

東京湾アクアラインの利用状況に関する二、三の調査

○日本大学理工学部 正会員 後藤 浩
日本大学理工学部 正会員 竹澤 三雄

はじめに 東京湾アクアラインは、「首都圏の交通渋滞の緩和」、「房総地区でとれた野菜や魚介類の輸送時間の短縮による商品競争力のアップ」・「京浜地区の労働者への居住空間の提供」・「京浜地区住民への房総地区のレクリエーション利用促進」などを目的に平成9年12月に開通した^{1),2)}。しかしながら、供用開始時の推定交通量は25000台/日であったが、現在利用状況の実際は予想を下回る状況となっている（図1）¹⁾。また、図2は千葉県観光入込み状況など³⁾の経年変化を示したものであるが、アクアライン開通が地域活性化への決定的な起爆剤とはなっていない。このような現状を打開するために平成14年7月19日から平成18年3月31日にかけて社会実験²⁾が行われ交通量の若干の改善がなされている（図1）。

著者らは、このような背景から、かねてよりアクアラインが抱える問題点について、木更津市および川崎市住民などへのアンケート調査（留置調査法）・管理者などへのヒアリングなどをもとに検討を行ってきた。その結果、通行料金の問題以外には、特に木更津市域の商業をはじめとした衰退・人々を呼び寄せる魅力不足が大きな問題であることを指摘し、これを改善する必要性を述べた⁴⁾。

本報では、さらにアクアラインの中間に位置する海ほたる来訪者に対して、アクアラインの利用に関してアンケート調査（対面式）を行い現状の問題点について考察した。また、アクアラインと同じ東京湾を横断し現在計画中である東京湾湾口道の接岸地である富津市および横須賀市の住民へもアンケート調査を行い、現状を把握し考察したので報告する。

海ほたるパーキングエリアにおける現状調査 東京湾アクアラインは、木更津側4.4kmが橋梁、川崎側9.5kmがトンネルからなり、その接合部に海ほたるパーキングエリアが設置されている²⁾。このパーキングエリアは、風光明媚なことから来訪者の多い観光地としても千葉県の中で4番目にランキングされている³⁾。図3に示されるように開通当初のブームが去り観光客数はやや減少傾向にあるものの海ほたるパーキングエリアへの観光客は年間450～500万人となっている³⁾。アンケート調査は表1の内容に基づき対面式で、平成15年1月に100名、平成17年10～11月に250名から回答を得ることができた。紙面の都合上、主たる結果をここでは述べる。図4は、表1項目6の間に対する回答を整理したものである。図4に示されるように年にかかわらず回答者の訪問地はほ

