

国道43号における大型車交通規制の可否の検討について

- 現状の交通量において規制をした場合、計算上では一定の容量を超える交通量があり、国道43号の交通容量低下による5号湾岸線への誘導圧力が発生するものと考えられる。
- その交通が5号湾岸線に転換しても、国道43号の交通上の影響は小さいと考えられる。
- 実効性のある大型車交通規制は可能か？
 - 規制は守れること、または、違反した場合には取り締まることができることが前提
(交通ルールを守らない者に対する交通指導取締りは、道路交通の正しい秩序を維持する上で欠かすことのできないもの：県警HP)
 - ① 大多数の道路利用者に、規制の遵守意識があることが必要
 - ② 違反車両を判別(現認)できることが必要
 - ③ 違反者の取締方法が確立していることが必要
 - ④ 交通量の多い昼間の規制にあたっては、②及び③を踏まえ、規制対象車両を物理的に分離することが必要 (※)
- 規制するために道路管理者において何ができるか？
 - 物理的に大型車を規制通行車線に誘導することができるか？
 - 交通上の安全を確保でき、実効ある規制とすることが可能か？
- 交通規制を実施するにあたってのリスク
 - 行動変更が伴わなかった場合、逆に渋滞等により、環境の悪化を招く。
(市民(近隣市含む)の理解が得られるか？)

国道43号における大型車交通規制の可否の検討について

【夜間の通行規制 (現行 22:00~6:00)】

《夜間の通行規制の目的》

- 夜間騒音対策
 - ・減衰距離の確保

《交通規制の実効性》

交通量が少ない(規制時間の交通量 約1万台(うち大型車 約0.4万台))

- 指定通行帯違反車の現認が可能
- 違反車の停車等取締が可能

【昼間(ピーク時間帯)の通行規制 (仮定 6:00~14:00)】

《昼間の通行規制の目的》

- 大気汚染対策
 - ・交通容量制限による交通流入抑制

《交通規制の実効性》

交通量が多い(仮定時間内の交通量は約3万台(夜間の約3倍、大型車 約1万台))

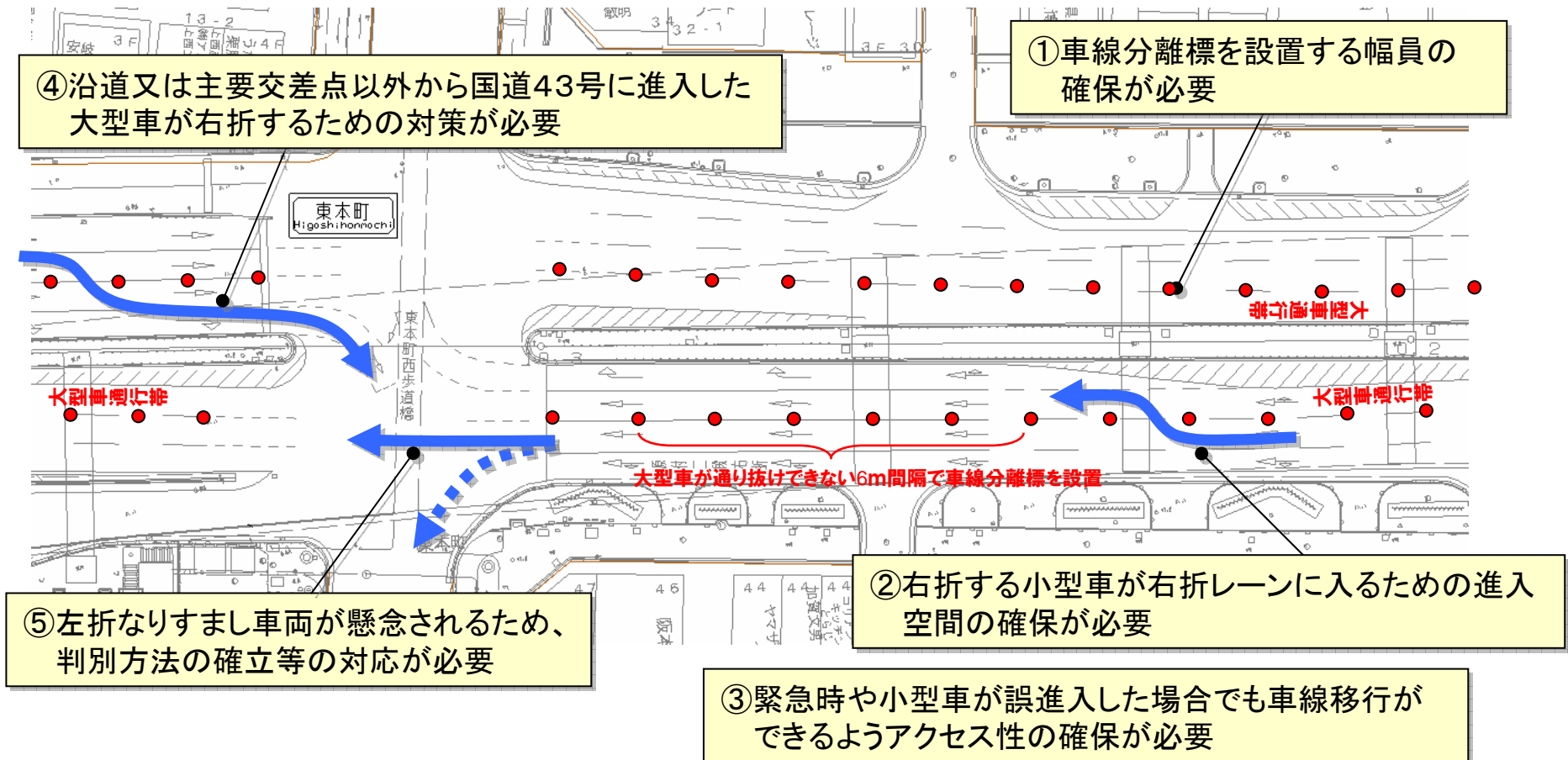
- 指定通行帯違反車の現認が不可能
 - 違反車の停車等取締が不可能
- } 規制対象(大型車)の物理的な分離が必要

