

§ 1 . 社会実験の目的

大型車の高速道路料金を割り引くことにより、一般道路を利用している大型車を高速道路に誘導し、国道2号の沿道環境（騒音）問題を解決する方策を検証する。

広島都市圏を通過する国道2号では、沿道環境（騒音）の悪化が問題となっている。このため、並行する山陽自動車道の大型車の料金を割り引くことによって、とくに自動車騒音の大きい貨物車両を既存の高速道路に誘導し、国道2号の環境改善に対する有効性を検証する。

その際、高速道路料金の割引率を変えることによって、転換交通需要との関係を明らかにするとともに、それに伴う沿道環境改善への寄与度を検証する。

また、貨物車両を高速道路へより誘導するため、料金割引以外の他の方策（しかけ）を検討するとともに、料金割引率と併せて実現可能性について検証する。

なお、貨物車両の高速道路への誘導については、広島県トラック協会等の関係機関と連携し、実験参加を呼びかけるとともに、環境に配慮した高速道路利用促進の方策について検証する。



図1 - 1 実験対象地域

§ 2 . 現況の交通・沿道環境について

2 - 1 . 国道 2 号と山陽自動車道の現況交通量

国道 2 号

大型車が多く、道路混雑の激しい国道 2 号

ほぼ全線にわたり混雑度 1.0 を超えている。特に、志和～海田間（区間番号 1002）において混雑度 2.11 と顕著である。

大型車は全線にわたり 10,000 台前後通行している。特に、志和～海田間において、混入率が 35%以上と高くなっている。

山陽自動車道

交通容量に余裕のある山陽自動車道

全線にわたって混雑度 1.0 未満であり、交通容量に余裕が見受けられる。交通量は、広島東 IC～志和 IC 間が最も多い。

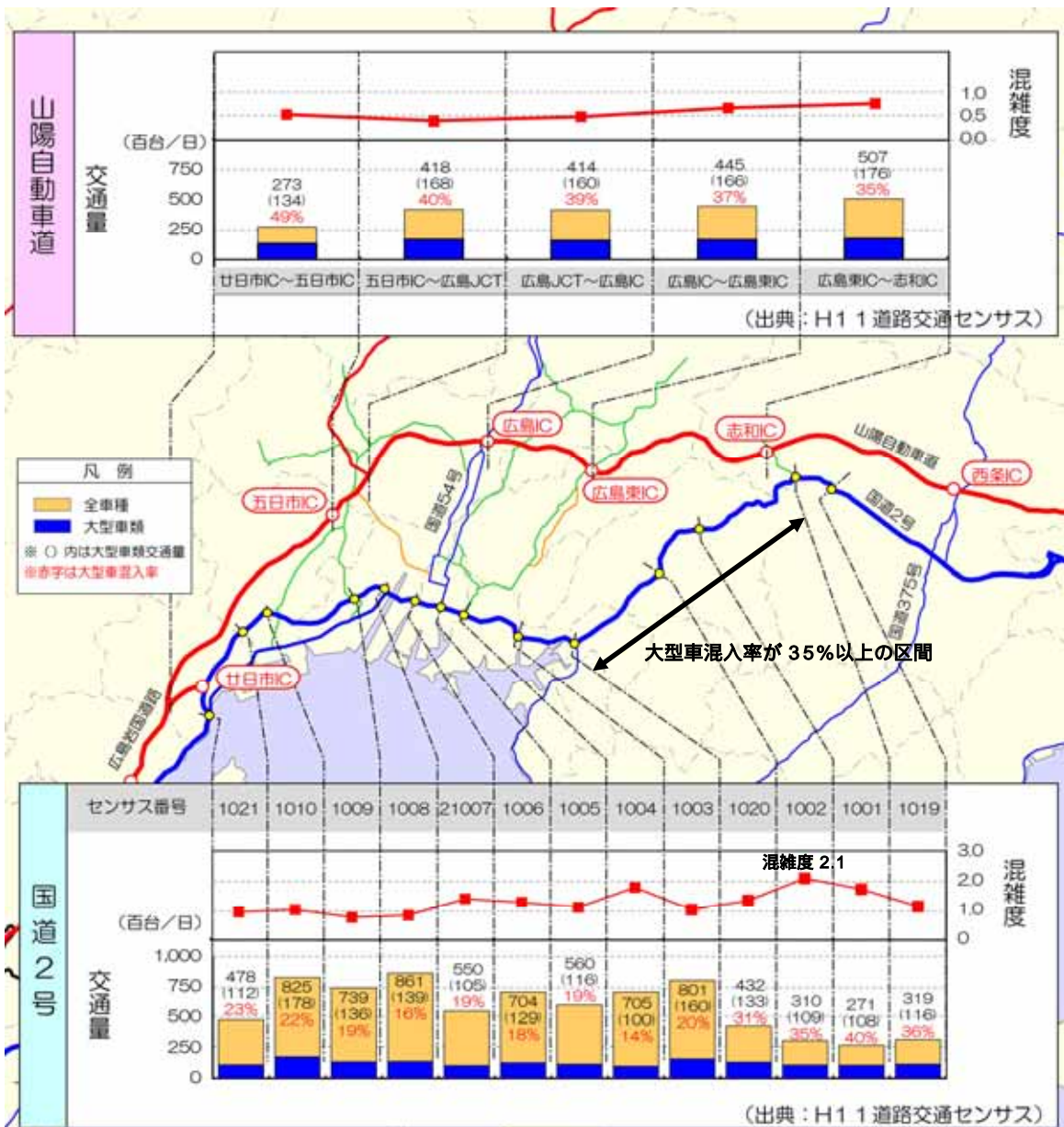


図 2 - 1 現況交通量と混雑度

2 - 2 . 交通流動

対象区間内における国道 2 号東西断面の大型車交通流動を以下に示す。

大型車の通過交通量の多い国道 2 号
 広島都市圏を通過する大型車は、東断面においては約 49.7%の 4,623 台であり、西断面については、約 50.0%の 5,669 台通過していることから、国道 2 号の大型車の通過交通比率が高い。
 また、デルタ地区、商工センター、安芸区・海田などの広島市内中心部に発着地を持つ交通が東断面では 2,904 台（約 30%）、西断面では 2,507 台（約 22%）存在している。

