

大型連休前後における高速道路フリーパス制度導入について¹

千葉大学 倉阪ゼミ

副島悠太郎

角田康

中村裕太

福田奨悟

2015 年 11 月

¹ 本稿は、2015 年 12 月に開催される、ISFJ 日本政策学生会議「政策フォーラム 2015」に向けて作成したものである。本稿の作成にあたっては、倉阪秀史教授（千葉大学）はじめ多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに改めて感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任は筆者たち個人に帰するものである。

要約

本稿は「大型連休に国内旅行に行きやすい社会」を理想とし、これを実現するにあたって特に障害となりうる大型連休の混雑・渋滞を「休日分散化」という概念に基づいて緩和し、最終的に国内における観光促進を目指す政策を提言するものである。そのうえで、我々は以下のように議論を進めた。

まず我々は、日本の休日形態に着目した。日本では休暇がゴールデンウィーク、お盆、シルバーウィークに集中しており、他国と比べ極集中型の休日形態である。その為、長期休暇、特にゴールデンウィークとお盆には高速道路、観光地を中心に極度の渋滞および混雑が毎年発生している。2015年のゴールデンウィークでは、高速道路における渋滞発生回数は上下線でのべ300回を超え、特に関東周辺ではピーク時に50km前後の長い渋滞が発生している(日本高速道路4社の交通量調査(2015)参照)。このことから、年間を通した混雑・渋滞のピークとして、本稿ではゴールデンウィークを中心に上げることとした。第二に、連休中に旅行に行かない層に着目すると、JTBグループ(以下JTBと呼ぶ)が毎年ゴールデンウィークに行っている旅行動向調査によれば、ゴールデンウィークに旅行に行かない理由という項目で最も多かったのが「ゴールデンウィークは混雑するから」という理由であり、32.3%を占める結果となった。

以上二つの観点から、我々は日本の休日構造およびそれに伴う混雑が国内観光促進のボトルネックになっていると判断した。

このような問題意識のもと、本稿では混雑・渋滞が観光意欲に与える影響を実証分析し、そのうえで現在の構造的問題を解決すべく休日分散化の概念に基づき政策提言を行った。

政策提言を行うにあたり我々は、旅行における移動手段としてのシェアの高さと不可欠性から、高速道路に焦点を当てた。そのうえで、本稿では大型連休前後における「高速道路フリーパス制度」を提言する。この制度は、ゴールデンウィークを毎年4月第4週～5月第2週と定義し、その前後1週間どちらかに定額で日本全国の高速道路を走行距離、登降場所、回数を問わず乗り放題で利用することができるフリーパスを高速道路運営会社が提供することで、休日の分散化と高速道路渋滞の緩和を促し、最終的に国内観光促進を図る制度である。我々は本政策を妥当性および実現可能性あるものとして示すため、本政策を実際に関連企業に持ち込み意見を伺ったうえで政策の妥当性と実現可能性を示すべく試算を行った。試算の手順としてはまず実例をもとにモデルケースを設定し、ポイントキュー法を用いてフリーパス制度の普及によってピーク時の交通量が一定数減った場合の渋滞緩和効果を渋滞規模という指標を用いて示す。更に、我々が労働者に向けた意識調査アンケートをもとに利用人数と新規需要喚起数を割り出し、実効可能性を示す。

我が国は観光産業を経済成長に欠かせない重要な成長分野および地方活性化の鍵と位置づけ、観光庁を中心に数々の観光振興政策を実施している。特に近年では、2020年開催の

東京オリンピック・パラリンピックに向けてインバウンド観光・訪日観光にいっそう力を入れる動きが高まっている。一方で国内観光にも力を入れるとしているものの、旅行に行くタイミングが限られ、いざ旅行に行こうにも混雑・渋滞の中旅行を強いられる現状では、今後我が国において国内観光を振興する動きがあっても、効果的に機能するとは言い難い。2015年現在、訪日・国内共に観光客は増加傾向にあるが、この構造的問題を解決しない限り、観光客が増加すればするほど連休中の混雑を増長する結果となり、「旅行に行きたくても行けない」層が増えると我々は懸念した。日本の休日の在り方そのものに目を向けた本政策の実現が、国内観光需要増加の助けになることを期待したい。

(キーワード：「休日分散化」「観光促進」「高速道路フリーパス」)

目次

はじめに

第1章 現状分析・問題意識

第1節（1. 1）日本の観光産業の現状

第2節（1. 2）日本人の国内旅行における障害

第3節（1. 3）問題提起

第2章 先行研究及び本研究の貢献

第1節（2. 1）先行研究

第1項（2. 1. 1）民主党主体の休日分散化政策

第2項（2. 1. 2）企業主体の休日分散化企画

第2節（2. 2）本研究の位置づけ

第3章 政策提言

第1節（3. 1）仮説の設定

第2節（3. 2）制度概要

第4章 分析

第1節（4. 1）分析の方向性

第2節（4. 2）関連企業へのヒアリング調査

第3節（4. 3）政策実現に向けた調査・試算

第1項（4. 3. 1）ポイントキュー法を用いた試算

第2項（4. 3. 2）アンケート調査の実施

第5章 結論

第1節（5. 1） 結論

第2節（5. 2） おわりに

先行論文・参考文献・データ出典

はじめに

「力強い日本経済を立て直すための成長戦略の柱として、世界に誇る魅力あふれる観光立国の実現に向けて強力に施策を推進すべく、観光立国推進閣僚会議を立ち上げて、2年が経過した。この間、昨年1月には、前年（2013年）に史上初めて達成した訪日外国人旅行者数1000万人の勢いを継続すべく、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指すとの意欲的な目標を決定した。²」これは観光立国推進会議（主宰：内閣総理大臣）にて2013年より毎年策定されている「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」の2015年度版の冒頭の一文である。この文から伺えるように、観光産業は現在我が国の経済成長の柱を担う産業としてその成長が期待されている。また、観光産業は、第二次安倍内閣がスローガンとして掲げる「地方創生」において外部との積極的な交流、活性化のトリガーとして極めて重要な役割を果たす。

「経済成長」と「地方創生」。この2つのビジョンを実現するうえで、我が国の観光産業の更なる発展は必要不可欠であると言っていい。その為には、様々なニーズに合わせた観光振興政策の実施が喫緊の最重要問題である。上記の事情に加え、2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開催されることもあり、政府は観光庁を主体に現在、MICE誘致やビジット・ジャパン事業をはじめ、外国人をメインターゲットに外国人による日本旅行、いわゆる「インバウンド観光」を促進すべく多岐に渡る観光振興政策を実施している。

とはいうものの、日本の観光産業を支えている最も重要なアクターは、訪日客ではなく依然、日本人による国内旅行である。観光産業を経済成長、地方活性化の柱としてより強固なものにするためには、訪日外国人による所謂インバウンド観光のみではなく、日本人による国内旅行に焦点を当て、全国各地で旅行者と住民の交流が生まれるような仕組みづくりが

² 観光立国推進閣僚会議『観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015』（2015/11/1閲覧）

<http://www.mlit.go.jp/common/001092004.pdf>

重要であると考え。そこで本稿は、理想とする社会像を「日本人がより国内旅行に行きやすい社会」とであると設定した。

本研究の大きな流れとしては以下の通りである。まず国内旅行を妨げる要因を旅行動向データの分析により探ったうえで、そのボトルネックを取り除き国内観光需要を増やすべく政策提言を行う。そして、政策提言を実際に関連企業に持ち込み意見を伺ったうえで政策の妥当性と実現可能性を示すべく試算を行った。

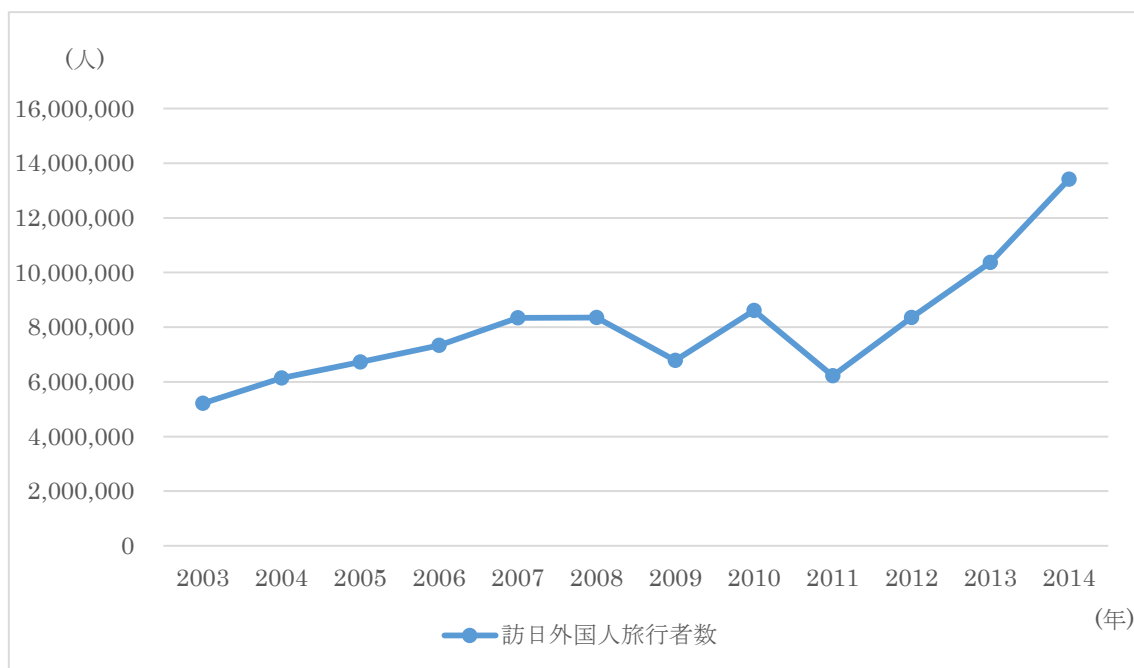
本稿は以下 5 章により構成される。第 1 章では、本稿で取り扱う日本の観光産業の現状を分析し、国内旅行促進のボトルネックを日本の休日形態という視点から明らかにする。この現状より、現在日本では「国内旅行に行きたくても行けない」層が多く存在するという問題意識と休日分散化の必要性を明確にする。第 2 章では、先行研究、及び本稿の貢献について述べる。高速道路の交通渋滞について研究した先行研究は、道路構造に着目した研究がほとんどであり、休日分散というソフト面に着目した学術研究は今のところ見られないため、ここでは、休日分散化政策の概要と経緯についてとりまとめることとする。第 3 章では、以上の結果に基づき、提言すべき政策について確定させ、政策の概要を説明する。第 4 章では、第 3 章の政策提言をもとに行った関連企業へのヒアリング結果を述べたのち、政策の妥当性、実現可能性を示すための試算を行う。第 5 章では、まとめとして、本稿の分析で明らかにしたことを取りまとめたのち、残された課題及び今後の展望を述べ、本稿の結論とする。

