

平成28年度

第6回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

日 時：平成29年1月31日（火）
15：00～

場 所：千葉国道事務所 202会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶（千葉国道事務所長）

3. 出席者の紹介

4. 議 事

（1）京葉道路の渋滞対策について

（2）その他

5. 閉 会

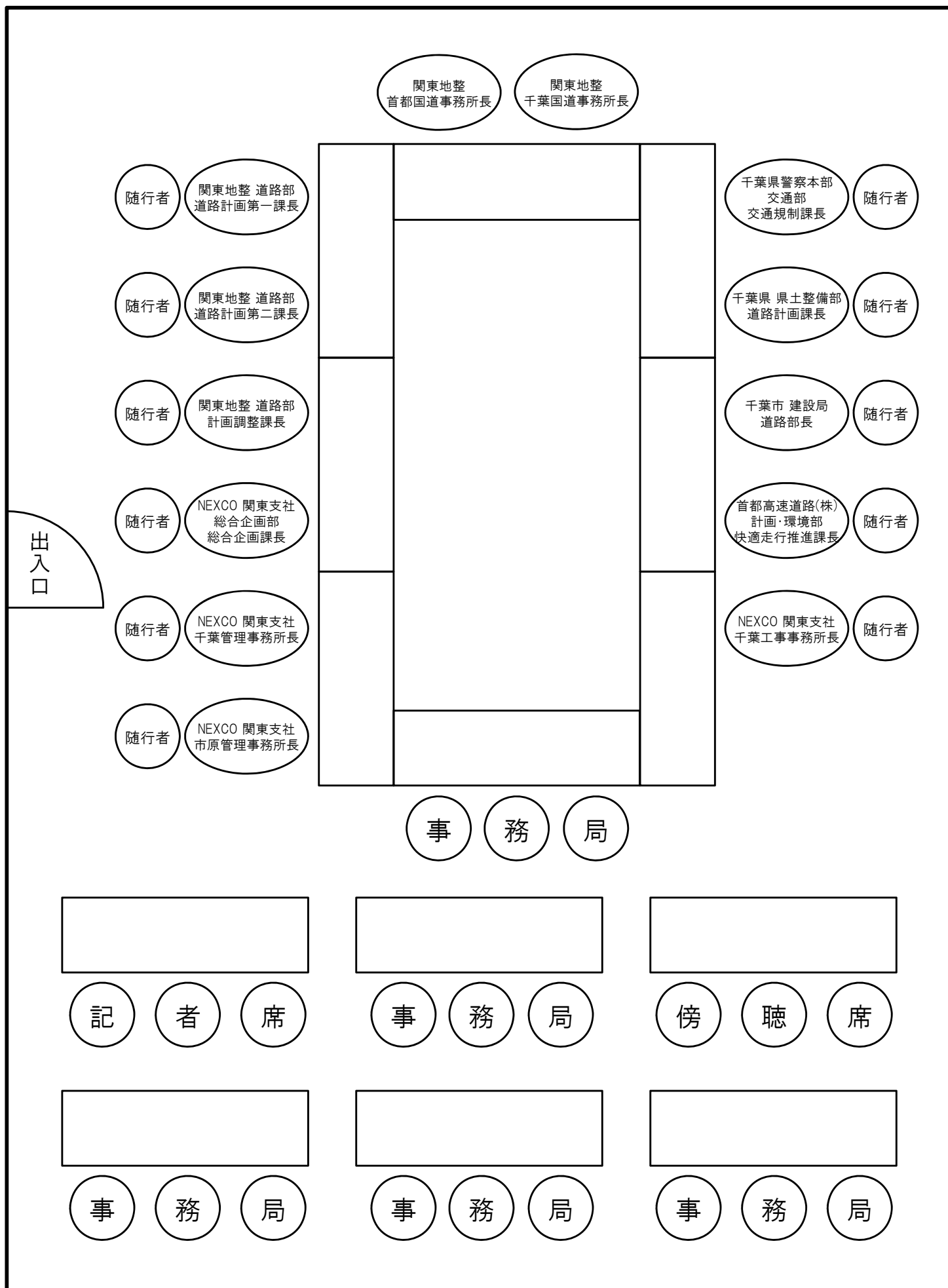
（配付資料）

資料1 京葉道路 渋滞対策

平成28年度 第6回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG 座席表

場所 千葉国道事務所 202会議室

窓側



首都圏渋滞ボトルネック対策協議会
千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ(WG)
運営規則(案)

(趣旨)