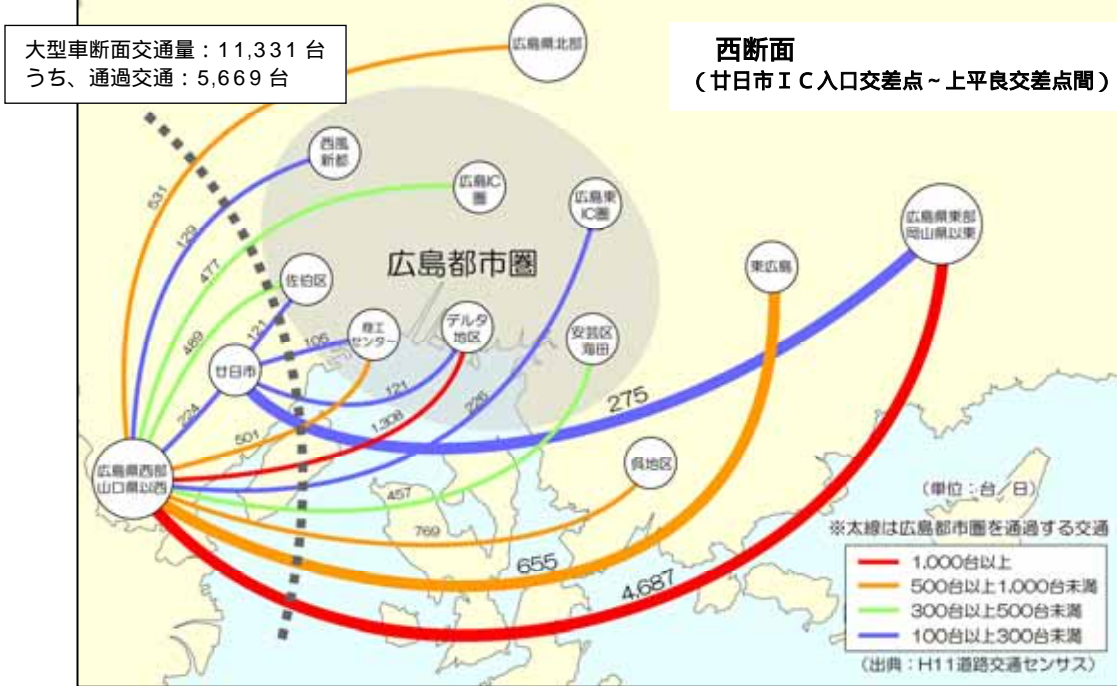
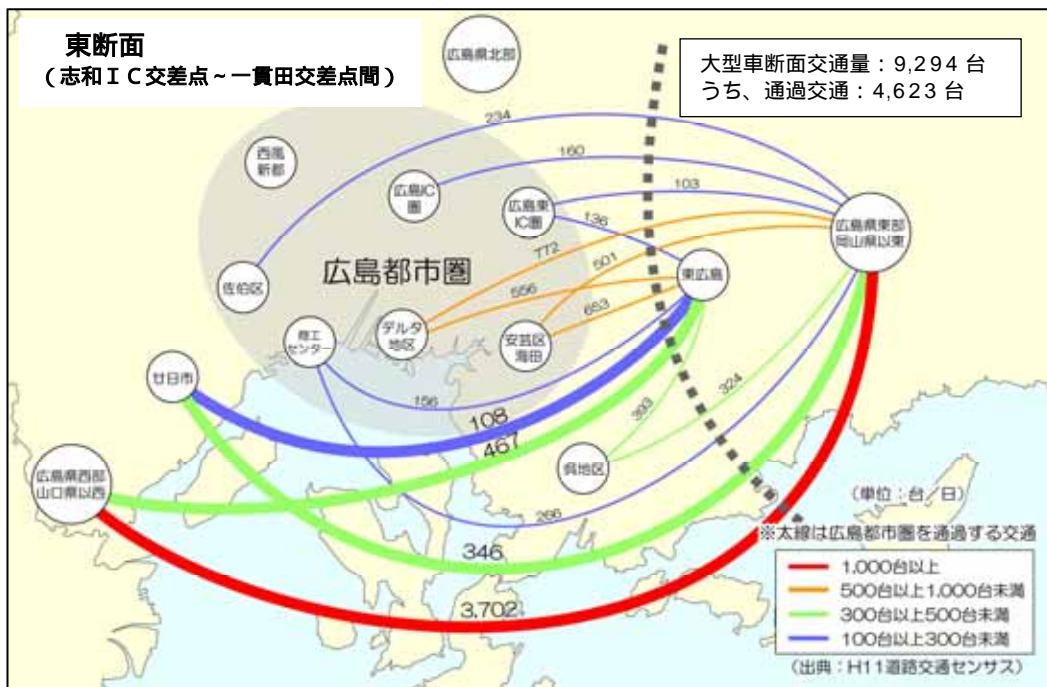
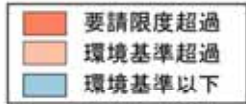


図 2 - 2 東西断面の大型車交通流動

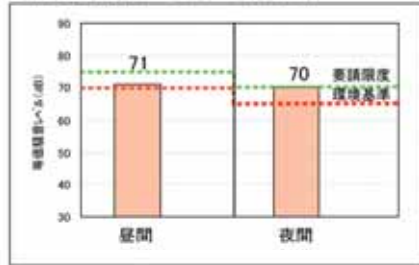
2 - 3 . 国道 2 号の沿道環境

夜間、要請限度を超過している箇所が多い国道 2 号

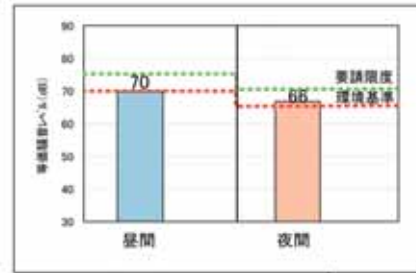
昼間の騒音は、要請限度（75dB）に達していないが、環境基準（70dB）を超過している箇所が多い。夜間の騒音は、廿日市市串戸、向洋本町、中野東、海田町国信、上瀬野の等において要請限度（70dB）を超過している。



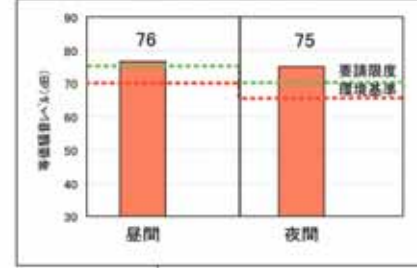
●広島西区古江上2-497-2 (1008-2)



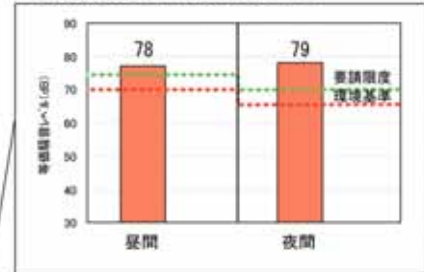
●広島西区南観音3-2-23 (1007-1)



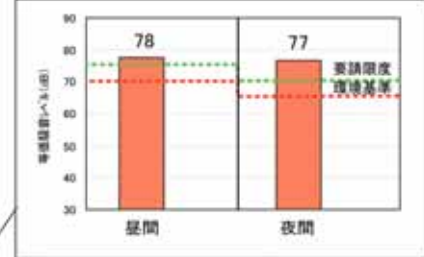
●広島市中区昭和町 (1005-1)



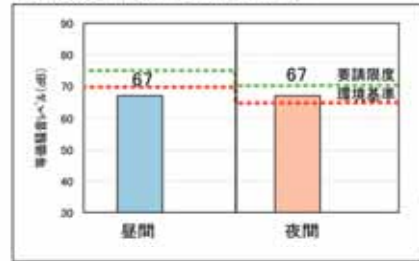
●広島市安芸区上瀬野2 (1001-1)



