

首都高速湾岸線（横浜市内⇄羽田空港）の 料金割引社会実験を平成19年度も引き続き実施 ～首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験～

記 者 発 表 資 料

■ 横浜方面からの羽田空港アクセスの改善効果などを検証するため、料金割引社会実験を引き続き実施します。

【平成19年度社会実験概要】

実施期間：平成19年4月1日（日）～平成19年9月30日（日）〔予定〕
割引時間：24時間終日
対象区間：首都高速道路の**横浜市内出入口**（他の有料道路等と連絡する場合も含む）と湾岸線の**湾岸環八出入口**または**空港中央出入口**との間（大黒JCT～川崎浮島JCT経由）
対象車両：ETC無線通行車
割引料金：（普通車）900円 → **700円**、（大型車）1,800円 → **1,400円**
※首都高の曜日別時間帯別割引も併用されます。

【平成18年度社会実験結果】

①割引実験区間を利用するETC交通量が増加

ETC車の実験対象区間相互での出入口ペア交通量は、割引社会実験開始以来、社会実験がなかった場合の推定交通量と比較して**約11～19%増加**を保っている。

②一般道路及び首都高速横羽線から首都高速湾岸線に交通が転換

アンケート調査結果では、社会実験を利用した人のうち、「社会実験がなかったら別の経路を利用する。」と回答した人（転換交通）が**約12%**だった。この内訳は、**首都高速横羽線からの転換が約7%、一般道路からの転換が約3%**であった。

③首都高速湾岸線の入口で割引対象交通が増加

割引対象交通の入口別交通量増加を比較してみると、首都高速湾岸線の入口（**本牧ふ頭、大黒ふ頭、磯子、杉田〔東行〕**）で**普通車**が約41～138%利用増加と増加が顕著であり、これらの入口からの羽田空港アクセス利用促進がうかがえる。また、**本牧ふ頭、大黒ふ頭**では、さらに**大型車**が約84～215%利用増加と物流関係の利用増加も推察された。これらの交通の一部は、国道357号を利用し、さらに京浜島方向へ向かう交通である。

【その他】

◇社会実験の認知度は約38%。羽田空港の利用頻度に応じて認知度も比例している。

◇認知媒体は、一般の人はインターネットが高く、事業所はチラシ、ラジオが比較的高い。横断幕は共通して認知されている。

◇社会実験の利用頻度が高い人ほど、社会実験の影響を受けて転換する傾向にある。

平成19年3月30日
首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験協議会

発 表 記 者 ク ラ ブ

竹芝記者クラブ	神奈川建設記者会	神奈川県政記者クラブ	横浜市政記者会
横浜ラジオテレビ記者会	横浜海事記者クラブ	東京航空記者会	

問 い 合 わ せ 先

横浜市 道路局 横浜環状道路調整部	やまもと なおき
電話 045-671-3845(直通) 事業調整課長	山本 尚樹
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所	ど ひ まなぶ
電話 045-316-3536(直通) 計画課長	土肥 学
国土交通省 東京航空局 飛行場部	かいもと よしき
電話 03-5275-9298(直通) 空港企画調整課長	貝本 良樹
首都高速道路株式会社 計画・環境部 渋滞対策グループ	くわばら てつろう
電話 03-3539-9395(直通) 総括マネージャー	桑原 徹郎

首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験 参考資料

■実験の概要

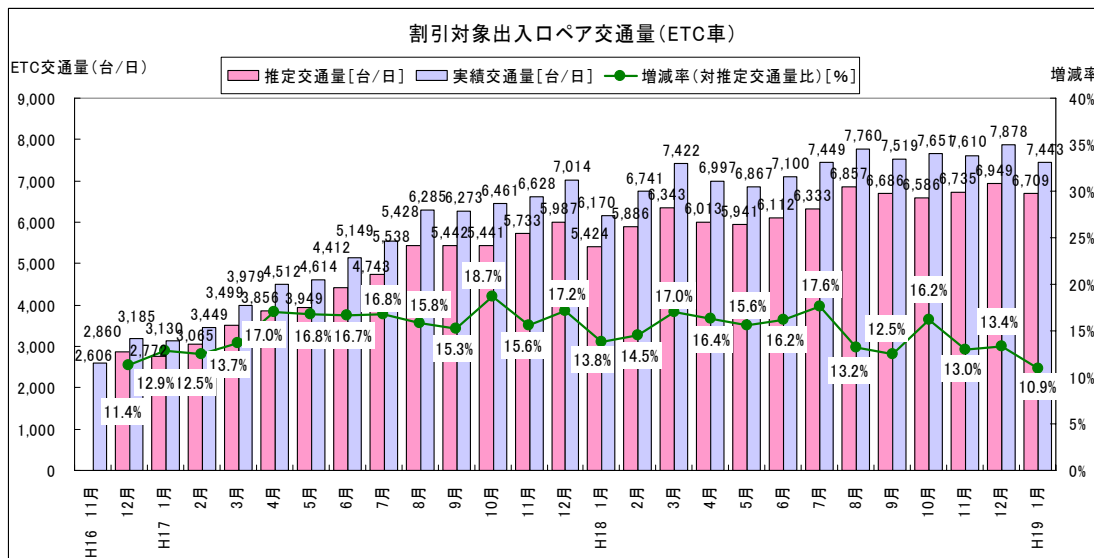
- ・実験時期：平成18年4月1日（土）
～平成19年3月31日（土）
- ・割引時間：終日
- ・対象車両：ETC無線通行車限定
- ・対象区間：首都高速神奈川線横浜市内出入口
～湾岸環八及び空港中央出入口
- ・割引率：普通車 900円⇒700円
大型車 1,800円⇒1,400円



