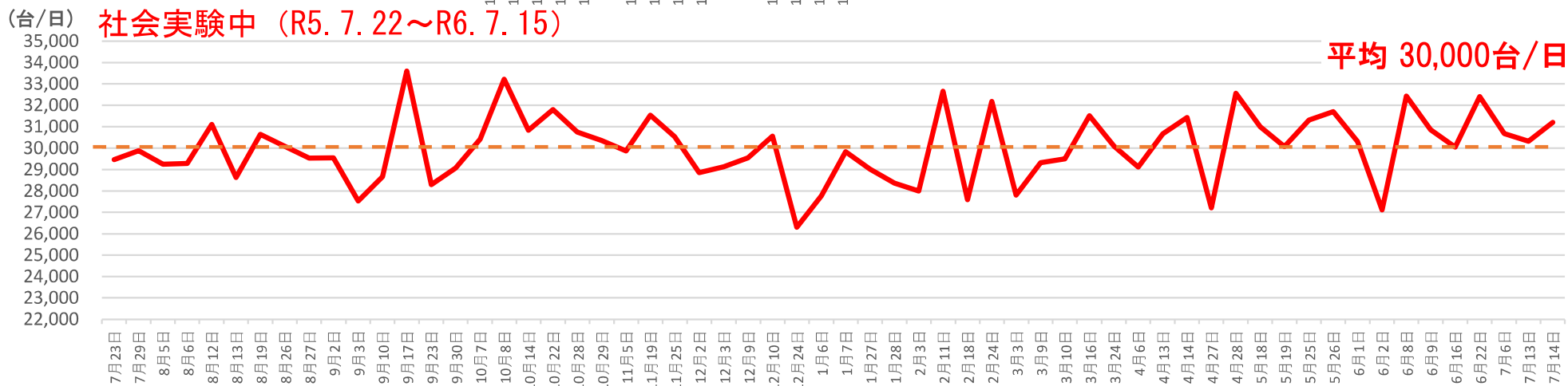
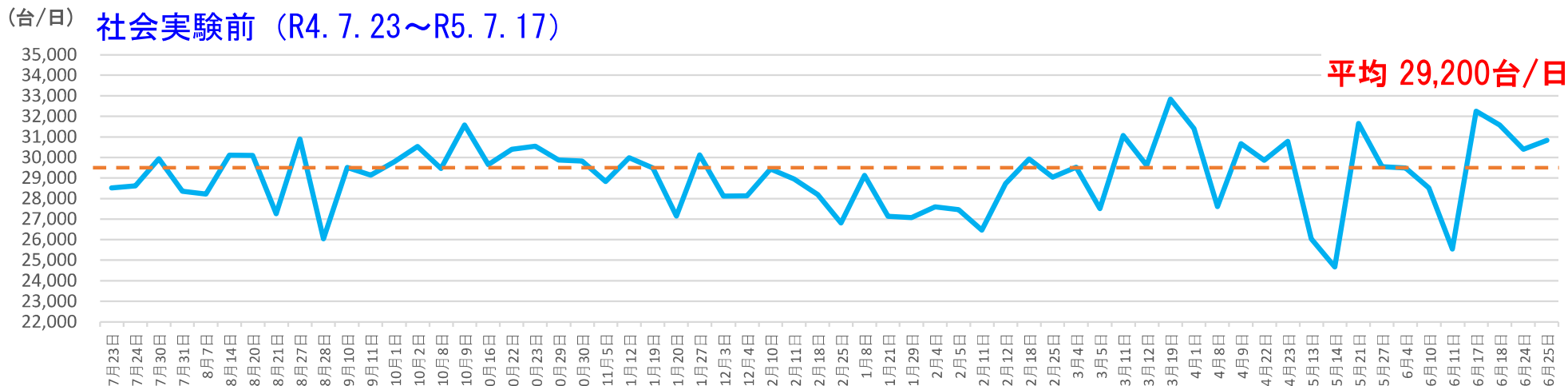


