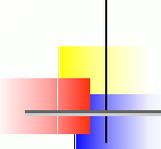


国道357号社会実験推進協議会

第4回協議会

－ 社会実験結果のとりまとめ －

平成17年3月16日(水)



目次

- | | |
|-----------------------|-----|
| <u>1. 社会実験の背景と概要</u> | P2 |
| <u>2. 広報活動</u> | P9 |
| <u>3. 交通状況への影響</u> | P16 |
| <u>4. 道路利用者・住民の意識</u> | P27 |
| <u>5. 社会実験の総括</u> | P34 |

1. 社会実験の背景と概要

1-1. 実験地域の現況

国道357号は東京都～千葉市間の湾岸地域を連絡する4車線の幹線道路で、沿道に工場や商業施設が多く立地している。

このため、平日は大型車をはじめとする業務交通、休日は買物等の休日交通により混雑しており、沿道環境に影響を与えている状況にある。

また、千葉県では全国に先駆けて、平成12年から東関東自動車道等の7路線45か所でETCが導入されており、ETCの普及が全国的にも進んでいる地域である。

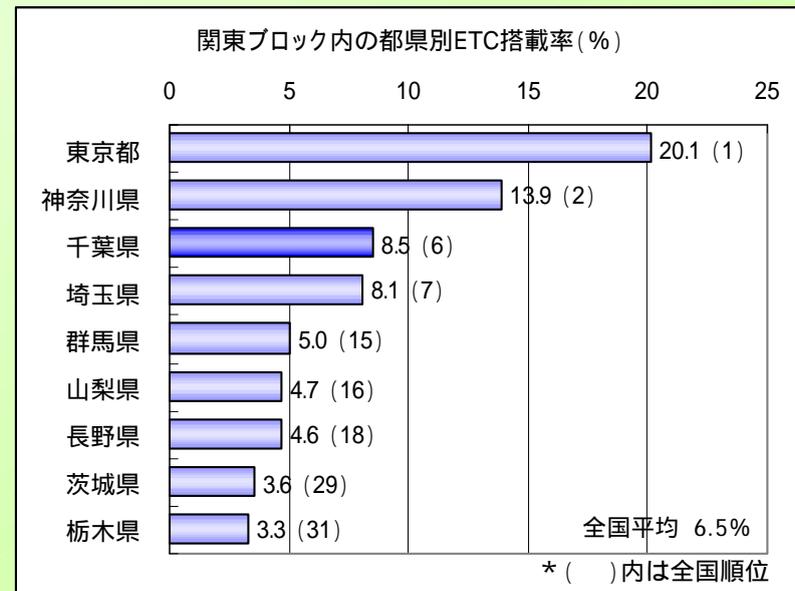
【国道357号の交通状況】

交通量: 638百台 / 日 (大型車混入率40.4%)
 混雑度 (交通量 / 交通容量): 1.55
 混雑時旅行速度: 10.0km/h

実験前の国道357号 (若松交差点付近 東行)



千葉県のETC搭載率



* ETC搭載率 = ETC搭載台数 / 自動車保有台数

* ETC搭載台数は(財)道路システム高度化推進機構資料(H17.1値)
 自動車保有台数は(財)自動車検査登録協会資料(H16.3値)

* 交通量等は平成11年度全国道路交通情勢調査(国土交通省)結果による

* この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 平16総複、第292号)

1-2. 実験地域の特徴 (大都市圏の社会実験)

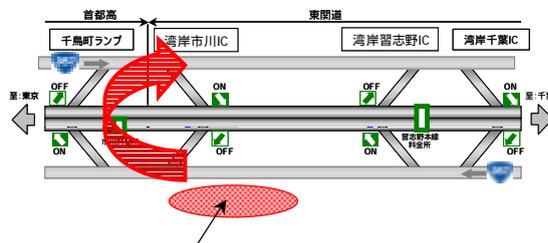
実験区間である湾岸市川ICと湾岸習志野ICは、いずれも出入方向が制限されたハーフインターである。

実験区間内の沿道に工場群が立地している。

実験区間及び接続する首都高で、社会実験と同時期に異なる複数の料金割引が実施される状況であった。

<特徴> 特殊なIC構造

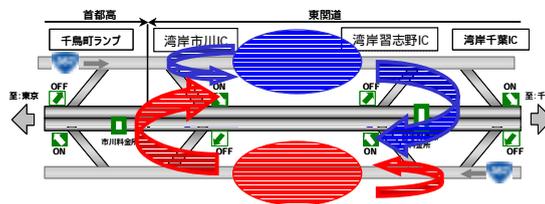
湾岸市川IC、湾岸習志野ICともに、出入方向が制限されたハーフインター



例えば、この地区を出発して、千葉に向かいたい人は、一旦、東京方面に進行し、Uターンする必要がある

<特徴> 沿道施設の立地

実験区間内に工場群が立地

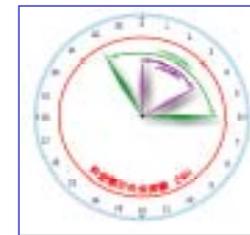


実験区間内に、工場群が立地しているが、これらの施設を利用するには、実験区間は遠回り

<特徴> 複数の料金割引

同時期に複数の料金割引が実施

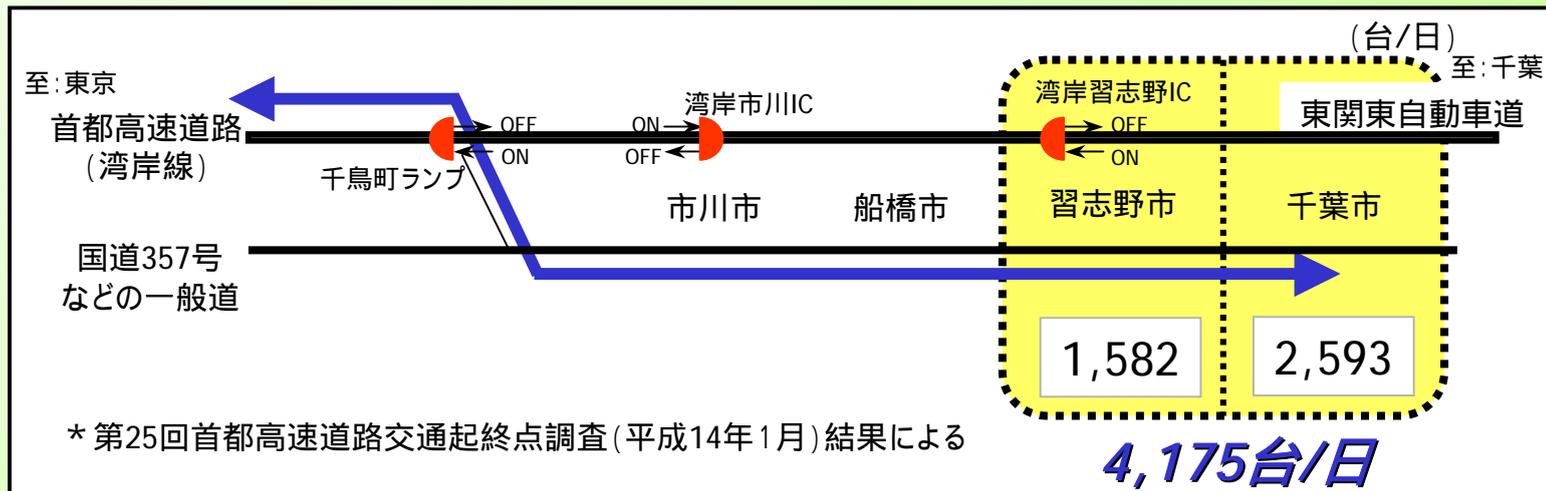
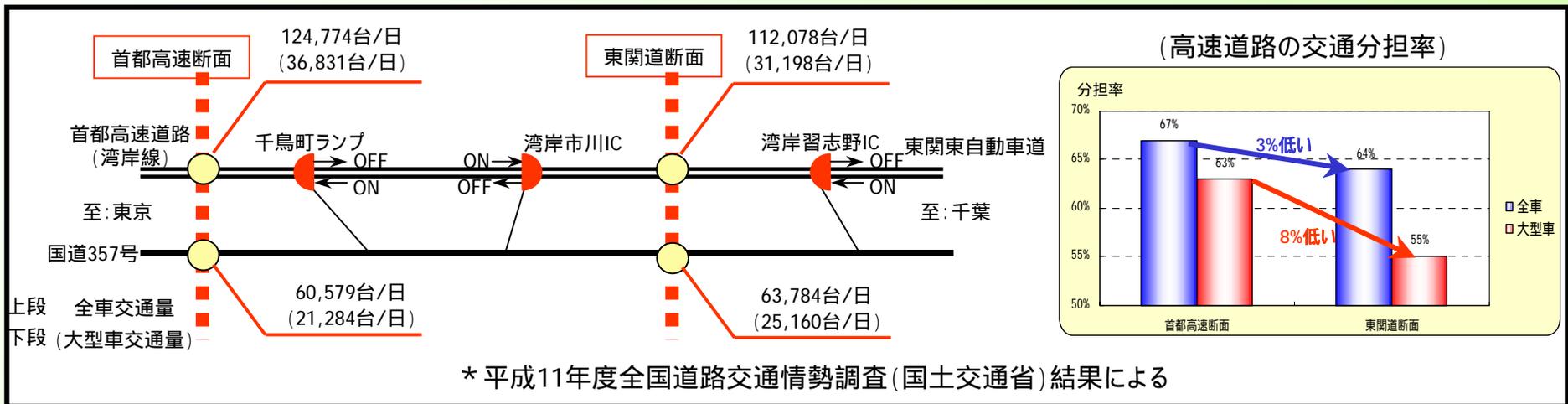
	H16/ 11月	12月	H17/ 1月	2月
湾岸習志野インター！ ETC料金割引社会実験 (5割引)	12/1 ~ 1/31			
ETC深夜割引(JH) (3割引)	12/1 ~ 2/28			
ETC早期夜間割引(JH) (5割引)	1/21 ~ 2/28			



実験区間では、同時期に異なる料金割引が実施された

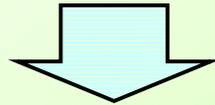
1-3. 国道357号の利用実態

湾岸市川IC～湾岸習志野IC間の高速道路分担率が首都高速断面に比べて低い(特に大型車)。また、千鳥町ランプを利用する「習志野・千葉地域」発着の交通量は約4,200台/日存在する。市川・船橋地域を通過するこれらの交通の多くが、国道357号を利用しているものと考えられる。



