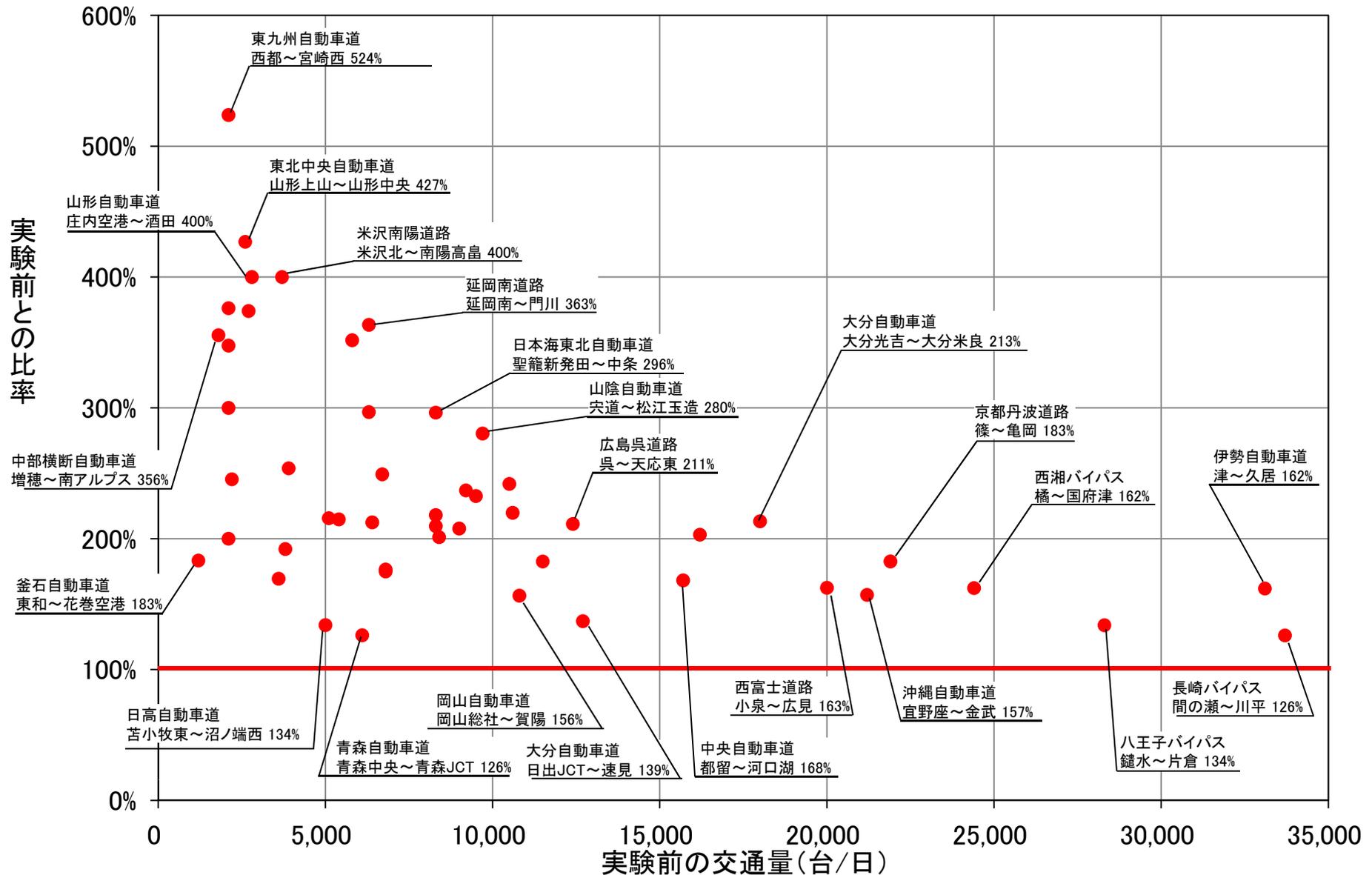


參考資料

実験前の交通量と交通量増減率の関係(全日)

