

東京湾アクアラインについて

平成29年8月2日
東日本高速道路(株)
定例記者会見 資料2-1



1. 東京湾アクアラインの事業概要

- ・アクアラインは、東京湾の中央部を横断する延長15.1kmの有料道路であり、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路及び東関東自動車道等と一体となって、東京都市圏の環状道路の一部を構成。
- ・その役割は、都心部及び周辺部の交通混雑緩和に加え、産業活動の向上や周辺都市間の連携強化など、首都圏全体の調和ある発展に寄与。
- ・アクアラインの建設は、「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」(昭和61年制定)に基づき、民間資金や技術的能力を活用し、日本道路公団と東京湾横断道路(株)により進められたプロジェクト。(調査：約20年、建設：約10年)



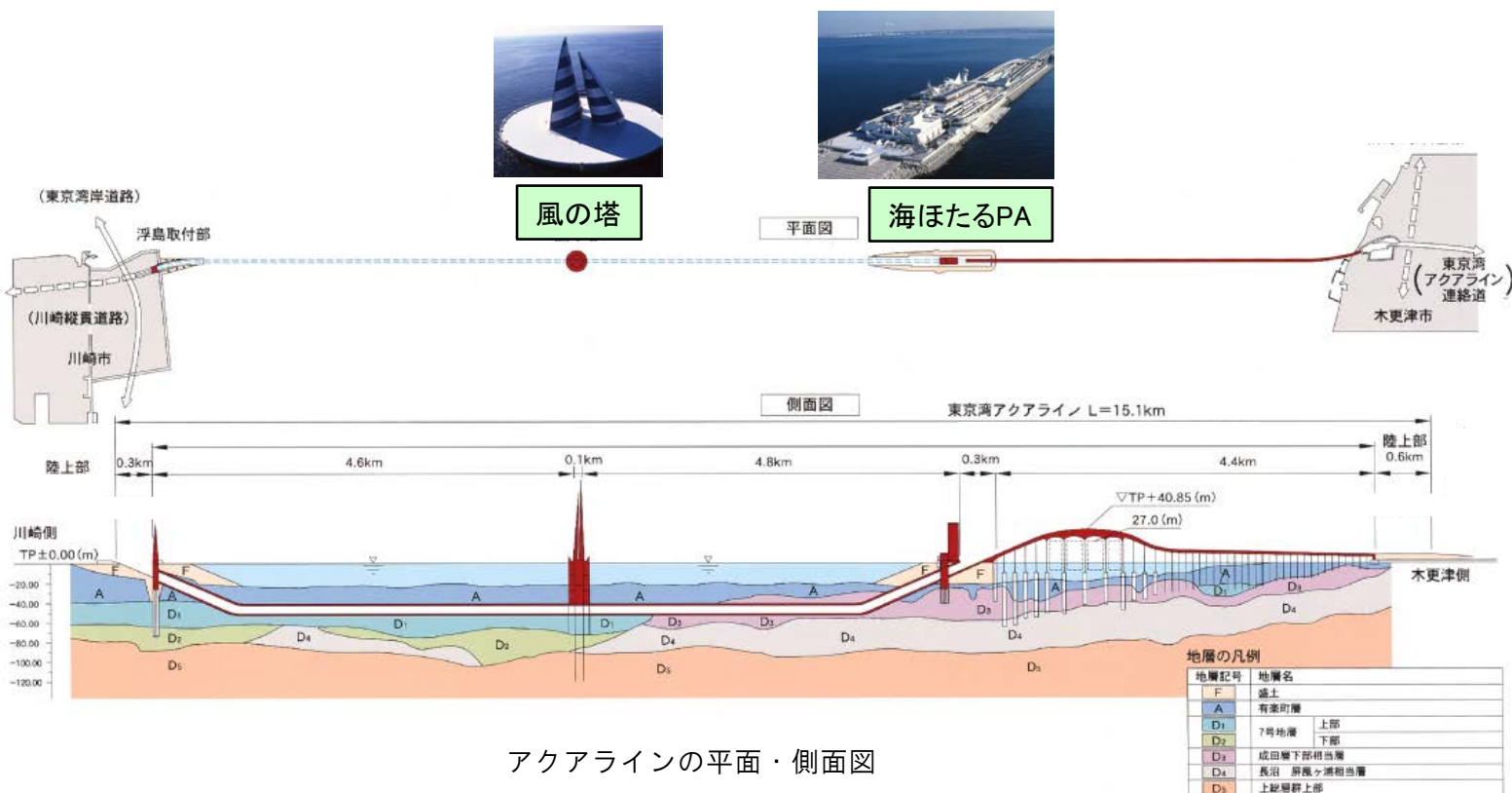
《開通までの主な経過》

- 昭和41年(1966年) 4月 建設省が調査を開始
- 昭和51年(1976年) 8月 日本道路公団が調査を引き継ぐ
- 昭和61年(1986年) 4月 「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」成立、東京湾横断道路(株)の設立
- 平成元年(1989年)5月 起工式
- 平成9年(1997年)4月 トンネル貫通式
- 平成9年(1997年)12月 開通式



2. アクアラインの建設技術

- ・ アクアラインの建設は、設計から施工まで最先端の技術を結集した、世界で最大規模の海洋土木工事。
- ・ その構造は、川崎側から9.5 kmが「シールドトンネル」、木更津側から4.4 kmが「橋梁」で、トンネル区間の中央に換気施設をもつ「風の塔」(人工島)、トンネルと橋梁の接続部に「海ほたるパーキングエリア」(人工島)があり、施工段階では、人工島をシールドマシンの発進基地として利用。
- ・ 建設にあたっては、東京湾における海底の軟弱地盤、風や潮又は地震等の自然条件、湾内の船舶航行、環境保全等を考慮して実施。



