平成30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 平成30年7月30日(月)10:30~ 場 所 千葉国道事務所 202会議室

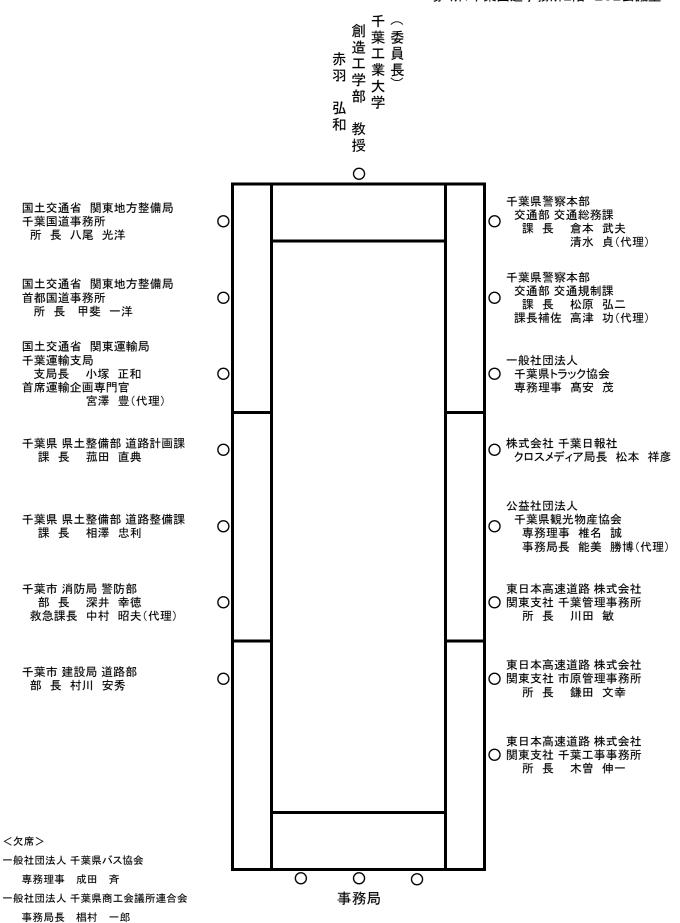
- 1 開 会(あいさつ)
- 2 委員の紹介
- 3 議事
 - (1) 前回委員会での主な指摘事項とその対応
 - (2) 対策実施箇所の効果確認
 - (3) 3指標に該当しない未対策箇所の除外
 - (4) 今後の渋滞対策の進め方
 - (5) 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況
- 4 質疑応答
- 5 閉 会

【配付資料】

・資料1 平成30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

平成30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:千葉国道事務所2階 202会議室



千葉県移動性向上プロジェクト委員会規約

(設置)

第1条 千葉県内の移動性の向上を検討する委員会(以下「委員会」という)は、 国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所が設置する。

(目的)

第2条 委員会は、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する各種 移動性向上方策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないか、様 々な立場で議論する場と位置づけ、千葉県内の道路行政運営に反映する。

(所掌事務)

- 第3条 委員会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施する ものとする。
 - (1)移動性向上方策について検討、評価
 - (2) パブリックコメントなどを活用した県民意見の把握に関すること
 - (3) その他必要な事項

(構成)

- 第4条 委員会は、有識者、関係委員をもって構成し、委員の構成は別紙の通り とする。
 - 2 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

(第三者性)

第5条 委員は、委員会の目的に照らし、公正・中立な立場から特定の行政機関 及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、活動の始動期とする。尚、任期はプロジェクトの進行状況により延期できるものとする。

(委員長)

- 第7条 委員会には、委員長を置くものとする。
 - 2 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

- 第8条 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。
 - 2 委員長は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第9条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報をもらしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会資料の公表)

第10条 委員会における資料については、委員会終了後公表するものとする。

(事務局)

第11条 事務局は、国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所計画課、千葉県県土整備部道路計画課、千葉市建設局道路部道路計画課に置く。

(その他)

第12条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

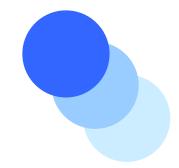
附 則 この規約は、平成17年11月21日から施行する。

附 則 この規約は、平成23年12月 1日から施行する。

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 交通総務課長	倉本 武夫
千葉県警察本部 交通規制課長	松原弘二
千葉県商工会議所連合会 事務局長	相 村 一 郎
千葉県トラック協会 専務理事	髙 安 茂
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	松本祥彦
千葉県観光物産協会 専務理事	椎名誠
千葉市消防局 警防部長	深井幸徳
東日本高速道路 千葉管理事務所長	川田敏
東日本高速道路 市原管理事務所長	鎌田文幸
東日本高速道路 千葉工事事務所長	木曽伸一
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	小塚正和
千葉県 県土整備部 道路計画課長	菰 田 直 典
千葉県 県土整備部 道路整備課長	相澤忠利
千葉市 建設局 道路部長	村川安秀
国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所長	甲斐一洋
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所長	八尾光洋
(オブザーバー) 国土交通省 関東地方整備局 道路部	_



平成30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.	前回委員会での主な指摘事項とその対応	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
3.	今回委員会の審議内容・・・・・・・	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	7
4 .	対策実施箇所の効果確認・・・・・・	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	9
5.	3 指標に該当しない未対策箇所の除外・	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2 1
6.	今後の渋滞対策の進め方・・・・・・	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2 2
7.	千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討W	G	のi	隹扌	步状	況											2 5

平成30年7月30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。

■ これまでの主な検討内容

	>
年度	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
十八八十尺	・「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
	・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※
平成26~27年度	⇒以後、主要渋滞箇所の3指標を用いてモニタリングを実施
	· 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>
十八八八十八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八八	・「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)の除外を審議</u>
(今回)	・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」に基づき <u>未対策の主要渋滞箇所(6箇所)の除外を審議</u>

※主要渋滞筒所と重複しない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

主要渋滞箇所

平成24年度(特定時) **279箇所**



前回委員会まで 273箇所 (累計6箇所減)



今回委員会 **265箇所[8箇所減]** (累計14箇所減)

■ 前回委員会(平成29年7月28日開催)での主な指摘事項とその対応

▶ピンポイント渋滞対策箇所における速度相関

かつ た だいだんち いりぐち

○国道16号勝田台団地入口交差点のピンポイント渋滞対策において、右折レーンの上流端付近で右折車と直進車の 速度相関を分析すると、右折車の直進車線はみ出しによる阻害の状況がより明確になる可能性がある。

【対応】右折車線上流端付近において右折車と直進車の速度相関を分析(p3.4参照)

▶評価区間長の確認

○国道357号湾岸子葉地区改良において、交差道路側の評価区間長が極端に短いと**赤信号待ちによる速度低下が** 過大評価されてしまう事から、評価区間の設定方法を再確認した方が良い。

【対応】交差道路の評価区間長を確認(p5,6参照)

■ ピンポイント渋滞対策箇所における速度相関

かった だいだんち いりぐち 【国道16号 勝田台団地入口交差点】

※ETC2.0プローブ(H29.7(休日))

 $_{\times}$ ETC2.0プローブでは、右左折車線を除き車線毎の旅行速度は分析出来ない $_{\odot}$

○交通挙動調査より、右折待ち車両によるはみ出し回数を分析。

(信号1サイクル毎に計測)

1台 2台 3台以上

- →休日夕方時間帯(16,17時台)に、右折待ち車両のはみ出しが多く発生。
- ○ETC2.0プローブを用いて、休日夕方の時間帯で右折車及び直進車の速度分布を分析。
 - →右折レーン上流端付近で直進車の速度が低下。右折レーンをはみ出した車両による阻害の影響と考えられる。