第1条 本規則は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」(以下「協議会」という。)の審議に基づいて設置する「千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ」(以下「WG」という。)の組織、委員、庶務、その他の事項に関して必要な事項を定める。

(目的)

第2条 WG は、首都圏の主要渋滞箇所の「対応の基本方針」に基づき、千葉県湾岸地域(浦安～木更津)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック箇所について効果的な対策の立案・検討を行うことを目的とする。

(審議事項)

第3条 WGは、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議を行うものとする。

- (1) 渋滞発生状況の把握
- (2) 優先対策区間の選定
- (3) 渋滞要因の分析
- (4) 渋滞対策の検討
- (5) その他、前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 WGは、第2条の目的を達成するために各種関係団体、各行政機関等をもって組織する。

2. WGには座長を置き、座長は国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長とする。
3. 座長に事故がある時は、座長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
4. WGの構成は、別表-1のとおりとする。

ただし、必要に応じ座長が指名する者を、委員として参加させることができる。

(事務局)

第5条 WG の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第一課、道路計画第二課、計画調整課並びに千葉国道事務所計画課に置くものとする。

(規則の改正)

第6条 本規則の変更は、本 WG の議決によらなければならない。

(補足)

第7条 本規則に定めるものの他必要な事項はその都度協議して定める。

付 則 本規則は、平成25年12月25日から施行する。

千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG名簿

所 属	役 職	備 考
関東地方整備局	千葉国道事務所長	座 長
	首都国道事務所長	
	道路部 道路計画第一課長	
	道路部 道路計画第二課長	
	道路部 計画調整課長	
千葉県警察本部	交通規制課長	
千葉県	県土整備部 道路計画課長	
千葉市	建設局 道路部長	
東日本高速道路(株)	関東支社 総合企画部 総合企画課長	
	関東支社 千葉管理事務所長	
	関東支社 市原管理事務所長	
	関東支社 千葉工事事務所長	
首都高速道路(株)	計画・環境部 計画調整課長	
	計画・環境部 快適走行推進課長	
事務局	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	
	関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	
	関東地方整備局 道路部 計画調整課	
	関東地方整備局 千葉国道事務所 計画課	

京葉道路 渋滞対策

平成29年 1月31日



1. 渋滞発生要因

再掲
(第2回WG資料)

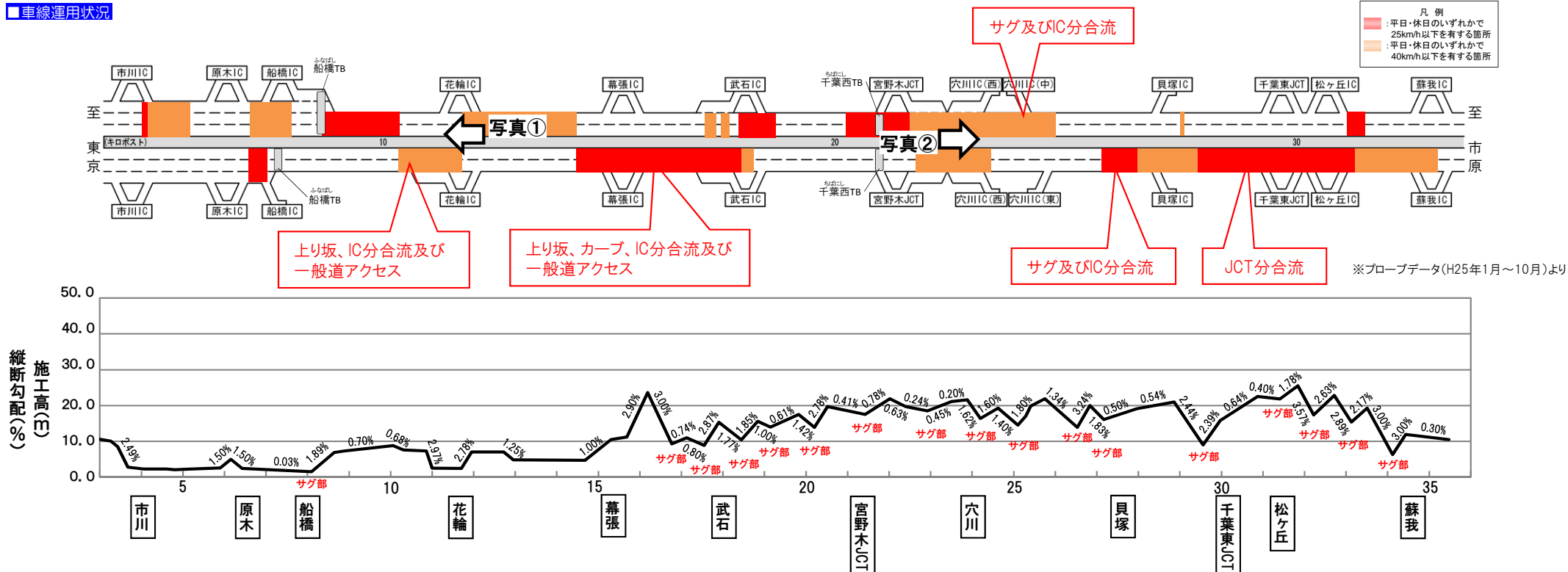
○下り(市原方面) : 穴川IC先のサグ、ICの分合流による影響で速度低下して渋滞が発生

