

土木森林環境委員会 県内調査活動状況

1 日 時 平成26年11月 6日(木)

2 出席委員(9名)

委員長 桜本 広樹

副委員長 遠藤 浩

委員 臼井 成夫 石井 脩徳 清水 武則 久保田松幸 大柴 邦彦

土橋 亨 小越 智子

欠席委員 なし

3 調査先及び調査内容

(1) 【小仏トンネルの渋滞解消について】

調査内容(主な質疑)

問) 資料43ページについて、無料の高速道路でも休憩サービスを提供していくということだが、県内では考えているのか、または、これから考えるのか。

答) 中部横断道の富沢～六郷間については、基本的に道の駅を活用したものを考えており、今、南部のほうで検討している。7月23日に長坂以北のルート帯が発表されたが、SA・PAについては要望を行っていくという段階である。県としては、長坂から県境までの間で、SA・PAの設置の可能性について検討を行っている。

問) アップダウンがある所で渋滞が発生するという話が出てきている。調べているのだから正しいのだろうと思うが、現在は車の性能がよくなってきているので、高速道路レベルのアップだったら、それによって車のスピードが出なくなるということはないと思う。アップダウンがあると何が原因で渋滞になるのか。

答) 資料の22ページで説明する。確かに車の性能も上がっているが、実際運転をするのは人間であり、圧迫感等により知らない間に速度が落ちているということがある。上り坂の始めで車に影響を及ぼし、車間距離が狭まるから、後続車はそこでブレーキを踏んでしまう。そうすると、視覚的にブレーキランプの赤いランプが入り、段々と後ろの車にブレーキが連鎖して行って、渋滞が起きる。これがサグ部で渋滞が発生する一番の原因である。例えば、完全に自動運転にして、速度低下を起こさないようにするというのは、将来の課題かと思う。

問) 我々が高速道路を走っていると、事故の現場処理で渋滞が起きている。今年の夏、大阪に行ったとき、行きは5時間程度、帰りは8時間程度かかった。オートバイと乗用車の事故で、オートバイが倒れているが、なぜ何時間も渋滞になってしまうのかと思いつつ、横を通ってきた。高速道路の中で事故が起きたら現場検証は必要かもしれないが、

その時間一車線にするだけで、通過にすごく時間がかかってしまう。すぐ撤去して後で現場検証をするなど、そのあり方を検討されてはいかがか。

答) 資料の42ページを見てほしい。これは今、国土交通省のほうで検討を進めている状況である。委員の言うとおり、事故が起こるとまず、救命活動、消火、現場見分が行われ、それがきちんと終わってから、今度は事故車の処理、それがきちんと終わったら、今度は道路損傷復旧と、言い方は悪いかもしれないが、縦で動いている。それを極力、規制時間を削減しようということで、今後は、事故発生後、救命活動、事故の見分、事故車の処理、道路損傷復旧を併行しながらやっていって、いかに事故発生からの規制時間を少なくするかといった検討を進めているところである。この検討により、遅延時間の削減につながるものと考えている。

問) 対策を講じる案として、付加車線を設置するということであるが、これは新たにトンネルをもう一本掘るという考え方でよろしいか。

答) 資料の36ページ。上り線、下り線において、目いっぱい車線を使っている状況である。その中でもう一本増やす、もしくは、交通容量を拡大するため付加車線の設置を行うということで、資料36ページの左の図のとおり、上り線の外にトンネルを掘るのが一番効果的な策ではないかという案が6月30日に示されたということである。

問) 最近は、環境に対する考え方がかなり変わってきたと思うが、その点、見通しとしてはどのようなになっているのか。

答) これについては、国のほうで検討を行っていると聞いている。

問) 特に地域とか、森林山地を持っている団体などが、動いているようなことはあるか。

答) 今のところ、県にはそのような情報は入っていない。

問) 資料38ページの今後の進め方の、左側の3. 料金制度のあり方というところで、割引の見直しとあるが、料金体系を高くするということか。そうすると、一般車両などが減るということか。

