

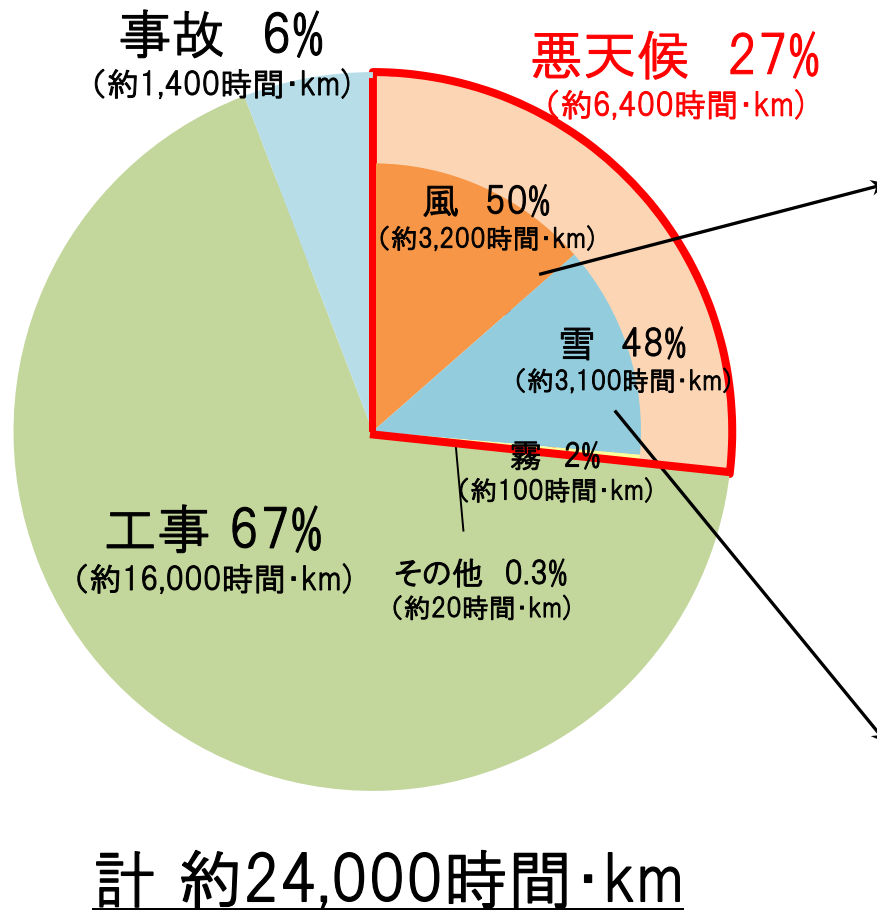
現況の整理と今後の課題について

参考資料

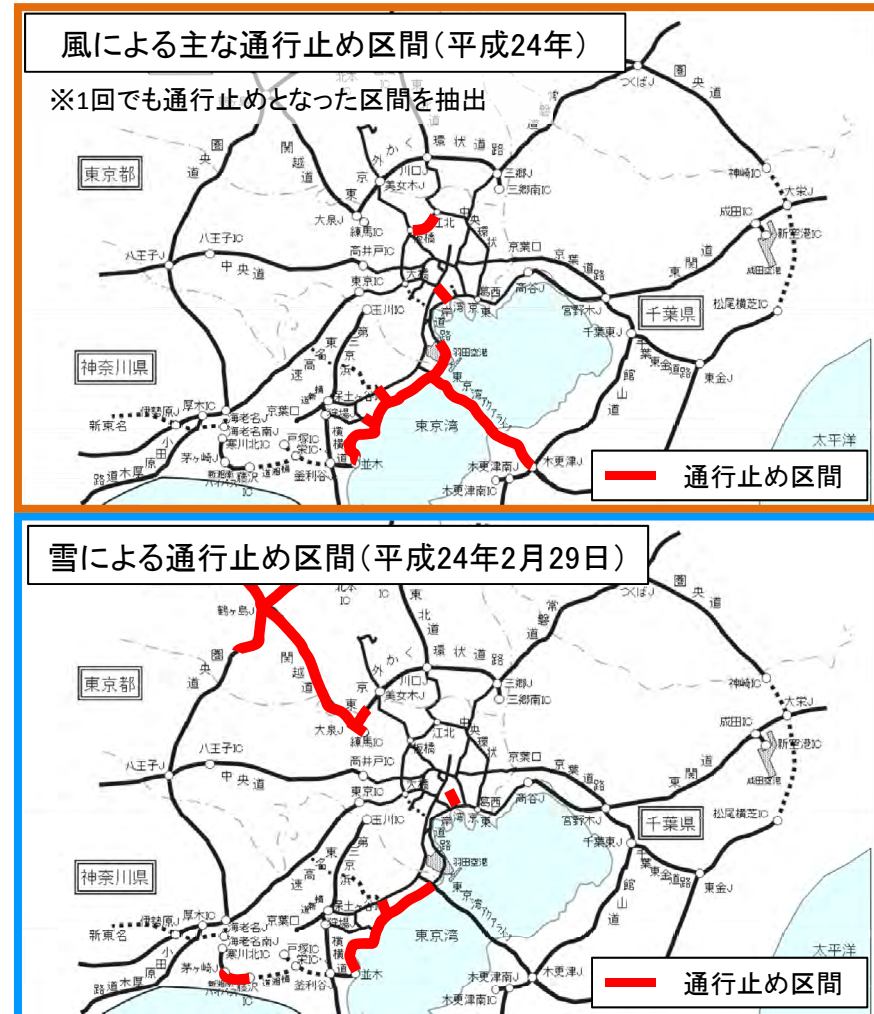
悪天候による通行止め状況

- 首都圏の高速道路の通行止めの原因は、悪天候が全体の約3割を占め、雪によるものと、風によるものが半々

【首都圏高速道路の通行止め原因】



【悪天候による通行止め状況】



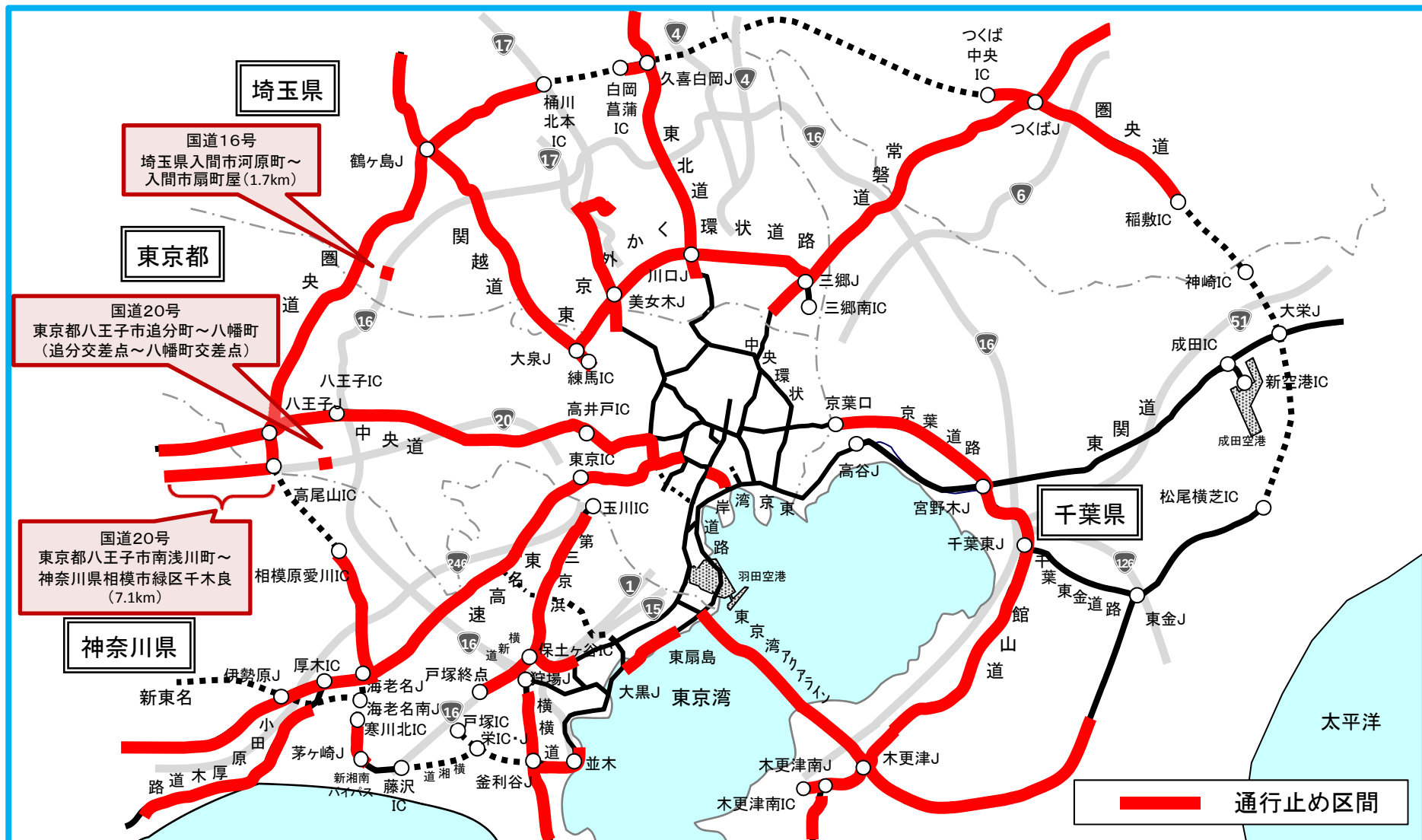
平成26年2月8日の雪による通行止め状況

- 主な通行止め区間: 中央道(高井戸～飯田) 関越道(練馬～月夜野)
常磐道(三郷JCT～広野) 東北道(川口JCT～佐野藤岡)
湾岸線(東扇島～並木) 京葉道路(京葉口～千葉東JCT)



平成26年2月15日の雪による通行止め状況

○ 主な通行止め区間：東名高速(東京～静岡) 中央道(高井戸～飯田)
関越道(練馬～湯沢) 常磐道(三郷JCT～土浦北)
東北道(川口JCT～白河) 湾岸線(東扇島～大黒JCT)



普段雪が少ない地域における大雪対策(H26.2.14～関東大雪)

