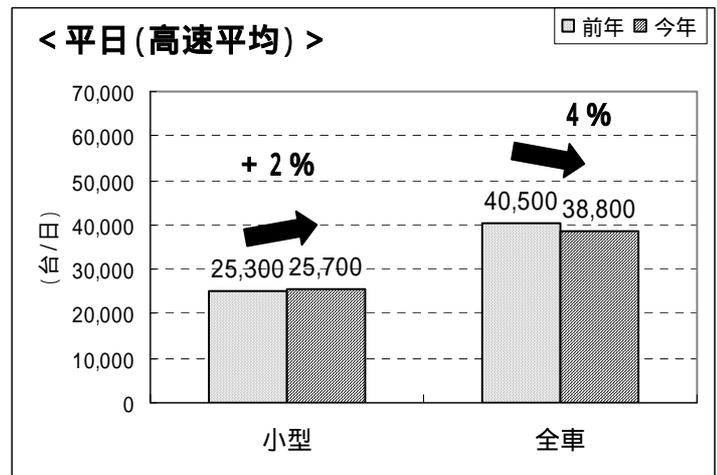
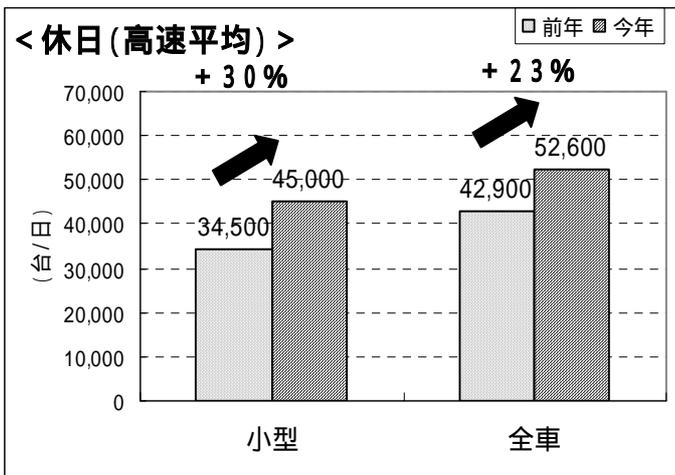


高速道路料金引下げ前後の交通状況について

3月28日(土)より順次開始しましたETC車を対象とした高速道路料金引下げにつきましては、4月2日に3月28日(土)～29(日)の2日間の交通状況及びその影響について速報として記者発表いたしました。この度4月19日(日)まで23日間の状況についてとりまとめましたので報告します。

(1) 交通量の状況

高速道路全体の断面交通量の平均を前年同時期と比較すると、休日では小型車で約30%、全車で約23%の増、平日では全車で約4%の減であった。

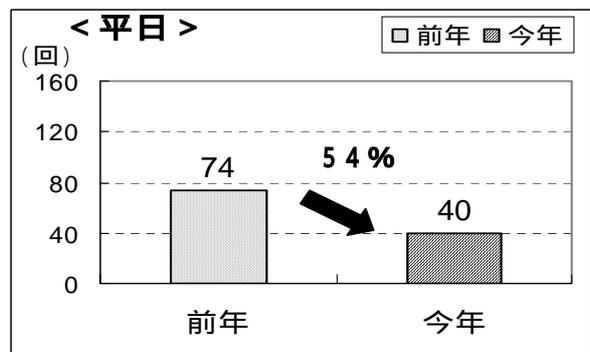
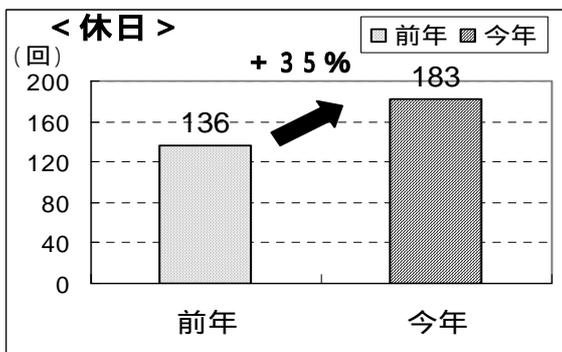


ETC車以外も含む全車種合計の断面交通量(トラフィックカウンター[道路に備え付けられている交通量(概数)の自動計測装置]による速報値) トラカンが設置されていない北陸道の2区間(立山～滑川、魚津～黒部)を除く高速道路の平均断面交通量

