

平成 22 年度高速道路無料化実験の結果速報

国土交通省から、6 月末に開始された高速道路無料化実験結果〔速報〕が報道発表されました。

実験前の 6 月 20 日（日）から 26 日（土）までの 1 週間と、実験開始後の 1 週間の交通量変化を比較したものが（図-1）です。実験区間の交通量は平均で、平日 1.8 倍、休日は約 1.7 倍と増加しています。

なお実験区間における高速道路本線の渋滞状況については、特に休日の朝または夕方、最大 11 区間で渋滞が発生したようです。最も渋滞が長かったのは舞鶴若狭自動車道の上り線、舞鶴西～綾部 JCT 間で 24.2km でした。実験

前の交通量が 5,000 台/日以下と少なかったのですが、実験後の交通量は 3 倍強（舞鶴東～大飯高浜）となったのも原因のひとつと推定されます。

また、交通量の増減率については、実験前に高速道路利用が進んでいなかった地方部の区間ほど多く利用されている傾向があるようです。（図-2）

今回の社会実験で、無料化された高速道路と並行している一般道（国道）での交通量の増減調査結果（平日）では、概ね 20% 交通量が減少しているようです。発表された中で一番交通量が減少したのは安房峠道路と並行する国道 158 号（安房峠道路中ノ湯～平湯）間で 42% と半分以下になっています。

今回の「平成 22 年度高速道路無料化社会実験」は、国土交通省の発表を見る限り無料化区間での交通量が増大し効果を上げているようです。しかしながら利用者側にとっては渋滞という厄介な問題も抱えています。（詳細は国土交通省の下記アドレス等の報道資料をご参照下さい）

<http://www.mlit.go.jp/common/000121579.pdf>

●隅田川に架かる橋梁の絵(1/6)

弊社 OB 中俣強氏が水彩で描かれた隅田川に架かる橋梁を、当号から 6 回にわたり順次掲載いたします。初めは『蔵前橋』です。黄色に塗装された鋼 3 径間連続上路式ソリッドリブ 2 ヒンジアーチ、および上路式コンクリート固定アーチ形式で、橋長 173.2m となっています。



図-1 実験区間の交通量変化<国交省 HP 抜粋>

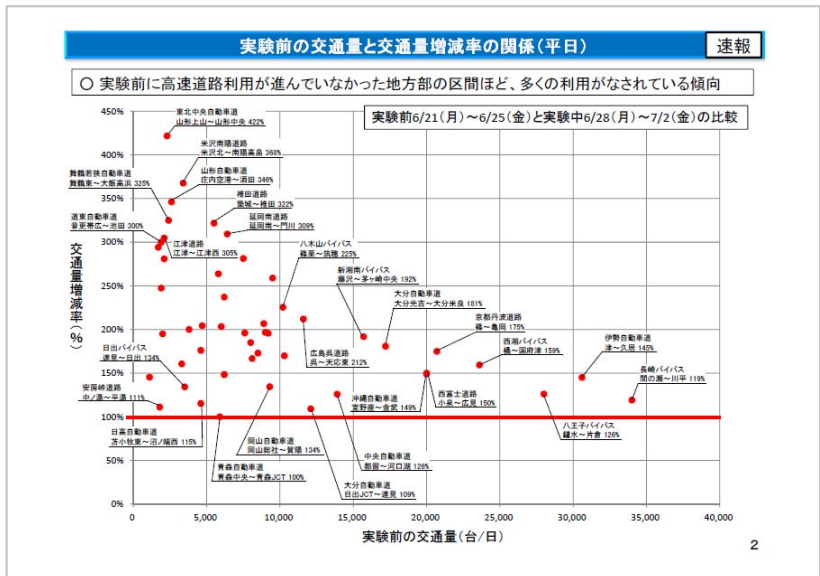
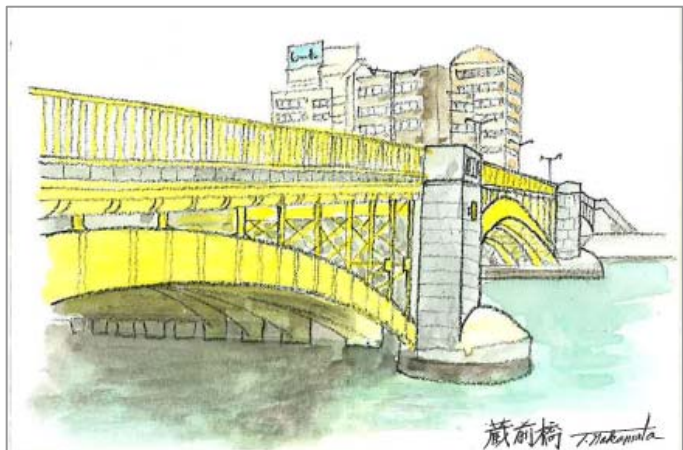


図-2 交通量変化の例<国交省 HP 抜粋>



## 品質管理特別優秀賞を受賞しました！

～西日本高速道路株式会社の施工管理業務～

### ● 高速道路の施工管理業務で品質表彰！

平成22年度、西日本高速道路株式会社九州支社管内安全協議会総会にて、福岡工事苅田工事区が施工管理業務で品質管理特別優秀賞を受賞しました。弊社では長い経験・実績と資格を持つ職員を派遣し、橋梁やトンネル等の施工管理業務を行いました。安全表彰と同時に行われた「品質表彰」にて、コンサルタントとしては唯一「特別優秀賞」をいただきました。



### ● 当社は道路交通情勢調査等ソフト系業務にも多くの実績があります！

当社は平成22年7月、国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所より交通情勢調査業務を受注しました…

道路交通センサス（正式名称：全国道路・街路交通情勢調査）は昭和3年度の全国交通量調査に端を発し、国土交通省が都道府県、政令指定都市などと共同で継続的に行っている全国規模の調査です。道路交通センサスは、路と道路交通に関する各種調査の骨格となる調査で、道づくりの土台となるものです。

ここで各種調査の一例ですが、道路状況調査とは、道路の幅員、車種数、歩道・自転車道・中央分離帯の設置状況など整備状況を調査するもので、昭和63年度からは新たに交通事故件数についても調査をするようになりました。調査は、既存資料、実測などの方法で行っています。

交通量調査は、道路のある地点を一定時間内（通常12時間又は24時間）に通過する交通量を調査します。調査は、時間別、上下線ごと、大型車、小型車等の車種別ごとに計測します。

自動車起終点調査は自動車がある1つの目的で移動するときの、どこからどこへ行くかについての出発地、目的地を調査するものです。調査方法としては、自動車所有者を訪問して聞き取り調査する方法（オーナーインタビュー調査）と、高速道路の料金所などで聞き取り調査を行う方法（路側OD調査）などがあります。



株式会社 東光コンサルタンツ

営業担当：

〒111-0041 東京都台東区元浅草4丁目9番13号  
TEL: 03-5830-5606 FAX: 03-3847-6032  
URL: <http://www.tokoc.co.jp>  
担当：本社 技術本部 林

100825