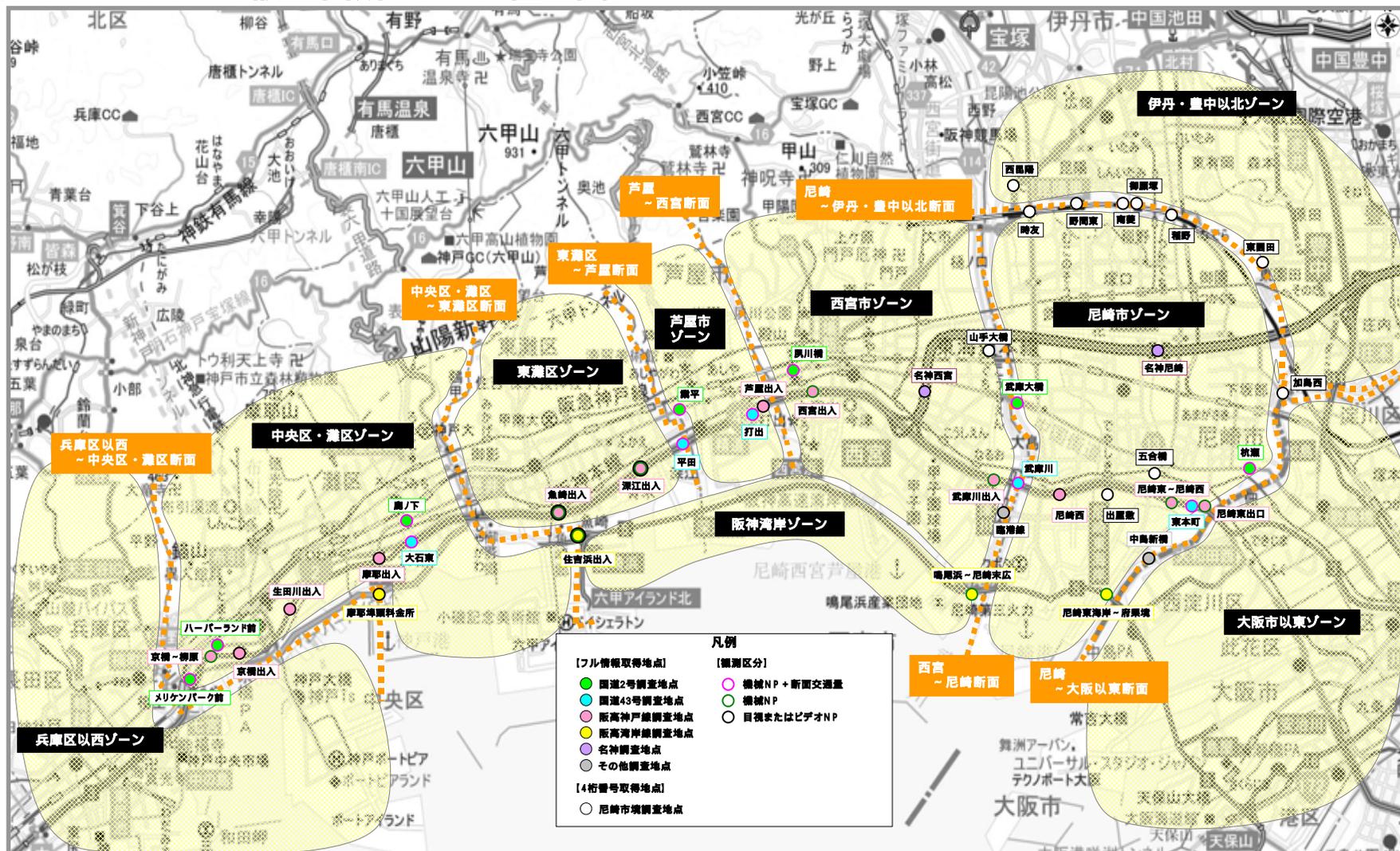


阪神間交通量調査等

調査概要

◆ 阪神地域の交通流動を把握するため「ナンバープレート調査」と「断面交通量調査」を実施

【ナンバープレート調査箇所とゾーン位置図】



調査概要

【調査対象路線】

- ◆国道2号、国道43号、国道171号、阪神高速神戸線、阪神高速湾岸線(ハーバーハイウェイ含む)、名神高速、その他

【調査項目】

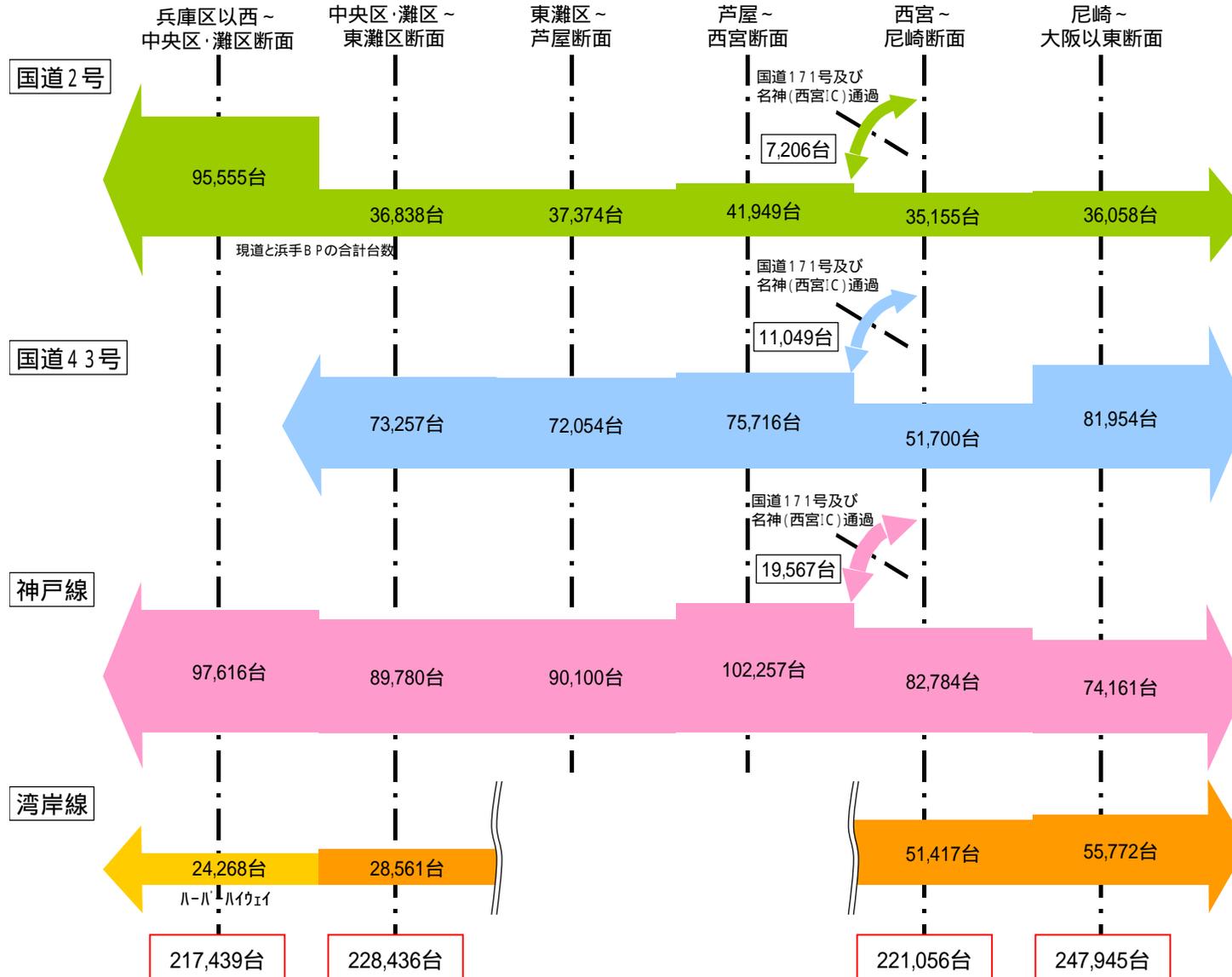
- ◆阪神間の7断面(尼崎～大阪以東、西宮～尼崎、芦屋～西宮、東灘区～芦屋、中央区・灘区～東灘区、兵庫区以西～中央区・灘区、尼崎～伊丹・豊中以北)で、ナンバープレート調査及び断面交通量調査を実施

【調査日時】

	調査日時
平日	H17.3.1(火)AM7:00～翌日AM7:00 (24時間調査)
	H17.3.3(木)AM7:00～翌日AM7:00 (24時間調査)
休日	H17.3.6(日)AM0:00～翌日AM0:00 (24時間調査)

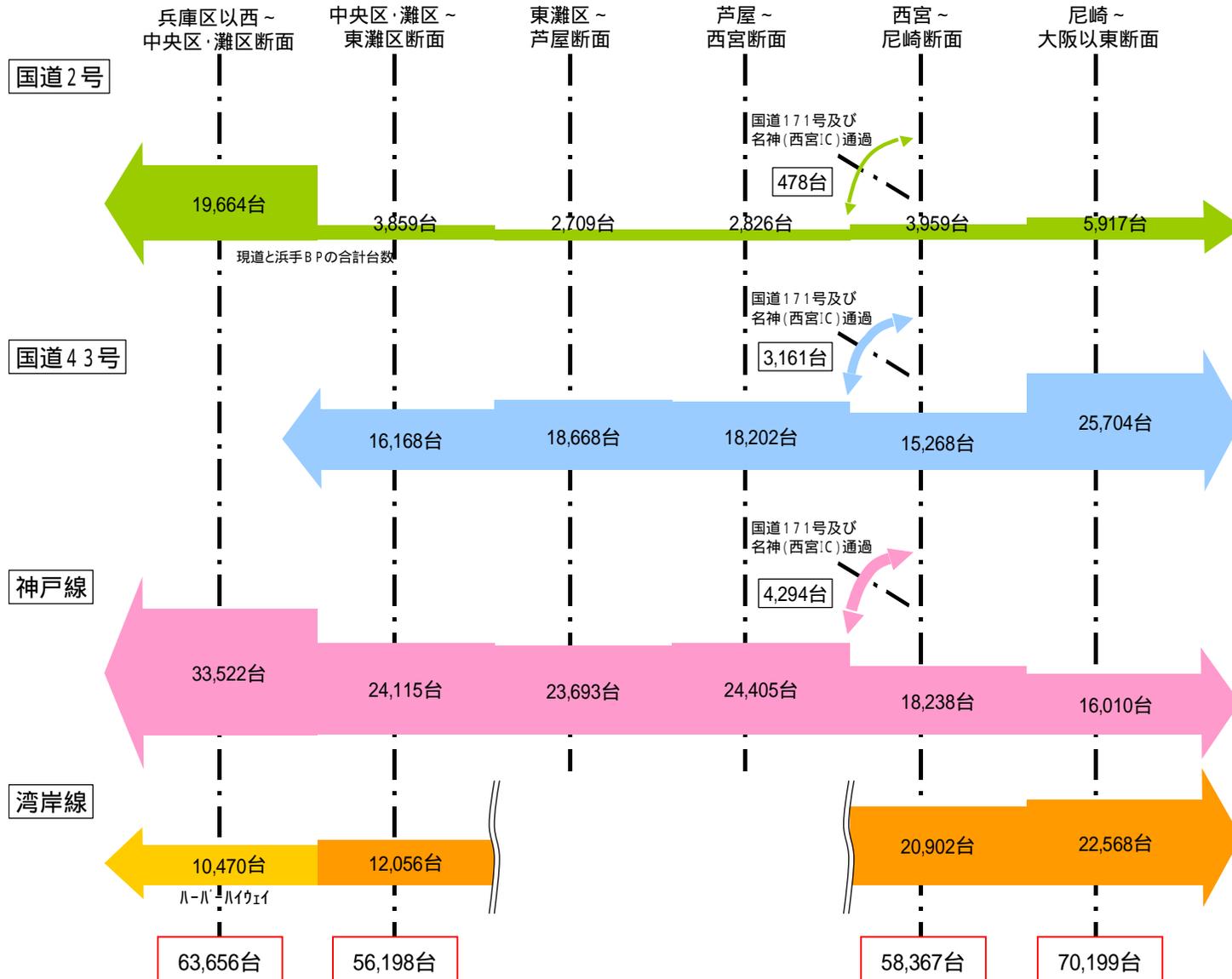
断面交通量(全車種計)

【断面交通量】(全車種計、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



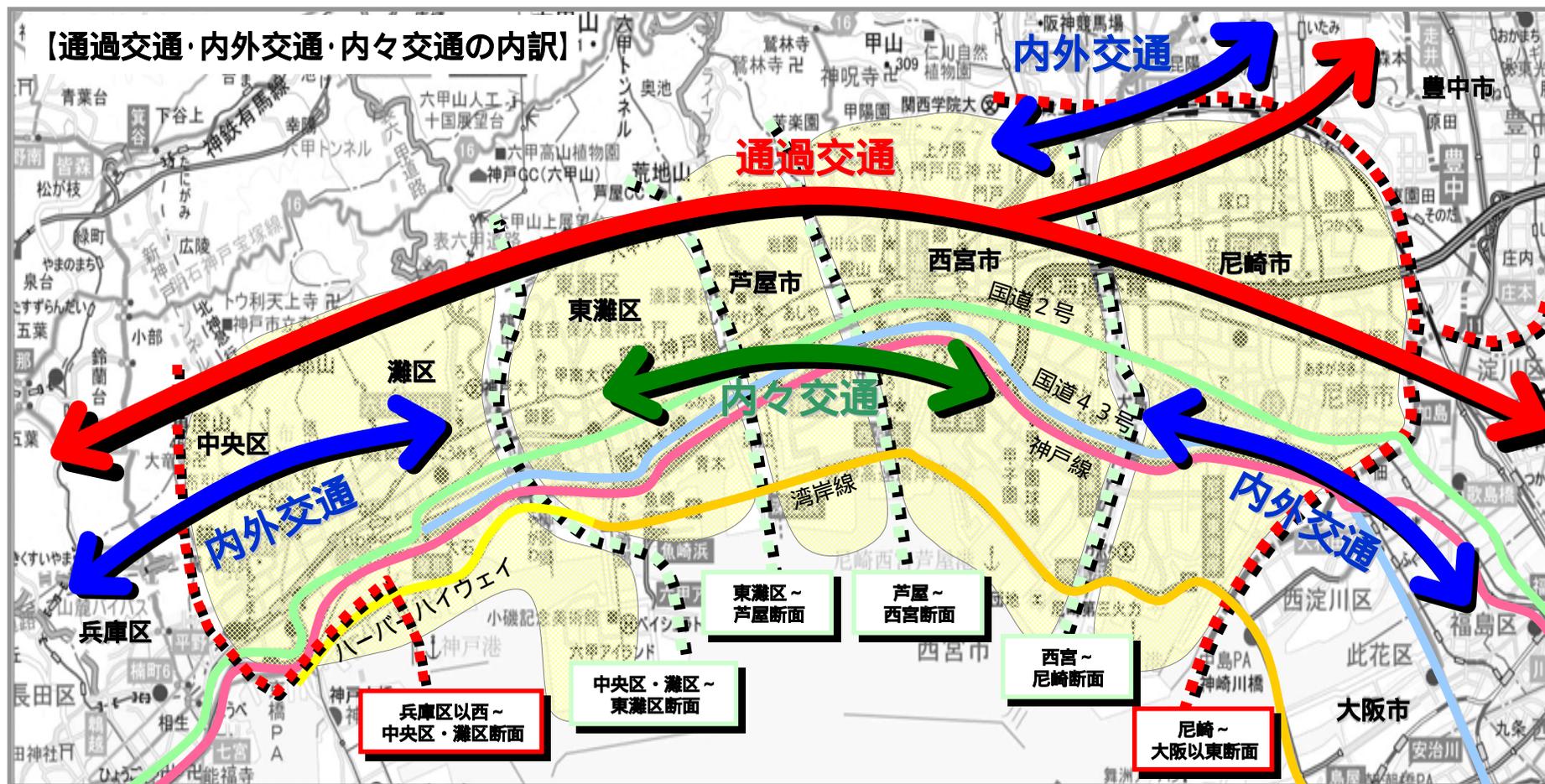
断面交通量(大型(センサス区分))

【断面交通量】(大型(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



路線毎の利用交通内訳

- ◆「兵庫区以西～中央区・灘区断面」～「尼崎～大阪以東断面」間について、路線毎(国道2号、国道43号、神戸線、湾岸線)の通過交通・内外交通・内々交通の内訳を各断面について分析

