

高速無料化社会実験について (状況報告)

大城元秀¹・宮城かおり¹

¹北部国道事務所 調査課 (〒905-0019 沖縄県名護市大北4丁目28番34号)

平成22年6月28日から平成23年6月19日の間、実施された高速無料化社会実験により無料化となった沖縄自動車道を通じて、一般道との交通形態の変化、住民生活及び地域経済にどのような影響を与えたのかを調査・分析結果を報告するものである。

キーワード 高速無料化社会実験, 沖縄自動車道, WEBアンケート, 事業者・小売業者ヒアリング

1. はじめに

平成22年6月28日より沖縄自動車道全区間において「高速無料化社会実験」が実施された。

「高速無料化社会実験」とは、流通コストの引き下げを通じた生活コストの引き下げや産地と消費地への商品を運びやすくするなどによる地域と経済の活性化を目的として、原則高速無料化の方針のもと実施され、地域経済への効果、渋滞や環境への影響を把握することを目的としている。

今回、北部国道事務所管内の交通量調査、WEBアンケート及び事業者ヒアリングを実施し、沖縄自動車道で実施された「高速無料化社会実験」の状況報告を行う。

2. 北部国道事務所管内における交通量調査

北部国道事務所管内に常時設置しているトラフィックカウンター及び沖縄自動車道の交通量(公表値: 宜野座IC~金武IC)を用いて、伊武部-漢那断面を設定し「高速無料化社会実験前」と「高速無料化社会実験後」の交通量の比較を行った。



図-1 交通量計測箇所 位置図

伊武部-漢那断面における平日及び休日交通量の比較では、一般道(国道58号、国道329号)における交通量は「無料化直前」と無料化後の「平常時(10月)」の全体の交通量は、ほぼ同数であるが、一般道においては無料化後の交通量は約3割程度減少し、対して沖縄自動車道の交通量は約4割増加した。

「高速無料化社会実験」に伴い伊武部-漢那断面においては、平日、休日ともに沖縄自動車道の交通量が一般道(国道58号、国道329号)の交通量を上回る結果を得た。

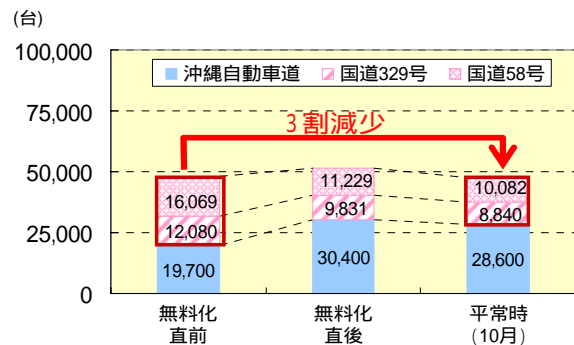


図-2 伊武部-漢那断面 交通量比較[平日]

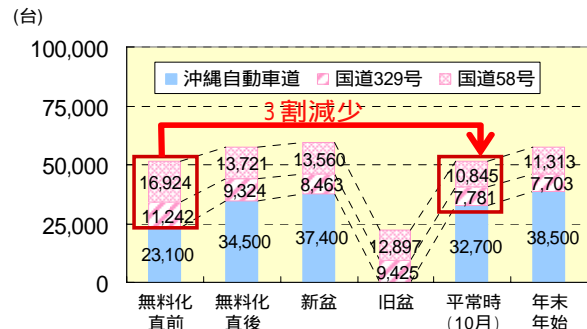


図-3 伊武部-漢那断面 交通量比較[休日]

また、一般道（国道58号、国道329号）と沖縄自動車道の分担率としての変化は、表-1に示すとおり、
「高速無料化社会実験」が開始されると、平日・休日ともに交通量の分担率が逆転し、車両が一般道（国道58号、国道329号）から沖縄自動車道へ転換していることがうかがえる。

表-1 伊武部 - 漢那断面 交通量の分担率の変化
(平日・休日)

(平日)		無料化直前	無料化直後	平常時(10月)
沖縄自動車道	交通量(台)	19,700	30,400	28,600
	分担率(%)	41.2%	59.1%	60.2%
一般道(R58+R329)	交通量(台)	28,149	21,060	18,922
	分担率(%)	58.8%	40.9%	39.8%

