

首都圏全体における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- | | | | | |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局 | ○警視庁 | ○埼玉県警察本部 | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部 | ○埼玉県 | ○千葉県 | ○東京都 | ○神奈川県 |
| ○山梨県 | ○横浜市 | ○川崎市 | ○千葉市 | ○さいたま市 |
| ○相模原市 | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 | |

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

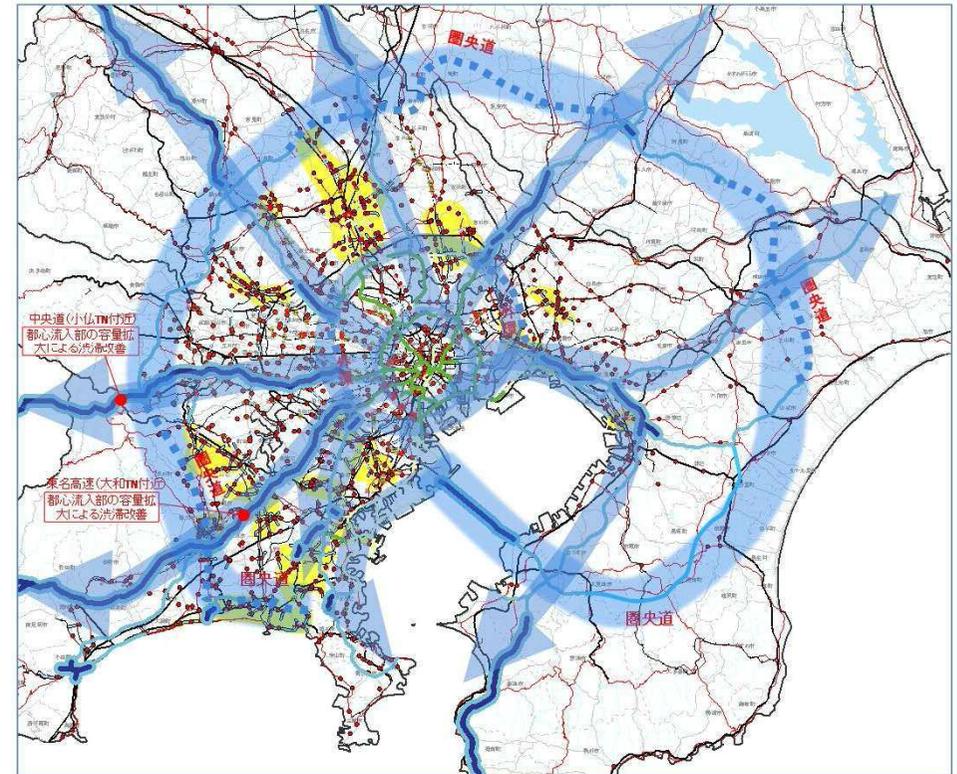
1. 首都圏の概況

概要	
首都圏の状況	我が国の中枢機能が存在し、3,562万人の人口が居住する首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)は、路線あたり平均交通量が全国平均の2倍以上となっています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏では、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、大都市流入部のボトルネック、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。

2. 対策の方向性

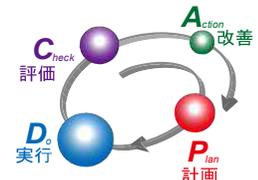
概要	
総合対策等	首都圏には、非常に多くの主要渋滞箇所が存在していることから、効果的な対策を行うことができる箇所に重点化をしつつ、対策を講じていきます。
道路整備等	<p>①高速道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心流入部へのボトルネック箇所に対して交通容量の拡大検討を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →中央道(小仏TN付近、調布付近)、東名高速(大和TN付近) 首都圏三環状道路など飛躍的にネットワーク機能を高める対策を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> →圏央道、外環(高谷JCT~三郷南IC、大泉JCT~東名JCT)、中央環状品川線等 <p>②一般道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量の多い幹線道路が交差する交差点の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →右左折車線増設、右折滞留長の延長、交差点の立体化等 交通需要について全体的に交通容量が足りない箇所に対し、交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →バイパス整備、拡幅による車線増等 踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →連続立体交差事業等 ハード対策とあわせ、信号現示の調整等のソフト対策をあわせて実施していきます。

