

中央道渋滞ボトルネック検討WG

第7回資料

平成30年10月12日

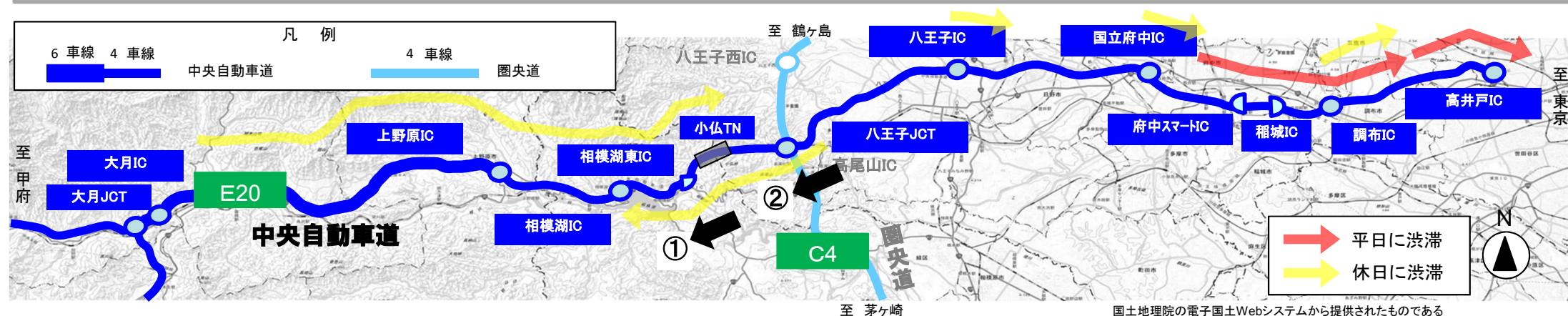
目次

1. これまでの検討の経緯について
2. 小仏トンネル付近(上り線)の交通状況と対策の進捗状況
3. 相模湖付近(下り線)の交通状況と対策の進捗状況
4. 調布付近(上り線)の付加車線設置の効果、残る渋滞の状況・要因
5. 八王子JCT付近の対策効果

1. これまでの検討の経緯について

中央道（東京～神奈川区間）は全国有数の渋滞区間

- 我が国の暮らしや経済を支える大動脈である中央自動車道。特に東京都～神奈川県区間は全国でも有数の渋滞区間であり、高速道路の本来機能が発揮されていない。
- 調布付近は年間を通して、深刻な渋滞が発生。
- 小仏トンネル付近、相模湖付近は、首都圏からの観光特性が強く、特に観光シーズンの休日を中心に深刻な渋滞が発生。
- 相模湖付近等の渋滞が八王子JCTまで延伸することや、圏央道のネットワーク整備が進んだことに伴い、八王子JCT付近での渋滞が悪化。



これまでの検討の経緯

H24.6
～
H24.12

- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会「対応の基本方針」の決定**
○特に渋滞が顕著な箇所(中央道等)について、今後、ワーキンググループ(WG)を設立し、優先的に取り組む

中央道渋滞ボトルネック検討WG

H25.12

第1回 中央道 渋滞ボトルネック検討WG

- 中央道(高井戸IC～上野原IC)の渋滞状況、問題意識の共有 等

H26.6

第2回、第3回 中央道 渋滞ボトルネック検討WG

- 渋滞状況や渋滞要因(サグ部の速度低下等)の分析 等

H27.3

第4回 中央道 渋滞ボトルネック検討WG

- 調布付近(上り線)、小仏付近(上り線)の具体的な対策(案)
- 中央道(下り線)の渋滞状況、問題意識の共有 等

H28.10

第5回 中央道 渋滞ボトルネック検討WG

- 相模湖付近(下り線)の対策の方向性、具体的な対策(案)
- 調布付近(上り線)の渋滞対策工事(付加車線)暫定開通後の渋滞状況

H29.11

第6回 中央道 渋滞ボトルネック検討WG

- 小仏付近(上り線)、相模湖付近(下り線)の渋滞対策
- 八王子JCT付近渋滞要因分析、具体的な対策(案)

第7回
WG
検討内容

小仏付近(上り線)

相模湖付近(下り線)

調布付近(上り線)

