

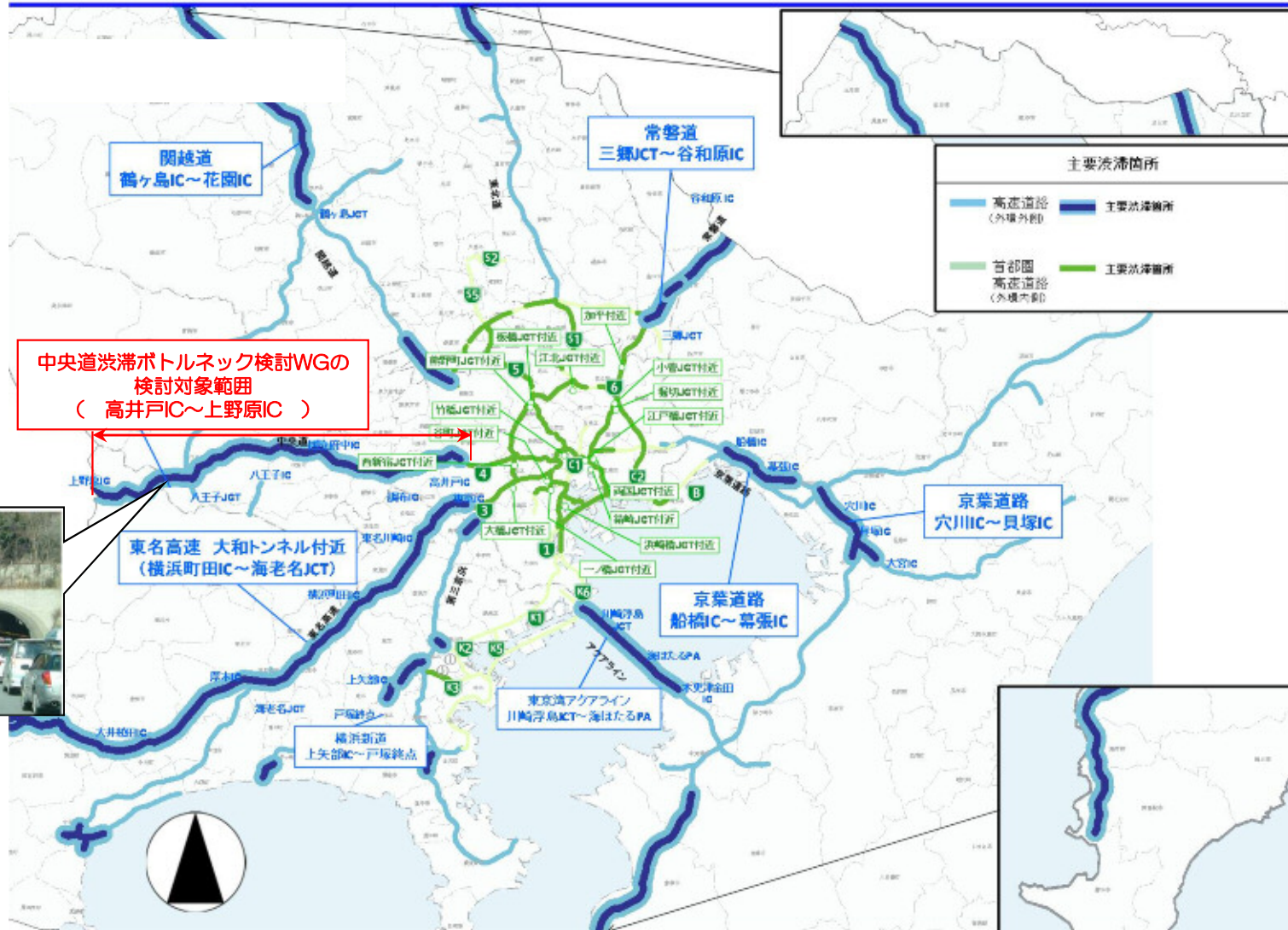
中央道渋滞ボトルネック検討WG

これまでの開催概要

平成26年8月25日

1. 中央道渋滞ボトルネック検討WGの主旨

- 本WGでは、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において選定された主要渋滞箇所のうち、代表的な渋滞多発区間である小仏トンネル付近・調布付近を有する中央自動車道（高井戸～上野原）を対象として渋滞要因の分析、対策案の検討を行い、渋滞対策に係る基本的な方向性をとりまとめるものとする。



