

混雑等に応じた柔軟な料金について

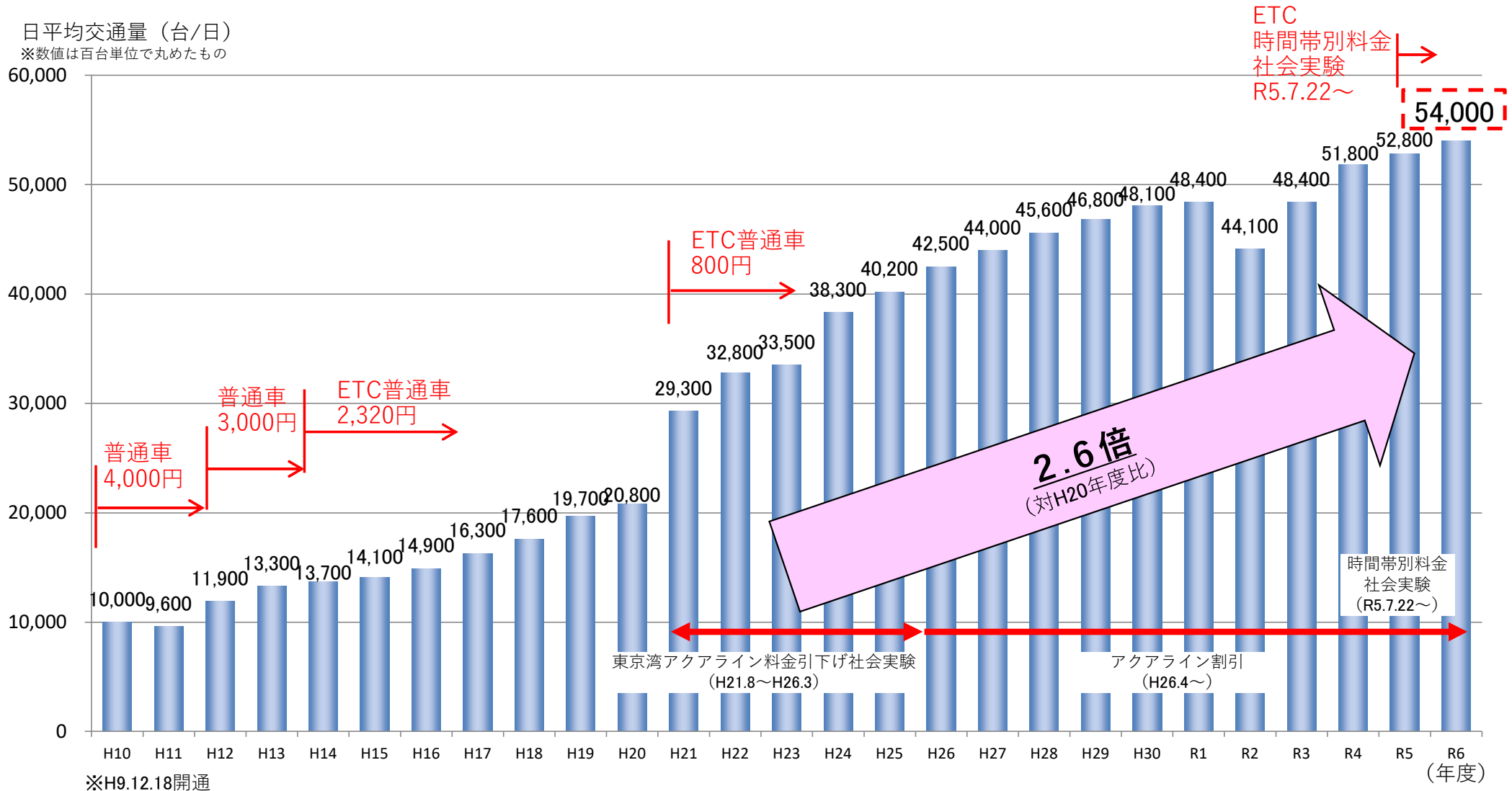
1. 混雑等の緩和に向けた取組み状況
2. 今後の進め方

1. 混雑等の緩和に向けた取組み状況

1-1. 東京湾アクアラインにおける料金施策について

交通状況：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。



出典：NEXCO東日本データ（年度値）

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：現在の実験概要

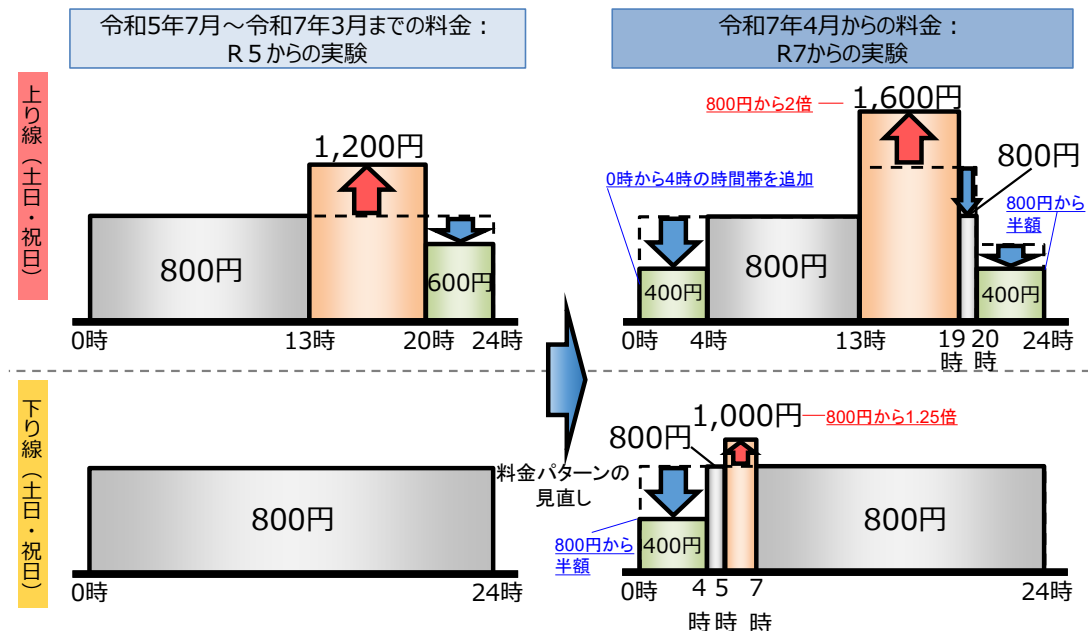
○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい混雑が発生していたことから、ETC時間帯別料金、いわゆる時間変動料金を、令和5年7月22日から休日(土日・祝日)に社会実験として実施

<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
- 対象期間：令和5年7月22日(土)
～令和8年3月31日(火)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>



<ETC時間帯別料金>

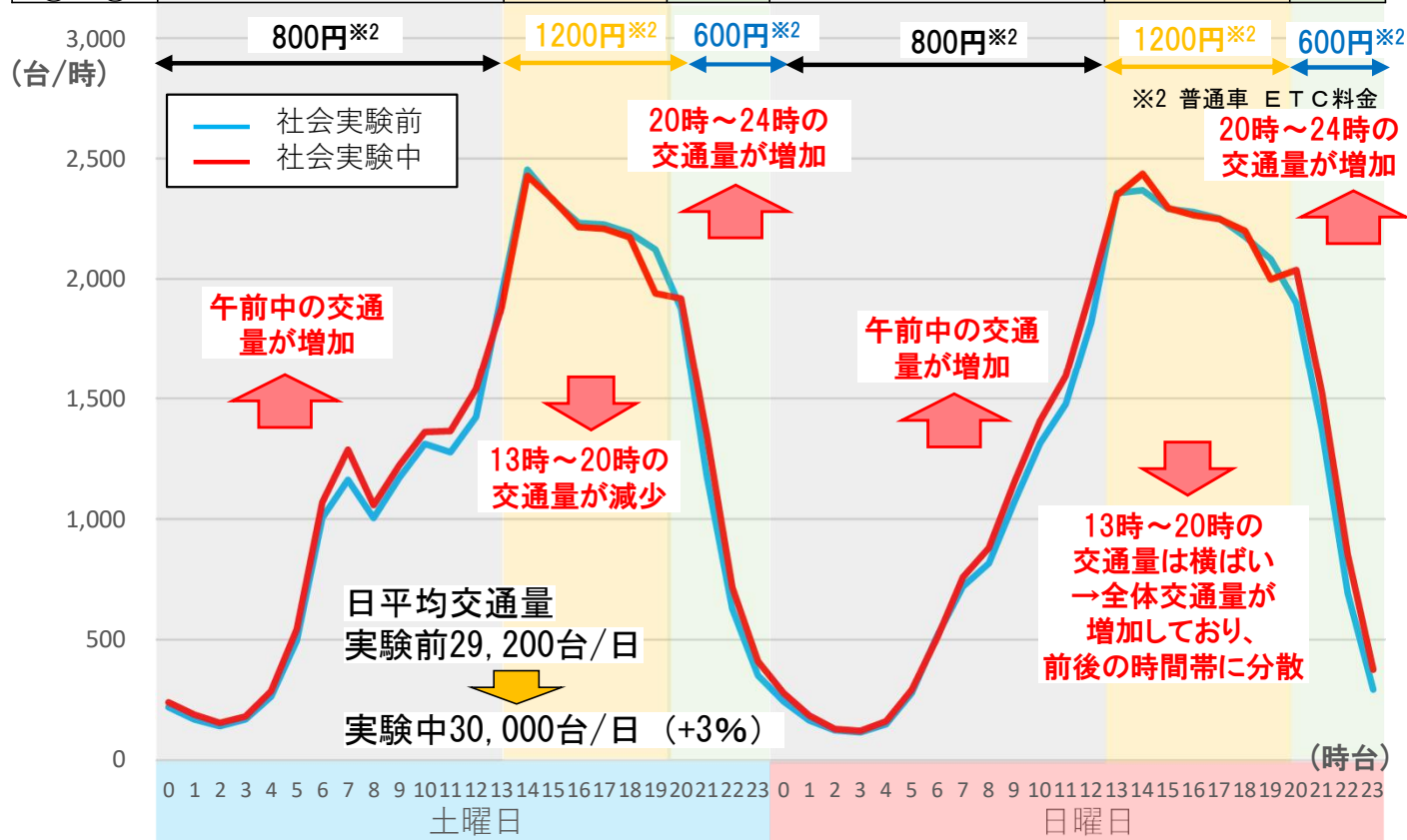
上り線 (木更津→川崎)	土日・祝日(1月2日、1月3日、振替休日を含む)				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

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

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】

- 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

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験に関してこれまで頂いたご意見 ～混雑等に応じた柔軟な料金を実施する上で得られた知見～

