

平成26年度

第4回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

日時：平成26年11月19日（水）
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（案）について

（2）湾岸地域の路線別の渋滞状況などについて

（3）質疑応答

5. 閉 会

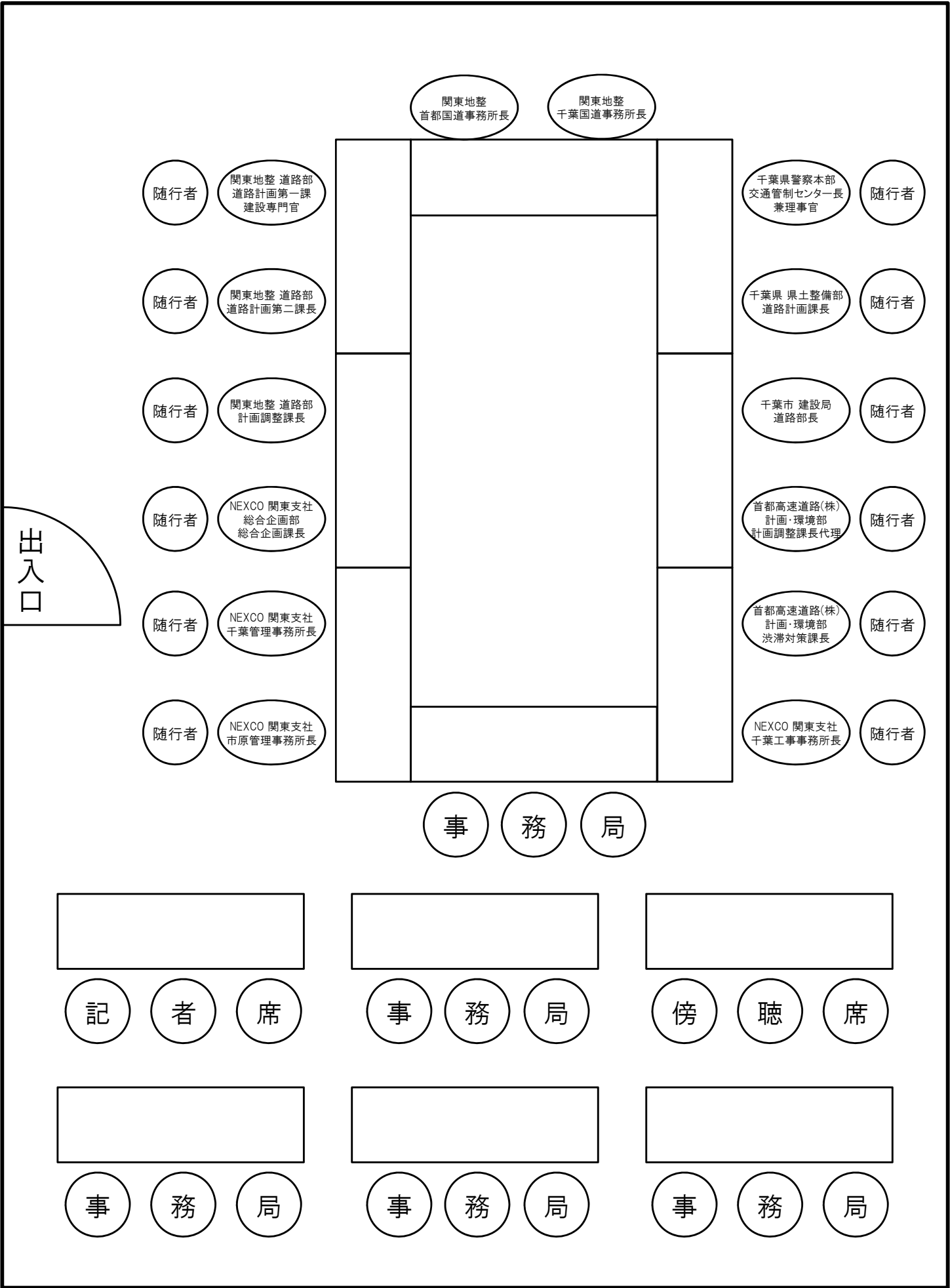
（配付資料）

資料1 京葉道路の渋滞対策（案）について

資料2 湾岸地域の路線別の渋滞状況などについて

平成26年度 第4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



平成26年度

第4回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG出席者名簿

所 属	役 職	氏 名	ふりがな	代理出席者 役 職	代理出席者 氏 名	代理出席者 ふりがな	備 考
関東地方整備局 千葉国道事務所	所 長	松浦 利之	まつうら としゆき				
関東地方整備局 首都国道事務所	所 長	加藤 健治	かとう けんじ				
関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	課 長	篠田 宗純	しのだ むねすみ	建設専門官	吉田 幸男	よしだ ゆきお	
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長	松山 隆雄	まつやま たかお				
関東地方整備局 道路部 計画調整課	課 長	久保 尚也	くぼ なおや				
千葉県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	倉本 武夫	くらもと たけお	交通管制 センター長 兼理事官	鵜澤 政幸	うざわ まさゆき	
千葉県 県土整備部 道路計画課	課 長	吉田 行伸	よしだ ゆきのぶ				
千葉市 建設局 道路部	部 長	山本 喜章	やまもと よしあき				
東日本高速道路(株) 関東支社 総合企画部 総合企画課	課 長	千葉 隆仁	ちば たかひと				
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所	所 長	中村 大祐	なかむら だいすけ				
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所	所 長	齊郷 範明	さいごう のりあき				
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	所 長	春山 和彦	はるやま かずひこ				
首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課	課 長	加藤 弘樹	かとう こうき	課長代理	松村 俊雄	まつむら としお	
首都高速道路(株) 計画・環境部 渋滞対策課	課 長	瀬本 浩史	せもと ひろし				

**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 渋滞対策課長	
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	

平成25年度 第3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26日（水）10:00～11:00

2. 場 所：千葉県庁 中庁舎 4F 県土整備部会議室

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]
深沢 哲也（代）	（関東地方整備局 首都国道事務所 副所長）
伏見 利行（代）	（関東地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長補佐）
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）
佐藤 政弘（代）	（千葉県 県土整備部 道路計画課 副技監）
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）
宮添 政志（代）	（東日本高速道路(株)関東支社 千葉管理事務所 調査役）
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
- ・ 京葉道路の現況等
- ・ 京葉道路の渋滞対策（案）

<委員からの主な意見等>

■京葉道路の渋滞対策（案）について

- ・ 総事業費1,000億円の中には貝塚トンネルの対策費も含まれているのか。
→含まれている。
- ・ 料金を上げることによる交通量の変化予測、一般道への影響等を教えて欲しい。千葉市内の一般道の渋滞が悪化することを心配している。
→交通量の変化予測は精査していないが、一般論として、首都圏では価格弾力性が低いため、料金の値上げによる交通量の変化は比較的少ない。
- ・ 変化は少ないといっても、周辺道路への影響は、みていく必要がある。
- ・ 利用者負担や増収額について詳細に試算はしているのか。
→精緻な試算はしていないが、1,000億円程度の事業費であれば、現行の料金徴収期間（平成62年まで）を考慮すると料金の2～3割増が必要と考えている。
- ・ 対策スケジュールは公表するのか。
→用地交渉等も必要であるため現時点で対策スケジュールは示せないが、IC

- 加減速車線の延伸、付加車線の設置を先行するなど、一定の効果を期待できる暫定的な対策は、スピード感を持って取り組みたい。
- ・対策実施に係る調査の熟度は。
- まず、花輪～幕張間（上り線）の対策を実施するべく、設計を始めたところ。穴川～貝塚間は、現在上り線付加車線の整備を進めており、下り線の対策も急ぎたい。
- 貝塚トンネルは、史跡や技術的な課題等があることから、検討には時間を要する。
- ・対策時期未定のまま利用者負担が先行すると理解が得られないと思われるので、ぜひ対策スケジュールを示して欲しい。
また、そのスケジュールをいつ頃公表できるのか示して欲しい。
 - ・料金改定については、実施中のパブリックコメントにおいて「渋滞対策をさらに進めるための料金を検討中」として、ご意見をうかがっているところ。
 - ・渋滞対策（案）は首都圏渋滞ボトルネック対策協議会に諮るのか。開催時期はいつで、どのように対策を決めるのか。
- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会の開催時期は決まっていないが、協議会に諮らないと対策を進められないとは考えていない。
- ・貝塚トンネル付近の国道１６号と国道５１号はフルアクセス化を検討しており、対策実施の際は調整が必要。
 - ・東京オリンピックを控え、京葉道路をはじめとする、成田空港と東京を結ぶ湾岸部の交通需要が高まり、円滑な交通の確保が必要となることから、早急にハード対策を実施する必要がある。
 - ・今後は船橋地区・千葉地区・市原地区等での対策（案）についても検討を進め、ＷＧの中で議論していきたい。

以上

第4回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

京葉道路の渋滞対策(案)について



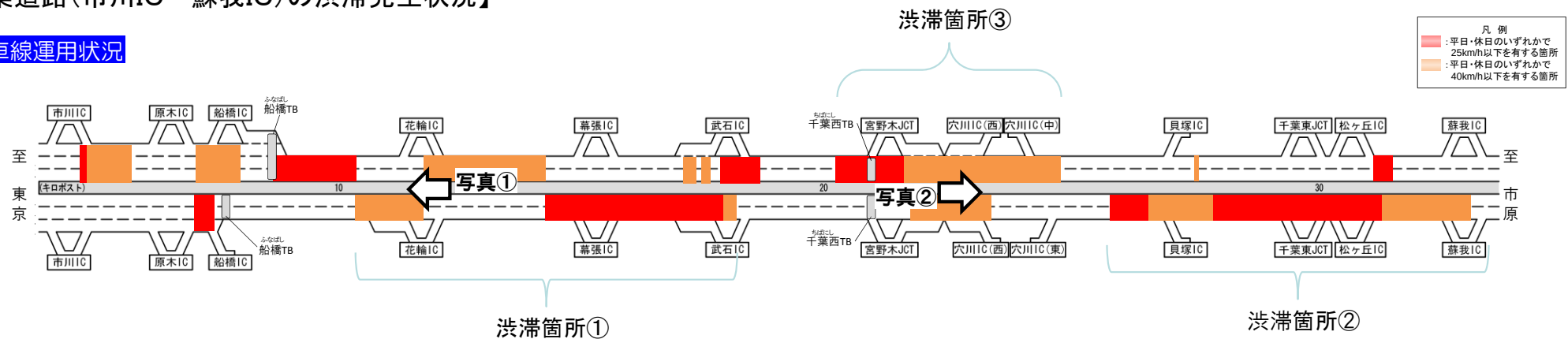
渋滞箇所及び渋滞発生要因

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

京葉道路 渋滞対策(案)

