

平成22年度 高速道路無料化社会実験

実験開始後の3カ月間の状況について

1. 各交通モードの状況
2. 渋滞の状況
3. 物流
4. 観光

平成22年11月

国土交通省

高速道路無料化社会実験開始後の概況(3ヵ月)

1. 各交通モードの状況

- 高速道路 : 実験区間の交通量は約2倍に増加
 - ※無料区間だけではなく、無料・有料を跨ぐ利用も1.5倍に増加
 - ※実験区間では短トリップが増加し、平均利用距離は2割減少

 - 一般道路 : 並行一般道の交通量は約2割減少

 - 他の交通機関 : 短期のトレンドでは、マクロとして、
実験開始前後で大きな変動はみられない
 - ※個別にみた場合、高速バスについて前年を下回り、
かつ実験前より減少傾向の路線の割合が比較的大きい状況
-  **引き続き、中長期的なトレンドを注視していく必要**

高速道路無料化社会実験開始後の概況(3ヵ月)

2. 渋滞の状況

○ 高速道路 : 平日は約1割、休日は約2割の区間で渋滞が発生

- ・渋滞の要因は実験区間末端の一般道との合流部が約半数
高速道路本線ではサグ、トンネルなどのボトルネックで発生

○ 一般道路 : 混雑時間が約6割減少し、大幅に速度が向上

→ 今後、地域の魅力的なまちづくりに大きく貢献することが期待

高速道路無料化社会実験開始後の概況(3ヵ月)

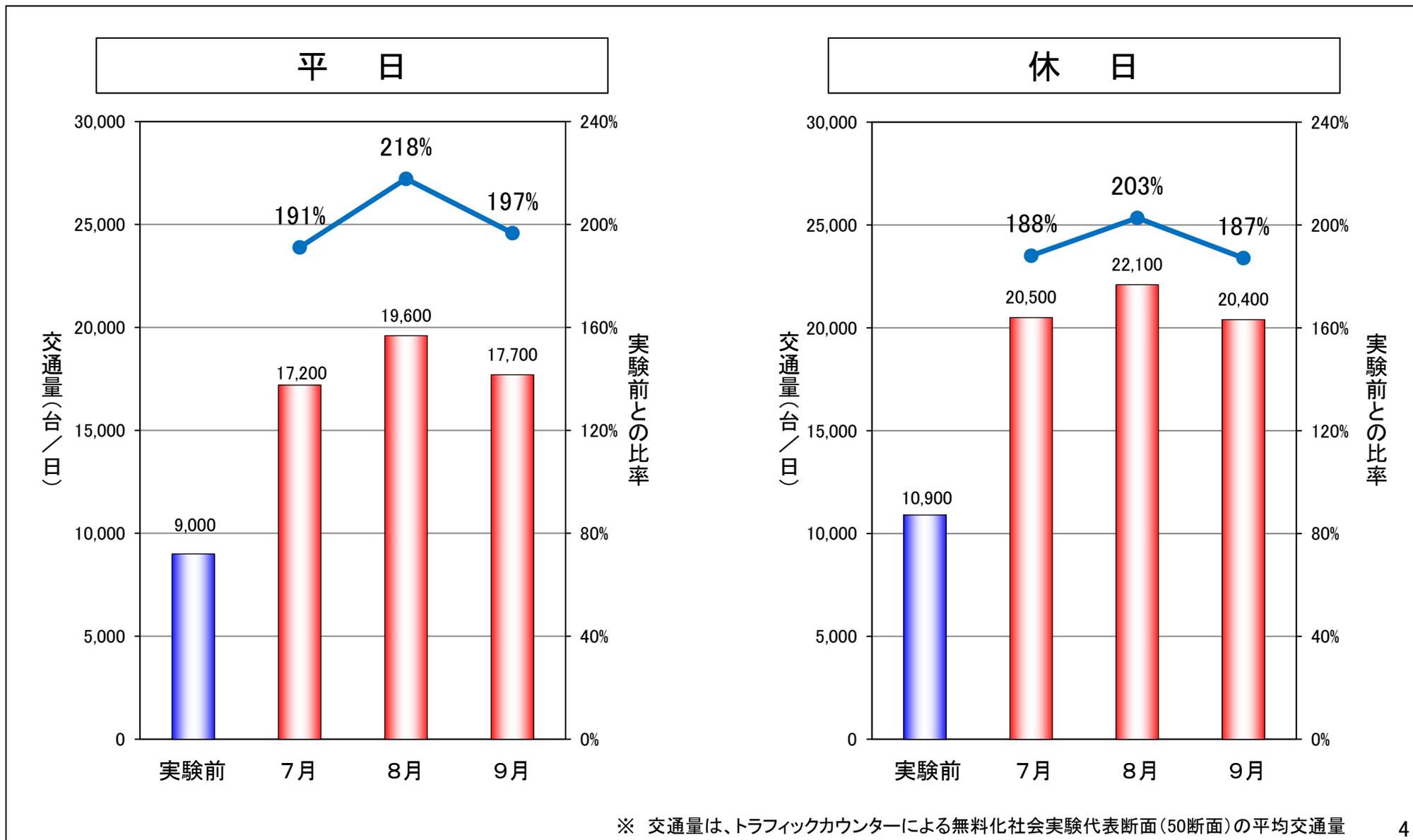
3. 物流

- 重要港湾・拠点空港の最寄ICの大型車交通量は約2.3倍に増加
- 実験区間を利用する大型車の利用頻度は約1.6倍に増加、利用距離は約1.3倍に増加
※面的に実験を行っている地域では、無料化実験方面への利用が大幅に増加

4. 観光

- 無料化区間IC周辺や、地域の取組みを行っている施設では、入り込み客数が増加
→ 一方、その他の実験沿線施設では、平日に減少傾向
 - 実験区間のSA・PAの売上げは約1.2倍に増加
-  各地域において、SA・PAの活用やICの増設も含め、交通の流れの変化を踏まえた活性化の取組みを検討する必要