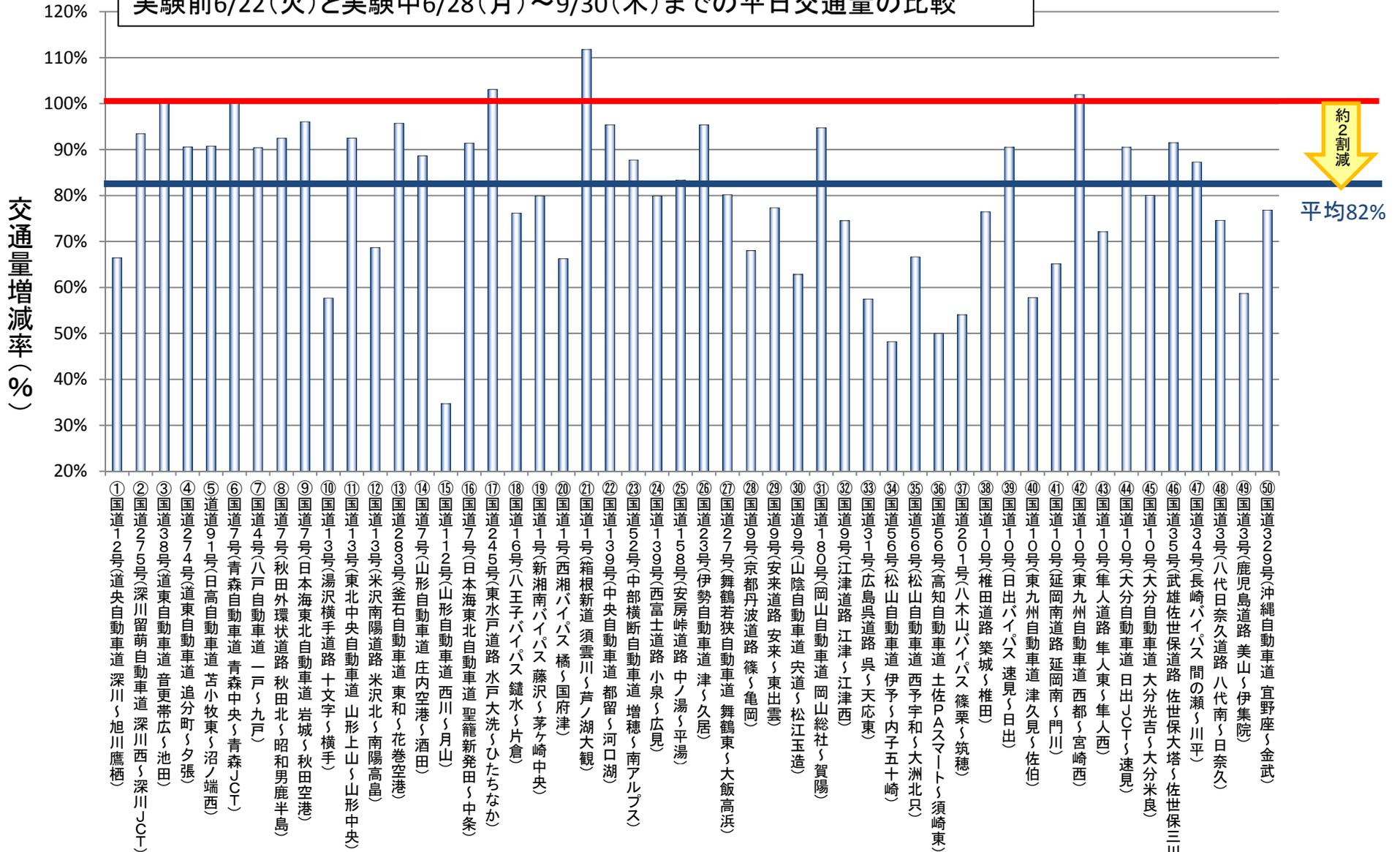
実験前6/20(日)～6/26(土)と実験中6/28(月)～9/30(木)の比較