1-4. 社会実験の目的

- 国道357号は昼夜間に慢性的な渋滞が発生し、さらに、一部区間の騒音値が要請限度を超過している。
- その一因として、国道357号の交通負荷が大きく、並行する東関東自動車道の利用率が低いことがあげられる。ただし、東関東自動車道が受け入れられる交通容量は多くはない。
- 千葉県は全国の中でもETC普及が進んでおり、その利用の動向を把握しやすい。



東関東自動車道への需要転換が有効な解決方策の1つ

国道357号の渋滞緩和等のためには複数の対策が考えられるが、以上の地域の状況を踏まえ、ETC車を対象に東関東自動車道の料金を割り引くことにより、国道357号を利用する交通の一部を転換させ、交通渋滞緩和・沿道環境改善といった課題解決方法を検証する。

解決の方策

東関東自動車道
の料金割引

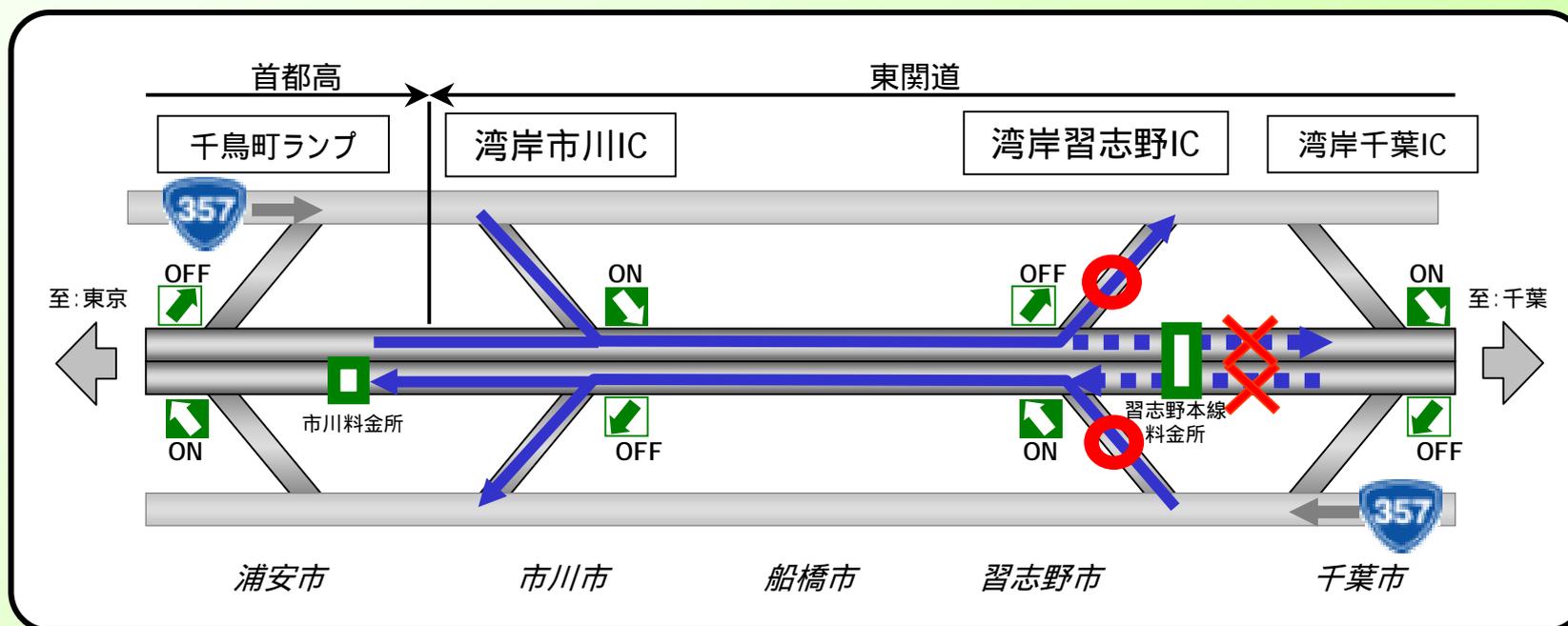
渋滞交差点
の立体化

インターチェンジ
の新設

⋮
⋮
⋮

1-5. 社会実験の概要

- 実験区間 : 東関東自動車道 湾岸市川IC ~ 湾岸習志野IC間
- 対象車両 : ETC利用車(湾岸習志野ICを利用した車両)
- 割引率 : 約50%
- 実施期間 : 3ヶ月間(平成16年11月1日 ~ 平成17年1月31日)
- 実施時間帯 : 24時間(終日)



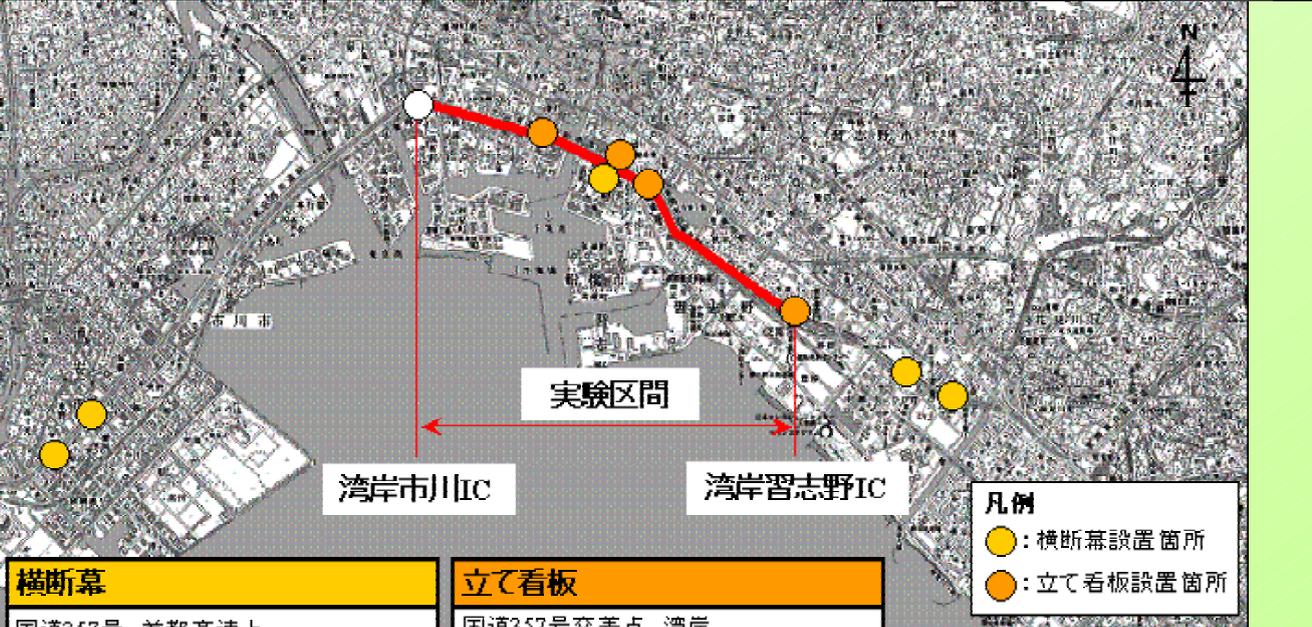
1-6. 社会実験のスケジュール

	H16 7月	8月	9月	10月	11月	12月	H17 1月	2月	3月
社会実験					← →				
実験計画策定・準備	←—————→								
広報・告知				←—————→					
実験の実施 (実験の管理など)					← →				
効果計測 (実態調査)				←—————→					
効果分析 施策評価				←—————→					
協議会			第1,2回			第3回			第4回
作業部会	準備会	第1回	第2回	第3回		第4回			第5回

2. 広報活動

2-1. 活動内容

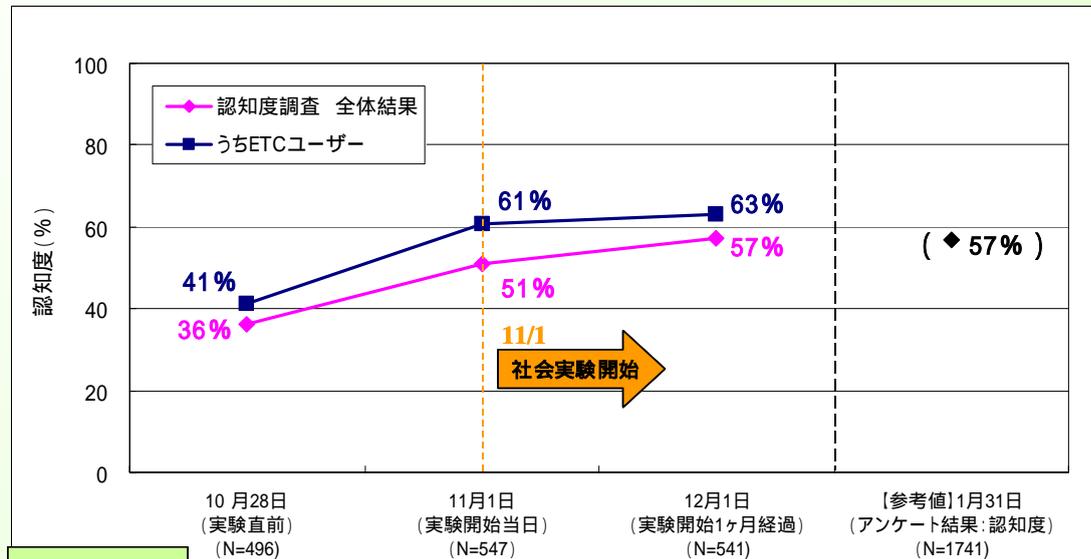
横断幕やタテ看板、新聞折り込みなど地域への広報に加え、高速PAや道の駅などへのチラシ設置、ラジオやホームページなど広域的な道路利用者への広報も実施した。