第 1 章 現状分析・問題意識

第1節 日本の観光産業の現状

現在、我が国は観光産業を日本の経済成長、そして地方活性化を支える重要な柱として位置づけており、世界に誇る観光立国の実現を目指している。特に、近年では2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピックを視野にいれ、訪日外国人旅行者によるインバウンド消費の拡大を狙った様々な取り組みを官民一体となって行っている。具体的には外国人に対する国内観光地のPR活動や、多言語表記などの環境整備、人材育成等を積極的に推進している。この動きもあってか、訪日客数は年々増加し、2014年の訪日客数は約1341万人（前年比約30%増）と過去最高となった（図1）。訪日客が、観光産業における新たなターゲット層となっているのは言うまでもない。とはいうものの、日本の観光産業を支えている最も重要なアクターは、訪日客ではなく日本人による国内旅行である。それを示す資料が図2である。

図1 訪日外国人旅行者の推移（2003~2014）



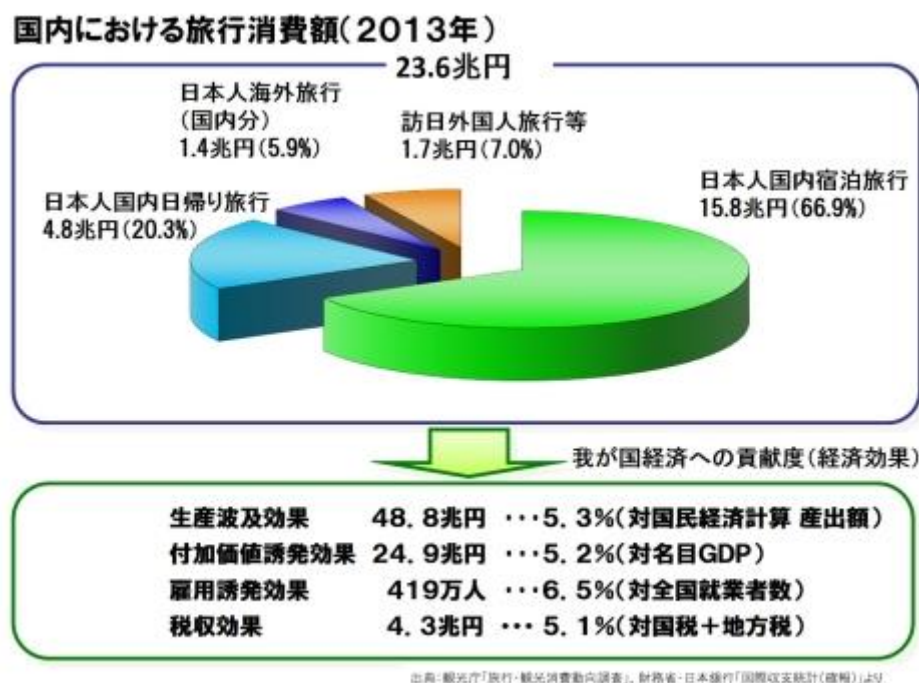
日本政府観光局（JNTO）調べをもとに筆者作成³

図2は観光庁の調べによる2013年の国内における旅行消費額の内訳と、それに伴う経済効果の内容である。2013年の国内における旅行消費額は前年と比べて1.1兆円増加の23.6兆円、経済効果による雇用誘発効果は419万人と就業者総数の6.5%を占めており、観光産

³ 日本政府観光局「ビジット・ジャパン事業開始以降の訪日客数の推移（2003年~2014年）」
(http://www.jnto.go.jp/jpn/reference/tourism_data/pdf/pdf/marketingdata_tourists_after_vj.pdf 2015/09/01 閲覧)

業の規模の大きさがうかがえる。観光産業は都心部だけでなく、地方においても幅広い雇用を生み出す産業として、地方活性化への期待も高まっている。さて、ここで注目しておきたいのが、旅行消費額において日本人の国内旅行者が 87.2%を占めているという点である。訪日客が近年増加しているとはいえ、訪日客が旅行消費額に占める割合はごく一部であり、大部分を日本人の国内旅行者が占めている。観光産業において最も重要なターゲットは日本人であり、日本人の国内旅行なくして、日本の観光産業は成り立たないことが分かる。日本の政府は国民の旅行振興に向けた意識醸成・環境整備を計画し、観光需要の更なる拡大を目指している。

図2 国内における旅行消費額の内訳と、それに伴う経済効果（2013年度）



出典：観光庁観光戦略課調査室(2015)⁴

第2節 日本人の国内旅行における障害

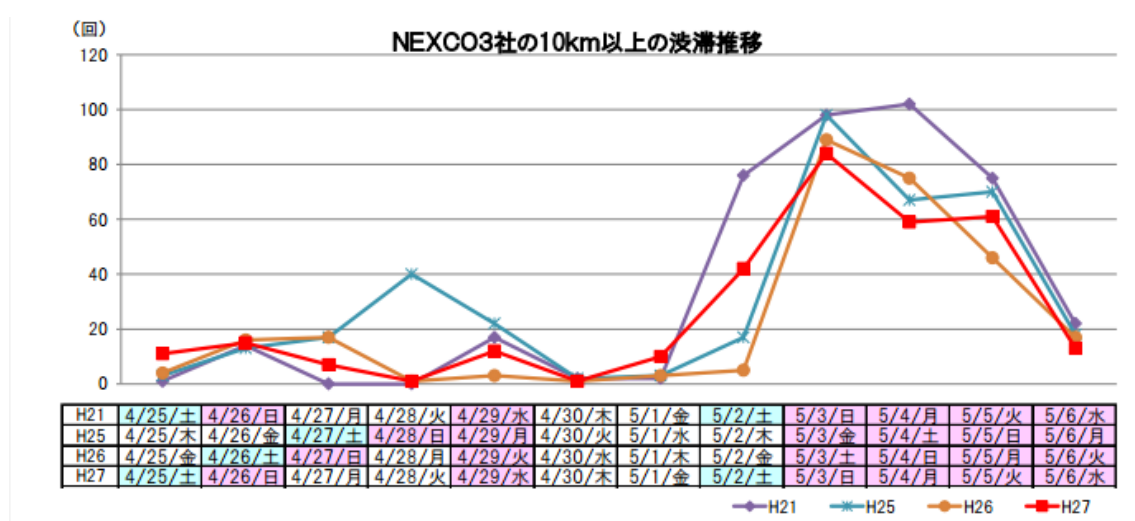
⁴ 観光庁観光戦略課調査室(2015)「経済波及効果」

(<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/kouka.html> 2015/9/5 閲覧)

第1節で述べた通り我が国の観光需要の大部分を担っている日本人であるが、国内旅行には様々な障害があり、旅行を諦めてしまう層が多数存在していることも事実である。本節では、旅行を諦めている層に焦点をあてながら、国内旅行の障害について示していく。

我々は、日本の休日形態、及びそれによって引き起こされる高速道路の極度の渋滞に注目した。日本の休日形態は「一極集中型」といわれ、ゴールデンウィーク、お盆、シルバーウィークなどに休暇が集中している。そのためこれらの長期休暇、特にゴールデンウィークとお盆の時期には、高速道路における極度の渋滞と観光地における混雑が頻発している。図3は日本高速道路(NEXCO)3社の調べによる、ゴールデンウィーク中に発生した10km以上の渋滞の回数の推移を表したものである。この資料から判断できるように、ゴールデンウィーク中には例年、各地で渋滞が発生しており、2015年には10km以上の渋滞が合計328回発生したことが高速道路4社の調べ⁵で明らかとなっている。図4はゴールデンウィーク中に高速道路4社で特に長い渋滞が起こったことを示しており、最長で60km以上の渋滞が発生したことが分かる。さらに、ゴールデンウィーク中の国内旅行において、約7割の人が乗用車を利用していることも渋滞に拍車をかけていると考えられる。(図5)

図3 ゴールデンウィーク中における10km以上の渋滞回数の推移



出典：国土交通省他(2015)

⁵ 国土交通省「ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況(2015年)」
(http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000507.html 2015/09/02 閲覧)

図 4 ゴールデンウィーク中における高速道路 4 社の特に長い渋滞(2015 年)

《各社の特に長い渋滞発生箇所》

会社区分	上下線	道路名	渋滞発生箇所	渋滞日時（ピーク）	渋滞延長	渋滞原因
東日本	下り線	東北道	岩舟JCT付近	5月3日（日）10時00分頃	63.9km	交通集中及び事故
	上り線	関越道	鶴ヶ島IC付近	5月4日（月）19時10分頃	49.0km	交通集中及び事故
中日本	下り線	東名高速	伊勢原BS付近	5月3日（日）7時35分頃	39.3km	交通集中及び事故
	上り線	東名阪道	四日市JCT付近	5月5日（火）16時35分頃	32.4km	交通集中及び事故
西日本 ・本四	下り線	中国道	宝塚東TN付近	5月2日（土）7時05分頃	28.2km	交通集中及び事故
	上り線	神戸淡路鳴門道	舞子TN出口付近	5月5日（火）18時50分頃	45.0km	交通集中

出典：NEXCO 中日本「ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況（2015 年）」

図 5 ゴールデンウィーク中の利用交通機関（海外旅行除く）（2015 年）

(複数回答)		
	%	対前年
乗用車	68.5	+ 5.3
鉄道	19.5	▲ 9.9
JR新幹線	8.5	▲ 8.3
JR在来線・私鉄	11.5	▲ 1.1
長距離バス	5.0	▲ 0.8
航空機	12.5	+ 1.5
従来の航空会社	14.0	+ 5.1
LCC	2.0	▲ 0.1
フェリー・船舶	2.0	+ 0.4