- < 休日 > 前年: H20.3.29(土)・30(日)、4.5(土)・4.6(日)、4.12(土)・13(日)、4.19(土)・20(日)の8日間の平均
 今年: H21.3.28(土)・29(日)、4.4(土)・4.5(日)、4.11(土)・12(日)、4.18(土)・19(日)の8日間の平均
- < 平日 > 前年: H20.3.31(月)～4.4(金)、4.7(月)～4.11(金)、4.14(月)～4.18(金)の15日間の平均
 今年: H21.3.30(月)～4.3(金)、4.6(月)～4.10(金)、4.13(月)～4.17(金)の15日間の平均

(2) 交通混雑状況

5 km以上の渋滞が発生した回数を前年同時期と比較すると、休日は約35%(+47回)の増、平日は約54%(34回)の減であった。



- < 休日 > 前年: H20.3.29(土)・30(日)、4.5(土)・4.6(日)、4.12(土)・13(日)、4.19(土)・20(日)の8日間の合計
 今年: H21.3.28(土)・29(日)、4.4(土)・4.5(日)、4.11(土)・12(日)、4.18(土)・19(日)の8日間の合計
- < 平日 > 前年: H20.3.31(月)～4.4(金)、4.7(月)～4.11(金)、4.14(月)～4.18(金)の15日間の合計
 今年: H21.3.30(月)～4.3(金)、4.6(月)～4.10(金)、4.13(月)～4.17(金)の15日間の合計

最大渋滞発生箇所

	上下線	道路名	渋滞日時(ピーク)	渋滞発生箇所	最大渋滞長	渋滞要因
前年	上り	東名	平成20年3月30日(日) 19時頃	大和トンネル付近	37.4km	交通集中
	下り	中央道	平成20年4月12日(土) 9時頃	相模湖インターチェンジ付近	35.3km	交通集中
	下り	東名	平成20年3月29日(土) 10時頃	厚木インターチェンジ付近	30.7km	事故及び交通集中
	上り	東名	平成20年4月20日(日) 18時頃	大和トンネル付近	28.8km	事故及び交通集中
	上り	東名	平成20年4月6日(日) 18時頃	大和トンネル付近	26.3km	交通集中
今年	下り	中央道	平成21年4月11日(土) 8時頃	相模湖インターチェンジ付近	41.3km	交通集中
	上り	東名	平成21年4月19日(日) 19時頃	大和トンネル付近	40.3km	事故及び交通集中
	上り	東名	平成21年4月5日(日) 18時頃	大和トンネル付近	36.0km	事故及び交通集中
	上り	東名	平成21年3月29日(日) 18時頃	大和トンネル付近	30.0km	交通集中
	上り	東名阪	平成21年4月19日(日) 20時頃	四日市東インターチェンジ付近	30.0km	交通集中及び事故