- 平成26年2月14日～16日にかけて、記録的降雪が発生し、直轄国道においても通行止め、立ち往生車両が続出（15路線、34箇所において通行止め、立ち往生車両が最大約1,500台）
《甲府の積雪量：歴代1位 114cm [今回] 歴代2位 49cm[H10]》※その他の歴代1位：草津、軽井沢、前橋、熊谷 等
- 早い段階で通行止めを行い、集中的・効率的な除雪の実施を徹底
- ドライバーに対する異常降雪時の道路情報の提供、不要不急の外出の控え等の呼びかけ等、情報提供のあり方を改善

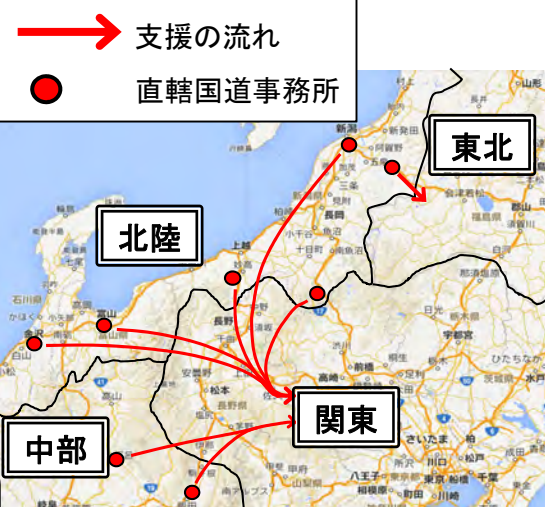
【国道139号の立ち往生状況】
(山梨県富士河口湖町 本栖湖付近：15日)



特徴

- 『普段雪が少ない地域における大雪』
- 『道路管理者の除雪対応能力が不足』
- 『ドライバーの冬装備が不十分』

【各方面からの支援状況】



- ・直轄による自治体支援（群馬県、山梨県、埼玉県）
：除雪車 29台
：TEC-FORCE等 333人・日
- ・関東地整への支援
：除雪車16台

【集中的・効率的な除雪の取り組み】

- ・高速会社等関係機関との協議調整・連携
- ・優先的な除雪区間の設定
- ・除排雪資機材の適切な配備及び協定等による調達準備
(支援体制の強化)



