

中央環状品川線の概要

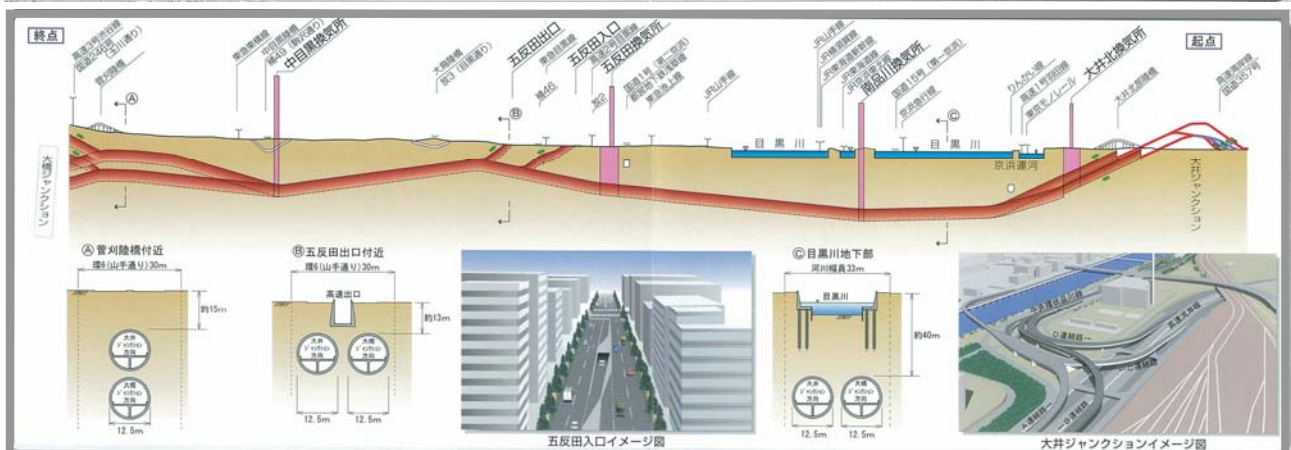
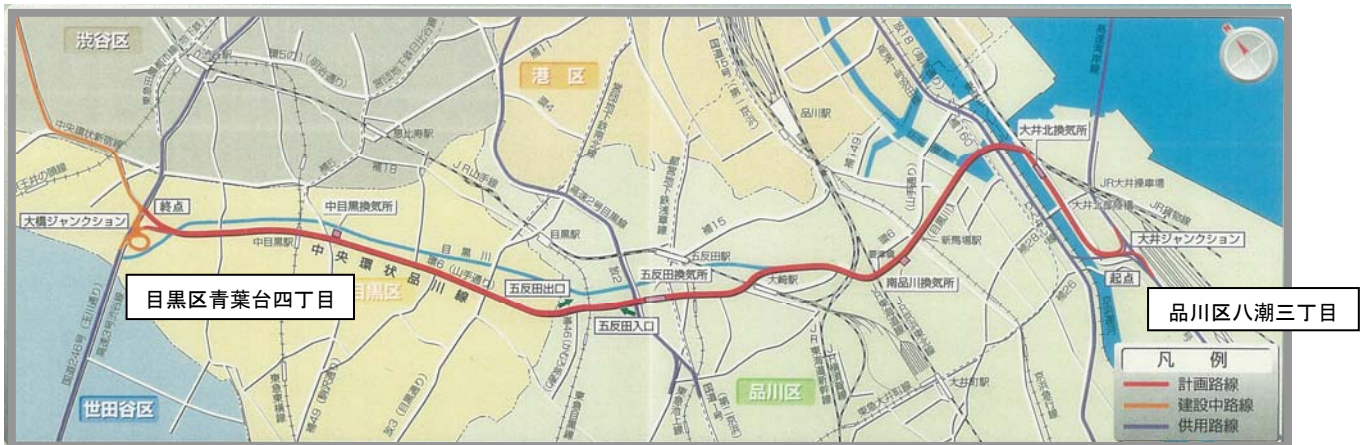
中央環状品川線は、中央環状線の南側部分を形成し、起点の品川区八潮三丁目で高速湾岸線から分岐したのち、目黒川及び環状第6号線（山手通り）の地下空間をトンネル構造で北上し、目黒区青葉台四丁目で現在建設中の中央環状新宿線及び高速3号渋谷線に接続する延長約9.4kmの路線です。



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9.4 km
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	60 km/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8.4 km 高架構造 約0.6 km 擁壁構造 約0.4 km

○経緯

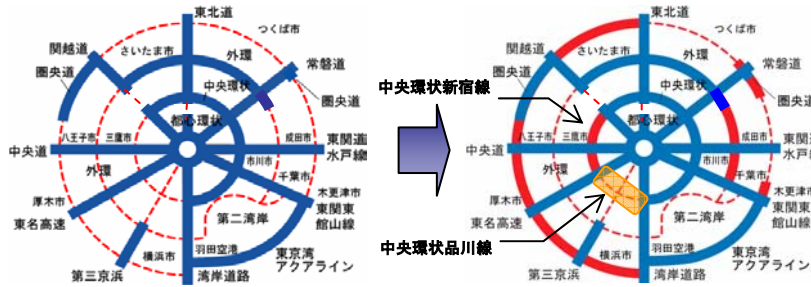
- 平成16年11月15日 都市計画決定
- 平成17年6月17日 都道の路線認定
- 平成17年9月14日 自動車専用道路の指定
- 平成17年9月16日 街路事業の都市計画事業認可（事業者：東京都）



中央環状品川線の整備効果

○首都圏3環状道路について

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。



凡例： ■ 整備済路線 ■ 当面の目標

<主要都市圏の環状道路整備率>

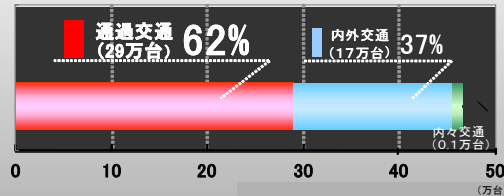
ロンドン	100%
パリ	84%
ベルリン	97%
北京	82%

○都心環状線を利用する交通の6割が通過交通です

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。

環状道路の整備により、通過交通の迂回・分散を図り、渋滞の緩和を目指します。

都心環状線の利用交通量内訳



資料：首都高速道路公団調査（平成13年度）

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

○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。

日中の東京線平均走行速度の変化

■ 20km/h以下の渋滞区間
■ 40km/h以下の混雑区間



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）