

| | |
|---|-----|
| 5. 最新の交通状況の整理..... | 5-1 |
| 5.1 最新の公表資料による交通状況の整理 | 5-1 |
| 5.2 ETC2.0 データによる交通状況の整理(2点を起終点とした計測) | 5-4 |

5. 最新の交通状況の整理

平成 28 年 4 月以降に首都圏高速道路に新料金が導入された。

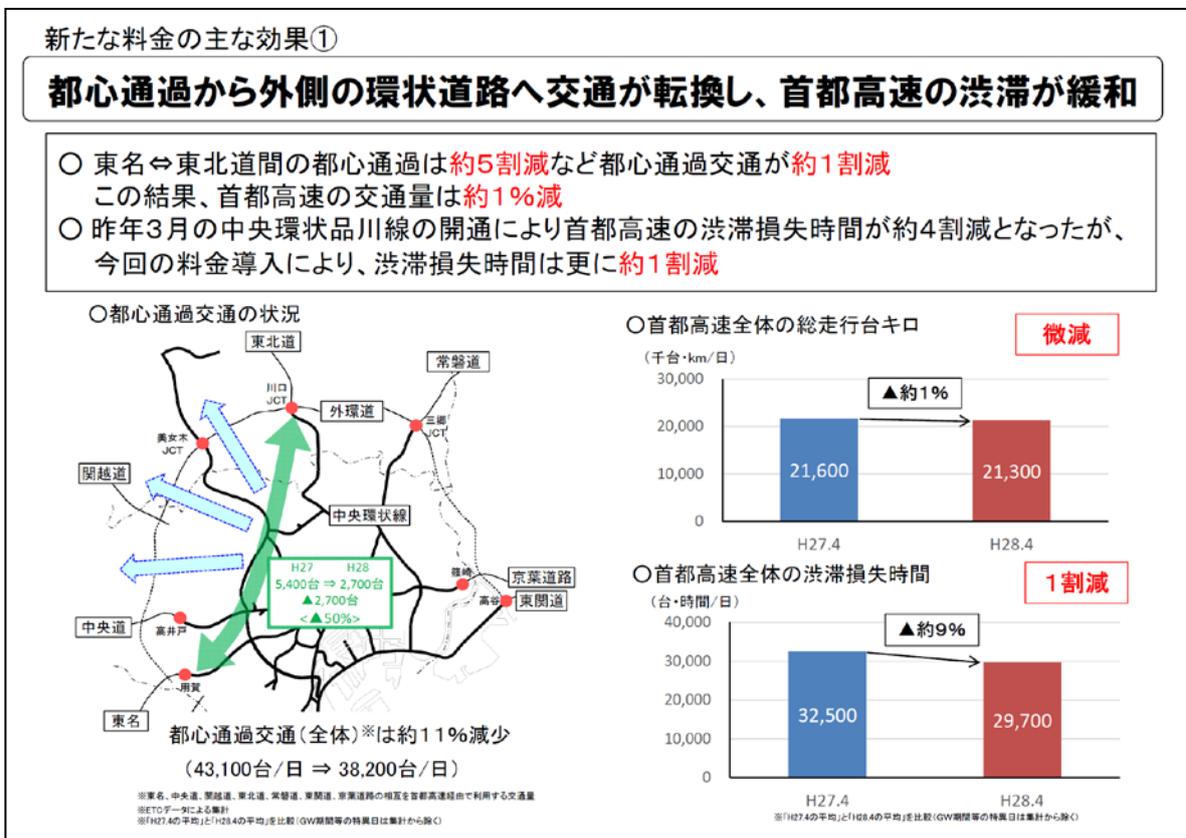
以下では、新料金導入前後の交通状況を最新の交通データや公表資料を用いて整理を行った。

5.1 最新の公表資料による交通状況の整理

以下では、最新の公表資料である「首都圏の新たな高速道路料金導入後 1 ヶ月の効果」（平成 28 年 5 月 20 日 国土交通省 道路局）より外環（関越～東名）、3 環状に関する内容について整理を行った。

