

(資料2)

お詫びと訂正

平成19年10月22日付け記者発表『国道468号首都圏中央連絡自動車道(圏央道)八王子JCT～あきる野IC 6月の開通から4ヵ月、中央道接続による効果をお知らせします。圏央道の開通効果が着実に現れてきました。』(以下、「10月22日記者発表」という。)ならびに、平成19年11月9日付け記者発表『東京湾周辺地域及び圏央道料金社会実験について(実験結果の速報)』(以下、「11月9日記者発表」という。)の本文中、添付資料中に使用している一般道の一部データに見直しを要する部分がありました。お詫びし、訂正いたします。訂正の内容は、以下の通りです。

これらは、集計に用いる車両感知器の選定に適切でないものがあつたために生じたものです。

今後は、データのチェックを確実に行之、適切な情報提供に努めてまいります。

表 10月22日記者発表の記載内容

訂正前	国道16号では約7,000台/日の交通量が減少しています。
訂正後	国道16号では約3,800台/日の交通量が減少しています。

表 11月9日記者発表の記載内容

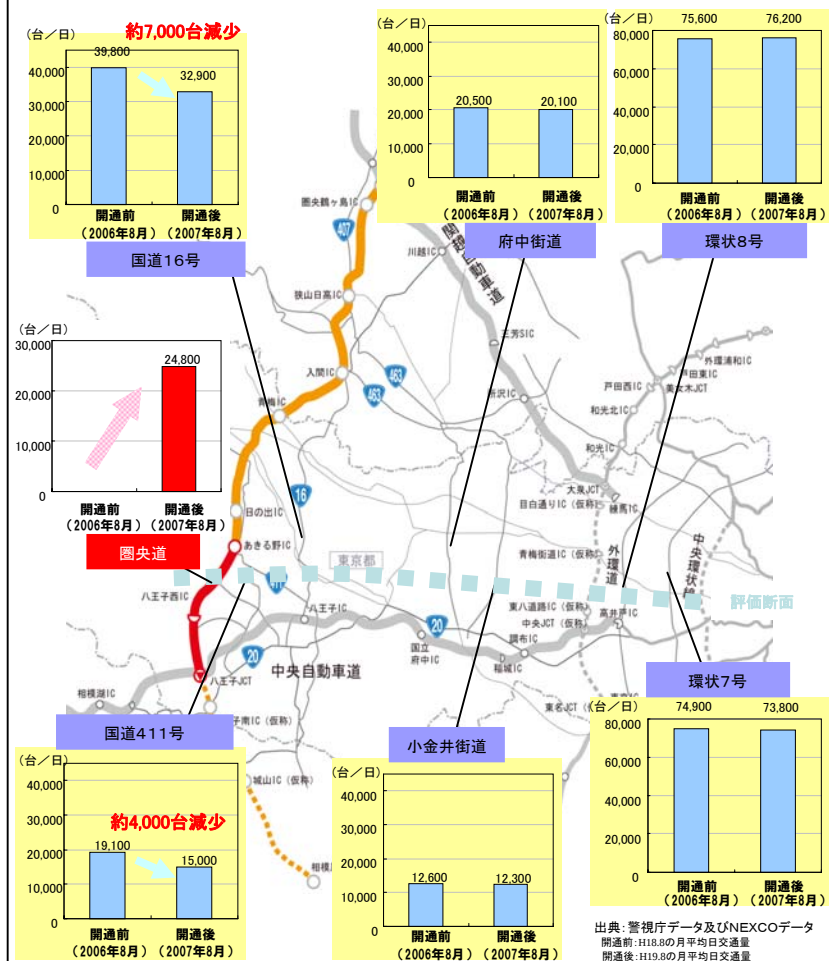
訂正前		一般国道16号の交通量は、約18%減少しています。
訂正後	データ期間を訂正前と同日で整理(※1)	一般国道16号の交通量は、約1%増加しています。
	データ期間を10月に更新し整理(※2)	一般国道16号の交通量は、約2%減少しています。

※1 社会実験前：H19.7.23～24 社会実験中：H19.8.27～28 と同日で整理

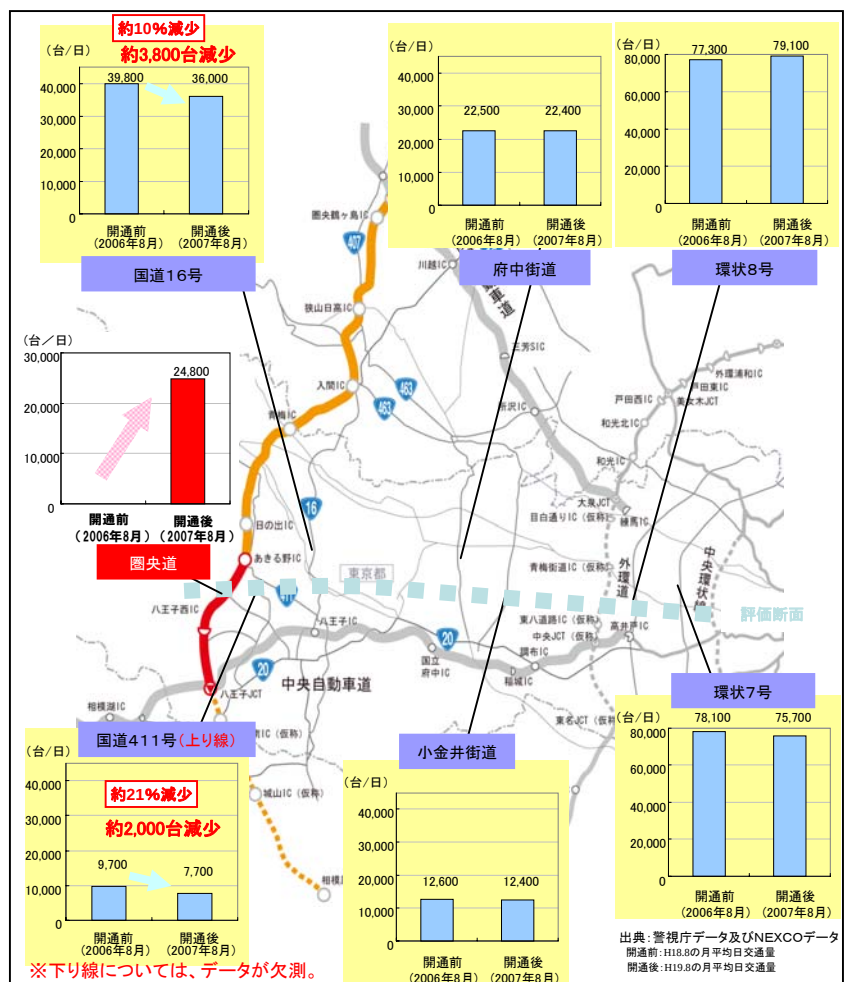
※2 社会実験前：H19.7 社会実験中：H19.10 月平日平均日交通量で整理

