

令和5年度

第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

議事次第

日 時 令和5年9月1日(金)10:30～

場 所 千葉国道事務所 202会議室

1 開 会(あいさつ)

2 委員の紹介

3 議 事

- (1)これまでの経緯
- (2)今回委員会の審議内容
- (3)渋滞対策の進捗状況確認
- (4)渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し
- (5)交通需要の調整(TDM施策)の検討
- (6)千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定
- (7)道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
- (8)千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況
- (9)今後の渋滞対策の進め方
- (10)その他

4 質 疑 応 答

5 閉 会

【配付資料】

- ・次第
- ・名簿、席次表
- ・資料1 令和5年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 説明資料
- ・参考資料 令和4年度 第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 議事要旨

千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

(敬称略)

(委員長) 千葉工業大学創造工学部教授	赤羽 弘和
(委員) 千葉県警察本部交通部交通総務課長	土屋 裕二 (代理) 調査官兼課長補佐 高戸 敦
千葉県警察本部交通部交通規制課長	勝又 憲彦 (代理) 管理官 坂田 洋一
千葉県商工会議所連合会事務局長	坂元 晋二 (欠席)
千葉県トラック協会常務理事	森 亨 (代理) 業務部参与 (部長) 小出 寛
千葉県バス協会専務理事	成田 斉
千葉日報社クロスメディア局長	早乙女 謙司郎 (WEB)
千葉県観光物産協会専務理事	椎名 誠 (欠席)
千葉市消防局警防部長	市村 裕二 (代理) 警防係長 比佐 淳 (WEB)
東日本高速道路千葉管理事務所長	杉村 元 (欠席)
東日本高速道路市原管理事務所長	板倉 義 (代理) 工務課長 戸田 洋和 (WEB)
東日本高速道路千葉工事事務所長	笹原 壮雄 (WEB)
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長	柳瀬 光輝 (欠席)
千葉県県土整備部道路計画課長	横田 彰洋
千葉県県土整備部道路整備課長	齊藤 博美 (代理) 副課長 佐々木 寛之
千葉市建設局道路部長	日暮 秀訓 (代理) 広域政策室長 松崎 暁
国土交通省関東地方整備局首都国道事務所長	田中 満 (代理) 副所長 三屋 竜一 (WEB)
国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長	藤井 和久
(オブザーバー) 国土交通省関東地方整備局道路部	

令和5年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 座席表

場 所:千葉県国道事務所2階 202会議室

(委員長)
千葉工業大学 創造工学部
教授 赤羽 弘和

国土交通省関東地方整備局
千葉国道事務所
所 長 藤井 和久

千葉県 県土整備部
道路計画課
課 長 横田 彰洋

千葉県 県土整備部
道路整備課
課 長 齊藤 博美
副課長 佐々木 寛之
(代理)

千葉市 建設局 道路部
部 長 日暮 秀訓
広域政策室長
松崎 暁(代理)

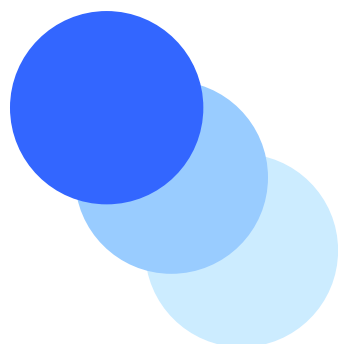
千葉県警察本部
交通部 交通総務課
課 長 土屋 裕二
調査官兼課長補佐 高戸 敦(代理)

千葉県警察本部
交通部 交通規制課
課 長 勝又 憲彦
管理官 坂田 洋一(代理)

一般社団法人
千葉県トラック協会
常務理事 森 亨
交通対策参与 小出 寛(代理)

一般社団法人
千葉県バス協会
専務理事 成田 斉

事 務 局



令和5年度 第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

1. これまでの経緯	… 1
2. 今回委員会の審議内容	… 5
3. 渋滞対策の進捗状況確認	… 7
4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し	… 8
5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討	… 14
6. 千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定	… 19
7. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討	… 21
8. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況	… 22
9. 今後の渋滞対策の進め方	… 23

令和 5年 9月1日

関東地方整備局 千葉国道事務所

1. これまでの経緯

■ 委員会設立の目的・趣旨

- 千葉県内において円滑な移動を阻害している要因を様々なデータを用いて明示すると共に、対策が必要な箇所を県民の意見を反映しながら選定し、対策を実施することで成果重視の道路行政を実践する。
- 本委員会は、総合的な検討を行うために、学識経験者や様々な分野の方々のご意見を頂きながら実施し、検討の経緯や結果をわかりやすく広く県民に周知することを目的とする。

【これまでの主な検討内容】

平成17年度	・「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」設立 ・「渋滞」「走りにくさ」の指標から移動性阻害箇所を21区間選定
平成19年度	・「観光特異日の渋滞」の指標追加により、移動性阻害箇所を8区間追加
平成23年度	・「観光活動」「医療活動」「防災」の指標追加により、移動性阻害箇所を6区間追加
平成24年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて主要渋滞箇所を特定(千葉県内の一般道路:279箇所)
平成25年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて渋滞対策の基本方針を公表
平成26～27年度	・主要渋滞箇所と重複する移動性阻害箇所(27区間)を主要渋滞箇所に統合 ^{※1} ⇒以後、3指標を用いてモニタリング実施 ・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)を除外</u>
平成28年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」を決定
平成29年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(3箇所)を除外</u>
平成30年度	・対策実施後の3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」に基づき未対策の <u>主要渋滞箇所(6箇所)を除外</u>
令和元年度	・対策実施箇所の効果確認 ・外環開通による影響の確認
令和2年度	・評価区間長の見直しを実施し、対策実施後で3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(4箇所)</u> 、3指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(12箇所)を除外</u> ・評価区間長の見直しの追加検証、新たな評価手法の提案
令和3年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)</u> 、3指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(1箇所)を除外</u> ・交通需要の調整(TDM施策)の検討
令和4年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)^{※2}</u> 、3指標に該当しない未対策の <u>主要渋滞箇所(1箇所)を除外</u> ・交通需要の調整(TDM施策)の検討 ・渋滞対策アクションプログラムの策定に向けた検討
令和5年度(第1回)	・対策実施箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し ・交通需要の調整(TDM施策)の検討 ・渋滞対策アクションプログラムの策定

※主要渋滞箇所と重複しない8区間(「走りにくさ」:7区間、「観光特異日の渋滞」:1区間)については、個別に対策検討

1. これまでの経緯

■ 千葉県内の主要渋滞箇所(一般道)

- 平成24年度の「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて、主要渋滞箇所279箇所を特定した。
- 昨年度(令和4年8月)までに、36箇所が除外となり、現在243箇所となっている。

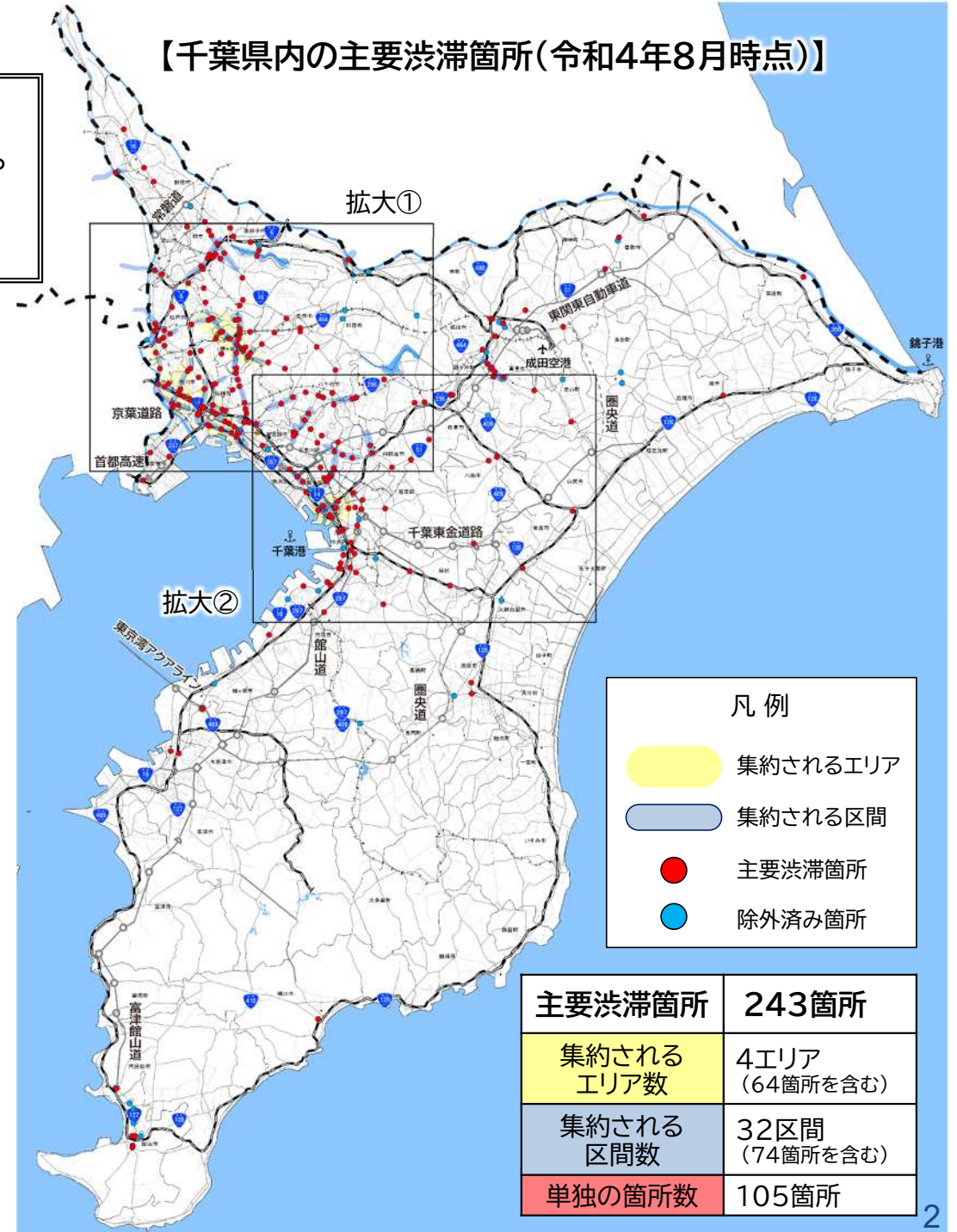
拡大①



拡大②



【千葉県内の主要渋滞箇所(令和4年8月時点)】



凡例

- 集約されるエリア
- 集約される区間
- 主要渋滞箇所
- 除外済み箇所

主要渋滞箇所	243箇所
集約されるエリア数	4エリア (64箇所を含む)
集約される区間数	32区間 (74箇所を含む)
単独の箇所数	105箇所

1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所のモニタリング方法（旅行速度の考え方）

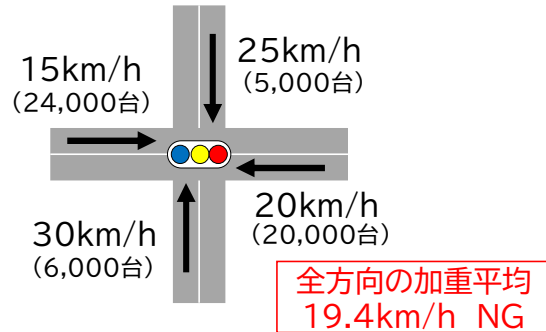
○主要渋滞箇所特定時の選定指標である以下の3指標に基づき、モニタリングを実施。

主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)

指標①

平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
(方向別交通量の加重平均)

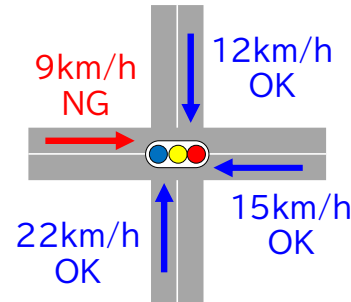
【イメージ図】



指標②

平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)

