

1. 東京湾アクアラインの交通状況

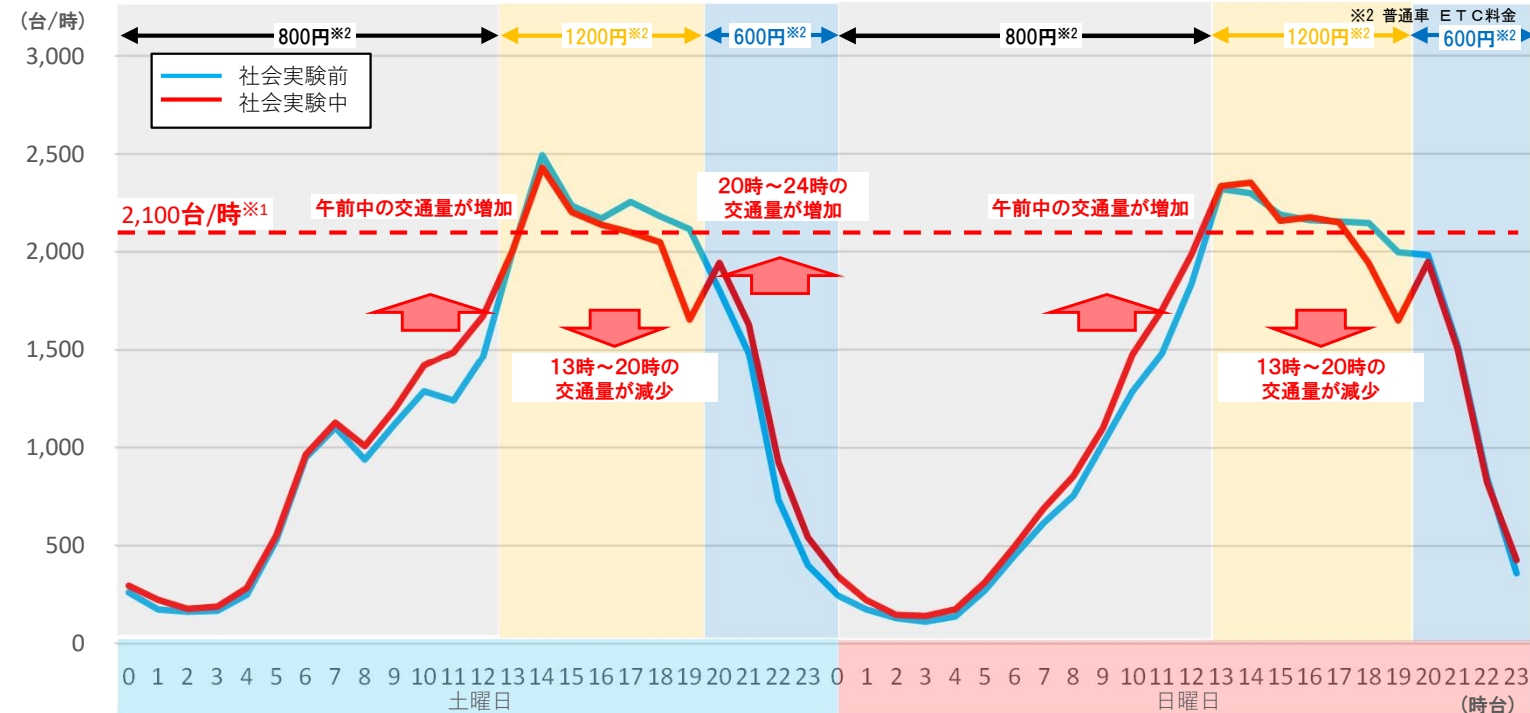
- 時間帯別の交通量について、土日ともに13時～20時の交通量が減少しており、前後の時間帯に分散している傾向が見られる。
- 日交通量は増加傾向となっているが、木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間について、渋滞による最大損失時間が半減している。