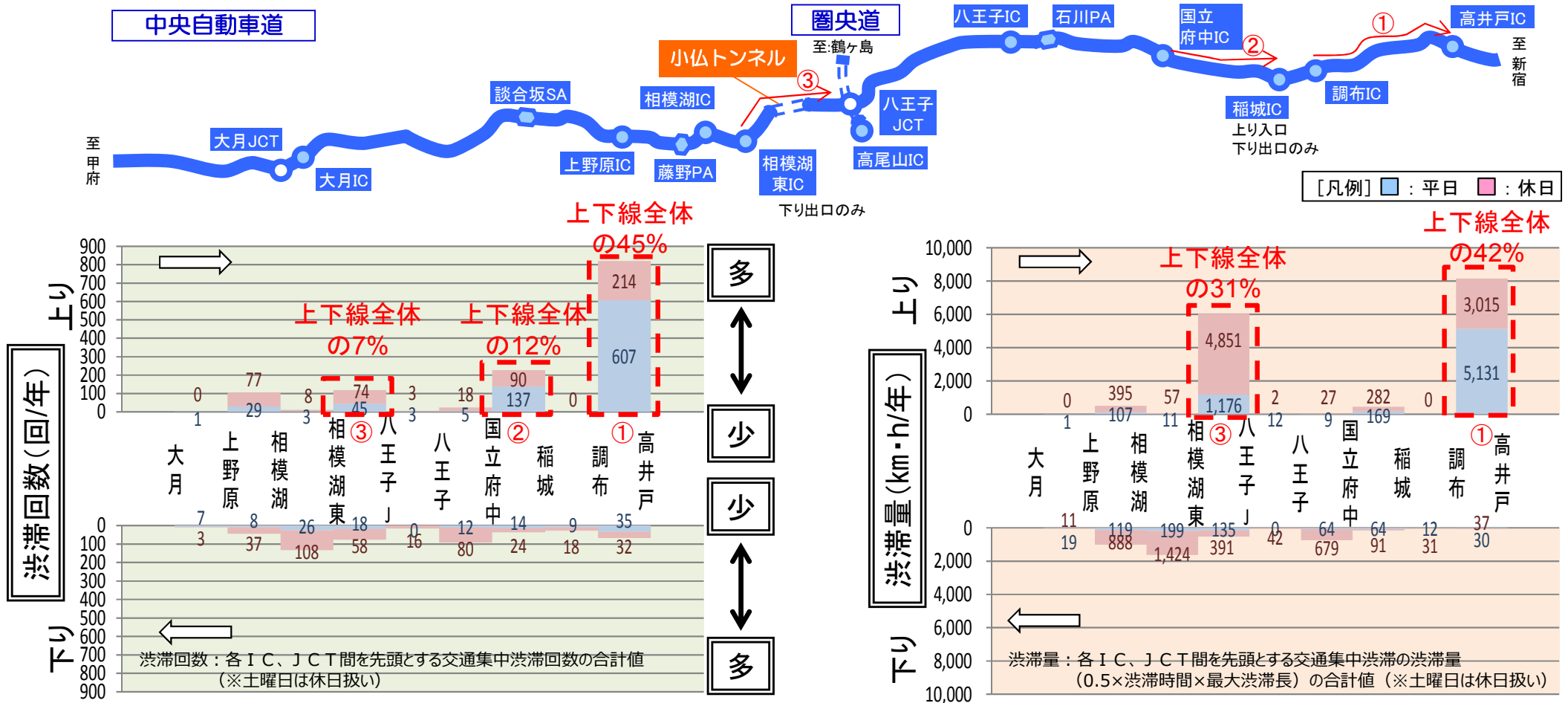
2. 中央道（高井戸IC～上野原IC）の交通状況

(1) 渋滞回数の多い区間（上下全体）

■ 渋滞回数の多い区間は、「①上り高井戸IC～調布IC間」、「②上り稲城IC～国立府中IC間」、「③上り八王子JCT～相模湖東IC間」の順となっている。

(2) 渋滞量（渋滞による損失）の多い区間（上下全体）

■ 渋滞量（渋滞による損失）の多い区間は、「①上り高井戸IC～調布IC間」、「③上り八王子JCT～相模湖東IC間」の順となっている。



