

1. 第一回協議会での主な意見とその対応について

1-1. 第一回協議会内容

決定事項

<p><< 実験内容 >></p> <p>対象区間：山陽自動車道・広島岩国道路 志和 IC～廿日市 IC 間（全 IC ペア対象）</p> <p>実施機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1クール：12月1日（水）0:00～12月20日（月）24:00 ・第2クール：1月15日（土）0:00～2月15日（火）24:00 <p>対象車両：中型車、大型車、特大車</p> <p>実施時間：終日（24時間）</p> <p>料金体系</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1クール：約5割引 ・第2クール：約8割引 <p>キャッチコピー</p> <p>「使える」ハイウェイへ！『トラック DE エコ作戦』</p>
--

検討課題

<p>山陽道の交通量増加への対応</p> <p>実験による山陽自動車道の交通量増加に伴い、混雑が発生する可能性がある。</p> <p>国道2号 志和 IC 入口交差点における八本松方面からの右折交通の対応</p> <p>国道2号志和 IC 入口交差点の八本松方面からの右折交通において、実験により交通量が増加することで、混雑が発生する可能性がある。</p> <p>山陽道 志和 IC オフランプの交通渋滞の対応</p> <p>山陽道志和 IC の流出方向において、実験により交通量が増加することで、本線上の渋滞が増加する恐れがある。</p> <p>料金所直後での U ターン対策</p> <p>ドライバーは、高速料金を少しでも安くするために、料金所直後で U ターンをする可能性がある。</p> <p>危機管理体制</p> <p>実験時に想定される渋滞などの情報を随時把握し、適切な対応ができるような体制にしておくことが必要である。</p> <p>実験内容に誤認がないよう利用者に正確な情報を伝える必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象車両（中型車・大型・特大車の3車種について） ・実施時期（年末年始は対象外） ・対象区間（対象区間外からの利用など）