(休日)		無料化直前	無料化直後	平常時(10月)
沖縄自動車道	交通量(台)	23,100	34,500	32,700
	分担率(%)	45.1%	60.0%	63.7%
一般道(R58+R329)	交通量(台)	28,166	23,045	18,626
	分担率(%)	54.9%	40.0%	36.3%

3. WEBアンケート調査

「高速無料化社会実験」が住民生活に与えた影響を把握する目的で、平成22年10月に沖縄県在住の18歳以上を対象にWEBアンケートを実施し、回答数800票に対して分析を行った。

(1) 沖縄自動車道の利用者特性

表-2及び図-4に示すとおり回答数800票のうち約8割が沖縄自動車道を利用しており、その内の約2割は高速無料化に伴い、沖縄自動車道を利用する新規利用者であった。さらに新規利用者の約1割は公共交通（バス）からの転換である。

新規利用者は「通勤・通学」を目的とした短区間利用が多い傾向であった。

(2) 一般道の混雑状況に対する認識

図-5に示す「高速無料化社会実験」中の一般道の混雑状況については「特に変わらない」若しくは「沖縄自動車道につながる一般道の渋滞が大きくなった」との指標が高いが、特に北部地域での「沖縄自動車道につながる一般道の渋滞が大きくなった」との指標が高くなった。

ただし、上記2.の結果の通り、「高速無料化社会実験」直線と平常時（10月）の比較でも沖縄自動車道と一般道の交通量の合計は、ほぼ同数であるため、この指標は沖縄自動車道の料金所から一般道間のアクセス道路の渋滞を指摘していると考えられる。

逆に、恩納・金武地域の沖縄自動車道に並行する一般道の渋滞が小さくなったとの指摘が多くえられ、これらは上記2.の交通量結果とも合致している。

表-2 回答者の無料化後の沖縄自動車道利用状況の内訳

無料化後の利用状況		回答者数	構成比
無料化後に沖縄自動車道を利用した事が“ある”	無料化前も 沖縄自動車道を利用していた	536	67%
	無料化前は 沖縄自動車道を利用していなかった	130	16%
	小計	666	83%
無料化後に沖縄自動車道を利用した事が“ない”		134	17%
合計		800	100%

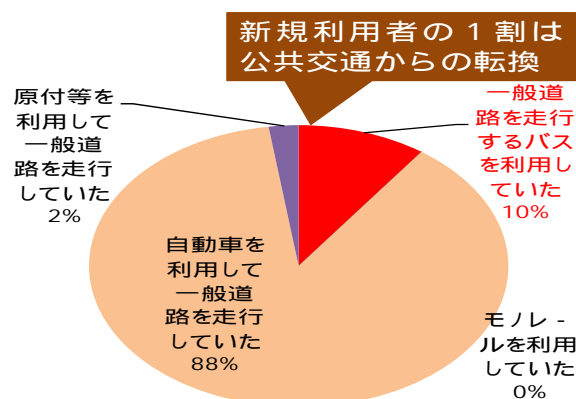


図-4 新規利用者における無料化前の交通手段

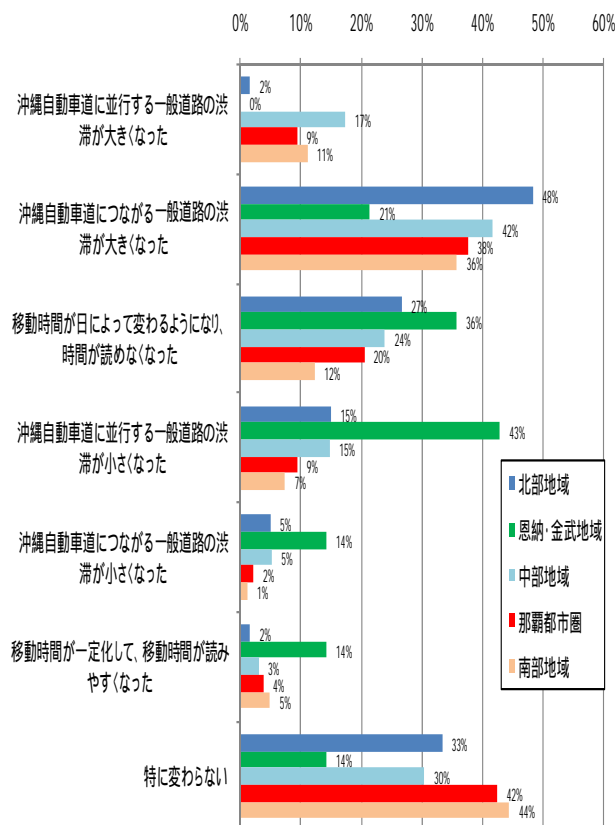


図-5 無料化後における一般道の混雑に関する認識（居住地別）

(3) 沖縄自動車道利用者の満足度

沖縄自動車道利用者の満足度について、図-6に示す満足・やや満足と不満・やや不満がほぼ同数となった。しかし、無料化以前からの利用者は「不満・やや不満」の指標が高い結果となった。

