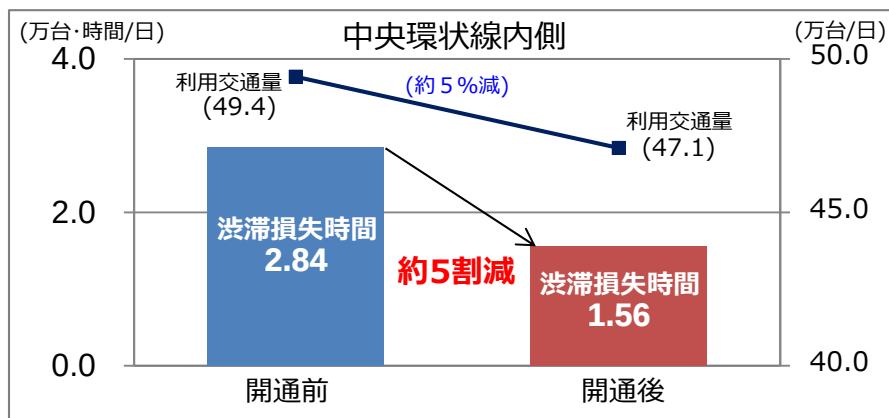


1.開通後3ヶ月における渋滞緩和効果

別紙1

○中央環状線全線開通後3ヶ月においても渋滞緩和効果が継続して発現。
(都心に集中する交通の分散が図られ、中央環状線内側の利用交通量は約5%減少、渋滞損失時間は約5割減少。)

開通後3ヶ月の渋滞損失時間の変化



＜使用データ＞ 車両感知器による平日平均データ

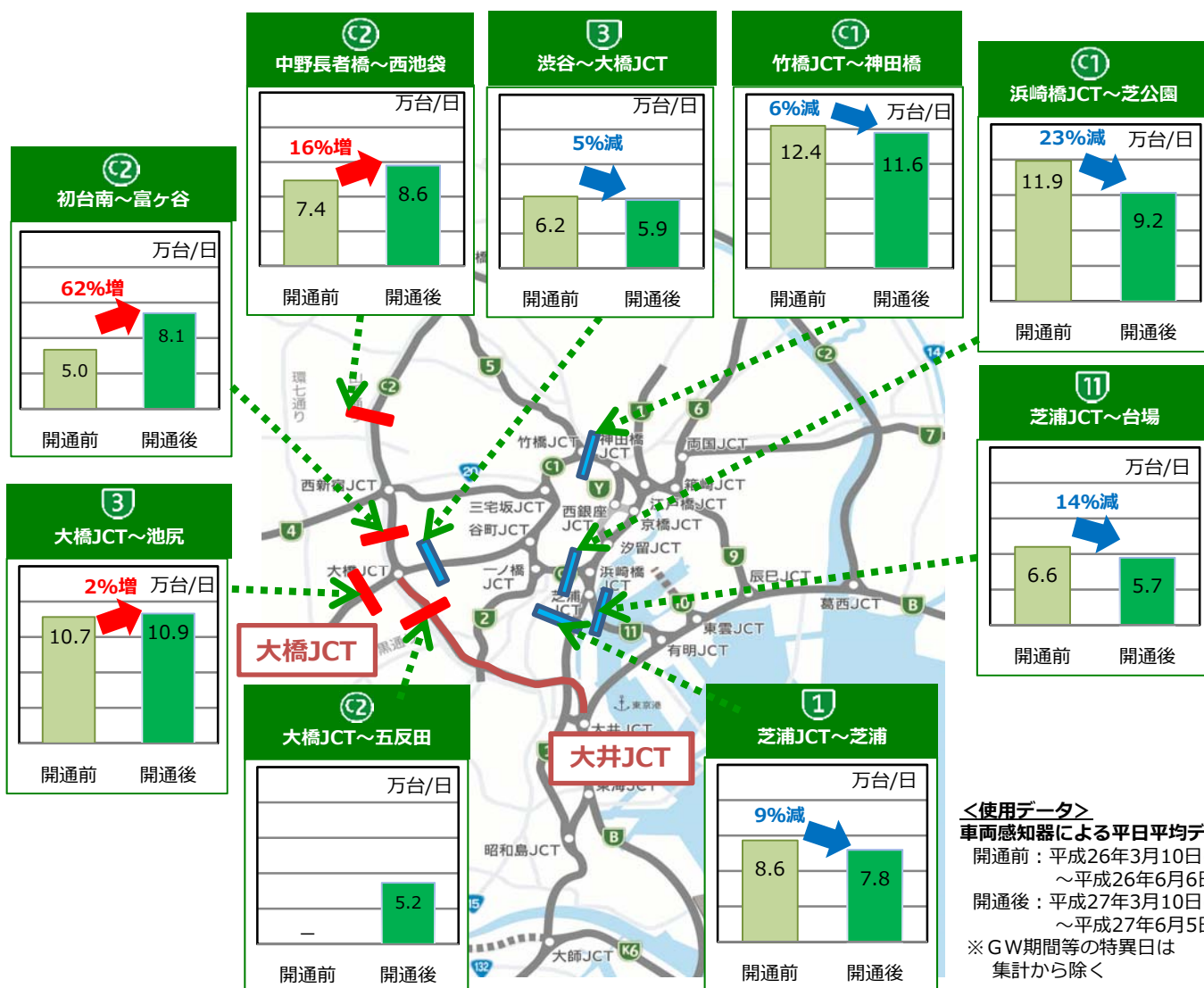
開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年6月6日(金)
開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年6月5日(金)
※GW期間等の特異日は集計から除く

