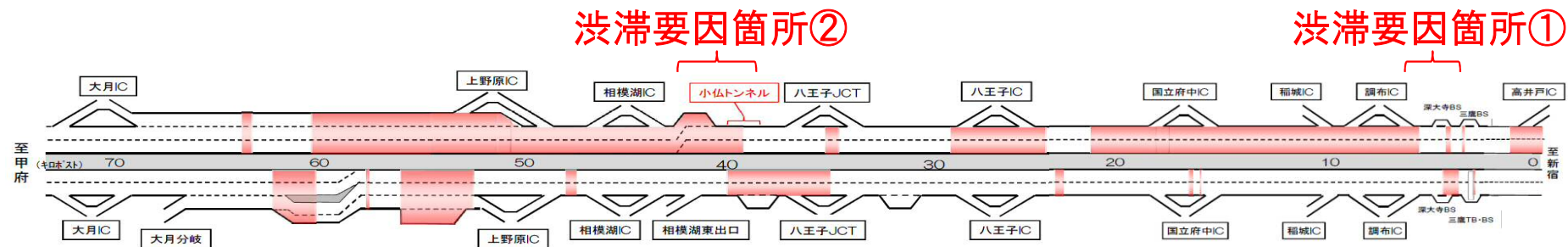


第4回中央道渋滞ボトルネック検討WG 渋滞対策(案)について



- ①上り(調布付近): 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要因となり、平日の朝を中心に深刻な渋滞が発生。
- ②上り(小仏トンネル付近): 小仏トンネル付近のサグ(上り坂)、登坂車線減少、トンネルの心理的圧迫による速度の低下が要因となり、主に休日の夕方において深刻な渋滞が発生。



■: 平日・休日のいずれかで、
40km/h以下を有する箇所

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



小仏トンネル坑口付近から八王子方面を撮影



調布IC付近から高井戸方面を撮影



深大寺バス停付近から高井戸方面を撮影

渋滞の発生を抑制するために**ボトルネック部の交通容量拡大**が効果的

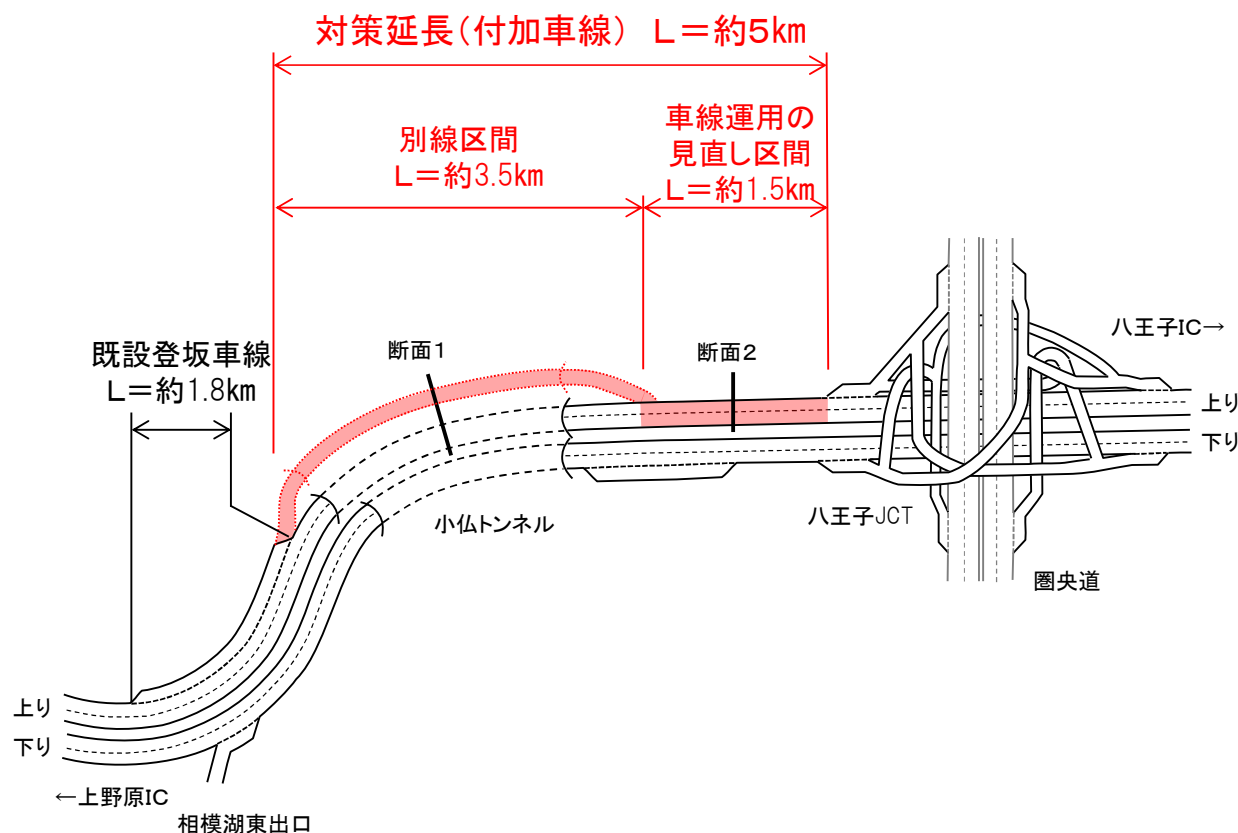
中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線) 付加車線の設置

