

第4回 東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会

1. 東京湾アクアラインETC時間帯別料金社会実験の概要
2. 交通状況について
3. 新たな時間帯別料金(案)について
4. 新たな時間帯別料金(案)の評価項目と目標設定について
5. アクアライン利用者の分析結果に基づいた広報の拡充について
6. 今後の方針について

令和6年12月3日

1. 東京湾アクアラインETC時間帯別料金社会実験の概要

1-1. 東京湾アクアラインETC時間帯別料金社会実験の概要

○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日から令和7年3月31日までの土日・祝日に社会実験として実施している。

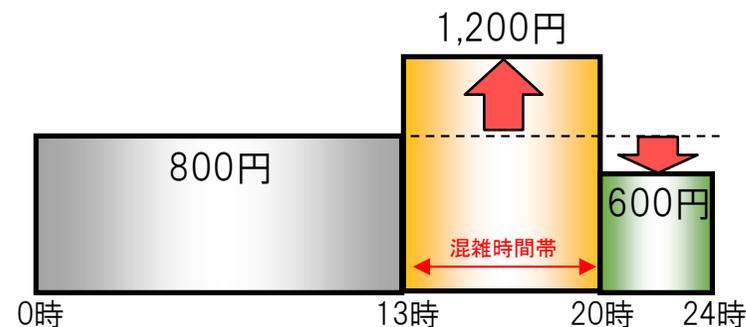
<社会実験概要>

- 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>

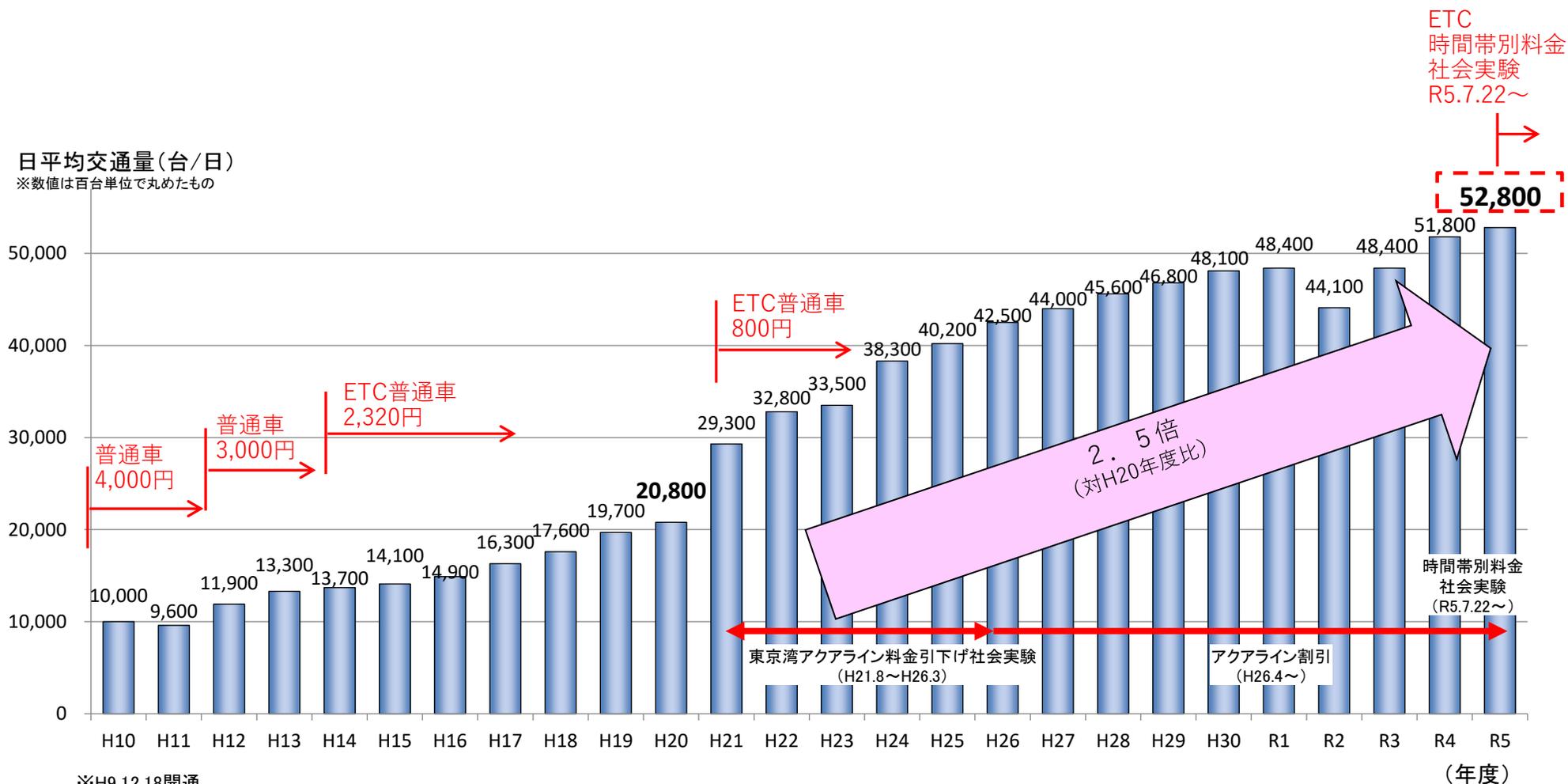
	平日	土日・祝日			
		上り線・下り線	上り線 (木更津→川崎)		下り線 (川崎→木更津)
			0～13時	13～20時	20～24時
軽自動車等	640円	640円	960円	480円	640円
普通車	800円	800円	1,200円	600円	800円
中型車	960円	960円	1,440円	720円	960円
大型車	1,320円	1,320円	1,980円	990円	1,320円
特大車	2,200円	2,200円	3,300円	1,650円	2,200円

1-2. 東京湾アクアライン 交通量推移（年度別）

- 東京湾アクアラインの通行台数は、ETC普通車800円がH21に開始して以降、増加が著しい。
- 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年度以降回復し、R5年度は過去最大となっている。

日平均交通量(台/日)

