

中央道渋滞ボトルネック検討WG

第6回資料

平成29年11月22日

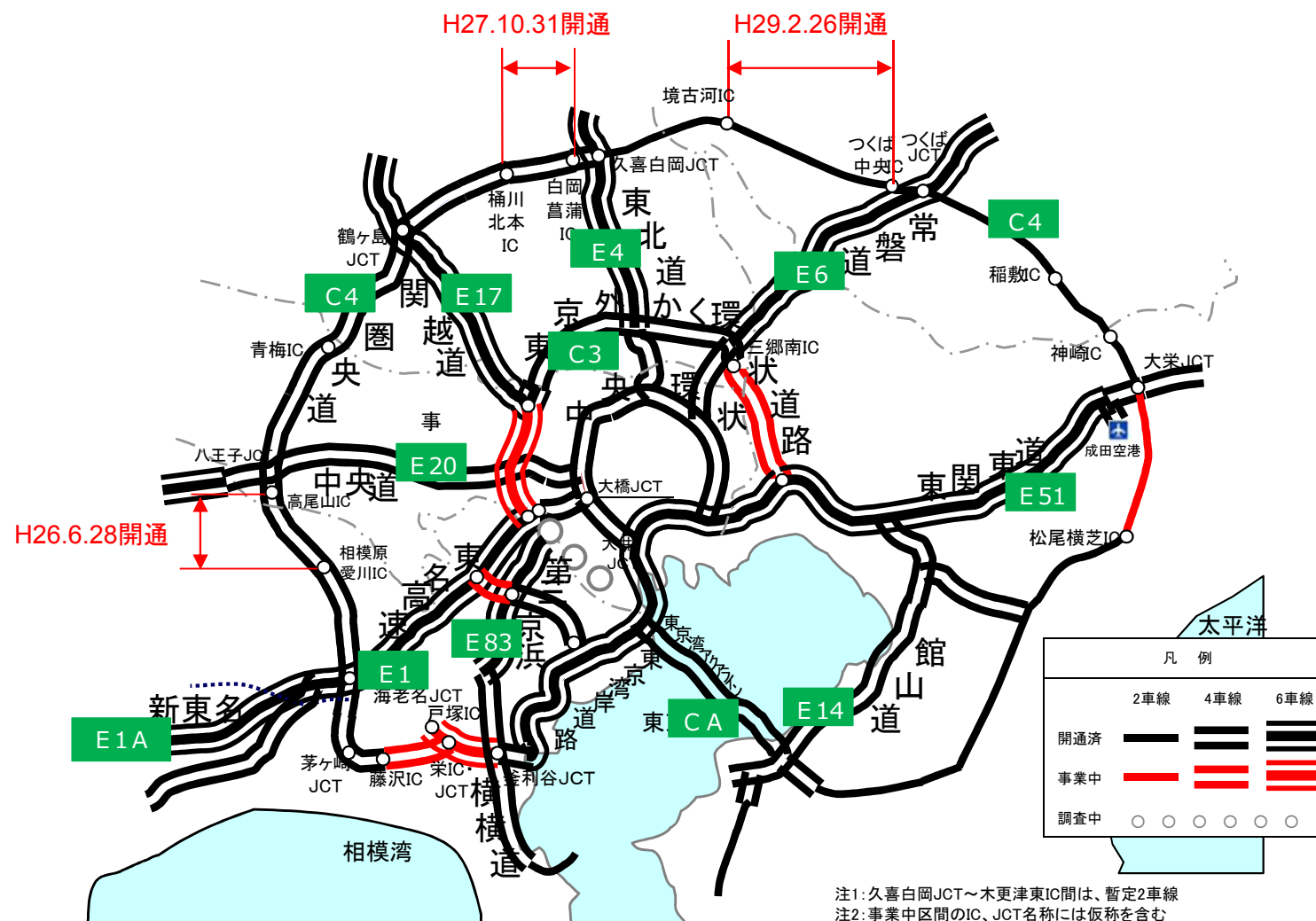
目次

1. 道路ネットワークの整備状況
2. これまでの検討の経緯について
3. 小仏トンネル付近（上り線）の交通状況と対策の進捗状況
4. 相模湖付近（下り線）の交通状況と対策の進捗状況
5. 八王子JCT付近の交通状況と対策案について

1. 道路ネットワークの整備状況

圏央道の整備状況

- 圏央道は平成29年2月26日に茨城県内が全線開通。これにより全体約300kmの9割が開通。
- 東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道が圏央道により直結し、沿線の1都4県が結ばれた。

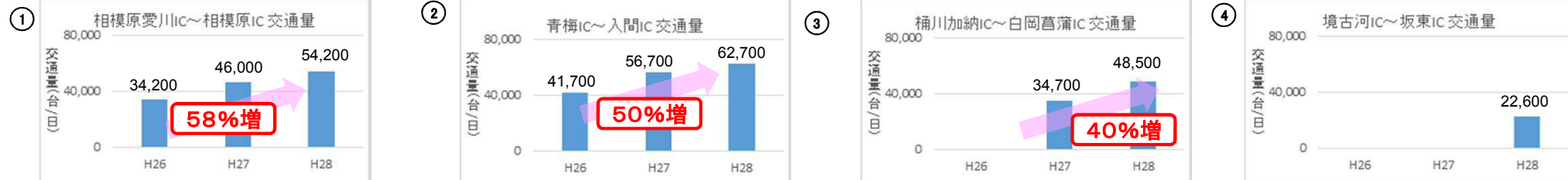


注1: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
注2: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

