

第6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**

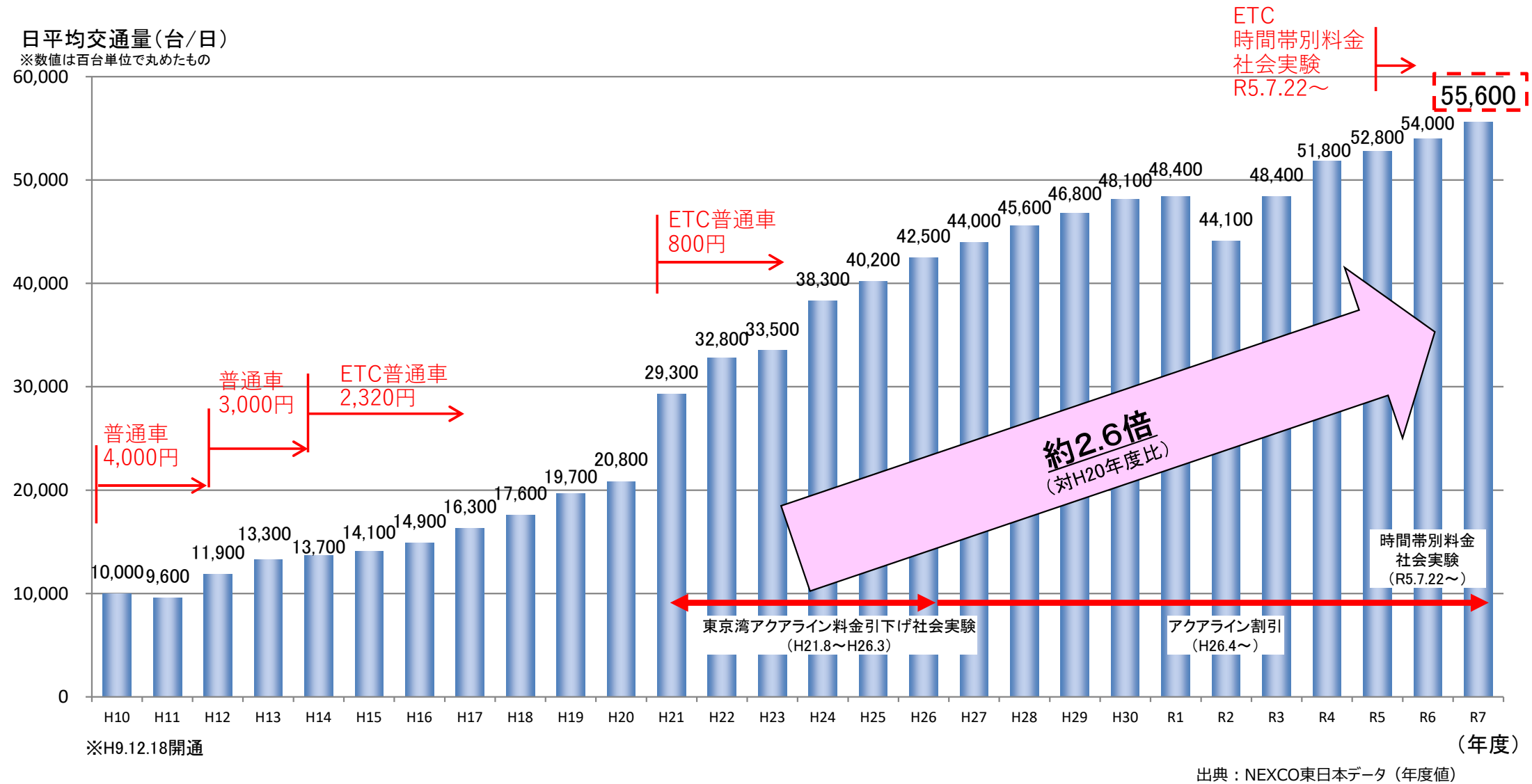
令和8年10月2日

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、R7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。



1-2. 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。

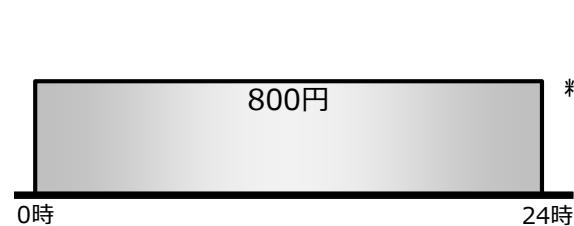
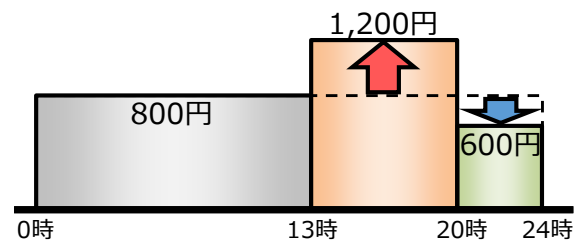
<令和7年4月からの社会実験概要>

- 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1日～令和9年3月31日の土日・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)

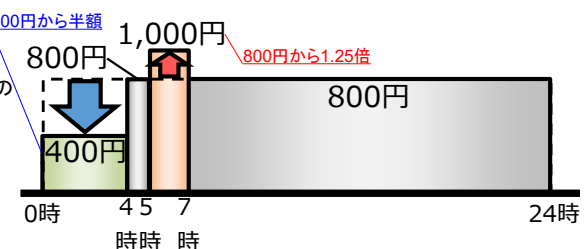
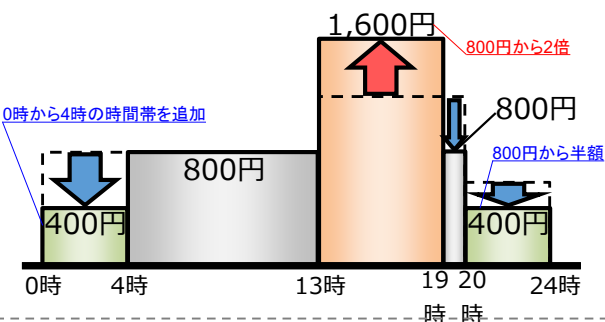
<料金パターン>

- ・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、現行料金体系)



<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

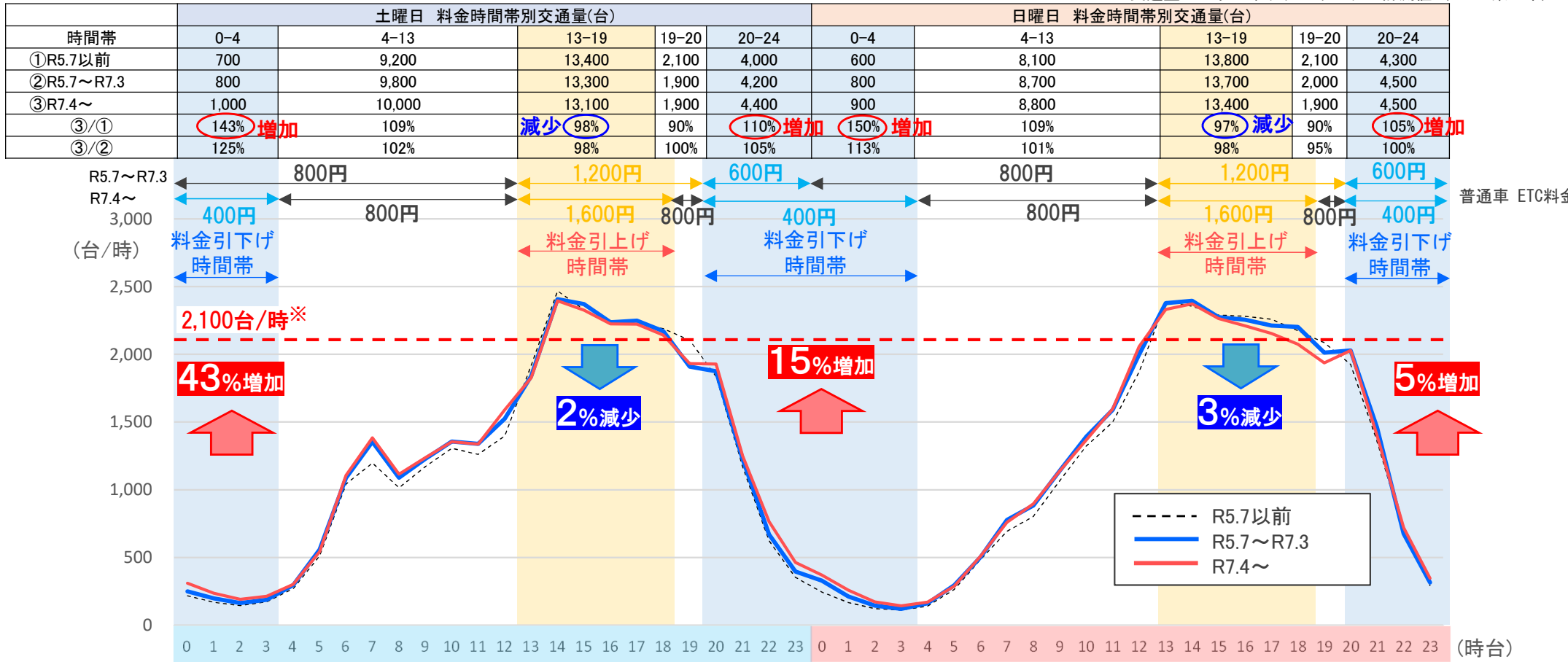
2. 交通状況について

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 (R5.7以前) : R4.7.23~R5.7.17(内59日)
旧料金体系 (R5.7~R7.3) : R6.4.6~R7.3.30(内47日)
現行料金体系 (R7.4~) : R7.4.5~R8.3.29(内44日)

- 社会実験前(R5.7以前)と比較し、日平均交通量が約3%増加している中、料金引上げ時間帯(13時~19時)の交通量で土曜日は2%減少、日曜日は3%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。
- 旧料金体系(R5.7~R7.3)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）



○日平均交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)	日平均交通量(台/日)
①R5.7以前	29,400	28,900	29,100
②R5.7~R7.3	30,000	29,700	29,900
③R7.4~	30,400	29,500	30,000
③/①	増加(103%)	増加(102%)	増加(103%)
③/②	101%	99%	100%

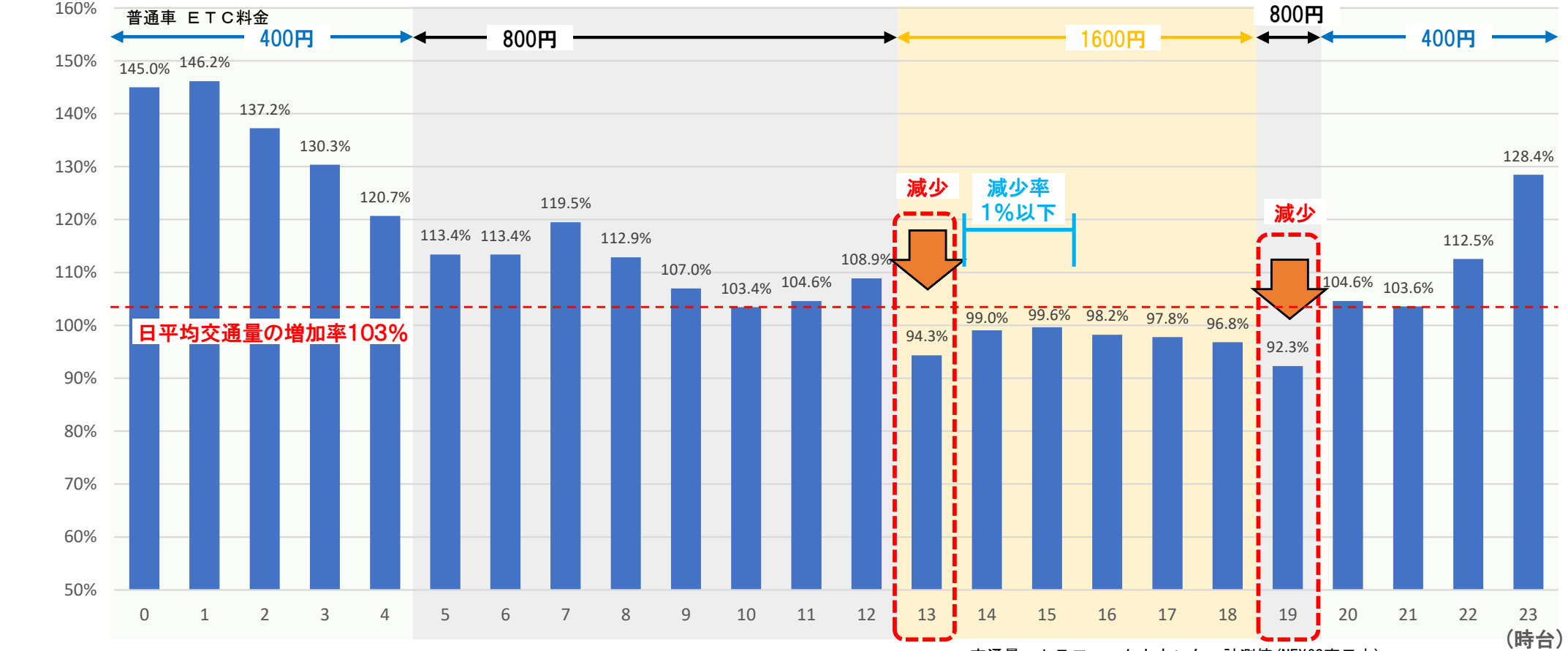
※ 2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加することが確認されている
(第1回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会 (R5.6.20) より: P5参照)

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
・休日(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時間帯交通量（実験前後割合）

○料金引上げ時間帯（13時～19時）のうち料金が切り替わる境界部である13時台と19時台は大きな交通量の減少が見られ、分散効果が高いが、14時台と15時台は交通量の分散が比較的小さい。

■実験前に対する実験中（R7.4からの現行料金）の交通量の時間帯別変化



	日平均交通量(台/日)
①R5.7以前	29,100
②R5.7～R7.3	29,900
③R7.4～	30,000
③/①	増加 103%
③/②	100%

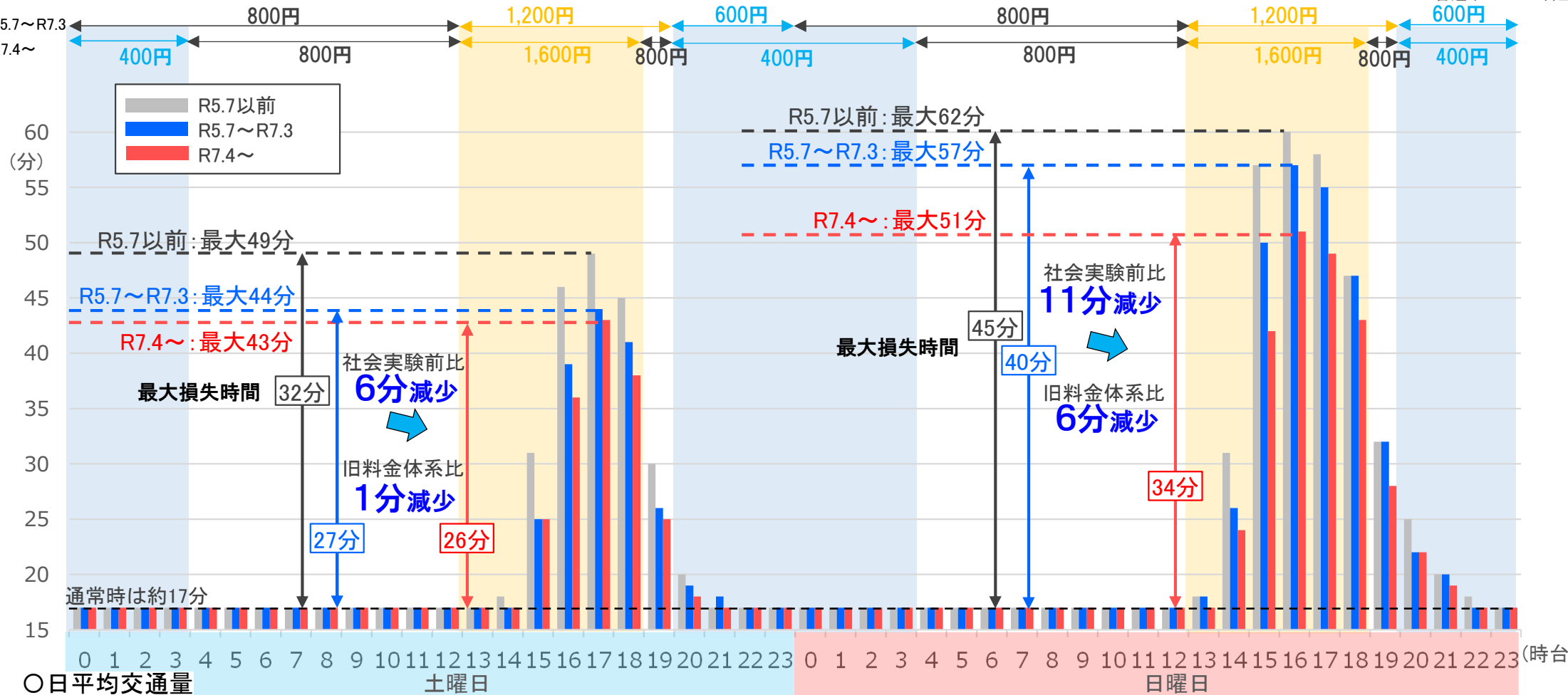
交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）
以下条件時は集計対象から除外。
・集計対象日
社会実験前（R5.7以前）：R4.7.23～R5.7.17（内59日）
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29（内44日）
・通行止め及び事故・大雨（20mm/h以上）
・横風等による規制発生日
・祝日（前年と比較できないことから）

