

6時～9時の3時間交通量に関する 実験前と実験中の比較（速報）

42号の交通量が減少し、海南湯浅道路の交通量が増加しました。

7～8時台の断面交通量について、実験前と実験2週目を比較すると

国道42号交通量 225台減
海南湯浅道路交通量 247台増

となり、42号の渋滞が激しい朝の通勤時間帯北行きの交通が海南湯浅道路に転換されたものと推測されます。

<参考>

・42号、海南湯浅道路を合わせた吉備海南間の断面交通量は160台増

国道42号交通量 192台減
海南湯浅道路交通量 351台増

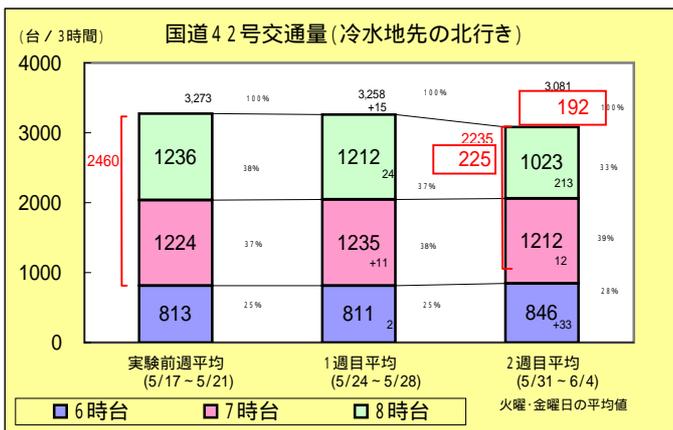
・6時台については42号、海南湯浅道路とも増加

国道42号交通量 33台増
海南湯浅道路交通量 104台増

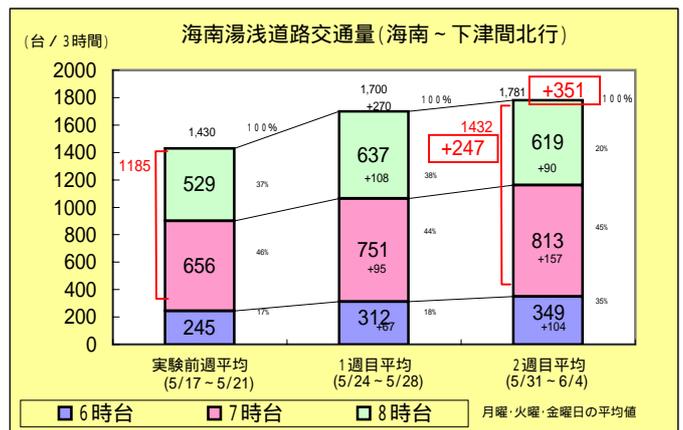
増加している原因は調査中です。



今後も引き続き交通量等の調査・分析を進めます。



国道42号冷水地先の交通量観測機器の交通量データより



吉備IC～吉備南ICの間に設置された交通量観測機器による交通量データに、吉備IC、下津ICの入口交通量を加えて算出

キャッシュバック台数は1日当たり1,411台。

実験前交通量と比較すると37%増加しています。

(ETC利用車含まず)

実験前 1,029台

実験2週目 1,411台 (37%増)

海南IC 828台 1,154台 326台増
和歌山IC 201台 257台 56台増

合計 382台増

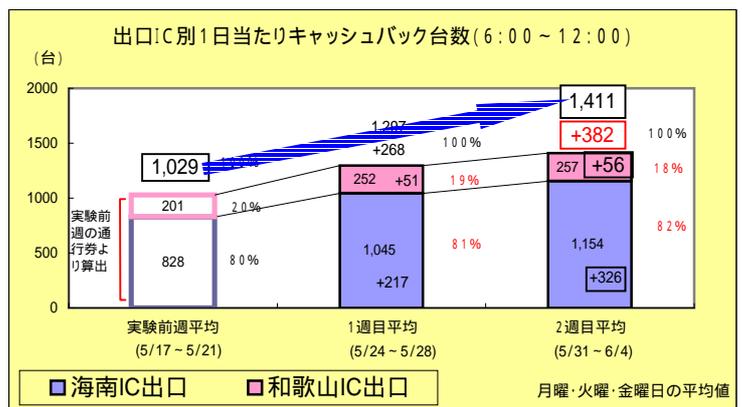
キャッシュバック台数

朝6:00～9:00に入口ICに入り、昼12:00までに海南IC、和歌山ICを出た車の台数については、実験前1,029台であったが、実験2週目では1,411と37%増加しています。