【右折待ち車両のはみ出し回数(対策前)】 【速度分布】 ■平日(H29.7.11) > 凡例 💷 右折車 ■ 直進車 至 9 は8 千ヶ 葉ば 至 A 7 出 6 柏 市 し₅ 市 数 3 回 2 右折レーン上流端付近 既設テーパ長L=約30m 既設右折滞留長L=約30m (停止線からの距離70m付近) 100% 90% ■休日(H29.7.9) 80% 速度分布(休 70% 右折車 60% 50% 休日夕方時間帯 40% (16・17時台)に 30% は8 20% おいてはみ出しが多発 A 7 10% 出 6 70~80m ~10m 0~10m 10~20m 20~30m 30~40m 40~50m 50~60m 60~70m 80~90m 90~100m 100~110m 110~120m L 5 停止線からの距離 回 Ħ 数(回 右折レーンの上流端付近で 100% 6 90% 20km/h未満の割合が上昇 80% 70% →右折レーンをはみ出した車両 60% 進車 時台 40% SHA ON THE SHAPE 30% 20% 10% | 0~10m | 10~20m | 20~30m | 30~40m | 40~50m | 50~60m | 60~70m | 70~80m | 80~90m | 90~100m | 100~110m | 110~120m | 停止線からの距離 ※交通挙動調査結果 はみ出し台数

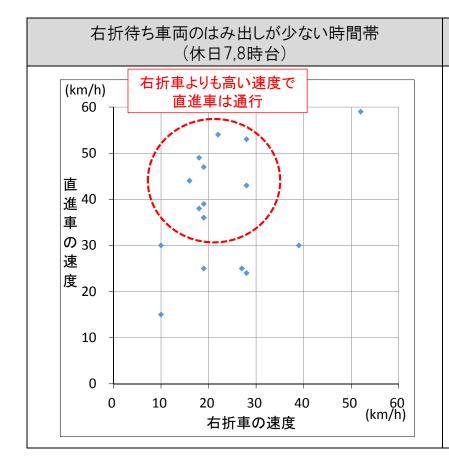
■ 20km/h未満 20km/h以上

■ ピンポイント渋滞対策箇所における速度相関

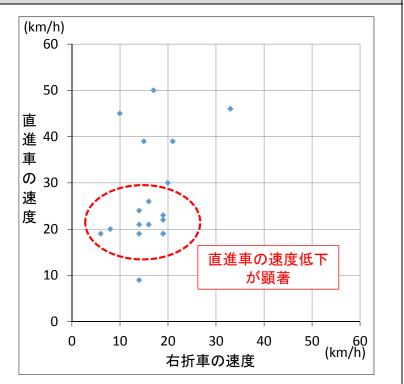
かった だい だんち いりぐち 【国道16号 勝田台団地入口交差点】

- ○次に右折レーン上流端付近における右折車と直進車の速度相関を分析。
 - →右折待ち車両のはみ出しが少ない時間帯(休日7、8時台)と比較して、はみ出しが多い時間帯(休日16時、 17時台)の方が直進車の速度低下が顕著。

右折レーン上流端付近における右折車と直進車の速度相関(停止線から60~90m)



右折待ち車両のはみ出しが多い時間帯 (休日16,17時台)



■ 評価区間長の確認

たいがん ちばちく 【国道357号 湾岸千葉地区改良】

○対策後も3指標に該当する4交差点において、交差道路の評価区間長や青信号1回当たりの捌け長を整理。 →青信号1回当たりの捌け長が100m程度の箇所について、評価区間長とモニタリング結果の傾向を分析。

各交差道路の評価区間長と青信号1回当たりの捌け長

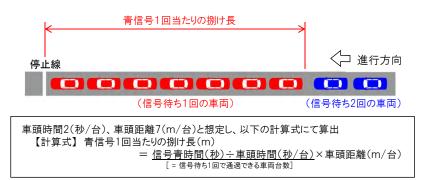
				対策後	そのモニタリング結り	果 ※1	
交差点名	交差道路 の 流入方向	評価 区間長	青信号 1回当たり の捌け長	【指標①】 平日昼間12時間 平均旅行速度 [20km/h以下]	【指標②】 平日ピーク時 旅行速度 [10km/h以下]	【指標③】 休日昼間12時間 5%タイル速度 [10km/h以下]	対策後 の信号 青時間 ※2
ちばにけいさついりぐち	①海行	415 m	91 m	20.1 km/h	10.3 km/h	10.4 km/h	26 秒
千葉西警察入口	②山行	142 m	81 m	18.8 km/h	7.8 km/h	8.6 km/h	23 秒
いなげせんげんじんじゃまえ	③海行	717 m	102 m	17.9 km/h	12.1 km/h	11.7 km/h	29 秒
稲毛浅間神社前	④ 山行	213 m	84 m	14.4 km/h	11.6 km/h	6.3 km/h	24 秒
のぶと ※ ==	⑤海行	87 m	137 m	11.3 km/h	9.9 km/h	8.6 km/h	39 秒
登戸	⑥山行	106 m	112 m	13.5 km/h	10.3 km/h	8.2 km/h	32 秒
# \ ZU + #	⑦海行	168 m	91 m	17.2 km/h	12.4 km/h	11.6 km/h	26 秒
ポートアリーナ前 	⑧山行	241 m	98 m	18.6 km/h	12.7 km/h	11.5 km/h	28 秒

青信号1回当たりの捌け長が同程度の箇所

※1 赤字:指標に該当

※2(財)日本道路交通情報センターの交差点制御情報(H30,4)より (各流入方向の信号青時間の最頻値を使用)

(参考)青信号1回当たりの捌け長



対策完了後も3指標に該当する交差点(4箇所)



各交差道路の評価区間









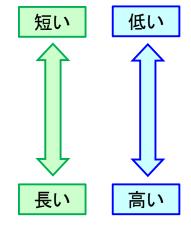
■ 評価区間長の確認

- ○青信号1回当たりの捌け長が100m程度の箇所であっても、評価区間長が短いと旅行速度は低くなる傾向。 特に指標①においては、非渋滞時の速度も集計対象となるため、傾向が顕著に現れているものと考えられる。
- ○なお、評価区間が最も長い稲美漬間神社前交差点(海行)においては、指標①に該当しているが、 これは評価区間内にある踏切通過時の一時停止による速度低下も影響している。

評価区間長とモニタリング結果(青信号1回当たりの捌け長が100m程度の箇所について、評価区間長が短い順に表示)

					対策征	対策後のモニタリング結果※1			
	交差点名	交差道路 の 流入方向	青信号 1回当たり の捌け長	評価 区間長	【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%タイル速度 [10km/h以下]	備考	
1	^{のぶと} 登戸	⑥山行	112 m	106 m	13.5 km/h	10.3 km/h	8.2 km/h		
2	ポートアリーナ前	⑦海行	91 m	168 m	17.2 km/h	12.4 km/h	11.6 km/h		
3	ポートアリーナ前	⑧山行	98 m	241 m	18.6 km/h	12.7 km/h	11.5 km/h		
4	ちば にしけいさつ いりぐち 千葉西警察入口	①海行	91 m	415 m	20.1 km/h	10.3 km/h	10.4 km/h		
5	いなけせんげんじんじゃまえ稲毛浅間神社前	③海行	102 m	717 m	17.9 km/h	12.1 km/h	11.7 km/h	※ 2	

評価区間長 旅行速度



※1 赤字:指標に該当

※2評価区間内にある踏切通過時の一時停止による速度低下も影響。

3. 今回委員会の審議内容

ご意見を頂きたい事項

- ▶対策実施箇所の効果確認 :全5箇所 (p10~16参照)
 - ·国道356号 木下駅西踏切【除外】 ·国道16号 (仮称)萩台入口交差点
 - ・国道464号 境田交差点【除外】・・国道16号 スポーツセンター前交差点
 - ·国道357号 若松交差点
- ▶3指標に該当しない未対策箇所の除外 :全6箇所 (p21参照)
 - ·国道16号 柏IC入口交差点 ·国道51号 (仮称)香西交差点
 - ·国道16号 五井南海岸交差点 ·国道127号 (仮称)北条北交差点
 - ·国道16号 奈良輪交差点 ·国道128号 館山上野原交差点
- ▶今後の渋滞対策の進め方 (p22~24参照)

3. 今回委員会の審議内容

■ 主要渋滞箇所のモニタリング手法

- ○平成25年1月の主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)を用いてモニタリングを実施。
- ○昨年度まではモニタリングに民間プローブデータを使用していたが、ETC2.0搭載車両の増加に伴い、サンプル数が増加している事から、今年度より原則としてETC2.0プローブデータを使用。(データの集計期間:平成29年1~12月)
- ○今年度より「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」に基づき、3年連続で3指標に該当しない箇所を除外。

主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)

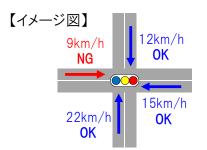
指標①

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)

