

# 高速道路無料化社会実験の概要

## 実験の趣旨

- 全国の高速度道路の約2割の区間で無料化社会実験を行い、地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握する

## 実験内容

(1) 実験期間 平成22年6月28日(月)午前0:00 ~ 平成23年6月20日(月)午前0:00 一時凍結

(2) 対象区間 1,652km<sup>注</sup>

【約2割】(首都高、阪高を除く高速道路(有料)全体供用に対する実験区間の比率)

(無料で供用中の高速道路も含めた場合、無料区間は全体の約3割)

注:東九州自動車道 高鍋<sup>たかなべ</sup>~西都<sup>さいと</sup>(12km、H22.7.17供用)、東九州自動車道 門川<sup>かどかわ</sup>~日向<sup>ひゅうが</sup>(14km、H22.12.4供用)を期間中に対象に追加

(3) 対象車両 全車種(現金利用者を含む)

(4) 予算 H22年度:1,000億円、H23年度:200億円

## 実験区間選定の考え方

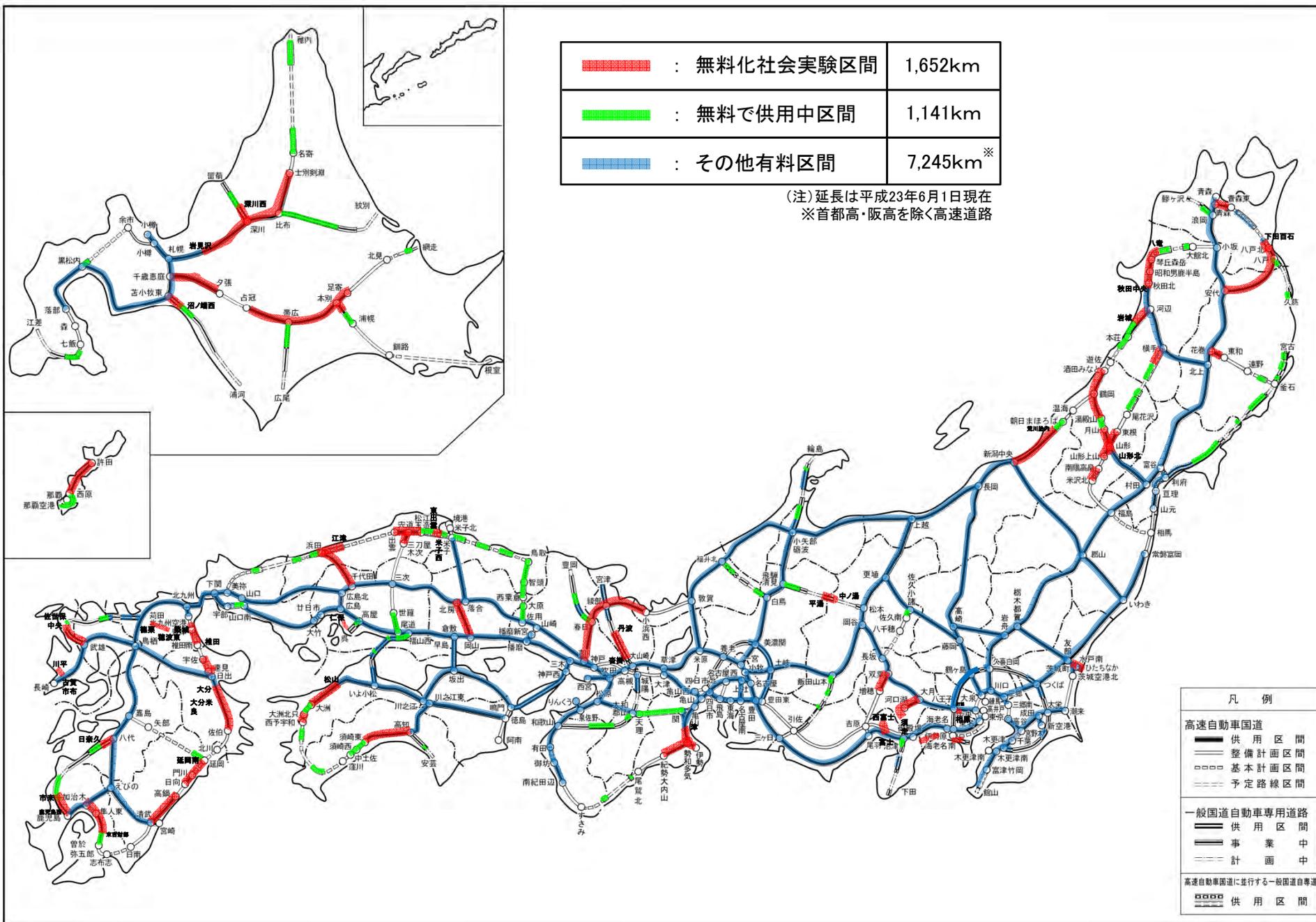
実験は、予算や以下を総合的に勘案して対象区間を選定。

- ① 首都高速、阪神高速道路を除く高速道路
- ② 休日上限1,000円による渋滞発生頻度
- ③ 他の交通機関への影響
- ④ 高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性など)

以下を除く区間を主な対象として実験を行う。

三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線及びこれを相互に連絡する路線、並びにこれと県庁所在地を結ぶ路線

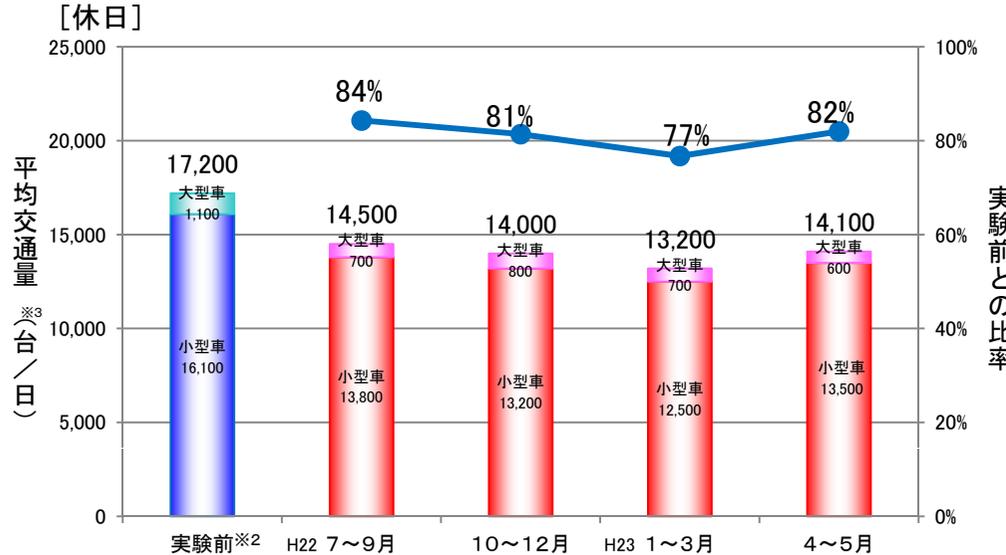
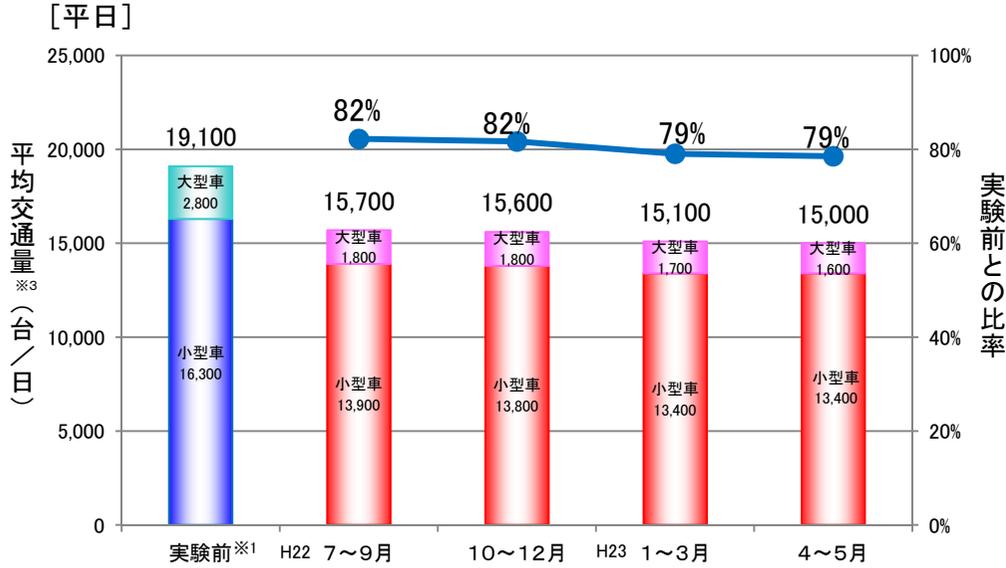
# 高速道路無料化社会実験対象区間