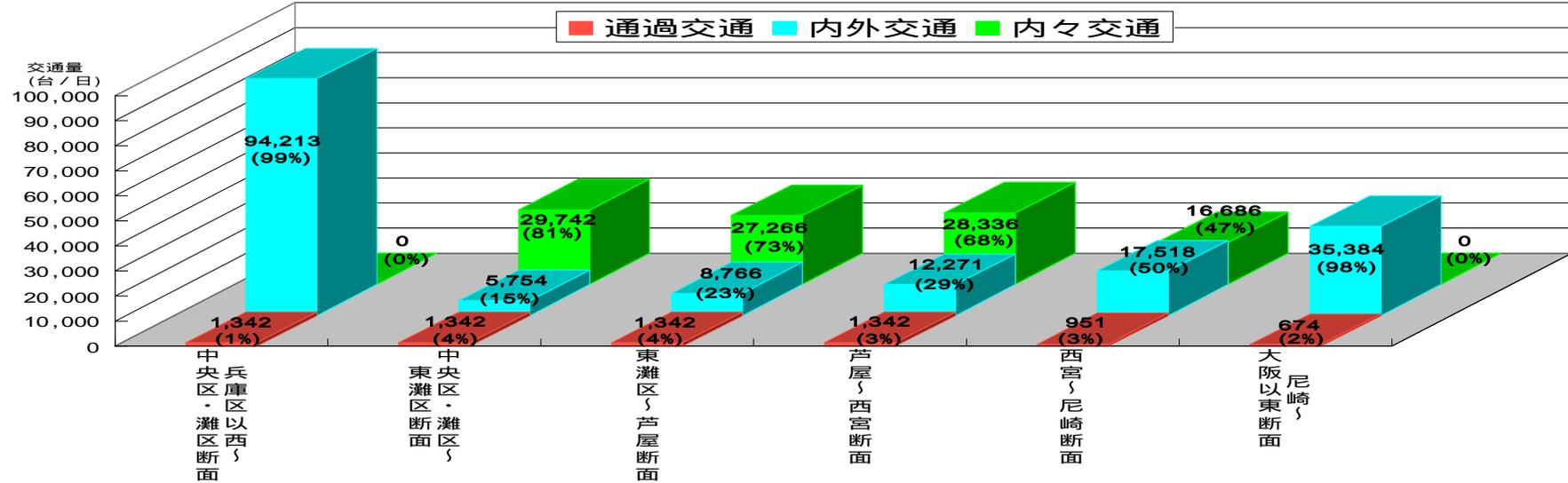


国道2号の利用交通特性

【全車種計の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

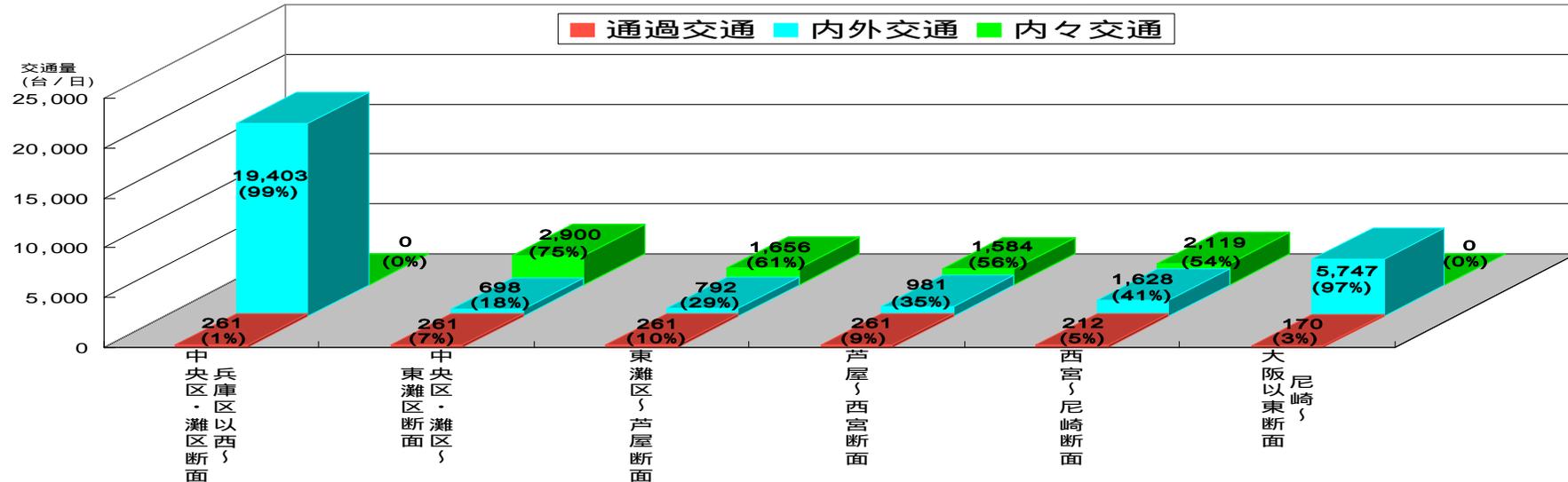
()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



【大型(センサス区分)の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

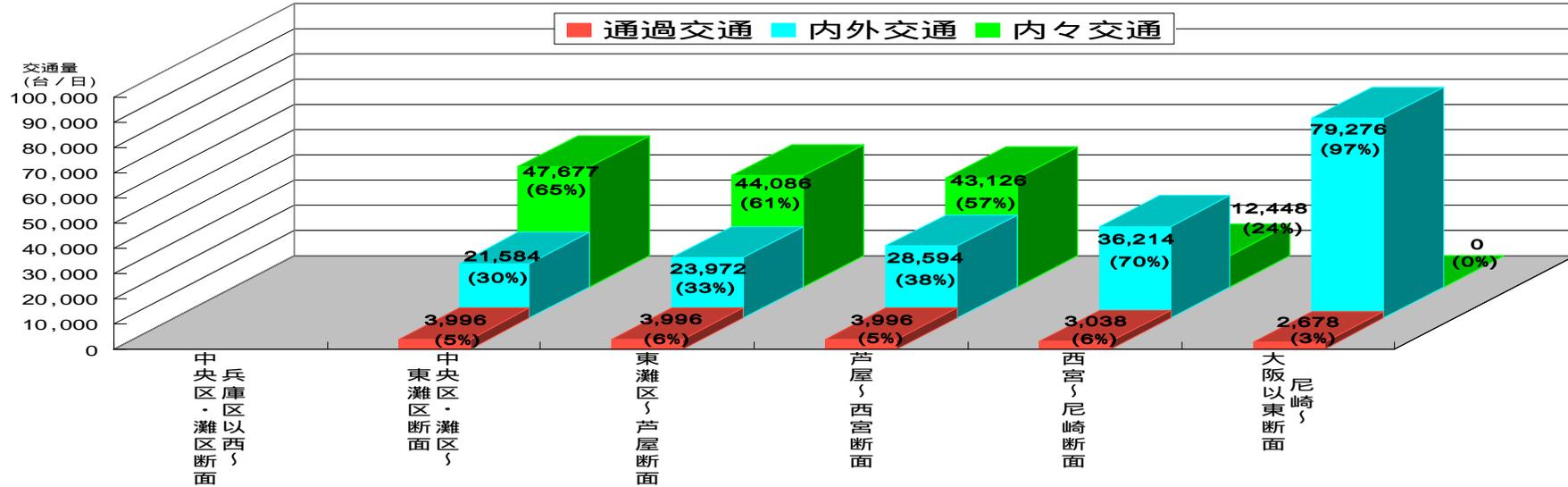
()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



国道43号の利用交通特性

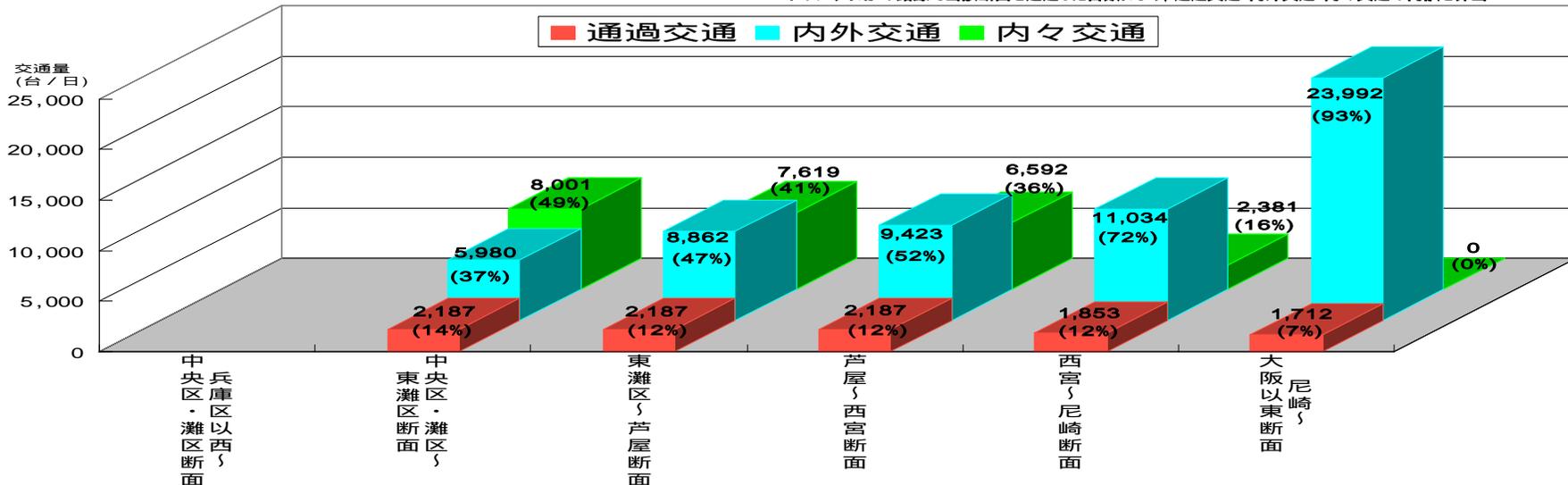
【全車種計の利用交通特性】
(H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳
国道43号は「兵庫区以西～中央区・灘区断面」まで路線が通っていないが、国道2号、神戸線、ハーバーハイウェイのいずれかの路線で当該断面を通過した台数により、通過交通・内外交通・内々交通の内訳を算出



【大型(センサス区分)の利用交通特性】
(H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳
国道43号は「兵庫区以西～中央区・灘区断面」まで路線が通っていないが、国道2号、神戸線、ハーバーハイウェイのいずれかの路線で当該断面を通過した台数により、通過交通・内外交通・内々交通の内訳を算出

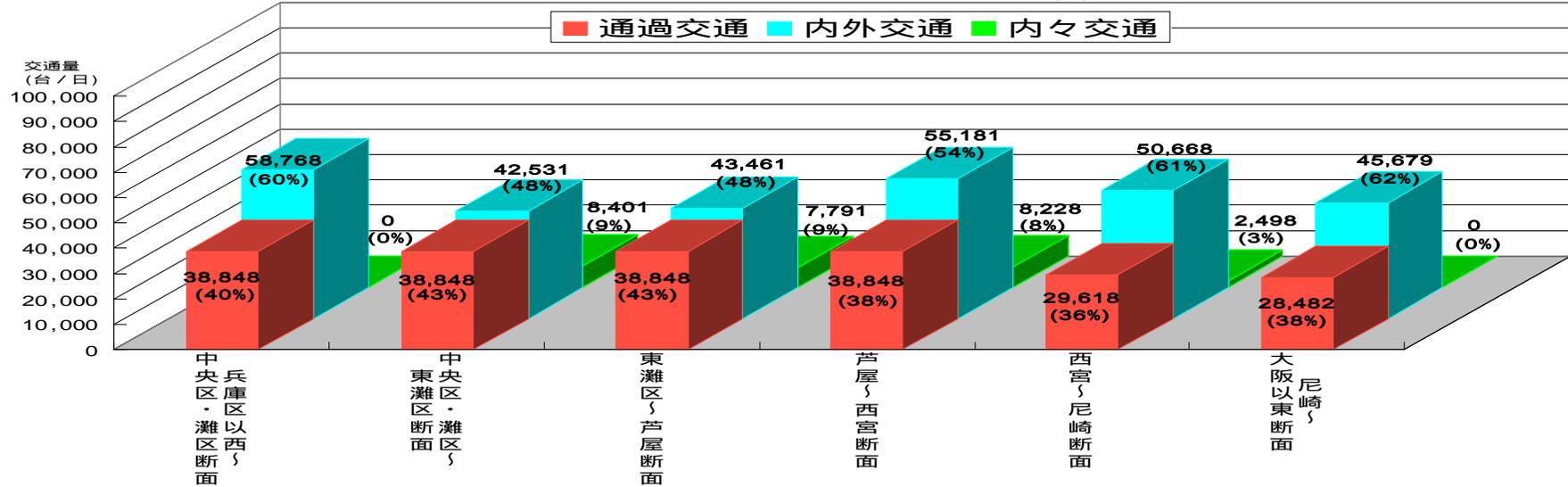


神戸線の利用交通特性

【全車種計の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

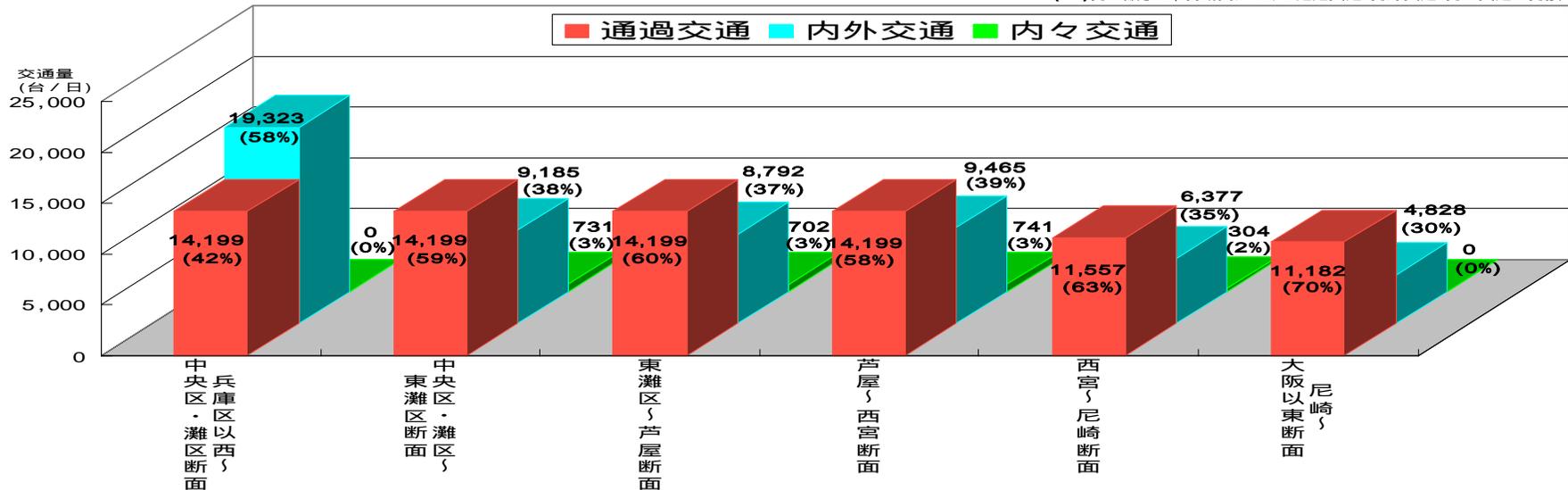
()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



