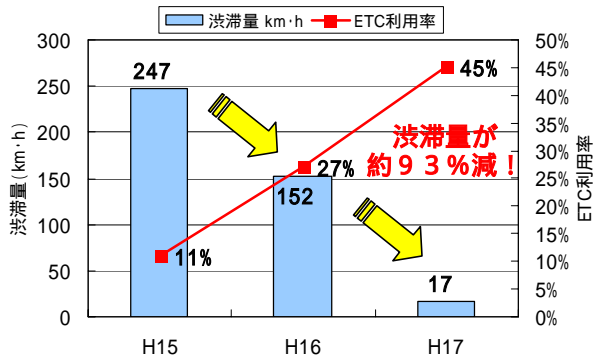


1. ETC普及に伴う渋滞緩和効果

西日本高速道路(株)管内の主な本線料金所等12箇所の渋滞量は、平成15年度と比較して約93%減少しました。これら12箇所ではETC利用率が45%であり、大幅に渋滞が緩和されたものと思われます。特に、第二神明道路須磨本線料金所(上り線)では、平成15年度7回の渋滞が発生し、最大渋滞長6.4km、のべ渋滞時間約36時間であったのが、平成17年度は1回の渋滞が発生し、最大渋滞長2.3km、のべ渋滞時間約30分に激減しました。また、5km以上の渋滞が発生した本線料金所が平成15年度は2箇所で3回、平成16年度は4箇所で6回ありましたが、平成17年度は5km以上の渋滞が発生した本線料金所はありませんでした。

《図-1》 渋滞量とETC利用率の関係
(主な本線料金所等12箇所合計)



【主な本線料金所等12箇所の内訳】

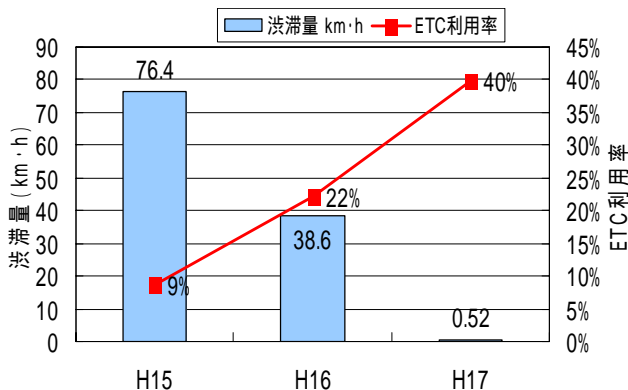
名神高速西宮TB(㊸)、西名阪道松原TB(㊸)、西名阪道天理TB(㊸・㊹)、近畿道八尾TB(㊸)、阪和道堺TB(㊸・㊹)、阪和道岸和田TB(㊸)、第二神明道路須磨TB(㊸・㊹)、九州道福岡IC、大宰府IC

㊸: 上り線、㊹: 下り線

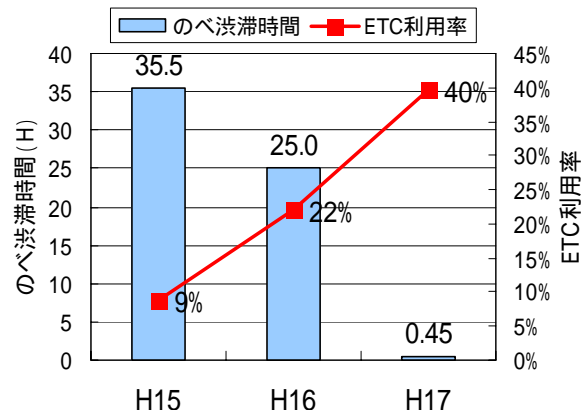
【渋滞量、のべ渋滞時間、ETC利用率】

・渋滞量、のべ渋滞時間
各年度とも12月27日～1月4日の合計値。
・ETC利用率
平成15年度: 西宮TB、岸和田TB、福岡IC、大宰府ICは平成15年12月、平成16年1月の日平均。
これら4箇所以外は平成16年1月の道路毎等の日平均データ。
平成16年度: 平成16年12月、平成17年1月の日平均データ。
平成17年度: 平成17年12月27日～平成18年1月4日の日平均データ。

《図-2》 渋滞量とETC利用率の関係
(第二神明道路 須磨TB〔上り線〕)

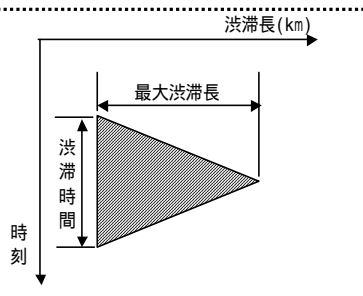


《図-3》 のべ渋滞時間とETC利用率の関係
(第二神明道路 須磨TB〔上り線〕)