1) 新たな料金の主な効果①

都心通過が外側の環状道路に転換しており、外環が整備された場合、さらなる都心の渋滞緩和が期待される。

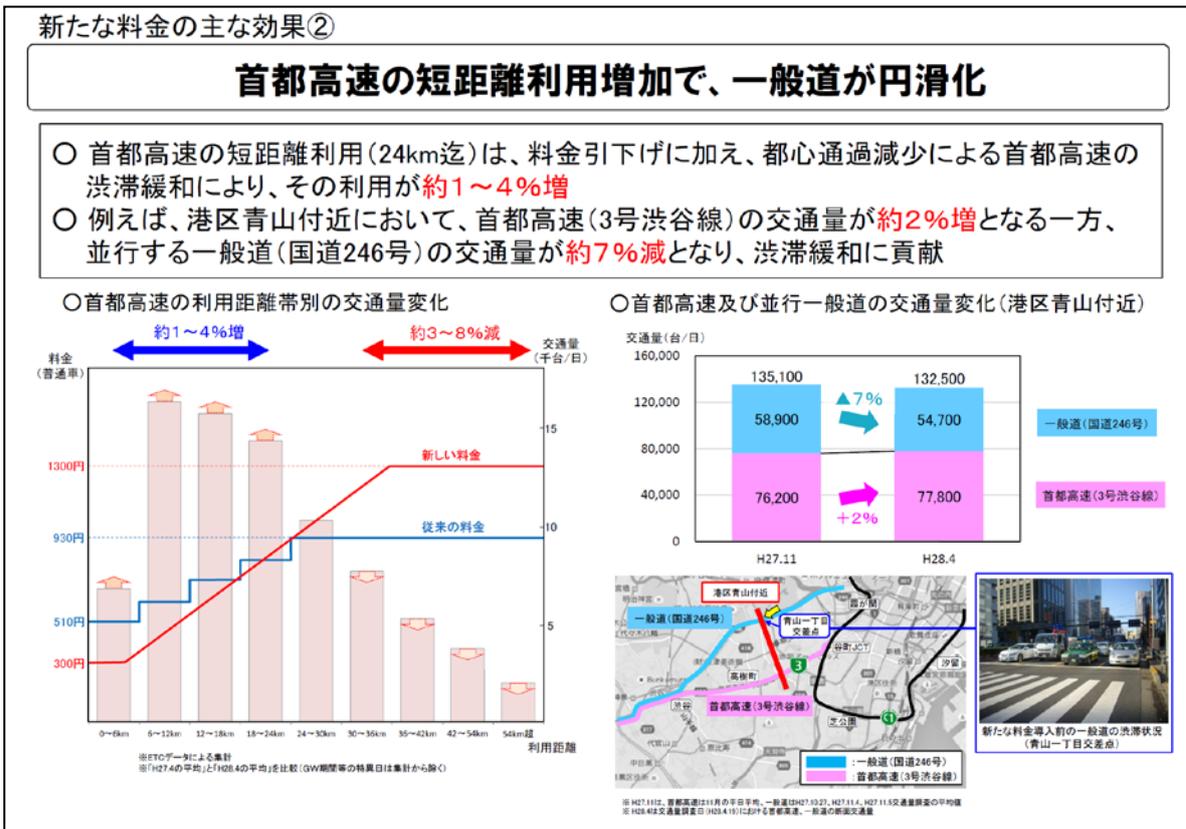


資料：首都圏の新たな高速道路料金導入後 1 ヶ月の効果
(平成 28 年 5 月 20 日 国土交通省 道路局)

図 5.1-1 新たな料金の主な効果(1/3)