15km/h (24,000台) 25km/h (5,000台) 20km/h (20,000台) 全方向の加重平均 18.3km/h NG

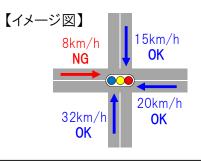
指標②

平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)



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)



3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール



■ 主要渋滞箇所の対策進捗状況

- 〇今回委員会では平成29年の新規対策完了箇所(2箇所)及び対策一部完了箇所(3箇所)の効果確認を実施。
- ○平成29年12月末時点において、前回委員会までに除外した6箇所を含む全ての主要渋滞箇所(279箇所) のうち、事業中は78箇所(約28%)、対策完了は14箇所(約5%)、対策一部完了は9箇所(約3%)。

対策進捗状況(平成29年12月末時点)

主要渋滞箇所	検討中	事業中	対策完了※1	対策 一部完了 _{※2}	
279箇所 〔前回委員会までに 除外した6箇所を含む〕	178箇所	78箇所 (約28%)	14箇所 (約5%)	9箇所 (約3%)	

- ※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。
- ※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。

対策完了箇所【14箇所】(平成29年12月末時点)

NO	管理者	路線名	交差点名	対策完了 (完了年)	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	O(H25)	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	O(H26)	交差点改良(左折レーン設置)	-
3	直轄	国道357号	登戸交差点	O(H27)	湾岸千葉地区改良(地下立体)	-
4	直轄	国道357号	ポートアリーナ前交差点	O(H27)	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	O(H28)	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	-
6	直轄	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	O(H28)	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	-
7	千葉県	国道356号	木下駅西踏切	O(H29)	千葉竜ケ崎線 JRアンダーパス	-
8	千葉県	国道464号	境田交差点	O(H29)	国道464号北千葉道路	-
9	千葉県	国道128号	経田交差点	O(H25)	圏央道開通	H27
10	直轄	国道127号	那古交差点	O(H27)	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
11)	直轄	国道127号	(仮称)那古南交差点	O(H27)	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
12)	直轄	国道357号	運輸支局入口交差点	O(H28)	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	H29
(13)	千葉県	国道296号	道の駅多古交差点	O(H27)	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
14)	千葉県	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	O(H27)	(主)多古笹本線バイパス整備	H29

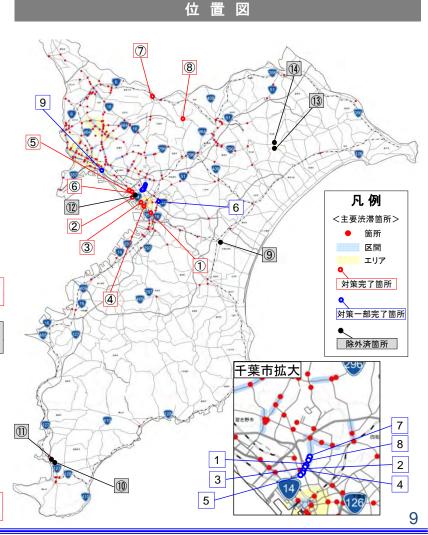
対策一部完了箇所【9箇所】(平成29年12月末時点)

NO	管理者	路線名	交差点名	対策一部 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年)左折レーン設置(H28年)	-
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	加曽利交差点	H26	右折レーン設置	-
7	直轄	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	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	右折レーン延伸	-
9	直轄	国道357号	若松交差点	H29	右折レーン延伸	-

今回委員会で 効果確認を実施

前回委員会までに 除外(6箇所)

今回委員会で 効果確認を実施



■ 対策効果の確認・評価

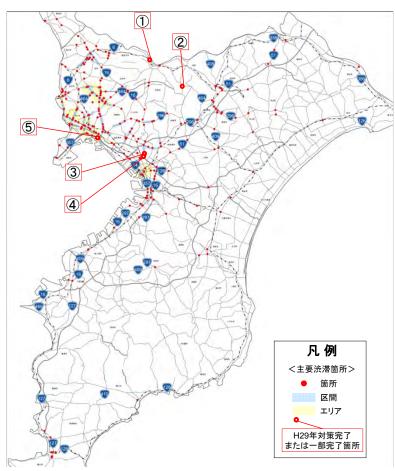
○今回対象の5箇所のモニタリングを実施した結果、3指標のいずれにも該当しなかったのは2箇所。 この2箇所を主要渋滞箇所から除外。

平成29年対策完了または一部完了箇所のモニタリング結果(5箇所)

				H29年	モニタリング結果	₹(km/h) _※	
No	路線名	交差点名	対策進 捗状況	【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%タイル速度 10km/h以下	除外の 可否
1	国道 356号	表記表記表記 木下駅西 踏切	完了	21.4	15.7	10.1	0
2	国道 464号	境田 交差点	完了	42.3	14.8	10.7	0
3	国道 16号	はぎだい (仮称)萩台 いりぐち 入口交差点	一部 完了	12.3	7.5	7.9	_
4	国道 16号	スポーツセン _{まえ} ター前交差点	一部 完了	13.7	4.1	2.0	_
(5)	国道 357号	表示 若松 交差点	一部 完了	11.1	5.2	3.8	_

主要渋滞箇所の指標に該当しない ※ETC2.0プローブデータより(H29)

位 置 図



① 国道356号 木下駅西踏切(対策完了)

- ○対策後、国道356号 常下駅西踏切の渋滞状況が改善し、3指標のいずれにも該当しなくなった。



×:該当 ○:非該当

【位置図】





【3指標の判定】

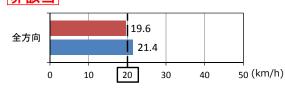
	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	0	×
H29.4~12(対策後)	0	0	0

※対策後の評価期間は、H29年3月対策完了のため、4~12月の9ヶ月分とした

【対策前後の速度変化】

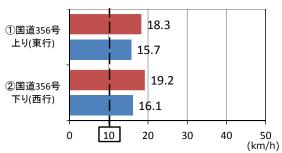
選定時

■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)

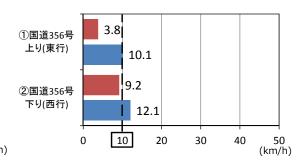


路線別旅行速度	選定時	\Rightarrow	対策後
①国道356号上以東行)	19.4	\Rightarrow	22.3
②国道356号下贝西行)	19.9	\Rightarrow	20.4

■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)



■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)



② 国道464号 境田交差点 (対策完了)

- 〇平成29年2月に北千葉道路 印西市若萩~成田市北須賀間(L=4.2km)が開通。
- ○対策後、並行する国道464号 境苗交差点の渋滞状況が改善し、3指標のいずれにも該当しなくなった。



×:該当 ○:非該当

【位置図】





【3指標の判定】

	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	0	0
H29.3~12(対策後)	0	0	0

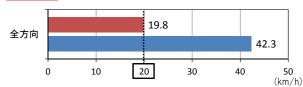
※対策後の評価期間は、H29年2月対策完了のため、3~12月の10ヶ月分とした

【対策前後の速度変化】

選定時
対策後

■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)

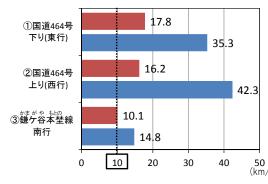
非該当



路線別旅行速度	選定時	\Rightarrow	対策後
①国道464号下以東行)	20.3	\Rightarrow	41.5
②国道464号上以西行)	20.1	\Rightarrow	44.8
③鎌ヶ谷本埜線南行	15.4	\Rightarrow	17.8

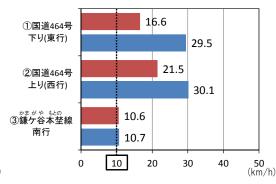
■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

非該当



■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)

非該当



※選定時:民間プローブデータ 対策後:ETC2.0プローブデータ 12

③ 国道16号(仮称) 萩台入口交差点(一部完了)

- ○平成29年8月に国道16号上り(内回り) の右折レーンを延伸(55→85m)。
- ○対策後も3指標全てに該当。指標①は若干低下傾向、指標②③はほぼ横ばい。

継続

×:該当 ○:非該当

【位置図】





【3指標の判定】

	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	×	×
H29.9~12(対策後)	×	×	×

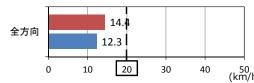
※対策後の評価期間は、当交差点がH29年8月改良のため、9月以降の4ヶ月分とした

