

## 第4回有料道路部会

# 料金社会実験について

# 「高速道路ネットワークの有効活用」に関する料金社会実験

高速道路料金の引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用を図るため、平成19年度において高速道路の料金社会実験を行い、高速道路及び一般道の交通量や速度の変化を計測し、一般道等における交通渋滞緩和、事故件数の減少、環境の改善等の効果と影響を把握する。

大都市中心部の高速道路及び一般道路において多く走行する通過交通を環状道路等への転換を促す料金に関する社会実験。

距離に応じた料金への移行を予定している都市高速において、距離に応じた料金による利用変化に関する社会実験。

高速道路・一般道の混雑に対し、比較的空いている時間帯の高速道路への転換を促す料金に関する社会実験。

一般有料道路であるために料金割引等が不均等となり、十分に利活用されていない高速道路への交通の転換を促す料金に関する社会実験。

高速道路に並行する一般道路の夜間に多数の大型車等の物流関係車両が走行している路線において、高速道路への転換を促す料金に関する社会実験。

# 大都市中心部の高速道路及び一般道路において多く走行する通過交通を環状道路等への転換を促す料金に関する社会実験(1)

## 1. 実験テーマ

環状道路への通過交通の転換により、都市中心部における高速・一般道路を有効活用

## 2. 交通誘導手法

環状道路経由の料金を引き下げることにより、都市中心部経由の利用から環状道路経由の利用に転換

## 3. 期待される交通への効果・影響

交通の分散による高速道路の渋滞緩和、一般道からの転換及び一般道における渋滞緩和

## 4. 計測項目

〔一般道路、高速道路〕 交通量、渋滞長・損失時間・回数、旅行速度、環状道路への転換率、料金弾性値、環境(騒音)、事故発生件数、各ユーザー別の経路変化

# 大都市中心部の高速道路及び一般道路において多く走行する通過交通を環状道路等への転換を促す料金に関する社会実験(2)

都市高速道路の現在の均一料金は、都市高速道路を通過利用する様な長距離の交通に対して、対距離料金の場合よりも割安。

このため、同一発着について環状道路経由と都心経由の2つのルートがある場合、都心経由の方が安くなる場合が多く、交通の分散を図る料金体系とはなっていない。

	圏央道経由	首都高経由	
		(中環)	(都環)
走行距離	68.7km	71.1km	79.0km
所要時間	約50分	約60分	約70分
料金	2,650円	2,250円	2,250円

