

平成 27 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 27 年 10 月 28 日(水) 10 : 30～

場 所 千葉県庁議会棟 1 階 第 1 ・ 2 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) 渋滞対策の進捗状況
 - (3) 渋滞対策箇所の効果確認
 - (4) 対策検討の進め方について
 - (5) 移動性阻害箇所について
- 4 質 疑 応 答
- 5 閉 会

■資料一覧

- ・千葉県移動性向上プロジェクト委員会規約 (案)
- ・【資料 1】平成 27 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27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:千葉県庁 議会等1階 第1・2会議室

千葉工業大学工学部
教授 ○
(委員長)
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 松浦 利之

国土交通省 関東地方整備局
首都国道事務所
所 長 加藤 健治
計画課長 川路 隆之(代理)

国土交通省 関東運輸局
千葉運輸支局
支局長 齋藤 隆
主席運輸企画専門官(運輸監査担当)
尾崎 行雄(代理)

千葉県県土整備部道路計画課
課 長 神作 秀雄

千葉県県土整備部道路整備課
課 長 根本 嘉生

千葉市消防局警防部
部 長 安藤 勝

千葉市建設局道路部
部 長 槌谷 和己

東日本高速道路株式会社
関東支社 千葉工事事務所
所 長 春山 和彦

千葉県警察本部
交通部交通総務課
課 長 小島 健一
係 長 石川 直幸(代理)

千葉県警察本部
交通部交通規制課
課 長 倉本 武夫
課長補佐 高津 功(代理)

一般社団法人
千葉県商工会議所連合会
事務局長 相村 一郎

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 兼 TV・FM室長
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 中村 大祐

東日本高速道路株式会社
関東支社 市原管理事務所
所 長 齊郷 範明

事務局

千葉県移動性向上プロジェクト委員会規約（案）

（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。

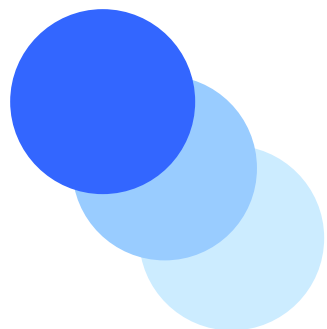
附 則 この規約は、平成23年12月 1日から施行する。

別紙

平成27年度 千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿(案)

(敬称略)

(委員長)千葉県工業大学 工学部 教授	赤羽 弘和
(委員)千葉県 警察本部 交通総務課 課長	小島 健一
千葉県 警察本部 交通規制課 課長	倉本 武夫
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 兼 TV・FM室長	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 部長	安藤 勝
東日本高速道路 千葉管理事務所 所長	中村 大祐
東日本高速道路 市原管理事務所 所長	齊郷 範明
東日本高速道路 千葉工事事務所 所長	春山 和彦
国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 支局長	齋藤 隆
千葉県 県土整備部 道路計画課 課長	神作 秀雄
千葉県 県土整備部 道路整備課 課長	根本 嘉生
千葉市 建設局 道路部 部長	槌谷 和己
国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 所長	加藤 健治
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 所長	松浦 利之
(オブザーバー) 国土交通省 関東地方整備局 道路部	—



平成27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	7
3. 今回委員会の審議内容	8
4. 渋滞対策の進捗状況	9
5. 最新の交通状況による分析	13
6. 渋滞対策箇所の効果確認	14
7. 対策検討の進め方について	19
8. 移動性阻害箇所について	28

平成27年10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

開催日			検討内容
1	平成17年度 第1回	H17.11	委員会設立の趣旨について 移動性阻害箇所の抽出方針
2	平成17年度 第2回	H17.12	移動性阻害箇所(暫定20箇所程度)の抽出について 移動性阻害箇所(確定10箇所程度)の選定の考え方について パブリックコメント実施方法(案)について
3	平成17年度 第3回	H18.3	パブリックコメント実施結果について 移動性阻害(確定箇所候補)案について
4	平成19年度 第1回	H19.6	対策箇所の状況について 新たな対策箇所(新プラン)について
5	平成19年度 第2回	H19.8	見える化プランの進捗状況について
6	平成19年度 第3回	H19.12	見える化プランの更新について 個別箇所の進捗状況について
7	平成23・24年度 第1回	H23.12	H19移動性阻害箇所のフォローアップ 移動性阻害箇所選定の考え方
8	平成23・24年度 第2回	H24.3	新たな移動性阻害箇所の指標素案
9	平成23・24年度 第3回	H24. 7	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】新たな移動性阻害箇所の指標決定 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】全国的な渋滞対策の取り組み方針、渋滞箇所等の特定方針(抽出指標の検討)
10	平成25年度 第1回	H25. 6	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】新たな移動性阻害箇所(候補)の選定方針 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】主要渋滞箇所の特定結果、今後の検討方法
11	平成26年度 第1回	H27.3	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】対策効果の評価、今後の移動性阻害箇所の対応について(案) 【首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)】主要渋滞箇所の渋滞対策(案)の検討
12	平成27年度 第1回	H27.10 (今回)	【千葉県移動性向上プロジェクト委員会】 渋滞対策箇所の効果確認(主要渋滞箇所の見直し)、対策検討の進め方

※平成27年度からは、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(千葉県版)を統合するものとする

1. これまでの経緯

■ 首都圏における渋滞対策検討の経緯

渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること

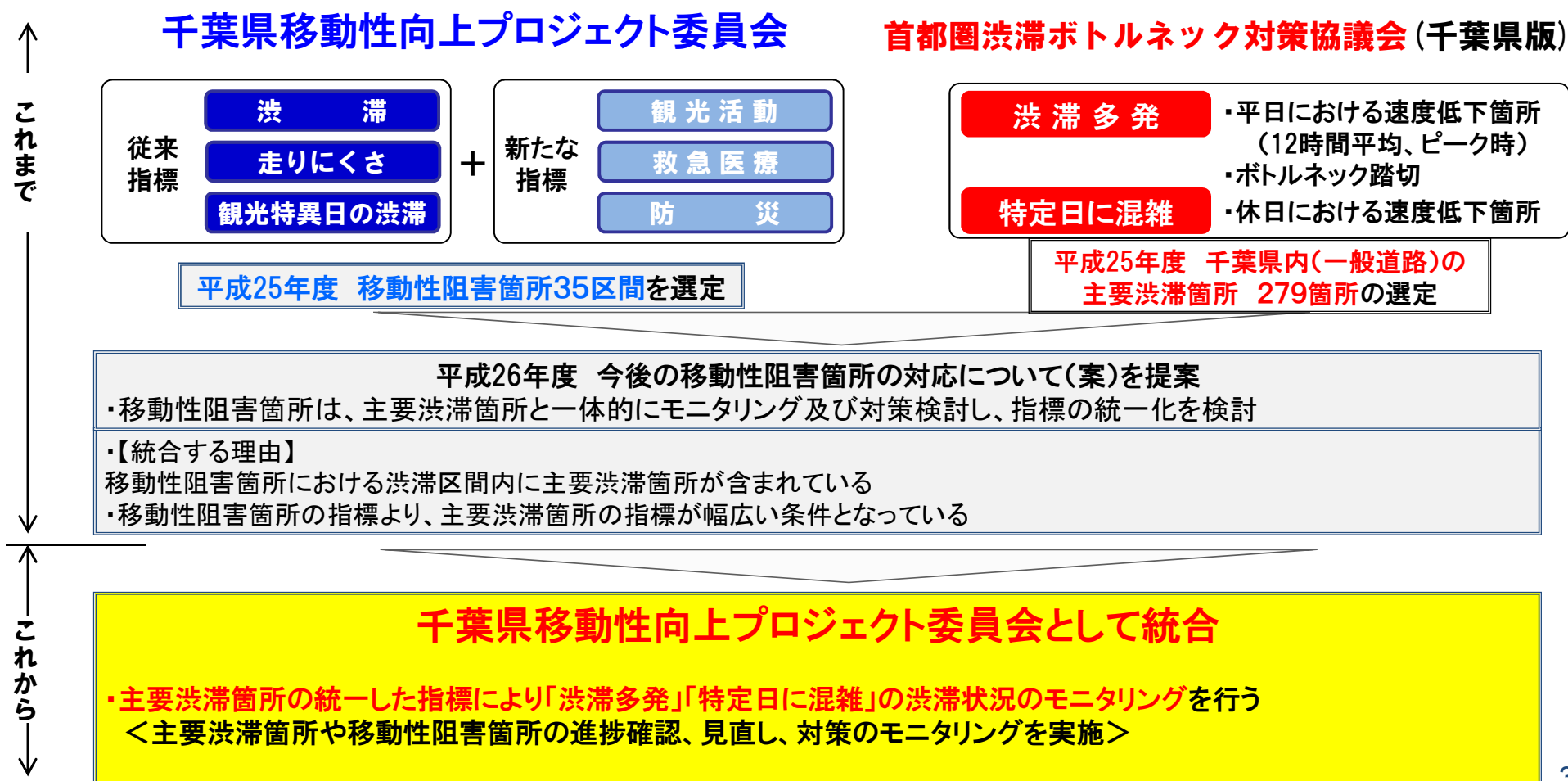
課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により
効果的な渋滞対策の推進に取り組む

	平成24年度					平成25年度			平成26年度		平成27年度
	6月	7月	11月	12月	1月	6月	11月	12月 ～3月	11月	3月	10月
千葉県移動性向上プロジェクト委員会	主要渋滞箇所候補の情報提供	平成23・24年度第3回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○主要渋滞箇所候補の確認	主要渋滞箇所候補に対する 各都県からの意見			平成25年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○主要渋滞箇所に対する基本方針 等の考え方について議論	主要渋滞箇所の基本方針等 に関する意見			平成26年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会開催 ○最新データによる主要渋滞箇所の モニタリング結果について議論	平成27年度第1回 移動性向上プロジェクト委員会 開催 ○最新データによる主要渋滞箇 所のモニタリング結果・優先検討 箇所、主要渋滞箇所の見直しにつ いて議論
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	第1回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(6月29日開催) ○渋滞関係データの共有、意見交換等	第2回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(7月26日開催) ○主要渋滞箇所の候補の選定の考え方 ○パブリックコメントの実施(案)	11月9日～11月18日実施 パブリックコメント	第3回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(12月10日開催) ○パブリックコメントの結果を踏まえた箇所の 提示	主要渋滞箇所の公表(1月18日)	第4回首都圏渋滞ボトルネック対策 協議会開催(6月18日開催) ○渋滞対策の基本方針の検討	渋滞対策の基本方針の公表 (11月15日)				
WG								WGの開催 ・第1～3回	WGの開催 ・第4回	※WG: 湾岸千葉地区 ボトルネック ワーキング・グループ	