八王子JCT

○渋滞対策の状況報告

○渋滞対策の状況報告

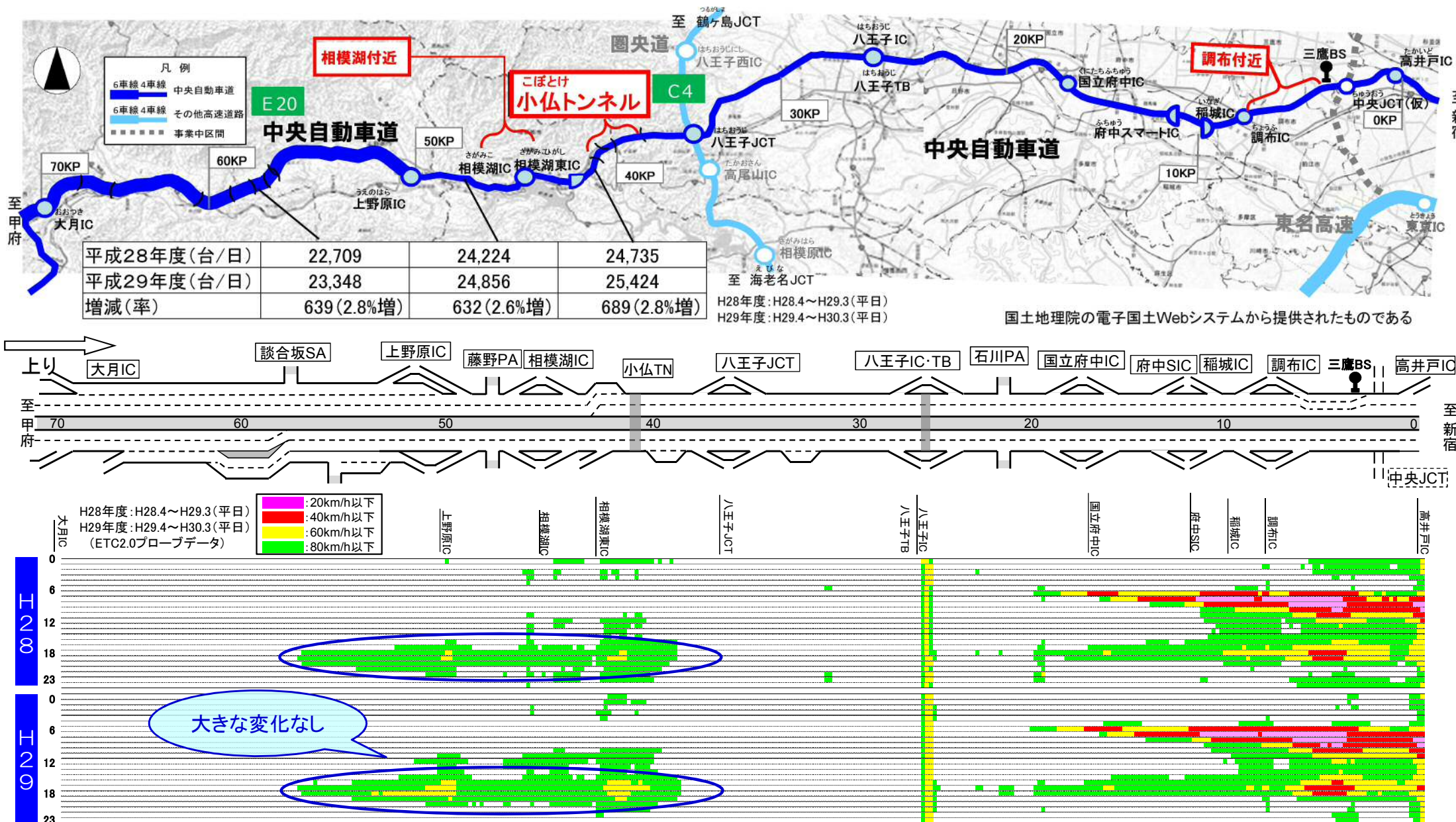
○付加車線設置の効果
○渋滞の状況・要因

○渋滞対策効果の報告

2. 小仏トンネル付近（上り線）の交通状況と対策の進捗状況

平日(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

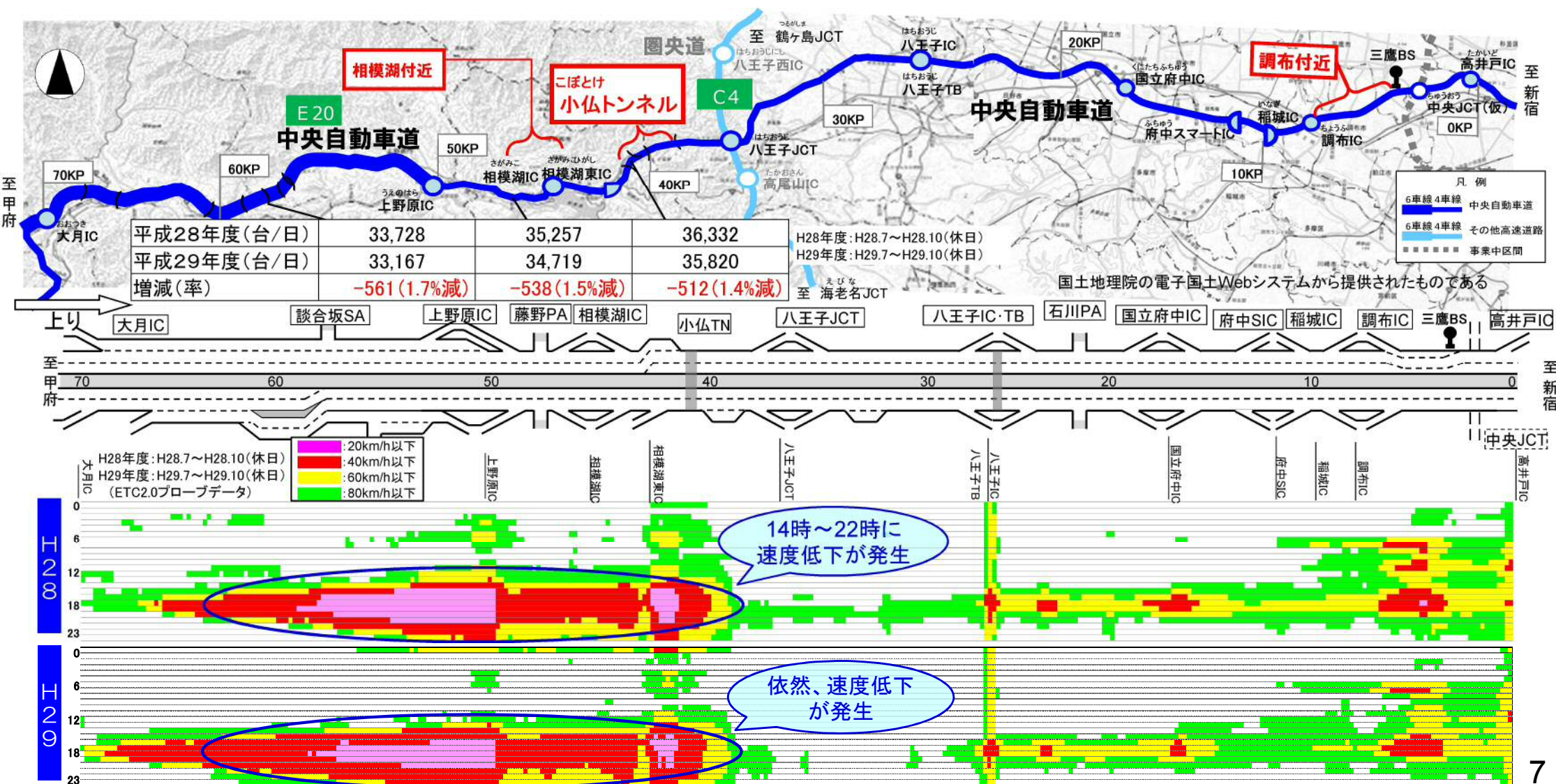
■ H28年度とH29年度を比較し、交通量は微増しているが、旅行速度に大きな変化は見られない。



国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである

休日(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況(観光シーズン)

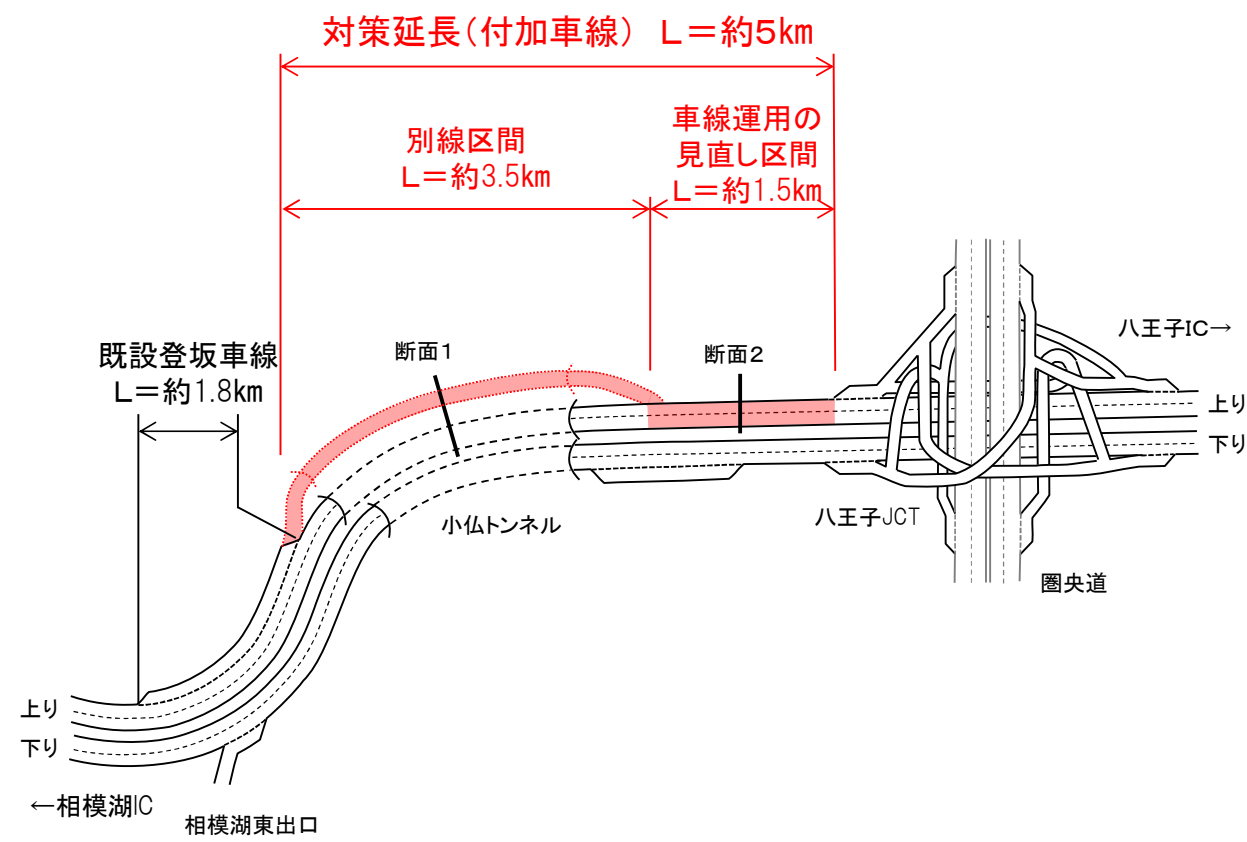
- H28年度とH29年度を比較し、交通量は微減しているが、旅行速度に大きな変化は見られない。
(小仏トンネル付近)
- 観光シーズン(7~10月)においては、依然として、小仏トンネル付近を先頭に深刻な速度低下が発生。



中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線)のピンポイント渋滞対策

■ 小仏トンネル（上り線）については、平成27年より別線トンネルや車線運用の見直しによる付加車線の設置を実施中。（約5 km）

■位置図

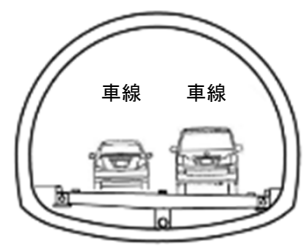


※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

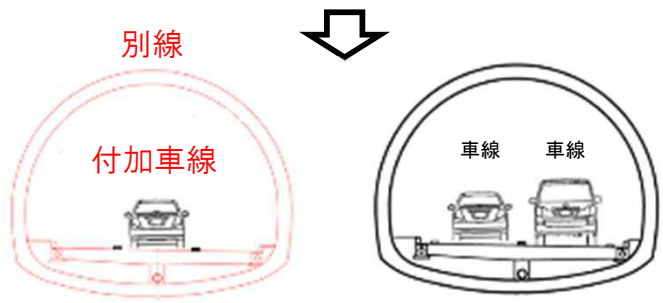
■断面図(上り線)

断面1

[現 状]



[対策後]

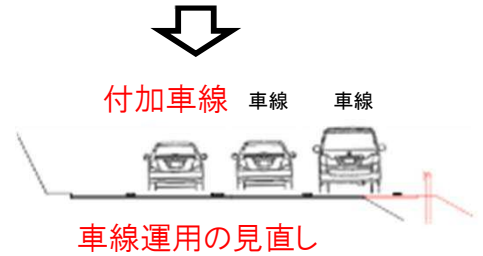


断面2

[現 状]

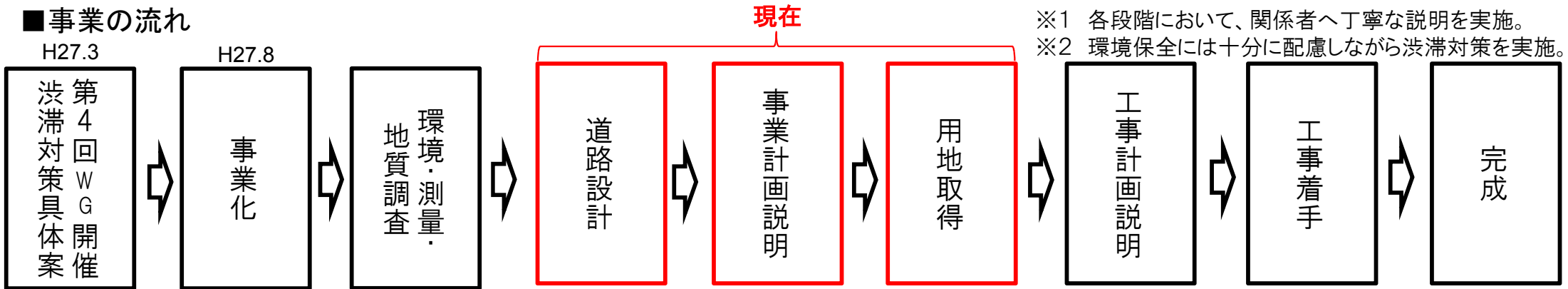


[対策後]



中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線) 対策の進捗状況

- 道路本体工事の着手に向けて、平成30年3月より工事用道路工事を実施中。
- 平成30年9月より順次用地取得を実施中。



○環境・測量・地質調査の状況

- ・自然環境調査(猛禽類等): H28.5着手(実施中)
- ・路線測量: H30.4完了
- ・水文調査: H28.10着手(実施中)
- ・地質調査: H30.8完了

