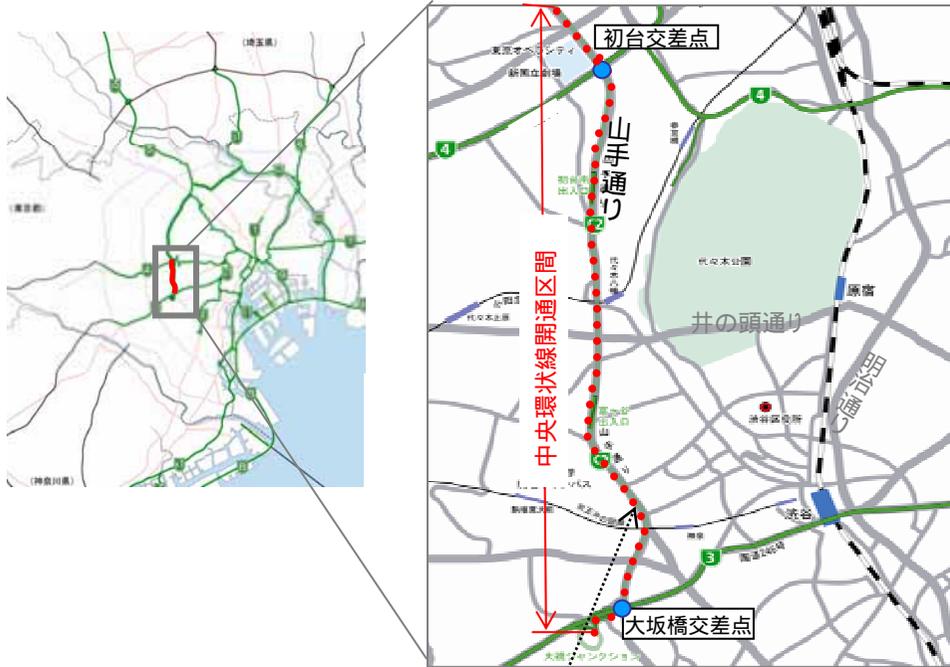


1. 山手通り(環状6号線)の混雑が緩和

今回開通区間の地上を走る山手通り(環状6号線)の交通量は約6~14%(2~6千台)減少。

大坂橋から初台までの所要時間は、最大で約47%(9分(19分-10分))短縮。

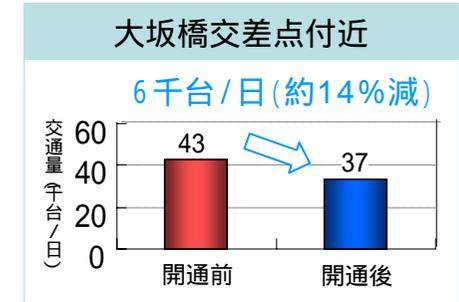
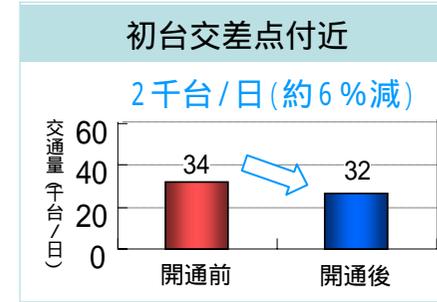
大坂橋から初台までの旅行速度は、最大で開通前の2倍に向上(時速10.4km-20.2km)。



山手通りの交通状況(渋谷区松濤付近)

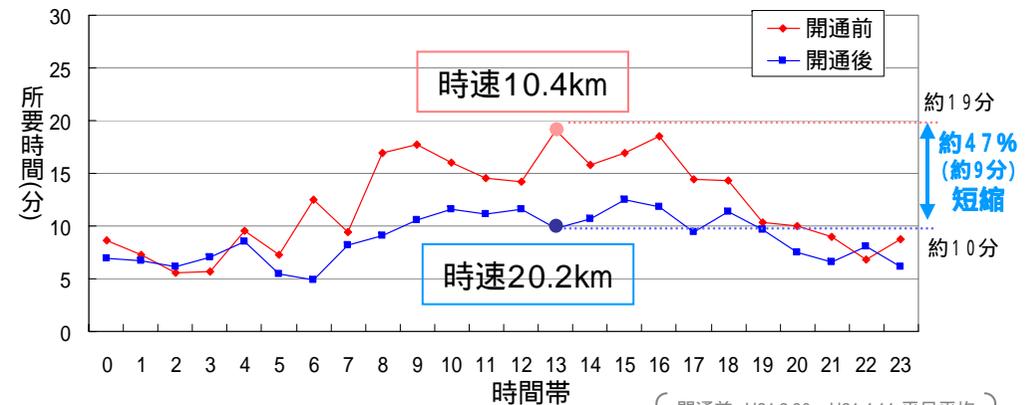


山手通りの交通量



交通量は、実測調査の結果。(開通前:平成21年10月27日(火) 24時間合計値) (開通後:平成22年4月13日(火))