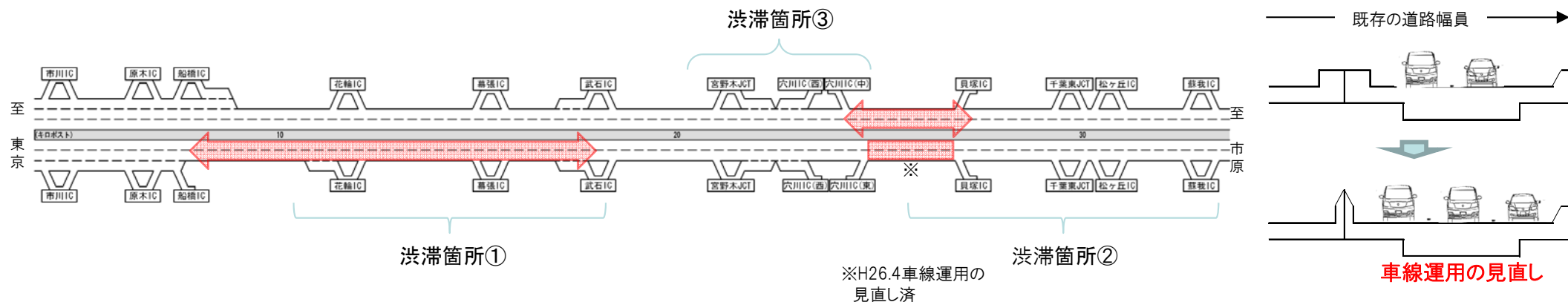
NEXCO

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

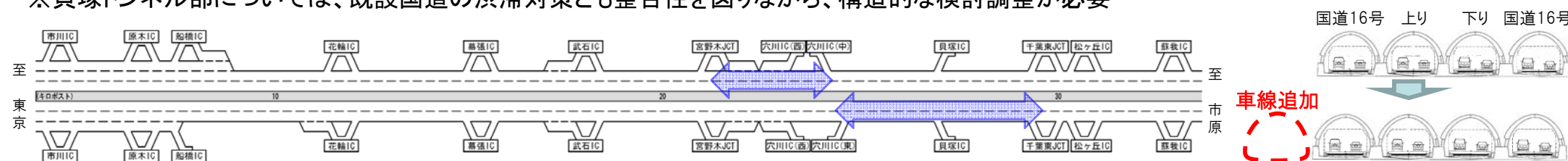


■車線追加による交通容量の拡大

- ・ 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

京葉道路(上り)穴川IC～貝塚IC間の車線運用の見直しによる整備効果

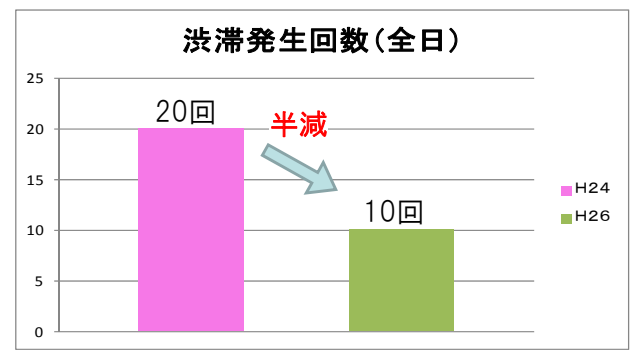


京葉道路(上り)穴川IC～貝塚IC間において平成26年4月24日に車線運用の見直しを実施(付加車線0.7km設置)



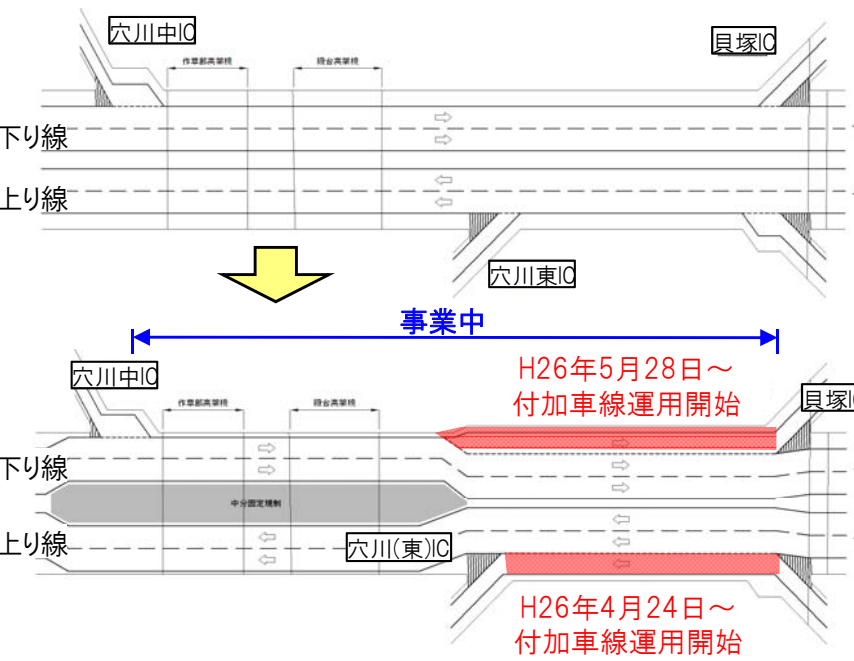
【整備効果】

- ◆ 渋滞発生状況((上り)穴川(東)IC～貝塚IC間)
- ・ 渋滞発生回数は半減(20回→10回。平日は皆減)

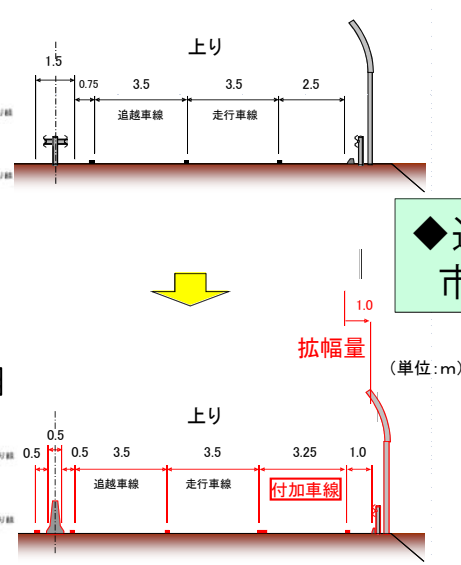


(上り線)
※運用開始以降の4/24～5/23までの28日間とH24同時期との比較
※H25は、付加車線設置工事に伴う交通規制を実施していた影響から、交通状況が異なるためH24と比較

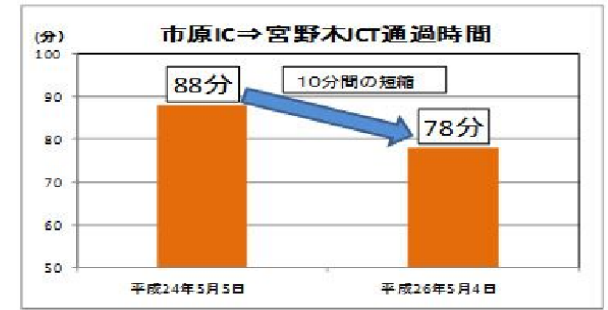
平面図(穴川中IC～貝塚IC)



横断面図(穴川東IC～貝塚IC)



- ◆ 通過所要時間(上り)
- 市原ICから宮野木JCTの通過所要時間が約10分短縮



※市原IC→宮野木JCT(延長22.7km)を、渋滞長約20kmが発生した際に通過した時間
※H26.5.4とH24.5.5との比較

京葉道路(上り)花輪ICの車線運用の見直しによる整備効果

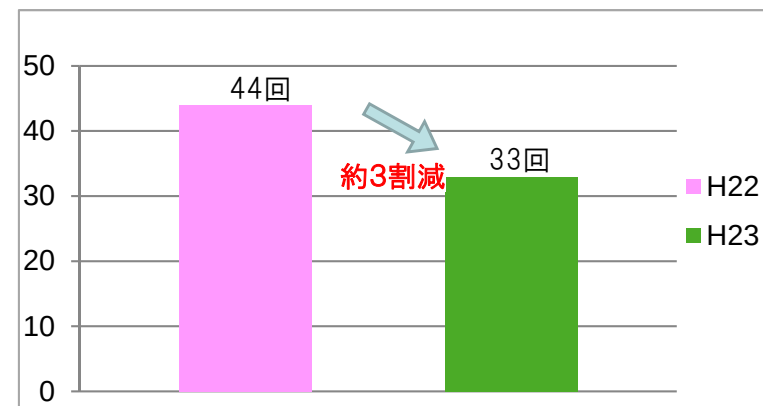
NEXCO

京葉道路(上り)花輪ICにおいて、平成23年9月28日に車線運用の見直しを実施(加速車線0.7km延伸)

【整備効果】

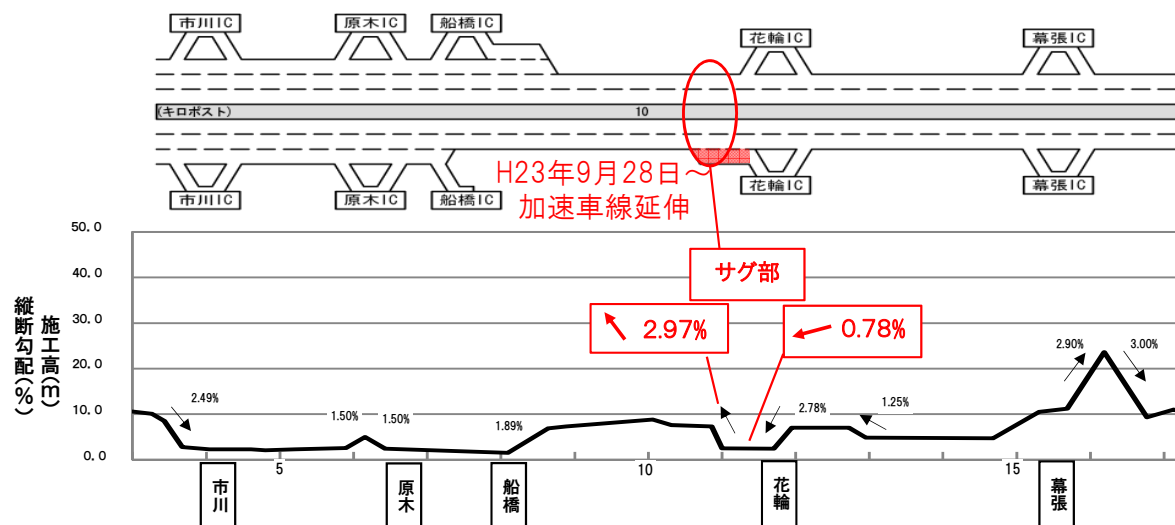
◆ 渋滞発生状況(上り花輪IC付近)

・渋滞発生回数は3割減(44回→33回)

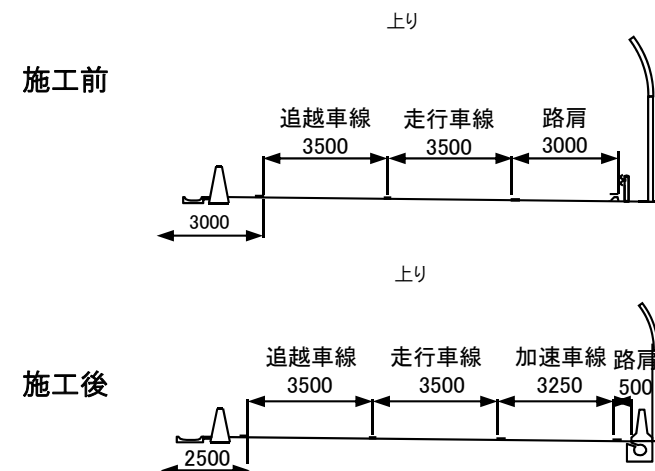


※運用開始以降の9/29～11/15までの48日間とH22同時期と比較

平面図(船橋IC～花輪IC)