2) 新たな料金の主な効果②

外環整備により、首都高速と同様に並行する一般道の円滑化が期待される。

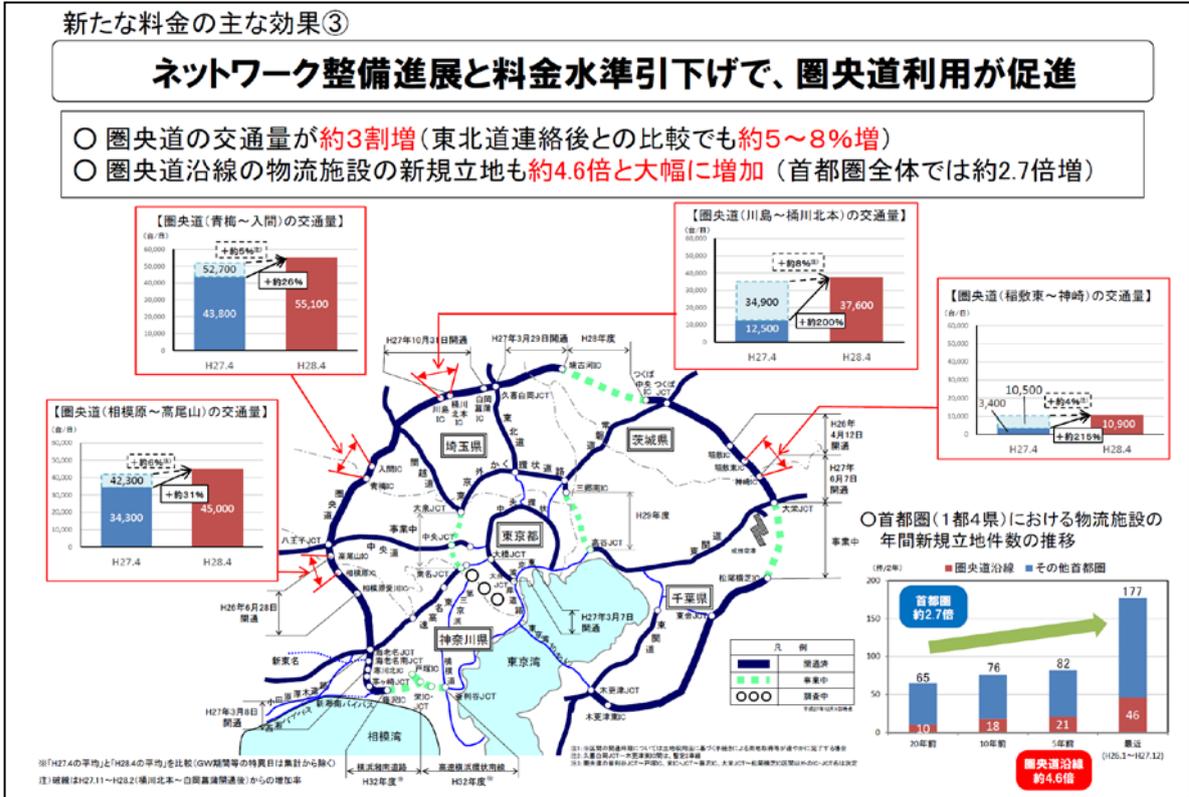


資料：首都圏の新たな高速道路料金導入後1ヶ月の効果
(平成28年5月20日 国土交通省 道路局)

図 5.1-2 新たな料金の主な効果(2/3)

3) 新たな料金の主な効果③

外環整備により、関越道～東名高速間が環状道路により接続されることで、利用が促進し、円滑な物流、沿線企業活動へ寄与すると想定される。



資料：首都圏の新たな高速道路料金導入後1ヶ月の効果
(平成28年5月20日 国土交通省 道路局)

図 5.1-3 新たな料金の主な効果(3/3)

5.2 ETC2.0 データによる交通状況の整理(2点を起終点とした計測)

1) 前提条件

(1) 使用データ、集計期間

ETC2.0 データを用い、以下の集計期間について整理を行った。

- ・ H27.4～6 (圏央道 東名高速～東北道接続前、新料金導入前)
- ・ H28.1～3 (圏央道 東名高速～東北道接続後、新料金導入前)
- ・ H28.4～6 (圏央道 東名高速～東北道接続後、新料金導入後)

※ (圏央道 東名高速～東北道接続) は、以下、東北道接続として記載

(2) 集計車種

- ・ 全車種
- ・ 大型車

(3) 集計方法

集計の対象となる起終点の放射軸は、以下の理由より東名高速⇔東北道（圏央道外側）とした。

- ・圏央道（東名～東北）接続において、最も遠い放射軸同士であるため
- ・圏央道回り、首都高回りも概ね 100km 弱と迂回感が発生しないため

集計は、起点（1点）と終点（2点）を通過する交通のうち、終点対象となる放射軸と圏央道が交差する JCT の手前の断面（集計断面）を通過した集計断面の割合により首都高回り、圏央道回りの集計を行った。

なお、1方向以外に双方向の集計も行った。

（例：東名高速→東北道）

圏央道回り割合：集計断面B利用量 ÷ (集計断面A交通量+集計断面B交通量)

圏央道回り割合：集計断面A利用量 ÷ (集計断面A交通量+集計断面B交通量)