山手通り(大坂橋から初台)の時間帯別の所要時間



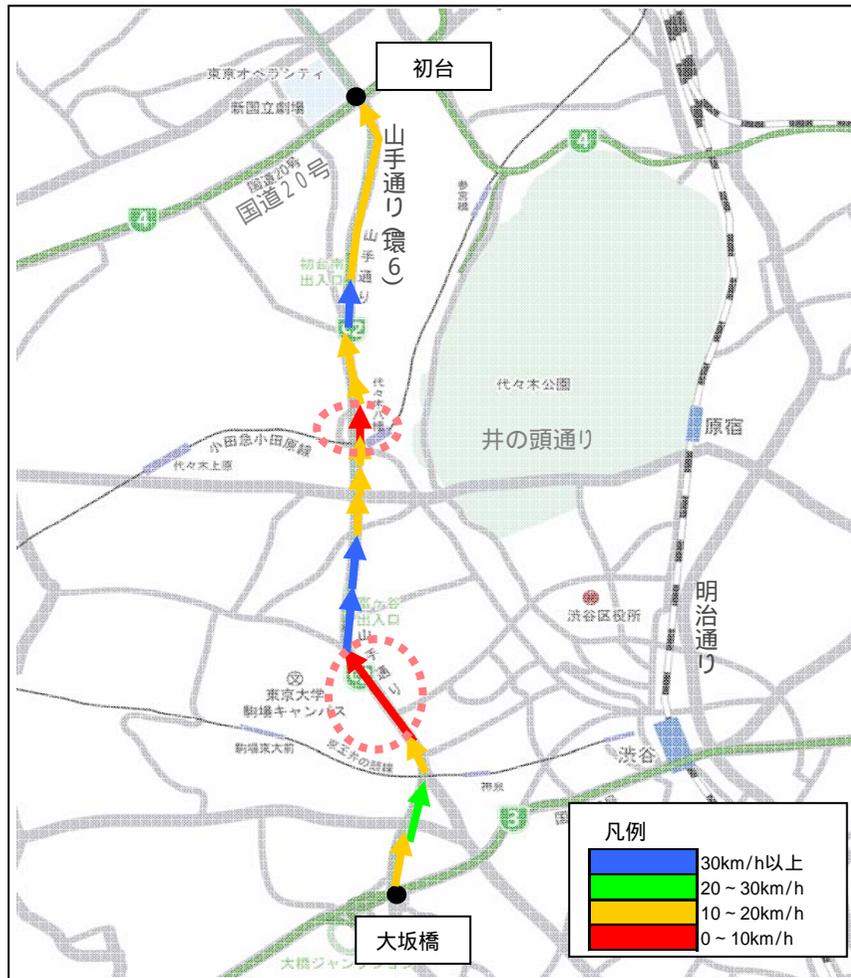
時間帯別所要時間、旅行速度は民間プローブデータより算出。
 開通前 H21.3.30~H21.4.11 平日平均
 開通後 H22.3.29~H22.4.10 平日平均
 なお、山手通りについては、拡幅工事を実施中。

1. 山手通り(環状6号線)の混雑が緩和

大坂橋から初台までの昼間の渋滞(時速10km以下)が解消するなど、混雑が緩和。

山手通り(大坂橋から初台まで)の昼間(7~19時)の旅行速度

開通前



旅行速度は、民間プローブデータから算出。
H21.3.30~H21.4.11 平日12時間の平均値。

開通後



旅行速度は、民間プローブデータから算出。
H22.3.29~H22.4.10 平日12時間の平均値

なお、山手通りについては、拡幅工事を実施中。

2. 生活道路への通過交通の流入が減少

今回開通区間の開通前は山手通りなどの幹線道路が慢性的に渋滞していたため、生活道路に通過交通が流入。
開通後は生活道路の通過交通量が減少。

例えば、渋谷区の「^{こうけん}航研通り」や「^{さかえ}栄通り」では、通過交通量が14～17%減少。

山手通り(大坂橋～初台間)周辺の生活道路の通過交通



渋谷区道857号(航研通り)

