

休日1,000円の検証について(たたき台)

# 休日1,000円の概要

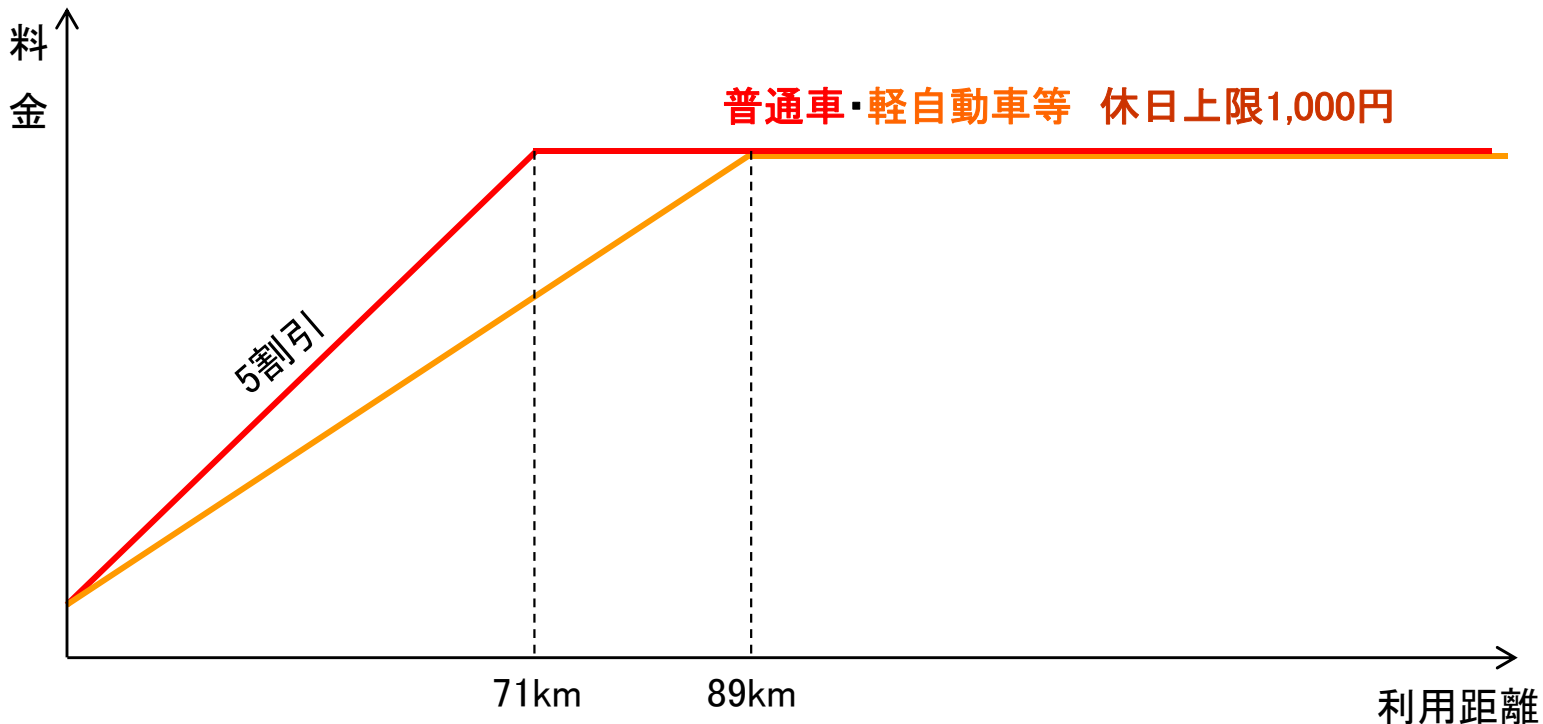
## 休日1,000円の導入経緯

平成21年3月より、「生活対策」として休日上限1,000円を導入

## 休日1,000円の適用

- |          |                                                                                  |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 実施期間 | 平成21年3月28日(土) <sup>※1</sup> ～平成23年6月19日(日)                                       |
| (2) 適用日時 | 土日祝日 <sup>※2</sup> 0時～24時                                                        |
| (3) 対象路線 | ①NEXCOの管理する地方部 <sup>※3</sup> の路線<br>②本四高速 <sup>※4</sup>                          |
| (4) 対象車種 | 普通車、軽自動車、自動二輪 [ETC車に限る]                                                          |
| (5) 適用距離 | 普通車 71km以上<br>(71km未満は5割引適用で1,000円未満)<br>軽自動車等 89km以上<br>(89km未満は5割引適用で1,000円未満) |

## <休日上限1,000円の適用距離>



※1 本四高速、アクアラインは平成21年3月20日より実施

※2 前日かつ翌日が土日祝日となる平日及びH21年度のお盆、年末年始期間中の平日にも適用

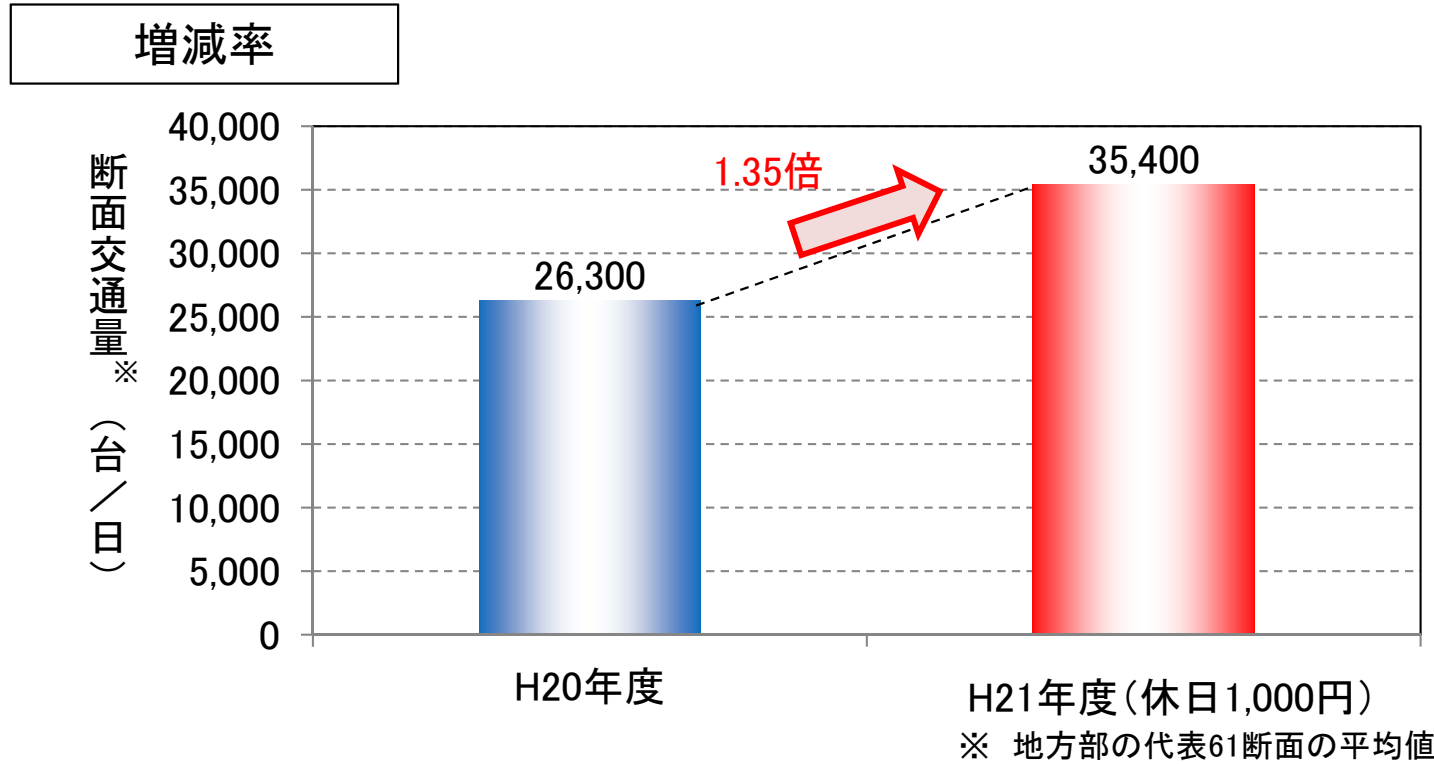
※3 首都圏、近畿圏の大都市近郊部を除いた区間

※4 NEXCOと別料金で上限1,000円

# 休日1,000円の交通量の変化(NEXCO)

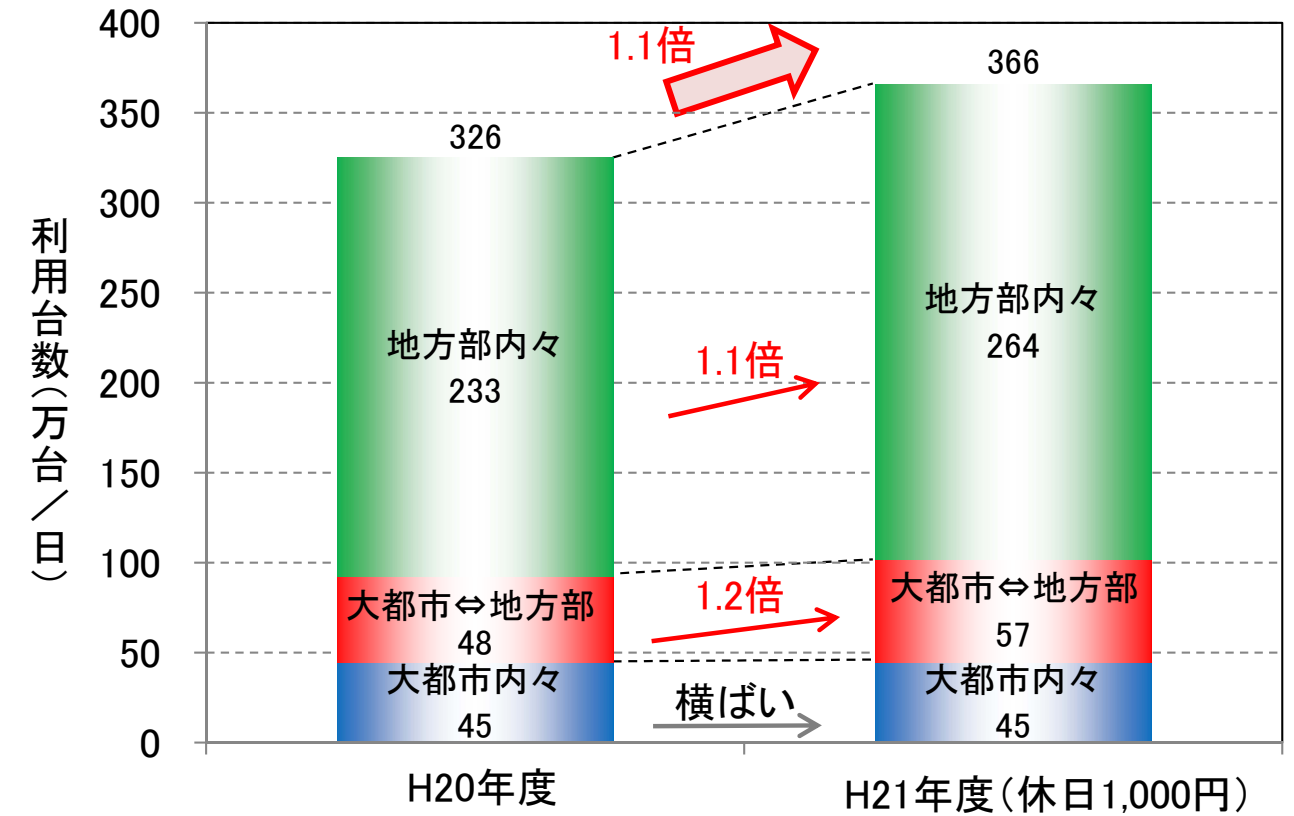
休日の断面交通量は、地方部で約1.4倍に増加

○断面交通量の変化(休日、普通車以下、H20年度→H21年度)



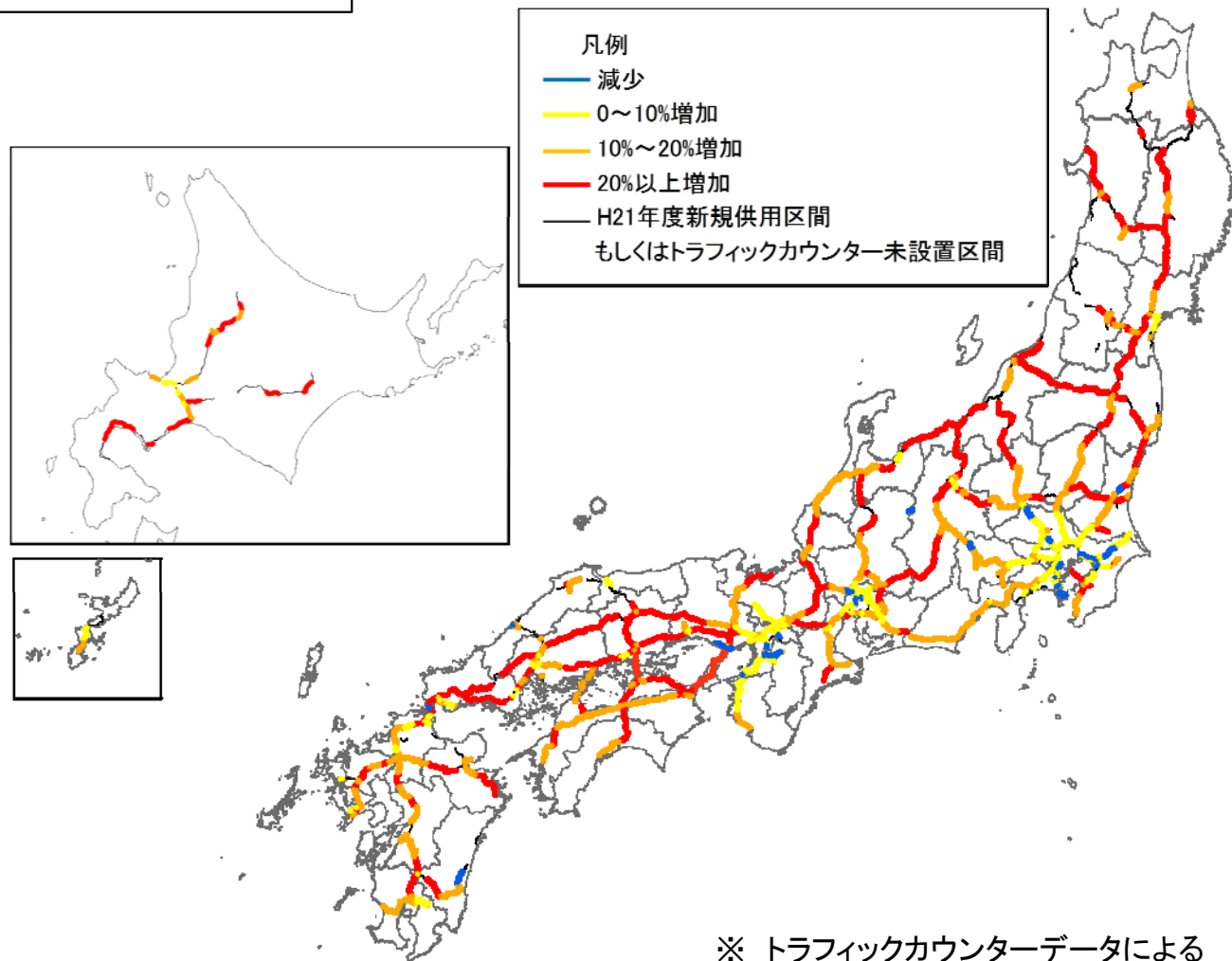
休日の利用台数については、特に大都市と地方部間の利用の伸びが高い

○利用台数の変化(休日、普通車以下)

