

首都圏中央連絡自動車道 八王子 JCT ~ あきる野 IC 間開通と その効果

国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所 計画課長 古川 慎治

REPORT ②

1 はじめに

首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）は、東京都心から半径約40~60kmの位置に計画される、延長約300kmの高規格幹線道路である。

図1 位置図



し、首都圏の広域的な幹線道路網を形成する環状道路である。

圏央道の整備は、平成13年8月、政府の「都市再生プロジェクト（第二次）」にも位置づけられ、平成17年からは開通目標時期を公表して、徹底した事業進捗管理の下、整備が進められ

ている。

この度、平成19年6月23日に八王子JCTからあきる野IC間（延長9.6km）が開通し、東京西側で初めて関越自動車道（以下、「関越道」と中央自動車道（同、「中央道」）の高速道路間が連絡された。

また、開通後、本年8月1日からはETCシステムを搭載している車両を対象に、料金割引の社会実験を開始しているところである。

本稿は、6月の開通から約4ヶ月が経過した圏央道（八王子JCT～あきる野IC）の開通効果を主とし、さらに、料金割引の社会実験の途中経過をとりまとめたものである。

2 開通による効果

圏央道（八王子JCT～あきる野IC）が開通して、約4ヶ月後の効果を、下記の観点から分析した。

- (1)環状道路としての機能、
- (2)渋滞緩和、
- (3)地域や産業の活性化

2-1 環状道路としての機能発揮

以下に、圏央道の環状道路としての機能に着目し、①圏央道利用交通の変化、および②中央道と関越道の連続利用台数を分析して、その効果発現状況を把握した。

(1) 圏央道利用交通の増加

図2は、平成8年以降の、圏央道の断面交通量の推移を示したものである。圏央道の交通量はこれまで、関越道からの順次開通に伴い年平均7%で増加してきた。

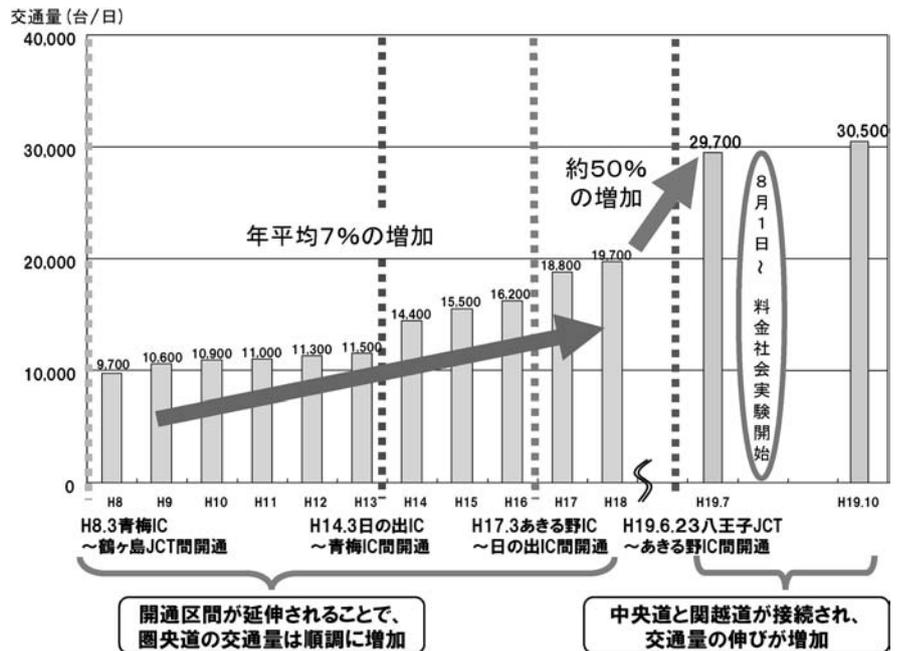
今回の八王子JCT～あきる野ICの開通では、中央道と関越道が接続されたことにより、交通量の伸びは約50%と大幅に増加している。

(2) 中央道と関越道の連続利用台数

図3は、八王子JCT～八王子西IC間の断面を通過する交通の特性について分析したものである。圏央道（八王子JCT～八王子西IC間）の利用交通約26,400台/日のうち約5割が中央道～関越道間を連続利用している。

