

その他(首都高 快適走行ビジョン2040の策定)

令和8年2月24日

首都高 快適走行ビジョン2040の策定

- 2015年3月の中央環状線全線開通およびJCT改良をはじめとした各種施策により、この四半世紀で渋滞が1/2に減少したが、社会情勢等の変化により**現在も主要渋滞箇所を中心に混雑が残っている状況**
- 首都圏で事業化されている高速道路網が概成する2040年に向けて、首都高は更なる利便性向上を追求するため、以下の3本柱に基づき各種施策を進め、**渋滞半減**を目指す

柱① 円滑な首都高

将来にわたってより快適な走行空間を提供するため、渋滞発生箇所の交通容量増加や偏在する交通需要に対してネットワークを効果的に活用するパフォーマンスマネジメント※1に取り組む。

柱② 時間の読める首都高

適時的確な情報提供により行動変容していただくモビリティマネジメント※2にお客さまと協働で取り組むことで、利用しやすい首都高を目指す。

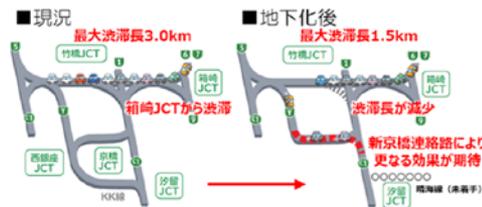
柱③ 誰にでも優しい首都高

最先端技術を用いた情報や道路サービスを提供することにより利用体験を変革し、普段首都高を利用されない方や運転が苦手な方でも使いやすい首都高へ進化する。

快適走行ビジョン2040の施策



施策例)日本橋区間地下化事業・新京橋連絡路事業



施策例)AI活用による渋滞カレンダーの高度化



17時台(タピーク)の渋滞状況

<現在(2023年)>



<将来(2040年)>
(高速道路網概成時)

渋滞が半減



※1 旅行速度や通行止めリスク等のサービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図るもの。時間別・箇所別・方向別のデータからパフォーマンスが低い箇所を分析し、局所的・面的な渋滞対策や付加車線設置の対策につなげる(国土交通省道路局 WISENET2050・政策集 R5.10より引用)。

※2 一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策(国土交通省 モビリティマネジメントパンフレットより引用)。