3. 中央道（高井戸 I C～上野原 I C）の交通状況 ～交通状況写真～

小仏トンネル付近

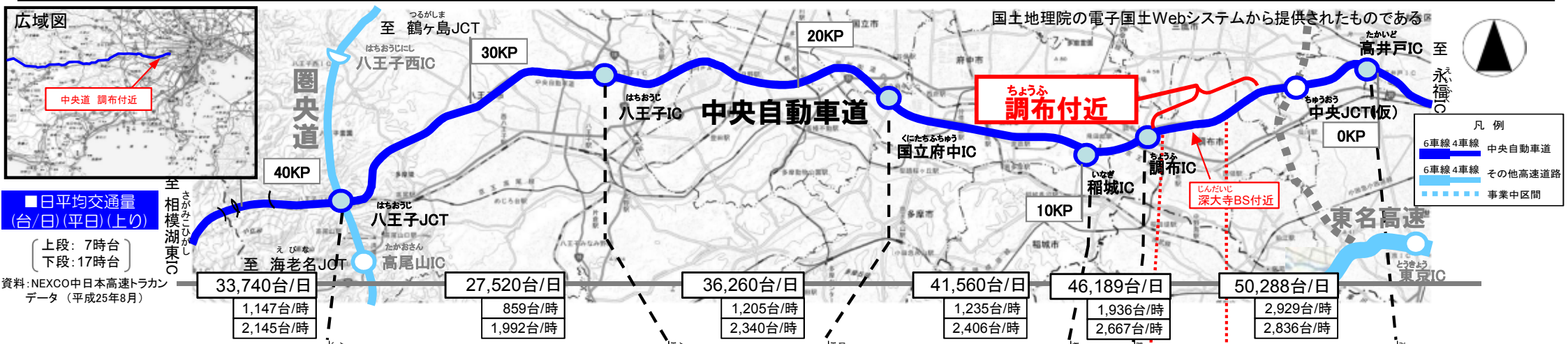


高井戸IC～調布IC間



4. 調布付近の渋滞状況

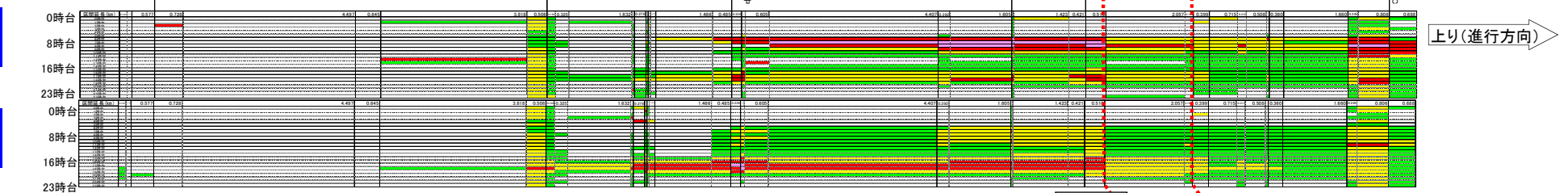
- 上りで、調布IC・深大寺バス停（BS）付近を先頭に渋滞が発生。
- 主に平日午前の渋滞発生が顕著であり、渋滞長は約10kmにおよぶ。



■ 渋滞状況 (平日) (上り)
プローブデータ (平成25年1~12月)

■ 渋滞状況 (休日) (上り)