10月22日記者発表

資料4 並行する南北方向の交通を担う一般道で交通量が減少

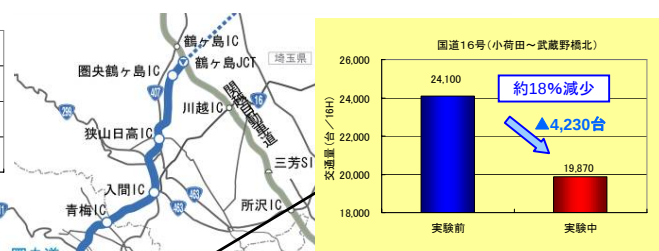
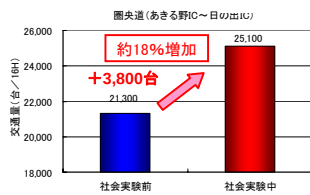


※集計に用いる車両感知器を適切に選定しました。



11月9日記者発表

資料10 交通の変化『圏央道』～圏央道に並行する国道16号等の渋滞緩和の例～



出典:警視庁データ、NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平均交通量で

10台単位でとりまとめている。

社会実験前: H19.7.23～7.24

社会実験中: H19.8.27～8.28

※時間帯: 6:00～22:00(16H)

[早朝夜間割引時間帯除く]

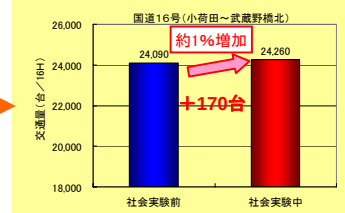
※八王子IC利用交通量については、日交通量データ

社会実験前: H19.6.27

社会実験中: H19.9.5



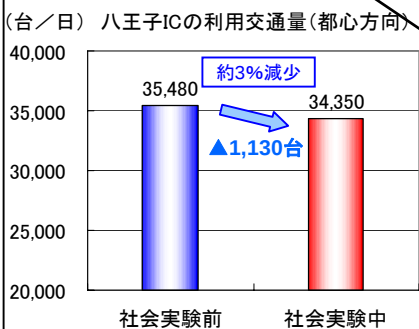
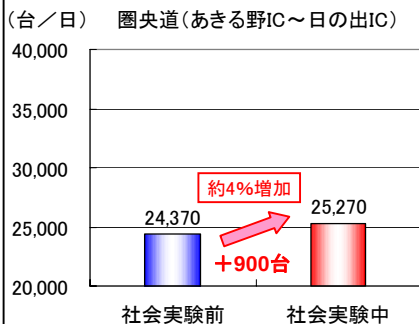
データ期間を
訂正前と同日で整理



※集計に用いる車両感知器を適切に選定し直しました。

データ期間を10月に更新し整理

※集計に用いる車両感知器を適切に選定し、データの期間についても平日の2日平均16h交通量から月平日平均日交通量とし、10月のデータに更新しました。



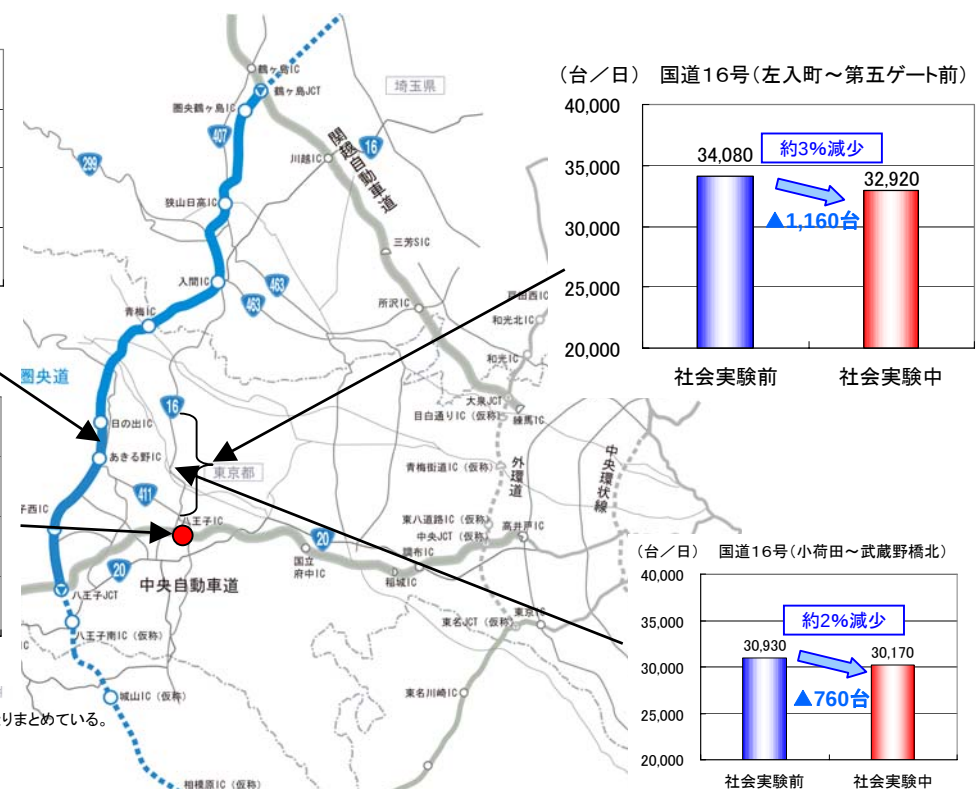
出典:警視庁データ、NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平日平均日交通量を10台単位でとりまとめている。

社会実験前: H19.7

社会実験中: H19.10

※八王子ICの利用交通量については、出入り交通量が集計可能な第2料金所の通過交通量を計上。



東京湾周辺地域及び圏央道料金社会実験について (実験結果の速報)

記者発表資料

国土交通省では、高速道路ネットワークの更なる有効活用に向け、料金社会実験を実施しております。この一環として、都心の慢性的な交通混雑を緩和すべく、平成19年8月より順次、東京湾周辺地域の「ベイ割」及び「圏央道料金社会実験」を実施してきたところです。 **(資料1)**

実験は、現在も継続して実施しているところですが、この度、実験結果の速報をとりまとめましたので、お知らせします。

なお、今回の実験結果（速報値）について、東京湾岸地域及び圏央道料金社会実験に関するアドバイザー会議（委員長：杉山武彦 一橋大学学長）の委員のうち、学識経験者の委員から意見をいただきました。 **(資料2)**

○ベイ割

[交通の変化](資料3～6)

