平成２３年度

第２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 24 年 3 月 16 日　13:30～16:30
場　所　千葉県教育会館　２０３会議室

１　開会（あいさつ）

２　議事

（１）前回委員会での主な指摘事項とその対応

（２）移動性阻害箇所の交通状況

（３）新たな移動性阻害箇所の選定方針

（４）新たな移動性阻害箇所（案）の抽出

（５）今後のスケジュール

３　閉会

【資料一覧】

・第２回移動性向上プロジェクト委員会　説明資料

平成23年度
第2回　移動性向上プロジェクト委員会

2012年 3月16日

関東地方整備局　千葉国道事務所

0. 目次

１．前回委員会での主な指摘事項とその対応 報告

２．移動性阻害箇所の交通状況 報告
（１）No.7 国道357号高浜立体
（２）No.1 国道16号呼塚交差点
（３）No.18 高塚新田市川線

３．新たな移動性阻害箇所の選定方針 報告
（１）移動性阻害箇所選定の考え方
（２）救急車両の走行実態の把握例
（３）圏央道開通による観光需要増加
（４）防災に関わる県民の満足度

４．新たな移動性阻害箇所（案）の抽出 審議
（１）新たな選定指標（案）
（２）既存の移動性阻害箇所のチェック
（３）区間延伸／新規追加候補箇所（案）の抽出
（４）議論して頂きたい事項（意見交換）

５．今後のスケジュール 報告

１．前回委員会での主な指摘事項とその対応

①移動性阻害箇所の交通状況について

- **プローブデータの特性を活かし、損失時間等の詳細な分析が必要**

  ⇒ 高浜立体／呼塚交差点／高塚新田市川線について、上下別／DRM区間別／時間帯別など、詳細に交通状況をチェック(p3～6)

②新たな移動性阻害箇所の選定方針について

- **一般車両の渋滞箇所と救急車両が渋滞の影響を受ける箇所は一致しておらず、救急車両の渋滞箇所は運行側でも把握していないため、客観的データは重要**

  ⇒ 救急車プローブ調査の事例を紹介(p8)

  ⇒過去に行なった救急車プローブ調査結果より、速度低下区間の傾向を提示(p9)

- **圏央道の開通により観光交通需要等が増加し、一般道の新たな渋滞が懸念**

  ⇒ 圏央道周辺の休日の旅行速度を把握し、開通後に交通需要の増加が懸念される箇所をチェック(p10)

③新たな移動性阻害箇所（案）の抽出について

- **移動性阻害箇所の見直しを行う際に、「選定基準の加除」や「新たな阻害箇所の優先順位」の設定方法の検討が必要**

  ⇒ 新たな移動性阻害箇所抽出の際には、候補箇所群の中での優先順位を検討(p12～14)

