

高速道路料金割引による利用動向分析

東日本高速道路株式会社 東北支社 法人会員 春山 英樹
 東日本高速道路株式会社 東北支社 法人会員 澤田石 貞彦
 東日本高速道路株式会社 東北支社 法人会員 荻野 政行

1. はじめに

平成20年9月より、全国の高速道路では、国の施策に基づき料金割引が展開されている。特に平成21年3月以降、地方部の土日祝日の上限1000円割引(小型車)や平日の全車種3割引が適用されている。(表-1参照)本論文では、これらの料金割引施策(以下「割引」という)による高速道路の利用動向について、東北自動車道(以下「東北道」という。)を中心に割引開始(平成21年4月から)後、半年間を分析した結果報告をするものである。

開始時期	対象車種	割引率	対象日時
平成20年9月16日	全車種	30%	平日 22~0時
平成20年9月20日	小型車	50%	休日 9~17時
平成20年10月18日	全車種	50%	全日 0~4時
平成21年3月28日	小型車	上限1000円	休日
平成21年3月30日	全車種	30%以上	全日

表-1 高速道路における主なETC割引(地方部)

小型車:二輪自動車、軽自動車、普通乗用自動車、大型車:中型車、大型車、特大型車

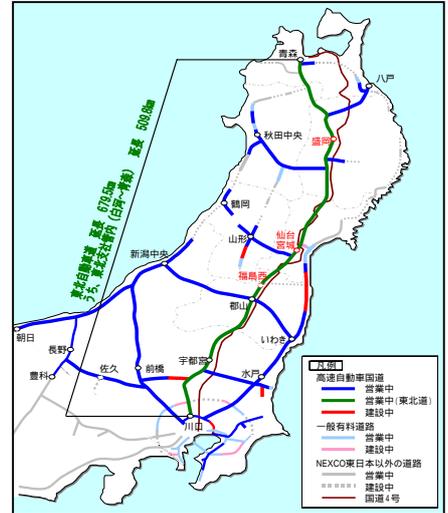


図-1 位置図

2. 東北道の平均断面交通量車種別推移

図-2は平均断面交通量の推移を見たものである。景気の影響もあり大型車の平均断面交通量は減少傾向にある。

しかし、小型車に関しては、平成20年9月に表-1の緊急総合対策による割引が導入されて以降、下げ止まる傾向にあり、平成21年3月の割引導入以降、顕著に平均断面交通量が増加しているのが分かる。

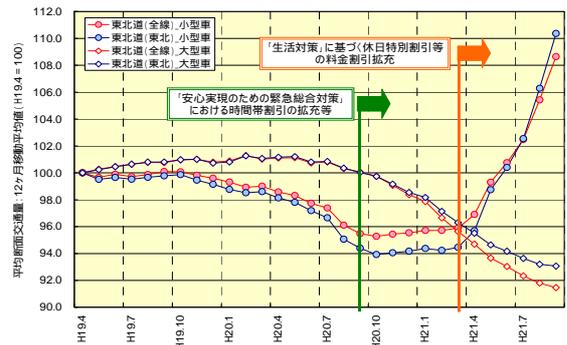


図-2 東北道の平均断面交通量車種別推移

3. 東北道の小型車平均断面交通量平日・休日別推移

図-2を基に、平日・休日に分けて対前年比(図-3)を見てみると、平日の小型車はほぼ横ばいで、大型車は平日・休日とも減少傾向(景気低迷の要因が大きい)であるが、休日の小型車が顕著に増加している。この増加は、平均利用台数の増、及び平均利用距離の増(約4割(98km 134km))によるものである。(図-4)

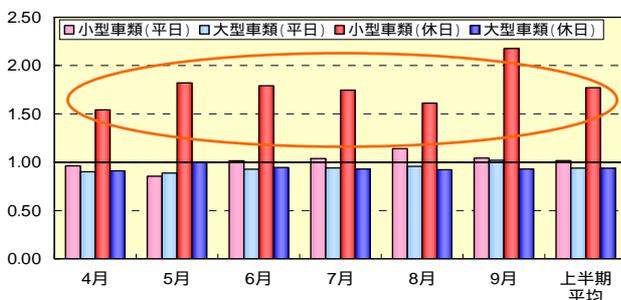


図-3 小型・大型車 平日・休日別 平均断面交通量 (東北道 対前年同月(期)比)

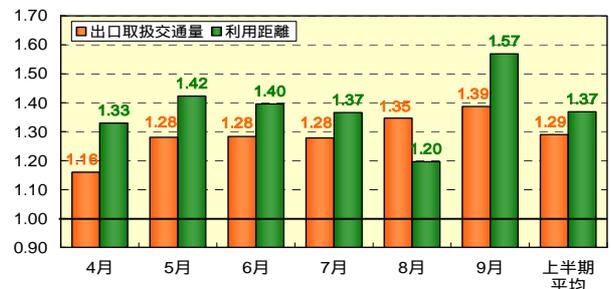


図-4 小型休日 平均利用台数・距離 (東北道 対前年同月(期)比)
 平均利用距離 = 走行台キロ / 出口取扱交通量

キーワード:高速道路

連絡先:〒980-0021 仙台市青葉区中央3-2-1 青葉通プラザ

東日本高速道路株式会社東北支社総合調整部企画調整課 TEL022-217-1709 FAX022-217-1904

4. 東北道の休日における小型車利用距離の変化

割引導入による小型車の利用距離の変化を見るため、主要な3IC(福島西 IC・仙台宮城 IC・盛岡 IC)を起終点として他のICとの相互利用交通量を昨年比較(4～9月の休日)したものを地域別に分類した。図-5は上記3ICを合計し、平成20年全体交通量を100とした場合、地域別の相互利用交通量伸び率を示したもので、平成21年は全体として交通量が34%伸びている。内訳を見ると平成20年は東北地方以外の相互利用交通量が全体の約10%を占めており、平成21年では全体に占める割合が増加し、相互利用交通量は約2.1倍になっている。更に、図-6で各々の地域別増加率を見ると、東北を基点にして遠方地域になるにつれ増加率が高くなっており、長距離利用が増えているのが認められる。