答) ここのシームレスな料金体系とは、例えば、中央道の高井戸までは距離制と言って、1キロあたり何円というように設定されているが、首都高に入ると、同じ距離制でも1キロあたりの単価が違っている。その1キロメートルあたりの単価の違いは、建設年代の違いとか、建設費用の償還の割合による差などで細かく違う状況になっている。それを押し並べて、一緒にできないかということである。

料金を高くするという話については検討が進んでいるが、賢く高速道路を使うというところで、例えば、中央道を過ぎて都心が混んでいると、走行の料金を上げて、それを外環道なり圏央道なりに迂回させるという形が、今後三環状の整備状況を見つつ検討されるのではないかと思う。料金を高くして交通量を抑えようという施策は局部的にはあるが、高速道路全体の交通量を抑えようということは、国は考えていないと思う。

問) そうだと思う。一気に上げるというのは、一般道の交通量が増えるだけで、やはり厳しいと思う。やはり、三環状などの調査をしながらしっかりやっていただきたいと思

う。そのへんはいかがか。

答) 資料38ページにもあるが、基本的に国のほうでも、機動的な交通利用を促すという形で料金体系を見直して、均一的な料金のもと、本線料金所を極力なくして、ストップのないスムーズな高速道路を目指すということで検討を進めているところだと思

問) 結局、中日本高速道路株式会社とすると、どのようにお考えなのかをまずお聞かせ願いたい。今の小仏トンネルの渋滞の現状等を認識され、資料36ページに想定される実施メニュー(案)というのがあるが、これについてどうお考えなのか。

答) 小仏トンネルの渋滞の認識ということだが、こちらで説明があったとおり、当然、我々もワーキンググループを作り、議論してきた。我々も以前から、小仏トンネルが特に休日に混むということは認識しており、データの的にも、また、周りの皆様とも確認しながら、改めて認識したところである。

小仏トンネルの対策と方針だが、資料の中にもあったが、これまでも対策をいろいろやってきたつもりであるが、なかなか抜本的な渋滞対策に至らないのが現状である。理由は、いわゆるボトルネックというものが、ちょうどトンネルの中にあるためである。トンネルは既に構造となっているため、手をつけづらい状況であるが、本命のボトルネックを何かしらしないことには、抜本的な対策に至らないというのが、これまでの我々の積み重ねである。今回、皆様と議論した結果、資料36ページにあるような対策の方向性で、いわゆる付加車線というものを設置して、部分的に下がってしまっている交通容量を回復させて、本来持っている2車線の道路の能力まで戻したいと考えており、今、具体的な形状等について検討しているところである。

問) この資料36ページの、トンネルをもう一本掘るといふか、上り線に付加車線を増やすというボトルネックの交通容量拡大の対策が一番大きいと思うが、そのスケジュールとか方向性とか金額とかは大体できているのか。

答) 6月30日発表の具体的対策案は出されたばかりで、今、国及び中日本高速道路株式会社で検討を始めた段階であり、具体的にどうするかというのは決まっていない状況である。渋滞対策という意味合いからも早急な対策が必要であるから、今日の大会で、早急な実施を国のほうへお願いしていこうと考えている。

問) 結局、トンネルを増やしても、トンネルから出て最終的に合流すると、その時点で渋滞箇所の発生ということにつながるのではないか。

答) 渋滞発生が一番わかりやすい資料は17ページである。小仏付近でなぜ渋滞が起きるのかというのは、小仏トンネルは構造上、一車線当たり1000台弱しか流せないというところに問題がある。トンネルの視野であったり、圧迫感であったり、サグであったり対策を今回行くと、上り坂を過ぎた下り勾配のところに出てくる。その先は、八王子の圏央道のジャンクションとなり、渋滞しない区間となる。そこを抜本的に変えることで、ここに車線ではないが、付加車線をつけて、例えば、ここでいう2車線だと1時間当たり2800台であるが、それに見合うような交通量を確保することによって、そこを抜ければ2800台流れるため、渋滞の元を取り除いてやる。そうして、出た先のスムーズに流れる車線まで導いてあげるといふのが、今回の交通容量拡大ということである。