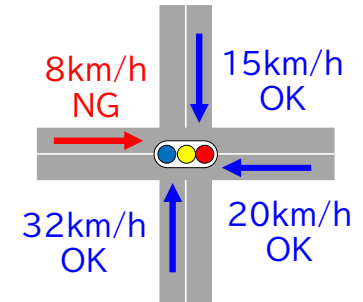
【イメージ図】



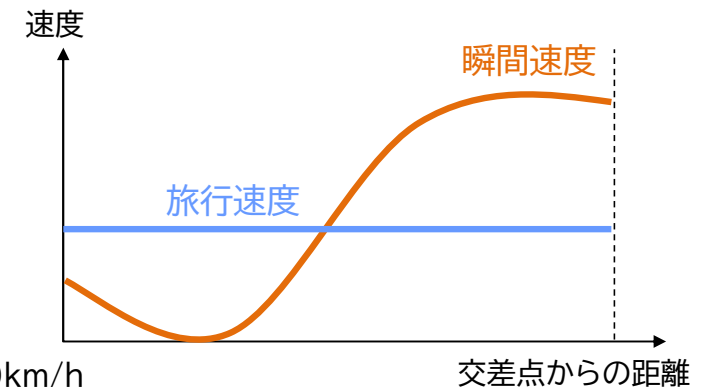
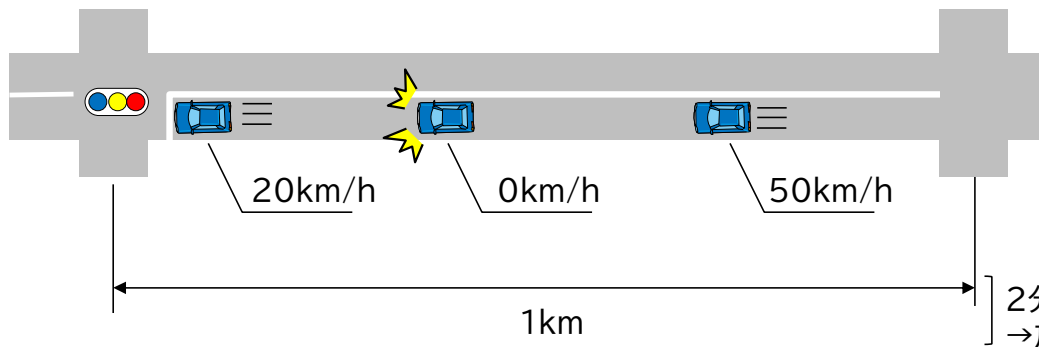
指標③

休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下
(1方向以上)

【イメージ図】



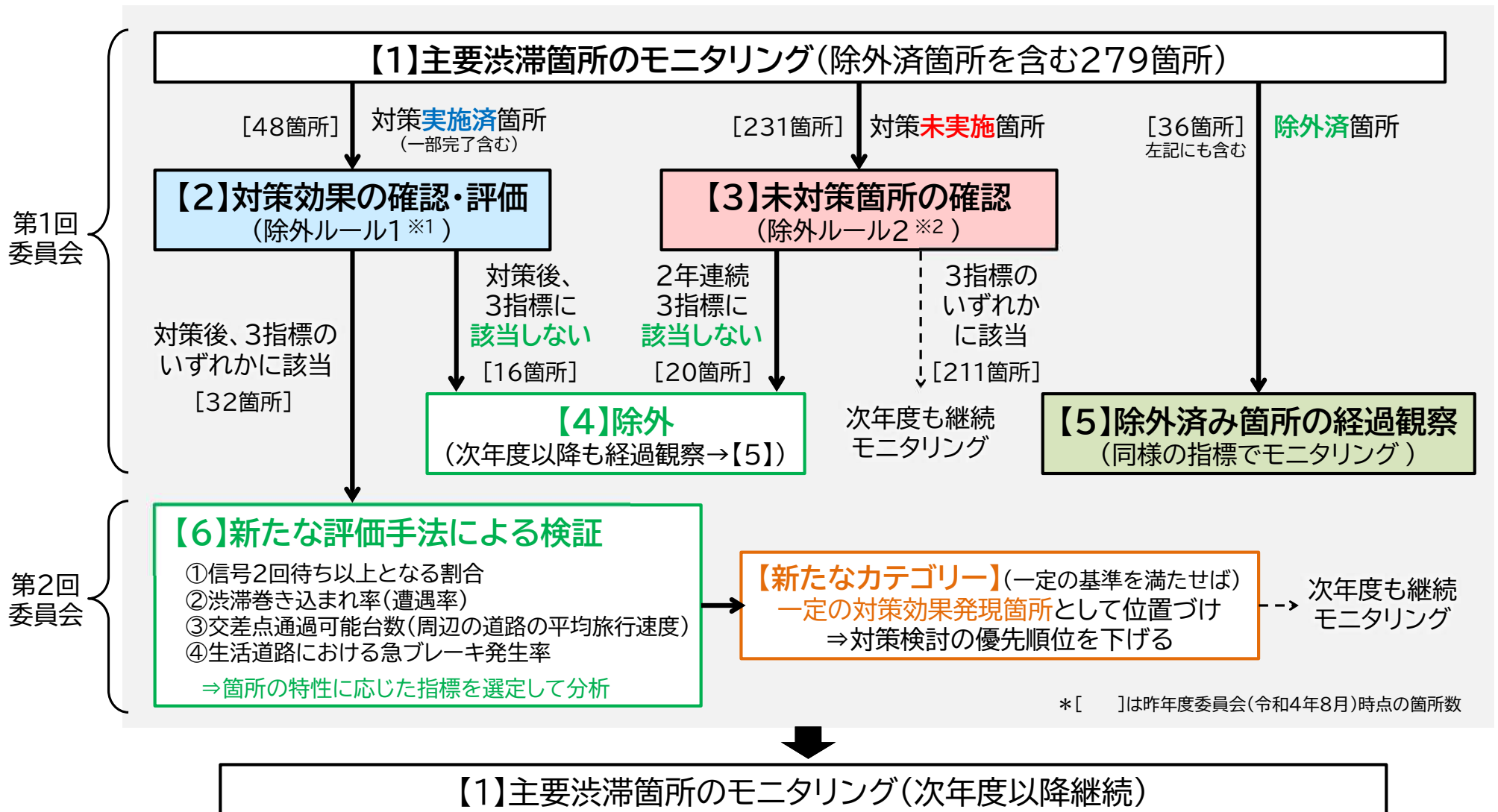
旅行速度の考え方



1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所のモニタリング方法と除外判定

○対策実施済箇所のうち、主要渋滞箇所から除外されない場合でも、新たな評価手法により対策効果が確認された箇所は、『**一定の対策効果発現箇所**』という新たなカテゴリーに位置付けて運用することとした。



※1 除外ルール1:対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する
※2 除外ルール2:未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する

2. 今回委員会の審議内容

ご意見をいただきたい事項

- **渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し**
 - 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(pp.8-10)

- **交通需要の抑制(TDM施策)の検討**
 - TDM施策の検討方針(pp.14-18)

- **千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定**
 - 千葉県渋滞対策アクションプログラムの概要、取組等(pp.19-20)

2. 今回委員会の審議内容

■ 前回委員会(令和5年3月6日開催)での主な指摘事項とその対応

➤ 前回委員会の「交通需要の調整(TDM施策)の検討」における指摘事項

- TDM施策の検討に当たっては、初期の段階でバス事業者にも協議に加わってもらったほうが現実的な落としどころを見極めやすい可能性がある。
- 例えば、バス事業者の協力が得られるなら新たなバス停設置や最寄り駅以外の駐車場等への輸送によるパーク&ライド等の対策も考えられ、これらの調整の初期段階から絡んでもらうのが良い。

【対応方針】

- ・交通需要の調整(TDM施策)に関する進捗状況を報告 (pp.14-18)

➤ 同「今後の渋滞対策の進め方」における協議事項

- 県警や各道路管理者連携のうえ千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定を進めていきたい。

【対応方針】

- ・千葉県渋滞対策アクションプログラム(案)を作成 (pp.19-20)

3. 渋滞対策の進捗状況確認

■ 主要渋滞箇所への対策進捗状況

○令和4年12月時点で、対策完了36箇所(うち、除外済15箇所)、対策一部完了13箇所(うち、除外済1箇所)。

【対策進捗状況(令和4年12月末時点)】

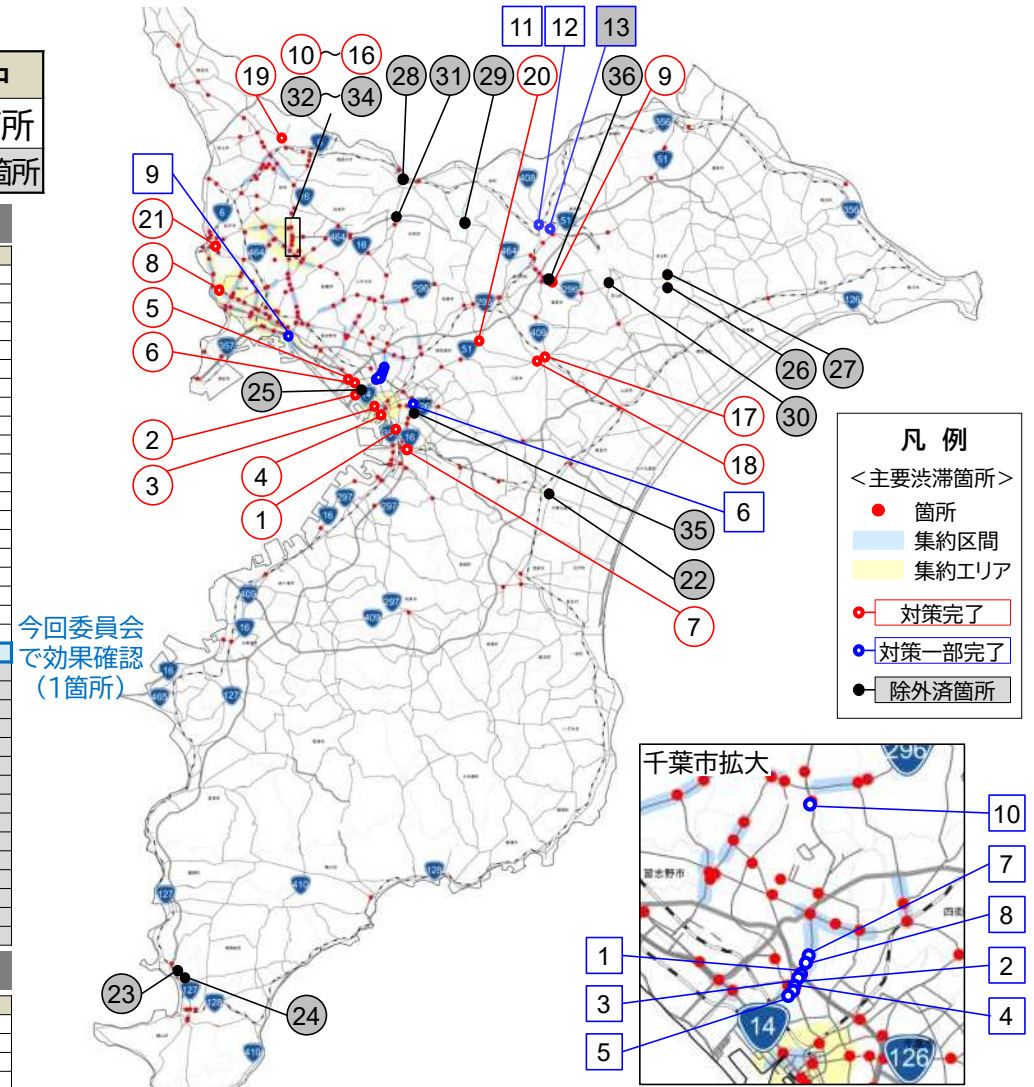
主要渋滞箇所		対策完了※1	対策一部完了※2	事業中	検討中
279箇所 (選定時)	243箇所 除外済:36箇所	21箇所 同:15箇所	12箇所 同:1箇所	66箇所 未対策で除外済:20箇所	144箇所

