

第3章 企業立地に伴う交通影響予測調査

第3章 企業立地に伴う交通影響予測調査

3.1 大阪湾沿岸周辺地域における交通ネットワークの現状調査

3.1.1 既存交通量データの整理

対象地域における現状の交通状況を把握するため、まず、対象地域全体での整理を行った。

上記の整理にあたっては、はじめに対象地域における道路ネットワークの整理を行い、次いで平成17年度道路交通センサスの調査結果を基に、①全車交通量、②大型車交通量、③大型車混入率、④混雑度、⑤旅行速度の5項目についてランク図を作成し、対象地域全体の交通状況を把握する際の基礎資料とした。

(1) 対象地域全体での整理

- ・大阪湾沿岸周辺地域には重要特定港湾（大阪港、堺泉北港、神戸港、姫路港）、特定重要港湾（阪南港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港）、空港（関西国際空港、神戸空港）などの物流拠点、臨海部における大規模工場などの生産拠点が存在し、これらの拠点を結ぶように大阪湾を囲んで複数の道路網が存在している。
- ・大阪湾沿岸の道路網としては、大阪港から関西国際空港にかけては、高速道路では阪神高速湾岸線、堺線、一般道路では国道26号、（主）大阪臨海線など、大阪港から神戸港にかけては、高速道路では阪神高速湾岸線、神戸線、一般道路では国道2号、国道43号など、神戸港から姫路港にかけては高速道路では第二神明道路、一般道路では国道2号、国道250号などがあり、各拠点間ともに並行する複数路線でネットワークを形成している。
- ・次ページに対象地域全体の車線数を示す。



資料：国土交通省近畿地方整備局港湾部 HP (<http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/>)

図 大阪湾の港湾位置図

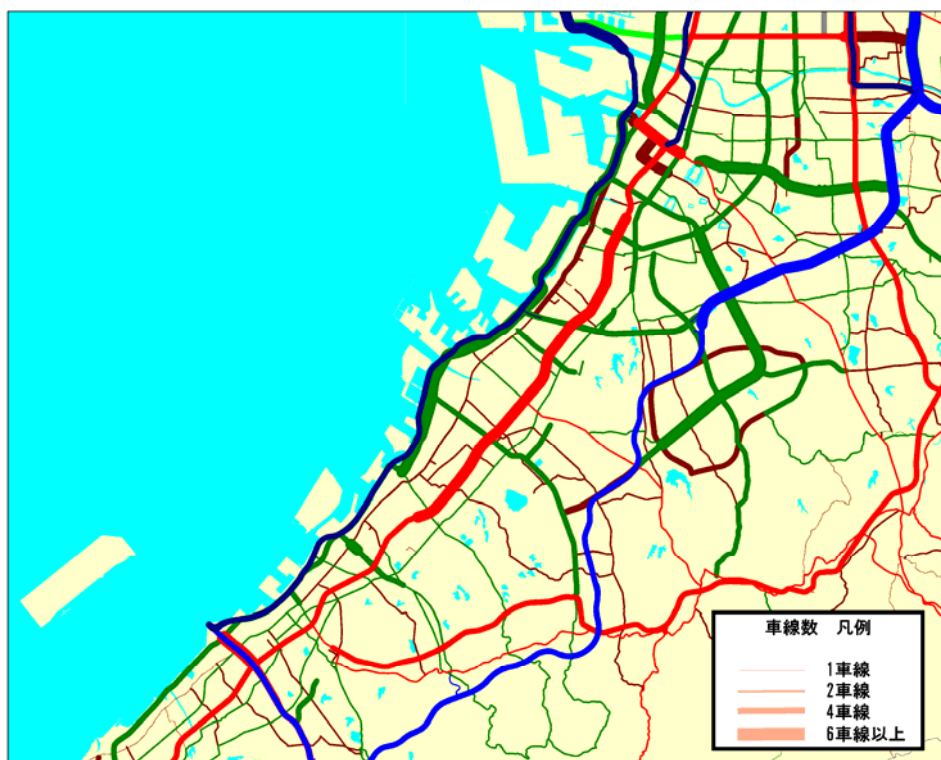


図 大阪湾沿岸地域の道路網（関西国際空港～大阪港）

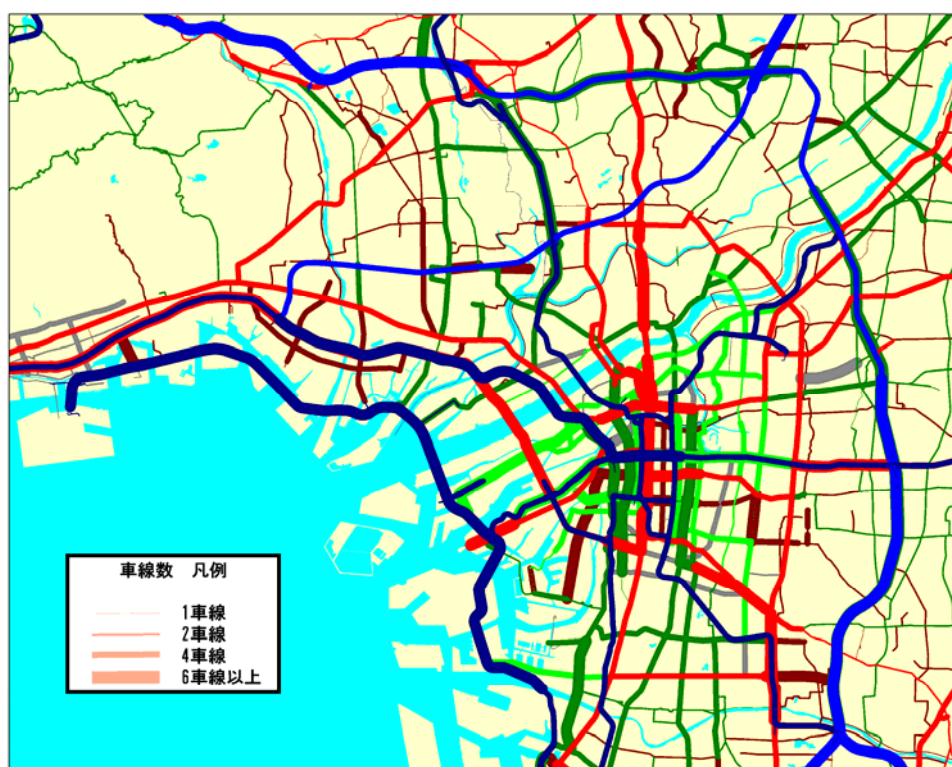


図 大阪湾沿岸地域の道路網（大阪港～神戸港）



図 大阪湾沿岸地域の道路網（神戸港）

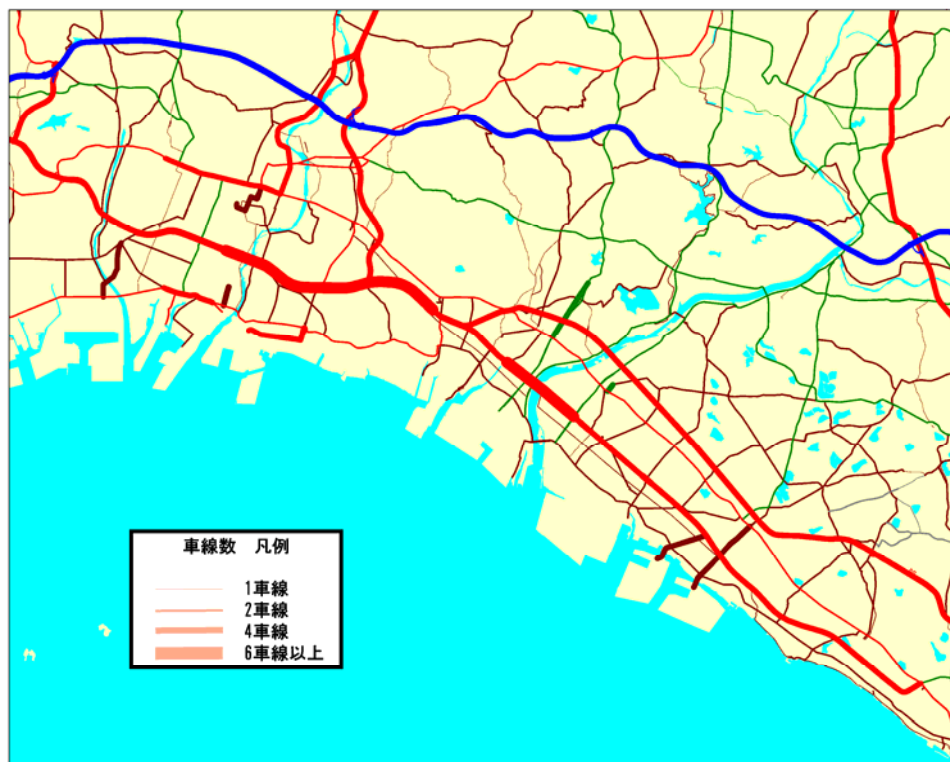


図 大阪湾沿岸地域の道路網（神戸港～姫路港）

①全車交通量

- ・大阪湾沿岸地域の全車交通量のランク図を以下に示す。これによると、大阪湾岸を取り囲む路線では関西国際空港から姫路港にかけて太線で繋がっており、全域において交通需要が高いことが示されている。
- ・なお、各路線における最大交通量は、阪神高速湾岸線約 7.6 万台/12h、堺線約 5.6 万台/12h、神戸線約 6.4 万台/12h、第二神明道路約 7.3 万台/12h、国道 2 号約 9.1 万台/12h、国道 43 号約 5.4 万台/12h、国道 26 号約 5.5 万台/12h となっている（資料：平成 17 年度道路交通センサス結果）。

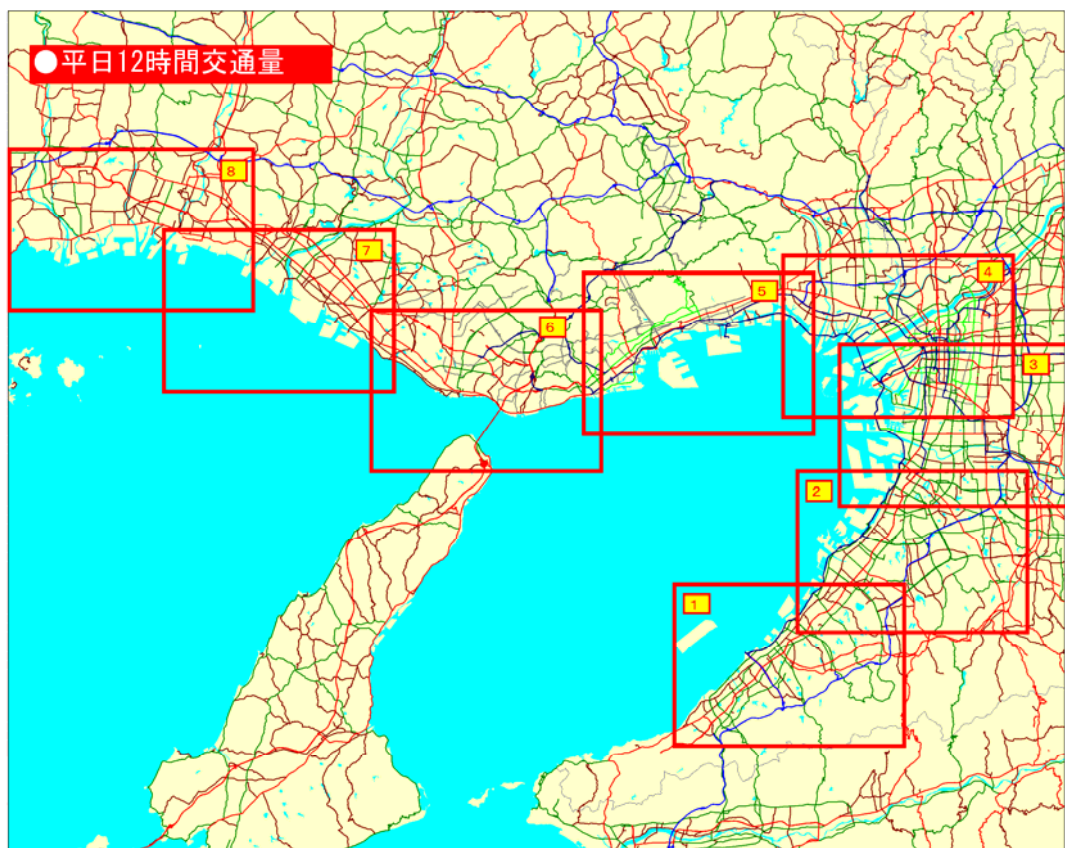


図 平日 12 時間全車交通量 対象エリア

1

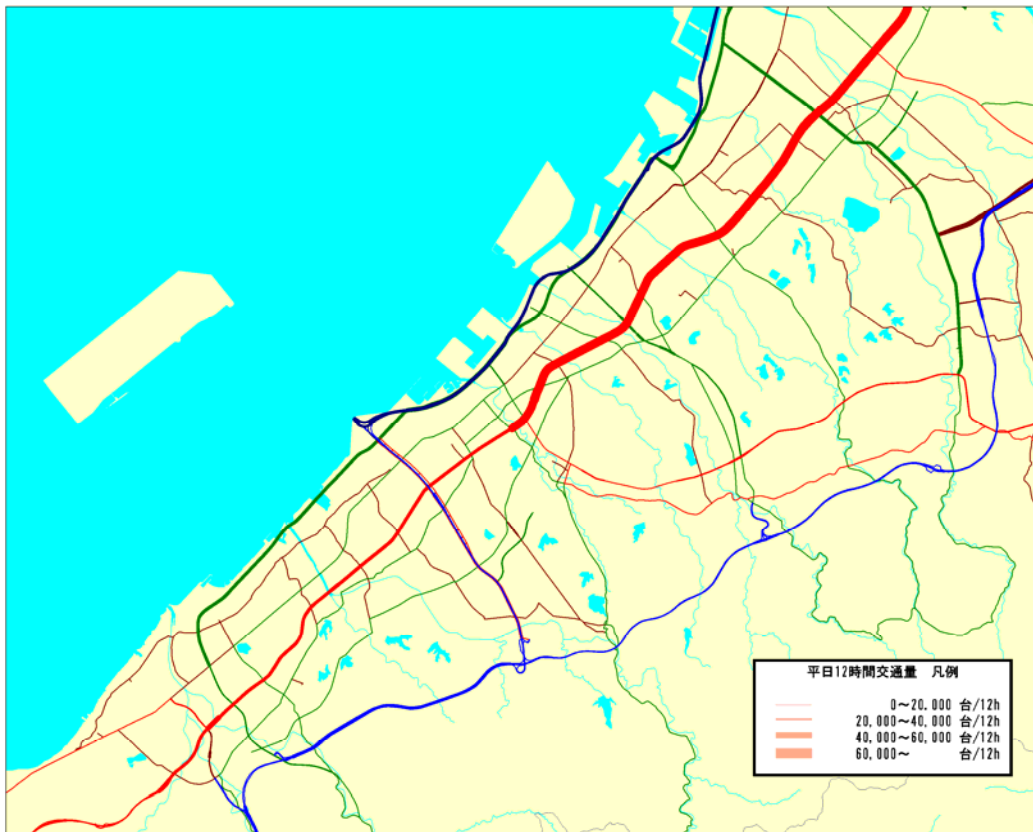


図 平日 12 時間全車交通量図 (1/8)

2

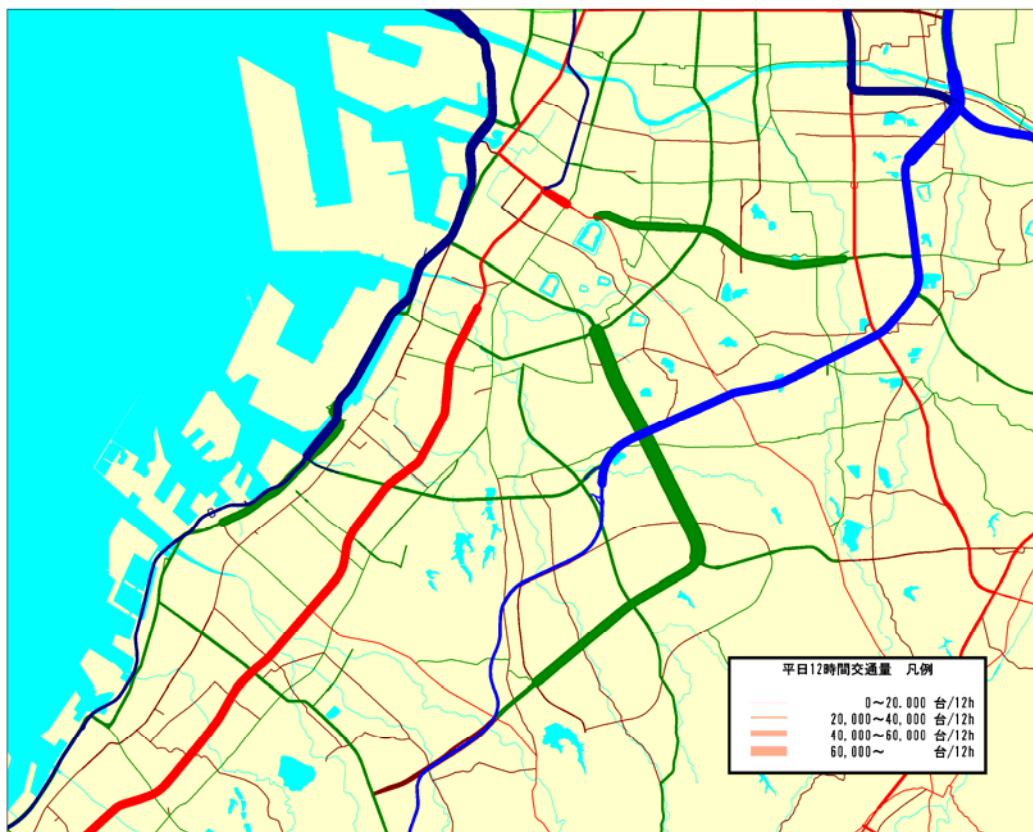


図 平日 12 時間全車交通量図 (2/8)

3

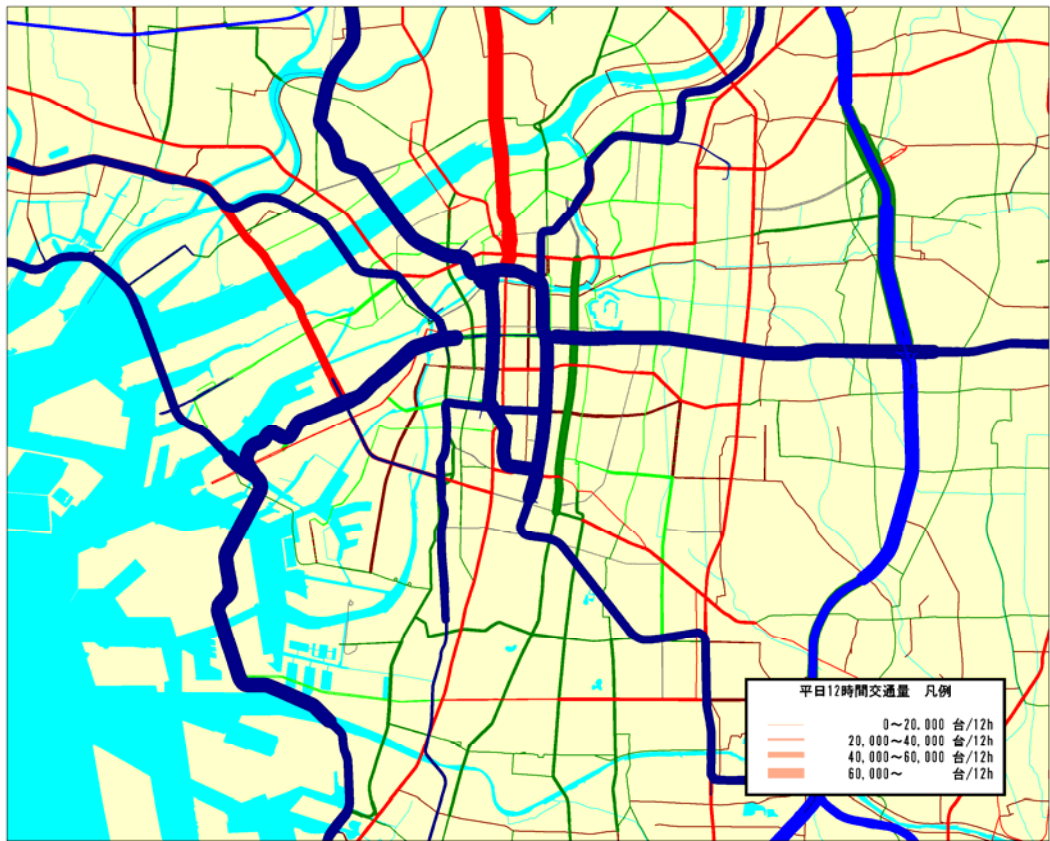


図 平日 12 時間全車交通量図 (3/8)

4

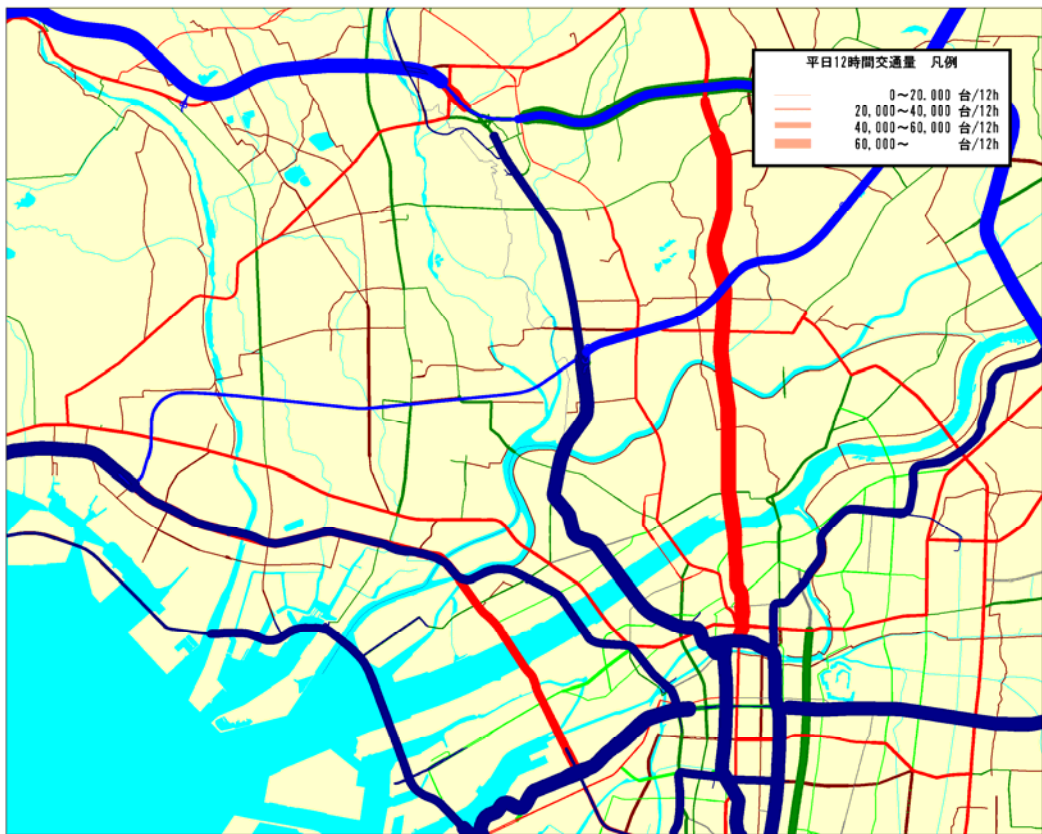


図 平日 12 時間全車交通量図 (4/8)

5

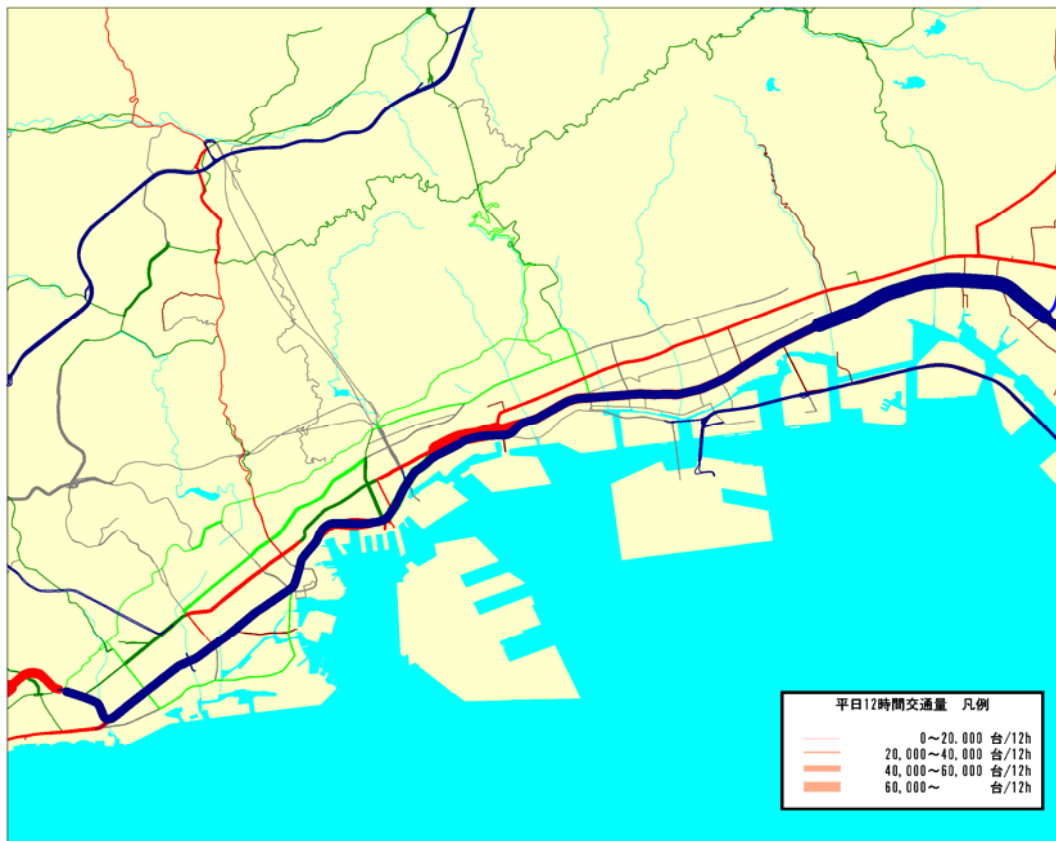


図 平日 12 時間全車交通量図 (5/8)

