

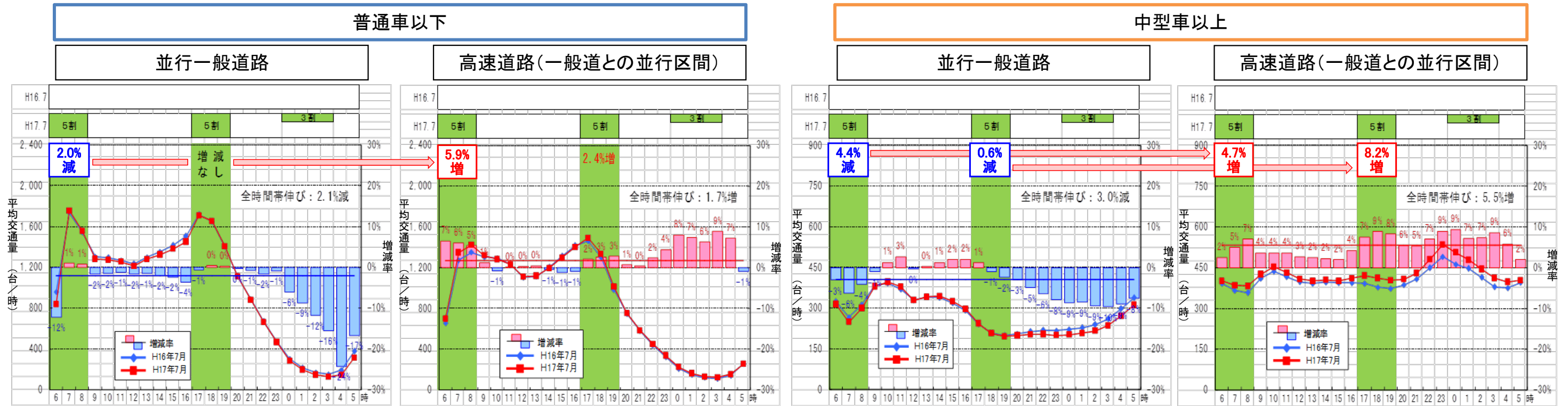
# 料金割引の評価

# 1. NEXCO料金割引の効果・影響

# ① 通勤割引(平日) 通勤5割引(地方部)

- 平日の通勤割引は、朝の通勤時間帯に並行一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和し、想定していた効果が生じた路線が存在する。
- ただし、地域や路線によっては渋滞解消の効果が見られない路線もあり、その効果は大きく異なる傾向にある。

## ○通勤5割引(地方部)による交通量の変化(平日)



※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計 ※3 H16.7はH16.7.1~H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1~H17.7.31を集計

## ○高速道路交通量と並行一般道路渋滞への影響例(平日)

朝方(6時~9時)			
都道府県	高速道路路線名	高速道路の交通量変化	並行一般道路の渋滞長変化
北海道	札幌自動車道	5%増	86%減
青森県	青森自動車道	18%増	28%減
栃木県	東北自動車道	1%増	12%減
新潟県	関越自動車道	9%増	減少せず
愛知県	東名自動車道	1%増	55%減
京都府	舞鶴若狭自動車道	4%減	減少せず
山口県	中国自動車道	1%減	71%減
福岡県	関門橋	1%増	減少せず
鹿児島県	東九州自動車道	4%増	100%減(渋滞解消)

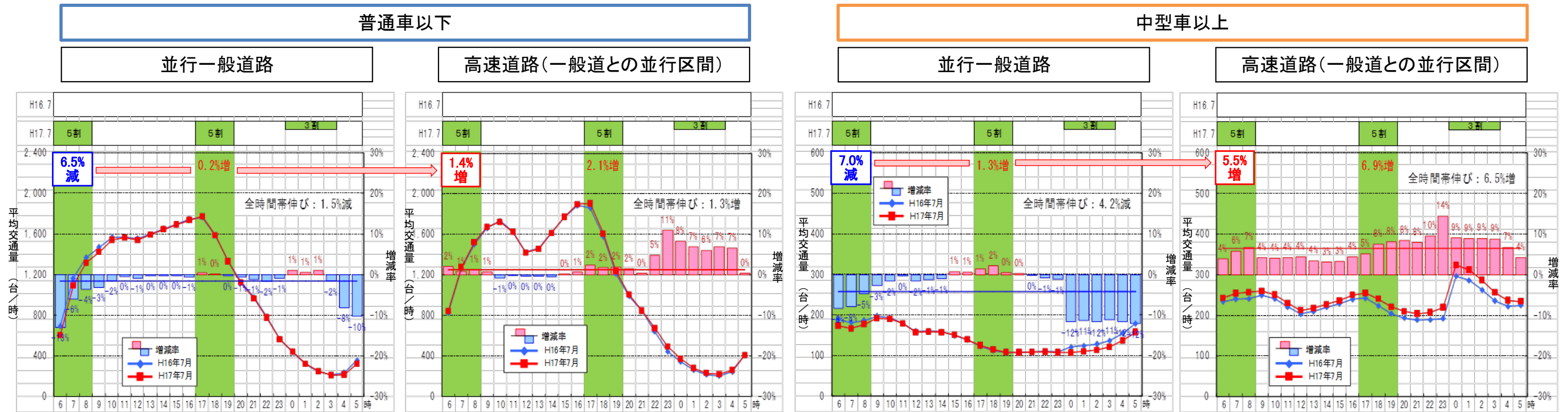
夕方(17時~20時)			
都道府県	高速道路路線名	高速道路の交通量変化	並行一般道路の渋滞長変化
北海道	札幌自動車道	0.5%増	100%減(渋滞解消)
青森県	青森自動車道	11%増	33%減
栃木県	東北自動車道	4%増	100%減(渋滞解消)
新潟県	関越自動車道	12%増	減少せず
愛知県	東名自動車道	2%増	57%減
京都府	舞鶴若狭自動車道	2%減	100%減(渋滞解消)
山口県	中国自動車道	1%減	50%減
福岡県	関門橋	1%減	100%減(渋滞解消)
鹿児島県	東九州自動車道	9%増	減少せず

※ 高速道路の交通量は、並行一般道路を有するIC間のトラカンデータを導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で県別に集計  
 ※ 並行一般道路の渋滞長は、VICS対象区間(総延長1,611km)のうち、導入前(H16.7)に渋滞していた箇所を対象に、渋滞長の変化を導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で県別に集計して比較(渋滞:10km/h以下)

# ① 通勤割引(休日) 通勤5割引(地方部)

- 休日の通勤割引は、朝の通勤時間帯に並行一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和し、想定していた効果が生じた路線が存在する。
- ただし、地域や路線によっては渋滞解消の効果が見られない路線もあり、その効果は大きく異なる傾向にある。

## ○通勤5割引(地方部)による交通量の変化(休日)



※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計 ※3 H16.7はH16.7.1~H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1~H17.7.31を集計

## ○高速道路交通量と並行一般道路渋滞への影響例(休日)

朝方(6時~9時)

都道府県	高速道路路線名	高速道路の交通量変化	並行一般道路の渋滞長変化
北海道	札幌自動車道	9%増	100%減(渋滞解消)
青森県	青森自動車道	14%増	62%減
栃木県	東北自動車道	5%増	減少せず
新潟県	関越自動車道	17%増	減少せず
愛知県	東名自動車道	3%減	61%減
京都府	舞鶴若狭自動車道	5%減	100%減(渋滞解消)
山口県	中国自動車道	6%減	100%減(渋滞解消)
福岡県	関門橋	7%減	減少せず
鹿児島県	東九州自動車道	18%増	100%減(渋滞解消)

夕方(17時~20時)

都道府県	高速道路路線名	高速道路の交通量変化	並行一般道路の渋滞長変化
北海道	札幌自動車道	4%増	98%減
青森県	青森自動車道	11%増	74%減
栃木県	東北自動車道	5%減	88%減
新潟県	関越自動車道	14%増	減少せず
愛知県	東名自動車道	4%減	70%減
京都府	舞鶴若狭自動車道	10%減	100%減(渋滞解消)
山口県	中国自動車道	1%減	40%減
福岡県	関門橋	2%減	減少せず
鹿児島県	東九州自動車道	16%増	減少せず

※ 高速道路の交通量は、並行一般道路を有するIC間のトラカンデータを導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で県別に集計  
 ※ 並行一般道路の渋滞長は、VICS対象区間(総延長1,611km)のうち、導入前(H16.7)に渋滞していた箇所を対象に、渋滞長の変化を導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で県別に集計して比較(渋滞:10km/h以下)

# ① 通勤割引 通勤5割引(地方部)

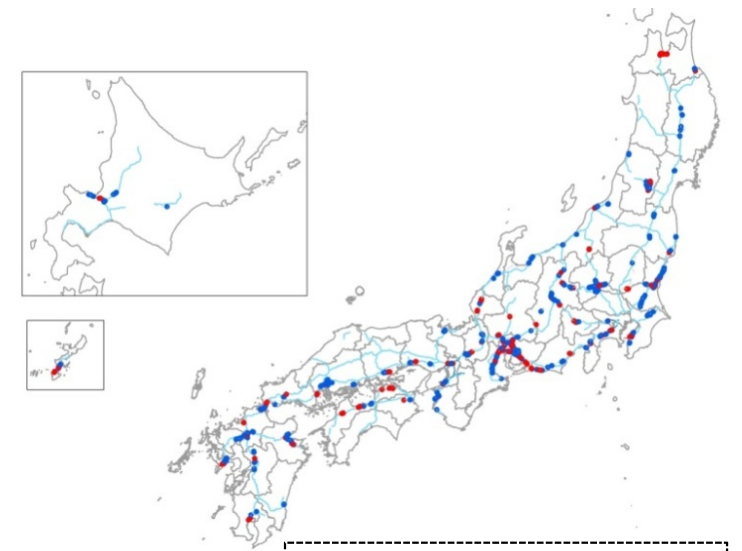
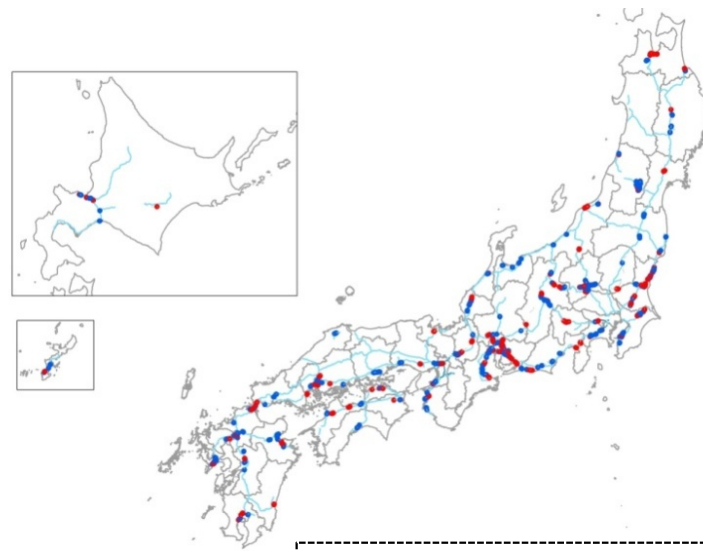
## <参考> 高速道路交通量と並行一般道路渋滞への影響(平日)

高速道路交通量の変化 朝方(6時~9時)

並行一般道路渋滞の変化 朝方(6時~9時)

高速道路交通量の変化 夕方(17時~20時)

並行一般道路渋滞の変化 夕方(17時~20時)



渋滞解消・減少割合:  
62% (=329km/529km)

渋滞解消・減少割合:  
65% (=307km/471km)

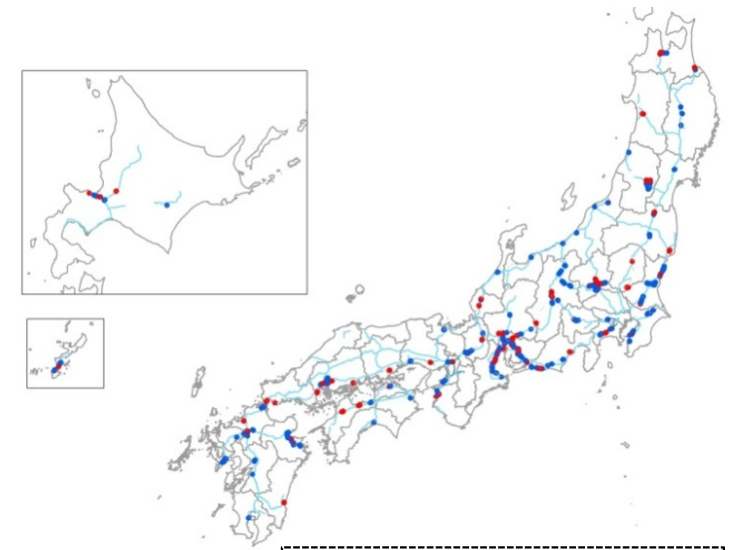
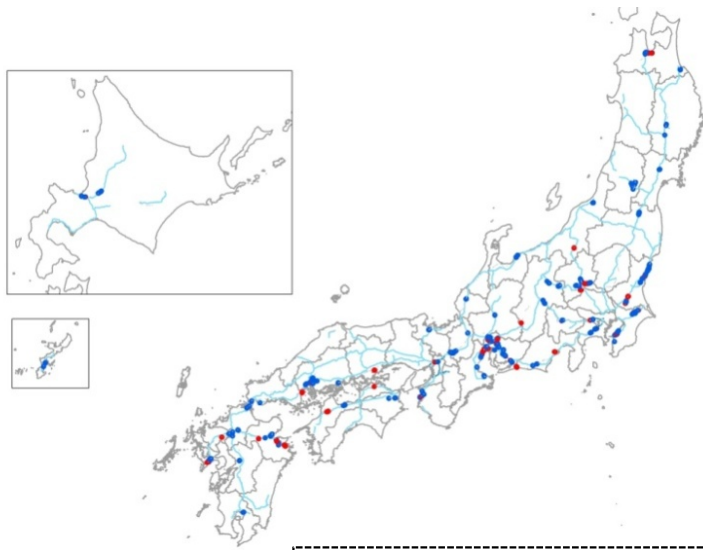
## <参考> 高速道路交通量と並行一般道路渋滞への影響(休日)

高速道路交通量の変化 朝方(6時~9時)

並行一般道路渋滞の変化 朝方(6時~9時)

高速道路交通量の変化 夕方(17時~20時)

並行一般道路渋滞の変化 夕方(17時~20時)



渋滞解消・減少割合:  
72% (=145km/201km)

渋滞解消・減少割合:  
69% (=256km/374km)

区間平均交通量増加率

- 減少
- ~5%増
- ~10%増
- ~20%増
- 20%~増
- 割引対象外区間

渋滞区間延長の変化

- 解消・減少あり
- 解消・減少なし

※ 高速道路交通量は、H16.7(事前)、H17.7(事後)の高速道路のトラカンデータを用いて集計

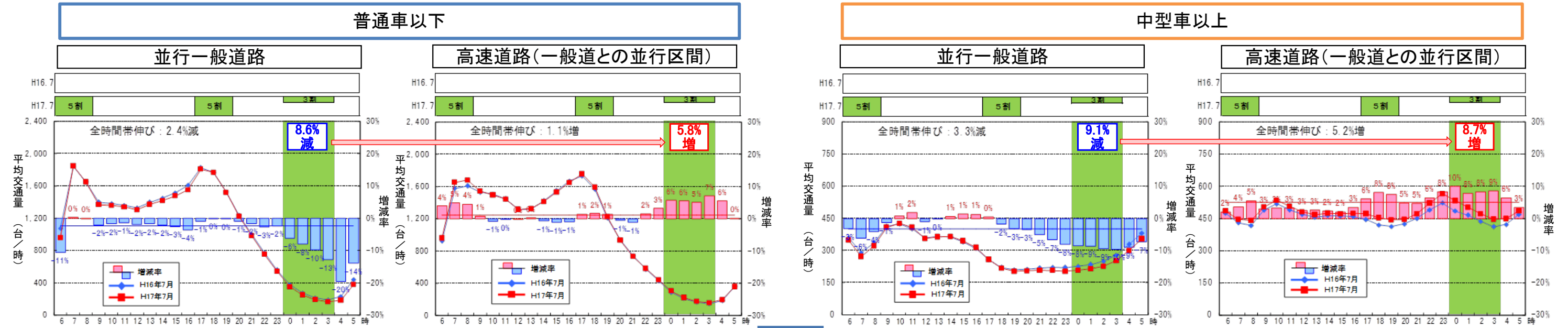
※ 一般道路の渋滞区間延長は、H16.7(事前)、H17.7(事後)のVICSデータを用いて集計(渋滞:10km/h以下)

※ VICS対象総延長:1,611km

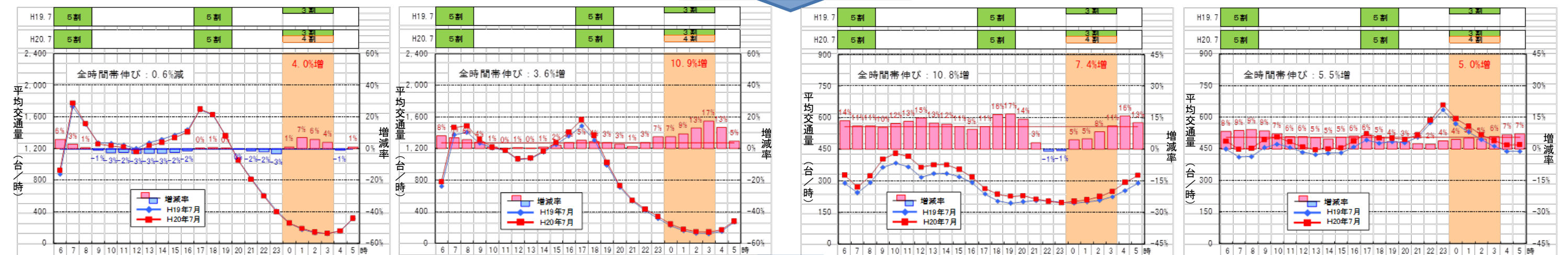
## ② 深夜割引(平日) 深夜3割引(全国)、深夜早朝5割引(大都市部)、深夜4割引(地方部)、深夜5割引(地方部)

- 平日の深夜割引は、一般道路から高速道路への転換が見られ、特に中型車以上の車種を中心に、その傾向が顕著であった。
- ただし、3割引から4割引、5割引といった割引率の拡充に対しては、明確な効果はみられなかった。

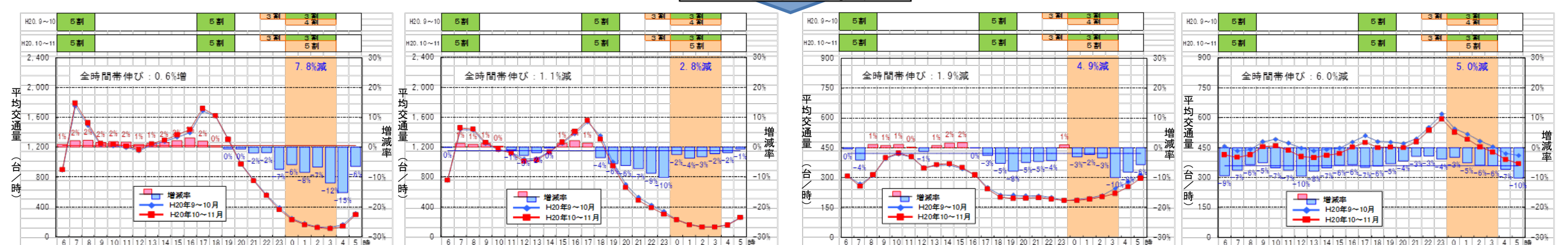
### ○深夜3割引による交通量の変化(平日)



### 3→4割引へ拡充



### 4→5割引へ拡充



※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計

※3 H16.7はH16.7.1~H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1~H17.7.31を集計

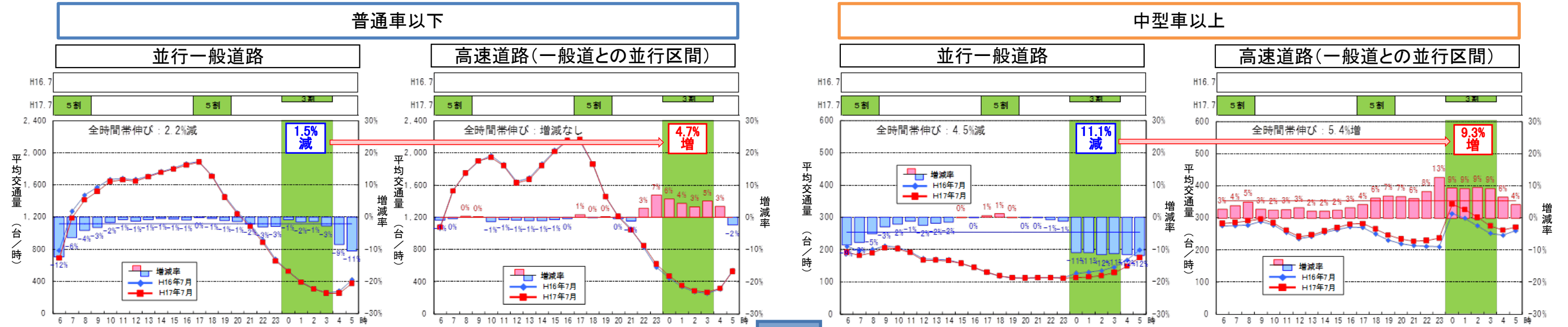
※4 H19.7はH19.7.1~H19.7.31を集計、H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計

※5 H20.9~10はH20.9.14~H20.10.13を集計、H20.10~11はH20.10.14~H20.11.13を集計

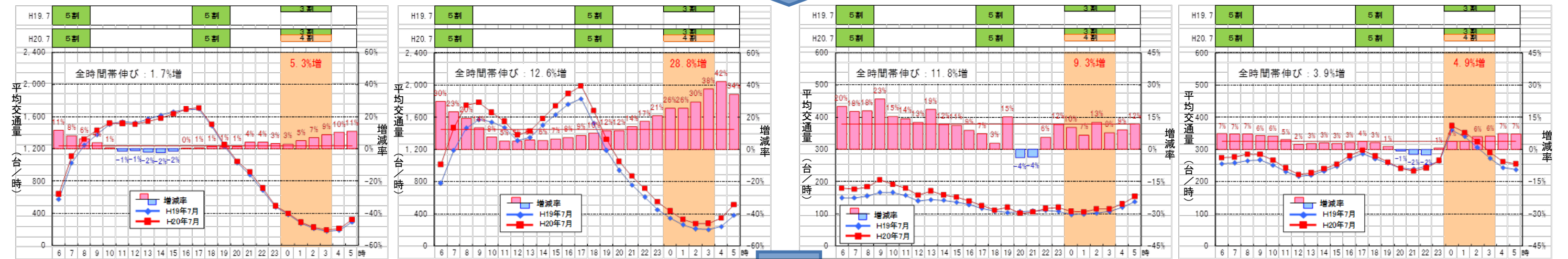
## ② 深夜割引(休日) 深夜3割引(全国)、深夜早朝5割引(大都市部)、深夜4割引(地方部)、深夜5割引(地方部)

- 休日の深夜割引は、一般道路から高速道路への転換が見られ、特に中型車以上の車種を中心に、その傾向が顕著であった。
- ただし、3割引から4割引、5割引といった割引率の拡充に対しては、明確な効果はみられなかった。

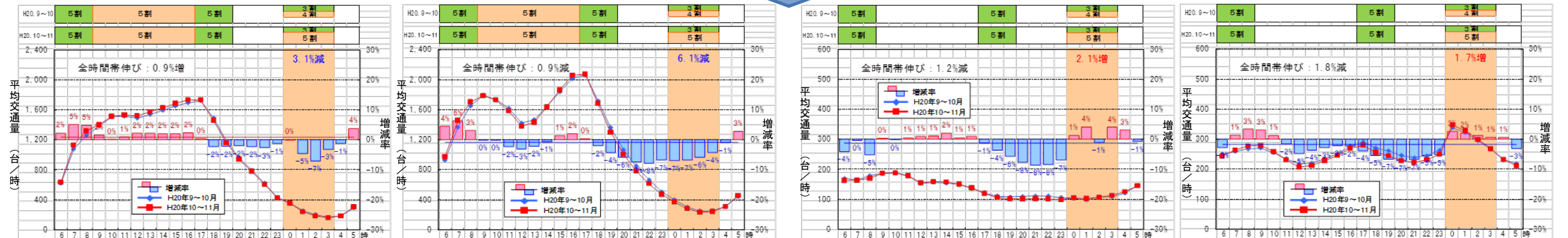
### ○深夜3割引による交通量の変化(休日)



### 3→4割引へ拡充



### 4→5割引へ拡充

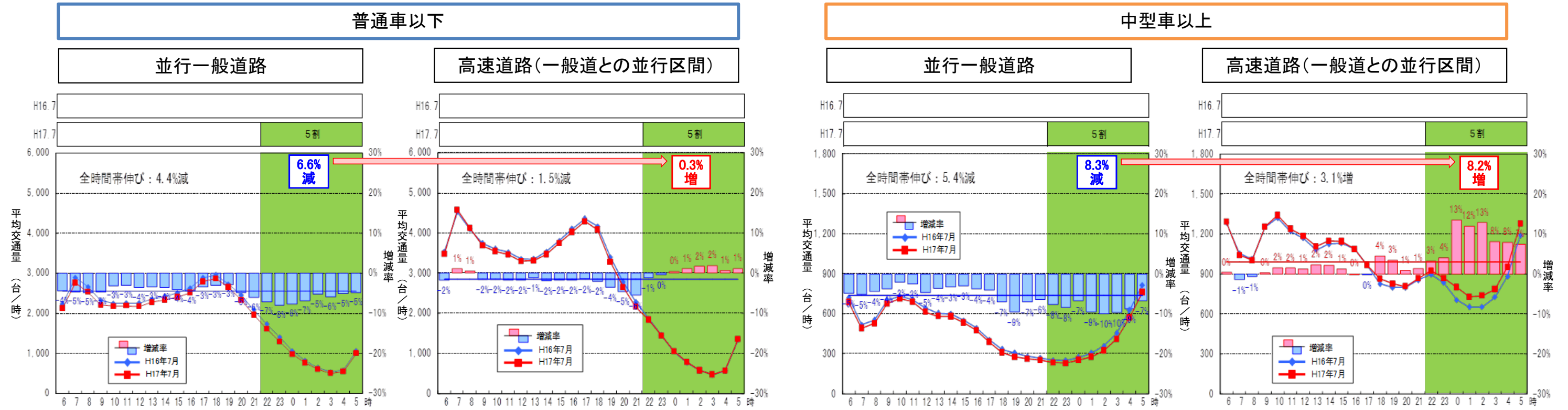


※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計  
 ※3 H16.7はH16.7.1~H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1~H17.7.31を集計  
 ※4 H19.7はH19.7.1~H19.7.31を集計、H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計  
 ※5 H20.9~10はH20.9.14~H20.10.13を集計、H20.10~11はH20.10.14~H20.11.13を集計

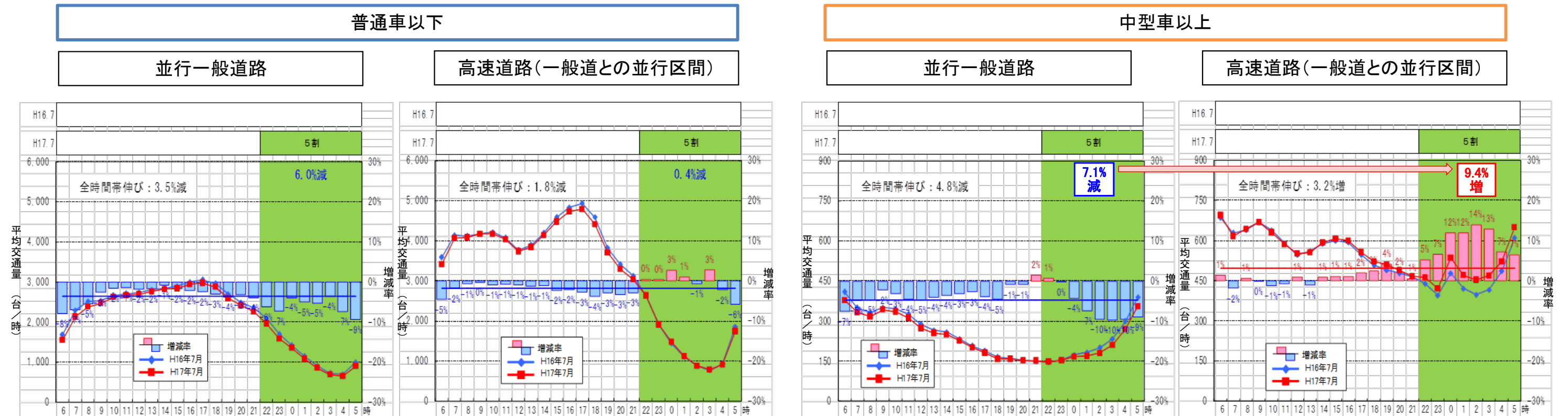
## ② 深夜割引 深夜3割引(全国)、深夜早朝5割引(大都市部)、深夜4割引(地方部)、深夜5割引(地方部)

- 深夜早朝5割引(大都市部)についても、一般道路から高速道路への転換が見られ、特に中型車以上の車種を中心に、その傾向が顕著であった。

### ○深夜早朝5割引(大都市部)による交通量の変化(平日)



### ○深夜早朝5割引(大都市部)による交通量の変化(休日)



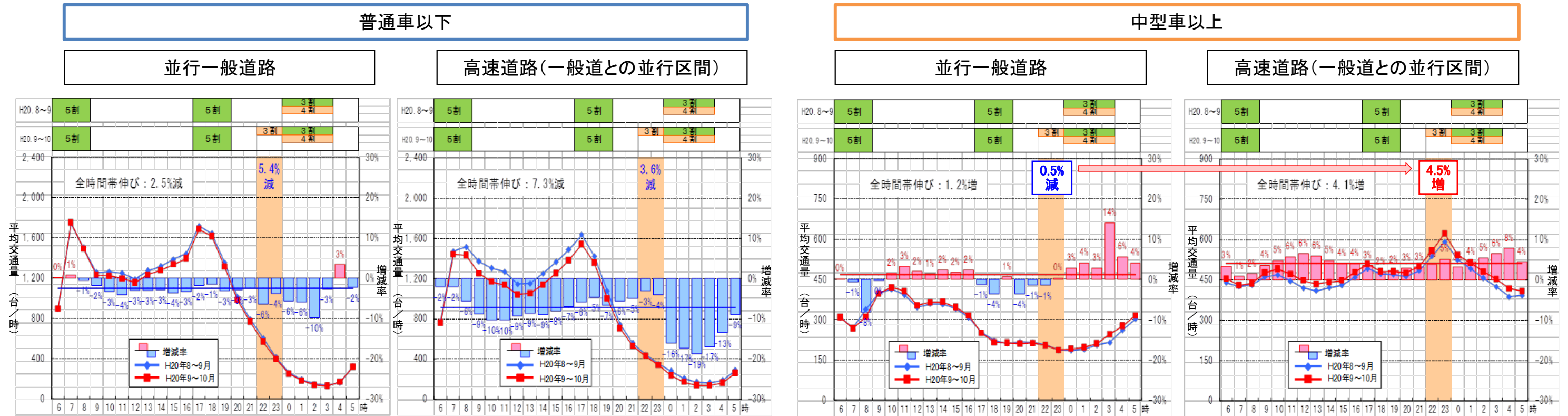
※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計  
 ※3 H16.7はH16.7.1~H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1~H17.7.31を集計



