

「東名 GW 夜間半額割引」について

結果速報

2007年4月28日(土)から5月6日(日)まで実施しました「東名 GW 夜間半額割引」の結果速報をお知らせします。

1. 利用交通量の変化及び渋滞の緩和効果

割引を実施した9日間において昨年同時期(2006年4月29日(土)から5月7日(日))と比較すると

日交通量は昨年に比較して、天候に恵まれたこともあり1.9%増加しました。

割引対象時間帯(19時~24時)の交通量は昨年に比較して5.7%増加しました。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、交通量が増加したこと、事故による渋滞(4/29、30、5/1、2)発生の影響もあり、昨年に比較して13.3%増加しました。期間中発生した最大渋滞長は32km(2007/5/4)で、昨年同時期の38km(2006/5/4)に比較して6km(約16%)減少しました。

なお、事故の影響を受けなかった5月3日を比較すると

日交通量は昨年に比較して、0.1%増加しました。

割引対象時間帯(19時~24時)の交通量は昨年に比較して3.2%増加し、交通量のシフトが見られます。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、割引による交通量のシフトの影響により、昨年に比較して26.3%減少しました。

2. アンケート結果

4月30日・5月4日16時から24時に海老名SA(上り線)に立寄られた、割引対象区間をETCでご利用されたお客さまに実施しましたアンケートの結果は以下のとおりです。

「東名 GW 夜間半額割引」の認知度は54%でした。

「東名 GW 夜間半額割引」の情報入手媒体は、「テレビニュース」が最も多く20%でした。

当初予定していた時間帯から割引時間帯に利用時間を変更された方が18%でした。

「東名 GW 夜間半額割引」の感想として、渋滞解消に有効だと思いと回答された人が62%、渋滞解消のための料金割引について関心があると回答された人が94%、今後このような料金割引を実施した場合利用すると回答された方(条件があえば利用する含む)が98%でした。

3. 料金 TDM による渋滞軽減効果の推定

TDM 実施時の渋滞状況と、アンケート結果による TDM を実施しなかった場合の渋滞状況を比較した結果、今回の TDM により約31%の渋滞軽減、約9,000万円の渋滞損失額の軽減効果があったと推定されます。