【大型(センサス区分)の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳

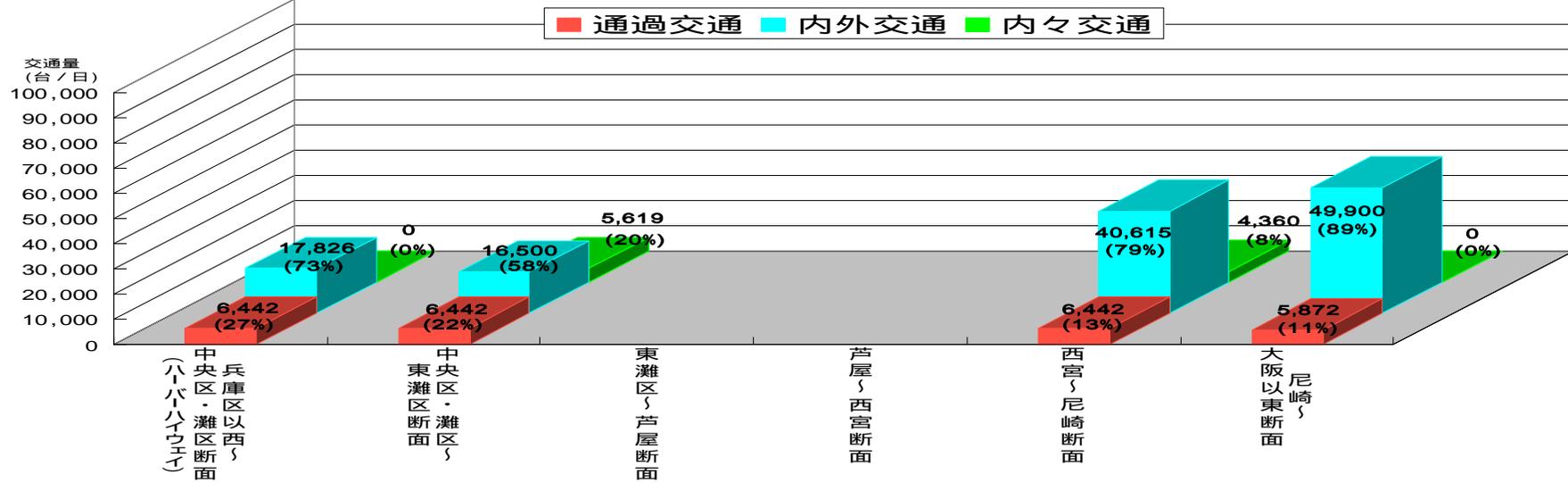


湾岸線(ハーバーハイウェイ含む)の利用交通特性

【全車種計の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

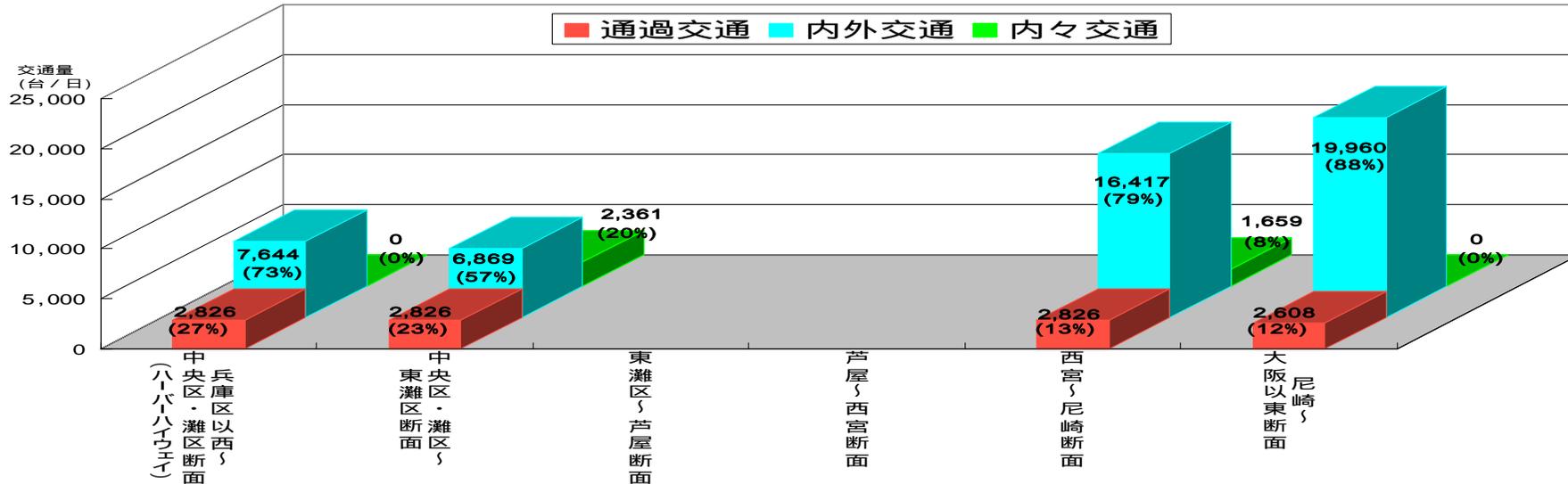
()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



【大型(センサス区分)の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳

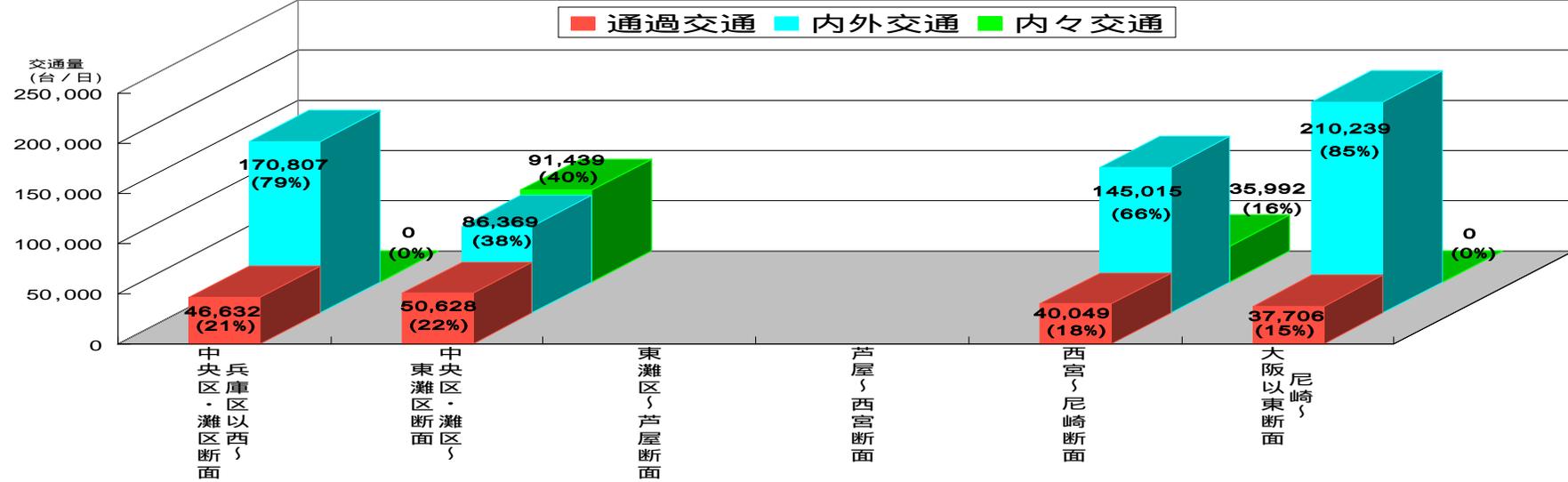


4路線合計の利用交通特性

【全車種計の利用交通特性】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

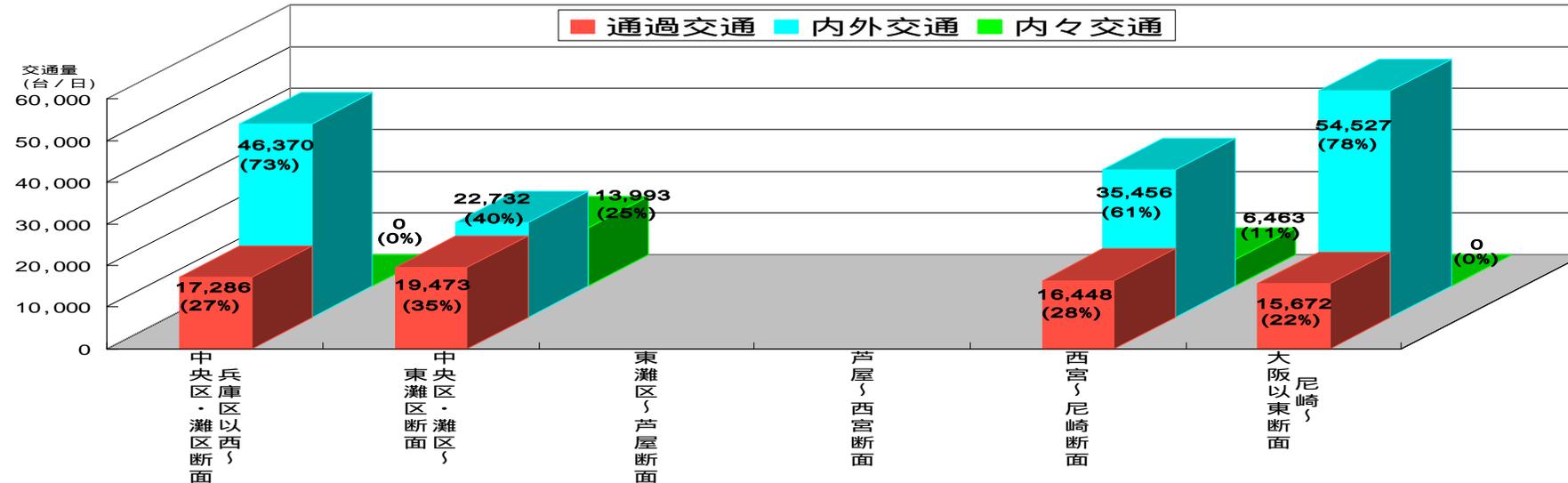
()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



【大型(センサス区分)の利用交通特性】

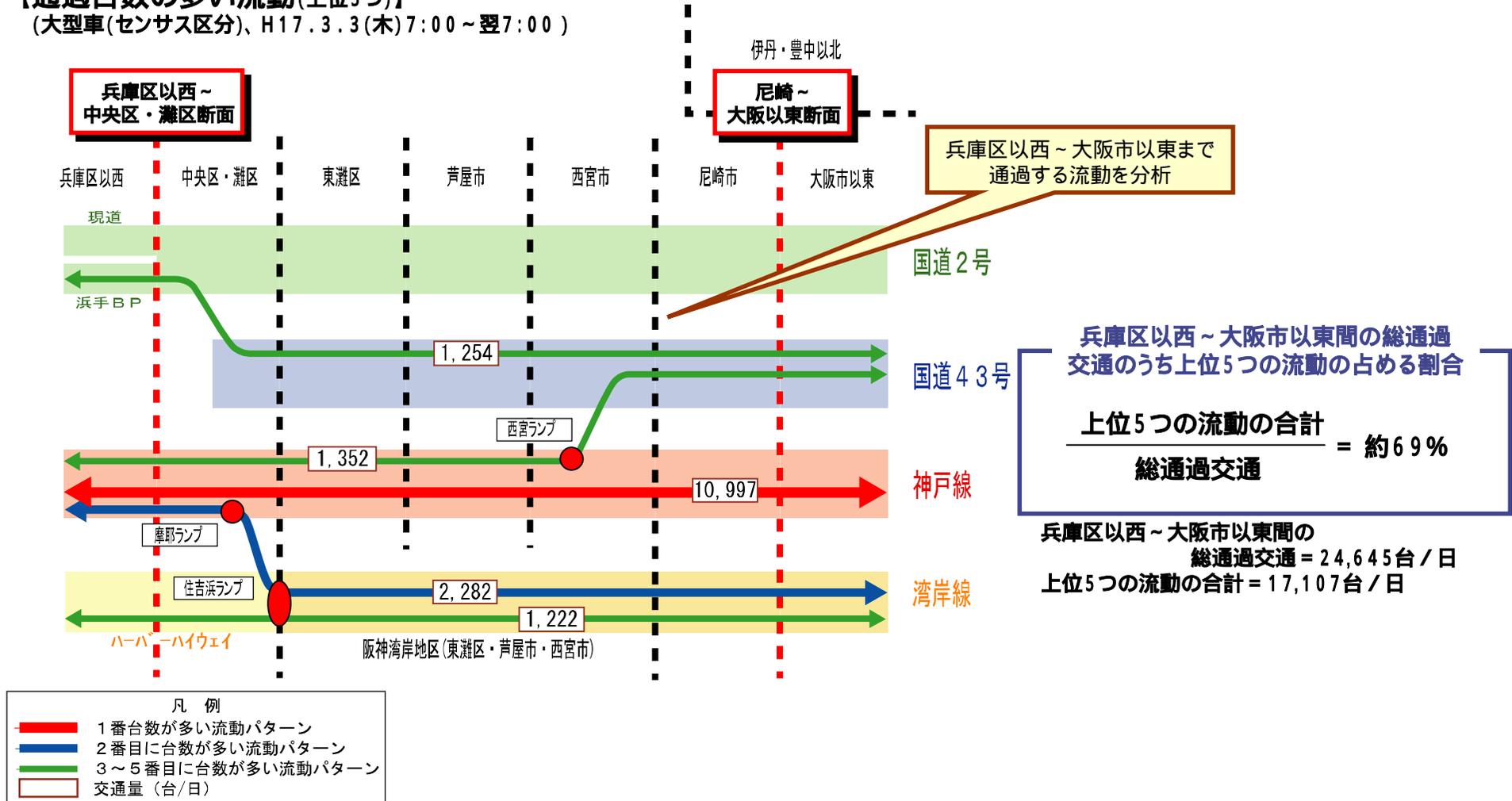
(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

()内の数字は、各断面における通過交通・内外交通・内々交通の内訳



通過交通の主要な流動(大型)

【通過台数の多い流動(上位5つ)
(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



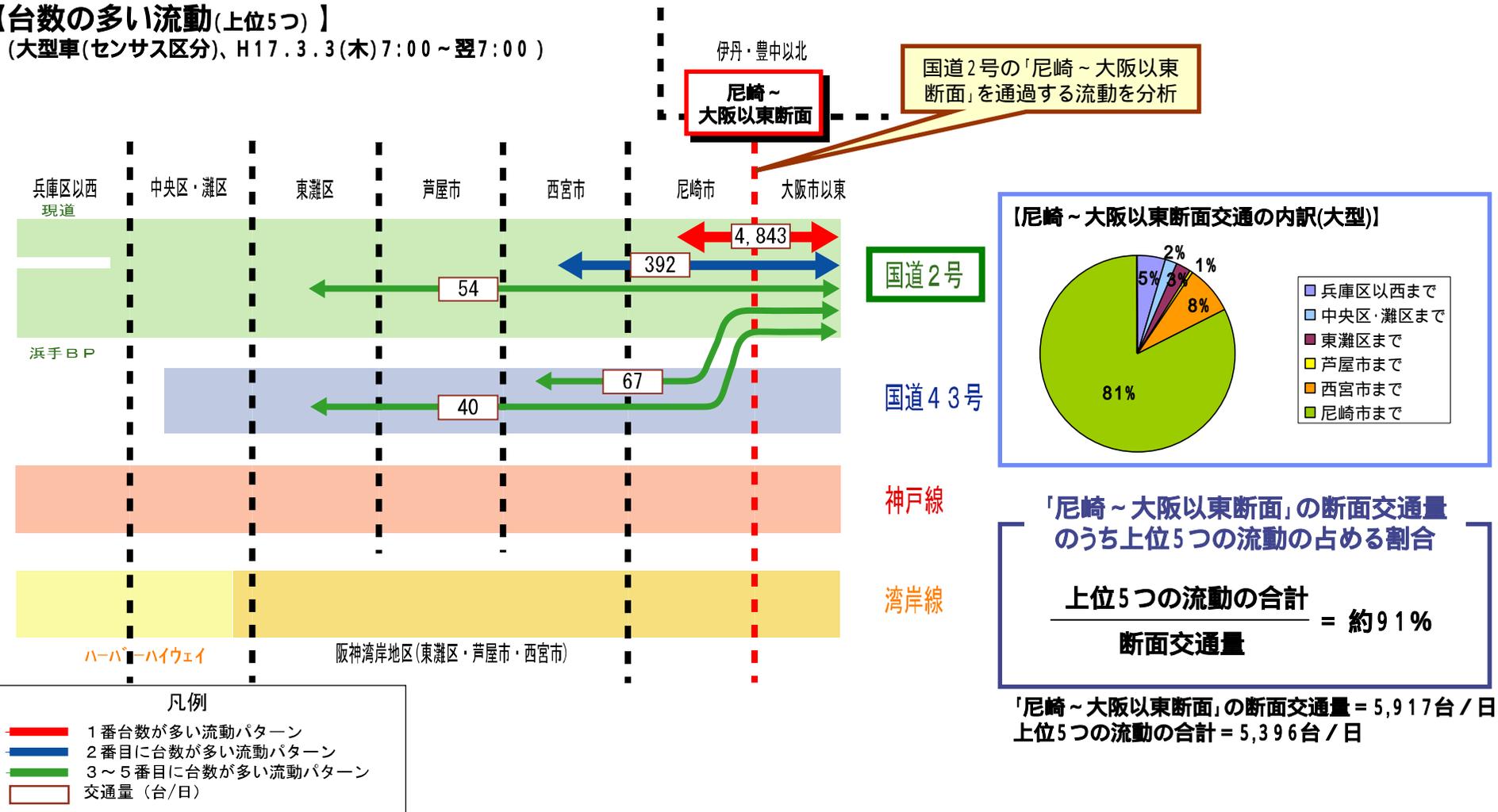
◆ 神戸線を兵庫区以西～大阪市以東まで通過する流動が最も多く、総通過交通の約4割を占める。

