

# 「すいすい高知大実験」により一般道の渋滞に効果！

～高速道路を利用した渋滞緩和のための社会実験～  
「すいすい高知大実験」の効果概要をとりまとめました。  
ご協力ありがとうございました。

四国地方幹線道路協議会高知県委員会では、平成 16 年 10 月 15 日（金）から 12 月 22 日（水）まで高知自動車道の南国 IC から伊野 IC 間の料金を約半額にする「すいすい高知大実験」を実施しました。

平成 16 年 11 月 16 日に速報として、中間報告を行いました。この度、交通量・旅行速度調査に加え、プローブパーソン調査の結果を社会実験の効果概要としてとりまとめましたので、お知らせします。

平成 17 年 3 月 31 日

四国地方幹線道路協議会高知県委員会

（国土交通省、高知県、日本道路公団、本州四国連絡橋公団）

< 問 い 合 わ せ 先 >

国土交通省 四国地方整備局 土佐国道事務所

TEL : 088-885-4825（直通）

副所長      なかやま   よしお  
                 中山   義男（内線 204）

調査第一課長   あきやま   しんご  
                         秋山   慎吾（内線 451）

## 【高速道路の交通量は約 47%増加。並行する一般道路では所要時間が短縮！】

社会実験中、割引区間を利用する IC ペア交通量は、実験実施前に比べて約 47%増加しました。特に、伊野 IC を利用する交通量は約 1,300 台/日増加しました  
高知自動車道の交通量増加にともない、一般道路の交通が約 1,200～1,300 台/日減少しました。

別紙-1 参照

高速道路への転換により一般道路の交通量が減少し、朝ピーク時の伊野町から高知市都心への所要時間が約 8 分程度短縮されました（国道 33 号を走行した場合）。

別紙-2 参照

## 【細街路等の生活道路にも効果発現！】

社会実験にあわせて、GPS 携帯と Web ダイアリーを用いたプローブパーソン調査を平成 16 年 10 月 3 日から 11 月 30 日まで実施しました（モニター数：192 名）。  
高知市内を通過する交通（南国市南部 いの町）に着目すると、高知自動車道の利用率が35%から 69%まで増加しました。また、高知市都心では幹線道路の渋滞を避けて細街路に流入する自動車も減少していることから、生活道路の環境改善効果に寄与することが確認されました。

別紙-3 参照

## 【総括】

今回の社会実験を通じて、高知自動車道の交通量増加に伴い、一般道路の渋滞緩和に一定の効果があること、及び生活道路の環境改善にも寄与する可能性があることを確認することができました。

## 【その他】

今回の社会実験により、朝夕のピーク時を中心に、一般道路への効果も確認されました。

現在、日本道路公団では、ETC 利用者を対象とした深夜割引、通勤割引が実施されています。

通勤割引については、ETC の利用に限り、朝夕の通勤時間帯（朝 6～9 時または夕 17～20 時の間）で、かつ総利用距離が 100km 以内の場合、利用金額が 5 割引になることから、今回の社会実験と同様の効果が期待されます。

今後、ETC 利用率が高まれば、更なる効果拡大が期待できることから、ETC 普及にご協力よろしくお願いたします。

（割引内容の詳細につきましては、下記のホームページまたは、日本道路公団四国支社にお問い合わせください）

<http://www.skr.mlit.go.jp/road/etc/etc.html>

### ICペア交通量

- 割引区間を利用するICペア交通量は実験前より**47%**増加

IC間	実験前	実験中	増減	増減率
南国 高知	730	1,059	329	45%
南国 伊野	1,063	1,599	536	50%
高知 伊野	1,744	2,531	789	45%
計	3,537	5,188	1,651	47%

実験前：  
平成16年9月1日～10月14日の平均値  
⑨月7日、29日は台風のため除外)

実験中：  
平成16年10月15日～12月22日の平均値  
(10月20日は台風のため除外)

