

首都圏三環状道路の計画

首都圏三環状道路の概要

首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路です。近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮しています。

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
 - ◆都心から半径約40~60km 延長約300km
- 東京外かく環状道路(外環道)
 - ◆都心から約15km、延長約85km
- 首都高速中央環状線(中央環状線)
 - ◆都心から約8km、延長約47km

凡 例			
	開通済区間		2車線
	事業中		4車線
		※4車線	
		6車線	

※首都高速は4車線(湾岸線を除く)

注1:※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 ※2区間の開通時期については財政投融資の活用による整備加速において用地取得等が順調な場合



平成30年6月2日時点

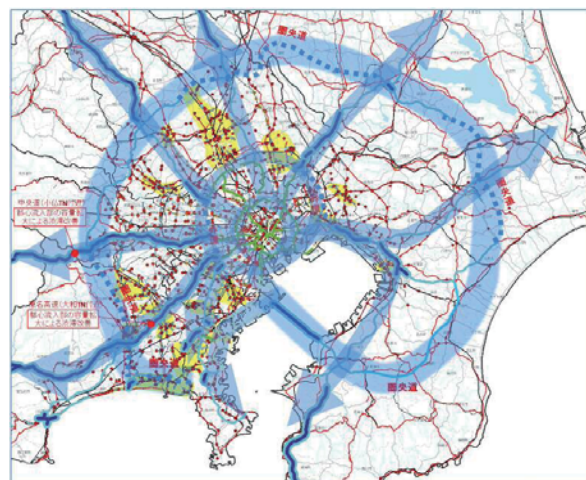
首都圏の交通状況

【平成25年6月18日開催の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(第4回)資料より引用】

我が国の中枢機能が存在する首都圏では、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上となっており、混雑時旅行速度は全国平均よりも約10km/h低い状況(首都圏平均24.2km/h)となっています。

首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路では、大都市流入部や首都圏中心部におけるJCT付近等に91箇所の主要渋滞箇所が存在し、また、一般道路では、都心部に連担して存在する主要渋滞箇所、郊外部の放射方向・環状方向の幹線道路周辺の1,499箇所の主要渋滞箇所が存在しています。

首都圏全体の交通ネットワークイメージ



出典:首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(第4回)

首都圏における渋滞状況



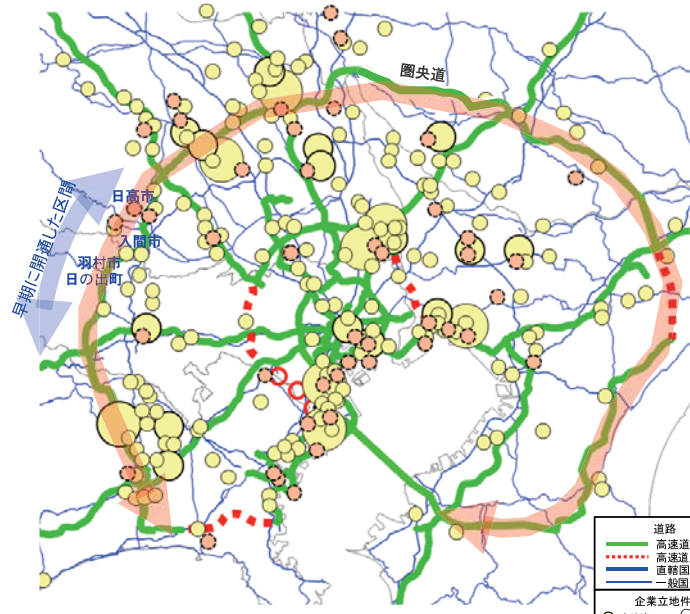
環状8号線(杉並区高井戸東2丁目付近)