等

【情報提供】

道路管理者間の連絡会議

- ・冬タイヤ、チェーン等の装着準備の呼びかけ
- ・HP、ラジオ放送、道路情報板等を引き続き活用
- ・Twitter等新たな情報提供を拡充 等



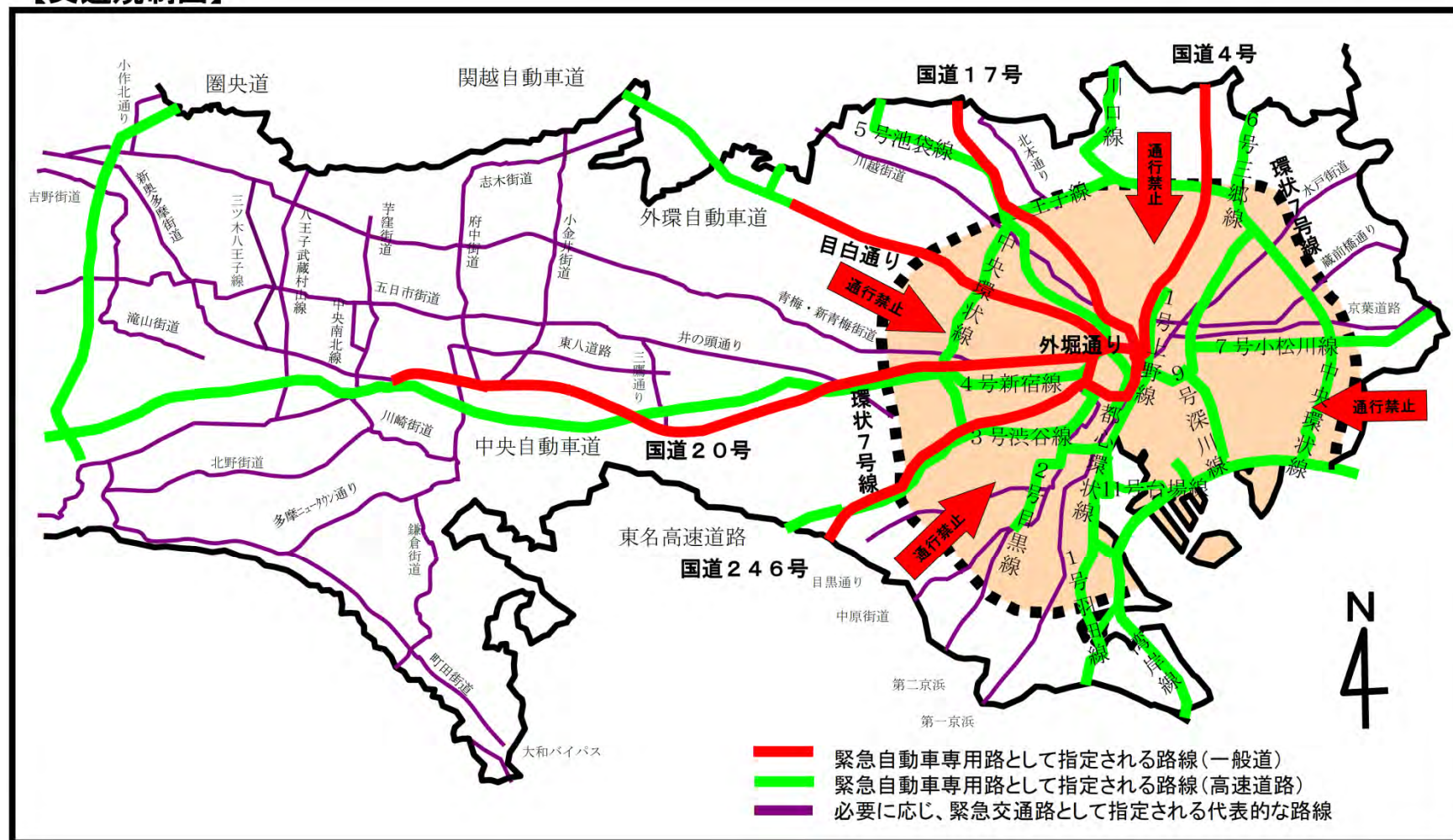
甲府河川国道のTwitter活用事例

- ・ツイート数：137件
- ・フォロワー：約1,000人
→5,000人
- ・最大リツイート数：925件

大震災発生時における都内交通規制

- 大震災(震度6弱以上)が発生した場合、環状7号線内側への一般車両の流入禁止、緊急自動車専用路となる高速道路や主要な国道における一般車両の通行禁止規制等を実施
- なお、震度5強の場合、必要に応じて、環状7号線内側への流入禁止等を実施

【交通規制図】

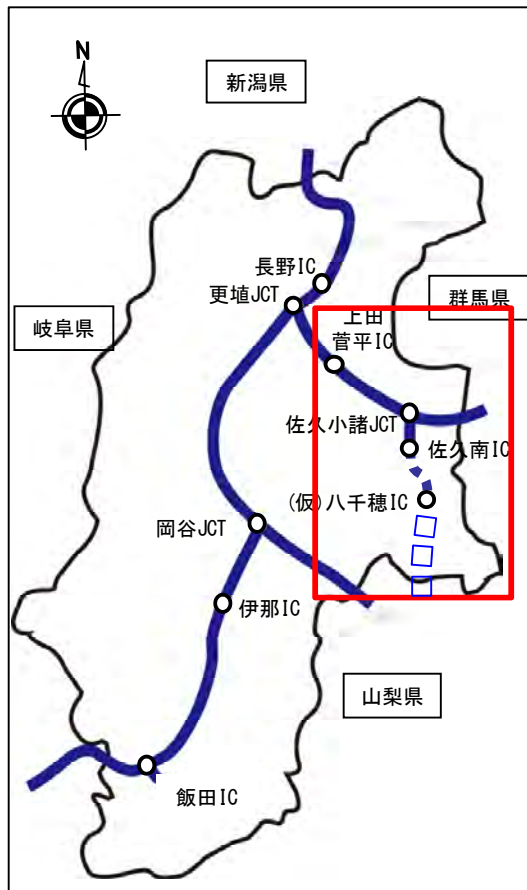


道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

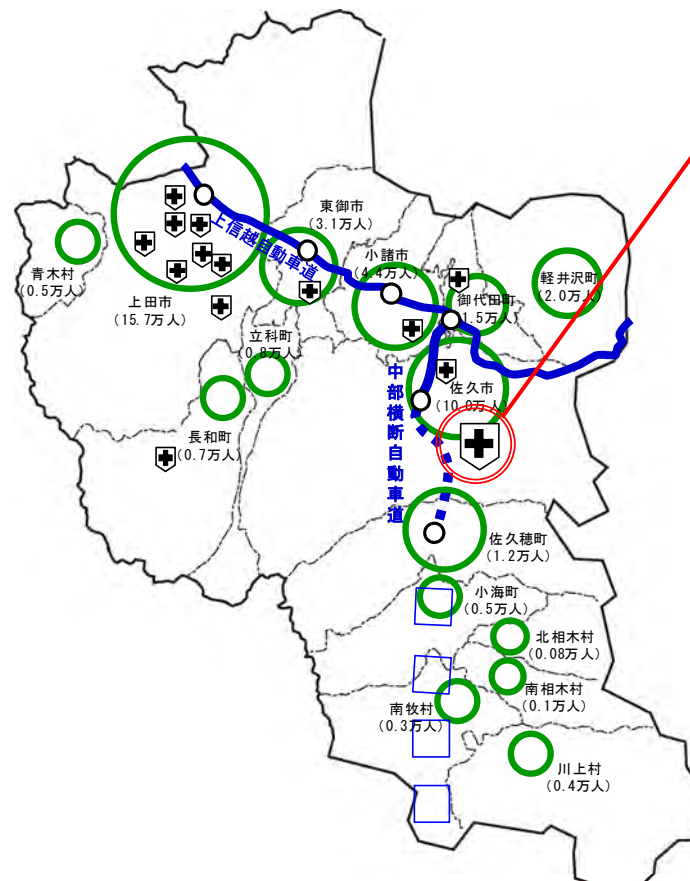
- 「コンパクトな拠点」にしていくだけでは、都市圏の機能は維持できない
- 個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保する

医療体制維持の例(長野県佐久市周辺)

