

① 都心の渋滞を避けて目的地へ

- 東名高速から関越道が繋がったことにより、多くの自動車が、都心の渋滞を回避でき時間短縮が図れる圏央道を利用
- 今後、東北道までつながることにより、圏央道の更なる利用が見込まれる。

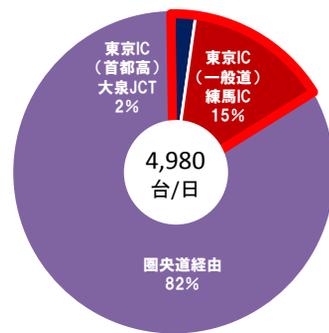
東名高速－関越道間の乗り継ぎ



<相模原愛川IC～高尾山IC開通前>



<相模原愛川IC～高尾山IC開通後>



都心経路が約9割から約2割に減少

厚木IC～鶴ヶ島ICの場合、圏央道の開通で、首都高速経由より約50分短縮(100分→50分)

相模原愛川IC～高尾山IC開通前: H25.11の平日のETCログデータ
相模原愛川IC～高尾山IC開通後: H27.4の平日のETCログデータより算出

※マッチング条件
相模原愛川IC(一般道): 相模原愛川IC・横浜町田IC～高尾山IC・八王子IC・あきる野IC(一般道マッチングして算出)
東京IC(一般道): 東京IC～練馬IC(一般道マッチングして算出)
東京IC(首都高): 東京料金所から新産料金所までをマッチング

東名高速－東北道間の乗り継ぎ



<現況>



<H27年10月末以降>

東北道までつながることにより、圏央道の更なる利用が期待

平成28年4月から、首都圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、整備重視の料金体系から利用重視の料金体系に整理

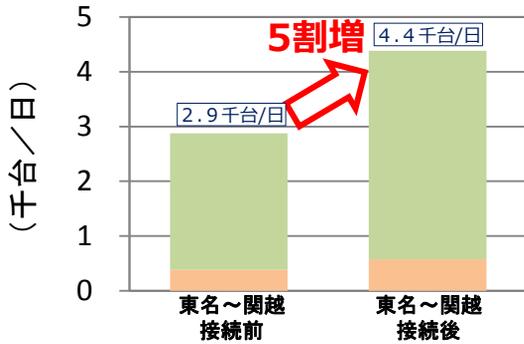
現況: H26.10の平日のETCログデータより算出

※マッチング条件
桶川北本IC(一般道): 桶川北本IC～白岡菖蒲IC・久喜IC(一般道マッチングして算出)
一般道經由: 東京IC・東名川崎IC・横浜青葉IC・横浜町田IC～外環(大泉IC～外環中央IC)、浦和IC、岩槻IC、蓮田スマートIC(一般道マッチングして算出)
首都高速經由: 東京料金所から浦和料金所までをマッチング

② 富士山・太平洋が身近に

- 東名高速と関越道がつながったことにより、群馬・埼玉方面から富士山・箱根エリアに訪れる車が約5割増加
- 今後、圏央道が東関東道までつながると、成田空港と首都圏近郊の世界遺産など訪日観光客が魅力を感じる観光地が高速道路で結ばれ、更なるインバウンド観光の促進が期待

■ 富士山・伊豆箱根エリアに訪れたナンバー別交通量の伸び率（休日・小型車）



東北道までつながると、
栃木・茨城両県の増加が期待

■ 埼玉県
■ 群馬県

出典：NEXCO、首都高データ
 (富士山・伊豆箱根エリアから
 出たETC車 ※二輪車を含む)
 東名～関越 接続前：H26.6
 東名～関越 接続後：H27.4

富士山、伊豆箱根エリアのIC
 厚木IC、泰野中井IC、大井松田IC
 御殿場IC、裾野IC、沼津IC、富士IC
 富士川スマートIC、清水IC、静岡IC
 長泉沼津IC、新富士IC、IC新清水IC
 清水いはらIC、新静岡IC