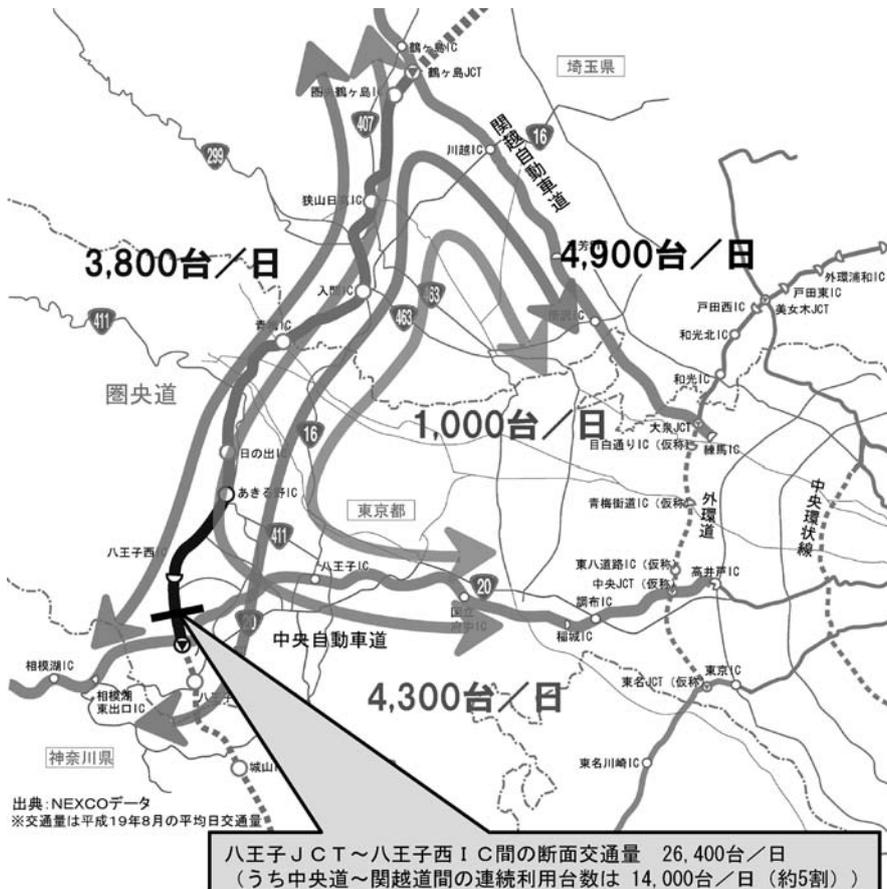
さらに、開通前後での中央道～関越

図2 圏央道（青梅IC～入間IC）の断面交通量



出典：NEXCOデータ
 ※H8～H18の交通量は、各年度平均日交通量
 H19.7の交通量は、月平均日交通量
 H19.10の交通量は、月平均日交通量
 ※ETC非搭載含む(全車交通量)

図3 中央道～関越道の交通流動の変化



八王子JCT～八王子西IC間の断面交通量 26,400台/日
 (うち中央道～関越道間の連続利用台数は 14,000台/日 (約5割))

道間の交通を詳細に分析すると、次の点が明らかとなった(図4)。

- ・中央道の各ICから一般道経由で圏央道へ乗り継ぎ、関越道まで連続利用していた交通が3,300台/日から1,300台/日と約6割減少
- ・中央道と関越道を乗り継ぐ交通は圏央道により連続利用が可能となり、3,300台/日から15,300台へと、約5倍に増加