渋滞損失時間：

全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模
(所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台)

中央環状線内側：中央環状線及び湾岸線を含まない

開通後3ヶ月の交通量変化



＜使用データ＞

車両感知器による平日平均データ
開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年6月6日(金)
開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年6月5日(金)
※GW期間等の特異日は集計から除く

2-1. 定時性の向上

別紙2-1

- 目的地への到着が遅れないように、渋滞などによる遅れを見込んで出発時間を早めるなどしていた無駄な時間が減少。
- 例えば、**新宿から羽田空港まで行く際の「渋滞を見込んだ無駄な時間」は約15分から約1分に大幅に短縮。あえて早く出発する必要がなくなり、有効な時間の使い方が可能に。**

新宿(西新宿JCT)→羽田空港(空港中央)の所要時間の変化



【開通前】

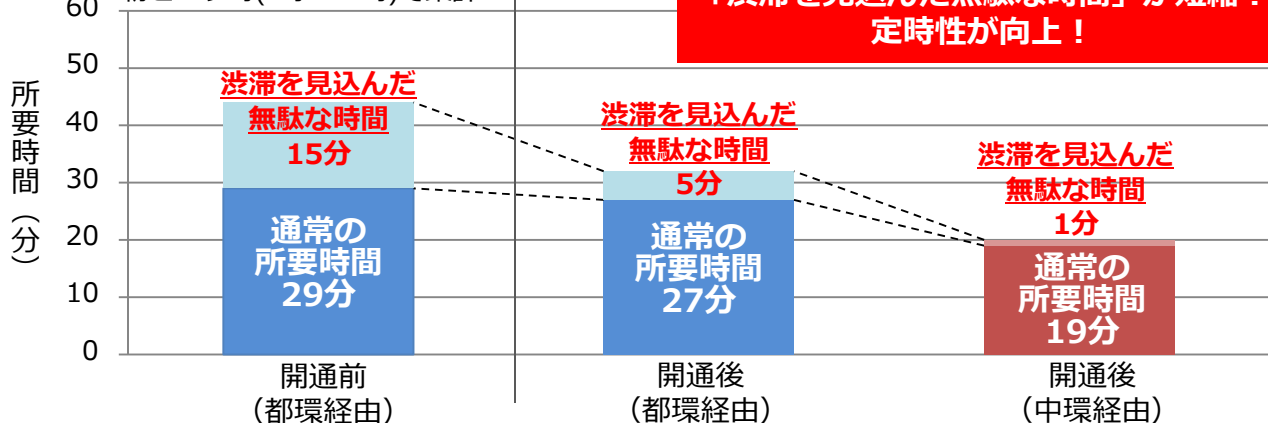
羽田までは通常30分ぐらいで行けるけど、渋滞で遅れたらマズイから、**15分ぐらい早めに出発しよう**かなあ。。。

【開通後】

中央環状線を使えば、渋滞もほとんどなく、羽田までは安定して20分で行けるから、**早めに出発しなくてもいいな！**

新宿(西新宿JCT)→羽田空港(空港中央)の所要時間の変化

朝ピーク時(7時～12時)で集計



**「渋滞を見込んだ無駄な時間」が短縮！
定時性が向上！**

<使用データ> 車両感知器による平日平均データ

首都高(株)試算による

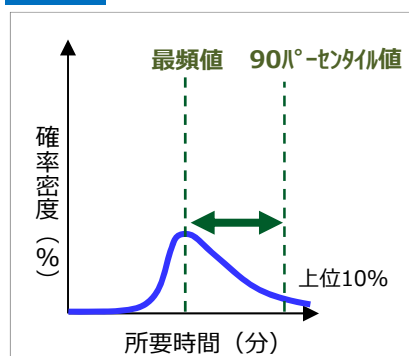
開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年6月6日(金)

