

東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会

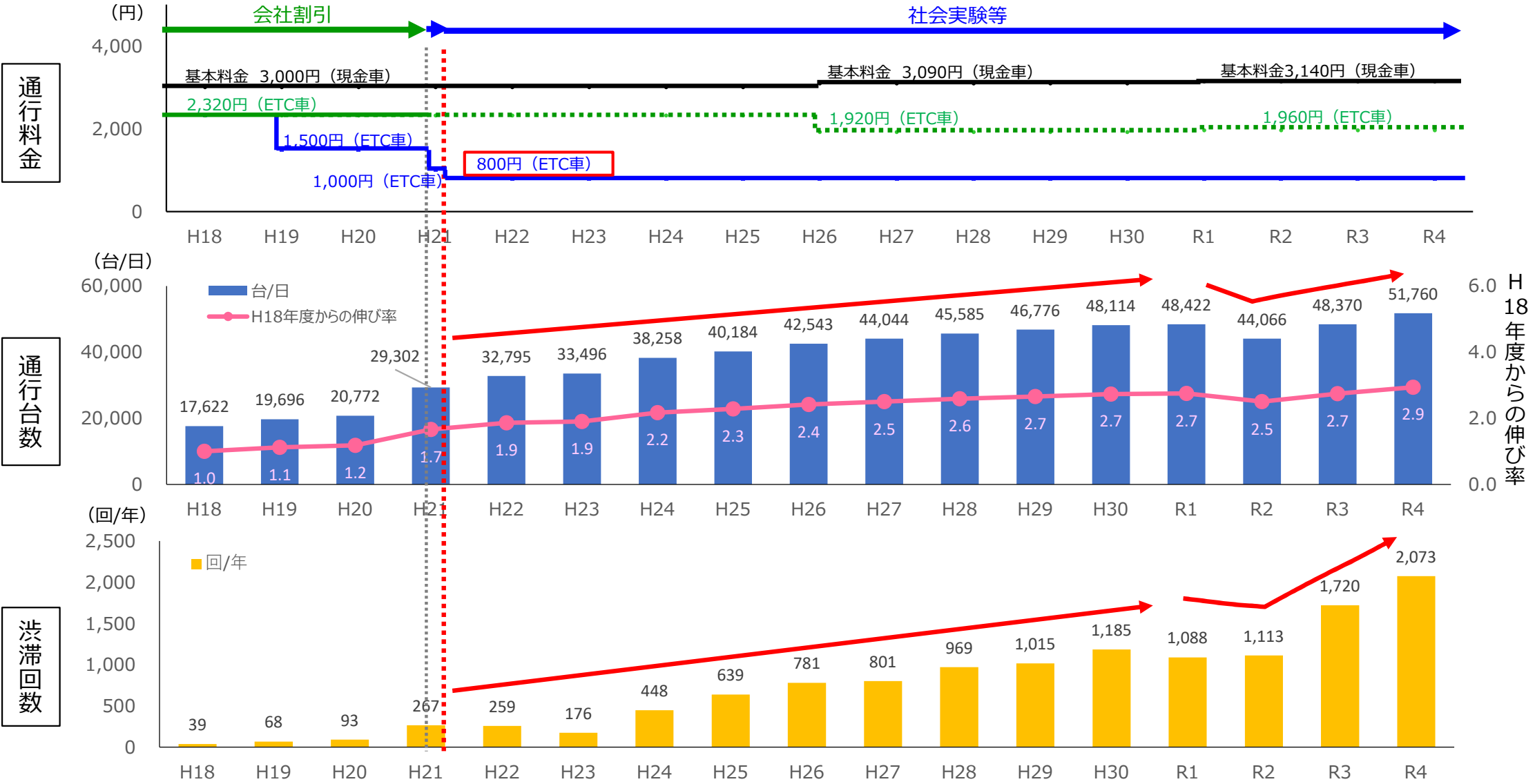
1. 交通状況と課題について
2. 時間帯別料金(案)と評価項目について

令和5年6月20日

1. 交通状況と課題について

1. 東京湾アクアラインの通行台数及び渋滞回数の推移

- 東京湾アクアラインの通行台数は、ETC車800円がH21年开始して以降、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、R4年度はコロナ禍前を上回っている。
- ETC車800円開始以降は通行台数の増加に比例するように渋滞回数も増加し、特にR3年度以降の増加が著しい。



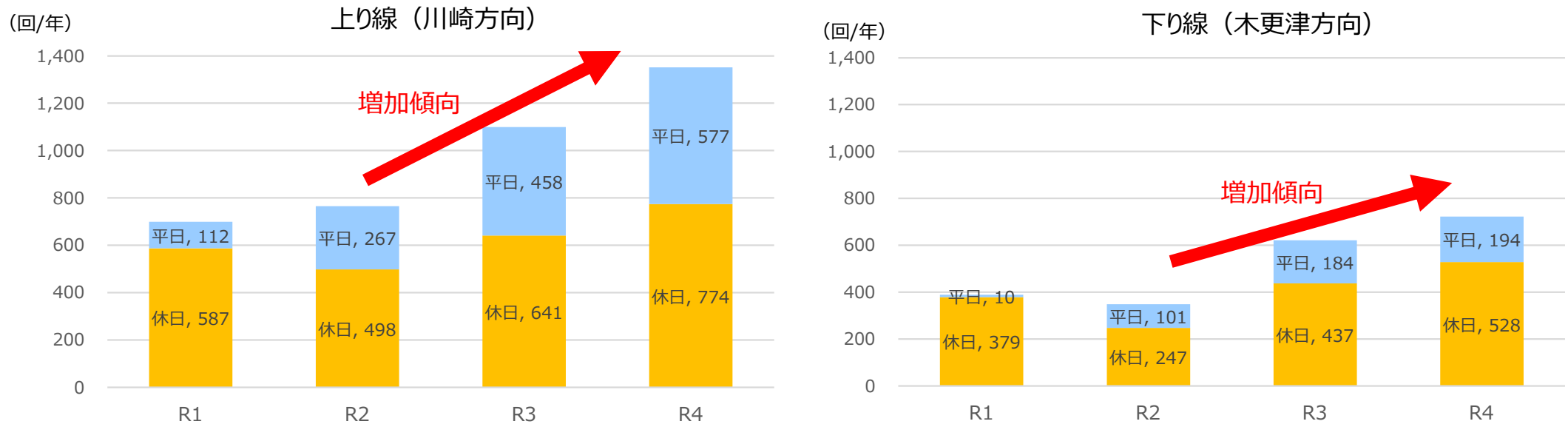
出典 ・NEXCO東日本データ (年度値)
 ・第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