記者発表	新聞掲載記事	自治体広報誌	チラシ・ポスター
<p>記者発表を実験前:2回 実験中:1回実施</p> <p>実験前:9/27, 10/29 実験中:12/22</p> 	<p>千葉日報を主として 実験関連記事が掲載</p> <p>実験前:10/13, 10/31 実験中:11/1, 11/6, 11/26, 12/27</p> 	<p>実験対象地域の自治 体広報誌に記事を掲載</p> <p>広報いちかわ:11/6, 12/4, 1/8 広報ふなばし:11/1 広報習志野:11/1</p> 	<p>実験対象地域及び千葉市 の約75万世帯に新聞折込 チラシを配布</p> <p>【10/30】 各施設にチラシ:2万部 ポスター:1000部を配布 【10/14~】</p> 
ラジオ	 <div data-bbox="1646 1136 1937 1277" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● : 横断幕設置箇所 ● : 立て看板設置箇所 </div>		
<p>BAYFM, ニッポン 放送, TOKYOFM にて実験前:11回 実験中:22回放送</p> <p>【10/16~1/14】</p> 			
テレビ			
ホームページ	横断幕	立て看板	<p>*この地図は、国土地理院長の承認を得て、 同院発行の数値地図20000(地図画像)及び 数値地図5000(地図画像)を複製したもので ある。(承認番号 平16総復、第292号)</p>
<p>実験概要、協議会資料、 Q&A、アンケート、リン ク集を公開</p> <p>【10/13~3/31】 3/31以降、千葉県道事務 所HPに移動予定</p> 	<p>国道357号、首都高速上 5箇所の実験中:8基 実験後:3基設置</p> <p>実験中:11/1~1/31 実験後:2/1~</p> 	<p>国道357号交差点、湾岸 習志野ICに実験前:6基 実験中・後:14基設置</p> <p>実験前:10/26~10/31 実験中:11/1~1/31 実験後:2/1~2/10</p> 	

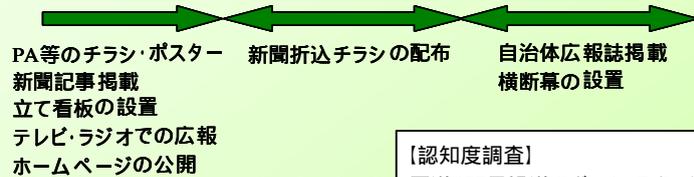
2-2. 社会実験の認知度(平日)

実験前後の集中的な広報により、平日の利用者に対しては、実験直後の認知度は約5割まで向上し、その後もタテ看板やラジオ等の継続的な広報により、12月には認知度が約6割まで向上した。

認知媒体としては、タテ看板、ラジオ放送、高速PA等へのチラシ設置の順に認知に有効であった。特に東京等の広域的な利用者にはラジオの割合が高い。

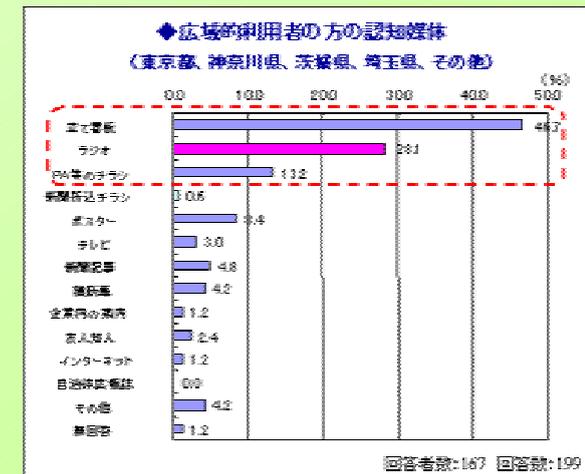
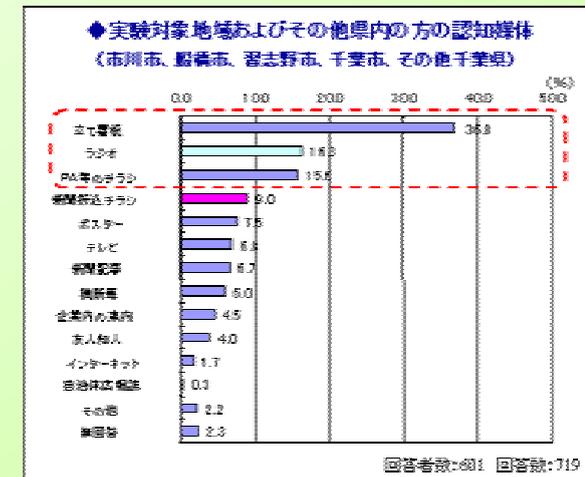


主な広報活動



【認知度調査】
 国道357号沿道のガソリンスタンド3箇所、トラックステーション1箇所、
 ショッピングセンター1箇所における面接調査(各地点約100サンプルずつ)

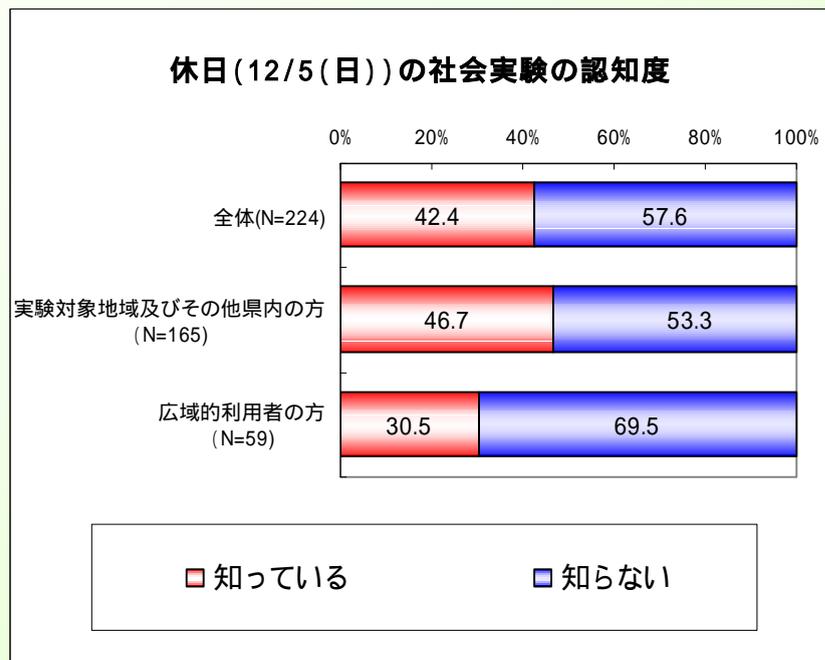
【アンケート調査】
 調査対象者: 国道357号沿道住民、ETCモニター個人・企業ユーザー



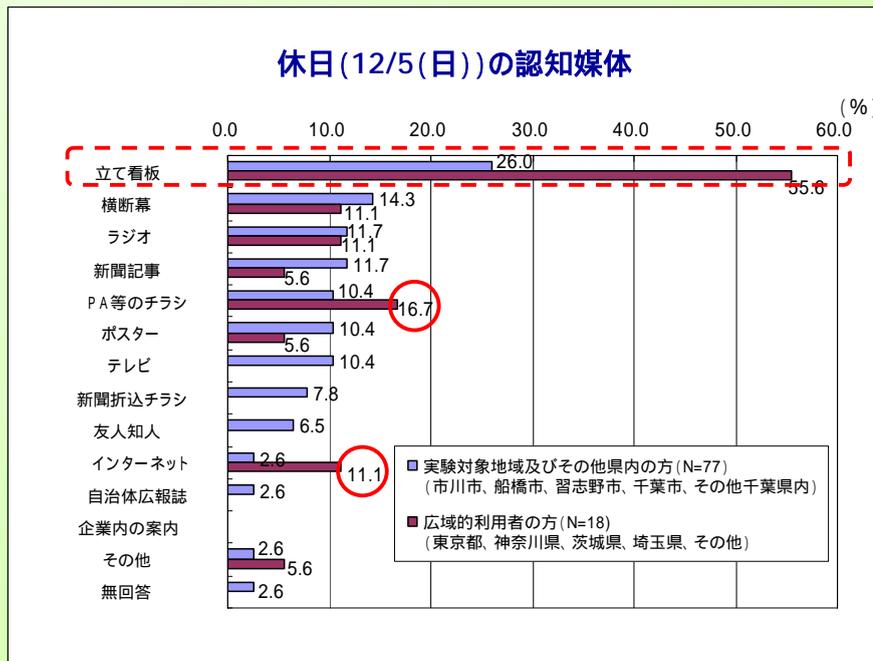
2-3. 社会実験の認知度(休日)

休日の認知度は約43%で平日より低い。特に東京や神奈川など広域的な利用者の認知度が低い。

認知媒体としては休日も平日と同様であるが、東京等広域的な利用者にはインターネットも有効であることが特徴的である。



実験対象地域及びその他県内: 市川市、船橋市、習志野市、千葉市その他千葉県内
 広域的利用者: 東京都、神奈川県、茨城県、埼玉県、その他



【認知度調査】

国道357号沿道のガソリンスタンド1箇所、ショッピングセンター1箇所における

面接調査(各地点約100サンプルずつ)

2-5. 社会実験についての意見・問い合わせ

ETCレーン閉鎖などの通行トラブルについての問い合わせが最も多かった。

意見・要望としては、実験継続の要望が多かった。(実験後も、継続要望が寄せられている)

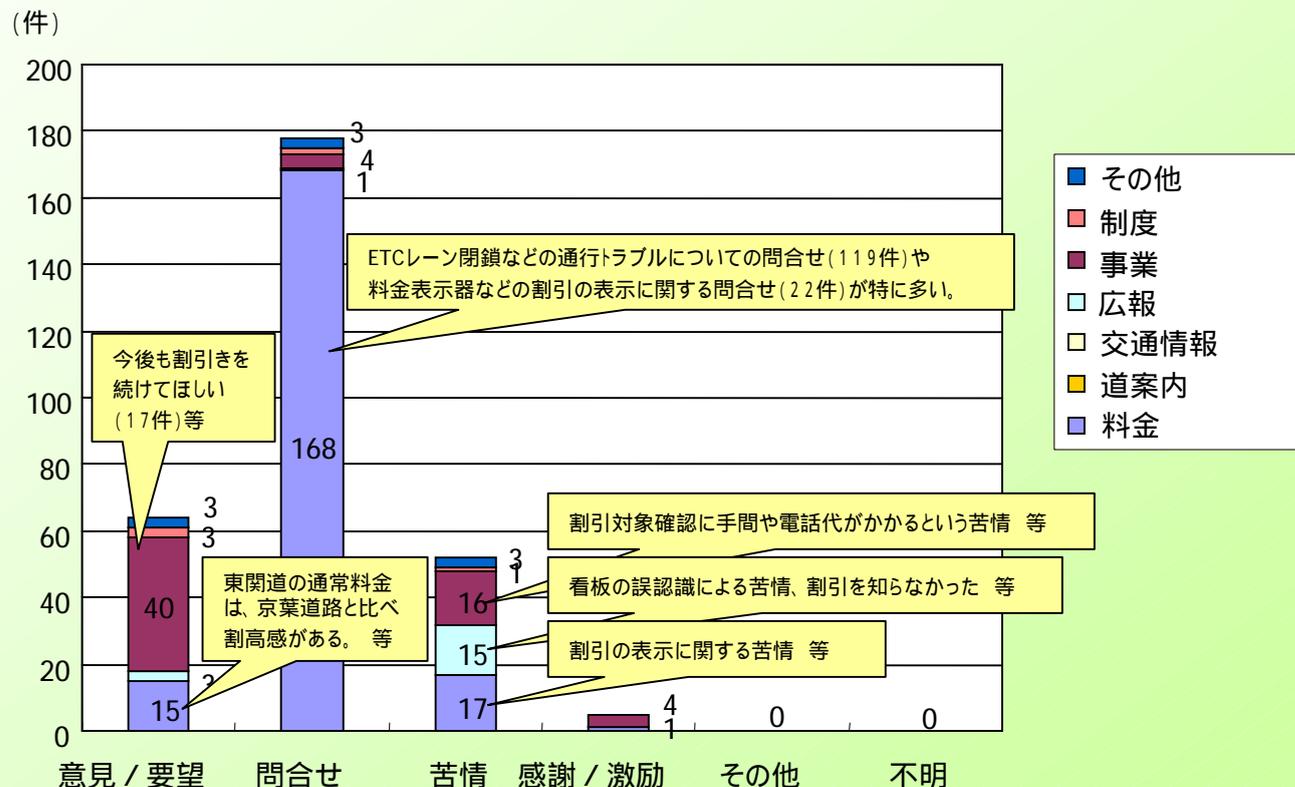
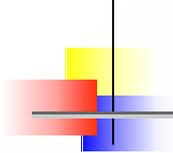