並行する一般道の区間別の交通量増減率

○ 実験区間に並行する主な一般道では、高速道路への転換で交通量が平均で約2割減少

実験前6/22(火)と実験中6/28(月)～9/30(木)までの平日交通量の比較

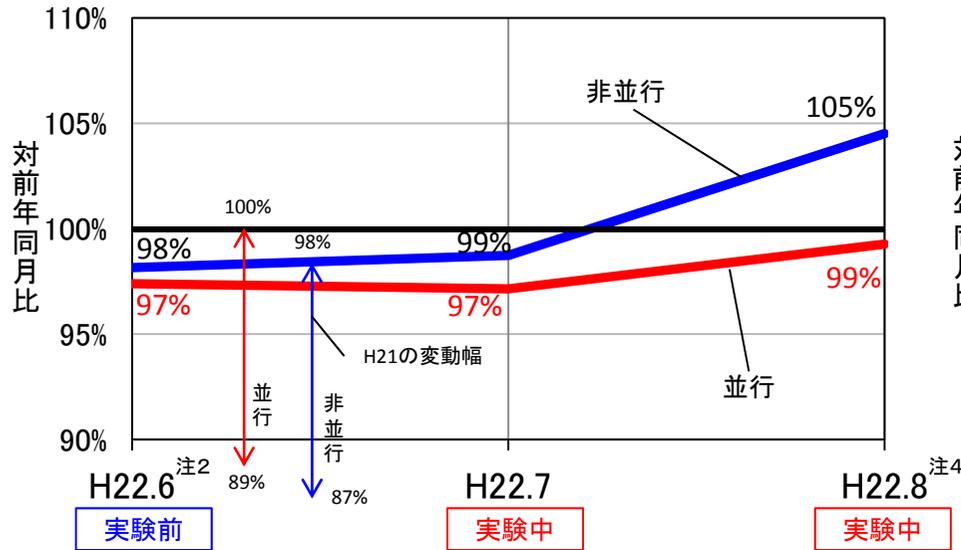


※()は並行する無料化実験区間

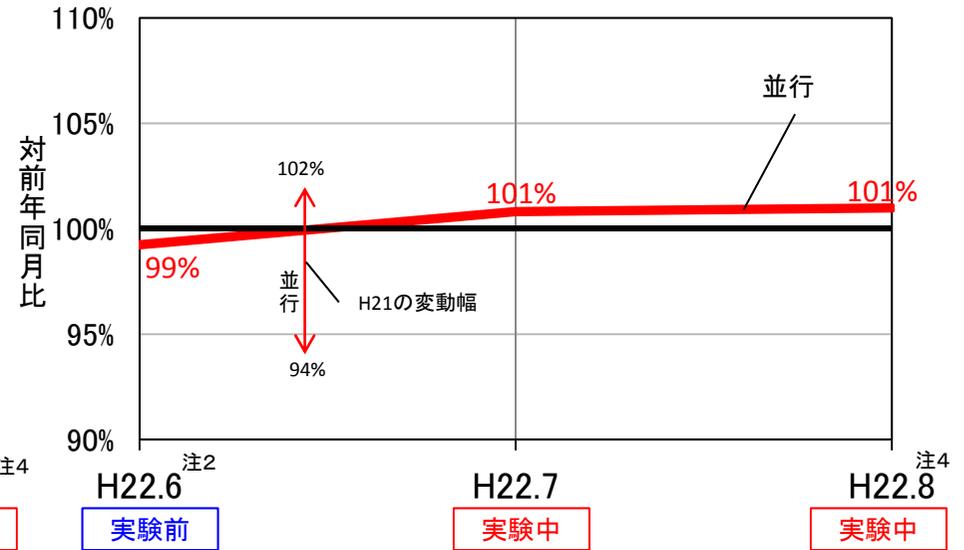
他の交通機関の旅客輸送量の動向(マクロの分析^{注1})