- ・上信越道、中部横断道等の道路ネットワークにより、佐久総合病院を中心とする救急医療体制を構築



▲長野県内の高速道路ネットワーク



▲高速道路ネットワークによる救急医療体制の構築

佐久総合病院
【第三次救急医療施設】
※地域唯一の救命救急センター

圏域人口 **41万人** をカバー

※人口は2014年（平成26年）現在

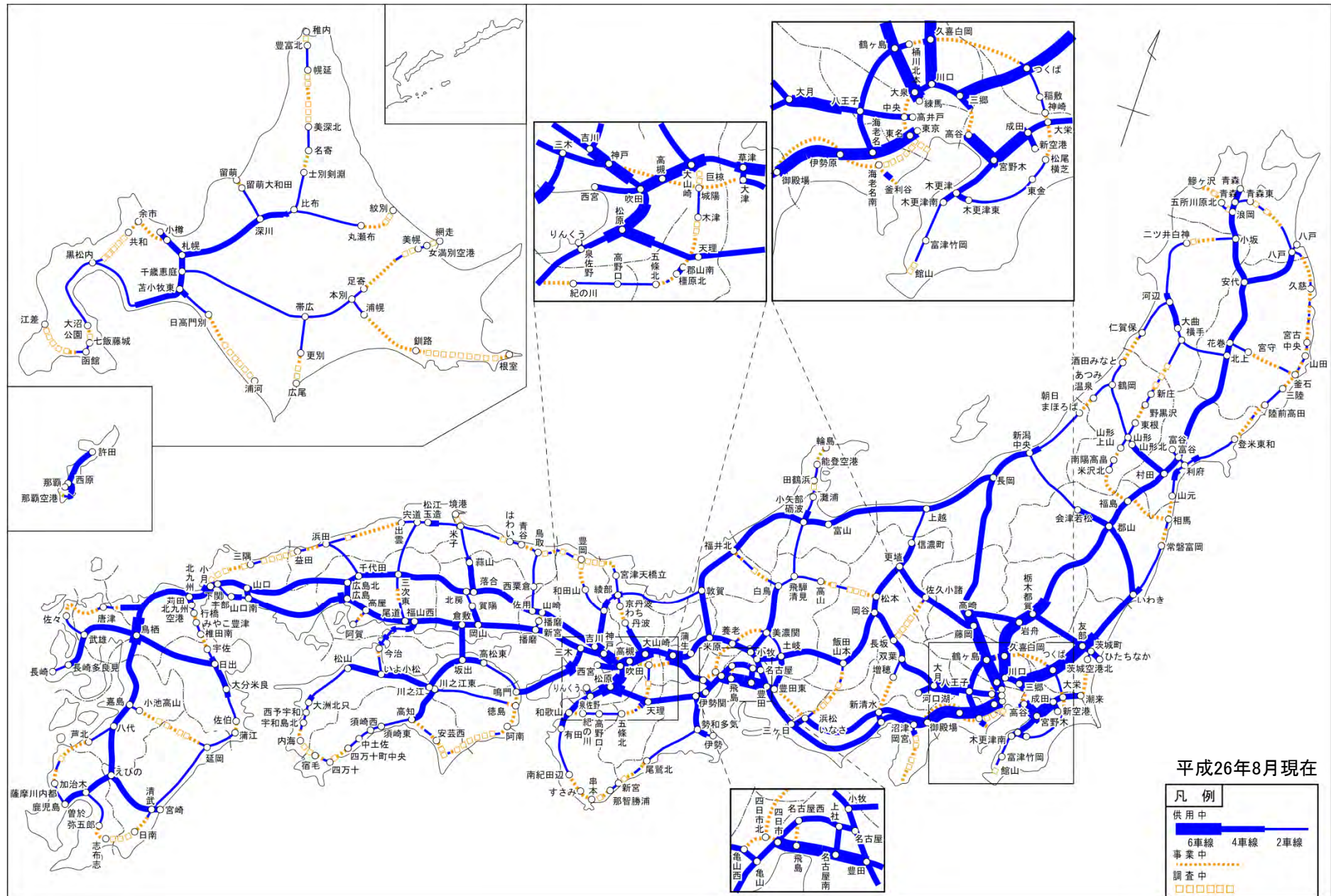
凡例(道路関係)

- 開通区間
- - - 事業中区間
- □ □ 調査中区間

凡例(その他)

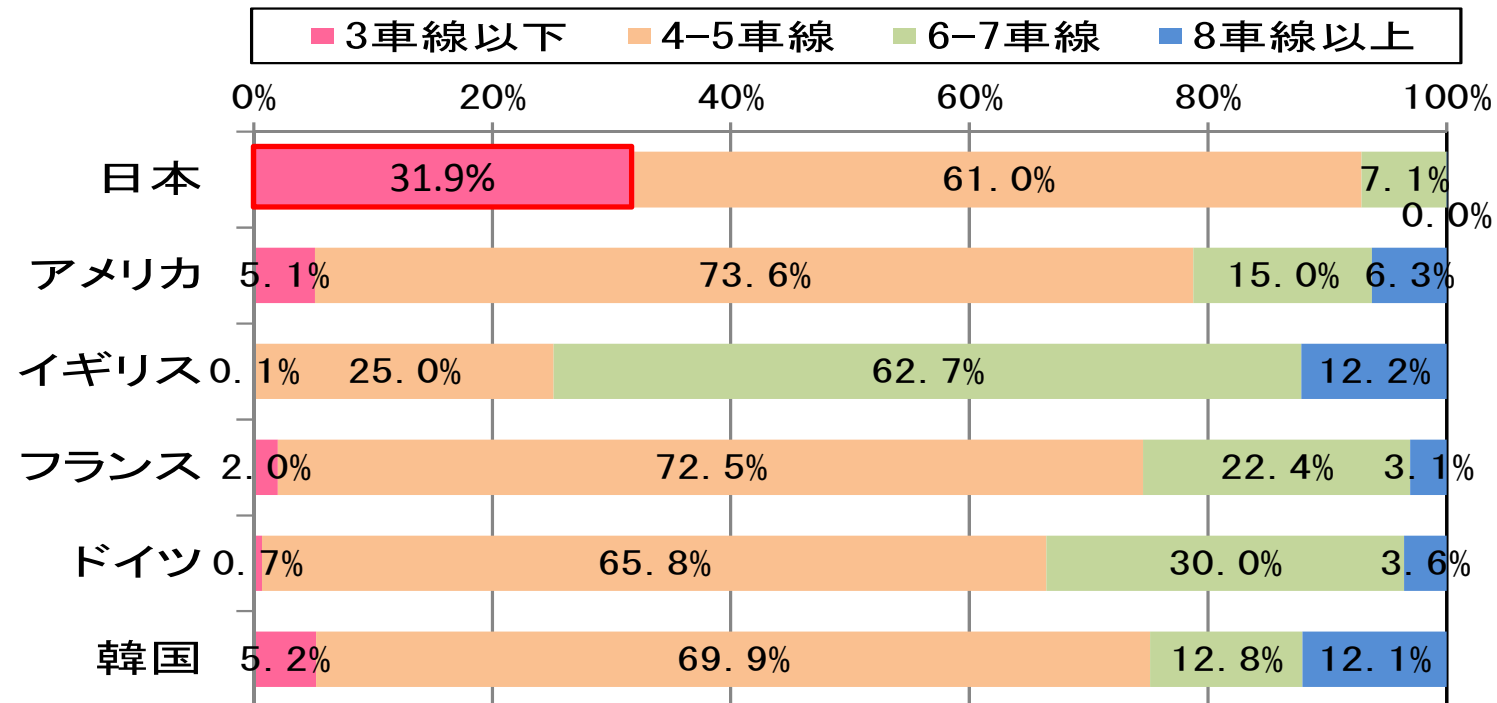
- ⊕ 第二次救急医療施設
- 市町村の人口規模

高規格幹線道路等の整備状況(車線数)



