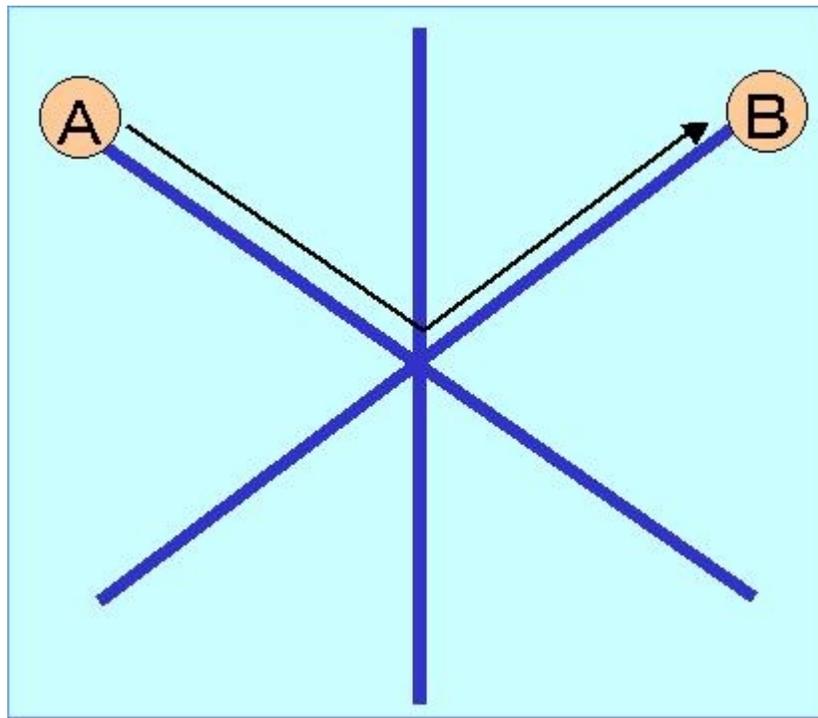


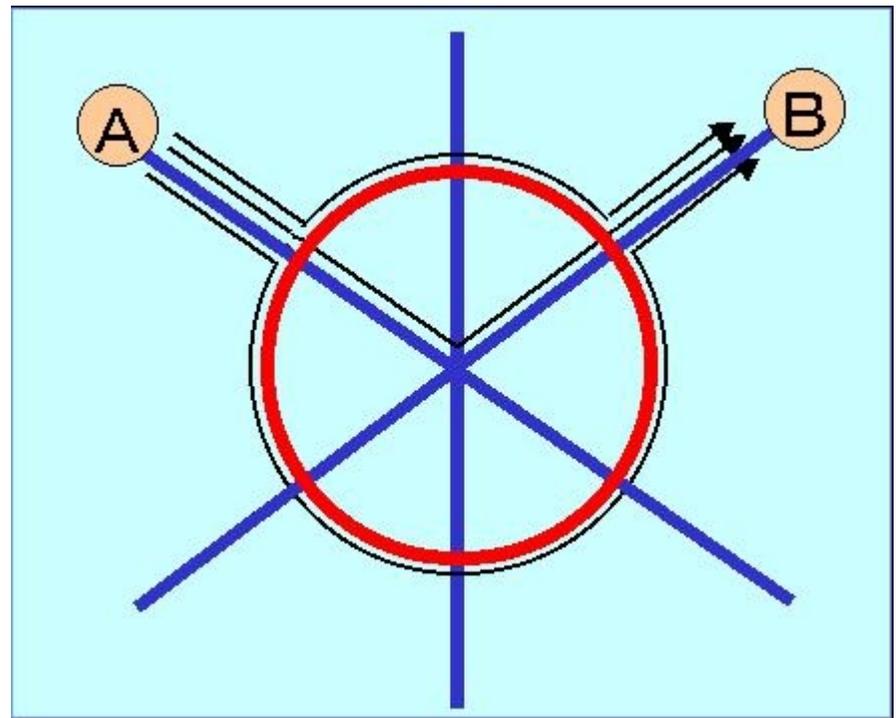
自動車専用道路の効率化可能性 ~ 環状道路の整備による自専道全体の改善 ~

都市構造を再編・再構築する環状道路の整備

渋滞、環境悪化、機能の低下などの都市の諸問題を解決するために、交通分散、迂回路機能の強化等環状道路の機能を活用し、都市構造を再編・再構築。



A地点からB地点への経路は1通りのみ