【対策前後の速度変化】■選定時

選定時 対策後

■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



■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

20

30

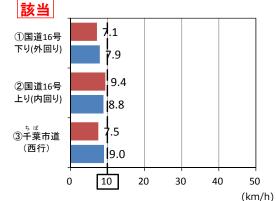
40

(km/h)

10

路線別旅行速度 選定時 ⇒ 対策後
①国道16号下り(外回り) 13.6 ⇒ 11.6
②国道16号上り(内回り) 16.2 ⇒ 14.5

■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)



④ 国道16号 スポーツセンター前交差点(一部完了)

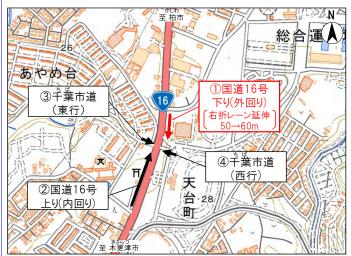
- ○平成29年8月に国道16号下り(外回り)の右折レーンを延伸(50→60m)。
- ○対策後も3指標全てに該当。指標①②③ともほぼ横ばい。

継続

×:該当 ○:非該当

【位置図】





【3指標の判定】

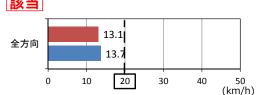
	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	×	×
H29.9~12(対策後)	×	×	×

※対策後の評価期間は、当交差点がH29年8月改良のため、9月以降の4ヶ月分とした

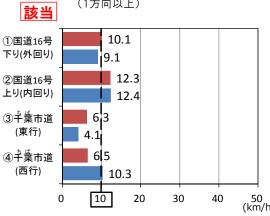
【対策前後の速度変化】

選定時

■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)

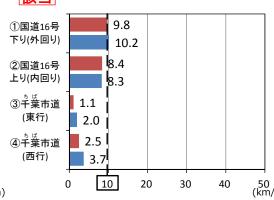


U	10		30	-10	(1,
					(kn
■指標②	平日ピー	ク時旅行	速度10)km/h以	下
	(1 + -1)				



路線別旅行速度	選定時	\Rightarrow	対策後
①国道16号下以外回り)	12.0	\Rightarrow	12.1
②国道16号上り(内回り)	14.0	\Rightarrow	15.0

■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)



⑤ 国道357号 若松交差点(一部完了)

- ○平成29年11月に国道357号上り(山側)の右折レーンを延伸(65→163m)。
- ○対策後も3指標全てに該当しているが、対策を実施した国道357号上り(山側)では指標①②が改善。

継続

×:該当 ○:非該当

【位置図】





【3指標の判定】

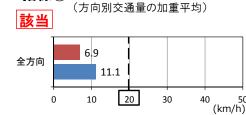
	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	×	×
H29.12~H30.3(対策後)	×	×	×

※対策後の評価期間は、当交差点がH29年11月改良のため、12月以降の4ヶ月分とした

【対策前後の速度変化】

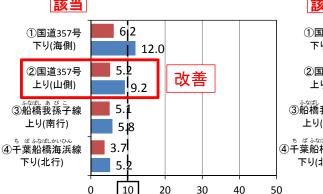
選定時 ■対策後

■指標(1) 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下



	路線別旅行速度	選定時	\Rightarrow	対策後	
]	①国道357号下り(海側)	7.5	\Rightarrow	15.8	
	②国道357号上5(山側)	7.8	\Rightarrow	16.5	改善
	③船橋我孫子線上り(山行)	5.5	\Rightarrow	7.2	
0	ま ば ふなばしかいひん ④千葉船橋海浜線下り(海行)	4.5	\Rightarrow	6.4	
)					

■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

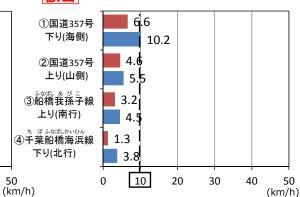


20

30

40

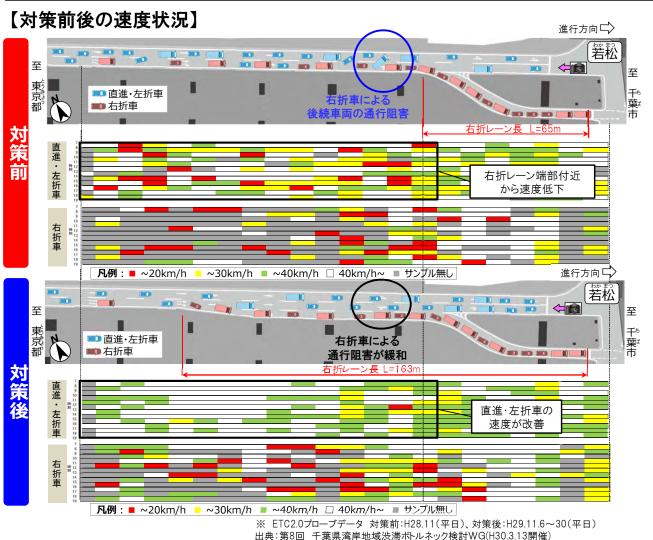
■指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下 (1方向以上)



※選定時: 民間プローブデータ 対策後: ETC2.0プローブデータ

⑤ 国道357号 若松交差点(一部完了)

- ○対策前は右折レーンをはみ出した右折車が本線内に滞留し、後続車両の通行を阻害。
- ○対策後は右折車による通行阻害が緩和し、直進・左折車の速度が改善。



【写真】

<対策前> 平成27年4月撮影



<対策後> 平成29年11月撮影



■ 対策完了後も3指標に該当する箇所のモニタリング(参考)

○対策完了後も3指標に該当する6箇所のモニタリングを実施。 6箇所とも3指標のいずれかに該当。

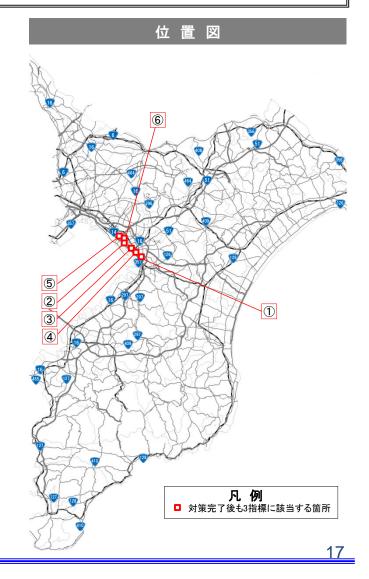
対策完了後も3指標に該当する箇所のモニタリング結果(6箇所)

×:該当 ○:非該当

									×:該当	<u>á</u> (ン: 非該当
No	路線名	交差点名	対策	検証年	モニタリング		モ =		レグ結果 内はkm/		
140	파다 세 가 기그	人 是派石	完了年	12111	指標		H23 異定時)	ħ.	食証時	H29 (最新)	
	ちゅうおう	_{すえひろ} 末広5丁目			指標①(20km/h以下)	×	(18.7)	×	(20.0)	×	(16.5)
1	中央 動いちょう 赤井町線		H25	H26	指標②(10km/h以下)	×	(9.7)	0	(13.6)	0	(10.2)
	亦井町旅	交差点			指標③(10km/h以下)	×	(8.9)	×	(8.7)	×	(6.0)
	しんみなど新港	くろすなばし			指標①(20km/h以下)	×	(13.5)	0	(21.7)	×	(15.8)
2	よことちょう	黒砂橋	H26	H27	指標②(10km/h以下)	×	(8.7)	×	(6.1)	×	(6.4)
	横戸町線 交差点				指標③(10km/h以下)	×	(5.4)	×	(6.9)	×	(5.8)
		のぶと 登戸			指標①(20km/h以下)	×	(15.9)	×	(11.3)	×	(12.0)
3	国道 357号	□	H27	H28	指標②(10km/h以下)	×	(7.4)	×	(9.9)	×	(7.5)
	007.5	父左从			指標③(10km/h以下)	×	(6.4)	×	(8.2)	×	(8.1)
		まえ ポートアリーナ前			指標①(20km/h以下)	×	(15.8)	×	(17.2)	×	(17.8)
4	国道 357号	・ ホートアリーエ則 ・ 交差点	H27	H28	指標②(10km/h以下)	×	(7.3)	0	(10.2)	0	(10.4)
	007.5	父左从			指標③(10km/h以下)	×	(6.5)	0	(10.1)	0	(10.0)
		ちばにしけいさついりぐち			指標①(20km/h以下)	×	(19.8)	0	(23.7)	0	(22.6)
(5)	国道 357号	千葉西警察入口	H28	H28	指標②(10km/h以下)	×	(4.1)	×	(7.8)	×	(7.5)
	007.5	交差点			指標③(10km/h以下)	×	(5.2)	×	(8.6)	×	(8.1)
		いなげせんげんじんじゃまえ 稲毛浅間神社前			指標①(20km/h以下)	×	(11.3)	×	(18.1)	×	(18.0)
6	国道 357号	稲毛浅間神社削 交差点	H28	H28	指標②(10km/h以下)	×	(9.7)	0	(11.6)	0	(11.0)
	33, 1	父左从			指標③(10km/h以下)	×	(5.3)	×	(6.3)	×	(5.6)