対策完了箇所【36箇所】(令和4年12月末時点) うち、除外済み15箇所

NO	管理者	路線名	交差点名	完了時期	対策内容	除外年
①	千葉市	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25.3	隣接交差点改良(側道との合流位置変更)	-
②	千葉市	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	H25.3	交差点改良(左折レーン設置)	-
③	直轄	国道357号	睿戸交差点	H27.12	湾岸千葉地区改良(地下立体)	-
④	直轄	国道357号	ポータルリーナ前交差点	H27.12	湾岸千葉地区改良(地下立体)	-
⑤	直轄	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28.10	湾岸千葉地区改良(車線拡幅)	-
⑥	直轄	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28.10	湾岸千葉地区改良(車線拡幅)	-
⑦	千葉市	(主)浜野四街道線	生実池交差点	H30.2	交差点改良(右折レーン延伸)	-
⑧	千葉県	国道14号	市川駅入口東交差点	H31.3	国道14号 市川拡幅	-
⑨	千葉県	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	H31.3	一般県道成田両国線バイパス	-
⑩	千葉県	国道464号	初富交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑪	千葉県	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑫	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑬	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑭	千葉県	国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑮	千葉県	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑯	千葉県	船橋我孫子線	粟野十字路交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑰	千葉県	国道409号	生実池交差点	R3.3	八街バイパス	-
⑱	千葉県	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	R3.3	八街バイパス	-
⑲	千葉県	(主)守谷流山線	布施入口交差点	R3.6	交通安全対策事業(県単交通安全対策事業)	-
⑳	千葉県	国道51号	神門交差点	R3.9	交通安全対策事業(県単交通安全対策事業)	-
㉑	直轄	国道6号	松戸隧道交差点	R4.7	交差点改良(右折レーン設置)	-
㉒	千葉県	国道128号	経田交差点	H25.4	圏央道開通	H27
㉓	直轄	国道127号	那古交差点	H27.8	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
㉔	直轄	国道127号	(仮称)那古南交差点	H27.8	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
㉕	直轄	国道357号	運輸支局入口交差点	H28.10	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	H29
㉖	千葉県	国道296号	道の駅多古交差点	H27.3	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
㉗	千葉県	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	H27.3	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
㉘	千葉県	国道356号	木下駅西踏切	H29.3	千葉青ヶ崎線 JRアンダーパス	H30
㉙	千葉県	国道464号	境田交差点	H29.2	国道464号北千葉道路	H30
㉚	千葉県	国道296号	岩山交差点	H30.3	交差点改良(左折レーン設置)	R2
㉛	千葉県	国道464号	草深交差点	H30.2	草深オフラン開通	R2
㉜	千葉県	国道464号	北初富1号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
㉝	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷2号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
㉞	千葉県	千葉鎌ヶ谷松戸線	初富1号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
㉟	千葉市	千葉市道	星久喜小下交差点	R1.10	交差点改良	R2
㊱	千葉県	国道296号	七栄東交差点	H31.3	一般県道成田両国線バイパス	R3

対策一部完了箇所【13箇所】(令和4年12月末時点) うち、除外済み1箇所

NO	管理者	路線名	交差点名	完了年	対策内容	除外年
1	直轄	国道16号	穴川インター交差点	H25.28	信号現示改良(H25)左折レーン設置(H28)	-
2	千葉市	国道126号	穴川駅下交差点	H25	信号現示改良	-
3	千葉市	国道126号	穴川橋下交差点	H25	信号現示改良	-
4	千葉市	国道126号	穴川3丁目交差点	H25	信号現示改良	-
5	千葉市	(都)新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25	信号現示改良	-
6	直轄	国道126号	加倉利交差点	H26	交差点改良(右折レーン設置)	-
7	直轄	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	交差点改良(右折レーン延伸)	-
8	直轄	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	交差点改良(右折レーン延伸)	-
9	直轄	国道357号	若松交差点	H29	交差点改良(右折レーン延伸)	-
10	直轄	国道16号	勝田台入口交差点	H30	交差点改良(右折レーン延伸)	-
11	千葉県	国道408号	土屋交差点	R3.3	国道408号 押煙拡幅	-
12	千葉県	国道408号	成田山裏門入口交差点	R3.3	国道408号 押煙拡幅	-
13	千葉県	国道408号	成田国際文化会館交差点	H31.3	交差点改良(右折レーン延伸)	R4



今回委員会で効果確認(1箇所)

※1 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所
 ※2 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所または長期対策の一部が完了した箇所

注:対策完了箇所、対策一部完了箇所のうち除外に至らない箇所は、新たな評価手法による検証に基づき対策優先順位検討済み(松戸隧道交差点を除く)

4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

1) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価

○今回対象の対策実施箇所(国道6号 ^{まっどすいどう}松戸隧道交差点)のモニタリングを実施した結果、3指標のうち2指標に該当するため、主要渋滞箇所から除外する箇所はなし。

【令和4年対策完了箇所のモニタリング(1箇所)】

指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
 指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下
 指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下

No	路線名	交差点名	対策完了時期	モニタリング結果 [km/h]						除外の判定
				対策前(R3)			対策後(R4.8以降)			
				指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
1	国道6号	松戸隧道交差点	R4.7	15.9	9.1	8.6	14.7	9.5	10.5	-

■ 主要渋滞箇所の指標に該当 (データ) ETC2.0プローブ

【対策に伴う整備効果について】

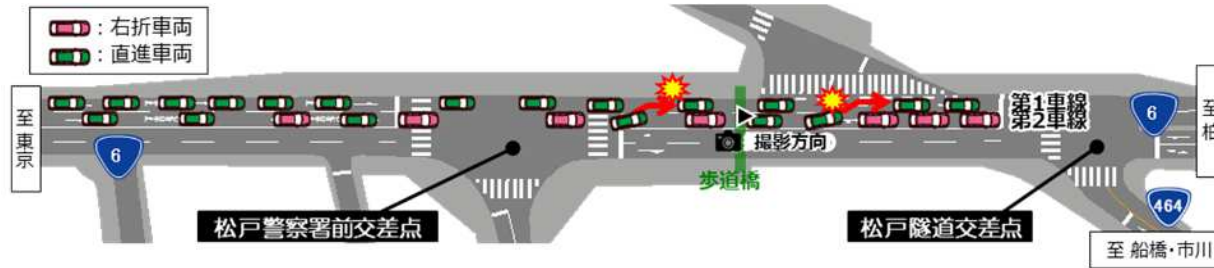
R5.2.2付け記者発表において、下記の整備効果を報告。

- ・下り線側渋滞長の減少(550m短縮)
- ・交差点通過時間の短縮
- ・安全性の向上(車線変更台数、原則台数の減少)

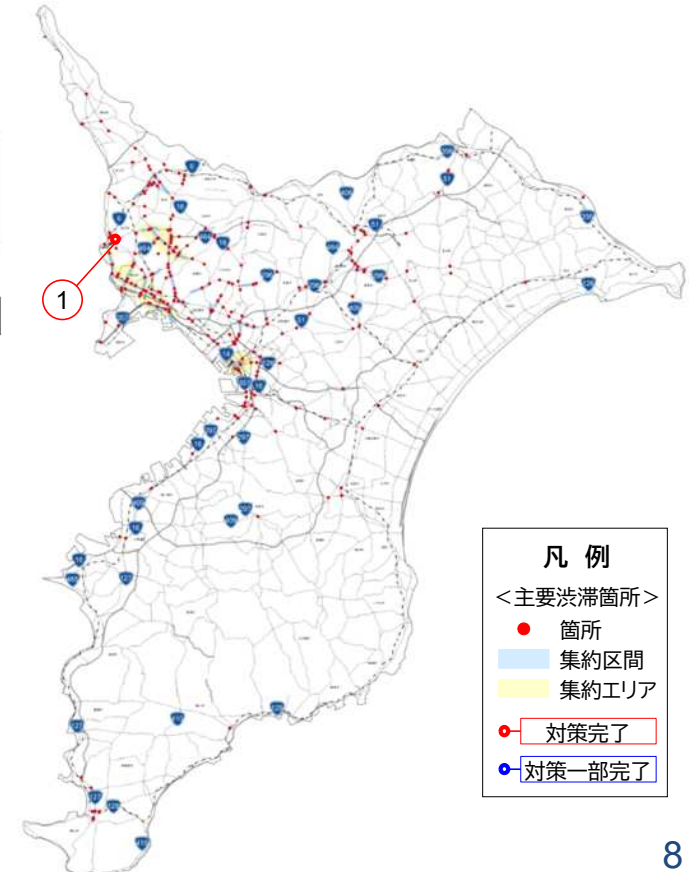
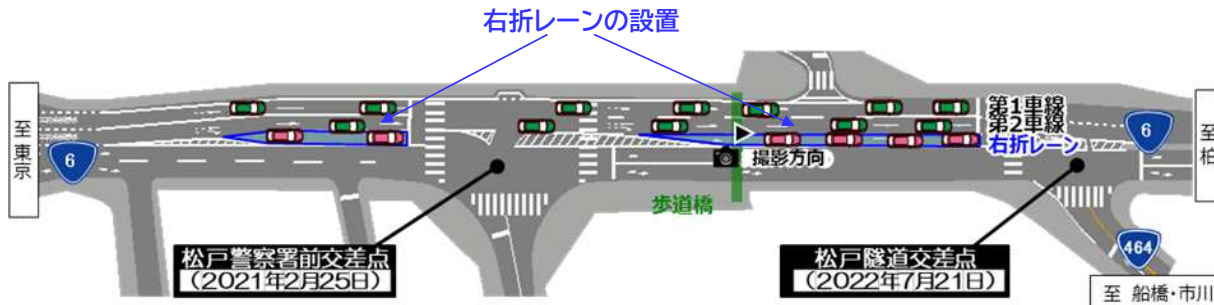
https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kisha_00018.pdf

【対策内容】

対策前



対策後

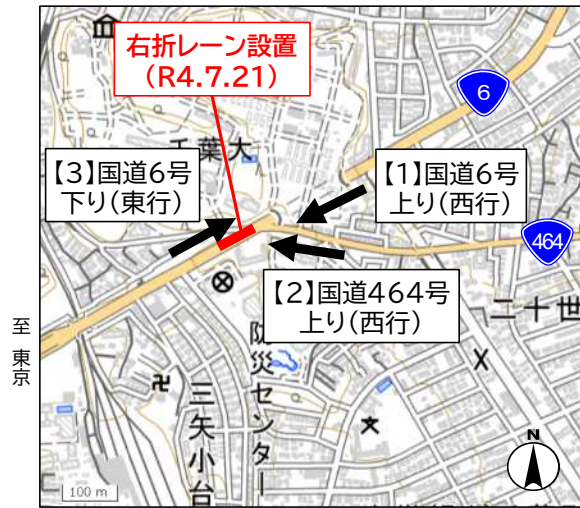


4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

1) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価（国道6号 松戸隧道交差点）

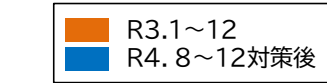
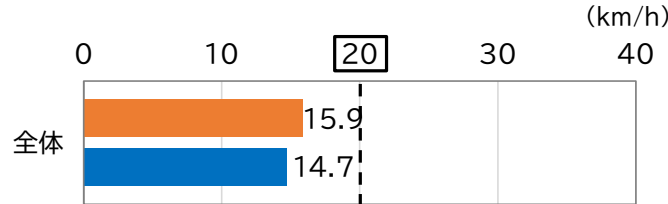
○令和4年7月21日に、国道6号 松戸隧道交差点において、下り線への右折レーンを設置。
 ○対策後、同交差点では休日の旅行速度改善が見られたが、依然として2つの指標に該当している。
 ⇒次回の委員会で新たな評価手法による検証を実施

