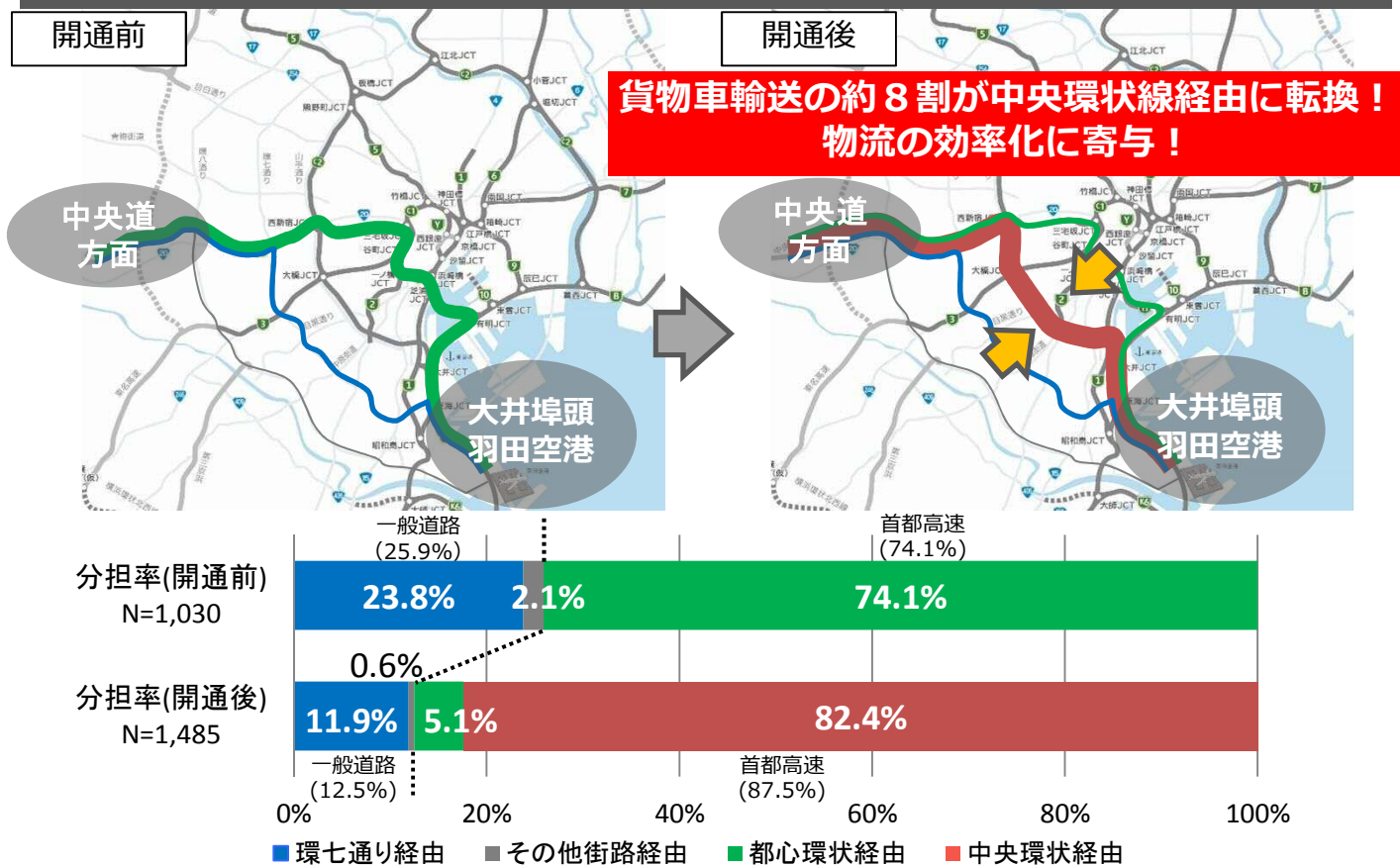


1-1.物流の効率化(効率的な物流ネットワークの実現)

- 中央環状線全線開通後、中央道方面と大井埠頭・羽田空港方面の貨物車輸送において、これまで一般道路や都心環状線を利用していた交通の**約 8 割が中央環状線経由に転換し、輸送時間は約 3 割短縮**。
- 高速道路利用の効率的な物流ネットワークが実現し、物流の効率化・国際競争力の強化に寄与**。

