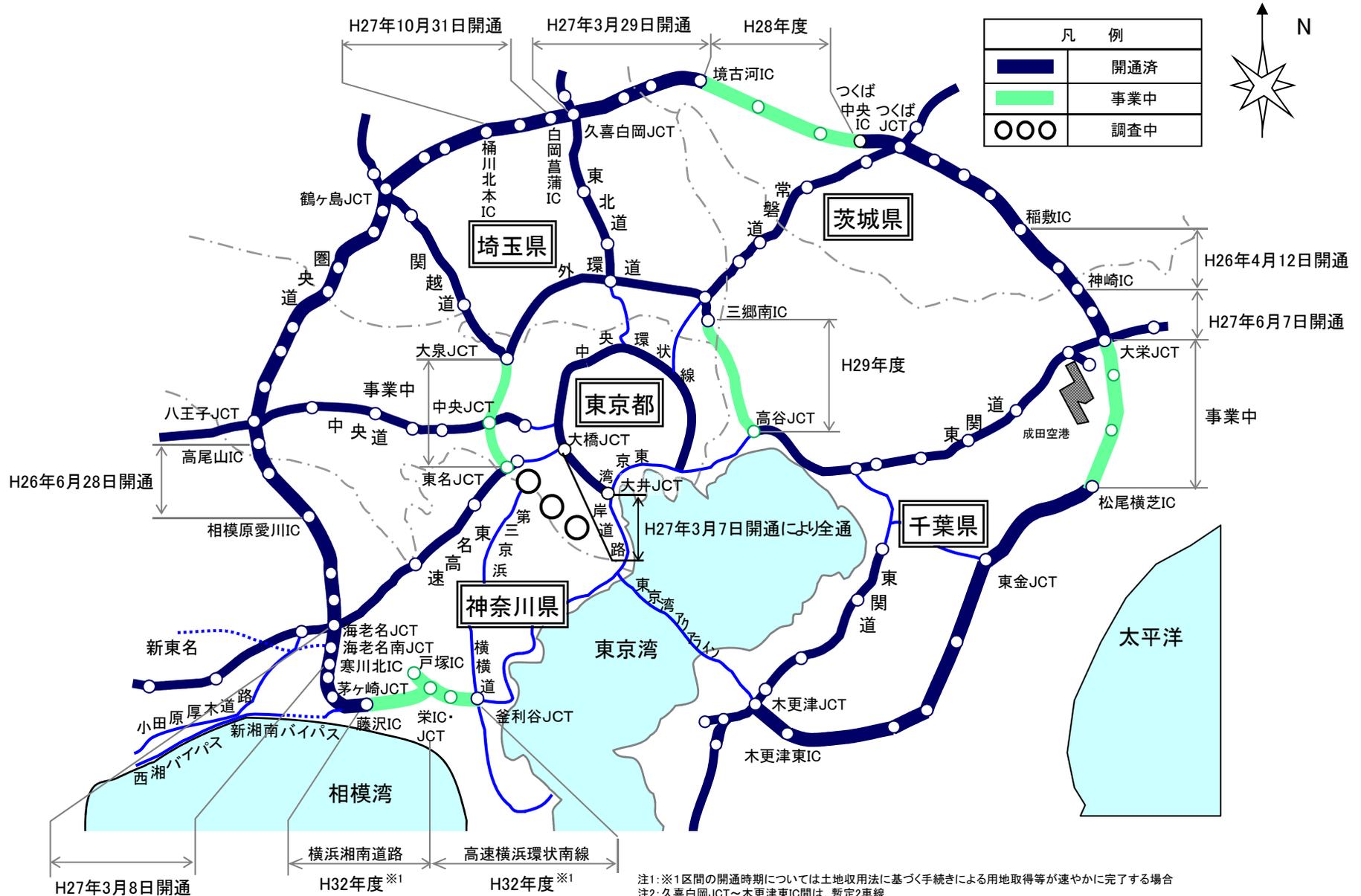


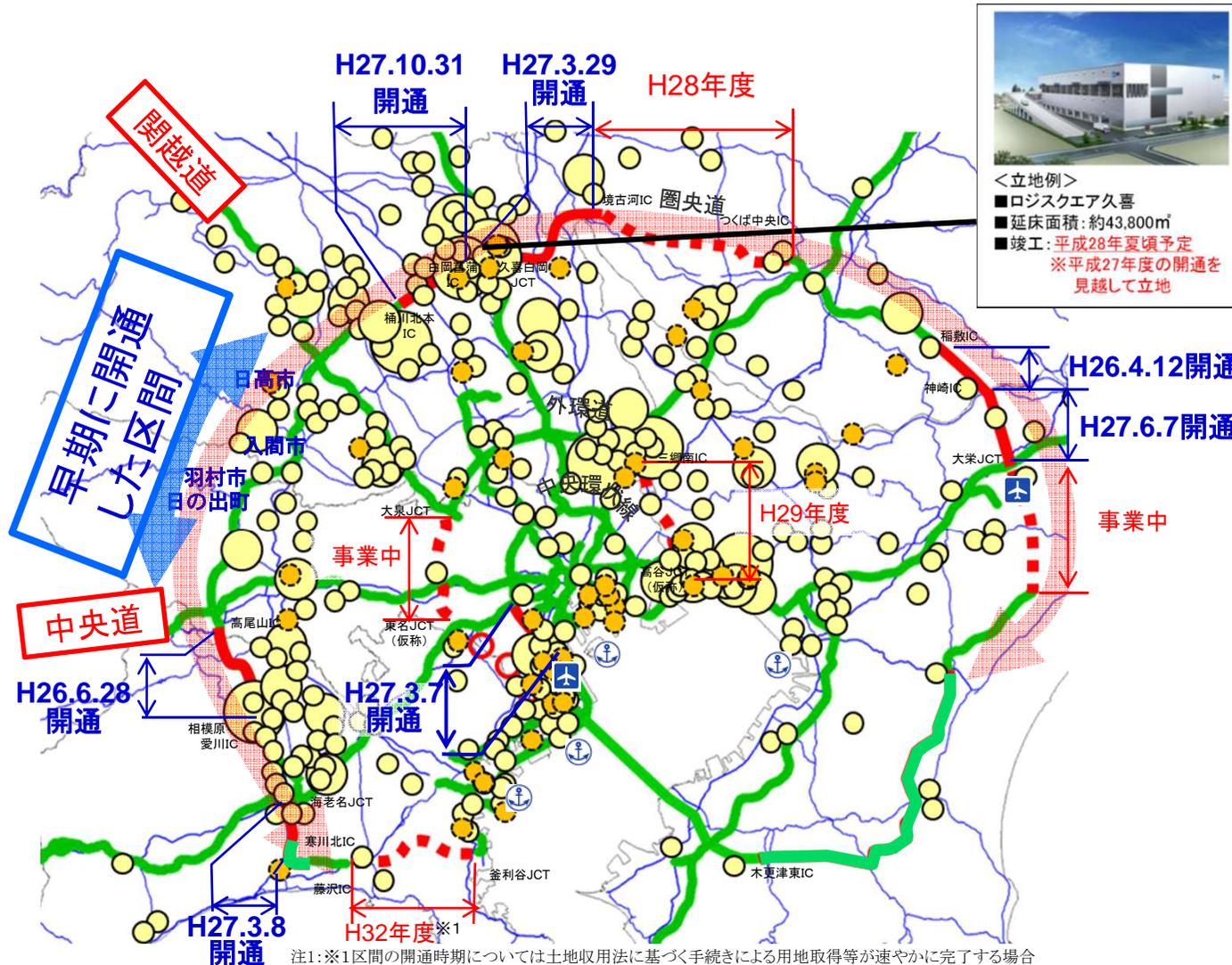
首都圏3環状道路の整備状況



注1: ※1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
 注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 