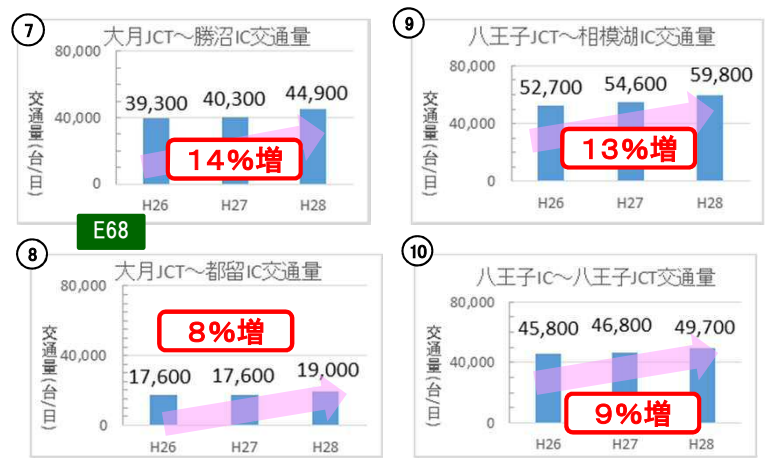
周辺交通量の推移

■ 圏央道は平成29年2月26日に茨城県内が全線開通し、利便性が一段と向上し、交通量が増加。

C4 圏央道

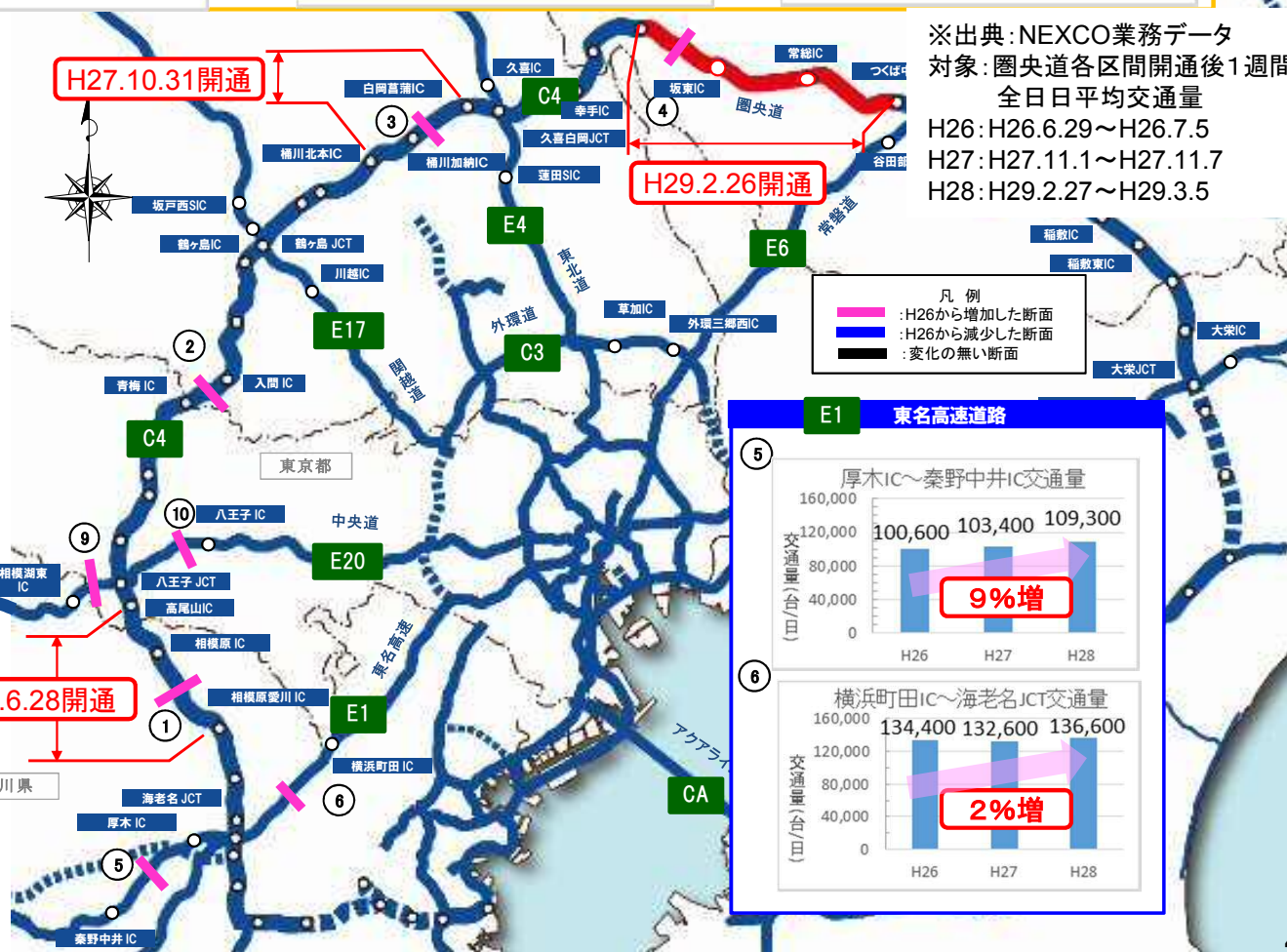


E20 中央自動車道



○ネットワークの変化
東名～関越道が繋がる H26.6.28
東名～東北道が繋がる H27.10.31
東名～常磐道が繋がる H29.2.26

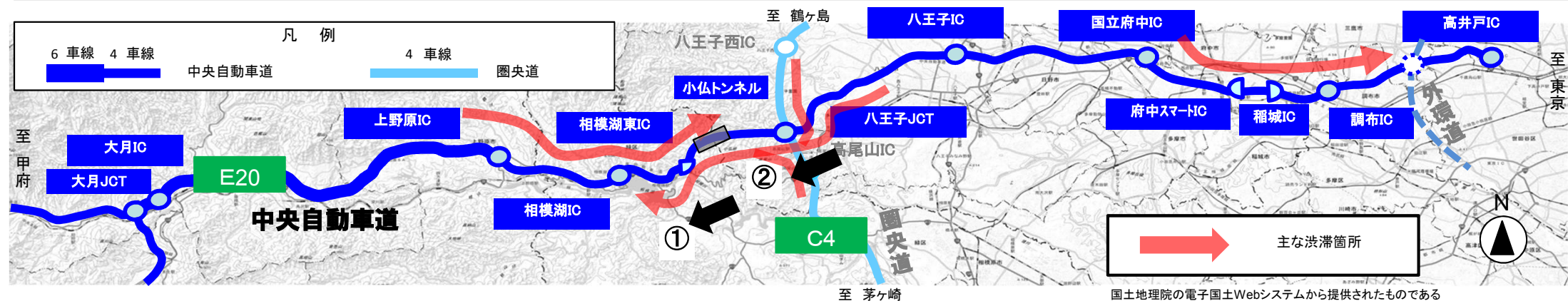
※出典: NEXCO業務データ
対象: 中央道及び東名の全日平均交通量
H26: H27.3～9、H27: H28.3～9、H28: H29.3～9



2. 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

小仏付近(上り線)

相模湖付近(下り線)

八王子JCT付近

○渋滞対策の状況報告

○渋滞対策の状況報告

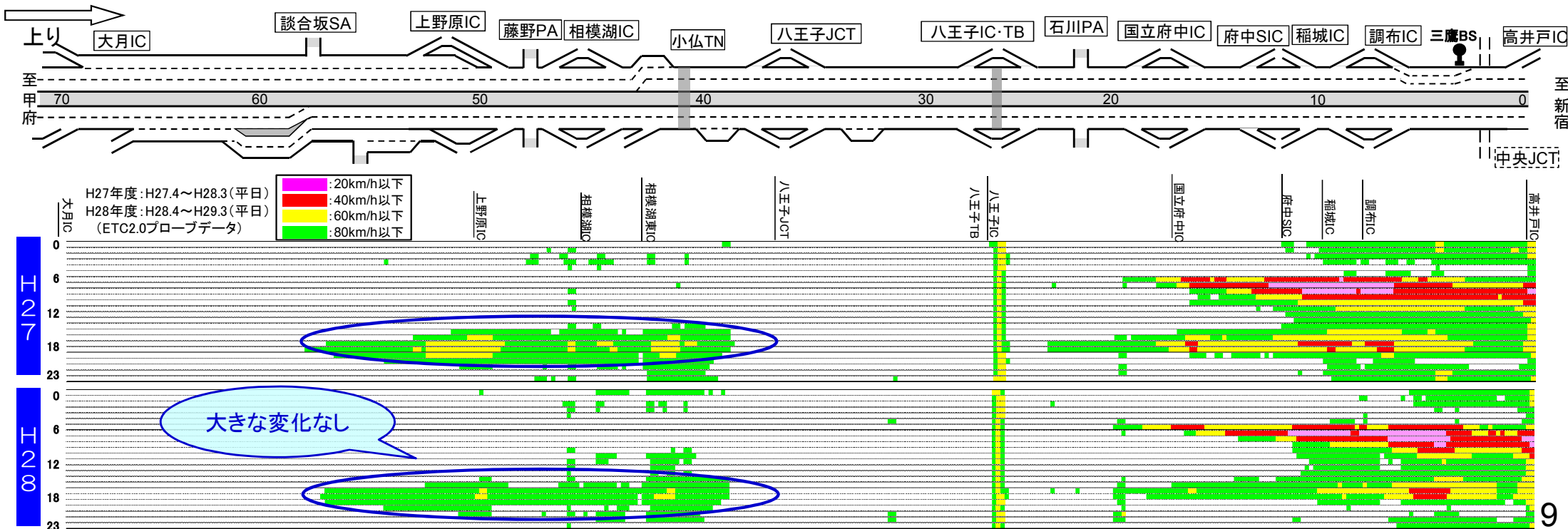
- 渋滞要因の分析
- 具体的な対策(案)の提示

第6回
WG
検討内容

3. 小仏トンネル付近（上り線）の交通状況と対策の進捗状況

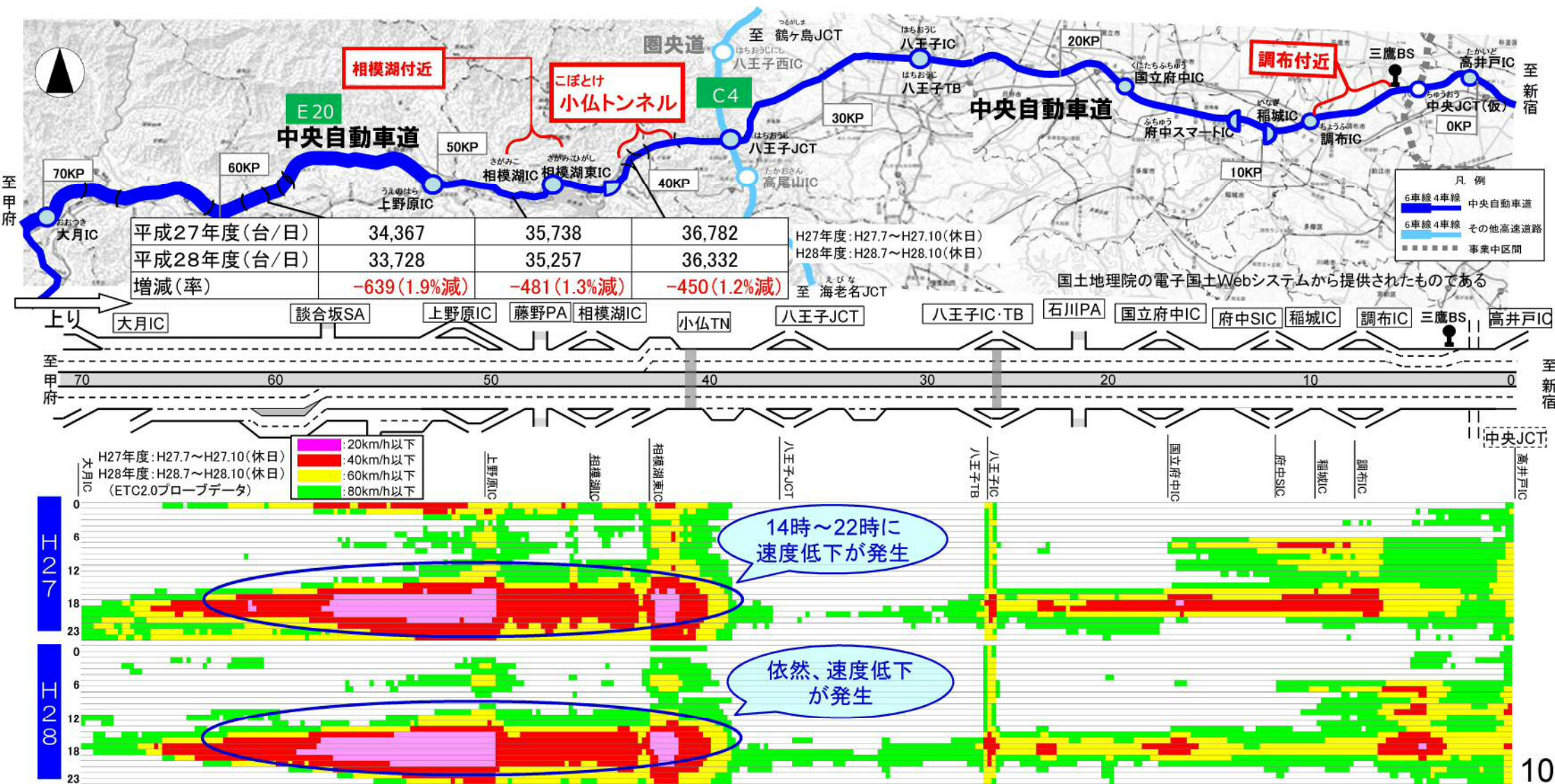
平日(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

- H27年度とH28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(上り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況(観光シーズン)