①割引実験区間を利用するETC交通量が增加

- ・ETC車の実験対象区間相互での出入口ペア交通量は、割引社会実験開始以来、社会実験がなかった場合の推定交通量と比較して約11～19%増加を保っている。

○社会実験がなかった場合の推定交通量との比較(実験対象区間のETC車)



2006年																								
	11月				4月				5月				6月				7月				8月			
	実績交通量 [台/日]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]			
空港中央出入口	1,906	4,398	1,583	-2,815	-64.0%	4,345	1,571	-2,774	-63.8%	4,470	1,584	-2,886	-64.6%	4,632	1,743	-2,889	-62.4%	5,015	1,912	-3,103	-61.9%			
湾岸環八出入口	700	1,615	5,414	3,799	235.2%	1,596	5,296	3,700	231.8%	1,642	5,516	3,874	235.9%	1,701	5,706	4,005	235.4%	1,842	5,848	4,006	217.5%			
合計	2,606	6,013	6,997	984	18.4%	5,941	6,867	926	15.6%	6,112	7,100	988	16.2%	6,333	7,449	1,116	17.6%	6,857	7,760	903	13.2%			

	11月				9月				10月				11月				12月				1月			
	実績交通量 [台/日]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]	推定交通量 [台/日]	実績交通量 [台/日]	増減率 [%]	増減率 [%]			
空港中央出入口	1,906	4,890	1,648	-3,242	-66.3%	4,817	1,786	-3,031	-62.9%	4,926	1,717	-3,209	-65.1%	5,082	1,683	-3,399	-66.9%	4,907	1,518	-3,389	-69.1%			
湾岸環八出入口	700	1,796	5,871	4,075	226.9%	1,769	5,865	4,096	231.5%	1,809	5,893	4,084	225.8%	1,867	6,195	4,328	231.8%	1,802	5,925	4,123	228.8%			
合計	2,606	6,686	7,519	833	12.5%	6,586	7,651	1,065	16.2%	6,735	7,610	875	13.0%	6,949	7,878	929	13.4%	6,709	7,443	734	10.9%			

※推定交通量：実験開始前の1ヶ月(11月)の実績交通量から、月毎の交通変動やETC車交通量の自然増加を考慮して算出した社会実験がなかった場合を推定した交通量

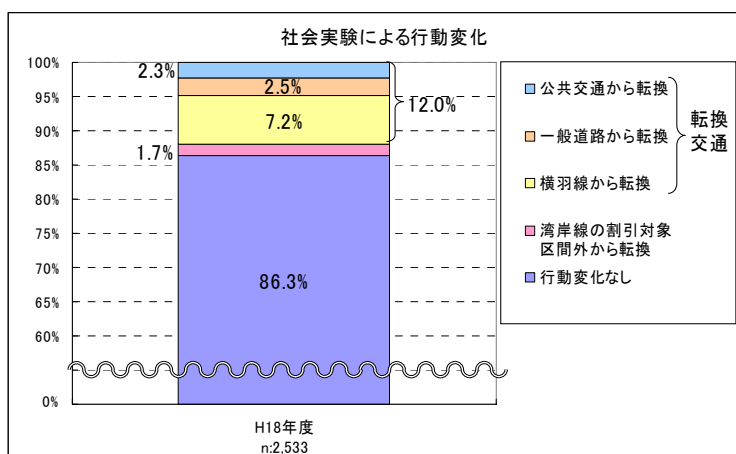
(推定交通量)=(11月交通量)×(各月の11月に対する交通量変動の割合)×(各月の11月に対するETC車交通量の自然増加の割合)

