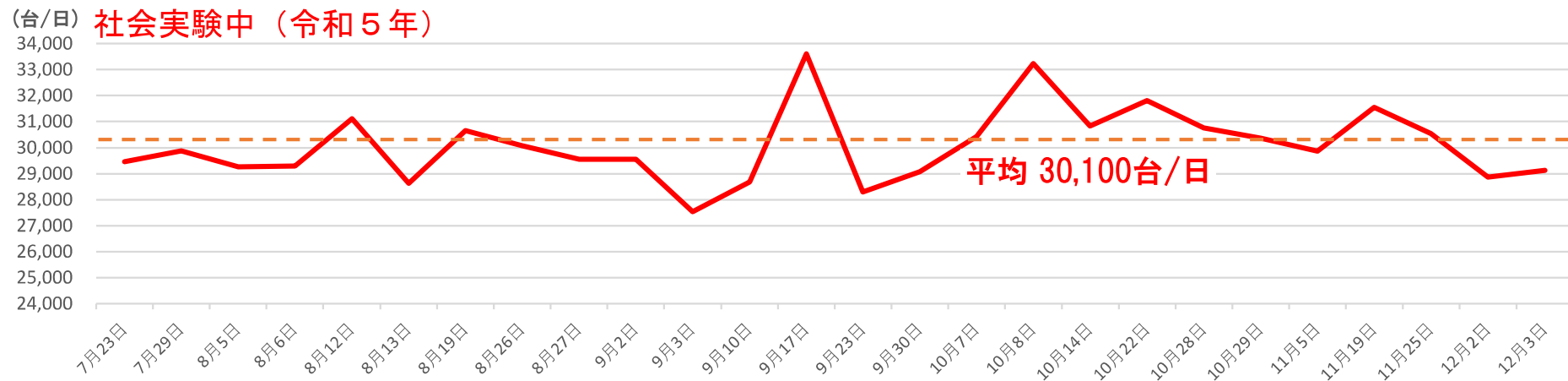
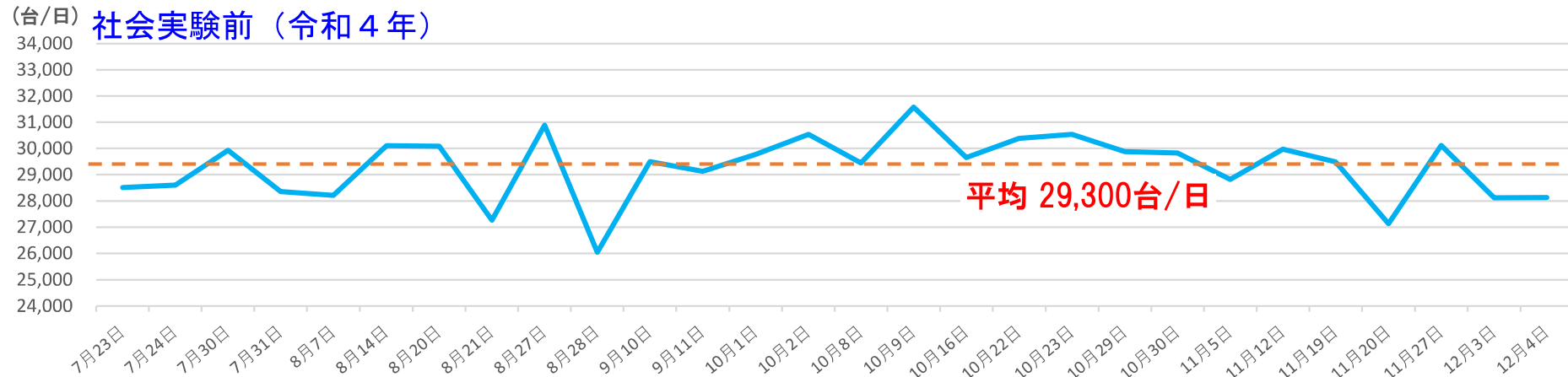


