

無料化社会実験の検証について(たたき台)

高速道路無料化社会実験の概要

実験の趣旨

- 全国の高速道路の約2割の区間で無料化社会実験を行い、地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握する

実験内容

(1) 実験期間

平成22年6月28日(月)午前0:00 ~

平成23年6月20日(月)午前0:00 一時凍結

(2) 対象区間

1,652km^{注)}

【約2割】(首都高、阪高を除く高速道路(有料)全体供用に対する実験区間の比率)

(無料で供用中の高速道路も含めた場合、無料区間は全体の約3割)

注: 東九州自動車道 高鍋^{たかなべ}~西都^{さいと}(12km、H22.7.17供用)、

東九州自動車道 門川^{かどかわ}~日向^{ひゅうが}(14km、H22.12.4供用)を期間中に対象に追加

(3) 対象車両

全車種(現金利用者を含む)

(4) 予算

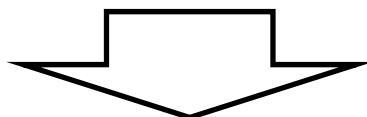
H22年度 1,000億円

H23年度 200億円

実験区間選定の考え方

実験は、予算や以下を総合的に勘案して対象区間を選定。


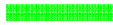

- ① 首都高速、阪神高速道路を除く高速道路
- ② 休日上限1,000円による渋滞発生頻度
- ③ 他の交通機関への影響
- ④ 高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性など)



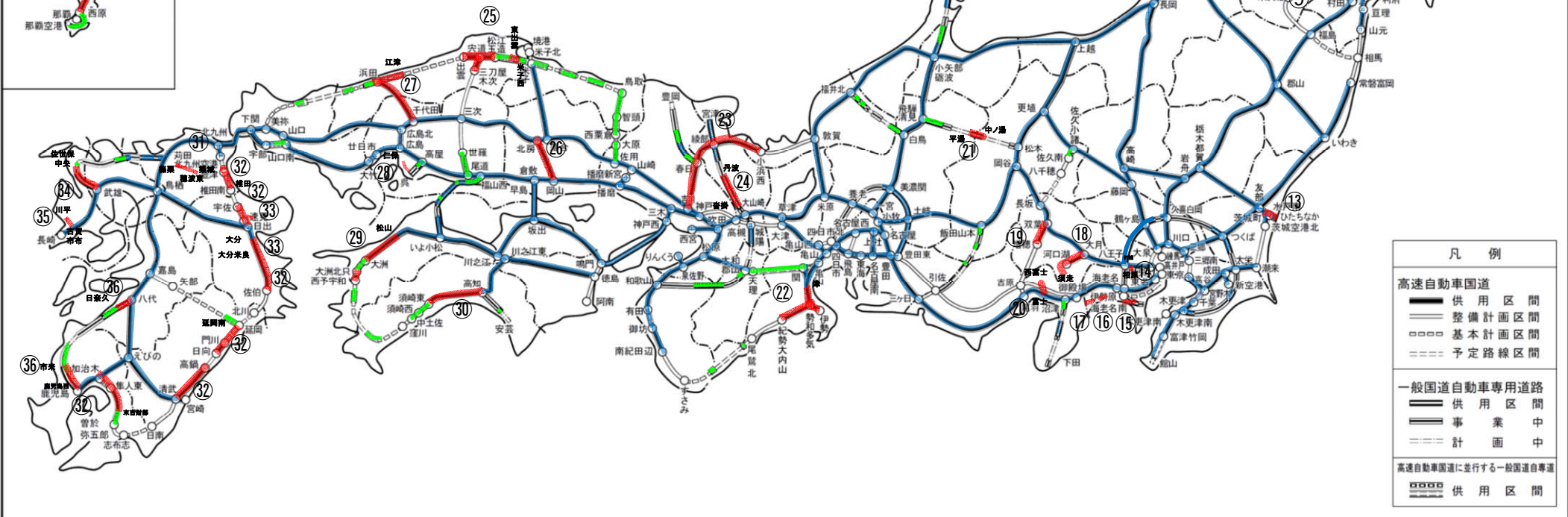
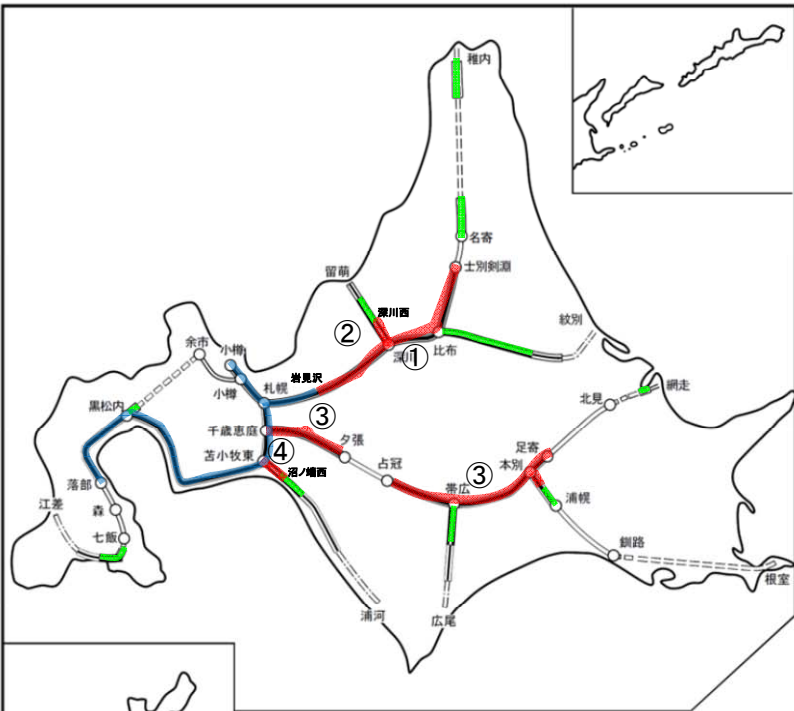
以下を除く区間を主な対象として実験を行う。

三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線及びこれを相互に連絡する路線、並びにこれと県庁所在地を結ぶ路線