- **移動性阻害箇所の中での優先度を検討してはどうか**

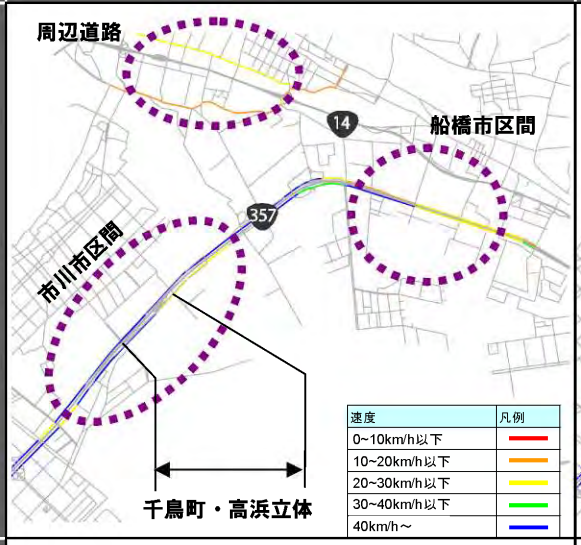
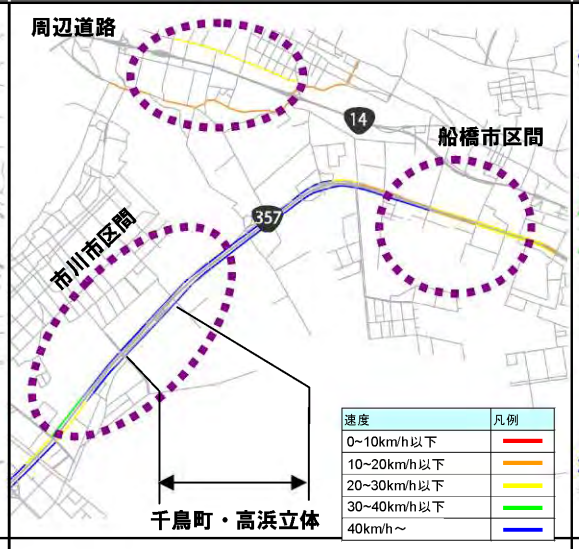
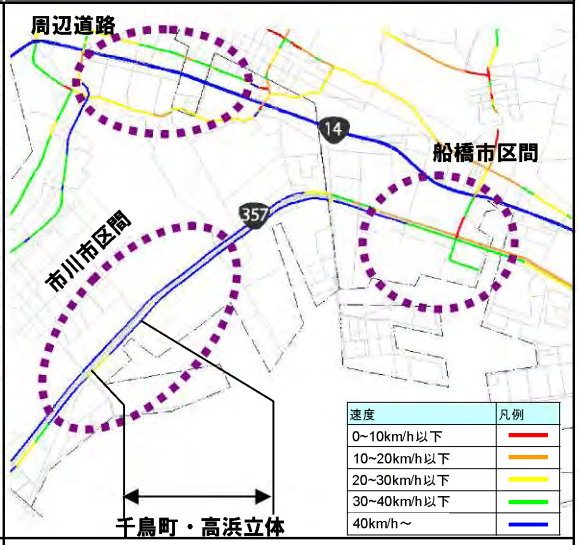
  ⇒対策完了の実現性についてはバラつきがあるため、優先度検討は現段階では行なわない

  ⇒ 既存の移動性阻害箇所についても、「既存の選定指標」+「新たな選定指標(案)」でチェックすることで、重み付けができるように検討(p13)

2．移動性阻害箇所の交通状況（指摘事項①への対応）

（1）No.7 国道357号高浜立体（対策実施箇所の旅行速度の変化）

- 上下別・ＤＲＭ区間別の旅行速度の面的変化を見ると、市川市区間では上下線ともに速度が向上。
- 船橋市区間については、現在も速度低下が発生しており、交通状況としての大きな変化なし。

年度	H19年度	H20年度	H21年度
旅行速度図			
市川市区間	・海側の速度が低下している状況	・海側の速度が向上 （高浜立体H20.3供用）	・前年度と同程度で推移
船橋市区間	・海側／山側ともに速度が低下している状況	・前年度と比較して大きな変化なし （速度の低下が解消せず）	・前年度と比較して大きな変化なし （速度の低下が解消せず）
周辺道路	・周辺道路も速度が低下している状況	・前年度と比較して大きな変化なし （速度の低下が解消せず）	・一部で速度が向上

