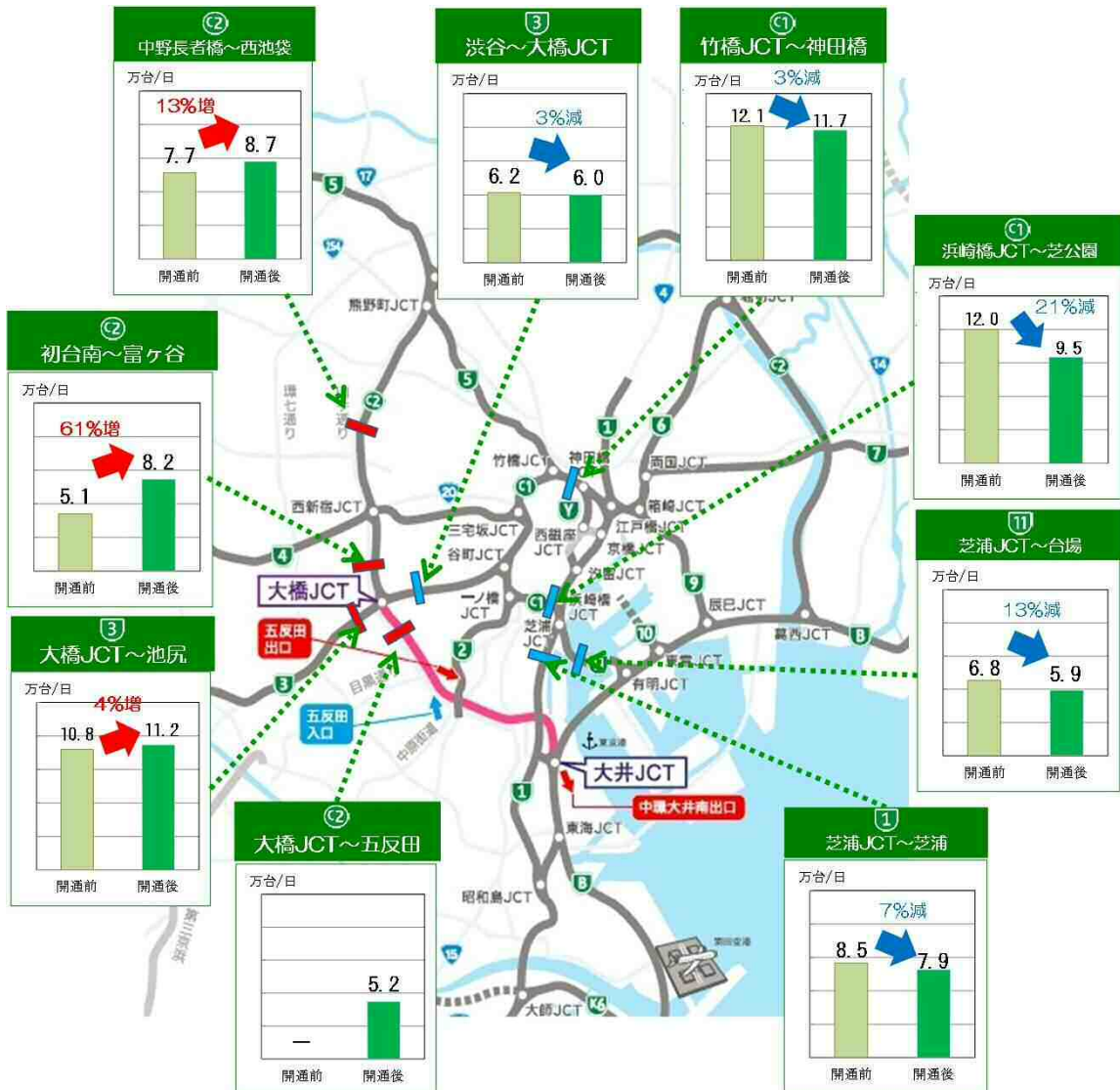


○中央環状線（湾岸線～渋谷線）の開通により、首都高をご利用されている交通が下図のとおり変化しました。

○都心に集中する交通の分散が図られ、前年と比較すると、**都心環状線の交通量は約5%減少（約39万台/日→約37万台/日）**しています。

開通1ヶ月後の交通量変化

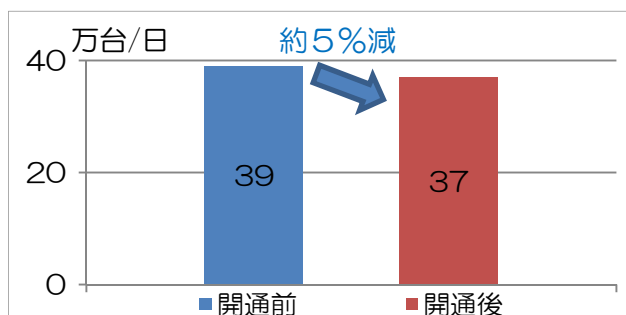


<使用データ> 車両感知器による平日平均データ

開通前：平成26年3月10日（月）～平成26年4月7日（月）

開通後：平成27年3月10日（火）～平成27年4月7日（火）

都心環状線利用交通量の変化



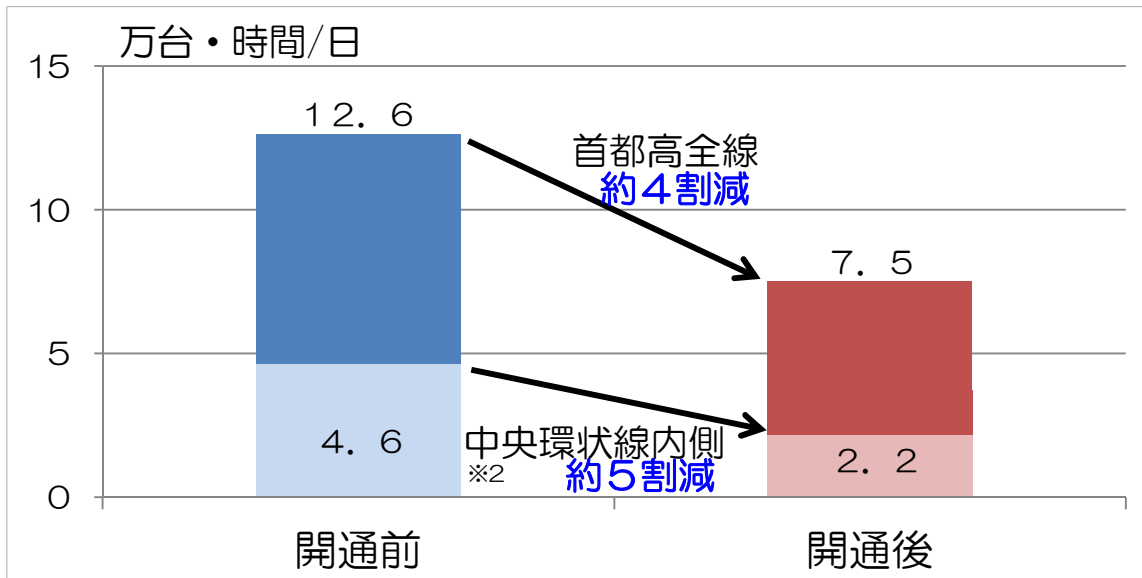
<使用データ> 車両感知器による平日平均データ

開通前：平成26年3月10日（月）～平成26年4月7日（月）

開通後：平成27年3月10日（火）～平成27年4月7日（火）

- 前年と比較すると、**都心環状線の交通量は約5%の減少**ながら、**渋滞損失時間(※1)は中央環状線内側(※2)で約5割減少、首都高速全線においても約4割減少**しています。