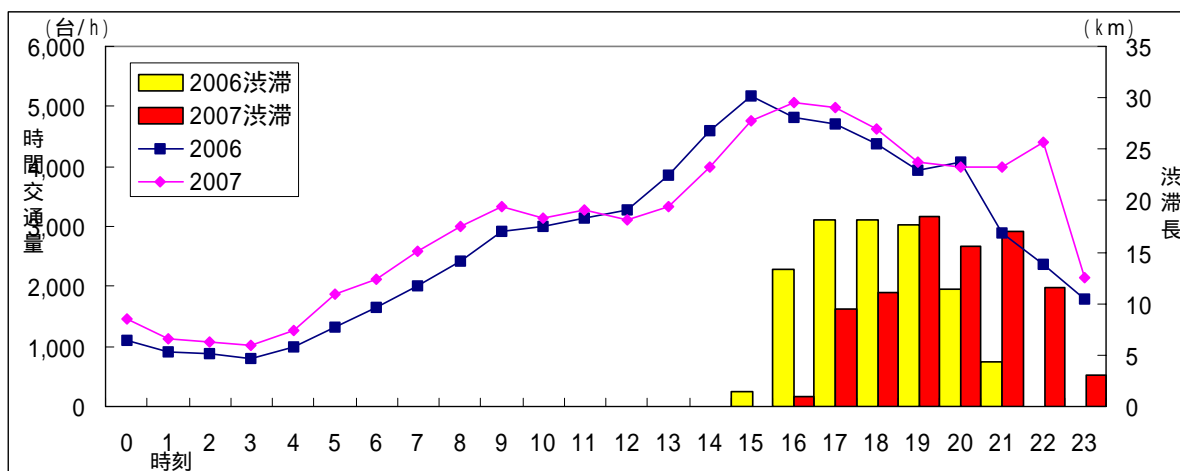
4月29日

日交通量は昨年に比較して、9.9%増加しました。

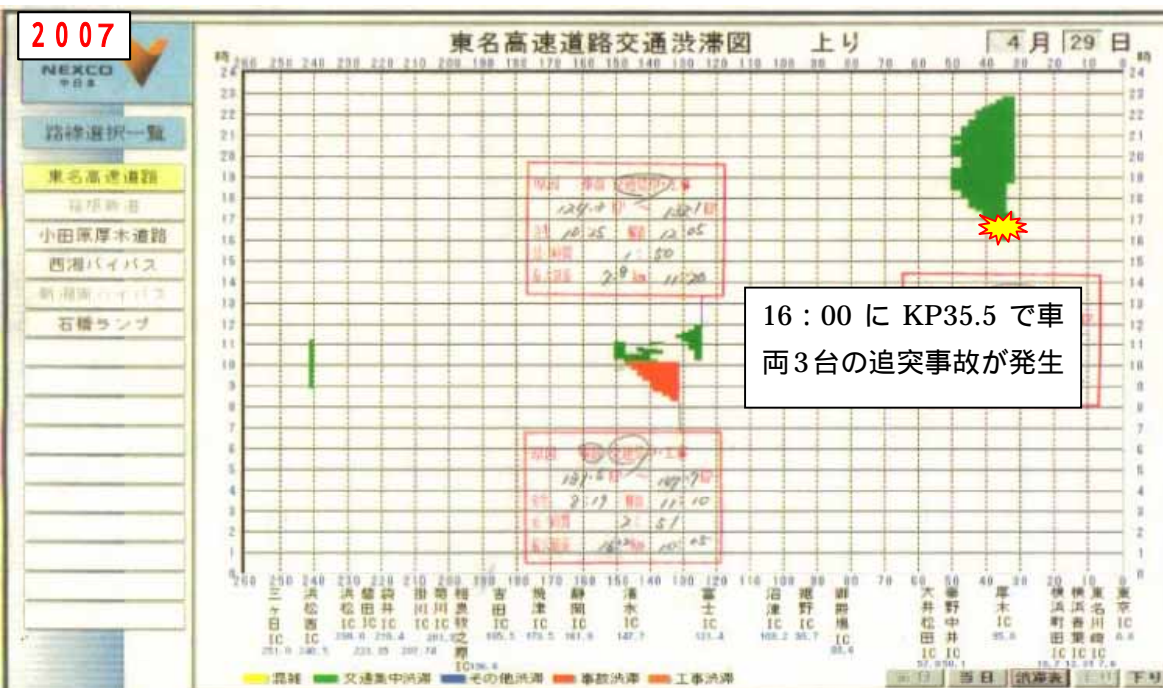
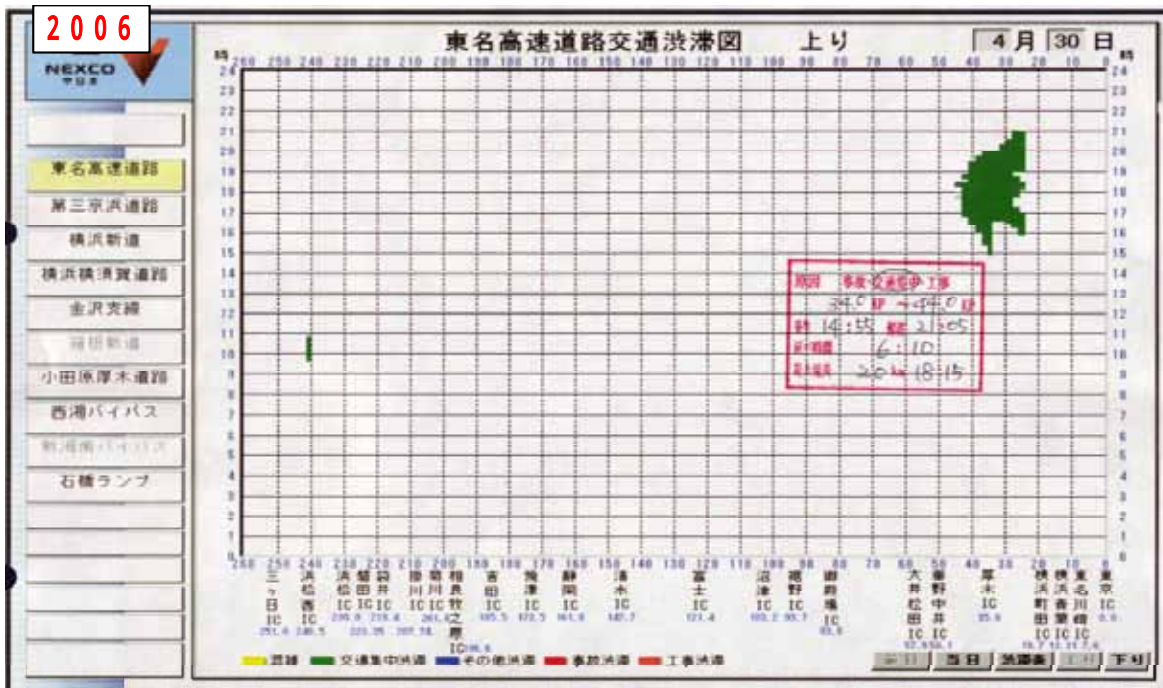
割引対象時間帯(19時～24時)の交通量は昨年に比較して23.5%増加しました。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、交通量が増加したことと、事故による渋滞発生の影響もあり、昨年に比較して7.7%増加しました。

	2007 実績	2006 実績	増減率	2007 予測
最大渋滞長	18.5 km	20.0 km	-7.5%	20.0 km
発生時刻	16時00分	14時55分	-	16時00分
解消時刻	22時55分	21時05分	-	22時00分
ピーク時刻	18時45分	18時15分	-	18時00分
渋滞量	82.7 km・h	76.8 km・h	+7.7%	80.0 km・h
日交通量	73,745 台	67,075 台	+9.9%	-
対象時間交通量	18,626 台	15,079 台	+23.5%	-



