

外環道経由への交通転換により都心の渋滞が改善

- 埼玉・千葉間(東北道⇄東関東道)の交通は、都心(首都高)を經由していたが、約8割の交通が外環道へ転換。
- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。

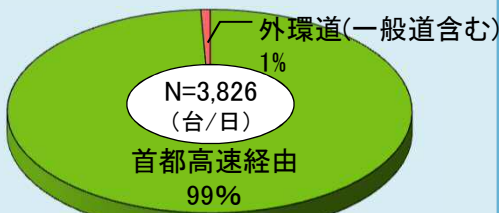
開通前後の経路と渋滞状況の変化



① <<東北道⇄東関東道>> 経路分担率の変化

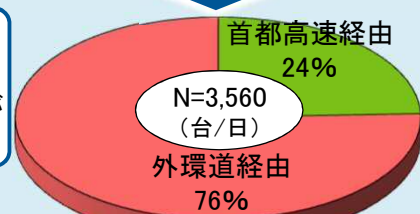
東北道⇄東関東道

■開通前



■開通後

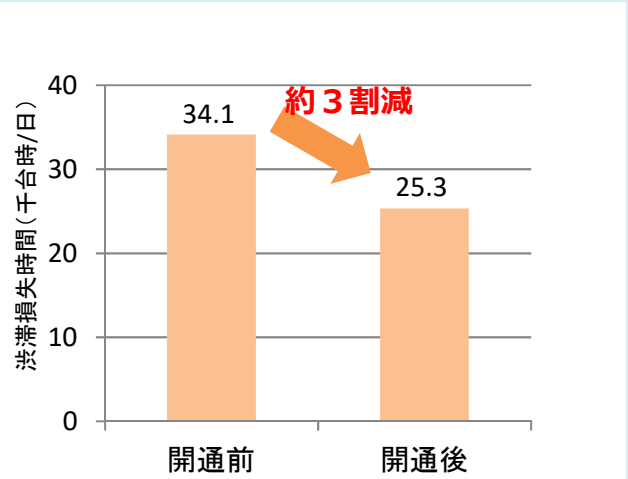
首都高経由
↓
約8割の交通が
外環へ転換



使用データ: ETCログデータ 開通前 H29.6.1(木)～9.30(土) 開通後 H30.6.3(日)～9.30(日)

② 中央環状線の渋滞状況の変化

中央環状内側(中央環状含む)



使用データ: 車両感知器 開通前 H29.6.1(木)～H29.10.31(火) 開通後 H30.6.3(日)～H30.10.31(水)

企業の生産性向上に寄与

- 東京都心を経由せずに埼玉と千葉がつながり、所要時間が短縮され、利便性の向上が実現
- このため、埼玉～千葉のバスを運行している会社では、所要時間の短縮(125分→90分)により、同じ人数の運転士で増便(4往復/日→6往復/日)が可能になるなど、企業の生産性向上に寄与



※大宮駅から蘇我駅間(小湊鐵道HPより)

