

平成17年3月31日 関空連絡橋及びアクセス道路に関する社会実験結果まとめ

I. 関空連絡橋通行料金引下げ実験<航空旅客・関空訪問者の増大効果>

通行料金引下げにより連絡橋の交通量は各月5～8%の増

- 実験開始後の各月別の1日平均通行台数は、SARS等の影響がなかった平成14年度に比べて増加傾向にある。(対14年度同月比で、各月5～8%の増)(図1)

5車種別で見ると軽自動車等及び普通車に伸び

- 実験開始前後の5車種別での1日平均通行台数について対6月比の推移を見ると、軽自動車等、普通車の伸びが大きかった。(図2)

図2 1日平均通行台数に関する各月の対6月比の推移

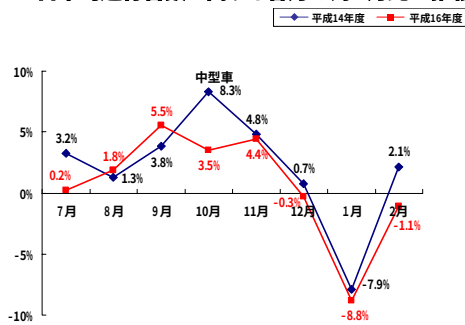
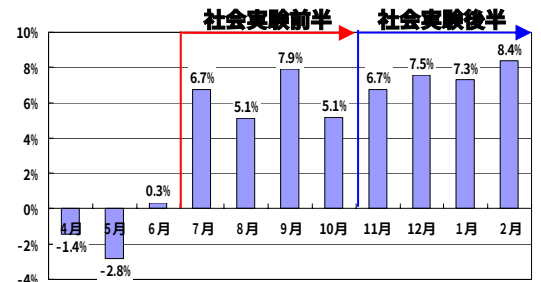
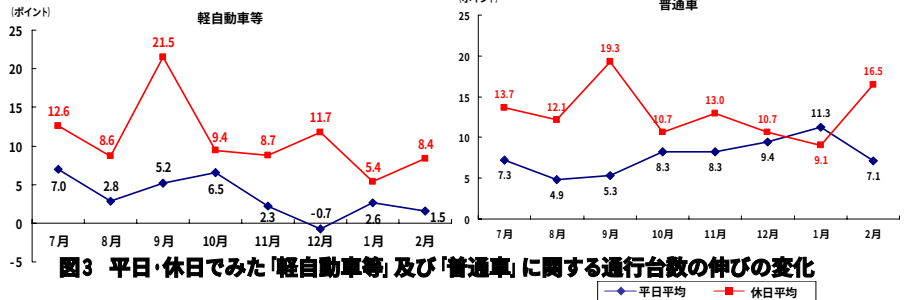


図1 平成16年度台数の伸び率(全体・対14年度同月比)



軽自動車等及び普通車について特に休日の伸びが大きい

- 車種区分別で1日平均通行台数が伸びた軽自動車等、普通車について平日・休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べて大きかった。(図3)



非航空系来港者の増加

- 関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。(図4)
- 平日と休日と比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。(図5)
- 実験開始前後で比較すると、平日・休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。(図5)