日本の高速道路の整備状況【参考】

【高速道路の車線数別延長の構成比】



出典)

日本 : 道路交通センサス(H22)
 アメリカ : National Transportation Atlas Database
 イギリス・フランス・ドイツ : TomTom MultiNet
 韓国 : 韓国国土交通部統計(2012年末(平成24年末))

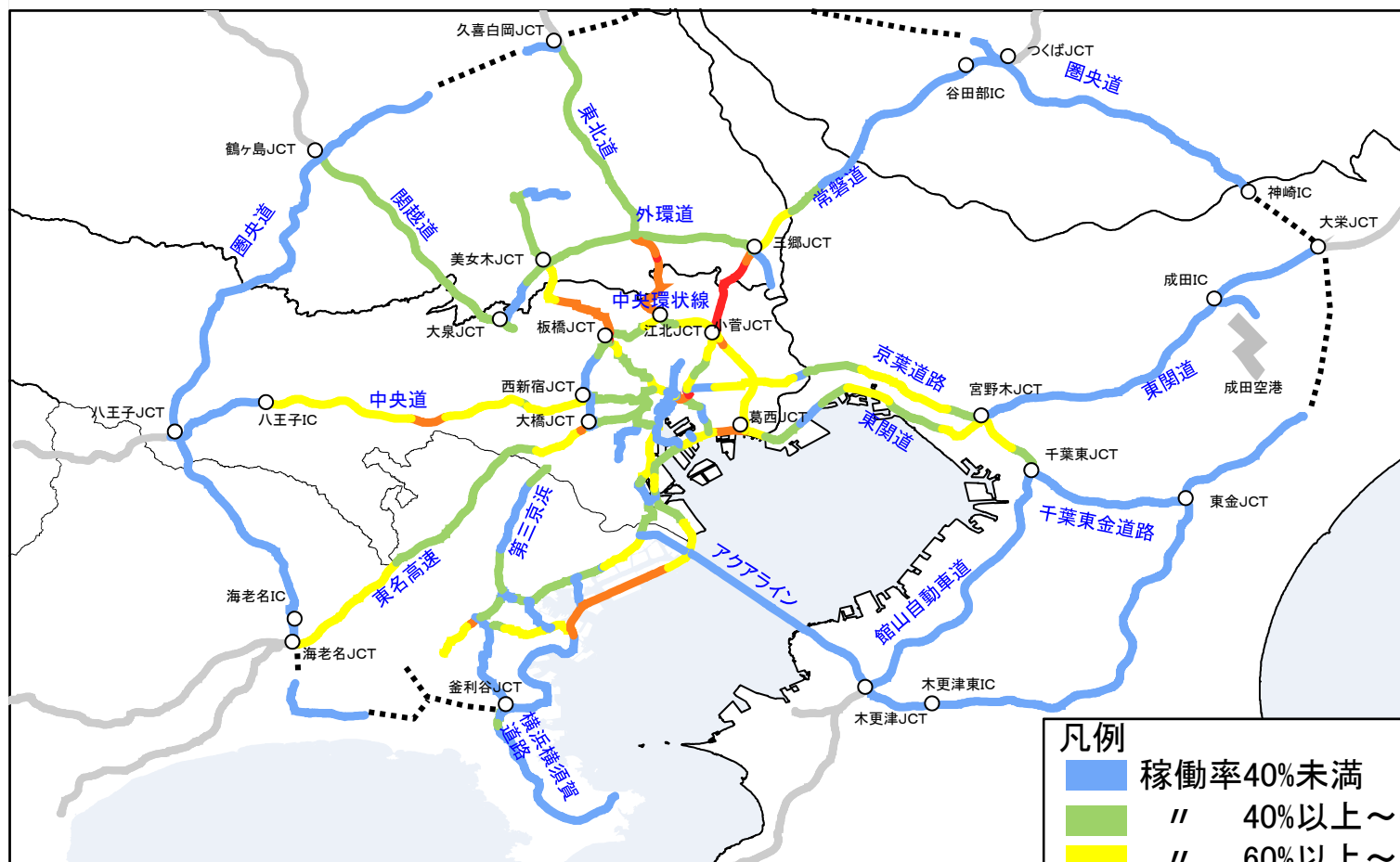
高速道路の定義)

日本 : 高規格幹線道路、都市高速道路
 地域高規格道路
 アメリカ : インターステート(Interstate)
 イギリス : モーターウェイ(Motorway)
 フランス : オートルート(Autoroute)
 ドイツ : アウトバーン(Autobahn)
 韓国 : Expressway