※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

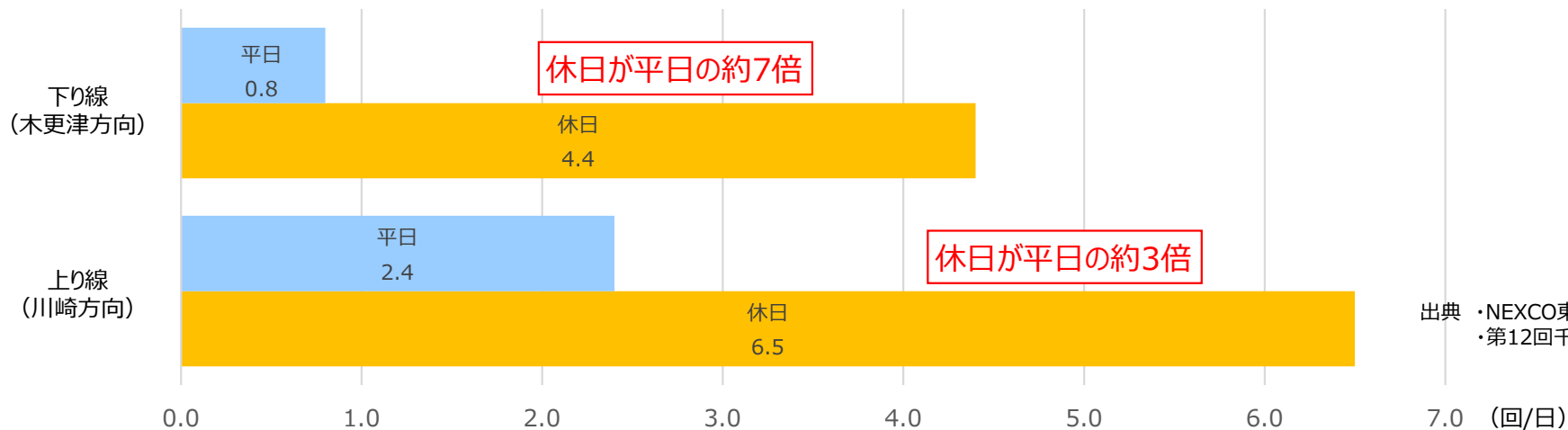
2. 東京湾アクアラインの渋滞回数

- ・渋滞回数は、R2年度からR4年度にかけて平日・休日ともに増加傾向である。
- ・R4年度の1日当たり渋滞回数は、休日が平日の約3～7倍となっており、休日の渋滞が顕著である。