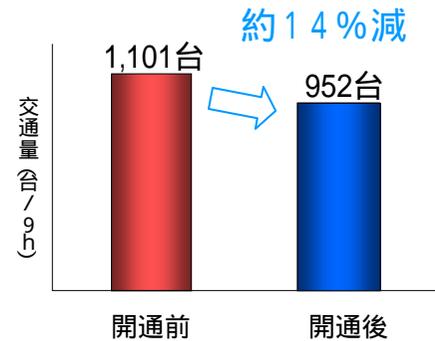


生活道路への車の進入状況

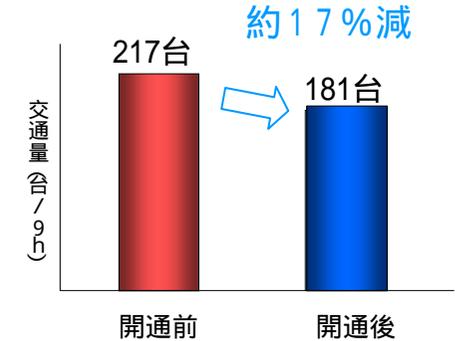
渋谷区道864号(栄通り)



航研通り



栄通り



交通量は、実測調査の結果(9時間合計値)。

〔開通前 H21.10.27(火)7:00～16:00〕
〔開通後 H22. 4.13(火)7:00～16:00〕

通過交通量は、調査対象路線の流入部と流出部において、車両のナンバープレート情報及びその時刻を記録し、その車両情報をマッチング集計する事により、対象路線の通過する交通量を把握

【参考】環状道路整備による生活道路の通過交通減少のイメージ



3. 羽田空港へのアクセスの定時性が向上

今回開通区間の開通により、首都高速の渋滞が緩和されたことで、首都高速を利用する新宿から羽田空港までのリムジンバスの所要時間は、最大で約31% (17分)短縮。

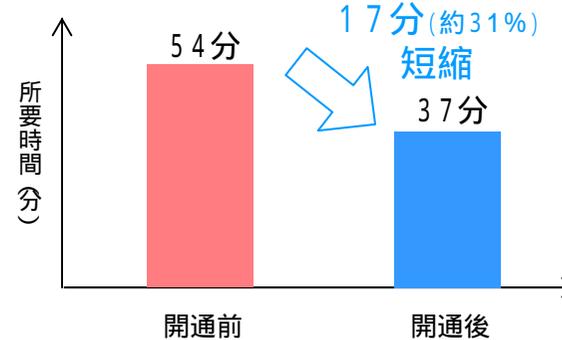
開通前、最小所要時間に対し約22分の遅れが発生していたが、開通後は5分程度の遅れとなり、定時性も向上。



東京空港交通(株)の感想

- ・中央環状線（新宿～渋谷間）の開通により、開通前よりもリムジンバスが予定通りに運行できていることを実感しています。
- ・また、当社では予定通りの運行に努めていますが、今回の開通により万が一の場合の経路の選択肢が増え、その影響を回避できるようになりました。
- ・今後は、中央環状線の残る区間や外環の早期整備を期待しています。

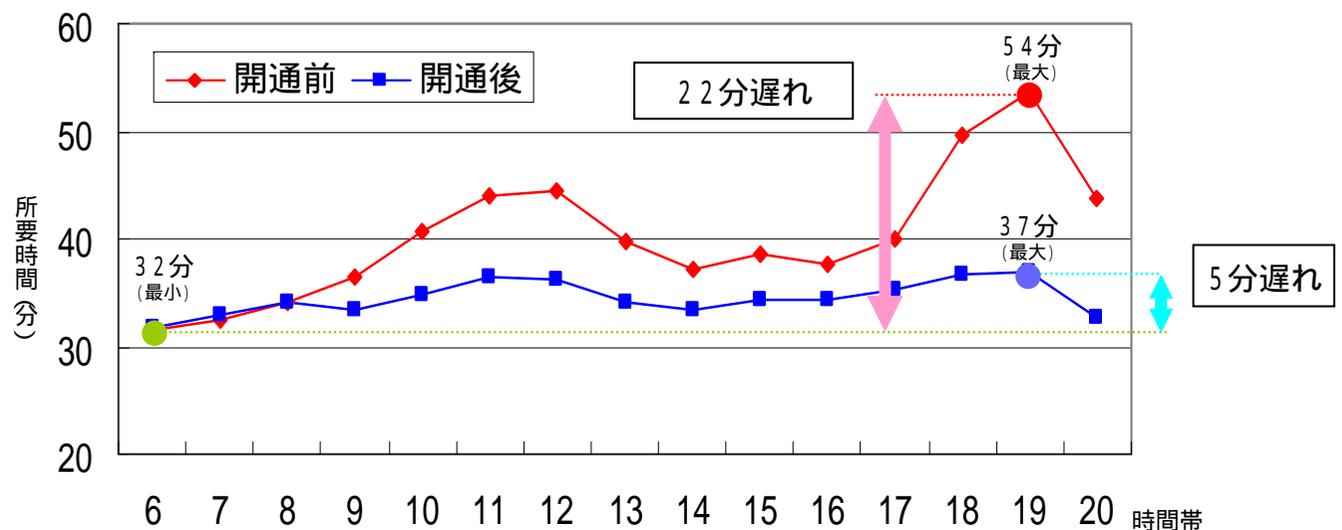
リムジンバス(新宿 羽田空港)の所要時間(ピーク時)