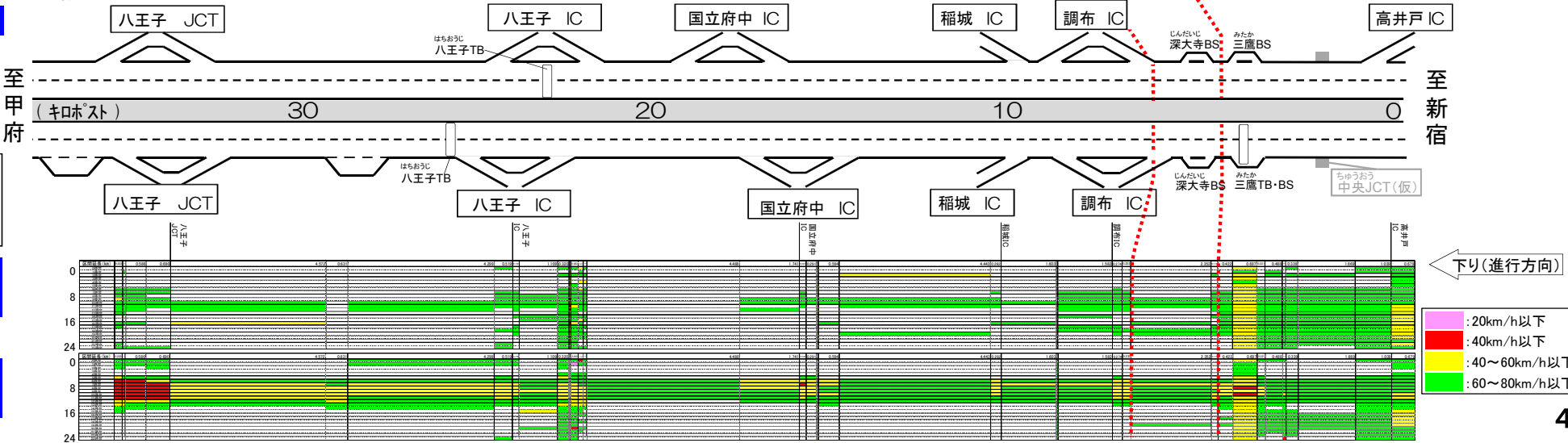
■ 車線運用状況



渋滞の定義: 速度が40km/hを下回っている状態
データの出典: 統合プローブデータを集計し分析

■ 渋滞状況 (平日) (下り)
プローブデータ (平成25年1~12月)

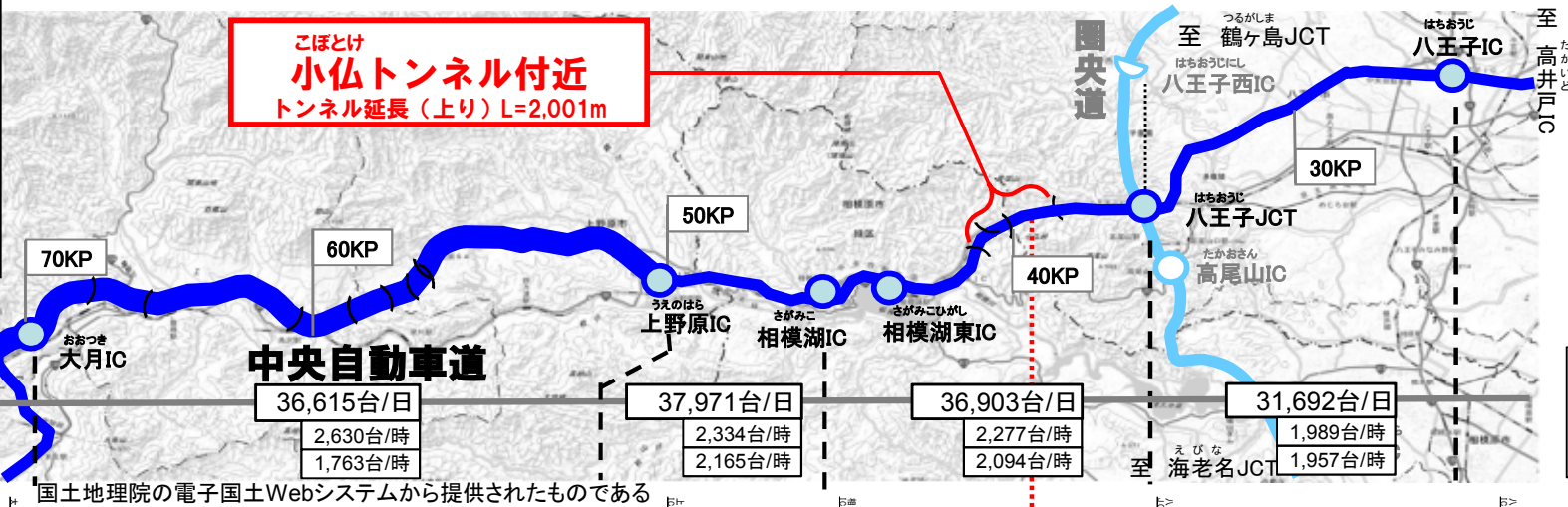
■ 渋滞状況 (休日) (下り)