2-1. 東京湾アクアライン（上り線）の日交通量（土日）

○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

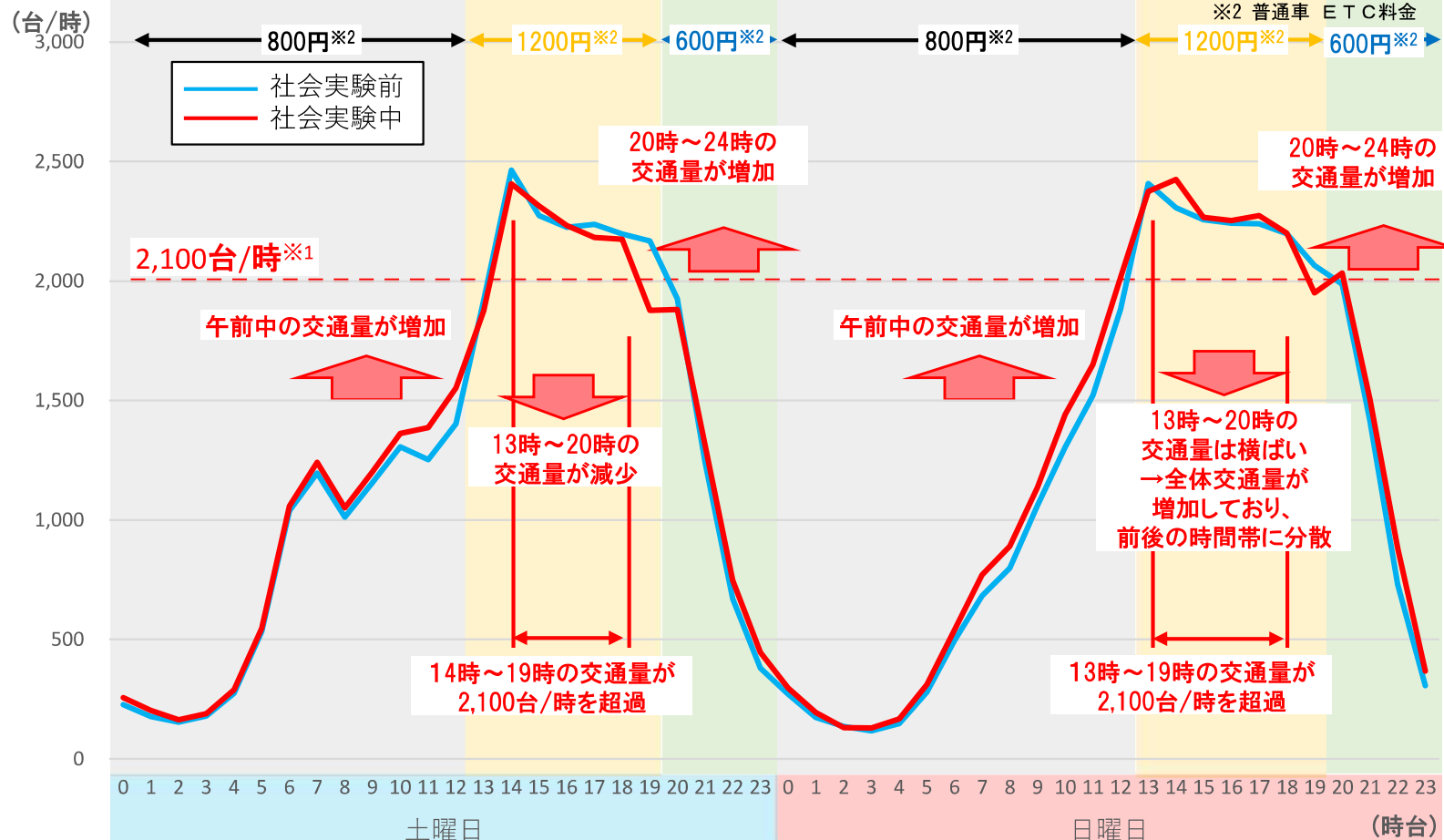
- ・通行止め及び事故・大雨 (20mm/h以上)
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日 (前年と比較できないことから)

