

第6章 今後の課題

(1) 首都圏3環状道路の整備等に伴う交通流動分析

本業務では、近年の交通施策・交通計画や物流等の社会情勢の変化、および幹線道路（高規格幹線道路やその周辺道路）の開通を踏まえ、首都圏3環状道路を始めとする都心部、および首都圏域の交通流動について分析を行った。分析の結果、①交通流動の変化はネットワーク変化による影響が大きいこと、②圏央道の開通により、沿線地域の企業立地が増加しており、地価・税収も増加していること、③首都圏3環状道路の概成により多くの地域で高速道路へのアクセス性が向上していることが明らかとなった。

また、首都高横浜北西線の開通や首都高の料金変更等に伴う交通流動に着目し、保土ヶ谷バイパスと首都高横浜北西線の利用傾向の比較等を行った。その結果、保土ヶ谷バイパスは、東名・国道16号～湾岸線・横浜横須賀道路と遠距離を移動する車両が多く、特に乗用車は横浜市中心部や相模原市・町田市の発着が多くみられるなど、地域住民の主要道路として利用されていること、横浜北西線は、横浜市青葉区の一般道や横羽線、第三京浜の通過車両が多いことに大きな特徴があることが確認された。

今後も、様々な観点で社会情勢の変化が想定されることから、引き続き交通流動分析を行い、時系列的な変化を把握して、首都圏における交通施策等の基礎資料とすることが重要である。

(2) 首都圏道路交通課題に対する対策方針の検討

首都圏湾岸地域を対象とした分析結果から、川崎市内やアクアラインにおいて、慢性的な交通渋滞が発生していることから、東京外環（東名～湾岸）の検討に関連して、川崎湾岸エリアやアクアラインの渋滞対策も含めて広域的な視点から検討する必要があることを示した。また、アクアラインの利用特性として、アクアラインへの進入時は湾岸線からアクアラインに合流する箇所がボトルネックとなっているため、首都高横羽線～川崎線を経由した利用が多くなっていることなどを示した。■■■■■

■■■■■
■■■■■
■■■■■
■■■■■

今後も引き続き、多様なデータを組み合わせた分析により、より多面的に交通状況を明らかにし、首都圏3環状の整備効果を整理し、さらなる利便性向上に向けた検討を行うことが重要である。

(3) 中継輸送の候補拠点に関する検討

物流に関する2024年問題を踏まえ、1つの対応案としての中継輸送の取組が求められる都道府県間ODについて統計データを用いて分析した。その結果、長距離輸送が多いODを空間的に確認すると、宮城県⇄首都圏⇄愛知県、大阪府⇄福岡県の間の中継輸送拠点が必要となることを示した。中継輸送拠点候補箇所として、宮城県⇄首都圏間では、宮城県（仙台市）と栃木県（宇都宮市）の距離は約250kmであり、中継輸送拠点の望ましい距離となるため、中継輸送拠点は栃木県の宇都宮もしくは宇都宮以北に整備することが考えられる。また、各地域の貨物を集積する拠点を長距離輸送の発着地となる宮城県、首都圏に整備することが考えられる。

(4) 広域道路のサービスレベルに関する調査

関東地方整備局管内の新広域道路交通計画における広域道路ネットワークについて、周辺道路を含むサービスレベルを評価するための各種指標等の算定を行った。

なお、都市間流動量が多い（ポテンシャルが高い）にも関わらず、道路混雑等の影響で所要時間が相対的に長くなっている場合、新たな高規格道路の必要性が高いと考えられることから、今後は、調査中及び構想路線を含む首都圏広域道路ネットワークを踏まえた地域のポテンシャルや広域道路ネットワークの必要性の整理を行っていくことが重要である。