

東北道(実験区間)の交通状況

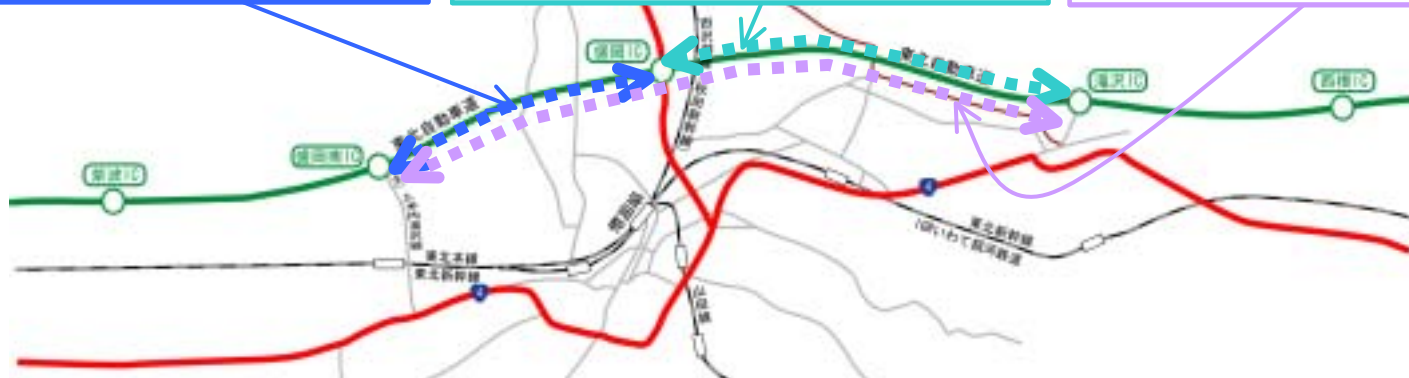
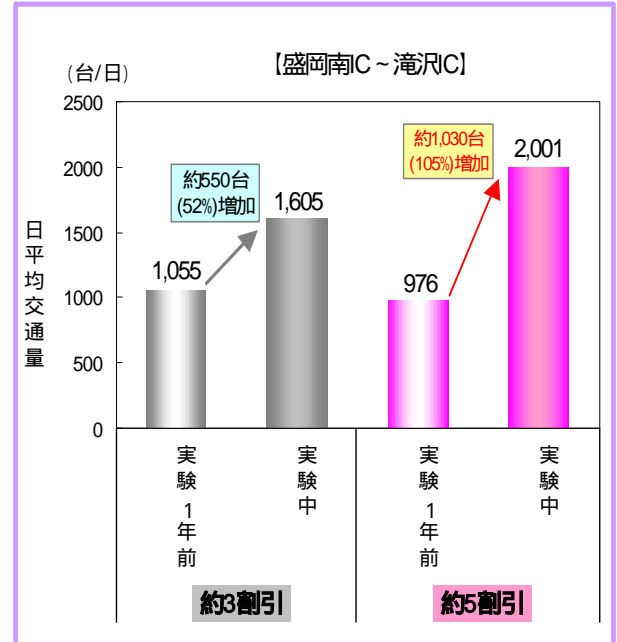
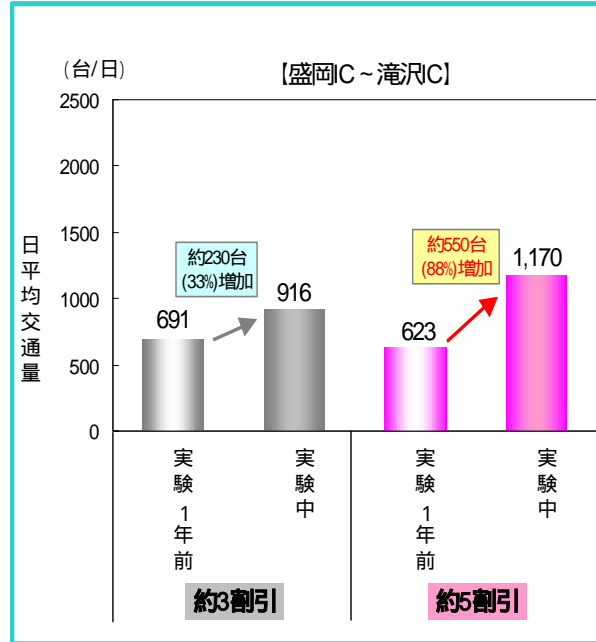
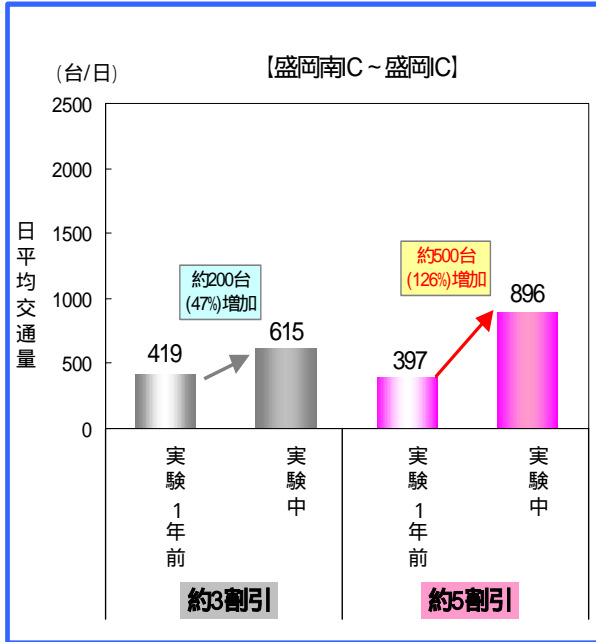
1. 割引対象IC間の利用交通量の変化