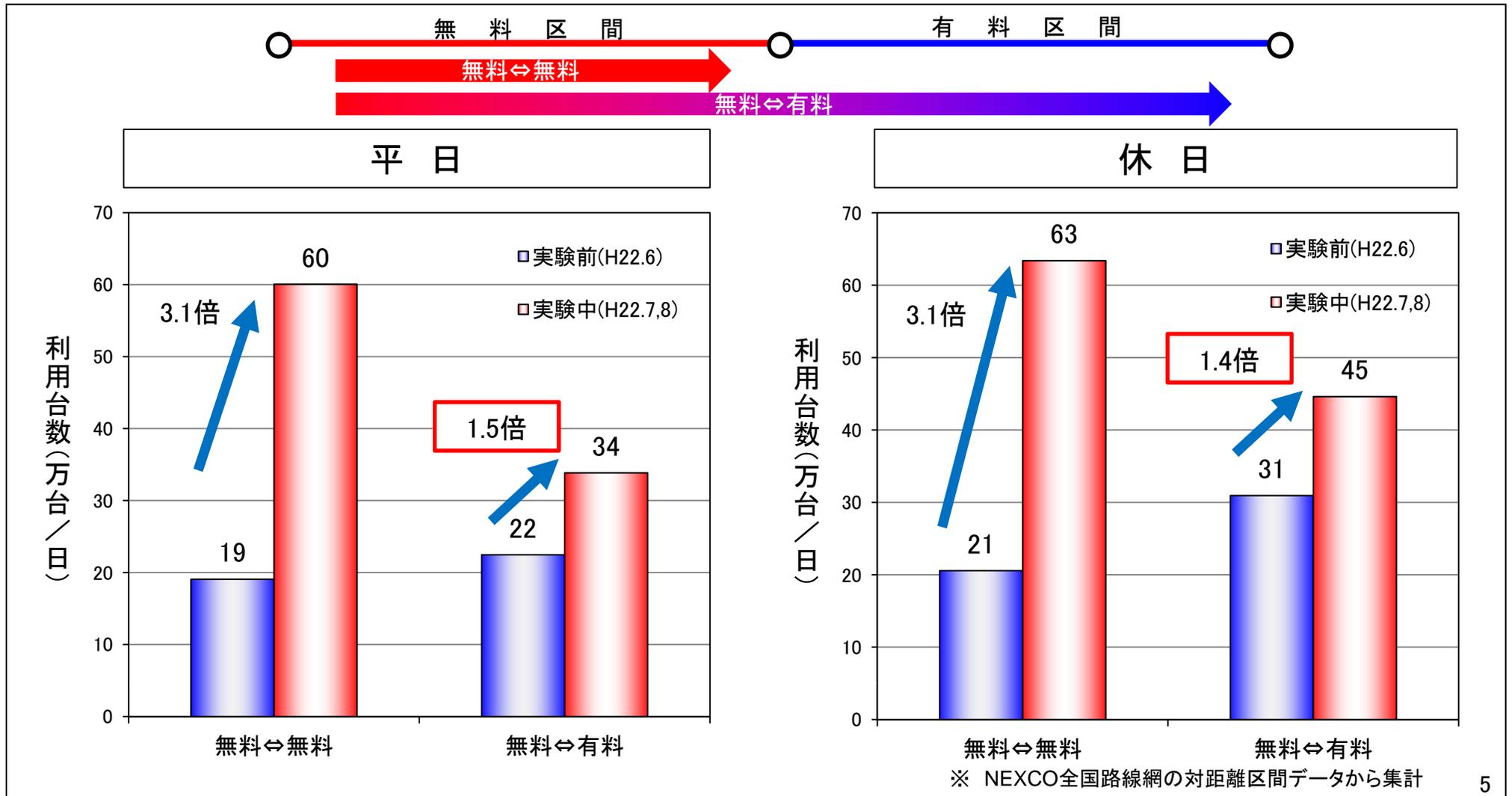
◇高速道路の実験区間の交通量は約2倍に増加



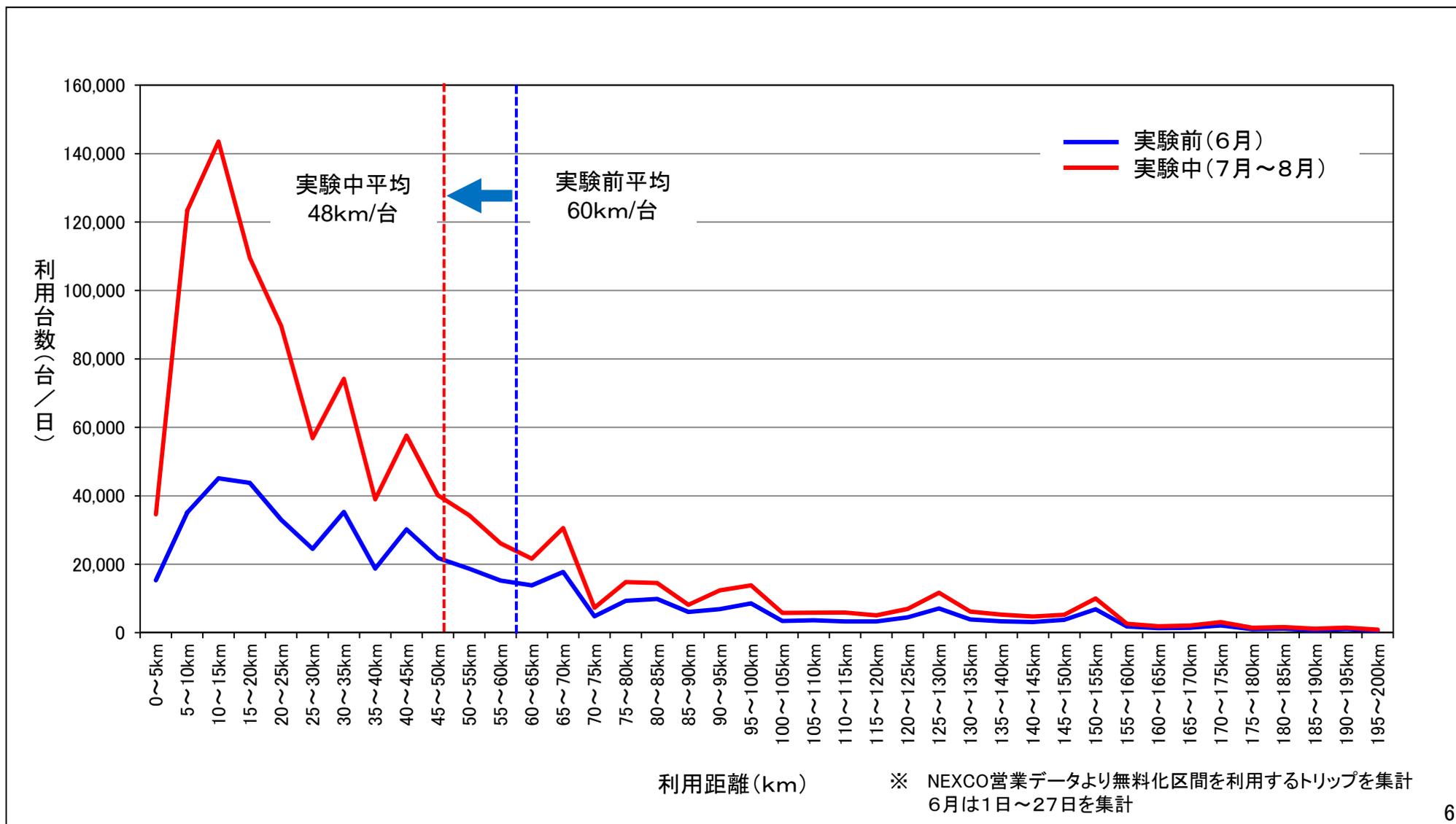
※ 交通量は、トラフィックカウンターによる無料化社会実験代表断面(50断面)の平均交通量