※実験前(6月)を1としない場合

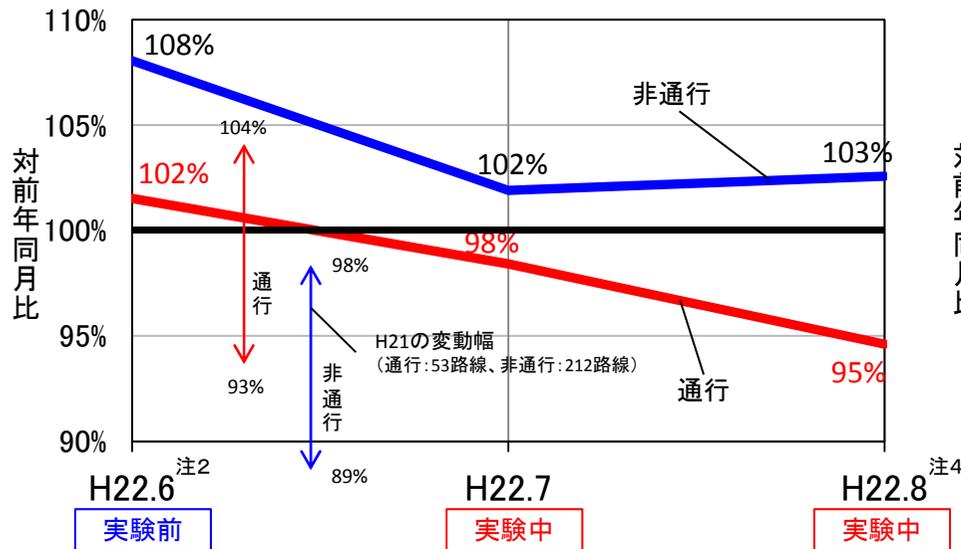
JR(特急) 並行:21断面、非並行45断面



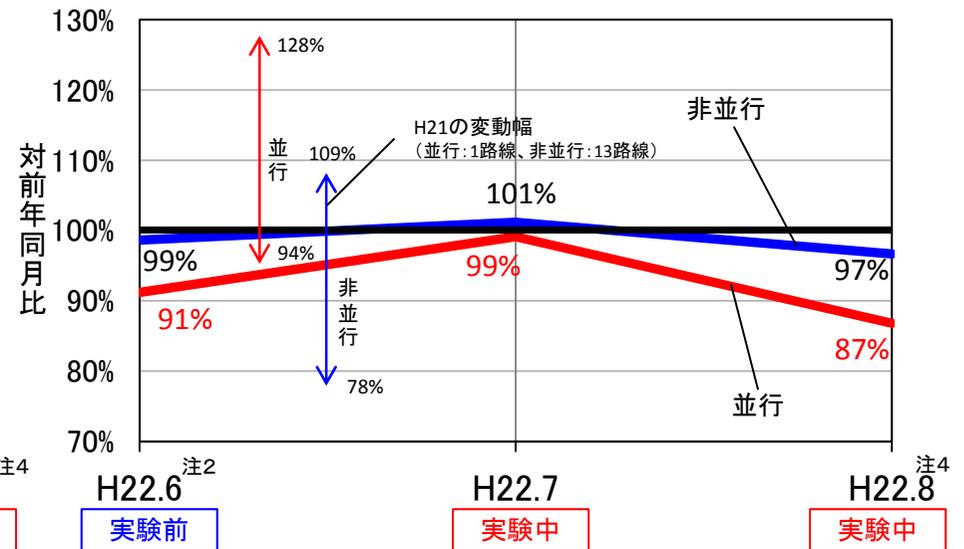
大手民鉄、地域鉄道^{注3} 並行:11断面、非並行:データ無し



高速バス 通行:69路線、非通行:295路線



フェリー 並行:4路線、非並行:28路線



注1 景気動向・天候等の要因は考慮していない
注3 地域鉄道は、路線の全輸送人員を計上

注2 6月には、実験開始後3日間(6/28~30)を含む(月単位の集計であるため)