2-2. 東京湾アクアライン上り線の時間帯交通量

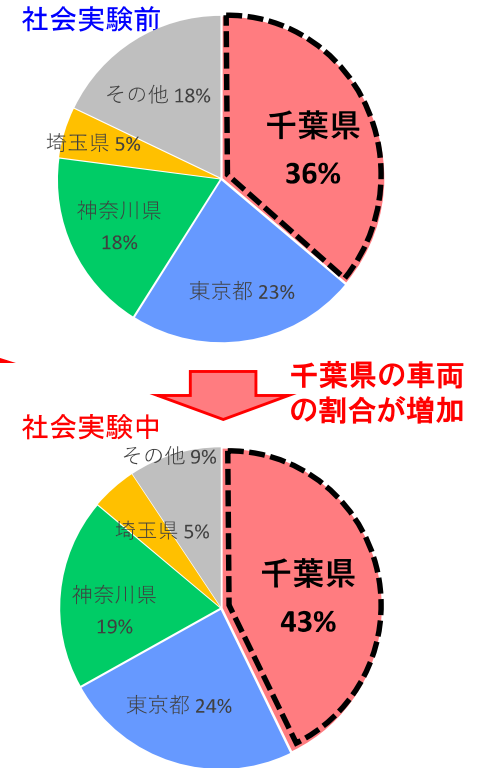
- 13時～20時の交通量が減少し、前後の時間帯に分散している傾向が見られる。
- 午前中の交通量の内訳を見ると、実験前後で千葉県の車両の割合が増加している。

■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	9,900	15,500	4,200	8,900	15,700	4,400
②実験中	10,500	15,100	4,400	9,700	15,800	4,800
②/①	106%	97%	105%	109%	101%	109%



■上り線：0～13時通行車両の車籍地の割合



※車籍地：ETC2.0プローブデータ(国土交通省)
 ※交通量：トラフィックカウンター計測値(NEXCO東日本)

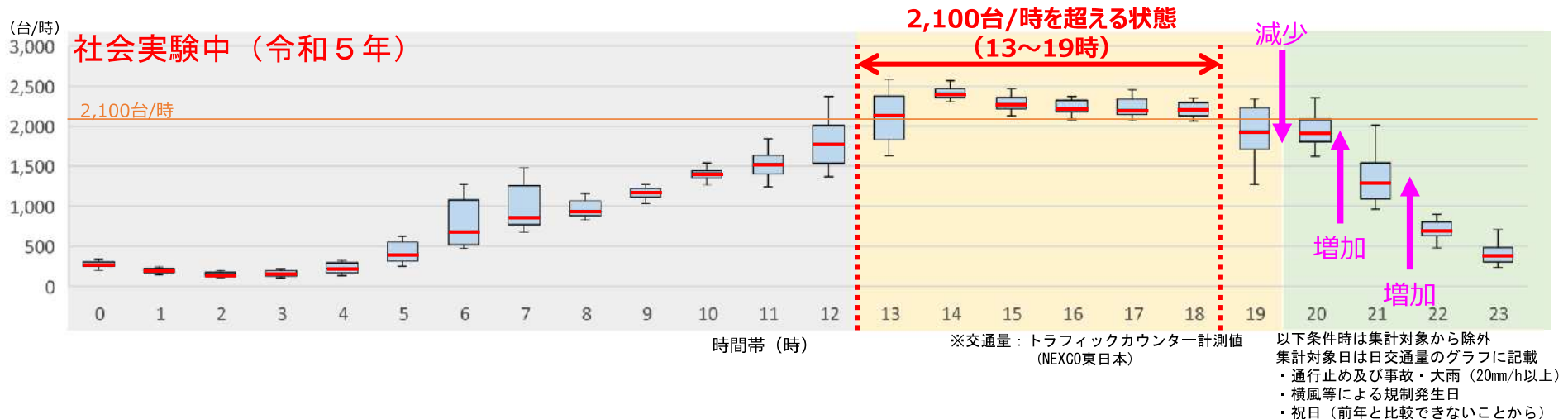
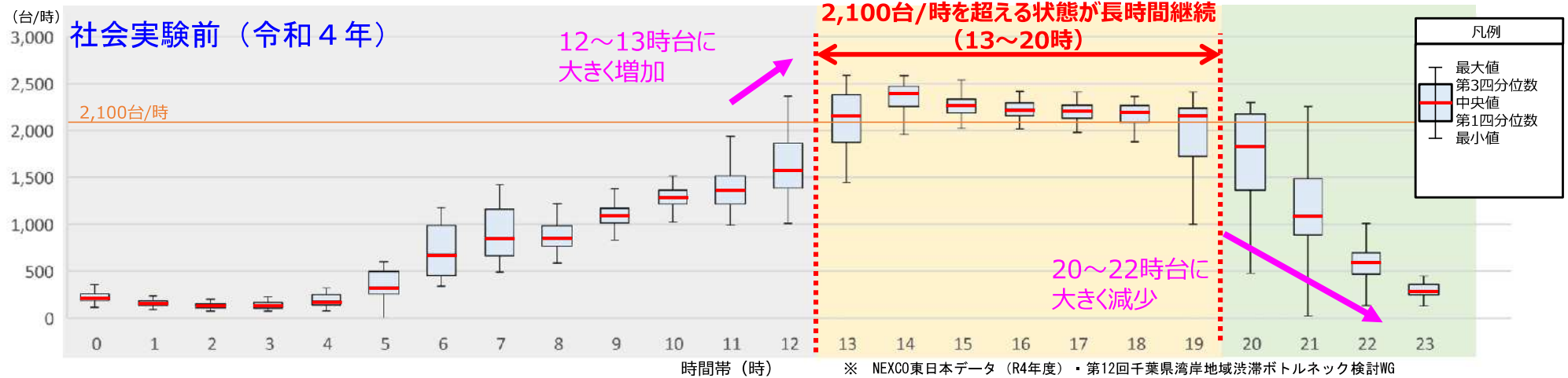
以下条件時は集計対象から除外
 集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/h以上)
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日(前年と比較できないことから)