■ 圏央道により東名高速～東北道が結ばれることによる時間短縮・周遊性向上

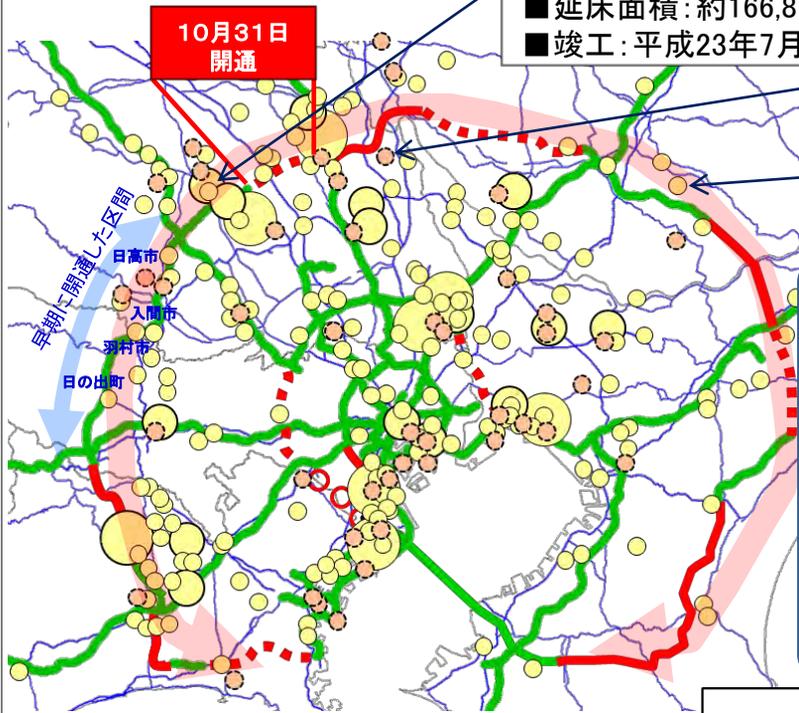


③ 暮らしを支える企業が続々と立地

- 圏央道沿線では、都心を通らずに広域移動が出来る交通利便性の高さから、物流拠点や工場等の立地が進むなど、民間の投資が集中
- 圏央道沿線に立地した企業は、都心を通らず広域移動が出来る交通利便性を生かし、生活に必要な製品や資材を早く・安く・確実に輸送し、人々の暮らしを支援

■圏央道は皆さんの暮らしを支えています。

<企業立地状況>



<立地例>

- プロロジスパーク川島
- 延床面積：約166,871㎡
- 竣工：平成23年7月

<立地例>

- (株)ニトリ幸手物流センター
- 延床面積：約200,000㎡
- 稼働：平成30年春頃予定

<立地例>

- 雪印メグミルク阿見工場
- 延床面積：約60,000㎡
- 稼働：平成26年3月



プロロジスパーク川島 ご担当者の声

プロロジスパーク川島は、マルチテナント型施設として複数のお客様に倉庫スペースを賃貸しています。プロロジスパーク川島は圏央道川島1Cの近くであり、**圏央道の開通により都心部に入らずに地方間を結び道路は非常にニーズがある**ということで圏央道沿線に進出しました。

出典：事業者インタビュー（平成27年10月）

出典：H26年12月までの物流雑誌、ビジネス誌、新聞紙等に基づき物流施設および工場をプロット
 ※H27年7月時点で立地済・立地予定を区分。H22年以降に竣工（予定）の物流施設および工場を対象に作図

道路

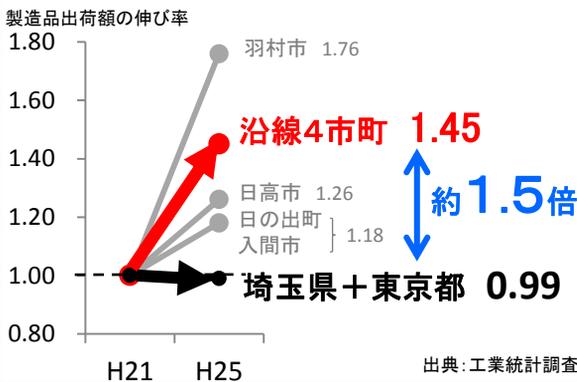
- 高速道路(H24年度末迄に開通)
- 高速道路(H25年度以降に開通)
- 高速道路(現在事業中)
- 国道

企業立地件数

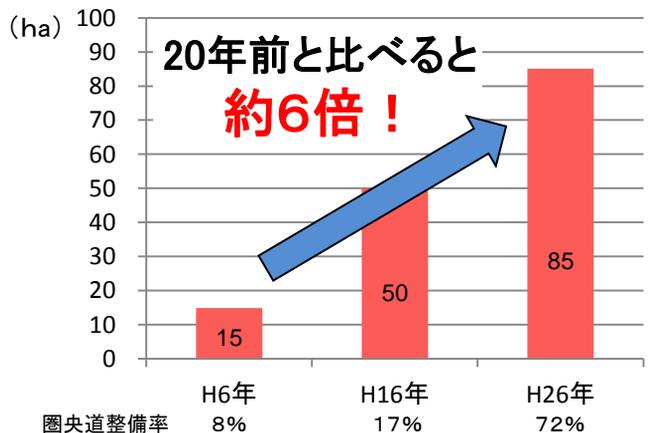
- 立地済み
 - 立地予定
 - 1~2件
 - 3~4件
 - 5件以上
- (H27年7月時点)

■製造品出荷額の上昇

平成19年に全通した中央道～関越道間ではすでにストック効果が発現
 早期開通区間の沿線4市町では、埼玉県と東京都の全体平均の**約1.5倍**



■圏央道沿線市町村※の工場立地面積(年別)



※圏央道が通過する市町村を対象とした
 出典：工場立地統計調査

④ もしもの場合も圏央道で渋滞回避

○東名高速などの放射方向の高速道路で通行止が発生しても、圏央道を利用して迂回することで、一般道での渋滞を回避

■東名高速で通行止が発生した際、圏央道を利用し、迂回しています。

<通行止事象の概要>

交通事故に伴い、東名高速(下り)
横浜町田IC～厚木IC間で通行止が発生

事故発生 : H26年9月17日(水) 22:15頃
通行止時間 : H26年9月17日(水) 22:44～翌2:36
※事故発生直後より、事故情報がドライバーへ発信される