対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

※民間プローブデータより(H23・検証時) ETC2.0プローブデータより(H29)



■ 除外箇所のモニタリング(参考)

○過年度委員会において主要渋滞箇所から除外した6箇所のモニタリングを実施。 6箇所とも3指標のいずれにも該当していない。

除外済箇所のモニタリング結果(6箇所)

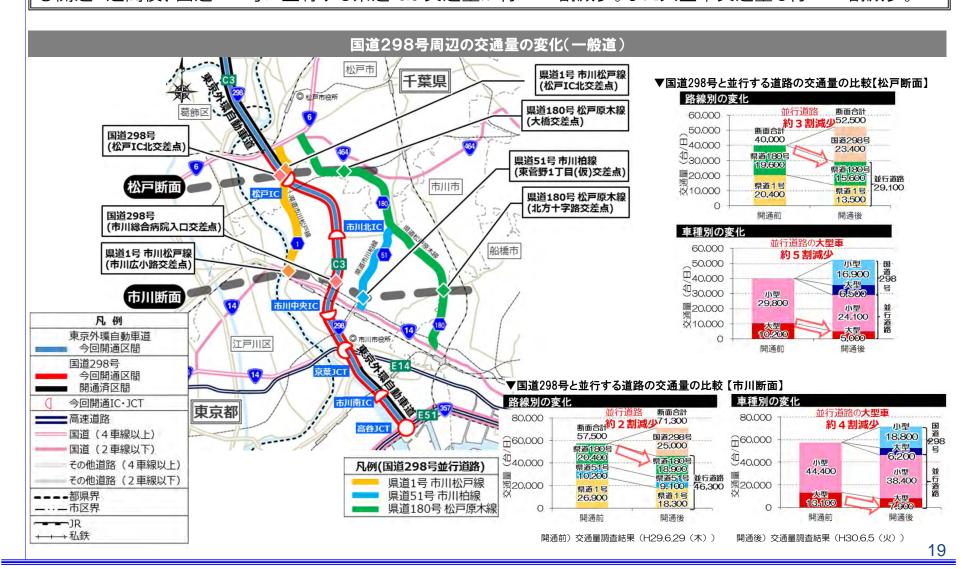
				H29年モ	ニタリング結り	具(km/h)※
No	路線名	交差点名	除外年	【指標①】 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	【指標②】 平日ピーク時 旅行速度 10km/h以下	【指標③】 休日昼間12時間 5%タイル速度 10km/h以下
1	国道 128号	整正 ⁶ 交差点	H27	20.5	10.3	10.2
2	国道 127号	が が が を 差点	H28	36.9	14.5	16.5
3	国道 127号	(仮称)那古南 交差点	H28	44.0	23.0	29.2
4	国道 357号	運輸受制 資輸受制 一 交差点	H29	20.3	10.1	13.3
(5)	国道 296号	が 道の駅多古 交差点	H29	39.7	15.7	10.0
6	た 多古 きもと 笹本線	(仮称)多苦中人首 交差点	H29	31.4	19.5	16.7

主要渋滞箇所の指標に該当しない ※ETC2.0プローブデータより(H29)

位置図 **凡 例** ● 除外済箇所 18

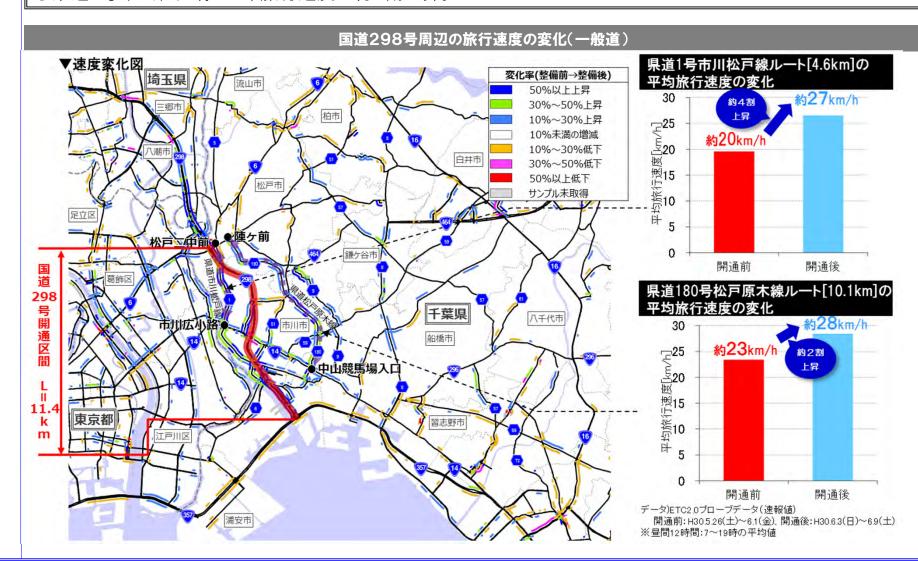
■ 東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)の整備効果①

- 〇平成30年6月2日に策策外かく環状道路の主薌衛IC~高谷JCTが開通。また並行する国道298号も同時に開通。
- ○開通1週間後、国道298号に並行する県道では交通量が約2~3割減少。また大型車交通量も約4~5割減少。



■ 東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)の整備効果②

- ○国道298号に並行する幹線道路の旅行速度が広域的に改善。
- 〇県道1号帯削松戸線では、旅行速度が約4割上昇。



5. 3指標に該当しない未対策箇所の除外

■ 3年連続で3指標に該当しない箇所

- ○3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール(p8参照)に基づき、平成27~29年の3年連続で3指標に 該当しない6箇所を主要渋滞箇所から除外。
- ○なお全国的な傾向も踏まえ、3指標に該当しない期間を3年連続から2年連続に短縮する事も今後検討。

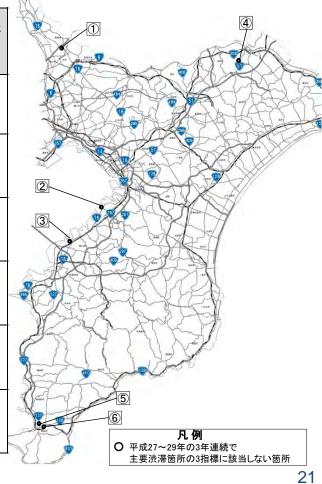
平成27~29年の3年連続で3指標に該当しない箇所(6箇所)