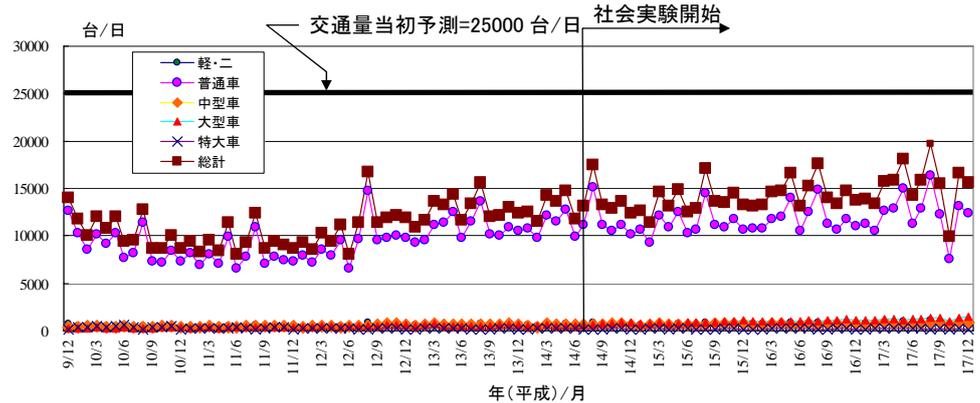


図1 東京湾アクアライン金田料金所1日断面交通量

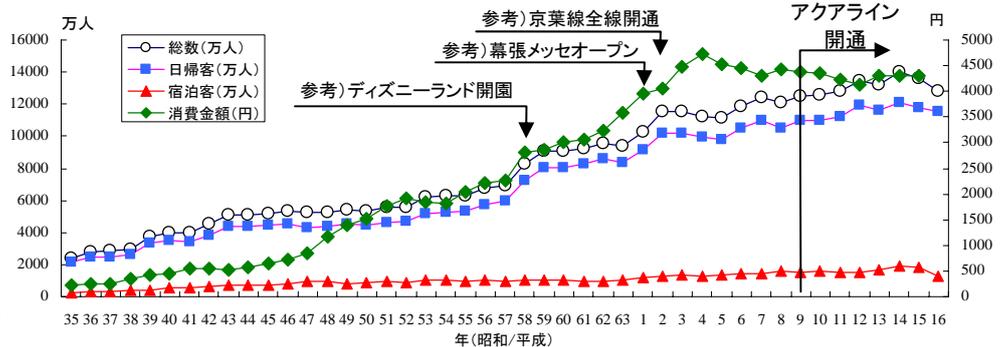


図2 千葉県観光客入込み者数及び一人当たり消費金額

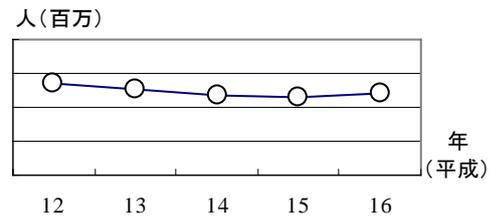


図3 海ほたる観光客数

表1 アンケート項目

1.性別は？	2.年齢は？	3.職業は？	4.住んでいる地域は？
5.川崎・木更津のどちらから来ましたか？また、これからどちらに行きますか？	6.川崎・木更津市内へ立ち寄りますか？	7.どのような方法でここに来ましたか？	8.ここに来た目的は何ですか？
9.交通料金についてどう思いますか？	10.過去に何回利用しましたか？	11.今後も来ますか？	

キーワード：東京湾アクアライン，海ほたるパーキングエリア，アンケート調査
連絡先：〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8 Tel. & Fax. 03-3259-0676

とんどが接岸市域ではなくその内陸部や周辺地域となっている。主な目的としては、対岸内陸地域へのショッピング・観光（千葉県側への訪問者で多いのがゴルフ）・海ほたる施設自身への見学が大半を占めている。これは、調査日が土曜日および休日であったことが影響しているものと考えられるが、図2に示されるように、交通車両はほとんどが乗用車であるため定性的に観光が多いことには変りがないものと考えられる。図5に示されるように、表1項目10については10回以上を越える回答者がこの2年間に約10%増加しており、利用定着客の増加が推察される。表1項目11については、今後もまた利用するとした回答が60~70%近く得られるものの利用料金が高額であるとの指摘があった。現状把握から、観光客の利用に頼った側面があることから、さらなる利用者増を図るためには商用車の増加を促さねばならず、そのためには千葉県側の木更津市域の市勢の向上が必要不可欠である。

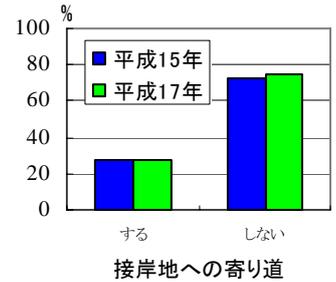


図4 接岸地への寄り道の可能性に対する回答状況

千葉県木更津市域の現状 図6,7は、木更津都市圏における市勢の経年変化の一例(事業所数・木更津駅の日あたりの乗降客数)である。市民数は約12万人強で横ばいであり年齢構成の内訳は年々高齢化を示している⁵⁾。また、木更津駅では平成8年には2万人/日の乗降客があったものの8年間で5000人/日もの減少が認められ、人の移動も少なくなる傾向がある⁶⁾。これは事業所数の減少と比例関係であり地域の衰退が伺える。写真1は、以前は大変な賑わいを見せていた目抜き通りである。現在では、シャッターが閉まることが多く人通りもまばらである。この現状に対して行政により木更津地域における活性化への施策が鋭意行われており⁷⁾、その施策の今後の浸透が期待される。