○上り(東京方面) : 花輪IC先の上り坂、幕張IC付近の上り坂・カーブ、及び貝塚IC先のサグによる影響の他、IC・JCTの分合流による影響で速度低下して渋滞が発生

【京葉道路(市川IC~蘇我IC)の渋滞発生状況】

資料: NEXCO東日本

■車線運用状況



※プローブデータ(H25年1月~10月)より



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

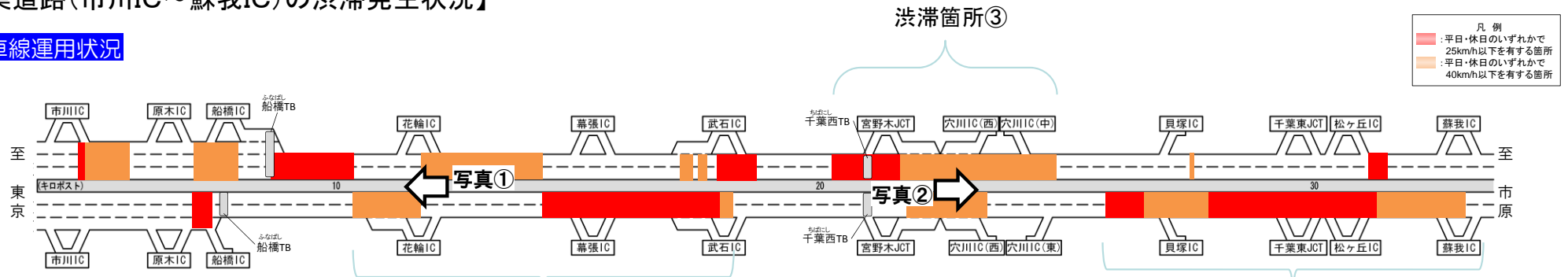
2. 渋滞箇所及び渋滞発生要因

再掲
(第3回WG資料)

- 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



※プローブデータ(H25年1月～10月)より



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"> ・ 拡幅、別線整備 ・ 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

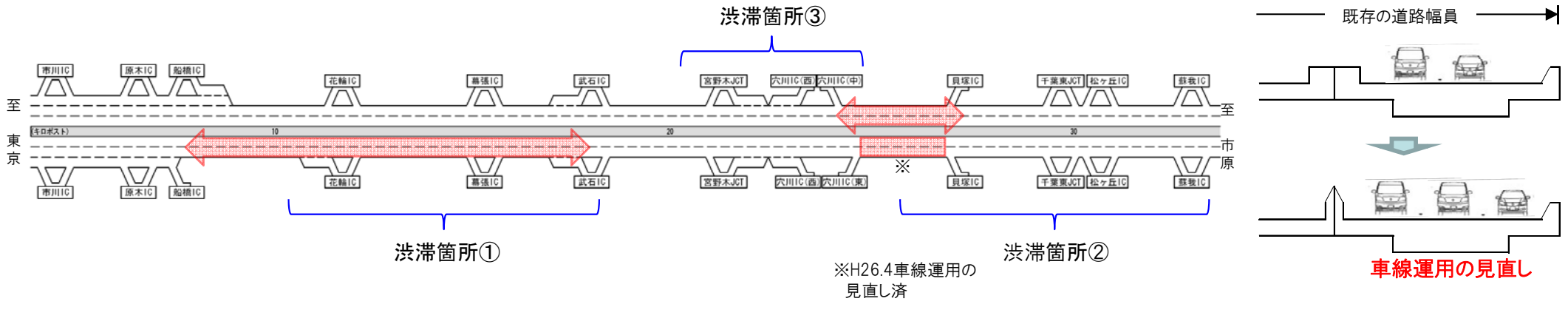
3. 渋滞対策(案)