バス事業者の声

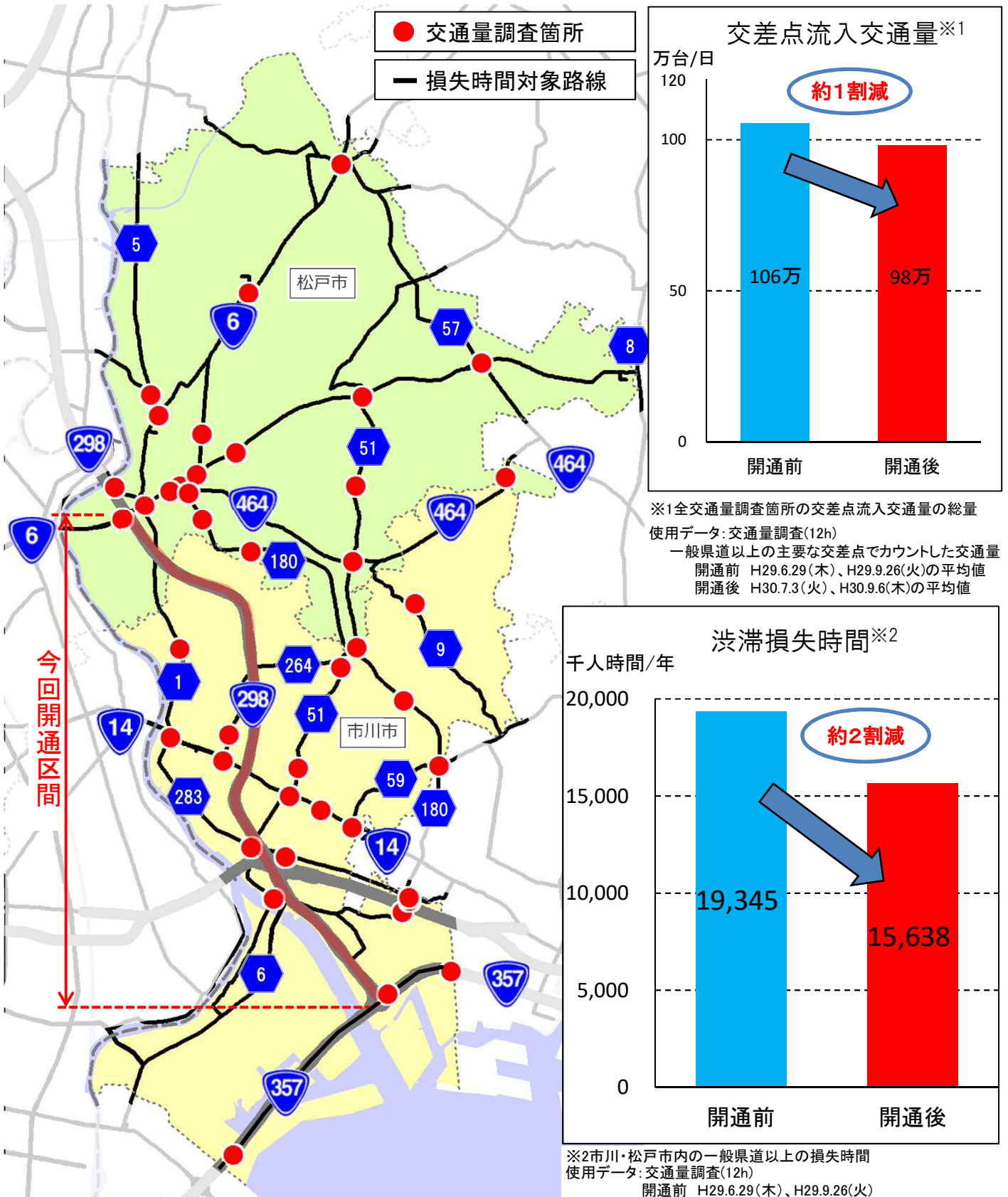


- ・ルート変更に伴う時間短縮により、同じ運転士の数で6往復できるようになり、利用者も約2倍に増えました。外環道(千葉区間)開通により、生産性向上につながりました。