図. 社会実験に関する利用者からの問合せ状況(1月31日まで)

* 社会実験終了後の意見・問合せは計8件、うち5件が割引継続の要望である。(2月1日～3月15日現在)



2-6. 広報活動のまとめ

広報活動による広報効果

各種広報活動により認知度は6割近くまで向上し、広報後はホームページアクセス件数も伸びたことから、広報活動による広報効果はあったと考える。

広報に有効な媒体

認知に有効な媒体としては、認知媒体として意見が多かったタテ看板が特に有効であった。これは、ドライバーの視線に入りやすく実験区間利用者に直接訴える媒体であったためであると思われる。その他、高速PA等へのチラシ配置、ラジオ放送も効果的であった。

また、本実験対象地域に比較的多い東京などからの広域的な利用者に対しては、ラジオ放送(平日)やインターネット(休日)も認知向上に有効な媒体であった。

広報に係わる課題

東京方面などの広域的な利用者が多い場合には認知度が低下すると考えられ、これら広域的な利用者の多い地域では、ラジオやインターネットによる広報を充実させることが必要である。

湾岸習志野ICや湾岸市川ICの入口の手前で、リアルタイムに若松交差点等国道357号の渋滞状況や所要時間等の情報を提供し東関道へ経路変更させることについて、検討が望まれる。

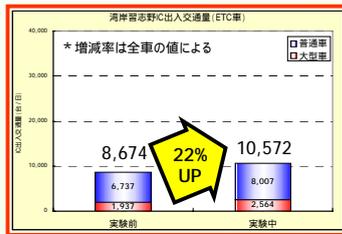
3. 交通状況への影響

3-1. 湾岸習志野ICにおけるETC利用の推移

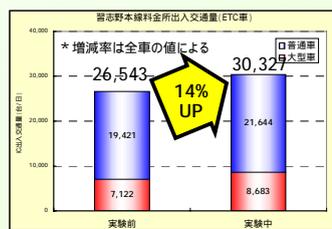
湾岸習志野ICでは、ETC車出入交通量の増加率、ETC利用率の伸びとも、他ICと比べ大きい。ETC車の増加の半分以上は、国道357号など他路線からの転換であると推測される。以上から、湾岸習志野ICにおけるETC車の増加は社会実験の効果であると考えられる。

東関東ICのETC車出入交通量

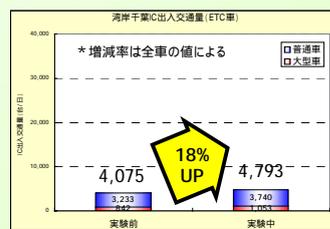
【湾岸習志野IC】



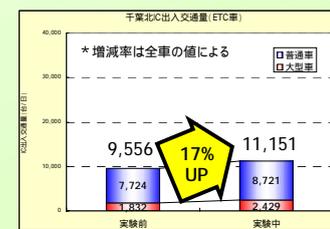
【習志野本線料金所】



【湾岸千葉IC】

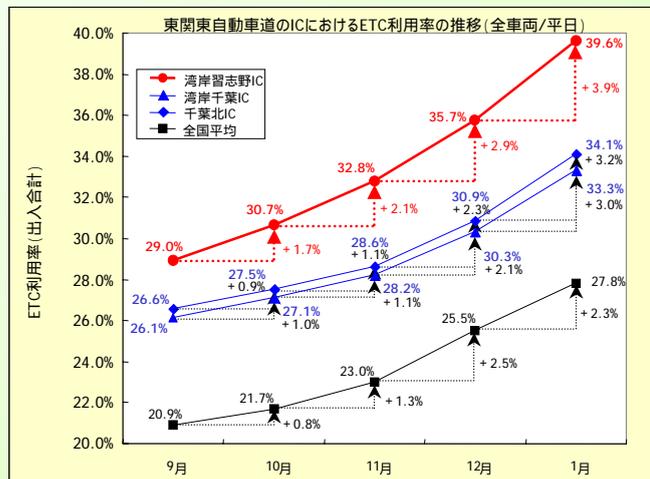


【千葉北IC】



* JHデータ
* 実験前は10月、実験中は11月～1月の平日(月～金)平均
* 年末年始(12/29～1/10)及びデータ異常値は除く

東関東ICのETC利用率の推移



* JHデータ
* 平日(月～金)の値
* 年末年始(12/29～1/10)及びデータ異常値は除く
* 各月の(全ETC車両台数)/(全通行車両台数)により算出

湾岸習志野ICのETC車増加台数の内訳(試算)

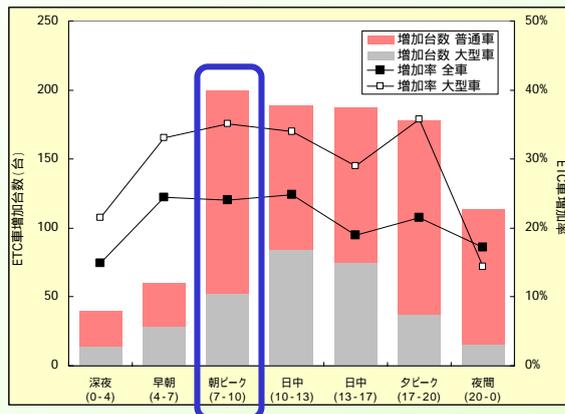


3-2. 湾岸習志野ICの時間帯別ETC出入交通量

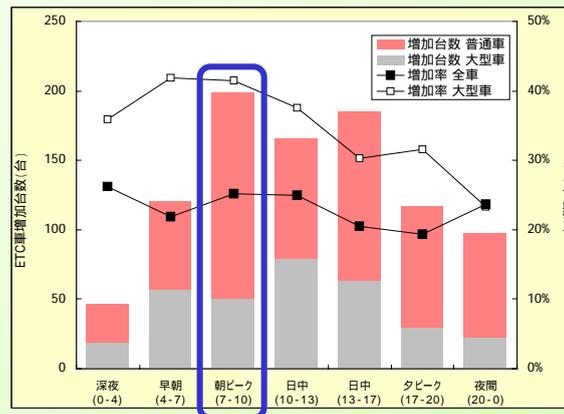
ETC出入交通量の増減を時間帯別に見ると、増加の率・量ともに朝のピーク時間帯が最も大きく、この時間帯での実験効果が特に大きいと思われる。

なお、ピーク時間の分散は見られなかった。

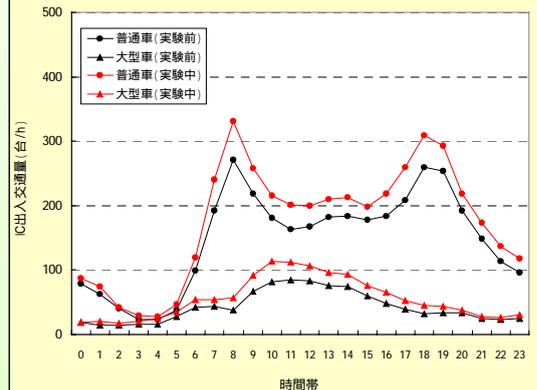
実験前からのETC車増加台数(千葉行き)



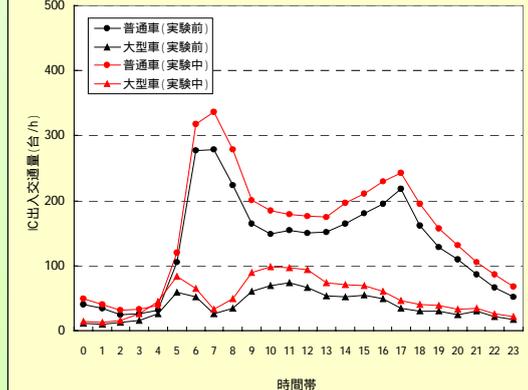
実験前からのETC車増加台数(東京行き)



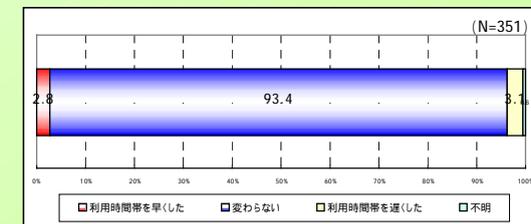
湾岸習志野IC出入交通量(ETC車/千葉行き)



湾岸習志野IC出入交通量(ETC車/東京行き)