出典：JTB「2015 年ゴールデンウィークの旅行動向」

また、このような長期休暇、特にゴールデンウィーク中に発生する渋滞は、日本人の旅行意欲に大きな影響を与えているようである。図 6 はゴールデンウィークに旅行に行かなかった理由に関する資料である。この資料によると、旅行に行かなかった理由として最も多かったのが、「ゴールデンウィークは混雑するから」で回答者の 32.3%が理由に挙げている。

これらの調査結果から、国内旅行の最大の阻害要因は、一極集中型の休暇が生み出す渋滞と混雑であると判断した。

図6 ゴールデンウィークに旅行に行かなかった理由(上位10位)(2015年)

(複数回答)		
	%	対前年
① GWは混雑するから	32.3	▲ 3.8
② 家でゆっくりしたい	21.9	+ 1.6
③ 仕事などで休暇が取れない	18.7	▲ 0.2
④ 他の時期に旅行に出かける	15.7	▲ 1.7
⑤ GWは旅行費用が高いから	18.5	+ 1.7
⑥ 日曜祝日が休みでない仕事だから	14.9	▲ 1.8
⑦ 他にやりたいことがある	7.8	▲ 4.2
⑧ 事情で家を離れられない	9.7	▲ 1.8
⑨ 家族等と休日が合わないため	12.7	+ 2.6
⑩ 景気が悪いので支出を控える	9.9	+ 0.1

出典：JTB「2015年ゴールデンウィークの旅行動向」

第3節 問題提起

本節では、第1節、第2節で示した現状を踏まえたうえで、日本の観光産業にどのような問題点が存在し、また、それらの問題点が今後の日本の観光産業にどのように関わってくるのかを示す。

第1節の冒頭で述べたように、我が国は観光産業を経済成長、そして地方活性化を担う重要な産業と位置づけ、観光立国を目指して国内、外国に対して様々な取り組みを行っている。特に訪日客数はここ数年で急激な増加を見せている。しかし国内の旅行消費額に注目してみると、日本の観光需要の大部分を支えているのは日本人の国内旅行者であった。つまり、我が国が目標とする観光立国を実現するためには外国人だけでなく、日本人に対しても積極的なアプローチを行い、更なる観光振興を行う必要があると考えられる。だが、現在の日本の休日形態と、それによる極度の渋滞や混雑は日本人が国内旅行をするうえでの障害となっており、長期休暇に旅行することが困難な状況にある。日本が2020年のオリンピック・パラリンピック以降も世界に誇る観光立国としてあり続け、更なる地方活性化を図るためには、この問題を必ず解決しなければならない。

そこで本論文では、日本人の国内旅行の障害となっている一極集中型の休暇を分散化することにより、長期休暇中の渋滞・混雑を緩和させ、国内旅行の新規需要を拡大させることで、日本の観光産業や地方活性化をさらに促進することが可能となるという仮説をたてる。そしてこの仮説を検証するために、年間を通しての渋滞・混雑のピーク時期であるゴールデンウィークを中心に上げ、ゴールデンウィークの休日分散化を推進する新たな制度を提案し、その制度の社会的効果を検証していくこととする。

第 2 章 先行研究及び本稿における位置づけ

第 1 節 先行研究

高速道路の交通渋滞について研究した先行研究は、道路構造に着目した研究⁶がほとんどであり、休日分散というソフト面に着目した学術研究は今のところみられない。休日分散という政策は、旧民主党政権下の休日分散化政策を立脚点とするものであるため、ここでは、休日分散化政策の概要と経緯についてとりまとめることとする。

第 1 項 民主党政権下の休日分散化政策

休日分散化政策は旧民主党政権下において行われた政策であり、大型連休に観光地に集中する国内旅行客を分散させることで観光の促進をめざすものである。つまり、観光需要や観光機会がゴールデンウィークとお盆に集中しているために消費活動や雇用創出効果は限定的であるため、それらが平準化、分散化できれば地方経済の向上に寄与できるという狙いである。具体的には 5 月と 10 月に全国を 5 つに分けて、時期をずらして 5 連休を設定する案であった。

しかし、休暇の分散化には企業活動に影響が出るなどとして強い反対があり、調整に難航している間に政権交代が起こり休日分散化政策は頓挫した。

民主党政権下の休日分散化については以上である。この政策では全国を 5 つの地域に分けて時期をずらして休日を設定したことで、全国展開する企業側や地域を越えた帰省先を持つ個人、または単身赴任者から反対の声が多く上がりなかなか賛同を得られなかった。また後に挙げるが企業間のコンタクトもうまく行かなくなる可能性が高いことから多くの企業からは受け入れられない結果となってしまった。

次に政府主導ではなく企業主導での休日分散化の動きも存在したことをあげたいと考える。

第 2 項 企業主導での休日分散化企画

民主党政権下の時から続く休日分散についての政策が自民党に政権が移り頓挫したことは上記で述べた。その後の 2014 年度、観光立国推進の一環として一部の経済団体で休日分散化に関する議論が行われた。その時点では結果として議論のままで終わってしまったのだが、議論のままで収束させてしまうのもどうなのかということで、その経済団体に属していた観光業である星野リゾートが中心に実施してみるということになった。その結果日本

⁶ たとえば、大口・中村(2011)、越・赤羽・桑原(1989)などがある。

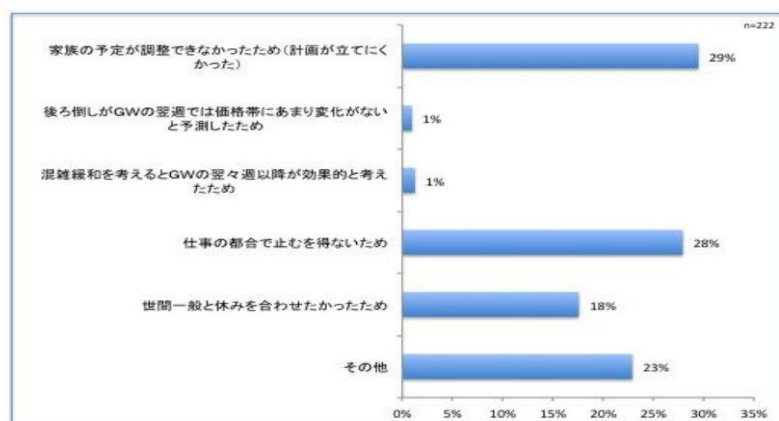
交通株式会社を筆頭に星野リゾートや株式会社ベネッセコーポレーションなどの 5 社を含めた休日分散化推進事務局が結成され、休日分散化のための取り組みがなされることになった。⁷

具体的な取り組みとしては星野リゾートを除く賛同企業 4 社の従業員を対象に通常の GW 期間に出勤し、後日連休を取得する「後ろ倒し GW」を選択式で実施した。この取り組みによって GW 時の割高な宿泊料金や混雑などの理由によって、外出や旅行を控えている従業員の消費・旅行意欲を喚起しようとする狙いである。また、多くの従業員に後ろ倒し GW を選択してもらえるようにベネフィット・ワンの会員専用宿泊施設が利用可能になるほか星野リゾートから後ろ倒し GW 宿泊プランの提供、ポピンズによる職場への臨時託児所の開設などの特典を用意した。

休日分散化推進事務局が公表しているデータ⁸によると、利用者の 92%が「大変良い」「良い」と回答し、90%が「次回も利用したい」と回答した。また後ろ倒し GW を選択した理由としては「後ろ倒しによる混雑緩和」が 34%を占め、「後ろ倒しによる価格帯の回避」が 19%、「後ろ倒しにより仕事に取り組む気持ちに余裕ができると思ったため」が 16%と続いた。

一方で利用しなかった理由としては「家族の予定が調整できなかった」が 29%と高く、ついで「仕事の都合でやむを得ないため」が 28%となっていた。このことからやはり企業間のコンタクトが取れなくなることが大きな障害となっていることが分かる。また、この形式の休日分散化だと、平日に子どもが学校を休めないことなどの家庭の事情も休日分散化の阻害要因となっていることが分かる。

しかし非利用者であっても後ろ倒し GW の取り組みを「大変良い」と評価したのは 31%、「良い」と回答したのは 54%にのぼり、85%が前向きな評価をしている。



(出典) 休日分散化推進事務局 (2014) 図 3⁸

⁷ 2015 年 8 月 20 日に実施した日本交通株式会社総合営業部の小山氏に対するインタビューによる。

⁸ 休日分散化推進事務局 2014 年度プレスリリース (<https://bs.benefit-one.co.jp/BE-ONE/IR/pressrelease/pdf/2014/pr20140813.pdf>) より

また休日分散化推進事務局は 2015 年度にも同様の取り組みを行い、賛同参加企業を 26 社にまで拡大させている。⁹

しかし、こういった現状があるのに対し、休日分散化の展望は明るくはない。2014 年度では、対象者は 3130 名いたのに対し、実際の取得者は 107 名にとどまっている。さらに、休日分散推進事務局 HP によると、2015 年度では目標賛同参加企業数を 100 社に設定したのに対し 26 社の賛同にとどまってしまった。拡大はしているものの、休日分散化推進事務局が想定する伸び率は確保できていない現状である。¹⁰

第 2 節 本稿における位置づけ

民主党政権下では全国を 5 つの地域に分け、時期をずらして連休を設定したため地域間で休日が変わることによる問題が指摘された。全国規模で展開する企業や地域を超えて仕事を行う個人にはむしろ弊害が生じてしまうのである。また現在後ろ倒し GW 企画を行っている休日分散化推進事務局でも、民間だけでの休日分散化の限界を感じ始めている。休日分散化による企業規模での損失に対して、明確な企業側へのメリットが提示できていないのが、企業が休日分散化に否定的な由縁である。そしてこれは民間のみではどうしようもない問題である。

以上を踏まえ、我々の研究は国と民間の中間的な立ち位置にある東日本交通株式会社を中心とすることで、国と民間が提携し休日分散化に当たるような仕組みを構築することを提言するものである。民主党の政策では反発が多く上がっていたが、民間が主導して行った後ろ倒し GW 企画では賛同こそ少ないものの取り組み自体には前向きな姿勢が多く見られた。よって現行の後ろ倒し GW 企画に国内旅行需要を喚起するような何か付加価値を加え、国の政策の一環として後押しできれば、より休日分散化が現実的に可能なものとなり、地方の観光需要、雇用創出に寄与できるのではないかと考える。

