

平成29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29年7月28日(金) 10:00～

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) P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

(3) その他の取り組み

(4) 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29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29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

(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 八尾 光洋 ○

国土交通省 関東地方整備局  
首都国道事務所  
所 長 甲斐 一洋  
副所長 森 勝利(代理) ○

国土交通省 関東運輸局  
千葉運輸支局  
支局長 高山 和征  
首席運輸企画専門官  
飯塚 正芳(代理) ○

千葉県県土整備部道路計画課  
課 長 北岡 聡  
副課長 西山 昌克(代理) ○

千葉県県土整備部道路整備課  
課 長 相澤 忠利  
荒木 健一(代理) ○

千葉市消防局警防部  
部 長 深井 幸徳 ○

千葉市建設局道路部  
部 長 村川 安秀 ○

千葉県警察本部  
交通部交通総務課  
課 長 小林 勇治  
課長補佐 松山 一好(代理) ○

千葉県警察本部  
交通部交通規制課  
課 長 杵淵 賢二  
交通管制センター長  
高津 功(代理) ○

一般社団法人  
千葉県トラック協会  
常務理事 高安 茂 ○

一般社団法人  
千葉県バス協会  
専務理事 花崎 幸一 ○

株式会社 千葉日報社  
広告局長 松本 祥彦 ○

公益社団法人  
千葉県観光物産協会  
専務理事 飯田 重行 ○

東日本高速道路株式会社  
関東支社 千葉管理事務所  
所 長 川田 敏 ○

東日本高速道路株式会社  
関東支社 市原管理事務所  
所 長 鎌田 文幸 ○

東日本高速道路株式会社  
関東支社 千葉工事事務所  
所 長 木曾 伸一 ○

<欠席>

一般社団法人 千葉県商工会議所連合会  
事務局長 梶村 一郎

○ ○ ○  
事務局

## 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。

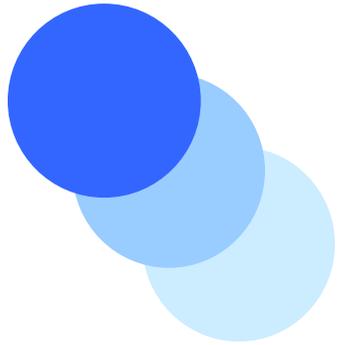
附 則 この規約は、平成23年12月 1日から施行する。

別紙

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	小林 勇治
千葉県警察本部 交通規制課長	杵渕 賢二
千葉県商工会議所連合会 事務局長	梶村 一郎
千葉県トラック協会 常務理事	高安 茂
千葉県バス協会 専務理事	花崎 幸一
千葉日報社 広告局長	松本 祥彦
千葉県観光物産協会 専務理事	飯田 重行
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	木曾 伸一
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	高山 和征
千葉県 県土整備部 道路計画課長	北岡 聡
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29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	3
3. 今回委員会の審議内容	6
4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策	7
5. その他の取り組み	27
6. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況	29

平成29年7月28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

## ■ 検討経緯

開催年度	内 容	対象箇所
平成17～19年度	「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」の設立 移動性阻害箇所の選定(「渋滞」「走りにくさ」「観光特異日の渋滞」)	移動性阻害箇所29箇所
平成23～26年度	選定指標の見直し(「観光活動」「医療活動」「防災」を追加) 移動性阻害箇所の見直し	移動性阻害箇所35箇所 (延伸6箇所+追加6箇所)
	「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の設立 主要渋滞箇所の選定・公表	千葉県内の主要渋滞箇所279箇所
平成27年度	「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」と「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」 上記のそれぞれの指標を統一化しモニタリングを継続 ● 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下(全方向の加重平均) ● 平日ピーク旅行速度10km/h以下(1方向以上) ● 休日12時間5%マイル速度10km/h以下(1方向以上) 対策実施箇所の除外を検討	移動性阻害箇所を統合※ 千葉県内の主要渋滞箇所278箇所 (対策実施により1箇所除外)
平成28年度	「3指標に該当しない未対策箇所」の除外ルールを提案	千葉県内の主要渋滞箇所276箇所 (対策実施により2箇所除外)
平成29年度	PDCAサイクルに基づいた渋滞対策 その他の取り組み	千葉県内の主要渋滞箇所276箇所 (対策実施済箇所の除外について審議)

※「走りにくさ」については、個別で対応

# 1. これまでの経緯

## ■主要渋滞箇所の選定指標と主要渋滞箇所からの除外ルール

### 主要渋滞箇所の選定指標

- 指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下(全方向の加重平均)
- 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%マイル速度10km/h以下(1方向以上)

※上記にパブリックコメントによる箇所を追加

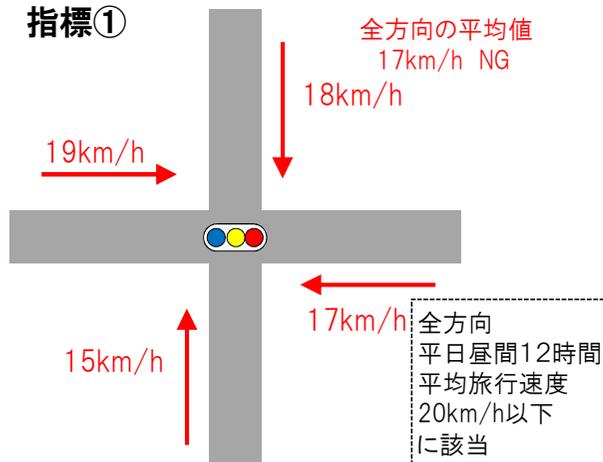
主要渋滞箇所279箇所

統一化した3指標

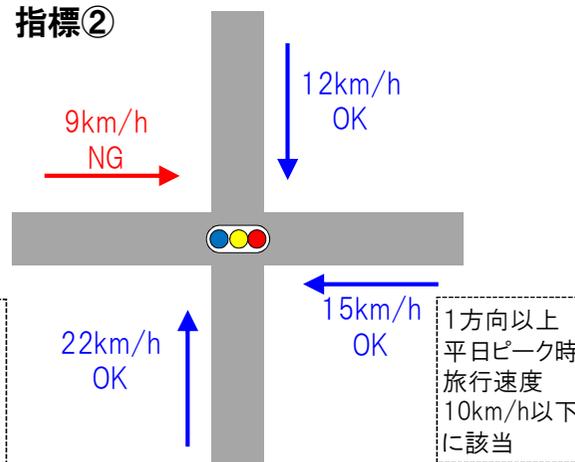
H27年度統一化

### 【概要図】

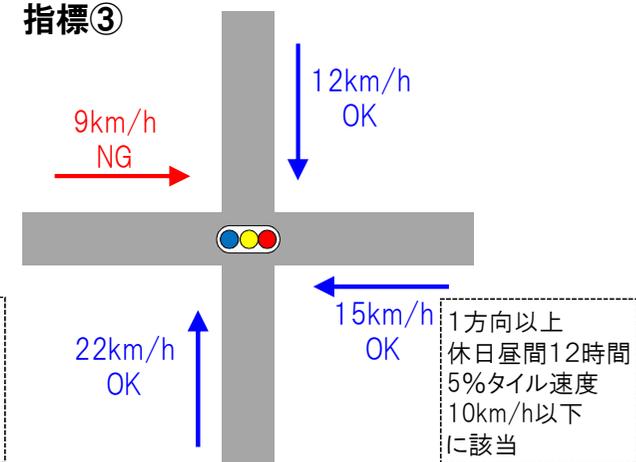
#### 指標①



#### 指標②



#### 指標③



### 除外ルール①(対策実施箇所)

対策実施後、直近のデータにて、選定指標(3指標)のいずれにも該当しない

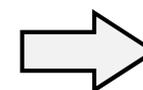
H27年度委員会より実施  
(H27~28年度で3箇所除外)

### 除外ルール②(対策未実施箇所)

選定指標(3指標)のいずれにも3年連続で該当しない

H28年度委員会にて決定  
H30年度より実施予定

除外ルール①により、H27年度に**1箇所**、H28年度に**2箇所**除外



H29年度現在  
**主要渋滞箇所276箇所**

## 2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

### ■ 前回委員会（H28.7.29）での主な指摘事項とその対応

#### ➤ 渋滞先頭地点の特定

- ETC2.0 プローブを活用し、速度プロファイルを描画する方法でよいが、**時間帯別に区分する**ことにより顕著に把握できる可能性があるため検討してほしい

【対応】代表時間帯の速度プロファイルを描画(P4参照)

#### ➤ 渋滞対策の効果確認

- 対策完了箇所について、**並行道路の交通状況改善**で評価を行ってはどうか

【対応】ETC2.0プローブを用いて、対策完了に伴う並行道路の改善状況の検証を実施(P5参照)

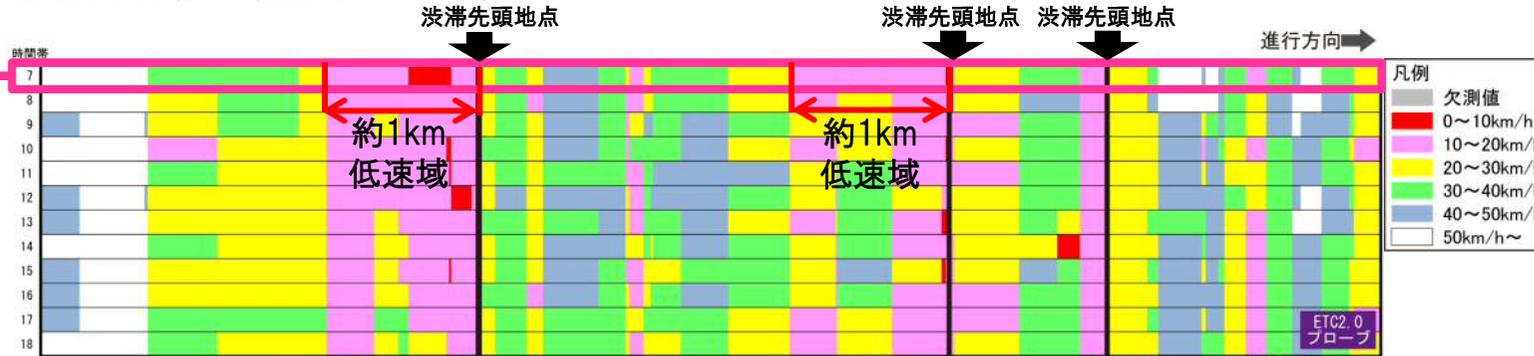
## 2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