※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）

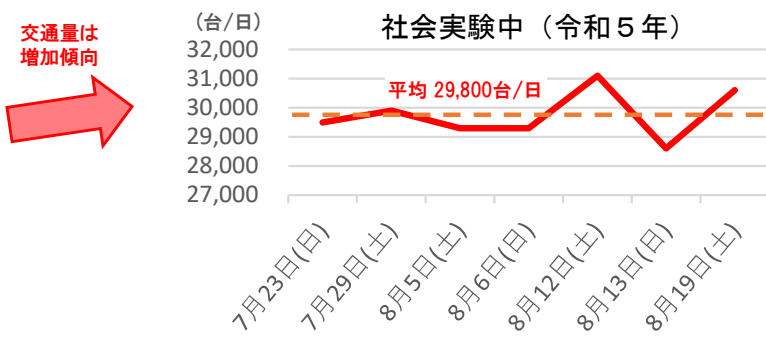
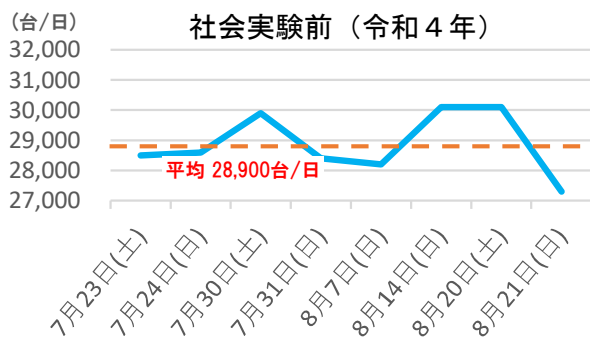
交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）
 所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出（NEXCO東日本）
 ※以下条件時は、集計対象から除外。集計対象日は日交通量のグラフに記載
 ・通行止め及び事故等による規制発生日
 ・祝日（前年と比較できないことから）

■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA～川崎浮島JCT間）

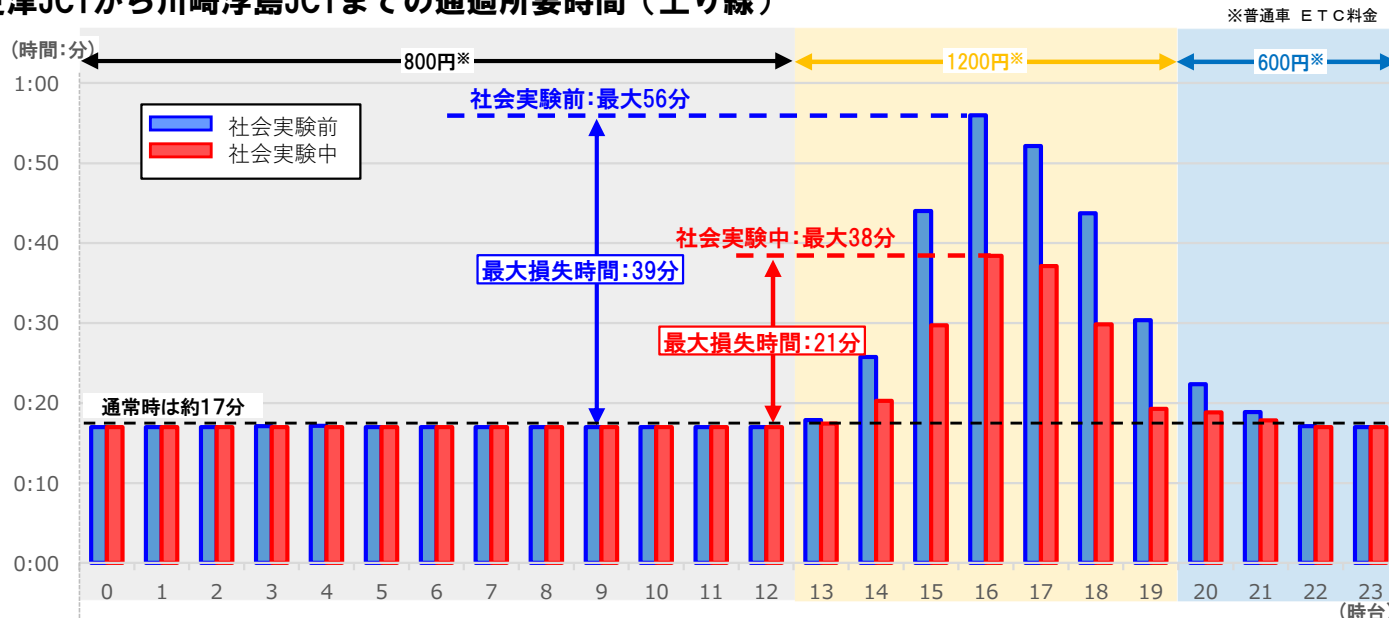
①実験前	9,600	15,500	4,400	8,500	15,300	4,700
②実験中	10,600	14,600	5,000	9,700	14,800	4,700
②/①	110%	94%	114%	113%	97%	100%