※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)

2-3. 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、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。

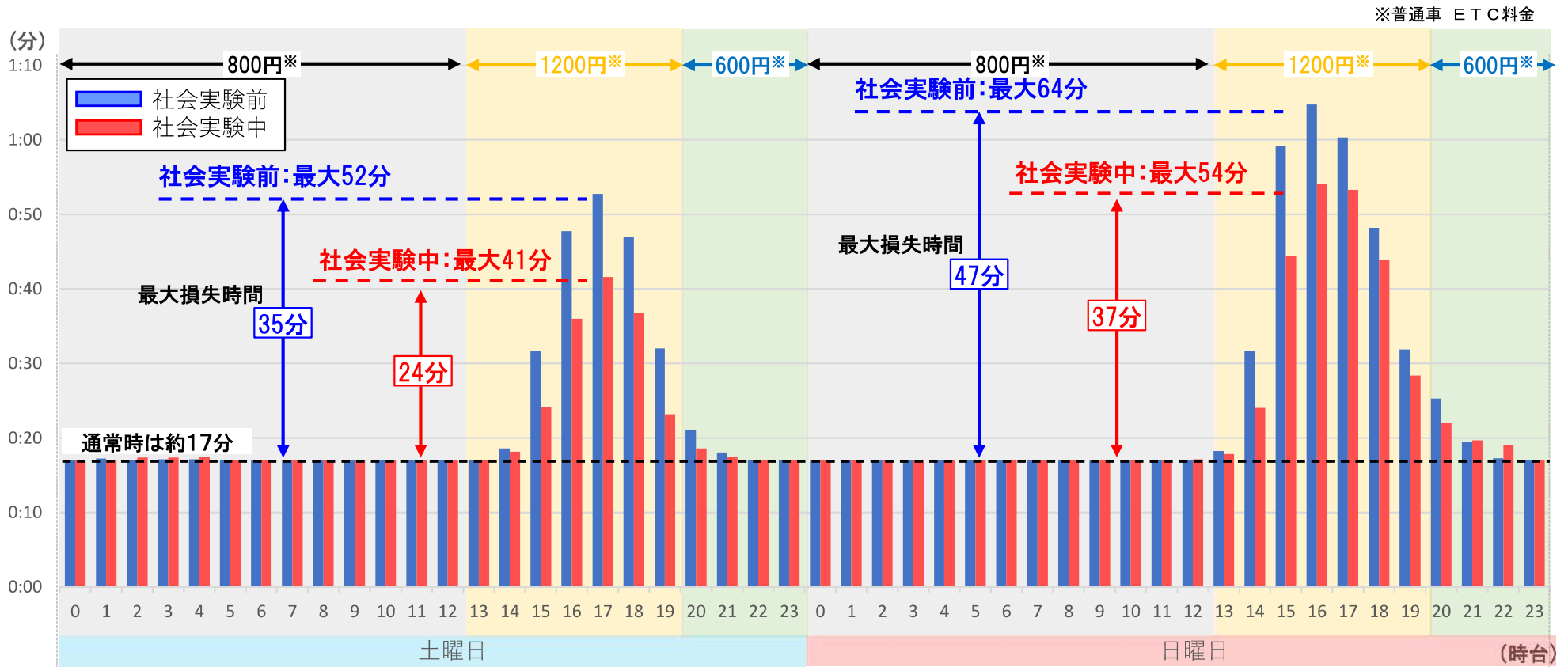
■時間帯別交通量（上り線（川崎方向））



2-4. 東京湾アクアライン上り線の通過所要時間

○全体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、渋滞による損失時間が減少（土曜日約31%、日曜日約21%）している。