首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況

○ 平日5時台は、都心部を含めた首都圏全体で、稼働が低く、速度低下が発生していない状況

◇平成26年7月22日(火)5時台(上り)における首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況



凡例	
■	稼働率40%未満
■	40%以上～60%未満
■	60%以上～80%未満
■	80%以上～100%未満
■	100%以上
—	速度40km/h未満

※ 環状線(都心環状線・中央環状線・外環道・圏央道)は反時計回りを上り、湾岸線は東行を上りとして算出

※1 交通量観測機器データによるH26年7月22日(火)5時台(上り)の時間帯別交通量

※2 H22道路交通センサスによる1時間あたりの交通容量車線数、道路幅員、側方余裕、縦断勾配等の道路状況を係数として算出される

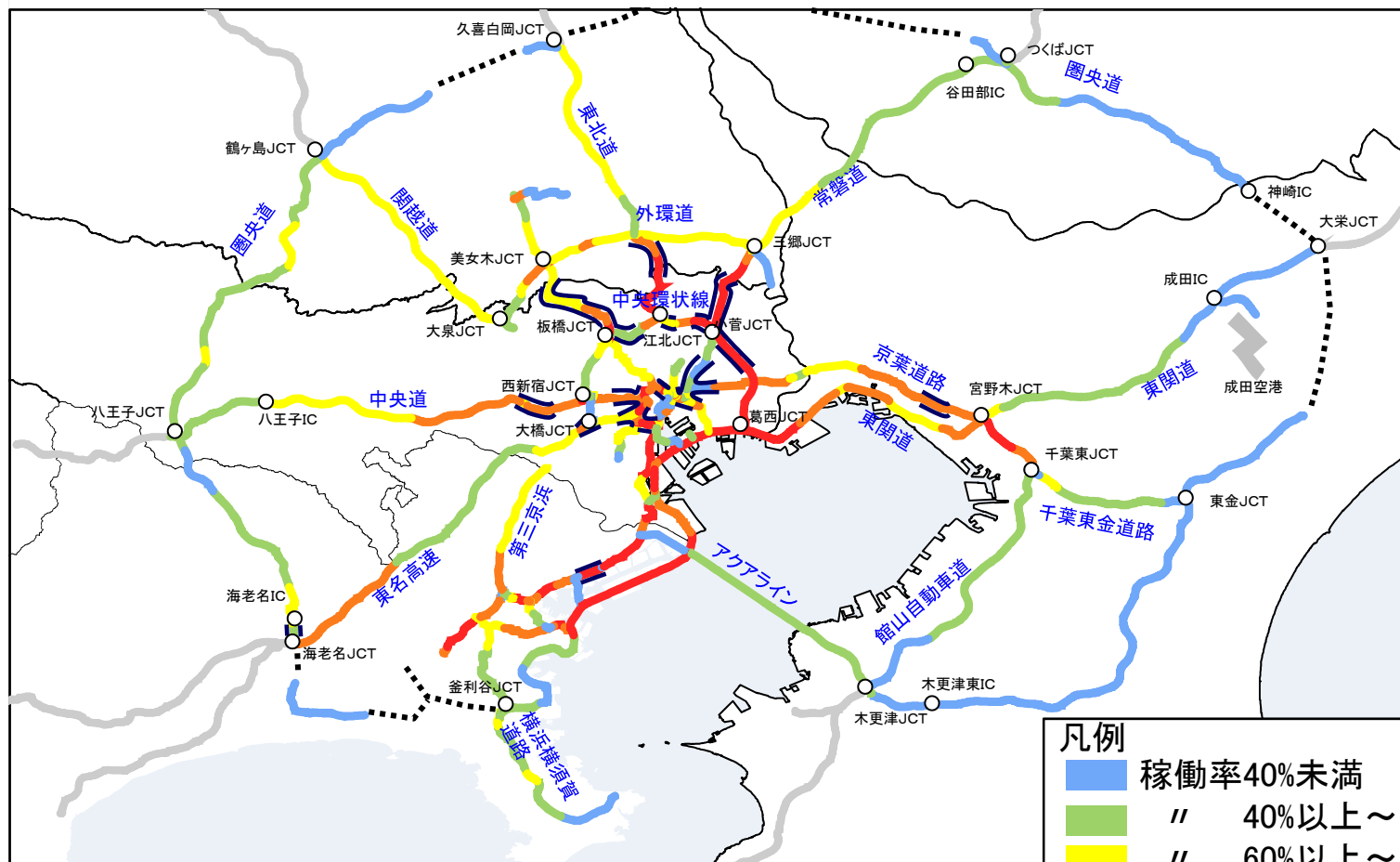
※3 H22センサス時未開通区間及び端末区間については、近傍区間の交通容量を適用
・八王子JCT-海老名JCT間は、鶴ヶ島JCT-八王子JCT間の値を適用
・つくばJCT-神崎IC、東金JCT-木更津JCT間は、木更津JCT-木更津東IC間の値を適用

$$\text{道路の稼働率} = \frac{\text{実際の交通量} \times \text{※1}}{\text{交通容量} \times \text{※2} \times \text{※3}}$$

首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況

○ 平日10時台は、中環の稼働が高まり、外環から中環に向かう放射道路で速度低下が発生

◇平成26年7月22日(火)10時台(上り)における首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況



凡例

- 稼働率40%未満
- " 40%以上～60%未満
- " 60%以上～80%未満
- " 80%以上～100%未満
- " 100%以上
- 速度40km/h未満

※ 環状線(都心環状線・中央環状線・外環道・圏央道)は反時計回りを上り、湾岸線は東行を上りとして算出

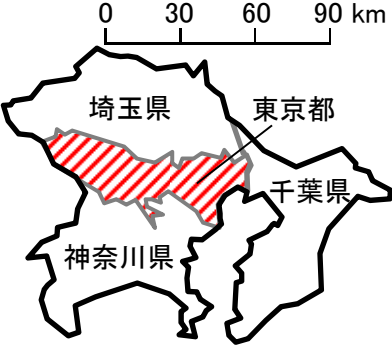
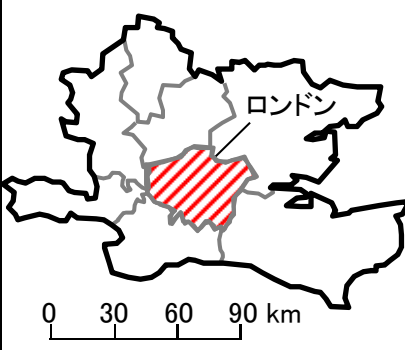
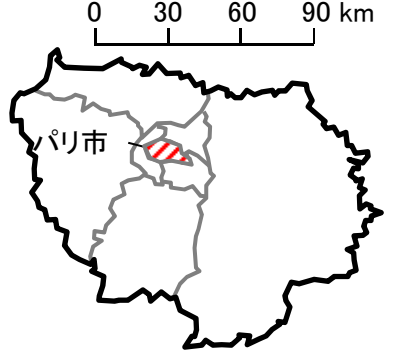
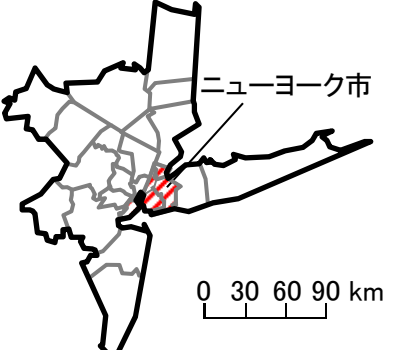
※1 交通量観測機器データによるH26年7月22日(火)10時台(上り)の時間帯別交通量

※2 H22道路交通センサによる1時間あたりの交通容量
車線数、道路幅員、側方余裕、縦断勾配等の道路状況を係数として算出される

※3 H22センサ時未開通区間及び端末区間については、近傍区間の交通容量を適用
・八王子JCT-海老名JCT間は、鶴ヶ島JCT-八王子JCT間の値を適用
・つくばJCT-神崎IC、東金JCT-木更津JCT間は、木更津JCT-木更津東IC間の値を適用

$$\text{道路の稼働率} = \frac{\text{実際の交通量} \times 1}{\text{交通容量} \times 2 \times 3}$$

首都圏と海外都市圏との人口・面積等の比較

	東京圏 (1都3県)	グレーターロンドン 及び周辺地域	イル・ド・フランス	ニューヨーク 都市圏
各圏域図				
人口(万人)	3,562(28%)	1,559(25%)	1,185(19%)	1,882(6%)
面積(km ²)	13,370(4%)	16,153(7%)	12,070(2%)	23,860(0.3%)
人口密度 (人/km ²)	2,664	965	982	789

(参考)国全体

※()内は国全体に占める都市圏の割合

人口(万人)	12,806	6,318	6,307	30,875
面積(km ²)	377,960	242,513	549,192	9,147,593
人口密度 (人/km ²)	339	261	115	34

中京圏・京阪神圏の交通の特色(人流)

