

圏央道（相模原愛川 IC～高尾山 IC） 開通に伴う整備効果について

国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所 計画課

1. はじめに

首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）の相模原愛川 IC から高尾山 IC 間の延長 14.8km が、平成 26 年 6 月 28 日（土）15 時に開通しました。（図 1・写真 1）

圏央道は、首都圏の道路交通の円滑化・環境改善、沿線都市間の連絡強化等を目的とした都心から半径およそ 40～60km の位置に計画されている総延長約 300km の環状の自動車専用道路です。

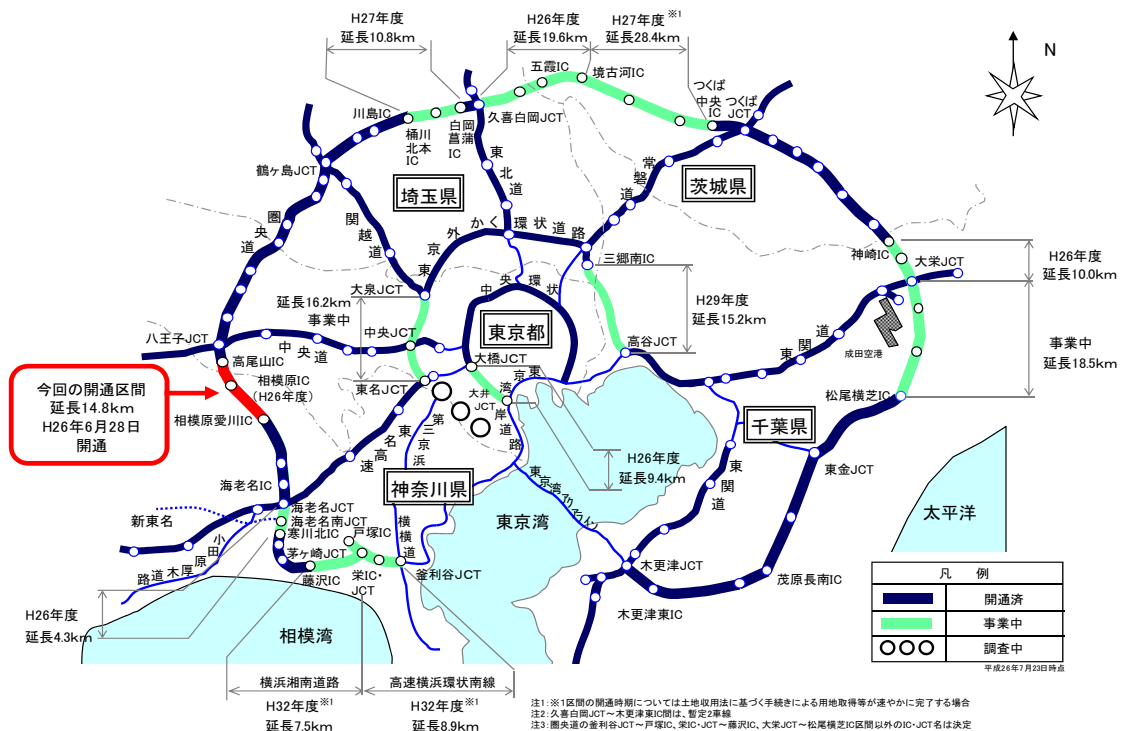


図 1 圏央道全体位置図

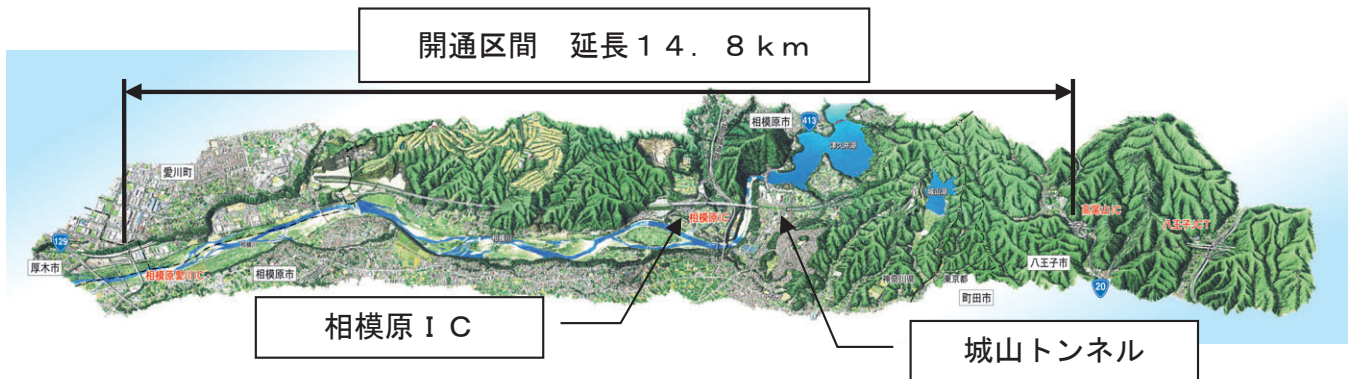
当該区間の事業経緯は、東京都と神奈川県にまたがり、平成 9 年 2 月に東京都神奈川県境～高尾山 IC 間、平成 9 年 6 月に相模原愛川 IC～東京都神奈川県境間が都市計画決定され、平成 12 年度から用地着手、平成 13 年度から工事に着手し、都市計画決定から約 17 年を経て開通することとなりました。



写真 1 開通式典で通り初めを行う大型トラック

2. 工事概要

今回の開通区間は、豊かな自然環境が広がる地域を通過するため、トンネルが上下線合わせて8本あり、これらトンネルと橋梁を合わせた構造物が延長の約7割を占める状況となっていることから、環境に配慮した最先端の工法を採用しています。また、閑静な住宅街に近接する地域では、周辺住民の方々にできるだけ迷惑がかからないよう、工期を短縮する技術を積極的に取り入れた工事を実施しました。