- ・割引率の上昇に伴いIC間利用交通量が増加
- ・約3割引期間中は、実験対象の各IC間で約1.3～1.5倍の増加
- ・約5割引期間中は、実験対象の各IC間で約1.9～2.3倍の増加

- グラフ凡例 -

日平均交通量

約3割引	実験1年前	H15.10.20 ~ H15.11.16
	実験中	H16.10.18 ~ H16.11.14
約5割引	実験1年前	H15.11.17 ~ H15.12.19
	実験中	H16.11.15 ~ H16.12.17



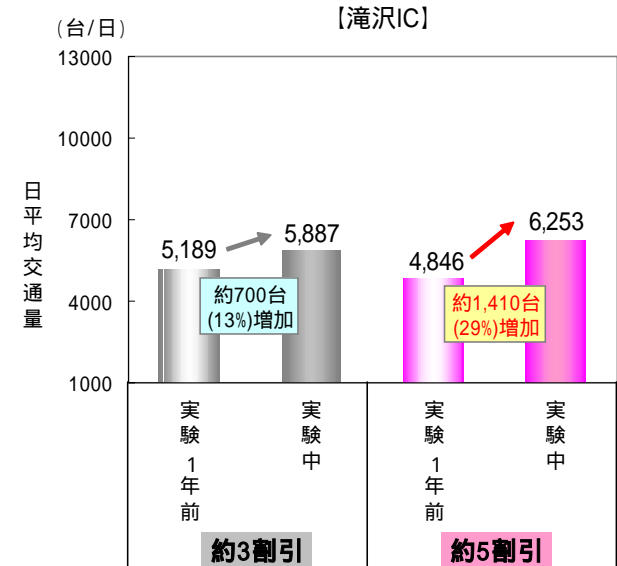
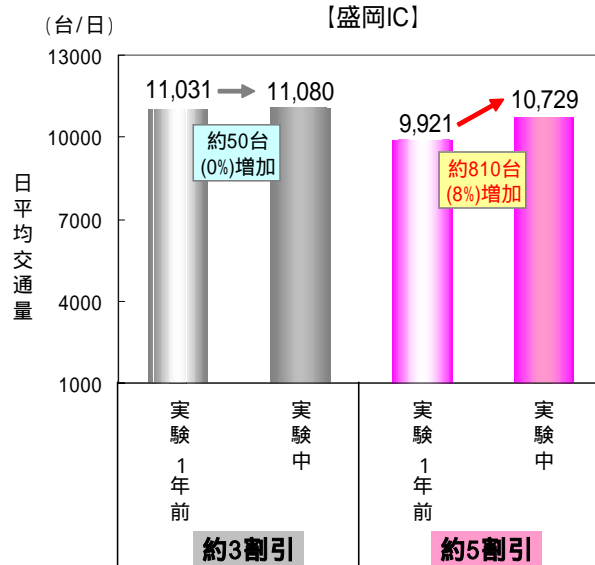
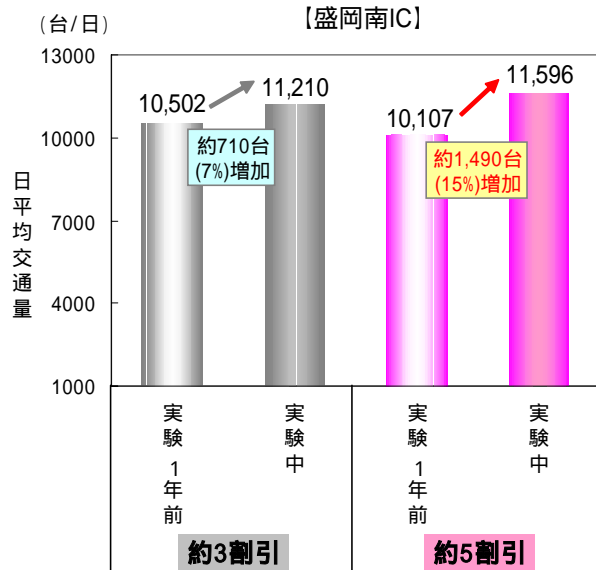
2. 割引対象IC出入交通量

