

## 環境ロードプライシングの試行状況

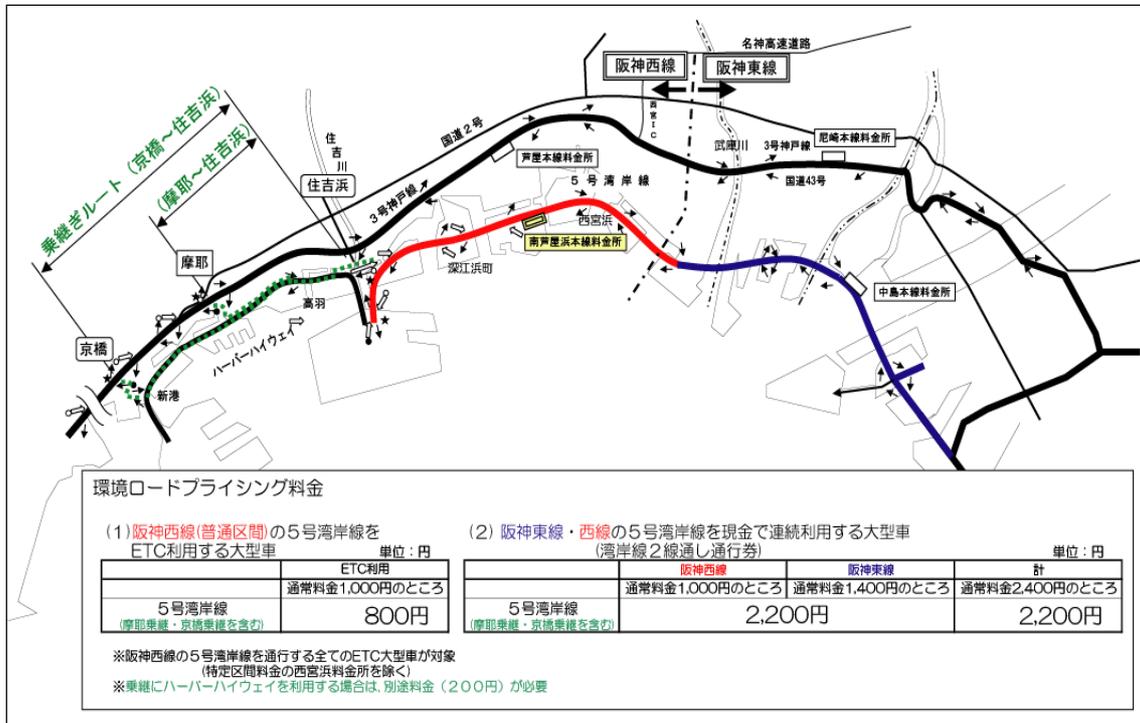
### 1. 試行内容

環境ロードプライシングは、道路交通環境対策関係省庁連絡会議が平成12年6月6日にまとめた「国道43号等の道路交通環境対策の推進について〈当面の取組〉」の中の総合的環境施策のひとつとして位置づけられた。更に、平成12年12月8日に和解が成立した尼崎訴訟の和解条項においても、「3号神戸線と5号湾岸線において料金に格差を設ける環境ロードプライシングを早期に試行的に実施する」と明記されたものである。

環境ロードプライシングの施策内容は、3号神戸線と5号湾岸線の大型車料金に格差を設けることにより、大型車を5号湾岸線へ転換させ、3号神戸線沿道の環境改善を図ることを目的として平成13年11月1日から試行開始したところである。

試行内容は、5号湾岸線（阪神西線普通区間）を利用する全てのETC大型車と阪神西線と阪神東線の湾岸線を連続して現金で利用する大型車を対象として阪神西線の大型車料金を200円割引いて800円としている。

(参考)



