

第5回 東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会

- 1. ETC時間帯別料金社会実験について**
- 2. 交通状況について**
- 3. アクアライン利用者への取組み等について**
- 4. 今後の方針について**

令和7年11月14日

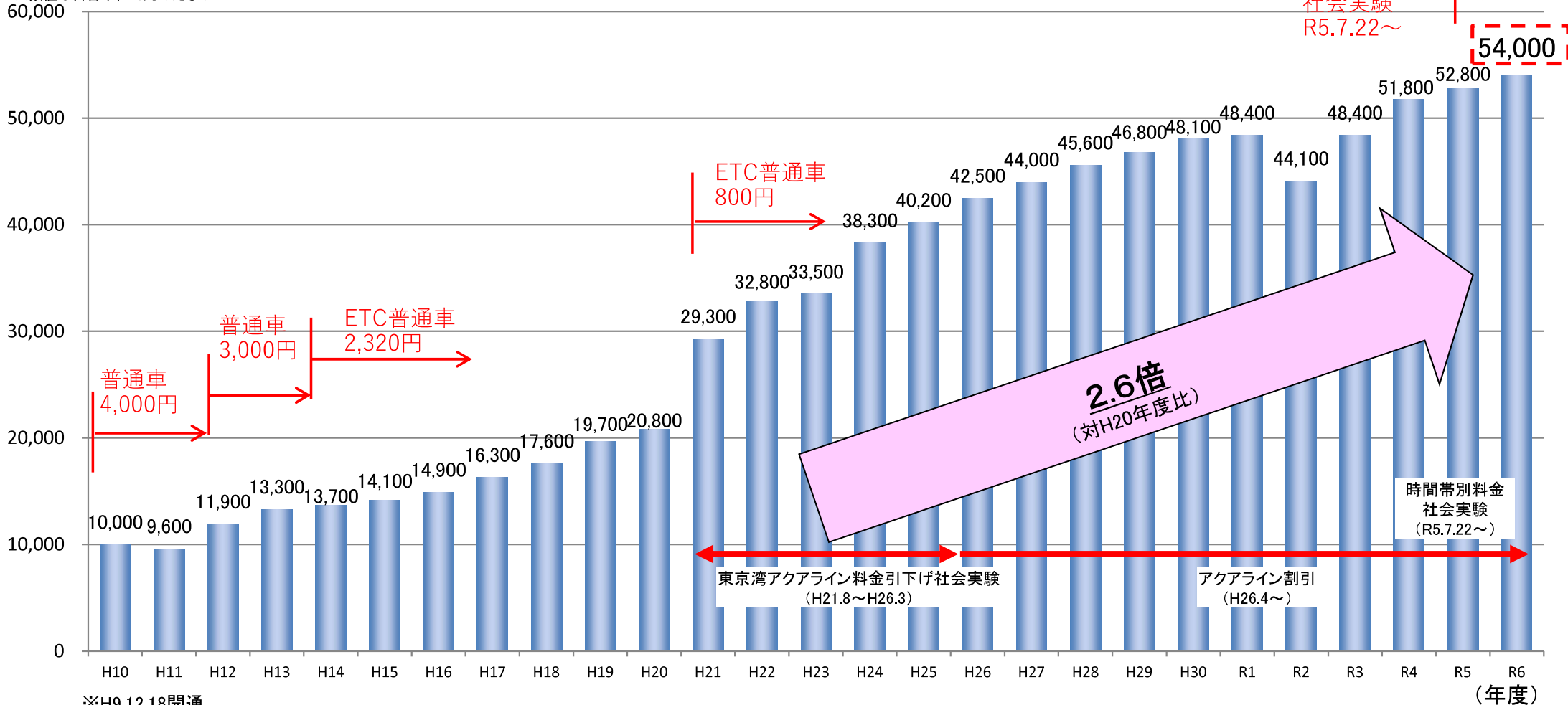
1. ETC時間帯別料金社会実験について

1-1. 東京湾アクアラインの交通量推移（年度別）

- 東京湾アクアラインの通行台数は、H21年度のETC普通車800円以降、年々増加し、R6年度は過去最大となっている。
- コロナ禍によりR2年度は一時的に通行台数が落ち込んだものの、R3年度以降回復。

日平均交通量(台/日)

※数値は百台単位で丸めたもの



出典：NEXCO東日本データ（年度値）

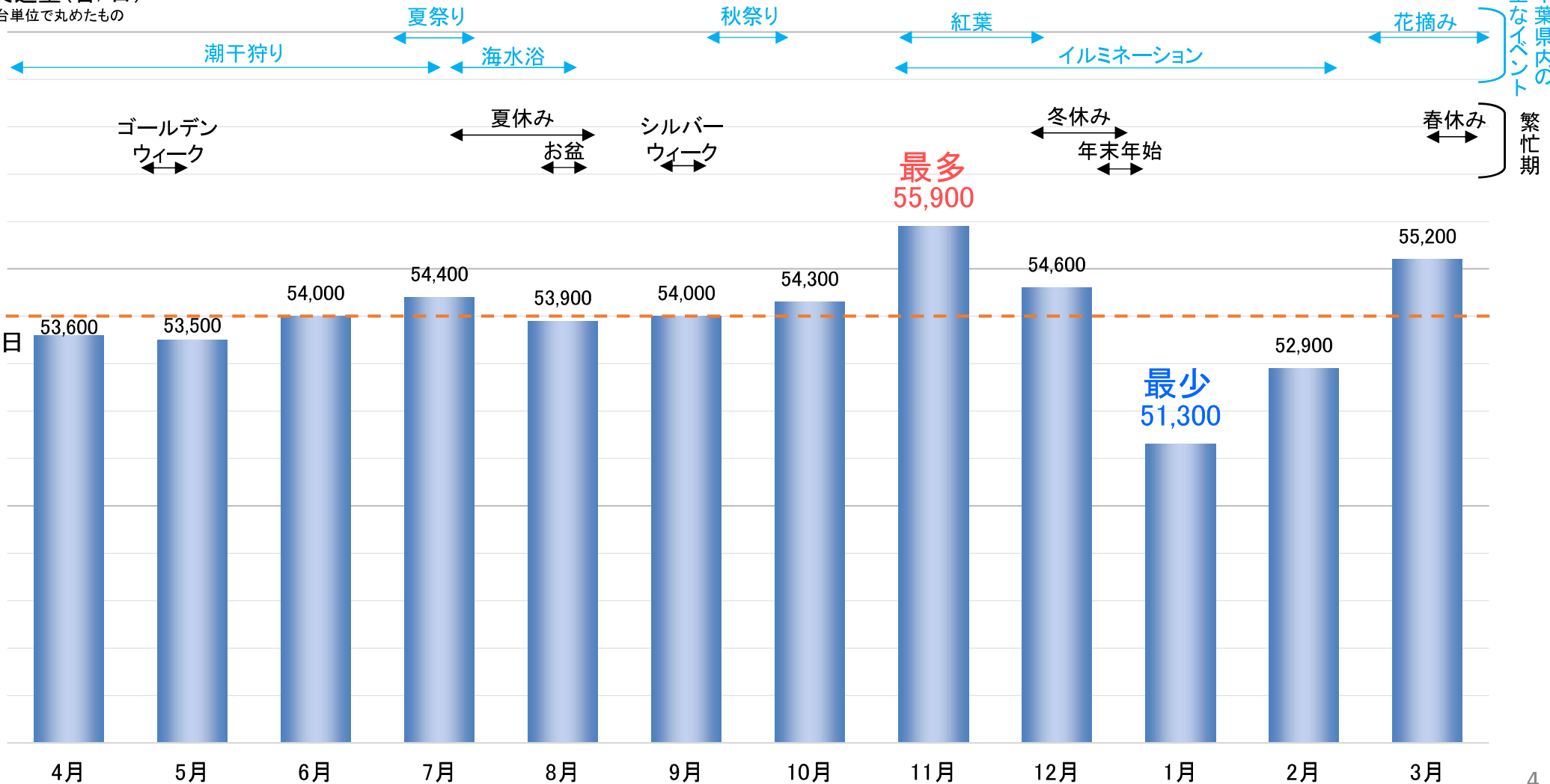
1-2. 東京湾アクアラインの月別交通量の状況（月別）

- 千葉県は「食」「花」「温泉」「祭り・イルミネーション」「体験・アクティビティ」など、年間を通じて多様な観光資源を有している。
- 東京湾アクアラインは、天候や観光客数の変動等の影響により、月ごとの交通量に差が生じている。
- （令和6年度は、天候等の影響により夏期（8月）の交通量が例年と比べ減少。）

■月別通行台数（東京湾アクアライン）

日平均交通量（台/日）

※数値は百台単位で丸めたもの
60,000

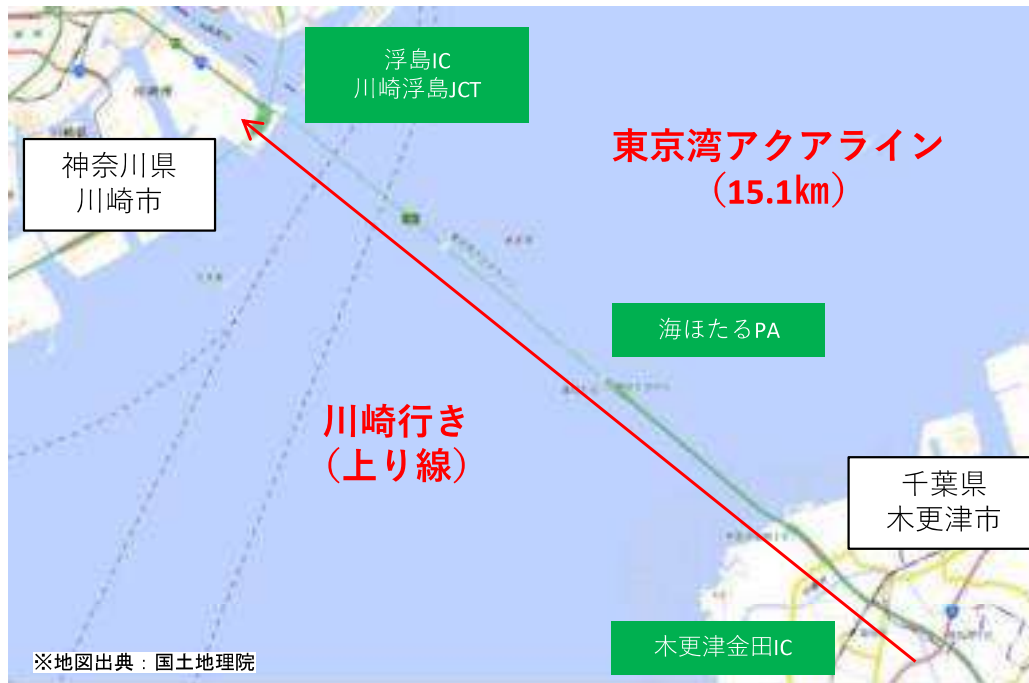


1-3. 令和5年度からの時間帯別料金社会実験の概要

○ 休日の混雑に対応するため、令和5年7月22日から令和7年3月31日までの土日・祝日において、ETC時間帯別料金の社会実験を実施。

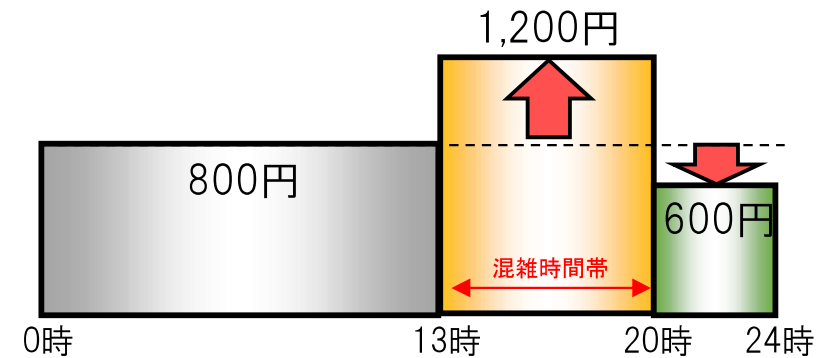
＜令和5年7月からの社会実験概要＞

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
上り線（木更津→川崎方面）
- 対象期間：令和5年7月22日（土）
～令和7年3月31日（月）の土日・祝日
（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- 対象車両：ETC車（全車種）