NEXCO

○小仏トンネル付近における上り勾配等によって局所的に発生している一時的な交通容量の低下を回復させるため、付加車線を設置(一部区間は別線トンネルで整備)。

○今後は、必要な手続きを行い、測量や詳細な設計を実施し、その後工事に着手※。

■位置図

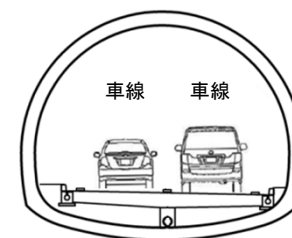


※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

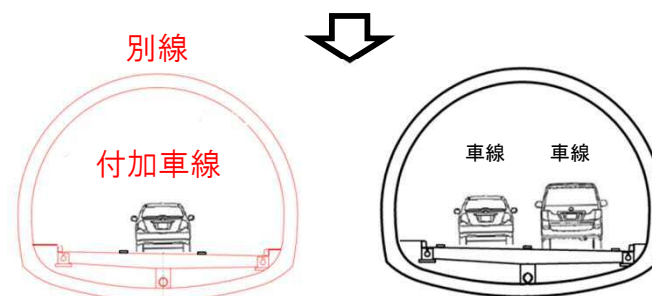
■断面図(上り線)

断面1

[現 状]



[対策後]



断面2

[現 状]



[対策後]

