

国道43号 大型車交通量

H25.6.13 尼崎連絡会 資料3

(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(%)

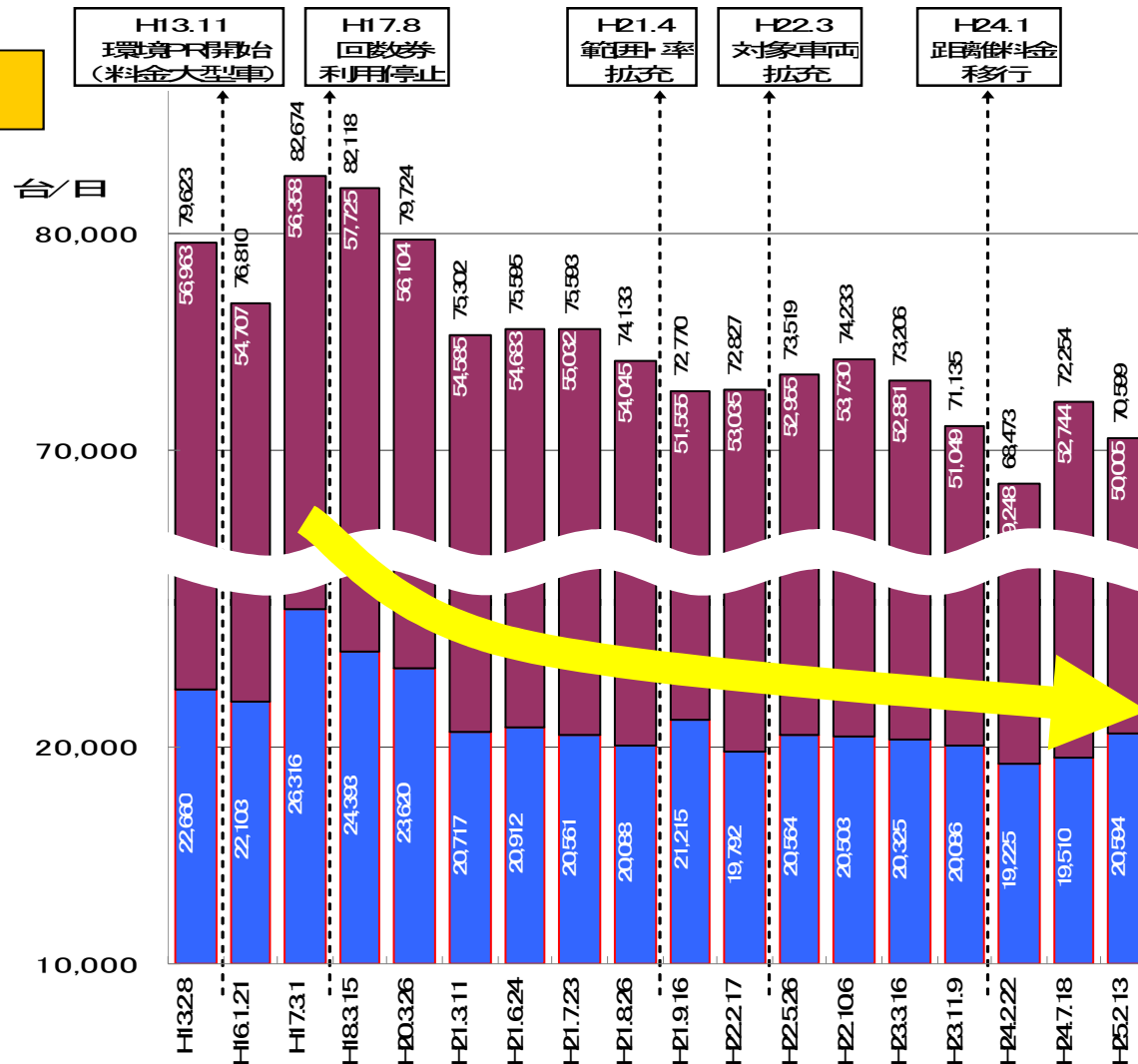
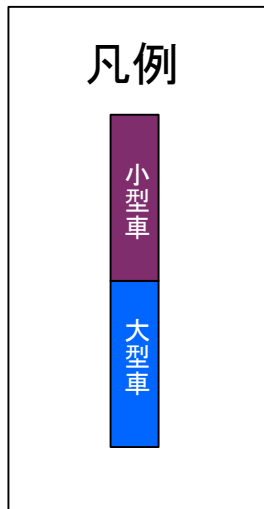
調査月	神戸灘区・ 東灘区 断面	神戸芦屋 断面	西宮尼崎 断面	尼崎大阪 断面	淀川 断面	安治川 断面	尻無川 断面
	(東灘区)	(芦屋市・西宮市)	(尼崎市)	(西淀川区)	(此花区)	(港区)	
平成23年 11月9日 (水)	13,861 21.6%	15,184 26.1%	12,679 27.8%	20,086 28.2%	25,827 30.7%	22,947 29.2%	10,725 33.6%
平成24年 7月18日 (水)	14,619 (+758) 21.2% (-0.4%)	15,315 (+131) 25.8% (-0.3%)	11,491 (-1,188) 23.7% (-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 大型車交通量の推移