2-1. 東京湾アクアライン（上り線）の日交通量（土日）

○社会実験中の東京湾アクアライン上り線（川崎方向）の日平均交通量は、実験前と比較して増加傾向（約3%）である。

■日交通量（上り線）



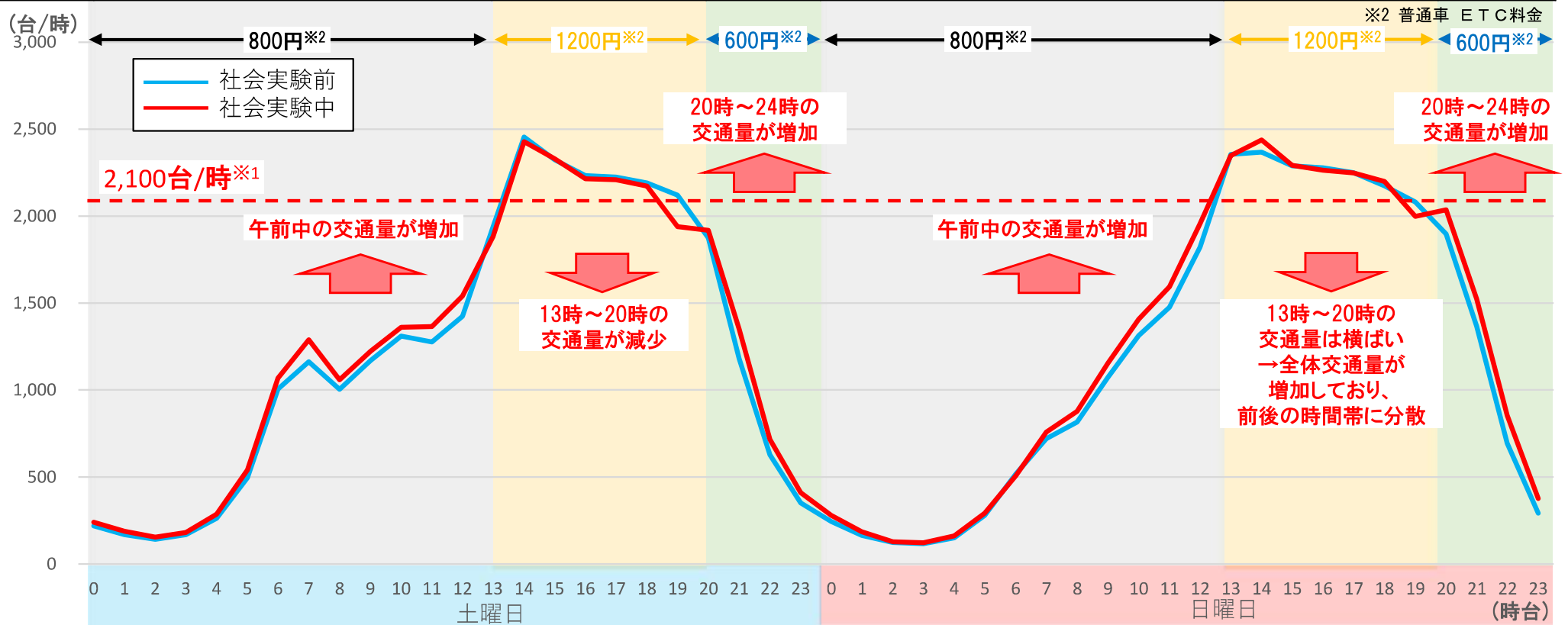
※交通量：トラフィックカウンター計測値(NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから)

2-2. 東京湾アクアライン上り線の時間帯交通量

○料金引上げ時間帯(13時~20時)の交通量の増加が抑えられ、前後の時間帯に分散している傾向が見られる。

■時間帯別交通量(上り線 海ほたるPA~川崎浮島JCT間)

①実験前	9,800	15,500	4,000	8,800	15,800	4,300
②実験中	10,500	15,200	4,400	9,400	15,800	4,800
②/①	107%	98%	110%	107%	100%	112%



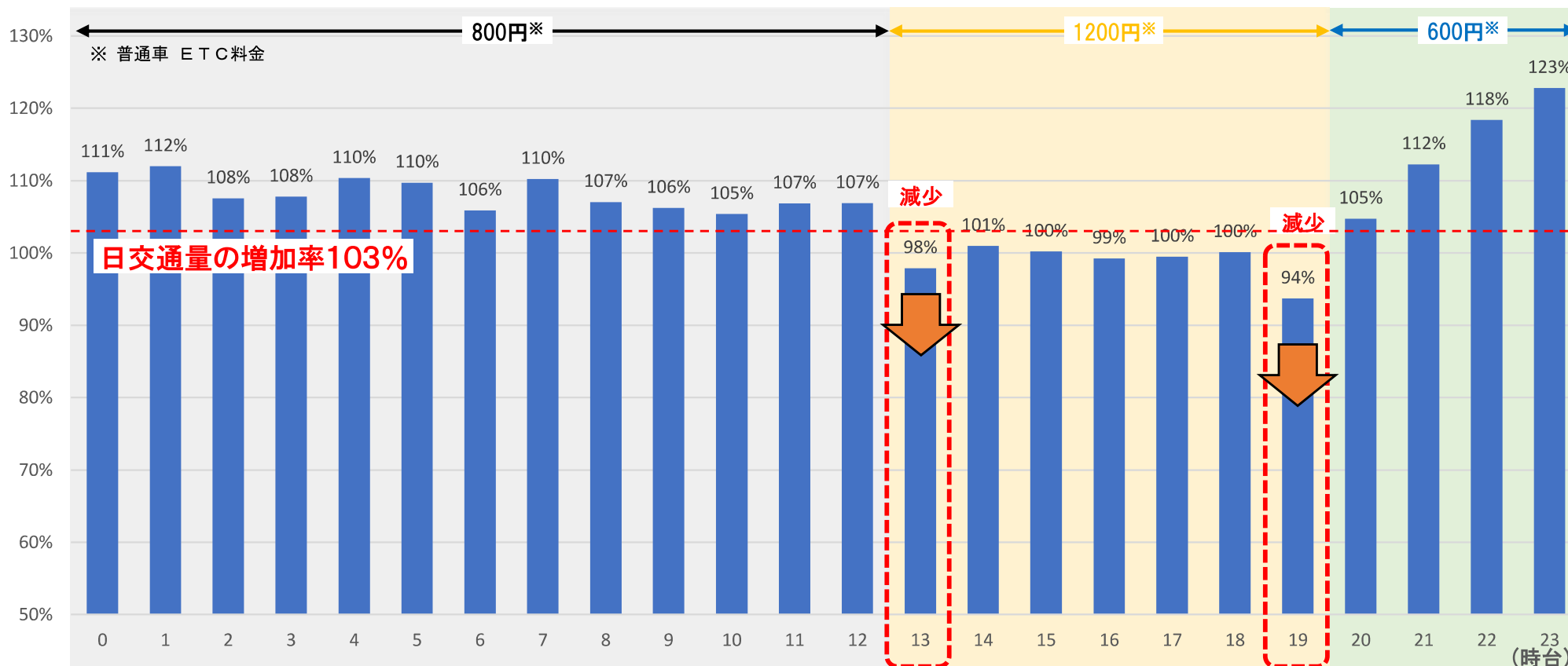
※1 2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加することが確認されている
(第1回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会 (R5. 6. 20) より: P5参照)