- ・時間帯割引の実験では、アクアライン利用交通量は、実験前と比較して、割引時間帯で平日で18%、休日で22%増加しています。
- ・特定区間割引の実験では、対象81C発着のアクアライン交通量は、実験前と比較して、19%～41%増加しており、特に休日の東関東道では69%増加と、より高い伸びとなっています。
- ・湾岸道路の交通量は、実験前と比較して減少傾向にあり、時間帯割引と特定区間割引のいずれの実験においても、湾岸ルートからアクアラインルートへの転換が見られています。

[利用者の意見](資料7)

- ・アンケート回答者のうち5割が「料金割引により湾岸ルートからアクアラインルートを利用するようになった」、「料金割引を知っていたら利用していた」と回答、多くの人が湾岸ルートからアクアラインルートへの転換を行うとしています。
- ・特定区間割引の割引対象1Cについて4割以上の人が「やや不満」、「非常に不満」と回答、多くの人が割引対象区間の拡大を望んでいます。

○圏央道

[交通の変化](資料8～10)

- ・圏央道を全線利用する交通量は、実験前と比較して、約16%増加しています。
- ・中央道と圏央道を連続利用する交通量は、実験前と比較して、約13%増加しています。
- ・実験前と比較して、圏央道の交通量は約18%増加する一方で、中央道と圏央道を連続利用される方が増加したことにより、八王子1Cの都心方面出入り交通量は約5%減少しています。

[利用者の意見](資料11)

- ・圏央道を「利用したことがある」または「利用してみたい」と回答した人のうち、2割以上の人が「料金割引の社会実験により圏央道を利用する」と回答しています。

平成19年11月9日
国土交通省 関東地方整備局
NEXCO 東日本 関東支社
NEXCO 中日本 八王子支社

発表記者クラブ

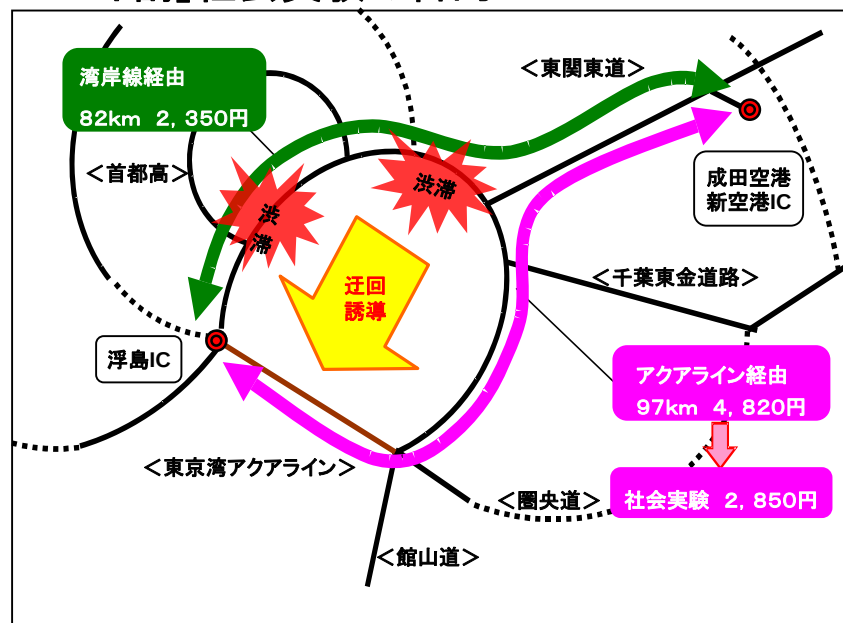
竹芝記者クラブ、横浜海事記者クラブ、神奈川建設記者会
都庁記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、千葉県政記者クラブ、埼玉県政記者クラブ

お問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局道路部	計画調整課長 鈴木	tel : 048-601-3151 (内線4311)
NEXCO東日本関東支社	広報課	tel : 03-5828-8347
NEXCO中日本八王子支社	広報・CSチーム	tel : 042-691-1172

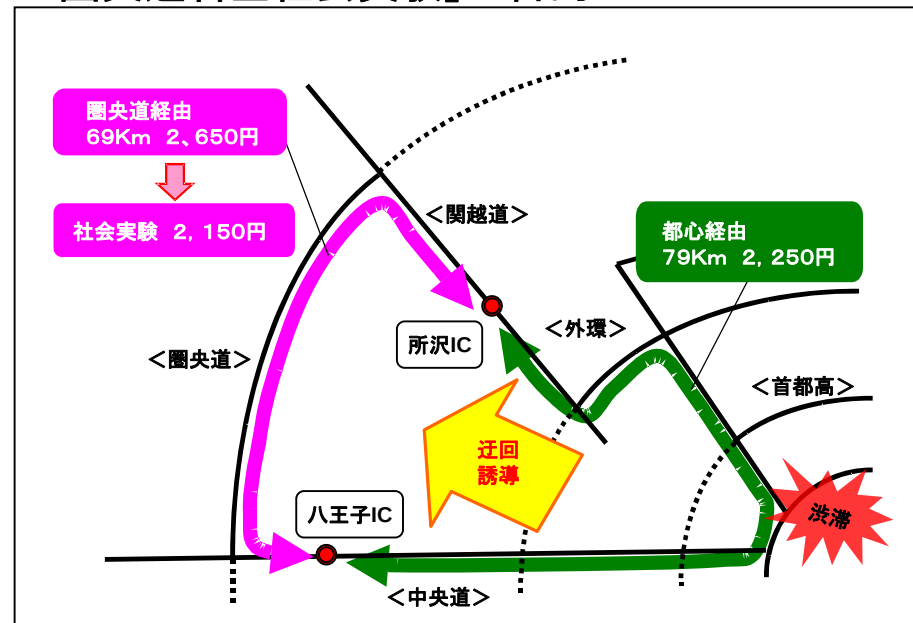
- 国土交通省では、首都圏の渋滞、環境・事故問題を抜本的に改善するため、首都圏3環状道路の整備を進めている。環状道路の整備は徐々に進み、ネットワークとしての機能が発現し始めているが、整備には時間を要し、渋滞等の交通問題は解消していない。こうした課題の解消に向けては、道路の整備とあわせ、料金施策が有効な手段と考えられることから、今年度、社会実験として、環状道路ネットワークを形成するアクアライン、圏央道などを対象に、料金割引実験を実施している。
- 東京湾周辺地域の「ベイ割」は、湾岸道路経由とアクアライン経由での料金差を縮小し、慢性的に混雑する東関東道・京葉道路・首都高速湾岸線等からの転換を図るものである。
- 「圏央道料金社会実験」は、本年6月に関越道から中央道まで接続した圏央道を対象に、国道16号や都心部の通過交通の転換を図るものである。

「ベイ割」社会実験の目的



- 湾岸地域の交通混雑の緩和

「圏央道料金社会実験」の目的



- 都心部の放射方向の高速道路の混雑緩和
- 圏央道に並行する国道16号等の渋滞緩和

今回の料金社会実験の結果について、東京湾岸地域及び圏央道料金社会実験に関するアドバイザー会議（委員長:杉山武彦 一橋大学学長）の委員のうち、学識経験者から意見を頂いたところであるが、主な意見について以下に示す。