※数値は百台単位で丸めたもの

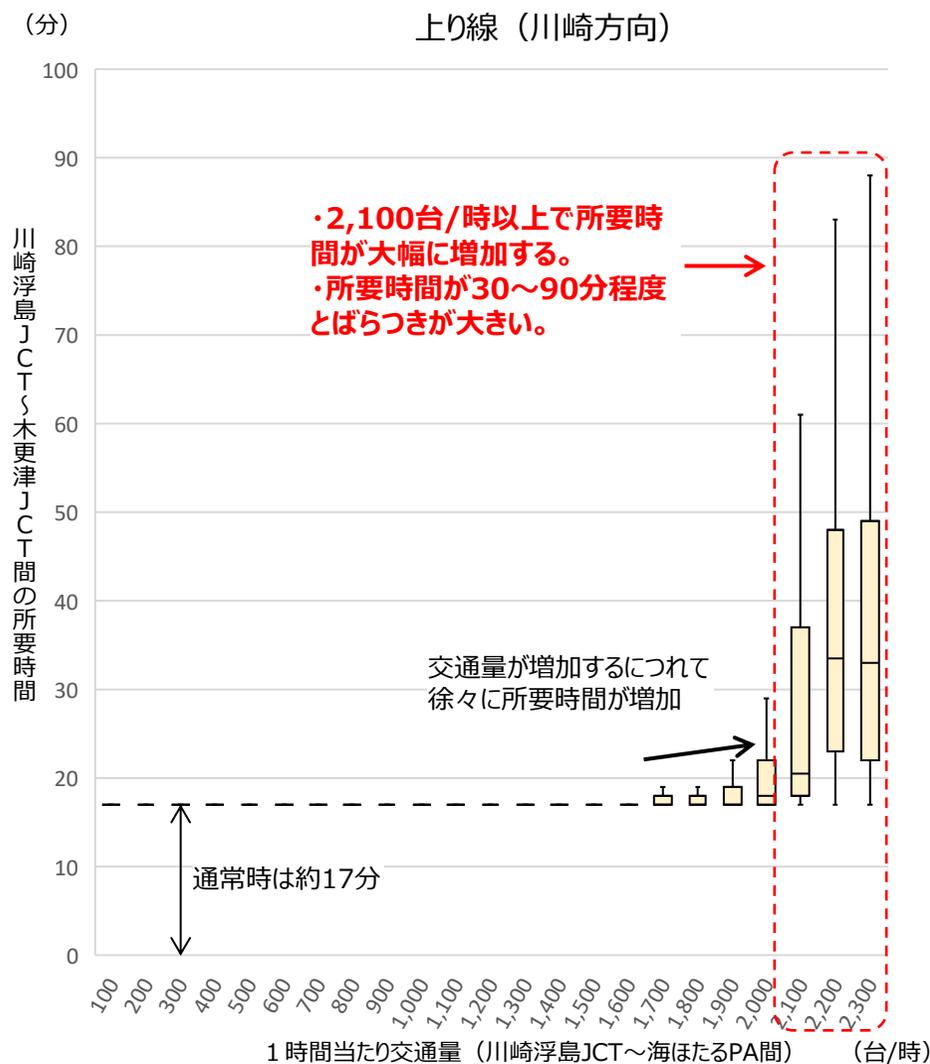


※H9.12.18開通

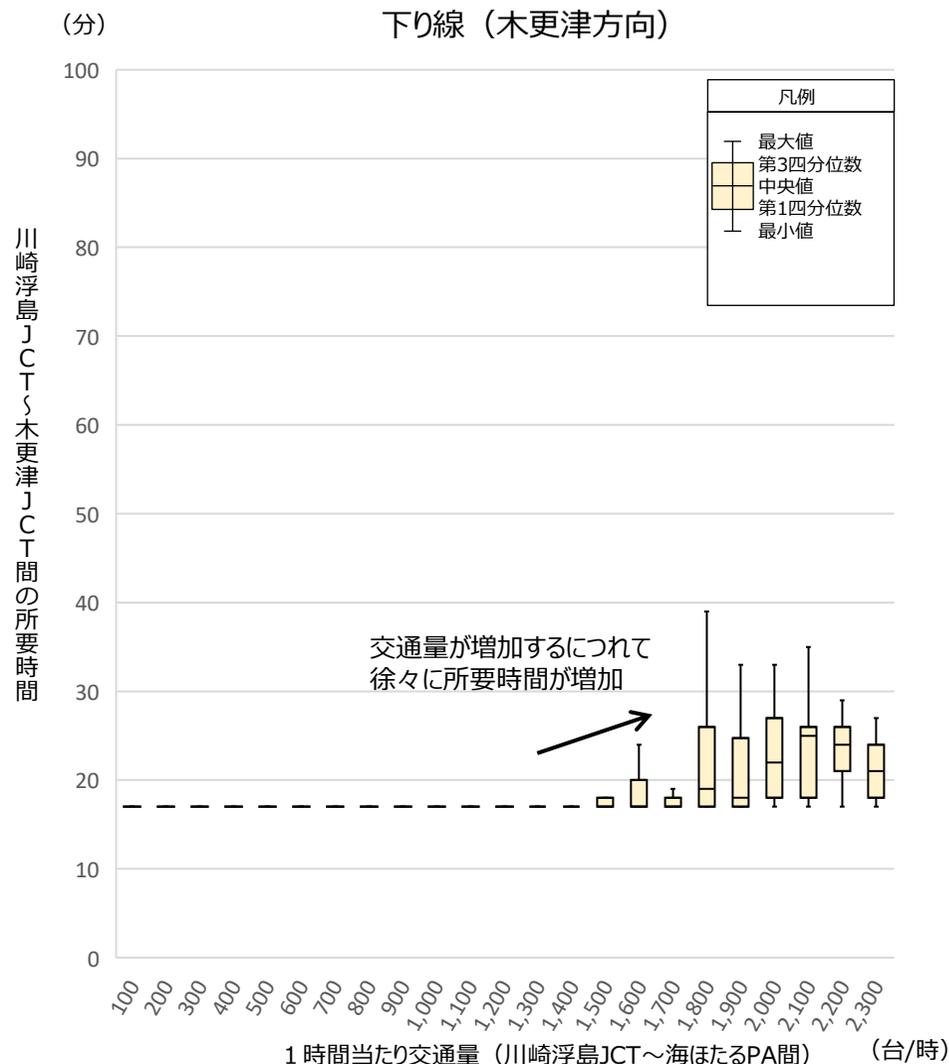
出典) NEXCO東日本データ(年度値)

1-3. 「川崎浮島JCT~木更津JCT間の所要時間」と「アクアラインの交通量」との関係

○両方向とも1時間あたり交通量が1,600台/時を超えるあたりから徐々に所要時間が増加する。
 ○上り線(川崎方向)は、1時間あたり交通量が2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加する。



出典)・NEXCO東日本データ (R4年度)
 ・第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG (再掲)



出典) NEXCO東日本データ (R5年度)

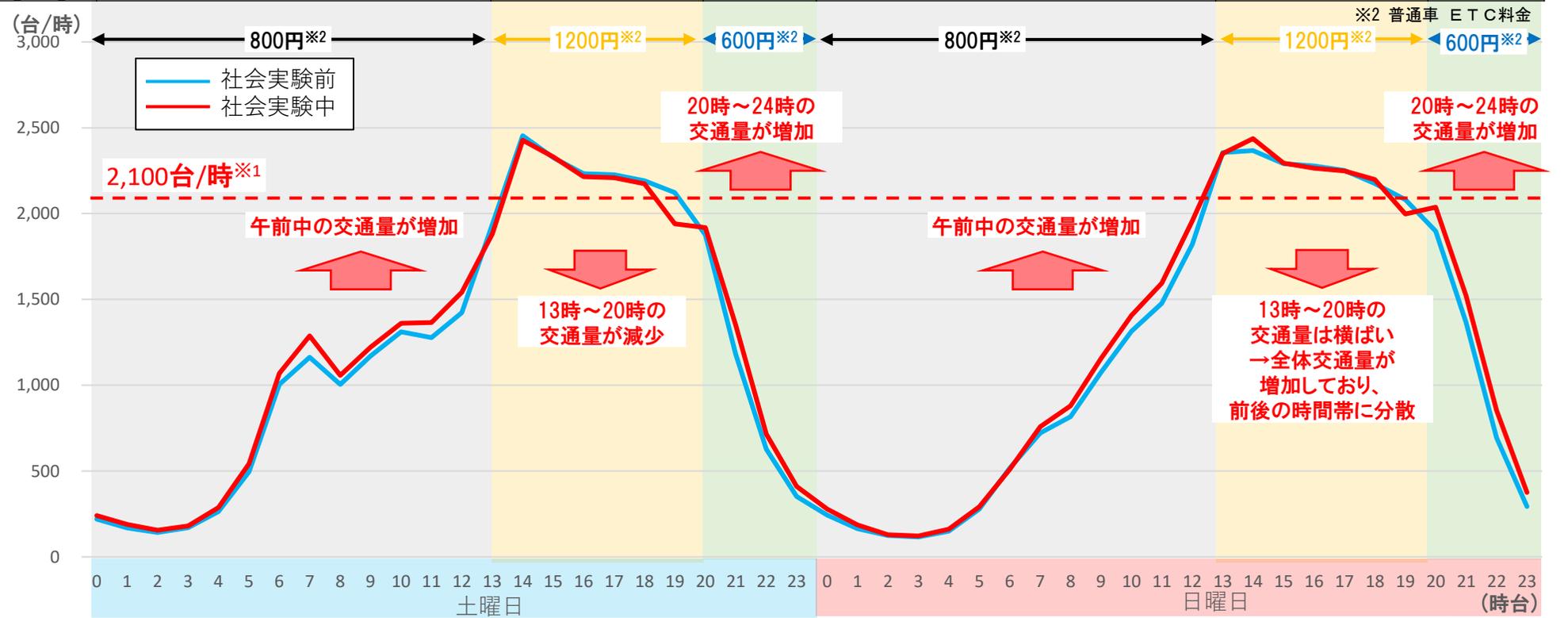
2. 交通状況について

2-1. 東京湾アクアライン（上り線）の時間帯交通量

○交通量が増えているものの、料金引上げ時間帯(13時～20時)の交通量の増加が抑えられ、前後の時間帯に分散している傾向が見られるが、依然として13時～19時に交通が集中。

■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA～川崎浮島JCT間） データ対象日 実験前：R4. 7. 23～R5. 7. 17
実験中：R5. 7. 22～R6. 7. 15

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%



※1 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)

※交通量：トラフィックカウンター計測値 (NEXCO東日本)
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/h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)

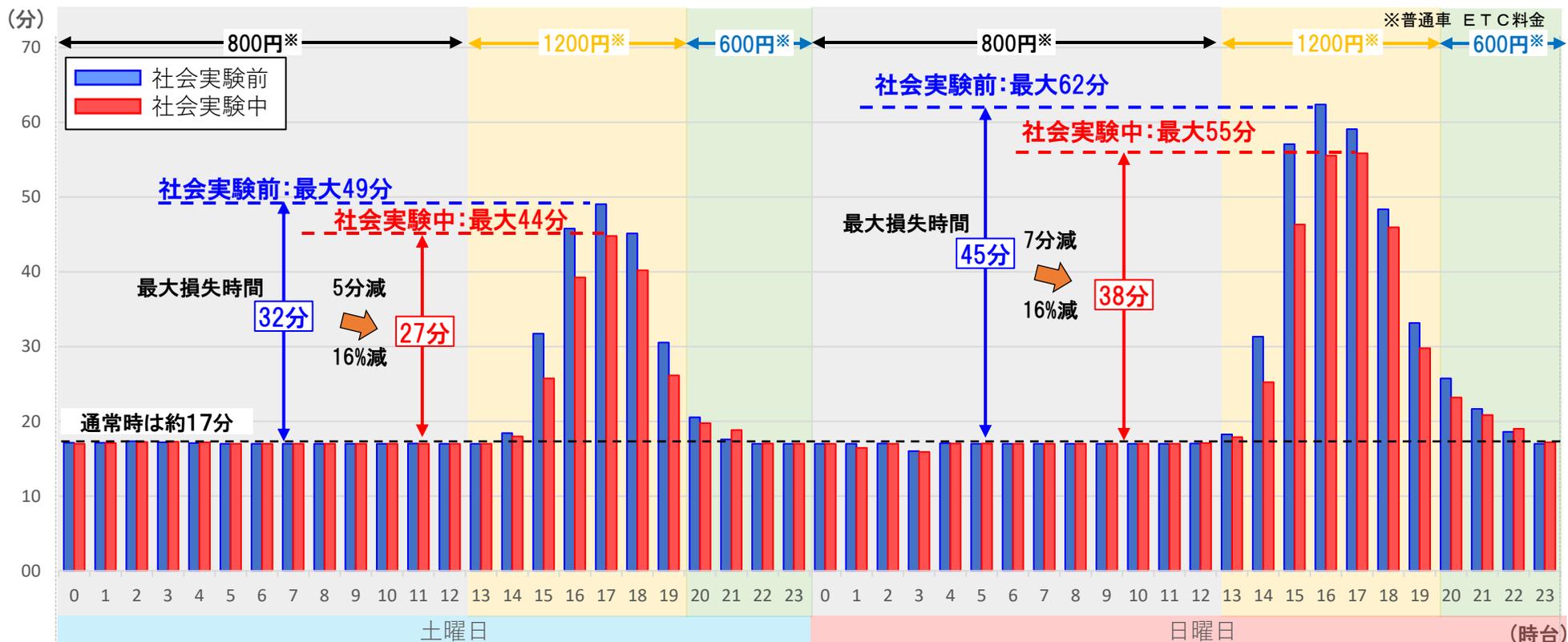
日平均交通量 実験前29,200台/日 ⇒ 実験中30,000台/日 (+3%)