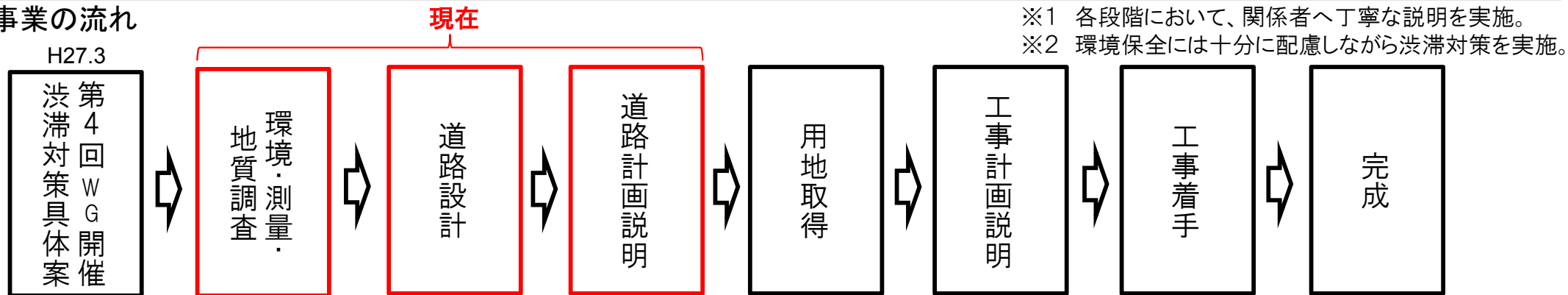
- H27年度とH28年度を比較し、交通量は微減しているが、旅行速度に大きな変化は見られない。
(小仏トンネル付近)
- 観光シーズン(7~10月)においては、依然として、小仏トンネル付近を先頭に深刻な速度低下が発生。



中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線) 対策の進捗状況

- 道路設計（概略）に必要な測量、地質調査をH29.4に完了。
- 測量、地質調査の結果を基に、道路計画（新設トンネル等、別線）を策定。
- 道路本体の工事の着手に向けて、工事用道路の工事発注手続き中。

■事業の流れ



○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
- ・路線測量: 詳細設計のための測量 H29.6着手
- ・水文調査: H28.10着手
- ・地質調査: 詳細設計のための土質調査 H29.7着手

○道路設計の状況

- ・道路概略設計及び施工計画検討: H29.3着手

○地元説明会の状況

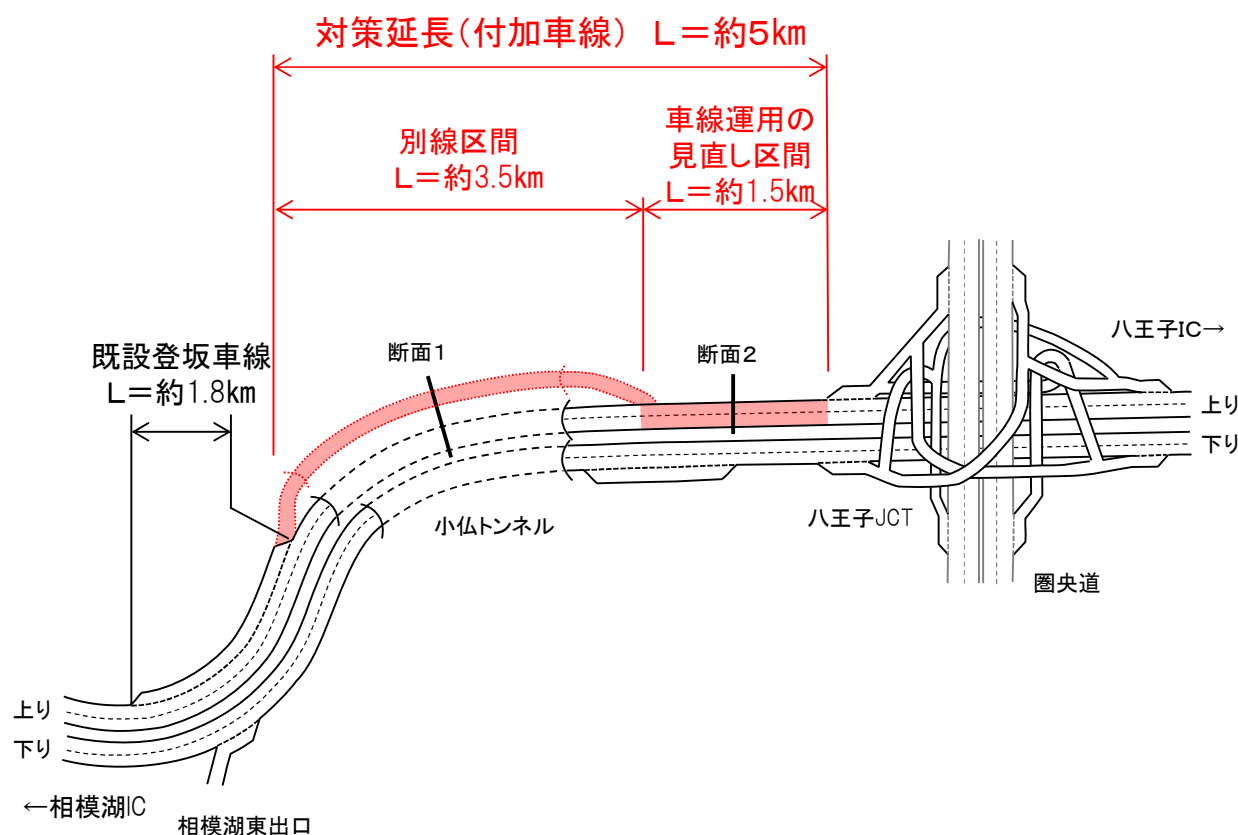
- ・事業概要説明: H29.5地元説明会開催
- ・道路計画説明: H29.10開始



[参考]中央自動車道 小仏トンネル付近(上り線) 付加車線の設置

- 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

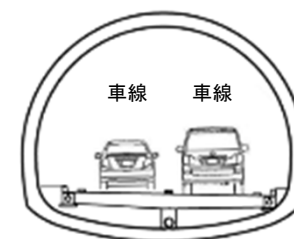


※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

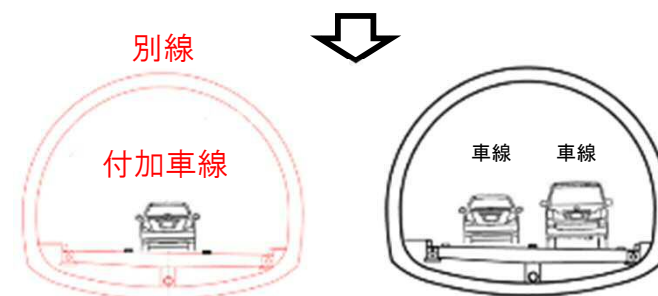
■断面図(上り線)

断面1

[現 状]

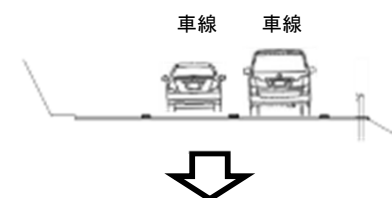


[対策後]



断面2

[現 状]



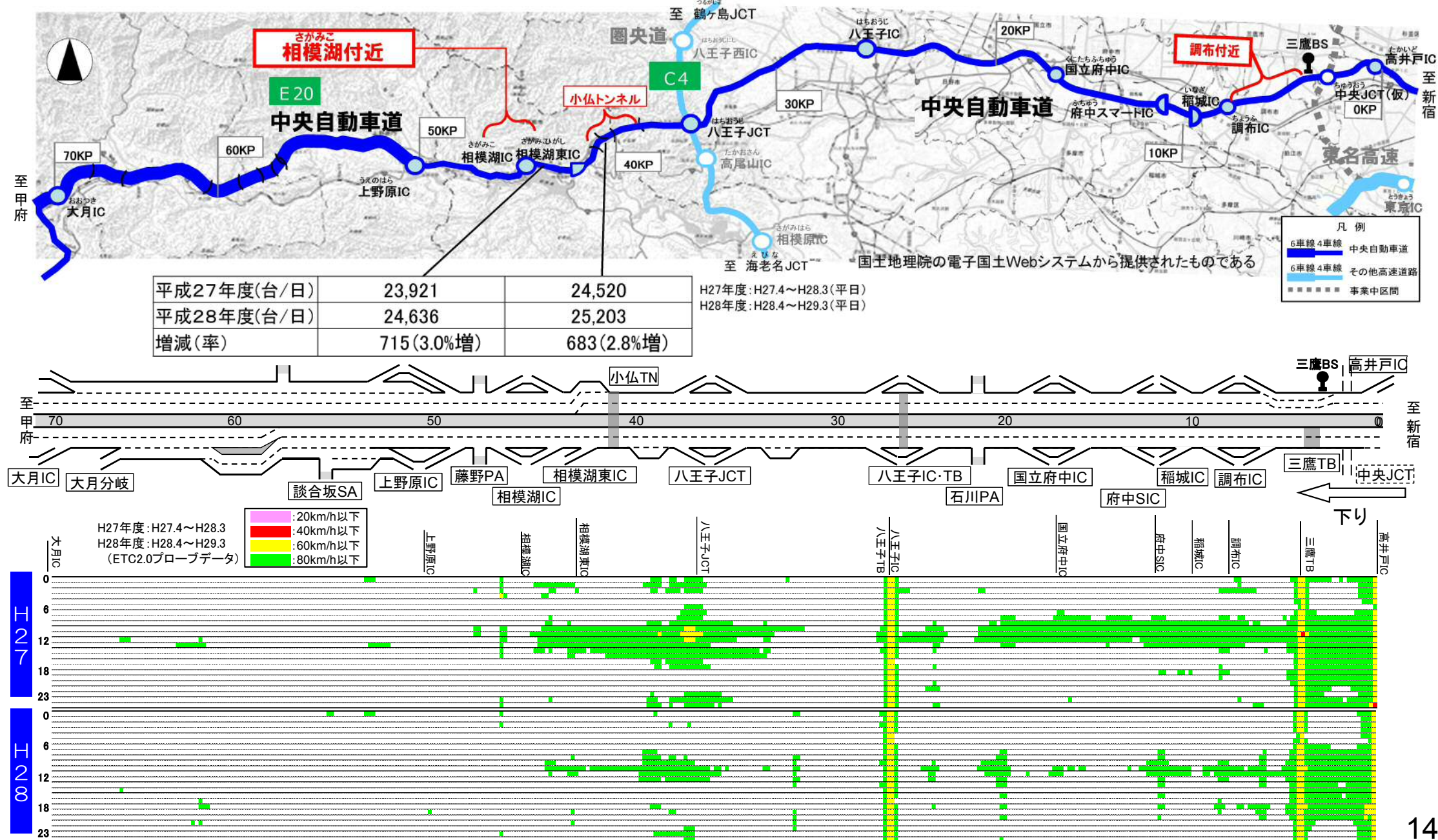
[対策後]



