

# 第1章 アクセス向上

平成27年3月、首都圏3環状道路の第1号として、首都高速中央環状線が全線開通した東京都心部では、渋滞が約5割減少する等の顕著な整備効果が現れました。

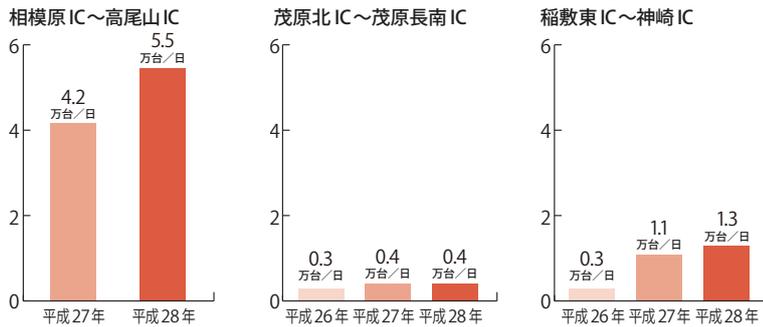
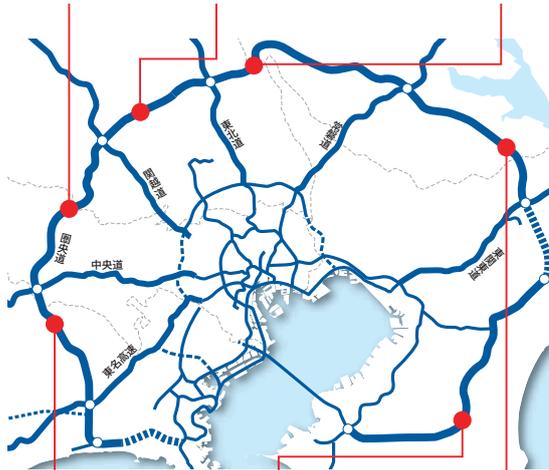
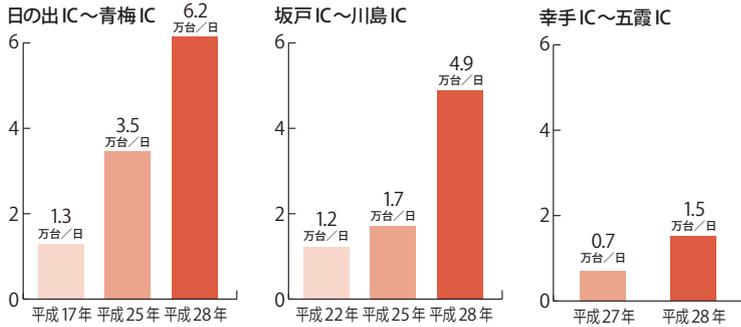
圏央道でも、整備の進展とともに都心を経由していた通過交通が転換するなど、首都圏の交通をダイナミックに変えようとしています。

平成29年2月に東名高速から東関東道までが直結したことで、さらなるアクセス向上が見込まれます。





① ネットワーク整備進展と圏央道利用交通量



出典：トラカンデータ(平日全車 10月)  
(万台/日)



# 進む高速道路ネットワークの活用

圏央道は、境古河IC~つくば中央IC間の開通によって、東名高速から東関東道までの6本の高速道路が、圏央道を介して結ばれました。

これに伴い、圏央道の交通量も大幅に増加しています。例えば、中央道~関越道間がつながる前の平成17年と、東名高速~中央道間・関越道~東北道間の一部が開通した平成25年、東名高速~東北道間が接続し

