

# 平成25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25年6月10日 13:30～15:30

場 所 千葉テックビル 3階会議室

- 1 開 会 (あいさつ)
- 2 委員会規約
- 3 委員の紹介
- 4 委員会内容の事前説明 (これまでの取組状況)
- 5 議 事
  - (1) 前回委員会での主な指摘事項とその対応
  - (2) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会について
  - (3) 新たな移動性阻害箇所 (候補) の選定
  - (4) 今後の移動性阻害箇所の選定方針 (案) について
  - (5) 移動性阻害箇所に対する対策方針の検討
  - (6) 今後の予定
- 6 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】 第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会 説明資料
- ・【資料2】 移動性阻害箇所状況確認カルテ
- ・【資料3】 移動性阻害箇所の選定方針 (案) 検討例
- ・【資料4-1】 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 (千葉県版) 説明資料
- ・【資料4-2】 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果 (千葉県分抜粋)
- ・【資料4-3】 千葉県全体における対応方針について (案)

平成25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:千葉テックビル3階会議室

(委員長)  
千葉工業大学工学部  
赤羽 弘和  
教授 ○

国土交通省 関東地方整備局  
千葉国道事務所  
所 長 西村 政洋

国土交通省 関東地方整備局  
首都国道事務所  
所 長 山田 哲也  
副所長 深沢 哲也(代理)

国土交通省 関東運輸局  
千葉運輸支局  
支局長 星野 朗

東日本高速道路株式会社  
関東支社 千葉管理事務所  
所 長 光永 宏典  
工務担当課長 宮添 政志(代理)

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

東日本高速道路株式会社  
関東支社 千葉工事事務所  
所 長 河島 好広  
工務課長 浅 浩之(代理)

千葉市建設局道路部  
部 長 山本 喜章

千葉市消防局警防部  
部 長 安藤 勝

千葉県警察本部  
交通部交通総務課  
課 長 中村 正幸  
課長補佐 藤井 等(代理)

千葉県警察本部  
交通部交通規制課  
課 長 宮本 正明  
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 中山 雄二

一般社団法人  
千葉県トラック協会  
常務理事 高安 茂  
岩井 亮(代理)

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 千葉日报社  
理事広告局長 鎗田 光明

公益社団法人  
千葉県観光物産協会  
専務理事 岩下 豊久

事務局

〈欠席〉

千葉県県土整備部道路計画課  
課長 吉田 行伸

千葉県県土整備部道路整備課  
課長 鶴山 克己

入口

## 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19年 6月18日から施行する。

附 則 この規約は、平成23年12月14日から施行する。

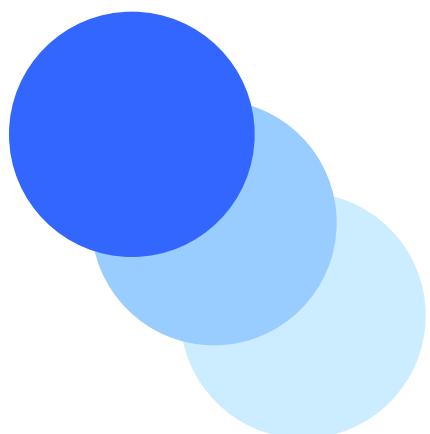
附 則 この規約は、平成24年 7月13日から施行する。

別紙

千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿（案）

（敬称略）

(委員長) 千葉工業大学 工学部 教授	赤羽 弘和
(委員) 千葉県警察本部 交通総務課長	中村 正幸
千葉県警察本部 交通規制課長	宮本 正明
一般社団法人 千葉県商工会議所連合会 事務局長	中山 雄二
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 理事広告局長	鎗田 光明
公益社団法人 千葉県観光物産協会 専務理事	岩下 豊久
千葉市消防局 警防部 部長	安藤 勝
東日本高速道路株式会社 千葉管理事務所長	光永 宏典
東日本高速道路株式会社 市原管理事務所長	加納 正志
東日本高速道路株式会社 千葉工事事務所長	河島 好広
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	星野 朗
千葉県 県土整備部 道路計画課長	吉田 行伸
千葉県 県土整備部 道路整備課長	鵜山 克己
千葉市 建設局 道路部長	山本 喜章
国土交通省関東地方整備局首都国道事務所長	山田 哲也
国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長	西村 政洋
(オブザーバー) 国土交通省 関東地方整備局 道路部	—



# 平成25年度 第1回

# 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

1. これまでの取り組み状況	1
2. 今回委員会の審議内容	4
3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応	5
4. 新たな移動性阻害箇所（候補）の選定	9
5. 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）について	12
6. 移動性阻害箇所に対する対策方針の検討	14
7. 今後の予定	15

2013年 6月10日

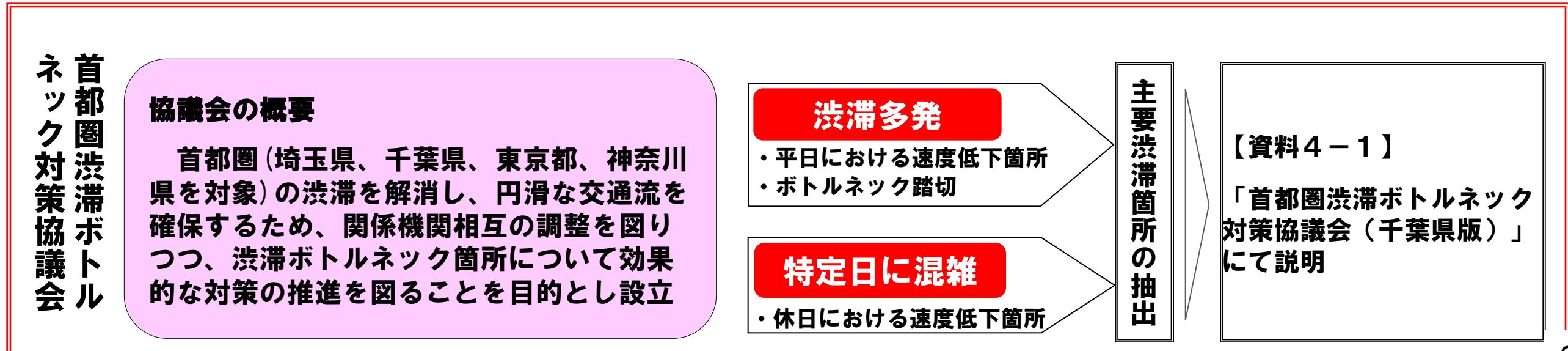
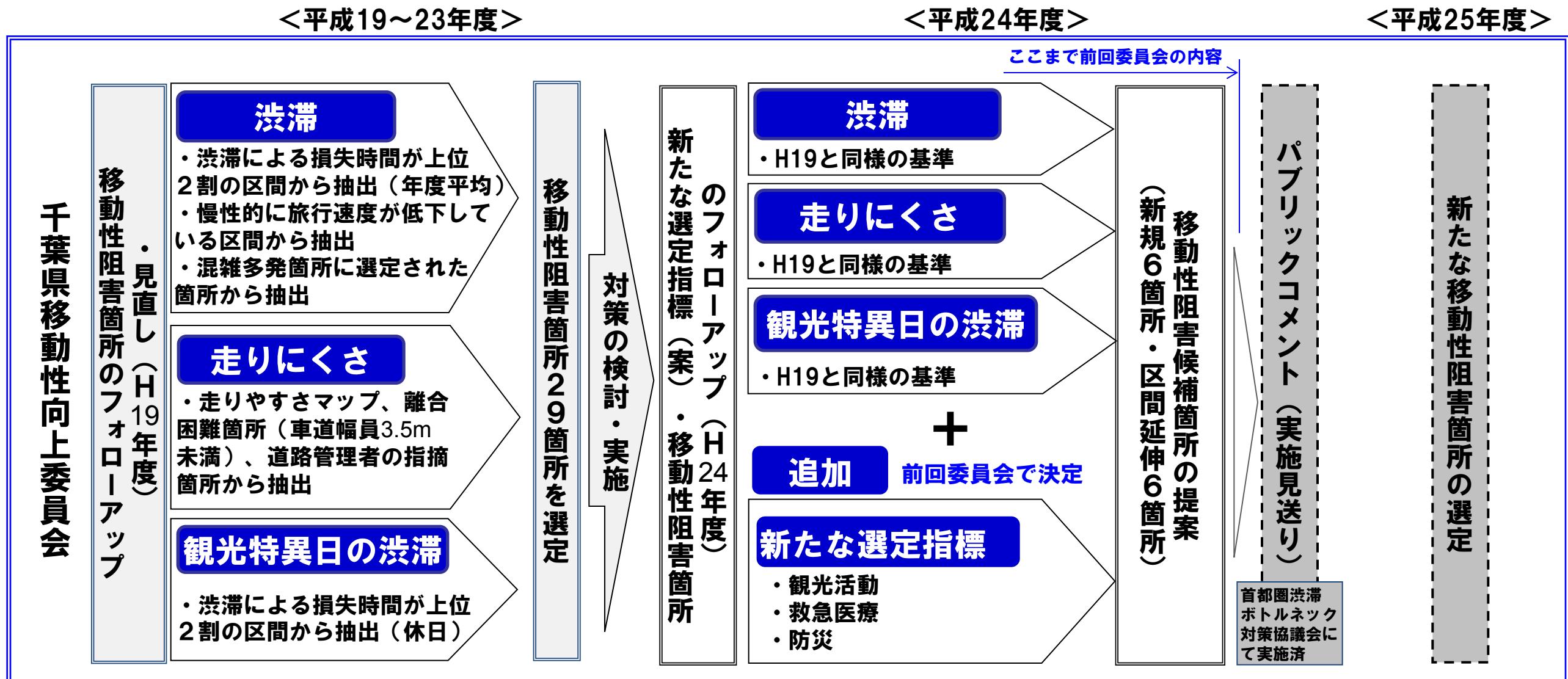
関東地方整備局 千葉国道事務所

# 1. これまでの取り組み状況

## ■ 検討経緯

開催日		移動性向上
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
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
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
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
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
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
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
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
平成23・24年度 第3回	H24.7	【千葉県移動性向上委員会】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】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)
平成25年度 第1回	H25.6 (今回)	【千葉県移動性向上委員会】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】主要渋滞箇所の特定結果、今後の検討方法

# 1. これまでの取り組み状況



# 1. これまでの取り組み状況

## 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

## 前回委員会で決定事項

- 新たな移動性阻害箇所候補の選定指標の決定
- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で新しく提案された指標については、移動性向上プロジェクト委員会で調整してきたデータを補完する意味で、新たな指標による抽出も採り入れる。

## 2. 今回委員会の審議内容

### ご意見を頂きたい事項

- 前回提案している新たな移動性阻害箇所（候補）の選定について
- 移動性阻害箇所状況確認カルテのまとめ方について
- 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）について
- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会における今後の検討方法について

### 3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

#### ■ 前回委員会（H24.7.13）での主な指摘事項とその対応

項目	主な指摘事項	対応方針(案)
移動性阻害箇所のPDCAサイクルの活用によるマネジメント	<p>①各移動性阻害箇所のPDCA具体的な時間軸を示した方が良い。</p> <p>②PDCAサイクルで「評価済」まで進んだ箇所はないのか。</p>	<p>①「対策事業の進捗状況」に実施年度を記入した。</p> <p>②整備効果確認済の3箇所について状況確認カルテを作成し、「評価済」とする。</p> <p>1)国道16号・126号 下市場～穴川3丁目 2)国道357号 市川市区間(海側のみ) 3)国道465号 君津市釜生～大多喜町筒森</p>
新たな選定指標「救急医療」について	現場での滞在時間のバラツキが小さいのであれば、その分を差し引いて、搬送時間に着目して分析した方が良いのではないのか。	消防機関ごとの「現場滞在時間」のバラツキについて算出した結果、平均搬送時間のみで評価する。
新たな移動性阻害箇所(案)の区間見直しについて	新規追加候補箇所No.11 の浜野四街道長沼線(千葉市)について、区間延長が千葉市内の21.6km全線区間となっているが、全区間渋滞している実感がないため区間延長の精査をお願いしたい。	従来の3指標(渋滞、走りにくさ、観光特異日)に当てはまらない区間を除外し、移動性阻害箇所として位置づける。

# 3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

## ■ 移動性阻害箇所（29箇所：H19年度選定） 対策事業の進捗状況 (H25.3末時点)

No.	路線名 または地区名	箇所名	阻害要因	対策事業	カテゴリー	Plan		Do				Check			Action	
						検討中	計画済	準備中	実施中	一部完了	完了	調査中	整備効果確認	評価済		備考
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） 千葉柏道路	交差点の円滑化 面的な対策		H11年度～			H19年度						
2	国道16号・126号	下市場～穴川3丁目	渋滞	穴川地区 新港横戸町線	面的な対策						H22年度		H22年度	H25年度	全区間評価	完了
3	国道357号	二俣～秋津	渋滞	若松交差点改良 谷津船橋IC 東京湾岸道路（千葉県区間）	交差点の円滑化 分合流の円滑化 面的な対策		H18年度		H21年度～ H23年度～							
4	国道357号	登戸4丁目～寒川大橋	渋滞	湾岸千葉地区改良（地下立体）	単路部の交通容量の拡大		S44年度	H15年度～	H17年度～							
5	国道357号	千葉西署入口～登戸4丁目	渋滞	湾岸千葉地区改良（交通円滑化）	単路部の交通容量の拡大		S44年度	H15年度～	H23年度～							
6	国道357号	稲荷町3～村田町	渋滞	蘇我地区	単路部の交通容量の拡大											
7	国道357号	市川市区間（海側のみ）	渋滞	千鳥町・高浜立体 塩浜地区	単路部の交通容量の拡大		S44年度		H11年度～	H15年度	H19年度		H20年度	H25年度	全区間評価	完了
8	国道51号	桜木町（旧道部）	渋滞	貝塚地区	分合流の円滑化											
9	国道51号	若松町～坂戸	渋滞	北千葉拡幅	単路部の交通容量の拡大	S44年度～	S60年度	S62年度～	H15年度～	H21年度						
10	国道51号	並木～寺台	渋滞	成田拡幅	単路部の交通容量の拡大		S43年度	S45年度～	S46年度～	H13年度						
11	国道6号	旭町～北柏入口	渋滞	現道対策（交差点改良）	交差点の円滑化											
12	国道6号	松戸隧道交差点	渋滞	現道対策（交差点改良）	交差点の円滑化											
13	国道126号	加曾利交差点	渋滞	現道対策（交差点改良）	交差点の円滑化											
14	国道126号	宮田交差点	走りにくさ	現道対策（交差点改良）	交差点の円滑化											
15	国道127号	富津市湊～館山市北条	走りにくさ	127号防災 館山バイパス	道路改良 単路部の交通容量の拡大											
16	東葛・葛南地域	市川松戸線（市川～松戸区 間）	渋滞	現道拡幅 外環	単路部の交通容量の拡大 面的な対策	S44年度～	H8年度	H8年度～	H10年度～							
17	東葛・葛南地域	松戸原木線（市川～松戸区 間）	渋滞	現道拡幅 外環	単路部の交通容量の拡大 面的な対策	S44年度～	H8年度	H8年度～	H10年度～							
18	東葛・葛南地域	高塚新田市川線（市川市区 間）	渋滞	現道拡幅 外環	単路部の交通容量の拡大 面的な対策	S44年度～	H8年度	H8年度～	H10年度～							
19	東葛・葛南地域	市川柏線（市川～松戸区 間）	渋滞	箕輪青葉台線（バイパス） 外環	単路部の交通容量の拡大 面的な対策	S44年度～	H8年度	H8年度～	H10年度～							
20	国道128号	突入トンネル付近	走りにくさ	突入バイパス	単路部の交通容量の拡大				H23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	銚子連絡道路（一期） 銚子連絡道路（二期）	面的な対策 面的な対策	S63年度～	H6年度		H9年度～	H18年度						
22	国道128号	千葉鴨川線、鴨川保田線	観光特異日	バイパス整備	単路部の交通容量の拡大											
23	国道297号	米沢、牛久	観光特異日	現道対策（交差点改良） バイパス整備	交差点の円滑化 単路部の交通容量の拡大				H22年度～							
24	国道128号	御宿～勝浦（勝浦市墨名付近）	観光特異日	墨名IC	分合流の円滑化											
25	国道410号	南房総市大井下～南房総市鯨岡	走りにくさ	川谷拡幅	単路部の交通容量の拡大				H19年度～	H22年度						
26	国道410号	鴨川市八丁堰～鴨川市・南房総市境	走りにくさ	八丁拡幅	単路部の交通容量の拡大											
27	国道465号	君津市釜生～大多喜町筒森	走りにくさ	釜生バイパス 筒森バイパス 黄和田畑拡幅	単路部の交通容量の拡大 単路部の交通容量の拡大 単路部の交通容量の拡大		S54年度			H11年度						
28	(主) 市原天津小湊線	君津市黄和田畑～鴨川市四方木	走りにくさ	現道拡幅、バイパス	単路部の交通容量の拡大				H18年度～							
29	(一) 小櫃佐貫停車場線	富津市作木～富津市鹿野山	走りにくさ	現道拡幅	単路部の交通容量の拡大											

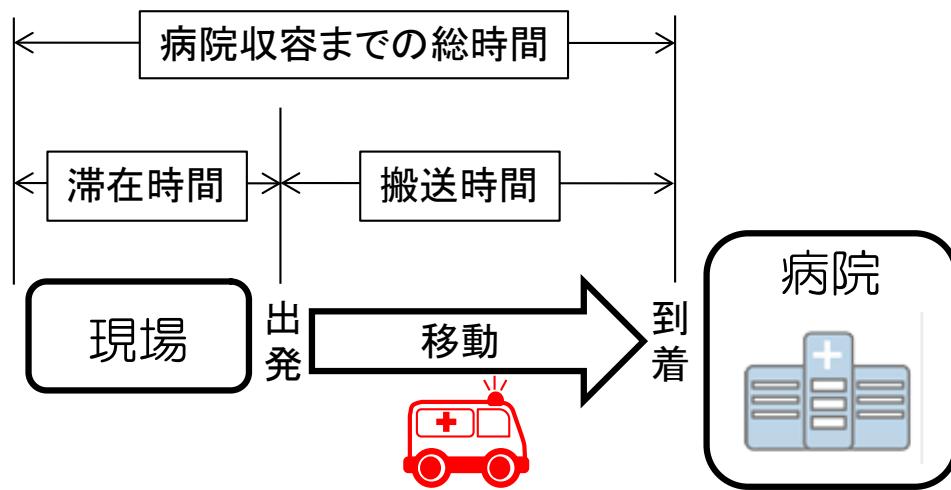
整備効果の評価がされている事業

# 3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

## ■ 新たな選定指標「救急医療」について

- 千葉県内の消防機関別の「現場滞在時間」、「病院収容までの総時間」をもとに、「平均搬送時間」を算出。
- 標準偏差の確認の結果、現場滞在時間のばらつきが小さいため、「病院収容までの総時間」から「現場滞在時間」を控除
- 今後、「救急医療」の指標については、「平均搬送時間」のみで評価。

### ▼ 搬送時間の説明



「平均搬送時間」と比較して、「現場滞在時間」のバラツキが小さい(=標準偏差が小)

### ▼ 消防機関別平均現場滞在時間、平均搬送時間 (H23年9,10月)

消防機関	市町村名	搬送回数	病院収容までの総時間(分)	平均現場滞在時間(分)	平均搬送時間(分)	平均搬送時間が千葉県全県平均以上なら○	関連事業(事業中路線)	関連事業(構想路線)
全県		41749	40.3	19.3	22.8			
千葉	千葉市	7519	39.6	21.6	18.0	-	湾岸千葉地区改良・北千葉拡幅	東京湾岸道路(千葉地区)・湾岸バイパス
市川	市川市	3017	42.7	24.2	18.5	-	東京湾岸道路・外環	
船橋	船橋市	4147	42.8	20.7	22.1	-	東京湾岸道路・外環	湾岸バイパス
習志野	習志野市	1102	34.2	17.9	16.3	-	東京湾岸道路	
八千代	八千代市	1148	37.2	15.7	21.5	-	千葉柏道路	千葉柏道路
鎌ヶ谷	鎌ヶ谷市	699	34.3	15.4	18.9	-		北千葉道路(市川～鎌ヶ谷)
浦安	浦安市	853	41.0	24.7	16.3	-	東京湾岸道路	
松戸	松戸市	3265	37.5	20.9	16.6	-	外環	国道6号松戸地区
野田	野田市	976	33.6	14.5	19.1	-		千葉柏道路
柏	柏市	2657	32.2	14.9	17.3	-		千葉柏道路
流山	流山市	910	34.5	15.8	18.7	-		
我孫子	我孫子市	752	38.5	19.3	19.2	-		千葉茨城道路
成田	成田市	926	45.6	19.9	25.7	○	成田拡幅・大栄拡幅・圏央道(つくば～大栄)	
	神崎町					○	圏央道(つくば～大栄)	
四街道	四街道市	523	41.1	20.7	20.4	-	北千葉拡幅	
富里	富里市	275	46.1	19.3	26.8	○		
栄	栄町	129	46.4	18.3	28.1	○	成田拡幅	千葉茨城道路
佐倉	佐倉市	1661	42.7	20.6	22.1	-	圏央道(つくば～大栄)	
	八街市					-		
	酒々井町					-	圏央道(つくば～大栄)	
印西地区	印西市	905	43.6	19.9	23.7	○	北千葉道路(印西～成田)	千葉茨城道路
	白井市					○		千葉柏道路
銚子	銚子市	388	38.5	15.4	23.1	○		銚子連絡道路
旭	旭市	475	30.0	10.0	20.0	-	圏央道(大栄～横芝)	銚子連絡道路
匝瑳	匝瑳市	391	46.2	20.1	26.1	○	圏央道(大栄～横芝)	
	横芝光町					○	圏央道(大栄～横芝)	
香取広域	香取市	676	45.4	17.7	27.7	○	大栄拡幅	
	多古町					○	圏央道(大栄～横芝)	
	東庄町					○		
長生郡市	茂原市	1163	46.9	18.3	28.6	○	圏央道(木更津～東金)	
	一宮町					○	圏央道(木更津～東金)	
	睦沢町					○	圏央道(木更津～東金)	
	長生村					○	圏央道(木更津～東金)	
	白子町					○	圏央道(木更津～東金)	
	長柄町					○	圏央道(木更津～東金)	
	長南町					○	圏央道(木更津～東金)	
	東金市					○	圏央道(木更津～東金)	
山武郡市	山武市	1342	50.1	20.0	30.1	○	圏央道(大栄～横芝)	
	大網白里町					○	圏央道(木更津～東金)	
	九十九里町					○	圏央道(木更津～東金)	
	芝山町					○	圏央道(大栄～横芝)	
夷隅郡市	勝浦市	584	49.0	17.0	32.0	○		鴨川・大原道路
	いすみ市					○		鴨川・大原道路
	大多喜町					○	圏央道(木更津～東金)	鴨川・大原道路
	御宿町					○		鴨川・大原道路
安房郡市	館山市	1023	42.8	15.6	27.2	○		富津館山道路延伸
	鴨川市					○		館山・鴨川道路
	南房総市					○		富津館山道路延伸
	鋸南町					○		
木更津	木更津市	879	38.3	17.4	20.9	-	圏央道(木更津～東金)	東京湾岸道路(千葉地区)
君津	君津市	619	38.4	15.3	23.1	○		東京湾岸道路(千葉地区)
富津	富津市	331	46.0	15.7	30.3	○		
袖ヶ浦	袖ヶ浦市	471	40.2	18.4	21.8	-		東京湾岸道路(千葉地区)・アクアラインⅡ期
市原	市原市	1943	42.3	16.9	25.4	○	圏央道(木更津～東金)	東京湾岸道路(千葉地区)
標準偏差		-	5.05	2.98	4.46			