横断図(船橋IC～花輪IC)



第4回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

湾岸地域の路線別の渋滞状況などについて

平成26年11月19日

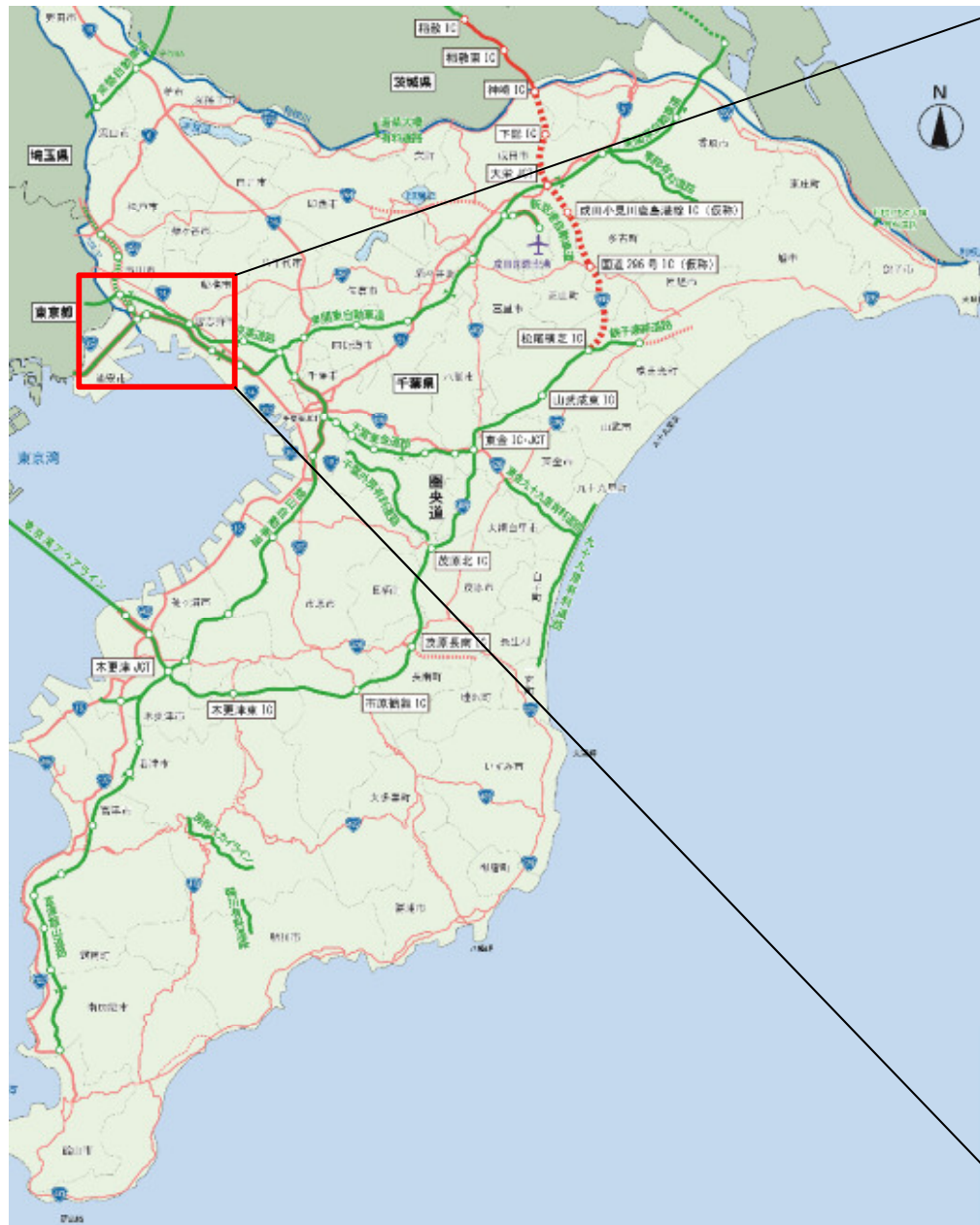
目 次

1. 船橋地区	1
1-1 船橋地区の交通状況	1
1-2 国道357号の渋滞状況	2
1-3 国道357号の渋滞要因と整備状況	3
2. 千葉地区	5
2-1 千葉地区の交通状況	5
2-2 千葉地区の渋滞状況	6
2-3 国道357号の渋滞要因と整備状況	7
2-4 国道16号の渋滞要因と整備状況	8
2-5 国道51号の渋滞要因と整備状況	10
3. 市原地区	11
3-1 市原地区の交通状況	11
3-2 市原地区の渋滞状況	12
3-3 市原地区の渋滞要因	13

1. 船橋地区

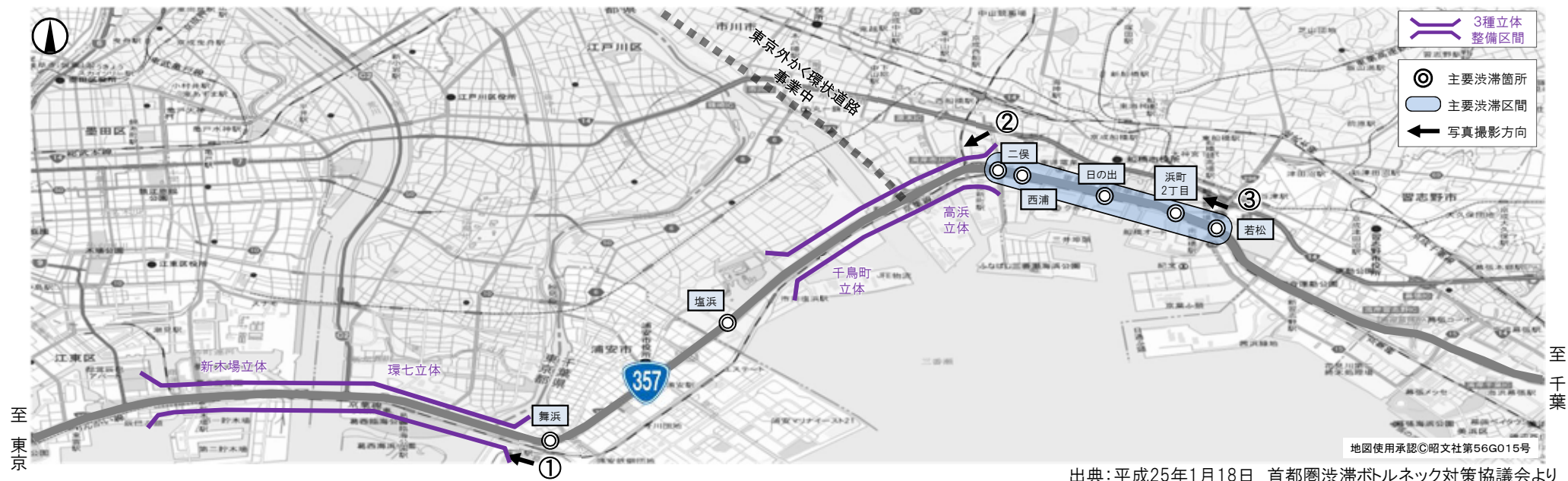
1-1 船橋地区の交通状況

○船橋地区は、東西方向の国道357号で、**混雑度が1.25以上**となり、**交通量が5万台／日**と多く、交通が集中している。



1-2 国道357号の渋滞状況

- 二俣交差点～若松交差点間に**主要渋滞箇所が連担**している。
- 3種立体未整備区間の**舞浜交差点、塩浜交差点が主要渋滞箇所**となっている。



①国道357号 舞浜交差点付近



平成26年9月2日撮影

②国道357号 二俣交差点付近



平成26年10月26日撮影

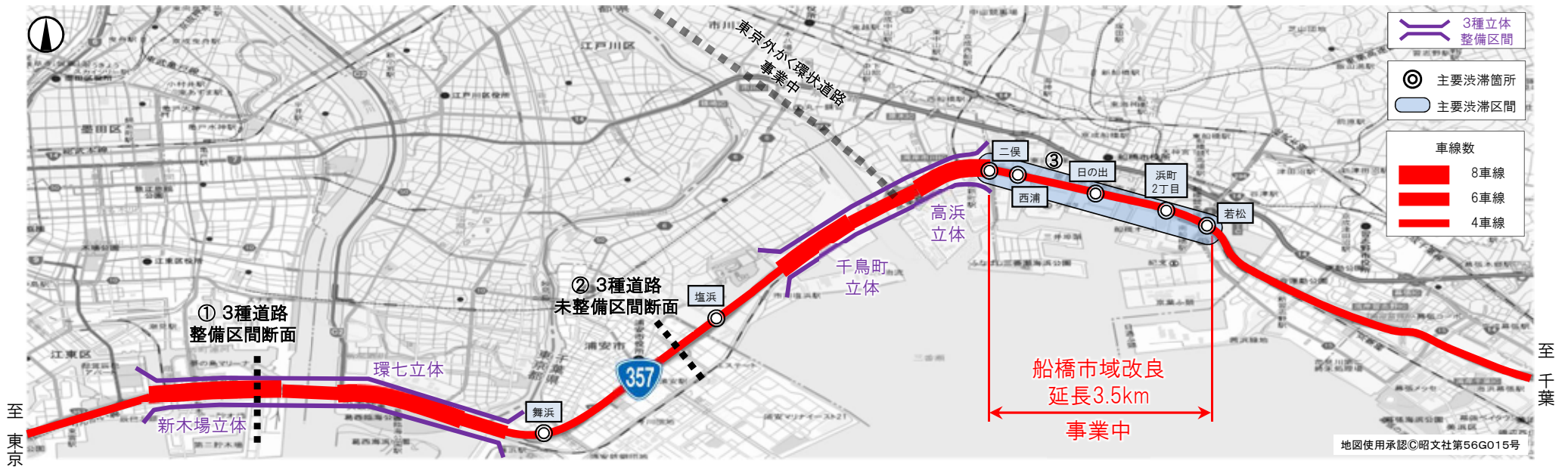
③国道357号 若松交差点付近



平成26年10月27日撮影 2

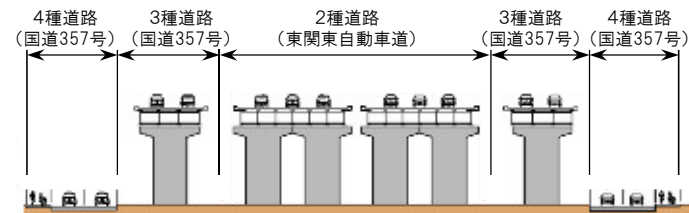
1-3 国道357号の渋滞要因と整備状況

- 船橋市域は、右折車による直進阻害や直進車が多いことにより渋滞が発生。
- 右折レーンの延伸、左折レーンの設置等、連続的な交差点の改良(船橋市域改良事業)を実施中。

