

平成22年度 高速道路無料化社会実験

実験開始後の1カ月間の状況について

1. 道路交通の状況
2. 実験区間周辺の物流の状況
3. 実験区間周辺の観光施設等の状況

[参考]他の交通機関の状況

平成22年8月11日

国土交通省

1. 道路交通の状況

- ・無料化社会実験区間の交通量、渋滞状況
- ・主要な並行一般道の交通量、渋滞状況

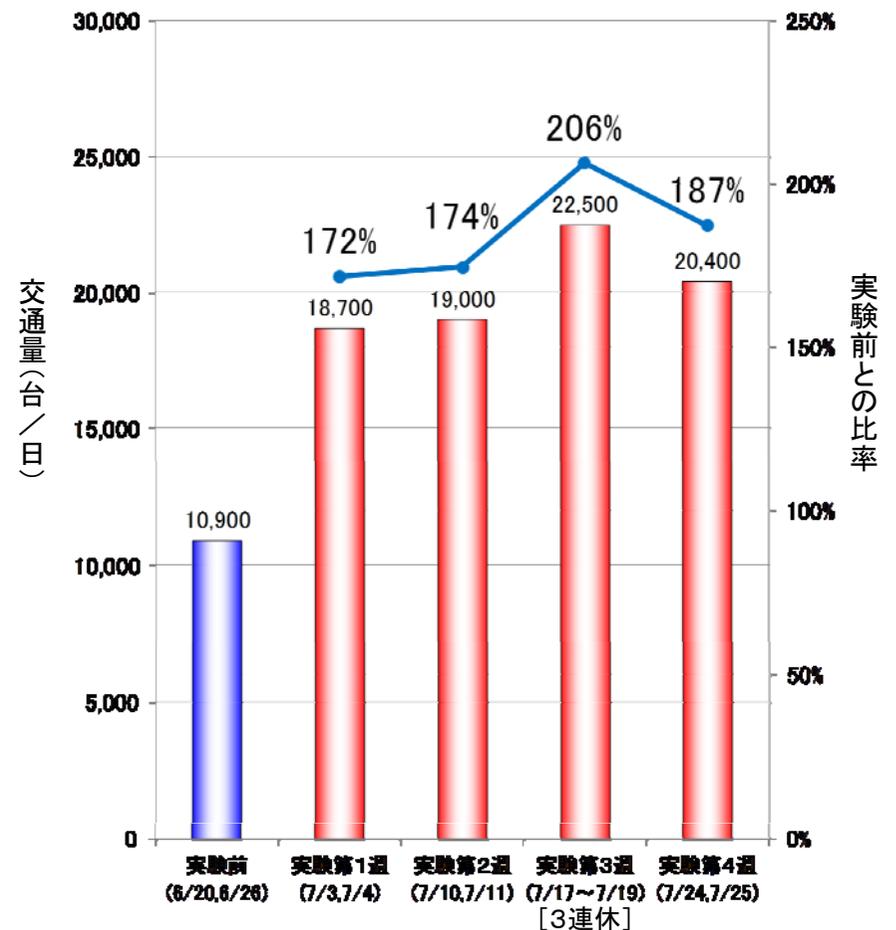
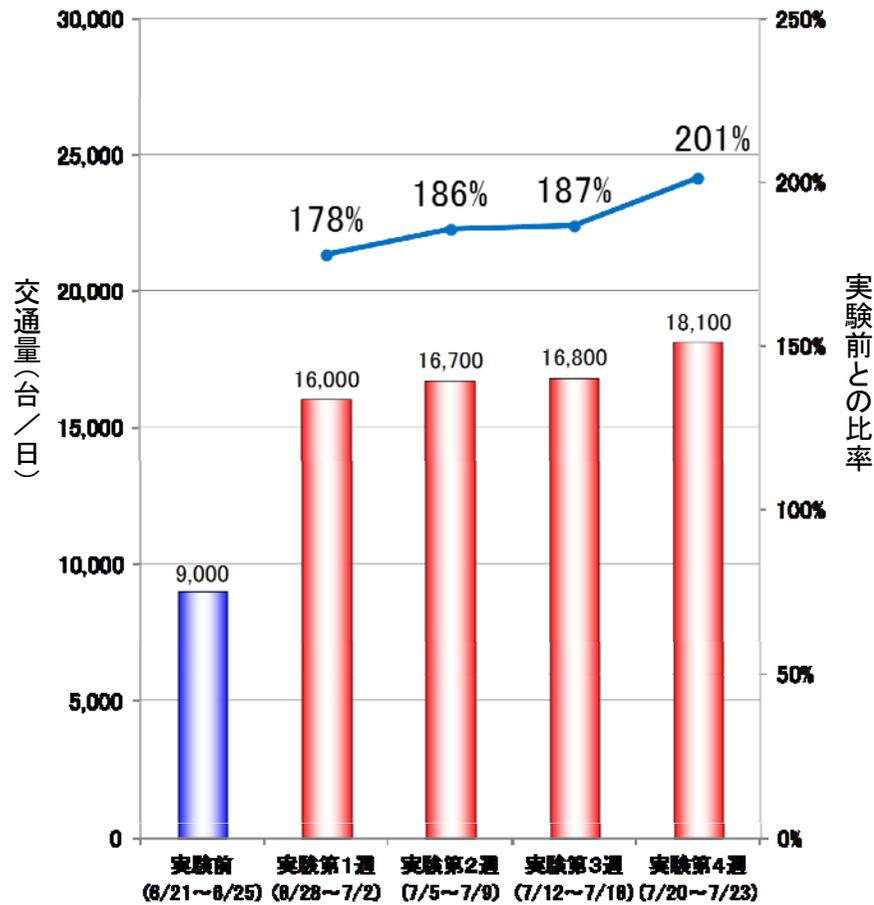
高速道路無料化社会実験区間の交通量の変化