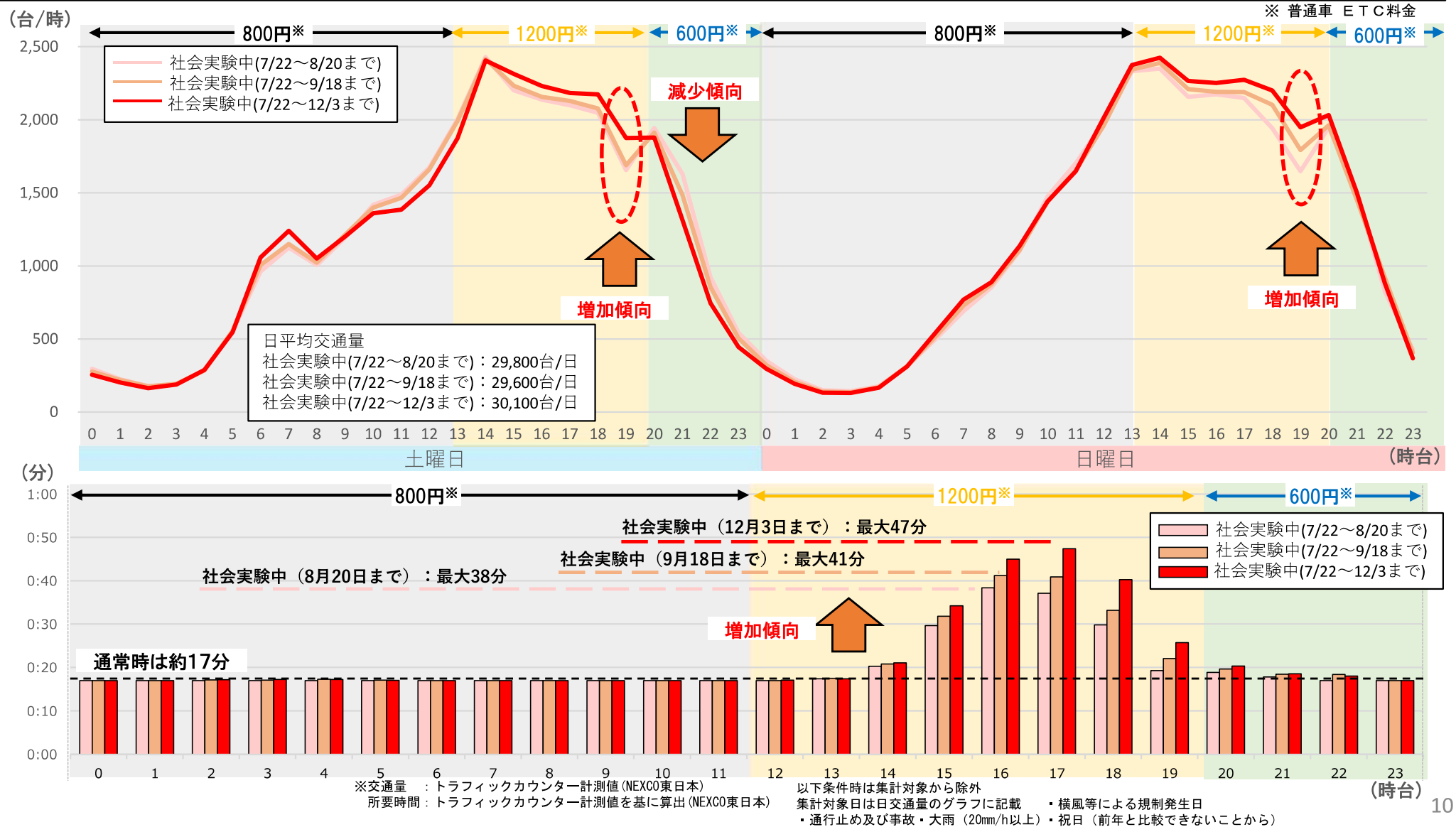
■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）