<小湊鐵道バス>

市川・松戸市内一般道の走行環境が改善①

- 市川・松戸市内の主要な一般道路の交差点43箇所において、交通量が約1割減少。
- 交通量が減少し、旅行速度が改善した結果、道路渋滞による損失時間が約2割減少

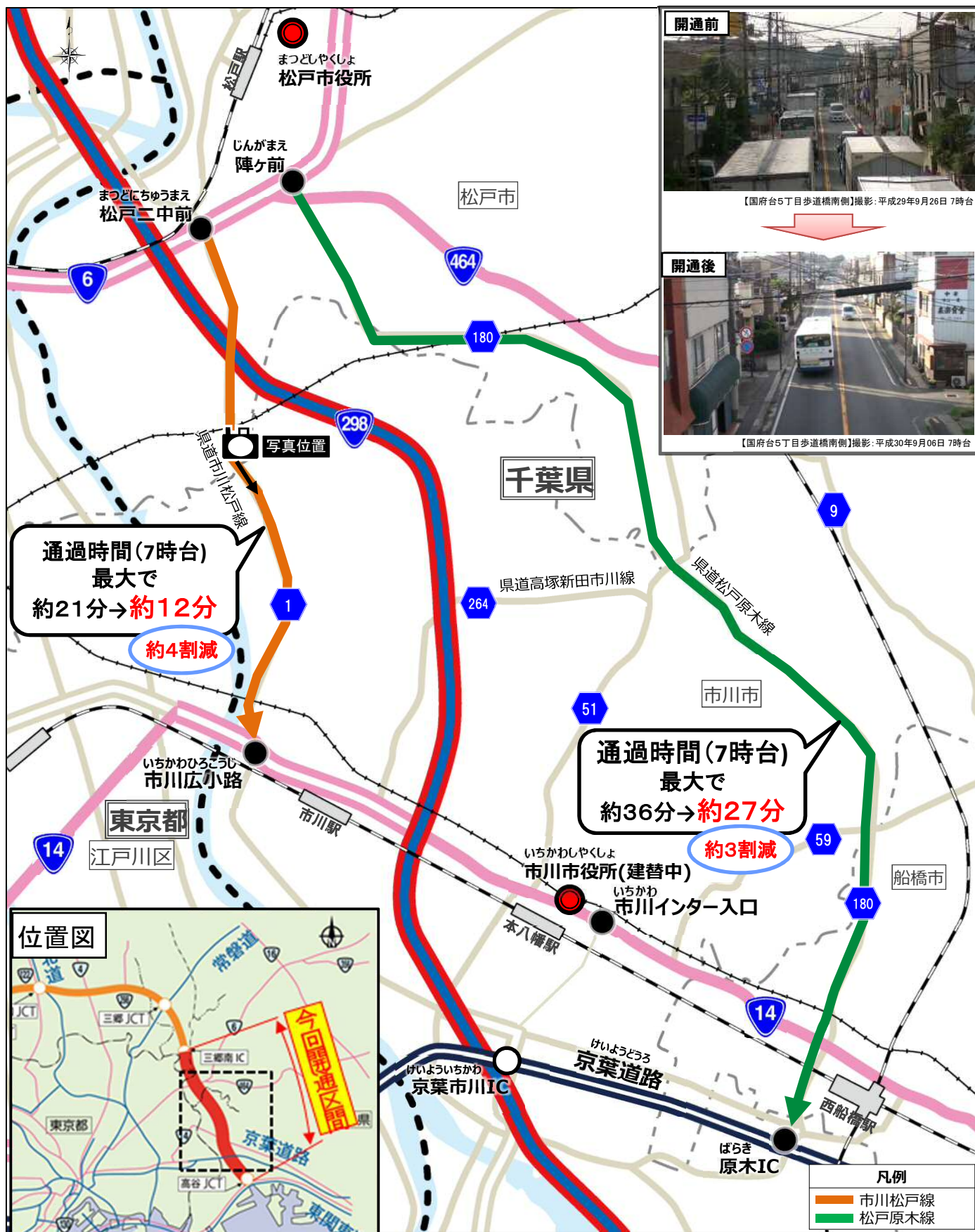


※1全交通量調査箇所の交差点流入交通量の総量
 使用データ: 交通量調査(12h)
 一般県道以上の主要な交差点でカウントした交通量
 開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)の平均値
 開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)の平均値

※2市川・松戸市内の一般県道以上の損失時間
 使用データ: 交通量調査(12h)
 開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)
 開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)
 H27全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)
 ETC2.0フローデータ 開通前 H29.6~10、開通後 H30.6~10