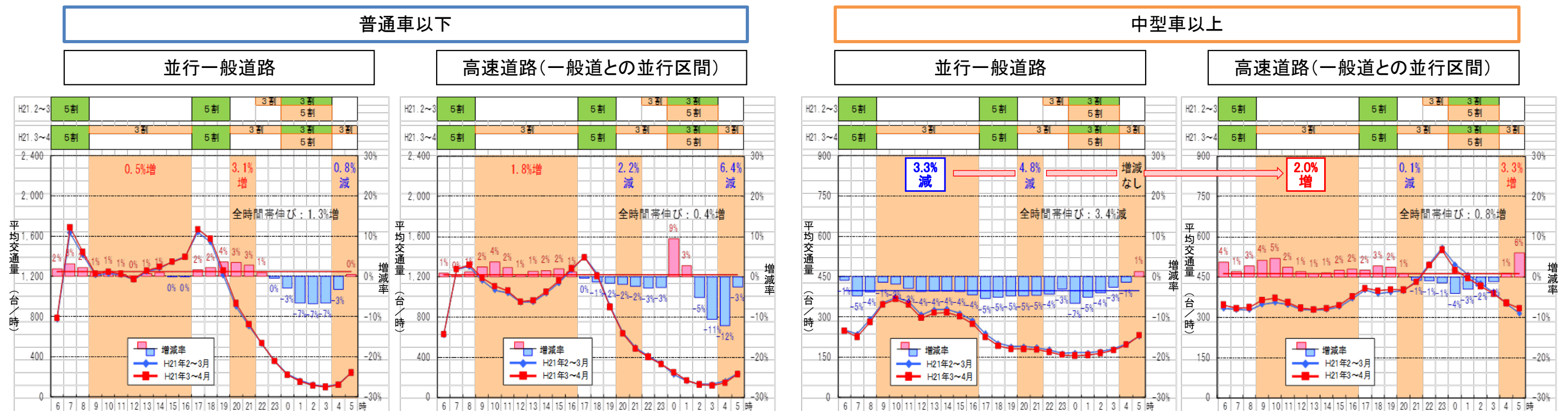
### ③ 平日3割引 平日昼間3割引(地方部)、平日昼間・夜間早朝3割引(地方部)

- 平日3割引は、中型車以上の車種に対して、昼間及び夜間において一般道路から高速道路へ一定の転換が見られた。
- ただし、普通車以下の車種に対しては、明確な効果がみられなかった。

#### ○平日夜間3割引(地方部)による交通量への影響(平日)



#### ○平日昼間・夜間早朝3割引(地方部)による交通量への影響(平日)



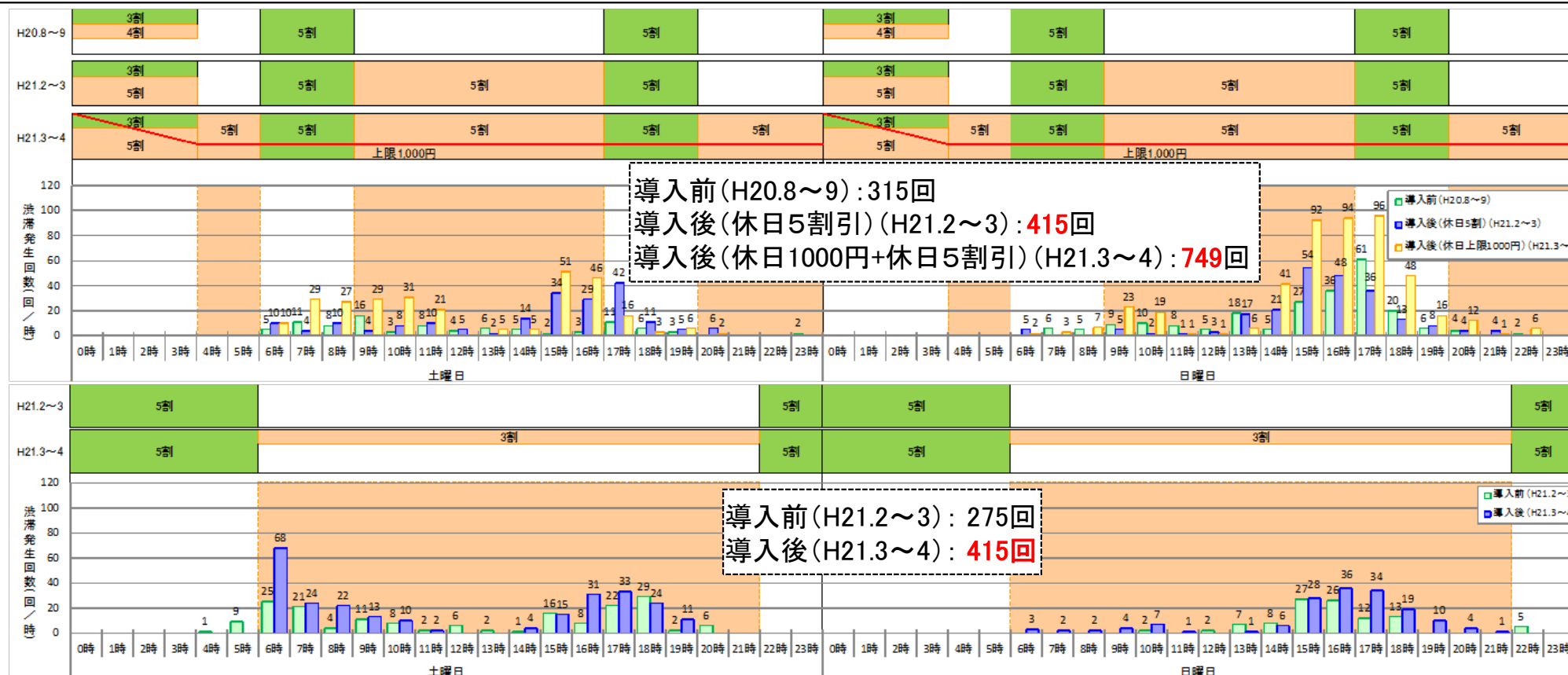
※1 トラカンデータより集計 ※2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計  
 ※3 H20.8~9はH20.8.16~H20.9.15を集計、H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計  
 ※4 H21.2~3はH21.2.28~H21.3.27を集計、H21.3~4はH21.3.28~H21.4.27を集計

# ④ 休日5割引 休日5割引(地方部)、休日3割引(大都市部)

- 全国的に高速道路の渋滞発生回数が大きく増加した。特に大都市部では、土曜の午前や日曜の夕方に渋滞が大きく増加した。(ただし、休日1,000円による影響を含む)
- 普通車以下の近距離利用台数が減少するとともに中長距離の利用台数が増加し、平均トリップ長が増加した。

## ○休日5割引(地方部)による渋滞の変化

(対象日)  
以下の期間の土曜日、日曜日  
導入前(H20.8~9): H20.8/18~9/15  
導入後(休日5割)(H21.2~3): H21.2/28~3/27  
導入後(休日上限1000円)(H21.3~4): H21.3/28~4/25



※NEXCO 渋滞調査より渋滞原因「交通集中」の渋滞回数をIC間ごとに集計  
※渋滞の定義: 時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

## ○休日3割引(大都市部)による渋滞の変化

(対象日)  
以下の期間の土曜日、日曜日  
導入前(H21.2~3): H21.2/28~3/27  
導入後(H21.3~4): H21.3/28~4/25

## ○休日5割引(地方部)によるトリップ長の変化

【平均トリップ長】  
導入前(H20.8~9): 70km  
導入後(H20.9~10): 74km

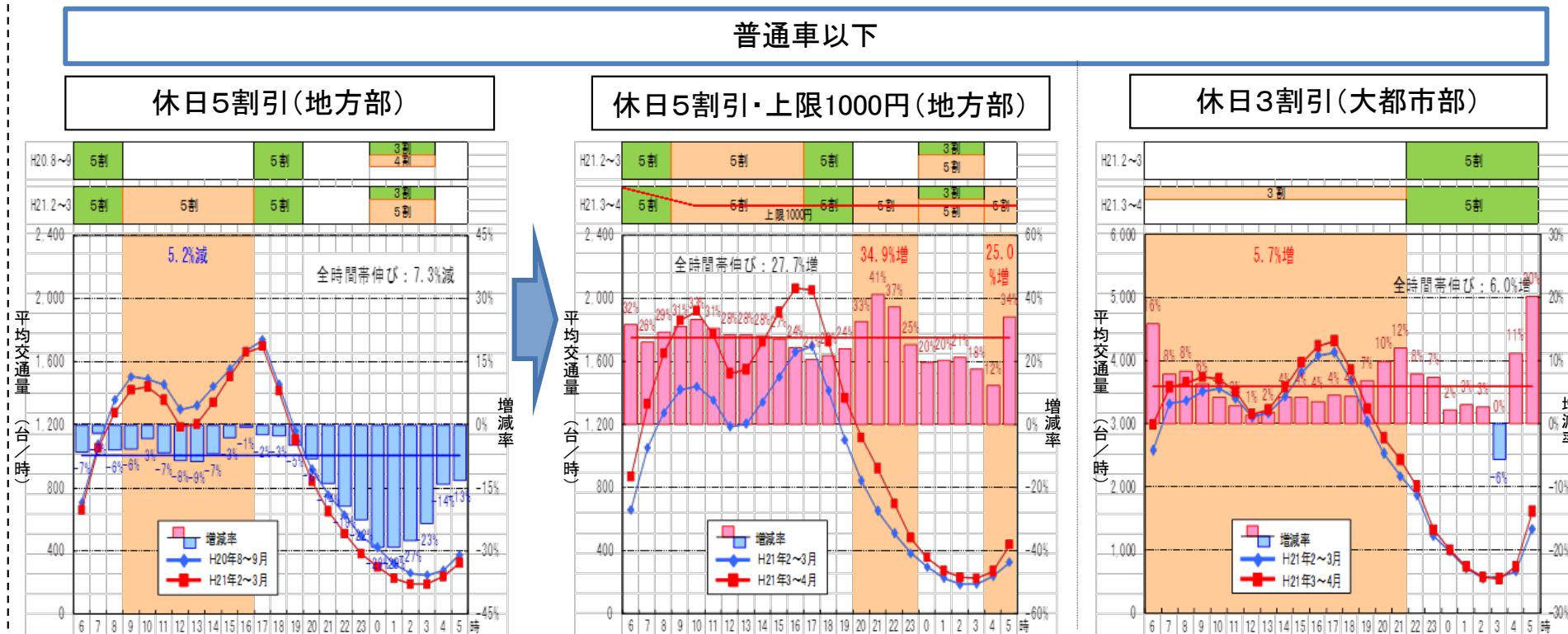
【ETC・普通車以下】

(単位: 千台/日)

利用距離	①導入前 (H20.8~9)	②導入後 (H20.9~10)	伸び率 (②/①)
0~20km	175	159	0.91
20~40km	198	213	1.08
40~60km	121	144	1.19
60~80km	69	94	1.35
80~100km	48	90	1.88
100km以上	126	104	0.83
計	738	806	1.09

※ ETCデータより集計、対距離区間(地方部)の軽自動車、普通車を集計  
※ 割引は、100km以下かつ9時~17時の走行台数が対象  
※ H20.8~9はH20.8.16~H20.9.15を集計、H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計

## <参考> 休日5割引、休日3割引による高速道路交通量の変化

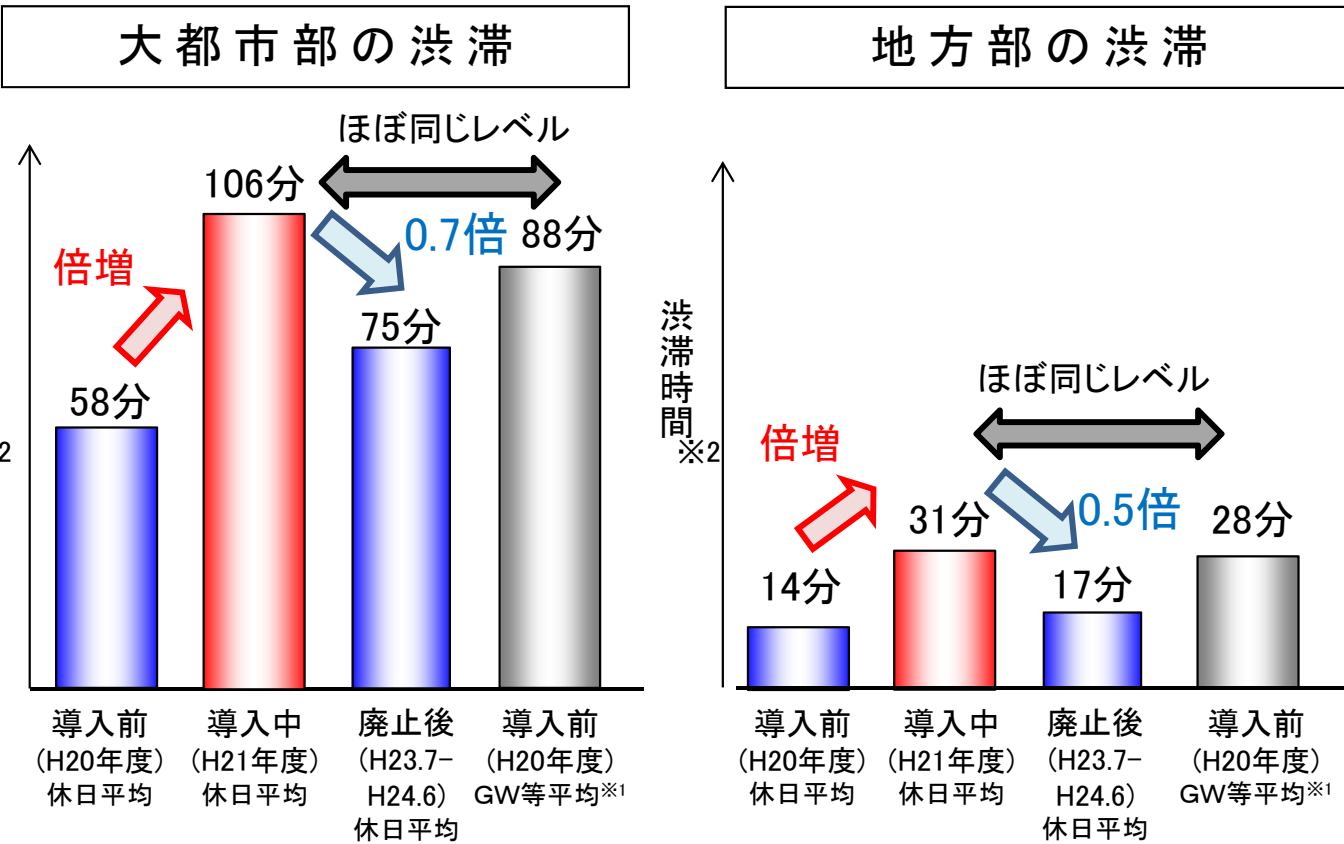


※1 トラカンデータより集計 ※2 H20.8~9はH20.8.16~H20.9.15を集計、H21.2~3はH21.2.28~H21.3.27を集計  
※3 H21.2~3はH21.2.28~H21.3.27を集計、H21.3~4はH21.3.28~H21.4.27を集計

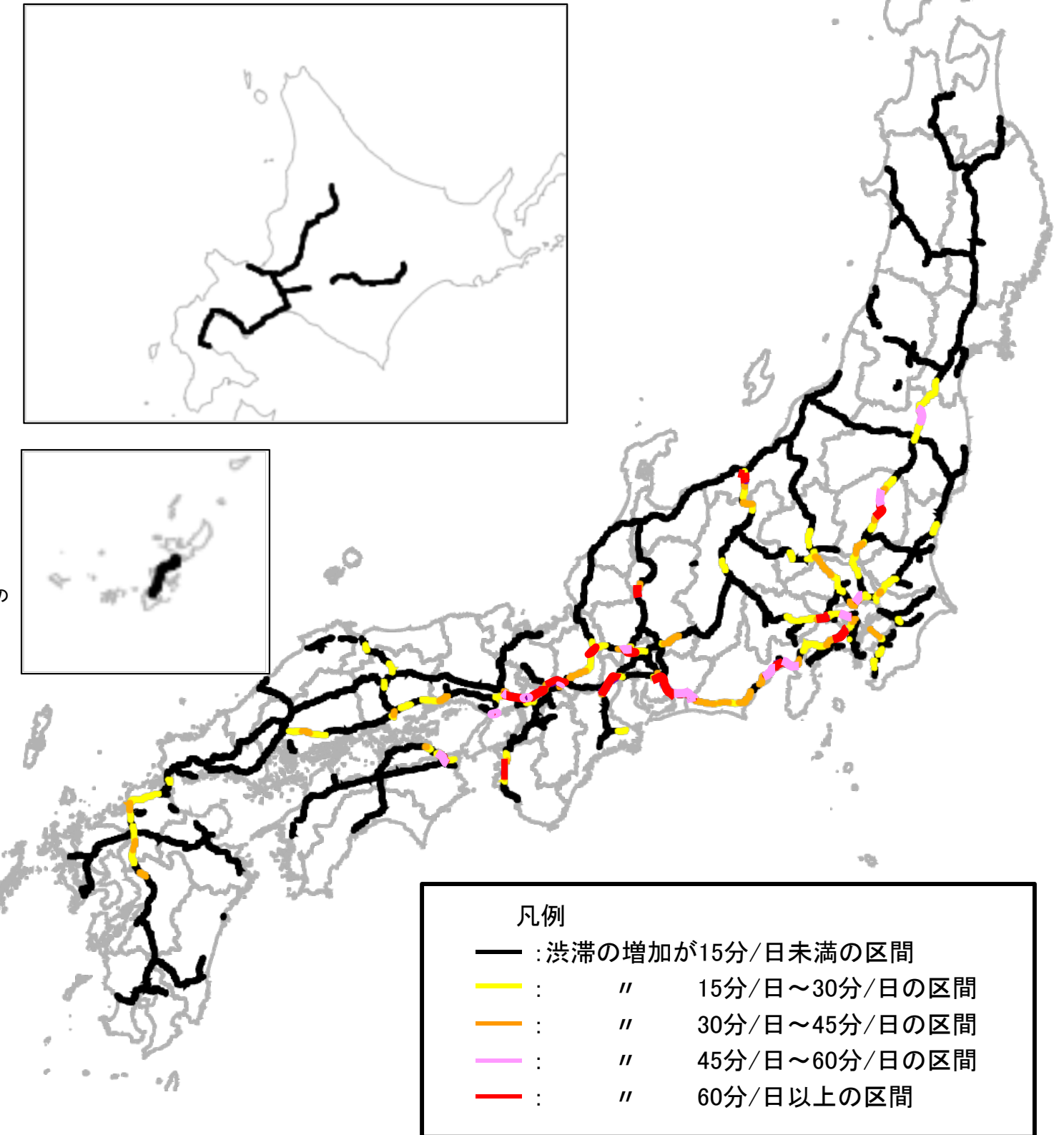
# ⑤ 休日上限1,000円(地方部)

- 全国的に高速道路の渋滞発生回数が大きく増加し、毎週GW並の渋滞が発生した。特に東名高速道路や名神高速道路においては、導入前を大きく上回る渋滞が発生した。

○高速道路の渋滞状況の変化(休日)

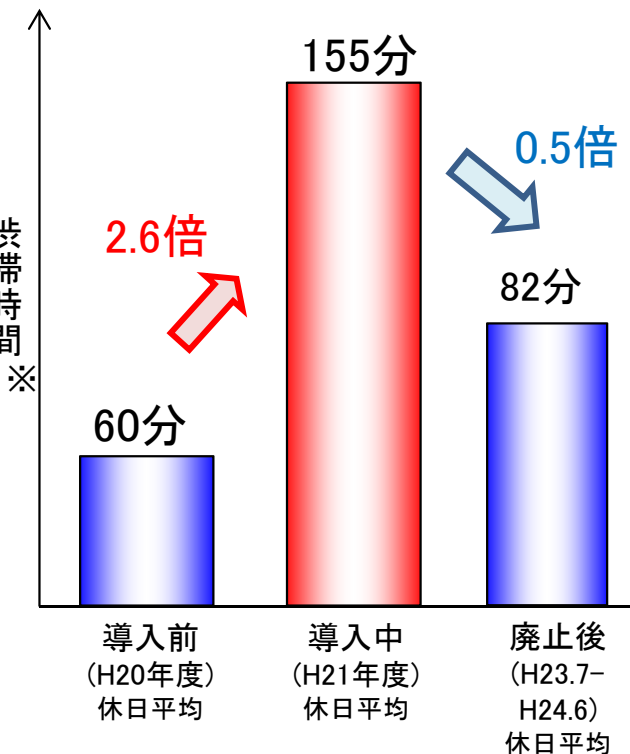


○渋滞時間の増加量(休日、H20年度→H21年度)

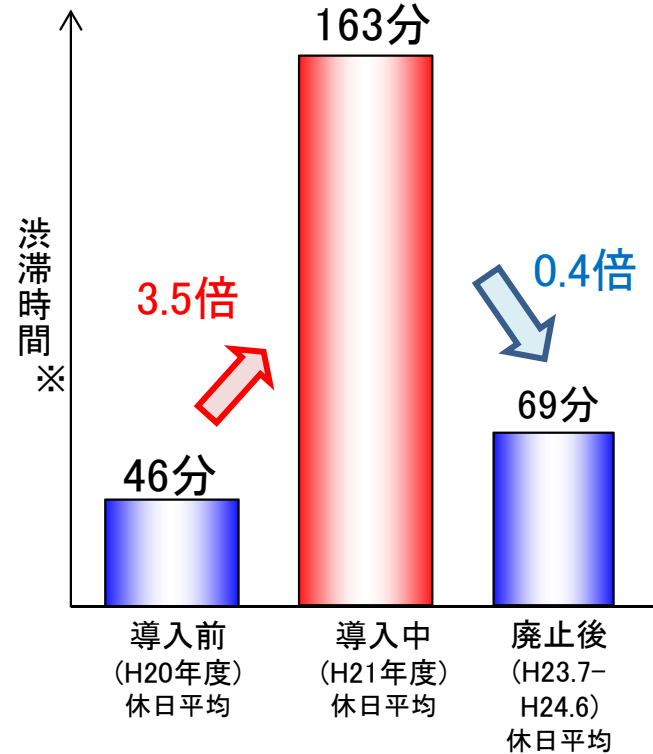


※1 GW、お盆、SW、年末年始の繁忙期のみを対象  
 ※2 H20年度とH21年度、H23.7-H24.6のNEXCOのVICSデータをIC間単位で集計し、総渋滞時間(40km/h以下となった時間)をIC間数で平均したもの

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、H23.7-H24.6の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

※ 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

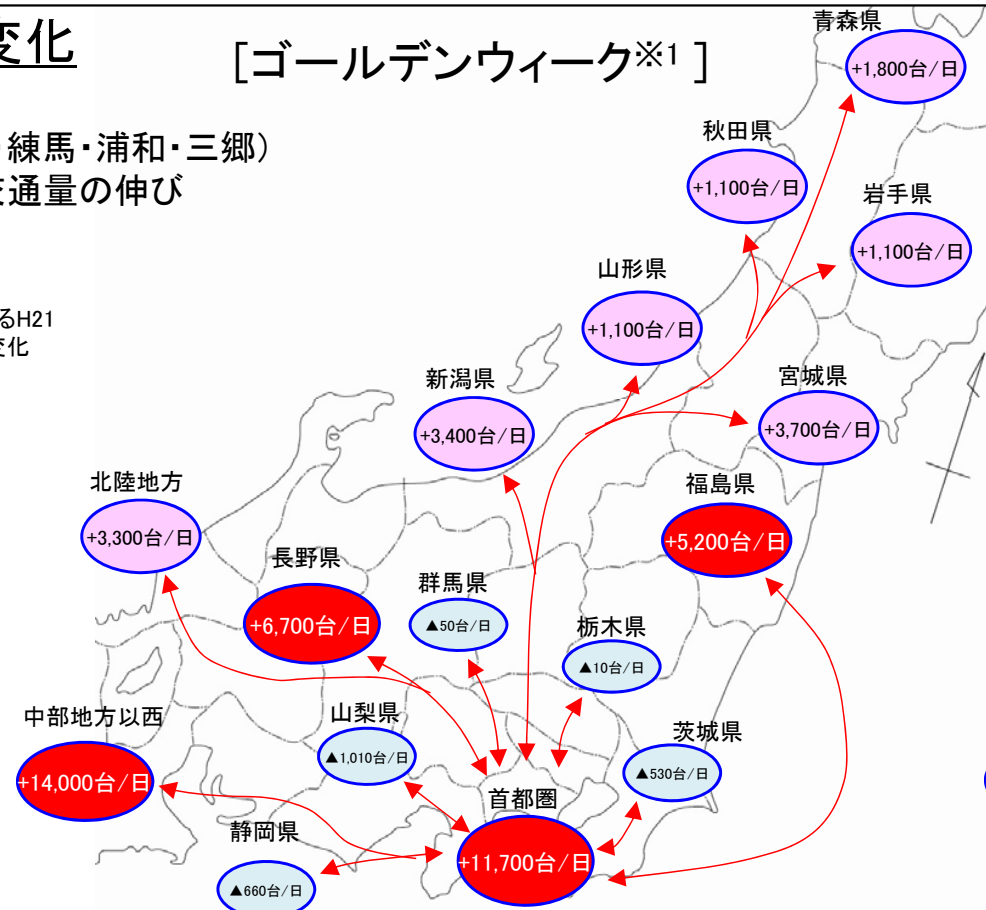
# ⑤ 休日上限1,000円(地方部)

- 休日の高速利用台数は、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利用台数の伸びが小さく、減少した地域も見られた。
- 休日上限1,000円廃止後も観光地周辺ICでは長距離利用が多く、特に大都市部から地方部への高速道路利用台数は、明確な減少はしていない(ただし、震災の影響が大きかった東北6県を除く)。

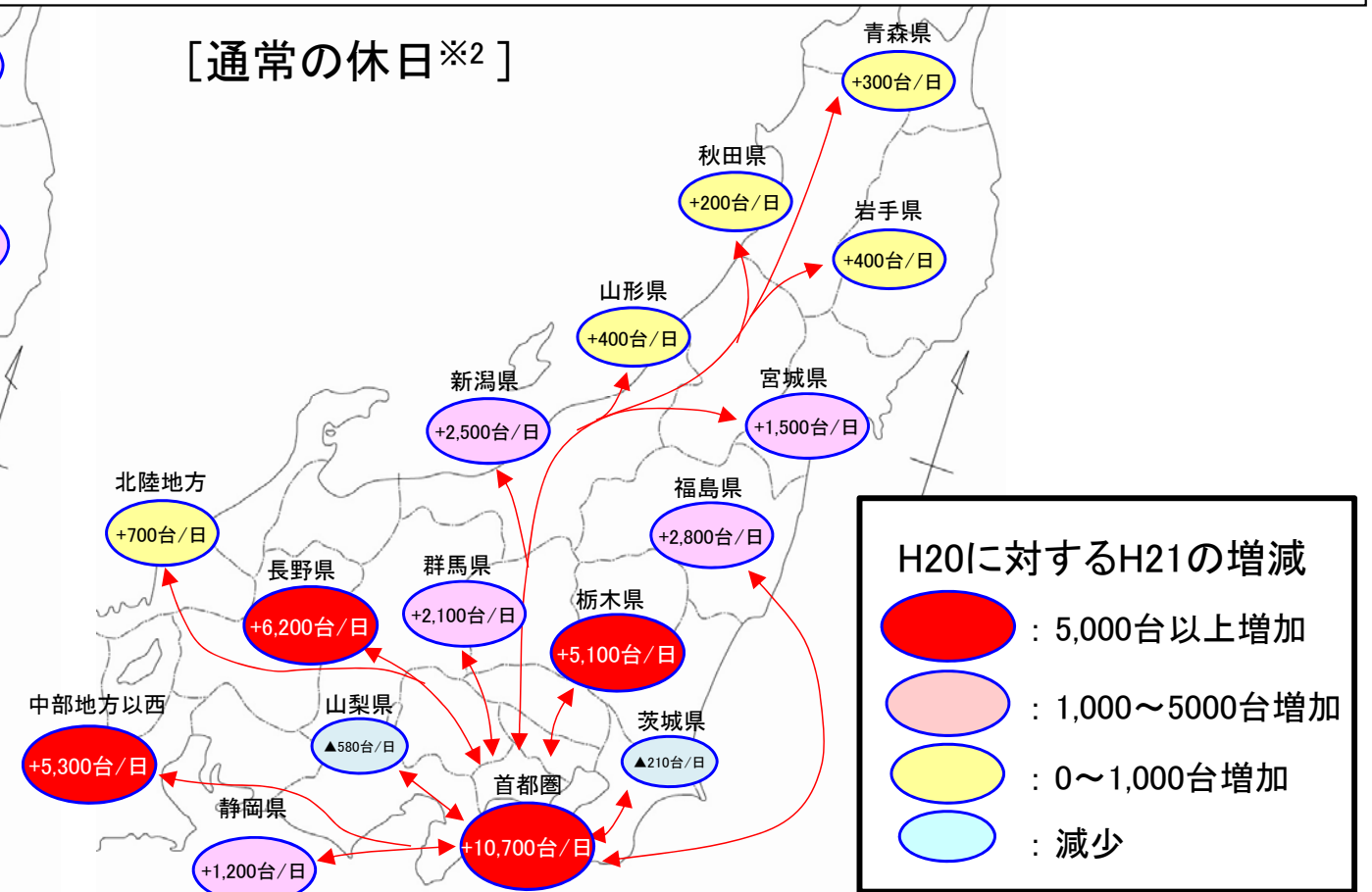
## ○首都圏からの利用の変化

首都圏の料金所(東京・八王子・練馬・浦和・三郷)を発着するICペア普通車以下交通量の伸び(H20→H21(休日上限1,000円))