相模原市緑区城山の住宅地の真下を通過する城山トンネルでは、周辺の環境への負荷や交差する道路への影響を最小限に抑え、かつ、工期を短縮するため、2車線分を掘削できるシールド工法を採用し、約50%の大幅な工期短縮が実現しました。



写真2 複合アーチ断面・開放型シールド機を採用した城山トンネル

また、平成26年度開通予定である相模原IC（インターチェンジ）の橋脚工事は、一部急峻な地形であったため、竹割り型土留め工法が用いられました。これは、従来の工法と比較すると、地山を切り崩す際に出る土砂を少なくし、コンクリートの打設も節約できる経済的な工法で周辺環境への影響を少なくすることができました。

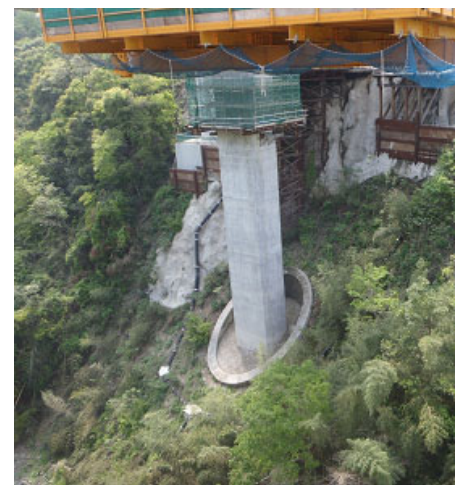


写真3 竹割り型土留め工法を採用した相模原ICの橋脚

3. 整備効果

今回の開通により、東名高速と中央道、関越道が、圏央道によってつながり、広域道路ネットワークの形成による混雑緩和の他、災害時の道路ネットワークの強化、地域活性化の支援など環状道路としての機能が発現され、様々な整備効果が期待されています。

広域道路ネットワークの形成としては、都心部への通過交通の抑制や圏央道に並行する国道16号・国道129号などの周辺道路の混雑緩和が期待されています。

また、物流面への貢献としては、圏央道を利用することを前提として、大規模・高機能な物流拠点が圏央道沿線に多数集積し、貨物の当日配送圏の拡大や広域配送への期待から、大規模・高機能な物流施設（図2）が整備・開設されはじめているところです。