規制速度による所要時間



# 「距離に応じた料金」への移行を予定している都市高速において、距離に応じた料金による利用変化に関する社会実験(1)

## 1. 実験テーマ

首都高速・阪神高速道路の「距離に応じた料金」への移行に伴う交通への影響等の把握

## 2. 交通誘導手法

現行の割引料金から距離に応じて割引率を上下させることでの利用変化

## 3. 期待される交通への効果・影響

短距離利用の一般道からの転換

## 4. 計測項目

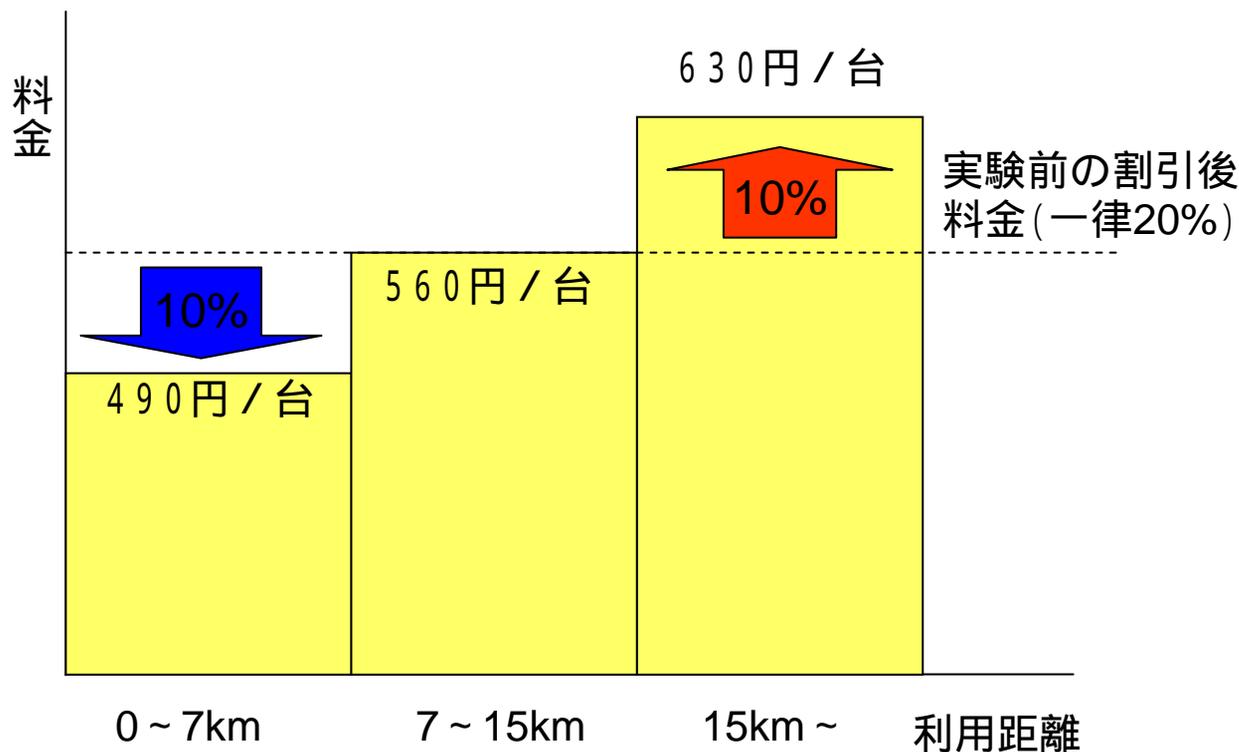
〔一般道路、都市高速等〕 距離別交通量、渋滞長・損失時間・回数、旅行速度、料金弾性値、環境(騒音)、事故発生件数、各ユーザー別の利用距離・回数、経路変化

# 「距離に応じた料金」への移行を予定している都市高速において、距離に応じた料金による利用変化に関する社会実験(2)

## 阪神高速における距離別割引社会実験(実験中)

平成18年12月～(土曜、日曜、休日)

阪神東線



# 高速道路・一般道の混雑に対し、比較的空いている時間帯の高速道路への転換を促す料金に関する社会実験(1)

## 1. 実験テーマ

比較的空いている高速道路を有効活用することにより、高速道路・一般道の混雑緩和

## 2. 交通誘導手法

高速道路が渋滞している時間帯の前後の料金を引き下げることにより、利用時間の平準化  
高速道路に余裕がある昼間の時間帯の料金の引き下げることにより一般道から高速道路への利用転換