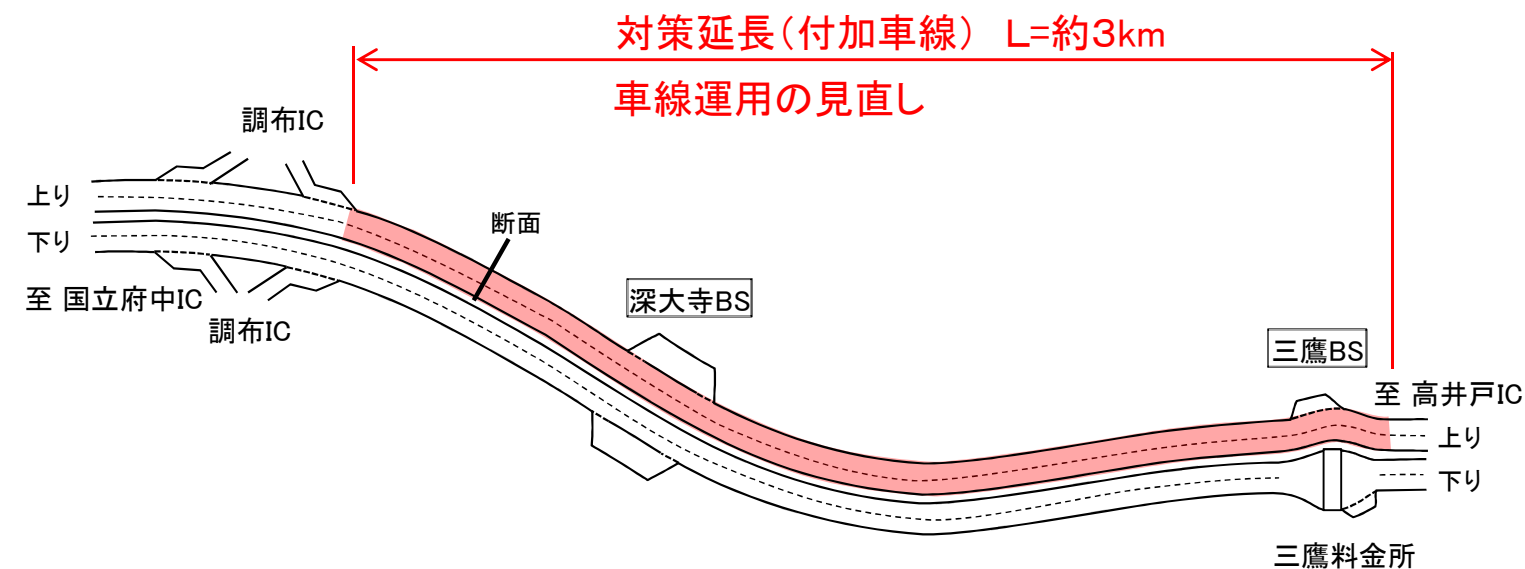


中央自動車道 調布付近(上り線) 付加車線の設置

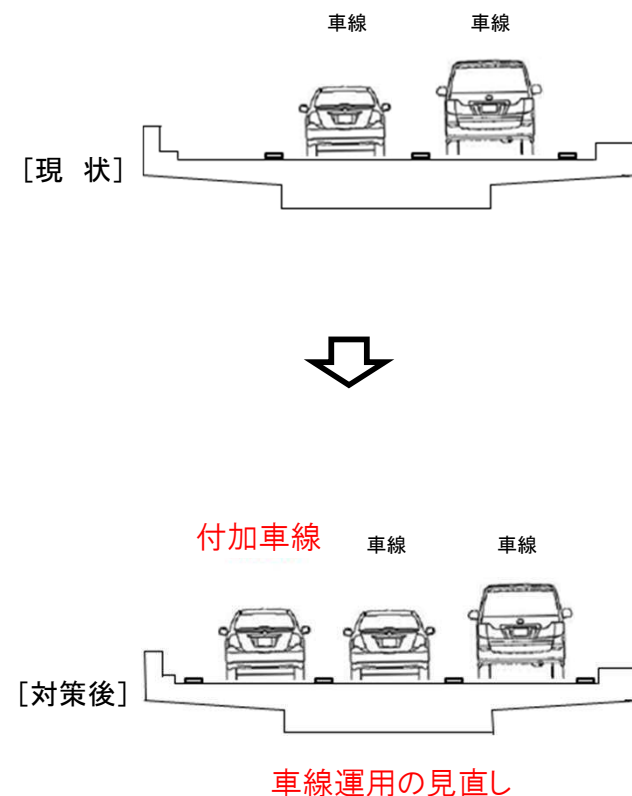
NEXCO

- 調布ICから本線への合流や、上り勾配によって局所的に発生している一時的な交通容量の低下を回復させるため、既存幅員の中で車線運用を見直して、付加車線を設置。
- 今後、準備が整い次第、工事に着手※。

■位置図



■断面図(上り線)



※安全対策について調整が必要

H26.6圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）開通前後の 中央道下り線（八王子JCT～大月IC）の交通状況

