

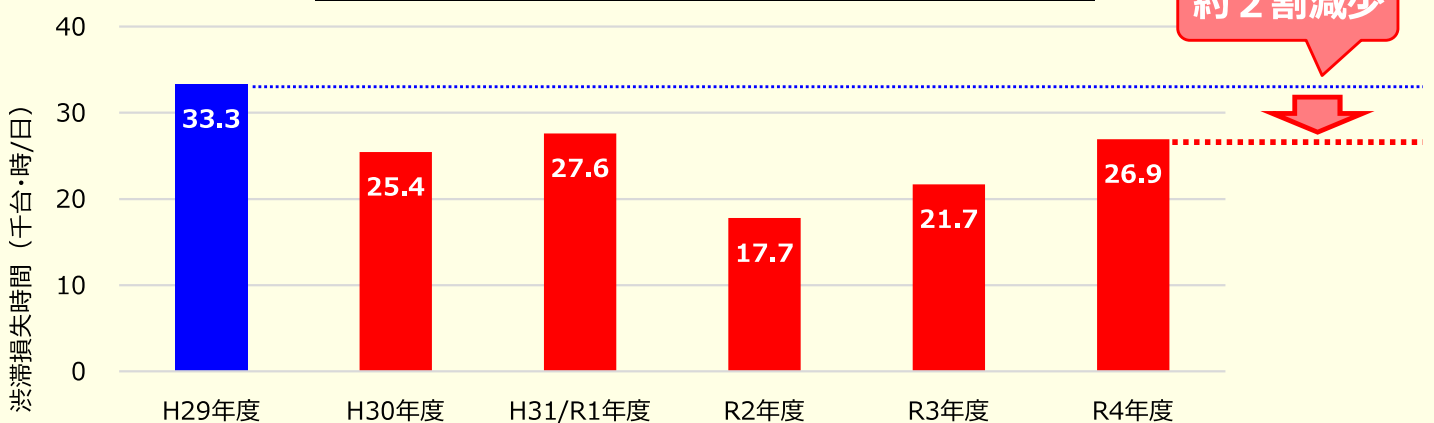
# 広域への効果

開通後5年間、交通転換等により中央環状線の交通量が最大約3割減少  
開通前と比較し、中央環状線を含む内側の渋滞損失時間が約2割減少

## 高速道路 速度差図（開通後－開通前）



## 中央環状線内側（中央環状線含む）の渋滞損失時間の変化



H30.6.2 東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通  
H30.2.25 中央環状線（堀切CT～小菅JCT）4車線化、H30.3.18 中央環状線（板橋JCT～熊野町JCT）4車線化

【データ】渋滞損失時間：車両感知器 各年度（全日平均） ※小松川JCT開通に伴い令和2年度以降は、小松川線（小松川JCT～京葉道路接続）は、集計の対象外

## 周辺住民の声



東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）の開通により、千葉方面から北関東方面へアクセスしやすくなり、東京外環自動車道の利用頻度も増加しました。  
（浦安市 50代男性）

