距離別料金社会実験の状況（概要）

実 験 概 要

実験目的

東京線、神奈川線では、東名高速などの国幹道等に接続し、交通容量に比較的余裕のある放射路線において、現行のETC特定料金区間（国幹道等の端末から概ね6kmは500円）に加えて、概ね10kmまで（東京線の場合）の短距離利用についてさらに料金割引を実施する。また、埼玉線については日曜・祝日に全線で利用距離に応じた料金を設定する。

これらの実験を実施し、首都高速道路ならびに一般道路の利用状況に及ぼす効果や影響を把握するとともに、距離別料金に関するご意見を頂くことを目的とする。

実験期間

平成１８年１２月３日（日）０時　から　継続実施中

※ただし、東京線・神奈川線の日曜・祝日については、平成１９年８月１２日（日）をもって終了

実験対象

ＥＴＣ無線通行車

実験内容

【東京線・神奈川線】

入口・出口ともに対象区間内のご利用ならいつでも、東京線１００円引き、神奈川線５０円引き

ただし、特定料金区間は除く

東京線（全日）

	東京線		短距離料金
通常料金	700円(1,400円)		－
平日　6~11時前 15~18時前	680円(1,360円) [3%OFFキャンペーン]	いつでも100円引	580円(1,160円)
平日　11~15時前 18~22時前	630円(1,260円) [平日オフピーク10%割引]		530円(1,060円)
平日　22~翌6時前 日曜・祝日　終日	560円(1,120円) [夜間・日祝20%割引]		460円(920円)

( )内は、大型車料金

神奈川線（全日）

	神奈川線		短距離料金
通常料金	600円(1,200円)		－
平日　6~11時前 15~18時前	580円(1,160円) [3%OFFキャンペーン]	いつでも50円引	530円(1,060円)
平日　11~15時前 18~22時前	540円(1,080円) [平日オフピーク10%割引]		490円(980円)
平日　22~翌6時前 日曜・祝日　終日	480円(960円) [夜間・日祝20%割引]		430円(860円)

( )内は、大型車料金

【埼玉線】

埼玉線は日曜・祝日のみ、利用距離により日曜・祝日割引とあわせ

300円(～8ｋm)、320円(8～12ｋm)、340円(12ｋm～)

例えば・・・

与野～外環 (7.8km)	新都心～外環 (10.3km)	さいたま見沼～外環 (13.6km)
３００円	３２０円	３４０円

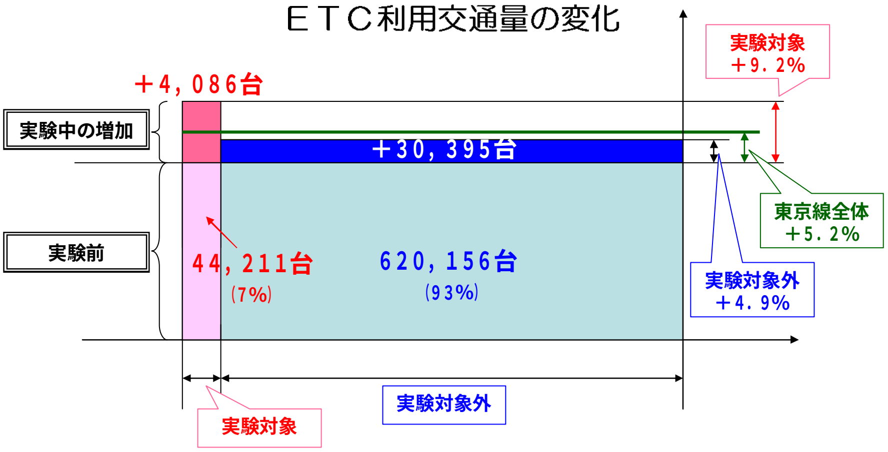
ただし、特定料金区間は除く

距離別料金社会実験の状況（概要）

実 験 結 果

首都高速（東京線）の利用台数

　実験前（H18年11月）と実験中（H19年3月）のＥＴＣ利用交通量を比較すると、東京線全体の実験対象外ＥＴＣ利用交通量が、ＥＴＣ利用率の伸び及び季節変動で4.9％の増加となっているのに対し、実験対象交通量は9.2％増加しており、伸率が4.3％高くなっている。