中央道（下り線）の交通状況

1. 圏央道開通前後の旅行速度の変化

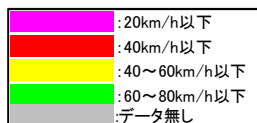
- 圏央道開通前後ともに、休日午前中に小仏TN付近及び相模湖IC付近を先頭にした速度低下が発生。
- 圏央道からの流入車両により、小仏TN付近で速度低下
- さらに相模湖高架橋付近を先頭に速度低下

位置図



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

渋滞状況(平均旅行速度)



旅行速度: 統合プローブデータ※
・H25年7月1日～12月31日
・H26年7月1日～11月30日

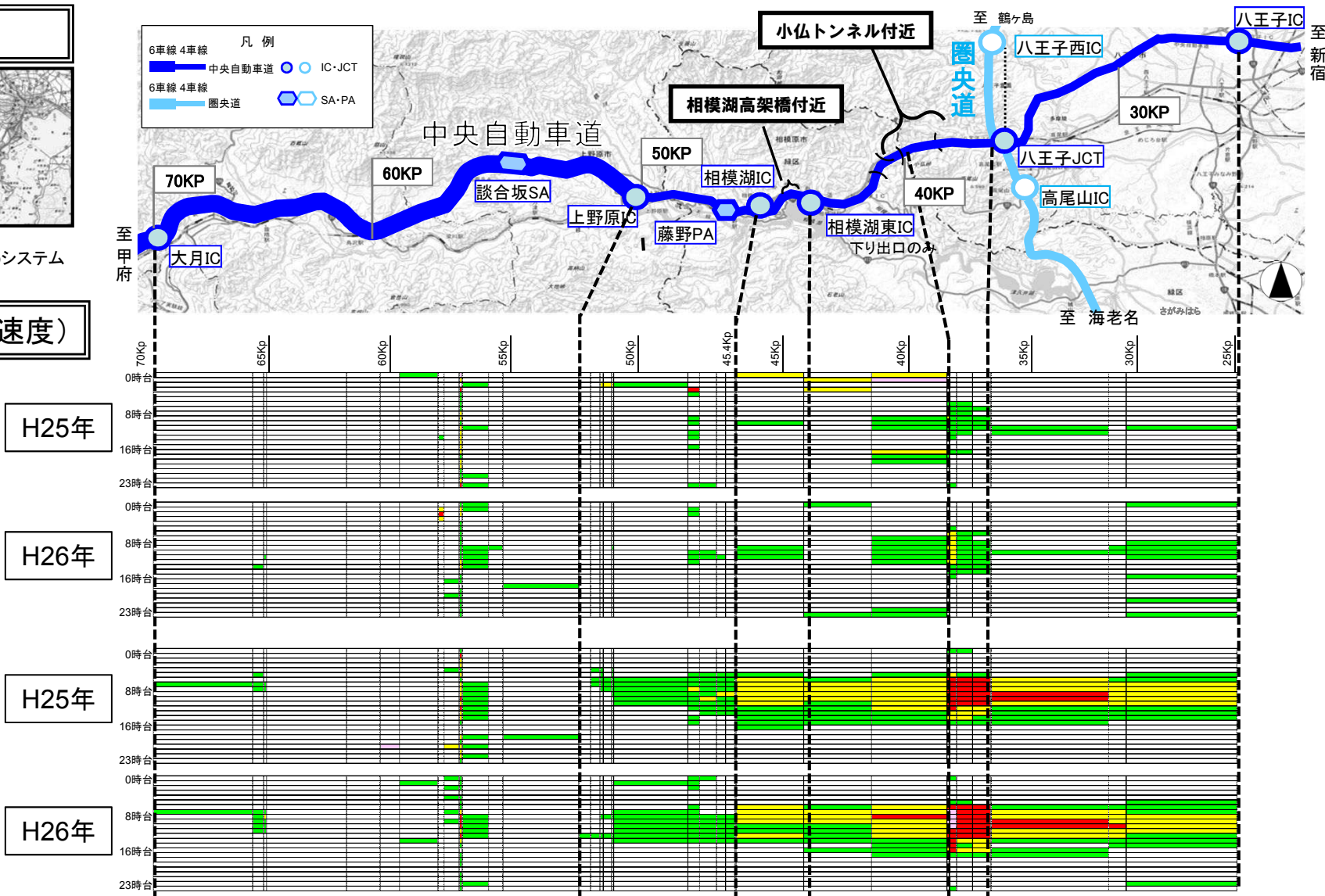
下り(進行方向)