- ・全ての実験対象ICで出入交通量が増加し、盛岡南、滝沢ICで大きく増加
- ・特に滝沢ICでは約5割引時の出入交通量が約1.3倍に増加

- グラフ凡例 -

日平均交通量

約3割引	実験1年前	H15.10.20 ~ H15.11.16
	実験中	H16.10.18 ~ H16.11.14
約5割引	実験1年前	H15.11.17 ~ H15.12.19
	実験中	H16.11.15 ~ H16.12.17



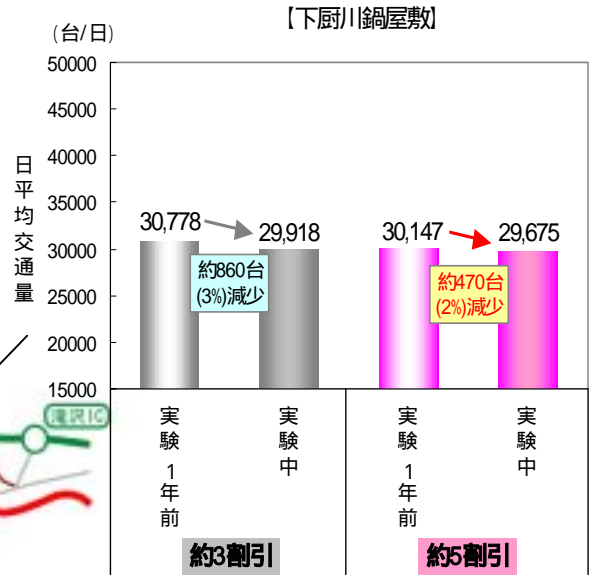
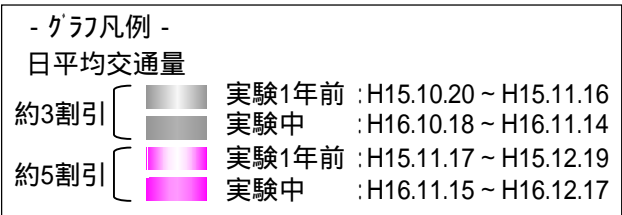
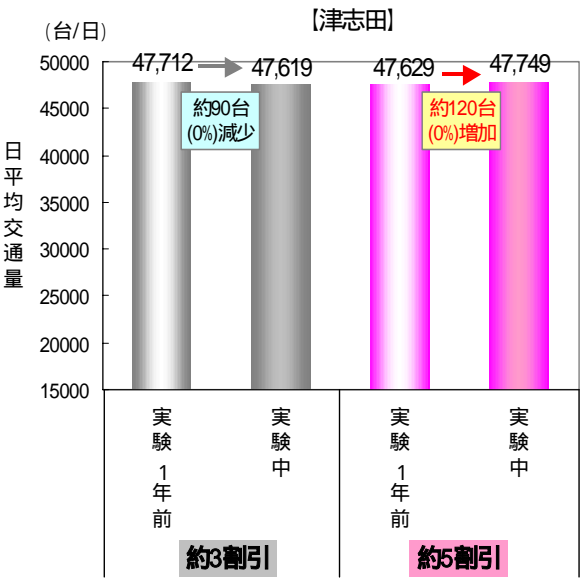
) IC出入交通量は、割引対象区間外からの交通や割引対象区間外への交通量も含まれている交通量