＜料金パターン＞

- ・交通分散を図るため、休日混雑時間帯を上げて、その後の時間帯を下げる



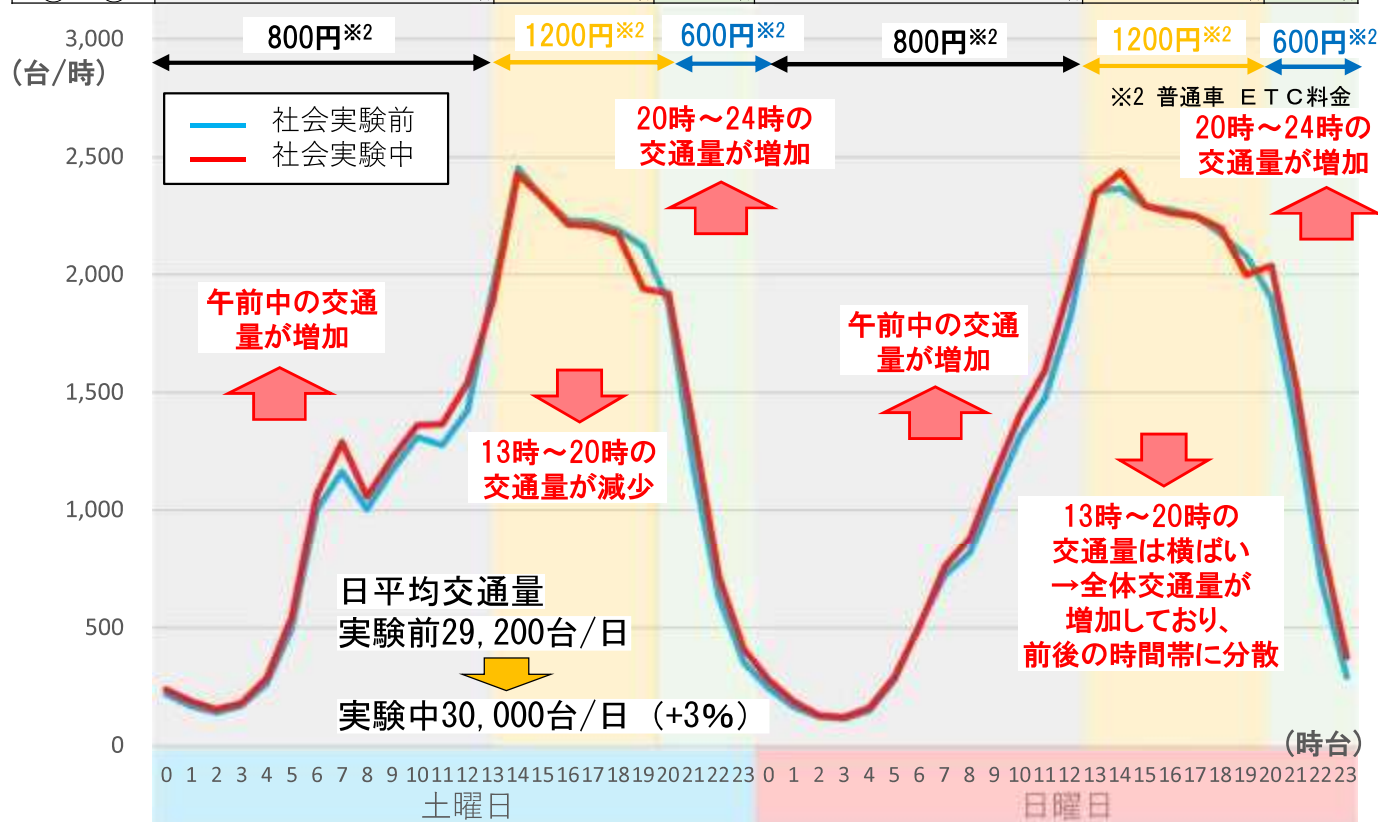
＜ETC時間帯別料金＞

	平日	土日・祝日				
	上り線・下り線	上り線 (木更津→川崎)				下り線 (川崎→木更津)
		0～24時	0～13時	13～20時	20～24時	0～24時
軽自動車等		640 円	640 円	960 円	480 円	640 円
普通車		800 円	800 円	1,200 円	600 円	800 円
中型車		960 円	960 円	1,440 円	720 円	960 円
大型車		1,320 円	1,320 円	1,980 円	990 円	1,320 円
特大車		2,200 円	2,200 円	3,300 円	1,650 円	2,200 円

1-4. 令和5年度から実施した社会実験の振り返り

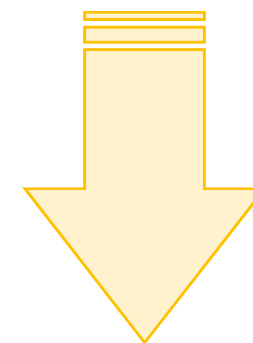
■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA～川崎浮島JCT間）

①実験前	9,800	15,500	4,000	8,800	15,800	4,300
②実験中	10,500	15,200	4,400	9,400	15,800	4,800
②／①	107%	98%	110%	107%	100%	112%



【社会実験の課題】

- 13時～20時の交通が前後の時間に分散し、最大損失時間が減少するなど、混雑の緩和に一定の効果が確認されたが、依然として13時～19時に交通が集中。
- 土日・祝日の下り線（木更津方面）では、5時～7時に交通が集中。



【社会実験内容の変更方針（第4回検討会）】

- 上り線については、依然として交通が集中している13時～19時の混雑時間帯からの交通転換を図るため、より料金差をつけた料金設定に変更
- 下り線についても、交通が集中する5時～7時の混雑時間帯からの交通転換を図るため、時間帯別料金を新たに試行

1-5. 令和7年度からの時間帯別料金社会実験の概要

- 土日祝日のオフピークの利用促進を図るため、夜間などの料金を400円に引下げた。
- 集中する交通をより一層分散させるため、上り線で1,600円とし、新たに下り線でも、1,000円とする見直しを行った。

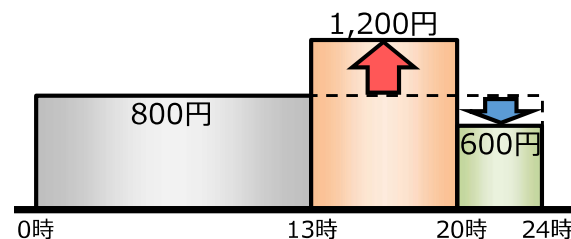
<令和7年4月からの社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC上下線
- 対象期間：令和7年4月～令和8年3月の土日・祝日
(1月2日、1月3日、振替休日を含む)
- 対象車両：ETC車(全車種)

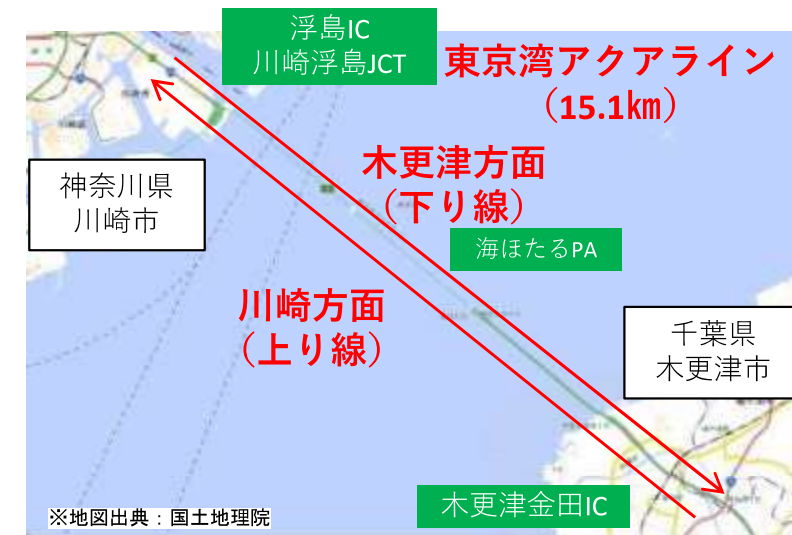
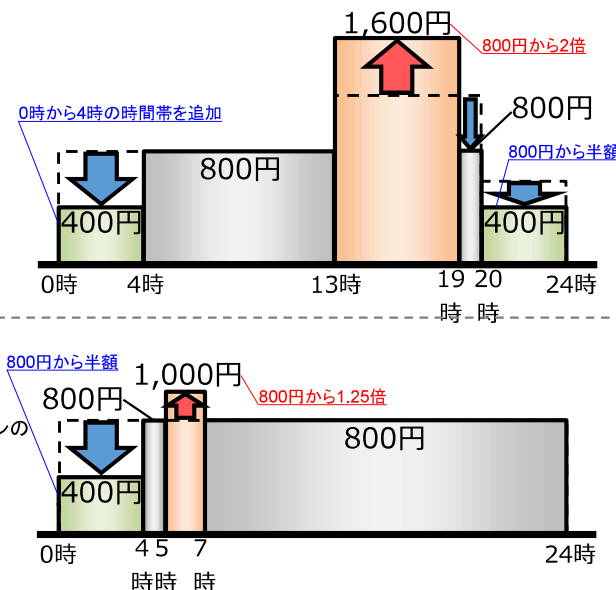
<料金パターン>

- ・ 交通分散を図るため、土日・休日の混雑時間帯を上げて、交通量が少ない時間帯を下げる

令和5年7月～令和7年3月までの料金
(以下、旧料金体系)



令和7年4月からの料金
(以下、新料金体系)



<ETC時間帯別料金>

上り線 (木更津→川崎)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

下り線 (川崎→木更津)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

2. 交通状況について

2-1. 東京湾アクアライン（上り線）の時間帯交通量

集計対象期間

社会実験前：R4. 7. 23～R4. 9. 25, R5. 4. 8～R5. 7. 17 (内27日)

旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 9. 29 (内24日)

新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28 (内24日)

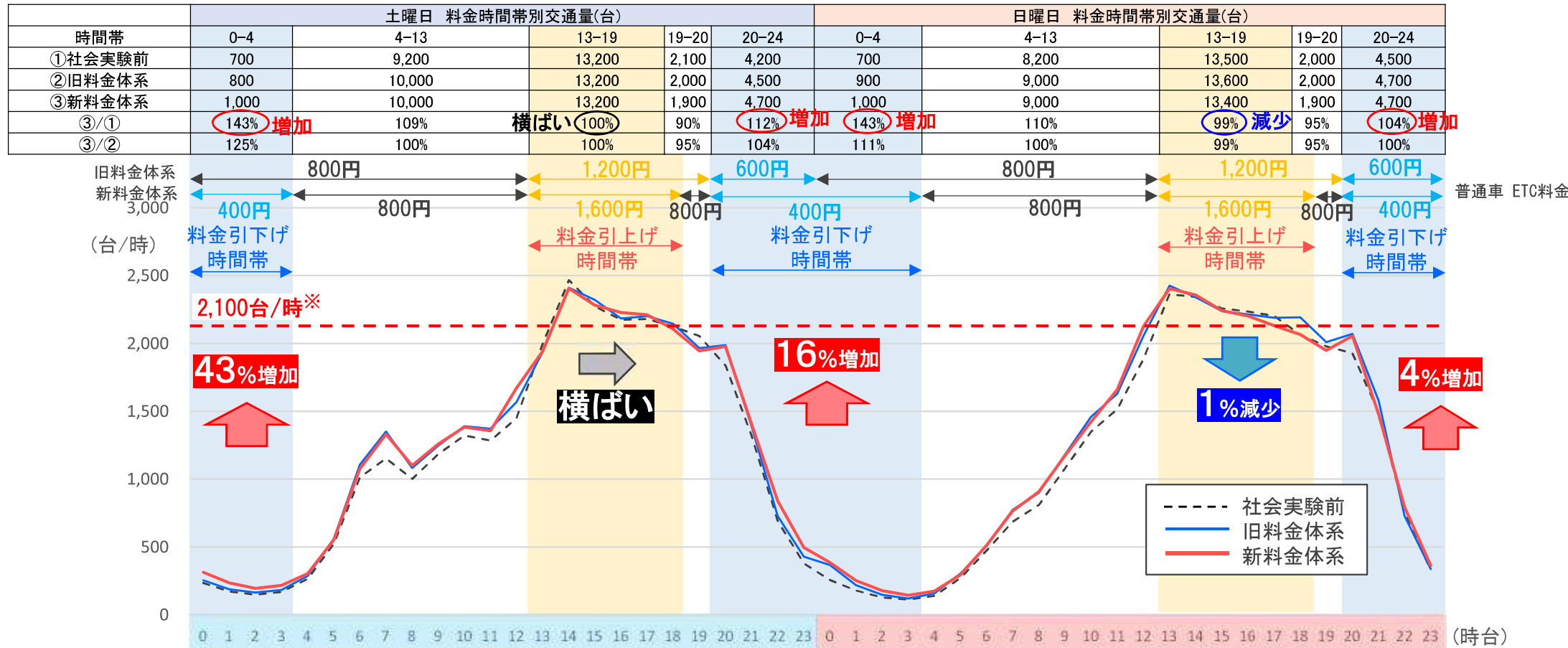
○社会実験前と比較し、日交通量が増加。

○料金引上げ時間帯の交通量について、土曜日は横ばい、日曜日はわずかに減少。料金引下げ時間帯は増加。

○旧料金体系と比較しても同様の傾向。

■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA→川崎浮島JCT間）

※交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）



○日合計交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	29,400	28,900
②旧料金体系	30,500	30,200
③新料金体系	30,800	30,000
③/①	増加 105%	104% 増加
③/②	101%	99%

