

首都圏の新たな高速道路料金導入後1ヶ月の効果について

高速道路を「賢く使う」ため、圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、首都圏の高速道路料金について、整備重視から利用重視の料金体系に移行することで、都心の渋滞等に対し首都圏の交通流動を最適化することを目指した新しい料金を、**本年4月1日より導入**

< 新たな料金の主な効果 >

都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

- ・東名 東北道間の都心通過は**約5割減**など都心通過交通が**約1割減**
この結果、首都高速の交通量は**約1%減**
- ・昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に**約1割減**

首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

- ・首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
- ・例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

- ・圏央道の交通量が**約3割増**(東北道連絡後との比較でも**約5~8%増**)
- ・圏央道沿線の物流施設の新規立地も**約4.6倍と大幅に増加**(首都圏全体では約2.7倍増)

新たな料金の主な効果

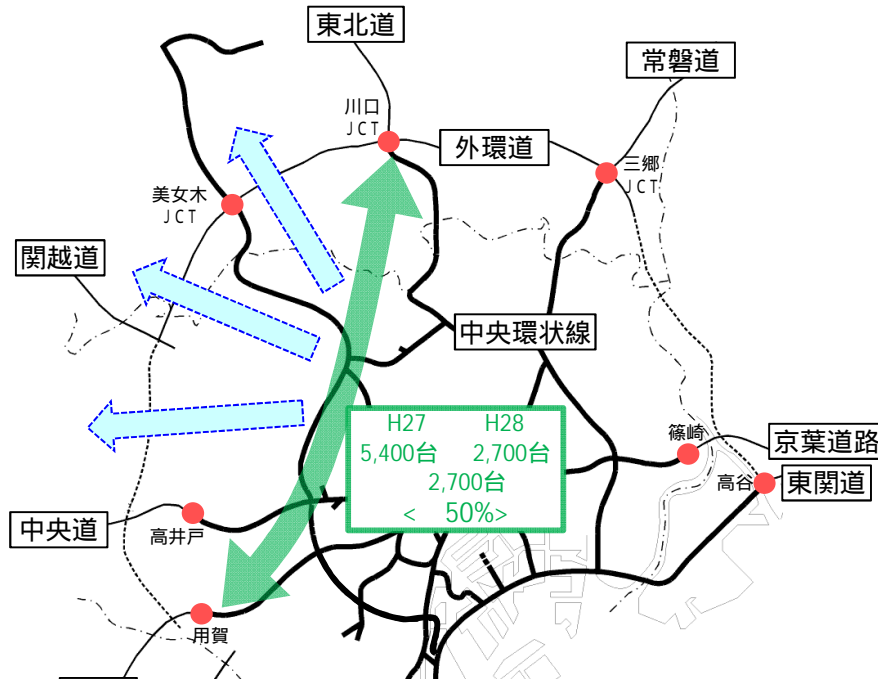
都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

東名 東北道間の都心通過は約5割減など都心通過交通が約1割減

この結果、首都高速の交通量は約1%減

昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に約1割減

都心通過交通の状況



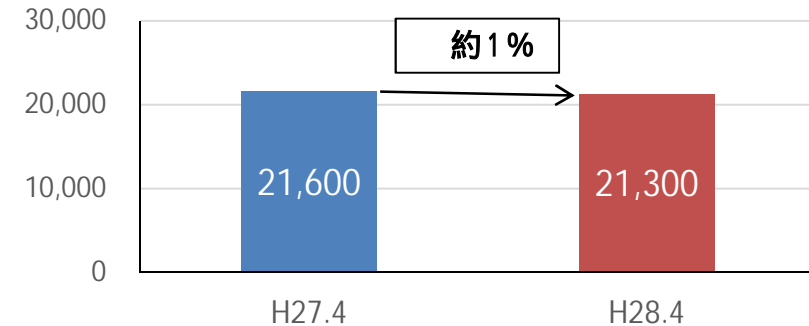
都心通過交通(全体) は約11%減少

(43,100台/日 38,200台/日)