高速道路無料化社会実験対象区間

	: 無料化社会実験区間	1,652km
	: 無料で供用中区間	1,141km
	: その他有料区間	7,245km※

(注)延長は平成23年6月1日現在
※首都高・阪高を除く高速道路



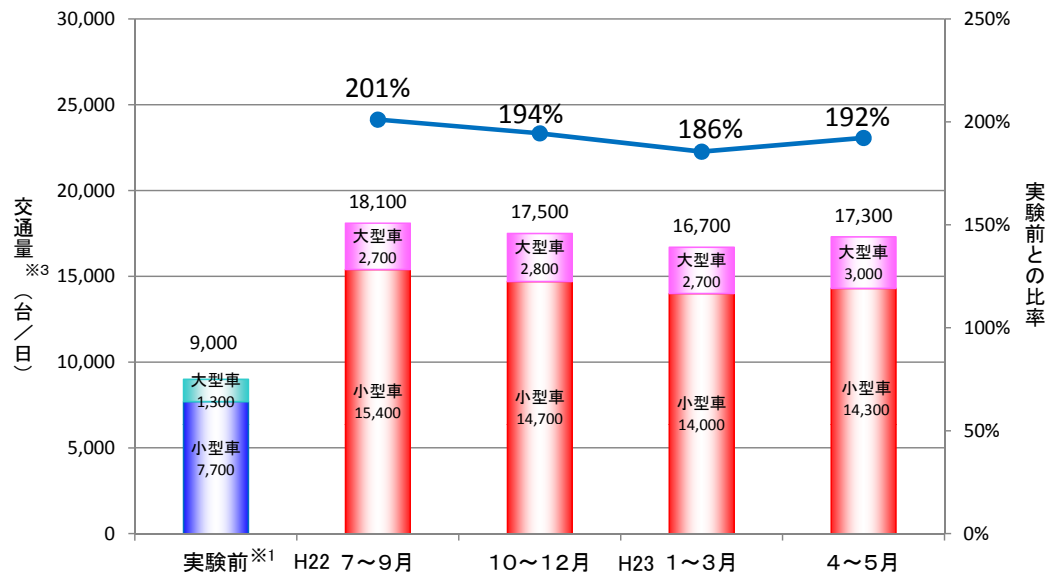
凡例	
高速自動車国道	
	供用区間
	整備計画区間
	基本計画区間
	予定路線区間
一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業中
	計画中
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	
	供用区間

高速道路交通量の変化

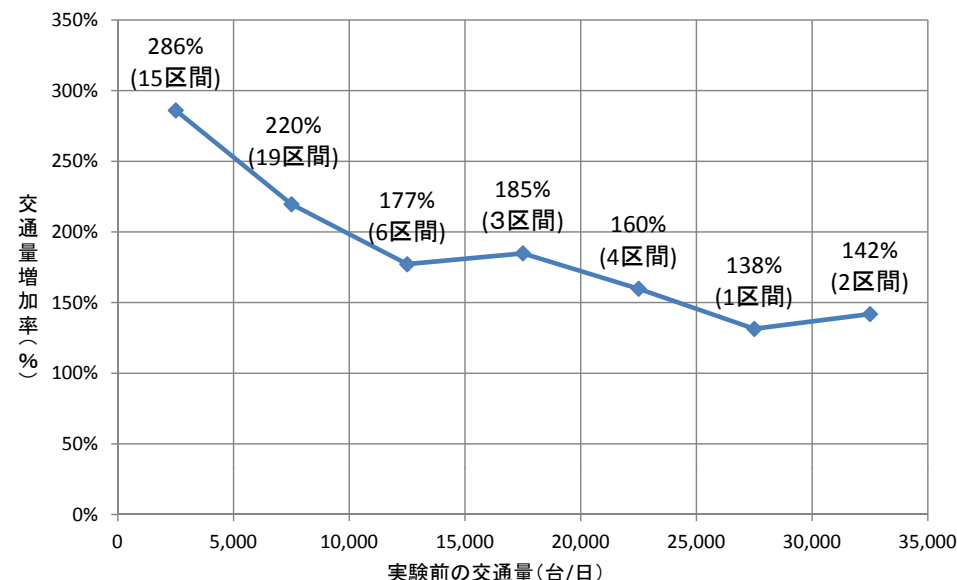
実験区間の交通量は約2倍に増加

実験前に交通量が少なかった区間ほど、交通量の増加率は高い傾向

○実験区間(50区間)の交通量
[平日]

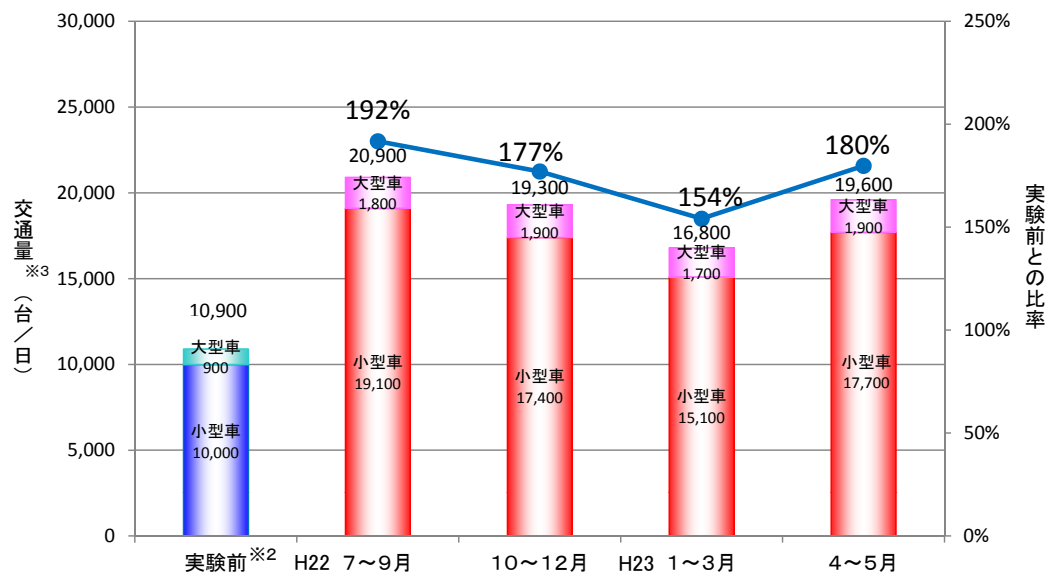


○実験前交通量と増加率の関係(全日)



※ 実験前交通量: H22.6.20~H22.6.26
 実験中交通量: H22.6.28~H23.5.31
 ※ 実験前の交通量を5,000台毎のランクに分け、交通量増加率の平均を算出

[休日]



○交通量増加率上位10区間

順位	実験代表区間名	①実験前交通量(台/日)	②実験中交通量(台/日)	交通量増加率(②/①)
1	東九州自動車道(西都~宮崎西)	2,100	12,200	581%
2	延岡南道路(延岡南~門川)	6,300	24,000	381%
3	東北中央自動車道(山形上山~山形中央)	2,600	9,900	381%
4	米沢南陽道路(米沢北~南陽高畠)	3,700	13,800	373%
5	中部横断自動車道(増穂~南アルプス)	1,800	6,500	361%
6	椎田道路(築城~椎田)	5,800	20,000	345%
7	江津道路(江津~江津西)	2,100	7,200	343%
8	山形自動車道(庄内空港~酒田)	2,800	9,500	339%
9	舞鶴若狭自動車道(舞鶴東~大飯高浜)	2,700	8,200	304%
10	道東自動車道(音更帯広~池田)	2,100	6,100	290%