2-2. 東京湾アクアライン（上り線）の通過所要時間

- 日平均交通量は増加しているものの、13時～20時の交通量が分散し、料金引上げ時間帯の最大損失時間が減少(土曜日約16%、日曜日約16%)している。
- 料金引上げ時間帯以外においては、混雑が助長されることはなく、所要時間に変化は見られなかった。

■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）

データ対象日 実験前：R4. 7. 23～R5. 7. 17
 実験中：R5. 7. 22～R6. 7. 15



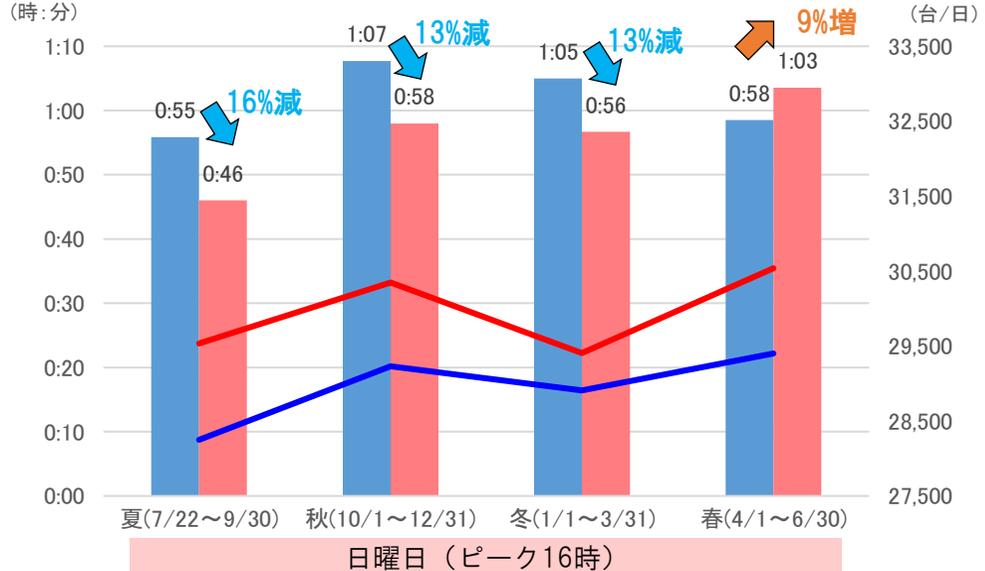
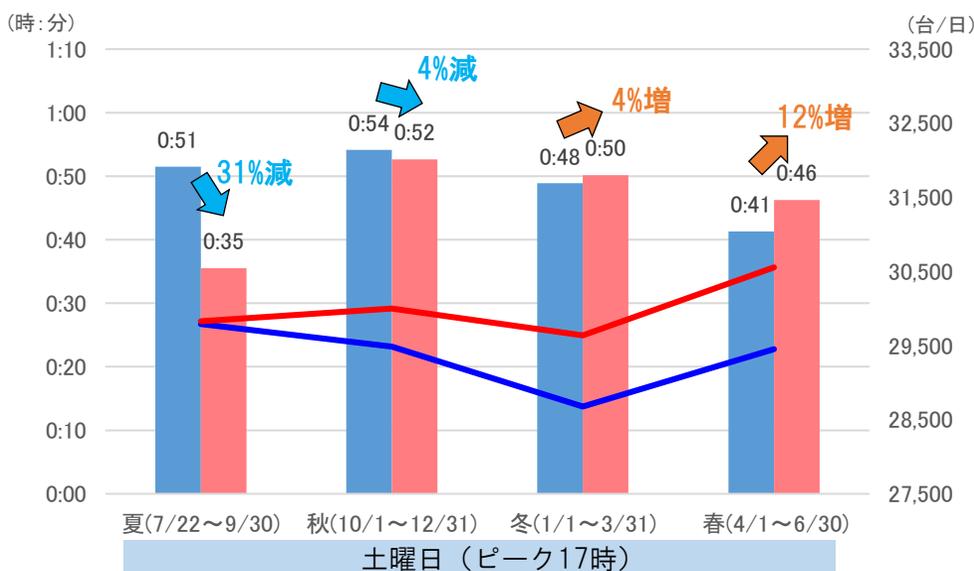
※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出 (NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日 (前年と比較できないことから)

2-3. 東京湾アクアライン（上り線）の季節別最大所要時間・最大渋滞長

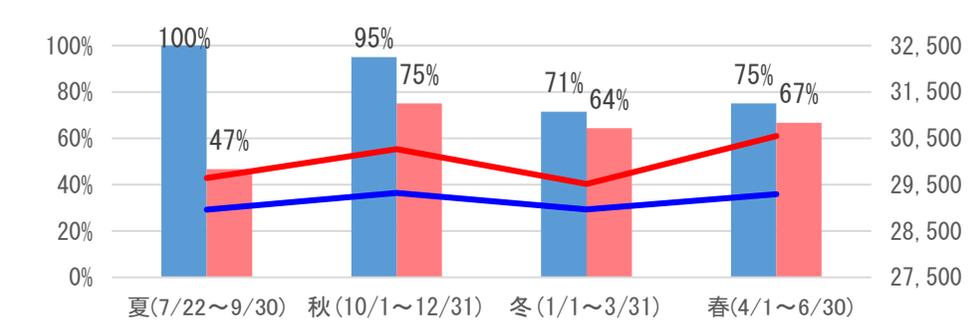
○アクアラインの交通量は、四季により季節変動があるものの、いずれの季節も増加傾向にある。
 ○季節変動による交通需要の変化もあるものの、交通分散の効果の鈍化が継続しており、社会実験開始直後と比較して、所要時間や最大渋滞長の短縮といった効果が減少している。

■最大通過所要時間

所要時間(実験前)	所要時間(実験中)
交通量(実験前)	交通量(実験中)



■最大渋滞長10km以上の渋滞発生日の割合



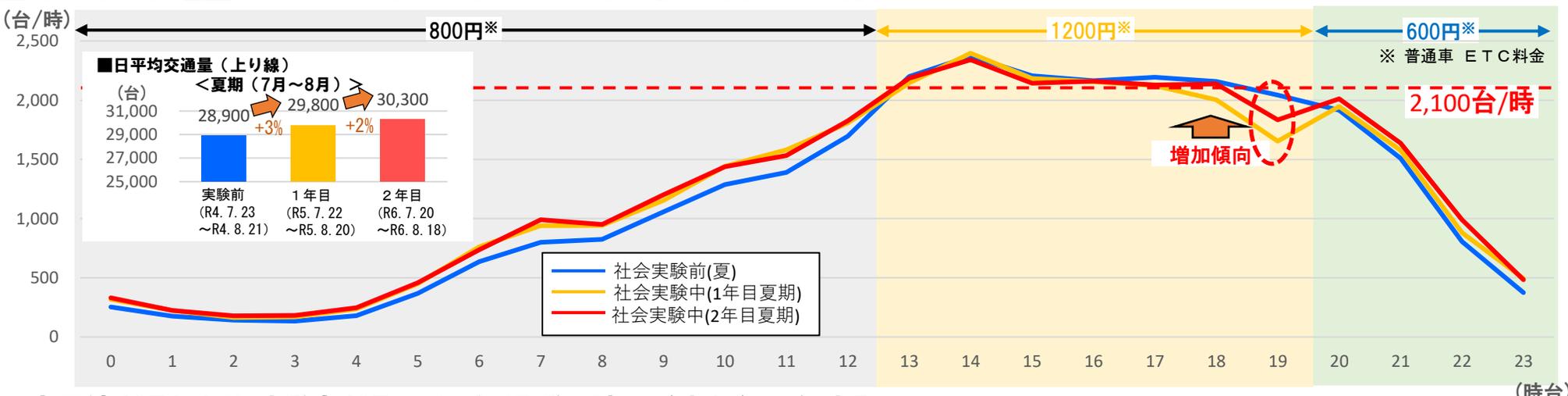
※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本)
 ※最大渋滞長：道路情報板表示値(NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから)

渋滞発生日割合(実験前)	渋滞発生日割合(実験中)
交通量(実験前)	交通量(実験中)