■ 渋滞回数の推移



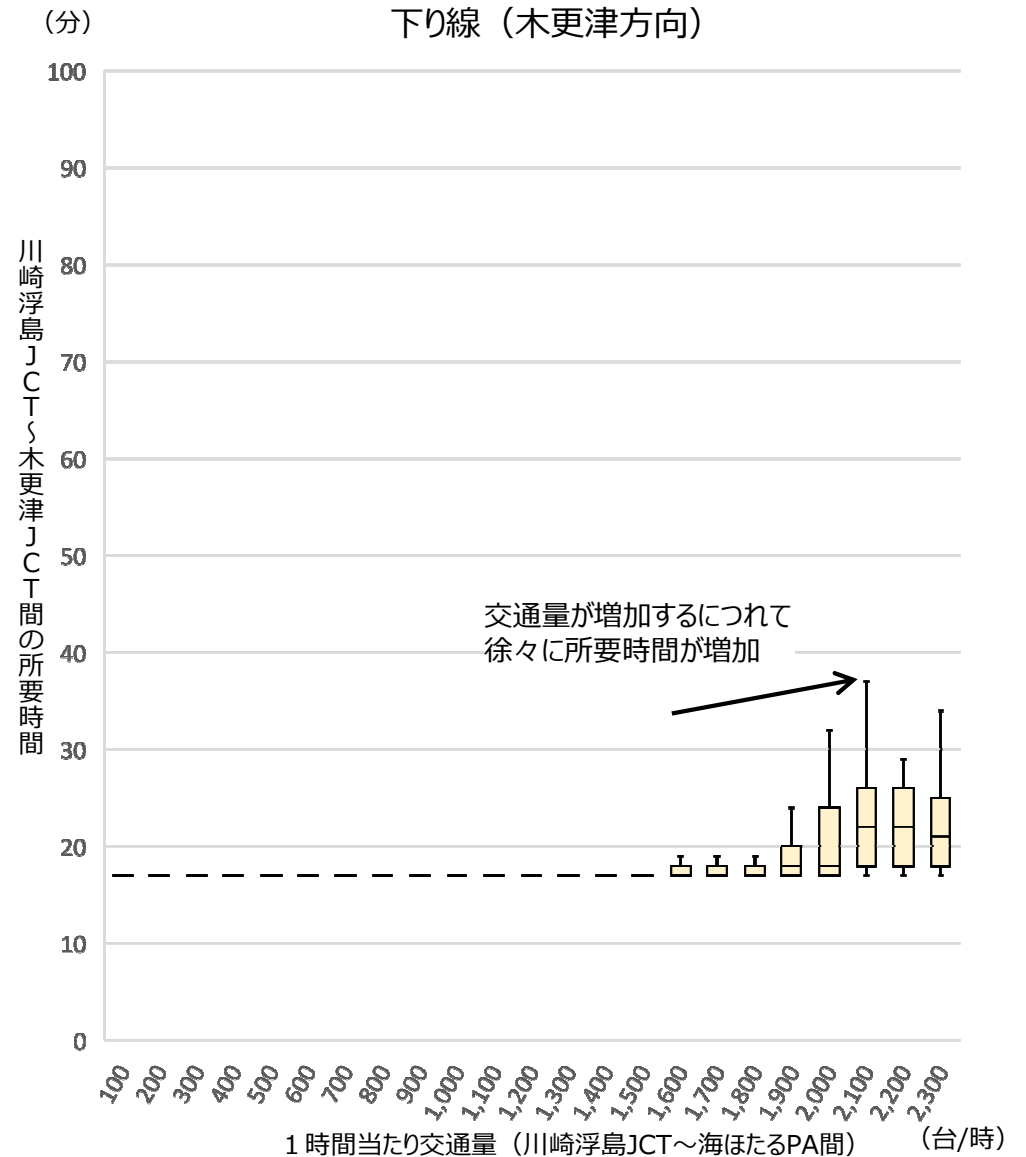
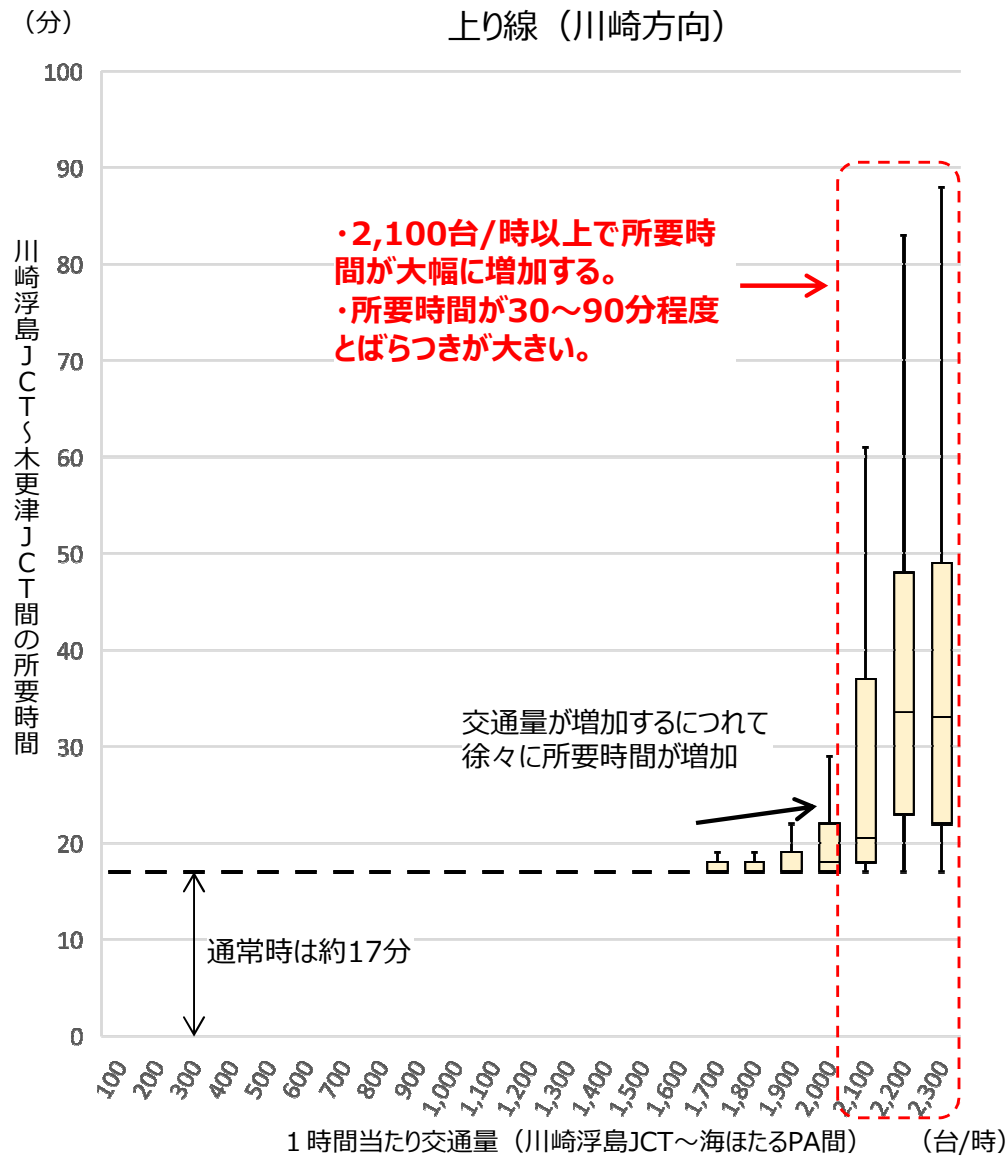
■ 1日当たり渋滞回数 (R4年度)



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

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

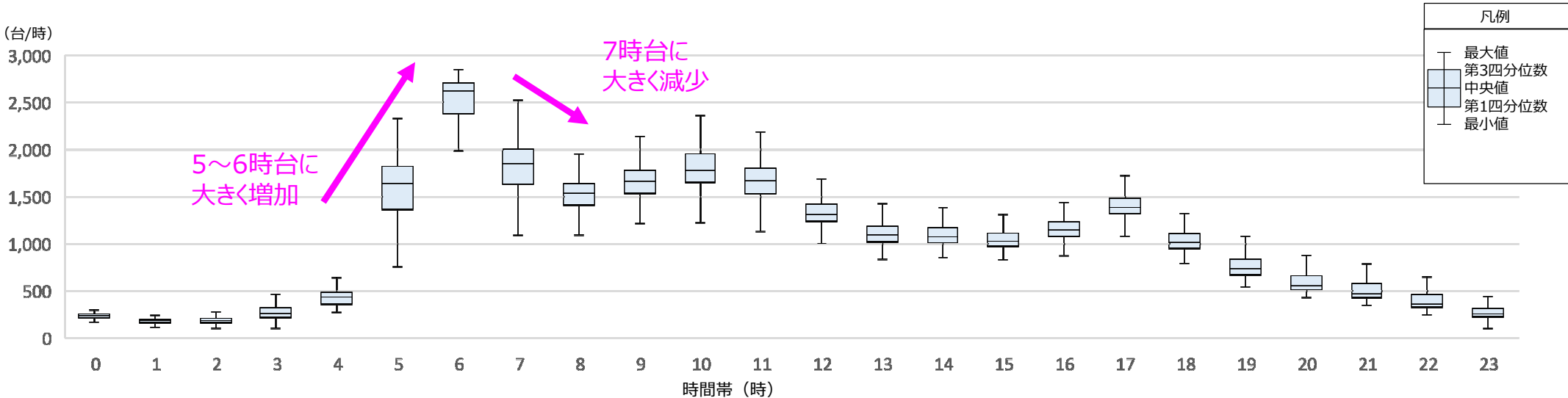
- ・両方向とも1時間あたり交通量が1,600台/時を超えるあたりから徐々に所要時間が増加する。
- ・上り線(川崎方向)は、1時間あたり交通量が2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加する。