【位置図(松戸隧道交差点)】



【対策前後の速度変化】

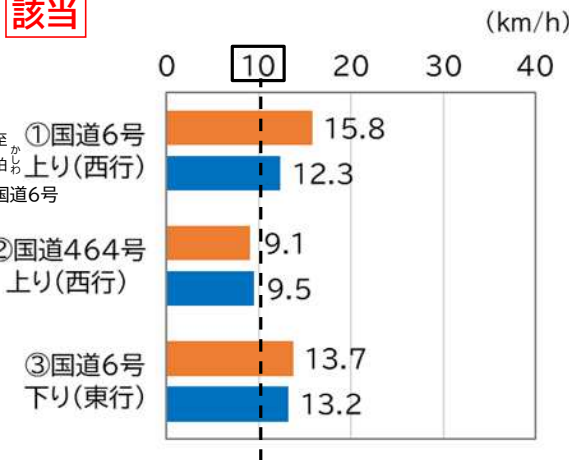
■指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下 (方向別交通量の加重平均)
該当



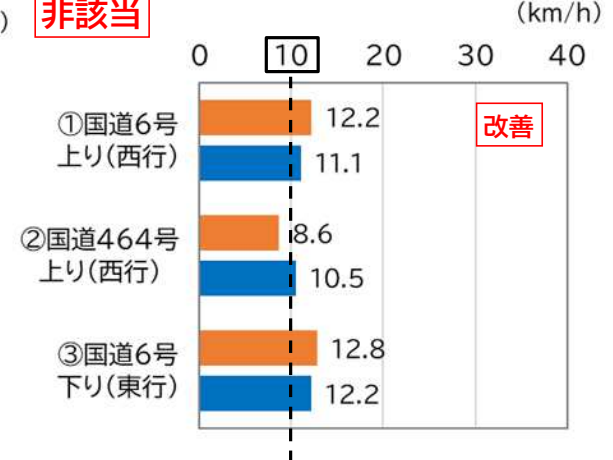
(参考)方向別の昼間12時間平均旅行速度 (km/h)

方向	対策前	対策後
【1】国道6号上り(西行)	18.4	13.4
【2】国道464号上り(西行)	10.8	12.0
【3】国道6号下り(東行)	15.6	17.5

■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)
該当



■指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下 (1方向以上)
非該当



【信号現示の変化】

凡例
 G = 青
 Y = 黄色
 R = 赤
 → = 右折青矢
 ↑ = 直進青矢

灯器	1φ			2φ		
	1	2	3	4	5	6
A	G	Y	R	R	R	R
B	R	↑	R	G	Y	R
C	R	R	R	G	Y	R



【単位:秒】

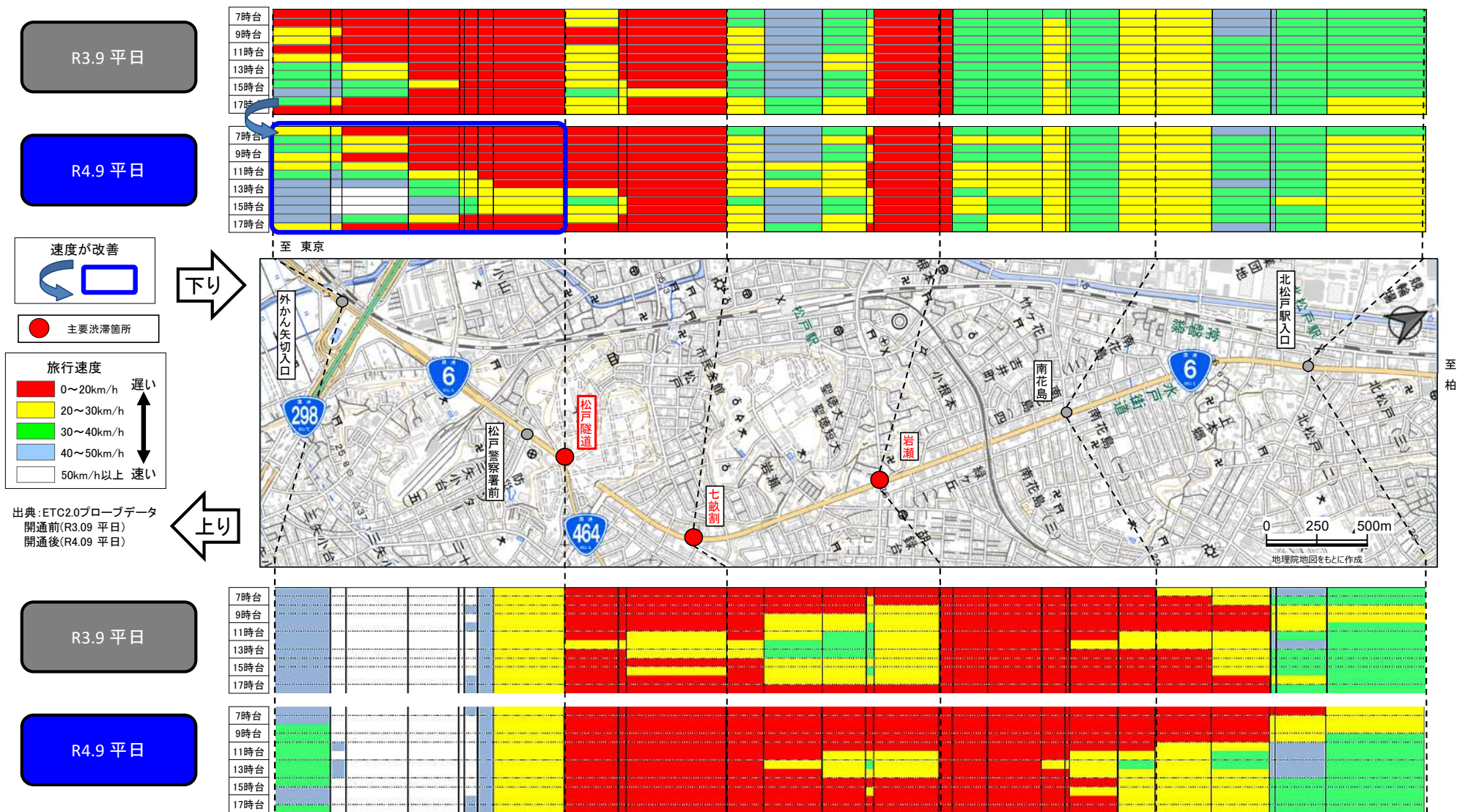
時刻	1φ			2φ			サイクル長	
	1	2	3	4	5	6		
R4.4 (対策前)	朝	64	3	3	64	3	3	140
	昼	64	3	3	64	3	3	140
	夕	64	3	3	64	3	3	140
R5.4 (対策後)	朝	56	3	3	72	3	3	140
	昼	56	3	3	72	3	3	140
	夕	56	3	3	72	3	3	140

(データ) ETC2.0プローブ(対策前:R3.1~12 対策後:R4.8~12)
 千葉県警提供 交差点制御情報 (対策前:R4.4平日 対策後:R5.4平日)

4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

1) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価

- 松戸警察署前交差点及び松戸隧道交差点において、両交差点の下り線へ右折レーンを設置したため、外かん矢切入口交差点から松戸隧道交差点までの下り線において速度が向上した。
- 上り線では、依然として松戸隧道交差点付近を先頭に渋滞がみられる。



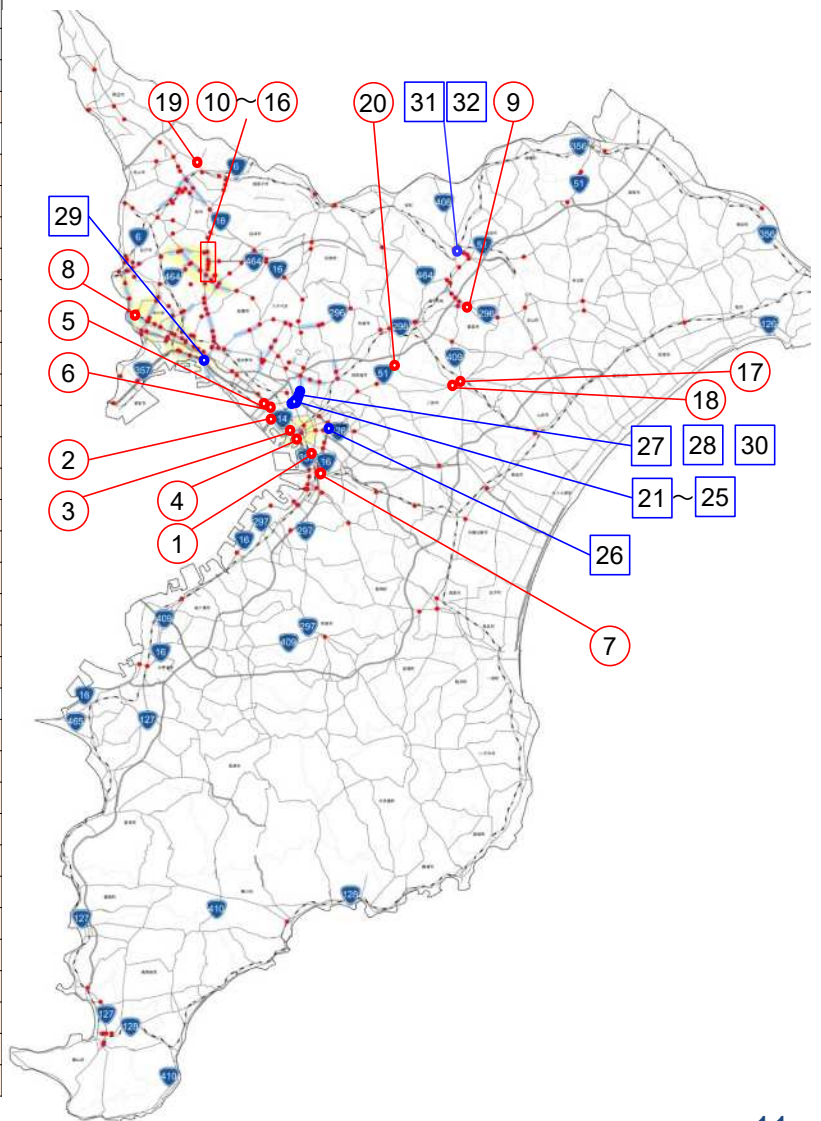
4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