凡例
 :20km/h以下
 :40km/h以下
 :40~60km/h以下
 :60~80km/h以下

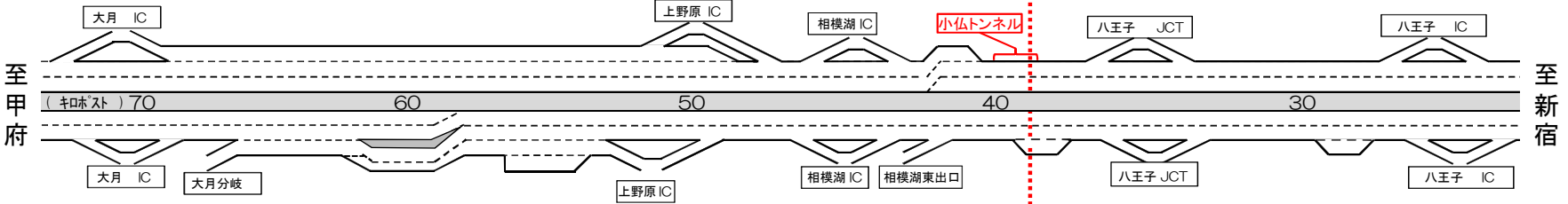
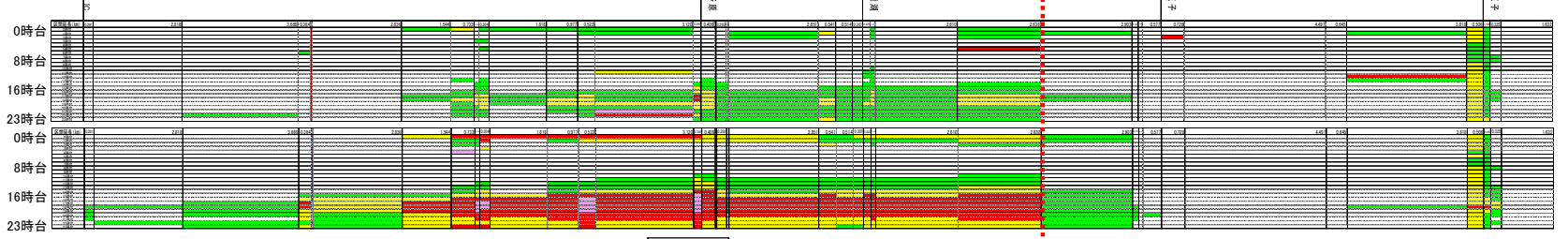
5. 小仏トンネル付近の渋滞状況

- 上りで、小仏トンネル付近を先頭に渋滞が発生。
- 主に休日夕方の渋滞発生が顕著であり、渋滞長は約20kmにおよぶ。



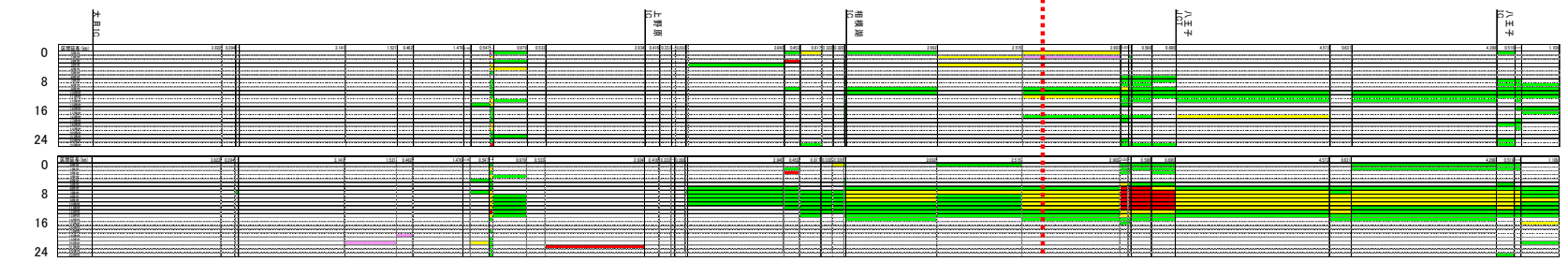
■ 日平均交通量(台/日)
(休日) (上り)
上段: 14時台
下段: 18時台
資料: NEXCO中日本高速トラランデータ
(平成25年8月)