6

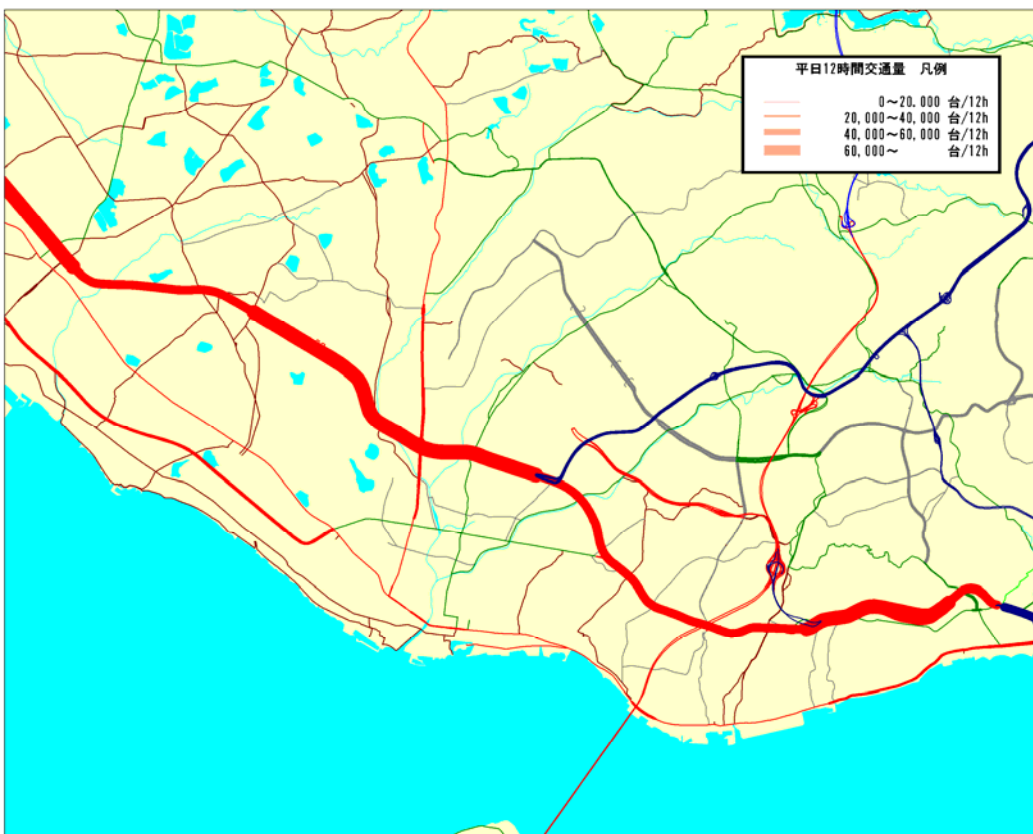


図 平日 12 時間全車交通量図 (6/8)

7

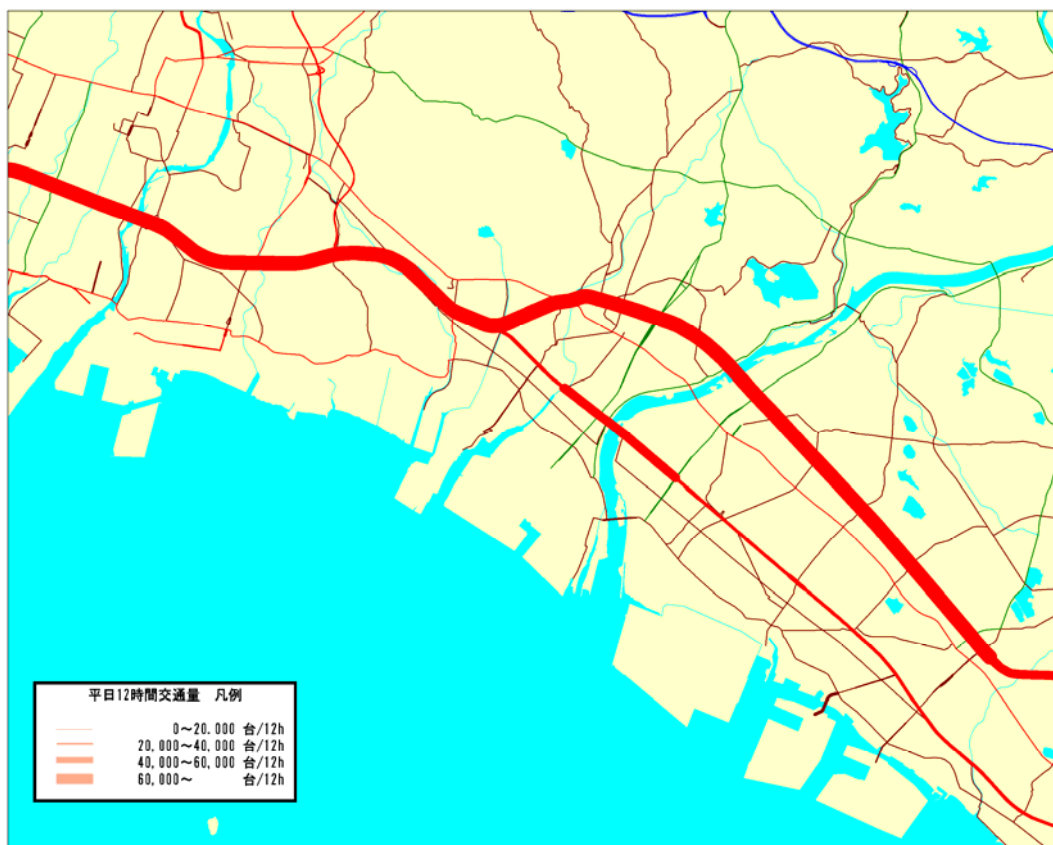


図 平日 12 時間全車交通量図 (7/8)

8

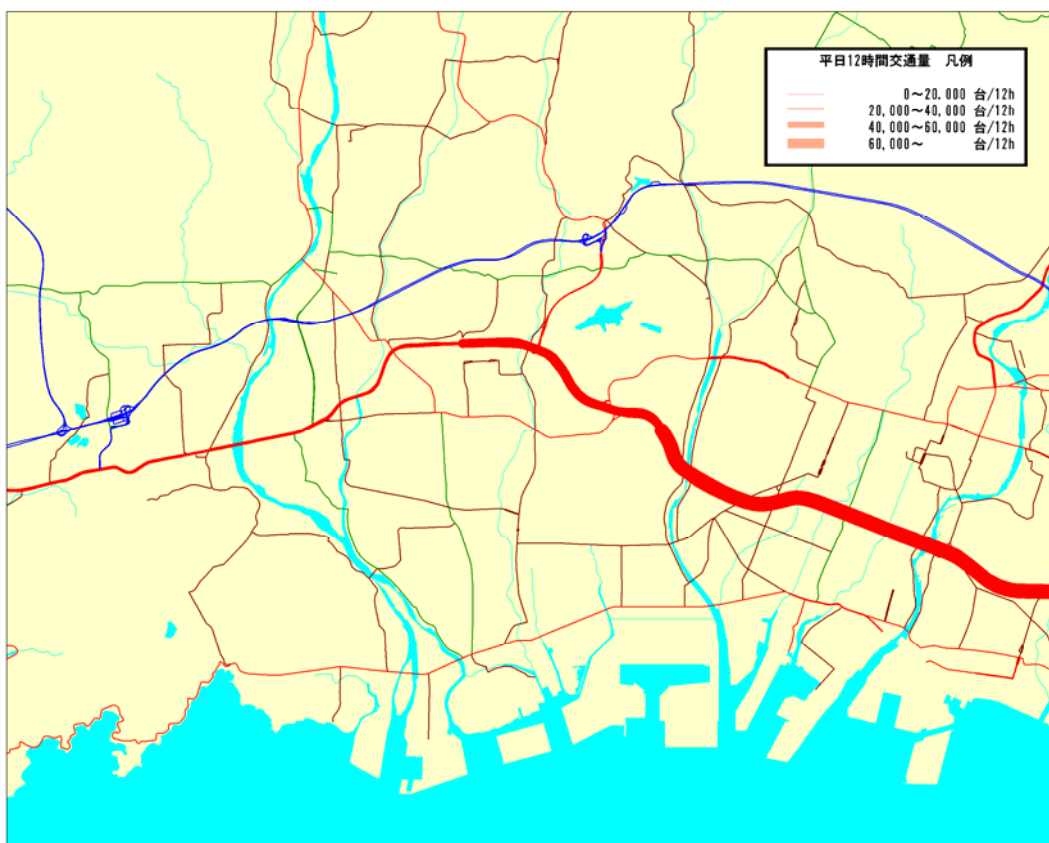


図 平日 12 時間全車交通量図 (8/8)

②大型車交通量

- ・大阪湾沿岸地域の大型車交通量のランク図を以下に示す。大型車交通量に関しても全車交通量と同様に大阪湾を取り囲むように交通需要が高いことが示されているが、全車交通量と比較して阪神高速神戸線、堺線や国道 2 号の利用が少なく、より臨海側の阪神高速湾岸線や国道 43 号を利用している様子がうかがえる。

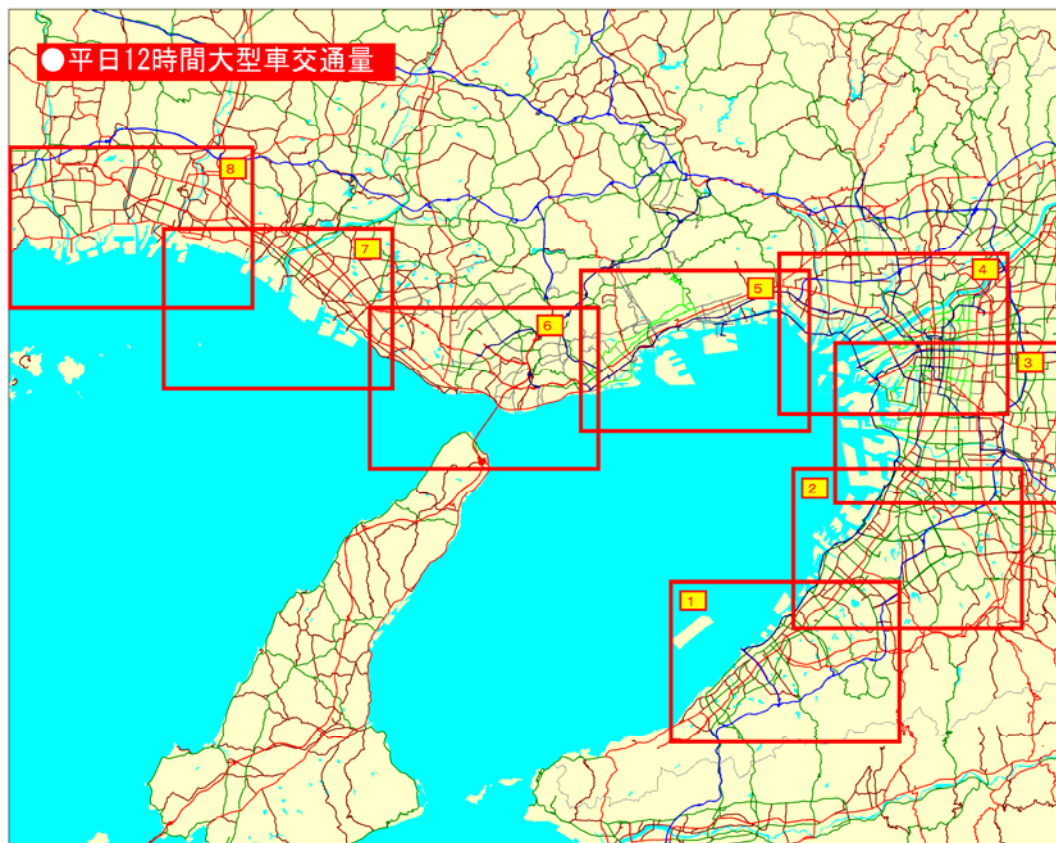


図 平日 12 時間大型車交通量対象エリア

1

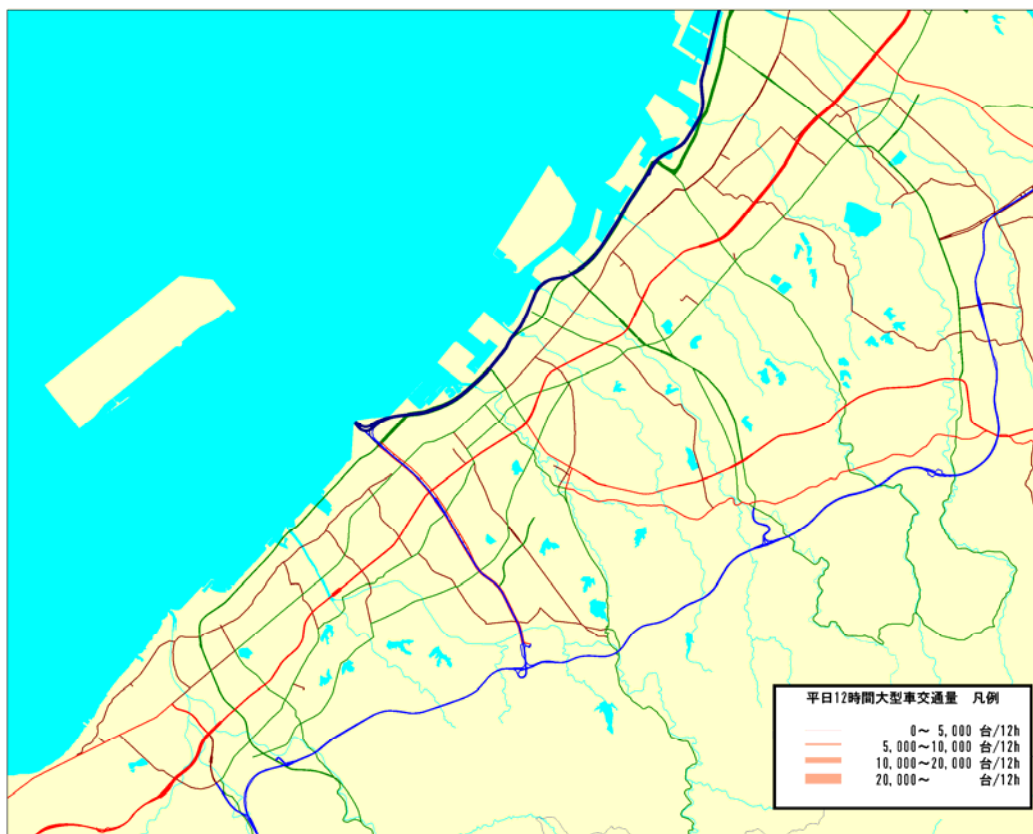


図 平日 12 時間大型車交通量図 (1/8)

2

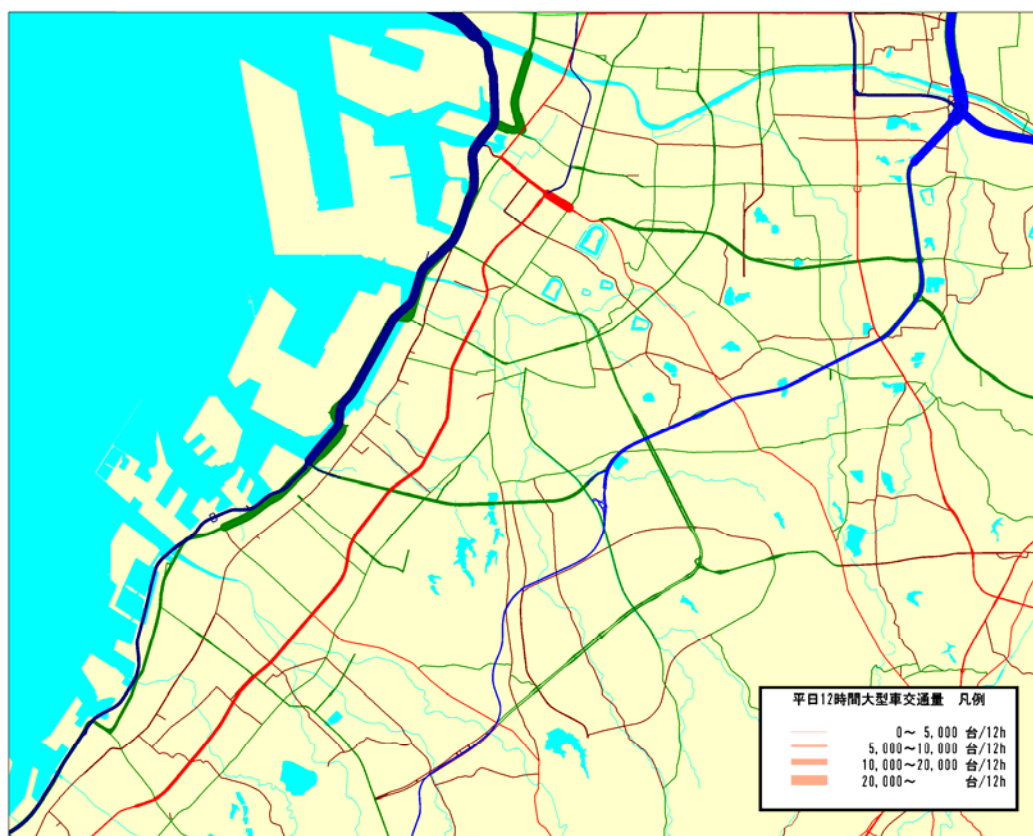


図 平日 12 時間大型車交通量図 (2/8)

3

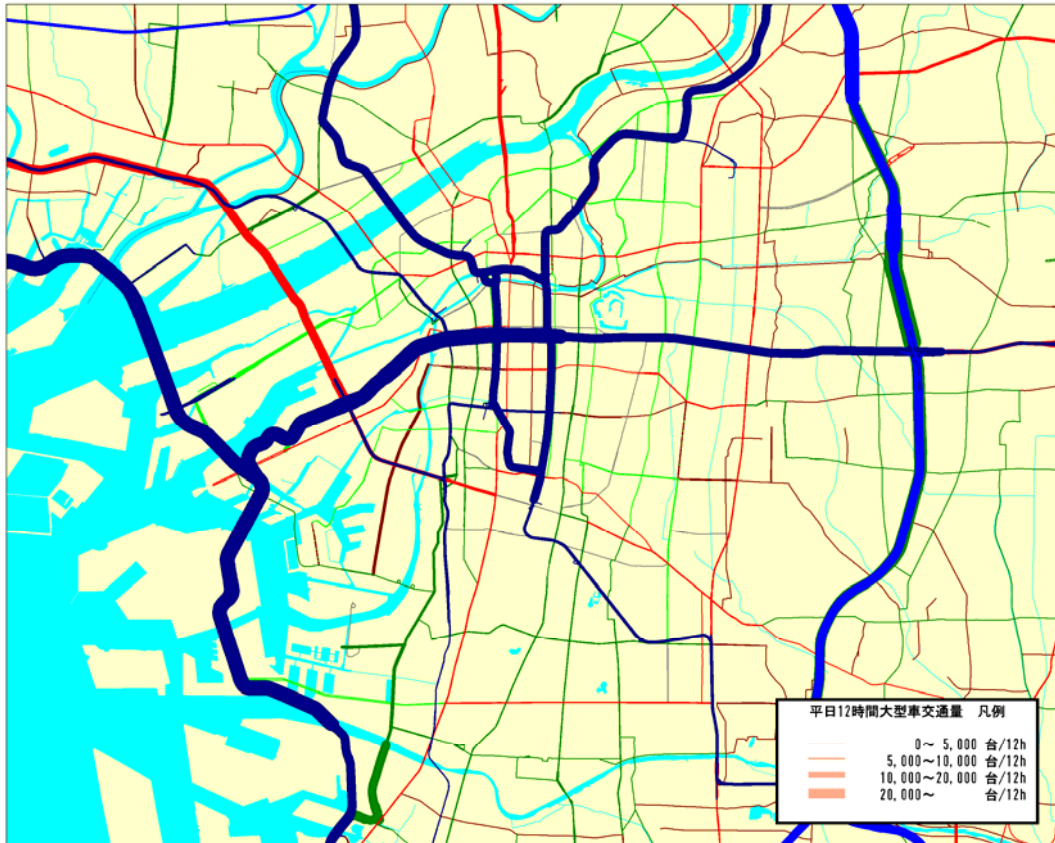


図 平日 12 時間大型車交通量図 (3/8)

4

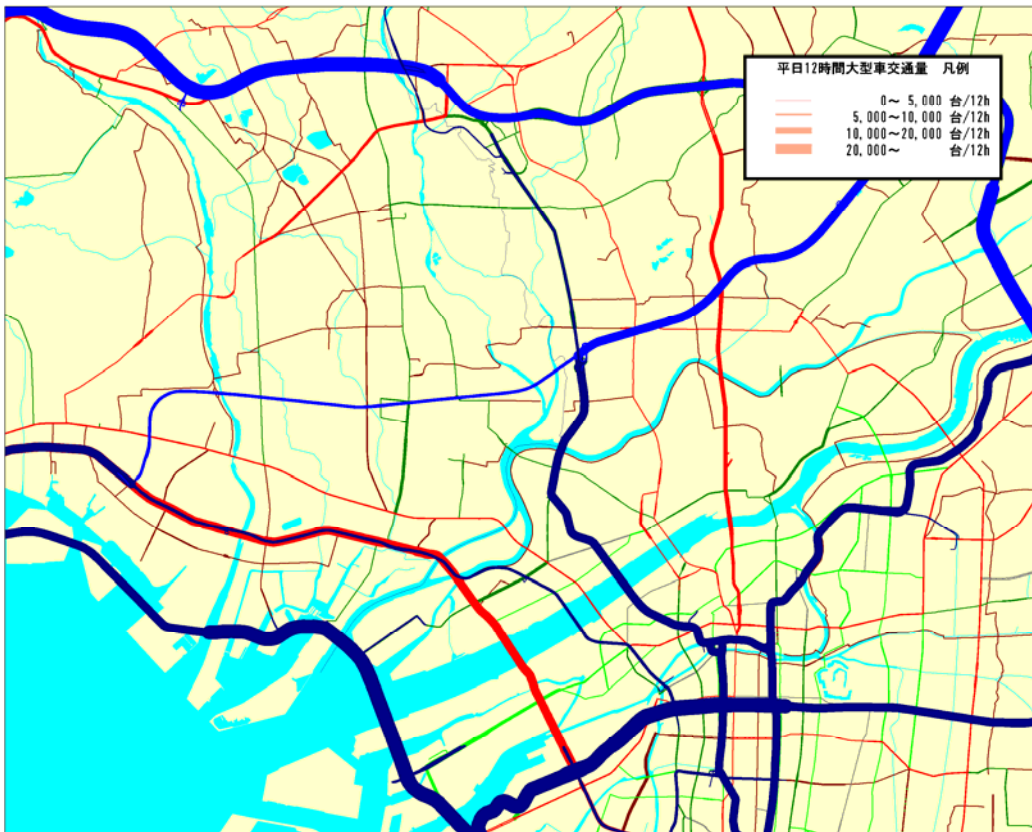


図 平日 12 時間大型車交通量図 (4/8)

5

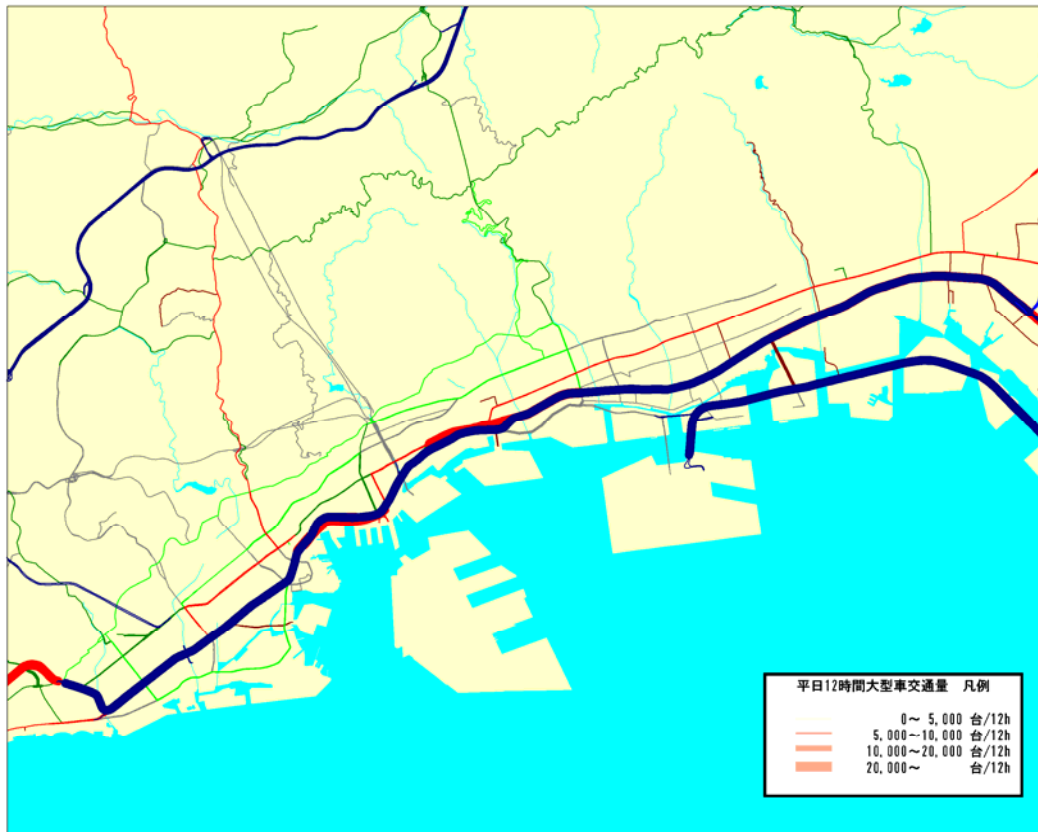


図 平日 12 時間大型車交通量図 (5/8)