開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年6月5日(金)

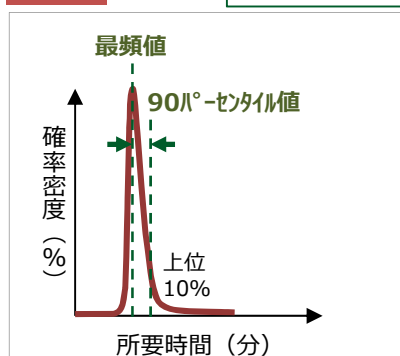
※GW期間等の特異日は集計から除く

※渋滞を見込んだ無駄な時間：90パーセント値所要時間と通常の所要時間（最頻値）の差とする。
(イメージ)

開通前



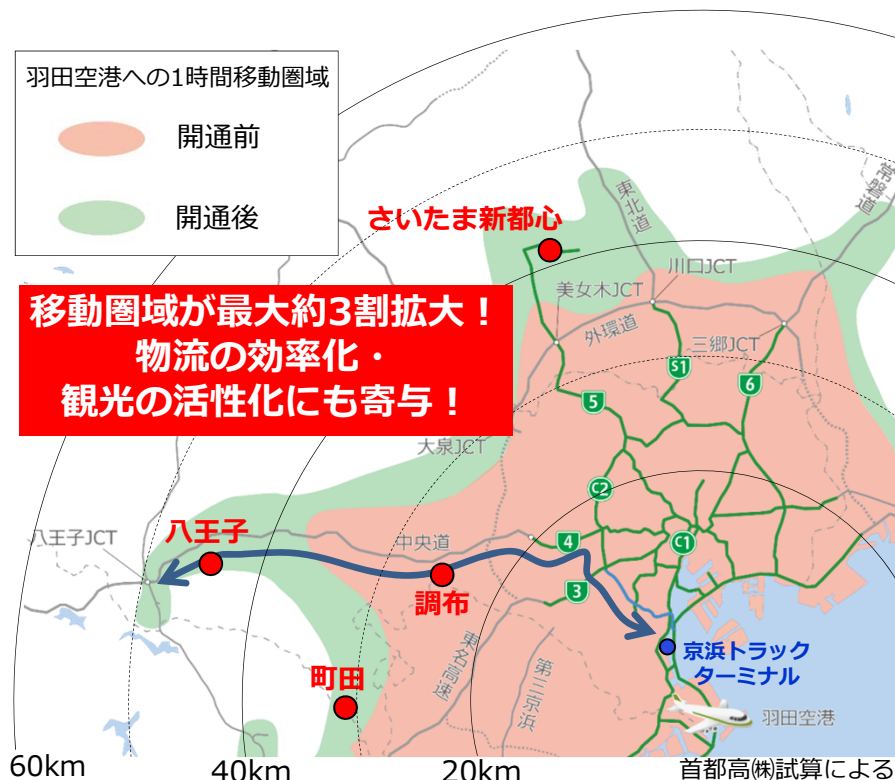
開通後



←→ 渋滞を見込んだ無駄な時間

- アクセス性の向上により、例えば、**羽田空港まで1時間で移動できる範囲が40km圏から50km圏へと拡大（最大約3割拡大）**。
- 物流業界においては、**配送時間が短縮されるなど、物流の効率化にも寄与**。
- 観光面においても、移動時間が短縮されたことで、**目的地の拡大や目的地での滞在時間の延長など観光の活性化にも寄与**。

羽田空港への移動圏域の変化



物流事業者からの声

●京浜トラックターミナルから中央道方面へ配送する場合、これまでは都心環状線を経由していましたが、**中央環状線ができたことで目的地まで早く行ける**ようになりました。
(京浜トラックターミナル)

●調布市の集荷先から京浜トラックターミナルまで中央環状線を使ってきましたが、**開通前に比べて15分くらい時間が短く**なりました。
(京浜トラックターミナル)