市川・松戸市内一般道の走行環境が改善②

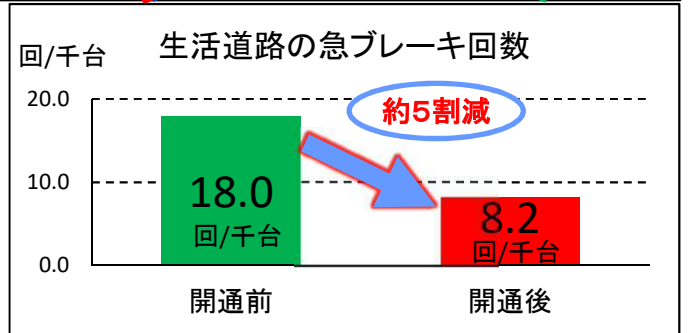
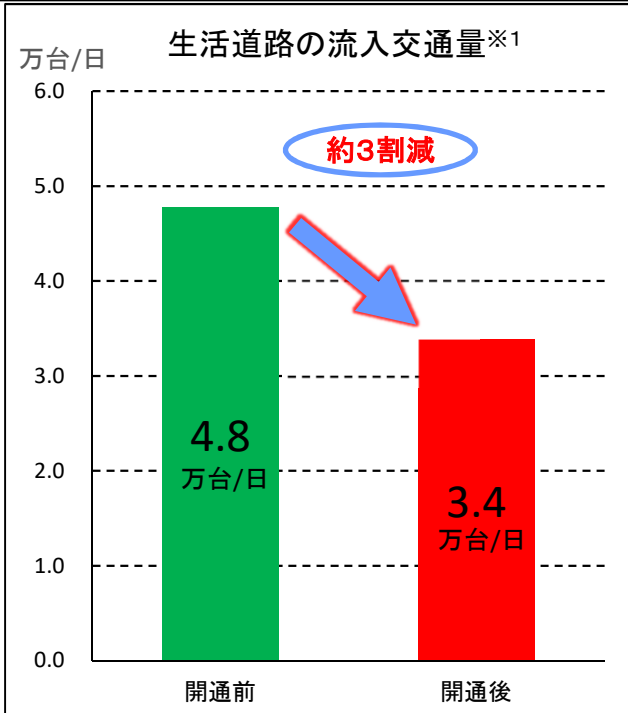
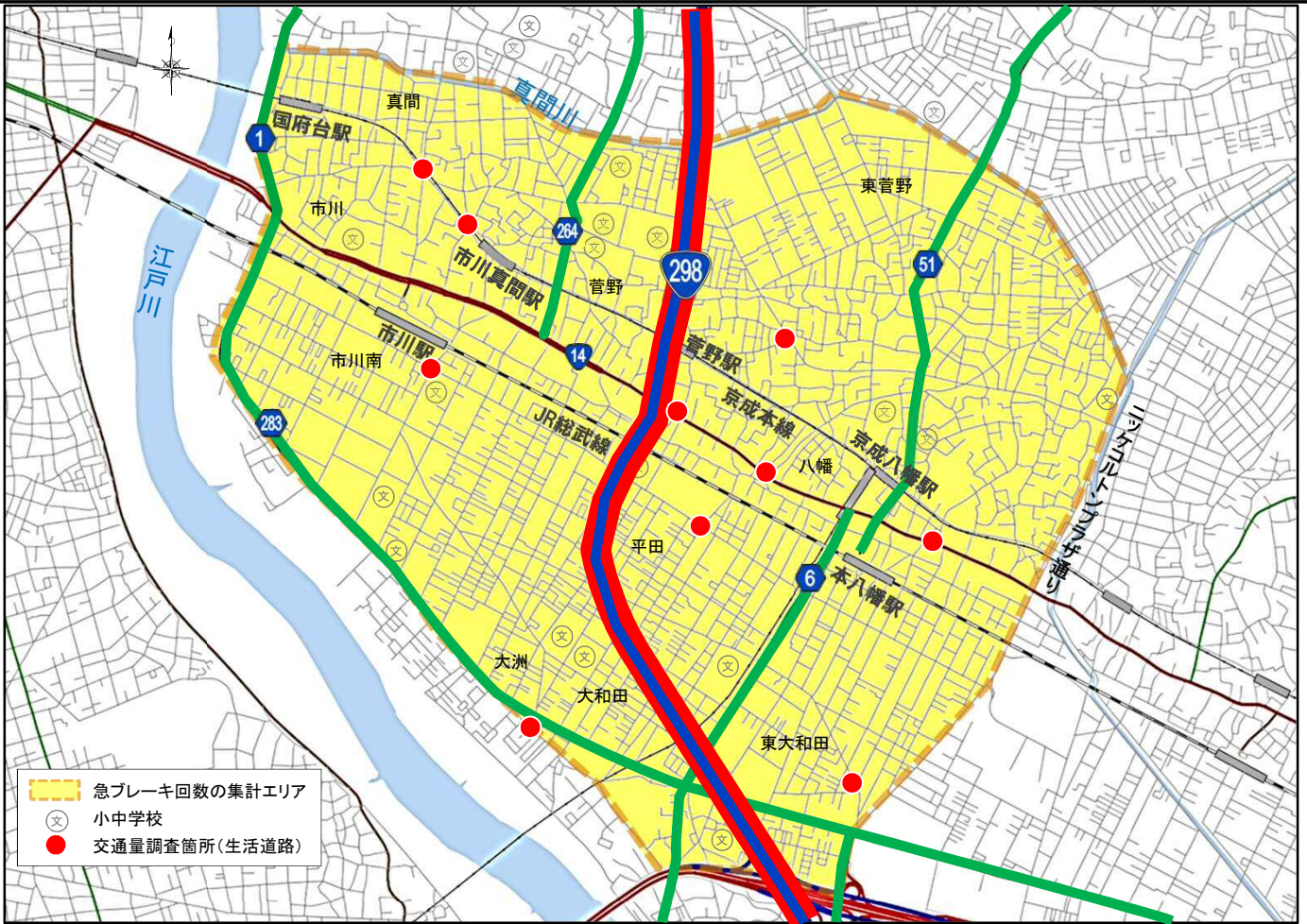
- 市川・松戸市内の南北方向の一般道の通過時間が短縮し、地域の走行環境が改善。
- 特に市川松戸線の通過時間が最大で約4割短縮。
- 国道6号から京葉道路原木IC間では通過時間が最大で約3割短縮。



使用データ:ETC2.0プローブデータ 集計区間に入った車が通過した時間の平均値 開通前 H29.6~10 開通後 H30.6~10

生活道路の環境が改善

- 市川市内の生活道路※の交差点10箇所において、交通量が約3割(約1.4万台/日)減少し、生活道路の環境が改善。
- また、生活道路の急ブレーキ回数が約5割減少し安全性が向上。



使用データ: ETC2.0プローブデータ 開通前 H29.6~8 開通後 H30.6~8
 ※ 急ブレーキ回数: 生活道路内の単位車両あたりの0.3G以上のブレーキ回数
 一般的に旅客輸送では0.3Gを超えると乗客に不快感を与えるとされている。

