

# 東京湾アクアライン料金引下げ社会実験(平成21年8月～平成23年3月) 「報告書」概要版

料金引下げ社会実験により、首都圏における**交流・連携の強化、物流の活性化、観光振興がもたらされる**など、アクアラインの持つ多くの機能が発揮され、**千葉県をはじめ首都圏全体のポテンシャルが大きく開花**したものと考えられる。

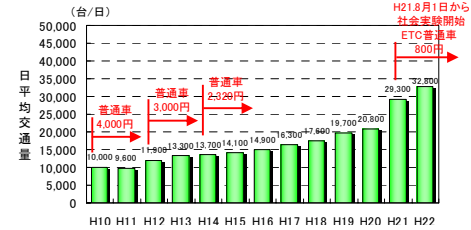
## 交通・環境

### アクアラインの交通量の増加

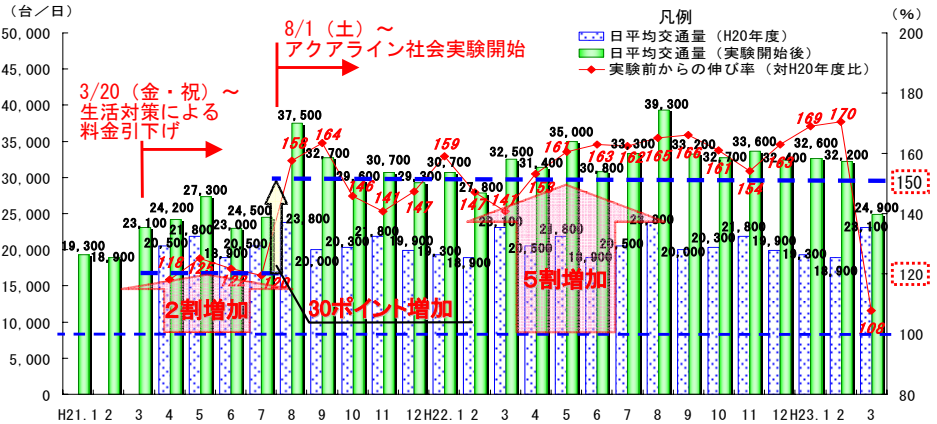
実験開始から平成23年3月まで(20ヶ月間)の交通量は、**実験前(H20)に比べ約5割増加**(20,800⇒32,100台/日、1日当たり約1万台増)特に、**平日・大型車は倍増**(3,300⇒6,500台/日)

#### 【アクアラインの交通量の推移】

＜参考＞H10～H22年度の東京湾アクアラインの交通量



	実験開始後 20ヶ月間の平均 (H21.8.1～H23.3.1)	実験開始前 H20年度の平均 (H20.4.1～H21.3.31)	増減	対H20 年度比
計	32,100台/日	20,800台/日	11,300台/日	154%(約1.5倍)
平日	27,700台/日	17,300台/日	10,400台/日	161%(約1.6倍)
土日祝	4,400台/日	3,500台/日	900台/日	126%(約1.3倍)
大型車	6,500台/日	3,300台/日	3,200台/日	197%(約2.0倍)



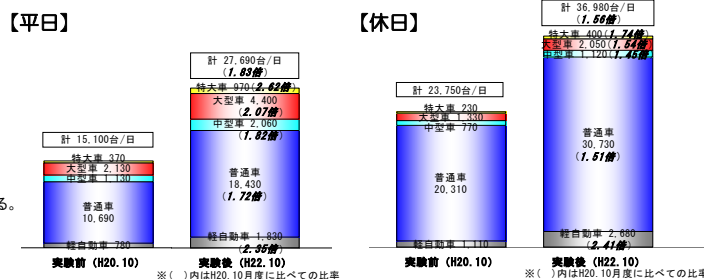
※平成23年3月の交通量は、東日本大震災の影響により減少している(なお、平成23年4月の交通量において、回復の傾向がみられている。)  
※トラフィックカウンター(NEXCO東日本提供)による集計値

