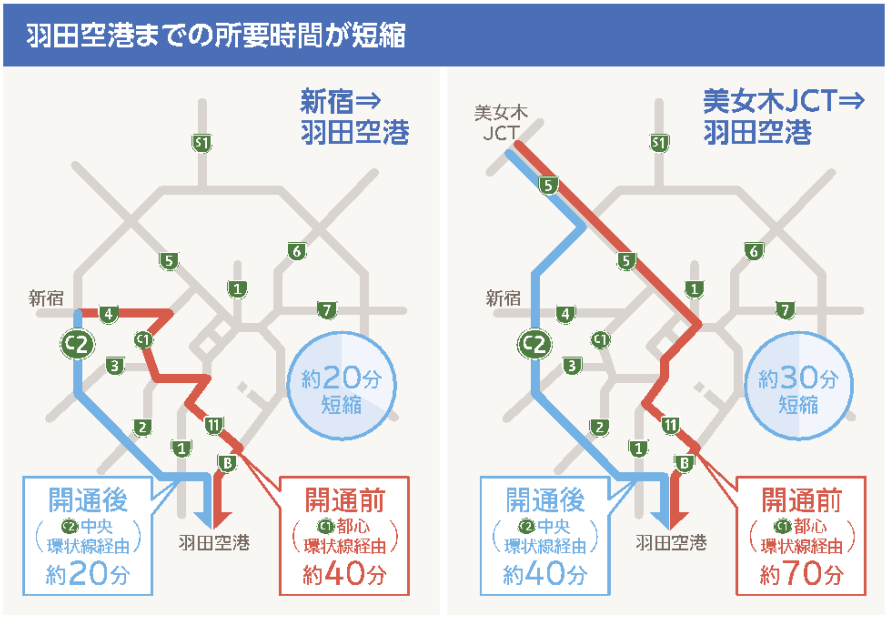
《別紙１》

【中央環状線山手トンネル（Ⓑ湾岸線～❸渋谷線）の開通による効果について】

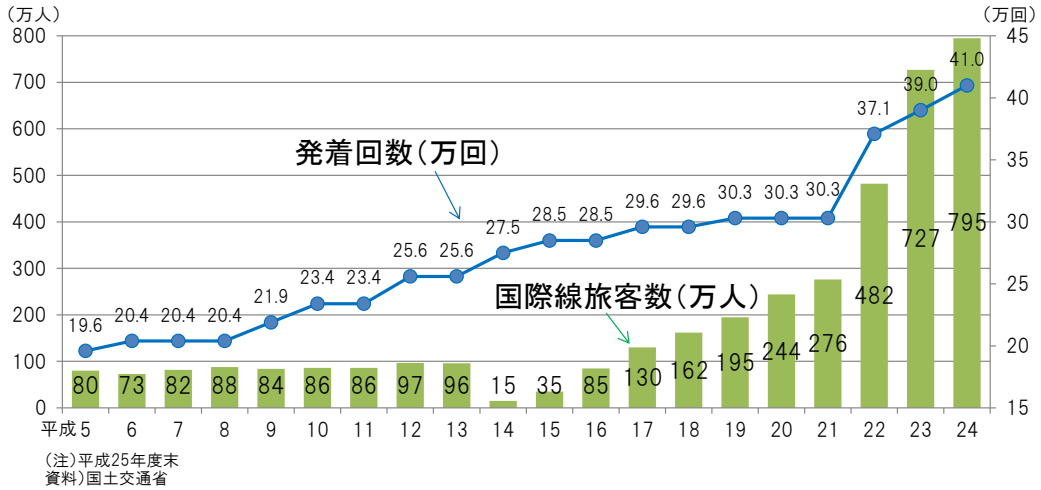
《整備効果その１》 羽田空港がより近くなります

・　例えば、新宿から羽田空港までの渋滞ピーク時（平日 11 時台）の所要時間は、今回の開通後に中央環状線をご利用された場合約 20 分短縮されます。

・　新宿・渋谷等の副都心エリアや、関越道・東北道方面などから羽田空港へのアクセスも飛躍的に向上し、滑走路の新設、国際線の発着便の増加など、利用者が増大する羽田空港の利便性を更に高めます。