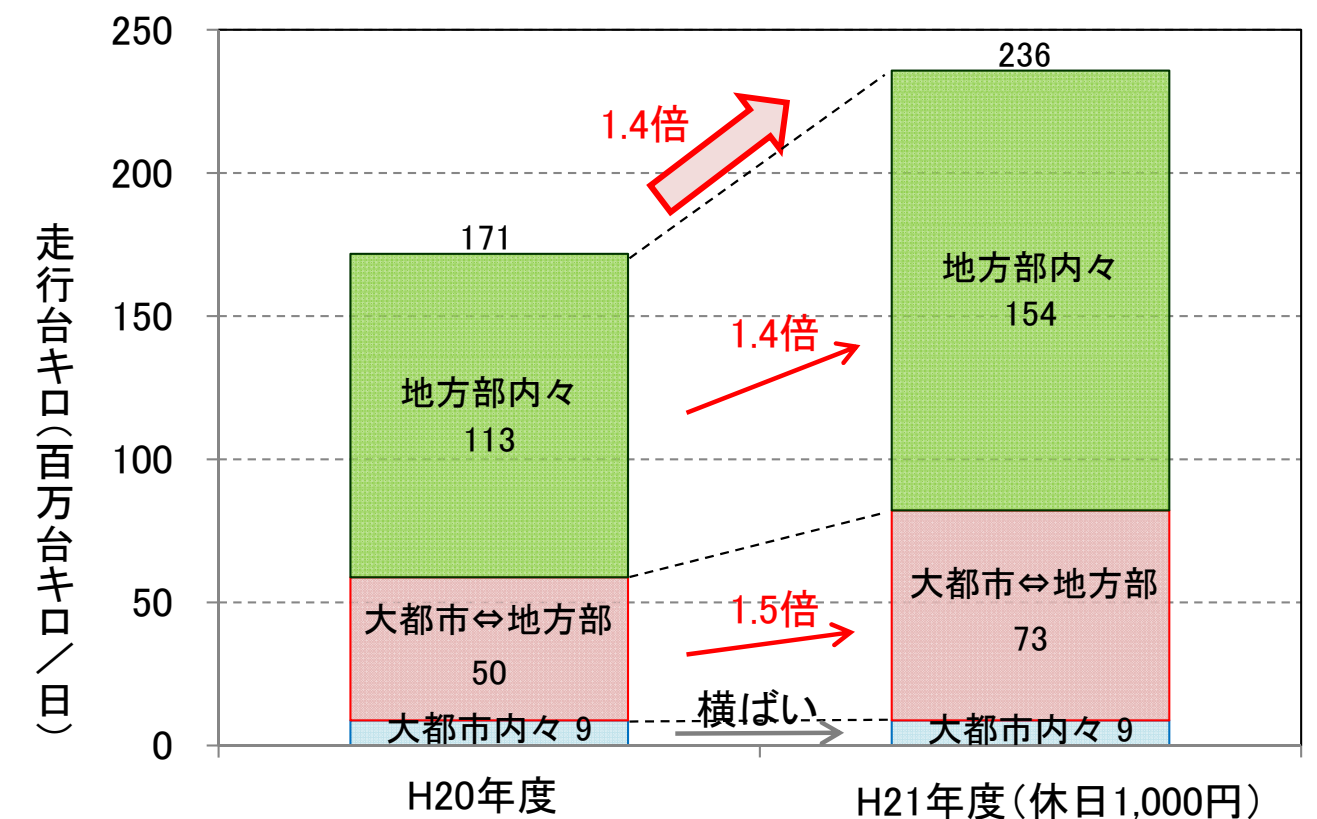


※ 全国路線網の対距離区間を対象とし、H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

増減の分布



(参考) 走行台キロの変化(休日、普通車以下)



※ 全国路線網の対距離区間を対象とし、H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

# 休日1,000円の利用距離の変化

100km以上の長距離利用が約2倍に増加し、平均利用距離は約1.2倍に増加

## ○利用距離の変化(休日、普通車以下)

(単位:万台/日)

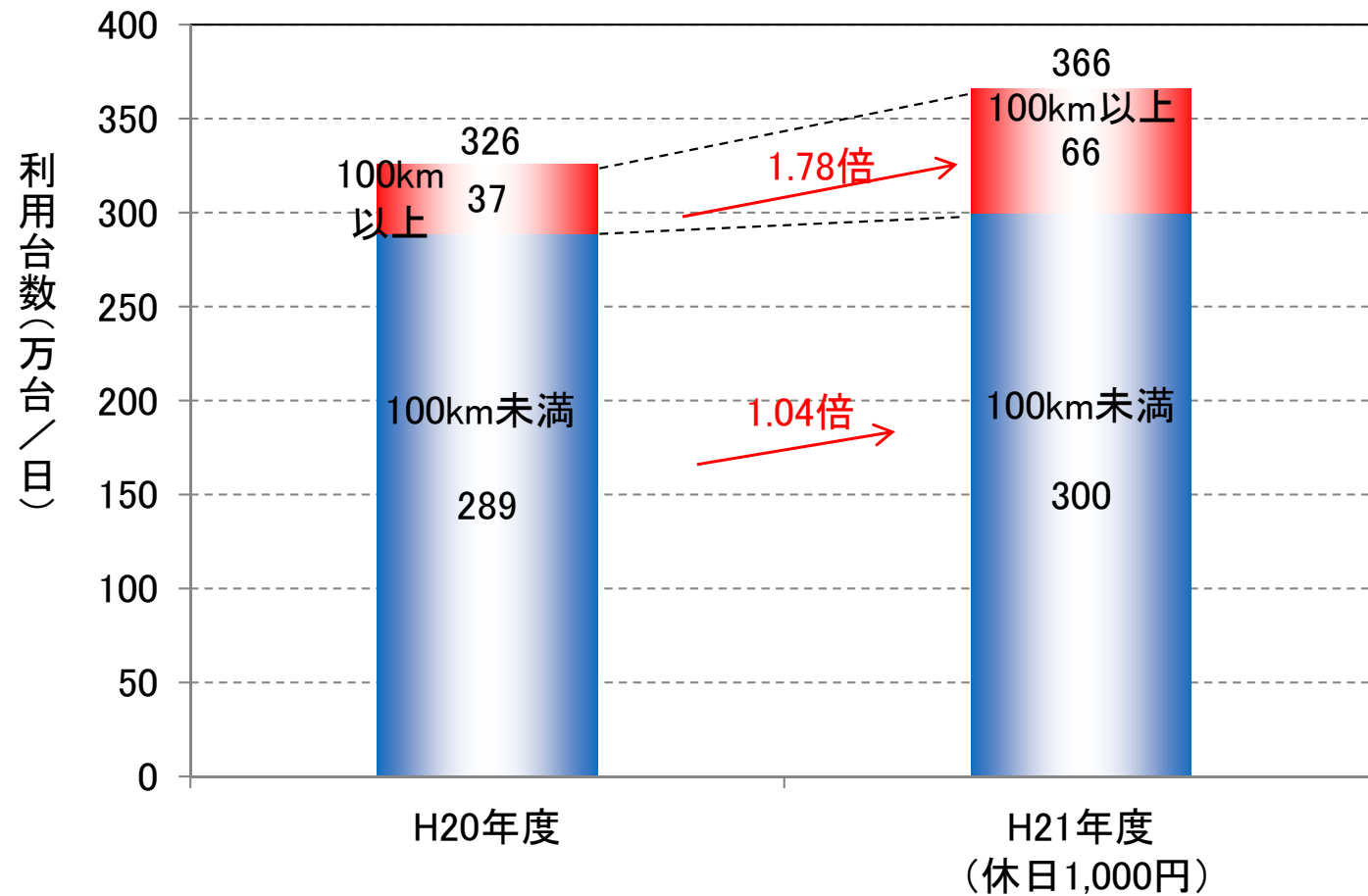
利用距離(km)	①H20年度		②H21年度 (休日1,000円)		伸率 (②/①)
		シェア		シェア	
0 ~ 20	99	30%	104	29%	1.06
20 ~ 40	89	27%	93	26%	1.05
40 ~ 60	48	15%	51	14%	1.06
60 ~ 80	27	8%	29	8%	1.06
80 ~ 100	26	8%	22	6%	0.86
100 ~ 150	18	5%	30	8%	1.69
150 ~ 200	8	2%	14	4%	1.87
200 ~	11	3%	22	6%	2.02
計	326	100%	366	100%	1.13

注  
↓  
約2倍

## ○平均利用距離(休日、普通車以下)

	H20年度	H21年度 (休日1,000円)	H21年度/H20年度
地方内々	49km	58km	1.2
大都市⇄地方	104km	128km	1.2
大都市内々	20km	20km	1.0
計	53km	64km	1.2

注) H20年度は通勤5割引に100km利用制限があったため、この距離での利用が多い



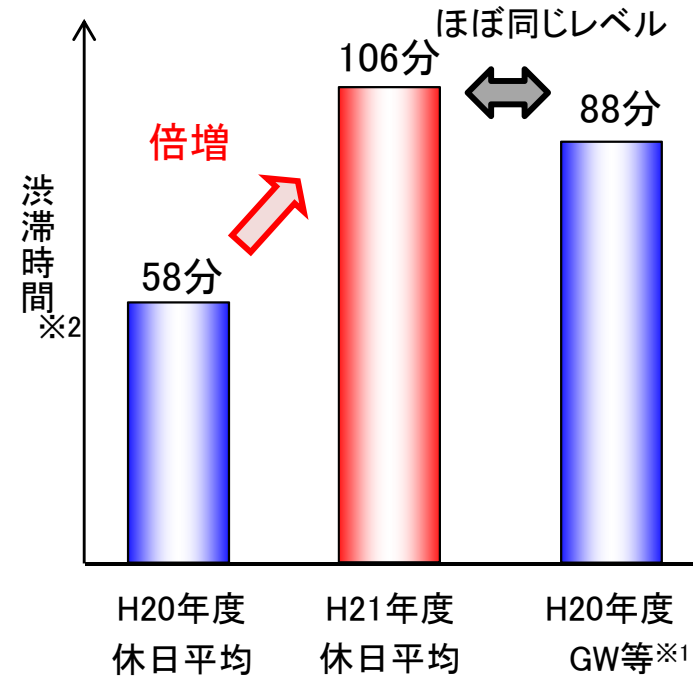
※ 全国路線網の対距離区間を対象とし、H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

# 休日1,000円の渋滞の変化

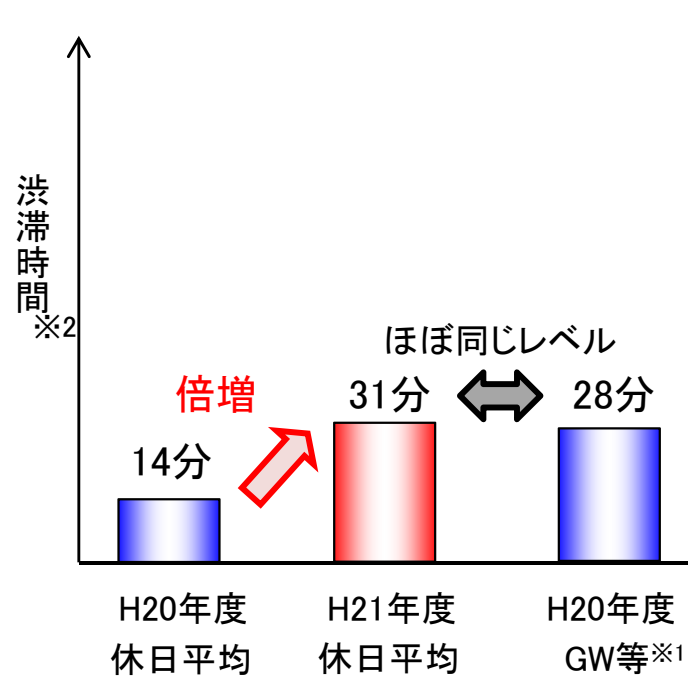
休日1,000円で渋滞は倍増、毎週GW並みの渋滞が発生

○高速道路の渋滞状況の変化(休日)