実験前：H18年11月6～17日、11月27日～12月1日の3週間の平日（月～金）平均
実験中：H19年3月12～30日の3週間の平日（月～金）平均

距離別料金の利用台数

東京線、神奈川線（平日）

　実験による割引対象交通量は1日当り4,232台増加しており、特に7号小松川線と4号新宿線の交通量がともに1日当り1,000台以上増加している。

距離別料金の割引対象台数

	3号渋谷線	4号新宿線	5号池袋線	6号三郷線	7号小松川線	川口線	湾岸線	狩場線	計
実験前(H18.11)	2,287台	18,115台	2,073台	2,194台	12,644台	4,516台	2,382台	8,019台	52,230台
実験中(H19.3)	2,421台	19,198台	2,484台	2,297台	14,333台	4,904台	2,660台	8,165台	56,462台
実験中－実験前	+133台	+1,083台	+411台	+103台	+1,689台	+388台	+277台	+146台	+4,232台

実験前：H18年11月6～17日、11月27日～12月1日の3週間の平日（月～金）平均
実験中：H19年3月12～30日の3週間の平日（月～金）平均

※３号渋谷線は上り方向のみ

埼玉線（休日）

　埼玉線では1日当り1,814台の増加となっており、8～12kmの交通量が最も増加している。

距離別料金の割引対象台数

	特定	～8km	8～12km	12km～	計
実験前(H18.11)	4,429台	11,415台	5,442台	1,543台	18,399台
実験中(H19.3)	4,546台	12,141台	6,392台	1,680台	20,213台
実験中－実験前	+118台	+727台	+950台	+137台	+1,814台

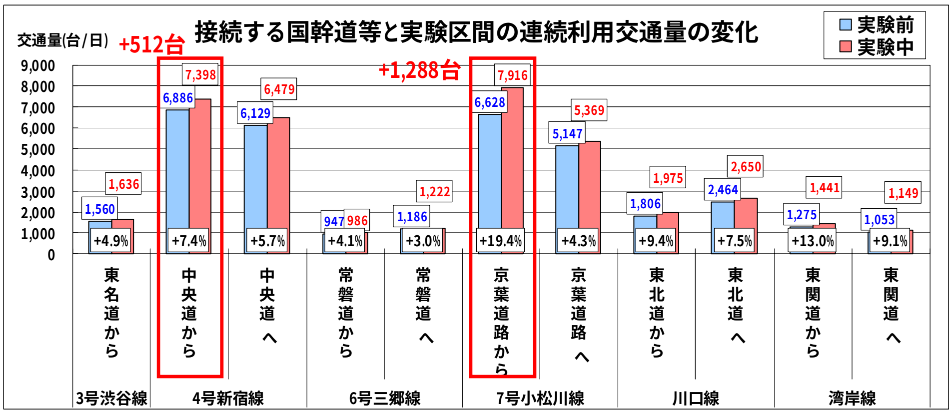
実験前：H18年11月5～26日の日曜･祝日平均（5日）
実験中：H19年3月4～26日の日曜･祝日平均（5日）