1-2. 実験中における課題と対応策

1) 実験中の課題と対応策

第1回協議会内容をふまえ、実験中に想定される課題とその対応策を下表にまとめた。

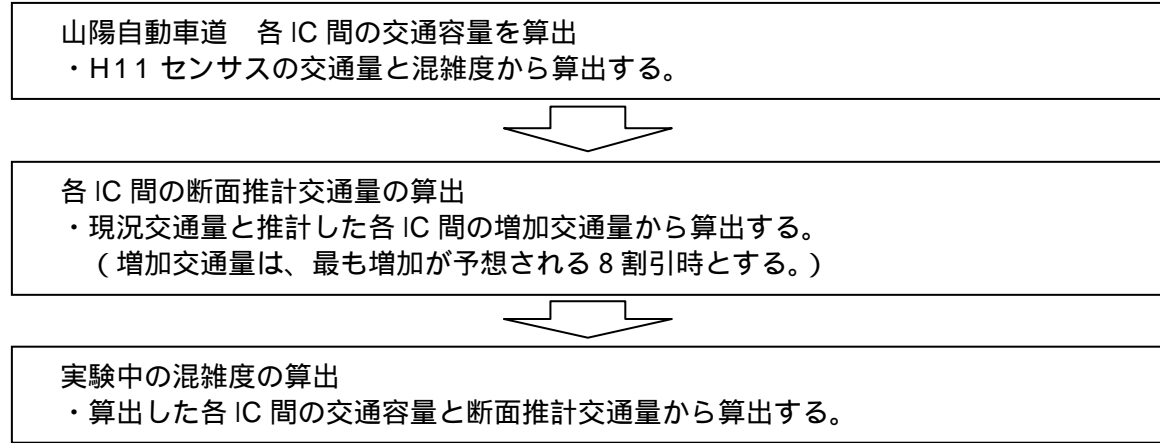
懸念事項	現況	課題	実験中（予測）	課題への対応
山陽自動車道の交通容量	志和 IC～広島東 IC において、最も断面交通量が多い。 ・現況：54,688 台/日 ・容量：62,600 台/日（H11 センサス）	大型車が増加することで、山陽自動車道の容量超過が懸念される。	志和 IC～広島東 IC 間の断面推計交通量は、交通容量を満足。（8割引時） ・断面：59,638 台/日 ・増加台数：4,950 台/日 ・混雑度 0.95 < 1.0 を満足	実験期間中、定期的に見回りを行い、状況を確認する。
国道2号 志和 IC 入口交差点における八本松方面からの右折交通の渋滞	夕ピーク時（17時～18時）において、八本松方面からの右折車両が最も多い。 ・現況：420 台/日 ・容量：716 台/日 ・渋滞状況 右折車線に若干滞留	右折交通が増加することにより、国道2号本線への影響が懸念される。	夕ピーク時（17時～18時）において、八本松方面の右折車線の交通容量を満足。（8割引時） ・推計値：551 台/時 ・増加台数：131 台/時 ・容量：709 台/時 ・右折車線の混雑度 0.715 < 1.0 を満足	実験期間中、定期的に見回りを行い、渋滞状況の確認を行う。
山陽自動車道 志和 IC オフランプの交通渋滞	朝ピーク時（7時～8時）、志和 IC 流出方向において、本線まで交通渋滞が発生。 ・料金所：4 レーン（1 レーン ETC 専用）	本線上の渋滞長が増加する恐れがある。	朝ピーク時（7時～8時）において、志和 IC 出口において、渋滞が発生 ・増加推計値：124 台/時 ・増加渋滞長 最大約 1240m	各 IC 入口に「志和 IC 混雑」の看板を設置し、利用者に注意を促す。 実験広報に併せ各種媒体に「志和 IC 混雑」を明記し、他の時間帯での利用を促す。 ・チラシ、新聞、TV、ポスター等 渋滞最後尾に後尾警戒を配置する（JH と協議）
山陽自動車道 各 IC 料金所直後の U ターンによる危険性	-	料金所や現道との接続部で U ターンし、交通の混乱を招く恐れがある。	山陽道の対象区間において、効率的な高速料金とするため、IC を一時的に乗り降りし、料金所直後を U ターンする車両が発生する可能性がある。	志和 IC、廿日市 IC において、U ターンできないよう物理的な柵を設ける。 実験中 U ターン車両が確認された場合、立て看板を設置する。
危機管理体制	-	非常時に対応できる体制を確立しておく必要がある。 対象車両や実施期間、対象区間などについて、利用者に実験内容を正確に伝える必要がある。	実験時に想定される渋滞などについて、情報を把握し、的確な対応を行うことが必要。 対象車両や実施期間、対象区間などについて、質問や苦情等が発生する恐れがある。 実験による混雑で、対象車以外から苦情の可能性がある。	実験中、パトロール車やモニター等から交通状況を随時報告してもらい、状況把握に努める。 緊急時の連絡体制の構築 本実験専用のフリーダイヤルを設置するとともに、対応マニュアル（Q&A）を作成する。 ポスター、チラシ、立て看板等に実験内容を明確に提示し、正確な内容を伝える。

2) 懸念事項の検証と対応

山陽自動車道の交通容量

本実験を行うことにより、大型車交通量の増加が予想され、山陽自動車道が混雑することが予想される。そこで、割引による増加交通量が山陽自動車道本線の交通処理に影響を与えるかどうか、山陽自動車道の交通容量と割引による増加交通量との需給バランスについて検証した。

検証方法



検証結果

実験の影響が最も出ると予想される志和IC～広島東ICにおいて、混雑度 0.95 と予想されるが、混雑度 1.0 未満であることから、実験による増加交通量の影響はほとんどないと予想される。他の区間においても、混雑度が 1.0 未満を予想されるため、実験対象区間においては大きな影響はないといえる。