※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 R4. 7. 23~R5. 7. 17
 社会実験中 R5. 7. 22~R6. 7. 15
・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時間帯交通量（前年比割合）

- 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1,200円への引き上げ直後の13時台と、1,200円から600円への引き下げ直前の19時台に減少が見られ、前後の時間帯に分散している。
- 料金差により、変化の割合が異なっており、差が大きい19-20時台の方がより変動している。

■実験前に対する実験中の交通量の時間帯別変化



※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。

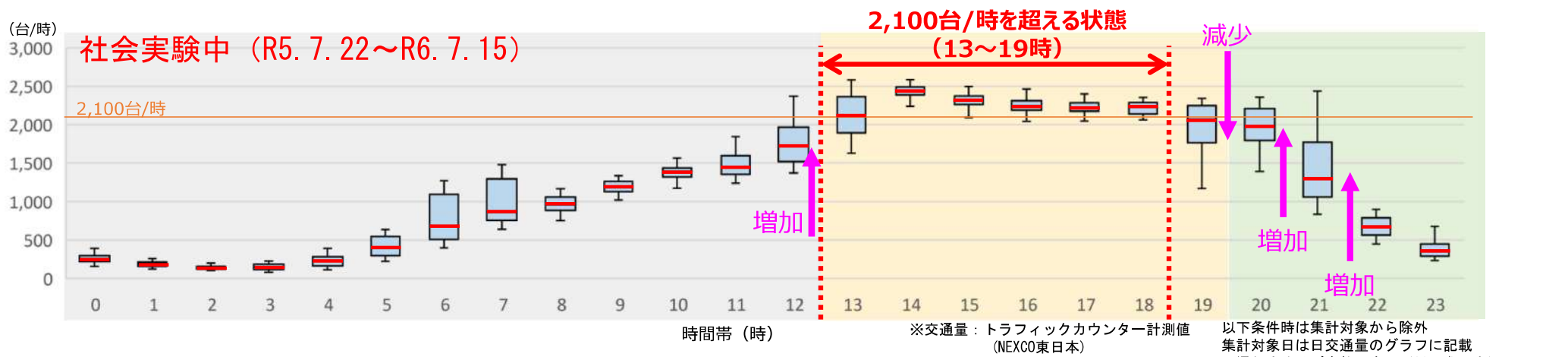
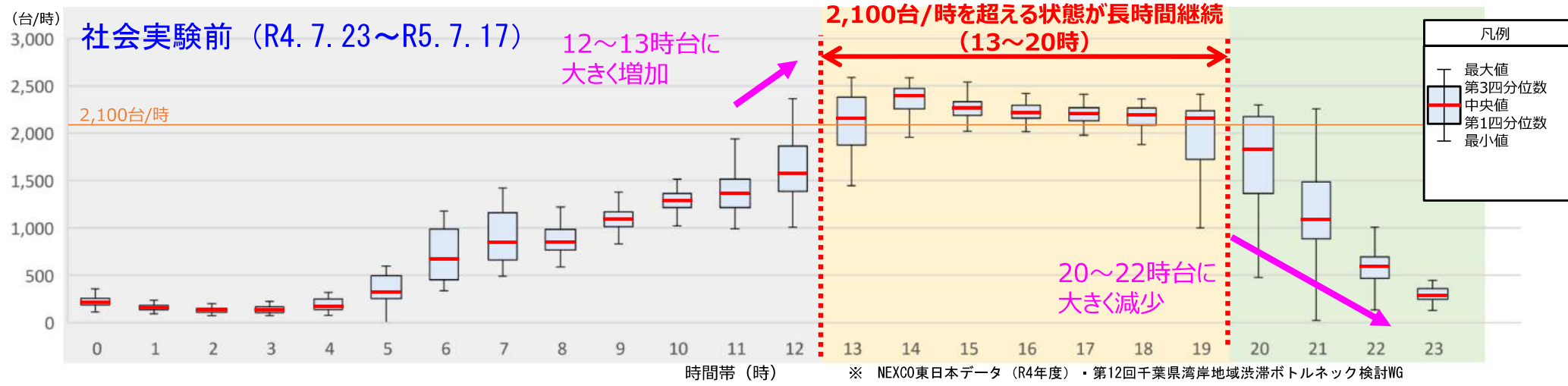
- ・集計対象日
 - 社会実験前 R4. 7. 23~R5. 7. 17
 - 社会実験中 R5. 7. 22~R6. 7. 15
- ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日 (前年と比較できないことから)