圏央道の釜利谷JCT～戸塚IC、栄IC・JCT～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

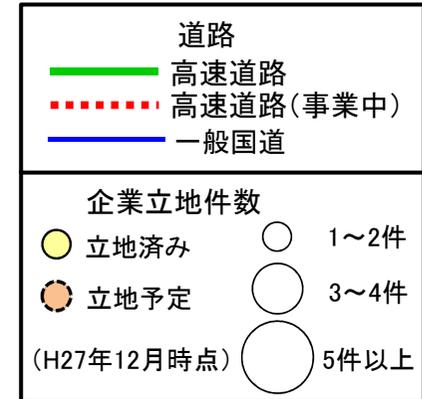
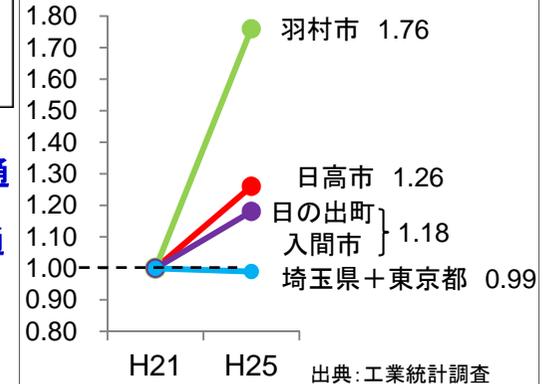
圏央道の整備効果