2) 対策完了後・一部対策完了後も3指標に該当する箇所のモニタリング

○対策完了後・一部対策完了後も指標に該当する32箇所においては、令和4年も依然として指標に該当。

【対策完了・一部対策完了後の検証で3指標いずれかに該当した箇所のモニタリング結果(32箇所)】

No	路線名	交差点名	対策完了	検証年	モニタリング結果 [km/h]								
					選定時(H23)			対策直後(検証年)			最新(R4)		
					指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25.3	H26	18.7	9.7	8.9	20.0	13.6	8.7	13.8	9.9	6.5
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H25.3	H27	13.5	8.7	5.4	21.7	6.1	6.9	13.9	5.6	11.4
3	国道357号	登戸交差点	H27.12	H28	15.9	7.4	6.4	11.3	9.9	8.2	15.2	7.6	5.6
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	H27.12	H28	15.8	7.3	6.5	17.2	10.2	10.1	12.4	6.4	6.6
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28.10	H28	19.8	4.1	5.2	23.7	7.8	8.6	10.8	4.6	3.6
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28.10	H28	11.3	9.7	5.3	18.1	11.6	6.3	15.0	5.2	3.3
7	(主)津和野街道長沼線	生実池交差点	H30.2	H30	14.0	6.9	6.8	15.2	6.9	7.7	14.0	6.7	7.7
8	国道14号	市川駅入口東交差点	H31.3	R1	16.2	10.0	5.1	20.7	10.1	6.1	15.0	9.1	5.8
9	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	H31.3	R1	14.4	9.9	7.1	15.0	10.9	8.0	13.8	8.7	7.4
10	国道464号	初富交差点	R1.12	R1	11.5	8.4	4.6	11.6	7.0	4.6	11.0	7.2	4.8
11	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1.12	R1	11.5	5.1	6.5	16.8	8.4	9.2	13.9	5.7	7.2
12	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1.12	R1	11.6	7.5	5.4	11.3	5.1	4.9	10.0	4.2	5.2
13	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1.12	R1	14.0	9.5	3.0	15.7	7.0	2.8	15.4	8.0	4.8
14	国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1.12	R1	15.8	11.5	8.8	15.2	9.9	8.7	14.3	7.8	7.4
15	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1.12	R1	17.7	8.8	2.4	16.7	7.6	3.7	16.3	10.9	5.8
16	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1.12	R1	20.3	3.3	2.4	19.6	2.8	2.3	16.2	4.4	3.5
17	国道409号	八街十字路交差点	R3.3	R4	8.4	5.4	3.5	12.1	7.7	8.1	12.0	7.8	7.5
18	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	R3.3	R4	11.2	6.5	3.6	12.0	7.8	6.0	12.9	7.5	6.9
19	(主)守谷流山線	布施入口交差点	R3.6	R4	12.0	10.3	3.0	11.9	6.1	5.6	12.4	6.8	5.3
20	国道51号	神門交差点	R3.9	R4	19.7	9.2	13.3	19.3	9.5	13.7	19.6	9.0	17.8
21	国道16号	穴川インター交差点	H25.28	H28	14.3	8.1	4.8	16.7	8.8	8.5	11.7	8.7	4.7
22	国道126号	穴川駅下交差点	H25	H26	13.6	9.1	4.4	15.2	12.1	5.0	11.6	8.5	5.9
23	国道126号	穴川橋下交差点	H25	H26	9.5	7.1	4.4	15.6	7.6	3.7	9.0	6.3	4.6
24	国道126号	穴川3丁目交差点	H25	H26	9.5	7.0	1.9	10.1	5.2	2.9	10.2	4.7	3.8
25	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25	H26	18.7	9.0	3.7	29.8	4.5	3.2	10.2	4.3	3.7
26	国道126号	加曾利交差点	H26	H26	16.4	10.1	10.1	16.7	7.0	5.0	13.6	7.7	6.5
27	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	H29	14.4	8.5	7.1	12.3	7.5	7.9	12.1	5.5	7.0
28	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	H29	13.1	6.3	1.1	13.7	4.1	2.0	12.2	6.0	4.7
29	国道357号	若松交差点	H29	H29	6.9	3.4	1.3	11.1	5.2	3.8	10.1	4.7	3.5
30	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	H30	13.6	10.4	4.9	20.0	9.1	6.7	20.7	10.2	8.6
31	国道408号	土屋交差点	R3.3	R4	15.8	6.7	3.0	8.6	5.3	4.7	8.2	5.3	4.5
32	国道408号	成田山裏門入口交差点	R3.3	R4	13.8	2.6	1.3	11.9	8.5	3.4	11.1	8.4	3.3



(データ) 民間プローブ、ETC2.0プローブ □ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当 赤字: 3指標全てが閾値の9割超

4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

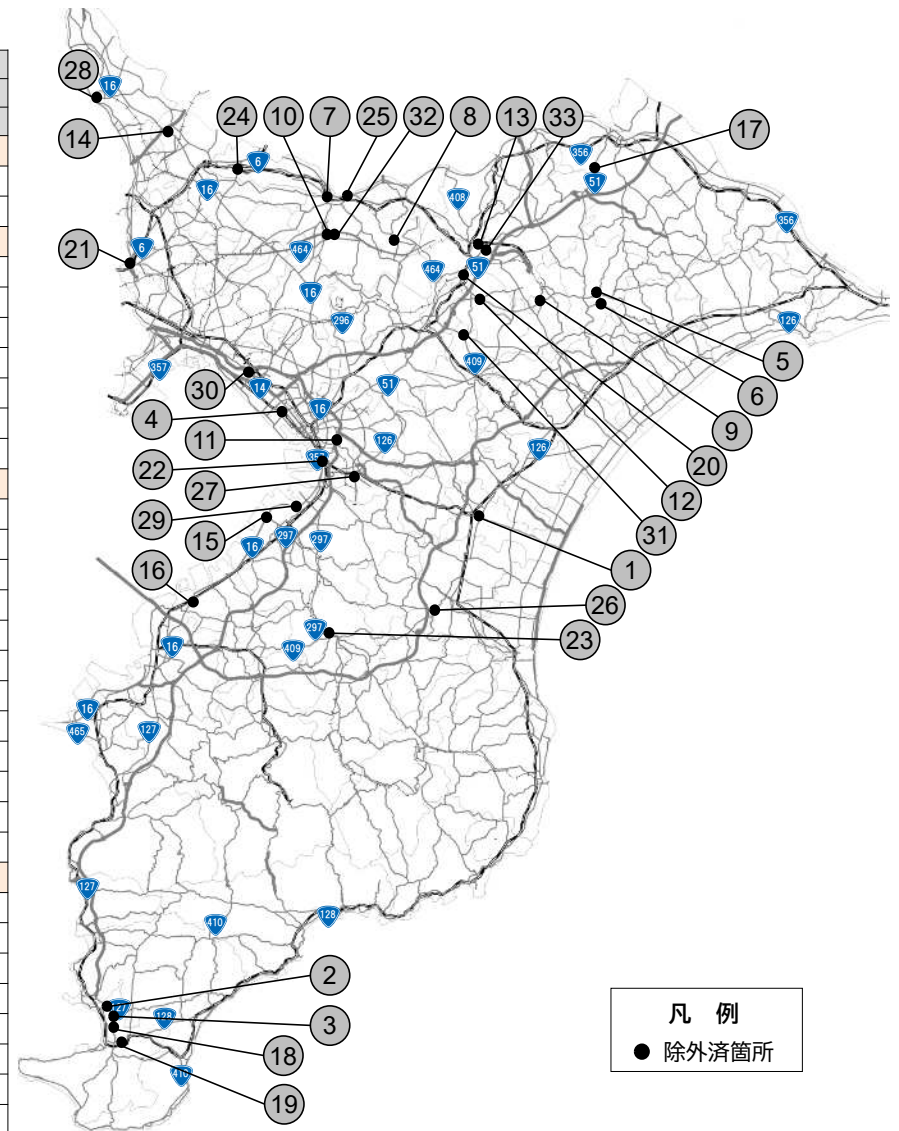
3) 除外済み箇所のフォローアップ

- 過年度の委員会までに主要渋滞箇所から除外となった33箇所のモニタリングを実施。
- 一部の箇所では、再び指標に該当している。

【除外済み箇所のモニタリング結果(33箇所)】

※連続立体交差事業により、踏切除去した3箇所は対象外

No	路線名	交差点名	除外年	対策実施状況	モニタリング結果 [km/h]					
					R3			R4		
					指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	国道128号	経田交差点	H27	対策済	18.4	10.8	9.4	18.5	11.0	9.6
2	国道127号	那古交差点	H28	対策済	33.6	17.8	17.1	33.4	16.7	16.4
3	国道127号	(仮称)那古南交差点	H28	対策済	43.6	29.2	26.2	41.6	35.7	27.2
4	国道357号	運輸支局入口交差点	H29	対策済	21.7	6.9	5.9	20.1	8.6	8.3
5	国道296号	道の駅多古交差点	H29	対策済	41.1	18.9	12.2	40.7	19.5	12.8
6	多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	H29	対策済	30.4	19.9	19.2	30.5	19.5	18.3
7	国道356号	木下駅西踏切	H30	対策済	21.2	18.9	14.8	20.8	19.1	14.7
8	国道464号	境田交差点	H30	対策済	37.4	11.8	16.2	36.7	11.2	15.5
9	国道296号	岩山交差点	R2	対策済	22.4	11.9	15.9	22.0	11.8	16.0
10	国道464号	草深交差点	R2	対策済	25.6	16.8	11.2	25.6	16.0	11.3
11	千葉市道	星久喜小下交差点	R2	対策済	19.9	11.1	13.0	19.9	11.2	14.5
12	国道296号	七栄東交差点	R3	対策済	16.9	11.7	6.2	13.8	7.1	5.9
13	国道408号	成田国際文化会館交差点	R4	対策済	23.1	14.3	11.3	22.5	13.2	10.4
14	国道16号	柏IC入口交差点	H30	未対策	26.9	9.0	19.4	28.1	10.0	22.6
15	国道16号	五井南海岸交差点	H30	未対策	24.6	13.8	17.0	23.8	13.2	17.0
16	国道16号	奈良輪交差点	H30	未対策	26.0	19.2	21.3	26.3	20.3	21.4
17	国道51号	(仮称)香西交差点	H30	未対策	32.4	17.8	6.7	26.9	16.6	10.7
18	国道127号	(仮称)北条北交差点	H30	未対策	27.6	18.6	13.9	26.7	20.9	14.0
19	国道128号	館山上野原交差点	H30	未対策	22.5	14.0	11.9	23.0	15.5	12.8
20	国道51号	不動橋交差点	R2	未対策	26.4	15.8	13.4	25.6	14.8	13.3
21	国道298号	外かん葛飾大橋東交差点	R2	未対策	24.8	12.6	15.5	26.4	15.0	16.2
22	国道357号	(仮称)蘇我町2丁目西交差点	R2	未対策	22.2	12.4	11.4	22.4	12.0	11.8
23	国道297号	米沢交差点	R2	未対策	20.5	12.6	14.1	20.7	14.0	14.9
24	国道356号	消防本部前交差点	R2	未対策	19.5	10.9	11.2	19.8	12.4	11.8
25	国道356号	木下東交差点	R2	未対策	22.5	10.2	9.7	20.5	8.2	9.0
26	国道409号	上茂原交差点	R2	未対策	19.6	11.2	13.4	19.5	11.0	13.3
27	塩田町菅田町線	有吉中学校前交差点	R2	未対策	21.6	14.9	13.5	21.4	13.9	13.6
28	松戸野田線	野田市中野台交差点	R2	未対策	21.2	15.1	10.2	21.1	14.8	10.0
29	国道16号	(仮称)汐見橋東詰交差点	R2	未対策	21.4	11.6	18.3	21.2	9.1	18.6
30	国道14号	幕張IC南交差点	R2	未対策	20.2	14.9	10.2	17.3	12.4	10.2
31	国道409号	住野交差点	R2	未対策	27.2	15.1	18.0	27.0	14.6	19.6
32	千葉NT南環状線	(仮称)原山交差点	R3	未対策	22.6	17.5	11.8	22.5	18.5	10.8
33	国道51号	寺台交差点	R4	未対策	22.3	13.5	11.3	21.6	13.1	12.9