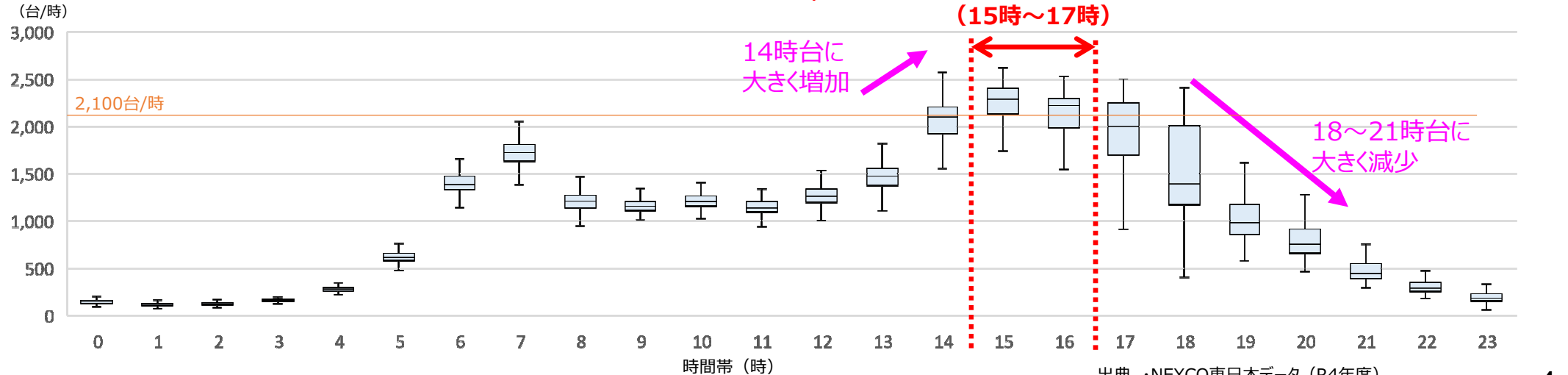
4. 東京湾アクアラインの時間帯交通量（R4年度・平日）

- ・下り線（木更津方向）の時間帯交通量は、5時台以降に急激に増加し、6時台のピーク後すぐに大きく減少している。
- ・上り線（川崎方向）の時間帯交通量は、14時台に大きく増加、15～17時に交通量のピークがあり、その後減少している。
- ・交通量が多い状態が休日よりも比較的短時間で終わっている。