○ 無料化社会実験区間(高速道路)の交通量は、平日・休日ともに平均で約2倍の交通量で推移

※ 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

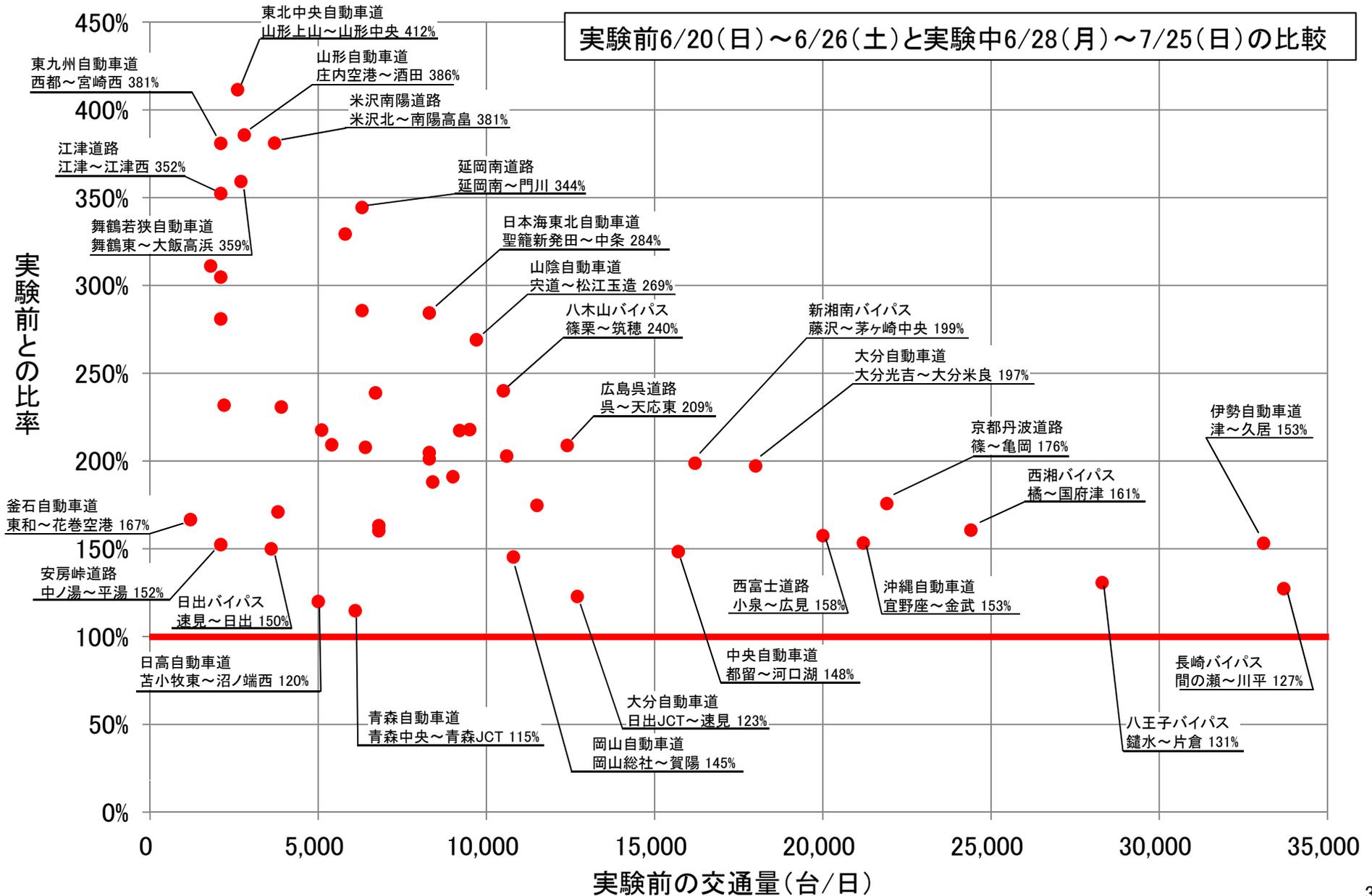
平日

休日



実験前の交通量と交通量増減率の関係(全日)

○ 実験前に高速道路利用が進んでいなかった地方部の区間ほど、多くの利用がなされている傾向

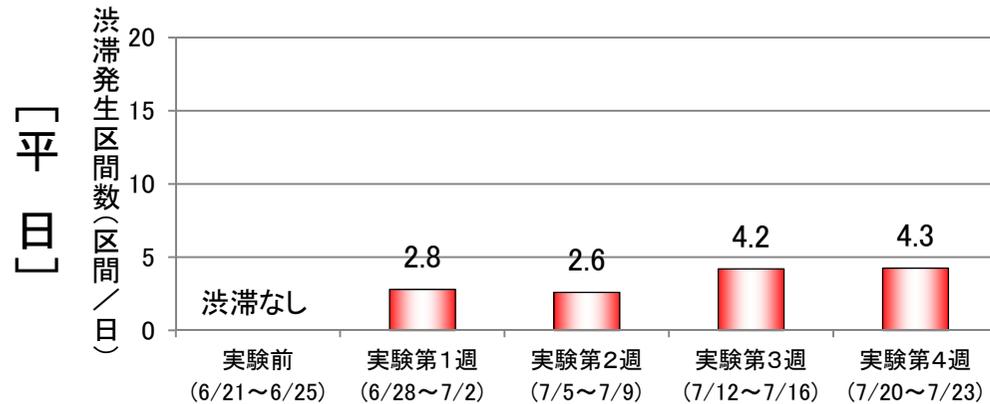


高速道路無料化社会実験区間の渋滞発生状況

- 実験50区間のうち、平日は約3区間/日、休日は約10区間/日で渋滞※1が発生
- 主な渋滞発生要因は、一般道路との合流部が平日で約7割、休日で約5割を占める

※1 高速道路では40km/h以下、1km以上を渋滞として整理
事故のみによる渋滞は除く

渋滞発生区間数[全50区間]



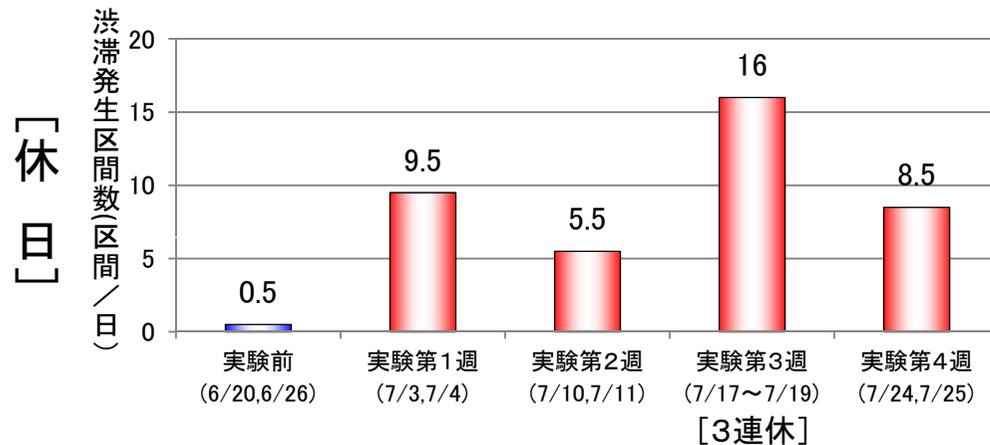
主な渋滞発生要因※2

一般道路との合流部

- ・ 京都丹波道路
- ・ 広島呉道路 など9区間(約7割)

高速道路本線での交通集中

- ・ 西九州自動車道
など4区間(約3割)



一般道路との合流部

- ・ 京都丹波道路
- ・ 西湘バイパス など15区間(約5割)

高速道路本線での交通集中

- ・ 西九州自動車道
- ・ 舞鶴若狭自動車道
など13区間(約4割)

※2 上記区間毎に代表的な要因を1つ選定して整理

関係機関とも連携し、渋滞対策に取り組めます

(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] 6/28-7/2, 5-9, 12-16, 20-23(19日間)

	区間名		渋滞発生日数 ^{※1}	主な渋滞要因 ^{※2}
①	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	18	高速
②	京都丹波道路	丹波～沓掛	16	一般道
③	広島呉道路	仁保～呉	9	一般道
④	沖縄自動車道	那覇～許田	5	高速
⑤	伊勢自動車道 紀勢自動車道	津～伊勢・ 紀勢大内山	4	高速
⑥	長崎バイパス	古賀市布～ 川平	3	一般道
⑦	新湘南バイパス	藤沢～ 茅ヶ崎海岸	2	一般道
⑦	中央自動車道 (東富士五湖道路含む)	大月JCT～ 須走	2	一般道
⑦	鹿児島道路	市来～ 鹿児島西	2	一般道
⑩	八木山バイパス	穂波東～ 篠栗	1	一般道