# 並行一般道の交通状況の変化

実験区間と並行する一般道の交通量は、高速道路への転換により、約2割減少

## ○並行一般道(50区間)の交通量の変化



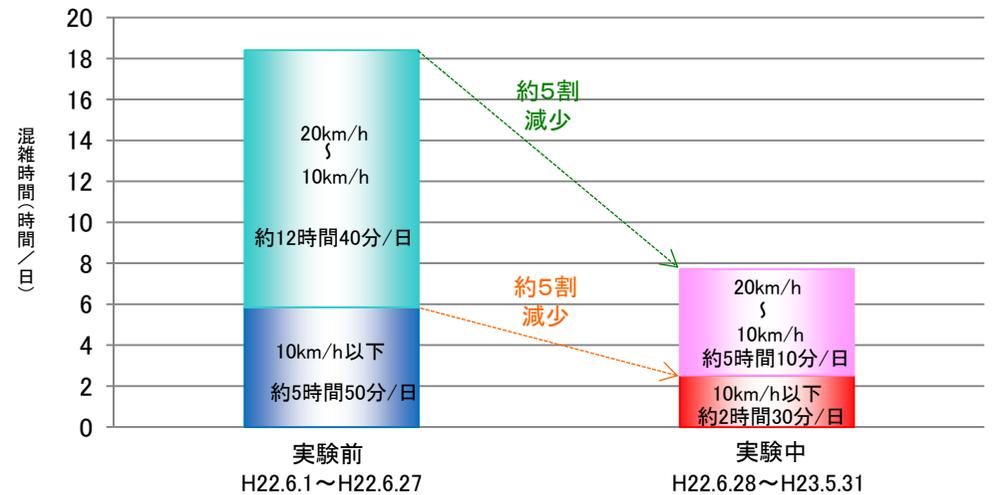
## ○並行一般道の交通量減少率上位5区間

順位	並行一般道	実験代表区間名	①実験前交通量 (台/日)	②実験中交通量 (台/日)	交通量減少率 (②/①)
1	国道112号	山形自動車道(西川~月山)	5,600	1,700	30% (7割減)
2	国道56号	高知自動車道 (土佐Pスマート~須崎東)	11,900	5,500	46% (5割減)
3	国道201号	八木山バイパス(篠栗~筑穂)	12,000	6,200	52% (5割減)
4	国道56号	松山自動車道(伊予~内子五十崎)	8,600	4,600	53% (5割減)
5	国道13号	湯沢横手道路(十文字~横手)	19,200	10,700	56% (4割減)

※ 実験前交通量: H22.6.20~H22.6.26  
実験中交通量: H22.6.28~H23.5.31

## 主要な並行一般道では、混雑時間が約5割減少

### ○速度が20km/h以下の混雑時間の変化 [並行一般道※合計]



※ 代表50断面に並行している区間のうち、VICSデータを測定している区間を抽出

※1 実験前交通量: H22.6.21(月)~25(金)