- ・今回の社会実験では、いずれも実験の企図の方向性に沿った結果が見られ、今後、本格的に導入していくべきものと評価できる。本格実施された場合には、認知率の向上や路線免許事業者の業務交通の転換により、現在の実験結果以上の効果の発現が期待できる。
- ・料金の設定は、「わかりやすさ」「使いやすさ」の観点が必要であり、複数のルート選択が可能となる東京湾岸や圏央道の料金設定に際しては、将来的に同一発着地点で同一料金を基本とするといった本実験の方向性を進めていくことが適切である。
- ・「ベイ割」による湾岸ルートからアクアラインルートへの交通転換は、湾岸線（東関東道、京葉道路）の交通量と比べれば小さいが、湾岸地域の渋滞緩和・環境改善にも寄与するものと考えられる。こうした効果は交通流特性を踏まえた定量的評価により、的確に把握できる。
- ・「ベイ割（特定区間割引）」は、対象ICでの明確な転換が見られる。今後は、転換をより促進する観点や、境界となる隣接ICでの大きな料金差を生じることによる非効率な利用が見込まれるため、対象ICの範囲の拡大を図ることが望ましい。
- ・圏央道料金割引により、国道16号や八王子IC周辺の交通量の減少や渋滞の減少が見られる。変化量としては小さいかも知れないが、都心の通過交通も減少しているのではないか。今回の実験は中央道～関越道の、環状道路としての機能としては限定的な区間での実験であるが、今後圏央道が東名高速や東北道まで接続されれば、更なる効果も期待できる。

今後、同会議として社会実験の評価及び今後の料金施策にあたっての助言を取りまとめていく。

杉山 武彦	一橋大学学長
屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
赤羽 弘和	千葉工業大学工学部建築都市環境学科教授
太田 和博	専修大学商学部教授

アクアライン利用交通量は、実験前と比較して、割引時間帯で**平日で18%、休日で22%増加**している。

＜割引内容(ETC車)＞アクアライン時間帯割引

通勤時間帯(6時～9時、17時～20時)に
アクアラインを割引(普通車:2,320円→1,500円)

浮島IC～市原IC間の料金(通勤時間帯)の例

アクアライン経由
2,970円(42.7km)

湾岸線経由

1,700円(69.4km)

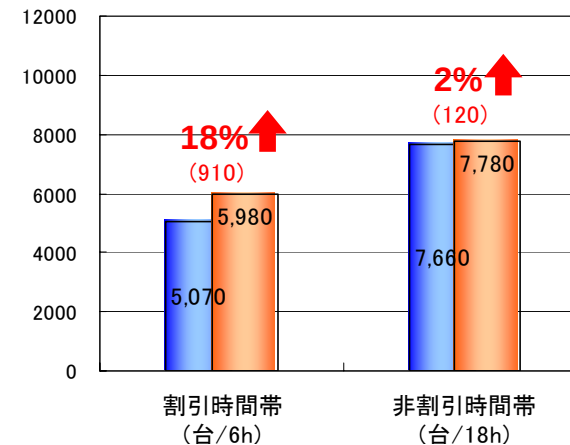
2,000円 ※

※アクア連絡道への通勤割引の社会実験を加味

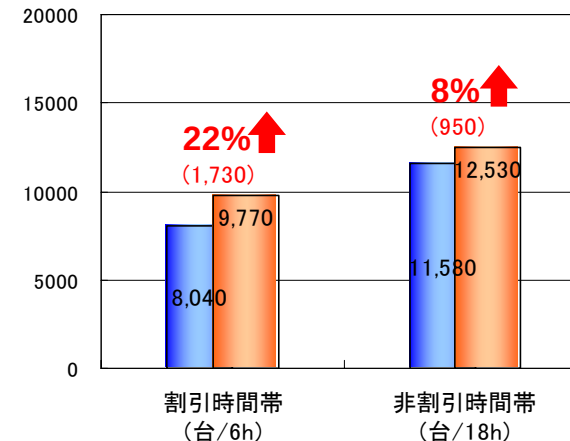


アクアライン交通量(ETC車)

平日



休日



■ 実験前
■ 実験中

出典: NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平均交通量で10台単位でとりまとめている。

実験前: H19.7.9～8.5

実験中: H19.8.20～9.24

※8/6～8/19はお盆、7/15・9/6・9/7は台風による影響が大きいため対象外とした。

※割引時間帯とは、6～9時、17～20時の合計6時間である。

対象8ICのアクアライン利用交通量は、実験前と比較して**19~41%増加**。
この内訳を見ると、特に休日の東関東道では**69%増加**とより高い伸びとなっている。

＜割引内容(ETC車)＞ 特定区間割引

浮島IC～(アクアライン利用)～東関東道、千葉東金道路など、特定のIC(新空港IC、成田ICなど)発着のアクアライン利用交通の料金を割引
(湾岸ルート+500円[普通車の場合]程度に割引)

浮島IC～新空港IC間の料金の例

アクアライン経由
4,820円(97.4km)

湾岸線経由
2,350円(81.9km)

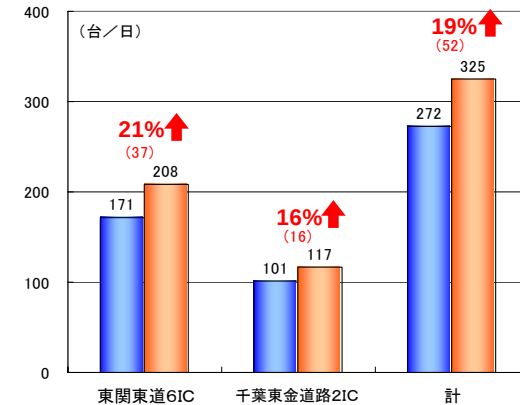
2,850円

500円差まで割引

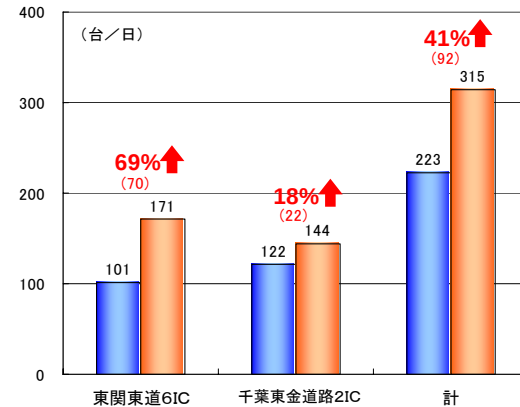


対象8IC発着のアクアライン交通量(ETC車)

平日



休日



■ 実験前
■ 実験中

出典: NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平均交通量(増減率と誤差が生じる場合がある)