湾岸習志野ICの利用時間帯の変化



* ETCユーザーに対するアンケート調査結果による。

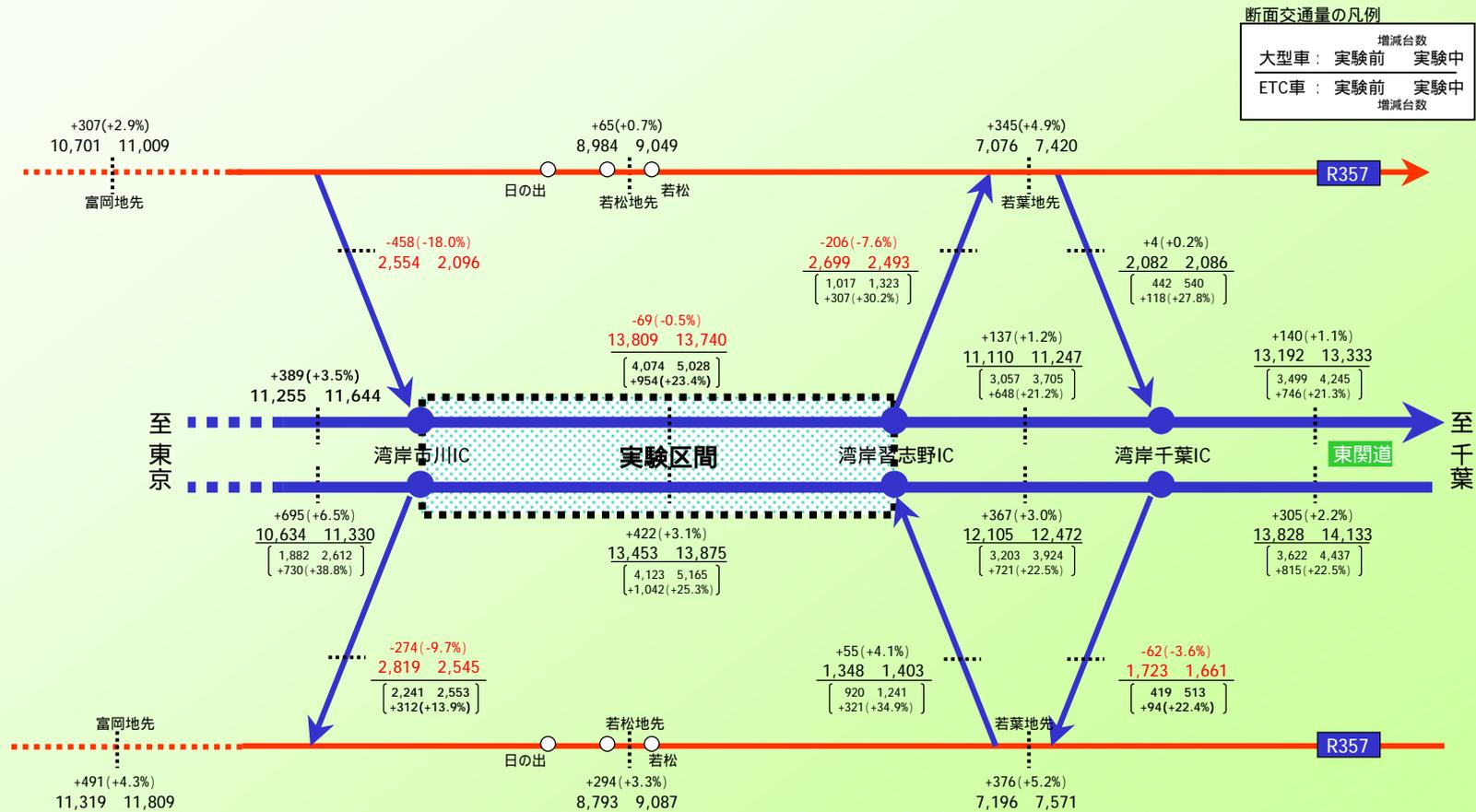
* JHデータ

* 実験前は10月、実験中は11月～1月の平日(月～金)平均

* 年末年始(12/29～1/10)及びデータ異常値は除く

3-4. 国道357号の大型車交通量

湾岸習志野ICにおける大型車全体の利用は減少しているが、ETCの利用は大きく増加している。その結果、国道357号若松断面の大型車交通量は前後区間に比べて抑制されている。大型車の高速道路分担率は極めて変化が小さい。



月平均の日交通量(台/日)。
日本道路公団、国土交通省のトラカンデータを使用。
実験前は10月、実験中は11-1月の日平均値。

3-5. 周辺道路の交通量

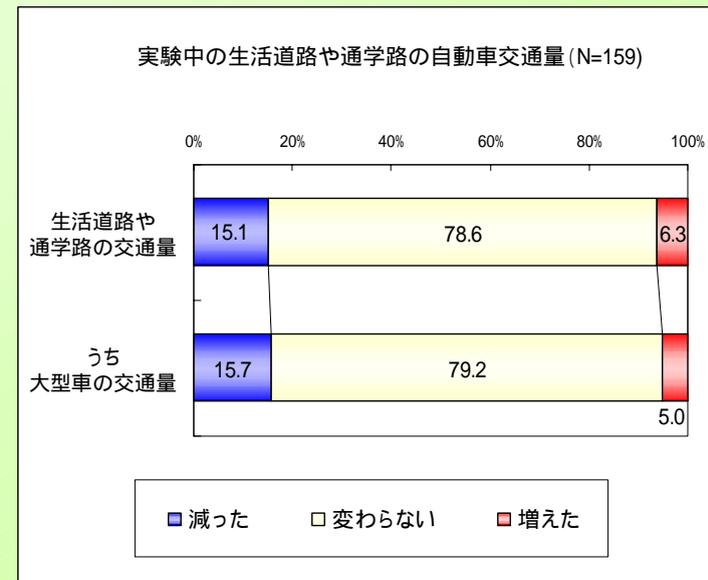
国道357号と並行する市道の交通量は減少している。アンケート調査でも、沿道住民は全体としては交通量が減少したと感じている。

これは、国道357号の交通量が減少した結果、抜け道として利用されていた並行道路から国道へ転換したものと推測される。

【現地調査日の周辺道路の交通量】



【沿道住民アンケート結果】



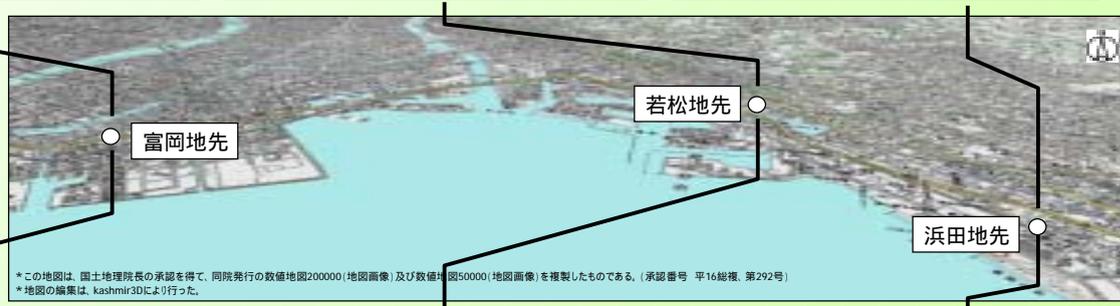
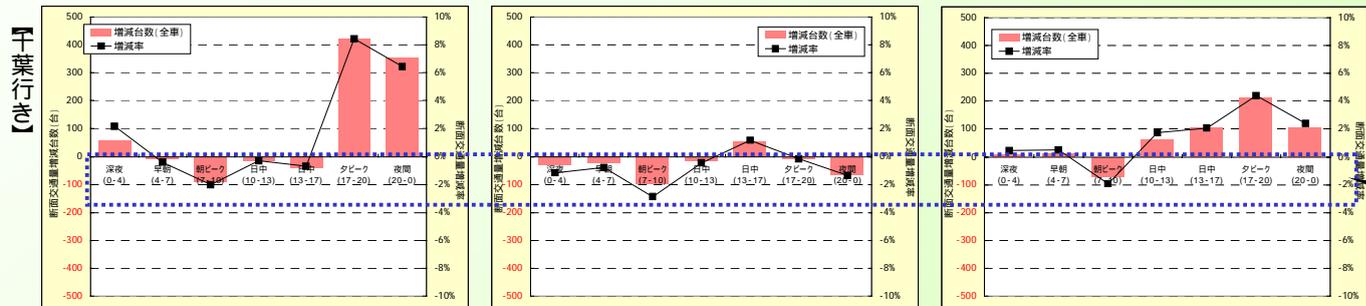
* 船橋市栄町1~2丁目、湊町1~3丁目、日の出町1~2丁目の一般世帯159サンプル

* 県道及び市道の断面交通量、京葉道路IC入交通量は現地調査結果、その他は機械観測データによる
* 実験前: 10/21, 10/28の平均値、実験中: 11/16, 12/14, 1/19の平均(いずれも平日の現地調査日)

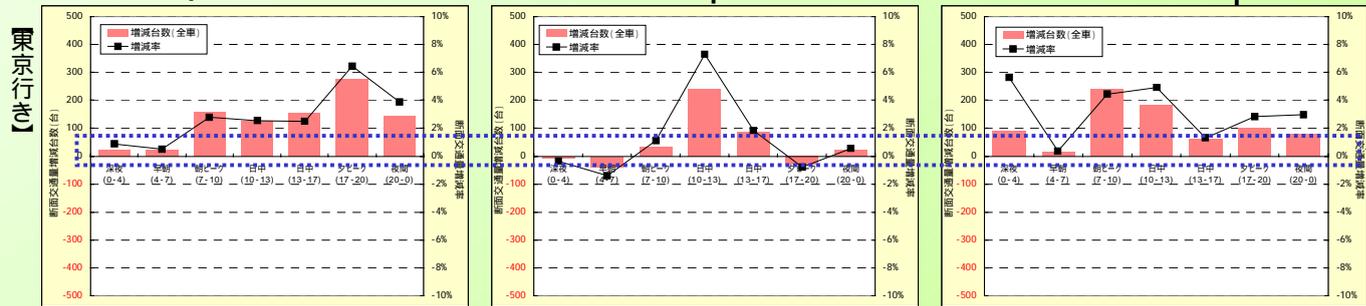
3-7. 国道357号の時間帯別交通量

若松断面の千葉行きは、日中を通じて断面交通量が減少傾向で、特に朝ピーク時の減少が大きい。
 若松断面の東京行きは、早朝と夕方減少しているのみだが、他の時間帯も前後区間に比べて交通量は抑制傾向にある。