○ 圏央道の開通に伴い、沿線に工場や物流施設が多数集積し、開通済み区間（関越道～中央道間）では、製造品出荷額が約1.2～約1.8倍に増加している。



平成19年に全通した中央道～関越道間では、すでにストック効果が発現

製造品出荷額の伸び率



注1: ※1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

注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線

注3: 圏央道の釜利谷JCT～戸塚IC、栄IC・JCT～藤沢IC、大栗JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

出典) 国土交通省調べ(平成22年以降に立地した、または立地予定の物流施設および工場を対象に作図)

中央環状線と東京外かく環状道路の状況

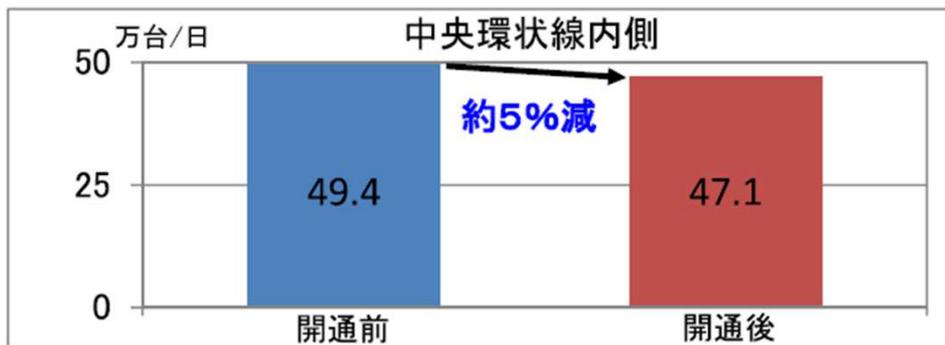
- 首都高中央環状線が平成27年3月の品川線開通により全線開通し、東京外かく環状道路も千葉県区間が平成29年度に開通予定。
- 残る区間のうち、関越道～東名高速間も一定の進捗が図られているが、東名高速～湾岸道路間は計画が具体化されていない。



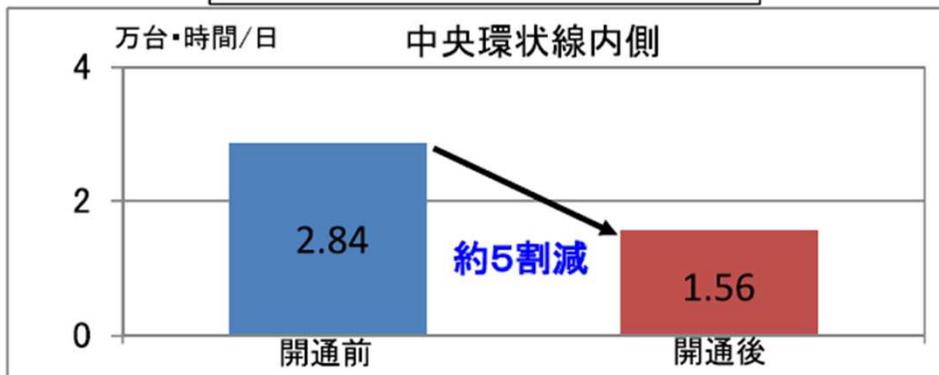
中央環状全線開通にともなう高速道路の交通状況の変化

- 平成27年3月の中央環状品川線の開通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%減少し、渋滞損失時間は約5割減少した。
- しかし、依然、旅行速度の低下が生じており、ピーク時には局所的に渋滞が発生している。