■ 時間帯交通量（下り線（木更津方向））



■ 時間帯交通量（上り線（川崎方向））

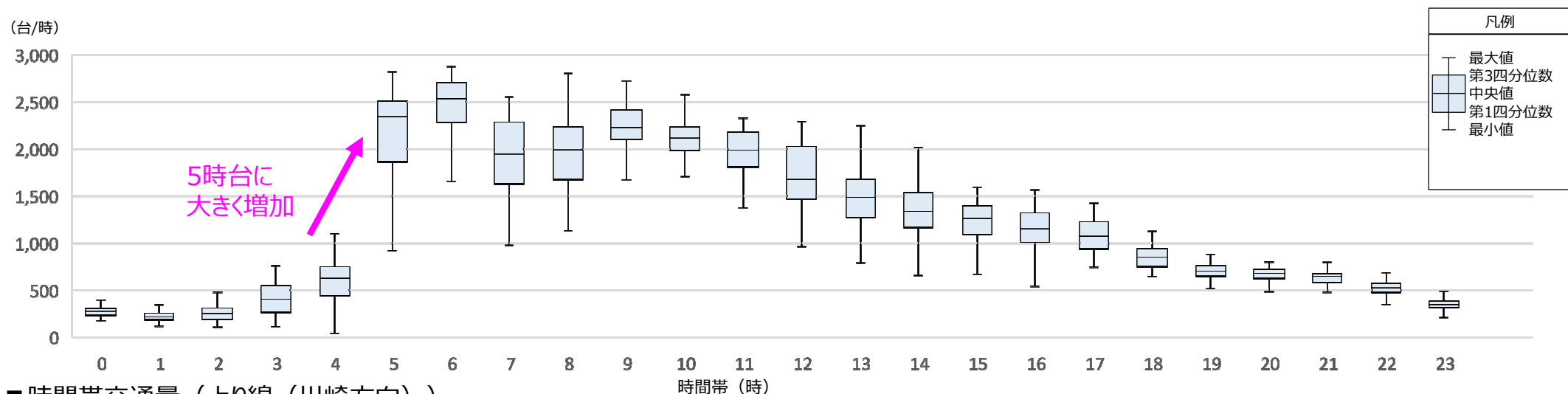


出典 ・NEXCO東日本データ（R4年度）
 ・第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

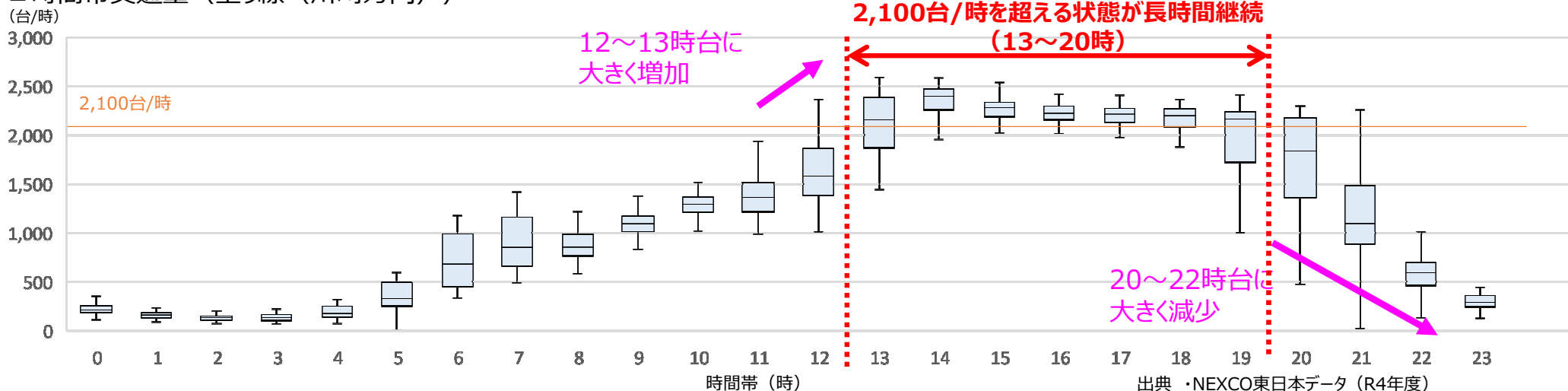
5. 東京湾アクアラインの時間帯交通量（R4年度・休日）

- ・下り線（木更津方向）の時間帯交通量は、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。
- ・上り線（川崎方向）の時間帯交通量は、午前中から徐々に増加し12時台から大きく増加、14時台のピーク後は19時台まで徐々に減少し、20時以降は大きく減少している。
- ・上り線（川崎方向）は、特に交通量が多い状態が13時～20時の長時間にわたり継続している。

■時間帯交通量（下り線（木更津方向））

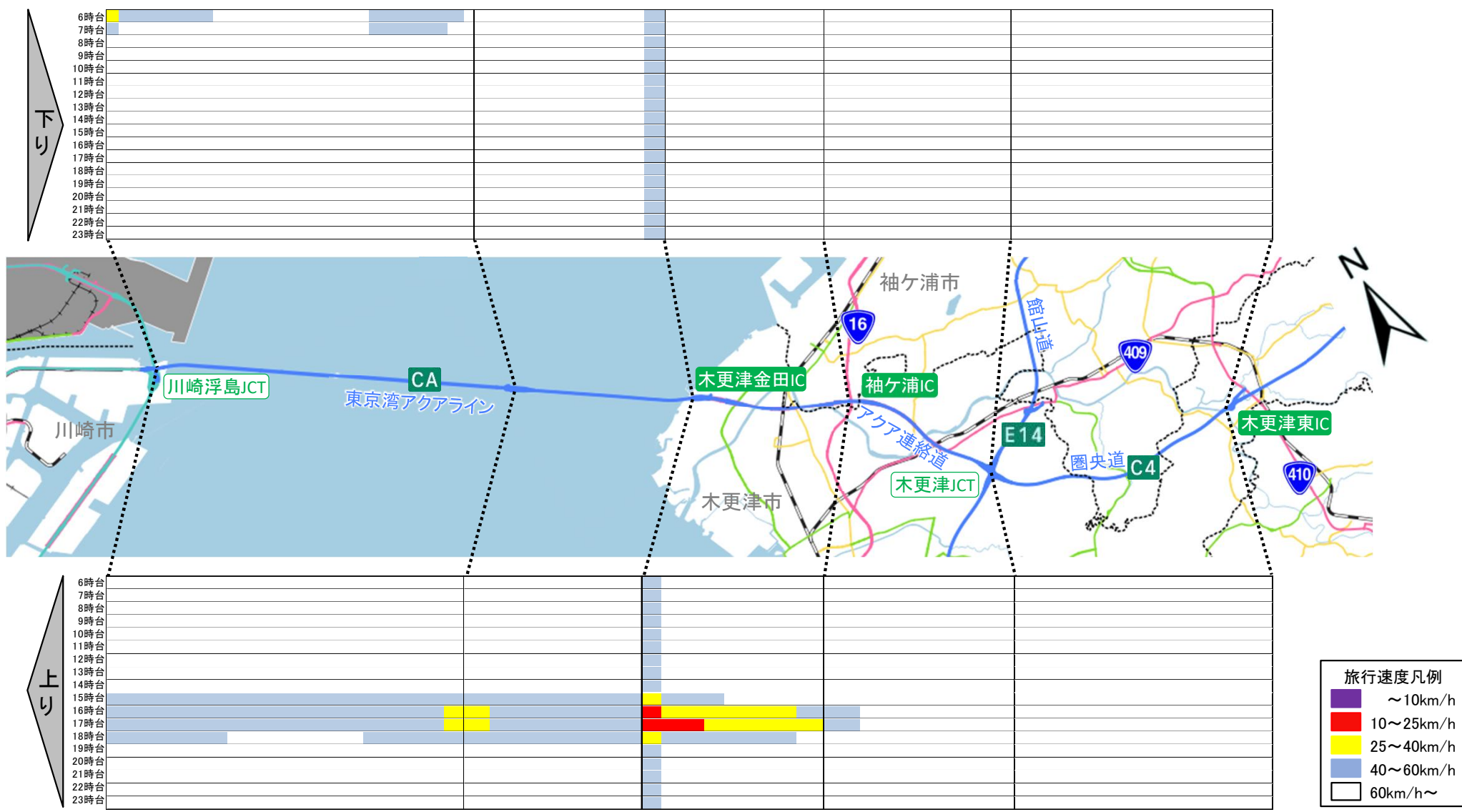


■時間帯交通量（上り線（川崎方向））



6. 東京湾アクアラインの速度状況（平日：R4年度平均）

○下りは、川崎浮島JCT付近で早朝の6時台にやや混雑が発生している。8時台以降は自由流で走行できている。
 ○上りは、木更津金田IC付近を先頭に午後から夜にかけて渋滞・混雑が発生。また、海ほたる付近を先頭に混雑が発生。14時台以前と19時台以降は自由流で走行できている。

