

(2) 渋滞対策、多様な料金サービスの推進

ネットワーク整備の推進

中央環状線等のネットワークが一部未完成であることにより、交通が都心環状線に集中し放射線の合流部等を中心に渋滞が発生しています。首都圏三環状道路のひとつである中央環状線を全線整備すると、東京線の渋滞がほぼ解消するものと予測されることから、中央環状線の整備促進に全力で取り組んでいきます。

現在、西側区間の中央環状新宿線（延長11km）の整備を精力的に進めています。2006年度から、南側区間の中央環状品川線（延長9.4km）についても、事業に着手します。

なお、首都圏の分散型ネットワークを実現し、業務核都市の育成・機能強化等、地域の均衡ある発展に資する大宮線については、新都心～第二産業道路間（延長3.5km）を2006年夏頃に開通させる予定です。



中央環状線概要図



中央環状新宿線施工状況(神山・代々木シールドトンネル内)

中央環状品川線の概要

中央環状品川線は、中央環状線の南側部分を形成する、起点の品川区八潮三丁目から分岐し、目黒川及び環状第6号線（山手通り）の地下空間をトンネル構造で北上し、目黒区青葉台四丁目にて現在建設中の中央環状新宿線及び高速3号渋谷線に接続する、延長約9.4kmの路線です。

本路線は、当社施行による有料道路事業（約2,000億円）と、東京都施行による街路事業（約2,000億円）との合併施行方式により、2013年度の完成を目指して整備を進めていきます。なお、東京都施行の街路事業は2005年度から一部先行着手しています。

起 点	東京都品川区八潮三丁目
終 点	東京都目黒区青葉台四丁目
延 長	約9.4km
道路区分	第2種第2級（自動車専用道路）
車 線 数	往復4車線
設計速度	60km/h
出 入 口	1箇所（五反田）
換 気 所	4箇所（中目黒、五反田、南品川、大井北）
道路構造	トンネル構造 約8.4km 高架構造 約0.6km 擁壁構造 約0.4km

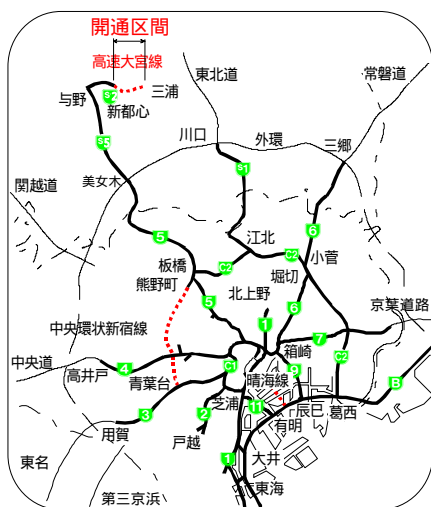
経緯

2004年11月15日	都市計画決定
2005年6月17日	都道の路線認定
2005年9月14日	自動車専用道路の指定
2005年9月16日	街路事業の都市計画事業認可 (事業者:東京都)
2005年12月27日	品川線を当社の事業範囲に指定 (国土交通大臣)
2006年3月31日	事業許可(事業中路線に追加)

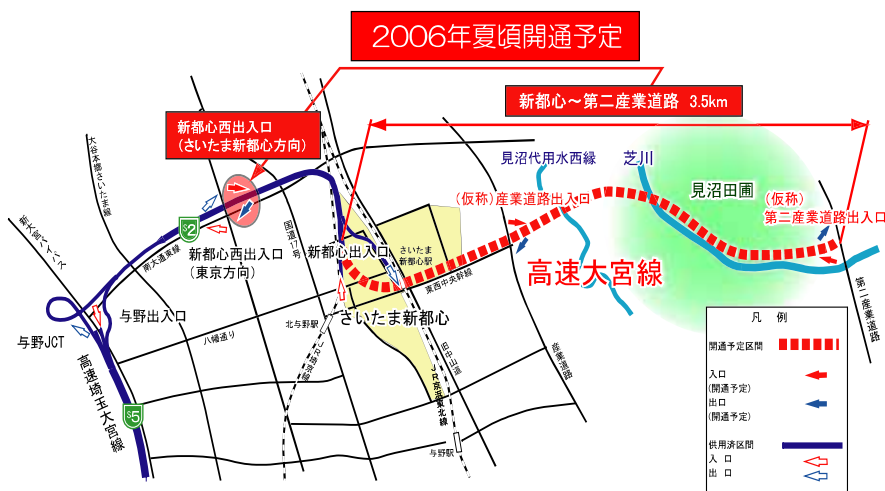


大宮線が2006年夏頃全線開通

大宮線は、埼玉県的高速道路ネットワークを拡充し、オフィス・商業施設が集積しつつあるさいたま新都心及び周辺地域の一体性を高めるとともに、東京都心部との連絡を強化することにより、業務核都市さいたま市の発展に寄与します。



