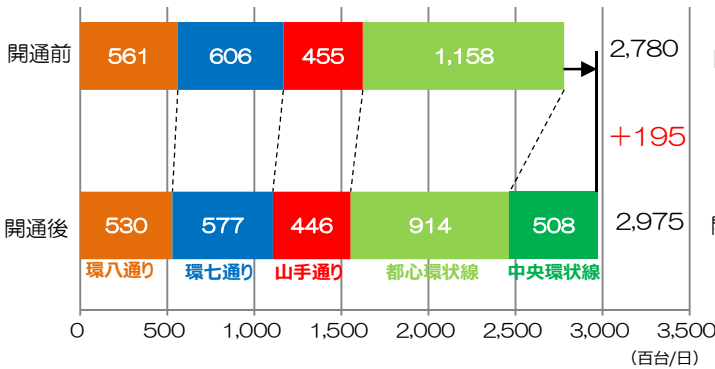


○一般道路については、今回開通した区間と並行する山手通り、環七通りなどから中央環状線への交通転換が図られ、それに伴い、混雑している時間帯での所要時間については約1割～3割の短縮が見られます。

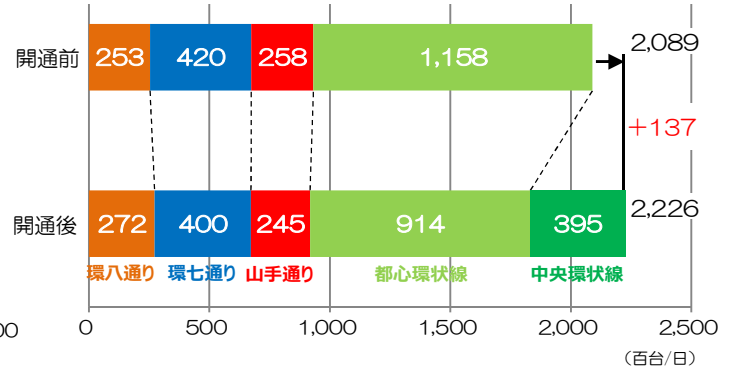
山手通り、環七通り、環八通りから中央環状線への交通転換状況



【北側断面（国道246号との交差点部）】

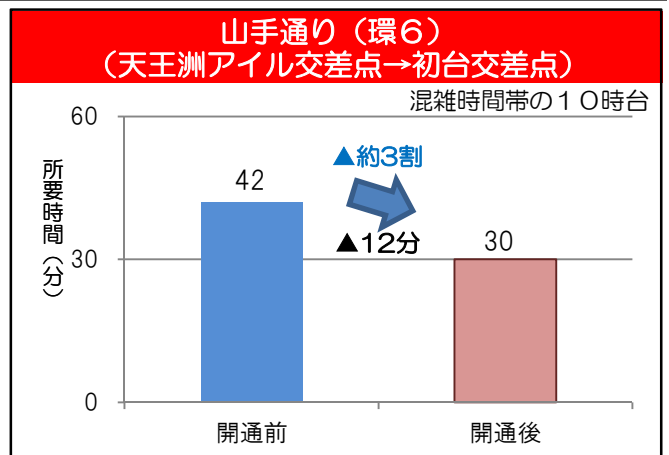
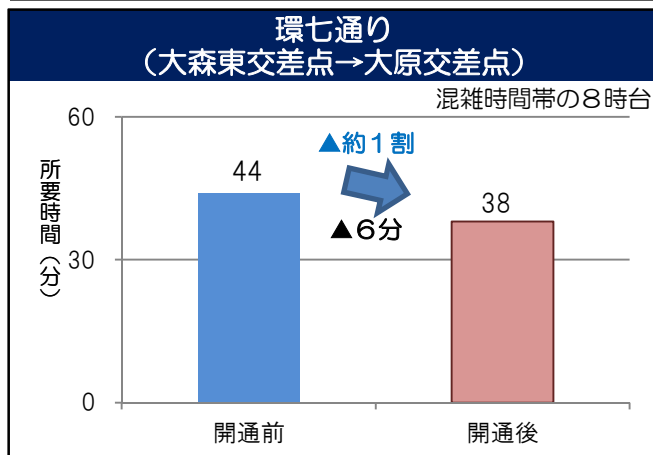