実験前: H19.7.9~8.5

実験中: H19.9.25~10.14

※8/6~8/19はお盆、7/15は台風による影響が大きい対象外とした。

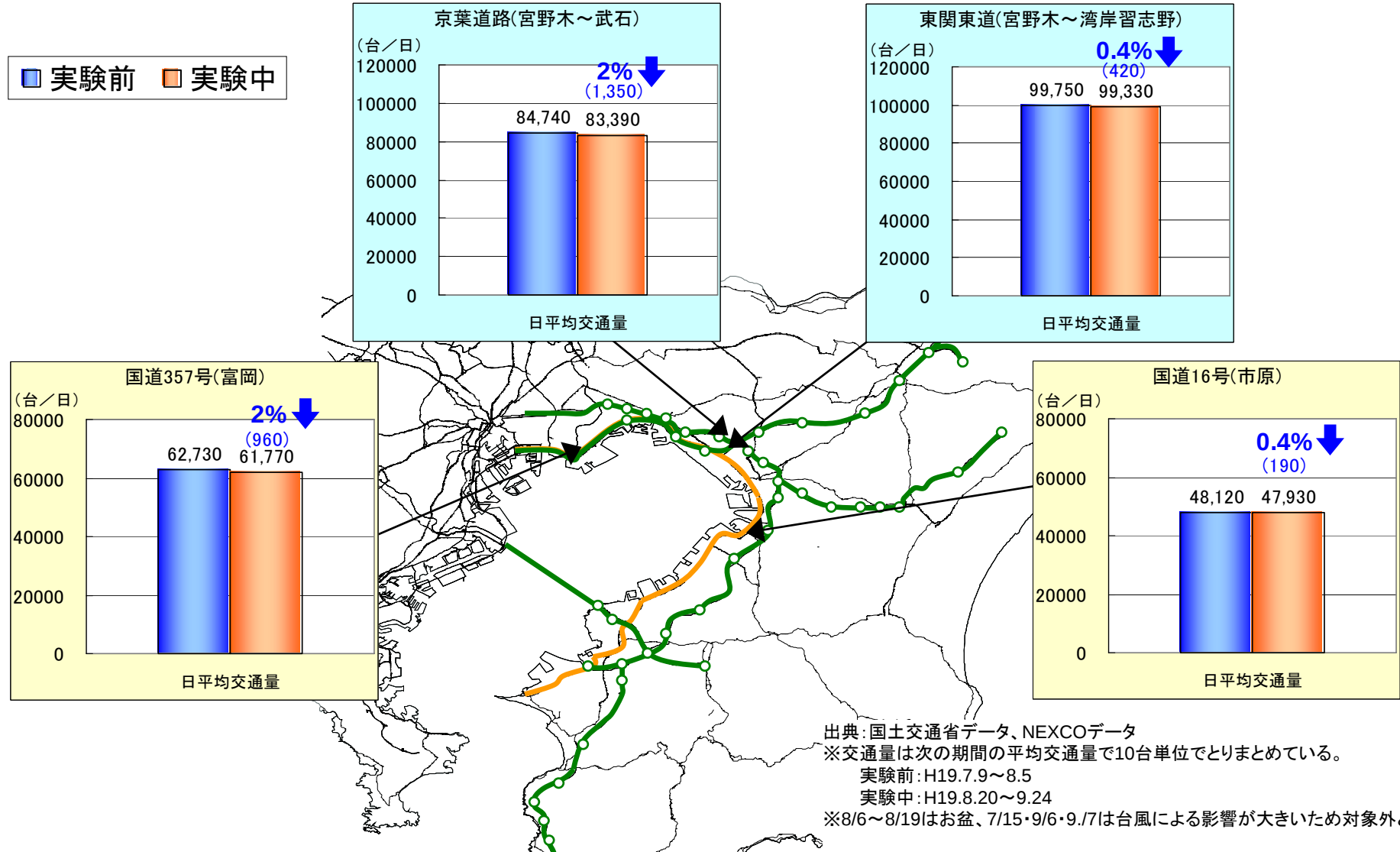
※対象8ICとは、「富里、成田、新空港、大栄、佐原香取、潮来」の東関東道6IC、

「山武成東、松尾横芝」の千葉東金道路2IC

—交通の変化『ベイ割』（第1弾:アクアライン時間帯割引）— ～周辺道路の交通状況への影響(平日)～

資料5

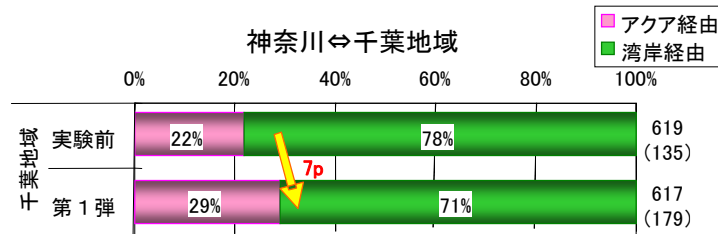
- ・平日の日平均交通量は、実験前と比較して、京葉道路の宮野木～武石間で**2%減少**している。
また、国道357号の富岡で**2%減少**している。



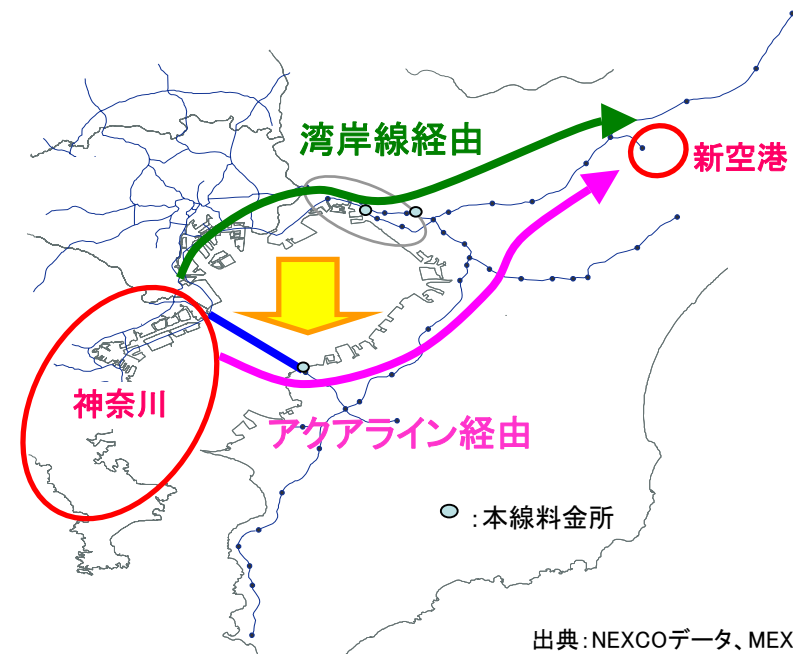
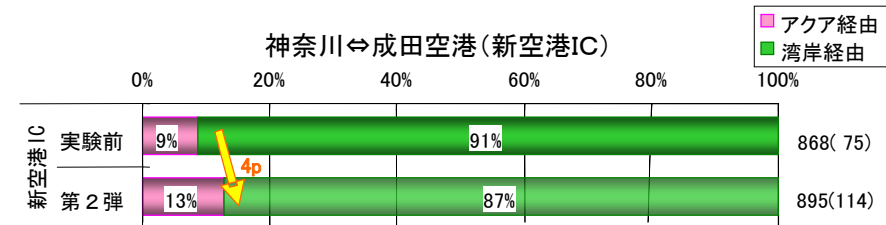
ー交通の変化『ベイ割』ー ～湾岸ルートからアクアラインルートへの転換～