開通箇所図

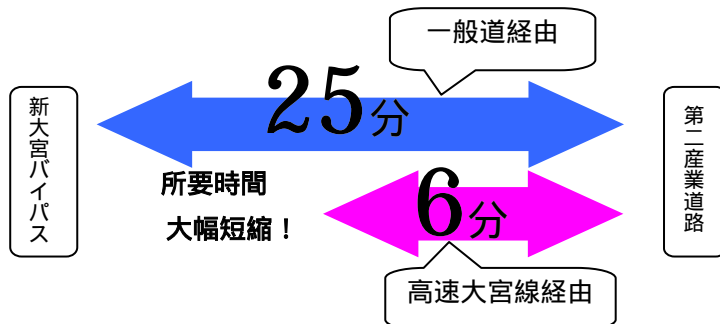


大宮線概要図

開通による整備効果

現在建設中の新都心～第二産業道路間の開通により

- ・さいたま市周辺の東西方向や、さいたま新都心へのアクセスが向上し、更に東京方面よりさいたま市東部へ直接アクセスできるようになります。
- ・第二産業道路～新大宮バイパス間の所要時間が25分 → 6分に短縮します。



- ・所要時間の短縮などによる経済効果は年間約140億円です。
- ・CO₂を約3万トン/年削減し、環境改善に貢献します。



CO ₂	約3万トン/年 削減
NOx	約90トン/年 削減
SPM	約6トン/年 削減

また、高速道路にあわせてビオトープを整備し、自然に優しい道づくりを行っています。

安全性・快適性・円滑性を高める渋滞対策アクションプログラムの策定・実施

お客様の安全性・快適性・円滑性をさらに高めるため、多様なサービス向上策の取り組みを図ります。お客様の要望が多い、「渋滞対策」「P.A」及び「交通安全」などについて、優先度の高いメニューから具体化を進めていくこととしています。

特に渋滞対策については、道路ネットワークの整備や拡幅など交通容量の拡大といったハード対策及び情報提供や料金施策といったソフト施策について、実施時期を含めて首都高速道路の渋滞対策の案としてとりまとめ、2006年1月に意見募集を実施しました。頂いたご意見を踏まえて、首都高速道路の「渋滞対策アクションプログラム」を策定し、各種渋滞対策を引き続き実施することにより概ね3年程度で渋滞を半減させ、概ね10年以内の早期に渋滞の解消を目指すとともに、更にご利用しやすい首都高速道路となるよう取り組んで参ります。

渋滞対策の案

渋滞対策の実施内容

	短期 (概ね3年程度で実施(ソフト施策は更に早期に実施))	中期 (概ね10年以内の早期に実施)
道路ネットワーク整備	<ul style="list-style-type: none"> ・大宮線 ・中央環状新宿線 ・晴海線(有明～豊洲) ・川崎縦貫線(殿町～大師) 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央環状品川線 ・横浜環状北線 ・晴海線(豊洲～晴海)
ボトルネック対策	<ul style="list-style-type: none"> ・有明辰巳ジャンクション間改良(東行き)等 	<ul style="list-style-type: none"> ・板橋熊野町ジャンクション間改良 ・堀切小菅ジャンクション間改良 ・小松川ジャンクション新設等
標識・区画線等の改良	<ul style="list-style-type: none"> ・分合流による速度低下を抑制する標識・区画線の設置 ・逆ト型標識、車線別案内標識等の設置 ・上り坂等による速度低下をお知らせする標示の設置 	更に改良
情報提供の多様化・高度化	<ul style="list-style-type: none"> ・情報板やホームページ等における交通情報提供の拡充 ・携帯電話による情報提供 ・P.Aにおけるインターネット端末の利用サービス ・複数ルートにおける比較所要時間表示 ・次世代道路サービス提供システムの検討 ・首都高お客様センターのサービス改善 	更に改良
料金施策	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯割引の導入 ・対距離料金制の導入 	更に改良
事故・故障車渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・注意喚起による事故防止の強化及び事故処理の更なる迅速化等 ・VICSによるカーブ情報など安全情報提供の拡充 	更に改良
工事渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・工事方式の更なる見直し等 ・補修工事情報の提供 	更に改良

2005年10月より実施中

道路ネットワーク整備

都心環状線の交通を迂回・分散させる中央環状線の整備を進めます。中央環状線の整備により都心環状線の通過交通を迂回・分散させ、多様なルート選択を実現します。各種渋滞対策の実施により、中央環状新宿線完成など概ね3年程度で渋滞を半減させ、中央環状品川線完成(2013年度予定)など概ね10年以内で渋滞をほぼ解消することを目指します。