生活道路のすれ違い状況

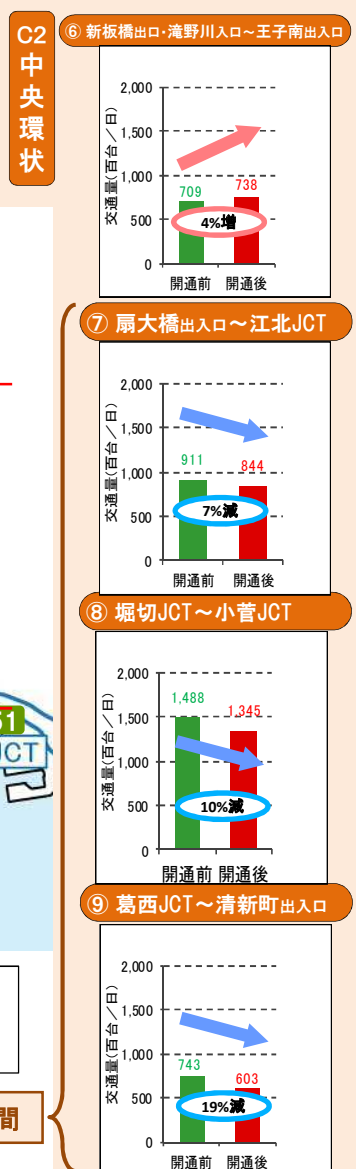
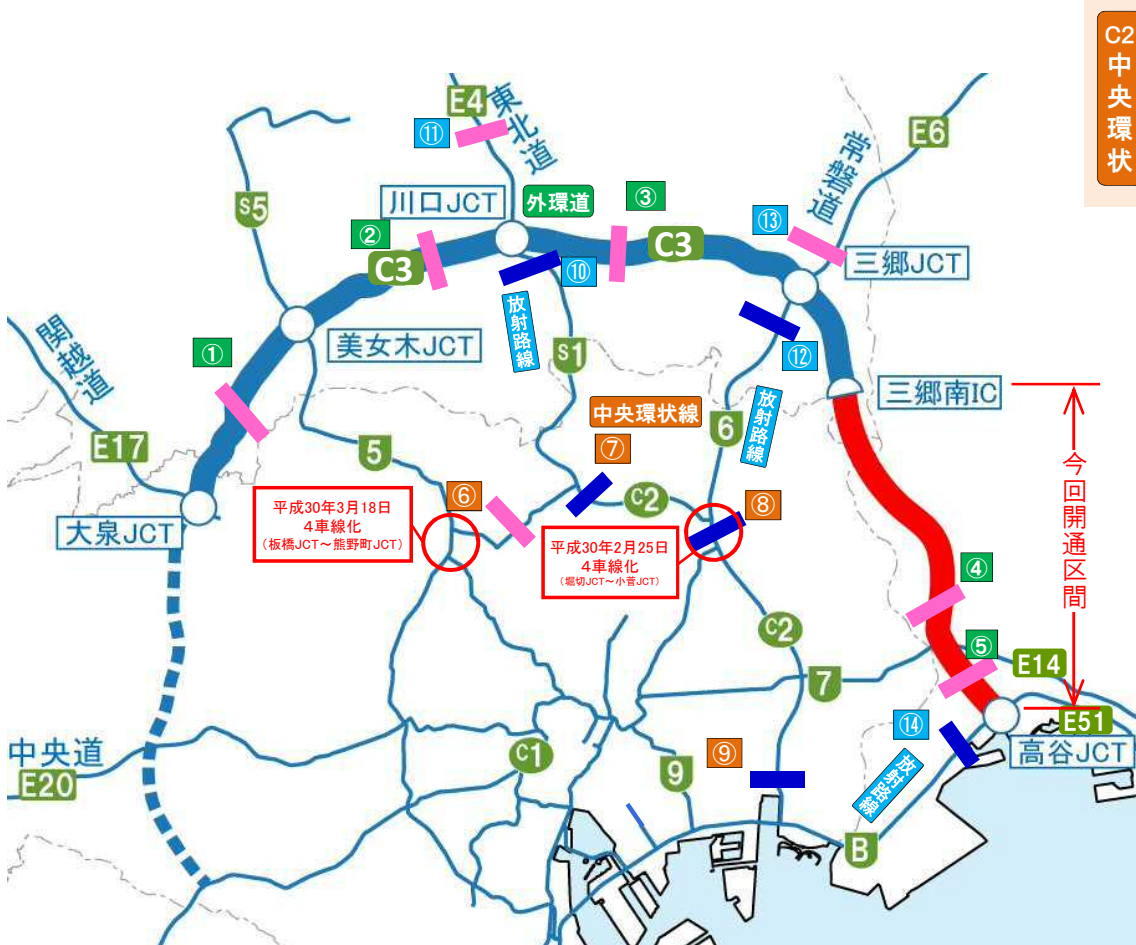
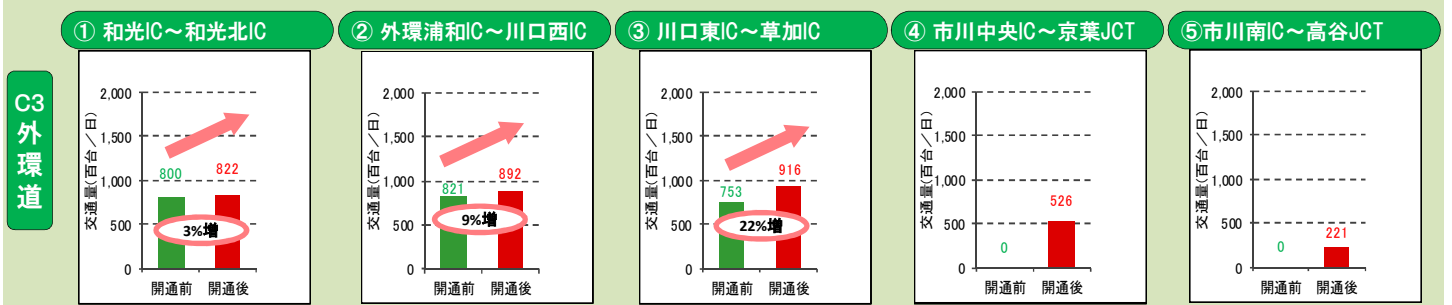