アクアライン時間帯割引(第一弾)、特定区間割引(第二弾)とも、**湾岸ルートからアクアラインルートへの転換**が見られる。

湾岸ルートとアクアラインルートの分担率(第1弾)



湾岸ルートとアクアラインルートの分担率(第2弾)



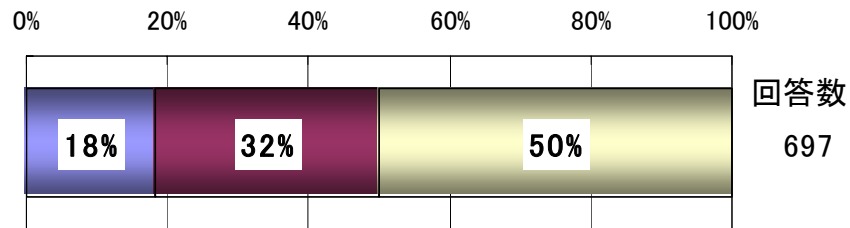
出典: NEXCOデータ、MEXデータ
※交通量は次の期間の平均交通量
実験前: H19.7.23～7.27
第1弾: H19.8.20～8.24
第2弾: H19.9.25～9.28

－利用者の意見『ベイ割』－ ～湾岸ルートからアクアルートへの転換、割引内容～

- ・成田から東京・神奈川方面に向かう人で、「料金割引により湾岸ルートからアクアラインルートを利用するようになった」、「料金割引を知っていたら利用していた」と回答した人は、合わせて50%。
- ・特定区間割引の割引対象ICについて「やや不満」、「非常に不満」と回答した人は合わせて43%であり、多くの人が割引対象区間の拡大を望んでいる。

■湾岸ルートからアクアラインルートへの転換

出典：成田空港アンケート調査

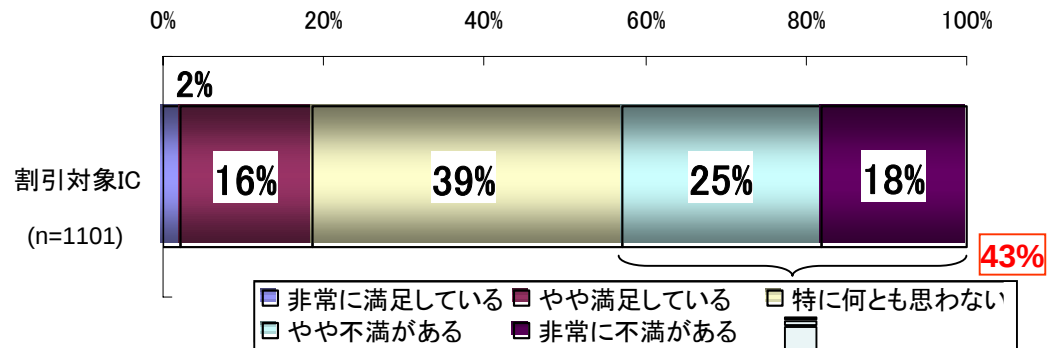


- ①料金割引により、湾岸ルートからアクアラインルートを利用するようになった
- ②料金割引を知っていたら、湾岸ルートからアクアラインルートを利用していた
- ③料金割引を知っても、アクアラインルートは利用しない

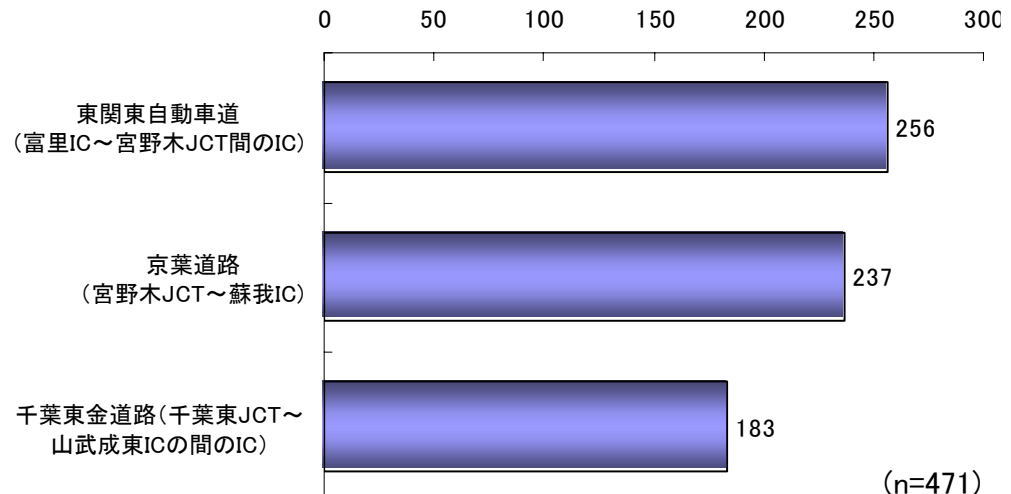
注) サンプル母数は、出発地が成田で、目的地が東京・神奈川の人 (697サンプル) である

■割引対象ICに対する満足度

出典：Webアンケート調査



■特定区間割引の割引対象に拡大して欲しい道路・区間



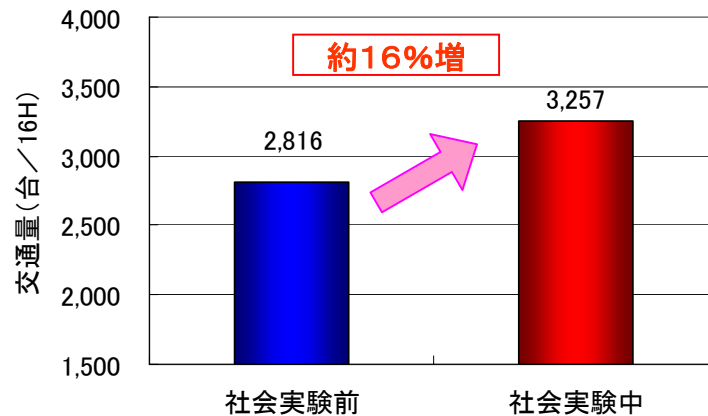
※下のグラフのサンプル母数は、割引対象ICに対して不満がある人である(複数回答あり)