再掲
(第4回WG資料)

計画イメージ

■車線運用の見直しによる交通容量の拡大

- ・ 船橋IC～武石IC[上り]付近、穴川IC～貝塚IC[下り]付近において、既存幅員の中で車線運用を見直し
- ※安全対策について調整が必要

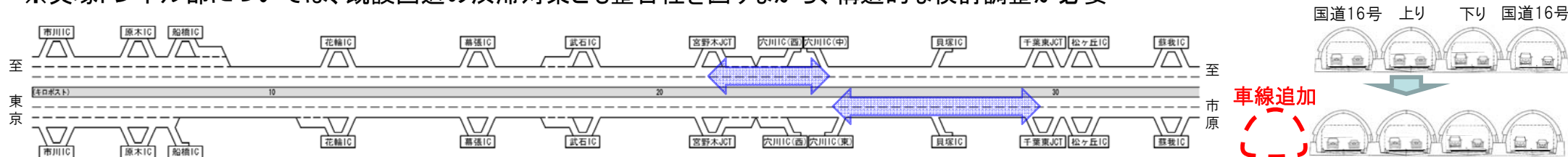


■車線追加による交通容量の拡大

- ・ 穴川IC～貝塚IC[上り]付近、宮野木JCT～穴川IC[下り]付近において拡幅し、車線を追加
- ・ 貝塚IC～千葉東JCT[上り]付近の貝塚トンネル部において、トンネルを新設し、既設国道トンネルを京葉道路に転用する案なども含め、検討。

※事業実施段階で、用地取得等に一定の時間が必要

※貝塚トンネル部については、既設国道の渋滞対策とも整合性を図りながら、構造的な検討調整が必要



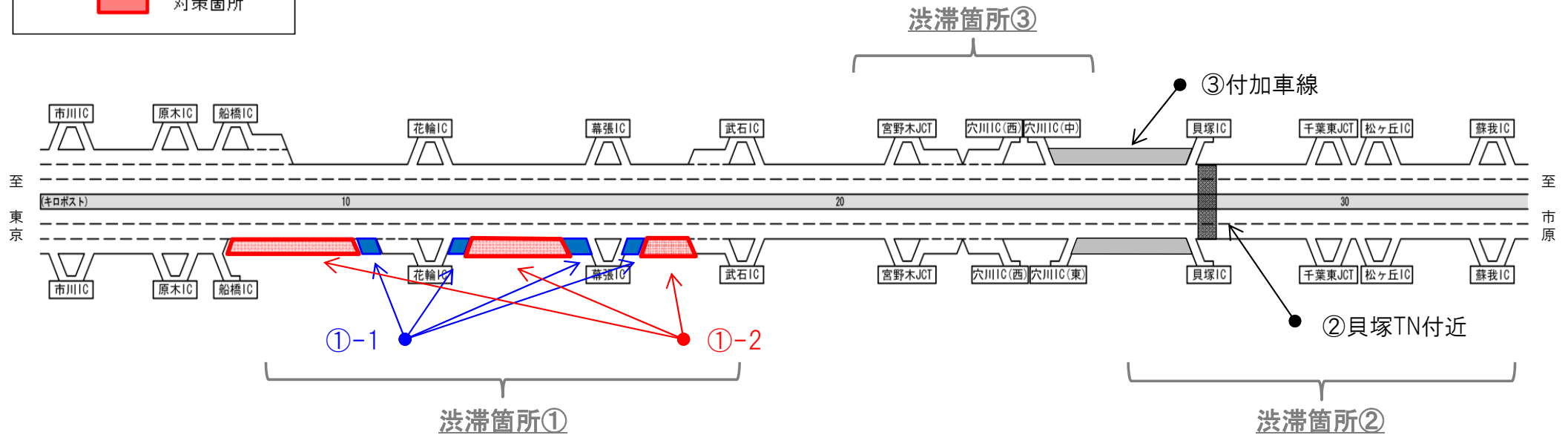
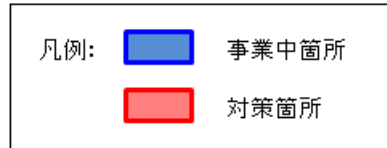
▶ 今後、計画の詳細について、関係機関と協議を実施

