼崎市西行き等では率が低下しており、**一定のドライバーは環境レーンを避けて通行**

環境レーン(第1通行帯)の大型車交通量比率(朝・昼・夕の3時間帯計)

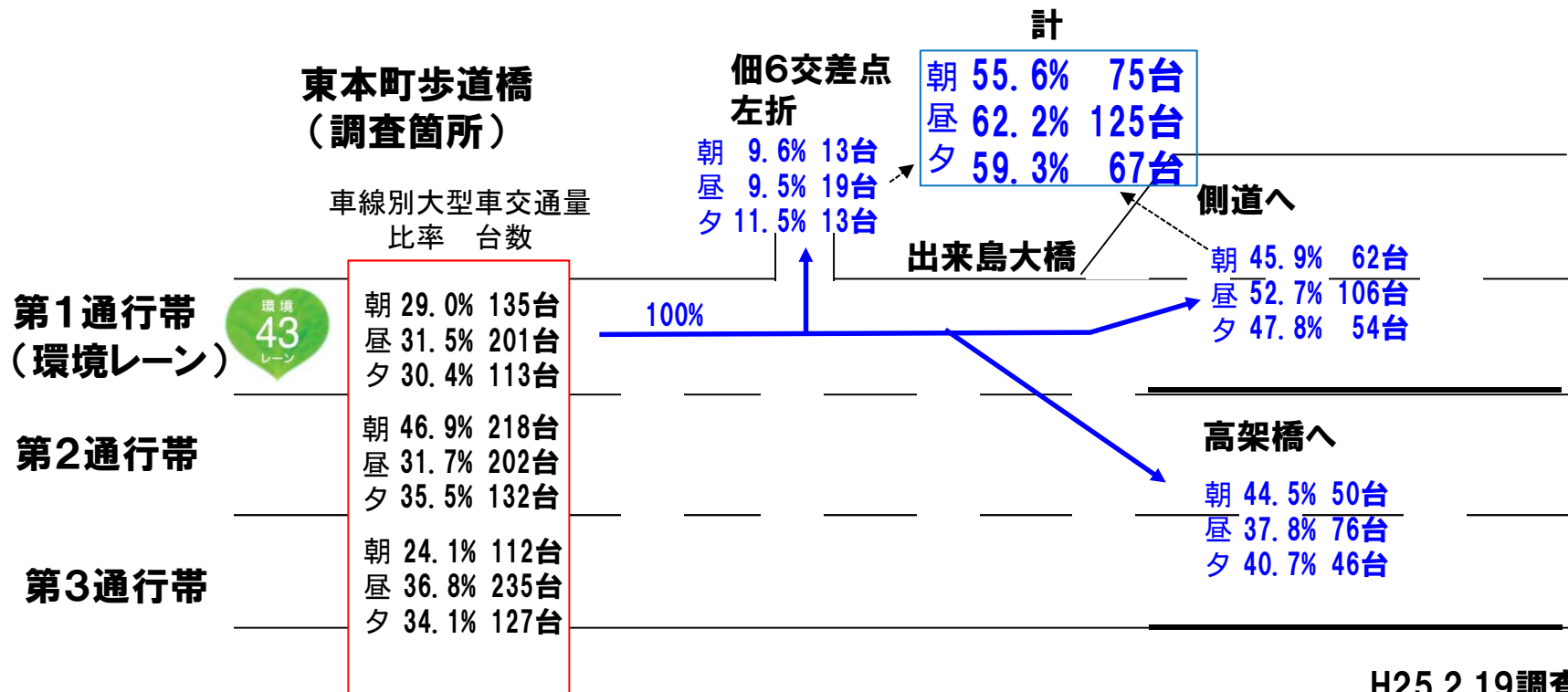


環境レーンの交通量比率 左折の影響

調査箇所: 尼崎市(東行き)

- 交通量比率がいずれの時間帯も約3割程度で横ばい
- 環境レーンを通行する大型車の約6割が調査箇所の先にある佃6交差点での左折及び出来島大橋から側道に進入するため、**あらかじめ左側を走行しているもの**と考えられる。