使用データ: 交通量調査(12h) 開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)の平均値
 開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)の平均値
 ※¹ ETC2.0プローブデータやヒアリングにより確認した抜け道の交差点でカウントした
 交差点の流入交通量(国道側の交通量を除く)

※生活道路: 国道・主要地方道・県道を除く市道

(参考) 外環道及び周辺道路の交通量(高速道路)

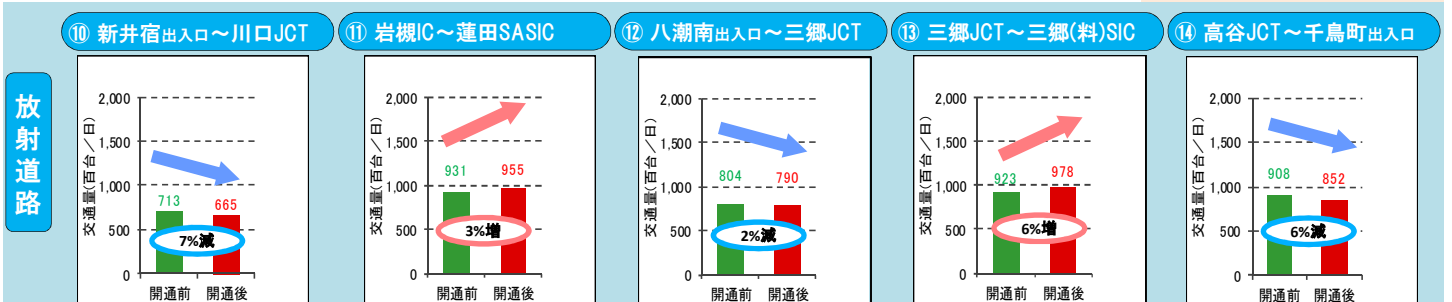
- [C3]外環道(④市川中央IC~京葉JCT)の交通量は約5万台。
- 首都高速[C2]中央環状線の交通量が東側区間で約1割程度減少。



使用データ: NEXCO東日本、首都高速データ
 開通前 H29.6.1(木)~10.31(火) 開通後 H30.6.3(日)~10.31(水)