<使用データ> 車両感知器による平日平均データ

開通前：平成26年3月10日(月)～6月6日(金)（平日昼間12時間平均値）

開通後：平成27年3月10日(火)～6月5日(金)（平日昼間12時間平均値）

※一般道区間は開通前後ともに平成22年道路交通センサスデータ（平日昼間12時間平均値）を使用

※NEXCO区間は開通前後ともに平成25年10月車両感知器データ（平日昼間12時間平均値）を使用

※GW期間等の特異日は集計から除く

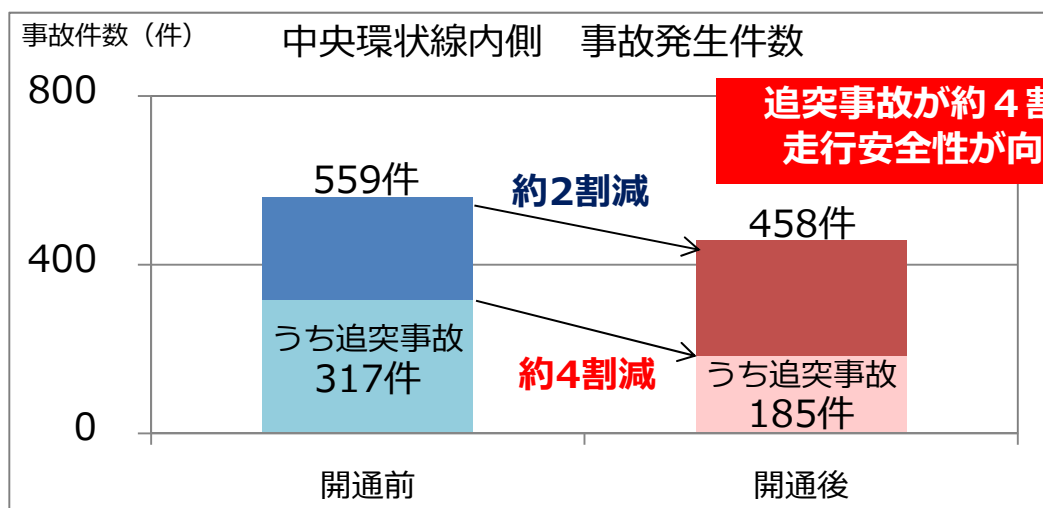
お客様からの声

- 永福の自宅から羽田空港へ来るのに30分ぐらい早く着くようになった。
(50代男性・羽田空港国際線ターミナル)
- 浜崎橋JCTの渋滞がほとんどないので、**10分～20分程度所要時間が短縮**しました。
(50代男性・平和島PA)
- 池袋からマザー牧場に来ているが、中央環状線を使ったことで**20～30分程度時間が短くなった**。
(30代男性・マザー牧場)
- 中央環状線ができたことで、**20分程度目的地での滞在時間が延びました**。
(30代女性・マザー牧場)
- 新宿から横浜方面の利便性が良くなり、**より遠くの目的地まで行けるようになった**。
(50代男性・八潮PA)



- 中央環状線内側において、渋滞が大幅に緩和されたことにより、**主に渋滞に起因して発生する追突事故件数については約4割減少**。
- さらに、開通後の交通状況をいち早く捉え、大橋JCT分流部手前での急ブレーキや急な車線変更等が見られたことから、**文字情報板・看板等により分岐案内を速やかに強化**。結果として、**大橋JCT分流部手前での急ブレーキの発生件数が約5割減少**。

中央環状線内側の事故発生件数の変化



中央環状線内側：中央環状線及び湾岸線を含まない

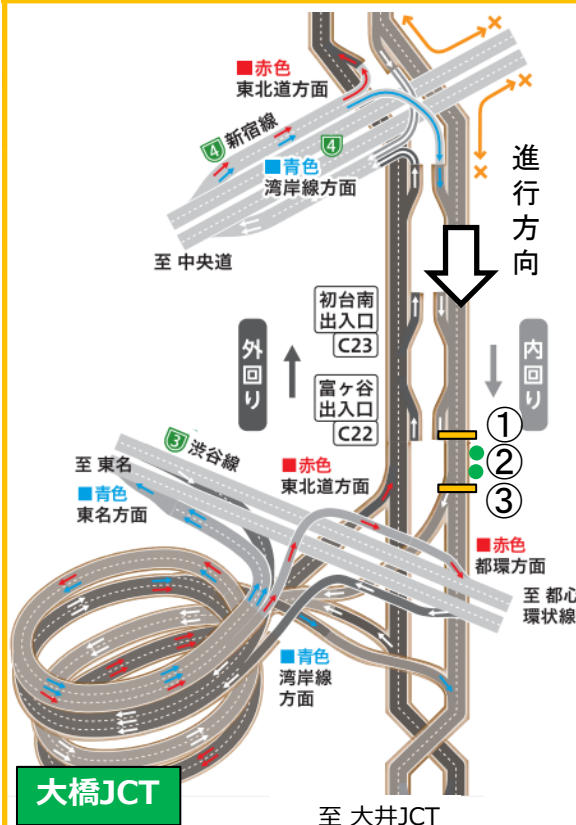
<使用データ> 事故統計による平日平均データ（首都高速道路(株)調べ）

開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年5月30日(金)