1. 基本的な考え方

- どういった理念で、何を目的として料金設定をするのか、検討すべき。
- 道路に限って解決を図るのではなく、経済界を巻き込んだ政策を進めていくのが望ましい。
- 他の公共交通機関の利用を促す施策を意識、連携した取組(P&R等)とするのが望ましい。
- 行動変容できない利用者に対して配慮すべき。

2. 具体の実施方針

<利用者への周知・広報>

- ETCによって料金を認識しにくくなっている中、観光地での利用者などに対して、どのように料金を知らせて、行動変容を促していくか検討が必要。
- エリアで抱えている問題を、利用者に共有・共感してもらい、取り組みに参加・協力いただくべき。
- 混雑している道路を利用せざるを得ない利用者が納得できる説明を行うべき。

<料金設定>

- きめ細かな料金格差とし、最終的には交通量に応じて変えていく料金体系の検討が必要。
- 土曜日午前に下り線、日曜日午後に上り線の料金を割高にするなど、わかりやすい料金パターンが望ましい。
- NEXCOは民間企業であるため、料金収入を増やす視点を持っていても不思議ではない。一方で、政策を担う国は公共的な施策を進める役割を果たすなど、国と民間の間でのせめぎ合いとなることに留意。

3. 分析・評価手法

- 総走行時間や総走行台キロといった交通量指標での評価、アンケート調査やシミュレーションを行い、どのような料金水準が良いのか評価すべき。
- どういう人がどういうタイミングで変更したのかまたは変更できなかったのかミクロな分析が望ましい。
- 事前にどのような効果を期待するのか、予測と結果がどのように違ったのかといった分析を行うべき。
- 予測と結果の比較分析を行い、最適化を図っていくべき。
- 効果のモニタリングを行う体制を構築すべき。

4. 制度論での課題

- 混雑課金はこれまでの建設費用の償還のための料金徴収と概念が異なることから、得られた収入をどう使うのかと関連付けて課金方法や金額等を決められないか検討が必要。
- 上手に道路を使うマネジメント型の料金として位置づけることが必要。
- 道路ストックの有効活用等の観点から、総走行台キロをより増加させる料金施策が望ましい。

5. その他(料金システム)

- 現行の料金システムの対応能力や追加費用などに留意。
- 即時での料金徴収だけではなく、事後精算も含めることで料金徴収の方法も多様化。システム負荷も軽減できないか留意。

混雑等に応じた柔軟な料金の実施上のポイントを踏まえつつ、東京湾アクアラインやモデル実施箇所での試行実施

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験の目標設定

○アクアライン通行料金の割引(普通車800円)を実施しつつ、土日・祝日の時間帯別料金の社会実験においては、国、千葉県及びNEXCO東日本が連携して、アクアラインの渋滞緩和等を目指す。

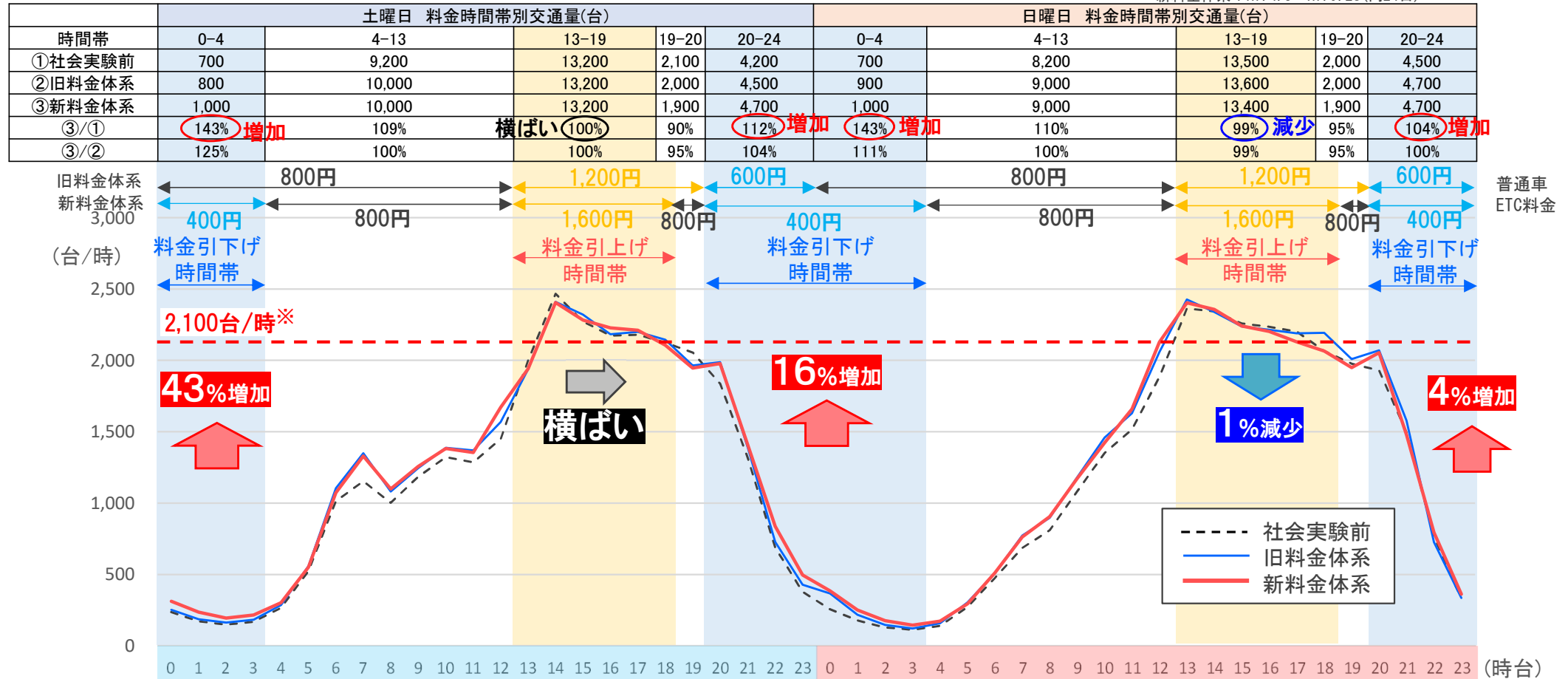
		評価項目	分析データ	
目的	【アクアライン本線の渋滞緩和】 ・ピーク時間帯から非ピーク時間帯に交通転換 ・渋滞回数の減少、旅行速度の向上 【木更津金田IC周辺の渋滞緩和】 ・渋滞長の減少、旅行速度の向上 【安全性の向上】 ・交通事故発生件数の減少 等	1. 時間帯別交通量、通過所要時間 2. 渋滞（発生回数、最大渋滞長、発生時間の変化、総渋滞損失時間） 3. 旅行速度（速度の低下状況、時間帯の変化） 4. ICペアごとの利用圏域（IC別の利用時間帯、利用ルート） 5. 交通事故発生率等の変化 6. 総走行台キロ	交通データ（高速）	トラカンデータ
				渋滞データ
				ETCデータ
				ETC2.0
				事故件数
		1. 一般道の交通量 2. 渋滞長（最大渋滞長の変化） 3. 旅行速度（速度の低下状況、時間帯の変化） 4. 交通事故発生率等の変化	交通データ（一般道）	木更津金田IC周辺交通量調査
木更津金田IC周辺渋滞長調査				
ETC2.0				
事故件数				
その他調査事項	【観光振興】 ・観光入込客数の変化 ・県内滞在時間の変化 等	1. 観光入込客数の変化 2. 滞在時間訪問箇所数	観光	観光入込客数（統計データ）
				観光客の意向
	【輸送の効率化】 ・目的地までの定時性の確保状況 ・ドライバーの労働環境 等	高速バスの定時性の変化等	人流・物流	アンケート
				バス運行データ等

交通状況：東京湾アクアライン(上り線)の時間帯交通量

- 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）

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)



○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%

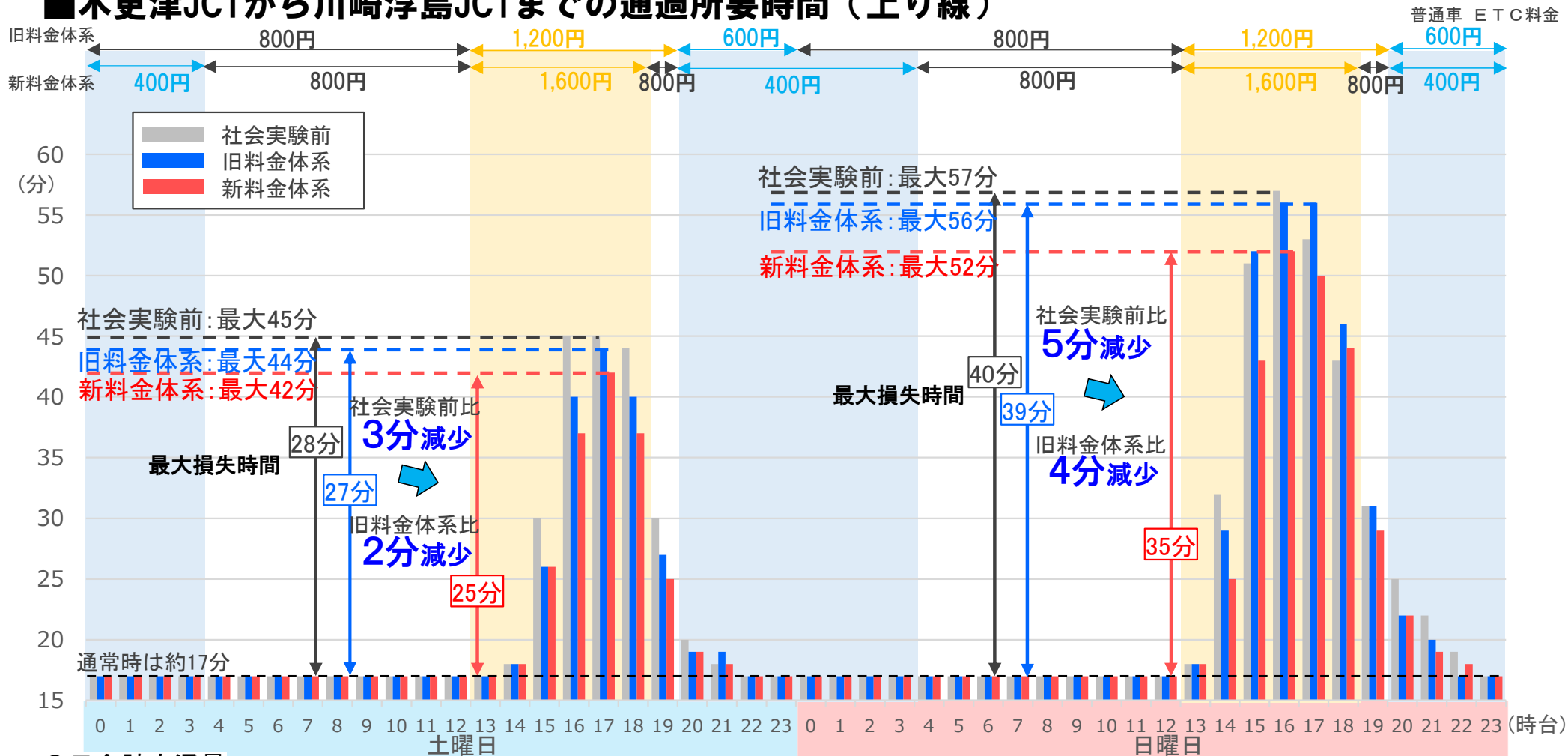
※ 2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加することが確認されている
 (第1回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会 (R5. 6. 20) より：P5参照)