### ■渋滞先頭地点の特定：時間帯別速度プロファイルによる方法

- ETC2.0プローブを用いて速度階級図を描画した上で、代表時間帯の速度プロファイルを描画
- 昼間12時間と代表時間帯の平均速度を比較すると、今回の区間では日中を通して渋滞しているため、顕著な差はみられなかった。

国道357号：上り線（東行き）

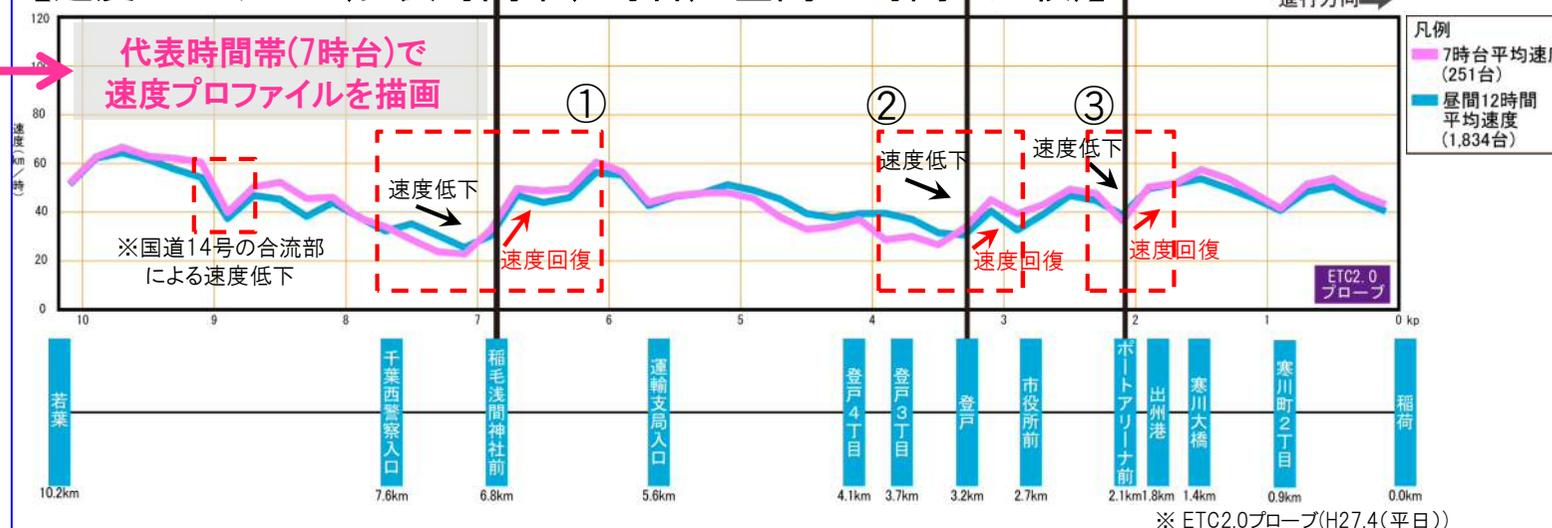
#### 【速度階級図(昼間12時間)】



#### 【渋滞先頭の特定方法(案)】

- 渋滞先頭地点の目安
- ・速度階級図：
  - 低速域から高速域に変化する境界
- ・速度プロファイル：
  - 渋滞流を走行した車両の速度回復地点

#### 【速度プロファイル(代表時間帯(7時台)と昼間12時間の比較)】



#### 【路線内の渋滞先頭】

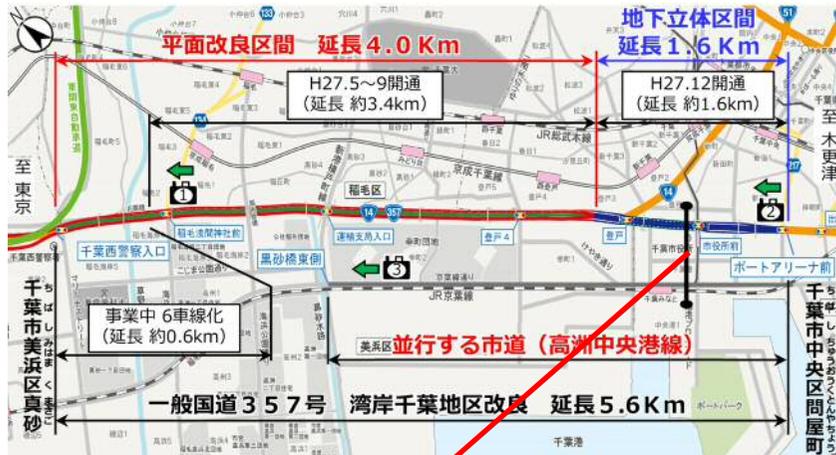
- ① 稲毛浅間神社前
- ② 登戸交差点
  - ・速度階級図から、交差点を先頭とした約1kmの低速域が確認できる
  - ・速度プロファイルでは、交差点手前から速度回復がみられる
- ③ ポートアリーナ前交差点
  - ・速度階級図から、交差点直近の低速域が確認できる
  - ・速度プロファイルでは、①・②に比べ、交差点直近のみが低速域であるため、交差点より速度回復がみられる

# 2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

## ■渋滞対策の効果確認：並行道路の交通状況改善

○渋滞対策前後の交通量調査結果を比較すると、並行道路(高須中央港線)から国道357号への交通量の転換が確認され、ETC2.0プローブでも同様の傾向がみられた。また、国道357号では速度の改善を確認した

交通量調査による交通転換の状況



【国道357号への交通転換】



【並行市道の交通状況】



並行道路である高洲中央港線の交通量が減少

出典)国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 記者発表資料(平成28年9月12日)

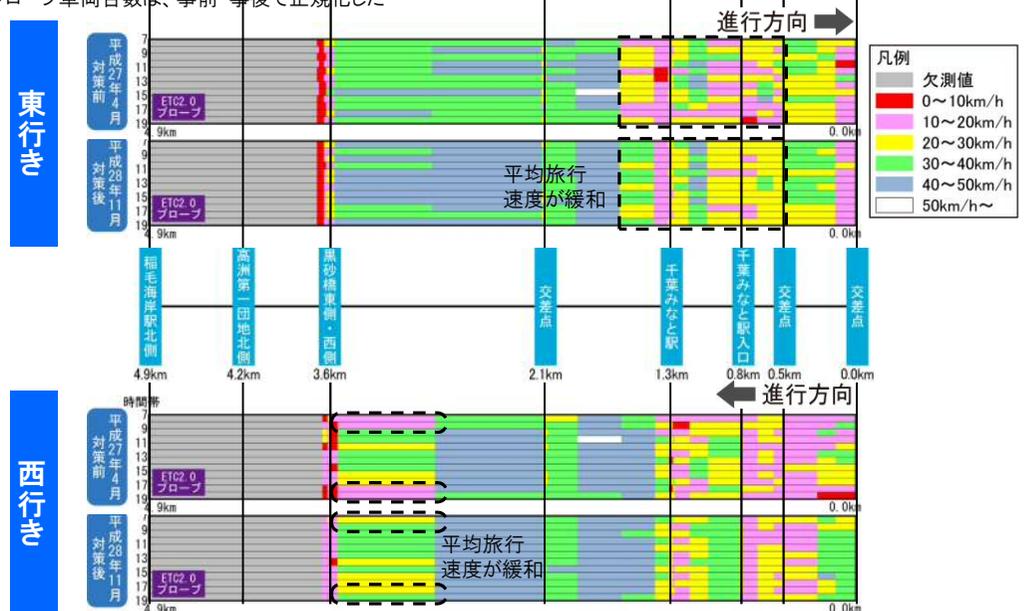
ETC2.0プローブによる対策前後の比較



※ETC2.0プローブ(対策前:H27.4 対策後:H28.11 9~19時)  
 ※H27.4に対するH28.11のプローブ台数の増減率  
 ※プローブ車両台数は、事前・事後で正規化した

台数の増減率

平均旅行速度



※ETC2.0プローブ(対策前:H27.4 対策後:H28.11)