2-3. 東京湾アクアライン（上り線）の通過所要時間

集計対象期間
社会実験前 (R5.7以前) : R4.7.23~R5.7.17(内59日)
旧料金体系 (R5.7~R7.3) : R6.4.6~R7.3.30(内47日)
現行料金体系 (R7.4~) : R7.4.5~R8.3.29(内44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(R5.7以前)と比較し、土曜日は6分、日曜日は11分減少。
(旧料金体系(R5.7~R7.3)と比較し、土曜日は1分、日曜日は6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）



	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)	日平均交通量(台/日)
①R5.7以前	29,400	28,900	29,100
②R5.7~R7.3	30,000	29,700	29,900
③R7.4~	30,400	29,500	30,000
③/①	増加 103%	増加 102%	増加 103%
③/②	101%	99%	100%

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

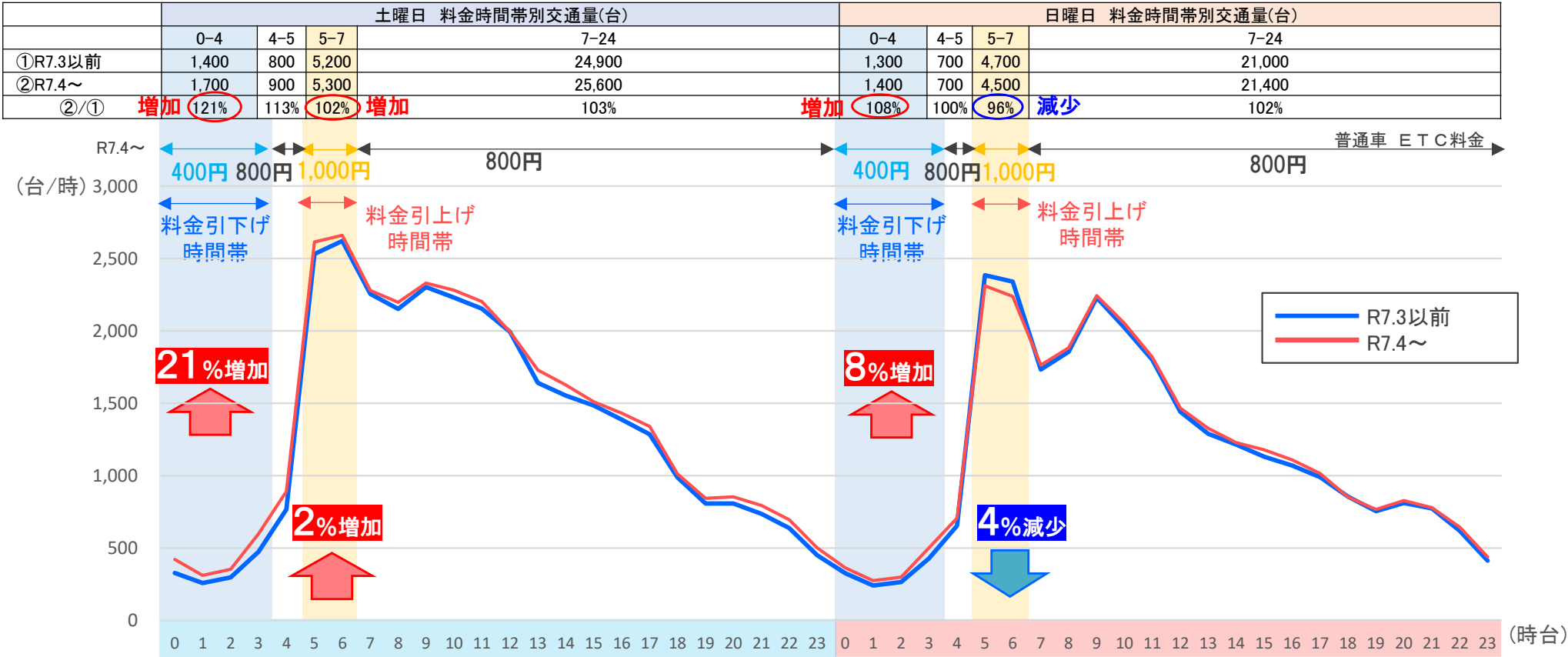
2-4. 東京湾アクアライン（下り線）の時間帯交通量

集計対象期間
社会実験前（R7.3以前）：R6.4.6～R7.3.30（内54日）
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29（内52日）

○社会実験前(R7.3以前)と比較し、日平均交通量が約3%増加している中、料金引上げ時間帯(5時～7時)の交通量で土曜日は2%増加、日曜日は4%減少。料金引き下げ時間帯(0時～4時)の交通量は増加。

■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）



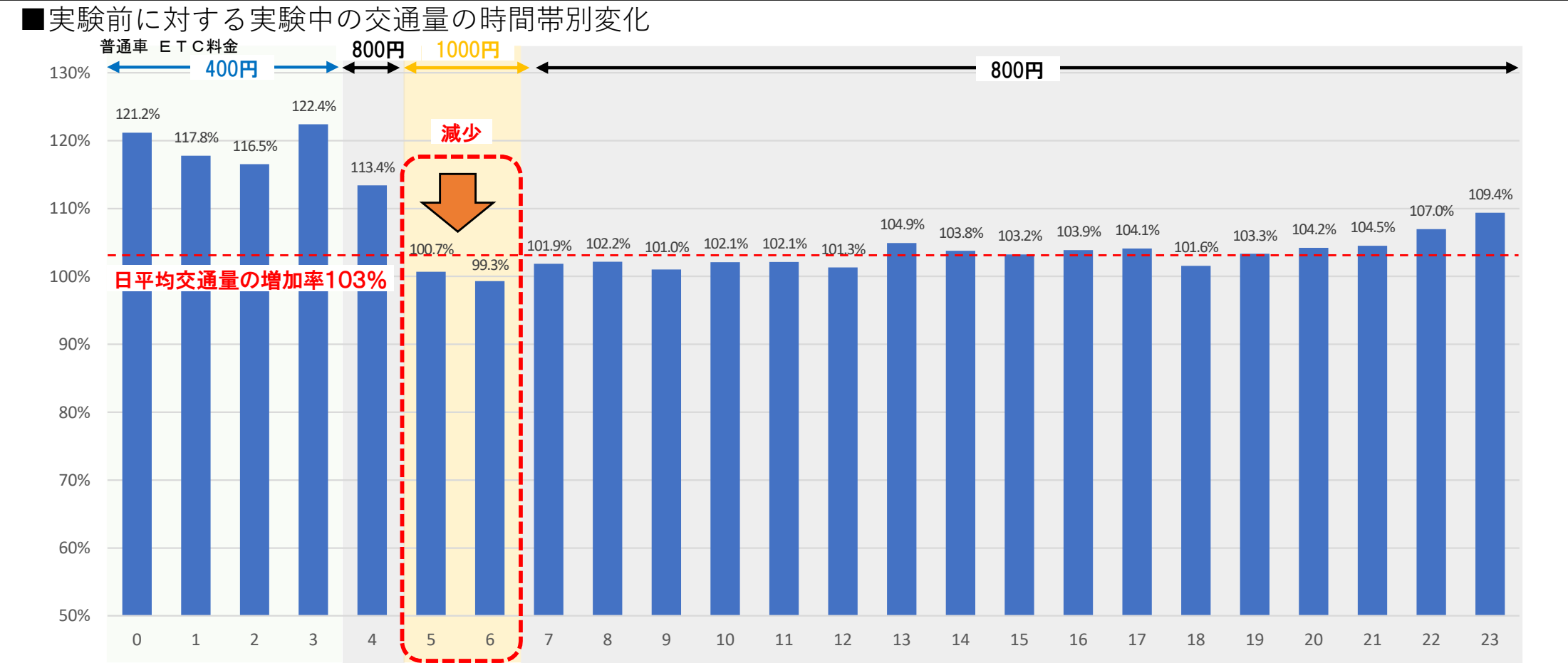
○日平均交通量

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)	日平均交通量(台/日)
①R7.3以前	32,300	27,700	30,100
②R7.4～	33,500	28,000	31,100
②/①	増加 104%	増加 101%	増加 103%

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

2-5. 東京湾アクアライン下り線の時間帯交通量（実験前後割合）

- 日平均交通量は実験前と比べ増加しており、多くの時間帯で前年比増となっているが、時間帯別交通量は、800円から1,000円への引き上げ直後の5時台と、1,000円から800円への引き下げ直前の6時台に減少が見られ、前後の時間帯に分散している。
- 400円としている0時から4時は、実験前比増が10%以上で他の時間帯より比較的、増加比率が高い。



	日平均交通量(台/日)
①R7.3以前	30,100
②R7.4～	31,100
②/①	増加 103%

交通量：トラフィックカウンター計測値(NEXCO東日本) (時台)

以下条件時は集計対象から除外。

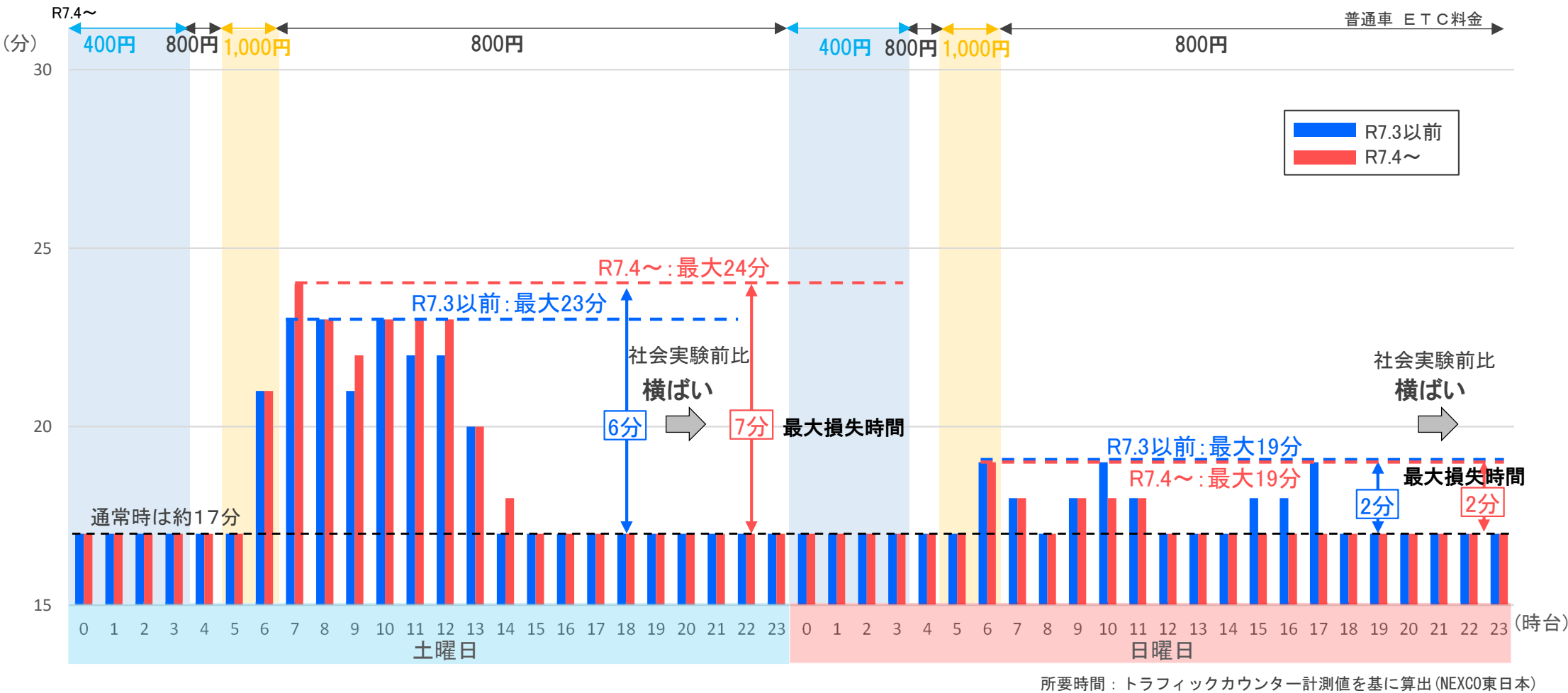
- ・集計対象日
- ・社会実験前 (R7.3以前) : R6.4.6～R7.3.30(内54日)
- ・現行料金体系 (R7.4～) : R7.4.5～R8.3.29(内52日)
- ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日 (前年と比較できないことから)

2-6. 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（R7.3以前）：R6.4.6～R7.3.30(内54日)
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29(内52日)

○川崎浮島JCTから木更津JCTまでの最大損失時間は、社会実験前(R7.3以前)と比較して土曜日、日曜日とも横ばい。

■川崎浮島JCTから木更津JCTまでの通過所要時間（下り線）



○日平均交通量

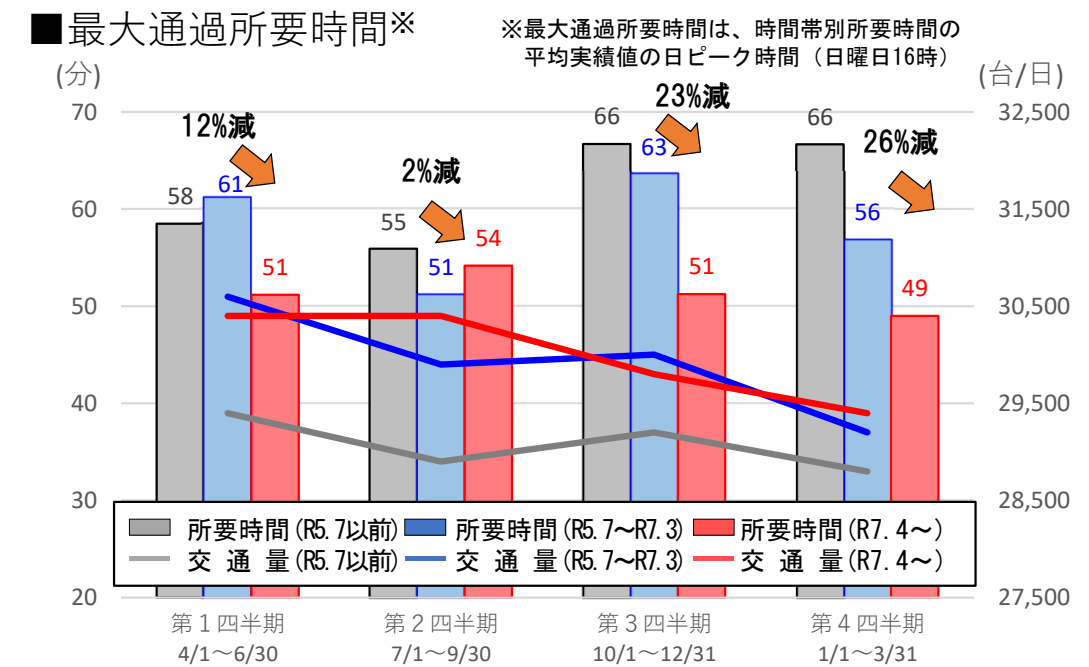
	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)	日平均交通量(台/日)
①R7.3以前	32,300	27,700	30,100
②R7.4～	33,500	28,000	31,100
②/①	増加 104%	増加 101%	増加 103%