■日交通量（上り線）



■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）

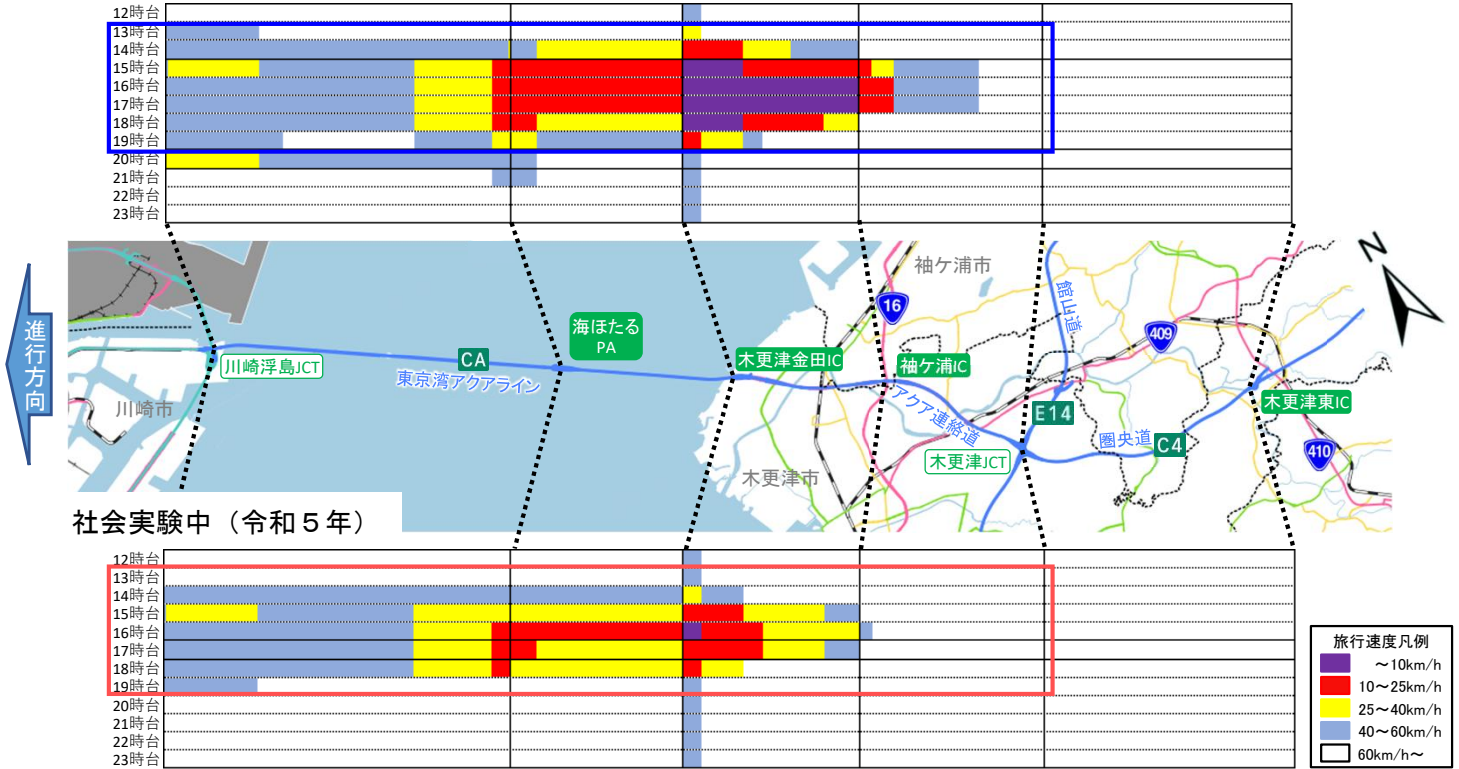


○上り線の13時から20時までの時間帯で走行速度の低下が改善している。
 ○日平均最大渋滞長は減少している。

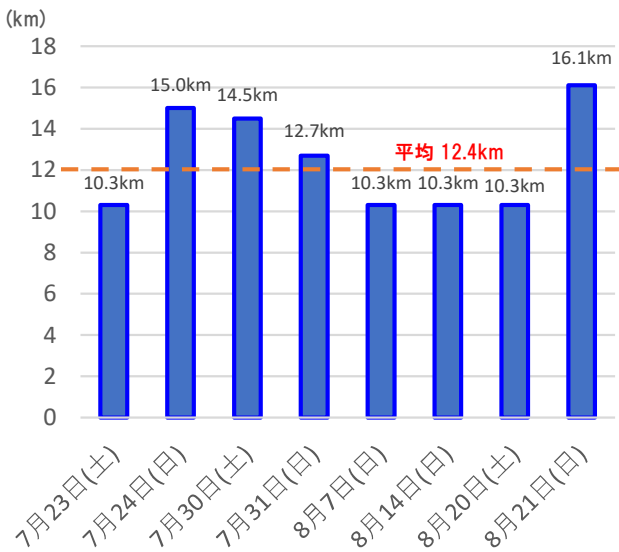
■走行速度（上り線）

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）
 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
 ・通行止め及び事故等による規制発生日
 ・祝日（前年と比較できないことから）