4. 相模湖付近（下り線）の交通状況と対策の進捗状況

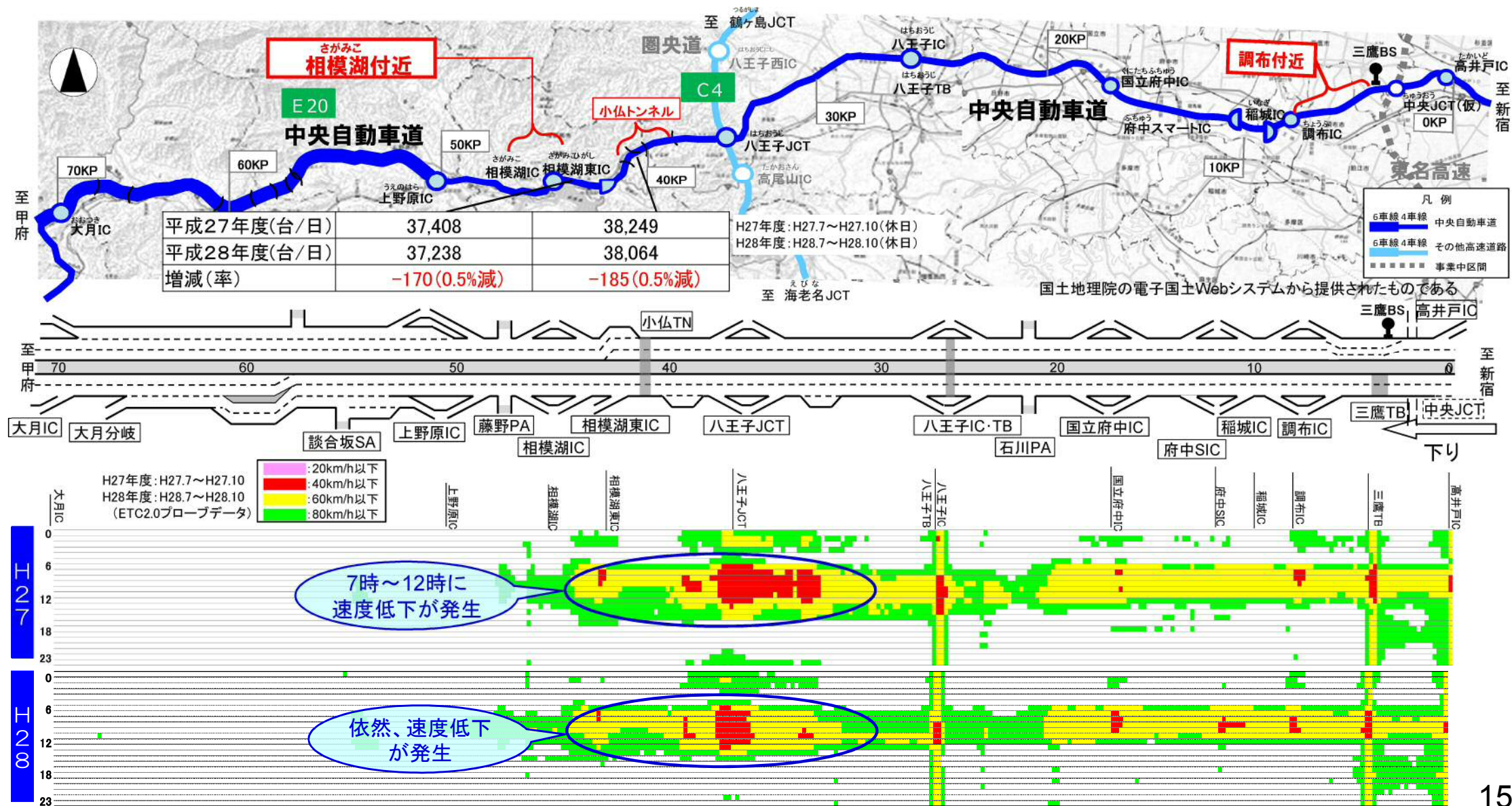
平日(下り線)の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

- H27年度とH28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)

- H27年度とH28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。

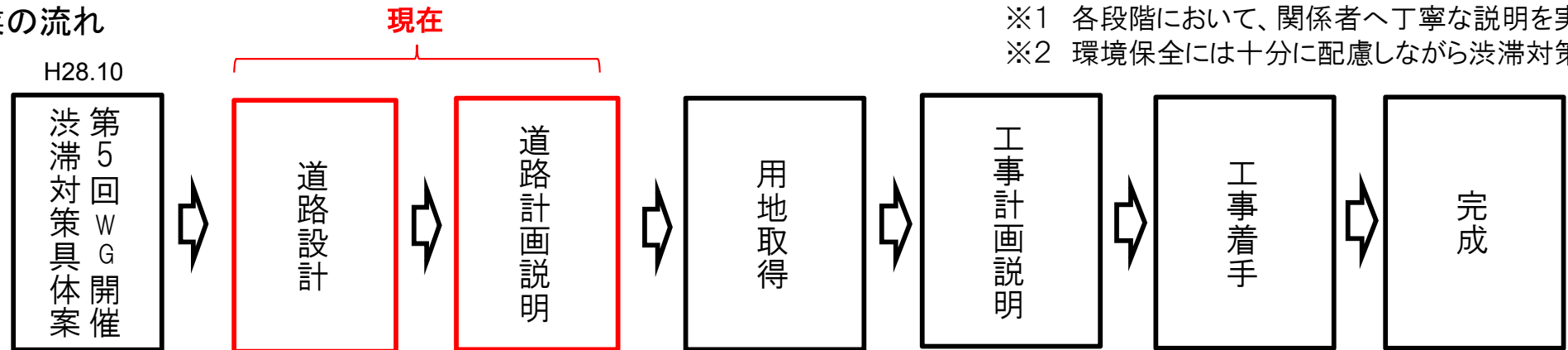


中央自動車道 相模湖付近(下り線) 対策の進捗状況

NEXCO

- 道路設計及び施工計画検討を開始するとともに、事業概要の地元説明やJR協議を開始。
- 設計完了後、地元関係者へ道路構造等の計画について説明予定。

■事業の流れ



○道路設計の状況

- ・橋梁概略設計及び施工計画検討:H29.7
- ・JR協議:H29.8開始

○地元説明等の状況

- ・事業概要説明:H29.8開始

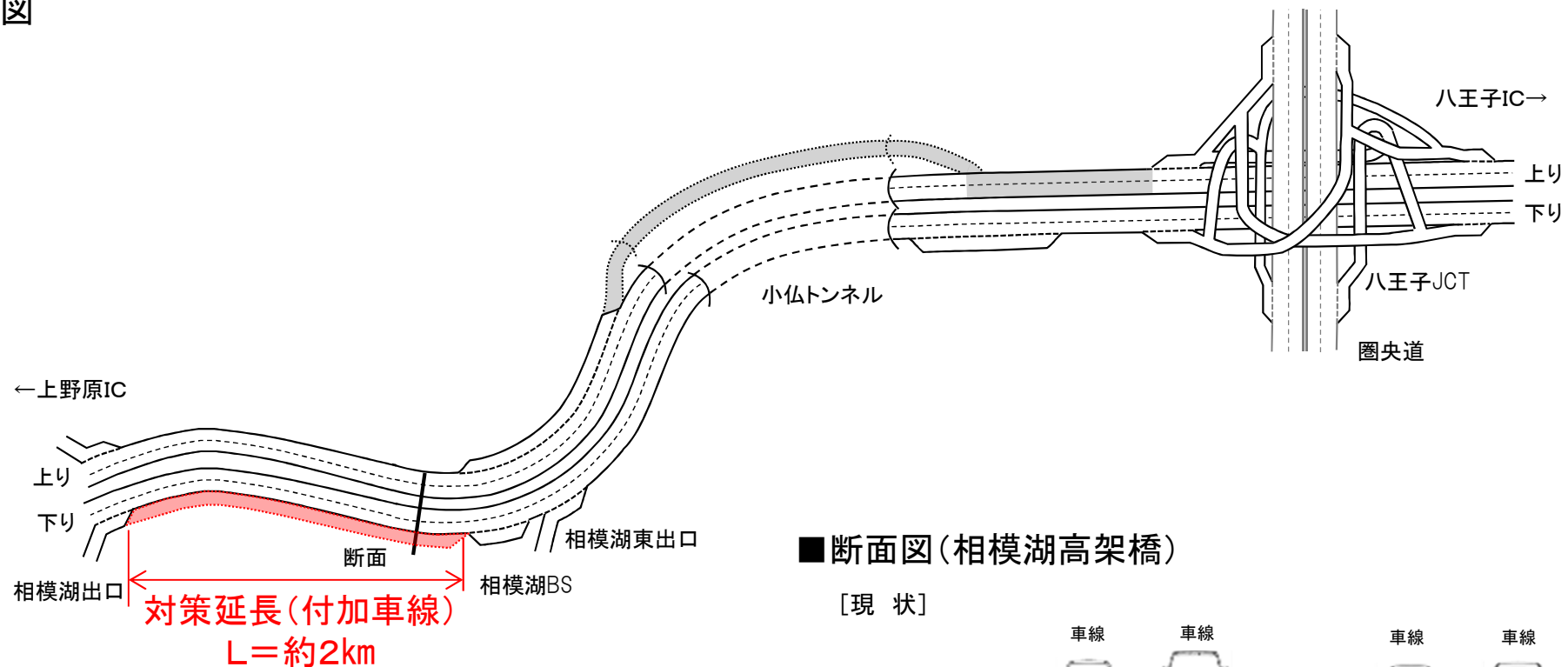


〔 対策を実施する相模湖高架橋 〕

〔参考〕相模湖付近(下り線) 対策(案)