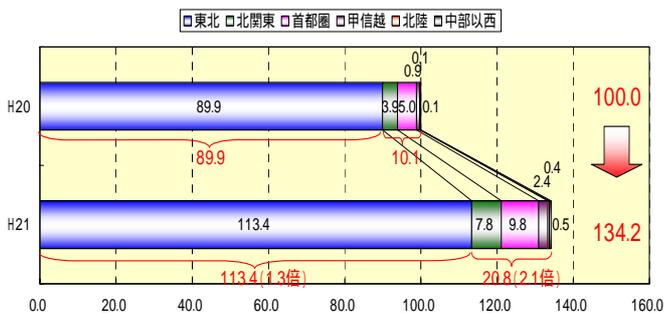


図-5 主要3ICの地域別相互交通(H20 = 100)

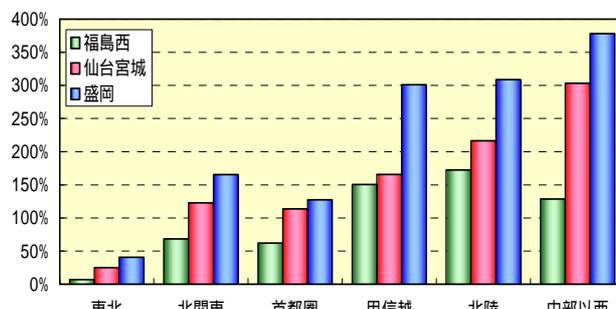


図-6 主要3ICの地域別相互利用交通量の対前年増加率

5. 東北道の繁忙時期における渋滞傾向

図-7は東北地方におけるGWの観光地と夏祭りの入込客数を報道等をもとに、昨年対比でプロットしたものである。これを見ると客数は昨年比で100%を超えている入込客数が多く、首都圏などから遠出による観光交通の増が要因と推察され、一定の経済効果があったと推察される。しかし、割引による交通量の増加から、特に繁忙期の渋滞が大規模となった。図-8はGW及びお盆時期の渋滞状況を縦軸に渋滞時間、横軸に最大渋滞長を取り、各々の渋滞を平成19年・20年・21年でプロットしたものである。この図より、繁忙期においては渋滞長・渋滞時間の拡大が見られ、高速道路の使命である高速走行・定時性が確保されない状況も見られた。

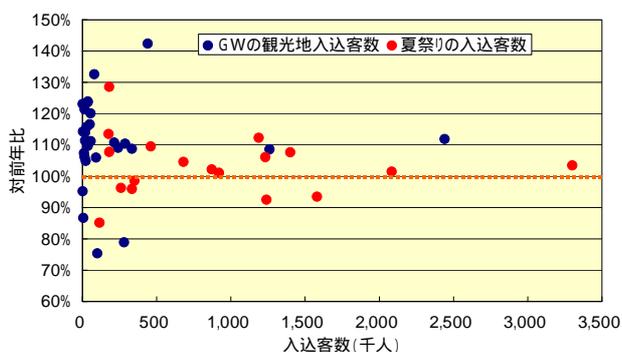


図-7 平成21年:東北における繁忙期の観光入込客数と対前年増加率客数

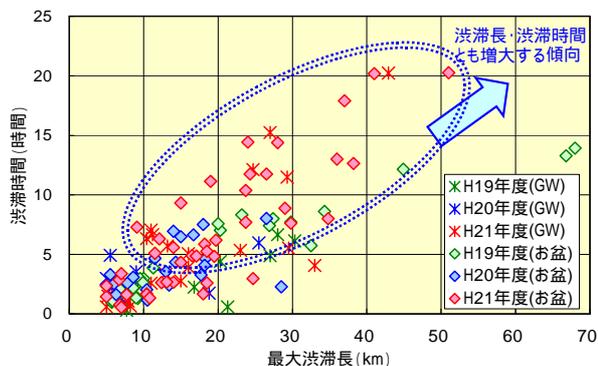


図-8 東北道の繁忙期における渋滞傾向

6. まとめ

今回の国の施策による、平日3割引と休日特別割引の効果には大きな違いが確認できた。平日3割引においては顕著に交通量は増加していないものの、休日特別割引では明らかに休日の小型車における高速道路の利用増加と、利用距離の増加が確認できた。これは、休日に車で出かける機会が増え、より遠方に足を運んでいることが推測できる結果となった。また、前述の新聞報道等の傾向からも、地域の観光振興等の活性化に一定の効果があったと推測できる。しかし、これを確認するためには、他の交通機関の分担率変化や地域の観光動向と重ねて分析することが必要であるため、今後は更に、他の輸送機関への影響や地域の観光動向による利用交通の変化・効果も分析していきたい。