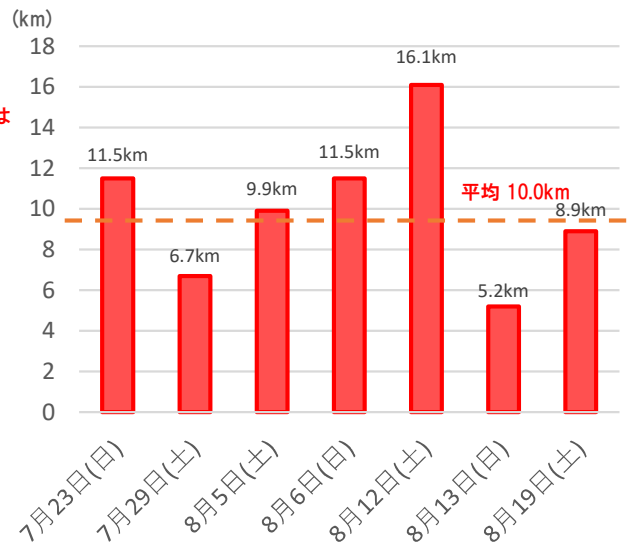
社会実験前（令和4年）



■最大渋滞長（上り線）



社会実験前（令和4年）



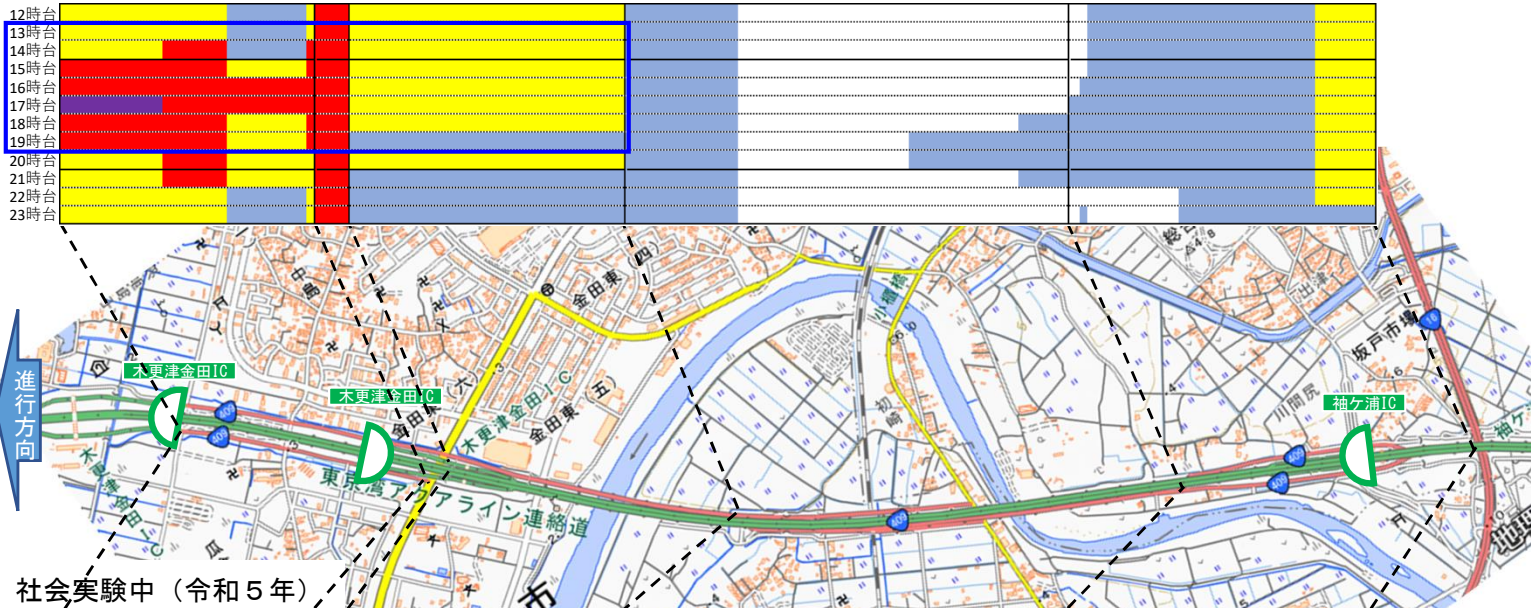
社会実験中（令和5年）