その不満要因としては沖縄自動車道本線や料金所での交通渋滞、低速走行の増加による安全性の低下などが挙げられている。

また、満足度は沖縄自動車道の利用目的として通勤や業務活動といった日常的な利用者ほど満足度が低く、図-7に示す「ほぼ毎日利用する」といった利用頻度の高い利用者ほど不満が高くなる傾向が見られ、また沖縄自動車道を利用する頻度が低くなるほど、不満度も低くなる傾向が見られた。

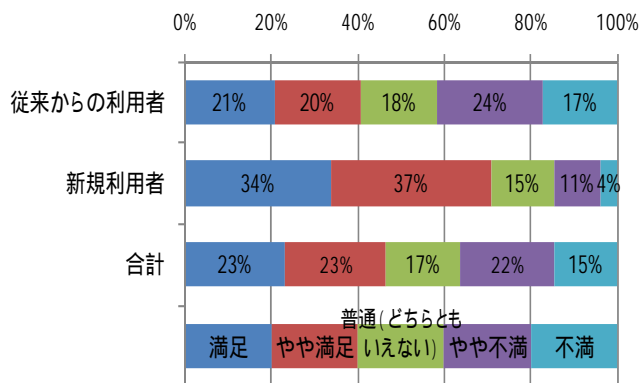


図-6 沖縄自動車道への満足度(無料化前の利用有無別)

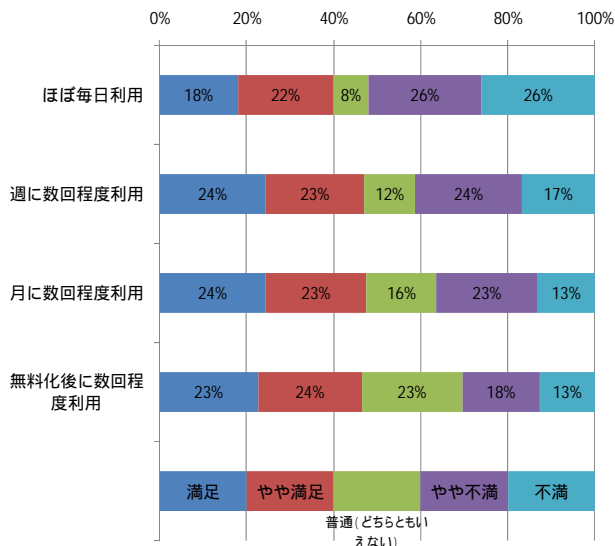


図-7 沖縄自動車道への満足度(利用頻度別)

4. 事業者・小売業者へのヒアリング

「高速無料化社会実験」によって、物流交通及び物流コストに及ぼす影響の把握を目的として、北部地域における物流関連企業及び地域企業に事業者ヒアリング調査

を実施した。

また、沖縄自動車道と並行区間にある恩納村内の国道58号においては「高速無料化社会実験」以降、沖縄自動車道へ交通が転換された為、国道58号沿線に立地する恩納村内の小売業者に対して、どのような影響が出ているのか把握することを目的とし、小売業者ヒアリングを実施した。

(1) 事業者ヒアリング

事業者ヒアリングについては「高速無料化社会実験」直後の平成22年7月(第1回)及び平常期の平成22年11月(第2回)の2回実施した。

第1回ヒアリングは物流事業を行う5社、第2回は物流事業を行う4社及び観光2社を対象に実施した。

事業者ヒアリングの結果として「高速無料化社会実験」が開始後は、図-8に示すとおり沖縄自動車道を利用する回数が増加し、増加理由としては、無料化前は緊急時や急ぎの荷物のときに沖縄自動車道を限定利用していたが、無料化後は日常的に利用する事業者が多く見られた。