4. 渋滞対策の進捗状況

渋滞箇所③ (下り) 宮野木JCT～穴川間

③ (下り) 穴川～貝塚間

・穴川IC～貝塚IC付近の付加車線は平成28年6月1日に供用開始



渋滞箇所① (上り) 船橋～武石間

①-1 既存幅員の中で車線運用

- ・幕張IC及び花輪ICの加減速車線延伸工事を実施中
- ・H29年春の完成を目指す

①-2 既存幅員の中で車線運用

- ・①-1の加減速車線間を接続することを検討

渋滞箇所② (上り) 貝塚～千葉東JCT間

② 車線追加による交通容量の拡大

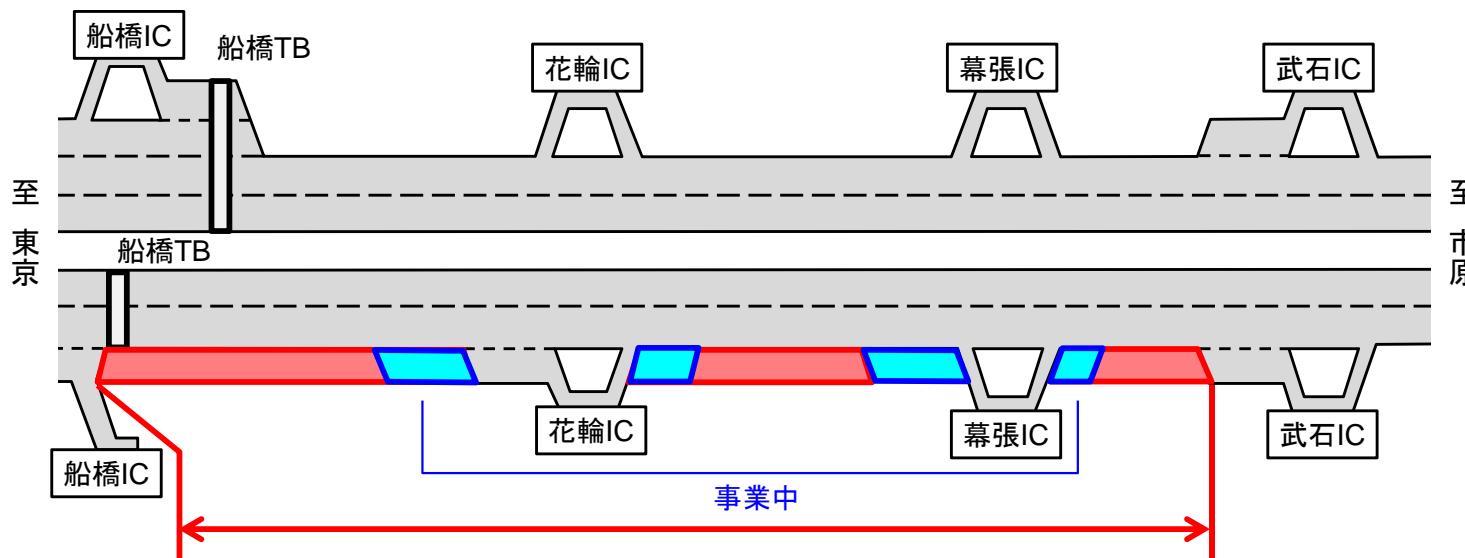
- ・貝塚TN付近対策について関係機関との協議を実施中

5. 渋滞対策(案) 渋滞箇所①-2 船橋IC~武石IC間(上り)