×:該当 〇:非該当

											^・畝=	1 ()・非談目
No	路線名	交差点名	モニタリング			改善に影響した可能性のある						
110	上口 小水 一二	人在派刊	指標	H2 (選定	23 定時)		H27		H28	(H29 最新)	事業等
	日本	かしわ いりぐち 柏IC入口	指標①(20km/h以下)	× (19.9)	0	(36.2)	0	(31.9)	0	(31.0)	隣接する国道16号
1	国道		指標②(10km/h以下)	0 (13.5)	0	(14.4)	0	(15.1)	0	(15.3)	キ条 ^注 工業団地 入口交差点の改良
	16号	交差点	指標③(10km/h以下)	× ((8.7)	0	(18.2)	0	(19.3)	0	(15.5)	(H25)
		ご いみなみかいがん	指標①(20km/h以下)	× (19.5)	0	(22.5)	0	(20.7)	0	(25.5)	
2	国道	五井南海岸	指標②(10km/h以下)	0 (13.1)	0	(12.2)	0	(13.2)	0	(16.5)	
	16号	交差点	指標③(10km/h以下)	× ((9.8)	0	(12.6)	0	(15.5)	0	(10.1)	
		ならわ	指標①(20km/h以下)	0 (34.4)	0	(32.5)	0	(30.2)	0	(27.7)	
3	国道 16号	奈良輪	指標②(10km/h以下)	0 (10.6)	0	(20.6)	0	(24.7)	0	(16.7)	
	10万	交差点	指標③(10km/h以下)	× ((9.5)	0	(18.3)	0	(23.0)	0	(12.9)	
]	(仮称)香西	指標①(20km/h以下)	0 (2	20.2)	0	(25.2)	0	(27.1)	0	(29.3)	
4	国道	交差点	指標②(10km/h以下)	0 (10.4)	0	(14.0)	0	(13.0)	0	(12.0)	
	51号	义左点	指標③(10km/h以下)	× (10.0)	0	(12.3)	0	(12.0)	0	(10.1)	
]		指標①(20km/h以下)	0 (2	28.9)	0	(23.4)	0	(26.6)	0	(26.3)	隣接する国道127
(5)	国道 127号	(仮称)北条北 交差点	指標②(10km/h以下)	0 (13.3)	0	(11.3)	0	(18.9)	0	(18.5)	号 館山市郡古〜 川名の4車線化
	12/亏	义左从	指標③(10km/h以下)	× ((7.2)	0	(10.3)	0	(13.4)	0	(10.2)	(H27)
		たてやまうえのはら館山上野原	指標①(20km/h以下)	× (19.5)	0	(25.3)	0	(23.0)	0	(21.3)	当該交差点付近で
6	国道		指標②(10km/h以下)	0 (13.6)	0	(18.0)	0	(14.5)	0	(10.7)	のバスベイ新設
	128号	交差点	指標③(10km/h以下)	× ((9.8)	0	(13.1)	0	(11.9)	0	(10.2)	(H23)

── 主要渋滞箇所の指標に該当しない

※民間プローブデータより(H23·H27·H28) ETC2.0プローブデータより(H29)



位置図

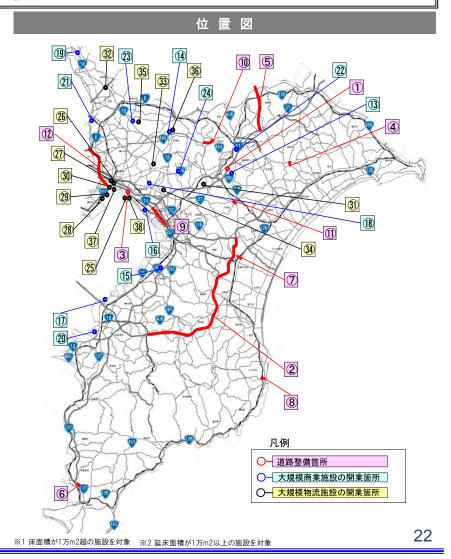
6. 今後の渋滞対策の進め方

■ 最新の交通状況を踏まえた主要渋滞箇所の見直し

- 〇主要渋滞箇所の特定から約5年半が経過し、県内では圏央道や東京外かく環状道路等の整備によって 道路ネットワークが大きく変化。また沿道では大規模な商業施設や物流施設等も次々に開業。
- ○今後、最新の交通状況を踏まえた主要渋滞箇所の見直しも検討していく。

主要渋滞箇所特定後の道路整備箇所及び大規模施設開業箇所(H25.2~H3)	30.6)
---------------------------------------	-------

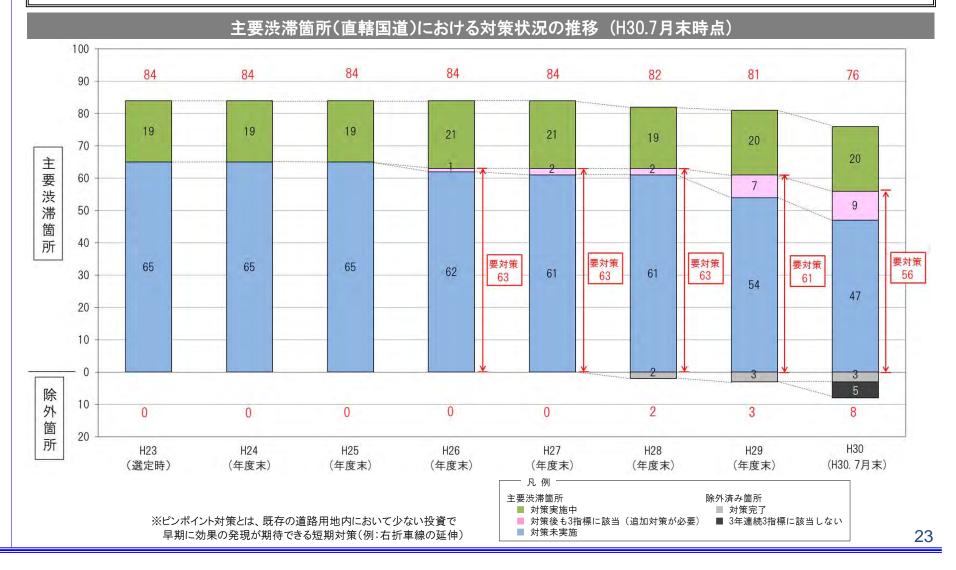
分類	道路整備箇所または施設名	開通·開業年度
道路整備箇所	① 東関東自動車道 酒々井IC	H25.4
(バイパス開通、現道拡幅等)	② 圏央道(木更津東IC~東金JCT)	H25.4
	③ 東関東自動車道 谷津船橋IC	H25.9
	④ (主)多古笹本線 多古バイパス	H27.2
	⑤ 圏央道(大栄JCT~神崎IC)	H27.6
	⑥ 国道127号 現道拡幅	H27.8
	⑦ (主)山田台大網白里線 バイパス	H27.9
	⑧ 国道465号 バイパス	H28.3
	⑨ 国道357号 湾岸千葉地区改良	H28.10
	⑩ 国道464号 北千葉道路(印西市若萩~成田市北須賀)	H29.2
	① (主)成東酒々井線 八街バイパス	H29.3
	① 東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)	H30.6
大規模商業施設 ※1の開業箇所	③ 酒々井プレミアム・アウトレット	H25.4
	① コストコホールセール 千葉ニュータウン倉庫店	H25.8
	15 アリオ市原	H25.11
	16 イオンモール幕張新都心	H25.12
	① 三井アウトレットパーク木更津	H24.4(H26.7増床)
	18 カインズホーム船橋習志野	H26.8
	⑨ イオンタウン野田船形	H26.10
	② イオンモール木更津	H26.10
	② ヤオコー	H27.1
	② イオンタウン成田富里	H27.7
	③ セブンパークアリオ柏	H28.4
	② イオンタウンユーカリが丘	H28.4
大規模物流施設 ※2の開業箇所		H25.8
	⑱ 市川原木ディストリビューションセンター	H25.9
	② 原木インターナショナルロジスティックタウン	H26.1
	28 GLP·MFLP市川塩浜	H26.1
	② 市川塩浜ロジスティックセンター	H28.7
	③ ホウスイ市川物流センター・市川流通センター	H26.2
	③ レッドウッド佐倉ディストリビューションセンター	H27.11
	② MFLP柏	H27.11
	③ GLP八千代	H27.12
	③ プロロジスパーク習志野5	H28.4
	③ Landport柏沼南	H28.4
	③ プロロジスパーク千葉ニュータウン	H28.5
	③ DPL市川	H28.6
	③ SOSiLA習志野茜浜Ⅲ	H28.9



6. 今後の渋滞対策の進め方

■ 直轄国道におけるピンポイント対策の検討・実施

- ○直轄国道の主要渋滞箇所(全84箇所)のうち、今回委員会時点では8箇所が除外済み。 また対策実施中は20箇所で、要対策は56箇所(対策後も3指標に該当する9箇所と対策未実施の47箇所の合計)。
- ○今後、要対策箇所においてはピンポイント対策※についても積極的に検討・実施し、渋滞対策を促進していく。