6

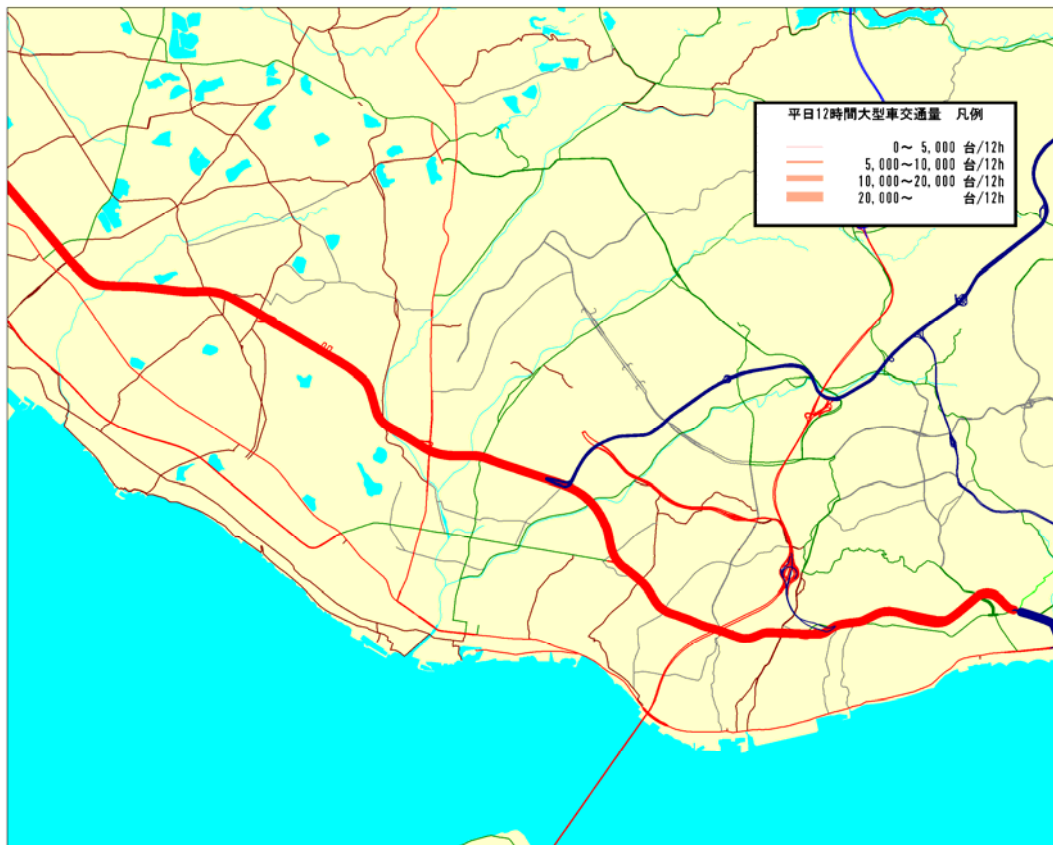


図 平日 12 時間大型車交通量図 (6/8)

7



図 平日 12 時間大型車交通量図 (7/8)

8

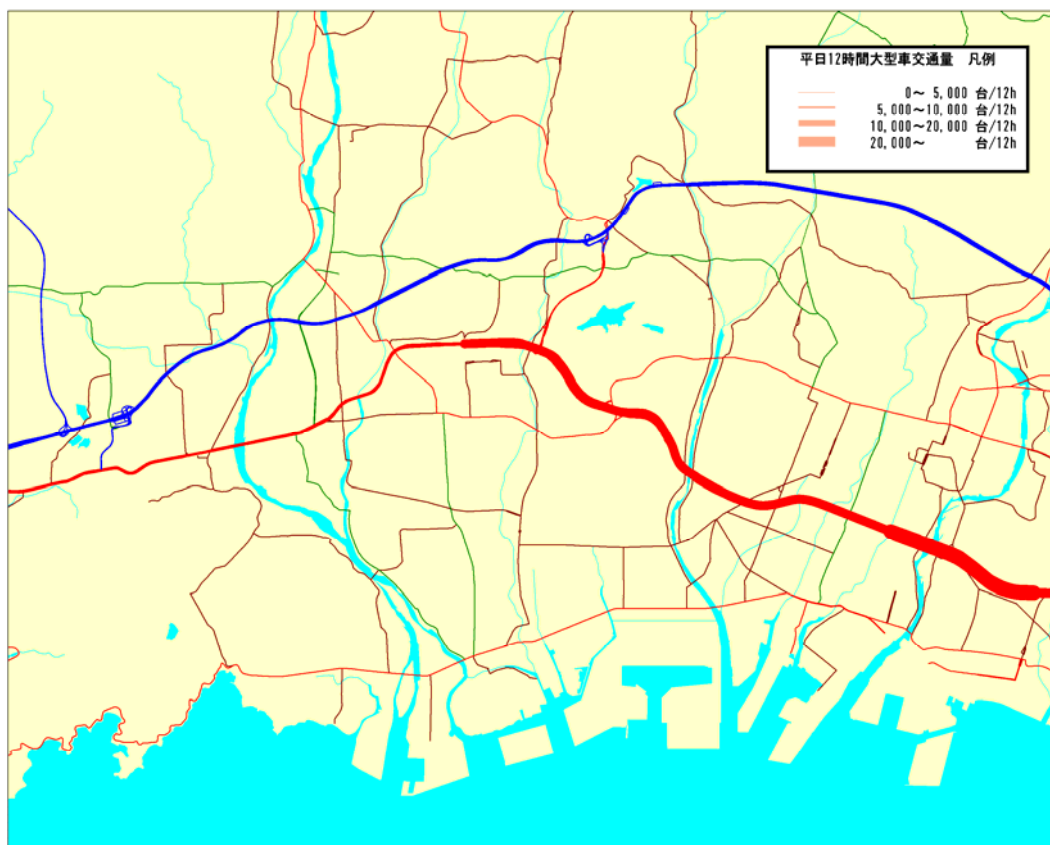


図 平日 12 時間大型車交通量図 (8/8)

③大型車混入率

- 大阪湾沿岸地域の大型車混入率のランク図を以下に示す。大型車混入率においても同様の傾向が示されているが、阪神高速湾岸線や国道 43 号、国道 2 号（加古川バイパス以西）、（主）大阪臨海線など臨海部の路線では軒並み 20%を上回る大型車混入率を示しているのに対し、比較的内陸側の路線である阪神高速神戸線、堺線、国道 2 号（神戸市以東）、国道 26 号では 20%未満となっており、臨海部は物流を主とした大型車交通が多く、内陸部では生活交通を主とした小型車交通（乗用車、小型貨物車）が多い様子が伺える。

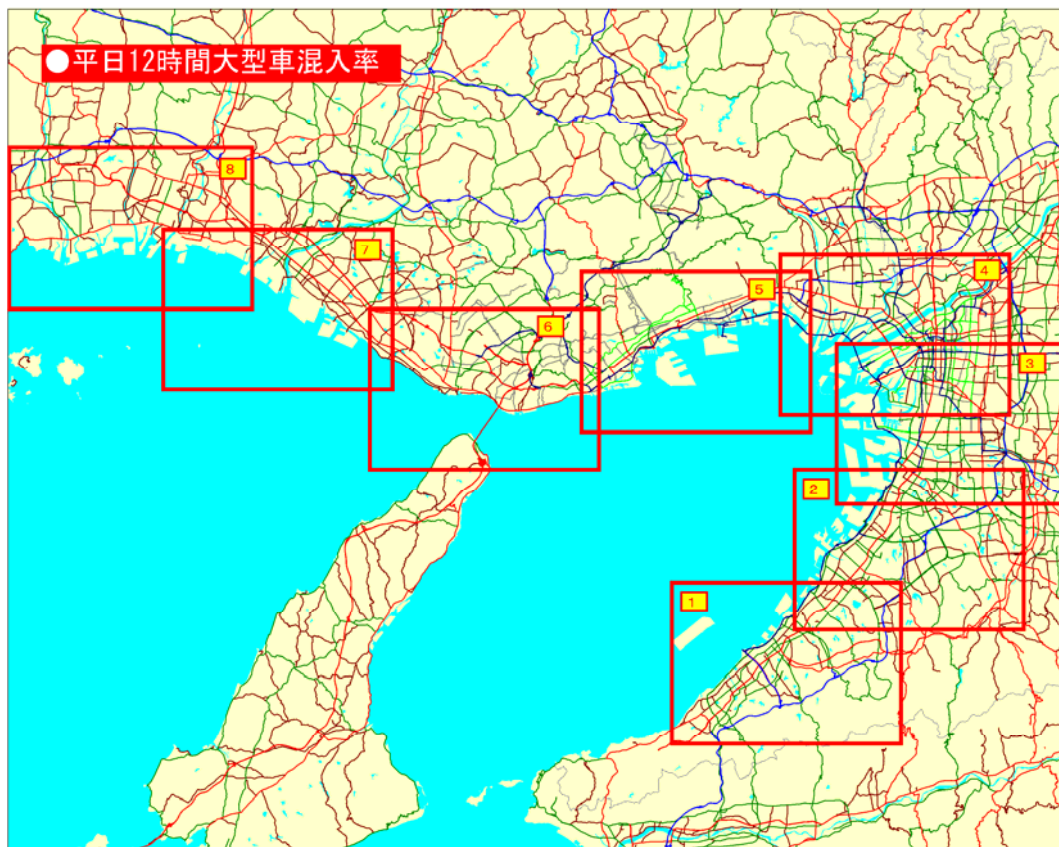


図 大型車混入率対象エリア

1

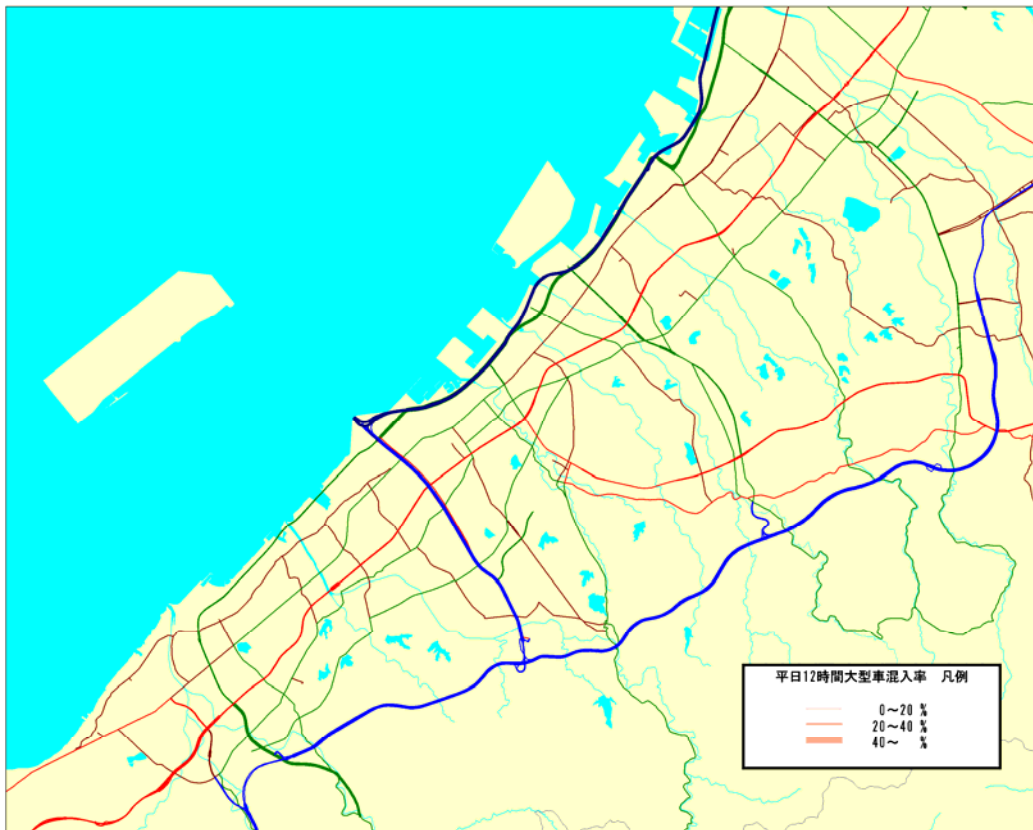


図 大型車混入率図 (1/8)

2

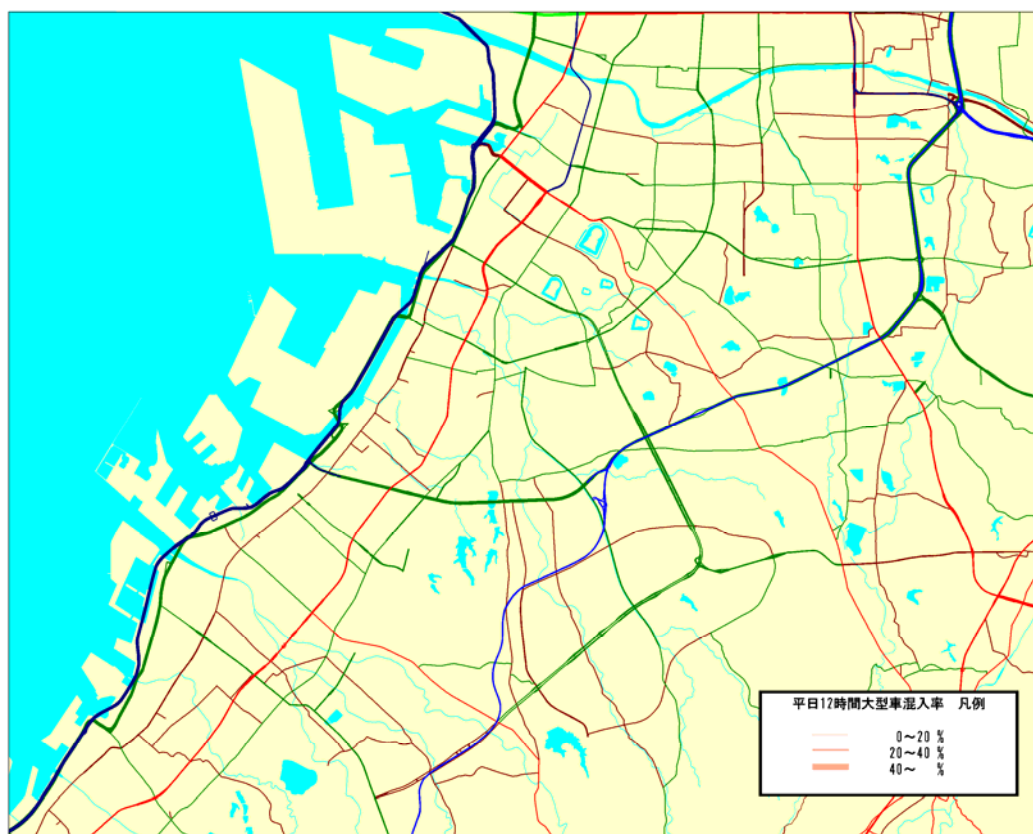


図 大型車混入率図 (2/8)

3

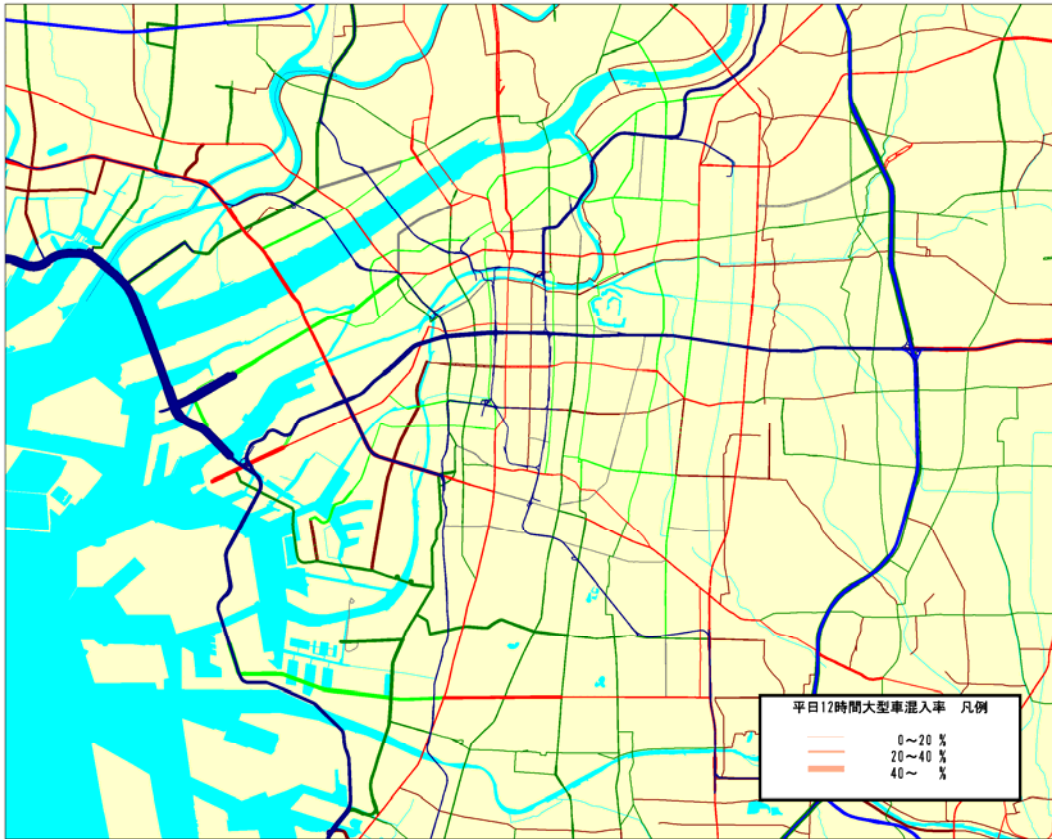


図 大型車混入率図 (3/8)

4

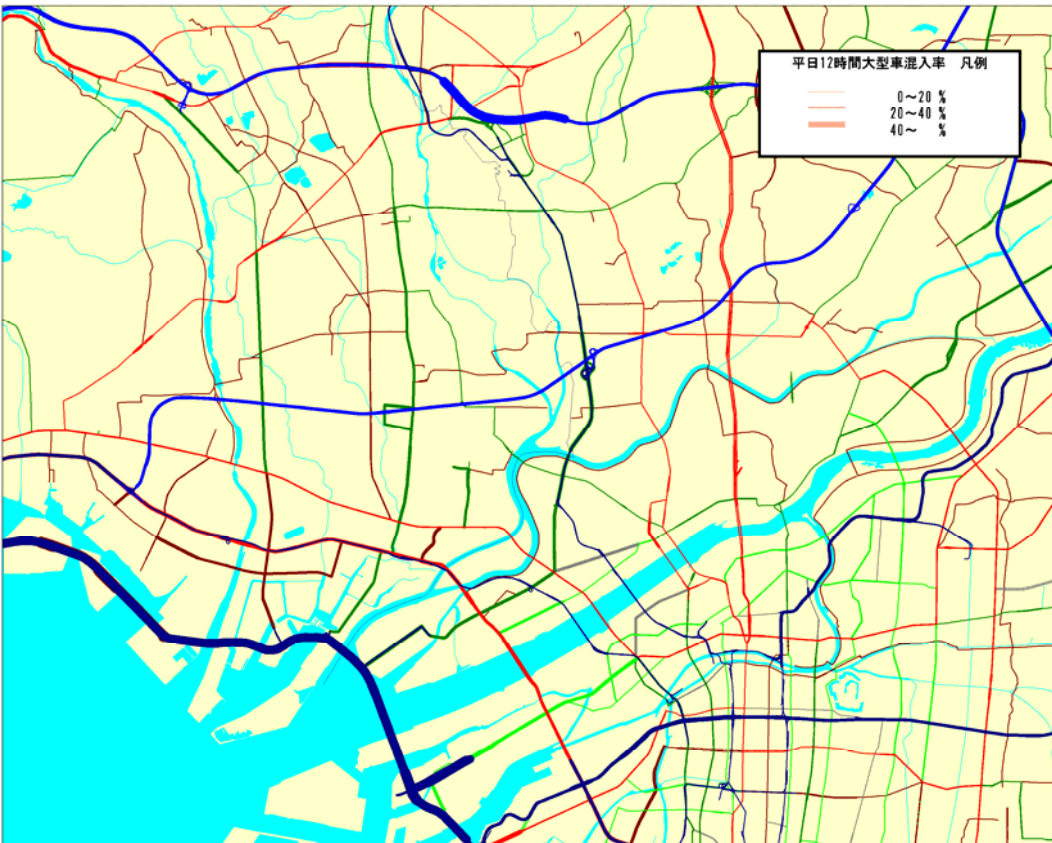


図 大型車混入率図 (4/8)

5

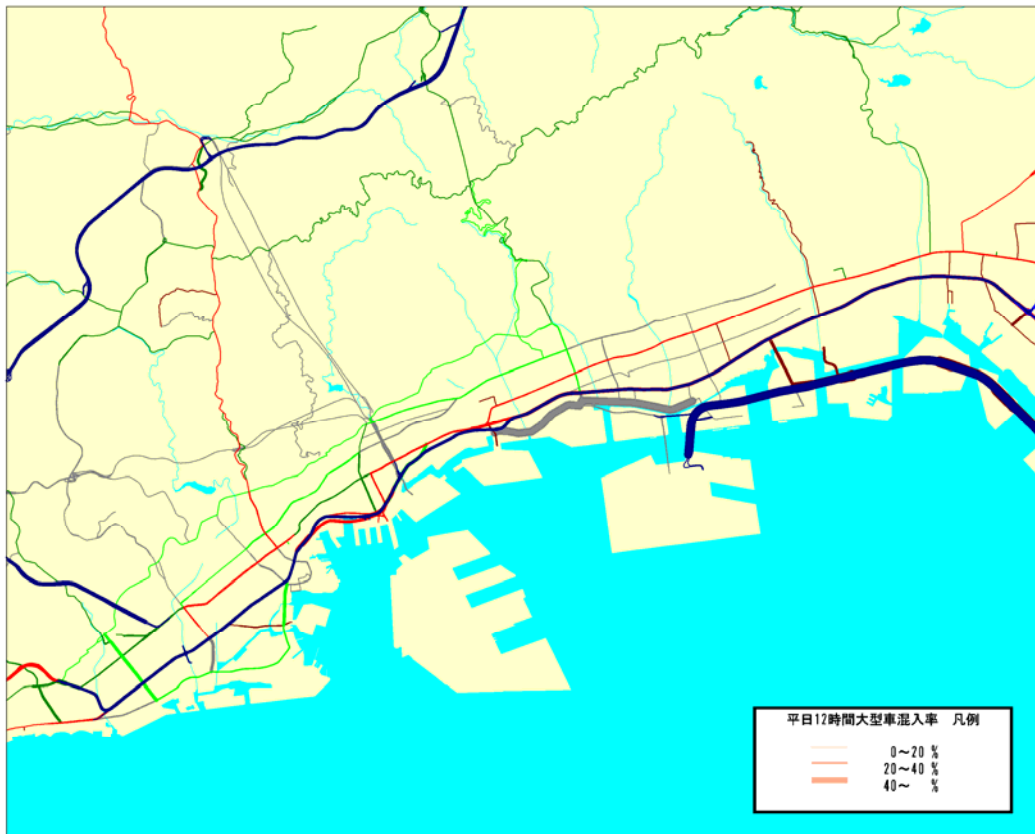


図 大型車混入率図 (5/8)