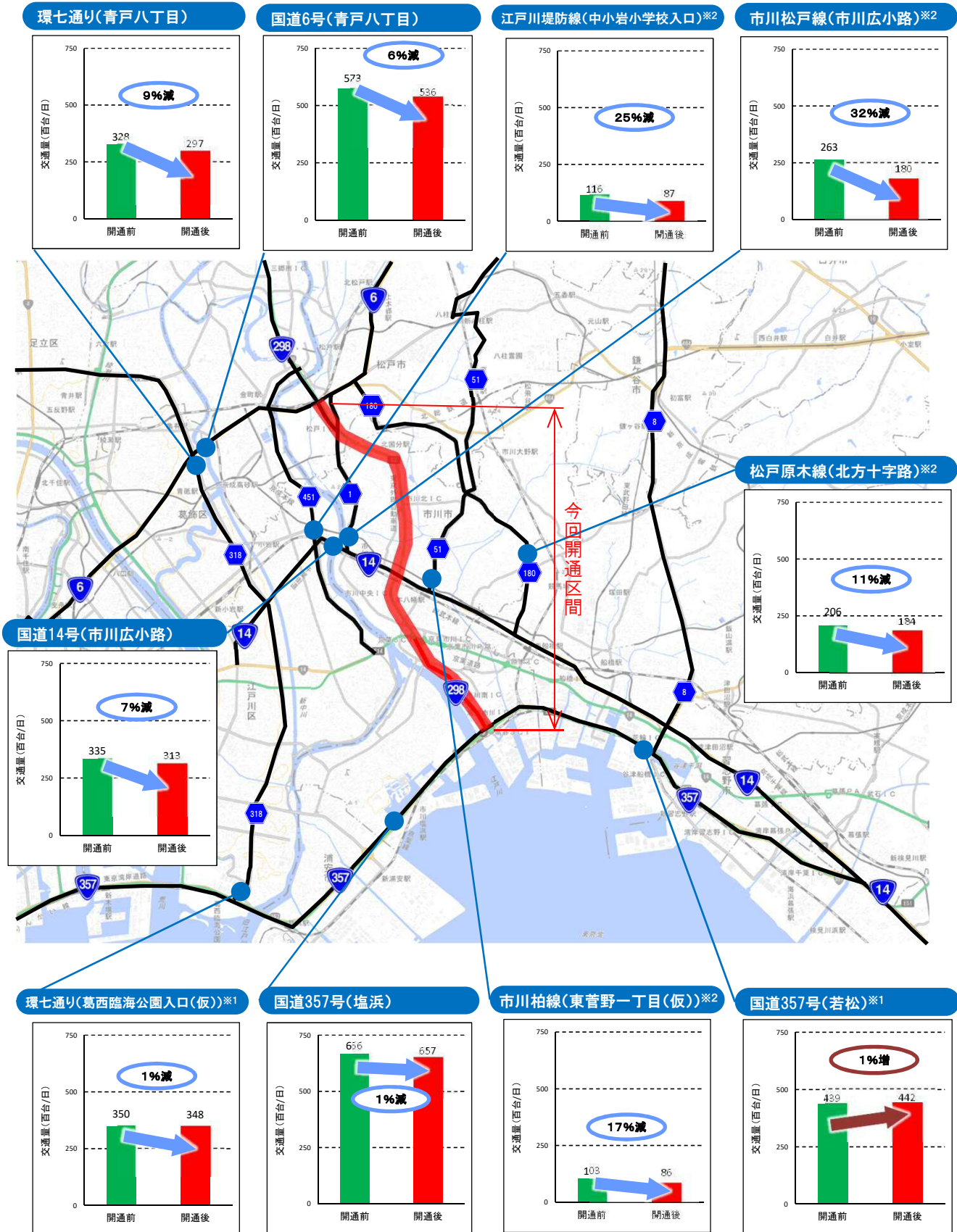
凡例
 開通後に増加した断面
 開通後に減少した断面

[C2]中央環状線 東側区間



(参考) 国道298号及び周辺道路の交通量(一般道)