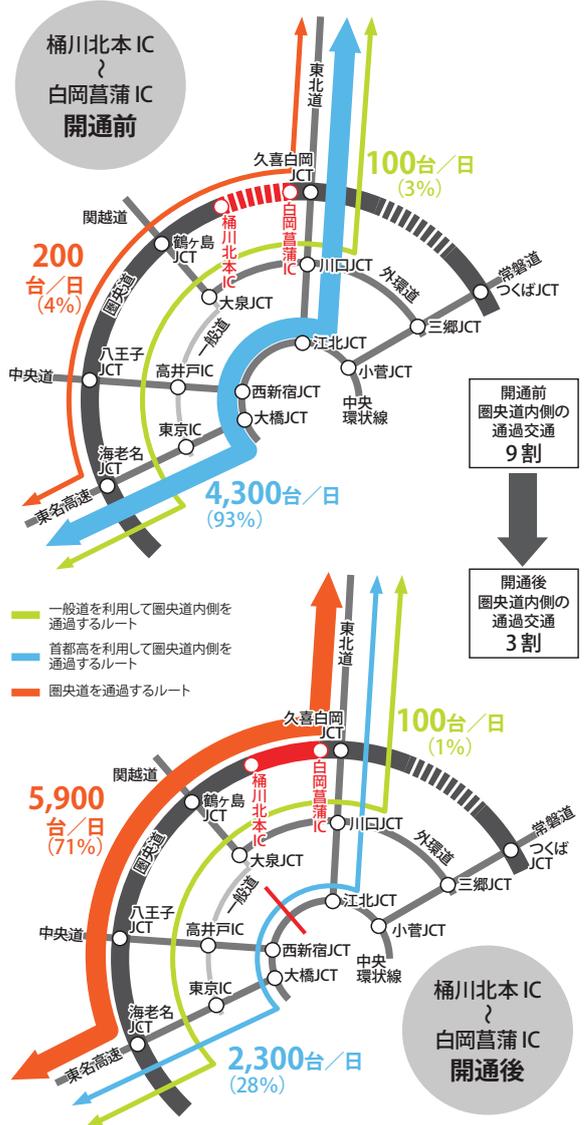
た後の平成28年での交通量を比較すると、着実に増加しています①。

そして、いままで東京都心を経由していた広域交通が圏央道に転換しています。東名高速~東北道間の経路選択をみると、平成27年に東北道と連絡した後、圏央道内側の通過交通が9割から3割に減少しました②。また、首都高速中央環状線の対応する区間は、交通量が約2%減少するなど、渋滞緩和



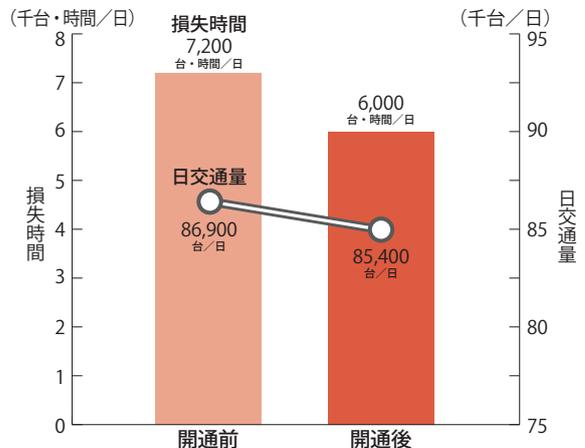
### ② 圏央道内側の交通が9割から3割に減少

東名高速～東北道間の経路選択



出典：ETCログデータ  
 圏央道開通前：平成27年10月2～7日(平日)  
 圏央道開通後：平成27年11月2～6日(平日)

### ③ 中央環状線渋滞損失時間は約2割減少



出典：首都高速(株)トラカンデータ  
 <損失時間>内回り外回り合計 開通前：平成27年10月1日(木)～10月15日(木)  
 開通後：平成27年11月1日(日)～11月15日(日)  
 上記期間の平日の平均値  
 <日交通量>西池袋～中野長者橋間 開通前：平成27年10月1日(木)～10月30日(金)  
 開通後：平成27年11月1日(日)～11月15日(日)  
 上記期間の平日の日交通量の平均値

が進んでいます③。

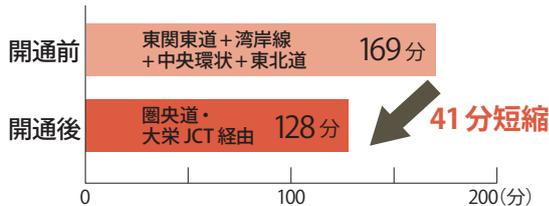
さらに同28年4月から、圏央道の料金水準を引き下げ、都心経由の場合と環状道路利用の場合に、同一起終点なら同料金という“利用重視の料金”に移行しました。そのため、圏央道への交通転換はさらに弾みがついています。



