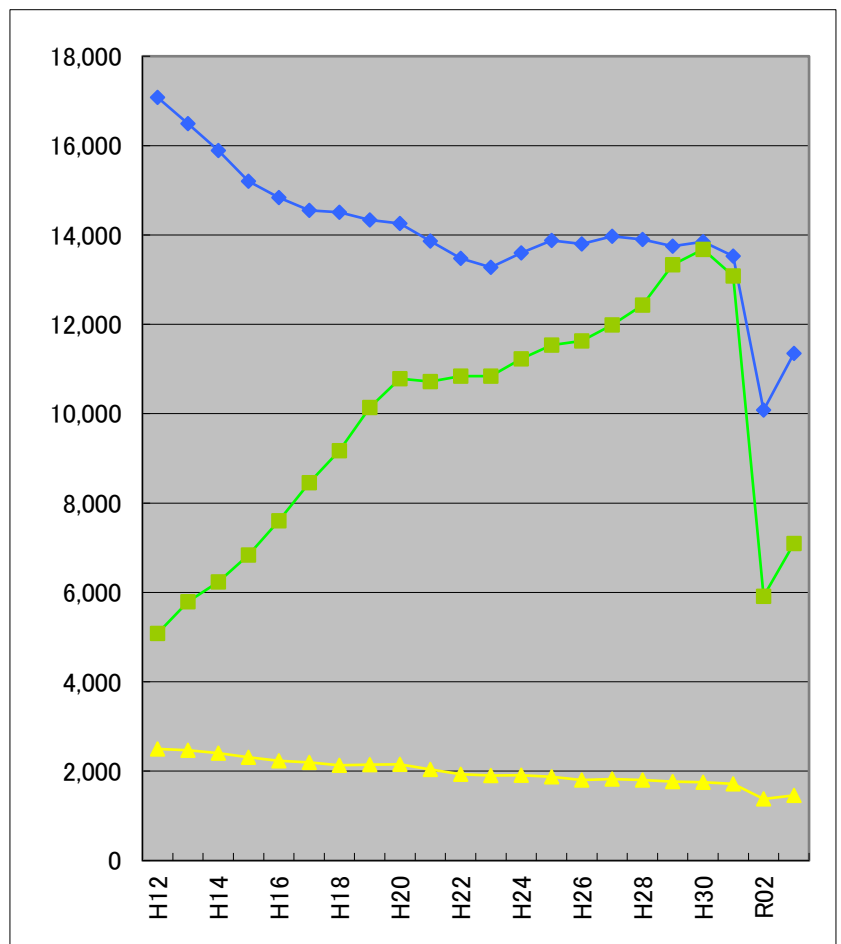


## 2. JR木更津駅及び巖根駅の昇降客数とアクアラインバス輸送量の推移

西暦	和暦	木更津駅	巖根駅	高速バス
2000	H12	17,077	2,499	5,085
2001	H13	16,492	2,469	5,792
2002	H14	15,888	2,404	6,234
2003	H15	15,205	2,313	6,836
2004	H16	14,839	2,233	7,601
2005	H17	14,551	2,194	8,458
2006	H18	14,511	2,135	9,170
2007	H19	14,336	2,148	10,136
2008	H20	14,255	2,153	10,782
2009	H21	13,866	2,038	10,721
2010	H22	13,474	1,935	10,839
2011	H23	13,274	1,900	10,839
2012	H24	13,600	1,913	11,229
2013	H25	13,878	1,874	11,538
2014	H26	13,801	1,800	11,632
2015	H27	13,973	1,821	11,990
2016	H28	13,896	1,801	12,430
2017	H29	13,752	1,767	13,332
2018	H30	13,846	1,755	13,678
2019	R01	13,529	1,715	13,086
2020	R02	10,080	1,378	5,910
2021	R03	11,350	1,461	7,096



※ 木更津駅と巖根駅は東日本旅客鉄道株式会社HP「各駅の乗車人員」より抜粋した

※ 高速バスはP1の「輸送人員」を365で除して一日当たりとして求めた値である

## 用語解説②: ファスナー合流

2019年11月29日からの運用実績: 名神高速の上り線一宮JCT付近では東海北陸道から合流する車両が加速車線のいたるところで合流するため、双方の道路とも交通の流れが悪くなり渋滞発生が発生していた。そこで、合流する箇所に設置するラバーポールを加速車線の先頭方向まで延伸することによって、規則正しく1台ずつ交互に合流する「ファスナー合流」を促し、合流時の交通の流れをスムーズにした。運用開始から2カ月間の交通状況を前年同時期と比較した結果、交通量はほぼ横ばいであったにもかかわらず、名神と東海北陸を合わせた渋滞による損失時間は約3割減少した。(NEXCO中日本のHPより抜粋引用)