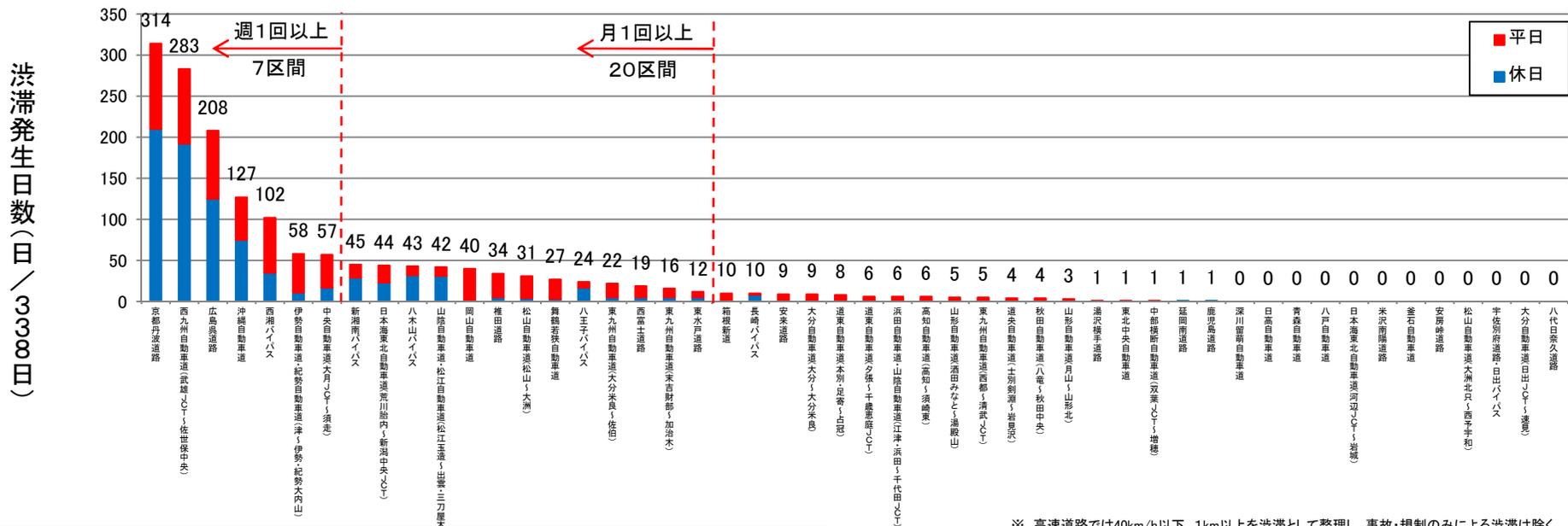
※2 実験前交通量: H22.6.20(日), 26(土)

※3 トラフィックカウンターによる主要な並行一般道(50断面)の平均交通量

# 高速道路の渋滞状況の変化

高速道路の交通量は大きく増加したが、ほとんどの区間で大きな渋滞は発生していない

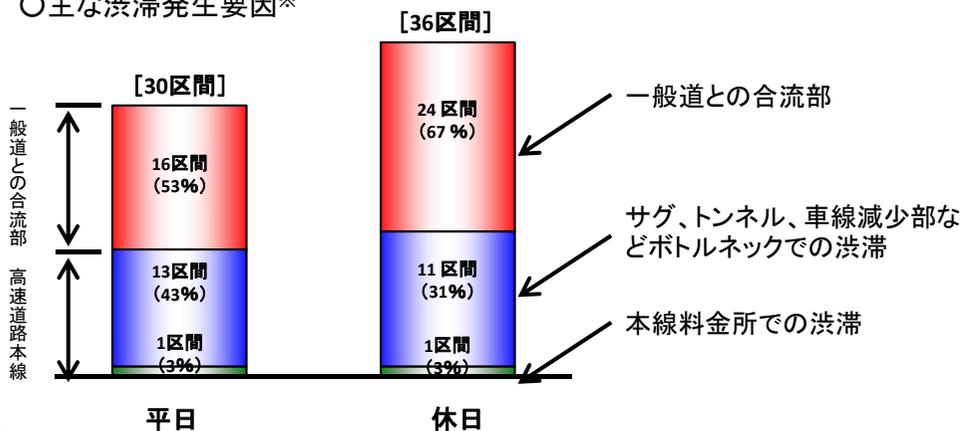
## ○渋滞発生状況



※ 高速道路では40km/h以下、1km以上を渋滞として整理し、事故・規制のみによる渋滞は除く

渋滞の主な要因は、実験区間端末における一般道との合流部が約半数以上を占める

## ○主な渋滞発生要因※



## (参考)京都丹波道路 沓掛ICの一般道との合流部の渋滞状況