・全線（八王子JCT～鶴ヶ島JCT）利用交通量は、全線利用割引の導入により**約16%増加**。

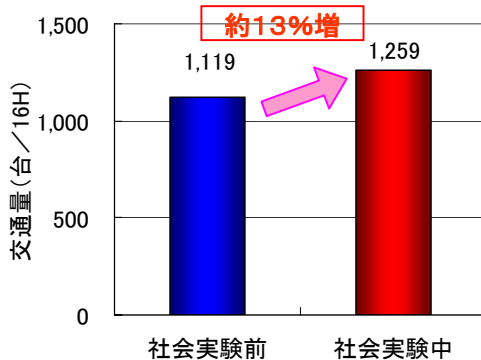
〈割引内容(ETC車)〉全線利用割引
全車種・終日 30%割引

※圏央道を全線利用する交通のうち、A⇔D、B⇔C、B⇔DのゾーンのIC間を利用する車両が対象（A⇔Cのゾーンを除く）

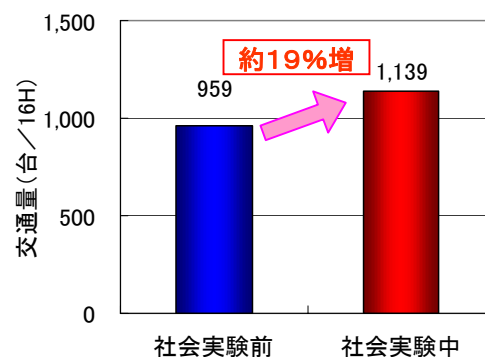
■圏央道全線利用交通（Aゾーン～Cゾーン除く）



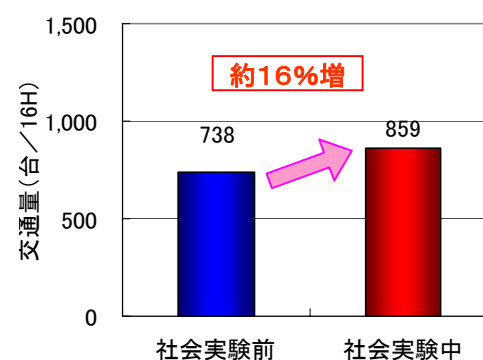
□Aゾーン⇔Dゾーン



□Bゾーン⇔Cゾーン



□Bゾーン⇔Dゾーン



出典：NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平均交通量

社会実験前：H19.7.23～7.24

社会実験中：H19.8.27～8.28

※時間帯：6:00～22:00(16H)

[早朝夜間割引時間帯除く]

※交通量はETC搭載車のみ

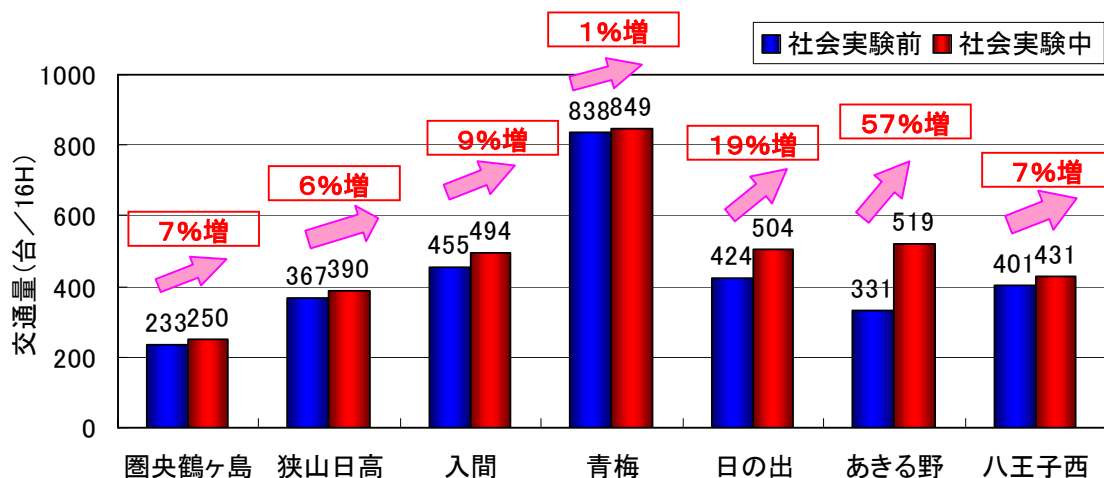
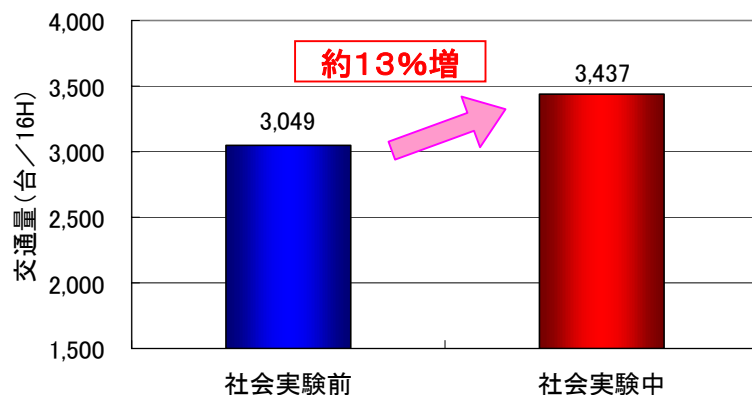
- ・「中央道・圏央道連続利用割引」により、中央道（都心方向）と圏央道の連続利用交通量は、**約13%増加**するなど、中央道⇄圏央道間の利用交通の増加が見られた。