- 渋滞状況 (平日) (上り)
プローブデータ (平成25年1~12月)
- 渋滞状況 (休日) (上り)
- 車線運用状況



渋滞の定義: 速度が40km/hを下回っている状態
データの出典: 統合プローブデータを集計し分析

- 渋滞状況 (平日) (下り)
- 渋滞状況 (休日) (下り)



凡例

- 6車線 4車線 中央自動車道
- 6車線 4車線 その他高速道路
- 事業中区間

上り(進行方向)

下り(進行方向)

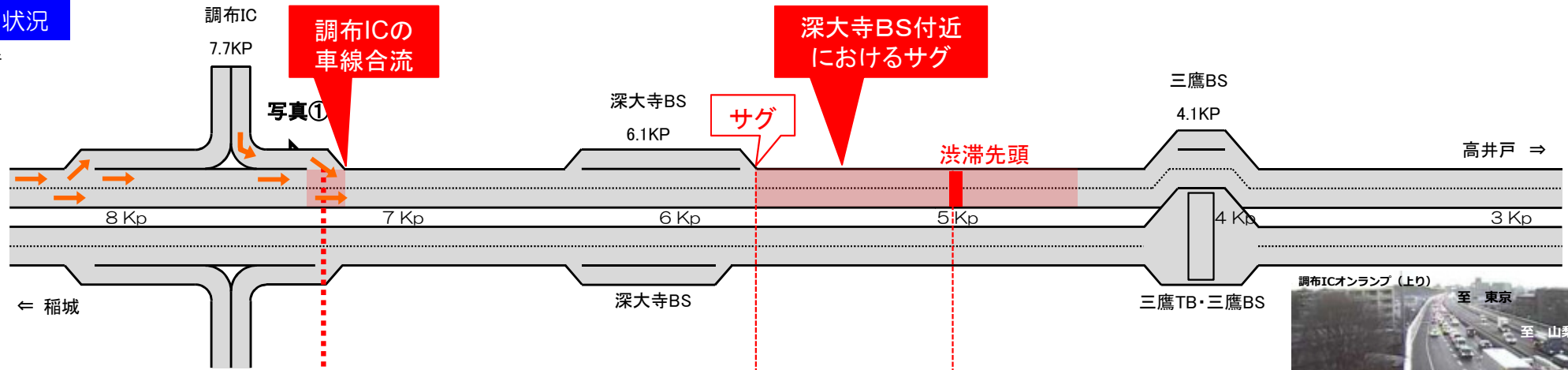
- 20km/h以下
- 40km/h以下
- 40~60km/h以下
- 60~80km/h以下