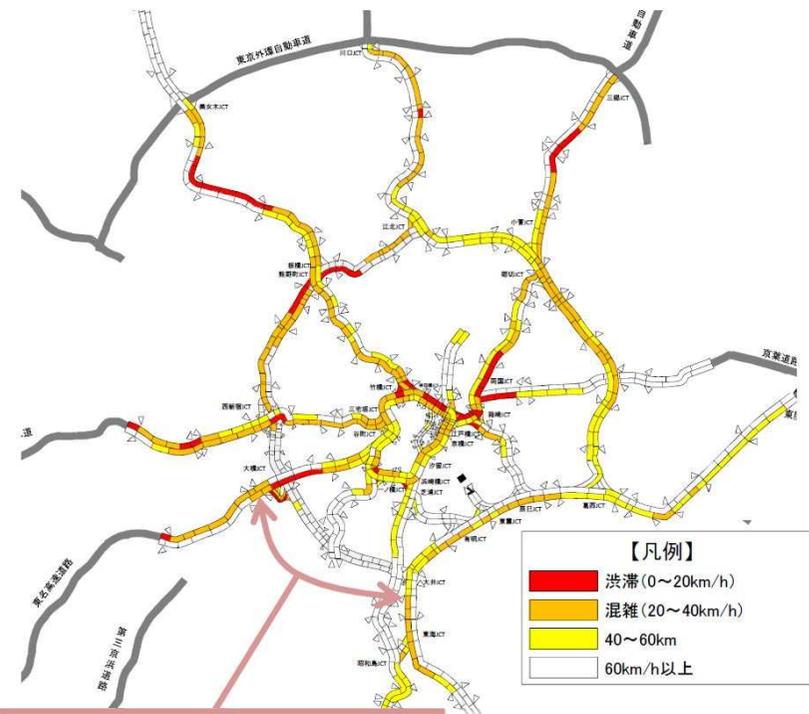
交通量の変化



渋滞損失時間の変化



中央環状線全通後の交通状況
(ピーク時間の渋滞・混雑状況)



中央環状品川線(約9.4km)
平成27年3月開通

※平成27年7月平日の交通量観測機器を使用
※毎時の平均旅行速度のうち最も低い値を表示

<使用データ> 車載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5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

※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)
 ※2:中央環状線内側 中央環状線及び湾岸線を含まない

東京外かく環状道路の概要

- 東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路。

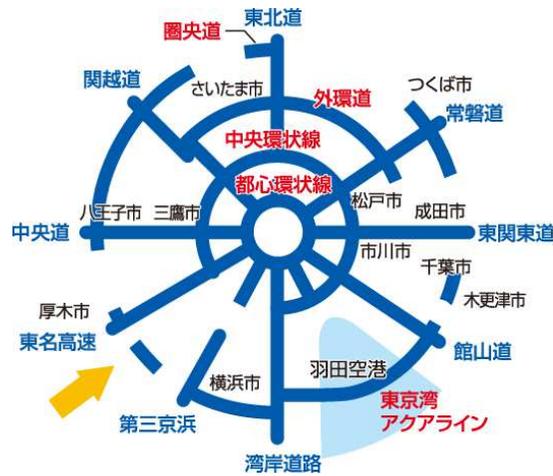


- ・ 大泉JCT～三郷南ICの約34kmが開通済。
- ・ 三郷南IC～高谷JCTの約16kmについては、平成29年度開通予定。
- ・ 大泉JCT～東名JCTの約16kmについては、用地取得率が6割を超えるとともに、JCTにおいて工事を推進するなど事業が進捗。
- ・ 東名高速～湾岸道路間については、予定路線に位置付けられているが、計画は具体化されていない。

3環状9放射ネットワークによるリダンダンシーの確保

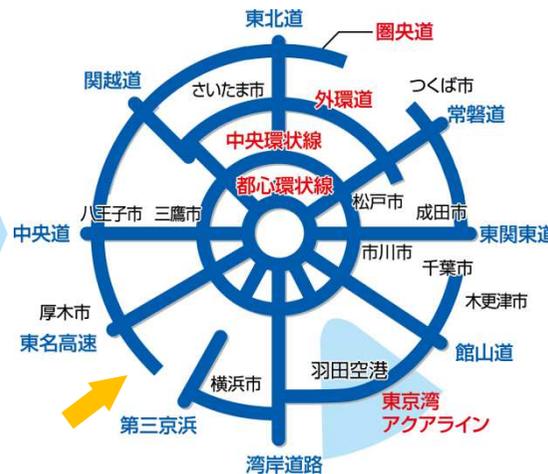
- 首都圏3環状道路の整備により、東名高速などの放射方向の高速道路で災害や事故等により通行止めが発生しても、環状道路を経由し迂回することが可能になる。
- 例えば、H24.4時点で5ルートだった東名高速から都心への到達パターンは、現在70ルート。最終的には1,470ルートとなる。

4年前は
5ルートのみ



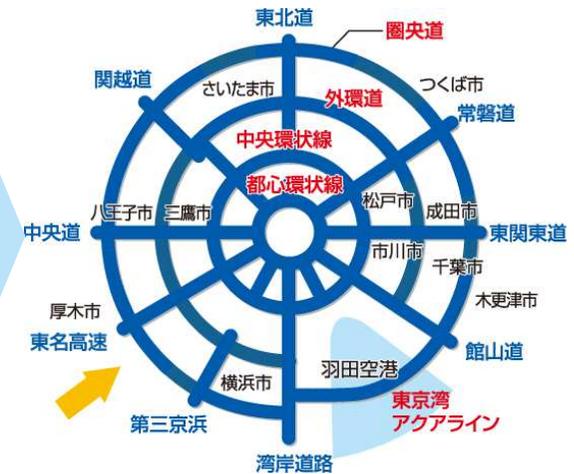
H24.4末時点

現在は
70ルートまで増加



H27.10末時点

3環状が完成すれば
1470ルートに



3環状完成時点