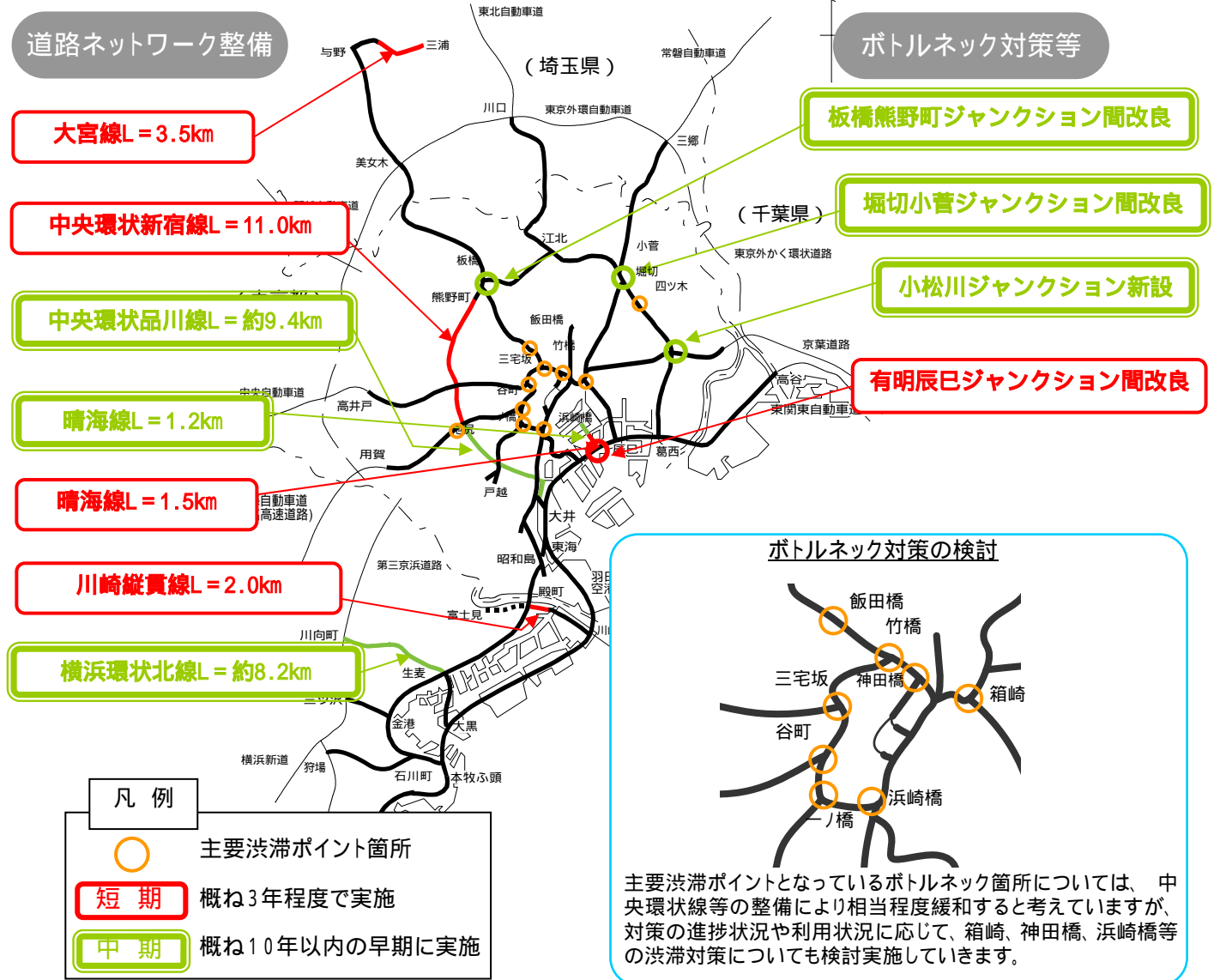
【P.7 関連】

ボトルネック対策

中央環状線の機能を強化し、その迂回・分散効果を最大限に発揮させるために車線拡幅等のボトルネック対策やジャンクション渡り線の追加等を検討・実施します。

【P.7 関連】

ネットワーク整備及びボトルネック位置図



標識・区画線等の改良

より安全で円滑で快適な走行を支援するために、わかりやすい標識への更新や路面標示の改良を行います。

【P. 3 関連】



車線ごとに行き先を案内することにより、直進車の中・右車線に誘導し、左車線におけるジャンクション合流摩擦による速度低下や事故を減らします。

短期



上り坂等での連続的な車の速度低下は、渋滞の原因となります。看板により速度低下防止の注意を促します。

短期

情報提供の多様化・高度化

わかりやすい情報を多様なメディアで提供します。

首都高に関するお客様からの総合的なお問合せ窓口である「首都高お客様センター」において、首都高の渋滞情報、所要時間情報、ルートなどをオペレーターが案内しています。

短期

(2005年10月より実施中)