▲H19～H21プローブデータによる昼間12時間平均速度

※H19～H20：官用車プローブデータ（年平均値）
※H21：民間プローブデータ（年平均値）

2．移動性阻害箇所の交通状況（指摘事項①への対応）

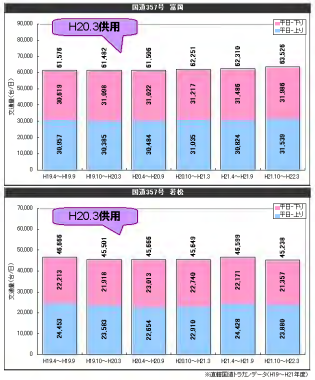
（1）No.7 国道357号高浜立体（対策実施箇所の旅行速度の変化）

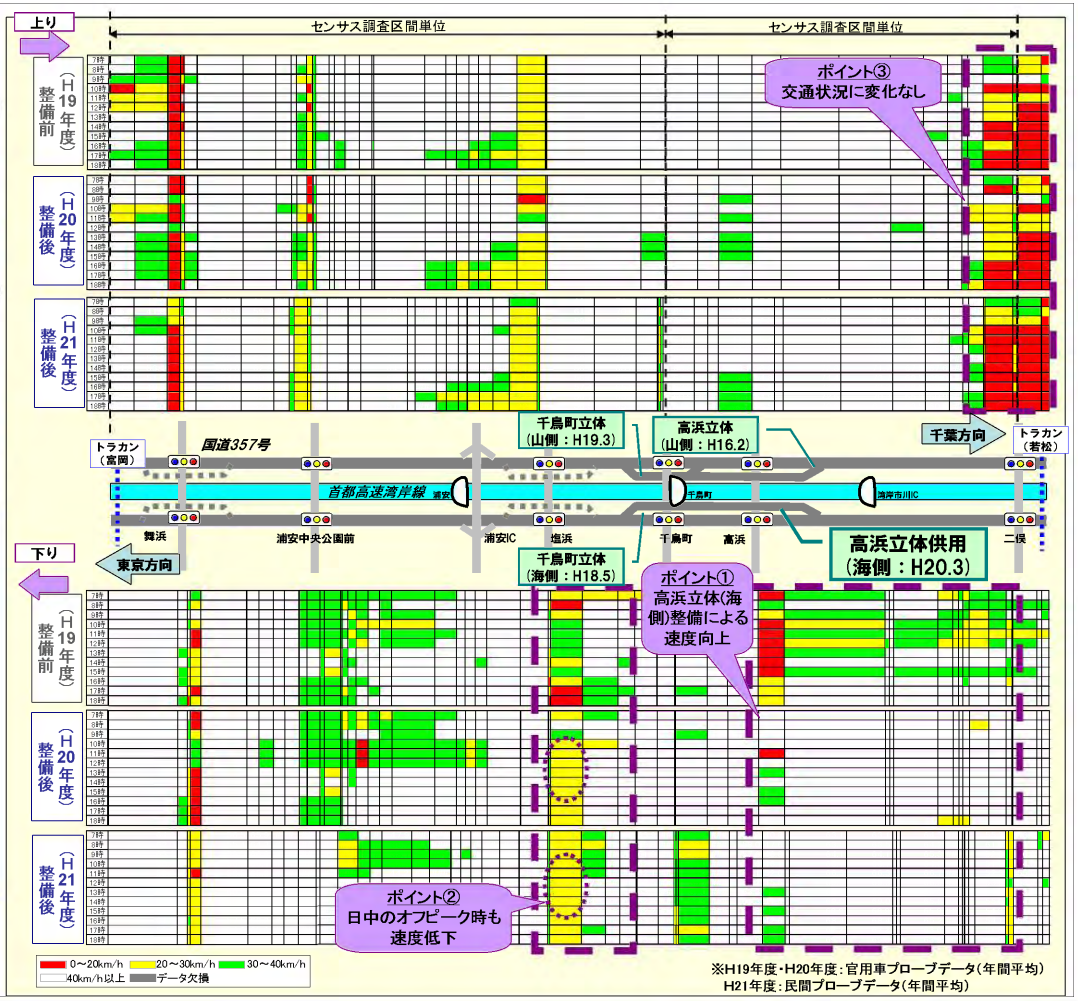
➢ 高浜立体の並行区間では大幅に速度が向上しているが、下流側の塩浜交差点や山側の二俣交差点以東のボトルネックが未解消なため、周辺箇所の整備が必要