図 5.2-1 流動を把握する集計対象路線

2) 集計結果

今回の集計結果では東名高速と東北道の流動において、圏央道への転換（首都高回りの減少、圏央道回りの増加）状況を把握することができた。

今回の集計期間は、1月～3月、4～6月と限定的になっており、今後は、年度や平均的な交通量の10月などにおいて集計を行うことも必要であると考えます。

集計結果を次頁以降に示す。

(1) 東名高速⇄東北道(両方向)

a) 全車種

東北道接続後の流動の変化は、圏央道が東名高速から東北道まで繋がったことで圏央道回りの交通量が増加（6.5%⇒86.4%）している。

新料金導入後の流動の変化は、少ない状況となっている。

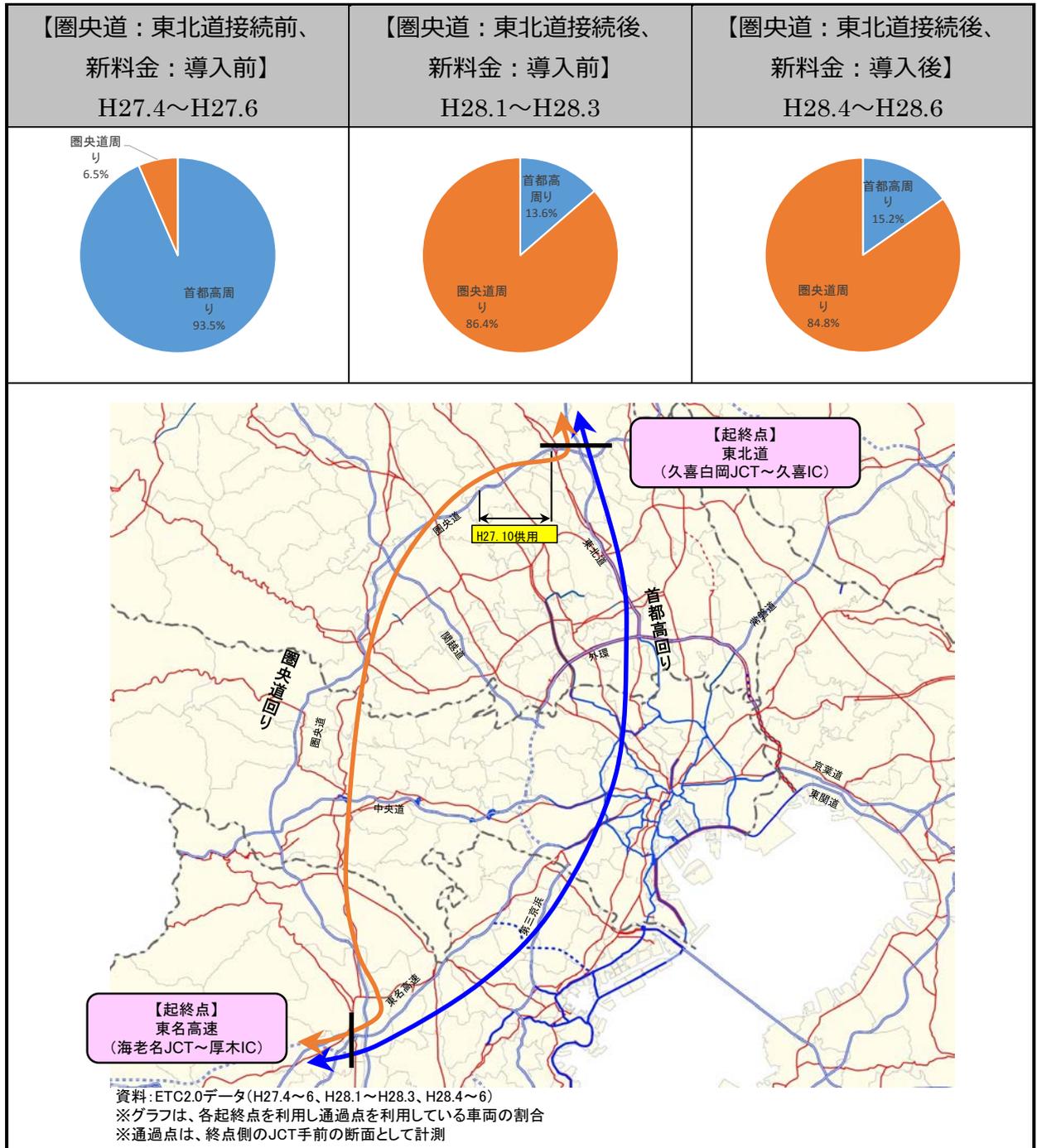


図 5.2-2 首都高、圏央道回りの変化

b) 大型車

東北道接続後の流動の変化は、圏央道が東名高速から東北道まで繋がったことで圏央道回りの交通量が増加（1.1%⇒95.9%）している。