国道357号断面における実験前後の交通量の変化



終日減少したのは
若松断面のみ



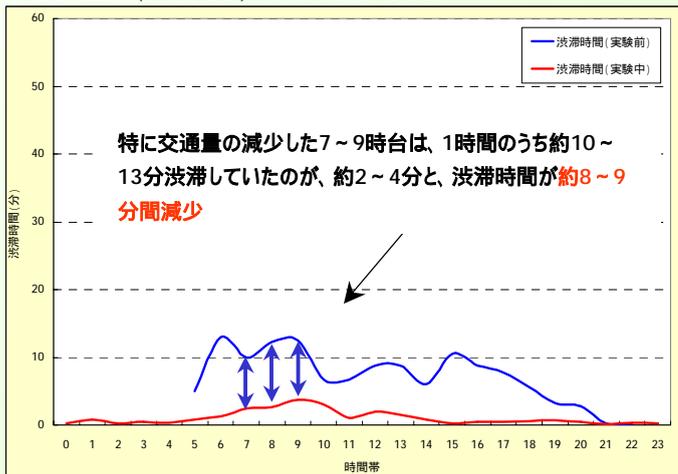
若松断面では
他の断面に比べて
交通量増加が抑制

* 国道357号は千葉国道データ
 * 実験前は10月、実験中は11～1月の平日(月～金)平均
 * 年末年始(12/29～1/10)及びデータ異常値は除く

3-8. 国道357号の渋滞状況

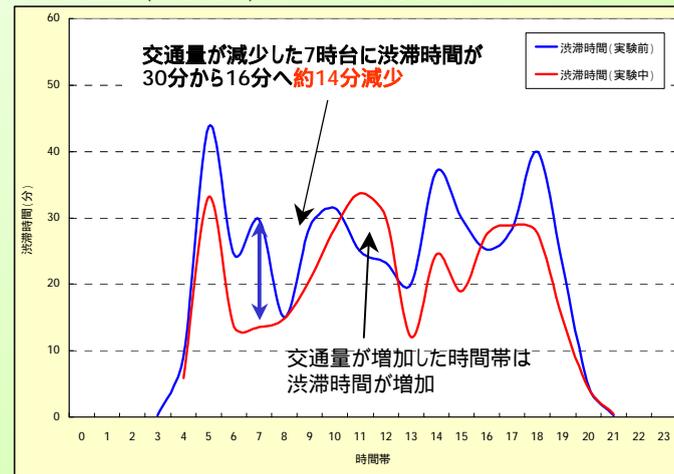
国道357号若松断面の千葉行きでは、交通量の減少に伴い、渋滞時間が減少した。
一方、東京行きでは、時間帯によっては渋滞時間の減少が見られた。

若松交差点(千葉行き)の渋滞時間の変化



- * 渋滞時間とは、ある時間帯のうち、渋滞が発生していた時間
- * 実験前は10月、実験中は11~1月の平日(月~金)平均で、年末年始(12/29~1/10)及びデータ異常値は除く
- * 財) 道路交通情報センターデータ

若松交差点(東京行き)の渋滞時間の変化



3-9. 実験実施による社会的効果

国道357号では、交通量の減少した千葉行きで速度向上による便益がでており、交通量が若干増えた東京行きはマイナスになったものの、路線としては1.7億円の便益が試算される。

交通量の増えた東関道は便益がマイナスになったが、交通量が減少した並行道路では便益がでており、地域全体では1.8億円の便益が試算される。

路線	方向	区間延長 (km)	実験前(H16.10)				実験中(H16.11,12)				社会的効果(便益)	
			昼間12時間 交通量 (台)	区間平均 旅行速度 (km/h)	所要時間 (分)	走行時間費用 (万円/日)	昼間12時間 交通量 (台)	区間平均 旅行速度 (km/h)	所要時間 (分)	走行時間費用 (万円/日)	3ヶ月間 *()内は一日あたり (万円/3ヶ月間)	
国道357号	千葉行き	7.4	14,300	33	14	1,397	14,100	38	12	1,180	20,000	(217)
	東京行き	7.5	13,500	42	11	1,054	13,900	42	11	1,083	-2,700	-(29)
合計						2,451				2,263	17,300	(188)
			実験前費用 (万円/日)			実験中費用 (万円/日)			実験期間 (万円/3ヶ月間)			
実験地域全体			10,667			10,474			17,800			(193)
一般道			3,928			3,715			19,700			(214)
高速道路			6,738			6,759			-1,900			-(21)

社会的効果(便益)の試算方法

便益は、
 $便益 = (実験前の走行時間費用) - (実験後の走行時間費用)$
 で試算されます。ここで、
 $走行時間費用 = (交通量) \times (所要時間) \times (時間価値原単位)$
 で試算されます。時間価値原単位は円/分・台で、車種別に設定されています。

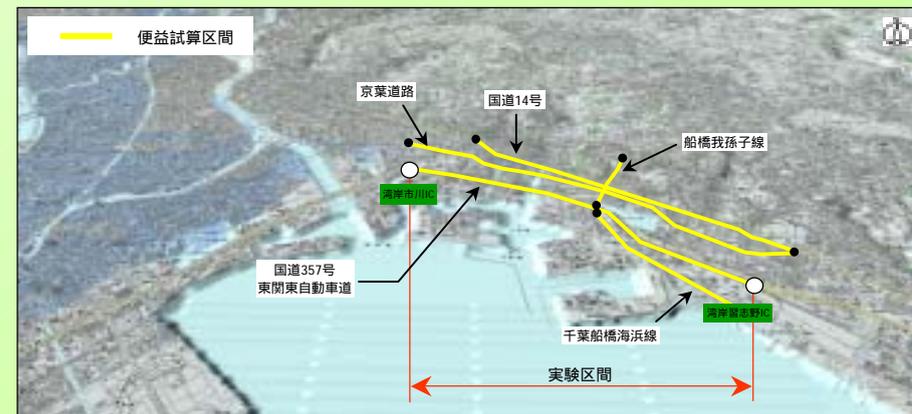
- * 便益は「費用便益分析マニュアル」(H15.8,国土交通省 道路局 都市・地域整備局)に基づき試算
- * 社会実験による便益試算対象期間は、平成16年11月1日～平成17年1月31日までの3ヶ月間(92日)
- * 表3の交通量などの数値は、端数を丸めた値
- * 表3の一般道は、国道357号,国道14号,(主)船橋我孫子線,(主)千葉船橋海浜線
- * 表3の高速道路は、東関東自動車道,京葉道路
- * 旅行速度は、現地調査結果

交通量が減少・抑制された国道357号では、実験前は2,451(万円/日)であった費用が、実験中は2,263(万円/日)に減少し、一日あたり約190万円削減と試算されました。この結果、

実験期間では、**約1.7億円の便益**があったと試算されました。

国道357号と同じ考え方で実験地域全体を算定した結果、

実験期間では、**約1.8億円の便益**があったと試算されました。



* この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 平16総復 第292号)
 * 地図の編集は、Kashmir3Dにより行った。

3-10. 交通状況への影響のまとめ

交通量の転換

社会実験を行なったことにより湾岸習志野ICのETC出入交通量は増加しており、その多くは国道357号からの転換によるものと推測される。

その結果、地域全体の需要は増加傾向にある中、国道357号の実験区間における交通量は千葉行きは減少、東京行きは増加が抑制された程度であった。特に大型車は千葉行きも減少が見られなかった。(その要因は、沿道発集交通の増加と思われる。)

実験効果

国道357号の実験区間交通量の減少あるいは抑制により、渋滞緩和の傾向は見られたものの、時間帯が朝ピークに限定されていたり、改善程度が小さかったりと、抜本的な改善には至っていない。国道357号の沿道環境も騒音については変化がみられなかった。(改善も悪化もなかった。)

実験による影響

湾岸市川IC出口での渋滞が、東関道や国道357号高谷付近の交通量が増加したことに伴って、若干悪化傾向にあったものの、本線の旅行速度にはほとんど影響は見られなかった。

高浜交差点では渋滞が悪化していたが、地域全体の需要増加によるものと考えられる。

4. 道路利用者・住民の意識

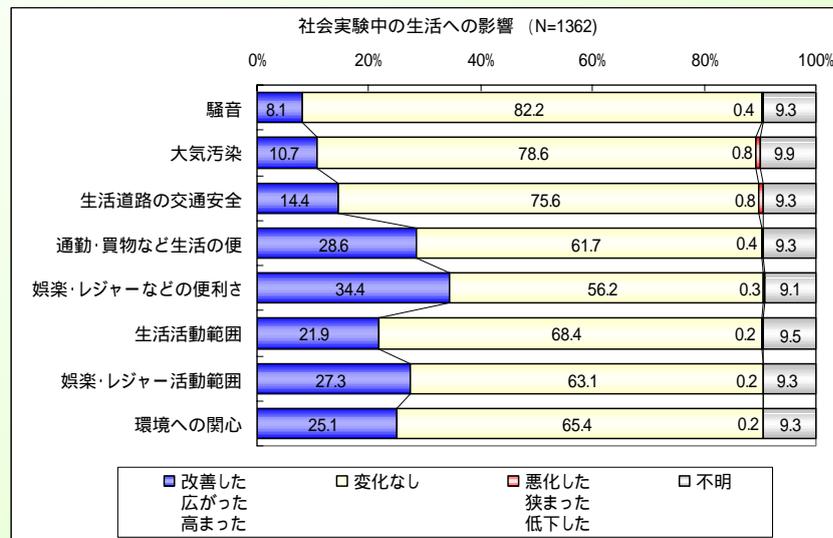
4-1. 生活活動・企業活動への影響

個人ユーザーは、環境や交通安全、生活利便性などは、社会実験により「変化なし」と「改善した」が9割近く、どちらかという改善傾向に感じている。

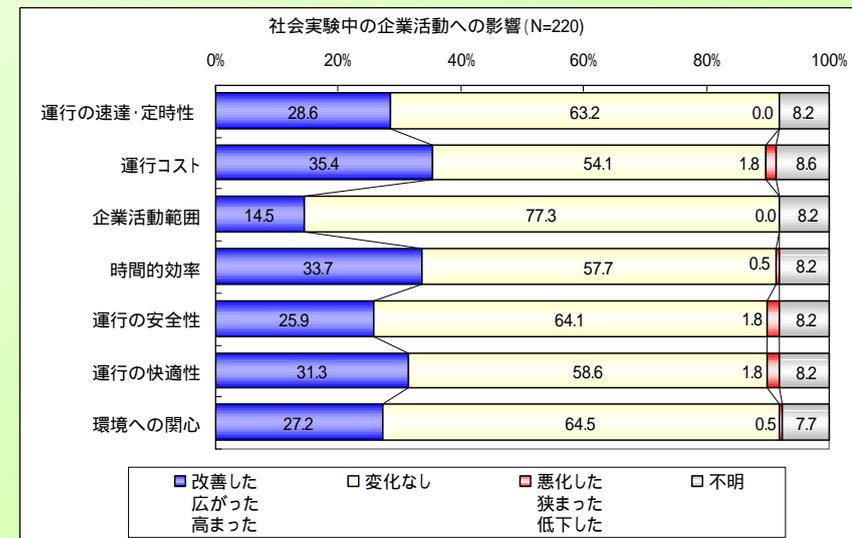
企業も、企業活動における定時性や効率性、安全性、快適性などは、社会実験により「変化なし」と「改善した」が9割近く、どちらかという改善傾向に感じている。

