

# NEWS RELEASE

関西国際空港株式会社

経営戦略室広報 G

TEL : 0724-55-2201

FAX : 0724-55-2052



KANSAI  
INTERNATIONAL  
AIRPORT  
CO., LTD.

2005年（平成17年）3月31日

---

## 最終結果発表！ 関西国際空港連絡橋及びアクセス道路等に関する社会実験

---

標記について、社会実験協議会から別紙の通り発表がありましたので、お知らせ致します。

お問い合わせ先  
経営戦略室 経営管理 G  
TEL : 0724-55-2115



ホームページ <http://www.kansai-airport.or.jp>

3月31日 14時

国土交通省、大阪府、関西国際空港株式会社 同時配布

同時発表先

国土交通記者会(国土交通省)

大手前記者クラブ(近畿地方整備局)

近畿建設記者クラブ(近畿地方整備局)

おおとり記者会(大阪航空局)

大阪府政記者クラブ(大阪府)

関西国際空港記者会(関西国際空港株式会社)

## 最終結果発表！

# 関西国際空港連絡橋及びアクセス道路等に関する社会実験

平成17年3月31日

関西国際空港連絡橋及びアクセス道路等に関する社会実験協議会

当社会実験協議会では、平成16年7月1日より、「関空連絡橋の通行料金引下げ実験」、更に、平成17年2月1日より「ETC限定相互利用割引実験」と「ETC 限定関空駐車場料金割引実験」を実施し、2月28日をもって社会実験を終了しましたが、このたび、当該社会実験の最終結果がまとまりましたので、その概要を添付資料のとおりお知らせ致します。

添付資料1: 関西国際空港連絡橋及びアクセス道路に関する社会実験 結果まとめ

添付資料2: 関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験等 とりまとめ概要

添付資料3: ETC限定相互利用割引実験 とりまとめ概要

# 関空連絡橋及びアクセス道路に関する社会実験結果まとめ

## I. 関空連絡橋通行料金引下げ実験<<航空旅客・関空訪問者の増大効果>>

### 通行料金引下げにより連絡橋の交通量は各月5~8%の増

○ 実験開始後の各月別の1日平均通行台数は、SARS等の影響がなかった平成14年度に比べて増加傾向にある。(対14年度同月比で、各月5~8%の増)(図1)

### 5車種別で見ると軽自動車等及び普通車に伸び

○ 実験開始前後の5車種別での1日平均通行台数について対6月比の推移を見ると、軽自動車等、普通車の伸びが大きかった。(図2)

図2 1日平均通行台数に関する各月の対6月比の推移

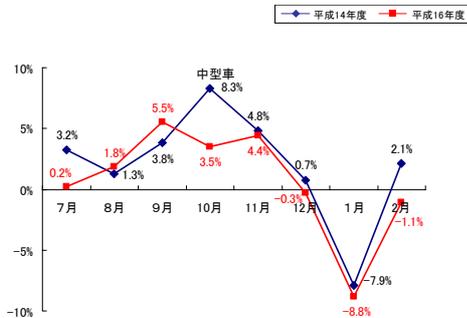
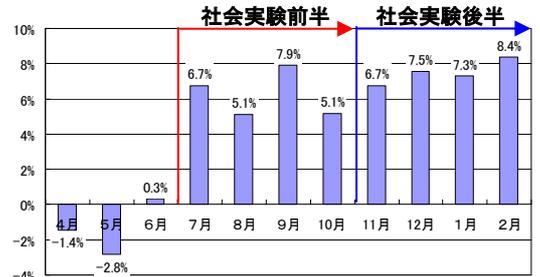
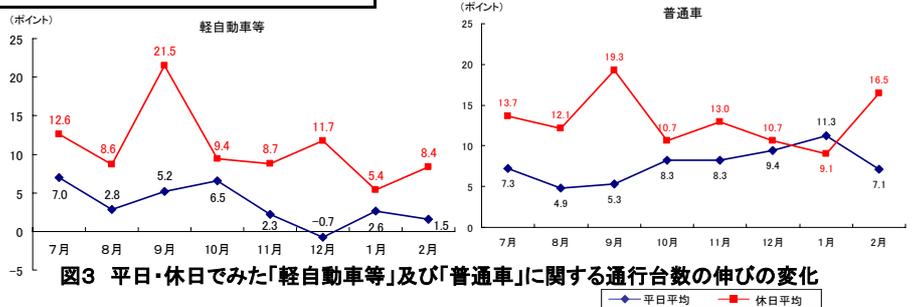


図1 平成16年度台数の伸び率(全体・対14年度同月比)



### 軽自動車等及び普通車について特に休日の伸びが大きい

○ 車種区別で1日平均通行台数が伸びた軽自動車等、普通車について平日・休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べ大きかった。(図3)



### 非航空系来港者の増加

○ 関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。(図4)

○ 平日と休日と比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。(図5)

○ 実験開始前後で比較すると、平日・休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。(図5)

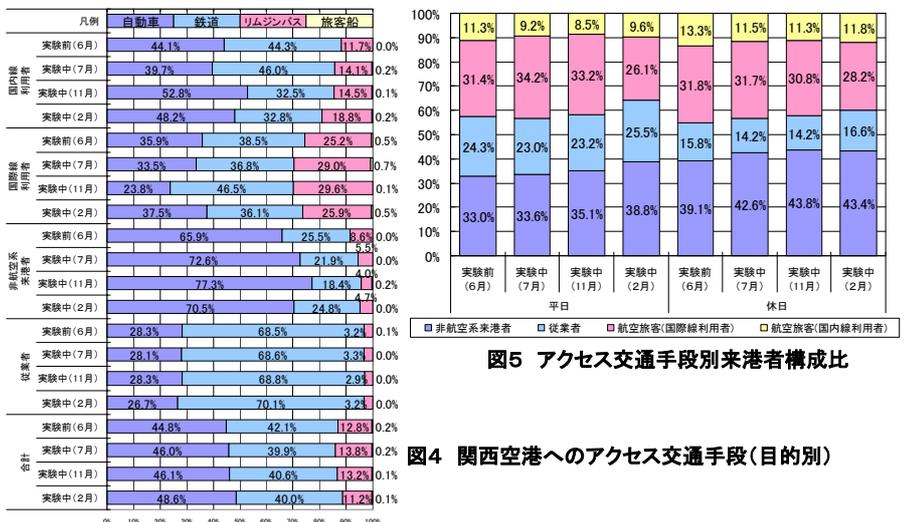


図5 アクセス交通手段別来港者構成比

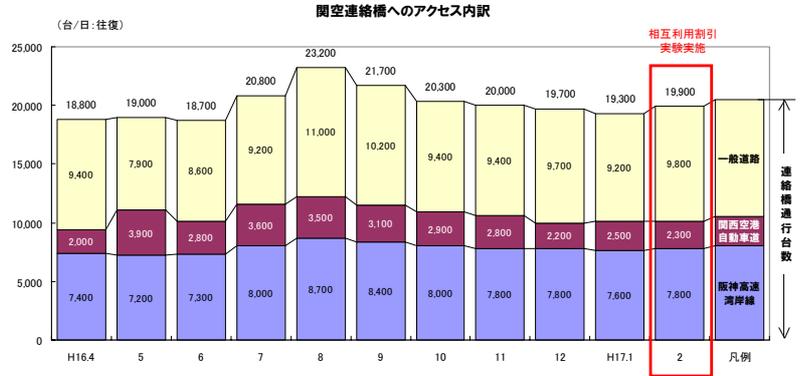
図4 関西空港へのアクセス交通手段(目的別)

## II.ETC 限定相互利用割引実験

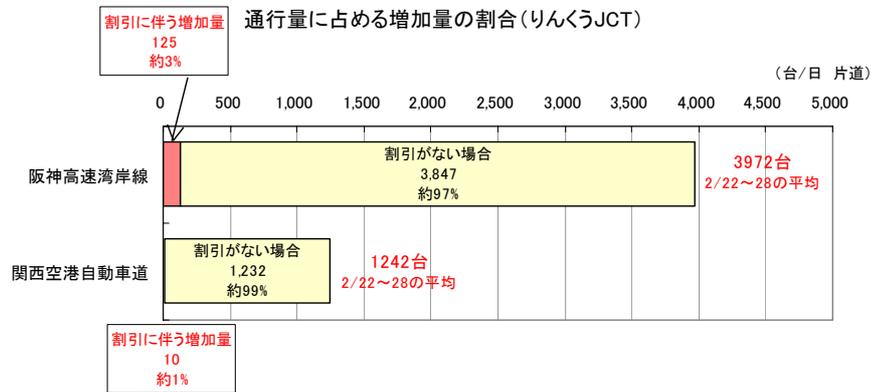
### 《有料道路利用促進効果》 連絡橋・阪神高速湾岸線の交通量は増加

○ 連絡橋交通量は、平成 17 年 1 月（相互利用割引実施前）の 19,300 台/日に対し、2 月（相互利用割引実施）は 19,900 台/日に増加した（往復）。平成 14 年度同月比でみると、1 月の 7.3% 増に対し、2 月は 8.4% 増となっている。

○ 関空連絡橋へのアクセス内訳は、平成 17 年 1 月、2 月のいずれも阪神高速湾岸線が約 4 割、関西空港自動車道が約 1 割、一般道路が約 5 割となっている。このことから、ETC 限定相互利用割引実験による有料道路の利用促進効果はわずかであった。



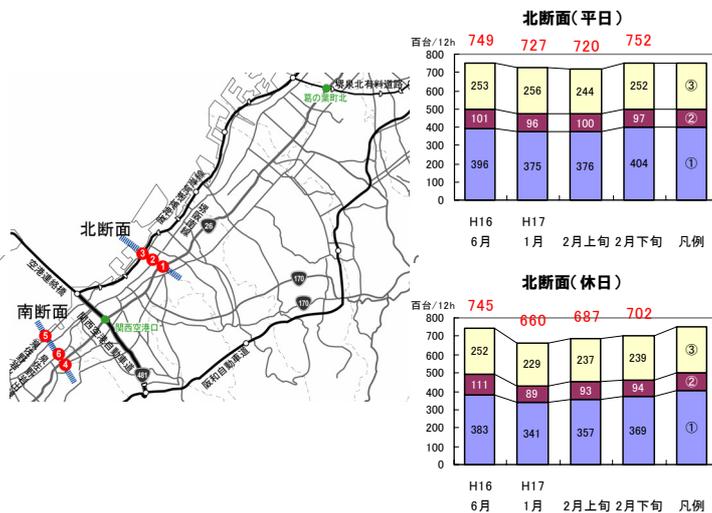
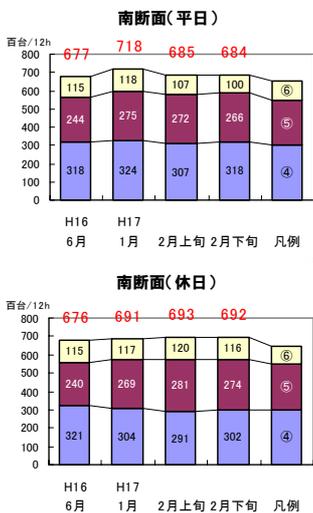
○ 相互利用割引に伴う通行車両の増加量（りんくう JCT）は、阪神高速湾岸線は 120 台/日（片道）程度、関西空港自動車道は 10 台/日（片道）程度と推計される。



### 《一般道路の交通渋滞緩和効果》 周辺道路への影響は小さい

○ 一般道路の交通量は、北断面、南断面ともに ETC 限定相互利用割引実験による大きな変化は見られなかった。

○ 国道 26 号の葛の葉町北交差点、関西空港口交差点ともに大きな渋滞長の変化は見られなかった。また、一般道路主要区間における所要時間についてもあまり変化は見られなかった。



### ETC 限定相互利用割引実験

- 平成 17 年 2 月 1 日～28 日実施
- ETC 無線通行車両のみ対象
- 連絡橋とアクセス有料道路（阪神高速湾岸線、関西空港自動車道）の両方を利用した場合に割引
- 割引額は普通車 500 円

**関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験等 とりまとめ概要**

1. 関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験の実施概要

1.1 実験の目的

本社会実験は、関西国際空港連絡橋の通行料金を引き下げることにより、航空旅客・関空訪問者等の増大効果を検証することを目的としている。

1.2 実験の概要

1.2.1 空港連絡橋通行料金引下げに関する社会実験

実験期間中の関空連絡橋通行料金(往復)は下表のとおり。

[単位:円]

車種区分	通常料金		車種区分	H16.7~10	H16.11~H17.2
軽自動車等	1,430			(△37%)	(△23%)
普通車	1,730	➡	普通車	900 (△48%)	1,100 (△36%)
中型車	1,840			(△51%)	(△40%)
大型車	2,750			(△35%)	(△20%)
特大車	4,790	➡	大型車	1,800 (△62%)	2,200 (△54%)

注) ( )内は通常料金に対する割引率

実験期間中の車種区分は5車区分から2車区分に変更

1.2.2 ETC限定割引に関する社会実験

実験期間:平成17年2月1日(火)0時~平成17年2月28日(月)24時

(1)ETC限定相互利用割引に関する社会実験

①実験内容

関空連絡橋料金所にETCシステムを試験的に導入し、関空連絡橋とアクセス有料道路の阪神高速道路公団・4号湾岸線(阪神南線普通区間)又は日本道路公団・関西空港自動車道との相互利用を行うETC無線通行車に対して相互利用割引を行う。

※相互利用: アクセス有料道路から関空連絡橋へ直接乗り継ぐ車両のみならず、アクセス有料道路を一旦降りて、りんくうタウン等へ立ち寄ってから6時間以内に関空連絡橋を利用する車両も含めることを意味する。

②割引方法

阪神高速道路公団・4号湾岸線(阪神南線普通区間)又は日本道路公団・関西空港自動車道を経由し関空連絡橋に入った車両に対して以下のとおり割引く。

普通車	500円割引 (アクセス有料道路分300円、関空連絡橋分200円)
大型車	1000円割引 (アクセス有料道路分600円、関空連絡橋分400円)

(2)ETC限定駐車場割引に関する社会実験

①実験内容

ETC利用車に対して、関西空港内駐車場における駐車料金の割引を行う。

②実験期間中の割引内容

普通車のみを対象とし、駐車料金の最初の1時間分を割引く。

### 1.3 調査の概要

通行料金引下げ等の社会実験と合わせて行った各種調査は以下のとおり。

#### (1) 基礎調査

空港連絡橋の通行料金引下げに対する定量的な効果分析を行うため、関西空港への来港者数や連絡橋通行台数などの基礎的な統計データについて収集・整理を行った。

#### (2) 関西空港及び伊丹空港における来港者アンケート調査

本調査は、空港連絡橋の通行料金引下げがアクセス交通手段の選択の変化等に及ぼす影響を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	関西空港来港者 及び 伊丹空港来港者
調査内容	・アクセス交通手段 ・連絡橋通行料金引下げの認知状況 ・連絡橋通行料金引下げによる関西空港の利用意向 等
実施日	実験前(6月の平日・休日の各1日) 実験中(7月、11月、2月の平日・休日の各1日)

#### (3) ETC利用者アンケート調査

本調査は、ETC限定相互利用割引やETC限定駐車場割引が関西空港来訪に及ぼす影響等を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	ETC利用者(ETC駐車場割引の対象者)
調査内容	出発地、来港目的 等
実施日	平成17年2月1日(火)～2月28日(月)

#### (4) 一般市民アンケート調査

本調査は、関西空港の所在地である大阪府の在住者に対して、空港選択に関する状況や通行料金引下げが関西空港の利用に及ぼす影響等を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	大阪府内の在住者
調査内容	関西空港利用の条件 等
実施日	平成16年12月

#### (5) 航空貨物物流に関するヒアリング調査

本調査は、空港連絡橋の通行料金引下げが、航空貨物の物流に関する事業者の営業戦略等に及ぼす影響を把握するため、以下の要領で実施した。

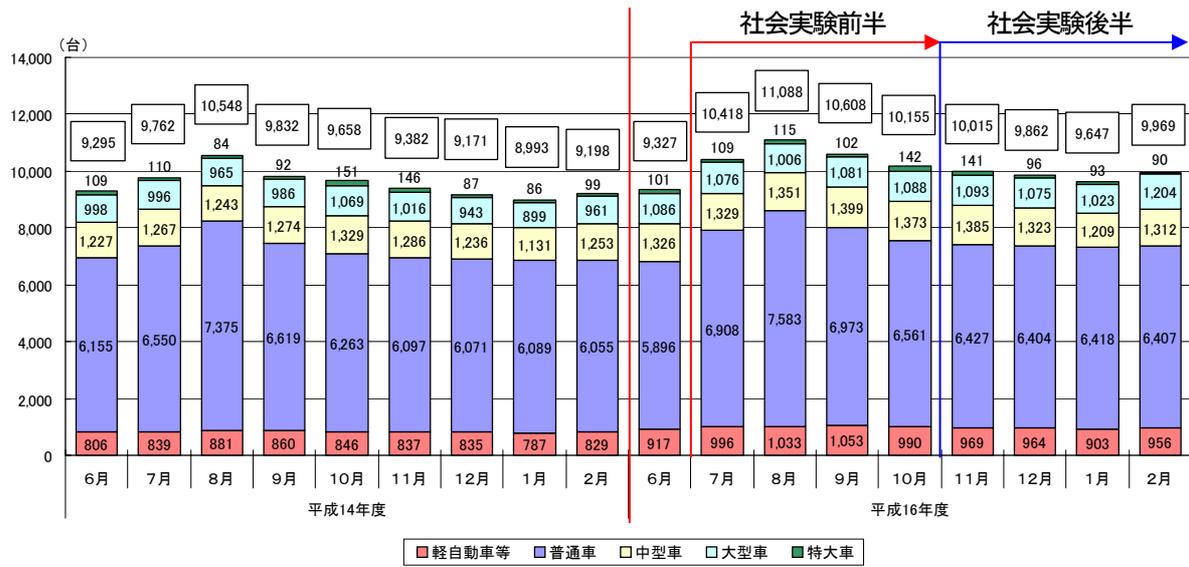
調査対象	関西空港にて航空貨物を取り扱うエアライン、フォワーダー
調査内容	輸送需要、営業戦略への影響 等
実施日	平成16年11月～平成17年1月