大都市部の渋滞



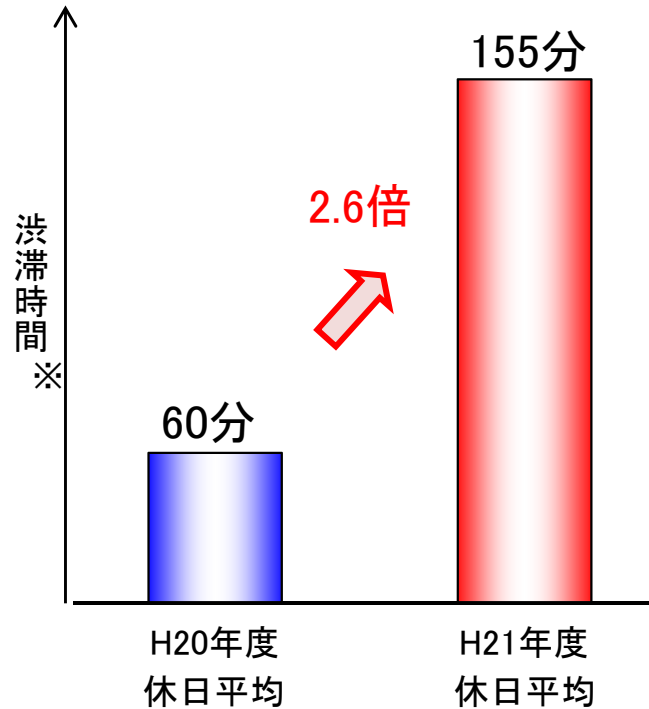
地方部の渋滞



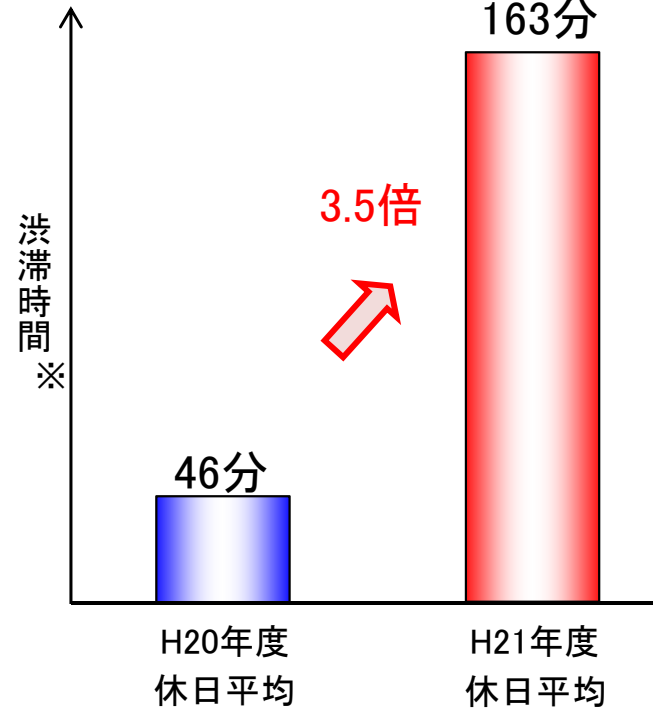
※1 GW、お盆、SW、年末年始の繁忙期  
 ※2 H20年度とH21年度の高速度路(NEXCO)のVICSデータをIC間単位で集計し、総渋滞時間(40km/h以下となった時間)をIC間数で平均したもの

特に東名、名神では約3倍の渋滞が発生

東名高速道路の渋滞

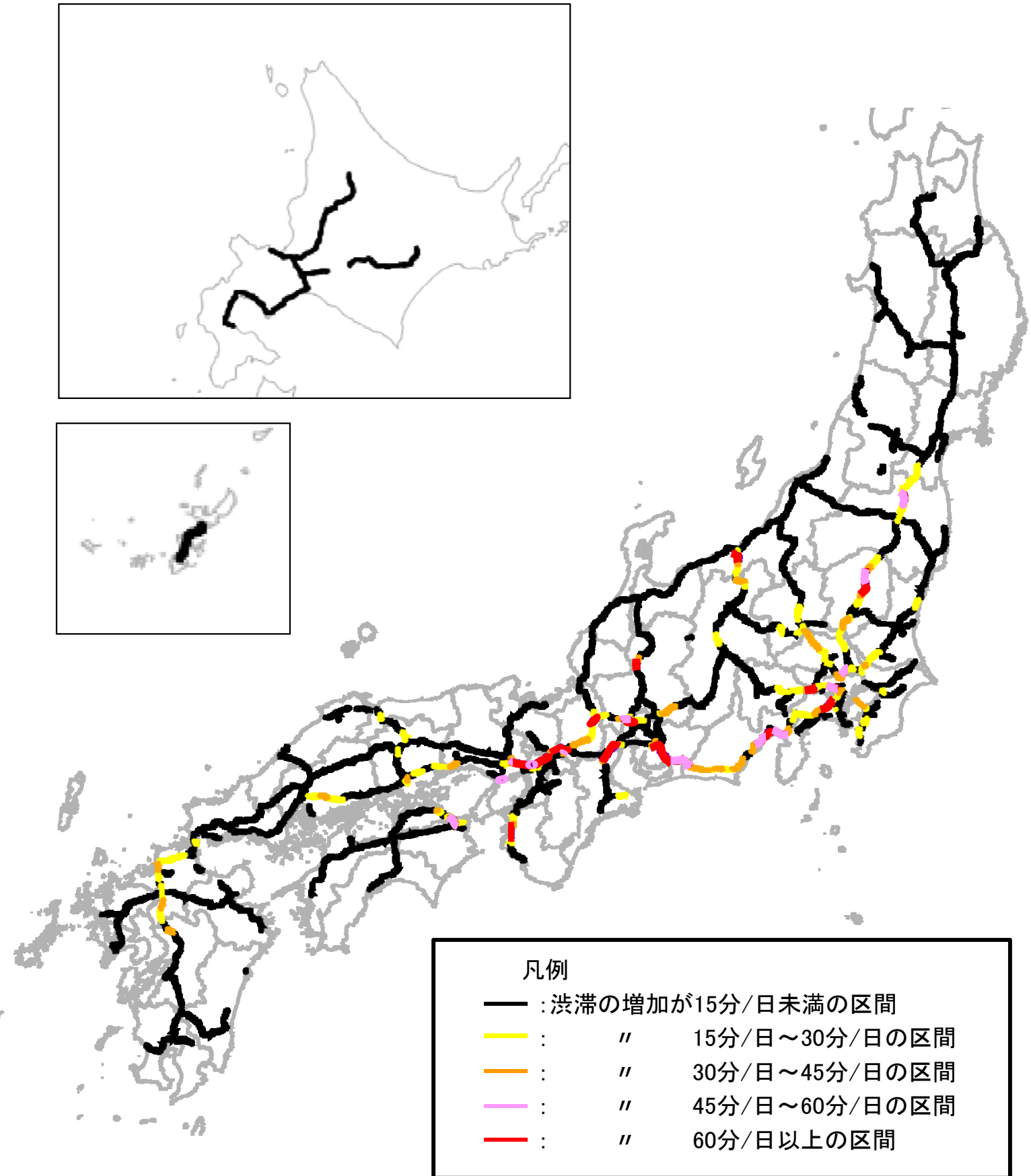


名神高速道路の渋滞



※H20年度とH21年度の高速度路(NEXCO)のVICSデータをIC間単位で集計し、総渋滞時間(40km/h以下となった時間)をIC間数で平均したもの

○渋滞時間の増加量(休日、H20年度→H21年度)

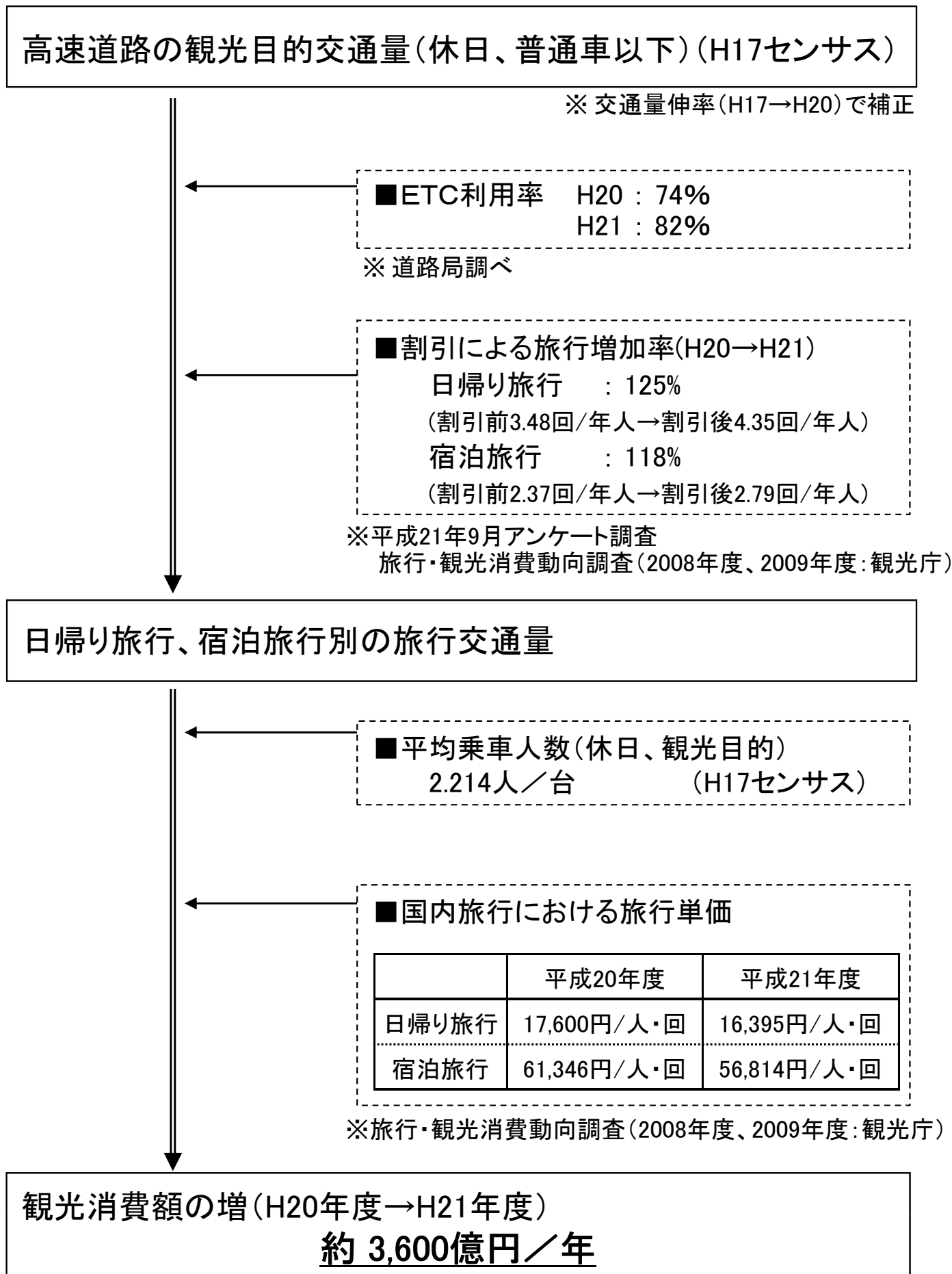


※ VICSデータより集計  
 ※ H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

# 休日1,000円による観光経済効果(試算)

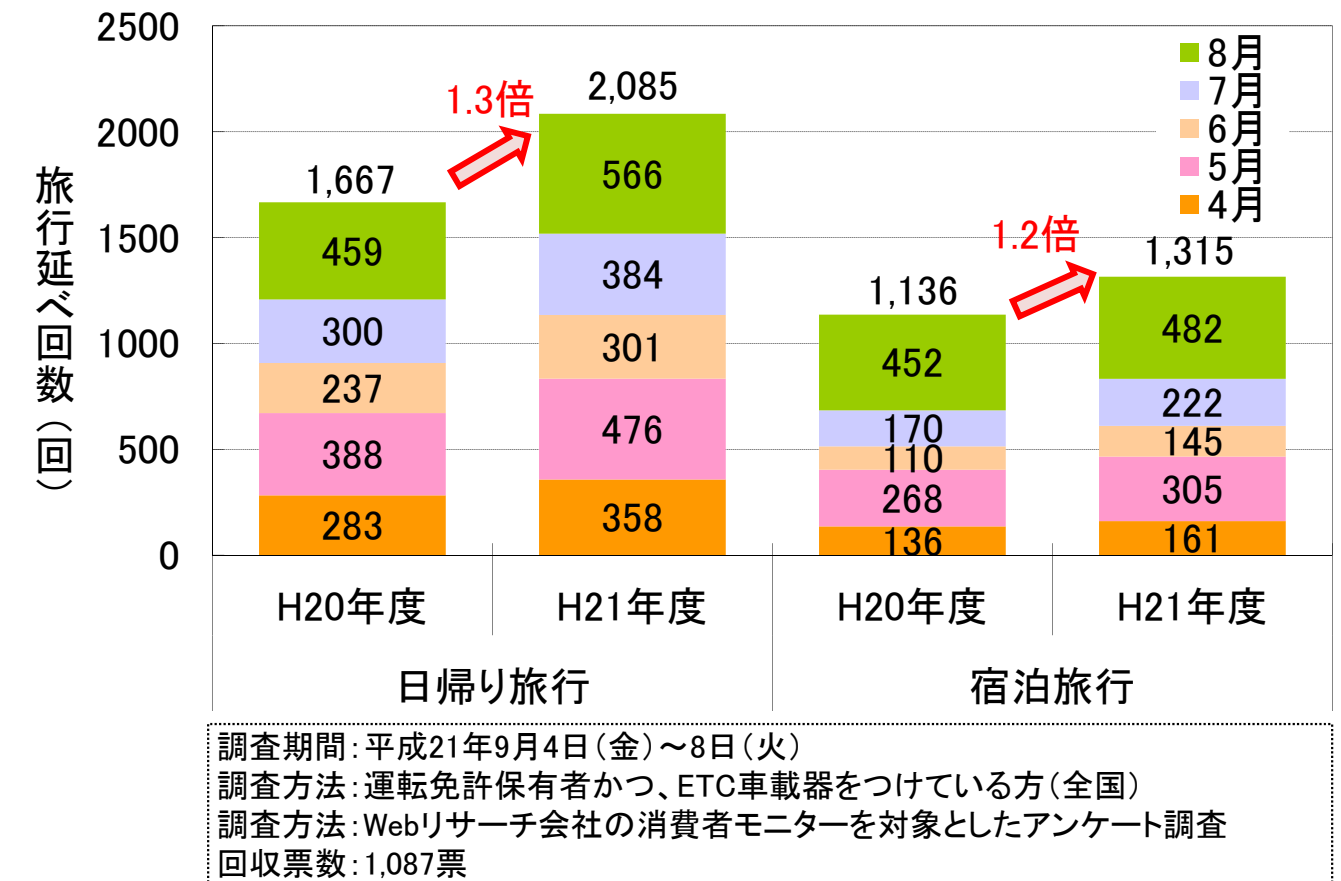
休日1,000円等による観光消費の拡大効果(直接)は約3,600億円、間接効果を含めた経済効果は年間約8,000億円と試算