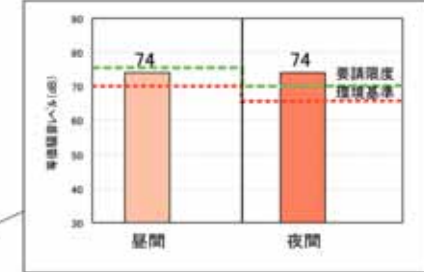
●広島市安芸区中野東2 (31002-2)



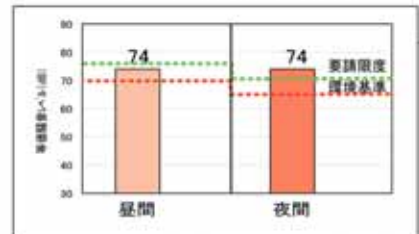
●広島県廿日市市平良 (31021-2)



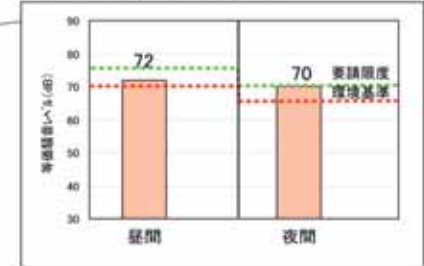
●海田町国信1-6 (1020-1)



●広島県廿日市市串戸6-81 (31020-3)



●海田町堀川12-17 (31020-1)



(出典) 道路環境センサス

図 2 - 3 国道 2 号の騒音状況

§ 3 . 実験内容 (案) について

3 - 1 . 実験内容 (案) の検討

実験手法は、その内容により得られる効果、どの項目に重点を置くかなどについて検討して設定した。

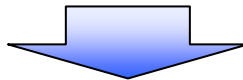
1) 対象区間

【検討】

国道 2 号を通行している大型車の交通流動を把握し、広島都市圏の地理的条件等をふまえて検討した。

【検討結果】

- ・ 国道 2 号を通行している大型車のうち、広島都市圏を通過する大型車は約 50%であり、並行する山陽自動車道に転換の可能性が高い。
- ・ 対象地域において、実験参加者が最も利用しやすい箇所 (山陽自動車道と国道 2 号が接続可能な箇所) を選定。
- ・ 国道 2 号を利用している大型車の中には、通過交通だけでなく広島市内 (デルタ地区、商工センターなど) に発着地を持つ交通も多い。



【実験対象有料道路】

山陽自動車道・広島岩国道路

【対象区間】

志和 I C ~ 廿日市 I C 間の全 I C ペア

志和 I C ~ 廿日市 I C 間で乗り降りした場合のみ対象。



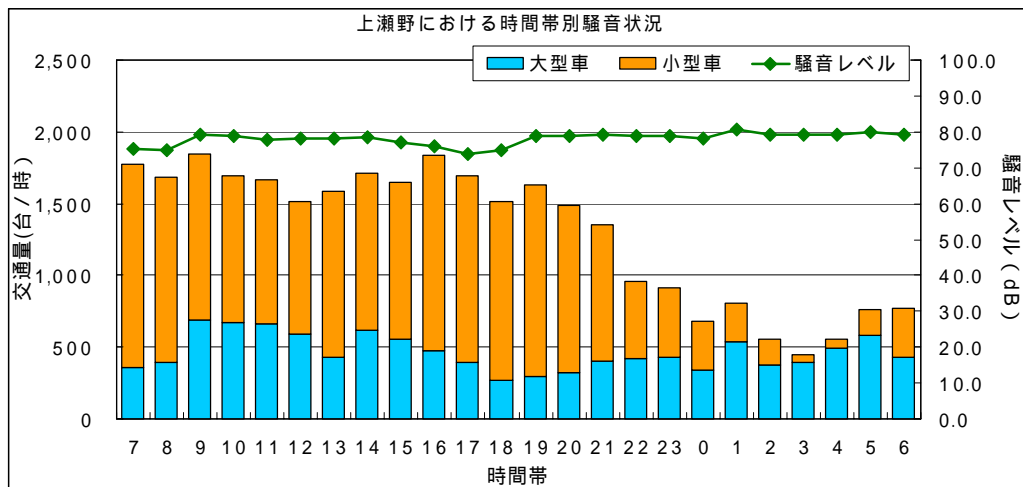
2) 対象車両

【検討】

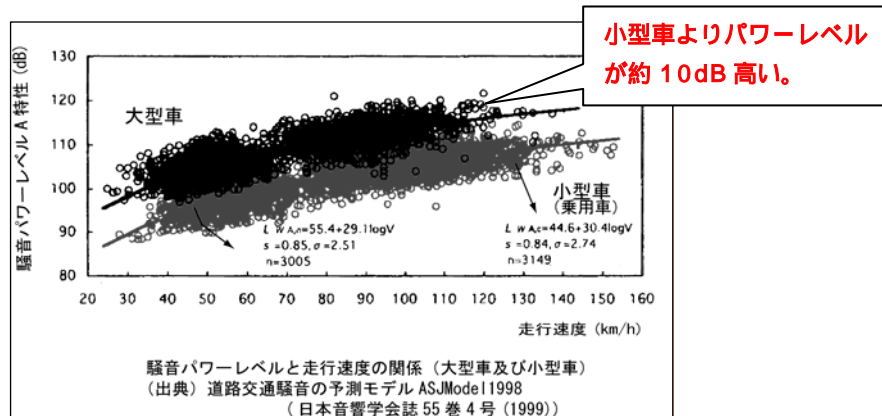
今回の実験の目的である騒音低減効果を把握するために、対象車両の検討を行った。

【検討結果】

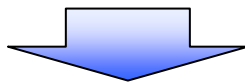
- ・全車種で設定した場合山陽道への転換台数が大きくなると予想される。
 - ・また、国道2号の時間帯別騒音状況と交通量の関係を見ると、
 - ・昼間と比べ、夜間の交通量は少ないが、騒音レベルは80dB弱を推移している。
 - ・大型車については、昼夜で大きな変化は見られないこと。
- 以上のことから、大型車の騒音への影響が大きいと予想される



- ・沿道環境（騒音）は、小型車に比べ大型車の影響が大きいことから、大型車と限定したとしても沿道環境の改善効果が期待できる。



騒音パワーレベル(L_{WA})とは、点音源である1台の自動車が放射する音のパワーをレベル表示したもの。



【実験対象車両】

中型車、大型車、特大車の3車種

(軽自動車、普通自動車、自動二輪車は対象外)

3) 実施時間

【検討】

実施時間帯については、実施目的や料金の円滑な処理を考慮して決定した。

【検討結果】

- ・国道2号の沿道環境は、昼夜を問わず要請限度を超過している箇所があるため、24時間調査を行って効果を検証する必要がある。
- ・各ICにおいて、料金テーブルによる対応が可能となり、円滑な処理が可能となる。



【実施時間】
全日(24時間)