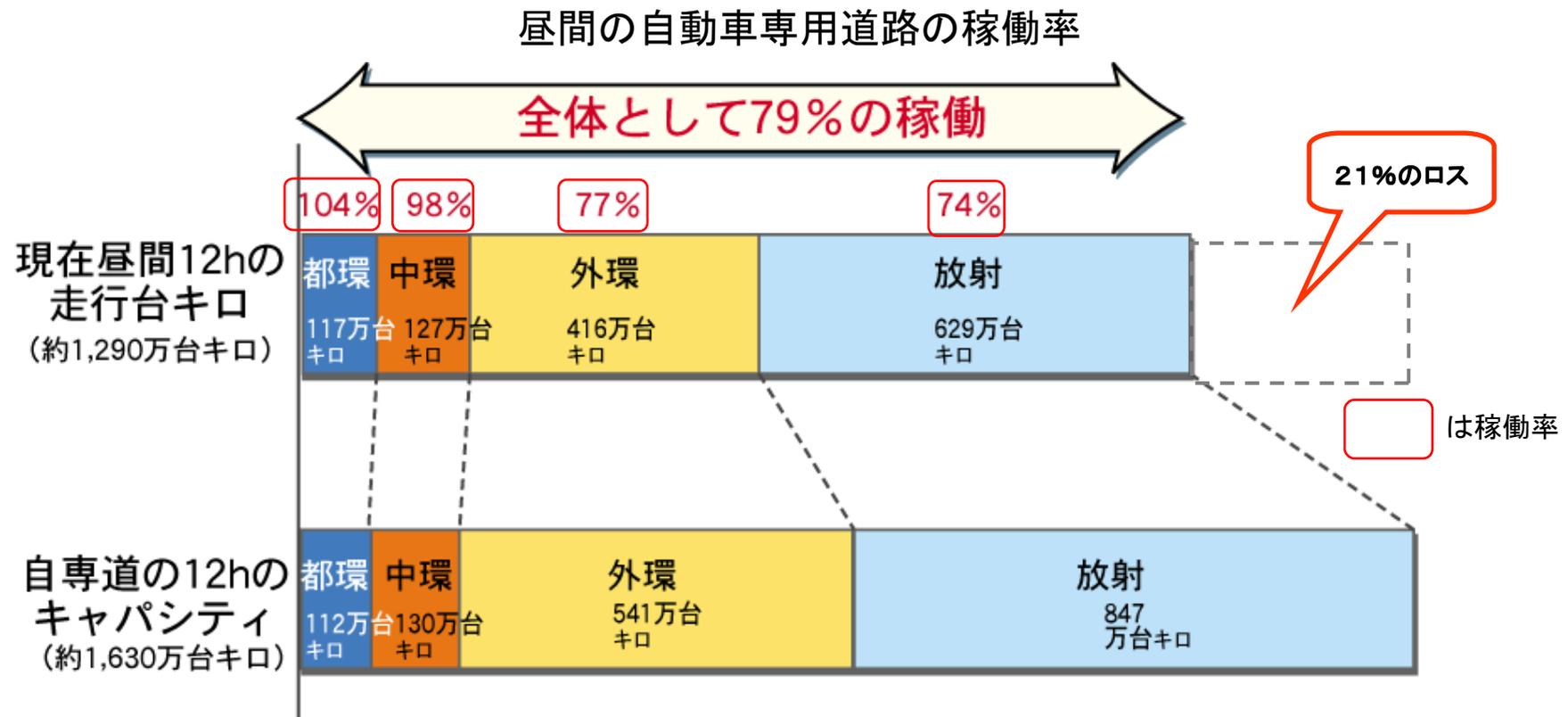


1本の環状道路の整備により、A地点からB地点へ合理的に到達する経路は14通り

交通分散、迂回路機能の強化

自専道の使われ方の悪さ

23区の自専道は12時間あたり約1,600万台キロ処理できる能力があるものの、昼間においてもその79%の能力しか発揮されていない。
環状道路と放射道路のアンバランスのため、都心環状が渋滞し放射道路の稼働率は74%。