国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案1): 通行可能車線を物理的に分離した場合

○尼崎市域を通過する大型車が通行すべき第三通行帯を連続的に車線分離標で仕切り、大型車通行帯を物理的に分離する。(尼崎市内で左折する大型車は規制対象外)

▼大型車の通行可能車線を車線分離標で分離するイメージと課題



国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案1):通行可能車線を物理的に分離した場合

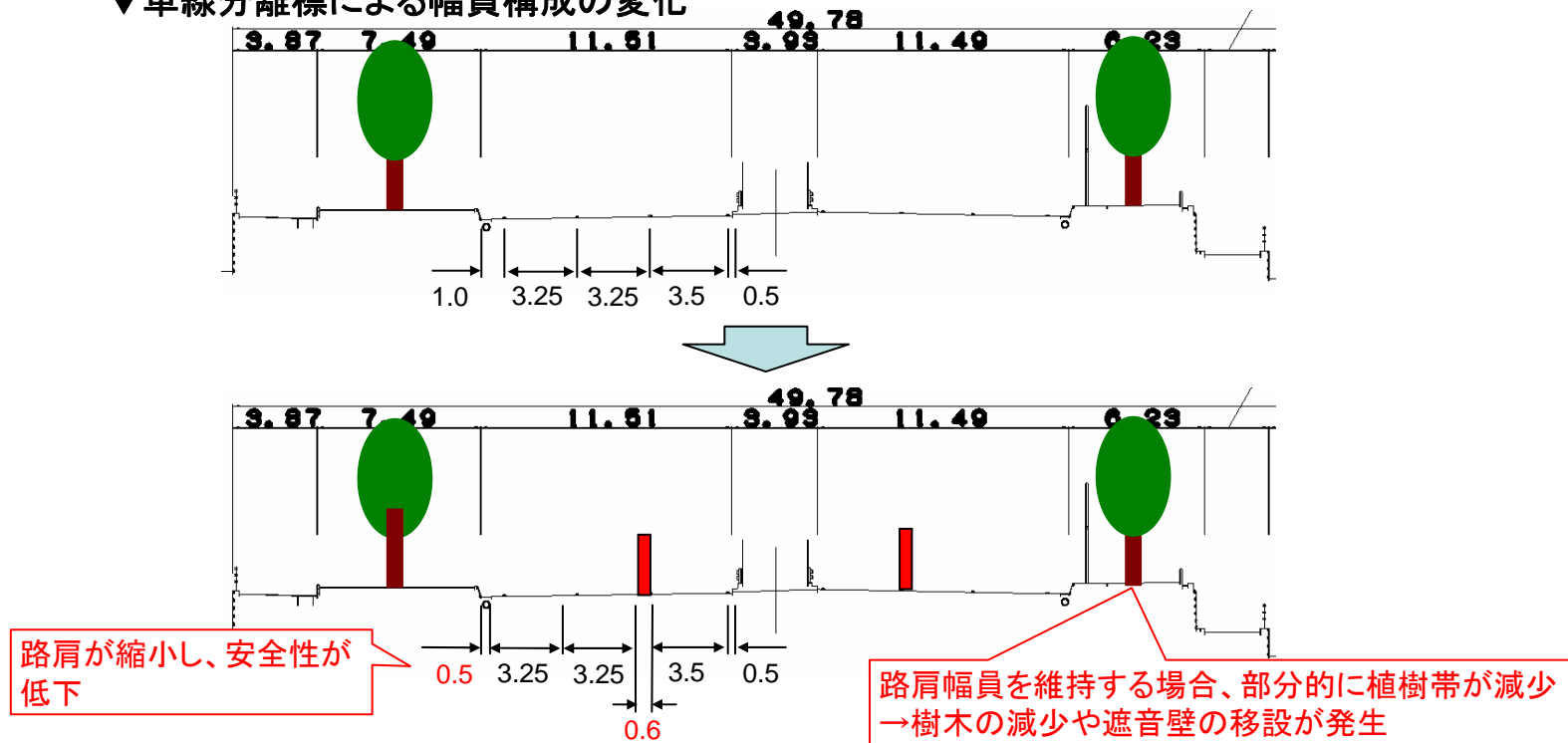