<参考>

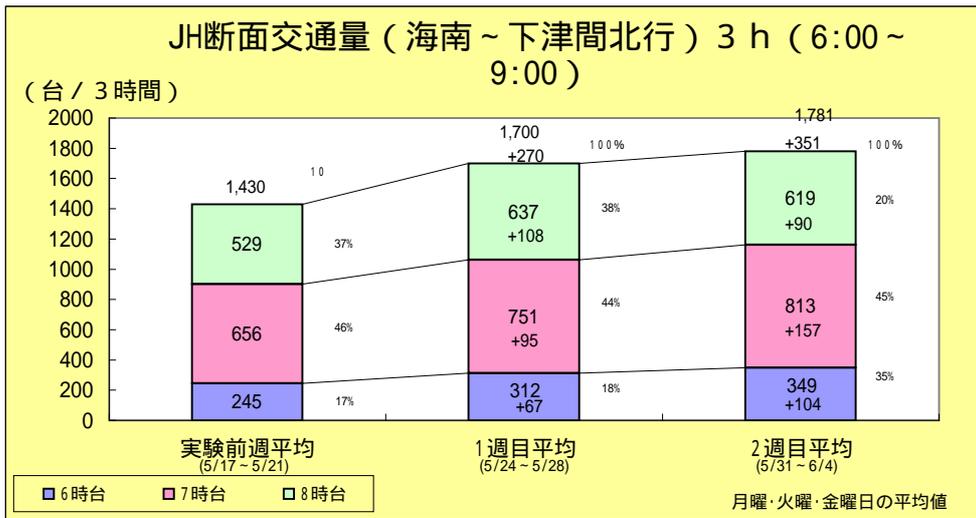
・海南ICと和歌山ICのキャッシュバック対象車両の台数の比率は、実験前、実験1週目、2週目とも変わらない。

海南IC 約8割
和歌山IC 約2割



JH断面交通量（海南IC - 下津IC間北行き）

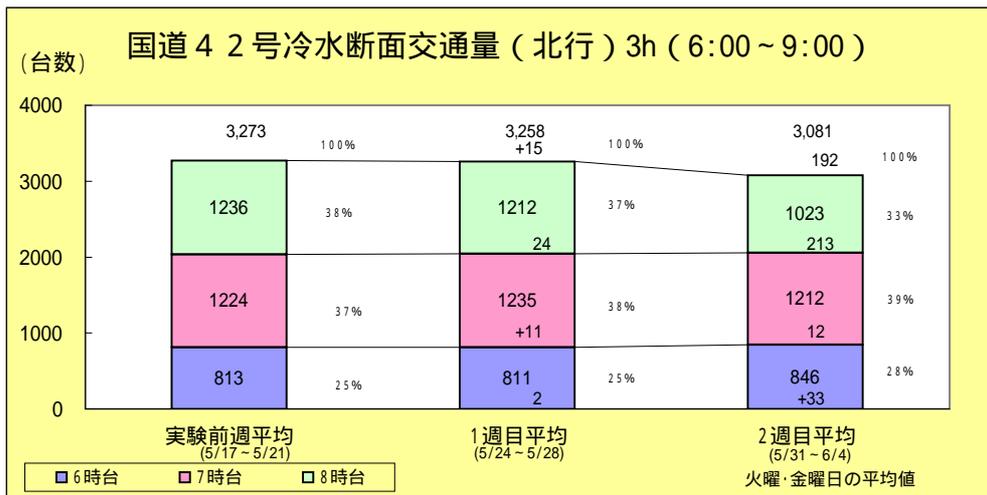
- ・ 実験前1週間平均約1,400台が実験開始後第2週目平均で約1,780台と約350台（25%）の増加。
- ・ 6時台の交通量が約100台（42%）の増加。



吉備IC～吉備南IC間に設置されたトフィックカウンターによる交通量に、吉備IC、下津ICの入口交通量を加えて算出

国道42号冷水地点北行き交通量

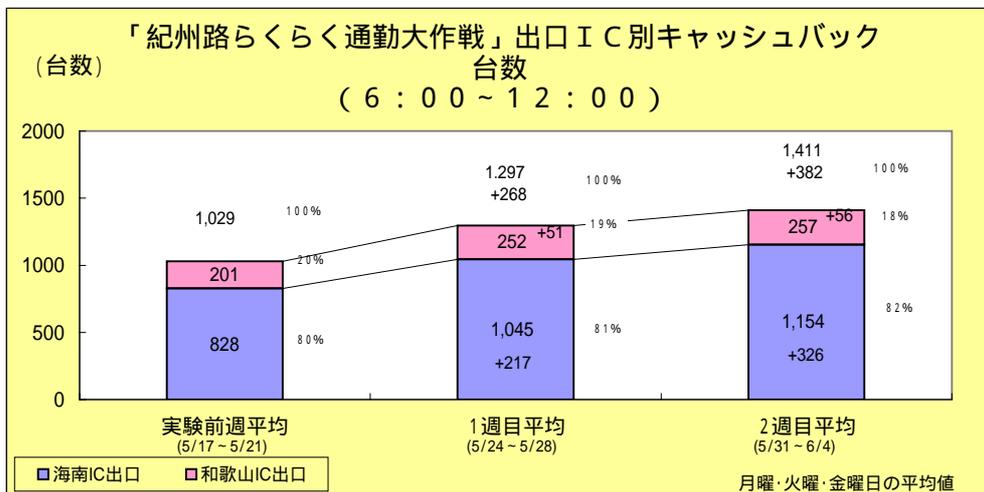
- ・ 実験前1週間平均約3,270台が、実験開始後第2週目平均では約3,080台と約210台（6%）の減少。
- ・ 8時台の交通量が、約200台（17%）の減少。