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

2-7. 最大通過所要時間・最大渋滞長 上り線（季節変動）

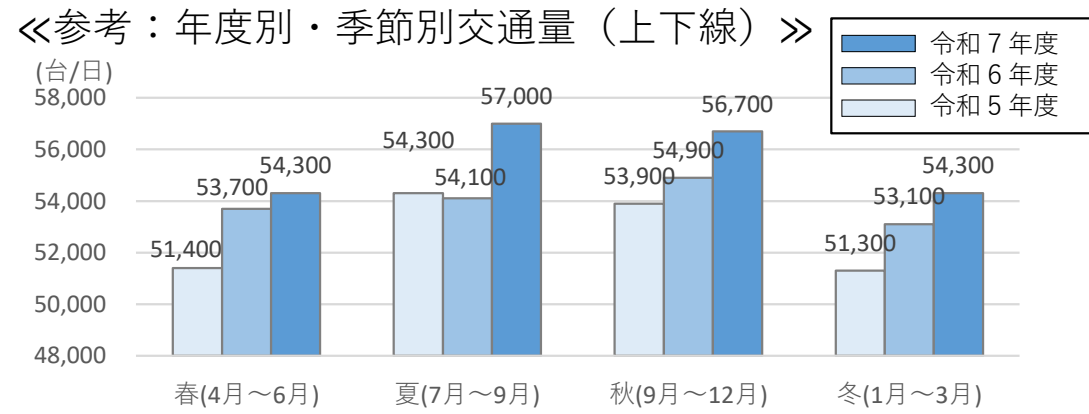
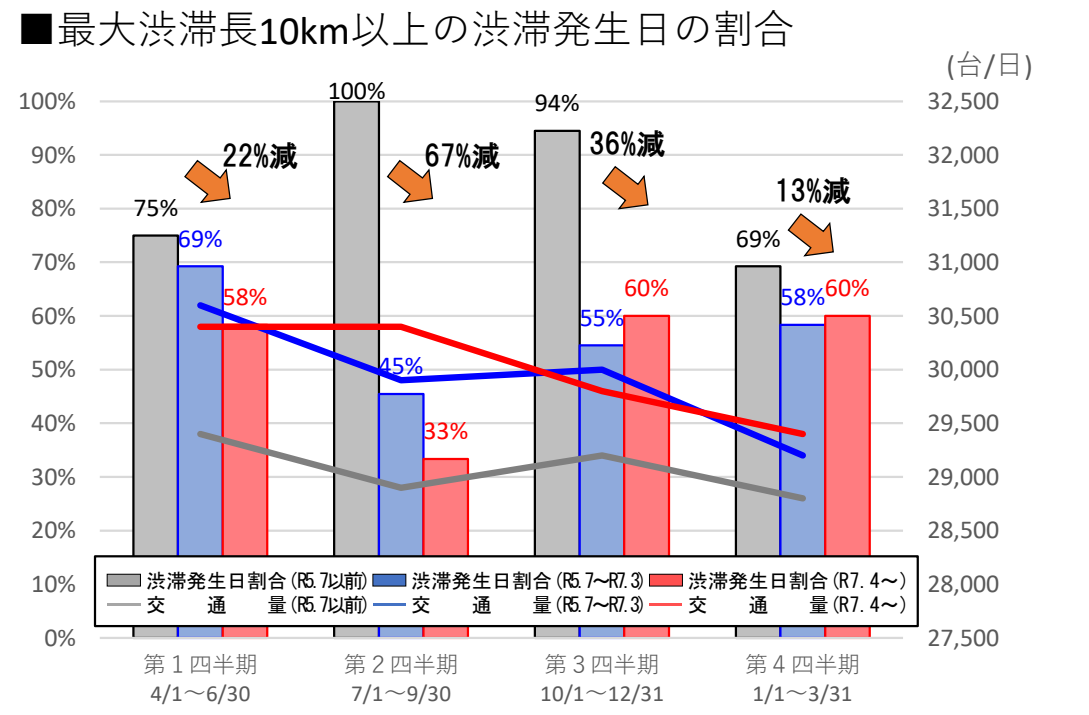
集計対象期間
社会実験前 (R5. 7以前) : R4. 7. 23~R5. 7. 17 (内59日)
旧料金体系 (R5. 7~R7. 3) : R6. 4. 6~R7. 3. 30 (内47日)
現行料金体系 (R7. 4~) : R7. 4. 5~R8. 3. 29 (内44日)

○アクアラインの交通量は、季節変動があるものの、いずれの季節も増加傾向にある。
○交通量が増加傾向である中、最大通過所要時間及び渋滞発生日の割合はいずれの季節でも短縮している。
○特に最大通過所要時間は、第3、4四半期で実験前と比べ20%以上短縮している。



交通量 (上り線)	第1四半期 (4/1~6/30)	第2四半期 (7/1~9/30)	第3四半期 (10/1~12/31)	第4四半期 (1/1~3/31)
①R5.7以前	29,400	28,900	29,200	28,800
②R5.7~R7.3	30,600	29,900	30,000	29,200
③R7.4~	30,400	30,400	29,800	29,400
②/①	104%	103%	103%	101%
③/①	103%	105%	102%	102%

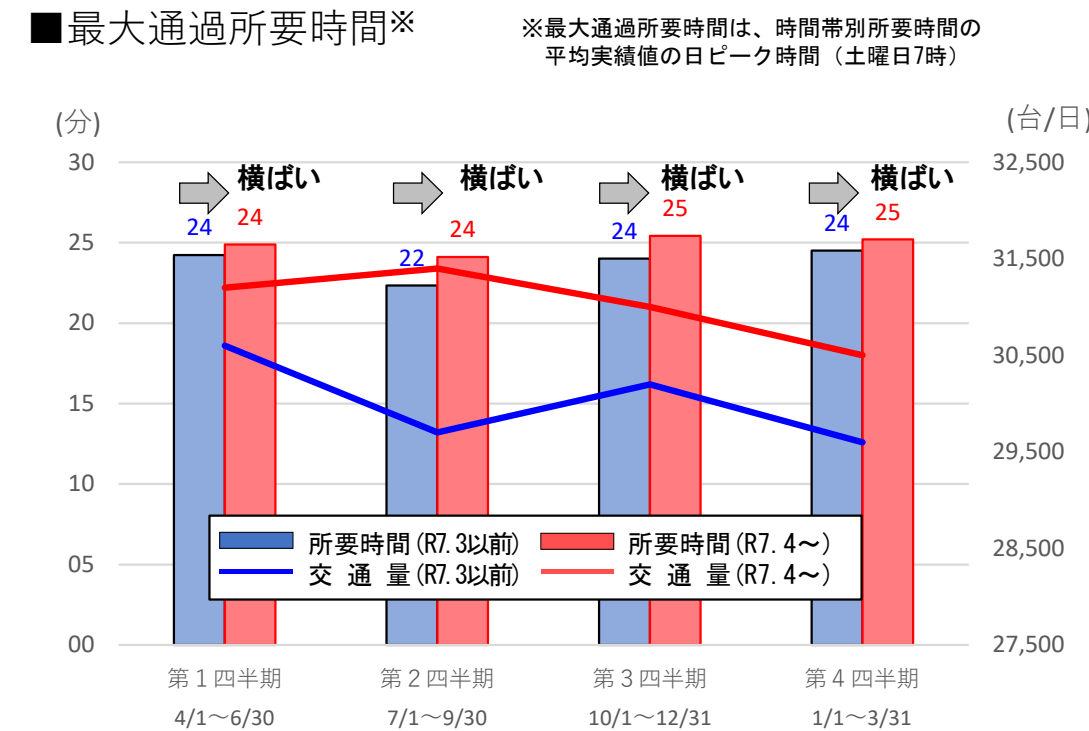
所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出 (NEXCO東日本)
最大渋滞長：道路情報板表示値 (NEXCO東日本)
以下条件時は集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
・横風等による規制発生日
・祝日 (前年と比較できないことから)



2-8. 最大通過所要時間・最大渋滞長 下り線（季節変動）

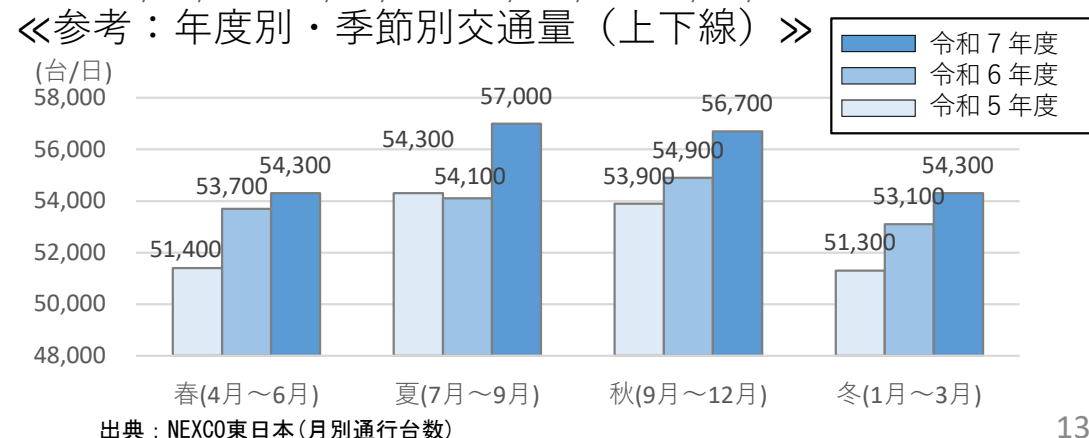
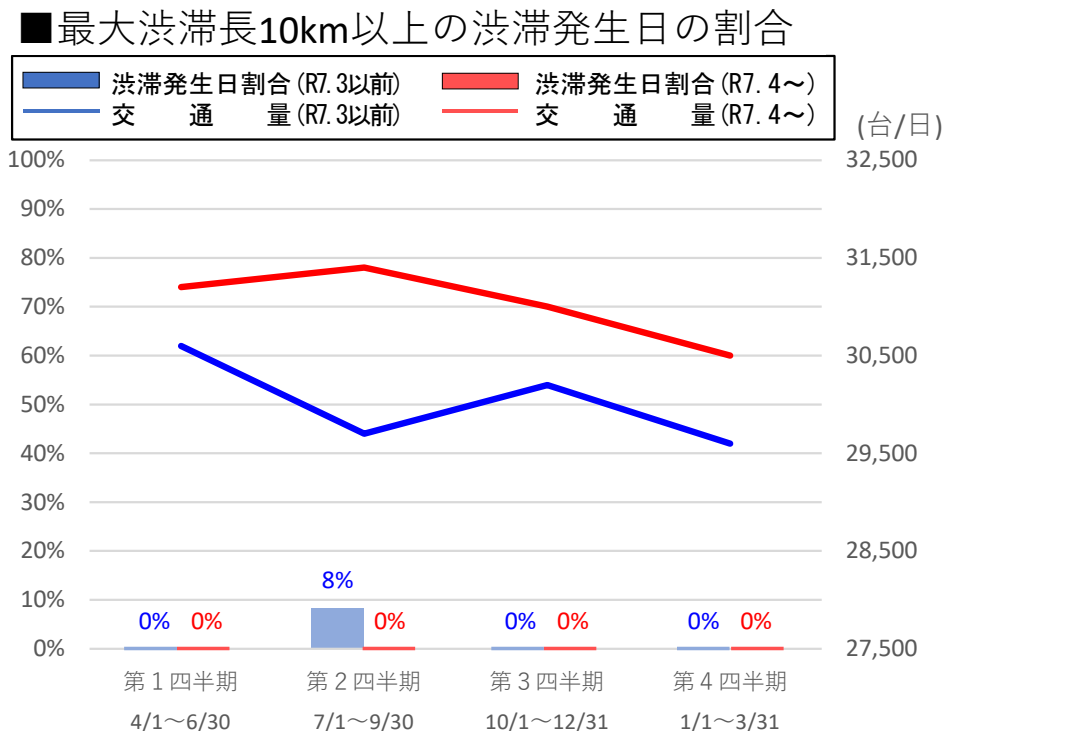
集計対象期間
社会実験前 (R7.3以前) : R6.4.6~R7.3.30(内54日)
現行料金体系 (R7.4~) : R7.4.5~R8.3.29(内52日)

○アクアラインの交通量は、季節変動があるものの、いずれの季節も増加傾向にある。
○最大通過所要時間は、季節による変動は見られず、実験前後の増減は横ばいである。
○10km以上の渋滞は実験前の令和6年度では第2四半期にわずかに発生、実験後の令和7年度は発生していない。



交通量 (下り線)	第1四半期 (4/1~6/30)	第2四半期 (7/1~9/30)	第3四半期 (10/1~12/31)	第4四半期 (1/1~3/31)
①R7.3以前	30,600	29,700	30,200	29,600
②R7.4~	31,200	31,400	31,000	30,500
②/①	102%	106%	103%	103%

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)



2-9. 東京湾アクアライン上下線の日最大渋滞長

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

- 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。下り線は土曜日は横ばい、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
R5.7以前	1	5月27日	土曜日	18.4km
	2	11月19日	土曜日	17.0km
	3	11月27日	日曜日	16.8km
R5.7～R7.3	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
R7.4～	1	6月29日	日曜日	15.6km
	2	3月14日	土曜日	14.3km
	3	11月16日	日曜日	13.3km

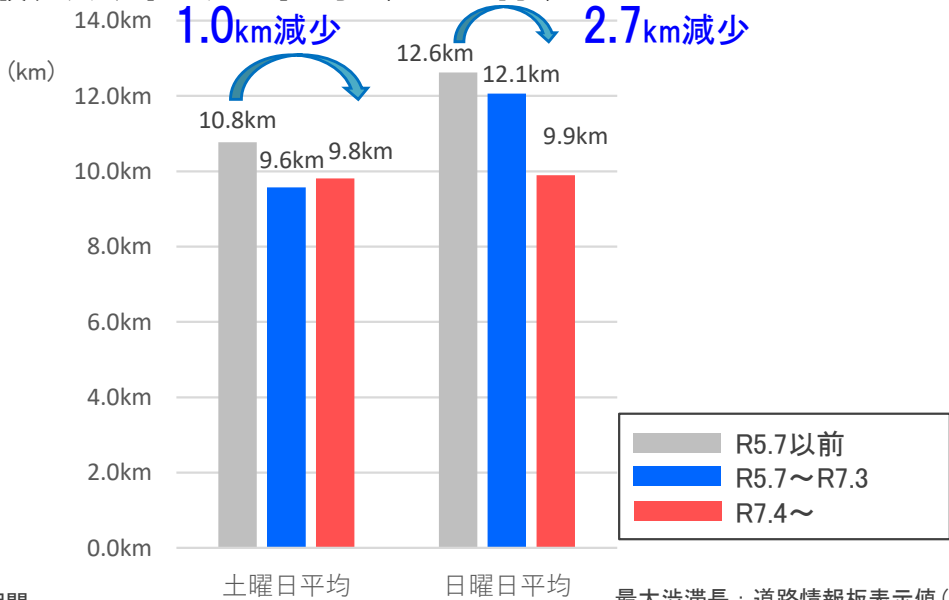
2.8km減少

■日最大渋滞長の記録（下り線）

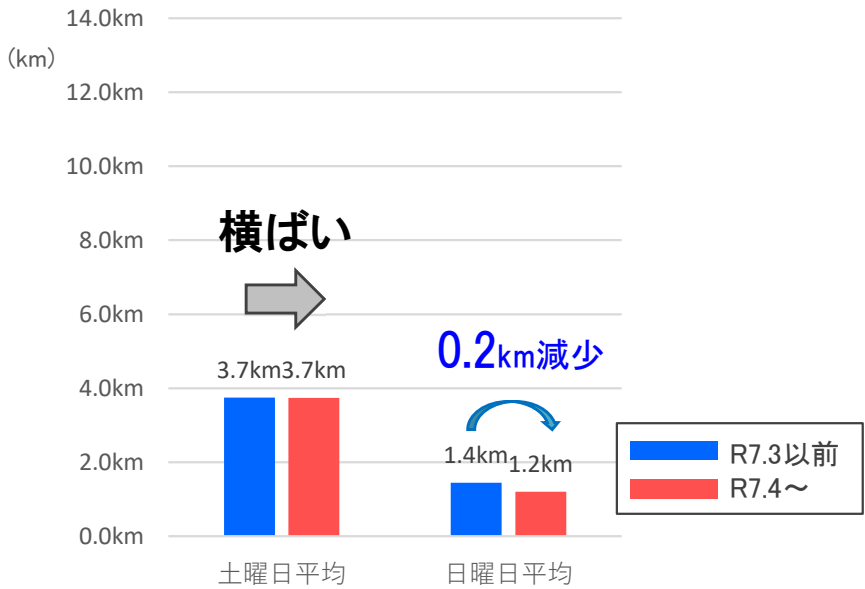
下り線	順位	日付	曜日	最大渋滞長
R7.3以前	1	8月25日	日曜日	10.8km
	2	11月16日	土曜日	8.0km
	3	4月6日	土曜日	7.4km
R7.4～	1	8月30日	土曜日	8.0km
	2	4月19日	土曜日	5.6km
	2	3月28日	土曜日	5.6km