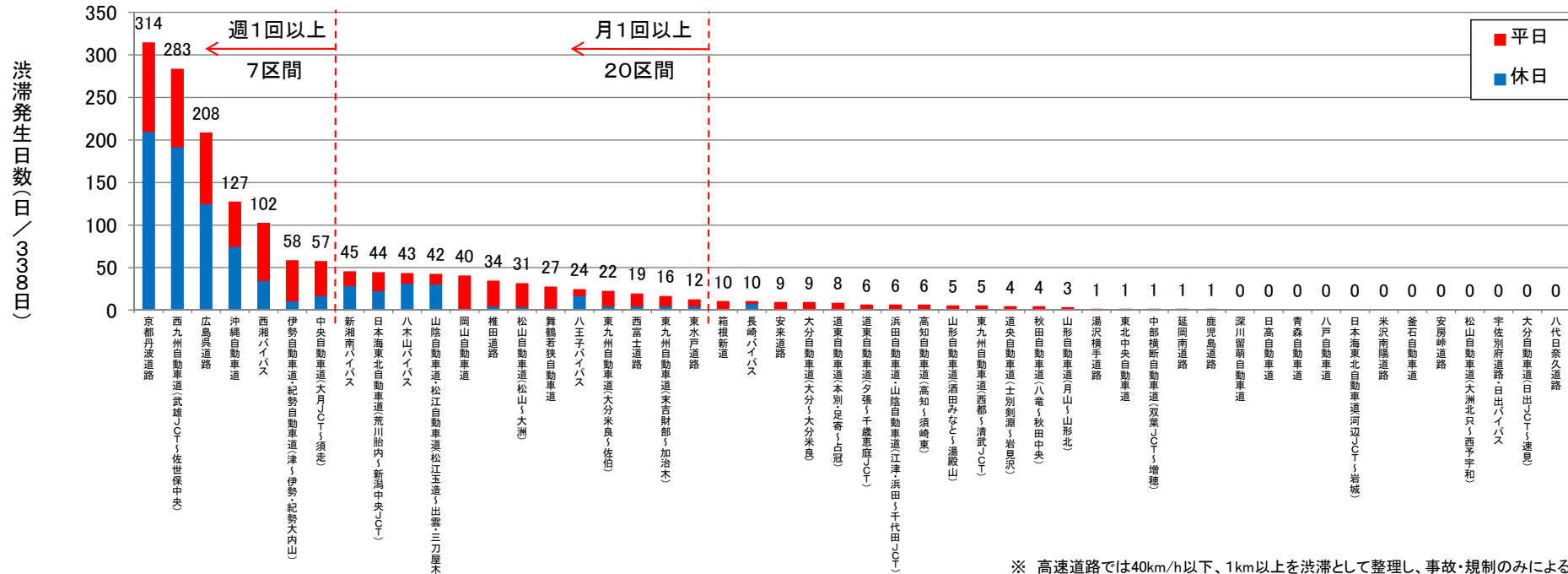
※1 実験前交通量: H22.6.21(月)~25(金)
 ※2 実験前交通量: H22.6.20(日), 26(土)
 ※3 トラフィックカウンターによる無料化社会実験代表断面(50断面)の平均交通量

※ 実験前交通量: H22.6.20~H22.6.26
 実験中交通量: H22.6.28~H23.5.31

高速道路の渋滞状況の変化

高速道路の交通量は大きく増加したが、ほとんどの区間で大きな渋滞は発生していない

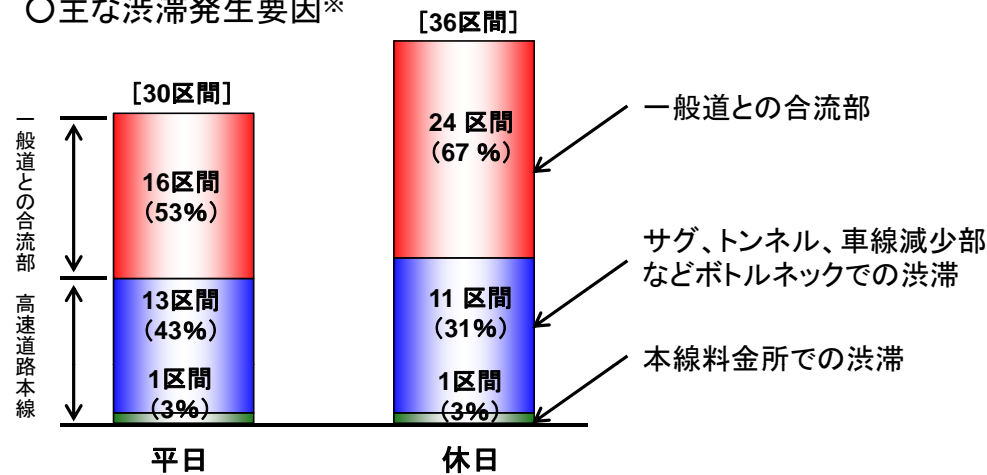
○渋滞発生状況



※ 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

渋滞の主な要因は、実験区間末端における一般道との合流部が約半数以上を占める

○主な渋滞発生要因※



(参考)京都丹波道路 沓掛ICの一般道との合流部の渋滞状況



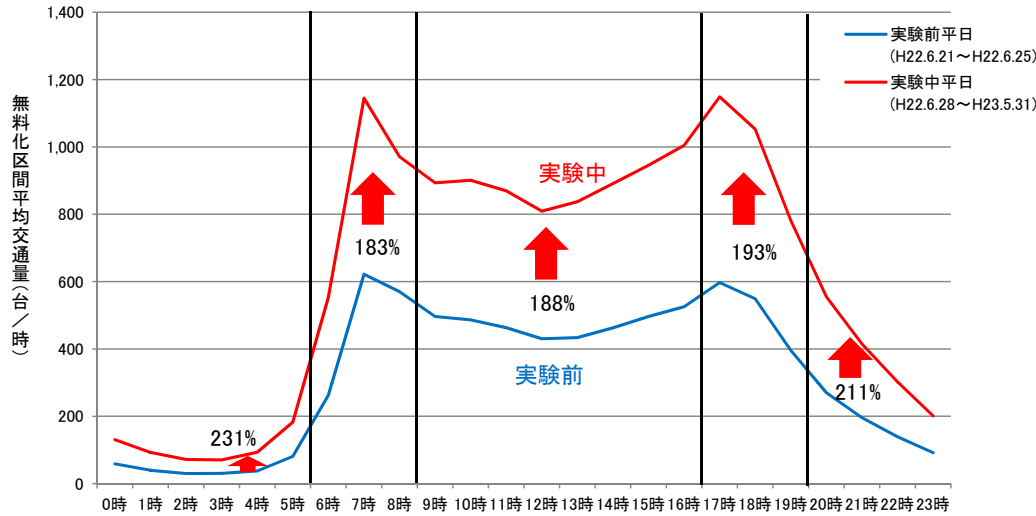
※ 実験期間中(H22.6.28～H23.5.31)に渋滞が発生した区間を主要な要因別に整理

高速道路利用の変化

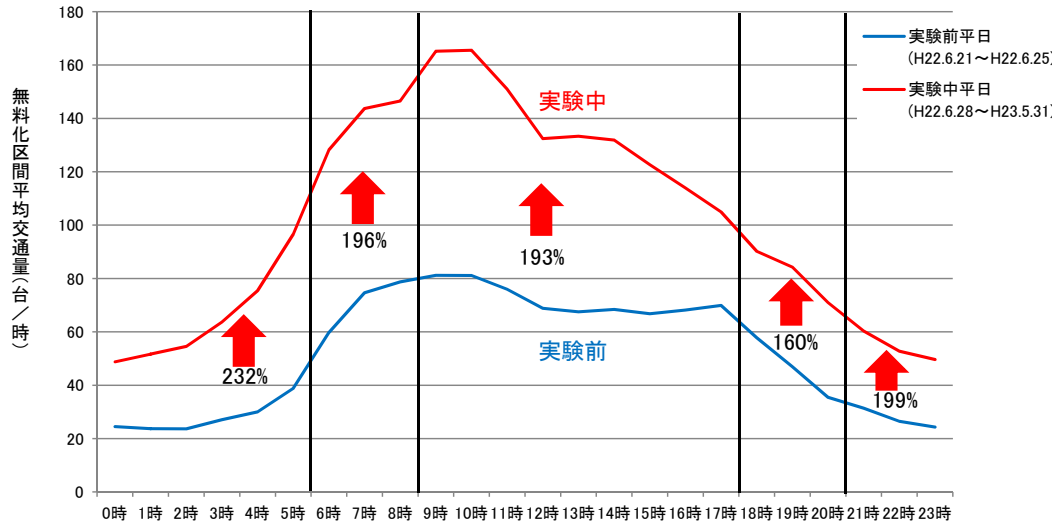
全ての時間帯で高速道路利用が増加

○実験区間の時間帯別交通量(平日)