2-4. 東京湾アクアライン上り線の時間帯交通量（土日）

○上り線の社会実験前の時間帯交通量は、特に交通量の多い状態が13時～20時の長時間にわたり継続していた。

○社会実験中は19時台の交通量が減少し、12時台、20時台、21時台の交通量が増加している。一方、13時～19時は交通量の多い状態が継続している。

■時間帯別交通量（上り線（川崎方向））

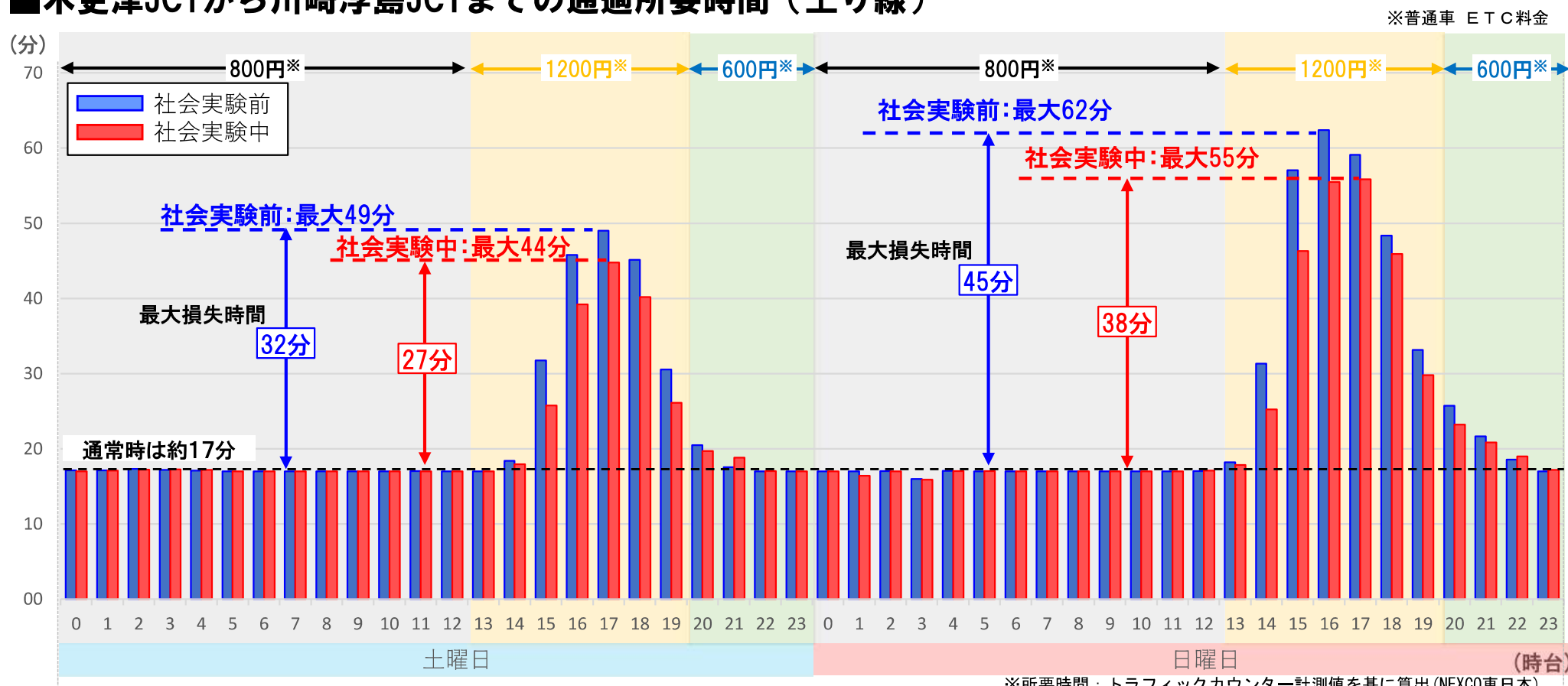


以下条件時は集計対象から除外
 集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日 (前年と比較できないことから)

2-5. 東京湾アクアライン上り線の通過所要時間

- 日平均交通量は増加しているものの、13時～20時の交通量が分散し、料金引上げ時間帯の最大損失時間が減少（土曜日約16%、日曜日約16%）している。
- 料金引上げ時間帯以外においては、混雑が助長されることはなく、所要時間に変化は見られなかった。