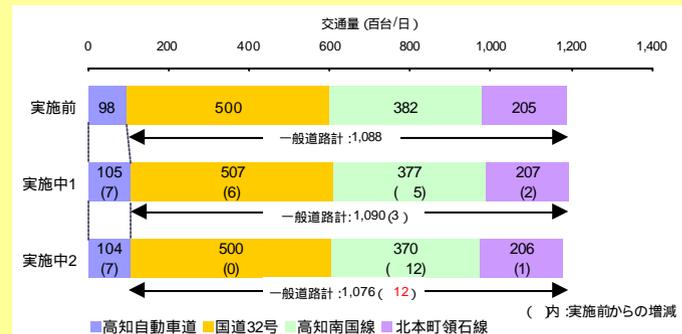
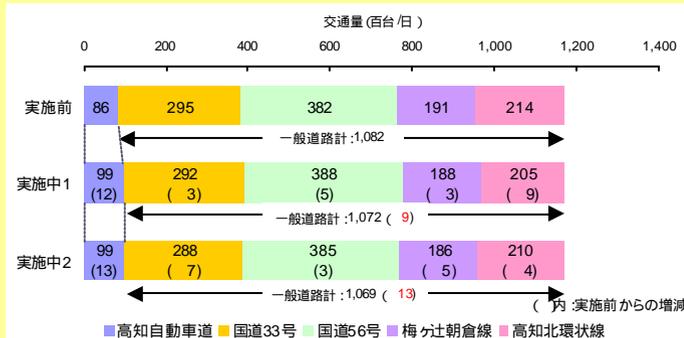


### 断面交通量

- 西部断面では高知自動車道への転換にともない一般道路の交通量が**約900～1,300台/日減少**
- 東部断面では実験後期に一般道路の交通量が**1200台/日減少**

(西部断面)

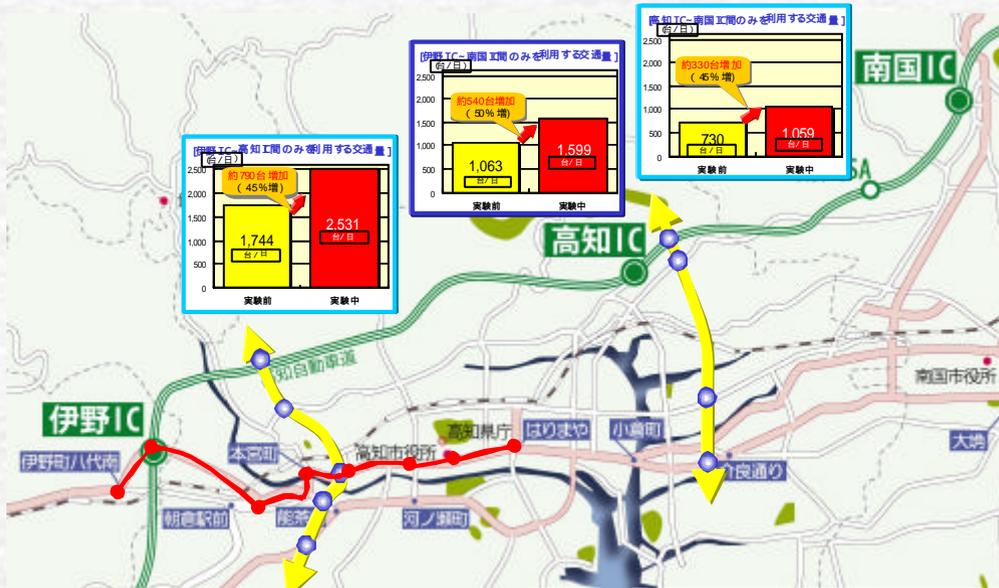
(東部断面)



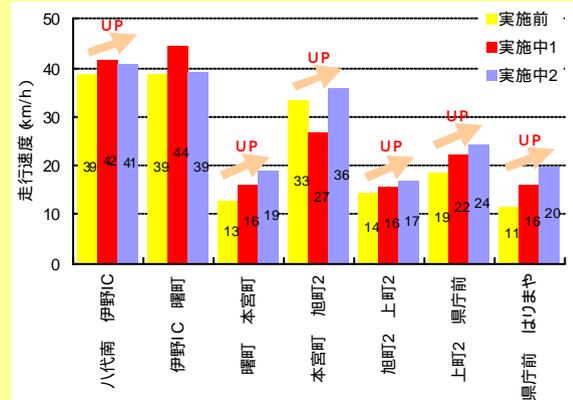
実施前 2004年10月4日～10月8日 / 実施中1 2004年10月25日～10月29日 / 実施中2 2004年12月6日～12月10日 (H及び県警トラカデータに基づく4時間交通量の平均値)