◆ 神戸線～湾岸線を乗り継ぐ流動が2番目に多く(摩耶ランプ～住吉浜ランプ乗り継ぎ)、総通過交通の約1割を占める。

国道2号「尼崎～大阪以東断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)



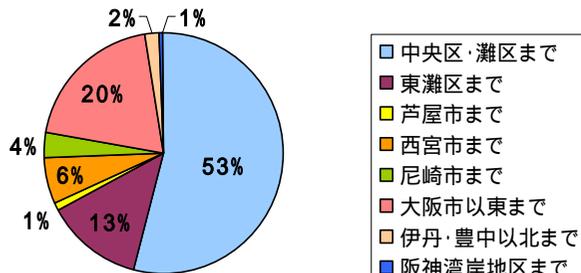
◆ 尼崎市～大阪市以東間の流動が最も多く、国道2号「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量の約8割を占める。

国道2号「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

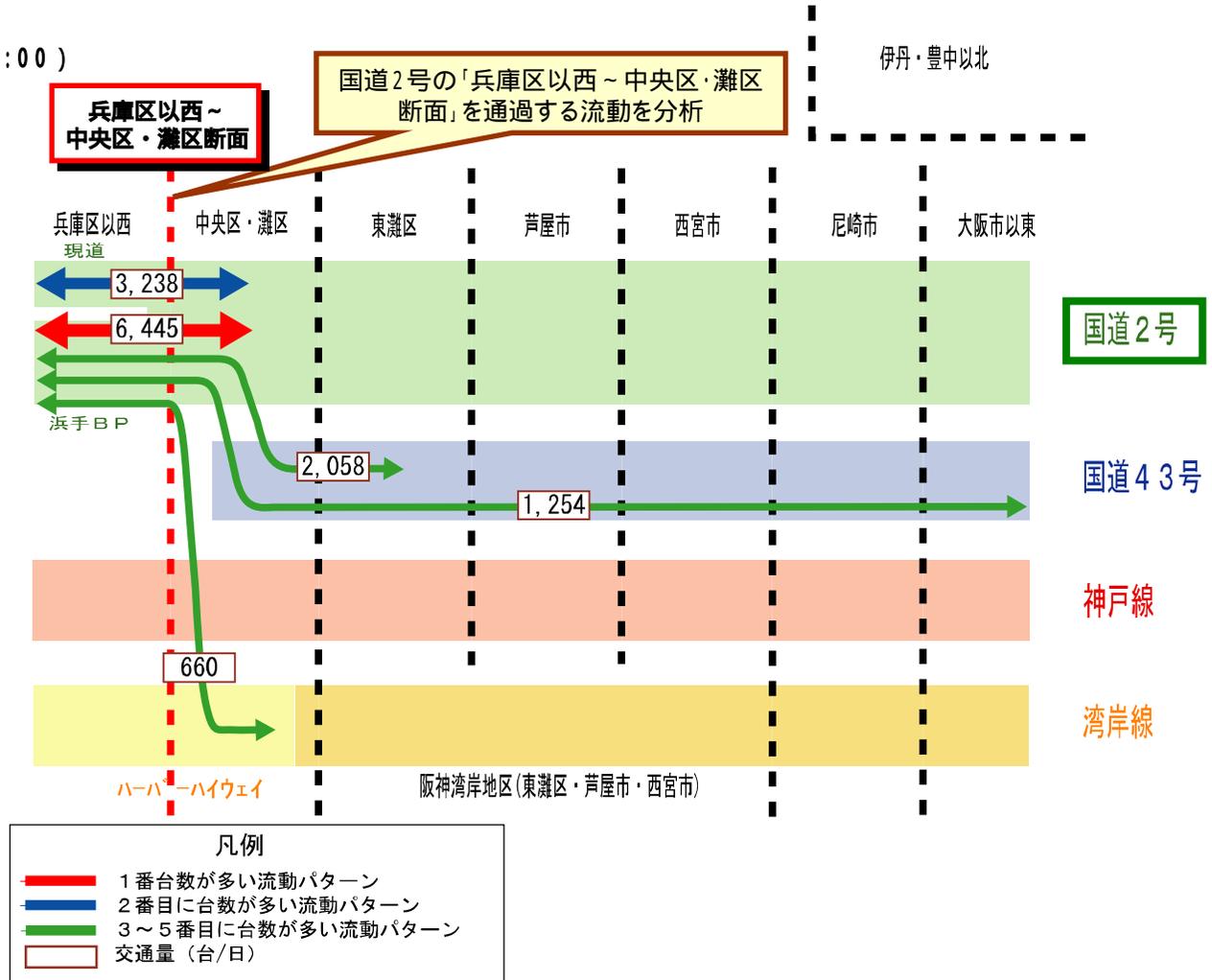
【兵庫区以西～中央区・灘区断面交通の内訳(大型)】



「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

$$\frac{\text{上位5つの流動の合計}}{\text{断面交通量}} = \text{約}69\%$$

「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量 = 19,664台/日
 上位5つの流動の合計 = 13,655台/日

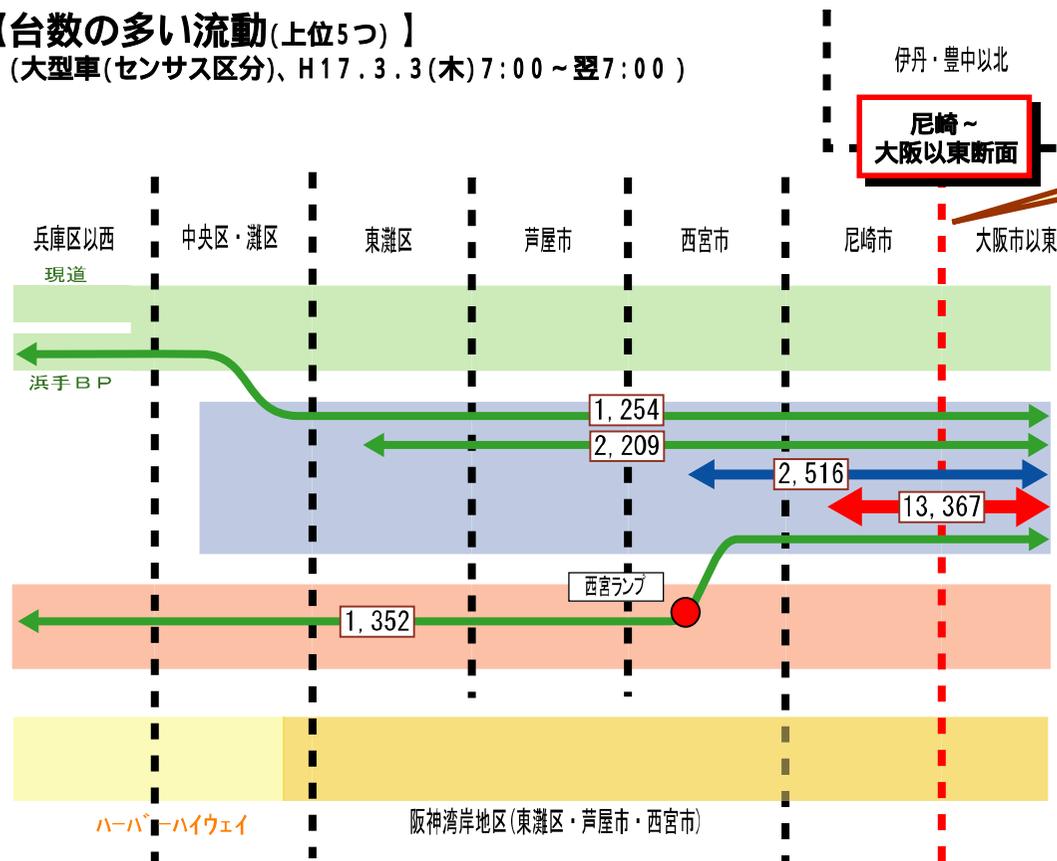


◆兵庫区以西～中央区・灘区間の流動が最も多く、国道2号「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量の約5割を占める。

国道43号「尼崎～大阪以東断面」の主要な流動(大型)

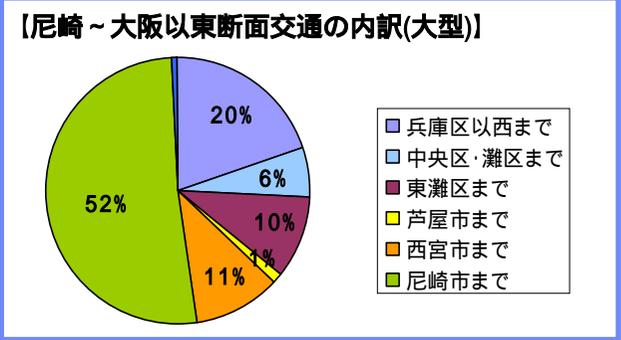
【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)



伊丹・豊中以北
尼崎～大阪以東断面

国道43号の「尼崎～大阪以東断面」を通過する流動を分析



「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

上位5つの流動の合計 / 断面交通量 = 約81%

「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量 = 25,704台/日
上位5つの流動の合計 = 20,698台/日

- 凡例
- 1番台数が多い流動パターン (Red)
 - 2番目に台数が多い流動パターン (Blue)
 - 3～5番目に台数が多い流動パターン (Green)
 - 交通量 (台/日) (White box)

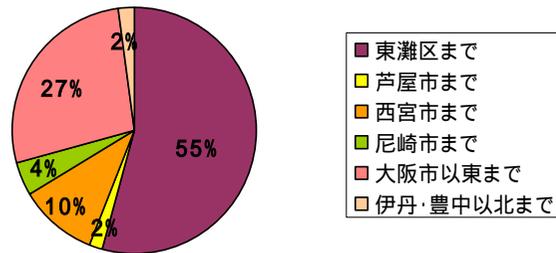
◆ 尼崎市～大阪市以東間の流動が最も多く、国道43号「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量の約5割を占める。

国道43号「中央区・灘区～東灘区断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

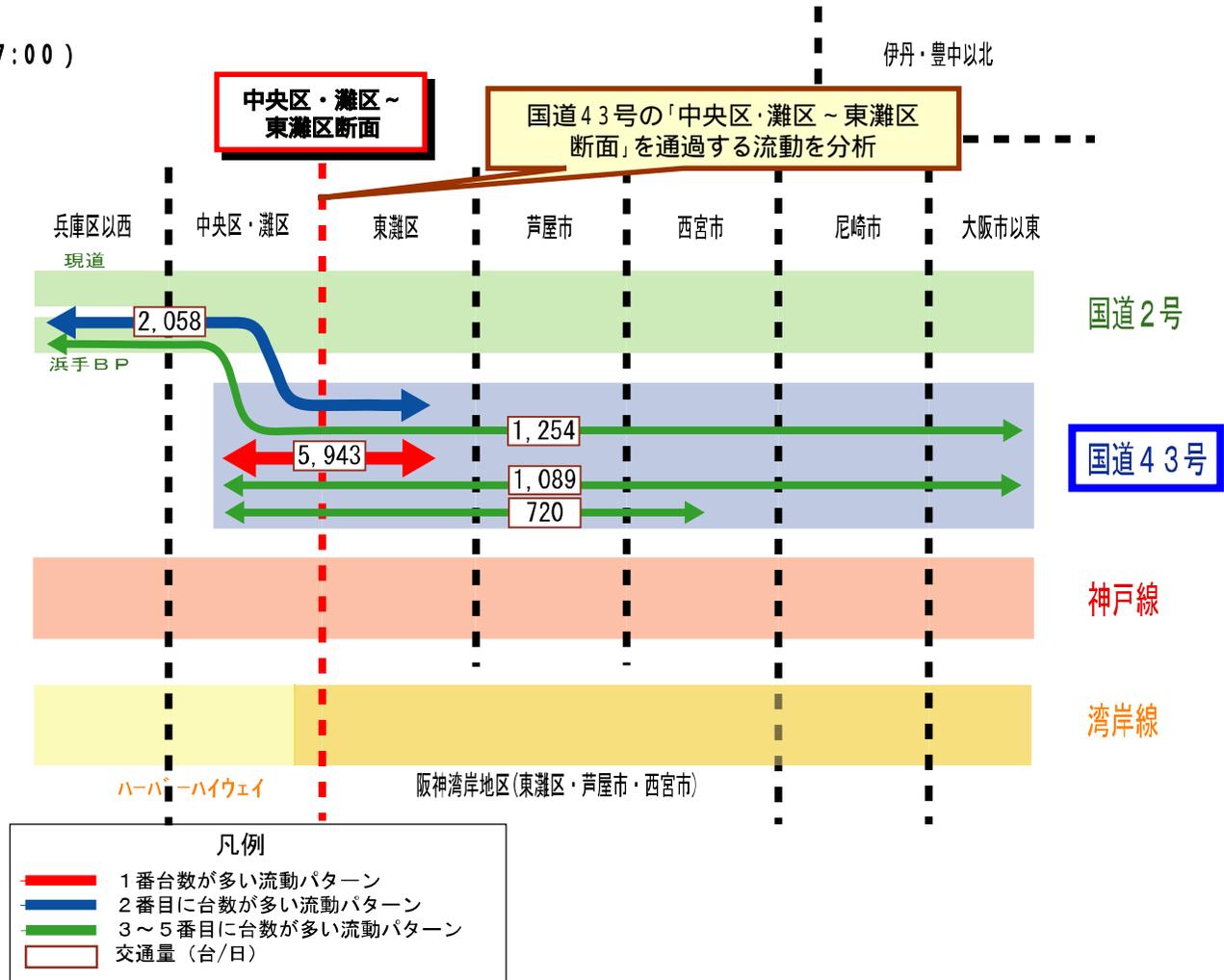
【中央区・灘区～東灘区断面交通の内訳(大型)】



「中央区・灘区～東灘区断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

$$\frac{\text{上位5つの流動の合計}}{\text{断面交通量}} = \text{約}68\%$$

「中央区・灘区～東灘区断面」の断面交通量 = 16,168台/日
 上位5つの流動の合計 = 11,064台/日

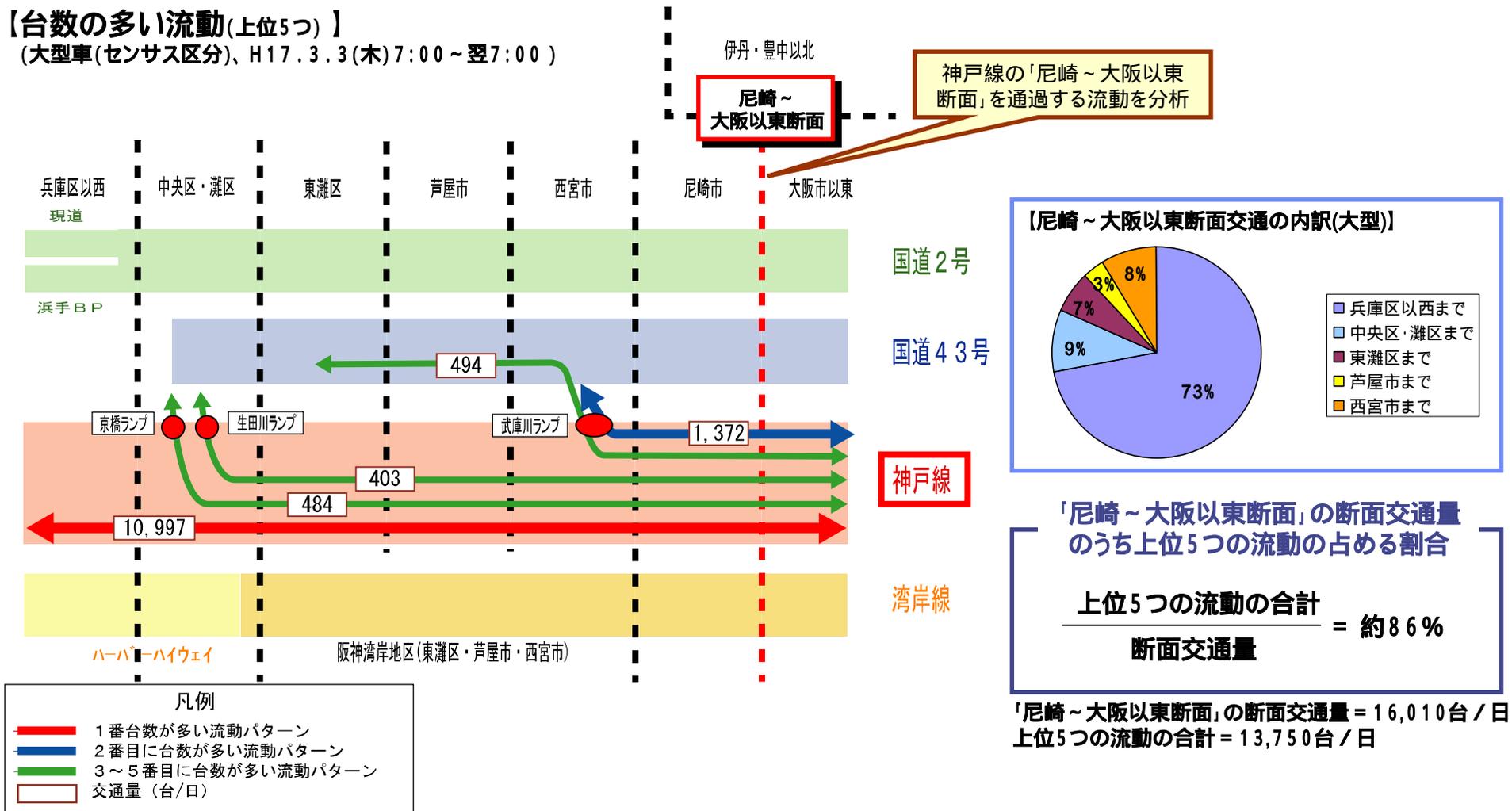


◆兵庫区以西および中央区・灘区～東灘区間の流動が最も多く、国道43号「中央区・灘区～東灘区断面」の断面交通量の約6割を占める。

神戸線「尼崎～大阪以東断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)