#### 【車種別交通量】

平日：普通車 約 7割  
大型車 約 1.5割

休日：普通車 約 8割  
大型車 約 0.5割

※「土曜、日曜、祝日」は、「休日」としている。



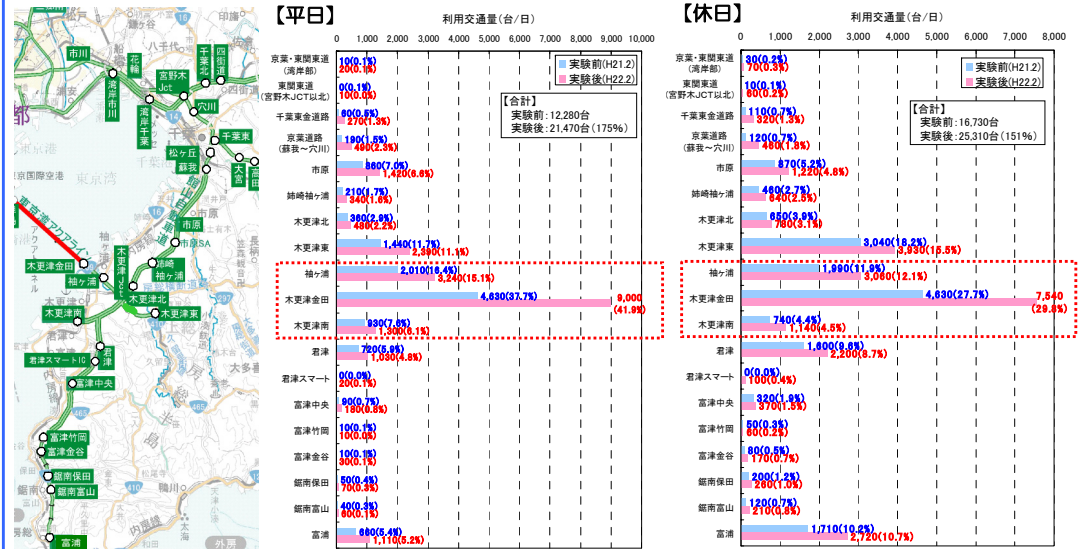
※( )内はH20.10月度に比べての比率

※( )内はH20.10月度に比べての比率

## アクアラインを利用する車の各IC利用状況

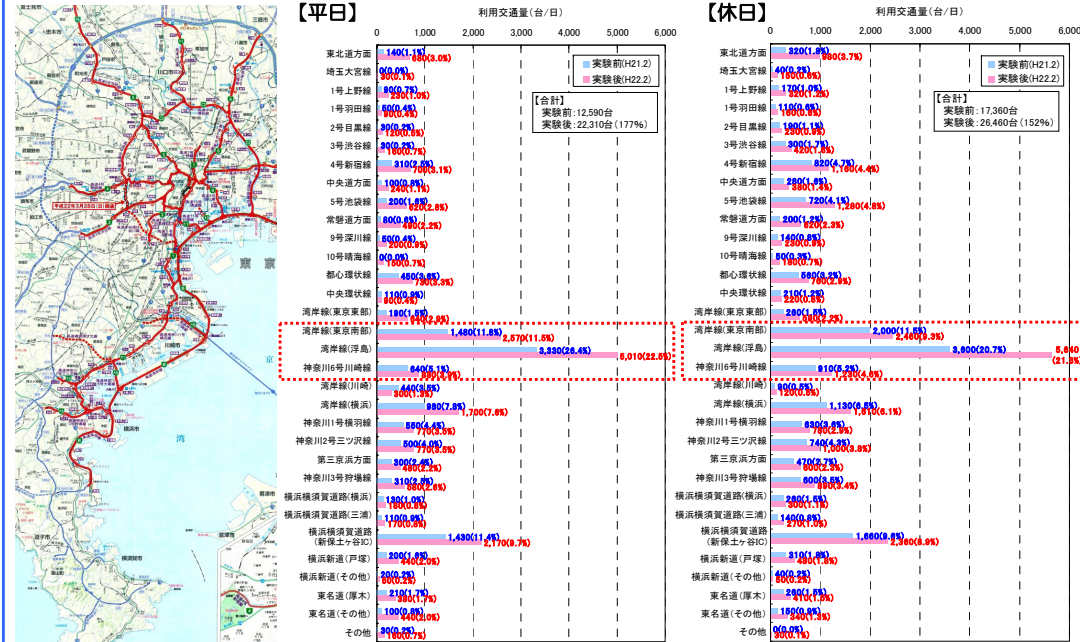
アクアラインを利用する車のうち、社会実験により、木更津金田ICや対岸側、浮島ICなどアクアラインに近い地域のICにおいて、**平日・休日ともに交通量が大きく増加**した。

#### 【アクアライン経由の千葉県内IC利用状況(全車)】



※ETCデータ(NEXCO東日本提供)を用いて集計した値(月の日平均値)