[休日] 7/3, 4, 10, 11, 17-19, 24, 25(9日間)

	区間名		渋滞発生日数 ^{※1}	主な渋滞要因 ^{※2}
①	京都丹波道路	丹波～沓掛	9	一般道
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	8	高速
②	沖縄自動車道	那覇～許田	8	一般道
④	西湘バイパス	西湘二宮～ 箱根口・石橋	6	一般道
④	中央自動車道 (東富士五湖道路含む)	大月JCT～ 須走	6	一般道
④	広島呉道路	仁保～呉	6	一般道
⑦	伊勢自動車道 紀勢自動車道	津～伊勢・ 紀勢大内山	5	高速
⑦	舞鶴若狭自動車道	小浜西～ 吉川JCT	5	高速
⑨	日本海東北自動車道	荒川胎内～ 新潟中央JCT	4	高速
⑨	椎田道路	築城～椎田	4	高速

※1 事故のみによる渋滞は除く

※2 主な渋滞要因
┌ 高速: 高速道路本線での交通集中
└ 一般道: 一般道路との合流部における交通集中

主要な並行一般道路の交通量の変化

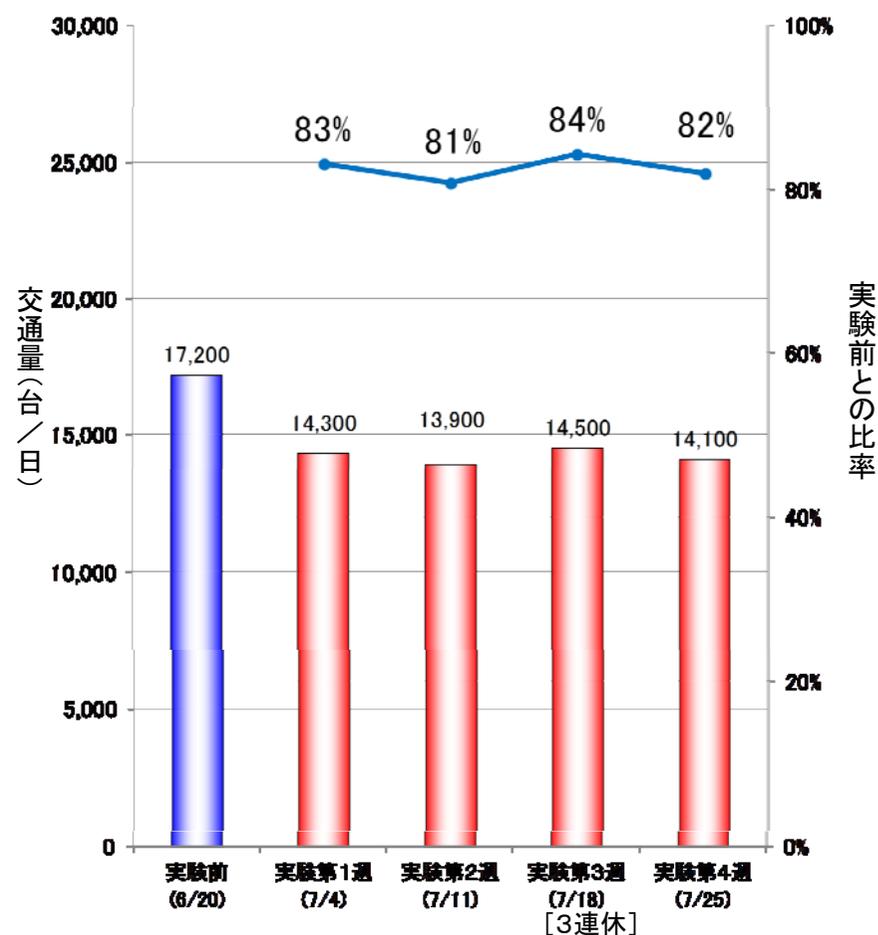
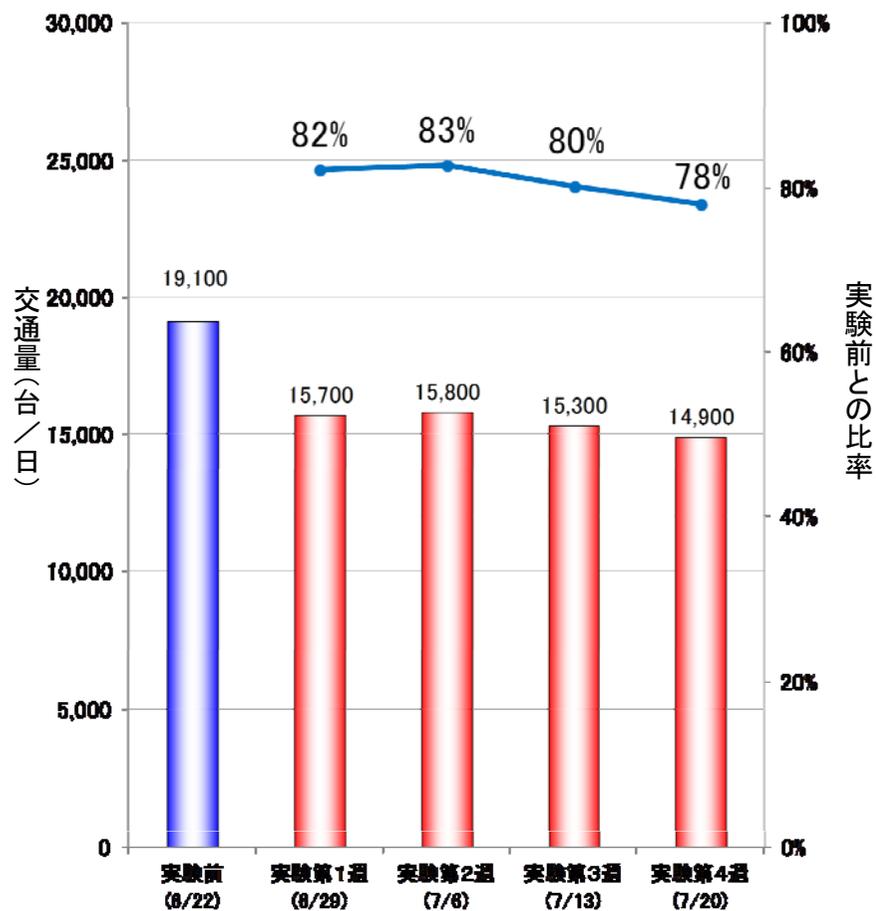
○ 主要な並行一般道路※の交通量は、平日・休日ともに平均で約2割減少