交通状況（Check）

①区間別・上下別・時間帯別旅行速度（→）

②上下別交通量（↓）





➢ **【ポイント①】**高浜立体(海側)整備により、高浜交差点の速度が向上

➢ **【ポイント②】**下流側の塩浜交差点の対策が整備されていないため、交通状況が一部悪化

➢ **【ポイント③】**山側は、二俣交差点以東の対策がないため、交通状況に変化なし

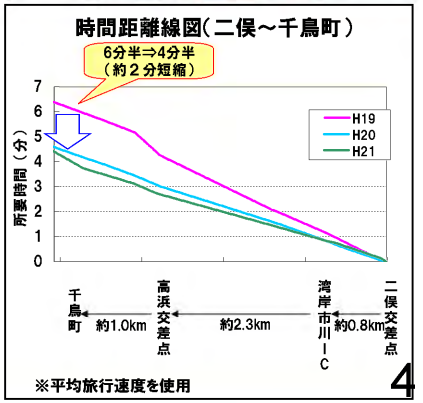
➢ 交通量については、大きな変化なし

現地（高浜交差点）

整備前

整備後

時間距離線図（二俣～千鳥町）



※平均旅行速度を使用

2．移動性阻害箇所の交通状況（指摘事項①への対応）

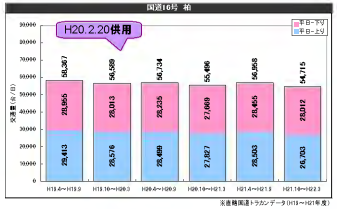
（2）No.1 国道16号呼塚交差点（対策実施箇所の旅行速度の変化）

➢ 交差点直近の旅行速度／渋滞長の変化を見ると、渋滞状況は改善しているものの、局所的な改良では影響範囲が少ないため、今後とも引き続き対策を検討・実施