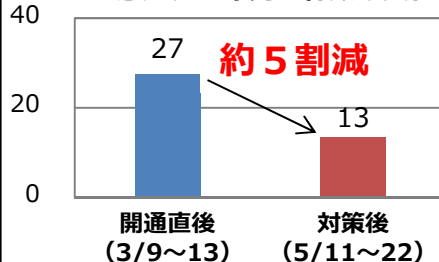
開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年5月29日(金) ※GW期間等の特異日は集計から除く

開通後の追加対策

大橋JCT分流部手前での安全対策

案内強化により、
急ブレーキが約5割減少！①大橋JCT 1.2km手前
(H27.3.16から実施)②大橋JCT 0.6、0.7km手前
(H27.4.22から実施)③大橋JCT分岐部
(H27.4.29から実施)

件/千台 急ブレーキ発生件数の変化

ETC2.0車載器のプロブデータによる平日平均
(データ提供：国土交通省国土技術政策総合研究所)

○11号台場線などの放射路線で本線通行止めが発生した際に、**中央環状線を利用した迂回が可能となるなどリダンダンシー機能を発揮。**

11号台場線通行止時の交通状況変化



<レインボーブリッジ通行止時の表示イメージ>

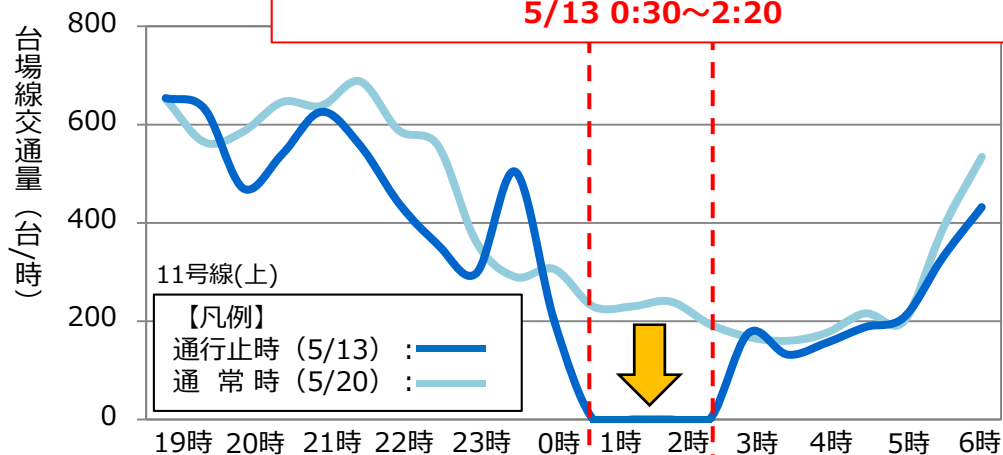
●: 図形情報板

●: 文字情報板



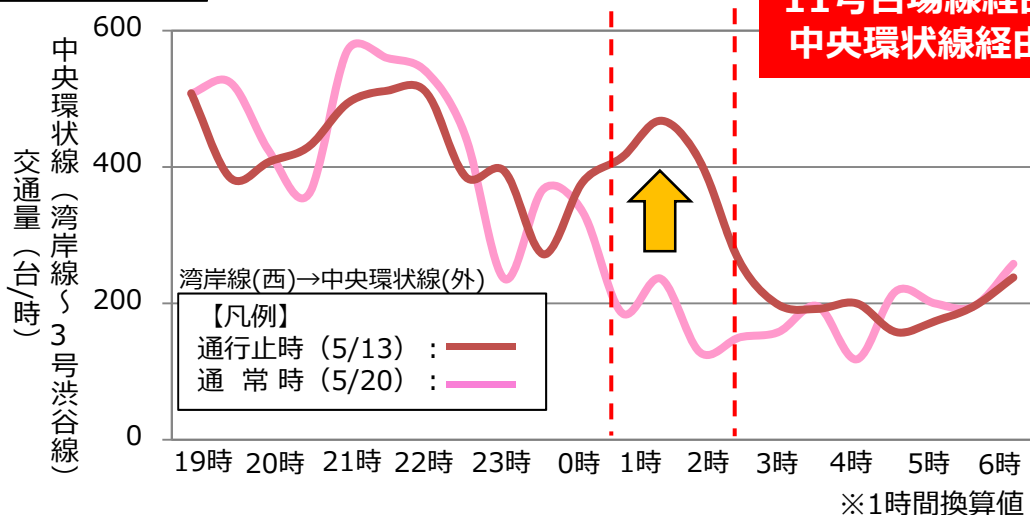
11号台場線

台風接近に伴う強風により11号(上下)通行止め
5/13 0:30~2:20



中央環状線

11号台場線経由の交通が
中央環状線経由に転換!

