

交通への影響

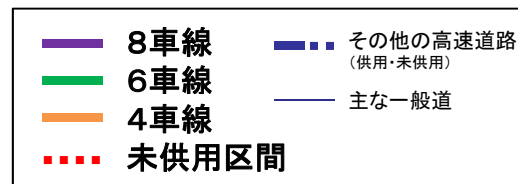
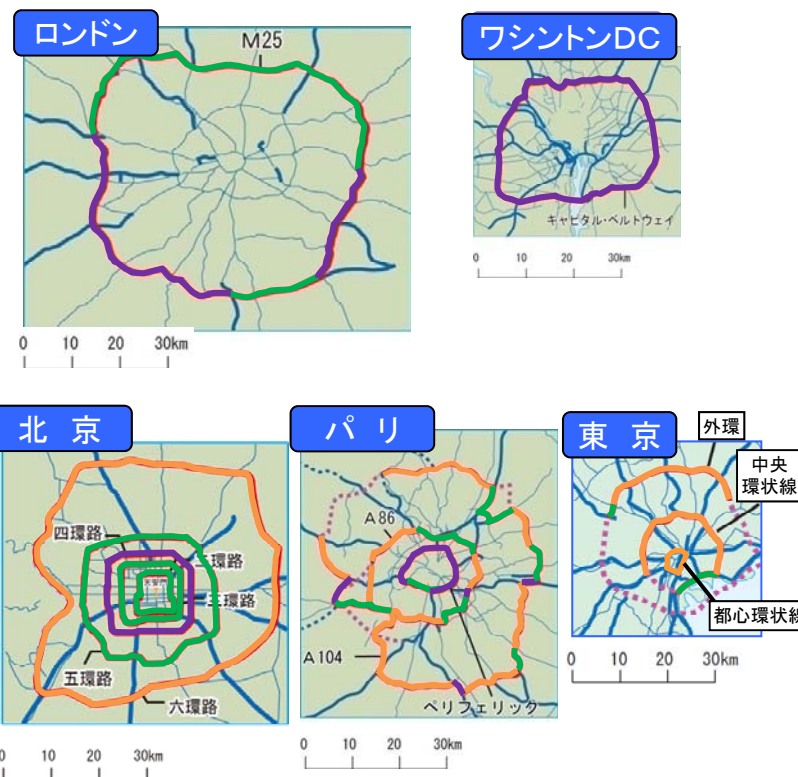
○ 都心環状線は、諸外国の環状道路と比べても規模が小さく、車線数も少ない

■ 最内側環状道路の延長及び平均半径

都市名	延長 (平均半径)	規制速度	車線数
ロンドン	188km (29.9km)	113km/h	6車線 8車線
ワシントン DC	103km (16.4km)	89km/h	8車線
東京 (中央環状線)	47km (7.5km)	60km/h	4車線 6車線
パリ	35km (5.6km)	80km/h	6車線 8車線
北京	33km (5.3km)	80km/h	6車線
東京 (都心環状線)	15km (2.4km)	50km/h	4車線