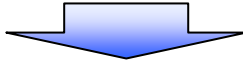
4) 料金割引

【検討】

設定可能な料金体系かどうか、実験後、実現可能な料金体系かどうか等について検討した。

【検討結果1】

- ・利用者の不公平感をなくすため、乗用車並みの料金設定とする。
 - ・今後、道路公団において、通勤時間帯の50%割引(ETCのみ)が行われるため、現実的な料金設定である。
 - ・騒音の低減効果が期待できる。
 - ・料金割引実験のインパクトを与えることが必要。
 - ・割引率を変更することで、転換交通量との関係を明らかにすることが可能となる。
- } 5割引程度
} 8割引程度



【料金割引】
5割～8割程度の段階的な料金割引実施する

【料金表】

中型車					大型車					特大車				
5割引					5割引					5割引				
780	500	350	230	志和IC	1,050	650	430	300	志和IC	1,730	1,050	680	450	志和IC
1,550	1,000	700	450		2,100	1,300	850	600		3,450	2,100	1,350	900	
600	350	150	広島東IC	90	830	450	200	広島東IC	120	1,350	680	300	広島東IC	180
1,200	700	300		450	1,650	900	400		600	2,700	1,350	600		900
530	230	広島IC	60	140	680	300	広島IC	80	170	1,130	450	広島IC	120	270
1,050	450		300	700	1,350	600		400	850	2,250	900		600	1,350
350	五日市IC	90	140	200	450	五日市IC	120	180	260	750	五日市IC	180	270	420
700		450	700	1,000	900		600	900	1,300	1,500		900	1,350	2,100
廿日市IC	140	210	240	310	廿日市IC	180	270	330	420	廿日市IC	300	450	540	690
	700	1,050	1,200	1,550		900	1,350	1,650	2,100		1,500	2,250	2,700	3,450
8割引					8割引					8割引				

上段：実験中の料金(円)
下段：現行料金(円)
割引料金は下一桁を四捨五入。

5) その他

料金割引以外の方案についても検討し、実施する。

3 - 2 . 各 IC ペア間における大型車の利用交通量

5 割引と 8 割引にした場合の各 IC ペア間の大型車利用交通量を以下に示す。

大型車を 5 割引にすることで、約 1.5 倍の増加が見込まれる。8 割引においては、約 3 倍の増加が見込まれる。

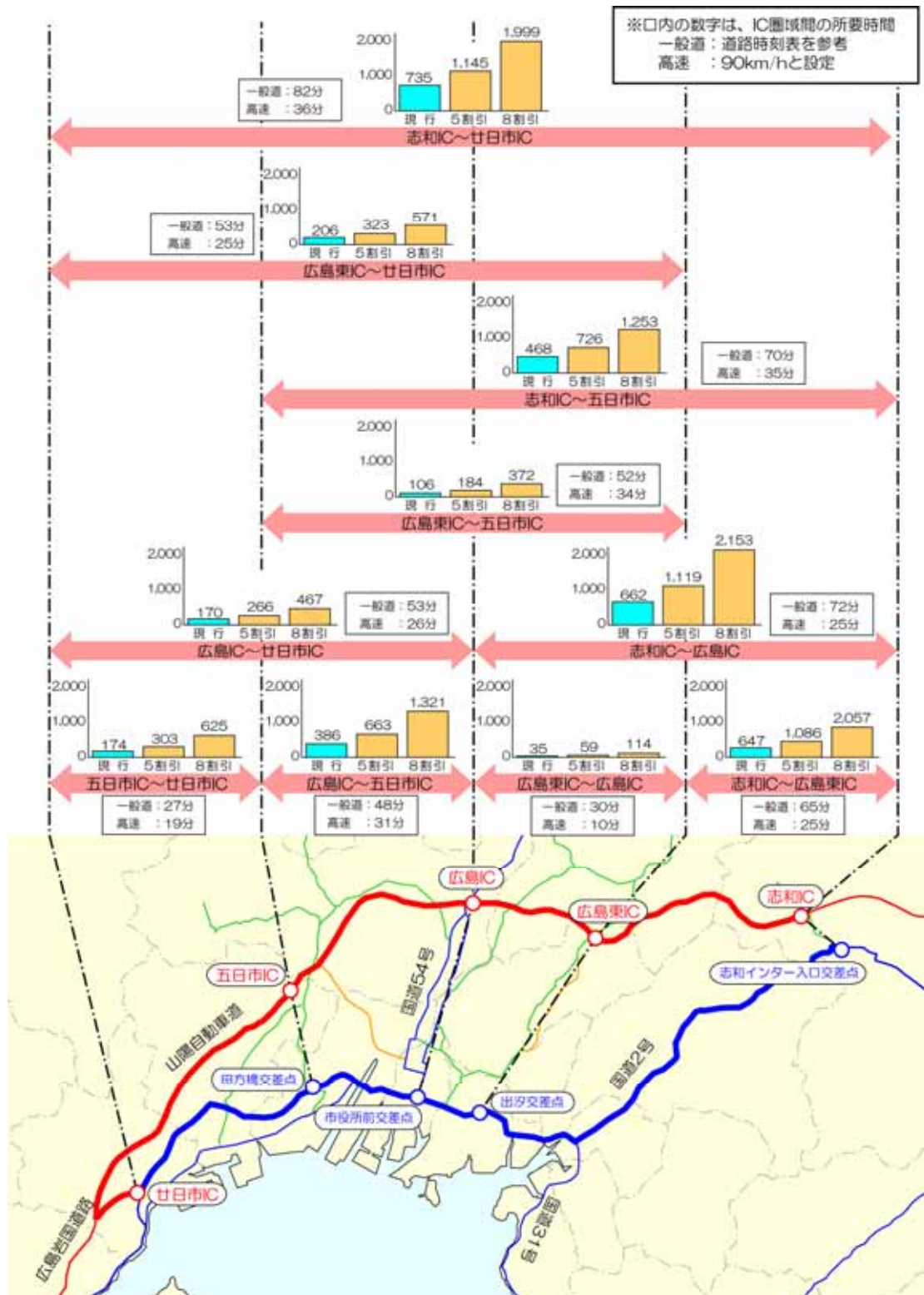


図 3 - 2 各 IC 間の大型車利用交通量

3 - 3 . 実験における効果予測

1) 断面交通量と国道2号沿道の騒音

各IC間において、5割引と8割引にした場合の山陽自動車道の断面増加交通量および国道2号の断面減少交通量を以下に示す。

山陽自動車道の大型車交通量は、5割引で2～3%の増加が見込まれ、8割引で20～30%の増加が見込まれる。
 国道2号の騒音は、5割引で最大0.6dB程度、8割引で最大2dB程度減少すると予想される。