大型貨物車の経路選択の変化（中央道方面⇔大井埠頭・羽田空港方面）



<使用データ> 商用車プローブデータ（中型以上の貨物車）
開通前：平成27年2月平日 開通後：平成27年6月平日

（中央道方面：中央道（調布IC付近）を通過
大井埠頭・羽田空港：京浜運河・海老取川断面を通過）

輸送時間の変化 （中央道方面→大井埠頭方面）

広域的な貨物車輸送の支援 （物流事業者からの声）



山梨県の運送業者（山梨中央運送(株)）

配送路線：山梨⇔築地市場・大田市場

配 送 品：果物、特産品、水産物など

『当社は朝、山梨から果物や特産品を積み込み、大田市場まで運んでいます。』

さらにお昼ごろ、築地市場に立ち寄り、水産物など約2,000箱を積み込み山梨へ帰ってきます。山梨では卸業者や地元のスーパーの担当者が待っているため、到着する時間に非常に気を使います。

今回の開通区間を利用することで、**所要時間が短縮され、遅れることのない余裕を持った配送が可能**となり、**新鮮な食材をお届け**することができ、大変助かっています。』

平成27年9月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）

	環七通り 経由 (約29km)	都心環状 線 (約36km)	中央環状 線 (約29km)
開通前	54分	43分	—
開通後	50分	38分	29分

<使用データ> 商用車プローブデータ（中型以上の貨物車）
開通前：平成27年2月平日平均 開通後：平成27年6月平日平均

1-2.広域的な社会・経済活動への波及 (バス路線の利便性向上)

- 羽田空港発着便やアクアライン利用便の高速バス路線においては、中央環状線（湾岸線～3号渋谷線）**開通を契機にダイヤ改正（所要時間の短縮・立ち寄り箇所の増加）が行われ、利用者が増加するなどの効果**が発現。
- 郊外のアウトレット等の**訪問先での滞在時間が延長**できるなど**広域的な経済活動へ波及**。

中央環状線開通によりダイヤ改正を実施した主なバス路線の例

羽田空港発着便

東京空港交通(株)

バス路線：新宿エリア⇄羽田空港

ダイヤ改正日：平成27年4月1日

『**混雑時の所要時間を最大15分短縮**したダイヤで運行していますが、羽田空港行きは渋滞等がなく、所要時間が安定したことなどにより**利用者増**になっています。』

京浜急行バス(株)

バス路線：川口地区⇄羽田空港

ダイヤ改正日：平成27年4月1日

『**中央環状線(湾岸線～渋谷線)の開通等を見込んで羽田空港⇄川口地区を新設**し、その後、王子南出入口の開通を受け、王子駅に立ち寄るように路線の変更を行いました。王子エリアのお客様は**非常に利便性が向上**しています。』

【開通前（平成26年7月18日新設路線）】

羽田空港⇄(新板橋出口・滝野川入口)⇄川口地区

↓

【開通後（平成27年4月1日立ち寄り箇所増加）】

羽田空港⇄(王子南出入口)⇄王子駅⇄赤羽駅⇄川口地区

アクアライン利用便

小田急シティバス(株)