## 3. 期待される交通への効果・影響

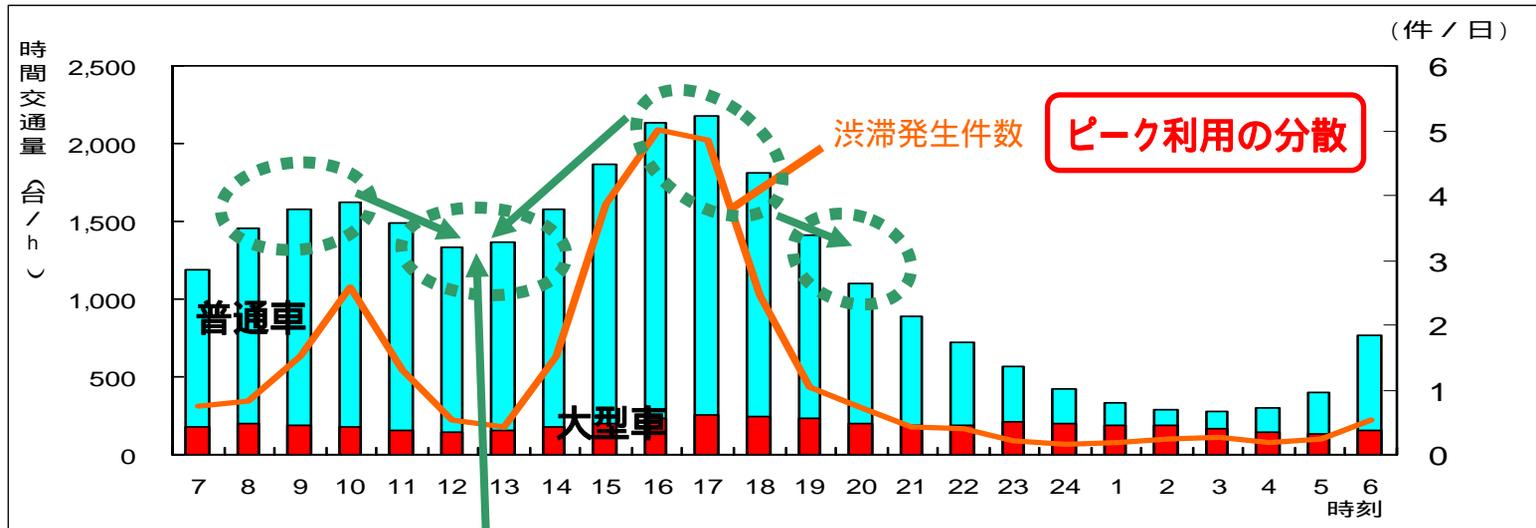
一般道・高速道路における混雑緩和

## 4. 計測項目

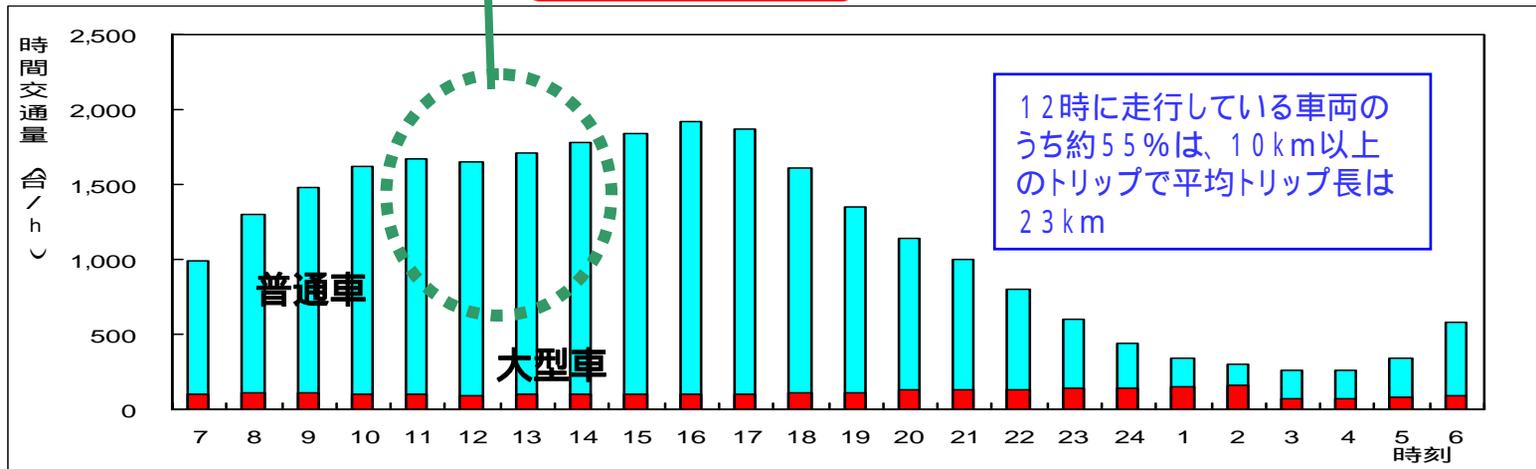
〔一般道路、高速道路〕 時間帯別交通量、渋滞長・損失時間・回数、旅行速度、料金弾性値、環境(騒音)、事故発生件数、近隣観光施設の入り込み客数・観光客の滞在時間の変化 等

# 高速道路・一般道の混雑に対し、比較的空いている時間帯の高速道路への転換を促す料金に関する社会実験(2)

## 高速道路(休日)



## 並行する一般道路(休日)



注)1. 並行する一般道路が24時間観測区間を抽出して集計した。

2. 大型車とはバスと普通貨物車(特殊(種)車を含む)の合計である。

3. 集計データ: H17センサ時間別データ

4. 分析対象区間: 地方圏435地点

# 一般有料道路であるために料金割引等が不均等となり、十分に利活用されていない高速道路への交通の転換を促す料金に関する社会実験

## 1. 実験テーマ

一般有料道路の料金割引等の不均等の解消

## 2. 交通誘導手法

高速道路と同様の料金割引で、一般道からの誘導及び接続する高速道路と連続利用

## 3. 期待される交通への効果・影響

一般道における混雑緩和

## 4. 計測項目

〔一般道路、高速道路〕 時間帯別交通量、渋滞長・損失時間・回数、旅行速度、料金弾性値、環境（騒音）、事故発生件数、近隣観光施設の入り込み客数・観光客の滞在時間の変化 等