■ 中京都市圏全体の移動目的分担率



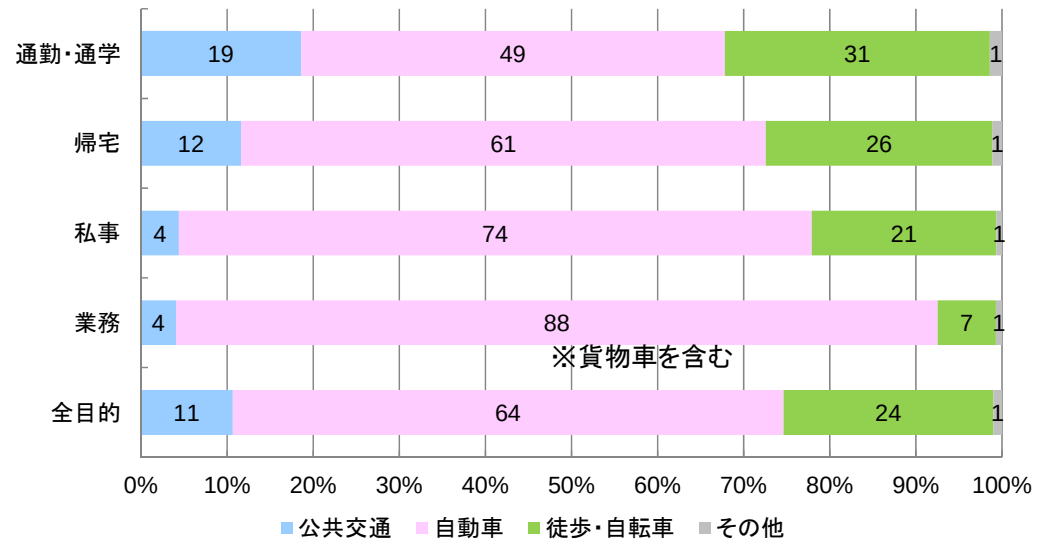
出典：平成23年中京都市圏パーソントリップ調査
対象地域：岐阜県南部、愛知県、三重県北勢地域

■ 京阪神都市圏全体の移動目的分担率

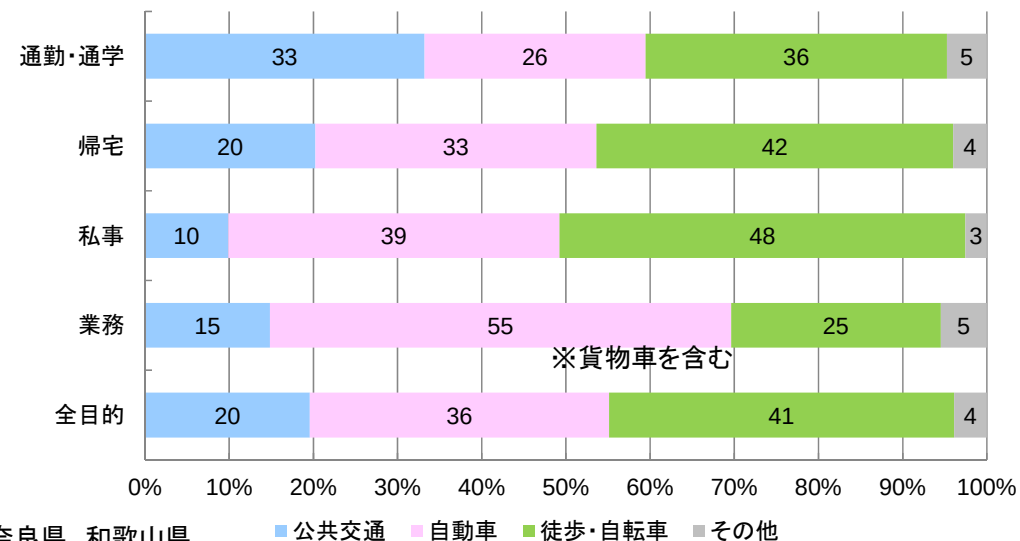


出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査
対象地域：全域：大阪府、一部：滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県

■ 中京都市圏全体の目的別交通手段分担率



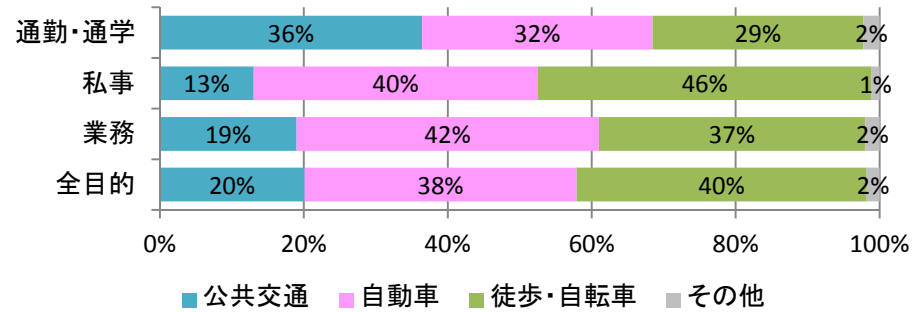
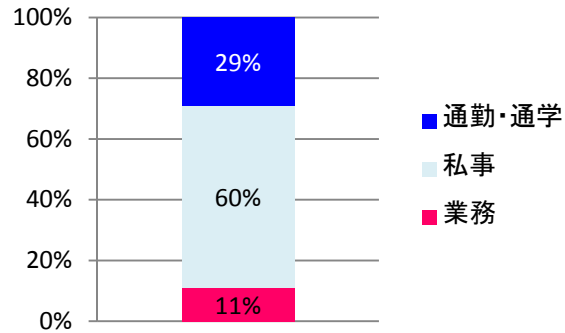
■ 京阪神都市圏全体の目的別交通手段分担率



海外の交通の特色(人流)

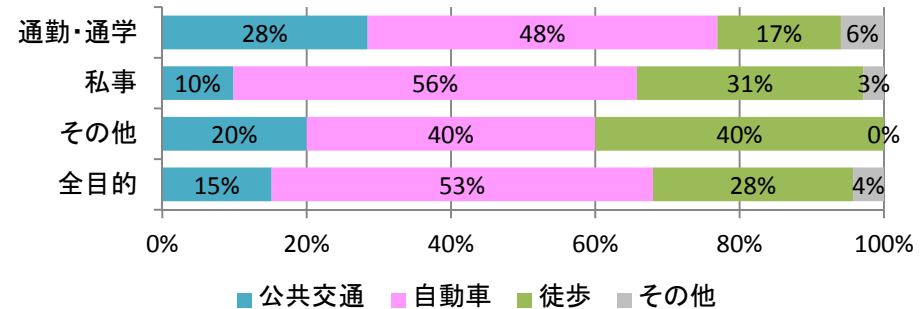
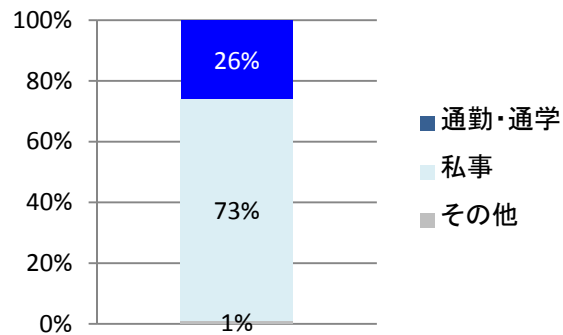
■イル・ド・フランス※1