いずれも環境への関心も高まっている傾向にある。

生活への影響(個人ユーザー)



企業活動への影響(企業)

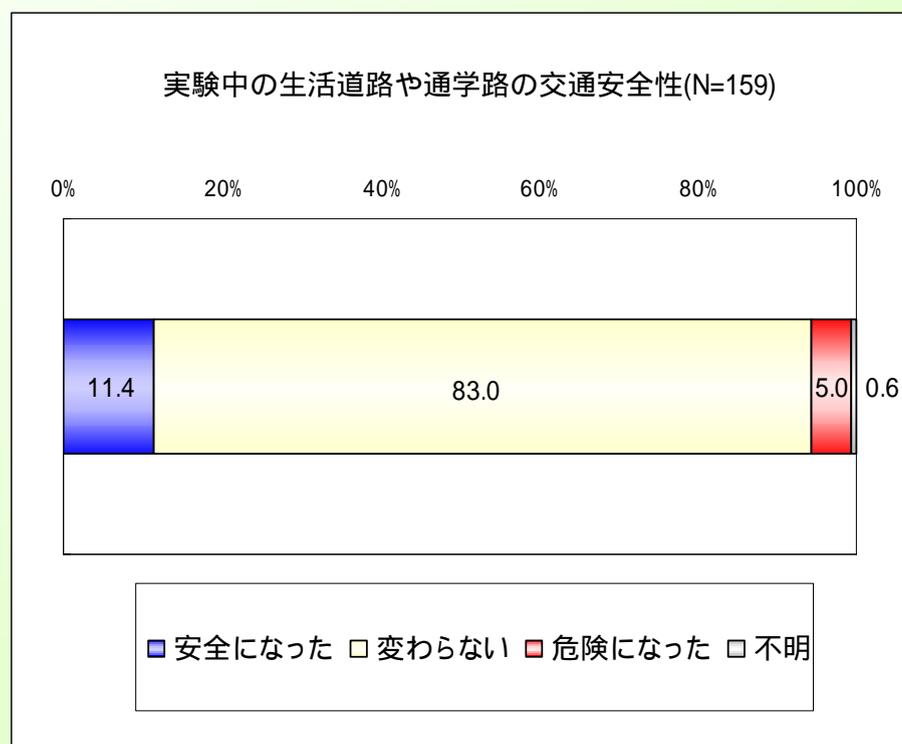


* 市川市、船橋市、習志野市、千葉市、東京23区（企業は東京を除く）のETCモニターにアンケート調査を実施

* 平成17年1月7日～1月31日の期間で、4,455票配布、約30%の回収率

4-2. 生活道路の交通安全

総合的に生活道路や通学路の安全性が「変化なし」と「安全になった」と感じる人が9割以上で、危険になったとする人より安全になったとする人の割合が高く、全体としては交通環境は改善の方向であったと言える。



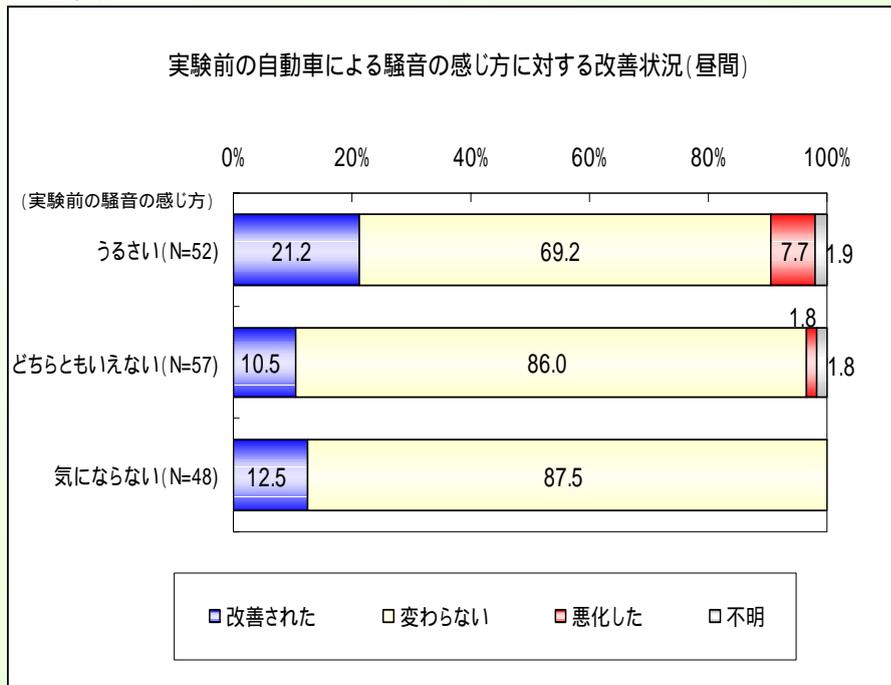
* 国道357号の沿道住民(船橋市栄町1~2丁目、湊町1~3丁目、日の出町1~2丁目の一般世帯)へ、自治会を通してアンケート調査を実施

* 平成17年1月7日~1月31日の期間で、3,228票配布、約4%の回収率

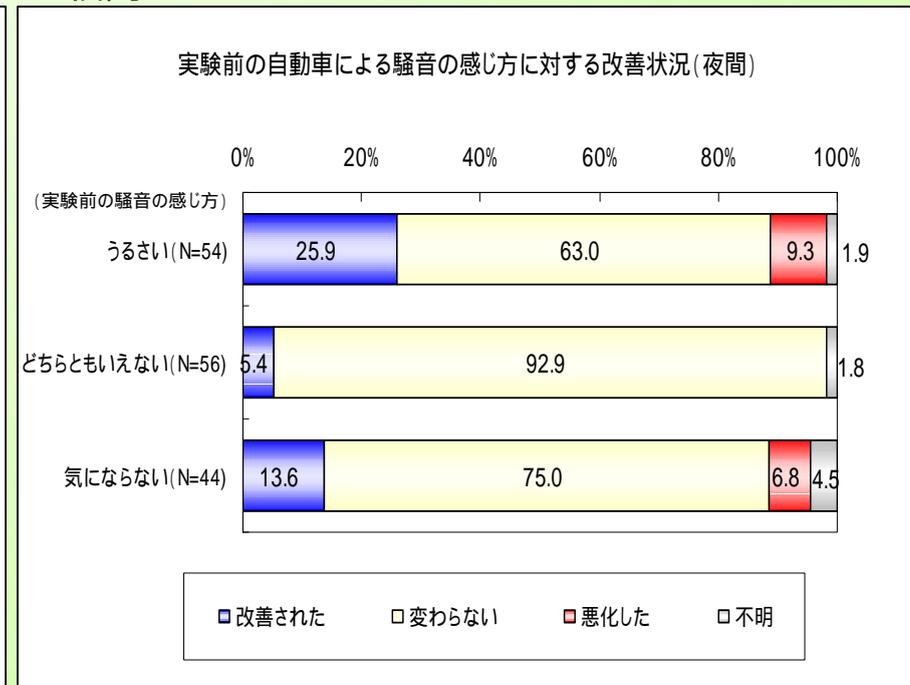
4-3. 沿道環境への影響

昼夜間とも、実験前は自動車騒音をうるさく感じていた人のうち、実験中は「変化なし」と「改善された」と感じる人は約9割で、そのうち改善されたとする人は21～26%で、悪化したとする人の8～9%より多く、総じて沿道環境は改善方向に感じられていたと言える。

昼間



夜間



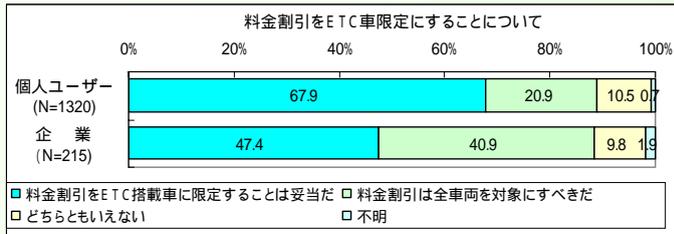
* 国道357号の沿道住民(船橋市栄町1～2丁目、湊町1～3丁目、日の出町1～2丁目の一般世帯)へ、自治会を通してアンケート調査を実施

* 平成17年1月7日～1月31日の期間で、3,228票配布、約4%の回収率

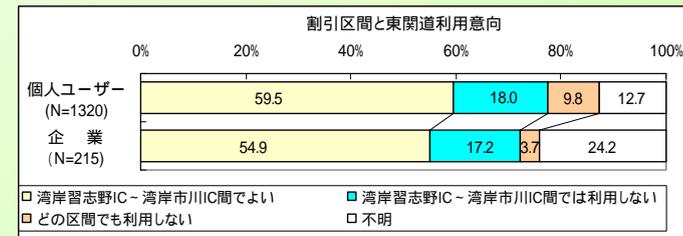
4-4. 料金割引と利用意向

個人ユーザーは約7割、企業は約5割が割引をETC車限定にすることを妥当としている。
 企業や個人ユーザーの5～6割以上が主に朝夕混雑時間帯に料金を5割引きする場合には東
 関道の利用意向があるとしている。(割引がなくても利用する人が2～3割以上いる。)
 割引区間としては、5～6割は湾岸市川～湾岸習志野の間でよいとしており、約2割が他の区間
 まで延伸すれば利用するとしている。その区間として成田、千葉北、潮来までの区間が多い。