これらから圏央道の「環状道路としての機能」が発揮され、圏央道を利用した関越道エリアと中央道エリアの往来が活発化した様子が伺える。

このように、圏央道(八王子JCT～あきる野IC間)の開通により、首都圏の広域的な環状道路としての機能が発揮され始めている。

2-2 圏央道に並行する一般道の渋滞緩和

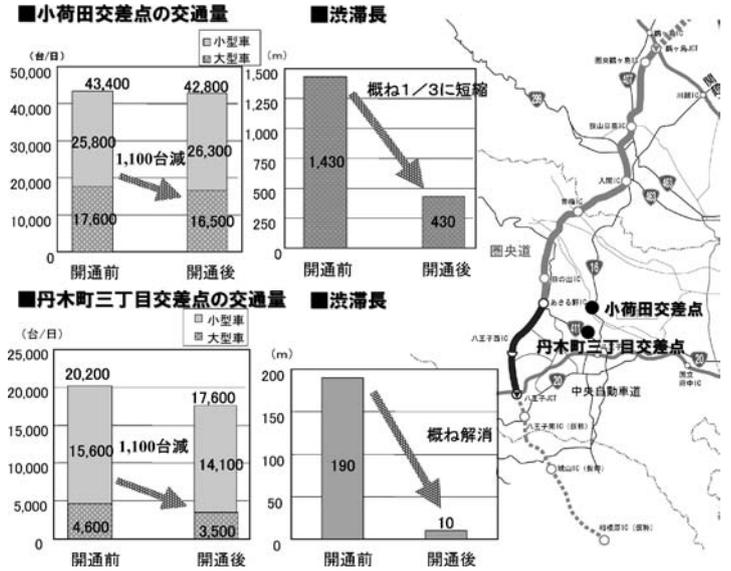
次に、圏央道に並行する一般道路の混雑緩和効果を分析した。

図5は、開通区間周辺の、圏央道に並行する一般道路の交通量・渋滞長の変化を示したものである。同図に示すとおり、大型車の交通量が国道16号の昭島市小荷田と国道411号の八王子市丹木町三丁目の交差点で、それぞれ約1,100台/日減少した。各交差点の渋滞長は、小荷田交差点(国道16号)で1,430mから430mへと概ね1/3まで短縮し、また、丹木町三丁目交差点(国道411号)で190mから10mへと概ね解消された。

図4 中央道～関越道の連続利用交通の変化



図5 並行路線(国道16号・国道411号)の渋滞緩和



昭和小荷田交差点の状況

圏央道開通前



開通前(H19.6.13撮影)

圏央道開通後



開通後(H19.9.27撮影)

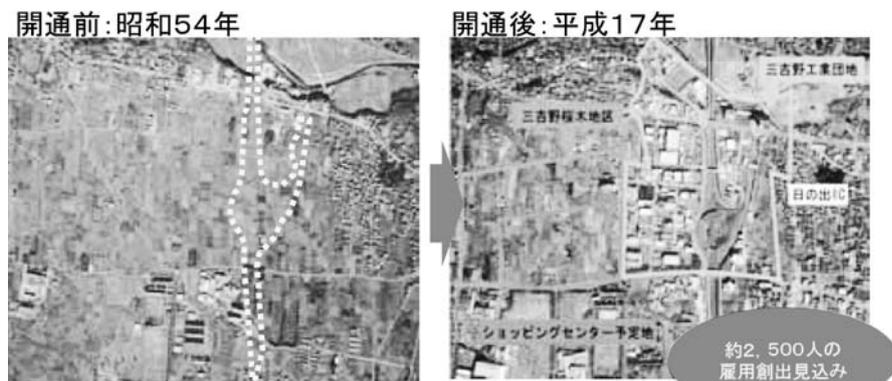
開通前後の交通状況(昭島市小荷田交差点)

2-3 地域や産業の活性化

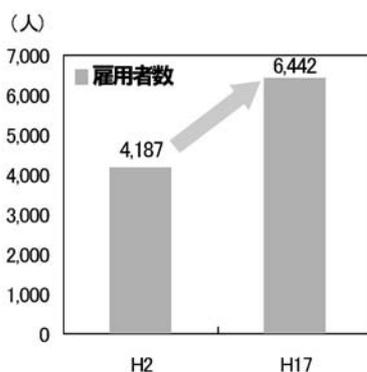
2-1 から 2-2 に示した直接効果（交通状況の変化・渋滞緩和効果）に加え、圏央道の整備には、地域の活性化（間接効果）に対する期待も多く寄せられている。

平成14年に圏央道が開通した日の出町では、企業進出等により約2,000人の雇用が増加した。このうち約1,800人は日の出町以外に在住しており、周辺市町村にも効果が波及している様子が伺える。さらに、大型ショッピングセンターの建設が進行しており、今後も約2,500人の雇用が創出される見込みであり、これらの企業立地・雇用創出等により、日の出町では、固定資産税収が平成2年から平成16年までに5億円から10億円に倍増している。（図6）