※ 2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加することが確認されている
(第1回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会 (R5. 6. 20) より: P5参照)

以下条件時は集計対象から除外

- ・ 通行止め及び事故・大雨 (20mm/日以上)・横風等による規制発生日
- ・ 祝日 (前年と比較できないことから)・その他交通動向特異日

2-2. 東京湾アクアライン（上り線）の通過所要時間

集計対象期間

社会実験前：R4. 7. 23～R4. 9. 25, R5. 4. 8～R5. 7. 17 (内27日)

旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 9. 29 (内24日)

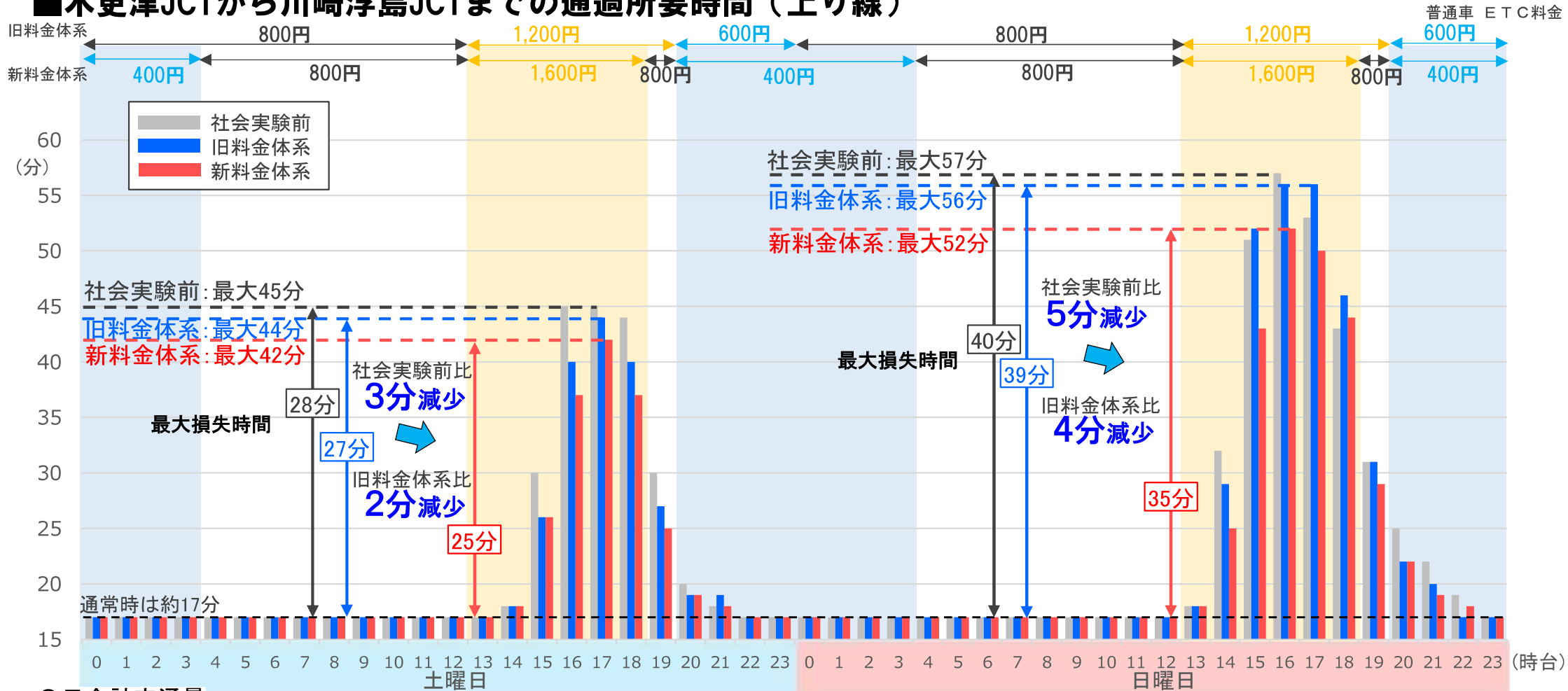
新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28 (内24日)

○木更津JCTから川崎浮島JCTまで通常17分で通過できるところ、渋滞により損失時間が発生。

○最大損失時間について、社会実験前と比較し土曜日は3分、日曜日は5分減少。

○旧料金体系と比較し、土曜日は2分、日曜日は4分減少。

■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）



○日合計交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	29,400	28,900
②旧料金体系	30,500	30,200
③新料金体系	30,800	30,000
③/①	増加 105%	104% 増加
③/②	101%	99%

※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本)

以下条件時は集計対象から除外

- ・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日(前年と比較できないことから)
- ・その他交通動向特異日

2-3. 東京湾アクアライン（下り線）の時間帯交通量

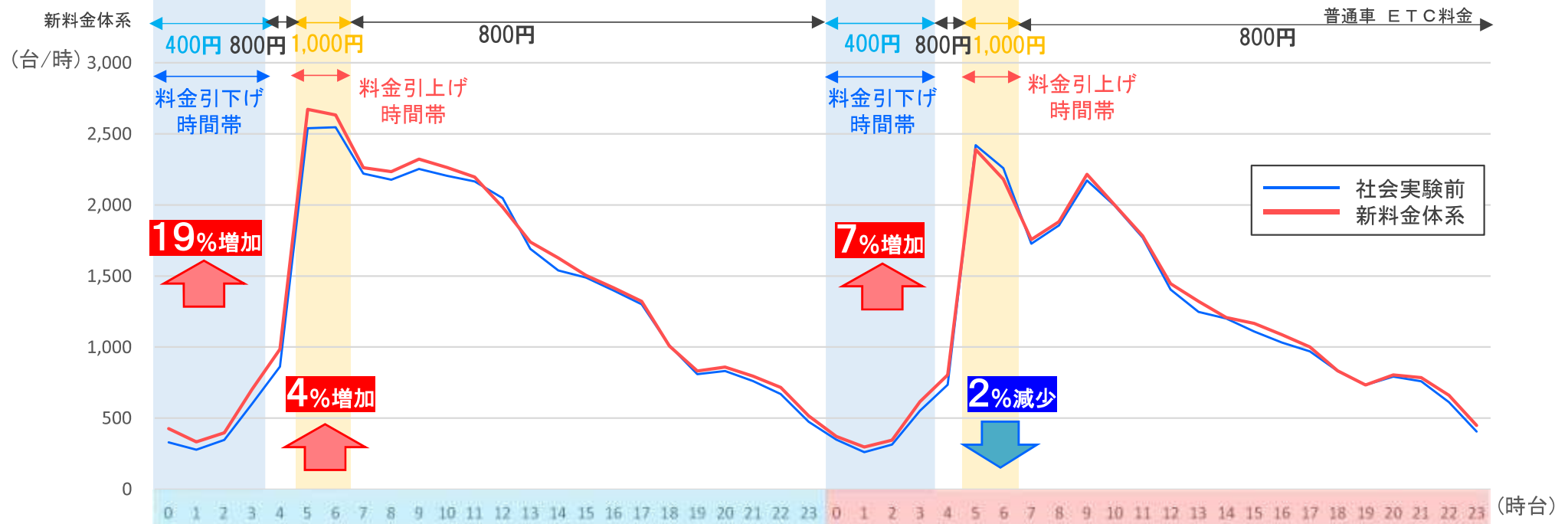
集計対象期間 社会実験前：R6. 4. 6～R6. 9. 29 (内28日)
新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28 (内30日)

- 社会実験前と比較し、日交通量が増加。
- 料金引下げ時間帯の交通量が大幅に増加。
- 料金引上げ時間帯の交通量について、土曜日は増加、日曜日は減少。

■時間帯別交通量（下り線 川崎浮島JCT→海ほたるPA間）

※交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）

	土曜日 料金時間帯別交通量(台)				日曜日 料金時間帯別交通量(台)			
	0-4	4-5	5-7	7-24	0-4	4-5	5-7	7-24
①社会実験前	1,600	900	5,100	25,000	1,500	700	4,700	20,600
②新料金体系	1,900	1,000	5,300	25,600	1,600	800	4,600	21,100
②/①	増加 119%	111%	104%	増加 102%	増加 107%	114%	98%	減少 102%



○日合計交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	32,600	27,500
②新料金体系	33,800	28,100
②/①	増加 104%	増加 102%

以下条件時は集計対象から除外

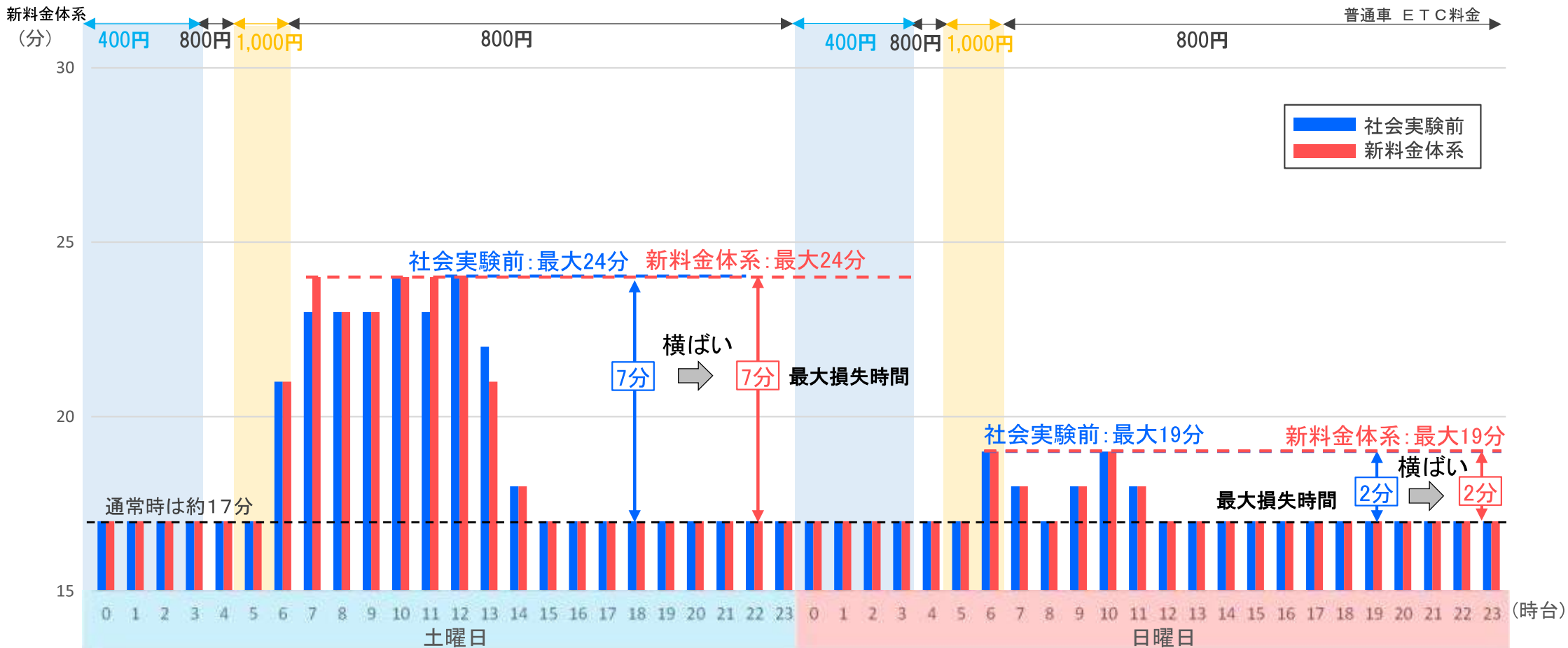
- ・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日（前年と比較できないことから）
- ・その他交通動向特異日