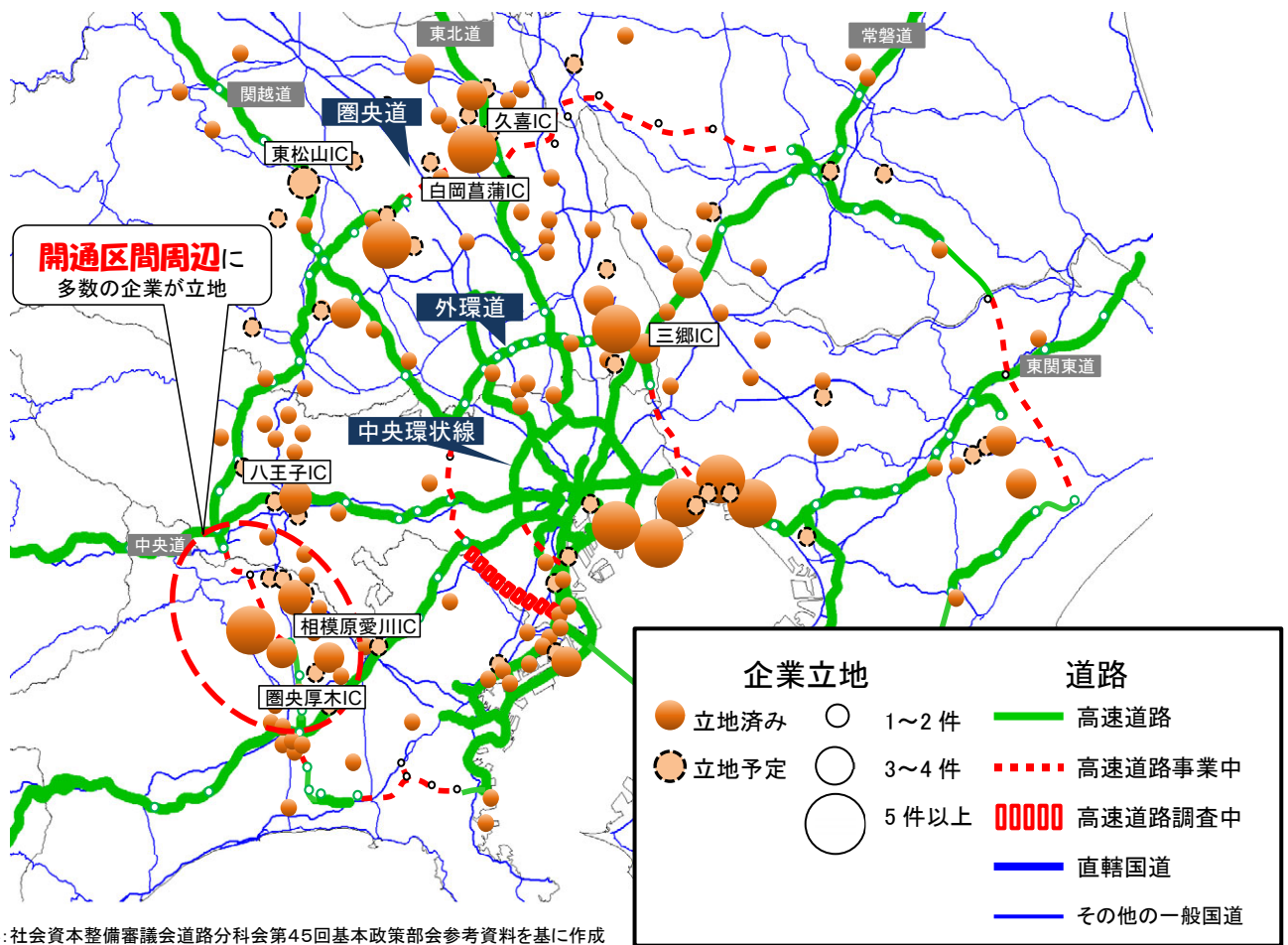


図2 圏央道周辺に立地された大規模・高機能な物流施設

次に観光面では、湘南エリアに2時間以内で行くことができる方が約300万人増えると想定（図3）しており、山梨や群馬から神奈川方面へ、逆に神奈川から山梨・群馬方面への交流が促進され、行動圏域が広くなり各々の観光地での滞在時間が増えるメリットが期待されます。