# 高速道路と連続した一般有料道路に時間帯割引を導入した効果(H18.10.31より実施)

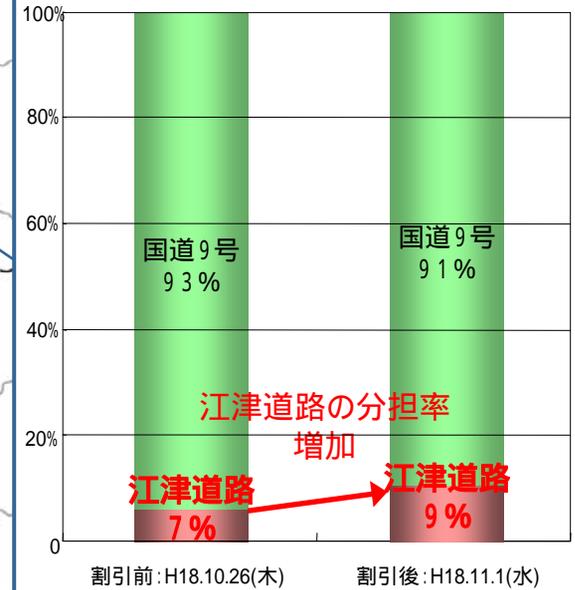
H18.10.31～

- ・6時～9時、17時～20時にETC車両で走行すると半額
- ・0時～4時にETC車両で走行すると3割引



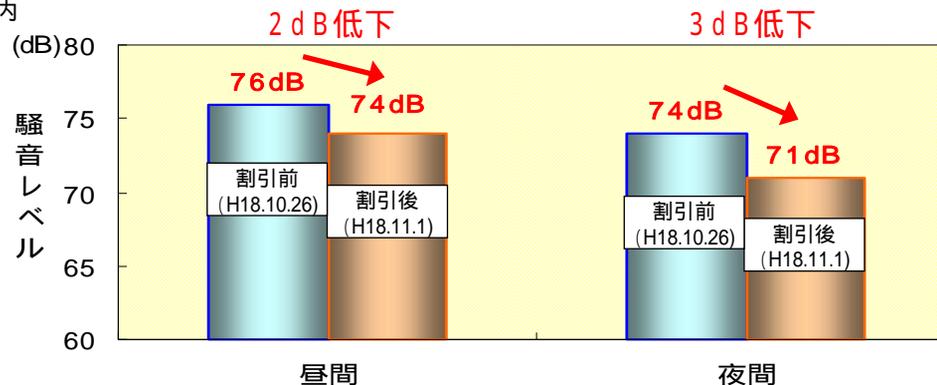
## 交通量の分担率の変化

江津IC～江津西IC間(江津市敬川町)の交通量分担率(6～9時)