3. 首都圏全体の交通ネットワークイメージ



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策や一般道における交差点円滑化、交通容量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、それぞれの地域の対応方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
 - 高速道路については、都心流入部の交通容量の拡大、首都圏三環状道路などネットワーク機能を高める対策を実施します。
 - 一般道路については、幹線道路が交差する交差点の円滑化、交通容量の足りない箇所に対して交通容量の拡大及び踏切に起因する渋滞について踏切の円滑化などを図ります。
- 各地域ごとに必要に応じて、WG(ワーキンググループ)を設立し、各道路管理者や警察が連携して対策等の検討を進めて参ります。
 - 中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中央地域(関越道、国道17号等)や千葉県湾岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



■ 高速道路(首都圏(外環内側))における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- | | | | | |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局 | ○警視庁 | ○埼玉県警察本部 | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部 | ○埼玉県 | ○千葉県 | ○東京都 | ○神奈川県 |
| ○山梨県 | ○横浜市 | ○川崎市 | ○千葉市 | ○さいたま市 |
| ○相模原市 | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 | |

- H24.6 第1回協議会
- H24.7 第2回協議会
- H24.12 第3回協議会
- 主要渋滞箇所の特定
- H25.6 第4回協議会
- 対応の基本方針の公表

1. 高速道路(首都圏(外環内側))の概況

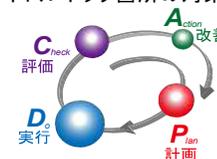
	概要
高速道路(首都圏(外環内側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> 昭和37年の京橋～芝浦間の供用に始まり、都心部における都心環状線と放射路線の整備、都市間高速道路との接続を経て、現在、中央環状線、外環等のネットワーク整備を進めています。 首都高速道路は、首都圏の他の道路に比べ非常に交通量が多く、最大断面交通量は16.3万台/日(葛西JCT～辰巳JCT)となっており、東京23区内においては首都高速道路の延長が国道、都道の約15%であるのに対し、走行台キロ・貨物輸送量はその2倍となる約30%を担っています。 外環は、平成4年の和光～三郷JCT間の供用以降、現在、大泉JCT～三郷南(約34km)が供用しており、関越道、東北道、常磐道の放射幹道を繋ぐ環状道路で、平均断面交通量:約7万台/日の重交通道路です。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 首都高速道路の都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通で、交通集中による大幅な速度低下が生じ、合流する放射線の上り方向について渋滞が顕著な状況となっています。 中央環状線が順次供用することにより、都心環状線を先頭とする渋滞が緩和されたものの、夕方の時間帯において中央環状線と合流する放射線下り方向の渋滞が顕在化している状況となっています。 外環は、大泉JCT、美女木JCT、川口JCT、三郷JCTにおいて、都市間高速道路及び首都高速道路とを連結しており、ジャンクション分合流部における速度低下に起因する渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> 都心部における通過交通の分散を図るため、ネットワーク整備を実施しています。 <ul style="list-style-type: none"> →中央環状品川線、小松川ジャンクション、横浜環状北線・北西線、外環(高谷JCT～三郷南IC、大泉JCT～東名JCT)等 交通容量の拡大を図るため、道路拡幅を実施しています。 <ul style="list-style-type: none"> →板橋JCT～熊野町JCT間、堀切JCT～小菅JCT間、三郷JCTランプ増設(外環→常磐)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 交通需要の分散を図るため、料金施策(中央環状線迂回利用割引)を実施しています。 交通容量の拡大を図るため、合流方法の変更(区画線変更)や速度低下区間における速度回復を喚起するLED表示板の設置等を実施しています。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏3環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、それぞれの対策方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
- 主要渋滞箇所の対策立案については、実効性及び効率性の高い箇所について優先的に渋滞対策を実施していきます。
 - 通過交通の分散を図るためのネットワーク整備、交通容量の拡大を図るための道路拡幅を進める
 - とともに、ソフト(標識・区画線改良、交通需要マネジメント等)、ハード(出入口の増設、構造改良等)の両面から対策の検討を行います。
- 対策の進捗に応じてその効果を検証しつつ、対応方針の見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



3. 高速道路(首都圏(外環内側))の主要渋滞箇所と現在の対策等



■ 高速道路(首都圏(外環外側))における対応の基本方針について

検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

- | | | | | |
|---------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| ○国土交通省関東地方整備局 | ○国土交通省関東運輸局 | ○警視庁 | ○埼玉県警察本部 | ○千葉県警察本部 |
| ○神奈川県警察本部 | ○埼玉県 | ○千葉県 | ○東京都 | ○神奈川県 |
| ○山梨県 | ○横浜市 | ○川崎市 | ○千葉市 | ○さいたま市 |
| ○相模原市 | ○東日本高速道路株式会社 | ○中日本高速道路株式会社 | ○首都高速道路株式会社 | |