6

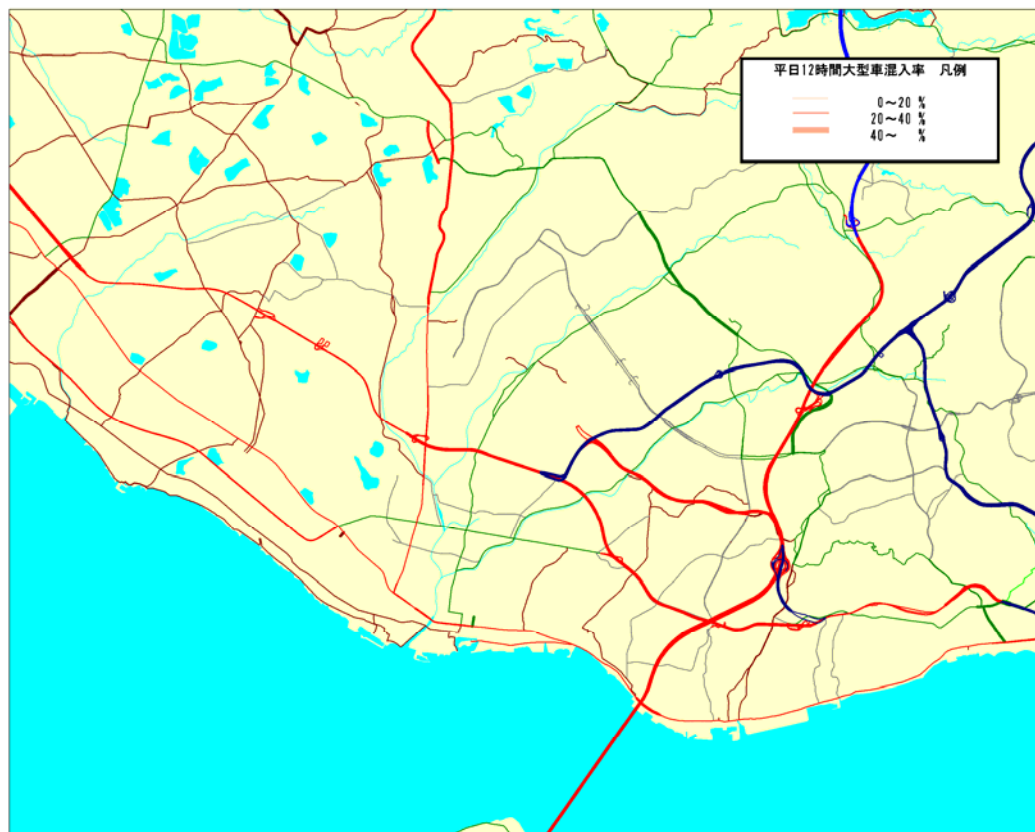


図 大型車混入率図 (6/8)

7

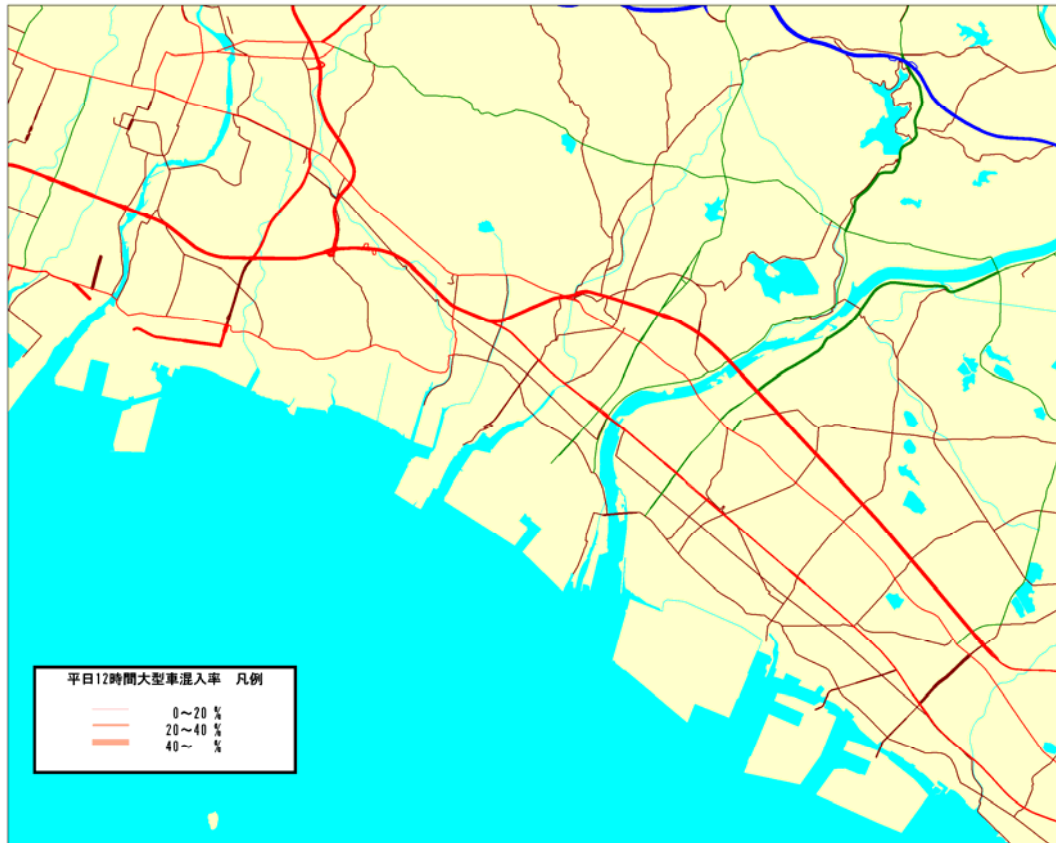


図 大型車混入率図 (7/8)

8

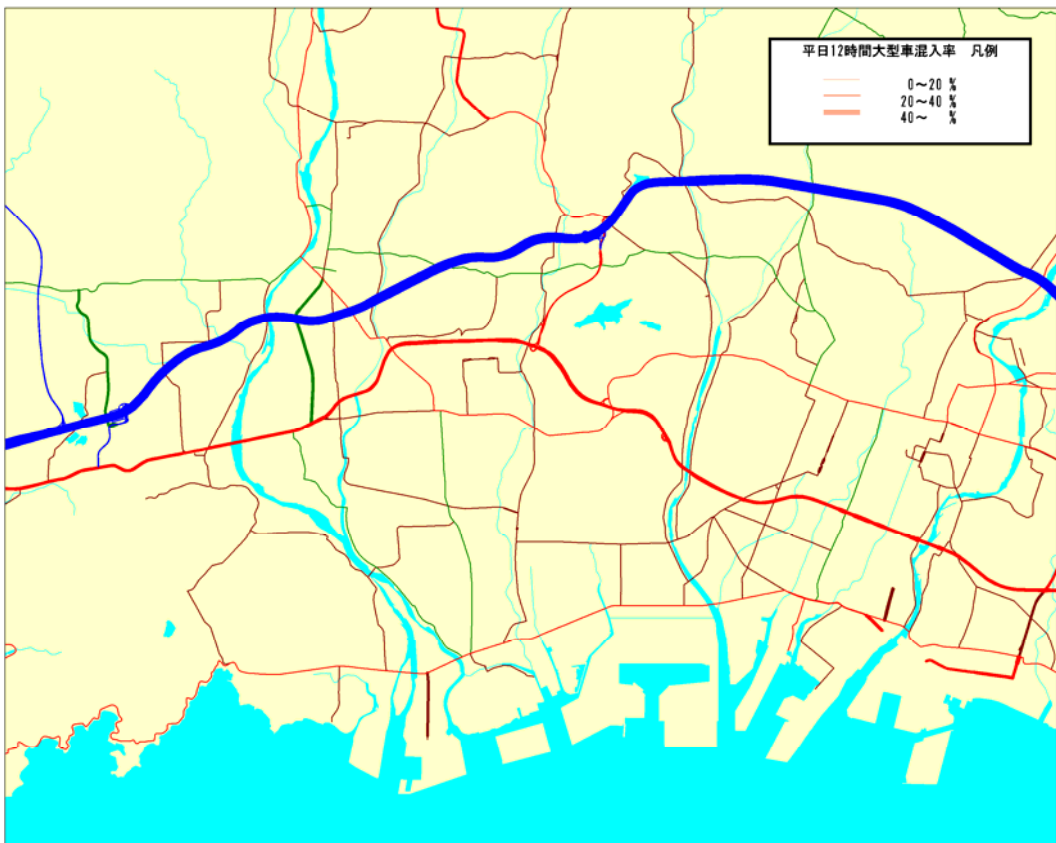


図 大型車混入率図 (8/8)

④混雑度

- ・大阪湾沿岸地域の混雑度ランク図を以下に示す。混雑度は、「道路の交通容量」((社)日本道路協会 S59.9) にて以下のような解釈が示されている。
- ・慢性的混雑状態を呈するとされている混雑度 1.75 以上の区間は大阪市内の国道 43 号や明石市、加古川市付近の国道 250 号など一部区間に限られるが、国道 43 号や国道 2 号(神戸市以西)では混雑度が 1.0 を上回っており、一般道では全域において混雑が発生している。これに対し、並行する阪神高速湾岸線などでは混雑度が 1.0 を下回っている区間があり、高速道路では交通容量的に余裕があることが分かる。

表 混雑度の解釈

混 雑 度	交 通 情 況 の 推 定
1.0 未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ～ 1.75	飽和時間は 0～12, $Q/C > 1$ の時間が 10～15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が 50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

資料：「道路の交通容量」((社)日本道路協会 S59.9) p.109 表 7-7

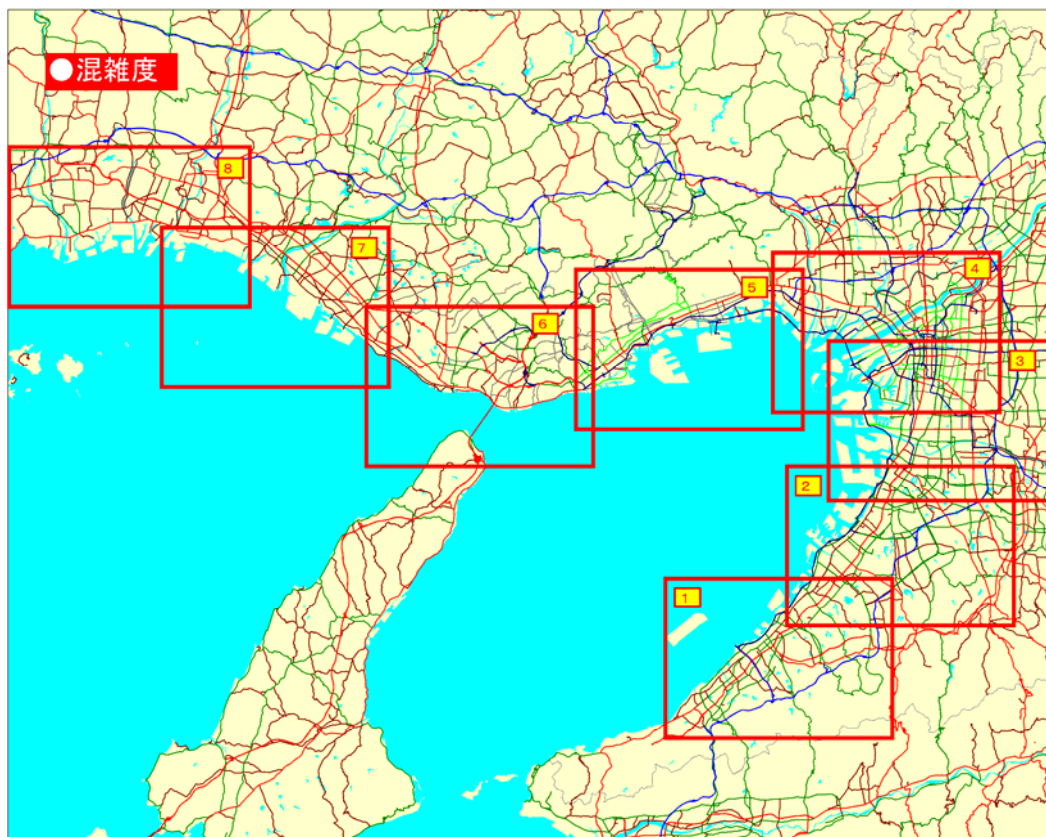


図 混雑度対象エリア

1

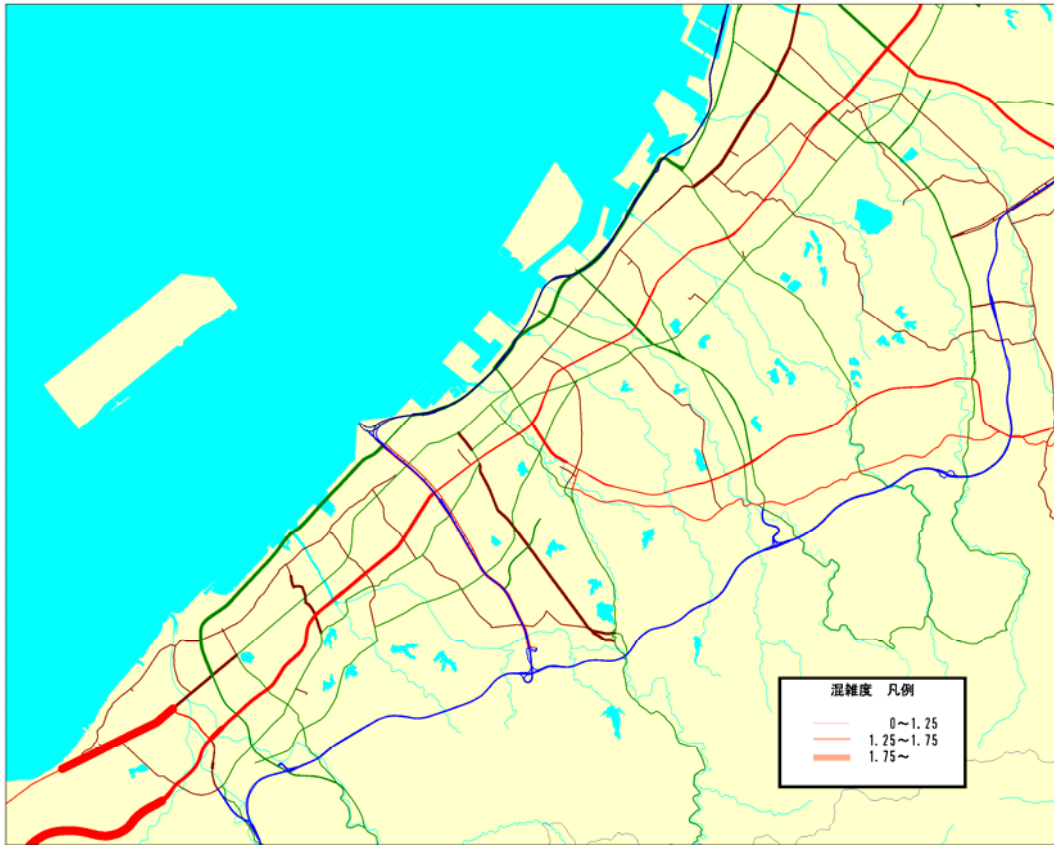


図 混雑度図 (1/8)

2

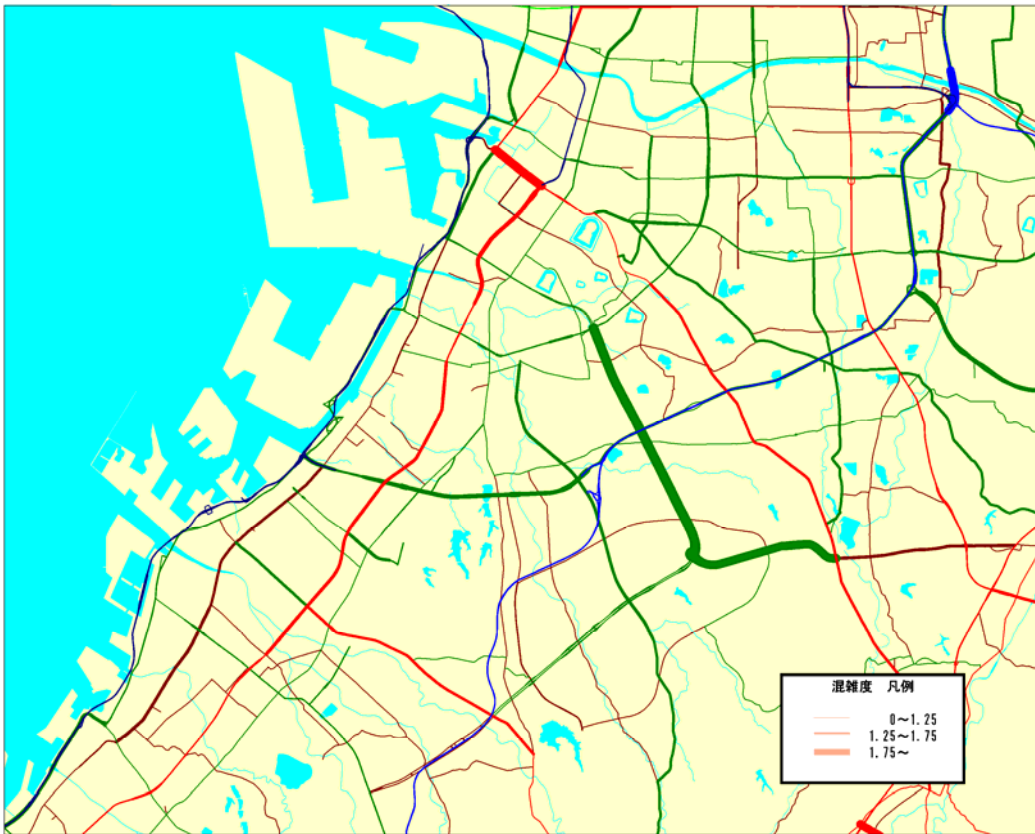
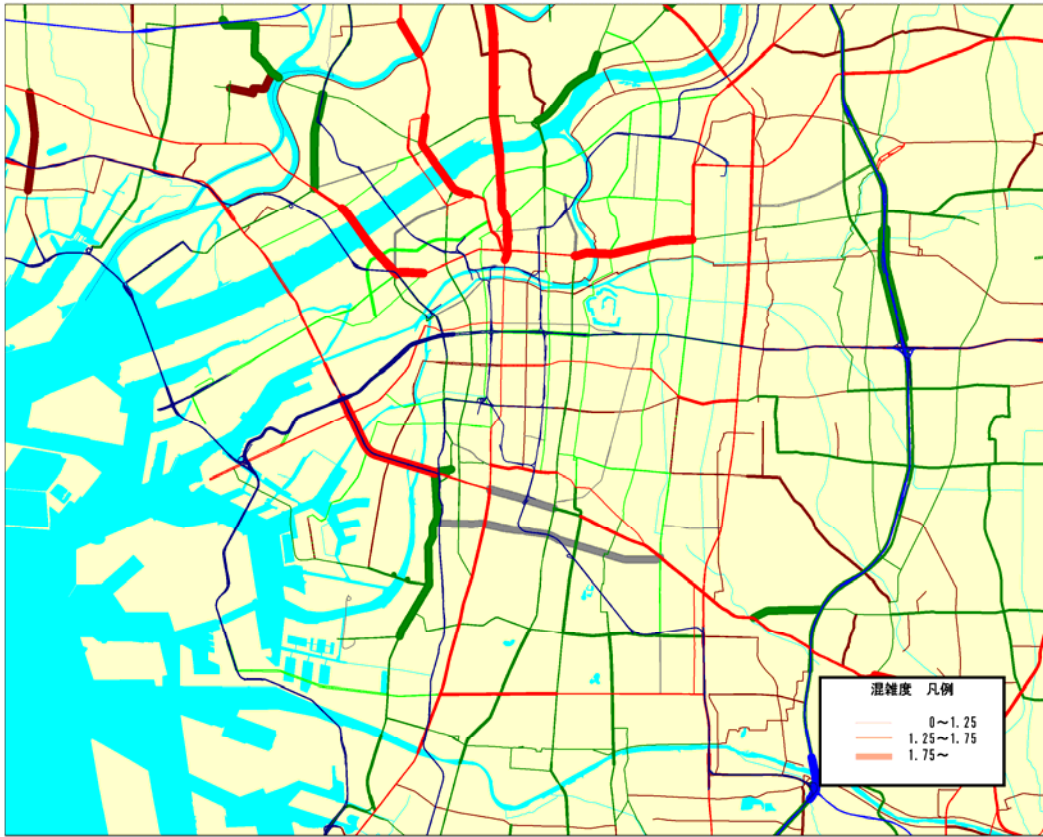
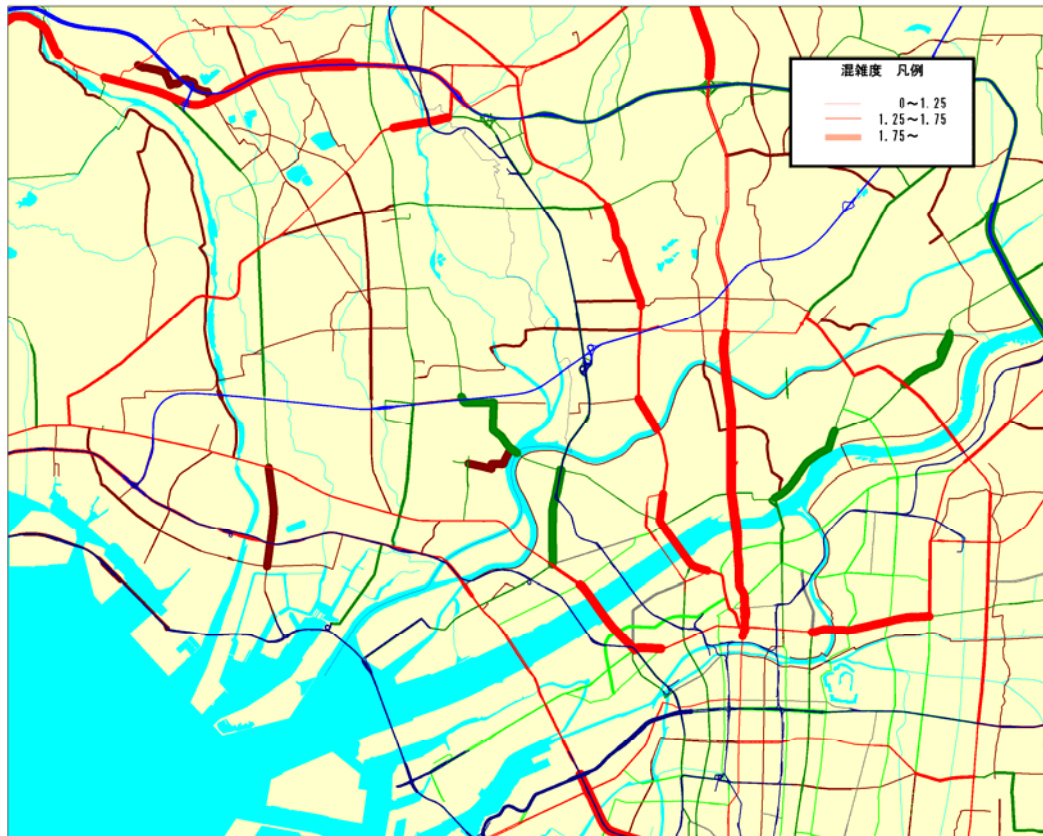


図 混雑度図 (2/8)



3

図 混雑度図 (3/8)



4

図 混雑度図 (4/8)

5

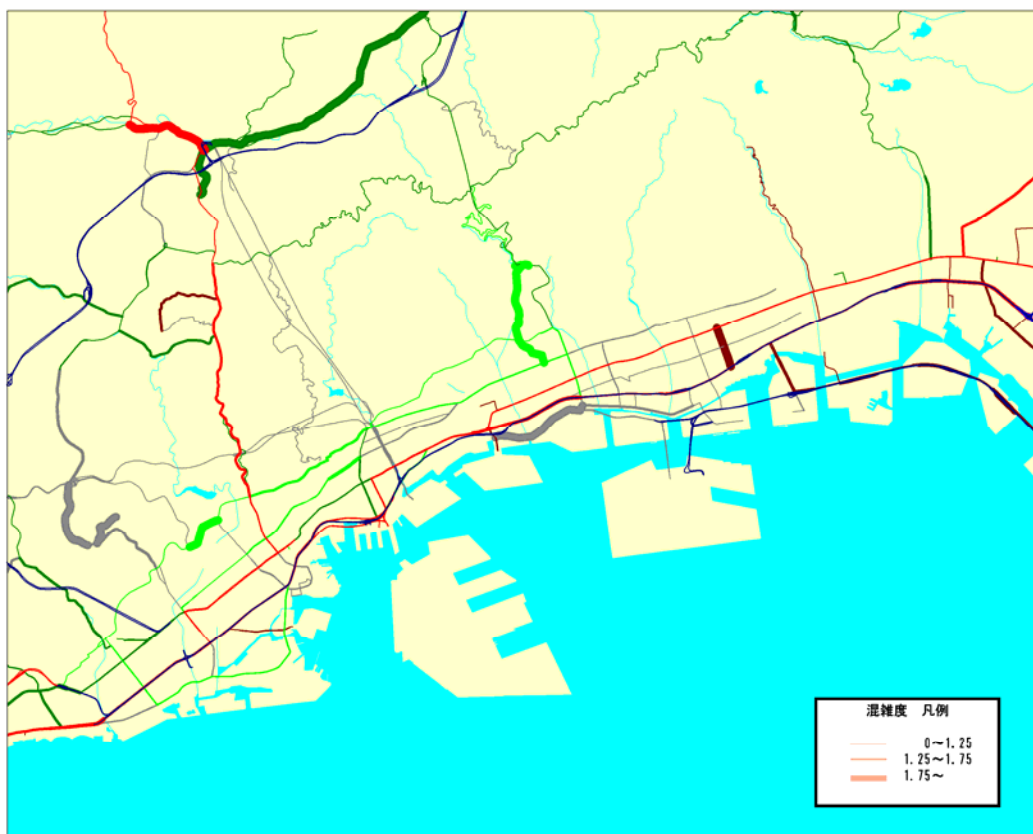
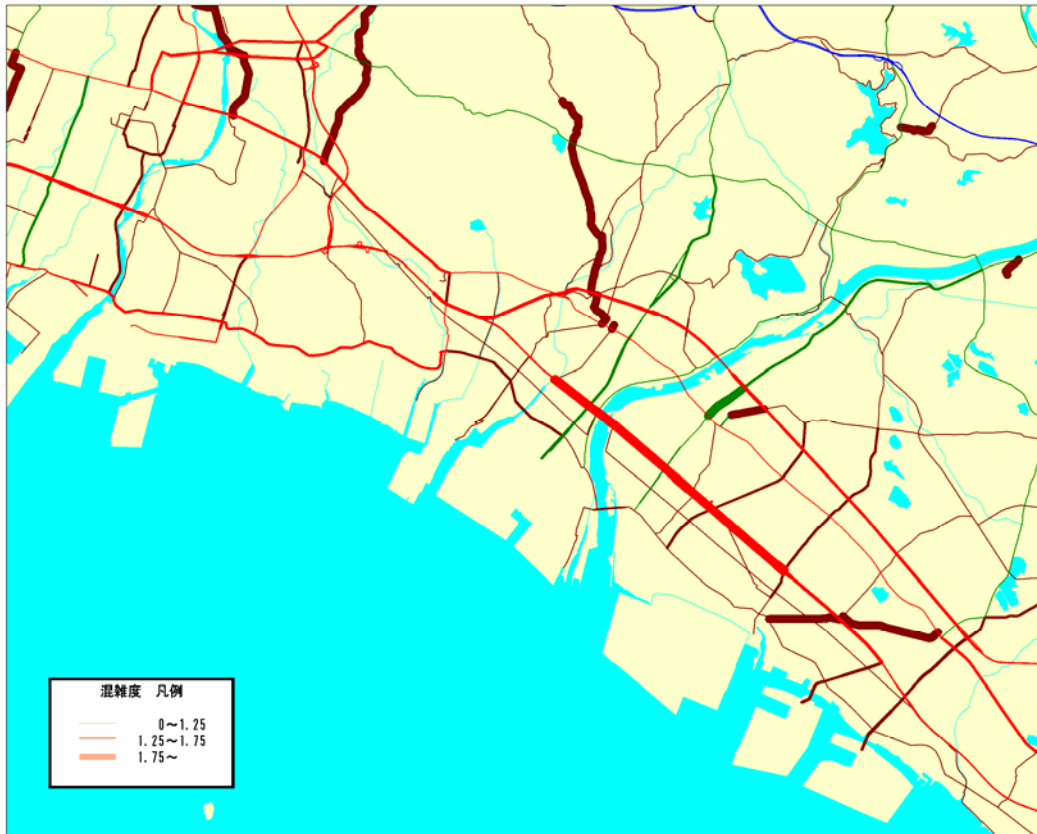