### 3. 今回委員会の審議内容

#### ご意見を頂きたい事項

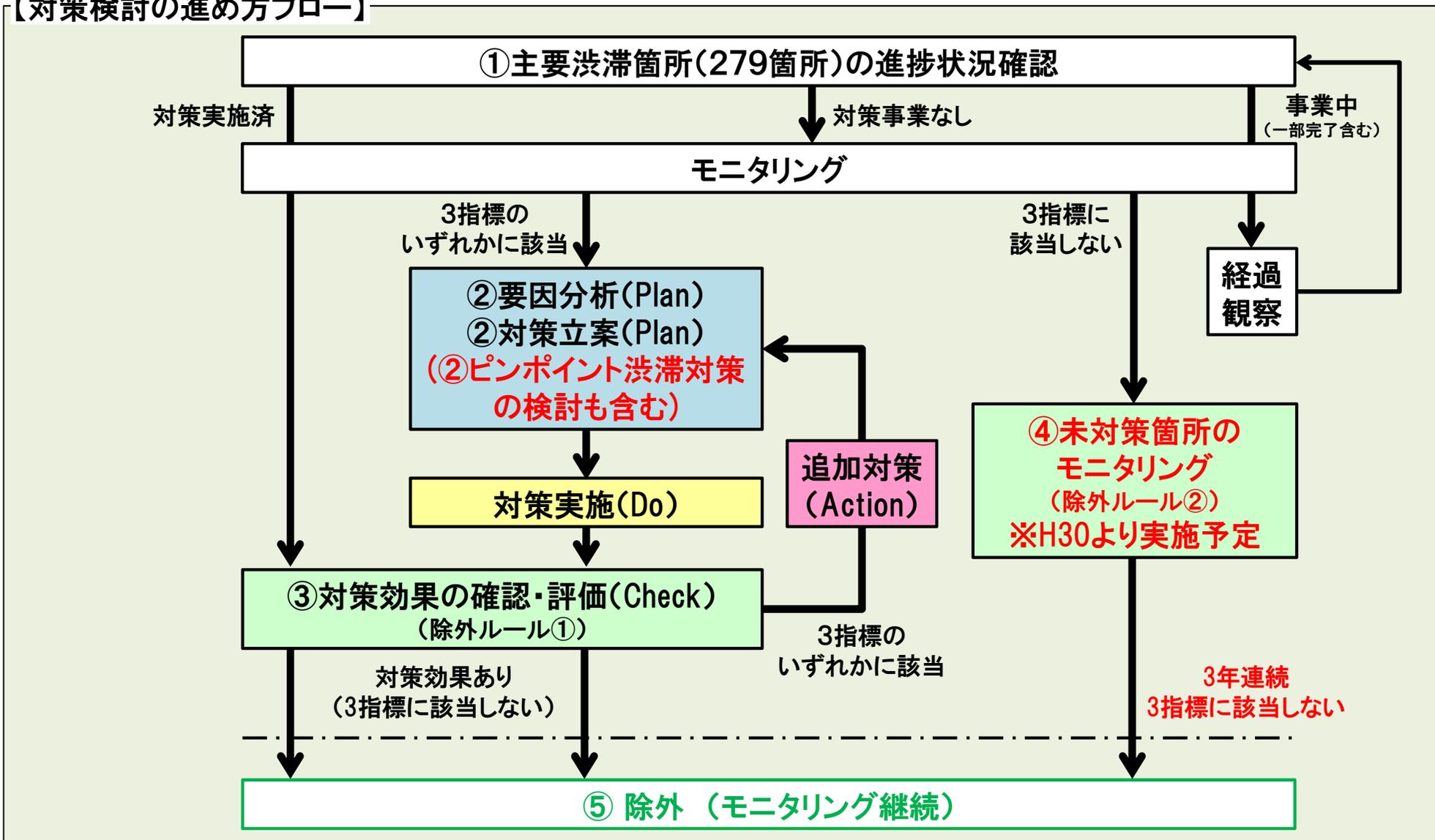
- 対策実施済箇所での主要渋滞箇所からの除外について (P12~22参照)  
(国道357号 湾岸千葉地区改良、(主)多古笹本線 バイパス整備)

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ■対策検討の進め方

- 最新のデータを用いてモニタリングを実施、対策立案にあたっては、**ピンポイント渋滞対策も含めて検討**
- 未対策箇所について、3年連続で3指標に該当しない箇所**を主要渋滞箇所から除外するか議論(H30より実施予定)

### 【対策検討の進め方フロー】



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ① 主要渋滞箇所の進捗状況確認

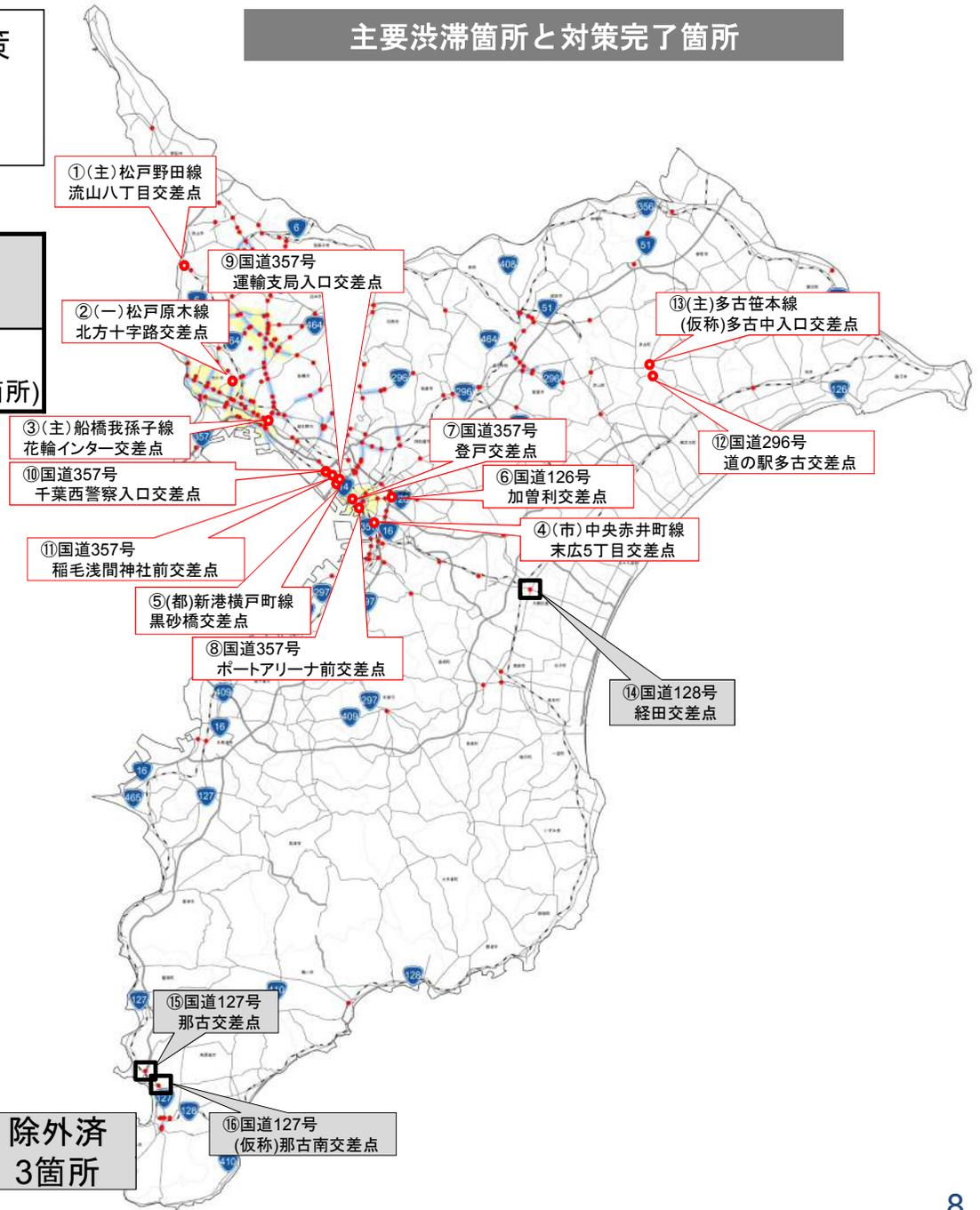
- 主要渋滞箇所279箇所のうち、16箇所において対策が完了(H28.12時点)
- そのうち、3箇所を主要渋滞箇所から除外済み

対策進捗状況一覧(H28.12時点)

検討中	事業中	対策一部完了	対策完了	合計
174箇所	76箇所	13箇所	16箇所 (うち除外済3箇所)	279箇所 (うち除外済3箇所)

表. 対策完了箇所一覧【16箇所】(H28.12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	千葉県	(主)松戸野田線	流山八丁目交差点	○	交差点改良 (カラー舗装)	-
②	千葉県	(主)松戸原木線	北方十字路交差点	○	交差点改良 (右折レーン設置)	-
③	千葉県	(主)船橋我孫子線	花輪インター交差点	○ (H23)	交差点改良 (船橋方面車線増設)	-
④	千葉市	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	○ (H25)	隣接交差点改良 (側道との合流位置変更)	-
⑤	千葉市	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	○ (H26)	交差点改良 (左折レーン設置)	-
⑥	直轄	一般国道126号	加曾利交差点	○ (H26)	交差点改良 (右折レーン設置)	-
⑦	直轄	一般国道357号	登戸交差点	○ (H27)	湾岸千葉地区改良 (地下立体区間)	-
⑧	直轄	一般国道357号	ポートアリーナ前交差点	○ (H27)	湾岸千葉地区改良 (地下立体区間)	-
⑨	直轄	一般国道357号	運輸支局入口交差点	○ (H27)	湾岸千葉地区改良 (平面改良区間)	-
⑩	直轄	一般国道357号	千葉西警察入口交差点	○ (H28)	湾岸千葉地区改良 (平面改良区間)	-
⑪	直轄	一般国道357号	稲毛浅間神社前交差点	○ (H28)	湾岸千葉地区改良 (平面改良区間)	-
⑫	千葉県	一般国道296号	道の駅多古交差点	○ (H27)	(主)多古笹本線 バイパス整備	-
⑬	千葉県	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	○ (H27)	多古笹本線 バイパス整備	-
⑭	千葉県	一般国道128号	経田交差点	○ (H25)	圏央道開通	H27
⑮	直轄	一般国道127号	那古交差点	○ (H27)	現道拡幅 (2車線→4車線化)	H28
⑯	直轄	一般国道127号	(仮称)那古南交差点	○ (H27)	現道拡幅 (2車線→4車線化)	H28



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ②ピンポイント渋滞対策箇所の検討 (Plan)

- 既存用地内において、少ない投資で早期に効果の発現が期待できるピンポイント渋滞対策を検討
- H29年度は、国道16号の3箇所を対策箇所として選定

ピンポイント渋滞箇所の選定方法 (案)

### 【STEP1】

対策事業なしの箇所のうち、3指標のいずれかに該当する箇所をピックアップ

### 【STEP2】

ソフト対策、要望、交通安全等の観点から選定

対策箇所(H29年度実施予定)

- ①16号(仮称)萩台入口交差点
- ②16号スポーツセンター前交差点
- ③16号 勝田台団地入口交差点

### 【対策内容】

センターゼブラを活用した  
右折車線の延伸

ピンポイント渋滞対策箇所 (H29年度実施予定)



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ②対策立案：国道16号（仮称）萩台入口交差点・スポーツセンター前交差点 (Plan)