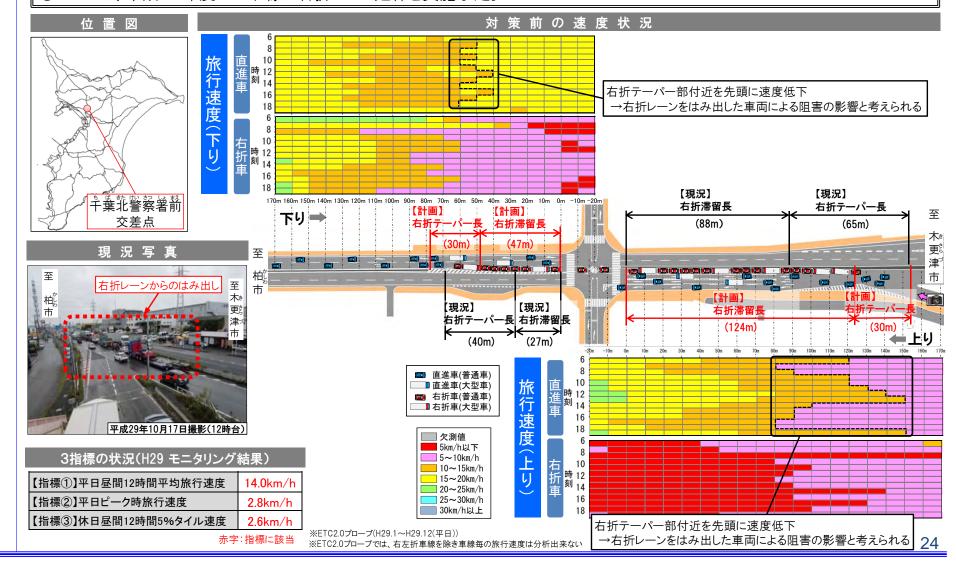


6. 今後の渋滞対策の進め方

■ 直轄国道におけるピンポイント対策の検討・実施

平成30年度 実施予定箇所 「国道16号 千葉北警察署前交差点)

- ○国道16号 千葉北警察署前交差点においては、上下線とも右折テーパー部付近を先頭に直進車の速度低下が発生。 →右折レーンをはみ出した車両による阻害の影響と考えられる。
- ○このため、平成30年度に上下線の右折レーン延伸を実施予定。



7. 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。

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IIC〜買塚IC(上り)の整備効果		
	П20.2.19	・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〜眞塚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号蘇莪地区の渋滞要因、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	
		→引き続き交通状況の調査、分析を実施するとともに、湾岸地域の渋滞緩和及び生産性	
	H30.3.13	向上を図るため早期に道路ネットワークの具体化を図ることを確認	
		• 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)	
		→買塚〜キー葉菓JCT(上り)の渋滞対策の必要性及び外環道(キー葉区間)開通による交通 状況の変化を注視することを確認	

7. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況

■千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの今後の進め方

交通状況・課題のまとめ

① 広範囲で速度低下や渋滞損失が発生

- ・湾岸地域の京葉道路や一般道(国道357号等)では交通量が多く、大型車混入率も高いことから広範囲で渋滞が発生。
- ・東京湾アクアラインでも休日を中心に渋滞が発生。

② 物流効率性の阻害

・ 京葉道路では既存幅員での付加車線等の設置、国道357号では湾岸千葉 地区改良により、効果が発現している区間も一部あるが、未だエネルギー供給や 自動車輸送等の物流効率性を阻害。

③ 港湾機能や都市機能の強化に伴う交通需要の増大

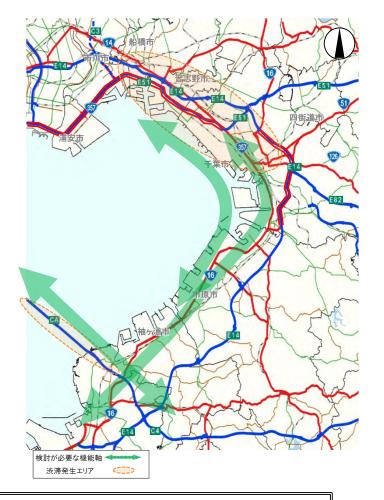
・今後計画されている主葉港の機能強化や主葉市及び周辺地域の 大規模商業施設の開発等に伴う交通需要の増大が懸念。

④ 外環道(三郷南IC~高谷JCT)開通による交通状況の変化

・外環道が平成30年6月までに開通できる見通しとなり、今後、開通に伴う 周辺道路の交通状況の変化を注視する必要がある。

今後の進め方

湾岸地域の渋滞緩和及び生産性向上を図るため、具体的な道路ネットワークを計画し、早期に道路ネットワークの具現化を図る。



- 国道14号、16号、357号について、引き続き周辺の交通状況を調査、分析することが必要。
- 過去の交通発達状況や道路整備状況を調査した上で、湾岸地域の各路線の役割を整理。
- 湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させるため、規格の高い道路の必要性等についても検討し、計画を策定。





国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所 東日本高速道路(株)関東支社

首都高速道路(株)

- 記者発表資料 -

東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)開通後の 首都圏の交通状況をお知らせします。

[開通1週間後の利用状況(速報)]

〈東京外環自動車道〉

- ●外環道(三郷南IC~高谷JCT)の開通により、4つの放射道路(東関東道・常磐道・東北道・関越道)が接続
- ●千葉の湾岸エリアと北関東各地が都心を通ることなくアクセス可能になり、所要時間が大幅短縮
 - ・高谷JCT~大泉JCT (関越道) 20分減 (60分⇒40分)
 - 高谷JCT~川口JCT (東北道) 28分減 (54分⇒26分)
 - · 高谷JCT~三郷JCT(常磐道) 28分減(43分⇒15分)
- ●新たに開通した外環道の利用は平均4万台/日(市川中央IC~京葉JCT)
- ●外環道に交通が転換し、首都高中央環状線の交通量は東側で約1割減

<国道298号>

- ●市川・松戸間が初めて4車線道路で接続し、<u>平均2.4万台/日</u>が利用。 地域の交通状況が改善
- ●並行する県道の交通量が約2~3割減少、大型車交通量が約4~5割 減少。旅行速度は市川松戸線で約4割上昇

発表記者クラブ

国土交通記者会、国土交通省建設専門紙記者会、国土交通省交通運輸記者会、 竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、都庁記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、 千葉県政記者会、松戸記者クラブ、市川市政記者クラブ

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 047-362-4111 (代) 地域広報官 森 勝利(もり かつとし)

東日本高速道路株式会社 【報道関係専用】 関東支社 広報課

TEL:048-631-0222(代)

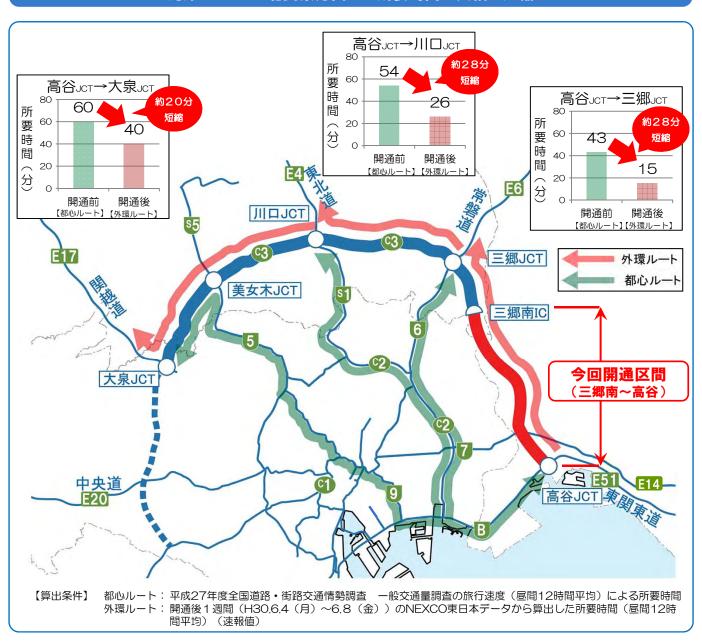
首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整課 TEL:03-3539-9389