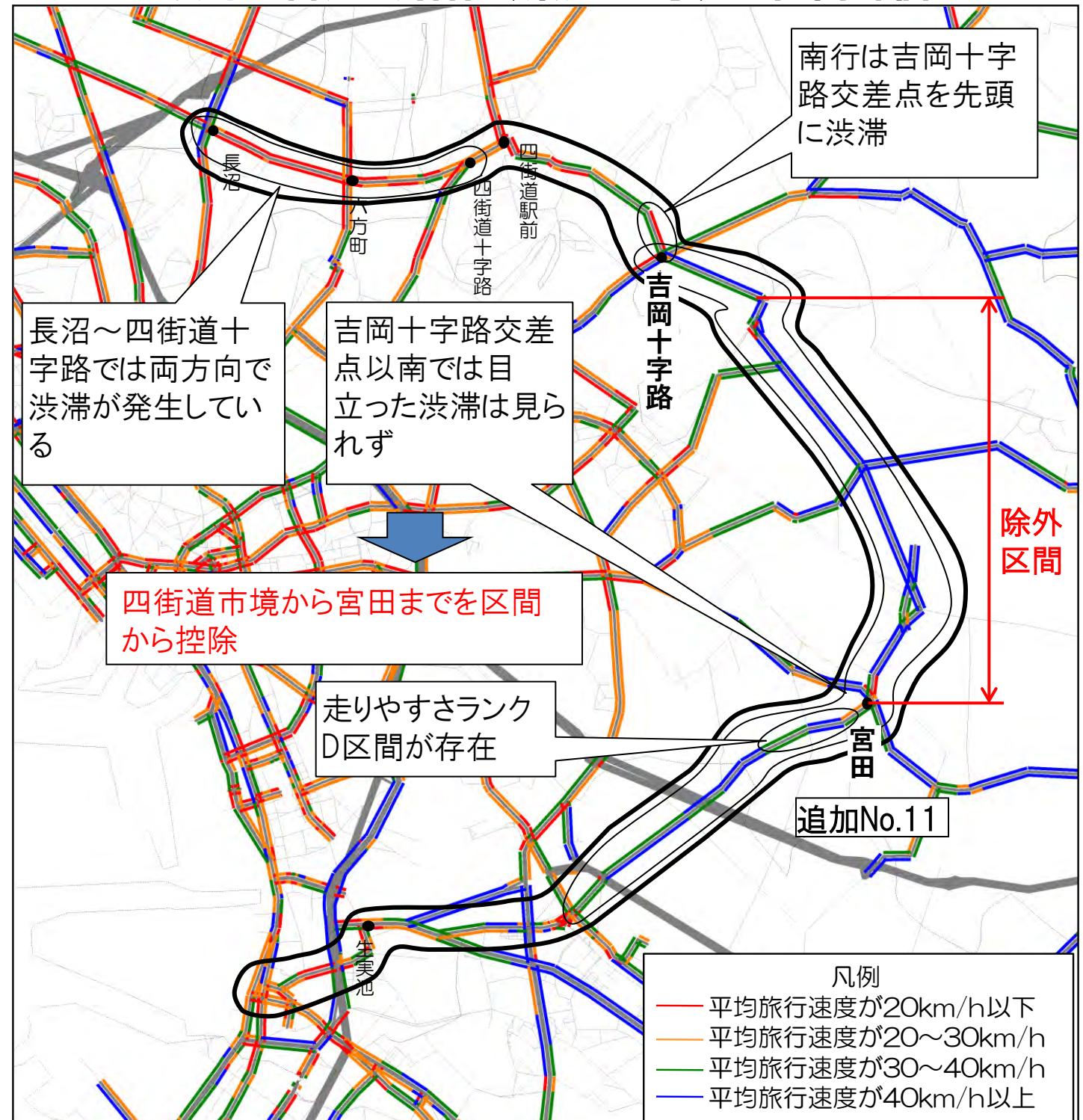
出典: 千葉県健康福祉部医療整備課 救急搬送実態調査結果(H24年3月)

### 3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

#### ■ 移動性阻害箇所（案）の区間見直しについて

- 浜野四街道長沼線(県道66号)について、H23年度民間プローブデータをもとにDRM区間毎、上下別に旅行速度を算出した結果、右図のようになった。
- 上記を踏まえ、四街道市境から宮田までを区間から控除。

▼浜野四街道長沼線（県道66号）の区間評価

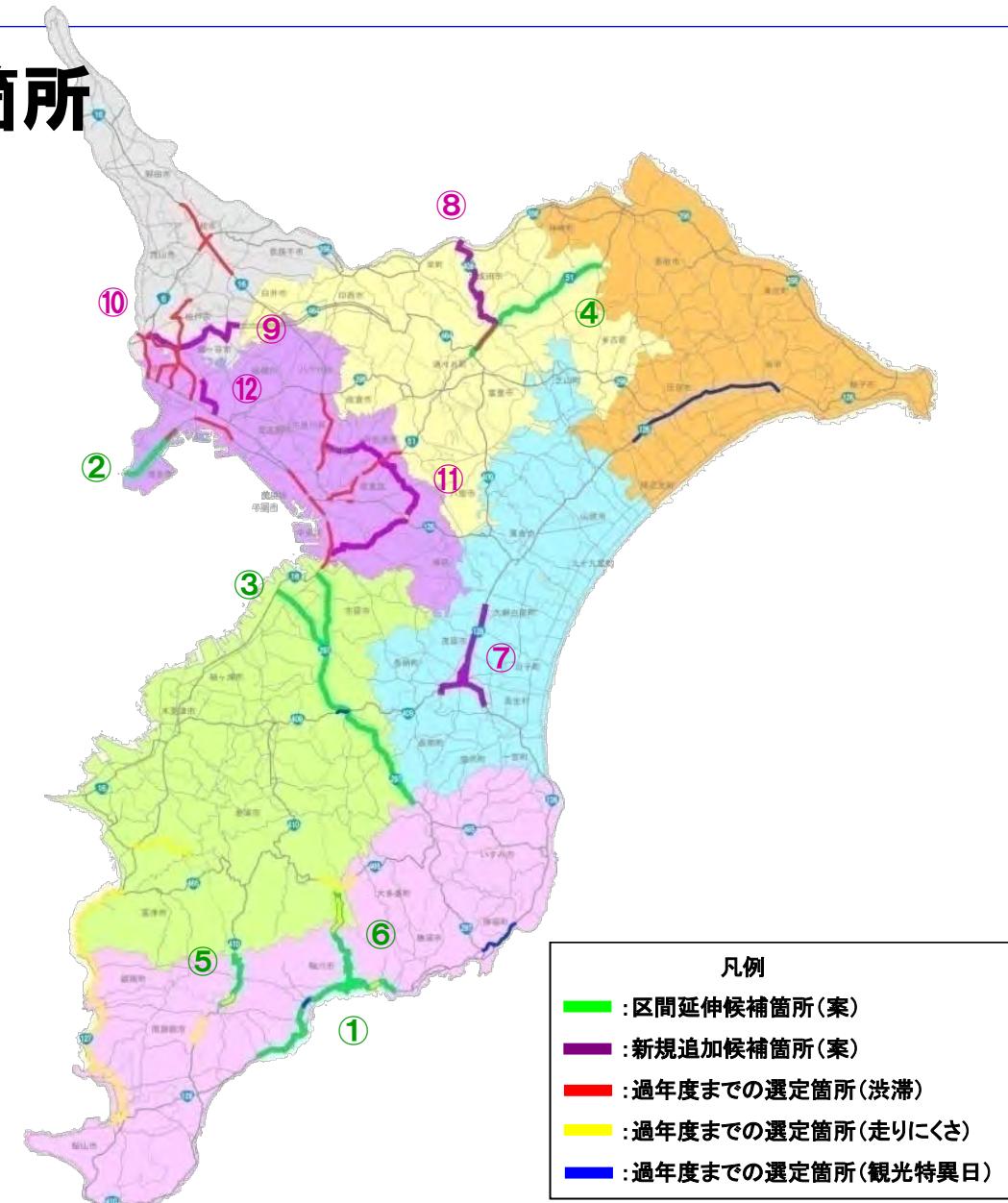


出典：H23年度民間プローブデータ

# 4. 新たな移動性阻害箇所（候補）の選定

## ■ 前回委員会で提案した新たな移動性阻害箇所

- 市町村別路線単位で、「既存の選定指標」+「新たな選定指標(案)」の組み合わせから候補箇所を検討。
- 候補箇所に位置づけられた路線
  - ① 既存の移動性阻害箇所を含む区間については「区間延伸」
  - ② 道路管理者や道路利用者からの要望が多い区間については「新規追加」
- 区間延伸候補箇所(案)として6箇所、新規追加候補箇所(案)として6箇所を選定(暫定12箇所)



凡例	
緑色	: 区間延伸候補箇所(案)
紫色	: 新規追加候補箇所(案)
赤色	: 過年度までの選定箇所(渋滞)
黄色	: 過年度までの選定箇所(走りにくさ)
青色	: 過年度までの選定箇所(観光特異日)

### ▼ 前回委員会にて提案した移動性阻害箇所

No.	路線	区間延長 (km)	従来の選定指標に該当する区間数			新たな選定指標に該当する区間数			見直し内容 (案)
			【渋滞】	【走りにくさ】	【観光特異日の渋滞】	【観光活動】	【救急医療】	【防災】	
1	一般国道128号(鴨川市)	33.6	-	●	●	○	○	-	区間延伸
2	一般国道357号(浦安市)	6.1	●	-	●	○	-	-	区間延伸
3	一般国道297号(市原市)	41.2	●	-	●	-	○	○液状化	区間延伸
4	一般国道51号(成田市)	18.3	●	-	●	-	○	-	区間延伸
5	一般国道410号(鴨川市)	7.9	-	●	-	○	○	-	区間延伸
6	市原天津小湊線(鴨川市)	16.0	-	●	-	○	○	-	区間延伸
7	一般国道128号(茂原市)	8.2	●	-	●	-	○	○液状化	新規追加
8	一般国道408号(成田市)	11.3	●	-	●	-	○	-	新規追加
9	一般国道464号(鎌ヶ谷市)	3.6	●	-	●	-	-	○液状化	新規追加
10	一般国道464号(松戸市)	8.5	●	-	●	-	-	○液状化	新規追加
11	浜野四街道長沼線(千葉市)	21.6	●	●	●	-	○	-	新規追加
12	船橋松戸線(船橋市)	4.2	●	●	●	-	○	-	新規追加

# 4. 新たな移動性阻害箇所（候補）の選定

## ■ センサス区間単位の評価

- ▶ 前回提案している新たな移動性阻害箇所(候補)については、浜野四街道長沼線同様に市町村単位で区間を設定すると実感と合わなくなるため、各路線をH17センサス区間単位で分割。
- ▶ 従来の3指標(渋滞、走りにくさ、観光特異日)に当てはまらない区間を除外し、移動性阻害箇所として位置づける。

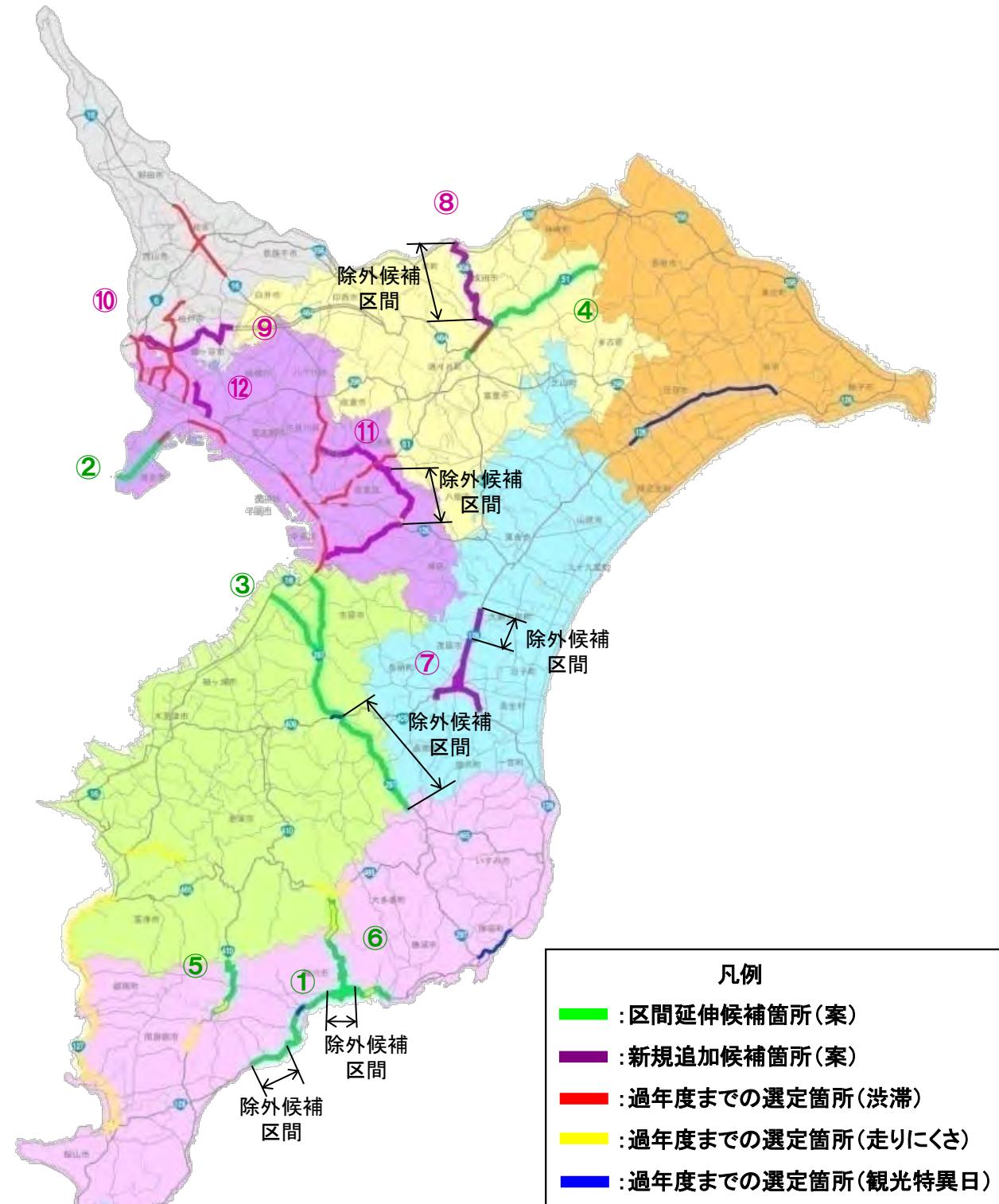
### ▼ 新たな移動性阻害箇所（候補）【センサス区間単位の評価】

移動性阻害箇所 No.	センサス区間番号	路線名	市町村	観測地点名	距離 (km)	【渋滞】	【走りにくさ】	【観光特異日の渋滞】	【観光活動】	【救急医療】	【防災】	従来の選定指標該当数	新たな選定指標該当数	合計 (H24年度)	判定	主要渋滞箇所の有無
追加No.1	71105	一般国道128号	鴨川市	(鴨川市内浦1923)	3.7	-	●	-	●	●	-	1	2	3		×
	1105	一般国道128号	鴨川市	鴨川市天津(天津BP)	4.4	-	-	-	●	●	-	0	2	2	除外候補区間	×
	1104	一般国道128号	鴨川市	鴨川市横渚	7.8	●	-	●	●	●	-	2	2	4		○
	1103	一般国道128号	鴨川市	南房総市境～(一)浜波大港線	6.6	-	-	-	-	●	-	0	1	1	除外候補区間	×
追加No.2	1184	一般国道357号	浦安市	浦安市富岡1丁目	6.1	●	-	-	●	-	●	1	2	3		○
追加No.3	1154	一般国道297号	市原市	大多喜町・市原市境～米沢交差点	13.9	-	-	-	-	●	●	0	2	2	除外候補区間	○
	1155	一般国道297号	市原市	市原市田尾183	14.6	●	-	-	-	●	-	1	1	2		○
	71155	一般国道297号	市原市	(市原市門前201)	3.3	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	11155	一般国道297号	市原市	市原市村上	7.2	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
追加No.4	1043	一般国道51号	成田市	酒々井町・成田市境～不動橋交差点	1.4	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	1044	一般国道51号	成田市	成田市寺台9	3.9	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	1045	一般国道51号	成田市	成田市吉岡1115	14.4	●	-	●	-	●	●	2	2	4		○
追加No.5	1225	一般国道410号	鴨川市	鴨川市大川面1189-3	7.8	-	●	-	●	●	-	1	2	3		×
追加No.6	4110	市原天津小湊線	鴨川市	鴨川市坂本3703	14.3	-	●	-	●	●	-	1	2	3		×
追加No.7	1109	一般国道128号	茂原市	一宮町・茂原市境～(主)千葉茂原線	4.3	●	-	-	-	●	●	1	2	3		×
	1210	一般国道128号	茂原市	茂原市上茂原168	2.0	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	11109	一般国道128号	茂原市	茂原市茂原1102-1	3.2	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	1110	一般国道128号	茂原市	茂原市腰当1150	5.0	●	-	●	-	●	●	2	2	4		×
	1111	一般国道128号	茂原市	茂原市法目2248	3.5	-	-	-	-	●	●	0	2	2	除外候補区間	×
追加No.8	1191	一般国道408号	成田市	成田市ウイング土屋102	1.6	●	-	●	-	●	-	2	1	3		○
	1192	一般国道408号	成田市	成田市宝田2760	9.3	-	-	-	-	●	-	0	1	1	除外候補区間	○
	31091	一般国道408号	成田市	(国)356号～県境	0.4	●	-	●	-	●	-	2	1	3		×
追加No.9	1242	一般国道464号	鎌ヶ谷市	鎌ヶ谷市初富本町2-15-7	2.2	●	-	●	-	-	-	2	0	2		○
	41003	一般国道464号	鎌ヶ谷市	(主)船橋我孫子線～(主)船橋我孫子線	1.4	●	-	●	-	-	-	2	0	2		○
追加No.10	1241	一般国道464号	松戸市	松戸市和名ヶ谷1427	8.5	●	-	●	-	-	-	2	0	2		○
追加No.11	4014	浜野四街道長沼線	千葉市	千葉市稲毛区長沼原町	2.3	●	-	●	-	-	-	2	0	2		○
	34012	浜野四街道長沼線	千葉市	稲毛区小深町(行政界)～稲毛区小深町	1.1	●	-	-	-	-	-	1	0	1		○
	34090	浜野四街道長沼線	四街道市	千葉市境～(主)千葉臼井印西線	4.9	●	-	●	-	-	-	2	0	2		○
	4013	浜野四街道長沼線	千葉市	千葉市若葉区下田町304	7.3	-	-	-	-	-	-	0	0	0	除外候補区間	×
	4012	浜野四街道長沼線	千葉市	千葉市若葉区佐和町149	10.9	-	●	-	-	-	-	1	0	1		○
追加No.12	44005	船橋松戸線	船橋市	(主)船橋停車場線～(主)市川印西線	4.2	●	●	●	-	-	-	3	0	3		○

従来の選定指標該当数が0

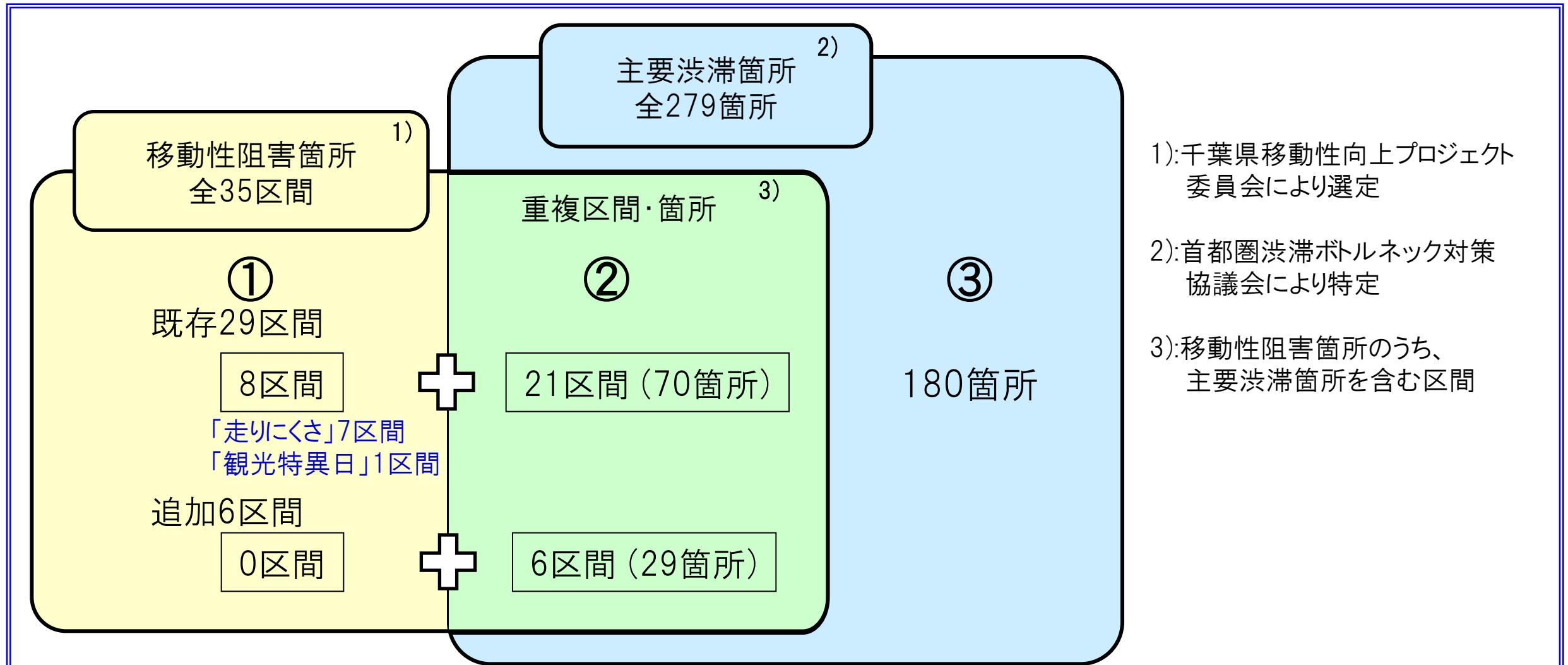
# 4. 新たな移動性阻害箇所（候補）の選定

## ■ 新たな移動性阻害箇所の除外候補区間



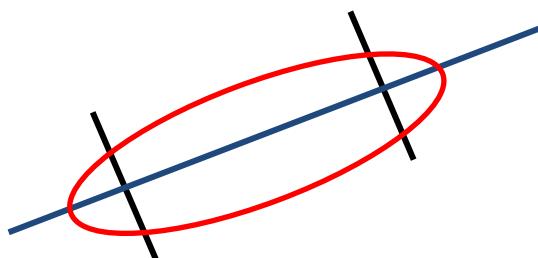
# 5. 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）について