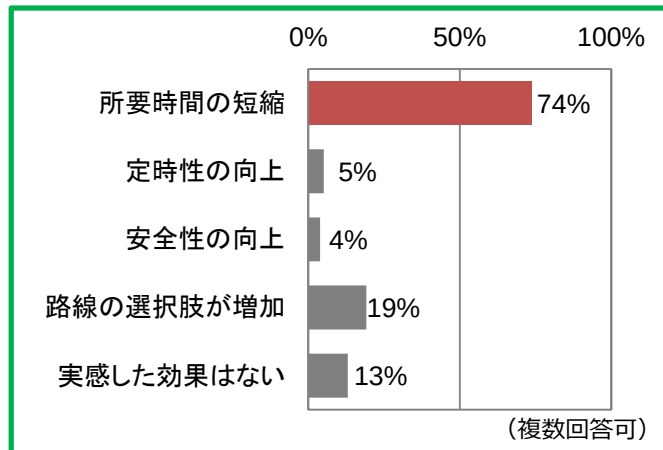
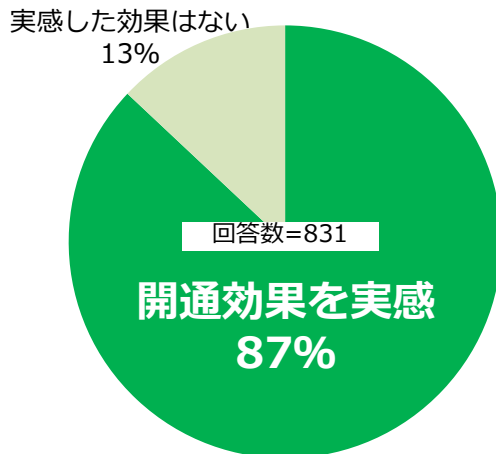


2-5.ドライバーが実感された効果

別紙2-5

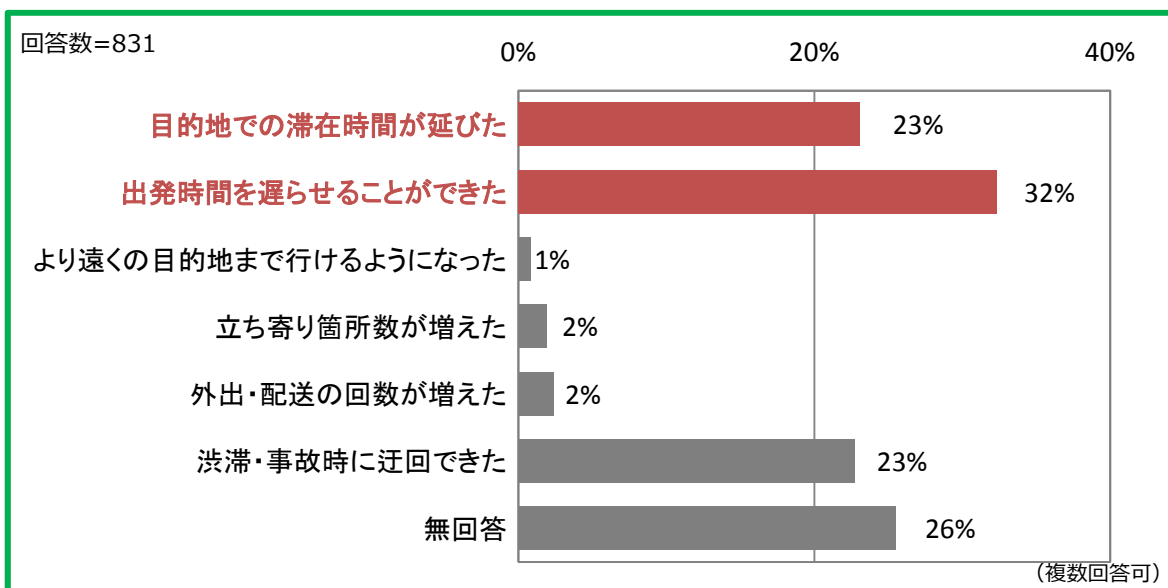
- 今回開通した中央環状線(湾岸線～渋谷線)をご利用されたドライバーのうち、**約9割の方がその開通効果を実感。**
- 特に**所要時間の短縮**を実感頂いており、その結果、**目的地での滞在時間延長や出発時間を遅らせるなどの効果的な時間の使い方が可能**に。