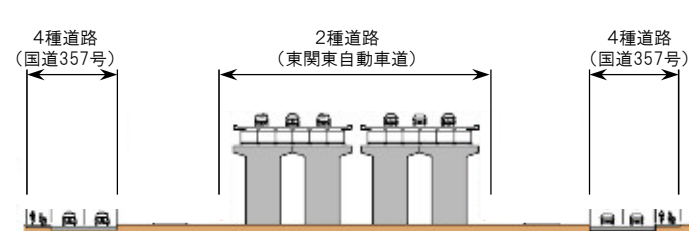


【標準断面図】

① 国道357号 3種道路 整備区間



② 国道357号 3種道路 未整備区間

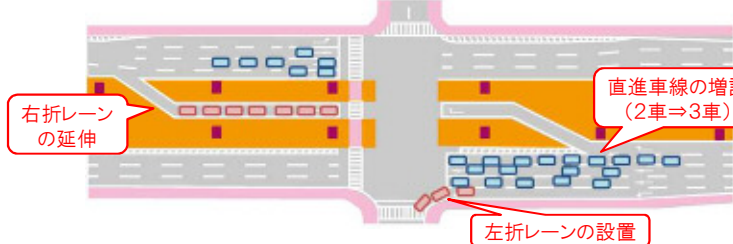


【船橋市域改良】

現況:問題点



対策後:交差点改良



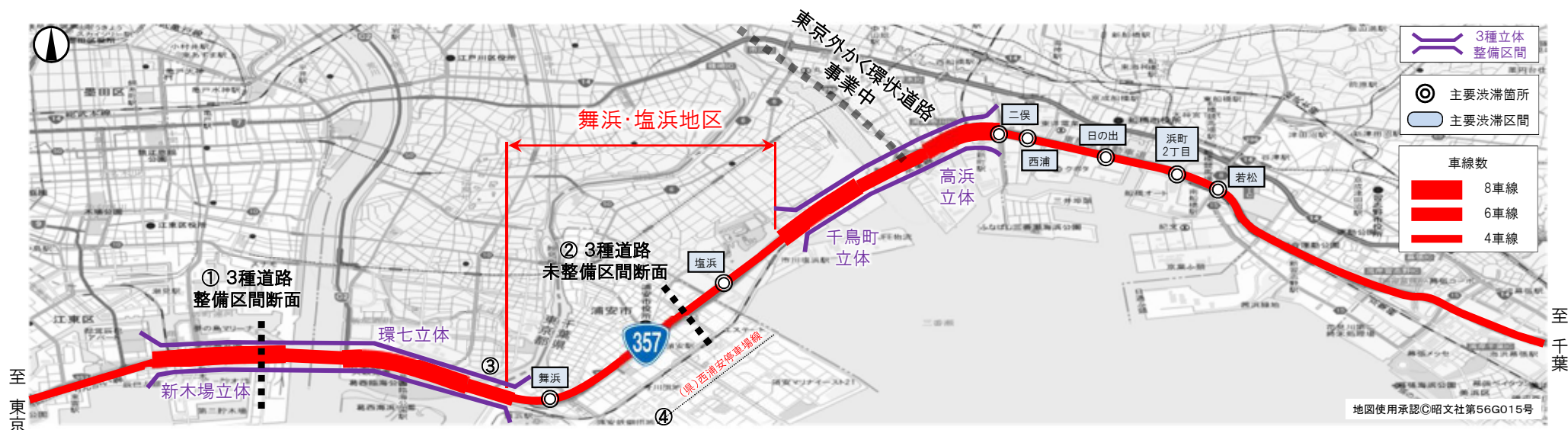
③ 栄町交差点改良状況



平成26年10月24日撮影

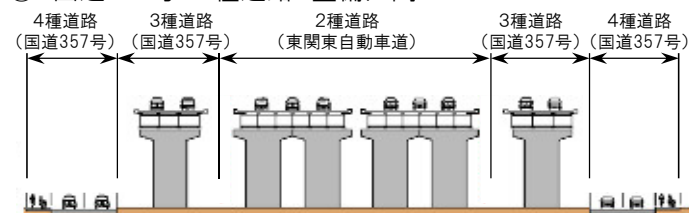
1-4 国道357号の渋滞要因と整備状況

- 国道357号は、観光施設、物流施設等への流入車両が多く、直進交通を阻害することや直進車が多いことにより、渋滞が発生。
- 国道357号の新木場立体や環七立体、千鳥町交差点～西浦交差点間の連続した3種立体整備は完了している。主要渋滞箇所である舞浜交差点、塩浜交差点の対策が必要である。

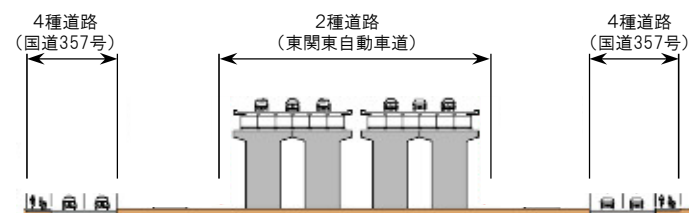


【標準断面図】

① 国道357号 3種道路 整備区間



② 国道357号 3種道路 未整備区間



【国道357号の混雑状況】

③ 舞浜交差点を先頭とする混雑状況



平成26年9月9日撮影

(国道357号(舞浜大橋))

【周辺道路の混雑状況】

④ 運動公園前交差点の混雑状況



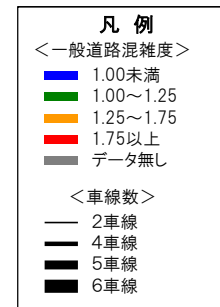
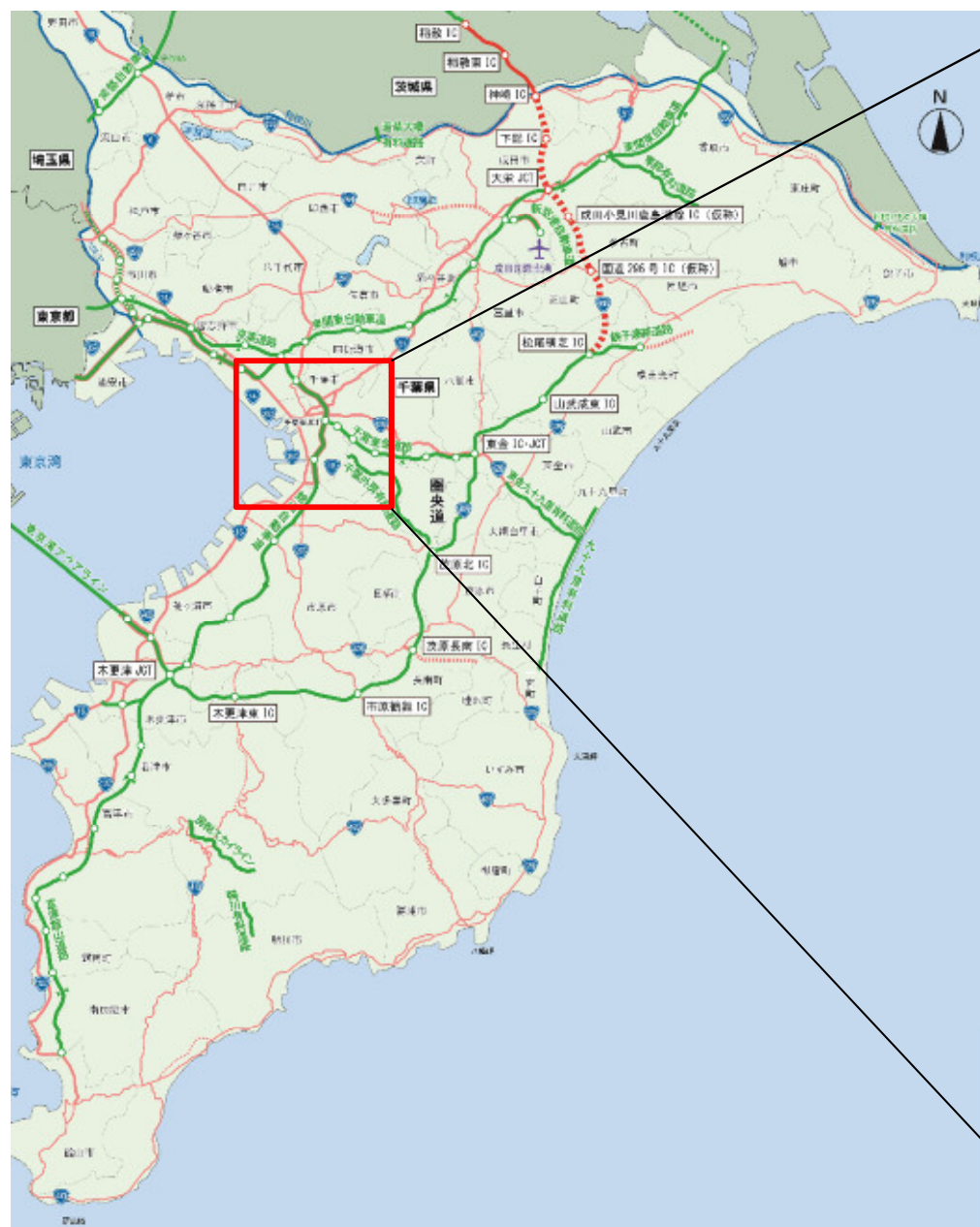
平成26年9月9日撮影

(国道357号との併行する(県)西浦安停車場線)

2. 千葉地区

2-1 千葉地区の交通状況

○千葉地区は、南北方向の国道357号、放射道路の国道16号の穴川インター交差点付近で、**混雑度が1.25以上**となっている。その中でも、国道357号は**交通量が5万台／日**と多く、交通が集中している。



出典:H22道路交通センサス

2-2 千葉地区の渋滞状況

- 国道357号は、**千葉西警察入口～(仮称)出洲港交差点**で主要渋滞箇所が連担しており、さらに**稲荷交差点**以東でも**点**在している。
- 国道16号は、**穴川インター交差点**を中心に主要渋滞箇所が連担している。
- その他の区間でも**国道51号桜木町交差点**などが**主要渋滞箇所**となっている。