※主に直轄で管理する国道(1路線)の交通量を観測しており、その他周辺の道路の交通量は含めていない

※交通量は、トラフィックカウンターによる主要な並行一般道路(50断面)の平均交通量

平日

休日

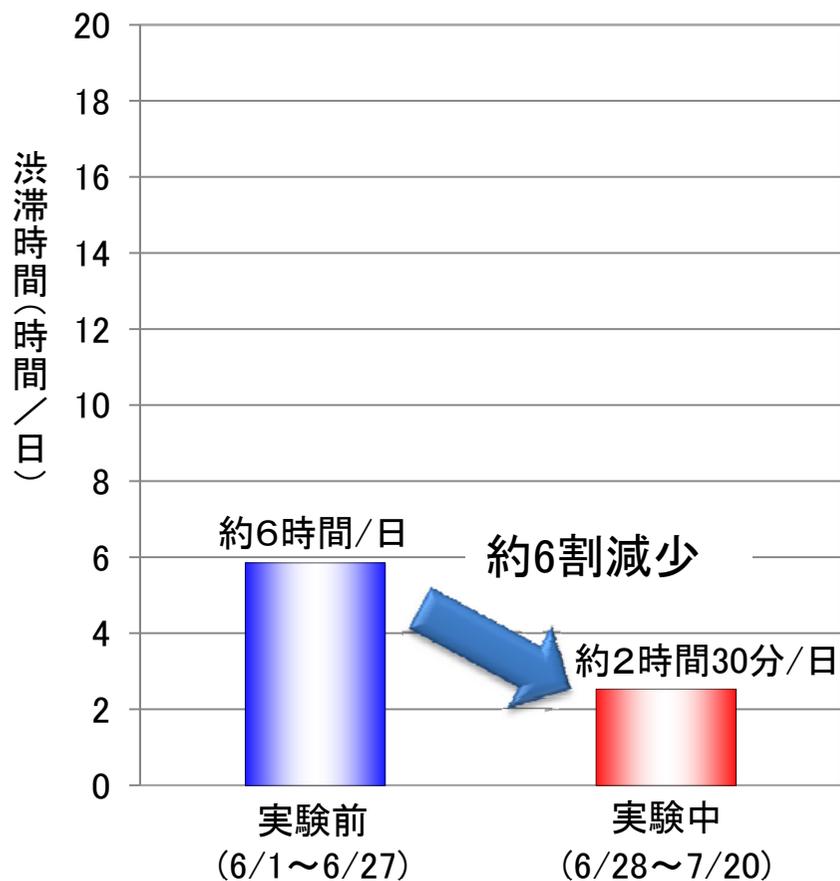


主要な並行一般道路の渋滞量の変化

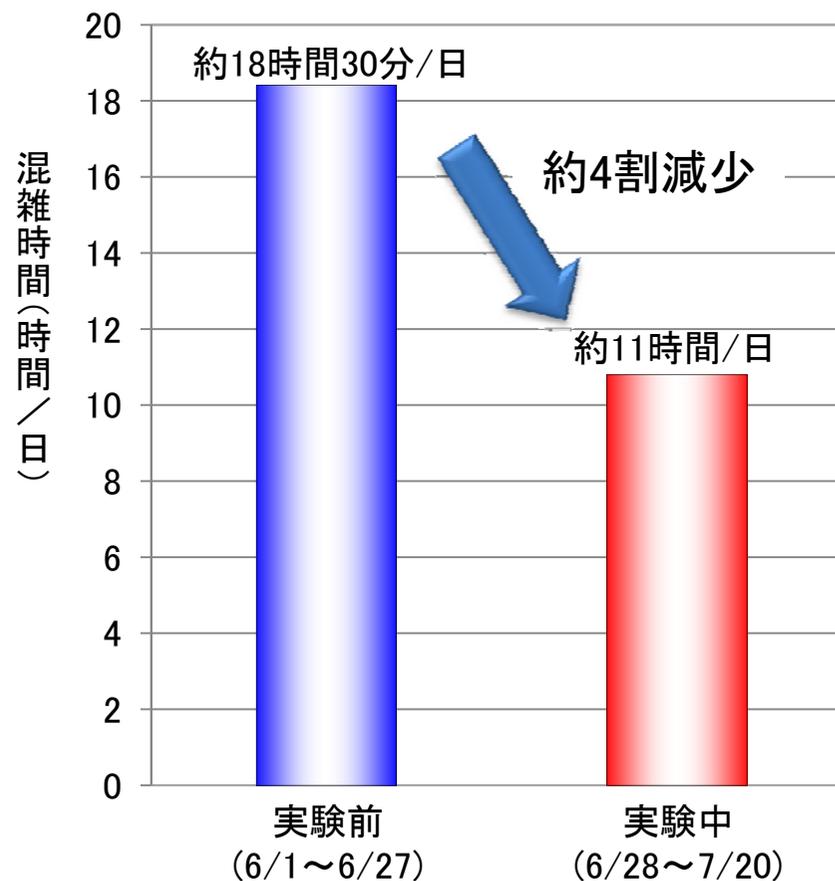
- 高速道路への交通転換により、主要な並行一般道の渋滞時間(10km/h以下)は約6割減少
混雑時間(20km/h以下)は約4割減少

※渋滞時間等はVICSデータから集計

渋滞時間(10km/h以下)の変化 [50区間合計]



混雑時間(20km/h以下)の変化 [50区間合計]



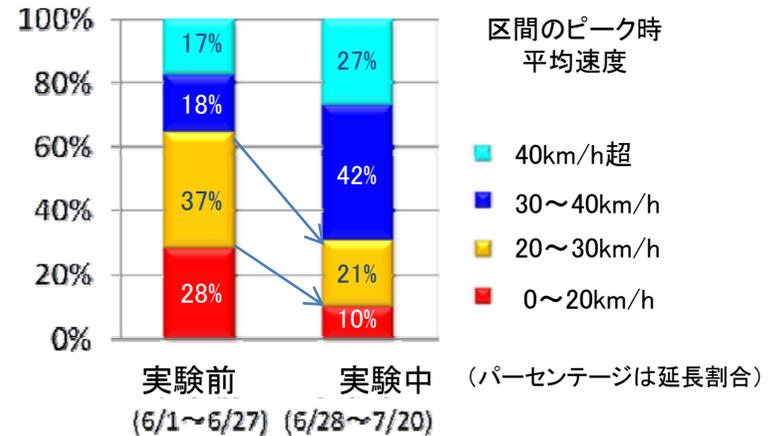
今回は、高速道路交通量を観測している断面(代表する1IC間(1,626kmのうち471km(約30%)))に並行している区間のみを抽出して変化量を整理