〈割引内容(ETC車)〉連続利用割引

全車種・終日 300円引

※中央道（高井戸方面）と圏央道のゾーンのIC間を利用する車両が対象

■中央道（高井戸方面）・圏央道連続利用交通量



出典：NEXCOデータ

※交通量は次の期間の平均交通量

社会実験前：H19.7.23～7.24

社会実験中：H19.8.27～8.28

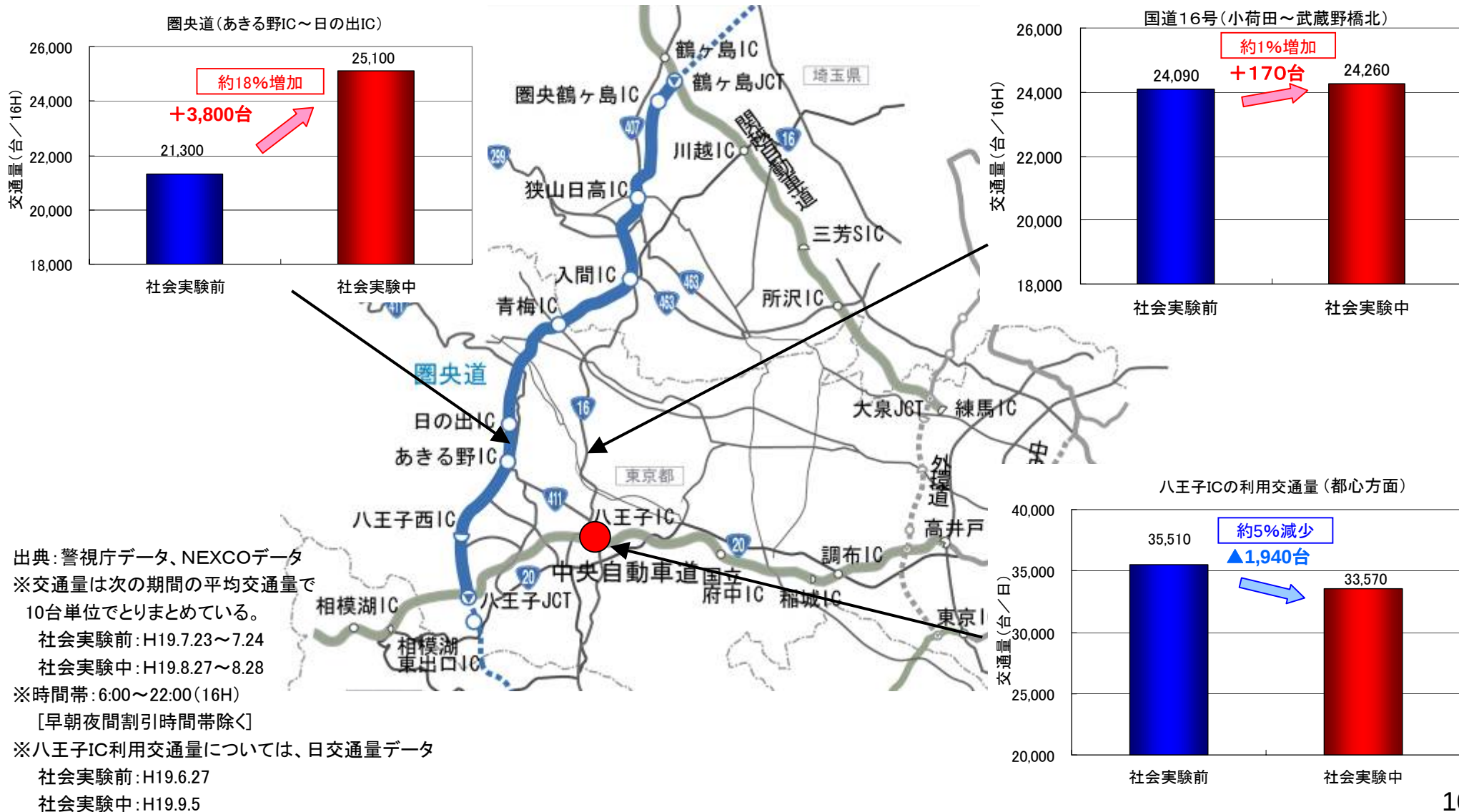
※時間帯：6:00～22:00(16H)

[早朝夜間割引時間帯除く]

※交通量はETC搭載車のみ

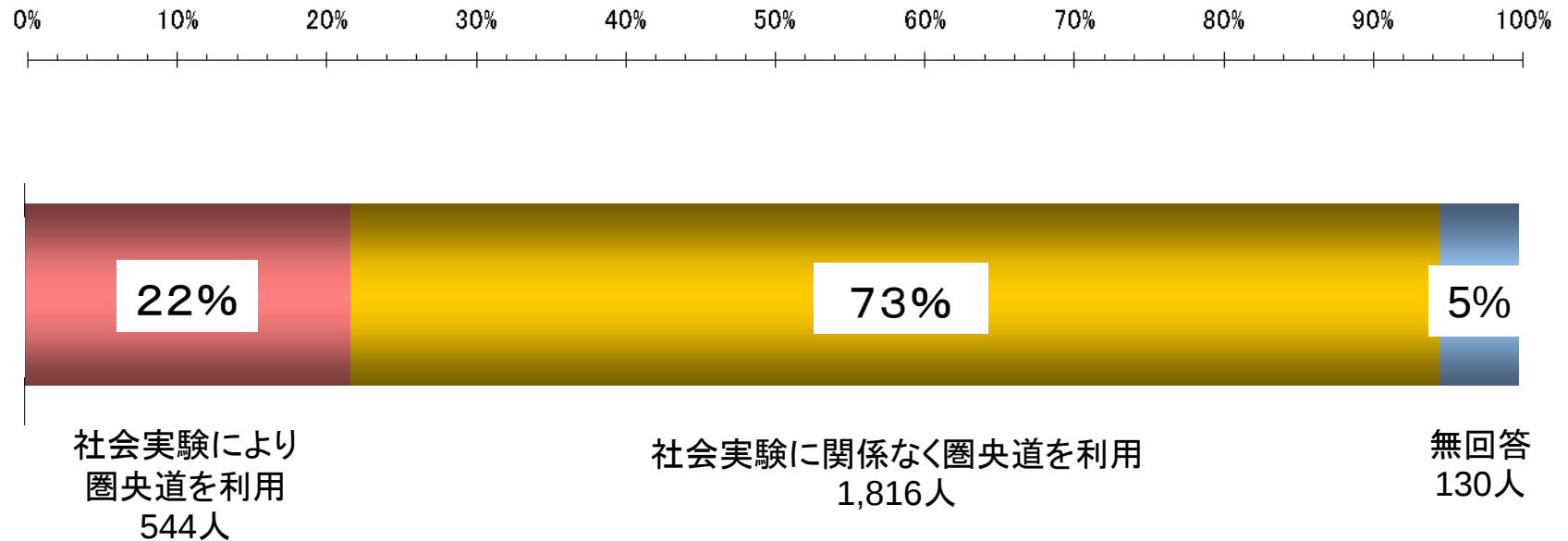
一交通の変化『圏央道』～圏央道に並行する国道16号等の渋滞緩和の例～

社会実験の前後で、圏央道(あきる野IC～日の出IC間)の交通量は**約18%増加**する一方、八王子ICの都心方面出入り交通量は**約5%減少**。



—利用者の意見『圏央道』— ～料金割引による行動変化～

・圏央道を「利用したことがある」または「利用してみたい」と回答した人のうち、2割以上の人が「料金割引の社会実験により圏央道を利用する」と回答している。



※圏央道近傍のSA・PA7箇所（中央道、関越道、外環）
及び道の駅（八王子市滝山）におけるアンケート調査
※サンプル母数は、圏央道を「利用したことがある」または
「利用してみたい」と回答した2,490人