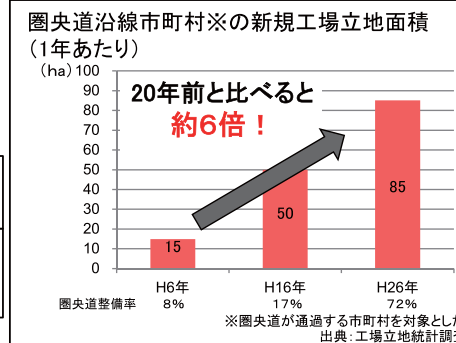
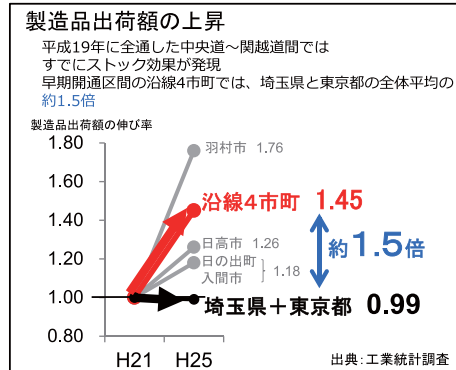
環状8号線(世田谷区八幡山2丁目付近)

環状道路の整備によるストック効果(圏央道沿線における企業立地の進展)

圏央道沿線には工場や物流施設が多数集積しています。(圏央道沿線市町村の工場立地面積は20年前の約6倍) また、圏央道の早期に開通した区間(中央道~関越道間)では、製造品出荷額が約1.5倍に増加しています。

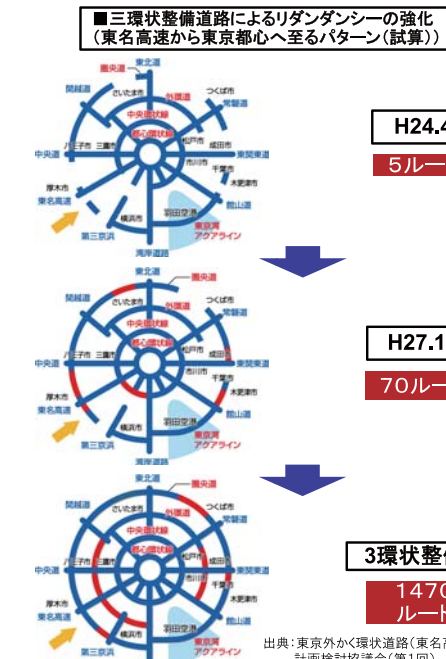
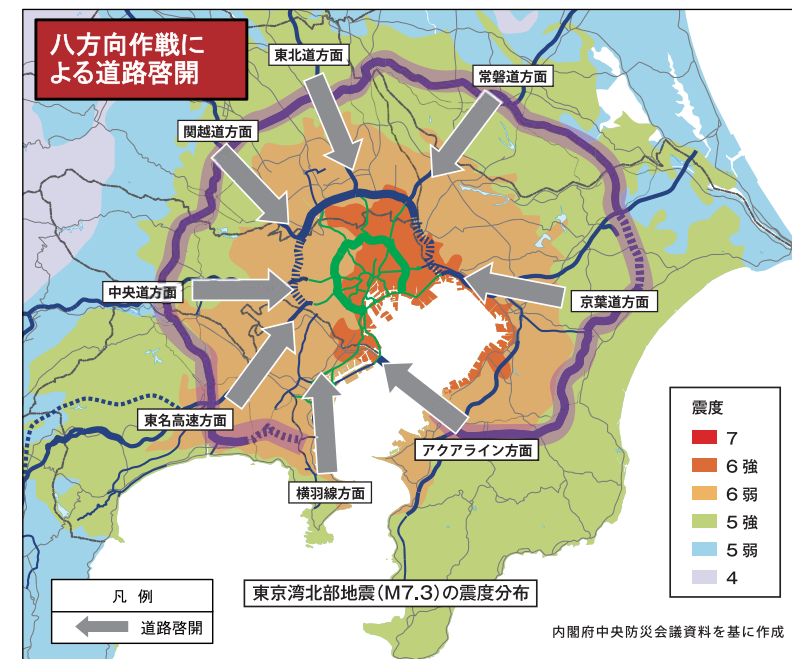


注1:※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2:久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線
 注3:圏央道の金谷JCT~戸塚IC、栄IC~JCT、藤沢IC、大栗JCT~松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定
 出典:国土交通省調べ(平成22年以降に竣工(予定)の物流施設および工場を対象に作図)



環状道路の整備によるストック効果(災害時のリダンダンシー確保)【八方向作戦】

首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定されます。道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定しています。リダンダンシーの強化により、放射道路が寸断しても都心への到達経路の確保が可能になります。



出典:東京外かく環状道路(東名高速~湾岸道路間)計画検討協議会(第1回)