新料金導入後の流動の変化は、少ない状況となっている。

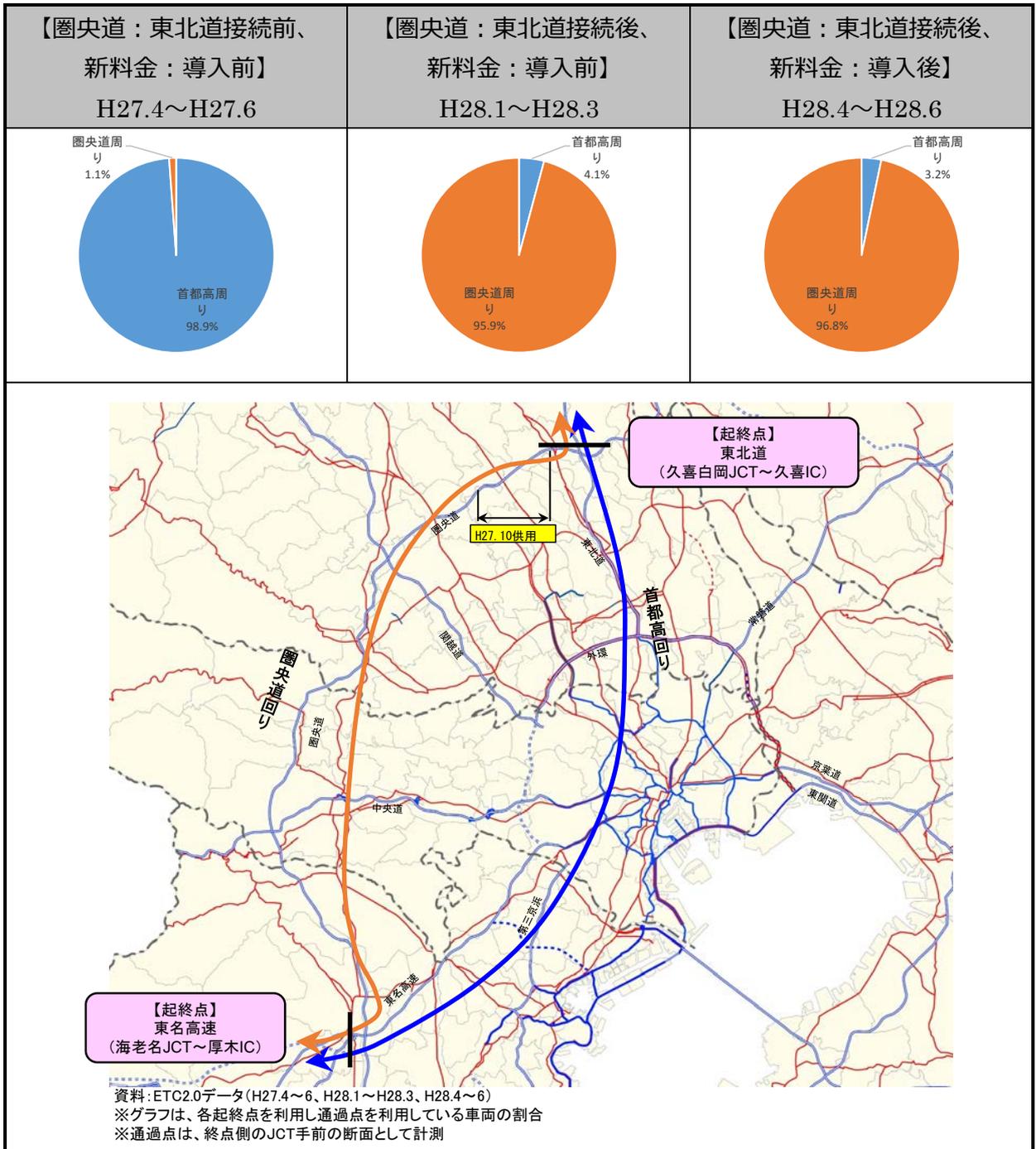


図 5.2-3 首都高、圏央道回りの変化

(2) 東名高速→東北道

a) 全車種

東北道接続後の流動の変化は、圏央道が東名高速から東北道まで繋がったことで圏央道回りの交通量が増加（5.5%⇒87.8%）している。