環境レーンを通行する大型車の追跡調査結果

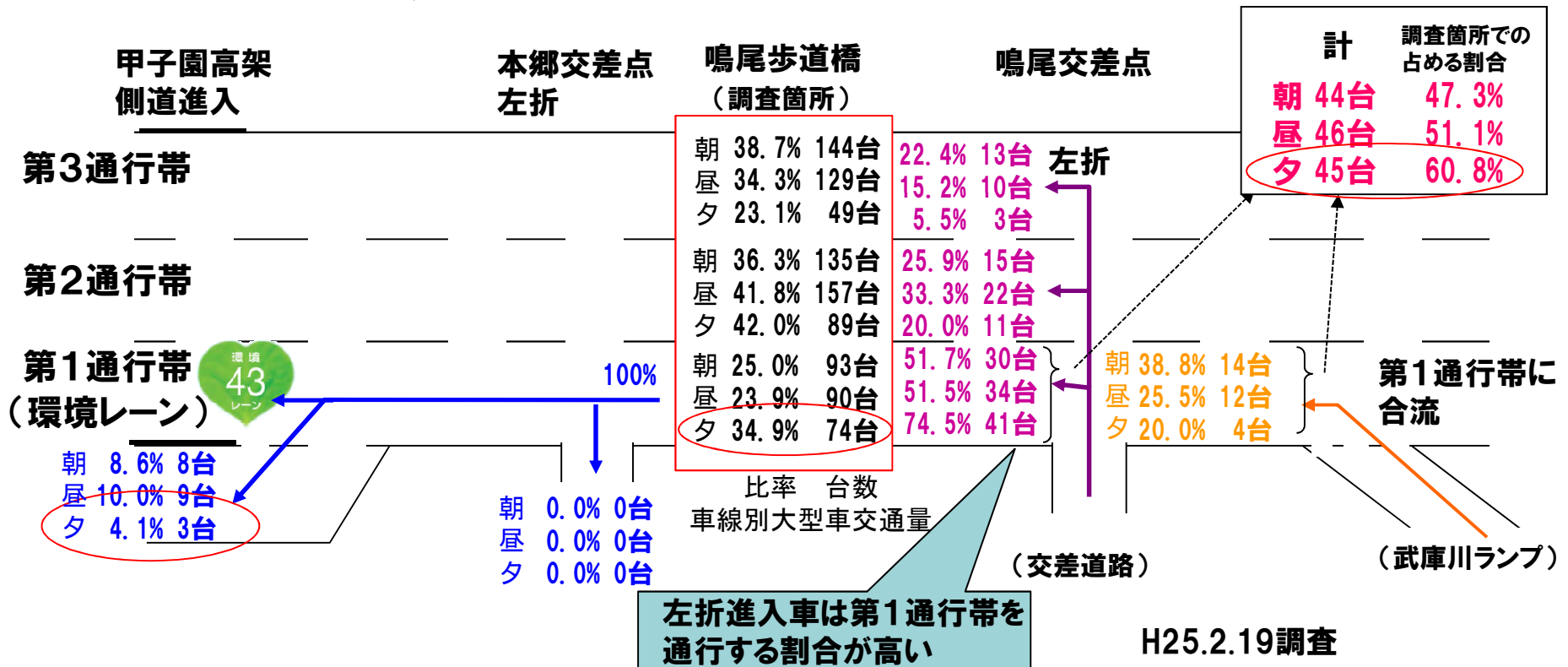


環境レーンの交通量比率 交差道路からの進入の影響

調査箇所：西宮市（西行き）

- ・環境レーンを通行する大型車は朝・昼は約25%であるが、夕方は34.9%と比較的高い。
- ・追跡調査の結果、本郷交差点左折・甲子園高架側道進入といった左折の影響は少ない。
- ・一方、武庫川ランプ合流及び鳴尾交差点より国道43号に進入してくる大型車が、調査箇所の環境レーンの約47~61%を占めている。

環境レーンを通行する大型車の追跡調査結果



対策 : 交差道路からの進入車に対する「環境レーン」周知を強化