【 P . 2 関連】

情報板を高度化し、お客様ニーズの高い所要時間情報をより多く、より分かりやすく提供しています。

① 芝浦 JcT へ ③ 高樹町 故障車 渋滞 5 KM
 ② 平井大橋 → ④ 堀切 渋滞 4 KM

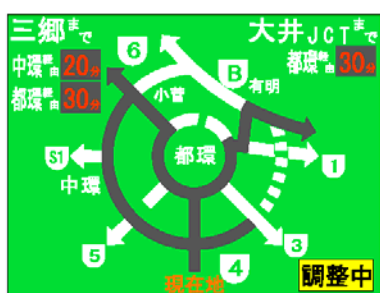
交互表示

③ 高樹町 まで 35分 ▲
 ④ 堀切 まで 20分 ▼

増加傾向: ▲ 減少傾向: ▼ 横ばい: 無表示

(2006年2月より実施中)

短期



ルート選択が多様化することに対応した比較所要時間案内を実施します。

短期

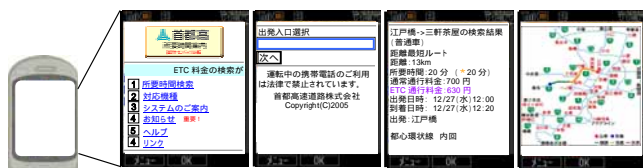


渋滞情報や所要時間情報を分かりやすくホームページで案内しています。

短期

(2005年10月より実施中)

携帯電話でも各種情報を配信しています。



過去の交通状況をもとにした所要時間情報に利用日時のETC料金をあわせて案内します。(2005年10月より実施中)
 また、利用時点での交通状況に応じた所要時間情報に高度化します。

短期

料金施策

ETC (自動料金収受システム) による時間帯割引 (2005年10月より実施中) や対距離料金制など渋滞緩和に資する料金制度の導入を進めます。

【 P . 9 関連】

短期

事故・故障車渋滞対策

交通安全対策に取り組むとともに事故処理時間を短縮します。

事故・故障車に対してより迅速に現場対応が可能となるよう取り組むとともに、VICsを用いて交通異常情報をお知らせする実験を行っています。

短期

工事渋滞対策

工事の効率化と十分な工事情報の提供を行います。

路線ごとに工事実施曜日や工事箇所の情報提供を行うとともに、規制時間の短縮、工事の集約化を行います。(随時実施中)

【 P . 2 関連】

短期

対距離料金制への移行の検討と多様な料金サービスの推進

対距離料金制への移行の検討

ETCを活用した多様な料金サービスの導入により、ETC利用率を高めるとともに、利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方にに基づき、2008年度を目標として対距離料金制への移行を目指します。

2005年11月には、広く一般のお客様のご意見をお聞きしたところであり、今後も引き続き皆様のご意見をお聞きしながら、対距離料金制の具体的な制度設計の検討を行ってまいります。

多様な料金サービスの推進

ETCを活用した料金サービスについては、「ETC特定料金区間」「環境ロードプライシング」等のほか、2005年10月1日からは、ETCの利用促進や渋滞緩和などを目的とした曜日別時間帯別割引（平日のオフピーク時や夜間及び休日（日曜日及び祝日）の首都高速道路の通行料金を割引）及び月間のご利用実績に応じたお得意様割引（頻度割引）を実施しています。

2006年度においては、現行の割引制度を継続しつつ、社会実験などにより更なる弾力的な料金サービスについて検討を進めてまいります。

曜日別時間帯別割引



お得意様割引

ETCクレジットカードをご利用のお客様に対し、前々月のお支払い実績に応じて割引

前々月の月間お支払い額	割引率
5千円以上 1万円未満	1%
1万円以上 3万円未満	2%
3万円以上 5万円未満	4%
5万円以上 7万円未満	6%
7万円以上	8%

料金表

車種	東京線		神奈川線		埼玉線		特定料金区間(1)		特定料金区間(2)		湾岸線(横浜地区)割引社会実験		環境ロードプライシング
	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	普通	大型	大型
通常料金	700	1400	600	1200	400	800	300	600	500	1000	700	1400	950
平日 オフピーク割引 10%割引	630	1260	540	1080	360	720	270	540	450	900	630	1260	850
平日夜間割引 20%割引	560	1120	480	960	320	640	240	480	400	800	560	1120	760
日曜祝日割引 20%割引	560	1120	480	960	320	640	240	480	400	800	560	1120	760
3%OFF キャンペーン	680	1360	580	1160	390	780	290	580	480	970	680	1360	920

3%OFFキャンペーンは、2006年9月30日までの期間限定です。