		廿日市IC	五日市IC	広島JCT	広島IC	広島東IC	志和IC
H11 センサス	交通量 (台/日)	27,282	41,753	41,358	44,524	50,700	
	混雑度	0.56	0.42	0.51	0.71	0.81	
	交通容量 (台/日)	48,700	99,400	81,100	62,700	62,600	
実験中	現況交通量 (台/日)	28,242	40,112	40,095	46,741	54,688	
	増加台数 (台/日)	2,377	3,910	3,910	4,249	4,950	
	交通量 (台/日)	30,619	44,022	44,005	50,990	59,638	
		⇩	⇩	⇩	⇩	⇩	
	混雑度	0.63	0.44	0.54	0.81	0.95	

交通容量 = 交通量 ÷ 混雑度
交通容量は、十の位を四捨五入している。

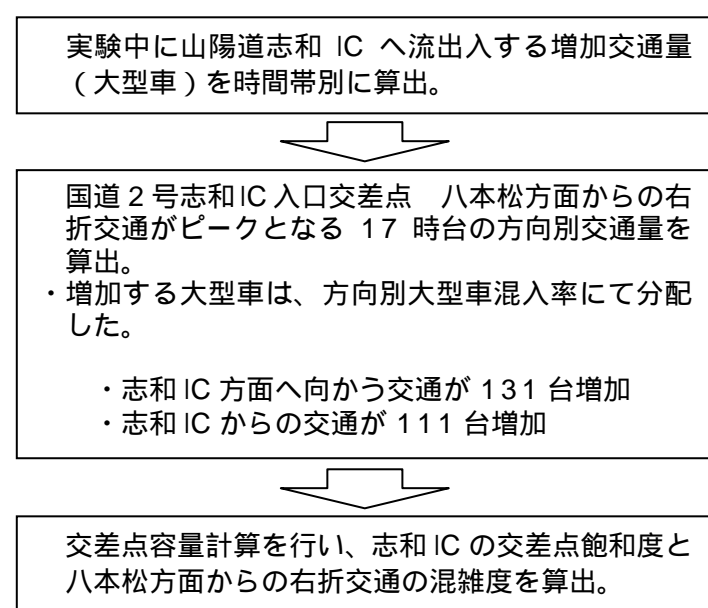
出典: 交通容量 (H11センサス)
現況交通量 (平成16年10月28日)

図 1 - 1 実験中における山陽自動車道の需給バランス

国道 2 号 志和IC入口交差点における八本松方面からの右折交通の渋滞

本実験を行うことにより、志和 IC を利用する大型車の増加が予想される。そのため、志和 IC 入口交差点の特に八本松方面からの右折車線において、渋滞の発生が懸念されるため、交差点容量計算を用いて右折車線の混雑度について検証した。

検証方法



検証結果

8割引にした場合の推計交通量においても、八本松方面からの右折交通の混雑度は 0.715 と交通容量を満足していることから、右折交通が原因で渋滞する可能性は低い。交差点飽和度においては、8割引にした場合、0.996 と高くなる可能性がある。実験期間中、国道のパトロール等により状況を報告してもらうとともに、事務局においても、逐次確認を行うものとする。