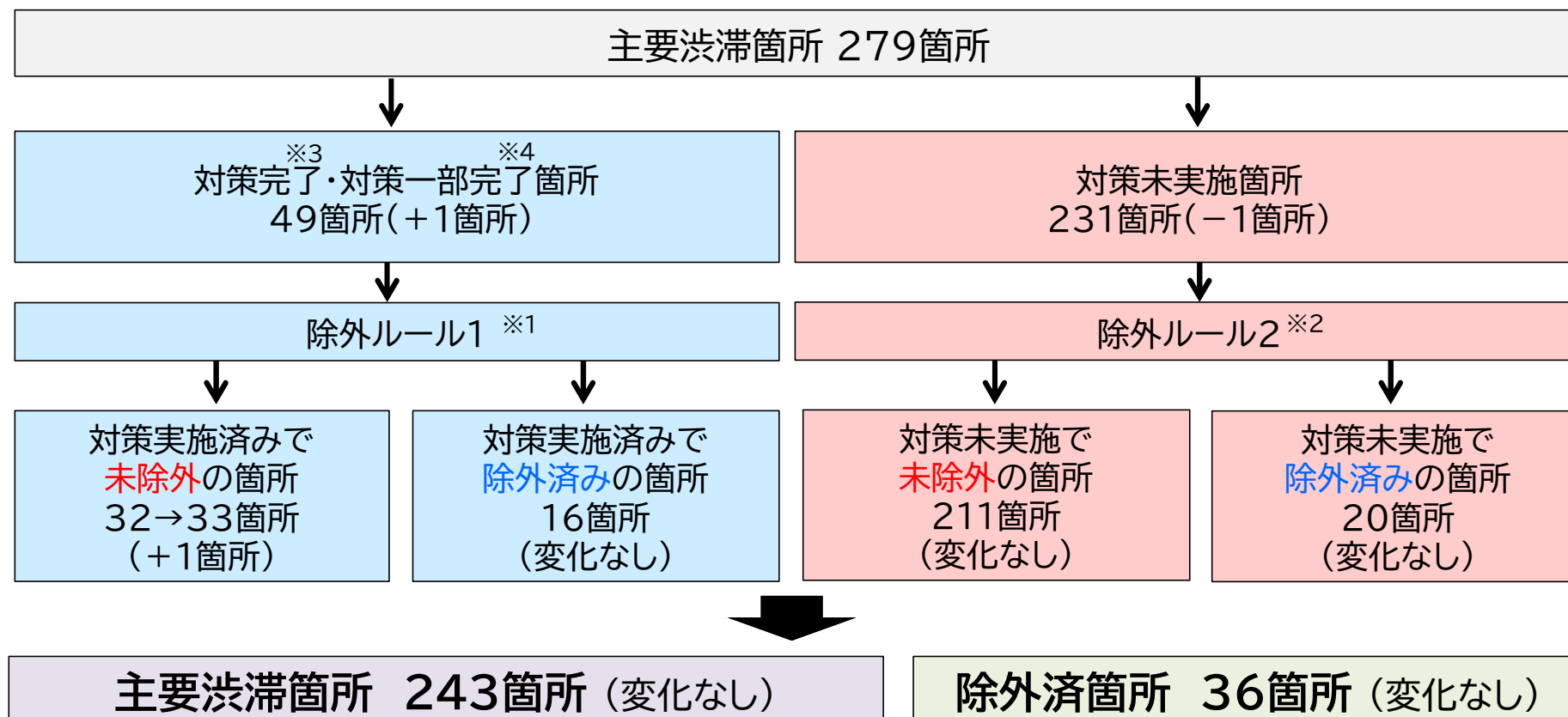


4. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

4) まとめ

○令和4年に対策実施済で、今回のモニタリングで選定指標に該当しない箇所(除外箇所)はなし。

【対策箇所の評価結果およびモニタリング結果を踏まえた主要渋滞箇所の見直し】



※1 除外ルール1:対策実施済箇所において、対策後3指標(次頁参照)に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

※2 除外ルール2:未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

※3 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所。または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所。

※4 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所。または長期対策の一部が完了した箇所。

5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

1) TDM施策(交通需要マネジメント)の概要

○国土交通省では、ETC2.0プローブ等のビッグデータを活用した分析により、TDMによる渋滞解消の可能性を検討することとしている。このTDM施策の例として、テレワーク等による発生源の調整や、時差出勤等によるピーク時の平準化などが挙げられる。

(4) 効率的・効果的な渋滞対策

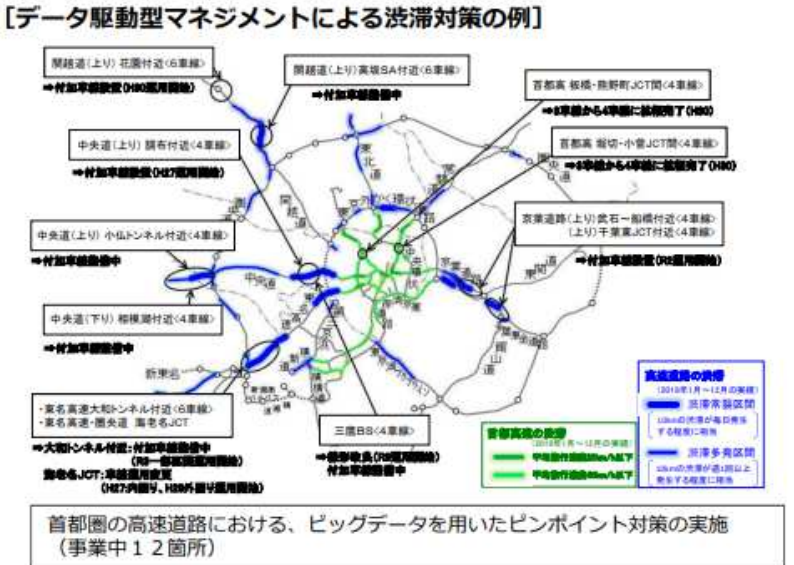
■ 道路ネットワークの機能を最大限発揮するため、自治体等との連携を強化するとともに、データ駆動型マネジメントにより、渋滞対策におけるEBPM^{※1}や、PDCAサイクルの迅速化を推進します。

<背景/データ>

- 最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所 (R4年9月時点)
- 一人あたり年間渋滞損失時間は約40時間であり、総乗車時間 (約100時間) の約4割に相当

- データ駆動型マネジメントにより、渋滞の現状及び要因に合わせた効率的・効果的なソフト・ハード対策を推進
- 渋滞対策協議会^{※2}において、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、速効対策を推進するとともに、モニタリング結果を踏まえ、より効率的・効果的な対策の検討を実施
- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{※3}の実施を求める運用を継続
- 全ての都道府県において、ビッグデータ等を活用した交通需要マネジメント (TDM) による渋滞対策を推進

※1: Evidence-based policy making (データに基づく政策の立案)
 ※2: 各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するために設置
 ※3: 立地前に周辺交通に与える影響を予測し対策を実施することで、既存の交通に支障なく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組



5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

2) TDM施策の考え方(本検討の位置づけ)

○本委員会としては初のTDM施策取組であり、円滑な実施にあたり、実施規模や働きかけの対象範囲を明確にした上で、多岐に渡る**関係者の理解や地域との合意形成を図りながら進めていくことが重要**である。
 ⇒本検討では、主要渋滞箇所の改善に寄与するTDM施策の働きかけ先として、主要渋滞箇所との位置関係が分かりやすく、**協議・調整が実施しやすい企業や事業所、商業施設等**を主たる対象とする

【TDM施策の考え方と実施上の留意点】

TDMの考え方	施策の概要 (期待される効果)	施策の例	実施規模の例 (働きかけの対象範囲)	実施上の留意点
①発生源の調整	・自動車交通の発生を調整する	・テレワーク(勤務日数の調整) ・MM(モビリティ・マネジメント) ・カーフリーデー 等	・ 企業や事業所 ・地域住民、職場、学校 ・地域全体への周知	・MM、事業所通勤者を対象に実施する方法が効果的であり、対象企業との実施内容の協議・調整が必要とされている
②手段の変更	・自動車以外の他の交通手段の魅力を向上させ、自動車からの転換を図る	・公共交通の利用促進 ・パーク&ライド(手段の組合せ) ・自転車利用の推奨 等	・地域住民、職場、学校 ・ 通勤、通学をする人 ・ 商業施設への来訪者	・鉄道や路線バス等交通手段との連携による乗り継ぎ利便性の向上方策等の検討が重要である ・商業施設を対象とする場合、関係者との合意形成が必要である
③適切な自動車利用の誘導	・自動車交通や駐車政策における規制や誘導により渋滞緩和を図る	・道路交通情報の提供 ・路上駐車適正化 ・生活道路対策 等	・高速道路利用者 ・地域住民	・高速道路上におけるETC2.0による道路交通情報の提供による適切な経路の誘導や、幹線道路上の路上駐車対策、生活道路への流入抑制等、実効性のある施策の検討が重要である
④出発時刻の変更	・朝夕のピーク時の交通量をピーク時間外にシフトさせ、交通量の時間的平準化を行う	・時差出勤 ・フレックスタイム等	・ 企業や事業所 ・ 通勤、通学をする人 ・ 商業施設への来訪者	・自治体や企業、地域全体で一斉に時差出勤を開始するのではなく、一部の部署に導入し、効果を確認しながら進めていく等、状況に応じた運用を行うことが重要である
⑤効率的な自動車の利用	・自動車の乗車人員を増加させたり、自動車保有の調整等、1人あたりの走行量を減少させる	・相乗り、カーシェアリング ・物資の共同集配 等	・ 企業や事業所 ・ 通勤、通学をする人	・当該施策を単独で実施するのではなく、MM等と合わせて実施するのが効果的である

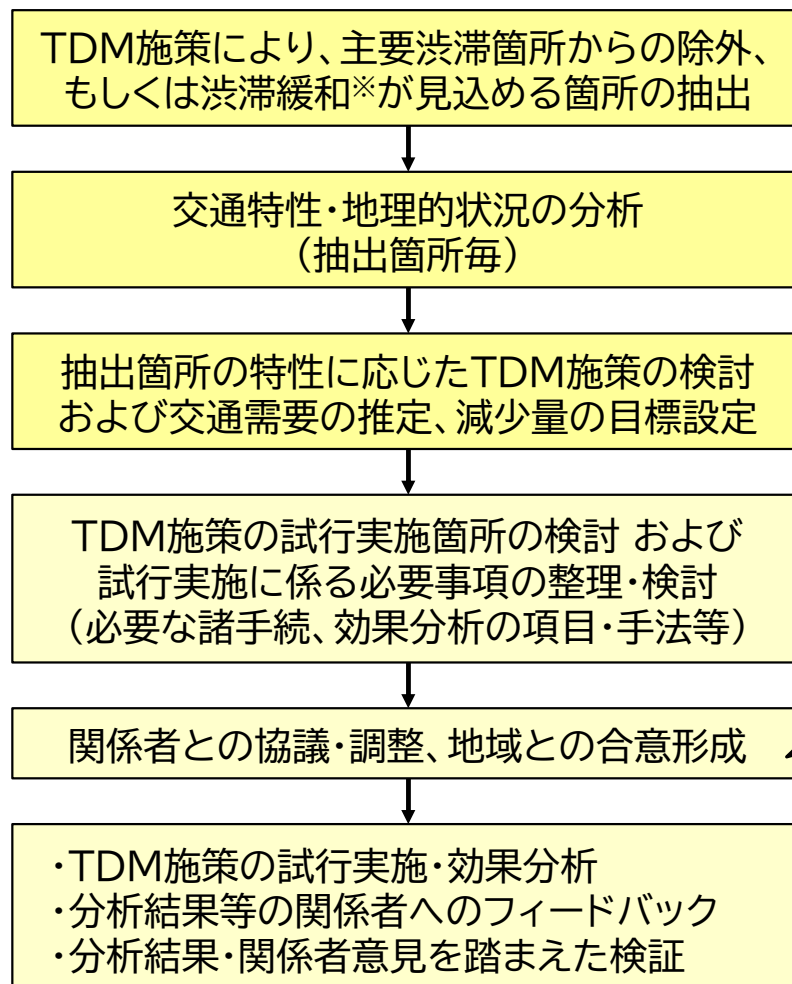
5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

3) 千葉県におけるTDM施策の進め方

○千葉県においては、TDM施策の実施により**主要渋滞箇所からの除外、もしくは渋滞緩和(一定の効果)***が見込める箇所を抽出し、TDM施策の試行実施に向けて必要な取組方法等を検討する。