1. これまでの経緯

■ それぞれ2つの委員会の進め方と指標のとり方

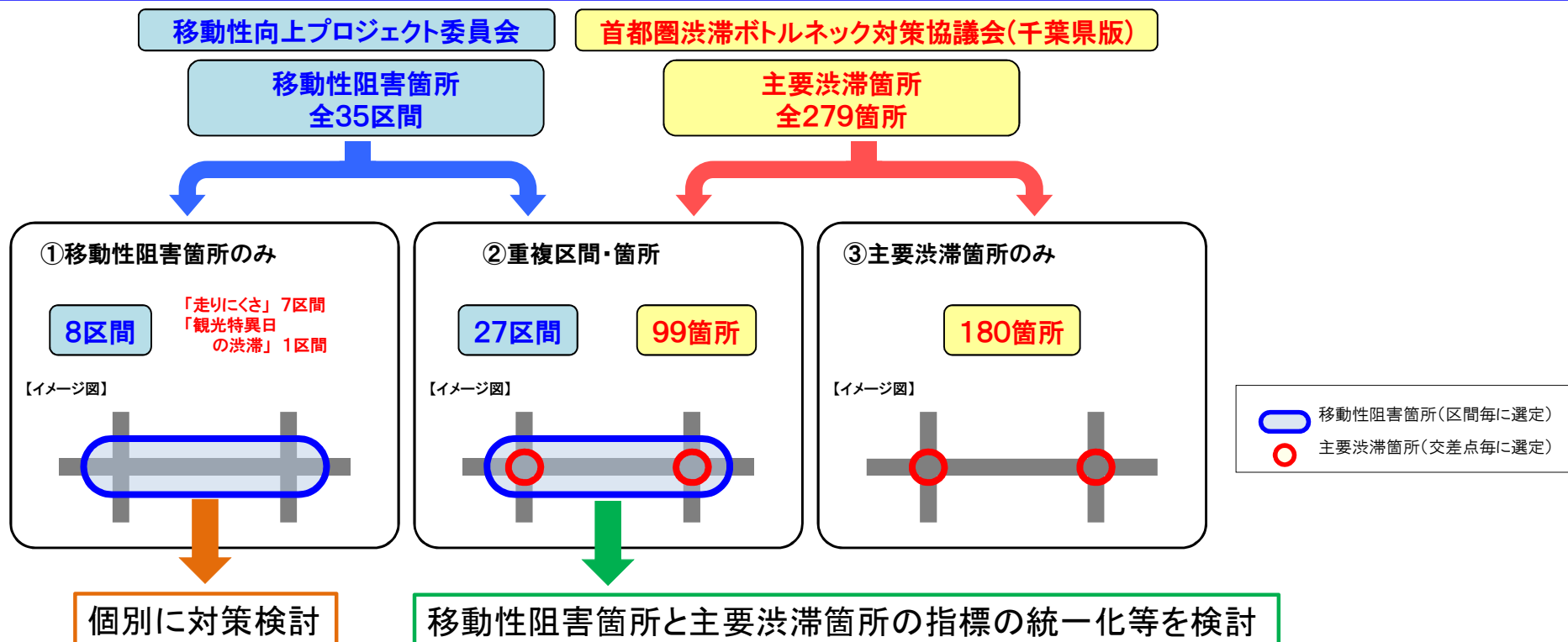
- 千葉県移動性向上プロジェクト委員会と、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)について、渋滞箇所の検討が重複していることから、委員会としては統合する。
- 今後は、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の中で首都圏渋滞ボトルネック対策協議会(千葉県版)の対象箇所をあわせ、**主要渋滞箇所の統一指標**の中で主要渋滞箇所のモニタリングとその対応方針について議論を行うものとする。
- 主要渋滞箇所選定の3指標以外のデータについては、道路整備の進捗が進んだ段階で再精査する。



1. これまでの経緯

■ 移動性障害箇所と主要渋滞箇所との関係

- 千葉県内では、移動性向上プロジェクト委員会で選定された移動性障害箇所が35区間と、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で選定された主要渋滞箇所が279箇所ある。
- 移動性障害箇所35区間のうち、渋滞に関する指標で選定されている箇所のほとんどが、主要渋滞箇所にも選定されている。
- 前回平成26年度委員会で、移動性障害箇所は主要渋滞箇所と一体的にモニタリングおよび対策検討を行い、指標の統一化等を検討することを提案し、了承された。
- 走りにくさの指標等で選定されている移動性障害箇所は、個別に対策検討を実施する。



1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所と移動性障害箇所の統合

- 平成26年度委員会において、渋滞箇所は主要渋滞箇所に統合しモニタリングおよび対策検討することを了承された。
- 移動性障害箇所27区間と重複している主要渋滞箇所99箇所は、主要渋滞箇所として統合して検討する。
- 主要渋滞箇所を含まない、走りにくさなどの移動性障害箇所8区間については、別途検討する。

～PDCAサイクル進捗状況 凡例～
Plan(検討中・計画済)
Do(準備中・実施中・一部完了・完了)
Check(調査中・整備効果確認)
Check(評価済)

主要渋滞箇所279箇所

移動性障害35区間(29区間+追加6区間)

箇所数	主な主要渋滞箇所
99箇所	呼塚、十條二、若葉、桜台、穴川IC、千葉北警察所、若松、日の出、二俣、西浦、登戸、ポートアリーナ前、千葉西警察署、蘇我町二丁目西、堤浜、舞浜、桜木町、坂戸、不動橋、桜田堤現前、旭町5丁目、松戸橋道、加曾利、富浦IC、那古、市川小路、中山競馬場入口、(仮)菅野六丁目、本八幡駅前、千歳、(仮)長狭高、八幡、米沢、高師、土屋、成田国際文化会館、くぬぎ山、高塚十字路、長沼、生麦池、船橋駅北口十字路、工業団地入口、奈良橋、袖ヶ浦IC入口、等
180箇所	
対象なし	

重複統合

区間数	No.	路線名 または地区名	箇所名	阻害要因	PLAN 対策事業	準備中	実施中	一部完了	完了	Check 調査結果	Action
27区間	1	国道16号	柏IC～大島田	渋滞	現道対策(交差点改良、バスベイ設置、信号現示の改良)						
	2	国道16号・126号	下市場～穴川3丁目	渋滞	六川地区(信号現示の改良、付加車線設置)	H25年度	H25年度	H22、H25、H26年度			更なる対策を検討
	3	国道357号	二俣～秋津	渋滞	若松交差点改良、歩道橋設置	H21年度	H21年度	H21、H24年度			
	4	国道357号	登戸4丁目～登戸4丁目	渋滞	谷津船橋IC	H18年度	H21年度	H23年度			
	5	国道357号	登戸4丁目～登戸4丁目	渋滞	東京湾岸道路(千葉県区間)(船橋市域改良)	S45年度	H23年度	H26年度			
	6	国道357号	稲荷町3丁目～村田町	渋滞	湾岸千葉地区改良(地下立体)	H15年度	H17年度				
	7-1	国道357号	浦安地区	渋滞	湾岸千葉地区改良(交通円滑化)	H15年度	H23年度	H27年度			
	7-2	国道357号	市川市(海側)	渋滞	湾岸千葉地区改良(千葉県区間)(千鳥町立体・高浜立体)	S45年度	H13年度	H18年度	H19年度	渋滞が解消	完了
	8	国道51号	桜木町(旧道部)	渋滞	東京湾岸道路(千葉県区間)(舞浜立体・堤浜立体)	S45年度	H27年度				
	9	国道51号	若松町～坂戸	渋滞	貝塚地区	S62年度	H15年度	H21年度			
	10-1	国道51号	並木～寺台	渋滞	北千葉拡幅(千葉市区間、四街道市区間)	S45年度	S46年度	S55年度	H13年度		
	10-2	国道51号	成田地区	渋滞	成田拡幅	S45年度	S63年度				
	11	国道6号	旭町～北柏入口	渋滞	大塚拡幅						
	12	国道6号	松戸区交差点	渋滞	現道対策(交差点改良)	H26年度					
	13	国道126号	加曾利交差点	渋滞	現道対策(交差点改良)	H22年度					
	15	国道127号	富津市～鶴山市北条	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H21年度					
	16	東葛・葛南	市川松戸線(市川～松戸区間)	渋滞	127号防災、鶴宮トンネル拡幅						
	17	東葛・葛南	松戸原木線(市川～松戸区間)	渋滞	現道拡幅	H8年度					
	18	東葛・葛南	高塚新田市川線(市川市区間)	渋滞	東京外かく環状道路(千葉県区間)(国道6号～市川北IC)	H8年度					
	19	東葛・葛南	市川柏線(市川～松戸区間)	渋滞	現道拡幅	H26年度					
	21	国道126号	九十九里地域(横芝光IC～旭区間)	観光特異日	東京外かく環状道路(千葉県区間)(国道6号～市川北IC～京葉JCT)	H8年度					
	22-1	国道128号	千葉鴨川線、鴨川保田線	観光特異日	現道拡幅	H26年度					
	22-2	国道128号	鴨川市(西側)	走りにくさ	東京外かく環状道路(千葉県区間)(市川北IC～京葉JCT)	H8年度					
	22-3	国道128号	鴨川市(東側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	23-1	国道297号	米沢、牛久	観光特異日	東京外かく環状道路(千葉県区間)(市川北IC～京葉JCT)	H8年度					
	23-2	国道297号	市原市(南側)	観光特異日	現道拡幅	H26年度					
	30	国道128号(茂原市区間)	茂原市(南側)	走りにくさ	東京外かく環状道路(千葉県区間)(市川北IC～京葉JCT)	H8年度					
	31-1	国道408号(成田市区間)	成田市(南側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	31-2	国道408号(成田市区間)	成田市(北側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	32	国道464号(鎌ヶ谷市区間)	鎌ヶ谷市(南側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	33	国道464号(松戸市区間)	松戸市(南側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	34-1	(主)浜野四街道長沼線(千葉市区間)	千葉市(北側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	34-2	(主)浜野四街道長沼線(千葉市区間)	千葉市(南側)	走りにくさ	現道拡幅	H26年度					
	35	(主)船橋松戸線(船橋市区間)	船橋市(南側)	観光特異日	現道拡幅	H26年度					
8区間	14	国道126号	富田交差点	走りにくさ	現道対策(交差点改良)						
	20	国道128号	東上トンネル付近	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H21年度					
	24	国道128号	御宿～勝浦(勝浦市墨名付近)	観光特異日	現道対策(交差点改良)	H21年度					
	25	国道410号	南房総市大井下～南房総市館岡	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H19年度					
	26-1	国道410号	鴨川市八丁堀～鴨川市・南房総市	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H19年度					
	26-2	国道410号	鴨川市八丁堀～鴨川市・南房総市	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H19年度					
	27	国道465号	君津市釜生～大多喜町高森	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H14年度					
	28-1	(主)市原天津小湊線	君津市黄和田～鴨川市四方木	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H14年度					
対象なし	28-2	(主)市原天津小湊線	鴨川市(南側)	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H18年度					
	29	(一)小湊佐賀停車場線	富津市作木～富津市鹿野山	走りにくさ	現道対策(交差点改良)	H18年度					

赤字 : H25、6に延伸・追加した箇所(枝番あり:追加箇所)