○道路設計の状況

- ・道路設計を発注手続き中

○用地取得の状況

- ・用地測量: H29.11着手(実施中)
- ・H30.9より順次用地取得を実施中

○工事用道路工事の状況

- ・工事用道路工事にH30.3着手(実施中)

○地元説明会の状況

- ・事業概要説明: H29.5地元説明会開催
- ・道路構造説明: H29.10～11地元説明会開催



〔工事用道路工事・安全祈願祭〕



〔工事用道路工事・林道仮橋〕

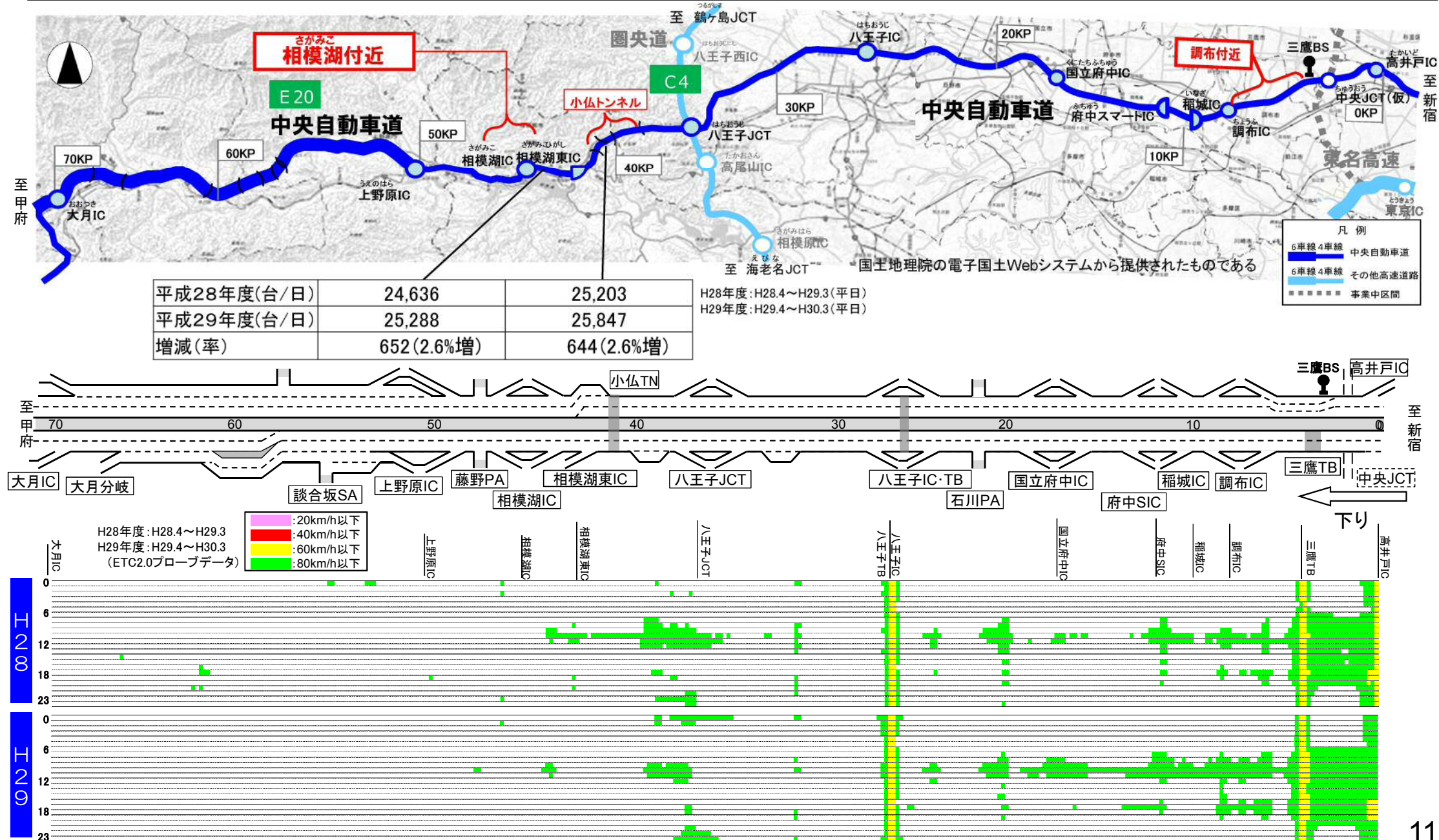


〔工事用道路工事
・仮設プラントヤード造成準備〕

3. 相模湖付近（下り線）の交通状況と対策の進捗状況

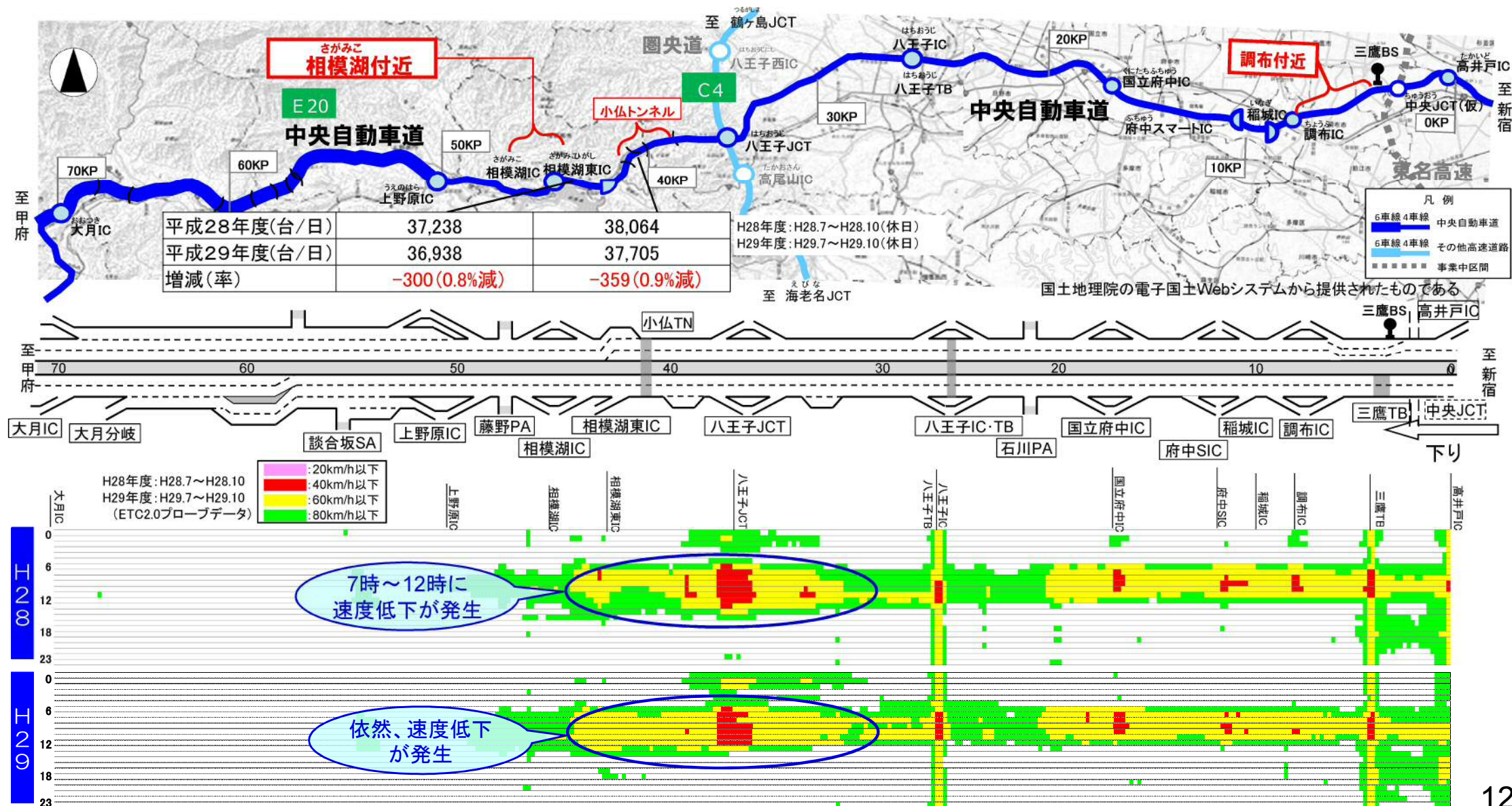
平日(下り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

■ H28年度とH29年度を比較し、交通量は微増しているが、旅行速度に大きな変化は見られない。



休日(下り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況(観光シーズン)

- H28年度とH29年度を比較し、交通量及び旅行速度に大きな変化は見られない。
- 観光シーズン(7~10月)においては、依然として、相模湖付近を先頭に速度低下が発生。