2. 木更津金田 I C 周辺一般道の交通状況

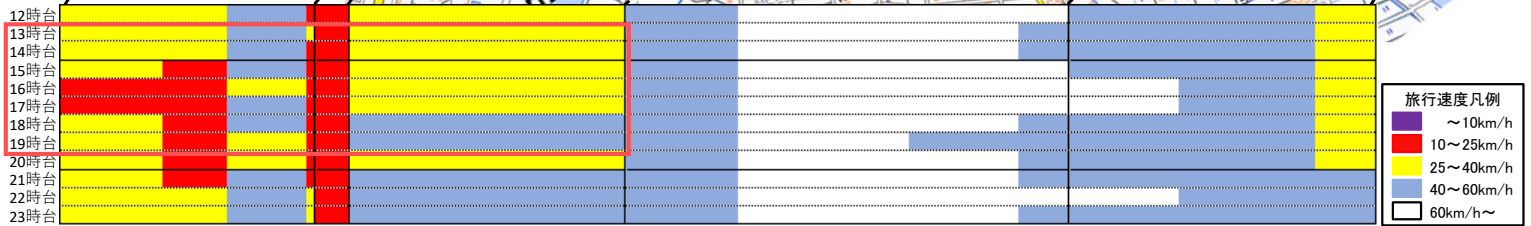
○木更津金田 I C 周辺の国道 409 号や市道の 13 時から 20 時までの時間帯で走行速度の低下が改善している。