[小型車]



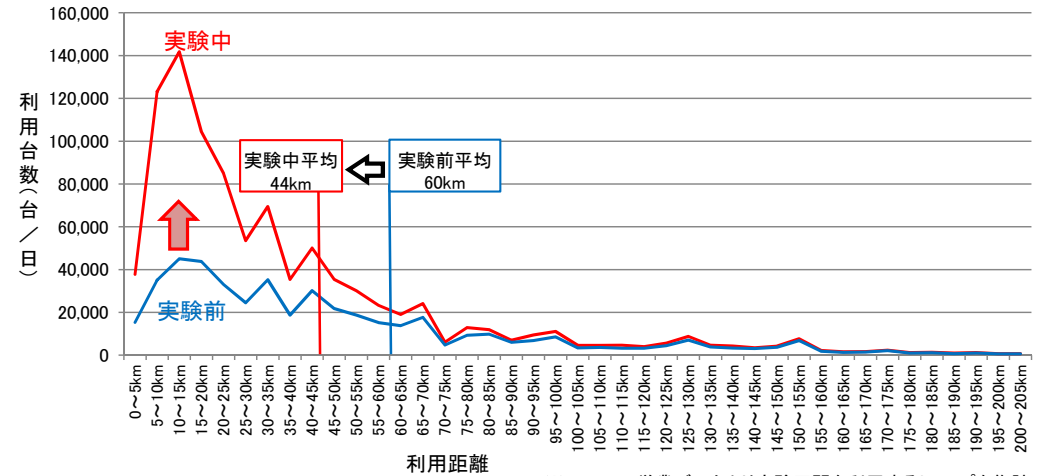
[大型車]



※ トラフィックカウンターによる実験代表断面(50断面)の平均交通量

実験区間の利用については、短距離利用が大幅に増加し、平均利用距離は3割減少

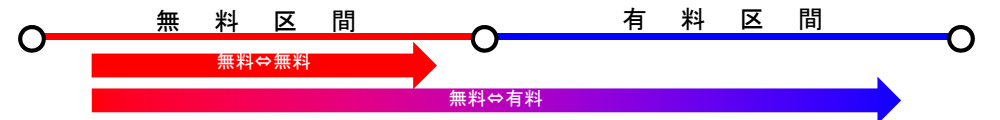
○距離別利用状況(全車、全日)



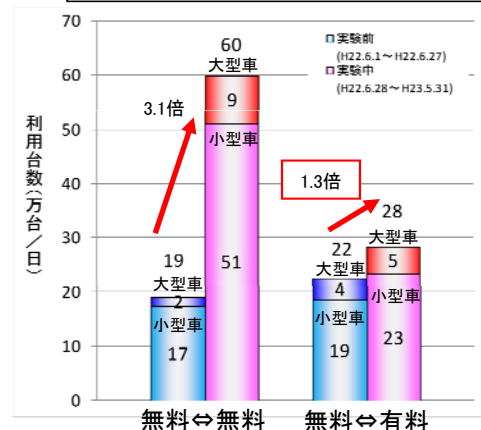
※ NEXCO営業データより実験区間を利用するトリップを集計
 ※ 実験前:H22.6.1~H22.6.27
 実験中:H22.6.28~H23.5.31