国道42号冷水地先トフィックカウンターによる

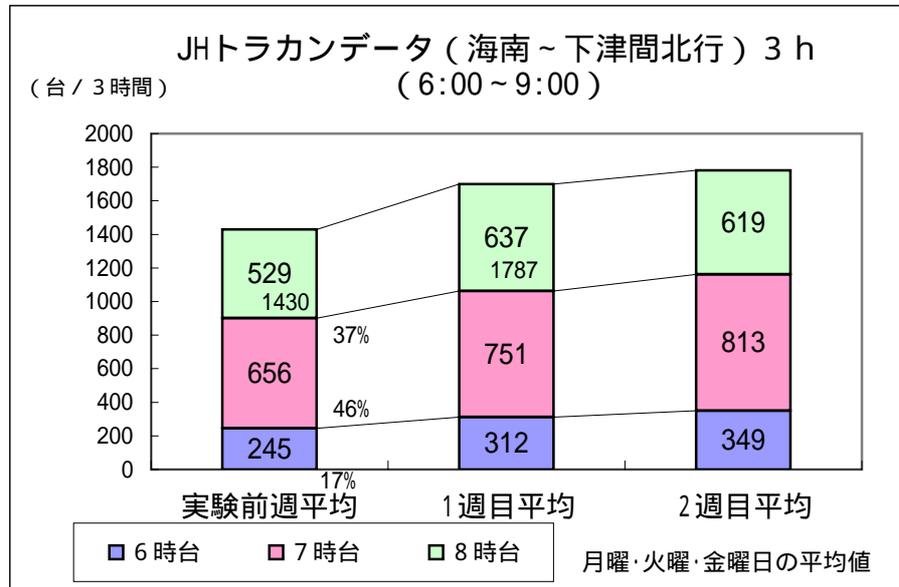
キャッシュバック台数

- ・ 実験開始第1週の平均台数は約1,000台、実験開始第2週目平均台数は1,400台と約250台（37%）の増加。
- ・ 海南ICキャッシュバック台数は、約330台（40%）の増加。

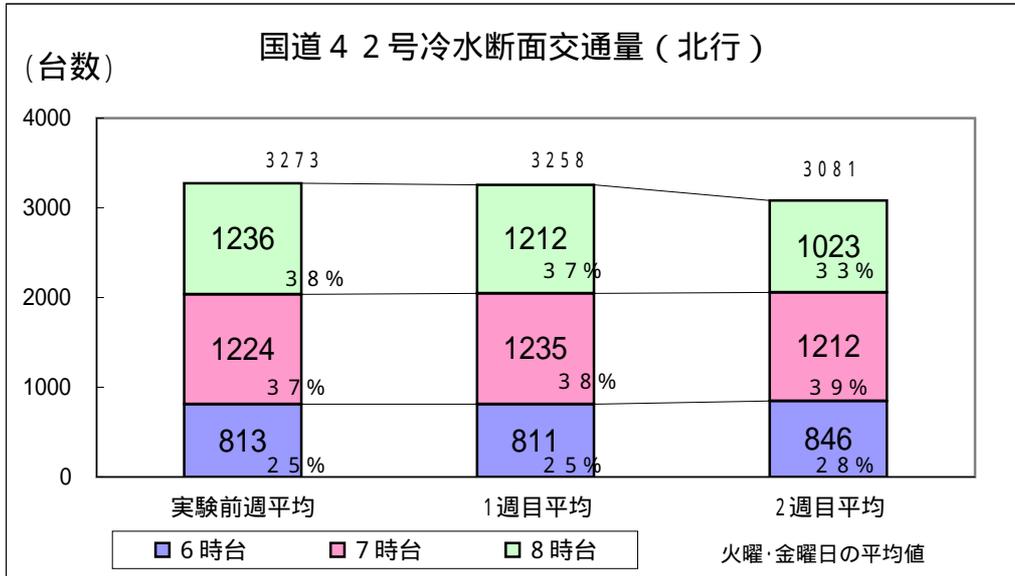


実験開始前のデータについては、実験開始前のインターヘアーデータより、下津IC～みなべICを6:00～9:00に入り、海南IC、和歌山ICで出た実績交通量として

	6時台	7時台	8時台
実験前週平均	245	656	529
1週目平均	312	751	637
2週目平均	349	813	619



	実験前週平均	1週目平均	2週目平均
6時台	813	811	846
7時台	1224	1235	1212
8時台	1236	1212	1023



	海南IC出口	和歌山IC出口	
実験前週平均	828	201	1029
1週目平均	1,045	252	1297
2週目平均	1,154	257	1411