出典: Enquête Globale des Transports 2010



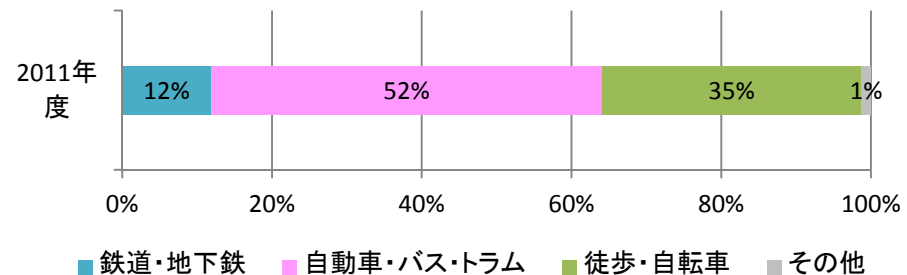
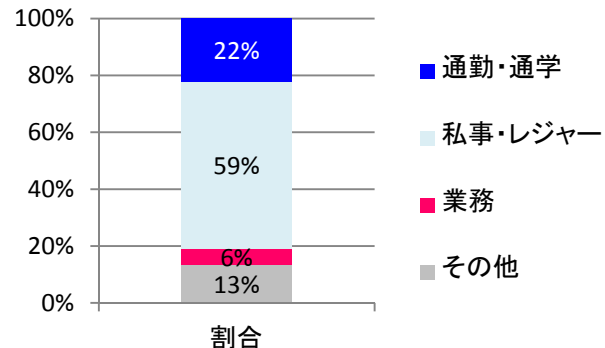
■ニューヨーク都市圏※2

出典: 2001 National Household Travel Survey, New York Add-On New York Metro - NYMTC MPO



■グレーターロンドン※3

出典: LTDS Workbook 2013



※1. イル・ド・フランス・・・パリ市と、隣接7県から構成

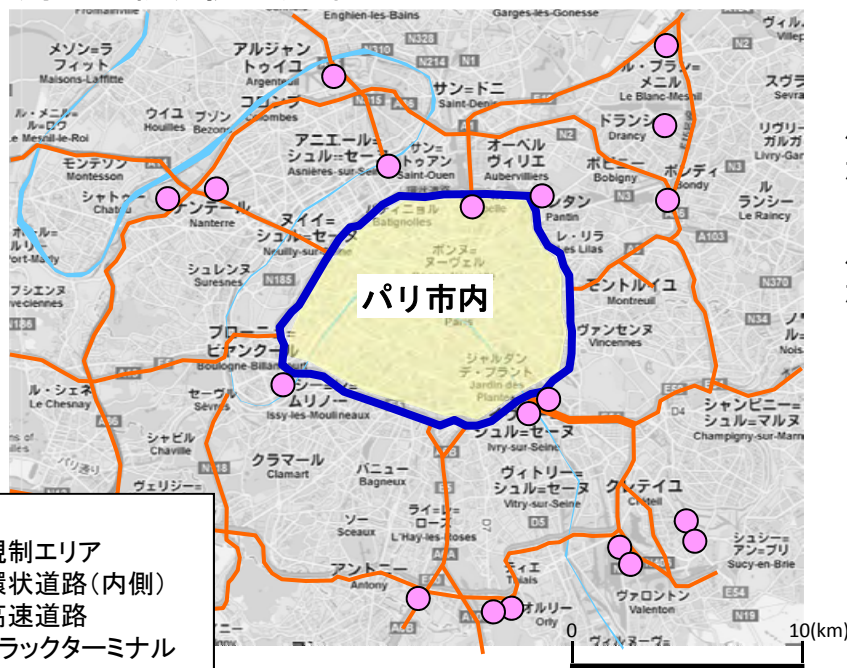
※2. ニューヨーク都市圏・・・ニューヨーク市、ニューヨーク州の7郡、ニュージャージー州の10郡から構成

※3. グレーターロンドン・・・ロンドンと、周辺の17州・町から構成

パリ市内における貨物車規制の取組

- 交通安全、環境対策を目的に、週末に市内中心部エリアにおいて7.5t以上の貨物車の流入・流出に対し、時間規制を実施
- 市内中心部への大型貨物車の進入を抑制するため、環状道路周辺部における物流ターミナルの配置やエリア内での駐停車規制を実施

■パリ周辺の物流拠点分布



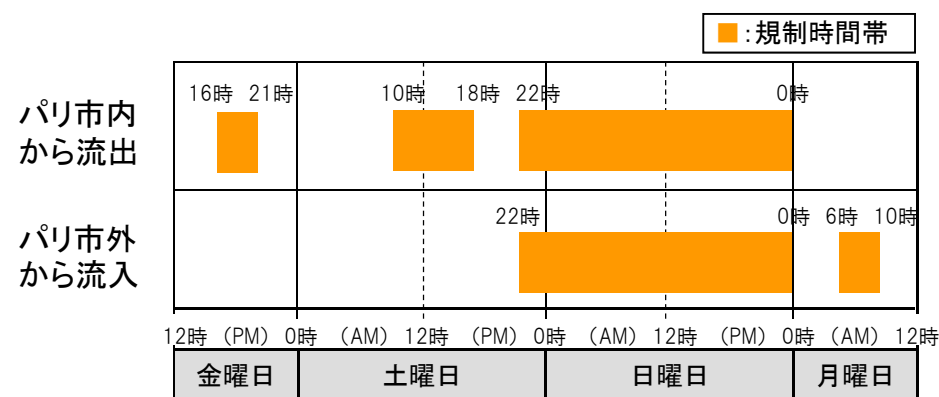
(参考) 市内へ進入可能な貨物車(例)
・日本における中型貨物車程度以下



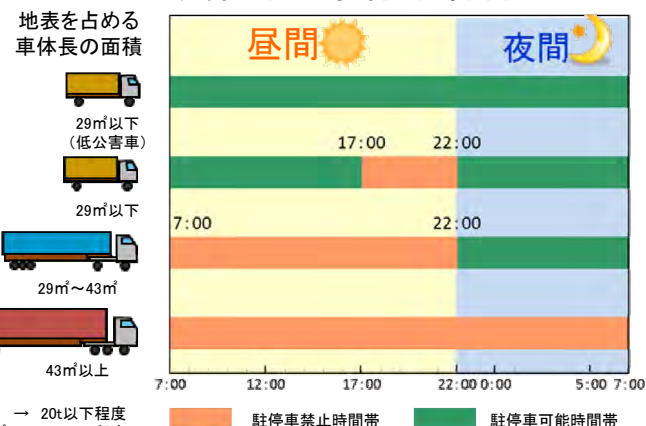
地表面積29㎡以上貨物車(例)
・日本におけるセミトレーラー程度



■貨物車(7.5t以上)に対する流出・流入規制時間



■パリ市内における貨物車の駐停車規制



(注) 29㎡以下 → 20t以下程度
29㎡~43㎡ → 20~40t程度
43㎡以上 → 40t以上程度