◇無料区間だけではなく、

無料・有料を跨いでの利用も約1.5倍に増加

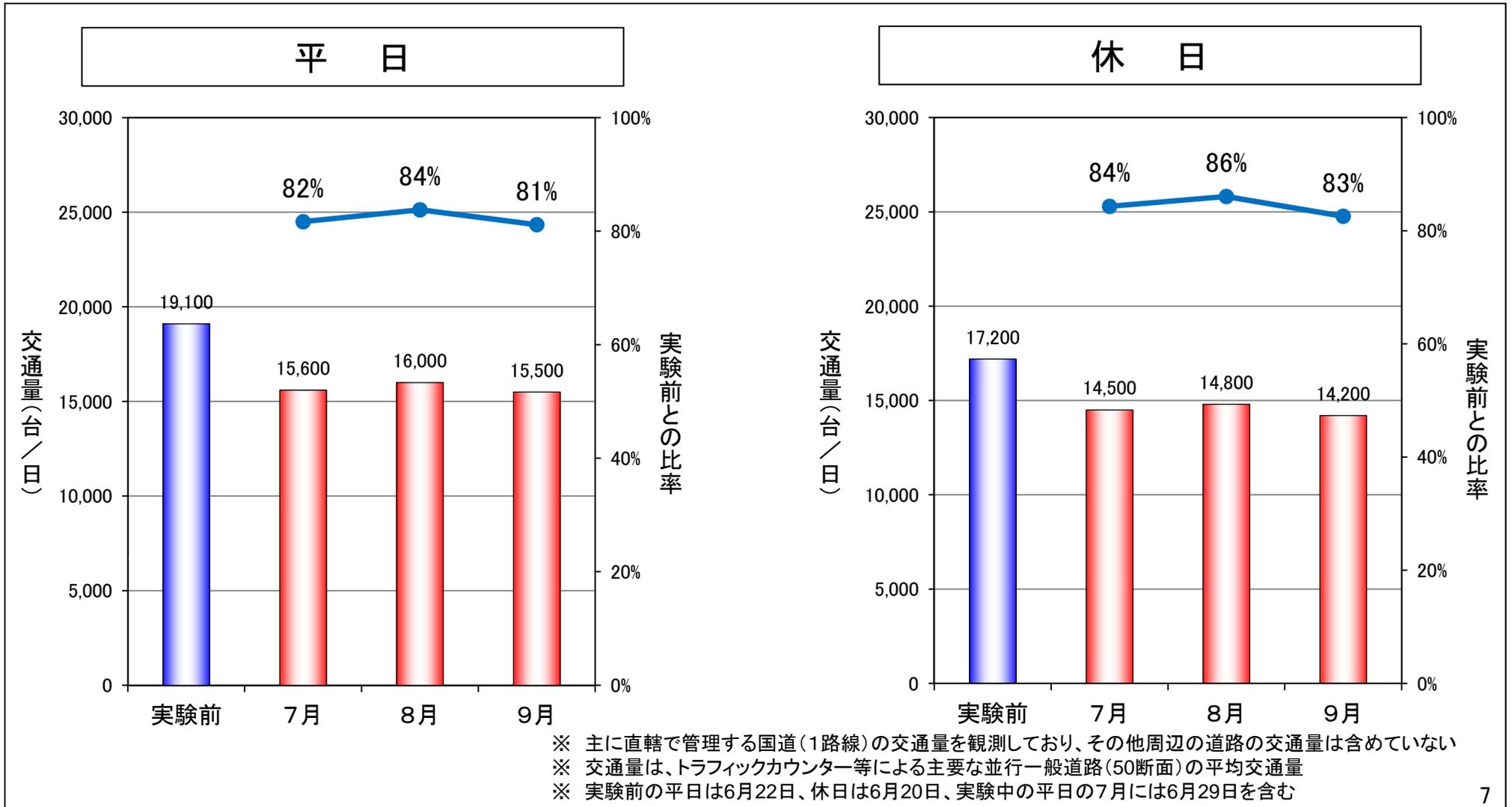


◇実験区間では短トリップが増加し、平均利用距離は2割減少



◇並行する一般道路では、

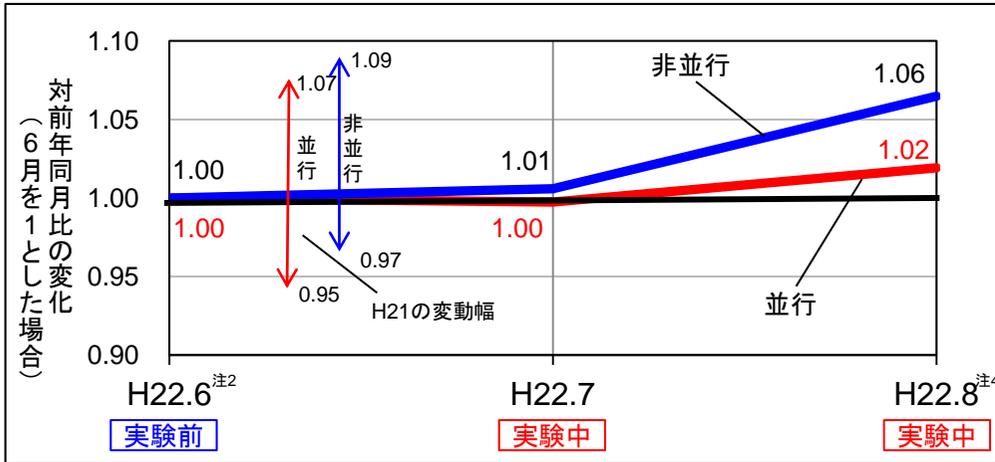
高速道路への転換により、交通量は2割減少



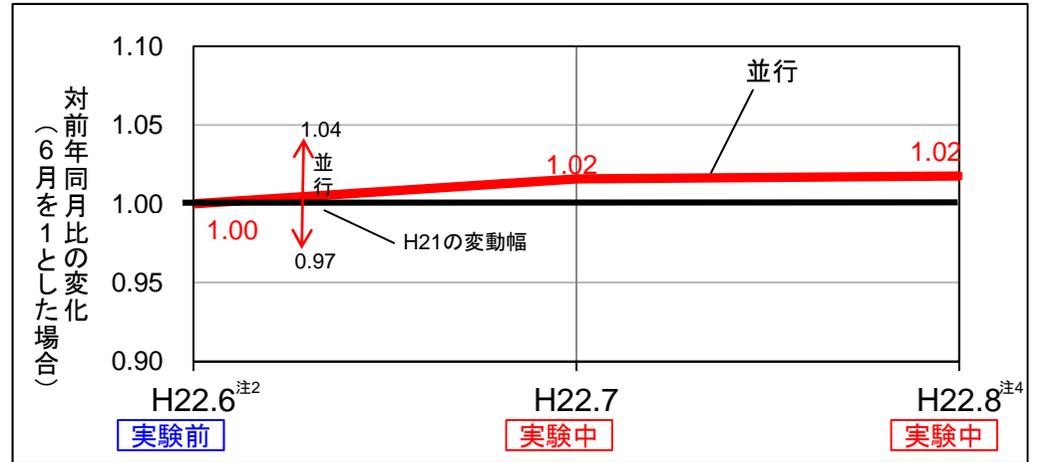
◇他の交通機関について、短期のトレンドでは、 マクロとして、実験開始前後で大きな変動はみられない

他の交通機関の旅客輸送量の動向(マクロの分析^{注1}) (全日)

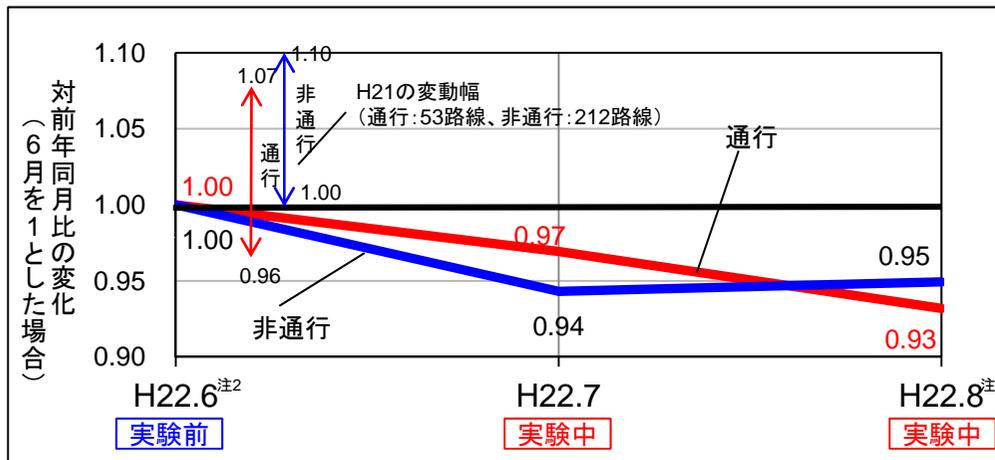
JR(特急) 並行:21断面、非並行45断面



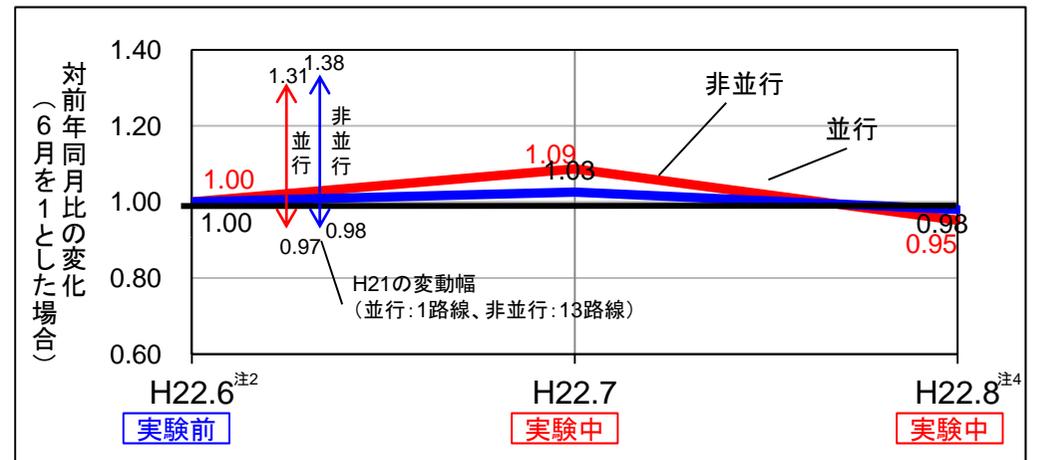
大手民鉄、地域鉄道^{注3} 並行:11断面、非並行:データ無し



高速バス 通行:69路線、非通行: 295路線



フェリー 並行:4路線、非並行: 28路線



注1 景気動向・天候等の要因は考慮していない
注2 6月には、実験開始後3日間(6/28~30)を含む(月単位の集計であるため)
注3 地域鉄道は、路線の全輸送人員を計上
注4 平成21年は休日上限1,000円割引の適用日を4日間拡大