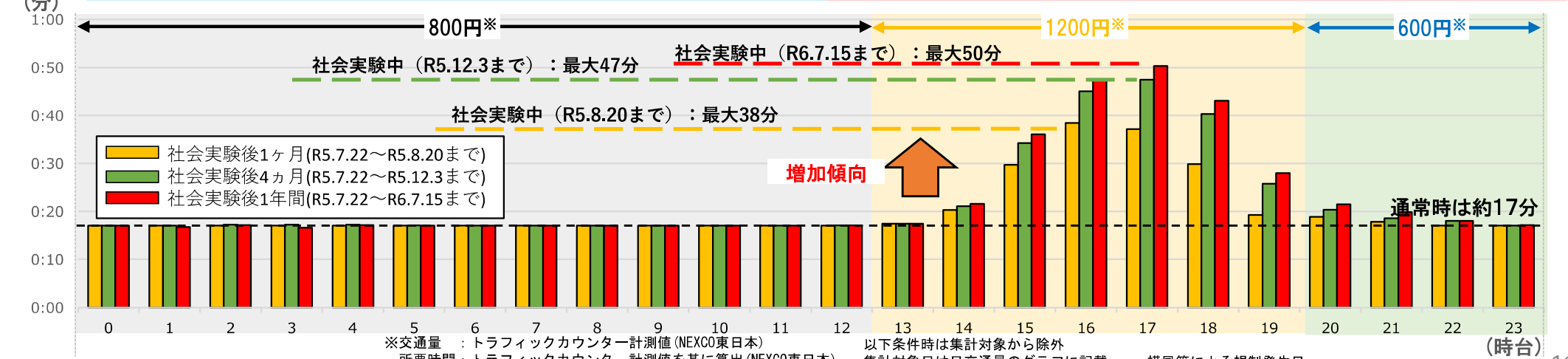
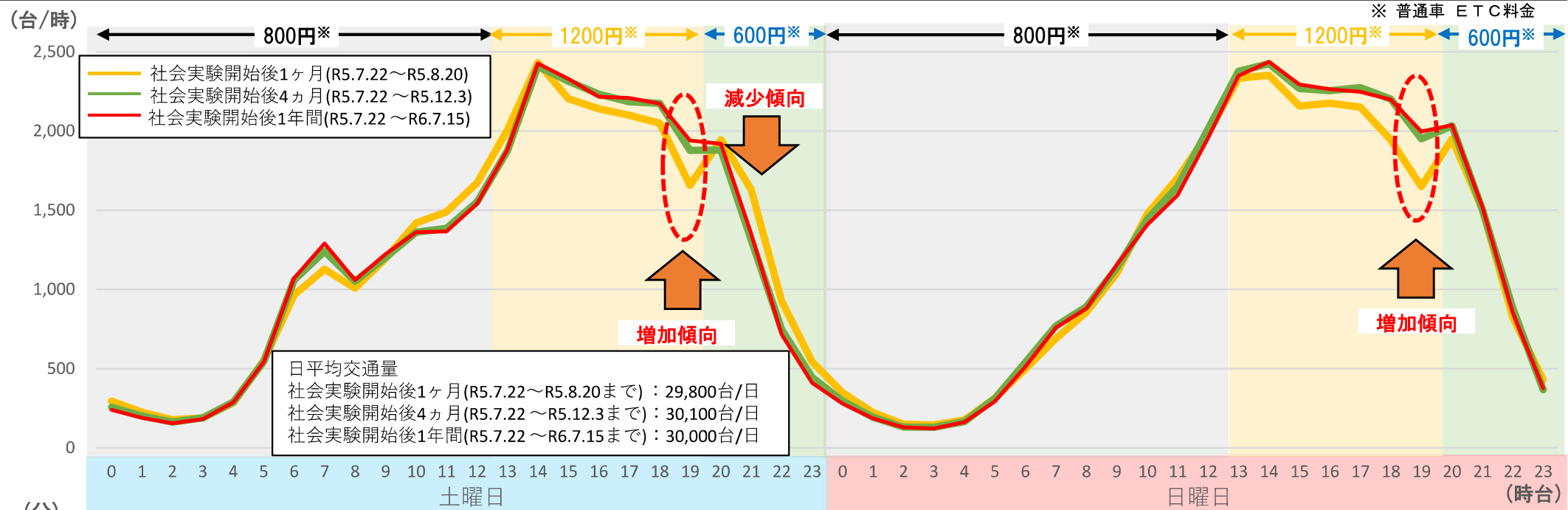
■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）



※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)
 以下条件時は集計対象から除外。
 ・集計対象日
 社会実験前 R4. 7. 23～R5. 7. 17
 社会実験中 R5. 7. 22～R6. 7. 15
 ・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上り線の時間帯交通量と通過所要時間

○社会実験開始直後（1ヶ月後）と比べると、交通量の分散の度合いが小さくなってきており、アクアライン上り線の最大通過所要時間も増加傾向である。



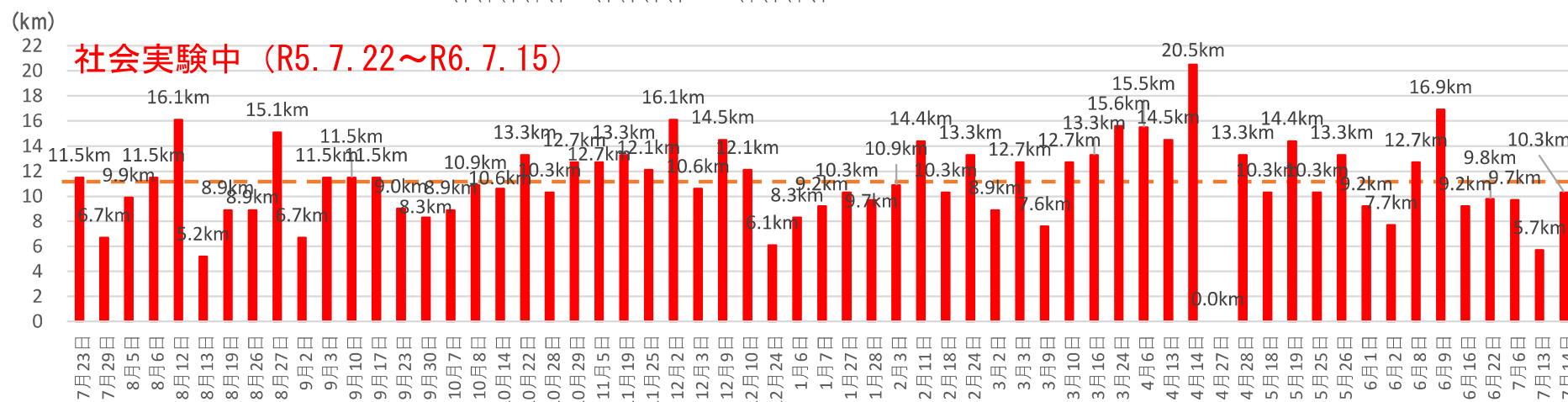
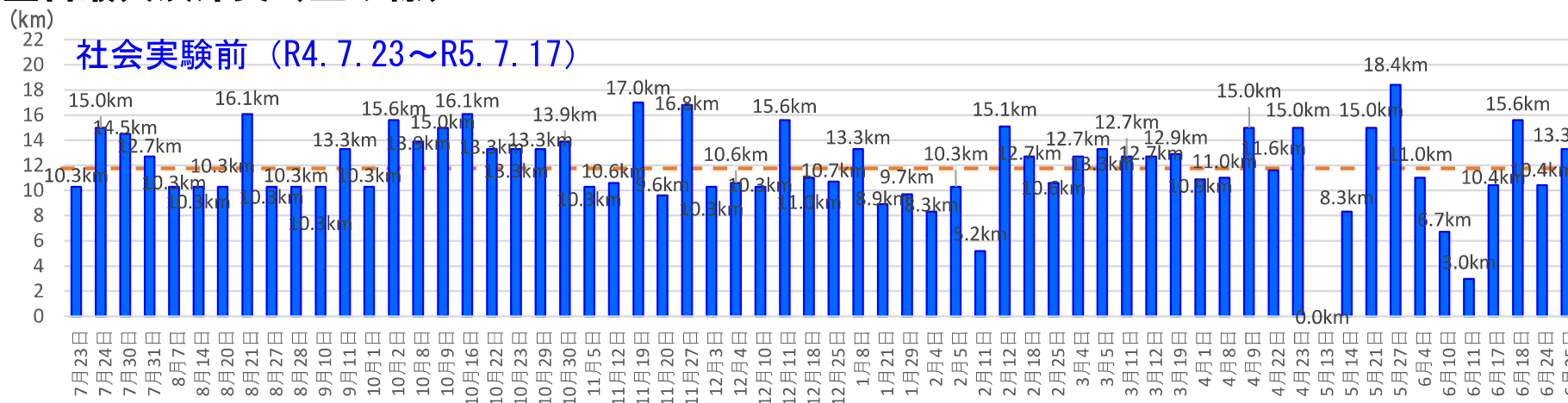
※交通量：トラフィックカウンター計測値(NEXCO東日本)
 所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本)

