

平成25年度 第2回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG 議事概要

1. 日時：平成26年2月7日（金）10:00～12:00

2. 場所：千葉国道事務所 202会議室

3. 出席者

西村 政洋	（関東地方整備局 千葉国道事務所長） [座長]
山田 哲也	（関東地方整備局 首都国道事務所長）
市川 広志	（関東地方整備局 道路部 道路計画第二課長）
久保 尚也	（関東地方整備局 道路部 計画調整課長）
鵜澤 政幸（代）	（千葉県警察本部 交通部 理事官兼交通管制センター長）
吉田 行伸	（千葉県 県土整備部 道路計画課長）
山本 喜章	（千葉市 建設局 道路部長）
加藤 健治	（東日本高速道路(株)関東支社 総合企画部 総合企画課長）
光永 宏典	（東日本高速道路(株)関東支社 千葉管理事務所長）
加納 正志	（東日本高速道路(株)関東支社 市原管理事務所長）
河島 好広	（東日本高速道路(株)関東支社 千葉工事事務所長）
黒岩 勇輔（代）	（首都高速道路(株)計画・環境部 計画調整課 課長代理）
森 悌司	（首都高速道路(株)計画・環境部 渋滞対策課長）

4. 議事

(1) 挨拶

・ 関東地方整備局 千葉国道事務所長

(2) 審議

・ 前回WGにおける主な指摘事項とその対応
・ 路線ごとの渋滞状況・対策事例
（京葉道路、船橋地区、千葉地区、市原地区）

<委員からの主な意見等>

■路線ごとの渋滞状況・対策事例について

【京葉道路】

・ 花輪IC・幕張ICの渋滞要因として「一般道アクセス」との、表現については適正化を図って欲しい。(P8)

【船橋地区】

・ 計画路線（事業中の路線）についても将来影響を与える可能性があるので入れた方が良い。(P14)
・ 路線毎に特性が違うので適正に表現すべき。(P16)

【千葉地区】

・ 国道16号の長沼～穴川IC交差点については、信号現示の適正化などの渋滞緩和策を実施しているので、対策事例として記載してはどうか。

■意見交換

【京葉道路】

- ・渋滞の抑制には、道路の交通容量拡大や、交通量の抑制などが効果的
 - ・車線の拡幅には用地確保が必要になるが、非常に厳しい。発想の転換が必要。
 - ・交通量の抑制には、無料区間（花輪IC～武石IC）の有料化も検討すべきではないか？
- 利用実態を確認し、検討してまいりたい。
- ・渋滞の先頭では、何が起きていてどのような対策が出来るのか検討すべき。
 - ・東関東道は、京葉道路に比べると交通容量に余裕があるため、ロードプライシング的な交通誘導も考えられるのではないか。
- 東関東道と料金格差があるため、割安な京葉道路を使ってしまうのではないか。
- ・優先的に対策を実施する区間はあるのか？
- 船橋付近から実施する必要があると考えている。また、貝塚IC～千葉東JCTも渋滞しているが、貝塚トンネルなど、構造的な課題もある。しっかりとした、ハード対策をするのであれば、県と沿線市の理解・協力もいただきながら、料金改定によりお客さまにご負担をお願いせざるを得ない。
- ハード対策は必要。
- 貝塚IC～千葉東JCT間は、非常に渋滞しているので、渋滞解消が図れるのであれば、一定の利用者負担は、理解を得られるのではないか。

【船橋地区】

- ・国道14号については、沿線の協力を得ながら拡幅等を実施している。
- ・谷津船橋インターチェンジ開通1箇月後、国道357号などから東関東道への転換や、若松交差点で渋滞長の減少が確認された。
- ・信号の調整は何度か見直ししているが、限界がある。

【千葉地区】

- ・国道16号加曽利交差点は交差する国道126号の千葉市中心部に向かう方向でも渋滞しているので立体化してはどうか。
- ・立体化出来れば青時間も長く出来てよいのではないか。
- ・京葉道路の容量が上がれば、国道16号からの転換も見込めるのではないか。

【市原地区】

- ・国道16号に並行し、奈良輪交差点からアクアライン着岸地方面に向かう県道が混んでいることもあり、東京湾岸道路の未整備区間の整備も検討すべき。

以上