赤枠 : 整備効果の評価がされている事業

黄色 : 一部完了もしくは完了した対策事業

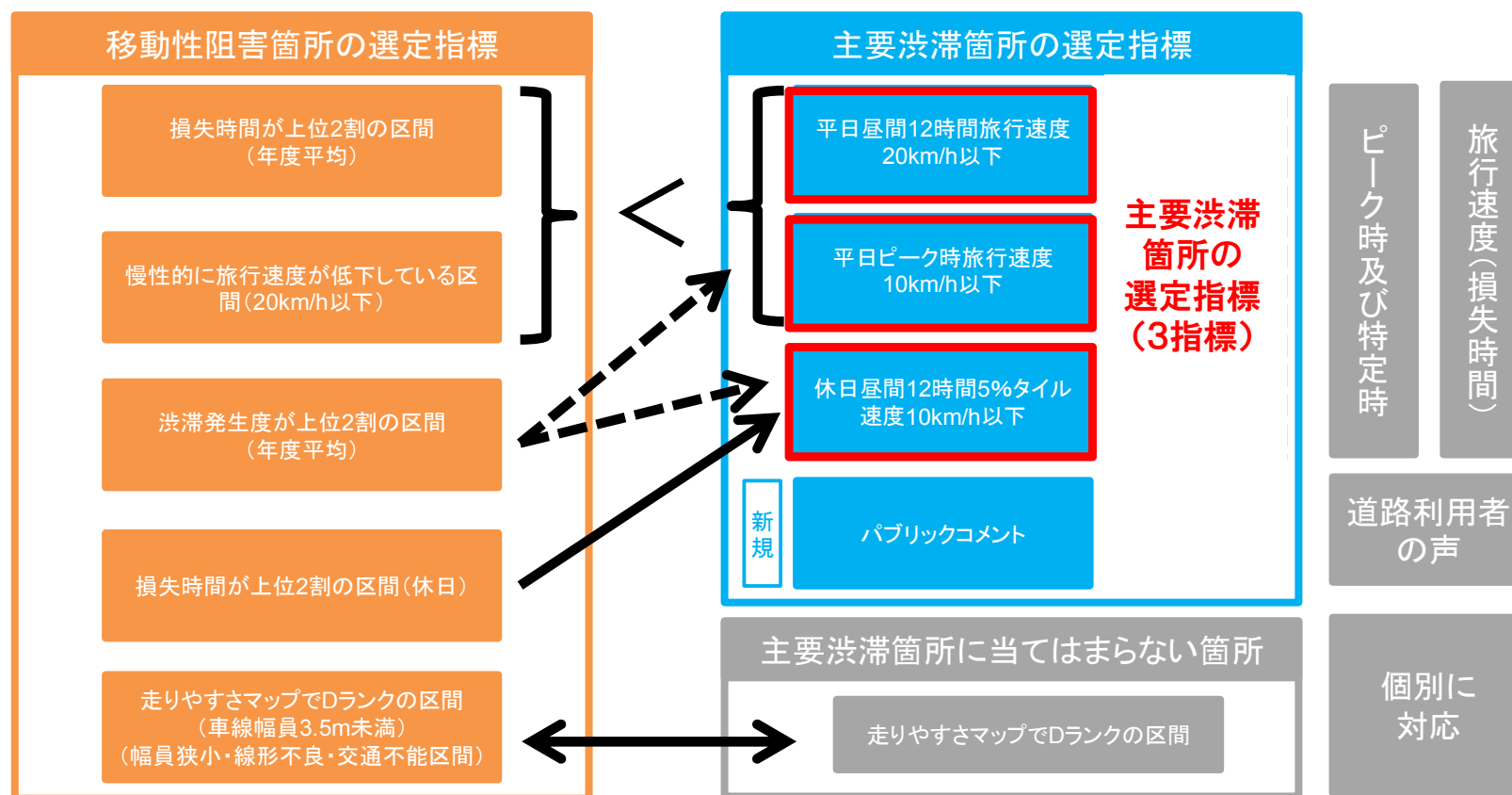
緑色 : 今年度更新した箇所

※対策により「渋滞」「走りにくさ」「観光特異日」の指標から全て外れた場合は「完了」とする。
※実施年度は明確な箇所のみ記入。

1. これまでの経緯

■ 渋滞箇所の選定指標の統一化について

- 平成26年度委員会において、渋滞に関する指標についても統一化し検討を行うことを了承された。
- 移動性阻害箇所の中に主要渋滞箇所が含まれており、かつ主要渋滞箇所のほうが指標条件が厳しいことから、**主要渋滞箇所の選定指標(3指標)**に統一化し、モニタリングを実施する。
- 渋滞関連の指標は、最新の**平成26年1月～12月プローブデータ**を用いて**速度を算出**する。
- 走りにくさに関する指標など、主要渋滞箇所に当てはまらない箇所については、個別に対応する。



※主要渋滞箇所の選定指標は、移動性阻害箇所での指標より幅広く抽出

2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■ 前回委員会（H27.3.19）での主な指摘事項とその対応

➤「信号現示改良」の取り扱い

- ① **信号現示の改良**も、PDCAサイクルをまわす上で、**対策の1つとして取り扱うべき**。

→信号現示対策についてもPDCAサイクル表に記述するとともに、別年度に対策を行った場合に複数表示する
(P5参照)

3. 今回委員会の審議内容

ご意見を頂きたい事項

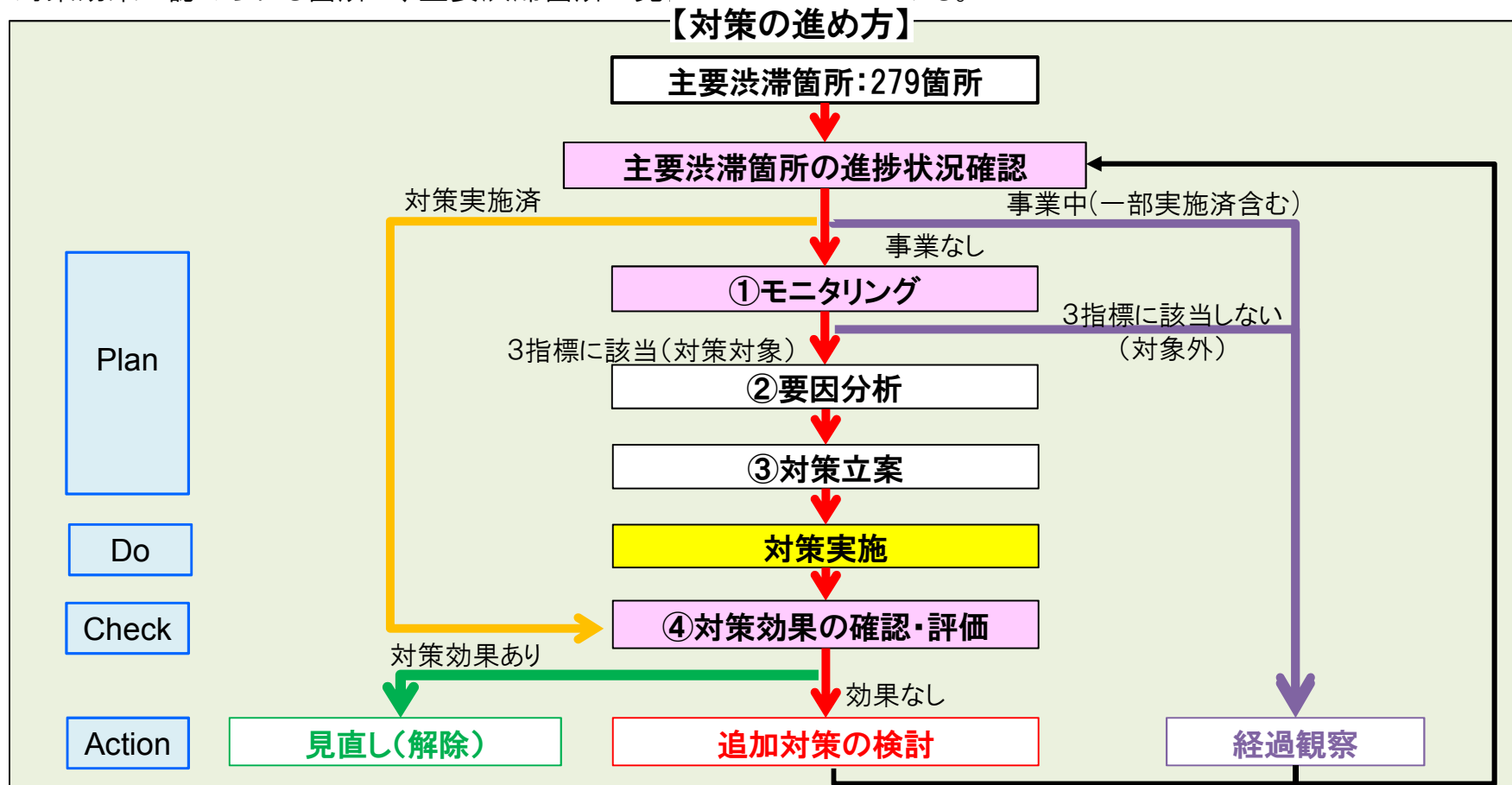
- 渋滞対策箇所の効果確認について (P16～19参照)
- 対策検討の進め方について (P19参照)

4. 渋滞対策の進捗状況

■ 対策の進め方

○主要渋滞箇所における対策立案と実施、対策の評価をPDCAサイクルで実行し、渋滞対策を効率的・効果的に推進する。

- ・最新データでのモニタリングを継続し、指標に該当した箇所において対策を立案する。
- ・3指標に1つも該当しない箇所については、主要渋滞箇所として経過観察を行う。
- ・対策実施箇所は、対策後のデータと現地状況から対策効果を評価し、追加対策が必要かどうかを判断する。
- ・対策効果が認められる箇所は、主要渋滞箇所の見直し(解除)を議論する。



4. 渋滞対策の進捗状況

■ ETC2.0を用いた道路情報の収集

- ETC2.0は、対応の車載器やカーナビにより各車両でデータを蓄積し、高速入口などに設置された路車間通信システムによりデータを収集する
- 位置、時刻、加速度等のデータを収集できる

ETC2.0プローブ情報の収集



これまで

- ・車両感知器、路側カメラ等は、定点観測データであり面的なデータ収集は行えない
- ・交通死傷事故、道路交通調査等の統計データは、データの細かさや取得頻度に制限
- ・個々の車両の動きはアンケート調査（OD調査等）等によっているが、実測値ではない

これから

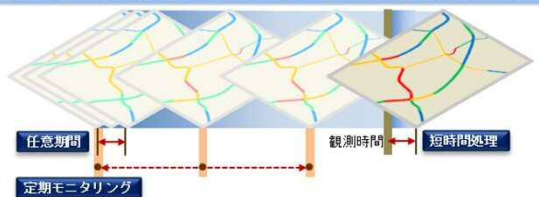
①日本全国の任意エリア・路線のデータを活用できる



②車両の動きに関する詳細なデータを活用できる



③任意期間やタイムラグのないデータを活用できる



④正確性や真実性の高いデータを活用できる



4. 渋滞対策の進捗状況

■ ETC2.0を用いた道路情報の活用法

○速度のほか、出発目的地、経路の所要時間等を算出可能

○今回の分析においてETC2.0を利用した事例

(P26)

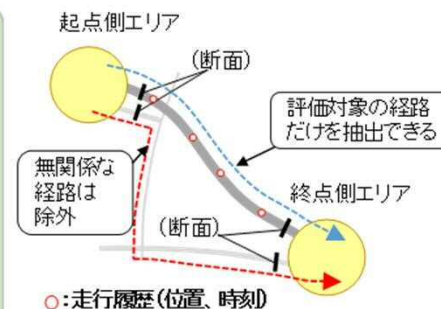
穴川ICの利用交通に対して東関道・国道どちらの経路を利用し、その所要時間はどのくらいか分析

(P30,31)