<湘南エリアへのアクセス圏域の拡大>

・新たに約300万人の方々が2時間以内で、湘南エリアへアクセスが可能

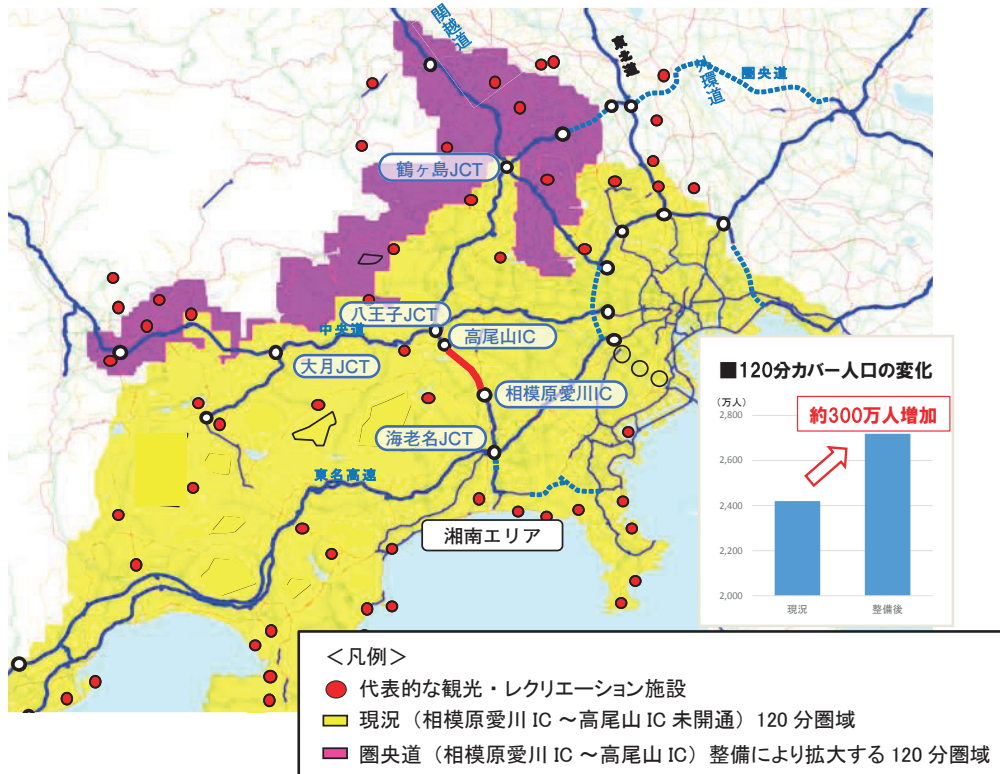


図3 湘南地域からのアクセス圏域の広がり

防災面では、災害時の救助・救援や緊急物資輸送を支えるとともに、災害や事故等で一部の経路が通行止めになっても、別の経路を利用して都心部などの目的地へ向かう緊急輸送ルートが約5倍に増加し、緊急輸送道路としての多重性が強化されます。(図4)