前年: H20.3.29(土)～4.20(日)の実績

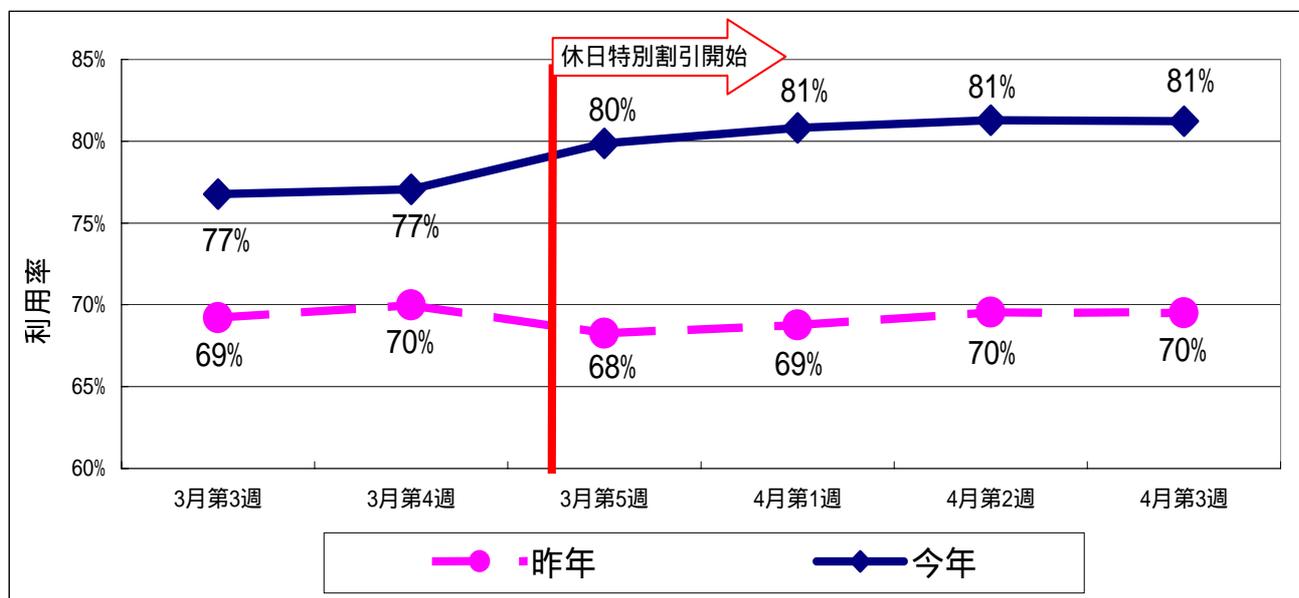
今年: H21.3.28(土)～4.19(金)の実績

(3) ETC利用率

4月18日(土)、19日(日)のETC利用率は81%となりました。

料金引き下げ以降、休日のETC利用率は80%を超えて続伸しており、3月と比較して約4%増加しています。

(休日におけるETC利用率の推移)



(4) 休日特別割引による平均利用距離の変化

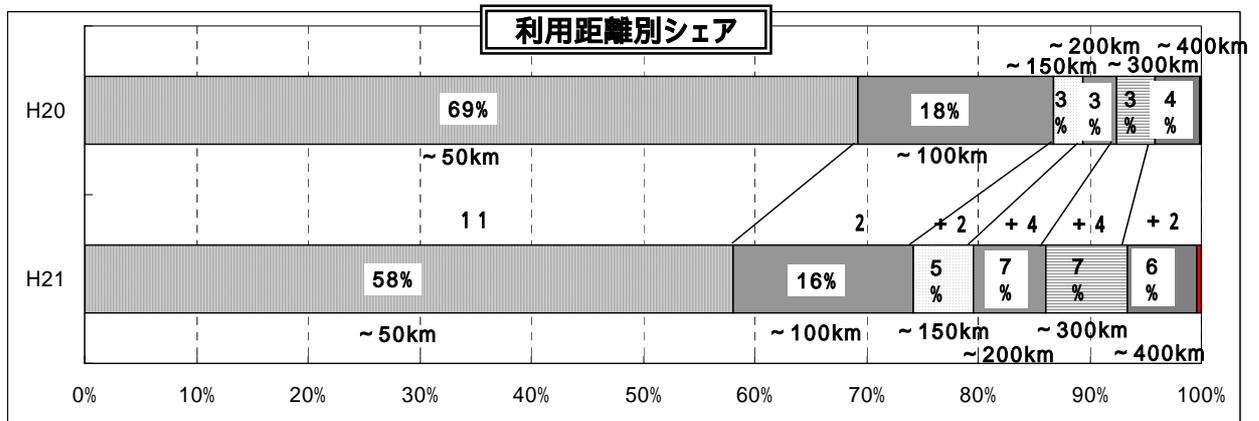
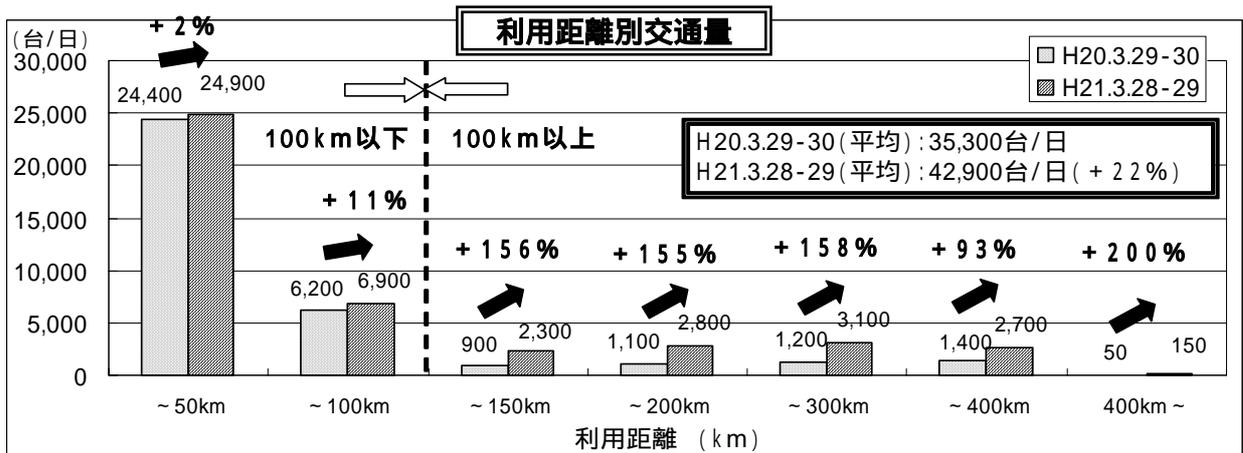
東名 名古屋ICの出入のETC小型車(軽自動車、普通自動車)を昨年同時期と比較し、平均利用距離の変化を把握。