○上下線で右折車両が右折レーンからはみ出しており、センターゼブラを右折車線に転換する渋滞対策を実施

【位置図】

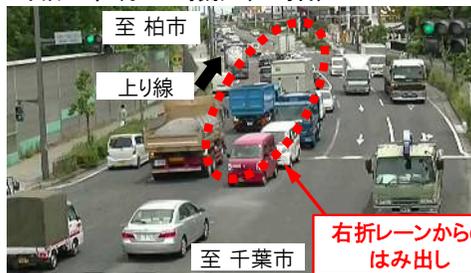


【現況写真】

平成29年5月24日 撮影（17時台）



平成29年5月24日 撮影（10時台）

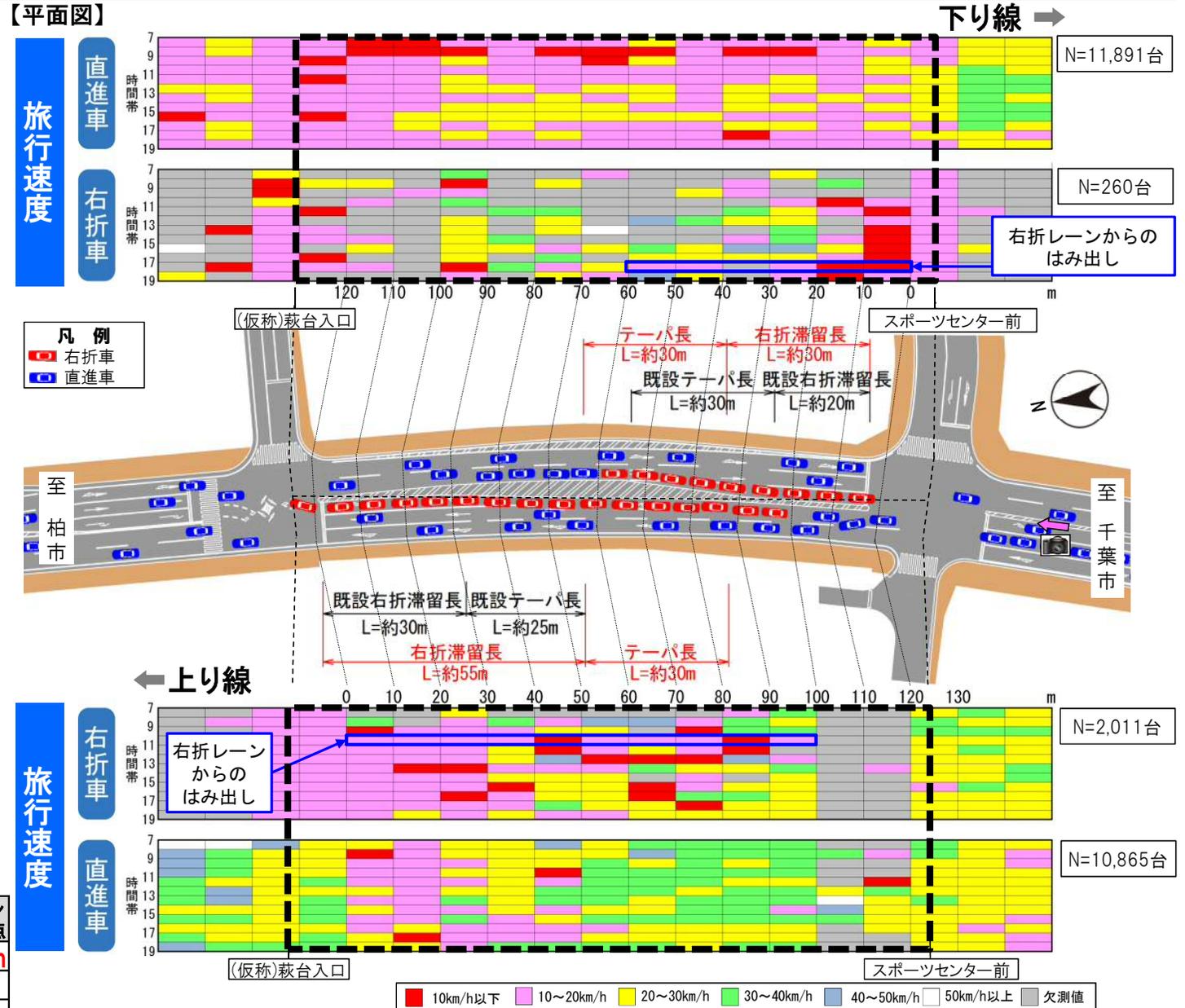


【指標の該当の有無】

交差点名	(仮称)萩台入口交差点	スポーツセンター前交差点
平日昼間12時間平均旅行速度	11.0km/h	14.7km/h
平日ピーク時旅行速度	7.5km/h	6.8km/h
休日昼間12時間5%マイル速度	7.3km/h	6.2km/h

赤字：指標に該当

【平面図】



※ETC2.0プローブ(H28.1~H28.12(平日))

※ETC2.0プローブでは、右折車線を除き車線毎の旅行速度は分析出来ない

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

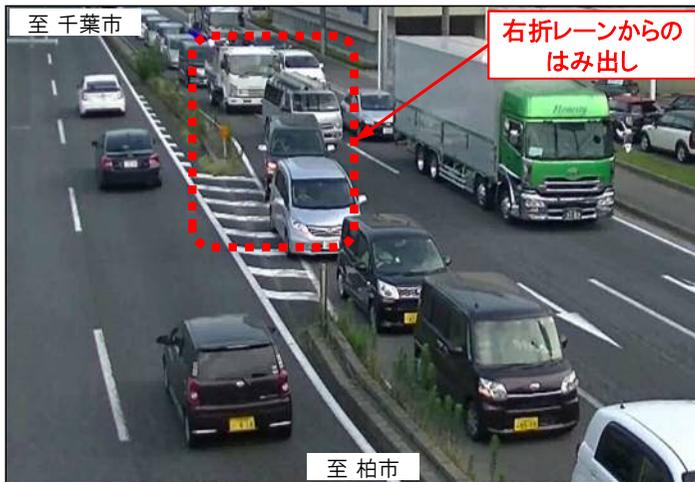
## ②対策立案：国道16号 勝田台団地入口交差点 (Plan)

○上り線の右折車両が右折レーンからはみ出しており、センターゼブラを右折車線に転換する渋滞対策を実施

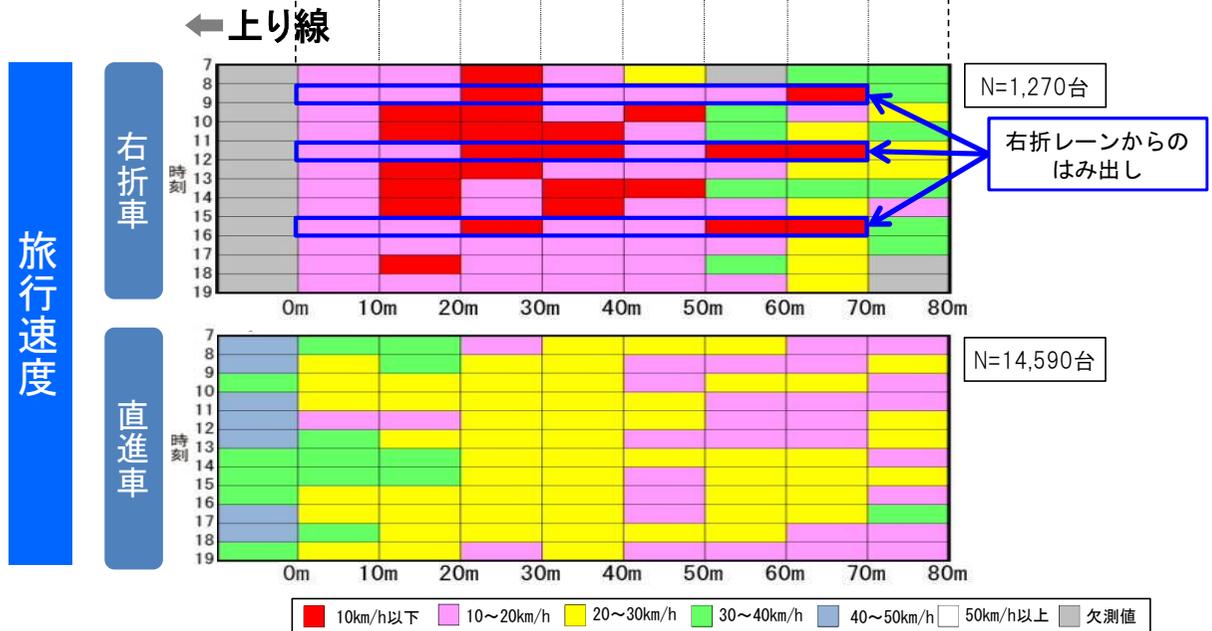
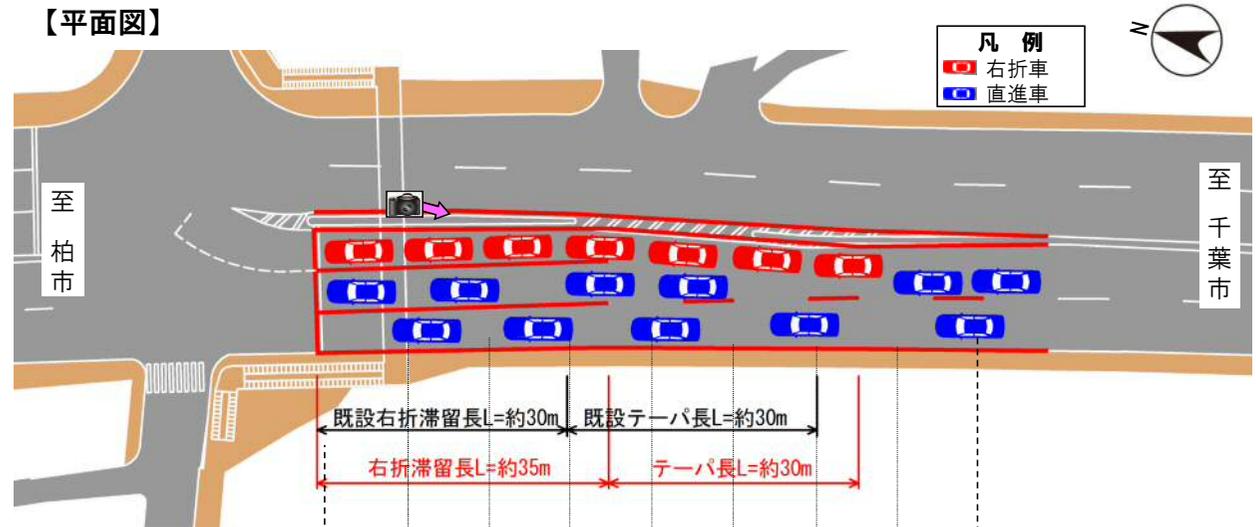
【位置図】