※実験対象区間相互でのインターペア交通量：首都高速神奈川線横浜市内出入口～湾岸環八及び空港中央出入口間相互の交通量の合計

首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験 参考資料

②一般道路及び首都高速横羽線から首都高速湾岸線に交通が転換

- アンケート調査結果では、社会実験を利用した人のうち、「社会実験がなかったら別の経路を利用する。」と回答した人（転換交通）が約12%だった。この内訳は、首都高速横羽線からの転換が約7%、一般道路からの転換が約3%であった。



※ 転換交通：湾岸線利用の変化に着目し、湾岸線以外から転換した交通のみを対象

料金区間のETC増加交通量			湾岸線の対象区間外からの転換	行動変化なし	合計
首都高横羽線からの転換	一般道路からの転換	公共交通からの転換			
7.2%	2.5%	2.3%	1.7%	86.3%	100.0%

料金弾性値の算出

- 社会実験がなかった場合の推定交通量から料金弾性値を算出すると、H18.4.～H19.1月平均で約0.54であった。
- アンケート調査結果から料金弾性値を算出すると約0.52となり、推定交通量から算出した場合と近い値となった。

●社会実験がなかった場合の推定交通量と実績交通量を活用した場合（4月～1月平均、ETC車） （ETC車、台/日）

入口	出口	推定交通量 Q1	実績交通量 Q2	増加交通量 Q2-Q1	交通量 変化率 X	料金 変化率 Y	料金弾性 値 X/Y
横浜市内	空港中央＋湾岸環八	3,010	3,861	851	0.25	0.25	0.99
空港中央＋湾岸環八	横浜市内	3,484	3,568	84	0.02	0.25	0.10
合計		6,494	7,429	935	0.13	0.25	0.54

※料金弾性値は以下の式で算出。

$$r = - \{ (Q2-Q1) / (Q2+Q1) / 2 \} / \{ (P2-P1) / (P2+P1) / 2 \}$$

Q1: 社会実験がなかった場合の交通量 Q2: 社会実験中の交通量

P1: 社会実験がなかった場合の通行料金 P2: 社会実験中の通行料金

※ETCモニターアンケート調査結果を活用した場合は、

Q1=行動変化なし

Q2=社会実験実施中の実績交通量－異なる区間からのシフト交通量として、算出

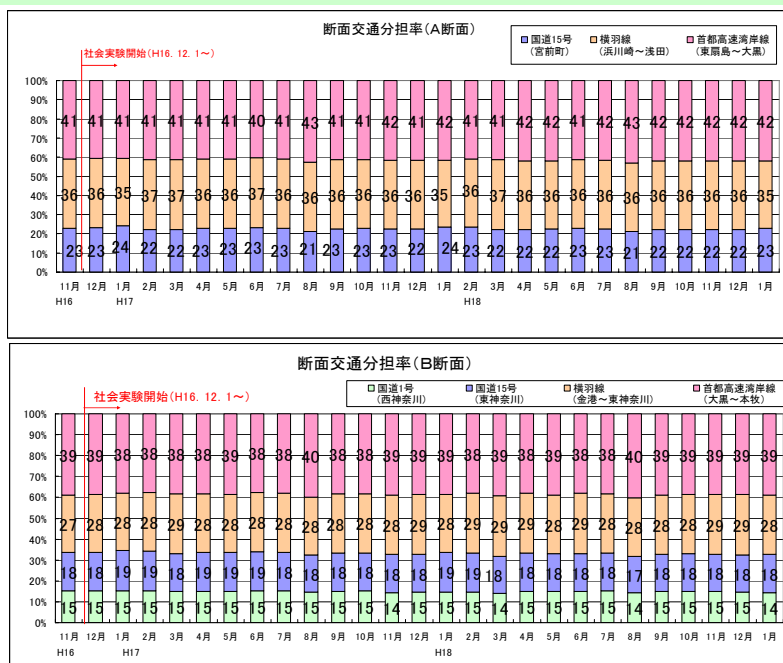
●アンケート調査結果を活用した場合

アンケート調査による比率(%)					交通量(12月平均)(台/日)				料金弾性値
一般道からの転換	横羽線からの転換	公共交通からの転換	湾岸線の区間外からの転換	行動変化なし	一般道及び横羽線等からの転換	湾岸線の区間外からの転換	行動変化なし	計	
7.2	2.5	2.3	1.7	86.3	942	134	6802	7878	0.52

