

京葉道路の渋滞対策(案)について



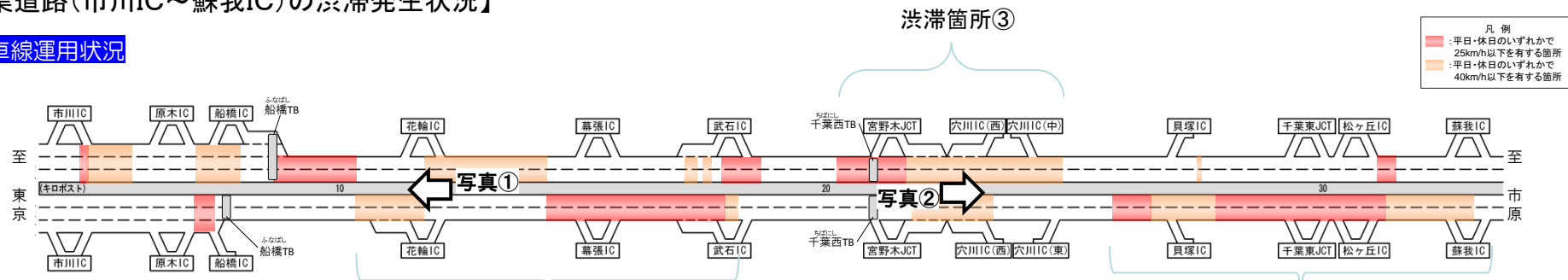
渋滞箇所及び渋滞発生要因

NEXCO

- ①上り(東京方面):ICの分合流の速度低下、花輪IC先の上り坂、幕張IC先の上り坂・カーブによる影響で渋滞が発生
- ②上り(東京方面):IC・JCTの分合流の速度低下、貝塚IC先のサグによる影響で渋滞が発生
- ③下り(市原方面):ICの分合流の速度低下、穴川IC先のサグによる影響で渋滞が発生

【京葉道路(市川IC～蘇我IC)の渋滞発生状況】

■車線運用状況



写真① 花輪IC付近から東京方面を撮影



写真② 穴川西IC付近から木更津方面を撮影

渋滞の発生を抑制するために

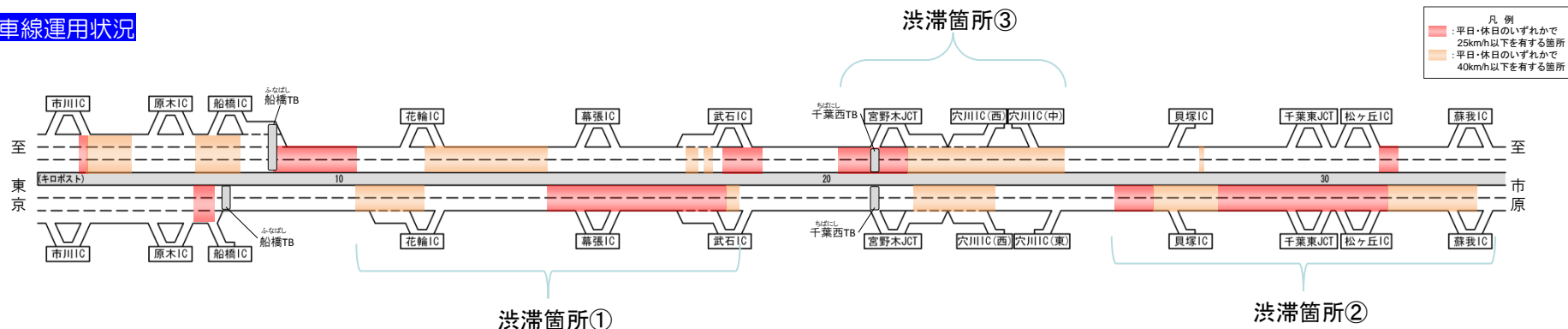
・京葉道路の交通容量拡大が効果的

渋滞要因	渋滞対策	
交通容量超過	<ul style="list-style-type: none"> 本線抜本対策（拡幅、別線整備） 本線暫定対策（IC加減速車線の延伸、中央分離帯改築） ランプ改良 	<ul style="list-style-type: none"> 車線運用の変更 速度回復を促す情報板 時間・経路分散方策（迂回の情報提供）など

京葉道路 渋滞対策(案)

NEXCO

■車線運用状況



〈 想定される実施メニュー(案) 〉

対策の方向性(特定箇所の渋滞緩和)

○IC加減速車線の延伸、付加車線の設置

- ・ 早期に一定の対策効果(分合流部の速度低下は抑制されるが、効果は限定的)

○級種変更による車線追加

- ・ 交通容量の拡大が可能。用地交渉等に一定の期間が必要

※貝塚トンネル部は、国道トンネルと一体構造のため、国道トンネルを新設し、既設の国道トンネルを京葉道路に転用するなど、検討が必要

概算事業費 約1000億円

上記、渋滞対策メニュー(案)を実施するために、京葉道路の料金について、消費税8%を転嫁する分を含め、2～3割程度の利用者による追加負担が必要