プローブカーシステムを活用した周辺一般道の走行速度変化【京都丹波道路】

○ 京都丹波道路 亀岡市内の一般道におけるピーク時間帯平均速度は、**30km/h以下の区間が半減**

	実験前	実験中
平均 20km/h以下の区間	28%	10%
平均 30km/h以下の区間	65%	31%

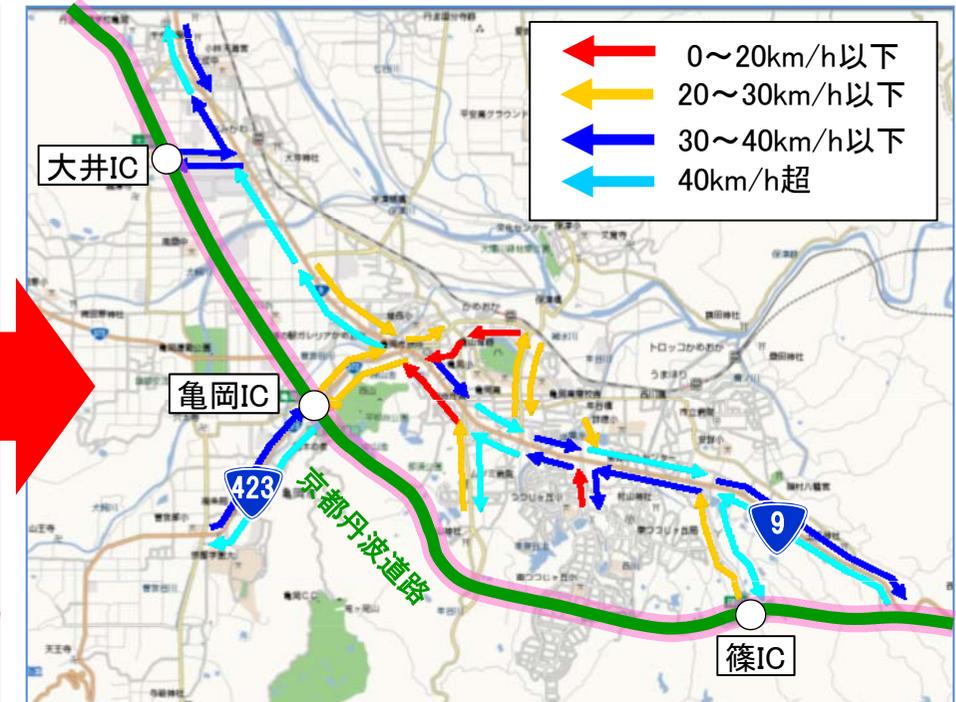
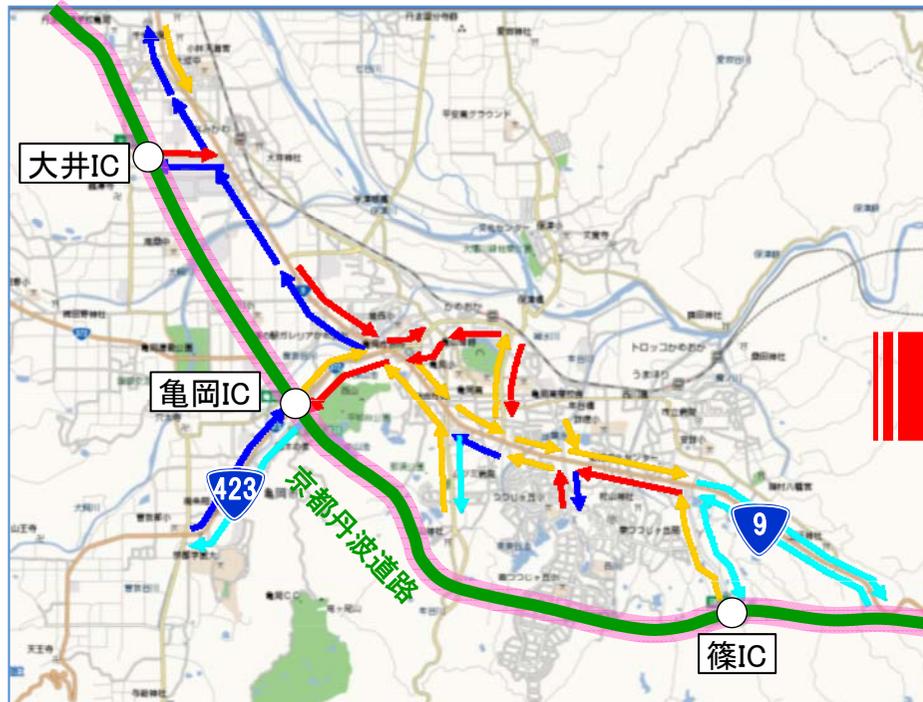
(観測延長は全体で39km)



■ ピーク時間帯の速度分布の変化

実験前: 平成22年6/1~6/27の7時~9時の平均速度

実験中: 平成22年6/28~7/20の7時~9時の平均速度



(※ プローブカーシステムによる区間速度データは、7月20日まで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)

並行する一般道の渋滞の変化【京都丹波道路と国道9号】

○ 亀岡市内の主要な渋滞箇所（国道9号）では渋滞が解消される等、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

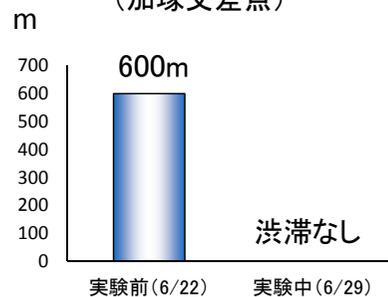


実験中
6/29 18:00頃

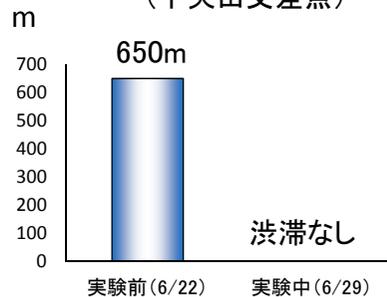
↑ 実験前
6/22 18:00頃



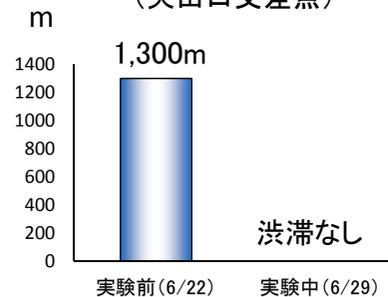
国道9号の渋滞長(18:00頃)
(加塚交差点)



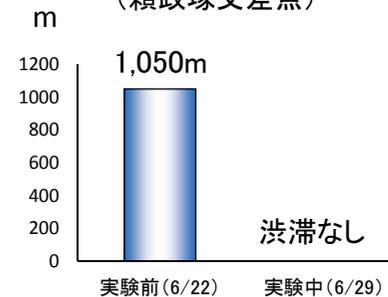
国道9号の渋滞長(18:00頃)
(下矢田交差点)



国道9号の渋滞長(18:00頃)
(矢田口交差点)



国道9号の渋滞長(18:00頃)
(頼政塚交差点)