図 混雑度図 (5/8)

6

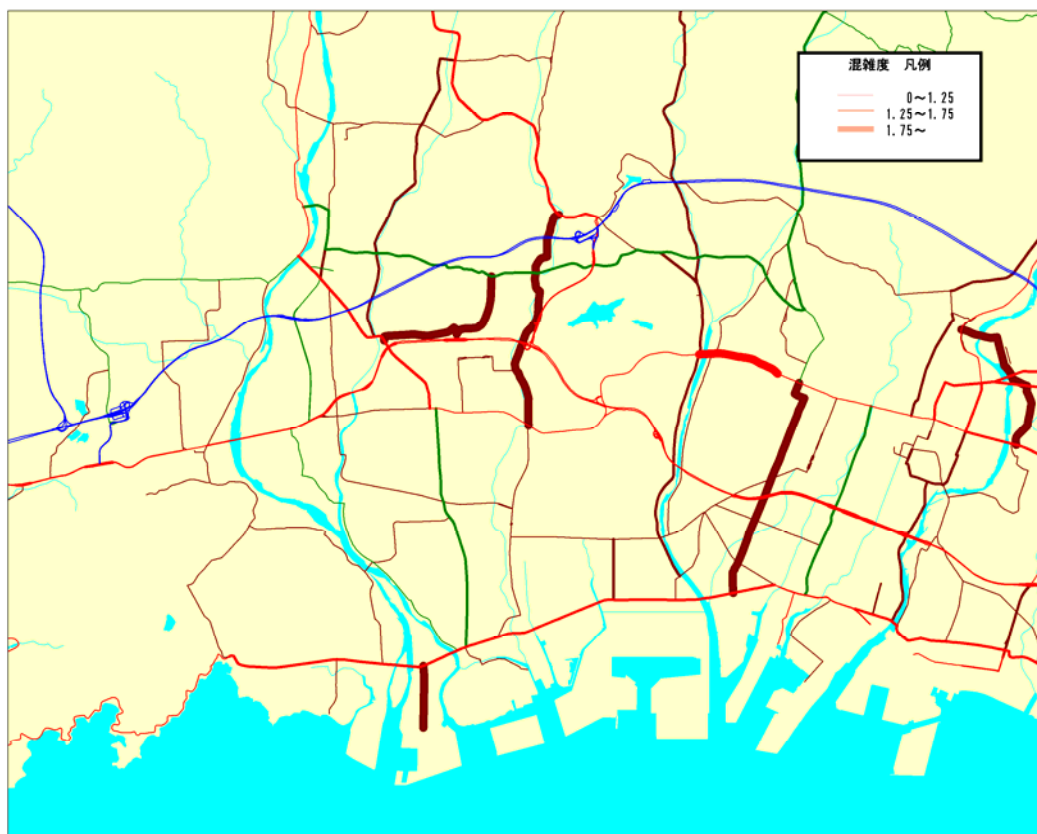


図 混雑度図 (6/8)



7

図 混雑度図 (7/8)



8

図 混雑度図 (8/8)

⑤旅行速度

- ・大阪湾沿岸地域の混雑時旅行速度ランク図を以下に示す。混雑時旅行速度が 10km/h 未満の区間としては、国道 2 号姫路バイパスや国道 2 号の尼崎から大阪方面の区間、国道 26 号の堺から大阪方面の区間となっており、20km/h までの区間は、臨海部及び内陸部全域の一般道でとなっている。

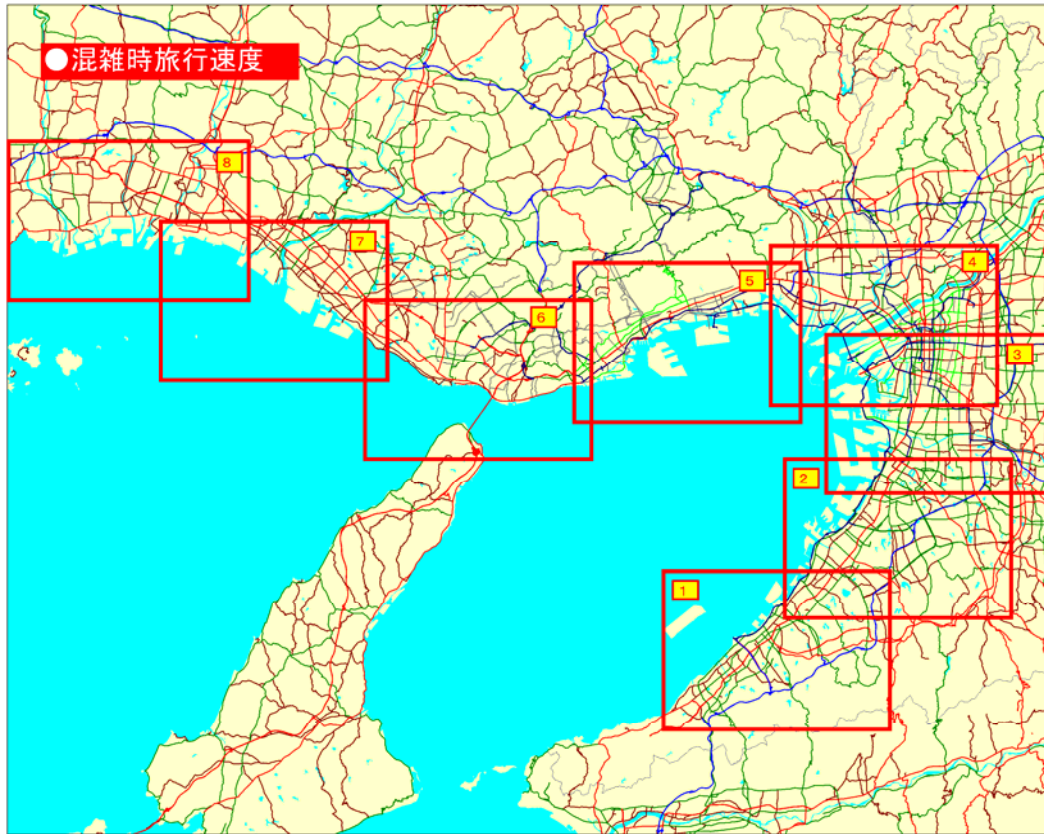
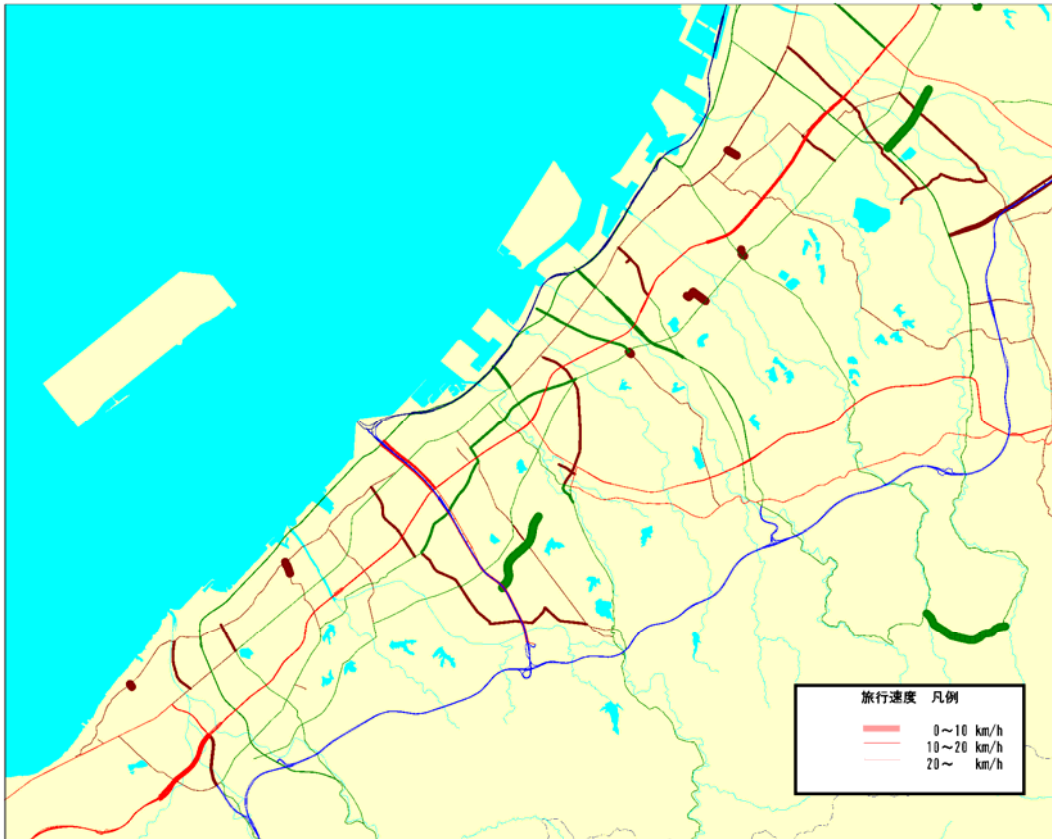
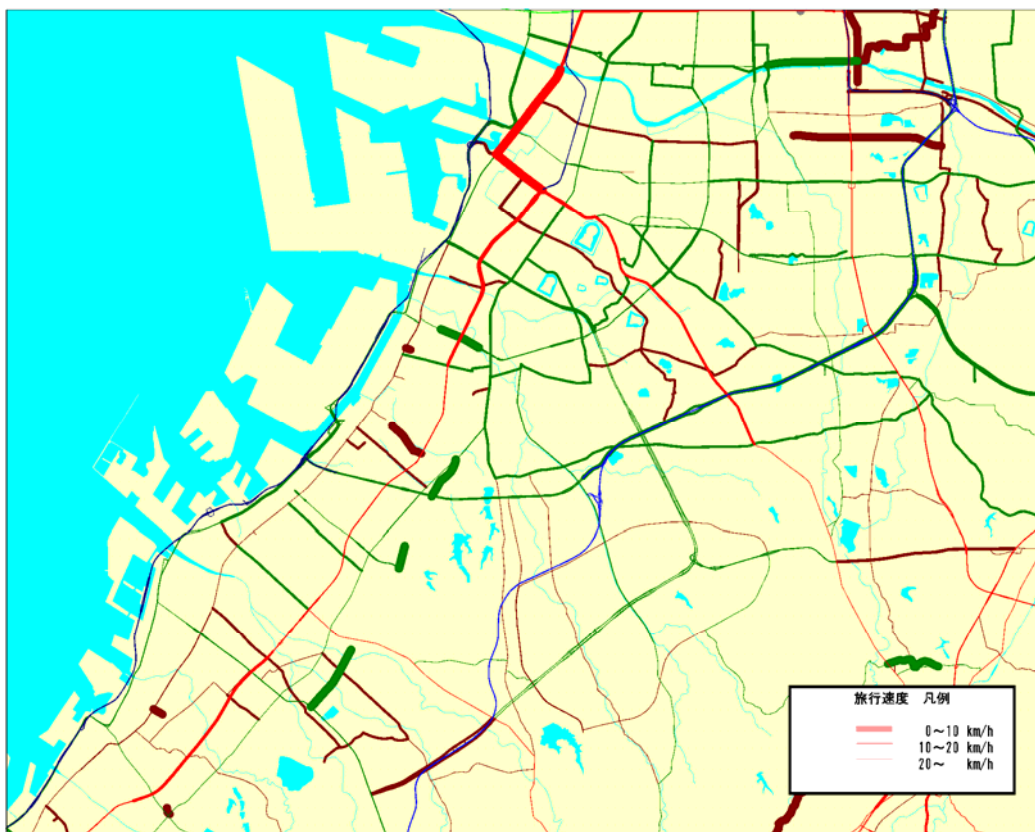


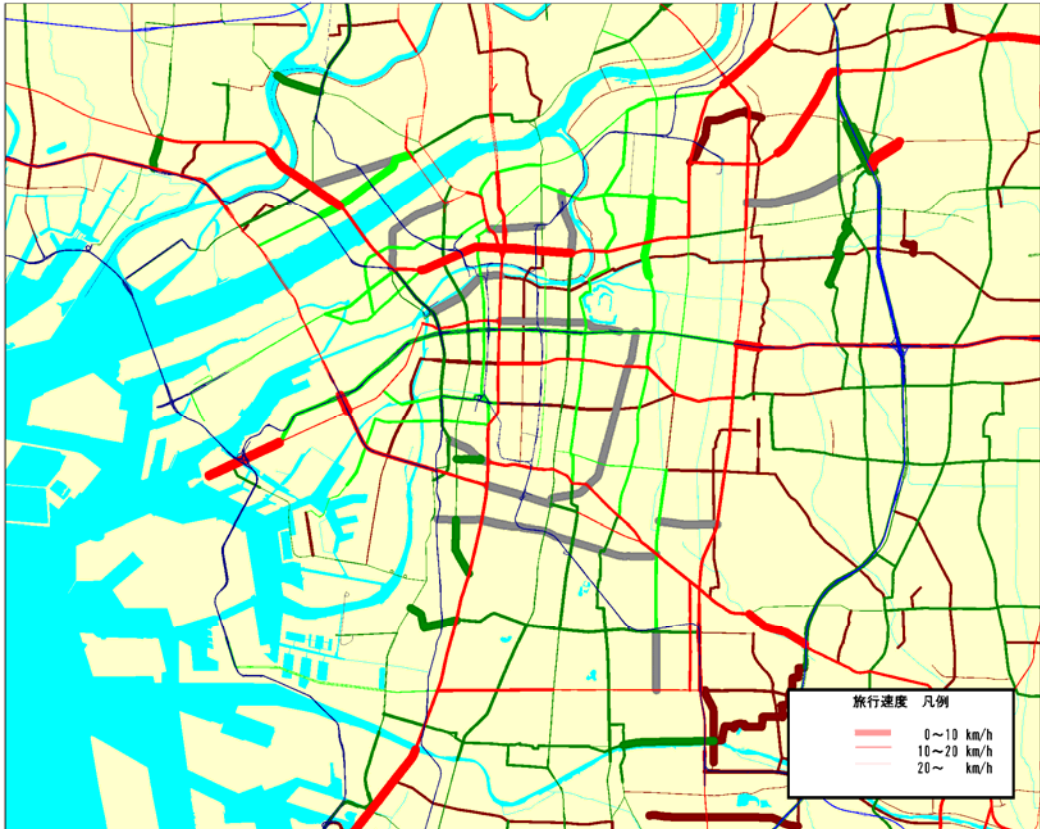
図 旅行速度対象エリア



注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (1/8)



注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (2/8)



3

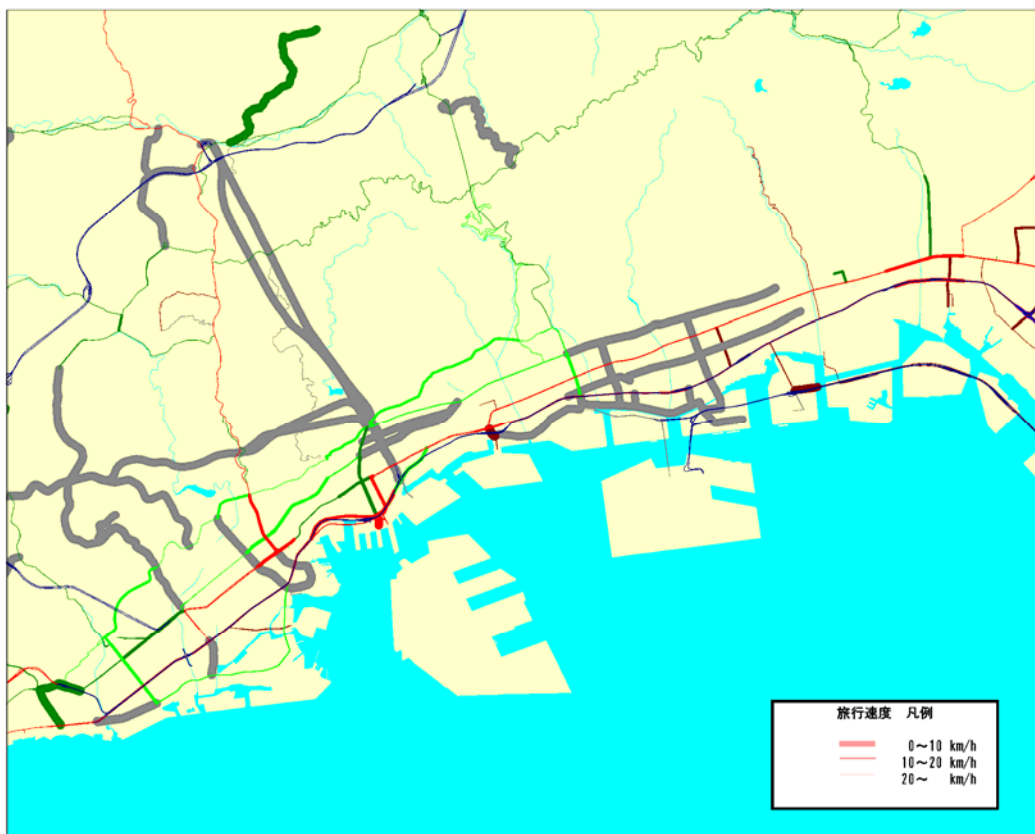
注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (3/8)



4

注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (4/8)

5



注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている

図 旅行速度図 (5/8)

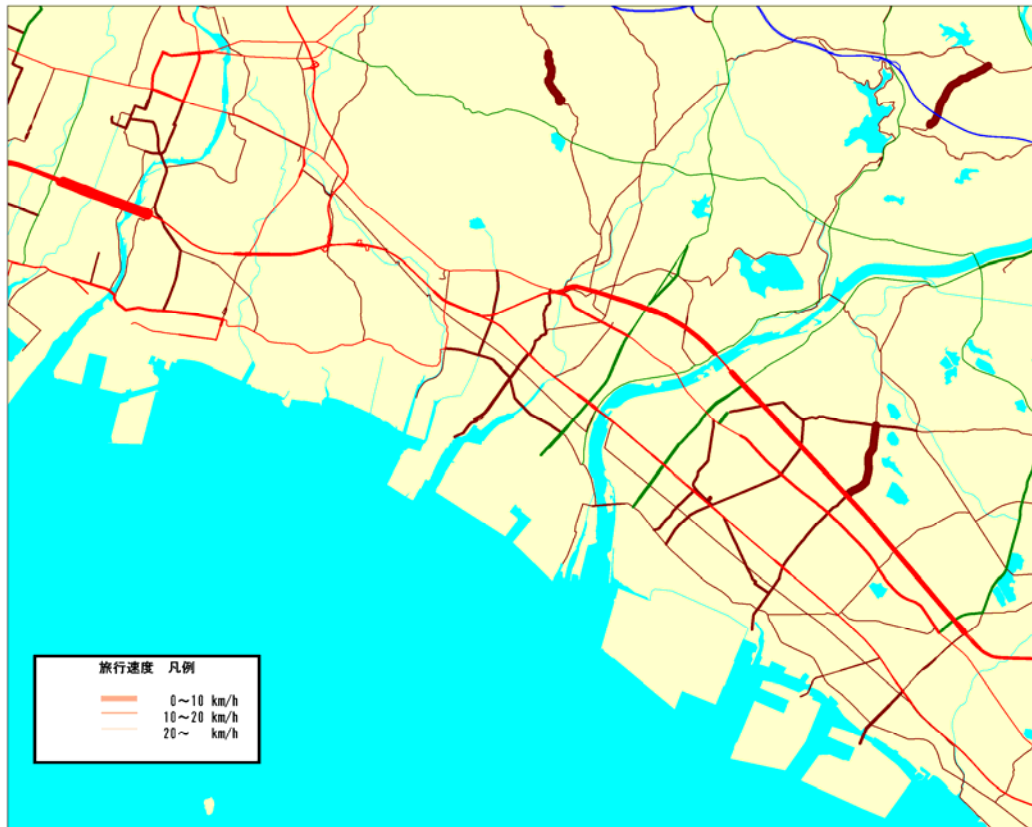
6



注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている

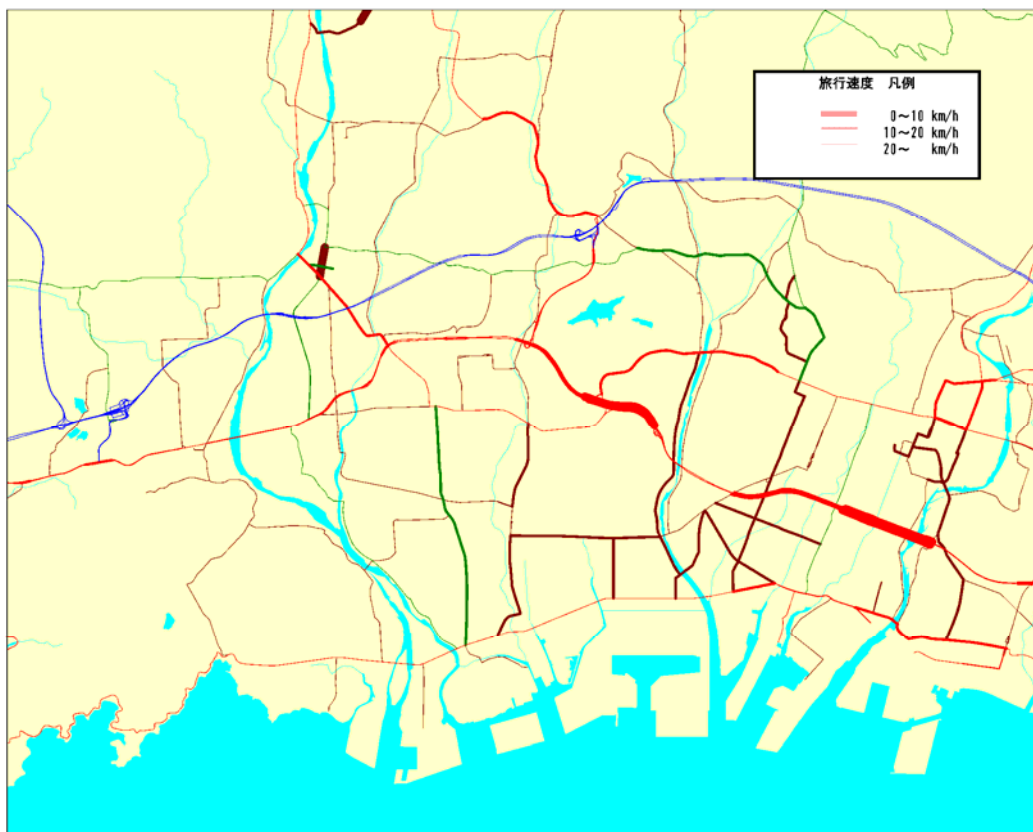
図 旅行速度図 (6/8)

7



注) 部分供用区間や政令市の市道などで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (7/8)

8



注) 部分供用区間や政令市の市道やなどで旅行速度非観測区間の路線についても太線で表示されている
 図 旅行速度図 (8/8)

(2) 主要な地点における整理

- ・対象地域全体での交通状況の結果から、内陸部や臨海部の傾向の違いはみられるものの、地域による違いはあまりみられないことが示された。
- ・次に、対象地域内の主要な地点における交通状況を整理した。なお、ここで対象とする上記の主要な地点については、対象エリアが大阪湾沿岸地域であり物流拠点や生産拠点が集中した箇所であることおよび関連調査で物流に関する検討を行っていることから、対象地域内に含まれる物流拠点（港湾、空港）に着目し、これらの拠点間の断面をここでの調査地点と設定した。