## ■ 移動性阻害箇所と主要渋滞箇所との相関について

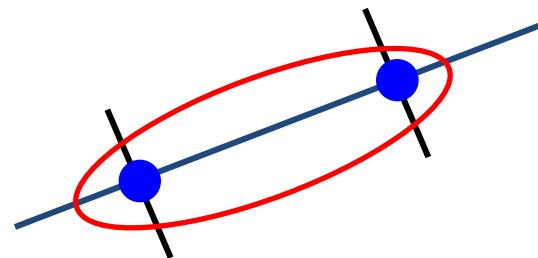


### 移動性阻害箇所と主要渋滞箇所との相関状況イメージ

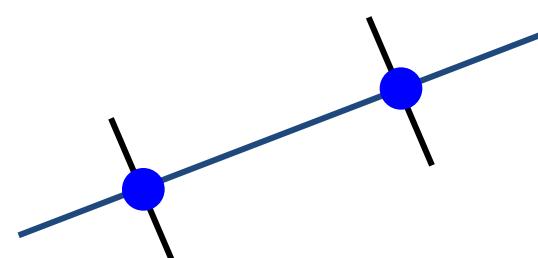
① 移動性阻害箇所のみ



② 重複区間・箇所



③ 主要渋滞箇所のみ



凡例

-  移動性阻害箇所
-  主要渋滞箇所

# 5. 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）について

## ■ 移動性阻害箇所と主要渋滞箇所の渋滞指標の対比

主要渋滞箇所は道路利用者の意見を反映した渋滞箇所として整理。今後は移動性阻害箇所と主要渋滞箇所の渋滞指標の対比したうえで、優先的に移動性阻害箇所としてPDCAサイクルにかけていく箇所を検討。

例：【資料3】「移動性阻害箇所の選定方針(案)検討例」に示すような候補箇所の区間延伸等を検討。

### 移動性阻害箇所の指標

	視点	指標(案)	設定基準(案)
従来の選定指標	渋滞	損失時間	・損失時間が上位2割の区間(年度平均)
		旅行時間	・慢性的に旅行速度が低下している区間(20km/h以下)
		VICS渋滞時間	・渋滞発生度が上位2割の区間(年度平均)
	走りにくさ	走りやすさマップ	・走りやすさマップでDランクの区間 (車道幅員3.5m未満の箇所) (幅員狭小／線形不良／交通不能区間)
	観光特異日の渋滞	損失時間	・損失時間が上位2割の区間(休日)

	視点	指標(案)	設定基準(案)
新たな選定指標	観光活動	・観光客の多い地域	・人口に対する観光入込客数が上位2割の市町村
		・平休比の高い路線	・平日休日交通量比が1.0以上の区間
	救急医療	・搬送時間の長さ	・搬送時間が千葉県平均以上の市町村の路線
	防災	・通行止め危険箇所	・事前通行止め規制区間／通行止め発生区間
・液状化危険箇所		・液状化危険度が高い地域に該当する箇所	
・津波浸水危険箇所		・津波により浸水が想定される箇所	
	・代替性の低い区間	・県内各市町村から、千葉市へ行く際に想定されるルートにおいて、上記3箇所のいずれかにより、寸断が想定される箇所	

### 主要渋滞箇所の指標(渋滞のみ)

視点	指標(案)	設定基準(案)
渋滞多発	平日における速度低下箇所	・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 ・平日ピーク時の平均旅行速度が10km/h以下の箇所
	ボトルネック踏切	・各渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所
特定日に混雑	休日における速度低下箇所	・休日昼間12時間の5%タイル旅行速度が10km/h以下の箇所

# 6. 移動性阻害箇所に対する対策方針の検討

## ■ 検討方針の紹介

選定した新たな移動性阻害箇所に対する対策方針の考え方について、下の「対策の分類」を参考に検討し、対策方針を決定する。

表 『対策の分類』

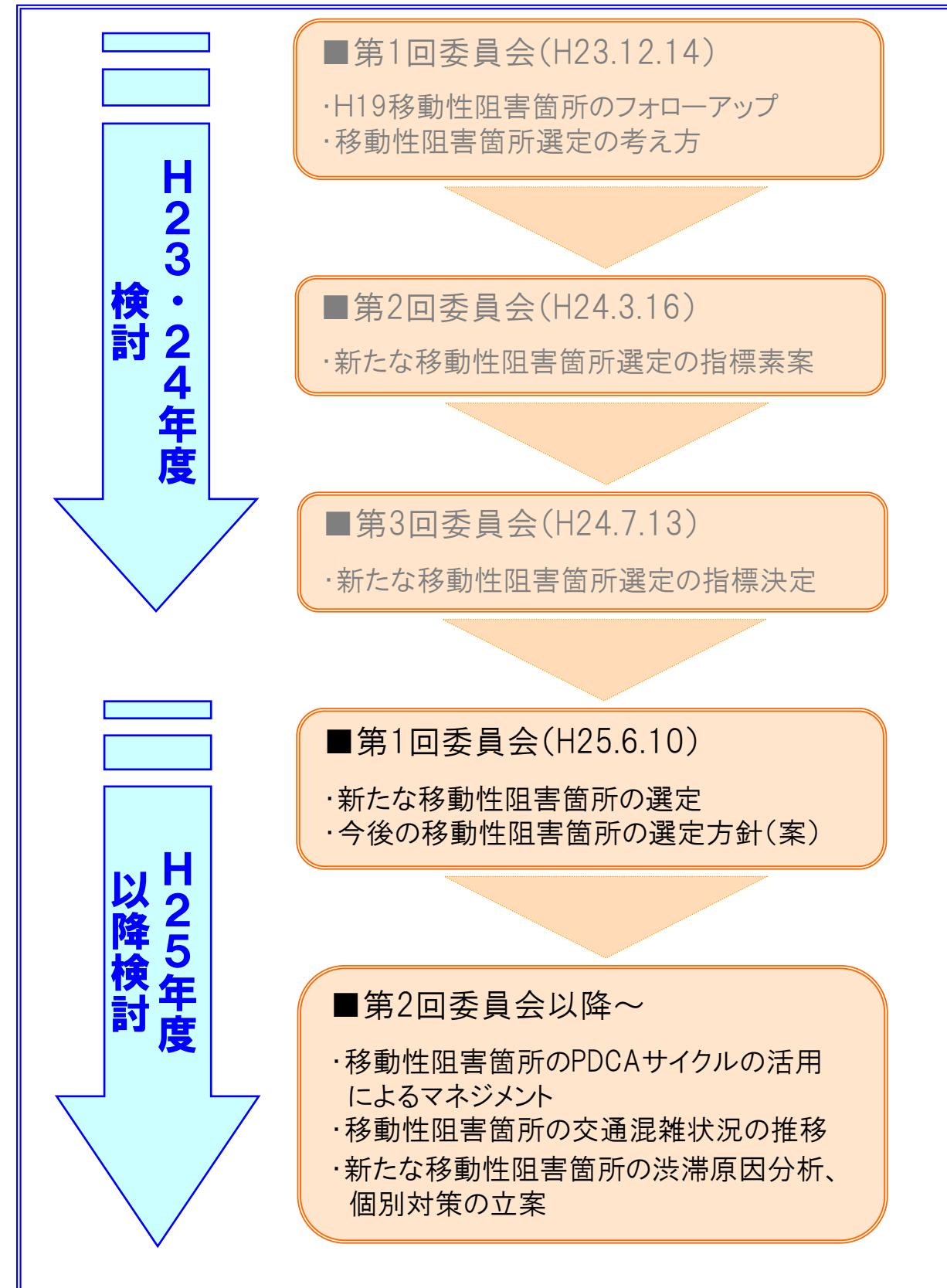
	カテゴリー	カテゴリーに含まれる具体的な対策方針
1	交通需要の調整	周知活動、TDM(料金施策、ロードプライシング、パーク&ライド 等)、マルチモーダル(鉄道と高速バスの結節強化、駅等の交通拠点へのアクセス強化 等)
2	交差点の円滑化	【ハード対策】右折滞留長の延長、右左折車線の増設、車線運用の見直し、交差点の立体化 等 【ソフト対策】信号現示・隣接交差点との信号調整 等
3	分合流の円滑化	ランプ部の分合流の改良 等
4	単路部の交通容量の拡大	バイパスの整備、拡幅による車線の増設、バスベイの設置、大規模施設入口の付加車線設置、駐車車両対策 等
5	踏切の円滑化	【ハード対策】鉄道の立体化、踏切の集約化、交差道路の立体化 等 【ソフト対策】踏切前後の交差点の信号制御の最適化 等
6	面的な対策	環状道路の整備、都市間・地域間ネットワークの整備 等
7	道路改良	サグ部・線形不良箇所の道路構造改良 等

※上記2～7の各カテゴリーは、交通容量拡大策に分類される

# 7. 今後の予定

## ■次回委員会の議事事項（案）

1. 移動性阻害箇所のPDCAサイクルの活用によるマネジメント
2. 移動性阻害箇所の交通混雑状況の推移
3. 新たな移動性阻害箇所の渋滞原因分析、個別対策の立案



# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ（案）

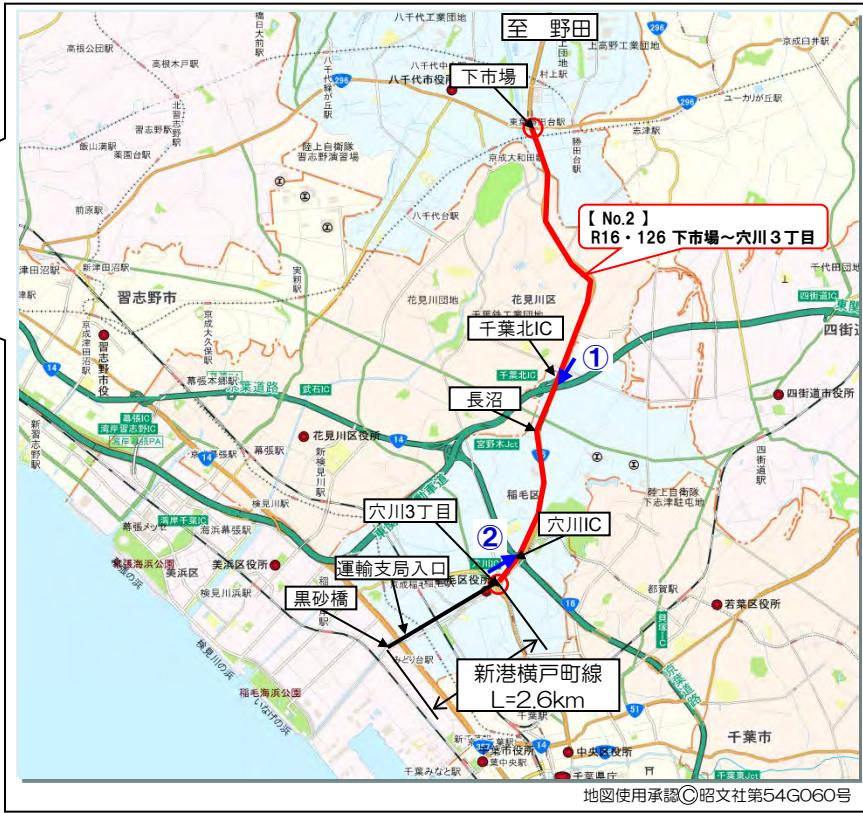
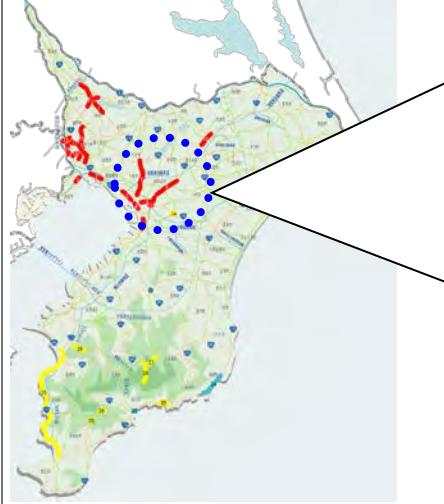
- ①国道16号・126号 下市場～穴川3丁目・・・・・・・・・・ p1～2
- ②国道357号 市川市区間(海側のみ)・・・・・・・・・・ p3～5
- ③国道465号 君津市釜生～大多喜町筒森・・・・・・・・・・ p6～7

# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【下市場～穴川3丁目】

## 対策事業の進捗状況

エリア	No.	路線名または地区名	箇所名					阻害要因		
			下市場～穴川3丁目					渋滞		
千葉地区	2	国道16号・126号								
対策事業	Plan		Do			Check			Action	
	検討中	計画済	準備中	実施中	一部完了	完了	調査中	整備効果確認		評価済
新港横戸町線						H22年度	H22年度			全区間評価

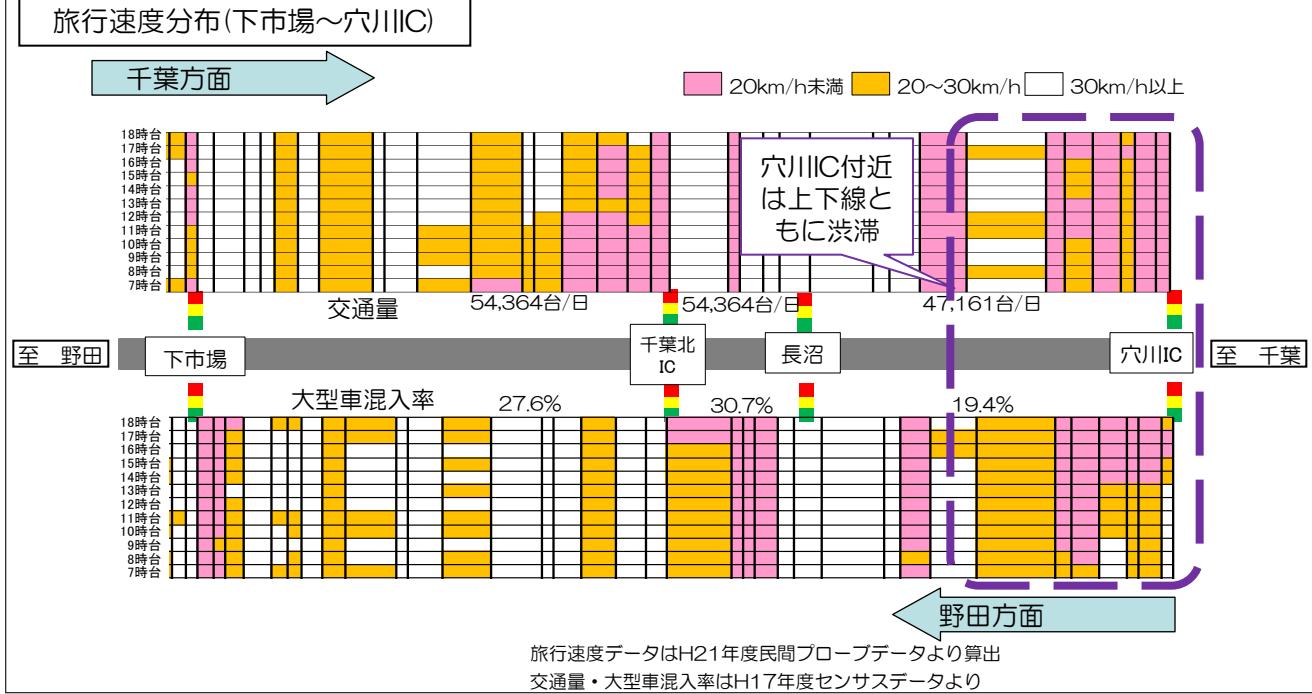
## 位置図



## 抽出基準

- ・H16年度(選定時)の渋滞損失時間が上位2割の区間
- ・平均旅行速度の変動が大きく、定時性の確保が困難
- ・前後区間に比べ、極端にサービス水準が低下している区間

## 対策前の交通状況 (H21年度)



## 渋滞要因



整備前の下市場～穴川3丁目間航空写真(H21.12)

### ①千葉北IC



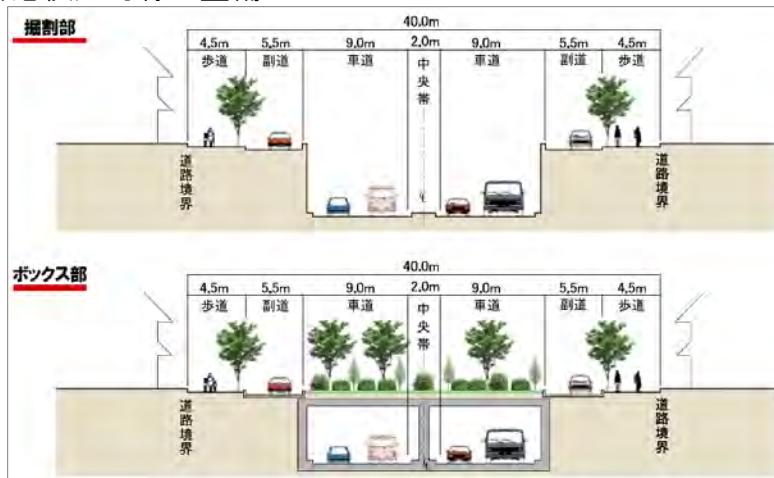
### ②穴川IC



# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【下市場～穴川3丁目】

## 対策内容 (Plan)

■千葉都市計画道路 3・4・33号新港横戸町線の整備



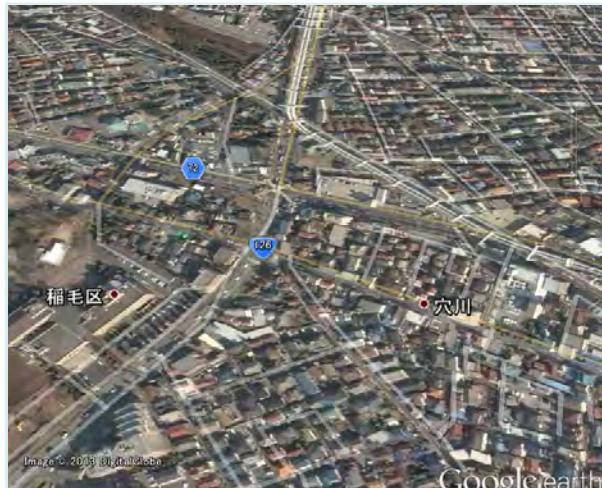
新港横戸町線 計画断面図



整備前の新港横戸町線航空写真(H17.2)

## 進捗状況 (Do)

■H22年8月に黒砂橋～穴川3丁目間の本線部の供用開始

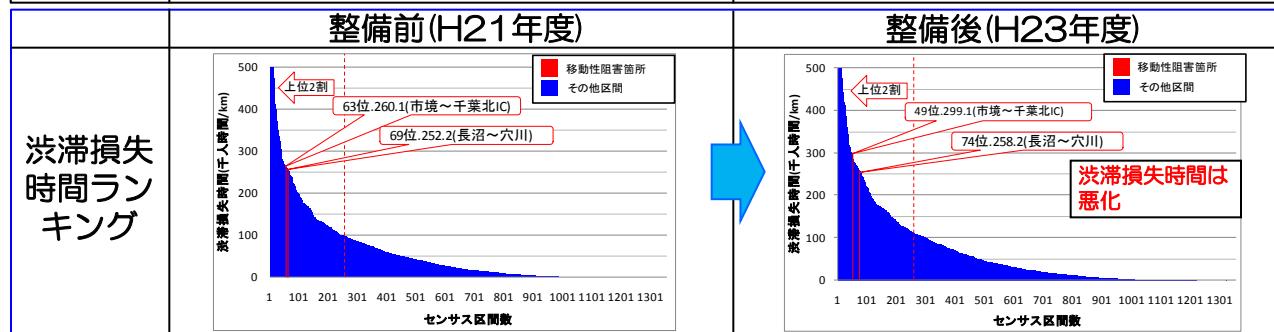
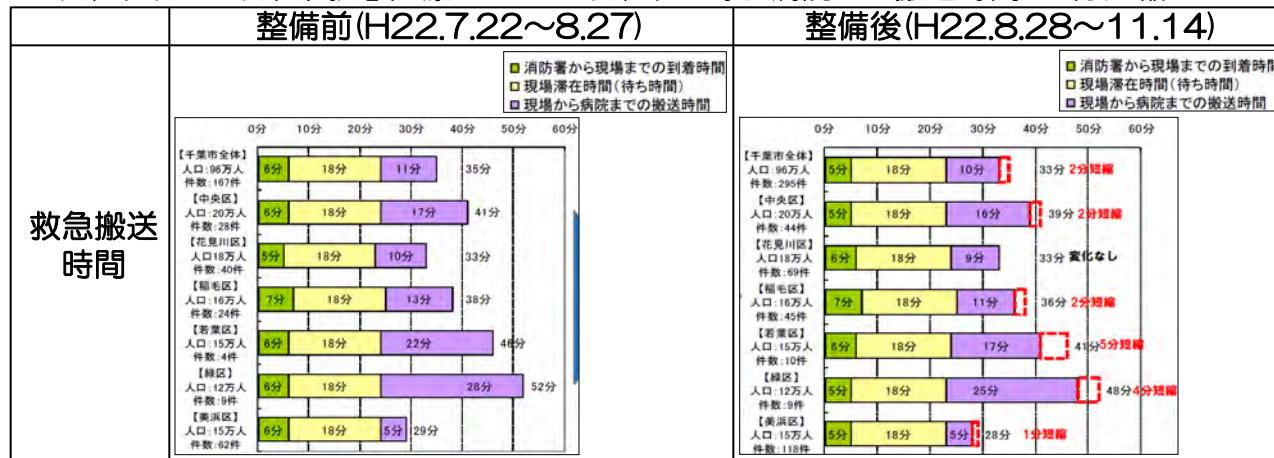