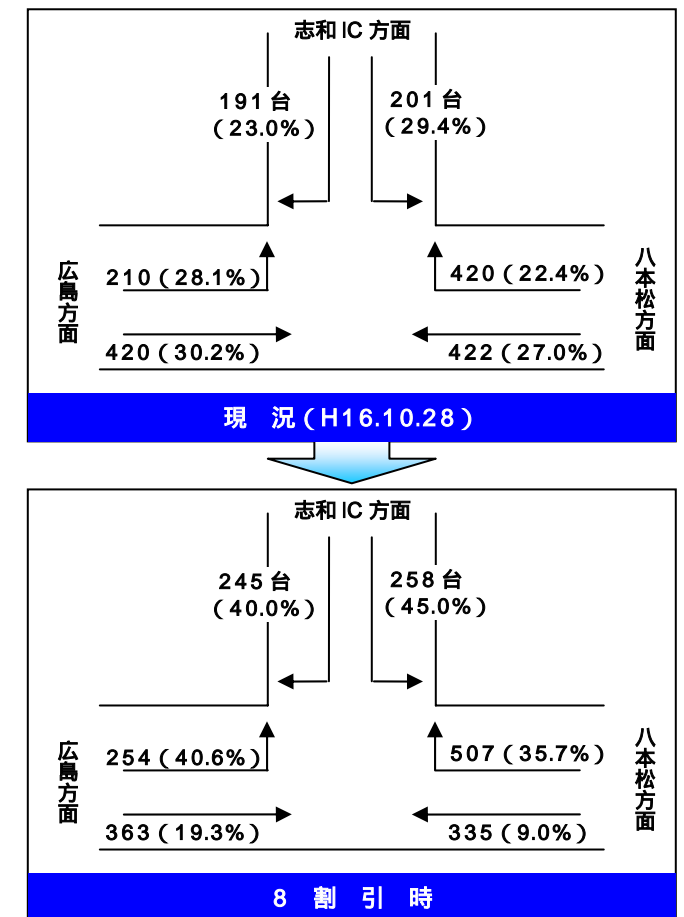


表 1 1 国道 2 号 志和 IC 入口交差点の検証結果

流入部 車線種類	現況					8割引				
	八本松方面 直進	八本松方面 右折	広島方面 直左	志和IC方面 左折	志和IC方面 右折	八本松方面 直進	八本松方面 右折	広島方面 直左	志和IC方面 左折	志和IC方面 右折
交通量	422	420	630	201	191	335	507	617	258	245
交通容量	1,195	716	1,000	298	368	1,337	709	1,000	274	333
混雑度	0.353	0.587	0.630	0.674	0.519	0.251	0.715	0.617	0.942	0.736
交差点飽和度	0.853					0.996				

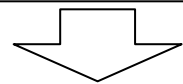
出典
交通量: H16.10.28 (事前調査結果)
信号現示: H16.10.13 (県警データ)

山陽自動車道 志和ICオフランプの交通渋滞

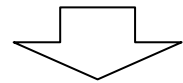
本実験により、志和ICを利用する大型車の増加が予想され、志和IC流出方向において、本線上の渋滞長が増加する恐れがあることから、実験中（8割引時）の推計流出交通量を用いて検証を行った。