■走行速度（国道409号 木更津金田IC方面）

社会実験前（令和4年）

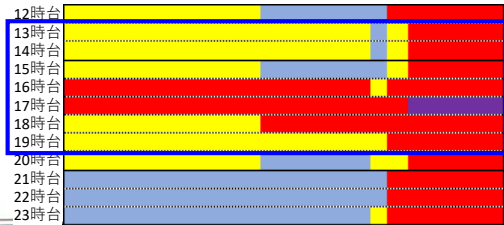


社会実験中（令和5年）



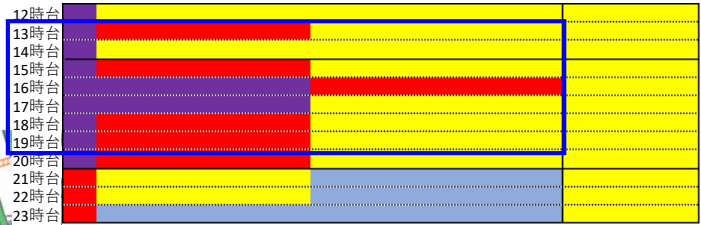
■走行速度（市道101-2号線 大型商業施設→木更津金田IC）

社会実験前（令和4年）



■走行速度（市道101-2号線 アウトレット→木更津金田IC）

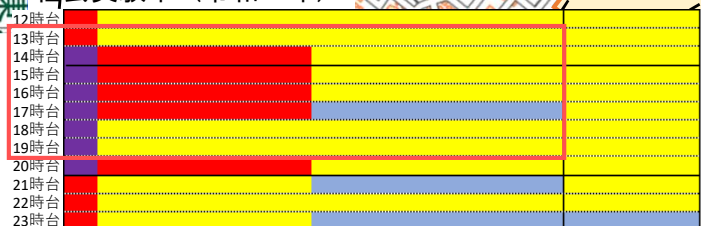
社会実験前（令和4年）



社会実験中（令和5年）



社会実験中（令和5年）



旅行速度凡例
 ~10km/h
 10~25km/h
 25~40km/h
 40~60km/h
 60km/h~

旅行速度凡例
 ~10km/h
 10~25km/h
 25~40km/h
 40~60km/h
 60km/h~

※ ETC2.0フローデータ（令和5年は速報値）を基に算出（国土交通省）
 ※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
 ・通行止め及び事故等による規制発生日
 ・祝日（前年と比較できないことから）