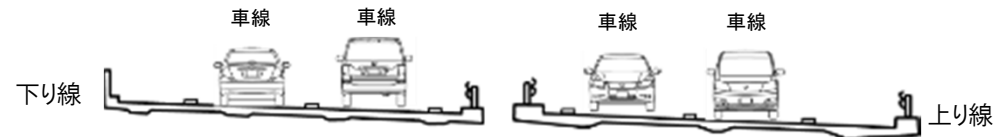
- 相模湖付近における上り勾配等によって局所的に発生している一時的な交通容量の低下を回復させるため、付加車線を設置。
- 今後、関係機関との協議を進め、準備が整い次第、工事に着手。※

■位置図

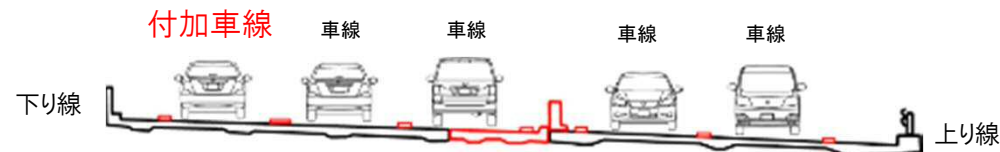


■断面図(相模湖高架橋)

[現 状]



[対策後]

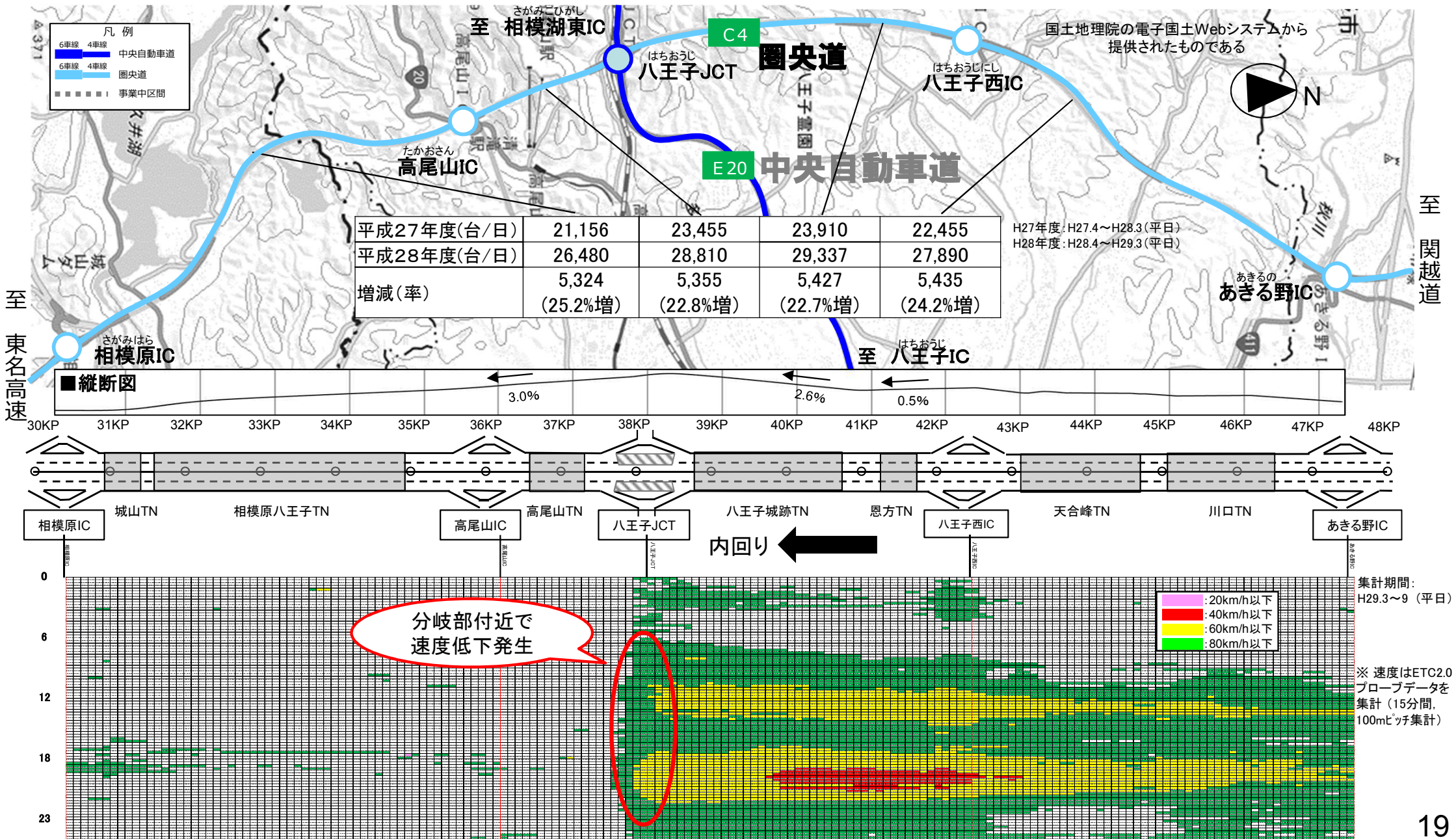


※事業実施段階で、用地取得や施工に一定の時間が必要

5. 八王子JCT付近の交通状況と対策案について

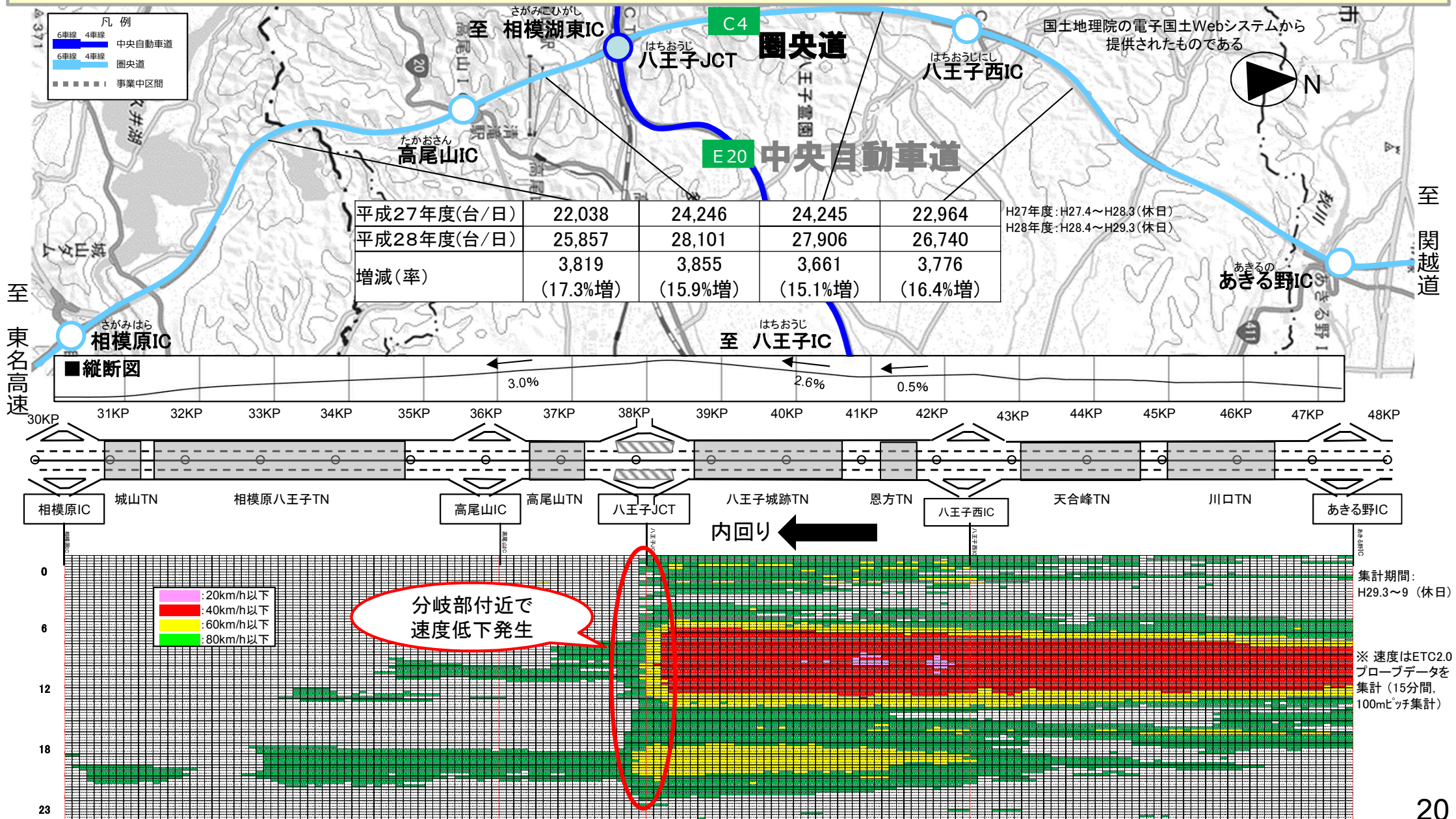
八王子JCT(圏央道)付近(内回り)の平日交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