実験区間内の利用が約3倍に増加するとともに、無料・有料区間を跨いでの利用も約1.3倍に増加

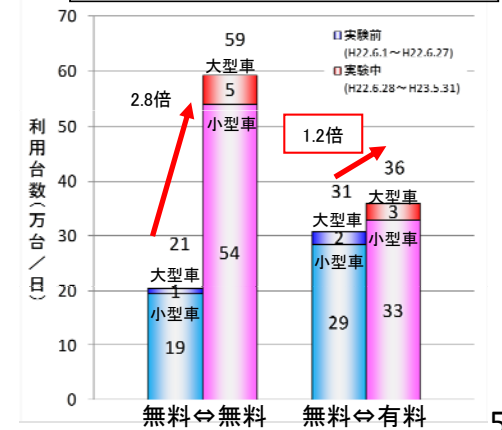
○無料区間の利用状況



平日



休日



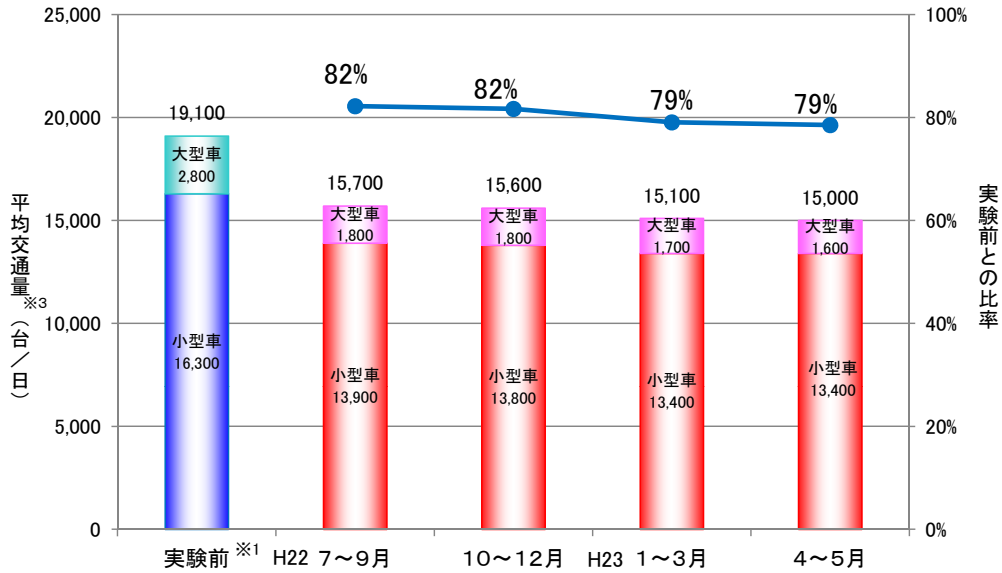
※ NEXCO営業データより実験区間を利用するトリップを集計

並行一般道の交通状況の変化

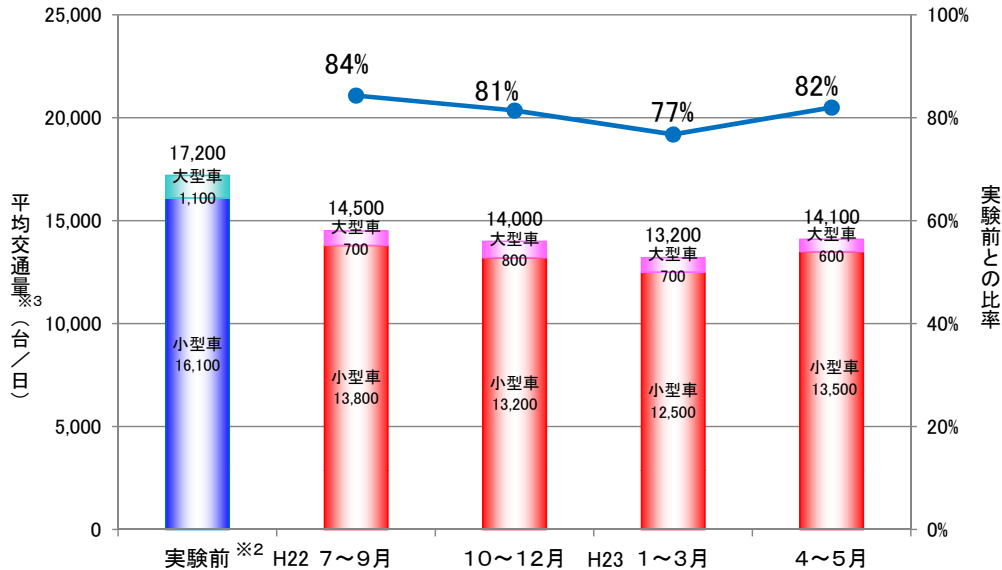
実験区間と並行する一般道の交通量は、高速道路への転換により、約2割減少

○並行一般道(50区間)の交通量の変化

[平日]



[休日]



※1 実験前交通量: H22.6.21(月)~25(金)

※2 実験前交通量: H22.6.20(日), 26(土)

※3 トラフィックカウンターによる主要な並行一般道(50断面)の平均交通量

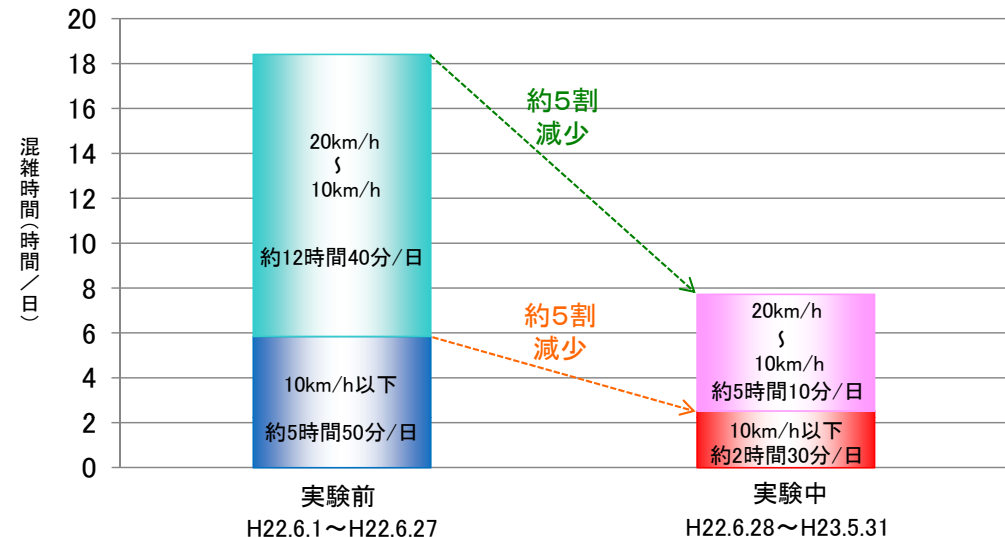
○並行一般道の交通量減少率上位5区間

順位	並行一般道	実験代表区間名	①実験前交通量 (台/日)	②実験中交通量 (台/日)	交通量減少率 (②/①)
1	国道112号	山形自動車道(西川~月山)	5,600	1,700	30% (7割減)
2	国道56号	高知自動車道 (土佐Pスマート~須崎東)	11,900	5,500	46% (5割減)
3	国道201号	八木山バイパス(篠栗~筑穂)	12,000	6,200	52% (5割減)
4	国道56号	松山自動車道(伊予~内子五十崎)	8,600	4,600	53% (5割減)
5	国道13号	湯沢横手道路(十文字~横手)	19,200	10,700	56% (4割減)

※ 実験前交通量: H22.6.20~H22.6.26
実験中交通量: H22.6.28~H23.5.31

主要な並行一般道では、混雑時間が約5割減少

○速度が20km/h以下の混雑時間の変化 [並行一般道※合計]

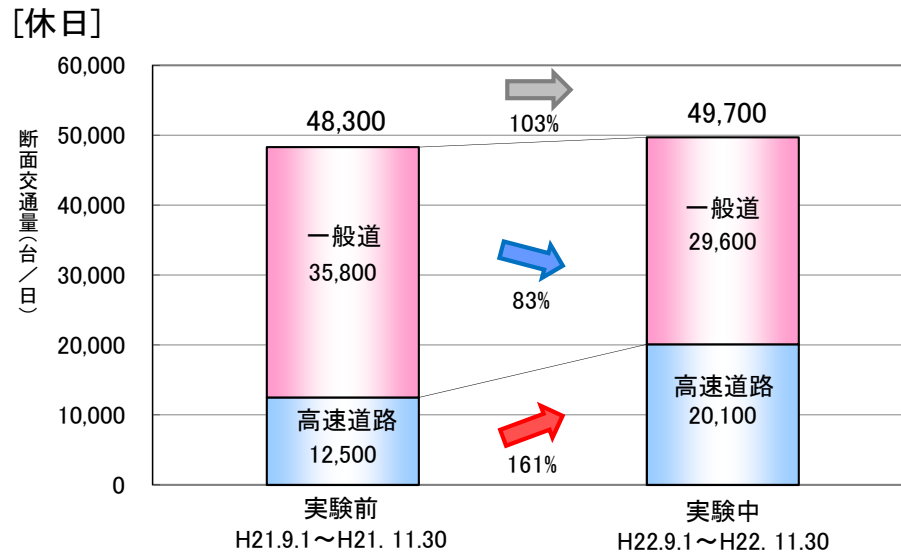
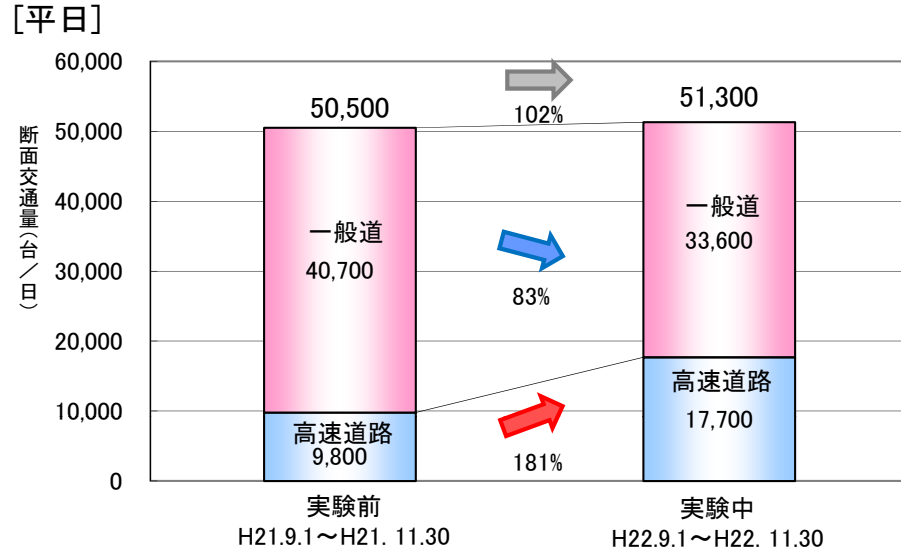