※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



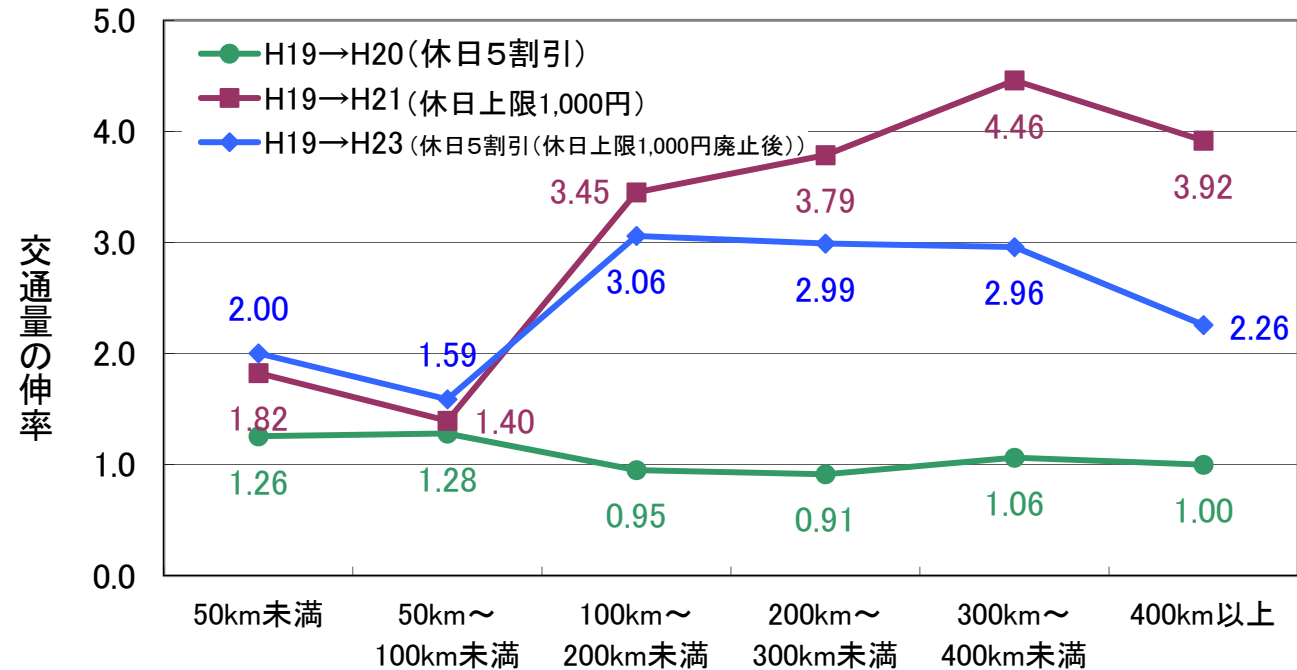
## [通常の休日※2]



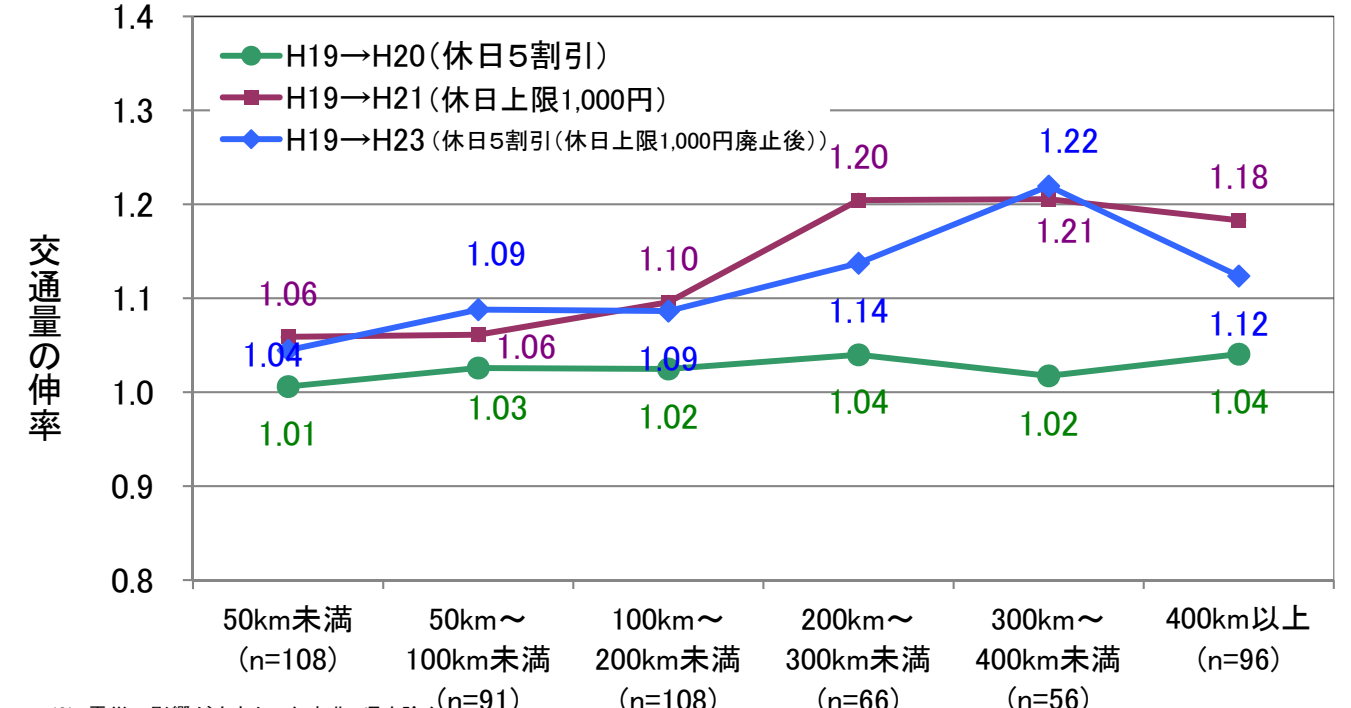
H20に対するH21の増減

- (赤) : 5,000台以上増加
- (赤) : 1,000~5,000台増加
- (黄) : 0~1,000台増加
- (青) : 減少

## ○九州主要観光地最寄ICの交通量の変化



## ○三大都市圏から全国ICへの距離帯別交通量の変化



※1 H19、H20、H21、H23年各10月休日(1ヶ月)のIC利用台数(普通車、軽自動車のETC利用車の「着」交通量のみを対象)の計測データの合計値。  
 ※2 九州地方各県の有名観光地の最寄IC(門司、武雄北方、長崎、湯布院、人吉、高原、横川)を各県一つずつ選定。  
 出典: NEXCO営業データ

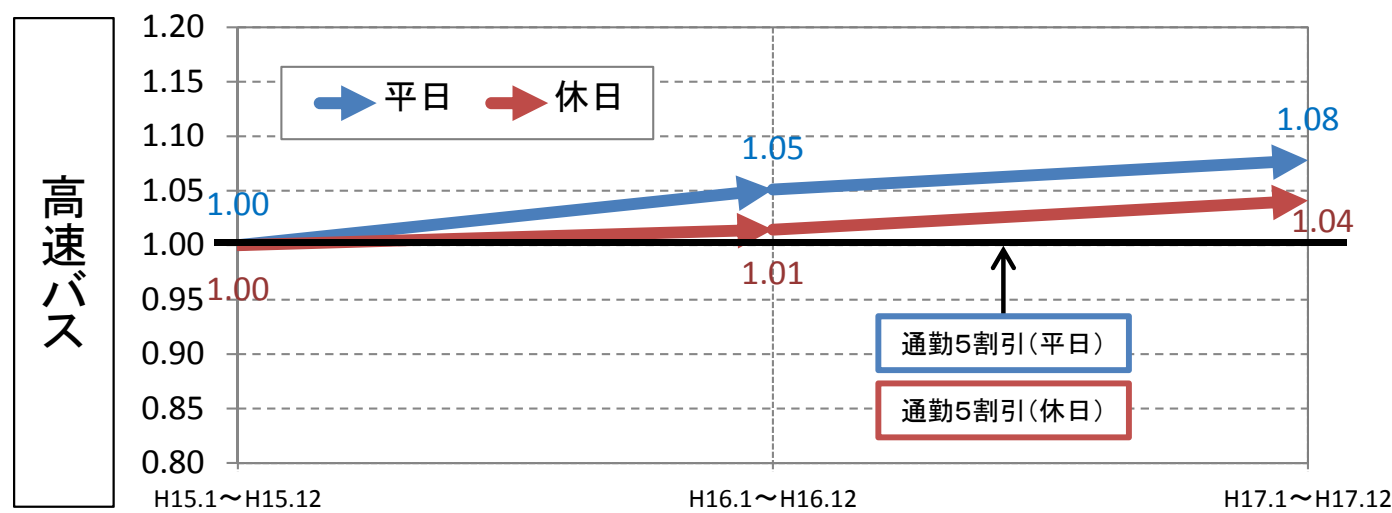
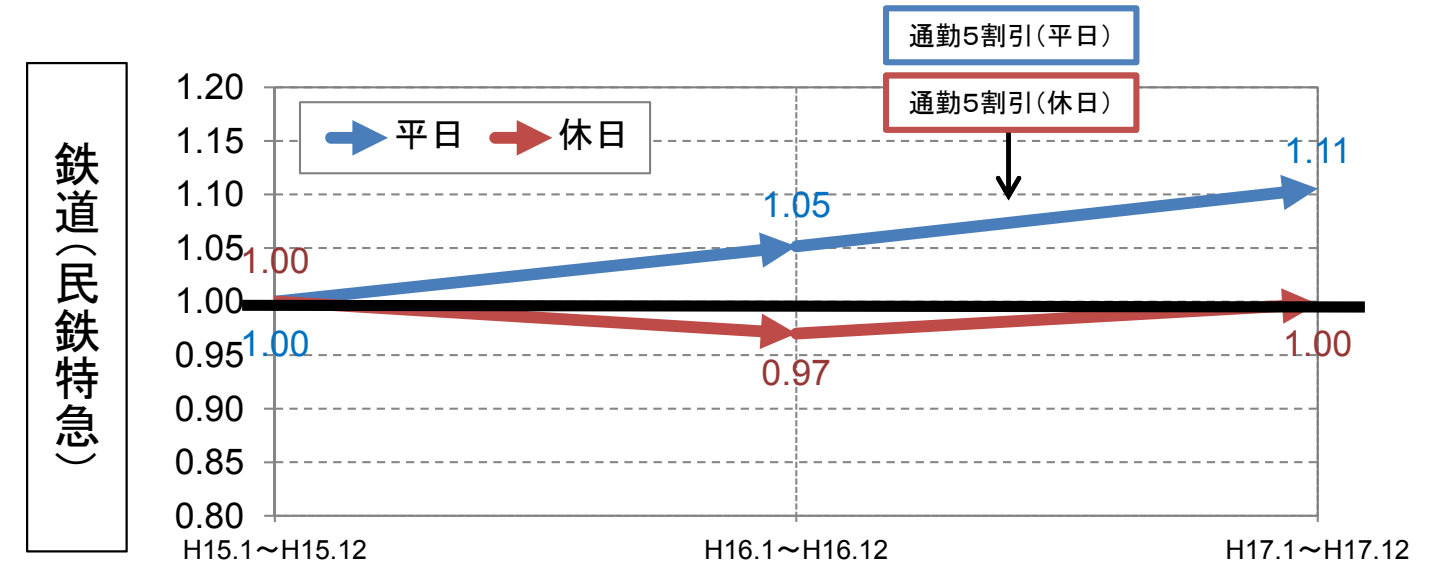
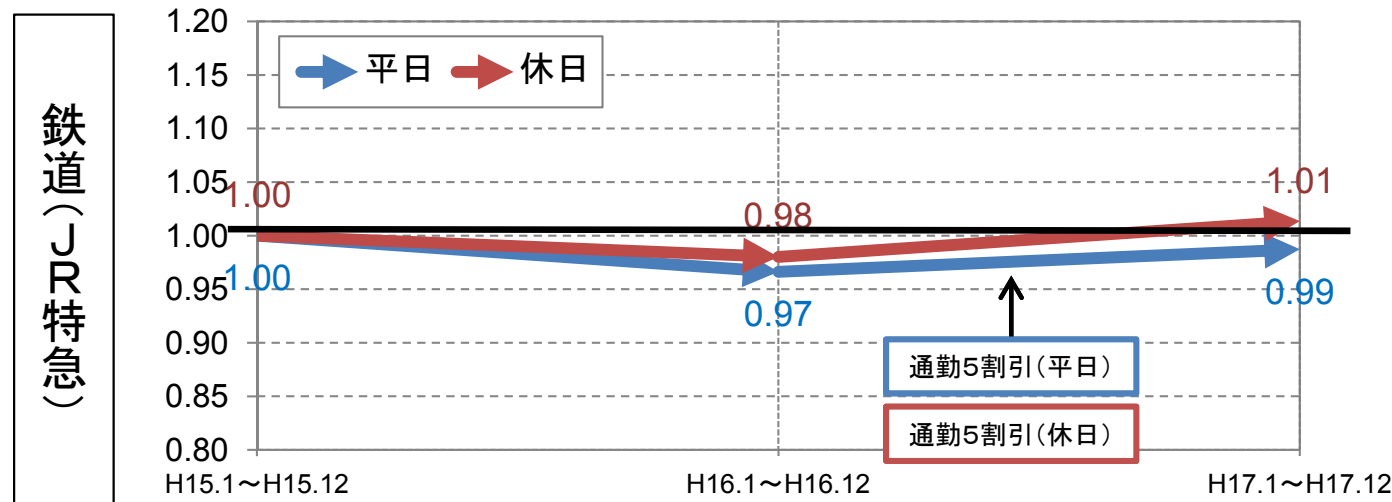
※1 震災の影響が大きかった東北6県を除く  
 ※2 IC間は、三大都市圏(首都圏、中部圏、近畿圏)のいずれかが最短となる距離を用いている(北海道と沖縄県を除く)。利用者台数は各年10月休日、普通車・軽自動車の「入」交通量のみ。ETC利用車、非ETC利用者含む総交通量。  
 出典: NEXCO各社の営業データ

# 通勤割引の他の交通機関(旅客)への影響【NEXCO】

- 通勤割引導入前後で、平休日ともに、鉄道および高速バスの旅客輸送量は増加している。

## ○旅客輸送量の推移(H15.1~H15.12=1とした場合の推移)

[地方部]



(割引開始時期)

※1 通勤割引は、平成17年1月11日から、地方部において朝夕通勤時間帯が5割引

(集計方法)

※1 利用データは、各事業者データ(人/月)より集計

※2 分析データ期間はH15.1~H17.12の月次データ

※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、

鉄道(新幹線)は、該当する路線データが無く、鉄道(JR特急)は、地方部13断面を対象に集計、

鉄道(民鉄特急)は、地方部2断面を対象に集計、高速バスは、地方部34路線を対象に集計

※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

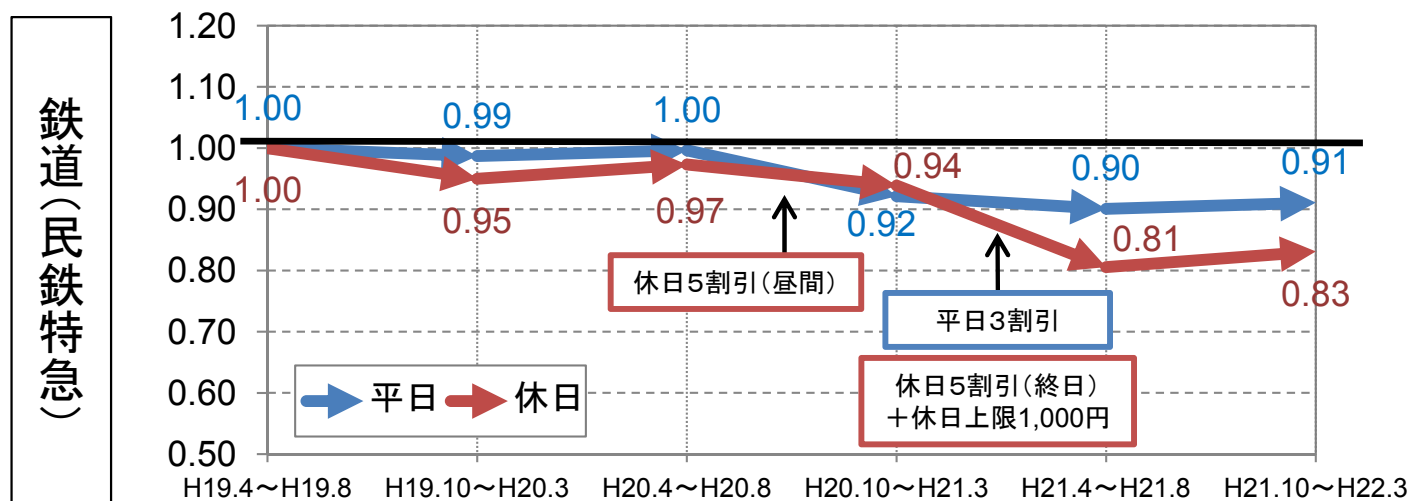
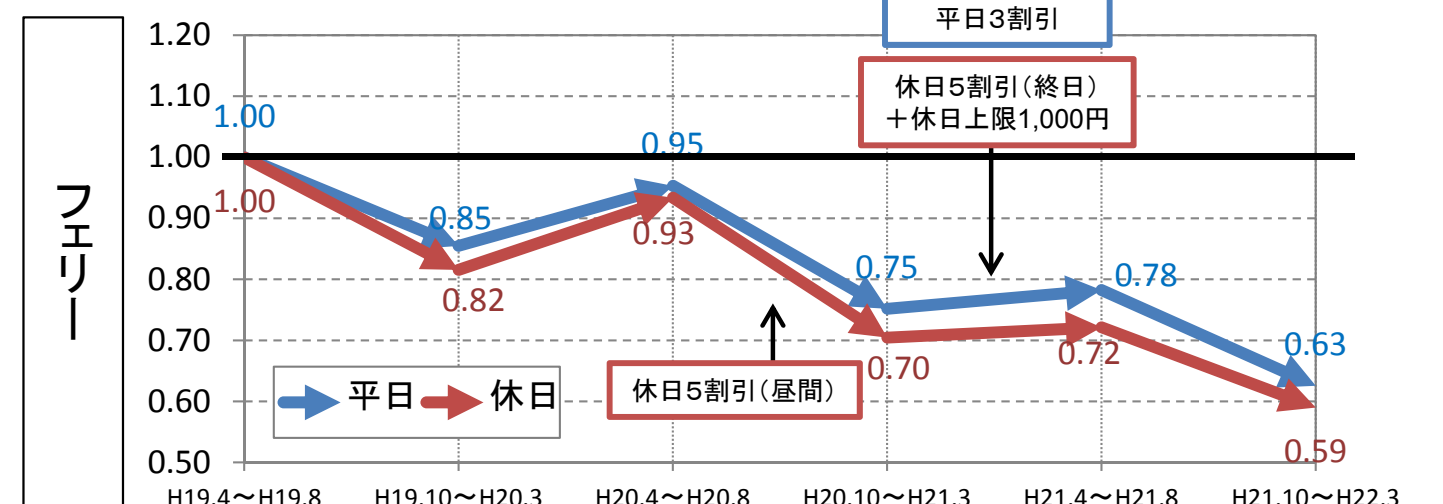
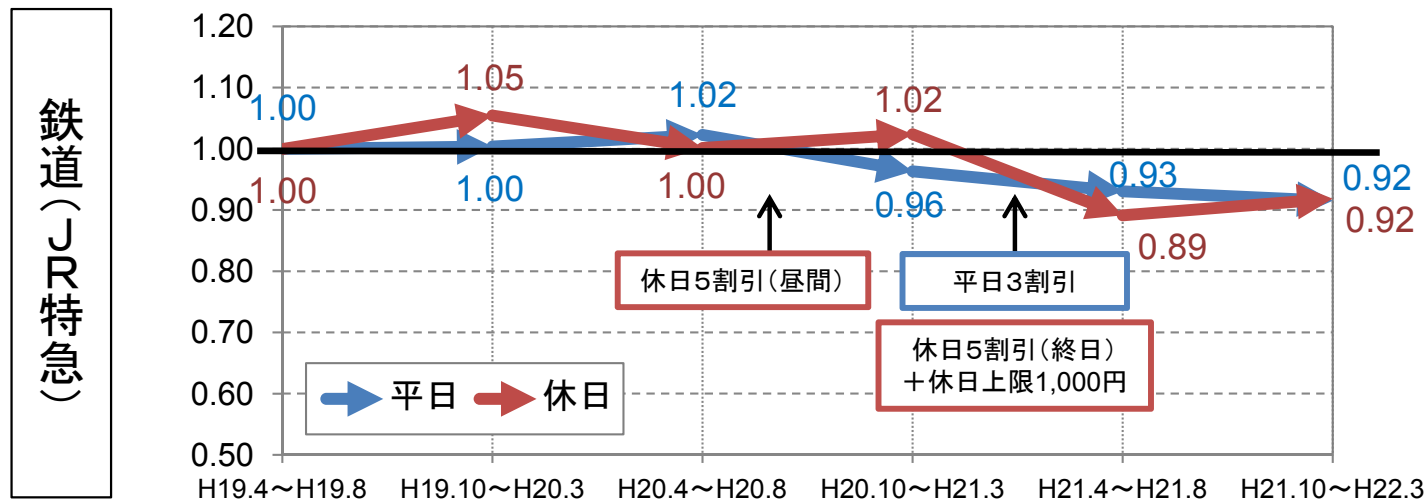
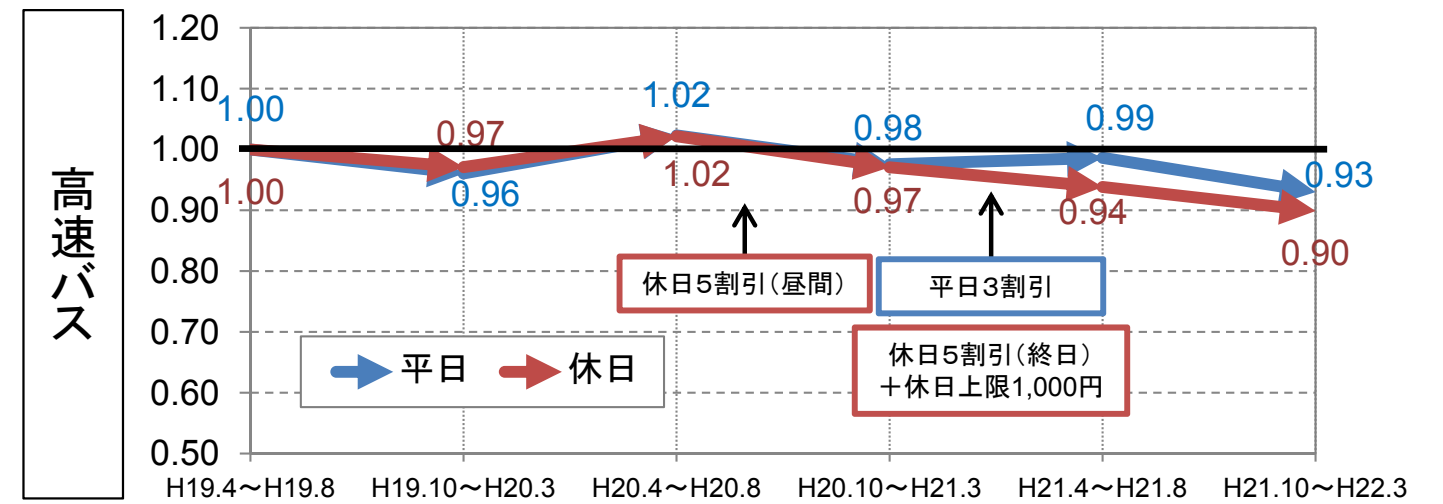
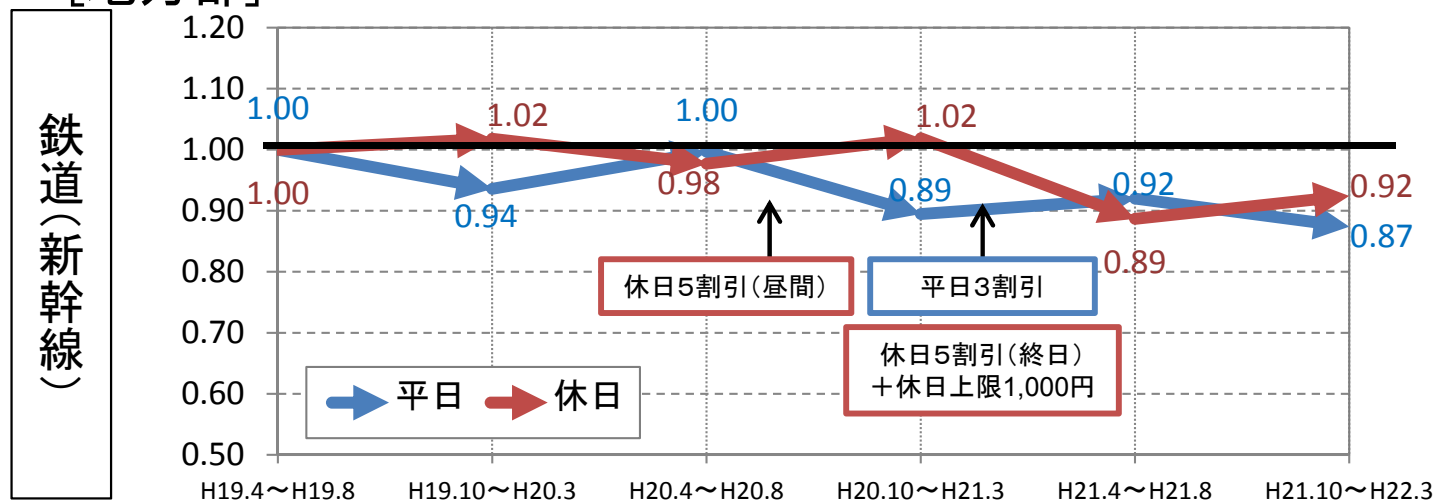
注) 「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。

# 休日5割引/休日上限1,000円/平日3割引の他の交通機関(旅客)への影響【NEXCO】

- 休日5割引(昼間)導入前後で、休日の鉄道(民鉄特急)・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している一方、鉄道(新幹線・JR特急)の旅客輸送量は増加している。
- 休日5割引(終日)・休日上限1,000円導入前後で、休日の鉄道・高速バスの旅客輸送量は減少している一方、フェリーの旅客輸送量は増加している。
- 平日3割引導入前後で、平日の鉄道(JR特急・民鉄特急)の旅客輸送量は減少している一方、鉄道(新幹線)、高速バス、フェリーの旅客輸送量は増加している。

## ○旅客輸送量の推移(H19.4~H19.8=1とした場合の推移)

### [地方部]



(割引開始時期)

- ※1 休日5割引(昼間)は、平成20年9月16日から、地方部において休日の昼間時間帯が5割引
- ※2 平日3割引は、平成21年3月28日から、地方部において平日の早朝・昼間・夜間時間帯が3割引
- ※3 休日5割引(終日)+休日上限1,000円は、平成21年3月28日から、地方部において休日の夜間・深夜時間帯が5割引になるとともに、上限金額が1,000円

(集計方法)

- ※1 鉄道・高速バスは、各事業者データ(人/月)より、フェリーは各事業者データ(台/月)より集計
- ※2 分析データ期間はH19.4~H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWIによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている
- ※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道(新幹線)は、地方部4断面を対象に集計、鉄道(JR特急)は、地方部22断面を対象に集計、鉄道(民鉄特急)は、地方部2断面を対象に集計、高速バスは、地方部239断面を対象に集計、フェリーは、地方部24航路を対象に集計

※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

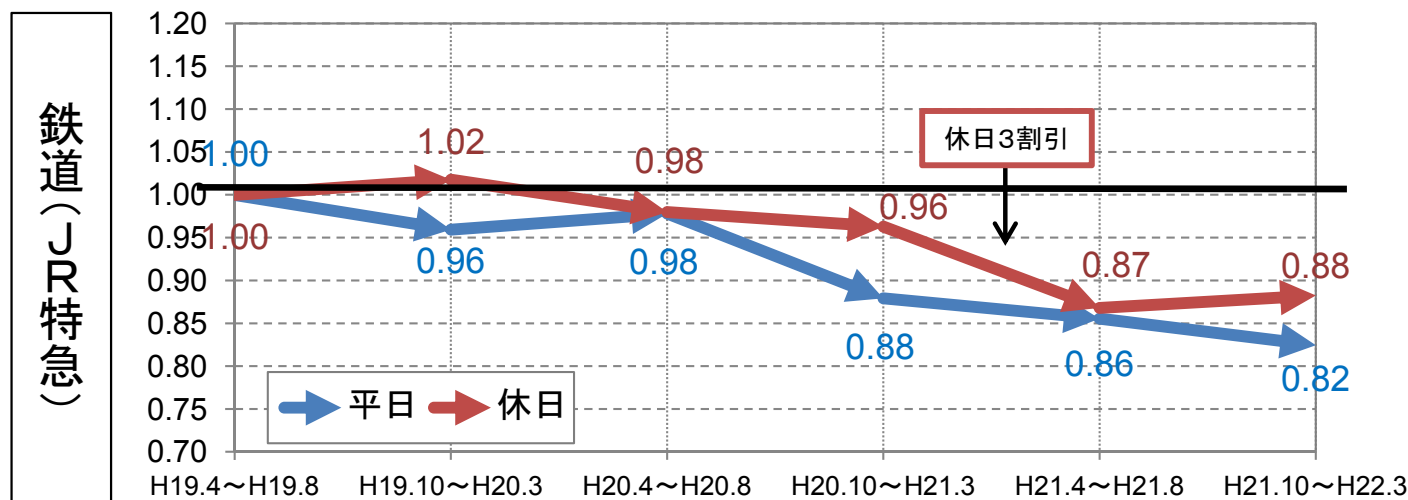
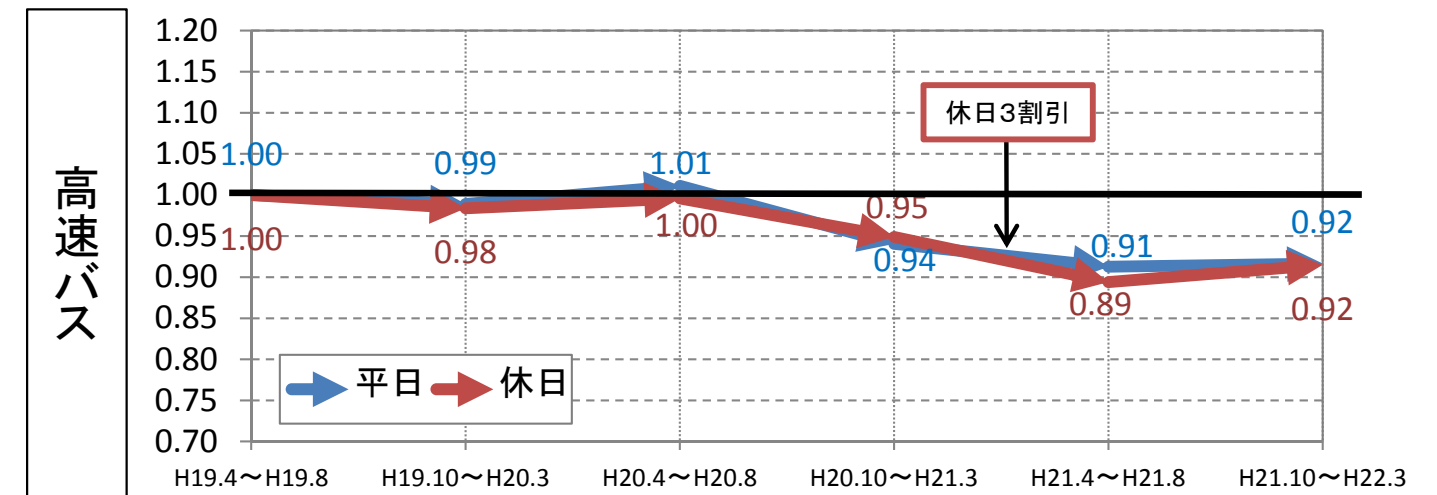
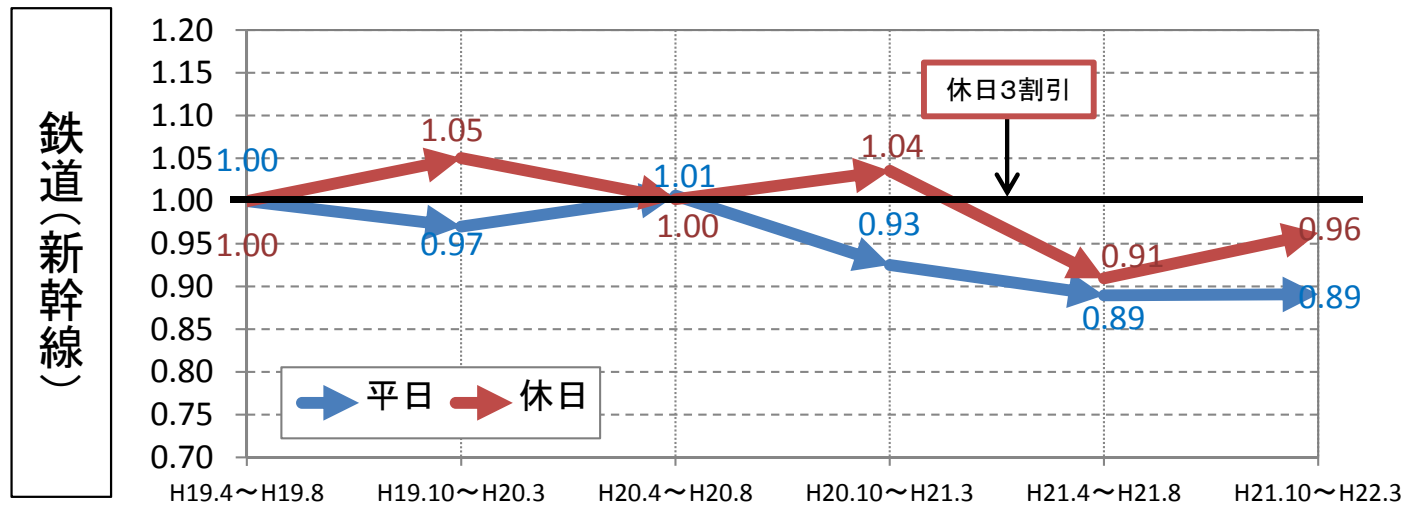
注)「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。