③国道16号 穴川インター交差点付近



平成26年10月25日撮影

④ 国道51号 桜木町交差点付近



平成26年10月25日撮影



①国道357号 稲毛浅間神社前交差点付近



平成26年10月26日撮影

②国道357号 蘇我陸橋南交差点付近

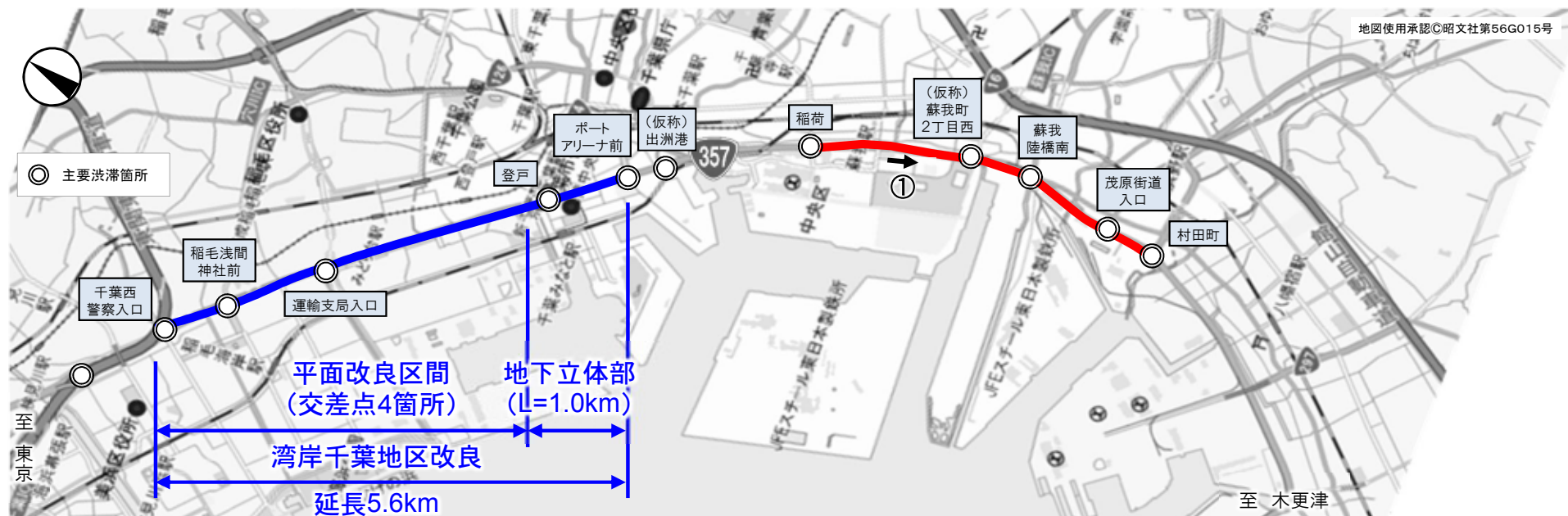


平成26年10月26日撮影

出典
平成25年1月18日
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会より

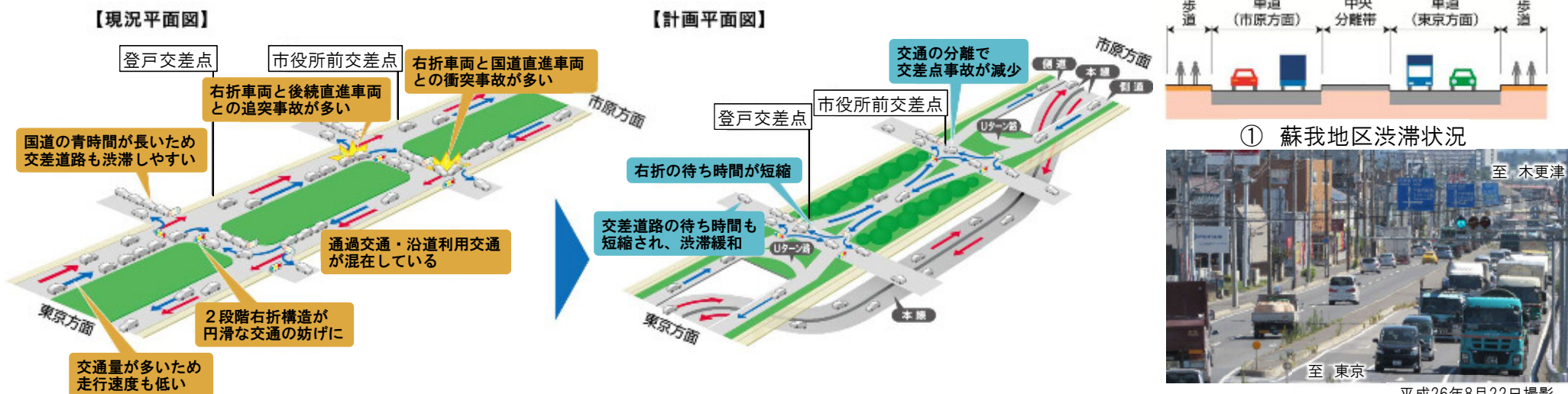
2-3 国道357号の渋滞要因と整備状況

- 国道357号 千葉西警察入口～ポートアリーナ前交差点間は、流出入車両が多く、直進交通を阻害することや直進車が多いことにより、渋滞が発生しているため、湾岸千葉地区改良を実施中。
- 国道357号 稲荷～村田町交差点間は、右左折車による直進阻害により現状も渋滞が発生している。今後、対策の検討が必要である。



【湾岸千葉地区改良(地下立体部)整備イメージ図】

【蘇我付近現況断面図】

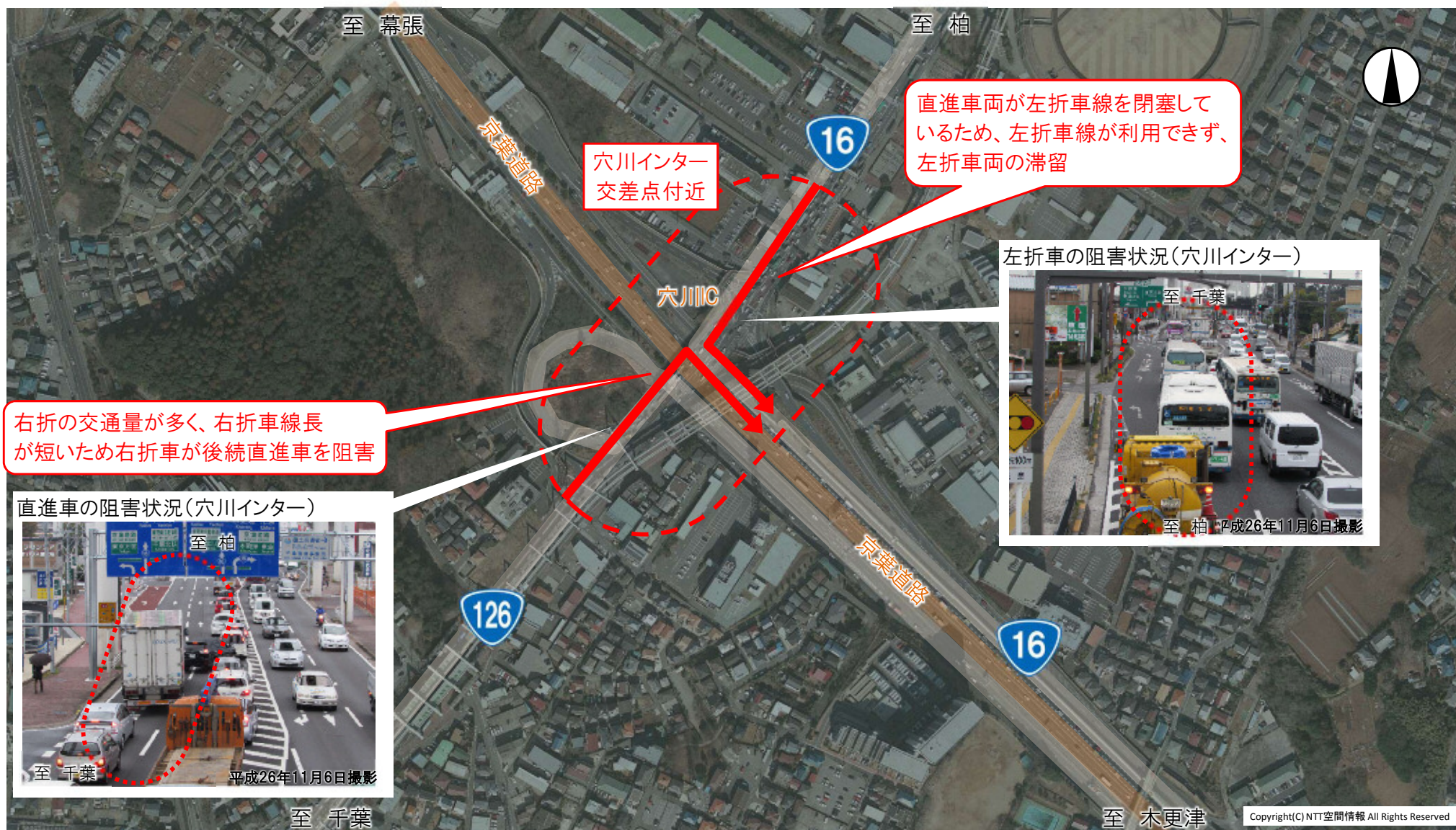


2-4 国道16号の渋滞要因と整備状況

○国道16号穴川インター交差点は、渋滞要因である千葉方面から木更津方面への右折交通等の対策、柏方面から木更津方面への左折交通等の対策の検討が必要である。

⇒周辺地域の土地利用等の状況を踏まえ、関係機関と協力し対策を考える必要がある。

【穴川インター交差点周辺の航空写真】



2-4 国道16号の渋滞要因と整備状況

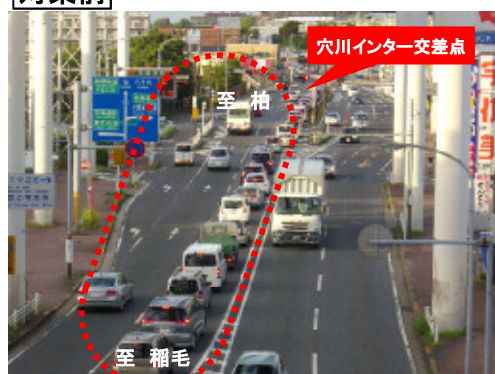
○国道16号 穴川インター交差点は、右折交通量が多いが、右折車線長が短いため、右折車が後続直進車を阻害し、渋滞が発生している。