北京の約45%、ロンドンの約8%の延長

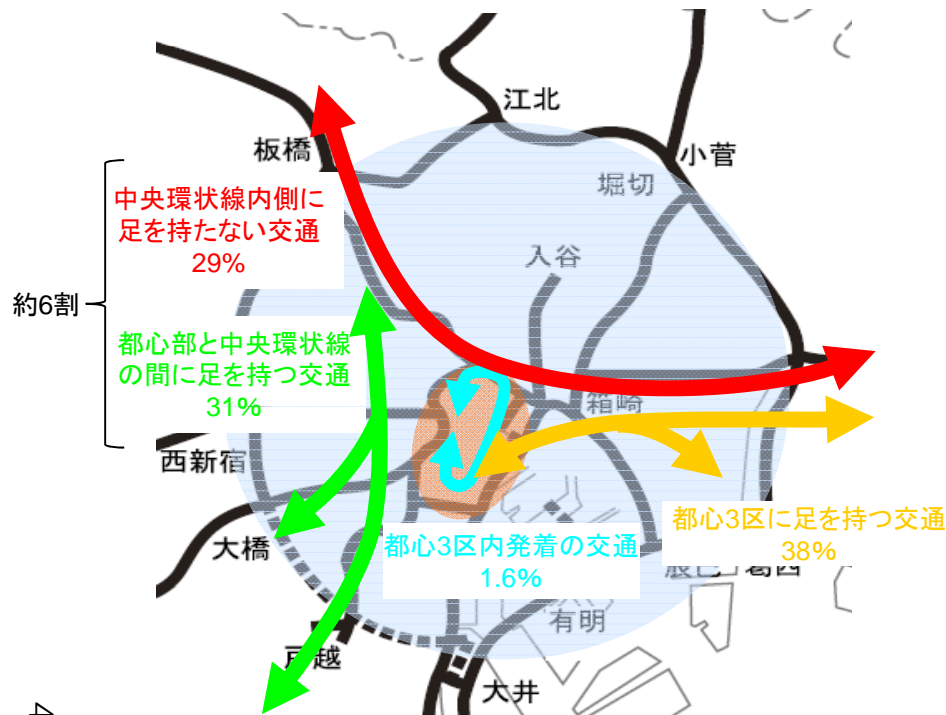
車線数も最も少ない



都心環状線を再構築する場合の交通面から見た方向性

- ① 現在の都心環状線の利用交通は、都心部に足(目的地・出発地)を持つ交通が40%、都心部と中央環状線の間に足を持つ交通が31%、中央環状線の内側に足を持たない交通が29%
- ② 再構築をする場合には、以下の方向性が考えられる
 - (1) 中央環状線内に足を持つ交通(約7割)に着目して、中央環状線との役割分担も考慮し、現在の都心環状線の近くに環状道路を再構築する案
 (例:ロータリークラブの提案は、現在の都心環状線より少し広がりのある外堀通りの地下に再構築するもの)
 - (2) 中央環状線内に足を持たない交通(約3割)に着目して、都心部に流入する交通を調整しつつ、環状道路を利用した際、利用距離が大幅に増加するなど、迂回が期待出来ない交通に対応し、直線的な道路で再構築する案

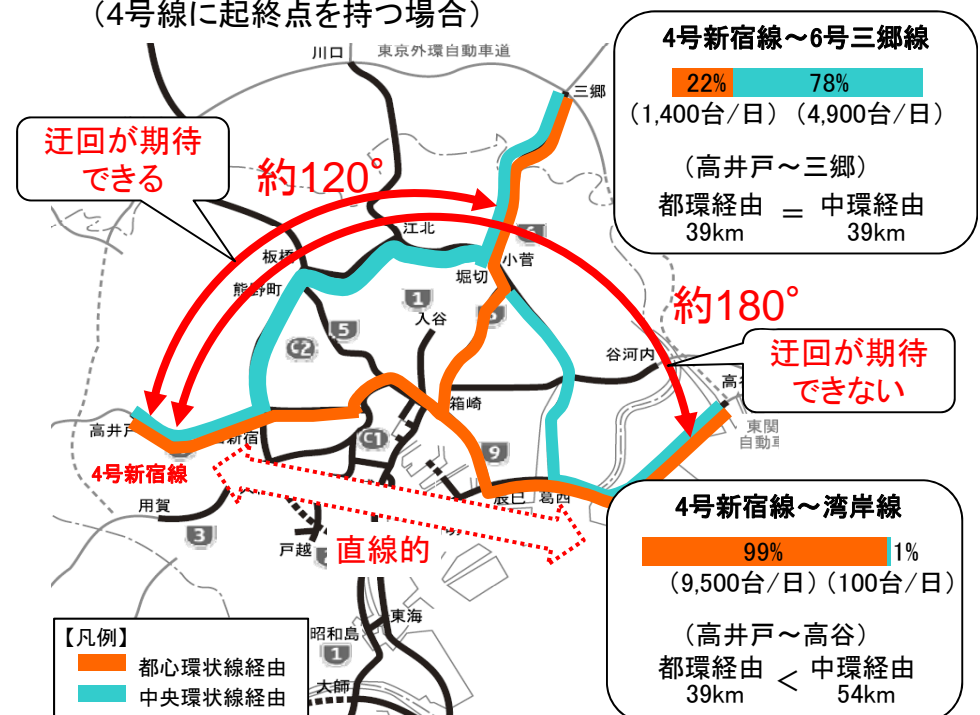
■ 都心環状線利用交通の状況



出典:首都高速道路交通起終点調査(H20年度)

■ 走行距離の違いと迂回の割合

(4号線に起終点を持つ場合)



出典:平成23年11月ETC(ETC利用率89.1%で全車ベースに補正)