※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。

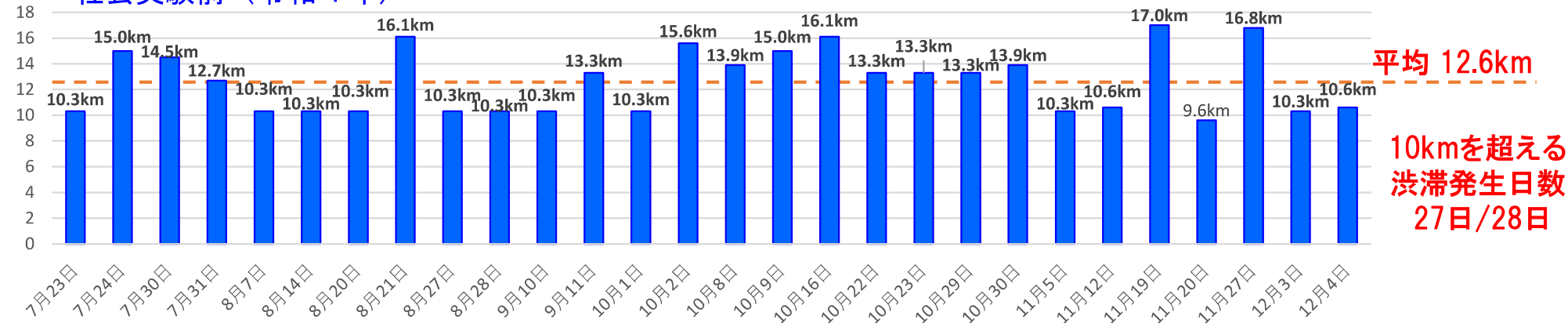


2-6. 東京湾アクアライン上り線の最大渋滞長

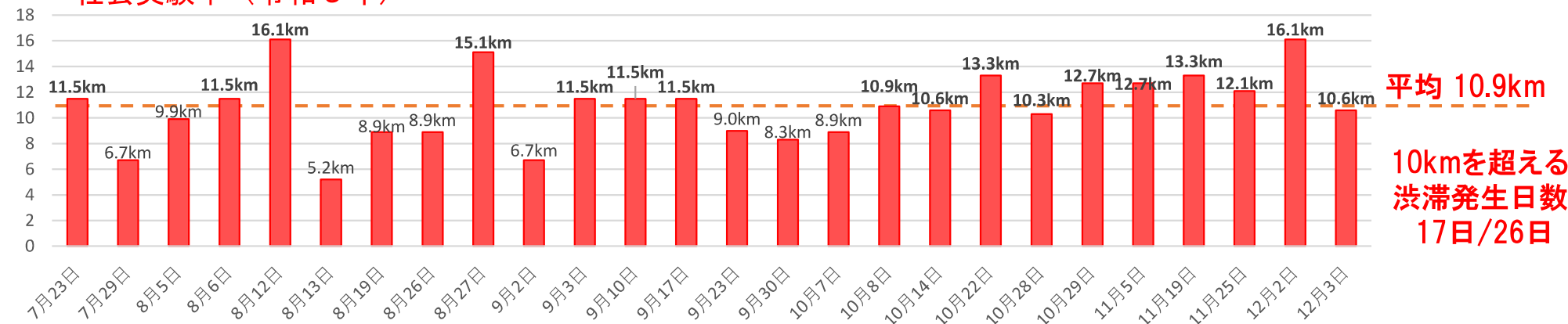
- 社会実験中の平均最大渋滞長は、社会実験前と比べて、約13%減少している。
- 10kmを超える渋滞発生日は減少しているが、令和5年10月以降は、10kmを超える渋滞が多く発生している。

■最大渋滞長（上り線）

(km) 社会実験前（令和4年）



(km) 社会実験中（令和5年）



※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

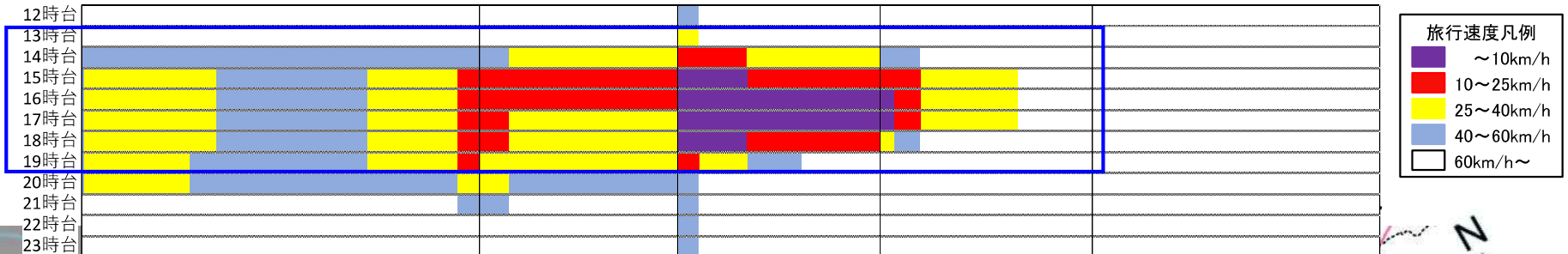
- ・通行止め及び事故・大雨（20mm/h以上）
- ・横風等による規制発生日
- ・祝日（前年と比較できないことから）