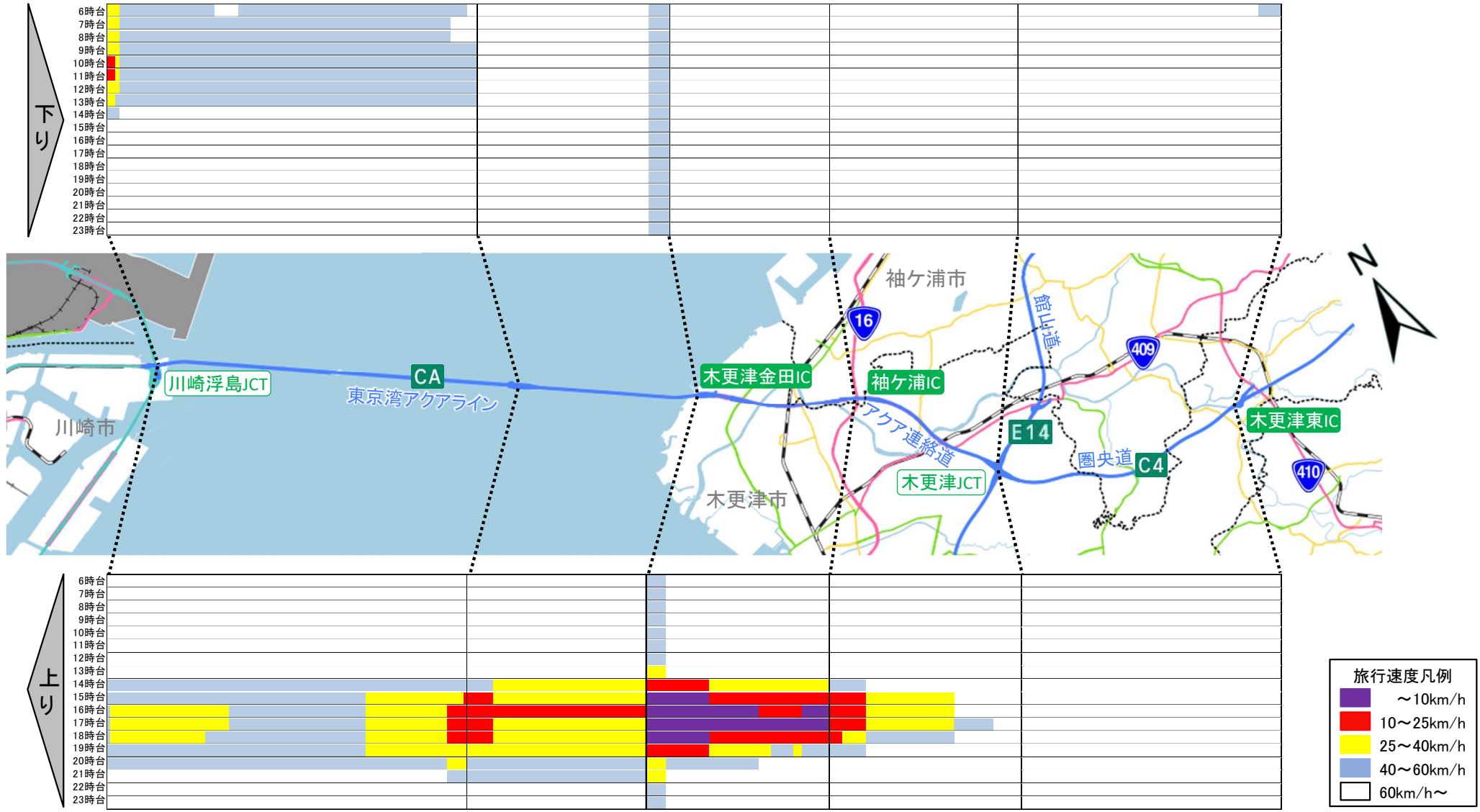


出典：第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

※ETC2.0プローブデータ(R4.4～R5.3)

7. 東京湾アクアラインの速度状況（休日：R4年度平均）

○下りは、川崎浮島JCT付近で午前中に渋滞・混雑が発生している。14時台以降は自由流で走行できている。
 ○上りは、川崎浮島JCT付近、海ほたる付近を先頭に午後から夜にかけて混雑が発生している。
 特に国道409号と合流する木更津金田IC付近や、立寄の多い海ほたる付近で渋滞が発生している。
 12時台以前と22時台以降は自由流で走行できている。

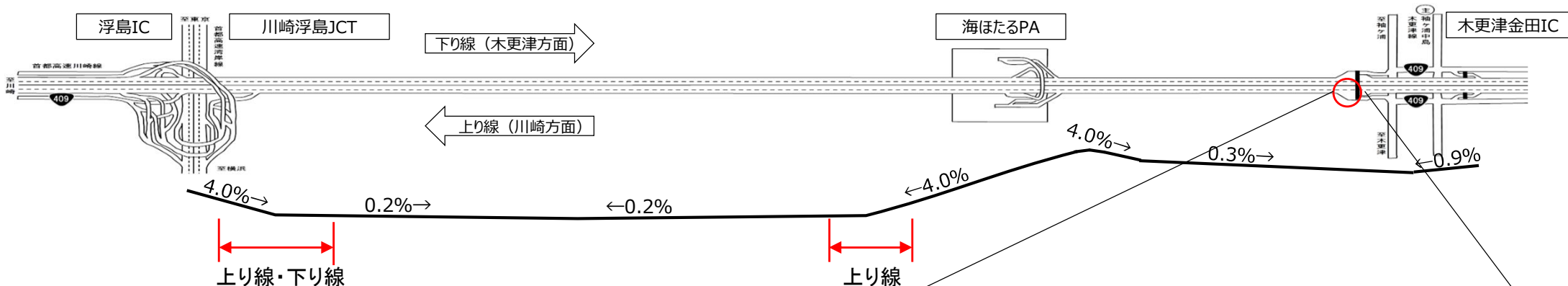


出典：第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

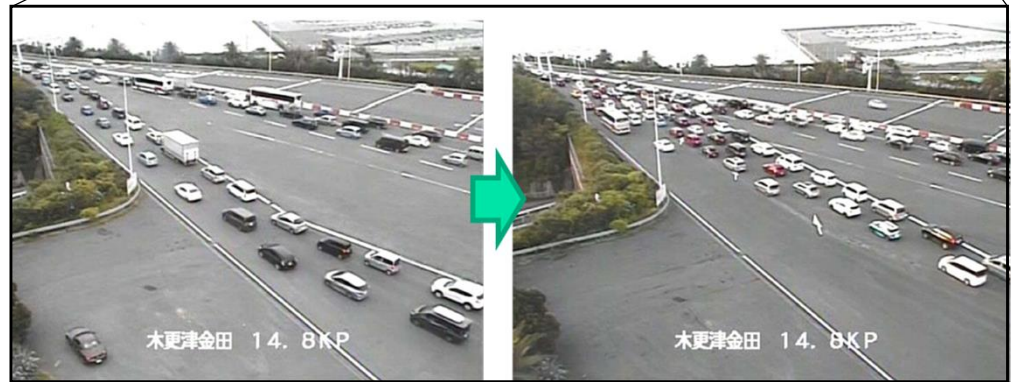
※ETC2.0プローブデータ(R4.4~R5.3)

