

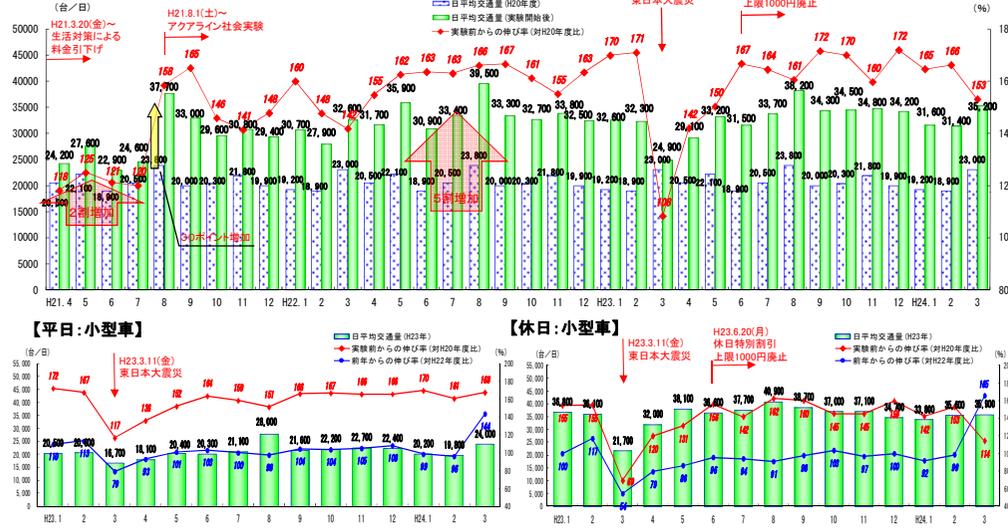
# 東京湾アクアライン料金下げ社会実験 「平成23年度調査結果」概要版

## 交通量の推移

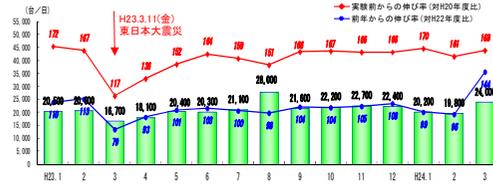
### ■ アクアラインの交通量は増加傾向

■平成23年度の交通量は、震災に伴う観光需要の減少などの影響もあったが、概ね回復している。

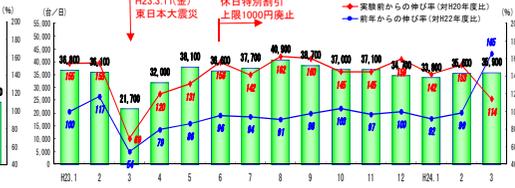
#### 【全日：全車】



#### 【平日：小型車】



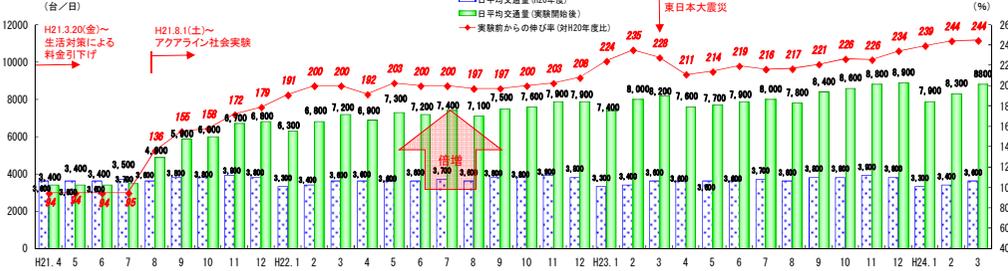
#### 【休日：小型車】



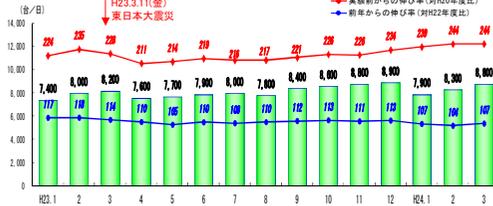
【交通量の推移(H23年度)】

■一方で、平日・大型車の交通量は、震災の影響も見られず、引き続き増加している。

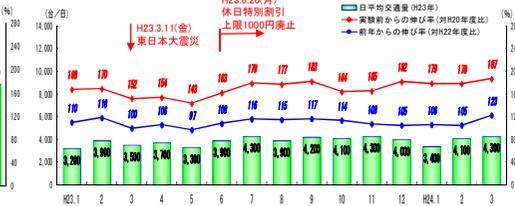
#### 【平日：大型車】



#### 【平日：大型車】



#### 【休日：大型車】



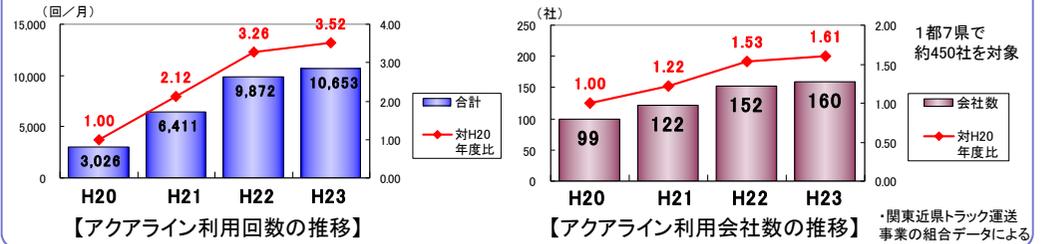
【交通量の推移(H23年度)】

※交通量は営業データ(アクアライン浮島JCT～海ほたる、NEXCO東日本提供)による台数(100台丸め)  
※営業データにある5車種区分を小型車(軽自動車・普通車)、大型車(中型車・大型車・特大車)として集計  
※営業データは車種毎に交通量を集計(100台丸め)しているため、合計に差が生じる場合がある。