2.8km減少

■日最大渋滞長の平均（上り線）



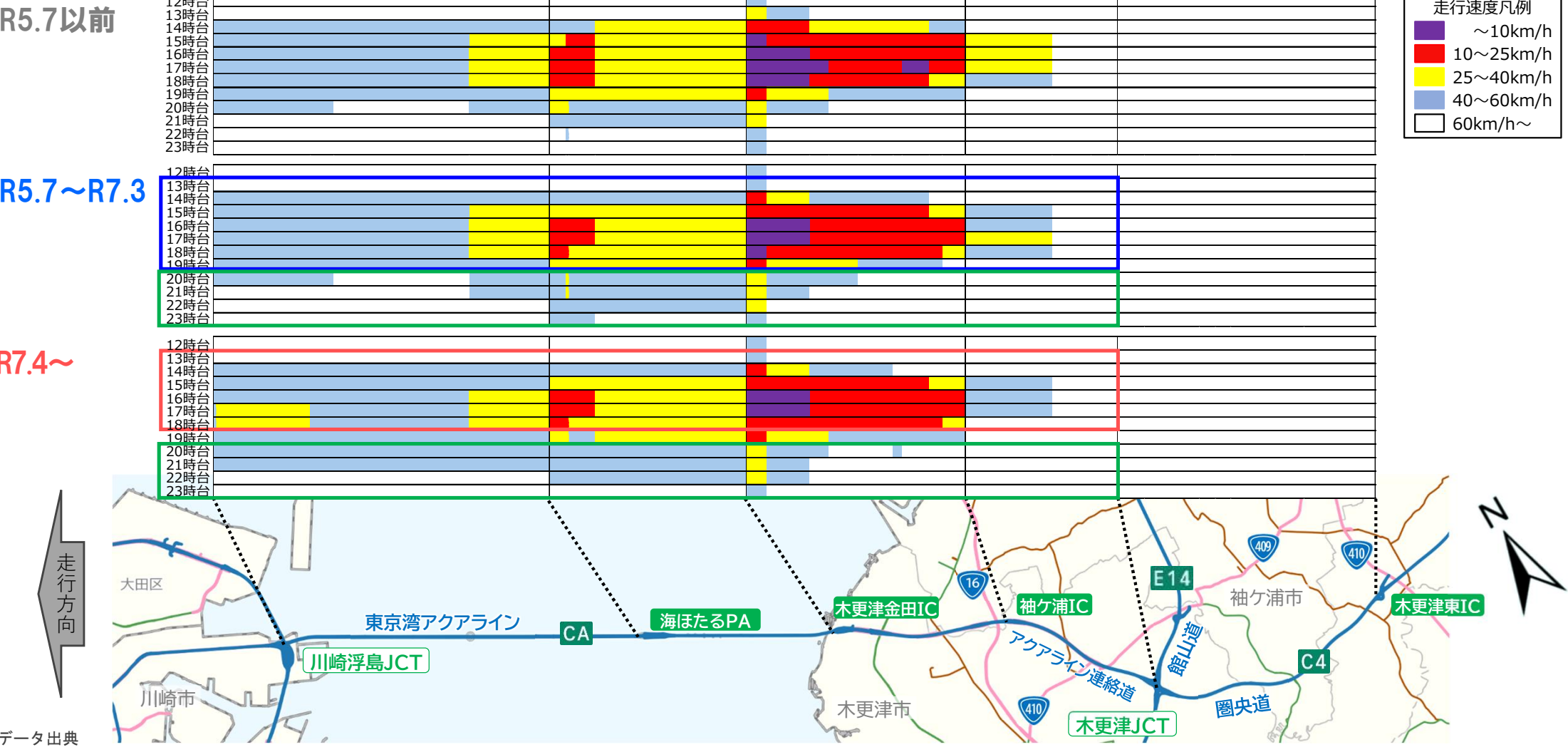
■日最大渋滞長の平均（下り線）



2-10. 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。
○社会実験前(R5. 7以前)に比べて、上り線の13時～18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))



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 (R5. 7以前) : R4. 7. 23~R5. 7. 17の土日の平均値 (対象日数: 59日)
旧料金体系 (R5. 7~R7. 3) : R6. 4. 6~R7. 3. 30の土日の平均値 (対象日数: 47日)
現行料金体系 (R7. 4~) : R7. 4. 5~R8. 3. 29の土日の平均値 (対象日数: 44日)

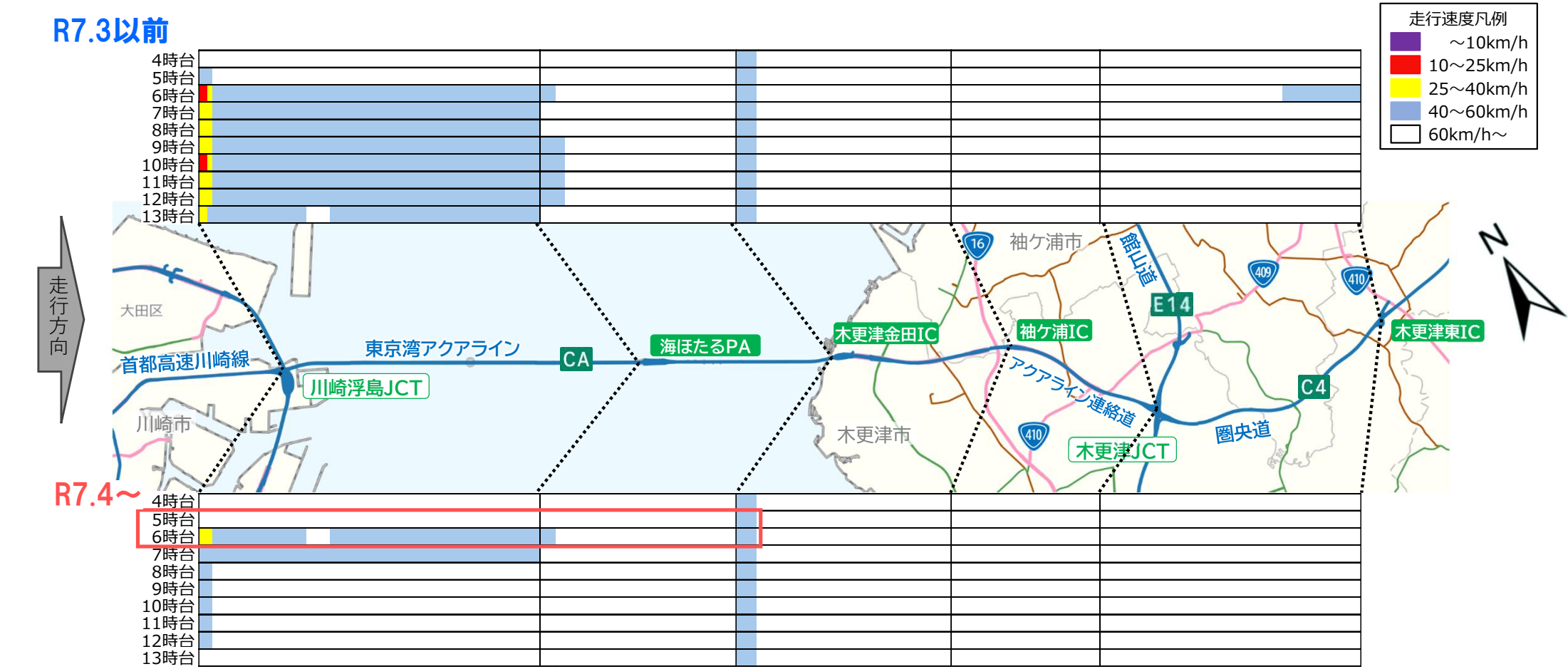
以下条件時は集計対象から除外

- ・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

2-11. 東京湾アクアライン下り線の走行速度

○アクアライン下り線は、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））



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（R7.3以前）：R6.4.6～R7.3.30の土日の平均値（対象日数：54日）
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29の土日の平均値（対象日数：52日）

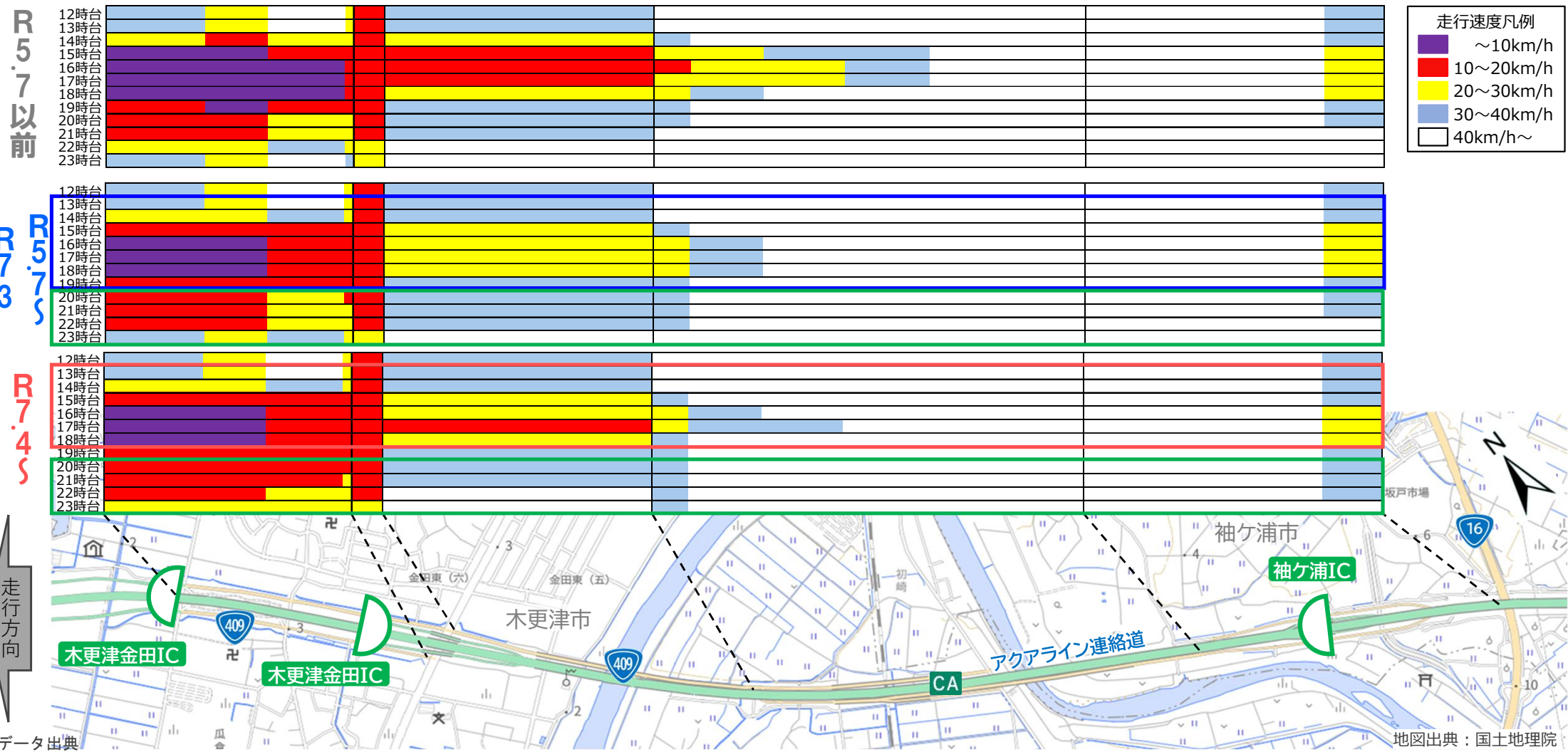
以下条件時は集計対象から除外

- ・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
- ・休日（前年と比較できないことから）
- ・その他交通動向特異日

2-12. 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、社会実験前(R5.7以前)から比べて14時～19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）



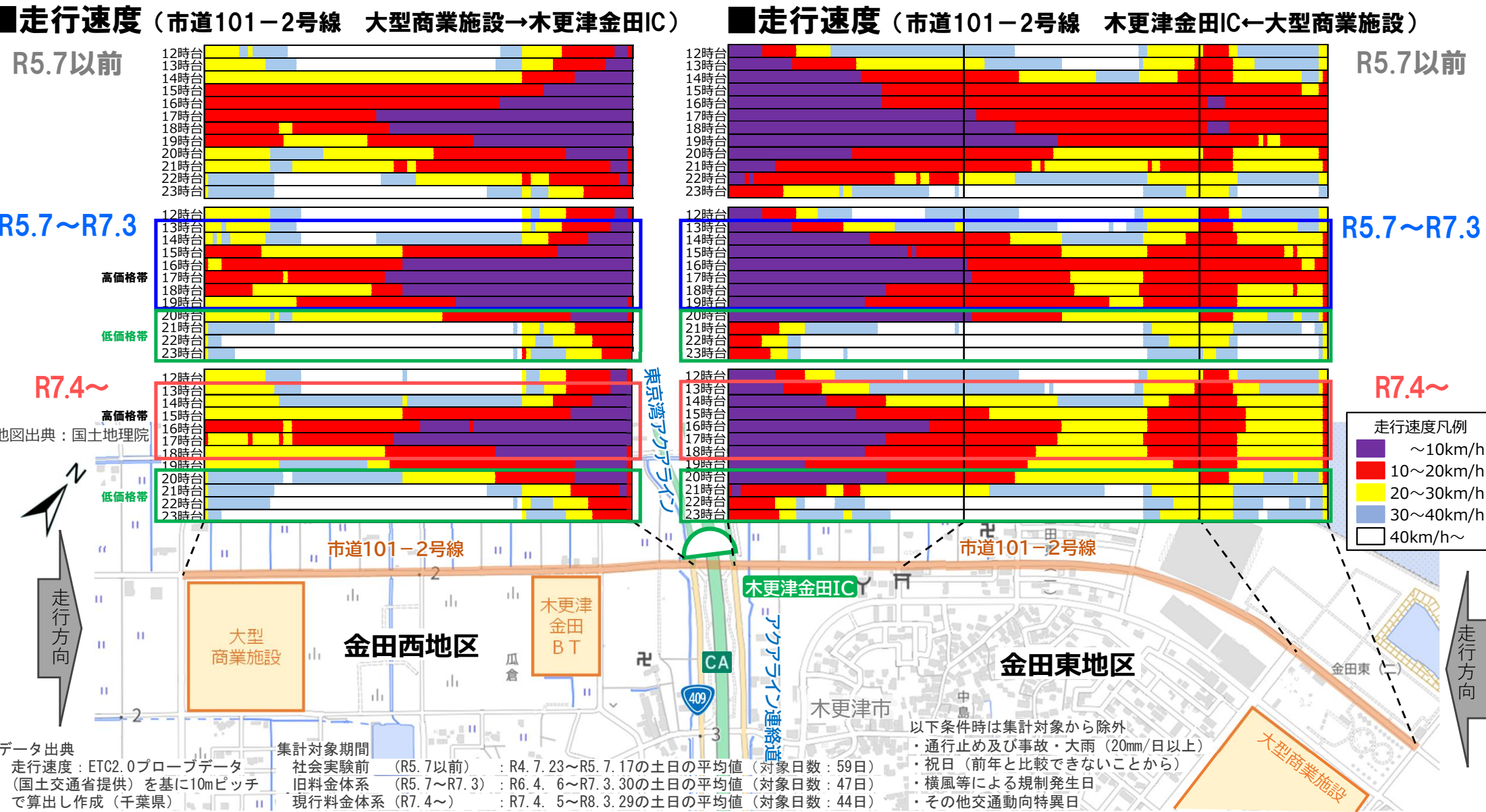
データ出典
走行速度：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基に作成(千葉県)
集計対象期間
社会実験前 (R5.7以前) : R4.7.23~R5.7.17の土日の平均値(対象日数:59日)
旧料金体系 (R5.7~R7.3) : R6.4.6~R7.3.30の土日の平均値(対象日数:47日)
現行料金体系 (R7.4~) : R7.4.5~R8.3.29の土日の平均値(対象日数:44日)