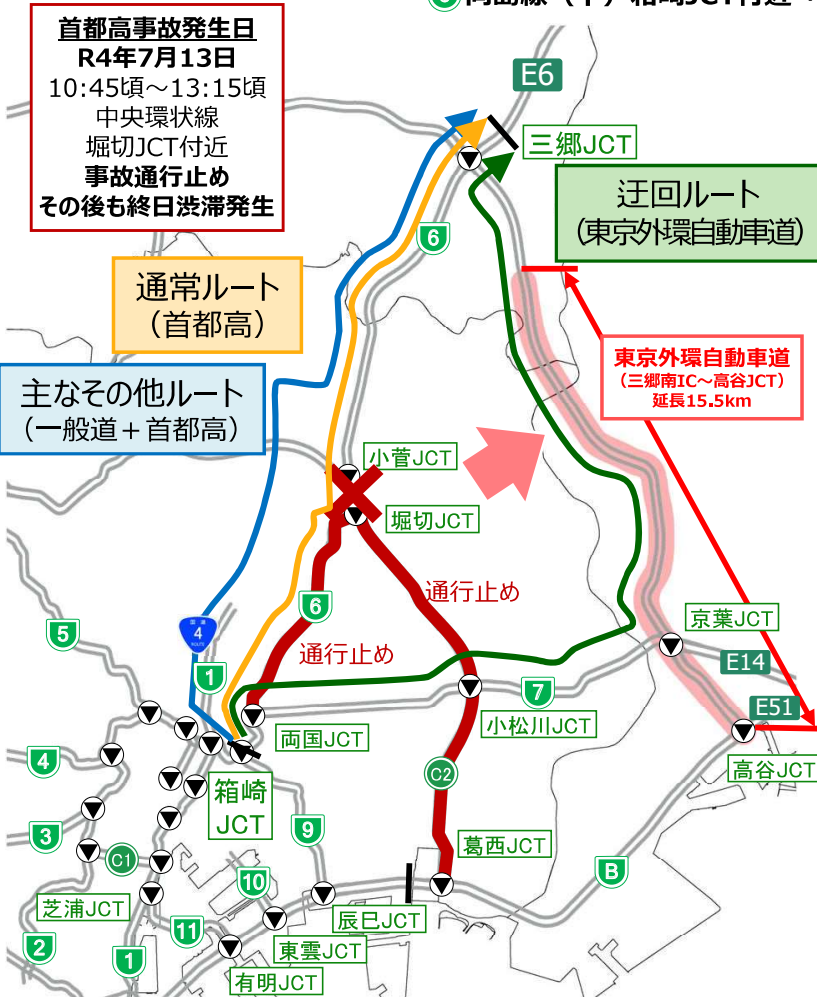
# 広域への効果

開通によるネットワークの多重化により柔軟な経路選択が可能に

- ・首都高事故発生日に、約8割が迂回ルートとして利用し約52分短縮
- ・開通で結ばれた地点間では所要時間が約20分短縮し、時間信頼性が向上

## 首都高事故発生日（R4年7月13日）と通常日（R4年7月6日）の経路変化及び所要時間

⑥ 向島線（下）箱崎JCT付近 → E6 常磐道（下）



**首都高事故発生日**  
R4年7月13日  
10:45頃～13:15頃  
中央環状線  
堀切JCT付近  
事故通行止め  
その後も終日渋滞発生

通常ルート  
（首都高）

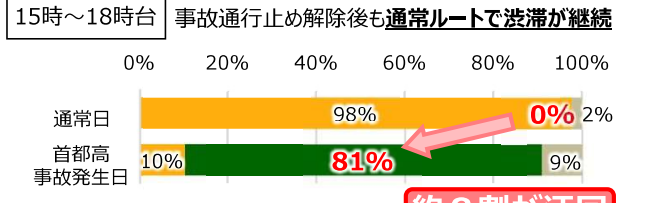
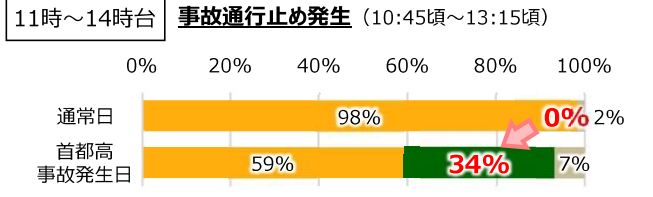
主なその他ルート  
（一般道+首都高）

迂回ルート  
（東京外環自動車道）

東京外環自動車道  
（三郷南IC～高谷JCT）  
延長15.5km

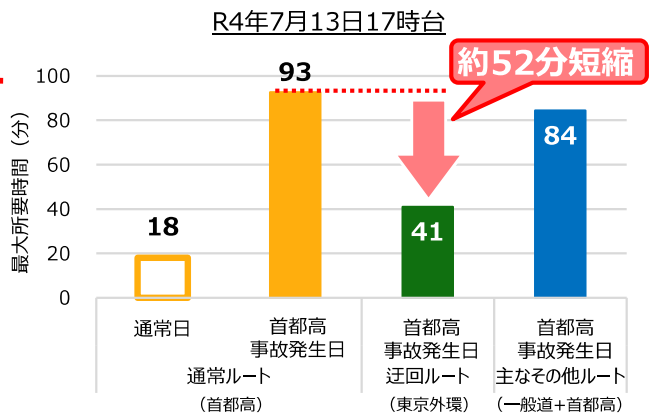
### 走行経路

■ 通常ルート（首都高） ■ 迂回ルート（東京外環） ■ その他ルート



約8割が迂回

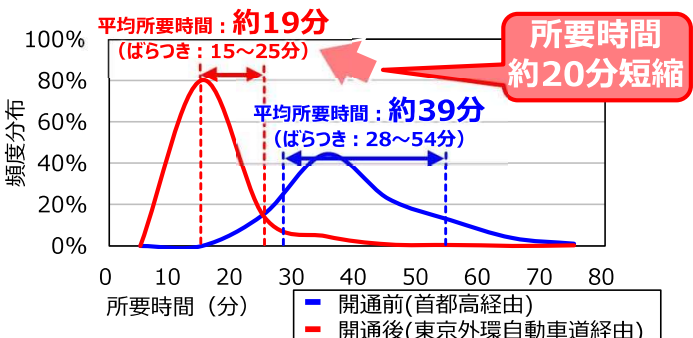
### 通常ルート（首都高）最大所要時間時の各ルート所要時間



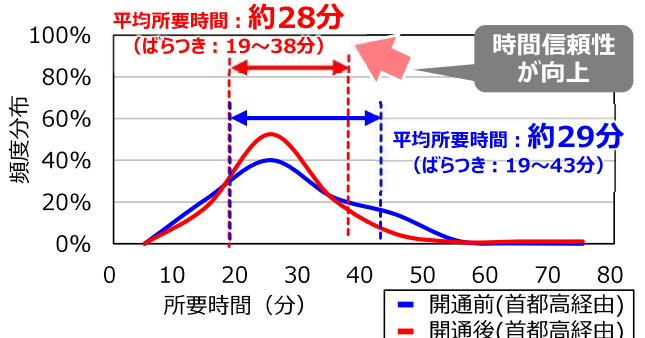
約52分短縮

### 所要時間と時間信頼性の変化（期間平均）

開通で結ばれた地点間（高谷JCT→三郷JCT）



開通区間と並行する首都高（葛西JCT→三郷JCT）



※ばらつき：特異値（所要時間の上位10%・下位10%）を除いた所要時間の差  
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

### 周辺住民の声



中央環状線は、時間帯により自然渋滞が発生しており、東関東自動車道から常磐自動車道方面へ所要時間がかかったため、待合せ時間に遅れることがありましたが、開通後は改善されました。  
（印西市 60代男性）