2-4. 東京湾アクアライン（下り線）の通過所要時間

集計対象期間 社会実験前：R6. 4. 6～R6. 9. 29 (内28日)
新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28 (内30日)

○川崎浮島JCTから木更津JCTまでの最大損失時間は横ばい。

■川崎浮島JCTから木更津JCTまでの通過所要時間（下り線）



※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出 (NEXCO東日本)

○日合計交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	32,600	27,500
②新料金体系	33,800	28,100
②/①	増加 104%	増加 102%

以下条件時は集計対象から除外

- ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/日以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日 (前年と比較できないことから)
- ・その他交通動向特異日

※渋滞の定義：

時速25km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

2-5. 東京湾アクアライン上下線の日最大渋滞長

○日最大渋滞長の最大値は、社会実験前と比較し、上り線は2.8km減少(18.4km→15.6km)、下り線においても、2.8km減少(10.8km→8.0km)

○日最大渋滞長の平均は、上り線は土・日曜日共に減少。下り線は土曜日は増加、日曜日は減少。

■日最大渋滞長の記録（上り線）

上り線	順位	日付	曜日	最大渋滞長
社会実験前	1	5月27日	土曜日	18.4km
	2	8月21日	日曜日	16.1km
	2	6月18日	日曜日	15.6km
旧料金体系	1	4月14日	日曜日	20.5km
	2	6月9日	日曜日	16.9km
	3	4月6日	土曜日	15.5km
新料金体系	1	6月29日	日曜日	15.6km
	2	6月28日	土曜日	12.7km
	2	6月8日	日曜日	12.7km

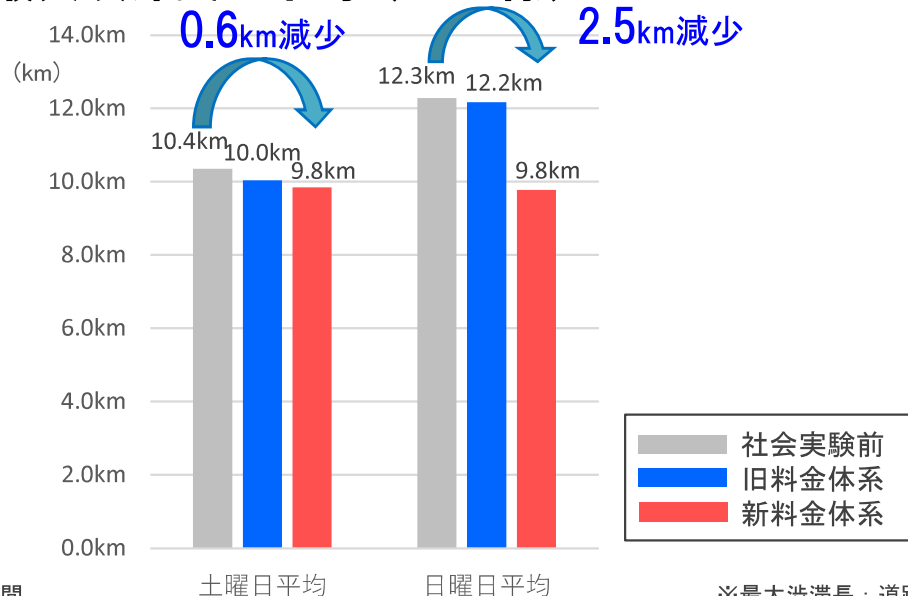
2.8km減少

■日最大渋滞長の記録（下り線）

下り線	順位	日付	曜日	最大渋滞長
社会実験前	1	8月25日	日曜日	10.8km
	2	4月6日	土曜日	7.4km
	3	5月25日	土曜日	5.6km
新料金体系	1	8月30日	土曜日	8.0km
	2	4月19日	土曜日	5.6km
	2	6月7日	土曜日	5.6km

2.8km減少

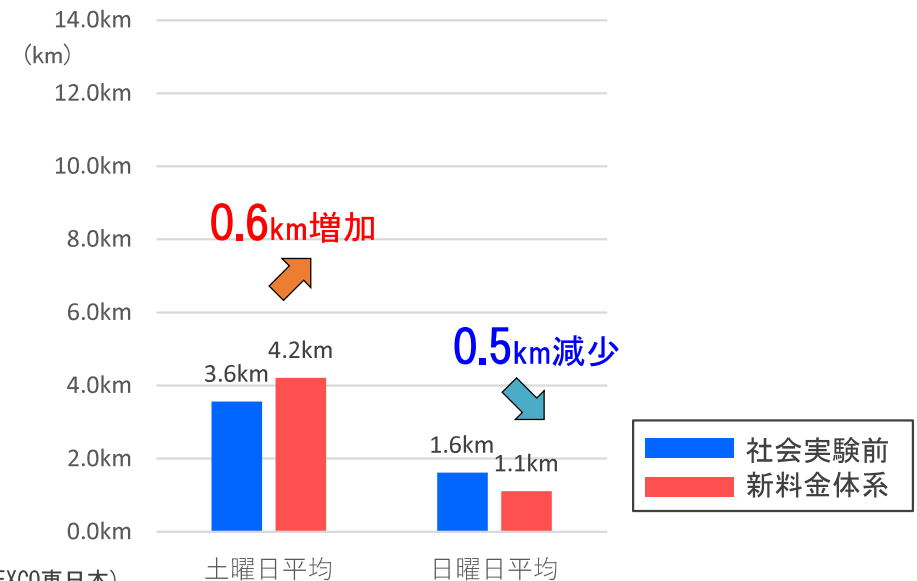
■日最大渋滞長の平均（上り線）



0.6km減少

2.5km減少

■日最大渋滞長の平均（下り線）



0.6km増加

0.5km減少

集計対象期間
 社会実験前：R4. 7. 23～R4. 8. 31, R5. 4. 8～R5. 9. 25(内27日)
 旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 9. 29(内24日)
 新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28(内24日)

※最大渋滞長：道路情報板表示値(NEXCO東日本)

以下条件時は集計対象から除外

- ・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日(前年と比較できないことから)
- ・その他交通動向特異日

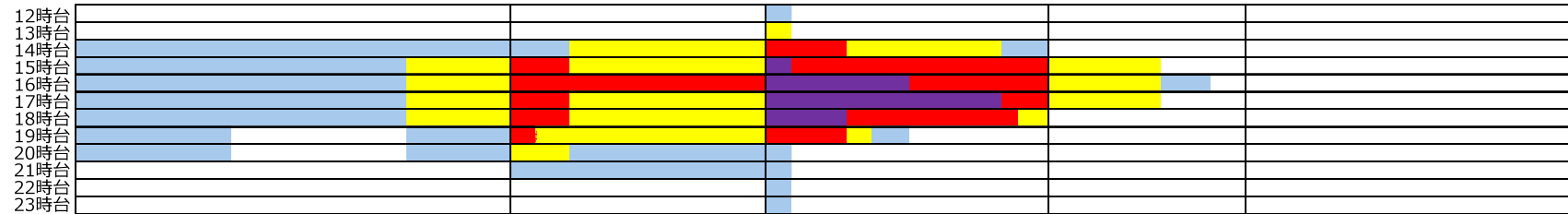
集計対象期間 社会実験前：R6. 4. 6～R6. 9. 29(内28日)
 新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28(内30日)

2-6. 東京湾アクアライン上り線の走行速度

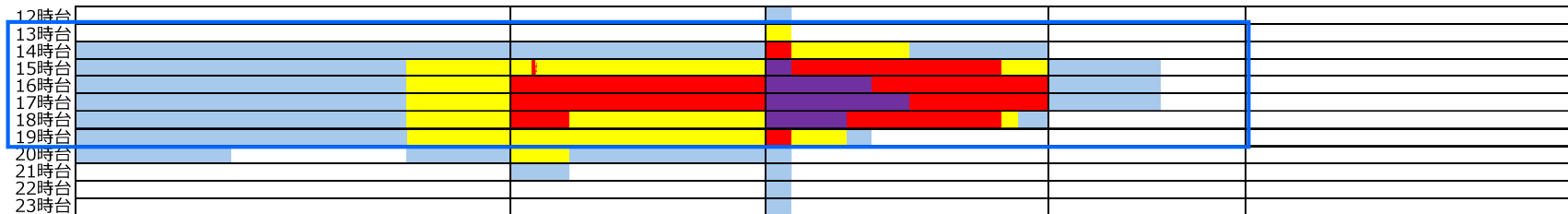
- 海ほたるPA付近を先頭に、午後から夜にかけて混雑し、木更津金田IC付近で走行速度が低下。
- 新料金体系では、上り線の13時～19時までの時間帯で走行速度が向上。

■走行速度(東京湾アクアライン上り線(川崎方面))

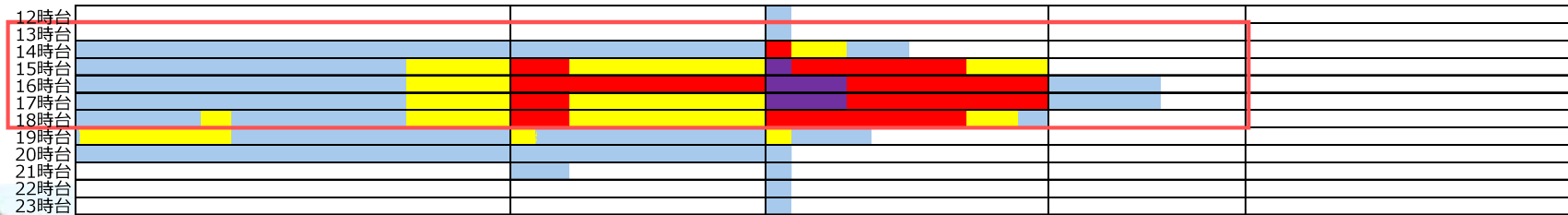
社会実験前



旧料金体系



新料金体系



データ出典

走行速度: ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基に作成(千葉県)

集計対象期間

社会実験前: R4. 7. 23～R4. 8. 28・R5. 4. 8～R5. 7. 17の土日の平均値(対象日数: 26日)

旧料金体系: R6. 4. 6～R6. 8. 31の土日の平均値(対象日数: 20日)

新料金体系: R7. 4. 5～R7. 8. 31の土日の平均値(対象日数: 19日)

以下条件時は集計対象から除外

・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上)

・祝日(前年と比較できないことから)