<東名高速事故発生時の三宅坂JCT～厚木IC間の所要時間(推定)>

- ・東名高速利用 : 約80分
(横浜町田IC～厚木IC間は、一般道利用)
- ・中央道・圏央道利用 : 約65分

【参考: 通行止が発生していない場合】
・東名高速利用 : 約40分

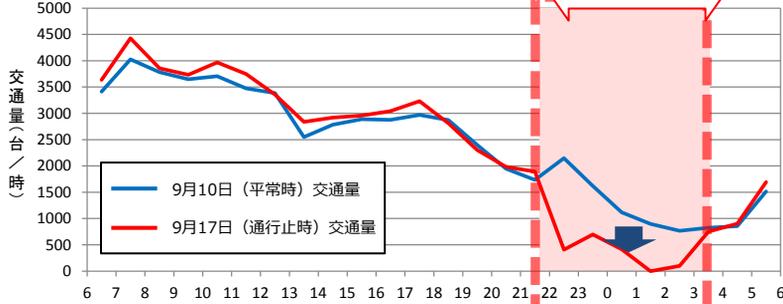
※出典: NEXCOデータ、H22センサスデータより算出



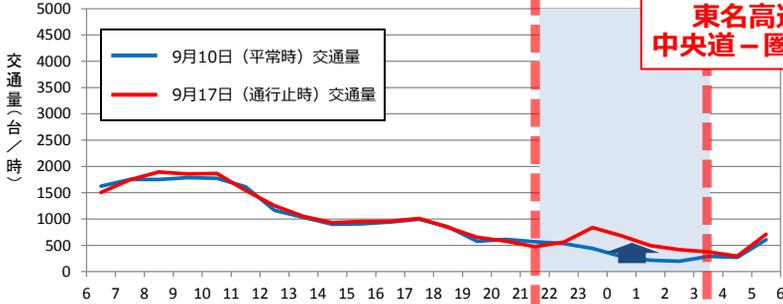
東名高速
(横浜町田IC～厚木IC)
下り通行止

<通行止前後の交通量の変化>

東名高速
(横浜町田IC～厚木IC)

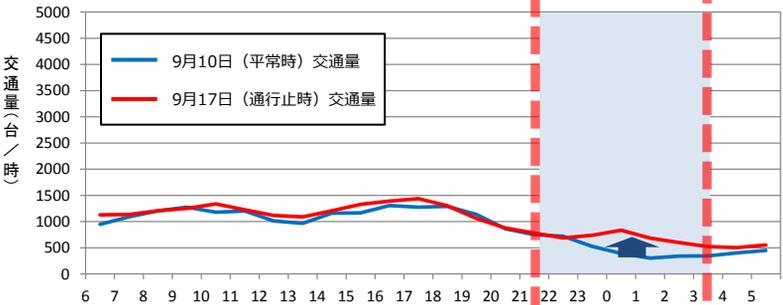


中央道
(八王子IC～八王子JCT)



東名高速経由の交通が
中央道-圏央道経由に転換!

圏央道
(圏央厚木IC～相模原愛川IC)



※出典: NEXCOデータ

⑤ 生活を便利に 安全に

○圏央道周辺の一般道における交通環境が大きく改善

- ・抜け道に利用されていた道路から大型車が減少
- ・朝夕の交通量の減少により路線バスの定時性が向上

■安全性の向上

大型車が約5割減少し、
安全性が向上

にしせきやどくろはし
＜交通状況の変化＞県道西関宿栗橋線（茨城県五霞町）



写真撮影：平成26年11月19日（水）15時台

写真撮影：平成27年4月22日（水）15時台

■バスの定時性の向上

バスの遅れ時間が最大6割（16分）
短縮し、定時性が向上

＜路線バスの走行状況＞ 県道結城野田線（茨城県・千葉県境 境大橋）



写真撮影：平成27年2月4日（水）朝8時台



写真撮影：平成27年6月23日（火）朝8時台



参考-1 首都圏3環状道路の整備の進展

○近年、首都圏3環状道路の多くの区間が開通

・圏央道の整備が大幅に進展

整備率：約40% (H24年度末) ⇒ 約79% (H27年10月末予定)