# 休日3割引(大都市部)の他の交通機関(旅客)への影響【NEXCO】

- 休日3割引(大都市部)導入前後で、休日の鉄道・高速バスの旅客輸送量は減少している。

## ○旅客輸送量の推移(H19.4~H19.8=1とした場合の推移)

[大都市部]



(割引開始時期)

※1 休日3割引は、平成21年3月28日から、大都市部において休日の早朝・昼間・夜間時間帯が3割引

(集計方法)

※1 利用データは、各事業者データ(人/月)より集計

※2 分析データ期間はH19.4~H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWIによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている

※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道(新幹線)は、大都市部5断面を対象に集計、鉄道(JR特急)は、大都市部8断面を対象に集計、高速バスは、大都市部32断面を対象に集計

※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

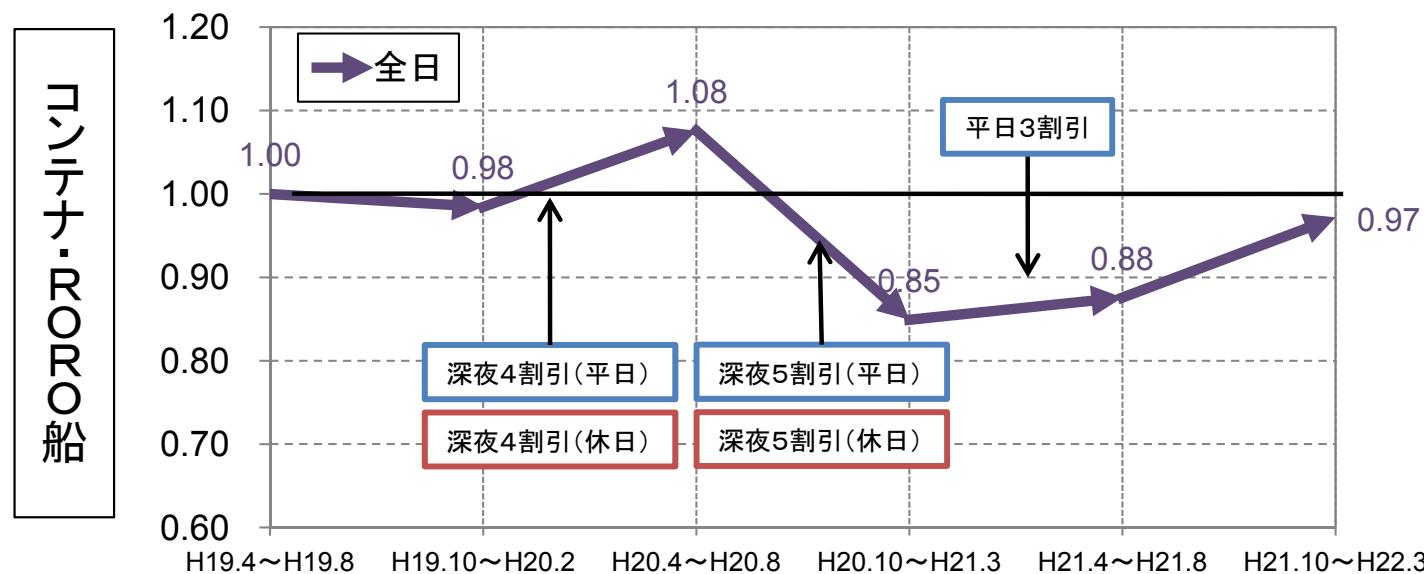
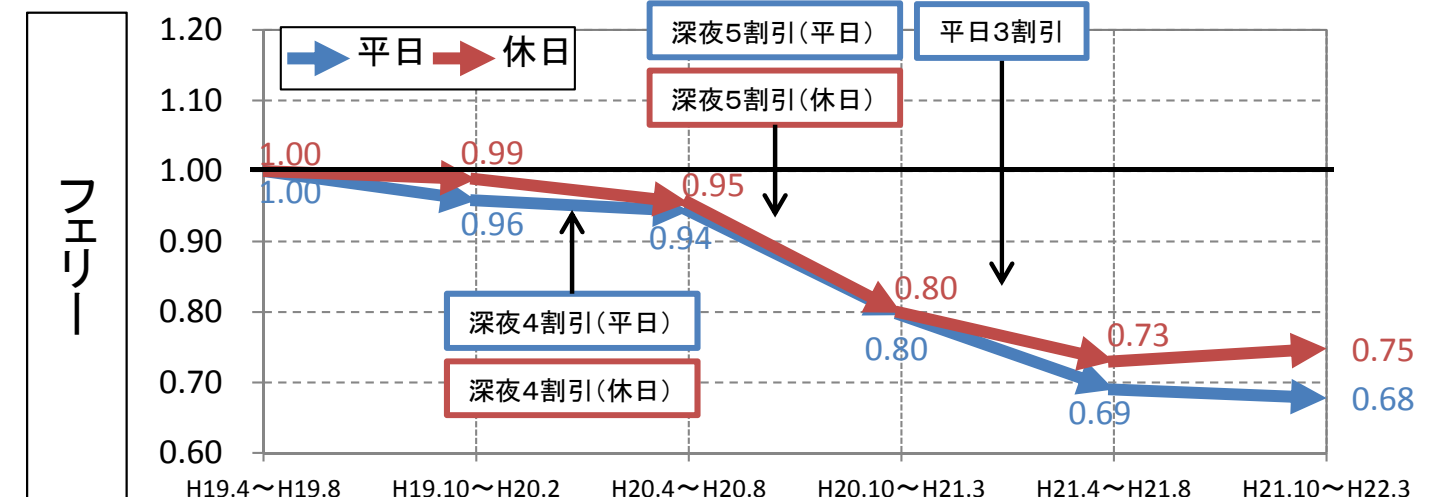
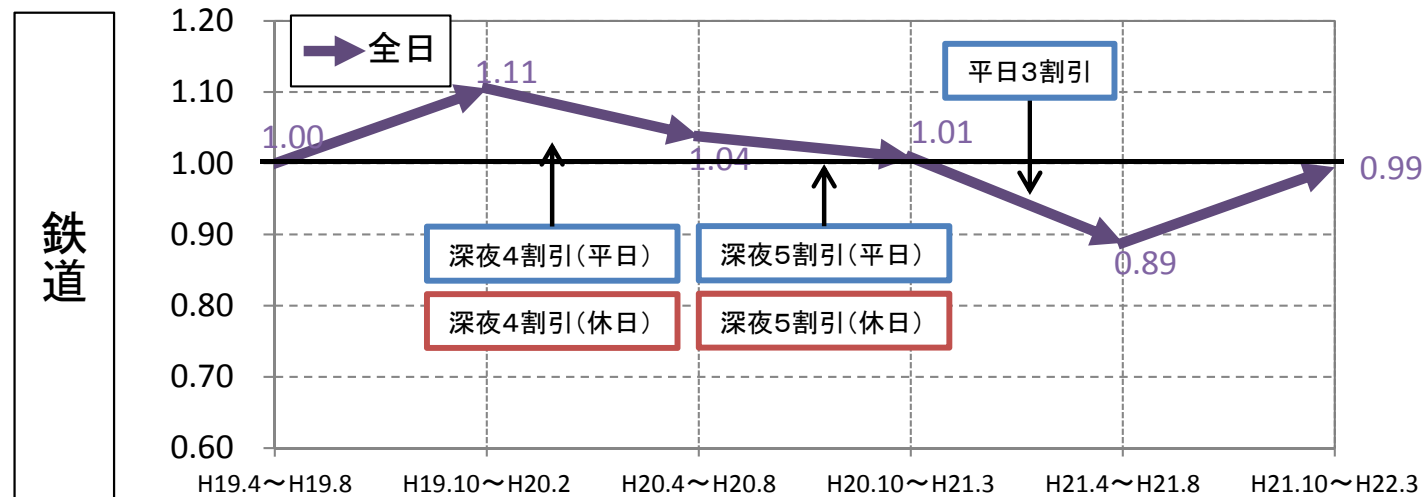
注) 「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。

# 深夜割引拡充/平日3割引の他の交通機関(貨物)への影響【NEXCO】

- 深夜割引の拡充前後で、鉄道、フェリーの貨物輸送量は減少している。コンテナ・RORO船においては、深夜4割引への拡充前後で貨物輸送量は増加し、深夜5割引への拡充前後で減少している。
- 平日3割引の導入前後で、鉄道・フェリーの貨物輸送量は減少している一方、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は増加している。

## ○貨物輸送量の推移(H19.4~H19.8=1とした場合の推移)

### [地方部]



#### (割引開始時期)

- ※1 深夜4割引は、平成20年2月15日から、地方部において深夜時間帯が4割引
- ※2 深夜5割引は、平成20年10月14日から、地方部において深夜時間帯が5割引
- ※3 平日3割引は、平成21年3月28日から、地方部において平日の昼間夜間早朝時間帯が3割引

#### (集計方法)

- ※1 鉄道は、JR貨物データ(トン/月)、フェリーは、各フェリー事業者データ(台/月)、コンテナ・RORO船は、各運航事業者データ(台・トン・TEU/月)より集計
- ※2 分析データ期間はH19.4~H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている
- ※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道は、地方部34断面を対象に、フェリーは、地方部24航路を対象に、コンテナ・RORO船は、地方部23航路を対象に集計
- ※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出
- ※5 コンテナ・RORO船については、各運航事業者データの単位を合わせるため、「平成19年度内貿ユニットロード貨物流動調査結果 国土交通省港湾局」を用いて、台→トン及びTEU→トン換算係数を算出してトンベースで集計

注) 「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。



# NEXCO料金割引の効果・影響検証の結果

## 1. 通勤割引 通勤5割引（地方部）

- 通勤割引は、朝の通勤時間帯に並行一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和し想定していた効果が生じた路線が存在する。
- ただし、地域や路線によっては効果が見られない路線もあり、その効果は大きく異なる傾向にある。

## 2. 深夜割引 深夜3割引（全国）、深夜4割引（地方部）、深夜5割引（地方部）、深夜早朝5割引（大都市部）

- 深夜割引は、一般道路から高速道路への転換が見られ、特に中型車以上の車種を中心に、その傾向が顕著であった。
- ただし、3割引から4割引、5割引といった割引率の拡充に対しては、明確な効果はみられなかった。

## 3. 平日3割引 平日夜間3割引（地方部）、平日昼間・夜間早朝3割引（地方部）

- 平日3割引は、中型車以上の車種に対して、昼間及び夜間において一般道路から高速道路へ一定の転換が見られた。
- ただし、普通車以下の車種に対しては、明確な効果がみられなかった。

## 4. 休日5割引 休日5割引（地方部）、休日3割引（大都市部）

- 全国的に高速道路の渋滞発生回数が大きく増加した。特に大都市部では、土曜の午前や日曜の夕方に渋滞が大きく増加した。  
（ただし、休日上限1,000円による影響を含む）
- 普通車以下の近距離利用台数が減少するとともに中長距離の利用台数が増加し、平均トリップ長が増加した。

## 5. 休日上限1,000円（地方部）

- 全国的に高速道路の渋滞発生回数が大きく増加し、毎週GW並の渋滞が発生した。特に東名高速道路や名神高速道路においては、導入前を大きく上回る渋滞が発生した。
- 休日の高速道路利用台数は、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利用台数の伸びが小さく、減少した地域も見られた。
- 休日上限1,000円廃止後も観光地周辺ICでは長距離利用が多く、特に大都市部から地方部への高速道路利用台数は、明確な減少はしていない。  
（ただし、震災の影響が大きかった東北6県を除く）

## 6. 他の交通機関への影響

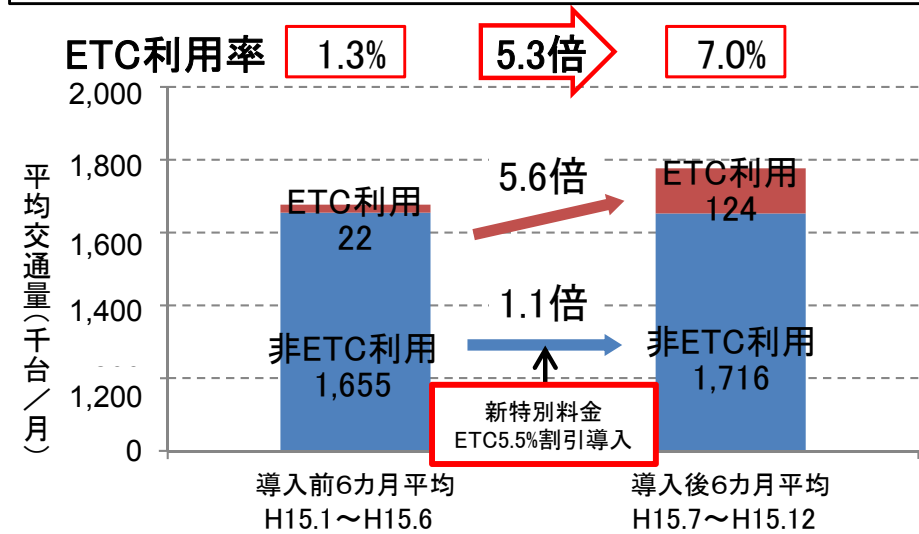
- 通勤割引導入前後で、平休日ともに、鉄道および高速バスの旅客輸送量は増加している。
- 深夜割引の拡充前後で、鉄道・フェリーの貨物輸送量は減少している。コンテナ・RORO船においては、深夜4割引への拡充前後で貨物輸送量は増加し、深夜5割引への拡充前後で減少している。
- 平日3割引導入前後で、平日の鉄道（JR特急・民鉄特急）の旅客輸送量は減少している一方、鉄道（新幹線）、高速バス、フェリーの旅客輸送量は増加している。また、鉄道・フェリーの貨物輸送量は減少している一方、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は増加している。
- 休日5割引（昼間）導入前後で、休日の鉄道（民鉄特急）・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している一方、鉄道（新幹線・JR特急）の旅客輸送量は増加している。また、休日3割引（大都市部）導入前後で、休日の鉄道・高速バスの旅客輸送量は減少している。
- 休日5割引（終日）・休日上限1,000円導入前後で、休日の鉄道・高速バスの旅客輸送量は減少している一方、フェリーの旅客輸送量は増加している。

## 2. 本四高速料金割引の効果・影響

# ① ETC5.5%割引

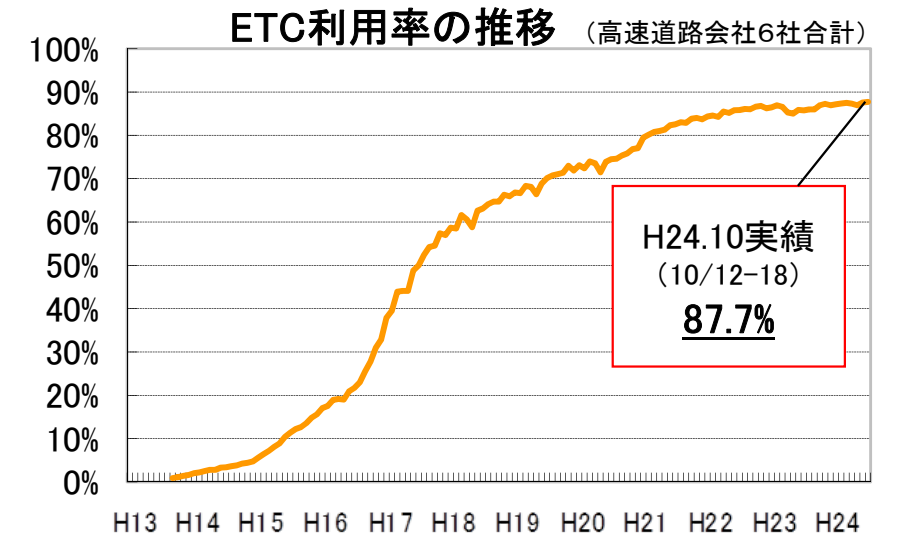
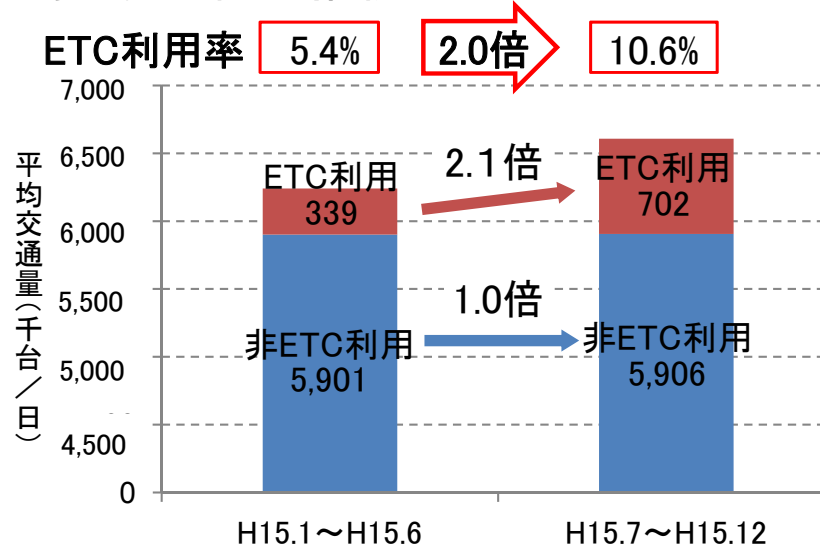
- ETC5.5%割引の導入により、導入初期にはETC利用が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。
- 一方、現在のETC普及率は約88%となっており、近年横ばい傾向にある。

神戸淡路鳴門自動車道・瀬戸中央自動車道 合計



※西瀬戸自動車道は、H15.1~H15.5のETC利用台数が把握できないため分析から除いている

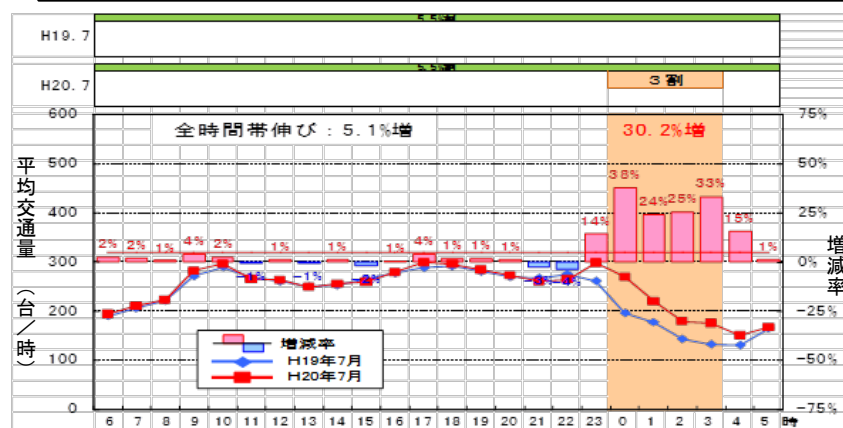
(参考: 全国の推移)



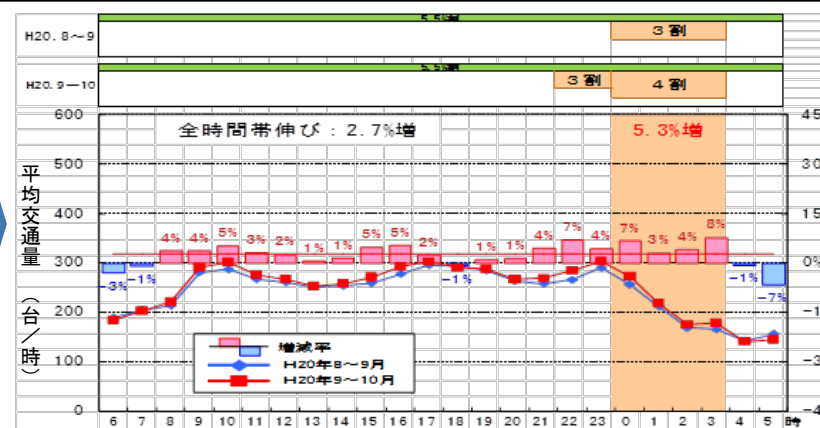
# ② 深夜割引(中型車以上)

- 平日の深夜割引の導入により、交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。
- また、中型車以上の3割引から4割引、5割引といった割引率の拡充に対しても効果が見られた。

神戸淡路鳴門自動車道・瀬戸中央自動車道 合計



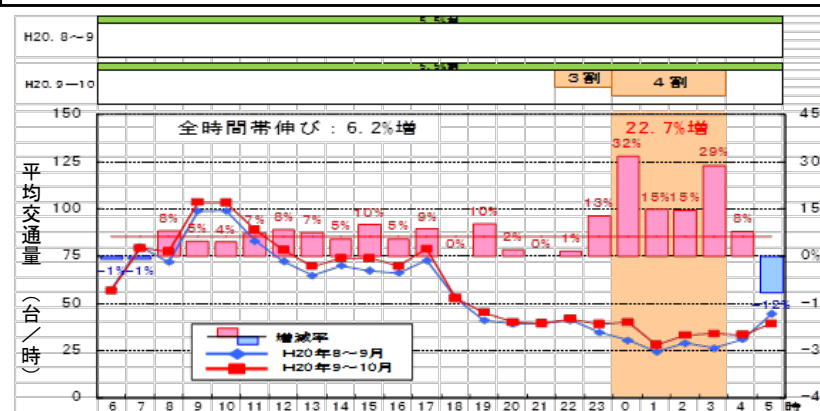
3→4割引へ拡充



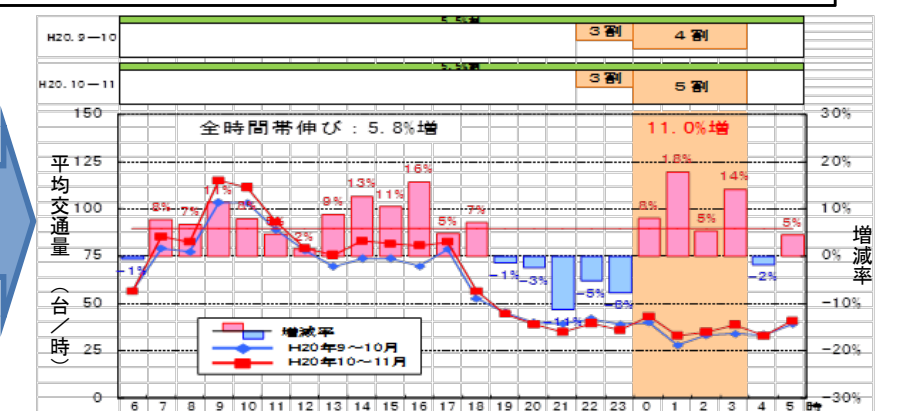
4→5割引へ拡充



西瀬戸自動車道



4→5割引へ拡充



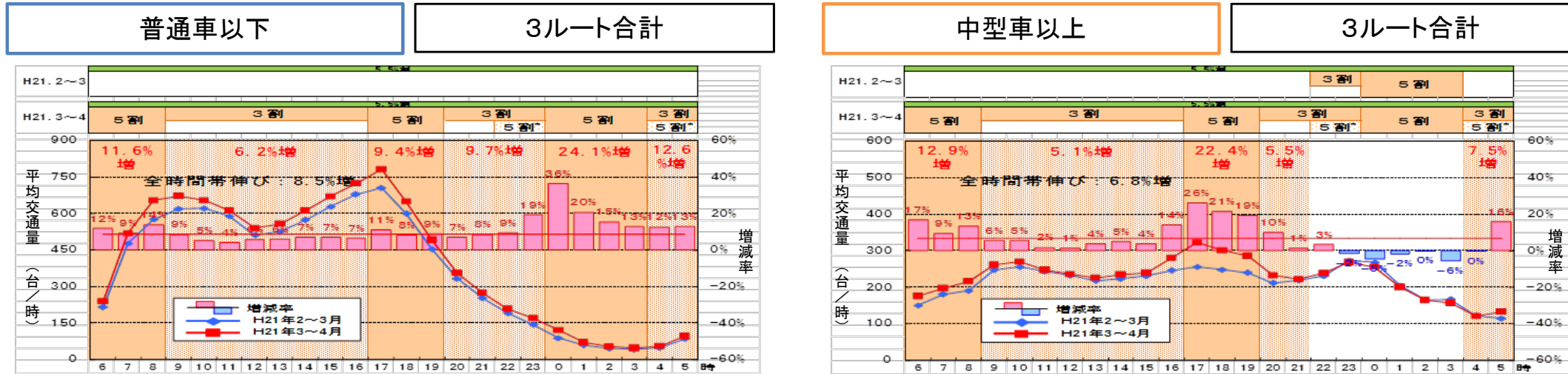
平日

※1 トラカンデータより集計  
 ※2 H19.7はH19.7.1~H19.7.31を集計、H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計  
 ※3 H20.8~9はH20.8.16~H20.9.15を集計、H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計  
 ※4 H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計、H20.10~11はH20.10.16~H20.11.15を集計

### ③ 平日割引(通勤5割引、深夜5割引(普通車以下)、昼間3割引、夜間早朝3割引)

- 平日割引の導入により、5割引の時間を中心に交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。

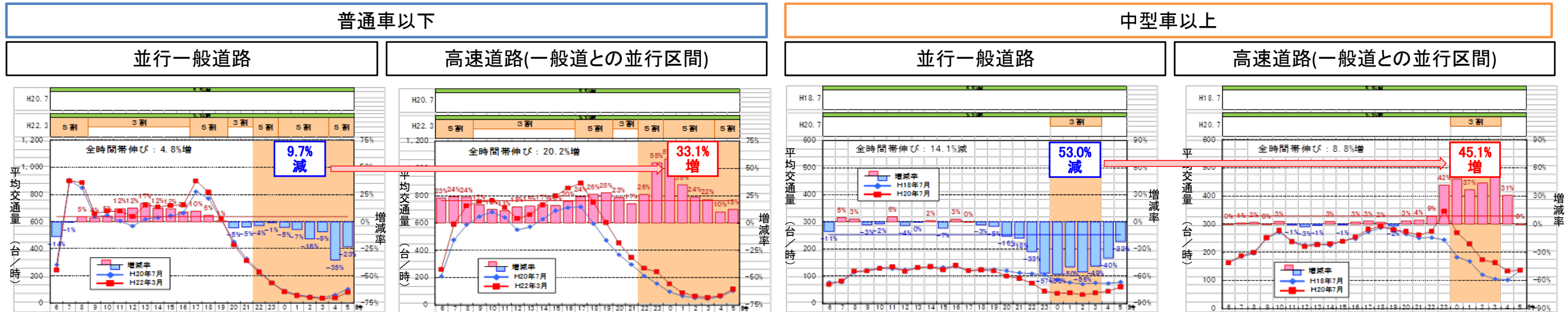
平日



※神戸淡路鳴門自動車道は、22-0時、4-6時まで5割引を実施  
 ※1 トラカンデータより集計  
 ※2 H21.2~3はH21.2.20~H21.3.19を集計、H21.3~4はH21.3.20~H21.4.19を集計

#### ○淡路島特例※による交通量の変化 (※淡路島島内の全線利用を促進するため、島内で一般道へ降りる車両に対して、割引を一部非適用とする運用)

平日

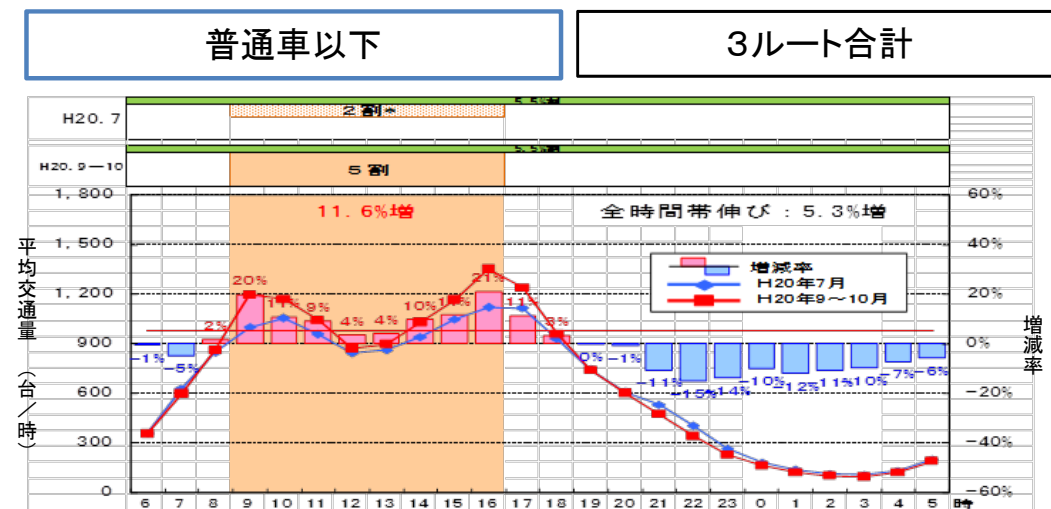


※1 トラカンデータより集計 ※2 H19.7はH19.7.1~H19.7.31を集計、H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計 ※3 H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計、H22.3はH22.3.1~H22.3.31を集計 ※4 高速道路は神戸淡路鳴門自動車道の淡路島内の2断面平均  
 ※5 並行一般道は国道28号の淡路島内の断面 ※6 並行一般道のトラカン機器の不具合によりH19.6~H19.12及びH20.10~H22.2まで欠測のため、H21.3導入の普通車以下はH20.7とH22.3との比較、H19.8導入の中型車以上はH18.7とH20.7の比較とした。