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

交通状況：東京湾アクアライン(上り線)の通過所要時間

- 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%

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)

※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)

・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

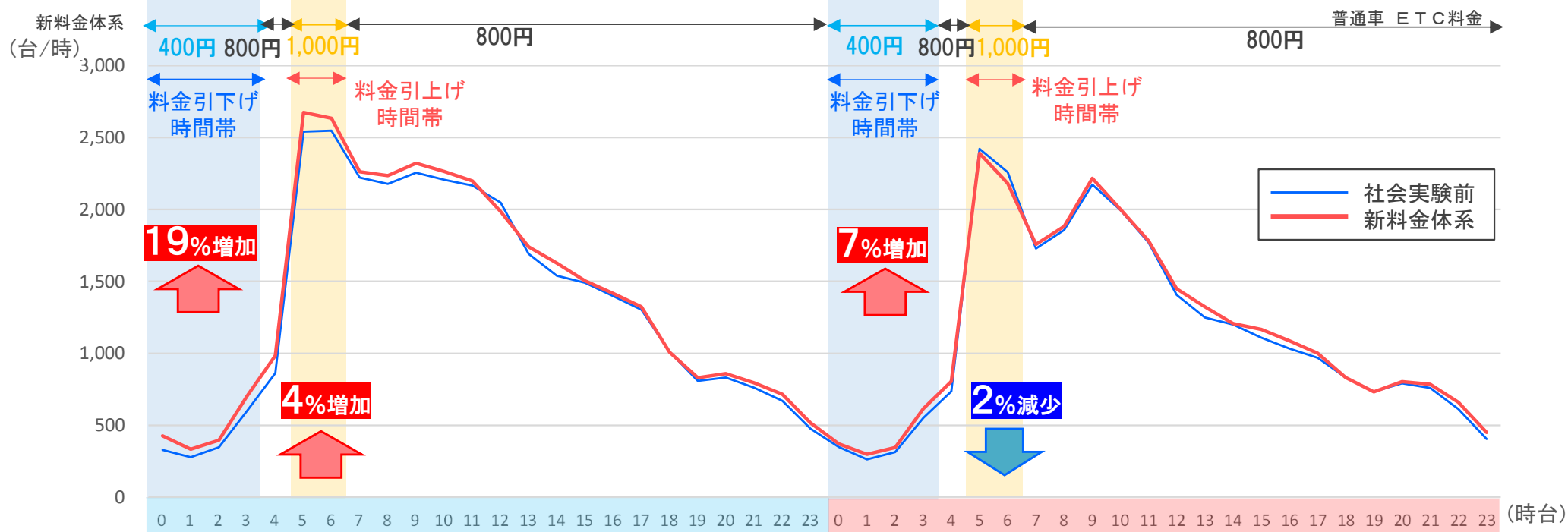
交通状況：東京湾アクアライン(下り線)の時間帯交通量

- 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%

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31日)

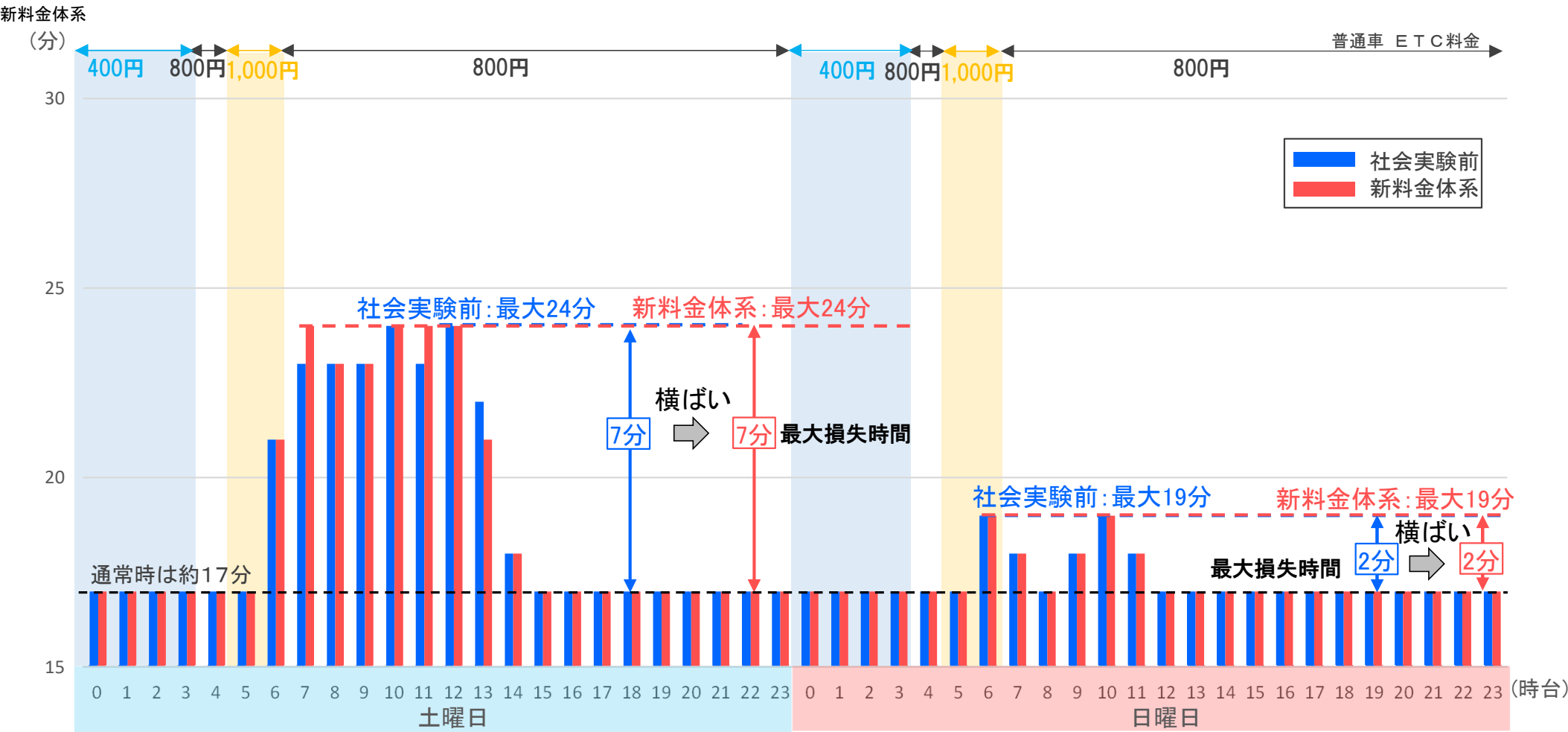
以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日（前年と比較できないことから）
 ・その他交通動向特異日

交通状況：東京湾アクアライン（下り線）の通過所要時間

○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）

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31日）



※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

交通状況：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

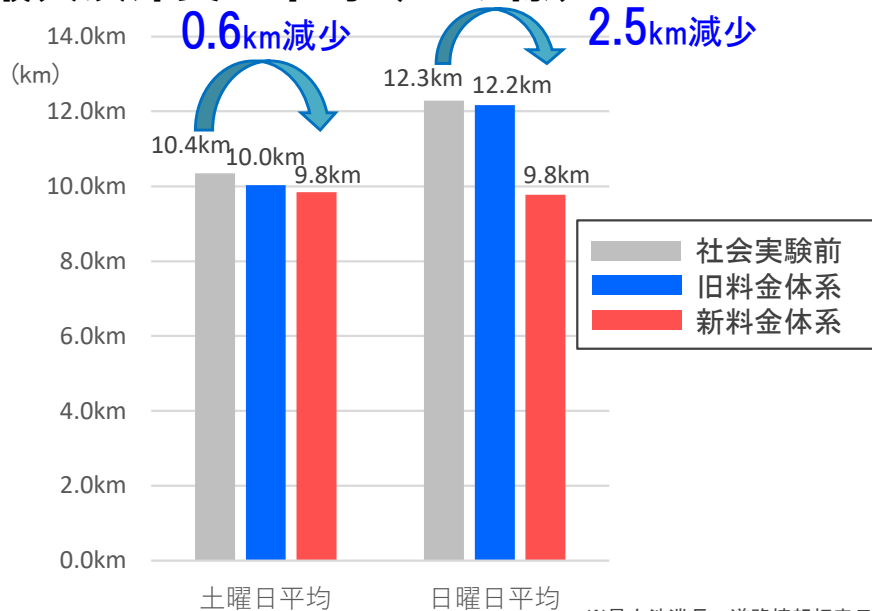
2.8km減少

■日最大渋滞長の記録（下り線）

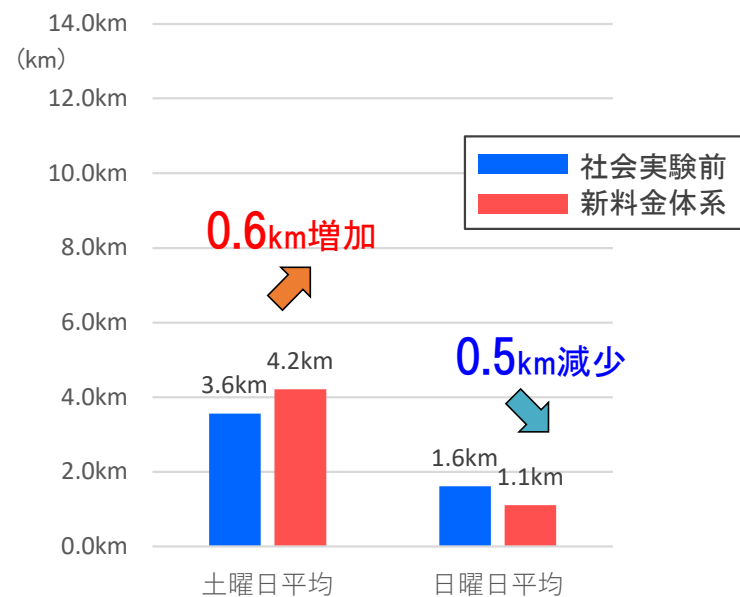
下り線	順位	日付	曜日	最大渋滞長
社会実験前	1	8月25日	日曜日	10.8km
	2	4月6日	土曜日	7.4km
	3	5月25日	土曜日	5.6km
新料金体系	1	8月30日	土曜日	8.0km
	2	4月19日	土曜日	5.6km
	2	6月7日	土曜日	5.6km