検証方法

山陽道 志和ICを流出する増加交通量（大型車）を時間帯別に算出
 ・志和ICを流出する増加交通量に時間帯比率を乗じて算出する。



検証する時間帯の設定
 ・算出した増加交通量が最も多い時間帯（7時～8時）を設定する。

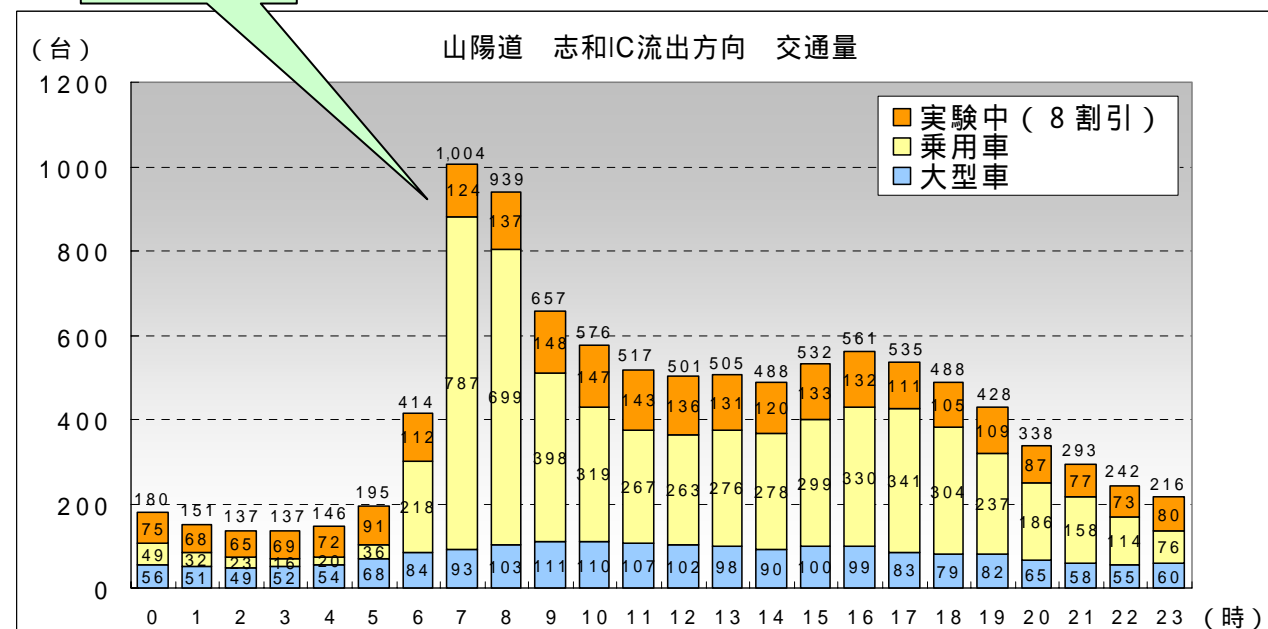


志和ICの渋滞長の算出
 ・現状でピーク時間帯において混雑しており、増加交通量そのまま滞留すると仮定

志和IC交通量の増加（8割引）

8割引時の山陽道 志和ICにおける時間帯別流出交通量を以下に示す。

滞留長が最大となる時間帯



出典：平成15年11月平均値

志和ICの渋滞長の算出

8割引にすることで増加する大型車交通量は、124台である。

1台を10mと仮定すると、増加渋滞長については124台×10m=1240m

8割引での実験期間中、最大で1240mの渋滞が増加する可能性がある

対応策

朝ピーク時における志和ICの渋滞対策としては、以下の内容を実施する。

実験区間内における山陽自動車道各IC入口に「志和IC混雑」の看板を設置し、注意を促す。

・設置箇所：志和IC、広島東IC、広島IC、五日市IC、廿日市IC

実験広報に併せた以下の各種媒体に「志和IC混雑」を明記し、他の時間帯での利用を促す。

・広島国道事務所ホームページ・・・社会実験の宣伝ホームページに注意書きとして表示する。

（関係機関にはリンクし、周知拡大を図る。）

・チラシ広告・・・実験チラシに注意書きを記載する。

・新聞広告・・・新聞広告に注意書きを記載する。

・テレビCM・・・テロップとして表示する。

・ラジオCM・・・コメントとして取り扱う。

注意書き「朝7時から9時までの通勤時間帯には、志和ICにおいて混雑が予想されますので
 できるだけご利用をお控えください。」

テロップ「志和IC付近 朝7時～9時の通勤時間帯 混雑」

本線上の渋滞による追突防止のため最後尾にパト車等による後尾警戒を配置する。（JHと協議）

山陽自動車道 各IC料金所直後のUターンによる危険性

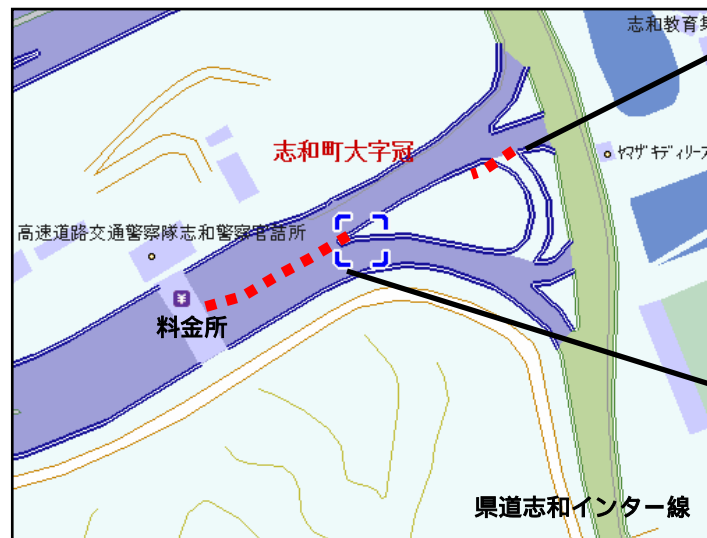
本実験中、ドライバーにとって効率的な高速料金とするため、実験対象区間内の各 IC 出口で一時的に乗り降り（Uターン）する車両が発生する可能性があり、交通の混雑を招く可能性がある。