⁹ 休日分散推進事務局（2014）「“後ろ倒しゴールデンウィーク”利用者の意識と行動調査」2014 年 8 月 13 日

(<https://bs.benefit-one.co.jp/BE-ONE/IR/pressrelease/pdf/2014/pr20140813.pdf>)

¹⁰ 同上

第 3 章 政策提言

第 1 節 仮説の設定

休日分散化を推進する政策を模索するにあたって、我々は NEXCO 東日本が提供している「東北観光フリーパス」キャンペーンに着目した。本キャンペーンは、ETC 車（普通車・軽自動車など）を対象に高速道路が定額で最大 3 日間乗り放題となるフリーパスプランであり、東日本大震災を経て NEXCO 東日本が震災復興および観光促進の目的で実施しているキャンペーンである。我々は、本企画を参考に、高速道路のフリーパスプランを休日分散化促進の為の手段として政策提言に利用できないかと考えた。

高速道路を選んだ理由としては、旅行時の移動手段としてのシェアの高さと不可欠性の 2 点が挙げられる。前章にて述べたように、ゴールデンウィーク中の移動手段として最も利用されたのは乗用車であり、そのシェア率はおおよそ 7 割弱を占めている。また、交通機関の発達した都市部に行くのであれば飛行機や新幹線、あるいは鉄道などの公共交通を利用すればよいが、そのような交通機関が整っていない地方へ旅行する場合、車での移動は必要不可欠といえる。以上のような事情から、休日分散化および観光促進を図るには、乗用車を絡めた政策が必要不可欠であると判断した。

本稿において、我々はゴールデンウィーク前後 1 週間における「高速道路フリーパス制度」の導入が前章で述べた問題に対して効果的かつ現実的であると考えた。以下、本稿は「ゴールデンウィーク前後 1 週間に高速道路フリーパス制度（以下、本制度と呼ぶ）の実施によって、国内観光を促進することができる」という仮説の下、本制度の効果と実現可能性を検証する方針である。

第 2 節 制度概要

本制度の概要を説明するにあたって、まずゴールデンウィークの定義を明らかにしなければならない。一般的にゴールデンウィークとは 4 月 29 日から 5 月 5 日前後と認知されているが、本稿では本制度の対象期間とゴールデンウィークの区別をより明確にすることで休日分散の目的を遂行しやすくするためにゴールデンウィークを 4 月第 4 週の月曜日～5 月第 2 週の日曜日とする。

本制度は、ゴールデンウィークの前後 1 週間に期間を設定し（ゴールデンウィーク中は含まない）、期間中に定額で日本全国の高速道路を走行距離、登降場所、回数を問わず乗り放題で利用することができるフリーパスを提供することで、「休日分散化」と「高速道路渋滞の緩和」を促し、最終的に国内観光促進を図る制度である。

提供元を東日本高速道路株式会社（NEXCO 東日本）・中日本高速道路株式会社（NEXCO 中日本）・西日本高速道路株式会社（NEXCO 西日本）・四国連絡高速道路株式会社・阪神高速

道路株式会社・首都高速道路株式会社の高速道路運営会社(以下「運営会社」とする)とし、利用者を「日本で労働している就業者」とする。また、対象車を ETC 車とし、マイカーのみではなくレンタカーも対象とする。形としては、まず高速道路運営会社と企業が提携し、その企業に就業している利用者が企業に休日を前倒し若しくは後ろ倒しにする旨の申請を行い、運営会社が企業を通じてフリーパスを発行、利用者にフリーパスを提供する形を採用する方針である。

ただし、フリーパスを実施する期間は平日を含む為、ただ安くしたのでは運送業等のフリーパスの目的にそぐわない業務に利用される恐れがある。そこで、フリーパスを運送業務等の企業活動に利用されることを防ぐため、フリーパス利用の条件として「指定の宿泊施設に宿泊すること」を設定する。したがってフリーパスの料金には、往路・周遊・復路の料金、宿泊代が含まれる。また、フリーパス利用者は、宿泊・観光施設およびその周辺施設の優待・割引サービスを受けることができることとする。

第 4 章 分析

第 1 節 分析の方向性

長期休暇を実施期間としたフリーパスの発行による休日分散化を実現するうえで、まず我々は実際にフリーパスの発行や休日分散化に関する取り組みを行った企業へのインタビューを行い、それらの企画が実施された経緯や実情、企画進行の具体的な手法、企画の成果や利用者の反応、そしてそれらの企画の今後の展望について聞くことで以降の政策立案の参考にするとともに、現時点での政策の内容の妥当性および実現可能性についての評価も依頼した。

インタビューを行った企業は東北観光フリーパスを発行している NEXCO 東日本東北支社と、2014 年度、2015 年度の 2 回に渡って後ろ倒しゴールデンウィークを行った日本交通株式会社の 2 社である。どちらの企業に対しても、最初に我々が検討している政策について説明したうえで企業が行った企画に関する質問を行い、最後に現時点での我々の政策の実現可能性、試算やアンケートの進め方についての助言を求めた。

分析にあたって我々は、本制度の妥当性及び実現可能性を検証するために、渋滞緩和効果の試算と労働者を対象としたアンケート調査を行った。渋滞緩和効果の試算では、ポイントキュー法と呼ばれる渋滞長演算法を用いて政策普及前後の渋滞規模を比較することで渋滞緩和効果を示す。フリーパス制度を適用した際の渋滞緩和効果の試算と労働者対象にした意識調査アンケートを行う労働者に向けた意識調査アンケートでは、ゴールデンウィーク時の旅行動向を調査すると同時に、本制度が実現した場合に利用するかどうかを調査することで「フリーパスによる新規需要量」を算出する。本稿では、以上の方法で得たデータを根拠に本制度の妥当性及び実現可能性を示す方針である。

第 2 節 関連企業へのヒアリング調査

第 1 項 NEXCO 東日本東北支社へのインタビュー

1-1 NEXCO 東日本東北支社へのインタビューの目的

まず、我々は 2015 年 7 月 3 日に仙台にある NEXCO 東日本東北支社を訪問し、管理事業部料金管理課の早川翔太氏、亀本勇也氏へのインタビューを行った。目的は我々の政策と我々の提案するフリーパスが NEXCO のフリーパス企画として実際に取り上げられることを目的としていることから、政策立案の参考とした NEXCO 東日本の東北観光フリーパスの詳細を調べるとともに、我々の政策について主に実現可能性や試算の面から実際に NEXCO 東日本の社員から意見を得るためである。

1-2 東北観光フリーパスの概要

インタビューの内容に入る前に、東北観光フリーパスの概要について述べる。東北観光フリーパスは、2013 年度から NEXCO 東日本によって実施されている企画であり、ある一定の期間から連続する 2～3 日を選択することで、その期間内に限り東北 6 県内の高速道路が定額で利用できるフリーパスが取得できるというものである。フリーパスはレンタカーでも利用が可能であるうえに、優待施設などの特典も受けることができる。

1-3 東北観光フリーパスについての回答

料金プランの設定については、27 年度秋の料金プランは 26 年度秋の高速道路利用者の走行記録を基に設定したという回答が得られた。具体的には、利用者の普段の高速道路利用額を仮定し、休日割引や深夜割引など元々の割引から普段の割引率を求めたうえで、フリーパスとして成立するようにさらに割引を加えるというものである。それに加えて、NEXCO は料金収入から高速道路の保有機構に対して道路を建設した時の借金を返済しなければならぬという返済額も協定で決められていることから、割引が返済に影響の出ない範囲でしか行えず新規需要の開拓が不可欠であることも明らかとなった。

政府からの援助の有無については、フリーパスの料金プランは独自で採算が取れるように設定されているため、現時点では援助は受けていないとのことであった。NEXCO 東日本の関東支社で行われたフリーパスはチラシの印刷代を自治体が賄っていたものの、割引による減収自体を補填したという事例は存在しないという。だが、直接減収を補填するのではなく、広告費を一部負担するという形での援助が存在したことを確認できたのは政府による援助の必要性とその具体的な内容を検討するうえで大きな参考となった。

東北観光フリーパスの利用者の数は、過去に行われたものの利用者を全て足して 171000 件、2014 年度の秋から冬(常磐道開通を記念して従来よりも長い期間実施されていた)は 20000 件弱であった。知名度の低さなどから全利用者に対するフリーパス利用者の割合はかなり低いという。

他にも、優待施設などの特典が地域連携としての側面もあり NEXCO 東日本と企業の相乗効果を期待したものであることや、我々の検討するフリーパスの特定の会社を対象に発行するという内容が、特定の会社しか利用できないのはなぜかという批判を引き起こすという懸念があるなど重要な情報を聞くことができた。

1-4 我々の政策の実現可能性についての回答

以上の項目に加えて我々の政策提言についての意見もうかがったところ、我々の政策について内容は面白く可能であれば実現したいという回答が得られたものの、その後の話から詳細な内容や利用者数の試算についてはまだまだ検討の余地があるように感じられた。

まずフリーパスの対象についてだが、前述した批判の懸念から高速道路自体の価格を利用者によって変えるのは困難とのことであった。だが、特定の企業の優待サービスを導入す

るなど特典を検討することで実現は可能であるという。実施時期についても我々と NEXCO 東日本の間に GW の開始時期に関して認識のずれがあることが明らかとなり、実施範囲については我々の政策は全国規模での実施を検討しているものの、大都市圏をフリーパスの実施範囲にしてしまうと、営業車が高速道路を多く利用しているために、元々利用している層が安く利用できるようになるのみで赤字となってしまう可能性があることが問題点として挙げられた。実際、平日も利用可能な北東北ゆうゆうフリーパスは東北観光フリーパスに比べて高めの値段設定となっている。だが、業務目的での利用を防ぐための手段として宿泊施設の利用を条件とすることが挙げられた。

その他の問題点としては、労働者の休日分散に成功しても学校の存在や企業の違いからその家族や友人が予定を合わせることが困難であることや、フリーパスの導入による企業側へのメリットが用意できていないこと、我々のフリーパスと東北観光フリーパスとの差別化が不十分であるために、類似したサービスが同時期に複数存在し利用者の混乱を招いてしまうことなどが挙げられた。

試算については、当初の試算では休日分散によって長期休暇中の交通量を 10%減らすことを渋滞量が 10%減少することと同義であると想定していたが、これが誤りであるとされた。実際は交通量を 10%減らすのは渋滞をほぼ消滅させるほどであり、3%減らすだけでも渋滞は解消されるとのことである。また、試算において対象となる企業を上場企業に限定していたことも利用者を限定することは批判につながるとされ、企業の規模に応じた宿泊施設の割引の差別化や加重平均を用いた中小企業を含めた試算の方法などの助言を得られた。