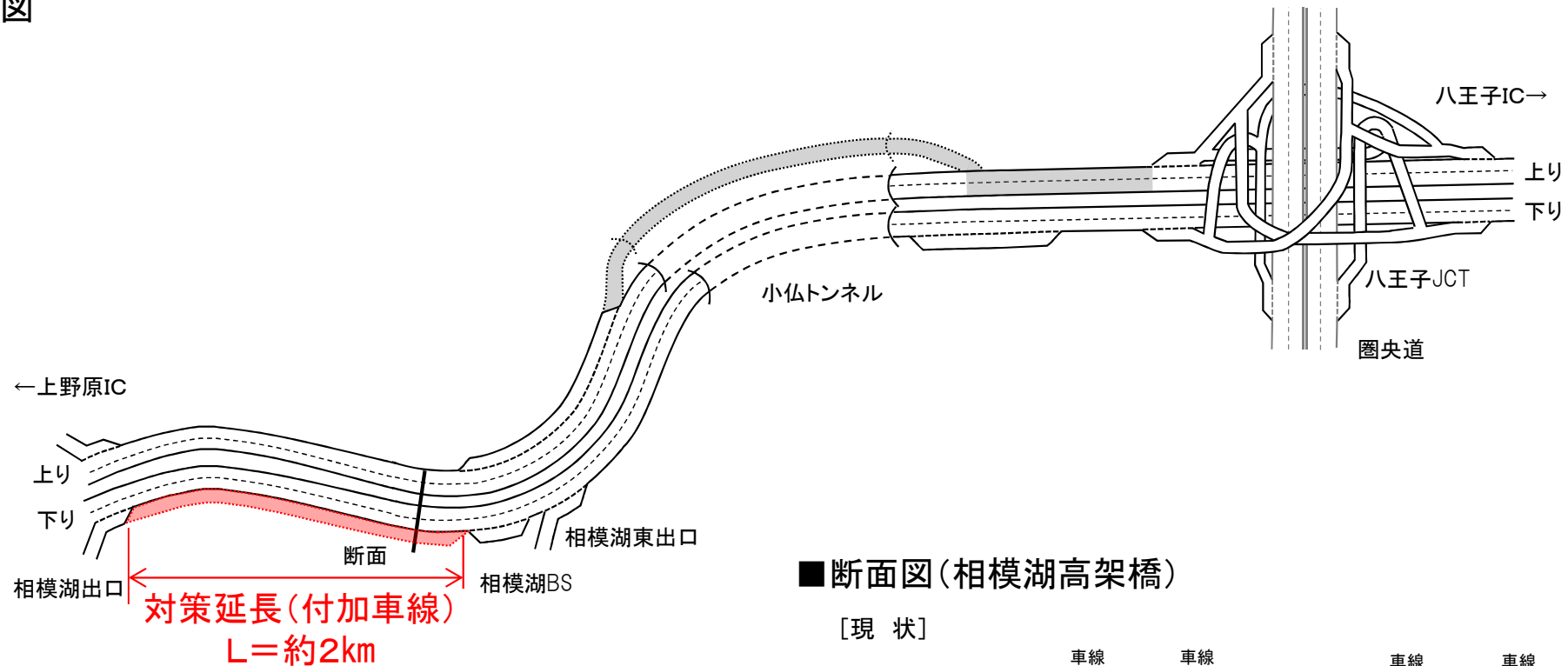


中央自動車道 相模湖付近(下り線)のピンポイント渋滞対策

NEXCO

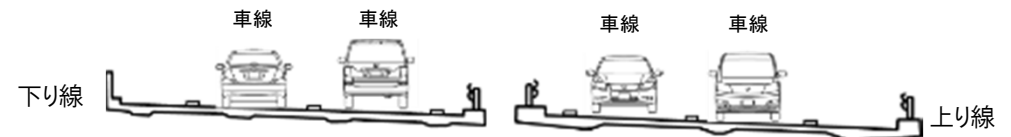
- 相模湖付近(下り線)については、平成28年より、付加車線の設置を実施中。(約2 km)

■位置図

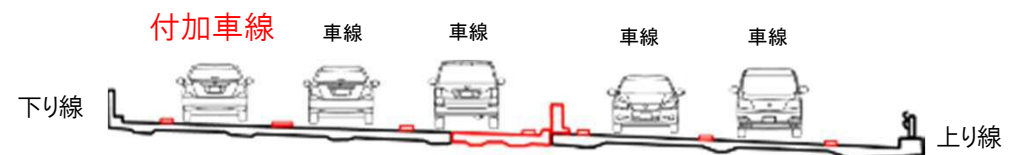


■断面図(相模湖高架橋)

[現 状]



[対策後]



※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

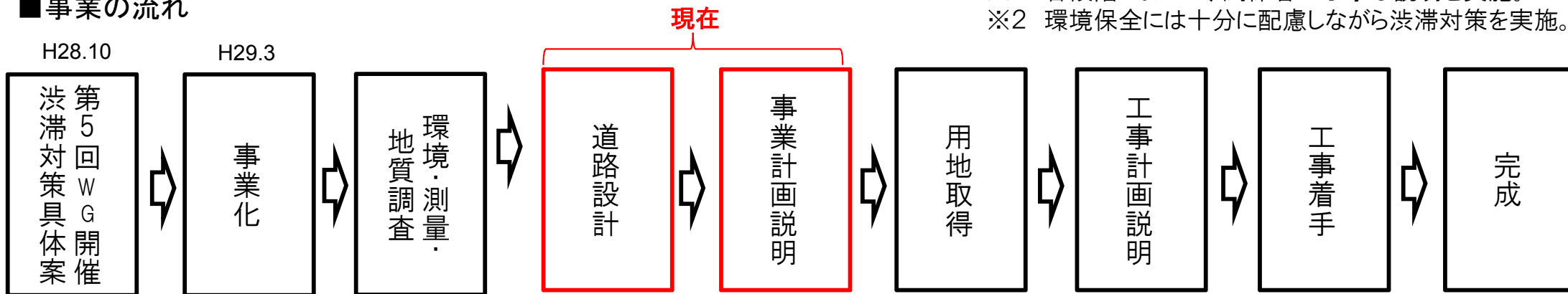
中央自動車道 相模湖付近(下り線) 対策の進捗状況

NEXCO

- 環境・測量・地質調査が完了し、現在、道路詳細設計の契約手続き中。
- 地元への事業概要説明は完了し、現在、JR等との関係機関協議を実施中。

■事業の流れ

- ※1 各段階において、関係者へ丁寧な説明を実施。
※2 環境保全には十分に配慮しながら渋滞対策を実施。



○環境・測量・地質調査の状況：H30.9完了

○道路設計の状況

- ・道路設計方針の検討：H30.6完了
- ・現在、道路設計を発注手続き中

○地元説明等の状況

- ・事業概要説明：H29.10完了
- ・JR協議：H29.8開始(現在、基本協定締結に向け協議中)