※開通前：2013年度（平日）の車両感知器による観測値　開通後：首都高速道路㈱の試算による



（注）平成25年度末
資料）国土交通省

■ 東京国際空港（羽田）の旅客数・発着回数の推移

《別紙２》

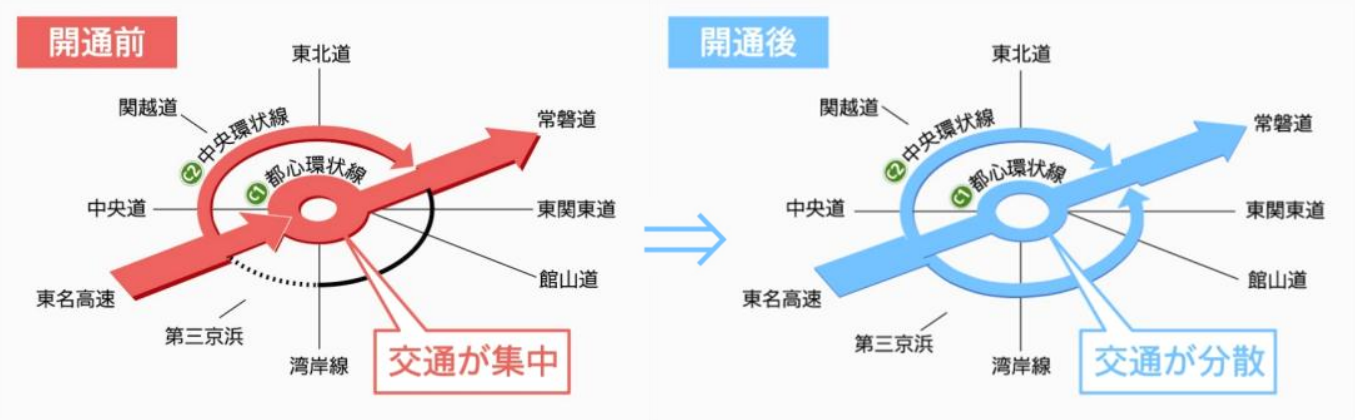
《整備効果その２》 中央環状線内側の渋滞が緩和されます

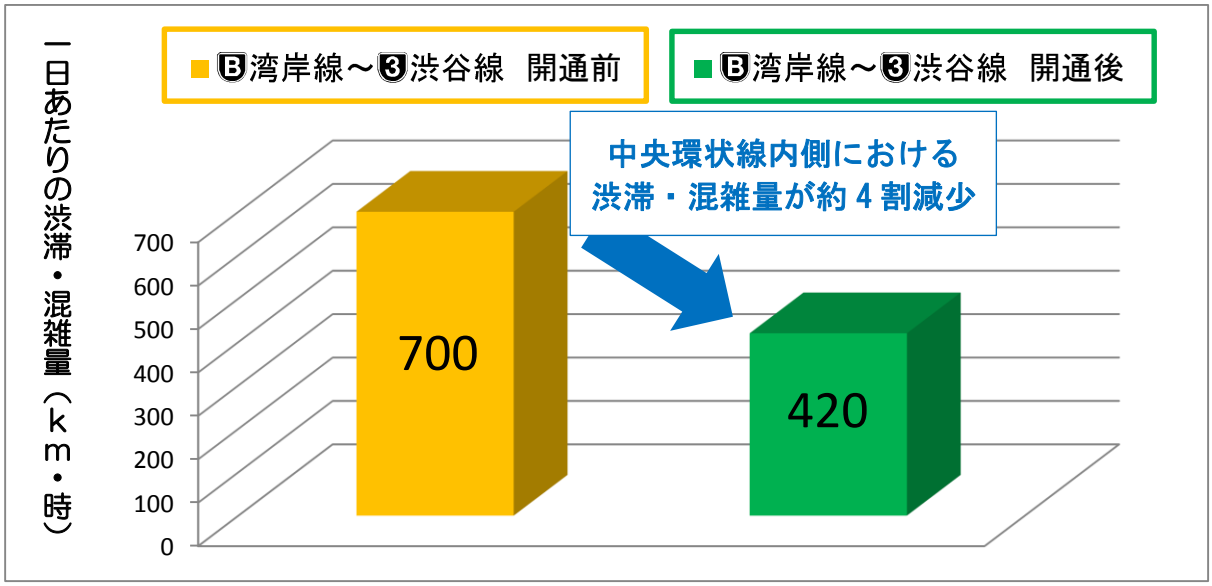
・　現在、慢性的に渋滞している都心環状線は、中央環状線の全線開通によるネットワーク効果によって、都心に集中する通過交通が分散され、首都高をよりスムーズに走れるようになり、定時性が確保されます。