○花輪IC分合流部付近のサグ及び幕張IC減速車線の上り坂の影響による渋滞(速度低下が要因)の対策として、加減速車線間に付加車線を設置し接続

■平面図



凡例

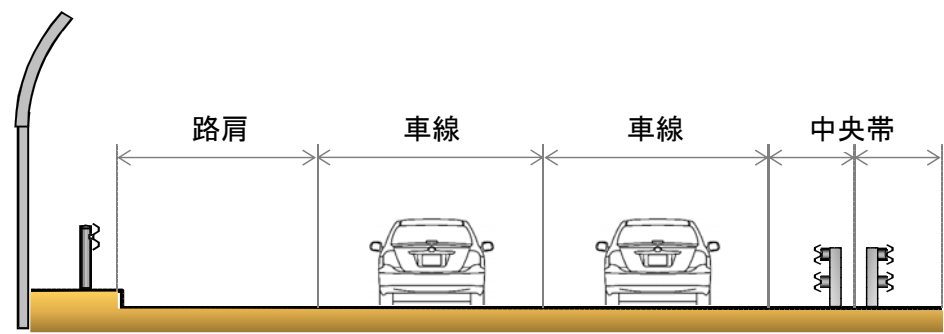
- : 事業中箇所
- : 対策箇所

対策延長: 約5km
既存車線幅員の見直し

※現用地内での対策を検討
※対策後の規格値(幅員等)は協議中

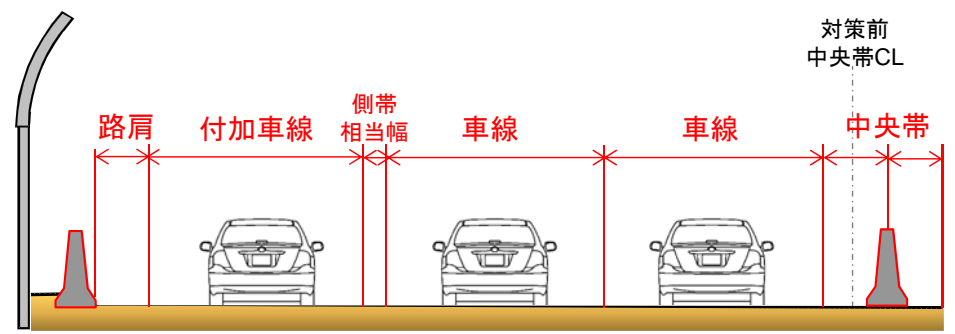
■標準横断面図

【対策前】



本線

【対策後】



本線

6. 穴川IC～貝塚IC(下り) 渋滞対策後の効果検証(速報)

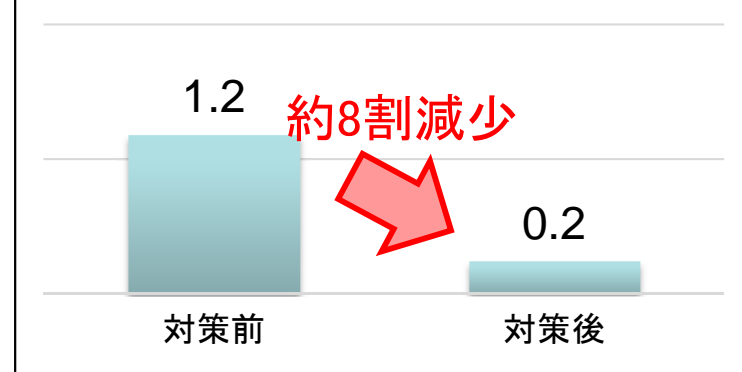


- 平成28年6月1日に穴川IC～貝塚IC間(下り線)の付加車線を運用開始。
- 穴川IC～貝塚IC間の渋滞発生回数は**約8割減少**(1.2回/日⇒0.2回/日)、渋滞時間は**約7割減少**(3.0時間/日 ⇒0.8時間/日)。