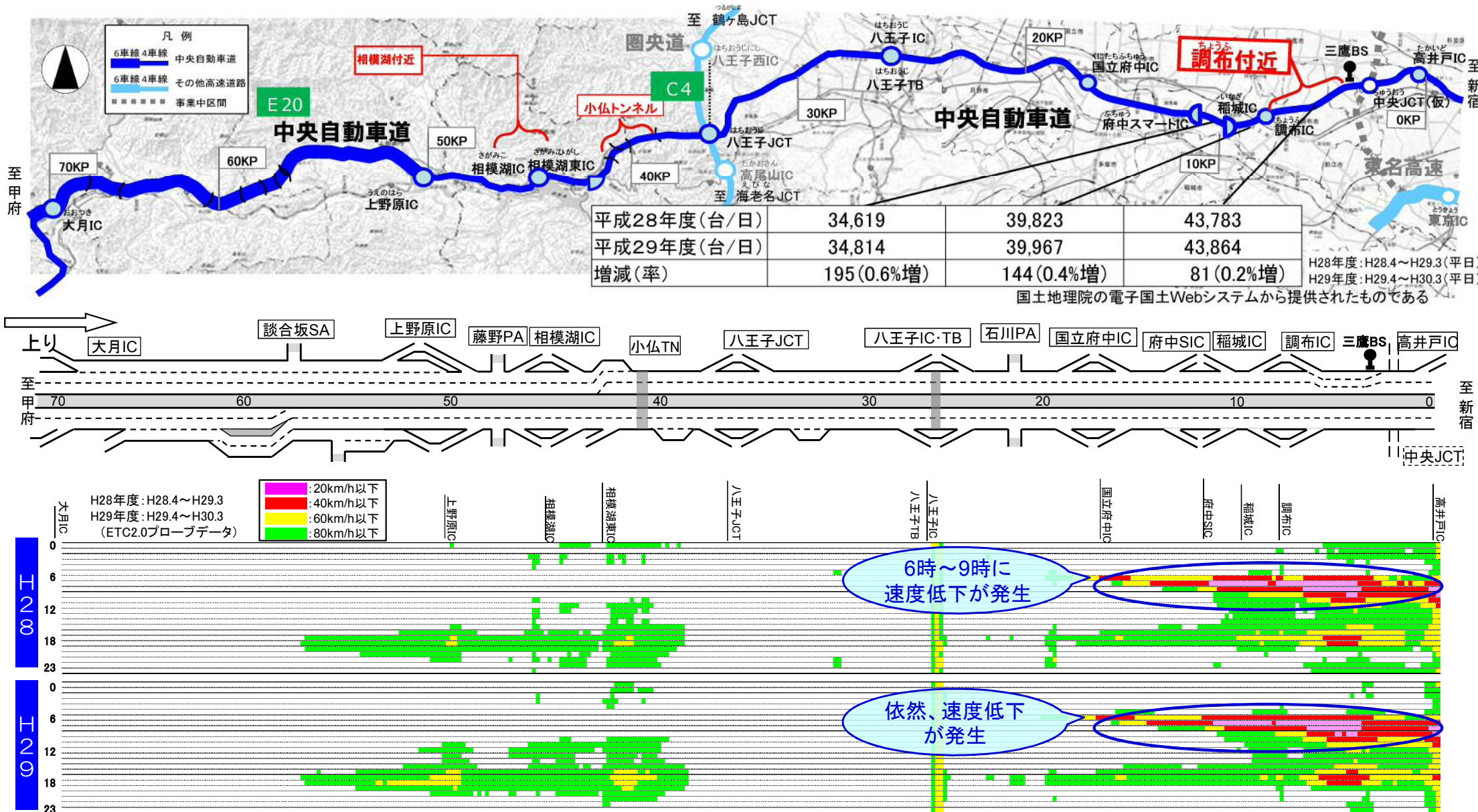


〔 対策を実施する相模湖高架橋 〕

4. 調布付近(上り線)の付加車線設置の効果、 残る渋滞の状況・要因

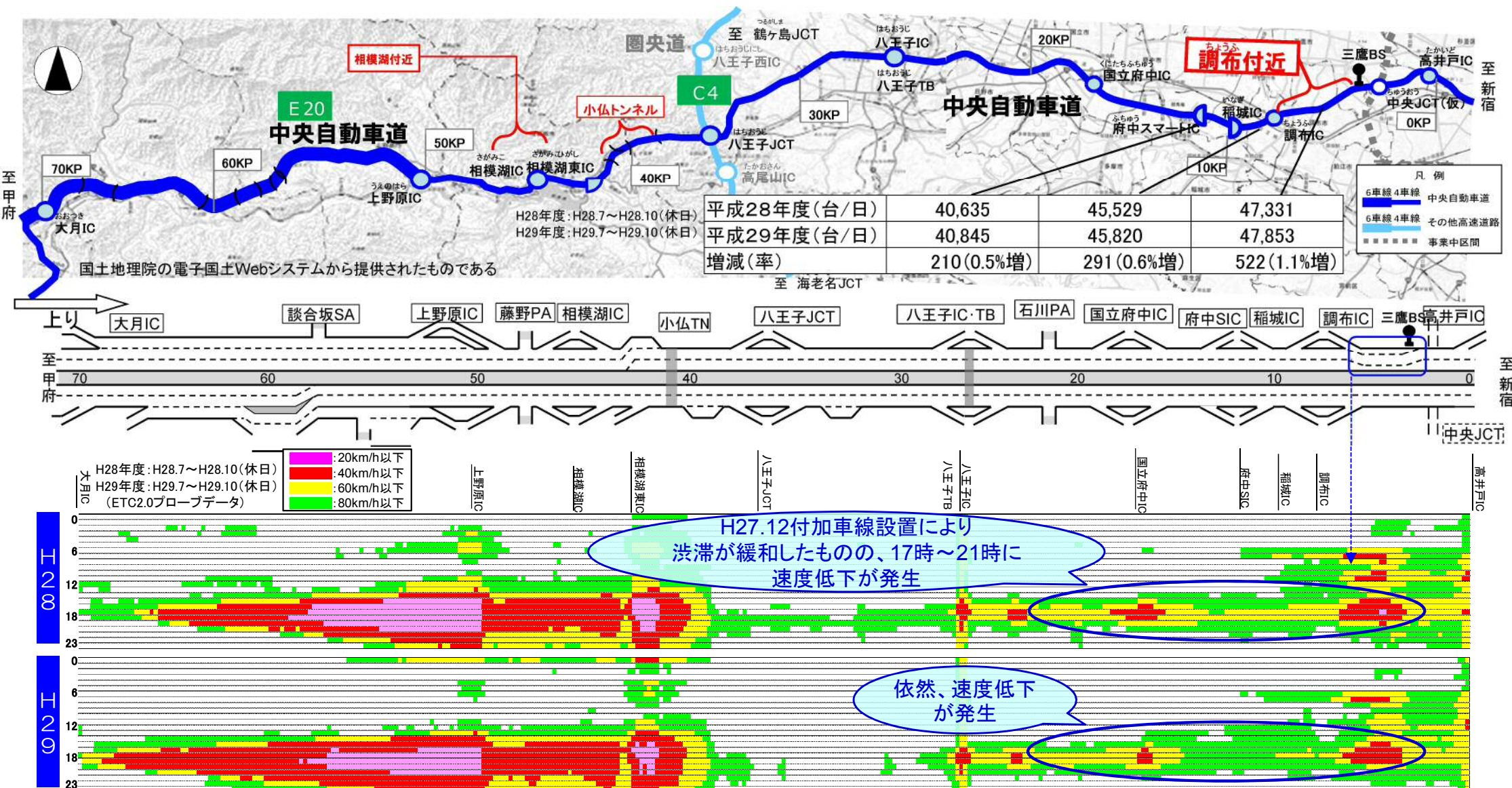
平日(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

■ H28年度とH29年度を比較し、交通量及び旅行速度に大きな変化は見られない。



休日(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況(観光シーズン)

- H28年度とH29年度を比較し、交通量及び旅行速度に大きな変化は見られない。

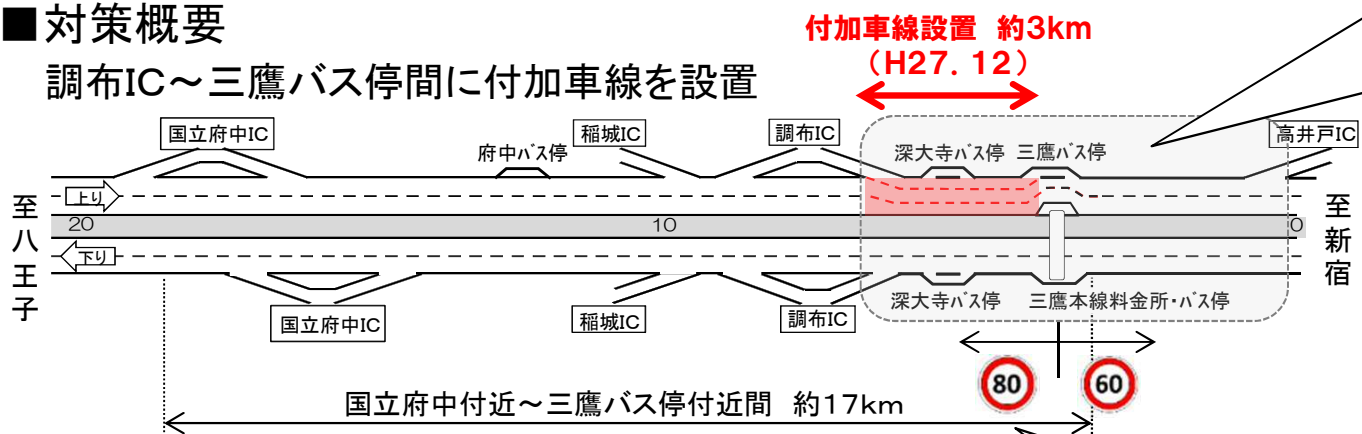


調布付近(上り線)の付加車線設置の効果

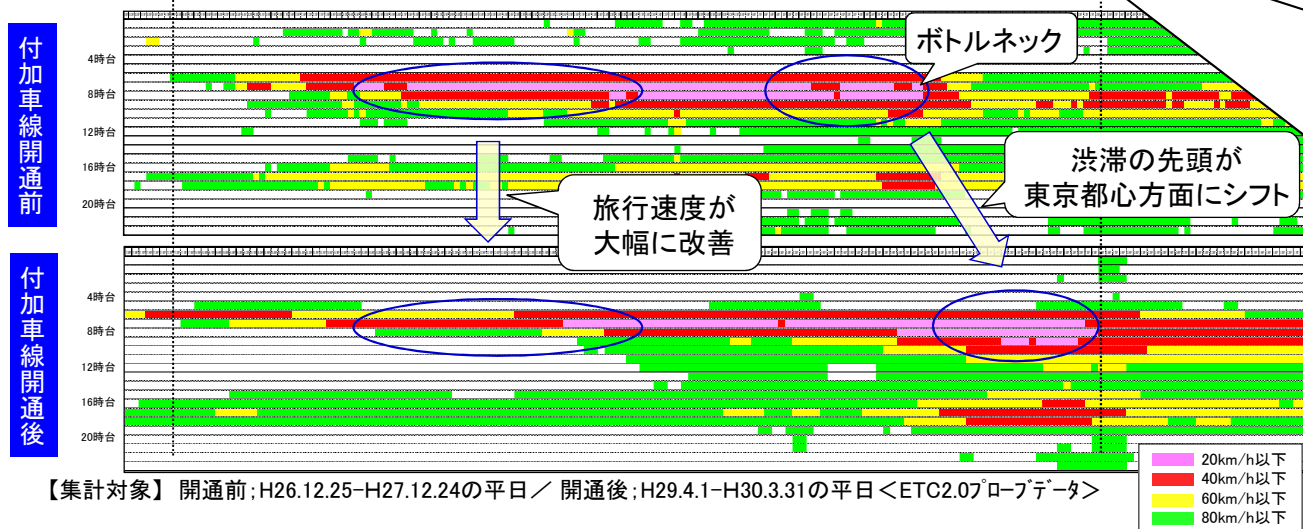
- 平成27年12月に調布付近(上り線)において付加車線を設置。
- 三鷹バス停付近、深大寺バス停付近を先頭とする平日の渋滞発生回数が5割減。
- 国立府中IC～深大寺バス停の混雑区間における平日の混雑時間帯の所要時間が3割短縮。
(24分⇒18分)
- 渋滞の先頭が東京都心方面にシフトし、三鷹バス停付近を先頭とする渋滞が残っている状況。