2.8km減少

■日最大渋滞長の平均（上り線）



■日最大渋滞長の平均（下り線）



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

※渋滞の定義：

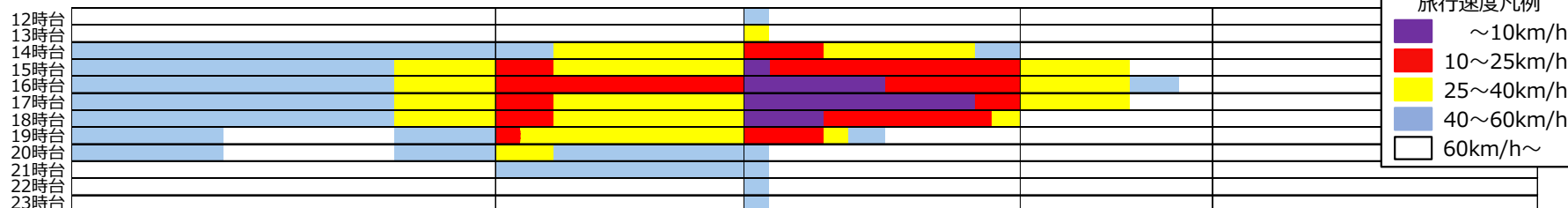
時速25km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

交通状況：東京湾アクアライン上り線の走行速度

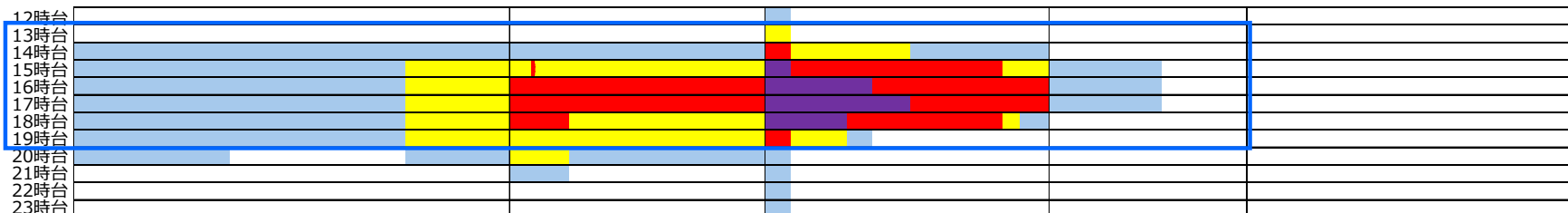
- 海ほたるPA付近を先頭に、午後から夜にかけて混雑し、木更津金田IC付近で走行速度が低下。
- 新料金体系では、上り線の13時～19時までの時間帯で走行速度が向上。

■走行速度(東京湾アクアライン上り線(川崎方面))

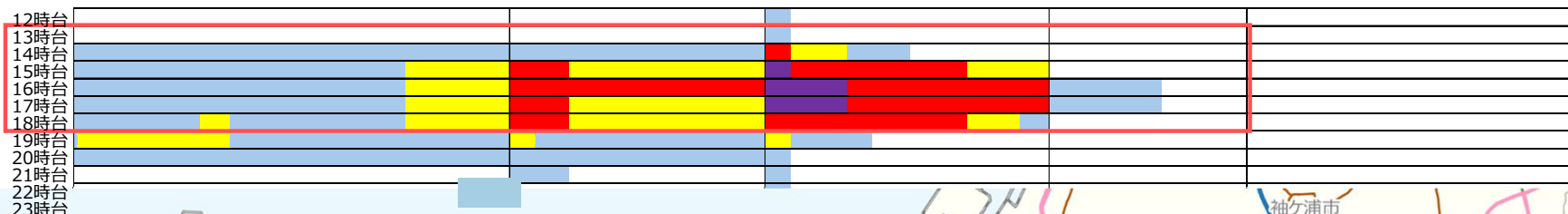
社会実験前



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)

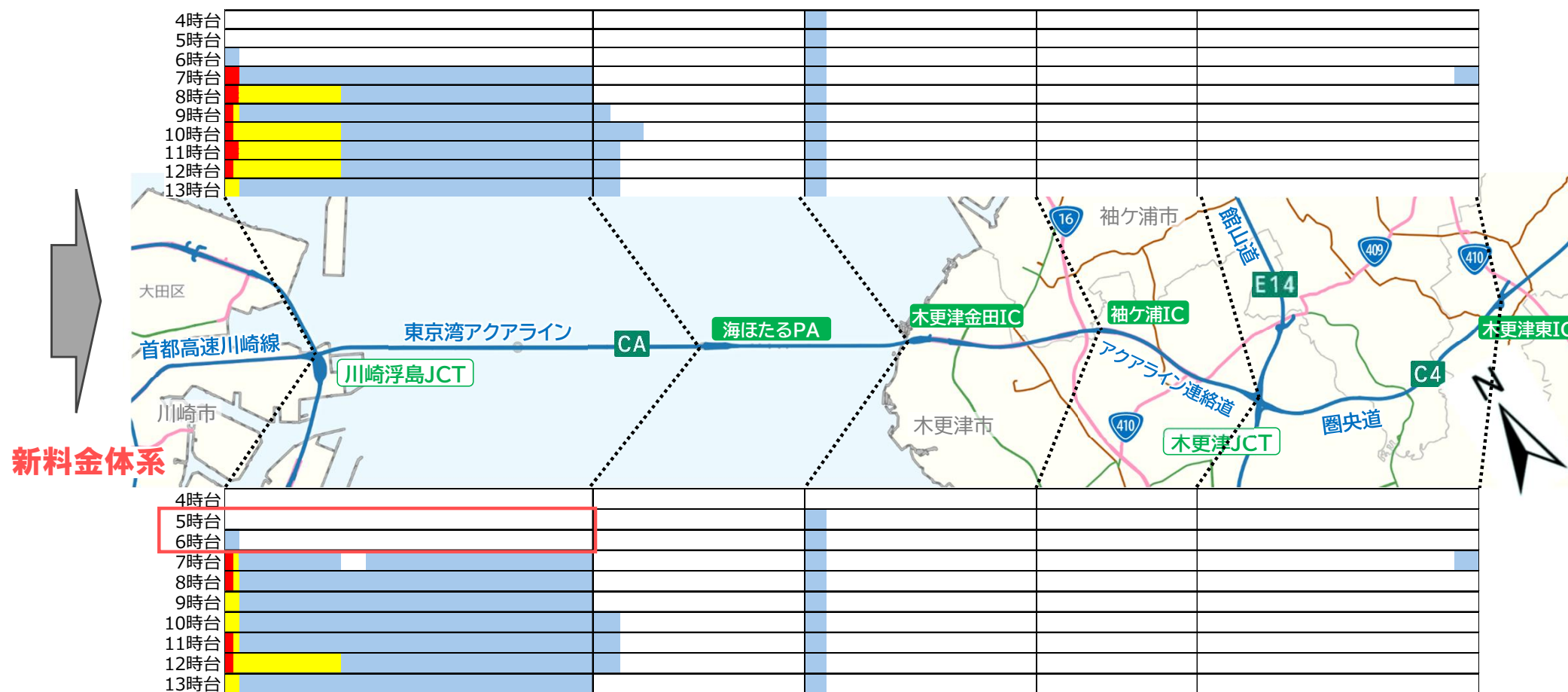
以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上) ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから) ・その他交通動向特異日

交通状況：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



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
 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）

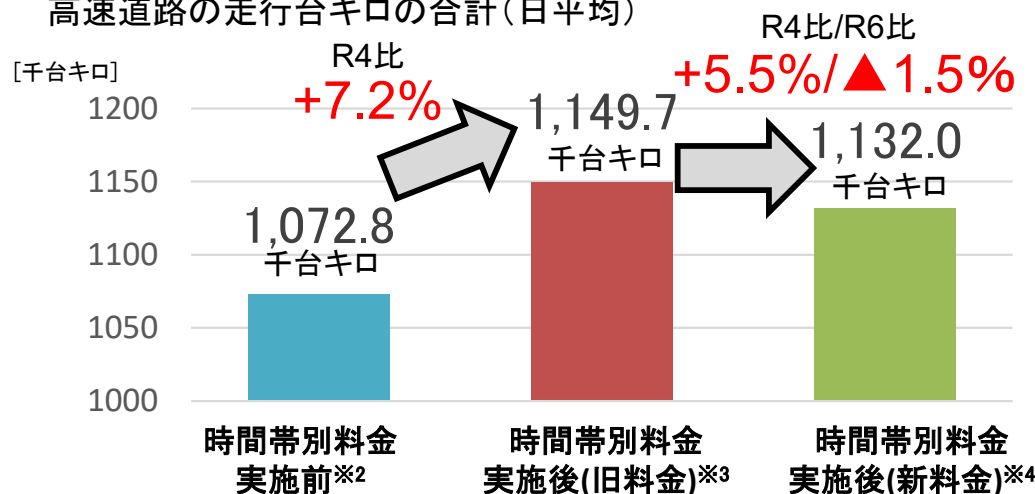
以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨（20mm/日以上）
 ・休日（前年と比較できないことから）
 ・横風等による規制発生日
 ・その他交通動向特異日

交通状況：東京湾アクアラインにおける道路ストックの有効活用の観点

- 道路ストックの有効活用の観点から、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)