2-7. 東京湾アクアライン上り線の走行速度

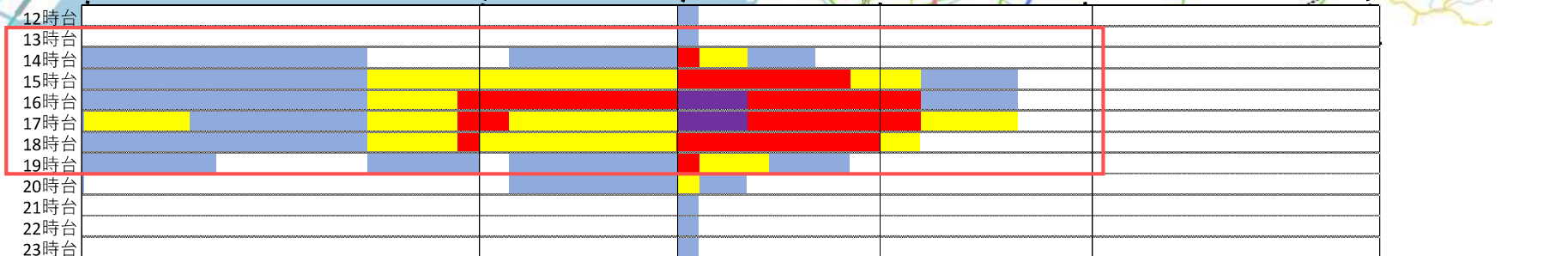
- 社会実験前は、川崎浮島JCT付近、海ほたる付近を先頭に、午後から夜にかけて混雑が発生し、特に国道409号と合流する木更津金田IC付近では、大きく速度低下している。
- 社会実験中は、上り線の13時～20時までの時間帯で走行速度の回復が早期化している。

■走行速度（上り線（川崎方向））

社会実験前（令和4年度土日）



社会実験中（令和5年度土日）



データ出典：

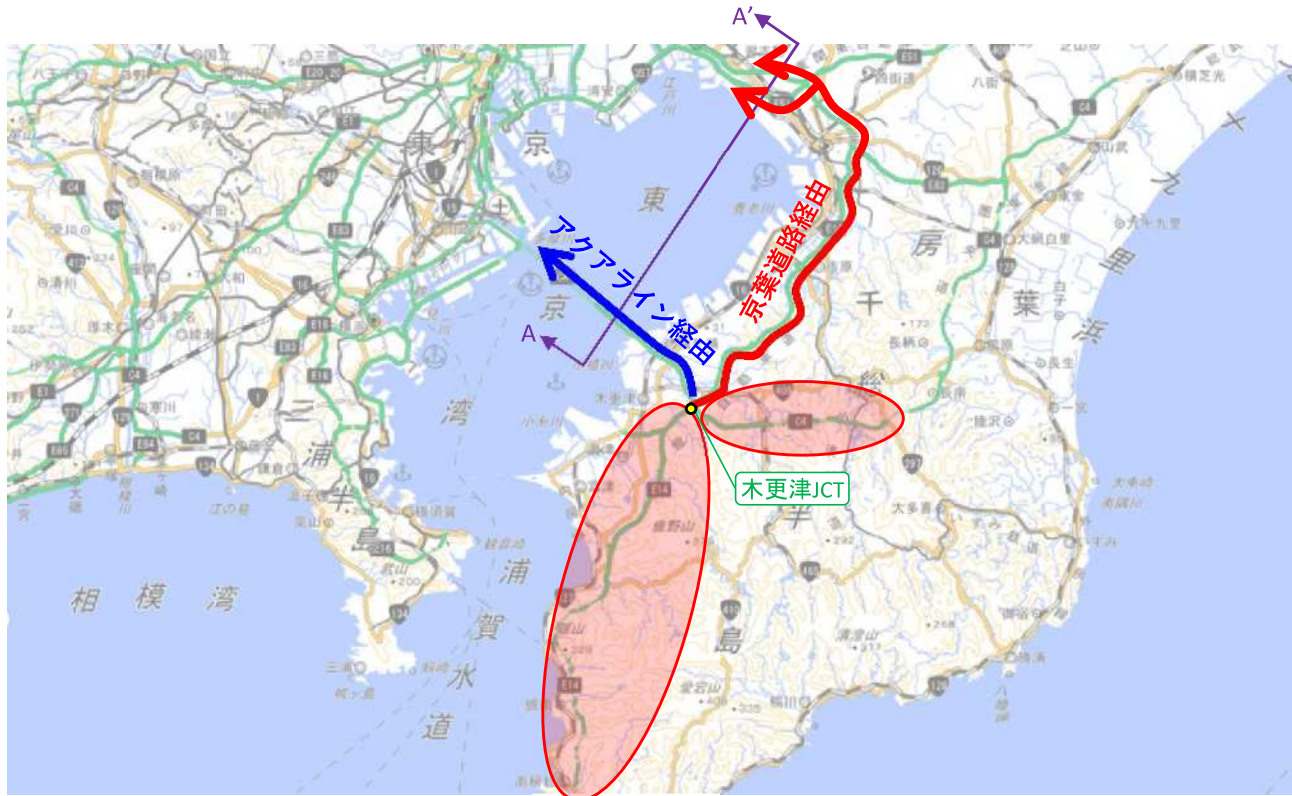
走行速度：ETC2.0プローブデータ（令和5年は速報値）を基に算出（国土交通省）