①車線分離標を設置する幅員を確保

●車線分離標の設置には60cmの幅を確保する必要があるため、現在の車線幅員を維持すると、路肩又は植樹帯の幅員が減少する。

- ・路肩を縮小した場合、安全性が低下する。
- ・植樹帯を縮小した場合、樹木の減少や遮音壁の移設が生じる。

⇒植樹帯を縮小することで、車線分離標設置可能。

▼車線分離標による幅員構成の変化



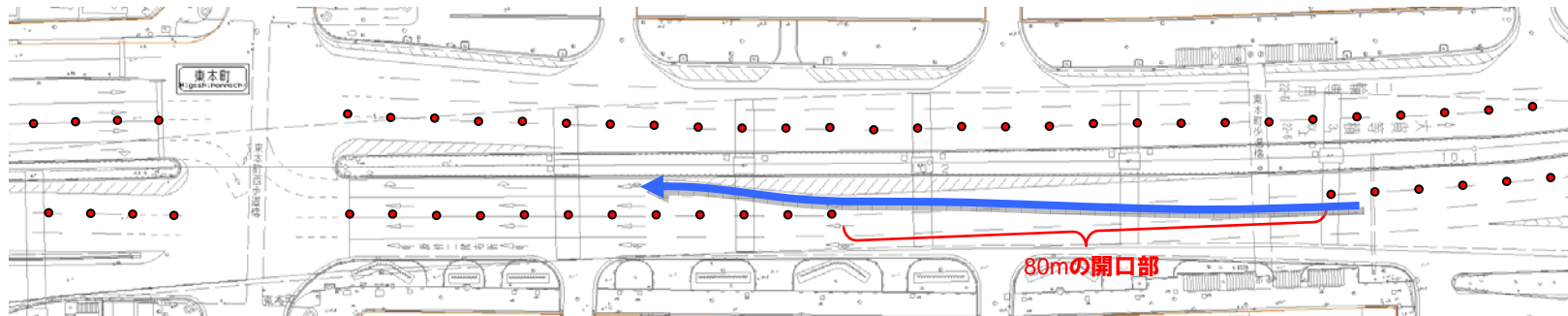
国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案1): 通行可能車線を物理的に分離した場合