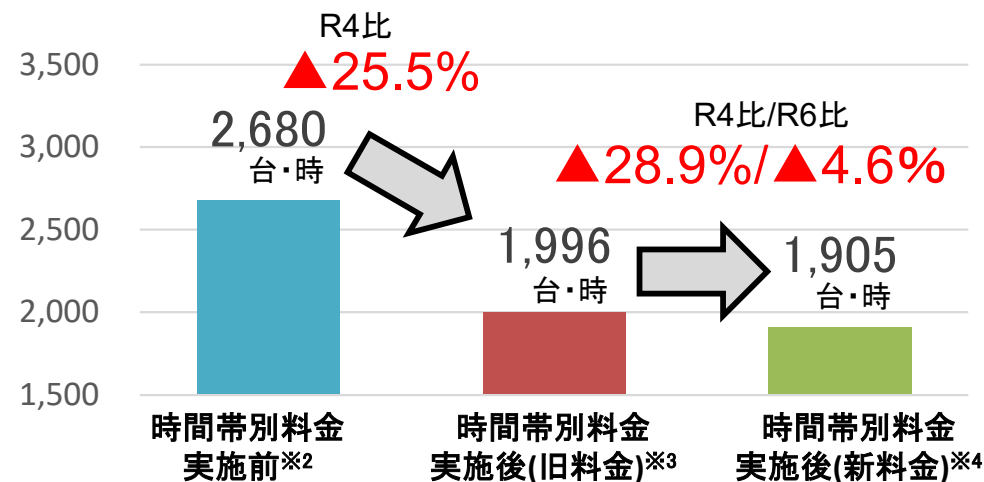
時間帯別料金実施前※2	時間帯別料金実施後(旧料金)	時間帯別料金実施後(新料金)
71.5百万台キロ	77.2百万台キロ (+8.0%)	77.8百万台キロ (+8.8%/+0.8%)

※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%)

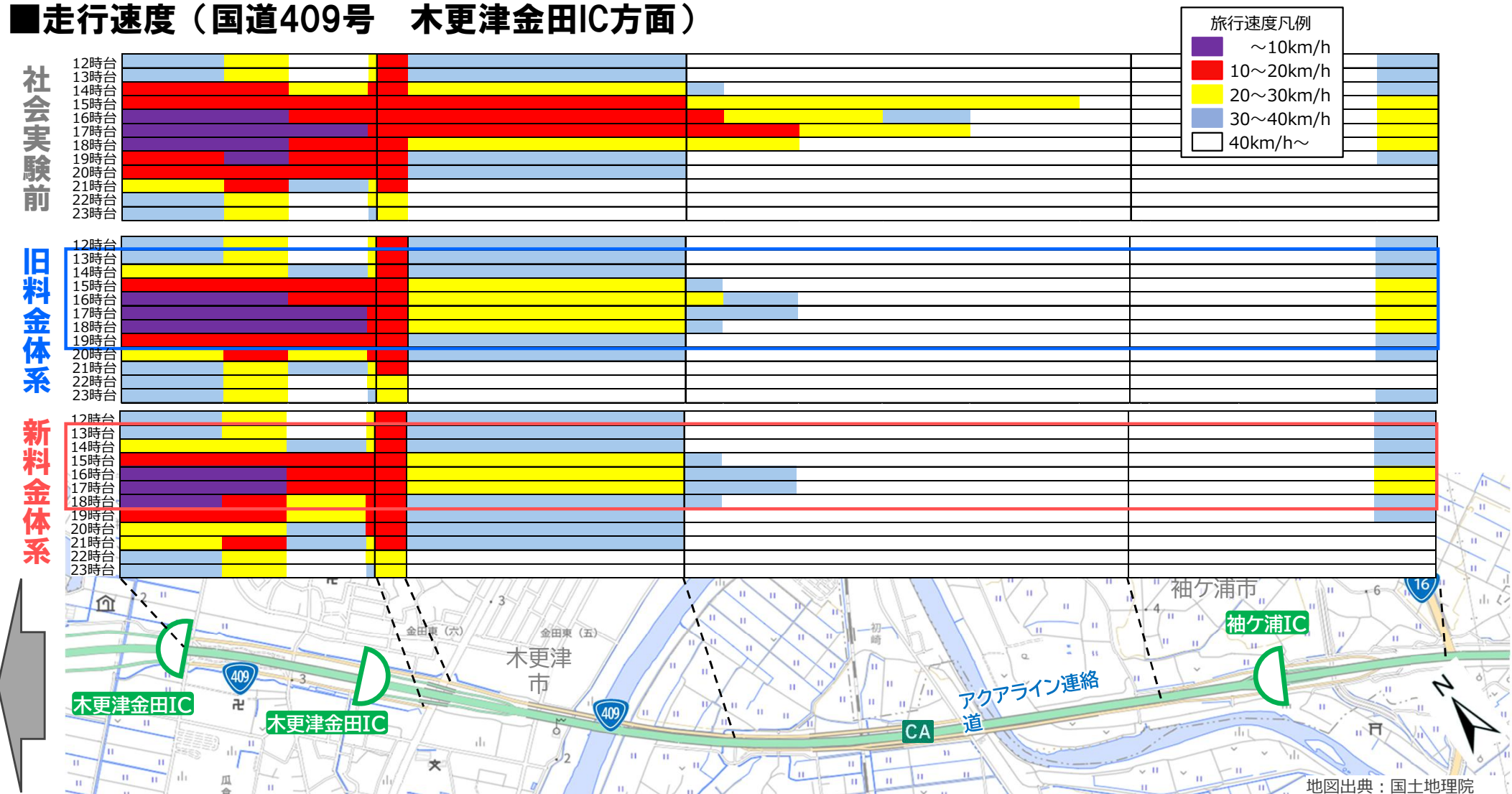
※5速報値を含む

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

交通状況：木更津金田IC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）



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）

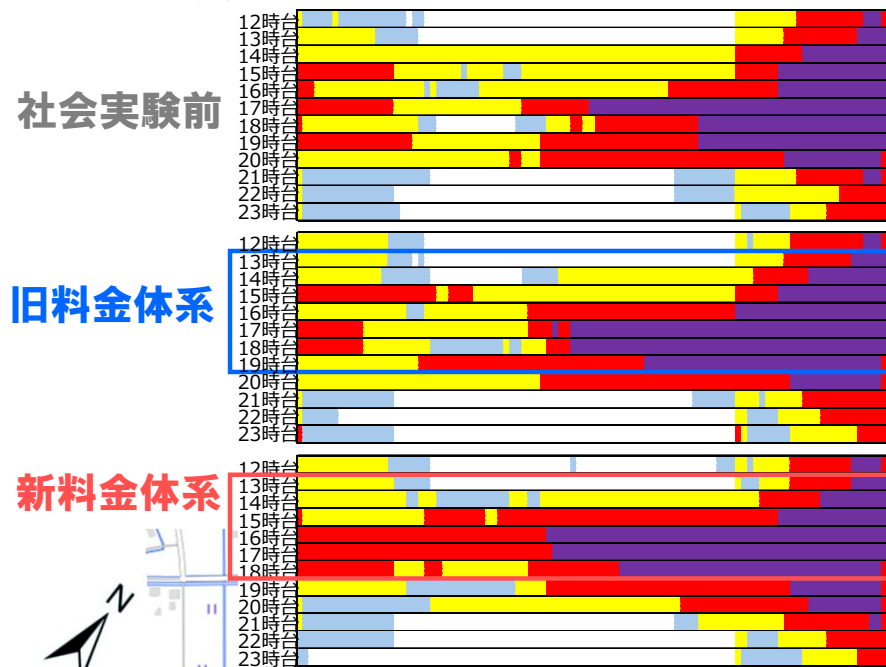
・横風等による規制発生日

・その他交通動向特異日

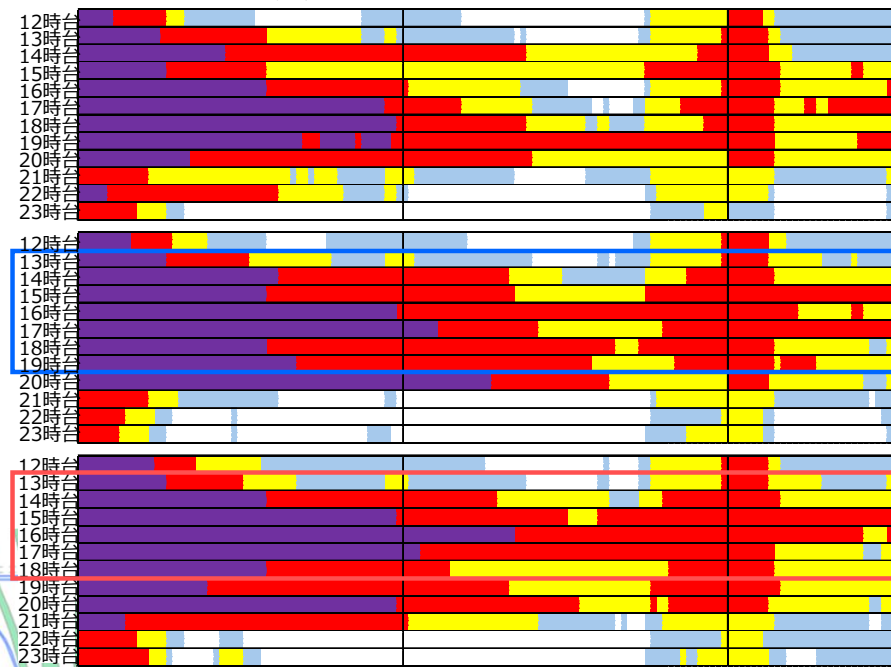
交通状況：木更津金田IC周辺一般道の走行速度②（市道101-2号線）

○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）



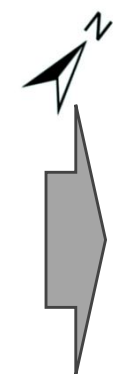
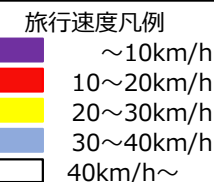
■走行速度（市道101-2号線 木更津金田IC←大型商業施設）



社会実験前

旧料金体系

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）

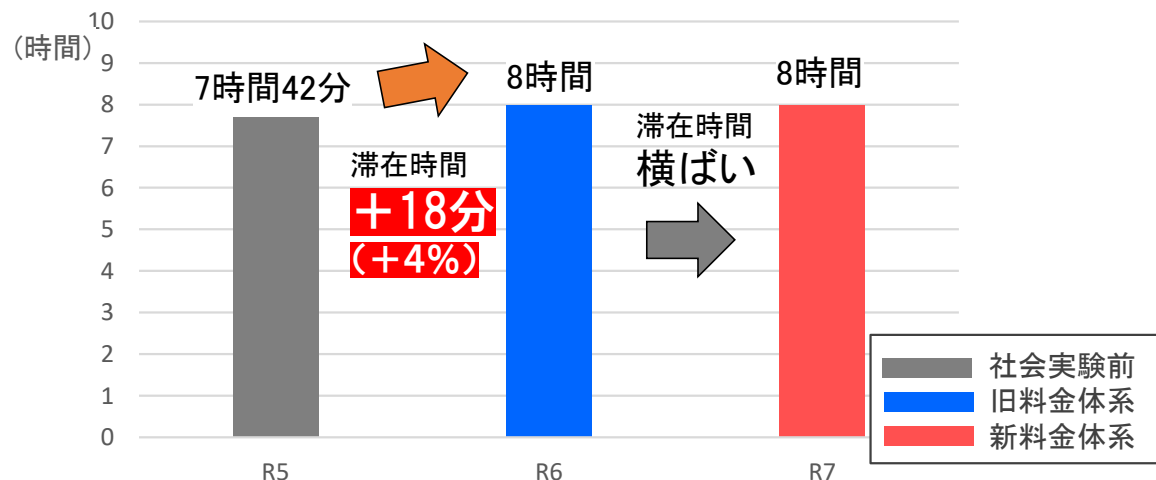
集計対象期間
社会実験前：R4. 7. 23～R4. 8. 28・R5. 4. 8～R5. 7. 17の土日の平均値（対象日数：26日）
旧料金体系：R6. 4. 6～R6. 8. 31の土日の平均値（対象日数：20日）
新料金体系：R7. 4. 5～R7. 8. 31の土日の平均値（対象日数：19日）