### ④ 休日5割引

- 休日5割引の導入により、交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。

休日

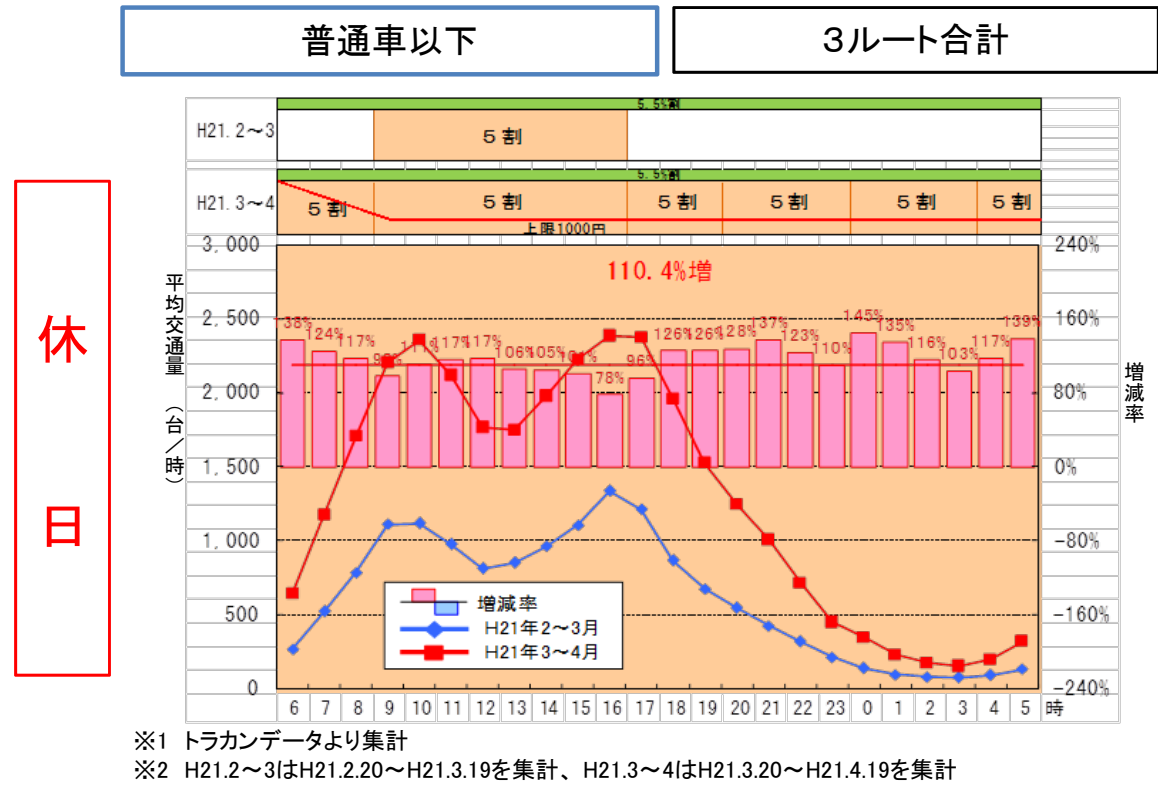


※ 西瀬戸自動車道については、H19.8から先行的に2割引を実施  
 ※1 トラカンデータより集計 ※2 H20.7はH20.7.1~H20.7.31を集計、H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計

# ⑤ 休日上限1,000円

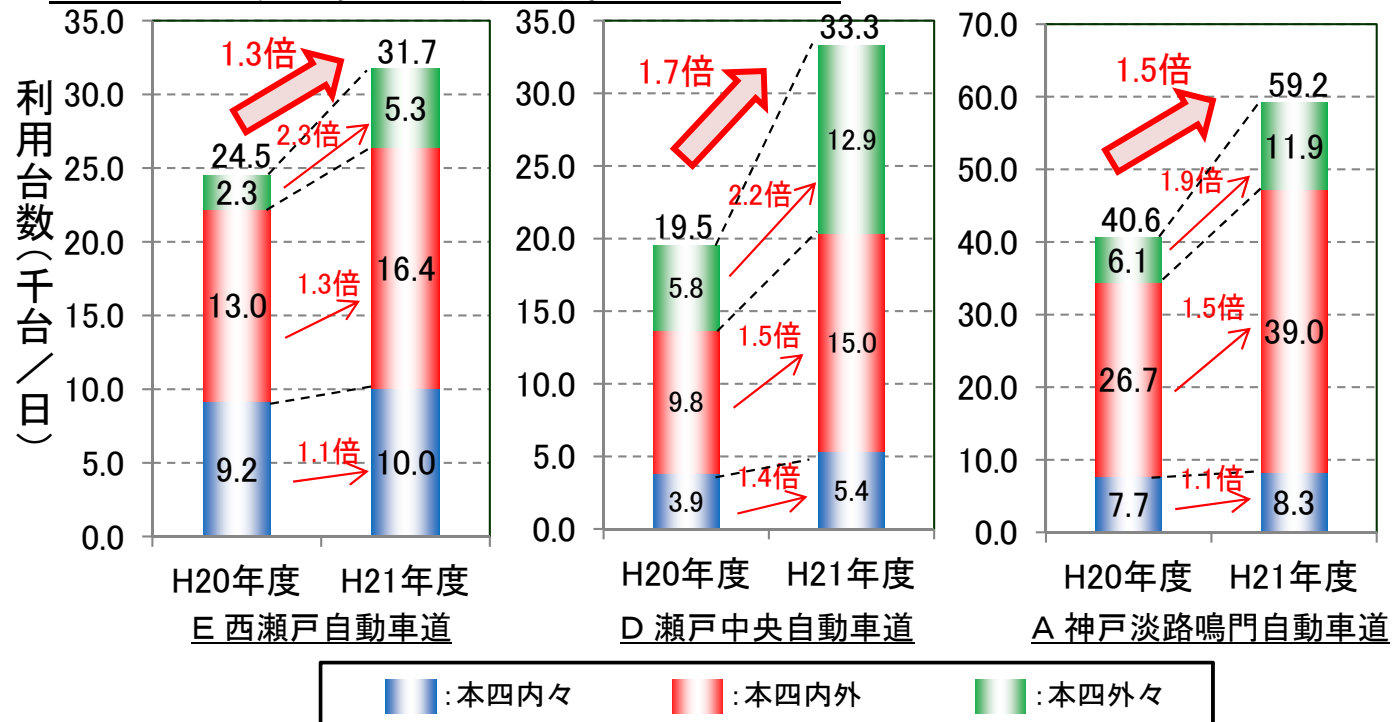
- 休日上限1,000円の導入により、交通量が大幅に増加し、本四高速の有効活用に効果が見られた。

## ○休日上限1,000円による交通量の変化(休日)



- 特に全線利用する利用者の伸びが1.9~2.3倍と高い

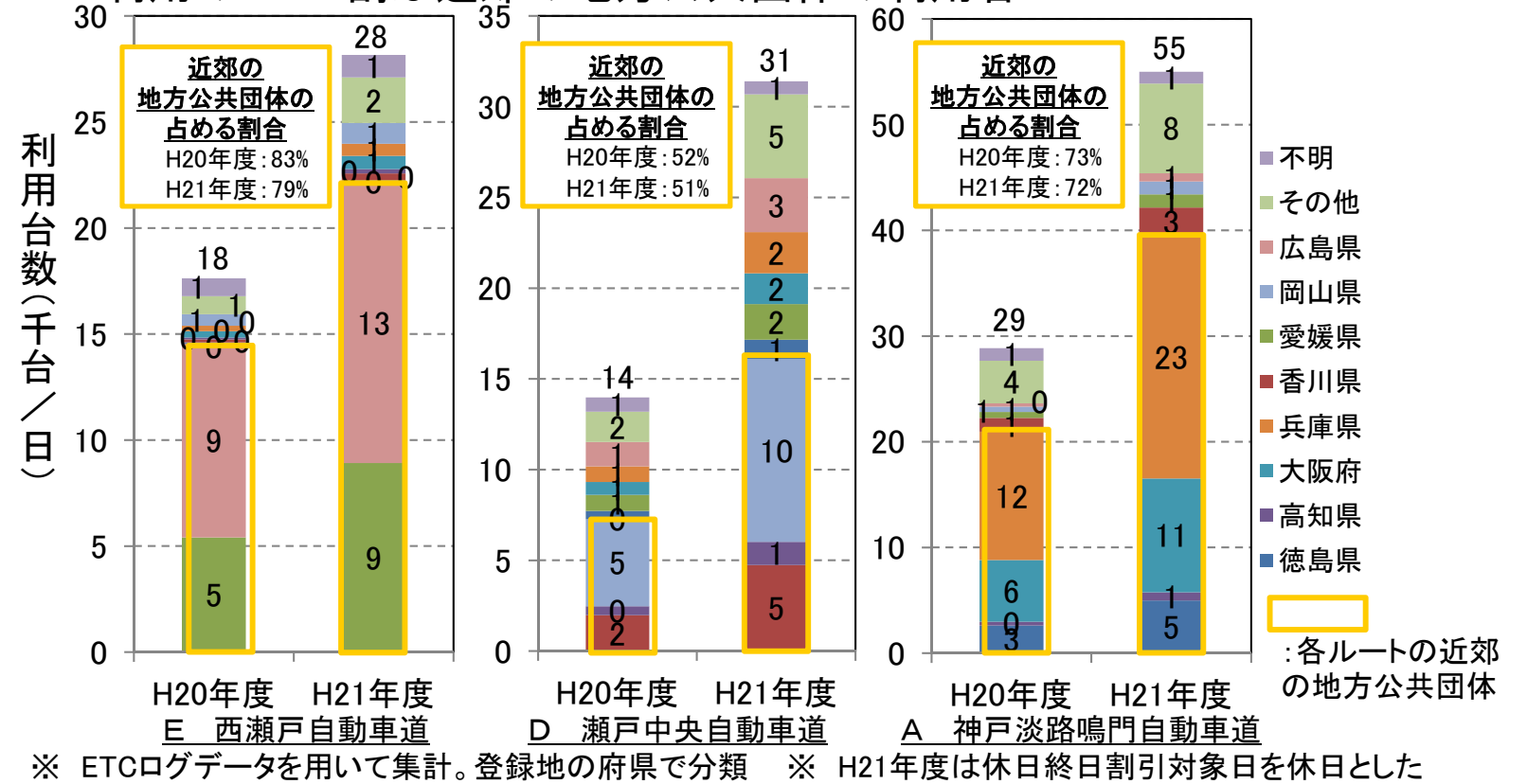
## ○利用台数の変化(休日、普通車以下)



※ 各ルートのICペア交通量による  
 ※ H21年度は休日終日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

## (参考) 県別利用台数の変化(休日、普通車以下)

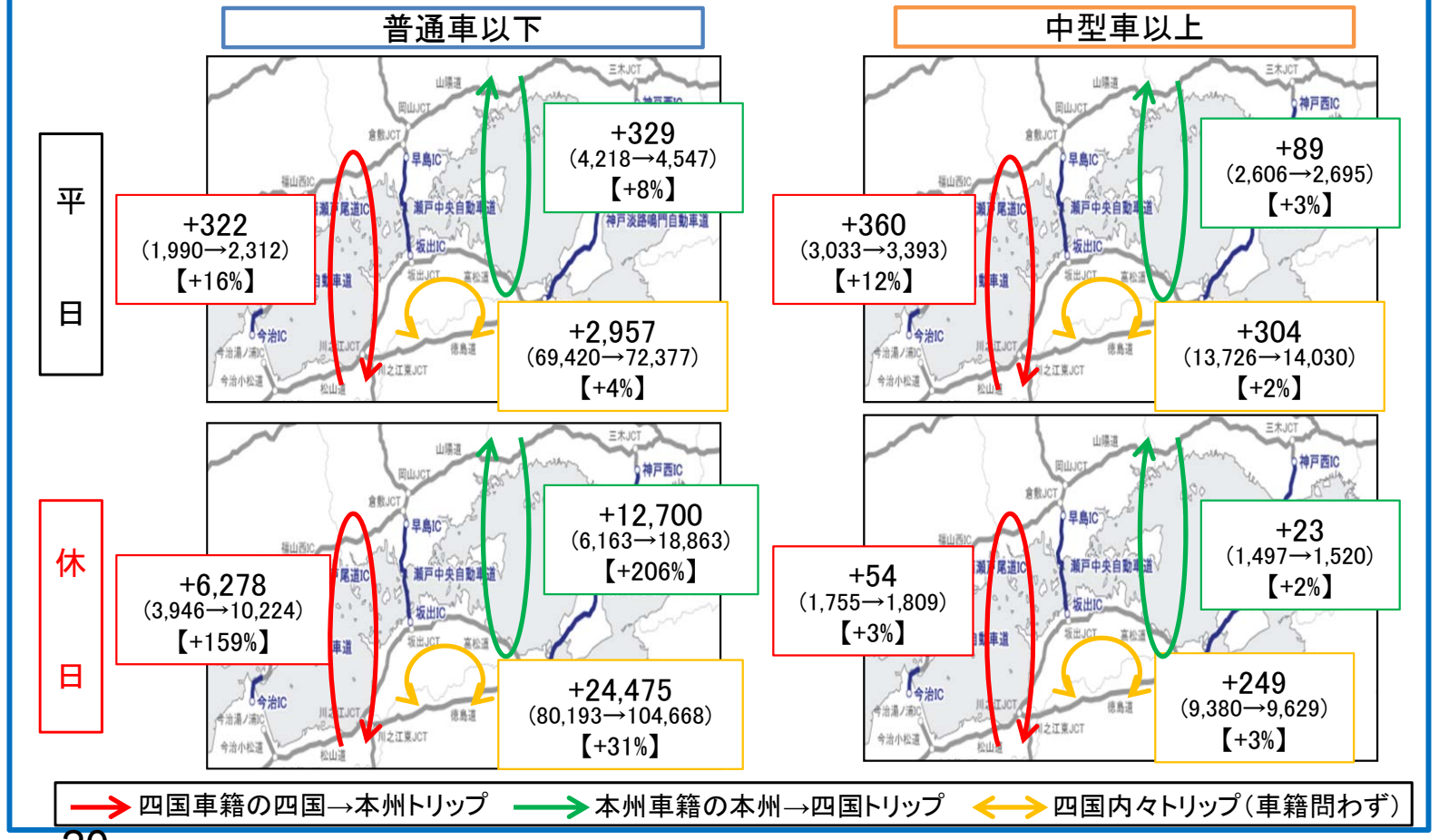
- 利用の5~8割は近郊の地方公共団体の利用者



## ○平日割引・休日上限1,000円導入前後での本州・四国トリップの変化

《導入前(H21.2.20~H21.3.19) → 導入後(H21.3.20~H21.4.19)》 [単位: 台/日]

- 平日割引・休日上限1,000円の導入により、本四間交流の促進に一定の効果が見られた。

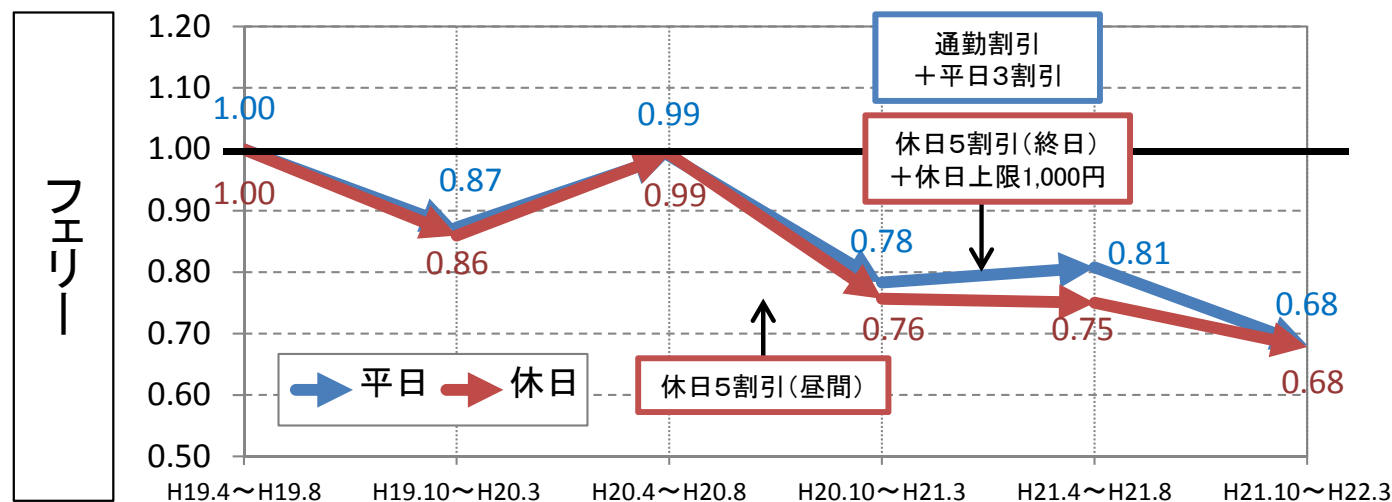
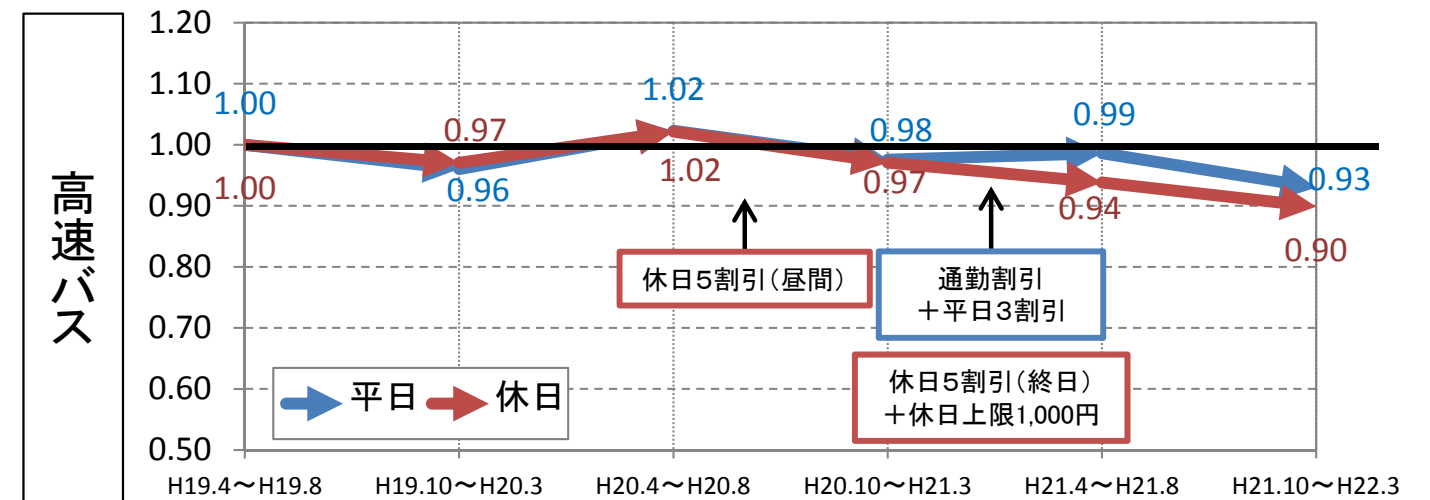
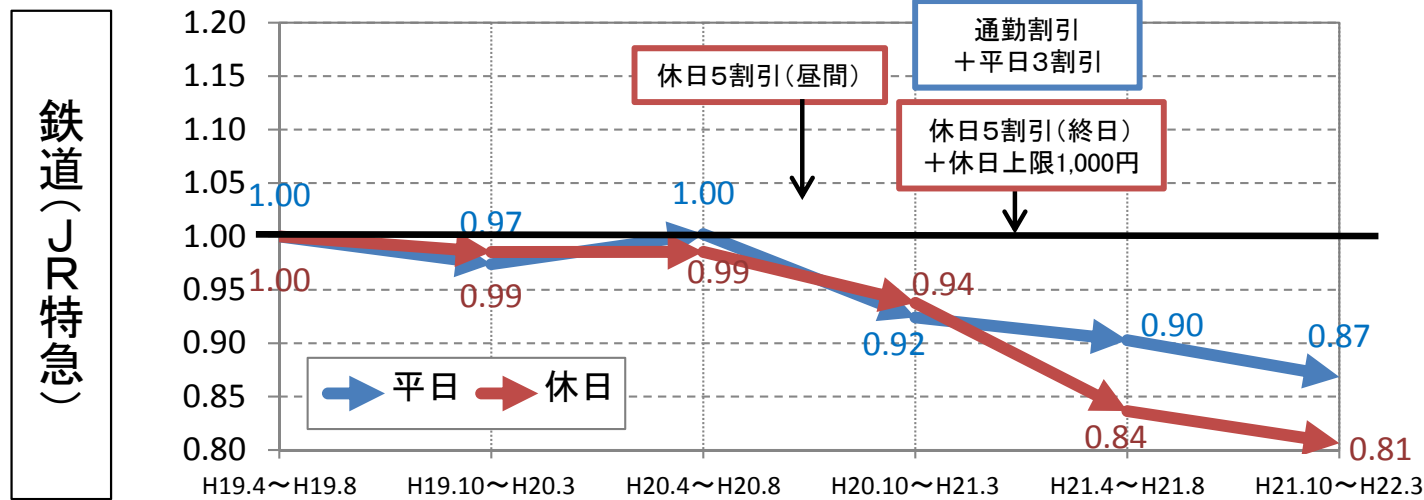


# 通勤割引/平日3割引/休日5割引/休日上限1,000円の他の交通機関(旅客)への影響【本四】

- 通勤割引・平日3割引導入前後で、平日の鉄道(JR特急)の旅客輸送量は減少している一方、高速バス・フェリーの旅客輸送量は増加している。
- 休日5割引(昼間)導入前後で、休日の鉄道(JR特急)・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している。
- 休日5割引(終日)・休日上限1,000円導入前後で、休日の鉄道(JR特急)・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している。

## ○旅客輸送量の推移(H19.4~H19.8=1とした場合の推移)

[本四]



(割引開始時期)

- ※1 休日5割引(昼間)は、平成20年9月16日から、休日の昼間時間帯が5割引
- ※2 通勤割引+平日3割引は、平成21年3月20日から、平日の早朝時間帯が5割引になるとともに、昼間・夜間時間帯が3割引
- ※3 休日5割引(終日)+休日上限1,000円は、平成21年3月20日から、休日の夜間・深夜時間帯が5割引になるとともに、上限金額が1,000円

(集計方法)

- ※1 鉄道・高速バスは、各事業者データ(人/月)より、フェリーは各事業者データ(台/月)より集計
- ※2 分析データ期間はH19.4~H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWIによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている
- ※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道(JR特急)は、本四間3断面を対象に集計、高速バスは、本四間32路線を対象に集計、フェリーは、本四間8航路を対象に集計。
- ※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

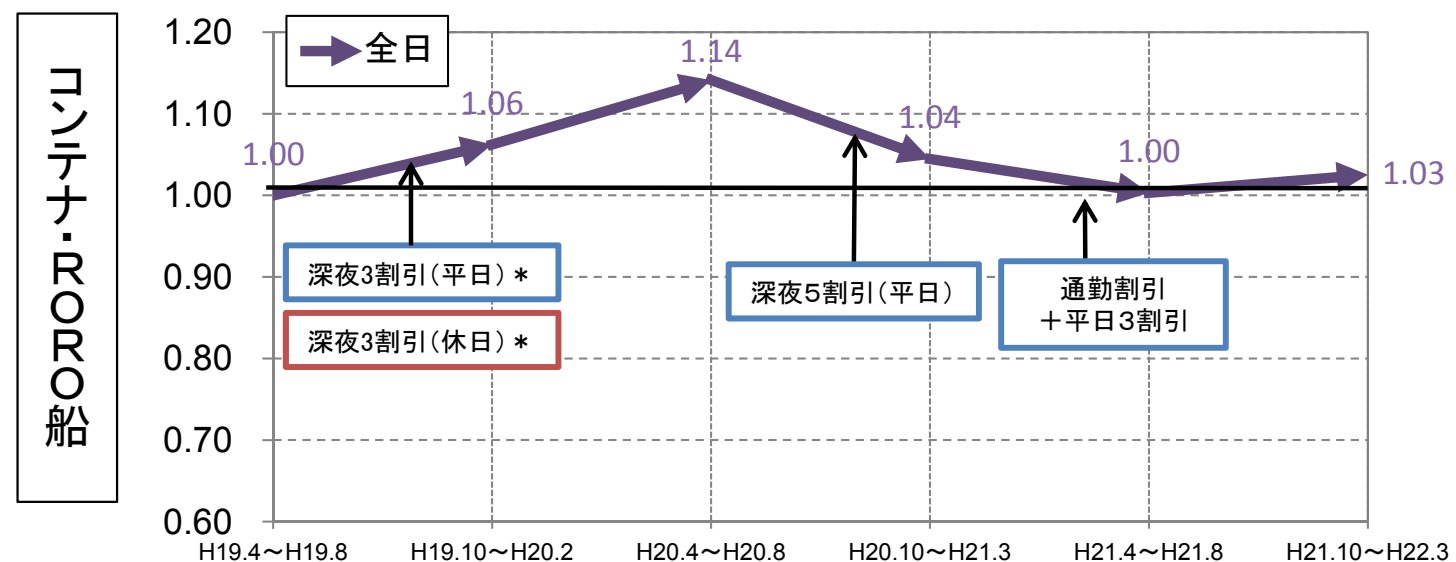
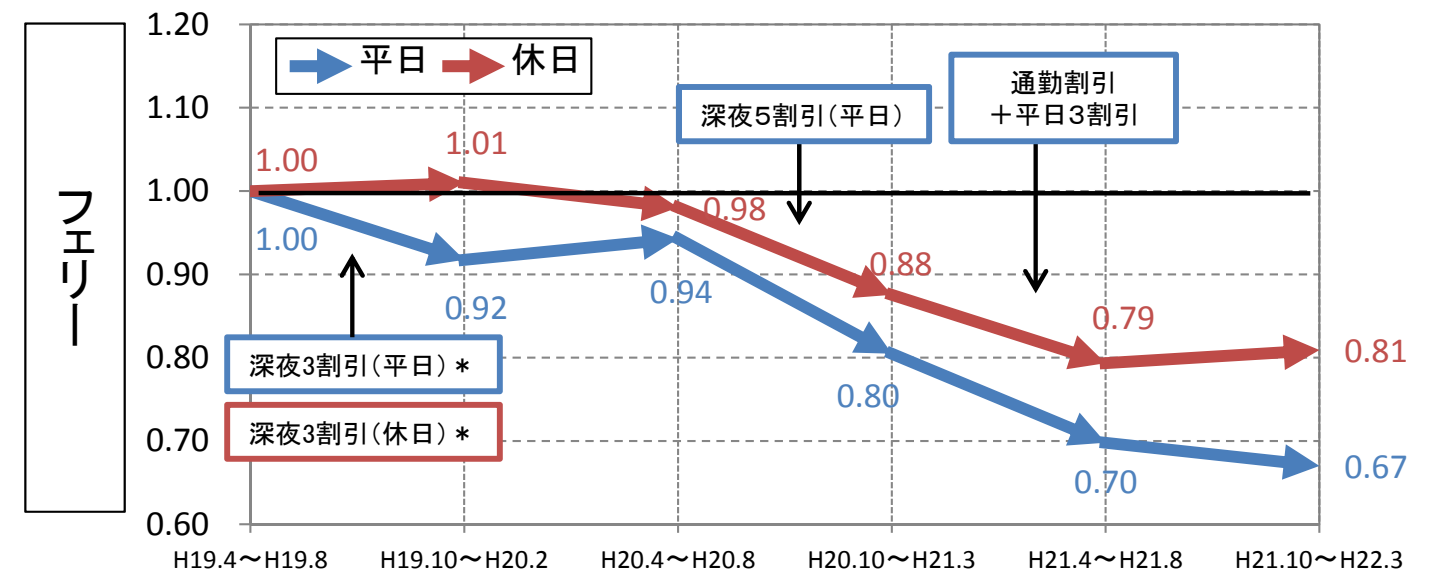
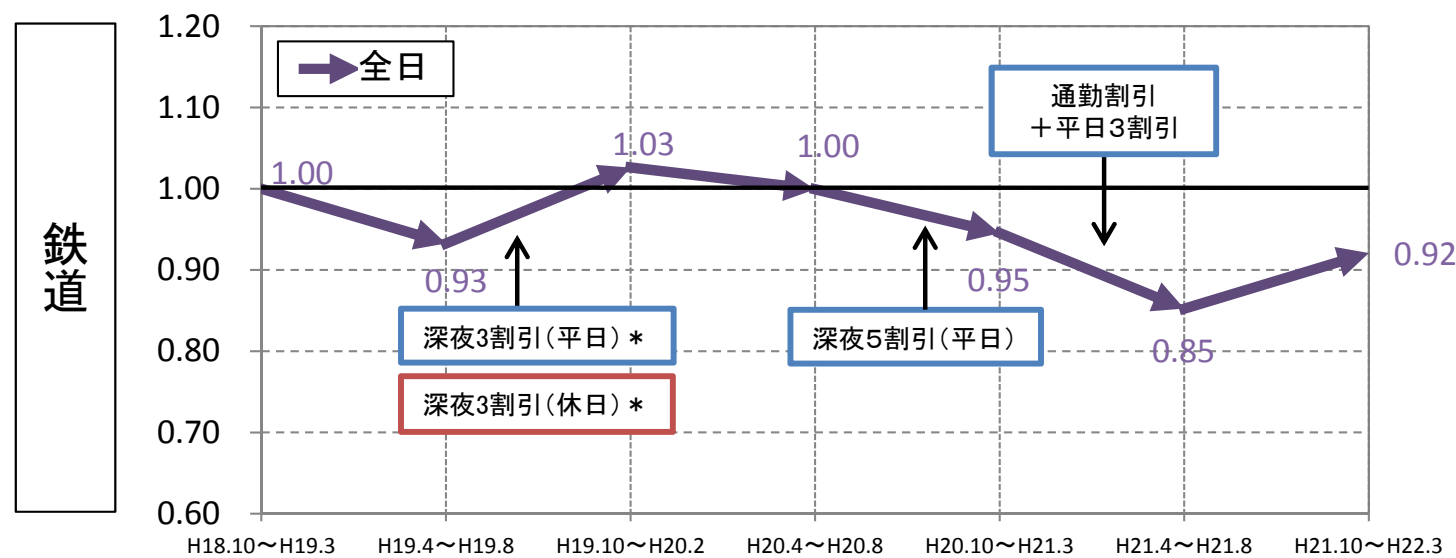
注) 「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。

# 通勤割引/平日3割引/深夜割引の他の交通機関(貨物)への影響【本四】

- 通勤割引・平日3割引の導入前後で、鉄道、フェリー、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は減少している。
- 深夜3割引の導入前後で、平日のフェリーの貨物輸送量は減少している一方、鉄道、休日のフェリー、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は増加している。
- 深夜5割引への拡充前後で、鉄道、フェリー、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は減少している。