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

2-13. 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号線では、料金引き上げ時間帯以外の20時台において、走行速度低下が見られた。

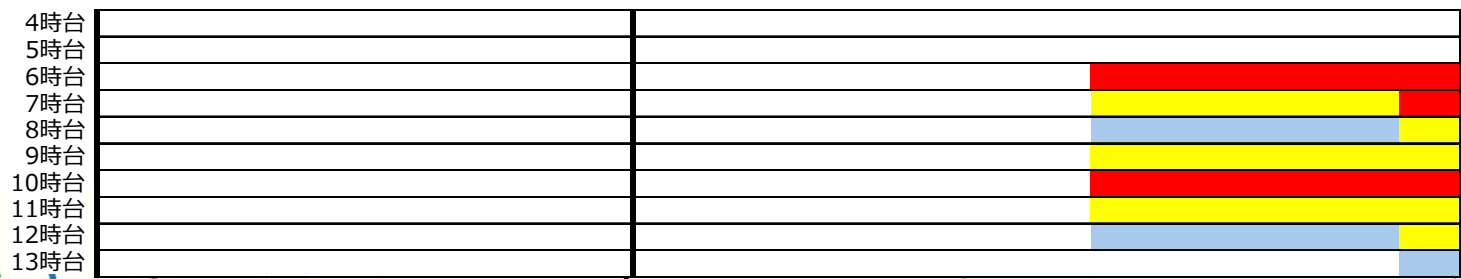


2-14. 首都高速川崎線 上り線の走行速度

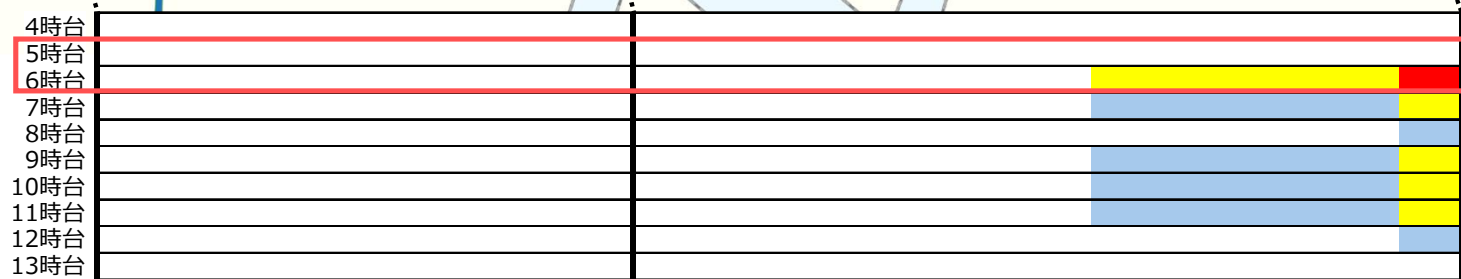
○アクアライン下り線と同様に6時台から13時台にかけて走行速度が低下。
○社会実験以降 (R7.4～) では、走行速度は向上。

■ 走行速度（首都高速川崎線 上り線（川崎浮島JCT方向））

R7.3以前



R7.4～



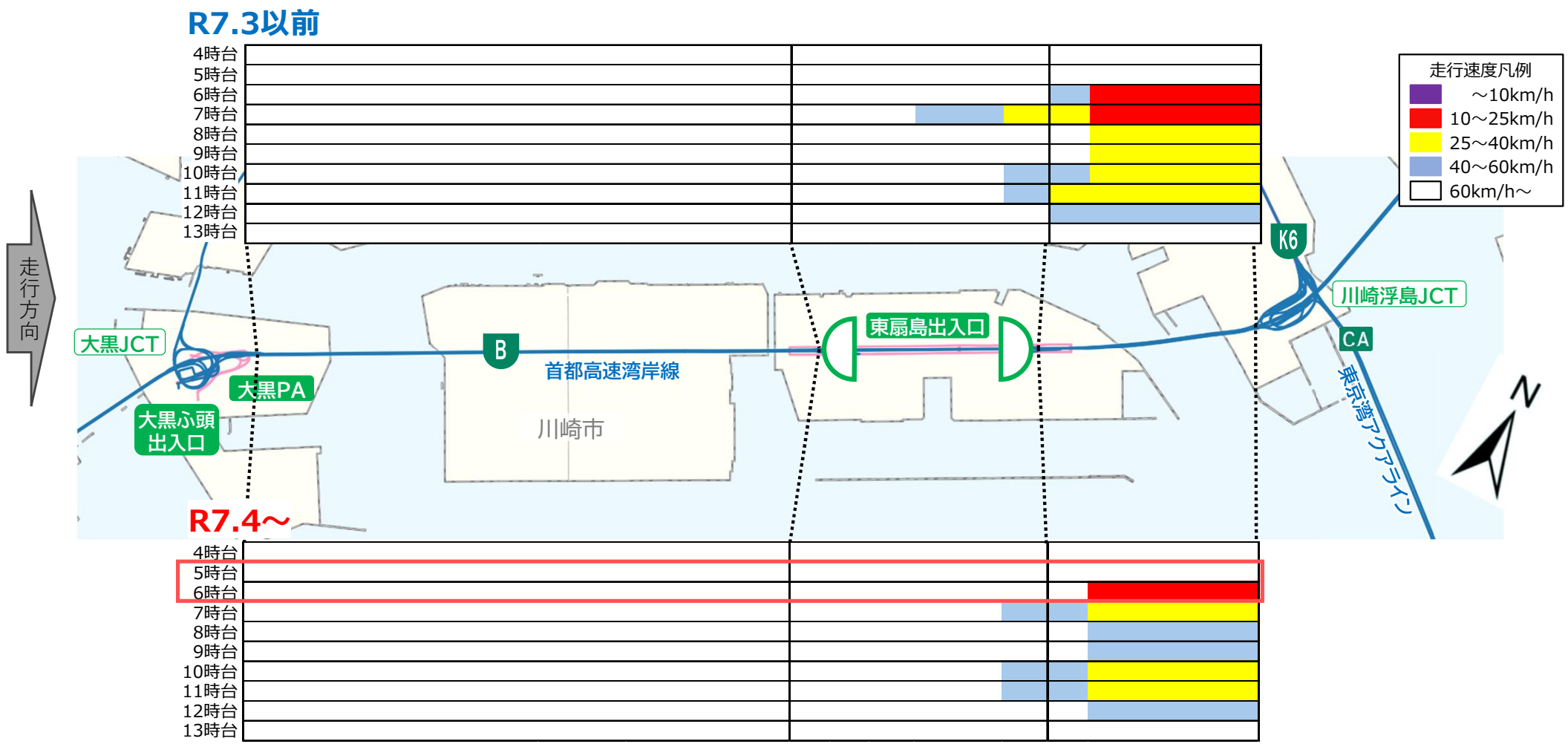
データ出典
走行速度：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基にアクアライン利用交通のみを抽出して作成（千葉県）
集計対象期間
旧料金体系（R7.3以前）：R6.4.6～R7.3.30の土日の平均値（対象日数：54日）
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29の土日の平均値（対象日数：52日）

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

2-15. 首都高速湾岸線の走行速度

○アクアライン下り線と同様に6時から12時台にかけて走行速度が低下。
○社会実験以降 (R7.4～) では、走行速度は向上。

■ 走行速度（首都高速湾岸線 東行き（川崎浮島JCT方向））



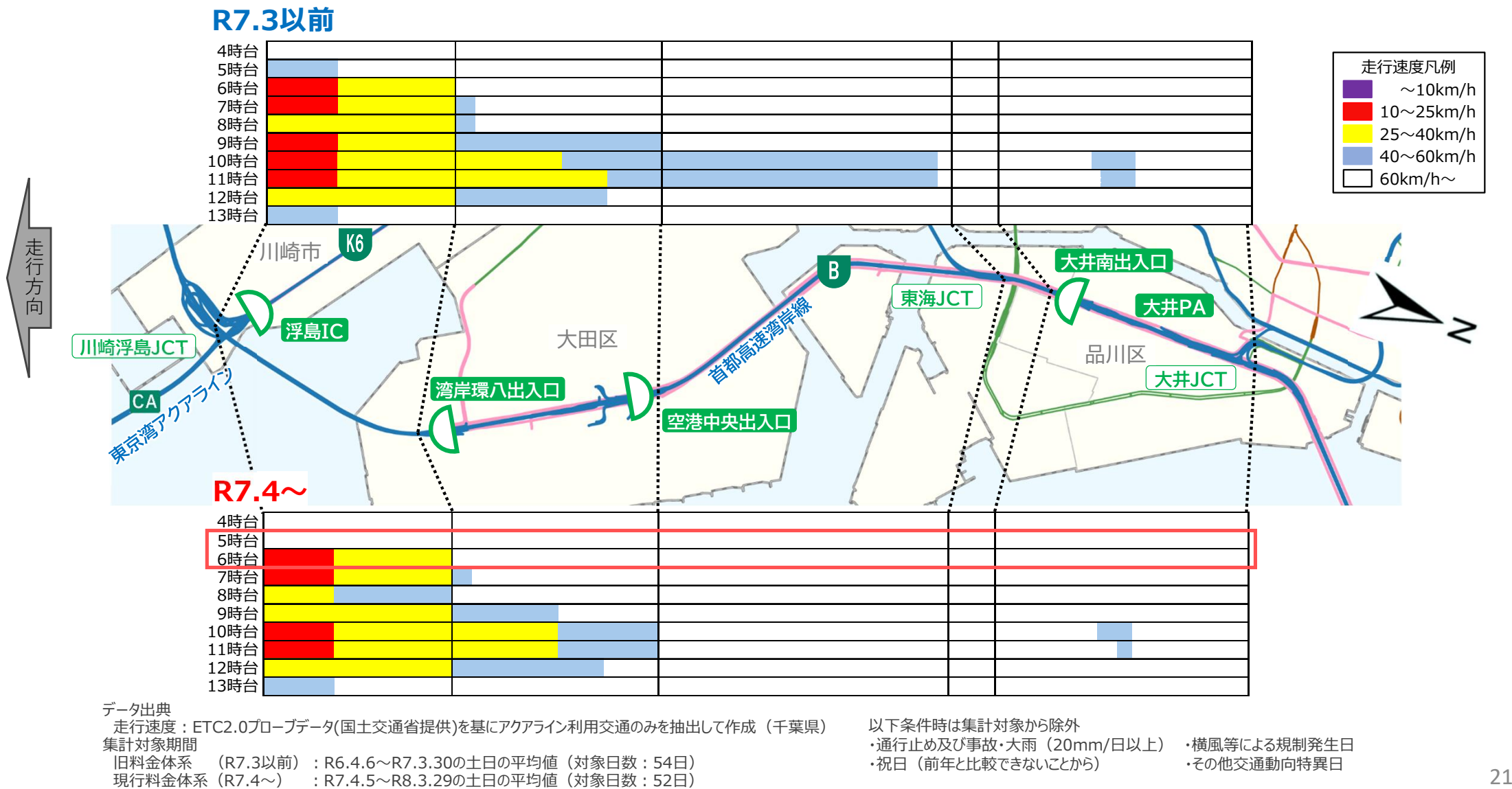
データ出典
走行速度：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基にアクアライン利用交通のみを抽出して作成（千葉県）
集計対象期間
旧料金体系（R7.3以前）：R6.4.6～R7.3.30の土日の平均値（対象日数：54日）
現行料金体系（R7.4～）：R7.4.5～R8.3.29の土日の平均値（対象日数：52日）

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

2-16. 首都高速湾岸線の走行速度

○アクアライン下り線と同様に6時台から13時台にかけて走行速度が低下。
○社会実験以降 (R7.4～) では、走行速度は向上。

■ 走行速度（首都高速湾岸線 西行き（川崎浮島JCT方向））



2-17. 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(R5.7以前)より平均遅延時間が最大で約15分短縮。
○1日の累計遅延時間は約42%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

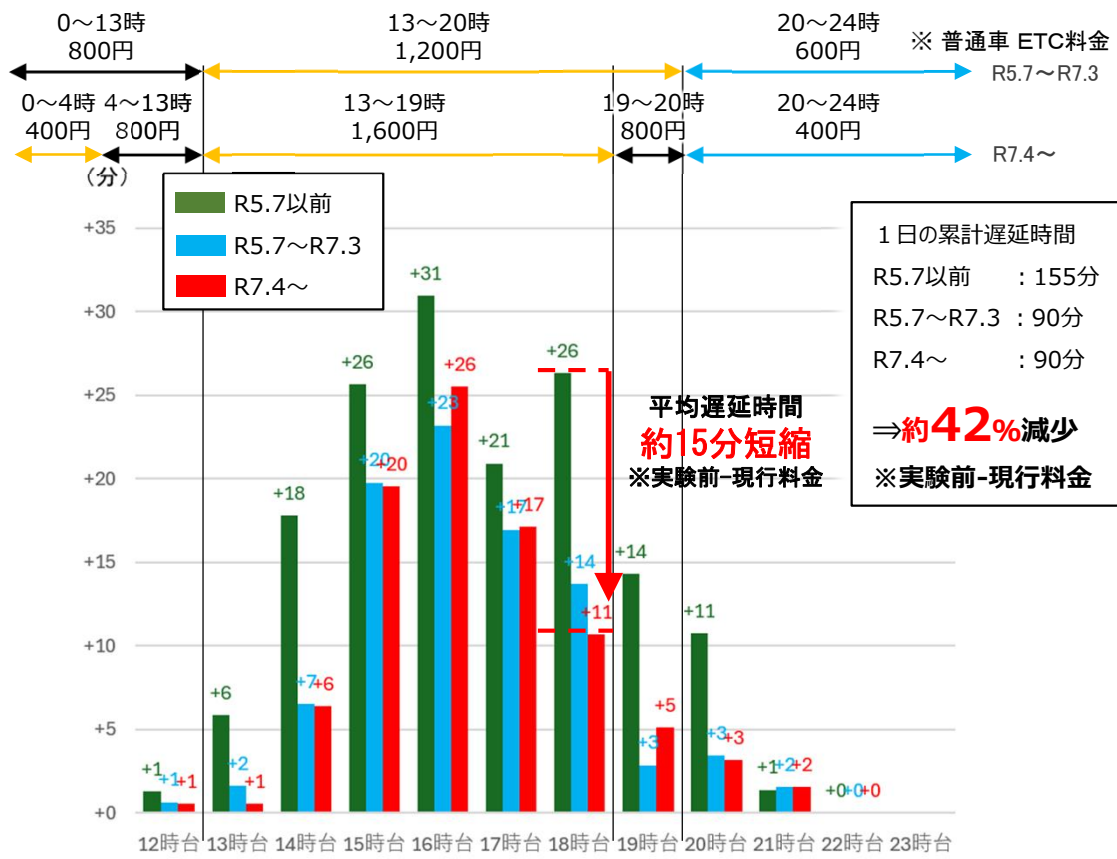


No	拠点名(始発停留所)
1	三井アウトレットパーク木更津
2	イオンモール木更津
3	君津製鉄所
4	青堀駅
5	君津駅南口
6	イオンモール富津
7	亀田病院
8	パークウェルステイト鴨川
9	安房小湊駅
10	御宿