- この首都高速全線の渋滞損失時間の減少分は、年間約2,200万人・時間となり、**約1万2千人分の労働力に匹敵**します。

渋滞損失時間※1の変化



※1：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)

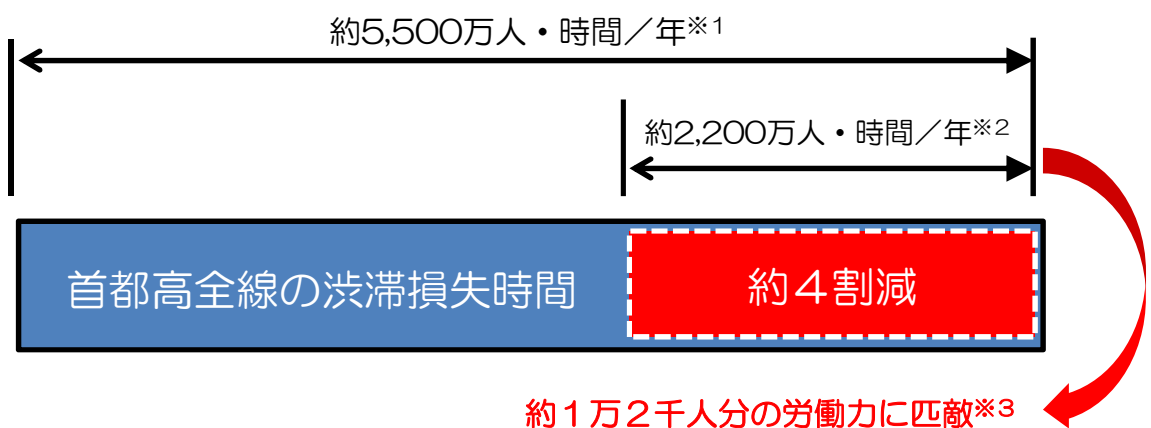
<使用データ> 車両感知器による平日平均データ

開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年4月7日(月)
 開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年4月7日(火)

※2：中央環状線内側

中央環状線及び湾岸線を含まない

渋滞損失時間の減少に伴う生産性の向上



※1：首都高速全線の渋滞損失時間2,810万台・時間/年(平成25年度実績値)に平均乗車人員1.95人/台(首都高速道路(株)調べ)を乗じた値

※2：上記の渋滞損失時間の削減率4割が継続して発現した場合の試算値

※3：渋滞損失時間の減少分を労働者一人当たり実労働時間1,788時間/年(「毎月勤労統計調査(平成23年)厚生労働省」)で除した試算値