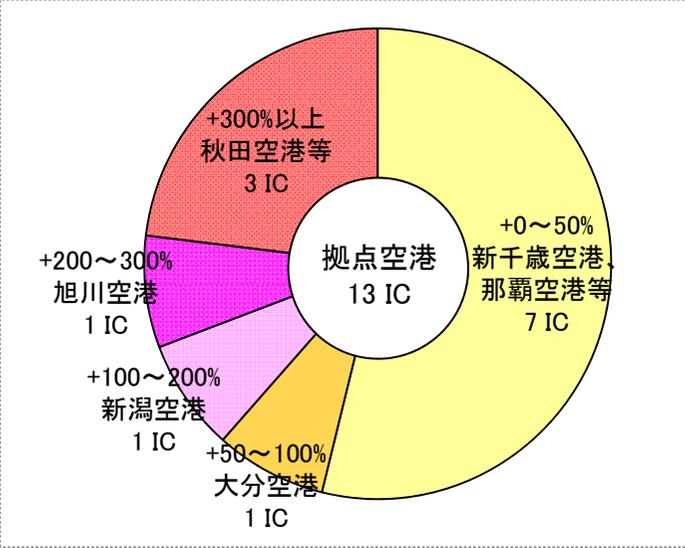
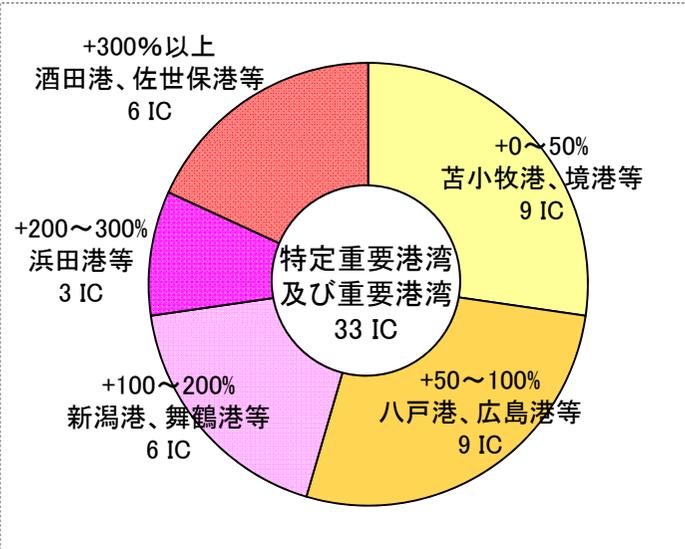
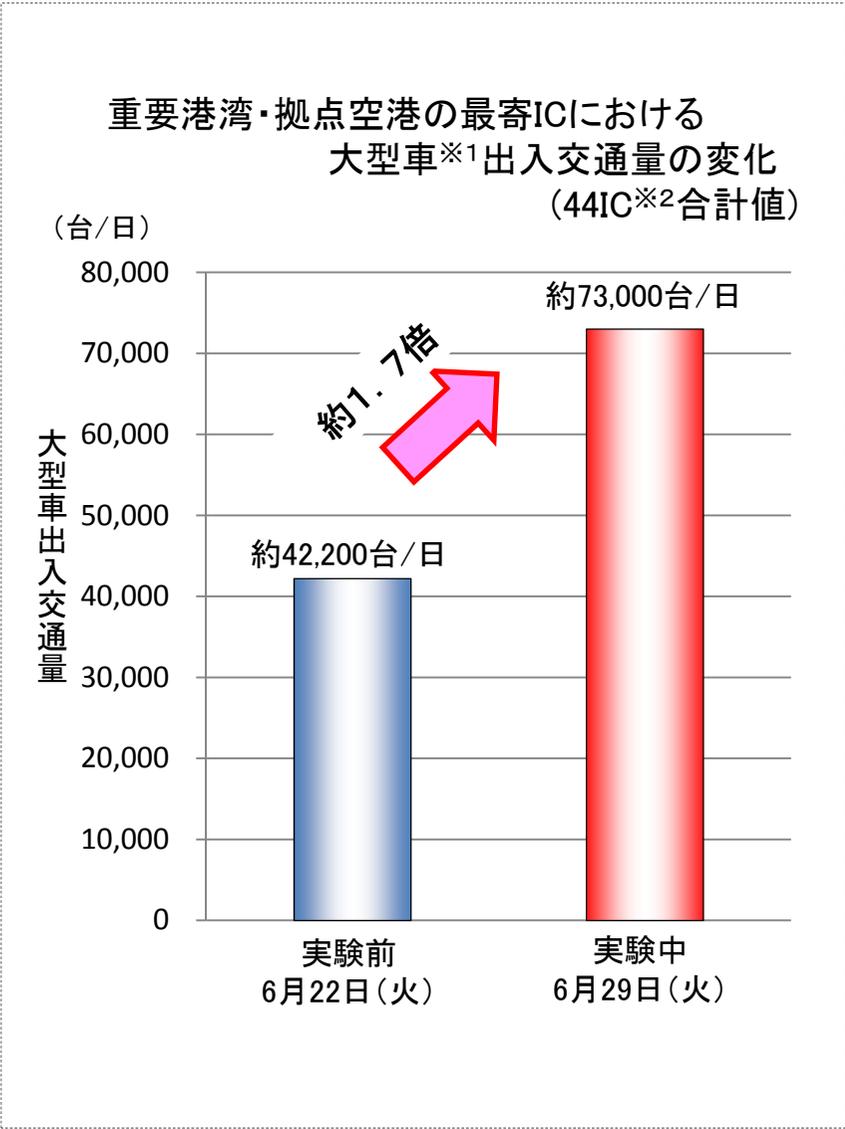
※国土交通省の現地調査による