注4 平成21年は休日上限1,000円割引の適用日を4日間拡大

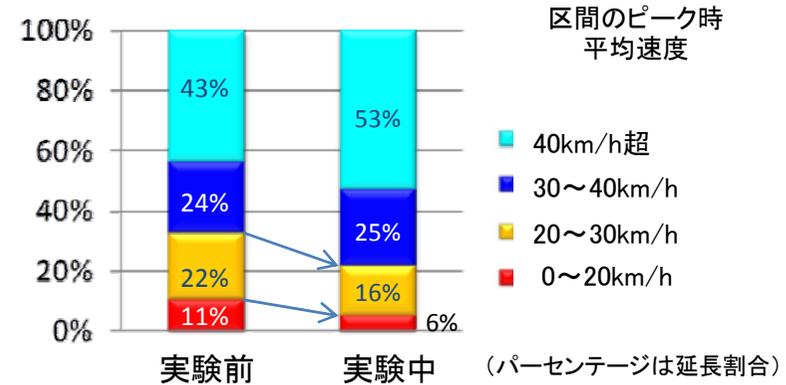
プローブカーシステムを活用した周辺一般道の走行速度変化【安来道路】

■ 安来道路

安来市内・東出雲町内の一般道におけるピーク時間帯平均速度は、20km/h以下の区間が半減

	実験前	実験中
平均 20km/h以下の区間	11%	6%
平均 30km/h以下の区間	33%	22%

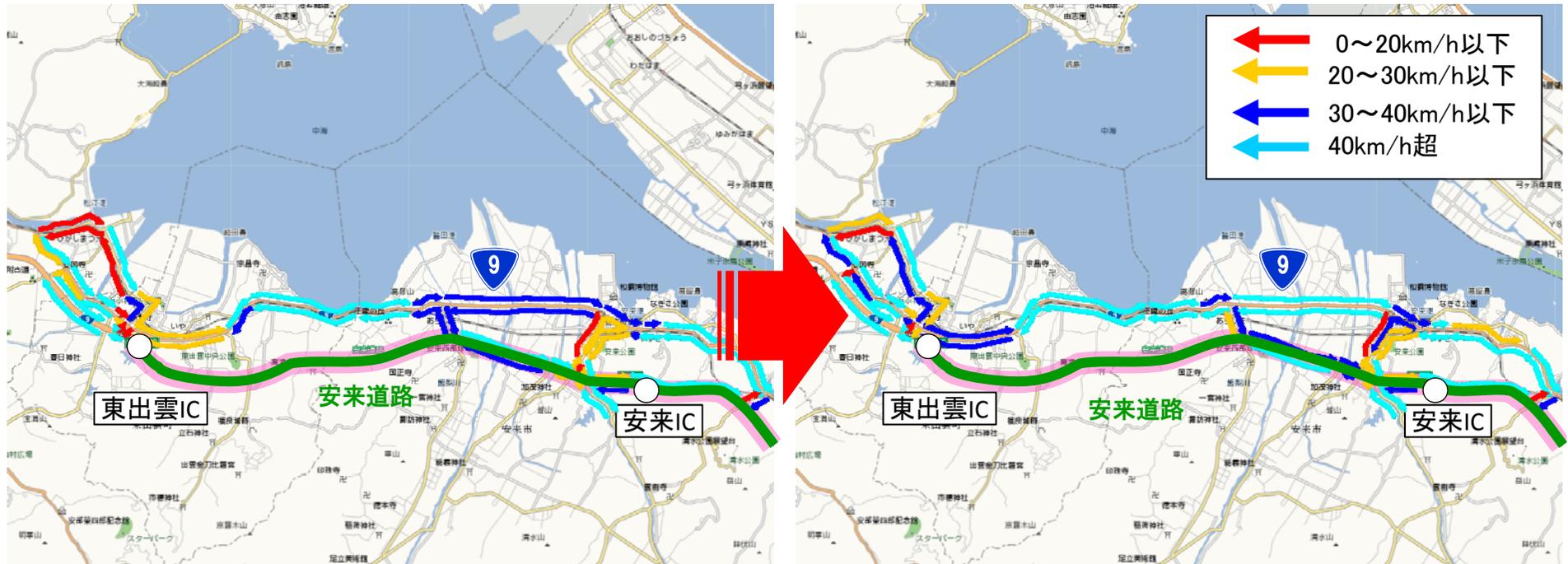
(観測延長は全体で74km)