## 交通状況 (Check)

■国道16号の交通状況に変化なし



■千葉市域から千葉県救急医療センター・千葉市立海浜病院への搬送時間が2分短縮



## 今後の対応 (Action)

新港横戸町線の整備は完了し、救急に関して効果はあったが、損失時間はほとんど変化がなく、現在でも県内上位の渋滞区間であるため、別途、穴川地区の対策を検討します。

# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【市川市区間（海側のみ）】

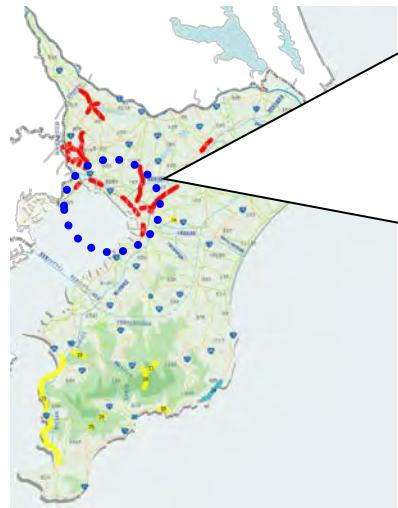
## 対策事業の進捗状況

エリア	No.	路線名または地区名	箇所名	阻害要因
湾岸地区	7	国道357号	市川市区間（海側のみ）	渋滞

対策事業	Plan		Do			Check				Action	
	検討中	計画済	準備中	実施中	一部完了	完了	調査中	整備効果確認	評価済		備考
千鳥町・高浜立体		S44年度		H11年度～	H15年度	H19年度		H20年度		全区間評価	

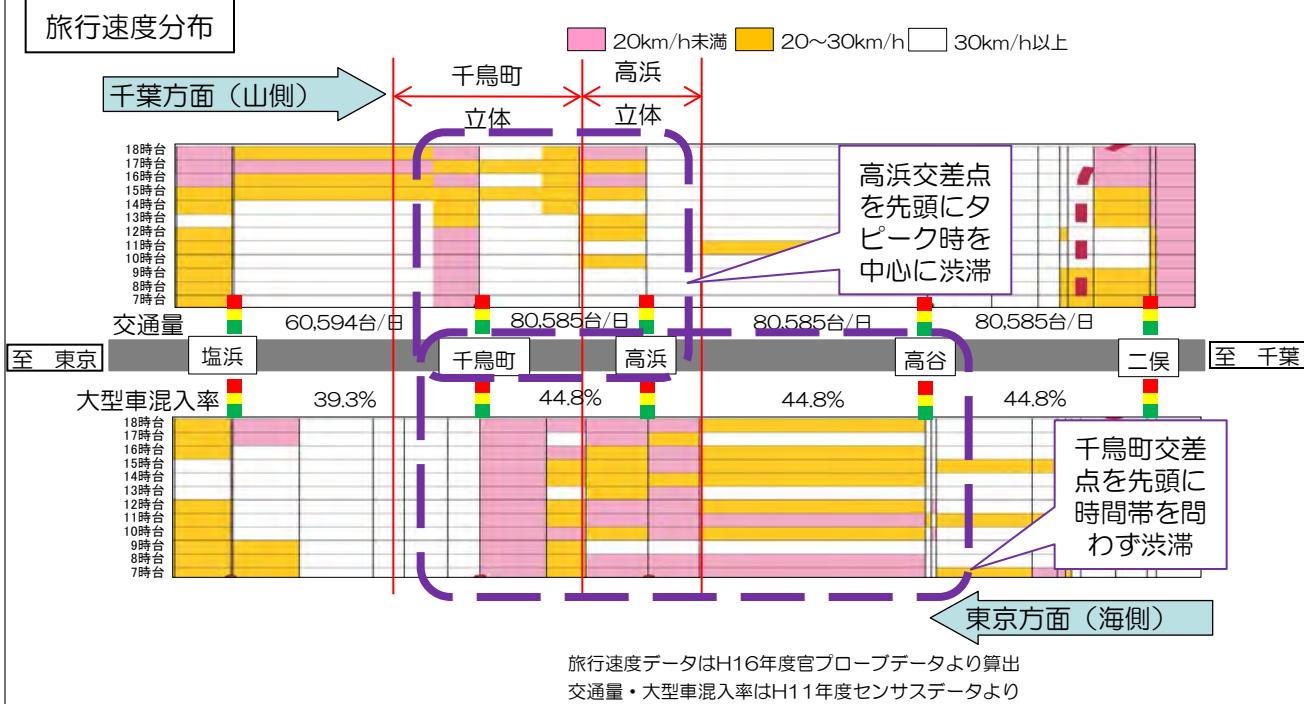
## 位置図



## 抽出基準

- ・H16年度（選定時）の渋滞損失時間が上位2割の区間
- ・平均旅行速度の変動が大きく、定時性の確保が困難
- ・前後区間に比べ、極端にサービス水準が低下している区間

## 対策前の交通状況（H16年度）



### ①千鳥町（山側）



### ②千鳥町（海側）



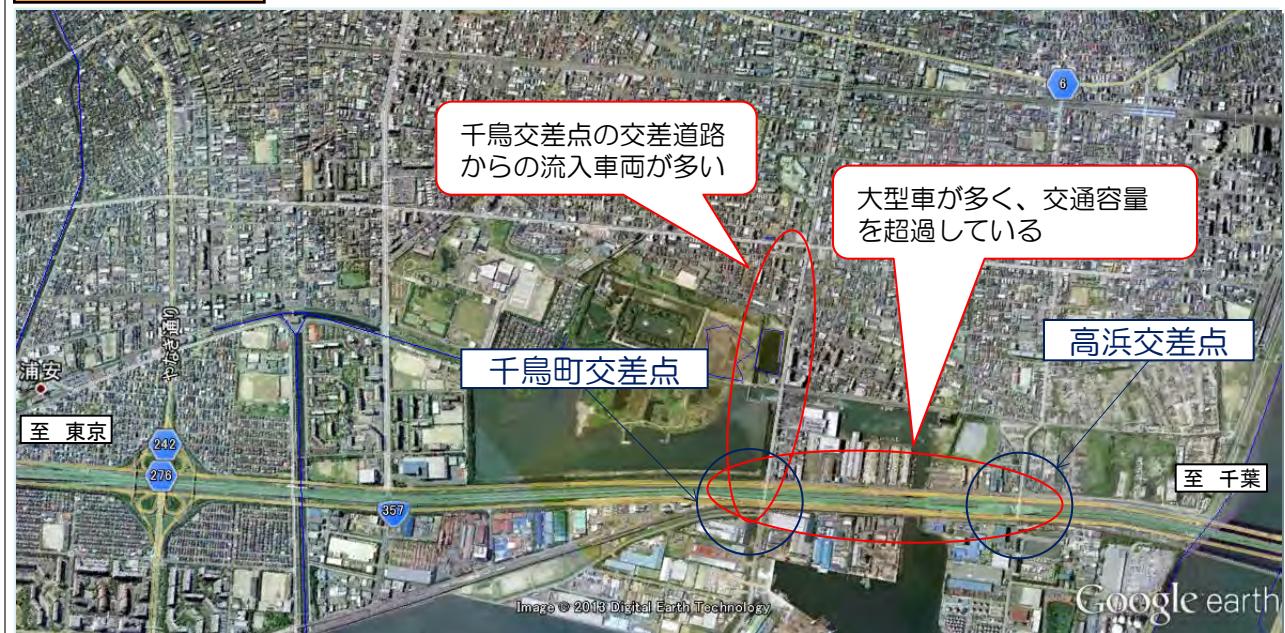
### ③高浜（山側）



### ④高浜（海側）



## 渋滞要因



整備前の千鳥町・高浜交差点付近航空写真(H16.3)

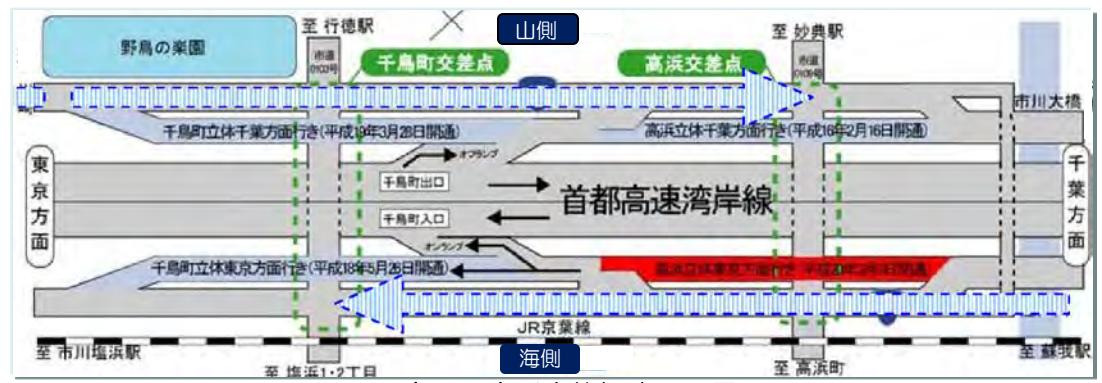
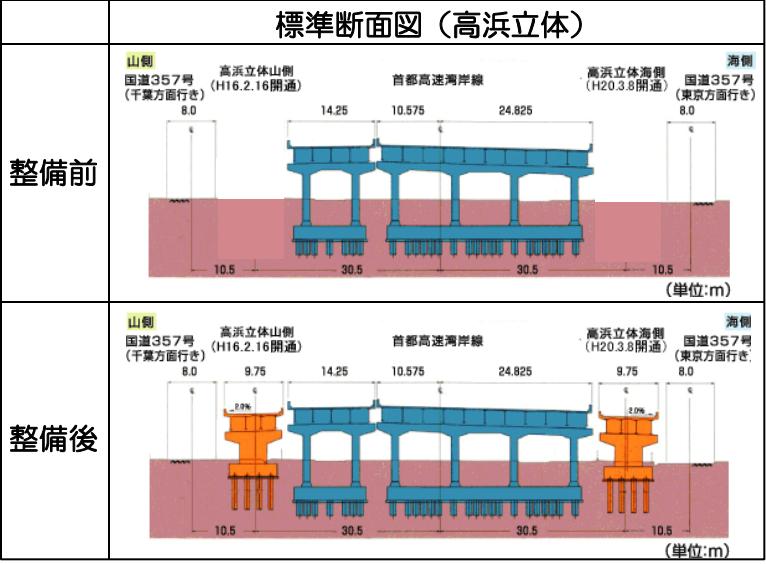
# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【市川市区間(海側のみ)】

## 対策内容 (Plan)

■千鳥町～高浜の交通容量を拡大するために、千鳥町立体・高浜立体を整備



千鳥町・高浜立体位置図



## 進捗状況 (Do)

- H16.2: 高浜立体(山側)供用
- H18.5: 千鳥町立体(海側)供用
- H19.3: 千鳥町立体(山側)供用
- H20.3: 高浜立体(海側)供用

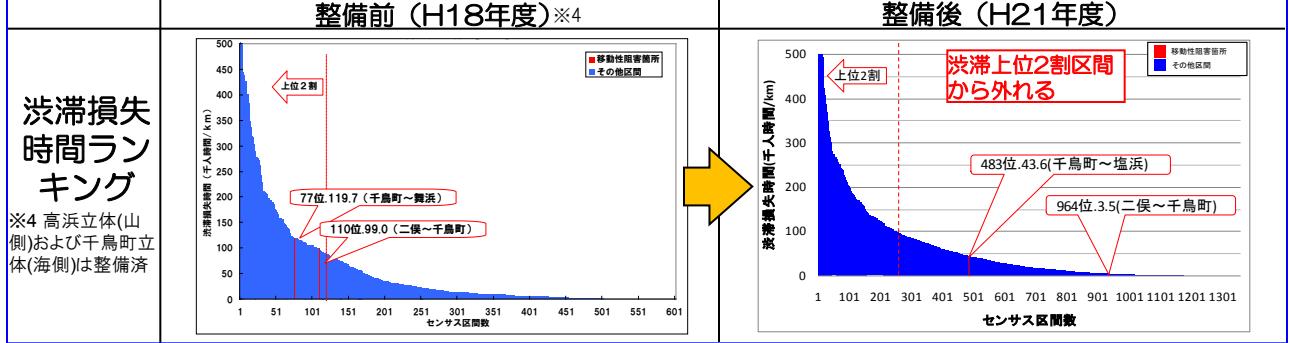
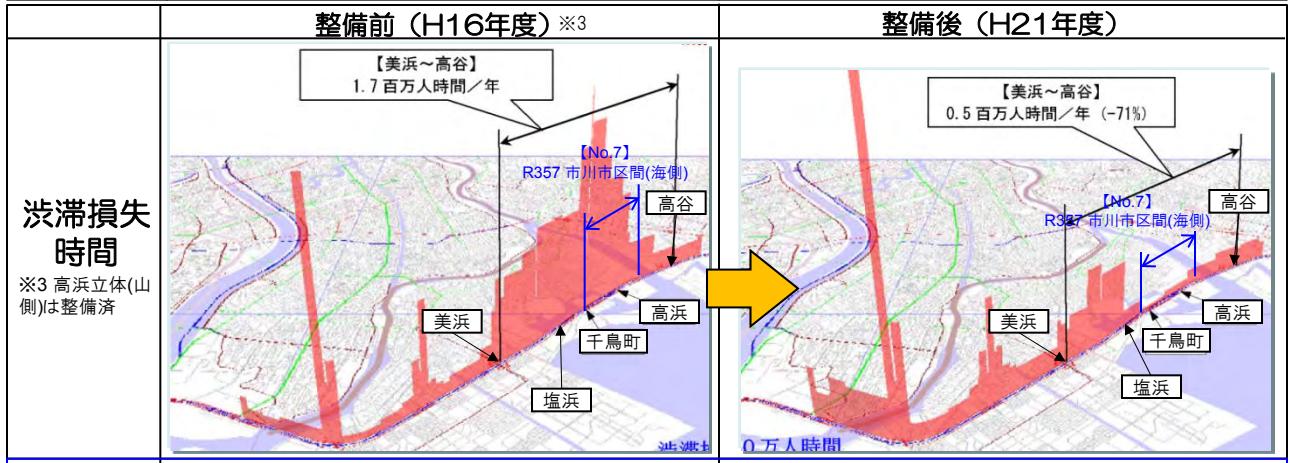
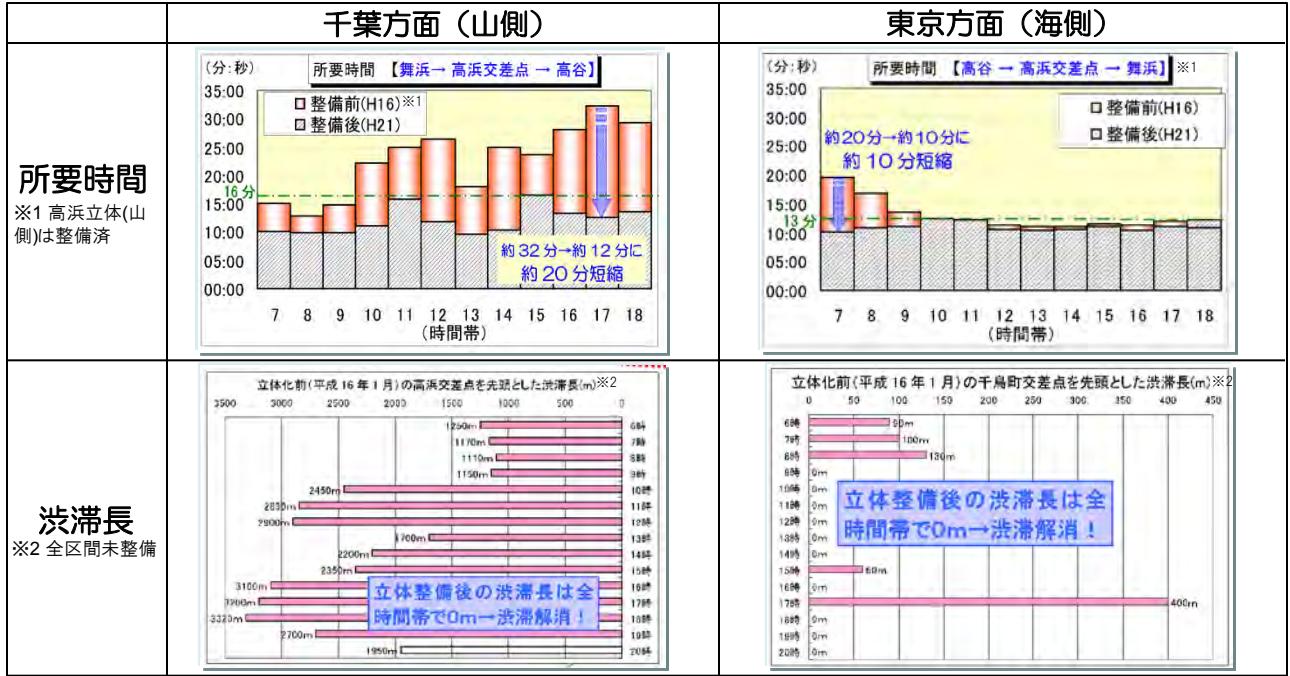


千鳥町立体 (山側) 整備後の交通状況



高浜立体 (海側) 整備後の交通状況

## 交通状況 (Check)



## 今後の対応 (Action)

千鳥町・高浜立体が全面供用し、渋滞が解消されました。しかし、立体化されていない区間(塩浜交差点周辺)は依然として渋滞しているため、引き続き塩浜地区について検討していきます。

# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【市川市区間（海側のみ）】

## 交通状況（Check）

国道357号  
旅行速度分布

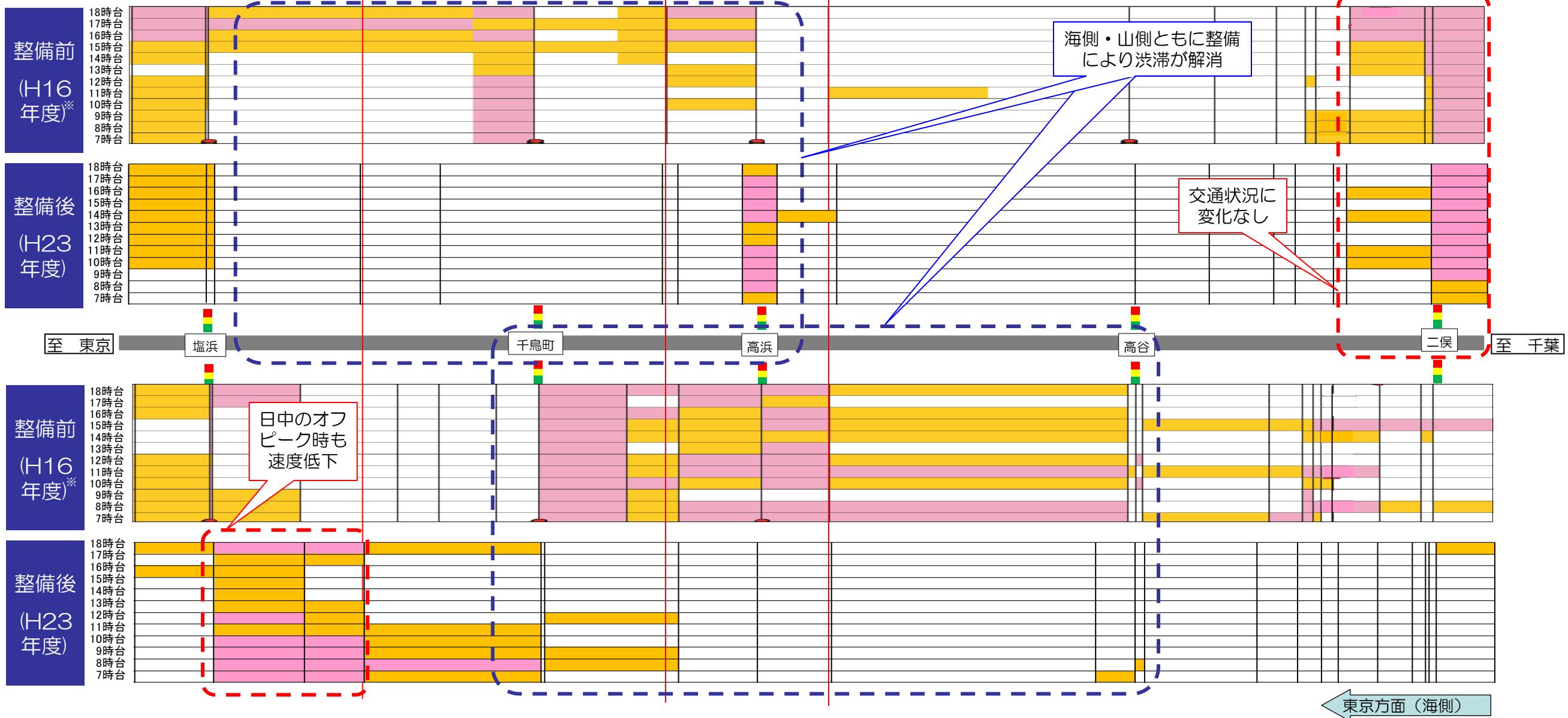
※高浜立体(山側)は供用済

千葉方面（山側）

千鳥町立体  
H18.5 海側供用  
H19.3 山側供用

高浜立体  
H16.2 山側供用  
H20.3 海側供用

20km/h未満 20~30km/h 30km/h以上



出典：H16年度官プロブデータ  
H23年度民間プロブデータ

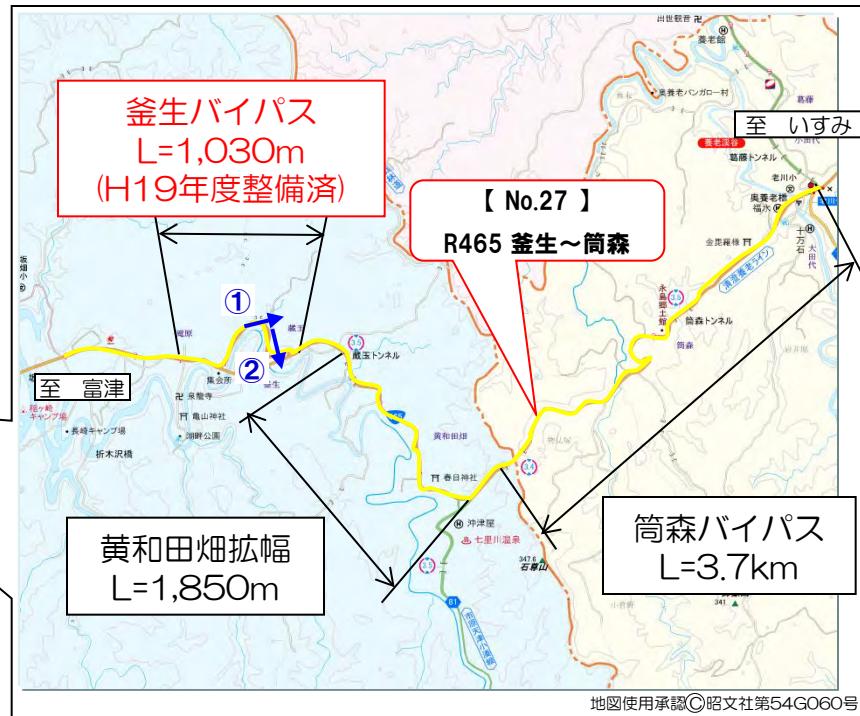
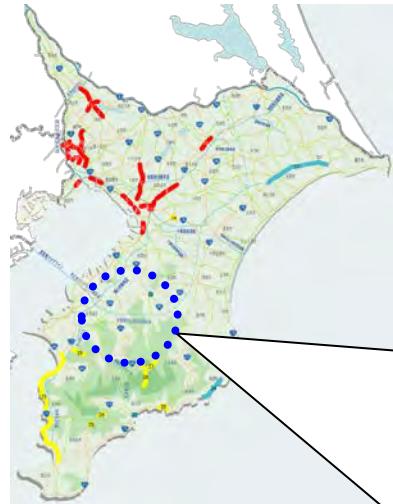
# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【君津市釜生～大多喜町筒森】