木更津地区において、車種別に、ある断面を通過した車両の経路とその台数を抽出

特定経路、特定エリアを走行した車両のデータ抽出

- ・現在、車両の走行履歴データの取得には、走行調査等を実施。
- ・ETC2.0プローブ情報は、経路情報を活用することができる。
- ・このため、ETC2.0プローブ情報では、定点観測、民間プローブ等では取得できない特定経路や特定エリアを走行した車両のデータを抽出することができる。



所要時間短縮効果の分析

- ・開通路線、並行路線の起終点（通過断面）を設定し、経路データを用いて起終点間の所要時間を把握。
- ・平均旅行速度の積算による所要時間では計測できなかった分析対象経路の走行実測値を評価に活用できる。

時間信頼性の改善効果の分析

- ・新規供用前後の分析対象経路の所要時間のばらつきを分布図として作成。
- ・平均所要時間だけでなく、時間信頼性の改善効果も走行実測値によって評価に活用できる。

平均所要時間



<比較データ>
・整備前: H25.7~10月
・整備後: H25.7~10月



4. 渋滞対策の進捗状況

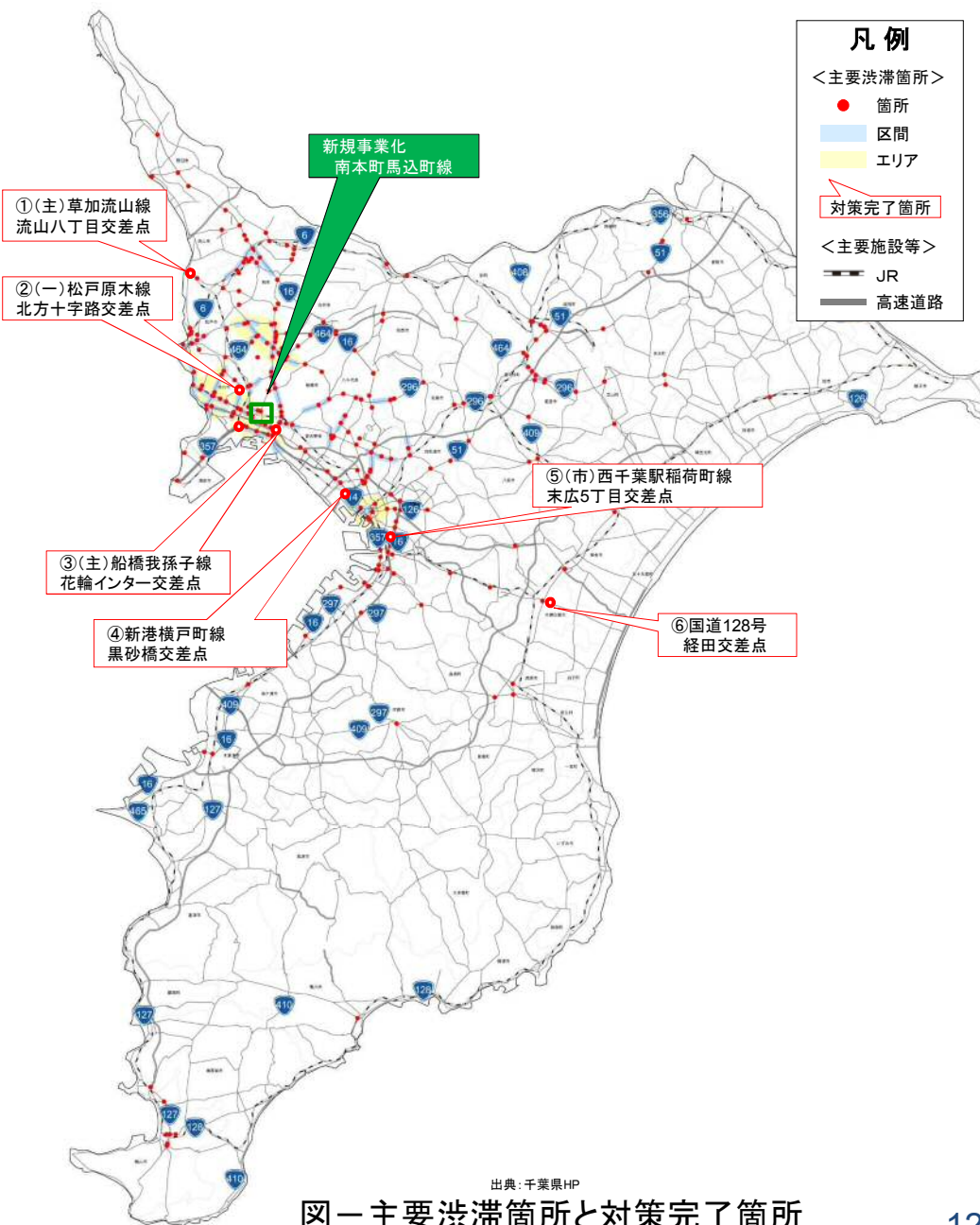
■ 主要渋滞箇所の進捗状況確認

- 平成24年度に主要渋滞箇所279箇所を選定
- 現在までに、6箇所について対策を実施
- 今年度新たに主要渋滞箇所2箇所の対策事業に位置付けられた都市計画道路3・3・7南本町馬込町線(市事業)が新規事業化

検討中	事業中	対策一部完了	対策完了	合計
214箇所	50箇所	9箇所	6箇所	279箇所

表一 対策完了・対策一部完了箇所一覧

NO	管理者	路線名	交差点名	対策完了 (完了年)	対策一部完了
①	千葉県	(主)草加流山線	流山八丁目交差点	○	
②	千葉県	(一)松戸原木線	北方十字路交差点	○	
③	千葉県	(主)船橋我孫子線	花輪インター交差点	○(H23)	
④	千葉市	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	○(H26)	
⑤	千葉市	(市)西千葉駅稲荷町線	末広5丁目交差点	○(H25)	
⑥	千葉県	一般国道128号	経田交差点	○(H25)	
	直轄	一般国道357号	若松交差点		○
	千葉市	一般国道126号	穴川3丁目交差点		○
	千葉市	一般国道126号	穴川橋下交差点		○
	千葉市	一般国道126号	穴川駅下交差点		○
	直轄	一般国道16号	穴川インター交差点		○
	直轄	一般国道51号	寺台交差点		○
	千葉県	一般国道296号	井野交差点		○
	千葉県	一般国道296号	上志津入口交差点		○
	千葉市	(都)新港横戸町線	稲毛区役所前交差点		○



図一 主要渋滞箇所と対策完了箇所

5. 最新の交通状況による分析

■ モニタリング

○モニタリングは主要渋滞箇所ごとに実施し、主要渋滞箇所基準の3指標に該当するか確認を行う。

※主要渋滞箇所選定基準の3指標

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日ピーク時速度が10km/h以下
- ③休日昼間12時間5%タイル速度が10km/h以下

○H26プローブデータによるモニタリング事例【花輪インター交差点】

所在地:	習志野市 船橋市	エリア名	船橋我孫子線 若松地区～花輪地区	区間 番号	17	単独箇 所番号	52	主要渋滞箇所の 選定理由	平日昼間12時間の 平均旅行速度 20km/h以下	平日ピーク時の 平均旅行速度 10km/h以下	休日昼間12時間の 5%タイル速度 10km/h以下	パブコメ
接続路線:	県道8号		京葉道路花輪インター					H23年度(選定時)	○	○	○	○
								H26年(1～12月)	○	○	○	

④船橋市道 花輪インター～ 船橋競馬場	H23 (選定時)	H26 (1～12月)
平日ピーク時の 平均旅行速度	—	12.9
休日昼間12時間の 5%タイル速度	—	7.3

①県道8号 花輪インター～若松	H23 (選定時)	H26 (1～12月)
平日ピーク時の 平均旅行速度	3.3	10.7
休日昼間12時間の 5%タイル速度	1.0	10.2



③県道8号 花輪インター～ 国道296号	H23 (選定時)	H26 (1～12月)
平日ピーク時の 平均旅行速度	14.5	13.8
休日昼間12時間の 5%タイル速度	9.1	9.7

②京葉道路上り オフランプ	H23 (選定時)	H26 (1～12月)
平日ピーク時の 平均旅行速度	—	6.6
休日昼間12時間の 5%タイル速度	—	3.5

凡例
— 平均旅行速度が20km/h以下
— 平均旅行速度が20～30km/h
— 平均旅行速度が30～40km/h
— 平均旅行速度が40km/h以上

主要渋滞箇所の選定基準に該当

H26年(1月～12月)プローブデータより集計

6. 渋滞対策箇所の効果確認

① 効果確認結果

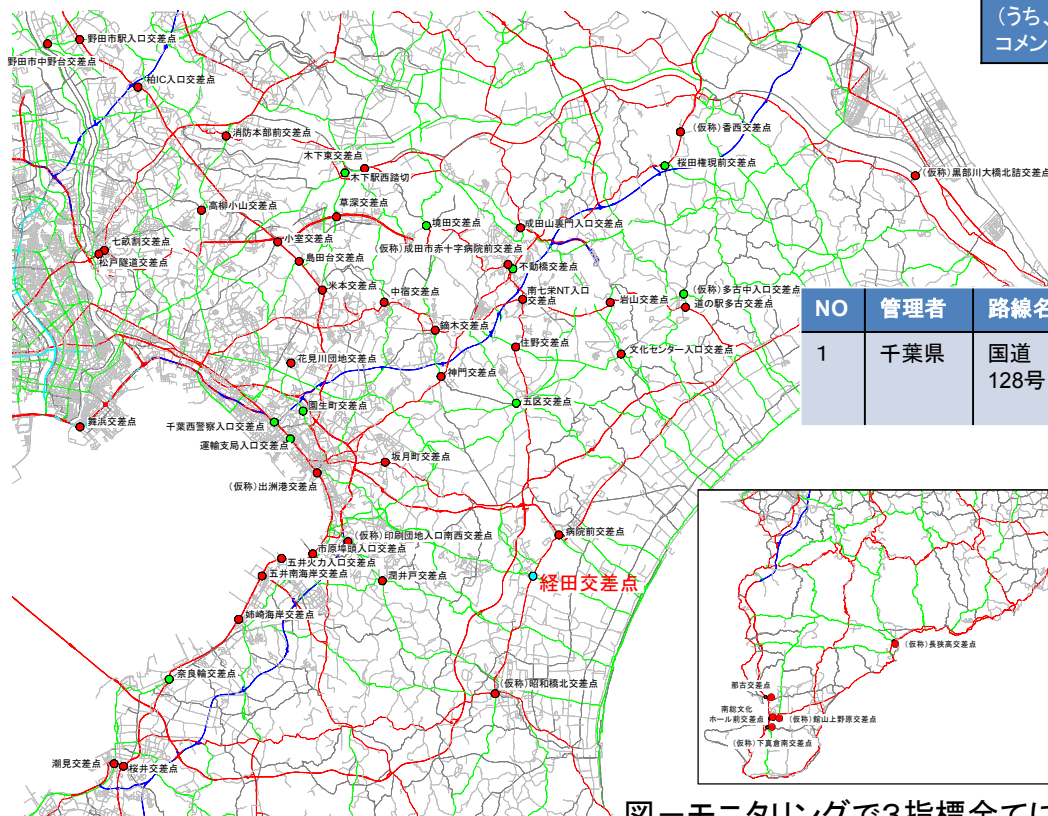
- プローブデータ(H26年)により、主要渋滞箇所について選定基準に照らし確認を実施した。
- 今年再度モニタリングした結果、**55箇所**について3指標の基準を上回った。
- 55箇所について事業の進捗等を踏まえ、対策による効果と認められる箇所は**1箇所であった**。