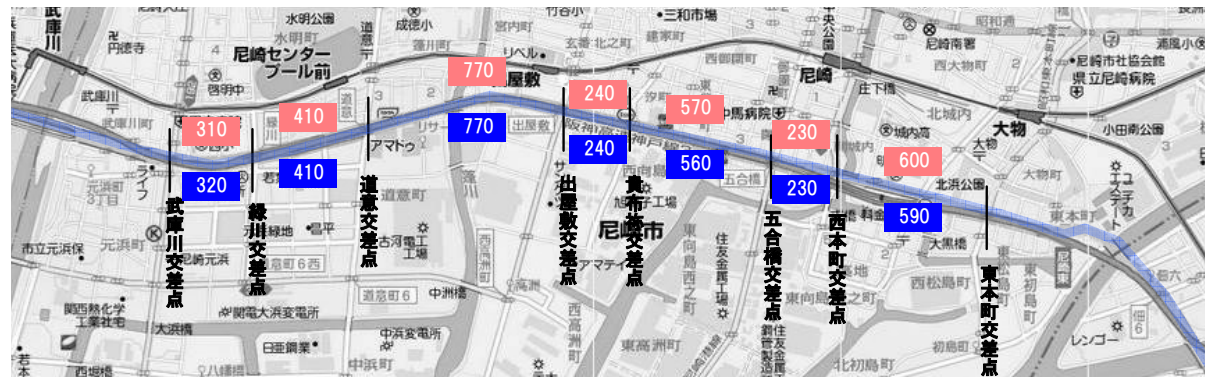
②右折する小型車が右折レーンに入るための進入空間を確保

- 交差点手前で右折車両が進出できるよう、シフト長($V \cdot W / 3 = 40 \times 3.25 / 3 = 43\text{m}$)の2倍程度(どこで開口部に気づいても車線変更ができる余裕を考慮)の開口部を設ける必要がある。
 - ・交差点間隔が200m程度の箇所があり、分離効果が大きく低減する区間が生じる。

▼右折車両用の開口部の設置イメージ



▼国道43号(尼崎市)の交差点間隔



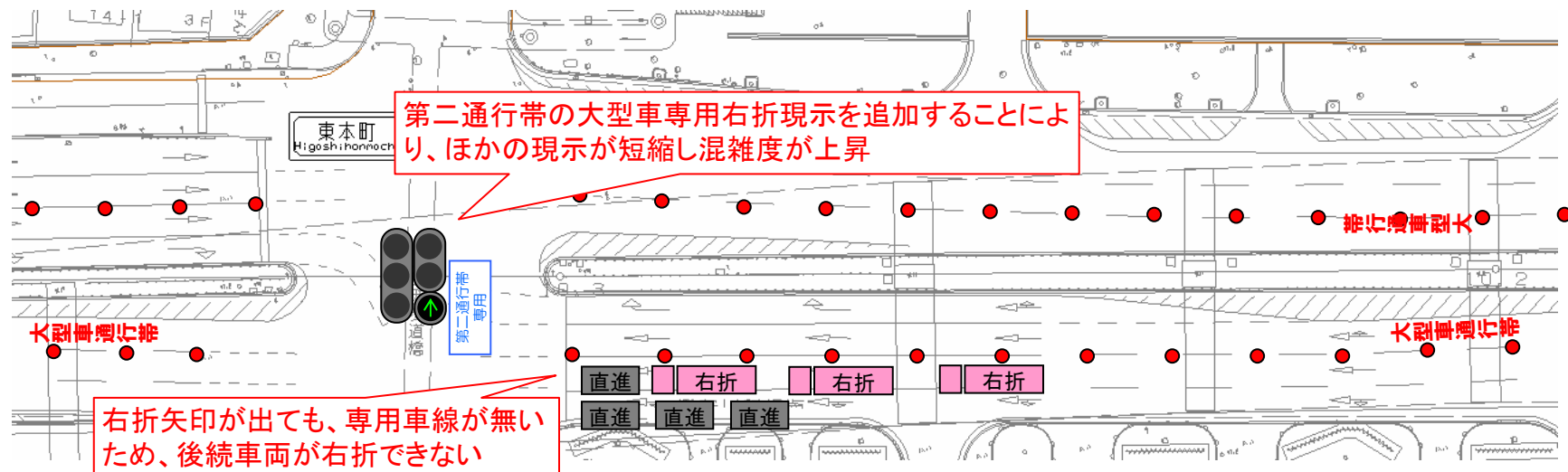
国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案1):通行可能車線を物理的に分離した場合