※主要渋滞箇所から除外には至らないものの、朝夕ピーク時間帯や土休日における渋滞の緩和が期待される箇所

【TDM施策の検討方針】



対象地区
市原市八幡地区

現在、関係機関(市原市等)との連携の下、周辺事業所等との調整に着手

5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

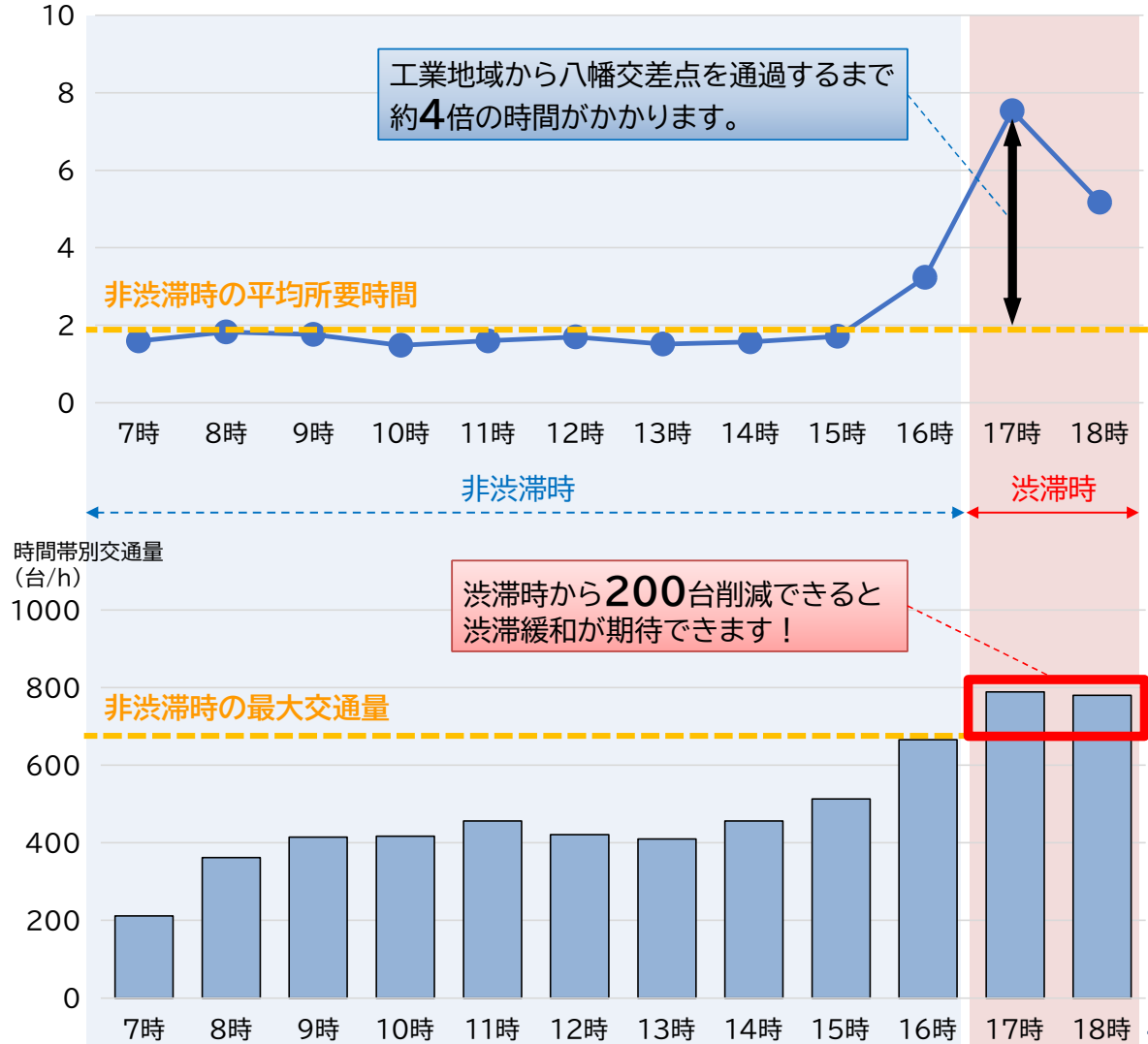
4) 『国道297号 八幡交差点』の交通状況

- 方向2(国道297号上り線)において、平均旅行速度が10km/hを下回る17~18時台の観測交通量は、約800台/h。非渋滞時と比べ、100台/h程度の増
- 17時~18時台の2時間において、交通量を200台程度減らすことで渋滞緩和が期待される。

【八幡交差点 位置図】



所要時間(分) 【平日・時間帯別の平均所要時間(上)および交通量(下)】



(データ)交通量: JARTIC 断面交通量情報[R3.10]
 旅行速度: ETC2.0プローブ[R3.1~12 平日]

5. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

5) 現在の取組状況

- 八幡地区において、事業者団体との調整開始。
- 事業者団体に道路利用状況に関するアンケートを依頼し、得られた回答を集計中。

【事業者団体との調整経緯】

- R5.3～ 八幡地区の事業者団体(市原市臨海部工場連絡会 八幡支部)と調整中
- R5.5 同連絡会加盟企業(全10社)宛てにアンケートを依頼
- 現在 アンケート回収、集計中

ご意見の一例

- 「周辺工場の時差出勤は実施済み」
- 「“夕方時間帯が特に渋滞”という分析結果は実感と合っている」
- 「市原埠頭から国道16号を横断する際の車線減少が要因」等



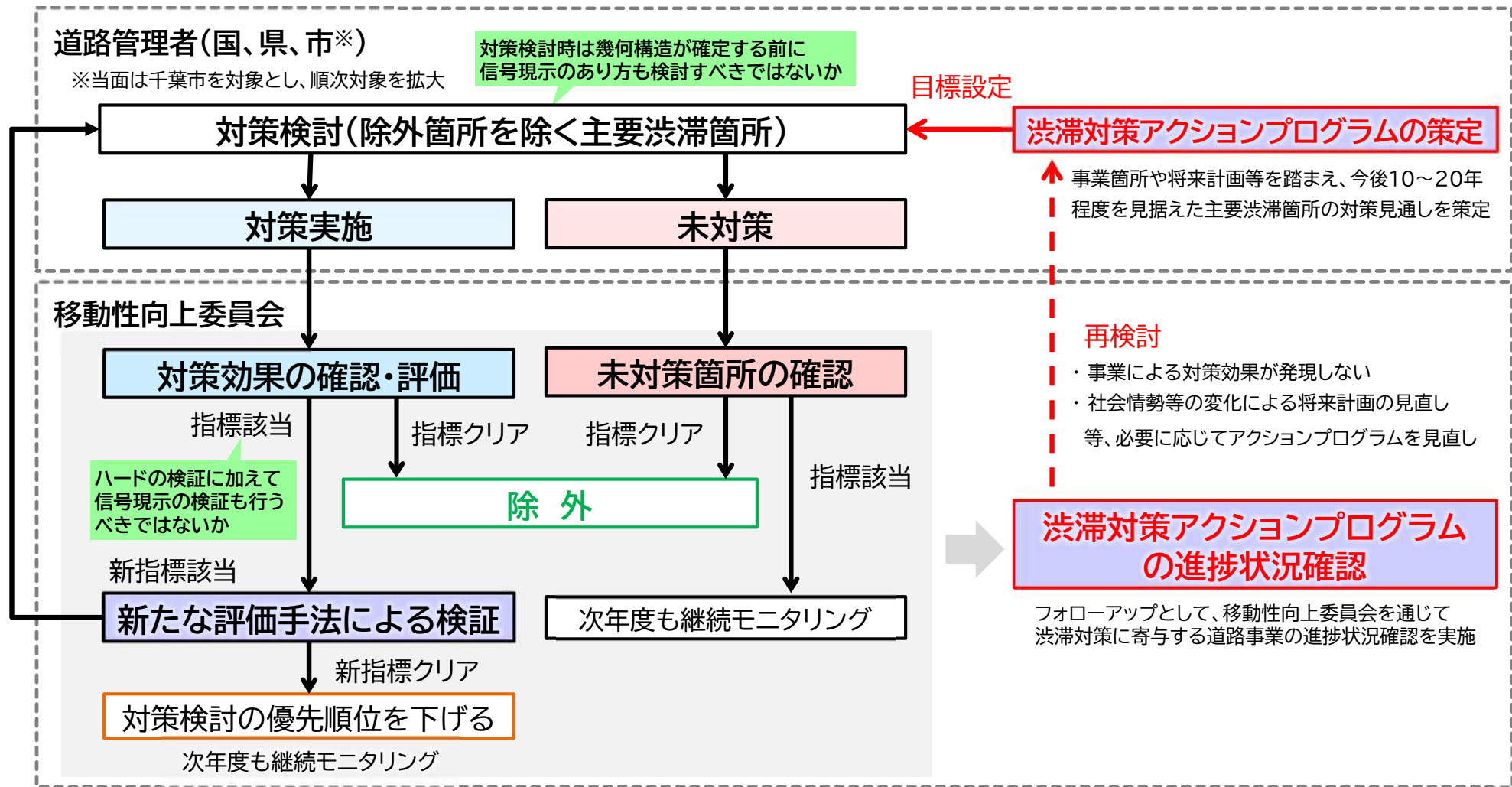
今後の進め方(案)

- アンケート結果の集計・分析を進め、時差利用のほか交通手段変更等の対応も視野に当該地区におけるTDMメニューを検討。
- TDMメニューを検討のうえ、関係機関、事業者団体との調整を行う

6. 千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定(経緯と概要)

- これまで主要渋滞箇所の交通状況は移動性向上委員会で確認してきたが、道路事業との関連は不明確
 - また、主要渋滞箇所の対策にあたってはハード対策のみならず信号現示等ソフト対策の組み合わせが有効
 - 渋滞アクションプログラムを策定し、対策検討時からの信号現示の検討※も行き、対策の進捗状況や対策後の交通状況を移動性向上委員会で確認することで、対策効果の最大化を図る
- ※対策検討時からの信号現示の検討は段階的に進めていく

【渋滞対策アクションプログラムを踏まえた主要渋滞箇所対策の進捗確認サイクル】



6. 千葉県渋滞対策アクションプログラムの策定(主な対策と取組)

渋滞対策の分類を設定

- (1)各道路管理者において事業中の道路整備
 - ・圏央道、北千葉道路等の高規格道路
 - ・バイパス整備
 - ・現道拡幅 等
- (2)主要渋滞箇所を対象とした局所的な改良
 - ・右左折車線の新設・延伸
 - ・線形改良 等

- (3)ソフト対策 等
 - ・交通需要マネジメント(TDM)
 - ・信号現示変更
 - ・その他ソフト的取組による渋滞対策等
- (4)新たな取組
 - ・HP・SNS等を活用した情報発信
 - ・啓蒙AI 等

警察と道路管理者の連携強化

対策実績・予測に基づく目標の設定

- 今後10年間の主要渋滞箇所の除外箇所目標を設定
(その他長期的な道路整備を踏まえた渋滞対策も打ち出し)
現在計画・構想中の道路整備に伴い、影響圏内の主要渋滞箇所では渋滞の改善が想定

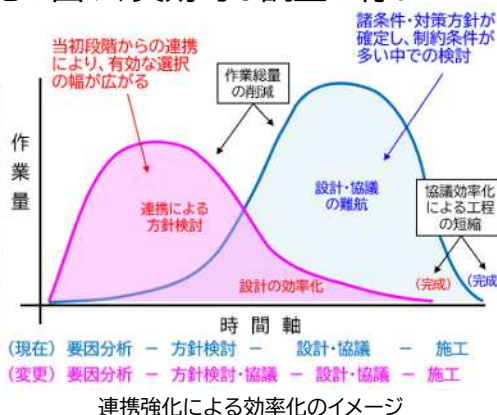
設計の当初段階から警察との連携体制を構築※

- 渋滞対策において信号現示改良が担う役割は大
- 警察と道路管理者の連携強化を図り、実効的な調整を行う

信号現示変更の有無による主要渋滞箇所除外の状況
(移動性向上プロジェクト委員会審議内容より)

対策内容	信号現示	主要渋滞箇所除外の状況		
		除外	未除外	除外率
道路整備 (BP、現道拡幅)	変更あり	2	4	33%
	変更なし	0	2	0%
局部対策 (右左折レーン)	変更あり	4	3	57%
	変更なし	0	1	0%
合計	変更あり	6	7	46%
	変更なし	0	3	0%

※信号現示の状況確認を実施しているR元年度委員会以降の審議内容(16箇所)を集計。



(現在) 要因分析 - 方針検討 - 設計・協議 - 施工
(変更) 要因分析 - 方針検討・協議 - 設計・協議 - 施工
連携強化による効率化のイメージ

現示状況を反映した渋滞対策検討※

- これまで一律採用していた「飽和交通流率基本値」を見直し
実測の通過可能台数算定により交通状況の評価
- 通過車両の交通挙動等から渋滞発生状況・原因の分析
- 方向別の交通量、青時間需給バランスによる信号現示見直し