■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



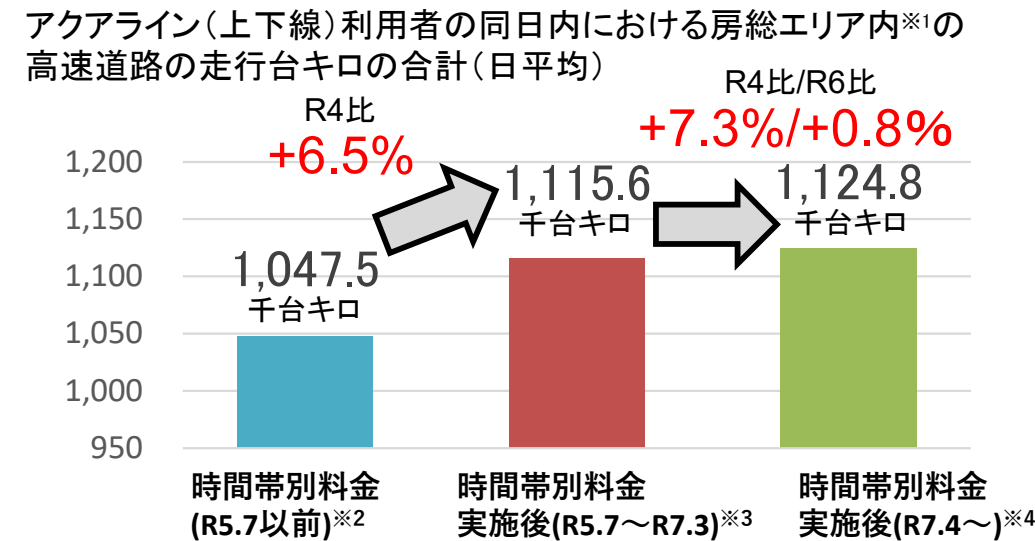
※アクアラインを通行する主なバス会社(京成バス株、日東交通株)の運行路線を集計
※遅延時間には首都高及び一般道の交通状況の影響を含む
※社会実験前(R5.7以前) : R5.5.6~R5.7.17の土日(11日)
旧料金体系(R5.7~R7.3) : R6.4.6~R7.3.30の土日(47日)
現行料金体系(R7.4~) : R7.4.5~R8.3.29の土日(44日)

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

2-18. 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



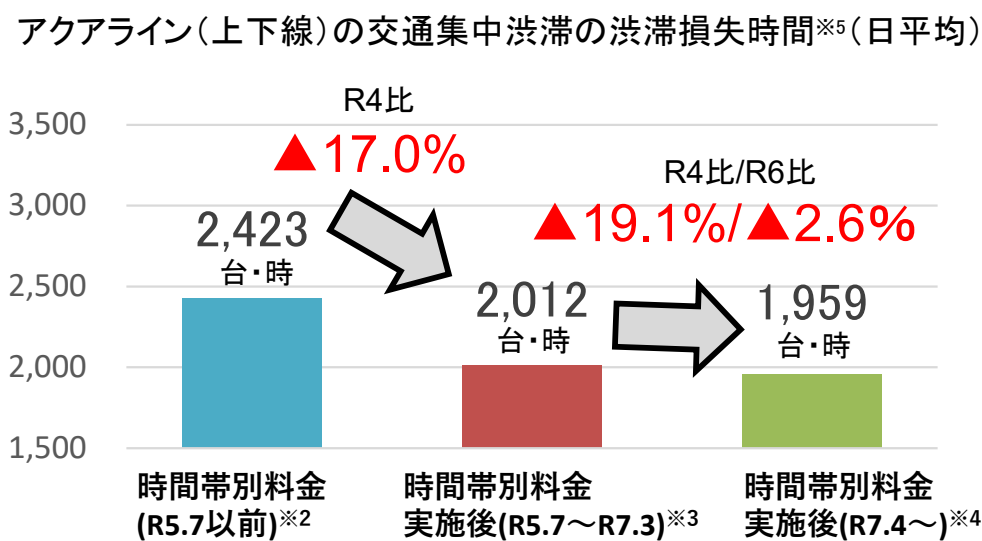
【参考】NEXCO東日本が管理する高速自動車国道の走行台キロの合計(日平均)

時間帯別料金 実施前(R5.7以前)※2	時間帯別料金 実施後(R5.7~R7.3)	時間帯別料金 実施後 (R7.4~)
71.3百万台キロ	75.8百万台キロ (+6.3%)	75.8百万台キロ (+6.3%/ ± 0%)

※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 R5.7以前 : R4.4.1~R5.3.31の土日祝
時間帯別料金実施後(旧料金) R5.7~R7.3 : R6.4.1~R7.3.31の土日祝
時間帯別料金実施後(現行料金) R7.4~ : R7.4.1~R8.3.31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



【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)

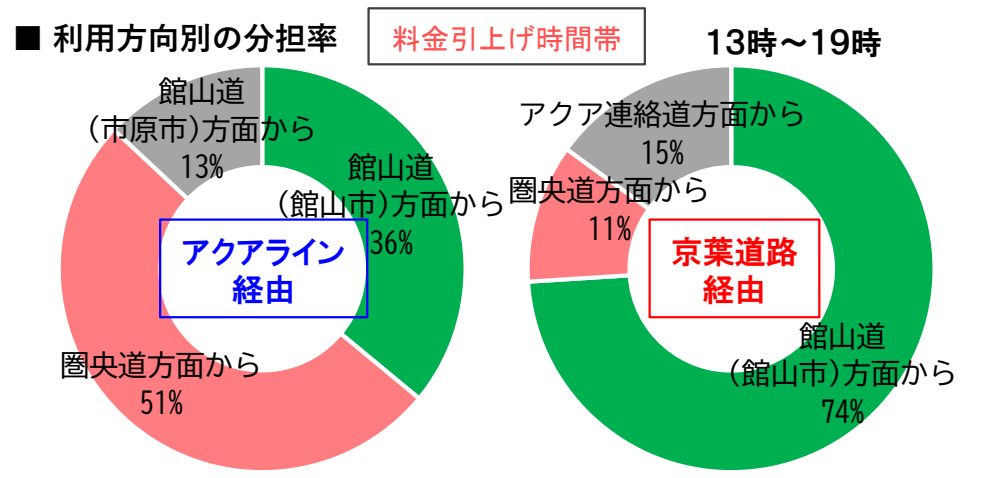
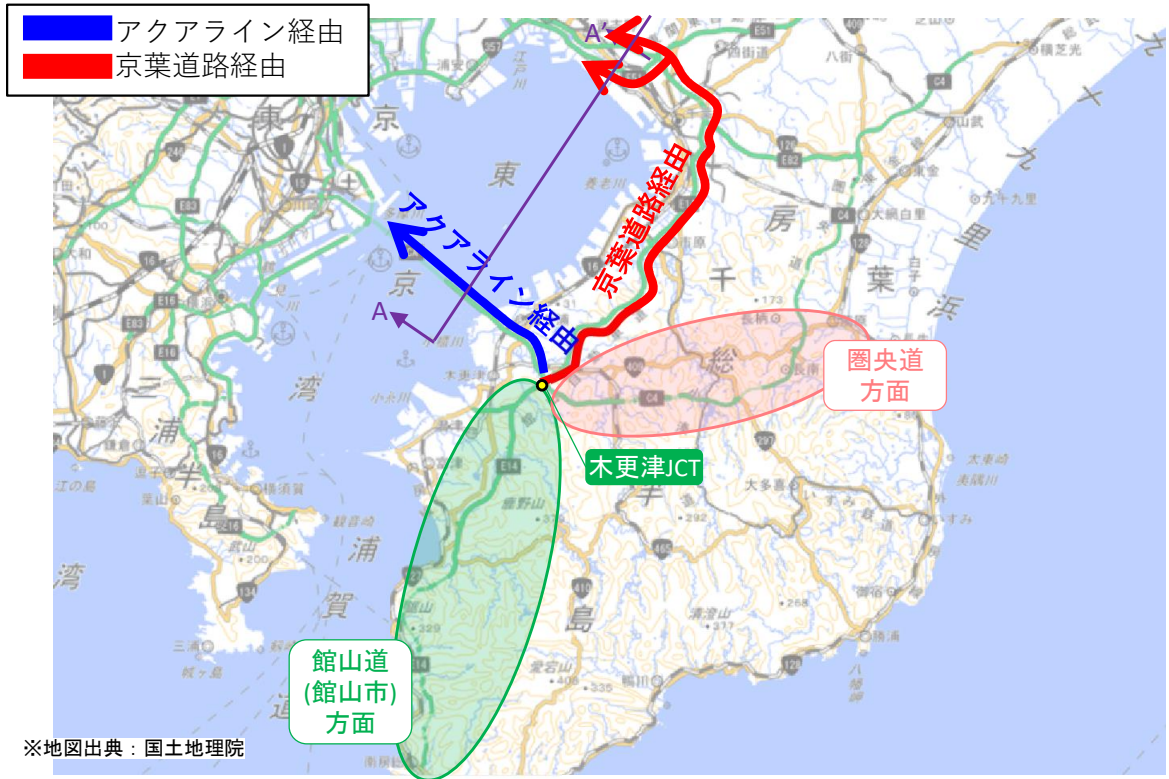
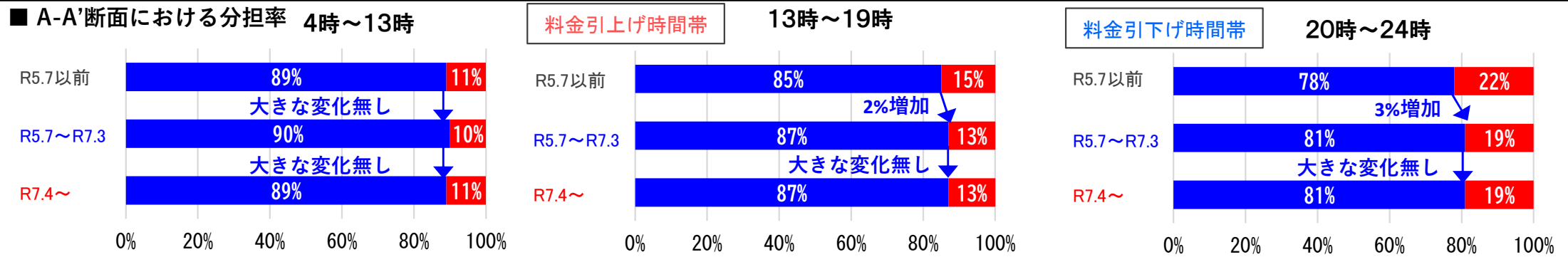
時間帯別料金 実施前(R5.7以前)※2	時間帯別料金 実施後(R5.7~R7.3)	時間帯別料金 実施後 (R7.4~)
20,800台・時	25,734台・時 (+23.7%)	24,082台・時 (+15.8%/▲6.4%)

※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

2-19. 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 (R5. 7以前) : R4. 7. 23~R5. 7. 17(内59日)
旧料金体系 (R5. 7~R7. 3) : R6. 4. 6~R7. 3. 30(内47日)
現行料金体系 (R7. 4~) : R7. 4. 5~R8. 3. 29(内44日)

- 木更津JCTを通過する車両のうち、約9割がアクアライン経由、約1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。
- 料金引き上げ時間帯は、アクアライン経由は圏央道方面から、京葉道路経由は館山道(館山市)方面からの交通が多い。



データ：ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基に作成(千葉県)
木更津JCTを通過 かつ 以下の断面を通過する車両を抽出
(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

2-20. 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(R5.7以前)と比較し、5分増加。
- 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、1.1%増加。
- アクアラインを利用した周遊範囲が拡大。

新たにETC2.0の位置情報データを活用し、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 ※除外日を考慮

令和4,5,6,7年度の休日 (N=サンプル数)

社会実験前 R5.7以前 (R4.7/23~R5.7/21) N=192,475

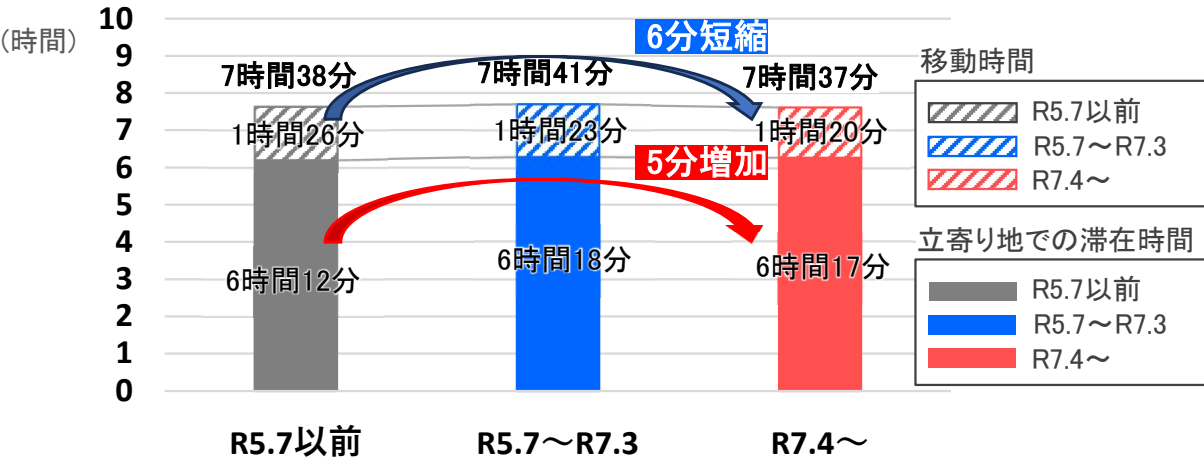
旧料金体系 R5.7~R7.3 (R6.4/1~R7.3/31) N=173,855

現行料金体系 R7.4~ (R7.4/1~R8.3/31) N=144,825

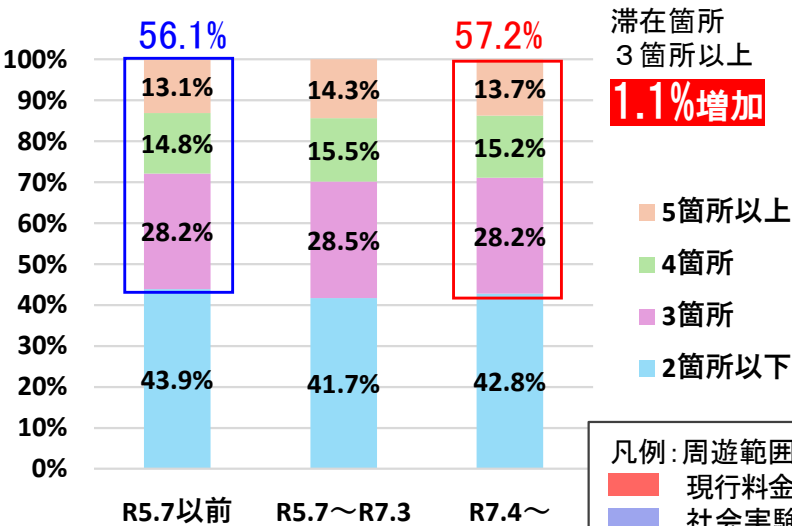
○出典

ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を基に作成(千葉県)

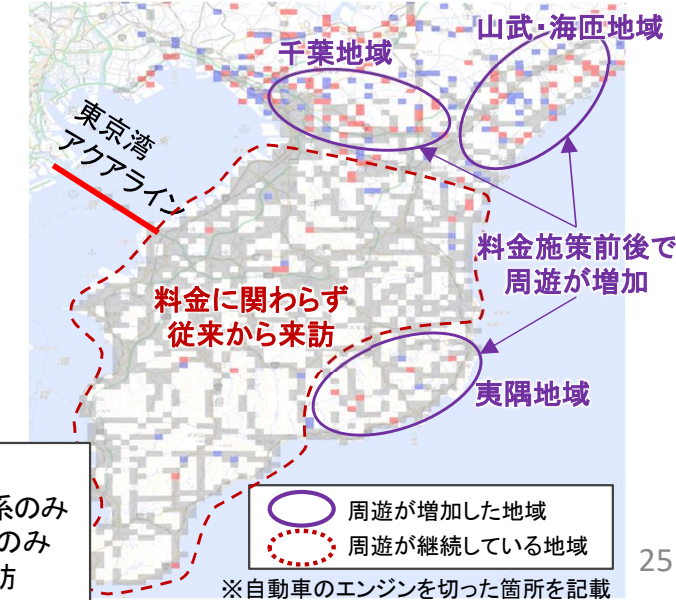
■アクアライン利用者の千葉県内平均滞在時間



■千葉県内の訪問箇所数



■千葉県内の周遊範囲



○ETC2.0とは

データ収集 → データ作成 → データ活用

データ収集: 道路側 (ETC2.0 車載器), クルマ (ETC2.0 車載器), ETC2.0 車載器

データ作成: 位置データ, 加速度データ, 車載器ID, 速度, 経路, 急ブレーキ

データ活用: 渋滞対策, 災害対策, 交通安全対策, 料金施策, 物流支援

※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。

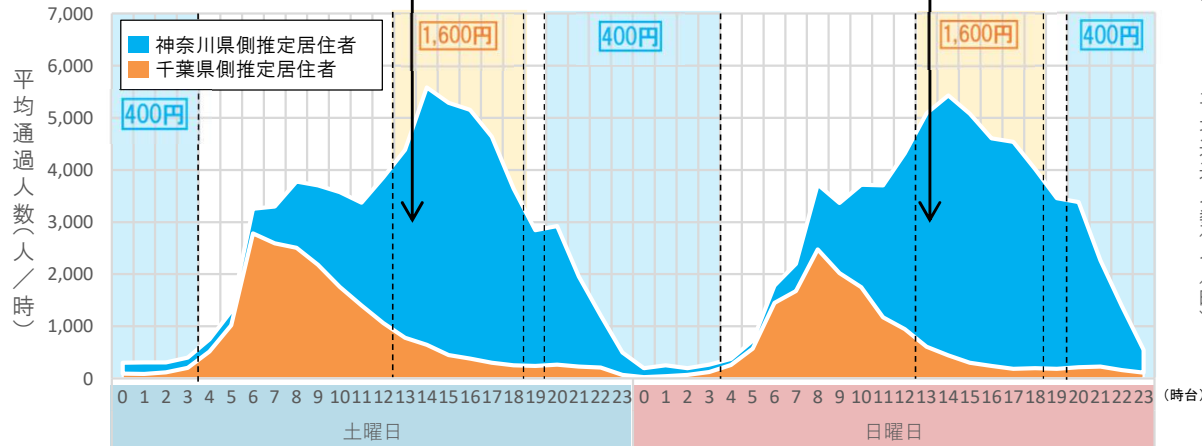
※出典: 国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/etc2/>)を加工して作成