6. 調布付近の渋滞要因

■ 上りで、調布ICの合流部、深大寺バス停（BS）付近におけるサグによる速度低下が渋滞要因。

■ 車線運用状況

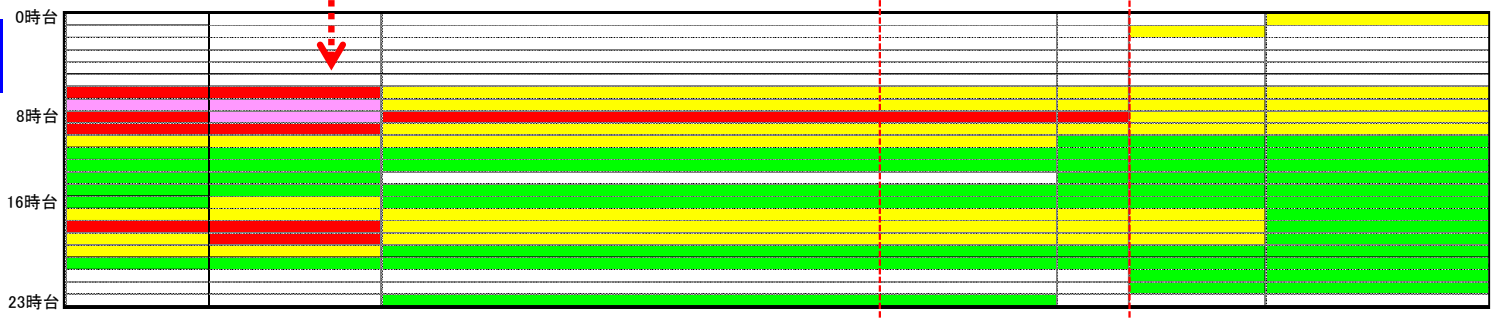
■ : 渋滞要因箇所



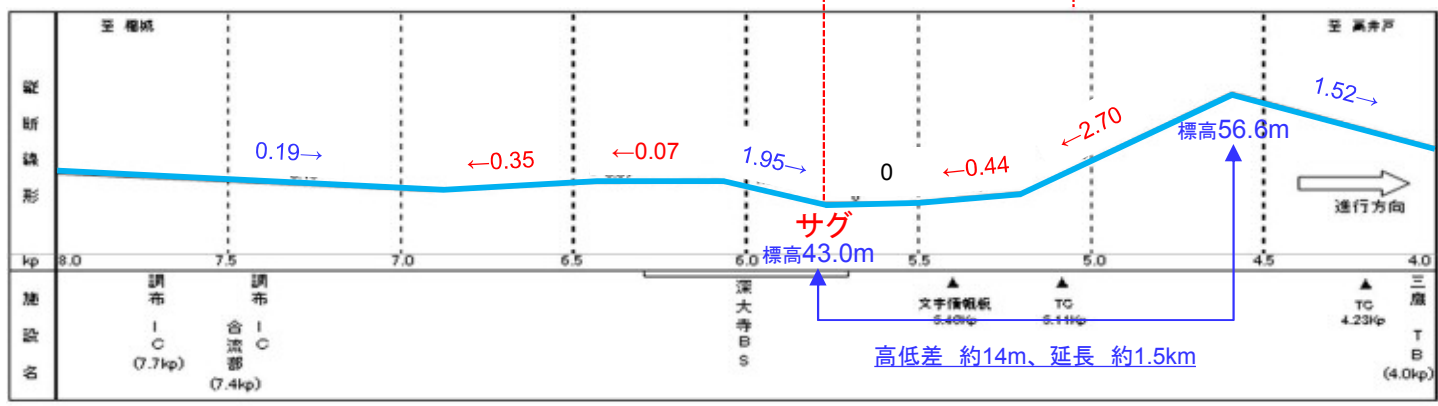
■ 渋滞状況 (平日) (上り)