・　今回の開通により都心環状線の交通量が約５％減少することで、都心環状線や都心環状線に接続する放射路線の上り方向を中心に交通状況が改善され、中央環状線の内側（※）において一日あたりの渋滞・混雑量（※※）は開通前に比べ約４割減少します。

（※）中央環状線および湾岸線を含まない

（※※）40km/h 以下の区間長×継続時間の累計（km・h）



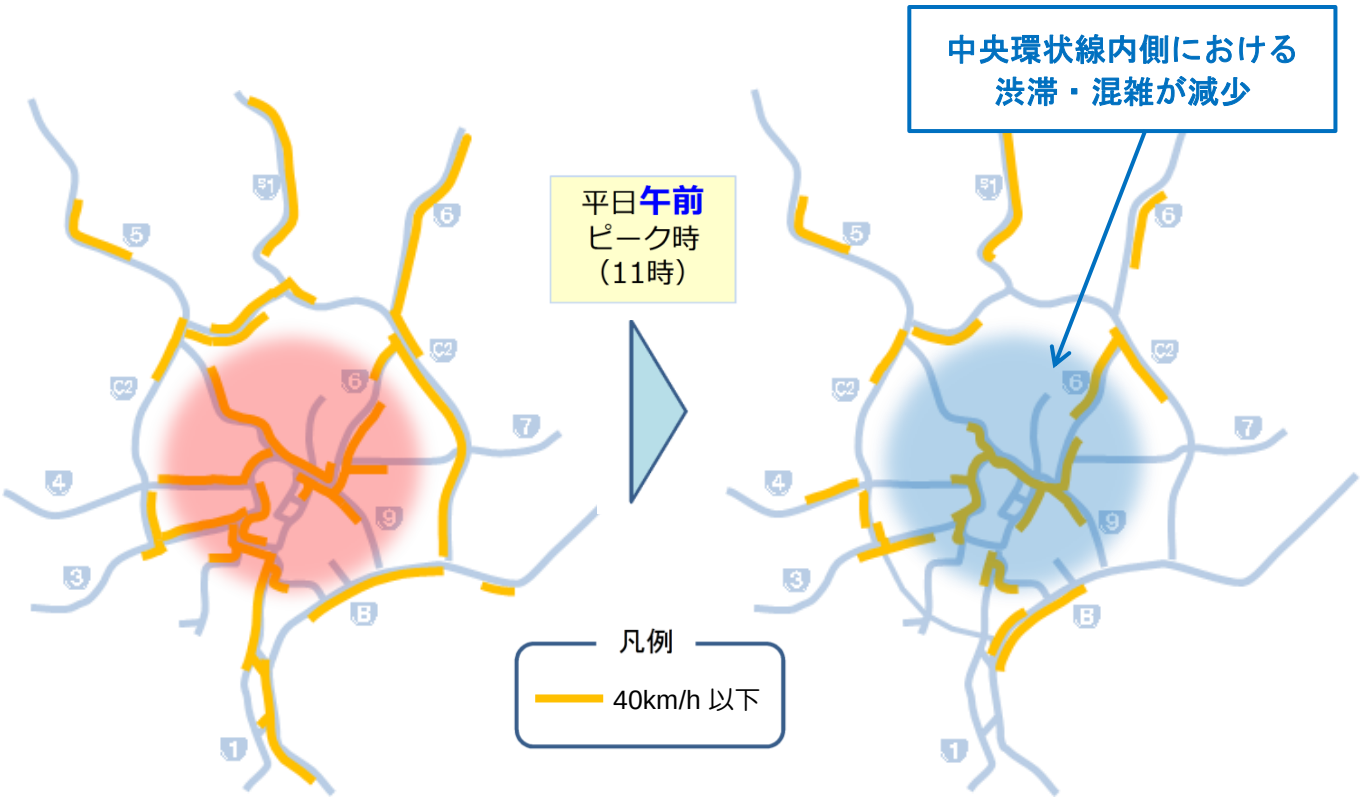


■ 中央環状線内側における渋滞・混雑量の変化

（首都高速道路(株)試算による）

・　今回の中央環状線全線開通後には、都心環状線の合流部を先頭とした渋滞・混雑の緩和が見込まれますが、渋滞の発生箇所はその一部が都心環状線周辺から中央環状線周辺に移行し、上り坂等によるボトルネックが顕在化することが予想されます。

　これらの区間においては、車線を増やすなどの対策を推進しておりますが、今後取り組むハード・ソフトを組み合わせた渋滞対策を新たなビジョンとしてとりまとめ、改めて公表いたします。