中央環状線（湾岸線～渋谷線）を利用して実感された効果



平成27年6月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）

具体的な行動変化



平成27年6月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）

－ヒアリング調査概要－

- 調査日
 - ・平日調査：平成27年6月11日(木)
 - ・休日調査：平成27年6月14日(日)
- 調査箇所
 - ・サービスエリア／パーキングエリア（首都高：用賀PA・大井PA 他、NEXCO：海老名SA・海ほたるPA 他）
 - ・大規模集客施設（羽田空港・お台場パレットタウン・葛西臨海公園・マザー牧場）
 - ・トラック・ミナル（京浜・板橋・足立・葛西）
- 調査方法
 - ・一般のお客様を対象に調査員が対面式ヒアリングを実施

－利用ルートを選択の幅が広がった例－

- 例えば、お台場エリア⇒中央道方面のご利用の場合、都心環状線経由の利用割合が8割を占めているが、**中央環状線経由の方が比較的所要時間が短く、利用する入口を変更すれば中央環状線経由も利用可能。**

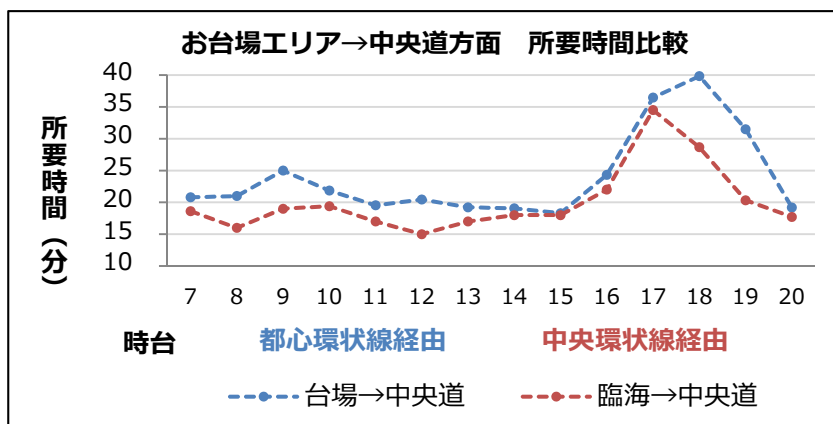
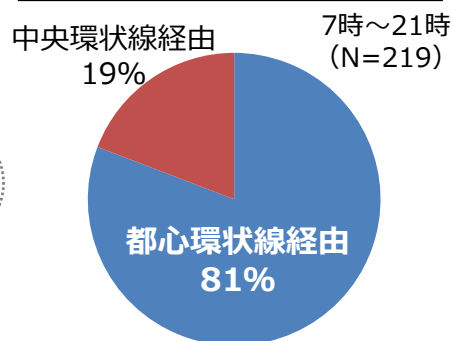
－参考－

- 今回開通した中央環状線（湾岸線～渋谷線）の利用状況については、現状で、業務利用ドライバーは既に5割の方が利用している一方、**レジャー利用ドライバーは2割程度の利用に留まっている状況。**