①関西国際空港～阪南港断面

②阪南港～堺泉北港断面

③堺泉北港～大阪港断面

④大阪港～尼崎西宮芦屋港断面

⑤尼崎西宮芦屋港～神戸港断面

⑥神戸港～東播磨港断面

⑦東播磨港～姫路港断面

関西国際空港～阪南港断面

位置図



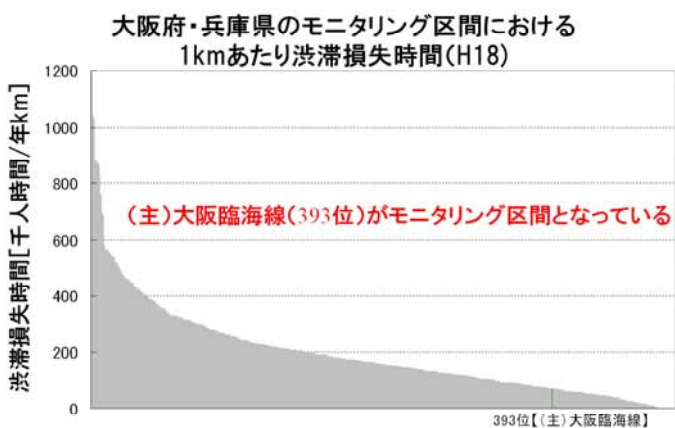
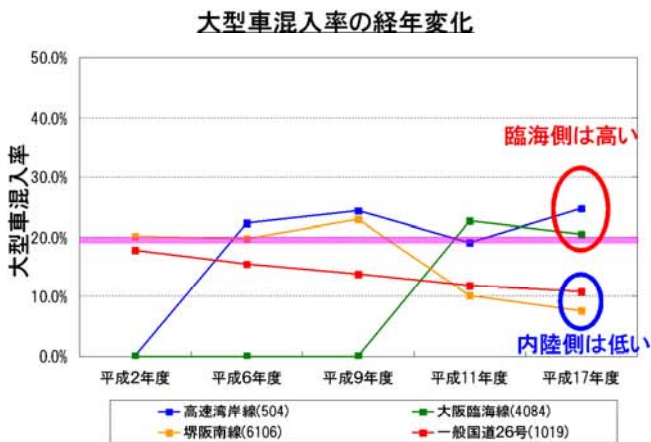
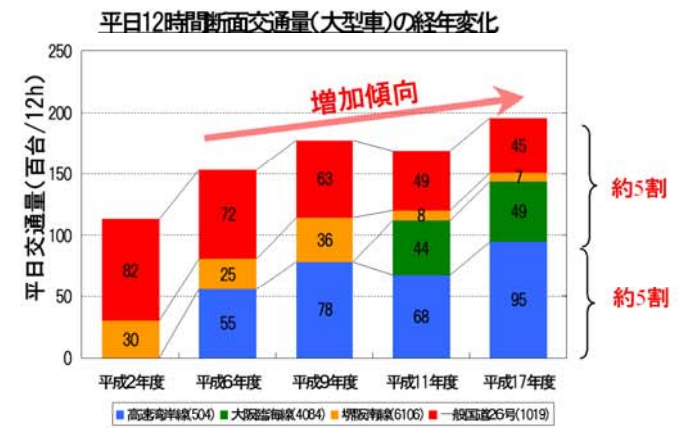
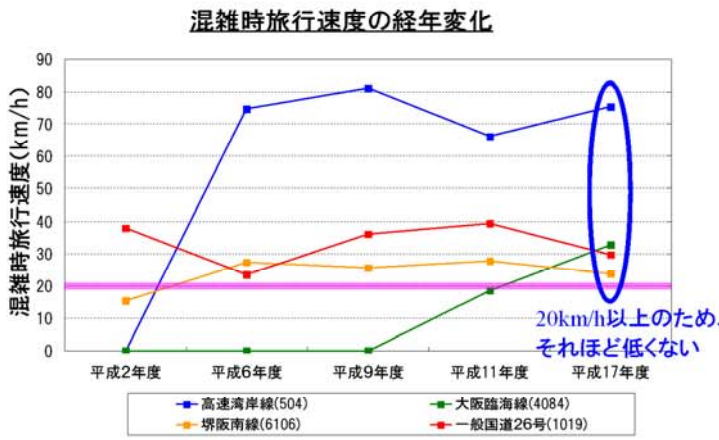
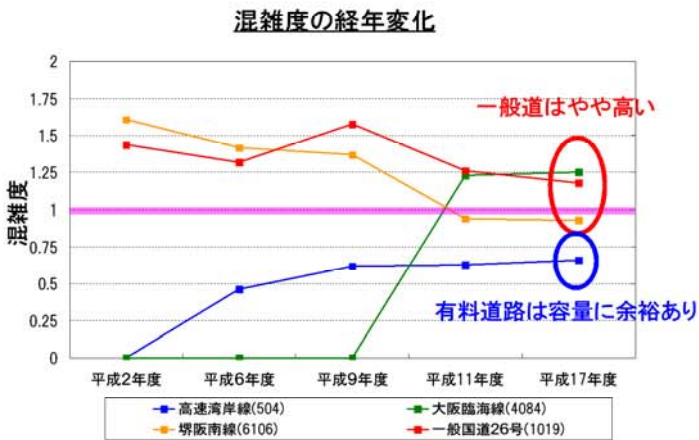
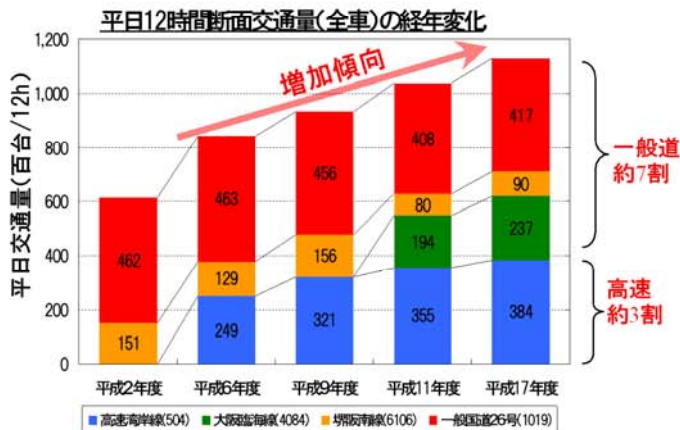
現状

- ・ 関西国際空港～阪南港断面は、阪神高速湾岸線、(主)大阪臨海線、(一)堺阪南線、国道26号の4本の幹線道路(合計14車線)で構成されている。
- ・ 断面交通量は平成2年度から増加傾向を示しており、平成17年度には約10万台/日の交通が利用している。
- ・ 断面交通の約7割が一般道(主)大阪臨海線、(一)堺阪南線、国道26号)を利用しており、混雑度が1.0を上回っているのに対し、臨海側的高速道路(高速湾岸線)は混雑度が1.0を下回り、容量的に余裕がある。
- ・ 大型車交通量はほぼ5割は一般道(主)大阪臨海線、(一)堺阪南線、国道26号)が分担している。

課題

- ・ 一般道は混雑状態にあることから、臨海側で容量に余裕のある阪神高速湾岸線へ大型車の転換を促すことで適切な分担をはかる必要がある

データ



資料:道路交通センサス、H18達成度報告H19業績計画書(渋滞損失時間)

阪南港～堺泉北港断面

位置図



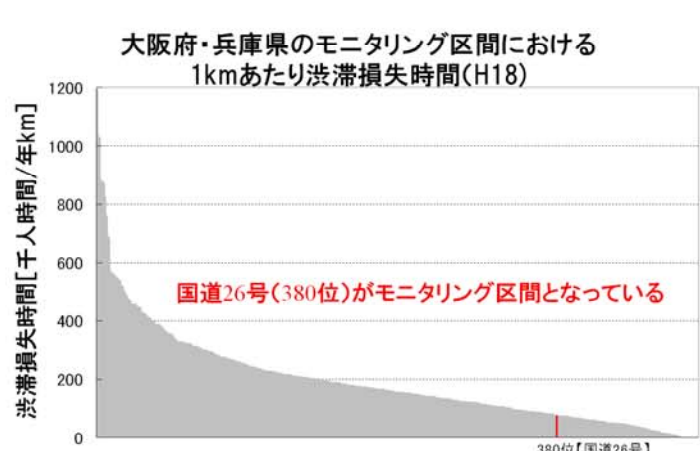
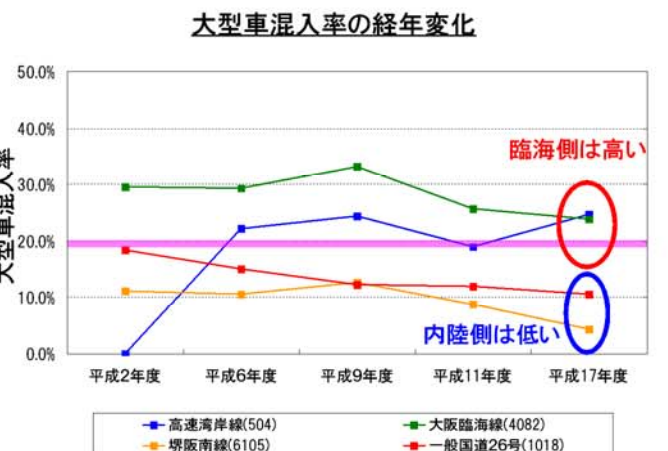
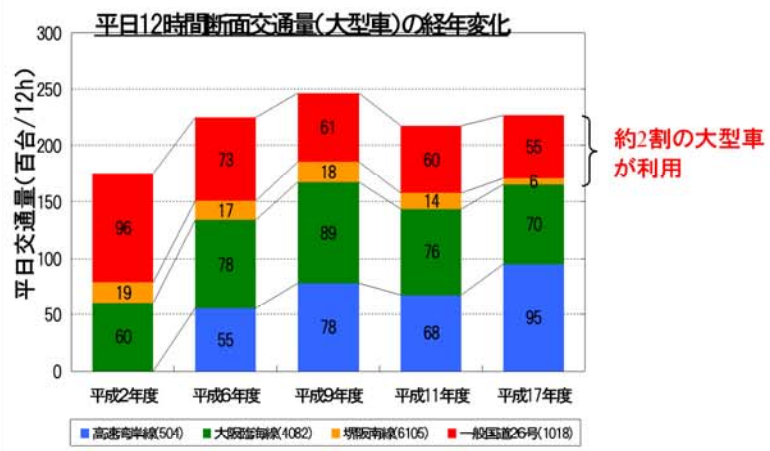
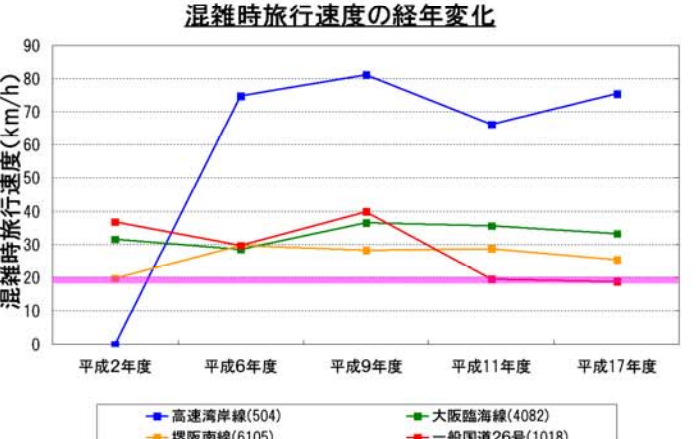
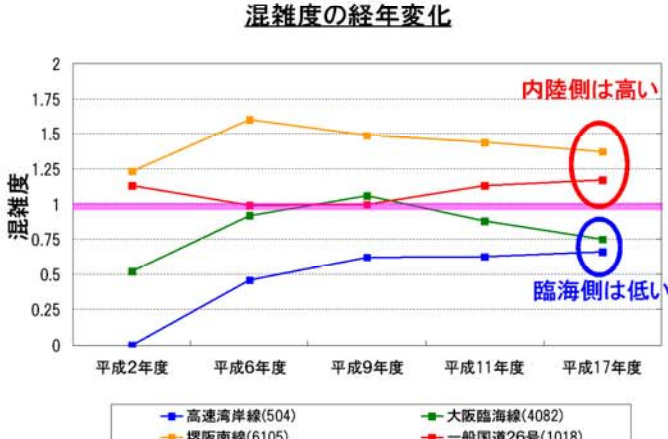
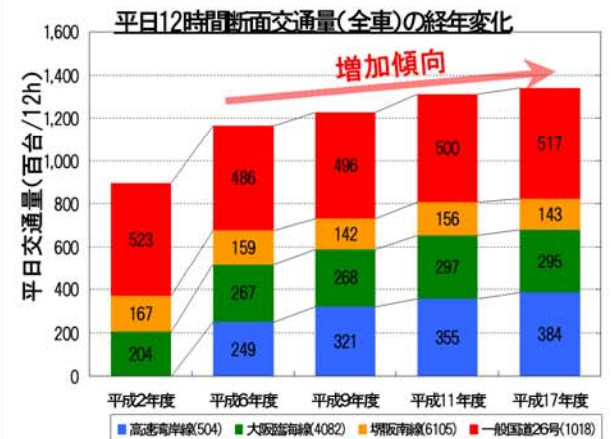
現状

- ・ 阪南港～堺泉北港断面は、阪神高速湾岸線、(主)大阪臨海線、(一)堺阪南線、国道26号の4本の幹線道路(合計18車線)で構成されている。
- ・ 断面交通量は平成17年度は約13万台/日の交通が利用している。
- ・ 内陸側の路線((一)堺阪南線、国道26号)は1.0を上回っているのに対し、臨海側の路線(阪神高速湾岸線、(主)大阪臨海線)は1.0を下回っており、容量に余裕がある
- ・ 大型車は約2万台/日が利用し、大型車の約2割は内陸側の国道26号を利用しており、大型車混入率が低いものの、旅行速度は20km/h付近と混雑の状況を示している。

課題

- ・ 内陸側の(一)堺阪南線及び国道26号は混雑状態にあることから、混雑緩和のため国道26号に新たな対策が求められる。

データ



資料: 道路交通センサス、H18達成度報告H19業績計画書(渋滞損失時間)

堺泉北港～大阪港断面

位置図



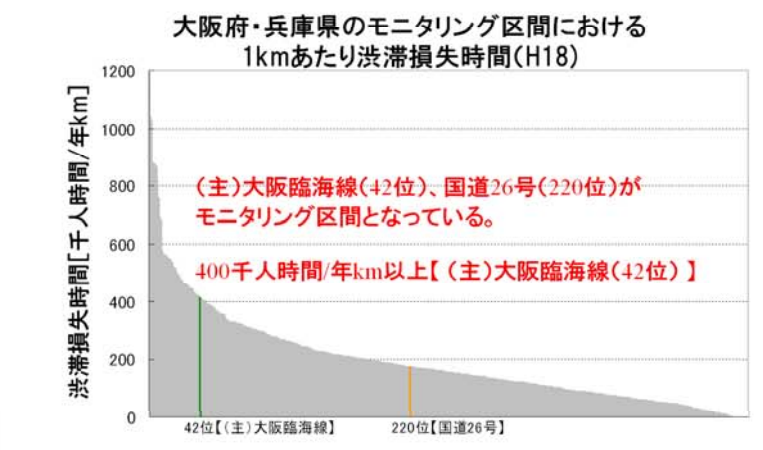
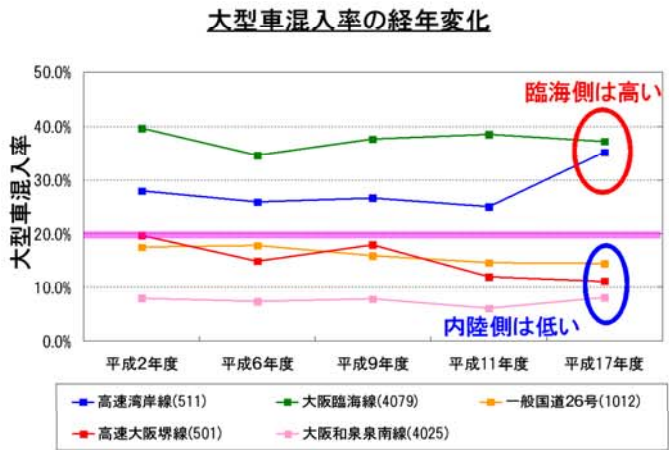
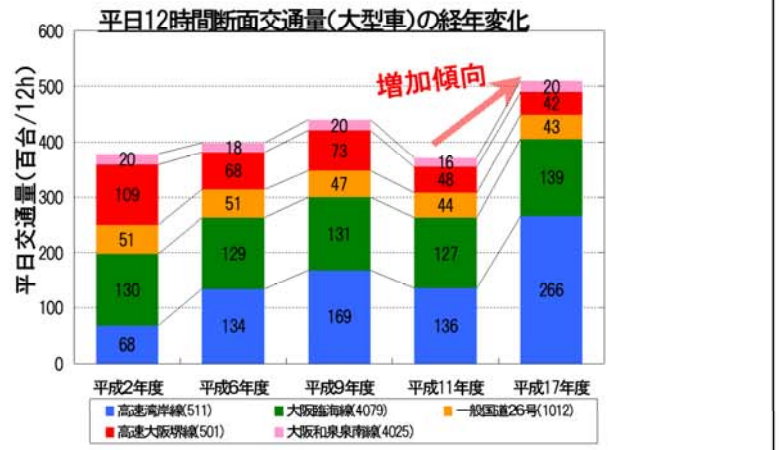
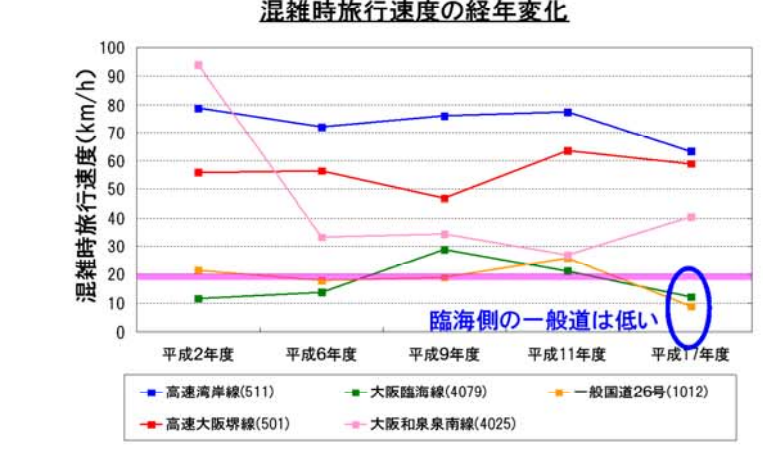
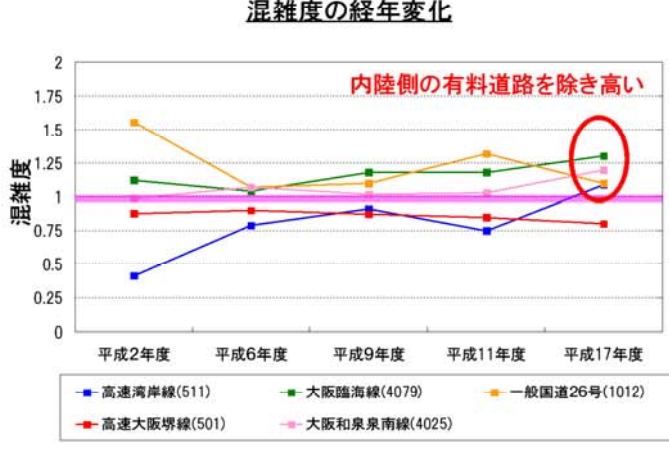
現状

- 堺泉北港～大阪港断面は、阪神高速湾岸線、(主)大阪臨海線、国道26号、阪神高速大阪堺線、(主)大阪和泉泉南線の5本の幹線道路(合計24車線)で構成されている。
- 断面交通量は約20万台/日であり、阪神高速大阪堺線を除く全路線の混雑度は約1.0～1.25と高く、断面で交通容量が不足しており(断面混雑度1.1※)、断面間の交通の転換が期待できない状況にある。
- 特に、(主)大阪臨海線は大型車の断面交通の約3割を担っているが、混雑度は1.25以上、旅行速度は20km/h未満であり、混雑の状況を示している。

課題

- 臨海側及び内陸側のどちらの路線についても断面の容量自体不足しており、混雑緩和のため現道の拡幅もしくは並行する新たな路線の整備による容量拡大の対策が求められる。

データ



※)断面混雑度はH17年度の断面交通量と混雑度から断面容量を求め、現況の断面交通量を断面容量で除した値である

資料：道路交通センサス、H18達成度報告H19業績計画書(渋滞損失時間)

大阪港～尼崎西宮芦屋港断面

位置図



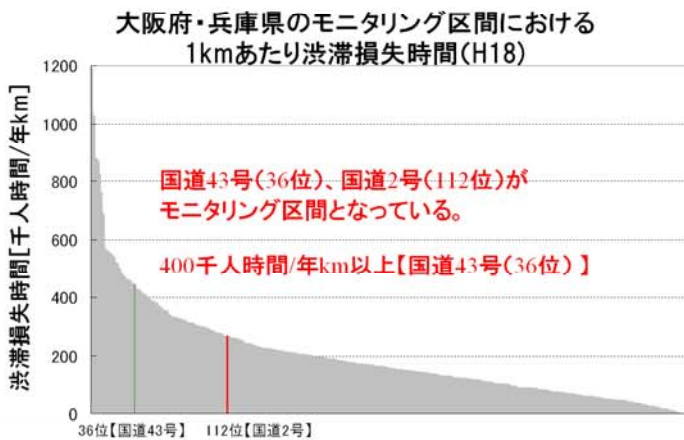
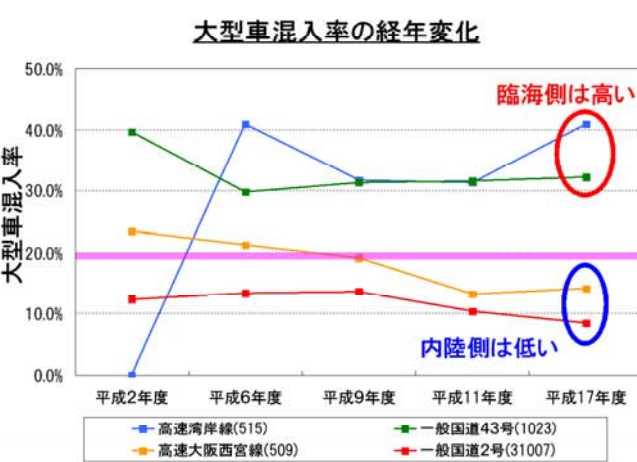
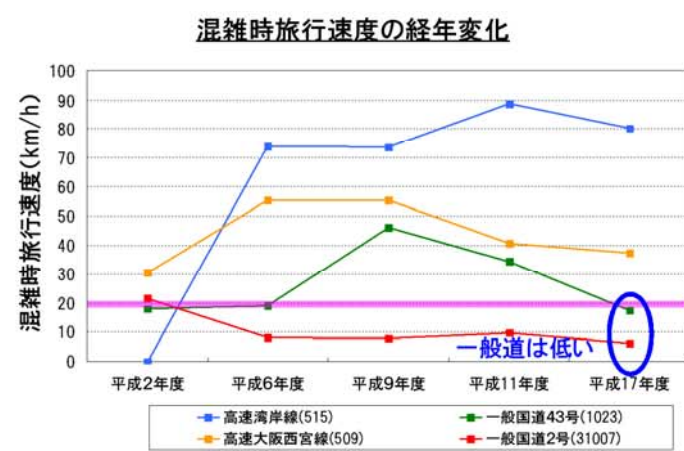
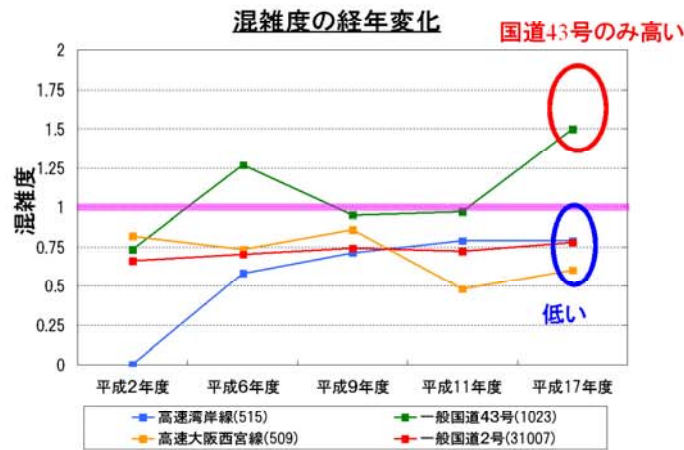
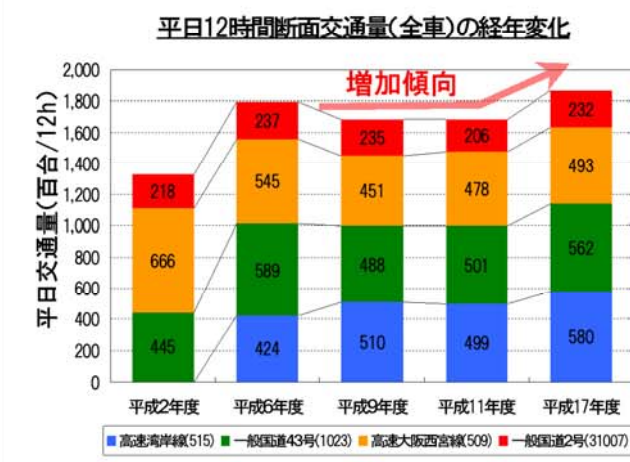
現状