バス路線：新宿⇄袖ヶ浦・木更津

ダイヤ改正日：平成27年7月16日

『中央環状線の全線開通に合わせてこれまで平日28往復だった便を**36往復に増便**しました。

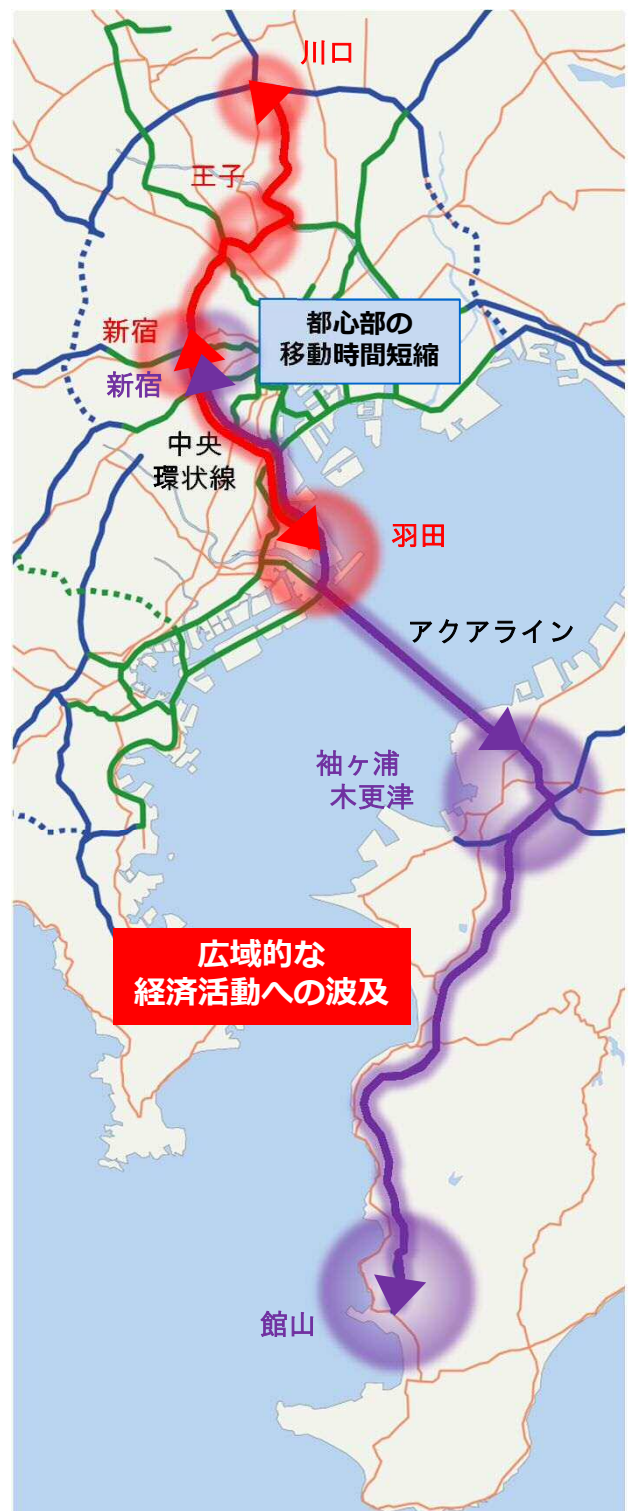
特に早朝の時間帯は通勤通学でご利用される方が増え、朝便で**約2割程度の利用者増**になっています。』

JRバス関東(株)

バス路線：新宿⇄館山線

ダイヤ改正日：平成27年3月14日

『JRバスでは、「新宿～館山路線」で中央環状線を使うようになり、**所要時間を最大10分短縮**するとともに、渋滞による遅延も大幅に減少しています。その結果、観光客が増加し、また定期利用者からも早くなり利便性が高まったと好評をいただいています。』



平成27年9月ヒアリング調査
(首都高速道路(株)調べ)

1-3.広域的な社会・経済活動への波及（観光の活性化）

○関東近辺の観光バスツアーでは、移動時間短縮に伴い、観光地での滞在時間が延長されるケースもあり、**観光する時間や買い物時間が増えることで、観光地での経済効果も期待。**

中央環状線を利用した主な観光ツアー例

クラブツーリズム(株)

観光コース：新宿発房総半島のバスツアー

『新宿西口から房総半島に向かうバスツアーなどでは**中央環状線(湾岸線～渋谷線)**が利用できるようになったことで、往復で**40分程度の移動時間短縮**ができております。



移動時間が短縮したことで**目的地での滞在時間をこれまでより延長したり、他の観光地を追加できる可能性**もあり、お客様の**満足度向上**に繋がることを期待しています。』



養老渓谷
(イメージ)

＜写真＞養老渓谷温泉旅館組合



東京ドイツ村・イルミネーション
(イメージ)

＜写真＞クラブツーリズム(株)

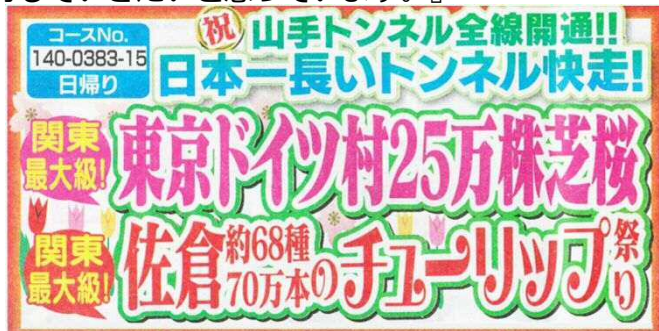
(株)読売旅行

観光コース：池袋・新宿発房総半島のバスツアー

『池袋や新宿から房総半島に向かうバスツアーなどでは**中央環状線(湾岸線～渋谷線)**が利用できるようになったことで、**移動時間が短縮**し、大変便利になりました。