利用ルートを選択の幅が広がった例



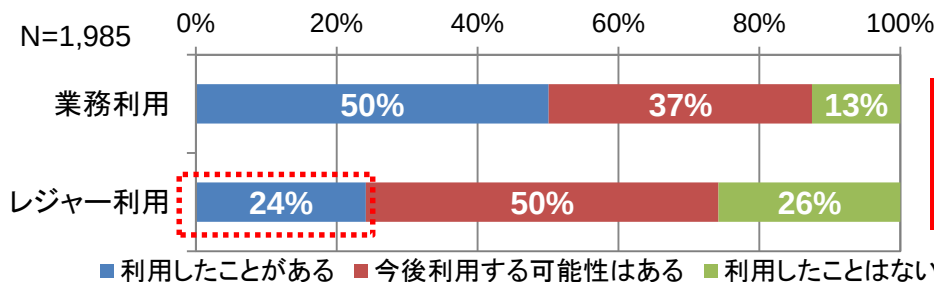
お台場エリア⇒中央道方面の
経路別利用割合



**中央環状線経由の方が
所要時間が短い！**

ETC2.0車載器のプローブデータ（データ提供：国土交通省国土技術政策総合研究所）
（対象期間：平成27年3月9日(月)～5月22日(金)平日平均）

－【参考】中央環状線（湾岸線～渋谷線）の利用状況－



**業務利用に比べて
レジャー利用の
利用率が低い！**

平成27年6月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）

3. 渋滞対策への取り組み

別紙3

- 中央環状線（西新宿JCT～熊野町JCT間）や3号渋谷線等の混雑箇所については、更なる快適走行を実現するために、ネットワーク整備や車線拡幅に加え、効果的な情報提供等の対策を引き続き推進。
- あわせて、中央環状線全線開通後の交通状況をいち早く捉え、情報提供による渋滞対策を速やかに実施。



ネットワーク整備・拡幅による車線増

- 横浜環状北線・北西線の整備や板橋熊野町JCT間、堀切小菅JCT間、池尻三軒茶屋出入口間における車線拡幅を推進。

広域迂回を促す情報提供

- 図形情報板の見方の解説等を掲載したチラシを作成し、関越道や外環等のPAに配置。交通情報の確認による混雑区間を避けた利用を促進。

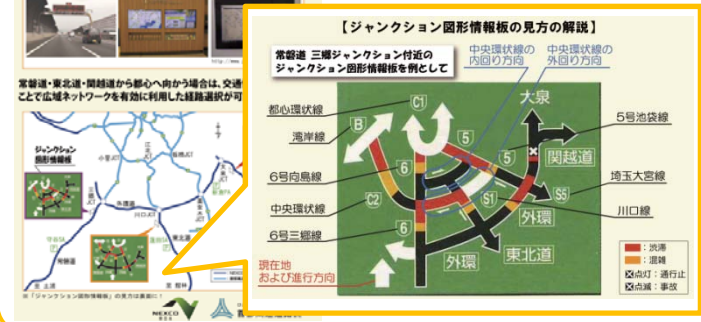
開通後の追加対策

渋滞を避けた経路選択を!!

いろいろなメディアで交通情報を入手することができます。

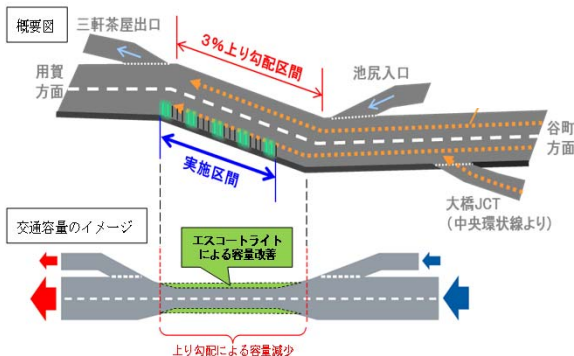


H27.5.1から実施



上り勾配へのエスコートライトの設置

- 3号渋谷線（下り）池尻～三軒茶屋付近の上り勾配に設置したエスコートライトについて、効果をさらに高めるための運用方法の改善等を検討。



H27.2.16から実施

右車線への偏りに伴う速度低下の緩和

開通後の追加対策

- 右車線への偏り等の要因による速度低下が起点となり渋滞が発生している箇所において、トンネル警報板や看板により「キープレフト」を表示して右車線への偏りを緩和。

山手トンネル内警報板(H27.4.24から実施)



トンネル手前(熊野町付近)看板(H27.5.20から実施)



首都圏3環状道路とは・首都高速中央環状線とは

- 「首都圏3環状道路」とは、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路（外環道）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の3つのリングで構成され、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道などの放射方向の高速道路をリング状に連絡する首都圏の高速道路ネットワークの骨格となる道路。
- このうち首都高速中央環状線は、都心から半径約8kmに位置する総延長約47kmの最も内側に位置する環状道路。



- ◆※1の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
- ◆開通予定は2015年7月9日時点

今回開通した区間の概要

- 今回開通した区間は、中央環状線の南側区間を形成し、湾岸線から3号渋谷線までを接続する約9.4kmの路線。
- 今回の開通により**中央環状線は首都圏3環状で初の全線開通**となり、「都心部の渋滞緩和（時間短縮）」「アクセス向上」「経済力強化」「防災力強化」等に効果が発揮される。



開通日	平成27年3月7日（土）
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 うちトンネル約8.4km、 高架約0.6km、掘割約0.4km
車線数	4車線(片側2車線)
出入口	五反田入口 五反田出口、中環大井南出口