## 2. 関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ等による影響分析

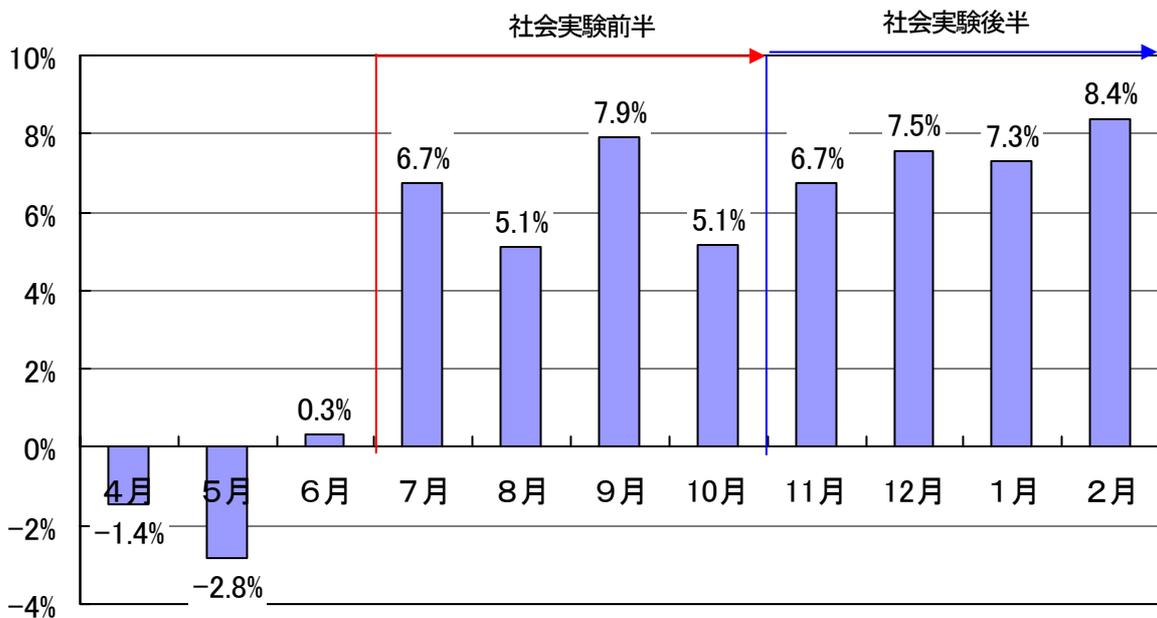
### (1) 月別の1日平均通行台数の変化

実験開始後の各月別の1日平均通行台数は、SARS等の影響がなかった平成14年に比べて増加傾向にある(対14年度同月比で、毎月5~8%の増)。(図表1、2)

図表1 平成14年度及び平成16年度の通行台数の変化



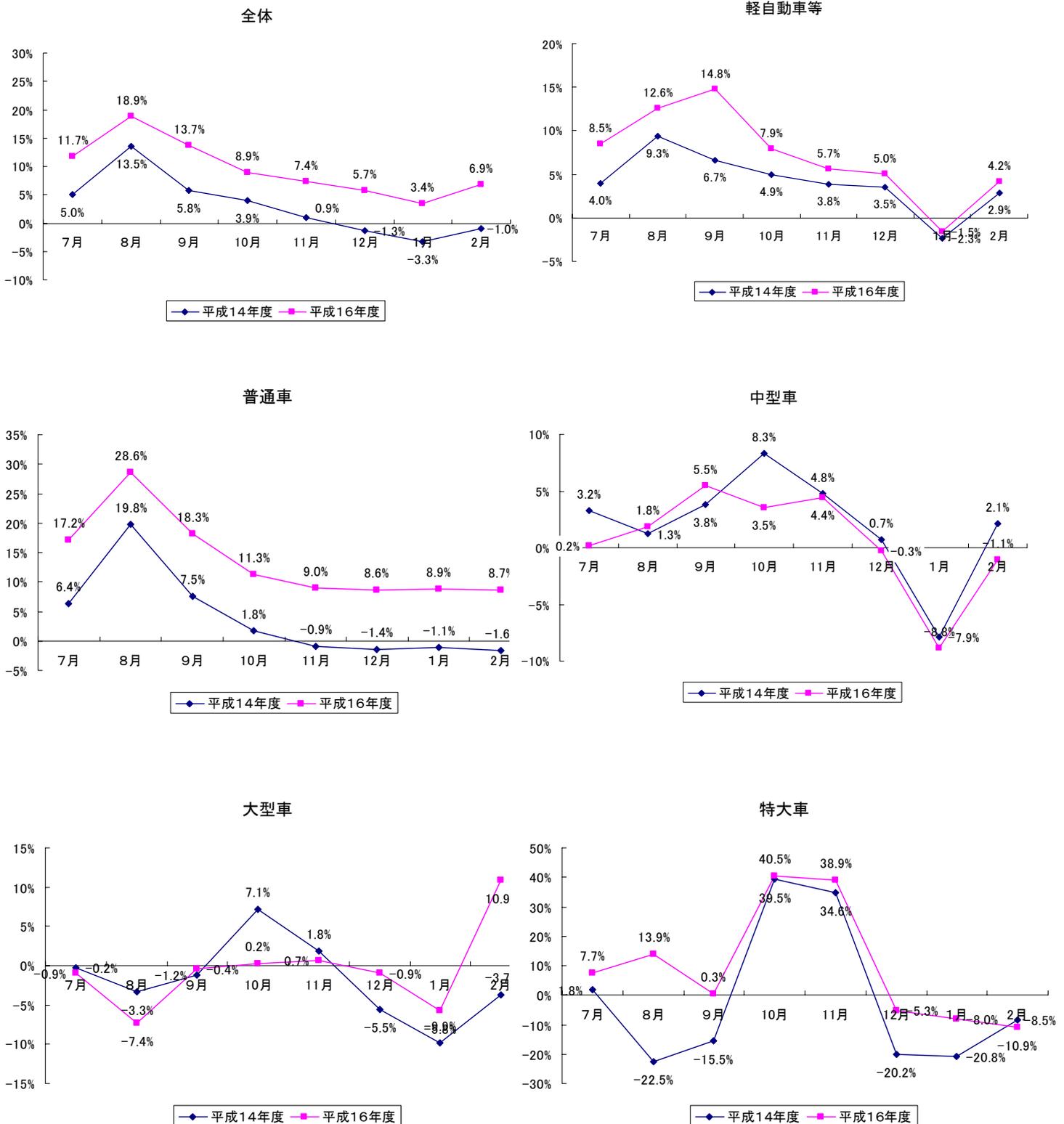
図表2 平成16年度通行台数の伸び率(全体・対14年度同月比)



## (2)車種区分別の1日平均通行台数の変化

実験開始前後の5車種別で1日平均通行台数について、社会実験開始前の対6月比の推移を見ると、「軽自動車等」、「普通車」の伸びが大きかった。(図表3)

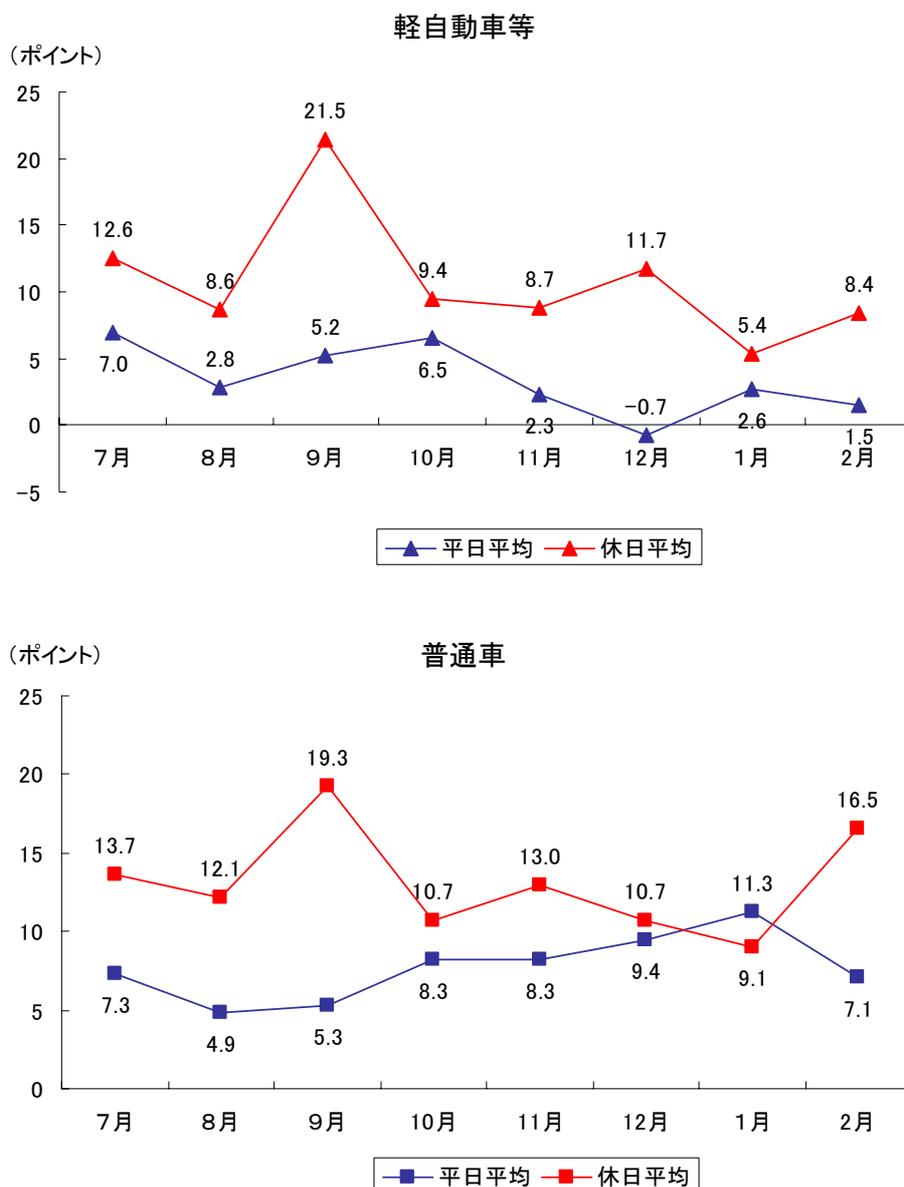
図表3 1日平均通行台数に関する各月の対6月比の推移



### (3) 平日・休日別の1日平均通行台数の変化

車種区別で1日平均通行台数の伸びが見られた「軽自動車等」「普通車」について平日・休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べ大きかった。(図表4)

図表4 平日・休日別でみた「軽自動車等」及び「普通車」に関する通行台数の伸びの変化



**評価方法:**

対14年度同月比について、14年度と16年度の変動を考慮するために補正を行ったポイント数で評価した。

[各月のポイント数]=[社会実驗中各月の対14年度同月比]-[社会実驗直前6月の対14年度同月比(補正值)]

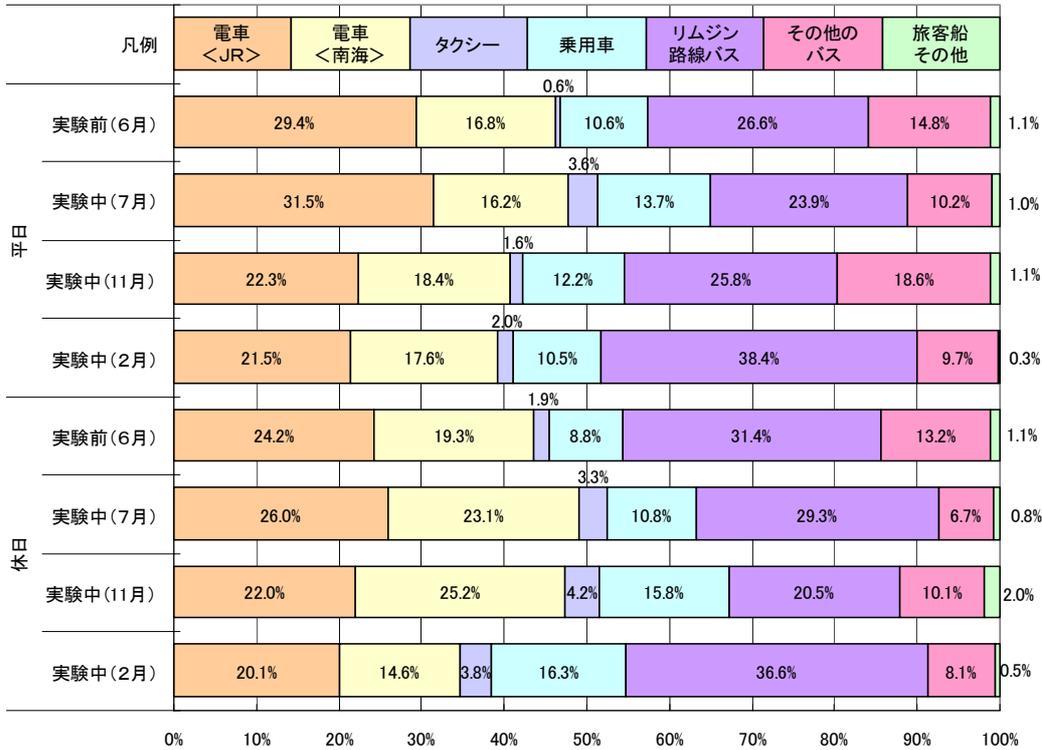
例:軽自動車(平日)

6月:114.8%(H16年6月/H14年6月)→7月 121.8%(H16年7月/H14年7月)・・・121.8%-114.8%=7P

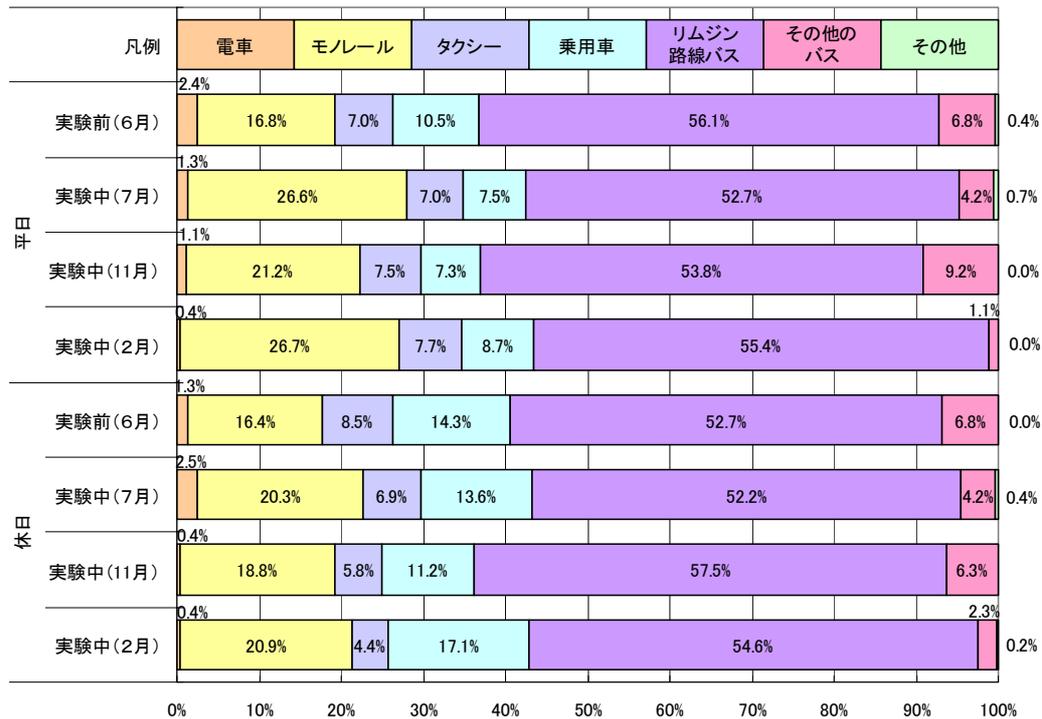
(4)関西空港及び伊丹空港への国内旅客のアクセス交通手段

関西空港と伊丹空港のアクセス交通手段を比較すると、関西空港へのアクセス交通手段について、実験中の休日に乗用車の割合が増加した。(図表5、6)

図表5 関西空港へのアクセス交通手段(国内旅客)



図表6 伊丹空港へのアクセス交通手段(国内旅客)



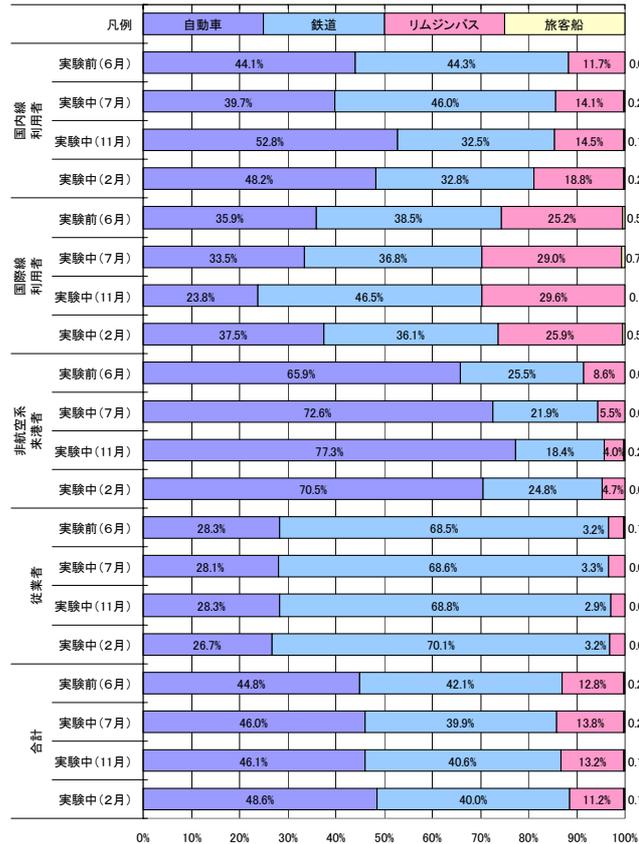
## (5) 関西空港における非航空系来港者数

関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。(図表7)