・横風等による規制発生日

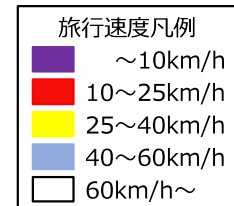
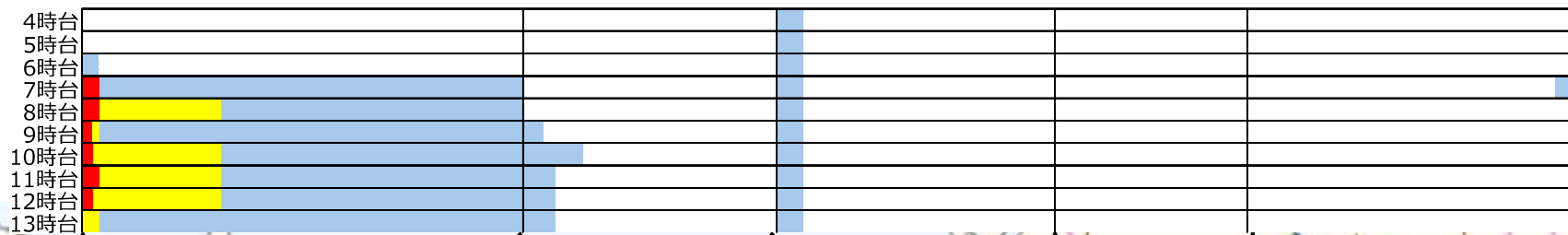
・その他交通動向特異日

2-7. 東京湾アクアライン下り線の走行速度

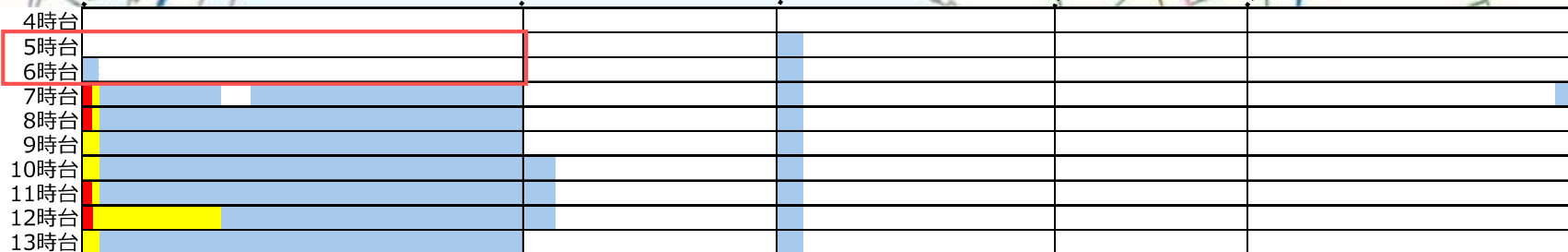
- 下り線は、川崎浮島JCTと海ほたるPA間で走行速度が低下。
- 海ほたるPAより木更津側では目立った走行速度の低下は発生していない。

■走行速度（東京湾アクアライン下り線（木更津方面））

社会実験前



新料金体系



データ出典

走行速度：ETC2.0プローブデータ（国土交通省提供）を基に作成（千葉県）

以下条件時は集計対象から除外

- ・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）
- ・休日（前年と比較できないことから）

- ・横風等による規制発生日
- ・その他交通動向特異日

集計対象期間

旧料金体系：R6. 4. 6~R6. 8. 31の土日の平均値（対象日数：24日）

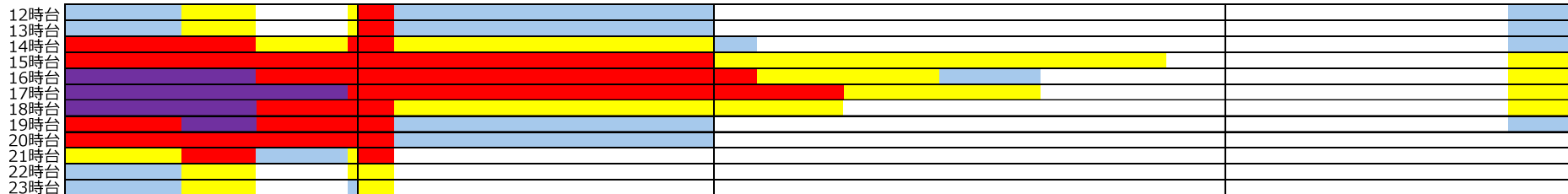
新料金体系：R7. 4. 5~R7. 8. 31の土日の平均値（対象日数：25日）

2-8. 木更津金田 I C 周辺一般道の走行速度①（国道409号）

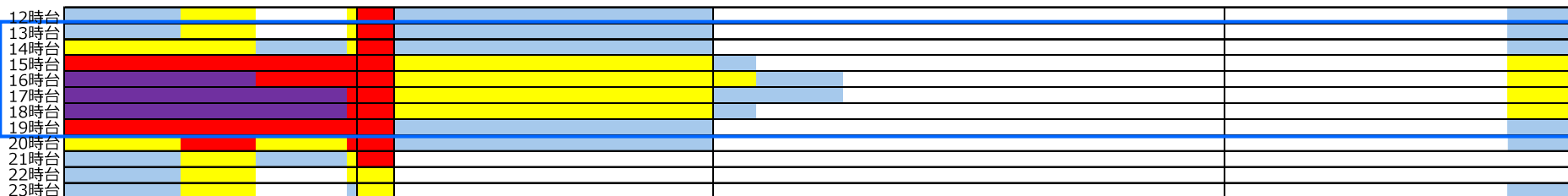
○木更津金田IC周辺の国道409号では、14時～20時台の走行速度が向上。

■走行速度（国道409号 木更津金田IC方面）

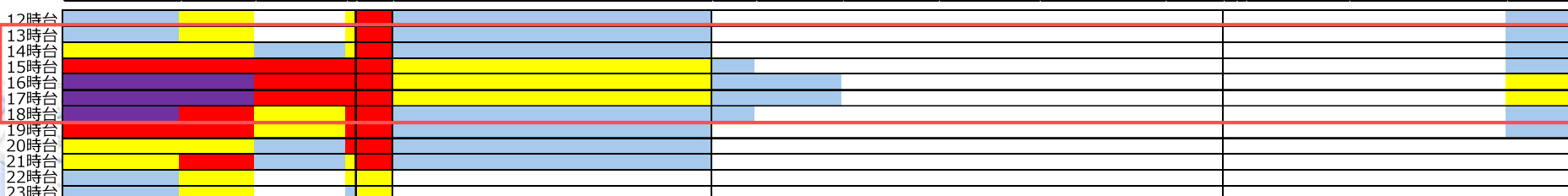
社会実験前



旧料金体系



新料金体系



データ出典

走行速度：ETC2.0プローブデータ（国土交通省提供）を基に作成（千葉県）

集計対象期間

社会実験前：R4. 7. 23～R4. 8. 28・R5. 4. 8～R5. 7. 17の土日の平均値（対象日数：26日）

旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 8. 31の土日の平均値（対象日数：20日）

新料金体系：R7. 4. 5～R7. 8. 31の土日の平均値（対象日数：19日）

以下条件時は集計対象から除外

・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）

・祝日（前年と比較できないことから）

・横風等による規制発生日

・その他交通動向特異日

地図出典：国土地理院

2-9. 木更津金田 I C 周辺一般道の走行速度②（市道101-2号線）

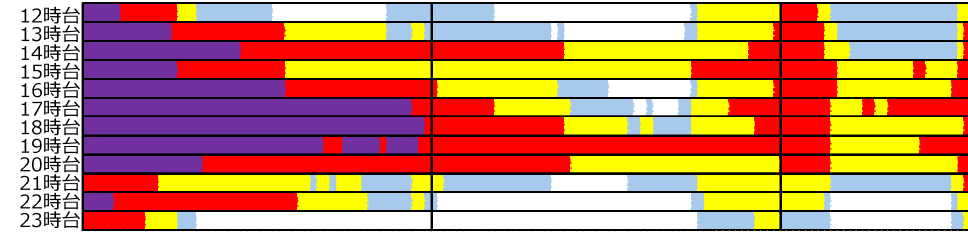
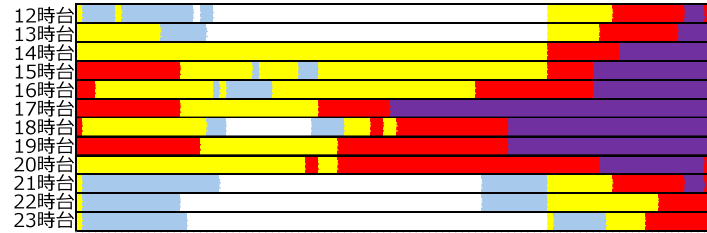
○市道101-2号線は、新料金体系において、新たに21時台での走行速度低下が見られた。

■走行速度（市道101-2号線 大型商業施設→木更津金田IC）

■走行速度（市道101-2号線 木更津金田IC←大型商業施設）

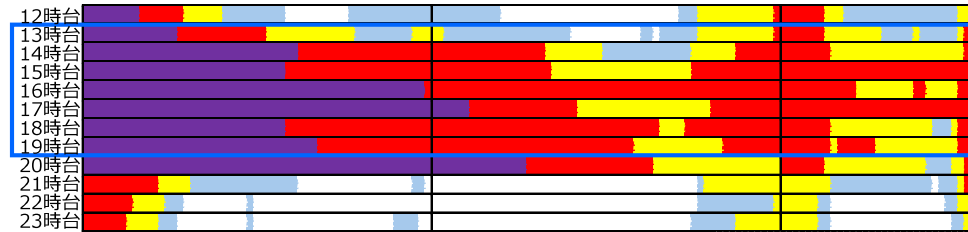
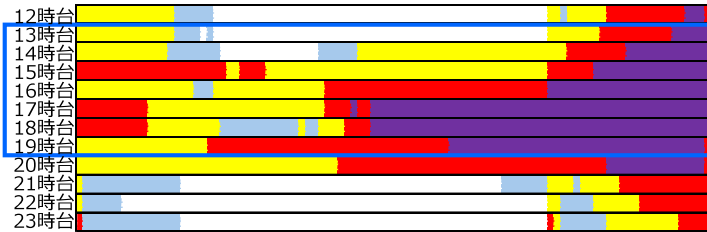
社会実験前

社会実験前



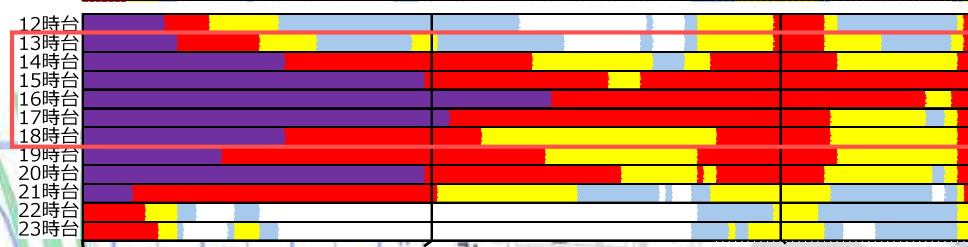
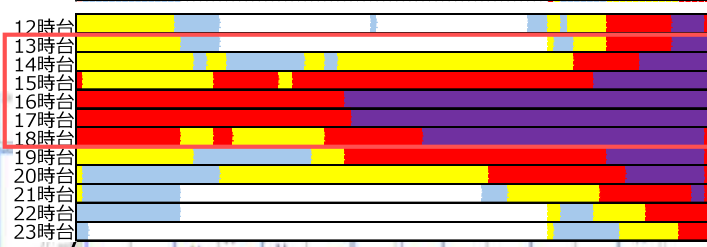
旧料金体系

旧料金体系



新料金体系

新料金体系



地図出典：国土地理院



データ出典
走行速度：ETC2.0プローブデータ
（国土交通省提供）を基に10mピッチ
で算出し作成（千葉県）

集計対象期間
社会実験前：R4. 7. 23～R4. 8. 28・R5. 4. 8～R5. 7. 17の土日の平均値（対象日数：26日）
旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 8. 31の土日の平均値（対象日数：20日）
新料金体系：R7. 4. 5～R7. 8. 31の土日の平均値（対象日数：19日）

以下条件時は集計対象から除外
・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）
・祝日（前年と比較できないことから）
・横風等による規制発生日
・その他交通動向特異日