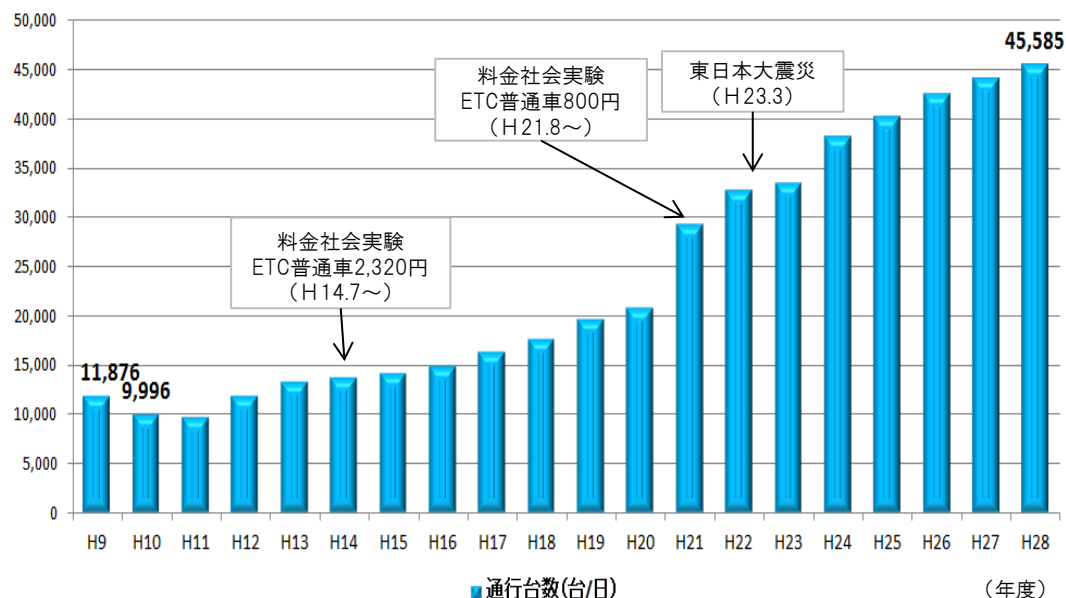
海底トンネルを長距離掘進した
大口径のシールドマシン

3. 開通後の交通量の推移

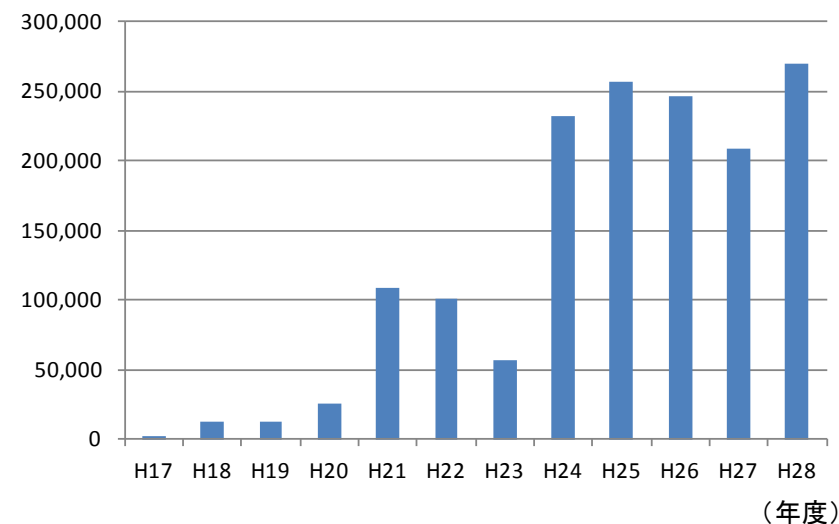
- ・平成28年度の通行台数は、1日平均で約4万6千台のお客さまにご利用いただき、開通当初（平成10年度）に対し、約4.6倍増加。休日には時間帯によっては交通集中渋滞も発生するなどご利用が増加している状況。
- ・アクアラインをご利用いただいた通行台数は、開通から現時点※までの総計で約1億7千万台。