※ 代表50断面に並行している区間のうち、VICSデータを測定している区間を抽出

並行一般道を含む交通状況の変化

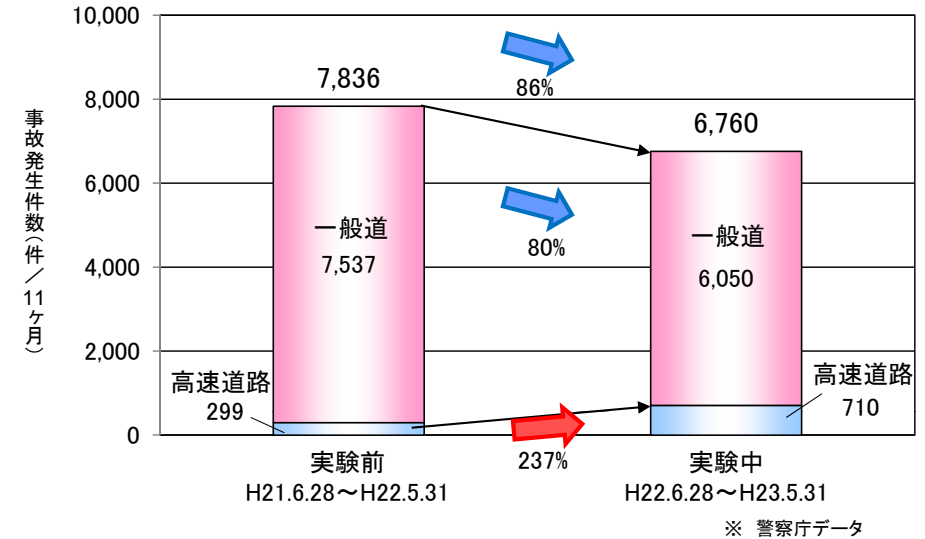
実験区間と並行一般道の交通量の合計は、実験前後でほぼ同等であり、全体として大きな誘発交通は生じなかったと考えられる

○断面交通量(高速道路+一般道)の変化(50断面平均)

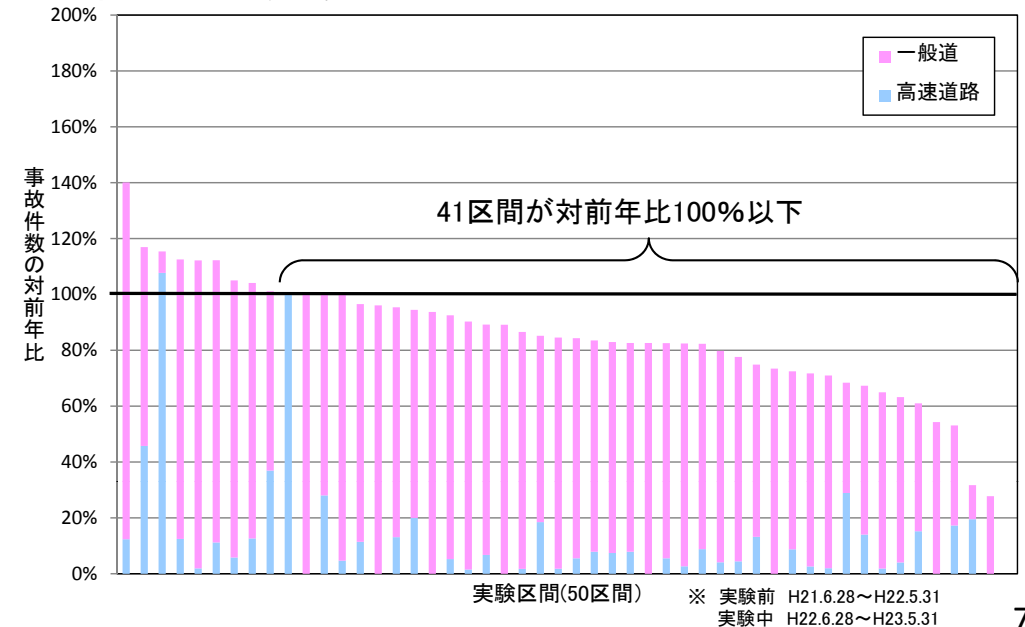


死傷事故件数は、実験区間では2.4倍に増加する一方、並行一般道では2割減少し、合計では約1割減少

○事故発生件数の変化(50区間合計)



○事故発生件数の変化(区間別)



※ 50断面の高速交通量の平均値
 ※ 50断面の並行一般道交通量の平均値
 1断面当たりの並行一般道は約3路線
 H21.9~11の観測交通量がない場合はH17センサ交通量を使用
 ※ 実験前と実験中の推計交通量の変化が±10%以上の道路を含む範囲の並行一般道を対象

観光への影響

無料化区間ICの近傍(10km圏内)や、社会実験に合わせた地域の取り組みを実施している施設では、入込客数が増加傾向

[前年同期比]

区分	無料化区間ICからの距離		地域の取組	
	10km圏内 (83施設)	10km圏外 (79施設)	有 (49施設)	無 (113施設)
平日 6/28~5/31 お盆・年末除く	約4%増	約2%減	約6%増	横ばい
休日 6/28~5/31 お盆及び各月連休・年末を除く	約2%減	約8%減	約1%減	約6%減
7月連休 7/17~7/19	約13%増	約4%増	約13%増	約8%増
お盆 8/13~8/16	約7%増	約2%減	約7%増	約1%増
10月連休 10/9~10/11	約6%増	約8%減	約2%増	約2%減
11月連休 11/20~21,23	約1%増	約7%増	約10%増	約2%増
年末年始 12/29~1/3	約6%減	約3%減	約7%減	約5%減
1月連休 1/8~1/10	約2%減	約9%減	約3%減	約5%減
2月連休 2/11~2/13	約6%増	約1%増	約3%増	約4%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162施設

※9月連休は実験前(5連休)と実験中(3連休)とで連休の日数が異なるため、集計から除いている

並行一般道では、施設の利用客が減少する事例もみられる

平成22年7月28日 中国新聞	広島県道路無料化1ヵ月 ・国道31号沿いの店舗への影響は大きい。弁当や軽食を販売する店は、通勤客などが多い早朝を中心に売上げが約2割減
平成22年8月21日 北海道新聞	道の駅 客足遠のく ・道央道と並行して走る、国道12号沿いの空知管内の道の駅の利用客が軒並み減少 ・7月以降の利用者数は軒並み15%以上減少。中でも「たきかわ」は3割減少
平成22年8月28日 読売新聞	高速無料化 通行量半減 売上1/10も ・山形道は未開通区間もあるため、高速を敬遠して国道を走る車も多かったが、無料化で一気に高速に流れ、売上が10分の1に減った飲食店もある
平成22年10月8日 西日本新聞	バイパス無料化で交通量減… 国道の16店共同で催し ・八木山バイパスの無料化は6月末に開始 ・農産物直売所「農楽園」では、売上高が実験前の約7割に減少
平成22年12月28日 高知新聞	土佐市の国道 交通量半減 ・土佐市の国道56号は交通量が半減。それに伴い、国道沿いの商店も軒並み売上げが落ち、店主から「(店を)維持するのがやっと」「早くもと(有料)に戻して」と悲痛な叫び