○平成25年度に、右折車線の延伸(約80mから約170m)を実施し、一定の効果がみられたが、引き続き抜本的な対策の検討が必要である。

【穴川インター交差点の位置図】



対策前



平成24年8月15日撮影

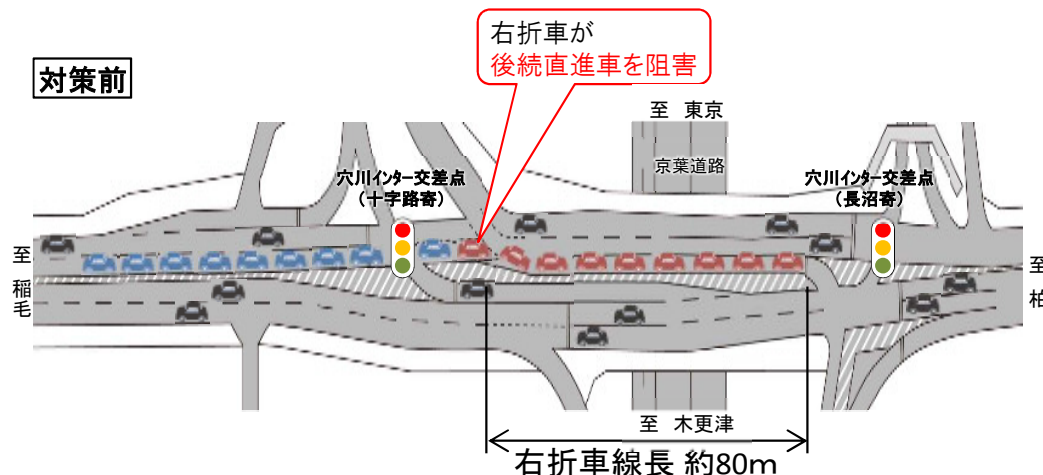
対策後: 右折車線延伸



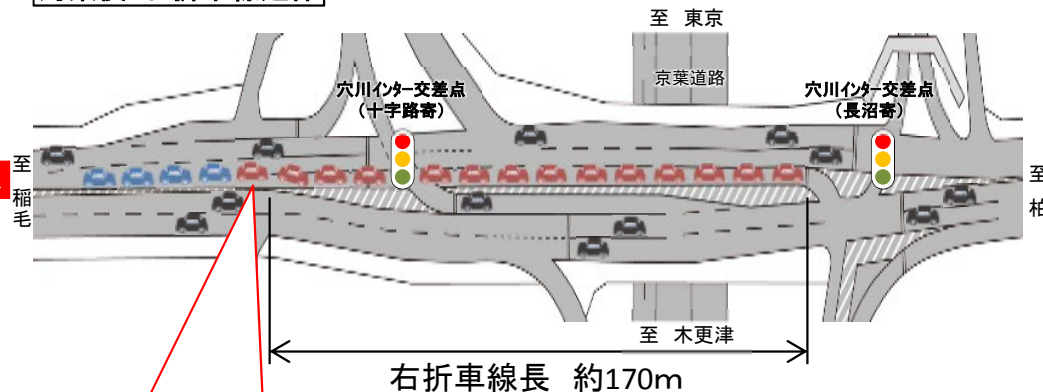
平成26年11月6日撮影

【右折車線の延伸状況及び対策前後の渋滞状況】

対策前



対策後: 右折車線延伸



右折車線を延伸し、一定の効果がみられたが、引き続き、右折車が後続直進車を阻害

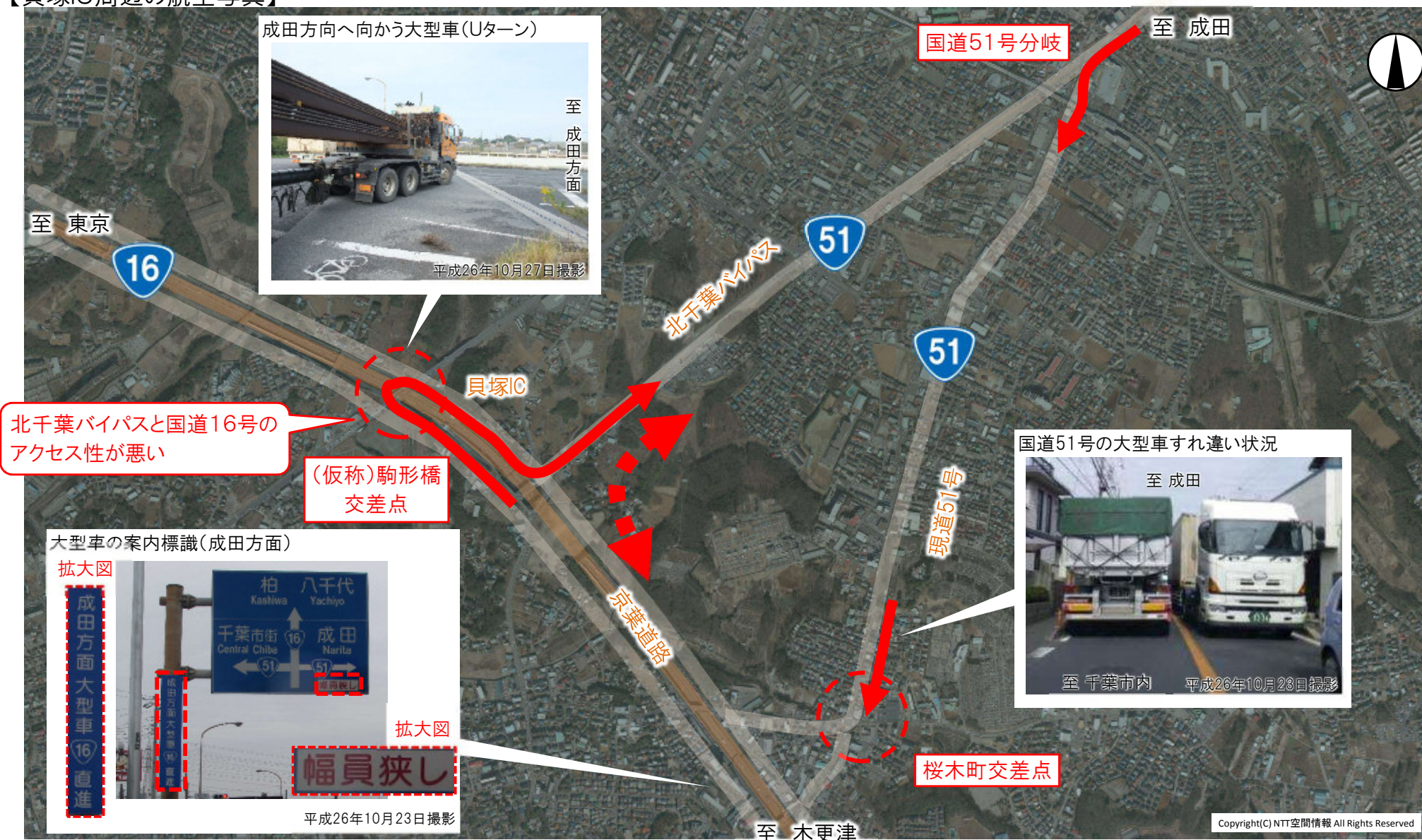
2-5 国道51号の渋滞要因と整備状況

○木更津方面と成田方面のアクセス交通は、北千葉バイパスから直接アクセスできないため、大型車のすれ違いが困難な現道の利用や(仮称)駒形橋交差点でUターンをする等、移動性を阻害している。

○北千葉バイパスを利用した木更津方面と成田方面のアクセスを確保するための対策検討が必要である。

⇒周辺地域の土地利用等の状況を踏まえ、関係機関と協力し対策を考える必要がある。

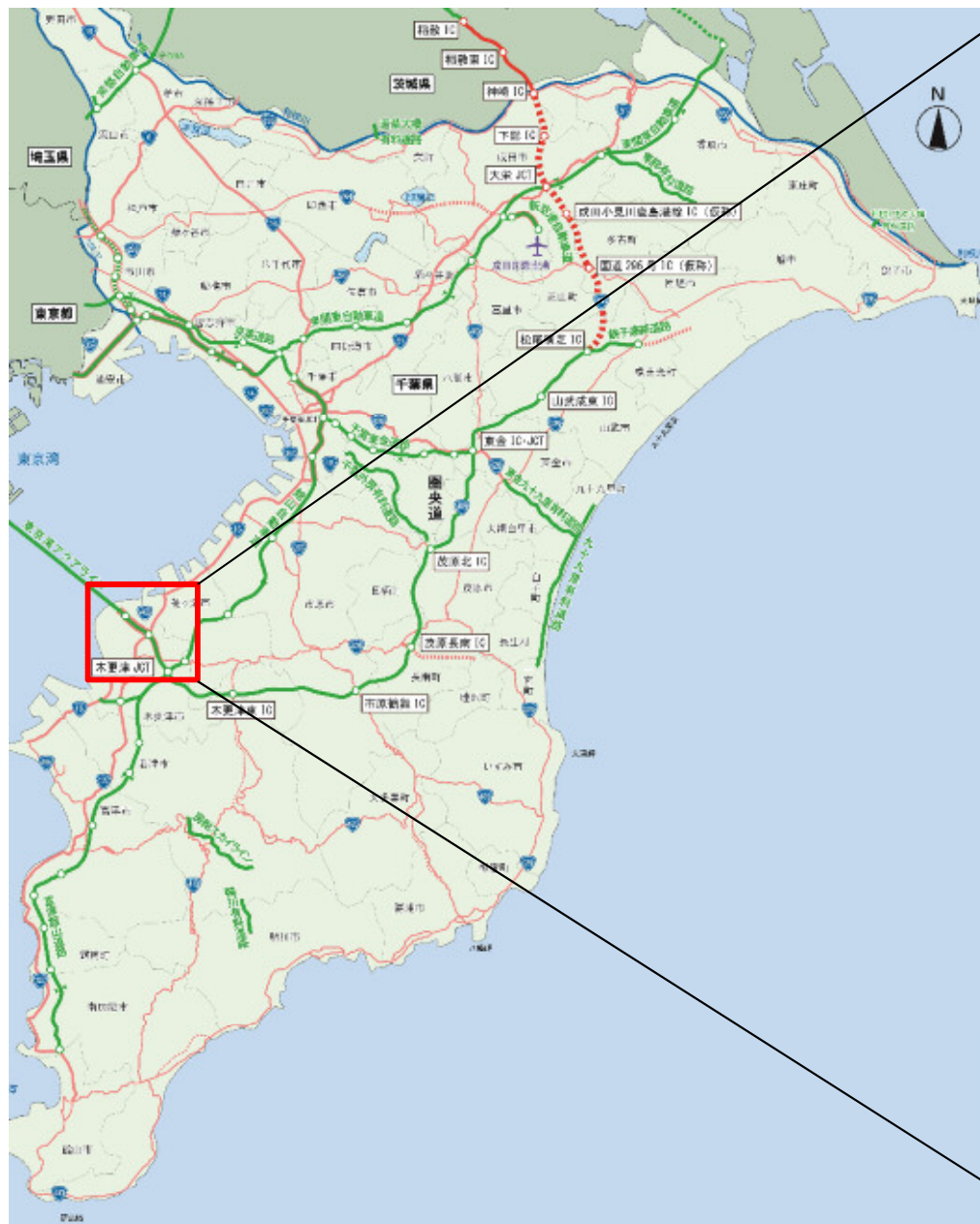
【貝塚IC周辺の航空写真】



3. 市原地区

3-1 市原地区の交通状況

○市原地区は、南北方向の国道16号で**混雑度が1.25以上**となり、**交通量が3万～5万台／日**と多く、交通が集中している箇所が多い。



3-2 市原地区の渋滞状況

- 国道16号は、**奈良輪交差点が主要渋滞箇所**となっている。
- 国道409号は、**(仮称)袖ヶ浦インター出入口交差点が主要渋滞箇所**となっている。
- また、三井アウトレットパーク木更津を利用する交通等によって、**木更津金田インター付近において休日に渋滞が発生**している。