- 大阪港～尼崎西宮芦屋港断面は、阪神高速湾岸線、阪神高速神戸線、国道2号、国道43号の4本の幹線道路(合計22車線)で構成されている。
- 断面交通量は平成17年度は約18万台/日の交通が利用している。
- 大型車の断面交通の約4割を国道43号が担っており、混雑度は約1.5と高く、混雑時旅行速度は20km/h未満、渋滞損失時間も高い位置にあり、混雑状況を示している。
- 阪神高速湾岸線は大型車交通量の約5割を担っているが、混雑度は1.0を下回っており、容量に余裕がある。

課題

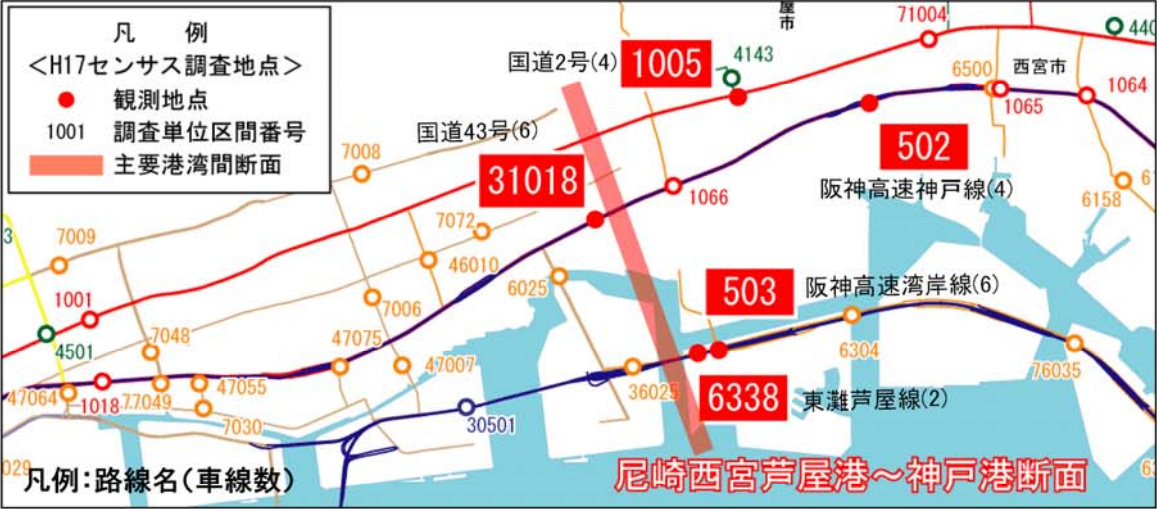
- 内陸側の国道43号は混雑状態にあることから、臨海側で容量に余裕のある阪神高速湾岸線へ大型車の転換を促すことで適切な分担をはかる必要がある。
- 臨海側への交通転換の促進の手段として、環境ロードプライシングによる料金の値下げを行う必要がある。

データ



尼崎西宮芦屋港～神戸港断面

位置図



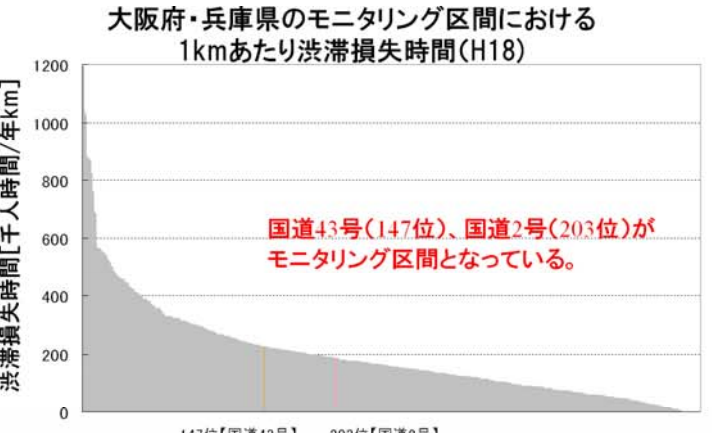
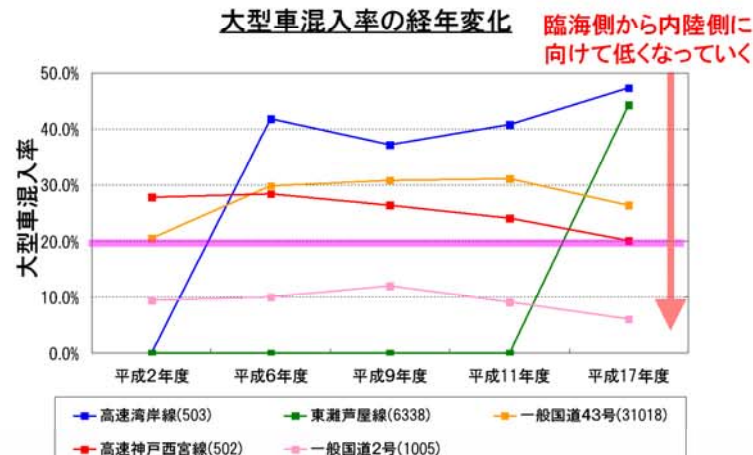
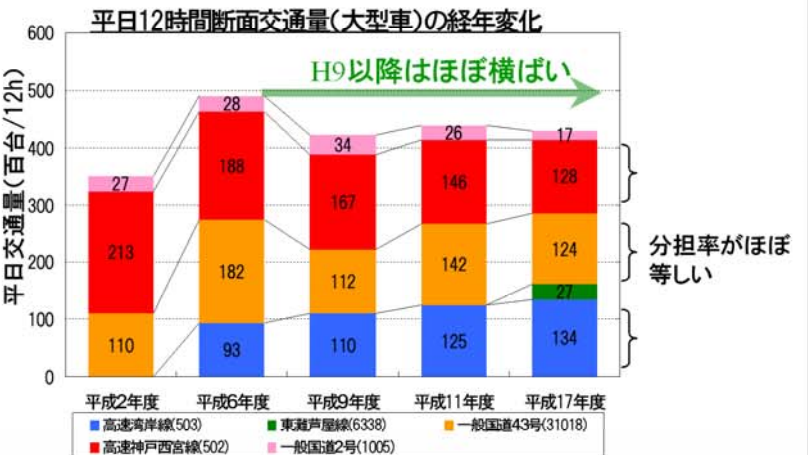
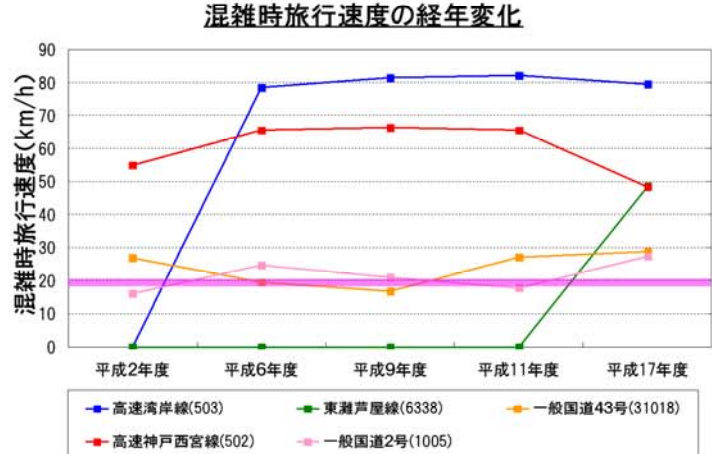
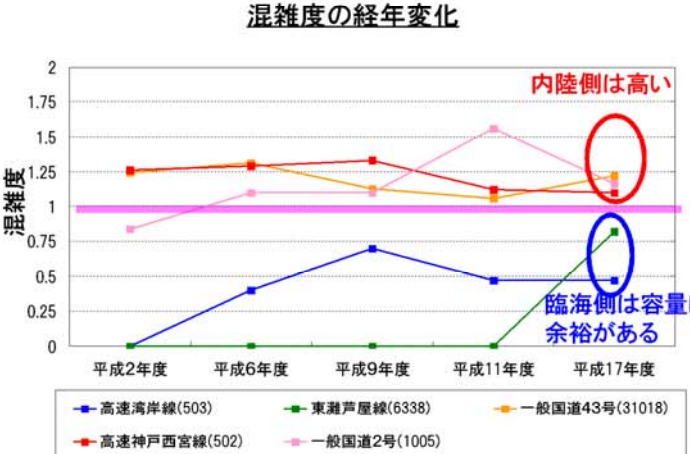
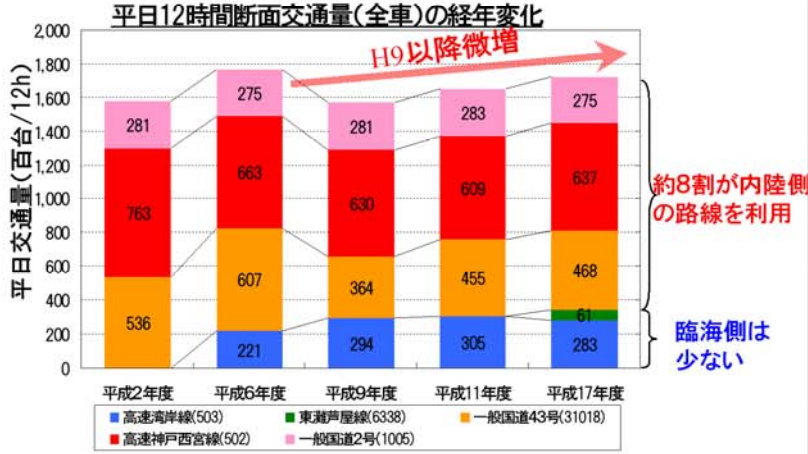
現状

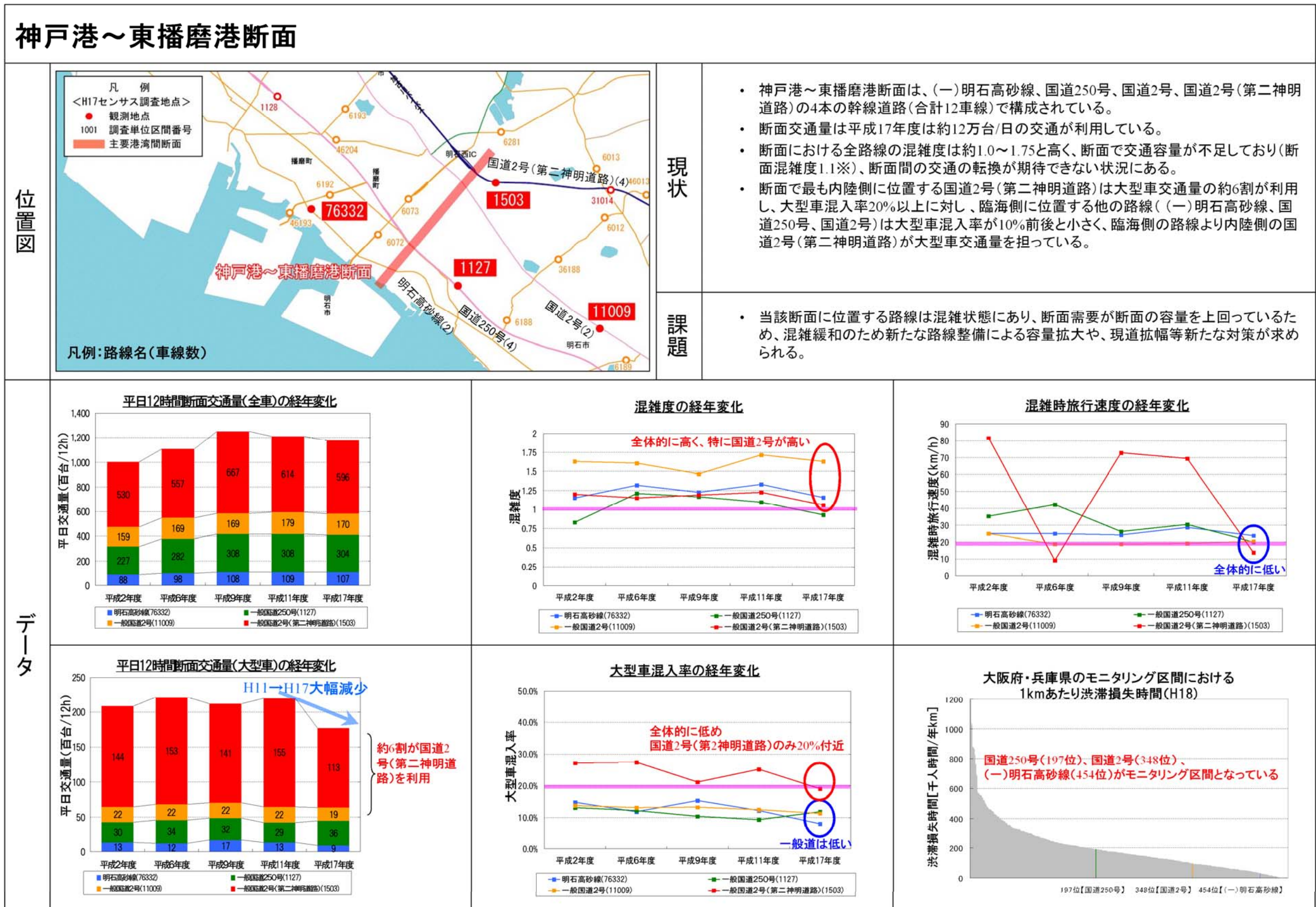
- ・ 尼崎西宮芦屋港～神戸港断面は、阪神高速湾岸線、(一)東灘芦屋線、国道43号、阪神高速神戸線、国道2号の5本の幹線道路(合計22車線)で構成されている。
- ・ 断面交通量は平成9年度以降から増加傾向にあり、約17万台/日の交通が利用している。
- ・ 断面交通の約8割が内陸側の路線(国道43号、阪神高速神戸線、国道2号)を利用しており、これら3路線では混雑度が1.0を上回っているのに対し、臨海側の2路線では混雑度が1.0を下回り容量的に余裕がある。
- ・ 大型車混入率は臨海部の路線が高くなっているが、大型車交通量では国道43号、阪神高速神戸線、阪神高速湾岸線がほぼ等しく分担している。

課題

- ・ 阪神高速湾岸線の利用が低い要因として六甲アイランドが末端であり、ネットワークとして機能していないことが上げられ、湾岸線の延伸整備が必要である。
- ・ 内陸側の国道43号及び阪神高速神戸線は混雑状態にあることから、臨海側で容量に余裕のある阪神高速湾岸線へ大型車の転換を促すことで適切な分担をはかる必要がある。
- ・ 臨海側への交通転換の促進の手段として、内陸側と臨海側の路線を結ぶアクセスルートの強化が求められる。

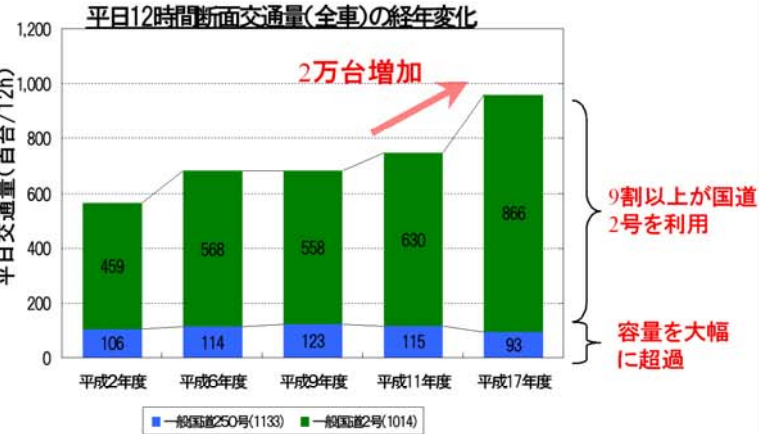
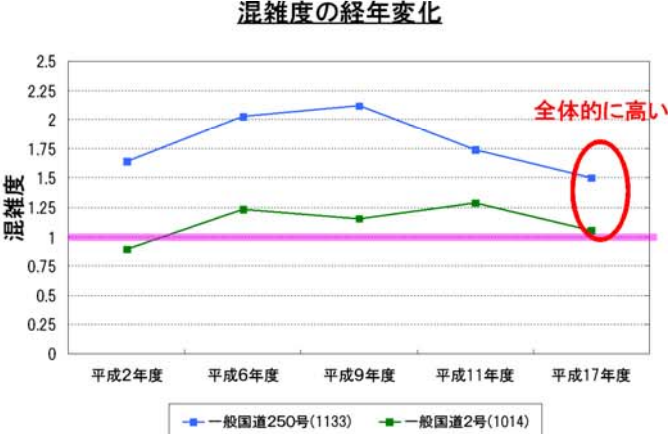
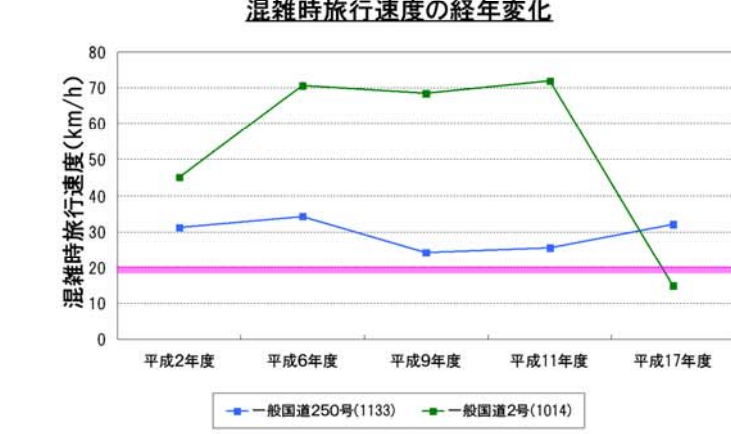
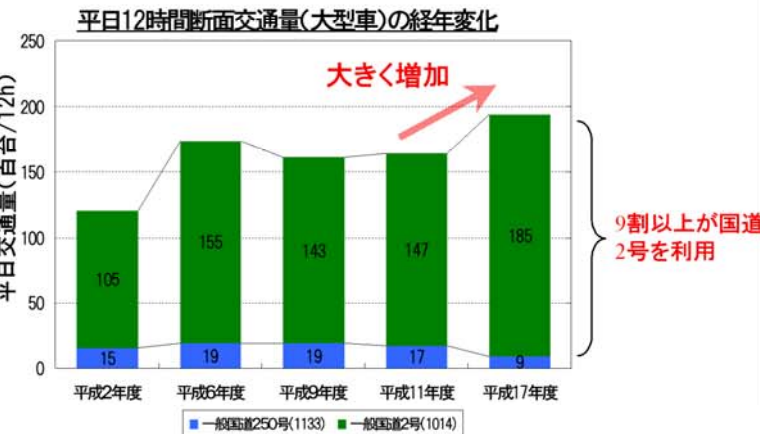
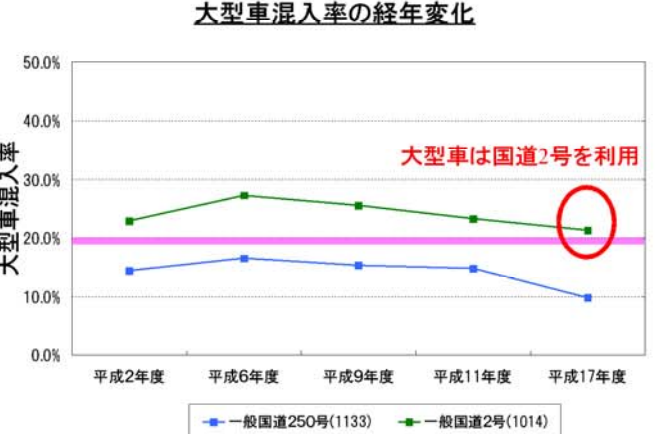
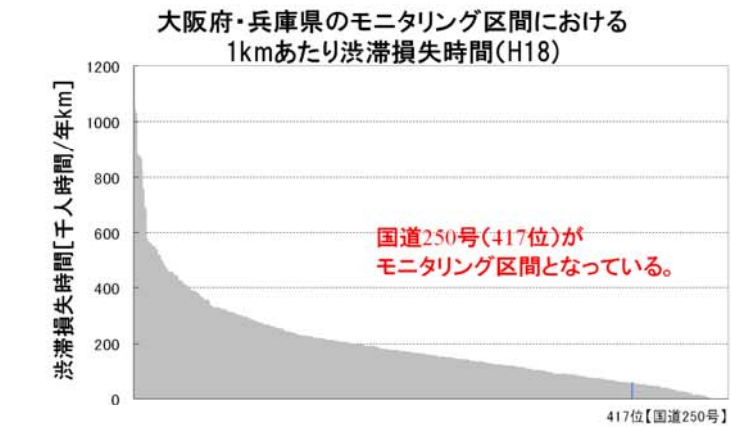
データ





※)断面混雑度はH17年度の断面交通量と混雑度から断面容量を求め、現況の断面交通量を断面容量で除した値である

資料: 道路交通センサス、H18達成度報告H19業績計画書(渋滞損失時間)

東播磨港～姫路港断面																																																																	
位置図		現状		- 東播磨港～姫路港断面は、国道250号、国道2号(姫路バイパス)の2本の幹線道路(合計8車線)で構成されている。 - 断面交通量は平成11年度から平成17年度にかけて2万台以上増加しており、平成17年度は約10万台/日の交通が利用している。 - 断面交通で国道250号は交通量が少ないが混雑度が約1.5であり、幹線道路として不十分な容量である。実際、国道2号(姫路バイパス)が一路線で断面の容量を担っており、そのため混雑度は1.0を超えており、断面として容量が不足している。 - 大型車交通量は9割以上が国道2号(姫路バイパス)であり、大型車混入率も20%を超えているため、臨海側の国道250号より内陸側の国道2号(姫路バイパス)が利用されていることが伺える。																																																													
		課題		- 国道250号及び国道2号は混雑状態にあり、断面で路線数も少ないため、混雑緩和のため新たな容量拡大が求められる。 - 臨海側に大型車交通を転換させるための路線の整備が必要とされる。																																																													
データ	 <table><caption>平日12時間断面交通量(全車)の経年変化</caption><tr><th>年度</th><th>一般国道250号(1133)</th><th>一般国道2号(1014)</th><th>合計</th></tr><tr><td>平成2年度</td><td>106</td><td>459</td><td>565</td></tr><tr><td>平成6年度</td><td>114</td><td>568</td><td>682</td></tr><tr><td>平成9年度</td><td>123</td><td>558</td><td>681</td></tr><tr><td>平成11年度</td><td>115</td><td>630</td><td>745</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>93</td><td>866</td><td>959</td></tr></table> 2万台増加 9割以上が国道2号を利用 容量を大幅に超過		年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	合計	平成2年度	106	459	565	平成6年度	114	568	682	平成9年度	123	558	681	平成11年度	115	630	745	平成17年度	93	866	959	 <table><caption>混雑度の経年変化</caption><tr><th>年度</th><th>一般国道250号(1133)</th><th>一般国道2号(1014)</th></tr><tr><td>平成2年度</td><td>1.7</td><td>0.9</td></tr><tr><td>平成6年度</td><td>2.1</td><td>1.2</td></tr><tr><td>平成9年度</td><td>2.2</td><td>1.1</td></tr><tr><td>平成11年度</td><td>1.8</td><td>1.3</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>1.5</td><td>1.1</td></tr></table> 全体的に高い		年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	平成2年度	1.7	0.9	平成6年度	2.1	1.2	平成9年度	2.2	1.1	平成11年度	1.8	1.3	平成17年度	1.5	1.1	 <table><caption>混雑時旅行速度の経年変化</caption><tr><th>年度</th><th>一般国道250号(1133)</th><th>一般国道2号(1014)</th></tr><tr><td>平成2年度</td><td>32</td><td>45</td></tr><tr><td>平成6年度</td><td>35</td><td>70</td></tr><tr><td>平成9年度</td><td>25</td><td>68</td></tr><tr><td>平成11年度</td><td>26</td><td>72</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>33</td><td>15</td></tr></table>	年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	平成2年度	32	45	平成6年度	35	70	平成9年度	25	68	平成11年度	26	72	平成17年度	33	15
	年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	合計																																																													
	平成2年度	106	459	565																																																													
平成6年度	114	568	682																																																														
平成9年度	123	558	681																																																														
平成11年度	115	630	745																																																														
平成17年度	93	866	959																																																														
年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)																																																															
平成2年度	1.7	0.9																																																															
平成6年度	2.1	1.2																																																															
平成9年度	2.2	1.1																																																															
平成11年度	1.8	1.3																																																															
平成17年度	1.5	1.1																																																															
年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)																																																															
平成2年度	32	45																																																															
平成6年度	35	70																																																															
平成9年度	25	68																																																															
平成11年度	26	72																																																															
平成17年度	33	15																																																															
 <table><caption>平日12時間断面交通量(大型車)の経年変化</caption><tr><th>年度</th><th>一般国道250号(1133)</th><th>一般国道2号(1014)</th><th>合計</th></tr><tr><td>平成2年度</td><td>15</td><td>105</td><td>120</td></tr><tr><td>平成6年度</td><td>19</td><td>155</td><td>174</td></tr><tr><td>平成9年度</td><td>19</td><td>143</td><td>162</td></tr><tr><td>平成11年度</td><td>17</td><td>147</td><td>164</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>9</td><td>185</td><td>194</td></tr></table> 大きく増加 9割以上が国道2号を利用		年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	合計	平成2年度	15	105	120	平成6年度	19	155	174	平成9年度	19	143	162	平成11年度	17	147	164	平成17年度	9	185	194	 <table><caption>大型車混入率の経年変化</caption><tr><th>年度</th><th>一般国道250号(1133)</th><th>一般国道2号(1014)</th></tr><tr><td>平成2年度</td><td>15%</td><td>23%</td></tr><tr><td>平成6年度</td><td>17%</td><td>27%</td></tr><tr><td>平成9年度</td><td>16%</td><td>26%</td></tr><tr><td>平成11年度</td><td>15%</td><td>23%</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>10%</td><td>21%</td></tr></table> 大型車は国道2号を利用		年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	平成2年度	15%	23%	平成6年度	17%	27%	平成9年度	16%	26%	平成11年度	15%	23%	平成17年度	10%	21%	 <table><caption>大阪府・兵庫県のモニタリング区間における1kmあたり渋滞損失時間(H18)</caption><tr><th>区間</th><th>渋滞損失時間[千人時間/年km]</th></tr><tr><td>417位【国道250号】</td><td>~100</td></tr></table> 国道250号(417位)がモニタリング区間となっている。	区間	渋滞損失時間[千人時間/年km]	417位【国道250号】	~100															
年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)	合計																																																														
平成2年度	15	105	120																																																														
平成6年度	19	155	174																																																														
平成9年度	19	143	162																																																														
平成11年度	17	147	164																																																														
平成17年度	9	185	194																																																														
年度	一般国道250号(1133)	一般国道2号(1014)																																																															
平成2年度	15%	23%																																																															
平成6年度	17%	27%																																																															
平成9年度	16%	26%																																																															
平成11年度	15%	23%																																																															
平成17年度	10%	21%																																																															
区間	渋滞損失時間[千人時間/年km]																																																																
417位【国道250号】	~100																																																																