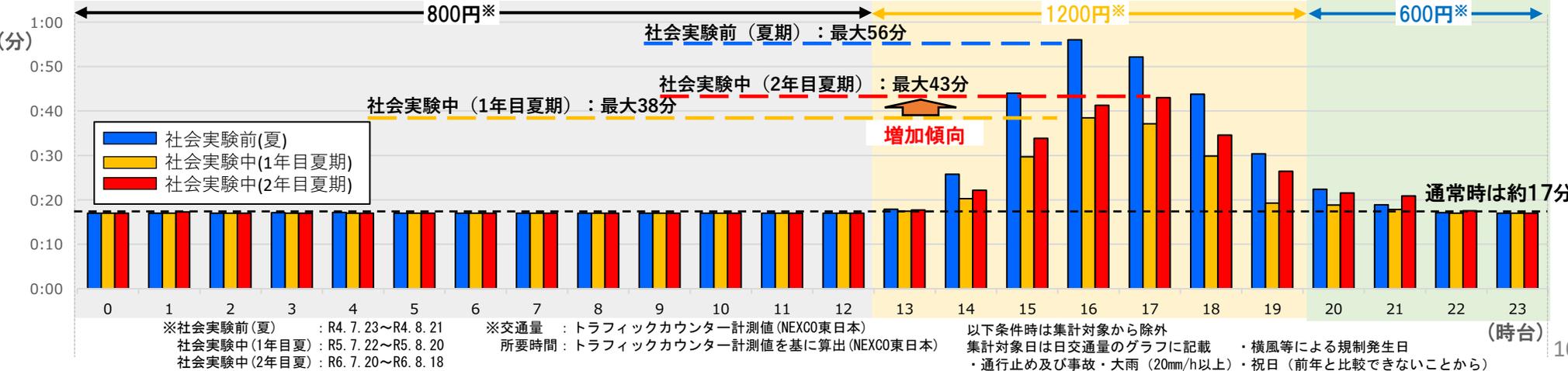
2-4. 東京湾アクアライン（上り線）の日交通量・時間帯交通量・通過所要時間

○実験前・実験中(1年目・2年目)の同時期の交通状況を比較し、交通分散効果の鈍化について検証するため、夏期(7~8月)のデータ比較を実施。
 ○2年目の夏期も日平均交通量は増加傾向であるものの、実験前より最大通過所要時間は減少。一方、1年目夏期と比べ、交通量の分散の度合いが小さくなってきており、所要時間も増加傾向。

■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA～川崎浮島JCT間）：年度別



■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り）：年度別

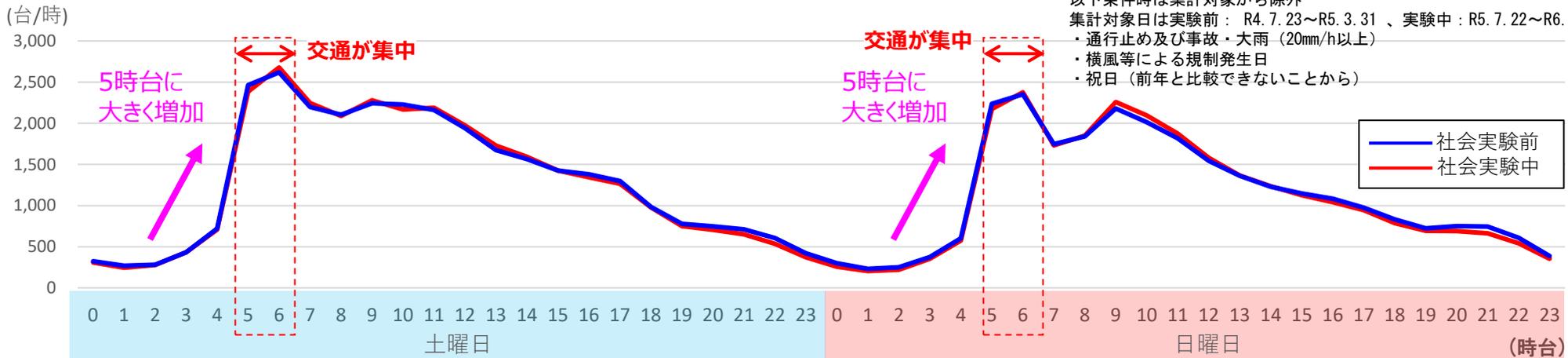


2-5. 東京湾アクアライン（下り線）の時間帯交通量・通過所要時間

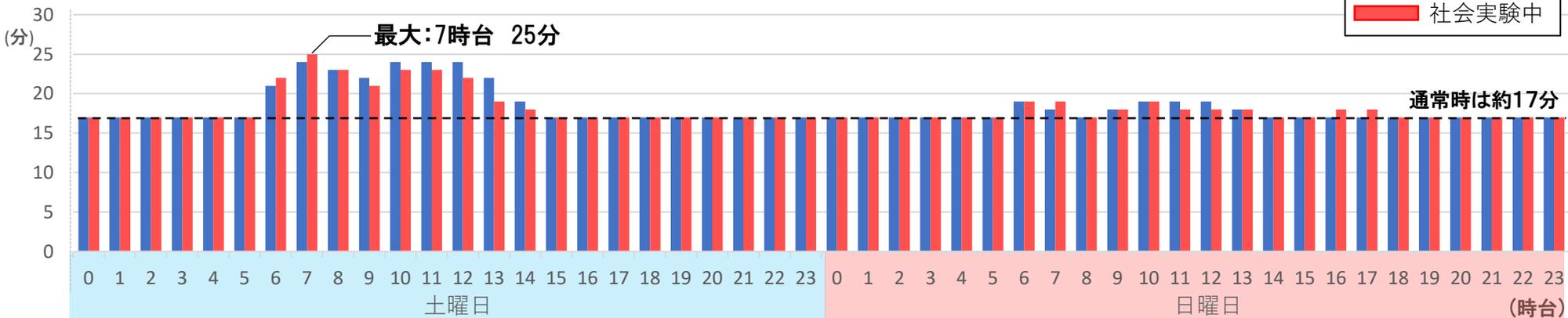
- アクアライン下り線の時間帯別交通量は、5時台に大きく増加し、6時台をピークとして午後にかけて徐々に減少している。
- 川崎浮島JCTから木更津JCTまでの通過所要時間は、土曜日の7時台に最大25分となっている。

■時間帯別交通量（下り線 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)
 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
 集計対象日は実験前：R4.7.23～R5.3.31、実験中：R5.7.22～R6.3.31
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h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)



■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（下り）



2-6. 交通状況の課題と対応方針

【社会実験における交通状況の課題】

- アクアラインの交通量は増加しているものの、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ところであるが、依然として13時～19時に交通が集中。
- 交通分散の効果の鈍化が継続しており、社会実験開始直後と比較して、所要時間や最大渋滞長の短縮といった効果が減少。
なお、同時期(夏期)の交通状況を比較し、交通分散効果の鈍化について検証したところ、実験2年目では、実験前に比べ所要時間は減少しているものの、1年目と比べ、交通量の分散の度合いが小さくなってきており、所要時間も増加傾向。
- 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。川崎浮島JCTから木更津JCTまでの通過所要時間は、土曜日の7時台に最大25分。



- 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**

3. 新たな時間帯別料金(案)について

3-1. 料金設定の考え方(案)

項目		考え方			
対象車両		「ETCアクアライン割引」の対象であるETC車(全車種)			
対象道路		「ETCアクアライン割引」の対象である 東京湾アクアライン 浮島IC～木更津金田ICの上下線			
対象日		特に混雑が顕在化している 休日(土曜、日曜、祝日(1月2日、1月3日、振替休日を含む))			
上下線		上り線(川崎方向)		下り線(木更津方向)	
料金 (普通車の場合)	混雑時 (ピーク)	1,600円	割引後料金の1.5倍となる1,200円により、混雑の緩和に一定の効果が確認されたものの、依然として特定の時間帯に交通が集中していることから、さらなる行動変容を誘引するため、 割引後料金の2倍となる1,600円(現行料金から+400円) とする。	1,000円	上り線と比べて渋滞の規模が小さく、混雑のピーク時間が早朝の短時間であることから、比較的少量の転換で混雑緩和に寄与することが想定されるため、 割引後料金の1.25倍となる1,000円(割引後料金から+200円) とする。
	非混雑時 (オフピーク)	400円	混雑時間の料金を割引後料金の2倍としたことと併せ、特定の混雑時間帯からのさらなる行動変容を誘引するため、 割引後料金の半額(0.5倍)となる400円(現行料金から▲200円) とする。	400円	特定の混雑時間帯からの行動変容を誘引するため、 上り線と同様に割引後料金の半額(0.5倍)となる400円(割引後料金から▲400円) とする。
	通常時	800円	現行のアクアライン割引料金とする。	800円	現行のアクアライン割引料金とする。
時間帯	混雑時 (ピーク)	13時～19時	実験開始1年間のデータより、所要時間が大幅に増加する交通量(2,100台/時)を、依然として超過している特に交通量の多い時間帯に設定。	5時～7時	交通量が急激に増加し、特に交通量の多い時間帯に設定。
	非混雑時 (オフピーク)	0時～4時 20時～24時	混雑時間帯から交通量を分散させる余地がある時間帯に設定。早朝(0～4時)は特に交通容量に余裕があり、他の時間帯から更なる交通分散を促すため設定。	0時～4時	混雑時間帯から交通量を分散させる余地のある時間帯に設定。
	通常時	4時～13時 ※19時～20時	混雑時、非混雑時以外の時間帯とする。 ※料金が急激に変わる時間帯においては、緩衝となる料金帯を設定。	7時～24時 ※4時～5時	混雑時、非混雑時以外の時間帯とする。 ※料金が急激に変わる時間帯においては、緩衝となる料金帯を設定。

3-2. 時間帯別料金の社会実験（案）

- 目的 東京湾アクアラインでETC時間帯別料金を実施することによって混雑の緩和を図る
- 対象車両 東京湾アクアライン上下線(浮島IC～木更津金田IC)を走行するETC車（全車種）
- 対象期間 令和7年4月1日～令和8年3月31日（予定）
- ETC時間帯別料金（休日）

上り線（川崎方向）						下り線（木更津方向）				
	0時～4時	4時～13時	13時～19時	19時～20時	20時～24時		0時～4時	4時～5時	5時～7時	7時～24時
軽自動車等 (1,600円)	320円	640円	1,280円	640円	320円	軽自動車等 (1,600円)	320円	640円	800円	640円
普通車 (1,960円)	400円	800円	1,600円	800円	400円	普通車 (1,960円)	400円	800円	1,000円	800円
中型車 (2,320円)	480円	960円	1,920円	960円	480円	中型車 (2,320円)	480円	960円	1,200円	960円
大型車 (3,130円)	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円	大型車 (3,130円)	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車 (5,100円)	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円	特大車 (5,100円)	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

[普通車、ETC利用の場合] ※（ ）内はETC通常料金

(通常料金1,960円)