## ○観光消費額の増(直接効果)の算出フロー



## ○アンケート調査の概要

問 あなたが高速道路を利用して観光・帰省・レジャー等で国内旅行に出かけた回数は昨年と比べて変化しましたか。日帰り、宿泊旅行別にそれぞれ月毎にお答え下さい。



## ○休日1,000円等による観光に関する経済効果

直接効果	3,600億円/年
間接効果	4,400億円/年
合計	8,000億円/年

### (参考)割引所要額

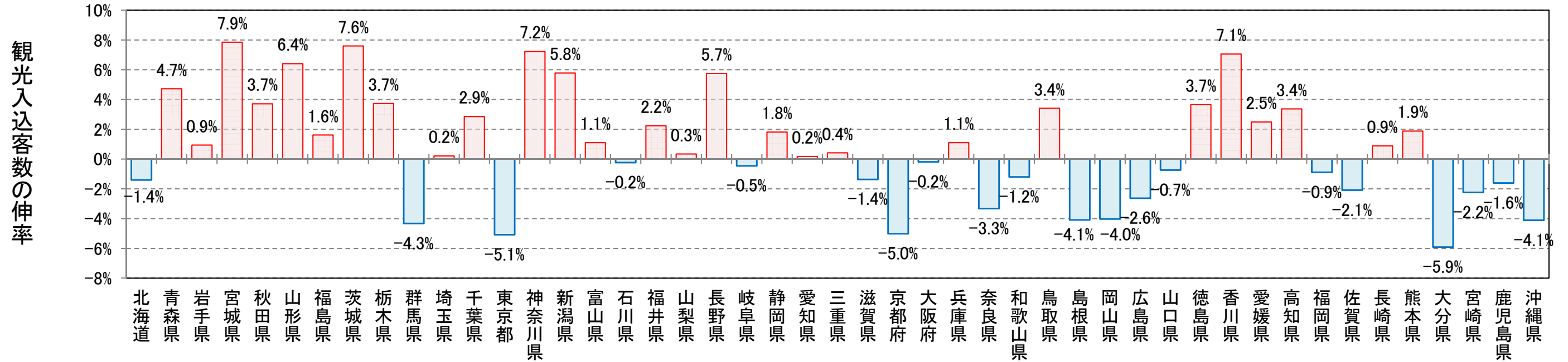
休日1,000円	500億円/年 <sup>注</sup>
休日5割引	1,000億円/年
合計	1,500億円/年

注) 休日5割引を実施している前提での割引所要額

# 休日1,000円による観光経済効果

都道府県別にみると、東北や四国で観光入込客数が増加している一方、東京や京都・奈良など大都市周辺で減少

## ○都道府県別観光入込客数の伸び



注1)各都道府県による観光統計等を元に平成21年度/平成20年度で作成。但し、年度データを公表していない自治体については暦年(1月-12月)データを用いた  
注2)香川県と高知県の観光入込客数は、県外からの観光客のみ調査対象としている

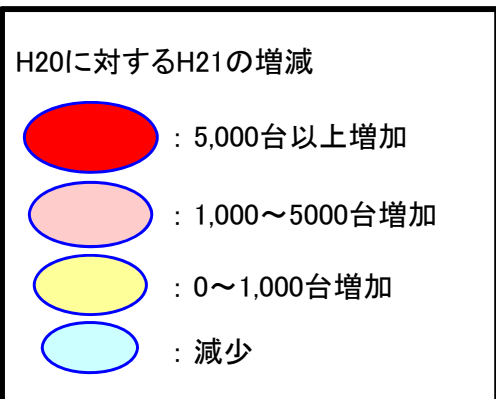
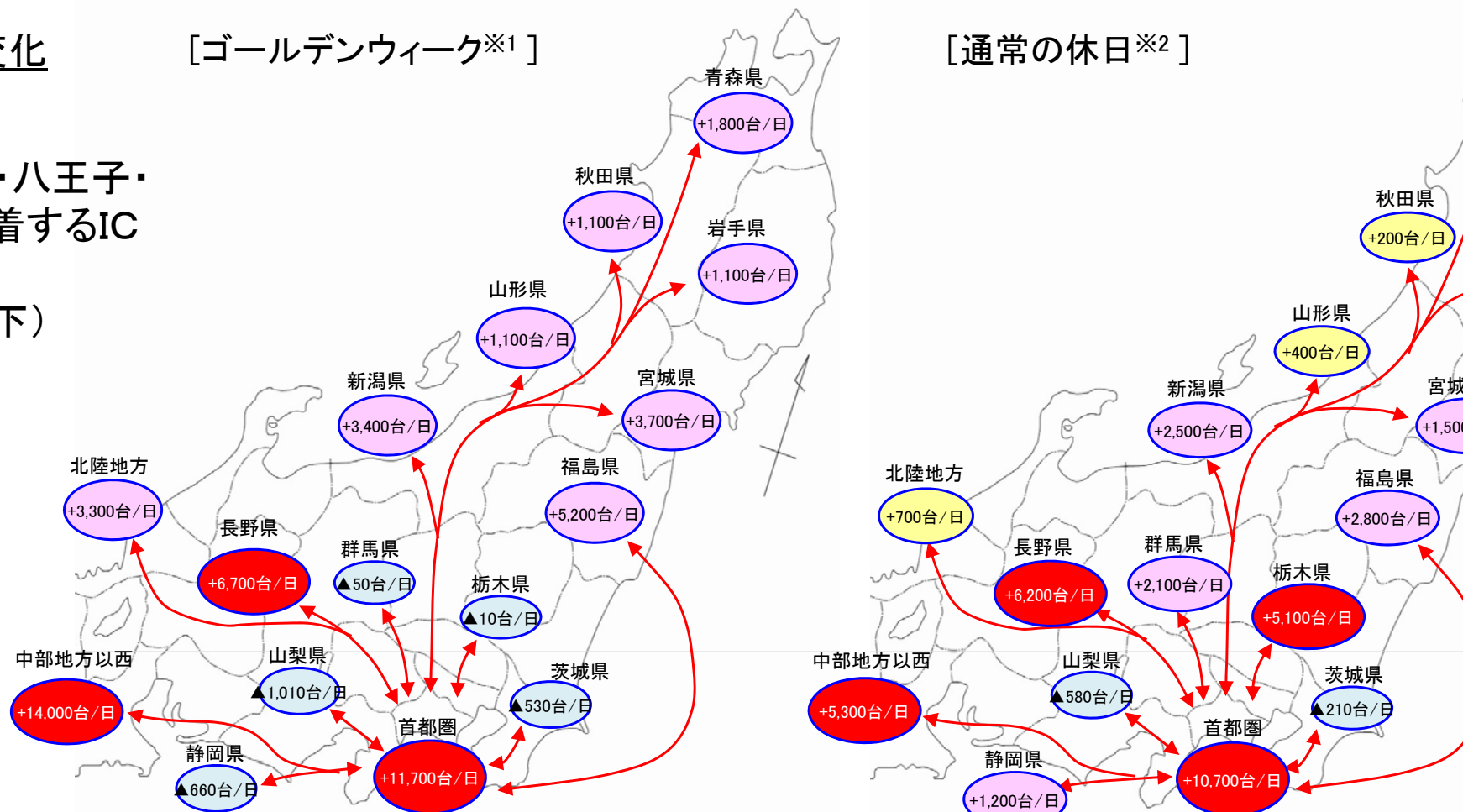
首都圏から遠い地方部への利用台数が大幅に増加する一方、首都圏の周辺部では減少する傾向がみられる

## ○首都圏からの利用の変化

首都圏の料金所(東京・八王子・練馬・浦和・三郷)を発着するICペア交通量の伸び (H20→H21、普通車以下)

[ゴールデンウィーク※1]

[通常の休日※2]

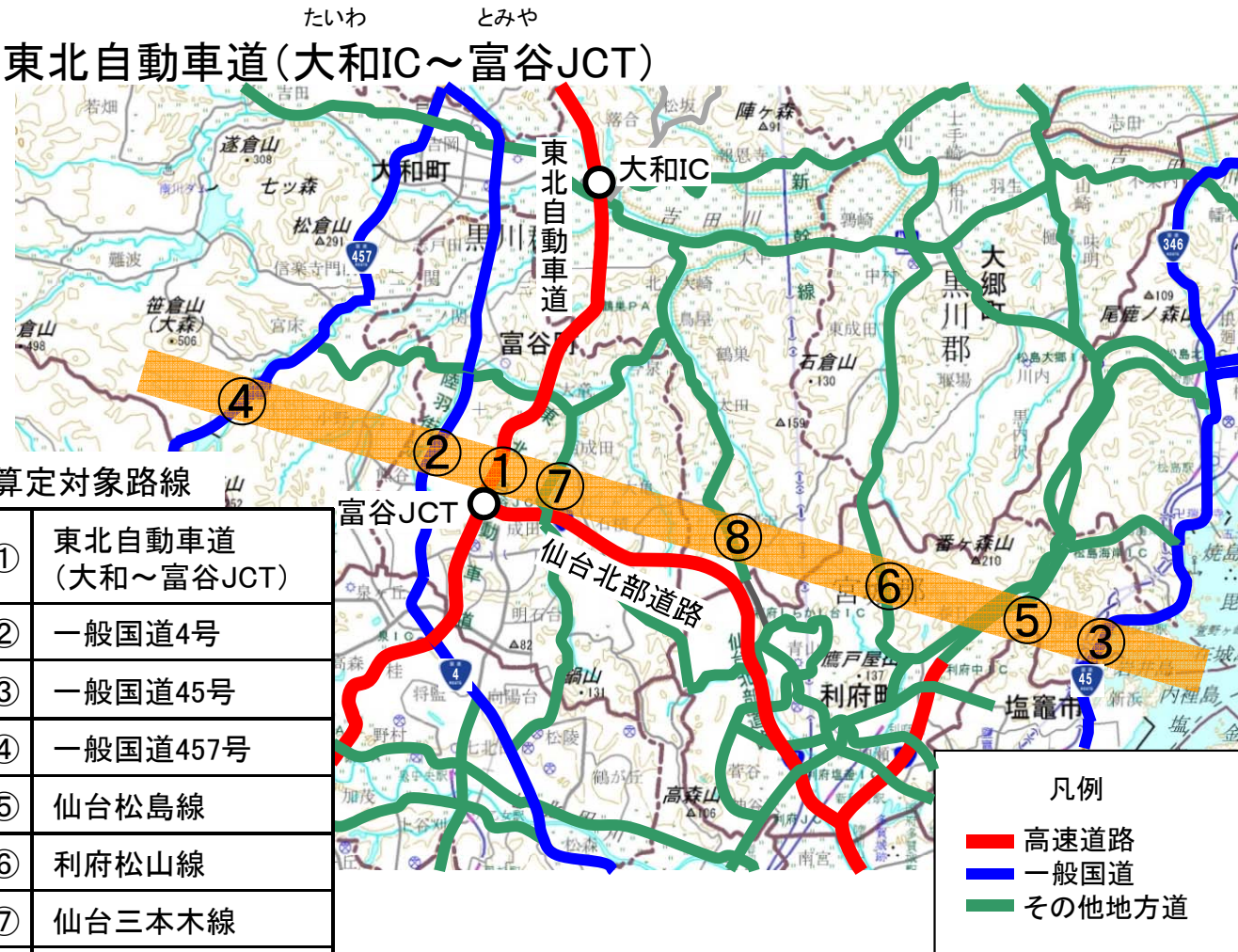


※1 H20ゴールデンウィーク(5/3(土))に対するH21ゴールデンウィーク(5/2(土))の交通量変化  
※2 H20の休日(10/5(日))に対するH21の休日(10/4(日))の交通量変化