【中央環状線全線開通前】　　【開通後】

■ 中央環状線全線開通による渋滞状況の変化

（首都高速道路㈱試算による）

《別紙３》

《整備効果その３》 臨海部レジャー施設などへのアクセスが向上します

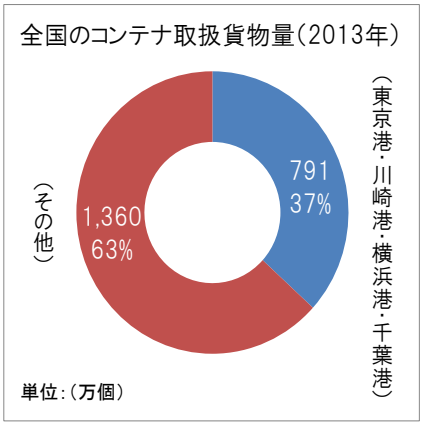
・　中央環状線と接続する湾岸線の沿線や横浜・木更津エリアには、たくさんのレジャー施設や商業施設があります。中央環状線を利用することで、中央道・東名高速エリアや関越道・東北道エリアからも自家用車や高速バスによる湾岸線沿線や横浜・木更津エリアへのアクセスが良くなります。

《別紙４》

《整備効果その4》 物流の輸送効率が向上します

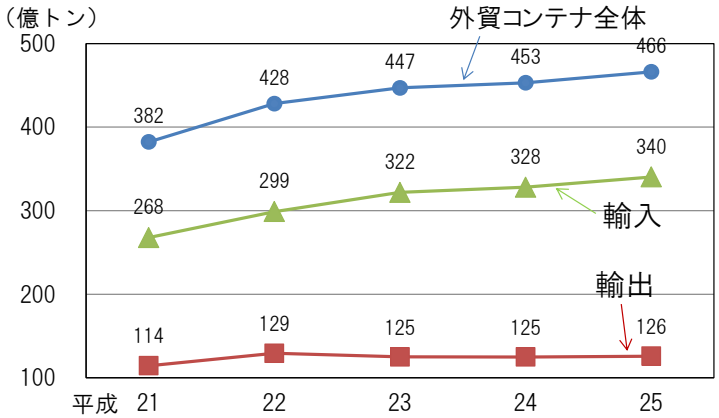
・　湾岸エリアの京浜港（東京港、川崎港、横浜港）および千葉港は、大型コンテナ船が発着する国際貿易港です。経済のグローバル化が進む中、世界的な海上輸送量は年々増加しています。