① 成田国際空港から栃木・足利方面への所要時間短縮



成田国際空港と栃木・足利方面間の所要時間の比較



出典：平成22年道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出  
なお、神崎IC～大栄JCT及び境古河C～つくば中央ICは、規制速度(70km/h)で算出



# アクセス時間の短縮

圏央道は、放射方向の高速道路を結び、首都圏各地を結ぶ時間を大幅に短縮し、新たな交流ネットワークをもたらしています。

厚木事業所と山梨工場を持つ工作機械メーカーでは、従来1日1往復であったのが開通後は2往復できるようになるとともに、特殊部品の調達先の下請け会社も広く関越や東北方面から選べるようになったとのこと。

さらに、茨城県内の区間が繋がると、成田国際空港から栃木・足利方面へは、これまでの都心ルートと比べ、所要時間が約

41分短くなります①。

物流企業経営者は、「目的地までの移動時間が正確に読めるのが、圏央道を利用する最大のメリット。効率化につながっている」と話しています。

また、厚木と東松山に工場がある機械部品メーカーでは、同26年に相模原愛川IC～高尾山IC間が開通し東名高速と中央道が繋がったことにより、利用ICを、高尾山ICから、工場に近い相模原愛川ICに変更。従業員の工場間の行き来が容易になり、「時間が有効活用できた」と喜んでいます②。



茂原駅 バス停 所要時間の短縮、全便の横浜駅まで延伸によって高速バスの利便性が向上し、利用客が増加。(平成29年1月27日撮影)

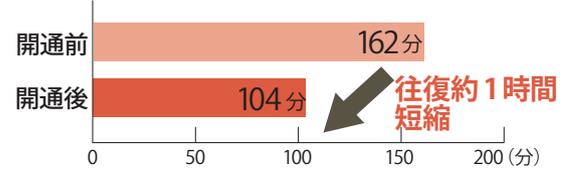
茂原駅～羽田空港・横浜駅を結ぶ高速バスの所要時間は、圏央道千葉県区間で同25年、東金JCT～木更津東IC間が開通し東京湾アクアラインと直結したことで、国道409号等を使っていた開通前より約30分短縮、高速バスの利便性が高まり、利用者が約2割増加しました③。

地域間移動の時間短縮効果による行動範囲の拡大で、新たな広域観光圏も誕生しており、関東近郊の主要観光地が身近な存在になってきています。

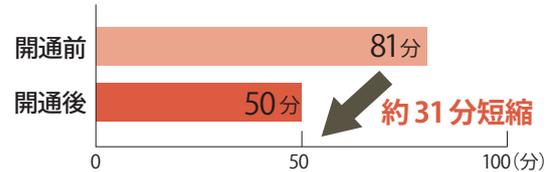
## ②相模原愛川ICから埼玉・山梨方面への所要時間短縮



河口湖IC～相模原愛川ICの往復の所要時間



東松山IC～相模原愛川ICの所要時間



出典：フローデータ

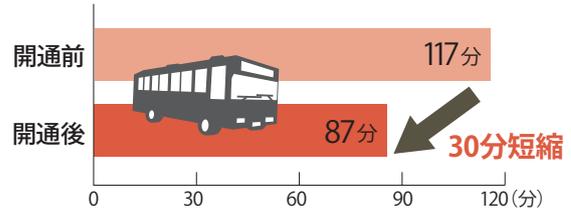
開通前：平成25年7～10月平日昼間12時間平均

開通後：平成26年7～10月平日昼間12時間平均

## ③圏央道(東金JCT～木更津東IC)経由の高速バス



高速バス運行時間の変化(茂原駅～横浜駅)