観光地を楽しむ時間や買い物時間が増えればお客様の満足度向上にもつながり、リピーターの増加が期待できます。

今後は時間短縮したことで**今まで行けなかったより遠くの観光地を追加**するなど、新たなツアーを検討していきたいと思っています。』



平成27年3月15日発行のバスツアーチラシ ＜資料＞(株)読売旅行

(株)マザー牧場

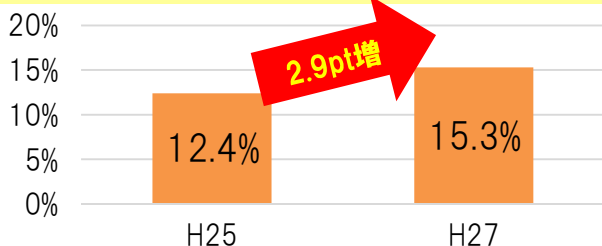


＜写真＞(株)マザー牧場

『独自調査では**多摩地区や埼玉県以北からの来場者が増加**しており、中央環状線全線開通効果の一つだと感じています。

また、ツアー等で来場される団体のお客様も開通前は到着にバラつきがありましたが、開通後は時間どおりに到着されることが多くなり**定時性が高まった**ように感じます。』

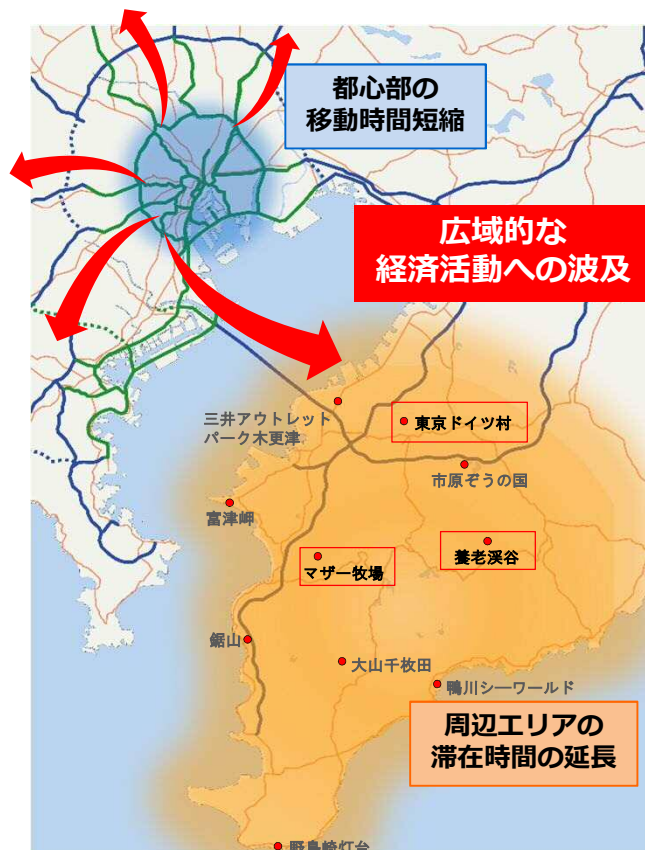
多摩・埼玉以北ナンバーの来場割合の変化



＜使用データ＞(株)マザー牧場調べ

H25：平成25年4月～9月、H27：平成27年4月～9月

※来場された方のナンバープレートに基づき全来場台数に占める多摩、埼玉、群馬、山梨、北陸・信越の構成割合を図化

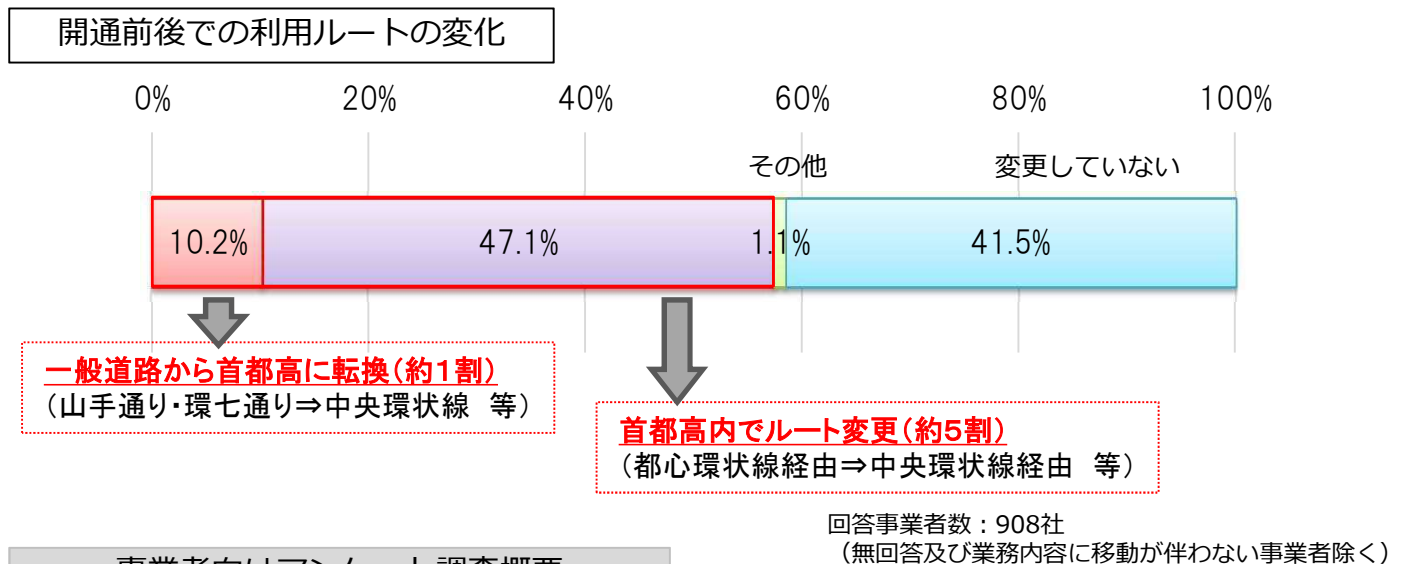
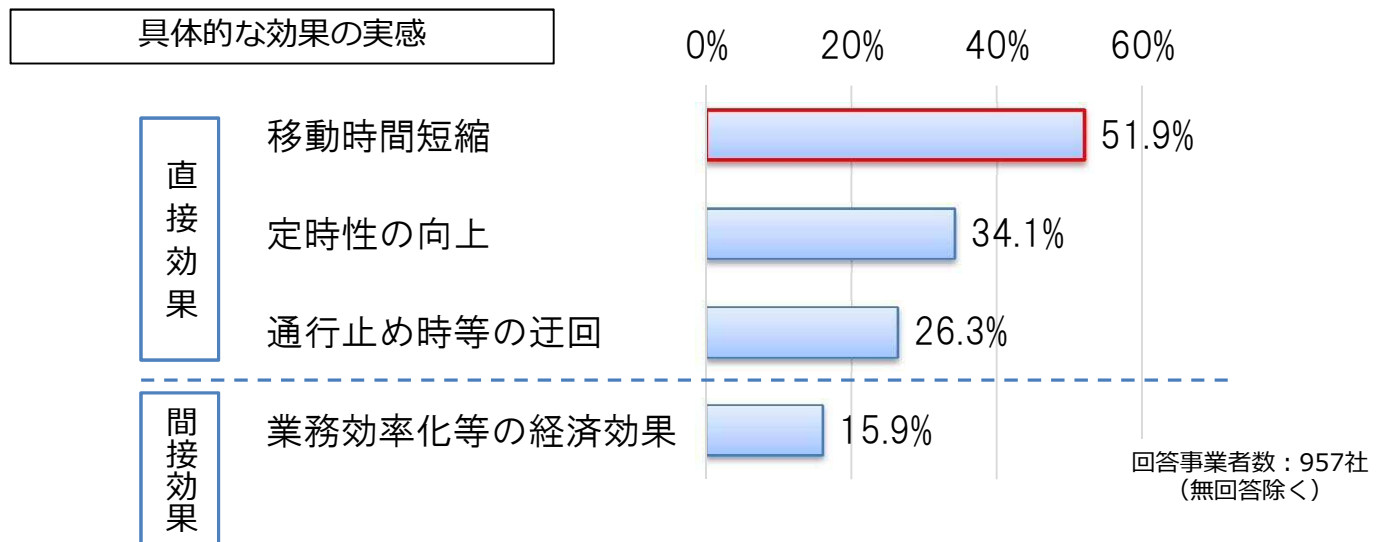