※民間プローブとETC2.0プローブをDRM単位で統合したデータ

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

平日

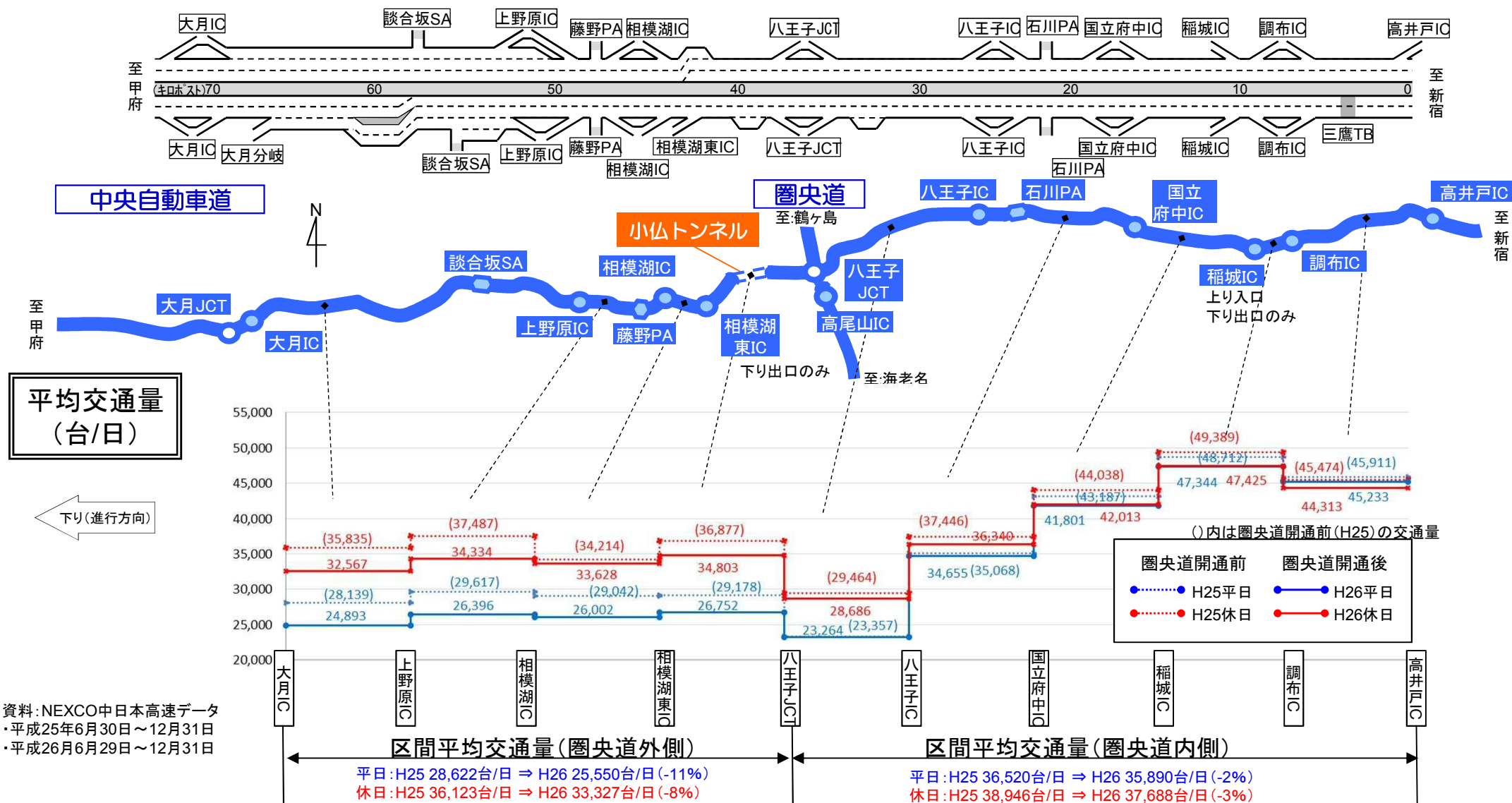
休日



中央道（下り線）の交通状況

2. 圏央道開通前後の交通量の変化

■ 交通量は、平日休日ともに圏央道外側で約1割減少。

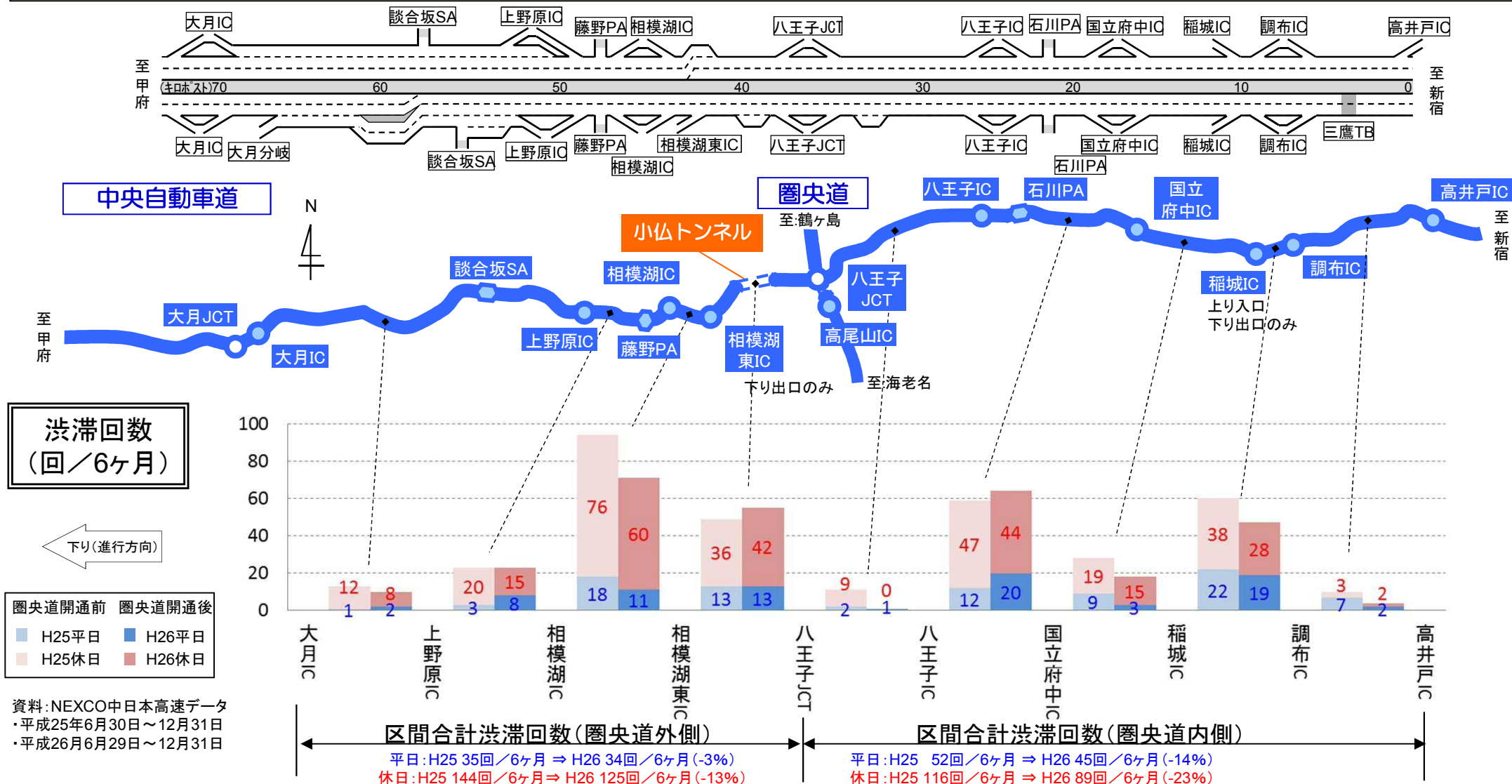


※渋滞の定義: 0kp(高井戸IC)から4.7kp(三鷹料金所付近)までは、時速20km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
4.7kp以降は、時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