2. 実験区間周辺の物流の状況

- ・重要港湾・拠点空港の最寄ICの大型車出入交通量
- ・物流事業者ヒアリング調査結果

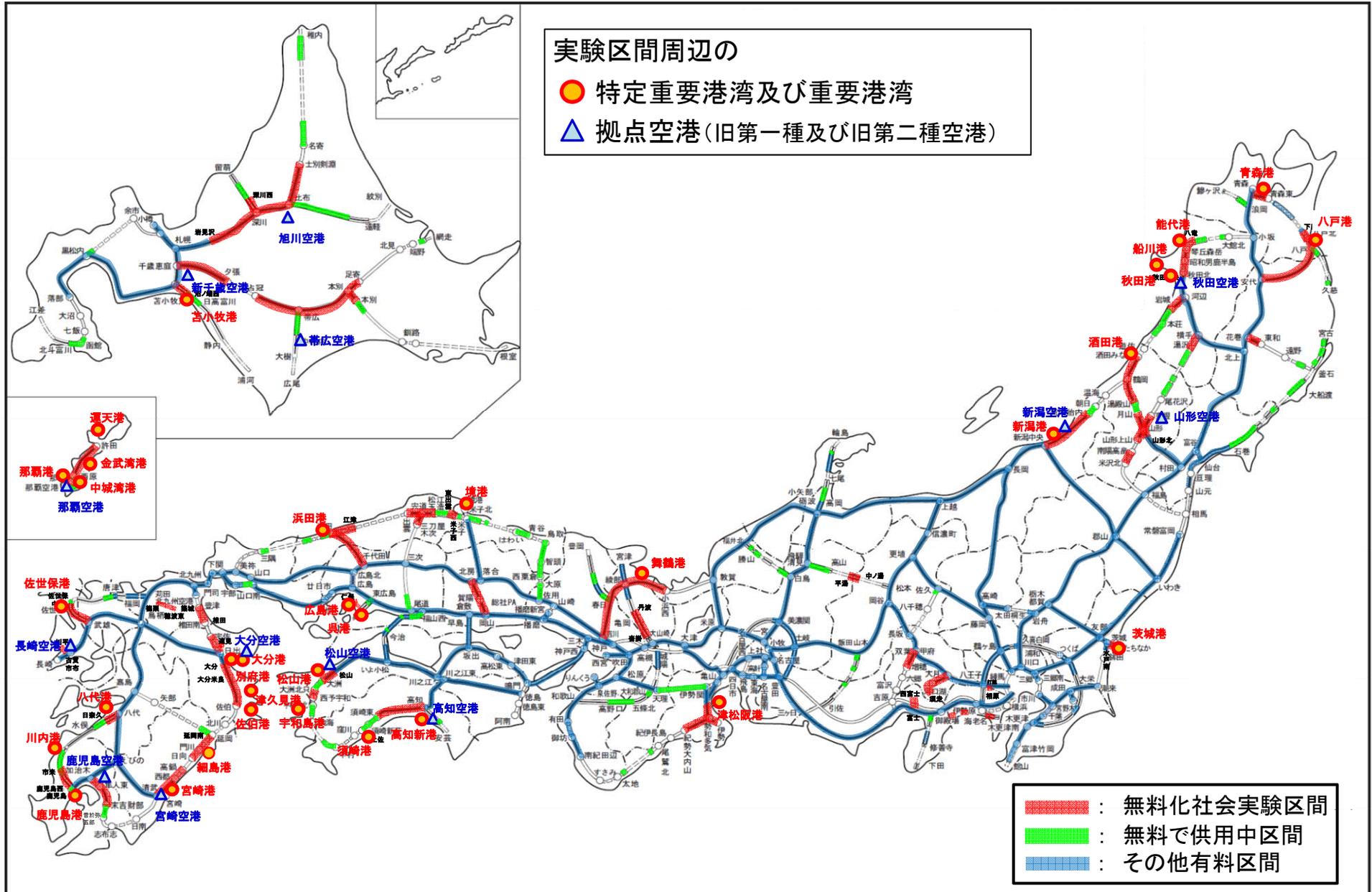
物流拠点の最寄ICにおける大型車出入交通量

○ 重要港湾・拠点空港の最寄ICにおける大型車の出入交通量は、約1.7倍に増加



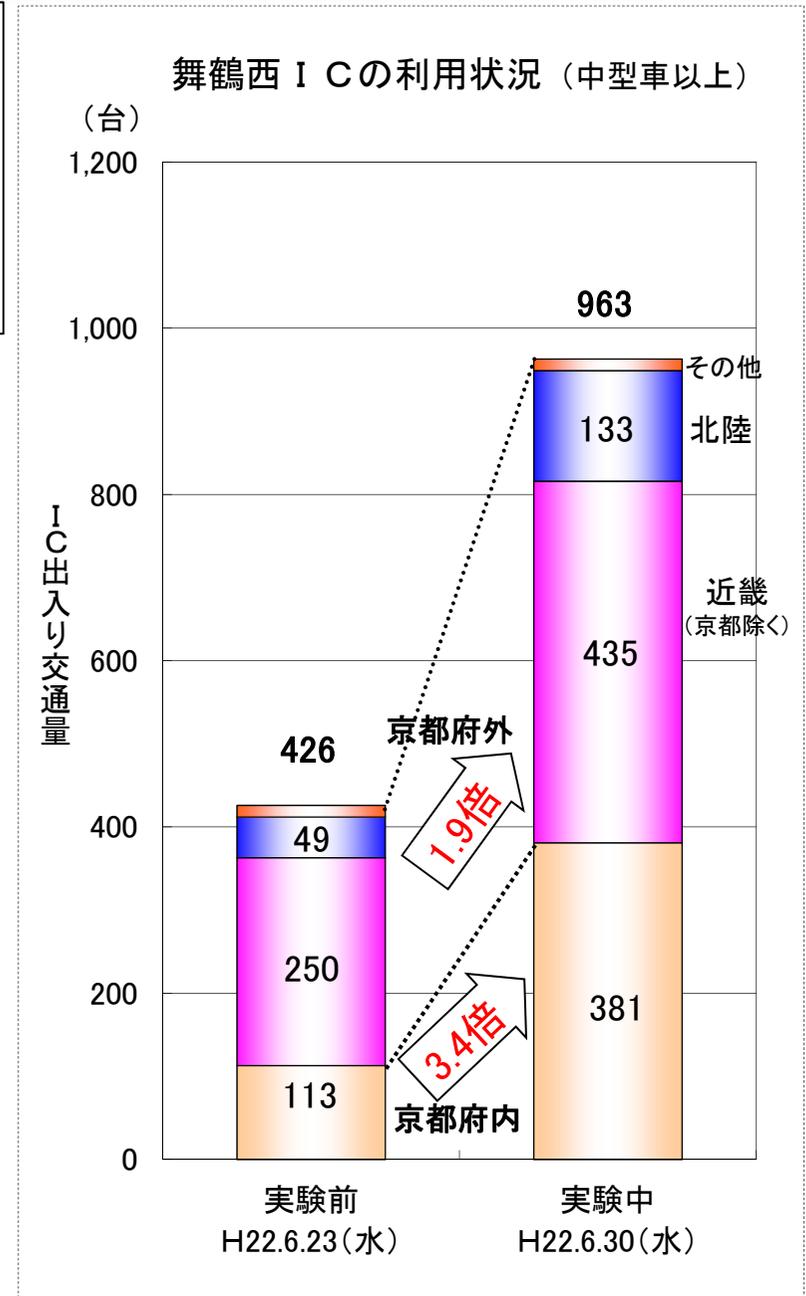
※1 大型車とは、料金車種区分における中型車・大型車・特大車の合計をさす
 ※2 港湾と空港で対象ICが2箇所重複しているため、合計が一致しない

(参考) 実験区間周辺の重要港湾・拠点空港



無料化社会実験による物流拠点の動向 [舞鶴港の例]

- 舞鶴港は、北東アジアやロシアとの対岸貿易の拠点
また、フェリー航路のターミナル港として海の玄関口の役割
- 舞鶴西ICでは、京都府内外とも物流車両の利用が大幅に増加し、物流効率化に寄与



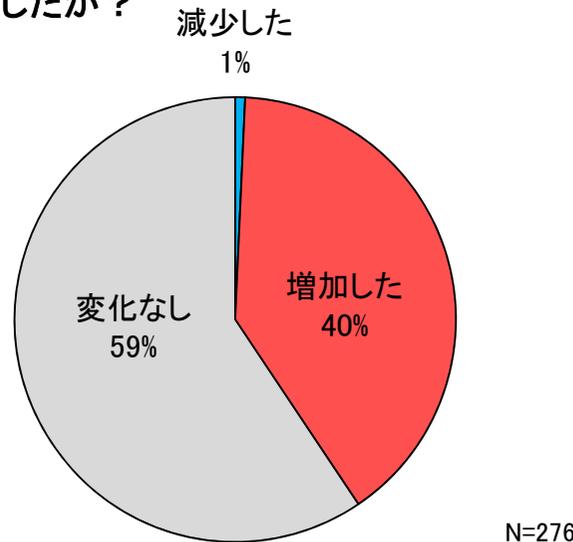
実験区間周辺の物流事業者へのヒアリング調査結果概要(1)

調査対象 : 無料化社会実験区間ICから50km圏内に立地し、かつ貨物の搬出のある物流関連事業所で、協力の得られた282箇所

調査期間 : 平成22年7月12日(月)~7月28日(水)

1. 高速道路利用回数の変化

Q. 無料化社会実験により、高速道路の利用回数は変化しましたか？



<増加した理由>

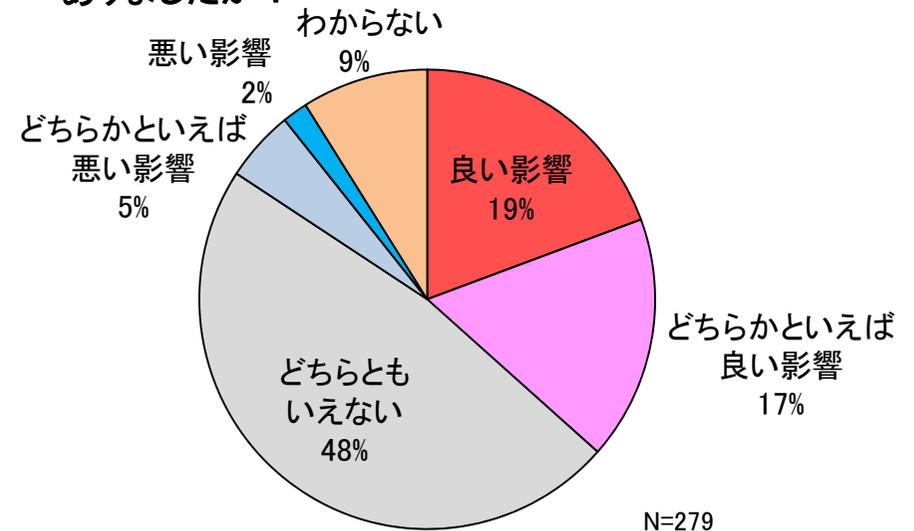
- ・以前は急ぎの時だけだったが、無料になったから、利用が増えた
- ・無料になったから、はじめて使うようになった
- ・復路で利用するようになった 等