## 昼間・夜間の騒音レベルの変化

江津市敬川町地内



# 高速道路に並行する一般道路の夜間に多数の大型車等の物流関係車両が走行している路線において、高速道路への転換を促す料金に関する社会実験(1)

## 1. 実験テーマ

夜間に一般道を走行する大型車両等を高速道路の転換による物流の効率化・一般道の環境改善

## 2. 交通誘導手法

一般道において課題が発生している時間帯の高速道路の料金を引き下げることにより、一般道から高速道路の利用に転換

## 3. 期待される交通への効果・影響

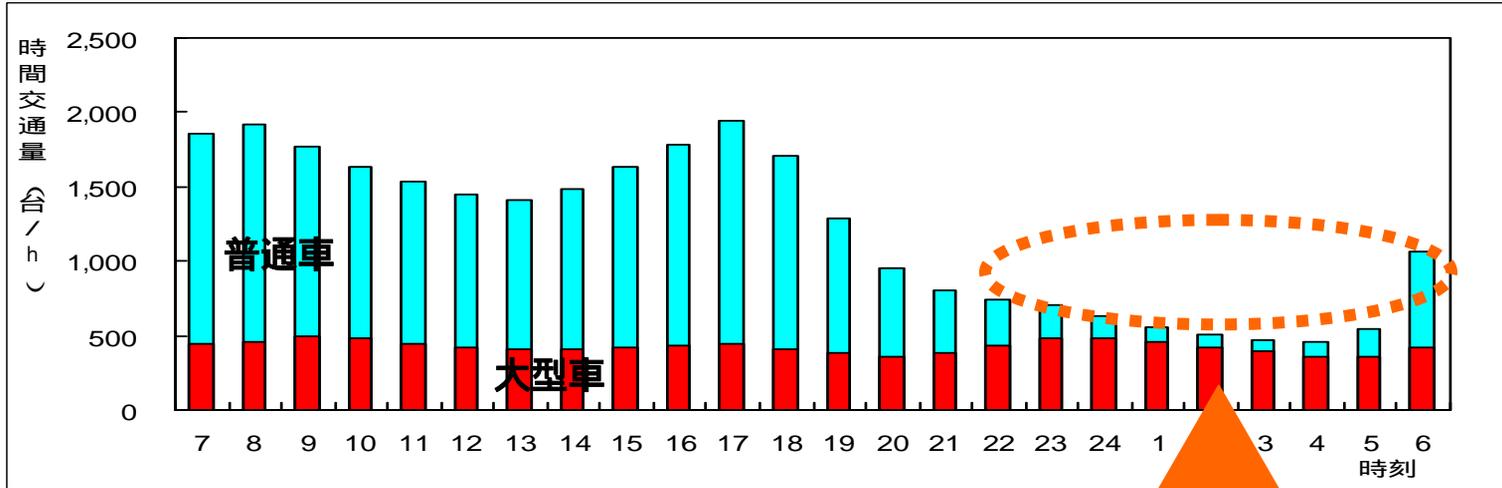
一般道における大型車両の減少、物流機能強化(輸送時間の軽減)

## 4. 計測項目

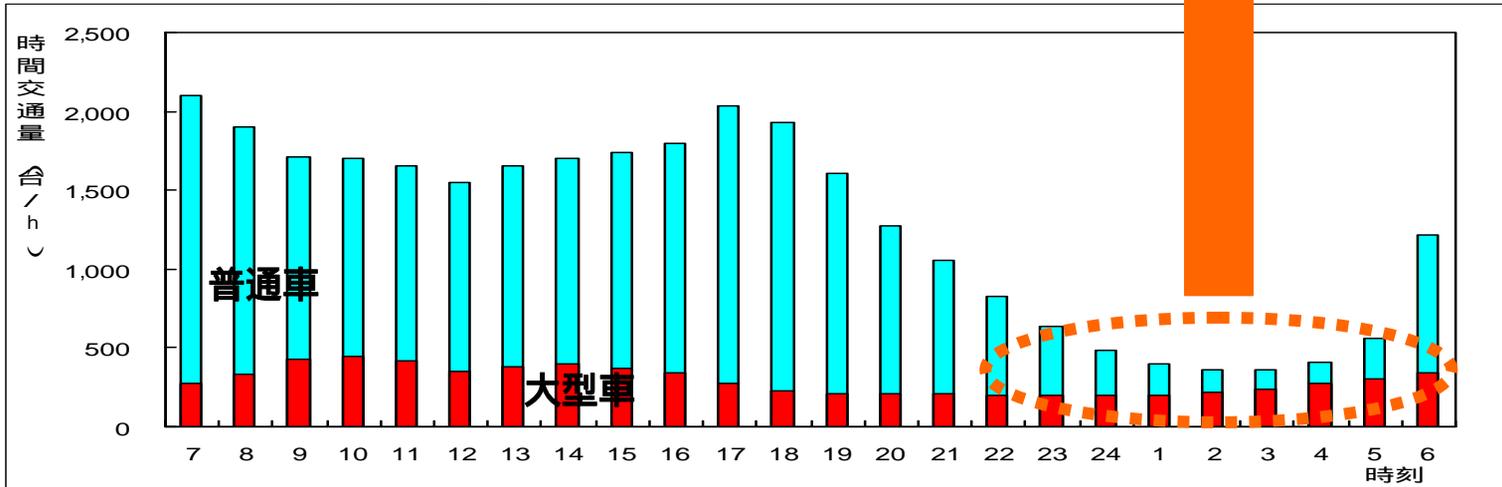
〔一般道路、高速道路〕 時間帯・車種別交通量、旅行速度、料金弾性値、環境(騒音)、事故発生件数、物流の輸送、移動時間の変化、配送回数の変化 等

# 高速道路に並行する一般道路の夜間に多数の大型車等の物流関係車両が走行している路線において、高速道路への転換を促す料金に関する社会実験(2)

## 高速道路(地方圏)



## 並行する一般道路(地方圏)



注)1. 並行する一般道路が24時間観測区間を抽出して集計した。

2. 大型車とはバスと普通貨物車(特殊(種)車を含む)の合計である。

3. 集計データ: H17センサ時間別データ

4. 分析対象区間: 地方圏434地点