出典：フローデータ

集計期間：平成24年5月1日～平成25年2月28日(開通前)の運行時間帯

平成27年5月1日～平成28年2月28日(開通後)の運行時間帯

時刻表による所要時間：(開通前)茂原駅→羽田空港(90分)→横浜駅(120分)

(開通後)茂原駅→羽田空港(80分)→横浜駅(110分)

※平成26年4月1日ダイヤ改正

高速バス利用者数の推移(茂原駅～横浜駅)



※茂原駅～羽田空港・横浜駅は、開通後に全便が横浜駅へ乗り入れ。

出典：バス事業者からの提供データ(下記期間の利用実績より月平均値を算出)

開通前：平成24年5月～平成25年3月 開通後：平成27年5月～平成28年3月

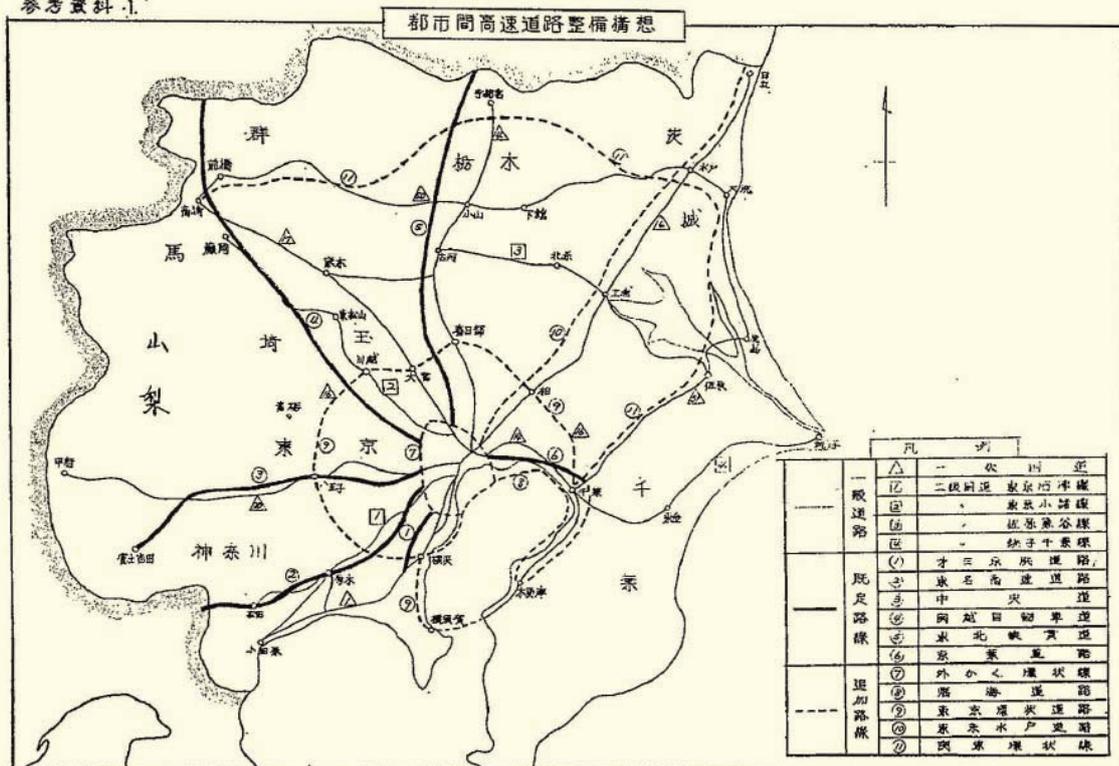
# 首都圏基本問題懇談会中間報告

昭和38年(1963年)

## 首都圏の道路交通の骨格として、 3環状9放射のネットワークが計画

首都圏内の連合都市相互の都市間交通の円滑化をはかるため、その熟度に応じて、東京環状道路(横須賀～八王子～大宮～千葉間)、関東環状線(高崎～宇都宮～水戸～鹿島～千葉間)、臨海高速道路(横須賀～横浜～東京～千葉～木更津間)の高速道路の建設が望ましい。

参考文献 1.



出典：首都圏基本問題懇談会中間報告書