第 2 項 日本交通株式会社へのインタビュー

2-1 インタビューの目的

NEXCO 東日本東北支社へのインタビューにおける回答や指摘を踏まえ、我々は業務目的でのフリーパスの利用を防ぐために指定の宿泊施設の利用をフリーパス利用の条件として設定したのに加えて、目標とする交通量の削減量も 10%から 3%に修正した。そのうえで、2015 年 8 月 20 日に日本交通銀座営業所を訪問し、日本交通の総合営業部総合営業課マネージャーの小山泰生氏と休日デザイン研究所代表の鈴木潤士氏へのインタビューを行った。

このインタビューの目的は休日分散化が行われた経緯とその取り組みの詳細について尋ねることで、休日分散化の現状と取り組みによって生じる企業への影響を明らかにすることである。

2-2 後ろ倒しゴールデンウィークの概要

後ろ倒しゴールデンウィークは、日本交通を始めとする 5 つの企業によって運営される休日分散化推進事務局によって実施された企画であり、休日分散によって旅行需要の平準化を行い、観光産業への経済効果をもたらすのに加えて、混雑の回避によって利用者の快適な旅行を実現することを目的としている。2014 年度のアンケートでは利用者(106 名)の 92%

が満足しており、90%が次回も利用したいと回答したほか、非利用者(348名)の85%が取り組み自体は評価していると回答した。2015年度のアンケートでは利用者(80名)のうち34%がリピート利用者であることから継続利用者の存在も確認され、利用者の81%が満足していると回答した。また、非利用者(248名)の81%が取り組みへの評価を示した。

2014年度と2015年度の違いについては、前者は日程が特定の3日間に限定されていたのに対して、後者は特定の2週間から任意の日程を選択できるようになったことが挙げられる。また、有給休暇の取得を含めて休暇についての意識変革を目的とする教育研修の実施も新たに設けられた。

2-3 後ろ倒しゴールデンウィークについての回答

後ろ倒しゴールデンウィークによる参加企業への負担については、業種の違いによって大きく変わるとの回答が得られた。シフト制を採用しているタクシー会社のように元々休日分散化が行われている業種が存在するうえに、有給に加えて独自の休暇制度が確立している場合もあるなど業種間での差の大きさが全ての業種で一斉に休日分散化を進めるうえでの大きな障害となっているという。さらに、後ろ倒しゴールデンウィークの参加企業の中でもベネッセとポピンズは会社全体では行われておらず、同じ企業でも部署とその業務内容によって休日分散化の実現可能性が異なることも示された。また、労働者の休日分散に成功しても、学校の存在や企業の違いからその家族や友人が予定を合わせることが困難であることであることも後ろ倒しゴールデンウィークの利用者の少なさを招いた原因であるとされた。これはNEXCO 東日本東北支社へのインタビューにおいて挙げられた我々の政策の問題点と共通している。それに加えて、休日分散化による取引先との予定の不一致や下請け企業や親会社など関連企業への影響など業務上の問題点も後ろ倒しゴールデンウィークの利用者の少なさを招いた。

NEXCO 東日本東北支社へのインタビューにおいても課題となった休日分散化による企業側へのメリットの欠如についても助言を求めたものの、後ろ倒しゴールデンウィークは企業側へのメリットについて社員の満足度の向上などの福利厚生や面や休暇による社員の生産性の回復を想定しており、実体的なメリットの欠如が依然として課題となった。

2-4 我々の政策の実現可能性についての回答

本インタビューにおいても、NEXCO 東日本東北支社へのインタビューの時と同様に、本稿における政策提言について意見を伺ったところ、内容自体は素晴らしいという回答を得られた。また、業務目的でのフリーパスの利用を防ぐために指定の宿泊施設の利用をフリーパス利用の条件として設定しているのが非常に面白い試みであると評価され、施設の利用というアイデアをさらに発展させ、スマートフォン向けアプリケーションで優待施設などフリーパスの特典を受けられるようなサービスを導入し、それによって得られる個人に紐

づけられた高速道路や施設の利用履歴のような行動データを収集できるようなシステムを作るのはどうかという提案も得られた。

このシステムによって得られる行動データは NEXCO 東日本にとって利用者の動向を把握するうえで有用性の高い情報となるのみならず、観光協会や観光施設との連携も可能となり観光促進の面でも大きな役割を果たすことが期待される。アプリケーションに高速道路の渋滞情報や自治体の広告を表示することも可能であり、利用者への恩恵も期待できるだろう。もちろん、行動データはこのようなサービスの向上にも役立てられる。

このようなデータの実際の利用例として日本交通からはタクシーの例が挙げられた。タクシーに利用者の属性を集計するシステムを導入することで、時間帯に応じて利用者の多いエリアを表示するなど有益な情報が得られるようになり収益拡大につながったという。アプリケーションについても、日本交通はスマートフォンでタクシーを呼べるアプリケーションの配信に加えて、スマートフォン上で動画広告を見ることでタクシーの利用料金が割引になるサービスも導入しているという。

第 3 節 政策実現に向けた調査・試算

第 1 項 ポイントキュー法を用いた試算

4-1 NEXCO 東日本関東支社へのインタビュー調査

次に我々は、本政策を実施することによる渋滞緩和効果を示そうと考えた。我々は、9 月 3 日～9 月 4 日に実施された NEXCO 東日本関東支社のインターンシップに参加させていただいた。その際に、渋滞予報士として活躍する管理事業部交通技術課の加藤寛道氏のお話を伺うことが出来た。加藤氏のお話の中には渋滞予測に関することもあり、その中に「ポイントキュー法」という渋滞予測に用いられる手法があった。我々はポイントキュー法による渋滞予測を行うことで、本政策の渋滞緩和効果を示すことができるのではないかと考えた。しかし、ポイントキュー法は一般には知られていない手法であり、また、ポイントキュー法を用いるために必要なデータを入手することは困難であった。そこで我々は、ポイントキュー法による試算を可能にすべく、実際に渋滞予測をされている方からポイントキュー法のお話を伺うため、また、政策への助言をいただくために、2015 年 10 月 23 日に NEXCO 東日本関東支社を訪問し、総合企画部総合企画課の岡崎優氏、管理事業部交通技術課の加藤寛道氏へのインタビューを行った。

4-2 ポイントキュー法の概要

ポイントキュー法とは、「道路の交通需要が道路の交通容量を越えた場合に滞留した車の列を把握する方法」¹¹であり、高速道路においてはネットワーク整備や料金割引企画の実施

¹¹ 国土交通省関東地方整備局「スマート IC 整備による高速道路の渋滞箇所における交通動態の検証方法について」(http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000079829.pdf 2015/10/27 閲覧)より引用

などによって、過去の渋滞予測での条件が適用できない場合に用いられる渋滞予測方法である。ポイントキュー法の演算手順については以下に示す通りである。

ポイントキュー法による演算手順

1) 渋滞予測日の需要交通量の設定

需要交通量とは一定時間に測定区間を通過する自動車の台数である。渋滞予測日全体の需要交通量は、前年の同時期の交通量を参考にして算出される。前年の交通量に今年の交通量増加率を乗じて、予測日全体の需要交通量を算出する。交通量増加率とは先月までの交通量と前年の同時期の交通量とを比較し、交通量がどのくらいの割合で増加、もしくは減少しているのかを示すものである。

2) 渋滞予測日の時間帯ごとの需要交通量の設定

時間帯ごとの需要交通量を、1) で算出した予測日全体の需要交通量に、前年の時間係数を乗じることで算出する。時間係数とは、時間帯ごとの需要交通量が 24 時間の需要交通量に占める割合のことである。

3) 交通容量の設定

渋滞予測区間の交通容量を設定する。交通容量とは、ある区間を 1 時間に滞りなく通過することが出来る自動車の台数のことである。交通容量は基本交通容量¹²に車線幅員、側方余裕幅、沿道状況などの各種補正值を乗じることで算出される。

$$\text{交通容量} = \text{基本交通容量} \times \text{各種補正值}$$

4) 渋滞の判定

2) で算出した時間帯ごとの需要交通量と、3) で設定した交通容量を比較して渋滞を判定する。需要交通量が交通容量を上回れば超過需要として渋滞発生と判定し、下回れば渋滞なしと判定する。

5) 捌け交通量と需要交通量の比較

捌け交通量とは渋滞によって生じた滞留台数から、需要交通量が交通容量を下回った時間帯に渋滞から抜け出すことが出来た自動車の台数のことである。4) で渋滞発生と判定された場合、最初に渋滞発生と判定された時刻を渋滞開始時刻と考え、次の時間帯から渋滞発生後捌け交通量と需要交通量を比較する。捌け交通量を超過した分の需要交通量はボトルネックに滞留するものと考え、逐次累加する。また、捌け交通量を需要交通量が下回ったときは、その差分を滞留台数から差し引く。滞留台数がゼロとなった場合は、その時刻を渋滞解消時刻と考える。

6) 渋滞長の算出

¹² 基本交通容量は多車線道路では 1 車線当たり 2200 台/時、2 方向 2 車線道路では往復合計で 2500 台/時。

渋滞長換算密度を設定し、滞留台数を渋滞長換算密度で割ることにより、渋滞長を算出する。渋滞長換算密度とは、渋滞発生時の 1km 区間内に存在している自動車の台数である。

以上 1) ～6) がポイントキュー法による渋滞予測の演算手順である¹³。

4-3 ポイントキュー法の試算への応用についての回答と政策への助言

我々はポイントキュー法による試算を可能にすべく今回のインタビューを行った。我々は本インタビューで得た情報と演算方法を用いて、実際にポイントキュー法を用いて渋滞緩和効果を示そうとした。具体的には、本政策普及によってピーク時の需要交通量が 3%減るという仮定のもと、政策普及前と政策普及後でそれぞれポイントキュー法を用いて渋滞長と渋滞時間を算出、それらを渋滞規模（最大渋滞長×渋滞規模×1/2）に変換し渋滞緩和効果を示す方針であった。しかし、交通技術課の加藤氏いわく、ポイントキュー法を用いるためには高速道路の各区間や各ボトルネックの状況、交通容量等の詳細なデータを収集する必要がある、全国を試算の対象としていた我々の試算に応用するには、難しいとのことだった。そのため、インタビュー時に入手した、実際にポイントキュー法を用いた渋滞事例をもとにモデルケースを設定し、ポイントキュー法を用いて上記の通り政策普及前と普及後の渋滞規模を比較する方針であったが、渋滞事例データの論文掲載許諾がとれなかったため、本論文では当該データに基づいて演算した結果のみ掲載することとする。