<減少した理由>

- ・混雑時に迂回するため
- ・混雑で時間がかかるようになったため 等

2. 物流活動への影響

Q. 無料化社会実験により、物流活動への影響はありましたか？



<良い影響>

- ・時間短縮
- ・運行回数の増加
- ・ドライバーの疲労軽減と事故防止
- ・混雑している市街地の回避
- ・コスト削減 等

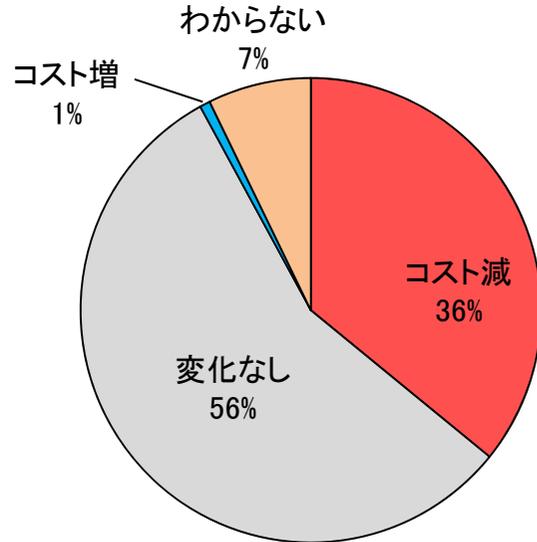
<悪い影響>

- ・混雑、渋滞で時間が読めなくなった 等

実験区間周辺の物流事業者へのヒアリング調査結果(2)

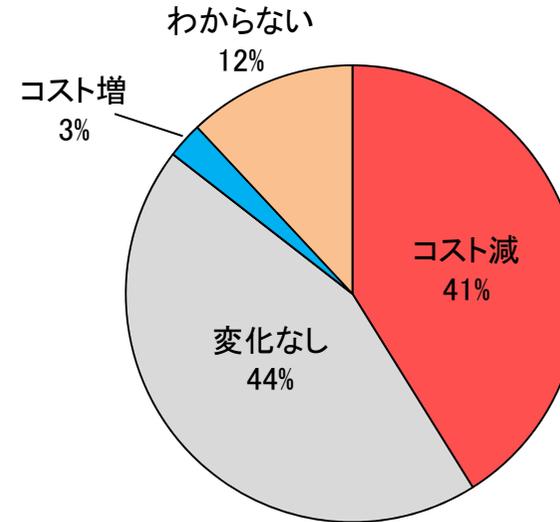
3. 物流コストの変化

Q.無料化社会実験により、現段階で、物流コストの変化はありましたか？



N=281

Q.将来的には、物流コストはどのようになるとお考えですか？(※平成23年3月末までの状況を想定)



N=280

※ヒアリングでは、下記の物流関連経費（コスト）の変化を質問

物流関連経費：輸送費（高速料金、燃料費、ドライバーの人件費、車両費等、運送事業者への委託費や備車費等）の他に、保管費（倉庫費）、包装費、荷役費、管理費を含む。

<コスト減の内容>

- ・ 高速道路料金がかからなくなった
- ・ 高速走行により燃費が向上したため、燃料代が節約できるようになった
- ・ 早く運べるので残業時間が減少し、人件費が削減できた 等

<コスト増の内容>

- ・ 交通量が増えて渋滞が起き、勤務時間が増加したため人件費が増加した
- ・ 高速走行できないために燃費が悪くなり、燃料代が増加した 等

3. 実験区間周辺の観光施設等の状況

無料化社会実験区間周辺の観光施設の入込客数の動向

[前年同週比]

・無料化社会実験区間から約30km圏内にある施設※177箇所からのヒアリング調査

※都道府県による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施設

実験開始後1週間

		実験前		実験中	
平日	6/28～7/2	11.7 万人/日	→	12.8 万人/日	約10%増
休日	7/3～7/4	29.4 万人/日	→	25.4 万人/日※	約14%減

※休日は全国的に雨の日が前年より多く、その影響が大きいと考えられる

3連休

	実験前		実験中	
7/17～7/19	38.0 万人/日	→	41.2 万人/日	約9%増

並行する一般道に面した施設等では、入込客数が減少している傾向の箇所もあり、地域での取り組み、天候、季節変動などの要因を含めデータの収集・分析が必要

無料化社会実験にあわせた地域の取り組みについて

○ 実験区間周辺では、実験にあわせ地域の魅力を発信するための様々な取り組みが始まっている

主な取り組み例

実験区間	地域の取り組み内容	実施主体
山形自動車道 酒田みなと～山形北	各施設の優待クーポンが付いた観光パンフレット「庄内旅」を作成し、高速道路SAや道の駅などで配布	鶴岡市観光連盟、 酒田観光物産協会、 庄内観光コンベンション協会
日本海東北自動車道 荒川胎内～新潟中央JCT	各施設の優待クーポンが付いたチラシを道の駅などで配布	新発田市、村上市、胎内市、聖籠町、 関川村の5市町村
舞鶴若狭自動車道 小浜西～吉川JCT	兵庫たんばドライブスタンプラリーを実施し、 抽選で賞品を贈呈	兵庫丹波観光ネットワーク推進委員会 (丹波県民局、篠山市、丹波市、 商工会、観光協会、JA等)
広島呉道路 仁保～呉	「Let'sくれ探キャンペーン」(スタンプラリー) を実施し、呉市内の観光施設の利用者に抽 選で賞品を贈呈	呉市
松山自動車道 松山～大洲 大洲北只～西予宇和	高速道路無料化記念スタンプラリーを実施し 、抽選で景品を贈呈	大洲市、西予市、内子町、八幡浜市、 伊方町、宇和島市、鬼北町、松野町、 愛南町の南予地域の全9市町
東九州自動車道 大分米良～佐伯 大分自動車道 大分～大分米良	佐伯の食を味わい観光スポットを巡る「佐伯も ぐもぐ・ぐるぐるラリー」(スタンプラリー)を実施 し、抽選で賞品を贈呈	佐伯市、佐伯市観光協会

〈道の駅「かまえ」(佐伯市蒲江)〉

- 無料化社会実験に合わせ、焼き岩ガキの試食販売などを実施
- 7月3日(土)、7月4日(日)の利用客数は、前週と比較して、約1.5~1.8倍

〈特産品販売所(津久見市)〉

- 無料化社会実験に合わせ、マグロ解体など、地域の特産品を活用したイベントを開催
- 7月3日(土)、7月4日(日)の利用客数は、前週と比較して、約4~5倍

観光地と無料化社会実験区間



— 無料化社会実験区間
— 有料区間

7月4日の特産品販売所の状況