➡ **引き続き、中長期的なトレンドを注視していく必要**

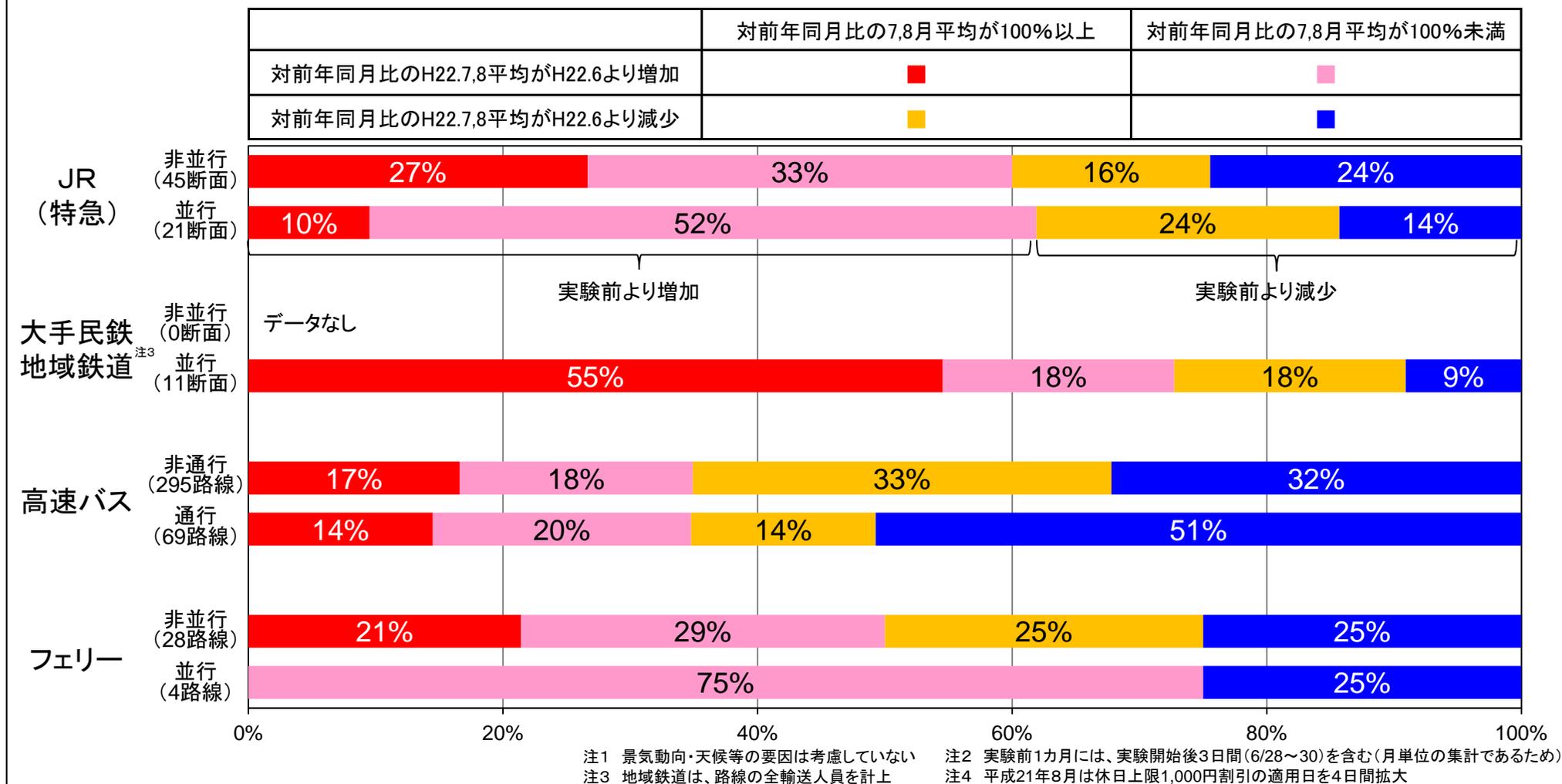
◇個別にみた場合、高速バスについて前年を下回り、

1. 各交通モードの状況

かつ実験前より減少傾向の路線の割合が比較的大きい状況

他の交通機関の旅客輸送量の動向^{注1}

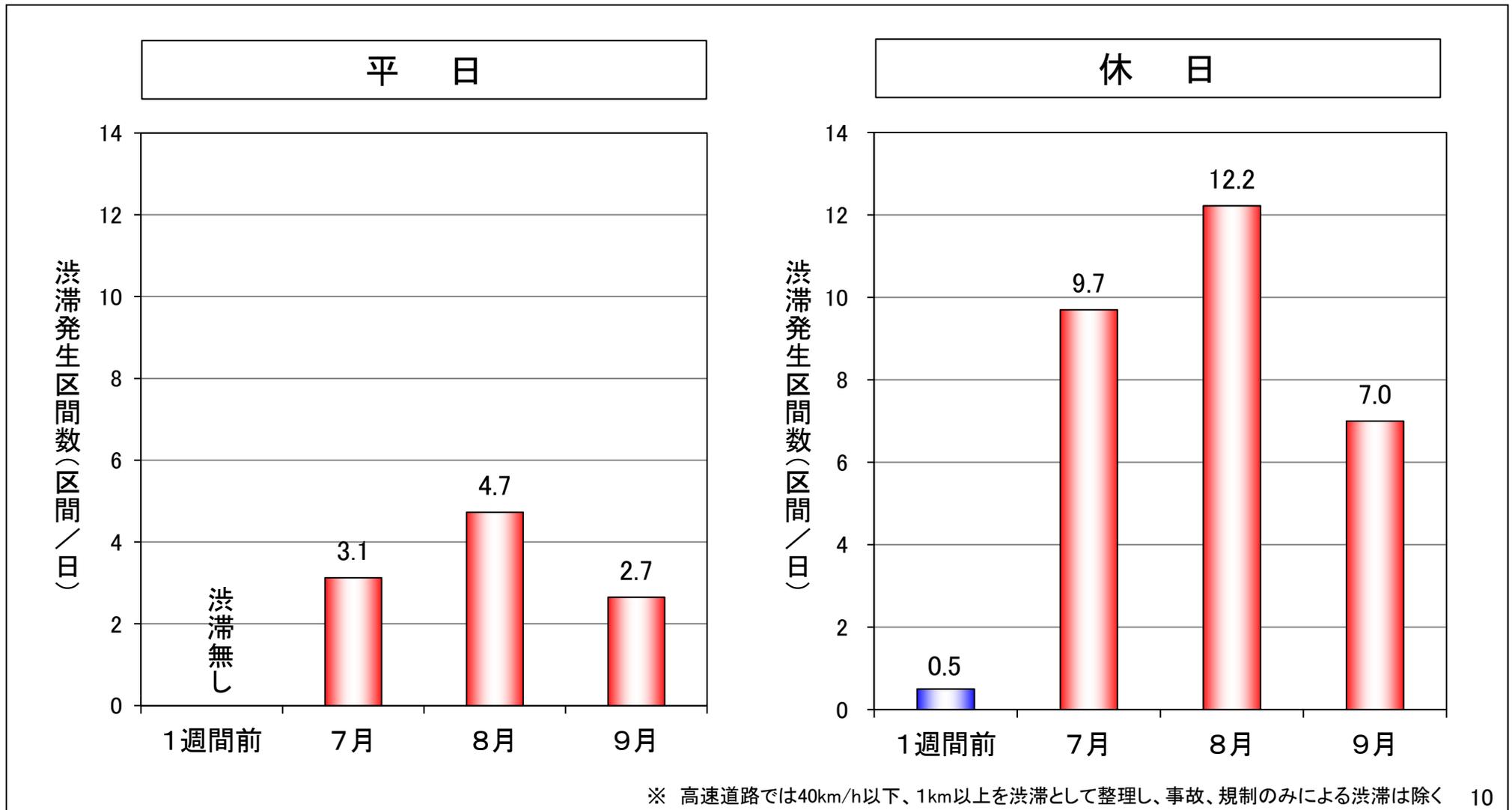
(実験前1ヵ月と実験開始後2ヵ月間の対前年同月比の比較^{注2, 4})



➡ **引き続き、中長期的なトレンドを注視していく必要**

◇高速道路の実験区間(50区間)では、

平日は約1割、休日は約2割の区間で渋滞が発生



(参考) 高速道路無料化社会実験区間で渋滞発生が多い上位10区間

[平日] 6/28～9/30(66日間)

[休日] 7/3～9/26(29日間)

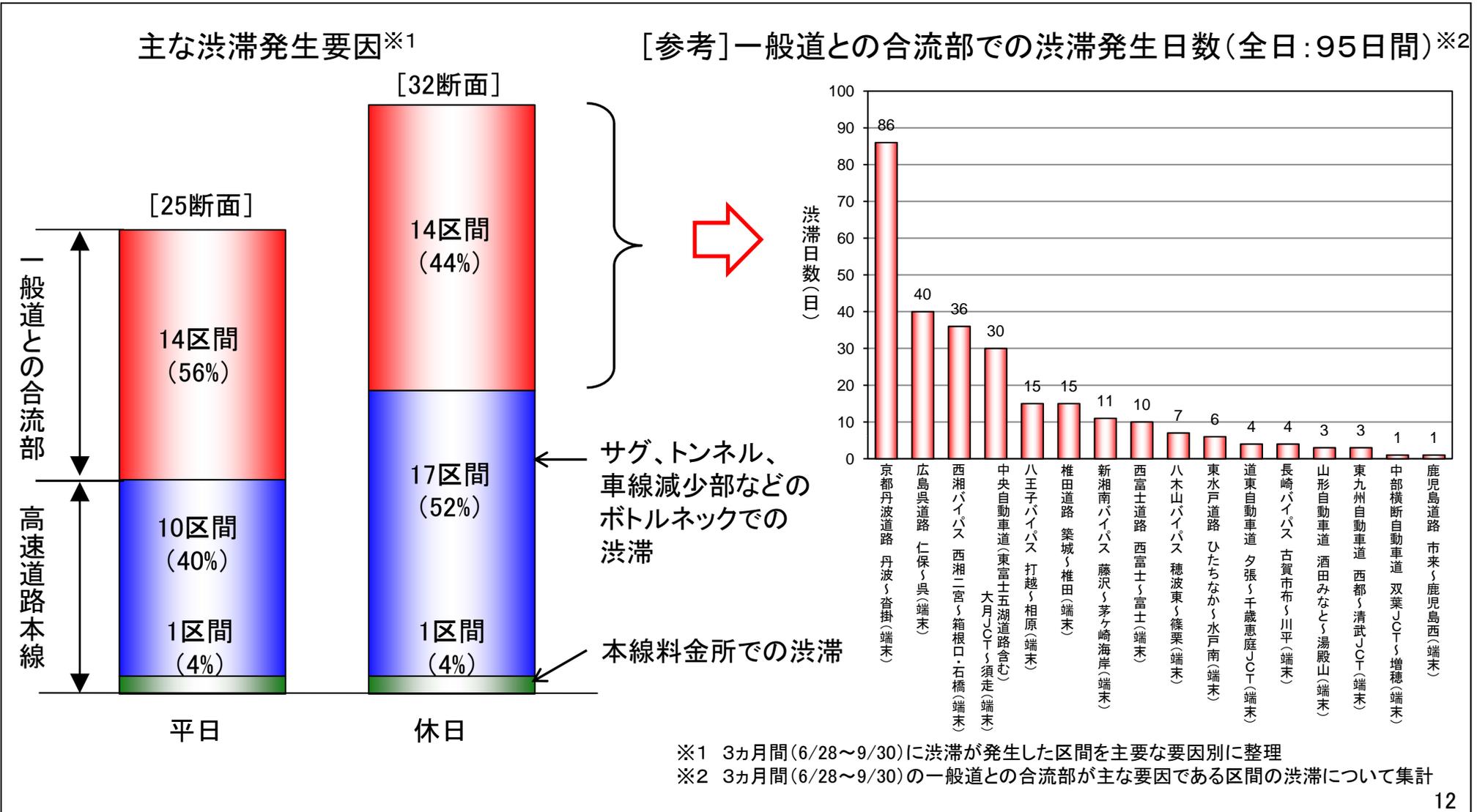
	区間名		*1 渋滞 発生 日数	主な 渋滞 要因	主な 渋滞 箇所
1	京都丹波道路	丹波～沓掛	57	一般道 (端末部交差点)	沓掛IC 出口
2	西九州自動車道 (武雄佐世保道路・佐世保道路)	武雄JCT～佐世保中央	53	高速 (トンネル)	天神山 トンネル
3	沖縄自動車道	許田～那覇	20	高速 (料金所)	許田TB
4	広島呉道路	仁保～呉	19	一般道 (端末部交差点)	呉IC 出口
5	西湘バイパス	西湘二宮～箱根口・石橋	16	一般道 (端末部交差点)	石橋IC 出口
6	八王子バイパス	打越～相原	11	一般道 (端末部交差点)	打越IC 出口
7	中央自動車道 (東富士五湖道路含む)	大月JCT～須走	10	高速 (分合流・車線減少)	籠坂 トンネル
8	新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	9	一般道 (端末部交差点)	藤沢IC 出口
9	日本海東北自動車道	荒川胎内～新潟中央JCT	5	高速 (分合流・車線減少)	豊栄SA 付近
9	伊勢自動車道 紀勢自動車道	津～伊勢・紀勢大内山	5	高速 (分合流・車線減少)	津IC 付近