アクアライン割引800円

800円

400円

1,600円

1,200円

800円

400円

0時 4時 13時 19時 20時 24時

[普通車、ETC利用の場合] ※（ ）内はETC通常料金

(通常料金1,960円)

アクアライン割引800円

800円

400円

1,000円

800円

0時 4時 5時 7時 24時

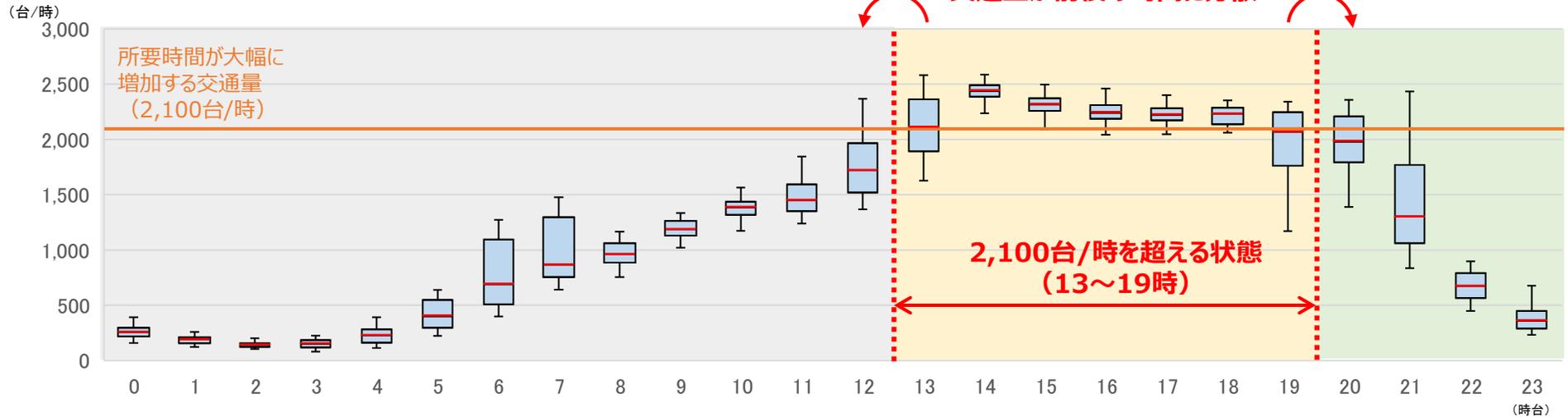
(参考) 混雑時間帯の設定

○混雑時間帯は下図のとおり、時間帯別交通量から上下線別に設定

<時間帯別交通量>

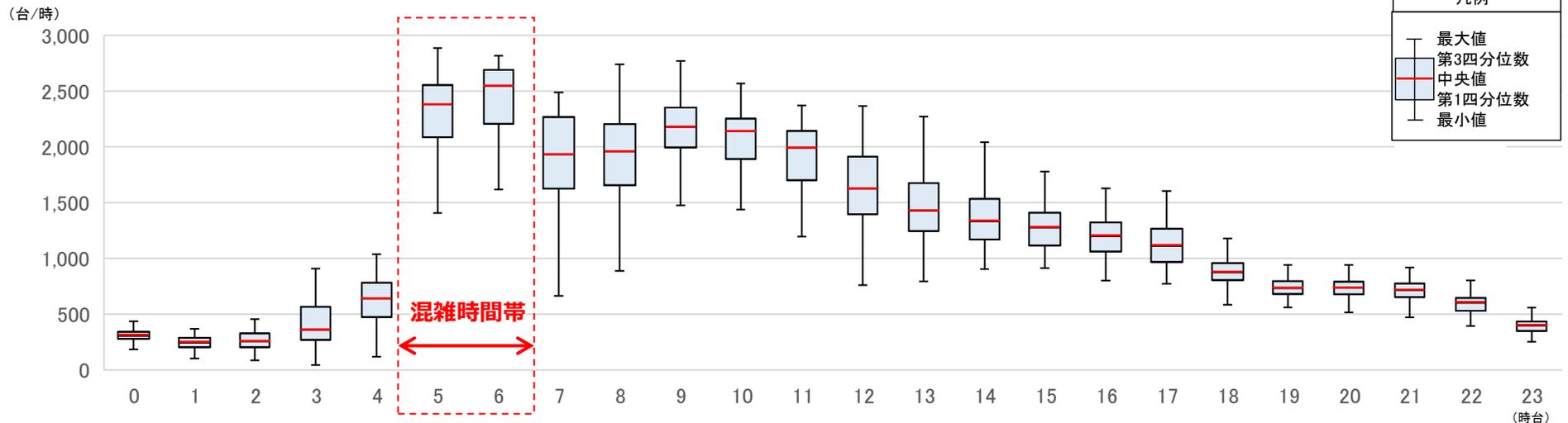
上り線：社会実験中

集計日：R5. 7. 22～R6. 7. 15



下り線：実験対象外

集計日：令和5年度 休日



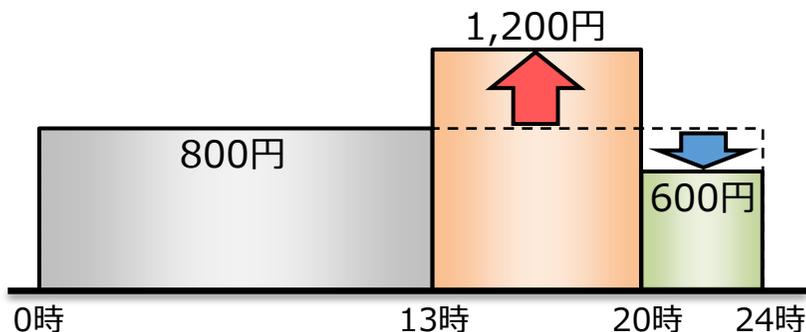
(参考) 新たな時間帯別料金 (案)

○新たな時間帯別料金(案)のパターンは下図のとおり

<料金パターン>

現在の社会実験における料金パターン

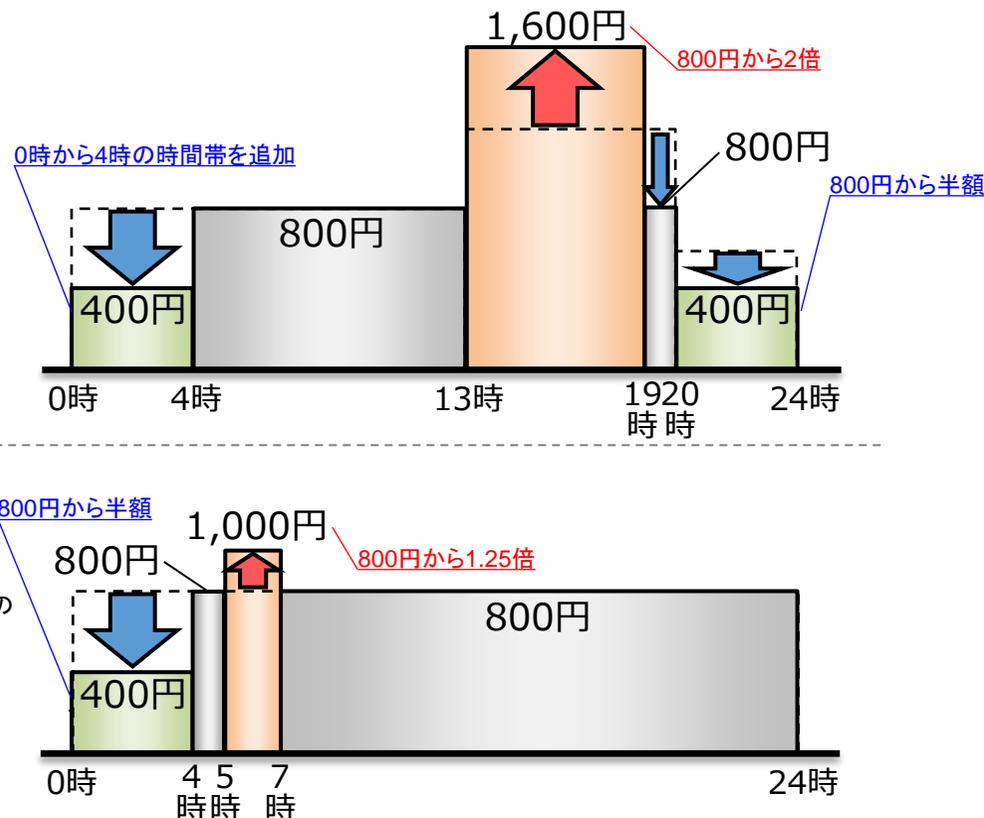
上り線
(土日・祝日)



下り線
(土日・祝日)



以下、料金はETC普通車の料金
新たな時間帯別料金のパターン



※料金が急激に変わる時間帯(上り:19~20時、下り4~5時)においては、緩衝となる料金帯を設定

※新たな時間帯別料金は、十分な広報期間を確保した上で実施するため、R7.4から実施する方針で関係者間調整を行う。

4. 新たな時間帯別料金(案)の評価項目と目標設定について

4-1. 社会実験の目標設定の深化

○料金施策の評価基準を確立するため、時間変動料金(時間帯別料金)を導入するにあたっての具体的な成果目標の設定に取り組む。

＜社会実験1年目の目標＞ R5.7～

具体的な目標設定は行わず、アクアライン(上り線)の渋滞緩和(所要時間の短縮)が、料金変動によりどれくらい図られるかを確認。



＜新たな高速道路料金に関する基本方針＞ R5.12(国土交通省)

高速道路の時間変動料金について、東京湾アクアラインでの実験の効果や影響を踏まえつつ、地域の合意形成を図りながら、カーボンニュートラルに資する渋滞緩和や観光需要の平準化の観点から拡大する。(抜粋)