図6 圏央道開通区間周辺の企業進出・雇用創出

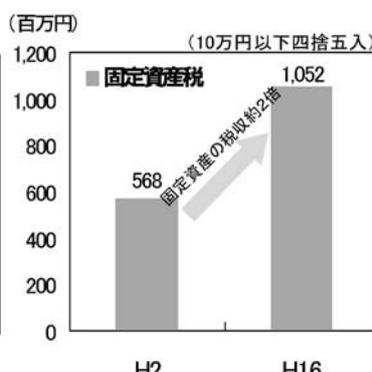


日の出町の雇用者数の推移



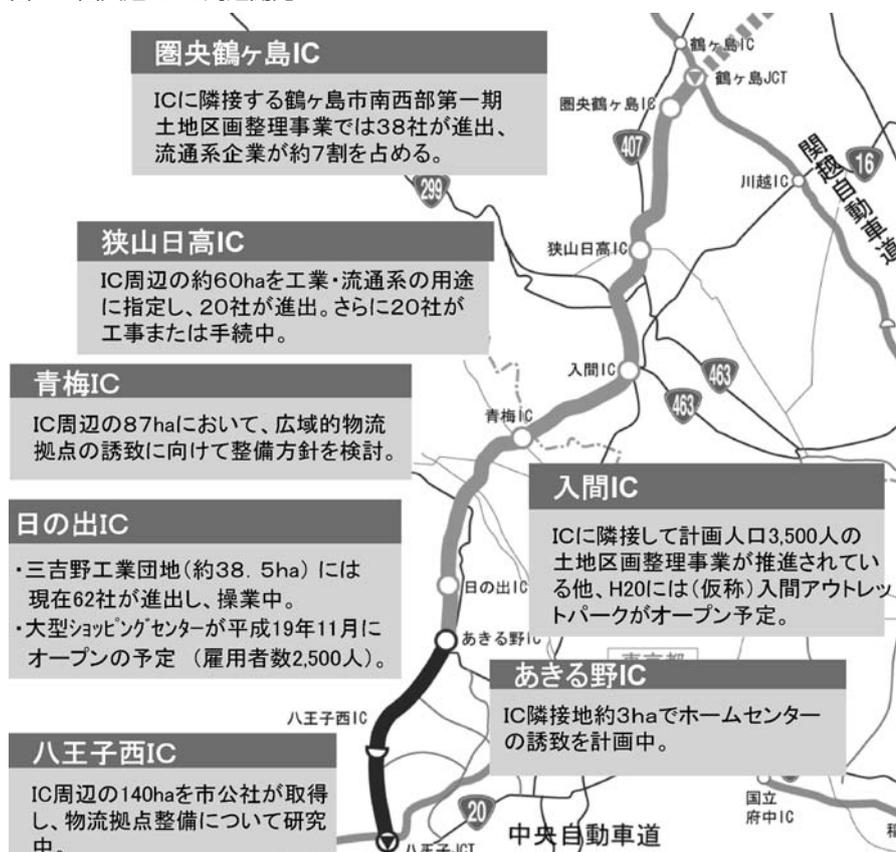
出典：1990年、2005年国勢調査

日の出町の固定資産税の推移



出典：日の出町資料

図7 圏央道 IC の周辺開発



その他にも、各IC周辺には続々と開発計画が進んでいく予定である。（図7）

3 料金割引の社会実験

圏央道料金社会実験は、高速道路ネットワークの更なる有効活用を図り、圏央道の環状道路機能を一層、発揮するためにETCシステムを搭載している車両を対象に実施しているものである。料金割引は以下のとおりである。

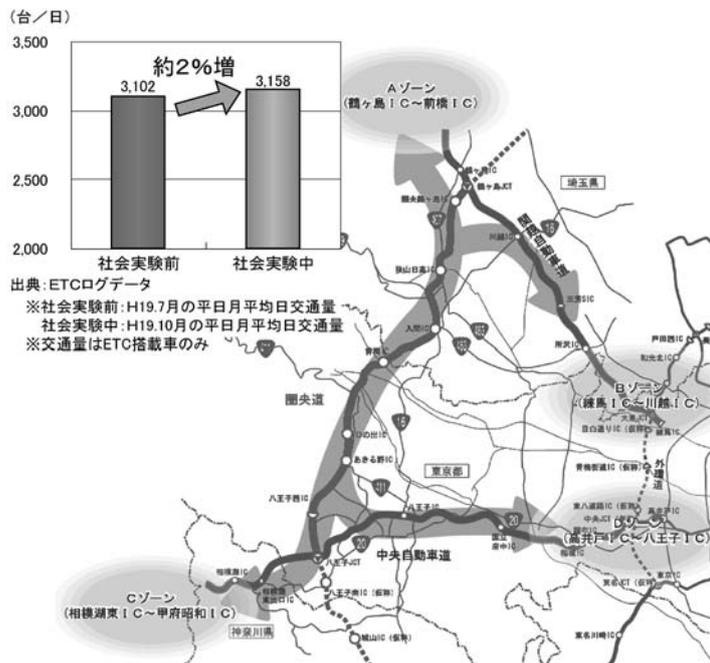
- ①圏央道全線利用割引：30%割引
- ②中央道・圏央道連続利用割引：全車種300円割引