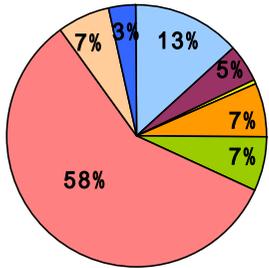
◆兵庫区以西～大阪市以東間の流動が最も多く、神戸線「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量の約7割を占める。

神戸線「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

【兵庫区以西～中央区・灘区断面交通の内訳(大型)】

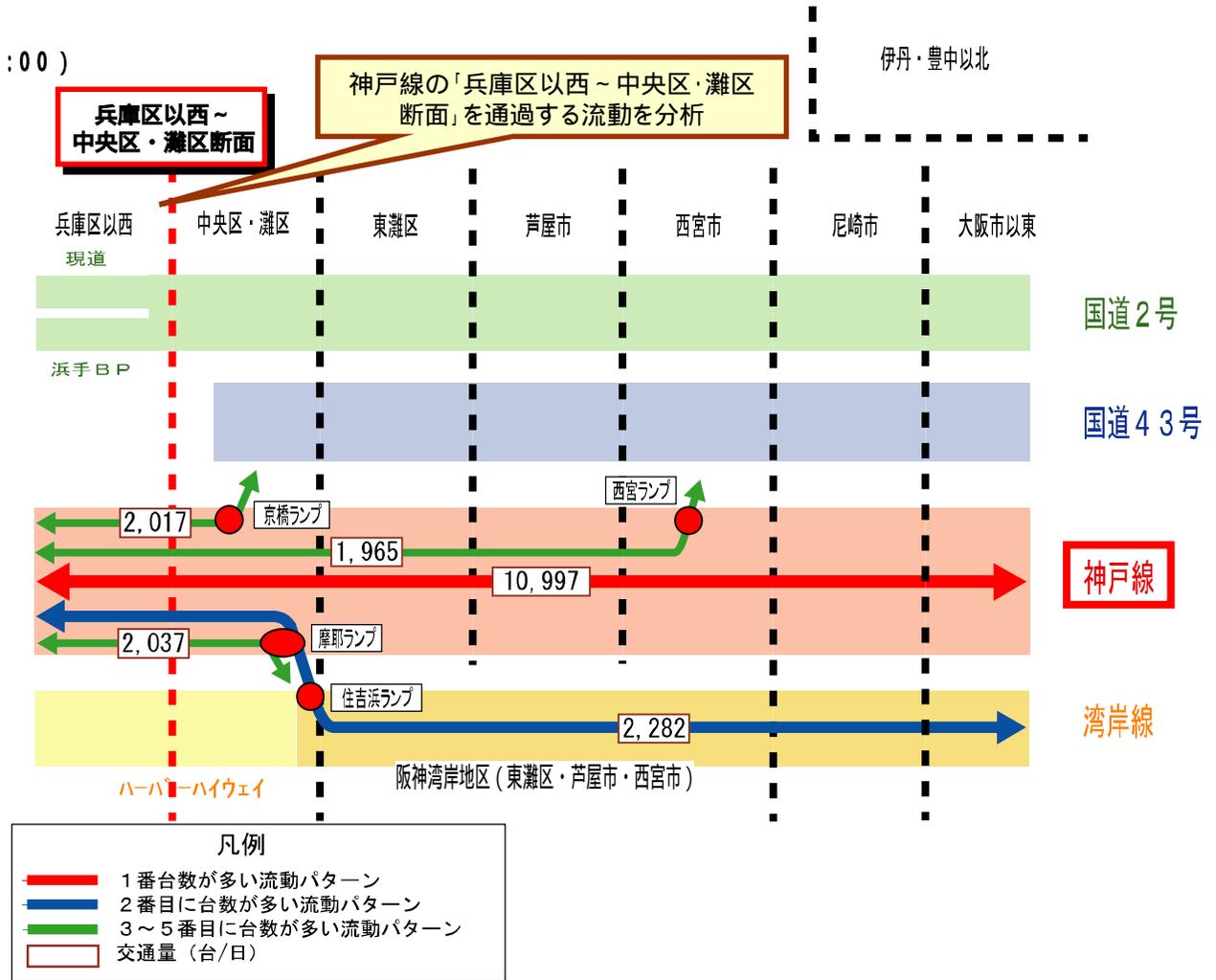


「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

$$\frac{\text{上位5つの流動の合計}}{\text{断面交通量}} = \text{約}58\%$$

「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量 = 33,522台/日

上位5つの流動の合計 = 19,298台/日

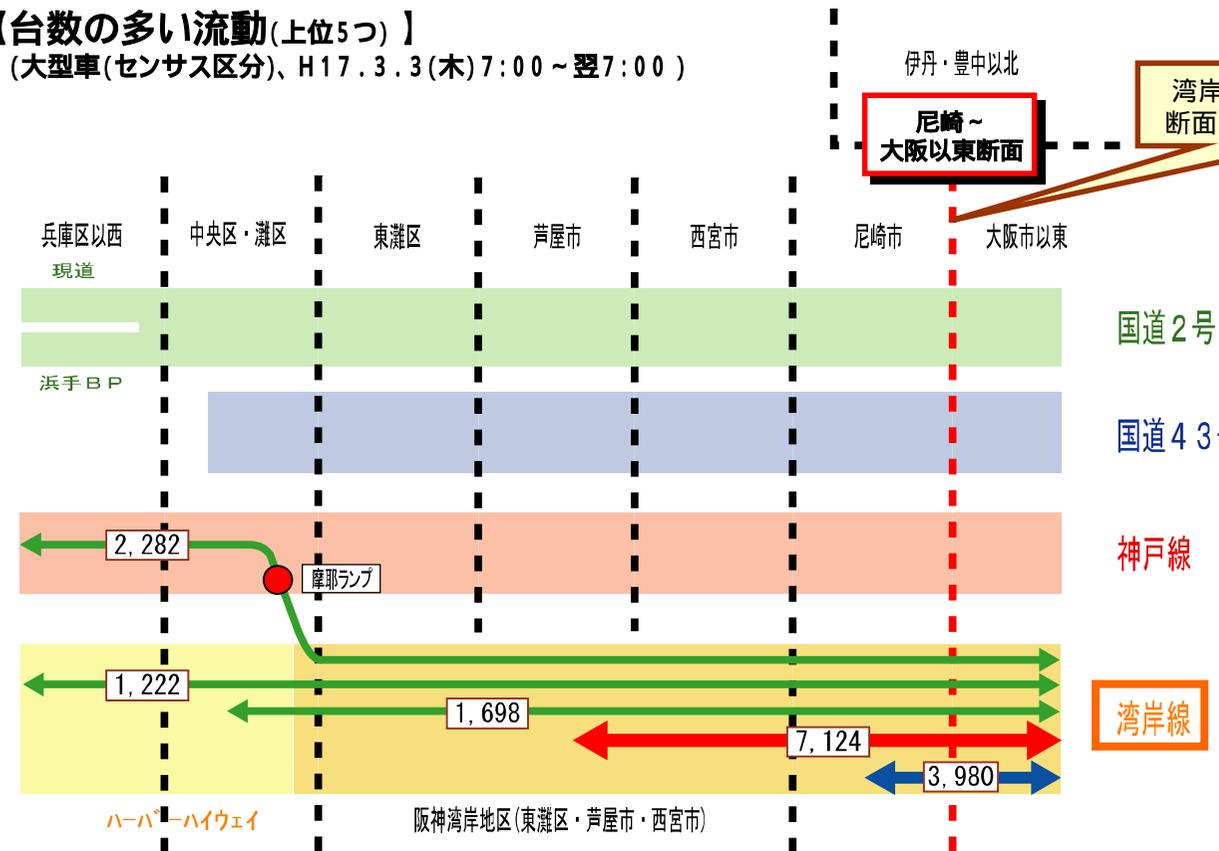


◆兵庫区以西～大阪市以東間の流動が最も多く、神戸線「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量の約6割を占める。

湾岸線「尼崎～大阪以東断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

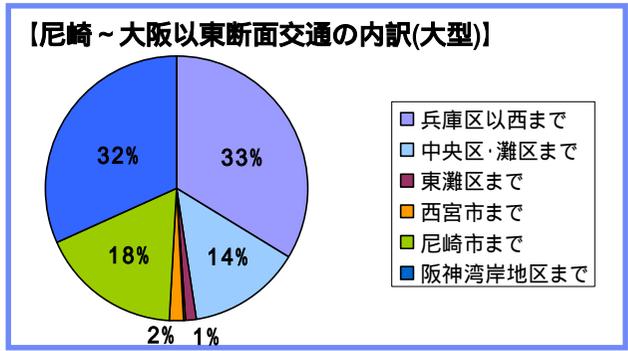
(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)



凡例
 1番台数が多い流動パターン
 2番目に台数が多い流動パターン
 3～5番目に台数が多い流動パターン
 交通量(台/日)

伊丹・豊中以北
尼崎～大阪以東断面

湾岸線の「尼崎～大阪以東断面」を通過する流動を分析



「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

上位5つの流動の合計
 断面交通量 = 約72%

「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量 = 22,568台/日
 上位5つの流動の合計 = 16,306台/日

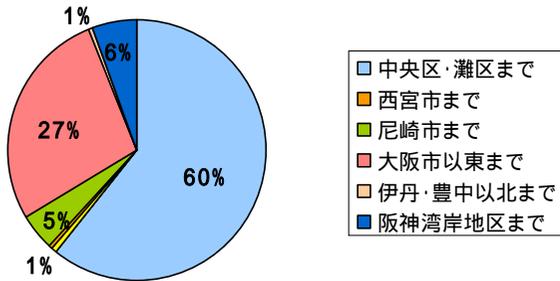
◆兵庫区以西～大阪市以東間および阪神湾岸地区(東灘区・芦屋市・西宮市)～大阪市以東間の流動が多く、ともに湾岸線「尼崎～大阪以東断面」の断面交通量の約3割を占める。

湾岸線「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の主要な流動(大型)