※総通行台数は、平成9年12月～平成29年5月時点（19年5ヵ月）の速報値

東京湾アクアラインのご利用台数(台/日)の推移

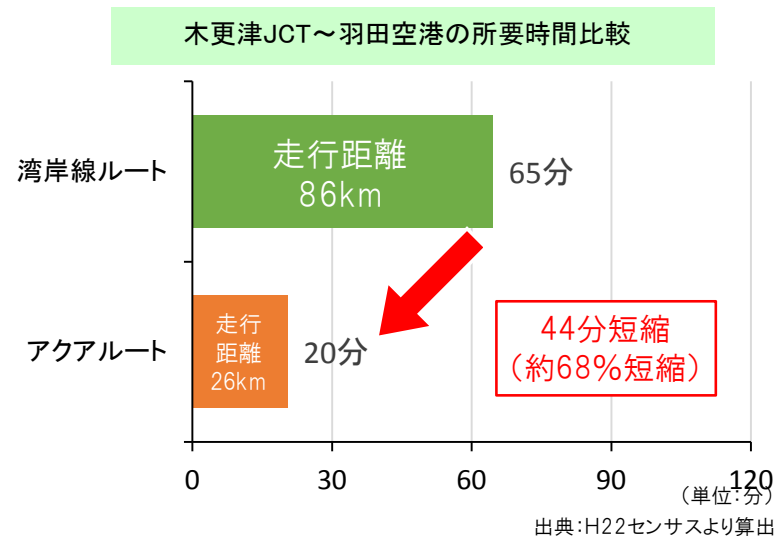


(台・時間) アクアラインの交通集中渋滞の推移



4. アクアラインの整備効果

- ・ アクアラインの開通により、川崎～木更津間の走行距離は、約100 kmから約30 kmに短縮。
- ・ 千葉県と都心を結ぶルートを選択肢が増え、千葉県と羽田空港・横浜・東名高速方面を行き来する場合の時間短縮効果は大きい。