一般道の交通状況

1. 国道4号における交通量の変化 ~ 日交通量 ~

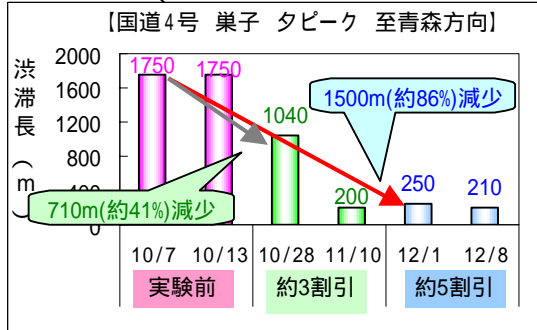
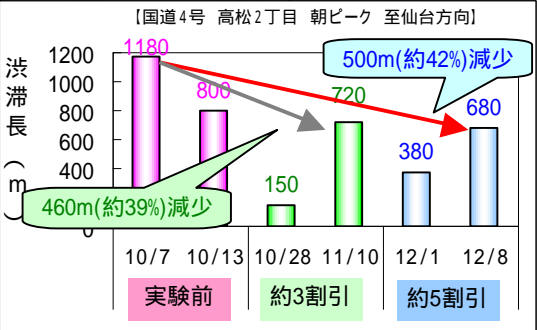
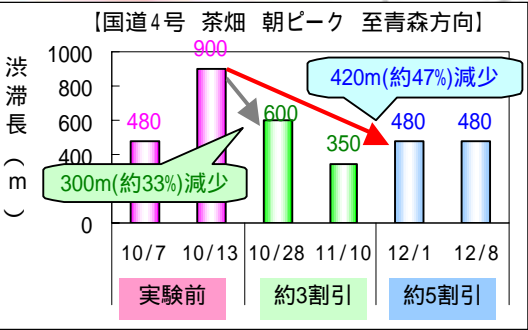
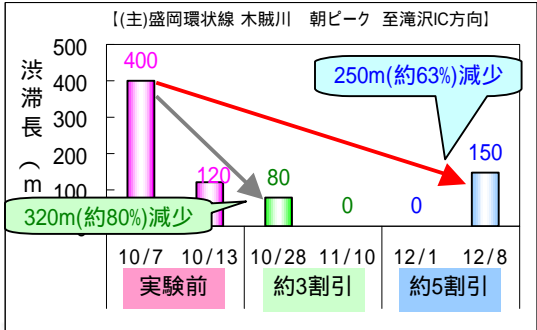
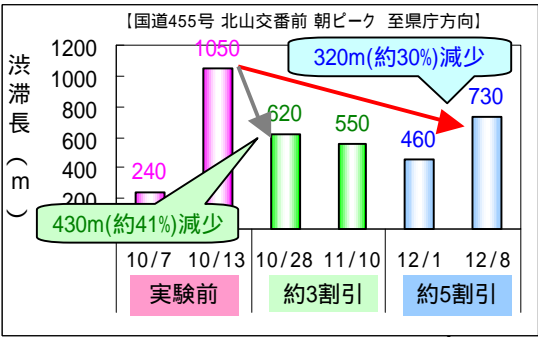
しもくりやがわ

- ・実験区間北側の盛岡IC～滝沢IC間に並行する国道4号「下厨川」地区では、日交通量が減少し、約3割引期間中には約900台/日(3%)の減少、約5割引期間中には約500台/日(2%)の減少
- ・実験区間南側の盛岡南～盛岡IC間に並行する国道4号「津志田」地区では、日交通量の変化が殆ど見られなかった



2. 渋滞状況の変化

- ・実験前の平日朝ピーク時に著しい渋滞のあった国道4号「茶畑」「高松2丁目」、国道455号「北山交番前」、盛岡環状線「木賊川」^{とくさがわ}交差点において最大渋滞長が減少
- ・同じく平日夕ピーク時に著しい渋滞のあった「巢子」交差点において 最大渋滞長が減少