渋滞発生状況図(4月29日)



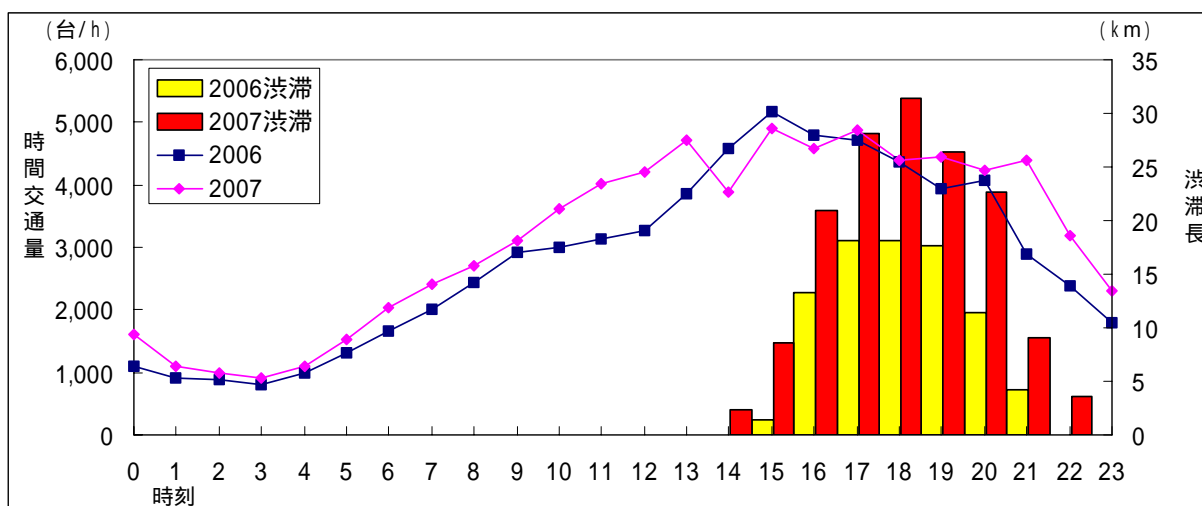
4月30日

日交通量は昨年に比較して、12.2%増加しました。

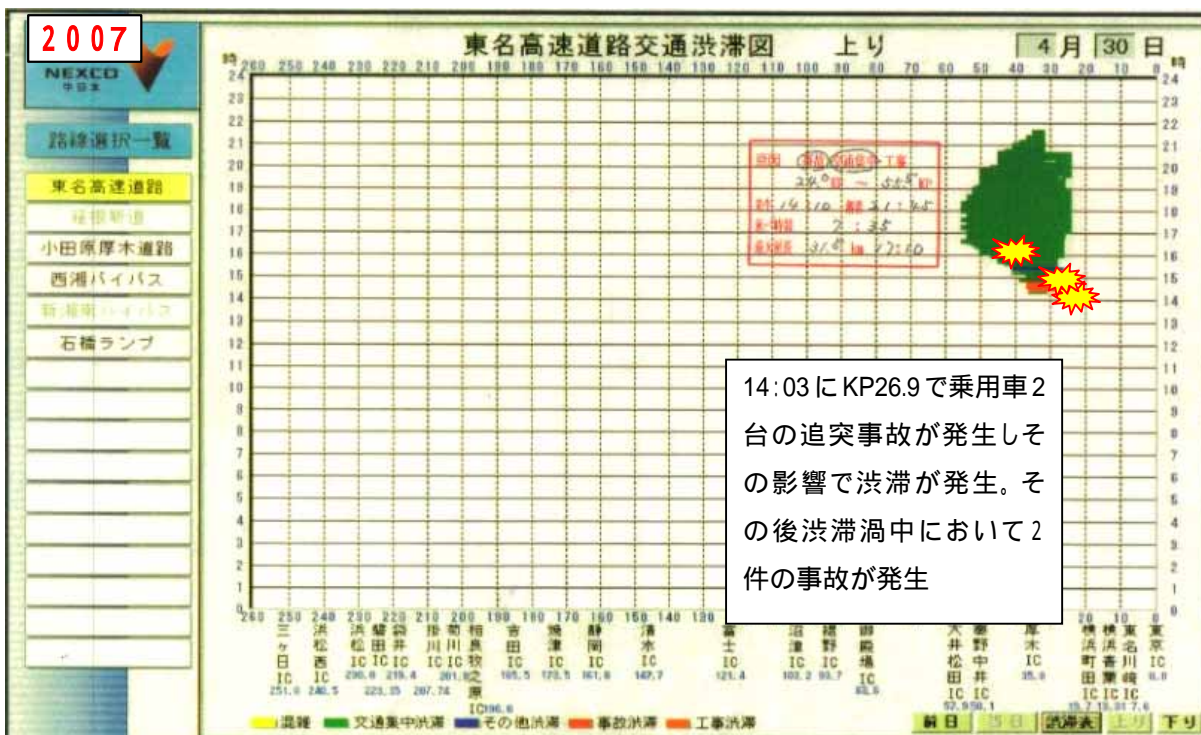
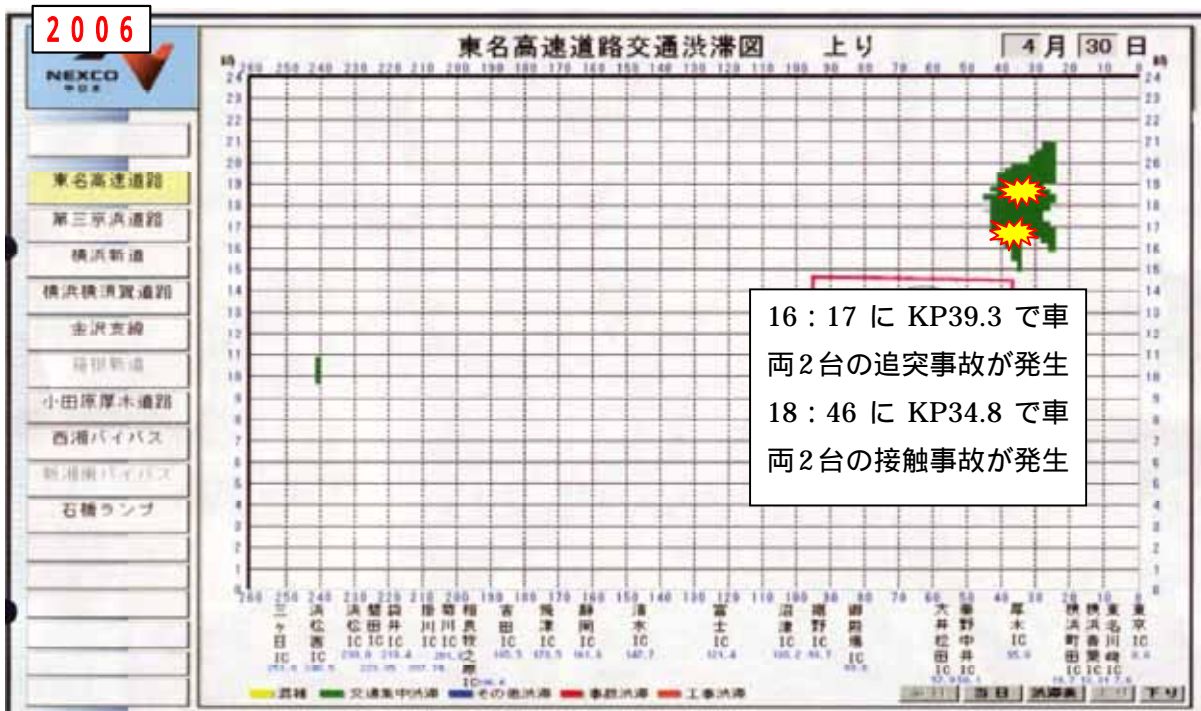
割引対象時間帯(19時～24時)の交通量は昨年に比較して22.9%増加しました。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、交通量が増加したことと、事故による渋滞発生の影響もあり、昨年に比較して112.0%増加しました。

	2007 実績	2006 実績	増減率	2007 予測
最大渋滞長	31.5 km	20.0 km	+57.5%	30.0 km
発生時刻	14時10分	14時55分	-	14時00分
解消時刻	21時45分	21時05分	-	22時00分
ピーク時刻	17時10分	18時15分	-	17時00分
渋滞量	162.8 km・h	76.8 km・h	+112.0%	150.0 km・h
日交通量	75,231 台	67,075 台	+12.2%	-
対象時間交通量	18,536 台	15,079 台	+22.9%	-



渋滞発生状況図(4月30日)