	区間名		*1 渋滞 発生 日数	主な 渋滞 要因	主な 渋滞 箇所
1	京都丹波道路	丹波～沓掛	29	一般道 (端末部交差点)	沓掛IC 出口
2	西九州自動車道 (武雄佐世保道路・佐世保道路)	武雄JCT～佐世保中央	25	高速 (トンネル)	天神山 トンネル
3	広島呉道路	仁保～呉	21	一般道 (端末部交差点)	呉IC 出口
4	西湘バイパス	西湘二宮～箱根口・石橋	20	一般道 (端末部交差点)	石橋IC 出口
4	中央自動車道 (東富士五湖道路含む)	大月JCT～須走	20	一般道 (端末部交差点)	須走IC 出口
4	沖縄自動車道	許田～那覇	20	高速 (料金所)	許田TB
7	岡山自動車道	北房JCT～岡山JCT	15	高速 (トンネル)	有漢 トンネル
8	松山自動車道	松山～大洲	13	高速 (トンネル)	立山 トンネル
9	伊勢自動車道 紀勢自動車道	津～伊勢・紀勢大内山	12	高速 (トンネル)	松坂 トンネル
9	舞鶴若狭自動車道	小浜西～吉川JCT	12	高速 (トンネル)	黒谷真倉 トンネル

※ 高速道路では40km/h以下、1km以上を渋滞として整理し、事故、規制のみによる渋滞は除く
 ※ 渋滞発生箇所が複数ある場合は渋滞回数の多い箇所、回数が同じ場合は渋滞延長が長い
 箇所をその日の代表渋滞箇所とし、日数の最も多いものを記載

*1 事故、規制のみによる渋滞は除く

◇ 渋滞の要因は、実験区間端末の一般道との合流部が約半数
 高速道路本線ではサグ、トンネルなどのボトルネックで発生



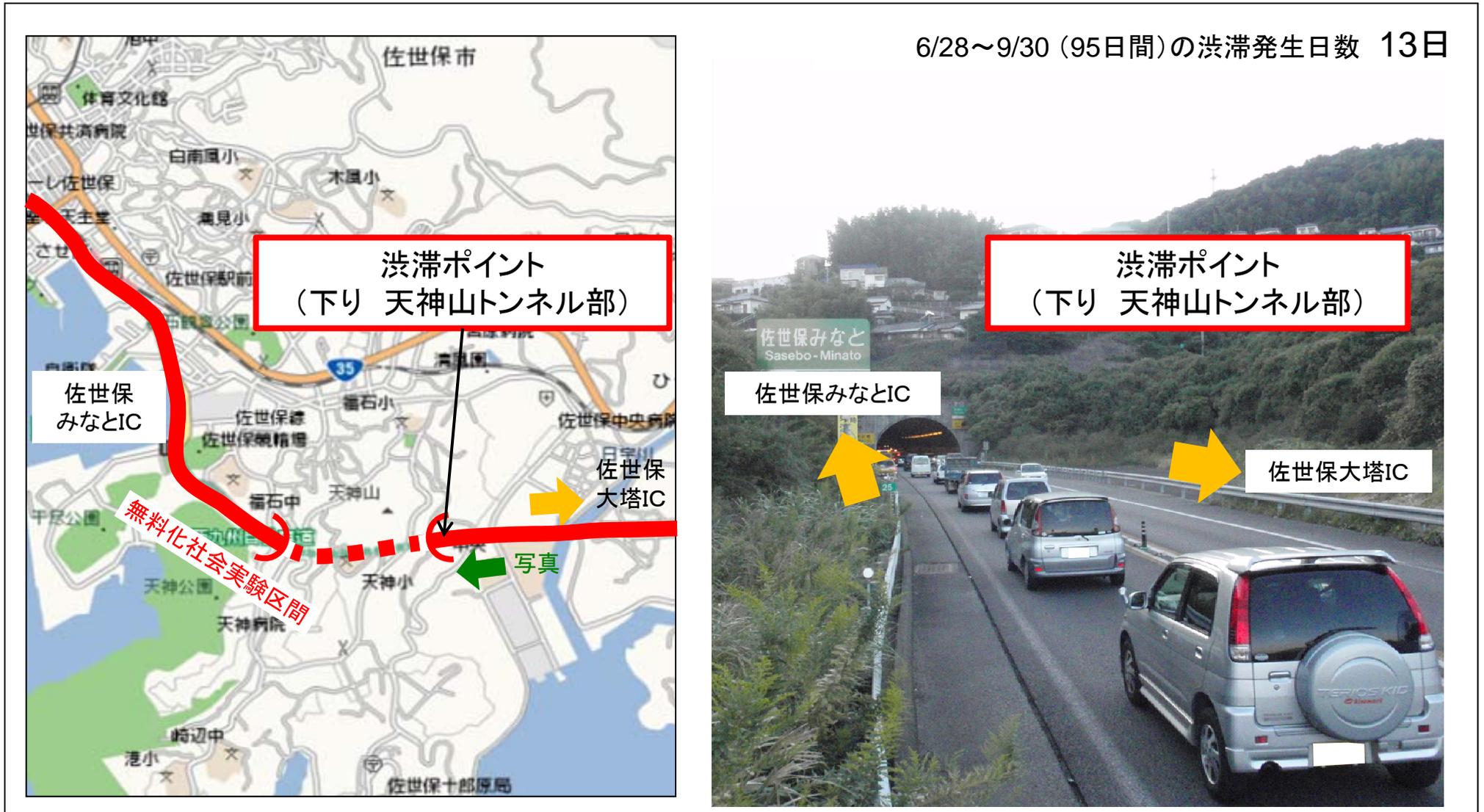
参考：実験区間の末端部の渋滞状況

→ 京都丹波道路 沓掛ICの一般道との合流部の渋滞事例



参考：実験区間の高速道路本線での渋滞状況

→西九州自動車道(佐世保道路) 下りトンネル部での渋滞事例

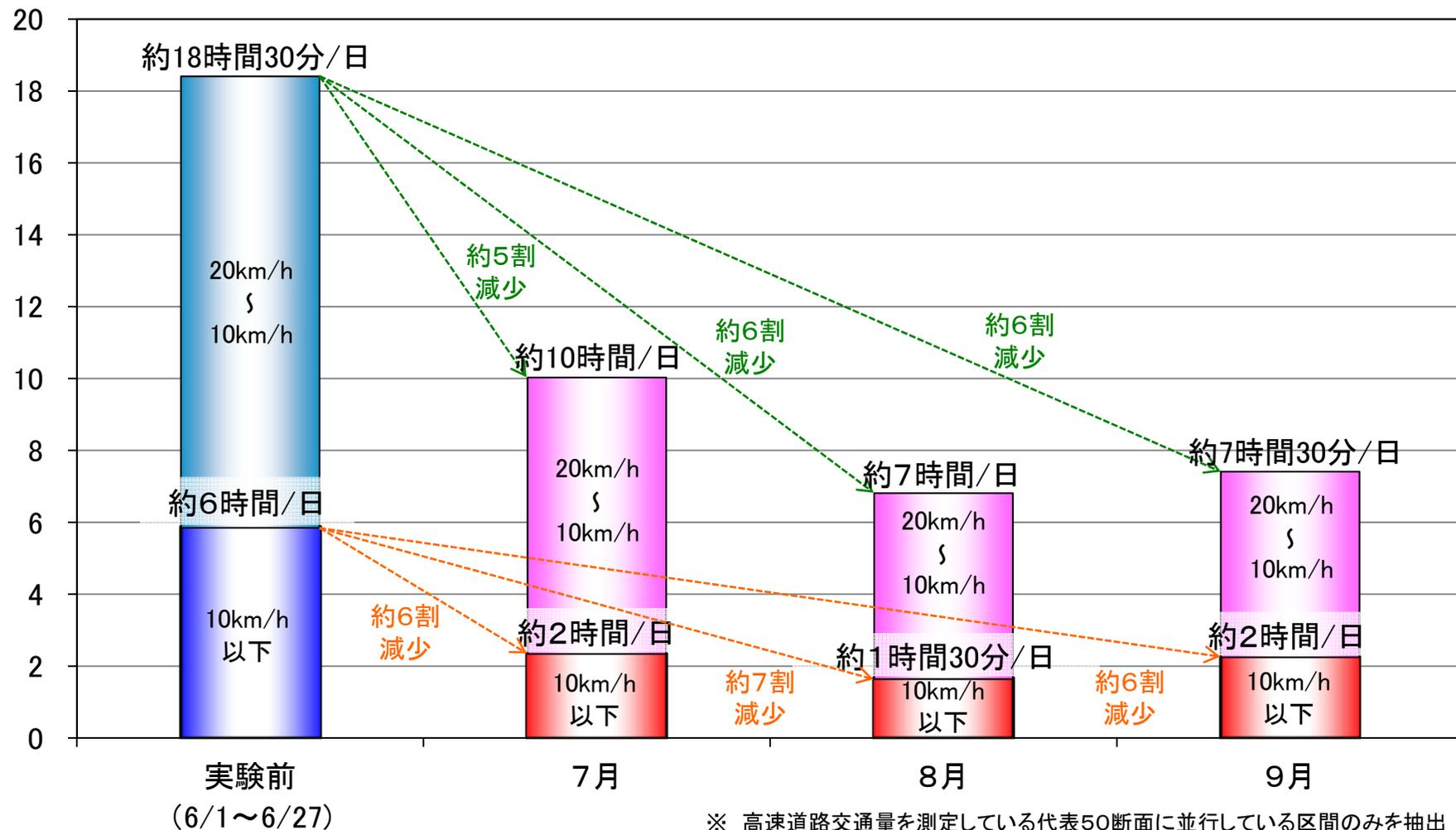


◇主要な並行一般道では、

混雑時間が約6割減少し、大幅に速度が向上

速度が20km/h以下、10km/h以下の混雑時間の変化 [無料化区間合計]