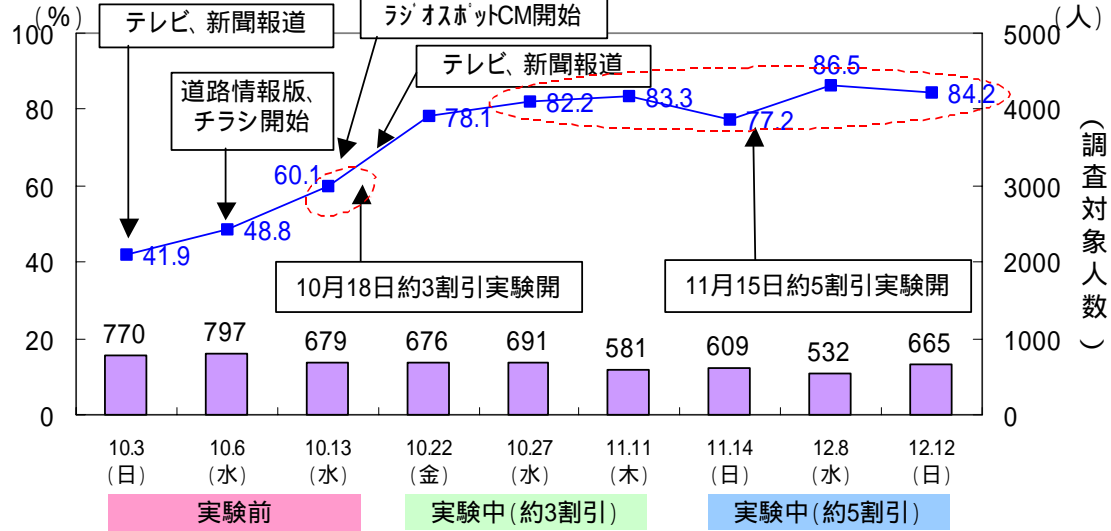


・平日分調査データ
・朝ピーク時は7:00～9:00、夕ピーク時は17:00～19:00

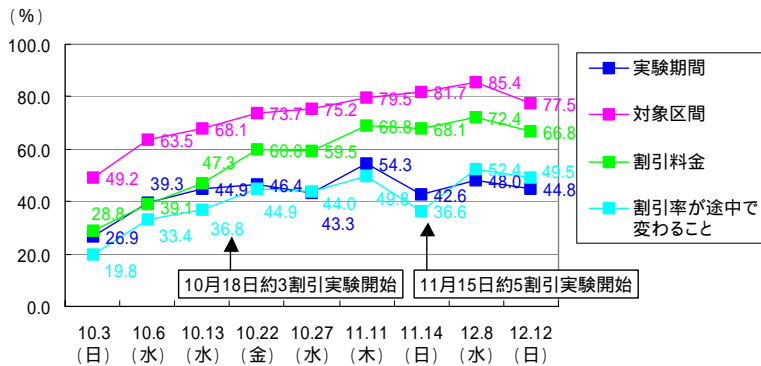
実験の認知状況

・実験の認知度は、実験開始直前で約6割、実験開始後10日経過時点で8割まで上昇し、以後は概ね8割で推移

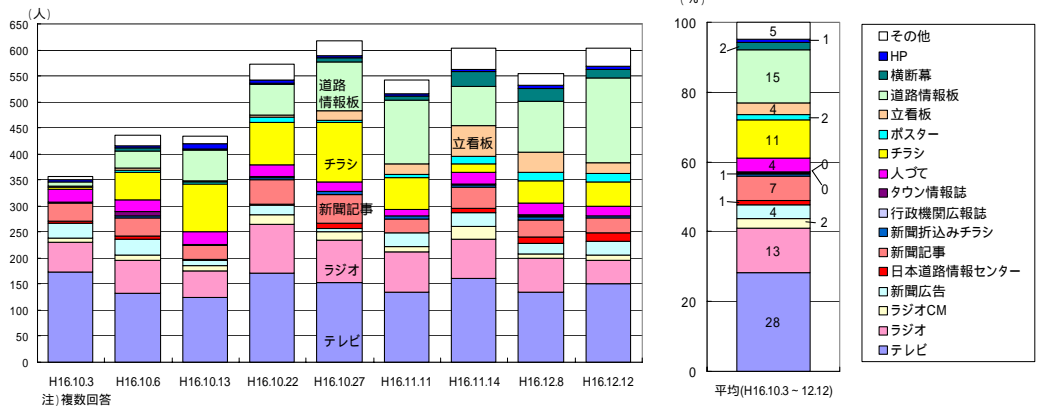
実験認知度の推移



実験内容別認知度の推移



認知手段割合の推移



盛岡市内のガソリンスタンド5箇所における約530人～800人のヒアリング調査結果