【渋滞量の定義】

$$\text{渋滞量 (km·h)} = \text{最大渋滞長 (km)} \times \text{渋滞時間 (h)} \times 1 / 2$$



2. 4車線化完成の効果

西日本高速道路(株)管内では昨年《表-1》の区間で4車線化が完成しました。各区間では、平成15年度や平成16年度の年末年始期間中に交通集中渋滞が発生していましたが、平成17年度の年末年始期間中は交通集中渋滞が発生しませんでした。(図-4～7)

《表-1》

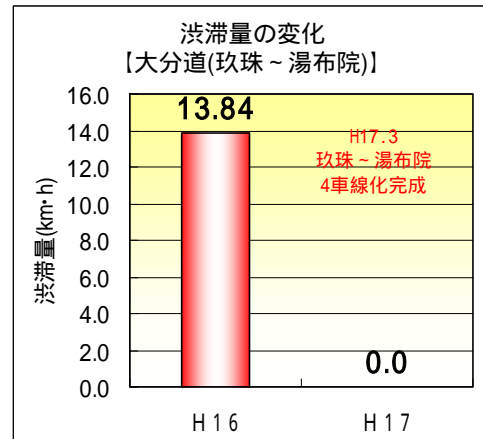
4車線化完成区間

道路名	IC間	4車線化延長	完成日
大分自動車道	玖珠～湯布院	8.3km	平成17年3月19日
	川之江東JCT～馬立PA	7.9km	平成17年4月14日
高知自動車道	大豊～南国	12.3km	平成17年4月23日
岡山自動車道	岡山総社～総社PA	3.5km	平成17年10月17日
米子自動車道	湯原～蒜山	3.7km	平成17年10月20日

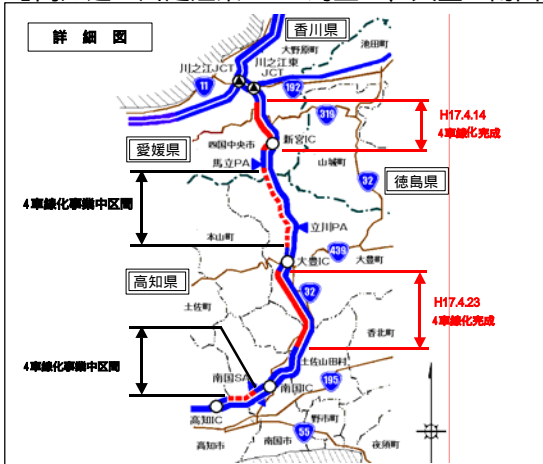
【大分道 玖珠～湯布院】



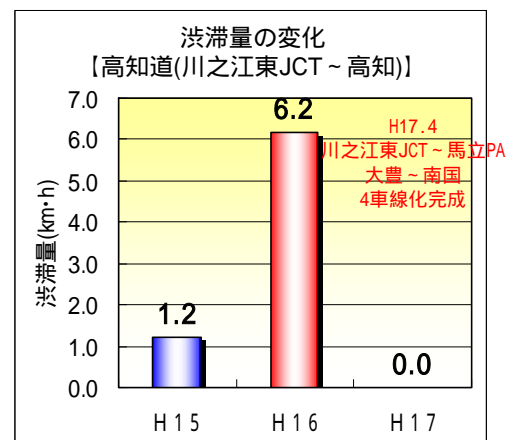
《図 - 4》



【高知道 川之江東JCT～馬立PA、大豊～南国】



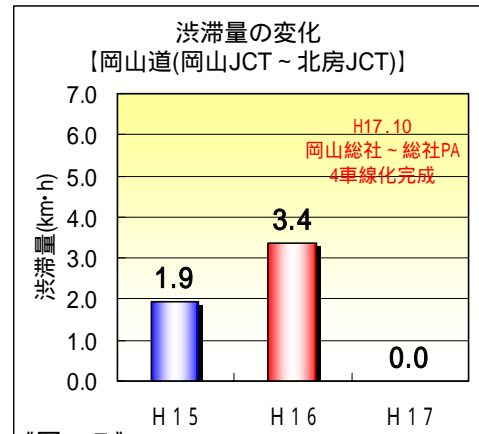
《図 - 5》



【岡山道 岡山総社～総社PA】



《図 - 6》



【米子道 湯原～蒜山】



《図 - 7》