対応策

志和 IC、廿日市 IC において、Uターンできないよう物理的な柵を設置する。
実験期間中に実験に伴うUターン車両が発生した場合、追加でUターン禁止のお願い看板を設置する。

< 志和 IC >

志和 IC では、下図のように U ターン対策を行う。



< 廿日市 IC >

廿日市 IC では、下図のように U ターン対策を行う。



危機管理体制

緊急時や実験時に想定される渋滞等を把握するため、情報収集を行う。

- ・山陽道や国道 2 号のパトロール実施時に交通状況に変化がある場合、随時連絡をいただく。
- ・モニターに対しても、交通状況を報告していただく等、現状の情報収集に努める。

緊急時の連絡体制

広島地区国道 2 号沿道環境社会実験協議会 事務局
・広島国道事務所 調査設計第一課 TEL : 082-281-4131

各種関係機関

- ・広島県警察本部交通部交通規制課 TEL : 082-228-0110
- ・広島県警察本部交通部高速道路交通警察隊 TEL : 082-877-6993
- ・日本道路公団 中国支社 TEL : 082-212-4111
- ・日本道路公団 広島管理事務所 TEL : 082-879-2995
- ・広島県トラック協会 TEL : 082-264-1501

PR 等に対する注意

対象車両が限定されていることや対象区間外からの交通は割引対象外であることなど、本実験内容が利用者に正確に伝わらず、質問や苦情等が発生する可能性があることから、以下の対応策を検討した。

本実験専用のフリーダイヤルを設置するとともに、対応マニュアル（Q&A）を作成する。
ポスター、チラシ等の実験内容を明確に提示する。
各 IC 入口に、割引料金が適用される IC 等の立て看板等を設置する。

< 電話対応マニュアル（案） >

質問	回答
割引の対象となるインターチェンジは？	・山陽自動車道志和 IC から広島岩国道路廿日市 IC までの区間内で乗り降りした車両が対象。 ・対象区間外から対象区間内に乗った場合は、割引料金にはならない。
対象車両は？	・高速料金区分で中型車、大型車、特大車の 3 種類。 ・一般的にはナンバーの頭が 1, 2, 9 と 8 の一部 ・一般車両・ETC 車両共に対象。
実験時期は？	・ 5 割引が 12/1 0:00 ~ 12/20 24:00 ・ 8 割引が 1/15 0:00 ~ 2/15 24:00 ・ 年末年式間は実施しません
なぜこの区間か？	・広島都市圏における国道 2 号の騒音の低減を目的としており、国道 2 号との接続が容易な志和 IC ~ 廿日市 IC 間を対象としている。
なぜこの車種を対象としたのか？	・実験の目的である環境改善（騒音）の実証を行うため、より騒音の大きいと考えられる車両を対象としている。
他の ETC 割引との関係は？	・実験期間中は、対象区間内のみ実験の割引料金が適用。 (ETC 割引と重複した場合は割引額の大きい本実験の割引が適用される。)
モニターに登録するとメリットがあるのか？	・登録した企業は、協議会 HP やテレビCM等で PR を行う。 ・貢献度に応じて協議会より表彰を行う。
モニターの登録方法は？	・フリーダイヤル(0120-004-812)に問い合わせすれば、申込み用紙を FAX し、必要事項を書き込み送信。
実験後、料金はどうなるのか？	・今回は社会実験であり、実験終了後は通常の料金に戻る。