中央道（下り線）の交通状況

3. 圏央道開通前後の渋滞回数の変化

- 渋滞回数は、八王子JCT～相模湖東ICの休日で約2割増加、相模湖東IC～相模湖ICの休日で約3割減少。
- それ以外の区間ではほぼ横ばい、もしくは減少。

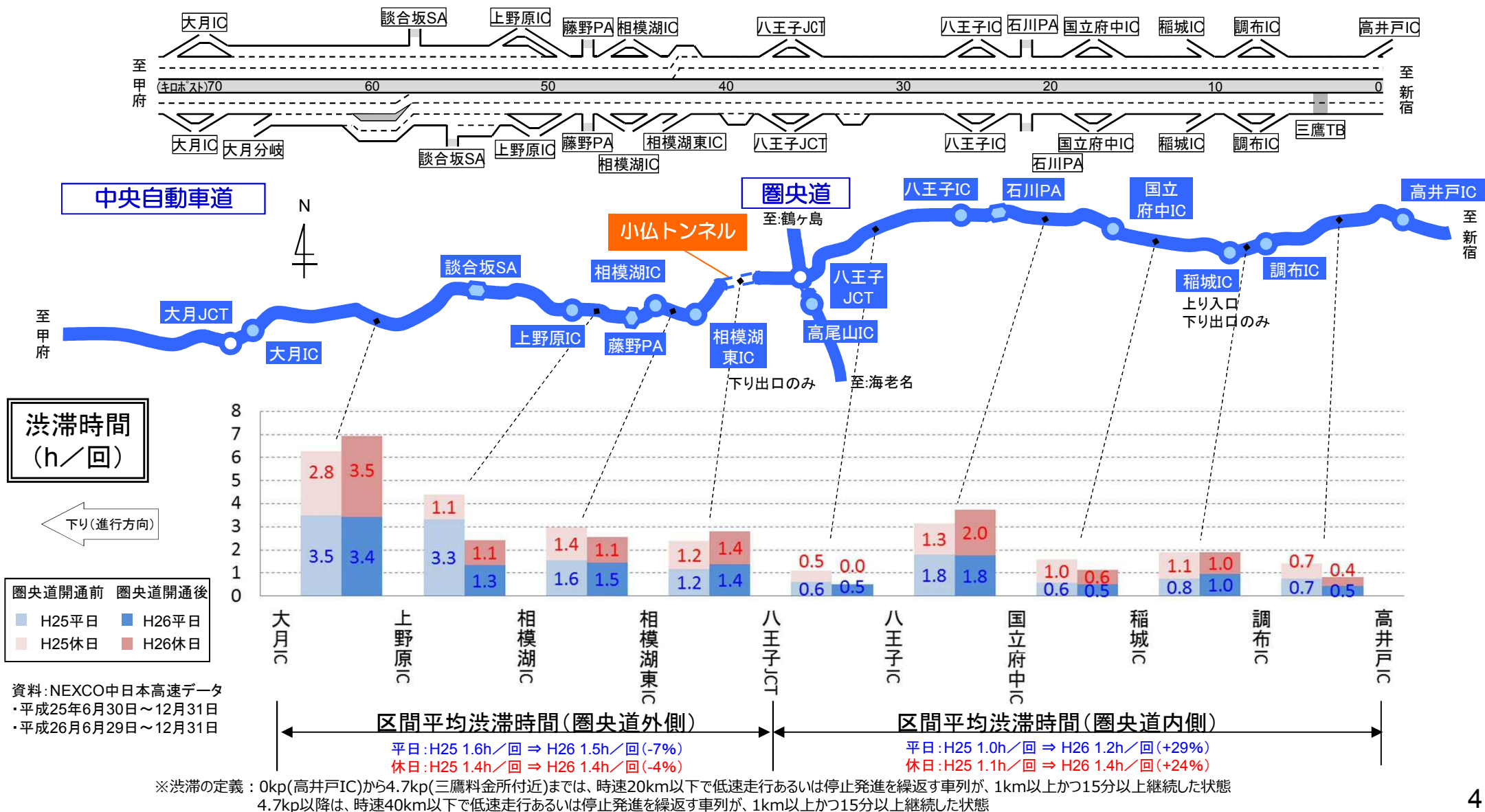


※渋滞の定義: 0kp(高井戸IC)から4.7kp(三鷹料金所付近)までは、時速20km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
4.7kp以降は、時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

中央道（下り線）の交通状況

4. 圏央道開通前後の渋滞時間の変化

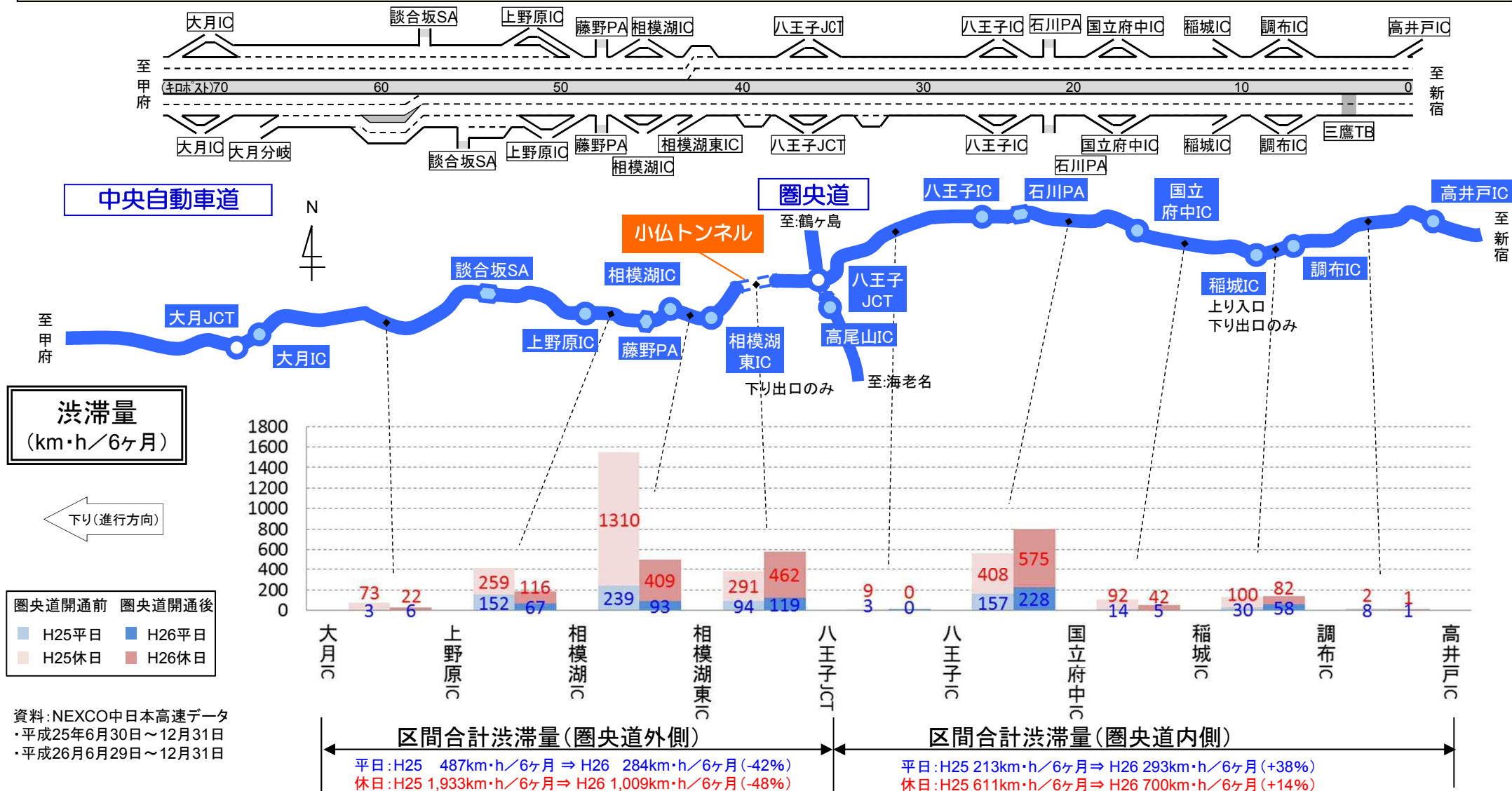
- 渋滞時間は、八王子JCT～相模湖東IC、上野原IC～大月ICの休日で約1～2割増加。
- それ以外の区間ではほぼ横ばい、もしくは減少。