# 休日1,000円によるCO2排出量の変化例

高速道路におけるCO2排出量は増加したが、並行一般道を含めると、概ね横ばい

## ○東北自動車道(大和IC~富谷JCT)

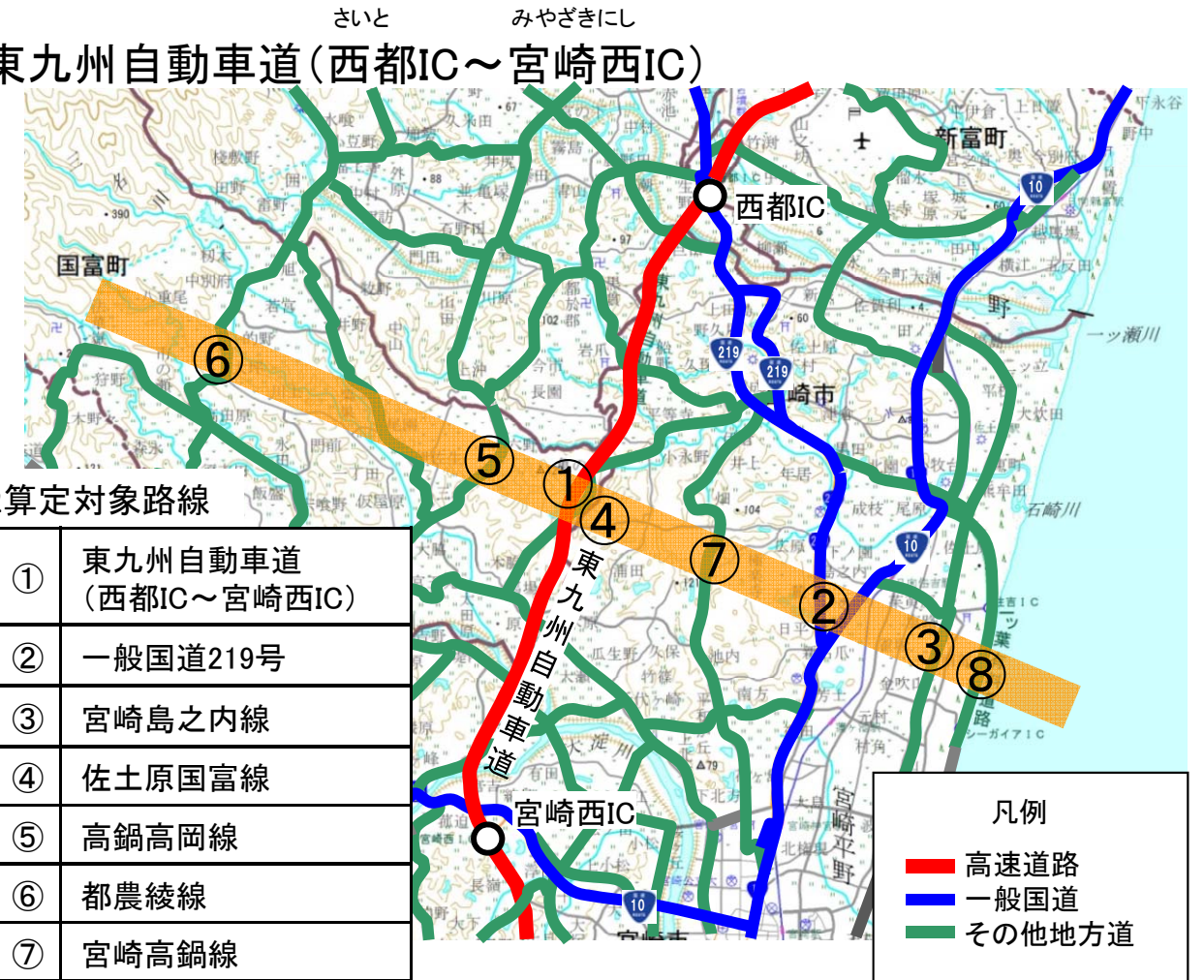


CO2算定対象路線

高速	①	東北自動車道 (大和~富谷JCT)
	②	一般国道4号
並行一般道	③	一般国道45号
	④	一般国道457号
	⑤	仙台松島線
	⑥	利府松山線
	⑦	仙台三本木線
	⑧	塩釜吉岡線

国土地理院の電子国土Webシステムから配信された地図データに加筆

## ○東九州自動車道(西都IC~宮崎西IC)

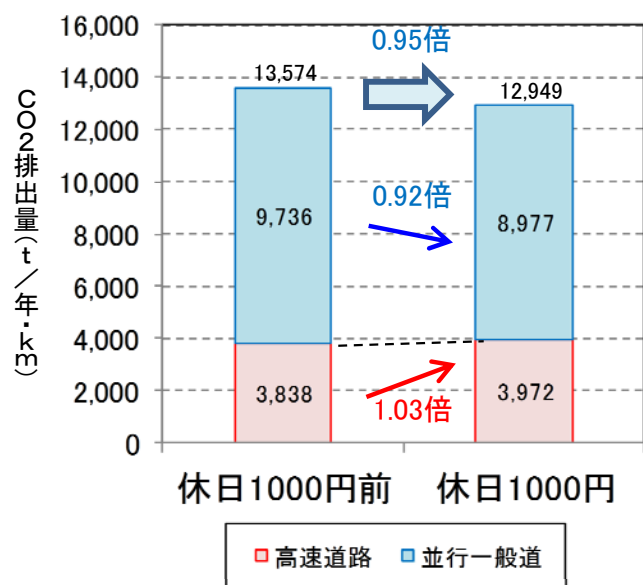


CO2算定対象路線

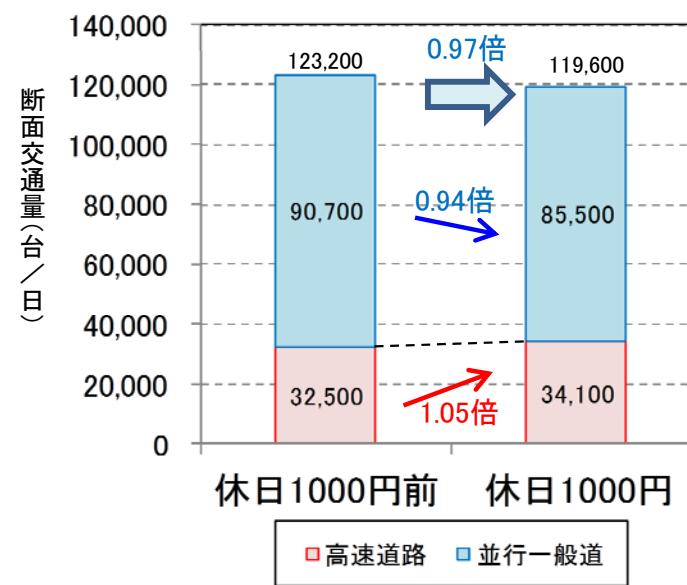
高速	①	東九州自動車道 (西都IC~宮崎西IC)
	②	一般国道219号
並行一般道	③	宮崎島之内線
	④	佐土原国富線
	⑤	高鍋高岡線
	⑥	都農綾線
	⑦	宮崎高鍋線
	⑧	宮崎インター佐土原線

国土地理院の電子国土Webシステムから配信された地図データに加筆

CO2排出量の変化

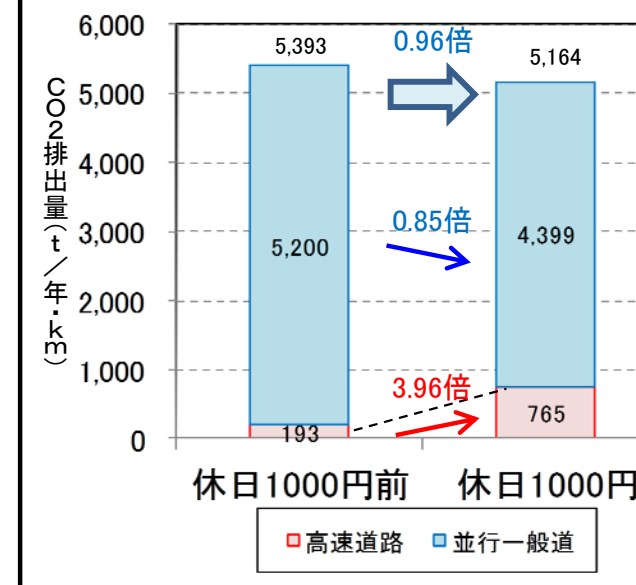


断面交通量の変化

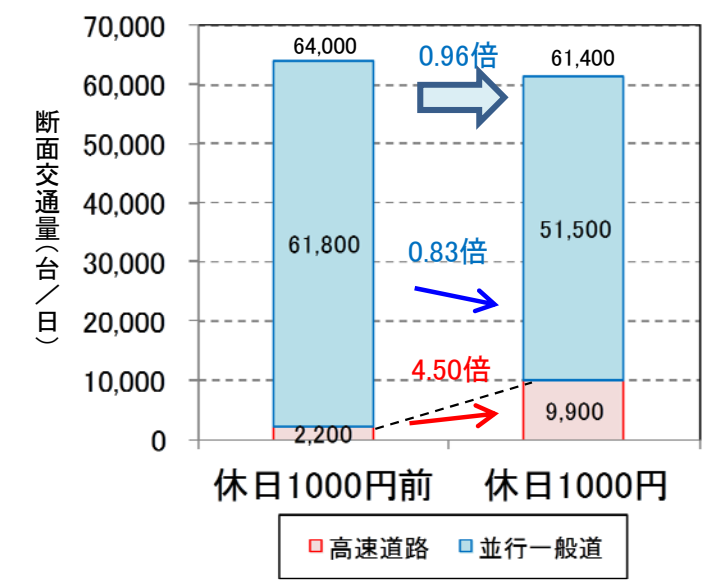


※平休平均交通量

CO2排出量の変化



断面交通量の変化



※平休平均交通量

※それぞれの断面の旅行速度、交通量、排出原単位から単位延長当たりの排出量を算出  
※算出に使用したデータは右表のとおり

	高速道路	一般道
休日1,000円前	H17センサス	H17センサス
休日1,000円	H22トラフィックカウンターデータ	H22.9-11実績、H22.9-11プローブ