交通状況（Check）

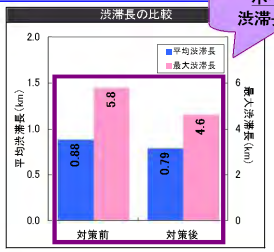
①区間別・上下別・時間帯別旅行速度（→）

②上下別交通量（↓）



※直轄国道トラカンデータ（H13～H21年度）

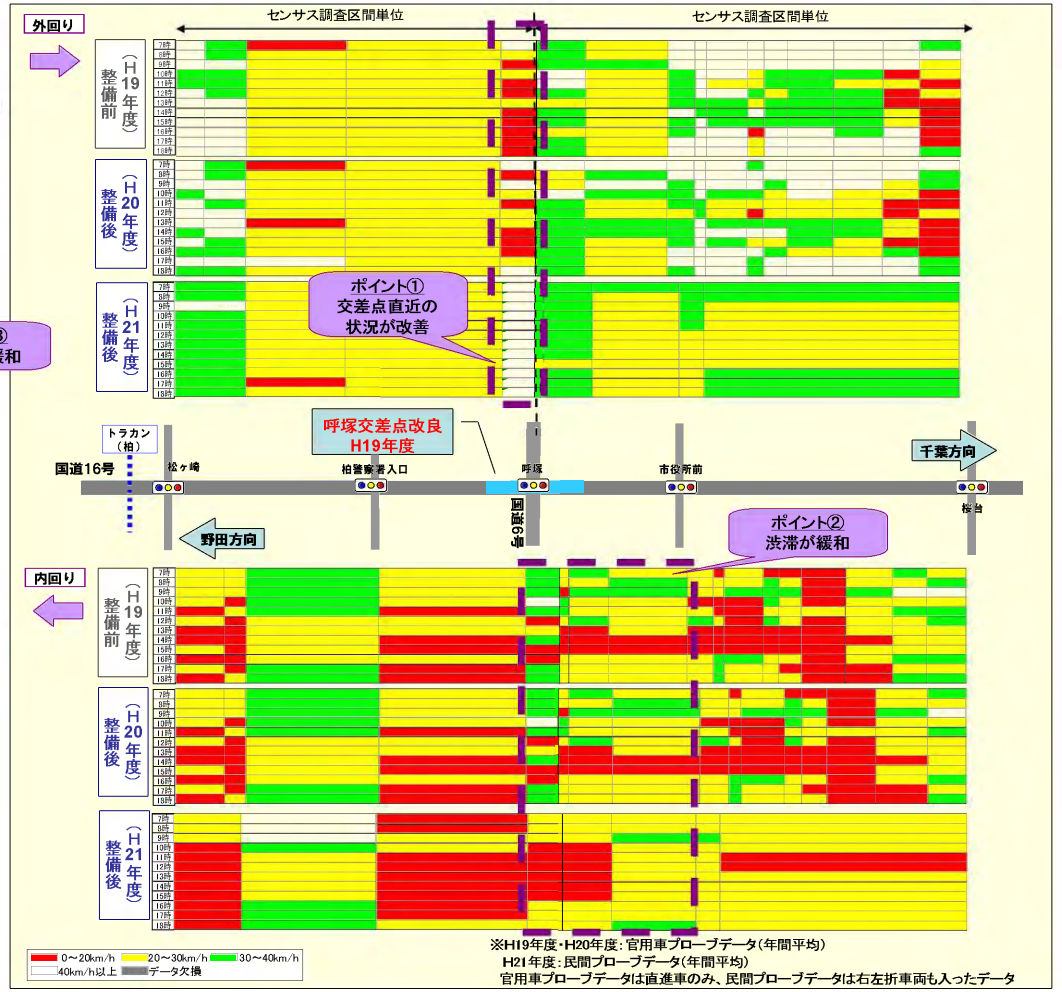
③渋滞長の変化（↓）



※対策前：H20.2.1～2.20の平均、対策後：H20.2.21～2.29の平均

ポイント③
渋滞長が緩和

➢【ポイント①】外回りは、交差点直近の渋滞状況が緩和
➢【ポイント②】内回りは、渋滞状況が若干緩和
➢【ポイント③】外回りの渋滞長は緩和
➢交通量については、大きな変化なし
➢**局所的な改良では、区間の交通状況に与える影響は少ないと推測**



※H19年度・H20年度：官用車プローブデータ（年間平均）
H21年度：民間プローブデータ（年間平均）
官用車プローブデータは直進車のみ、民間プローブデータは右左折車両も入ったデータ