■ 平日は、本線1車線となる八王子JCT分岐部付近で、夕方を中心に速度低下が発生している。



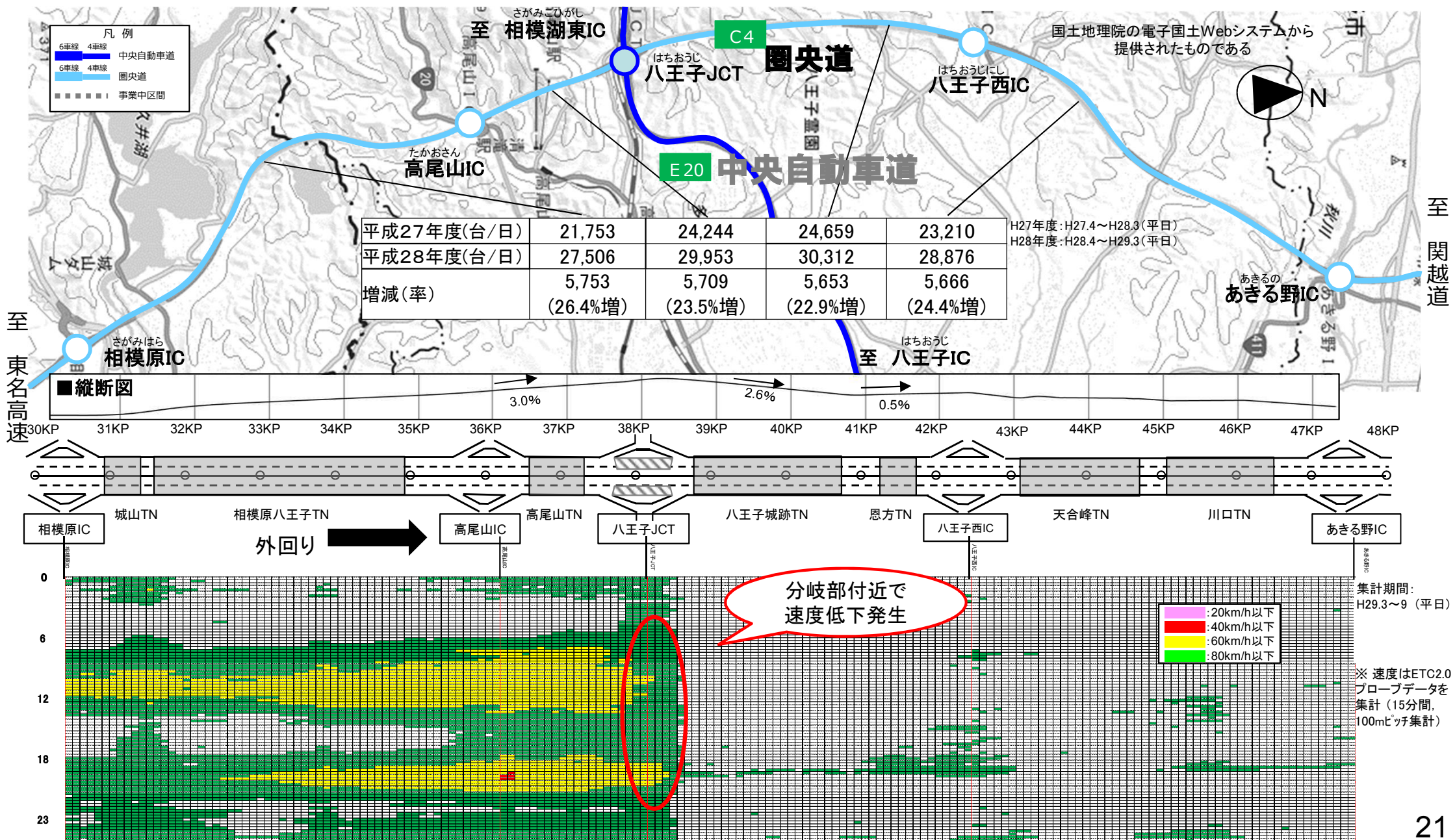
八王子JCT(圏央道)付近(内回り)の休日交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

- 休日は、八王子JCT分岐部付近での速度低下が交通量の増える朝方が顕著である。平日と比較して交通量は少ないものの、速度低下は顕著であり、中央道から延伸する渋滞の影響が考えられる。



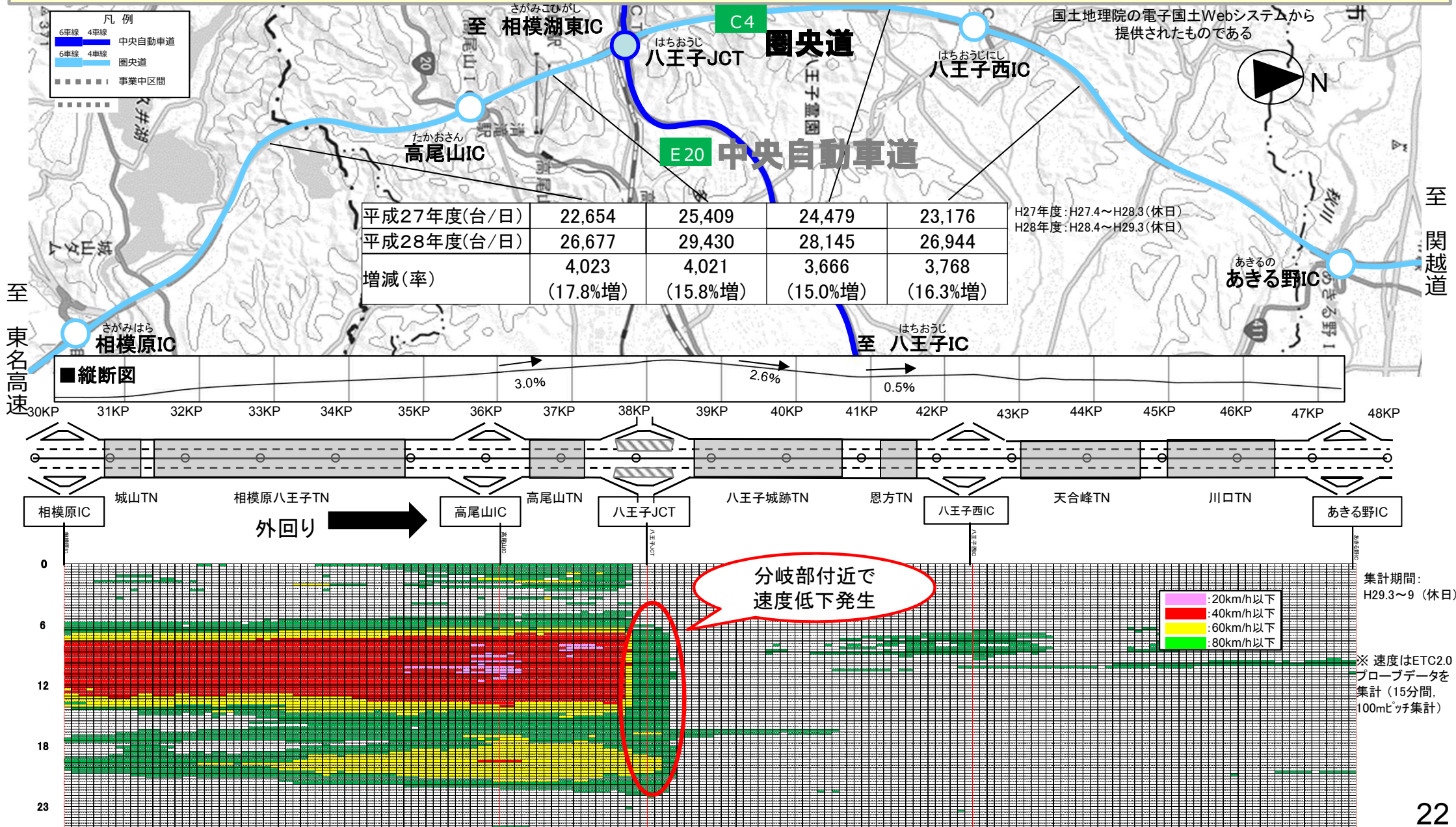
八王子JCT(圏央道)付近(外回り)の平日交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

■ 平日は、本線1車線となる八王子JCT分岐部付近で、朝方や夕方を中心に速度低下が発生している。



八王子JCT(圏央道)付近(外回り)の休日交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

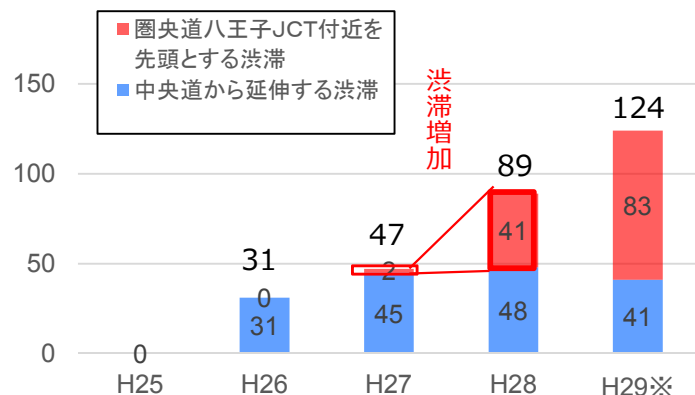
- 休日は、八王子JCT分岐部付近での速度低下が交通量の増える朝方が顕著である。平日と比較して交通量は少ないものの、速度低下は顕著であり、中央道から延伸する渋滞の影響が考えられる。



八王子JCT(圏央道)付近の渋滞状況

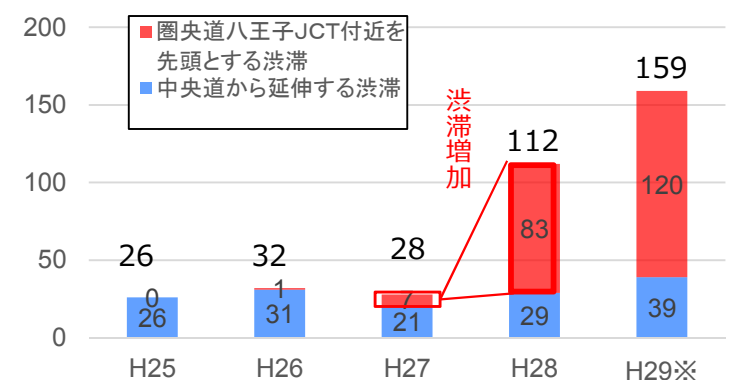
- H28年から圏央道を直進する交通量が増えたことにより、中央道から延伸してくる渋滞だけでなく、圏央道八王子JCT付近を先頭とする渋滞が急増。
- 中央道下り線から延伸する渋滞も継続的に発生。