東名、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東、京葉道路の相互を首都高速経由で利用する交通量 ETCデータによる集計 'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

首都高速全体の総走行台キロ

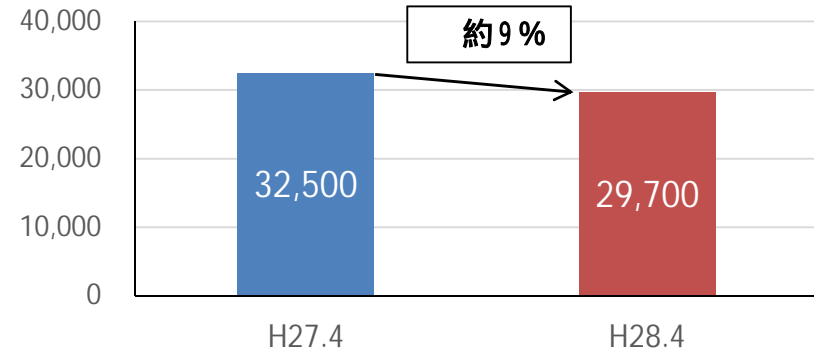
(千台・km/日)



微減

首都高速全体の渋滞損失時間

(台・時間/日)



1割減

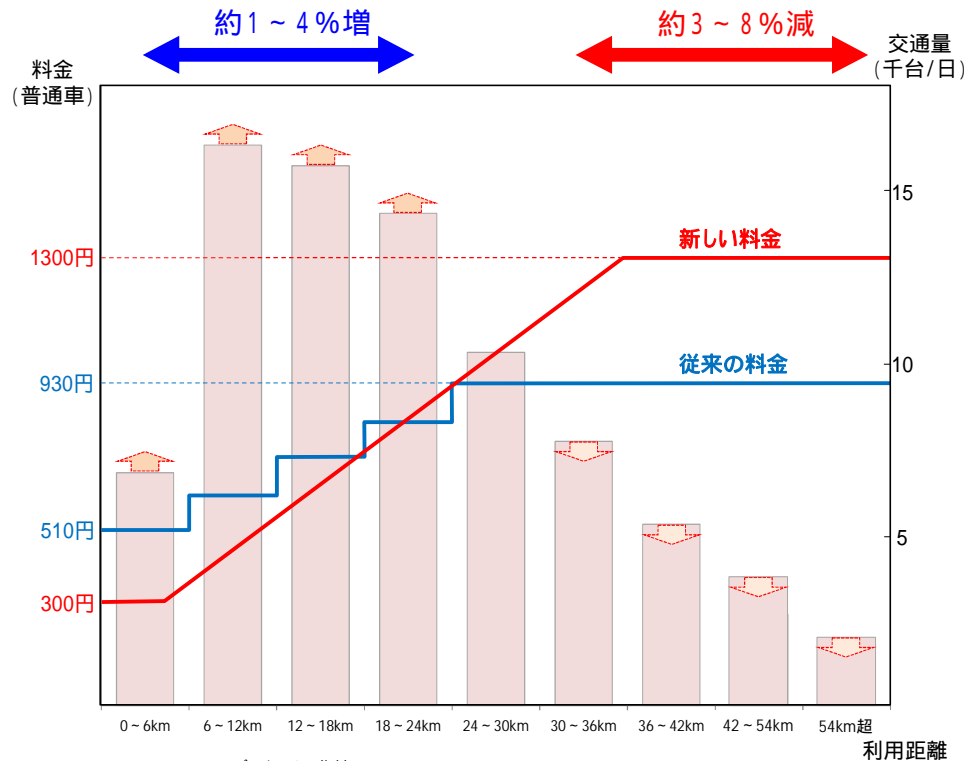
'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