#### 【アクアライン経由の対岸側IC利用状況(全車)】



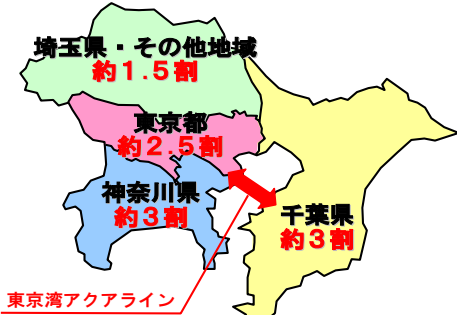
※実験前後、平日・休日全てで全体の割合が0.5%未満のICはグラフから削除している

※ETCデータ(NEXCO東日本・首都高提供)をマッチング・集計した値(月の日平均値)

## ■ アクアラインを首都圏全体で利用

アクアラインの都県別の利用割合は、

**千葉県約3割、神奈川県約3割、東京都約2.5割**  
**埼玉県やその他地域約1.5割** 【アクアライン利用交通の都県別の状況】



エリア	交通量 (台/日)	割合	
千葉県側	10,573	33.4%	
対岸側	東京都	7,813	24.7%
	神奈川県	9,134	28.9%
	埼玉県	1,385	4.4%
	計	18,332	58.0%
その他関東	523	1.7%	
その他地域	2,191	6.9%	
合計	31,619	100.0%	

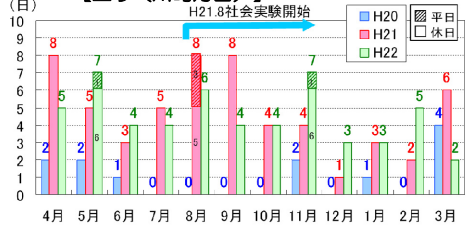
※車籍が不明(判別不能)は除いて集計した値  
 ※平日:平成22年9月17日(金)、  
 休日:平成22年9月18日(土) ナンバープレート調査結果

## ■ アクアラインの渋滞発生状況

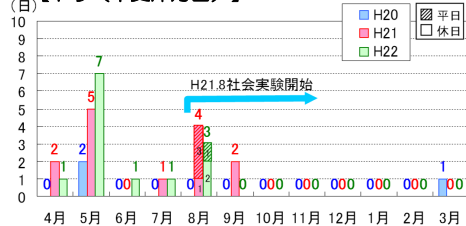
実験開始後、特に、休日:上り(川崎方面)で、渋滞回数が増加している。

### 【上下別・月別渋滞発生日数の推移】

#### 【上り(川崎方面)】



#### 【下り(木更津方面)】



※渋滞データ(NEXCO東日本提供)を用いて集計した値(渋滞日数:渋滞による車列が5km以上となった日数)  
 ※「土曜、日曜、祝日」、12月29日から1月3日は「休日」に区分

## ■ 湾岸ルートからアクアラインルートへの交通転換など

社会実験後にアクアラインを定期的に利用している車両について、ETCデータ(H22.2)から分析した結果、

平日で、**約8,000台/日**

(小型車約5,000台/日、大型車約3,000台/日)、

休日で、**約4,600台/日**

(小型車約3,900台/日、大型車約700台/日)

のアクアライン交通量が増加しており、湾岸ルートからアクアラインルートへ転換した交通、アクアラインの利用頻度の増加などの交通と考えられる。



※ETCデータ(NEXCO東日本提供)を用いて集計した値(月の日平均値)

## ■ 湾岸地域のCO2排出量の削減

料金引下げにより、上記転換交通量のすべてが湾岸ルートからアクアラインルートへ転換したものと考えると、走行距離や走行時間の短縮が図られることにより、湾岸地域において、**年間約1万4千tのCO2削減効果**が見込まれる。

(東京ディズニーリゾート約1.4個分の面積に相当する森林によるCO2吸収量に相当)

※アクアラインの交通量増加に伴うCO2排出量の増加は考慮していない。

## 観光・商工

### ■ 旅行頻度の増加

社会実験により、神奈川県、東京都、埼玉県から千葉県への観光客の約4割、千葉県からの観光客の約3割が「旅行頻度が増加した、または増加しそうだ」と回答。

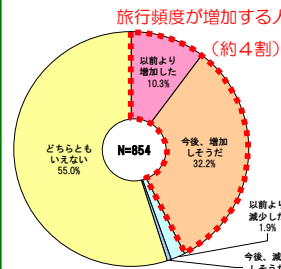
⇒ **交流・連携の強化**が図られている。

### ■ 観光消費額の増加

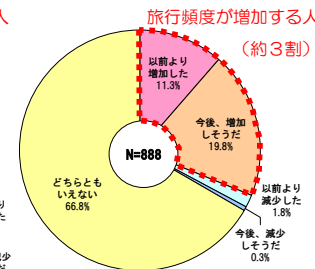
料金引下げ分の使い道として、観光客の約3割が「飲食・土産代などを増やした」、アクアラインに近い君津・安房地域の観光施設の約3割が「売上げが増加した」と回答。