平成26年10月26日撮影

③ 国道16号
(仮)袖ヶ浦インター出入口交差点付近



平成26年10月25日撮影

② 国道409号
(仮)袖ヶ浦インター出入口交差点付近

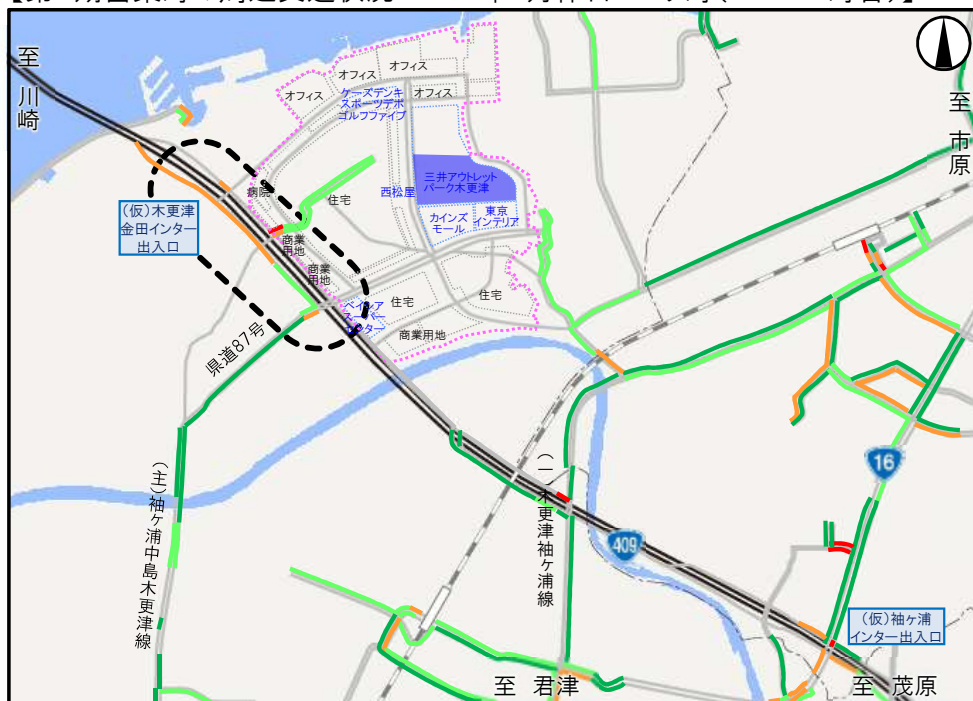


平成26年7月18日撮影

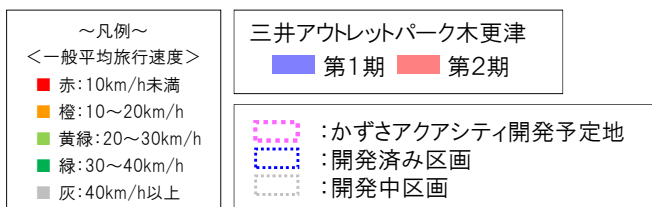
3-3 市原地区の渋滞要因

- 木更津金田インターの利用に伴い、国道409号およびその周辺道路において速度低下が発生している。
- 平成26年7月の三井アウトレットパーク木更津の増床に伴い、需要が増加し、休日の周辺交通状況に影響を及ぼしていると考えられる。
- 今後、かずさアクアシティの開発に伴い、更なる需要増加が見込まれるため、周辺の時間帯別交通量調査、走行経路調査等を実施し、渋滞要因の分析を実施する。

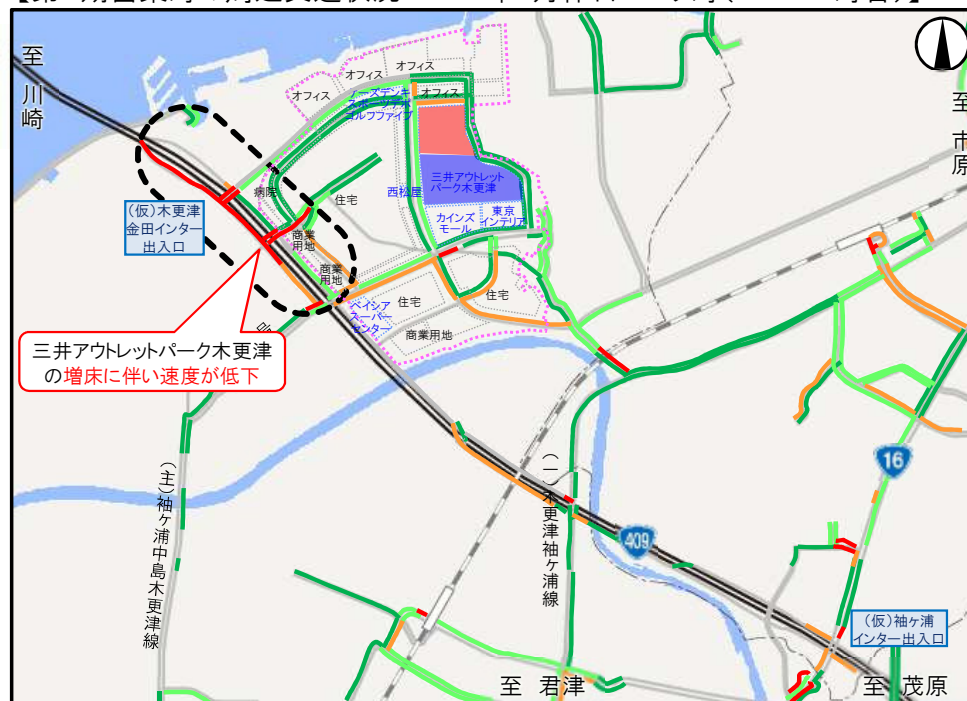
【第1期営業時の周辺交通状況：2013年8月休日ピーク時(17～18時台)】



H25年度プローブデータ(2013.08)より平均旅行速度を集計

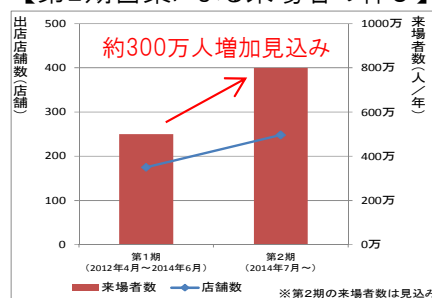


【第2期営業時の周辺交通状況：2014年8月休日ピーク時(17～18時台)】



H26年度プローブデータ(2014.08)より平均旅行速度を集計

【第2期営業による来場者の伸び】

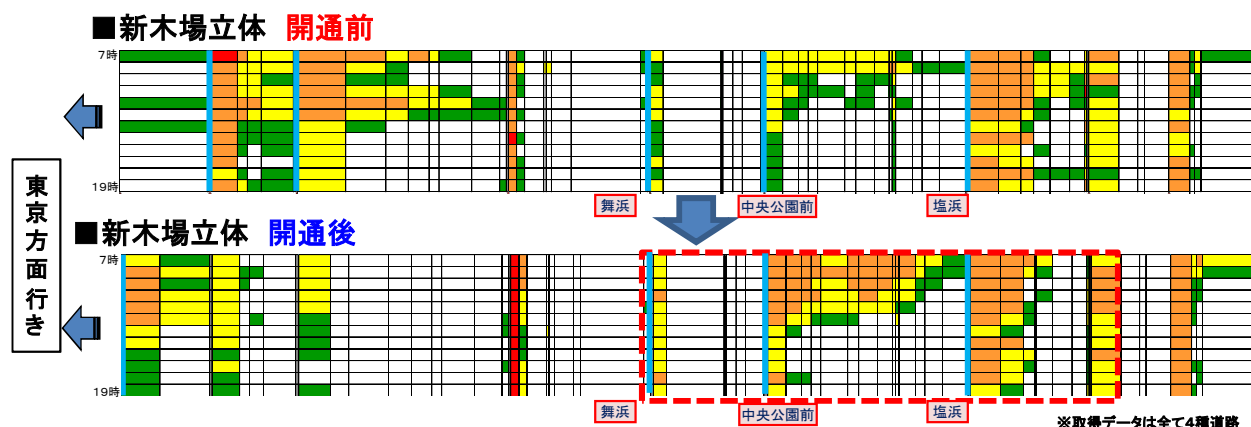
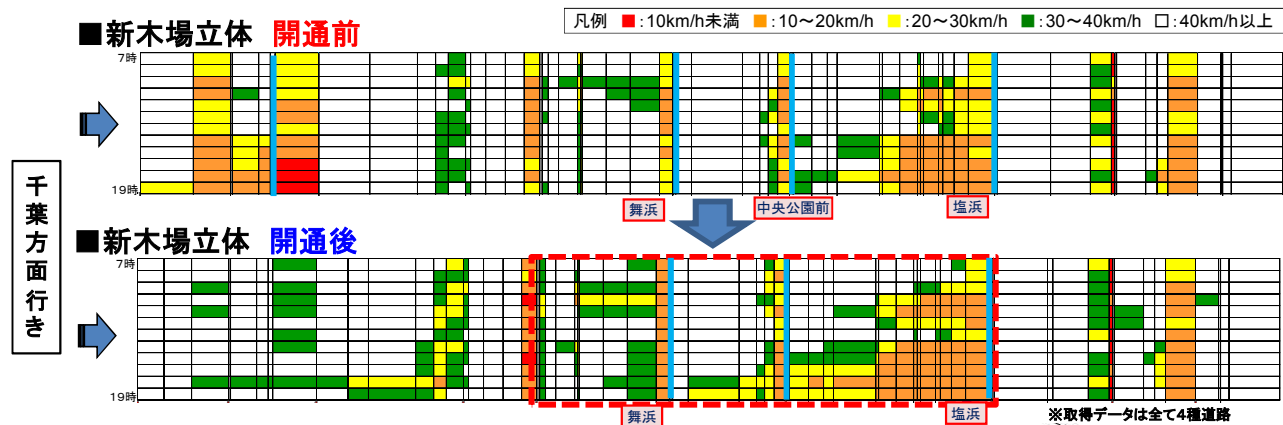


出典：三井不動産HP

(参考)船橋地区の整備効果

○新木場立体開通後は、渋滞が舞浜～塩浜交差点へ移り、交通の利便性が低下している。

○また、浦安地域には、大規模レジャー施設の拡張計画の他、大規模な物流施設の立地が進んでおり、今後の需要増加が見込まれる。



凡例 : ■■■:渋滞区間 | :速度低下の先頭と考えられる箇所

■物流施設箇所(新規参入企業)及びTDRの拡張計画



東京ディズニーランドと東京ディズニーシーの拡張・開発エリア(出典:(株)ディズニー・HPより)



