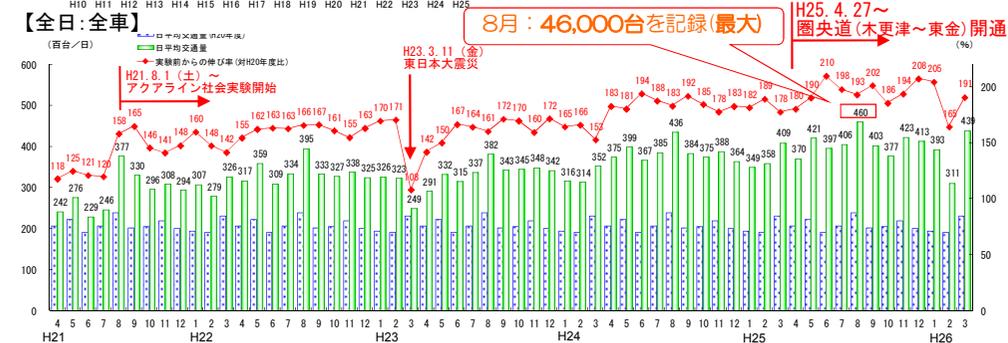
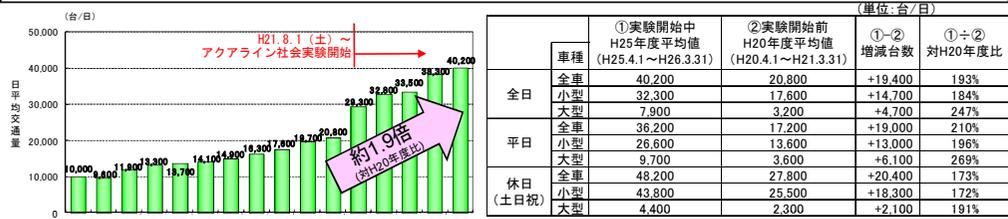


東京湾アクアライン料金引下げ社会実験 「平成25年度調査結果」概要版

交通

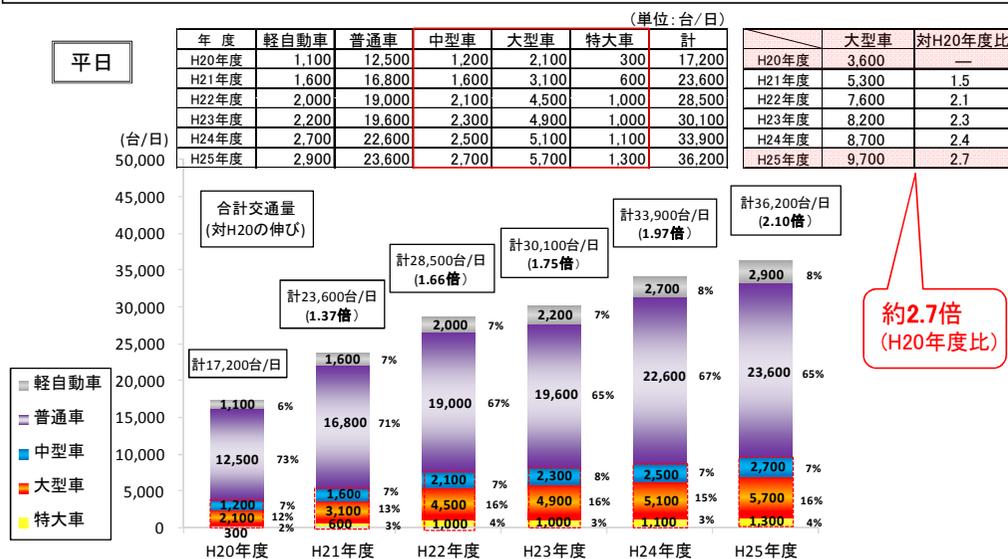
アクアラインの交通量は増加傾向

- アクアラインの交通量は、平成21年8月の社会実験開始以降、増加傾向が続いている。
- 平成25年度の交通量は40,200台/日となり、社会実験前(H20年度)と比べて約1.9倍に増加。
- 平成25年8月には、月平均交通量として最大の46,000台/日を記録。