○木更津金田 I C 周辺の交差点における最大渋滞長が減少している。

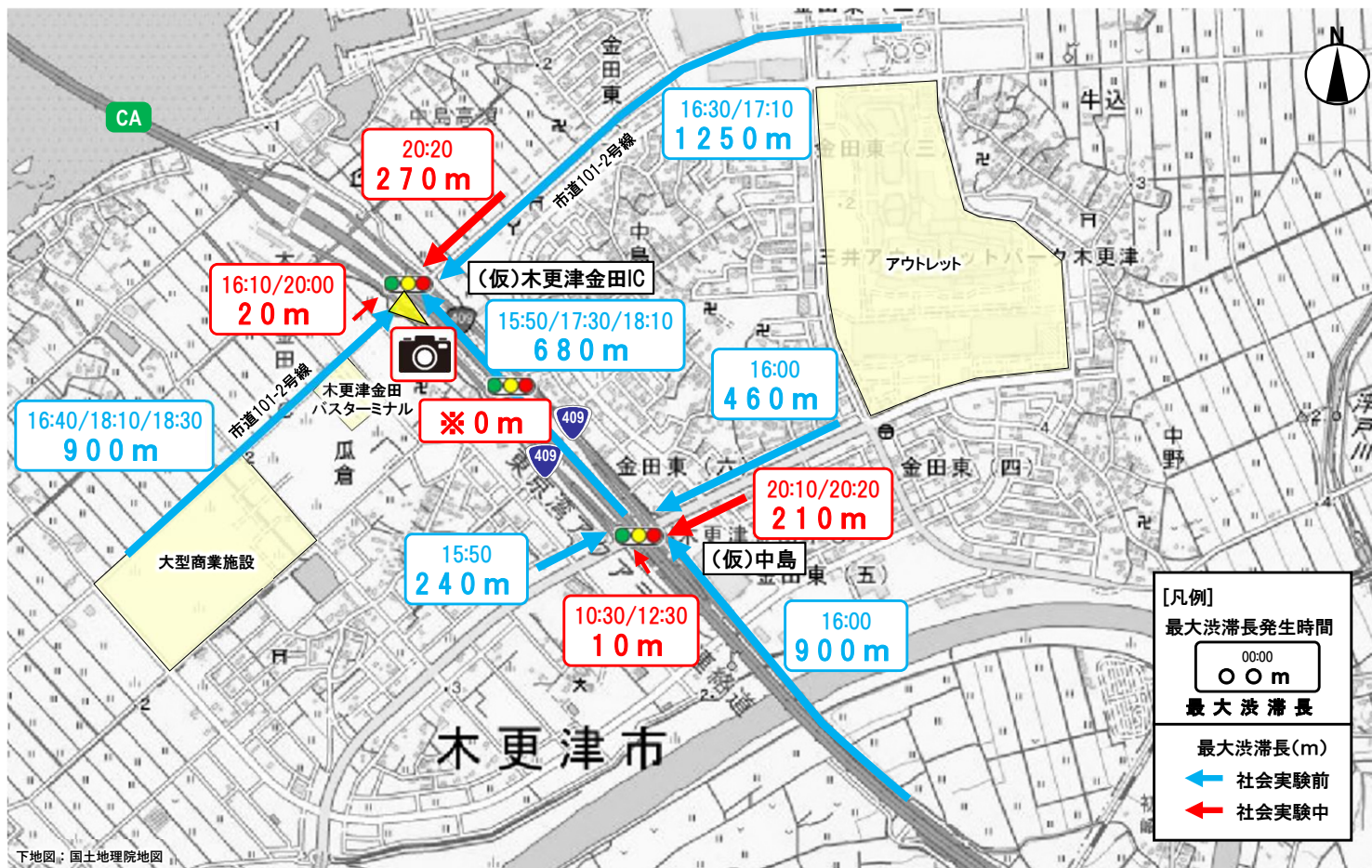
(社会実験前と社会実験後で調査を実施した特定の 1 日の比較を実施)

■ 最大渋滞長

交通量調査結果(千葉県)

調査日: 社会実験前 令和5年7月2日(日)

社会実験中 令和5年8月12日(土)