## 大型車の利用状況

### ■ アクアラインを利用するメリットが浸透し大型車の利用が増加

■事業者がアクアラインを利用するメリット(料金、走行距離、走行時間など)が浸透してきており、貨物自動車の利用回数および利用会社数は、実験開始後、年々増加している。



## 東日本大震災発生前後の利用状況

### ■ アクアラインは首都圏の交通ルートを確認

■アクアラインは、震災発生直後において首都高速湾岸線の迂回路として代替機能を発揮し、首都圏の交通ルートを確認した。  
・高速湾岸線の通行止めによる交通の混乱を回避するため、アクアラインへ迂回した。

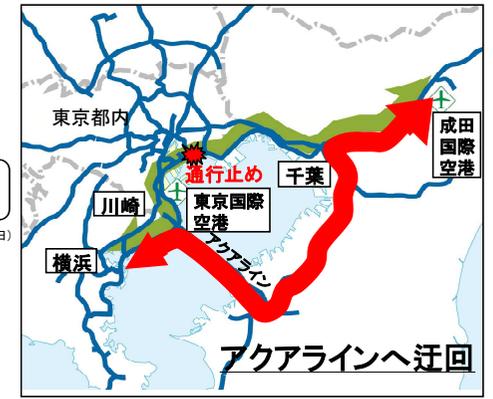
東日本大震災発生  
首都高速湾岸線  
11日間通行止め

混乱を回避するため  
アクアラインへ迂回  
代替機能を発揮

アクアラインは  
首都圏の交通ルートを確認

## 【利用実態】

- アクアラインの大型車交通量が増加  
〔震災発生前 震災発生直後  
約8,000台/日 ⇒ 約9,100台/日 (約15%増加)〕
- 千葉・東関東道方面～川崎・横浜方面間の大型車利用が増加  
〔震災発生前 震災発生直後  
約270台/日 ⇒ 約1,560台/日 (約1,300台増加)〕  
※震災発生前(H23年3月7日～10日)、震災発生直後(H23年3月14日～17日)
- アクアラインへ迂回することにより湾岸部の交通混乱を回避し、定時性を確保  
〔大型貨物自動車、高速バスともに首都高速湾岸線ルートからアクアラインルートへ経路を変更した。〕



## 公共交通

- 各公共交通機関の利用状況は、東日本大震災直後、大幅に減少した。
- その後、高速バスの利用者数は前年並みに回復した。
- フェリー及びJR内房線特急さざなみの利用者数は、徐々に回復傾向にあるものの、前年を下回っている状況にある。