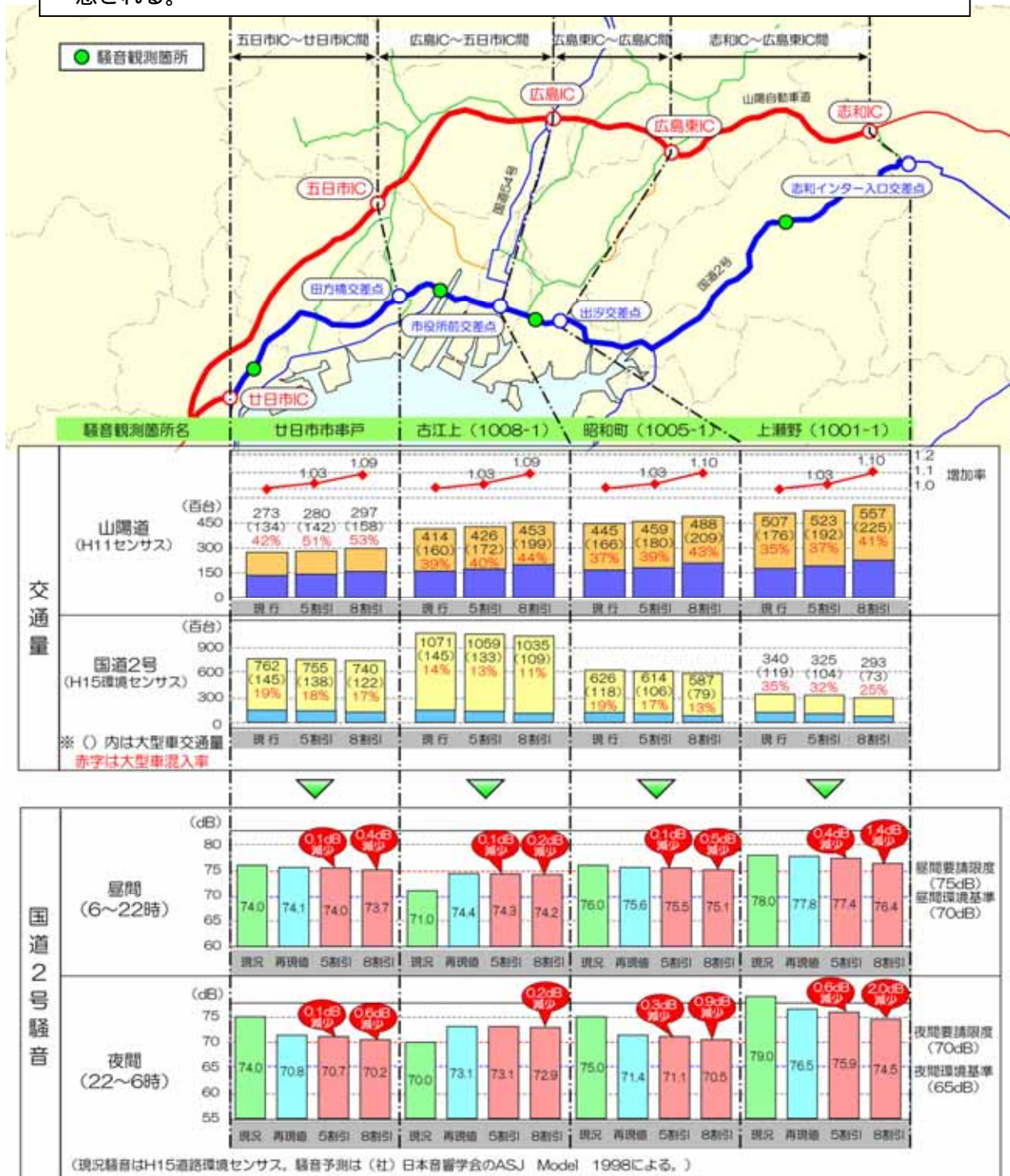


図3 - 3 大型車交通量と国道2号の騒音

3 - 4 . 実験実施時期の検討

料金割引別の料金弾性値と各案ごとの補填金の算出結果を以下に示す。

1) 料金弾性値と補填金

5 割引の場合、全 I C ペアの料金弾性値は 0.72 となり、補填金は 21.81 百万円 / 月と予想される。
 8 割引の場合、全 I C ペアの料金弾性値は 0.76 と 5 割引の場合より上昇する。補填金は 46.15 百万円 / 月と予想される。

8 割引							5 割引						
料金弾性値							料金弾性値						
	志和	広島東	広島	五日市	廿日市	計		志和	広島東	広島	五日市	廿日市	計
志和		0.78	0.79	0.68	0.69		志和		0.76	0.77	0.65	0.66	
広島東			0.80	0.83	0.70		広島東			0.77	0.80	0.66	
広島				0.82	0.70		広島				0.79	0.66	
五日市					0.85		五日市					0.81	
廿日市							廿日市						
計						0.76	計						0.72

補填金	5.61 億円 / 年 (46.15 百万円 / 月)		補填金	2.65 億円 / 年 (21.81 百万円 / 月)
-----	-------------------------------	--	-----	-------------------------------

料金弾性値 = 総利用交通量比 / 料金比
 ・ 総利用交通量比 = (割引時交通量 - (通常交通量 + 割引時交通量) / 2) / ((通常交通量 + 割引時交通量) / 2)
 ・ 料金比 = -(割引時料金 - (通常料金 + 割引時料金) / 2) / ((通常料金 + 割引時料金) / 2)

2) 実験実施時期の検討

上記で算出した補填金をふまえ、2 つの料金パターンを組み合わせ、以下の 2 案を提案する。

料金パターン

8 割引	補填額 46.15 百万円 / 月
5 割引	補填額 21.81 百万円 / 月

なお、現状の社会実験での JH の補填額については約 60 百万円程度を想定している (実験費用総額約 110 百万円程度)

	割引期間	補填額	メリット	デメリット
案 1	実験開始は 8 割引、後半 5 割引	60.26	<ul style="list-style-type: none"> 実験実施を一般に周知するためのインパクト大 8 割で効果が出た場合、5 割でも残留効果により、多くの転換が期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> 年末年始を外すことで実験の連続性が無くなる 8 割で効果がなかった場合、5 割実施の必要瀬が薄い
案 2	実験開始は 5 割引、後半 8 割引	60.69	<ul style="list-style-type: none"> 段階的な実験として、前半で参加企業を募り、後半の 8 割引で盛り上げることが可能 8 割を長期に実施できる 	<ul style="list-style-type: none"> 年末年始を外すことで実験の連続性が無くなる 実験開始時のインパクトに欠ける

		12月			1月	2月	3月	補填額 (百万円)
案 1	実験開始は 8 割引、後半 5 割引	12/1		12/25	1/15	2/15		60.26
案 2	実験開始は 5 割引、後半 8 割引	12/1		12/20	1/15	2/15		60.69

§ 4 . 料金割引以外の実験中の方案（案）について

料金割引以外に、大型車の現道利用者が高速道路へ転換するしくみとして検討を行った。

トラック事業者へのインセンティブ付与

貨物車両の高速道路への誘導については、各トラック運送事業者の協力が必要不可欠であることから、実験に参加することで参加企業のメリットとなるような方案を検討した。

案 1) 環境協力企業として、参加企業を宣伝

参加企業をモニター登録し、本実験の広報活動を併せて宣伝を行う。
沿道環境に配慮した企業として、社会実験の告知CM（テレビ・ラジオ等）や、国土交通省のHP、リーフレット等で「トラック DE エコ作戦」の協力企業として宣伝を行う。