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

観光への影響：東京湾アクアライン利用者の滞在時間の変化

- 千葉県内の平均滞在時間が社会実験前と比較し、18分(+4%)増加。
- 訪問箇所数についても、3箇所以上を訪問する方の割合が社会実験前と比較し、3.6%増加。
- アクアラインを利用した周遊範囲が拡大。

■アクアライン利用者の千葉県内平均滞在時間



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

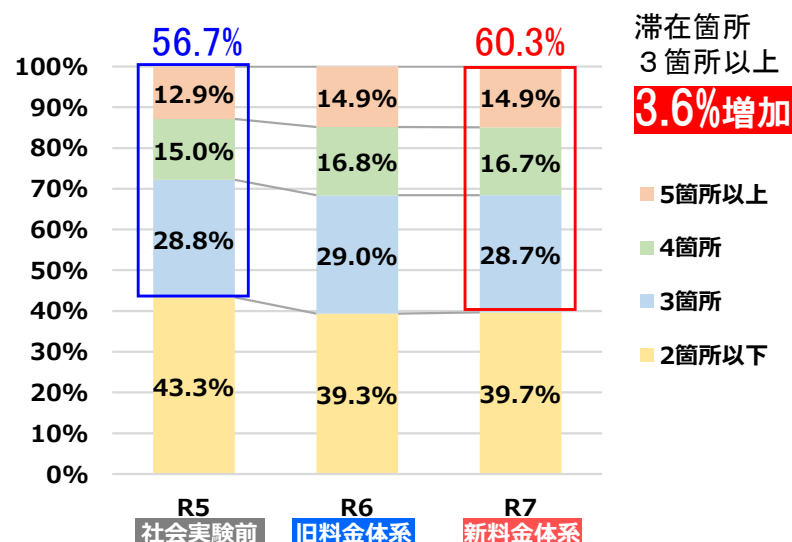
- ①往路・復路ともにアクアラインを利用する ETC2.0搭載車両
※往路：川崎→木更津 復路：川崎←木更津
- ②千葉県を日帰りで周遊する車両

○分析対象期間
令和5,6,7年度のGW(休日) (N=サンプル数)

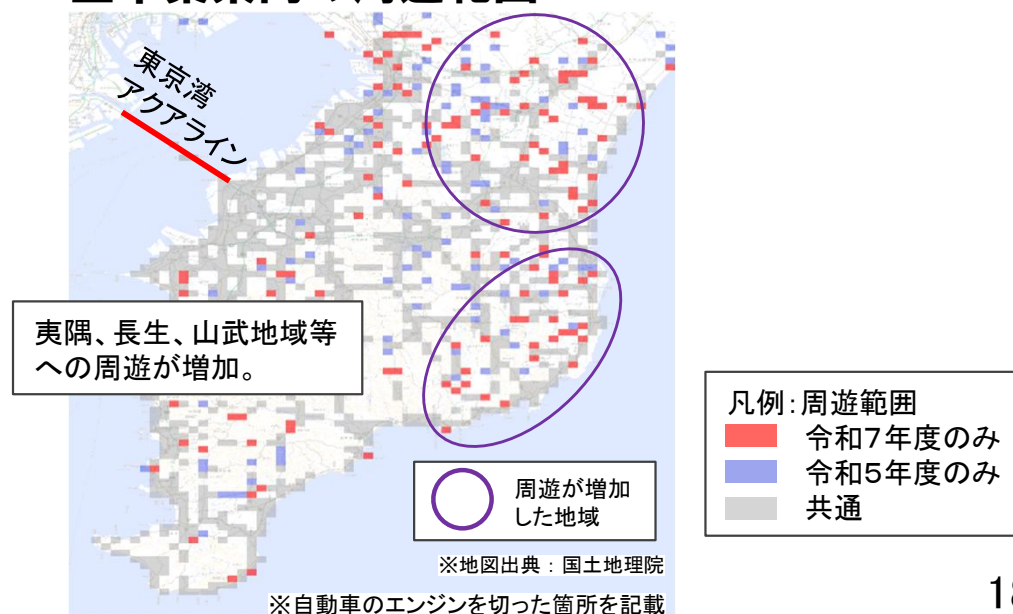
社会実験前(R5.4/29・30・5/3・4・5・6・7) N=18,712
旧料金体系(R6.4/27・28・29・5/3・4・5・6) N=26,662
新料金体系(R7.4/26・27・29・5/3・4・5・6) N=19,693

○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)

■千葉県内の訪問箇所数



■千葉県内の周遊範囲



輸送の効率化：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。

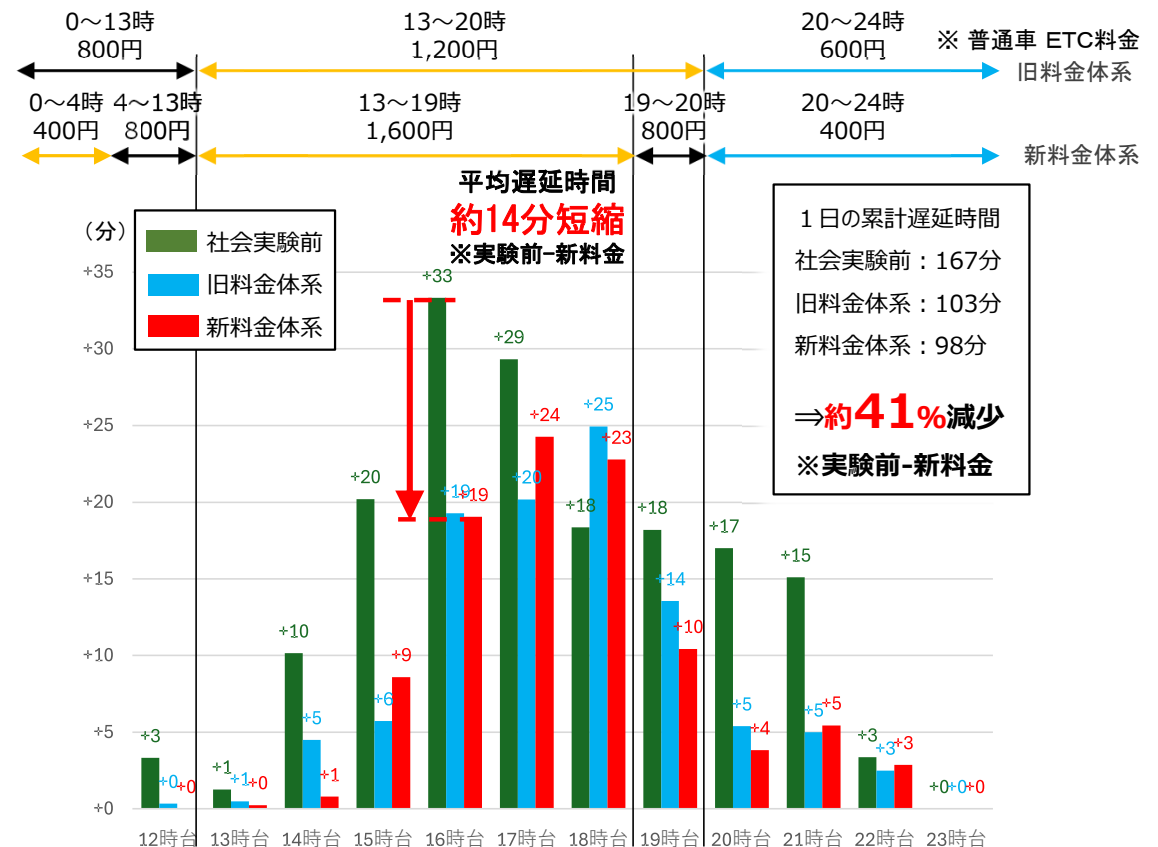
■分析対象高速バス路線の起終点図



■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



※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）

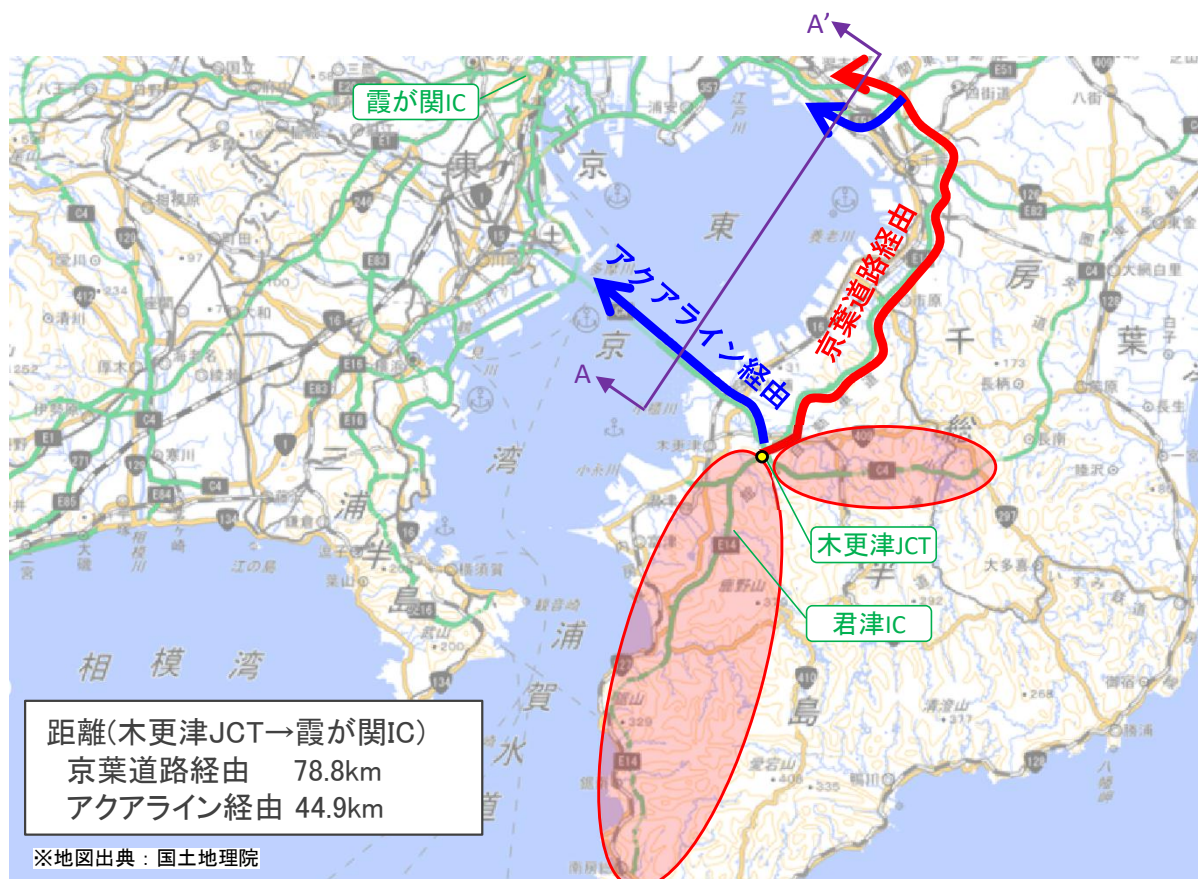
※BT東京八重洲への計画到着時間帯で分類

※アクアラインを通行する主なバス会社（京成バス㈱、日東交通㈱）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