・中央環状線はH27年3月に全線開通

■首都圏3環状道路とは

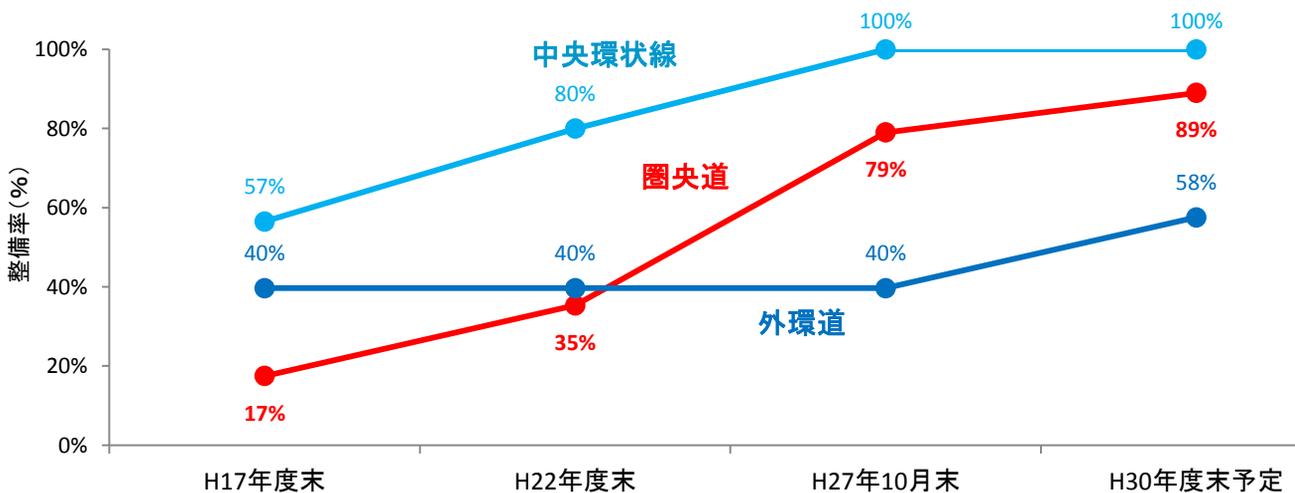
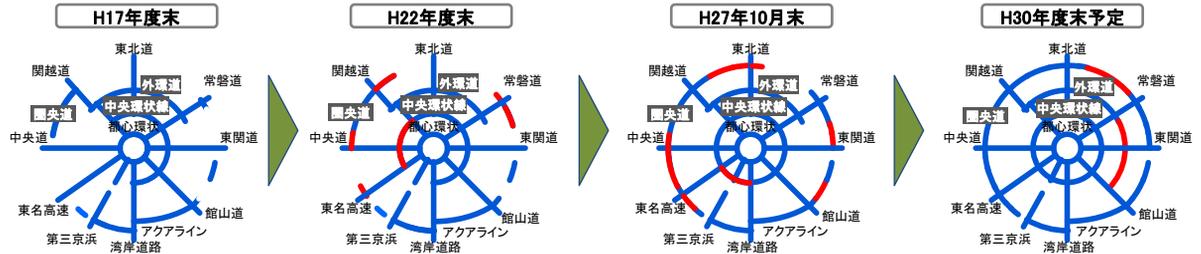
都心から半径約8kmの圏域を連絡する首都高速中央環状線(中央環状線)、半径約15kmの圏域を連絡する東京外かく環状道路(外環道)、及び半径約40~60kmの圏域を連絡する首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の総称です。

平成27年10月31日には、新たに圏央道の桶川北本IC~白岡菖蒲IC間が開通します。

- 注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2: ※2区間の開通時期については検討が必要
 注3: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線
 注4: 圏央道の釜利谷JCT~戸塚IC、栄IC・JCT~藤沢IC、大栄JCT~松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定



