

長崎バイパス ETC 通勤割引導入の効果について

ETC 通勤割引導入後の本年 1 月と割引導入前の前年同月（H18 年 1 月）との交通量を比較することにより、長崎バイパスの料金割引による効果を分析した。

長崎バイパスの交通量の変化

- 古賀市布では、ETC 通勤割引中の朝ピークで 6.6%、タピークで 5.8%交通量が増加しており、オフピークの 1.7%増に比べて増加幅が大きく ETC 通勤割引により交通量が増加している。
- 西山では各時間帯で交通量が減少しているが、減少の幅は、オフピークの 4.8%減に対し、朝タピークは 1.8～3.0%減と、減少幅は小さい。

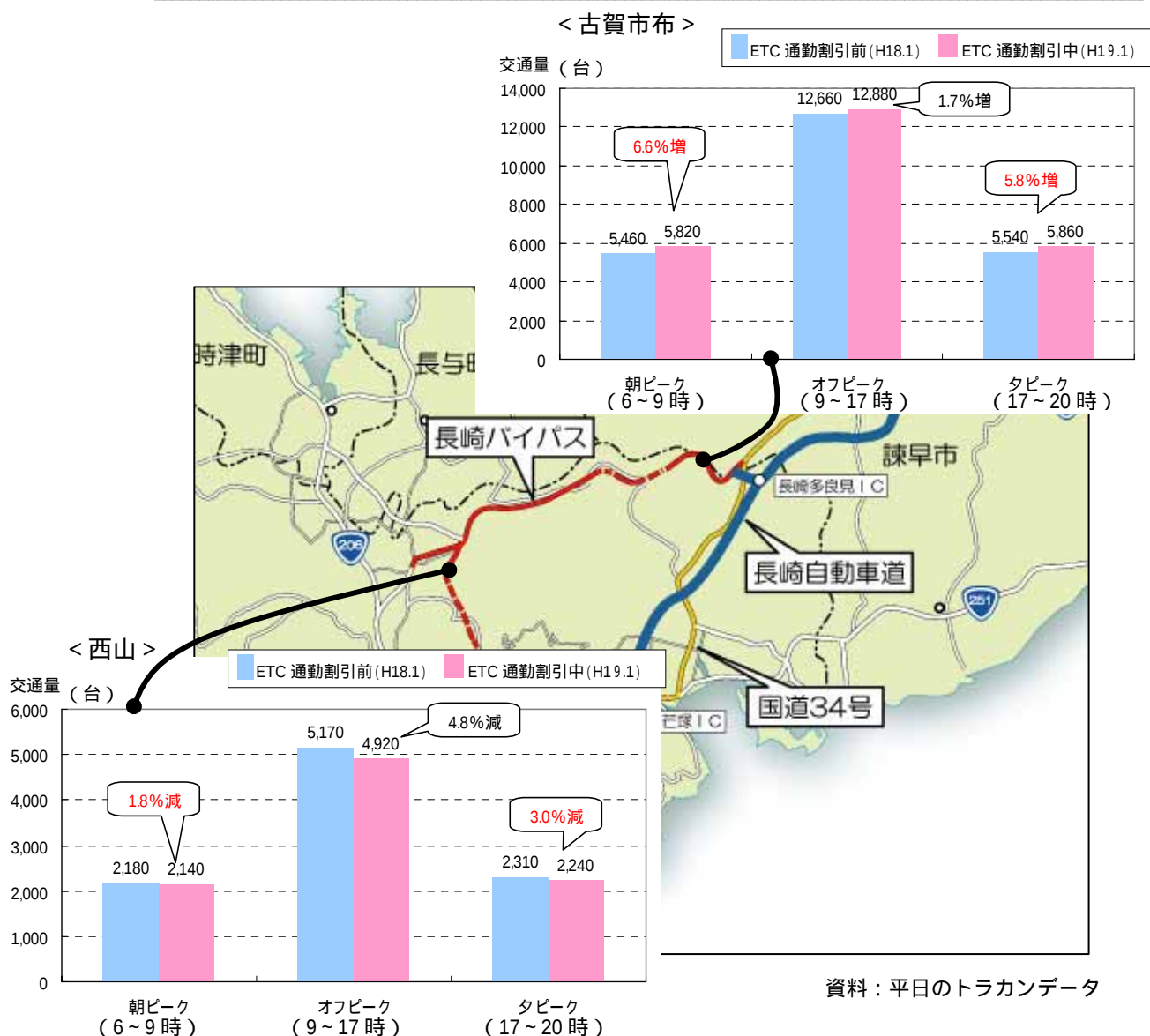
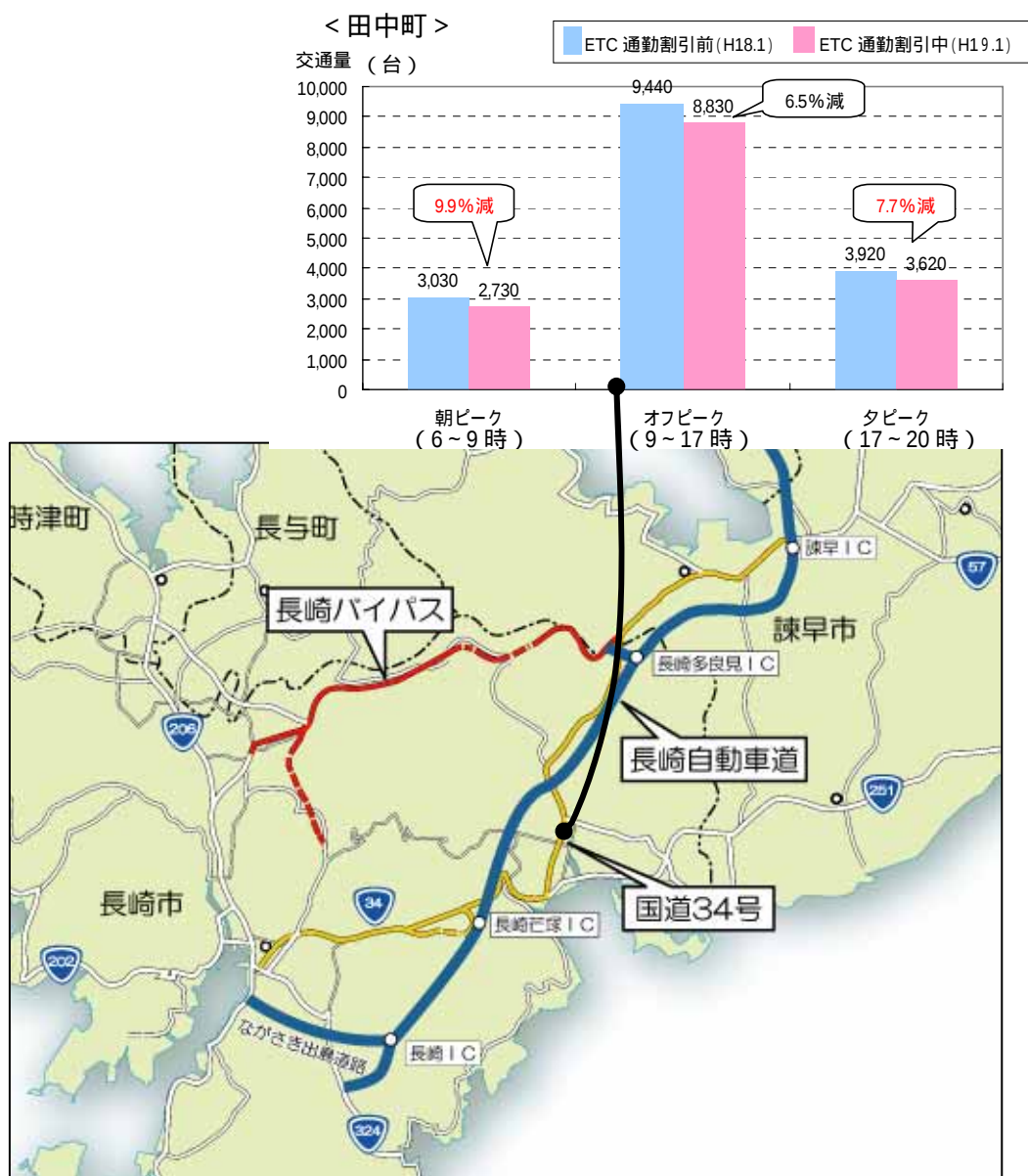


図 1 長崎バイパスの交通量の変化

国道 34 号の交通量の変化

- 田中町の朝タピークは、オフピークの 6.5% 減を上回る 7.7～9.9% の交通量が減少しており、長崎バイパスの ETC 通勤割引によって、国道 34 号から長崎バイパスへ利用が変化したことがうかがえる。



資料：平日のトラカンデータ

図 2 国道 34 号の交通量の変化