新料金導入後の流動の変化は、少ない状況となっている。

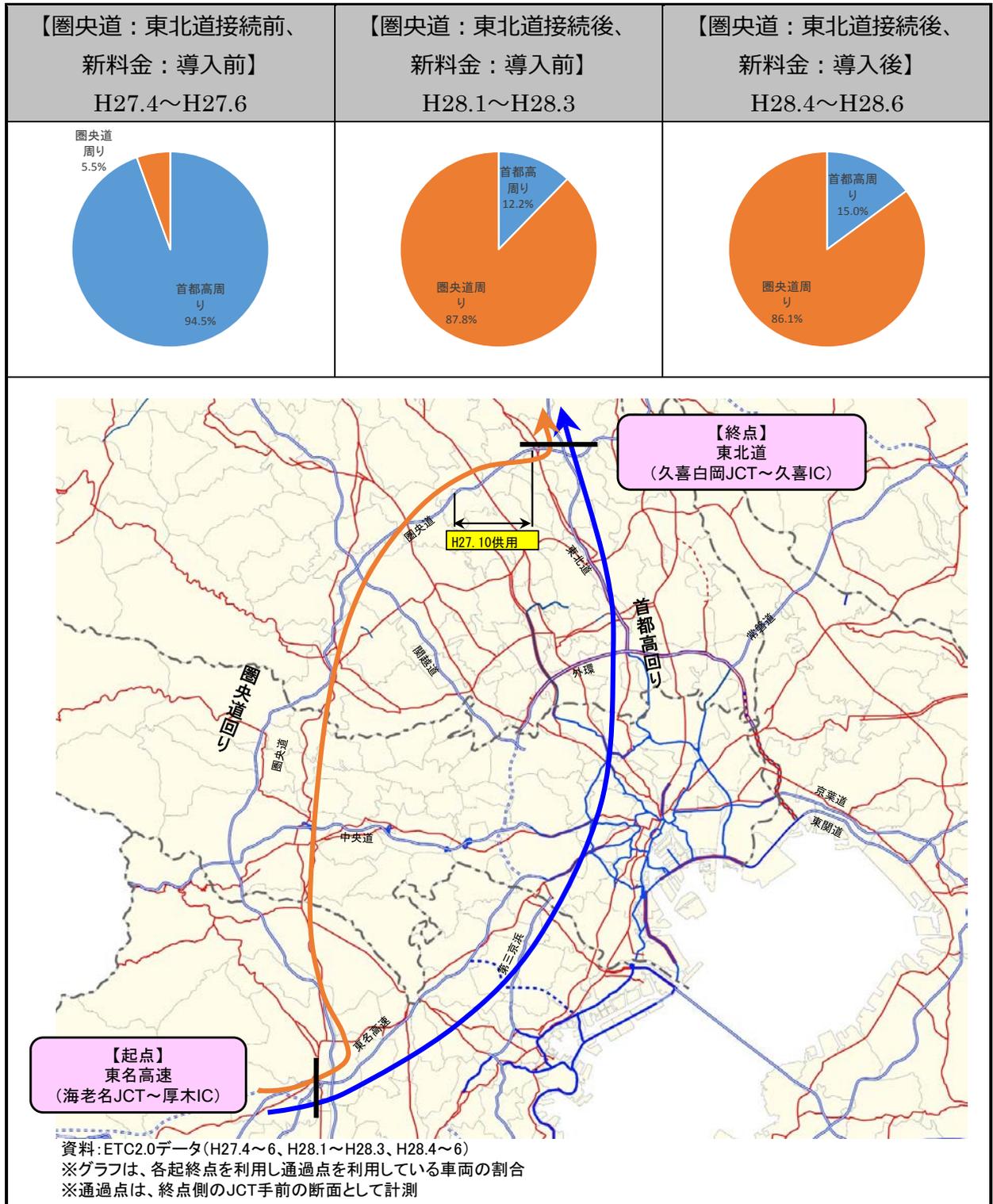


図 5.2-4 首都高、圏央道回りの変化

(3) 東名高速←東北道

a) 全車種

東北道接続後の流動の変化は、圏央道が東名高速から東北道まで繋がったことで圏央道回りの交通量が増加（7.6%⇒84.6%）している。

新料金導入後の流動の変化は、少ない状況となっている。