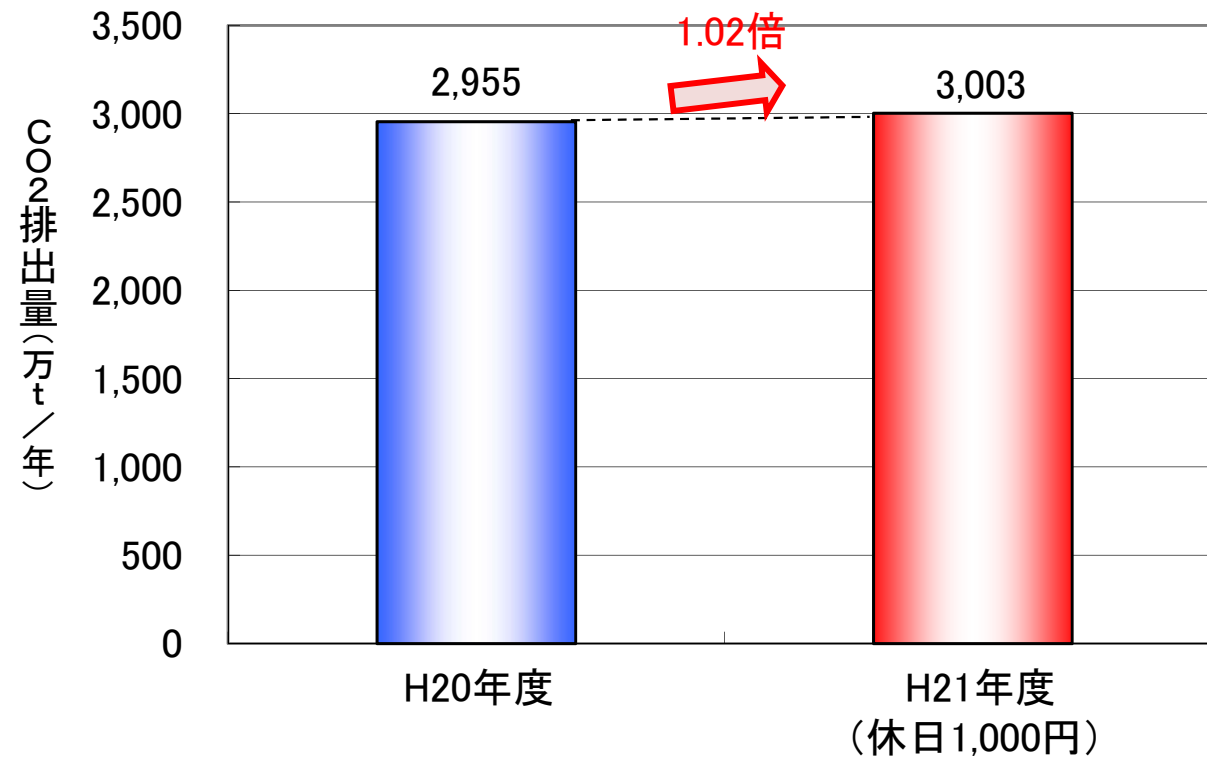


# 休日1,000円によるCO2排出量、事故件数の変化

高速道路におけるCO2排出量は増加したが、景気の落ち込み等による影響で、ガソリン・軽油販売量全体としては減少

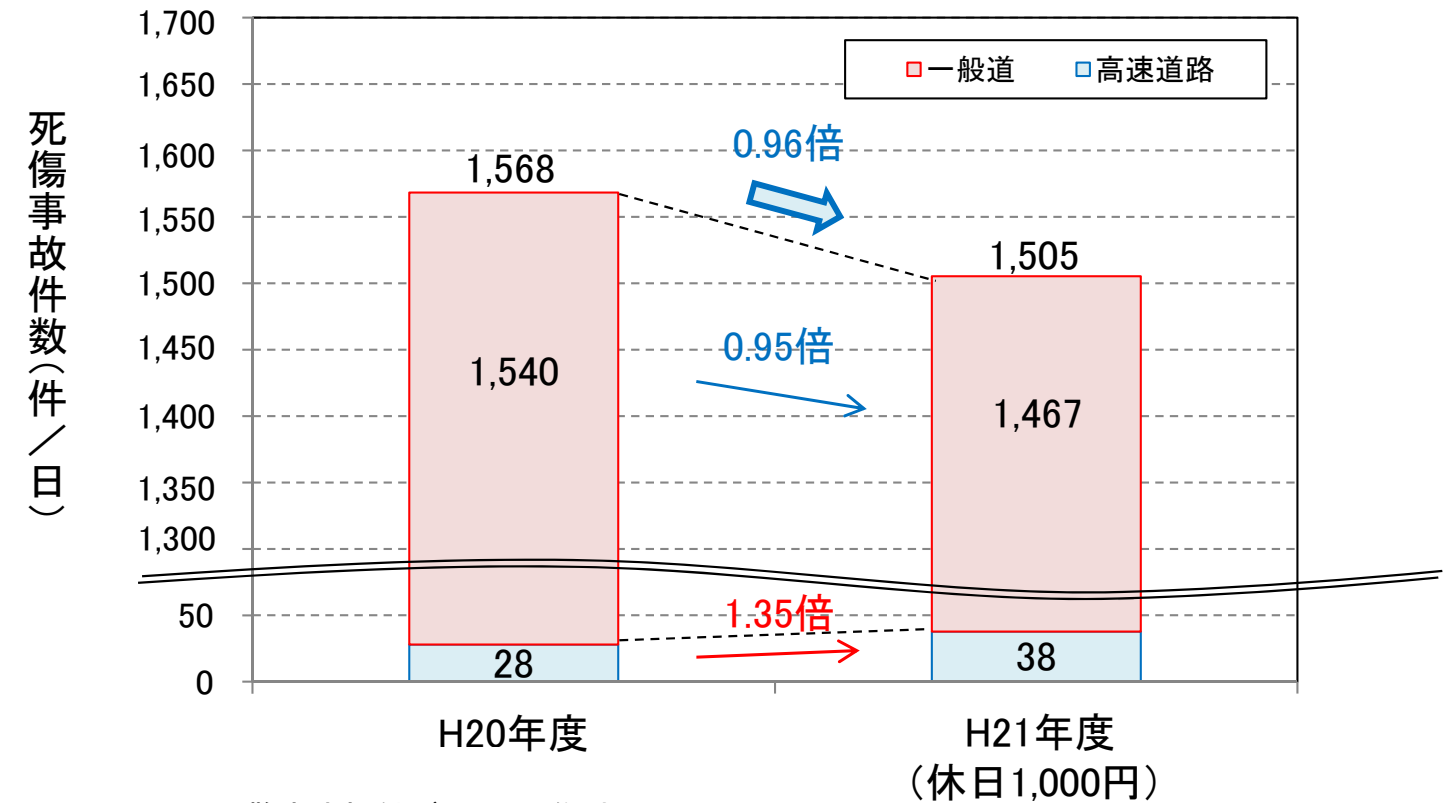
高速道路の事故は増加したが、一般道を含めた全体としては減少

## ○高速道路におけるCO2排出量の変化



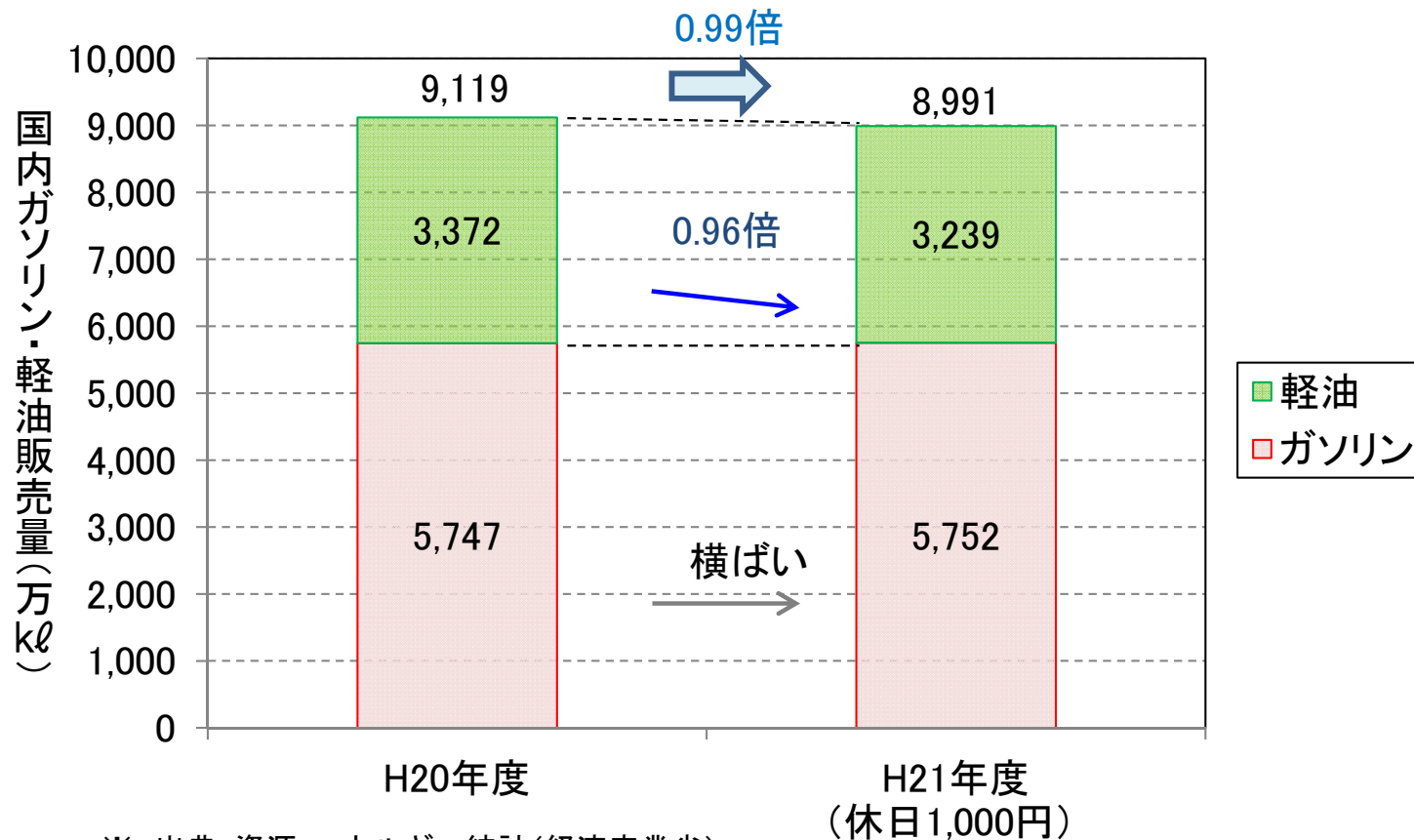
※ 全国路線網を対象とし、トラフィックカウンターデータより算出

## ○死傷事故件数の変化(休日)



※警察庁提供データより集計

## ○国内ガソリン・軽油販売量

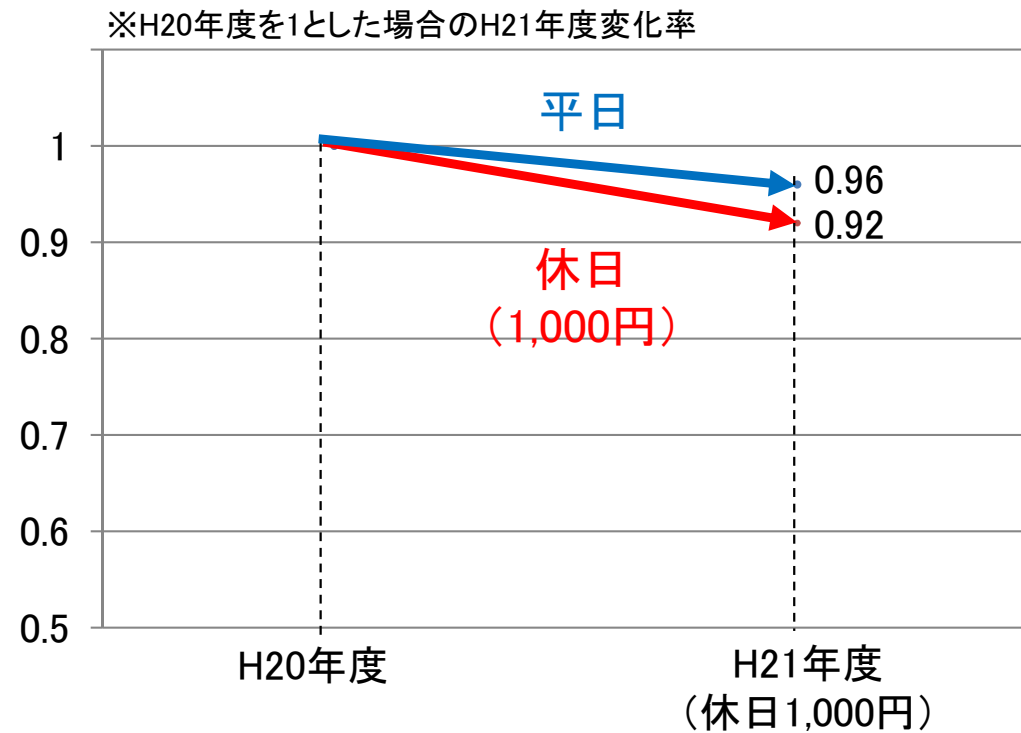


※ 出典:資源・エネルギー統計(経済産業省)

# 休日1,000円における他の交通機関との関係

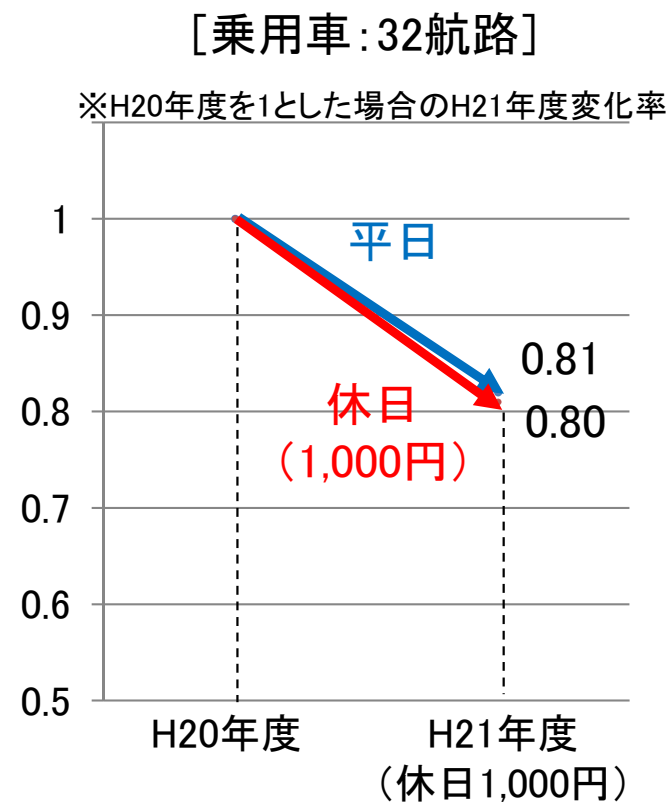
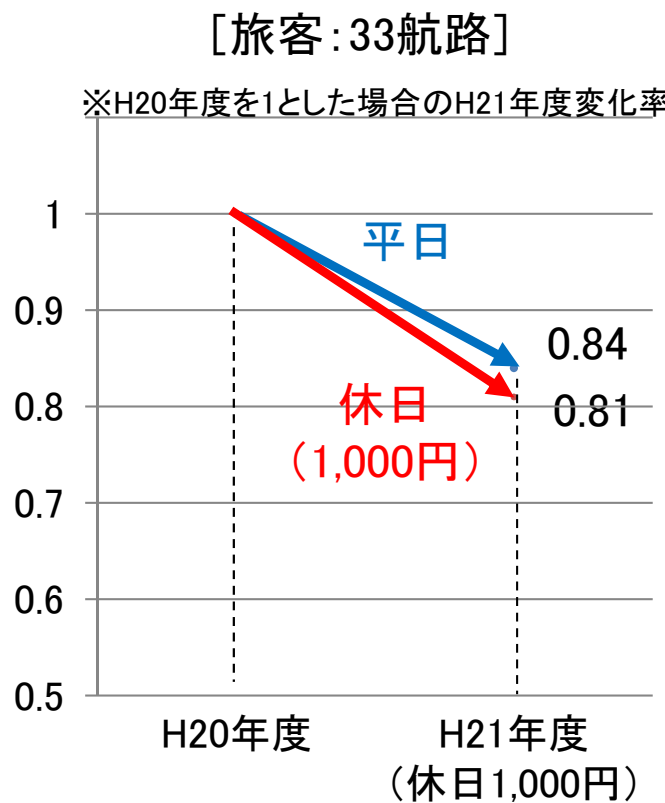
## ○高速バス利用者数の変化(335路線)