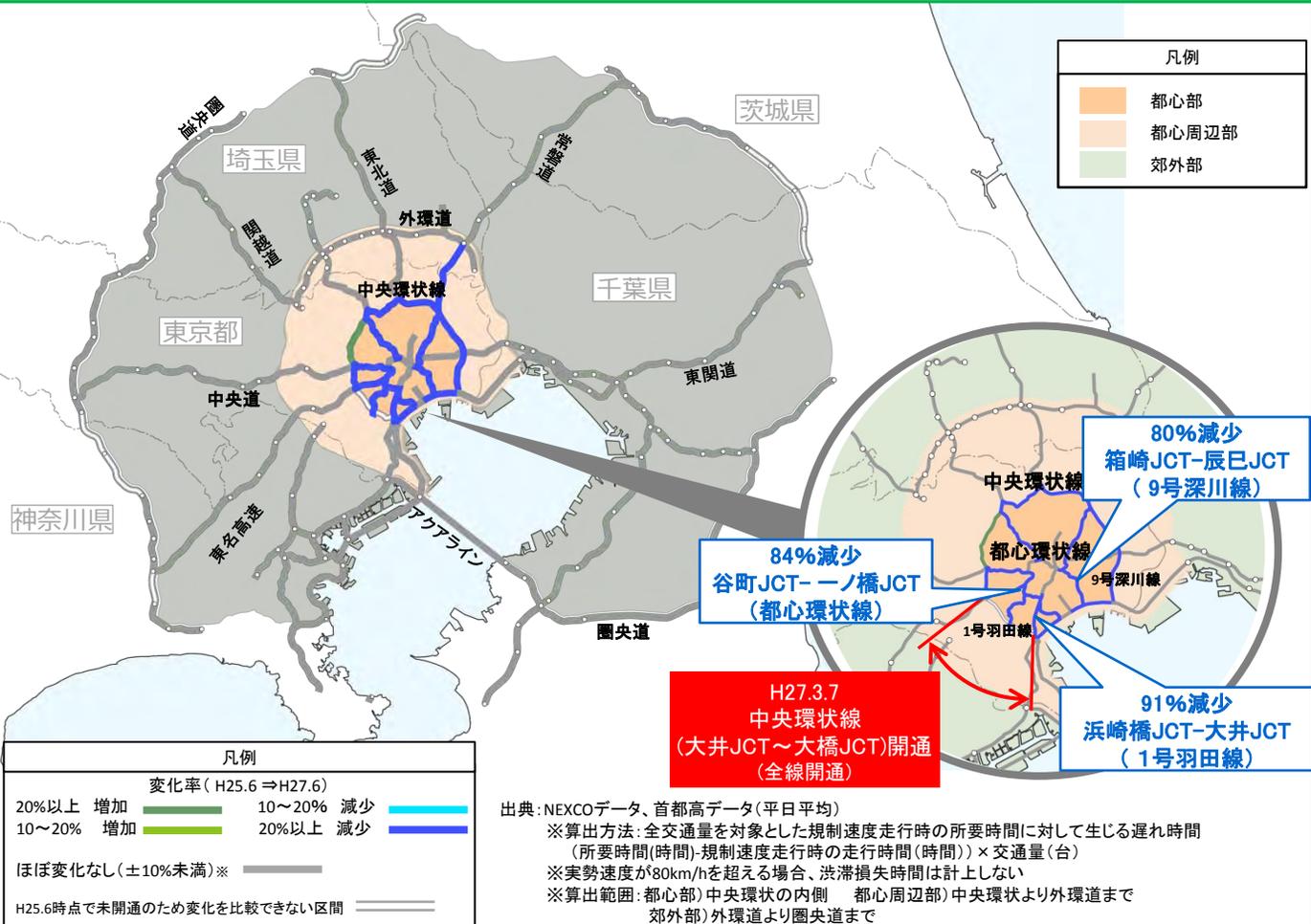
■首都圏3環状道路の整備の進展



参考-2 高速道路における渋滞状況の変化

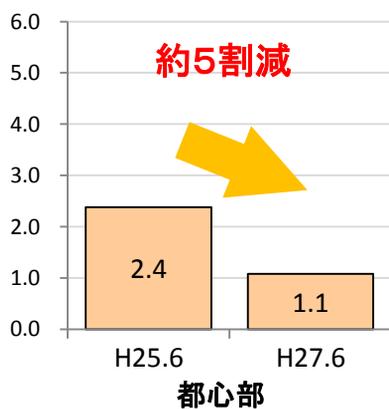
- 中央環状線全線開通により、都心部の渋滞損失時間が約5割減少（H25→H27）
- 都心周辺部の渋滞損失時間は約2割減少（H25→H27）
- 郊外部の渋滞損失時間はほぼ変化なし（H25→H27）

■圏央道内側の高速道路における渋滞損失時間の変化(H25.6⇒H27.6)（平日）

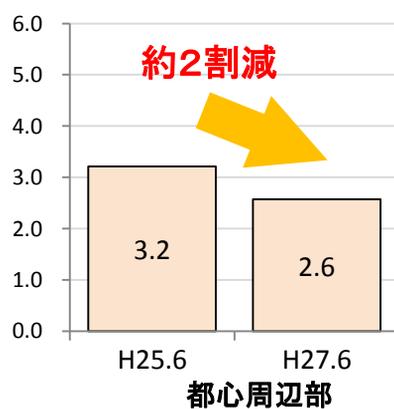


<渋滞損失時間の変化>

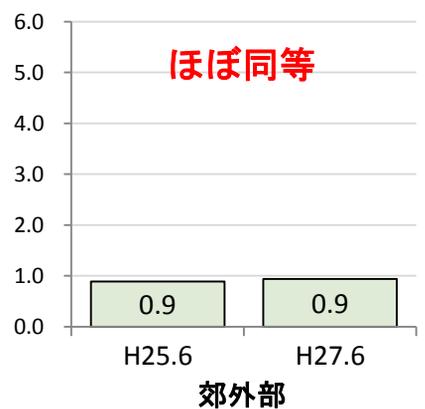
(万台・時間/日)



(万台・時間/日)



(万台・時間/日)