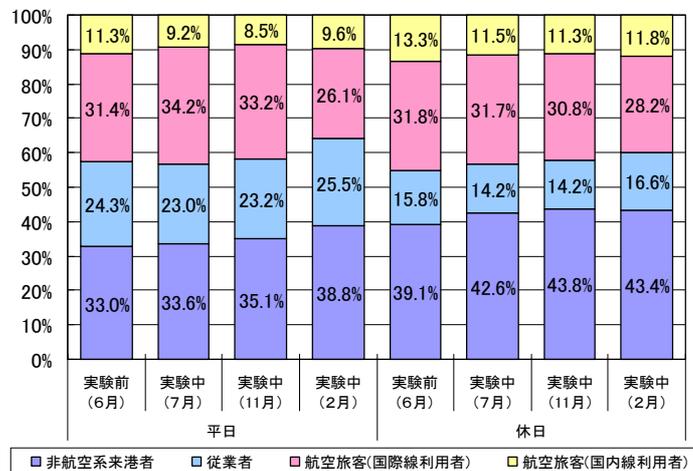
平日と休日を比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。また、実験開始前後で比較すると、平日・休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。(図表8)

図表7 関西空港へのアクセス交通手段(目的別)

<例: 平日>



図表8 アクセス交通手段別来港者構成比



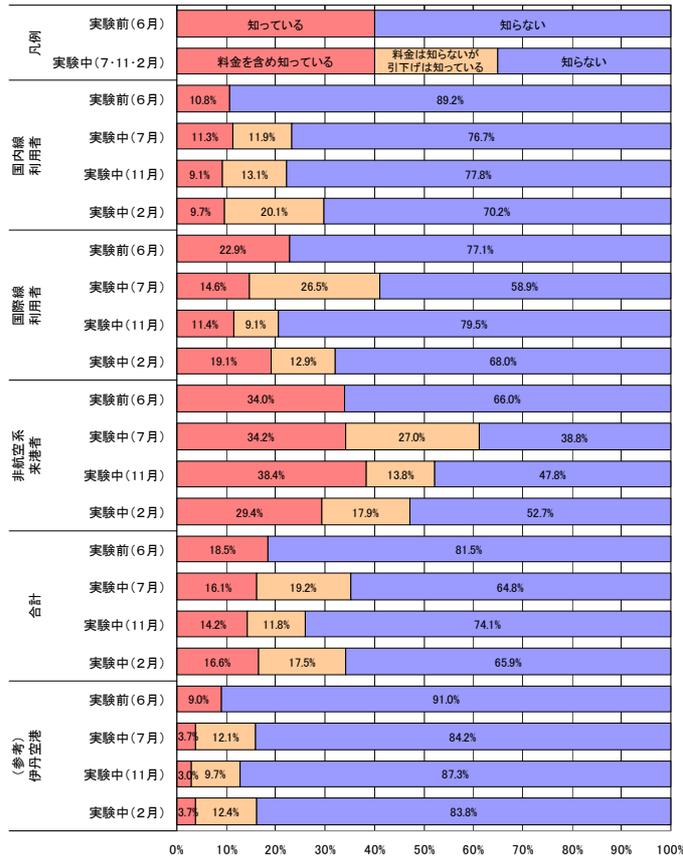
## (6) 関西空港の利用意向

関西空港来港者のうち、非航空系来港者は平日休日ともに連絡橋通行料金引下げを認知している割合が約5～7割と高かった。(図表9)

非航空系来港者で乗用車利用者のうち、概ね2割前後の人が今回の通行料金引下げをきっかけとして来港した。(図表10)

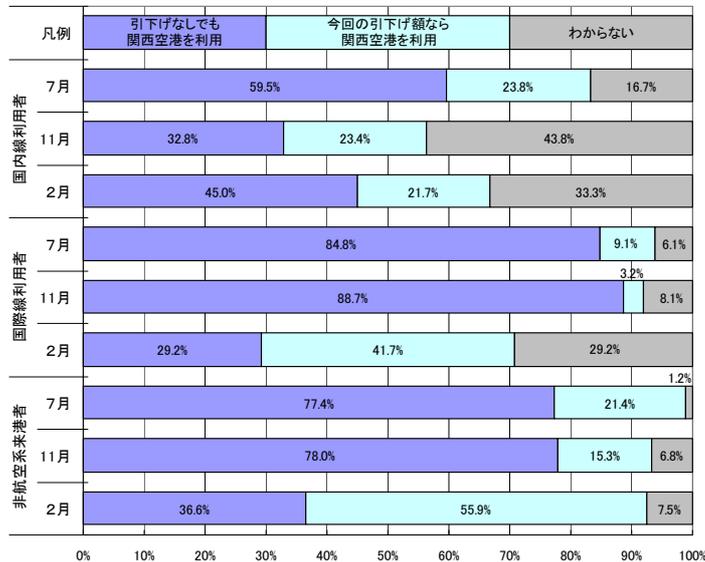
図表9 連絡橋通行料金引下げの認知状況(関西空港来港者・実験中)

<例： 休日>



図表10 連絡橋通行料金引下げによる関西空港の利用意向(関西空港来港者(乗用車利用者)・実験中)

<例： 休日>



(7) 来港者の出発地分布

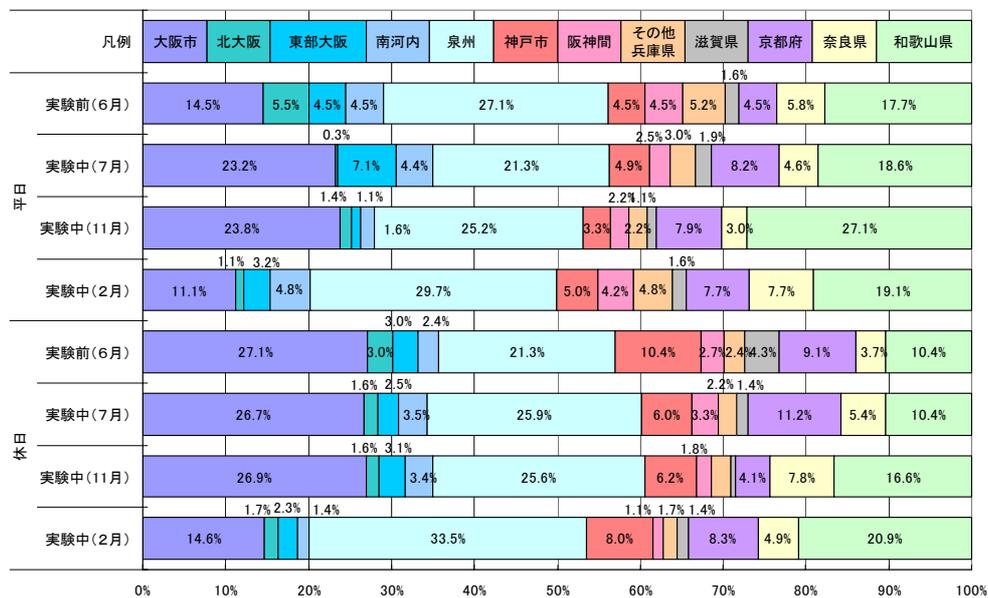
関西空港及び伊丹空港における国内線利用者については、関西空港では「泉州」「和歌山」「大阪市」が多く、伊丹空港では「北大阪」「大阪市」「東部大阪」や「神戸市」「阪神間」が多かった。(図表11・12)

関西空港における非航空系来港者については、「泉州」「大阪市」が多かった。(図表11)

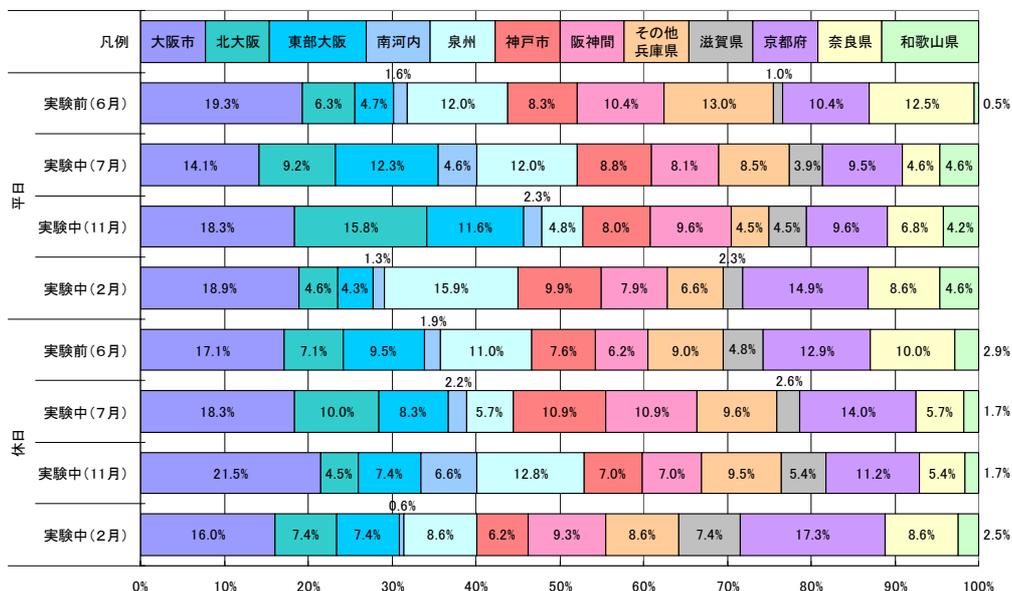
泉南、南河内、泉北の地域から来港した非航空系来港者のなかでは、非航空系目的での関西空港利用のための条件として「関西空港へ行く交通費が安くなる」と答えた人が多かった。(図表13)

図表11 関西空港来港者の出発地分布(近畿圏)

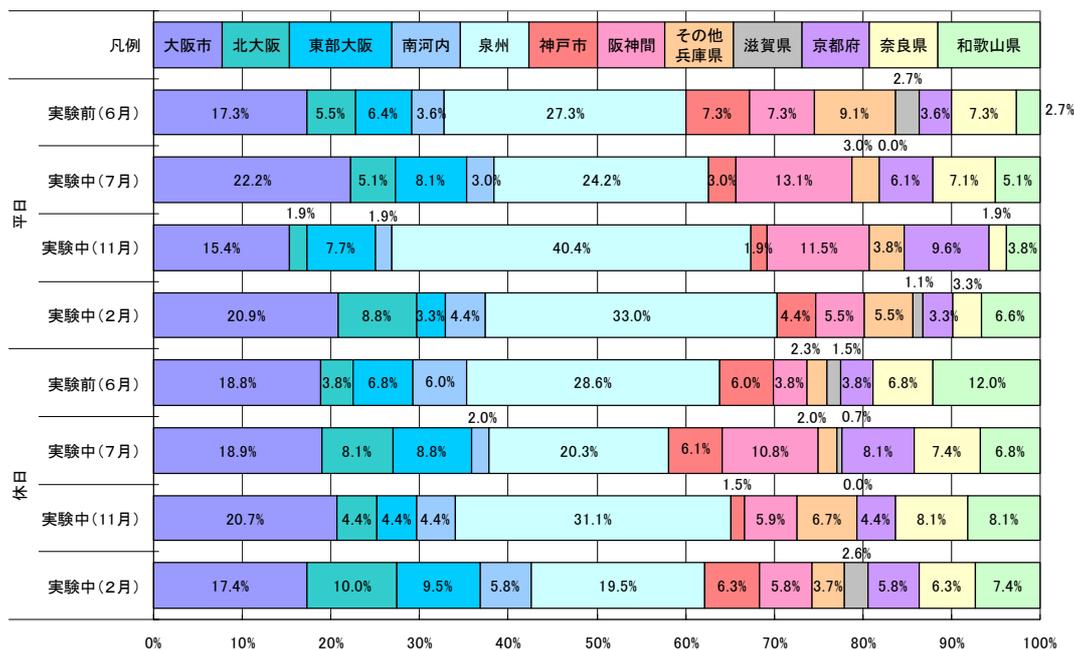
<国内線利用者>



<国際線利用者>

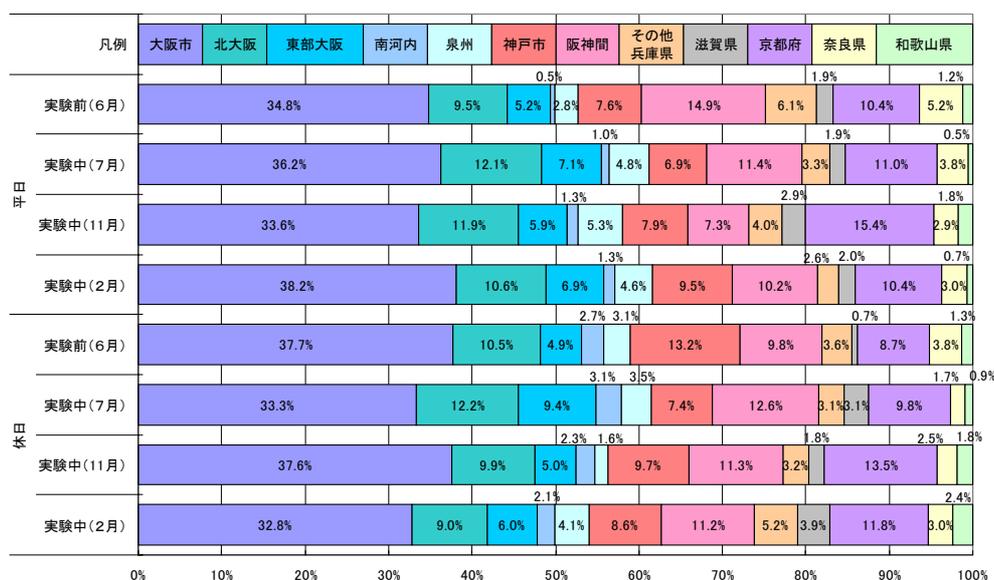


<その他（非航空系来港者）>



図表12 伊丹空港来港者の出発地分布(近畿圏)

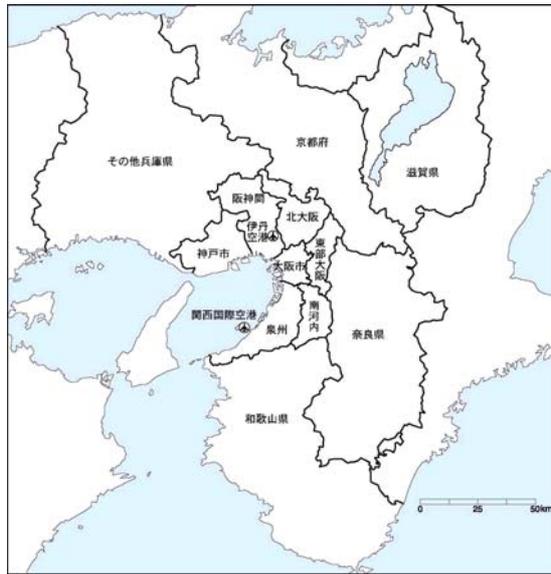
<国内線利用者>



図表13 非航空系の目的での関西空港利用のための条件



(参考図 近畿圏の出発地区分)