資料:道路交通センサス、H18達成度報告H19業績計画書(渋滞損失時間)

3.1.2 現況交通量調査

(1) 交通量調査地点（候補）の抽出

1) 調査対象地域

・本業務の対象範囲は、国道 26 号（関西国際空港周辺）～国道 2 号（太子竜野バイパスを含む）の沿岸地域であるが、交通量調査地点（候補）の選定にあたり、検討を行う具体的な地域及び着目する主な物流拠点を以下のとおり設定した。

表 調査対象地域

都道府県	調査対象地域	主な幹線道路
大阪府	国道 2 号、国道 25 号、国道 26 号（関西国際空港以北）、阪神高速大阪堺線より臨海側の地域に含まれる路線。	阪神高速湾岸線、阪神高速大阪堺線、阪神高速大阪西宮線、国道 2 号、国道 25 号、国道 26 号、国道 43 号、国道 172 号、（主）大阪臨海線、（主）大阪港八尾線
兵庫県	国道 2 号（第二神明道路を含む、太子竜野バイパス以东）、国道 28 号より臨海側の地域に含まれる路線。	阪神高速湾岸線、阪神高速神戸西宮線、国道 2 号（第二神明道路含む）、国道 28 号、国道 250 号、（主）神戸明石線、（主）長田楠日尾線

表 対象地域に含まれる主な物流拠点

都道府県	物流拠点名称	所在地	備考
大阪府	関西国際空港	泉佐野市、田尻町、泉南市	第一種空港
	阪南港	忠岡町、岸和田市、貝塚市	重要港湾
	堺泉北港	堺市、泉大津市、高石市	特定重要港湾
	大阪港	大阪市	特定重要港湾
兵庫県	尼崎西宮芦屋港	尼崎市、西宮市、芦屋市	重要港湾
	神戸港	神戸市	特定重要港湾
	東播磨港	明石市、播磨町、加古川市、高砂市	重要港湾
	姫路港	姫路市、たつの市	特定重要港湾

2) 抽出にあたっての基本方針

・交通量調査を実施する候補地点の抽出にあたっては、前節で整理した対象地域における交通ネットワークの現状と、次節に示す対象地域が抱える交通ネットワークの課題といった観点から、以下に示すフローに基づいて実施した。

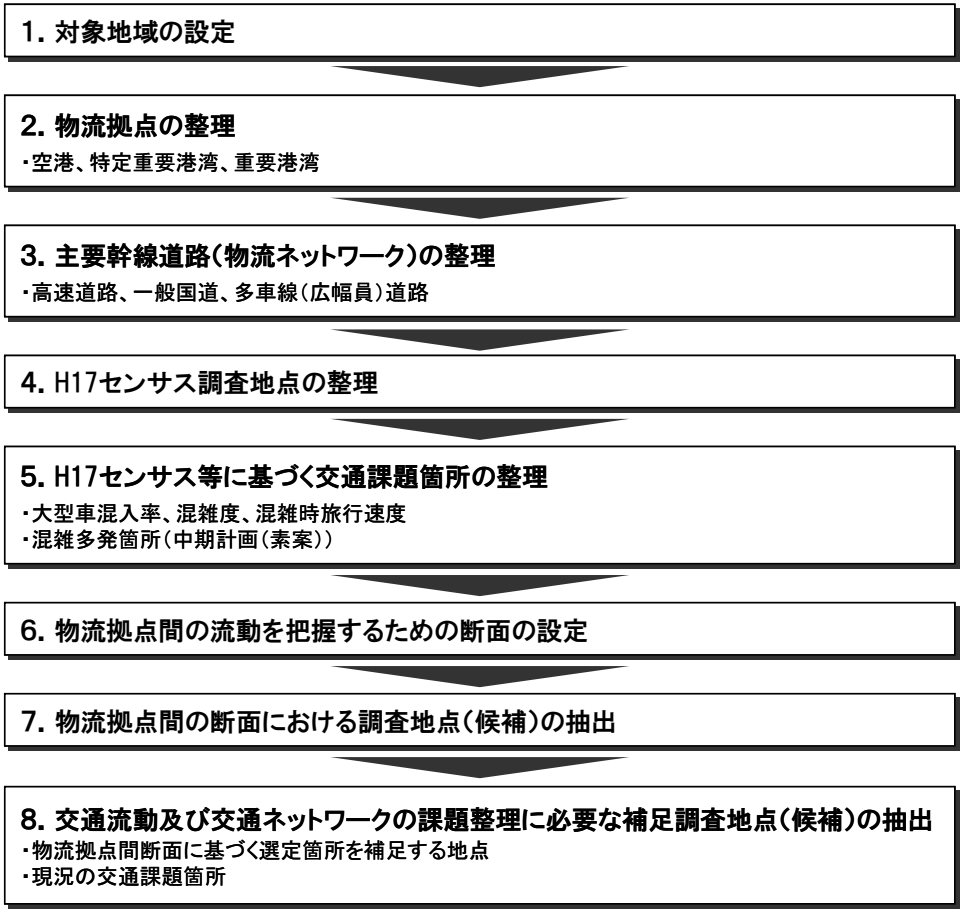


図 交通量調査地点（候補）の抽出フロー

3) 交通量調査地点の選定

- 最終的な交通量調査地点（実際に調査を行う地点）については、本業務で抽出した交通量調査地点（候補）及び関連調査において別途抽出を行った「大規模家電関連工場等が周辺交通に及ぼす影響を把握する上で必要となる調査地点」を基に、発注者及び関連調査を実施している業者との合同協議を経て決定した。
 - 上記の合同協議において決定した交通量調査地点は、下記の 6 地点である。

表 交通量調査地点一覧（兵庫県尼崎市内：6 地点）

No.	地点名	交差道路 （主道路）	交差道路 （従道路）
1	西大島交差点	国道 2 号	(主)尼崎宝塚線 (一)尼崎港崇徳院線
2	武庫川交差点	国道 43 号	(一)尼崎港崇徳院線
3	道意交差点	国道 43 号	市道
4	元浜交差点	(一)甲子園尼崎線	(一)尼崎港崇徳院線
5	道意町 6 交差点	(一)甲子園尼崎線	市道
6	末広町 1 交差点	(一)尼崎港崇徳院線	阪神高速湾岸線 市道

(2) 交通量調査結果

①東西方向の流動について

- ・ 県道尼崎港崇徳院線を断面とする東西方向のネットワークに着目すると、主要な道路として、国道 2 号、国道 43 号、県道甲子園尼崎線の 3 路線が挙げられ、本業務では、これらの路線について、「西大島交差点（国道 2 号）」、「武庫川交差点（国道 43 号）」、「元浜交差点（県道甲子園尼崎線）」の 3 地点で交通量観測を実施している。
- ・ これらの 3 地点における調査結果によると、国道 2 号は 27,718 台/日（D 断面計）、国道 43 号は 48,106 台/日（E 断面計）、県道甲子園尼崎線は 13,185 台/日（D 断面計）となっており、交通量の観点では、国道 43 号が東西方向の交通量の約半分（54％）を担っている。

②南北方向の流動について

- ・ 尼崎市の臨海部に集積する企業（工場）を発着する交通の流れを把握するために、県道甲子園尼崎線を断面とする南北方向のネットワークに着目すると、主要な道路として、県道尼崎港崇徳院線（元浜交差点）と市道（道意町 6 交差点）の 2 路線が挙げられる。
- ・ これらの 2 地点における調査結果によると、県道尼崎港崇徳院線は 12,659 台/日（C 断面計）、市道は 12,582 台/日（C 断面計）となっており、各路線が概ね半分ずつを担っている（路線間の分担比率に差異は見られず、同じような利用がされていると考えられる）。

③大型車の流動（物流）について

- ・ 尼崎市の臨海部は、重要港湾である尼崎西宮芦屋港の港湾区域に含まれており、多くの企業（工場）が立地している。
- ・ 上記を踏まえ、物流の観点から当該地域の大型車交通量に着目すると、国道 43 号以南の路線（東西方向、南北方向の両方）については、すべての観測地点で大型車混入率が 20％以上となっている。
- ・ 特に、臨海部から東西の幹線道路である国道 43 号を連絡する南北の道路については、大型車混入率が 30％を超える区間も多く、港湾区域周辺（企業（工場））を発着する物流交通が幹線道路にアクセスする際のメインルートとして利用されていることがわかる。

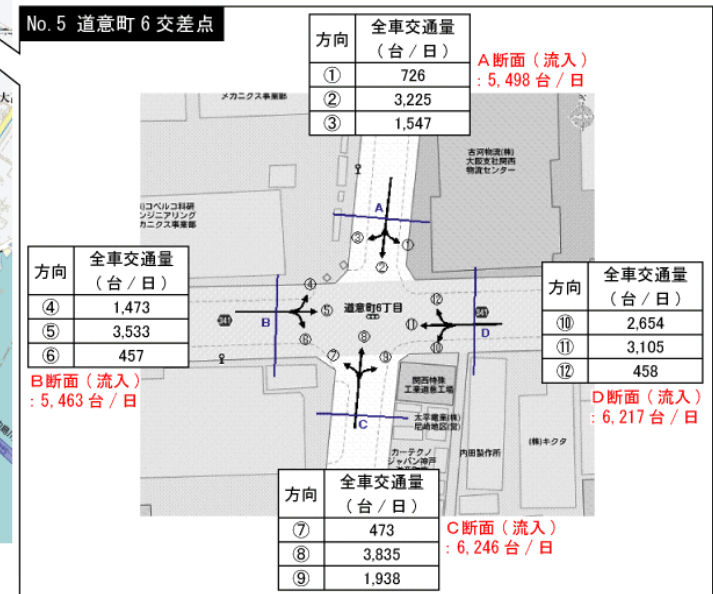
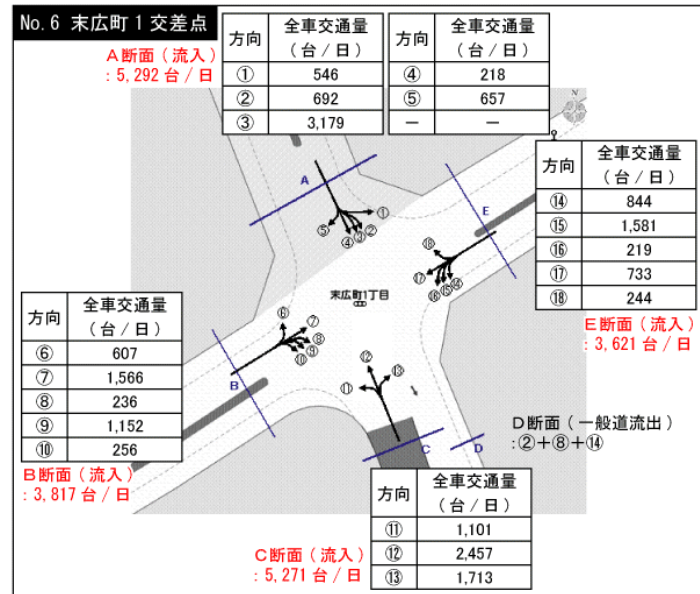
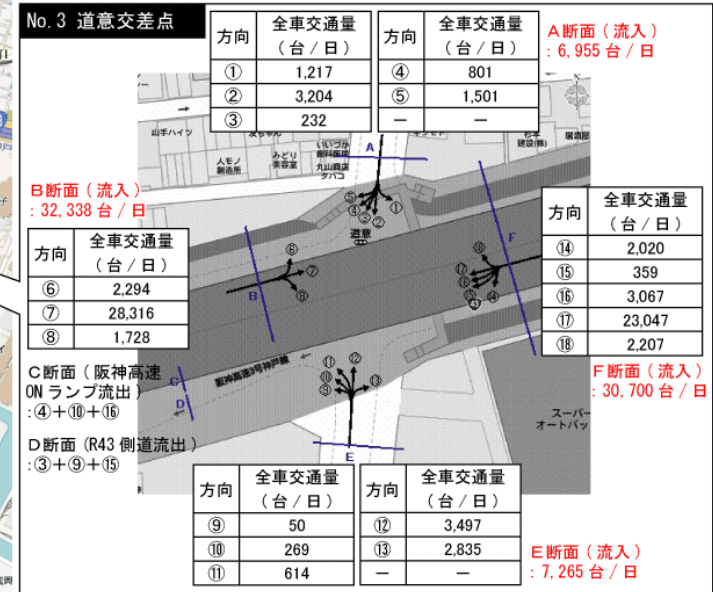
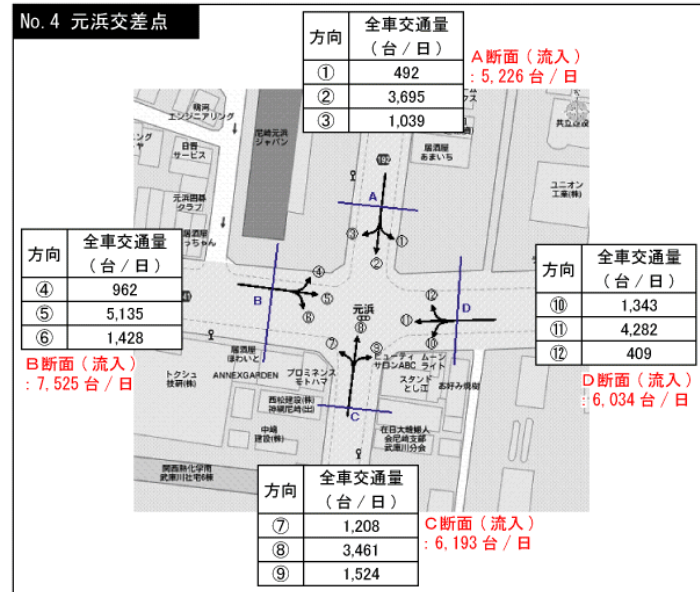
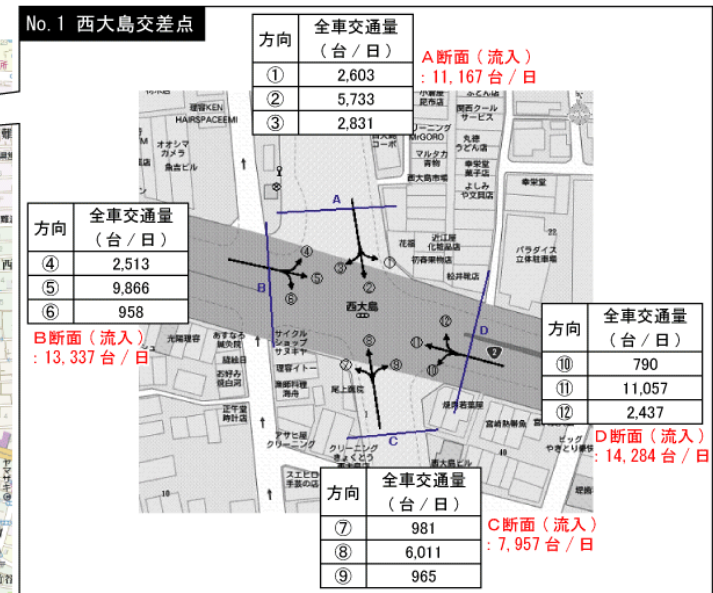
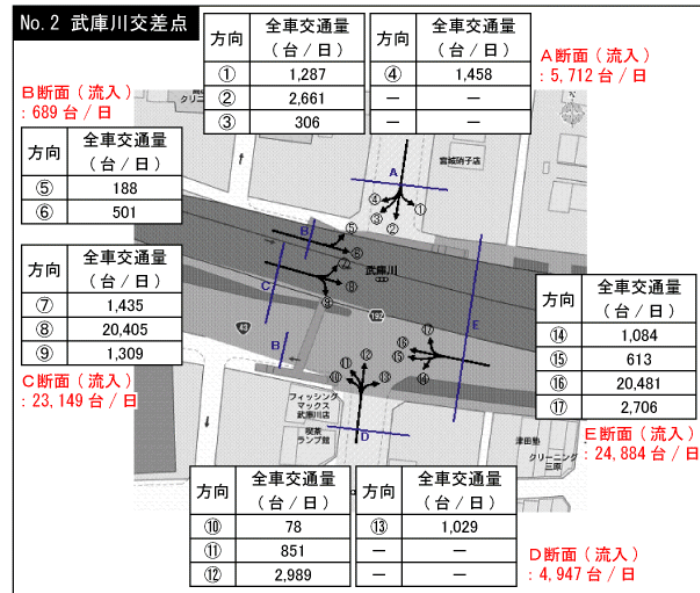


図 交通量調査結果まとめ（全車交通量）

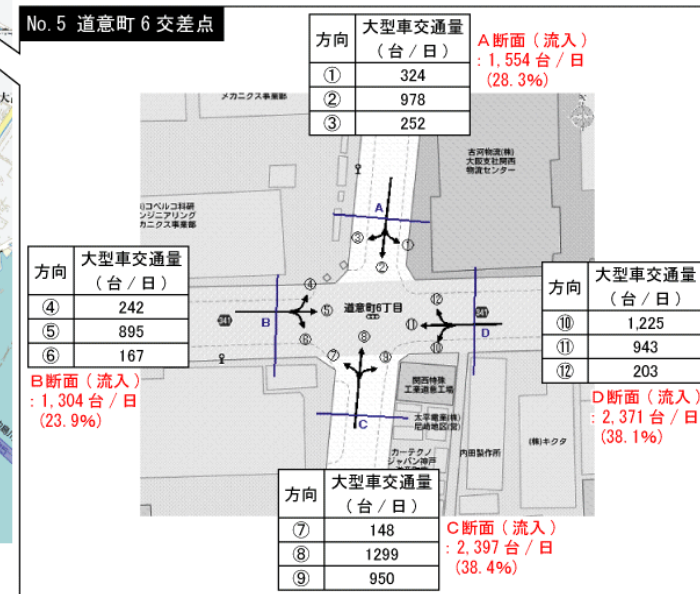
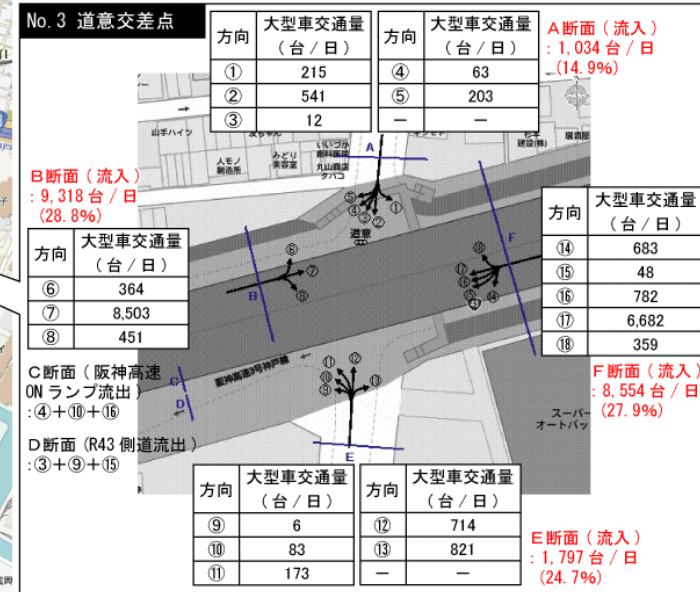
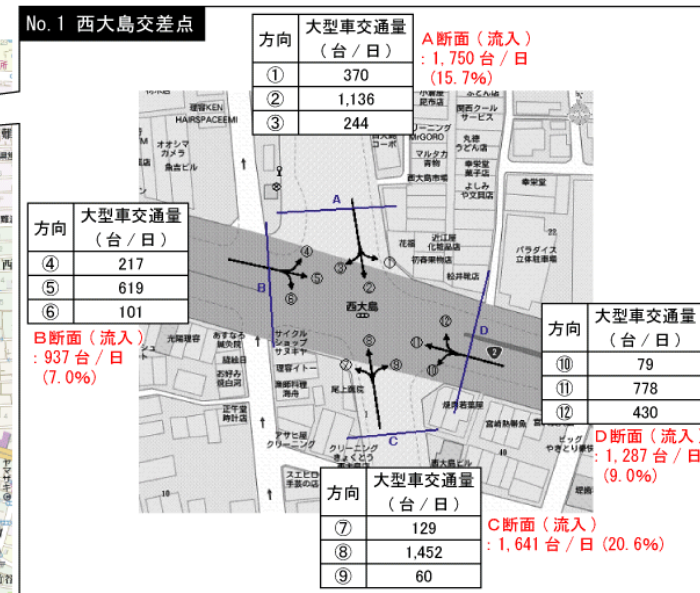
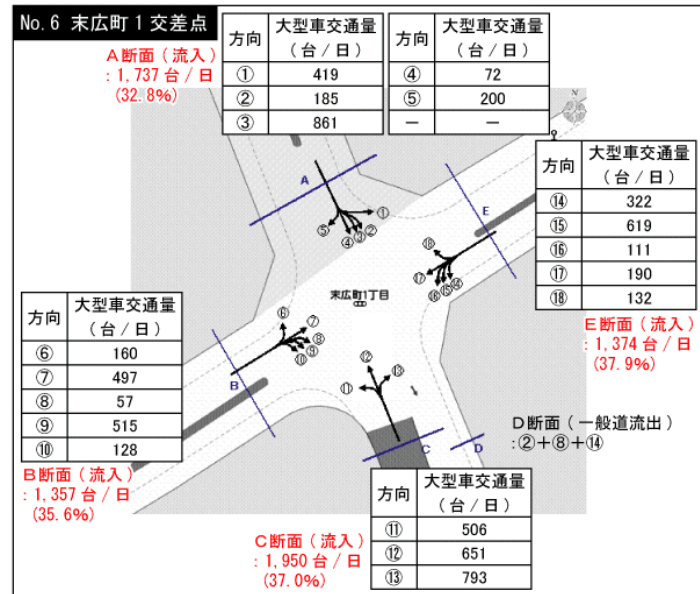
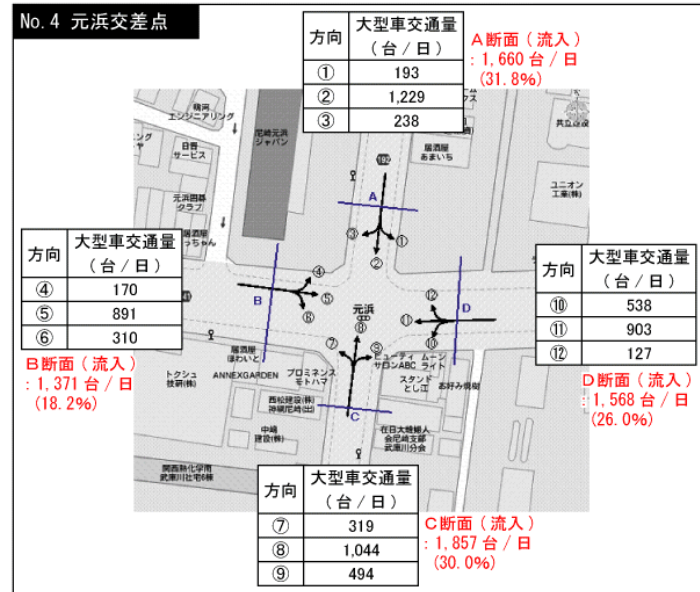
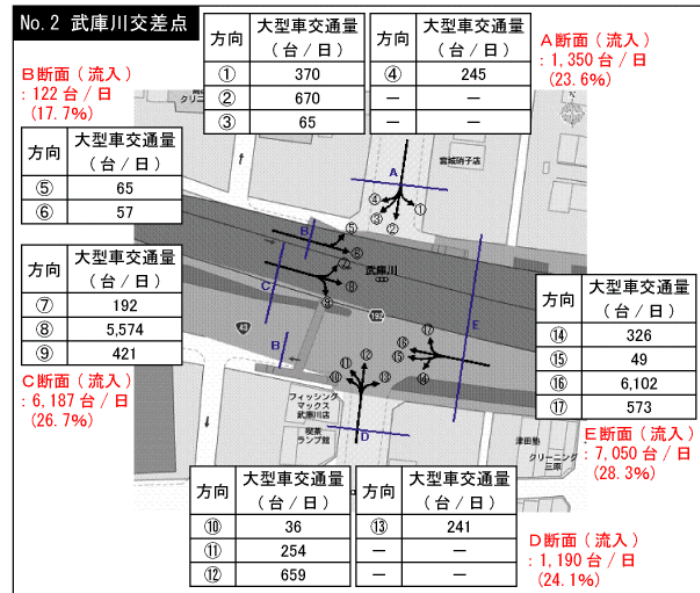


図 交通量調査結果まとめ（大型車交通量）