【南側断面（国道15号との交差点部）】



<使用データ> 【一般道路】 実測調査の結果 開通前：平成26年4月17日（木）、開通後：平成27年4月9日（木）
 【首都高速】 車両感知器による平日データ 開通前：平成26年4月平均、開通後：平成27年4月9日（木）

所要時間の変化



<使用データ> 実測調査の結果 開通前：平成26年4月17日（木）、開通後：平成27年4月9日（木）

○国際標準コンテナ車（背高4.1m）は、東京港から東名・中央道方面へ向かう際に、都心環状線や山手通りの構造上の制約等により、主に環七通りや環八通りを利用していました。国際標準コンテナ車（背高4.1m）が通行可能な中央環状線の開通により高速道路利用が可能となったことから、環七通りで約15%減少するなど、中央環状線への交通の転換がみられます。

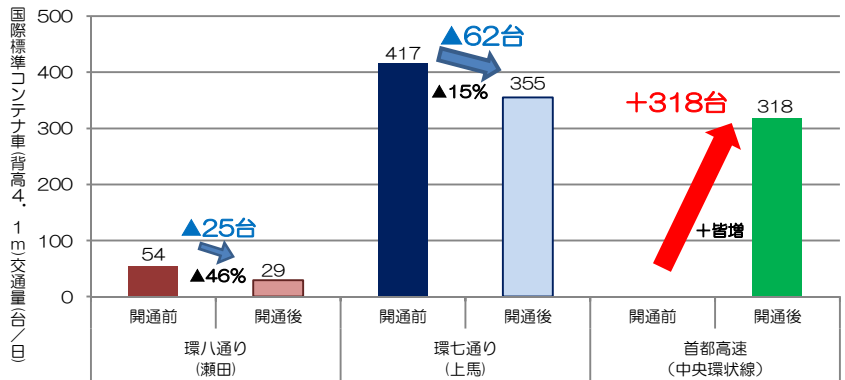
○幹線道路の交通転換により、**並行する区道の大型車交通量が約1割減少し、自転車走行の安全性向上**なども図られています。



凡例
●：国際標準コンテナ車（背高4.1m）交通量調査箇所

環七通り・環八通りの交通状況変化

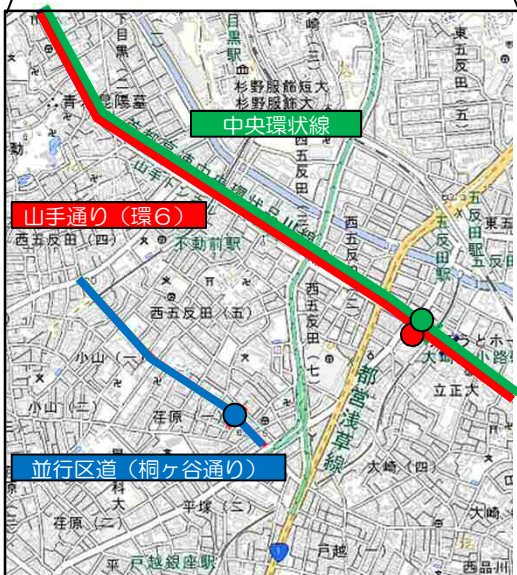
【国際標準コンテナ車（背高4.1m）交通量の変化】



＜使用データ＞
実測調査の結果 開通前：平成26年10月9日（木）
開通後：平成27年 4月9日（木）



一般道を使って東名高速や中央道へ ※1 高さの一般的制限値を4.1mとする道路

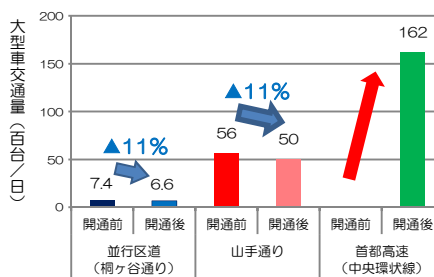


凡例
●●●：大型車交通量調査箇所

山手通り及び並行する区道の大型車交通の状況変化

【大型車交通量の変化】

【並行区道（桐ヶ谷通り）の状況】



＜使用データ＞
実測調査の結果 開通前：平成26年10月9日（木）
開通後：平成27年 4月9日（木）



大型車交通が減少し、自転車走行の安全性向上なども図られています。