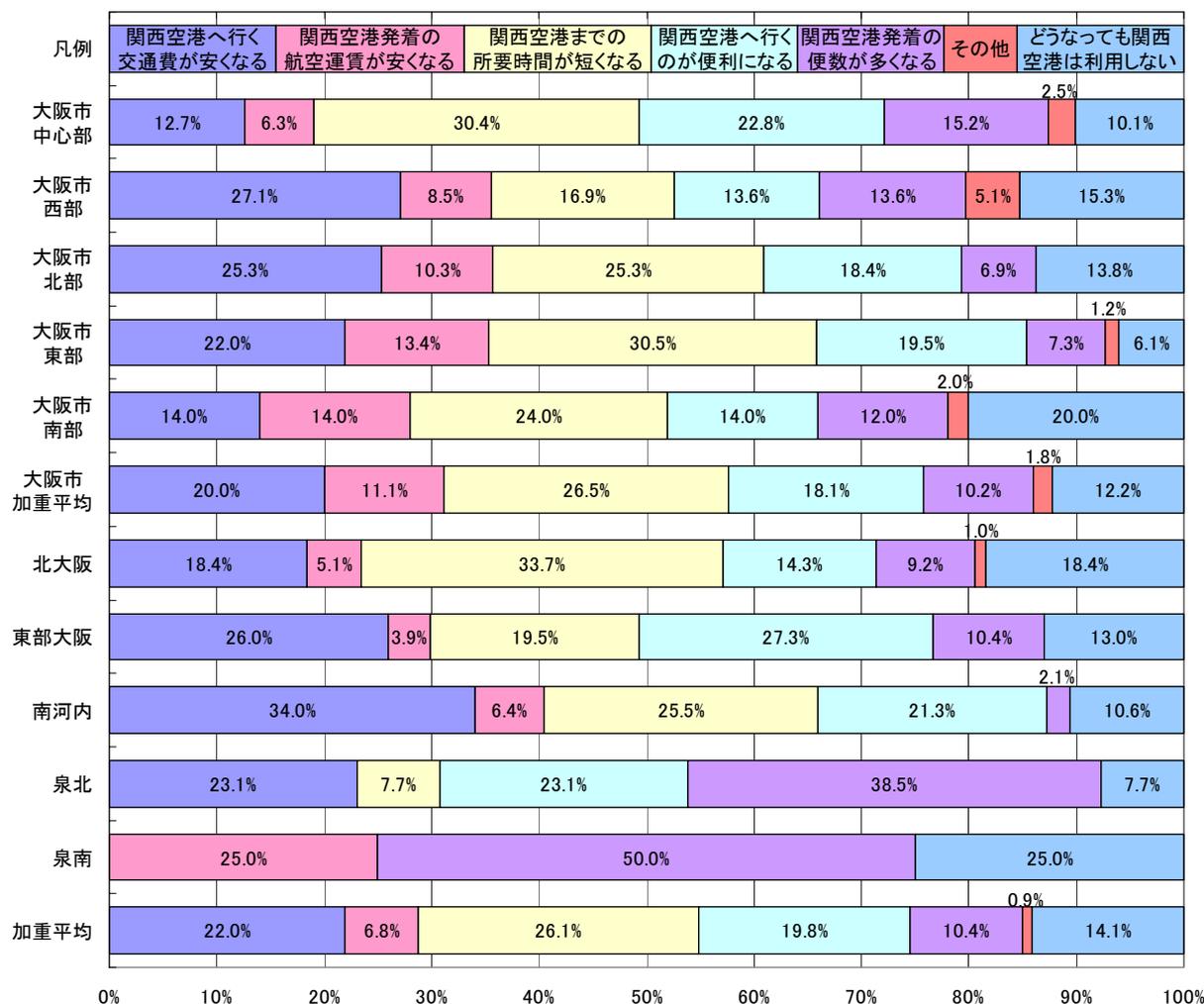


出発地区分	市町村
北大阪	豊中市・池田市・吹田市・高槻市・茨木市 箕面市・摂津市・島本町・豊能町・能勢町
東部大阪	守口市・枚方市・八尾市・寝屋川市・大東市 柏原市・門真市・東大阪市・四条畷市・交野市
南河内	富田林市・河内長野市・松原市・羽曳野市・藤井寺市 大阪狭山市・太子町・河南町・千早赤阪村・美原町
泉州	堺市・泉大津市・和泉市・高石市・忠岡町・岸和田市・貝塚市・泉佐野市・泉南市・ 阪南市・熊取町・田尻町・岬町
阪神間	尼崎市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市・三田市・猪名川町
其他兵庫県	「神戸市」及び「阪神間」を除く市町村

## (8)伊丹空港利用者

通常、伊丹空港を選択する人が、関西空港を利用するための条件としては、「関西空港へ行く交通費が安くなる」「関西空港までの所要時間が短くなる」「関西空港へ行くのが便利になる」といったアクセス改善に関するものが多かった。(図表14)

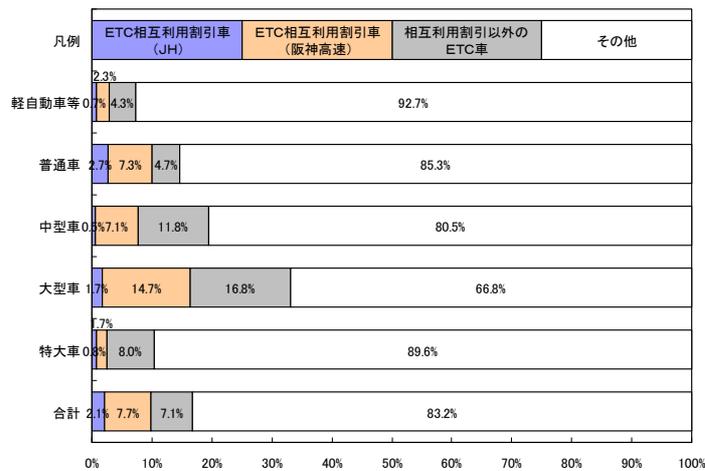
図表14 伊丹空港を選択する人の関西空港利用のための条件



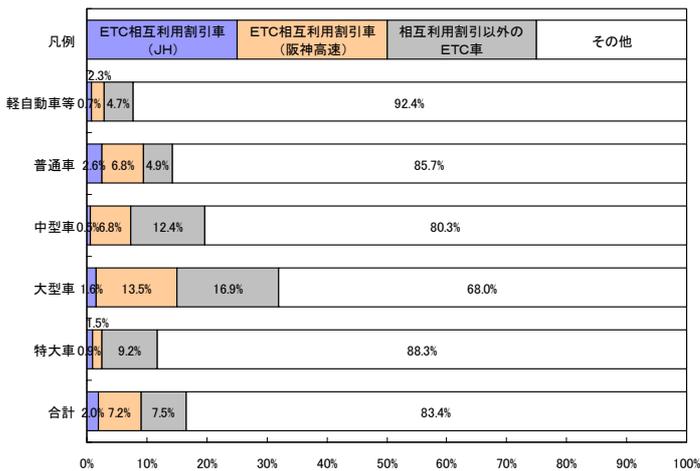
(9)ETC限定相互利用割引の利用者特性

通行台数全体の16.8%がETC利用車で、9.7%が相互利用割引の適用を受けていた。(図表15)  
ETCの利用率及び相互利用割引の対象となった割合は、休日の方が平日よりも伸びており、普通車においては、それぞれ平日14.3%、9.4%に対し、休日15.7%、11.4%と伸びていた。(図表16、図表17)

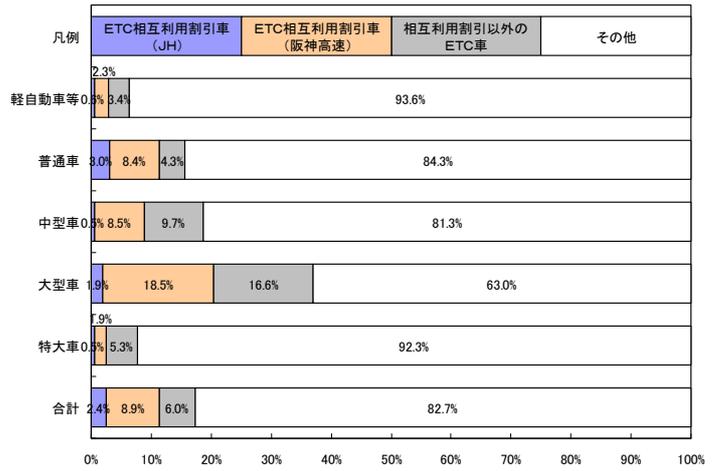
図表15 ETCの利用状況(2月全体)



図表16 ETCの利用状況(2月平日)



図表17 ETCの利用状況(2月休日)

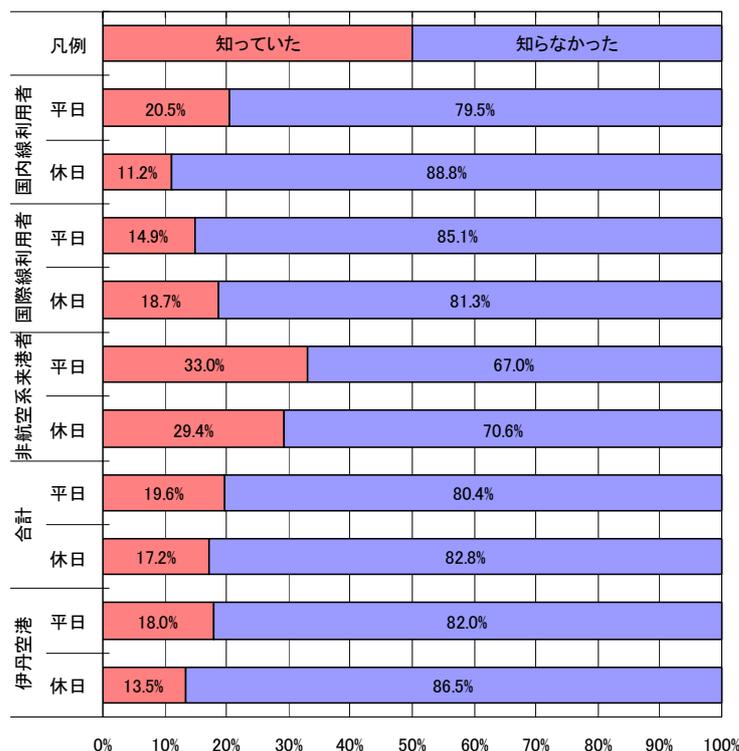


## (10)ETC限定割引の認知状況

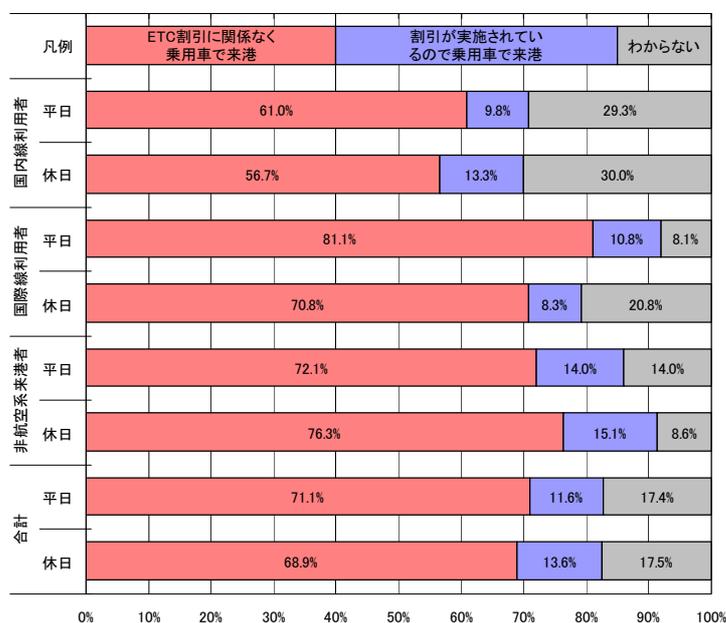
ETC限定割引の認知状況について、来港目的別にみると、国内線利用者や国際線利用者は10～20%程度であったのに対し、非航空系来港者では30%程度が「知っていた」と回答して認知度が高かった。(図表18)

ETC相互利用割引が実施されているので乗用車で来港したという人は、概ね10%にとどまっているが、非航空系来港者は約15%にのぼり最も割合が高かった。(図表19)

図表 18 来港目的別にみた E T C 限定割引の認知状況 (2月)



図表 19 E T C 限定割引が手段選択に与えた影響 (乗用車利用者を対象)

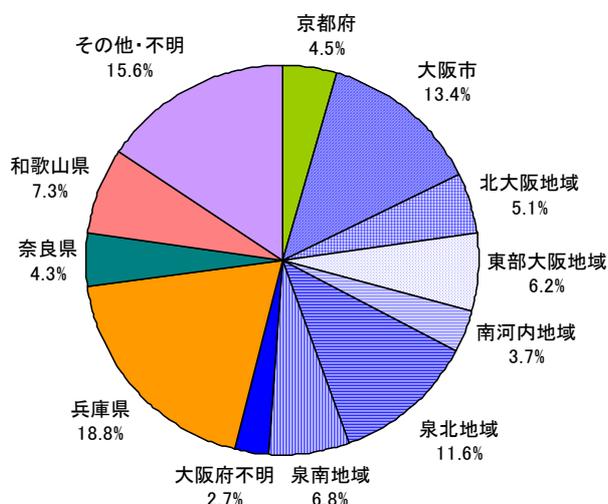


(11)ETC限定駐車場割引

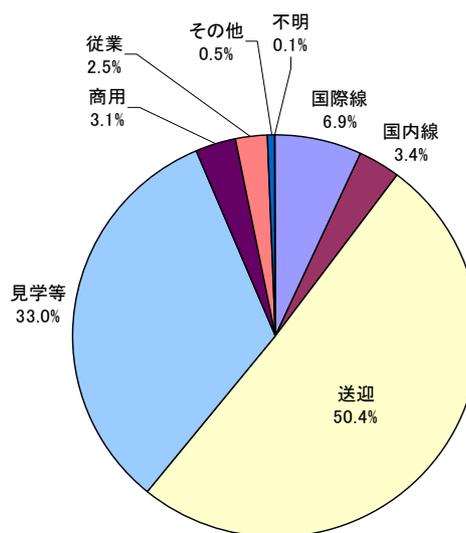
出発地は大阪府が全体の 49.5%を占めており、その中でも泉北・泉南地域が多かった。(図表 20)

来港目的は、送迎が 50.4%、見学・飲食・買物(以下、「見学等」)が 33.0%と多数を占めており、あわせると80%を超えていた。(図表21)

図表 20 出発地



図表 21 来港目的



(12)物流コストへの影響について

連絡橋通行料金に対する自社の負担が軽減したことを歓迎する意見が多かったが、連絡橋の通行料金が物流コストに占める割合は低く、現時点では、今回の引き下げに伴った営業戦略の変化はないとの意見があった。

## まとめ

### 《検証項目》

航空旅客・関空訪問者等の増大効果の検証

本社会実験において、関西国際空港連絡橋の通行料金を引下げる等によりアクセス改善を図ることにより、航空旅客・関空訪問者等の増大効果を検証する。

### (1) 通行料金引下げによる関西空港利用の変化

#### a) 月別の1日平均通行台数の変化

実験開始後の各月別の1日平均通行台数について、SARS（重症急性呼吸器症候群）等の影響がなかった平成14年度に比べて増加傾向にある（対14年度同月比で、毎月5～8%の増）。

#### b) 車種区別の1日平均通行台数の変化

実験開始前後の5車種別での1日平均通行台数について対6月比の推移について、「軽自動車等」、「普通車」の伸びが大きかった。

#### c) 平日・休日別の1日平均通行台数の変化

車種区別で1日平均通行台数が伸びた「軽自動車等」、「普通車」について、平日、休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べ大きかった。

#### d) 関西空港及び伊丹空港への国内旅客のアクセス交通手段

関西空港と伊丹空港のアクセス交通手段を比較すると、関西空港について、実験開始前後で休日の乗用車の割合が増加した。

#### e) 関西空港における非航空系来港者数

- ・ 関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。
- ・ 平日と休日と比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。
- ・ 実験開始前後で比較すると、平日休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。

### (2) 通行料金引下げに対する利用者の意識

- ・ 関西空港来港者のうち、非航空系来港者は連絡橋通行料金引下げを認知している割合が約5～7割と高かった。
- ・ 非航空系来港者で乗用車利用者のうち、概ね2割前後の人が今回の通行料金引下げをきっかけとして来港した。

### (3) 非航空系需要への影響分析

- ・ 関西空港及び伊丹空港における国内線利用者については、関西空港では「泉州」「和歌山」「大

阪市」が多く、伊丹空港では「北大阪」「大阪市」「東部大阪」や「神戸市」「阪神間」が多かった。

- ・ 関西空港における非航空系来港者については、「泉州」「大阪市」が多かった。
- ・ 泉南、南河内、泉北の地域から来港した非航空系来港者のなかでは、非航空系目的での関西空港利用のための条件として「関西空港へ行く交通費が安くなる」と答えた人が多かった。

#### (4) 空港選択への影響分析

- ・ 通常、伊丹空港を選択する人が、関西空港を利用するための条件としては、「関西空港へ行く交通費が安くなる」「関西空港までの所用時間が短くなる」「関西空港へ行くのが便利になる」といった点の改善に関するものが多かった。

#### (5) ETC限定相互利用割引の利用者特性

- ・ 通行台数全体の16.8%がETC利用車で、9.7%が相互利用割引の適用を受けていた。
- ・ ETCの利用率及び相互利用割引の対象となった割合は、休日の方が平日よりも伸びており、普通車においては、それぞれ平日14.3%、9.4%に対し、休日15.7%、11.4%と伸びていた。

#### (6) ETC限定割引利用者の意識

- ・ ETC限定割引の認知状況について、来港目的別にみると、国内線利用者や国際線利用者は10～20%程度であったのに対し、非航空系来港者では30%程度が「知っていた」と回答して認知度が高かった。
- ・ ETC相互利用割引が実施されているので乗用車で来港したという人は、概ね10%だが、そのうち非航空系来港者は約15%にのぼり最も割合が高かった。

#### (7) ETC限定駐車場割引の利用者特性

- ・ 出発地は大阪府が全体の49.5%を占めており、その中でも泉北・泉南地域が多かった。
- ・ 来港目的は、送迎が50.4%、見学・飲食・買物が33.0%と多数を占めており、あわせると80%を超えていた。

#### (8) 航空貨物物流への影響分析

- ・ 連絡橋通行料金に対する自社の負担が軽減したことを歓迎する意見が多かったが、連絡橋の通行料金が物流コストに占める割合は低く、現時点では、今回の引き下げに伴った営業戦略の変化はないとの意見があった。

**ETC 限定相互利用割引実験 とりまとめ概要**

1. 社会実験の実施概要

1.1 実験の目的

関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験及び ETC を利用した場合の関空駐車場料金割引実験の実施により、予想される国道 26 号及び国道 481 号の交通集中に対し、連絡橋と阪神高速 4 号湾岸線・関西空港自動車道との相互利用割引等料金施策による有料道路への転換の可能性を検証する。

1.2 実験の内容

	普通車	大型車
割引前 (～H16.6.30)	軽自動車 1430 円 普通車 1730 円 中型車 1840 円	大型車 2750 円 特大車 4790 円
連絡橋割引 I (H16.7.1～10.31)	900 円 (8/28、8/29、9/2 は無料開放)	1800 円 (8/28、8/29、9/2 は無料開放)
連絡橋割引 II (H16.11.1～2.28)	1100 円	2200 円
ETC 限定相互利用割引 <sup>(※)</sup> (H16.2.1～2.28)	連絡橋割引 II に加えて、 500 円割引	連絡橋割引 II に加えて、 1000 円割引