また、図-9に示す物流コストについても物流コストが減少したとの意見が多く、その理由として燃料費が削減、高速料金の削減という意見が多く得られた。

しかし、燃料費が増加した為に物流コスト増になった事業者も見られた。

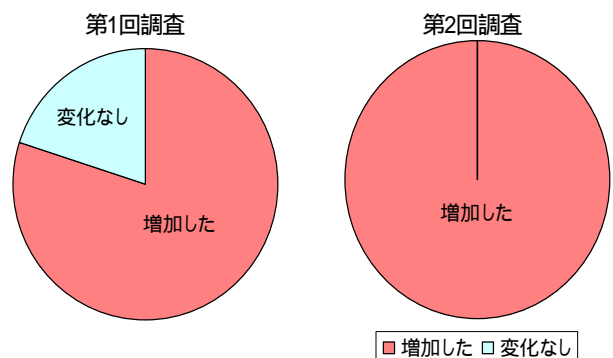


図-8 沖縄自動車道の利用回数

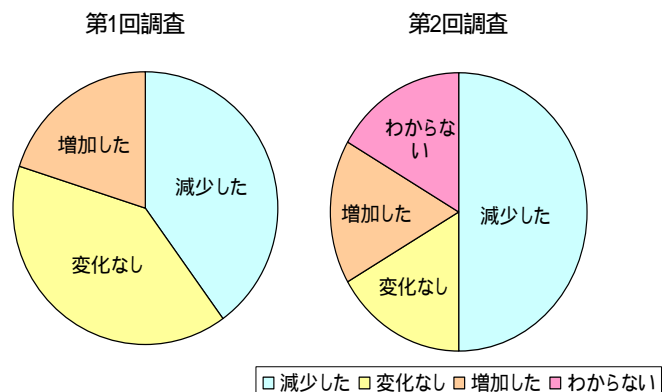


図-9 物流コストの変化

(2) 小売業者ヒアリング

小売業者ヒアリングについては「高速無料化社会実験」後の平成23年3月に実施した。

ヒアリングは恩納村内の国道58号沿線に立地する観光施設、売店・コンビニなどの小売業者11施設を対象に実施した。

小売業者ヒアリングの結果として「高速無料化社会実験」が開始後は、図-10に示すヒアリングした11施設、全てで来客数及び売上げが減少し、減少の割合は2～3割の減少が多く6施設あった。その具体的な理由として、観光客、行楽客の立寄りが減少したとの意見が多く見られた。

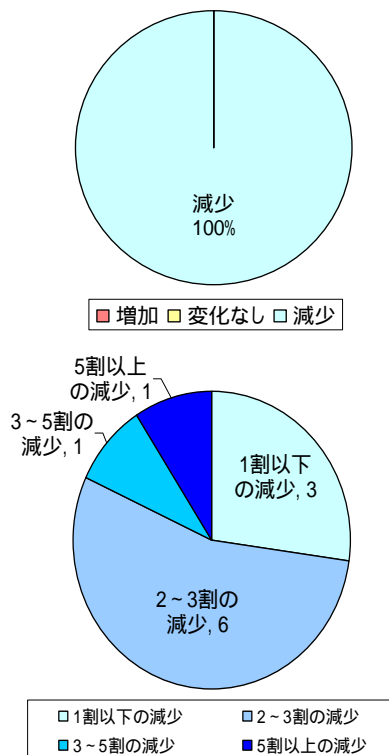


図-10 来客数・売上げの変化

5. おわりに

「高速無料化社会実験」により沖縄自動車道全区間が無料となり、沖縄自動車道を日常的に利用する方、余暇で利用する方、業務として利用する方など、同じ沖縄自動車道を利用する立場でも、この「高速無料化社会実験」後には、無料化あるいは有料化を望む等の様々な意見がある。

また、沖縄自動車道と並行区間の一般道沿いに立地する施設では、全ての施設において沖縄自動車道の有料化を望む意見であった。

有料化を望む意見の背景には、沖縄自動車道が沖縄本島内において唯一の定時性・定速性を確保できる道路であるため、

北部国道事務所として北部地域の定時制の確保を目的に地域高規格道路の整備、既設の国道に対する渋滞緩和や交通安全などを目的にバイパス事業を進めている。

「高速道路無料化」が実施されるか不透明であるが、本結果を受け、現在実施または計画段階の道路事業及び沖縄自動車道を含め「高速道路無料化」が実施されても道路利用者に対するサービスを低下させないような今後の道路ネットワークを整備する必要がある。