・　ここを発着する大量のコンテナは、中央環状線を経由することで一般道や国際コンテナ車の通行が規制されている都心環状線を通らずに東名高速や中央道などへ輸送可能となり、効率的な物流ネットワークが実現して国際競争力の強化につながります。



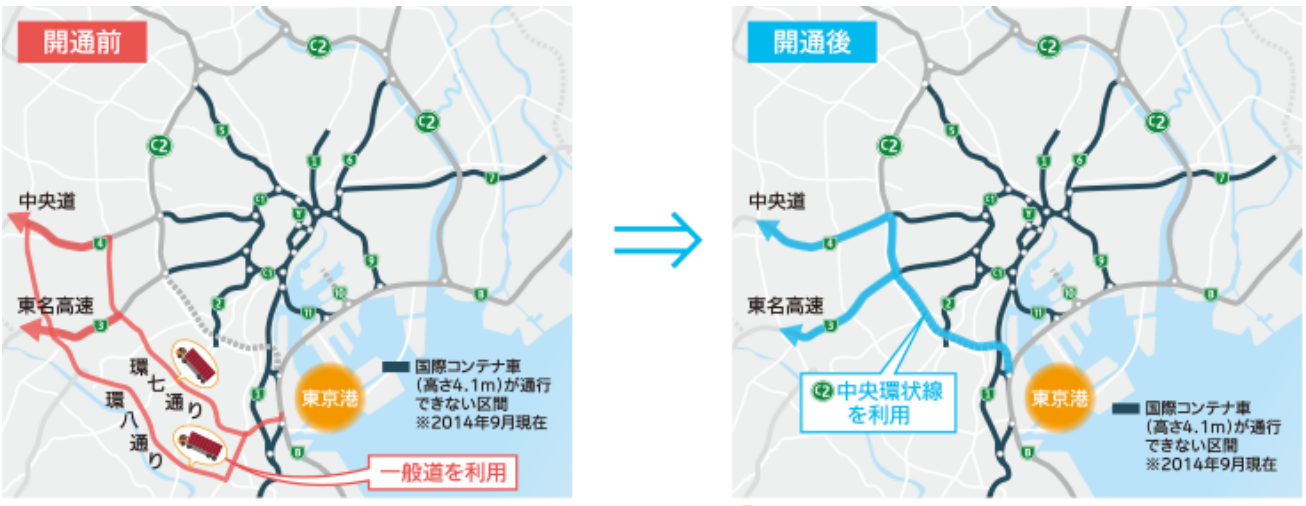
■ 首都圏湾岸エリアでのコンテナ取扱量は全国の 1／3 以上

（港湾管理者調べ）



■ 増加する東京港輸送コンテナ貨物量

（出典：東京都港湾局『東京港港勢（概要）2014 年』）

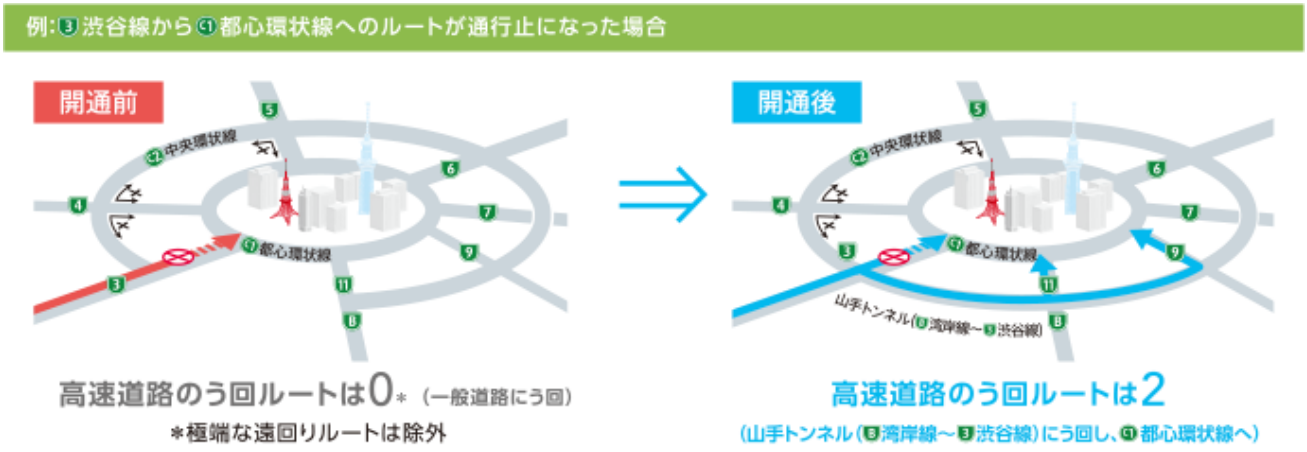


■ 国際コンテナ車における利用ルートの変化

《別紙５》

《整備効果その5》 ルート選択の幅が増大し、防災力が強化されます

・　例えば、渋谷線から都心環状線へのルートが突発的な事故や災害によって通行止めになった場合、極端な遠回りをせずに迂回できるようになり、所要時間のロスを減らせます。
・　また、中央環状線は首都高 6 路線と接続することから、ルート選択の幅が増大します。