新たな料金の主な効果

首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

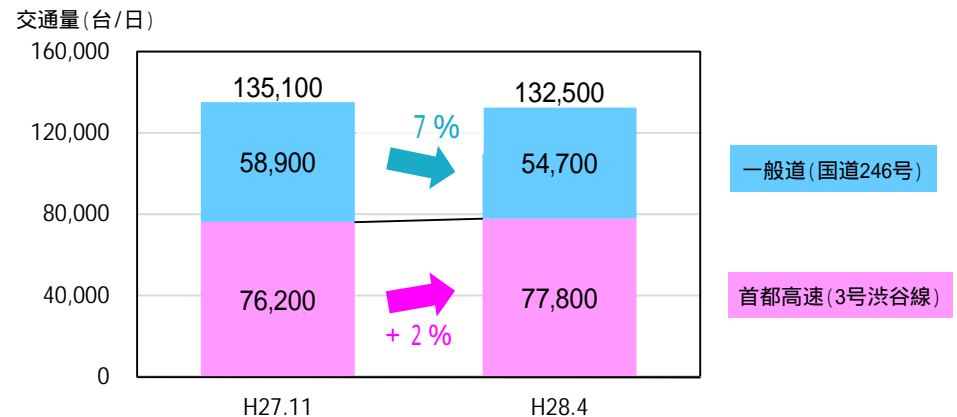
首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
 例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、
 並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

首都高速の利用距離帯別の交通量変化



ETCデータによる集計
 「H27.4の平均」と「H28.4の平均」を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

首都高速及び並行一般道の交通量変化(港区青山付近)

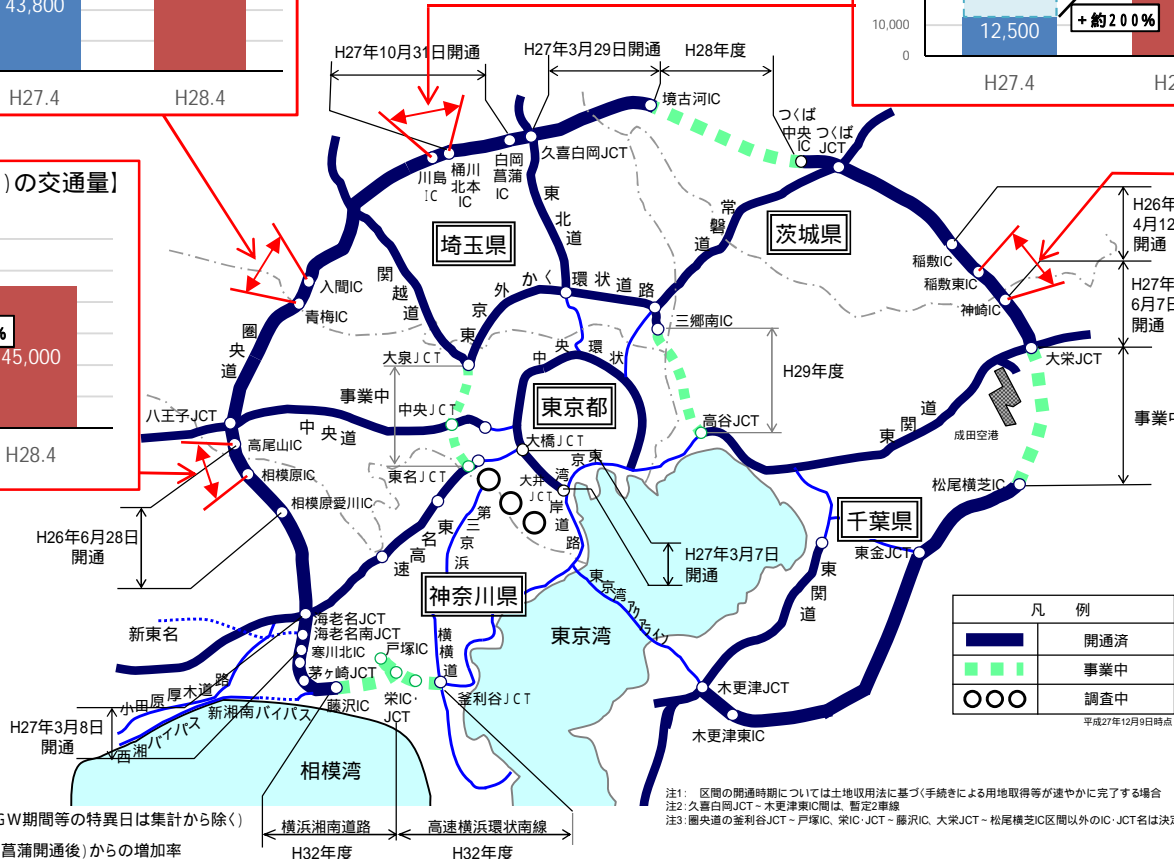
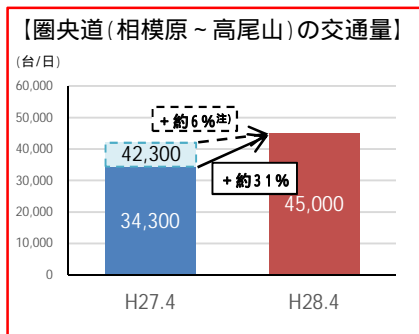
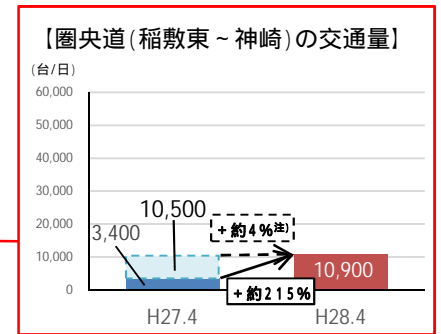
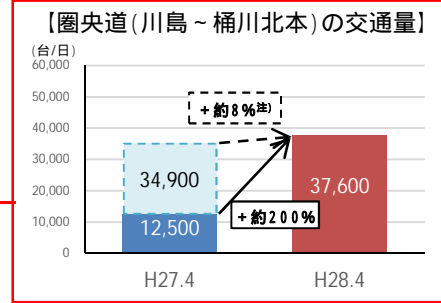
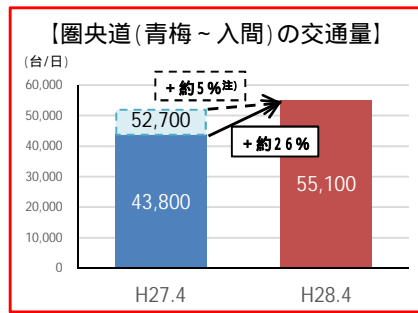