対策概要

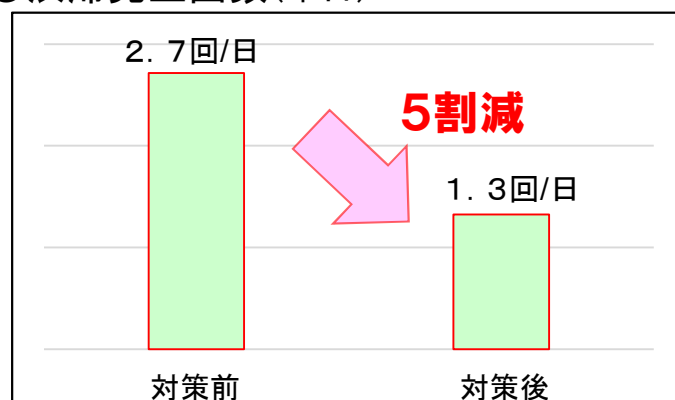
調布IC～三鷹バス停間に付加車線を設置



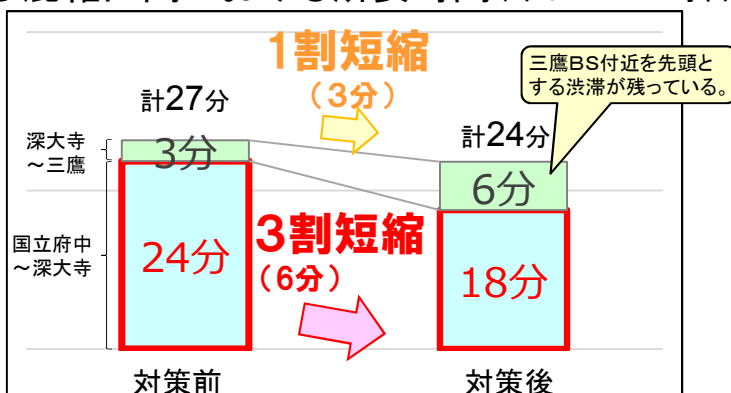
旅行速度(平日、上り)



○渋滞発生回数(平日)



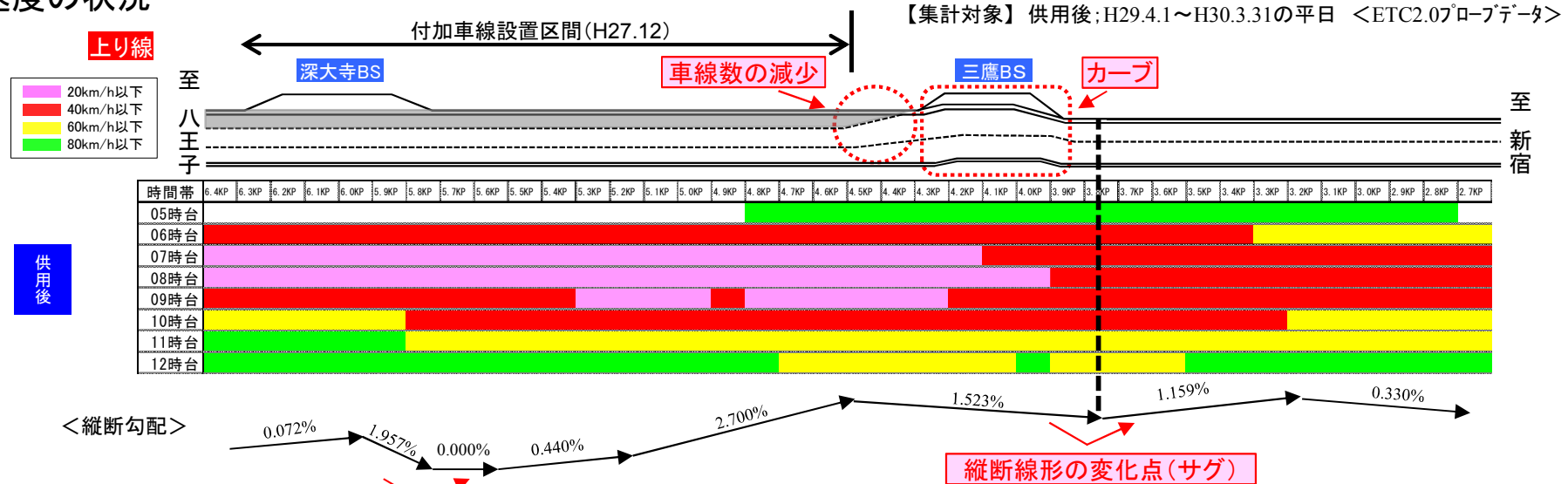
○混雑区間における所要時間(平日6～10時台)



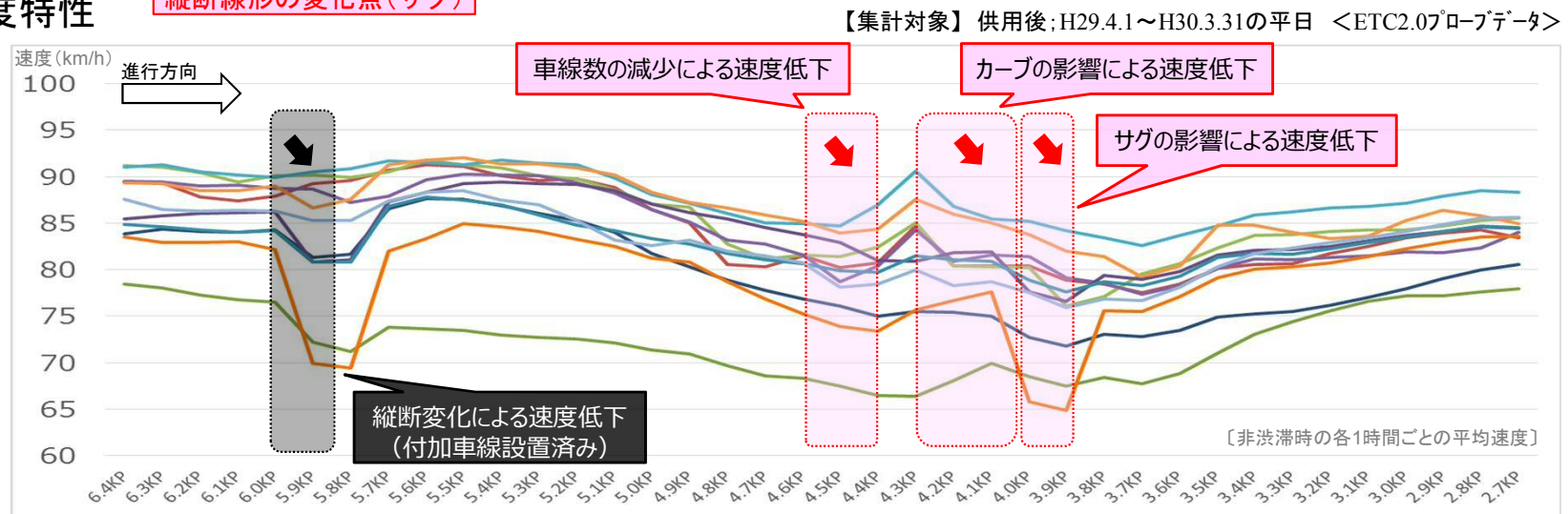
調布付近(上り線)の渋滞要因①

- 車線数が減少する三鷹バス停付近を先頭に引き続き速度低下が発生。
- また、三鷹バス停部分のカーブやサグ部においても、速度低下が発生。
- 三鷹バス停付近における更なる渋滞対策について、検討が必要。