## 対策事業の進捗状況

エリア	No.	路線名または地区名	箇所名	阻害要因
房総地区	27	国道465号	君津市釜生～大多喜町筒森	走りにくさ

対策事業	Plan		Do				Check				Action
	検討中	計画済	準備中	実施中	一部完了	完了	調査中	整備効果確認	評価済	備考	
釜生バイパス						H19年度		H24年度		全区間評価	
筒森バイパス		S54年度			H11年度						
黄和田畑拡幅				H21年度～							

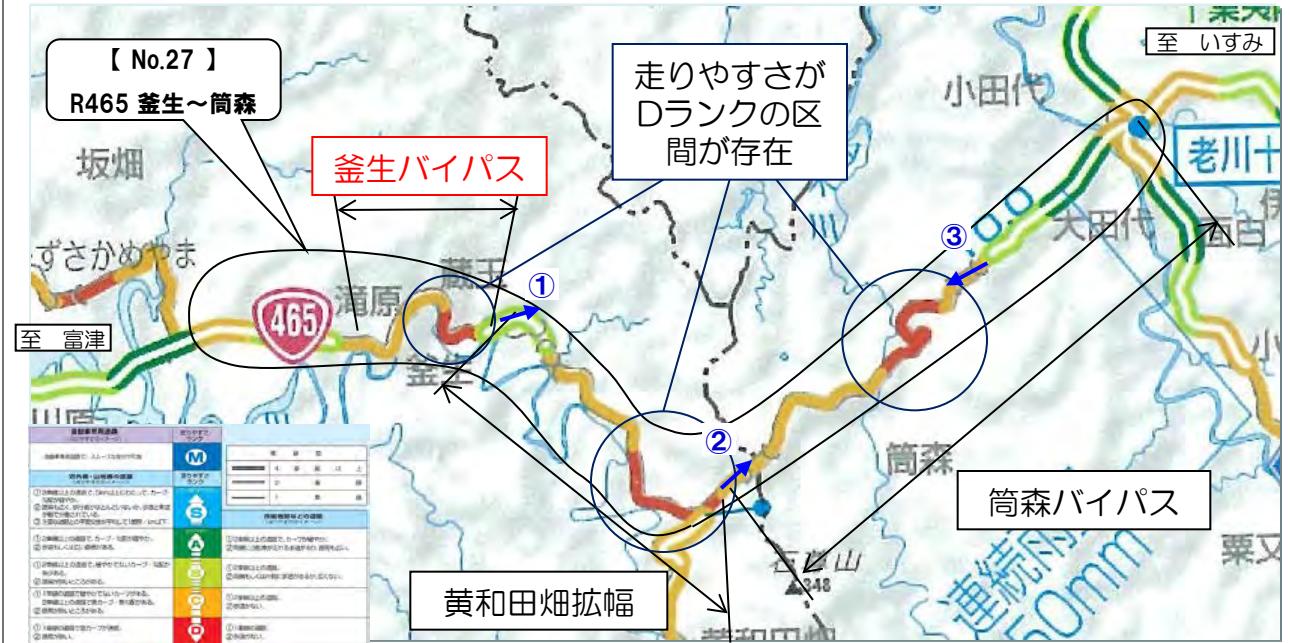
## 位置図



## 抽出基準

・H18年度(選定時)の走りやすさマップがDランクの区間

## 対策前の道路状況 (H18年度)



走りやすさ Dランク (郊外部・山地部) : ①1車線の道路で急カーブが連続している  
②路肩が狭い

### ①線形不良区間



### ②離合困難区間



### ①線形不良・狭隘部



### ②斜面崩落箇所



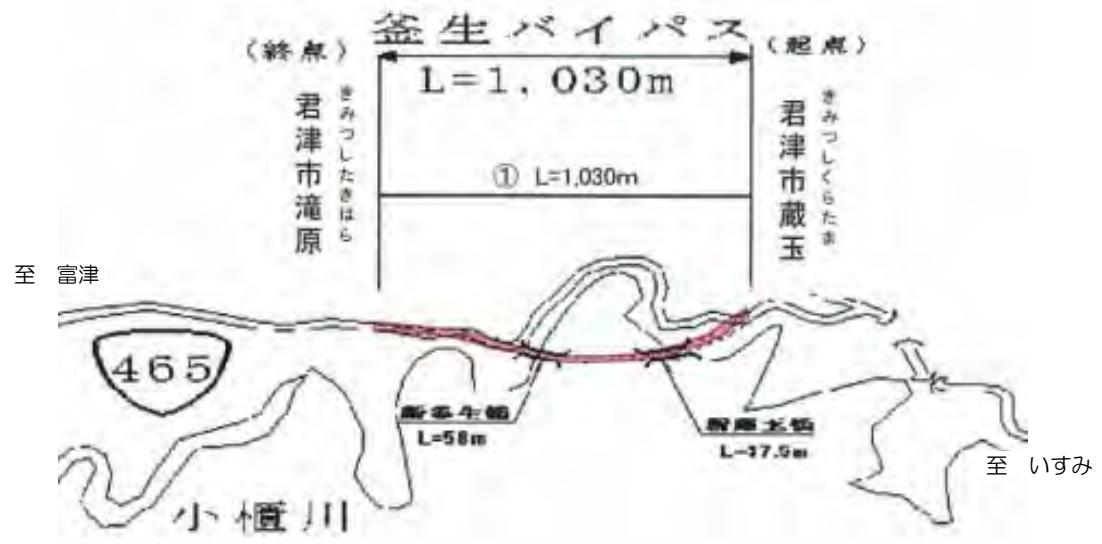
### ③幅員狭隘部



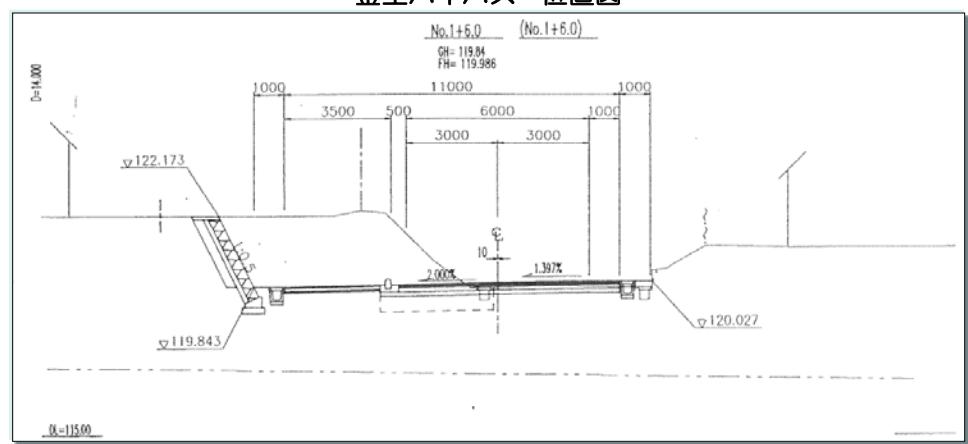
# 移動性阻害箇所 状況確認カルテ【君津市釜生～大多喜町筒森】

## 対策内容 (Plan)

■線形不良区間であることに加え、災害時に道路が寸断され、孤立する集落もあることから、これを解消するため、釜生バイパス整備を実施



釜生バイパス 位置図



釜生バイパス 計画断面図

## 進捗状況 (Do)

■釜生バイパス: H19年に整備が完了し、供用を開始

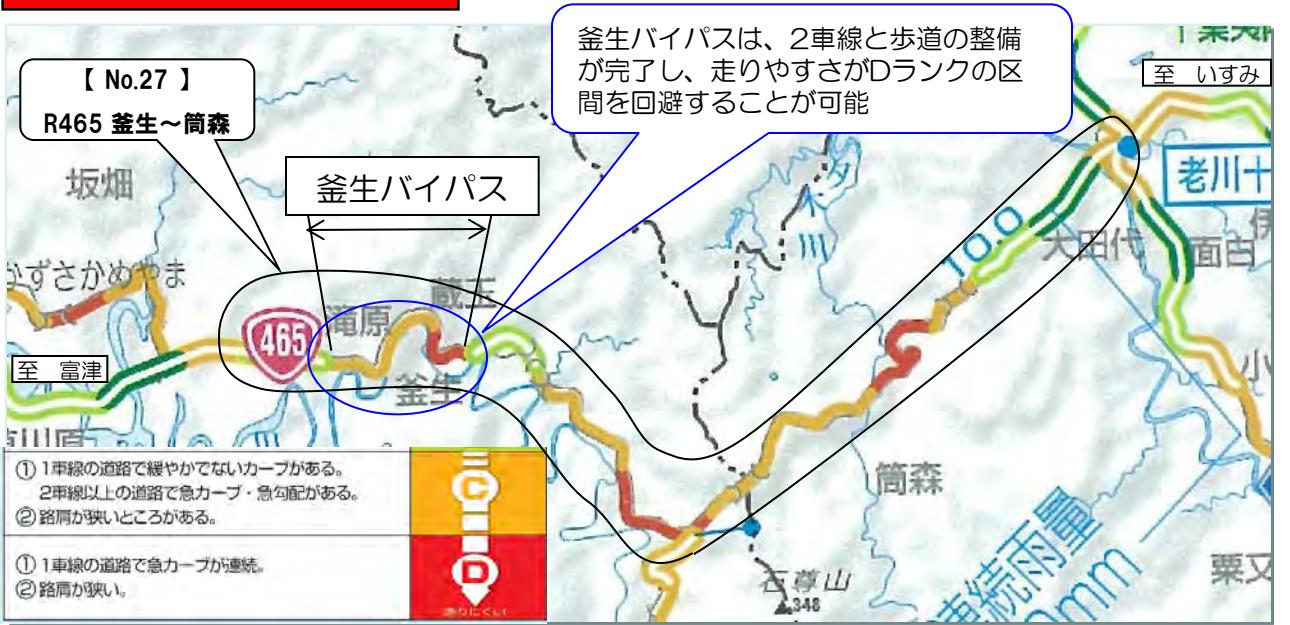


旧道 (H19.3)



バイパス区間 (H19.11)

## 道路状況 (Check)



釜生バイパス整備前の航空写真 (H18.3)

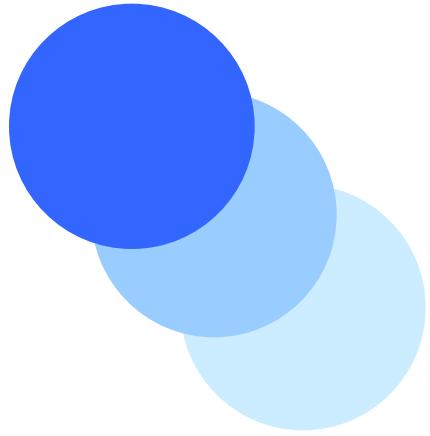


釜生バイパス整備後の航空写真 (H24.3)

## 今後の対応 (Action)

筒森バイパスの優先区間(1号トンネル付近)の整備を進めるとともに、残る未整備区間や黄和田畑拡幅の未整備区間の早期整備を目指します。





# 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 (千葉県版)

1. これまでの検討経緯
2. 主要渋滞箇所の特定方針
3. 対応方針について
4. 今後の渋滞対策の検討 (案)

# 1. これまでの検討経緯

## 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			
	6月	7月	8~10月	11月	12月	1月	2~3月	4~5月	6月	7月	
1都3県移動性等向上委員会	主要渋滞箇所候補の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所候補の確認</li> <li>第1回移動性等向上委員会開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各都県からの意見</li> <li>主要渋滞箇所候補に対する</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>の考え方について提示</li> <li>○主要渋滞箇所に対する対応方針等</li> <li>(6月上旬開催)</li> <li>第2回移動性等向上委員会開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所への対応方針に関する意見</li> </ul>	
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○渋滞関係データの共有、意見交換等</li> <li>協議会開催(6月29日開催)</li> <li>第1回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要渋滞箇所候補の選定の考え方</li> <li>○主要渋滞箇所候補</li> <li>○パブリックコメントの実施(案)</li> <li>協議会開催(7月26日開催)</li> <li>第2回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>11月9日~11月18日実施</li> <li>パブリックコメント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提示</li> <li>○パブリックコメントの結果を踏まえた箇所の</li> <li>協議会開催(12月10日開催)</li> <li>第3回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所の公表(1月18日)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>○対応方針の決定</li> <li>協議会開催(6月18日開催)</li> <li>第4回首都圏渋滞ボトルネック対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針の公表</li> </ul>		
WGについて									<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル等</li> <li>○(小仏・大和)</li> <li>WGの開催</li> </ul>		

## 2. 主要渋滞箇所の特定方針

### ■ 高速道路

高速道路(外環外側)

#### 【渋滞多発】

渋滞長10キロの渋滞が毎週起こる区間  
・渋滞量520km・h/年以上

#### 【特定日に混雑】

休日に20回に1回程度混雑する区間  
・休日5%マイル速度が40km/h以下

#### 【容量超過の課題区間】

・混雑度1.0以上の区間

首都圏高速道路(外環内側)

#### 【渋滞多発】

平均旅行速度40km/h以下の区間

#### 【特定日に混雑】

ピーク時旅行速度40km/h以下の代表的な箇所を抽出

### ■ 一般道路

渋滞協における議論を経て抽出

#### 【渋滞多発】

平日における速度低下箇所  
・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所  
・平日ピーク時の平均旅行速度が10km/h以下の箇所

ボトルネック踏切

・渋滞協等による議論を経て決定された代表箇所

#### 【特定日に混雑】

休日における速度低下箇所  
・休日昼間12時間の5%マイル旅行速度が10km/h以下の箇所

高速道路(外環外側)

首都高高速道路(外環内側)

**61箇所**

**29箇所**

主要渋滞箇所の候補 **111箇所** (千葉県のみ)

地域の実感の反映(パブリックコメント)

主要渋滞箇所の特定

## 2. 主要渋滞箇所の特定期間

### ■ パブリックコメントの概要

#### ①目的

- ・ 最新の交通データから選定した「渋滞箇所の候補」が、道路利用者の方が日頃感じている実感と合致しているかどうか確認することを目的として実施。

#### ②実施対象

- ・ 一般利用者
- ・ 民間事業者(トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等)
- ・ 道路管理者(都県政令市・市区町村)

#### ③調査方法

- ・ ホームページを利用したWebアンケート  
※首都圏を含む、関東1都8県にて一斉に実施

#### ④実施期間

- ・ 平成24年11月9日(金)～11月18日(日) (10日間)

## 2. 主要渋滞箇所の特定方針

### ■ パブリックコメントの調査結果

#### ■ 高速道路

パブリックコメントによる意見数  
高速道路(外環外側) 3571箇所  
首都高高速道路(外環内側) 1534箇所

高速道路(外環外側)主要渋滞箇所数 0箇所  
首都高高速道路(外環内側) 主要渋滞箇所数 1箇所

#### ■ 一般道路

パブリックコメントによる意見数 363箇所 (千葉県のみ)

パブリックコメントによる追加箇所数 **168箇所**(千葉県のみ)

#### 【パブリックコメント代表交差点】

交差点名	渋滞に関する意見
吉岡十字路 (四街道市)	・千葉方面から下ると車線が減少する。また交通量多く大型車の比率高いため。 ・特に四街道市街から情報大方面に抜けると吉岡十字路に右折レーンが無いために渋滞する。 同様にR51の千葉から成田方面は一日中渋滞してる様に思う
那古(館山市)	・観光客の利用が多く、車線数が4車線から2車線になるためボトルネックになり、渋滞が発生する。 ・館山市の北条方面から富浦方面へ向かう那古交差点で一車線になるためボトルネックとなっている。 休日の行楽から帰る車が毎週土日渋滞をしている。

### ■ パブリックコメントの特定結果

高速道路(外環外側)主要渋滞箇所数 61箇所  
首都高高速道路(外環内側) 主要渋滞箇所数 30箇所  
(※【資料4-2】 H25.1.18記者発表)

主要渋滞箇所数 111箇所 + 168箇所 = 279箇所  
(※【資料4-2】 H25.1.18記者発表) (千葉県のみ)

# 3. 対応方針について

## 3-1 対応方針の位置づけ「資料4-3」参照

- 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会にて各種データやパブコメにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の大きな方向性を示すものである。
- 各県毎の対応方針(案)について、移動性等向上委員会の意見を踏まえ、首都圏全体の概況と対策の方向性、今後の対応方針を整理する。



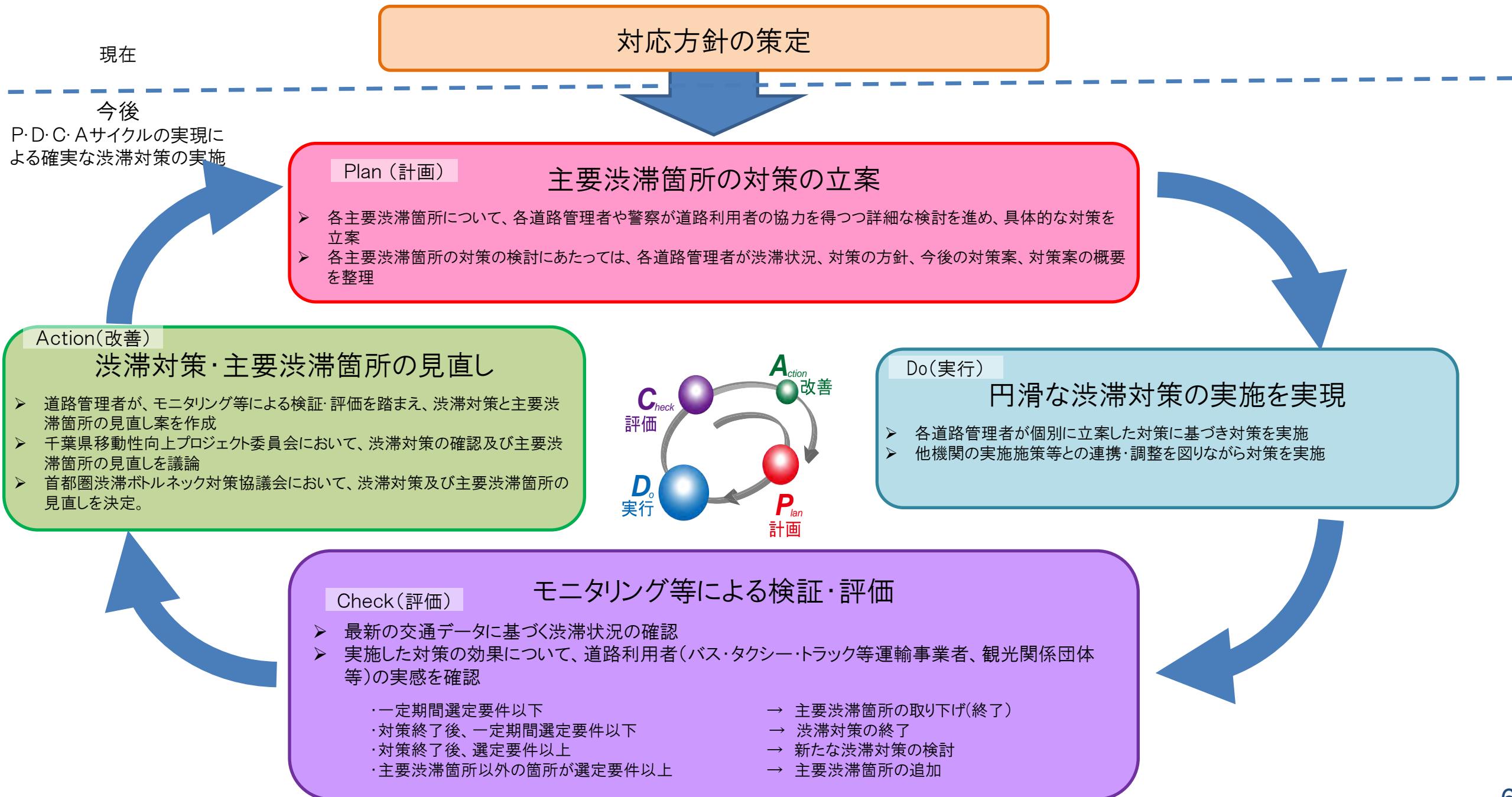
- 今後、各道路管理者がこの対応方針に基づき各主要渋滞箇所毎の具体的な対策の検討を実施。

# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-1 今後の千葉県における渋滞検討マネジメントサイクル

### ■今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ詳細な検討を進め、具体的な対策を立案・実施していきます
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会や千葉県移動性向上プロジェクト委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります

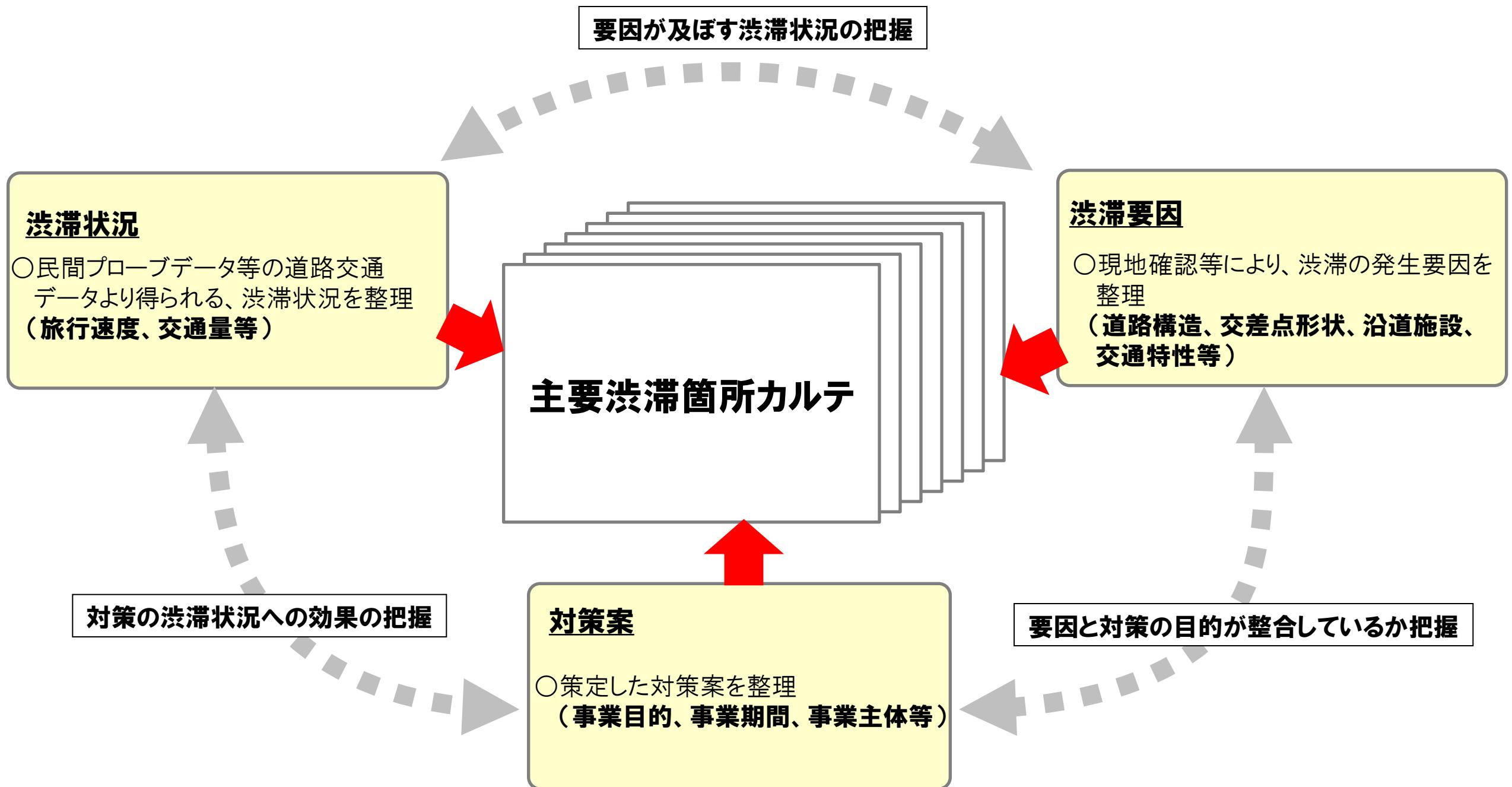


# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-2 主要渋滞箇所の渋滞対策の整理方法の一例

○主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案をカルテとして取りまとめ、それぞれの関連が一覧できるように整理する。

※各道路管理者が適切な方法により整理する。

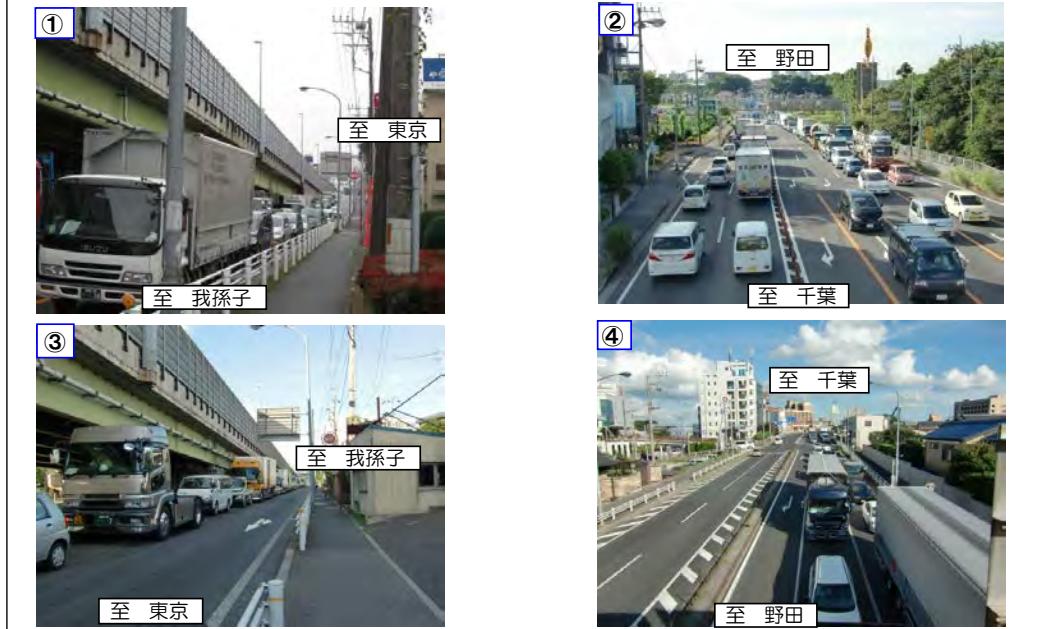
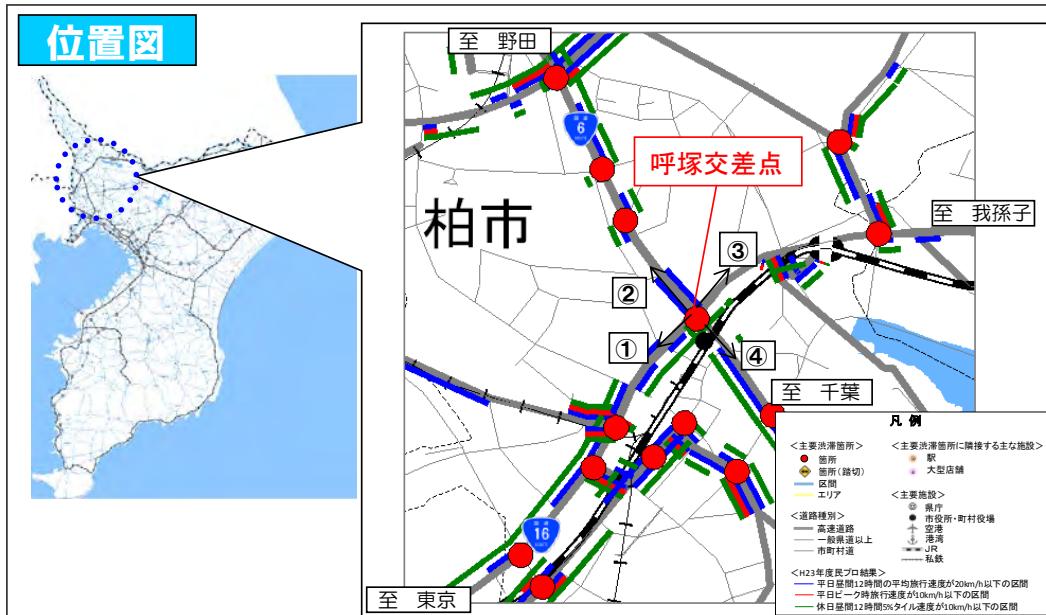


# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

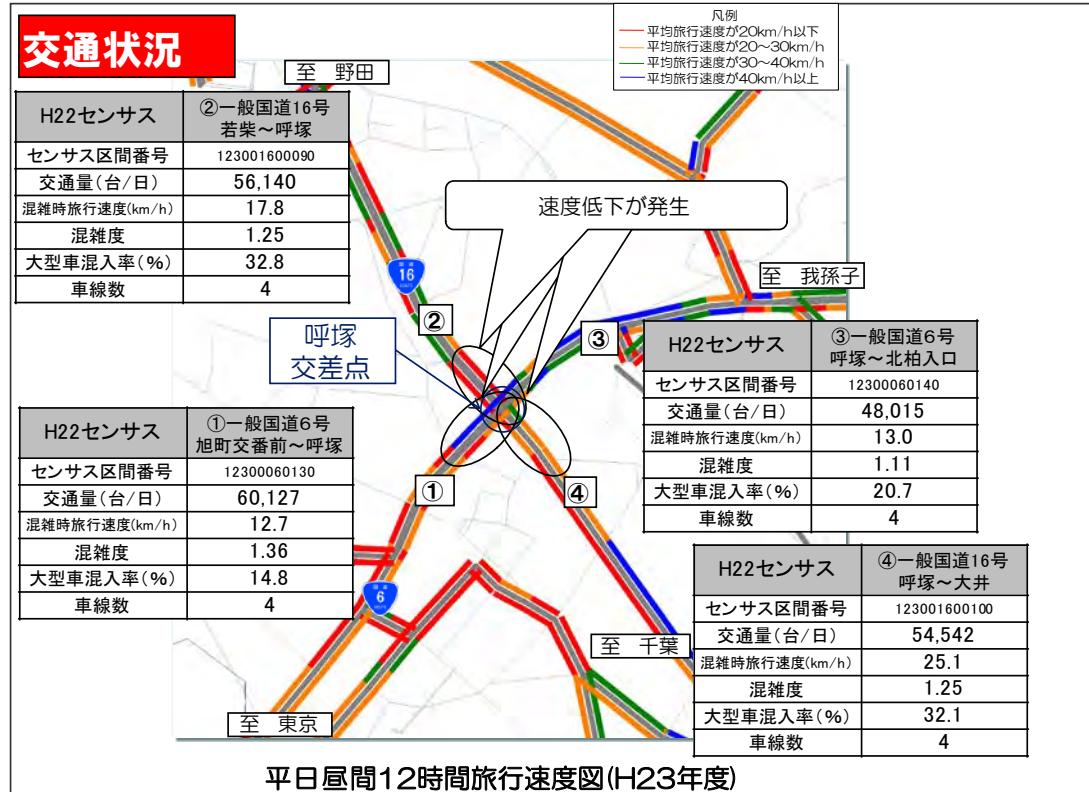
## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（交通状況）

### 主要渋滞箇所

主要渋滞箇所の概要							
所在地:	柏市	エリア名	—	区間番号	2、3	単独箇所番号	—
接続路線:	国道6号		国道16号		—		
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	パブコメ			
	○	—	○	—			



### 呼塚交差点



**渋滞要因**

最新の曜日別、時間別等の民間プローブデータやトラカンデータ等を活用し、渋滞要因の分析を行い、渋滞対策を立案します。

- 交通集中による速度低下 (容量超過)
- 隣接交差点の先詰まりによる渋滞

① 信号が赤に変わった時に多くの車が残ってしまう

② 青矢印信号が出て、先が先詰まっているので、すべての車が左折できない

③ 遅れて青信号が出るが、渋滞車両に左折車加わり、多くの右折車を捌くことができない

④ 青になっても先が詰まっていますので、なかなか発進できない

柏警察署前交差点

呼塚交差点

至 野田  
至 我孫子  
至 千葉  
至 東京

画像取得日: 2012/11/2 35° 52'23.61" N 139° 58'21.90" E 標高 7 m 高度 974 m

整備前の柏警察署前~呼塚航空写真(H24.1.1)

# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（対策方針）

### 主要渋滞箇所

### 呼塚交差点

#### 対策方針（Plan）

※対策案と事業主体を明記

##### 短期対策

■先詰まり要因の交差点の円滑化(国土交通省)

平面図等

##### 中期対策

※検討中

##### 長期対策

※検討中

#### 進捗状況（Do）

※計画中

#### 交通状況（Check）

※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。

#### 今後の対応（Action）

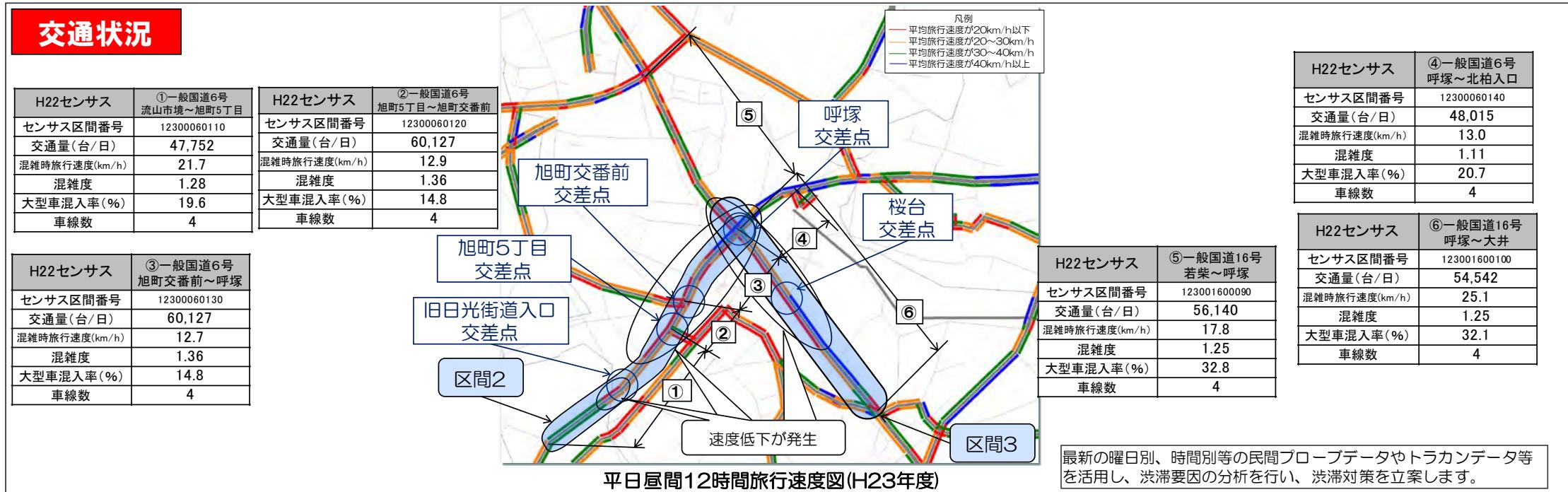
※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。

# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（補足資料）

### 主要渋滞箇所

### 呼塚交差点



# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（交通状況）

### 主要渋滞箇所

#### 主要渋滞箇所の概要

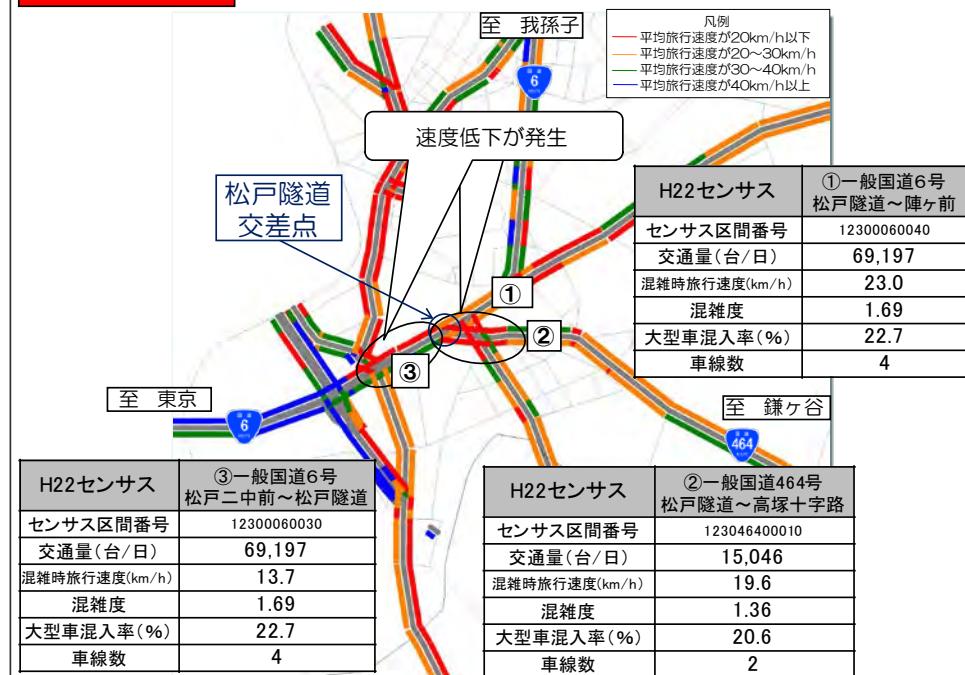
所在地:	松戸市	エリア名	—	区間番号	7	単独箇所番号	—
接続路線:	国道6号		国道464号		—		
主要渋滞箇所の選定理由	平日昼間12時間の平均旅行速度	平日ピーク時の平均旅行速度	休日昼間12時間の5%マイル速度	パブコメ			
	○	○	○	—			

#### 位置図



### 松戸隧道交差点

#### 交通状況



平日昼間12時間旅行速度図(H23年度)

#### 渋滞要因

●右折車両による直進車両の阻害。

直進車は第一車線に、右折車は第二車線に車線変更するため、交通が錯綜する

第2車線は右折車両の車列が慢性的に形成される

右折が青信号となっても、滞留している車両を捌ききれない



整備前の松戸隧道周辺航空写真(H24.11)

# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（対策方針）

### 主要渋滞箇所

### 松戸隧道交差点

#### 対策方針（Plan）

※対策案と事業主体を明記

##### 短期対策

■交差点の円滑化(右折レーンの設置)国土交通省

平面図等

##### 中期対策

※検討中

##### 長期対策

※検討中

#### 進捗状況（Do）

※計画中

#### 交通状況（Check）

※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。

#### 今後の対応（Action）

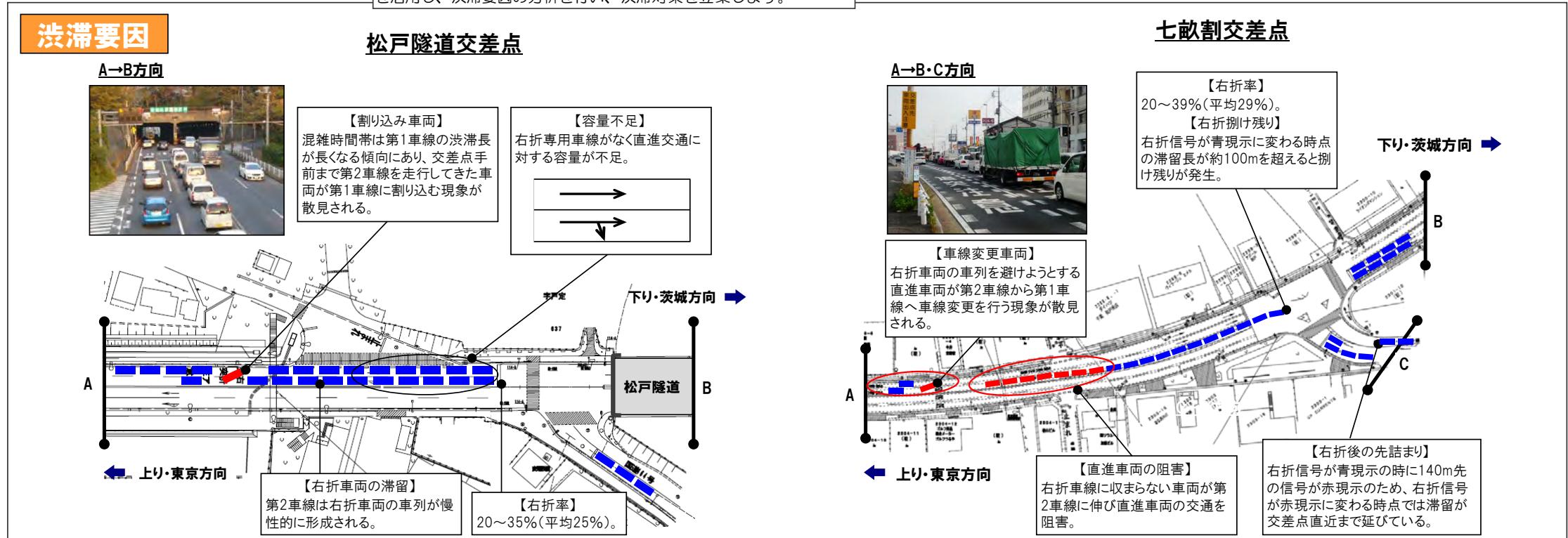
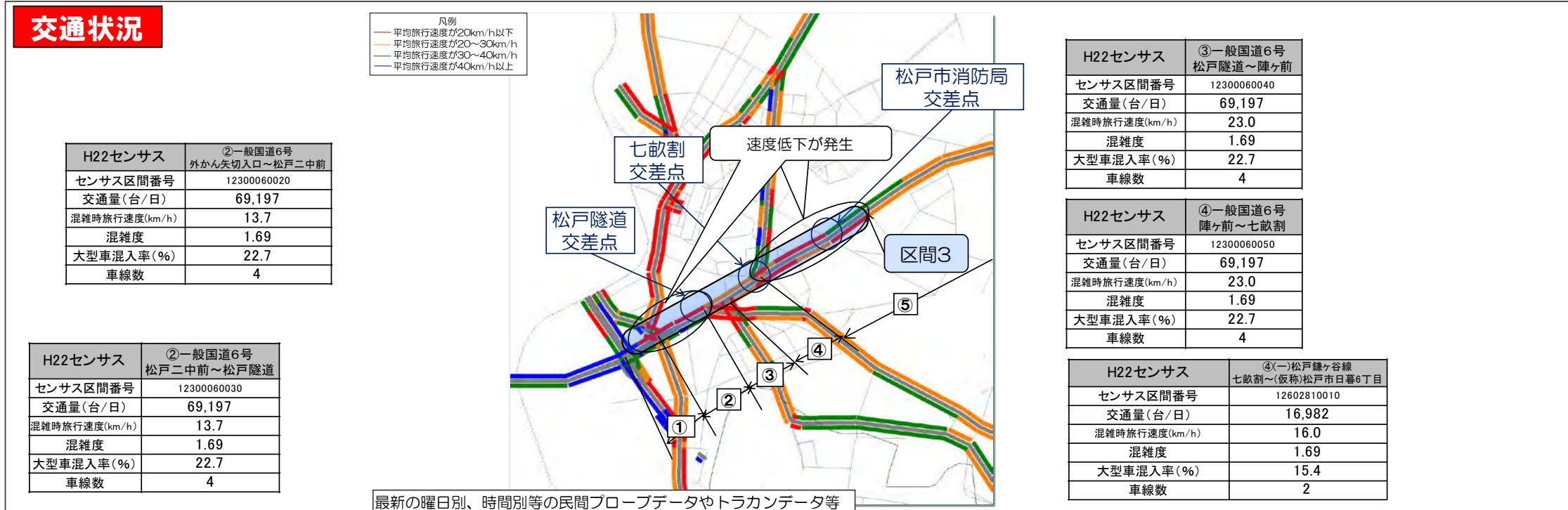
※対策を実行後、抽出基準に応じて対策前後の旅行時間や渋滞損失時間を比較し、対策効果があったか検証。