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
 ・横風等による規制発生日
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・祝日(前年と比較できないことから)

2-7. 東京湾アクアライン上り線の日最大渋滞長

○社会実験中の日最大渋滞長の平均は、社会実験前と比べ、約7%減少(11.9km→11.1km)している。
 ○10kmを超える渋滞発生日の割合は、減少(85%→64%)したが、2月以降は増加(61%→68%)している。

■日最大渋滞長（上り線）

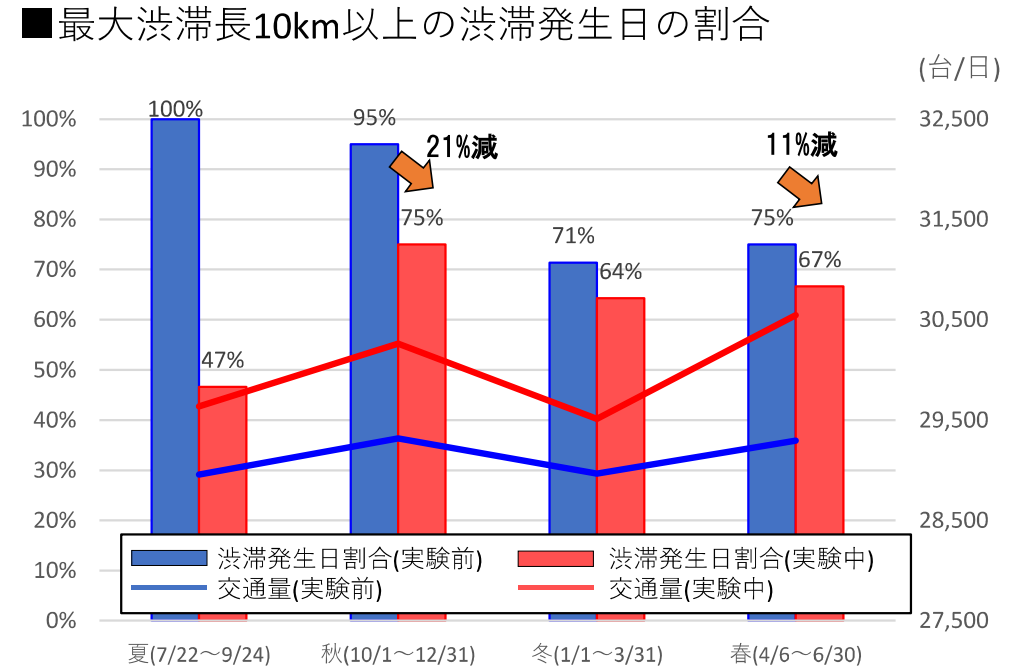
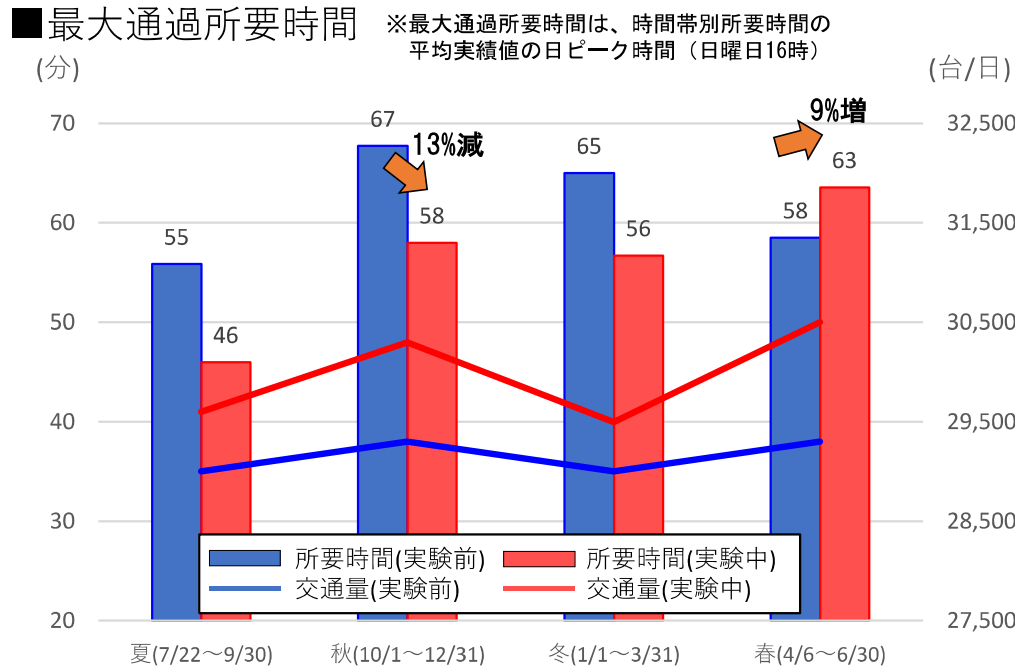