新技術を活用した情報提供・情報発信・啓蒙※

- 渋滞発生の瞬間を捉えた動画や、主要渋滞箇所の交通挙動の動画を発信し、運転者へ安全運転を啓蒙
- AI実装による渋滞把握・情報提供の可能性検討



大型車両合流による一時的な道路閉塞発生状況

右折待ち車両による溢流発生状況

※関係機関と調整の上、段階的な導入を想定

7. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

- 道路利用者団体からの利用者視点の渋滞対策要望箇所のうち、国道357号^{ふたまた}二俣交差点において交差点改良を実施予定。
- 南行き直進車線を2車線化することで南行き市道の右折渋滞を緩和し、交通を整流化するとともに、北行き市道に左折路を設置するもの。

【渋滞対策実施予定箇所： 国道357号二俣交差点(主要渋滞箇所) 交差点改良事業】

■位置図



■対策内容

- 南行き直進車線を2車線化 → 右折渋滞を緩和し、交通の整流化
- 左折路の設置 → 左折車両の円滑化、滞留長確保
- 交通安全事業として実施予定



さんばんぜかいひんこうえん
至 三番瀬海浜公園

8. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況

- 首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するために設置された「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の下部組織として設置。
- 高速道路及び一般道の主要渋滞箇所が集中している千葉県湾岸地域の渋滞対策等を検討。

【千葉県湾岸地域渋滞ボトルネックWGの実施状況】

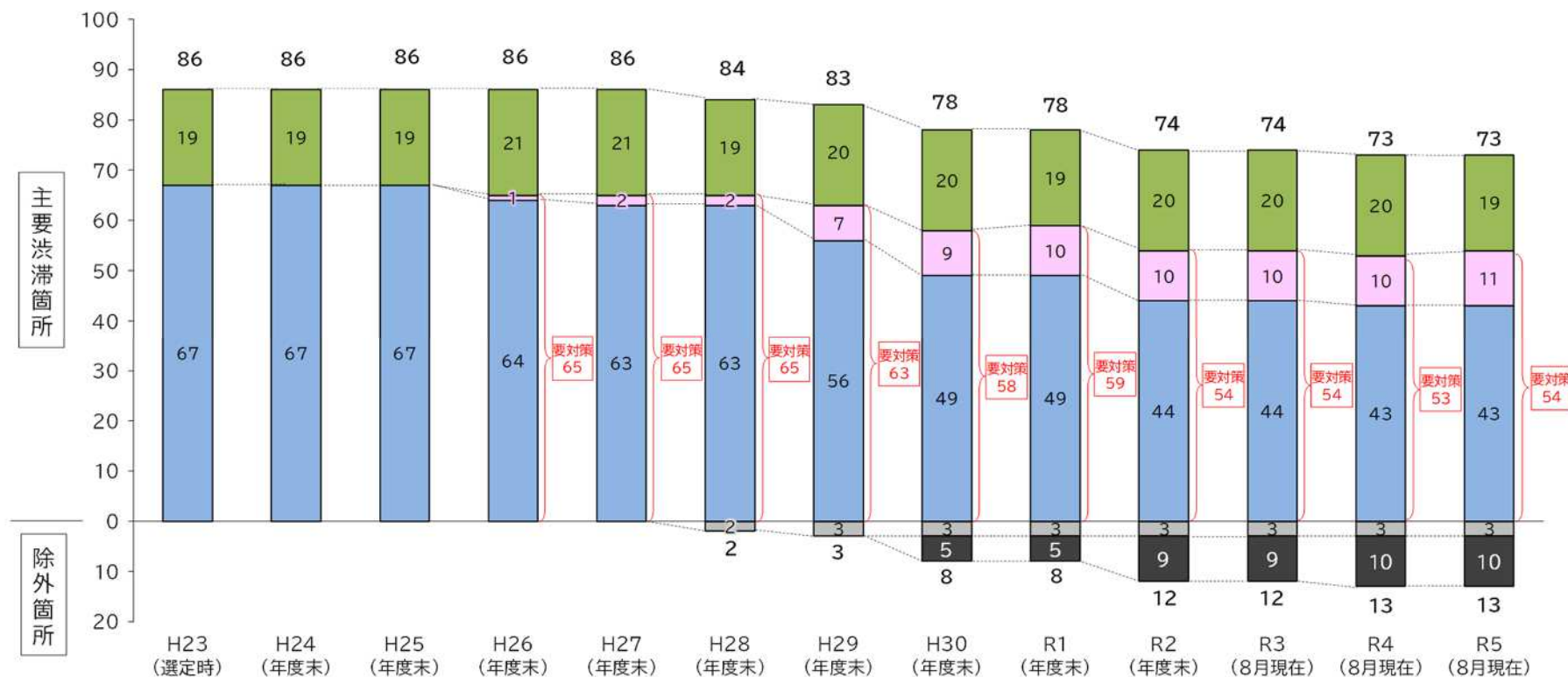
回数	開催日	主な検討内容
第1回	H25.12.25	・ 首都圏渋滞ボトルネック対応の基本方針及び湾岸地域の交通状況
第2回	H26.2.7	・ 各主要路線の渋滞状況、対策状況
第3回	H26.2.26	・ 京葉道路の渋滞状況、渋滞対策(案)
第4回	H26.11.19	・ 京葉道路の渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(上り)、花輪IC(上り)の整備効果 ・ 一般道の路線別渋滞要因、対策状況
第5回	H28.2.19	・ 京葉道路の対策状況、渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(上り)の整備効果 ・ 国道357号 湾岸千葉地区改良の整備効果
第6回	H29.1.31	・ 京葉道路の対策状況、渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(下り)の整備効果
第7回	H29.2.17	・ 国道357号千葉地区の渋滞状況、対策状況及び湾岸千葉地区改良の整備効果 ・ 国道357号蘇我地区の渋滞要因、対策の方向性
第8回	H30.3.13	・ 湾岸地域の交通課題、対策状況及び今後の進め方 ・ 京葉道路の渋滞状況、対策状況及び貝塚～千葉東JCT(上り)の渋滞対策(案)
第9回	H31.3.7	・ 湾岸地域の交通状況・対策状況・機能軸の検討
第10回	R4.3.11	・ 千葉県湾岸地域の交通状況 ・ (仮称)検見川・真砂スマート IC ・ スマート IC 整備に伴う国道 357 号渋滞対策の検討
第11回	R4.7.26	・ (仮称)検見川・真砂スマート IC 整備に伴う国道 357 号渋滞対策の検討
第12回	R5.6.20	・ 京葉道路の渋滞対策の実施効果 ・ 東京湾アクアラインの交通状況・対策状況・更なる渋滞対策

9. 今後の渋滞対策の進め方

■ 直轄国道の渋滞対策状況

- 直轄国道の主要渋滞箇所(86箇所)においては、今年度の除外箇所はなし。
- 今後も、要対策箇所においてはピンポイント対策に加え、今後はTDM施策など新たな対策の検討を進め、対策実施箇所の掘り起こしを図る。
- 新たな評価手法による対策実施箇所検証を進め、より実態に即した対策効果発現の確認を進める。

【主要渋滞箇所(直轄国道)における対策状況の推移 (令和5年8月時点)】



凡例
 主要渋滞箇所
 ■ 対策実施中
 ■ 対策後も3指標に該当(追加対策が必要)
 ■ 対策未実施
 除外済み箇所
 ■ 対策完了
 ■ 2年連続3指標に該当しない

※ピンポイント対策とは、既存の道路用地内において少ない投資で早期に効果の発現が期待できる短期対策(例:右折車線の延伸)

議事要旨

令和4年度 第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会

開催日時：令和5年3月6日（月） 13:30～15:00

開催場所：千葉国道事務所 202 会議室

委員会出席	千葉工業大学 創造工学部 教授 千葉県警察本部 交通部 交通総務課 調査官兼課長補佐 千葉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐 千葉県商工会議所連合会 事務局長 千葉県トラック協会 業務部参与（部長） 千葉県バス協会 専務理事 千葉日報社 クロスメディア局長 千葉市消防局 警防課長 東日本高速道路 工務担当課長 東日本高速道路 市原管理事務所長 東日本高速道路 千葉工事事務所長 国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 千葉県 県土整備部 道路計画課 課長 千葉県 県土整備部 道路整備課 副課長 千葉市 建設局 道路部 広域政策室長 国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所 副所長 国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所長	赤羽 弘和（委員長） 高戸 敦（代理） 高津 功（代理） 黒岩 正典（WEB） 小出 寛（代理） 成田 斉 早乙女 謙司郎（WEB） 横溝 敏宏（代理、WEB） 牛田 和之（代理、WEB） 神林 尚樹（WEB） 笹原 壮雄（WEB） 高橋 直人（代理） 西山 昌克（WEB） 畑本 一亮（代理、WEB） 山室 久（代理、WEB） 狩生 正彦（代理、WEB） 小島 昌希
-------	---	--

■ 「2. 今回委員会の審議内容」について（資料1 pp. 5-6）

- ・ 前回委員会での主な指摘事項である「ピンポイント渋滞対策及び実証実験の実施（国道357号若松交差点における実証実験の評価）」及び「交通需要の調整（TDM施策）の検討」に関して、対応方針の概要が説明された。

■ 「4. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証」について（資料1 pp. 8～28）

- ・ p. 20で説明された信号交差点の処理能力と変動は、交通容量を上回るか下回るかによって変動幅が変わってくる。P. 18で説明された平均値だけではばらつきが分からないので、ばらつきを考慮しても統計的に有意な変動なのかあわせて評価したほうが良い、という意見があった。
- ・ p. 26で説明された生活道路のエリアを設定した面的評価は、移動性向上と安全性向上が密接に関連しているということの裏付けである。県内で実施中の生活道路の道路安全診断などから「安全対策としても幹線道路ボトルネックの解消が必要」といった意見を貰い、それを渋滞対策候補箇所検討につなげる考え方も一案である、という意見があった。
- ・ バス事業の視点では、コロナ禍による外出控えからのバス利用者の回復傾向が地域的にアンバランスである。例えば、工業地域はおおむね回復しているが、IT関連企業などが多く立地する地域では、リモートワークの継続により通勤者がコロナ禍前のレベルには回復していないように思われる。R3データの分析結果のみで確定的な評価をするのではなく、このような点も考慮し、モニタリングを継続していくことが望ましい、という意見があった。
- ・ コロナ禍に伴う行動変容を踏まえ、TDM施策をどう進めるかを考えるタイミングでもある、という意見があった。

■ 「5. 国道357号若松交差点における実証実験の評価」について（資料1 pp. 29～34）

- ・ 車両通行が少ない終盤の青時間を短縮して他の方向の青時間を延長する等、効率的な運用ができた旨が説明された。
- ・ 今回の実証実験の成果は、信号サイクルを短縮するとロスが増えるため一般的には不利と言われるにも関わらず、現況と同等以上の交通処理が行えることを確認した点である、という補足説明があった。

- ・大変有効な取組。より効率的な信号サイクルや、浜町 2 丁目など連担する渋滞交差点との連動制御によりさらなる効果が得られる可能性があるので、県警と道路管理者が連携して取り組んでいきたい、という意見があった。

■ 「6. 交通需要の調整 (TDM 施策) の検討」について (資料 1 pp. 35~39)

- ・ TDM 施策の検討に当たっては、初期の段階でバス事業者にも協議に加わってもらったほうが実現性の高い計画につながる可能性がある。例えば、バス事業者の協力が得られるなら新たなバス停設置や最寄り駅以外の駐車場等への輸送によるパーク&ライド (あるいはバスライド等の対策も考えられ、これらの調整のためにも初期の段階からバス事業者に絡んでもらった方が良いという意見があった。

■ 「7. 今後の渋滞対策の進め方」について (資料 1 p. 40)

- ・ 県警や各道路管理者連携のうえ千葉県渋滞対策アクションプログラム策定を進めていきたい旨が説明された。

以上