【台数の多い流動(上位5つ)】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

【兵庫区以西～中央区・灘区断面交通の内訳(大型)】

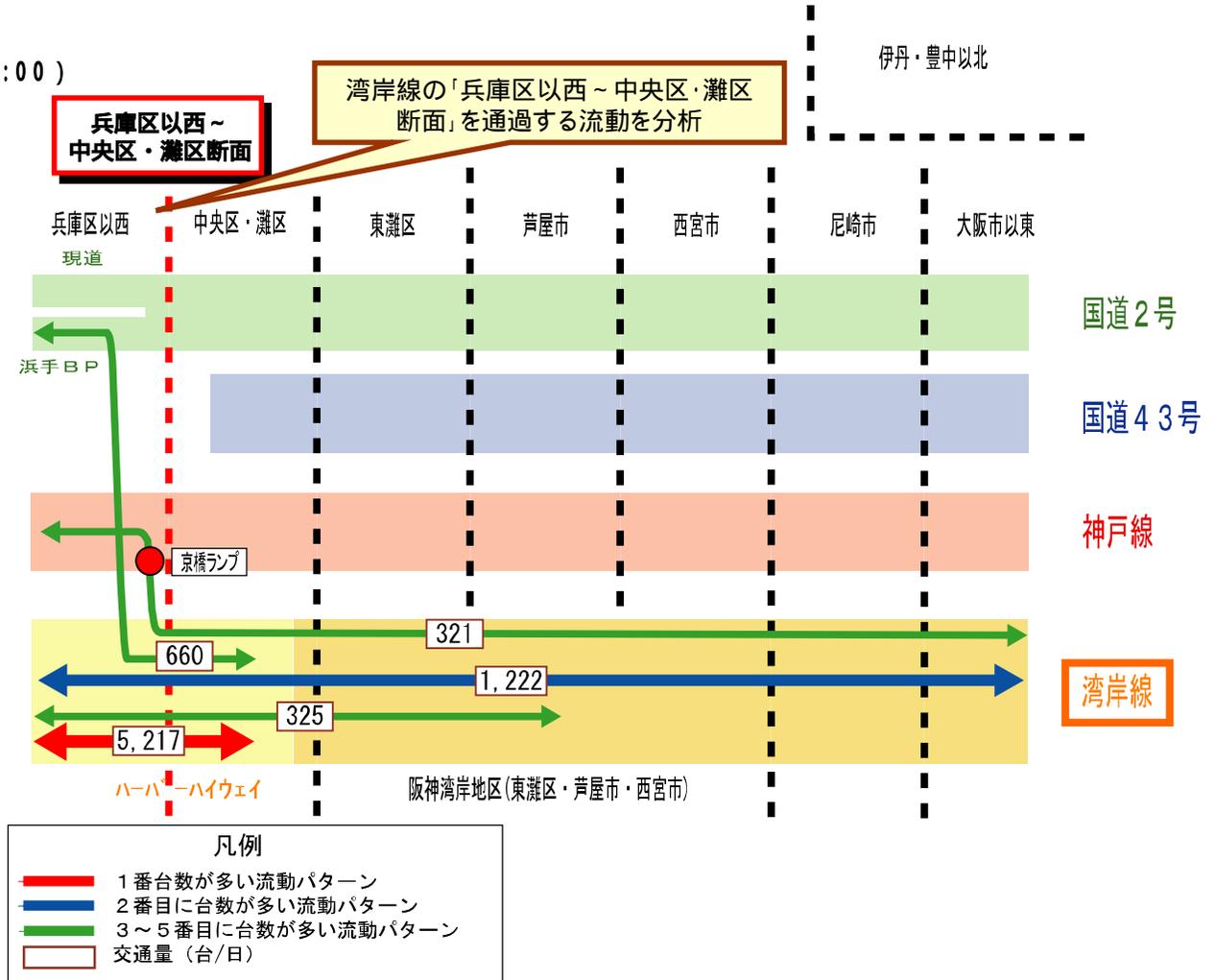


「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量のうち上位5つの流動の占める割合

$$\frac{\text{上位5つの流動の合計}}{\text{断面交通量}} = \text{約74\%}$$

「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量 = 10,470台/日

上位5つの流動の合計 = 7,745台/日



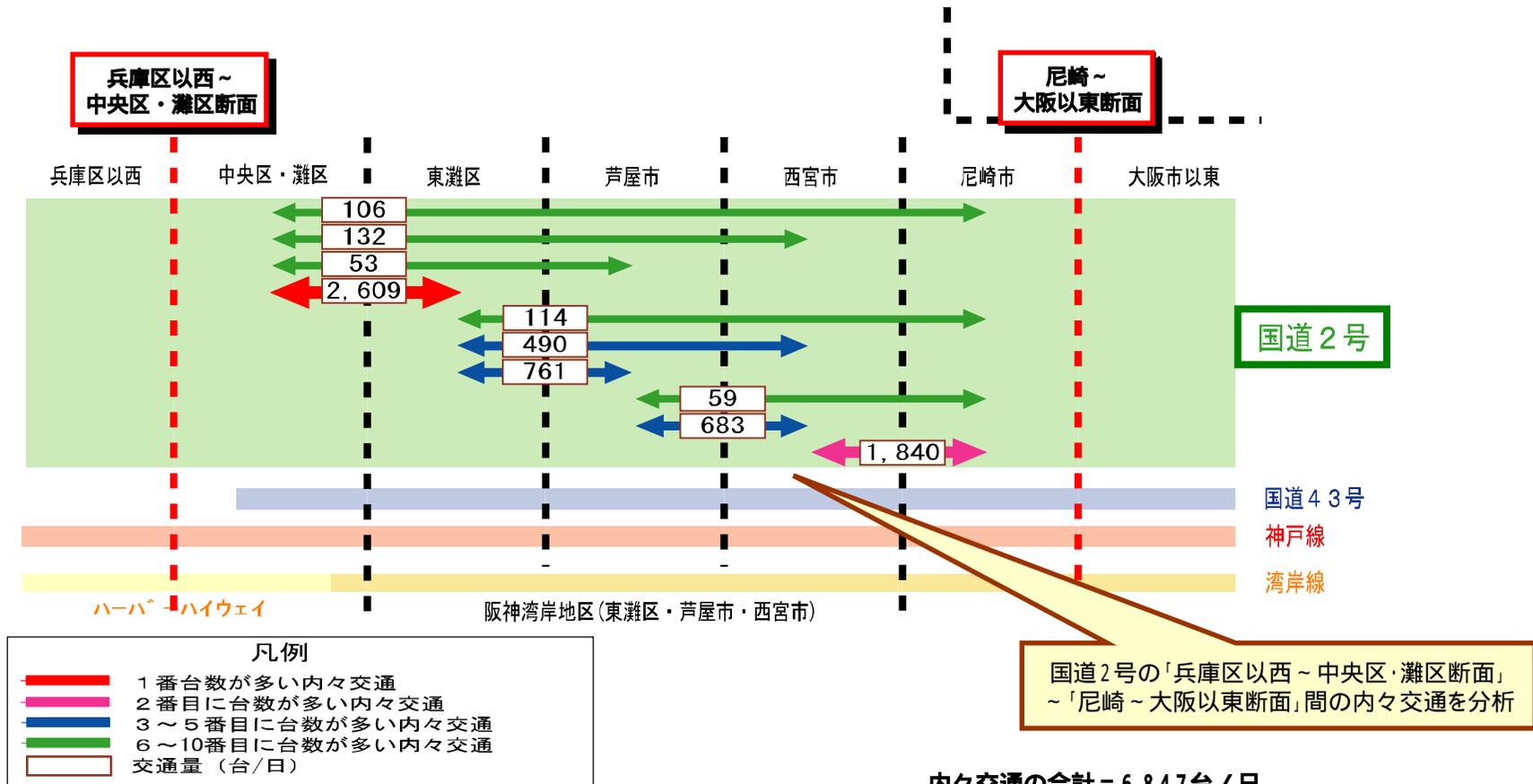
◆ 兵庫区以西～中央区・灘区間の流動が多く、湾岸線「兵庫区以西～中央区・灘区断面」の断面交通量の約6割を占める。

国道2号の内々交通 (大型)

路線間の渡り交通を含まない

【国道2号の内々交通】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



◆ 国道2号の内々交通は、隣接間での交通が多く、内々交通の約9割を占める。

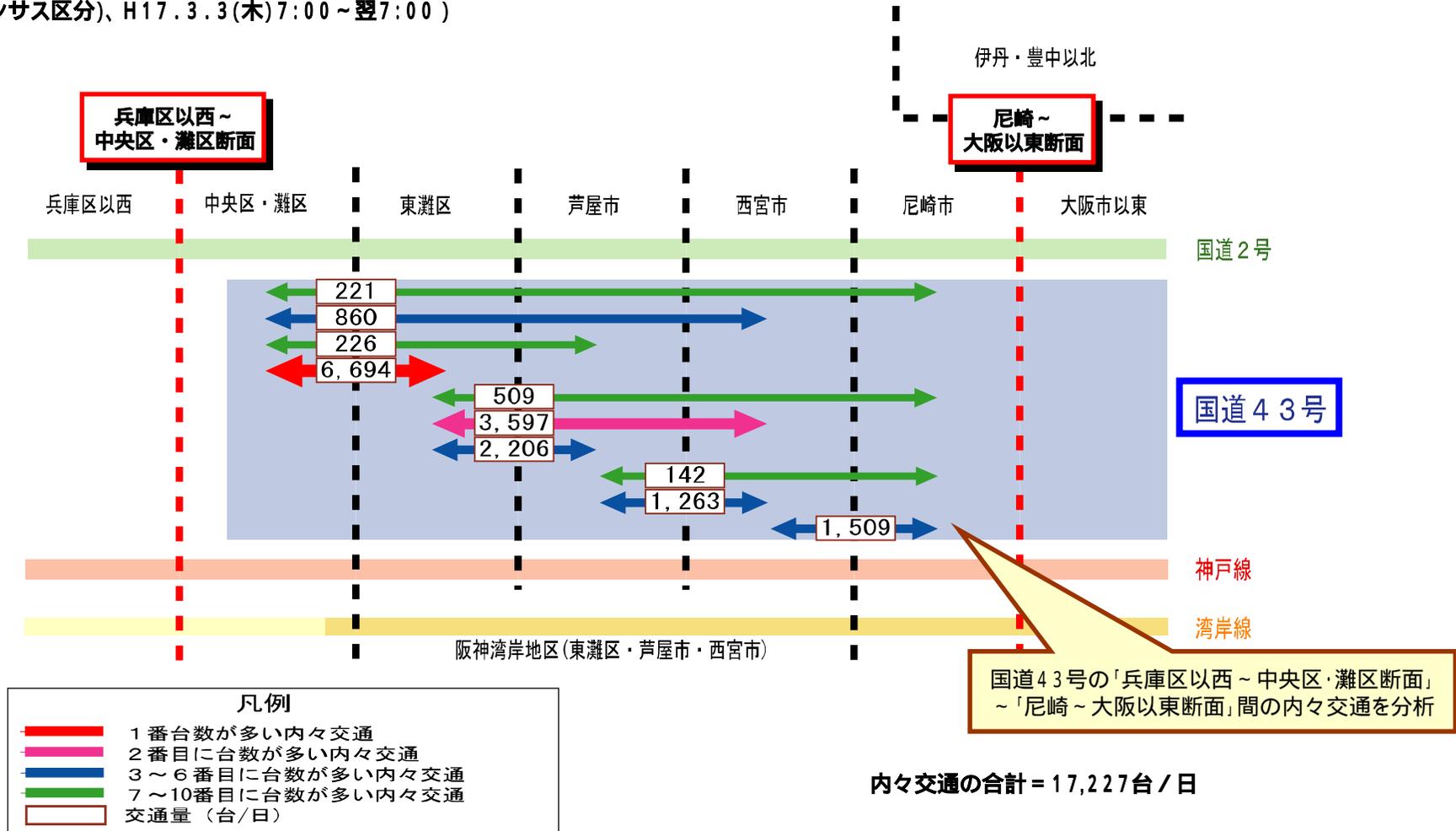
◆ 特に中央区・灘区～東灘区間および西宮市～尼崎市間の交通が多く、あわせて内々交通の約6割を占める。

国道43号の内々交通 (大型)

路線間の渡り交通を含まない

【国道43号の内々交通】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



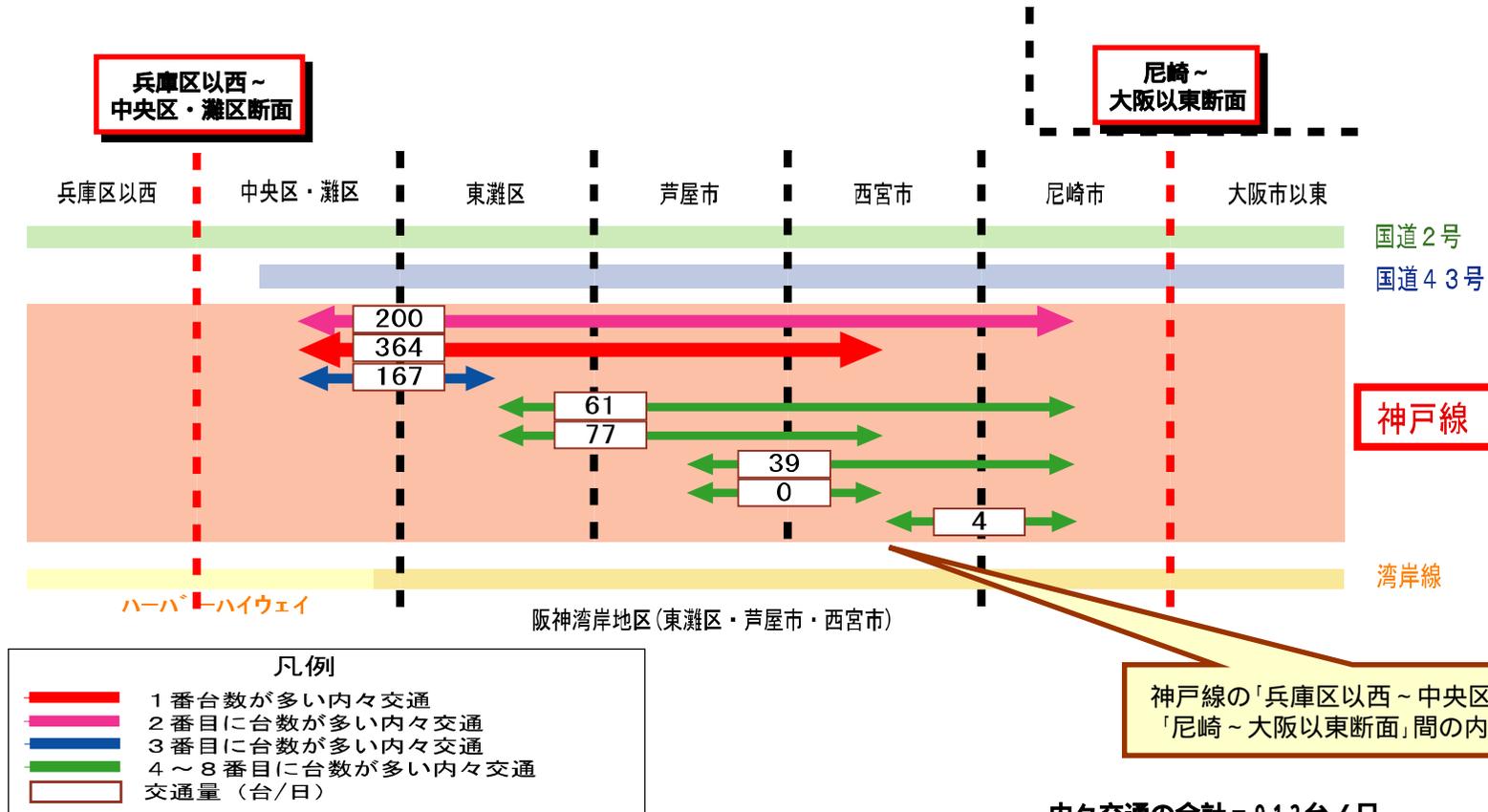
◆ 国道43号の内々交通は、中央区・灘区～東灘区間の交通が多く、内々交通の約4割を占める。

神戸線の内々交通 (大型)

路線間の渡り交通を含まない

【神戸線の内々交通】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



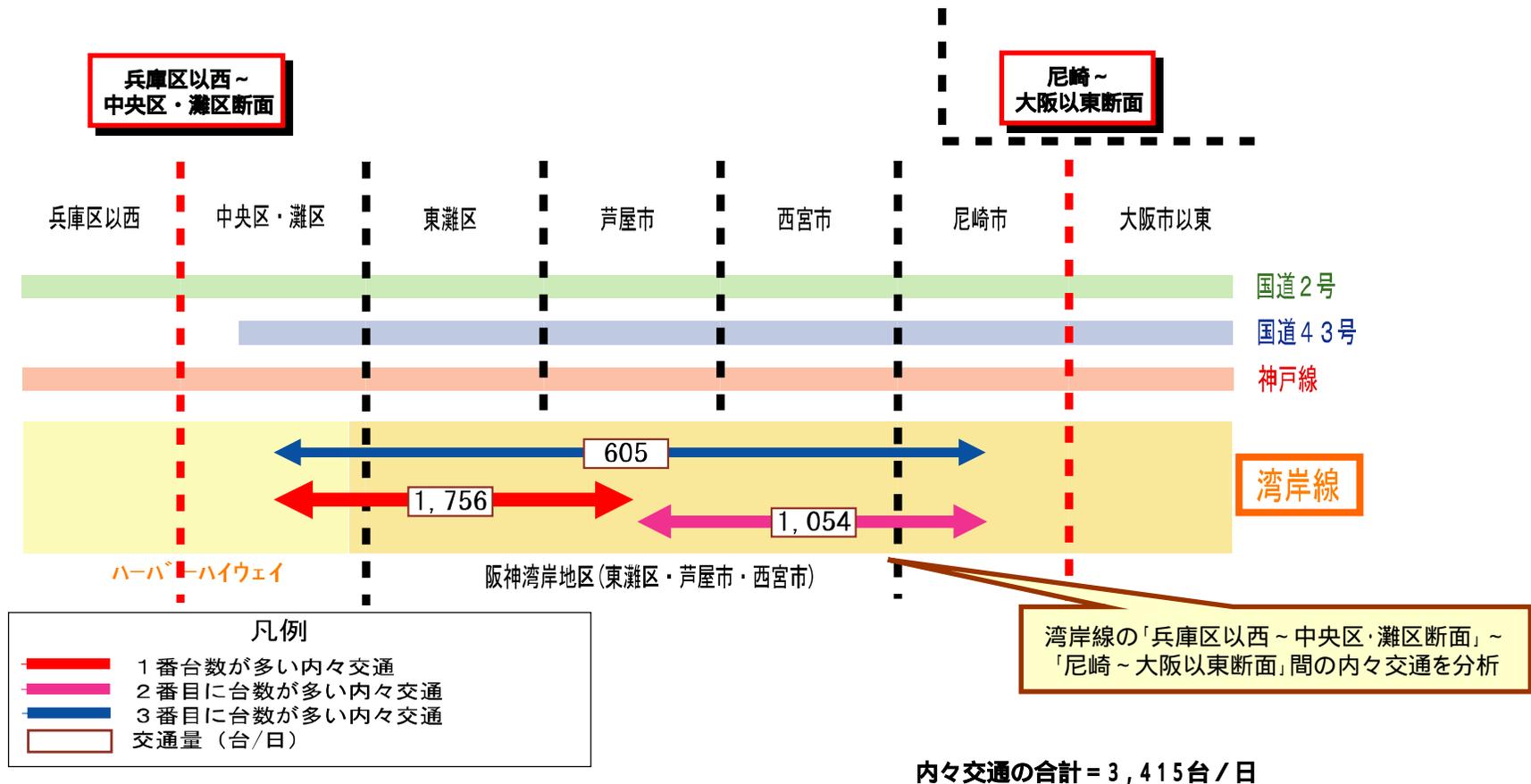
◆神戸線の内々交通は、合計しても1,000台/日以下であり、他路線(国道2号、国道43号、湾岸線)と比較して少ない。

湾岸線の内々交通 (大型)

路線間の渡り交通を含まない

【湾岸線の内々交通】

(大型車(センサス区分)、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



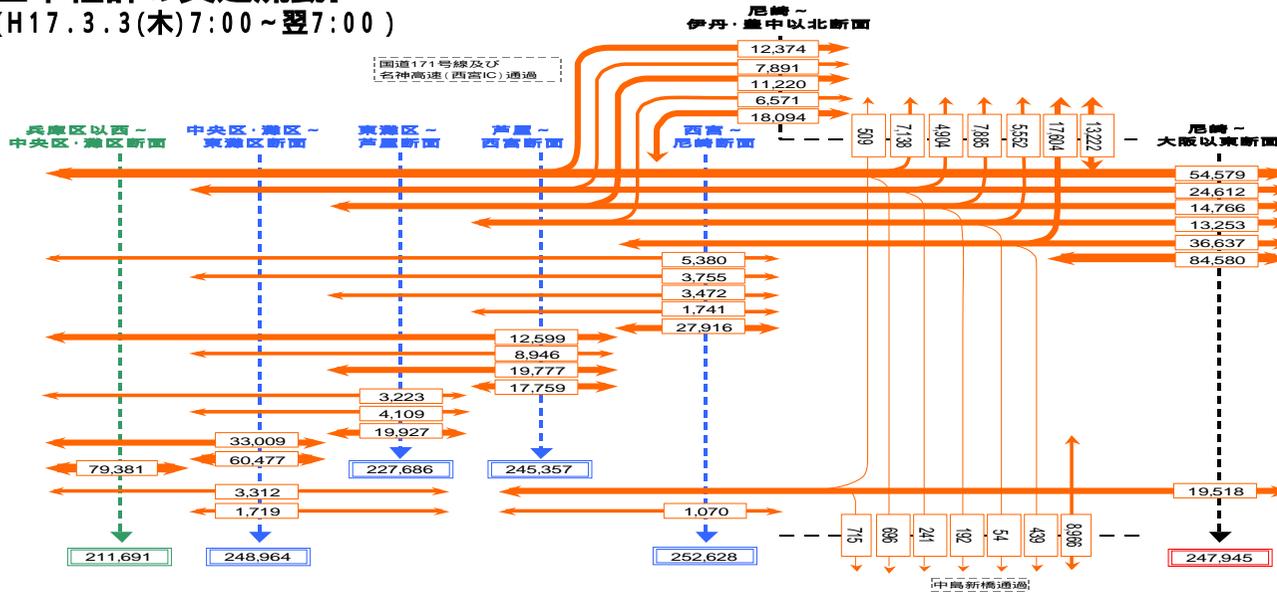
◆ 湾岸線の内々交通は、中央区・灘区～阪神湾岸地区(東灘区・芦屋市・西宮市)間の交通が多く、内々交通の約5割を占める。