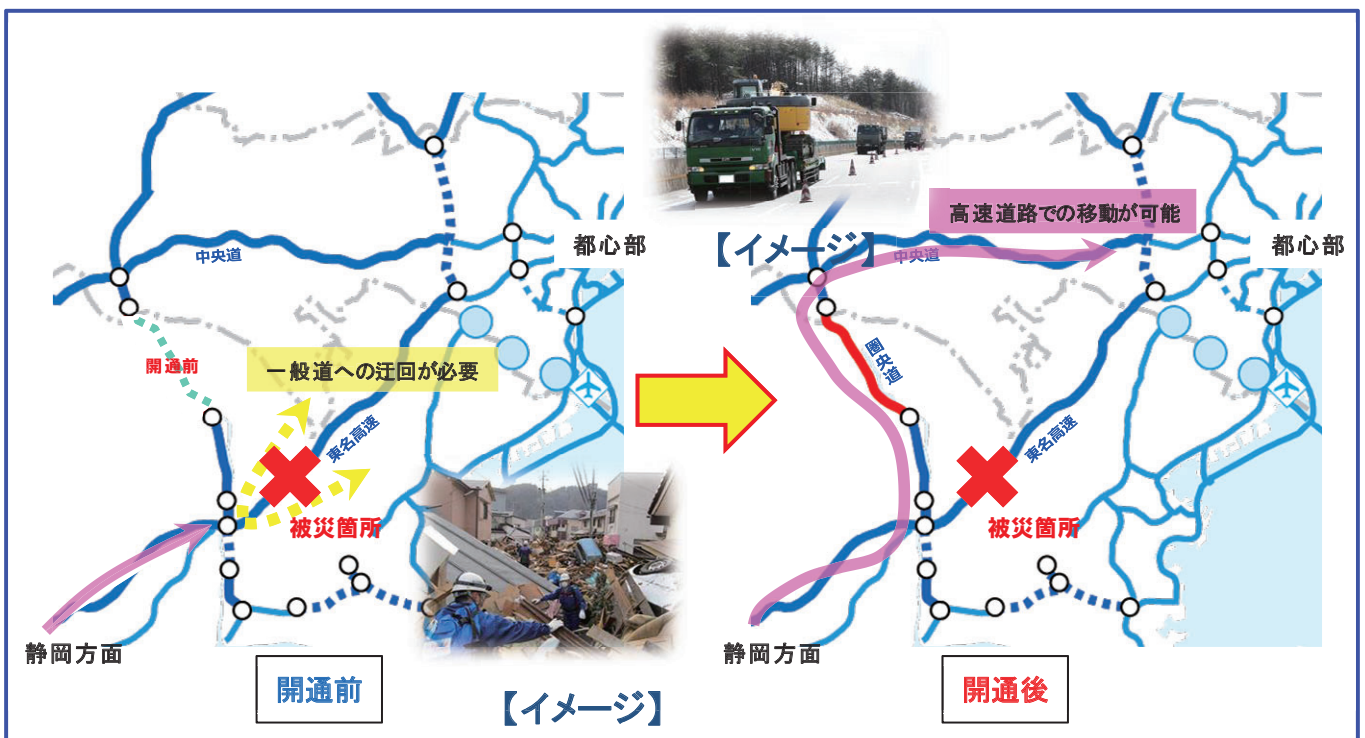


図4 東名高速が被災した場合の輸送ルートの事例

4. 開通1週間後の交通量等

圏央道相模原愛川IC～高尾山IC間の開通後一週間の平均交通量(図5)は、1日あたり約34,000台であり、これまで開通していた隣接区間の圏央厚木IC～相模原愛川IC間の交通量は、開通前の約22,400台から約46,600台に大幅に増加しています。