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

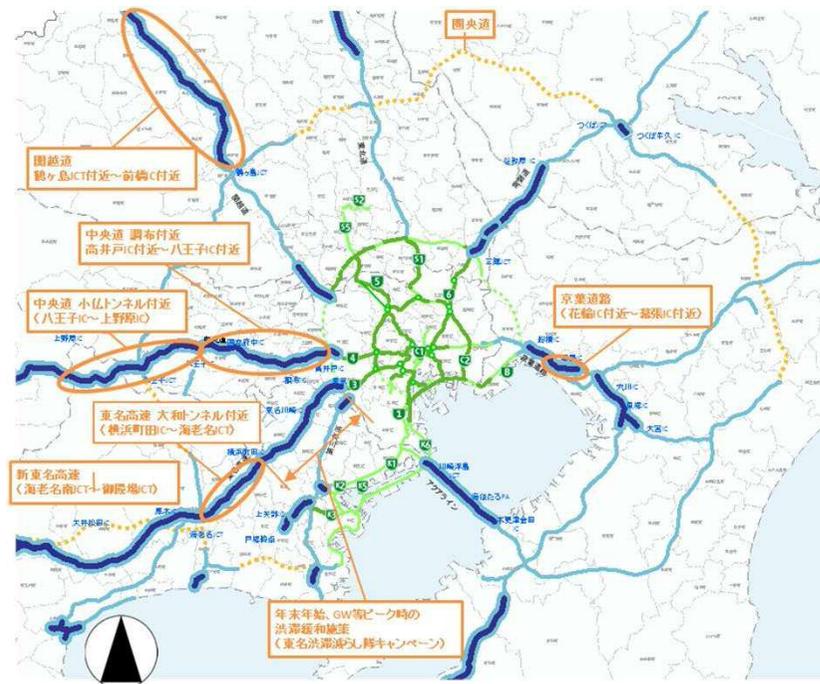
H25.6 第4回協議会

対応の基本方針の公表

1. 高速道路(首都圏(外環外側))の概況

概要	
高速道路(首都圏(外環外側))の状況	<ul style="list-style-type: none"> 昭和42年の中央道の調布～八王子間の供用に始まり、以来、東名高速、関越道、東北道などの放射路線の整備を先行し、現在、圏央道などの環状道路の整備を進めています。 首都圏の高速道路では、中央道(小仏TN付近)の休日の5%マイル速度※が28km/hという例に見られるように、大きな速度低下を多数観測しており、速度のバラツキが大きく定時性に課題がある状況です。(※5%マイル速度:速度の低い方から順番に並べて5%番目の速度。)
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏の主要渋滞箇所の特徴として、高速道路(外環外側)では、放射方向の路線において、休日の都心⇄郊外の流出入による交通集中部のボトルネック、都心近郊の通勤時間帯の交通集中部のボトルネック等に61箇所の主要渋滞箇所が存在します。

3. 高速道路(首都圏(外環外側))の主要渋滞箇所と現在の対策等



2. 対策の方向性

概要	
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> ①高速道路ネットワーク整備の推進 新東名、首都圏三環状道路など高速道路ネットワーク機能を高める対策を実施します。 →新東名(海老名南JCT～御殿場JCT)、圏央道等 ②渋滞ボトルネック部における交通容量の確保 休日や通勤時間帯の交通集中部のボトルネック部において、交通容量の確保を図る対策の検討・実施を行います。 ・中央自動車道(小仏トンネル付近、調布付近) ・東名高速道路(大和トンネル付近) ・関越自動車道(鶴ヶ島JCT付近～前橋IC付近) ・京葉道路(花輪IC付近～幕張IC付近)等
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ○情報提供などのソフト対策 ハード対策と合わせ、情報提供等のソフト対策を、継続して実施していきます。 →年末年始・GW等ピーク時における渋滞緩和施策(東名渋滞減らし隊キャンペーン)

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策にあたっては、首都圏三環状道路等の整備や環状道路の利用促進等によるネットワークの有効活用に取り組みつつ、道路構造上の問題に起因する渋滞ボトルネック箇所の対策について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、それぞれの対策方針に基づき詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます。
- 各地域ごとにWG(ワーキンググループ)を設立し、各道路管理者や警察が連携して対策等の検討を進めて参ります。
→中央道(小仏TN付近、調布付近等)、神奈川県東名軸(東名高速、国道1号等)、埼玉県中央地域(関越道、国道17号等)や千葉県沿岸地域(京葉道路、国道357号等)についてはWGを設立し、具体的な対策の立案を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)