・　中央環状線の全線開通により、災害時の「緊急輸送道路」に指定されている首都高速ネットワークがより強固になり、広域防災基地（立川）と緊急災害現地対策本部（有明）、物資輸送拠点（東扇島）との防災ネットワークが強化されます。



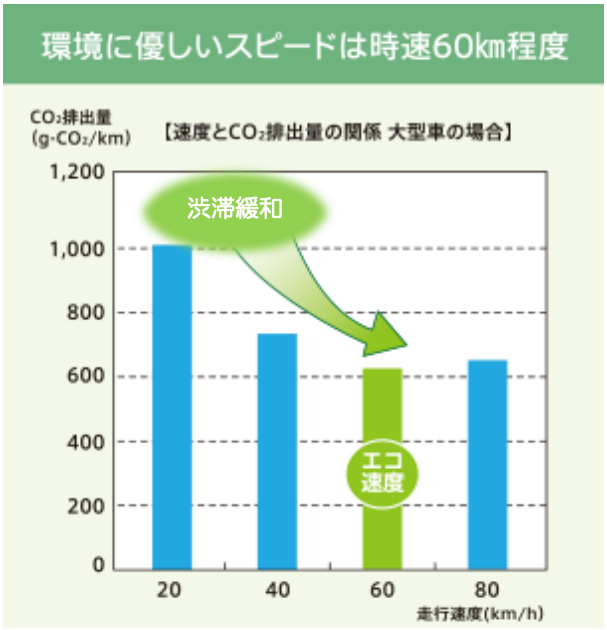
《別紙６》

《整備効果その6》 環境改善に貢献します

・　自動車から排出される二酸化炭素（ＣＯ2）などの排出ガスの量は、自動車の走行速度が高まるにつれ減少する傾向にあります。

・　中央環状線の全線開通により、首都高全体の交通がスムーズになり、走行速度が向上することで、排出ガスの削減が期待でき、都内の環境改善につながります。

・　さらに、混雑する幹線街路（山手通り、環七通り、環八通り）の交通が、並行する中央環状線の利用に転換することで、幹線街路の渋滞が緩和することにより、沿道環境の改善につながります。



出典：国土技術政策総合研究所資料をもとに大型車のCO₂排出量を算出。(2010年次)