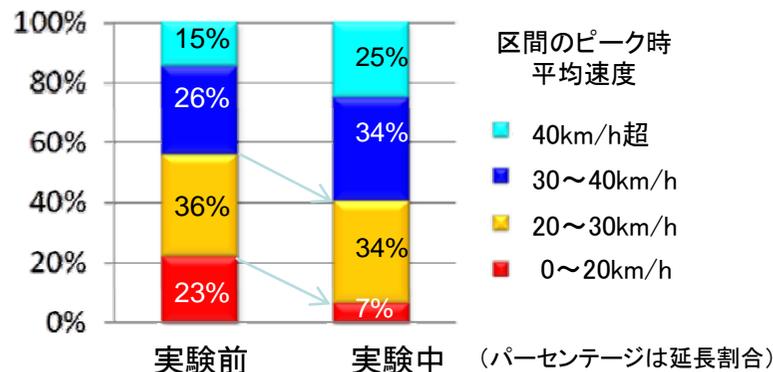
(時間/日)



(参考) 亀岡市内の主要な渋滞箇所(国道9号)では渋滞が解消
→今後、地域の魅力的なまちづくりに大きく貢献することが期待

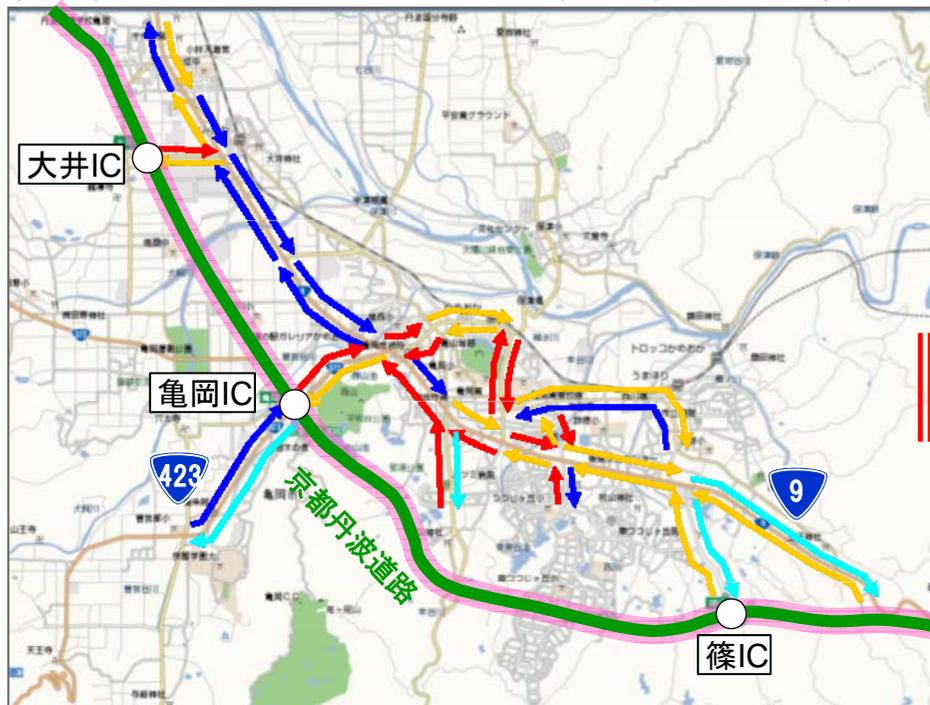
	実験前	実験中
平均 20km/h以下の区間	23%	7% (7割減)
平均 30km/h以下の区間	59%	41% (3割減)

(観測延長は全体で47km)

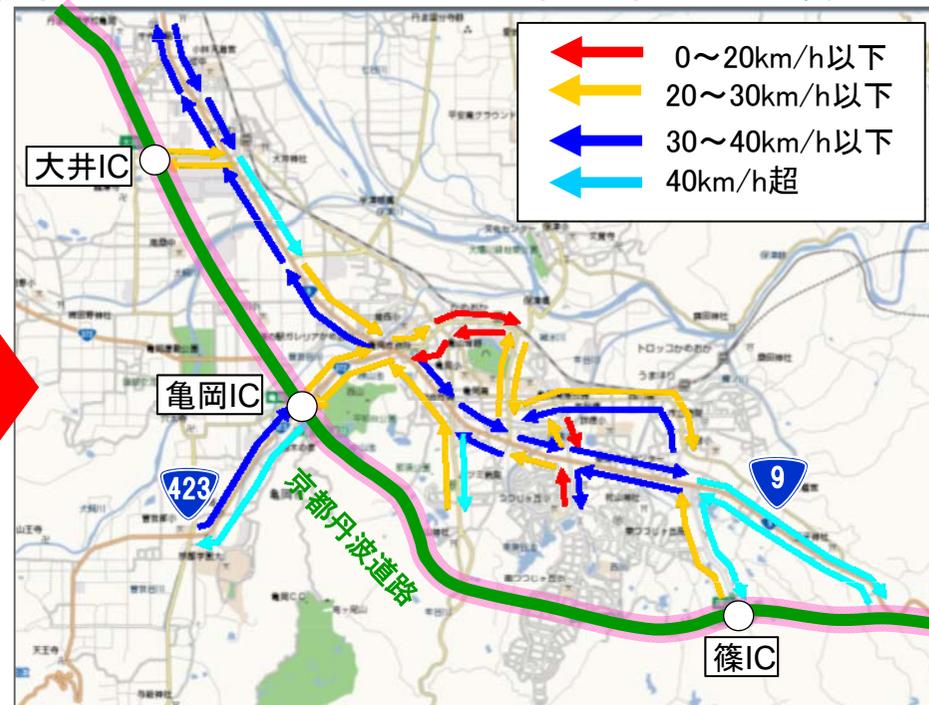


■ ピーク時間帯の速度分布の変化

実験前: 平成21年6/29~8/31の7時~9時の平均速度



実験中: 平成22年6/28~8/31の7時~9時の平均速度



(※ ブローカーシステムによる区間速度データは、10月1日時点の速報集計値であり、今後、データの追加取得により異同がある。)