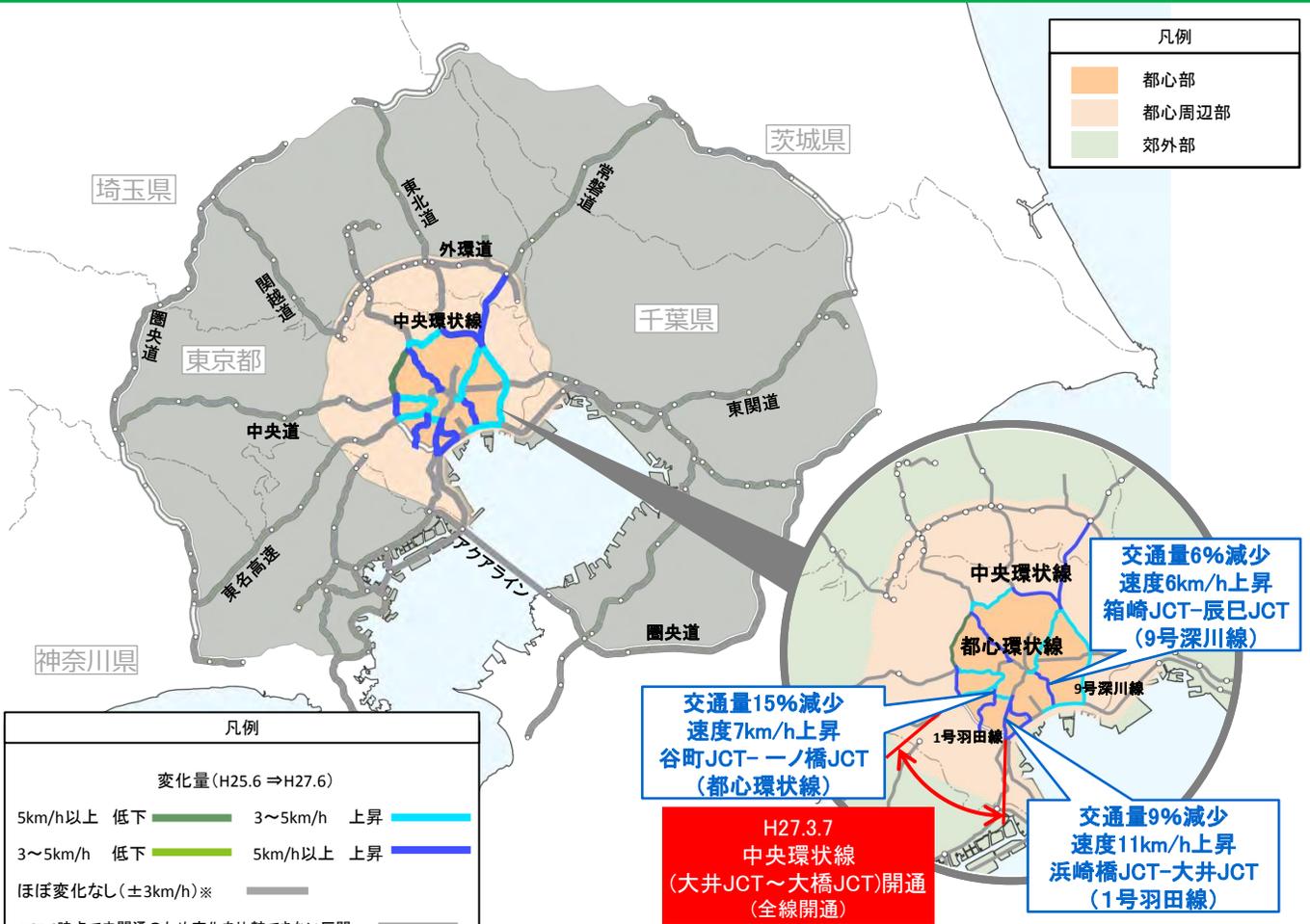
出典：NEXCOデータ、首都高データ
(平日平均)

※算出方法：JCT間別に算出した渋滞損失時間を都心部・郊外部の別に合計し、経年変化を整理
 ※算出範囲：都心部)中央環状の内側 都心周辺部)中央環状より外環道まで 郊外部)外環道より圏央道まで

参考-3 高速道路における平均速度の変化

- 中央環状線全線開通により、都心部の速度は約1割上昇(H25→H27)
- 都心周辺部の速度は約3%上昇(H25→H27)
- 郊外部の速度はほぼ変化なし(H25→H27)

■圏央道内側の高速道路における平均速度の変化(H25.6⇒H27.6) (平日)

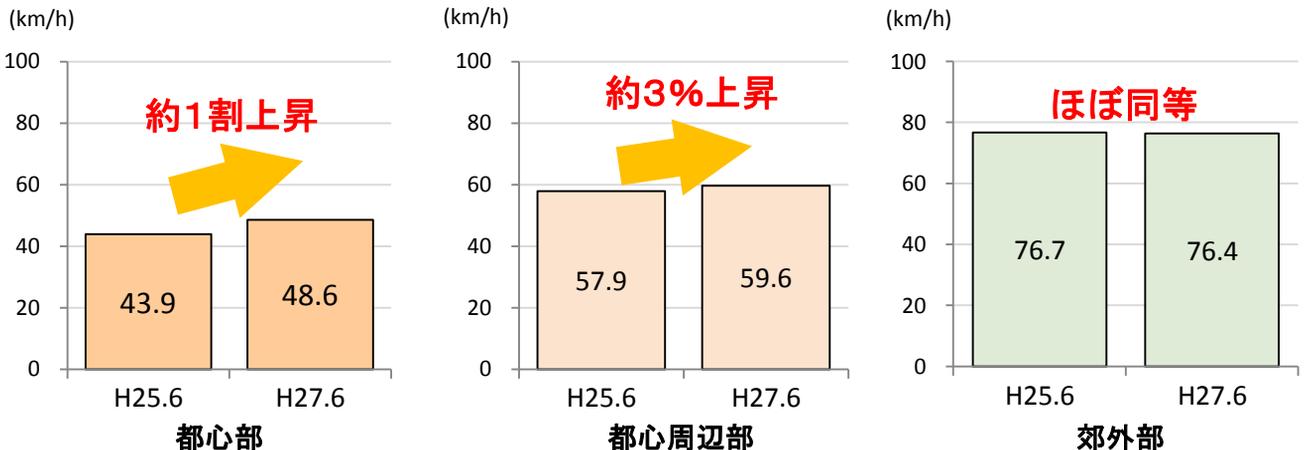


出典: NEXCOデータ、首都高データ(平日平均)

