【参考】首都高速道路株式会社は中央環状品川線の事業着手に向けた手続きを開始します

～中央環状品川線を当社の事業範囲に追加指定するよう国土交通大臣あて要請しました～

中央環状品川線の概要

中央環状品川線は、中央環状線の南側部分を形成し、起点の品川区八潮三丁目で高速湾岸線から分岐したのち、目黒川及び環状第6号線（山手通り）の地下空間をトンネル構造で北上し、目黒区青葉台四丁目で現在建設中の中央環状新宿線及び高速3号渋谷線に接続する延長約9．4kmの路線です。

起点	東京都品川区八潮三丁目
終点	東京都目黒区青葉台四丁目
延長	約9．4km
道路区分	第2種第2級（自動車専用道路）
車線数	往復4車線
設計速度	60km／h
出入口	1箇所（五反田）
換気所	4箇所 （中目黒、五反田、南品川、大井北）
道路構造	トンネル構造　約8．4km 高架構造　約0．6km 擁壁構造　約0．4km

〇経緯

平成 16 年 11 月 15 日 都市計画決定

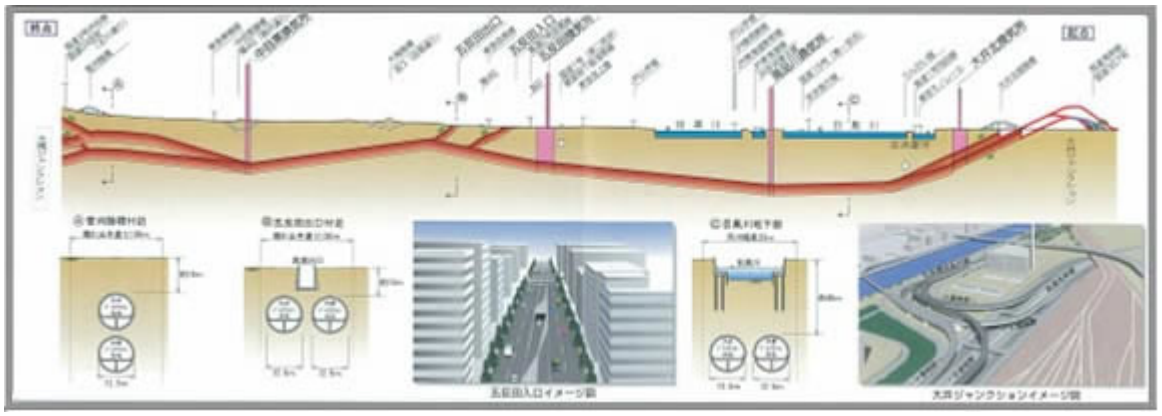
平成 17 年 6月 17 日 都道の路線認定

平成 17 年 9月 14 日 自動車専用道路の指定

平成 17 年 9月 16 日 街路事業の都市計画事業認可

（事業者：東京都）

※クリックで拡大します



※クリックで拡大します

首都圏3環状道路

～整備率は24％にとどまっており、ヨーロッパ主要都市圏等に比べ著しく遅れています～

慢性的な交通混雑の緩和や、良好な生活空間の創造などにより、首都圏を魅力ある都市構造に再生するのが「首都圏3環状道路」です。

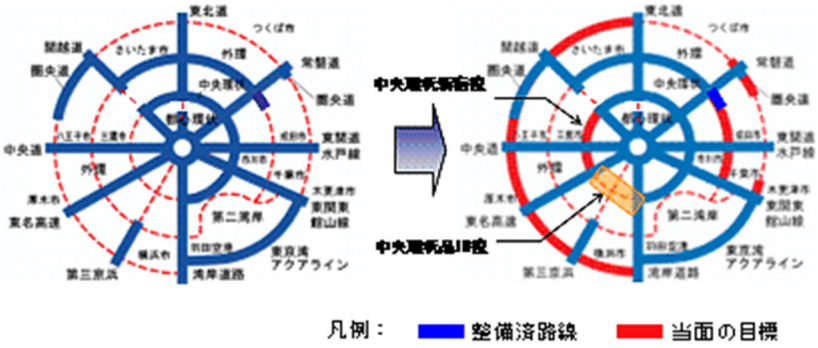
＜主要都市圏の環状道路整備率＞

ロンドン　100％

パリ　　84％

ベルリン　97％

北京　　82％

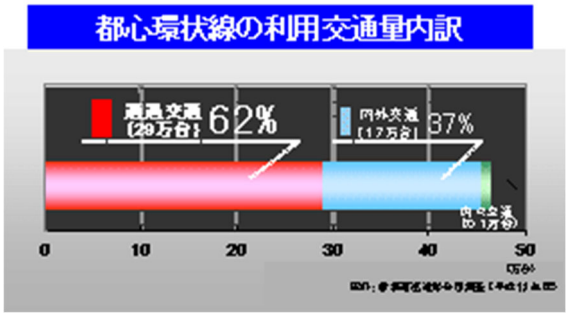


※クリックで拡大します

環状効果

都心環状線を利用する交通の6割が、放射線から放射線への通過交通であり、このため放射線より通過交通が集中し、都心環状線は飽和状態となっています。

中央環状線が完成すると、通過交通の迂回・分散が図られ、渋滞はほぼ解消します。



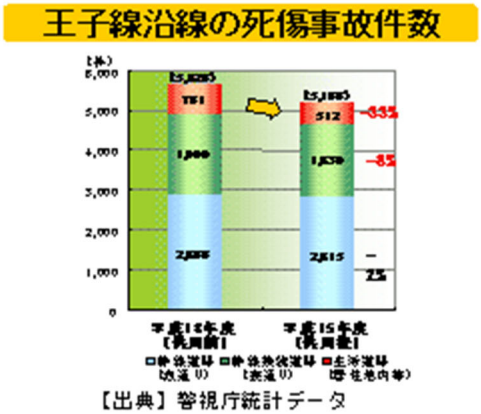
注）内外交通：都心環状線⇔放射線を利用する交通

内々交通：都心環状線のみを利用する交通

環状道路の玉突き効果　～生活道路での交通事故が大幅に減少～