※最大渋滞長：道路情報板表示値 (NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日 (前年と比較できないことから)

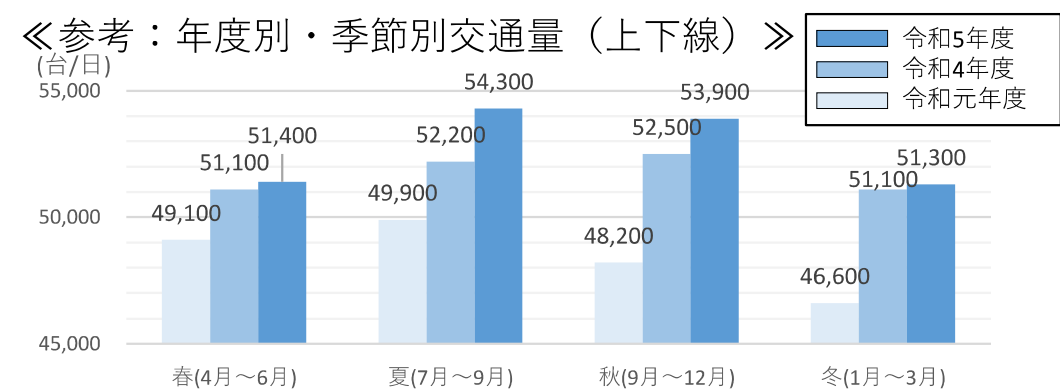
R5.7月~R6.1月 20日/33日(61%)
 R6.2月~R6.7月 19日/28日(68%)

2-8. 最大通過所要時間・最大渋滞長（季節変動）

○アクアラインの交通量は、四季により季節変動があるものの、いずれの季節も増加傾向にある。
 ○交通量や日照時間が同程度である秋季と春季を比較すると、最大通過所要時間や10km以上の渋滞発生日の割合の減少率は少なくなっている。



交通量(上り線)	夏(7/22~9/30)	秋(10/1~12/31)	冬(1/1~3/31)	春(4/6~6/30)
①実験前	29,000	29,300	29,000	29,300
②実験中	29,600	30,300	29,500	30,500
②/①	102%	103%	102%	104%



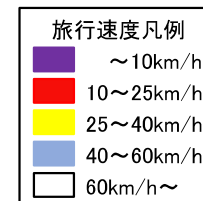
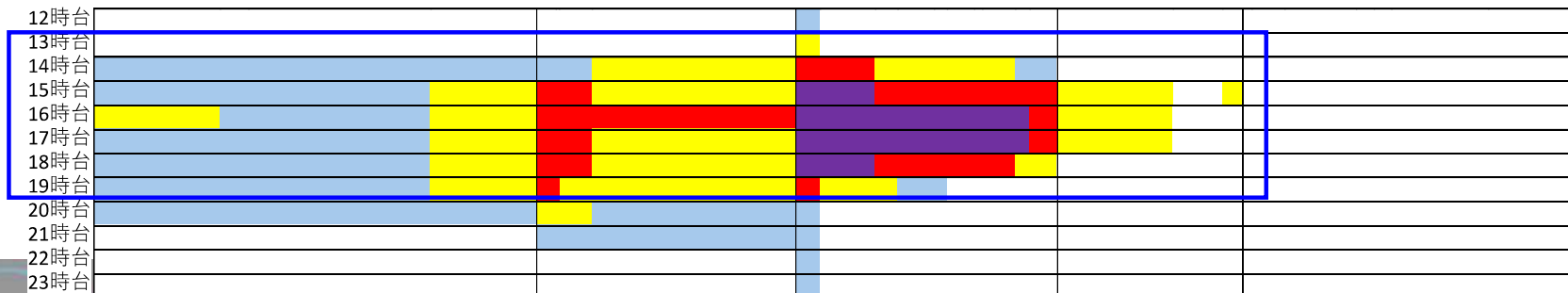
※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本)
 ※最大渋滞長：道路情報板表示値(NEXCO東日本)
 以下条件時は集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから)