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

輸送の効率化：千葉県から東京方面への経路選択の変動

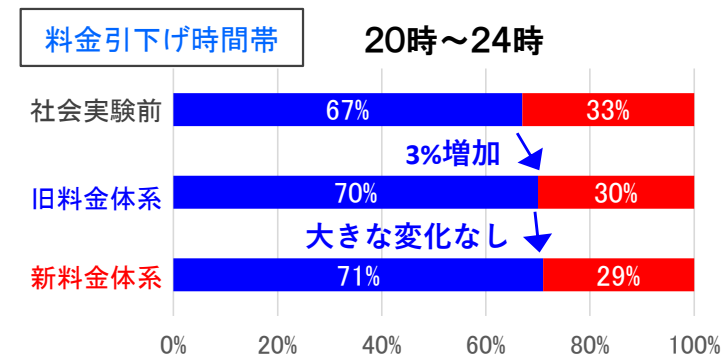
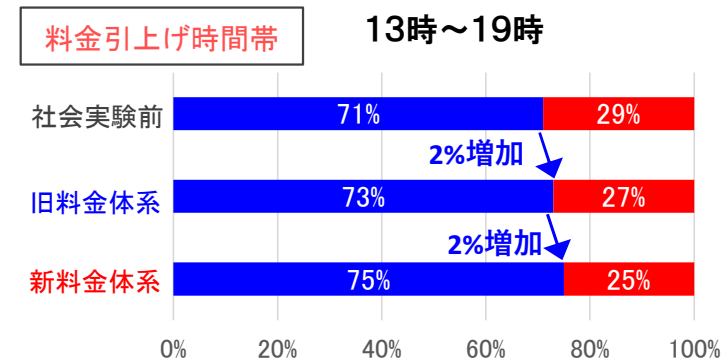
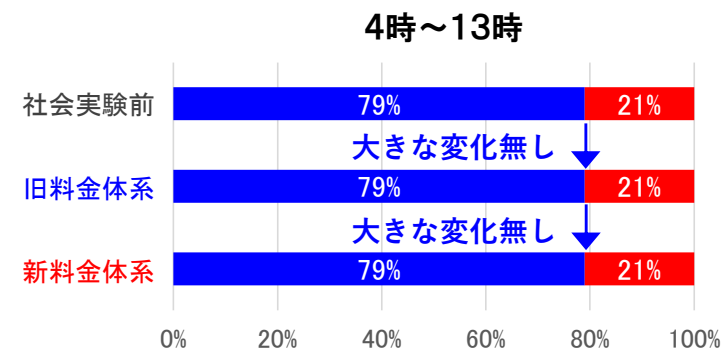
- 木更津JCT以南からの車両のうち、約7割がアクアライン経由、約3割が京葉道路経由。
- 社会実験に伴い、料金引上げ時間帯及び料金引下げ時間帯でアクアライン経由の分担率が増加。



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
集計対象日は日交通量のグラフに記載
・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：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）

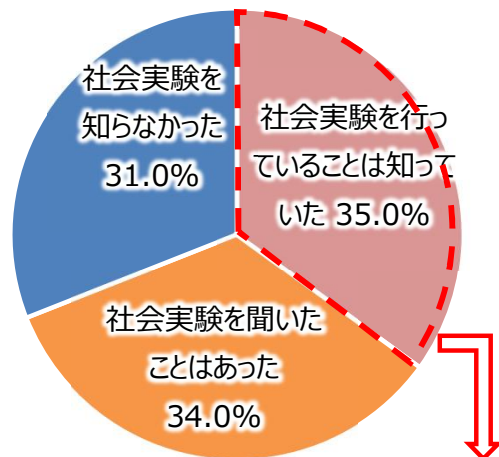
■ A-A'断面における分担率



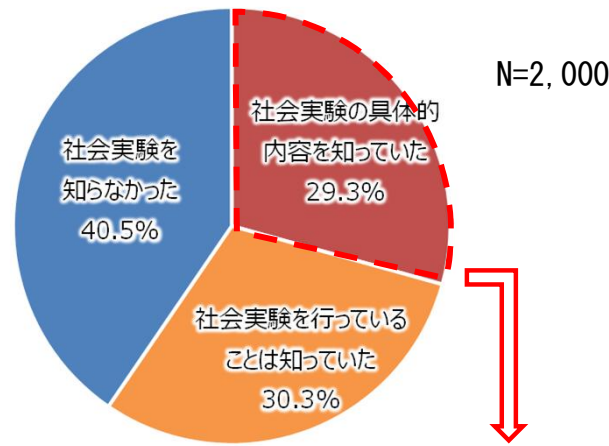
観光への影響：社会実験の認知度と行動変容

○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、実験自体の認知度は約6割（旧料金体系は約7割）。
 具体的内容を知っていた回答者のうち、具体的な実験内容を認知し、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。

■旧料金体系における社会実験の認知度



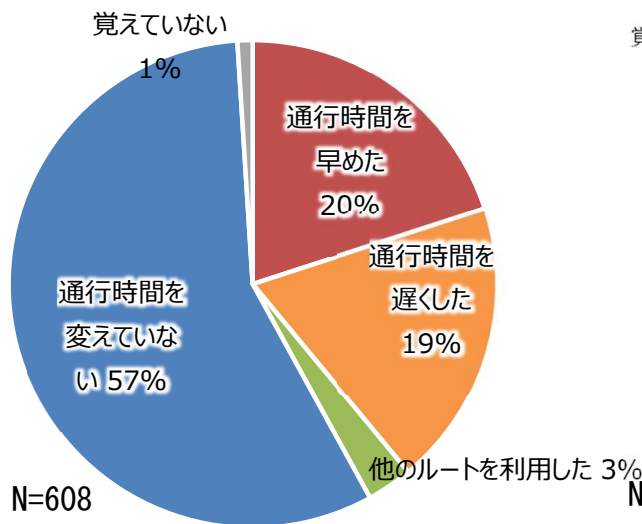
■新料金体系における社会実験の認知度



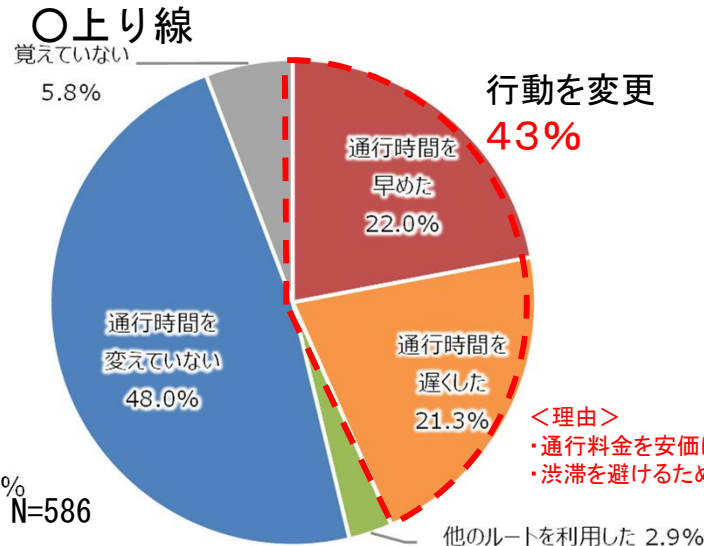
※旧料金体系データ出典：
 アンケート調査（千葉県調べ）（令和6年8月）
 集計対象：南房総地域訪問者（N=2,000）

※新料金体系データ出典：
 アンケート調査（千葉県調べ）（令和7年9月）
 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（N=2,000）

■社会実験による行動変容※1

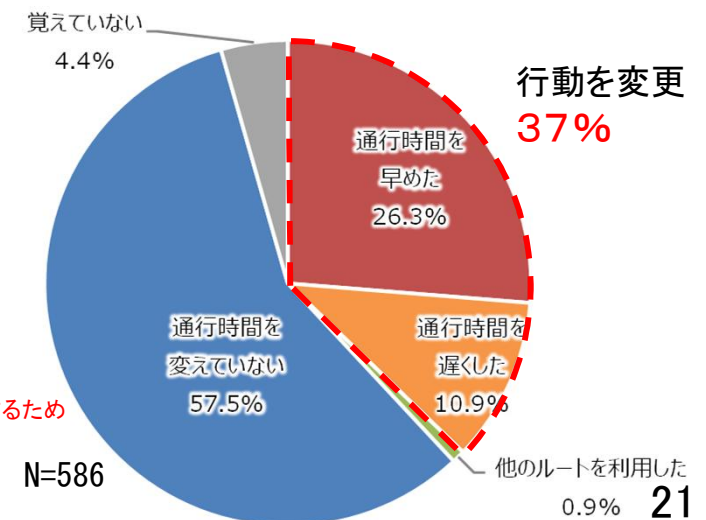


■社会実験による行動変容※1



※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



(参考)新たな広報の取組(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

YouTube動画イメージ

令和7年7月～

東京湾アクアラインをご利用のみなさまへ

東京湾アクアライン 土・祝日の料金
川崎から木更津方面(下り線)

混雑の少ない 0時～4時 400円	混雑の激しい 5時～7時 1,000円
--------------------------------	----------------------------------

※その他の混雑帯は800円(ETCは適用外)

土・祝日は時間帯によって通行料金が異なります。

東京湾アクアライン 土・祝日の料金
木更津から川崎方面(上り線)