H27.11は、首都高速は11月の平日平均、一般道はH27.10.27、H27.11.4、H27.11.5交通量調査の平均値
 H28.4は交通量調査日(H28.4.19)における首都高速、一般道の断面交通量

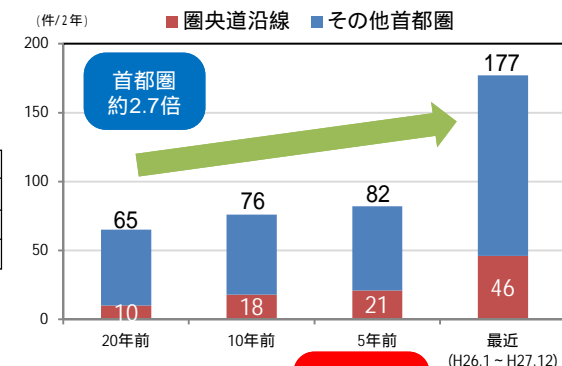
新たな料金の主な効果

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

圏央道の交通量が約3割増(東北道連絡後との比較でも約5~8%増)
 圏央道沿線の物流施設の新規立地も約4.6倍と大幅に増加(首都圏全体では約2.7倍増)



首都圏(1都4県)における物流施設の年間新規立地件数の推移



圏央道沿線 約4.6倍

注: 'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)
 注: 破線はH27.11~H28.2(桶川北本~白岡菅蒲開通後)からの増加率