2-21. 東京湾アクアライン利用者の目的別の利用状況（上り線）

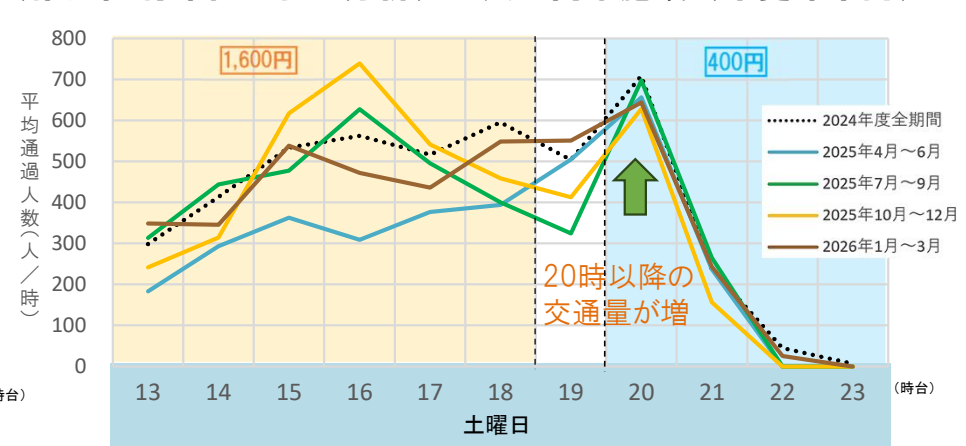
- 料金引上げ、引下げ時間帯の利用者のうち、約9割が神奈川県側の推定居住者となっている。
- 推定直前滞在地別の分析では、料金引上げ時間帯利用者の約2割がゴルフ場に滞在した後の帰路となっている。
- 大型商業施設（木更津市内：21時閉店）については、実験開始後の20時以降のアクアライン利用者が増加している。
- 冬期にイルミネーションを実施しているレジャー施設（袖ヶ浦市内：20時閉園）においては、19時台の利用者が増加

■位置情報データを用いた目的別の利用状況

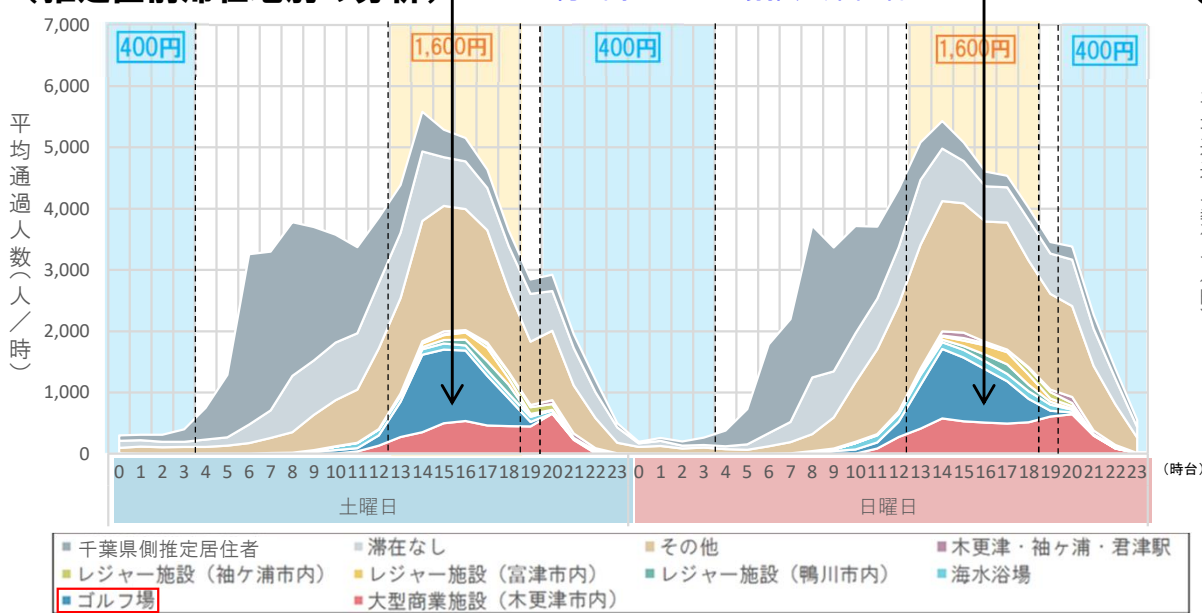
（推定居住地別の分析）



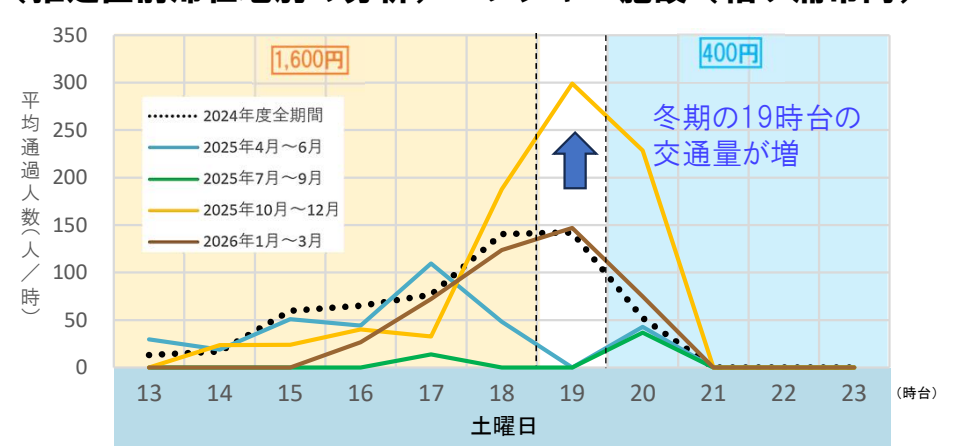
（推定直前滞在地別の分析）：大型商業施設（木更津市内）



（推定直前滞在地別の分析）



（推定直前滞在地別の分析）：レジャー施設（袖ヶ浦市内）



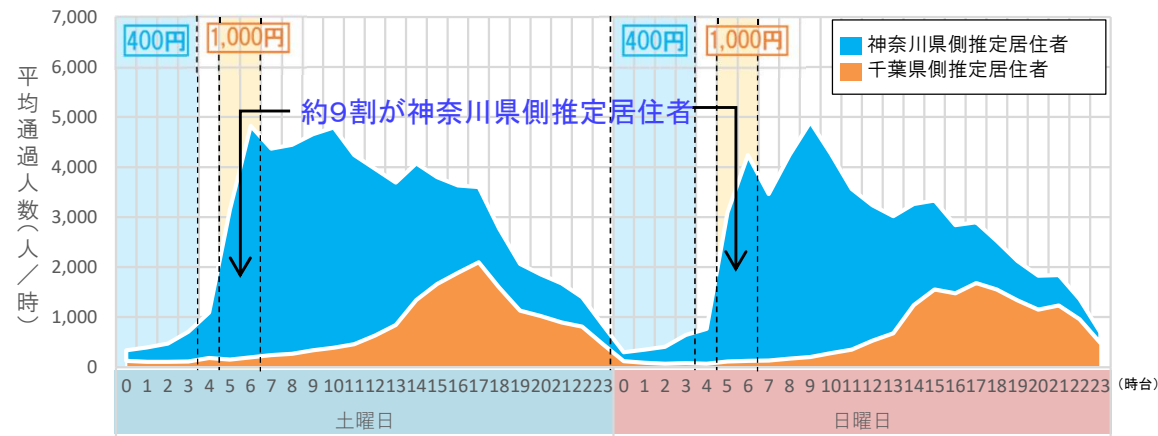
※図表はいずれも「LocationMind xPop © LocationMind Inc.」を利用している。
「LocationMind xPop」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。
各データの対象期間：現行料金体系（R7.4.1～R8.3.31）、旧料金体系（R6.4.1～R7.3.31）
千葉県側推定居住者：推定居住者の対象地域（千葉市、市原市、銚子市、旭市、匝瑳市、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）
神奈川県側推定居住者：千葉県側推定居住者対象地域以外の全国市区町村

2-2-2. 東京湾アクアライン利用者の目的別の利用状況（下り線）

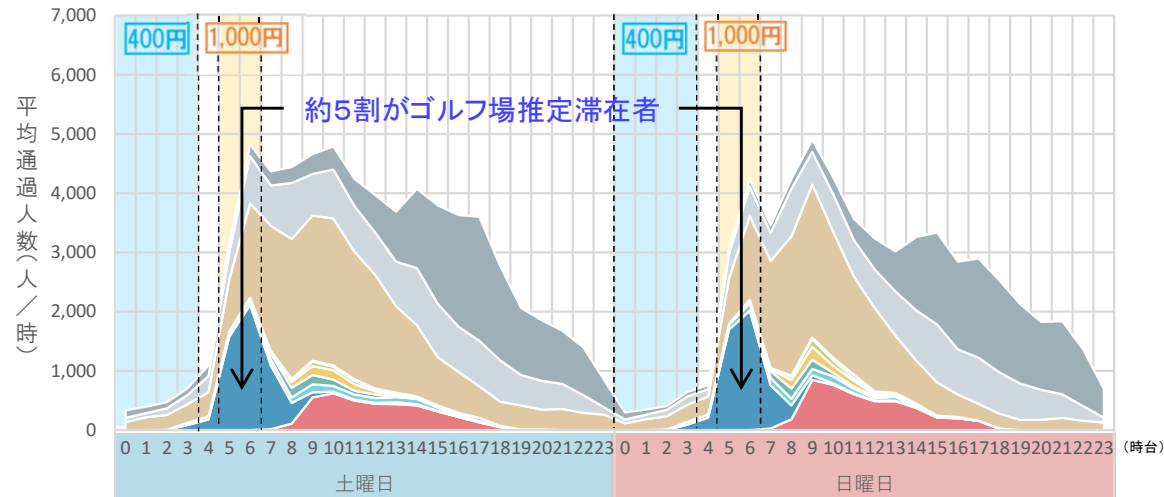
- 料金引上げ、引下げ時間帯の利用者のうち、約9割が神奈川県側の推定居住者となっている。
- 推定直後滞在地別の分析では、料金引上げ時間帯利用者の約5割がゴルフ場に滞在している。
- 大型商業施設（木更津市内：10時開店）については、引き上げ時間帯の利用はほとんどない。
- ゴルフ場においては、年間を通して料金引上げ時間帯の6時に利用者が集中している。

■位置情報データを用いた目的別の利用状況

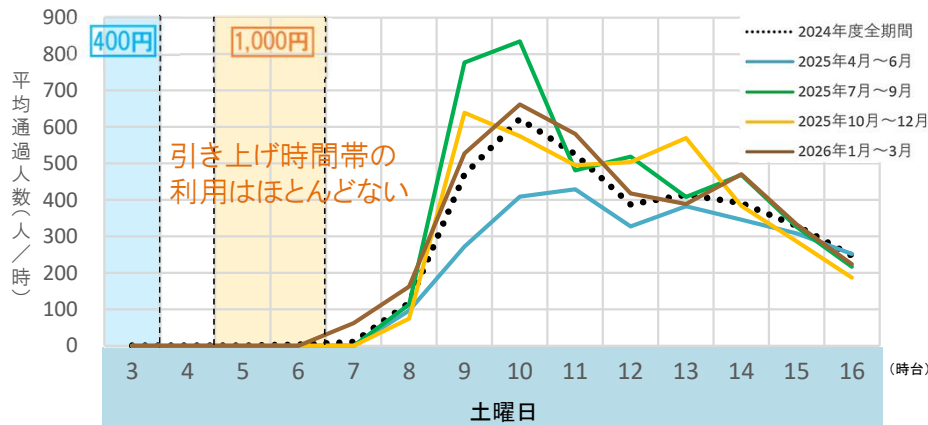
（推定居住地別の分析）



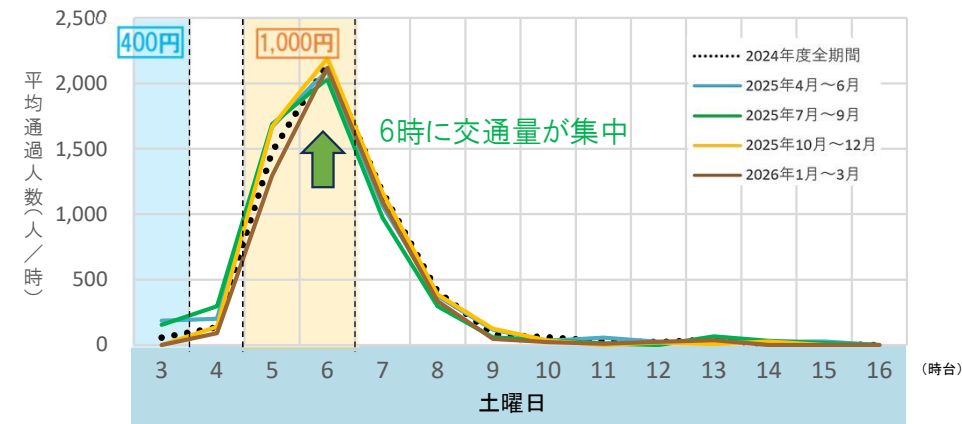
（推定直後滞在地別の分析）



（推定直後滞在地別の分析）：大型商業施設（木更津市内）



（推定直後滞在地別の分析）：ゴルフ場



※図表はいずれも「LocationMind xPop © LocationMind Inc.」を利用している。
「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。
各データの対象期間：新料金体系（R7.4.1～R8.3.31）、旧料金体系（R6.4.1～R7.3.31）
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）
神奈川県側推定居住者：千葉県側推定居住者対象地域以外の全国市区町村

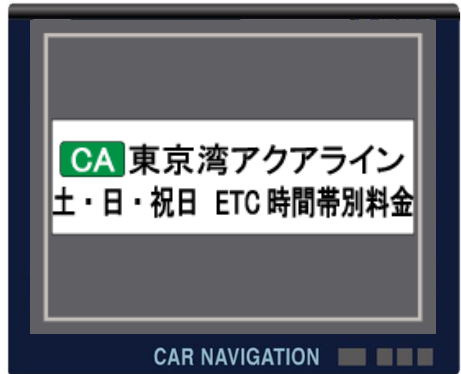
3. アクアライン利用者への取組み等について

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を動画で案内。

■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 (TOKYO FM, Fm yokohama)
- ・新聞広告 (千葉日報)

■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



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

3-2. 新たな広報の取組み（広報の更なる充実）

- 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。
- 観光施設や道の駅、ゴルフ場、アクアライン付近のPAに広報ポスターを張り出しお知らせ。