# 4. 今後の渋滞対策の検討（案）

## 4-3 カルテ（仮称）の作成イメージ（補足資料）

### 主要渋滞箇所

### 松戸隧道交差点



# 指標の考え方(参考)

<首都圏渋滞ボトルネック対策協議会>

# <参考> 一般道の指標の考え方(1)

○終日混雑しているような交差点で、平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下(信号待ち2回以上)となるような交差点を抽出する。

## 【交通状況のイメージ】

平日昼間12時間の旅行  
速度の平均が20km/h  
以下

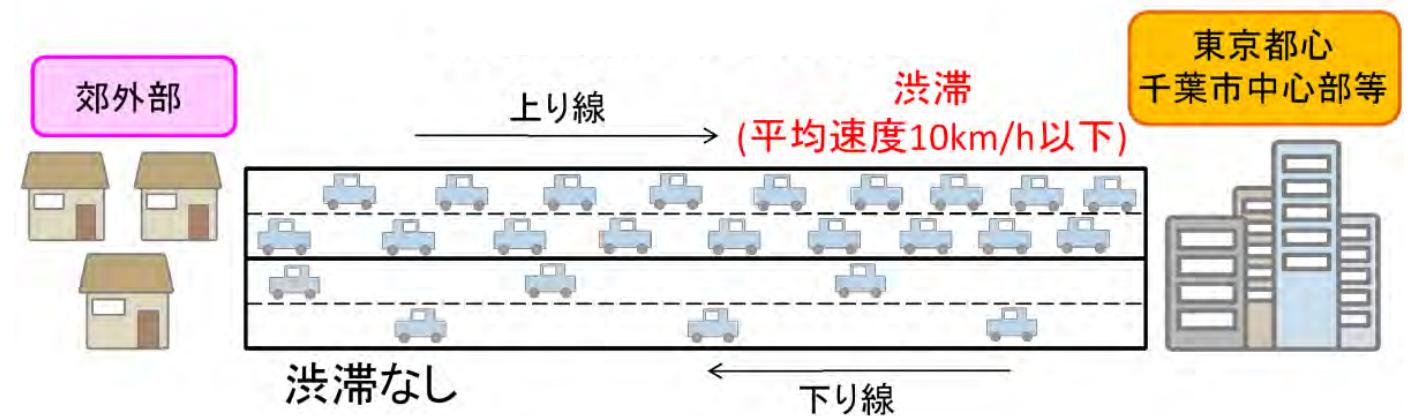
20km/h以下  
(信号待ち2回以上)



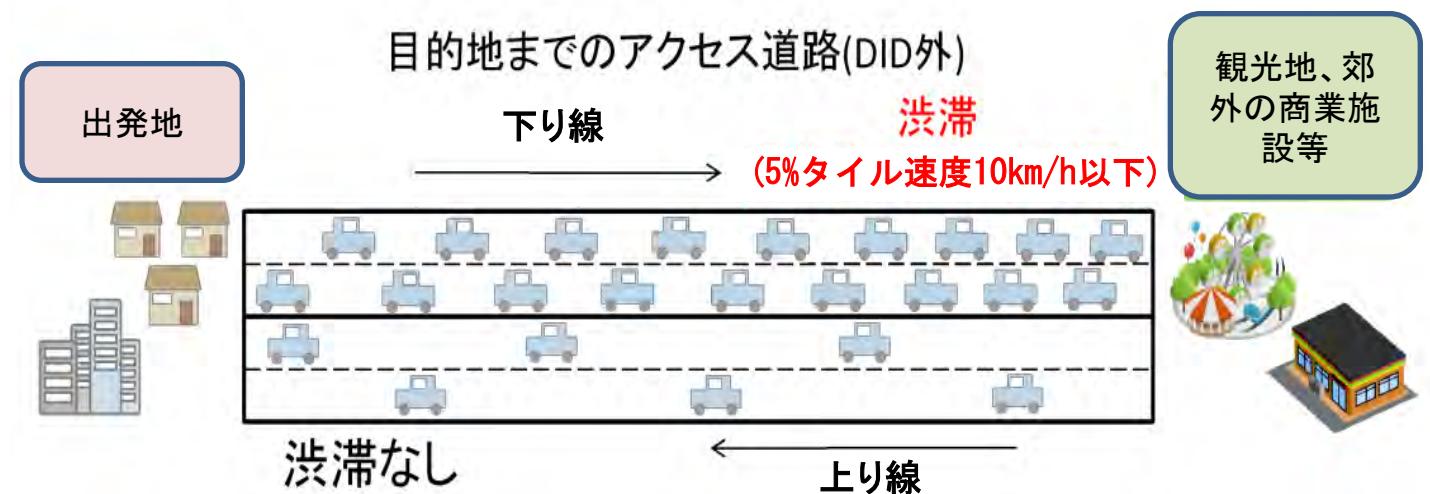
# <参考> 一般道の指標の考え方(2)

- 東京都心部からの放射道路や駅、大型店舗、踏切等の周辺の交差点において、平日ピーク時(通勤時)の1方向のみで著しい渋滞(平均旅行速度10km/h以下)が発生する箇所を抽出する。
- 観光地や郊外の商業施設等に向かうアクセス道路において、休日や特定期(観光シーズン等)で著しい渋滞が発生する箇所(休日昼間12時間の5%タイル旅行速度が10km/h以下)を抽出する。

## 【交通状況のイメージ】 ＜平日朝の通勤時＞



## 【交通状況のイメージ】 ＜休日や観光シーズン＞



1方向だけでも著しい渋滞

ピーク時に1方向において、10km/h以下



# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>



### 記者発表資料

平成25年1月18日（金）  
国土交通省関東地方整備局

**平成24年度 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果**  
～高速道路：91箇所、一般道：1499箇所（17エリア・224区間・507箇所）を特定～

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会では、渋滞関係データから渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般の皆様や民間事業者（トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等）、道路管理者（都県政令市・市町村）からご意見を伺ったうえで主要渋滞箇所を特定しました。今後、主要渋滞箇所については、最新交通データ及び地域の交通状況を踏まえ、随時見直しを図っていきます。

- 主要渋滞箇所※）
    - 高速道路：91箇所
    - 一般道路：1499箇所（17エリア※1・224区間※2・507箇所※3）
- ※）渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類  
 ※1）エリア…都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域  
 ※2）区間…交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間  
 ※3）箇所…単独で主要渋滞箇所を形成

表 首都圏の特定された主要渋滞箇所（1都3県）

道路種別	区分・都県別	主要渋滞箇所数
高速道路	首都圏中心部（外環内側）	30箇所
	首都圏（外環外側）	61箇所
合計		91箇所
一般道路	埼玉県	376箇所（4エリア（169箇所）・32区間（69箇所）・138箇所）
	千葉県	279箇所（4エリア（68箇所）・32区間（76箇所）・135箇所）
	東京都	433箇所（108区間（300箇所）・133箇所）
	神奈川県	411箇所（9エリア（221箇所）・52区間（89箇所）・101箇所）
合計		1499箇所（17エリア（458箇所）・224区間（534箇所）・507箇所）

※詳細（各都県毎）な位置図等は下記URLをご覧ください。 <http://www.ktr.mlit.go.jp/road/shitton/juta.html>

- 主要渋滞箇所のうち早期に大きな効果が期待できる箇所について、道路管理者等が速やかに対策を検討。
  - 東名高速（大和トンネル付近）
  - 関越自動車道（花園IC付近）
  - 京葉道路（幕張IC付近） 等
- 主要渋滞箇所のうち一般の皆様からのご意見を多数頂いている箇所について、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会のワーキンググループを設置し対策を検討。
  - 中央自動車道（小仏トンネル付近） 等

### 発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、都庁記者クラブ、八王子記者クラブ、立川市政記者クラブ、青梅・西多摩記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、相模原記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、千葉県政記者会、千葉市政記者会、山梨県政記者クラブ

### ◇◇ 問合せ先 ◇◇

国土交通省 関東地方整備局 TEL 048-601-3151(代)  
 道路部 道路計画第一課 課長補佐 近藤 進（こんどう すずむ） 内線4214  
 道路部 道路計画第二課 課長補佐 阿久津保則（あくつ やすのり） 内線4253

# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>

### 「地域の主要渋滞箇所」について

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会

#### あらまし

- ・首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討しました。
- ・このたび、検討結果を踏まえ、道路利用者みなさまが実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

#### これまでの取り組み

- ・道路利用者と協議会の双方の意見を踏まえて、地域全体として実感している渋滞箇所を特定しました。

##### ① 協議会の意見

最新のITS技術を有効活用して、客観的かつ効率的に渋滞箇所を抽出しました。

##### ② 道路利用者等の意見

パブリックコメントにより、一般の皆様や民間事業者(トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等)、道路管理者(都県政令市・市町村)から、幅広く意見を頂きました。

パブリックコメントの案内チラシ



#### 素案の選定（協議会の意見）

- ・客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- ・地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

#### パブリックコメントの実施（道路利用者等の意見）

- ・道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・最新データや現地状況により渋滞状況を確認

#### 「地域の主要渋滞箇所」の特定

- ・集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

#### 最新のITS技術を有効活用

- ・道路利用者の移動情報(プローブデータ)を収集・分析
- ・速度低下等の道路交通状況を客観的かつ効率的に把握



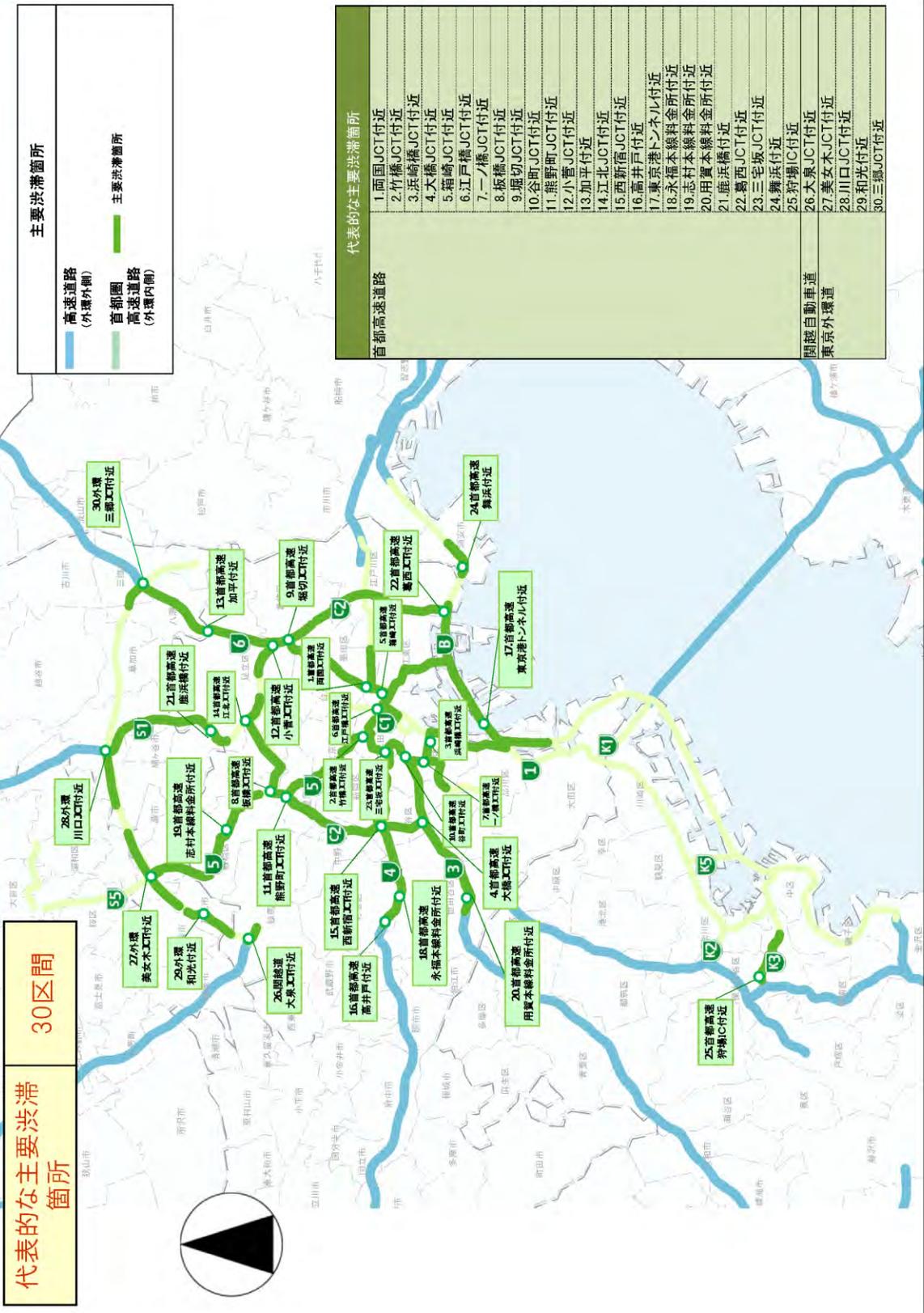
#### 今後の予定

- ・対策検討に向けて、地域毎にワーキンググループを設立して議論を進めます。
- ・今後、主要渋滞箇所については、最新交通データ及び地域の交通状況を踏まえ、随時見直しを図っていきます。

# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>

### 首都圏中心部高速道路(外環内側)の主要渋滞箇所





# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

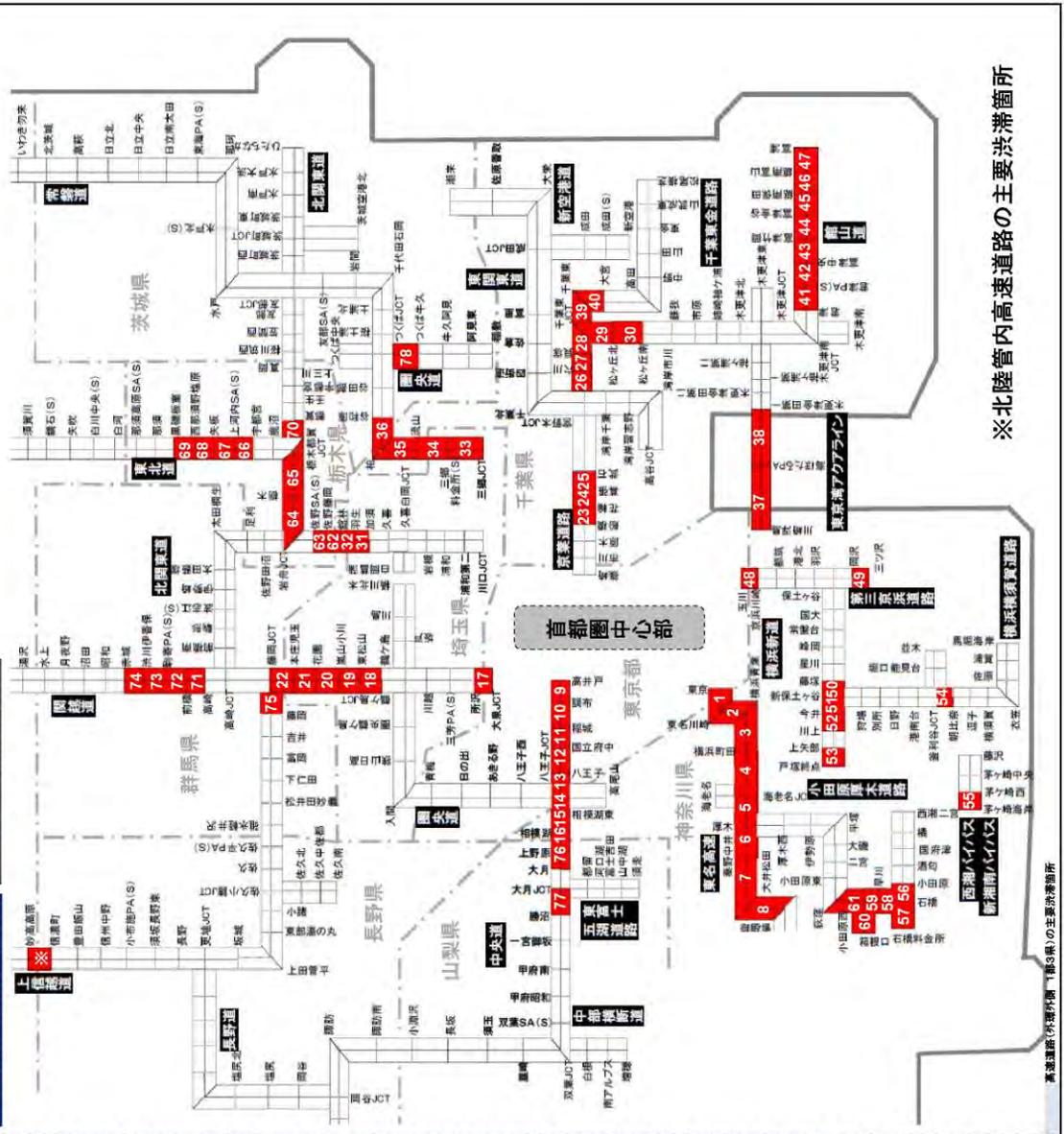
## <H25.1.18 記者発表資料>

### 関東管内高速道路の主要渋滞箇所

#### 主要渋滞箇所リスト

順位	区間	主要渋滞箇所
1	東京	首都圏
2	東京	首都圏
3	東京	首都圏
4	東京	首都圏
5	東京	首都圏
6	東京	首都圏
7	東京	首都圏
8	東京	首都圏
9	東京	首都圏
10	東京	首都圏
11	東京	首都圏
12	東京	首都圏
13	東京	首都圏
14	東京	首都圏
15	東京	首都圏
16	東京	首都圏
17	東京	首都圏
18	東京	首都圏
19	東京	首都圏
20	東京	首都圏
21	東京	首都圏
22	東京	首都圏
23	東京	首都圏
24	東京	首都圏
25	東京	首都圏
26	東京	首都圏
27	東京	首都圏
28	東京	首都圏
29	東京	首都圏
30	東京	首都圏
31	東京	首都圏
32	東京	首都圏
33	東京	首都圏
34	東京	首都圏
35	東京	首都圏
36	東京	首都圏
37	東京	首都圏
38	東京	首都圏
39	東京	首都圏
40	東京	首都圏
41	東京	首都圏
42	東京	首都圏
43	東京	首都圏
44	東京	首都圏
45	東京	首都圏
46	東京	首都圏
47	東京	首都圏
48	東京	首都圏
49	東京	首都圏
50	東京	首都圏
51	東京	首都圏
52	東京	首都圏
53	東京	首都圏
54	東京	首都圏
55	東京	首都圏
56	東京	首都圏
57	東京	首都圏
58	東京	首都圏
59	東京	首都圏
60	東京	首都圏
61	東京	首都圏
62	東京	首都圏
63	東京	首都圏
64	東京	首都圏
65	東京	首都圏
66	東京	首都圏
67	東京	首都圏
68	東京	首都圏
69	東京	首都圏
70	東京	首都圏
71	東京	首都圏
72	東京	首都圏
73	東京	首都圏
74	東京	首都圏
75	東京	首都圏
76	東京	首都圏
77	東京	首都圏
78	東京	首都圏