(参考)地域の主な取組み事例

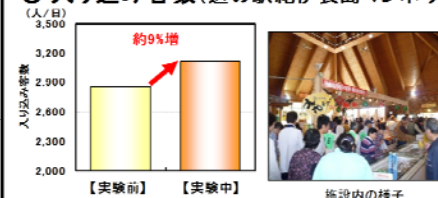
○ 無料化区間
伊勢自動車道・紀勢自動車道
(津IC~伊勢IC・紀勢大内山IC)

○ 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)
実施期間:H22.7.10~H23.1.30
- ・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:紀北川観光協会)
実施期間:H22.6.28~H22.9.30



○ 入り込み客数(道の駅紀伊長島マンボウ)



【実験前:平成21年6月29日~平成22年1月31日】
【実験中:平成22年7月28日~平成23年1月30日】

施設内の様子

○ 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振興推進協議会等)
実施期間:H22.7.1~H22.12.31
- ・シールラリーを開催し、抽選で特産品をプレゼント
(実施主体:南予直施設連携推進協議会)
実施期間:H22.9.1~H23.1.31



○ 入り込み客数(うわじまきさいや広場)



【実験前:平成21年7月1日~平成22年1月31日】
【実験中:平成22年7月1日~平成23年1月31日】

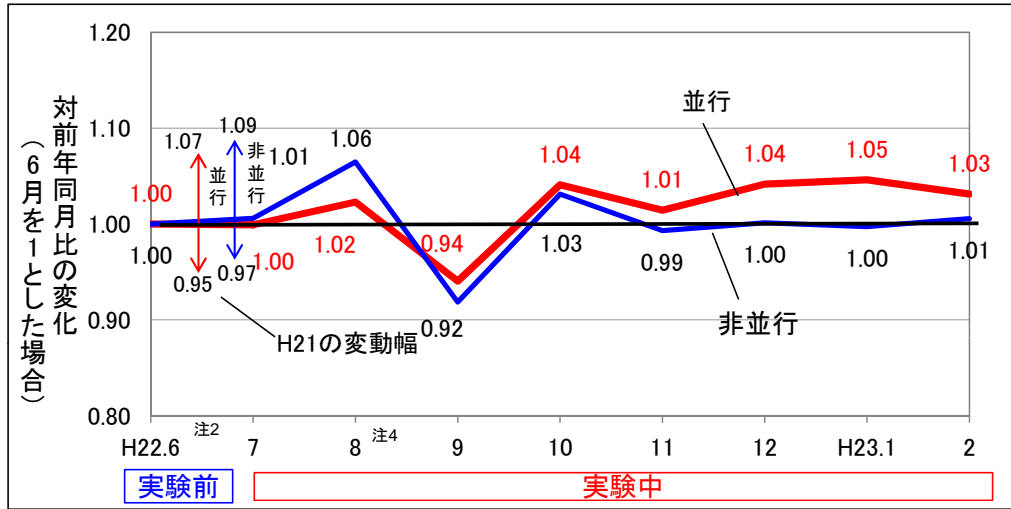
施設内の様子

他の交通機関への影響

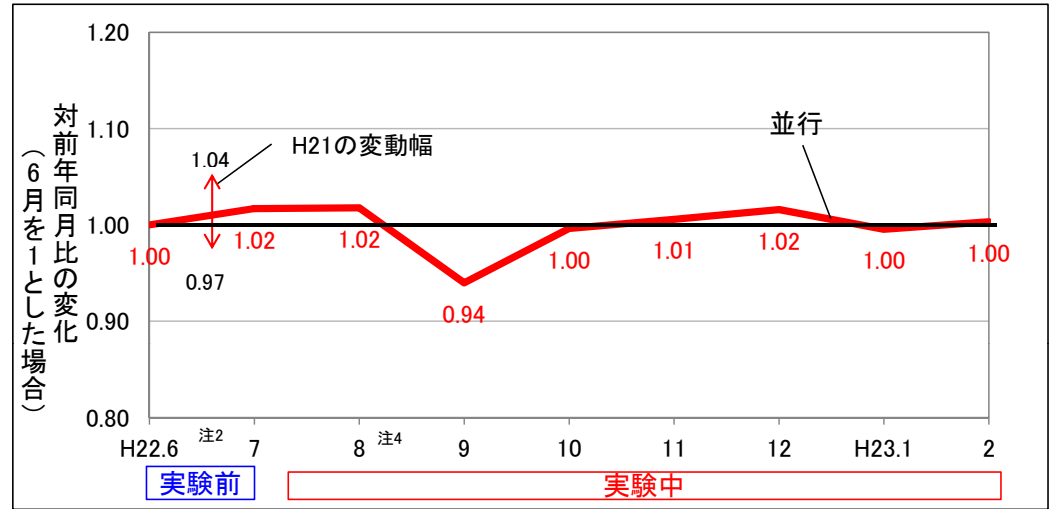
他の交通機関について、マクロとして、実験開始前後で大きな変動はみられない

○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)