阪神地域の交通流動内訳

【全車種計の交通流動】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

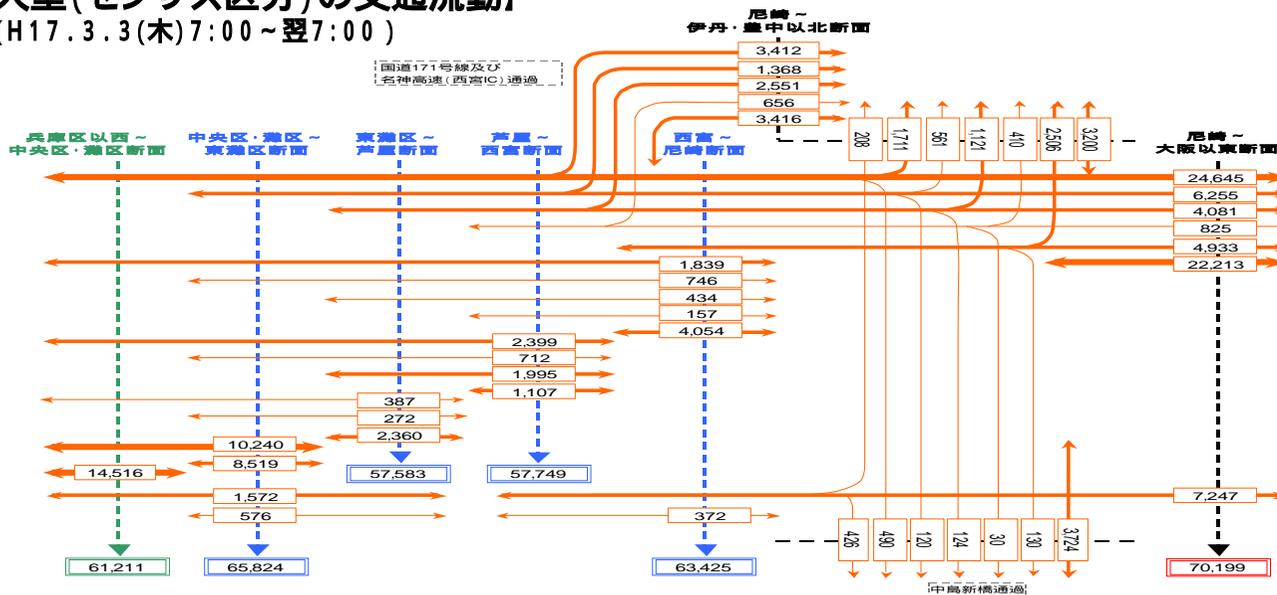
4路線(国道2号、国道43号、神戸線、湾岸線)以外の路線を走行した流動も含む



◆ 兵庫区以西～大阪市以東まで通過する流動が全車種計で各断面交通量の約2～3割、大型(センサス区分)で各断面交通量の約4割を占めている。

【大型(センサス区分)の交通流動】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



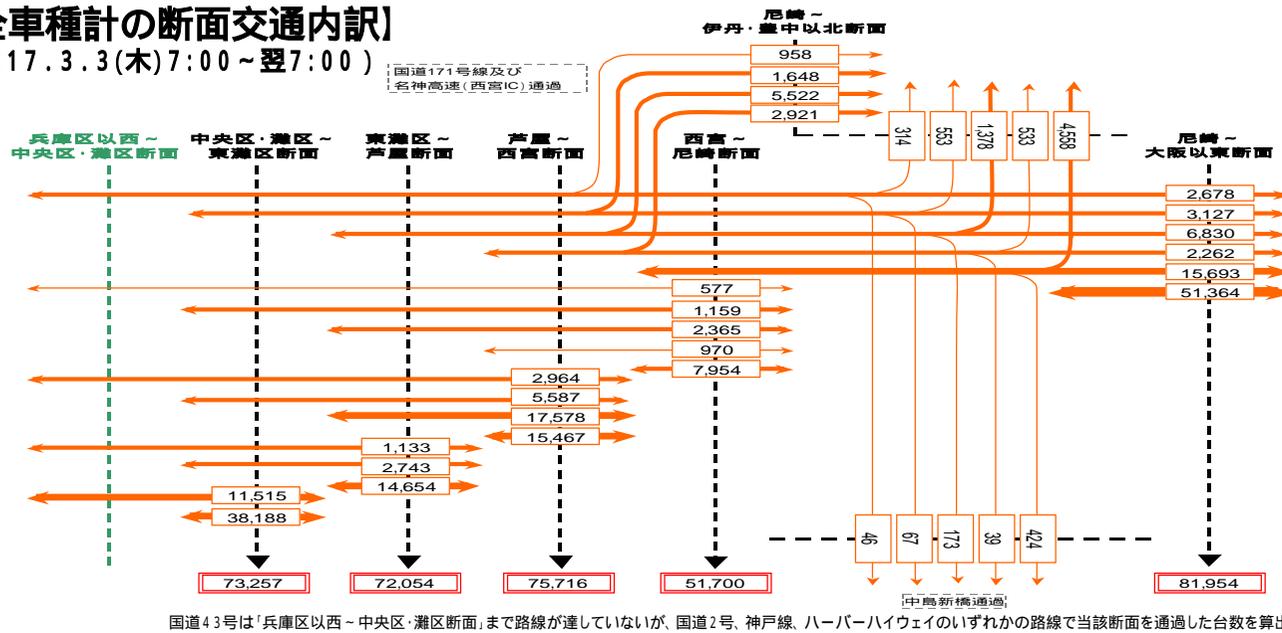
凡例	
通過台数	
0～1,000台	薄線
1,001～10,000台	細線
10,001～50,000台	中線
50,001台以上	太線
□ (オレンジ)	: 流動台数
□ (赤)	: 断面交通量

阪神地域の交通流動の中には、青色で示す断面を經由していても、ナンバープレートが観測されず、どの路線を經由したか特定できないものがある。このような交通流動の処理は、4路線(国道2号、国道43号、神戸線、湾岸線)以外を走行したものと見なすケースがあるため、4路線の断面交通量の合計値は、阪神地域の交通流動の合計値と一致しない。

緑色で示す断面は、かぎ状の断面となっており、同一断面内で他路線に移動する流動(ハーバーハイウェイ～国道2号、神戸線)が存在する。このため、当該断面の断面交通量は、4路線の断面交通量の合計値と一致しない。

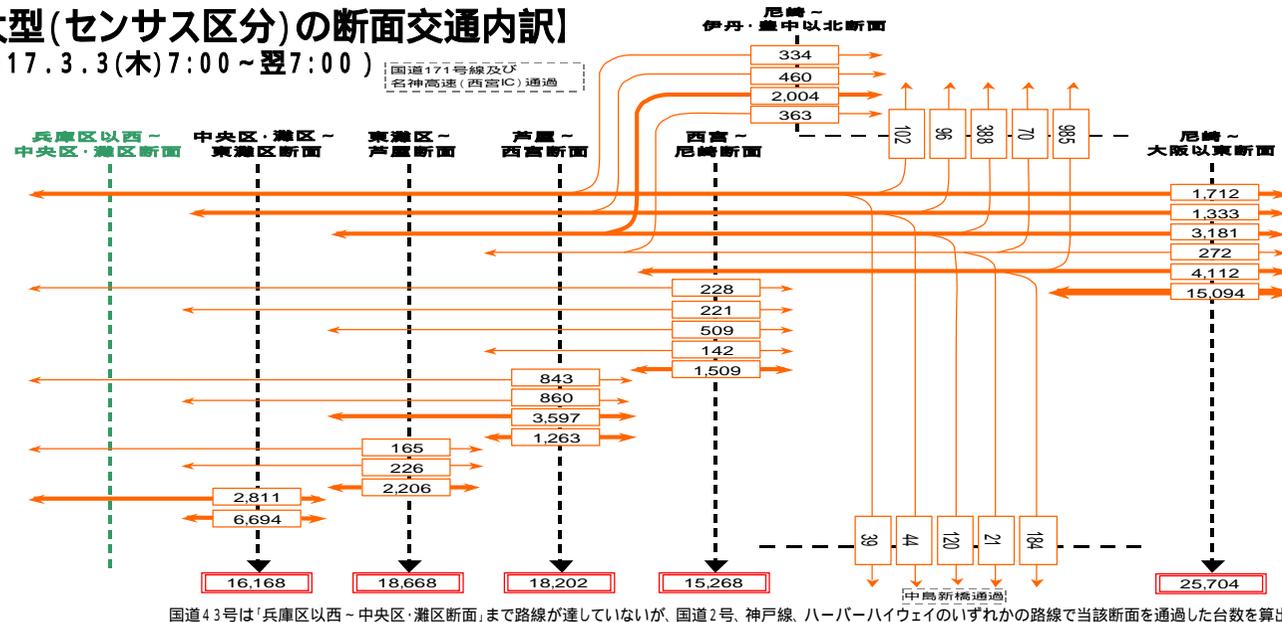
国道43号の断面交通内訳

【全車種計の断面交通内訳】 (H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



- ◆ 東灘区～芦屋～西宮～尼崎の各断面では、隣接間での断面交通が多く、全車種計で各断面交通量の約2割、大型(センサス区分)で各断面交通量の約1割を占めている。
- ◆ 中央区・灘区～東灘区断面では隣接間の断面交通が最も多く、全車種計で断面交通量の約5割、大型(センサス区分)で断面交通量の約4割を占めている。

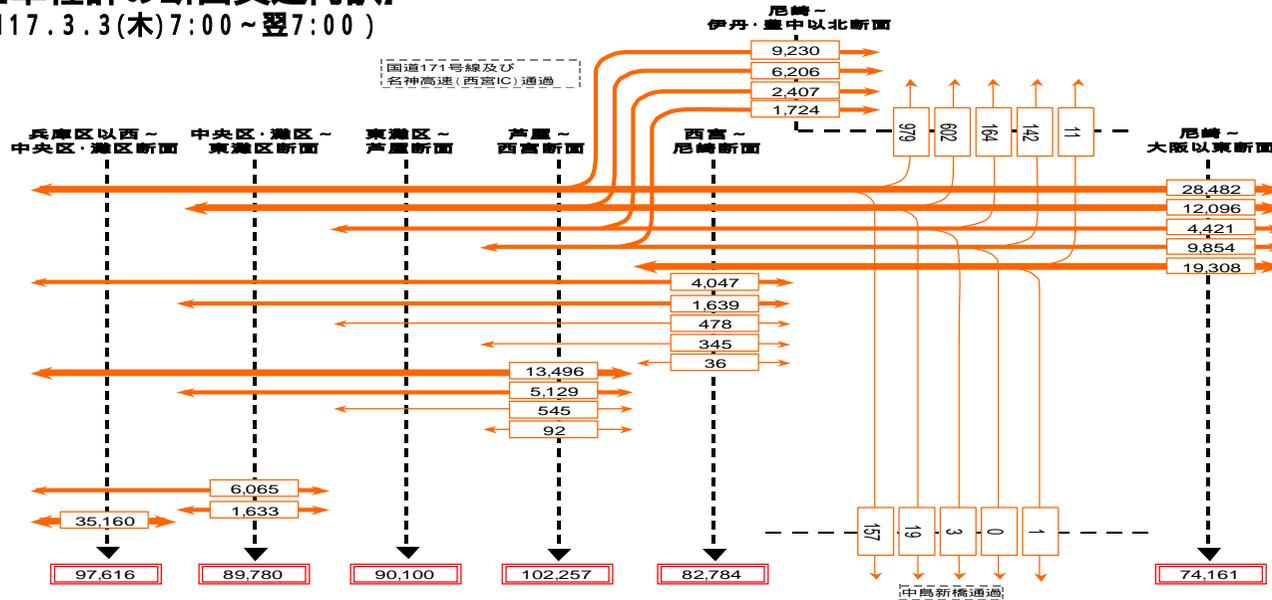
【大型(センサス区分)の断面交通内訳】 (H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



凡例	
通過台数	
0～1,000台	薄赤色
1,001～10,000台	赤色
10,001～50,000台	濃赤色
50,001台以上	黒色
□ (薄赤)	: 断面通過交通量
□ (赤)	: 断面交通量

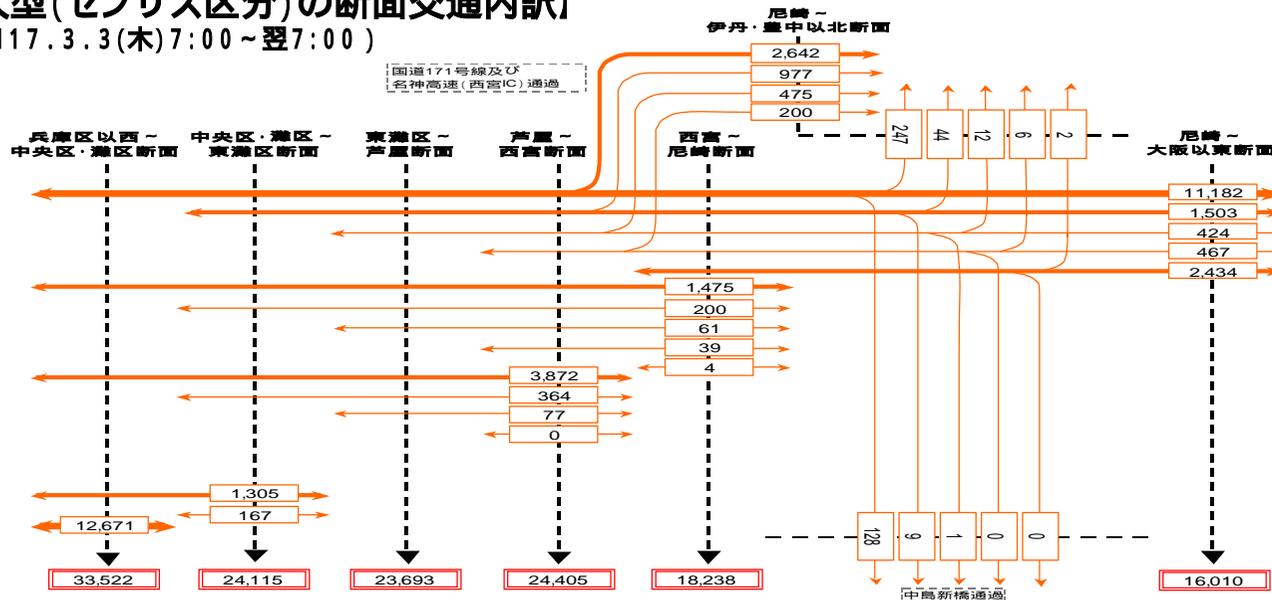
神戸線の断面交通内訳

【全車種計の断面交通内訳】 (H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



◆ 兵庫区以西～大阪市以東まで通過する交通が多く、全車種計で各断面交通量の約3～4割、大型(センサス区分)で各断面交通量の約3～7割を占めている。

【大型(センサス区分)の断面交通内訳】 (H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

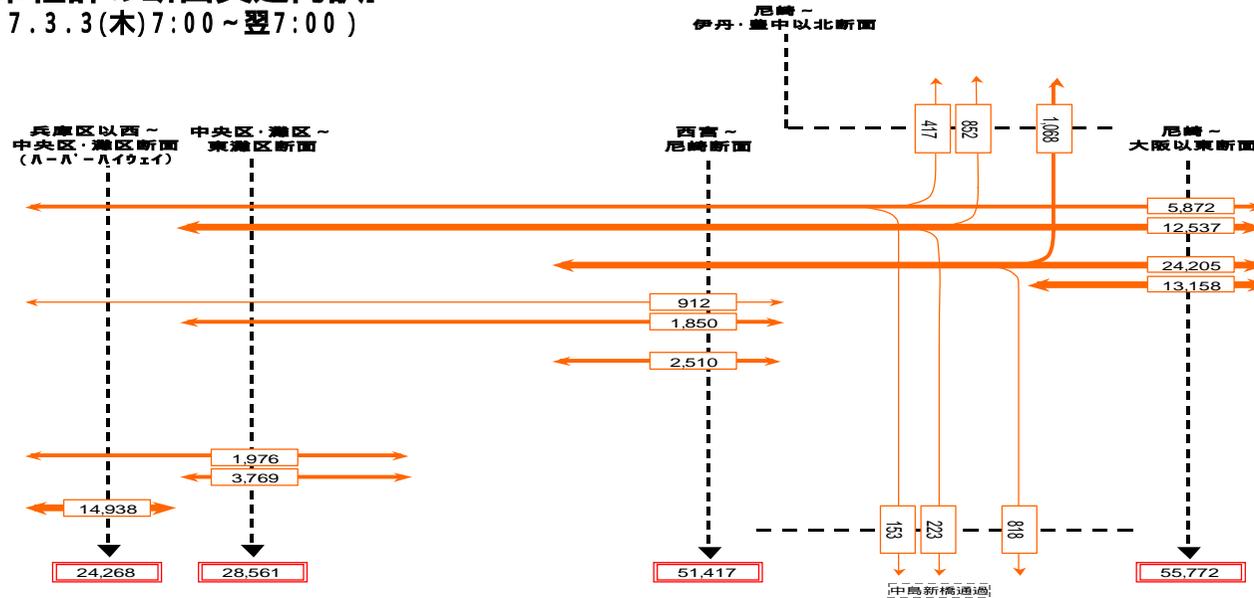


凡例	
通過台数	
0～1,000台	薄線
1,001～10,000台	細線
10,001～50,000台	中線
50,001台以上	太線
断面通過交通量	薄線
断面交通量	太線