高速バスは休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる



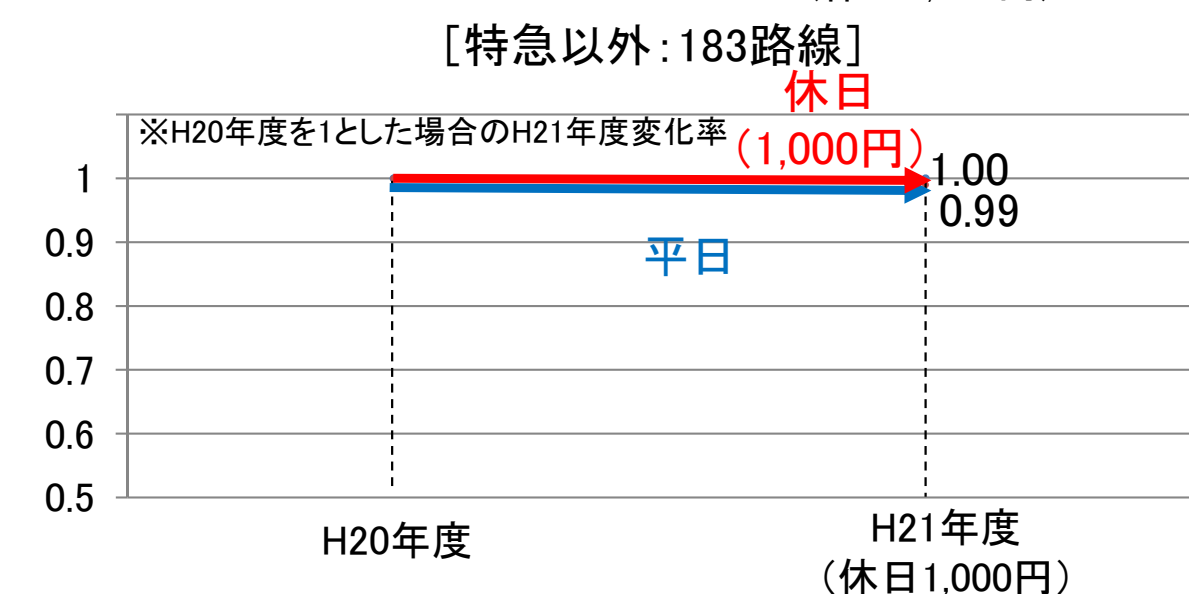
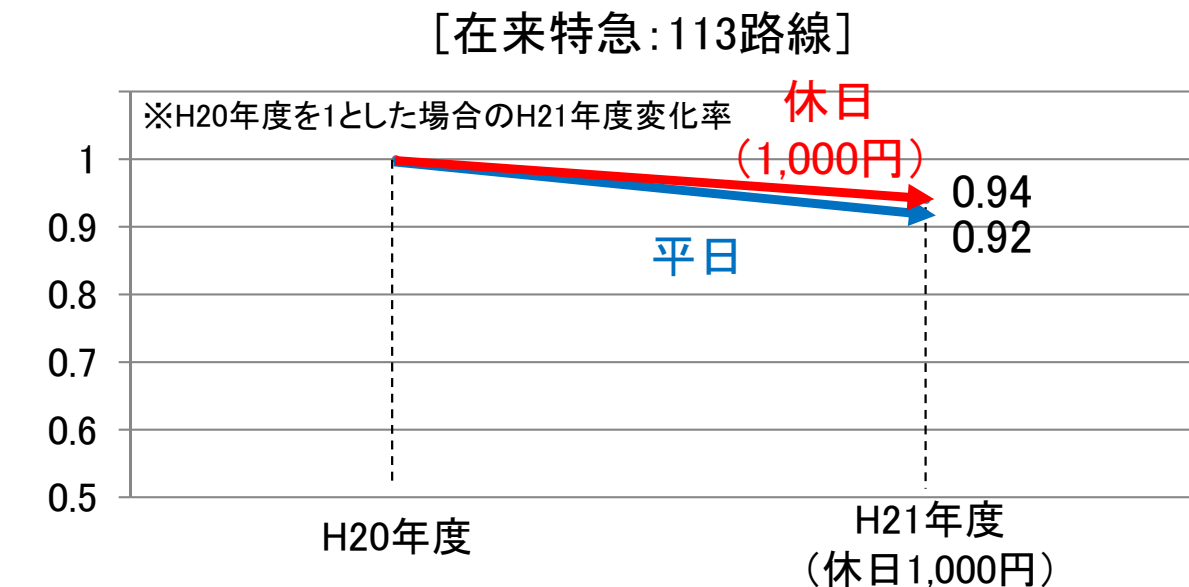
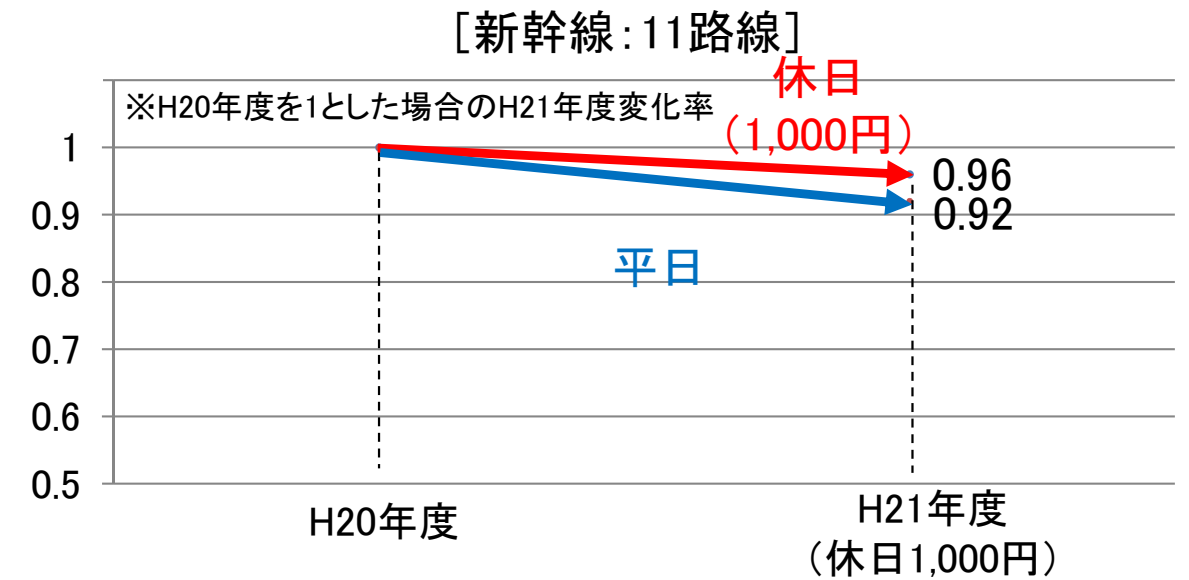
## ○フェリー(旅客、乗用車)利用者数の変化

フェリーは休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる



## ○鉄道利用者数の変化

鉄道については平休日に大きな差はみられない

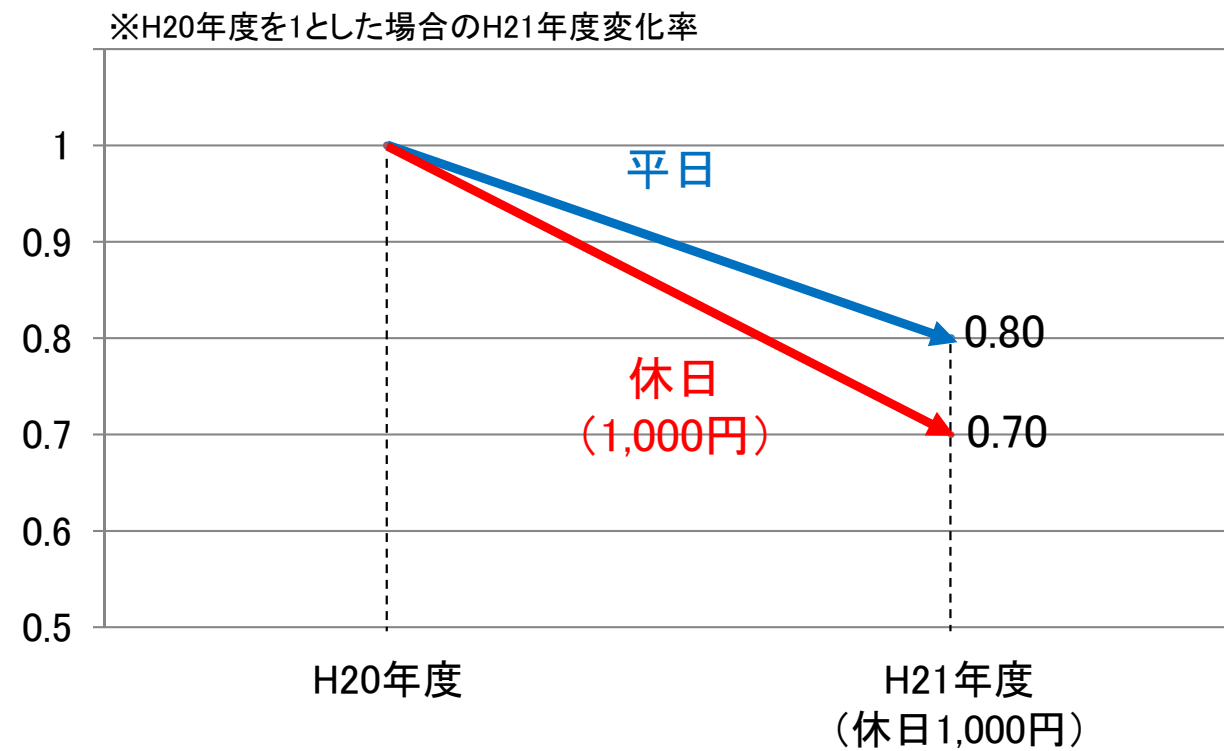


# 休日1,000円における他の交通機関との関係(本四間)

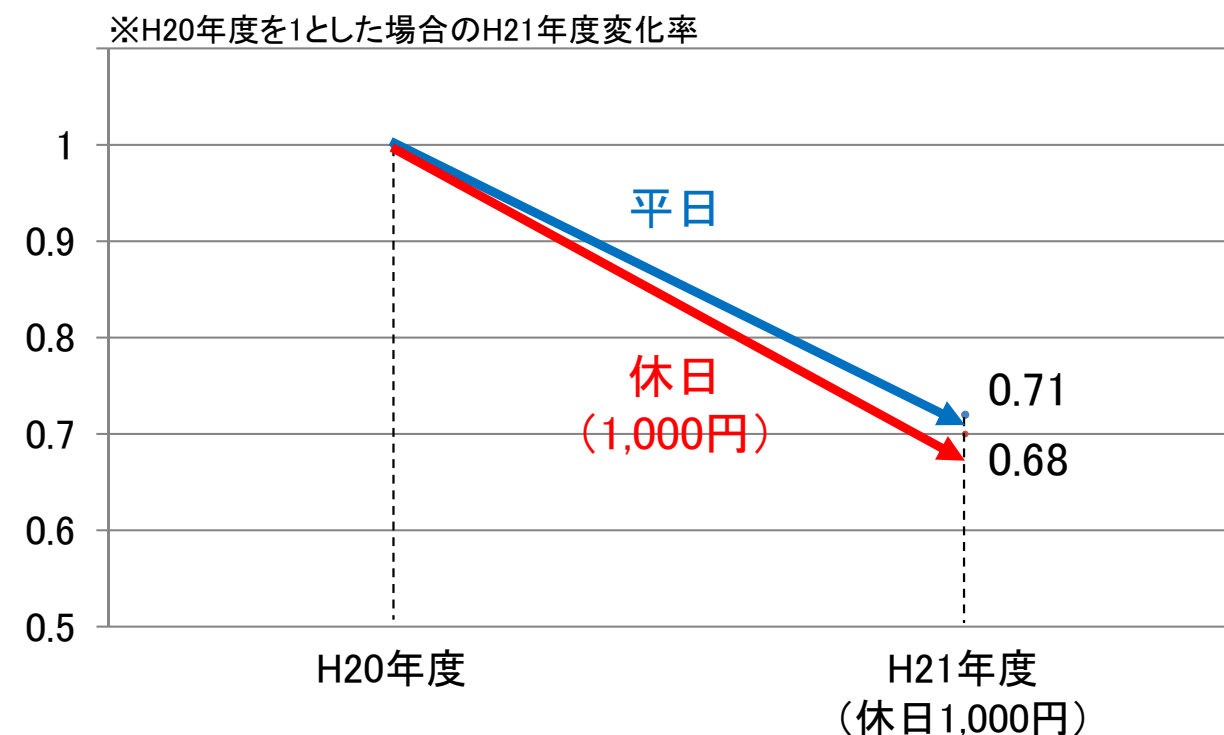
## ○本四間フェリー(旅客、乗用車)利用者数の変化

フェリーは本四間で休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる

[旅客:12航路]



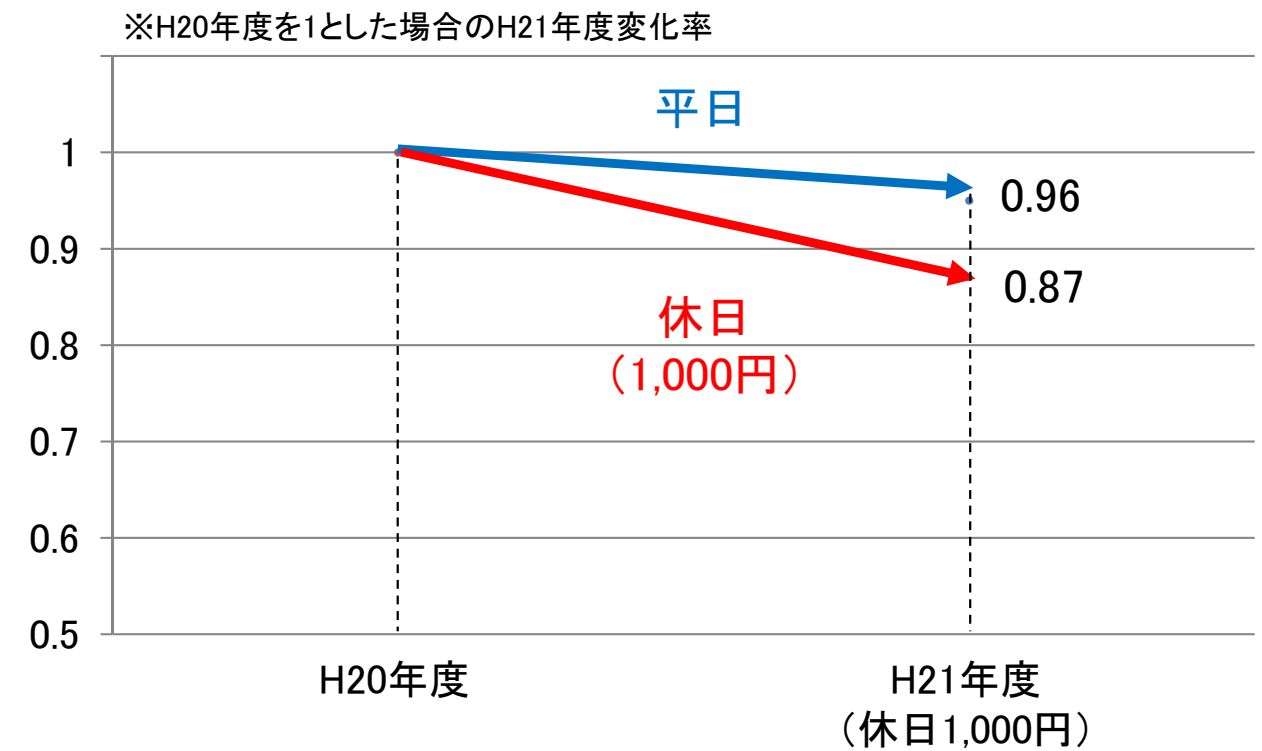
[乗用車:11航路]