2-10. 東京湾アクアラインの高速路線バスの運行状況

- 高速路線バスの運行状況は、社会実験前より平均遅延時間が最大で約14分短縮。
- 1日の累計遅延時間は約41%減少し、交通の円滑化に一定の効果が出ている。

■分析対象高速バス路線の起終点図

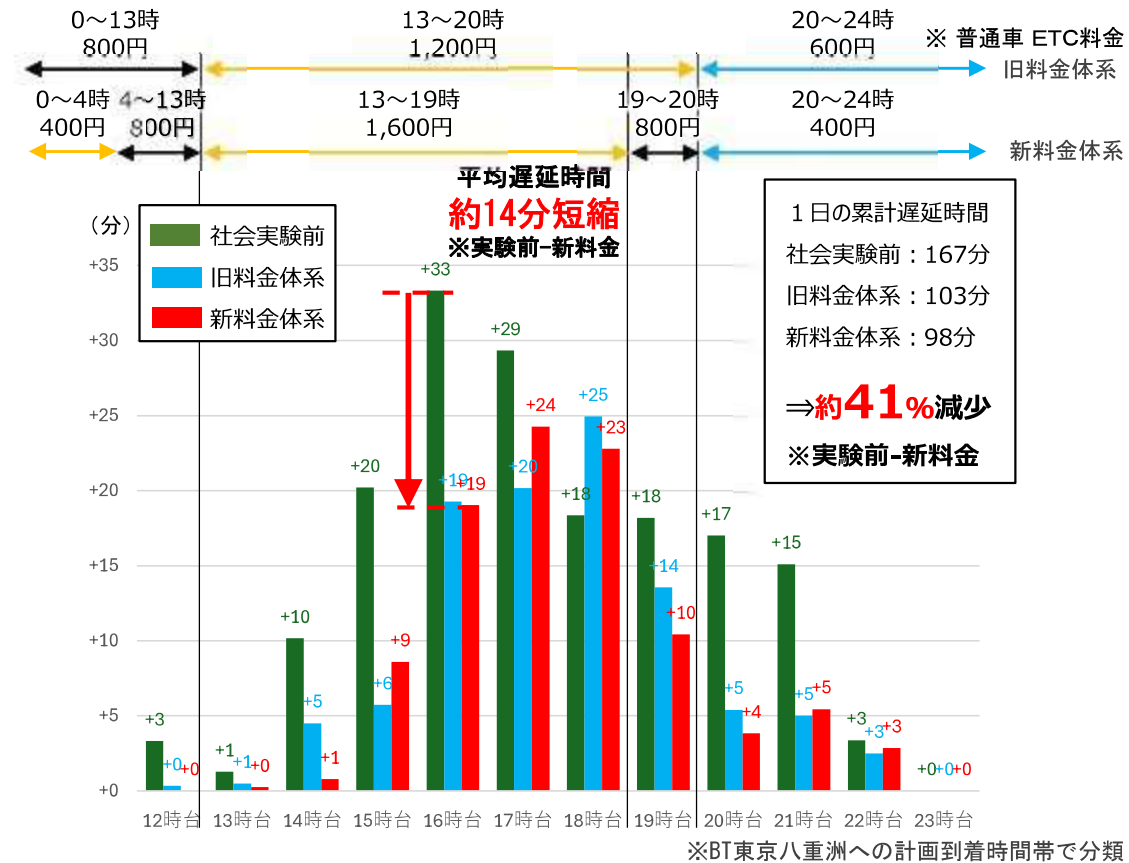


No	拠点名 (始発停留所)
1	三井アウトレットパーク木更津
2	イオンモール木更津
3	君津製鉄所
4	青堀駅
5	君津駅南口
6	イオンモール富津
7	亀田病院
8	パークウェルステイト鴨川
9	安房小湊駅
10	御宿

■時間帯別の平均遅延状況

(木更津金田BT・三井アウトレットパーク木更津⇒BT東京八重洲)

遅延時間：千葉県内最終停留所と終着地の計画所要時間と実績所要時間の差



※アクアラインを通行する主なバス会社 (京成バス株、日東交通株) の運行路線を集計
※遅延時間には首都高及び一般道の交通状況の影響を含む

※社会実験前：R5. 5. 6～R5. 7. 17の土日 (11日)

旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 9. 29の土日 (24日)

新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28の土日 (24日)

以下条件時は集計対象から除外

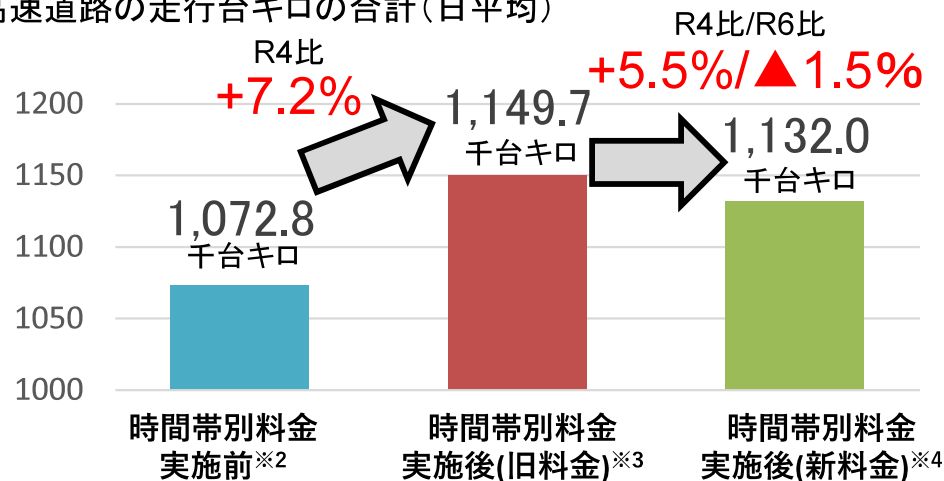
- ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/日以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日 (前年と比較できないことから)
- ・その他交通動向特異日

2-11. 道路ストック有効活用の観点からの分析について

- 高速道路の総走行台キロ・交通集中渋滞の総渋滞損失時間を分析。
- 房総エリアの高速道路の総走行台キロは増加している一方で、アクアラインの渋滞損失時間は減少しており、時間帯別料金が道路ストックの有効活用に寄与していることを確認。
- R6年と比較しR7年は、総走行台キロ、総渋滞損失時間ともに横ばい。

■総走行台キロ

アクアライン(上下線)利用者の同日内における房総エリア内※¹の高速道路の走行台キロの合計(日平均)



【参考】NEXCO東日本が管理する高速自動車国道の走行台キロの合計(日平均)

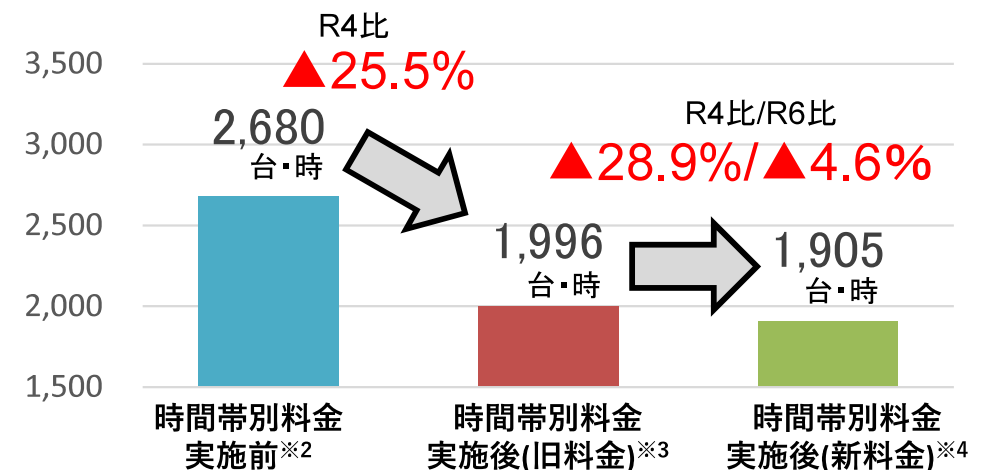
時間帯別料金実施前※ ²	時間帯別料金実施後(旧料金)	時間帯別料金実施後(新料金)
71.5百万台キロ	77.2百万台キロ (+8.0%)	77.8百万台キロ (+8.8% / +0.8%)

※¹京葉道路(宮野木J—蘇我)、圏央道(木更津J—松尾横芝)、千葉東金道路、館山道、富津館山道、東京湾アクアライン連絡道

※^{2,3,4} 時間帯別料金実施前: R4.4.1~R4.8.31の土日祝
 時間帯別料金実施後(旧料金): R6.4.1~R6.8.31の土日祝
 時間帯別料金実施後(新料金): R7.4.1~R7.8.31の土日祝
 但し、交通混雑期(GW、お盆、年末年始)を除く

■総渋滞損失時間

アクアライン(上下線)の交通集中渋滞の渋滞損失時間※⁵(日平均)



【参考】NEXCO東日本が管理する高速道路の交通集中渋滞の総渋滞損失時間※⁵(日平均)

時間帯別料金実施前※ ²	時間帯別料金実施後(旧料金)	時間帯別料金実施後(新料金)
15,483台・時	19,098台・時 (+23.3%)	18,666台・時 (+20.6% / ▲2.3%)

※⁵速報値を含む

渋滞損失時間: (渋滞時の通過時間 - 非渋滞時の通過時間) × 通過台数で示す推定値

2-12. 千葉県から東京方面への経路選択の変動

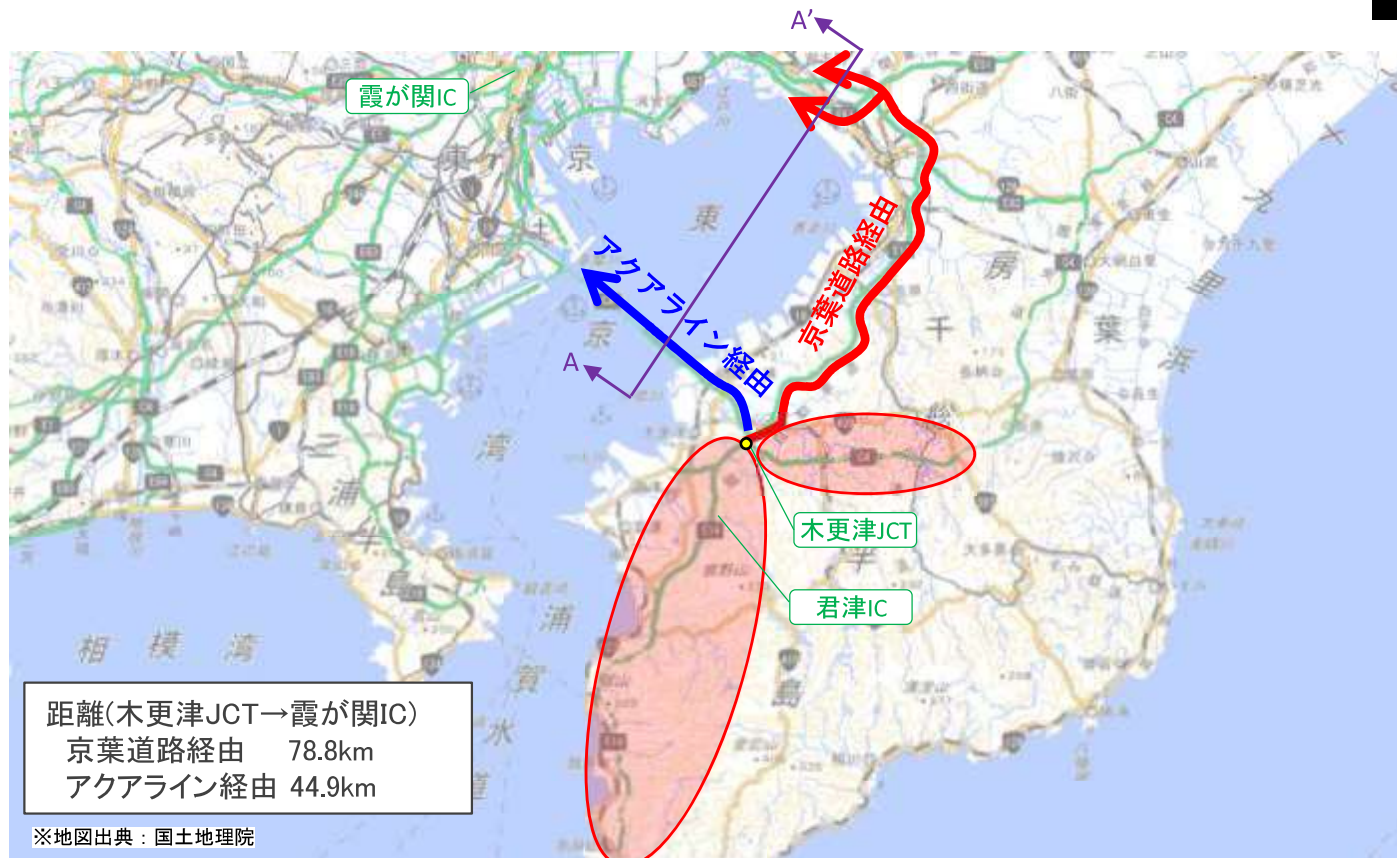
集計対象期間

社会実験前：R4. 7. 23～R4. 9. 25, R5. 4. 8～R5. 7. 17 (内27日)