※規制速度別に算出した平均速度を、H25.6、H27.6の平均速度がそれぞれ上回る場合、「ほぼ変化なし」としている(郊外部のみ)
 ※平均渋滞損失を、H25.6、H27.6の渋滞損失がそれぞれ下回る場合、「ほぼ変化なし」としている(郊外部のみ)

※算出方法: IC間・上下線別の平均速度を、JCT間に区間延長で加重平均し、H25.6⇒H27.6の速度変化量を算出(JCT間において一部でも開通している区間があれば、その平均値を算出)
 ※算出範囲: 都心部)中央環状の内側 都心周辺部)中央環状より外環道まで 郊外部)外環道より圏央道まで

<平均速度の変化>



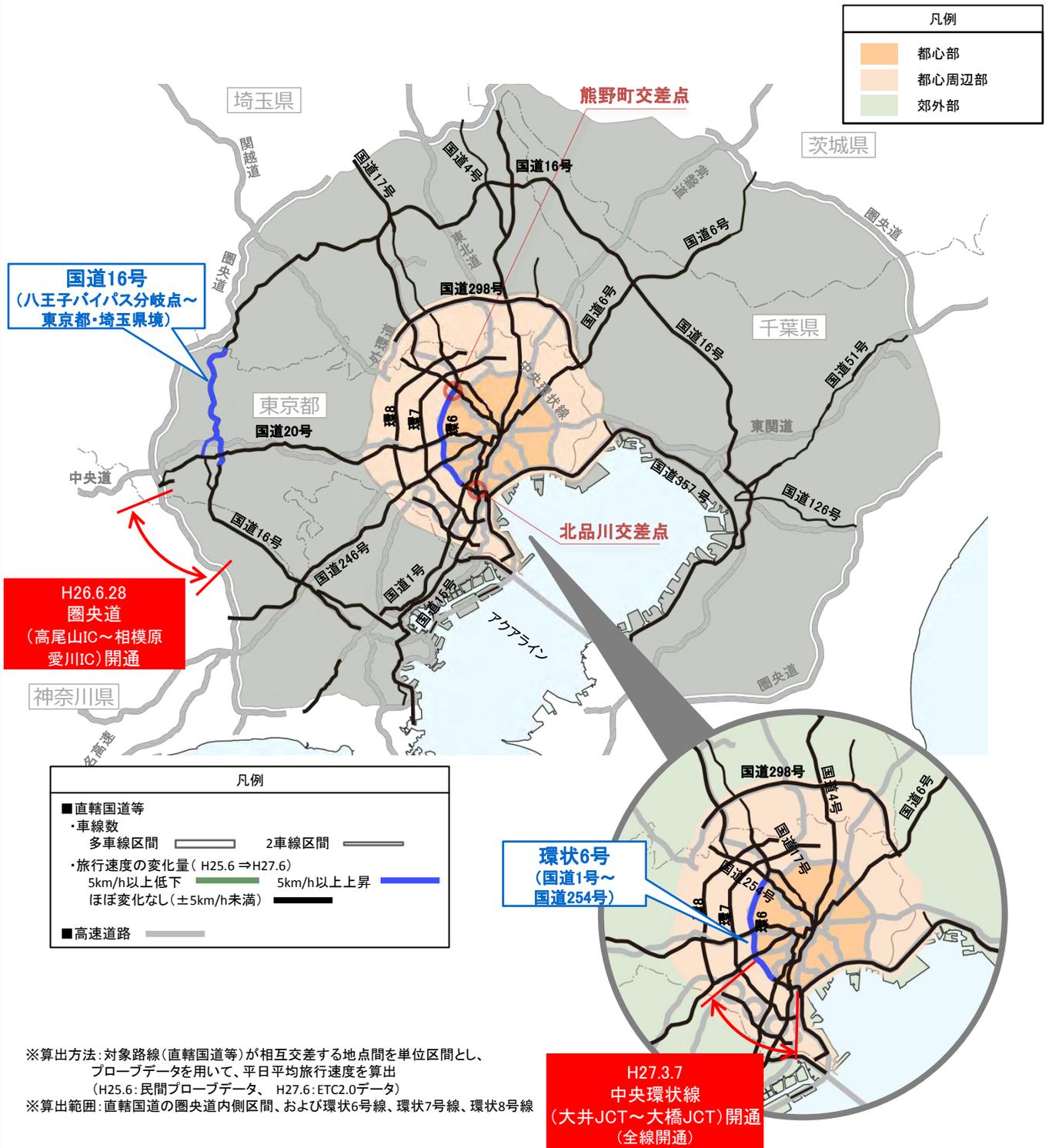
出典: NEXCOデータ、首都高データ(平日平均)