【現況写真】平成29年7月12日 撮影 15時台



【平面図】



【指標の該当の有無】

交差点名	勝田台団地入口交差点
平日昼間12時間平均旅行速度	11.2km/h
平日ピーク時旅行速度	4.7km/h
休日昼間12時間5%マイル速度	4.7km/h

赤字：指標に該当

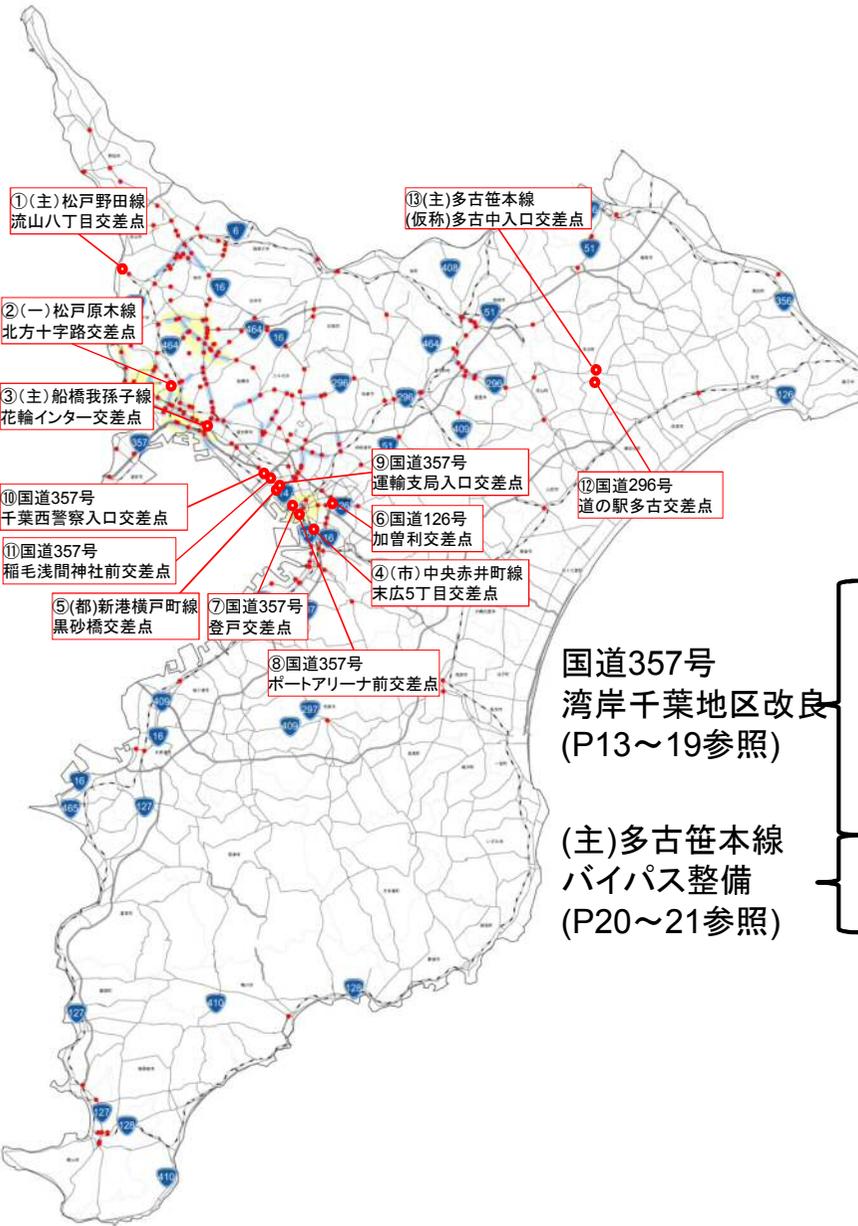
※ETC2.0プローブ(H28.4~H29.3(平日))

※ETC2.0プローブでは、右折車線を除き車線毎の旅行速度は分析出来ない

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価 (Check)

○主要渋滞箇所の進捗状況確認(P8参照)に基づき、対策完了箇所(13箇所・除外箇所除く)についてモニタリングを実施



対策完了箇所(13箇所) モニタリング結果

NO	路線名	交差点名	モニタリング結果						備考
			H23(選定時)			H28(最新)			
			平日昼間 12時間平 均旅行速 度(km/h)	平日ピー ク時旅行 速度 (km/h)	休日昼間12 時間5%タイ ル速度 (km/h)	平日昼間12 時間平均旅 行速度 (km/h)	平日ピー ク時旅行 速度 (km/h)	休日昼間12 時間5%タイ ル速度 (km/h)	
①	(主)松戸野田線	流山八丁目交差点	18.0	9.8	4.5	18.8	9.4	3.7	
②	(主)松戸原木線	北方十字路交差点	13.4	3.2	1.9	12.0	5.1	4.9	
③	(主)船橋我孫子線	花輪インター交差点	7.2	5.8	5.4	14.0	8.8	3.7	
④	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	18.7	9.7	8.9	19.2	9.1	9.4	
⑤	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	13.5	8.7	5.4	19.1	9.6	9.4	
⑥	一般国道126号	加曾利交差点	16.4	10.1	10.1	14.4	7.2	6.2	未改良区間(国道16号)の速度が低下
⑦	一般国道357号	登戸交差点	15.9	7.4	6.4	11.3	9.9	8.2	
⑧	一般国道357号	ポートアリーナ前交差点	15.8	7.3	6.5	17.2	10.2	10.1	
⑨	一般国道357号	運輸支局入口交差点	19.8	10.3	4.6	20.6	10.6	16.5	
⑩	一般国道357号	千葉西警察入口交差点	19.8	4.1	5.2	23.7	7.8	8.6	H28年10月に対策完了(対策後はH28.11-H29.2にて評価)
⑪	一般国道357号	稲毛浅間神社前交差点	11.3	9.7	5.3	18.1	11.6	6.3	H28年10月に対策完了(対策後はH28.11-H29.2にて評価)
⑫	一般国道296号	道の駅多古交差点	36.9	19.6	9.3	38.0	18.9	14.2	
⑬	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	24.2	18.7	9.7	27.2	16.5	10.6	

■ 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

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

○平成28年度に全線工事完了した、国道357号湾岸千葉地区改良の対策効果を確認した

### 【平面図】



### 【対策概要】

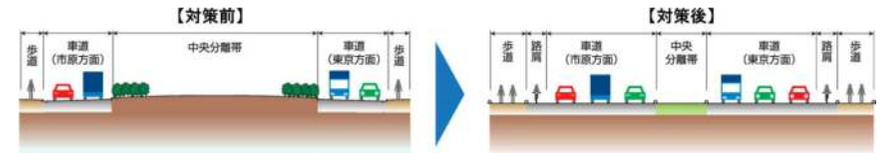
■湾岸千葉地区改良(千葉西警察入口交差点～ポートアリーナ前交差点)事業概要

- 延長 : 5.6km
- 道路規格 : 第4種第1級
- 車線数 : 平面部 6車線 立体部 4車線

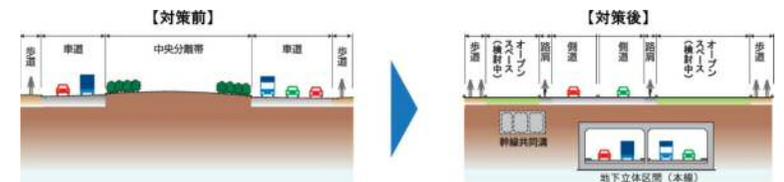
■事業経緯

- 平成27年5月29日 : 稲毛浅間神社前～運輸支局入口間開通【平面部】
- 平成27年9月28・29日 : 運輸支局入口～登戸3丁目間開通【平面部】
- 平成27年12月17日 : 千葉西警察入口～稲毛浅間神社前(山側)間開通【平面部】
- 平成27年12月22日 : 登戸3丁目～ポートアリーナ前間開通【立体部】
- 平成28年10月28日 : 千葉西警察入口～稲毛浅間神社前(海側)間開通【平面部】