## ○貨物輸送量の推移(鉄道はH18.10~H19.3=1とした場合の推移、それ以外はH19.4~H19.8=1とした場合の推移)

[本四]



\* 神戸淡路鳴門自動車道(Aルート)、瀬戸中央自動車道(Dルート)の大型車以上のみ

(割引開始時期)

※1 深夜3割引は、平成19年8月20日から、深夜時間帯が3割引

※2 深夜5割引は、平成20年10月14日から、平日の深夜時間帯が5割引

※3 通勤割引+平日3割引は、平成21年3月20日から、平日の早朝時間帯が5割引になるとともに、昼間・夜間時間帯が3割引

(集計方法)

※1 鉄道は、JR貨物データ(トン/月)、フェリーは、各フェリー事業者データ(台/月)、コンテナ・RORO船は、各運航事業者データ(台・トン・TEU/月)より集計

※2 分析データ期間はH19.4~H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWIによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている

※3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道は、本四1関連断面を対象に、フェリーは、本四関連8航路を対象に、コンテナ・RORO船は、本四関連3航路を対象に集計

※4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

※5 コンテナ・RORO船については、各運航事業者データの単位を合わせるため、「平成19年度内貿ユニットロード貨物流動調査結果 国土交通省港湾局」を用いて、台→トン及びTEU→トン換算係数を算出してトンベースで集計

注) 「増加」、「減少」の分析は、割引導入の直前と直後の輸送量の比較によるものである。

# 本四高速料金割引の効果・影響検証の結果

## 1. ETC5.5%割引

- ETC5.5%割引の導入により、導入初期にはETC利用が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。
- 一方、現在のETC普及率は約88%となっており、近年横ばい傾向にある。

## 2. 深夜割引 中型車以上

- 平日の深夜割引の導入により、交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。
- また、中型車以上の3割引から4割引、5割引といった割引率の拡充に対しても効果が見られた。

## 3. 平日割引 通勤5割引、深夜5割引(普通車以下)、昼間3割引、夜間早朝3割引

- 平日割引の導入により、5割引の時間を中心に交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。

## 4. 休日5割引

- 休日5割引の導入により、交通量が増加し、本四高速の有効活用に一定の効果が見られた。

## 5. 休日上限1,000円

- 休日上限1,000円の導入により、交通量が大幅に増加し、本四高速の有効活用に効果が見られた。
- 特に全線利用する利用者の伸びが1.9倍~2.3倍と高い。
- 本四間交流の促進に一定の効果があった。

## 6. 他の交通機関への影響

- 深夜3割引の導入前後で、平日のフェリーの貨物輸送量は減少している一方、鉄道、休日のフェリー、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は増加している。
- 深夜5割引への拡充前後で、鉄道、フェリー、コンテナ・RORO船の貨物輸送量は減少している。
- 通勤割引・平日3割引導入前後で、平日の鉄道(JR特急)の旅客輸送量は減少している一方、高速バス・フェリーの旅客輸送量は増加している。
- 通勤割引・平日3割引の導入前後で、鉄道・フェリーの貨物輸送量は減少している。
- 休日5割引(昼間)導入前後で、休日の鉄道(JR特急)・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している。
- 休日5割引(終日)・休日上限1,000円導入前後で、休日の鉄道(JR特急)・高速バス・フェリーの旅客輸送量は減少している。



### 3. 無料化社会実験の効果・影響

※ 本資料は、第8回高速道路のあり方検討有識者委員会資料「無料化社会実験の検証について(たたき台)」(平成23年7月29日)を時点更新したものである。

# 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<sup>注)</sup>

【約2割】(首都高速、阪神高速を除く高速道路(有料)全体供用延長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<sup>たかなべ</sup>~西都<sup>さいと</sup>(12km、H22.7.17供用)、東九州自動車道 門川<sup>かどかわ</sup>~日向<sup>ひゅうが</sup>(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。


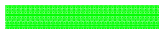

- ① 首都高速、阪神高速を除く
- ② 休日上限1,000円による渋滞発生頻度
- ③ 他の交通機関への影響
- ④ 高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性など)



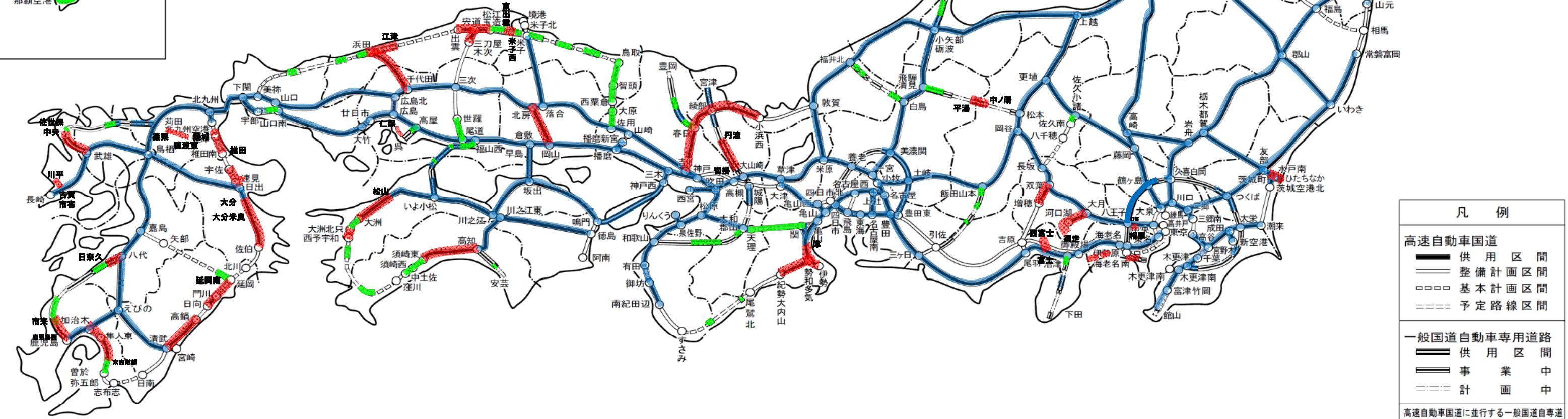
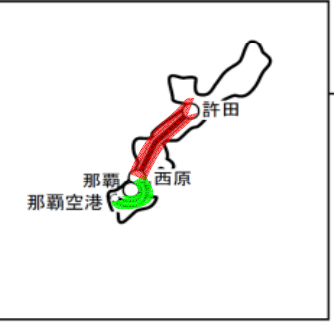
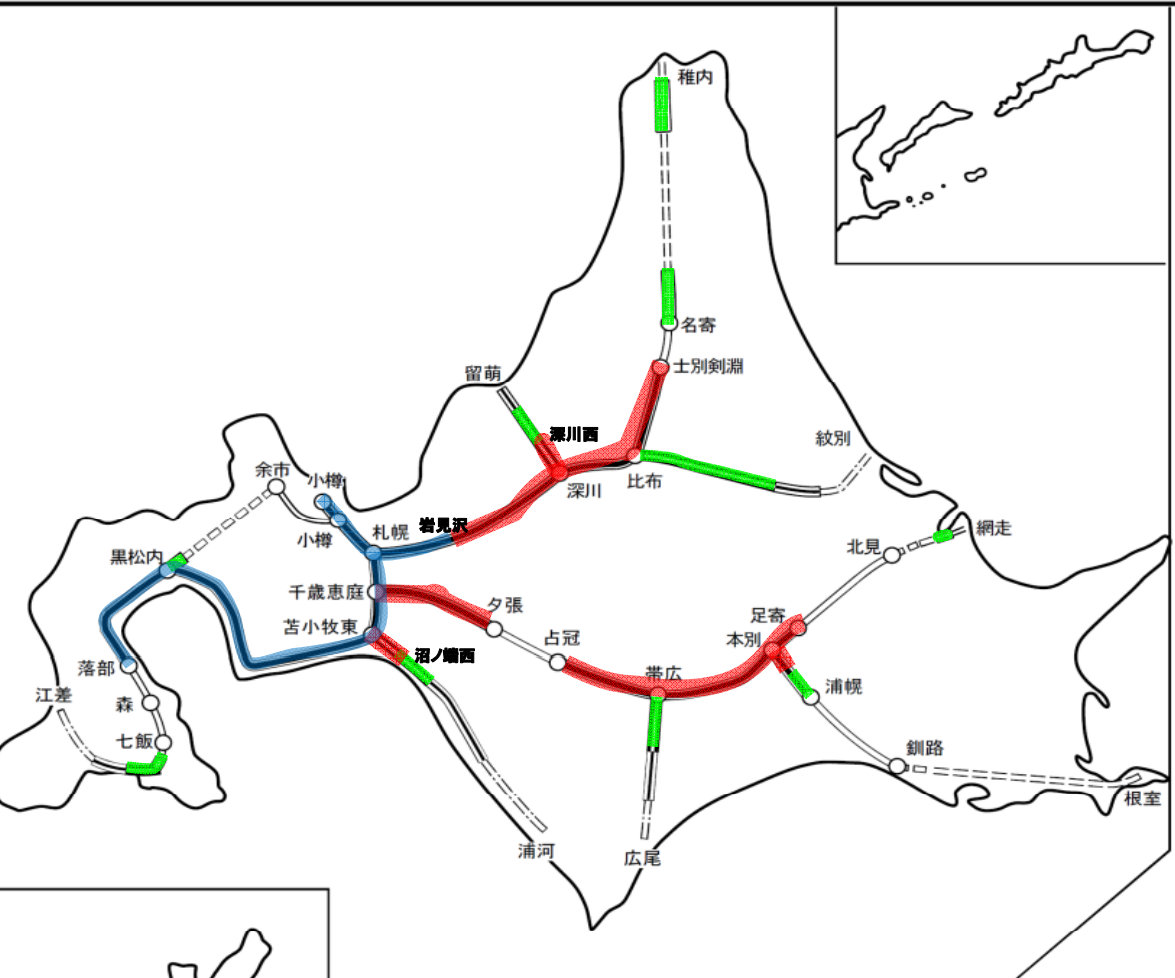
以下を除く区間を主な対象として実験を行う。









三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線／これを相互に連絡する路線／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  
 ※首都高速・阪神高速を除く高速道路

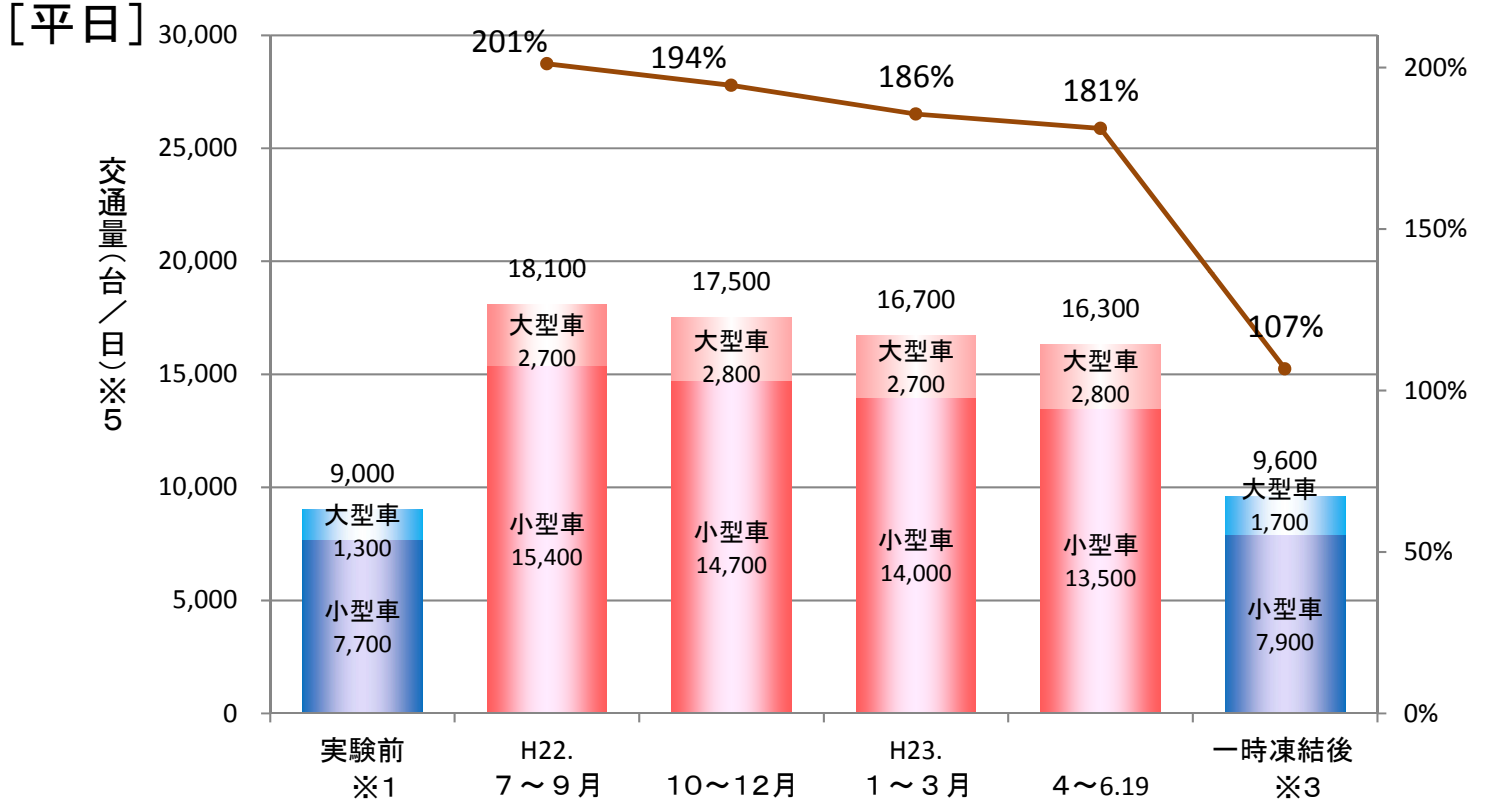


凡 例	
<b>高速自動車国道</b>	
	供用区間
	整備計画区間
	基本計画区間
	予定路線区間
<b>一般国道自動車専用道路</b>	
	供用区間
	事業中
	計画中
<b>高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</b>	
	供用区間

# 高速道路交通量の変化

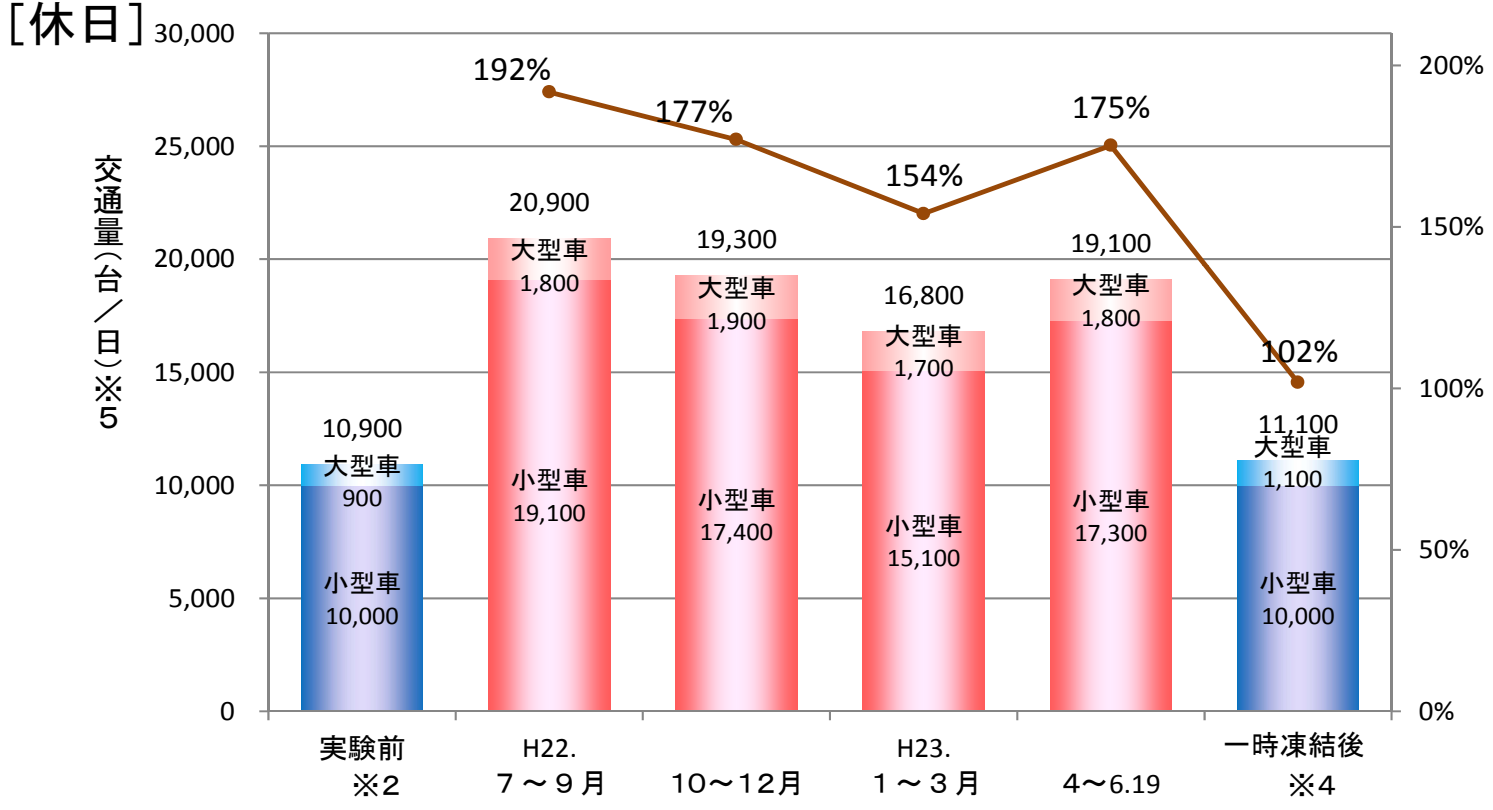
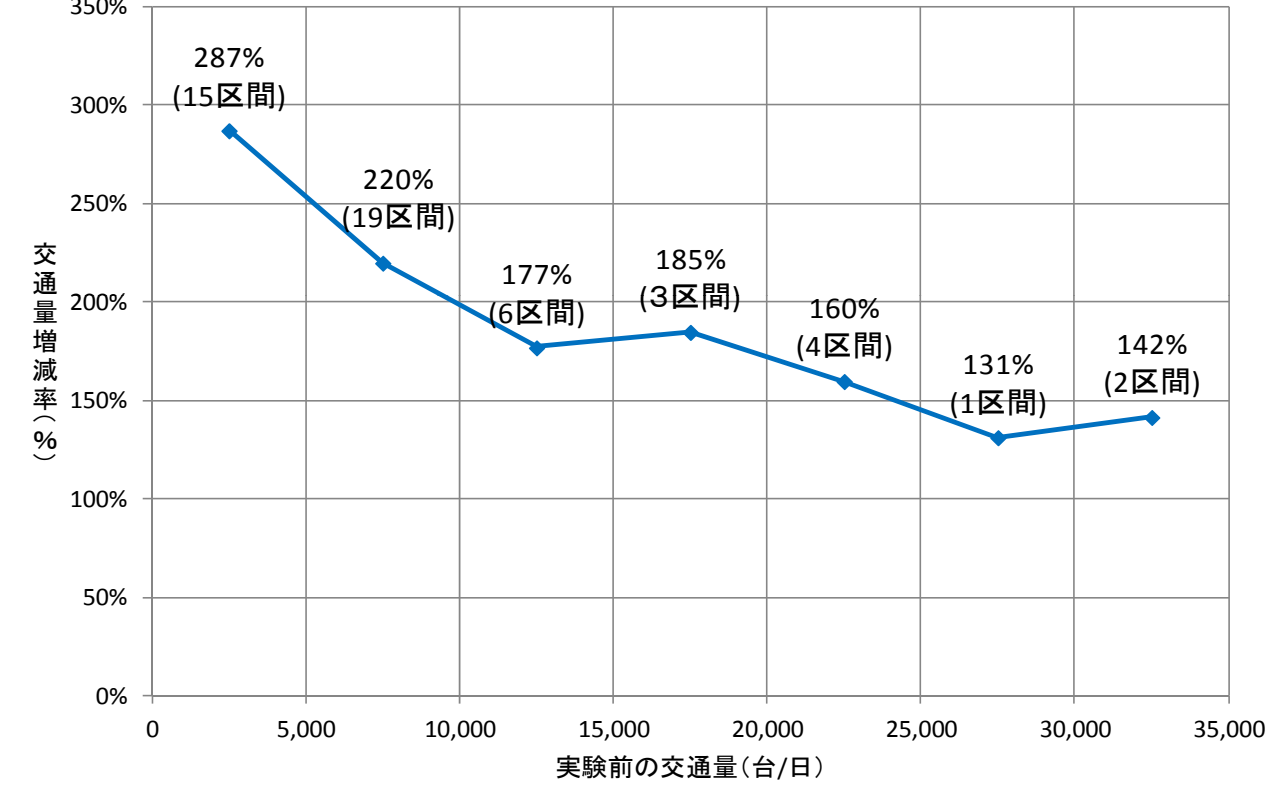
・実験中の交通量は約2倍に増加した。  
 ・一時凍結後は、実験前の水準に回帰している。

## ○実験区間(50区間)の交通量



実験前に交通量が少なかった区間ほど、実験中の交通量の増加率は高い傾向にあった。

## ○実験前交通量と増加率の関係(全日)



## ○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	24,100	383%
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	13,900	376%
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	9,600	343%
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%

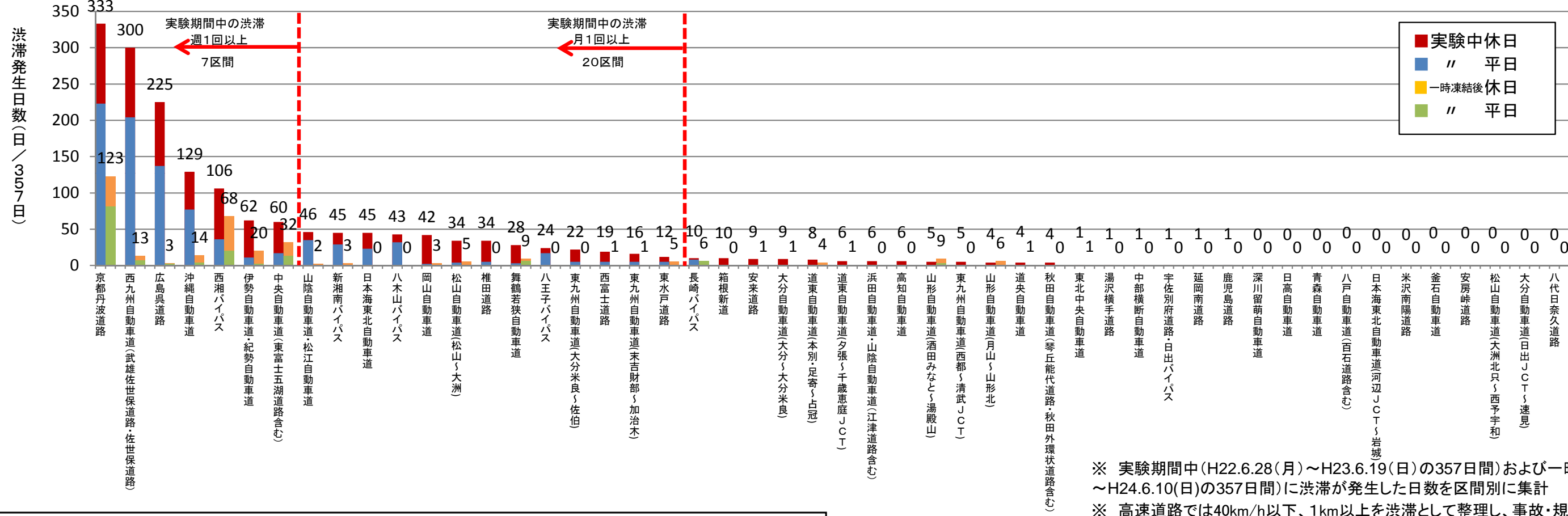
※1 実験前交通量:H22.6.21(月)~25(金) ※2 実験前交通量:H22.6.20(日), 26(土)  
 ※3 一時凍結後交通量:H23.6.20(月)~24(金)、東北無料開放区間はH24.6.18(月)~6.22(金)  
 ※4 一時凍結後交通量:H23.6.25(土), 6.26(日)、東北無料開放区間はH24.6.23(土), 6.24(日)  
 ※5 トラフィックカウンターによる無料化社会実験代表断面(50断面)の平均交通量

※ 実験前交通量:H22.6.20(日)~H22.6.26(土)  
 実験中交通量:H22.6.28(月)~H23.6.19(日)

# 高速道路の渋滞状況の変化

- ・ 実験中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なかった。
- ・ 一時凍結後は、ほとんどの区間で渋滞は発生していない。

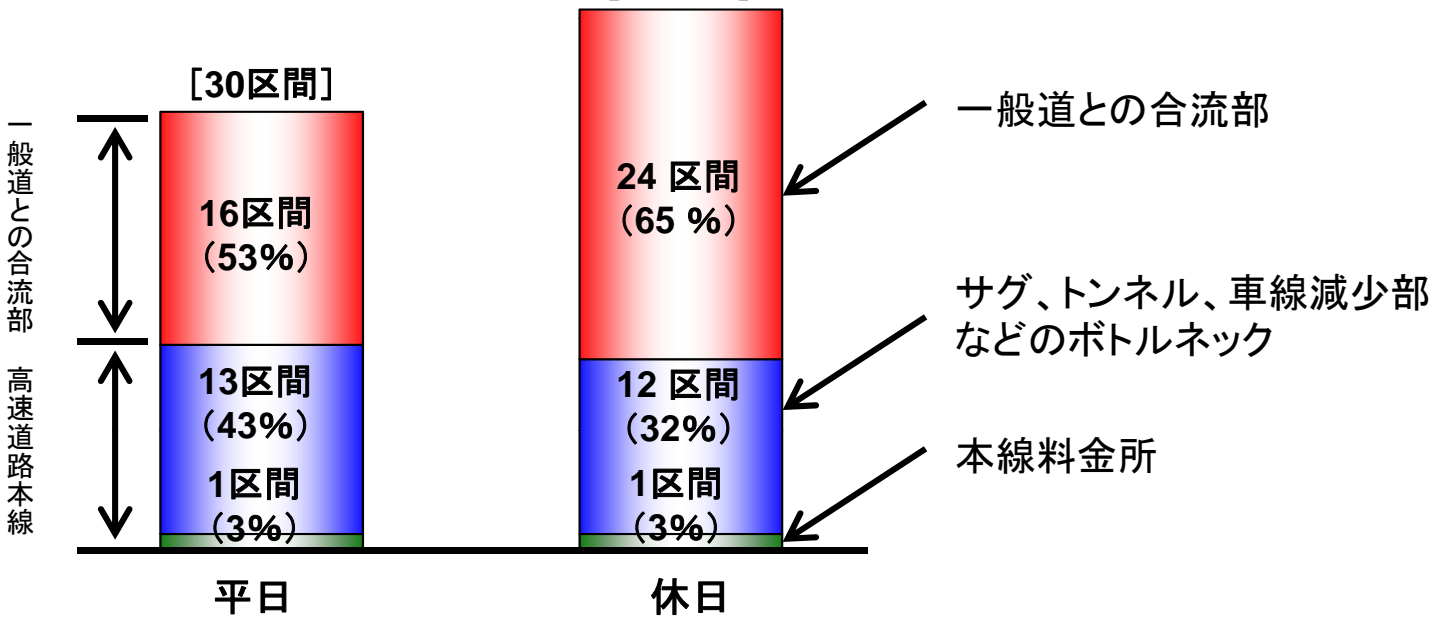
## ○渋滞発生状況



※ 実験期間中(H22.6.28(月)~H23.6.19(日))の357日間および一時凍結後(H23.6.20(月)~H24.6.10(日))の357日間に渋滞が発生した日数を区間別に集計  
 ※ 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