現地（呼塚交差点）

整備前

整備後

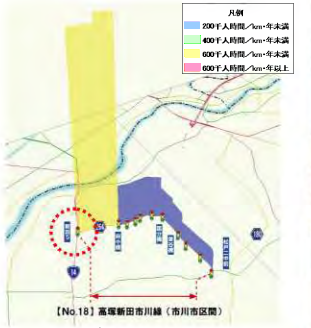
2．移動性阻害箇所の交通状況（指摘事項①への対応）

（3）No.18 高塚新田市川線（混雑実感が乖離している箇所）

➢ センサス区間別の損失時間を見ると、上位２割区間から外れているが、旅行速度を見ると一日中混雑している区間もあるため、引き続き対策を検討・実施

交通状況（Check）

①区間別・上下別・時間帯別損失時間（→）
②区間別・上下別・時間帯別旅行速度（→）
③区間別・上下合計損失時間（↓）

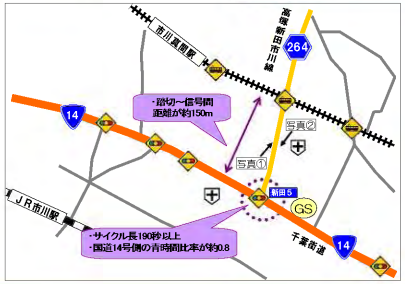


※ H21年度：民間プローブデータ

写真①

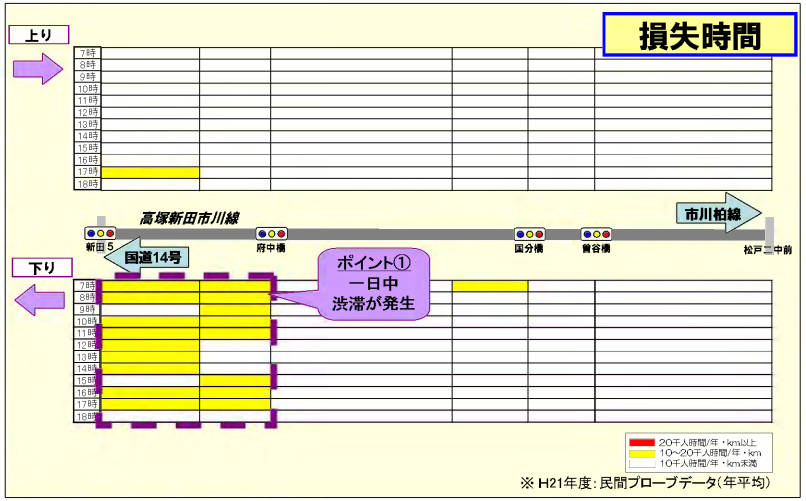
写真②

位置図

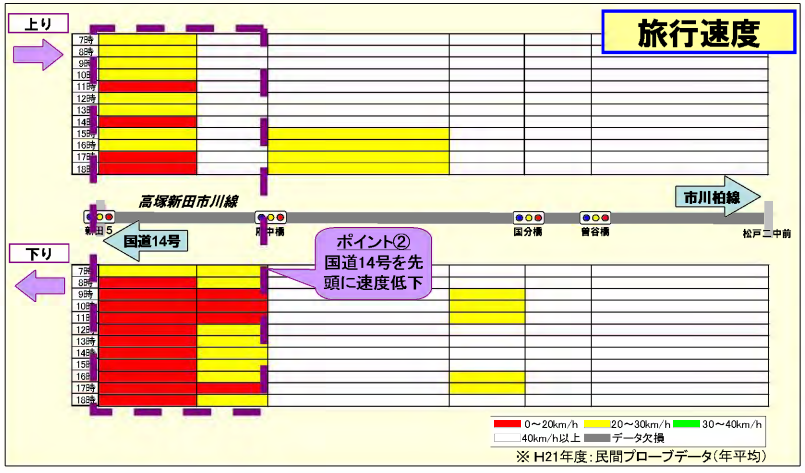


➢ **【ポイント①】**新田5交差点（国道14号との接続交差点）付近でほぼ一日中損失時間が発生
➢ **【ポイント②】**国道14号の新田5交差点を先頭にした著しい速度低下
➢ 国道14号の新田5交差点と京成本線の踏切が近接（約150m）し、常時速度低下
➢ 新田5交差点のサイクル長（＞190秒）、国道14号の青時間比の長さにより、高塚新田市川線側に滞留