モニター登録車両には、本実験のステッカーの貼付等を検討

< 検 証 >

- ・事前に本実験の主旨などを宣伝・PR する必要がある。
- ・参加登録に時間を要するが、新たな補填金等は発生しないため実施可能。



本実験中の実施は可能

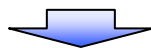
案 2) 登録企業のうち、その利用頻度の高い企業等を表彰

案 1 において登録された企業のうち、国道 2 号からの転換による利用頻度が多かった企業や、ドライバー等を協議会として表彰する。

- ・**企業表彰**
モニター登録企業のモニター登録車両の高速利用頻度を合計ポイント等で評価。
- ・**ドライバー表彰**
モニター登録車両が山陽自動車道の実験対象区間を通行することにポイントを加算し、合計ポイント等で評価。

< 検 証 >

- ・案 1 の補足的な内容であるため、同様の理由により実施可能。
- ・ただし、評価方法については、さらに詳細に検討する必要がある。



本実験中の実施は可能

なお、実験後、このようなインセンティブ付与による効果がみられた場合、今後の展望として、社会貢献を行う企業としての認証制度やそれに伴う税制面や融資面などの優遇措置に応用すること等も可能である。

アンケート調査標

割引料金の設定について

実験時の割引料金の設定の妥当性について検証するためトラックドライバーに対して、事前にアンケートの調査を実施する。

アンケートは、ドライバーとしての視点から、高速道路利用に関する現状や本社会実験の利用意向を把握するとともに、本社会実験における割引料金の設定の基礎資料として活用する。

<< トラックドライバー・アンケート >>

調査目的（検証内容）

- ・ドライバーの高速道路利用の現状を把握
- ・経路選択における裁量権の把握
- ・社会実験における高速道路利用の意向
- ・高速道路利用を促す方策の検討（実験における割引率や他の方案）

料金割引以外の方案について

料金割引以外の方案の妥当性について検証するため、トラックドライバー、運送事業者に対して事前アンケート調査を実施する。

<< トラック運送事業者・アンケート >>

調査目的（検証内容）

- ・道路環境問題に対する認識と環境対応策の現状把握
- ・企業としての高速道路利用の現状把握
- ・高速道路の利用促進に向けた方策の検討と仕組みづくり
- ・社会実験への意見と協力意向把握
- ・実験実施による高速道路利用に対する意識変化の検証

山陽自動車道の利用に関するアンケート調査票

問1 本日の運行についておたずねします。

出発地	都・道 府・県	市 郡	区 町
目的地	都・道 府・県	市 郡	区 町
ご利用の車種 〔該当番号に 〕	1. 中型車（車両総重量 8 t 未満かつ最大積載量 5 t 未満で 3 車軸以下） 2. 大型車（車両総重量 8 t 以上又は最大積載量 5 t 以上で 3 車軸以下） 3. 特大車（4 車軸以上で、大型車に区分される普通貨物自動車以外）		
高速道路 の利用 〔該当番号に 〕	1. 本日は利用していない 2. 利用した（これから利用する予定） ご利用（予定）の高速道路についてお答えください。 高速道路名 [_____] 最初に乗った I C 名 [_____ I C] 最後に降りた I C 名 [_____ I C]		

問2 あなたの業務中における高速道路利用についておたずねします。

業務上、高速道路はよく 利用されますか。 〔該当番号に 〕	1. 利用することが多い 2. 荷届け先によって利用する場合がある 3. 疲れたときや急ぐときに利用する場合がある。 4. 利用しない 5. その他〔具体的に _____ 〕
高速道路を利用される場合、どなたが判断されますか。〔該当番号に 〕	1. 会社の指示で利用する 2. 自分の判断で利用する 3. その他〔具体的に _____ 〕
利用している理由はなんですか。 〔該当番号すべてに 〕	1. 会社が料金を負担してくれるから 2. 目的地に予定通り到着することができるから 3. 国道 2 号より、早く目的地に到着できるから 4. PA、SA で休憩が取れるから 5. 国道 2 号に比べ、カーブが少なく快適に走行できるから 6. その他〔具体的に _____ 〕
利用しない理由はなんですか。 〔該当番号すべてに 〕	1. 料金が個人負担になるため 2. 利用しても時間短縮にはならないため 3. IC までの距離が長く遠回りになるため 4. コンビニなど国道 2 号の方が休憩施設が充実 5. 会社の指示で運行経路が決まっているため 6. その他〔具体的に _____ 〕

裏面へお進みください。

高速道路を利用される場合、料金はどなたの負担となりますか。 [該当番号に]	1. ほとんど会社が負担する 2. 会社指示で利用した場合には会社が負担する 3. 自分の判断で利用した場合には自己負担となる 4. その他 [具体的に]
--	--

問5 今年の12月から予定されている、山陽自動車道「志和IC - 廿日市IC」間の貨物車対象の料金割引(全日24時間)社会実験についておたずねします。

料金が5割引となった場合、あなたは業務中、この区間で山陽自動車道を利用しますか。 [該当番号に]	例) 志和IC~廿日市IC間の大型車: 2,100円 1,050円
1. すでに利用しているので変わらない 2. 利用するようになる 3. 急ぎの時や疲れたときは利用する 4. 利用しない	

で「4. 利用しない」と回答された方におたずねします。

料金が8割引であれば利用しますか。 [該当番号に]	例) 志和IC~廿日市IC間の大型車: 2,100円 420円
1. 利用する 2. 利用するようになる 3. 急ぎの時や疲れたときは利用する 4. 利用しない	

料金割引以外で、高速道路を利用したくなる条件はなんですか。 [該当番号3つまでに]
1. 会社が料金を [] 割負担してくれれば 2. 車両にETCが搭載されれば (IC出入口でスムーズになる) 3. PA・SAで24時間利用可能等、休憩施設としてもっとサービスが充実されれば 4. 抽選などでプレゼントがあたれば (ハイカなど) 5. マイレージ (利用回数ごとに割引額を設定) が導入されれば 6. 国道2号で渋滞や片側工事等により通過時間がかかることが事前にわかれば 7. その他 [具体的に]

山陽自動車道を利用する場合のことにあつねします。

利用される場合のIC区間は [該当番号すべてに]
1. 志和 広島東 2. 志和 広島 3. 志和 五日市 4. 志和 廿日市 5. 広島東 広島 6. 広島東 五日市 7. 広島東 廿日市 8. 広島 五日市 9. 広島 廿日市 10. 五日市 廿日市
利用される頻度は [該当番号に]。
1. ほとんど毎日 2. 週2~3回程度 3. 週1回程度 4. 月1回程度 5. 年数回

ご協力ありがとうございました。

高速道路の利用に関する事業者アンケート調査票

〔国土交通省・広島国道事務所〕

つぎの質問にご回答ください。(該当する番号に 印又は空欄へのご記入をお願いします。)

1. 貴事業所について

事業所名 _____

住 所 〒 _____

2. ご記入の担当者について

部署名 _____

役職名 _____

担当者名 _____

電話番号 _____

(内線 _____)