中央道（下り線）の交通状況

5. 圏央道開通前後の渋滞量の変化

- 渋滞量は、八王子JCT～相模湖東ICの休日で約5割増加。
- それ以外の区間ではほぼ横ばい、もしくは減少。



※渋滞の定義: 0kp(高井戸IC)から4.7kp(三鷹料金所付近)までは、時速20km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
 4.7kp以降は、時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

第3回WGにおける主な意見とその対応

第3回WGにおける主な意見とその対応

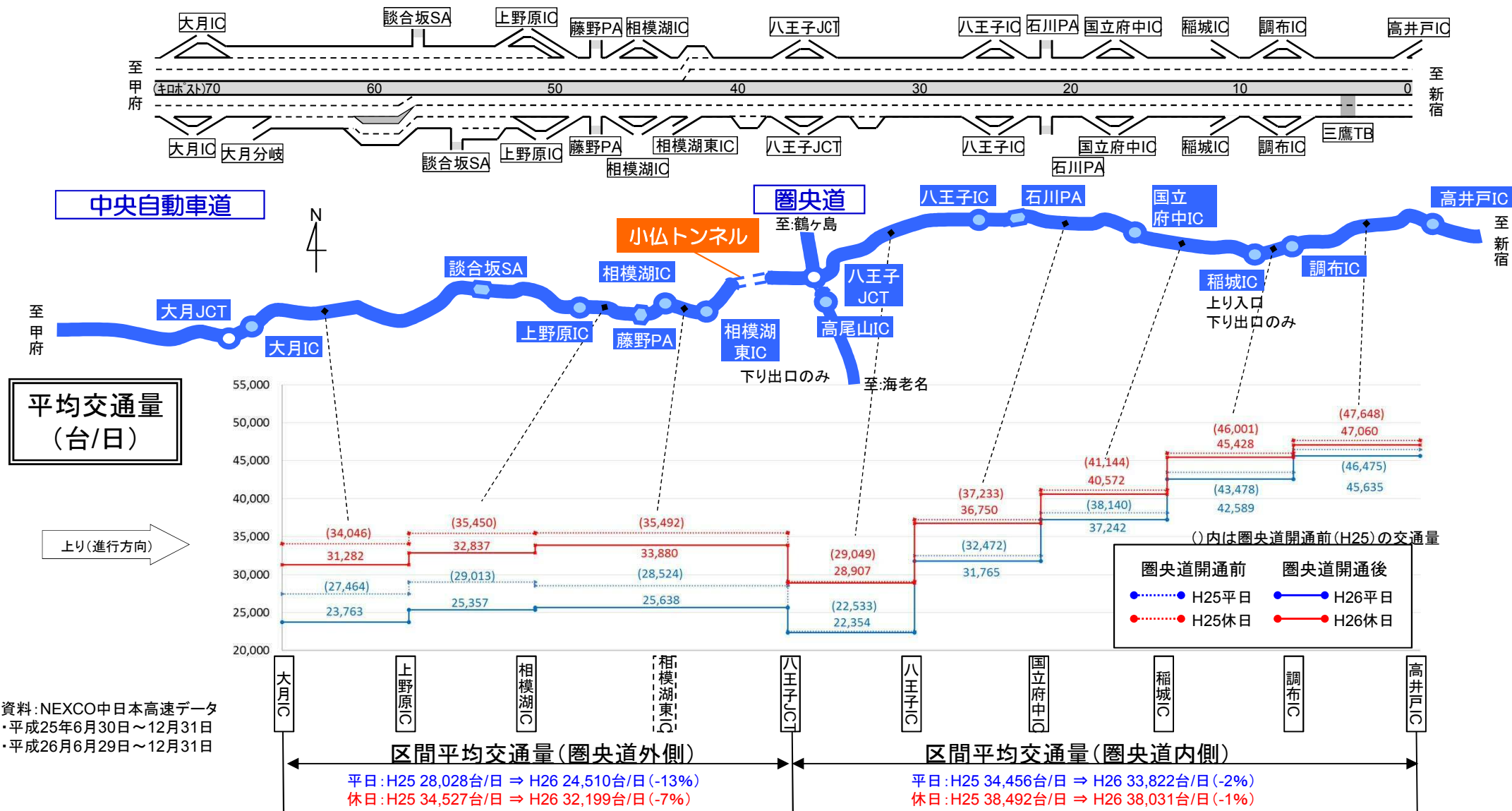
主な意見	対応
ソフト施策だけでなく、付加車線設置等も検討してほしい。	緊急車両の通行など安全対策を考慮し、必要な断面幅（小仏トンネル付近）及び、非常駐車帯や安全施設（調布付近）の位置などを検討。 【資料－1】
渋滞対策は、具体の対策効果を予測しながら検討を進めるとともに、車線数やトンネル勾配、緊急車両の通行など安全対策、必要な手続きについても十分に検討してほしい。	
小仏トンネル付近の対策について、渋滞が顕著である上に重きが置かれているが、下りについても検討を進めてほしい。	圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC間）開通後における中央道・小仏トンネル付近下りの交通状況について整理。 【資料－2】