## 2. 試行状況

### 1) 試行の推移状況

試行内容の充実に段階的取り組んでいる。

平成 13 年 11 月 1 日：試行開始

①西行き of ETC 大型車と現金対応の 2 線通し通行券

平成 14 年 2 月 1 日：①乗継券を出口発券から各料金所での入口発券へ変更

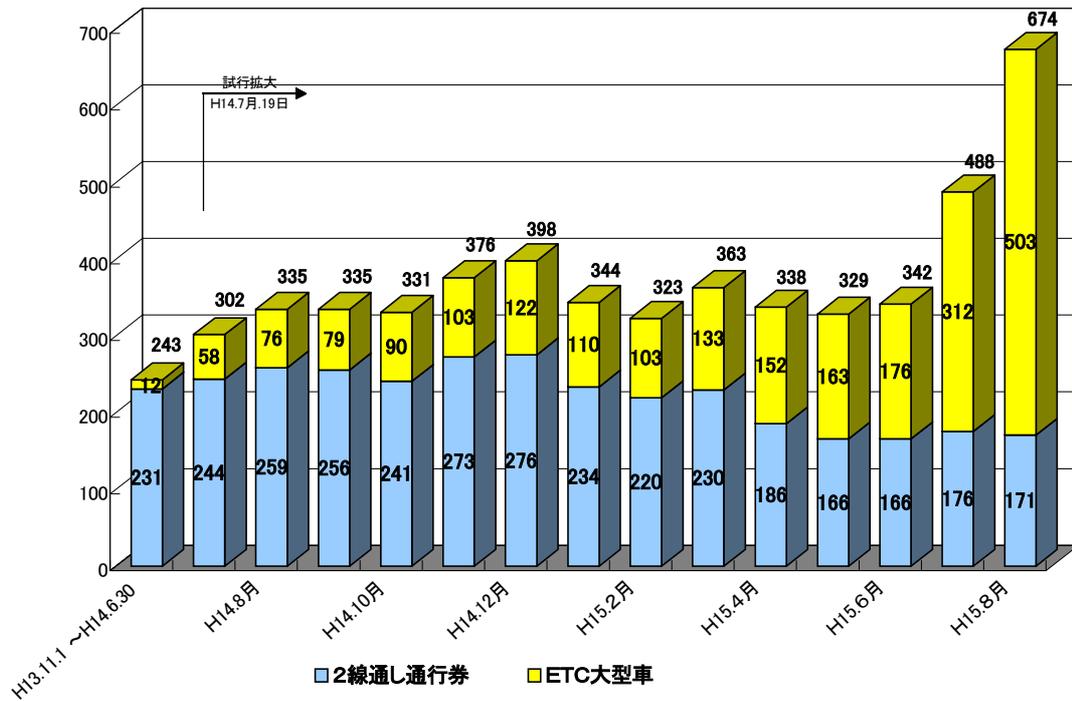
平成 14 年 7 月 19 日：① ETC 大型車の東行きも対象

② ETC 前払割引併用（最大 31% 割引）

③ ETC 車両の乗継券不用となる出口検知システムの導入

### 2) 環境ロードプライシング利用交通量

平日平均施策利用台数(台/日)



### 3) 交通需要軽減キャンペーン（5号湾岸線迂回促進キャンペーン）

3号神戸線沿道の環境改善のため、環境ロードプライシングに併せて5号湾岸線迂回促進キャンペーンを実施している。

年度	回数	キャンペーン期間
H12	1	H13. 2. 16 ~ 3. 2
H13	2	H13. 9. 3 ~ 9. 17
H14	3	H14. 4. 22 ~ 5. 21
	4	H15. 2. 17 ~ 3. 16

### 3. 2年間の試行結果概要

平成13年11月に環境ロードプライシングの試行を開始しましたが、併せて交通実態調査、環境実態調査及び利用実態調査（アンケート調査）を行いました。

その調査結果は下記のとおりとなりました。

#### ○施策利用状況

・平成14年7月からの試行拡大及びETC普及促進によって、利用台数が増加し続けています

→今後さらなる増加が期待できます

#### ○環境実態

・大気質、騒音調査の結果、顕著な差は見られない。

→交通の転換は図られつつありますが、気象条件・交通条件等の影響が大きいことから調査結果には現れていません

#### ○交通実態

・国道43号、3号神戸線、5号湾岸線の全体交通量の中で5号湾岸線利用交通量の割合が増加しています

→これまでの試行により、新たな乗継経路の整備効果もあいまって転換が図られつつあるものといえます

#### ○利用実態調査

・乗継経路の新設やETCによる乗継を実施していますが、湾岸線を利用しない理由として、依然として乗継ぎに対する抵抗感が強いことも調査の結果明らかになっています

→乗継ぎルートのご案内をわかりやすくする等の対策が必要と考えます

・『所要時間が短い』『走行しやすい』を湾岸線の利用理由としている利用者が多数おられました

→今後の積極的な広報が必要と考えます

以 上