所要時間は東京空港交通(株)リムジンバスデータにより算出。

開通前: H22年2月 全日19時台平均
開通後: H22年4月 全日19時台平均

リムジンバス(新宿 羽田空港)の所要時間の遅れ



所要時間は東京空港交通(株)リムジンバスデータにより算出。

開通前: H22年2月 全日平均
開通後: H22年4月 全日平均

[参考] (平成22年4月21日記者発表より)

中央環状線山手トンネル(3号渋谷線~4号新宿線)開通後の利用状況(速報)
~ 朝ピーク時の渋滞が約2割減少 ~

首都高速道路株式会社(本社:東京都千代田区、代表取締役社長:佐々木 克己)は、平成22年3月28日(日)に開通しました3号渋谷線と4号新宿線を結ぶ中央環状線山手トンネルについて、開通後の利用状況(速報)をとりまとめましたのでお知らせします。

今回は速報値であり、本区間の開通による効果等については、引き続きデータの収集・分析を行い、皆さまにお知らせしてまいります。

交通量の変化

中央環状線山手トンネル(富ヶ谷~初台南)の開通後の交通量 約4.0万台/日

(参考)中央環状線山手トンネル(中野長者橋~西池袋)

開通前:約 3.5万台/日

開通後:約 6.6万台/日(開通前に対し、約3.1万台/日増加)

都心環状線(谷町~霞が関)

開通前:約11.7万台/日

開通後:約 9.7万台/日(開通前に対し、約2.0万台/日減少)

朝ピーク(11時台)の所要時間の変化.....平均(最短~最長)

(1) 用賀(東名) 川口(東北道)

開通前:都心環状線を利用するルート.....約62分(約47~97分)

開通後:山手トンネルを利用するルート.....約46分(約38~68分)

(開通前に対し、約16分短縮)

(2) 用賀(東名) 三郷(常磐道)

開通前:都心環状線を利用するルート.....約63分(約50~91分)

開通後:山手トンネルを利用するルート.....約53分(約43~65分)

(開通前に対し、約10分短縮)

朝ピーク(11時台)の東京線渋滞長の変化.....平均(最短~最長)

開通前:約2.6km(約6~7.6km)

開通後:約2.1km(約3~4.5km)

(開通前に対し、約22%減少)

なお、3号渋谷線(下り)大橋ジャンクション付近や中央環状線熊野町ジャンクション付近等、一部渋滞が悪化している部分も観測されており、今後も渋滞解消に向けた取組を実施してまいります。

開通前 H20.4.7~4.18、開通後 H22.4.5~4.16 の平日データ

開通前の期間は、H19.12山手トンネル(4号新宿線~5号池袋線)6.7kmの開通後

参考 中央環状線整備計画について.....<別紙1>参照

【中央環状線整備計画について】



首都高速中央環状線は、圏央道・外環とともに首都圏 3 環状道路を形成し、都心から半径約 8 km の最も内側に位置する環状道路です。

中央環状線の東側と北側の区間は既に完成し、その西側区間である約 11 km の中央環状新宿線のうち、4 号新宿線 ~ 5 号池袋線間の 6.7 km が平成 19 年 12 月に開通していました。今回、3 号渋谷線 ~ 4 号新宿線間の 4.3 km が開通したことにより、中央環状線 4.7 km の約 8 割が完成しました。さらに、平成 25 年度には中央環状線の最終区間である中央環状品川線の 9.4 km が完成予定であり、中央環状線全線が完成します。

中央環状線が開通すると、都心環状線に集中していた通過交通が分散され首都高速道路全体の流れがよくなるとともに、目的にあわせたさまざまなルート選択が可能になります。