＜新たな料金体系による社会実験の目標＞ R7.4～

○新たな時間帯別料金の評価にあたっては、アクアラインにおける交通集中による混雑の解消に向け、混雑の緩和に関する分析に加え、道路ストックの有効活用や利用者の行動変容の観点を踏まえた分析も行うことにより、時間帯別料金の効果を確認するとともに、定量的な目標設定の手法についても検討を進めていく。

○具体的には、料金体系(料金パターン・時間パターン)の変更と交通量等のデータ(評価項目)との相関関係の分析を進め、時間変動料金の導入による具体的な成果目標を設定するためのデータを収集する。

4-2. 評価項目一覧

○1年間の社会実験に関する評価を行ったうえで、新たな課題に対応するため、下表のとおり評価項目を新たに追加し分析を進めることとする。

	評価項目	分析データ
交通状況について	日平均交通量（高速）	トラカンデータ
	時間帯別交通量（高速）	トラカンデータ
	日最大渋滞長（高速）	渋滞データ
	所要時間（高速）	トラカンデータ
	走行速度（高速・一般道）	ETC2.0プローブデータ
	分担率【湾岸ルート・アクアルート】（高速）	ETCデータ
	最大渋滞長（一般道）	木更津金田IC周辺の交通量調査
	総走行台キロ（高速）	ETCデータ
	総渋滞損失時間（高速）	渋滞データ
交通の安全性・輸送の効率化について	急減速発生頻度（高速・一般道）	ETC2.0プローブデータ
	事故件数（高速）	事故データ
	高速バスの最大遅延時間	バス運行データ
観光客の行動の変化について	社会実験の認知度・行動変容等	アンケート
	滞在時間、周遊状況等	ETC2.0プローブデータ

赤字：新たな観点からの分析を追加・変更した評価項目

4-3. 道路ストック有効活用の観点からの分析について

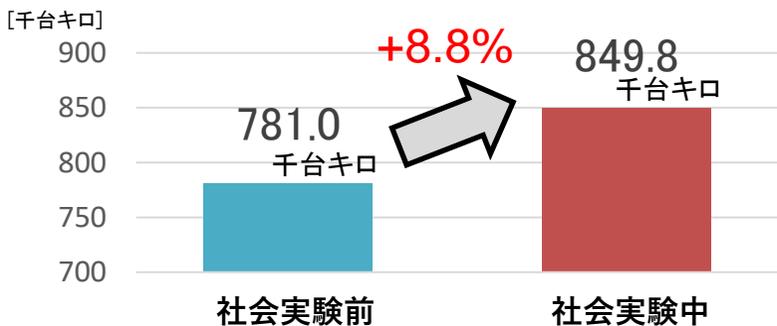
- 房総エリアの高速道路の総走行台キロは増加している一方で、アクアラインの渋滞損失時間は減少しており、時間帯別料金が道路ストックの有効活用に寄与していることを確認
- 引き続き、新たな時間帯別料金の導入による影響を確認していく

- <課題>
直接的な交通量分散だけではなく、道路ストックの有効活用の観点からの評価ができてない
- <対応>
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し、道路ストックの有効活用への影響を可視化

■総走行台キロ（房総エリア内）

アクアライン(上り線)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)

社会実験前	社会実験中
781.0千台キロ	849.8千台キロ (+8.8%)



【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)

社会実験前	社会実験中
71.0百万台キロ	73.1百万台キロ(+3.0%)

■総渋滞損失時間（アクアライン（上り線））

アクアライン(上り線)の交通集中渋滞の渋滞損失時間※2(日平均)

社会実験前	社会実験中
1,980台・時	1,616台・時 (▲18.3%)



【参考】NEXCO東日本が管理する高速道路の交通集中渋滞※1の総渋滞損失時間※2(日平均)

社会実験前	社会実験中
21,724台・時	21,899台・時 (+0.8%)



出典：国土地理院

【集計期間】

社会実験前：R4.7.23～R5.7.17の土日祝日、但し交通混雑期(GW、お盆、年末年始)を除く(N=105)
 社会実験中：R5.7.22～R6.7.15の土日祝日、但し交通混雑期(GW、お盆、年末年始)を除く(N=105)

※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、館山自動車道、富津館山道路、東京湾アクアライン連絡道(右図のとおり)
 ※2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 (速報値を含む)

4-4. 行動変容の観点からの分析について

○観光等を目的にアクアラインを利用して来県した方の行動変容をより定量的に評価する観点から、来県者の総滞在時間や総移動距離を今後分析

<課題>

来県者の行動変容について、定量的な評価が十分にできていない

<対応>

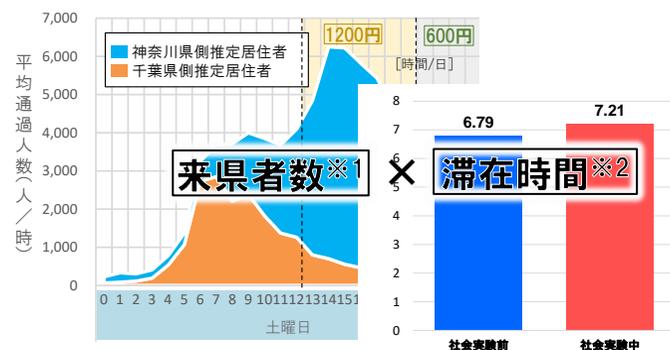
来県者の滞在時間や県内の周遊・立寄りの総移動距離を分析し、行動変容の観点への効果を定量化

今後の分析イメージ

■来県者の総滞在時間（来県者数×滞在時間）

アクアラインを往復利用した来県者の人数と滞在時間を分析

- 分析手法：
- ①アクアラインの交通量、平均乗車人数から来県者数を集計
 - ②ETC2.0プローブデータからアクアラインを往復利用した車両の上り線通行時間・下り線通行時間を集計し、滞在時間を分析
 - ③アクアラインの交通量/ETC2.0交通量を乗じて総滞在時間を推計



※1：図表はいずれも「LocationMind xPop © LocationMind Inc.」を利用。
 なお、「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測定されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。
 各データの試験中（実験前）対象期間：R5.7.22～R6.6.30（R4.7.22～R5.6.30）
 千葉県側推定居住者：推定居住者の対象地域（千葉市、市原市、銚子市、旭市、匝瑳市、東金市、山武市、大網白里市、山武郡、茂原市、長生郡、勝浦市、いすみ市、夷隅郡、館山市、鴨川市、南房総市、安房郡、木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市）

※2：第3回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会資料(R6.8.27)

■来県者の総移動距離（周遊・立寄り範囲）

アクアラインを往復利用して来県した車両の周遊・立寄りの総移動距離（県内道路の総走行台キロ）を分析

- 分析手法：
- ①ETC2.0プローブデータからアクアラインを往復利用した車両の千葉県内道路の総走行台キロを分析
 - ②アクアラインの交通量/ETC2.0交通量を乗じて総移動距離を推計



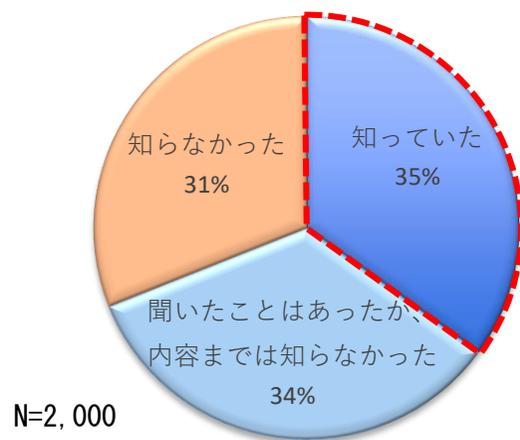
出典）第3回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会資料(R6.8.27)

5. アクアライン利用者の分析結果に基づいた広報の拡充について

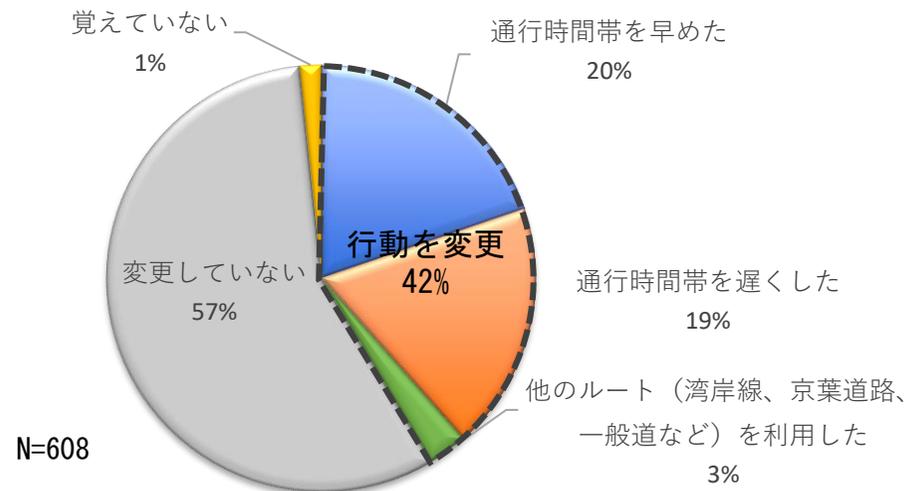
5-1. 社会実験の認知度と行動変容

- アクアラインを利用して南房総地域を訪れた千葉県外在住者の認知度は69%、時間帯別料金の設定など具体的な実験内容まで認知している方は35%。
- 具体的な実験内容を認知している方のうち、42%は通行時間帯やルートの変更しており、目的地に長く滞在するなどして通行時間帯を遅くに変更した方は19%であった。
- 具体的な認知度の向上や行動変容を促進する対策を進める必要。