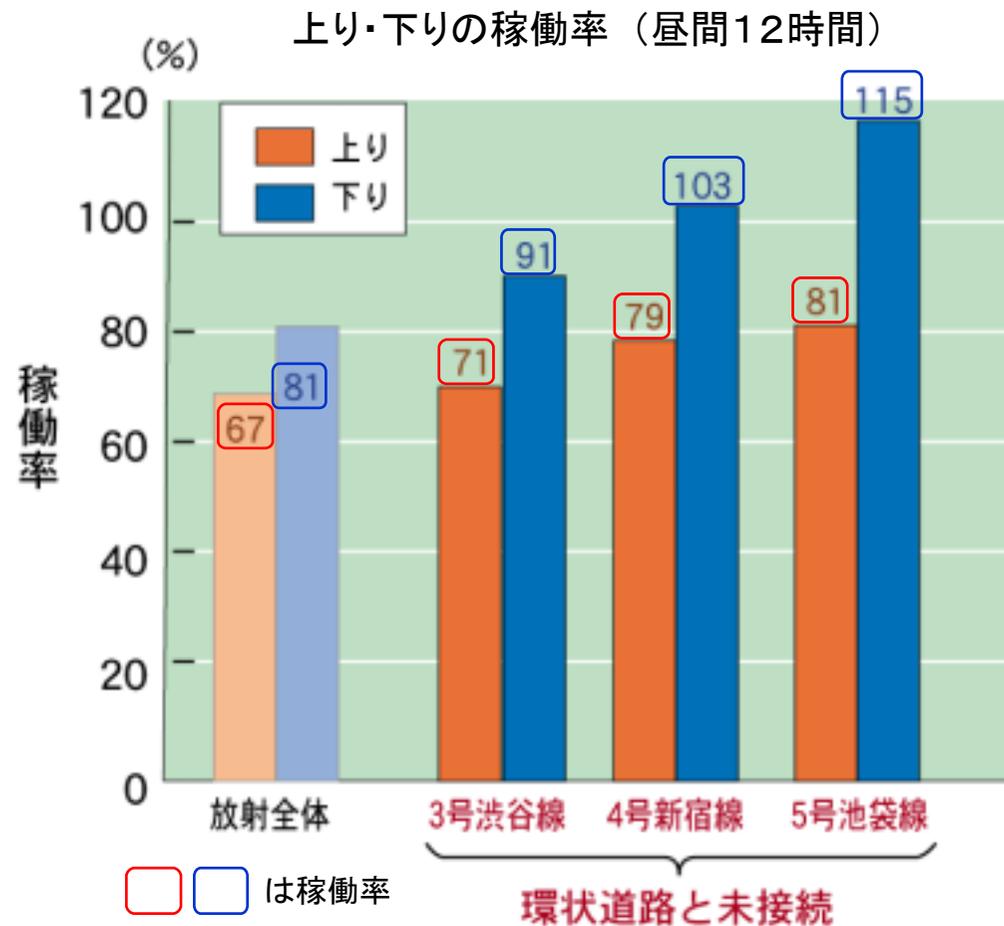


出典：道路交通センサス

放射道路の使われ方の悪さ

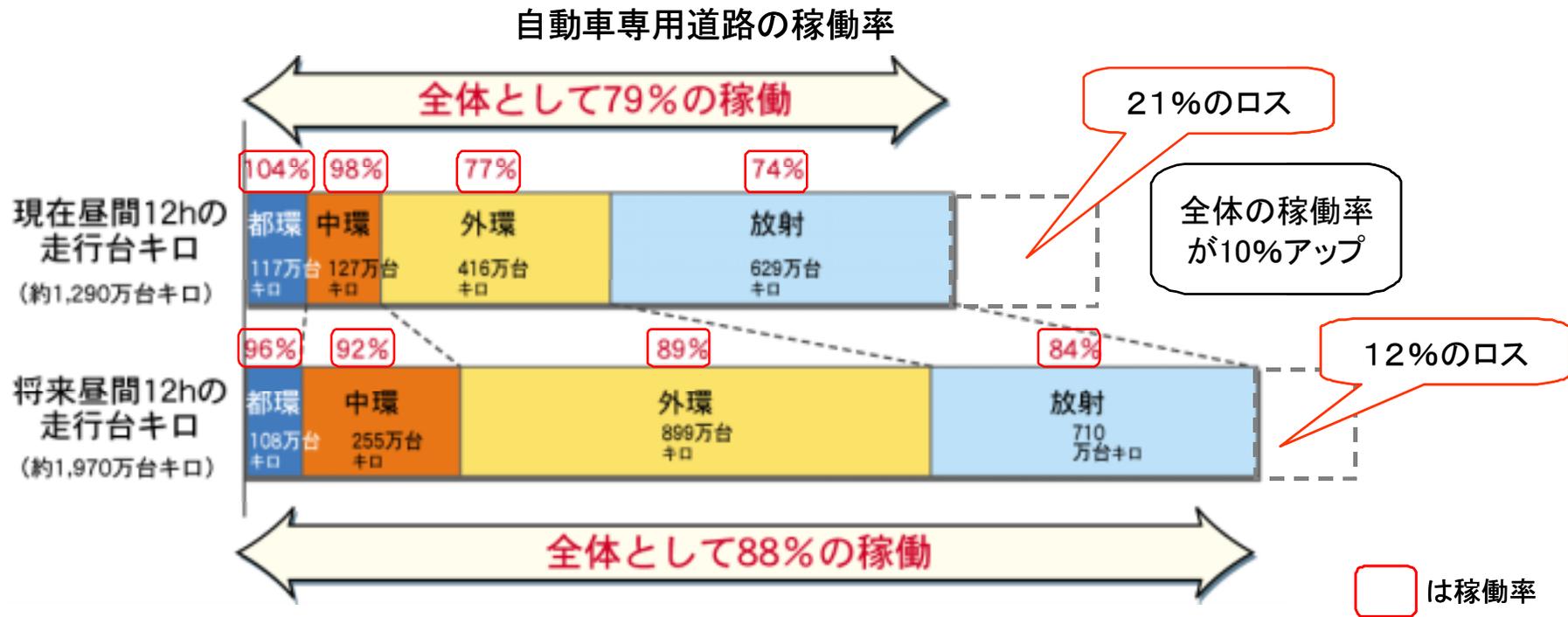
放射道路を上り・下りで分けてみると、都心環状をボトルネックとする上りの稼働率はさらに低く、67%となる。
 上りと下りの稼働率の差は、環状道路と未接続の道路においてさらに著しい。

自専道ネットワークの現況



環状・放射の使われ方の改善

環状道路の完成により、環状道路と放射道路のバランスが改善され、あわせて、自専道の能力を最大限に発揮させるための誘導的な料金施策を導入することにより、自専道全体の稼働率が79%から88%となり、約2,000万台キロ（53%増）の交通を処理可能に。



出典：道路交通センサス等