⇒ **地域経済にも良い影響**を及ぼしている。

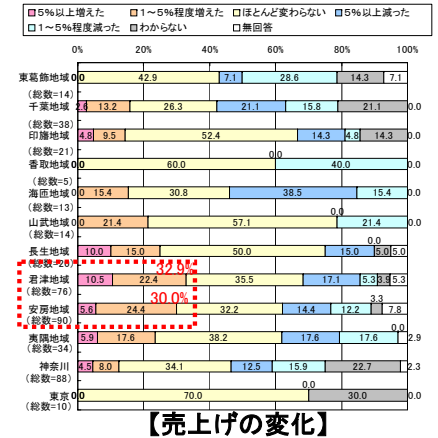
#### (対岸⇒千葉県)



#### (千葉県⇒対岸)



### 【旅行頻度の変化】



### 【売上げの変化】

## 企業立地

### ■ 千葉県への立地動向

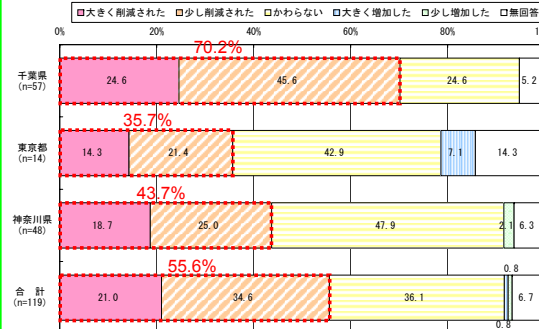
首都圏等に立地する企業の約5割が、千葉県への立地を考える上で、料金引下げに関心がある」と回答。また、木更津市への国内最大級のアウトレットモールの進出が決定。

### ■ 移動・輸送コストの削減

千葉県、神奈川県、東京都の臨海部に立地している企業の**約6割が移動コスト・時間が削減**されたと回答している。

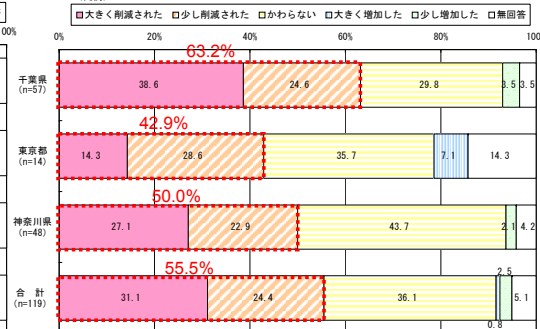
⇒ 千葉県への**企業立地の優位性が向上し企業立地も促進**されている。

<凡例>



### 【移動・輸送コストの変化】

<凡例>



### 【移動・輸送時間の変化】

# 物流

## ■ 経営の効率化

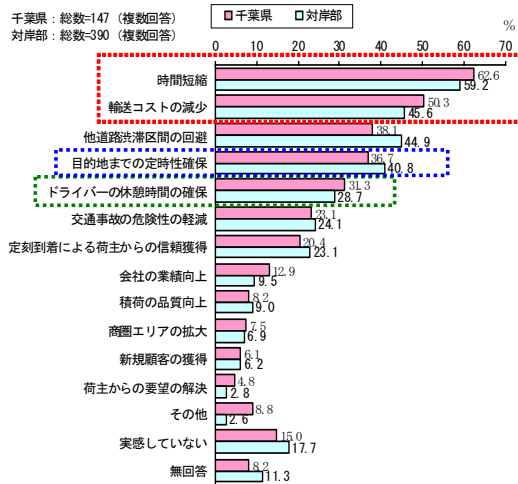
社会実験により、首都圏の物流事業者の約2割が「湾岸からアクアヘルートを転換」  
物流事業者の約6割が「時間短縮」、約5割が「輸送コストの減少」を実感している。  
⇒ 物流事業者の**経営の効率化**に繋がっている。