#### 主要渋滞箇所位置図

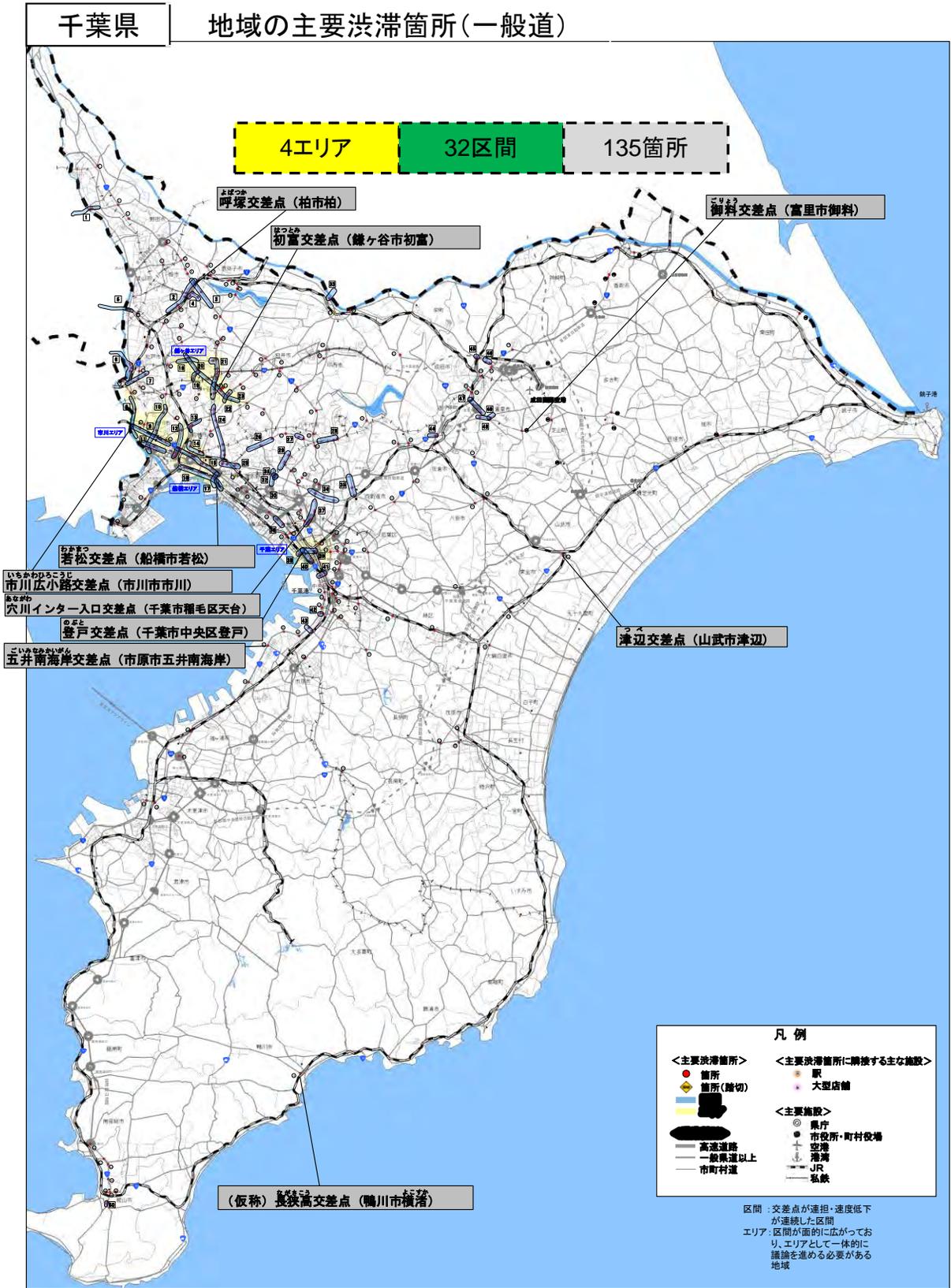


※北陸管内高速道路の主要渋滞箇所

高速道路(外縁部)1線5箇所の主要渋滞箇所

# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>



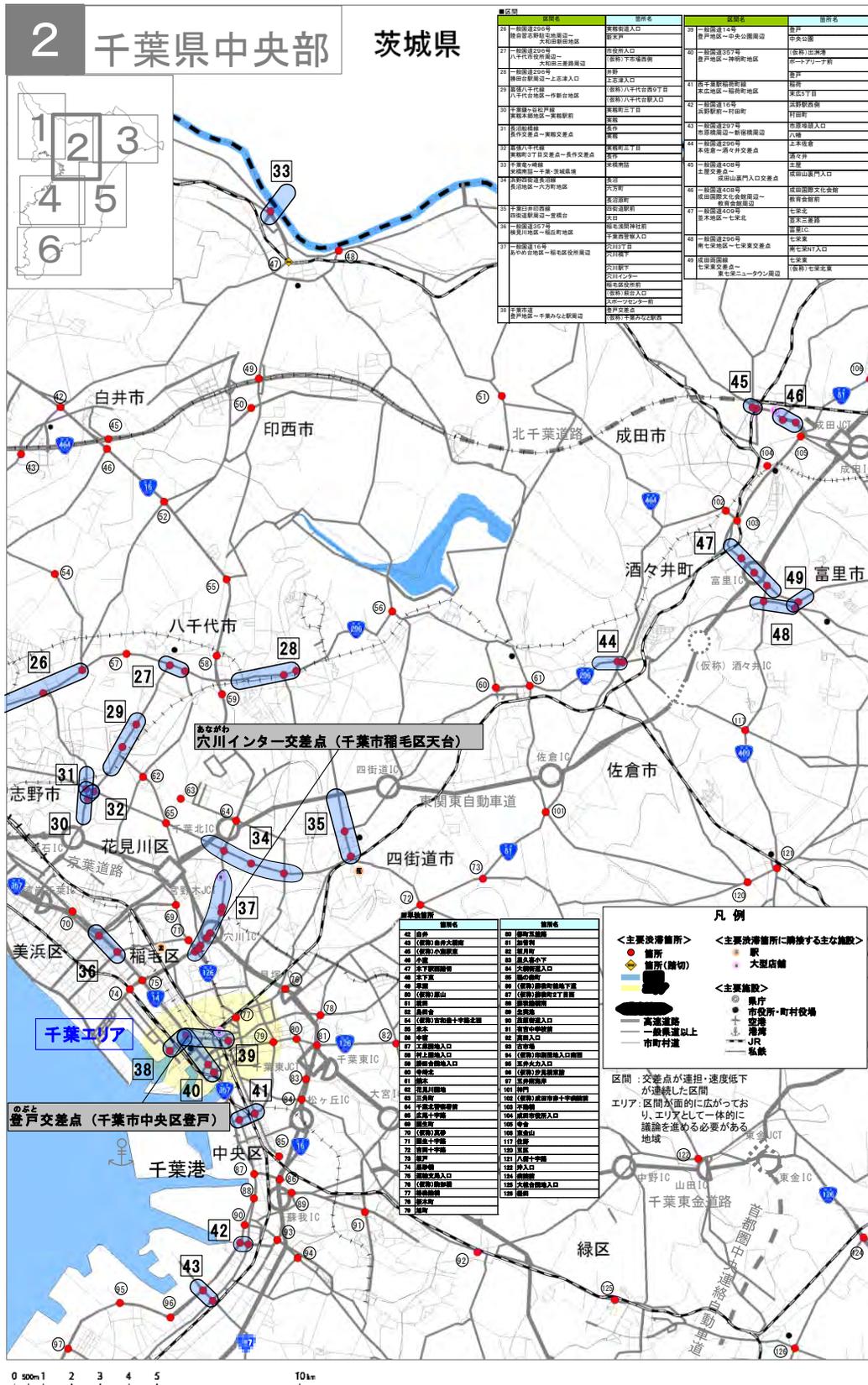
# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>



# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

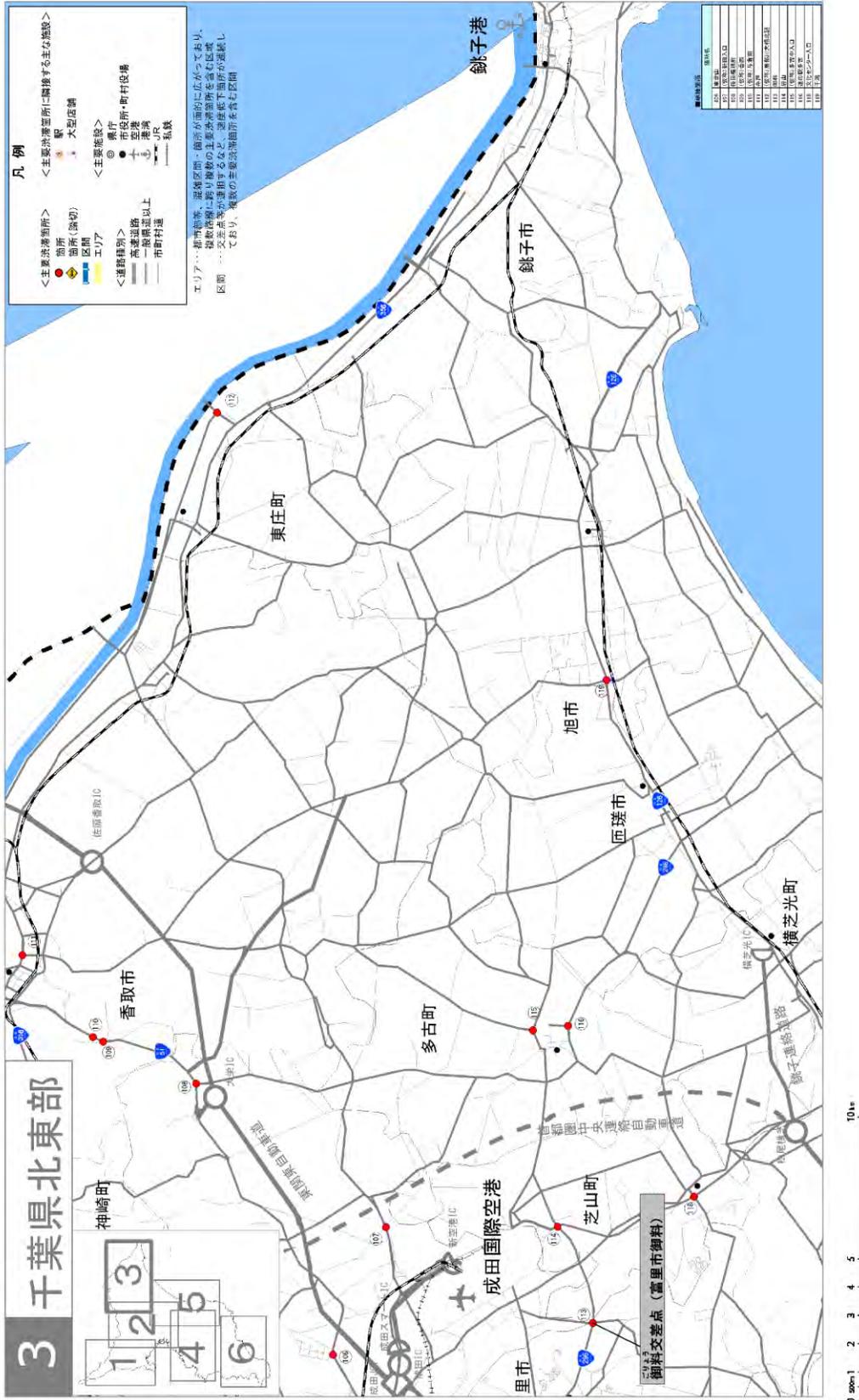
## <H25.1.18 記者発表資料>



0 500m 1 2 3 4 5 10km

# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>





# 別紙 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（千葉県分抜粋）

## <H25.1.18 記者発表資料>









## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応方針の公表

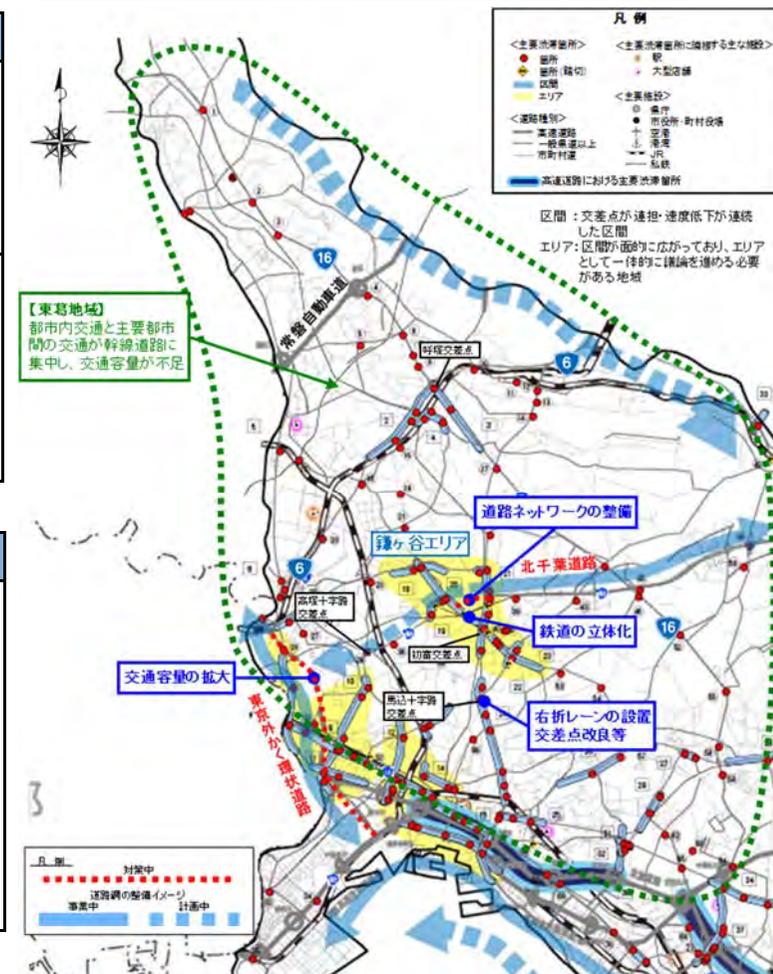
## 1. 千葉県東葛地域の概況

	概要
千葉県東葛地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県東葛地域は、中核市である柏市や松戸市など千葉県の人口の約4割が集中している地域であり、市街地を主な幹線道路が通過しています。</li> <li>東京都心から放射方向の主要幹線道路として常磐自動車道と国道6号、南北の主要幹線道路として国道16号がありますが、その他の主要地方道などは2車線程度の車線数の少ない道路で交通ネットワークが構成されています。</li> <li>柏市内では、国道6号や国道16号周辺に大規模商業施設や工業団地が立地しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が集中している市街地を幹線道路が通過しているため、主要都市間の交通の他、都市内交通も多く、交通が集中し、単路部や交差点での交通容量不足による速度低下や渋滞が初富交差点等で発生しています。</li> <li>また、鎌ヶ谷エリアでは踏切による渋滞も発生しています。</li> <li>車線数の少ない道路が多く、特に都内寄りでは都市内交通と通過交通が数少ない南北方向を結ぶ幹線道路に集中し、交通容量不足により高塚十字路交差点や馬込十字路交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>国道6号と国道16号の主要幹線道路が市街地にて交差しており、呼塚交差点などで交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

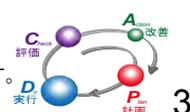
	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地を通過する主要幹線道路の渋滞対策 都市間交通と都市内交通が集中し、交通需要に対して交通容量が不足していることによる渋滞については、道路ネットワークの整備による交通の転換・分散を図ります。 →道路ネットワークの整備(外かく環状道路、北千葉道路)</li> <li>踏切における渋滞対策 鉄道の立体化による交通の円滑化を図ります。 →鉄道の立体化(新京成線)</li> <li>南北方向を結ぶ車線数が少ない幹線道路の渋滞対策 車線数が少ない道路へ交通が集中していることによる渋滞に対しては、並行する幹線道路の整備による交通容量の拡大や交差点改良による交差点の円滑化を図ります。 →交通容量の拡大(国道298号) →右折レーンの設置、交差点改良等(馬込十字路交差点等)</li> </ol>

## 3. 千葉県東葛地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っています。  
→道路ネットワークの整備による交通の転換・分散や鉄道の立体化、南北方向の幹線道路の交通容量の拡大・交差点の改良等を実施するとともに、南北方向の新たな道路ネットワークの整備について検討して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行います。(PDCAサイクル)





## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応方針の公表

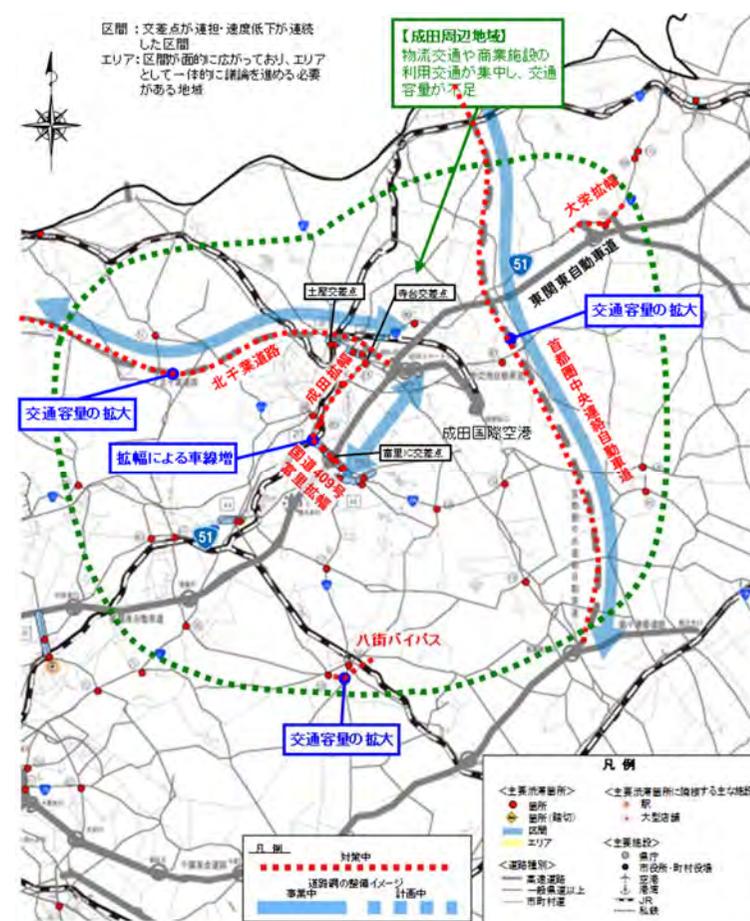
## 1. 千葉県成田周辺地域の概況

	概要
千葉県成田周辺地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>約3,300万人/年の空港利用者が訪れ、約200万t/年の物流を取扱っている成田国際空港があり、近年は大規模商業施設が空港周辺の成田市内に出店しています。</li> <li>また、平成25年4月には、酒々井IC付近に大型商業施設が出店しています。</li> <li>京葉・鹿島両工業地域を結ぶ路線として東関東自動車道及び国道51号が市街地中心部を通過しています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要な幹線道路が市街地を通過しており、成田国際空港の物流交通や大型商業施設の利用交通が集中することにより、通勤時間帯や休日に寺台交差点や土屋交差点、富里IC交差点等で渋滞が発生しています。</li> <li>東葛地域から成田空港に至る幹線道路周辺及び茨城県境や山武地域から成田空港に至る幹線道路では、主要交差点において交通集中による速度低下や渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

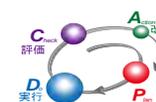
	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> <li>市街地での交通容量不足に対する渋滞対策 市街地における物流交通や大型商業施設の利用交通による渋滞については、拡幅による車線増による交通容量の拡大を図ります。 →拡幅による車線増(成田拡幅、国道409号富里拡幅等)</li> <li>空港へのアクセス道路の渋滞対策 東葛地域及び茨城県境や山武地域から空港に至る幹線道路や空港周辺の主要交差点における交通の集中による渋滞について、交通容量の拡大を図ります。 →交通容量の拡大(北千葉道路、圏央道、八街バイパス等) →空港周辺の主要交差点における交通容量の拡大(成田拡幅等)</li> </ol>

## 3. 千葉県成田周辺地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。  
→市街地での交通容量不足に対する渋滞に対する拡幅による車線増による交通容量の拡大や空港へのアクセス道路における交通容量の拡大を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)



## 検討経緯

- 首都圏における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「協議会」において検討し、決定しました。

※「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」の構成員

国土交通省関東地方整備局、関東運輸局、警視庁、埼玉県警本部、千葉県警察本部、神奈川県警察本部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

主要渋滞箇所の特定

H25.6 第4回協議会

対応方針の公表

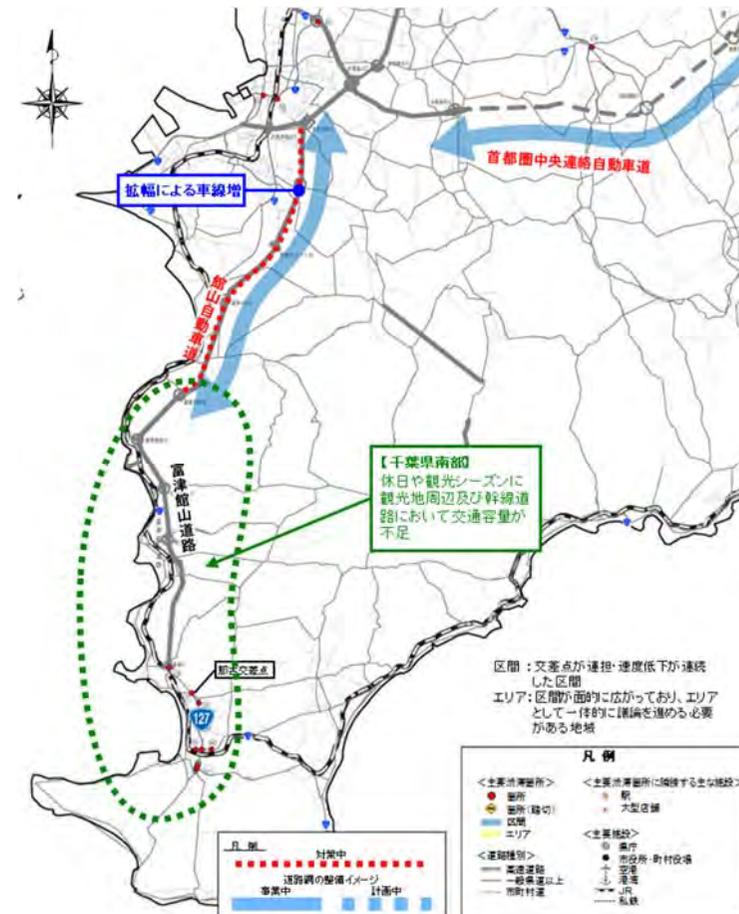
## 1. 千葉県南部地域の概況

概要	
千葉県南部地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県南部地域は、南北軸として館山自動車道・富津館山道路と国道127号により交通ネットワークが構成されています。</li> <li>南房総地域は、年間を通じて温暖であり、約1,000万人/年の観光客が訪れています。特に菜の花の開花する春先や、夏の海水浴シーズンには多数の観光客が訪れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>南房総地域には観光施設が多く立地しており、休日や観光シーズンには、観光地への経路にあたる館山自動車道の速度低下や観光地周辺的那古交差点等において交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

## 2. 対策の方向性

概要	
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>休日等における観光交通による渋滞の対策について観光地への経路にあたる幹線道路における交通集中による渋滞について、交通容量の拡大や交差点改良により交通の円滑化を図ります。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 拡幅による車線増(館山自動車道等)</li> <li>→ 交差点改良(那古交差点等)</li> </ul> </li> </ul>

## 3. 千葉県南部地域の主要渋滞箇所と現在の対策等



## 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が連携し道路利用者の協力を得つつ、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
  - 休日や観光シーズンにおける観光地への経路における渋滞について、拡幅による車線増による交通容量の拡大や交差点改良等を実施します。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、千葉県移動性向上プロジェクト委員会の意見をいただきながら主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行っていきます。(PDCAサイクル)