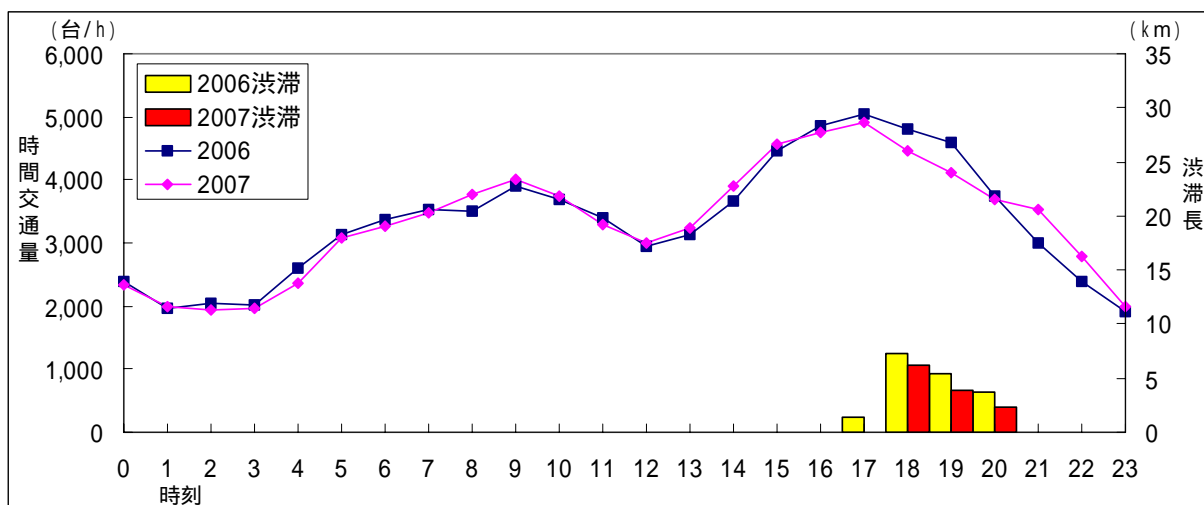
5月3日

日交通量は昨年と比較して、0.1%増加しました。

割引対象時間帯(19時～24時)の交通量は昨年と比較して3.2%増加しました。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、昨年と比較して26.3%減少しました。

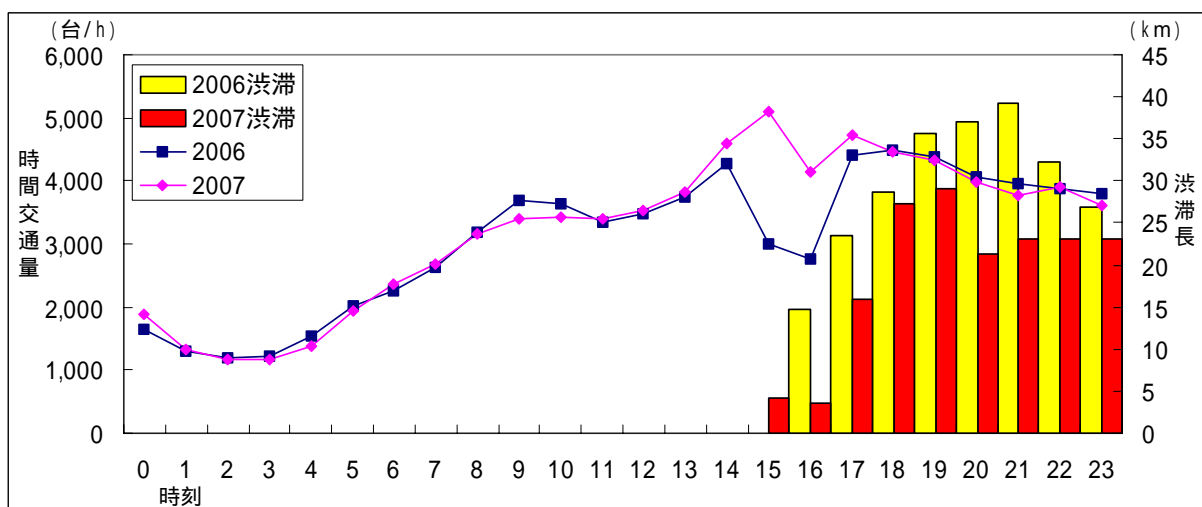
	2007 実績	2006 実績	増減率	2007 予測
最大渋滞長	6.0 km	6.9 km	-13.0%	5.0 km
発生時刻	17時37分	16時55分	-	17時00分
解消時刻	20時20分	20時05分	-	20時00分
ピーク時刻	17時46分	18時05分	-	18時00分
渋滞量	11.2 km・h	15.2 km・h	-26.3%	10.0 km・h
日交通量	80,182 台	80,107 台	+0.1%	-
対象時間交通量	16,136 台	15,635 台	+3.2%	-