平成27年9月ヒアリング調査（首都高速道路(株)調べ）

1-4.企業活動の効率化

- 中央環状線全線開通の具体的な効果として**移動時間の短縮を実感**している事業者が多い。
- それに伴い、配送効率の向上や維持費削減等の**業務効率化等の経済効果を実感**している事業者も見られる。
- 一般道路や都心環状線利用から中央環状線利用へ経路変更**するなど、企業活動の効率化に寄与している。

事業者向け中央環状線に関するアンケート調査結果



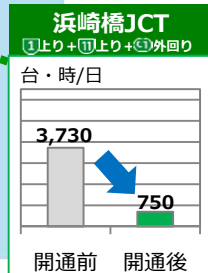
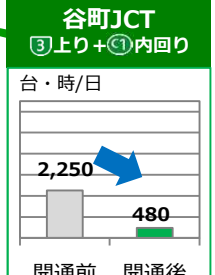
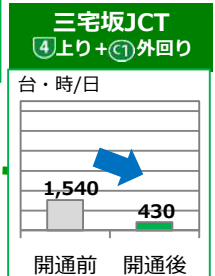
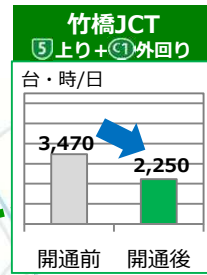
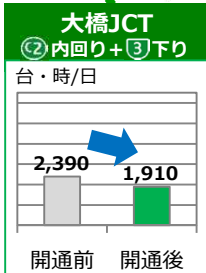
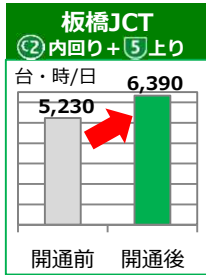
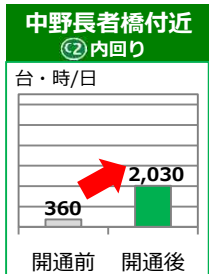
－事業者向けアンケート調査概要－

- 調査時期 平成27年6～8月
- 調査方法
関東運送事業協同組合、(一社)東京都トラック協会、(一社)神奈川県トラック協会、(一社)埼玉県トラック協会、(一社)東京都バス協会、(一社)神奈川県バス協会、(一社)埼玉県バス協会、(一社)東京ハイヤー・タクシー協会、(一社)神奈川県タクシー協会、(一社)埼玉県乗用自動車協会、神奈川倉庫協会、川崎商工会議所、横須賀商工会議所、鎌倉商工会議所、三崎水産物共同組合、京浜トラックターミナル、板橋トラックターミナル、足立トラックターミナル、葛西トラックターミナルを通じて会員事業者に調査票を配布。各事業者で記入の上、FAXまたは郵送にて回収。(団体名は順不同)
- 調査規模
全業界団体合計で約13,700票の調査票を配布(回収数：1,172票、回収率：約9%)

2.渋滞対策への取り組み

- 中央環状線の全線開通に伴い、中央環状線内側の都心環状線と放射線上りの合流部を中心に渋滞が緩和。
- 中央環状線(西新宿JCT～熊野町JCT間)やその周辺の混雑箇所については、更なる快適走行を実現するため、ネットワーク整備や車線拡幅、効果的な情報提供等の対策を引き続き推進。

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9月19日(金)
開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年9月18日(金)

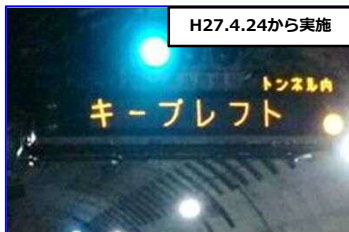
渋滞損失時間：
全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対
して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模
(所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台)

主な渋滞対策

①中央環状線(内回り) 中野長者橋付近

開通後の追加対策

- 右車線への偏りや上り勾配等の要因による速度低下が起点となる渋滞が発生
- ・トンネル警報板にて「キープレフト」を表示
- ・トンネル手前にて「キープレフト」看板を設置