湾岸線(ハーバーハイウェイ含む)の断面交通内訳

【全車種計の断面交通内訳】

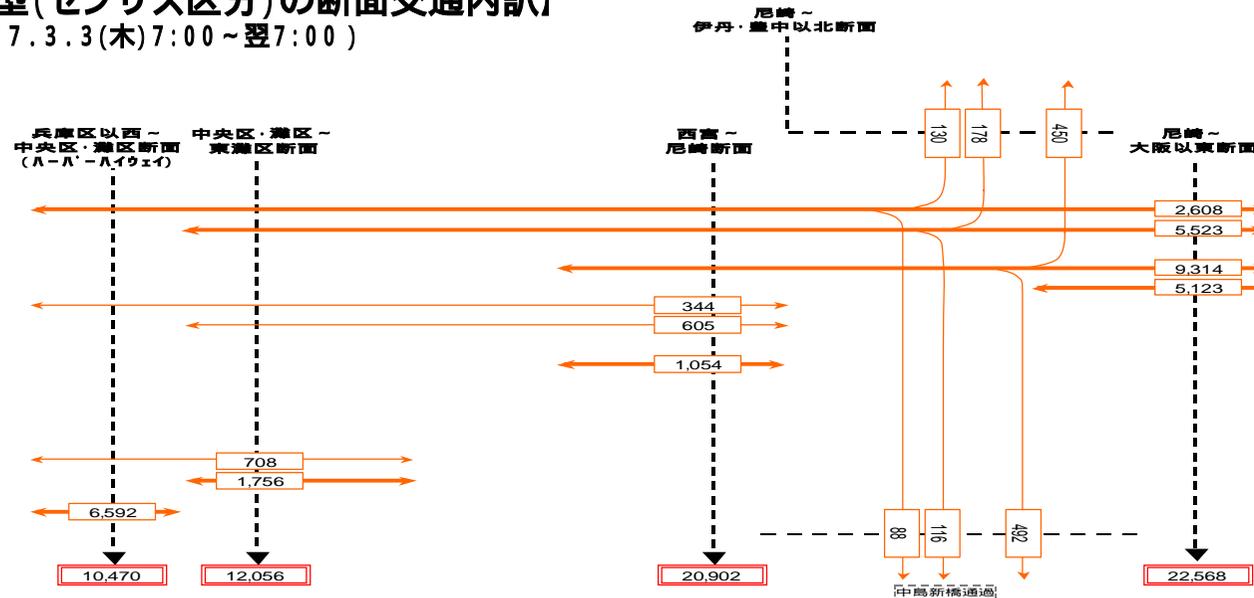
(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



◆ 東灘区・芦屋市・西宮市～大阪市以東間の交通が最も多く、尼崎～大阪以東断面で見ると断面交通量の約4割を占めている(全車種計、大型(センサス区分))。

【大型(センサス区分)の断面交通内訳】

(H17.3.3(木)7:00~翌7:00)



通過台数	
0～1,000台	(薄線)
1,001～10,000台	(中線)
10,001～50,000台	(厚線)
50,001台以上	(最厚線)

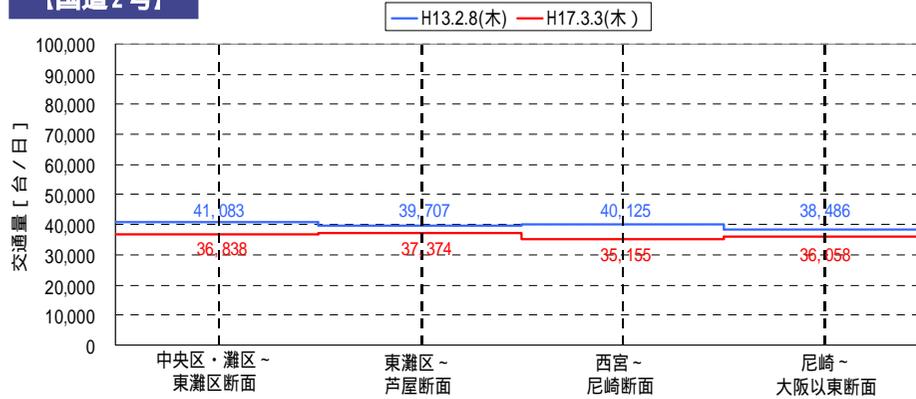
 : 断面通過交通量
 : 断面交通量

〔参考〕断面交通量(全車種計)～過年度調査結果との比較～

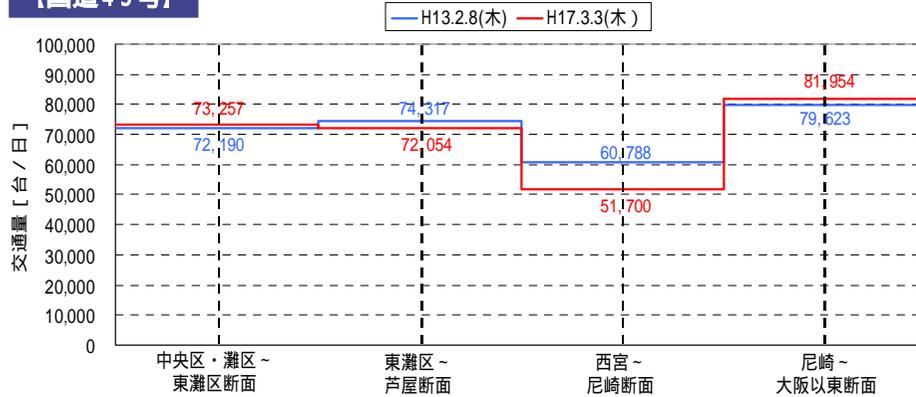
〔断面交通量の比較〕(全車種計)

(H13.2.8(木)7:00～翌7:00、H17.3.3(木)7:00～翌7:00)

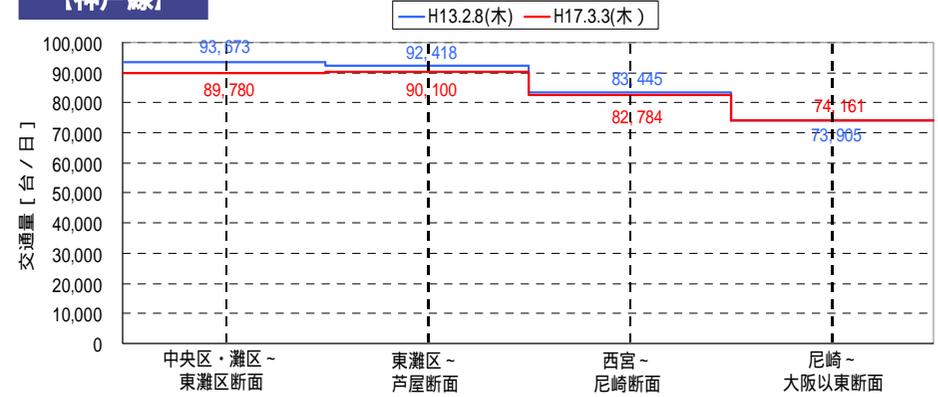
〔国道2号〕



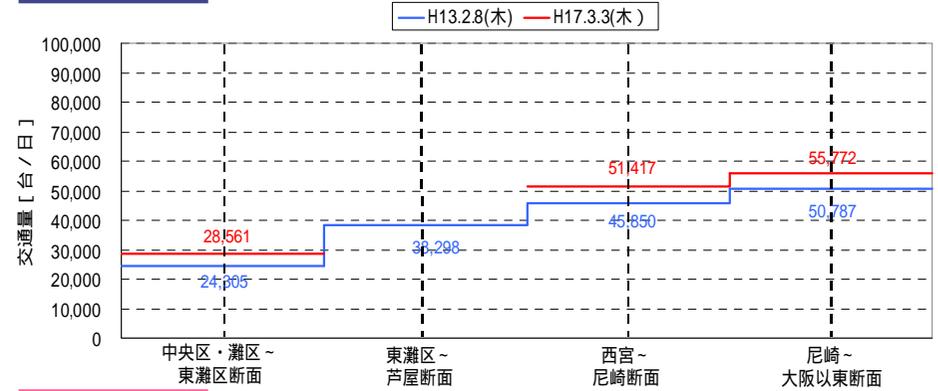
〔国道43号〕



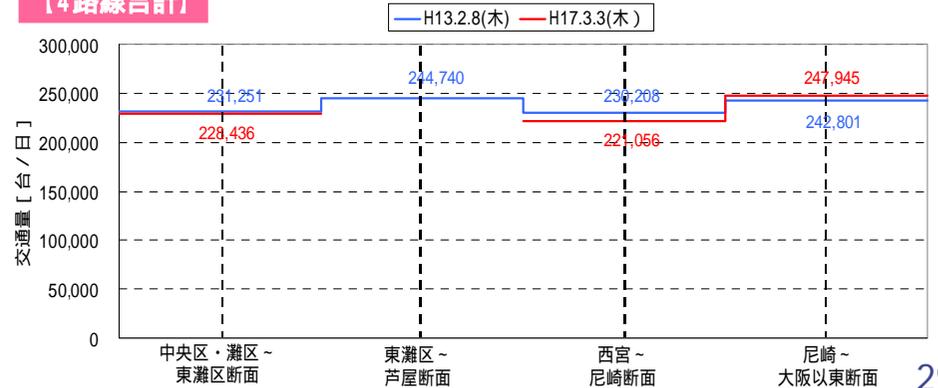
〔神戸線〕



〔湾岸線〕



〔4路線合計〕

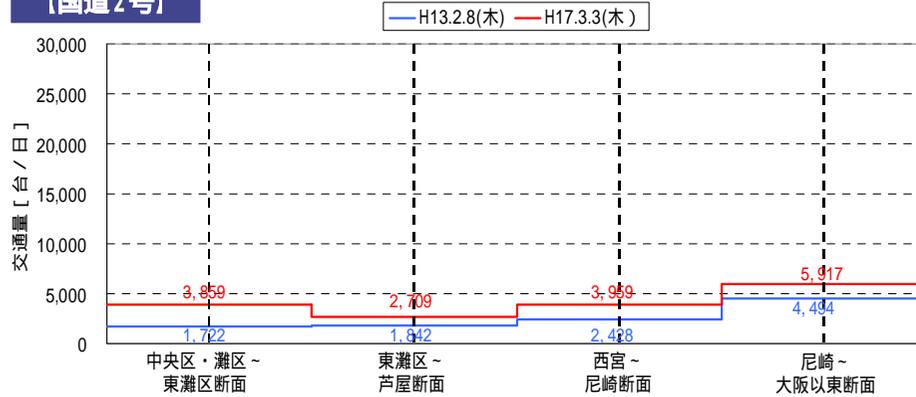


〔参考〕断面交通量(大型(センサス区分)) ~ 過年度調査結果との比較 ~

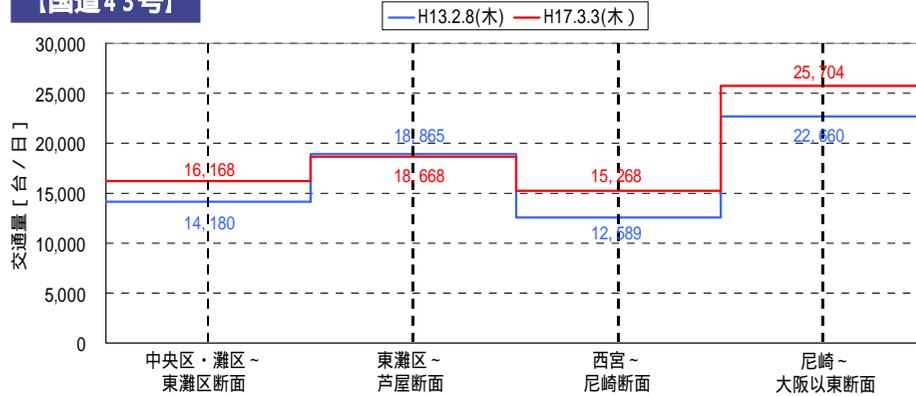
〔断面交通量の比較〕(大型(センサス区分))

(H13.2.8(木)7:00~翌7:00、H17.3.3(木)7:00~翌7:00)

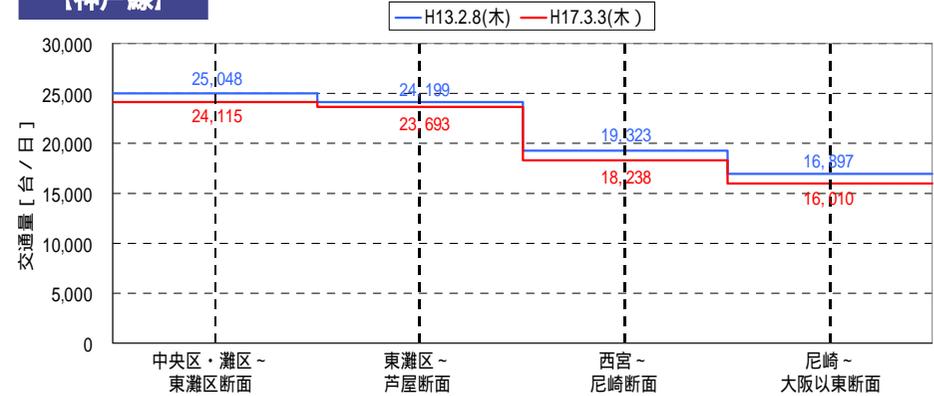
〔国道2号〕



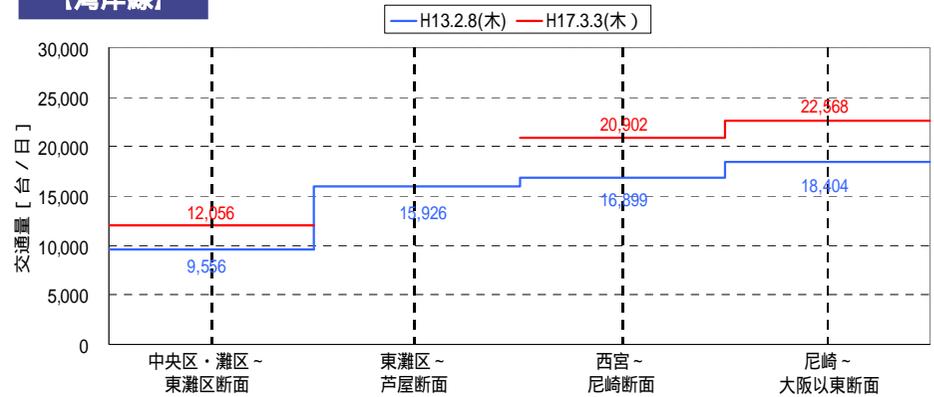
〔国道43号〕



〔神戸線〕



〔湾岸線〕



〔4路線合計〕