■ 社会実験の認知度



■ 社会実験による行動変容※

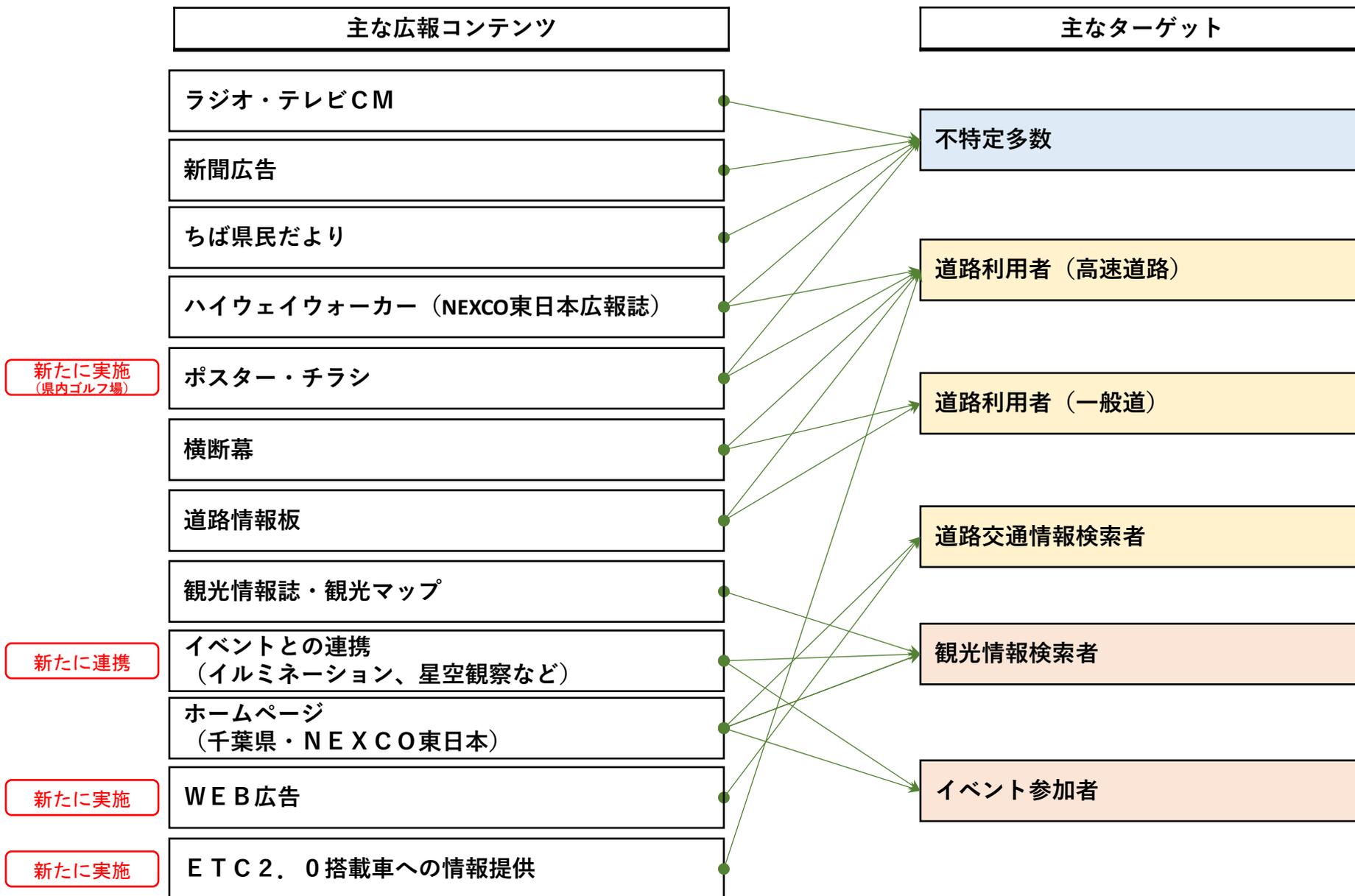


※「アクアライン上り線を利用」し且つ、社会実験の具体的な内容を「知っていた」と回答したサンプル数

出典) WEBアンケート結果は第3回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会資料(R6.8.27)より

- **実験内容の認知**を高めるための広報施策を強化
- **行動変容を促進**するため、認知の向上と地域との連携を強化

5-2. 広報コンテンツ（案）と主なターゲット

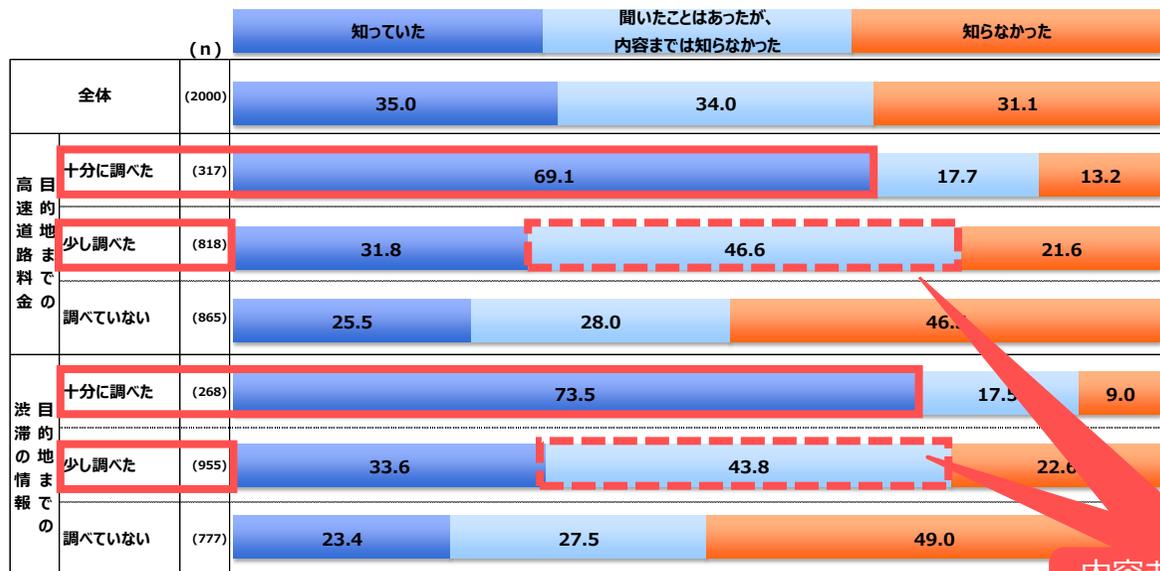


5-3. アンケート結果からみる社会実験の認知度と行動変容

○高速道路料金や渋滞情報を「十分に調べた」方は社会実験の認知度が高く、行動変容に繋がっている。
 一方、「少し調べた」方は内容までは認知していない方が多く、通行時間帯を変更していない方も多い
 ⇒「少し調べた」層に対し内容まで認知させ、社会実験の情報を調べやすくする改善が必要
 ⇒内容まで認知させることにより、行動変容に繋げる

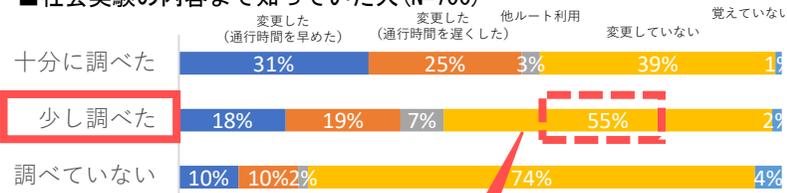
出典) 南房総地域訪問者へのWEBアンケート調査 (R6.8月上旬調査)

■渋滞や料金の情報収集度合別の社会実験の認知度

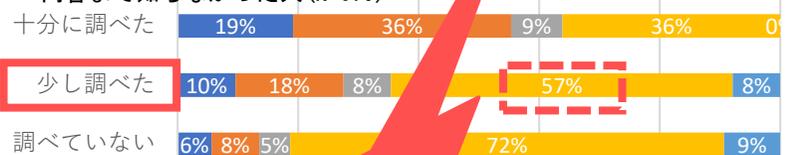


■渋滞の情報収集度合別の行動変容

■社会実験の内容まで知っていた人 (N=700)



■聞いたことはあったが、内容まで知らなかった人 (N=679)



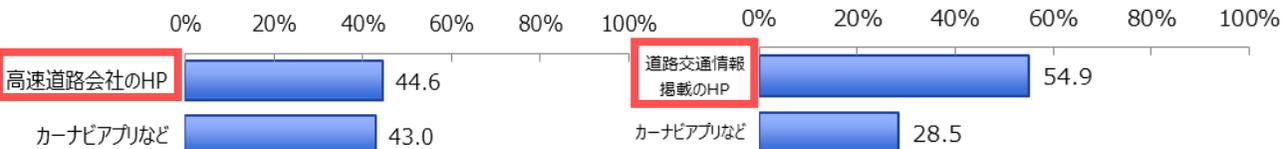
内容まで認知させることにより
行動変容を促せる可能性

内容まで認知させることにより
行動変容を促せる可能性

■料金や渋滞の情報収集媒体

■料金情報 (N=1135)

■渋滞情報 (N=1223)



通行料金や渋滞情報のWEB検索者に対する
広報を強化していく

※目的の高速道路料金や渋滞の情報を「十分に調べた」、「少し調べた」と回答したサンプル数

5-4. WEB広告の実施（認知度向上策）

○高速道路料金や渋滞の情報収集媒体は、高速道路会社や道路交通情報のHPが最も多い。
 ⇒引き続き、料金検索やSNS(NEXCO東日本LINE通知等)による広報を実施
 ⇒新たな取り組みとして、通行料金や渋滞情報のWEB検索者に対する広報(リスティング広告)を
 実施するとともに、道路交通情報HPに社会実験に関するWEB広告バナー(ディスプレイ広告)を掲載