8月の実験開始以降、現在も継続中であるが、途中経過として交通の現況把握を行った。

(1) 圏央道全線割引

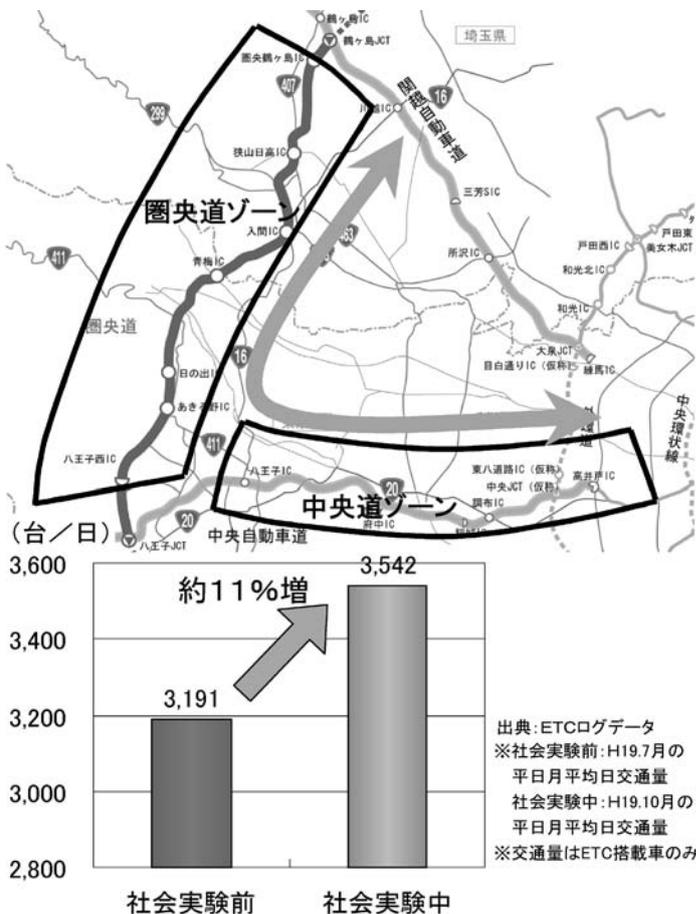
図8は、実験前後の圏央道全線利用交通量の変化を示したものである。同

図8 圏央道全線利用交通量の変化



注) 料金割引の対象外であるAゾーン⇄Cゾーンの交通量を除く

図9 中央道・圏央道連続利用交通量の変化



図に示すとおり、全線（八王子JCT～鶴ヶ島JCT）利用交通量は、実験前に比べ、約2%増加していることがわかった。

(2) 中央道（高井戸方面）・圏央道連続利用割引

図9は、実験前後での中央道（高井戸方面）と圏央道の連続利用交通量を示したものである。同図に示すとおり、実験前に比べ約11%増加する等、中央道⇄圏央道間の利用交通の増加が見られた。

4 おわりに

これまで示したとおり、圏央道（八王子JCT～あきる野IC間）が開通し、放射方向の高速道路が連結されたことにより、圏央道は、環状道路としての機能が発揮され始めていることが明らかとなった。また、圏央道に並行する一般道路の渋滞緩和効果の発現が確認された。開通の効果は、こうした交通円滑化のみならず、産業活性化、地域活性化に対しても着実に現れてい

る。

一方、本年8月1日より開始された「料金割引社会実験」によって、「“使いやすい”高速ネットワーク」の実現

が、整備効果を更に高める上で重要であることが途中経過として確認されている。

引き続き、圏央道及び周辺道路の交

通状況を観測し、開通後及び料金社会実験の効果などについて把握していきたい。