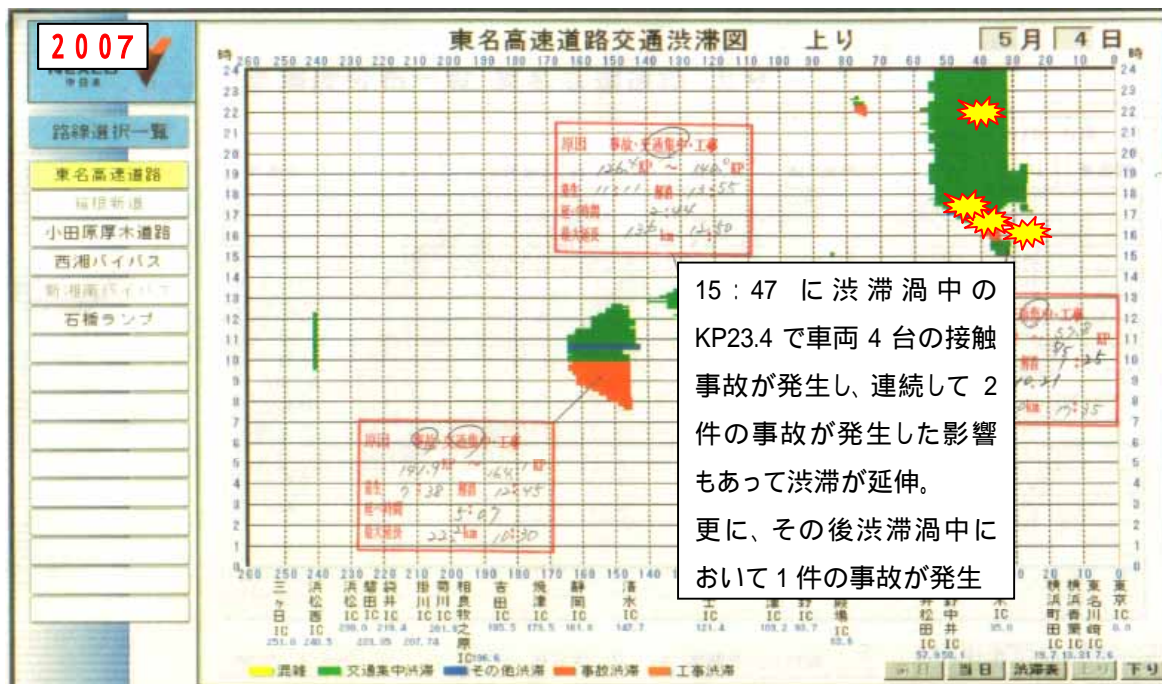
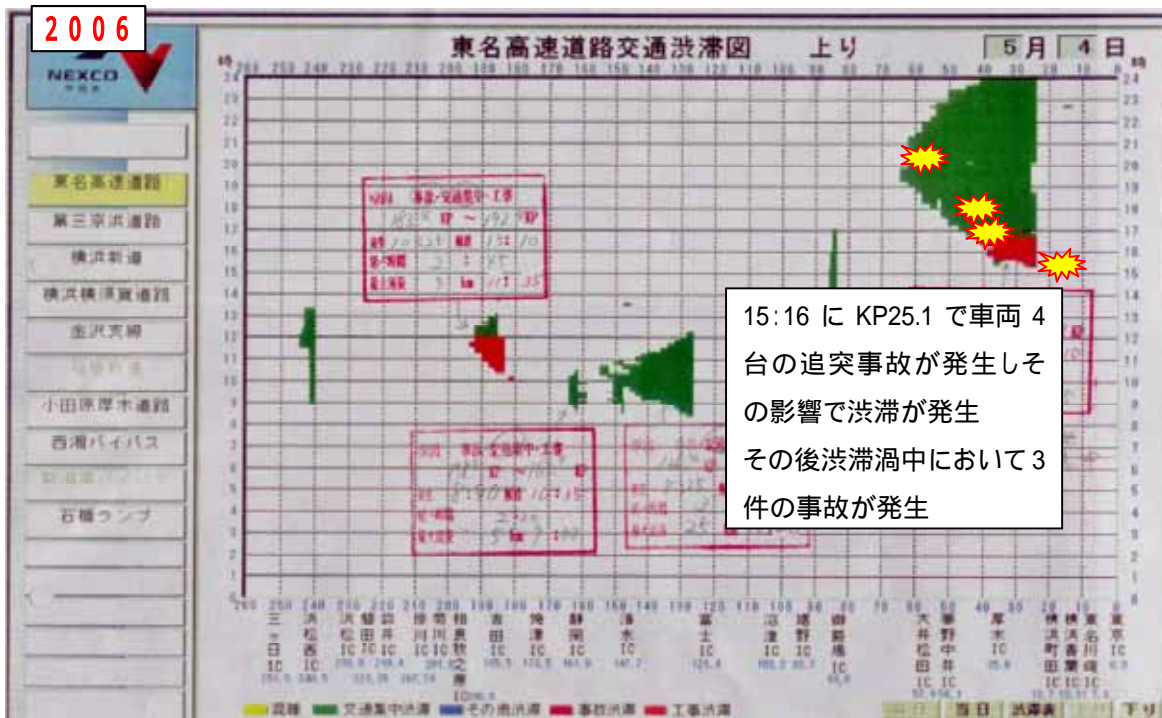
5月4日

日交通量は昨年と比較して、4.7%増加しました。
 割引対象時間帯(19時～24時)の交通量は昨年と比較して2.4%減少しました。
 上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、昨年と比較して22.6%減少しました。

	2007 実績	2006 実績	増減率	2007 予測
最大渋滞長	32.0 km	38.0 km	-15.8%	40.0 km
発生時刻	15時04分	15時15分	-	15時00分
解消時刻	翌1時25分	翌1時10分	-	翌2時00分
ピーク時刻	17時35分	19時15分	-	19時00分
渋滞量	200.7 km・h	259.3 km・h	-22.6%	260.0 km・h
日交通量	77,284 台	73,826 台	+4.7%	-
対象時間交通量	19,590 台	20,062 台	-2.4%	-



渋滞発生状況図(5月4日)