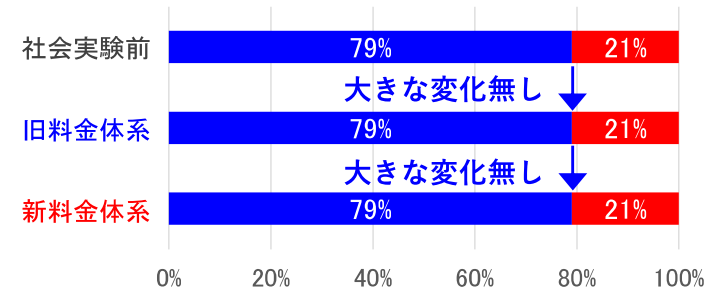
旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 9. 29 (内24日)

新料金体系：R7. 4. 5～R7. 9. 28 (内24日)

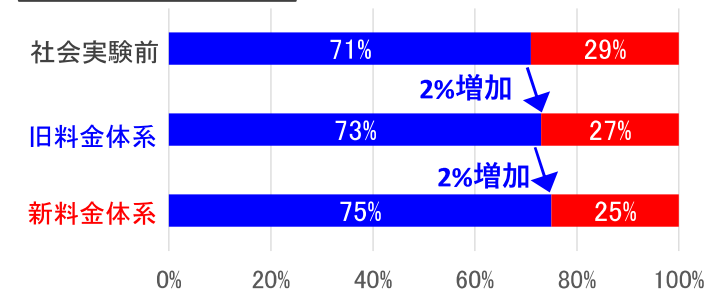
- 木更津JCT以南からの車両のうち、約7割がアクアライン経由、約3割が京葉道路経由。
- 社会実験に伴い、料金引上げ時間帯及び料金引下げ時間帯でアクアライン経由の分担率が増加。



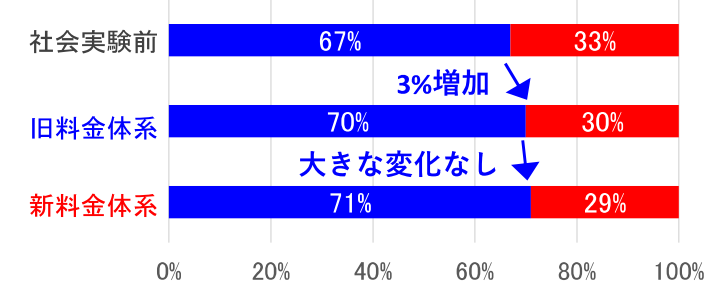
■ A-A'断面における分担率 4時～13時



料金引上げ時間帯 13時～19時



料金引下げ時間帯 20時～24時



データ：時間帯別IC相互交通量を集計
入IC：富津館山道 全IC、圏央道 市原鶴舞IC～木更津東IC
館山道 木更津南IC～富津竹岡IC
出IC：(アクアライン経由) 木更津金田TB
(京葉道路経由) 千葉西TB、湾岸市川IC (本線通過交通を含む)
以下条件時は集計対象から除外
・通行止め及び事故・大雨 (20mm/日以上)
・横風等による規制発生日
・祝日 (前年と比較できないことから)
・その他交通動向特異日

■ アクアライン経由
■ 京葉道路経由

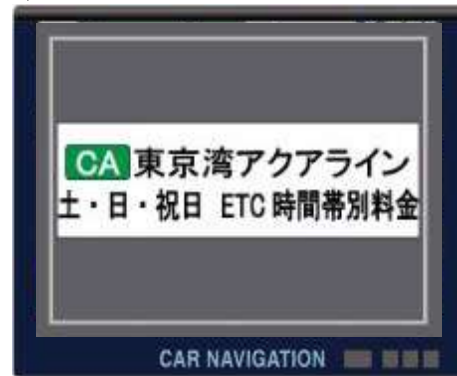
3. アクアライン利用者への取組み等について

3-1. ETC時間帯別料金実施に係る広報

- アクアライン周辺の高速道路を走行するETC2.0搭載車に向け、社会実験の情報提供。
- 通行料金検索HPや道路交通情報HPにWeb広告を出稿し、交通状況や旅行の予定を確認する方に情報提供。
- 木更津金田IC周辺商業施設HPで帰宅時の混雑回避ルート動画を案内。

■ETC2.0サービスを活用した情報提供（令和6年11月～）

ETC2.0搭載車が高速道路上の路側機を通過すると



東京湾アクアラインで、土日祝日の混雑緩和のため、ETC時間帯別料金の社会実験を実施しています。混雑緩和に御協力をお願いします。

▲カーナビ画面・音声提供内容

■WEB広告の画面イメージ



■継続的に実施

- ・ポスター、チラシ
- ・道路情報板
- ・横断幕
- ・県民だより
- ・SNS (X(旧Twitter))
- ・ラジオCM (TBSラジオ・Nack7)
- ・新聞広告 (千葉日報)

千葉内房ドライブMAP 観光情報誌「ちばnote」



観光施設に配置される情報誌、ポスターで社会実験の内容を周知

■木更津金田IC周辺商業施設の取組み



HPに渋滞対策専用ページを作成

帰宅時の混雑回避の迂回路を動画で案内



3-2. 新たな広報の取組み（広報の更なる充実）

- JR東日本の首都圏主要路線の車内ビジョンにおいて、社会実験の広報動画を放送。
- ネクスコ東日本公式チャンネル及び千葉県公式PRチャンネル・商業施設内やHPで広報動画を配信。
- 交通分散を図るため、観光案内サイト「ちば観光ナビ」で夜まで楽しめる施設をPR。

■ 広報動画（車内ビジョン・YouTube動画）

放送路線
山手線
京浜東北線
横浜線
南武線
中央線
埼京線 等

車内ビジョン



令和7年8月～

放送路線



地図出典：国土地理院

木更津金田IC周辺
商業施設公式HP

アクアラインの
料金体系を記載

千葉県公式
PRチャンネル



令和7年9月～

広報動画を表示

YouTube動画イメージ



令和7年7月～



土・日・祝日は時間帯によって通行料金が異なります。



混雑の少ない時間帯を選べば、移動が快適！さらにおトク！



土・日・祝日の混雑緩和のため実施しています

■ 観光案内サイト

ちば観光ナビ



令和7年4月～



運営：千葉県観光物産協会

社会実験広報ポスター



令和7年度版
令和7年4月～

QR
コード

道の駅、観光施設、
ゴルフ場等に配置

■ デジタルサイネージ

令和7年9月～



木更津金田IC周辺商業施設

首都高速道路
大黒PA



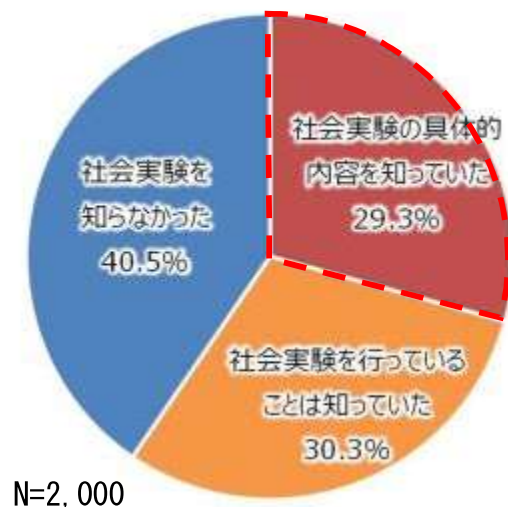
令和7年4月～

3-3. 社会実験の認知度と行動変容

- 令和7年4月以降、土日祝日に県外からアクアラインを利用した観光客にアンケートを実施。
 - 令和7年4月からの料金体系など具体的な実験内容の認知度は約3割。
 - 具体的な実験内容を認知したことで、行動変容した方は上下線共に約4割。
- 理由は、「通行料金を安価にするため」、「渋滞を避けるため」が多い。

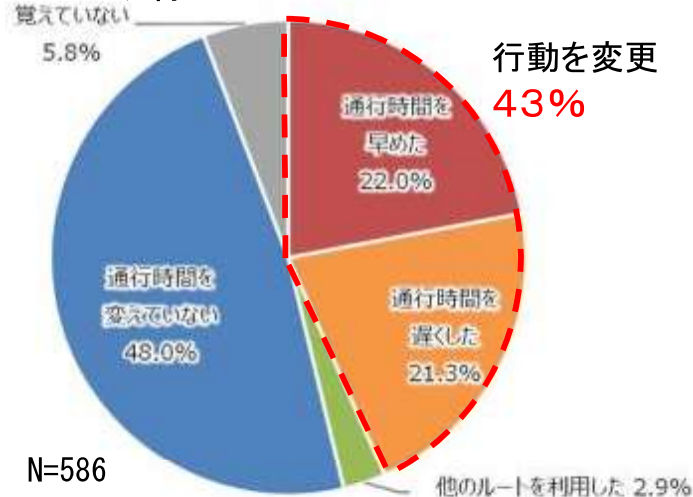
○抽出条件：令和7年4月1日以降の土日・祝日に自家用車等でアクアラインを利用した方
 サンプル数：2,000（東京都、神奈川県、埼玉県在住者）

■社会実験の認知度



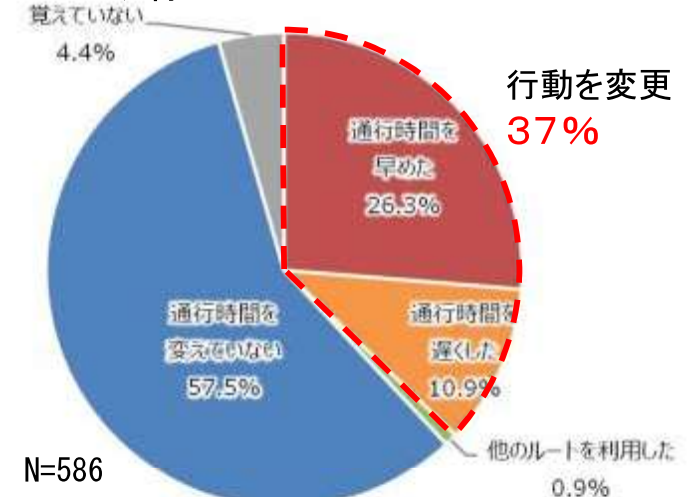
■社会実験による行動変容※1

○上り線



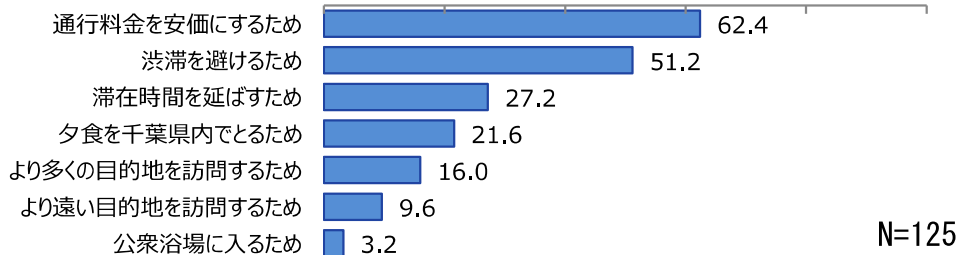
※1 「社会実験の具体的な内容を知っていた」と回答したサンプル数

○下り線



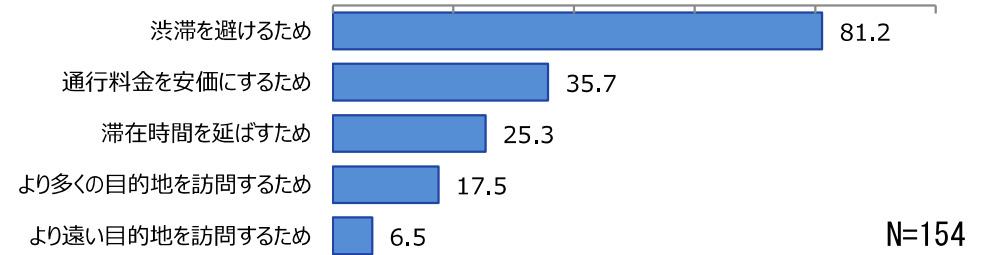
■上り線の通行時間帯を遅い時間に変更する理由※2

0% 20% 40% 60% 80% 100%



■下り線の通行時間を早い時間に変更する理由※3

0% 20% 40% 60% 80% 100%



※2 「社会実験の具体的な内容を知っていた」かつ「アクアライン上り線の通行時間を遅くした」と回答したサンプル数

※3 「社会実験の具体的な内容を知っていた」かつ「アクアライン下り線の通行時間を早くした」と回答したサンプル数

3-4. 利用者から寄せられた意見

○土日祝日に県外からアクアラインを利用して観光した方の意見として、渋滞を避けて料金が安いことは魅力的等の肯定的な意見があった一方、子供のため早く帰宅したい、料金を気にしていない等の否定的な意見もあった。