表一最新の交通状況によるモニタリング結果

	主要渋滞箇所			H26年で 3指標全てに該当しない箇所		
	直轄	直轄以外	合計	直轄	直轄以外	合計
該当箇所数 (うち、パブリック コメント抽出数)	84 (38)	195 (132)	279 (170)	26 (9)	29 (24)	55 (33)

※主要渋滞箇所選定基準の3指標

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日ピーク時速度が10km/h以下
- ③休日昼間12時間5%タイル速度が10km/h以下



対策事業進捗

表一最新データで3指標全てで該当しない箇所での
対策事業によるもの

NO	管理者	路線名	箇所名	対策事業	事業進捗
1	千葉県	国道 128号	経田 交差点	首都圏中央連絡自動車道(東金JCT~木更津東IC間)の 2車線開通(詳細はP16) 【国道128号のバイパス機能による、交差点流入交通量の減少】	完了

※事業中:10箇所、対策なし:44箇所

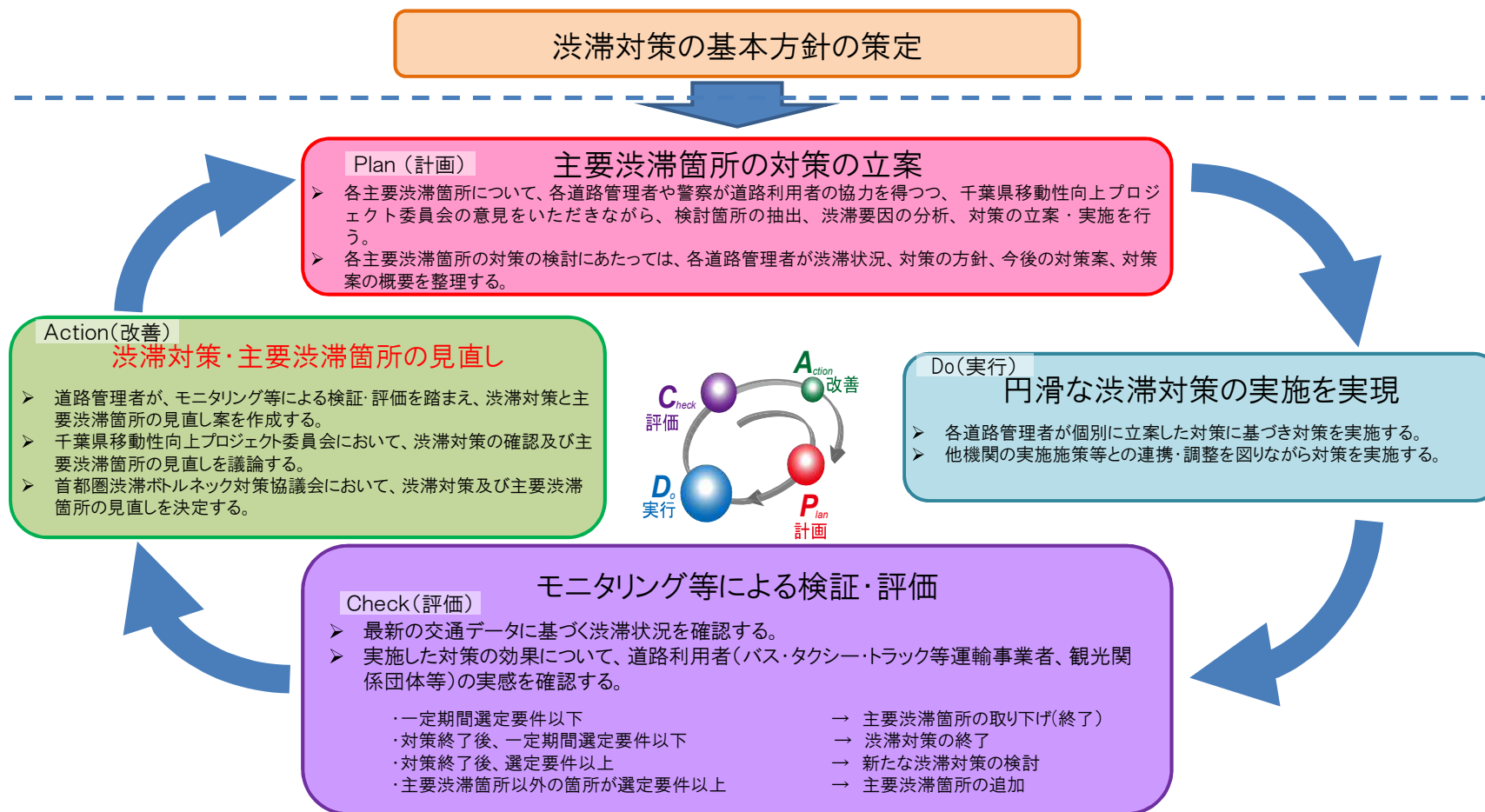
- 対策事業なし
 - 対策事業あり(事業中)
 - 対策事業あり(事業完了)
- ※H26プローブデータで3指標全てに該当しない箇所

図一モニタリングで3指標全てに該当しない箇所

6. 渋滞対策箇所の効果確認

② 主要渋滞箇所の見直し

○最新のモニタリング結果、渋滞対策の効果が確認された1箇所(経田交差点)を主要渋滞箇所から解除することとする。



6. 渋滞対策箇所の効果確認

③ 渋滞対策箇所の効果確認（一般国道128号^{きょうでん}経田交差点）

○平成25年4月に圏央道（東金JCT～木更津東IC）が開通し、開通前と比べ、並行する国道128号の交通量が減少、経田交差点の速度が向上したことなどから主要渋滞箇所の選定基準に該当しなかった。

○改善した要因が並行する圏央道の供用による効果と考えられるため、主要渋滞箇所から解除することとする。

交差点名..	経田	所在地	大網白里市 経田	区間番号	—	単独箇所 番号	268	主要渋滞 箇所の 選定理由	平日昼間12 時間の平均 旅行速度	平日ピーク 時の平均旅 行速度	休日昼間12 時間の5%タ イル速度	選定時 パブコメ
接続路線	国道128号		山田台大網白里線		—			H24年度 (開通前)	○	.○	○	○
								H26年1～12月 (開通後)	—	—	—	

■圏央道（東金JCT～木更津東IC）事業概要

延長 : 42.9km
道路規格 : 第1種第2級
車線数 : 4車線（暫定2車線）

■事業経緯

平成19年3月：木更津東IC～木更津JCT（4/4）開通
平成25年4月：東金JCT～木更津東IC（2/4）開通



■圏央道（東金JCT～木更津東IC）開通後の交通状況

【交通量調査による周辺交通量の変化】



交通量は減少

開通前：平成24年11月29日(木)
7:00～19:00(平日)
開通1ヶ月後：平成25年5月28日(火)
7:00～19:00(平日)

出典：
千葉国道事務所記者発表資料(H25.7.16)

■プローブデータによる開通前後の速度比較

速度向上



6. 渋滞対策箇所の効果確認

④ 渋滞対策箇所の効果確認 (千葉中環状道路 新港横戸町線) 【1/2】

- 平成22年8月に新港横戸町線本線部(美浜区幸町～稲毛区穴川)が開通した。
- 臨海部(幸町)と内陸部(穴川)の移動時間が5分～14分短縮している。

1 新港横戸町線の位置



2 新港横戸町線本線部の交通量 [調査:平成22年11月9日(火) 千葉敬愛学園前]

	交通量	
	12時間あたり[台/12h] (7:00～19:00)	1日あたり[台/日] (7:00～翌7:00)
小型車①	9,475	13,985
大型車②	2,916	4,656
全車種①+② (大型車混入率)	12,391 (23.5%)	18,641 (25.0%)



▲ 黒砂3丁目付近の状況
(国道357号方面から、穴川インターチェンジ方面を望む)



※ 側道全区間の供用は平成23年度末

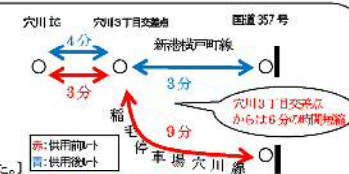
3 新港横戸町線本線部供用による効果

(1) 臨海部(幸町)と内陸部(穴川)の移動時間が短縮

① 穴川ICから国道357号間の一般車の移動時間が
5分短縮(12分→7分)

② 穴川3丁目交差点から食品コンビニ間の大型貨物自動車の
移動時間が14分短縮(23分→9分)
[大型貨物自動車が、通行可能な道路で比較しました。]

臨海部と内陸部の連絡強化や物流機能の向上が図られました。



▲ 移動調査ルート データ: 一般車ルート (供用前 平成22年8月、供用後 平成22年11月)
大型貨物自動車ルート (供用前 平成22年6月、供用後 平成23年1月)

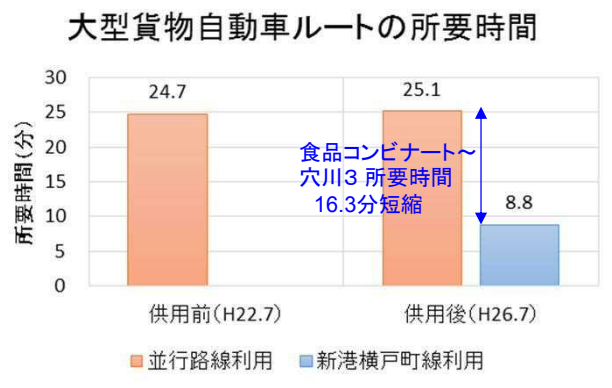
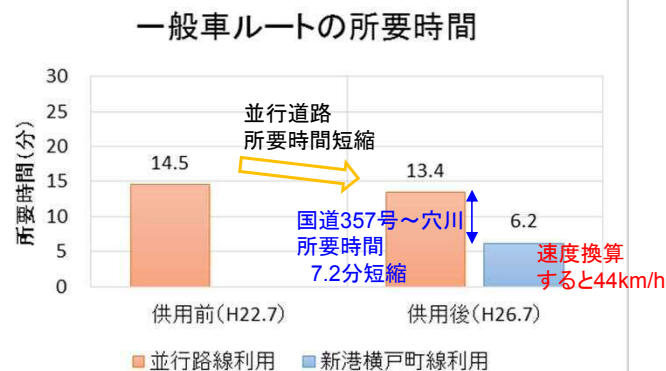
穴川ICから穴川3丁目交差点間においては、可能な範囲で交差点改良などを行い交通の円滑化につとめました。が、時間帯により混雑している状況です。今後も更なる交通の円滑化に向けて千葉国道事務所及び千葉県警察本部とともに取り組んでまいります。