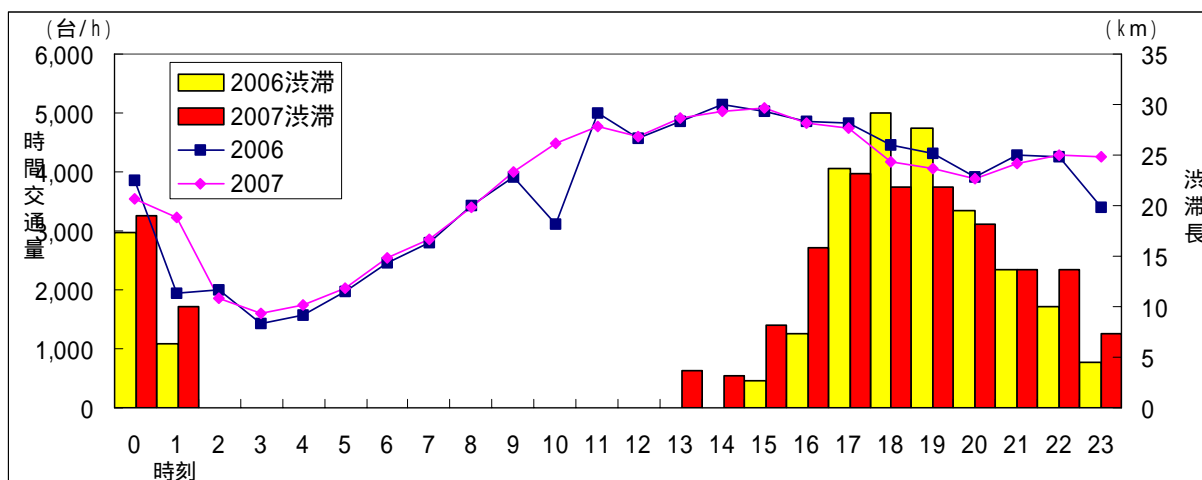
5月5日

日交通量は昨年に比較して、3.2%増加しました。

割引対象時間帯(19時～24時)の交通量は昨年に比較して2.5%増加しました。

上り線の大和トンネル付近を先頭とした渋滞の規模は、交通量が増加したこと、事故による影響もあり昨年に比較して0.7%増加しました。

	2007 実績	2006 実績	増減率	2007 予測
最大渋滞長	26.3 km	32.0 km	-17.8%	35.0 km
発生時刻	12時31分	14時47分	-	13時00分
解消時刻	翌0時10分	22時50分	-	翌2時00分
ピーク時刻	17時10分	17時35分	-	18時00分
渋滞量	156.9 km・h	155.8 km・h	+0.7%	262.5 km・h
日交通量	90,088 台	87,325 台	+3.2%	-
対象時間交通量	20,626 台	20,129 台	+2.5%	-



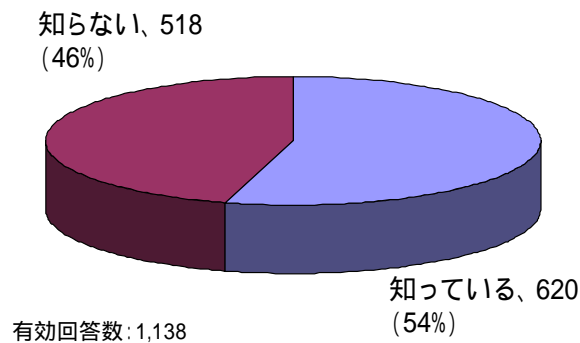
2. アンケート結果

4月30日・5月4日の16時から24時に海老名SA(上り線)に立寄られた、割引対象区間をETCでご利用されたお客さま(1,138名)に実施しましたアンケートの結果。

認知度

- 対象者全体の54% (620 / 1,138)
(割引対象時間利用者の56% (459 / 825)、割引非対象時間利用者の51% (161 / 313))

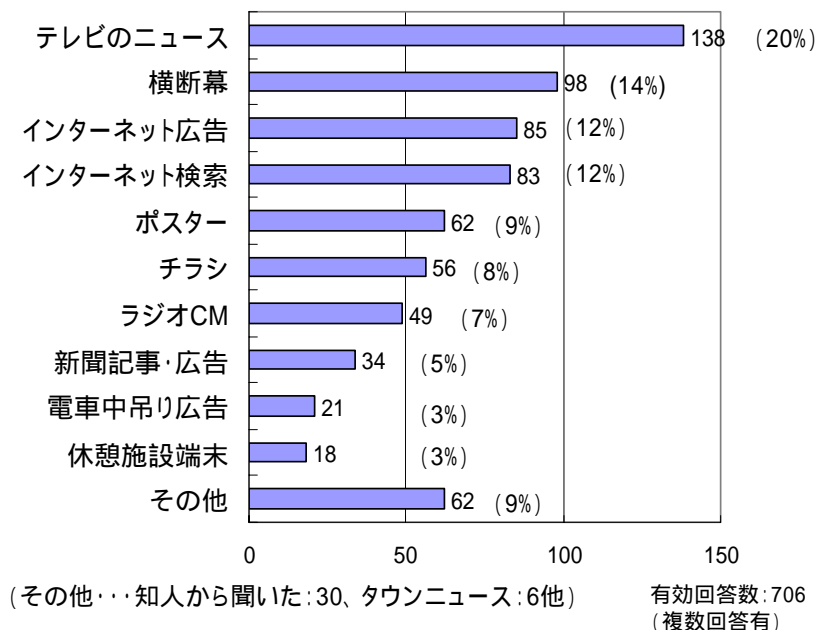
Q: 本日、ETCでご利用されるお客様を対象に、通常料金から約50%の割引をする「GW夜間半額割引」を実施しております。あなたは、このことを知っていましたか。