問) こういう時代だから、例えば、今現在1000台しか通れないところにトンネルを加えることによって、実際こういう車の流れがあるというような、画像上のシミュレーションなどを使ってはどうか。建設に何十億という金額を使わなければならないことや、これまでの時間、労力といったことを考えれば、ある程度、映像的なものでわかりやすく説明するということが、理解を得られるのではないか。そのくらい今の時代でできるのではないか。

答) 実際、設計など次の段階になると、コンピューターグラフィックを使って、付加車線が設けられるとこういう車の流れになって、こういう効果があるというのを、地域の説明会で用いた例もあると聞いている。今後そういう機会があれば、事業者である中日本高速道路株式会社が実施者であるが、国の検討となる場合においても、こうしたことを伝えていきたいと考えている。

問) 例えば、上り車線でブレーキをかけるとそれが後方車両にも波のように伝わっていくと、渋滞はこれに起因するのだと。それがトンネルを増設することによって、このようなシミュレーションで車が流れていくと。既存のものだと、ブレーキの赤いランプの刺激によって後方車両が混むけれど、新しいトンネルによってスムーズに流れると。そういった自然に流れるという画像的なものは作れると思う。今の時代、大手の中日本高速道路株式会社がいるわけだから、是非相談の上、県民あるいは、都市部の方々を説得できるような素材を提供してほしい。

問) 今までの説明、この資料も大変見にくい資料でわからない。国あるいは中日本高速道路株式会社、県等で、渋滞を解消するという方針が決まったということははっきりしているわけであるが、今の説明の中で、どのようにやっていくかというタイムスケジュールの説明はあったのか。

答) 現時点でタイムスケジュール等決まったものはない。6月30日にやっと対策案が決まったというところで、それについて、東京オリンピックまでに調布付近、また、小仏トンネル付近についても何らかの対策を実施するように、国のほうに今後お願いしていくという状況であり、今後の予定は現在のところ何も決まっていない。

問) 東京オリンピックまであと6年だが、抜本的な改良をオリンピックまでに完成させるというように理解していいのか。

答) 資料36ページの具体的な対策案について、小仏トンネルについては新たなトンネルを掘る形になると思うが、付加車線を設置する以外抜本的な解決策はなく、また、調布付近については、車線運用の見直しを行って解決せざるを得ないという結論が出されたところである。今後、調布付近については、車線を引き直す程度ですむと思うので、オリンピックには間に合うだろうと考えている。ただ、小仏トンネルのほうについては、新たなトンネルを掘るということもあるので、工期的に厳しいという状況は認識している。ただ、我々の要望として、オリンピックまでに何らか具体的な成果が見られるよう、小仏トンネルについて、国にお願いしていこうと考えている。

問) 今の課長の答弁がよく理解できないが、調布周辺はともかくとして、小仏トンネルについては、オリンピックまでに仕上げるとか、6年で仕上げるとか説明しているけれ

ども、オリンピックまでに見通しをつけるのか、オリンピックまでに仕上げるのか、どちらなのか。

答) 基本的にトンネルを掘るということもあるので、工期的に大変厳しい状況にあるということである。県としては一刻も早く着手するよう国及び中日本高速道路株式会社に要望していく、強くお願いをしていくということを行っていくということである。

問) 要するに、オリンピックまでに完了するということではないということか。これは、予算の問題もすべて含めて、施工責任はすべて中日本高速道路株式会社にあるのか、国にあるのか。

答) 国の方で予算等方針を決め、実施者は民間企業であります中日本高速道路株式会社になるということである。基本的なゴーサインは大臣認可であるので、当然、国土交通省に着手の認可権限はあるということである。



概要説明を受けた後、質疑を行った。

(2) 【中央自動車道渋滞対策促進大会】(ホテルグランドパレス)

中央自動車道渋滞対策促進大会に出席し、中央自動車道の渋滞対策について事業説明を受けた。



以 上