また、我々の提案する政策の課題への助言もいただくことができた。まず 1 つ目は、本政策を導入することによる企業側のメリットについてだ。企業側のメリットは、社員の福利厚生向上や生産性の回復などにとどまっており、実体的なメリットが用意できていないことが課題であった。しかし、社員の福利厚生向上や生産性の回復は企業にとって十分大きなメリットであるという回答をいただいた。2 つ目は、子供を含んだ家族単位での休日分散は、子供の通う学校との兼ね合いもあり難しいという課題についてだ。これに関しては、フリーパス制度の適用期間をゴールデンウィークだけに限るのではなく、お盆にも適用したら良いのではないか、という助言をいただくことが出来た。

4-4 ポイントキュー法による渋滞緩和効果の試算

ここではポイントキュー法による渋滞緩和効果を試算する。しかし、先述した通り NEXCO 東日本関東支社からいただいた実際の渋滞事例データの論文掲載許諾がとれなかったため、ここでは試算の方針、試算の仮定条件・前提条件、試算の結果のみを記す。

¹³ インタビューの際に入手した資料をもとに筆者作成

〔試算の方針〕

試算の方針として、ポイントキュー法を用いた渋滞のモデルケースを用意し、本政策の利用者を仮定、政策の実施前と実施後におけるモデルケースの①渋滞発生時間、②最大渋滞長(km)、③渋滞規模* (km・時)を比較することで渋滞緩和効果を示す。モデルケースはNEXCO 東日本関東支社からいただいた渋滞事例データを使用する。

〔仮定条件・前提条件〕

- ①NEXCO 東日本東北支社からいただいた助言を参考に、フリーパス制度実施時期における高速道路利用者のうち、全体の 3%が本制度のフリーパスを利用すると仮定する。そのため、各時間帯には本制度のフリーパスの利用者が等しく 3%ずつ存在していると仮定する。
- ②需要時間係数はモデルケースのものを使う。
- ③交通容量はモデルケースのものを使う。
- ④渋滞長換算密度は 55 台/km を用いる。

以上 4 つの仮定条件・前提条件を踏まえて本政策による渋滞緩和効果を試算する。

〔フリーパス制度の普及前と普及後の比較〕

以上の仮定条件・前提条件を踏まえて、モデルケースにおけるフリーパス制度の普及前と普及後の①渋滞発生時間、②最大渋滞長、③渋滞規模の 3 点について比較し、本制度の渋滞緩和効果を示したものが以下の表 3 である。

表 3 渋滞緩和効果

	制度 実施前	制度 実施後	渋滞 緩和効果
渋滞発生時間	20	17	-3
最大渋滞長(km)	38.1	29.5	-8.6
渋滞規模(km・時)	381.0	250.9	-130.2

試算結果をもとに筆者作成

まず、渋滞発生時間については 20 時間から 17 時間に減少し、マイナス 3 時間の渋滞緩和効果が見込めた。次に最大渋滞長は 38.1km から 29.5km へと減少し、マイナス 8.6km の効果が見込めた。そして渋滞規模は 381.0km・時から 250.9km・時となり、制度実施前の渋滞規模の約 1/3 に相当するマイナス 130.2km・時の効果があるという試算結果となった。

これらの試算結果から、我々の提言するフリーパス制度には渋滞緩和効果が認められ

* 渋滞規模(km・時)＝渋滞発生時間×最大渋滞長(km)×1/2

る。また、フリーパス制度の妥当性を示す、根拠のひとつになりうると考える。今回の試算はフリーパス制度の利用者を3%と仮定して行ったものであるため、利用者がさらに増加した場合には更なる渋滞緩和効果が期待できるだろう。

第2項 アンケート調査の実施

2-1 アンケートの概要

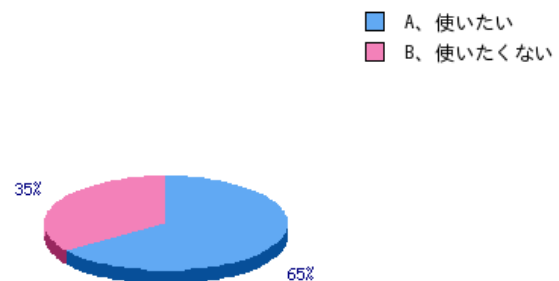
我々は、2015年10月10日(土)から28日(水)にかけてインターネット上でアンケートを実施した。アンケートの内容は、我々のフリーパスによる休日分散政策への意見と直前のゴールデンウィークの過ごし方や利用交通機関についての質問であり、フリーパスの新規需要がどれほどのものか明らかにするとともに、フリーパスに関する回答者の意見を政策の検討に反映することが目的である。回答者の総数は118名であった。

アンケートでは、フリーパスによって新たに高速道路を利用することが見込まれる回答者を新規需要と仮定した。全体のフリーパス利用希望者ではなく新規需要の算出を目的として設定したのは、前述したインタビューにおける、既存の利用者がフリーパスを利用するだけでは収入が見込めず実現が難しいという NEXCO 東日本東北支社の回答から、フリーパスの実現には新規需要の算出が必要であると判断したためである。

2-2 アンケート結果について

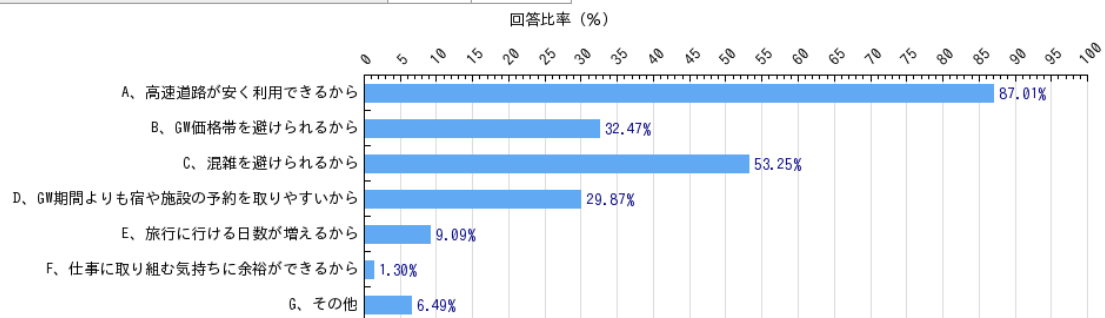
Q. 前述したフリーパスを使いたいと思いますか。理由も併せてお答えください。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、使いたい (自由記述 52 件)	77	65.25 %
B、使いたくない (自由記述 25 件)	41	34.75 %
無回答	0	
総回答者数	118	



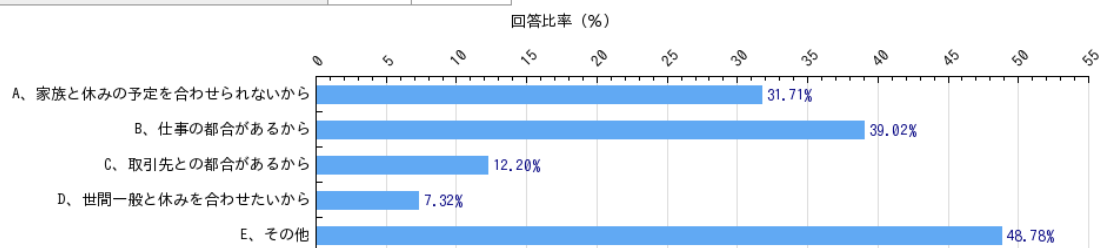
Q. フリーパスを使いたいと思った理由をお答えください(複数回答可)。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、高速道路が安く利用できるから	67	87.01 %
B、GW価格帯を避けられるから	25	32.47 %
C、混雑を避けられるから	41	53.25 %
D、GW期間よりも宿や施設の予約を取りやすいから	23	29.87 %
E、旅行に行ける日数が増えるから	7	9.09 %
F、仕事に取り組む気持ちに余裕ができるから	1	1.30 %
G、その他 (自由記述 5 件)	5	6.49 %
総回答者数	77	



Q. フリーパスを使いたくないと思った理由をお答えください(複数回答可)。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、家族と休みの予定を合わせられないから	13	31.71 %
B、仕事の都合があるから	16	39.02 %
C、取引先との都合があるから	5	12.20 %
D、世間一般と休みを合わせたいから	3	7.32 %
E、その他 (自由記述 20 件)	20	48.78 %
総回答者数	41	



フリーパスを利用したいかという質問については、「使いたい」と回答したのが 77 名、「使いたくない」と回答したのが 41 名であり、およそ 65%の労働者がフリーパスによる休日分散を支持していることが分かった。

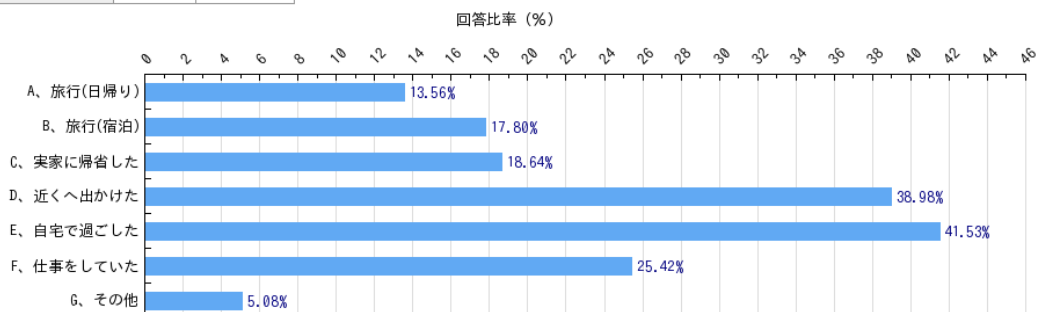
使いたいという回答の理由として多く挙げられたのが、フリーパスによる割引とゴールデンウィークの混雑を回避できることである。特に、混雑の回避が使いたい理由として多く