実験中の渋滞の主な要因は、実験区間端末における一般道との合流部が約半数以上を占めていた。

## ○主な渋滞発生要因※



※ 実験期間中(H22.6.28(月)~H23.6.19(日))に渋滞が発生した区間を主要な要因別に整理

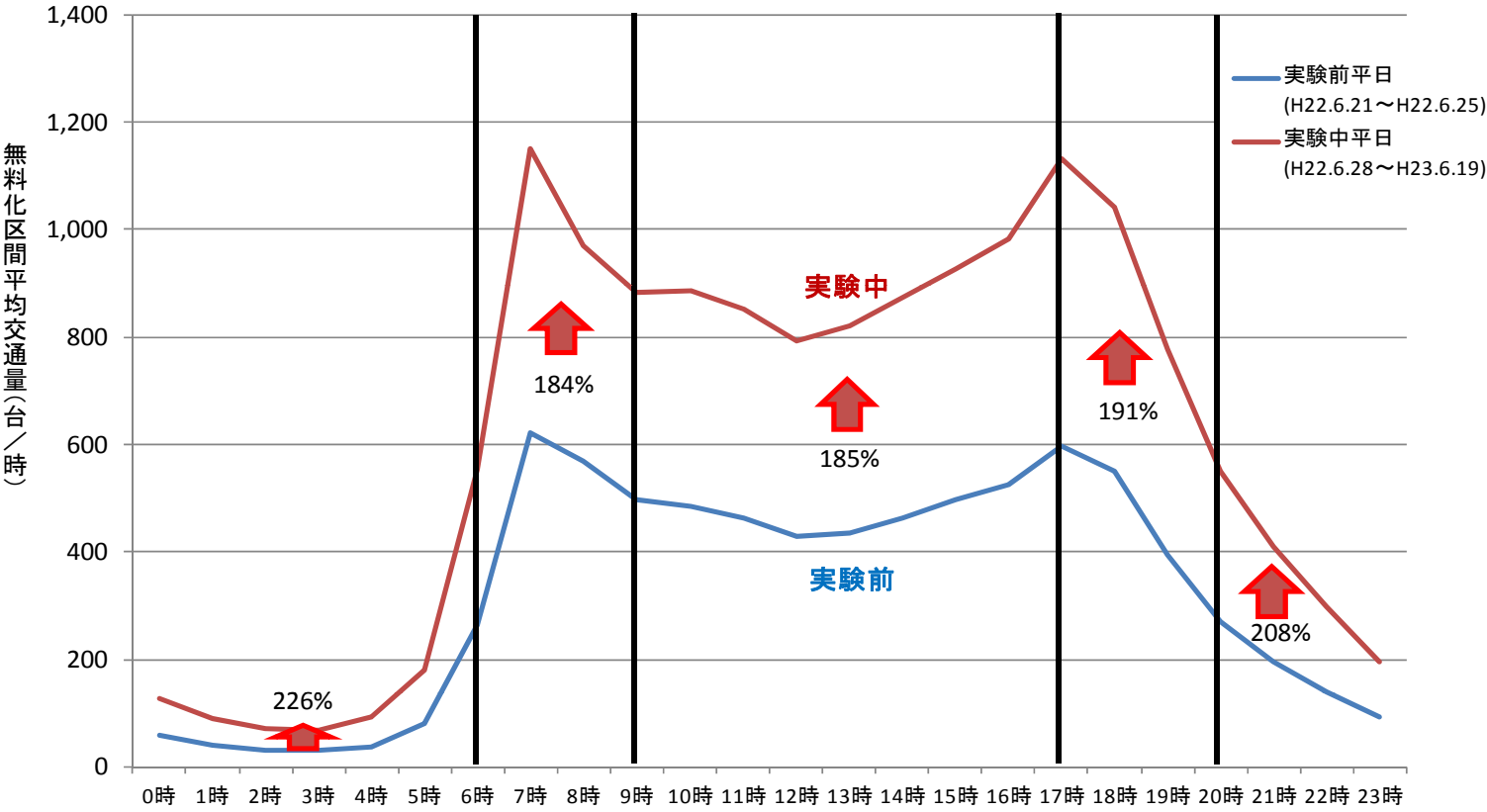
## (参考)京都丹波道路 沓掛ICの一般道との合流部の渋滞状況



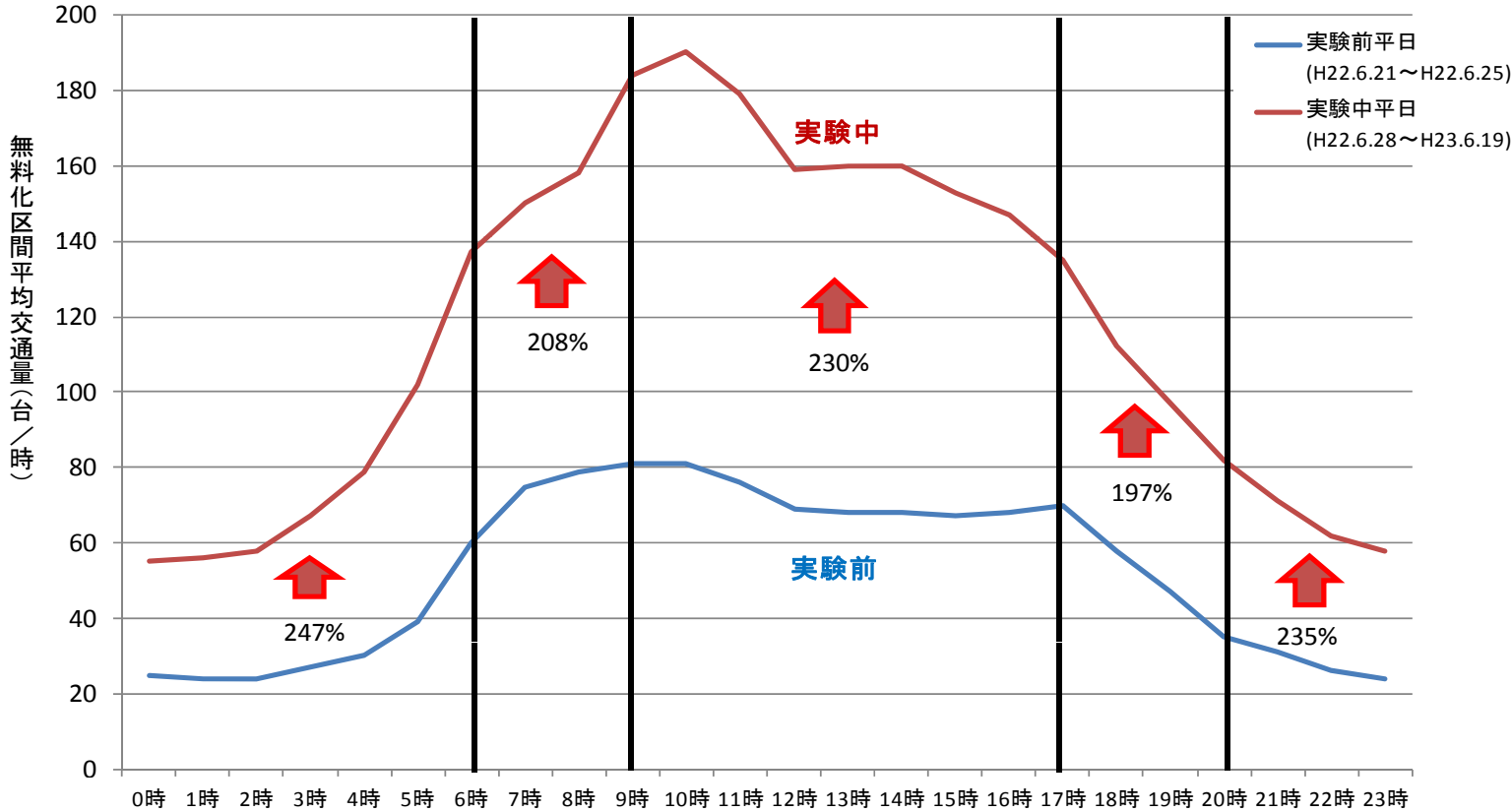
# 高速道路利用の変化

実験中の全ての時間帯で高速道路利用が増加した。

○実験区間の時間帯別交通量(平日)  
[小型車]



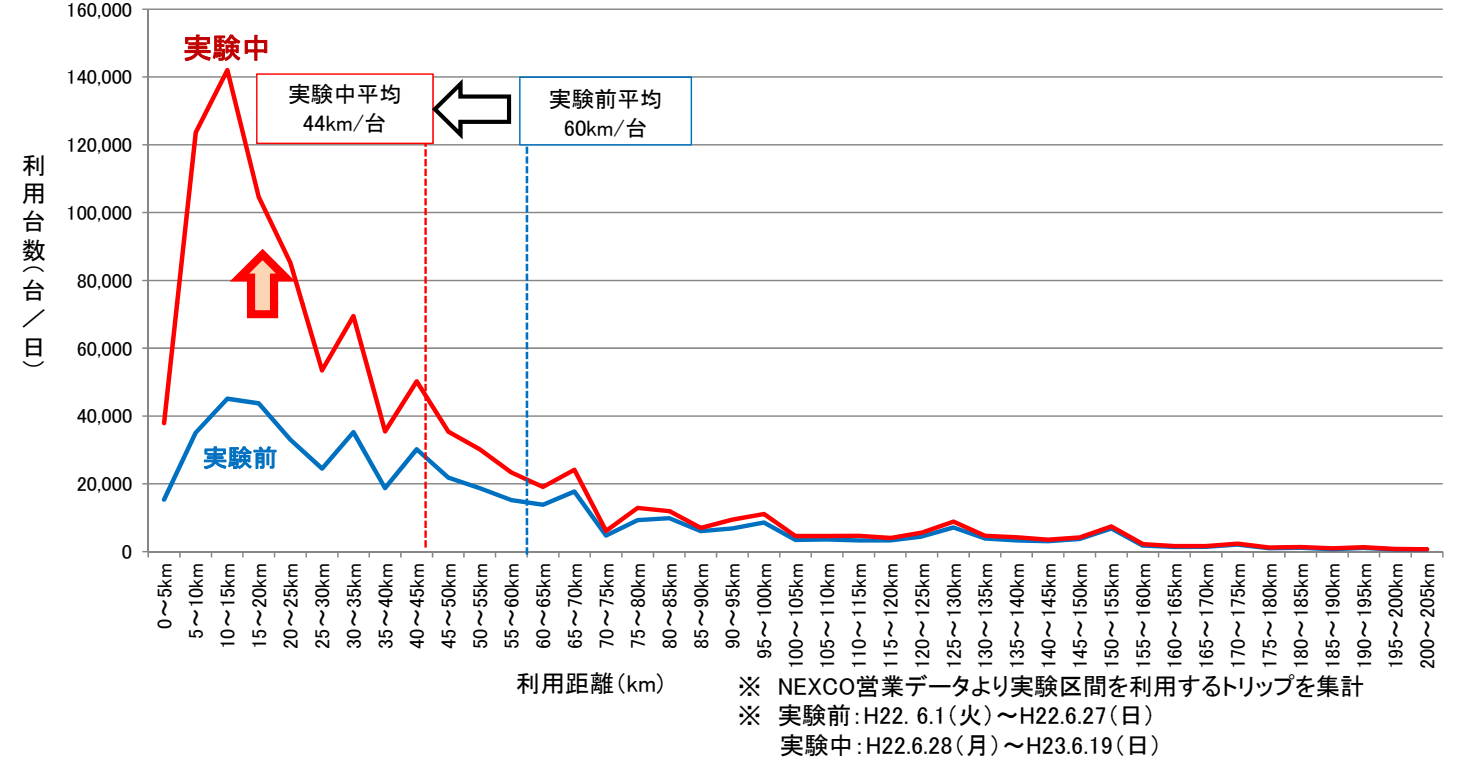
[大型車]



※ 実験前交通量: H22.6.21(月)~H22.6.25(金)  
 ※ 実験中交通量: H22.6.28(月)~H23.6.19(日)  
 ※ 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

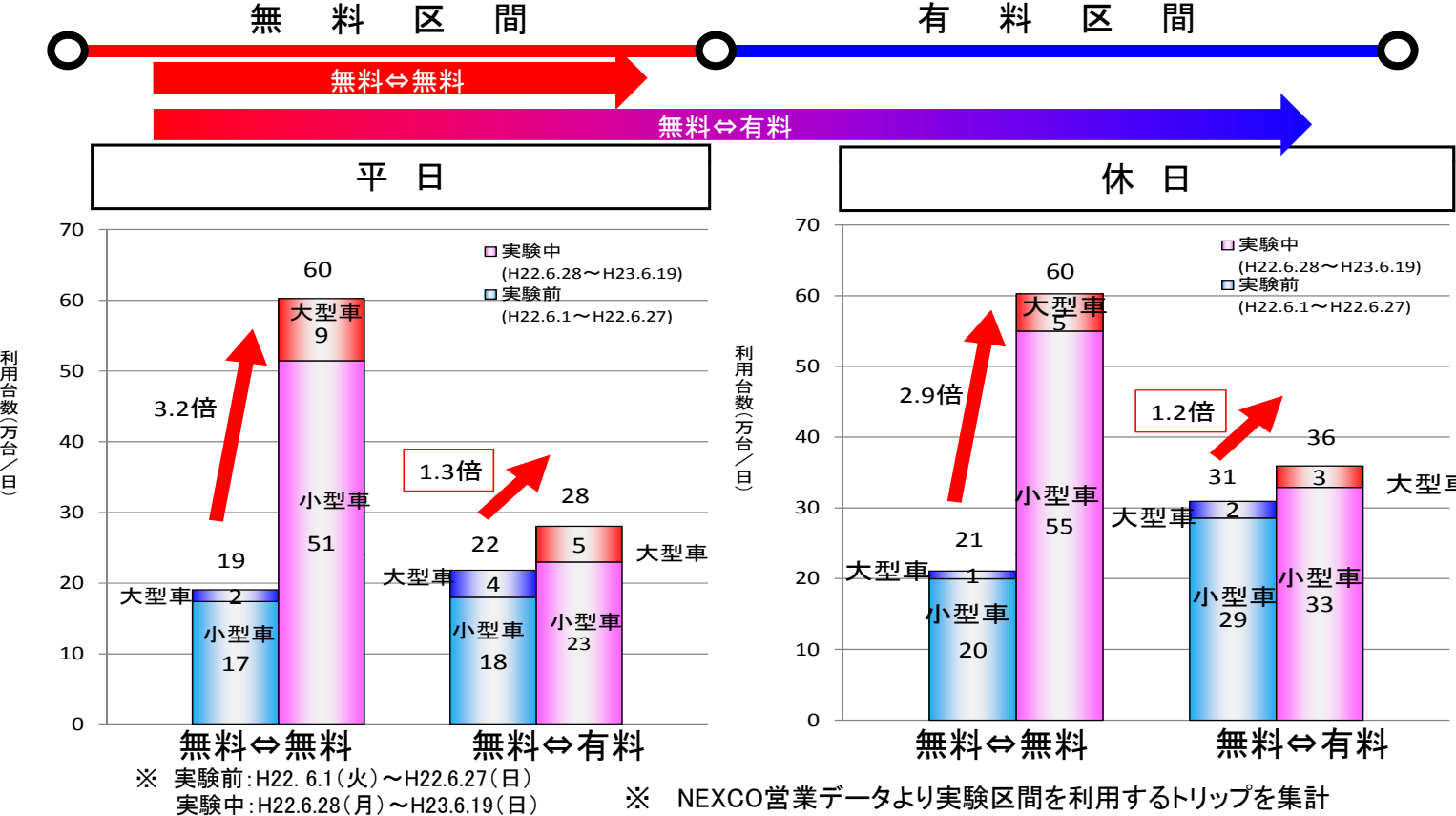
実験中の利用については、短距離利用が大幅に増加し、平均利用距離は3割減少した。

○距離別利用状況(全車、全日)



実験中は、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倍に増加した。

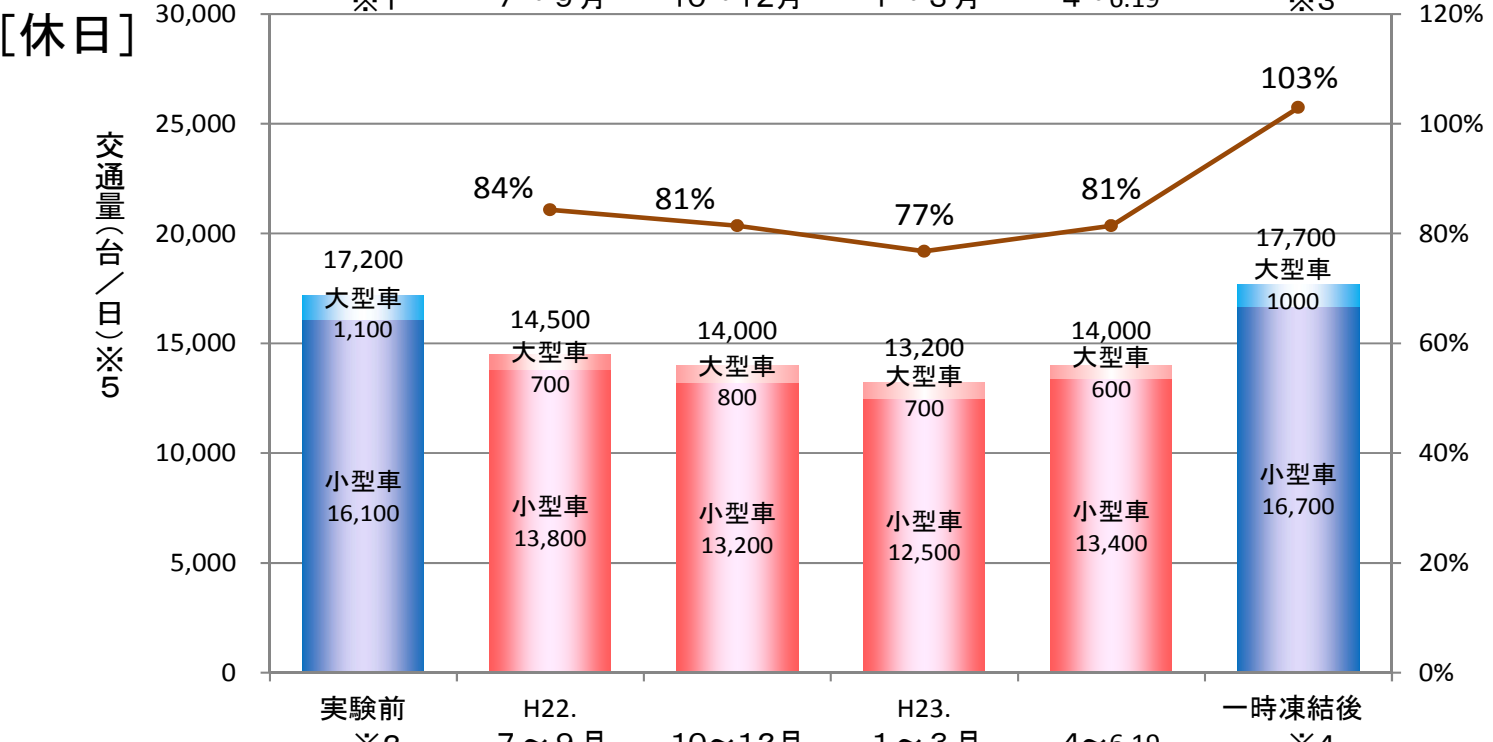
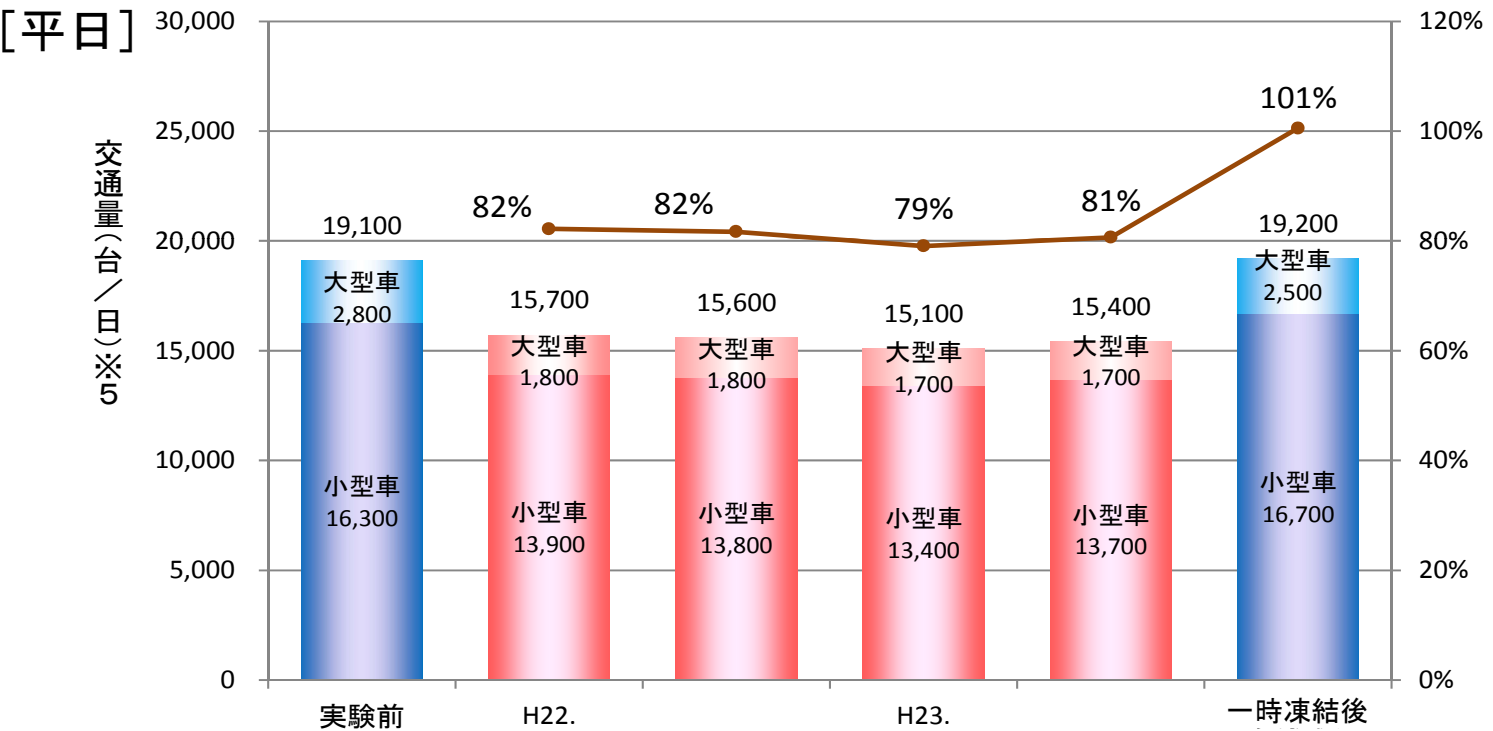
○無料区間の利用状況



# 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実験中の交通量は、高速道路への転換により、約2割減少した。
- ・一時凍結後は実験前の水準に回帰している。

## ○並行一般道(50区間)の交通量の変化



※1 実験前交通量：H22.6.22(火) ※2 実験前交通量：H22.6.20(日)  
 ※3 一時凍結後交通量：H23.6.20(月)、東北無料開放区間はH24.6.19(火)  
 ※4 一時凍結後交通量：H23.6.26(日)、東北無料開放区間はH24.6.24(日)  
 ※3,4 以下の2区間は一時凍結後非観測のため集計より除いている。  
 釜石自動車道(東和~花巻空港)並行一般道国道283号  
 山形自動車道(西川~月山)並行一般道国道112号  
 ※5 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

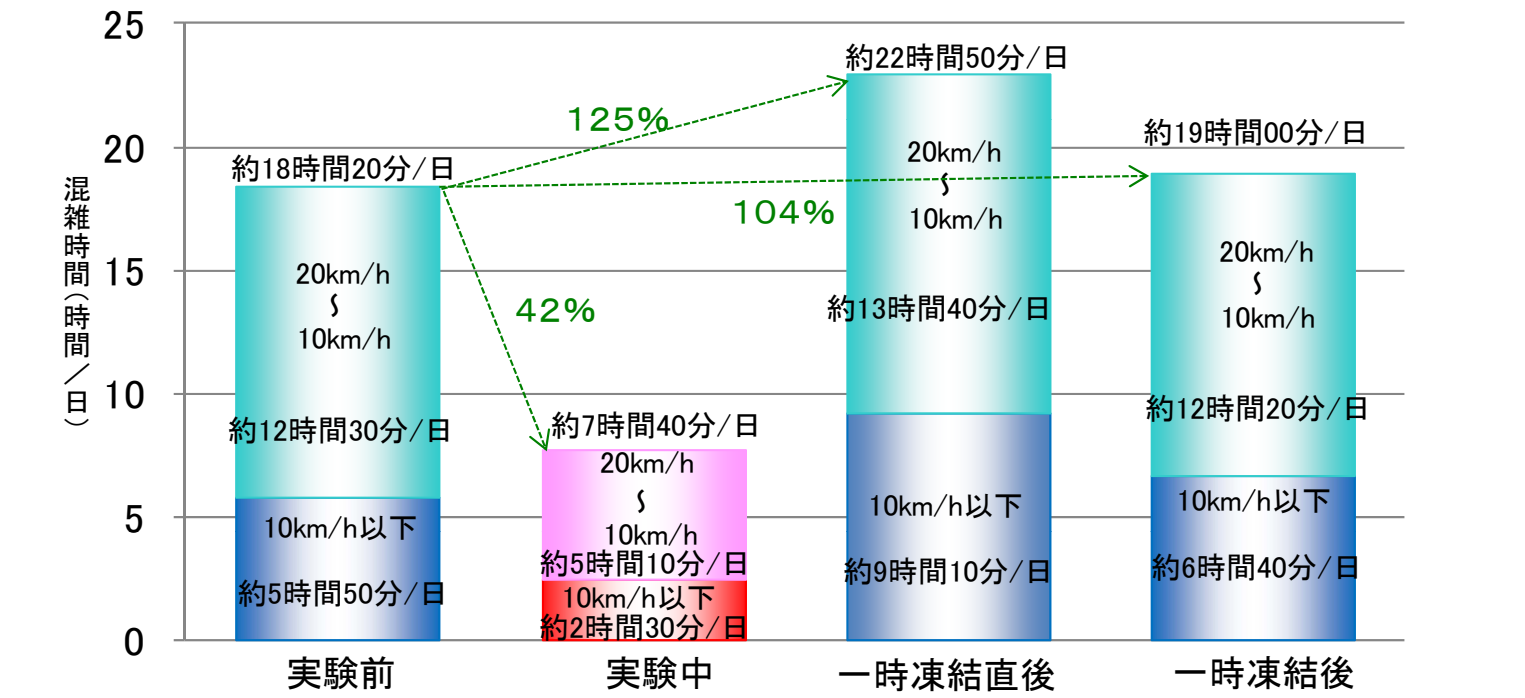
## ○並行一般道の交通量減少率上位5区間

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	1,800	32% (7割減)
2	国道56号	高知自動車道(土佐PAS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	10,800	56% (4割減)

※ 実験前交通量：H22.6.20(日)~H22.6.26(土)  
 実験中交通量：H22.6.28(月)~H23.6.19(日)

- ・主要な並行一般道では、実験中の混雑時間が約6割減少した。
- ・一時凍結直後は、混雑時間が一時的に増加したものの、その後、実験前の水準に回帰している。

## ○速度が20km/h以下の混雑時間の変化 [並行一般道※合計]

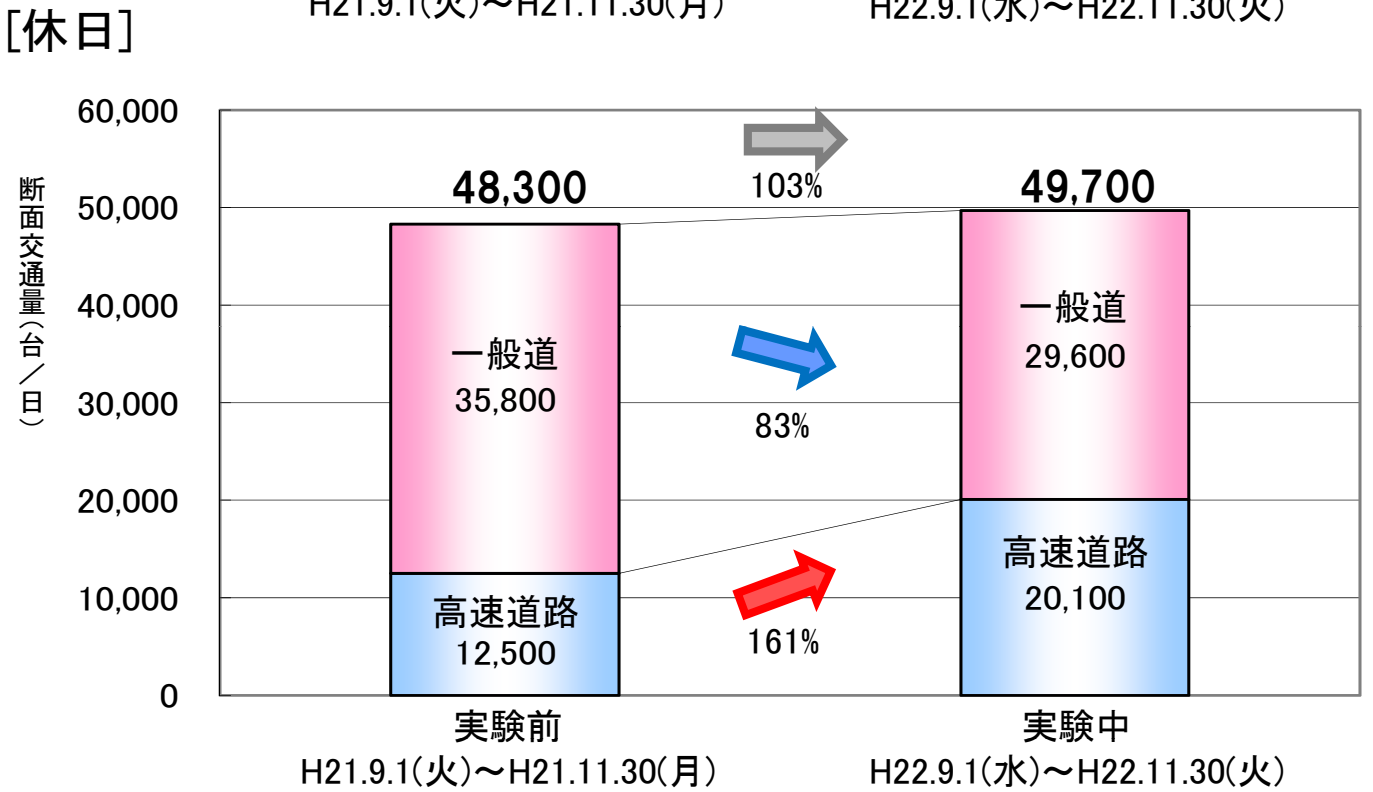
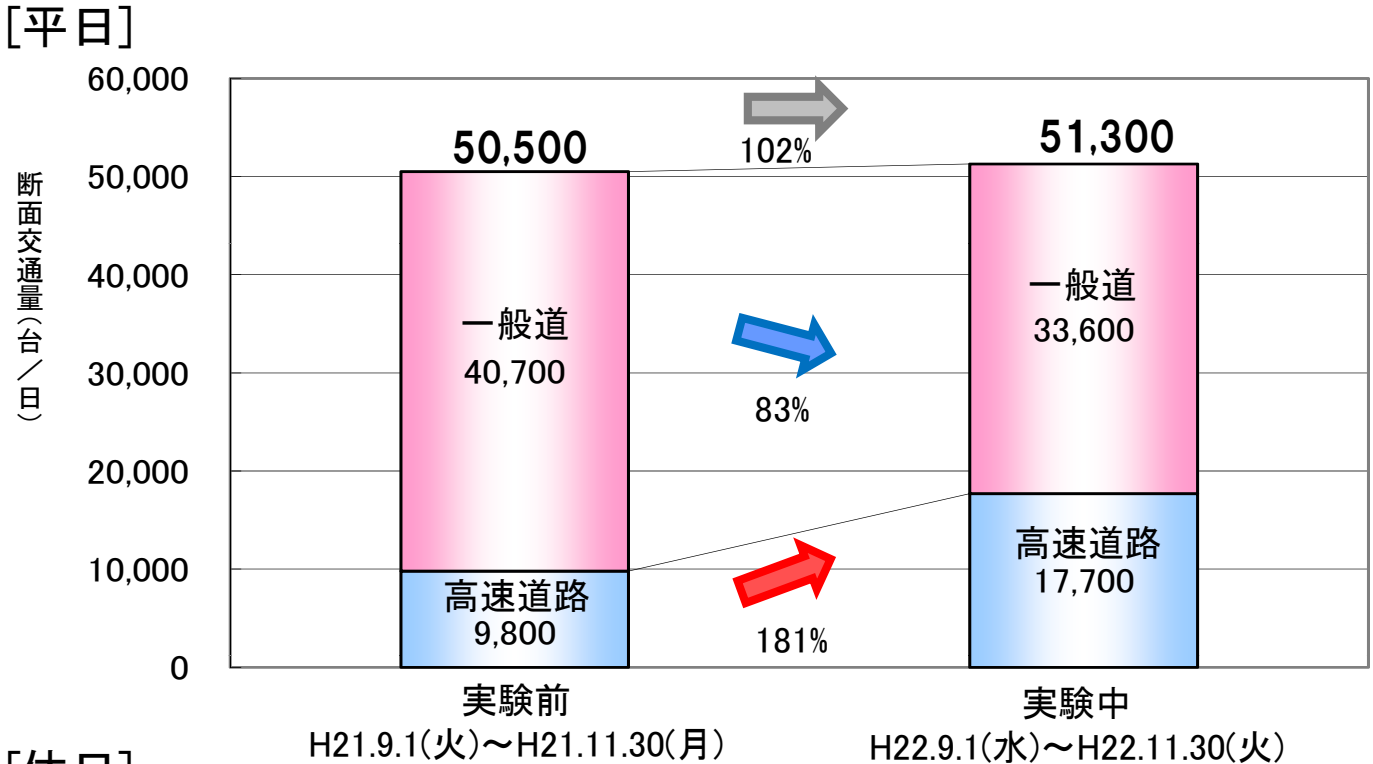


H22.6.1~H22.6.27 H22.6.28~H23.6.19 H23.6.20~H23.7.17 H23.7.18~H23.10.10  
 ※ 代表50断面に並行している区間のうち、VICSデータを測定している区間を抽出