### 平面改良区間



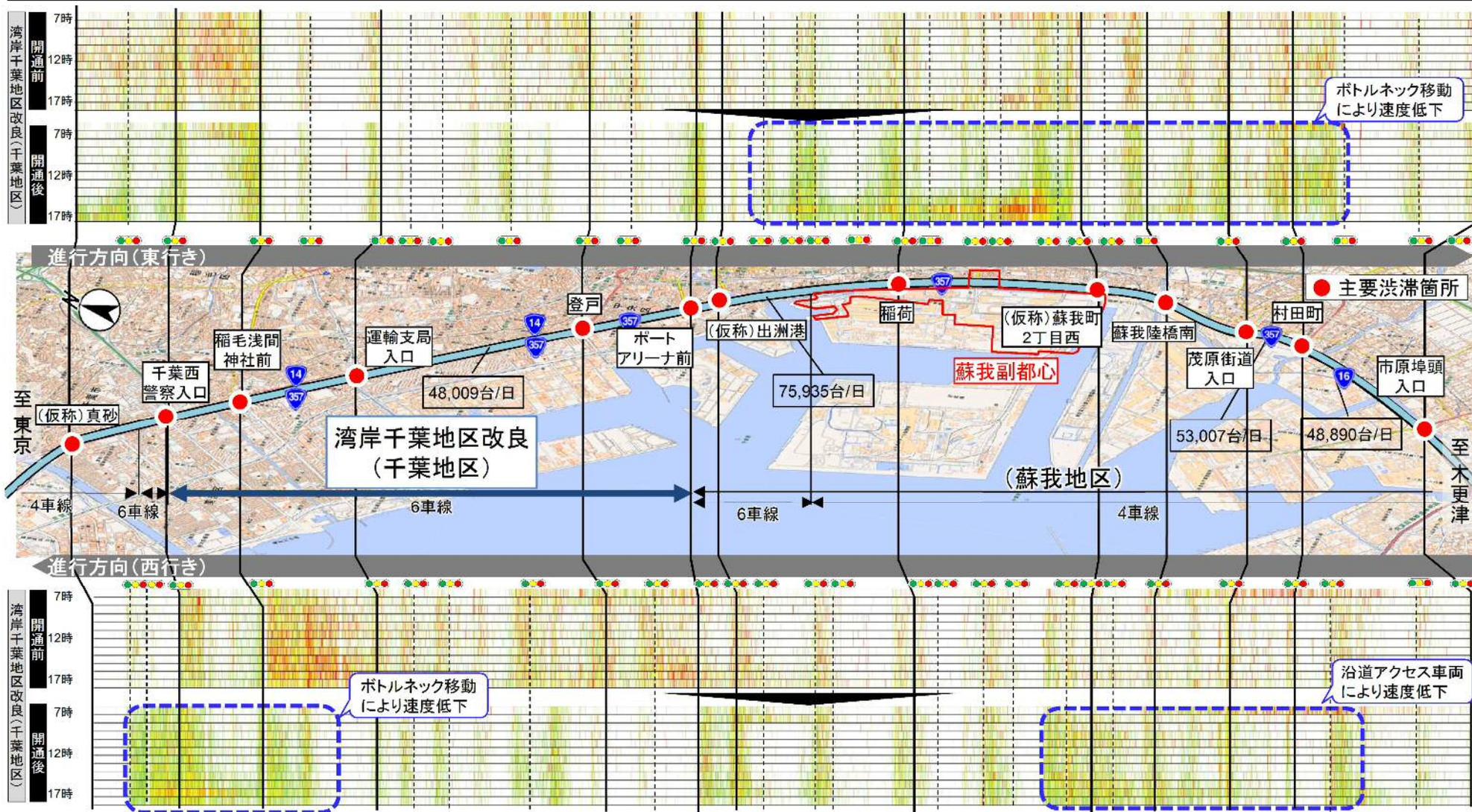
### 地下立体区間



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

- 平成27年5月～平成28年10月に湾岸千葉地区改良が順次完了し、開通後は改良区間の旅行速度が概ね改善
- 千葉地区が開通し旅行速度が改善されたことから、東行き、西行きともにボトルネックの移動により速度低下が発生
- 西行きは、蘇我副都心(大規模商業施設群)が立地しており、アクセス車両により速度が低下



注1) ETC2.0プローブ情報を集計。開通前：(H27.3月～H27.4月(全日)) 開通後：(H28.11月～H28.12月(全日))  
 注2) 交通量は、H27道路交通センサス値  
 出典) 第7回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG (平成29年2月17日)

凡例  
 ■ ~20km/h ■ 20km/h~30km/h ■ 30km/h~40km/h □ 40km/h~

# 4. P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

千葉西警察入口交差点：平面改良区間

【位置図】



【対策前後の速度変化】

### ■ 国道357号

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
①国道357号 上り(東行)	19.9	22.4	15.6	17.8	8.8	16.4
②国道357号 下り(西行)	19.8	27.7	13.1	16.4	7.6	14.1

※対策後の評価期間は、当該区間がH28年10月開通のため、11月以降の4ヶ月分とした

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

国道357号は、**対策後3指標全てに該当していない**



### ■ 交差道路(千葉市道)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
③千葉市道 南行	17.7	20.1	8.1	10.3	9.3	10.4
④千葉市道 北行	14.6	18.8	4.1	7.8	5.2	8.6

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

交差道路は、**対策後も該当する指標がある**

### ■ 全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
19.8	23.7

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当していない

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

# 4. P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

### 稲毛浅間神社前交差点：平面改良区間

#### 【位置図】



#### 【対策前後の速度変化】

※対策後の評価期間は、当該区間がH28年10月開通のため、11月以降の4ヶ月分とした

#### ■ 国道357号

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
①国道357号 上り(東行)	11.0	20.1	10.1	13.3	8.3	11.2
②国道357号 下り(西行)	11.7	21.2	10.5	12.7	7.6	12.1

※民間プローブデータより

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

国道357号は、対策後3指標全てに該当していない

#### ■ 交差道路(県道134号線・千葉市道)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
③県道134号線 南行	12.8	17.9	10.9	12.1	8.0	11.7
④千葉市道 北行	10.4	14.4	9.7	11.6	5.3	6.3

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

交差道路は、対策後も該当する指標がある

#### ■ 全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
11.3	18.1

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

運輸支局入口交差点：平面改良区間

【位置図】



【対策前後の速度変化】

### ■国道357号

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
①国道357号 上り(東行)	19.7	20.2	12.6	15.5	5.8	17.1
②国道357号 下り(西行)	19.8	20.9	11.1	13.7	4.6	16.5

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

### ■交差道路(新港横戸町線)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
③新港横戸町線 南行	19.9	20.5	10.3	10.6	12.0	16.6
④新港横戸町線 北行	19.7	20.4	11.1	12.2	14.7	17.9

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

全方向とも対策後3指標に該当していない

### ■全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)※

※交差道路は含まない(立体の側道部のため)

H23 (選定時)	H28 (対策後)
19.8	20.6

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当していない

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

登戸交差点：地下立体区間

【位置図】



【対策前後の速度変化】

### ■ 国道357号

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行 速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%マイル速 度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
①国道357号 上り(東行)	18.3	49.3	14.4	48.3	15.2	43.9
②国道357号 下り(西行)	13.8	20.3	9.4	13.3	8.8	12.9

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

国道357号は、対策後3指標全てに該当していない



### ■ 交差道路(国道14号・千葉市道)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行 速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%マイル速 度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
③国道14号 西行	11.1	11.3	8.5	9.9	7.7	8.6
④千葉市道 東行	9.5	13.5	7.4	10.3	6.4	8.2

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

交差道路は、対策後も該当する指標がある

### ■ 全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ) <sup>1)2)</sup>

H23 (選定時)	H28 (対策後)
15.9	11.3

1) 国道357号は対策後のみ含まない(立体の側道部のため)

2) 千葉市道は対策前後とも含まない(交通量未観測のため)

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

# 4. P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：国道357号 湾岸千葉地区改良 (Check)

ポートアリーナ前交差点：地下立体区間

### 【位置図】



### 【対策前後の速度変化】

#### ■ 国道357号

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
①国道357号 上り(東行)	16.5	16.2	11.4	10.2	8.9	10.1
②国道357号 下り(西行)	16.7	16.3	11.7	14.4	12.5	14.5

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

#### ■ 交差道路(県道217号・千葉市道)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
③県道217号 西行	13.1	17.2	9.5	12.4	9.1	11.6
④千葉市道 東行	12.7	18.6	7.3	12.7	6.5	11.5

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

#### ■ 全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28 (対策後)
15.8	17.2

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない



全方向とも対策後の平日昼間12時間平均速度20km/h以下のため、指標に該当

湾岸千葉地区改良(蘇我地区)の整備により、国道357号側の旅行速度の改善が期待

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：(主)多古笹本線 バイパス整備 (Check)

### 道の駅多古交差点

#### 【位置図】



#### 【対策前後の速度変化】

#### ■国道296号

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行 速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%マイル速 度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
①国道296号 上り(東行)	33.5	34.0	27.2	28.7	25.5	30.4
②国道296号 下り(西行)	38.2	39.9	29.4	31.5	35.7	39.6

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

#### ■交差道路((主)多古笹本線)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行 速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%マイル速 度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
③(主)多古笹本線 南行	20.0	21.2	19.6	18.9	9.3	14.2

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

全方向とも対策後3指標に該当していない

#### ■全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28 (対策後)
36.9	38.0

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当していない

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない



# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価：(主)多古笹本線 バイパス整備 (Check)

(仮称)多古中入口交差点

【位置図】



【対策前後の速度変化】

### ■(主)多古笹本線

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
①(主)多古笹本線 下り(東行)	28.1	33.7	23.4	23.9	16.8	24.7
②(主)多古笹本線 上り(西行)	22.5	20.2	18.7	16.5	9.7	10.6

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

### ■交差道路((一)多古栗源線)

※民間プローブデータより

交差点 進入方向	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)		平日ピーク時旅行速度(km/h)		休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	
	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)	H23 (選定時)	H28 (対策後)
③(一)多古栗源線 南行	25.7	27.1	18.9	18.2	19.6	23.9

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

全方向とも対策後3指標に該当していない



### ■全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28 (対策後)
24.2	27.2

平日昼間12時間平均速度の  
指標に該当していない

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

## ③対策効果の確認・評価 (Check)

### 【結論】

- 対策完了箇所(13箇所)について、対策後のモニタリングを行った結果(P12~21参照)、「運輸支局入口交差点」、「道の駅多古交差点」、「(仮称)多古中入口交差点」の3箇所が選定指標(3指標)のいずれにも該当せず対策の効果があったと確認された
- 除外ルール①により、「運輸支局入口交差点」、「道の駅多古交差点」、「(仮称)多古中入口交差点」を主要渋滞箇所から除外する  
※除外後の主要渋滞箇所は**273箇所**

主要渋滞箇所から除外する箇所【3箇所】



湾岸千葉地区改良区間に含まれる主要渋滞箇所の除外



※湾岸千葉地区改良区間に含まれる5つの主要渋滞箇所のうち、「運輸支局入口交差点」のみが除外要件を満たす理由の一つとして、交差道路側(新港横戸町線)がオーバypassとなっており、改良前から選定指標に該当していなかった点が挙げられる