プローブデータ (平成25年1~12月)
上り(進行方向) →

- 20km/h以下
- 40km/h以下
- 40~60km/h以下
- 60~80km/h以下



■ 縦断勾配



写真①



写真②

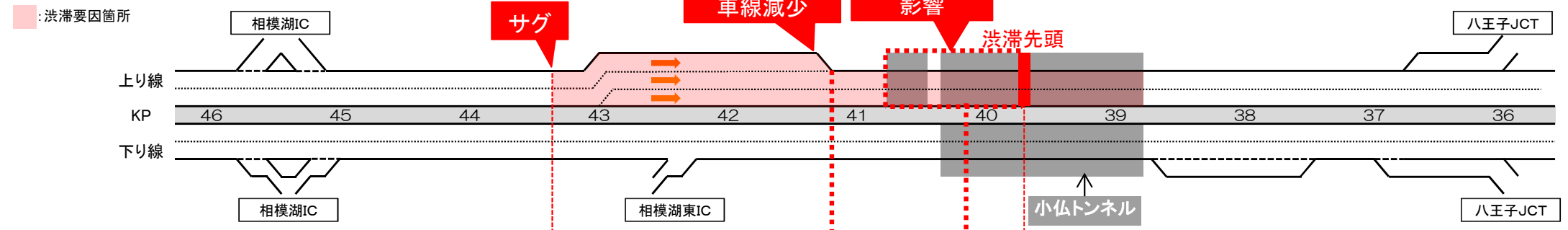


写真③

7. 小仏トンネル付近の渋滞要因

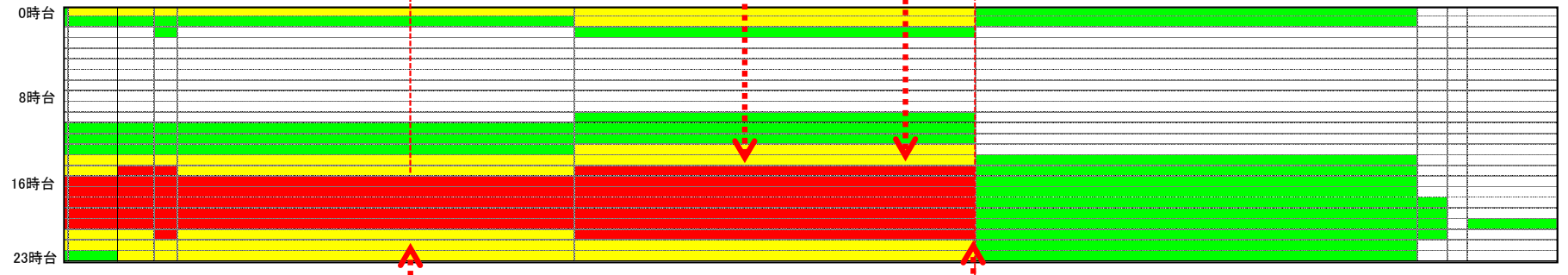
■ 上りで、小仏トンネル付近のサグ（上り坂）、車線減少、トンネルの心理的圧迫感による速度低下が渋滞要因。

■ 車線運用状況

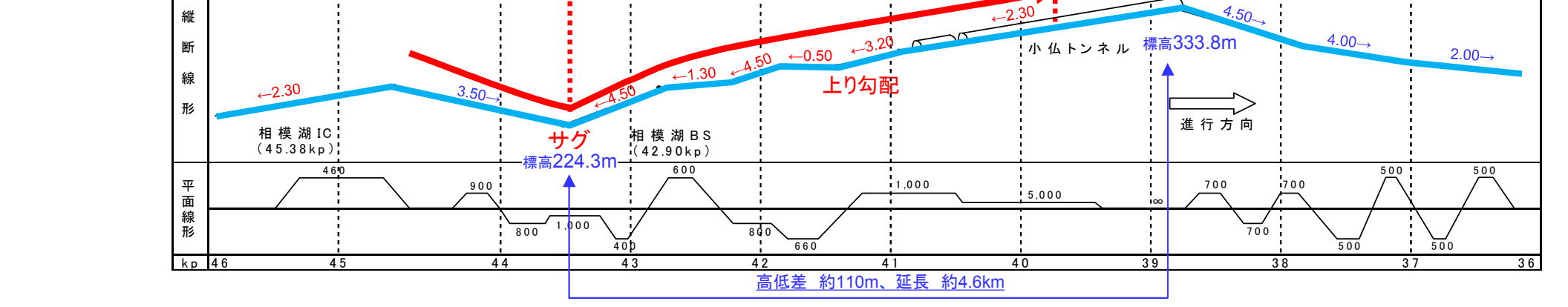


■ 渋滞状況 (平日) (上り)

プローブデータ (平成25年1~12月)
 上り(進行方向)
 ■ : 20km/h以下
 ■ : 40km/h以下
 ■ : 40~60km/h以下
 ■ : 60~80km/h以下



■ 縦断勾配



〈想定される実施メニュー(案)〉

対策の方向性	
小仏トンネル付近(上り線)	調布付近(上り線)
<p>■付加車線の設置による交通容量の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小仏トンネル付近において、付加車線を設置 <ul style="list-style-type: none"> ※小仏トンネル部は、構造的な検討・調整が必要。 ※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要。 <p>■即効性のあるソフト対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視線誘導システム(速度回復を促す)など 	<p>■車線運用の見直しによる交通容量の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調布付近において、既存幅員の中で車線運用を見直し。 <ul style="list-style-type: none"> ※安全対策について調整が必要。 <p>■即効性のあるソフト対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・簡易情報板の追加設置(速度回復を促す)など
<p>下り線 現況 2車線</p> <p>上り線 現況 2車線</p> <p>上り線 付加車線の設置</p>	<p>既存の道路幅員</p> <p>下り線 上り線</p> <p>現況 2車線</p> <p>車線運用の見直し</p>