# 並行一般道の交通状況の変化

実験区間と並行一般道の交通量の合計は、実験前と実験中でほぼ同等であり、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。

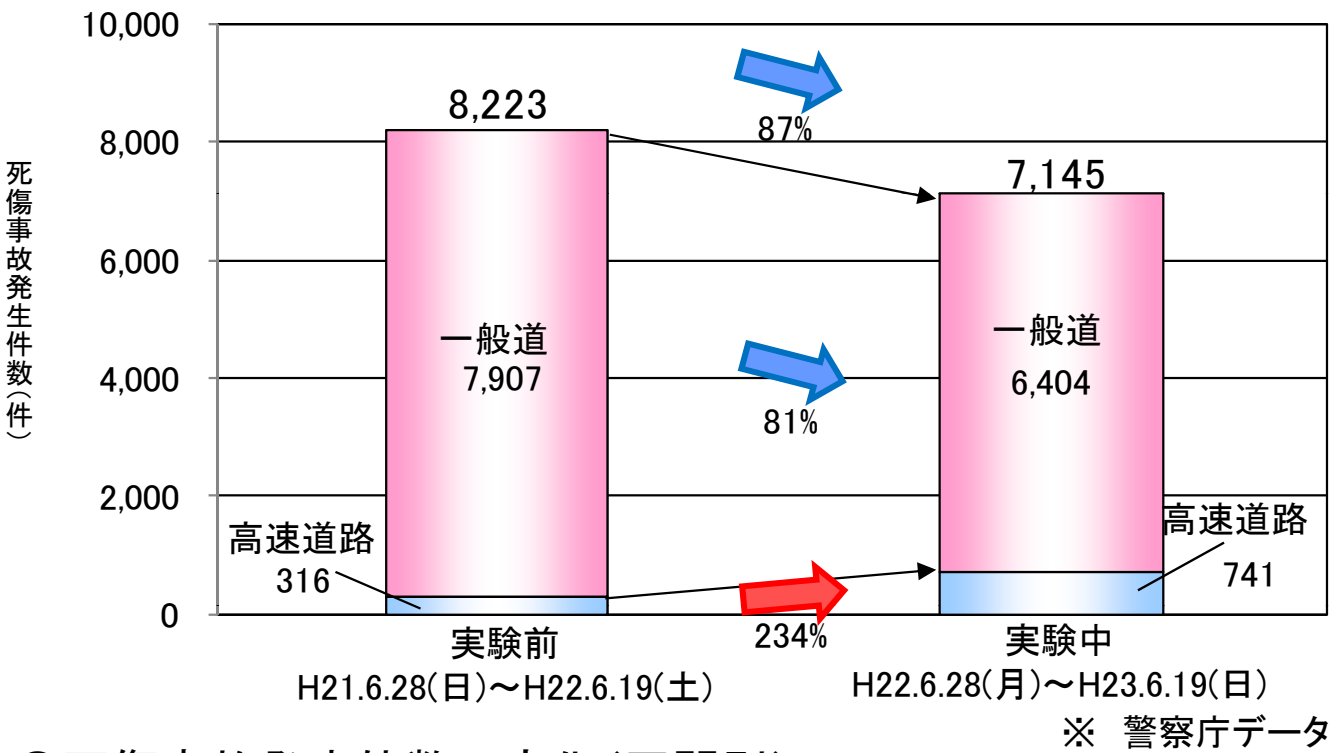
○断面交通量(高速道路＋一般道)の変化(50断面平均)



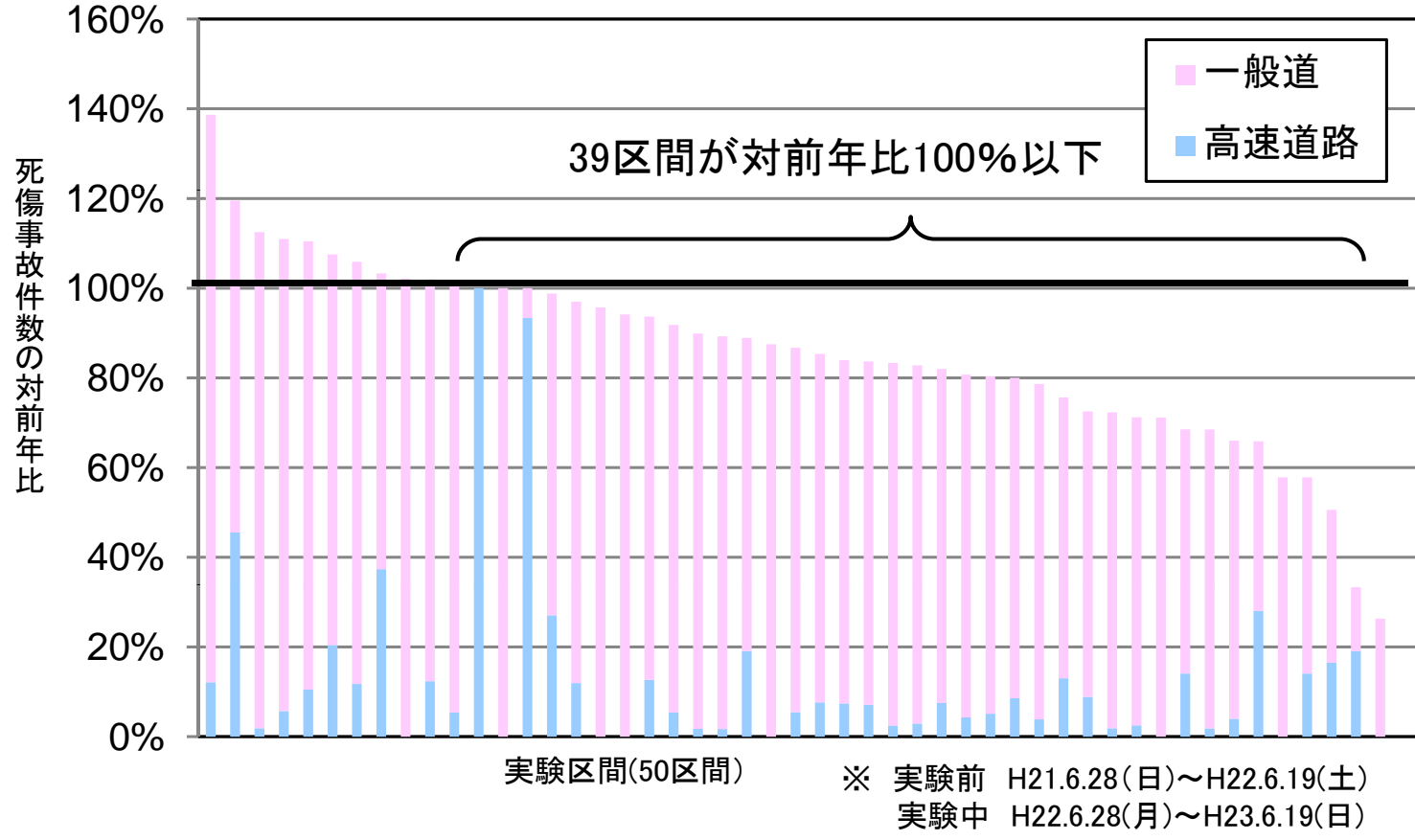
※ 50断面の高速交通量の平均値  
 ※ 50断面の並行一般道交通量の平均値  
 1断面当たりの並行一般道は約3路線  
 H21.9~11の観測交通量がない場合はH17センサス交通量を使用  
 ※ 実験前と実験中の交通量の変化が±10%以上の道路を含む範囲の並行一般道を対象

実験中の死傷事故件数は、実験区間では約2.3倍に増加する一方、並行一般道では約2割減少し、合計では約1割減少した。

○死傷事故発生件数の変化(50区間合計)



○死傷事故発生件数の変化(区間別)





# 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、実験中の入込客数が増加傾向にあった。  
〔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 H22.6.28~H23.6.19 お盆・年末除く	約4%増	約2%減	約6%増	横ばい
休日 H22.6/28~H23.6.19 お盆及び各月連休、 年末を除く	約2%減	約7%減	約1%減	約6%減
7月連休 H22.7.17~H22.7.19	約13%増	約4%増	約13%増	約8%増
お盆 H22.8.13~H22.8.16	約7%増	約2%減	約7%増	約1%増
10月連休 H22.10.9~H22.10.11	約6%増	約8%減	約2%増	約2%減
11月連休 H22.11.20~21,23	約1%増	約7%増	約10%増	約2%増
年末年始 H22.12.29~H23.1.3	約6%減	約3%減	約7%減	約5%減
1月連休 H23.1.8~h23.1.10	約2%減	約9%減	約3%減	約5%減
2月連休 H23.2.11~H23.2.13	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た。

平成22年7月28日 中国新聞	広島呉道路無料化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、商店主から「(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:紀北町観光協会)  
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】 【実験中】

〔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6月28日~平成23年1月30日〕

○ 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構想推進協議会等)  
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:南予産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】 【実験中】

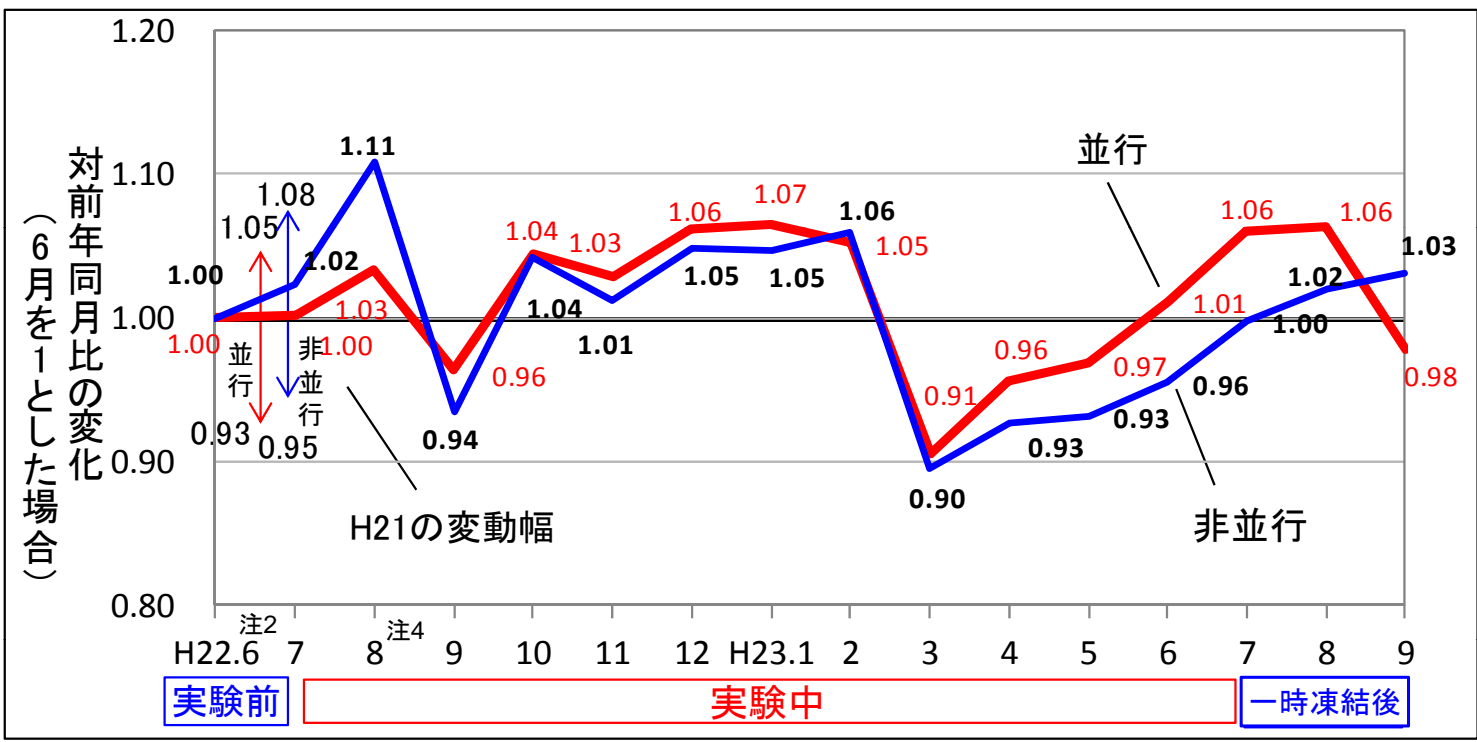
〔実験前:平成21年7月1日~平成22年1月31日〕  
〔実験中:平成22年7月1日~平成23年1月31日〕

# 他の交通機関への影響

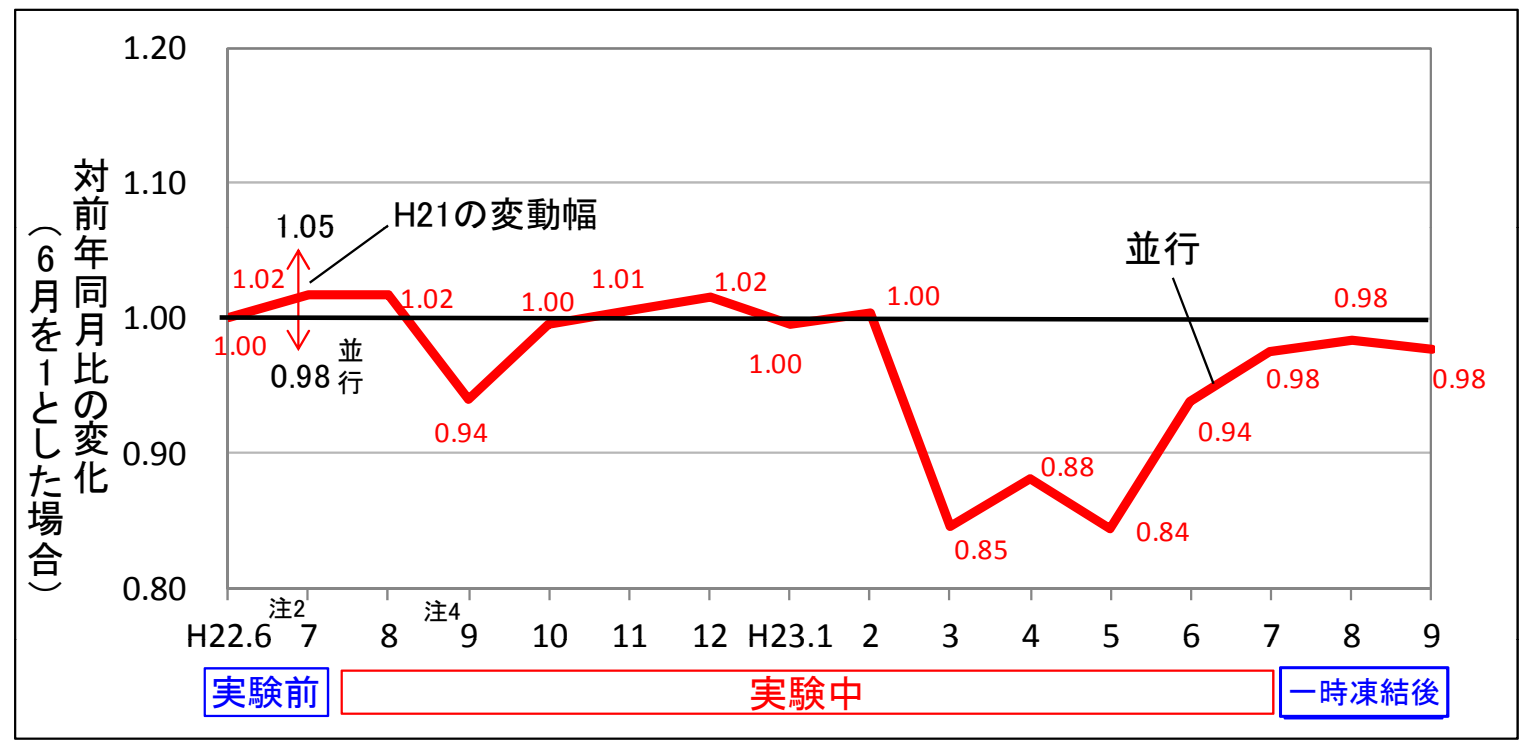
他の交通機関の旅客輸送量については、マクロとして、実験前と実験中で大きな変動はみられなかった。

○他の交通機関の旅客輸送量の動向(マクロの分析<sup>注1</sup>) (全日)

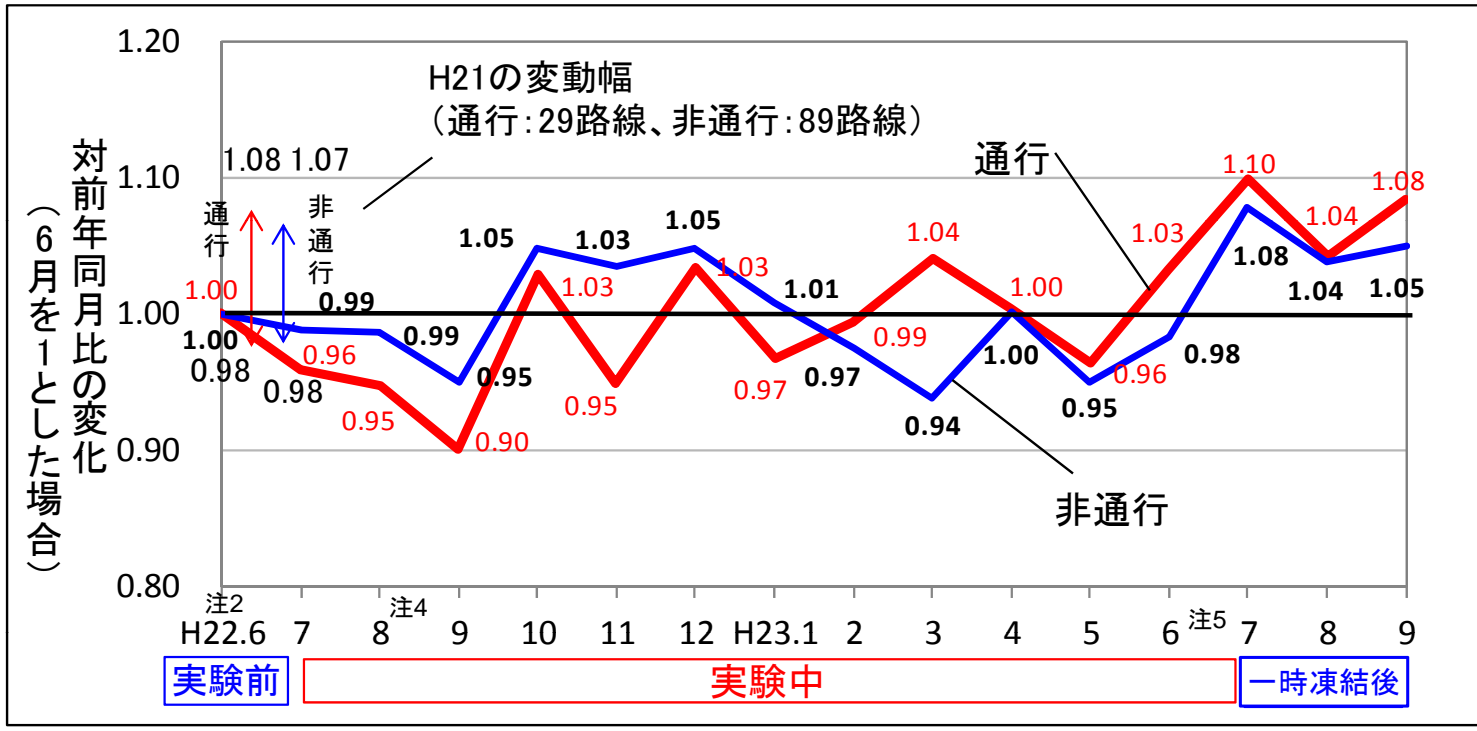
JR(特急) 並行:17断面、非並行27断面



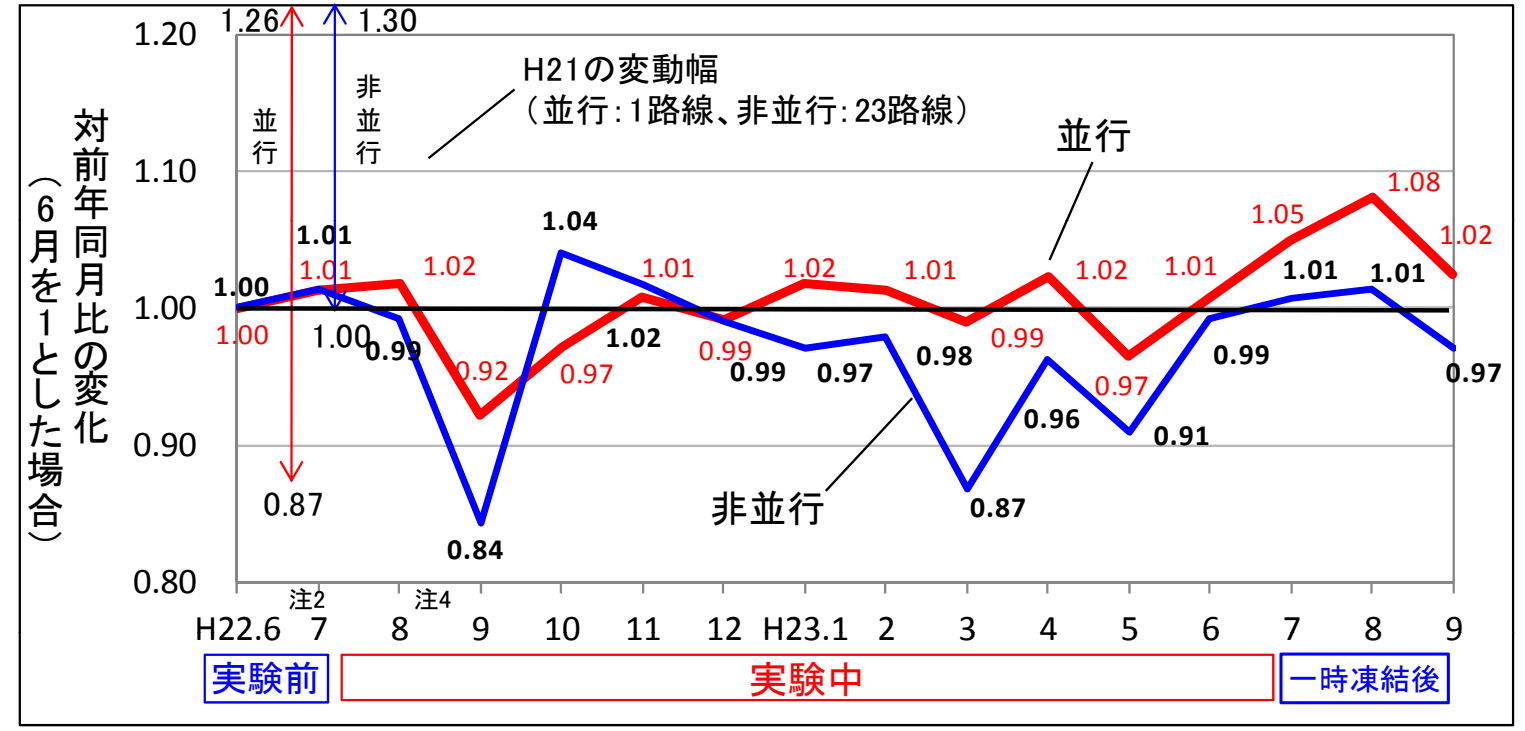
大手民鉄、地域鉄道<sup>注3</sup> 並行:10断面、非並行:データ無し



高速バス 通行:34路線、非通行:100路線



フェリー 並行:2路線、非並行:24路線



注1 景気動向・天候等の要因は考慮していない

注2 平成22年6月には、実験開始後3日間(H22.6.28~30)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

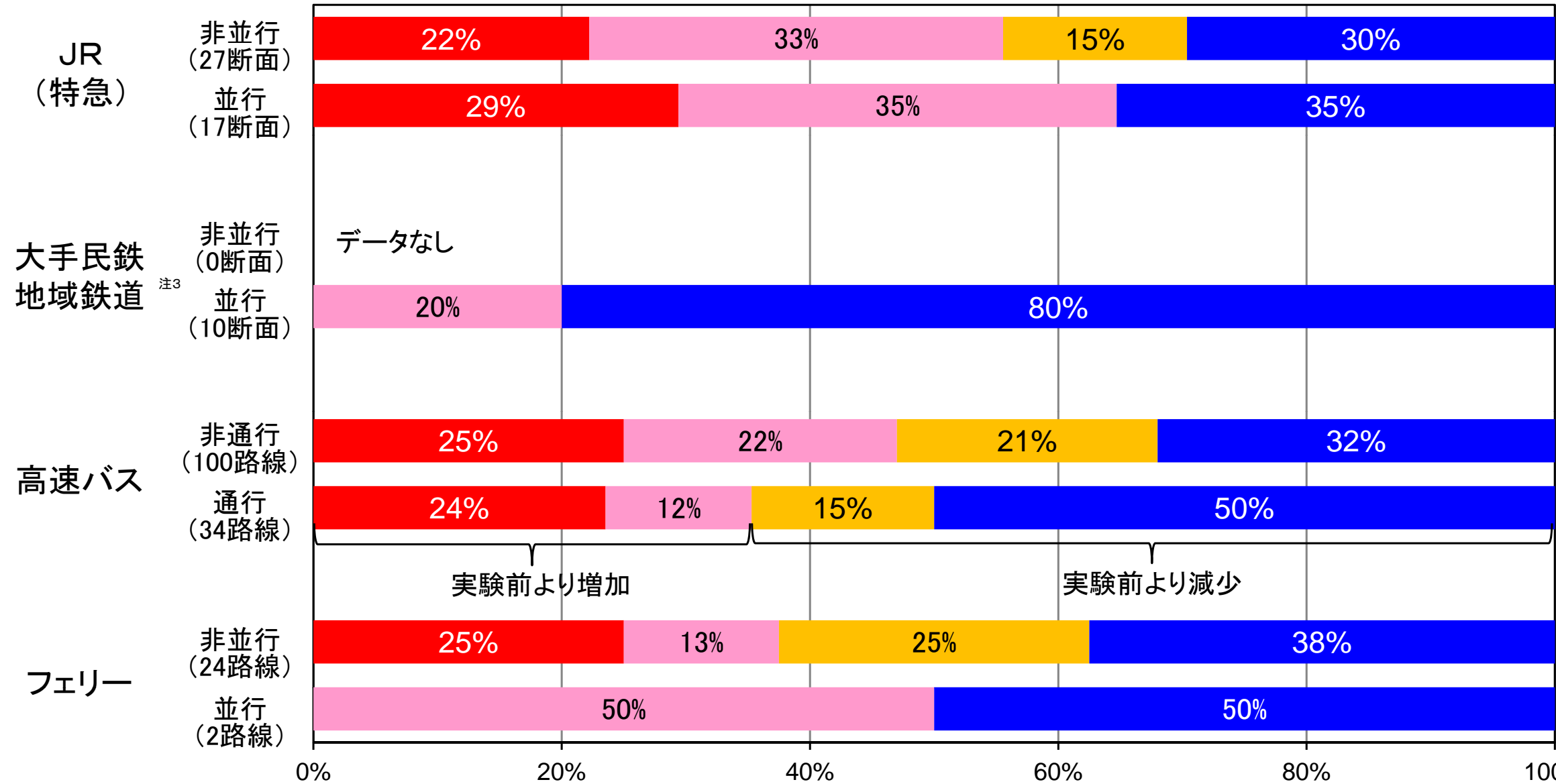
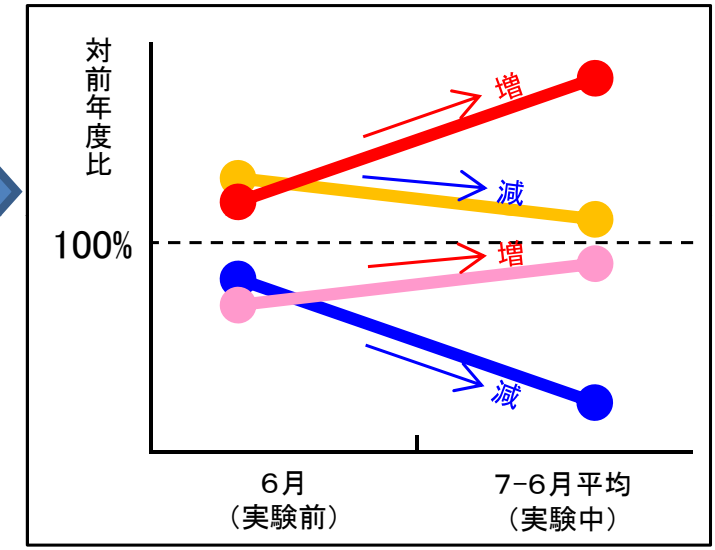
注5 平成23年6月には、一時凍結後11日間(H23.6.20~30)を含む(月単位の集計であるため)

# 他の交通機関への影響

個別にみた場合、高速バスについては、旅客輸送量が実験前と実験中を比較して減少傾向にある路線の割合が、実験区間を通行する路線で大きい状況であった。

○他の交通機関の旅客輸送量の動向<sup>注1</sup>  
 (実験前1ヵ月と実験開始後12ヵ月間の対前年同月比の比較<sup>注2、4、5、6</sup>)

	対前年同月比の7-6月平均が 100%以上	対前年同月比の7-6月平均が 100%未満
対前年同月比のH22.7-H23.6平均が H22.6より増加	■	■
対前年同月比のH22.7-H23.6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  
 注6 平成23年6月には、一時凍結後11日間(H23.6.20~30)を含む(月単位の集計であるため)

# 高速道路無料化社会実験による効果・影響検証の結果

## 1. 高速道路交通量の変化

- 実験中の交通量は約2倍に増加した。ただし、一時凍結後は、実験前の水準に回帰している。
- 実験前に交通量が少なかった区間ほど、実験中の交通量の増加率は高い傾向にあった。

## 2. 高速道路の渋滞状況の変化

- 実験中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なかった。一時凍結後は、ほとんどの区間で渋滞は発生していない。
- 実験中の渋滞の主な要因は、実験区間端末における一般道との合流部が約半数以上を占めていた。

## 3. 高速道路利用の変化

- 実験中の全ての時間帯で高速道路利用が増加した。
- 実験中の利用については、短距離利用が大幅に増加し、平均利用距離は3割減少した。
- 実験中は、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倍に増加した。

## 4. 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実験中の交通量は、高速道路への転換により、約2割減少した。
- ただし、一時凍結後は実験前の水準に回帰している。
- 主要な並行一般道では、実験中の混雑時間が約6割減少した。
- ただし、実験直後は、混雑時間が一時的に増加したものの、その後、実験前の水準に回帰している。

## 5. 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、実験前と実験中でほぼ同等であり、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。
- 実験中の死傷事故件数は、実験区間では約2.3倍に増加する一方、並行一般道では約2割減少し、合計では約1割減少した。

## 6. 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、実験中の入込客数が増加傾向にあった。
- 並行一般道では、施設の利用客が減少する事例もみられた。

## 7. 他の交通機関への影響

- 他の交通機関の旅客輸送量については、マクロとして、実験前と実験中で大きな変動はみられなかった。
- 個別にみた場合、高速バスについては、実験前と実験中を比較して減少傾向にある路線の割合が、実験区間を通行する路線で大きい状況であった。