外回り渋滞発生回数(回/年)

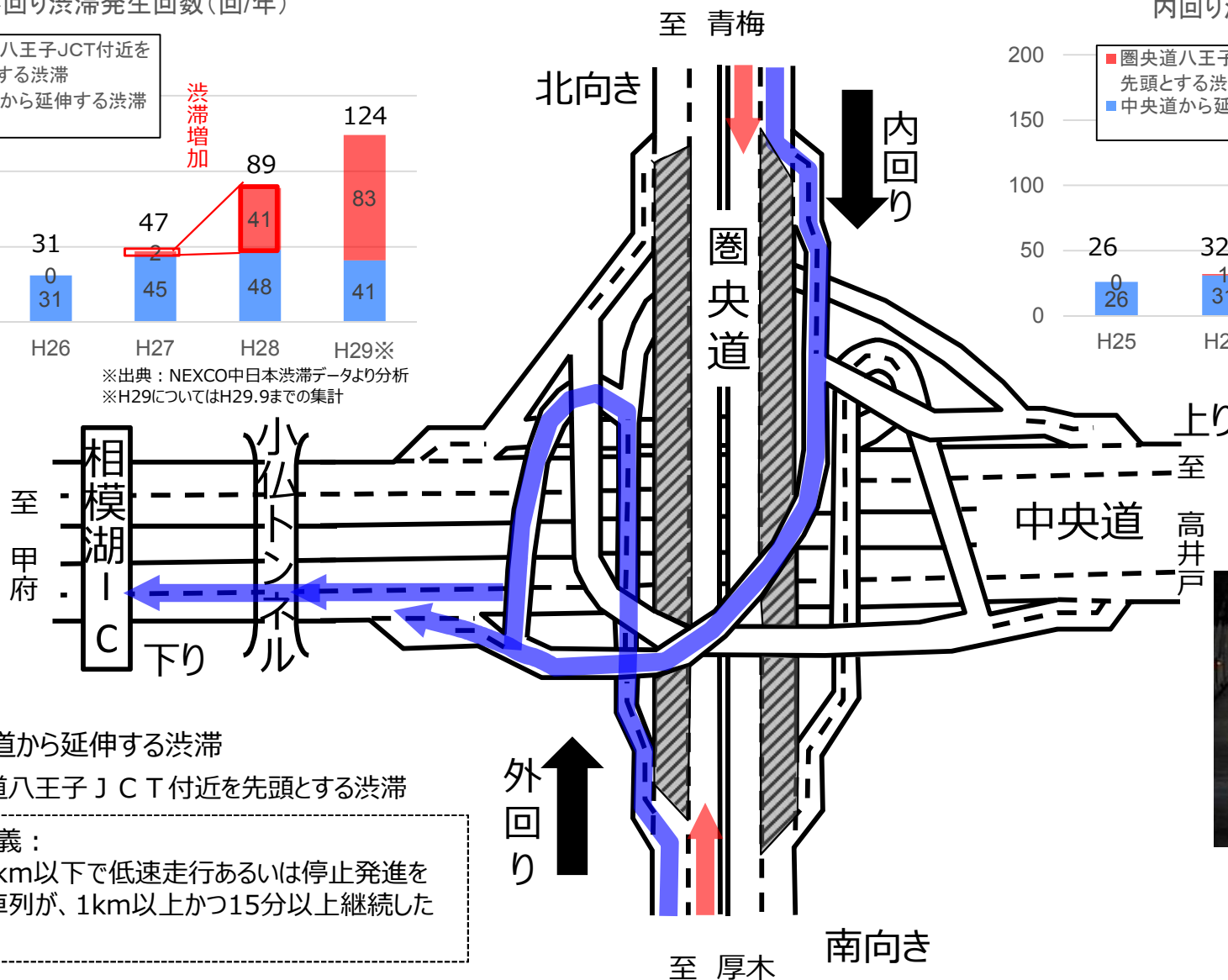


※出典：NEXCO中日本渋滞データより分析
※H29についてはH29.9までの集計

内回り渋滞発生回数(回/年)



※出典：NEXCO中日本渋滞データより分析
※H29についてはH29.9までの集計



- ← 中央道から延伸する渋滞
- ← 圏央道八王子JCT付近を先頭とする渋滞

※渋滞定義：

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

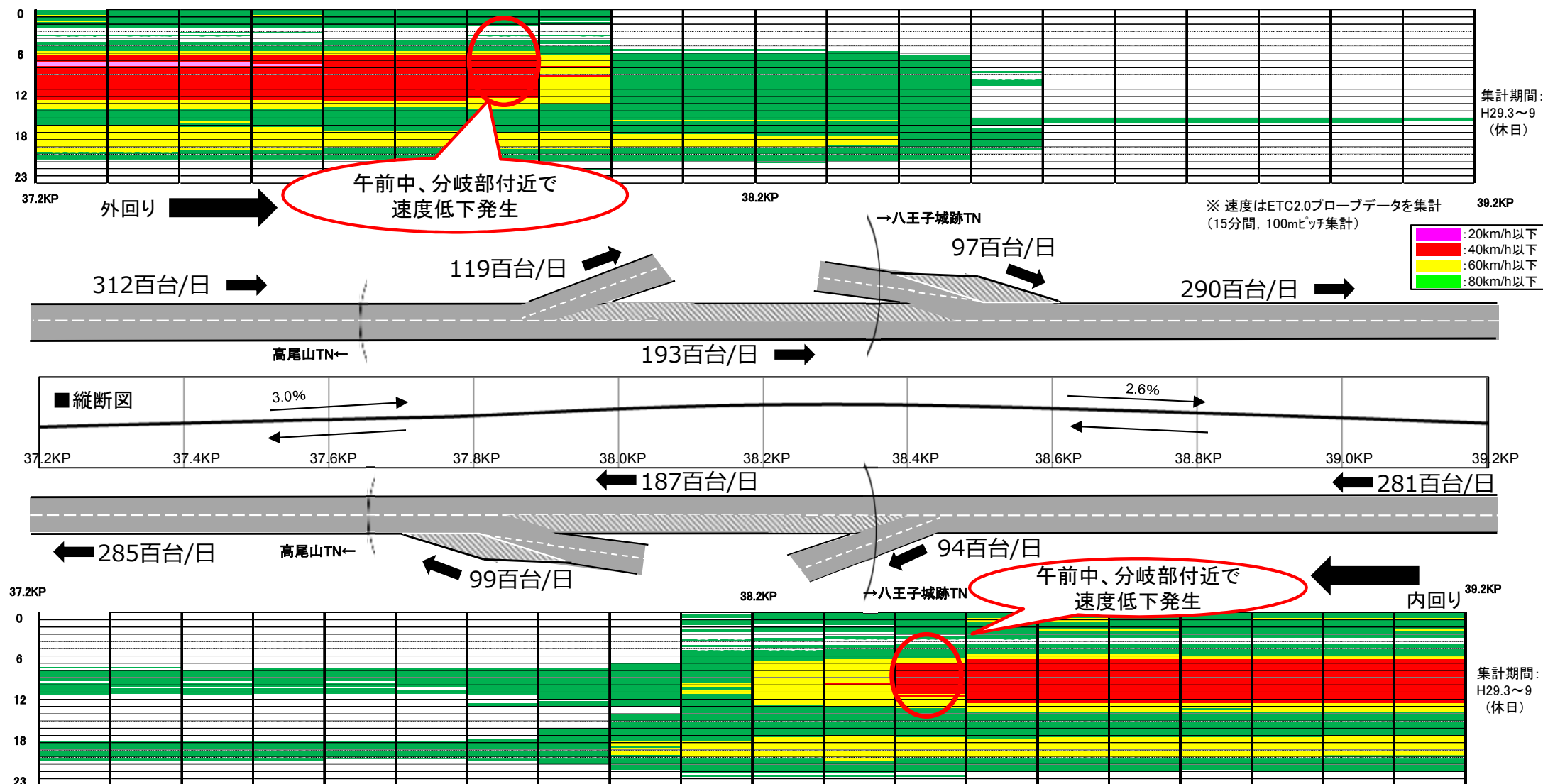


内回り分岐部
状況写真(休日夕方)