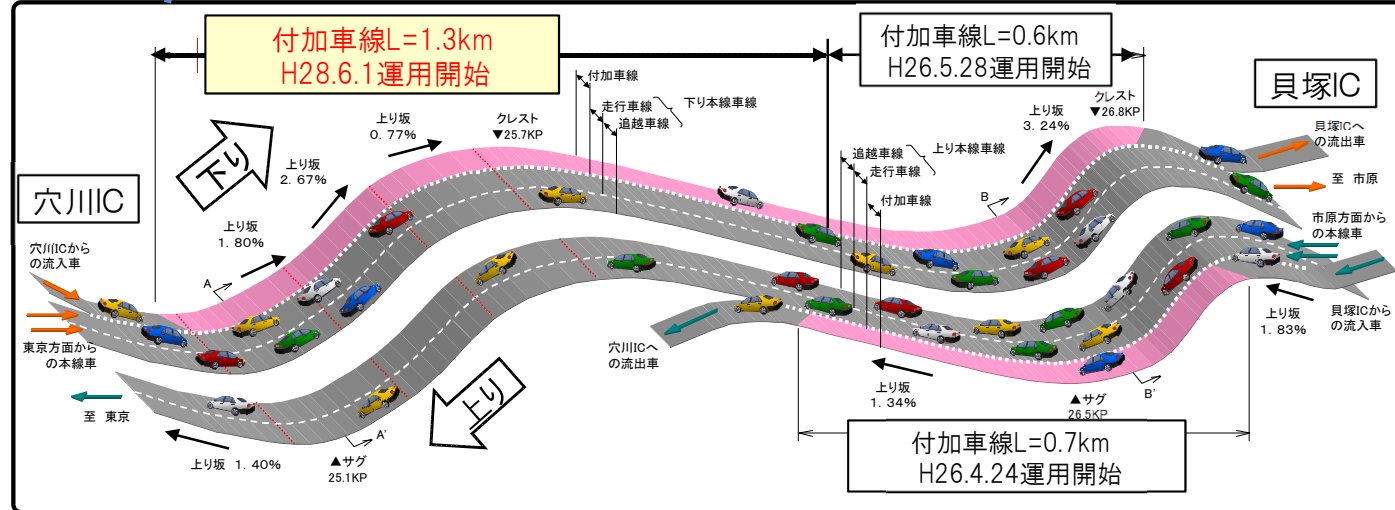
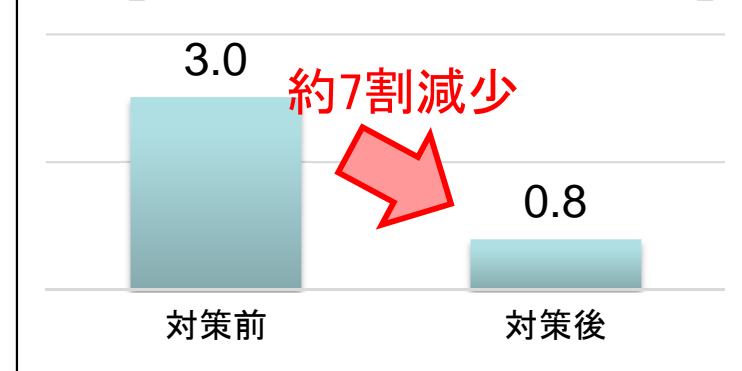


資料:NEXCO東日本トラカンデータ

【平均渋滞回数(回/日)】



【平均渋滞時間(時間/日)】



※平均渋滞回数(回/日):穴川IC～貝塚IC間を先頭とする交通集中渋滞回数を集計期間で平均した値
 ※平均渋滞時間(時間/日):穴川IC～貝塚IC間を先頭とする交通集中渋滞の渋滞時間を集計期間で平均した値
 ※渋滞の定義:時速25km/h以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
 ※対策前:H24.5.30(水)～H24.10.29(月)
 ※対策後:H28.6.1(木)～H28.10.31(月)

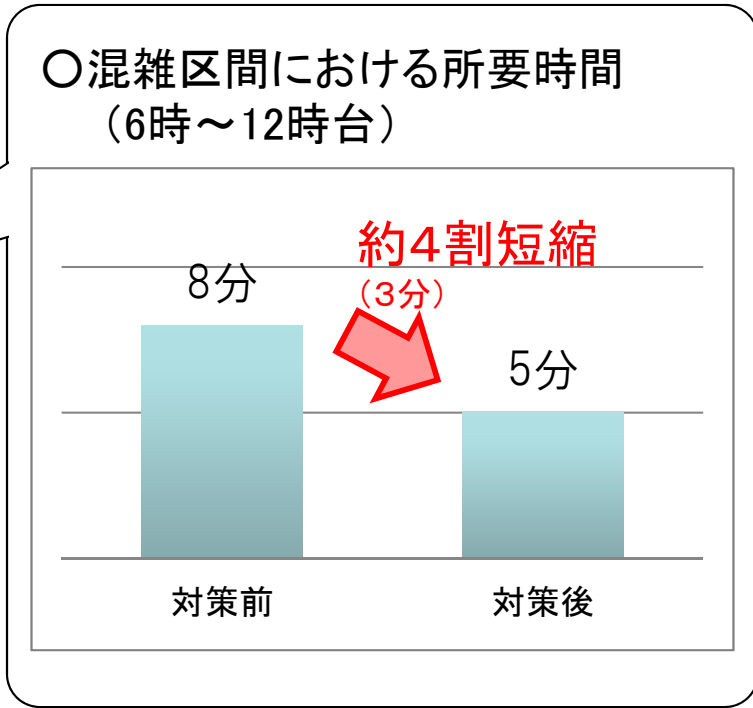
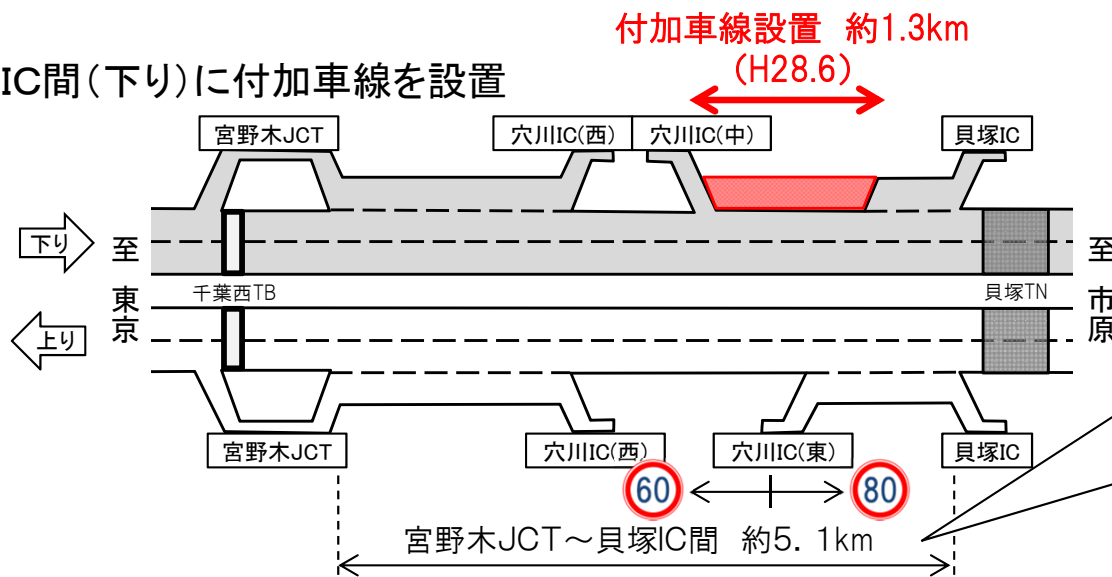
6. 穴川IC～貝塚IC(下り) 渋滞対策後の効果検証(速報)