6. 渋滞対策箇所の効果確認

④ 渋滞対策箇所の効果確認 (千葉中環状道路 新港横戸町線) 【2/2】

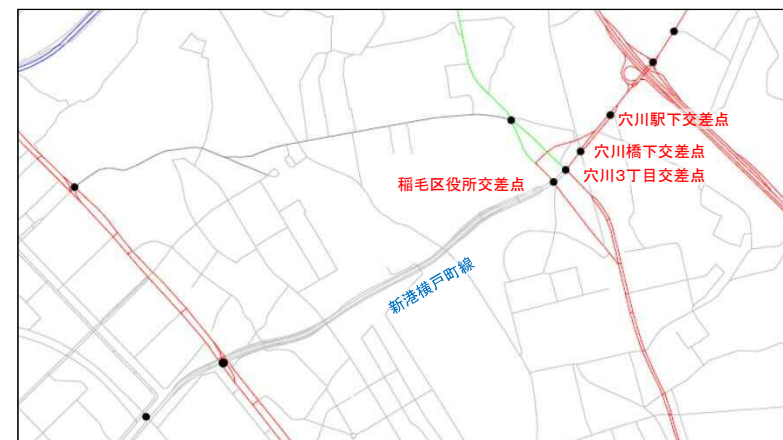
- 新港横戸町線の平均速度は40km/h以上となっており、海側と穴川方面との利用交通の所要時間は短縮している。
並行する稲毛停車場穴川線の所要時間は短縮している。
- モニタリングの結果、2交差点で渋滞指標が減少しているが、依然として渋滞が残っているため、継続してモニタリングを実施するとともに、新たな対策について検討を進める。

プローブデータによる供用後の所要時間変動



主要渋滞箇所選定3指標のモニタリング結果

路線名	交差点名	主要渋滞箇所 (3指標)	平日昼間12時間の 平均旅行速度 20km/h以下	平日ピーク時の 平均旅行速度 10km/h以下	休日昼間12時間の 5%タイル速度 10km/h以下	増減
一般国道 126号	穴川駅下 交差点	H23年度 (選定時)	●	●	●	-1
		H26年1～12月	●	—	●	
一般国道 126号	穴川橋下 交差点	H23年度 (選定時)	●	●	●	0
		H26年1～12月	●	●	●	
一般国道 126号	穴川3丁目 交差点	H23年度 (選定時)	●	●	●	0
		H26年1～12月	●	●	●	
千葉市道 新港横戸町線	稲毛区役所前 交差点	H23年度 (選定時)	●	●	●	-1
		H26年1～12月	—	●	●	

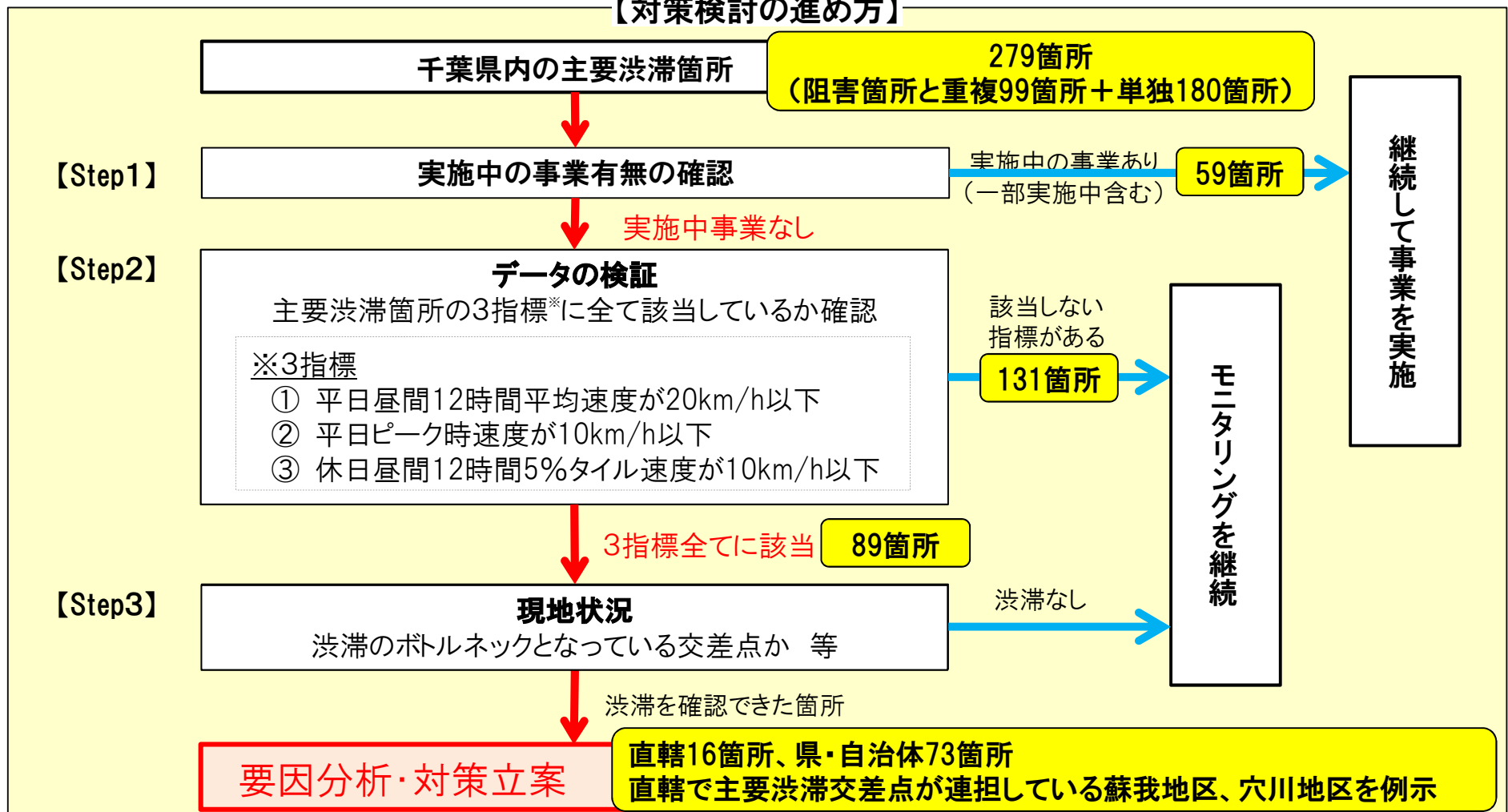


7. 対策検討の進め方について

■ 対策検討箇所の絞り込み方法

- 【Step1】 主要渋滞箇所のうち、実施中の事業の有無を確認(実施中事業なし)
【Step2】 平成26年データにより、主要渋滞箇所の3指標に全て該当しているか確認を行う(3指標全てに該当)
【Step3】 現地状況を確認し、渋滞のボトルネックになっている交差点かなどを判断

【対策検討の進め方】



7. 対策検討の進め方について（要因分析・対策立案事例①）

①国道357号 蘇我地区（状況）

- 西側に隣接している湾岸千葉地区改良が完成すると、**千葉地区の山側渋滞が蘇我地区に流入し、渋滞の増幅が懸念される。**
一方で海側交通は千葉地区が改良されても蘇我地区の渋滞は残ることとなる。
- 検討区間内では、登戸・ポートアリーナや**蘇我陸橋南交差点等**で速度低下が発生しており、**主要渋滞箇所が連担**している。
混雑度が1.75を上回る区間も存在し、**慢性的な混雑状況**にある。
- 周辺の工場等から、蘇我地区改良の地元要望がある。

※主要渋滞箇所選定基準の3指標

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日ピーク時速度が10km/h以下
- ③休日昼間12時間5%タイル速度が10km/h以下

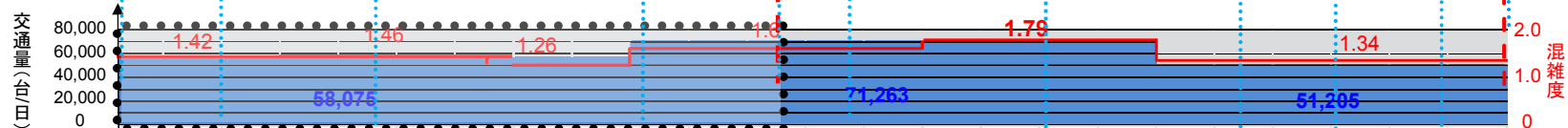


蘇我陸橋南側交差点付近の渋滞

※混雑度の解釈『道路の交通容量』

- 1.0未満 「1日を通じて混雑なし」
- 1.0～1.25未満 「ピーク時に混雑」
- 1.25～1.75未満 「ピーク時以外の日中も連続的に渋滞」
- 1.75以上 「慢性的に渋滞」

交通量と混雑度



湾岸千葉地区改良

H27供用予定

供用済み

立体部
H27供用予定

対象区間 L=6.2km
湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

蘇我地区では指標数1以上の区間が連続

※主要渋滞箇所における指標数、
路線の速度はH26プローブデータ
交通量と混雑度はH22道路交通センサス

H26渋滞指標
○ 指標数:0
● 指標数:1
● 指標数:2
● 指標数:3

3指標該当渋滞箇所

蘇我地区においても
主要渋滞区間が連続

7. 対策検討の進め方について（要因分析・対策立案事例①）

①国道357号 蘇我地区（要因と対策の方向性）

現状課題と要因

①国道357号の交通容量不足や移動性阻害

・平日は通勤・業務物流交通が、休日は買い物・観光交通が多く、交通が集中

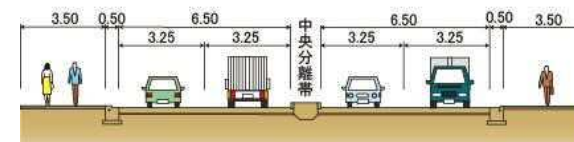
②国道357号の交通事故発生要因

・交差道路からの出入り交通や交通渋滞等による事故の発生

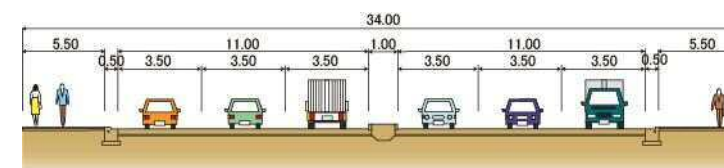
③国道357号の速達性が不十分

・朝夕ピーク時間帯の混雑により主要渋滞箇所が連担

・現況 4 車線



・将来 6 車線



対策の方向性

①交通容量の確保

②交通事故の減少

③物流効率化の支援

安全で安心できるくらしの確保

対策案

・国道357号蘇我地区拡幅計画

現道拡幅＋部分立体延伸（蘇我陸橋）



7. 対策検討の進め方について（要因分析・対策立案事例②）

② 国道16号 穴川地区（状況、要因と対策の方向性）

- 国道16号の穴川IC周辺～千葉北IC周辺間は混雑度が1.25、特に稲毛区役所～穴川ICは1.75を超過し、慢性的な渋滞状況となっている
- 国道16号穴川地区は、主要渋滞箇所が連担している。
- 穴川地区の渋滞は規模が大きいいため、短・中・長期別の段階的な対策が必要である。

現状課題と要因

①新規道路整備による交通集中

- ・国道14号と国道126号を結ぶ新港横戸町線の開通（H22.8）

②交差点近接

- ・国道16号穴川周辺は交差点が2.5箇所/kmと近接
（「道路構造令の解説と運用」で交差点が多い区間：2箇所以上/km）

③交差点間における交通の錯綜

- ・交通容量の不足により、最大の混雑度が1.75以上

④国道16号の道路機能の混在

- ・アクセス機能を担う千葉市内々交通と、トラフィック機能を担う千葉県内々および内外交通の混在

対策の方向性

【渋滞規模が大きく、段階的な対策が必要】

- A. 穴川付近に集中する交通の分散
- B. 穴川周辺の各交差点の交通容量増大
- C. 交通機能の分担による交通の円滑化

※主要渋滞箇所選定基準の3指標

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日ピーク時速度が10km/h以下
- ③休日昼間12時間5%タイル速度が10km/h以下