8. 東京湾アクアラインの渋滞対策

○東京湾アクアライン本線及び周辺道路では、ハード・ソフトを組み合わせた渋滞対策を実施しているところ。



ハード対策 (アクアライン本線)
 アクアトンネル内の速度低下対策として、「ペースメーカーライト」の設置
 上り線：H25.4 約1km、H26.7 約1km
 H29.4 約1km
 下り線：H31.4 約1km



ランブからの車両は、2車線を形成し合流
 撮影日：R1.9.22
 ランブからの車両は、5車線程度に広がりながら合流
 撮影日：R1.9.29 (最も混雑した日時の写真)

ハード対策 (アクアライン本線)
 木更津金田ICランプから本線に合流しやすくするため、IC合流部における路面標示の改良 (令和元年9月完了)

9. 東京湾アクアライン及び周辺道路の渋滞対策

- ソフト対策**
- 東京湾アクアライン上り線のAI渋滞予知を実施し、14時以降の30分ごとの予測所要時間などを配信
 - 三井アウトレットパークなどでは、夕方時間帯の施設割引を実施
 - 帰宅時間の分散を促すポスターを作成して県内の主要な観光施設等へ掲示

渋滞予測の提供 (AI渋滞予知)



分散利用を促す施設割引 (ヨル得)



アウトレットにおける迂回路案内



分散利用を促すポスター



※現在は終了

10. 混雑状況に応じた料金について

■ 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申（R3.8月）抜粋

③ 混雑状況に応じた料金の導入（戦略的な料金体系）

東京オリンピック・パラリンピック競技大会時の首都高速の料金施策においては、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、マイカー等が6時から22時の間に利用する際の料金を割り増す一方で、E T Cを搭載した全ての車両について0時から4時の間に利用する際の料金を割り引くこととしている。こうした事例を参考にして、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**を本格的に導入すべきである。

その際、E T Cの普及によって、利用者が料金を強く意識せずに高速道路を利用しうる環境になる中、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ことが重要であり、分かりやすい料金設定や広報が求められる。

このため、まずは、大都市圏の主要な**渋滞発生区間を対象に、時間帯や曜日をあらかじめ区切って交通転換を図るための料金**施策を検討すべきである。

1.1. 東京湾アクアラインの更なる渋滞対策

東京湾アクアラインの交通状況と課題（まとめ）

- 交通量は年々増加しており、令和4年度は過去最高の通行台数を記録
- 一方で、通行台数の増加に比例するように、渋滞回数も増加し、特に令和3年以降の増加が著しい状況
- 平日・休日、上り線・下り線ともに渋滞が発生しており、特に休日、上り線（川崎方向）の渋滞が多い
- これまでにハード・ソフト両面から渋滞対策を講じているものの依然として渋滞は発生

国土幹線道路部会 中間答申(R3.8月)抜粋

混雑状況に応じた料金の導入（戦略的な料金体系）

- 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を本格的に導入すべきである。
- 渋滞発生区間を対象に、時間帯や曜日をあらかじめ区切って交通転換を図るための料金施策を検討すべきである。



東京湾アクアラインの機能を最大限に発揮するために、特定の時間帯の料金の割引や割増により、交通転換を図るための混雑状況に応じた時間帯別料金を試行

2. 時間帯別料金(案)と評価項目について

1. 料金設定の考え方

項目	考え方		
対象車両	「アクアライン割引」の対象であるETC車（全車種）		
対象道路	○「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 ○特に渋滞が多く発生している 上り線（川崎方向）		
対象日	特に渋滞が多く発生している 休日（土曜、日曜、祝日）		
料金 (普通車の場合)	混雑時 (ピーク)	○アクアラインの定価料金は1,960円（海峡部等特別区間・ETC車）であり、休日割引が適用された場合は1,370円。 ○利用者の理解しやすさ及び行動変容につなげる観点のほか、急激な交通変動による新たな渋滞発生を抑制することも考慮し、 現行料金の1.5倍となる1,200円とする。	1,200円
	非混雑時 (オフピーク)	○千葉県内をはじめ他地域との公平性を著しく損なわないことを念頭に、地方部の料金水準を下回らず、100円単位のわかりやすい料金で、かつピーク料金の半額となる 600円（現行料金の0.75倍）とする。	600円
	通常時	現行のアクアライン割引料金とする。	800円
時間帯	混雑時 (ピーク)	料金の割増は、特に交通量の多い時間帯である 13時から20時までとする。	13時～20時
	非混雑時 (オフピーク)	料金の割引は、ピーク時間帯から交通量を分散させる余地のある 20時から24時までとする。	20時～24時
	通常時	混雑時、非混雑時以外の時間帯とする。	0時～13時