- 国道298号に並行する幹線道路の交通量は減少傾向。
- 外環にアクセスする東側からの国道交通量の変化は少なく、交通量は増加。

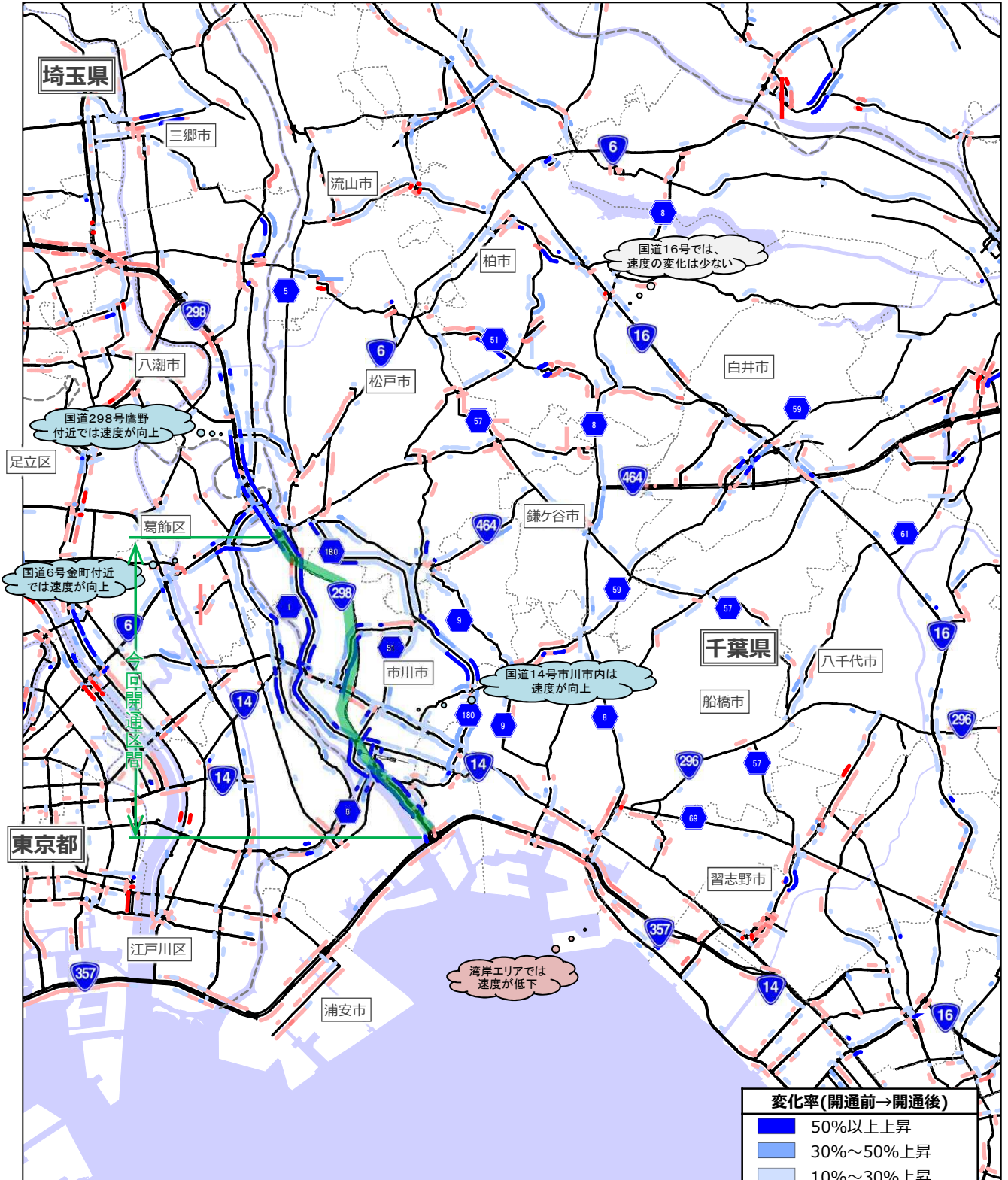


使用データ: 交通量調査(24h) 開通前 H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火),H30.5.23(水)の平均値(ただし※1はH29.4.26(水)未実施)
 開通後 H30.6.5(火),7.3(火),9.6(木)の平均値(ただしH30.6.5(火)は※2のみ実施)

(参考) 国道298号及び周辺道路の旅行速度(一般道)

- 国道298号に並行する幹線道路の旅行速度が広域的に改善しているが、湾岸地域の国道357号においては、旅行速度が低下している状況。
- 引き続き、湾岸地域については交通状況の把握・分析を行う。

▼一般道の旅行速度変化



使用データ: ETC2.0プローブデータ 開通前: H29.6~10、開通後: H30.6~10
 ※昼間12時間: 7~19時の平均値

(参考)最近の外環道の交通状況

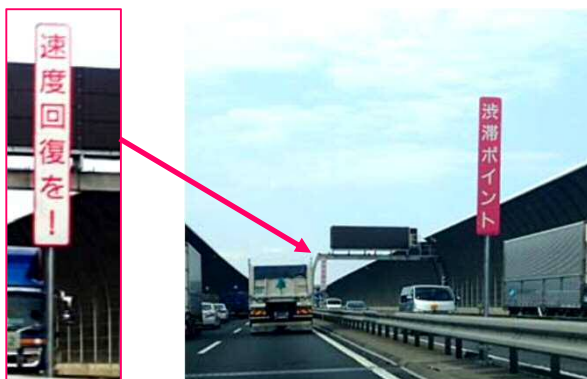
■開通後の外環道の主な渋滞状況 (速報)



※ 渋滞回数の定義: 時速20km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態における回数(速報値)
 開通前 H29.6.4(日)～H29.9.1(金) 開通後 H30.6.3(日)～H30.8.31(金)
 ※ 統計処理上の渋滞定義であるため、渋滞情報の提供状況とは異なる場合があります

- 外環道 三郷南IC～高谷JCT間開通に伴い、外環道の既供用区間(大泉JCT～三郷南IC間)の交通量が増加し、混雑・渋滞が増加しております。
- 混雑・渋滞は主にサグ部で発生しており、渋滞ポイントをお知らせし、速度回復を促す標識や速度低下を抑制する標識の設置など、対策を実施しております。
- 外環道をご利用の際に、これらの標識を見かけたら、無意識な速度低下に注意する運転、“渋滞予防運転”の実践による渋滞緩和へのご協力をお願いいたします。
- 引き続き、外環道の混雑・渋滞緩和に向け、交通動向のきめ細やかな分析を進め、今後、必要な対策を検討・実施してまいります。

【渋滞ポイント標識】



【速度低下抑制標識】