(※)ETC 限定相互利用割引は、阪神高速湾岸線、関西空港自動車道の対象料金所を通過後、6 時間以内に関空連絡橋を ETC 無線通行した場合に適用される。阪神高速湾岸線、関西空港自動車道通行料金合算値から表記金額を割引。



図 ETC 限定相互利用割引 対象料金所

## 1.3 調査の内容

### 1.3.1 アンケート調査

#### (1) 実施日時

- 2/13(日) 午前7時～午後7時の12時間
- 2/16(水) 午前7時～午後10時の15時間

#### (2) 配布場所

- ①国内／国際貨物入口ゲート ②展望ホールゲート ③駐車場ゲート

#### (3) 対象車両

上記配布場所を通過するタクシー、バス(緑色2, 3, 5, 7ナンバー)をのぞく全車両

#### (4) 配布・回収方法

各駐車場のゲートにて調査員(各ゲート1名)がアンケート票を手渡す。回収は郵送による。回収率は14.7%(配布7,168票、回収1,055票)。

### 1.3.2 交通実態調査

以下の2種類の交通実態調査を実施した。調査日は次ページ表のとおりである。

#### (1) 交通量調査・渋滞長調査

交通量調査の対象路線は、阪神高速4号湾岸線、関西空港自動車道と競合する路線ならびにアクセス路線を対象とした(下図①～⑫)。また、泉州地域の渋滞ポイント(踏切は除く)のうち、本実験により影響の考えられる交差点における交通量、渋滞長、通過時間を計測した(下図⑧～⑫)。



図 交通量調査 調査ポイント

## (2) 旅行速度調査

湾岸線ならびに競合する路線において、有料道路利用ルート、一般道利用ルートの旅行速度調査をプローブを用いて計測した。

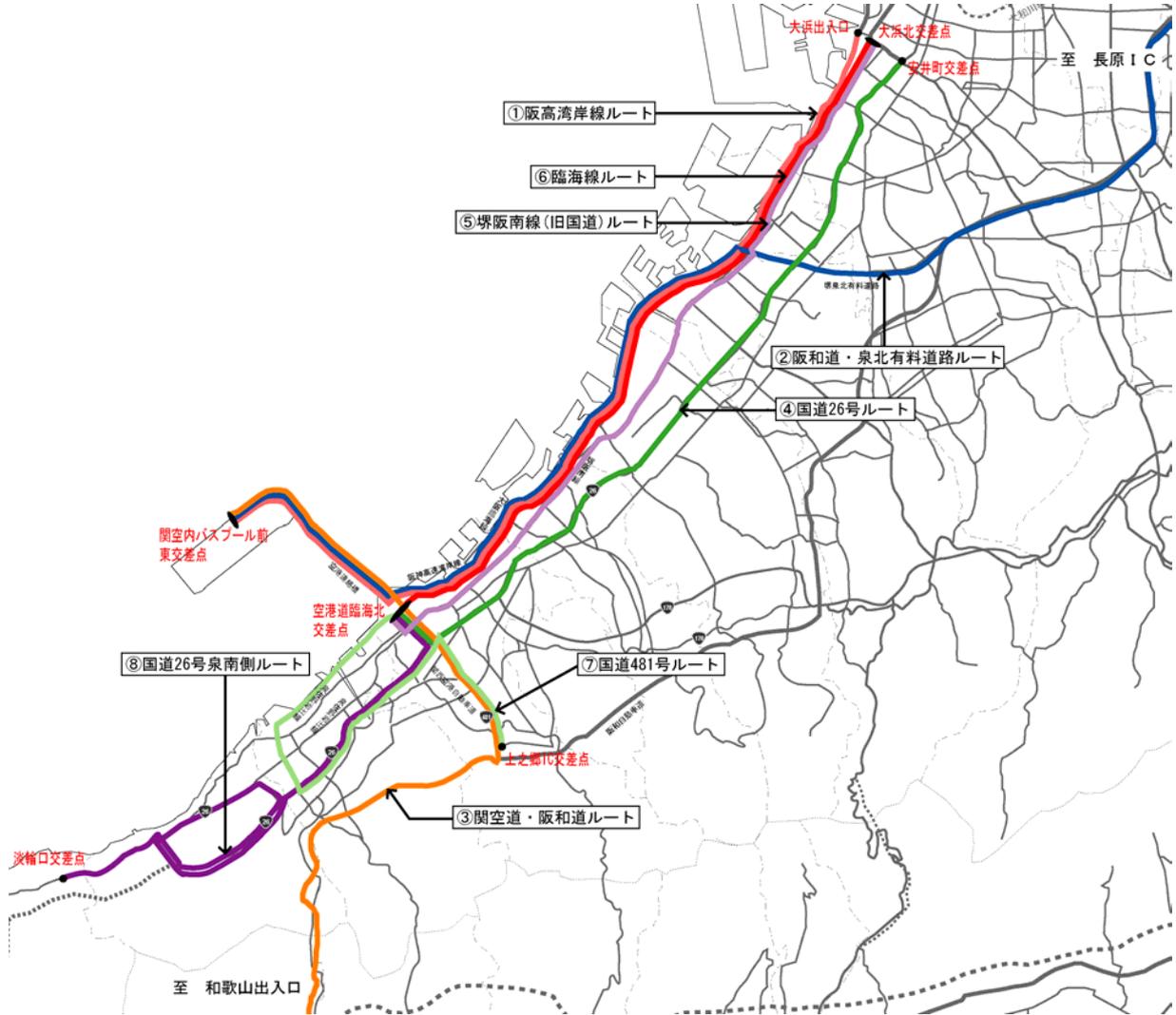


図 旅行速度調査ルート

表 交通実態調査実施スケジュール

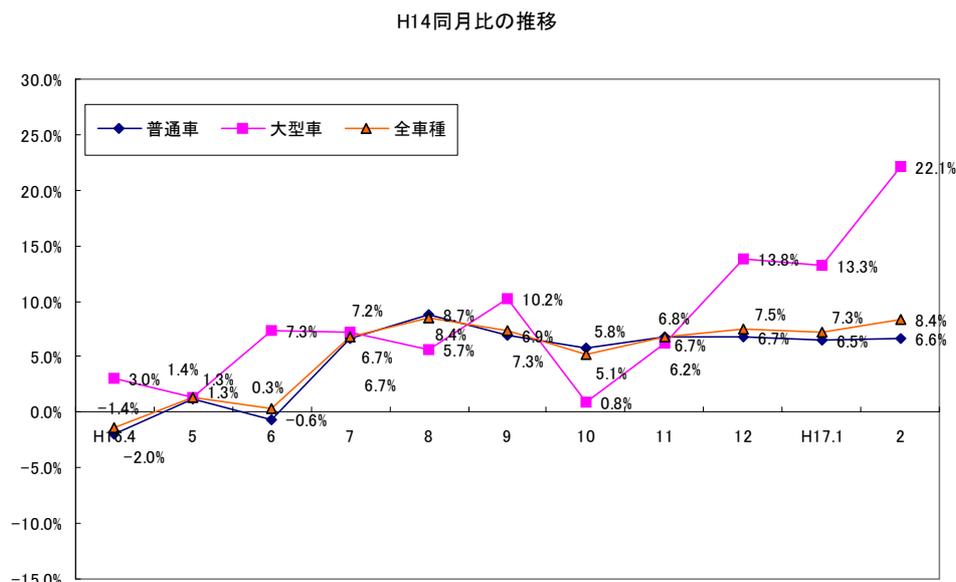
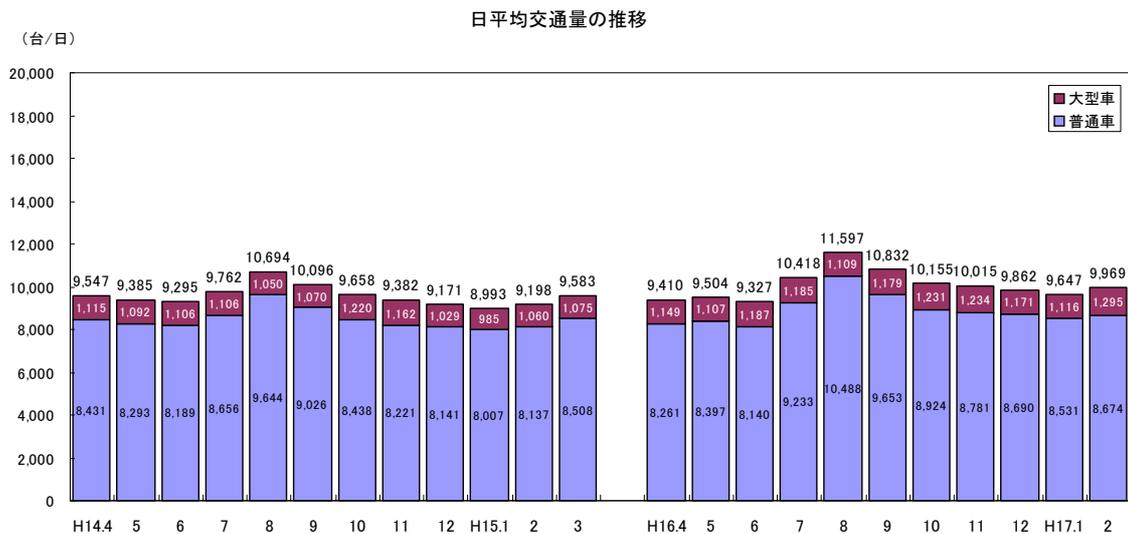
		平成 16 年						平成 17 年		
		6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月
実験		← 連絡橋割引 I →						← 連絡橋割引 II →		↔ ETC 限定相互利用割引 ↔
交通実態調査	平日	9(水)	14(水)				17(水)		12(水)	8(火) 23(水)
	休日	13(日)	11(日)	28(土) (無料開放日)			14(日)		16(日)	6(日) 27(日)

## 2. 有料道路交通状況の変化

### 2.1 関空連絡橋交通量

全車種交通量は連絡橋割引が実施された7月以降、H14 同月比で比較的高い伸び率を示しており、相互利用割引が実施された2月はH14 同月比で8.4%増加した。車種別では、大型車交通量の H14 同月比の伸び率が普通車と比較して高い。ただし、大型車交通量の H14 同月比は年間を通じて変動が激しい。

相互利用割引実施中(2月)の H14 同月比は、車種別、全車種とともに実施前(1月)と比較して増加した(全車種計の場合で1月 7.3%増→2月 8.4%増:1.4%増)。

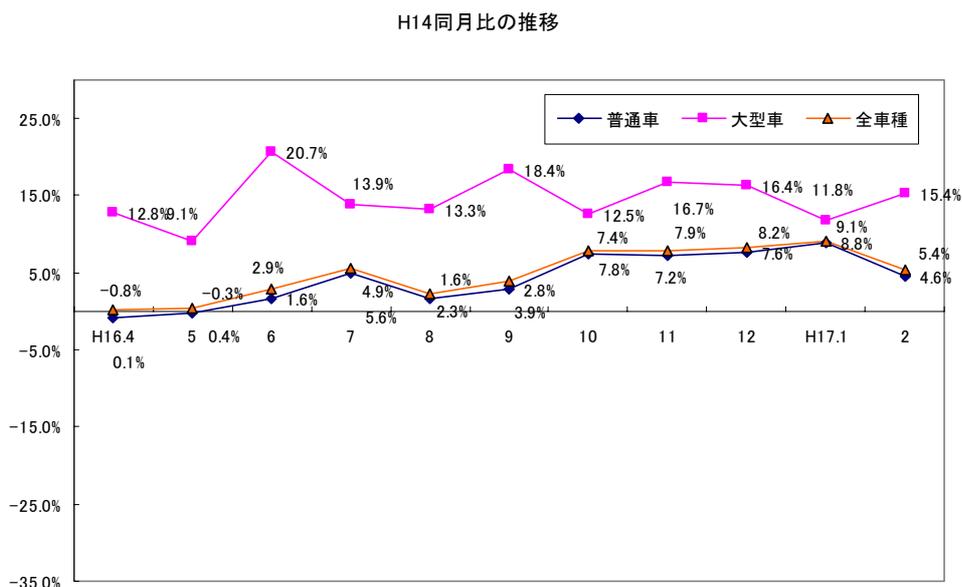
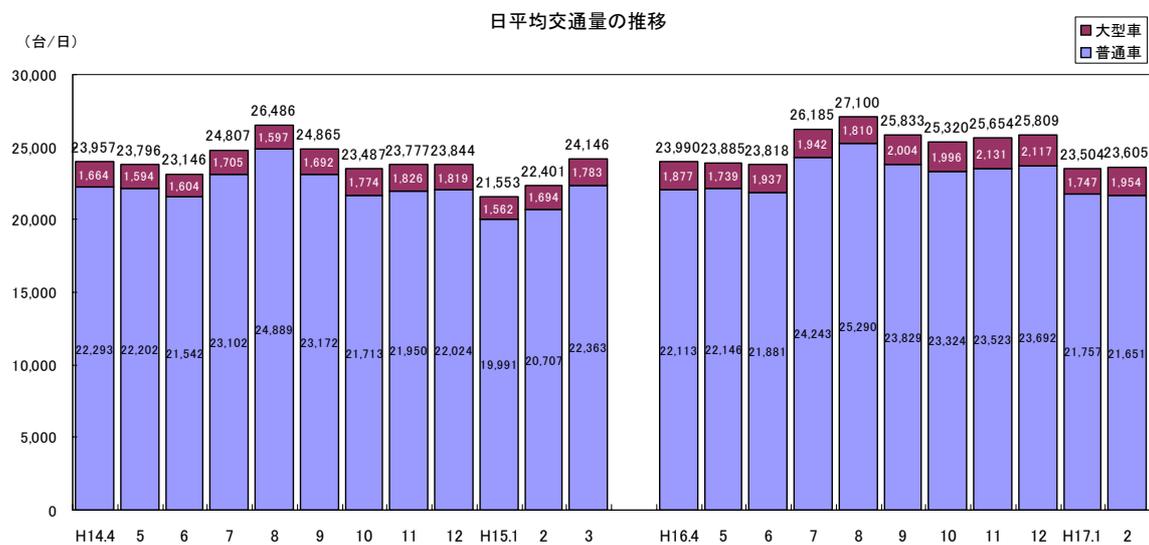


(注:H15 は SARS の影響等が存在することを考慮し、H14 との比較を行っている)

## 2.2 阪神高速湾岸線(泉大津本線料金所:関西空港方面)

全車種交通量は連絡橋割引が実施された7月以降、H14 同月比で比較的高い伸び率を示しており、相互利用割引が実施された2月はH14 同月比で5.4%増加した。また、車種別では大型車交通量のH14 同月比の伸び率が普通車と比較して高く、関空連絡橋の場合と同様の傾向を示している。

関空連絡橋では相互利用割引実施中(2月)のH14 同月比は、車種別、全車種とともに実施前(1月)と比較して増加しているが、阪神高速湾岸線については大型車を除き減少している。(全車種計の場合で1月9.1%増→2月5.4%増:3.7%減)。

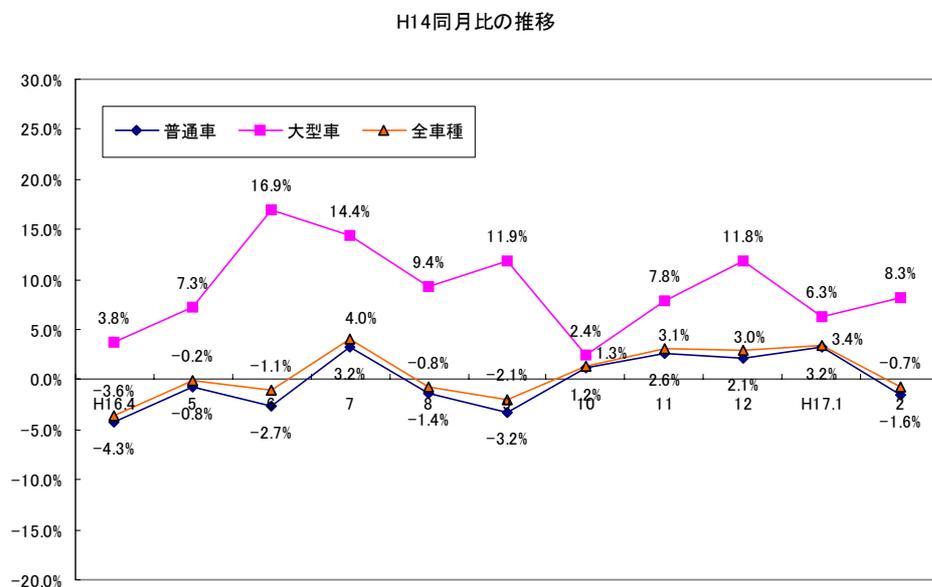
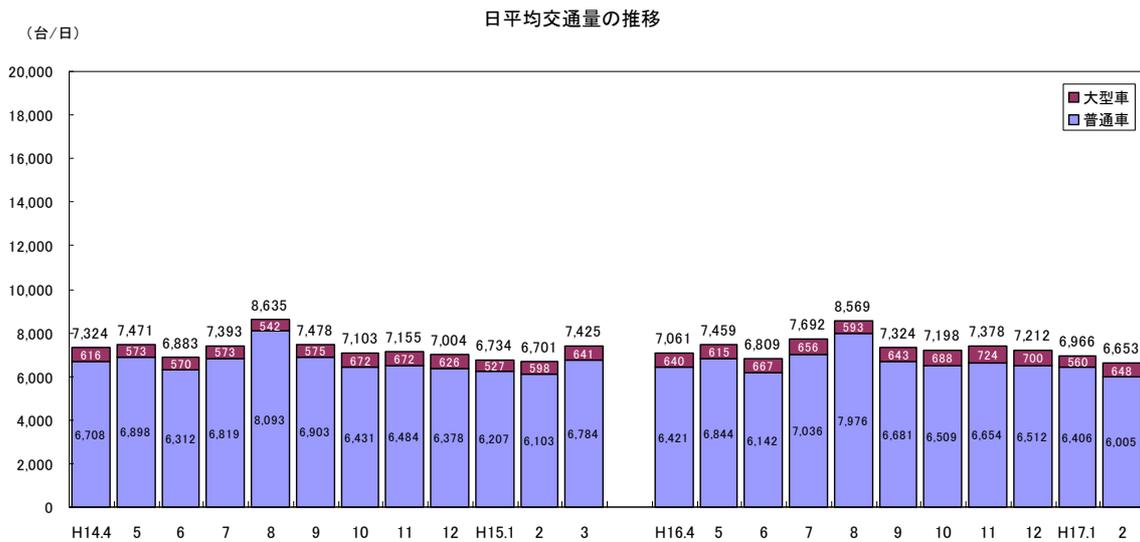