- ・国道43号の大型車交通量は、平成17年度以降減少
- ・平成21年度以降は、概ね20,000台／日前後を推移(少しずつ減少傾向)

尼崎大阪断面



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
平成25年 4月23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22~28%と幅がある

凡例

上段：① H24. 4月24日調査
↓
中段：② H25. 4月23日調査
下段：②-①

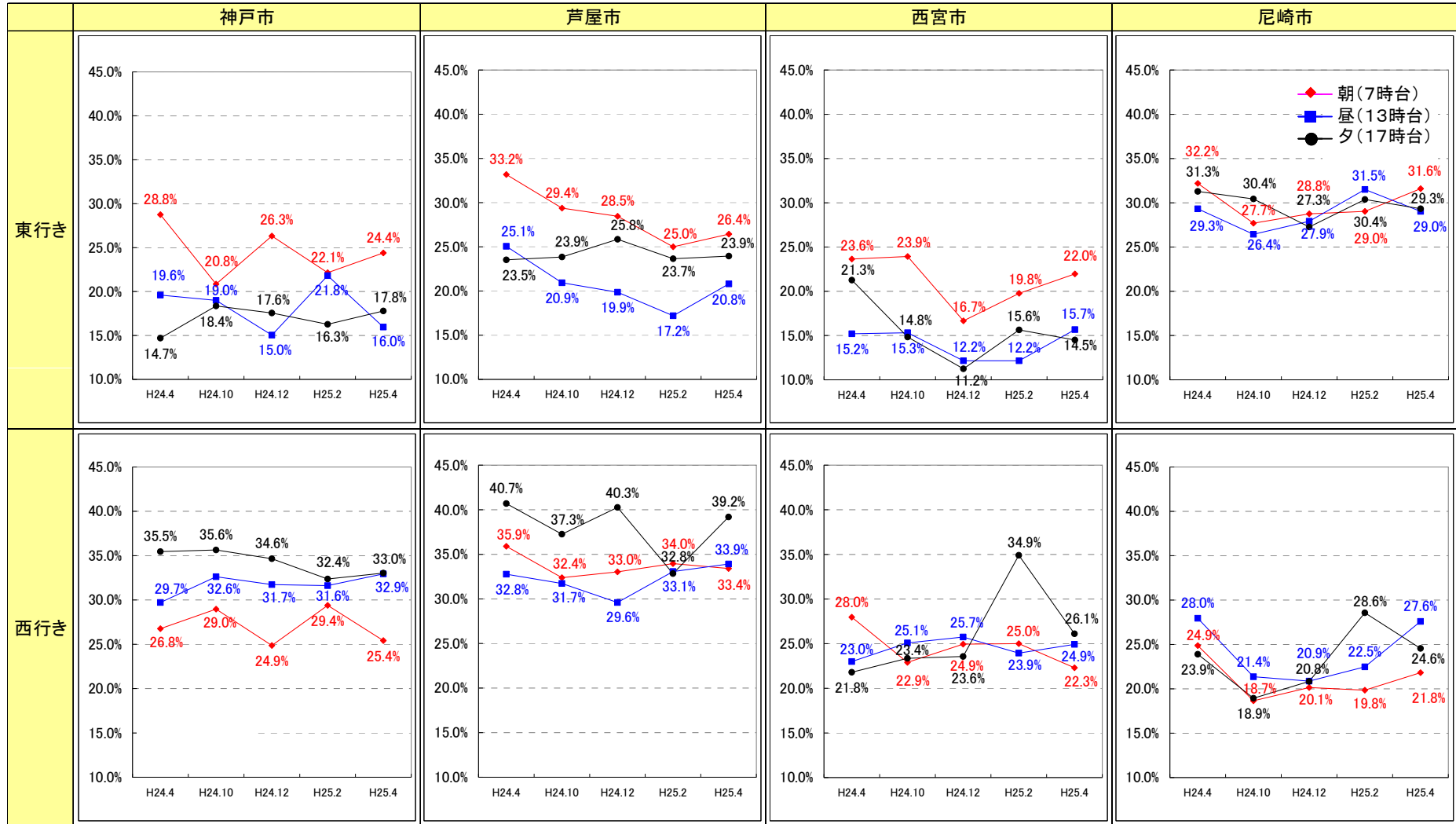
環境レーン(第1通行帯)の大型車交通量比率

		朝 7時台	昼 13時台	夕 17時台	朝昼夕計
尼崎市	東行き	32.2% ↓ 31.6% ▲0.6%	29.3% ↓ 29.0% ▲0.3%	31.3% ↓ 29.3% ▲2.0%	30.7% ↓ 29.9% ▲0.8%
	西行き	24.9% ↓ 21.8% ▲3.1%	28.0% ↓ 27.6% ▲0.4%	23.9% ↓ 24.6% +0.7%	25.8% ↓ 24.3% ▲1.5%