現在の取り組み

■ドラぷら料金検索



出典) ドラぷらHPより (NEXCO東日本)

■LINE通知



NEXCO東日本

千葉県

新たな取り組み (R6.11~)

■WEB広告の画面イメージ (リスティング広告)



■WEB広告の画面イメージ (ディスプレイ広告)

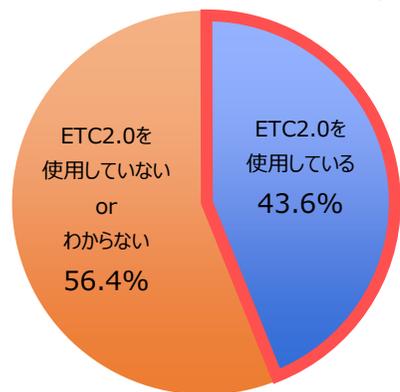


5-5. ETC2.0サービスを活用した情報提供（認知度向上策）

- アクアライン利用者のETC2.0の利用率は43.6%であり、多くの方に使用されている。
- ETC2.0対応車載器を使用している方は約9割が渋滞情報・道路情報の提供を認識。
- ⇒新たに、アクアラインを通行するETC2.0搭載車へ、プッシュ型で社会実験の情報提供を実施

■ETC2.0対応車載器の利用率※

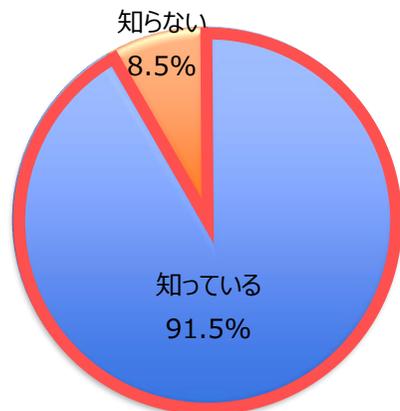
(N=2000)



参考：全国利用率34.3%
(R6.8時点) 出典：国土交通省HP

■ETC2.0対応車載器使用者の交通情報提供認知度※

(N=871)



■ETC2.0サービスを活用した情報提供（R6.11～）

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

※：南房総地域訪問者へのWEBアンケート調査（R6.8月上旬調査）

5-6. ポスター掲示の工夫・拡充（認知度向上策）

- ポスターを見ている方の認知度は5割を越えており、広報の効果が高い。
- ポスターは「海ほたるPA」・「首都高速のPA」で見ている人が多い。また、特に「食事・物産施設」で見た方は、認知度が高く掲示場所として効果的。
- ゴルフ場利用者の認知度は4割程度あるものの、混雑時間帯の推定滞在地の割合はゴルフ場が高い。
 ⇒引き続き、「海ほたるPA」・「首都高速のPA」や「食事・物産施設」などでのポスター掲示を継続のうえ、目に入り易くなるよう掲示場所を工夫(飲食場所やトイレなどへの掲示)
 ⇒新たに、ゴルフ場(約80箇所)にポスター配布・掲示を依頼

■ポスターの認知度・認知場所別の社会実験の認知度

Q 渋滞時間帯を避けた利用を促すポスターを見たことがあるか？

	(n)	認知度 (%)		
		知っていた	聞いたことはあったが、内容までは知らなかった	知らなかった
全体	(2000)	35.0	34.0	31.1
Q23	はい	51.2	39.1	9.7
	いいえ	24.3	30.5	45.2
Q24 ※	海ほたるPA	51.2	38.1	10.7
	首都高速のPA	57.5	33.8	8.8
	その他休憩施設	61.4	35.0	3.6
	レジャー施設	62.0	35.1	2.9
	商業施設	57.2	40.4	2.4
	食事・物産施設	83.9	16.1	
	その他	36.4	52.3	11.4

※回答の選択肢は同類をまとめて表現

Q ポスターをどこで見たか？

■南房総地域の目的地別の社会実験の認知度

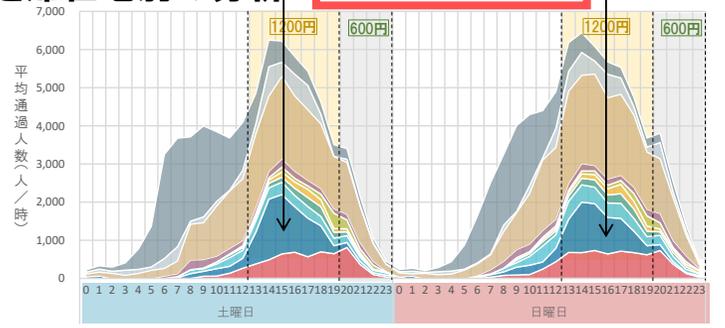
Q 観光の目的地は？

※回答の選択肢は同類をまとめて表現

	(n)	認知度 (%)		
		知っていた	聞いたことはあったが、内容までは知らなかった	知らなかった
全体	(2000)	35.0	34.0	31.1
商業施設	(871)	35.9	33.2	30.9
レジャー施設	(764)	35.3	37.4	27.2
自然観光	(510)	41.0	30.4	28.6
ゴルフ場	(321)	41.4	34.6	24.0
その他	(265)	36.6	29.4	34.0

■推定滞在地別の分析

約2割がゴルフ場推定滞在者



※図表はいずれも「LocationMind xPop © LocationMind Inc.」を利用。
 なお、「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。
 各データの試験中(実験前)対象期間: R5.7.22~R6.6.30 (R4.7.22~R5.6.30)
 千葉県側推定居住者: 推定居住者の対象地域(千葉市、市原市、銚子市、旭市、匝瑳市、東金市、山武市、大網白里市、山武郡、茂原市、長生郡、勝浦市、いすみ市、夷隅郡、館山市、鴨川市、南房総市、安房郡、木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市)

5-7. 地域の取り組みとの連携（行動変容の促進策）

- 千葉内房ドライブマップ・スタンプラリーによる社会実験の広報も有効的であり、スポットや期間を前回から拡大して、スタンプラリーが実施されていることから、引き続き連携していく。
- 館山市内の夕方以降の営業施設情報一覧による情報提供や、鴨川市や南房総市内の夕方以降の時間帯に実施されている、ナイトタイムイベントなどと連携していく。
- 地域の取り組みと連携し、双方で情報発信するなど、行動変容を促す取組を強化していく。

引き続き連携

千葉内房 All day Stamp Rally

第2回 夜まで楽しむ! All dayスタンプラリー

開催期間 2024.11.1(金)~2025.1.26(日)

1日中楽しんで、千葉内房をおトクに旅しよう!

夜がおトクな 東京湾アクアライン

20時以降の帰宅で、東京湾アクアラインの通行料金がおトクに!

【普通車の場合】

0時~13時	800円
13時~20時	1,200円
20時~24時	600円

プレゼント

期間中に、スタンプラリー対象スポットを訪れてスタンプをゲットすると集めたスタンプの数に応じて抽選に参加できます。千葉内房を1日中楽しんで、素敵なプレゼントをゲットしよう!

10 千葉内房ドライブマップ

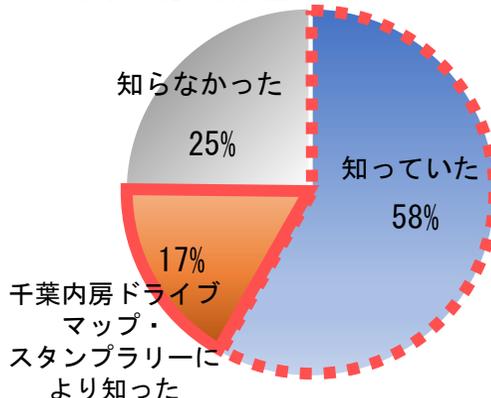
15 千葉内房観光協会

千葉県君津地域振興事務所

『第2回夜まで楽しむ! All dayスタンプラリー』

⇒スポットを巡り、スタンプを集めると、素敵なプレゼントに応募可能

スタンプラリー参加者への社会実験認知度調査 (N=379)



引き続き連携

Enjoy 館山!

館山で夜まで楽しもう!

東京湾アクアライン上り降り緑と上日・夜日のETC料金特別料金が実施されています。お帰りの時間まで館山をお楽しみください。

0時~13時 500円 13時~20時 1,200円 20時~24時 600円

【高速道路の通行料金等に別する場合がございます】

NEKO 東京湾アクアラインサービスセンター 0570-024-024 ext. 03-5308-2424

館山市観光協会 (0470-22-2000)

館山市観光協会 (公式)

館山市観光協会

新たに連携 (R6. 11~)

棚田のあかり

2024年 10.26(土) - 2025年 1.13(月・祝)

17時から20時頃

NPO法人大山千枚田保存会 (鴨川市)

NPO法人大山千枚田保存会 (鴨川市)

新たに連携 (R6. 11~)

野島埼灯台夜間特別開放! 灯台&星空観察会

2024年11月開催モニターツアー 参加者募集中

lat. 34°54'06"N

Minamiboso

The southernmost point of Chiba

南房総市観光協会

6. 今後の方針について

6. 今後の方針（案）

- アクアラインの交通需要のさらなる平準化を図るため、アクアライン割引を前提とした新たな時間帯別料金の令和7年4月からの導入に向けて調整を行う
- 新たな時間帯別料金の評価にあたっては、交通集中による混雑の解消に向け、混雑の緩和に関する検討に加え、道路ストックの有効活用や利用者の行動変容の観点を踏まえた分析も行うことにより、時間帯別料金の効果を確認するとともに、定量的な目標設定の手法についても検討を進めていく
- 社会実験の認知度向上に向け、地域施設や関係者と連携した取組と併せた広報活動を強化するとともに、新たな時間帯別料金の導入について適時・適切に周知を行う