【利用交通量の推移(全車・全日)】 ※【出典】:NEXCO東日本提供資料(営業データ)より

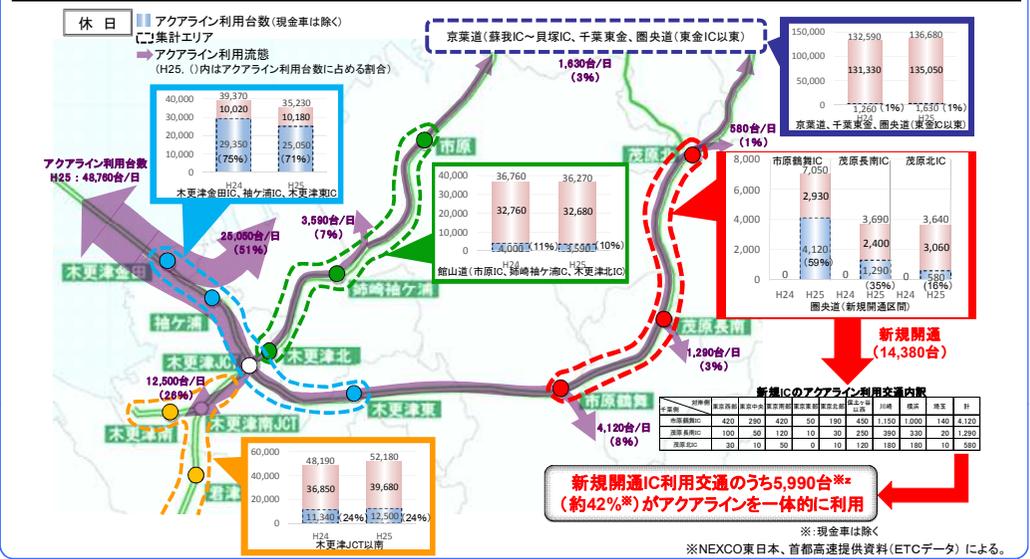
- 平日におけるアクアラインの大型車交通量は、社会実験前(H20年度)と比べて約2.7倍に増加。



※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)として集計している。
※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。

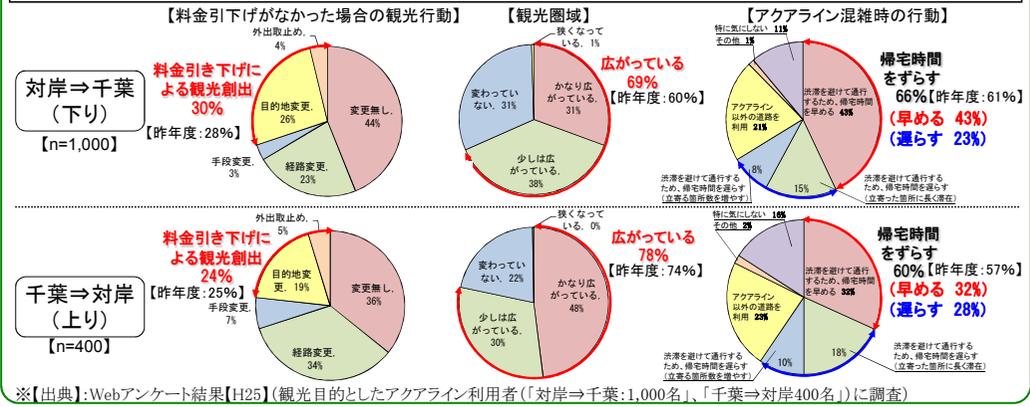
アクアラインと圏央道の一体的利用

- 圏央道(木更津~東金間)の新規開通ICの利用交通のうち、約4割がアクアラインを一体的に利用していることを確認。



観光

- 料金引下げによる観光創出は対岸⇒千葉で約3割、千葉⇒対岸で2割強、確認された。
- 料金引下げによる観光圏域は対岸⇒千葉で約7割、千葉⇒対岸で約8割が広がっていると回答。
- アクアラインの混雑時における行動として、「帰宅時間をずらす」が昨年度と比べると増加。



※【出典】:Webアンケート結果(H25) (観光目的としたアクアライン利用者(「対岸⇒千葉:1,000名」、「千葉⇒対岸400名」)に調査)

物流

- 平日における、アクアラインの大型車交通量はH25年度で9,700台/日となり、社会実験開始前に比べて約2.7倍に増加。
- 東関東道と首都高の渋滞迂回ルートとして、圏央道とアクアラインを利用する事例を確認。(物流ヒアリング調査(H25))

公共交通

- 高速バスの輸送人員は、東京都心部への通勤通学客により微増傾向。(ヒアリング調査(H25))
- 東京湾フェリーの利用者は、H23の震災前の水準までに回復していない。(千葉運輸支局提供資料より)
- 「JR外房線特急わかしお」は、平成26年3月より4便減便。(JR発表資料)