■旧料金体系(R5.7.22～R7.3.31)における意見 ※1

※1 出典) 南房総地域訪問者へのWEBアンケート調査 N=2,000 (R6. 8月調査)

肯定的な意見

- 渋滞を避けることができ料金も安いのは魅力的だと思うから。
- 分散利用は重要であるし、予定を立てる目安になる。
- 渋滞を避けて快適な運転と時間の節約を図りたい。

否定的な意見

- 子供が小さいため、なるべく遅い時間にしたくない。
- レンタカーの返却時間があるため。
- 観光でなくゴルフが目的であるためコスパ・タイプを考えると行動を変えたくない。

■新料金体系(R7.4.1～)における意見 ※2

※2 出典) アクアライン利用による千葉県訪問者へのWEBアンケート調査 N=2,000 (R7. 9月調査)

肯定的な意見

- 渋滞を減らすことができれば、みんなにとって良い。
- このような社会実験を他の路線でもおこなって、渋滞緩和を進めてください。
- 良い取組だと思う。時間調整できる人は積極的に使うと思います。

否定的な意見

- 千葉県は昼間に行きたいスポットが多く、朝と夜に安くされても何の影響もない。昼間が高いので行く気がなくなる。
- 金額が簡単にわかるように料金を設定してほしい。
- 料金が変わっても渋滞状況は変わらない。
- アクアラインだけでなく高速料金を気にしていないので意見等は無い。

3-5. 東京湾アクアライン利用者の滞在時間の変化

- 新たにETC2.0のデータを活用し、GW期間中の休日における滞在時間を分析。
- 千葉県内の平均滞在時間が社会実験前と比較し、18分増加。
- 3箇所以上訪問する方の割合が社会実験前と比較し、3.6%増加。
- アクアラインを通行した車両の周遊範囲が拡大。

新たにETC2.0の位置情報データを活用し、GW期間中に県内に日帰りで訪問した方の滞在時間を比較。

○抽出条件

- ①往路・復路ともにアクアラインを利用する
ETC2.0搭載車両
※往路：川崎→木更津 復路：川崎←木更津
- ②千葉県を日帰りで周遊する車両

○分析対象期間

令和5,6,7年度のGW(休日) (N=サンプル数)

社会実験前(R5.4/29・30・5/3・4・5・6・7) N=18,712

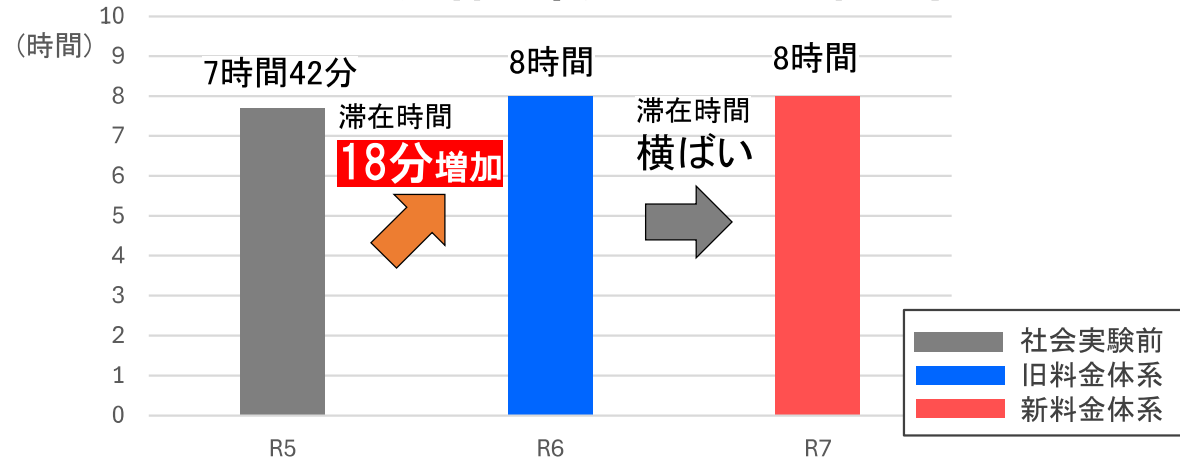
旧料金体系(R6.4/27・28・29・5/3・4・5・6) N=26,662

新料金体系(R7.4/26・27・29・5/3・4・5・6) N=19,693

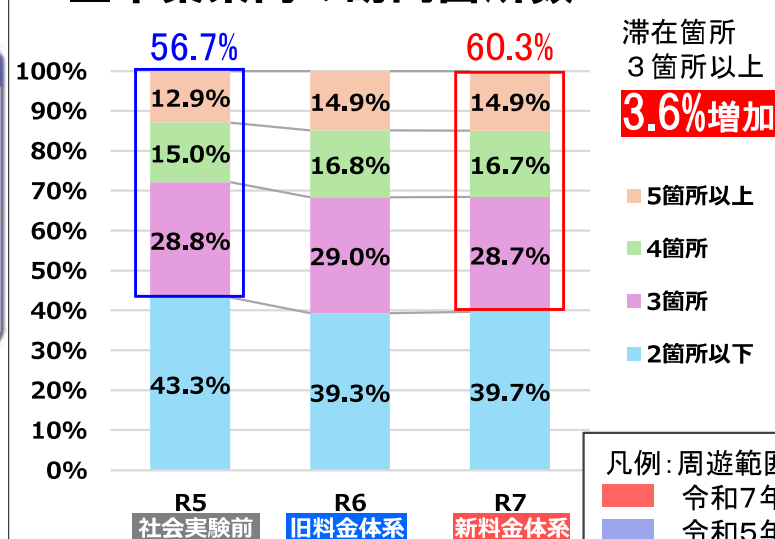
○出典

ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基に作成(千葉県)

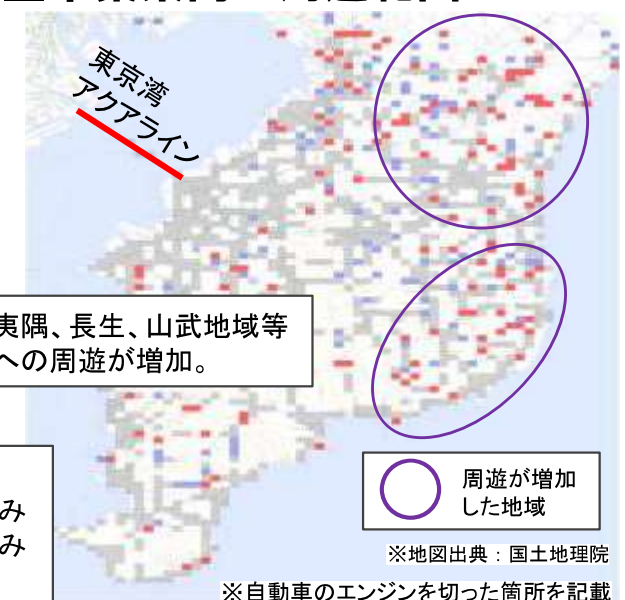
■アクアライン利用者の千葉県内平均滞在時間



■千葉県内の訪問箇所数



■千葉県内の周遊範囲



○ETC2.0とは



※ETC2.0とは、有料道路等における料金収受に加えて、道路側のアンテナと車載器が高速大容量の双方向通信を行うことで、渋滞回避支援等の情報を提供するとともに、ETC2.0により収集された車の走行経路や速度などの情報は、様々な道路政策に活用されています。

※出典：国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/etc2/>)を加工して作成

3-6. 県内観光施設の声

- 令和7年4月からの状況を確認するため、県内観光施設へのヒアリング調査を実施。
- 遅い時間帯の利用者が増加した等の声があった一方、料金変動の影響は感じられないとの声もあり、引き続き社会実験の影響について、県内のゴルフ場や、道の駅等と連携し、調査を継続。

＜商業施設＞

午後の物販の集客ピークが14時から16時だったところ、14時から18時となり、食事や入浴の利用でも、施設が遅くまで混雑するようになった。



＜観光施設＞

観光客、ゴルフ客共にアクアラインの渋滞を気にしていると思う。
渋滞対策は進めていく必要があると思う一方、料金差により、房総半島への観光客が少なくなることを懸念している。



＜商業施設＞

ETC時間帯別料金によって昼間だけではなく夜間の来客も増えていると思う。
若年層の利用が多く、家族連れより帰宅時間をあまり気にしていない傾向があるのではないかな。



＜レジャー施設・商業施設＞

料金の改定に伴い、集客に影響が出るかと思ったが、昼間の営業時間内ではアクアラインの料金変動の影響は感じられない。



＜商業施設＞

料金の変動する直前まで施設内に滞在し、交通量が少ないタイミングで帰宅する方もいると感じる。



＜商業施設＞

社会実験により売り上げの変化は生じていない。翌日が休日の日は遅くまで滞在する方が多い。一方で、翌日が平日の日曜日等は、朝早く来て朝食をとり、混雑する前に帰る方もいる。
20時過ぎまで施設内に滞在し、料金が安くなると帰宅する方が増えたと感じる。



4. 今後の方針について

4. 今後の方針

分析結果まとめ

- 令和7年4月から9月末までの6ヶ月間の交通データを分析した結果、社会実験前と比較し、交通量は増加。
- 上り線については、令和5年度から実施した社会実験と比較し、料金引上げ時間帯(13時～19時)の交通量は、土曜日は横ばい、日曜日はわずかに減少。料金引下げ時間帯(0時～4時、20時～24時)の交通量は増加。
最大損失時間は、土曜日、日曜日共に減少しており、混雑の緩和に一定の効果。
- 下り線については、料金引下げ時間帯(0時～4時)の交通量が大幅に増加。料金引上げ時間帯(5時～7時)の交通量は、土曜日は増加、日曜日は減少。最大損失時間は横ばい。
- アクアライン上り線の走行速度は向上してきているが、周辺一般道では、21時台の走行速度が低下。
- 今年度より新たに取り組んだETC2.0の解析により、県外から千葉県内に訪問した方の平均滞在時間が、社会実験前と比較し、18分増加。
- アクアライン利用者の令和7年4月からの社会実験に対する認知度は約3割に留まっているため、引き続き、広報活動の充実を図り、認知度の向上が必要。

今後の方針（案）

- 令和7年4月からの新たな社会実験により、混雑の緩和に一定の効果が認められる一方、社会実験の認知度が低いため、アクアライン利用者の十分な行動変容に繋がっていないと思慮されることから、認知度を向上させるよう、広報活動を充実し、更なる行動変容を促す。
- 依然として、周辺道路においても速度低下が発生しているため、対策の検討が必要。
- 現時点では、短期的なデータのため、引き続き、季節変動を踏まえた一定期間の効果を分析・評価するとともに、効果的な料金施策の検討を引き続き行う。