混雑の少ない 0時～4時 20時～24時 400円	混雑の激しい 13時～19時 1,600円
--	------------------------------------

※その他の混雑帯は800円(ETCは適用外)

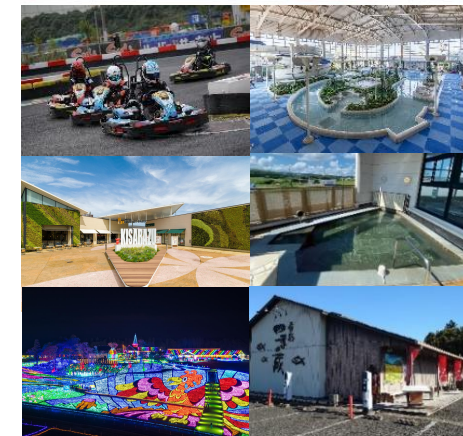
混雑の少ない時間帯を選べば、移動が快適！さらにおトク！

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～

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4月～

首都高速道路
大黒PA



令和7年9月～

千葉県観光情報館
チーバくんプラザ



令和7年9月～

木更津金田IC周辺商業施設

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た観光客からは、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課題認識が見受けられる意見もあった。

■旧料金体系(R5.7.22～R7.3.31)における意見

千葉県によるアンケート調査、N=2,000 (R6. 8)

取組を評価する意見

- 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。

取組の課題等を指摘する意見

- 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

千葉県によるアンケート調査、N=2,000 (R7. 9)

取組を評価する意見

- 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おうと思います。

取組の課題等を指摘する意見

- 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ない。

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験について

■ 国土幹線道路部会で令和3年8月に取りまとめた「中間答申」

- ①交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金の割引や割増を行う料金の本格導入
- ②混雑状況に応じた料金による効果を高めるには、利用者の料金に対する認知度を向上させるような分かりやすい料金設定や広報
- ③高速道路の交通状況の変化のみならず、一般道路の交通状況の変化や観光面でのメリット・デメリットなどの地域経済へ与える影響も考慮した対象箇所・時間帯・車種・料金設定
- ④料金の割増を行う場合、当該時間帯や経路を利用せざるを得ない利用者からも理解を得られるような配慮

■ 実験結果(R7.4～9)を踏まえた考察

- ①R7.4からの新たな社会実験により、全体交通量が増加する中で、混雑の緩和に一定の効果が認められる一方、上り線の交通が旧料金体系時点と同様に13～19時に集中し、4月から追加した下り線の通過所要時間が横ばいであること等から、効果的な時間帯や料金設定にさらなる工夫の余地がある
- ②社会実験の具体的内容の認知度が約3割と低いため、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、広報活動の充実等、認知度向上や更なる行動変容を促す取組が必要
- ③千葉県側(木更津金田)IC周辺一般道の走行速度の変化や千葉県平均滞在時間が社会実験前に比べ
18分増加する等のデータが観測されており、引き続き地域の交通や経済への影響と社会実験の関連性
について分析を深化させていく必要。
- ④料金引上げ時間帯や当該経路を利用せざるを得ない利用者の声の把握に努めるとともに
利用目的別の状況の分析等を行っていく必要

(参考)東京湾アクアライン時間帯別料金社会実験 行動変容予測モデルの検討

ONEXCO東日本においては有識者の意見を伺いながら、アクアライン料金体系(料金パターン・時間パターン)と交通状況等(評価項目)との関係を表現する数理モデルを構築し、今後検討を行う新たな時間帯別料金の設定根拠の一助とできないか検討。

情報収集

既往研究の情報収集と使用できるデータの収集

行動変容に関する 既往研究の情報収集

交通状況データ

交通量データ

渋滞データ

ETC2.0データ

利用者の属性情報

ETC営業明細データ

- 利用車種
- 利用頻度
- 利用時間帯
- 利用季節
- 利用曜日

モバイルGPSデータ

- 年齢層
- 性別
- 利用目的
- 滞在時間
- 目的地 等

モデル案の立案

利用できるデータ、考慮すべき情報を加味して、既往研究から数理モデルの立案

モデル構造

- 時間帯別料金の実施によるトリップの有無、利用経路の変更の影響は小さいものと想定して、料金変動による以下2点の変化を表現するモデルを想定
- 時間帯別需要交通量
 - 日渋滞量

モデル案の立案

- 料金変動を考慮した利用者の出発時刻選択行動(時間帯別需要交通量)
 - 動的な渋滞評価
 - 利用者の一般化費用の時間均衡
- 上記3つの考えを基本としたモデル案を立案

モデルの具体化 パラメータ推定

選択されたモデル案に対し、再現性の高いパラメータを推定・実績値との比較

モデルの具体化

- 再現性が高いパラメータの推定
- ボトルネックの位置および容量把握
- 渋滞による遅れ時間の検証
- 目的地への希望到着時刻の分析
- 利用者の時間価値の推定 等

再現性の確認

精度向上

推計値と実績値の比較

交通量データ

渋滞データ

モデルの活用 新たな料金の検証

新たな時間帯別料金設定時にモデルによる事前予測を実施

アクアラインにおける新たな
時間帯別料金の設定

行動変容予測モデル

新たな時間帯別料金の
設定前に事前予測を実施

1-2. その他の取り組み

高速道路会社における混雑回避の取組①

- 中央道の上り線(大月IC～八王子JCT)において、特に休日午後に交通集中による渋滞が発生。
- 大月ICから八王子JCTの所要時間をAI予測し、ドライバーに提供することにより、渋滞を避けた平準化を促進し、すいすい旅アプリの利用者のうち約3割が行動変容。
- また、渋滞情報とあわせて観光情報を配信することで、観光地での滞在延長・消費拡大も促進しており、アプリによって行動変容した利用者による立ち寄り施設での平均消費額は約2,000円。

<AIの渋滞予測と周辺施設の情報提供>

AIによる渋滞予測(N中日本)

予測範囲：中央道(上)大月IC～八王子JCT
過去2時間の交通データを用いて、将来4時間までの渋滞予測を実施



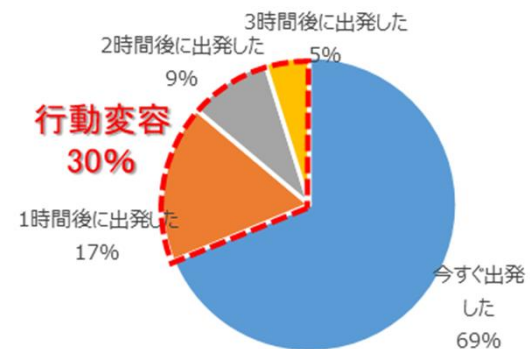
観光情報の提供(地元観光団体等)

- ・やまなし観光推進機構
- ・ハケ岳ツーリズムマネジメント



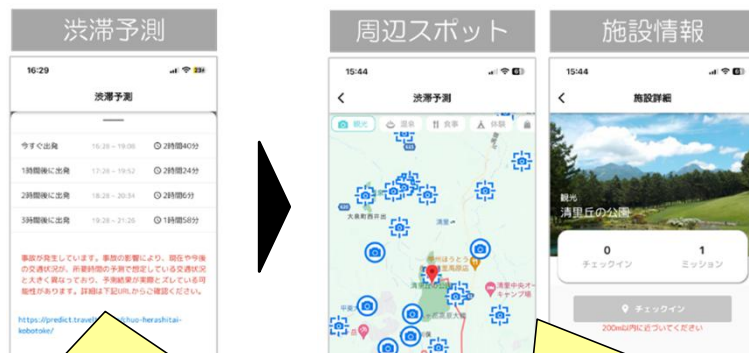
【スイスイ旅アプリアンケート結果】

所要時間検索後の行動



(N=144)

携帯アプリの情報提供(芝浦工業大学)



経路選択すると所要時間の予測が提供

(例) 今すぐ出発 所要3時間30分
2時間後出発 所要2時間

滞在時間延長のため、周辺スポットや施設情報を提供

⇒渋滞損失時間が
現地滞在時間に

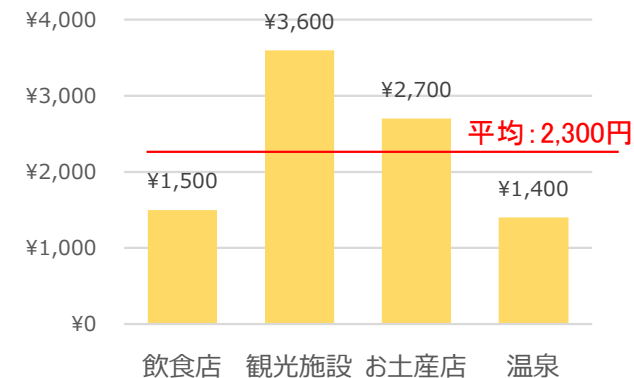
15時以降に使用
可能なクーポン

夕方に利用可能なクーポンを配布

⇒観光地での滞在延長や
消費拡大を推進

【立ち寄り施設での平均消費額(円)】

※行動変容した利用者からのアンケート結果



(N=44)

鉄道会社における会社間予約サービス連携の取組について

- 複数の鉄道会社において、各社が運営する鉄道のネット予約サービスを連携し、利便性向上に取り組むことが発表されている。
- 新たなサービスでは、ネット予約サービス(各社のサイトやアプリ)間のシームレスな遷移や、他社のネット予約サービスの予約情報の表示が想定されており、2026年度以降、順次展開される予定。

【新サービスのイメージ① サービス間のシームレスな遷移】

現状

- ・利用するネット予約サービス毎にログイン認証が必要であり、複数のサービスを跨いで予約する場合、認証操作の手間が都度発生。



将来

- ・他ネット予約サービス遷移時のログイン認証が不要になり、認証操作の手間なくシームレスに他サービスへ遷移可能。



【新サービスのイメージ② 他ネット予約サービスの予約情報の表示】

現状

- ・ネット予約サービス毎に、そのサービス分の予約のみ確認可能であり、他サービス分の予約を確認するにはサービスの遷移とログイン認証が都度必要。



将来

- ・他ネット予約サービス分の予約も確認可能になり、自サービス上で予約確認が完結。



2. 今後の進め方

混雑等に応じた柔軟な料金に関する今後の進め方(案)

令和7年
11月19日
(本日)

国土幹線道路部会

○東京湾アクアラインにおける新たな料金実験の結果

- ・東京湾アクアラインでの試行継続
- ・他地域での試行箇所を検討

※地域における具体的な調整

〔料金システムの改修、
利用者への周知などの対応〕

東京湾アクアラインやその他地域の試行から得られた知見をとりまとめ

当面の実施方針のとりまとめ

混雑に応じた柔軟な料金体系の本格的実施