情報入手媒体

テレビのニュース 20%、横断幕 14%、インターネット広告 12%、インターネット検索 12%
ポスター 9%、チラシ 8%

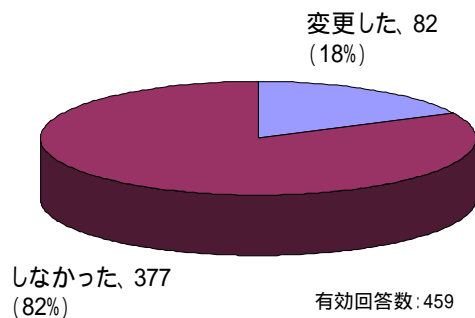
Q: この「GW夜間半額割引」の情報を何から知りましたか。(知っている人のみ)



割引利用者の時間変更

当初予定していた時間帯から割引時間帯に利用時間を変更された方が 18%

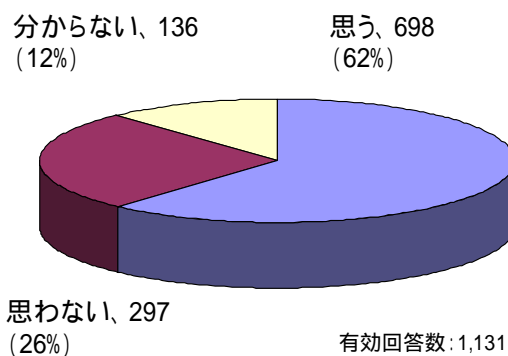
Q : 「GW夜間半額割引」によって本日の高速道路の入口ICの利用時間帯を当初考えていた時間帯から変更しましたか。



渋滞解消の有効性感度

渋滞解消の有効性感度 有効 62% (698 / 1,131)

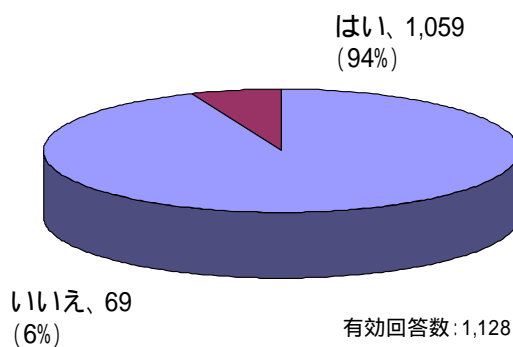
Q : 今回のような料金割引について、渋滞解消に有効だと思いますか？



渋滞解消のための料金割引に対する関心度

渋滞解消のための料金割引に対する関心度 有り 94% (1,059 / 1,128)

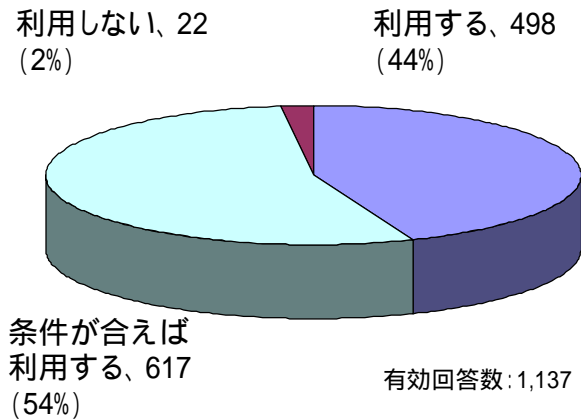
Q : 今回のような渋滞解消のための料金割引に関心がありますか？



今後の料金割引の利用意向率

今後の料金割引の利用意向率 98% (1,115 / 1,137)

Q：今後、今回のような料金割引を実施した場合、あなたは利用しようと思いませんか。



3. 料金 TDM による渋滞軽減効果の推定

TDM 実施時の渋滞状況と、アンケート結果による TDM を実施しなかった場合の渋滞状況を比較した結果、今回の TDM により約 31% の渋滞軽減、約 9,000 万円の渋滞損失額の軽減効果があったと推定されます。

8日間合計(事故による異常値の5/1は除く)		TDM	NO-TDM	増加量	増加率
渋滞時間	(時間)	52.16	54	-2	-3%
最大超過台数	(台)	9,574	14,128	-4,554	-32%
最大渋滞長	(km)	147.87	219.4	-72	-33%
渋滞量	(km・時)	717.6	1,046.6	-329	-31%
渋滞損失時間	台・時	46,502	67,428	-20,926	-31%
渋滞損失額	千円	202,144	293,110	-90,966	-31%