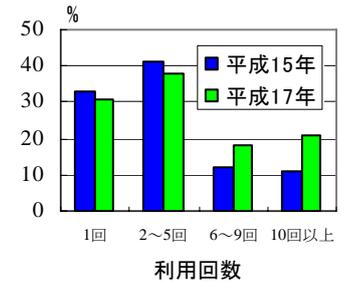


図5 アクアラインの利用頻度

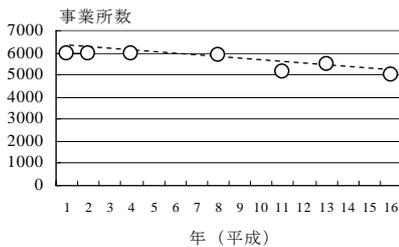


図6 木更津市域における事業所数の経年変化

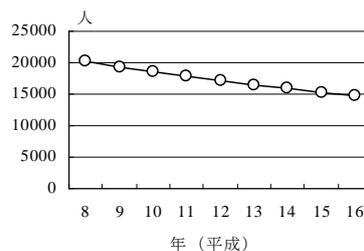


図7 JR木更津駅1日乗降客数の経年変化



写真1 木更津駅前商店街

東京湾湾口道に関する調査 現在計画中的である東京湾湾口道およびアクアラインに関して富津市(富津岬周辺地域)および横須賀市(观音崎周辺地域)の市民を対象に各200通のアンケート用紙(表2)を住宅ポストに配布し任意で回答する留置調査法で調査を行った。両市ともに約20%であった。主な結果を述べる。図8は項目4に対する回答を示したものであり、両市で対照的な回答が得られたことは興味深い(図8)。また、項目8については、横須賀は米軍基地を有する都会、富津は潮干狩りのできる田舎町とのイメージを有している。これは、アクアラインの両接岸市域の状況と類似している。なお、湾口道の必要性に関しては賛否が分かれた。

表2 アンケート項目

1.性別は？ 2.職業は？ 3.年齢は？ 4.東京湾アクアラインを利用していますか 5.湾口道が必要とされますか？ 6.今後もこの土地に住みたいですか？ 7.自分の住んでいる地域のイメージは？ 8.対岸の地域のイメージ 9.湾口道は橋梁がよいかトンネルのどちらがよいですか？ 10.自分の住んでいる地域の観光地は？

アクアライン活用に関する考察 海ほたるパーキングエリアは東京湾の中心に存在している。上述の意向調査より、海ほたる人工島に船が停泊できる施設を設置し、東京湾内市域への舟運の中継地として活用すれば新たな交通選択手段が生まれ、アクアラインの利用者増につながるのではないかと考える。

謝辞 本アンケート調査の実施に際して、東日本高速道路株式会社東京湾アクアライン管理事務所と日本大学理工学部土木工学科4年生窪寺大樹君(現太平工業株式会社)の協力を得た。ここに、記して謝意を表します。

参考文献 1) 東日本高速道路株式会社資料 2) 東京湾アクアラインホームページ (<http://www.aqua-etc.com/>) 3) 観光入込調査概要(平成9~16年度),千葉県観光課。 4) 池田,大谷,竹澤:東京湾アクアライン開通による木更津市民の反応について,第57回土木学会年次学術講演会講演概要集,VI-238,CD-ROM,2003。 5) 民力(1990-2005),朝日新聞。 6) 木更津市統計書および東日本旅客鉄道株式会社資料 7) 港湾,“津の町”木更津みなとまちづくりへの様々な取り組み,pp.36-39 83巻,2006。

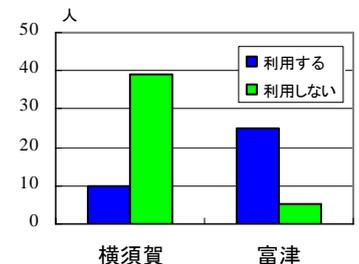


図8 アクアラインの利用状況