※画像は現時点での構想段階のもので、今後変更になる場合があります。

物流拠点、進出相次ぐ

好アクセスなど反映

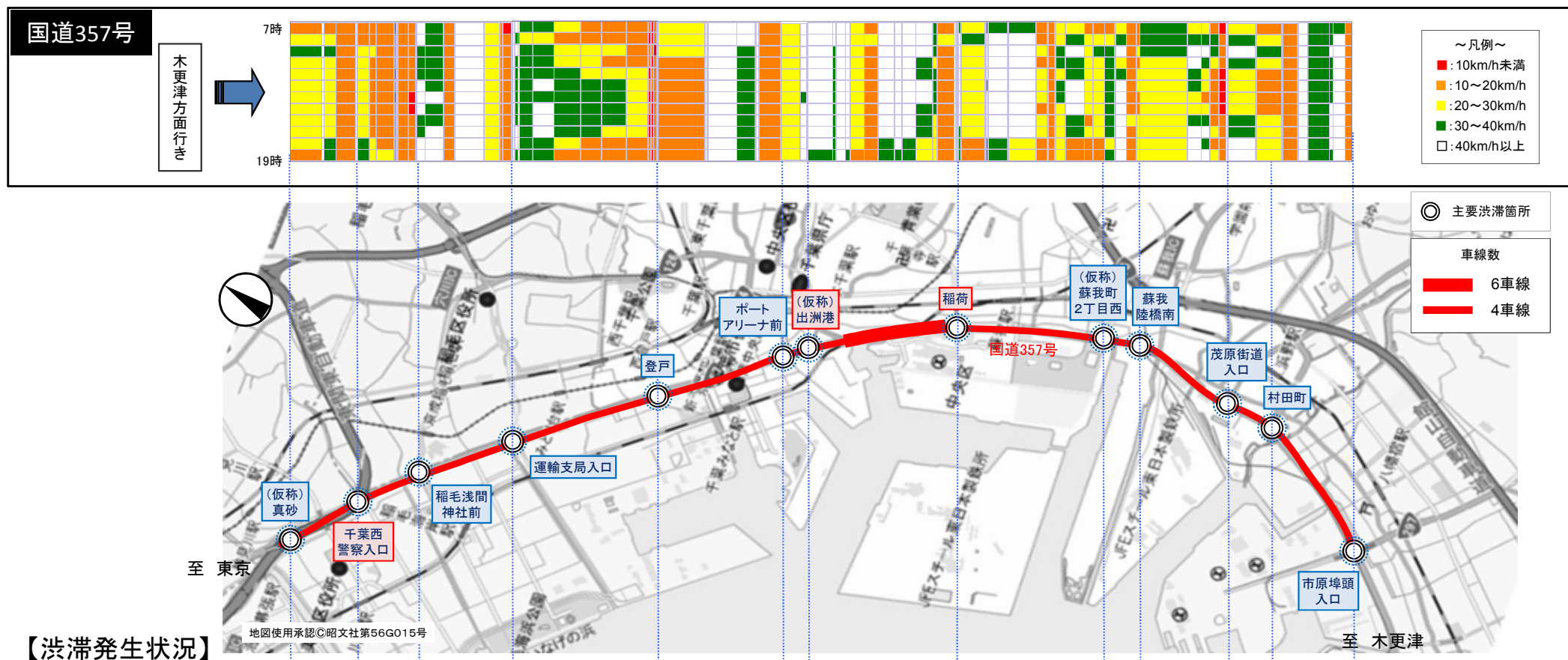
県が1日発表した用地計画では、船橋市を主要地の管轄で、東部1位の船橋市西側・3位の浦安市に、物流拠点の進出が相次いでいる。県内上位の地点のうち、浦安市は、東部1位の船橋市西側・3位の浦安市に、物流拠点の進出が相次いでいる。県内上位の地点のうち、浦安市は、東部1位の船橋市西側・3位の浦安市に、物流拠点の進出が相次いでいる。

浦安市は、東部1位の船橋市西側・3位の浦安市に、物流拠点の進出が相次いでいる。県内上位の地点のうち、浦安市は、東部1位の船橋市西側・3位の浦安市に、物流拠点の進出が相次いでいる。

千葉日報 4面 平成26年9月19日(金)

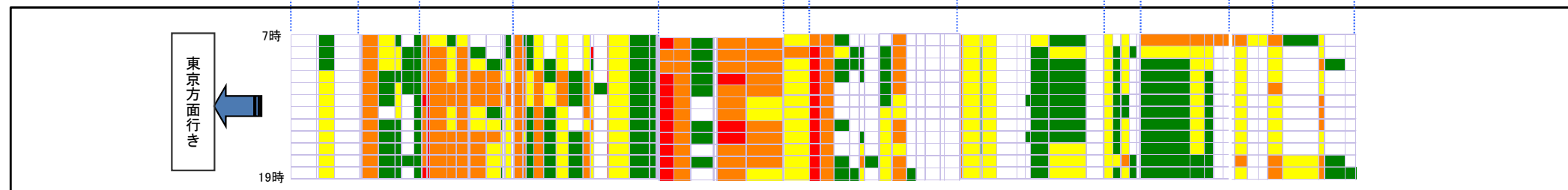
(参考) 国道357号の交通状況

- 千葉西警察署入口～(仮称)出洲港交差点の間で速度低下が発生。
- 稲荷交差点以東でも速度低下が発生。



【渋滞発生状況】

H26年度プローブデータ(2014.04～2014.08)の平日平均旅行速度を集計



(参考) 国道16号の交通状況

○穴川インター交差点を中心に、上下線とも速度低下が発生。

◎ 主要渋滞箇所

車線数

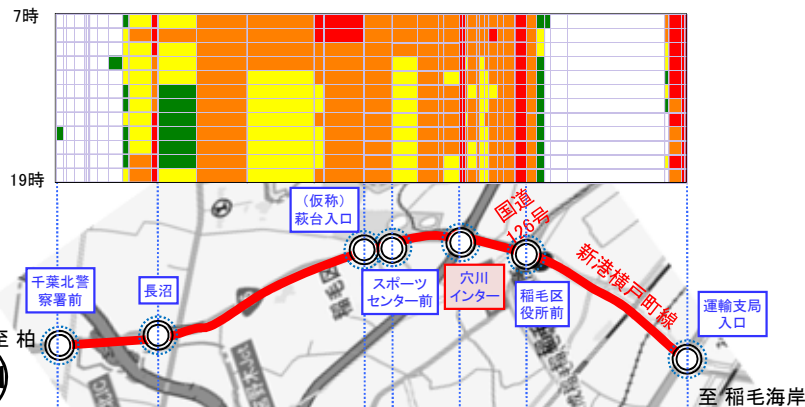
■ 4車線



地図使用承認©昭文社第56G015号

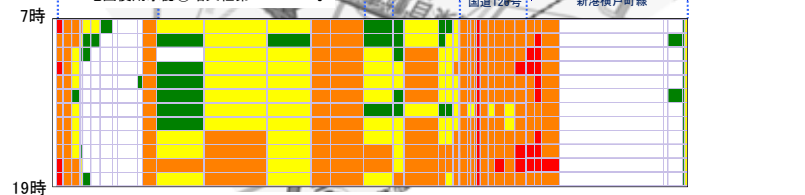
国道16号
新港横戸町線

稲毛海岸方面行き



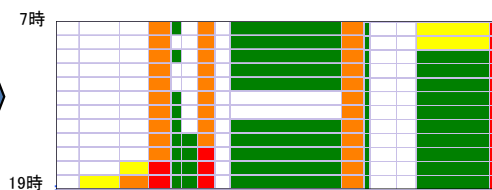
地図使用承認©昭文社第56G015号

柏方面行き



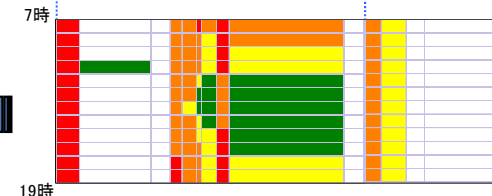
国道16号BP

木更津方面行き



地図使用承認©昭文社第56G015号

柏方面行き

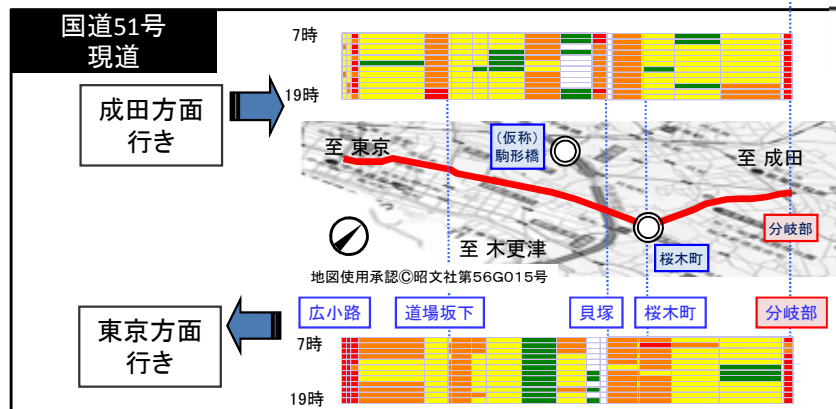
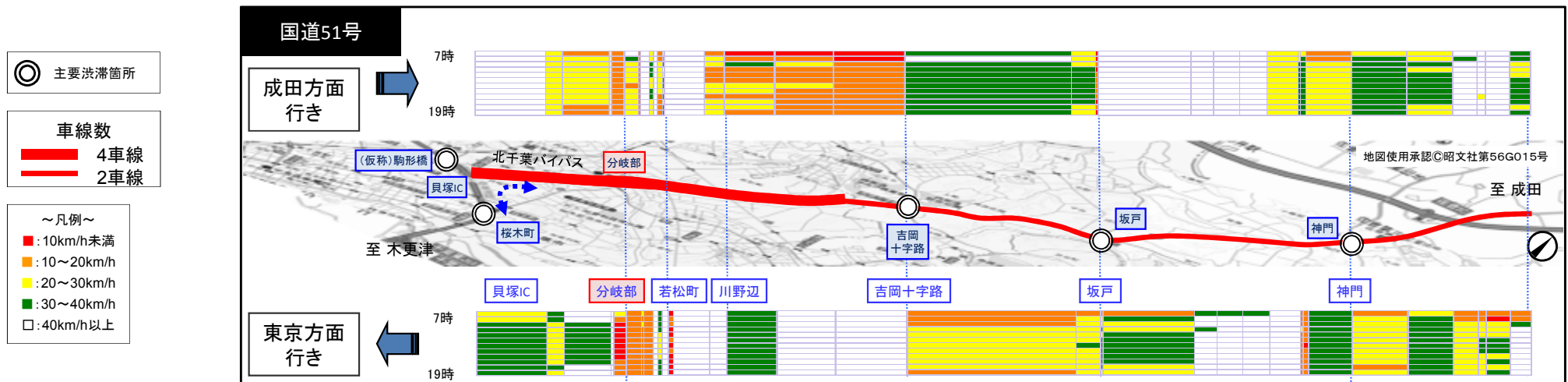


～凡例～

■ : 10km/h未満
■ : 10～20km/h
■ : 20～30km/h
■ : 30～40km/h
□ : 40km/h以上

(参考) 国道51号の交通状況

○北千葉バイパスを利用した成田方面と木更津方面のアクセスができないため、現道とバイパスの分岐部で速度低下が発生。



国道51号(現道とバイパスの分岐部)



平成26年10月25日撮影

国道51号(現道)桜木町交差点



平成26年10月25日撮影

国道51号吉岡十字路交差点



平成26年10月25日撮影

H26年度プローブデータ(2014.04~2014.08)の平日平均旅行速度を集計