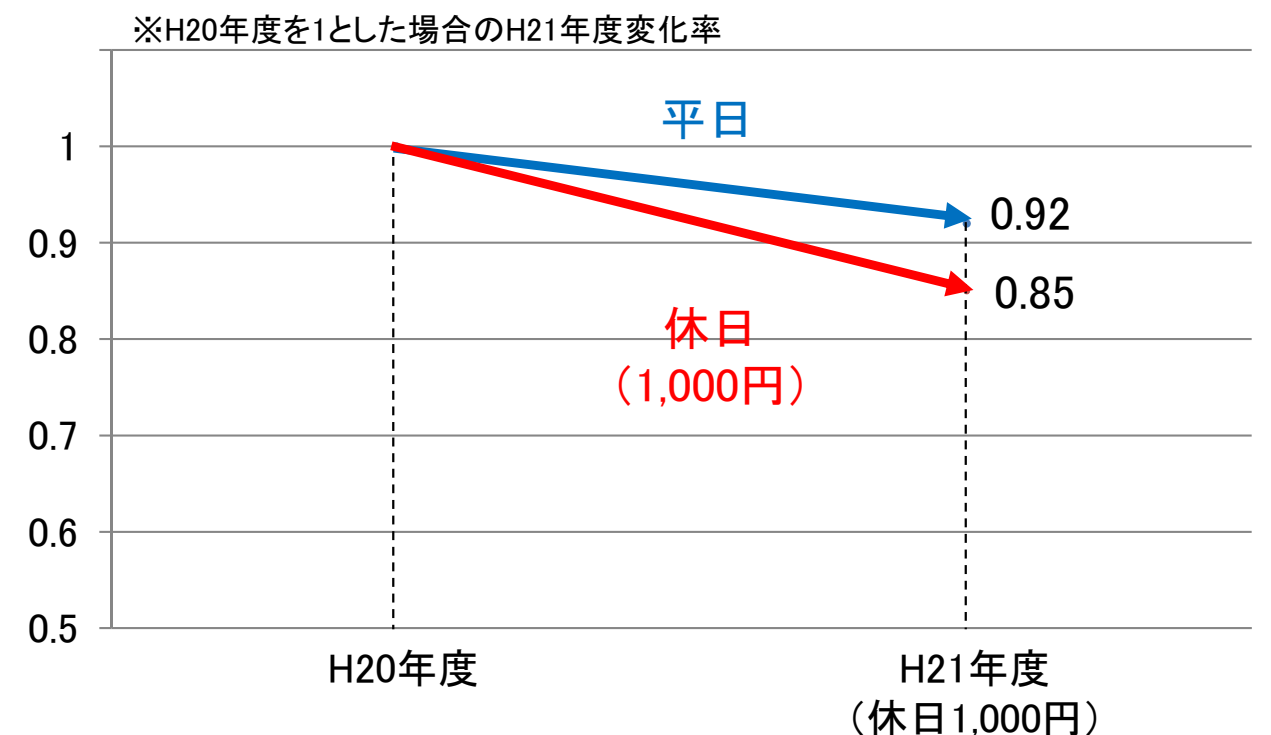
## ○鉄道(本四間)利用者数の変化

鉄道は本四間で休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる

[在来特急:1路線]



[特急以外:1路線]



※ 景気動向・休日の配列の違い等の要因(H21年度のシルバーウィークなど)は考慮していない

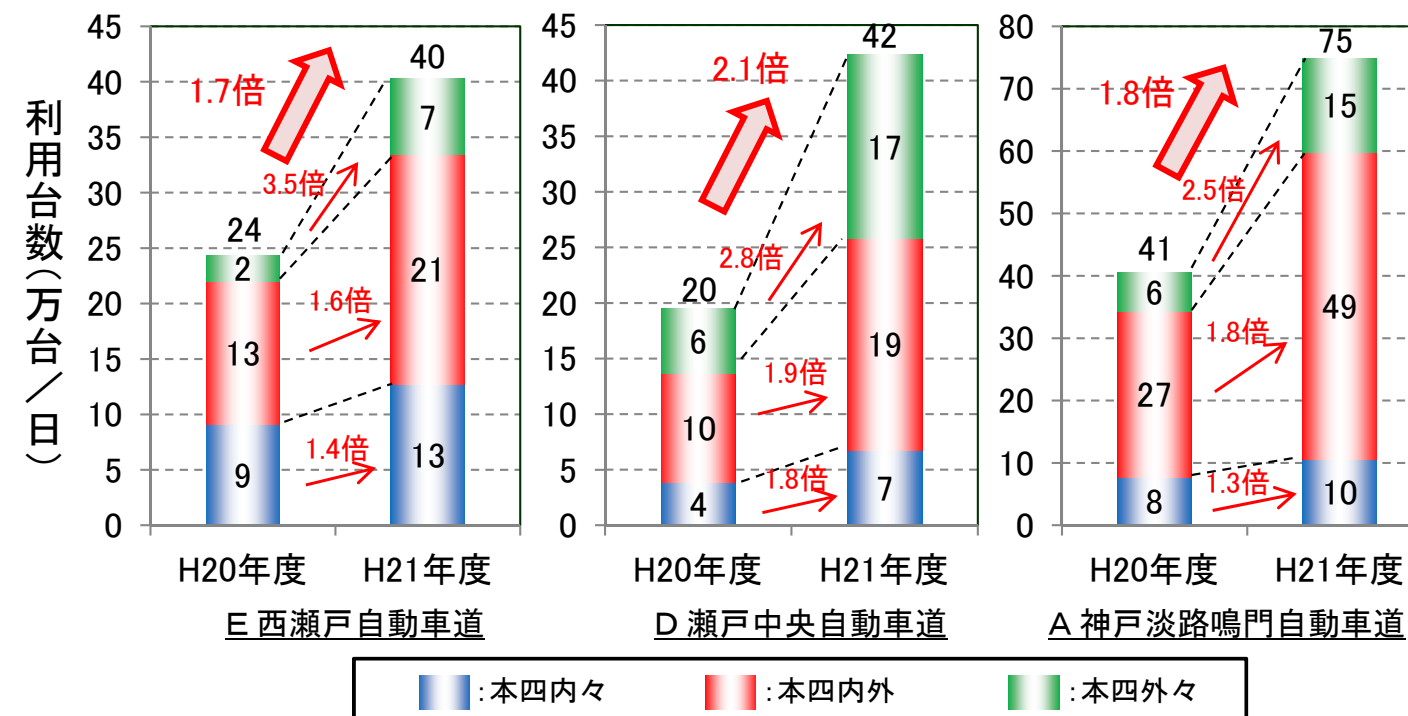
# 休日1,000円の交通量の変化(本四高速)

○本四高速ルート図



特に全線利用する利用者の伸びが2.5~3.5倍と高い

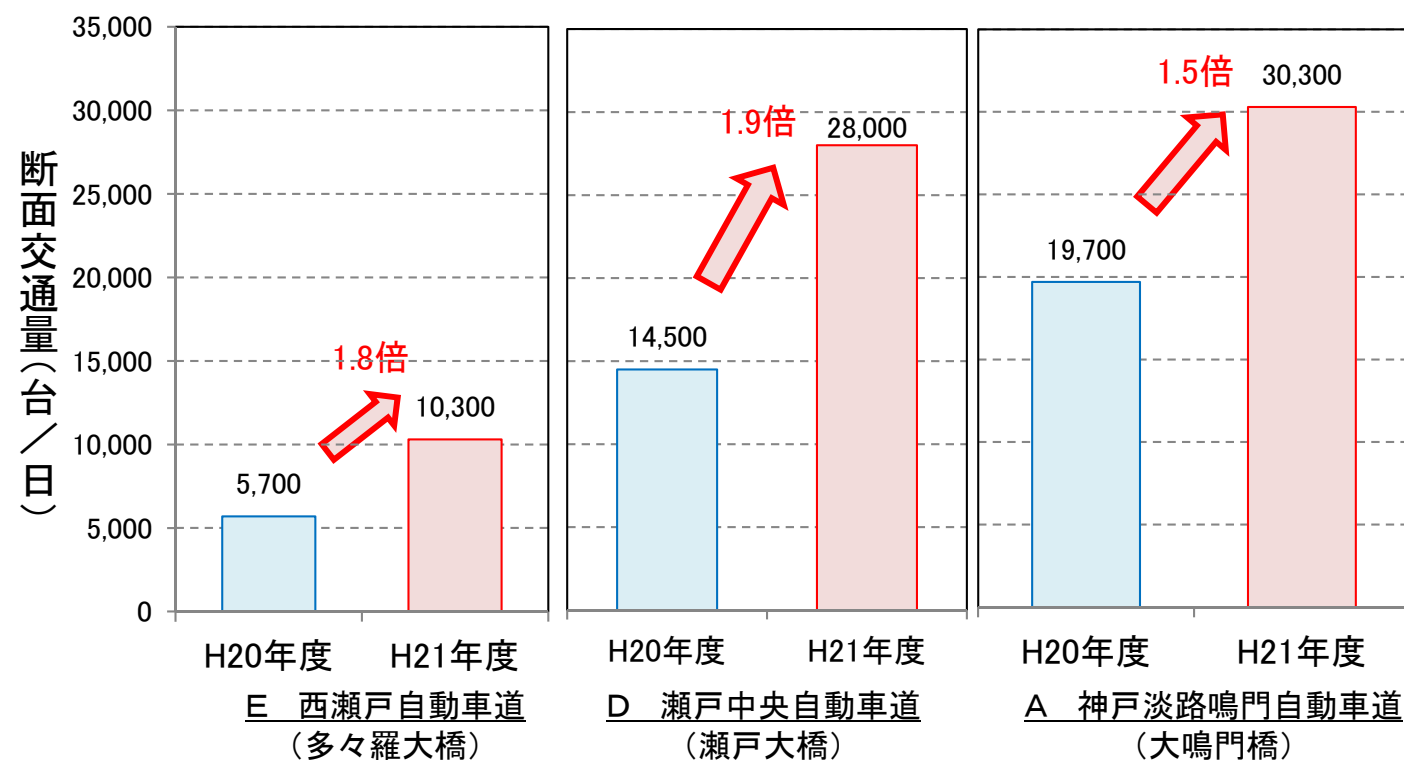
○利用台数の変化(休日、普通車以下)



※ 各ルートのICペア交通量による  
 ※ H21年度は休日特別割引対象日を休日とした  
 ※ 神戸淡路鳴門自動車道については、垂水JCT以北を本四外として集計

休日の断面交通量は1.5~1.9倍に増加

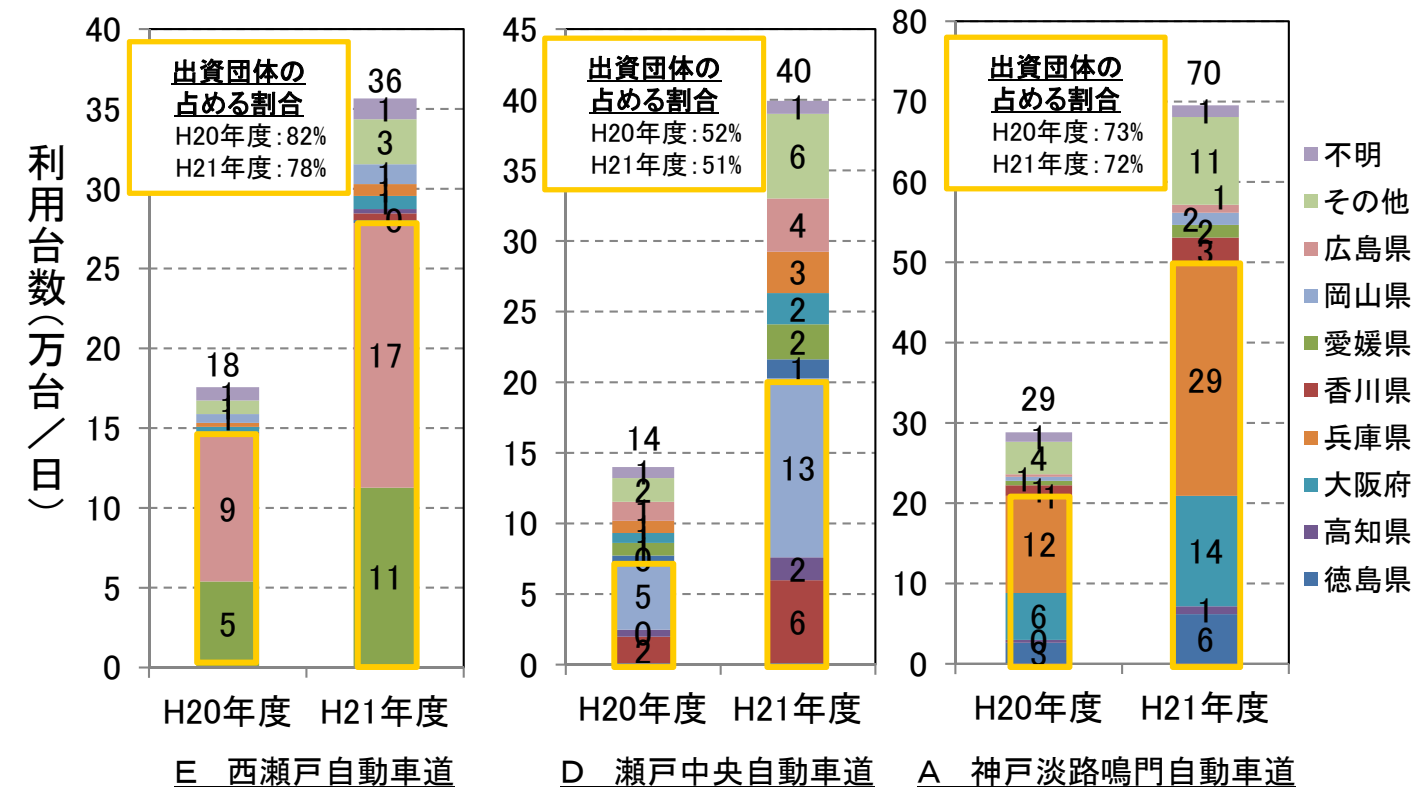
○断面交通量の変化(休日、普通車以下)



※ トラフィックカウンターデータによる各ルートの県境断面の交通量  
 ※ H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

(参考) 県別利用台数の変化(休日、普通車以下)

・利用の5~8割は出資団体府県の利用者



○:各ルートの出資団体  
 ※ ETCログデータを用いて集計。登録地の都府県で分類  
 ※ H21年度は休日特別割引対象日を休日とした