■ 旅行速度の状況

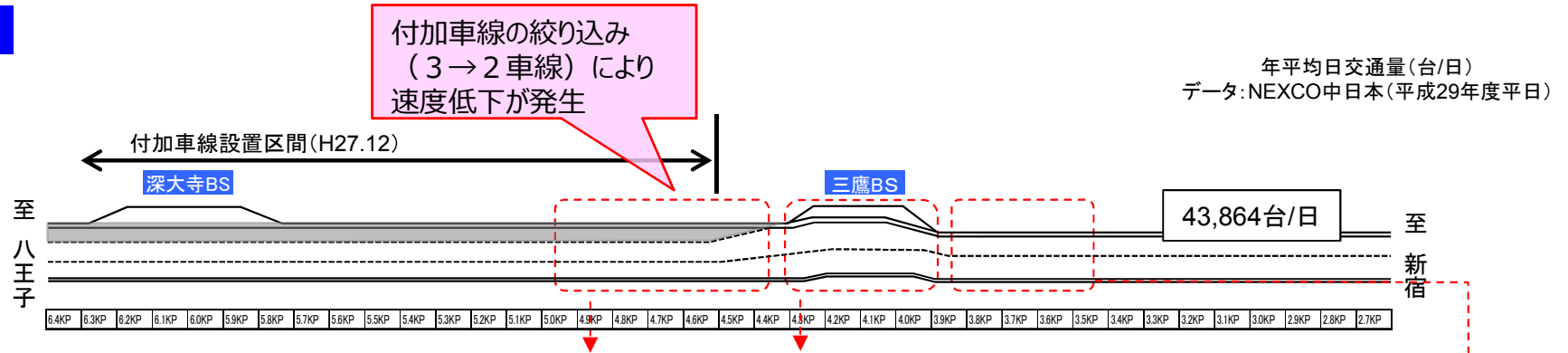


■ 非渋滞時の速度特性

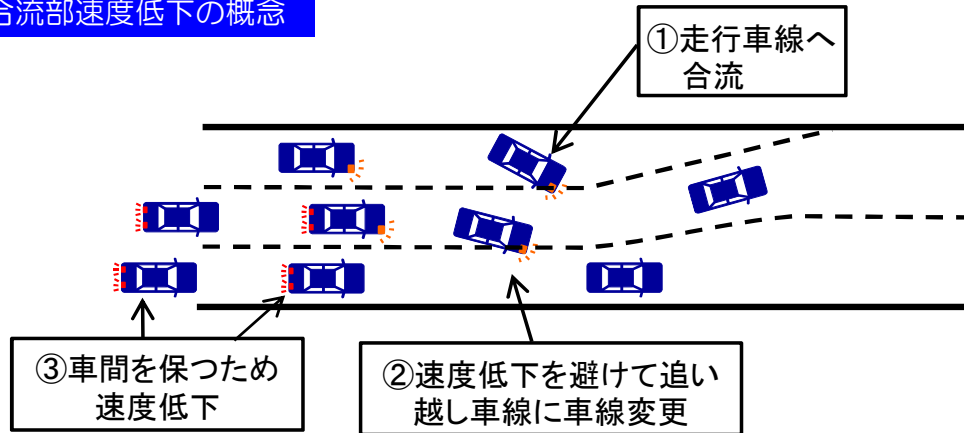


調布付近(上り線)の渋滞要因②

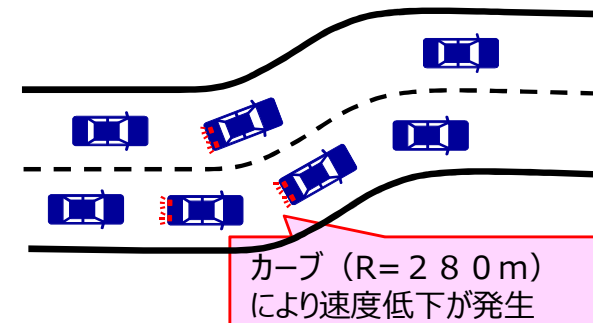
■渋滞要因イメージ



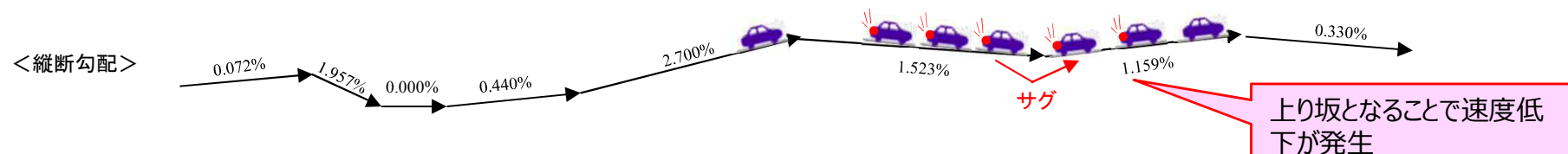
■合流部速度低下の概念



■カーブによる速度低下の概念



■サグによる速度低下の概念

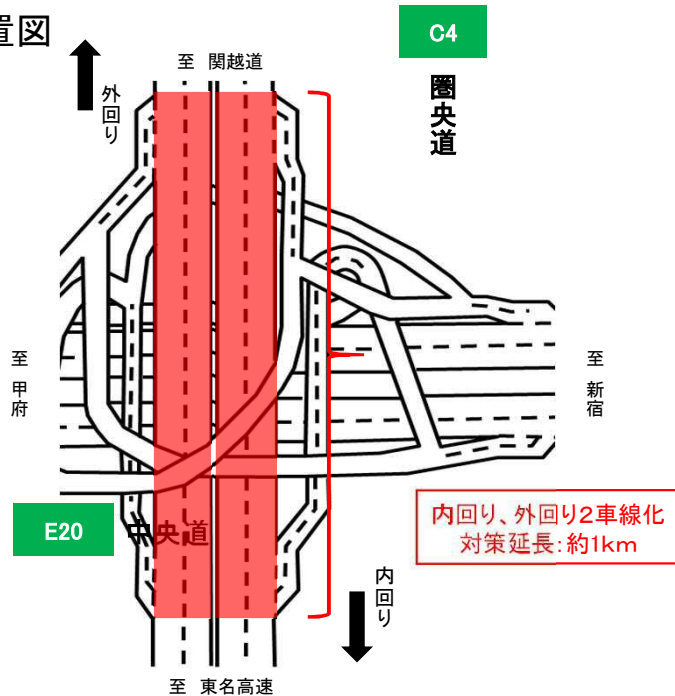


5. 八王子JCT付近の対策効果

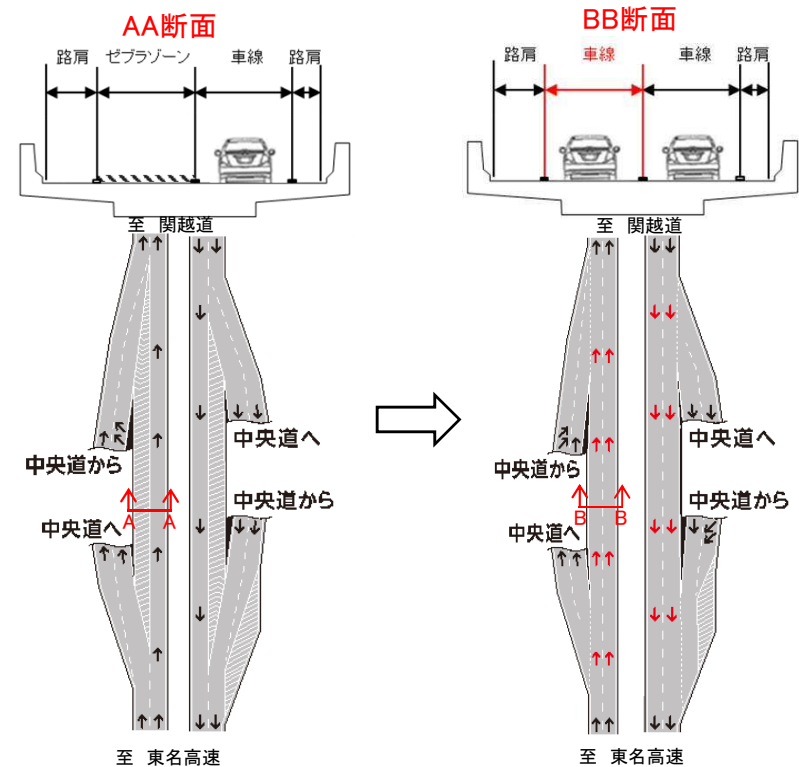
八王子JCT(圏央道)付近の渋滞対策内容(H29.12)

- 圏央道の本線が1車線であることにより局所的に発生していた一時的な交通容量の低下を回復させるため車線運用を見直し、既存幅員内で2車線運用とする対策を実施（12月20日4時半から運用開始）

■ 位置図



■ 横断面図



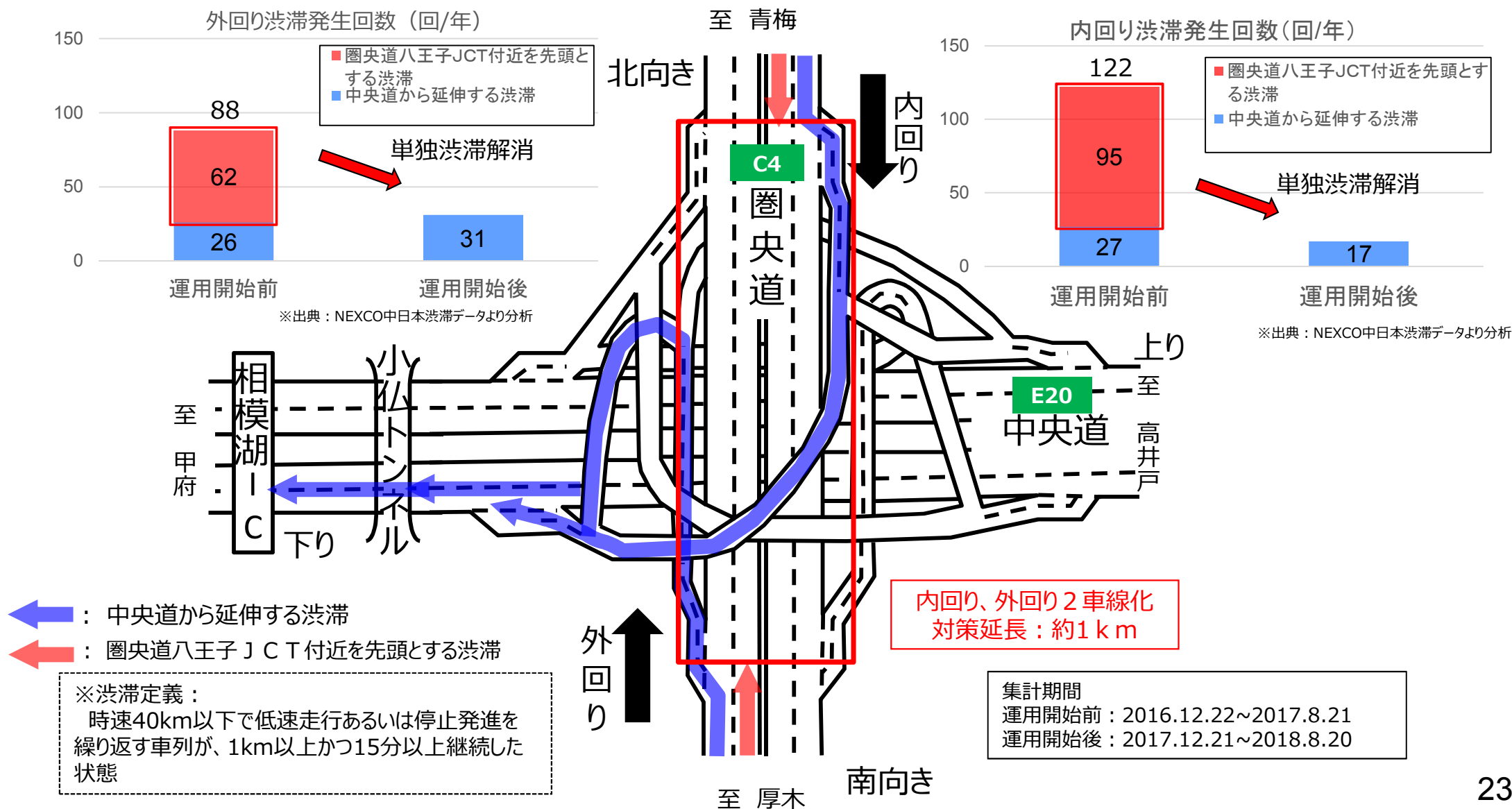
■ 対策前後写真(外回り)