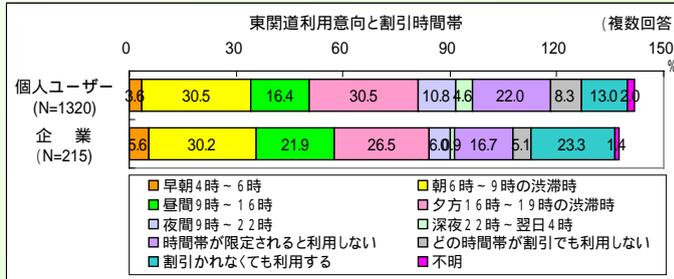
料金割引をETC車限定にすることの是非



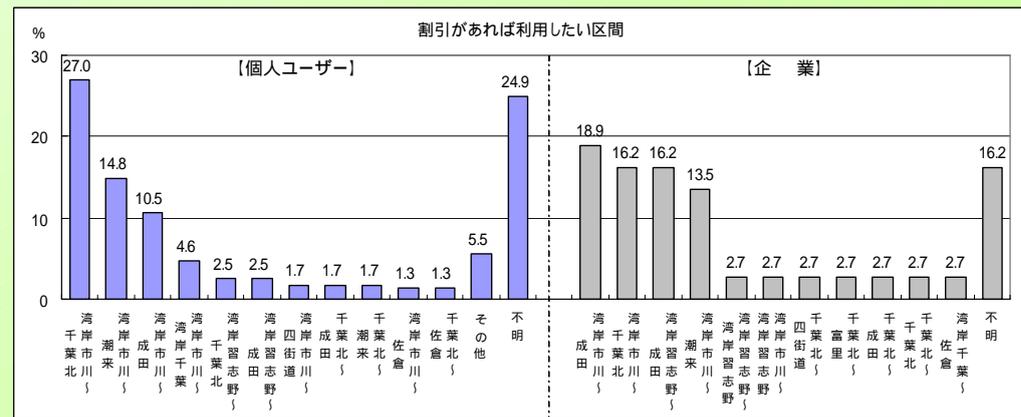
割引区間と利用意向



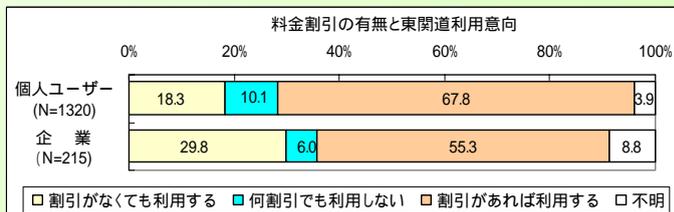
利用意向のある時間帯



利用意向のある区間 (湾岸市川～湾岸習志野間では利用しない人)



利用意向と割引の有無



割引があれば利用するとした人の**利用しようと思う割引率**は、個人ユーザー、企業ともに、**平均4.9割引**

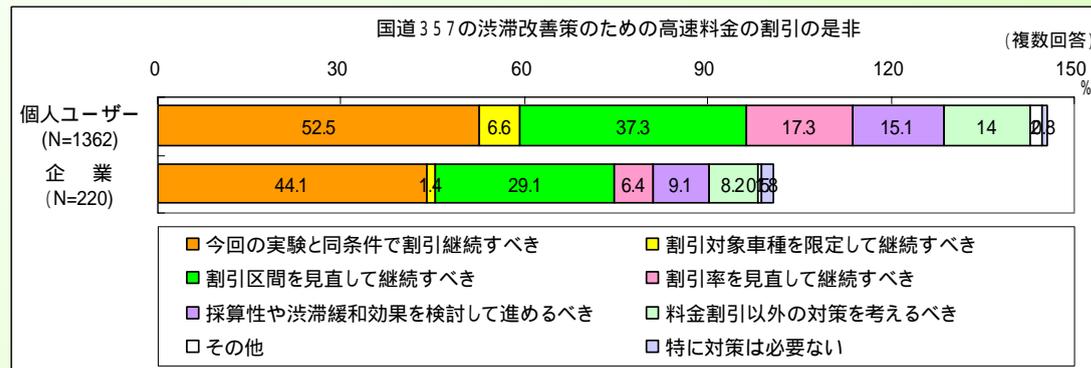
* 市川市、船橋市、習志野市、千葉市、東京23区 (企業は東京を除く)のETCモニターにアンケート調査を実施
 * 平成17年1月7日～1月31日の期間で、4455票配布、約30%の回収率

4-5. 国道357号渋滞改善のための施策

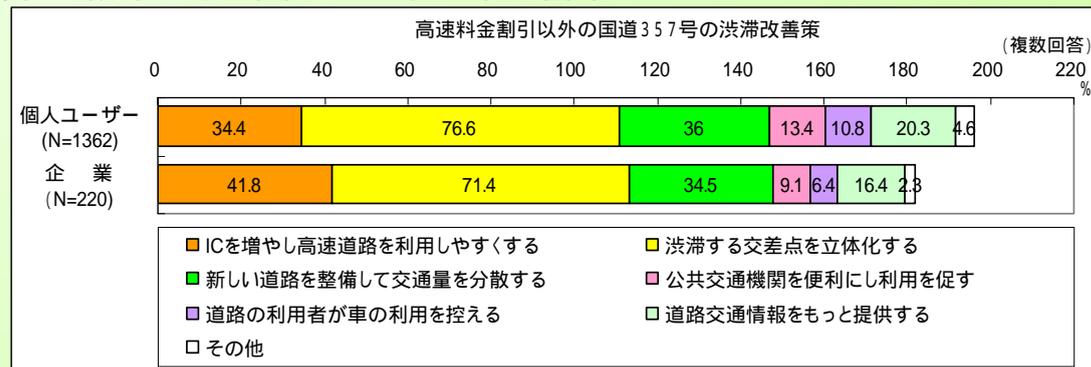
国道357号渋滞改善のための施策として、料金施策としては今回の実験の条件あるいは割引区間を見直して実施すべきとする人が8割以上と多い。

料金割引以外の施策としては交差点の立体化が最も多く、次いでIC増設により高速を利用しやすくする、新規道路整備とといった意見が多い。

料金割引施策の是非



料金割引以外の国道357号渋滞改善策



* 市川市、船橋市、習志野市、千葉市、東京23区(企業は東京を除く)のETCモニターにアンケート調査を実施

* 平成17年1月7日～1月31日の期間で、4,455票配布、約30%の回収率

4-6. 道路利用者・住民の意識のまとめ

生活活動・企業活動への影響

生活活動、企業活動いずれも社会実験により、利便性や効率性が向上したなど、道路利用者にとって全体的には改善傾向に感じられていた。

環境への関心も2割ほど高まっている。

生活環境への影響

生活道路や通学路の交通安全は、全体的には改善傾向に感じられていた。

沿道の騒音も、従来はうるさく感じていた人が実験中は改善傾向に感じられていた。

料金割引と東関道利用意向

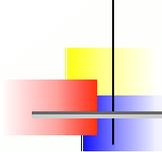
湾岸習志野～湾岸市川間で5割引、時間は朝夕の混雑時間帯や日中での東関道利用意向が高い。

国道357号渋滞改善のための施策

料金施策としては、今回の実験条件で、または割引区間を見直して実施すべきとする人が多い。

その他の施策としては、交差点の立体化が最も多く、次いでIC増設により高速を利用しやすくする（特に船橋市）、新規道路整備とといった意見が多い。

5. 社会実験の総括



5-1. 実験結果のまとめ

社会実験の目的

ETC普及の進んだ本地域で、湾岸習志野インターのETC利用促進による国道357号の渋滞改善効果について、本社会実験により検証することである。

社会実験による影響検証結果

社会実験によって、湾岸習志野IC～湾岸市川IC間においてETC車限定で通行料金を終日約5割引とした場合、国道357号の交通量は東関道への転換により減少・抑制された。(大型車についても減少には至らなかったが抑制はされている。)

しかし、交通量減少の程度は小さく、渋滞改善効果が顕在化する程ではなかった。(わずかではあるが便益がでている。)

社会実験で把握された課題

料金割引施策によって国道357号の渋滞を改善させるためには、国道357号から東関道への一層の交通量の転換を図らなければならない。特に、実験地域は大型車が多く、その転換を図る必要がある。

一方、需要の多い国道357号の大きな渋滞改善効果を図るには、需給バランスを抜本的に調整するため、料金割引施策以外の国道357号渋滞改善策の可能性についても検討が必要と考える。

5-2. 国道357号の渋滞改善に向けて

1. 料金割引施策について

料金割引施策によって国道357号から東関道への一層の交通量の転換を図るためには、対象車種など割引条件の見直し、国道357号のリアルタイムな渋滞情報提供の仕方やETC普及促進方法について検討する必要がある。また、大型車の転換が小さかった要因を経済情勢や企業の意識等を含めて検討し、大型車の利用促進策について検討する必要がある。

検討・見直しの際には、次の点についても検討する必要がある。

- ・各割引条件下における国道357号の交通状況の変化(料金割引施策による交通量転換の限界)
- ・東関道の渋滞への影響
- ・高速道路の料金収入減収の観点

2. 施設整備について

道路利用者へのアンケート結果によると公共交通の利用促進など自動車需要抑制施策は受け入れられにくいと思われ、料金割引施策以外の対策として施設整備による対応を提案する。

施設整備として、道路利用者へのアンケートでも意見が多かった以下の対応が考えられる。

- ・抜本的な交差点改良より、若松付近で連担する交差点の機能を向上
(沿道建物等の物理的制約を考慮した実現可能性、立体化による効果などについて検討が必要)
- ・アクセス機能向上により高速道路の使用しやすさを高め東関道の利用を促進
(アクセスポイント、東関道の渋滞への影響などについて検討が必要)
- ・ネットワーク機能の拡充による需給バランスの改善
(将来的な需要、新規道路の必要性や効果などについて検討が必要)

5-3. その他 (大都市圏での社会実験)

1. 複数の料金割引の実施

実験区間では、同一時期にJHの深夜割引(3割引)と早朝夜間割引(5割引)が実施された。また、実験区間は首都高と接続する区間であるが、首都高でも複数の割引が実施されており、利用者に十分認識されなかった可能性がある。

大都市圏では、交通の動きが広域かつ複雑であるので、一地点での部分調査では、交通施策の影響を把握することは難しいと思われる。

2. 特殊なIC構造

実験区間である湾岸市川ICと湾岸習志野ICはいずれも出入方向が制限されたハーフインターである。このため、利用形態によっては転回や迂回する必要がある。よって、東関道の利用を見送った利用者も少なくないのではないと思われる。

大都市圏では、交通道路へのアクセスが制限されるケースが多く、横断幕やタテ看板などの視覚的な告知を広域的に展開し、利用者が事前に社会実験区間へのルート選択を行えるようにする必要があると思われる。

3. 沿道施設の立地

本社会実験は、実験区間のほぼ中間付近に、工場群が立地する地域で実施した。これらの施設を利用するためには実験区間が遠回りとなることから、東関道の利用を見送った利用者も少なくないのではないと思われる。

アクセス機能として、利用しづらい関係から、大型車の転換が期待できなかったと思われる。