※算出方法: 都心部・郊外部の別にIC間、上下線別の平均速度を区間延長で加重平均し、算出
 ※算出範囲: 都心部)中央環状の内側 都心周辺部)中央環状より外環道まで 郊外部)外環道より圏央道まで

参考-4 一般道における平均速度の変化

○関越～東名間の圏央道開通(H26.6)、中央環状線の全線開通(H27.3)により、開通区間周辺的一般道では、速度が上昇
 ⇒環状6号線の池袋(熊野町交差点)～品川(北品川交差点)の所要時間が20分短縮(61分→41分)

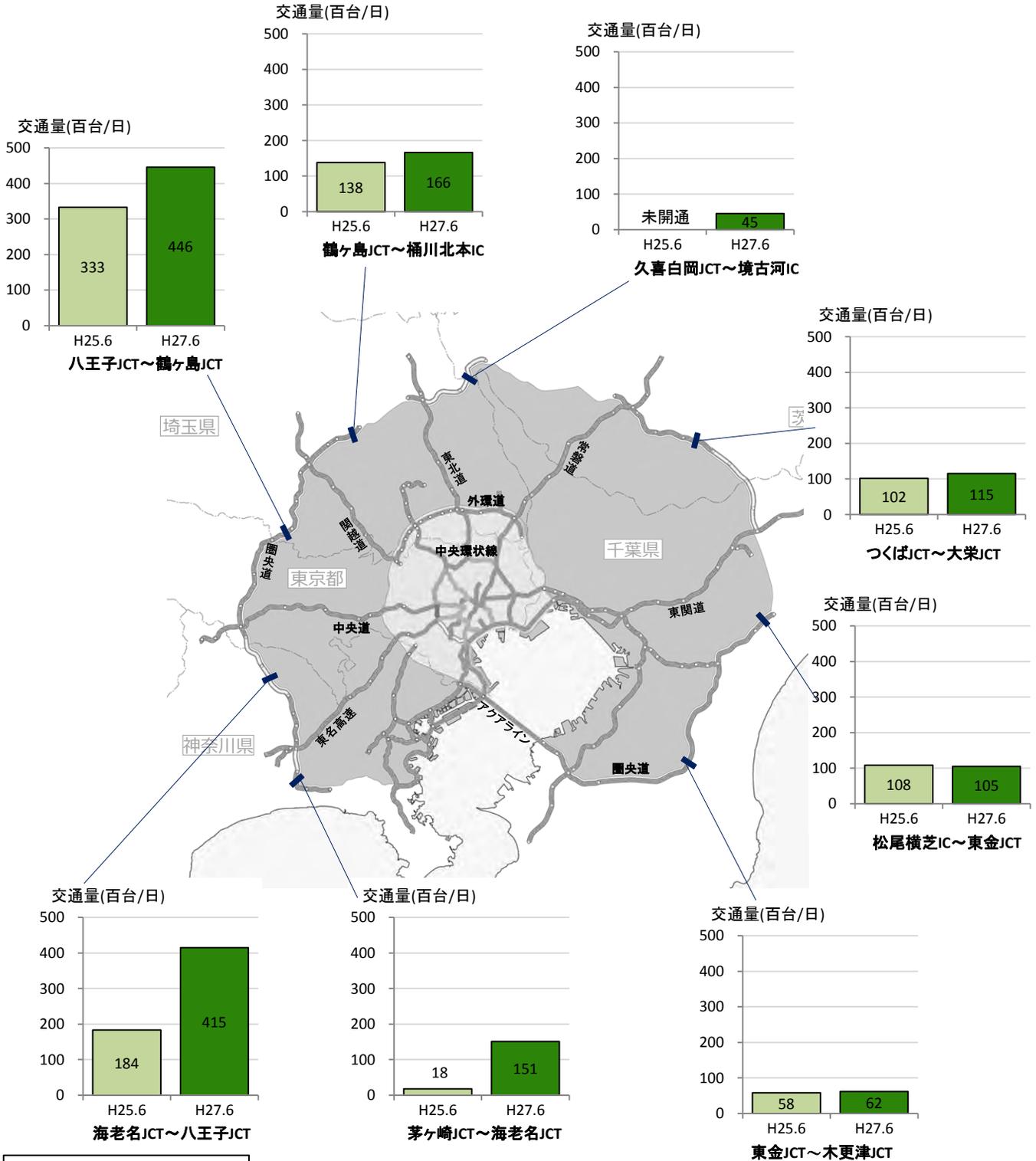
■圏央道内側の主要一般道における平均速度の変化(H25.6→H27.6)(平日)



参考-5 圏央道における交通量の変化

○圏央道の整備の進展とともに、利用交通量が増加

■圏央道内側の高速道路における交通量の変化率(H25.6⇒H27.6) (平日)



凡例
 高速道路
 H25.6時点で未開通の区間

出典：NEXCOデータ、首都高データ(平日平均)
 ※算出方法：IC間・上下線別の交通量を、JCT間毎に区間延長で加重平均し、H25.6⇒H27.6の交通量を算出
 (JCT間において一部でも開通している区間があれば、その平均値を算出)