

# 首都高 渋滞対策アクションプログラムの概要

～3年後渋滞半減、10年後渋滞解消を目指して～



平成18年7月



ひと・まち・くらしをネットワーク  
首都高速道路株式会社

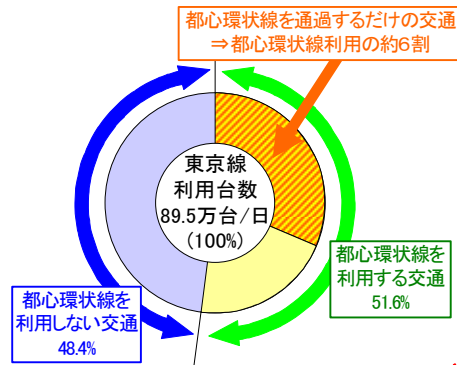
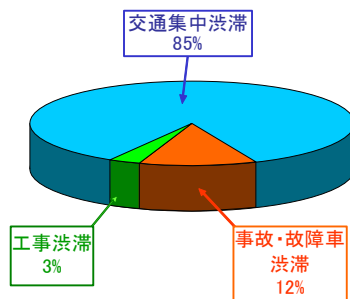
# 私たちは、お客様がより安全・円滑・快適にご利用いただける首都高速道路を目指します。

首都高速道路は、1日115万台の交通を分担する首都圏の社会・経済活動を支える重要な社会基盤であり、お客様に安全、円滑、快適にご利用いただけるようにさまざまな渋滞対策を実施してきました。しかし、依然として最大の不満は渋滞対策となっています。

そのため、今後の道路ネットワーク整備やボトルネック対策といったハード対策や、情報提供、料金施策といったソフト施策を実施時期を含めて渋滞対策アクションプログラムとしてとりまとめました。

## 渋滞の主な原因は・・・

- ① 首都高速道路の渋滞の85%は交通集中渋滞で、その7割は他の環状道路が未整備であることによる都心環状線への交通集中により発生
- ② 都心環状線を利用する交通の約6割が都心環状線を通しての交通



## 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ボトルネック対策やジャンクション渡り線の追加を行います。

### 道路ネットワーク整備

埼玉新都心線 L=3.5km  
(平成18年8月完成)

中央環状新宿線 L=11.0km  
5～4号線間 (平成19年12月完成予定)  
4～3号線間 (平成21年度完成予定)

中央環状品川線 L=9.4km  
(平成25年度完成予定)

晴海線 (豊洲～晴海) L=1.2km  
(平成24年度完成予定)

晴海線 (有明～豊洲) L=1.5km  
(平成20年度完成予定)

川崎縦貫線 L=2.0km  
(平成20年度完成予定)

横浜環状北線 L=8.2km  
(平成24年度完成予定)

### ボトルネック対策等

板橋熊野町ジャンクション間改良

王子南出入口新設

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

有明辰巳ジャンクション間改良  
(平成19年度完成予定)

石川町出口新設  
(平成19年度完成予定)

### ボトルネック対策の検討



主要渋滞ポイントとなっているボトルネック箇所については、中央環状線等の整備により相当程度緩和すると考えていますが、対策の進捗状況や利用状況の変化に応じて、箱崎、神田橋、浜崎橋等の渋滞対策についても検討実施していきます。

### 凡例



主要渋滞ポイント箇所

短期

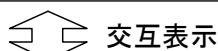
概ね3年程度で実施

中期

概ね10年以内の早期に実施

## わかりやすい情報を多様なメディアで提供します。

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



③ 高樹町 まで 35分 ▲  
④ 堀切 まで 20分 ▼

文字情報板にて、情報板の位置から渋滞先頭地点までの時間と、渋滞の増減傾向を表示しています。

渋滞が増加傾向のとき ▲

(※H18.2～実施中)

渋滞が減少傾向のとき ▼

**短期**

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。(※H17.10～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**

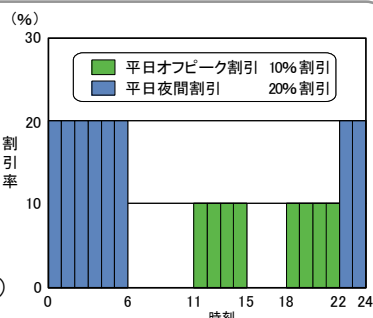


## ETCによる時間帯別割引や対距離料金制への移行を進めます。

## 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。

平日オフピーク割引など時間帯別に割引率を設定することで交通量の比較的小さい時間帯の利用を選択していただき、渋滞緩和を図ります。

**短期** (※H17.10～実施中)



ジャンクション部において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、左車線における速度低下や事故を減らします。