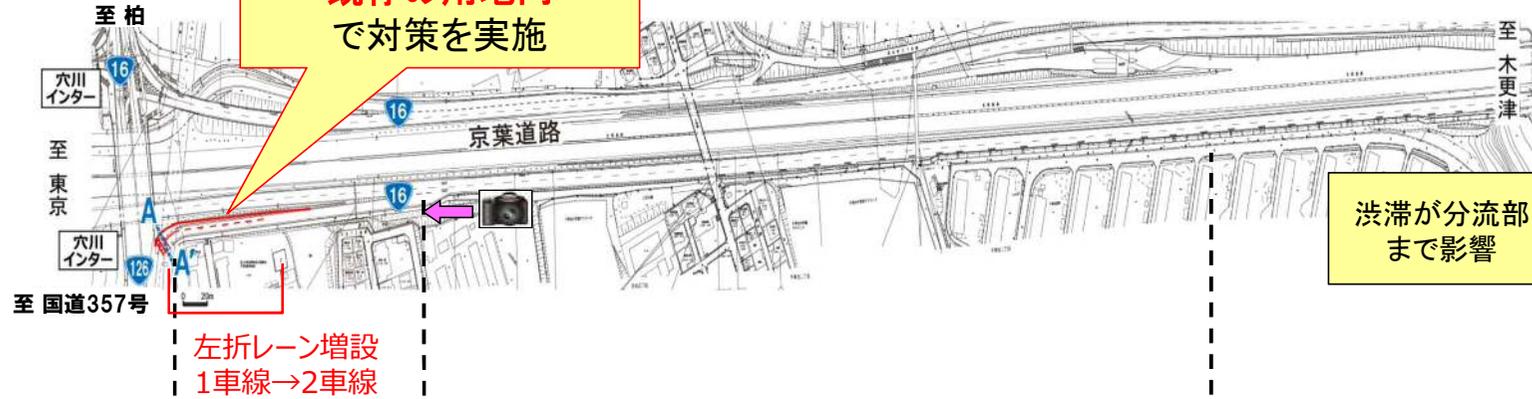
# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

**対策一部完了箇所(参考)**

## ③対策効果の確認・評価：国道16号 穴川インター交差点 (Check)

○既存の用地内で左折レーンを増設し、対策箇所を含む区間の平均旅行速度が改善

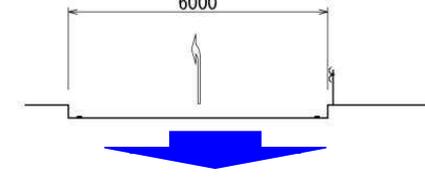
### 【対策概要】



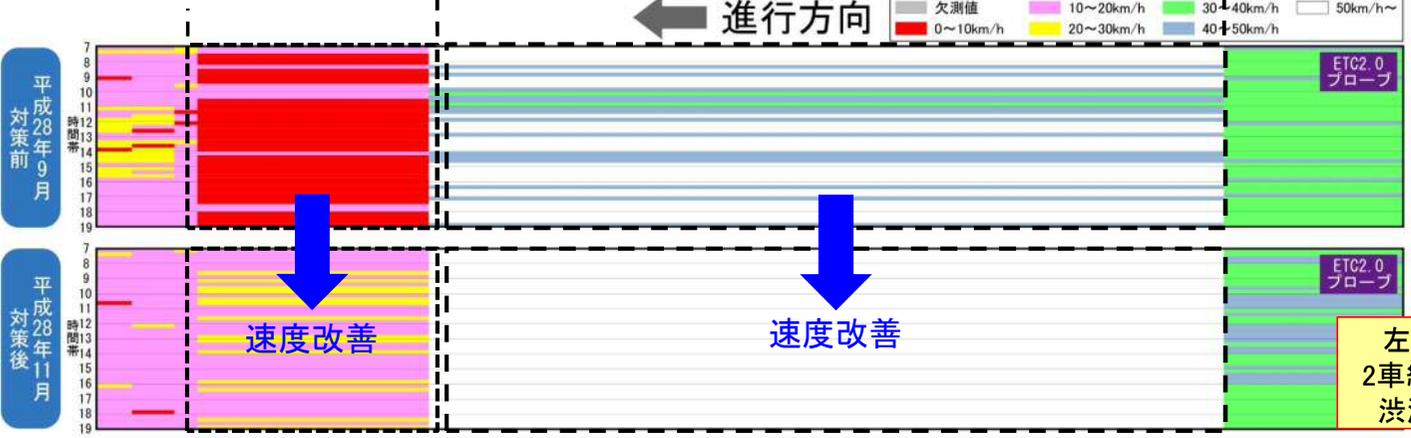
### 対策前



写真 京葉道路 (至東京) 至市原



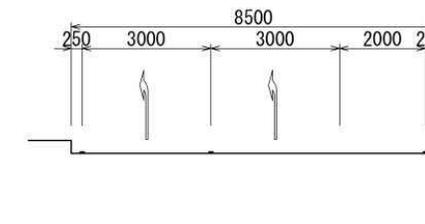
### 【対策効果】



### 対策後



写真 京葉道路 (至東京) 至市原



穴川インター 対策箇所 1.5km

穴川出口(仮) 0.4km

※ETC2.0プローブ (対策前:H28.9 対策後:H28.11)  
 ※ 7時~19時のDRMリンク速度を集計

# 4. PDCAサイクルに基づいた渋滞対策

**対策一部完了箇所(参考)**

## ③対策効果の確認・評価：国道16号 穴川インター交差点(Check)

○当交差点は対策一部完了箇所であるが、今回の対策効果を把握するため、モニタリングを実施

### 【位置図】



対策箇所

### 【対策前後の速度変化】

#### ■国道16号

※対策後の評価期間は、当交差点がH28年10月改良のため、11月以降の4ヶ月分とした

※民間プローブデータより

	平日昼間12時間平均速度 (km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度 (km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
①国道16号 下り(南行)	18.9	19.6	11.5	12.3	10.7	11.1
②国道16号 上り(西行)	8.1	17.2	7.6	13.2	4.8	12.6
③国道16号 上り(東行)	13.7	14.9	8.3	9.4	7.7	8.7

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

未対策箇所は、**対策後も該当する指標がある**



#### ■交差道路(国道126号 京葉道路ランプ)

※民間プローブデータより

	平日昼間12時間平均速度 (km/h)		平日ピーク時旅行速度 (km/h)		休日昼間12時間5%タイル速度 (km/h)	
	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)	H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
④国道126号 (北行)	12.6	18.5	9.5	15.4	6.0	12.6
⑤京葉道路 下りオフランプ	14.5	14.3	8.1	8.8	8.1	8.5

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

未対策箇所は、**対策後も該当する指標がある**

#### ■全方向平均(平日昼間12時間平均速度のみ)

H23 (選定時)	H28.11~H29.2 (対策後)
14.3	16.7

※⑤京葉道路下りオフランプは含まない (交通量未観測)

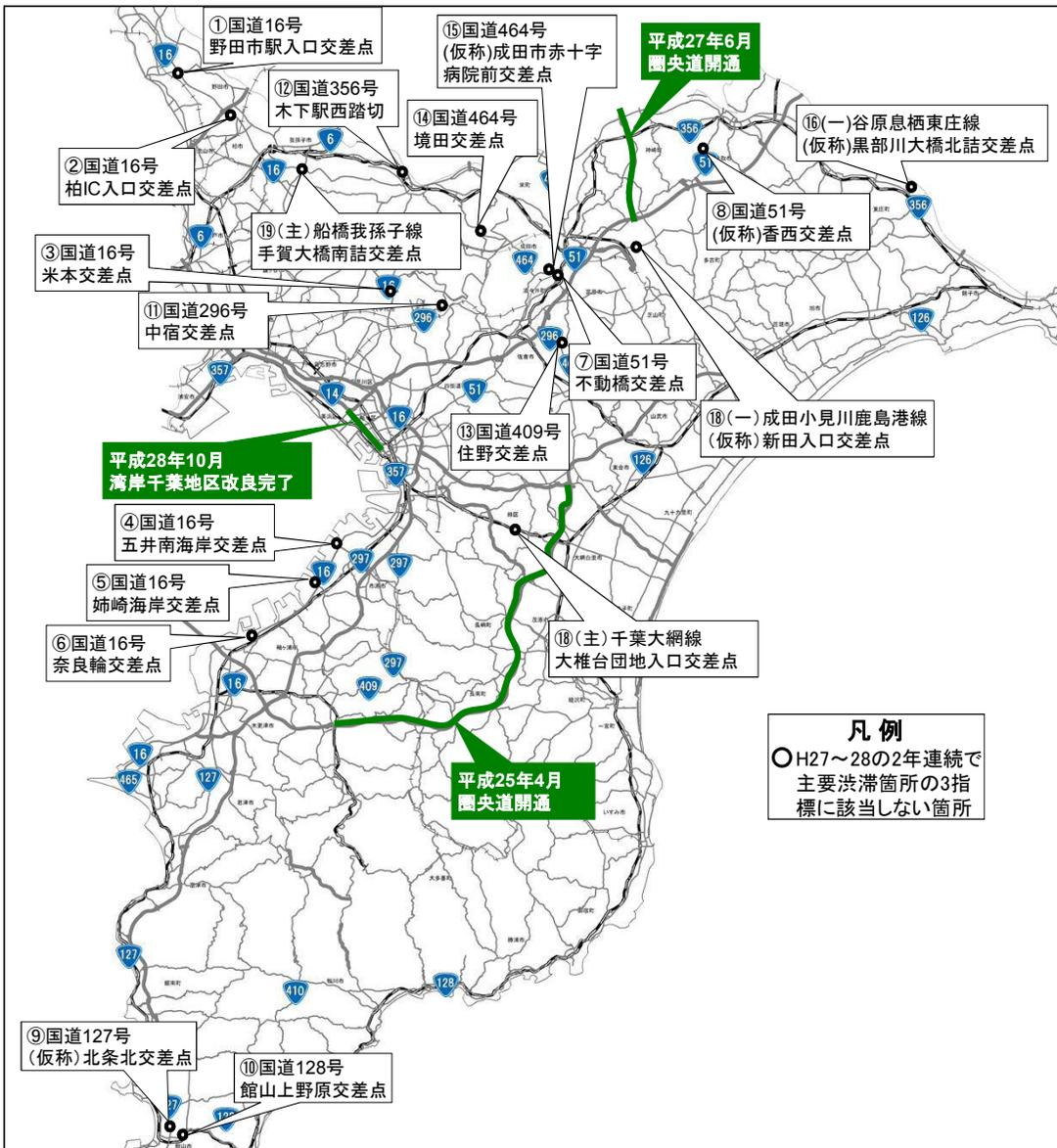
平日昼間12時間平均速度の指標に該当していない

□ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない

# 4. P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

## ④未対策箇所のモニタリング（参考）

- 対策検討の進め方のフロー(P7参照)に基づき、未対策箇所のモニタリングを実施
- 今回、中間段階として、H27～28年の2年連続で3指標に該当しない箇所を確認
- 来年度、H29年を含めたモニタリングを行い、3年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所の除外を議論