※出典：NEXCO東日本(月別通行台数)
 ※令和元年は、房総半島台風(15号)、東日本台風(19号)及び10月25日の大雨

2-9. 東京湾アクアライン上り線の走行速度

- 社会実験前は、海ほたるPA付近を先頭に、午後から夜にかけて混雑が発生し、特に国道409号と合流する木更津金田IC付近では、大きく速度低下している。
- 社会実験中は、上り線の13時～20時までの時間帯で走行速度の回復が早期化している。

■走行速度（上り線（川崎方向）） 社会実験前（R4.7.23～R5.5.27）



社会実験中（R5.7.22～R6.5.26）



データ出典：

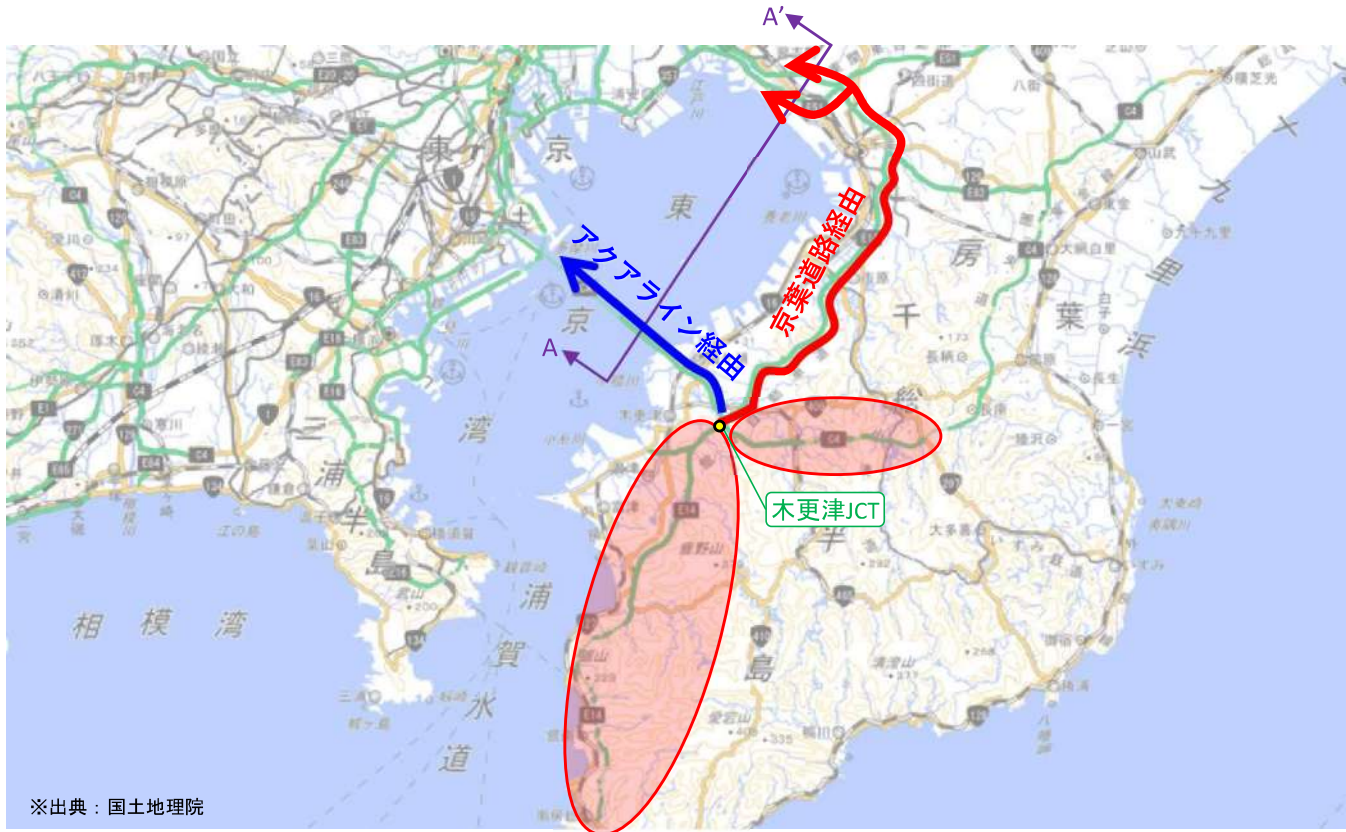
走行速度：ETC2.0プローブデータ（令和6年は速報値）を基に算出(国土交通省)

社会実験前：令和4年の7/23～令和5年の5/27の土日の平均値（対象日数：55日）、社会実験中：令和5年の7/22～令和6年5/26の土日の平均値（対象日数：51日）

※通行止め及び事故等による規制の影響は除外している。※祝日については前月と比較できないことから除外

2-10. 千葉県から東京方面へのルート

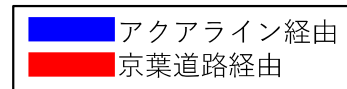
- 木更津JCT以南からの車両のうち、約7割がアクアライン経由、約3割が京葉道路経由である。
- 料金を引下げた20時～24時は実験前後でアクアライン経由の分担率が3%増加している。
- 一方で、0時～20時は分担率に大きな変化は見られない。



データ：時間帯別IC相互交通量を集計
 入IC：富津館山道全IC、圏央道市原鶴舞IC～木更津東IC
 館山道木更津南IC～富津竹岡IC
 出IC：(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TB

以下条件時は集計対象から除外

- ・集計対象日
 社会実験前 R4.7.23～R5.7.17
 社会実験中 R5.7.22～R6.7.15
- ・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)



■ A-A'断面における分担率