首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験 参考資料

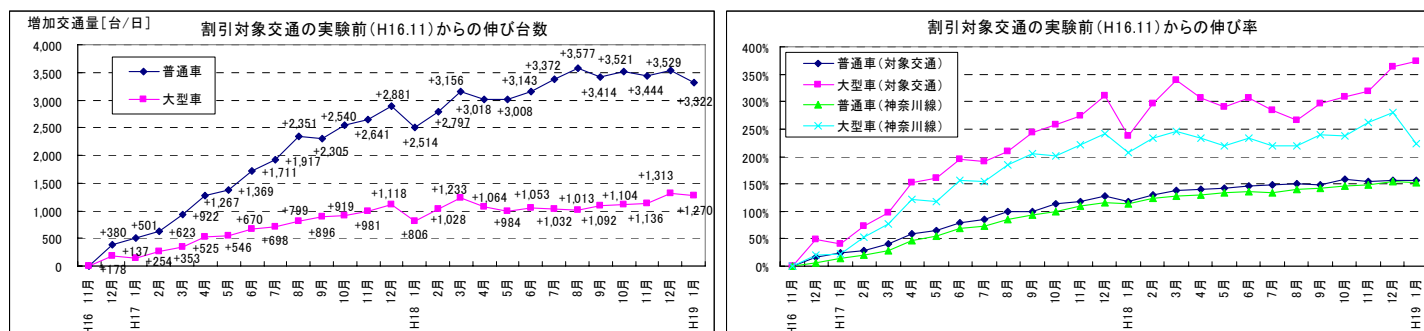
【その他】交通量調査結果

- 首都高速湾岸線、横羽線、国道1号、国道15号の断面交通量について、交通分担率の変化を整理
- ・断面交通量(A断面約20万台/日、B断面約30万台/日)が大きいため、社会実験の影響による交通分担率の変化は小さいが、湾岸線の分担率は若干増加傾向である。



- 割引対象出入口ペア交通量を車種別に月毎の変化を整理

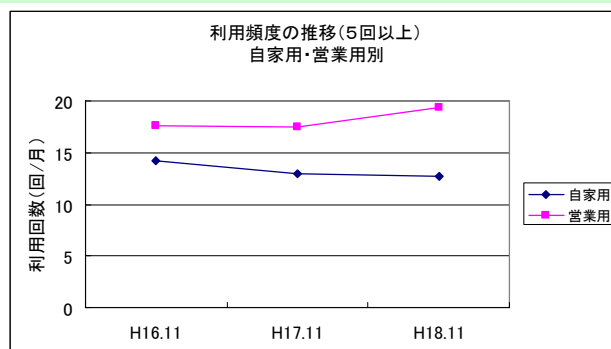
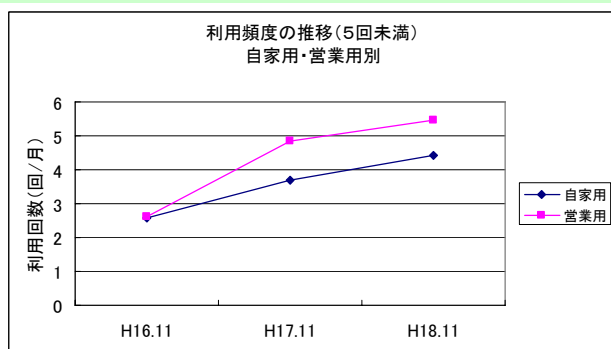
・伸び台数では普通車が大きく、伸び率では大型車が大きい。特に大型車については神奈川線全線の伸び率と比べて大きく、社会実験の影響であると考えられる。



※各月の実績交通量と、実験前(11月)交通量の差を伸び台数とする。 ※バスは除く。
 ※伸び率は(実績交通量－実験前交通量)／実験前交通量で算出。実験前交通量は月補正を行っている。

- 割引対象出入口ペア交通量を車種別に月毎の変化を整理

・実験前の利用頻度が5回未満の利用者の利用頻度が増加。



首都高速湾岸線（横浜地区）割引社会実験 参考資料

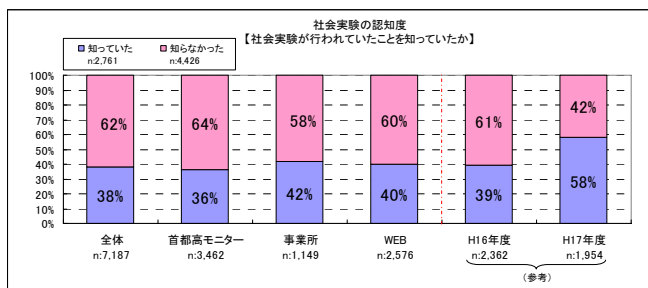
【その他】アンケート調査結果

- ・社会実験の認知度は全体で約38%。羽田空港の利用頻度に応じて認知度も比例している。
- ・認知媒体は、一般の人はインターネットが高く、事業所はチラシ、ラジオが比較的高い。横断幕は共通して認知されている。