《別紙７》

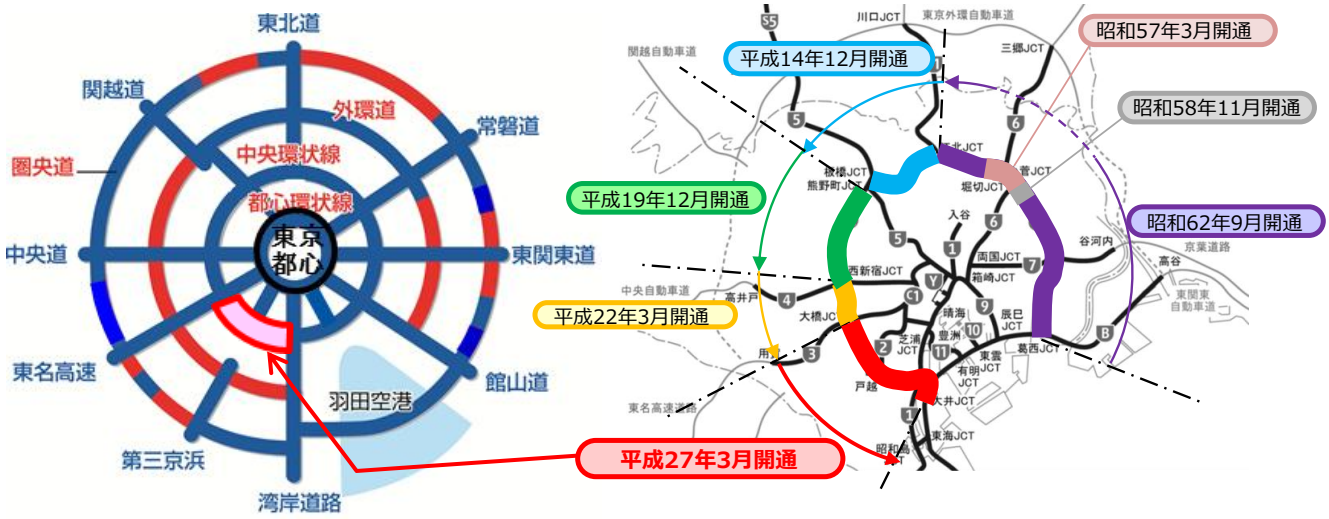
【中央環状線について】

首都高速中央環状線は、圏央道・外環道とともに「首都圏３環状道路」を形成し、都心から半径約 8km の最も内側に位置する延長約 47km の環状道路です。新宿や渋谷などの副都心、ベイエリアをつなぎ、一層の連携を図ることにより首都圏の国際競争力の強化が期待されます。

中央環状線の東側と北側の約 26km の区間と西側区間である約 11km の中央環状新宿線は平成 22 年３月までに完成しており、中央環状線の約８割が完成しています。

今回、湾岸線の大井 JCT から大橋 JCT に接続する約 9.4km がつながり、中央環状線が全線開通するとともに、首都圏３環状道路の最初のリングが完成します。

本路線が完成することで、高速道路全体のネットワークが効率よく機能し、都心環状線等の慢性的な渋滞が緩和されます。また、目的地に合わせたルート選択が可能となり、環状道路の機能を本格的に発揮できるようになります。



出典：高速道路のあり方検討有識者委員会資料に一部加筆

【今回開通区間の概要】

今回開通する区間は、中央環状線（全長約 47km）の南側部分を形成し、高速湾岸線から分岐したのち、目黒川及び環状第６号線（山手通り）の地下空間をトンネルで北上し、中央環状新宿線及び高速３号渋谷線に接続する路線です。

山手トンネル（湾岸線～渋谷線）が大橋 JCT で開通済み区間の渋谷線～池袋線と接続すると、合わせて約 18.2 kmになります。これは関越自動車道の関越トンネル（約 11km）を大きく超えて、道路トンネルとしては日本一の長さとなります。

（路線名）都市高速道路中央環状品川線
（開通区間）大井 JCT（品川区八潮三丁目）～大橋 JCT（目黒区青葉台四丁目）
（延　長）約 9.4km（トンネル構造約 8.4km、高架構造約 0.6km、擁壁構造約 0.4km）
（車線数）４車線（片側２車線）
（出入口）入口１箇所（五反田）、出口２箇所（五反田、中環大井南）
（事業費）約 3,100 億円