**短期**

## 渋滞対策の項目及び実施スケジュール

**短期** : 概ね3年程度で実施(ソフト施策は更に早期に実施) ※実施中

### 道路ネットワーク整備

- ・埼玉新都心線
- ・中央環状新宿線
- ・晴海線(有明～豊洲)
- ・川崎縦貫線(殿町～大師)

### ボトルネック対策等

- ・有明辰巳ジャンクション間改良(東行き)
- ・石川町出口

### 標識・区画線等の改良

- ・分合流部の速度低下を抑制する標識・区画線設置※
- ・逆T型標識、車線別案内標識の設置※
- ・上り坂における速度低下をお知らせする看板設置※
- ・可変チャネルリゼーションの検討

### 情報提供の多様化・高度化

- ・ホームページでの道路交通情報提供の拡充
- ・所要時間情報提供の拡充など情報板の高度化※
- ・携帯電話による情報提供
- ・比較所要時間案内の実施
- ・次世代道路サービス提供システムの検討

### 料金施策による需要調整

- ・時間帯別割引の導入※
- ・対距離料金制への移行

### 事故・故障車渋滞対策

- ・データ分析による安全対策の強化
- ・注意喚起による事故防止の強化
- ・事故後の復旧作業の更なる迅速化
- ・VICSによる安全情報提供の拡充

### 工事渋滞対策

- ・工事方式の更なる見直し
- ・より合理的な補修・補強方法の研究開発
- ・ホームページ等による工事情報提供の拡充

### 広報の拡充などその他の対策

- ・お客様とのコミュニケーションの充実
- ・ETCを活用した路外PA

**中期** : 概ね10年以内の早期に実施

### 道路ネットワーク整備

- ・中央環状品川線
- ・横浜環状北線
- ・晴海線(豊洲～晴海)

### ボトルネック対策等

- ・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
- ・王子南出入口

情報提供や料金施策などのソフト施策についても更なる改良に努めます。

## ■ 渋滞緩和及び環境改善効果 —3年後渋滞半減、10年後渋滞解消を目指して—

各種渋滞対策の実施により、中央環状新宿線完成などにより概ね3年程度で渋滞を半減させ、中央環状品川線完成(平成25年度予定)などにより概ね10年以内で渋滞をほぼ解消することを目指します。なお、品川線では工期短縮に努めています。

中央環状線(新宿線、品川線)の整備に伴う経済効果は、年間約3,000億円です。

### 渋滞緩和効果



現在



概ね3年程度

〔新宿線を含む〕



概ね10年以内

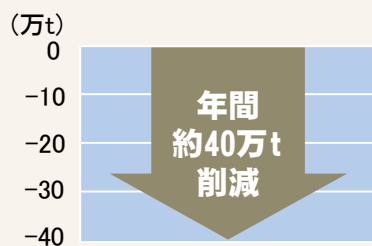
〔品川線(平成25年度完成予定)を含む〕

— 渋滞区間(20km/h以下)  
— 混雑区間(20km/hを超え、40km/h以下)

※渋滞状況は、平日朝ピーク時(11時)の渋滞長を示す。

### 環境改善効果

#### 二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)は



代々木公園約700個分の照葉樹林が年間に吸収する量に相当



代々木公園

×700個

※「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」をもとに面積を算出

#### 窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)は



普通自動車約17万台が電気自動車に置き換わる量に相当



×17万台

※「国土技術政策総合研究所資料」をもとに普通自動車の排出量を算出

※首都圏(1都3県)の高速・一般道路を対象とした試算値

#### 浮遊粒子状物質(SPM)は



ペットボトル(500ml)約30万本相当



×30万本

※ペットボトル(500ml)1本あたりSPM100gと想定

それぞれの施策について、優先順位をつけ関係機関と連携し迅速かつ重点的に取り組むとともに、進捗状況の的確な管理と広報を行います。また、対策の進捗状況や利用状況の変化に応じて本アクションプログラムを随時見直します。

このパンフレットへのお問い合わせ・ご意見は下記まで

首都高速道路株式会社

計画・環境部 渋滞対策グループ TEL: 03-3539-9396