H27.4.24から実施



H27.5.20から実施

○今後の予定

- ・左車線の利用を促す路面標示等を実施予定
- ・トンネル内におけるエスコートライトの仕様を検討予定

※エスコートライト

進行方向に光を流すことによって、上り勾配における無意識の速度低下を防ぐ対策。
中央環状線全線開通前より3号渋谷線(下り)池尻付近にて運用中。

設置直前直後の比較では、渋滞損失時間が約1割減少。



H27.2.16から実施

進行方向に
光を流す

②5号池袋線(上り)

中央環状線(内回り)板橋JCT

開通後の追加対策

- 合流部や車線減少部が起点となる渋滞が発生
- ・広域迂回を促すチラシを外環道、関越道等のSA、PAで配布(H27.5.1から実施)
- ・関越道に情報板活用を促すLED車を設置(H27.6.14～H27.8.30の日曜)
- 今後の予定
- ・区画線変更(中央環状線2車線化)を検討中

②板橋・熊野町JCT間改良

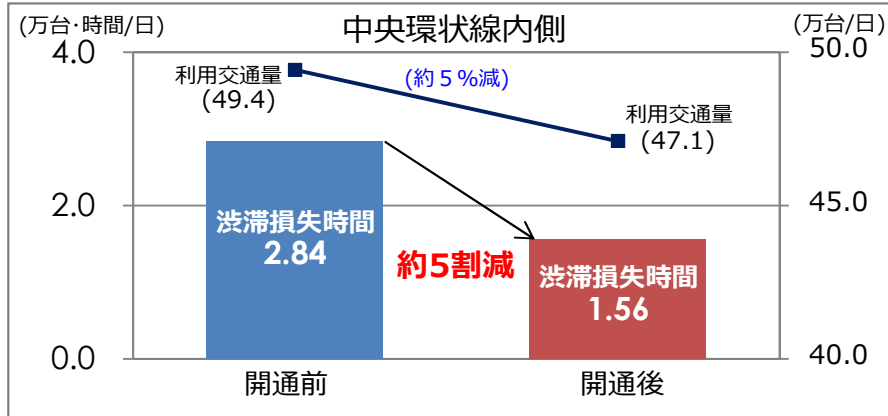
- 板橋JCTと熊野町JCTの間(両方向)を3車線から4車線に拡幅する事業を推進(平成29年度完成予定)