### 所要時間と旅行速度

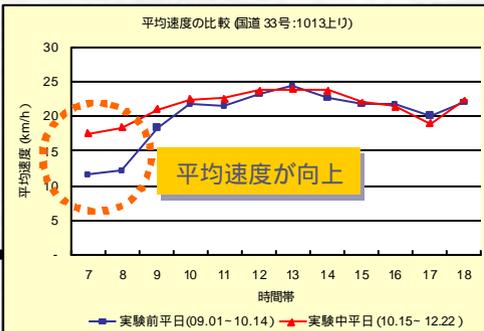
・国道33号では、朝のピーク時に、都心部をはじめほとんどの区間で走行速度が向上。



### 国道33号のほぼ全区間で旅行速度が向上



### 高知市西部 : 国道33号

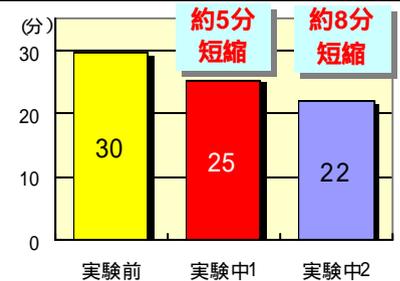


### 高知市東部 : 国道32号



### 5~8分の所要時間短縮

#### 国道33号 伊野町八代南 はりまや

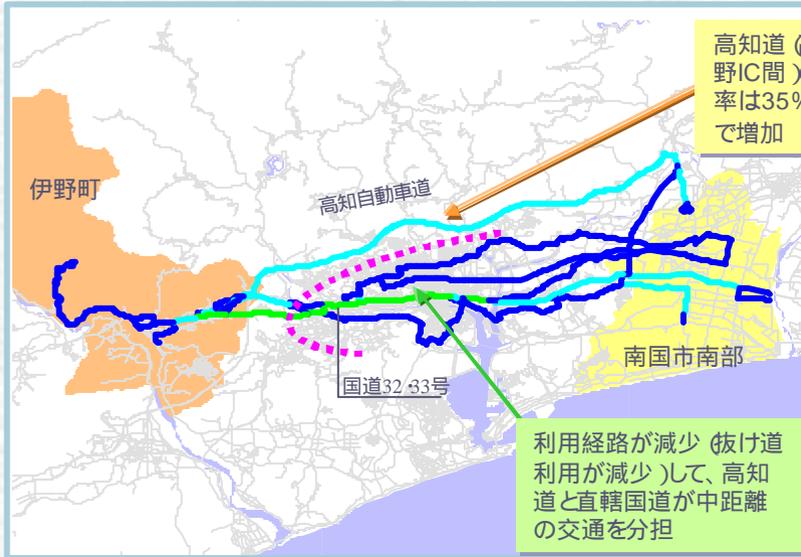


### 南国市南部 伊野町の利用経路の変化

モニターの利用経路の変化としては、社会実験前には35%程度であった高知自動車道利用率が、社会実験開始後には**69%まで上昇**

また、高知市内に着目すると、利用経路数が明らかに減少しており、高速道路と直轄国道が中距離の交通を分担する適正なネットワーク機能分担が実現。これは、実験中の高知道利用者の**約36%が実験前には細街路を走行**していたことから裏付けられる

実験前平日 (10/4 ~ 10/8)



実験中平日 (10/25 ~ 10/29)



#### 路線利用率

- ~ 20%
- ~ 40%
- ~ 60%
- 60% ~

路線利用率 =

南国市南部 伊野町間のモニターの各路線移動台数 / 同区間のモニターの全路線移動台数