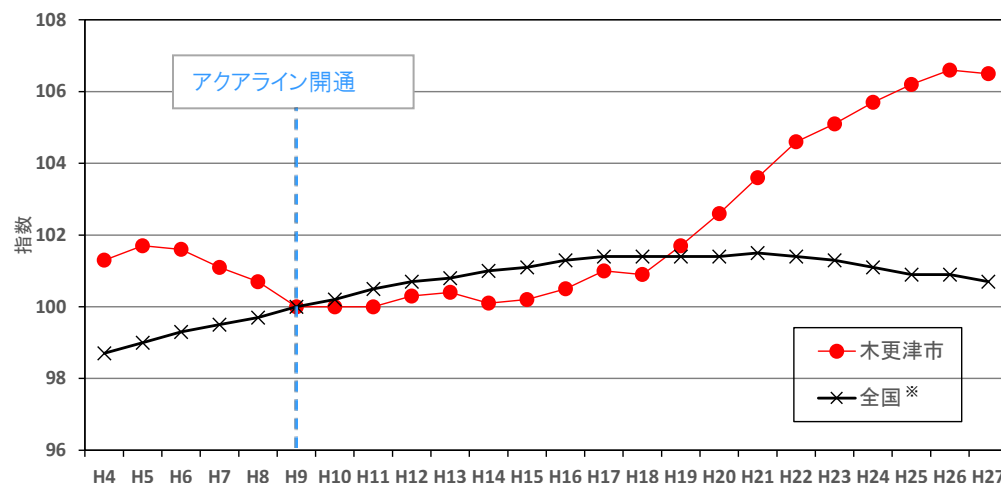


- 木更津JCT～羽田空港の走行経路
- 湾岸線ルート
木更津JCT～宮野木JCT～空港中央IC
 - アクアルート
木更津JCT～川崎浮島JCT～空港中央IC

4. アクアラインの整備効果

- ・ アクアラインによって東京・神奈川方面が通勤圏になったため、低廉良質な住宅を求めて、木更津地域へ移住する方々が増加。
- ・ 木更津市では、平成26年4月に、市内の小学校としては33年ぶりに小学校（市立真舟小学校）が開校。

■木更津市の人口



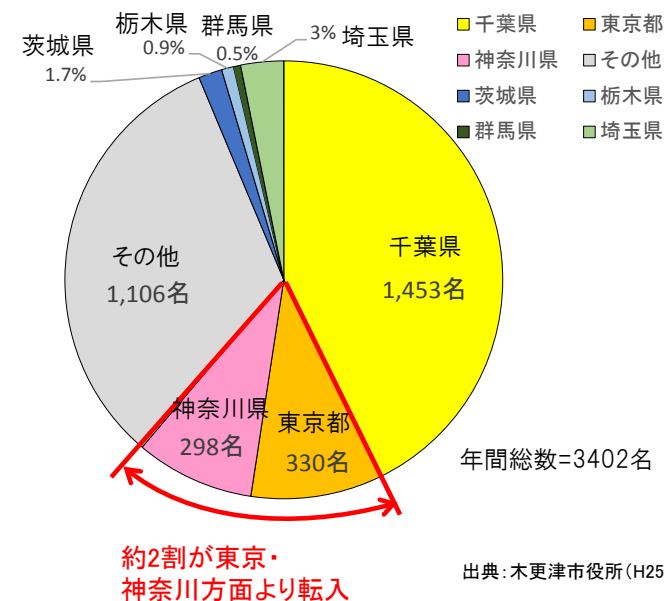
※全国の人口は外国人を含まない

木更津市の人口は4月1日現在、全国はH25まで3月31日現在、H26以降は各年1月1日現在

指数：H9の人口を100とした各年の比率

出典：住民基本台帳

■木更津市への転入者数



出典：木更津市役所（H25）