担当者のメールアドレス _____

3. 環境問題への対応について

環境問題への対応として、トラック運送業界ではさまざまな取り組みが行われていますが、貴事業所では、現在どのような活動を行われていますか。〔該当する番号すべてに 〇、複数回答可〕

エコドライブの普及対策の実施(走行中の燃料消費を抑える運転方法の推進)

アイドリングストップの実施

低公害車導入の促進(環境負荷の低い車両の導入)

最新規制適合車への代替促進(車齢の高いディーゼル車を中心として最新適合車への代替)

黒煙・PM対策(点検整備の確実な実施や不正軽油の排除)

輸送効率化等対策(実車率及び積載率の向上、共同輸配送・車両大型化及び情報化の推進)

騒音対策(地域環境に配慮し、騒音の少ない運転の励行、車両点検整備による騒音低減)

廃棄物の適正処理及びリサイクル推進対策(輸送用梱包材などの繰り返し利用とリサイクル化)

その他の環境保全対策(グリーン調達、ゴミの分別回収、電気・ガス・水道などの使用量削減)

環境啓発等対策(環境を重視した企業理念の徹底)

とくに環境に対して具体的な活動は行っていない

その他〔具体的に _____〕

4. 高速道路の利用について

貴事業所では、トラック運送業務において、高速道路をどのように利用されていますか。〔該当する番号すべてに 〇、複数回答可〕

荷主との契約で高速道路利用が含まれている場合のみ通行している

契約とは別に、当事業所の輸配送計画に基づいて必要な場合には高速道路を通行している

ドライバーの判断に任せており、料金は会社負担としている

ドライバーの判断に任せているが、料金は個人負担としている

沿道環境に配慮し、高速道路利用を指示する場合がある

高速道路利用は長距離輸送のみで、それ以外はほとんど一般道路を通行している

一般道路が事故や工事などで渋滞する場合には、高速道路を通行するように指示している

当事業所では、近距離輸送が多く、高速道路を利用することはほとんどない

その他〔具体的に _____〕

5 . 山陽自動車道の料金割引率について

今回の実験では、A) 5 割引、B) 8 割引と段階的に料金を設定する予定です。
この料金割引率について、貴事業所では、実験に参加されますか。〔該当する番号に 〕

A) 5 割引なら参加したいと考えている。

B) 8 割引なら参加したいと考えている。

高速料金が、今より() 程度安くなれば参加したいと考えている。

高速道路を利用することはほとんどないので、実験参加はできないと思う

その他 (具体的に)

6 . 高速道路を利用しやすくするための条件について

一般道路の環境改善をめざして、通過貨物車両を高速道路へと誘導するため、利用を促進する方策や交通転換できるような仕組みづくりを検討しています。高速道路への交通転換を促進することに関して、貴事業所のご意見をお聞かせください。〔該当する番号すべてに 、複数回答可〕

高速道路料金が荷主との契約に含まれるようになれば利用できる

夜間の高速道路 S Aでのサービスが、24 時間利用可能などもっと向上すれば

夜間の高速道路 S Aに、簡易シャワー施設などが整備されれば

一般道路の交通混雑がひどく運行時間が計算しにくい状況になれば利用を考える

沿道環境に配慮して高速道路利用を行っている協力企業を、優良企業として国土交通省のホームページやテレビで公表するなどの活動支援が行われるのであれば

企業の高速道路利用実績によって、税制優遇措置等が受けられるようになれば

国道 2 号などに環境ロードプライシングが導入され通行税が徴収されるようになれば

その他の自由意見

7 . 大型貨物車両を対象とした山陽自動車道の料金割引実験への協力意向について

今年の 12 月から予定されている山陽自動車道の料金割引実験に関しておたずねします。この実験では、一般道路の環境改善を目的としており、実験の主旨に賛同し協力頂いた企業には、企業 P R などの支援を行っていくことを計画しています。実験参加企業のモニター募集を行った場合、貴事業所ではどのように対応されますか。〔該当する番号に 〕

モニター登録を行い、実験に参加したいと考えている

モニター登録はしないが、できるだけ高速道路を利用するように対応する

高速道路を利用することはほとんどないので、実験参加はできないと思う

その他 (具体的に)

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

§ 5 . 実験の効果・検証などの調査計画

5 - 1 . 本実験の検証内容（案）

本実験において、実験結果後に検証する内容（案）とそれにかかわる調査項目を以下に示す。

< 定量的な検証項目 >

料金割引による沿道環境（騒音）の改善感度
料金割引に伴う転換交通需要の推計法
高速道路利用の定着
大型車減少による道路混雑への影響

< 定性的な検証項目 >

高速道路への転換を促すしくみ
持続可能な料金割引の方向性

割引による沿道環境（騒音）の改善感度

設定した各料金体系において、料金弾性値と沿道環境（騒音レベル）の変化を把握する。
それぞれの関係を検証することで、料金割引による環境の改善感度を検討する。
【調査項目 実験前1回、中2回、後1回の計4回】
騒音調査（交通量調査）、山陽道断面交通量、国道2号交差点交通量

割引に伴う転換交通需要の推計法

推計した転換交通量と実験結果とを比較し、転換交通量の推計手法について検討するとともに、国道2号からの転換交通量についても検証する。
【調査項目 実験前1回、中2回、後1回の計4回】
旅行速度調査、山陽道断面交通量、国道2号交差点交通量
【道路公団資料】
ICペア間交通量（指定勤務明細など）

高速道路利用の定着

本実験実施をきっかけとした高速道路利用の継続（残留交通の有無）を検討する。
【調査項目 実験前1回、中2回、後1回の計4回】
騒音調査（交通量調査）、山陽道断面交通量
【調査項目 実験中2回】
山陽道利用者アンケート