■ ピーク時間帯の速度分布の変化

実験前: 平成21年6/29~8/31の7時~9時の平均速度

実験中: 平成22年6/28~8/31の7時~9時の平均速度



(※ プローブカーシステムによる区間速度データは、10月1日時点の速報集計値であり、今後、データの追加取得により異同がある。)

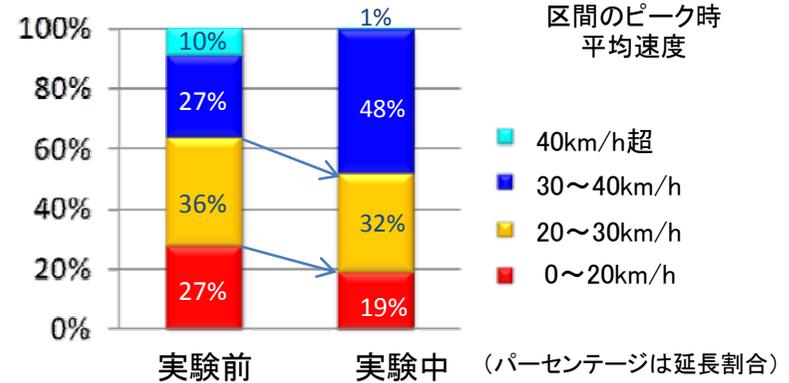
プローブカーシステムを活用した周辺一般道の走行速度変化【八王子バイパス】

■ 八王子バイパス

八王子市内の一般道におけるピーク時間帯平均速度は、**20km/h以下の区間が3割減少**

	実験前	実験中
平均 20km/h以下の区間	27%	3割減 19%
平均 30km/h以下の区間	63%	2割減 51%

(観測延長は全体で48km)

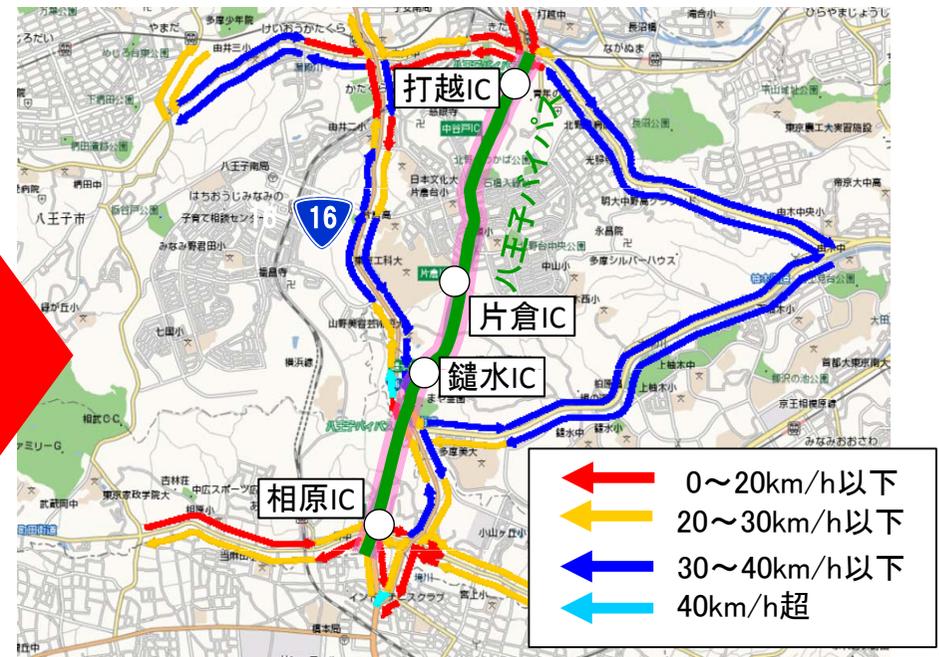


■ ピーク時間帯の速度分布の変化

実験前: 平成21年6/29~8/31の7時~9時の平均速度



実験中: 平成22年6/28~8/31の7時~9時の平均速度



(※ プローブカーシステムによる区間速度データは、10月1日時点の速報集計値であり、今後、データの追加取得により異同がある。)