(注:H15はSARSの影響等が存在することを考慮し、H14との比較を行っている)

## 2.3 関西空港自動車道(泉佐野りんくう料金所:関西空港方面)

全車種交通量は、連絡橋割引が実施された7月以降、8月、9月、2月のH14同月比が減少しており、関空連絡橋や阪神高速湾岸線と傾向が異なっている。特に相互利用割引実施前(1月)はH14同月比で増加しているのに対し、相互利用割引実施中(2月)は減少している(0.7%減)。

大型車交通量は、年間を通じてH14同月比で増加している。



(注:H15はSARSの影響等が存在することを考慮し、H14との比較を行っている)

## 2.4 ETC 相互利用割引の利用状況

関空連絡橋については、相互利用割引適用車両の占める割合は、全通行量に対する比率、ETC 通行車両に対する比率のいずれも平日よりも休日のほうが高い。

また、相互利用割引適用台数は、JH 利用(関西空港自動車道経由)と阪高利用(阪神高速湾岸線経由)の比率は概ね 1:3 である。

アクセス有料道路については、相互利用割引適用車両の占める割合は、全通行量に対する比率は阪神高速湾岸線、関西空港自動車等ともに概ね同等であるが、ETC 通行車両に占める割合は阪神高速湾岸線のほうが高い。

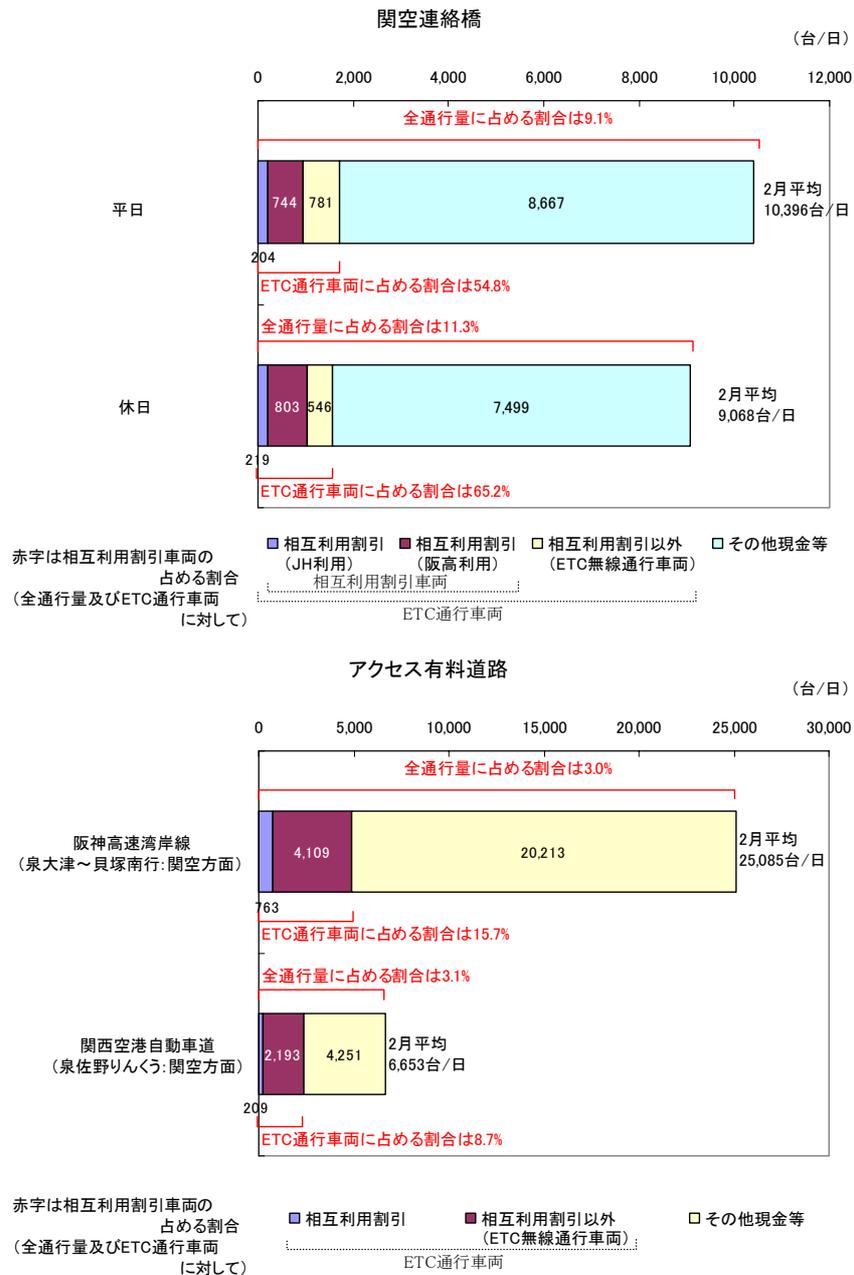
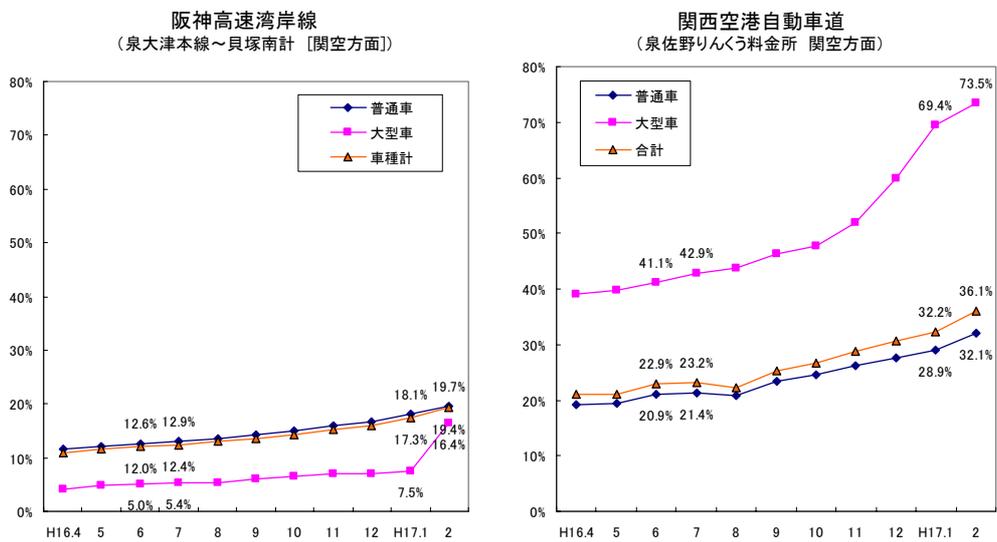


図 支払い形態別交通量

(参考)ETC 利用率の推移

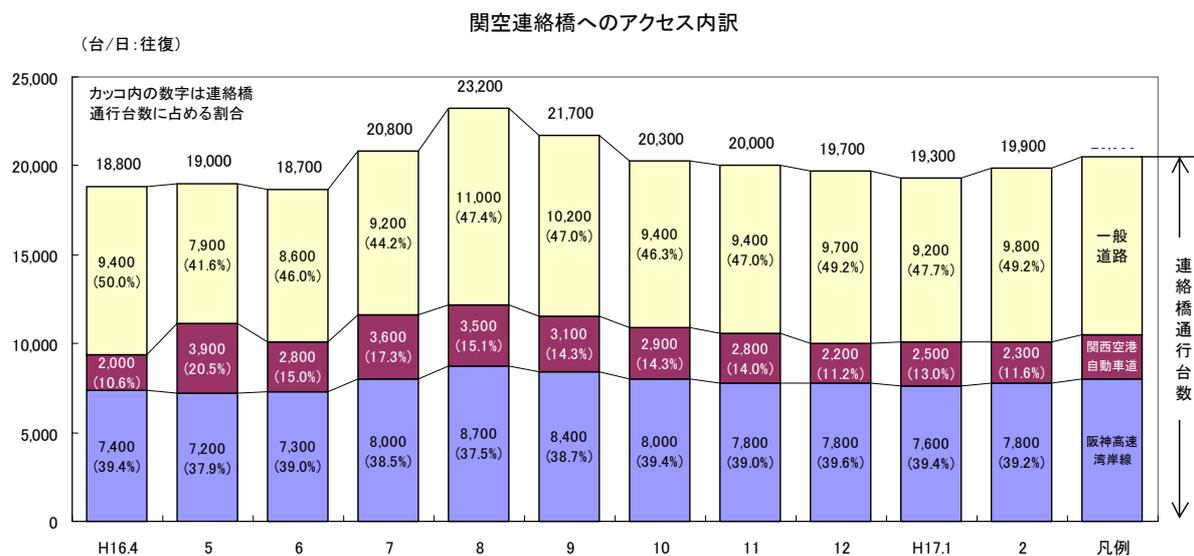
阪神高速湾岸線、関西空港自動車道ともに、平成 16 年 4 月以降順調に増加しているが、全体的に関西空港自動車道のほうが ETC 利用率が高く、阪神高速湾岸線のおよそ 2 倍近い数値で推移している。阪神高速湾岸線では、大型車よりも普通車のほうが利用率が高いのに対して、関西空港自動車道では、逆の傾向となっている。



2.5 りんくう JCT における交通流動の変化

連絡橋割引が実施された 7 月以降、一般道路からのアクセスが増加している。その一方で、関西空港自動車道からの流動の分担率はやや減少傾向にある。

相互利用割引が実施される前(1 月)から実施中(2 月)を比較すると、一般道路は 600 台/日増加(分担率は 1.5%増加)、関西空港自動車道は 200 台/日減少(分担率も 1.4%減少)、阪神高速湾岸線 200 台/日増加(ただし、分担率は 0.2%減少)である。

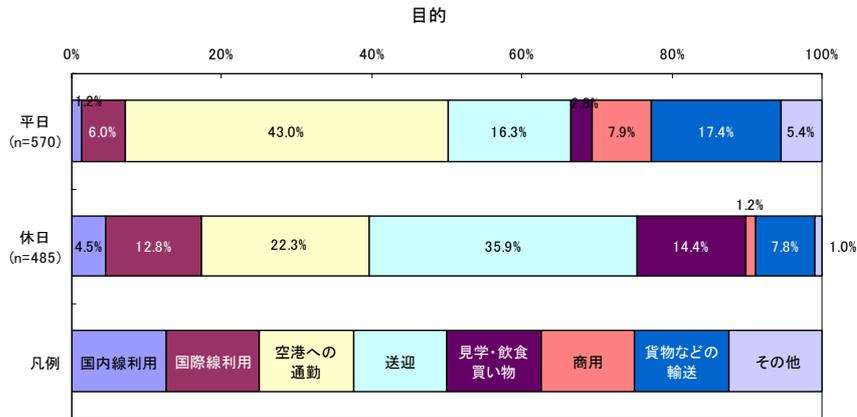


### 3. アンケート調査結果

#### 3.1 今回の来港状況

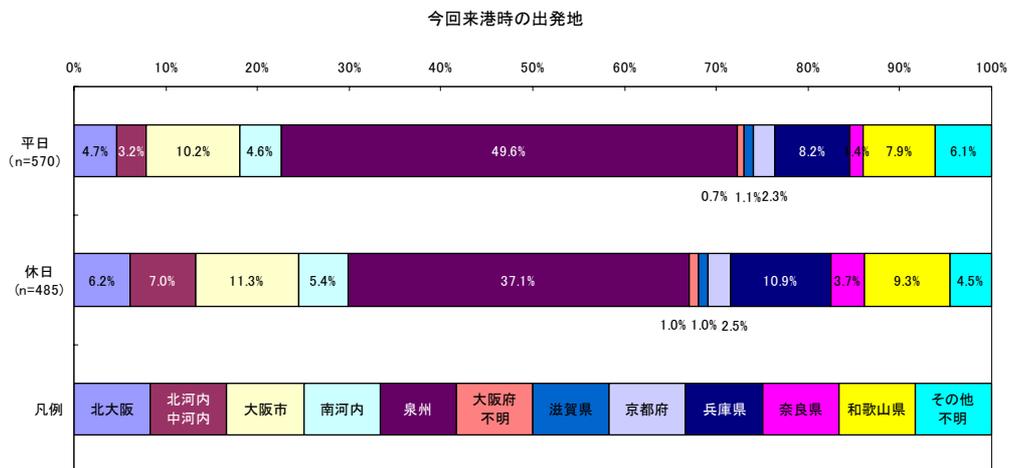
##### (1) 来港目的

平日は、空港への通勤や貨物などの輸送が多いのに対して、休日は、送迎や見学・飲食・買い物などの占める割合が高い。



##### (2) 来港者の出発地

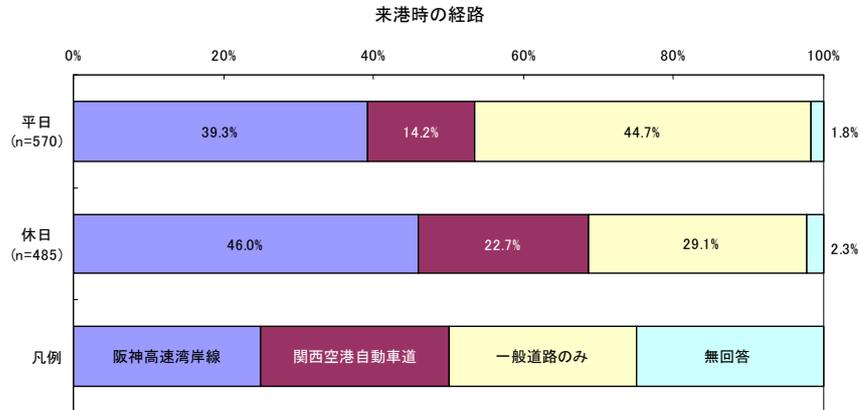
平日、休日いずれも泉州地域が多いが、休日の泉州地域の占める割合は平日に比べて小さく、その代わり他地域の割合が大きくなっており、平日と比較して出発地の分布がやや広域化している。



北大阪:池田、箕面、豊中、吹田、茨木、摂津、高槻等  
 北河内・中河内:枚方、交野、寝屋川、守口、門真、四条畷、大東、東大阪、八尾、柏原  
 南河内:松原、藤井寺、羽曳野、富田林、大阪狭山、河内長野等  
 泉州:堺、高石、泉大津、和泉、貝塚、泉佐野、泉南、阪南等

### (3) 経路

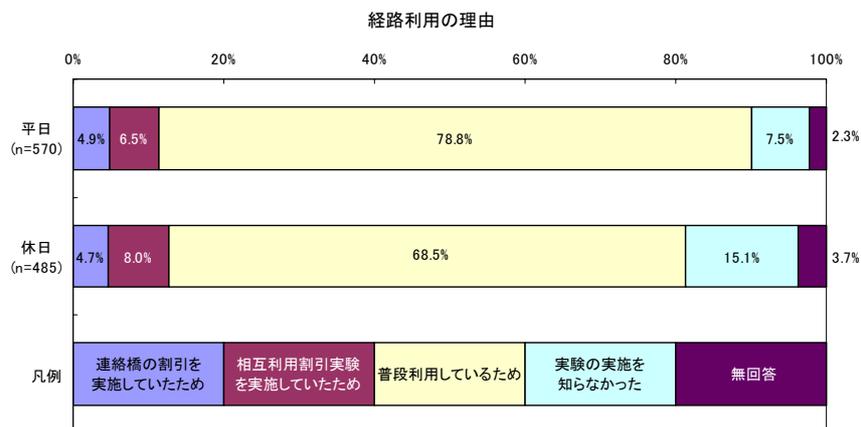
平日は一般道路のみが 44.7%と最も多く、次いで、阪神高速湾岸線が 39.3%となっている。  
 休日は阪神高速湾岸線が 46.0%と最も多く、次いで、一般道路のみが 29.1%となっている。



### (4) 来港時の利用経路の選択理由

今回来港時の利用経路の選択理由は、平日、休日ともに 70~80%が「普段利用しているため」となっている。

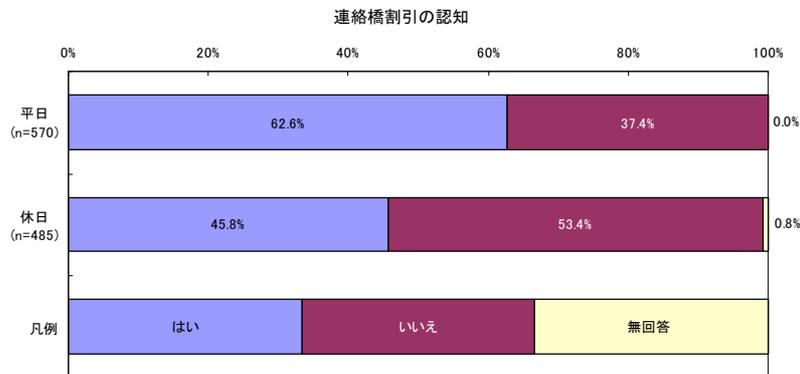
連絡橋割引に加えて、相互利用割引実験を実施していたためとしている割合は 6.5~8.0%となっている。