④沿道又は主要交差点以外から進入した大型車が右折できるよう専用信号を設置

- 第一、第二通行帯から右折できるよう専用現示を設ける必要がある。
 - ・専用現示を追加するため交差点の交通処理能力が低減する。
 - ・車線が第二通行帯内に右折車両と直進車両が混在するため、さらに交通処理能力が低減する。
- ⇒ 交差点の交通処理能力が著しく低下するため現実的ではない。
⇒ 第二通行帯の右折・直進車両を分離させる必要があるが実現困難。

▼規制車線外からの右折する場合の対応イメージ



国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案1):通行可能車線を物理的に分離した場合

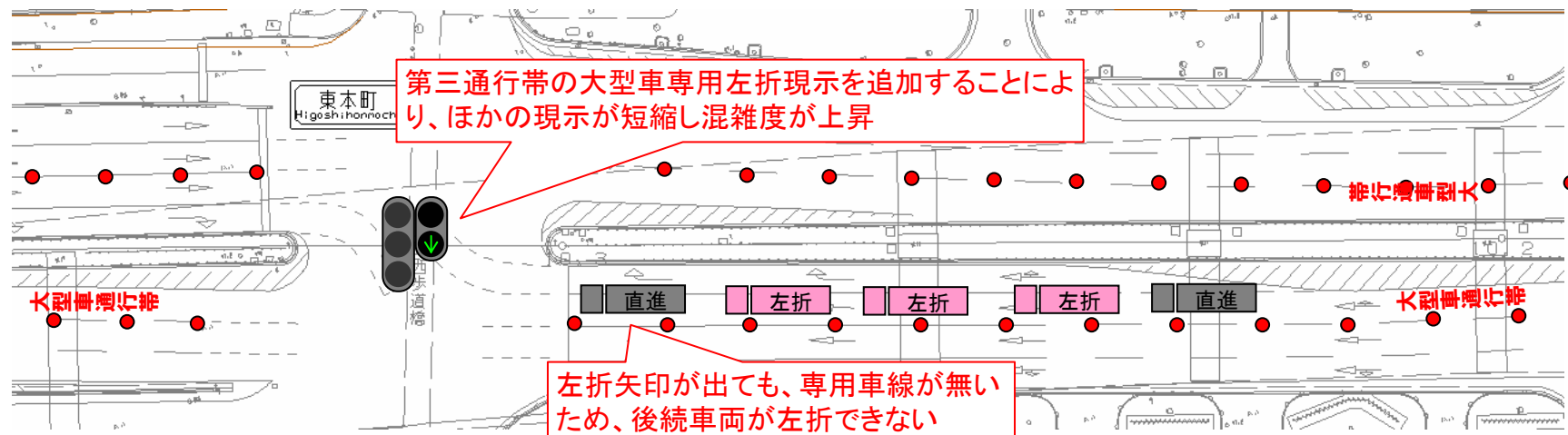
⑤左折なりすまし車両を判別できるよう完全分離し、専用信号を設置

●尼崎市内で左折する車両も規制対象とする場合、第三通行帯から左折ができるよう専用現示を設ける必要がある。

- ・専用現示を追加するため交差点の交通処理能力が低減する。
- ・第三通行帯内に左折車両と直進車両が混在するため、さらに交通処理能力が低減する。

⇒ 交差点の交通処理能力が著しく低下するため現実的ではない。

▼左折なりすまし車両の対応イメージ



国道43号における大型車交通規制について

規制方法(案2): 武庫川橋、辰巳橋の橋梁区間を物理的に分離した場合

○各交差点における右左折に係る問題等の対応の困難さから、武庫川橋と辰巳橋のみで第三通行帯を車線分離標で仕切り、大型車通行帯を物理的に分離する。

▼車線分離標による通行可能車線の物理的分離のイメージと課題

- ・ 武庫川橋、辰巳橋では、直進する大型車が全て第三通行帯を走行しても容量超過しない。
⇒ 転換圧力が発生しないため、規制効果がない。