※調査箇所：東本町歩道橋

環境レーンの交通量比率(大型車)

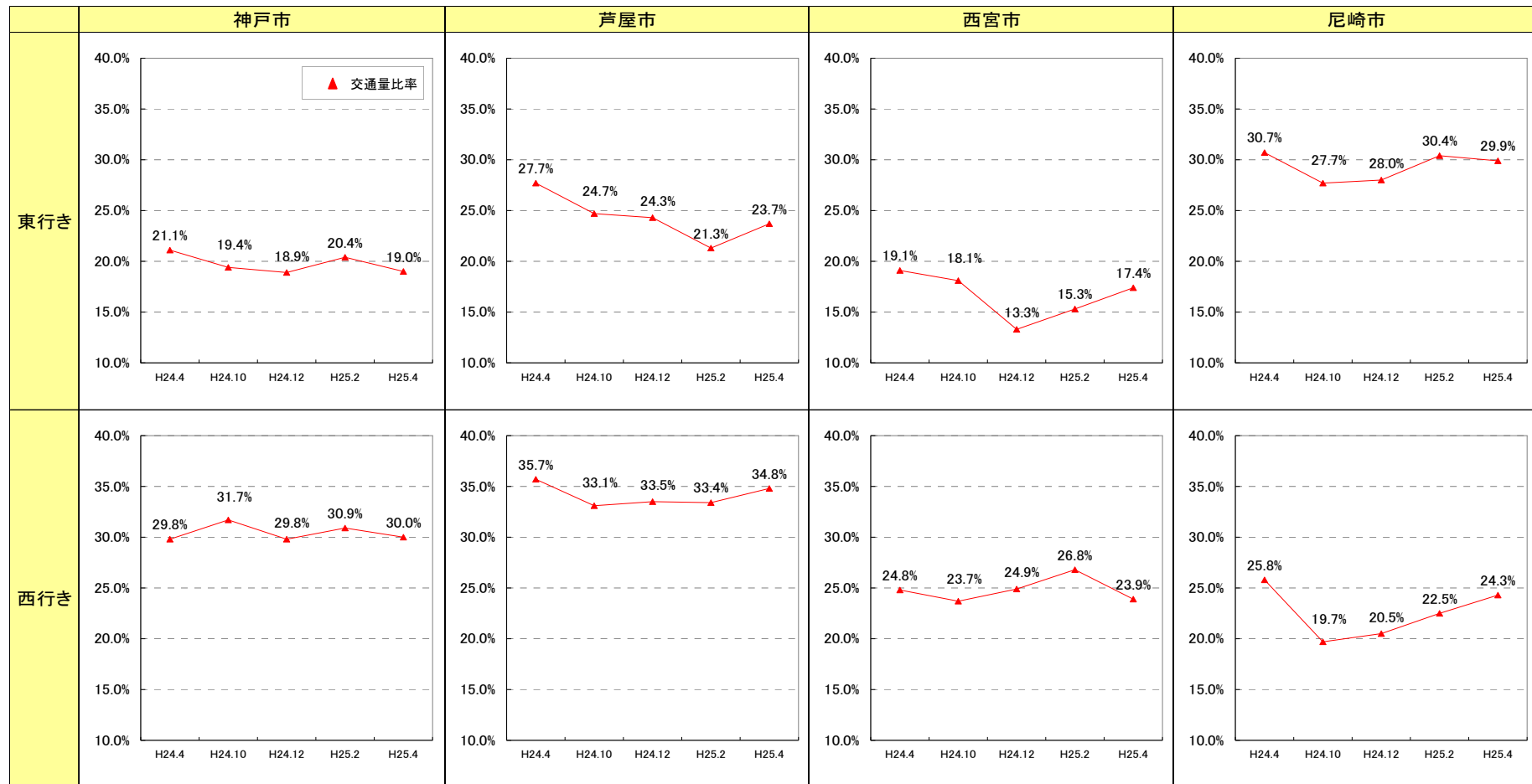
環境レーン(第1通行帯)の大型車交通量比率



環境レーンの交通量比率(大型車)

- 環境レーンの大型車交通量比率は、前年同月（H24.4）と比較して、神戸市（西行）以外は低下しているものの、横ばい傾向もしくは微増傾向に転じている。

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)



- 横断幕の改善(横断幕のサイズを拡大、背景色の変更、幕の素材の変更)
- 交差道路に横断幕を設置し「環境レーン」の周知を強化

H25.5
対応済み