1) 東名 名古屋IC出入交通の平均利用距離の変化

ETC小型車対象

平均利用距離が約24km増加(+40%)し、又100kmを超える利用の増加が顕著。

		平均利用距離 (km)	増減距離 (km)	増減率 H21/H20
割引前	H20.3.29-30	59.7	+23.7	40%増
割引後	H21.3.28-29	83.4		



2) 東名 名古屋IC出入交通の地域別利用の変化

ETC小型車を対象

比較的長距離となる関東・甲信越・北陸・近畿の利用台数の増加が顕著。

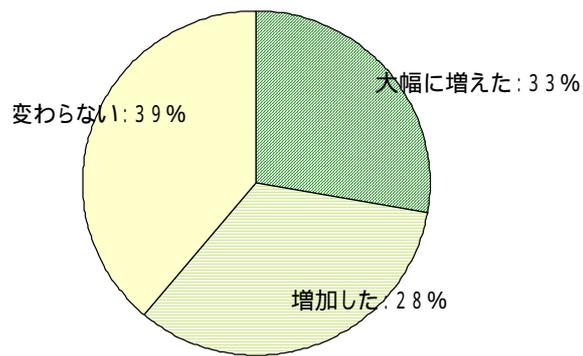
地域	H21.3.28 ~ 3.29 2日間平均				増減	
	H20		H21		台数 (H21-H20)	対前年比 H21/H20
	台数(台)	シェア	台数(台)	シェア		
東北地方	6	0.0%	22	0.1%	+16	3.6倍
甲信越地方(新潟、山梨、長野)	772	2.2%	1,900	4.4%	+1,128	2.5倍
関東地方	1,595	4.5%	3,187	7.4%	+1,592	2.0倍
東海地方	31,885	90.4%	35,281	82.1%	+3,396	1.1倍
北陸地方	229	0.6%	934	2.2%	+705	4.1倍
近畿地方	756	2.1%	1,510	3.5%	+754	2.0倍
中国地方	34	0.1%	83	0.2%	+49	2.4倍
四国地方	6	0.0%	23	0.1%	+18	4.2倍
九州地方	5	0.0%	18	0.0%	+13	3.9倍
総計	35,287	100.0%	42,957	100.0%	+7,670	1.2倍

3) 周辺観光施設管理者へのヒアリング結果

高速道路周辺の観光施設にヒアリングしたところ、より遠くからこられるお客様が増えたとのご意見がありました。

(主なご意見)

- ・ 近場の観光施設よりも遠距離に出かけられたのではないか。 (東海北陸道沿線のレジャー施設)
- ・ 遠方からのお客様(特に日本海側から)が多かった。 (東海環状道沿線の商業施設)
- ・ 愛知・東海地方からの車は減少したが、静岡・近畿・関東・北陸からのお客様が増加した。特に北陸からのお客様は昨年より3倍に増えた。(東名沿線愛知県内のレジャー施設)



入り込み客数の変動

(調査概要)

- ・平成21年3月28日(土)、29日(日)に中日本高速道路株式会社が管理する高速道路沿線の遊園地、水族館や商業施設など18箇所の施設について、入り込み客数などについてヒアリング調査を実施。

(5) お客様の声(休憩施設でのアンケート結果)