### 3.2 連絡橋に関する社会実験の認知状況

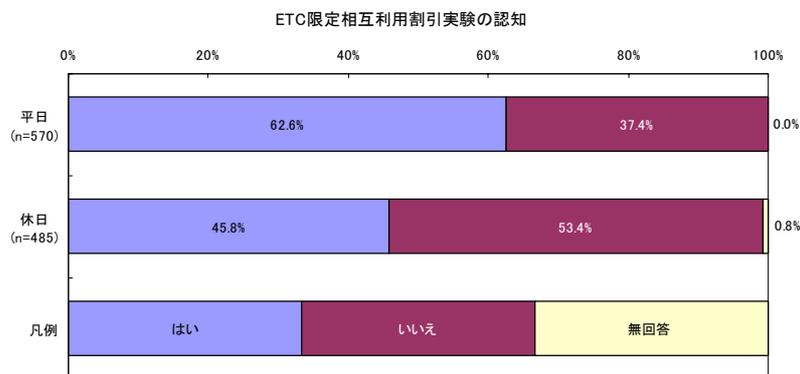
#### (1) 連絡橋割引に対する認知状況

連絡橋割引の認知状況は平日は 88.2%と 9 割近い状況であるのに対して、休日は 71.8%であり、休日の認知状況がやや低い状況にある。



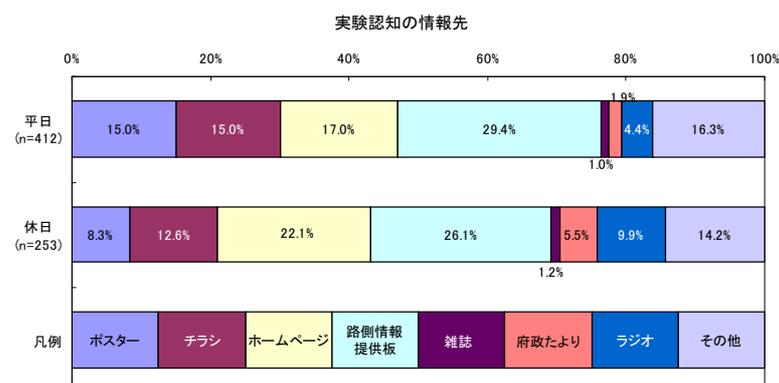
#### (2) 相互利用割引に対する認知状況

相互利用割引の認知状況は平日が 62.6%、休日が 45.8%となっている。連絡橋割引の認知状況と比較すると、全体的に低い状況にある。



#### a) 認知媒体

相互割引の認知媒体としては、路側情報提供板がおおよそ 3 割程度と最も多く、次いで、ホームページ、チラシ、ポスターとなっている。



## 4. 一般道路への影響

### 4.1 主要断面交通量の変化

#### (平日)

北断面は、1月(相互割引前)と比較すると、2月上旬(相互割引中)は1.0%(7百台/12時間)減少した。ただし、2月下旬(相互割引中)は3.4%(25百台/12時間)増加した。このことから、相互割引により一般道路の交通量(北断面)が減少したとはいえない。

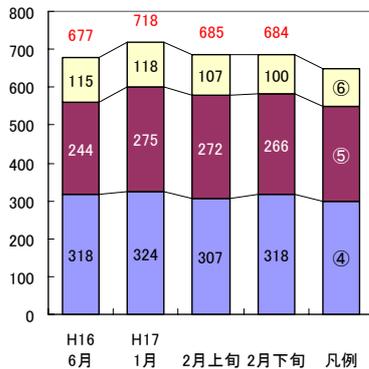
南断面は、2月上旬(相互割引中)は4.6%(33百台/12時間)減少した。2月下旬は4.7%(34百台/12時間)減少した。ただし、競合する関西空港自動車道 泉佐野りんくう料金所の通行量は1月から2月にかけて減少しており、この減少が相互割引によるものかは不明である。

#### (休日)

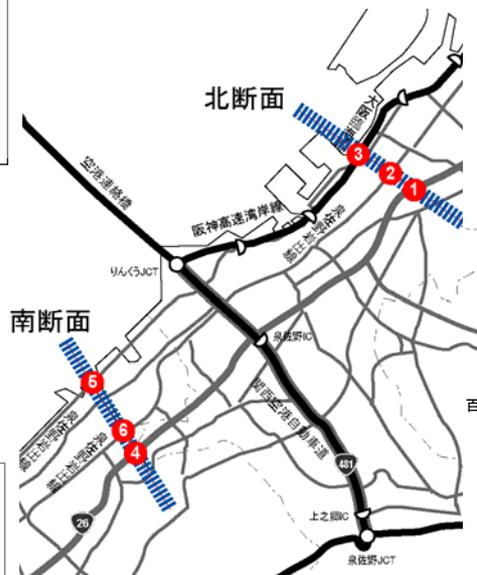
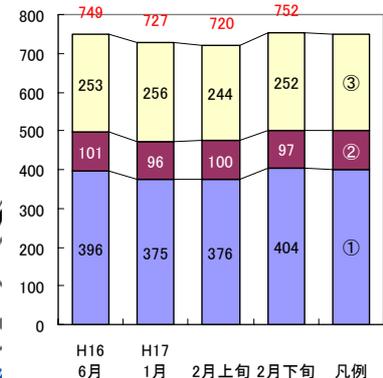
北断面は、1月(相互割引前)と比較すると、2月上旬(相互割引中)は4.1%(27百台/12時間)増加した。2月下旬は6.4%(42百台/12時間)増加した。

南断面は1月(相互割引前)と比較すると、2月上旬(相互割引中)は0.3%(2百台/12時間)増加した。2月下旬は0.1%(1百台/12時間)増加した。

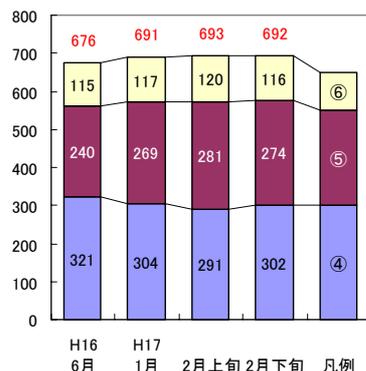
百台/12時間 南断面(平日)



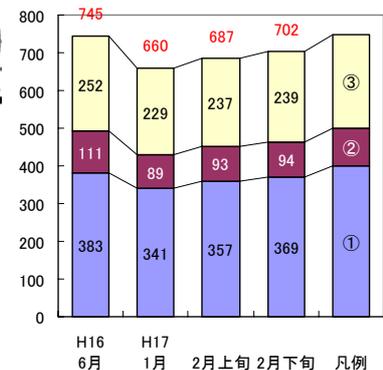
百台/12時間 北断面(平日)



百台/12時間 南断面(休日)



百台/12時間 北断面(休日)



## 4.2 交差点流動の変化(空連道臨海北・南交差点)

(平日)

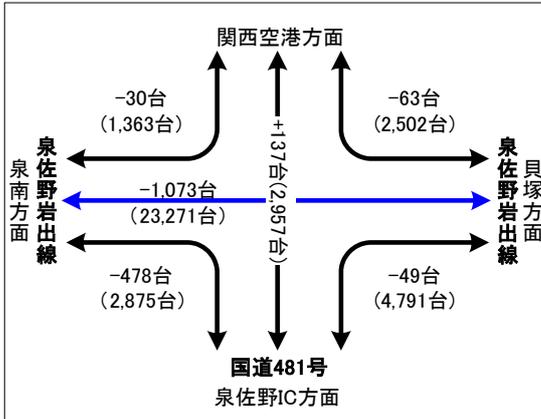
2月上旬は、関西空港方面に係る流動のうち、国道481号直進は増加(137台増/12時間)、泉佐野岩出線との流動は減少している(30~63台減/12時間)。2月下旬は国道481号直進が減少(51台減/12時間)、泉佐野岩出線との流動は増加している(55~131台増/12時間)。

(休日)

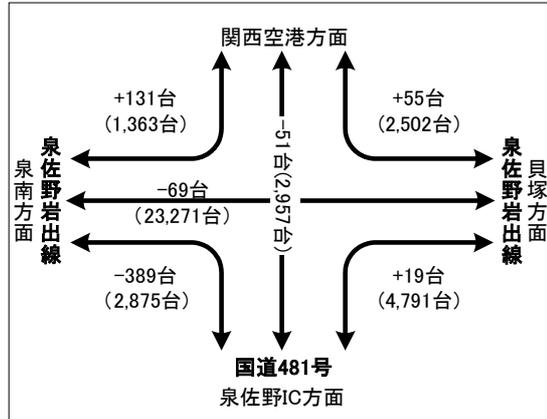
2月上旬、下旬ともに、国道481号直進は減少している(40~87台減/12時間)。泉佐野岩出線泉南方面との流動は増加している(32~77台増/12時間)。泉佐野岩出線貝塚方面は、2月上旬は減少してものの、2月下旬は増加している。

### ● 平日

2月上旬と1月

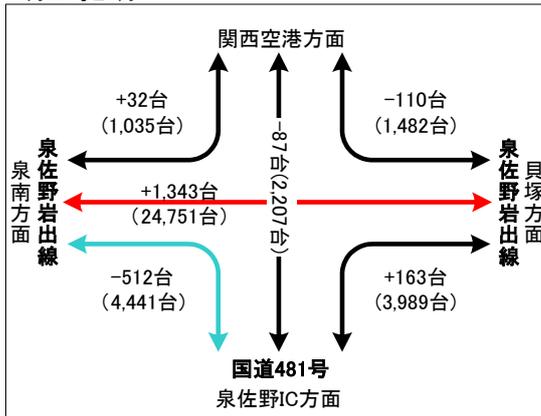


2月下旬と1月

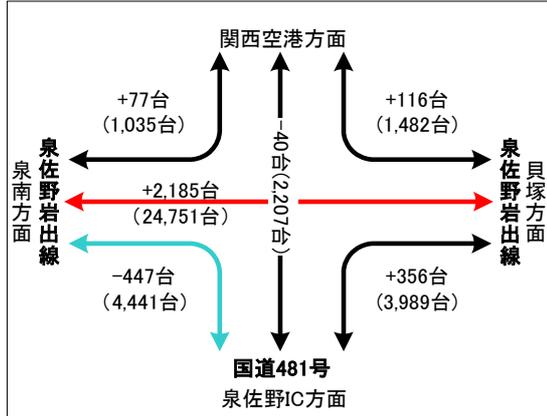


### ● 休日

2月上旬と1月



2月下旬と1月



凡例(1月と比較して)

↑ (赤)	1000台以上増加	↓ (青)	500~999台減少
↑ (黄)	500~999台増加	↓ (紫)	1000台以上減少

カッコ内の数字は1月交通量 単位: 台/12時間

### 4.3 所要時間の変化

一般道路主要区間における所要時間は概ね±5分程度の変動となっており、あまり変化は見られない。

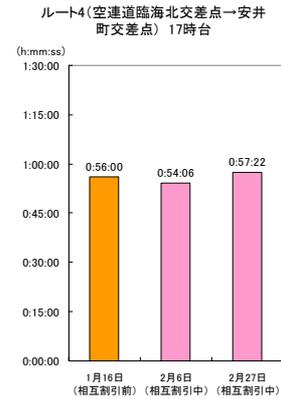
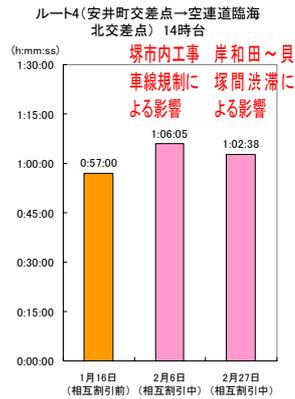
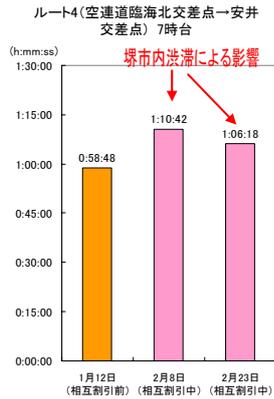
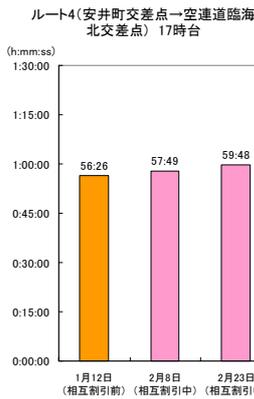
また、一部で、所要時間が大幅に増加しているケースが見受けられるが、これは、本実験に関係しないものと推察される。

#### (1) 国道26号ルート(安井町交差点～空連道臨海北交差点)

各ルート各方向で、1日の中で所要時間が大きい時間帯を列挙

平日

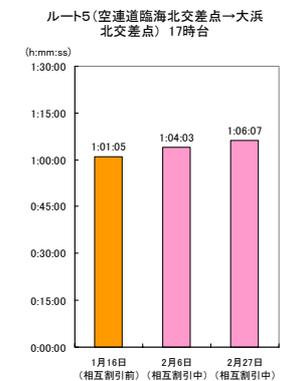
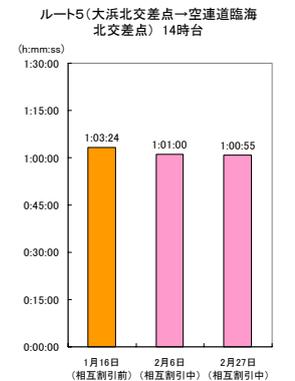
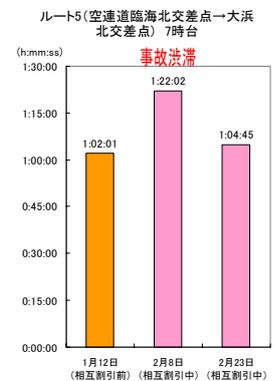
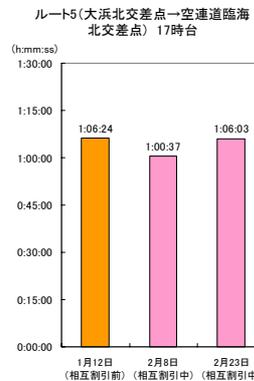
休日



#### (2) 堺阪南線ルート(大浜北交差点～空連道臨海北交差点)

平日

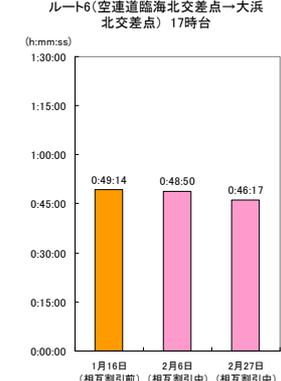
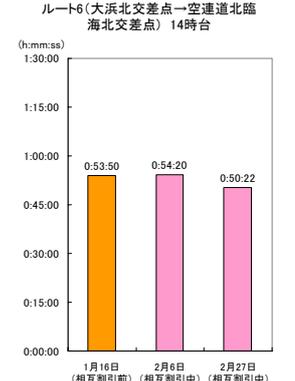
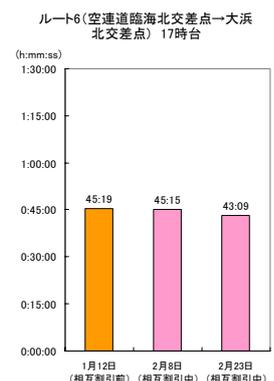
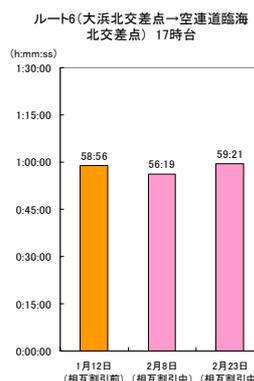
休日