(参考) 亀岡市内の主要な渋滞箇所(国道9号)では渋滞が解消
 → 今後、地域の魅力的なまちづくりに大きく貢献することが期待

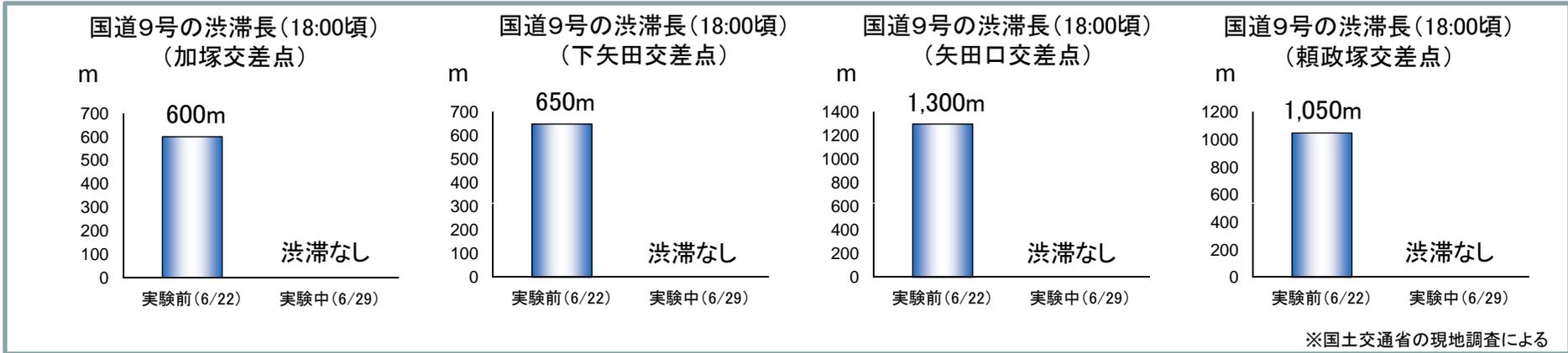


国道9号(下矢田交差点付近)における交通状況



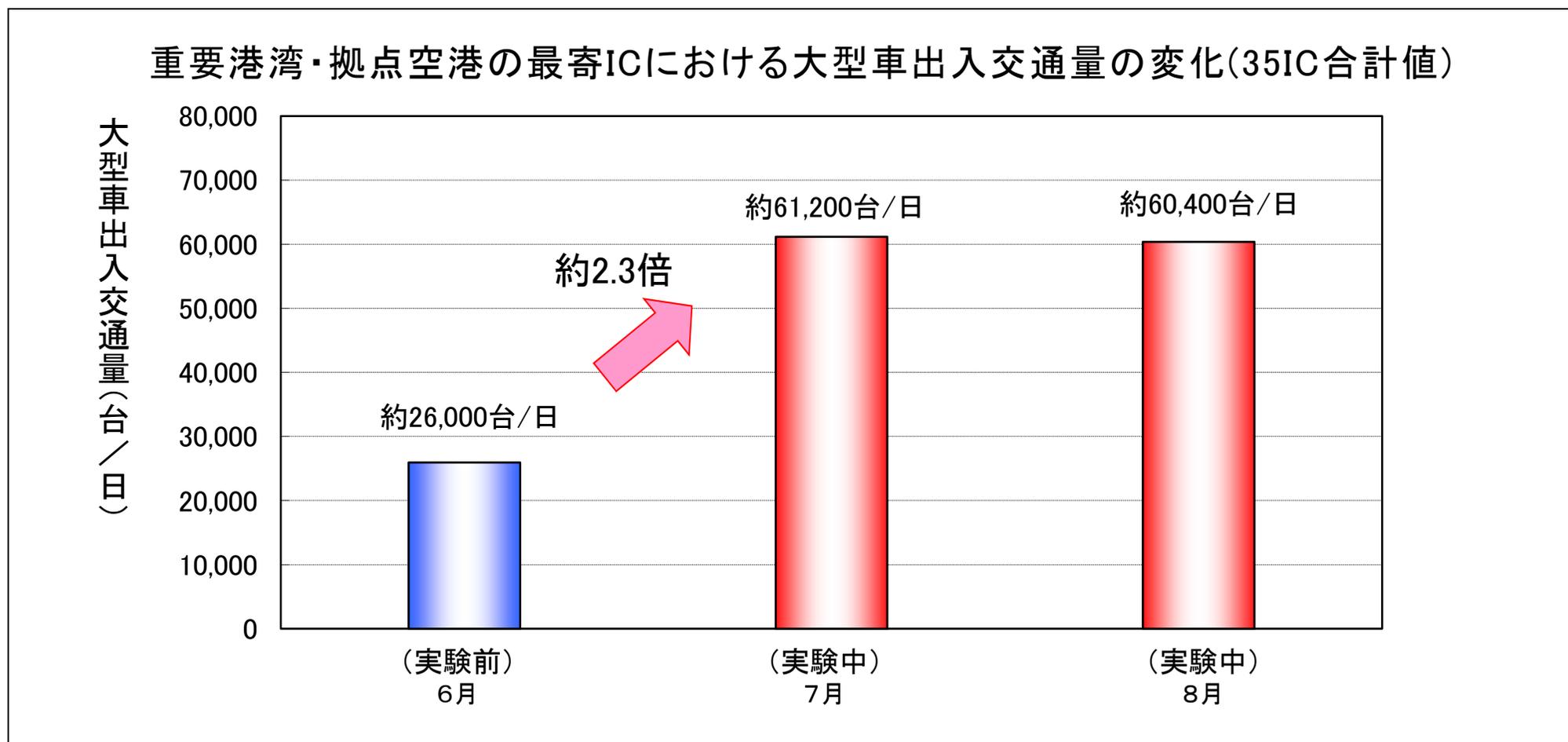
実験中
6/29 18:00頃

↑ 実験前
6/22 18:00頃



◇重要港湾・拠点空港の最寄IC※の大型車交通量は約2.3倍に増加

→物流拠点から高速道路を利用する割合が増加し、
物流の定時性、高速性の向上に寄与

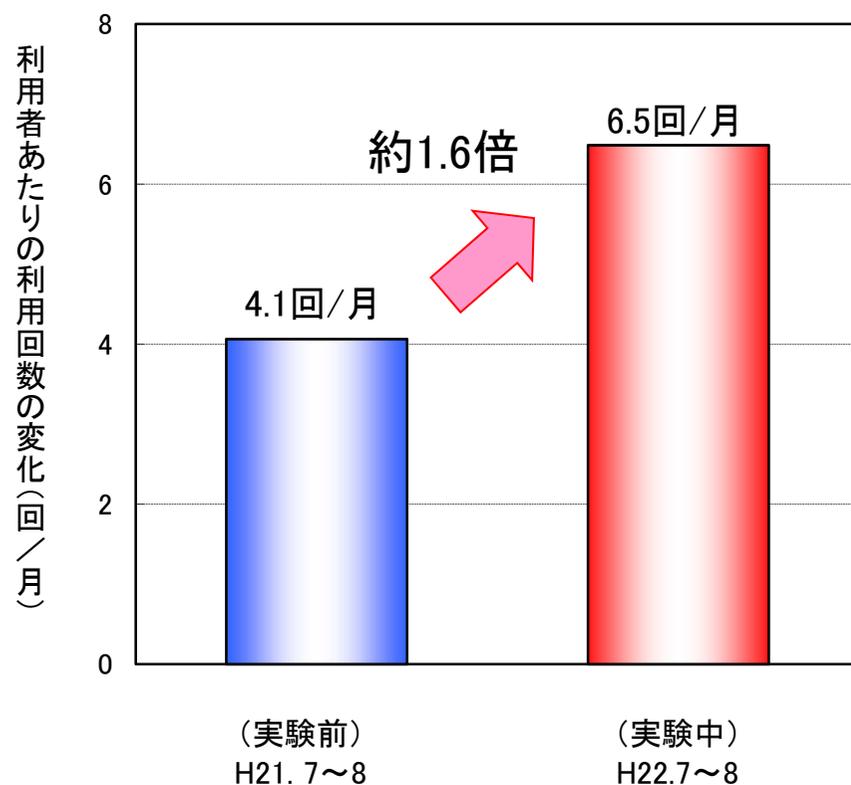


※ 平日のNEXCO営業データ(中型車・大型車・特大車)等を使用

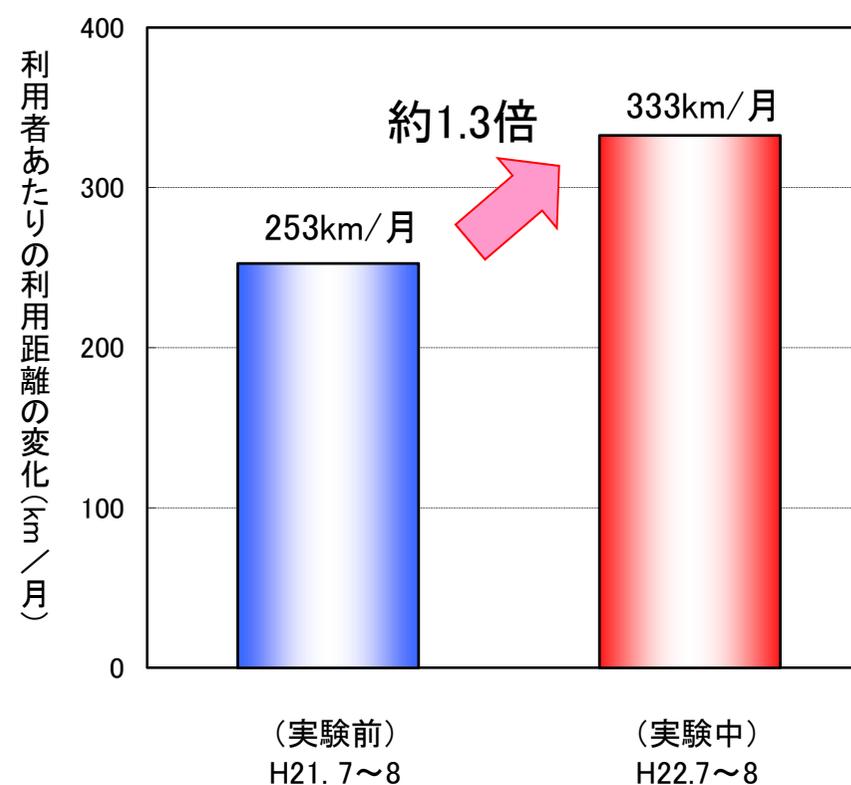
※ 重要港湾・拠点空港の最寄ICが無料化社会実験区間に位置する35ICを対象

◇実験区間を利用する大型車の利用頻度は約1.6倍に増加、
利用距離は約1.3倍に増加

大型車の月間利用回数の変化

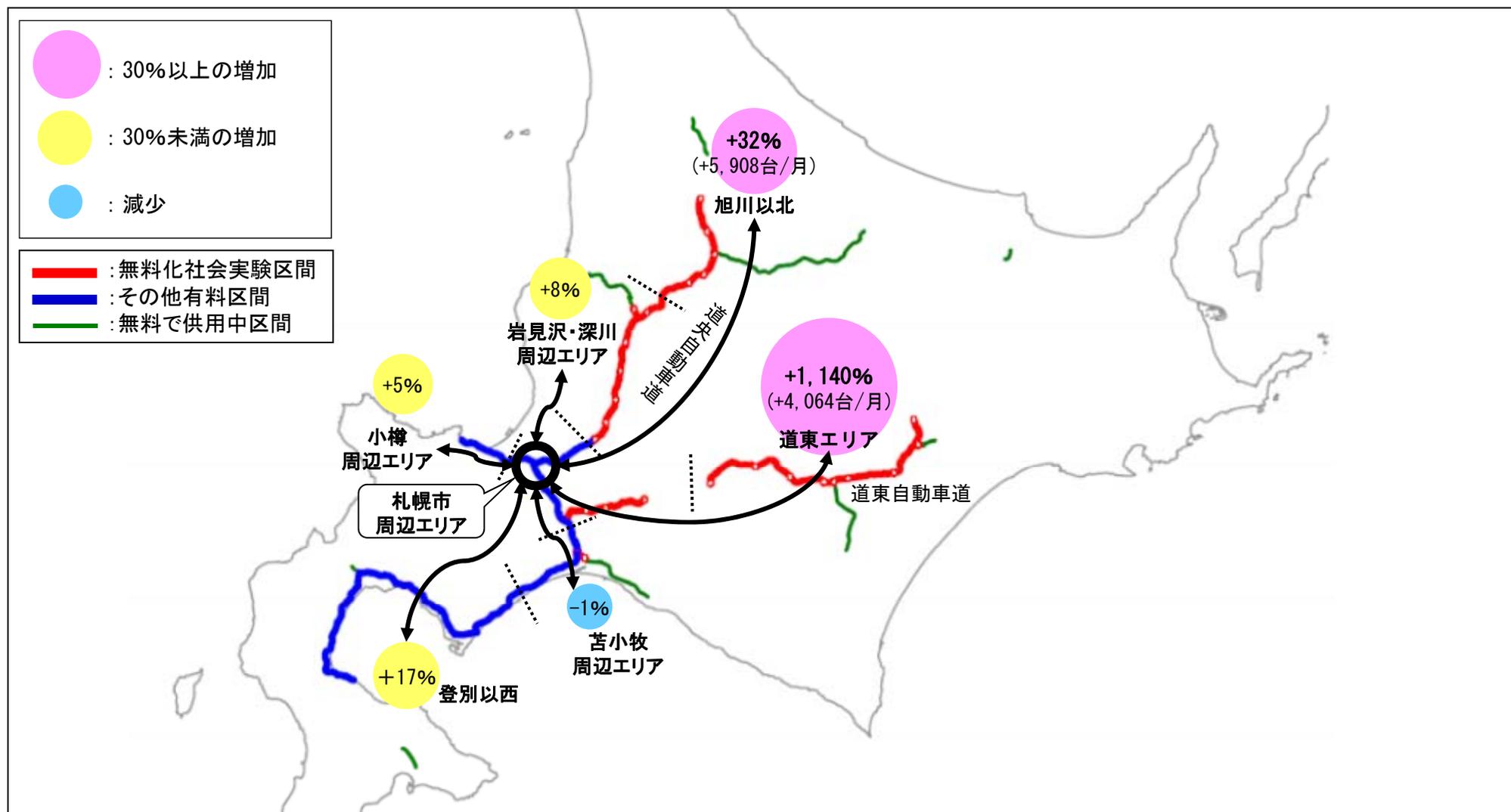


大型車の月間利用距離の変化



(参考) 札幌市周辺エリアと各方面エリア間の大型車の利用台数の変化

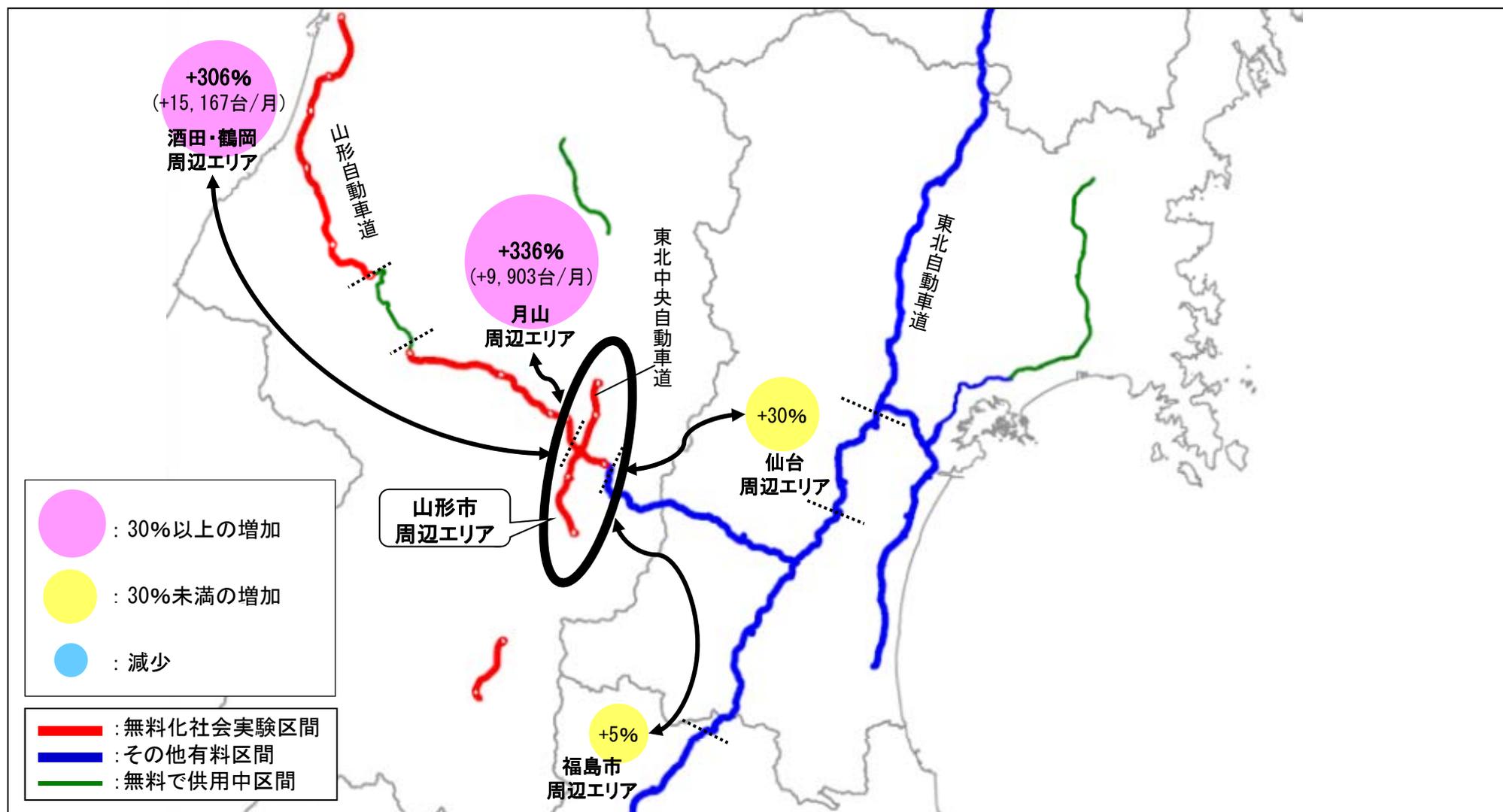
→無料化実験方面への利用が大幅に増加



※ 平日のETCデータ(中型車・大型車・特大車)を使用
 ※ 平成21年7~8月と平成22年7~8月の比較

(参考) 山形市周辺エリアと各方面エリア間の大型車の利用台数の変化

→無料化実験方面への利用が大幅に増加



※ 平日のETCデータ(中型車・大型車・特大車)を使用
 ※ 平成21年7~8月と平成22年7~8月の比較

◇無料化区間IC周辺や、地域の取組みを行っている施設では、 入り込み客数が増加

→ 一方、その他の実験沿線施設では、平日に減少傾向

[前年同期比]

区分	無料化区間ICからの距離		地域の取組み	