■広報動画（YouTube動画）

木更津金田IC周辺
商業施設公式HP

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・日・祝日の料金
川崎から木更津方面（下り線）

混雑の少ない	混雑の激しい
0時～4時	5時～7時
400円	1,000円

※その他の時間帯は800円（ETC普通車）

土・日・祝日は時間帯によって通行料金が変わります。

東京湾アクアライン 土・日・祝日の料金
木更津から川崎方面（上り線）

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

※その他の時間帯は800円（ETC普通車）

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

リンク

千葉県公式PR YouTubeチャンネル

東京湾アクアライン
走行時間帯を選んで快適ドライブ！

東京湾アクアラインを
ご利用のみなさまへ

20時以降の
帰宅がこんなに
おトクだった
ごは、

アクアラインの
料金体系を記載

最短ルートと迂回路ルートどっちが早い？
Instagramで徹底検証！

■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

千葉県内ゴルフ場

約70箇所の県内ゴルフ場にポスターの掲出を依頼
令和8年7月～

■観光案内サイト ちば観光ナビ

令和7年4月～

アクアラインの渋滞を避けるなら料金もお得な夜がおすすめ
め！木更津周辺エリアの夜まで楽しめるスポットを紹介しま

運営：千葉県観光物産協会

ちば観光ナビ
CHIBA TRAVEL GUIDE
千葉県公式観光サイト

社会実験広報ポスター

令和8年度版
令和8年7月～

ゆっくり帰る贅沢を夕陽とともに

デザインを混雑時間帯
の夕方へ更新

首都高速道路
大黒PA

令和8年7月～

首都高速道路
大井PA

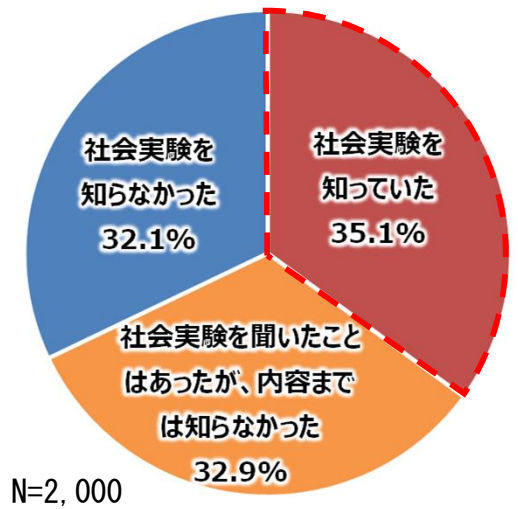
令和8年7月～

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35%。
- 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り線で約35%、下り線で約33%。
- 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。

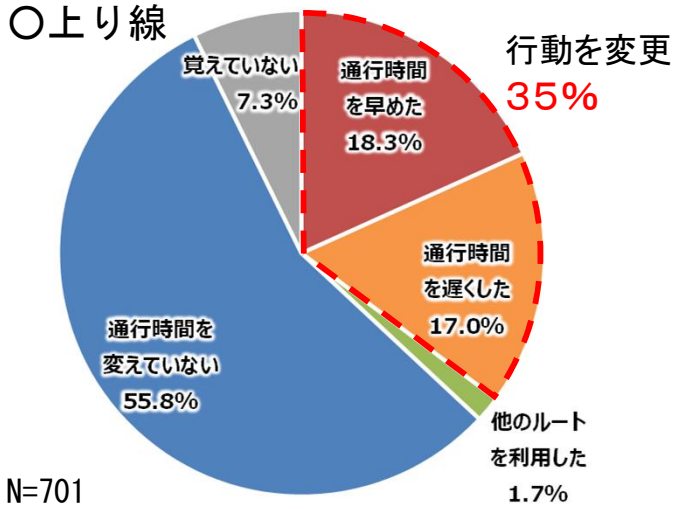
○抽出条件：令和7年4月1日以降の土日・祝日に自家用車等でアクアラインを利用した方
サンプル数：2,000（東京都、神奈川県、埼玉県在住者）

■社会実験の認知度



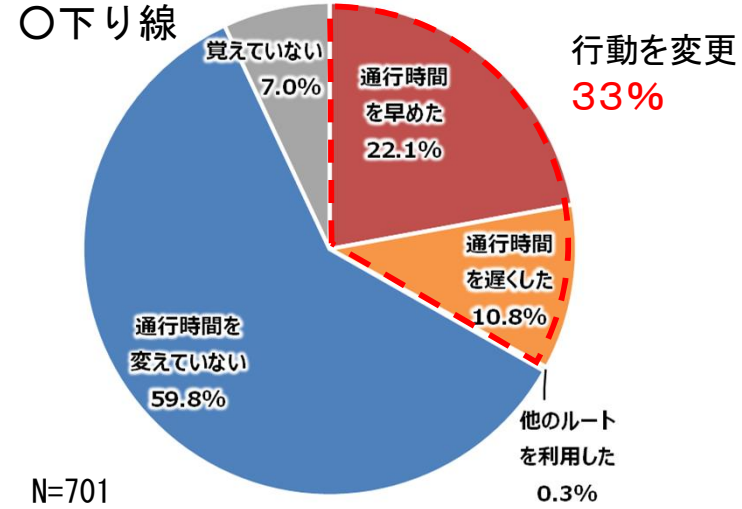
■社会実験による行動変容※1

○上り線

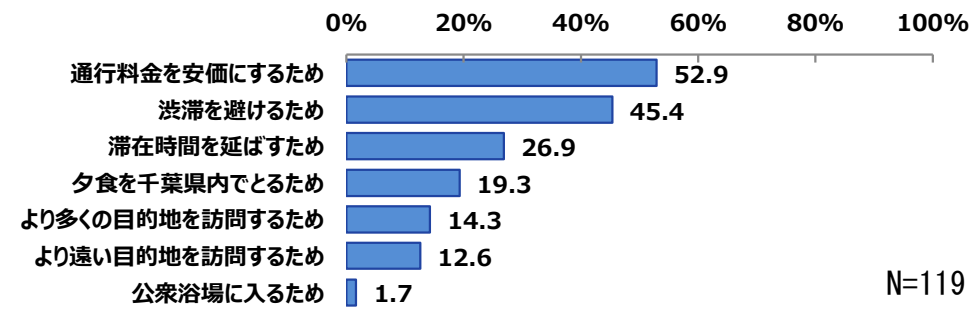


※1 「社会実験を知っていた」と回答したサンプル数

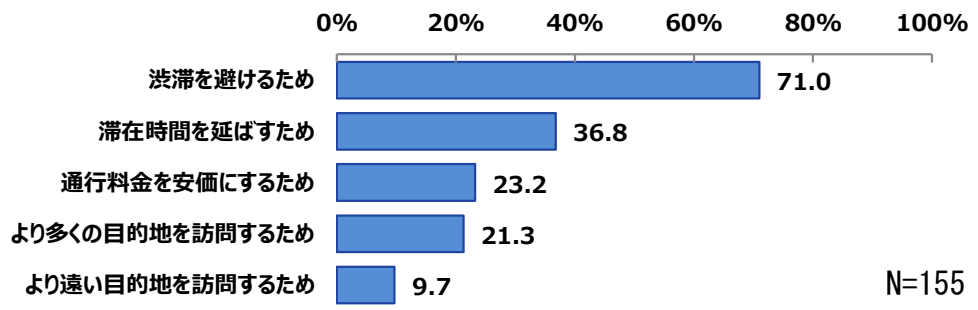
○下り線



■上り線の通行時間帯を遅い時間に変更する理由※2



■下り線の通行時間を早い時間に変更する理由※3



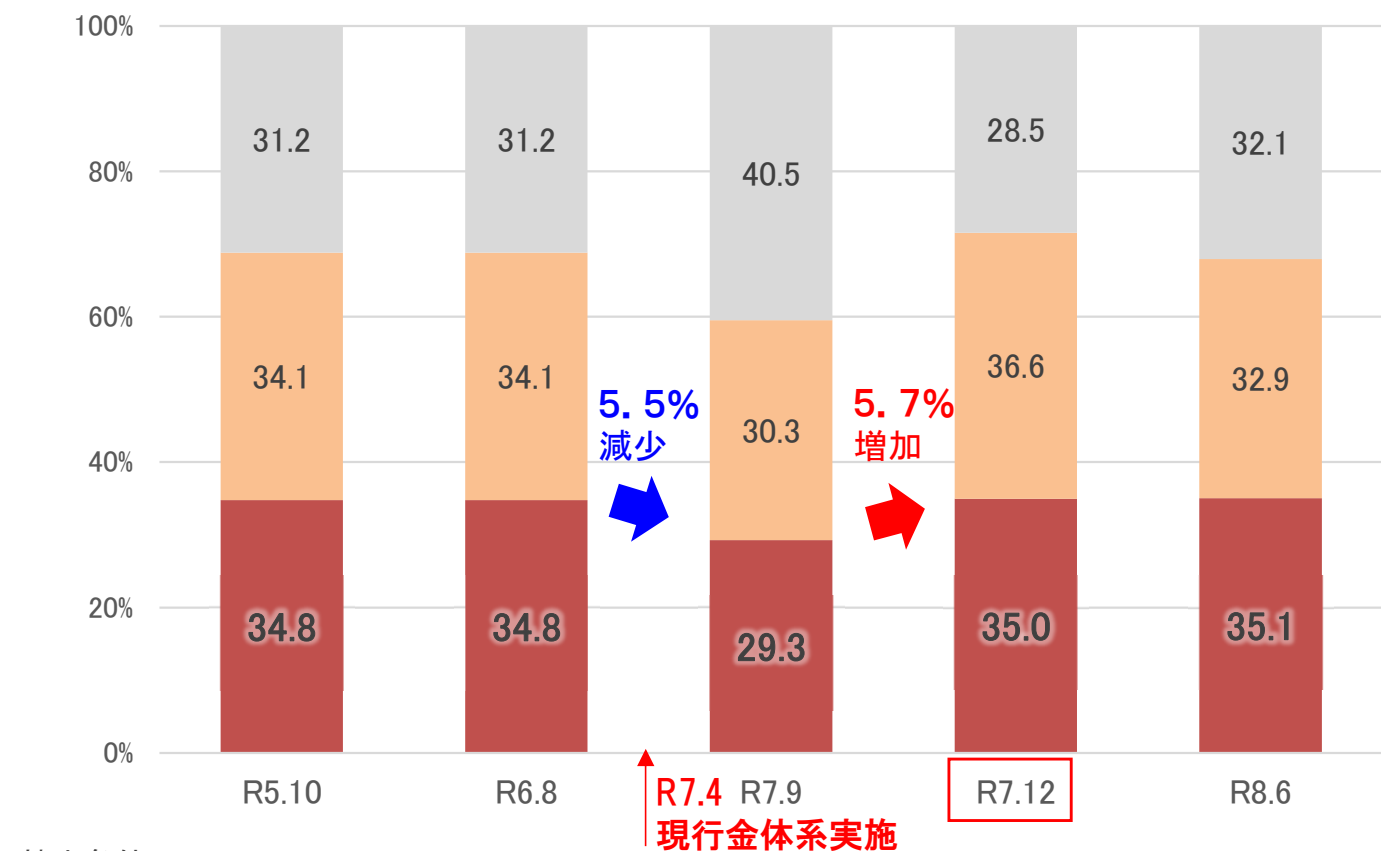
※2 「社会実験を知っていた」かつ「アクアライン上り線の通行時間を遅くした」と回答したサンプル数

※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. 社会実験の認知度について（経時変化）

○令和8年6月時点の社会実験の認知度は35.1%。
○令和7年4月の料金変更後、「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」が減少したが以降の認知度は例年と同等であり、道路利用者、観光情報・道路交通情報検索者、等をターゲットとした更なる取組の検討が必要。

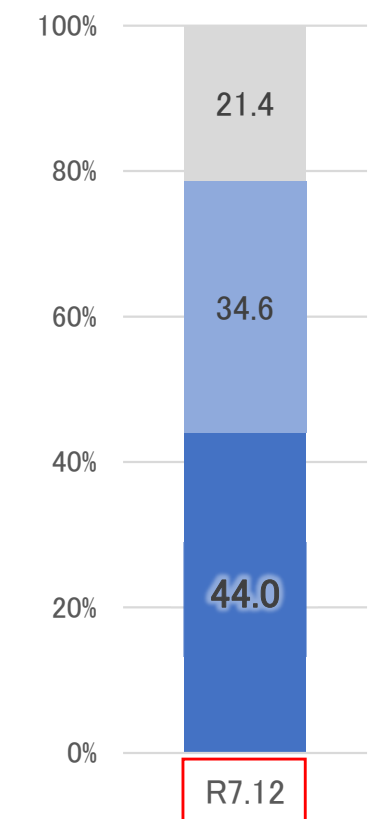
■ETC時間帯別料金の社会実験の認知度（経時変化）



・抽出条件
回答時点の料金体系における、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)

■ 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

参考：千葉県対象



・抽出条件
回答時点の料金体系における、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
500(千葉県在住者)

3-5. 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、利用者の都合により時間を優先する方や、料金を気にしていない等の否定的な意見もあった。観光やドライブでアクアラインを利用する人にもっと周知が必要とのご意見もあった。

■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・タイパを考えると行動を変えたくない。

■現行料金体系(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 (R8. 6月調査)

肯定的な意見

- 良い取り組みだと思います。
19時、20時と段階的なのも親切です。20時に出れば自宅に戻れるので千葉県内で夕食をとりゆっくり過ごすことにしています。
- 料金別時間帯はネットで簡単に調べられるので利用時間の計画は立てやすい。
混雑時に料金を上げて空いている時間帯への誘導等、利用交通の平均化は良いと思う。
- アクアラインだけでなく他の高速道路も実施してほしい。

否定的な意見

- 結局レジャー目的の人は値段よりも時間帯優先になるので、特に土日はあまり混雑緩和に影響力がないと思う。別の方法で混雑緩和を検討してほしい。
- 観光客や普段利用しない層への浸透が進んでいないと、ピーク時間を避けて通行することも踏まえて予定を組むという発想にならないため、観光やドライブでアクアラインを利用する人にもっと周知すべきだと感じた。
- 交通分散を目的にしていると思うが、利用者それぞれの都合があるため、金額が安くなるからという理由で時間をずらす人はごく一握りだと思う。

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、県内観光施設等へのヒアリング調査を実施。
- 出発時間の調整や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施設や道の駅、物流事業者等と連携し調査を継続。

＜温泉・食事施設＞

アクアラインの利用に際しては、渋滞状況を重視していると感じられる。
アクアラインの渋滞を避けるため、出発時間帯を遅らせて調整する利用者も見られる。



＜道の駅＞

施設内に高速道路の情報提供板を設置しており、アクアラインの通行止めを気にしている人が多い印象。
施設利用者は年々増加しているが、様々な要因が考えられるため、アクアラインの料金変動の影響かどうかは分からない。



＜温泉施設＞

アクアラインの料金変動以降、19時過ぎに出発する利用者が多く見られるようになった。
アクアラインの利用時間を調整するため、休憩処で時間調整している利用者もいるのではないかな。



＜物流事業者＞

東京都の配送拠点と営業所の配送でアクアラインを利用している。
配送拠点からの送り込みや荷主の依頼等もあり、アクアラインの通行時間を変更することは難しい。



＜宿泊施設＞

ファミリー層の利用者が多く、帰宅したい時間帯にアクアラインの利用が集中しているのではないかな。
バス送迎に関して、木更津金田地区が混雑する時間帯は定時性が確保できない為、運行していない。



＜物流事業者＞

アクアラインを日頃から利用している我々のような物流事業者以外にも通行時間の選択が出来ない利用者や定期・高頻度で利用する人がいるのではないかな。
社会実験の効果の把握のため、利用状況の確認が必要だと思う。



4. 今後の方針について

4. 今後の方針

分析結果まとめ

- 現行料金に見直した令和7年4月から1年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、日曜日ともに減少。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。
- 料金引上げ時間帯(13時～19時)のうち料金が切り替わる境界部である13時台と19時台は大きな交通量の減少が見られ分散効果が高いが、14時台と15時台は交通量の分散が比較的少ない
- 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、20時台の走行速度が低下。
- 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、5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前年度と比較し、約35%に向上しているものの、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）

○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、上り線の交通が依然として13時～19時に集中していることや、下り線においても交通が5時～7時に集中していることなどを踏まえ、地域経済活動への影響を考慮しつつ、さらなる交通需要の平準化を目指すため、引き続き、より効果的なアクアラインの料金体系について検討を行う。