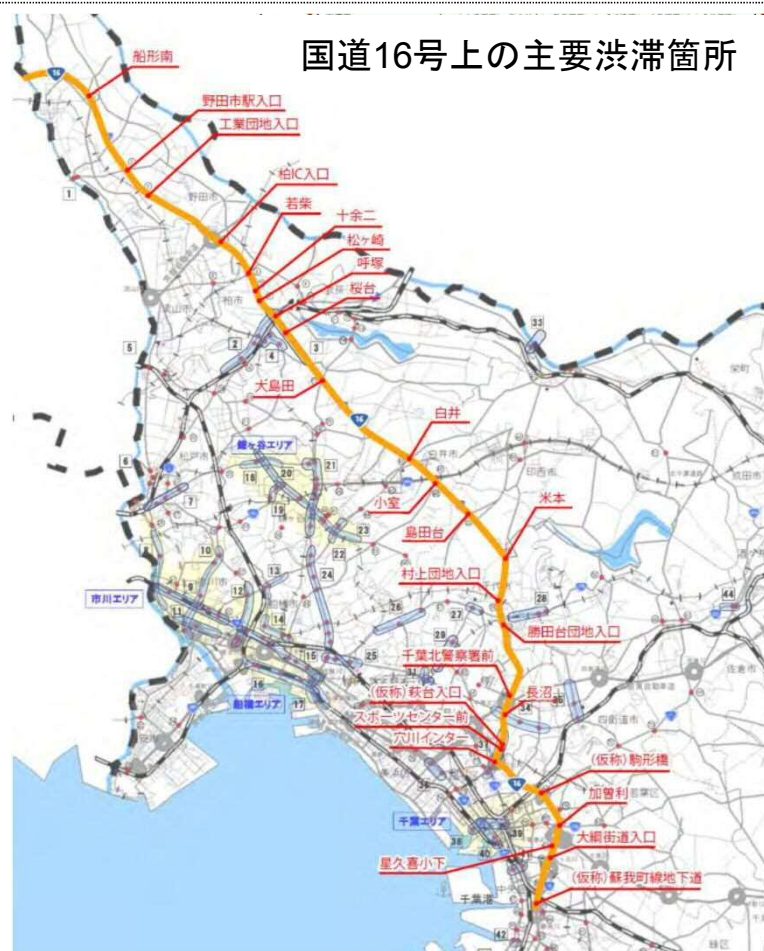


7. 対策箇所の進め方について（要因分析・対策立案事例②）

② 国道16号 穴川地区（対策と期待される効果）

【A 交通分散】 長期対策案①：千葉柏道路

○主要渋滞箇所が連担している国道16号のバイパスとして、千葉柏道路は千葉～柏間を結び、穴川地区を回避する構想



7. 対策箇所の進め方について（要因分析・対策立案事例②）

② 国道16号 穴川地区（対策と期待される効果）

【A 交通分散】 **長期対策案②：新港横戸町線の延伸構想**

○新港横戸町線の地下立体部をさらに延伸させて、スポーツセンター交差点付近で合流する構想



7. 対策箇所の進め方について（要因分析・対策立案事例②）

② 国道16号 穴川地区（対策と期待される効果）

【B交通容量拡大】 中期対策案：穴川ランプ新設

○交通容量が不足している天台大橋の交差点流入交通量を減らすため、ランプ橋を新設する（詳細な対策案は検討中）

案1

国道126号から国道16号木更津方面側道への右折



穴川ICのランプを利用しながら、**新設する京葉道路をランプ橋で横断する**

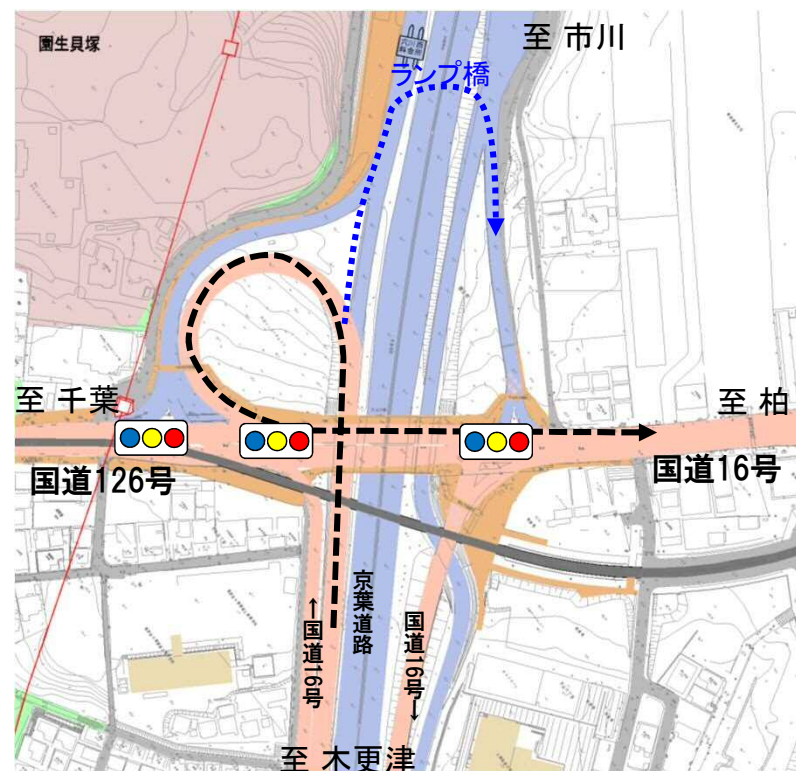


案2

京葉道路木更津方面OFFランプから国道16号柏方面への交通



京葉道路ランプから、**新設する京葉道路をランプ橋で横断、**
穴川ICのOFFランプに合流

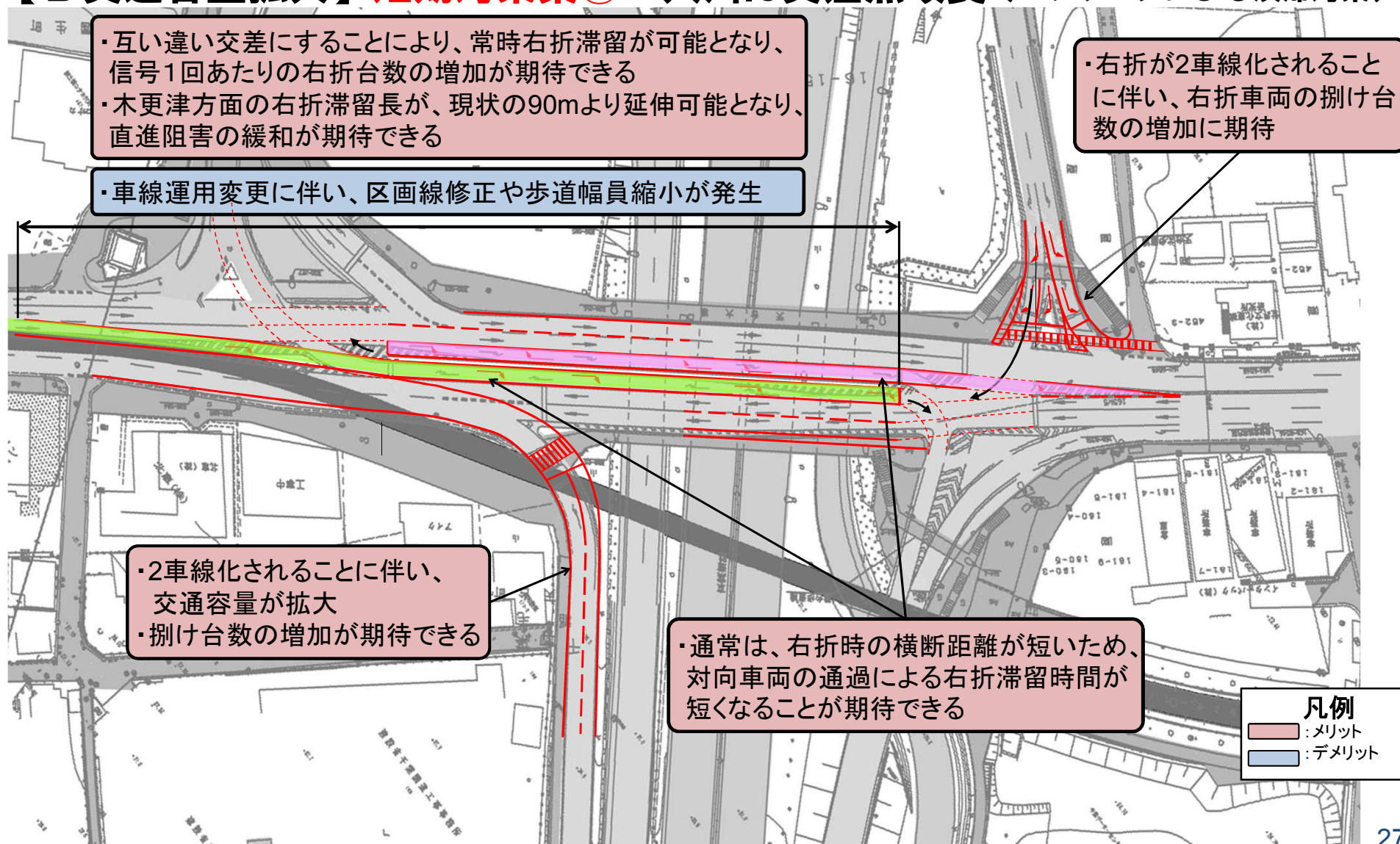


7. 対策箇所の進め方について（要因分析・対策立案事例②）

② 国道16号 穴川地区（対策と期待される効果）

検討中

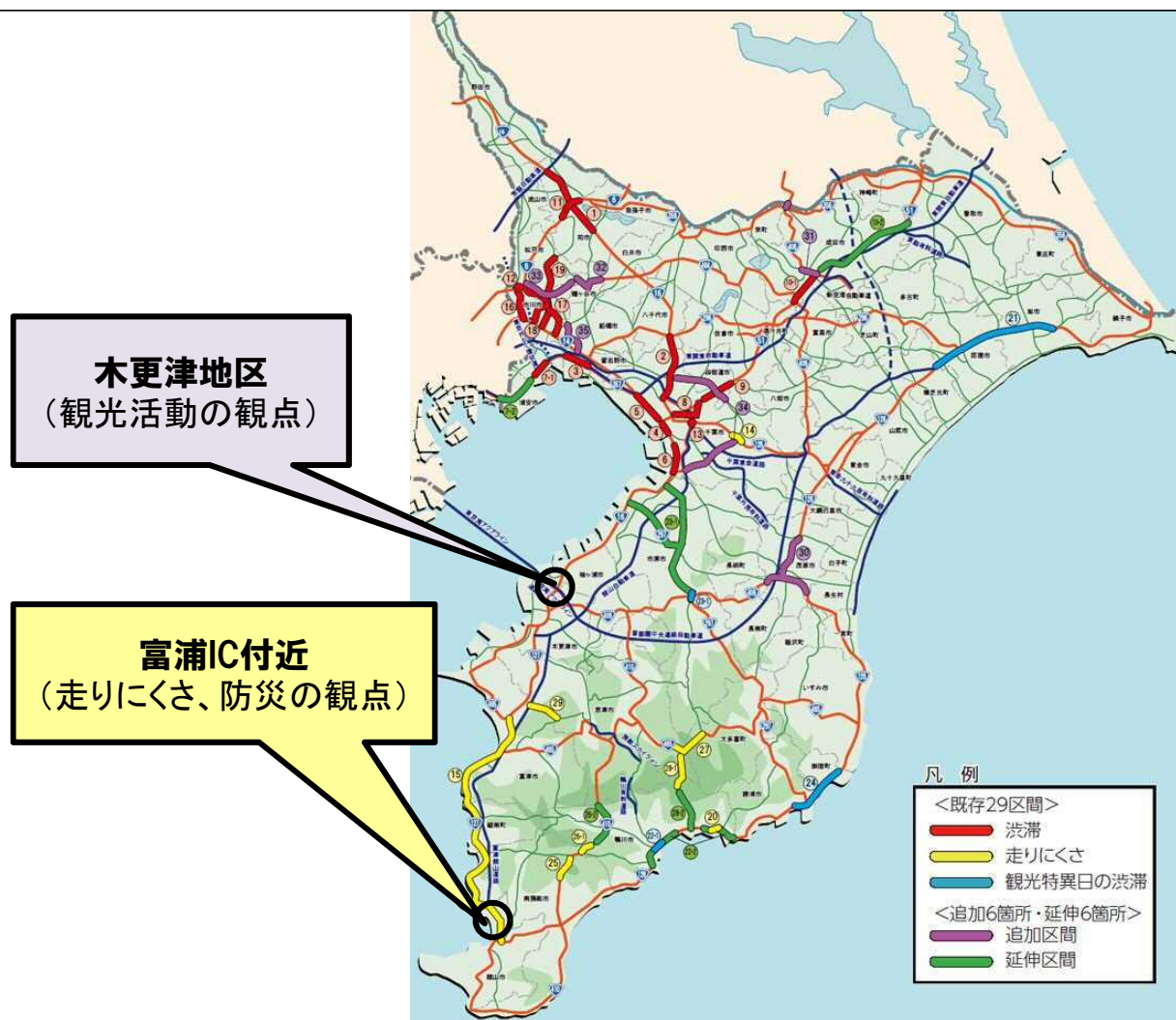
【B交通容量拡大】短期対策案②：穴川IC交差点改良（パッケージによる渋滞対策）



8. 移動性阻害箇所について

■ 移動性阻害箇所

- 渋滞以外の移動性阻害箇所は、「走りにくさ」や「観光活動」「救急医療」「防災」の観点から検討を行う。
- 以下の2箇所について、対策の追加や箇所の追加候補として考えられ、モニタリングを継続しながら詳細検討
 - ・富浦IC付近では、N015走りにくさ区間に含まれており、走りにくさおよび防災上の観点から再検討
 - ・木更津地区では、観光活動の観点から検討



No.	路線名 または地区名	箇所名	阻害要因
1	国道16号	相模～大島田	渋滞
2	国道16号・126号	下市場～六川3丁目	渋滞
3	国道357号	二保～秋津	渋滞
4	国道357号	登戸4丁目～寒川大橋	渋滞
5	国道357号	千歳西署入口～登戸4丁目	渋滞
6	国道357号	稲荷町3～村田町	渋滞
7-1	国道357号	市川市区間(湾側)	渋滞
7-2	国道357号	浦安市区間	区間延伸
8	国道51号	桜木町(旧道部)	渋滞
9	国道51号	若松町～坂戸	渋滞
10-1	国道51号	並木～寺台	渋滞
10-2	国道51号	成田市区間	区間延伸
11	国道6号	旭町～北柏入口	渋滞
12	国道6号	松戸隣道交差点	渋滞
13	国道126号	加賀利交差点	渋滞
14	国道126号	宮田交差点	走りにくさ
15	国道127号	富津市港～館山市北条	走りにくさ
16	東葛・葛南地域	市川松戸線(市川～松戸区間)	渋滞
17	東葛・葛南地域	松戸流木線(市川～松戸区間)	渋滞
18	東葛・葛南地域	高塚新市川線(市川市区間)	渋滞