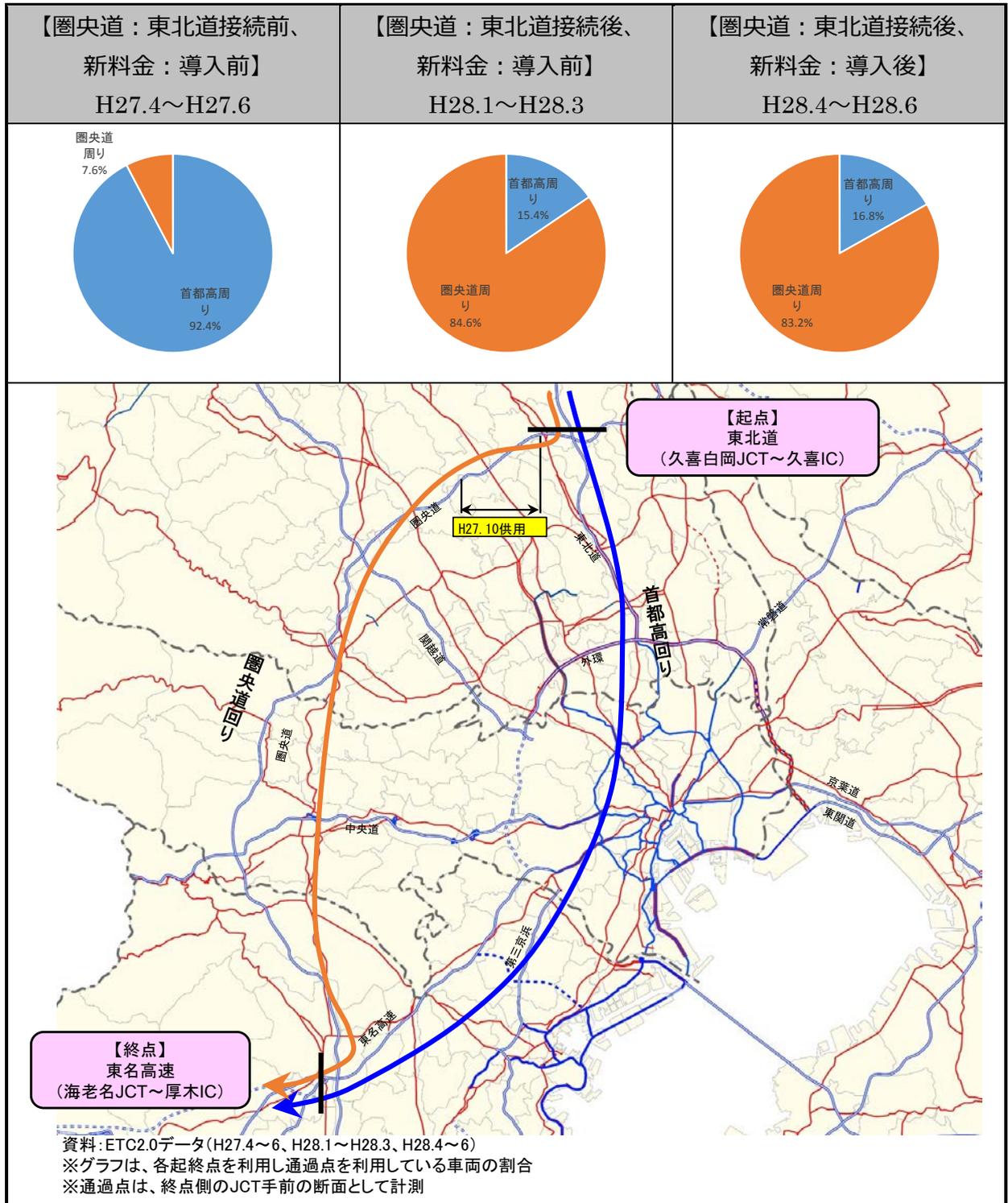


図 5.2-6 首都高、圏央道回りの変化

b) 大型車

東北道接続後の流動の変化は、圏央道が東名高速から東北道まで繋がったことで圏央道回りの交通量が増加（1.7%⇒96.7%）している。

新料金導入後の流動の変化は、少ない状況となっている。

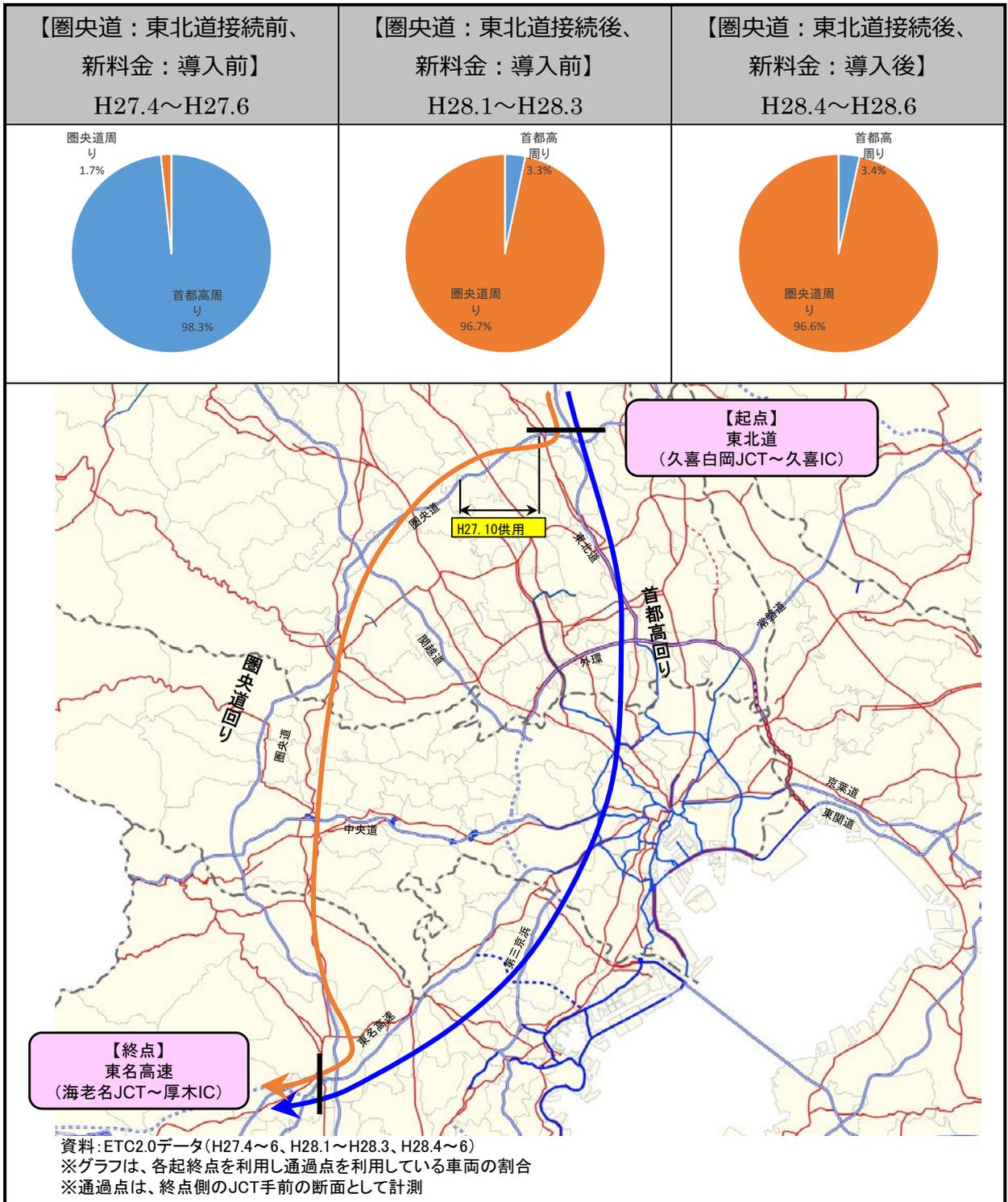


図 5.2-7 首都高、圏央道回りの変化