H27～28の2年連続で3指標に該当しない箇所

NO	管理者	路線名	交差点名
①	直轄	一般国道16号	野田市駅入口交差点
②	直轄	一般国道16号	柏IC入口交差点
③	直轄	一般国道16号	米本交差点
④	直轄	一般国道16号	五井南海岸交差点
⑤	直轄	一般国道16号	姉崎海岸交差点
⑥	直轄	一般国道16号	奈良輪交差点
⑦	直轄	一般国道51号	不動橋交差点
⑧	直轄	一般国道51号	(仮称)香西交差点
⑨	直轄	一般国道127号	(仮称)北条北交差点
⑩	千葉県	一般国道128号	館山上野原交差点
⑪	千葉県	一般国道296号	中宿交差点
⑫	千葉県	一般国道356号	木下駅西踏切
⑬	千葉県	一般国道409号	住野交差点
⑭	千葉県	一般国道464号	境田交差点
⑮	千葉県	一般国道464号	(仮称)成田市赤十字病院前交差点
⑯	千葉県	(一)谷原息栖東庄線	(仮称)黒部川大橋北詰交差点
⑰	千葉県	(一)成田小見川鹿島港線	(仮称)新田入口交差点
⑱	千葉県	(主)千葉大綱線	大椎台団地入口交差点
⑲	千葉県	(主)船橋我孫子線	手賀大橋南詰交差点

# 4. P D C A サイクルに基づいた渋滞対策

## ⑤除外済箇所のモニタリング (参考)

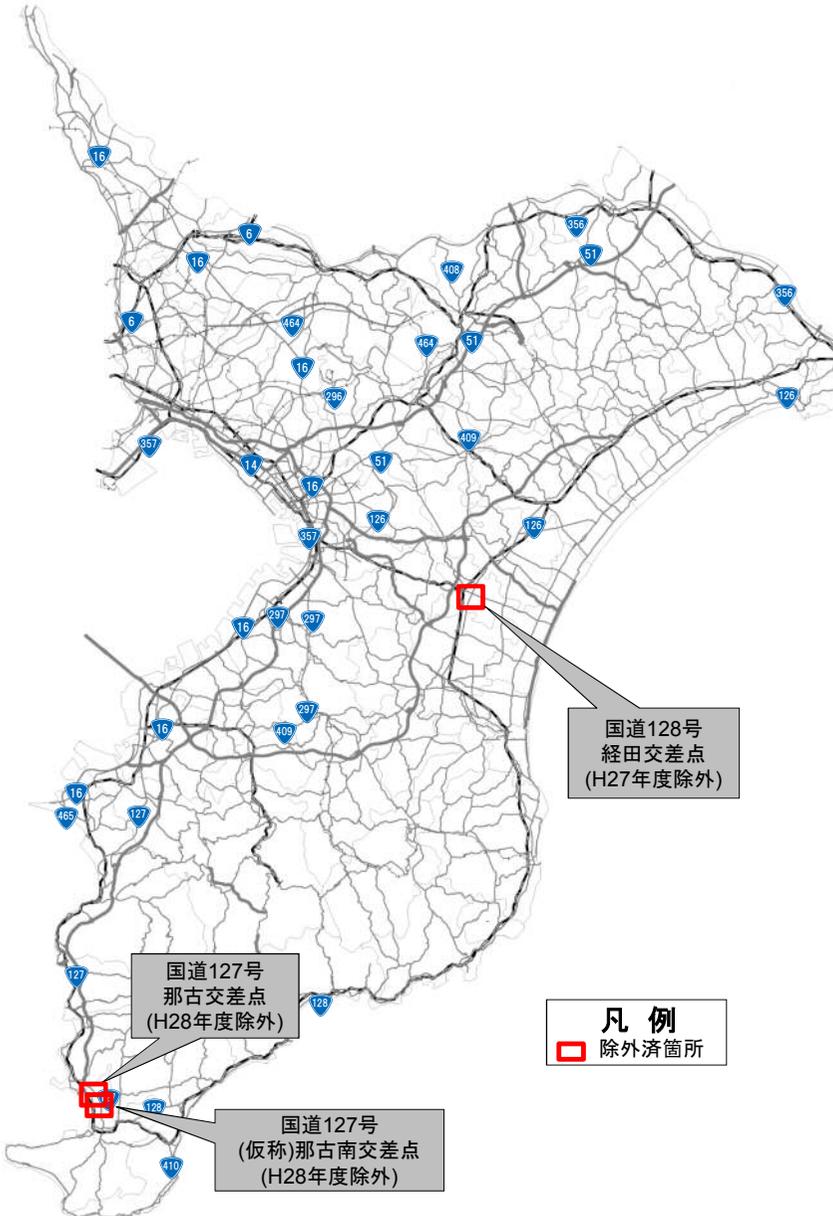
- H27・28委員会で除外された3交差点(経田交差点、那古交差点、(仮称)那古南交差点)について、モニタリングを実施
- モニタリングの結果、3交差点とも3指標全てに該当していない

除外済箇所(3箇所) モニタリング結果

路線名	交差点名	除外年	モニタリング結果								
			H23(選定時)			除外時			H28(最新)		
			平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)	平日ピーク時旅行速度(km/h)	休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)	平日ピーク時旅行速度(km/h)	休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)	平日昼間12時間平均旅行速度(km/h)	平日ピーク時旅行速度(km/h)	休日昼間12時間5%マイル速度(km/h)
国道128号	経田交差点	H27	14.2	6.4	5.7	27.9	11.1	13.8	24.1	10.1	11.5
国道127号	那古交差点	H28	19.5	8.8	4.6	36.1	17.7	16.5	34.6	20.5	14.1
国道127号	(仮称)那古南交差点	H28	19.9	7.2	1.7	38.1	11.3	10.4	42.9	16.8	11.8

除外後においても、3指標に該当していない

対策後、主要渋滞箇所の指標に該当しない



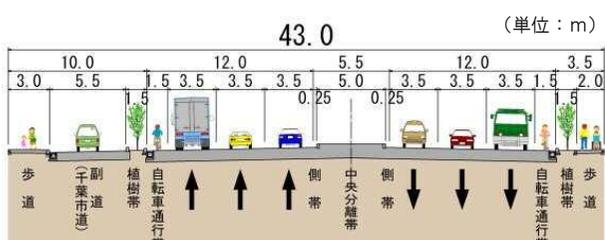
**凡例**  
 除外済箇所

# 5. その他の取り組み

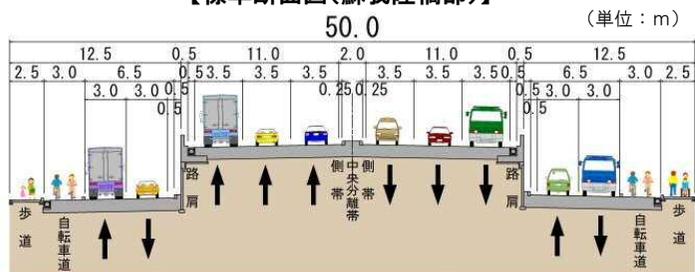
## ①新規事業化箇所：国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)



【標準断面図(一般部)】



【標準断面図(蘇我陸橋部)】



※一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)に係る新規事業採択時評価資料より抜粋

都市計画幅員  
W=43.0m~50.0m

# 5. その他の取り組み

## ①新規事業化箇所：国道357号湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

- 当該地域の国道357号は、主要渋滞箇所が5箇所と連担しており、慢性的な渋滞が発生
- 国道357号は、千葉港および蘇我副都心地区に隣接する重要なアクセス道路であるが、湾岸地域の交通集中、蘇我地区の車線数不足や信号交差点の連続により、交通容量が不足

### 【国道357号の交通渋滞】



写真1: 稲荷交差点付近の交通混雑状況



写真2: 蘇我陸橋南交差点付近の交通混雑状況

### 【対象区間の交通状況(千葉地区開通後)】



## 6. 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、神奈川県を対象)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

開催日			進捗状況
1	第1回	H25.12	・各主要路線(京葉道路、船橋地区、千葉地区、市原地区)の現況を報告
2	第2回	H26.2	・各主要路線(京葉道路、船橋地区、千葉地区、市原地区)の渋滞状況・対策事例を報告
3	第3回	H26.2	・京葉道路の渋滞状況・対策事例を報告
4	第4回	H26.11	・京葉道路の車線運用見直しによる整備効果を報告 ・一般道(船橋地区、千葉地区、市原地区)の交通状況・渋滞状況を報告
5	第5回	H28.2	・京葉道路の渋滞対策(案)の進捗状況、対策箇所の効果評価を報告 ・一般道湾岸地域の路線別渋滞状況を報告
6	第6回	H29.1	・京葉道路の渋滞対策(案)の進捗状況を報告 ・対策箇所の効果評価を報告 →穴川IC～貝塚ICの下り付加車線設置(H28.6)により、渋滞の減少および所要時間短縮を確認
7	第7回	H29.2	・国道357号千葉地区の渋滞状況、対策箇所の効果評価を報告 →緊急輸送時間短縮、時間信頼性向上を確認 ・国道357号蘇我地区の渋滞要因、対策の方向性を報告 →未対策である蘇我地区の渋滞対策の必要性を確認