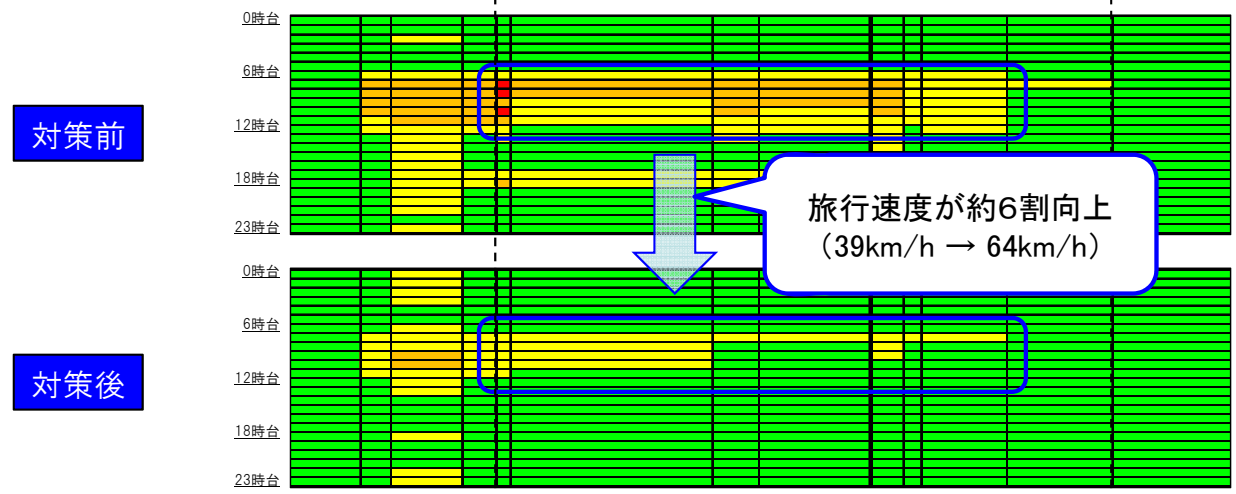
- 付加車線設置により、宮野木JCT～貝塚IC間(下り)の速度が向上
- 宮野木JCT～貝塚IC間(下り)の混雑区間における混雑時間帯の所要時間が約4割短縮(8分⇒5分)。

■対策概要

穴川IC～貝塚IC間(下り)に付加車線を設置



■旅行速度(全日、下り)



凡例 <速度>

25km/h以下
25～40km/h以下
40～60km/h以下
60km/h以上

※対策前:プローブデータ H25.6～H25.10
 ※対策後:ETC2.0プローブデータ H28.6～H28.10