八王子JCT(圏央道)付近の渋滞発生要因①

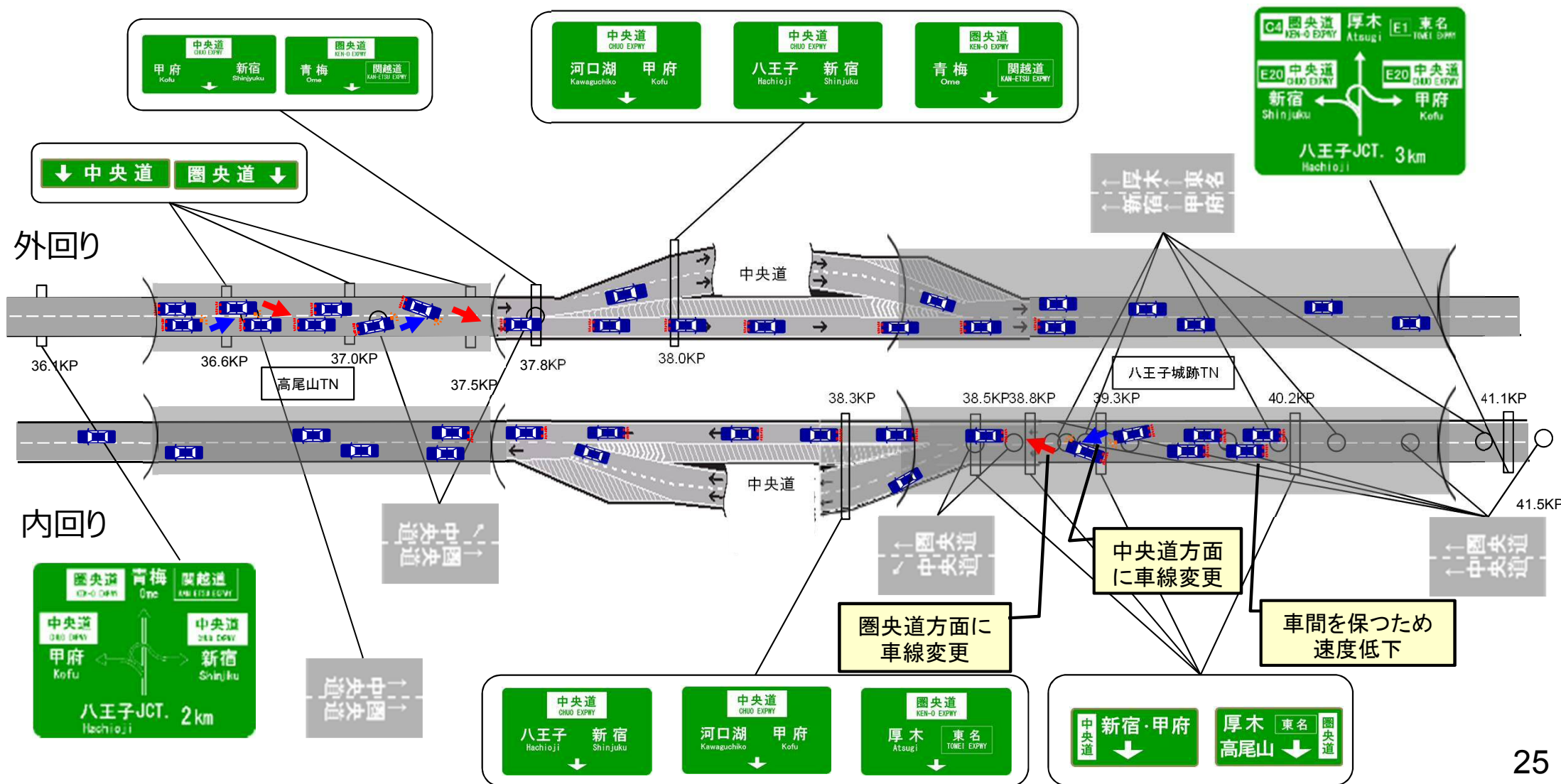
[休日]

- 休日の午前中を中心に八王子JCT分岐部を先頭とする速度低下がみられる。分岐後には速度低下は見られない。



八王子JCT(圏央道)付近の渋滞発生要因②

- 内・外回りともに、圏央道の八王子JCT分岐手前では、2車線を「圏央道本線（直進）」と「中央道方面（分岐）」に1車線ずつ車線指定し、そのまま各1車線で分岐。
- 直進方向が1車線になることにより交通容量が不足。
- 進路変更する車両により交通が輻輳し、速度低下が発生。

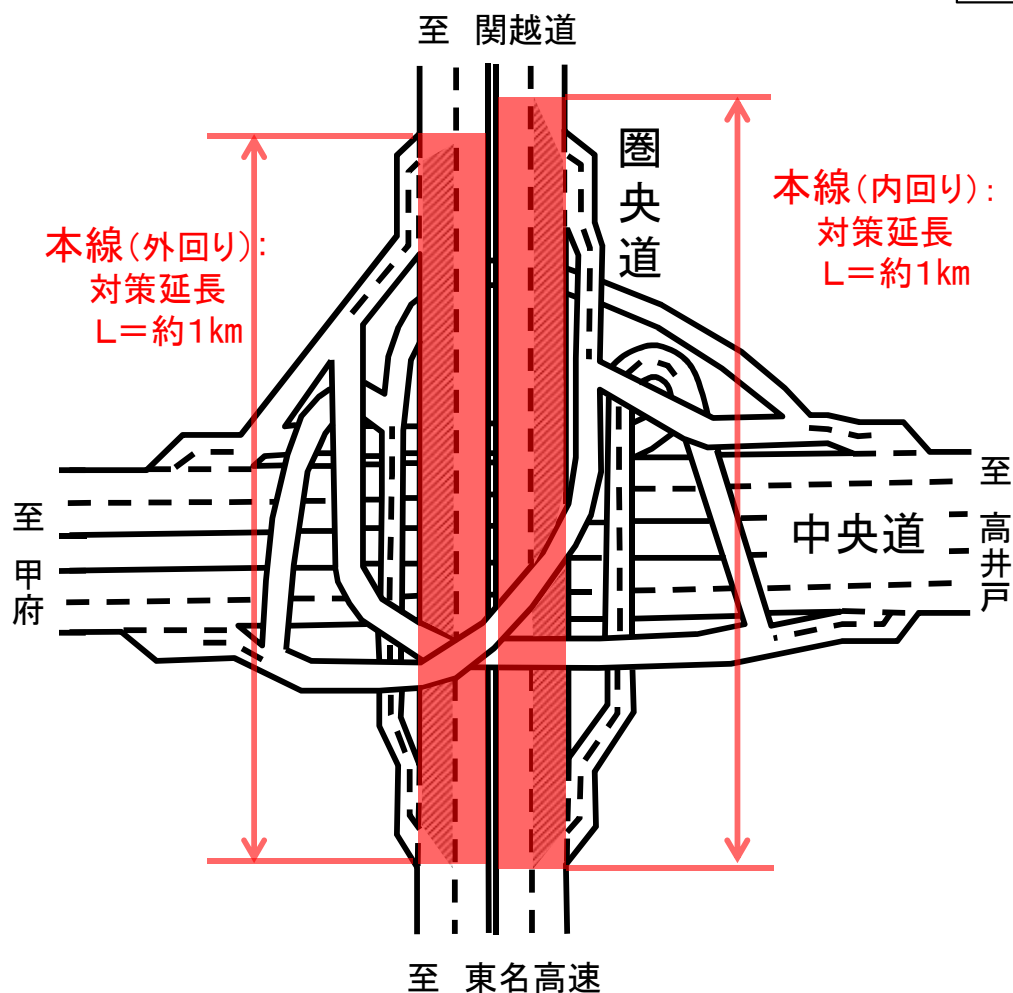


八王子JCT付近 対策(案)

NEXCO

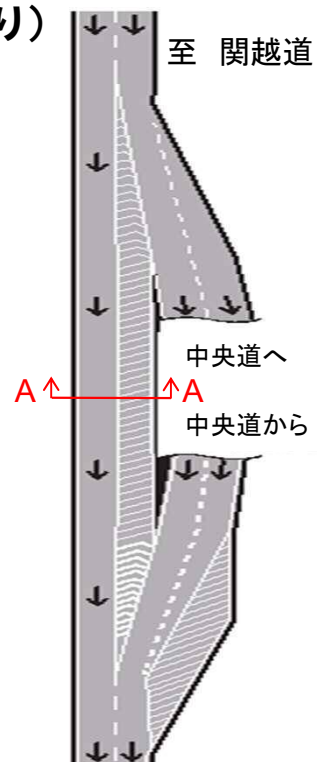
- 圏央道の本線が1車線であることにより局所的に発生している一時的な交通容量の低下を回復させるため、車線運用を見直し、既存幅員内で2車線運用とする対策を実施。

■位置図



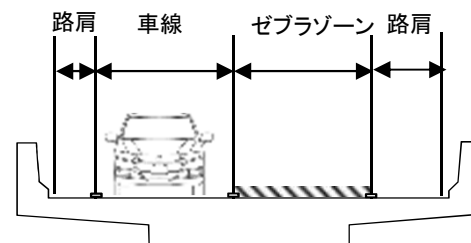
■対策の例(内回り)

現況

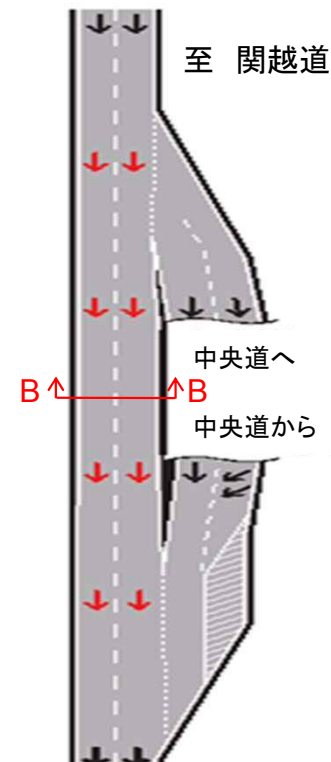


A-A断面

至 東名高速

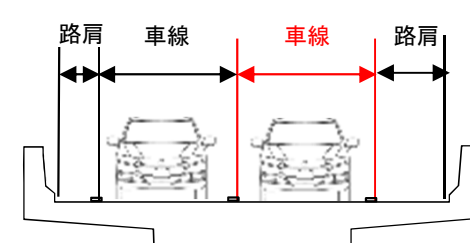


対策後



B-B断面

至 東名高速



車線運用を見直し、
本線を2車線で運用 26

<参考> 第5回WGにおける主な意見とその対応

主な意見	対応
・相模湖付近の更なる渋滞対策について、引き続き調査・検討を進めてほしい。	・H27年度、H28年度の交通状況を分析。 ・道路設計及び施工計画検討を開始するとともに、事業概要の地元説明やJRとの協議に着手。 ・今後、道路構造等の計画についても地元関係者へ説明予定。
・相模湖付近を速やかに整備を行うとともに、地元説明を丁寧に行ってもらいたい。	
・調布付近の付加車線運用に関するソフト対策についても検討してもらいたい。	・引き続きワーキングにおいて検討を行っていく。
・三鷹バス停付近の渋滞についても、引き続き検討を進めてほしい。	