大型車減少による道路混雑への影響

混雑時間帯において大型車が減少することにより、道路交通混雑の解消や所要時間の短縮効果を検討する。

また、それに伴う社会的便益の検討も行う。

【調査項目 実験前1回、中2回、後1回の計4回】

旅行速度調査、山陽道断面交通量、国道2号交差点交通量、騒音調査（交通量調査）

高速道路への転換を促すしくみ（料金以外の実験中の方案）

料金割引だけでなく、高速道路利用者（主に国道2号からの転換交通量）をより増やすことを目的とした方案を検討する。（案としては、次ページ参照）

【調査項目 実験前1回】

貨物車ドライバーアンケート

【調査項目 実験前と中の2回】

トラック事業者アンケート

持続可能な料金割引の方向性

目的地までの所要時間の短縮や沿道環境の改善効果などの社会的便益と、割引による料金収入の関係を検証し、実現可能性について検討する。

【調査項目 実験前1回】

貨物車ドライバーアンケート

【調査項目 実験前と中の2回】

トラック事業者アンケート

【調査項目 実験中2回】

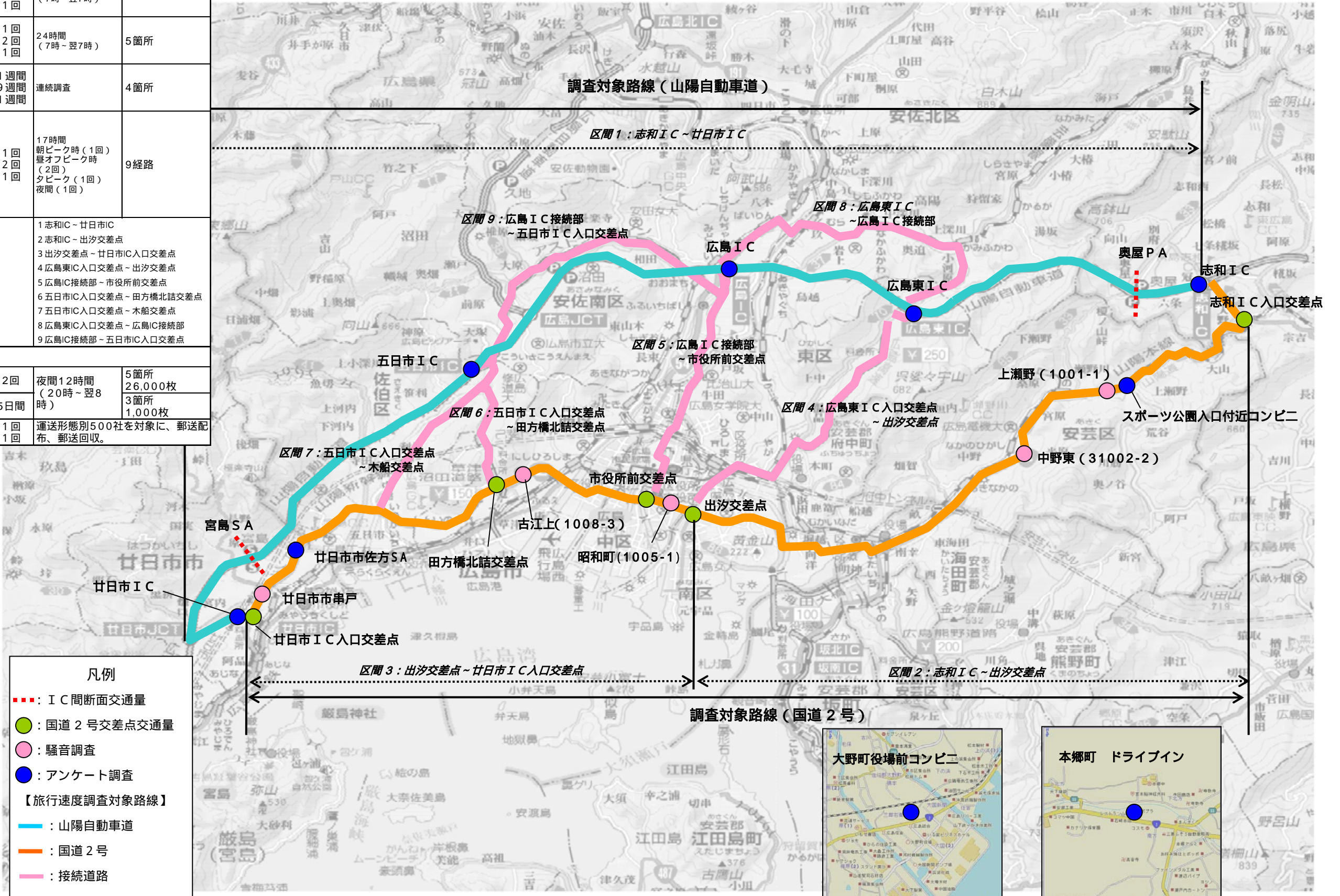
山陽道利用者アンケート

【道路公団資料】

ICペア間交通量（指定勤務明細など）

5 - 2 . 調査箇所図

調査項目	調査日	調査時間	調査地点数 配布枚数
IC間断面 交通量調査	実験前：1回 実験中：2回 実験語：1回	24時間 (7時～翌7時)	2箇所
国道2号交差点 交通量調査	実験前：1回 実験中：2回 実験語：1回	24時間 (7時～翌7時)	5箇所
騒音調査	実験前：1週間 実験中：9週間 実験語：1週間	連続調査	4箇所
旅行速度調査	実験前：1回 実験中：2回 実験語：1回	17時間 朝ピーク時(1回) 昼オフピーク時 (2回) 夕ピーク(1回) 夜間(1回)	9経路
アンケート調査			
・山陽道利用者 (全数配布)	実験中：2回	夜間12時間 (20時～翌8 時)	5箇所 26,000枚
・国道2号利用者 (ドライバー)	実験前：5日間		3箇所 1,000枚
・事業者	実験前：1回 実験中：1回	運送形態別500社を対象に、郵送配 布、郵送回収。	



5 - 3 . 広報計画

実験名称 「使える」ハイウェイへ！『トラック DE エコ作戦』

本実験は、国道2号の沿道環境（騒音）の問題解決を検証するための社会実験である。社会実験の広報及び実験の趣旨を幅広く周知・理解してもらうため、よりわかりやすい「ニックネーム」とし、今後は、この「ニックネーム」により、広報を実施していく。

広報計画については以下のとおり。詳細は第2回協議会において決定

NO	広報媒体	広報対象	広報内容				具体的広報	備考
			タイトル	期間	割引内容	問合せ先		
1	チラシ	<施設利用者> 道路公園(SA, PA, 料金所) 国土交通省、県庁、市役所、区役所 沿道施設(休憩所、コンビニ)					<実験前に配布> 道路公園(岡山県～山口県) 官公庁 (国土交通省、警察署、 市役所、区役所(広島市、東広島市、廿日市市)) (社)広島県トラック協会、事業所 商工会議所 国道2号沿道施設(休憩所、コンビニ)	
2	ポスター	上記同様					上記同様	
3	テレビ						実験直前から放送、実験中も適宜放送	
4	ラジオ	自動車利用者					実験直前から放送、実験中も適宜放送	
5	広報誌等	トラック事業所、道路利用者					<実験直前から掲載、実験中も適宜掲載> 広島国道事務所 広島県 市役所、区役所(広島市、東広島市、廿日市市)	
6	ホームページ	トラック事業所、道路利用者 一般パソコン利用者					<リンクで結ぶホームページ> 広島国道事務所 広島市 (社)広島県トラック協会	
7	道路情報板	道路利用者					<実験前に表示開始、実験中も適宜表示> 国土交通省 国道2号(岡山県～山口県) 国道54号(広島県内) 国道31号(全線) 国道375号(広島県内) 山陽自動車道(岡山県～山口県) 広島呉道路(全線)	
8	横断幕	道路利用者					<実験前に設置> 国道2号(東広島市～大野町) 国道54号(広島市内) 国道31号(全線) 国道375号(呉市～東広島市)	
9	懸垂幕	道路利用者					<実験前に設置> 道路公園 広島呉道路 広島都市高速公社	
10	立て看板	道路利用者					<実験前に設置> 道路公園(西条IC～大野IC間料金所)	