挙げられていたことは、ゴールデンウィークにおける混雑の回避を目的の 1 つとしている我々の政策が、労働者の需要を満たしたものであることを示していると言えるだろう。

一方で、使いたくないという回答の理由として多く挙げられたのが、仕事の都合や家族との予定の不一致による利用の困難さである。また、そもそも車を交通手段として使うことがないという意見も多く見られた。仕事の都合や家族との予定の不一致は日本交通へのインタビューにおいても課題とされた点であり、実際に労働者がそれらをフリーパスの実現における障害として考えていることが明らかとなった。

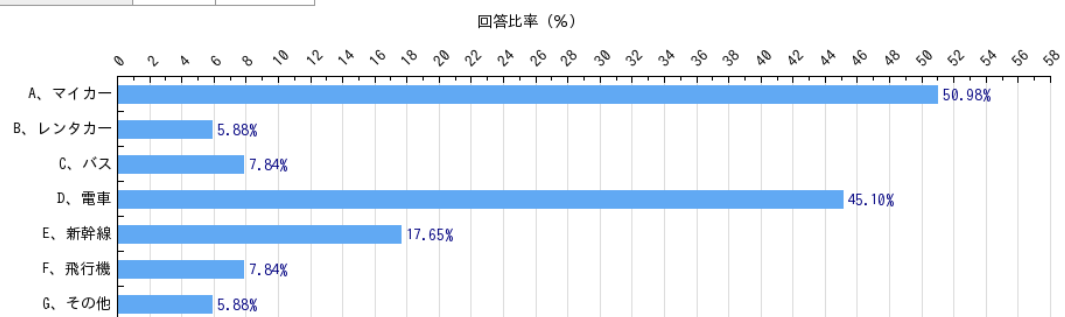
Q. 今年のゴールデンウィークをどのように過ごしましたか(複数回答可)。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、旅行(日帰り)	16	13.56 %
B、旅行(宿泊)	21	17.80 %
C、実家に帰省した	22	18.64 %
D、近くへ出かけた	46	38.98 %
E、自宅で過ごした	49	41.53 %
F、仕事をしていた	30	25.42 %
G、その他 (自由記述 6 件)	6	5.08 %
総回答者数	118	



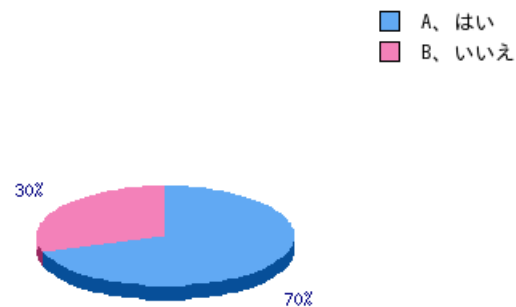
Q. 今年のゴールデンウィークで利用した交通機関は何ですか(複数回答可)。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、マイカー	26	50.98 %
B、レンタカー	3	5.88 %
C、バス	4	7.84 %
D、電車	23	45.10 %
E、新幹線	9	17.65 %
F、飛行機	4	7.84 %
G、その他 (自由記述 3 件)	3	5.88 %
総回答者数	51	



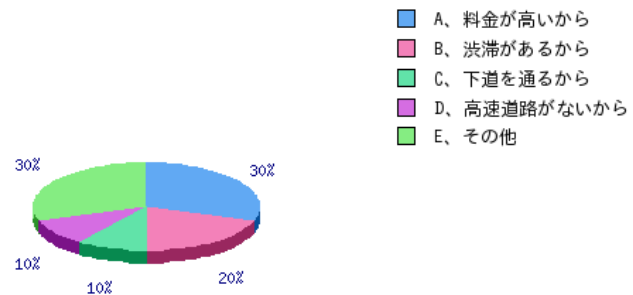
Q. 高速道路を利用しましたか。利用した場合は、その高速道路の名前もお答えください。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、はい (自由記述 23 件)	23	69.70 %
B、いいえ	10	30.30 %
無回答	0	
総回答者数	33	



Q. なぜ高速道路を利用しなかったのですか。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、料金が安いから	3	30.00 %
B、渋滞があるから	2	20.00 %
C、下道を通るから	1	10.00 %
D、高速道路がないから	1	10.00 %
E、その他 (自由記述 3 件)	3	30.00 %
無回答	0	
総回答者数	10	



また、ゴールデンウィークの過ごし方や利用した交通機関に関する質問も行った。のべ50%が旅行や帰省によって遠くへ出かけており、高速道路を利用する機会があることが分かった。さらに、旅行や帰省をしたと答えた回答者には利用した交通機関が何か尋ねた。

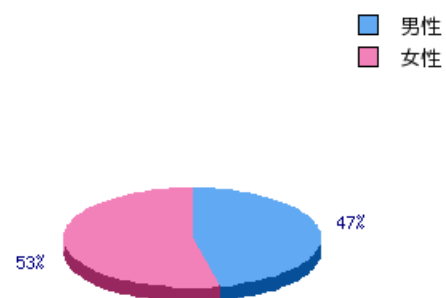
その結果、最も利用者が多かったのはのべ26名が利用したマイカーであり、続いてのべ23名が利用した電車となった。自動車の利用者数はマイカー、レンタカー、バスの3つを合わせてのべ33名である。

さらに、上記の33名に対して高速道路を利用したか尋ねたところ、23名が高速道路を利用していると回答した。また、高速道路を利用しなかった10名に対しては高速道路を利用しなかった理由についても質問した。

回答者の50%が料金の高さやゴールデンウィークの混雑を利用しなかった理由として挙げており、フリーパスの実現によってこれらの問題が解決できれば、さらなる新規需要の獲得が見込めるのではないだろうか。

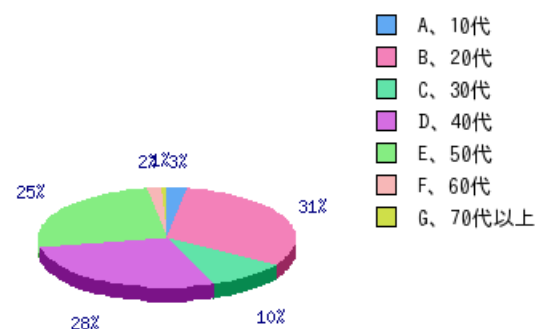
Q. あなたの性別をお答えください。

回答項目	回答者数	比率 (%)
男性	55	46.61 %
女性	63	53.39 %
無回答	0	
総回答者数	118	



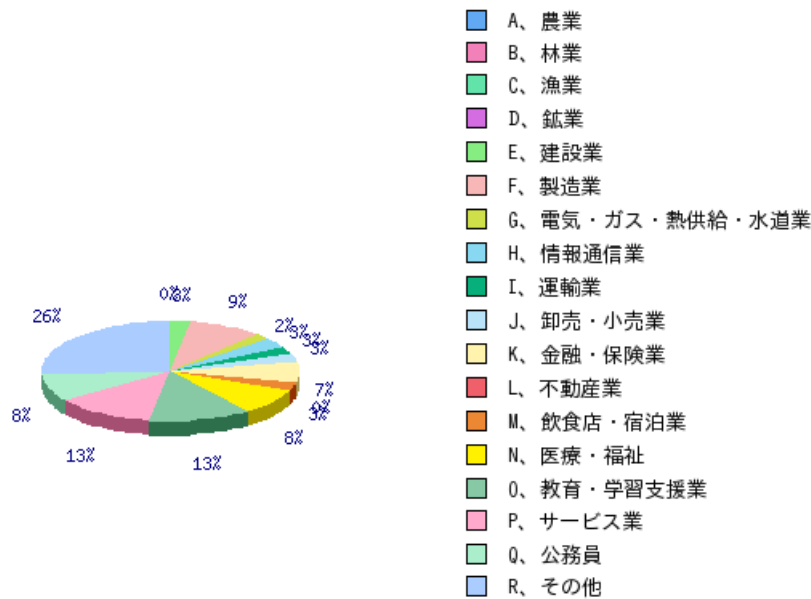
Q. あなたの年代をお答えください

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、10代	3	2.54 %
B、20代	37	31.36 %
C、30代	12	10.17 %
D、40代	33	27.97 %
E、50代	30	25.42 %
F、60代	2	1.69 %
G、70代以上	1	0.85 %
無回答	0	
総回答者数	118	



Q. あなたの業種をお答えください。

回答項目	回答者数	比率 (%)
A、農業	0	0.00 %
B、林業	0	0.00 %
C、漁業	0	0.00 %
D、鉱業	0	0.00 %
E、建設業	3	2.54 %
F、製造業	11	9.32 %
G、電気・ガス・熱供給・水道業	2	1.69 %
H、情報通信業	4	3.39 %
I、運輸業	3	2.54 %
J、卸売・小売業	3	2.54 %
K、金融・保険業	8	6.78 %
L、不動産業	0	0.00 %
M、飲食店・宿泊業	3	2.54 %
N、医療・福祉	10	8.47 %
O、教育・学習支援業	15	12.71 %
P、サービス業	15	12.71 %
Q、公務員	10	8.47 %
R、その他 <u>(自由記述 31 件)</u>	31	26.27 %
無回答	0	
総回答者数	118	



最後に、回答者の性別と年代、職業の内訳は上記の通りである。

2-3 フリーパスに関する意見

アンケートでは、上記の質問に加えてフリーパスに関する意見や感想を自由に記入する欄を設けた。

その中で多く挙げられた意見が、仕事の都合や家族との予定の不一致である。これはフリーパスを使いたくないと答えた回答者の多くがその理由として挙げていたものであり、これらの課題を解決することがフリーパスの実現における課題となっていることが改めて示された。

また、企業がフリーパスにどれほど対応するのか分からない、企業がフリーパスを導入するインセンティブが欠けていることもフリーパスの実現を不安視する理由として挙げられた。しかし、フリーパス利用の条件となっている宿泊施設を企業所有の保養所などに指定できれば、企業の福利厚生充実策になるという意見もあった。フリーパスに何らかの特典を設けている例は存在しており、宿泊施設の指定や特典の付与において様々な企業のサービスを導入することで、企業側へのメリットが提示できフリーパスを導入するインセンティブとなるのではないだろうか。

フリーパス自体への意見としては、指定の宿泊施設の利用に関するものが多く、宿泊先が必要以上に限定されてしまうことを懸念する声があった。宿泊先が限定されてしまうと定額制のフリーパスにも関わらず実際の行き先が大きく制限されてしまうため、より広い範