八王子JCT(圏央道)付近の本線2車線化の効果

■ 圏央道ネットワークの整備により八王子JCTを直進する交通量は昨年より若干増加したものの、対策の前後で八王子JCTを先頭とする渋滞は解消しており対策効果を発揮。

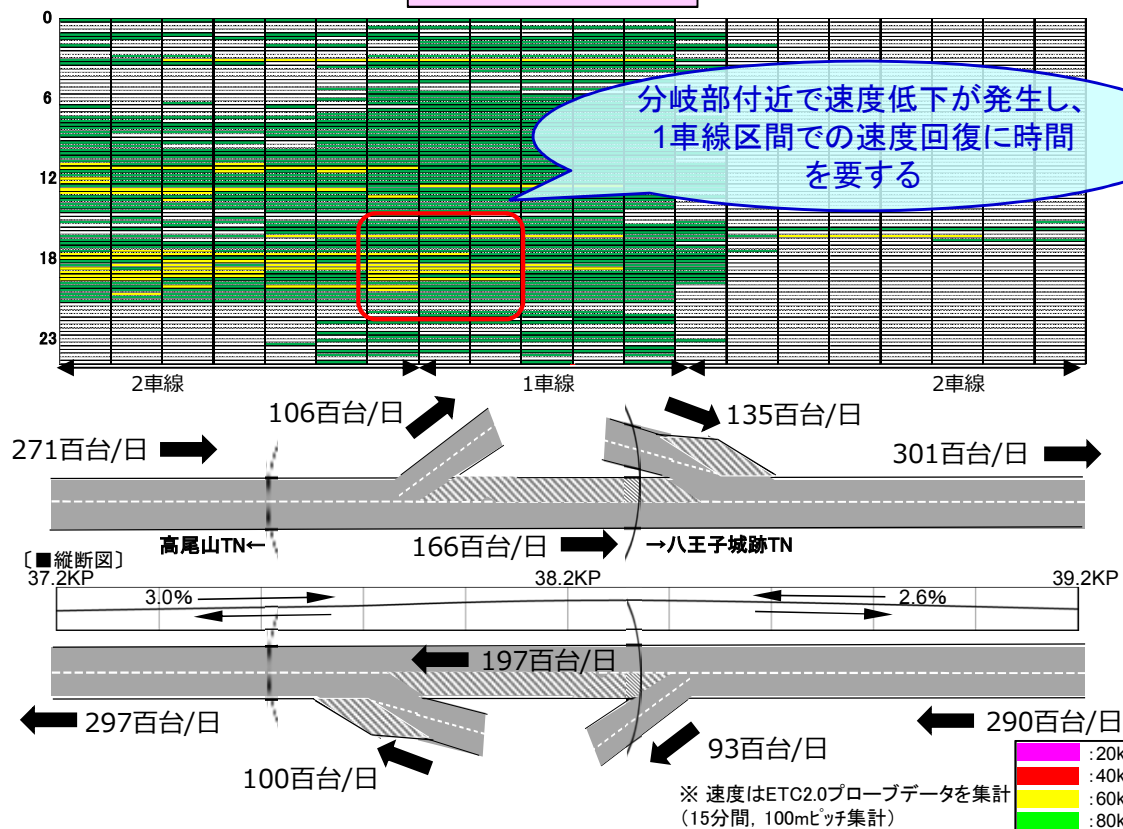
■ 車線運用変更(2車線化)前後での渋滞発生状況(運用開始後8ヶ月比較)



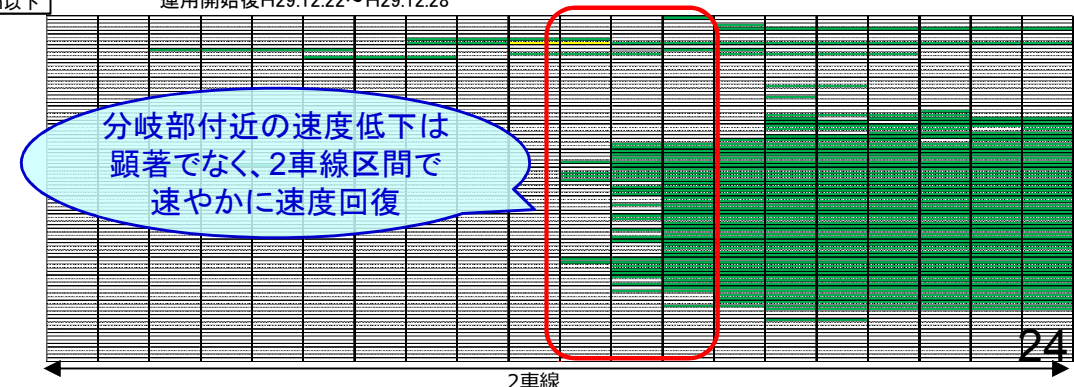
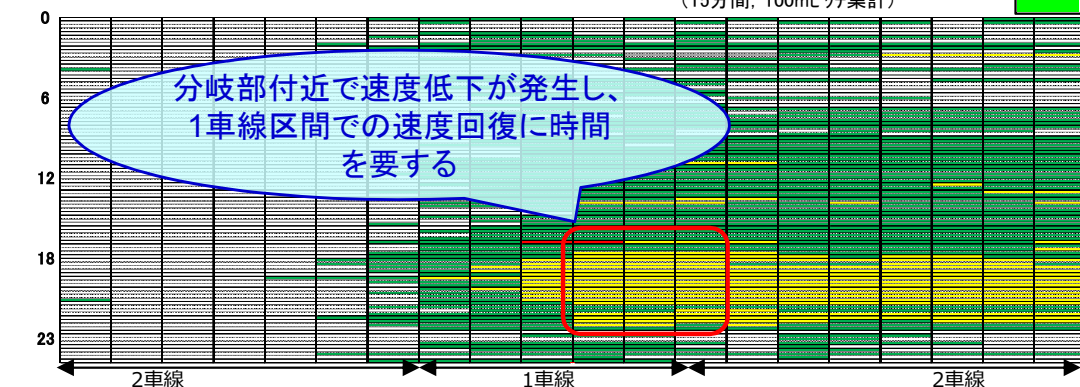
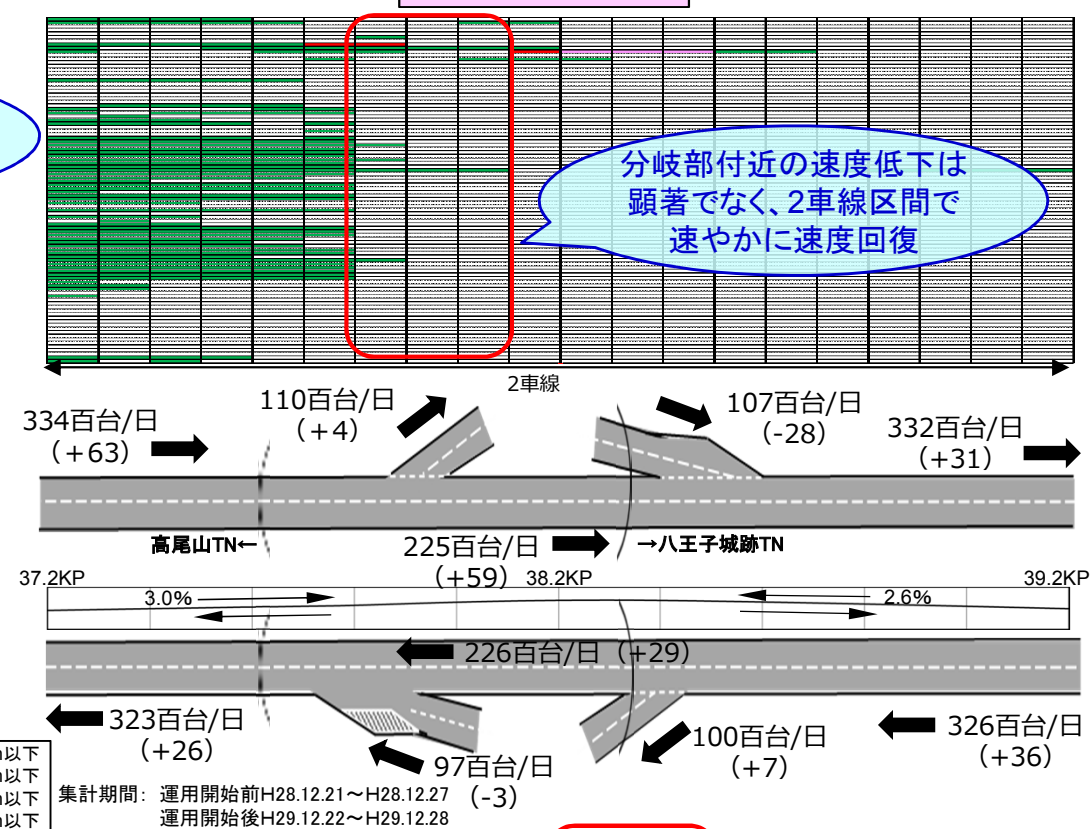
八王子JCT(圏央道)付近の本線2車線化の効果

- 比較期間内において、圏央道の交通量については、最大3割程度増加したものの、本線2車線化を行ったことにより、八王子JCT（圏央道）の速度低下は大幅に改善。

2車線運用開始前



2車線運用開始後



<参考> 第6回WGにおける主な意見とその対応

主な意見	対応
・小仏トンネル付近（上り線）の渋滞対策について、スピード感を持って進めてほしい。	・H28年度、H29年度の交通状況の分析 ・道路概略設計及び施工計画検討を完了するとともに、新たに工事用道路工事に着手