#### (3) 大阪臨海線ルート(大浜北交差点～空連道臨海北交差点)

平日

休日



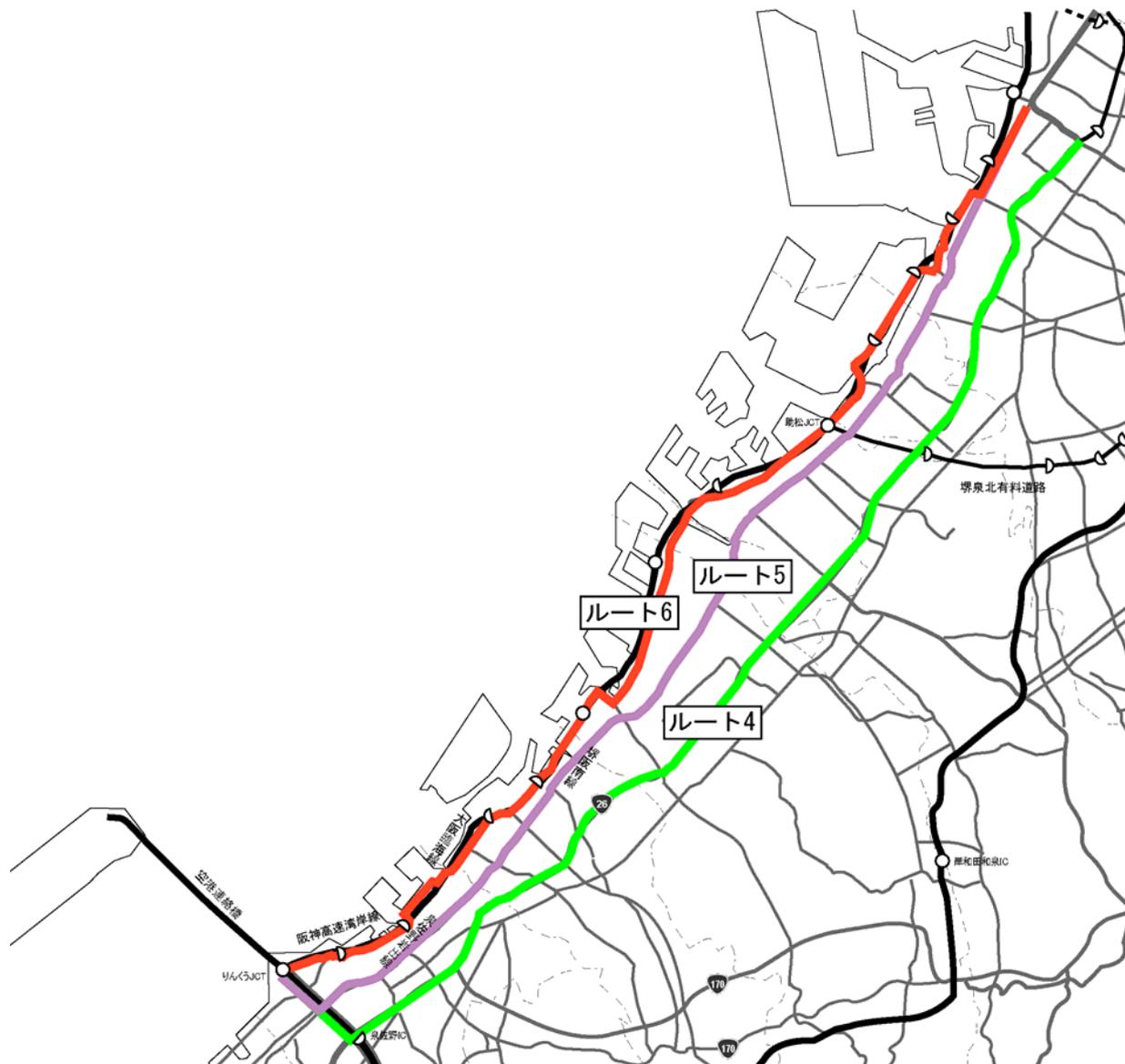


図 ルート図

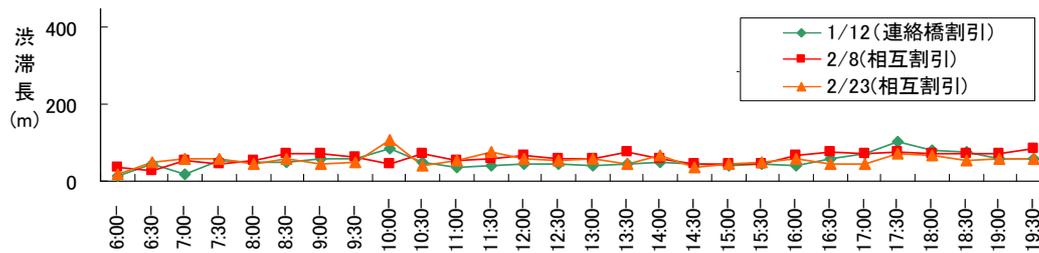
## 4.4 渋滞状況の変化

### (1) 関西空港口交差点

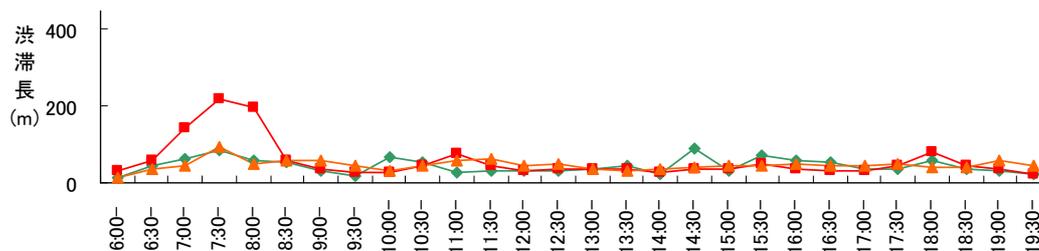
平日は泉南方面については、渋滞長の変化はあまり見られない。大阪方面については、2/8の朝ラッシュ時において渋滞長の増大が見られるものの、本実験による影響かは不明である。休日は、泉南方面、大阪方面いずれも渋滞長の変化は見られない。

#### a) 平日

##### ア) 方向 a(泉南方面)

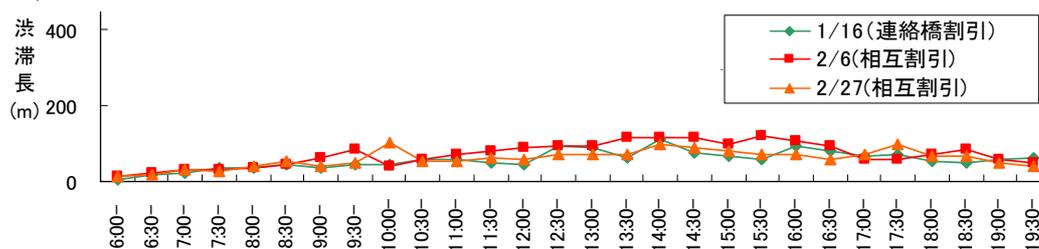


##### イ) 方向 b(大阪方面)

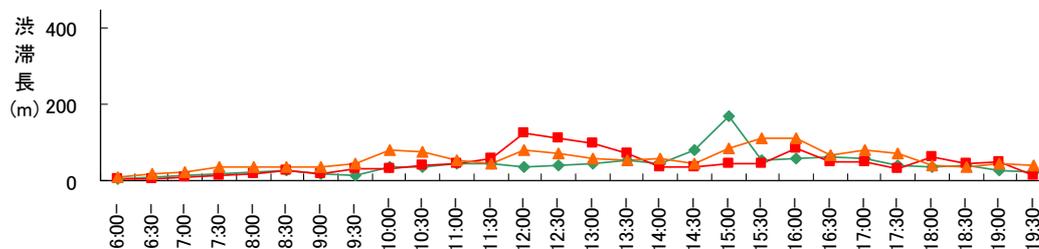


#### b) 休日

##### ア) 方向 a(泉南方面)



##### イ) 方向 b(大阪方面)



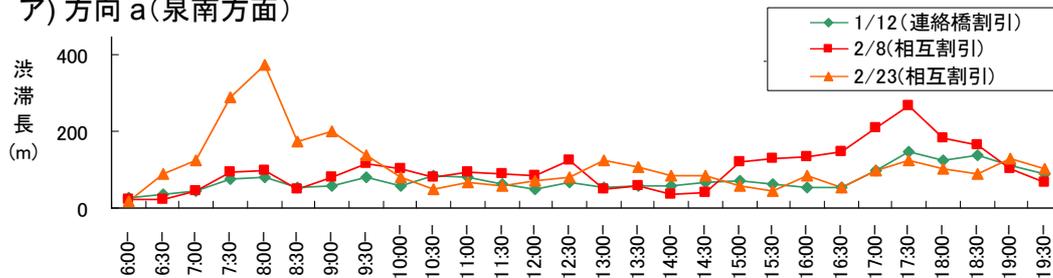
## (2) 葛の葉町北交差点

平日は、2/23の泉南方面については、朝夕の時間帯を中心に渋滞長がやや増加する傾向にある。大阪方面については、大きな変化は見られない。

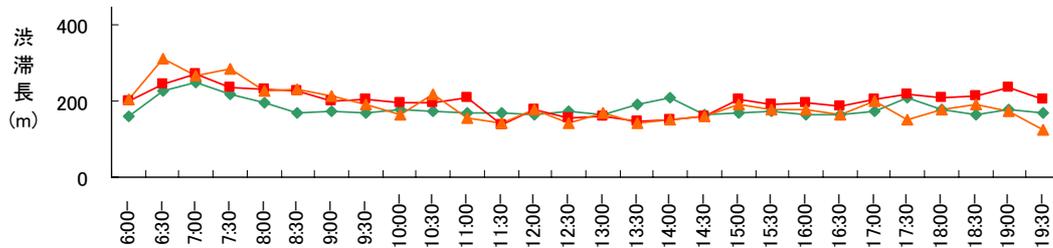
休日は泉南方面、大阪方面いずれも渋滞長の変化は見られない。

### a) 平日

#### ア) 方向 a(泉南方面)

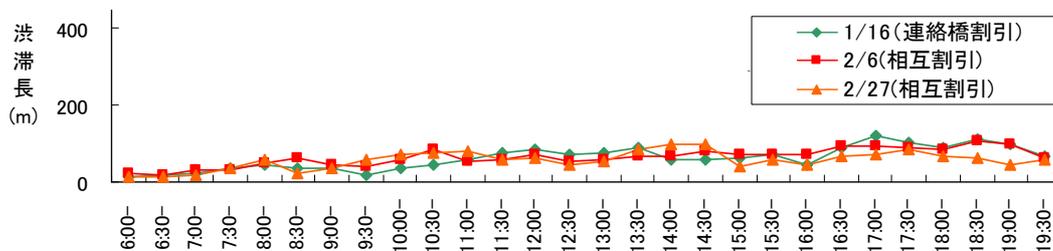


#### イ) 方向 b(大阪方面)

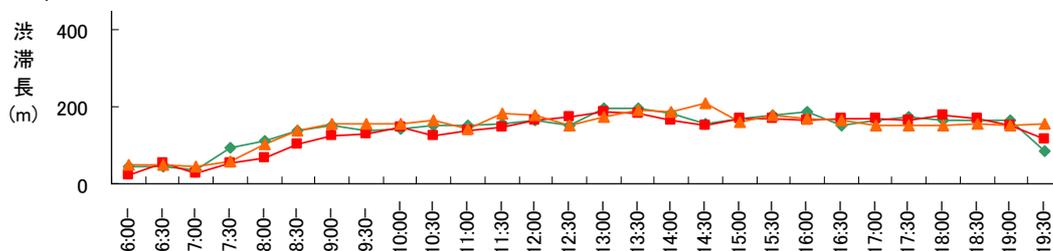


### b) 休日

#### ア) 方向 a(泉南方面)



#### イ) 方向 b(大阪方面)



## 5. 相互利用割引に伴う通行車両増加量の推計

阪神高速湾岸線については120台/日(片道)程度、関西空港自動車道については、10台/日(片道)程度が相互利用割引に伴う通行車両増加数であると推計される。

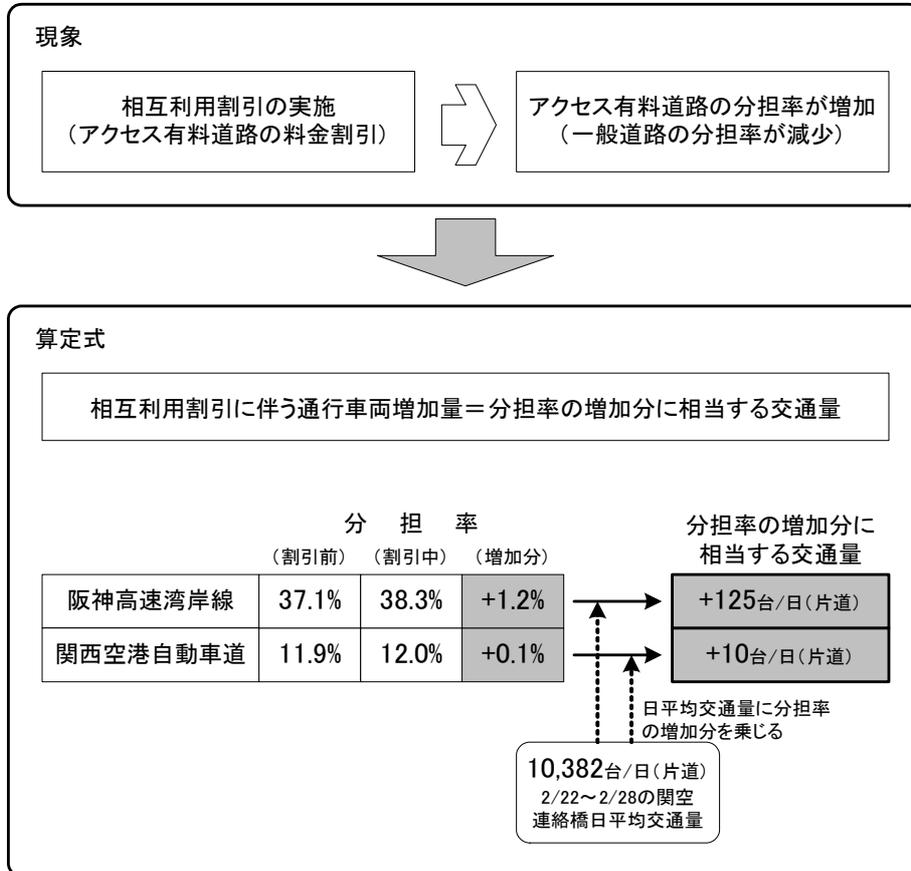


図 通行車両増加量推計の考え方(りんくう JCT)

(注)

割引前:1月年始期間を除く1/11~1/31

割引中:相互利用割引後の利用実態として普及が進んだ第4週(2/22~28)

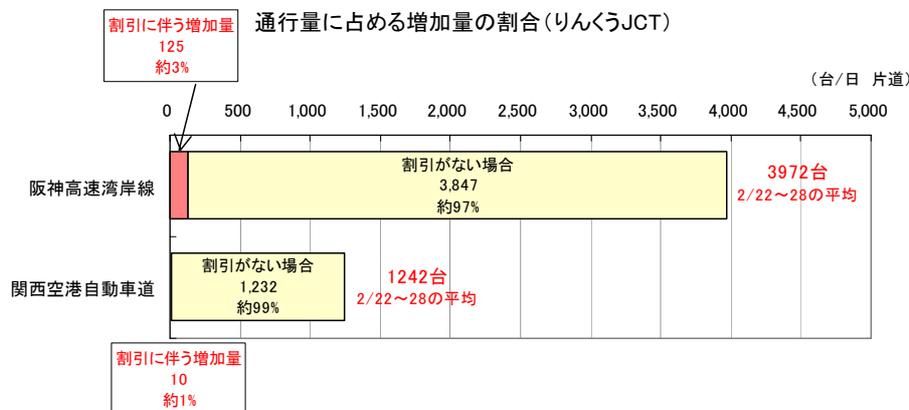


図 通行量に占める増加量の割合

(参考)りんくうタウン付近における立ち寄り交通の推計

阪神高速湾岸線割引対象料金所と対象外料金所における ETC 車両の増加台数の差を求めると概ね 200 台/日(片道)程度となり、前ページで算出した増加量約 120 台/日を超える。

前ページの増加量はりんくう JCT におけるものであり、割引制度上認められているりんくうタウン等への立ち寄り交通については含まれていない。また、前ページの数値の中には、(実験前も有料道路を利用していた者の)新規 ETC 利用者が含まれていない。

従って、この差は、これら 2 つの要因による可能性が大きいものと推察される。

表 阪神高速湾岸線交通量の変化

平日		直前2週間平均利用台数①	2月平均利用台数②	増加台数 ③=②-①	伸び率 ③/①×100
割引対象料金所	ETC	5836	6620	784	13.4
	全車	25307	25497	190	0.8
割引対象外料金所	ETC	6328	6932	604	9.5
	全車	27447	27653	206	0.8
土曜		直前2週間平均利用台数①	2月平均利用台数②	増加台数 ③=②-①	伸び率 ③/①×100
割引対象料金所	ETC	5738	6359	621	10.8
	全車	25086	24443	-643	-2.6
割引対象外料金所	ETC	5775	6041	266	4.6
	全車	25024	24250	-774	-3.1
休日		直前2週間平均利用台数①	2月平均利用台数②	増加台数 ③=②-①	伸び率 ③/①×100
割引対象料金所	ETC	4879	5728	849	17.4
	全車	23336	24037	701	3
割引対象外料金所	ETC	5636	6319	683	12.1
	全車	27099	27089	-10	0

注)「対象外料金所」は阪神南線料金所のうち割引対象とならないもの

(泉佐野、泉佐野北、貝塚(北行)、岸和田南(北行)、岸和田北(北行)、泉大津(北側出入口))

## 6. まとめ

### (1) 有料道路利用促進効果

#### a) 有料道路の交通状況の変化

関空連絡橋、阪神高速湾岸線の月別日平均交通量は、連絡橋割引が実施された7月以降、H14同月比で増加した。ただし、関西空港自動車道は8月、9月、2月はH14同月比で減少している。なお、車種別では、大型車のH14同月比が普通車と比較して大きいですが、全車種交通量のうち大型車交通量の占める割合が大きくないため、全車種交通量に及ぼす影響は大きくない。

相互利用割引実施前(1月)と実施中(2月)の同月比と比較すると、関空連絡橋は増加したものの(全車種計で1月7.3%増→2月8.4%増:1.4%増)、阪神高速湾岸線は減少している(全車種計の場合で1月9.1%増→2月5.4%増:3.7%減)。関西空港自動車道については、2月のH14同月比は減少している。

以上のことから、相互利用割引実験がアクセス有料道路の利用促進に与えた影響は少ないと推察される。このことは、りんくうJCTにおける交通流動からも同様の状況が見てとれる。

#### b) 相互利用割引に伴う通行車両増加量の推計

相互利用割引に伴う通行車両増加数は、阪神高速湾岸線については120台/日(片道)程度、関西空港自動車道については10台/日(片道)程度であると推計される。それぞれの通行量に占める割合は、阪神高速湾岸線についてはおよそ3%、関西空港自動車道については、およそ1%程度である。

### (2) 一般道路の交通渋滞緩和効果

割引実験実施に伴う周辺道路への影響は見られなかったと推察される。

#### a) 断面交通量

実験に伴う転換交通は阪神高速湾岸線、関西空港自動車道などのアクセス有料道路、国道26号や大阪臨海線など一般道路などから広く発生してくるものであるため、結果として、1路線あたりの交通量の変化はあまり大きくない。

このことから北断面、南断面ともに実験実施による交通量の変化は見られなかった。

#### b) 渋滞長

交通量の変化があまり見られなかったことも影響して、国道26号の観測ポイントである葛の葉町北交差点、関西空港口ともに大きな渋滞長の変化は見られなかった。

#### c) 旅行時間

一般道路主要区間における所要時間は概ね±5分程度の変動となっており、あまり変化は見られない。