1) 割引の認知度・利用目的等

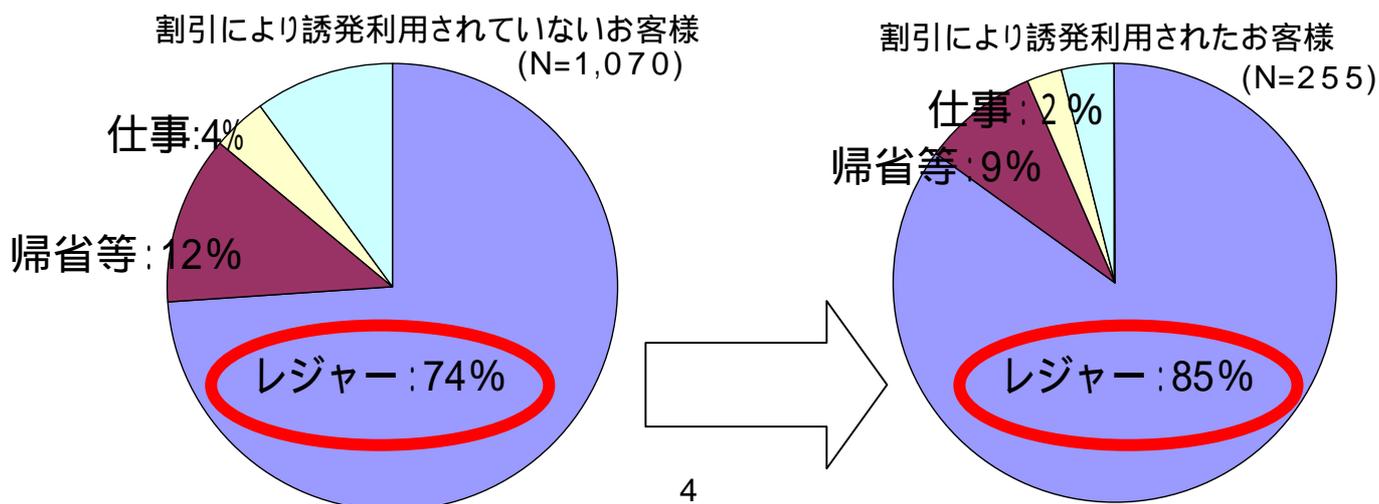
(N=1,344)



2) 誘発利用されたお客様の利用目的について

割引があったから、新たに高速道路を利用されたお客様(誘発利用のお客様)の利用目的は、レジャーの割合が高くなっています。
今回の割引により、観光などレジャー目的の潜在需要を刺激したことが想定されます。

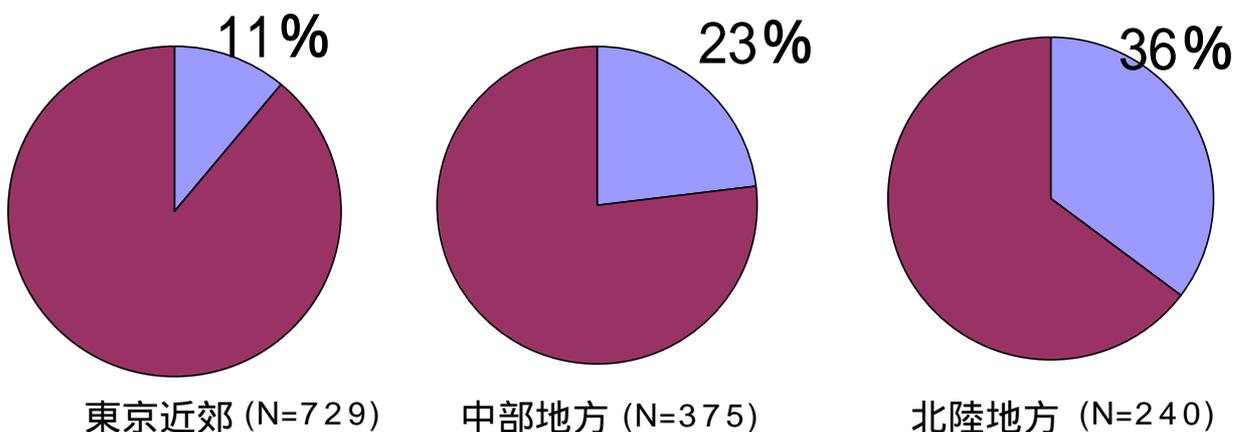
今回のお出かけの目的は？



3) 地区別の誘発利用されたお客様の割合

誘発利用のお客様の割合は、東京近郊の休憩施設に立ち寄られたお客様よりも地方部（中部地方、北陸地方）の休憩施設に立ち寄られたお客様の方が高くなっています。今回の割引は、地方部での交通の誘発に貢献したものと想定されます。

誘発利用されたお客様の割合



- 東京近郊 談合坂SAⓈ、海老名SAⓈⓈ、双葉SAⓈ
- 中部地方 ひるがの高原SAⓈⓈ、土山SAⓈⓈ
- 北陸地方 城端SA、南条SAⓈⓈ

(調査概要)

実施日 : 平成21年3月28日(土)
 実施箇所 : 東名高速 海老名SA(上り)(下り)
 中央道 談合坂SA(下り)
 双葉SA(下り)
 北陸道 南条SA(上り)(下り)
 東海北陸道 城端SA
 ひるがの高原SA(上り)(下り)
 新名神 土山SA(上り)(下り)
 対面による聞き取り調査(約1300人)