【参考1】中央環状線全線開通後の渋滞緩和効果

○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。**

中央環状線全線開通後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

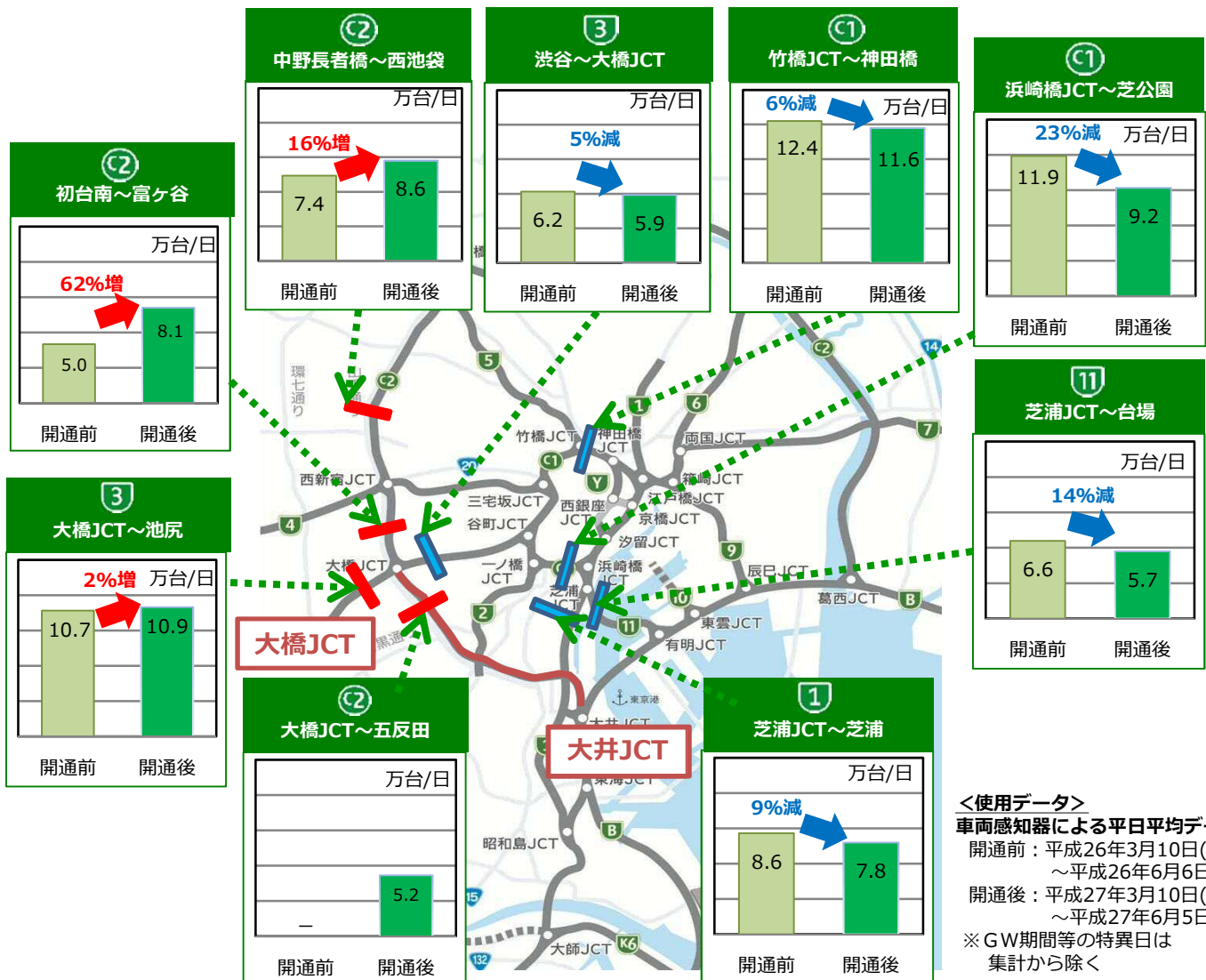
開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年6月6日(金)
開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年6月5日(金)
※GW期間等の特異日は集計から除く

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

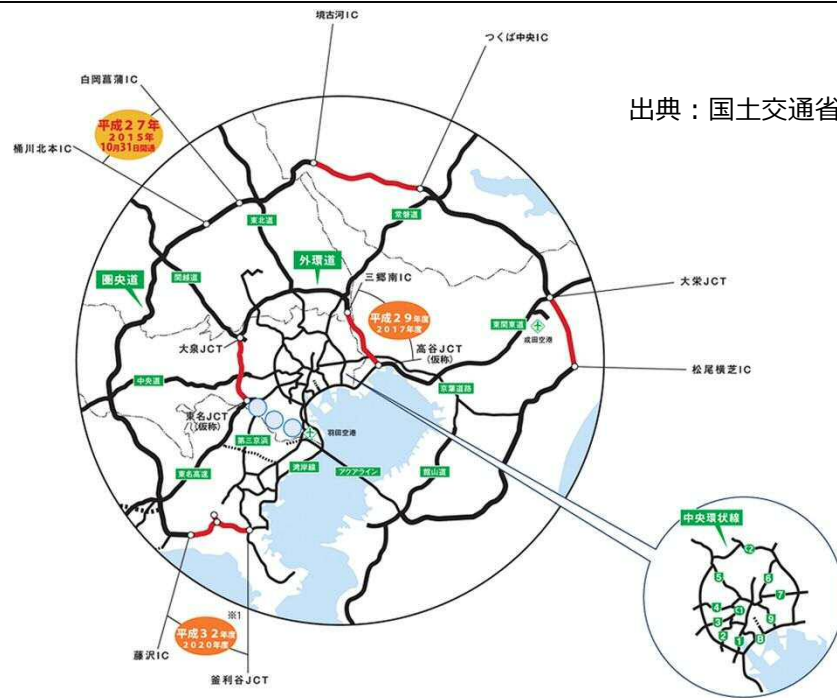
中央環状線全線開通後の交通量変化



【参考2】中央環状線(湾岸線～渋谷線)の概要

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8 kmに位置する総延長約47kmの最も内側に位置する環状道路。



出典：国土交通省関東地方整備局HP

- ◆※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
- ◆境古河IC～つくば中央ICの区間の開通時期については検討が必要
- ◆開通予定は2015年10月31日時点です。

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