経営企画部 広報課 TEL:03-3539-9257

都心の交通円滑化・物流の生産性向上

- 〇今回の開通により、4つの放射道路(東関東道・常磐道・東北道・関越道)が接続
- ○千葉の湾岸エリアから、都心を通ることなく北関東各地へアクセス可能になり、 所要時間が大幅短縮
 - 高谷JCT~大泉JCT(関越道) 20分減(60分⇒40分)
 - 高谷JCT~川□JCT(東北道) 28分減(54分⇒26分)
 - 高谷JCT~三郷JCT(常磐道) 28分減(43分⇒15分)

湾岸エリアから北関東方面への所要時間が大幅に短縮



都内を通過する車両が外環道に転換

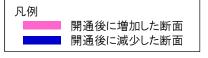
- 外環道(④市川中央IC~京葉JCT)の交通量は約4万台
- 中央環状線の交通量が東側で約1割減少

外環道 ② 外環浦和IC~川口西IC ① 和光IC~和光北IC ③ 川口東IC~草加IC ④ 市川中央IC~京葉JCT ⑤市川南IC~高谷JCT 907 1,000 1,000 1,000 1,000 1,000 808 795 776 725 Ē 交通量(百台/日) 800 800 800 800 800 交通量(百台/ 交通量(百台/ 交通量(百台/ 600 600 445 600 600 600 400 400 400 400 400 193 200 200 200 11%増 200 200 0 25%増 0 開通前 開通後 開通後 開通後 開通前 開通前 開通後 開通前 開通後 開通前



(データ)NEXCO東日本、首都高速データ(速報値)

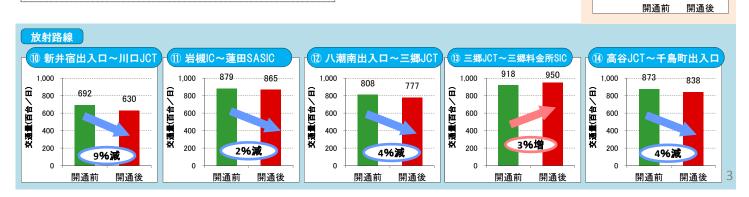
開通前 : H30.5.26(土)~6.01(金) : H30.6.03(日)~6.09(土) 開通後



400

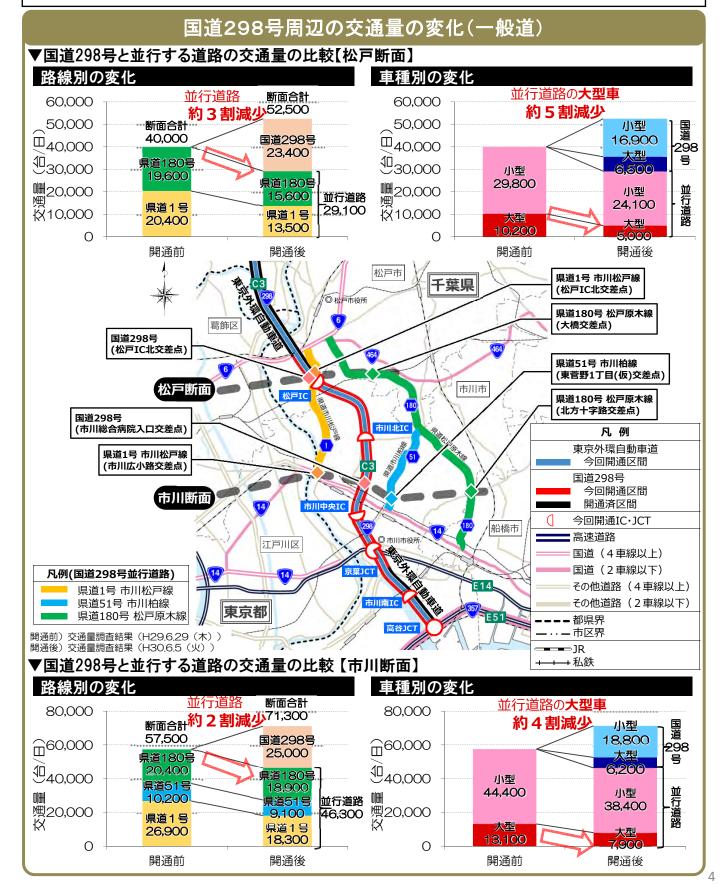
200

17%減



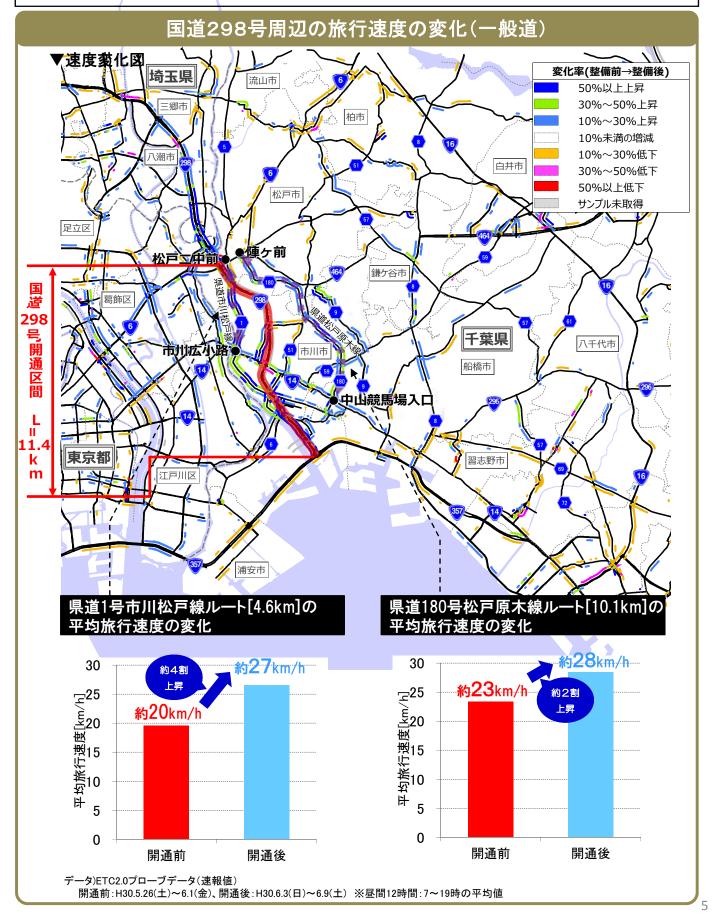
国道298号に並行する幹線道路の交通状況が改善

- 〇 国道298号の交通量は平均約2.4万台
- 並行する県道1号市川松戸線等の交通量が約2~3割減少
- 大型車交通量は約4~5割減少



国道298号に並行する幹線道路の交通状況が改善

- 国道298号に並行する幹線道路の旅行速度が広域的に改善
- 県道1号市川松戸線では、旅行速度が約4割上昇



東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)概要

■今回開通区間の概要

【開 通 区 間】 東京外環自動車道:三郷南IC(埼玉県三郷市鷹野)~高谷JCT(千葉県市川市高谷)

国道298号:国道6号(千葉県松戸市上矢切)~国道357号(千葉県市川市

今回開通区間平面図

高谷)

【開通日時】平成30年6月2日16時

【延長】東京外環自動車道:15.5km、国道298号:11.4km

※ 今回の開通区間の情報については、まとめサイトにて整備効果等を公表しています。 詳しくは「GC」Gaikan Chibaで検索してください。

全体図



開通IC·JCT等

【開通IC·JCT】

三郷中央IC、松戸IC、市川北IC、 市川中央IC 京葉JCT、市川南 IC、高谷JCT

【車線数】

東京外環自動車道:4車線、国道298号:4車線

標準断面図



凡例 国道298号 今回開通区間 開通済区間 東京外環自動車道 今回開通区間 - 郷口 開通済区間 その他 開通IC・JCT 三郷南IC 草飾区 東京外環自動車道 6 H20.3 開通(2/4 車線) 延 長 約 1.0 郷南に ~高谷(以) 市川市 延 長 15.5 (日本下町 km H21.8 開通(2/4 車線) 長 約 3.0 ▲ 高谷JCT ※今回の開通に合わせ、供用中の京葉道路市川にについて、 「京葉市川IC」に変更しました。

龄 松戸IC付近



平成30年5月撮影

划京葉JCT付近



平成30年5月撮影

⑤ 高谷JCT付近



平成30年5月撮影

国道357号若松交差点平面図