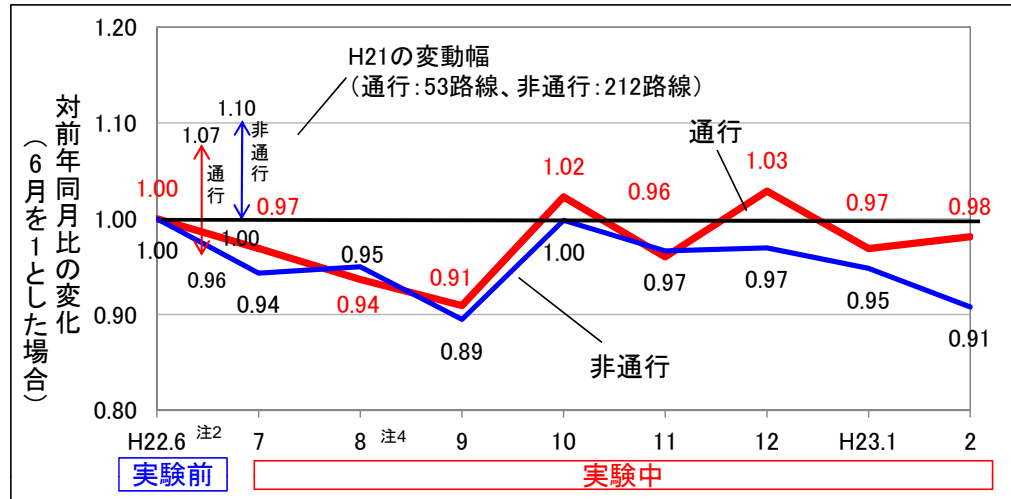
JR(特急) 並行:20断面、非並行45断面



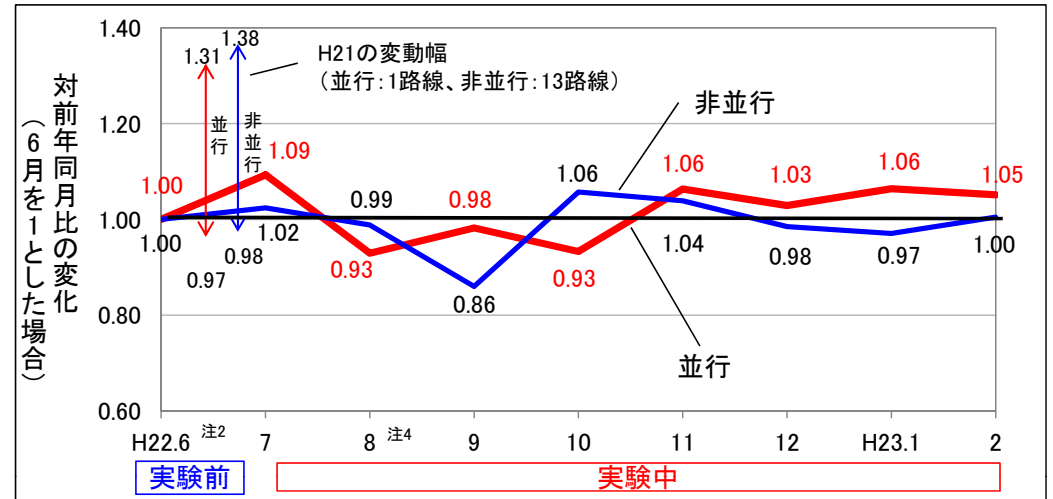
大手民鉄、地域鉄道^{注3} 並行:10断面、非並行:データ無し



高速バス 通行:73路線、非通行:295路線



フェリー 並行:3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(H21.6.28~30)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

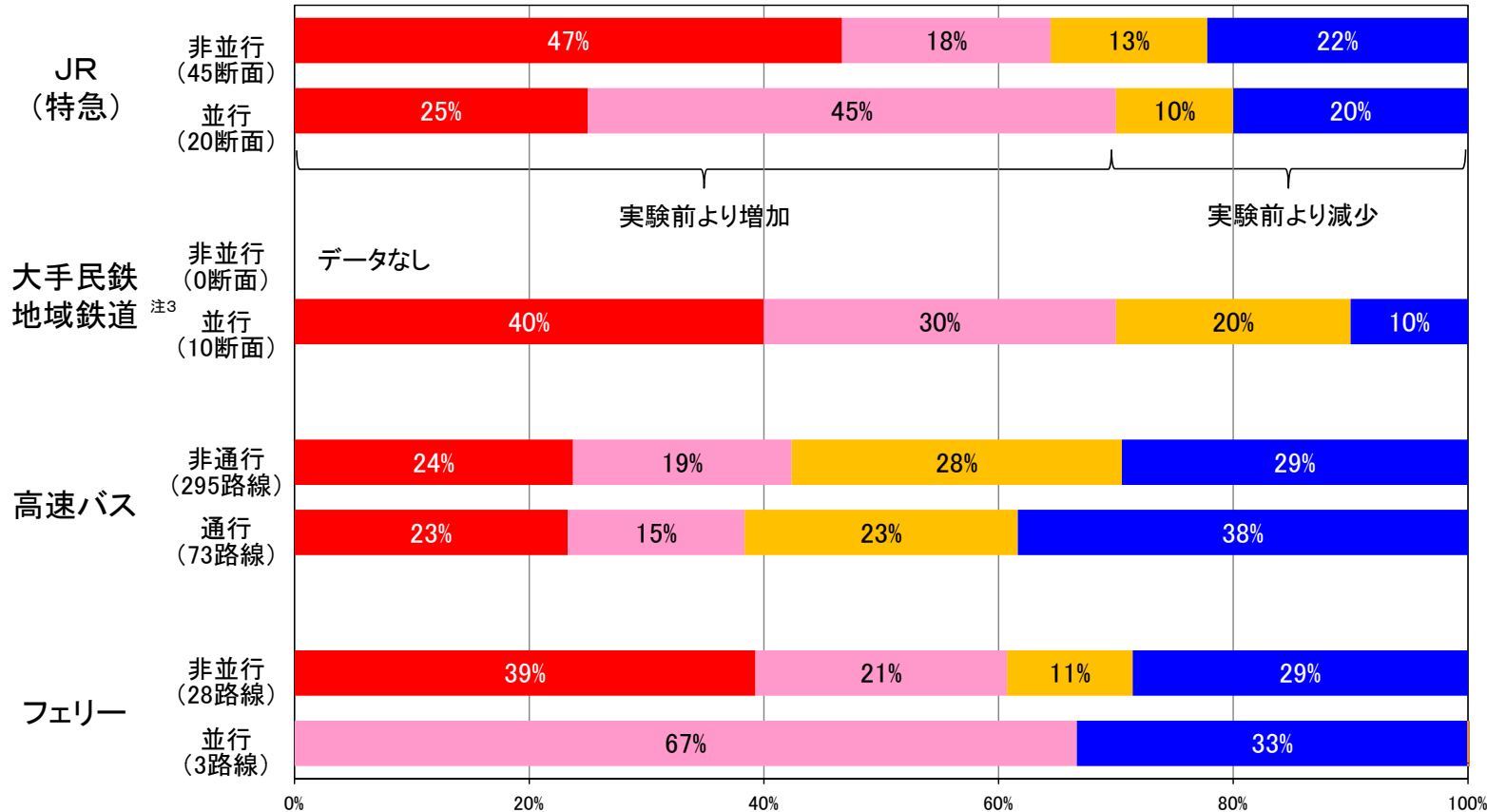
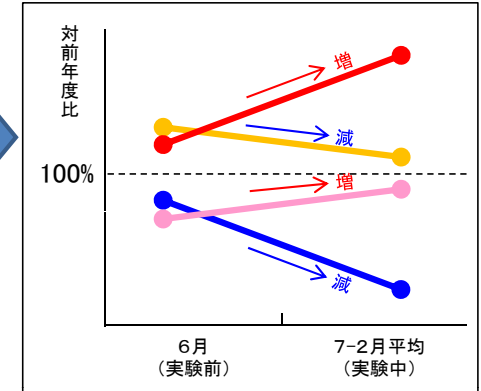
注4 平成21年は休日上限1,000円割引の適用日を4日間拡大

他の交通機関への影響

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、実験区間を通行しない路線と比較して大きい状況

○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7ヵ月間の対前年同月比の比較^{注2, 4, 5})

	対前年同月比の7-2月平均が 100%以上	対前年同月比の7-2月平均が 100%未満
対前年同月比のH22.7-H23.2平均 がH22.6より増加	■	■
対前年同月比のH22.7-H23.2平均 がH22.6より減少	■	■



注1 景気動向・天候等の要因は考慮していない

注2 実験前1ヵ月には、実験開始後3日間(H21.6.28~30)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8月は休日上限1,000円割引の適用日を4日間拡大

注5 9月については、平成21年の連休の影響が考えられるため、集計から除く