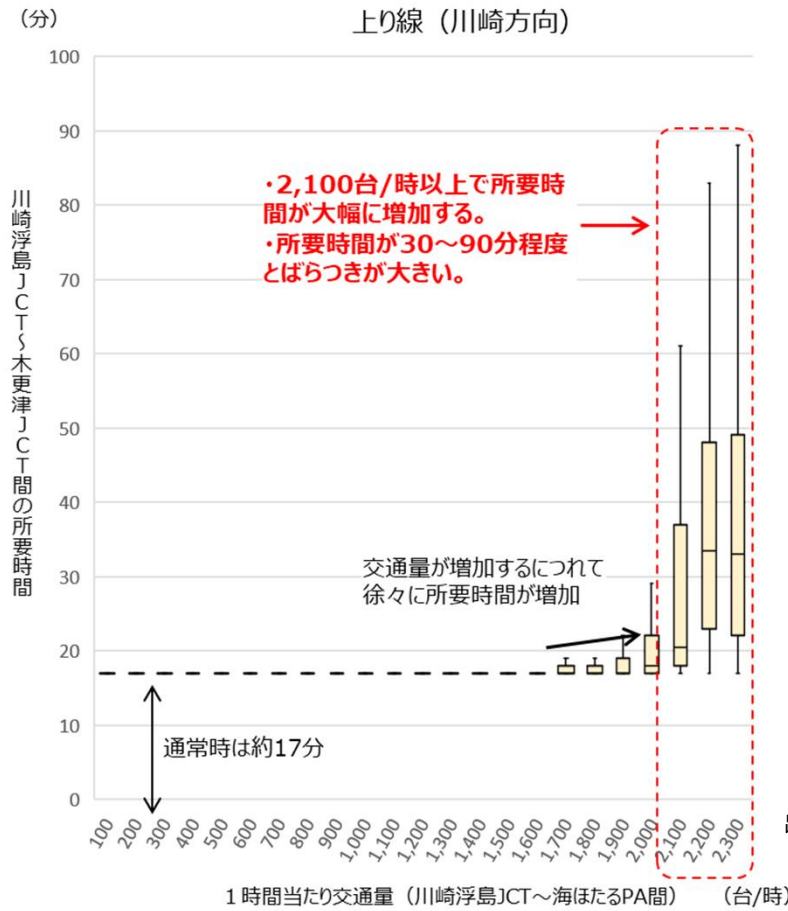
※国道409号の(仮)木更津金田 I C 交差点を先頭にした渋滞は確認されなかった。

📷 木更津金田 I C 周辺状況



【参考】アクアライン（上り線）における交通量と所要時間との関係

○上り線（川崎方向）は、1時間あたり交通量が2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加
 ○1時間あたり交通量が2,100台/時以上となる時間を短縮することで、渋滞の早期解消につながると思われる。

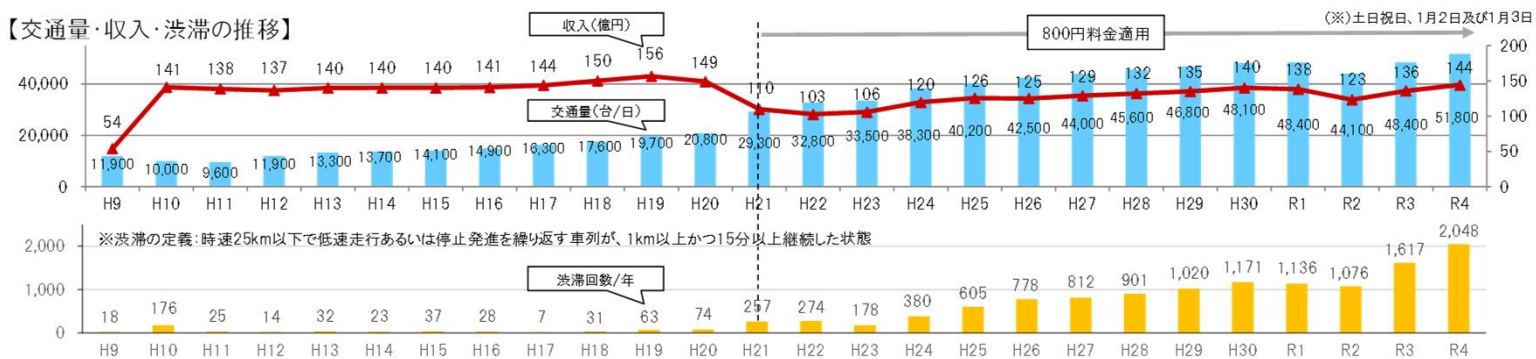


出典 ・NEXCO東日本データ（R4年度）
 ・第12回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

【参考】東京湾アクアライン時間帯別料金社会実験 概要

○アクアラインの800円割引導入後は交通量が増加傾向。特に休日は渋滞が顕在化。
 ○より混雑が顕著となっている休日の川崎方面（上り線）を対象にR5. 7. 22～社会実験を開始。

【交通量・収入・渋滞の推移】



【時間帯別料金】