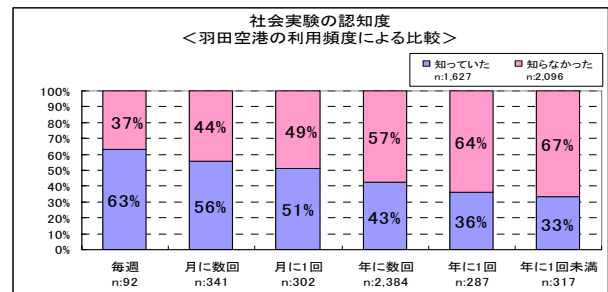
●調査概要

1. 調査時期：平成19年1月中旬～平成19年1月下旬
2. 対象者：①首都高速湾岸線沿線エリア内のETCモニター12,000人
②横浜市内の事業所10,000人
③WEBモニターで神奈川県在住で羽田空港利用者
3. 調査方法：①、②は郵送配布、郵送回収
③はWEBアンケート
4. 回収数：①3,500票、②1,183票、③2,580票

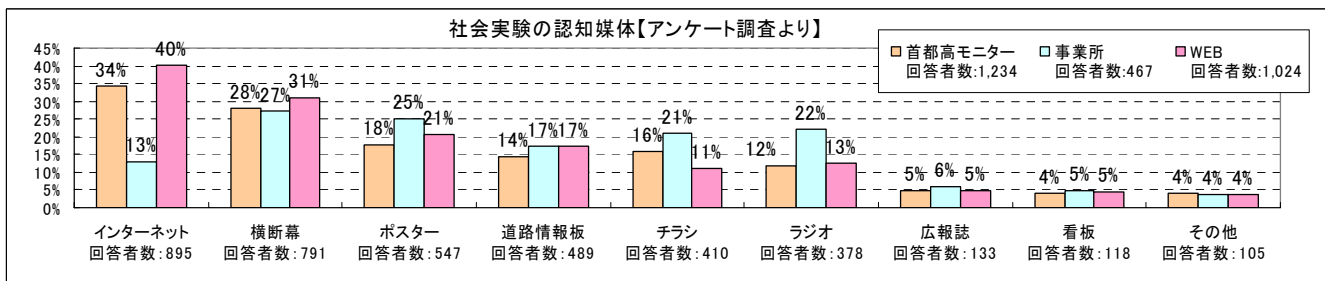
●調査結果の概要



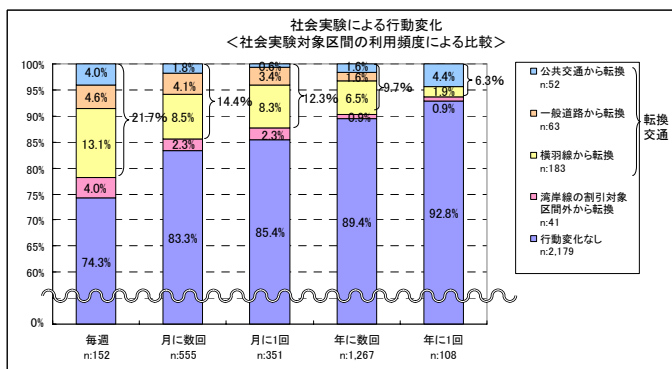
・社会実験の認知度は全体で約38%。



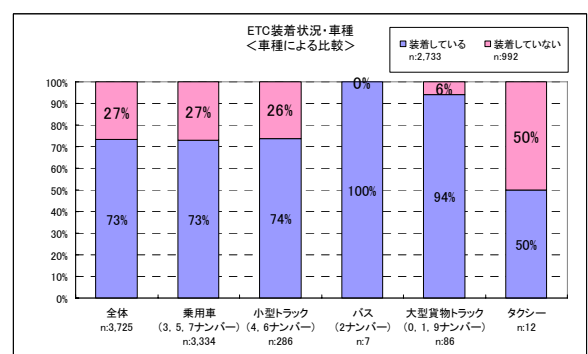
・羽田空港の利用頻度に応じて認知度も比例している。



・認知媒体は、首都高モニターやWEBアンケート回答者はインターネットが高く、事業所アンケート回答者はチラシやラジオが高かった。横断幕はどの回答者にも共通して認知されている。



・利用頻度が高い人ほど、社会実験による行動変化の傾向が高い。



・ETC装着率は、バス、大型貨物トラックは90%を超えている。