社会実験前：令和4年の7/23～11/27の土日の平均値（対象日数：26日）、社会実験後：令和5年の7/22～11/26の土日の平均値（対象日数：24日）

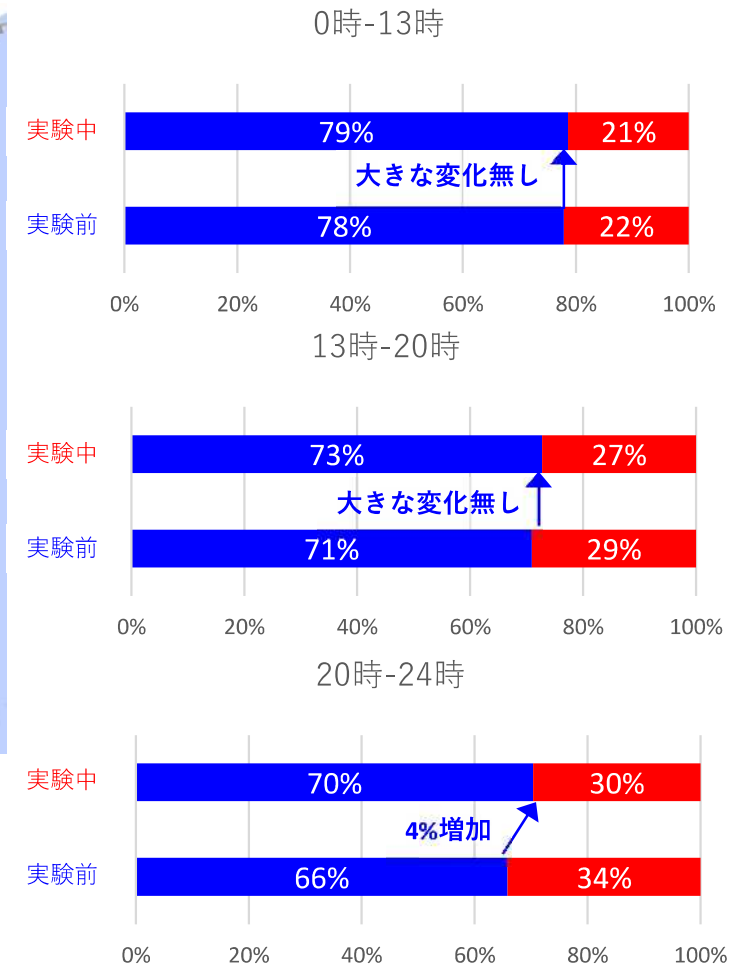
※通行止め及び事故等による規制の影響は除外している。※祝日については前月と比較できないことから除外

2-8. 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。
- 20時～24時は実験前後でアクアライン経由の分担率が4%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。



■ A-A'断面における分担率



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、湾岸習志野TB

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)

■ アクアライン経由
 ■ 京葉道路経由