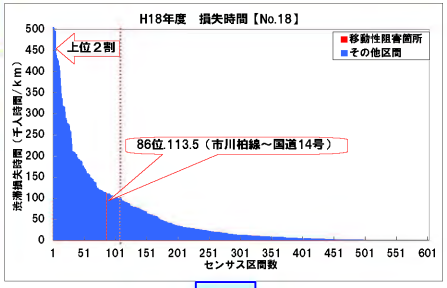
損失時間

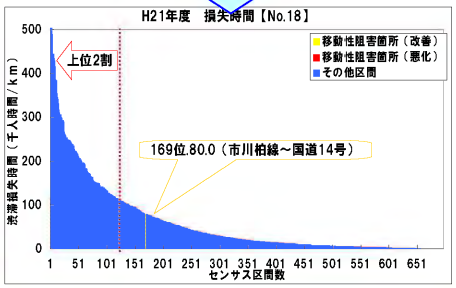


旅行速度



損失時間の変化（マクロ）



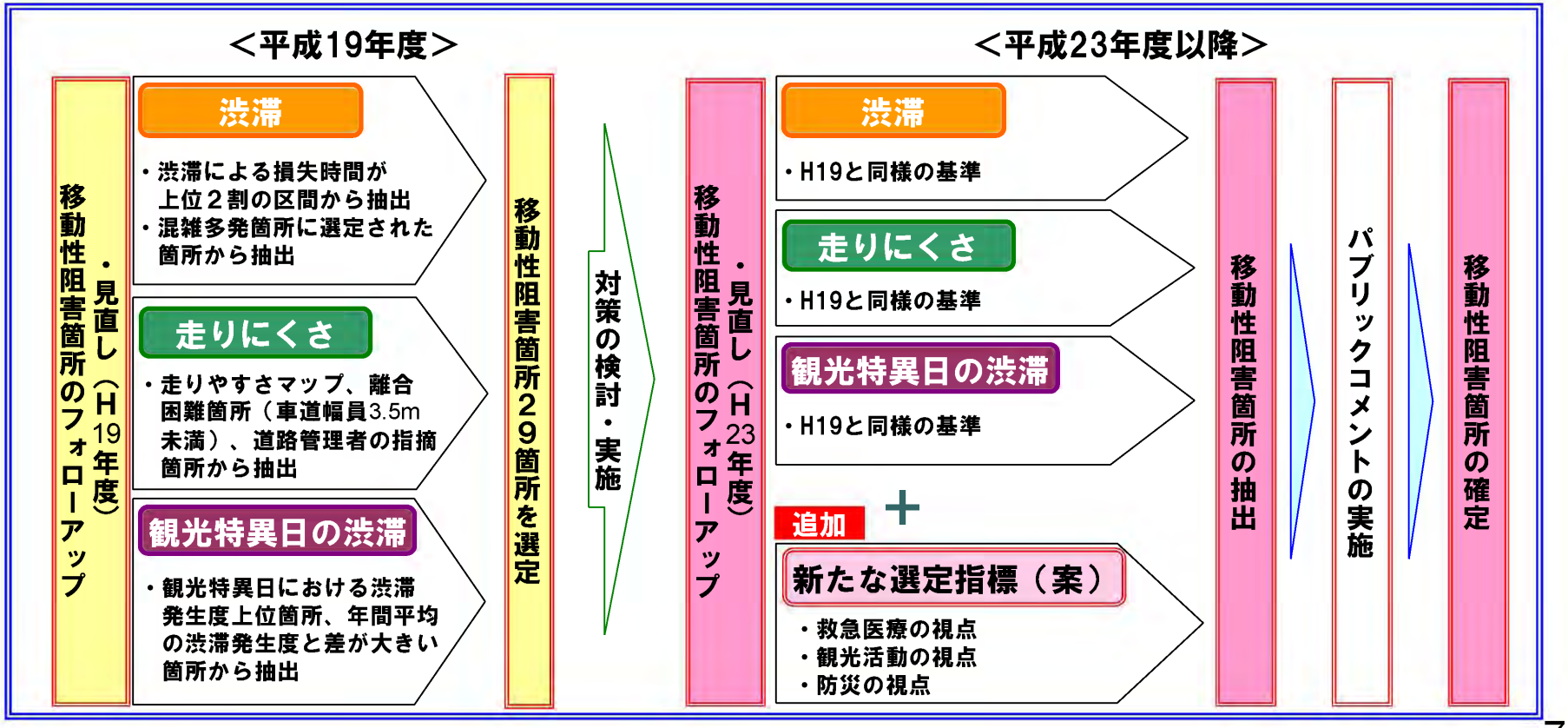


現地（新田５交差点）

３．新たな移動性阻害箇所の選定方針

（１）移動性阻害箇所選定の考え方

- 前回までの『３指標』に加えて『新たな選定指標』を追加。
- 抽出した結果について、パブリックコメントを実施。
- パブリックコメント結果を踏まえて阻害箇所を選定。