※合計には特定料金区間の台数は含めていない

距離別料金社会実験の状況（概要）

接続する国幹道等との連続利用

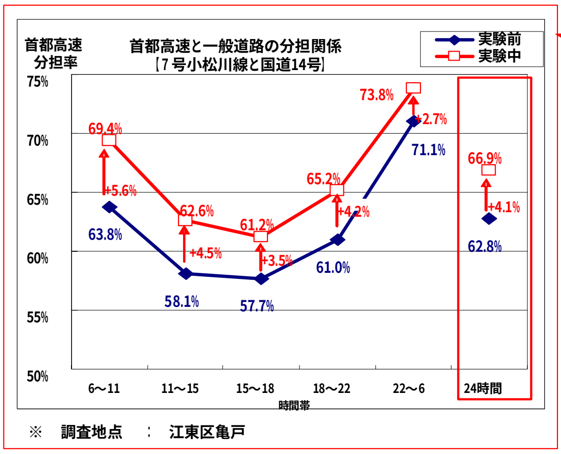
すべての路線で連続利用した交通量が増加しており、特に京葉道路から（7号線上り）は＋1,288台（＋19.4%）、中央道から（4号線上り）は＋512台（＋7.4%）と連続利用交通量が大きく増えている。

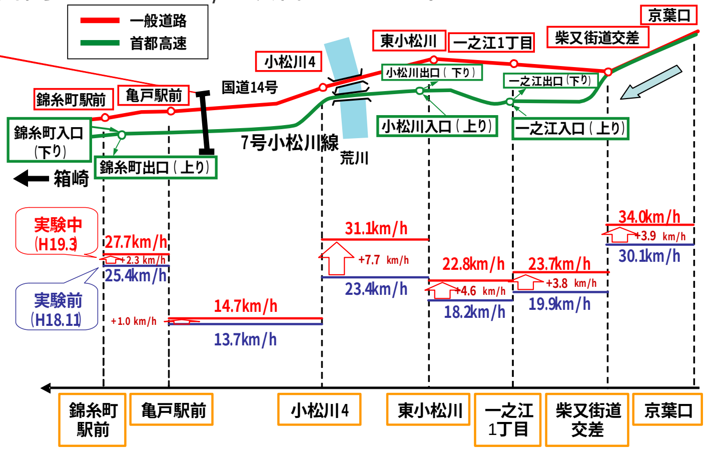


一般道路の交通状況

高速道路（7号小松川線）と並行する一般道路（国道14号）の断面交通量を同一地点において調査したところ、高速道路の分担率が全時間帯において増加しており、全日で4.1%増となっている。

また、プローブカーにより国道14号の旅行速度を計測したところ、上り方向で旅行速度の改善が見られ、荒川を渡る東小松川～小松川4丁目間では7.7km/h改善している。





国道14号（上り）の旅行速度

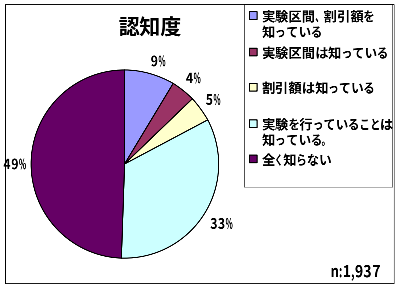
※ プローブカーによる旅行速度調査結果（6時～20時の平均）

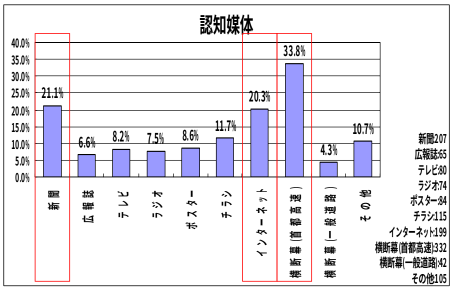
アンケート調査結果

距離別料金社会実験の認知状況

Ｈ19年２月下旬～３月上旬にかけて実施したアンケートでは、実験自体の認知度は約5 割。

なお、認知媒体では横断幕(首都高上) が高く、次に新聞、インターネットの順で高い。





まとめ

実験による一定の効果が発現しており、引き続き、平日の実験を実施することにより、首都高速道路ならびに一般道路の利用状況に及ぼす効果・影響等の把握に努めていく。