19	東葛・葛南地域	市川柏線(市川～松戸区間)	渋滞
20	国道128号	実入トンネル付近	走りにくさ
21	国道126号	九十九里地域(横芝光～旭区間)	観光特異日
22-1	国道128号	千葉鴨川線、鴨川保田線	観光特異日
22-2	国道128号	鴨川市区間	区間延伸
23-1	国道297号	米沢、牛久	観光特異日
23-2	国道297号	市原市区間	区間延伸
24	国道128号	御蔵～勝浦(勝浦市墨名付近)	観光特異日
25	国道410号	南房総市大井下～南房総市鉾田	走りにくさ
26-1	国道410号	鴨川市八丁線～鴨川市・南房総市境	走りにくさ
26-2	国道410号	鴨川市区間	区間延伸
27	国道465号	君津市産生～大多喜町簡森	走りにくさ
28-1	(主)市原天津小湊線	君津市黄和田煙～鴨川市四方木	走りにくさ
28-2	(主)市原天津小湊線	鴨川市区間	区間延伸
29	(一)小橋佐貫停車場線	富津市作木～富津市鹿野山	走りにくさ
30	国道128号(笠原市区間)	笠原市区間	追加区間
31	国道409号(成田市区間)	成田市区間	追加区間
32	国道464号(鎌ヶ谷市区間)	鎌ヶ谷市区間	追加区間
33	国道464号(鎌ヶ谷市区間)	松戸市区間	追加区間
34	(主)浜野田街道長沼線(千葉市区間)	千葉市区間	追加区間
35	(主)船橋松戸線(船橋市区間)	船橋市区間	追加区間

図-現在の移動性阻害箇所

8. 移動性阻害箇所について

① 国道127号 富浦IC付近（状況）

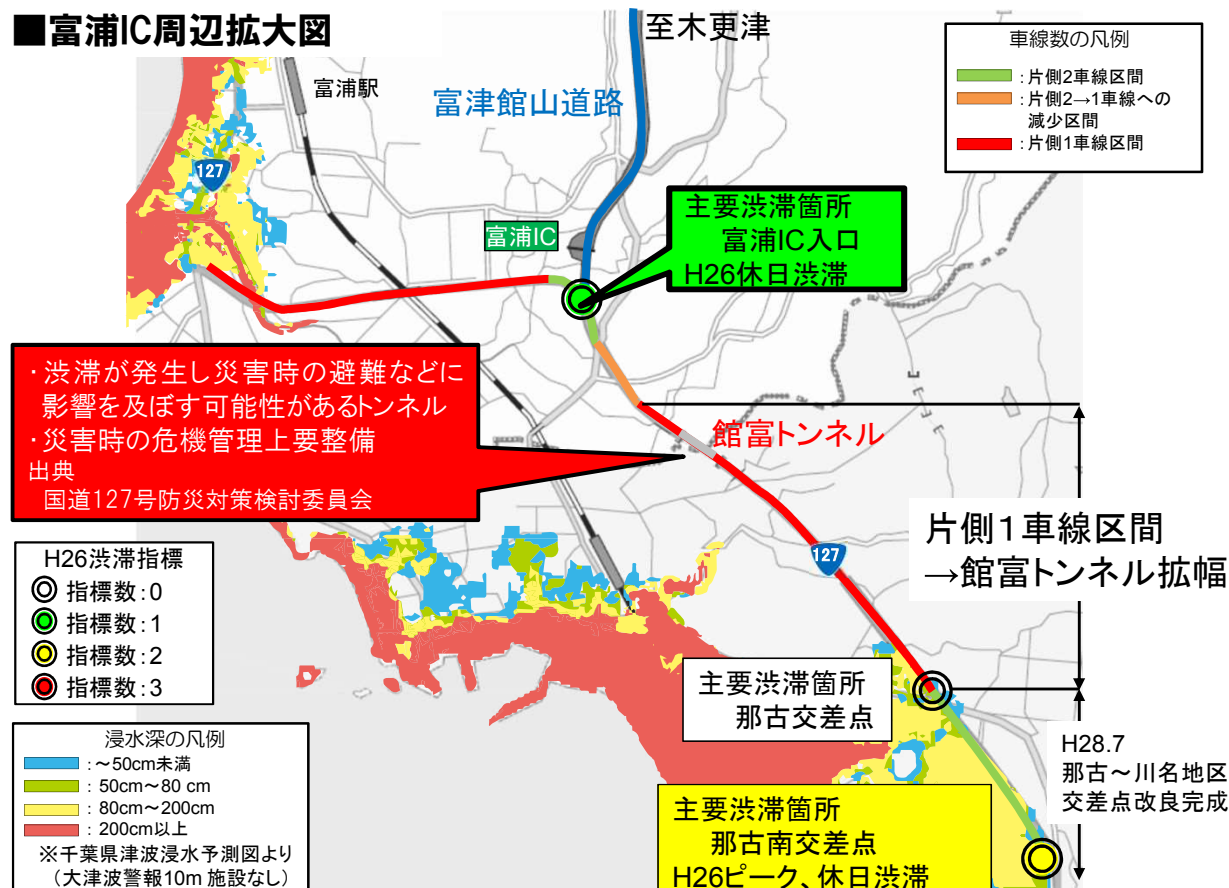
- アクアライン・千葉都心を経由した災害時支援ルートは富津館山道路のみとなっており、また、富津IC入口交差点以南においては、国道127号のみが緊急輸送路の1次路線に指定されている。
- 富津館山道の館富トンネルは、国道127号防災対策検討委員会により「渋滞が発生し災害時の避難などに影響を及ぼす可能性があるトンネル」、「災害時の危機管理上要整備（ボトルネック）」となっている。
- 国道127号の海側は津波浸水区域となっている。
- また、館富トンネル周辺の車線数は、片側1車線となっておりボトルネックとなっている。
- 災害時において富津IC以南から安全で円滑な移動を行うための4車線化の必要性について検討。

■緊急輸送路

アクアライン・千葉都心を経由した災害時支援ルートは富津館山道路のみ



■富浦IC周辺拡大図



8. 移動性阻害箇所について

② 木更津地区（国道409号 袖ヶ浦IC付近）

○木更津地区はアクアライン利用増加やアウトレットの拡大による観光交通の増加が見込まれ、かつH26湾岸地区WGで渋滞しているとの指摘がある。木更津地区を観光活動の視点から移動性阻害箇所として追加すべきか、次年度以降詳細に検討する。

■1 旅行速度分析

- ・平日昼間時間帯（7-19時）のDRMリンク単位の旅行速度分布を集計した。
- ・アクアライン連絡道以北において、国道16号の平均旅行速度が低く、それに伴い並行する県道87号、270号区間の平均旅行速度も低い状況が確認された。



8. 移動性阻害箇所について

■2 普通貨物車の流動状況分析(国道16号断面通過交通の一般道路及び高速道路の流動)

- ・平日昼間時間帯(7-19時)に国道16号198.5KP付近の断面を通過した普通貨物車に着目し、その流動を確認。
- ・その結果、県道87号は下り方向での、アクアライン方面を利用する車両が多いことがわかった。