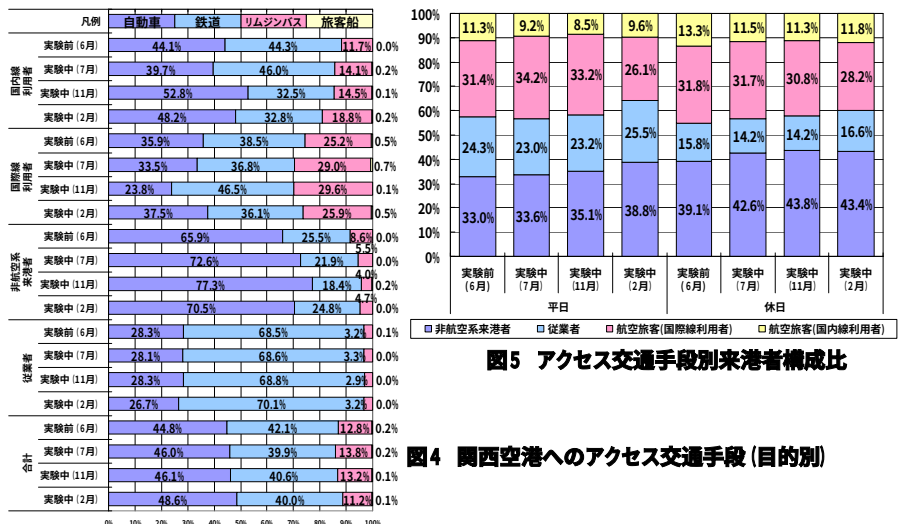


図5 アクセス交通手段別来港者構成比

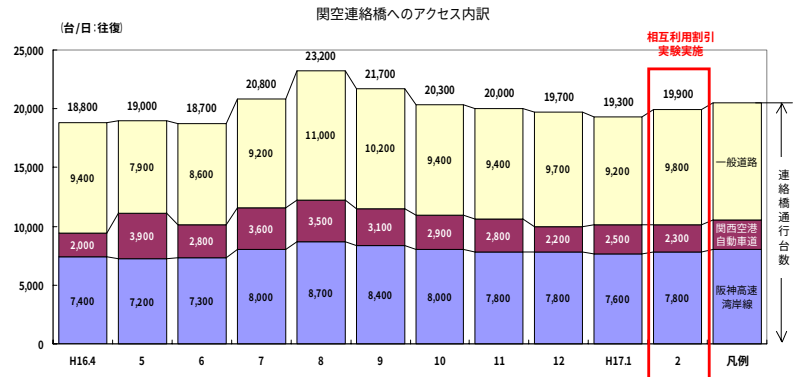
図4 関西空港へのアクセス交通手段(目的別)

II.ETC 限定相互利用割引実験

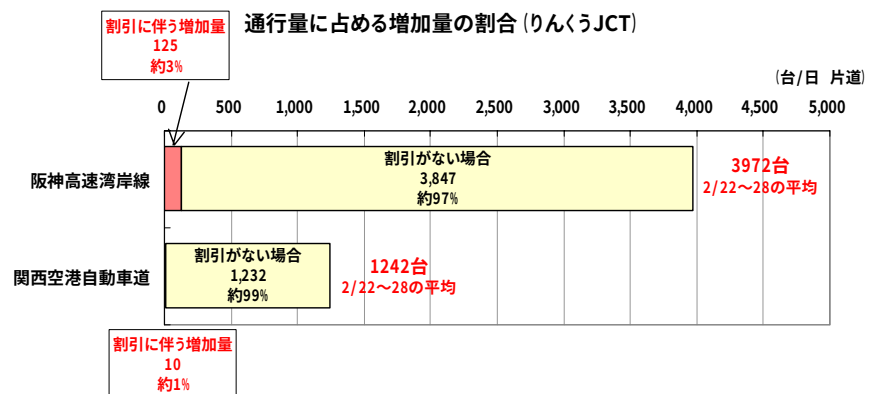
《有料道路利用促進効果》 連絡橋・阪神高速湾岸線の交通量は増加

- 連絡橋交通量は、平成 17 年 1 月（相互利用割引実施前）の 19,300 台／日に対し、2 月（相互利用割引実施）は 19,900 台／日に増加した（往復）。平成 14 年度同月比でみると、1 月の 7.3% 増に対し、2 月は 8.4% 増となっている。

- 関空連絡橋へのアクセス内訳は、平成 17 年 1 月、2 月のいずれも阪神高速湾岸線が約 4 割、関西空港自動車道が約 1 割、一般道路が約 5 割となっている。このことから、ETC 限定相互利用割引実験による有料道路の利用促進効果はわずかであった。

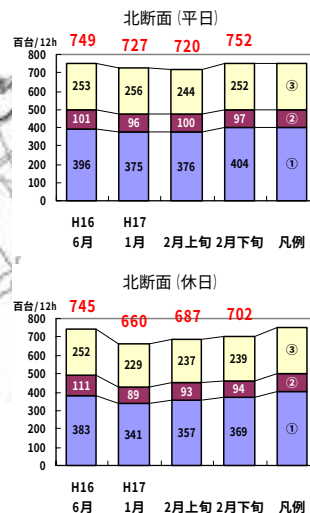
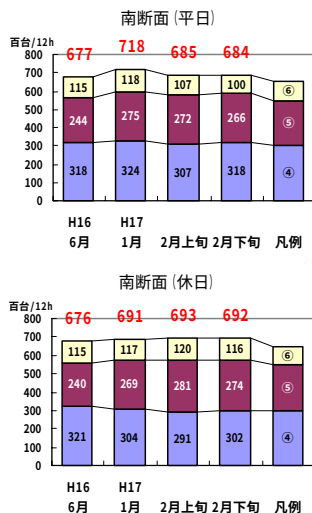


- 相互利用割引に伴う通行車両の増加量（りんくう JCT）は、阪神高速湾岸線は 120 台/日（片道）程度、関西空港自動車道は 10 台/日（片道）程度と推計される。



《一般道路の交通渋滞緩和効果》 周辺道路への影響は小さい

- 一般道路の交通量は、北断面、南断面ともに ETC 限定相互利用割引実験による大きな変化は見られなかった。
- 国道 26 号の葛の葉町北交差点、関西空港口交差点ともに大きな渋滞長の変化は見られなかった。また、一般道路主要区間における所要時間についてもあまり変化は見られなかった。



ETC 限定相互利用割引実験

- 平成 17 年 2 月 1 日～28 日実施
- ETC 無線通行車両のみ対象
- 連絡橋とアクセス有料道路（阪神高速湾岸線、関西空港自動車道）の両方を利用した場合に割引
- 割引額は普通車 500 円