H26.6圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）開通前後の 中央道（上り線）の交通状況

中央道（上り線）の交通状況

1. 圏央道開通前後の交通量の変化

■ 圏央道外側の交通量は、平日・休日とも約1割減少。



中央道（上り線）の交通状況

2. 圏央道開通前後の旅行速度の変化

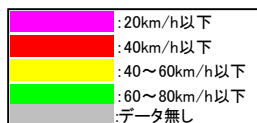
- 圏央道開通後、交通量は減少傾向にあるものの、休日午後において小仏TN付近を先頭に著しい速度低下を起こす区間が拡大。

位置図



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

渋滞状況（平均旅行速度）



統合プローブデータ※
 ・H25年7月1日～12月31日
 ・H26年7月1日～11月30日

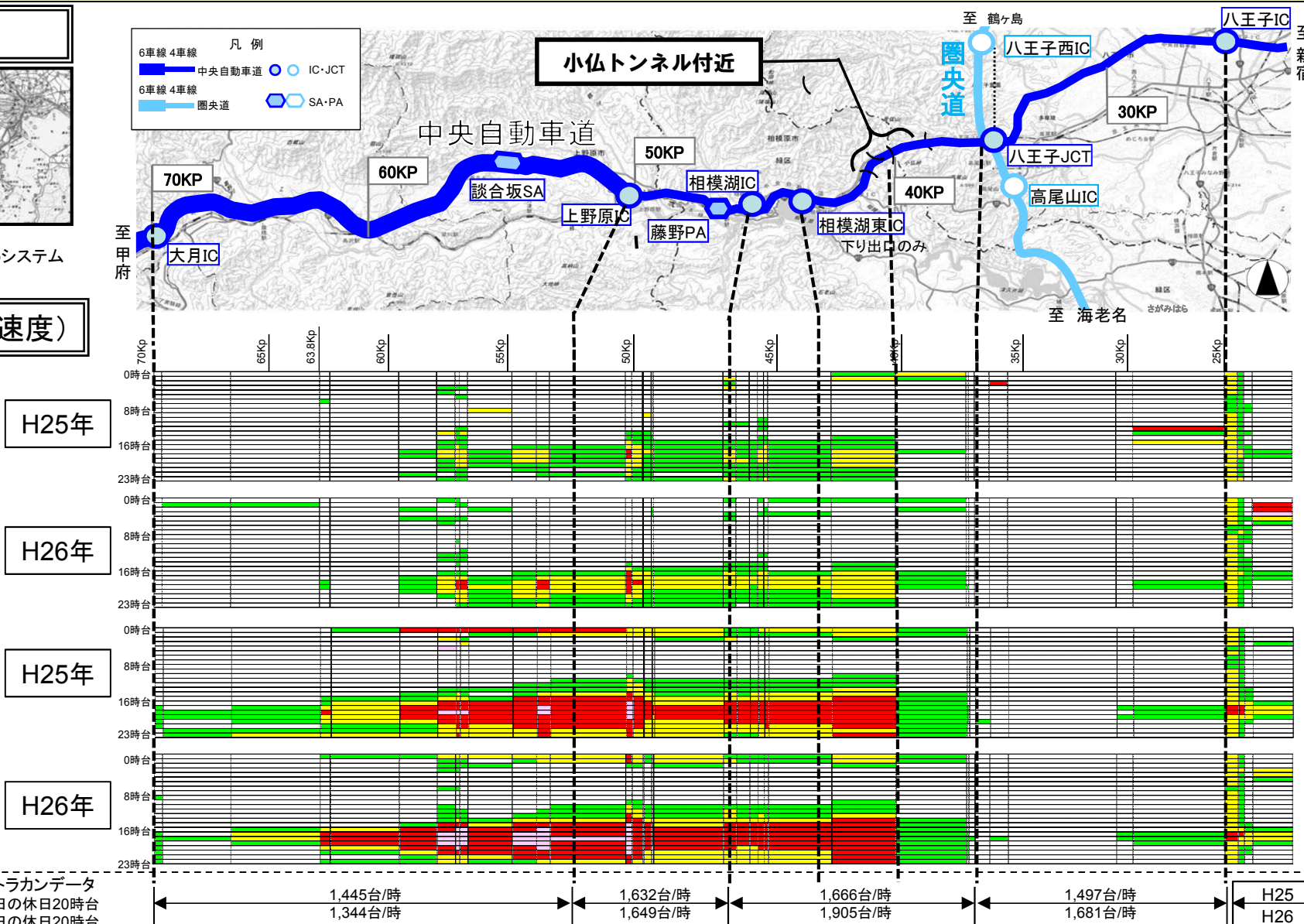
上り（進行方向）

※民間プローブとETC2.0プローブをDRM単位で統合したデータ

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

平日

休日



資料：NEXCO中日本高速トラカンデータ
 ・平成25年6月30日～12月31日の休日20時台
 ・平成26年6月29日～12月31日の休日20時台