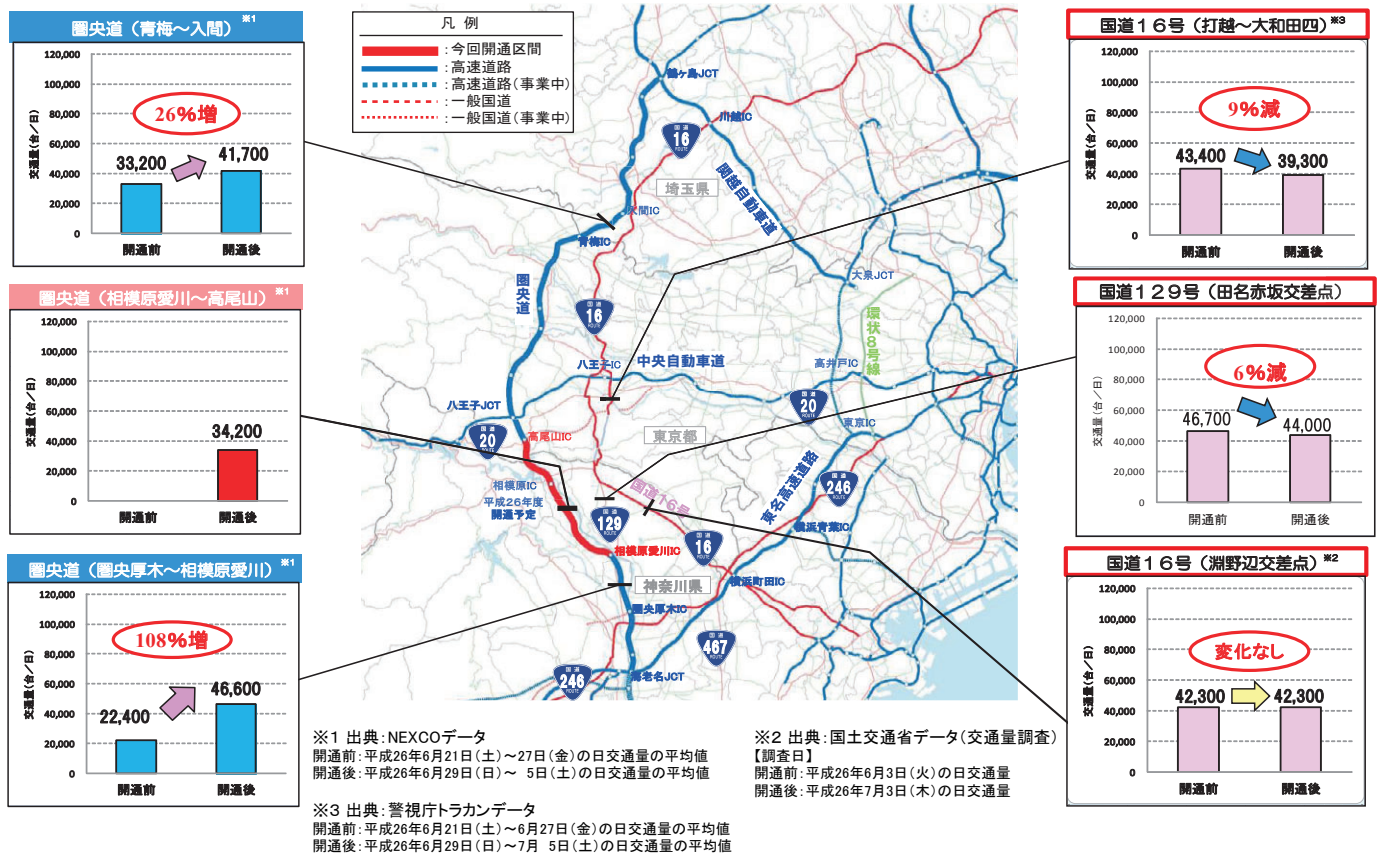


図5 圏央道の開通直後の交通量

圏央道に並行する国道129号(相模原市田名赤坂交差点)の交通量は、開通前の約46,700台から開通後は約44,000台と6%減少し、また、八王子市内の国道16号(八王子市打越～大和田四)の交通量は、開通前の約43,400台から開通後は約39,300台と約9%減少しています。(写真4)

一方、相模原市内の国道16号淵野辺交差点では、現時点で変化が少ない状況となっています。



【開通前】

【開通後】

写真4 開通前と開通後の国道16号(八王子市左入橋交差点付近)

圏央道がつながることにより、例えば周辺の物流企業からは、東北や北関東方面への配送に圏央道を使い始めているなどの声を頂いており、更に、新聞では、富岡製糸場など群馬県内を巡る静岡発日帰りツアーの企画にキャンセル待ちが出るほど人気が集まっているなどの報道もされているところです。



写真5 圏央道の開通状況（相模原 IC ランプ橋から八王子方面を撮影）

5. おわりに

今後、圏央道及び周辺の交通状況等を含めた整備効果を注視するとともに、平成26年度開通予定の相模原 IC については、地元の皆様のご理解とご協力を得て工事を全面展開しているところであり、引続き、関係機関と連携しつつ、事業推進に努めて参る所存です。