囲の宿泊施設を利用できるようにし、より詳細なプランを示す必要があるだろう。

2-4 新規需要の算出

	新規需要数	回答者総数	新規需要率	前述した通り、
建設業	1	3	33.33%	アンケートは新規
製造業	2	11	18.18%	需要の算出を目的
電気・ガス・熱供給・水道業	1	2	50.00%	の1つとしており、
情報通信業	1	4	25.00%	新規需要をフリー
運輸業	1	3	33.33%	パスによって新た
卸売・小売業	2	3	66.67%	に高速道路を利用
金融・保険業	4	8	50.00%	することが見込ま
飲食店・宿泊業	1	3	33.33%	れる回答者と仮定
医療・福祉	5	10	50.00%	している。さらに
教育・学習支援業	10	15	66.67%	詳しく書くと、フ
サービス業	6	15	40.00%	リーパスを使用し
公務員	6	10	60.00%	たいと回答したう
学生	10	15	66.67%	えで、直前のゴー
その他	8	16	50.00%	ルデンウィークで
合計	58	118	49.15%	旅行をしていない、
				自動車を利用して
				いない、高速道路

を利用していない、のいずれかを答えた回答者を新規需要とした。

結果は以上の通りである。学生は選択肢に含まれていなかったが、その他の自由記述で特に多かったため抜粋した。全体の新規需要率は 49.15%なのに対して、製造業と情報通信業はそれぞれ 18.18%、25%と特に新規需要率が低いことが明らかとなった。

2-5 フリーパスの 2-5 実現可能性の試算

最後に、アンケートで算出した新規需要率を利用して、フリーパスの実現可能性を試算した。フリーパスの混雑緩和の目標はゴールデンウィーク中の交通需要量を 3%減らすことであり、まず初めに交通需要量を 3%減らせるだけの目標利用者を求める必要がある。

平成 27 年度の 5 月 2 日(土)から 5 月 5 日(火)の国道 27 区間交通量は日総交通量が 1,631,300¹⁴であることから、 $1,631,300 \times 4 = 6,525,200$ であり、減らすべき 3%をかけて、さらに往復での利用を想定すると、 $6,525,200 \times 0.03 \times 0.5 = 97,878$ 台となる。

本稿において、フリーパスが実現可能性ある政策であると判断するには、(目標利用台数 + 新規需要率 × 全体労働者数)(A)が(利用希望者率 × 全体労働者数)(B)を上回る場合であると設定した。その設定のもと試算を行うと、目標利用台数は先ほどの試算通り 97,878 台であり、アンケート結果より新規需要率は 49.15%、利用希望者率は 65.25%である。平成 27 年度の全体労働者数は、6379 万人¹⁵である。

最終的に、 $A = 31,352,785$ で、 $B = 41,622,975$ となることから「本政策は実現可能性が十分にある」として本稿における試算の結論とする。

¹⁴ ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況
(<http://www.mlit.go.jp/common/001089197.pdf>)より引用

¹⁵ 総務省統計局ホームページ(<http://www.stat.go.jp/data/roudou/sokuhou/tsuki/>)より引用

第 5 章 結論

第 1 節 結論

本稿における理想の社会像とは「日本人が国内旅行に行きやすい社会」であった。その理想像に基づき、本稿では大型連休において国内旅行を妨げる要因を旅行動向データの分析により探ったうえで、そのボトルネックを取り除き国内観光需要を増やすべく政策提言を行い、政策の妥当性と実現可能性を示すことを目的とし、関連企業へのインタビューを交えて研究に着手してきた。この目的に関し、政策内容や試算に幾つかの課題は残されたものの、少なくとも大型連休において混雑・渋滞の存在が国内旅行を妨げる大きな要因となっている事実および、本政策の実施の意義と実現可能性については十分に示すことができたと考ええる。

しかし、関連企業へのインタビューやアンケート調査を重ね研究を進めるにつれて、本政策に残された課題が明らかになった。以下、本政策に残された課題とそれに対する現時点での解決案を述べ、本稿における結論および今後の展望とする。

本政策に残された課題は大きく分けて 3 つある。第一に、本制度を実行するにあたり重要な役割を担う企業に明確なメリットが見込めない点である。休日分散化による従業員のモチベーション向上やコンプライアンス達成などのメリットは見込まれるものの、あくまで社会的なメリットに留まる。加えて、休日を従業員単位でずらすことによりスケジュール管理の面において企業側に負担がかかることが予想されるため、本制度単体では企業に対するインセンティブが弱い可能性は否定できない。また、業種による勤務形態や休暇制度の違いも考慮しなければならず、全ての企業で共通の制度を導入するのは実質不可能である。業務に著しく支障をきたす休日分散化は、企業はもちろん労働者にとっても不利益となることから必ず避けなければならず、一定の期間から任意の日を指定可能にするなどこれらの問題を解決できる、より柔軟性のあるプランの検討が不可欠である。

第二に、本制度のみでは家族単位、特に学校に通う子どもを持つ家族の予定が合わせられない点がある。前述した通り、取引先との予定の不一致や下請け企業や親会社など関連企業への影響などによる企業の負担と、家族や友人との予定の一致の難しさが休日分散化

の大きな障害となっている。かつて民主党が進めていた地域単位での休日分散化構想が失敗に終わったのも上記の事情が主な原因であり、企業だけではなく利用者から見ても柔軟性のあるプランの検討が不可欠であるといえる。

第三に、「休日分散化」という概念の知名度の低さが挙げられる。そもそも現時点では休日分散化が世論にさほど浸透しているとは言い難い。本制度を普及、浸透させるにはまず企業に休日分散化についての説明と意識調査を行い休日分散化に対する企業の評価と要望を更に詳細に把握する必要があるだろう。

しかし、上記の課題点はフリーパス制度の持つ応用性の高さを活かし、今後政策をより工夫することで解決できると考える。第一の問題である企業へのインセンティブの問題は、参加企業への国からの交付金という形で直接的なメリットを生み出すことが可能である。また、従業員のモチベーション向上及びコンプライアンス達成を重視する会社にとっては、本政策は強いインセンティブを与えることができると考える。第二の問題は、本制度を夏季休業期、すなわちお盆休みに適用することで、家族単位で予定を合わせて旅行に行きやすくなることができる。第三の問題に関しては、国や地方自治体を巻き込み、本制度を国の政策として押し出すことで「休日分散化」の概念と必要性を広く知らしめることが可能であると予想する。

以上の事情に鑑み、本稿では国内観光促進の為に「大型連休前後における高速道路フリーパス制度」を実施するべきである、と結論付ける。さらに、先に述べた案を本政策に組み込み、より具体的で実現可能性ある政策とすることを本稿における今後の展望とする。

第2節 おわりに

上記の結論に至るまでに我々は、日本の休日形態および休日分散化という概念に焦点を当てて議論を進めてきた。この議論の過程で、国内観光促進のボトルネックの一部として判明した要因のひとつに「有給休暇率の低さ」がある。観光需要が大型連休に集中するのは有給休暇を使って旅行に行くことができないからであり、労働者が必要な時期に有給休暇を適切に消化することができれば、自然と休日分散化がなされるという議論が挙がった。これらの議論は本稿の意義を損なうものではなく、むしろ休日分散化と有給休暇消化率の増加は両立しうるものであり、政策として併せて推し進めることで、本稿における理想の社会像である「日本人が国内旅行に行きやすい社会」の実現により近づけるものであると考える。

上記のような議論は継続して行われるべきであり、今後の課題として別稿に譲ることとする。

来る 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに備え、観光庁は 2020 年までに訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すとの目標を打ち立てた。同時に、日本人による国内観光促進にもいっそう力を入れ、観光産業を地方創生の重要な鍵となりうる産業に育て上げる方針である。本政策の実現が、国内観光促進の助けとなることを願って止まない。

最後に、本研究を進めるにあたってご指導を頂いた倉阪秀史先生、アンケートにご協力いただいた回答者の皆様、そして、インタビューを快く引き受けてくださった NEXCO 東日本、日本交通株式会社の方々へ感謝の気持ちと御礼を申し上げたく、謝辞にかえさせていただきます。

先行研究・参考文献・データ出典

主要参考文献：

- ・JTB「2015 年ゴールデンウィークの旅行動向(2015 年)」平成 27 年 4 月 2 日

http://www.jtbcorp.jp/scripts_hd/image_view.asp?menu=news&id=00001&news_no=2020

- ・休日分散化推進事務局「2014 年度プレスリリース(2014 年)」

<https://bs.benefit-one.co.jp/BE-ONE/IR/pressrelease/pdf/2014/pr20140813.pdf>

- ・NEXCO 東日本「東北観光フリーパス 2015(2015 年)」

http://www.driveplaza.com/trip/drawari/2015_tohoku_cam/

- ・国土交通省関東地方整備局「スマート IC 整備による高速道路の渋滞箇所における交通動態の検証方法について」http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000079829.pdf

引用文献：

越正毅、赤羽弘和、桑原雅夫(1989)「渋滞のメカニズムと対策」『生産研究』41 巻、10 号、9-16

大口敬、中村英樹(2011)「日本における交通容量・サービスの質に関する研究の概観と展望」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』、67 巻 3 号、217-229

データ出典：

・ 日本政府観光局「訪日外客数の動向 ビジット・ジャパン事業開始以降の訪日客数の推移（2003 年～2014 年）」

http://www.into.go.jp/jpn/reference/tourism_data/pdf/pdf/marketingdata_tourists_after_vi.pdf

・ 観光庁観光戦略課調査室(2015)「経済波及効果」

<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/kouka.html>

・ 観光庁 HP「観光に対する取り組みについて」平成 26 年 11 月 18 日

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jjkaigou/dai8/siryou1.pdf>

・ 中日本高速道路株式会社（2015）「ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況（速報）【全国版】」平成 27 年 5 月 7 日

http://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/3646.html

・ 国土交通省道路局・東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社・本州四国連絡高速道路株式会社（2015）「ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況（速報）【全国版】」平成 27 年 5 月 7 日

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000507.html

・ 国土交通省道路局・東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社・本州四国連絡高速道路株式会社（2015）「ゴールデンウィーク期間における高速道路・国道の交通状況（速報）【全国版】」平成 27 年 5 月 7 日、トピック（1）

NEXCO3 社・本四の交通動向

http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h27/0507/pdfs/31.pdf