中央環状王子線（平成 14 年 12 月開通）沿線の生活道路では、死傷事故件数が開通前に比べ3割減少しています。また、周辺の主要交差点では大型車が約1割減少しています。

このように、環状道路整備は渋滞していた幹線道路からの交通転換を促し、さらに、そのために容量の空いた幹線道路への生活道路からの交通の転換を促します。（玉突き効果）



【出典】警視庁統計データ

（国土交通省関東地方整備局調べ）

中央環状品川線の整備効果

1．中央環状品川線完成で首都高の渋滞がほぼ解消します

中央環状品川線が整備されると、現在建設中の中央環状新宿線と合わせて中央環状線の全線が完成します。これにより、都心環状線を通過する交通の迂回・分散が図られ、首都高速全体のネットワークが効率よく機能し、渋滞は平日朝のピーク時間帯でほぼ解消します。

注1： 渋滞状況は、平日朝ピーク時(11 時)の渋滞長を示す

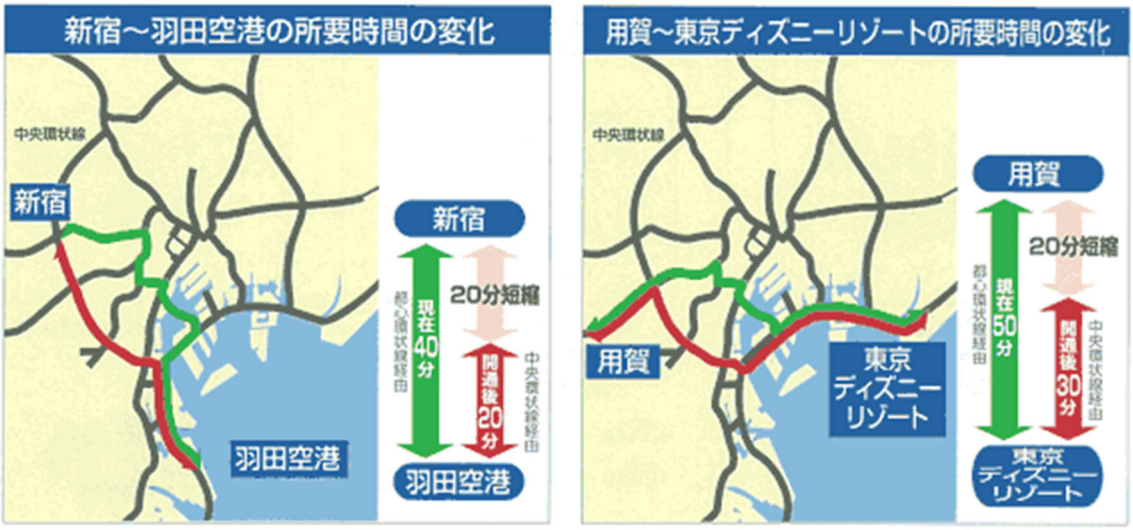
注2： 平均速度は、首都高速東京線の平日昼間（7 時～19 時）平均速度を示す

注3： 将来値は首都高速道路公団の均一料金制下での試算による

資料： 首都高速道路公団資料（平成11年）

2．新宿～羽田空港間が20分短縮など、拠点間のアクセスが向上します

中央環状線の全線開通により、高速道路全体のネットワークが効率よく機能し、周辺地域も含めた拠点間のアクセスが向上します。



注1： 現在の所要時間は車両感知器による観測値

注2： 将来値は首都高速道路公団の均一料金制下での推計による

資料： 首都高速道路公団資料（平成11年）

3. 経済効果は年間で約1，300億円

中央環状品川線の整備により、走行時間の短縮や事故減少などで生まれる整備効果は、年間約1，300億円にもなります

注：数値は首都高速道路公団の均一料金制下での推計による

資料：首都高速道路公団資料（平成15年）

4. 環状第6号線（山手通り）の混雑が緩和されます

中央環状品川線の整備により、環状第6号線の混雑が緩和し、円滑な交通の流れが確保されます。

■環状第6号線（目黒通り交差点付近）の1日の交通量の変化

注：（整備前）「平成11年道路交通センサス」国土交通省

（整備後）首都高速道路公団による均一料金制下での推計値

資料：首都高速道路公団資料（平成15年）

5. 環境改善に大きく貢献します

車の流れがスムーズになると排気ガス量は減少します。そのため、地球温暖化の要因とされるCO2や大気汚染物質であるNOX、SPM等の排出量が減るなど、環境改善に大きく貢献します。