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

東京湾アクアライン上り線（木更津金田IC⇒川崎浮島JCT）を走行するETC車（全車種）

○対象期間

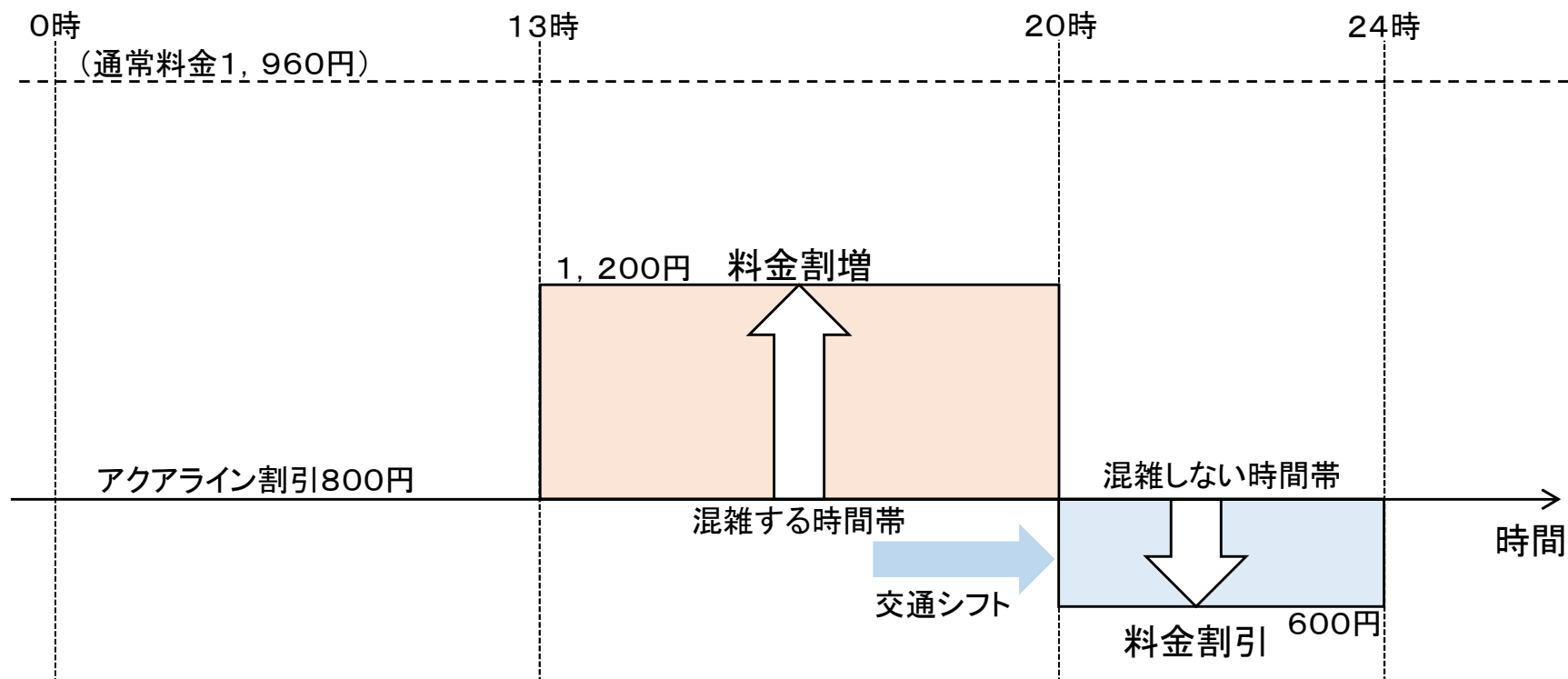
令和5年7月22日（土）～令和6年3月31日（日）（予定）

○ETC時間帯別料金（上り線 土日・祝日）

※（ ）内はETC定価料金

	軽自動車等 (1,600円)	普通車 (1,960円)	中型車 (2,320円)	大型車 (3,130円)	特大車 (5,100円)
0時～13時	640円	800円	960円	1,320円	2,200円
13時～20時	960円	1,200円	1,440円	1,980円	3,300円
20時～24時	480円	600円	720円	990円	1,650円

[普通車、ETC利用の場合]



3. 広報計画

- 広報媒体
新聞広告、ポスター、チラシ、横断幕、看板、テレビ、ラジオ、SNS等を予定
- 広報期間
利用者の行動変容を促すための十分な周知期間を設ける
また、導入後も継続的に広報活動を行う
- 役割分担
千葉県及びNEXCO東日本が分担して行う

ポスター・チラシ（イメージ）

ETC 平成21年8月1日から
平成23年3月31日まで

社会実験
全日・全時間帯

ETC 普通車 800円
ETC(ETC) 2,320円

ETC 大型車 1,320円
ETC(ETC) 4,000円
ETC(ETC) 3,680円

ETC 軽自動車 640円
ETC(ETC) 2,400円
ETC(ETC) 1,760円

ETC 中型車 960円
ETC(ETC) 3,500円
ETC(ETC) 2,540円

ETC 特大車 2,200円
ETC(ETC) 6,300円
ETC(ETC) 4,100円

東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会

●この料金引下げはETC専用対向車道に於ける社会実験です。
●お問い合わせ先
千葉県国土整備部道路計画課 TEL.043-223-3298 (平日9:00~17:00)
<http://www.aqua-etc800.com>

※平成21年8月からの社会実験割引時のポスター

横断幕（イメージ）

~ 土日祝日	アクアライン 木更津 ⇒ 川崎方面 時間帯別料金	普通車 の場合	0時~ 800円	13時~ 1,200円	20時~ 600円	ETC 全車種
-----------	-----------------------------	------------	-------------	----------------	--------------	------------

4. 評価項目（案）

○交通、経済動向に着目した各評価項目により、渋滞や地域経済に与える効果を調査・分析し評価する。

	最終成果のイメージ	評価項目	分析データ		役割分担
交通	【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転換された交通量（ピーク時間の変化） ・アクアラインルートから湾岸ルートへの交通転換 ・渋滞回数の減少、旅行速度の向上	1. 時間帯別交通量 2. 渋滞（発生回数、最大渋滞長、発生時間の変化） 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. 交通事故発生率の変化	トラカンデータ	交通データ（高速）	高速道路会社
			渋滞データ		
			ETCデータ		
			ETC2.0※1		
			事故件数		
	【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	1. 時間帯別交通量 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. 交通事故発生率の変化	直轄国道トラカンデータ※1	交通データ（一般道）	千葉県
			木更津金田IC周辺の交通量調査		
			木更津金田IC周辺の渋滞長調査		
			ETC2.0※1		
			事故件数		
経済動向	【観光振興】 ・観光入込客数の変化 ・県内滞在時間の延長	観光入込客数の変化	観光入込客数（統計データ）	観光	千葉県
		観光客の意向			
	【輸送の効率化】 ・目的地までの定時性の確保 ・ドライバーの労働環境の改善などの効果を検討	高速バスの定時性の変化	アンケート	物流	千葉県
			バス運行データ		

※1 関東地方整備局からの提供を想定

5. 有識者への意見聴取

■ 日本大学 榛澤名誉教授

- アクアラインの交通量の状況を踏まえると、アクアラインの交通分散を図り、渋滞緩和を図るためにロードプライシングを導入することが必要。
- まずは、一定期間、試行した上で、時間帯別料金の効果や影響を分析してはどうか。

■ 千葉工業大学 赤羽教授

- アクアラインの変動料金制によって、交通が湾岸線に転換することも考えられるため、実施にあたっては、広域的な分析が必要。
- 交通渋滞が事故を誘発し、事故渋滞が交通状況を深刻化させている可能性がある。事故渋滞は所要時間の増加に繋がるため、交通量に応じた事故率にも着目して分析すべき。

6. 今後の予定

- 時間帯別料金の社会実験開始後、
一定期間の交通状況や経済活動を分析
- 関係者の意見を踏まえた評価結果に基づき、
今後の料金施策を検討