## ■ 労働環境の改善

また、運転時間の短縮はドライバーへの負担軽減が図られることから、**労働環境の改善**にも繋がっている。

## ■ 定時性の確保

アクアラインの利用による時間短縮や渋滞の回避により、**定時性が向上**していることから、輸送の効率化が図られている。



【社会実験の影響の実感】

# 公共交通

## ■ 東京湾フェリー

輸送車両数は、社会実験前から減少傾向であり、実験開始から平成23年3月までの20ヶ月間の輸送車両数は、**実験前(平成20年度)に比べて約3割減少**。

平成22年10月、11月は、観光とのタイアップの影響などもあり、前年の平成21年10月、11月と比較して若干増加傾向がみられた。

## ■ 高速バス

社会実験開始から平成23年3月までの20ヶ月間のアクアライン経由の高速バスの輸送人員は、**実験前(平成20年度)に比べて約2%減少**。

また、実験開始当初は、実験前と比較して約1割減少したが、平成22年3月からは実験前とほぼ同様となり、横ばいで推移している。

## ■ 鉄道

「JR外房線特急わかしお」の利用者数の対前年比は、「JR東日本全体」とほぼ同じ傾向であるが、「JR内房線特急さざなみ」の利用者数の対前年比は、**大きく減少**。

なお、「JR内房線特急さざなみ」は、運行本数が減少している。

## ■ タクシー

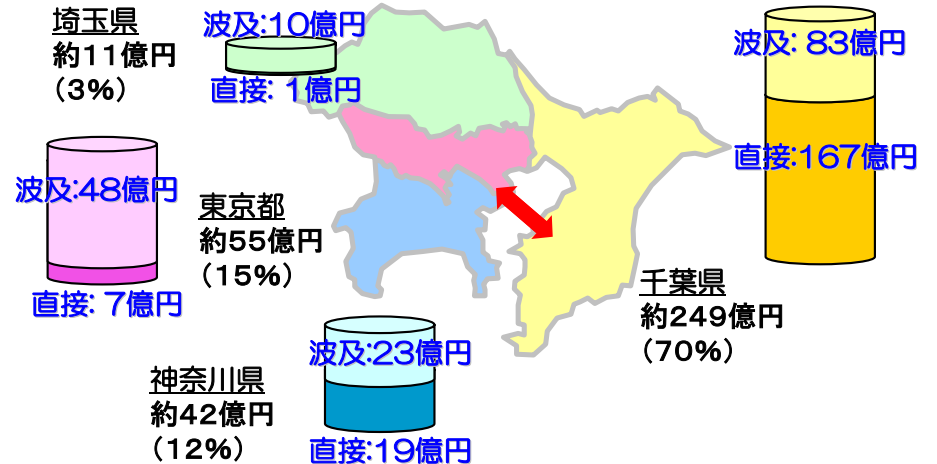
タクシー事業者の**約4割が、実験前と比較してアクアラインの利用頻度が増加したと回答**。また、**利用頻度が増加したと回答した事業者の約9割が、その理由が「社会実験によりアクアラインを利用する乗客が増えたため」と回答**。

# 経済波及効果

## ■ 首都圏全体に観光等の経済的な効果が波及

- ・ 料金引下げにより増加した**観光消費は約148億円**  
(千葉県約129億円、神奈川県約13.5億円、東京都約5.2億円、埼玉県約0.3億円)
- ・ 料金引下げをきっかけとして実施された**設備投資は約44億円**  
(千葉県約37億円、神奈川県約5.2億円、東京都約1.4億円、埼玉県約0.4億円)
- ・ 主に千葉県で発生した直接的な経済効果は首都圏全体へ波及

## 首都圏全体の経済波及効果は約358億円

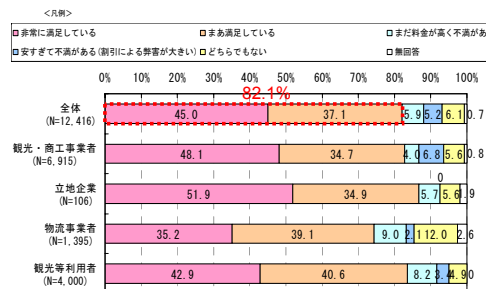


# 評価 (満足度)

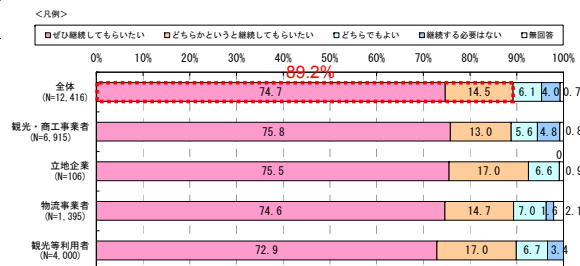
## ■ 利用者の満足度

首都圏の観光客、物流、観光・商工業者などの**約8割が引下げ後の料金に満足**していると回答。

また、**約9割が料金引下げの継続を希望**していると回答。



【社会実験の満足度】



【社会実験の継続希望】