	10km圏内 (89施設)	10km圏外 (83施設)	有 (46施設)	無 (126施設)
平日 7/29～8/18 (お盆除く)	約 4% 増	約 9% 減	約 5% 増	約 4% 減
休日 7/29～8/18 (お盆除く)	約 9% 増	約 1% 増	約 9% 増	約 5% 増
7月3連休 7/17～7/19	約 13% 増	約 3% 増	約 18% 増	約 6% 増
お盆 8/13～8/16	約 7% 増	約 2% 減	約 7% 増	約 1% 増

※調査対象施設:無料化社会実験区間から約30km圏内の観光入込客統計の調査対象である観光施設のうち、協力を得られた172施設

参考：地域の主な取り組み事例

○ 無料化区間

伊勢自動車道・紀勢自動車道
(津IC～伊勢IC・紀勢大内山IC)

○ 取り組み内容

- ・ 南三重地域でスタンプラリーを実施し、抽選で宿泊券などを贈呈

(実施主体：東紀州観光まちづくり公社)

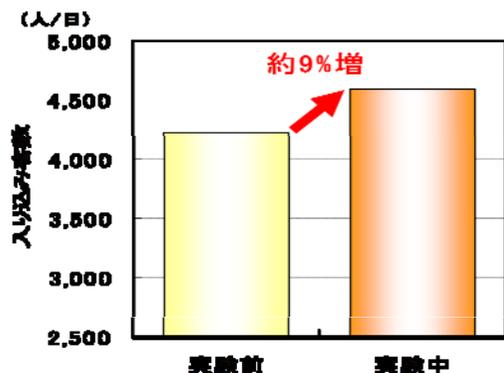
- ・ ラッキーほく(紀北)キャンペーンとしてクーポン付きチラシを作成・配布

(実施主体：紀北町観光協会)



スタンプラリーチラシ

○ 入り込み客数(道の駅紀伊長島マンボウ)



施設内の様子

実験前：平成21年7月18日～20日、7月30日～8月19日の24日間
実験中：平成22年7月17日～19日、7月29日～8月18日の24日間

○ 無料化区間

松山自動車道
(松山IC～大洲IC、大洲北只IC～西予宇和IC)

○ 取り組み内容

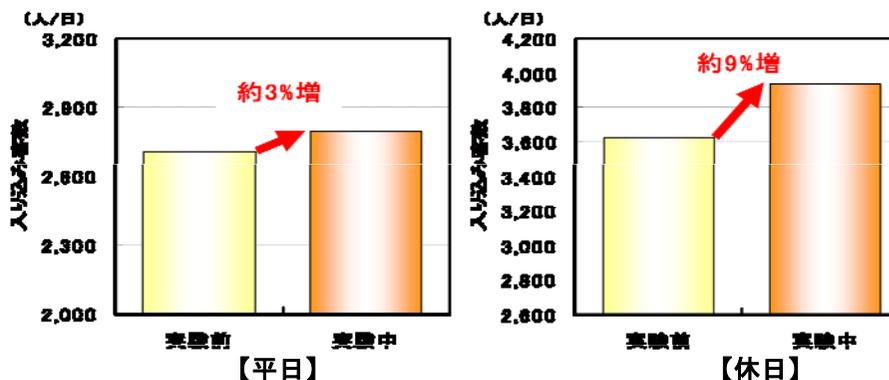
スタンプラリーを開催し、抽選で地域の宿泊券や特産品をプレゼント

(実施主体：えひめ町並みミュージアム構想推進協議会等)



スタンプラリーチラシ

○ 入り込み客数(うわじまきさいや広場)



集計期間(実験前、実験中)は左記と同じ24日間
休日：7月3連休、土日、お盆(実験前：8月14日～17日、実験中：8月13日～16日)の11日間
平日：休日を除いた13日間

◇実験区間のSA・PAの売上げは約1.2倍に増加