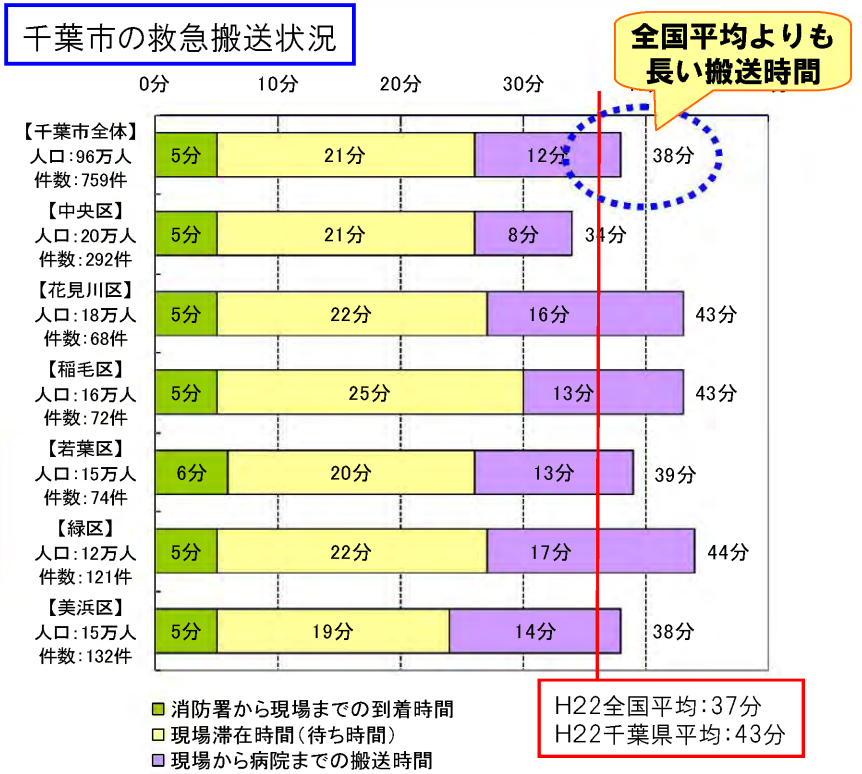
3．新たな移動性阻害箇所の選定方針（指摘事項②への対応）

（2）救急医療の視点に関する指標例

- **救急車プローブデータ調査により、救急車両の搬送ルートや救急活動時（現場到着／病院搬送）の平均速度が把握可能。**
- **現在は整備効果やアウトカム検討で事例として活用しているが、今後、移動阻害箇所の選定において、これらの調査結果を活用することを検討。**

救急車プローブ調査

千葉市の救急搬送状況



資料1： 救急車プローブデータより作成（H22.7.22～8.27）
【対象病院】第三次救急医療施設及びそれに準ずる救急医療施設
資料2： H23年版消防白書、H22年度救急活動データ（千葉県）

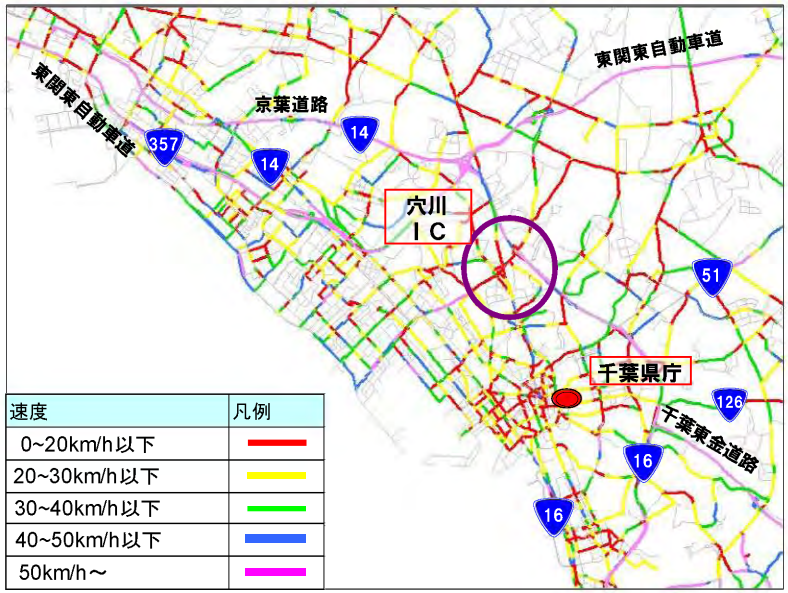
3．新たな移動性阻害箇所の選定方針（指摘事項②への対応）

（2）救急車両の走行実態の把握例

- 救急活動時を対象としているため、民間プローブよりも平均速度が高く、速度が低下する区間も傾向が異なる。（民間プローブでは交通が集中する地区で速度低下が発生）
- 救急車両の速度低下区間を見ると、道路幅員の狭い区間で速度低下する傾向がある。

▲救急車プローブ調査による平均速度

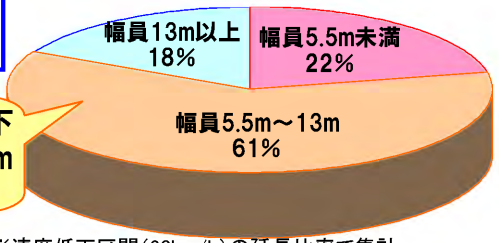
※救急車プローブデータ（H22.8.28～11.14　昼間12時間平均）



▲民間プローブデータによる平均速度

※H22民間プローブデータ（昼間12時間平均）

道路幅員別の
速度低下区間割合



救急車両の速度低下の約８割が幅員13m以下の区間

※速度低下区間（20km/h）の延長比率で集計

※救急車プローブデータ（H22.8.28～11.14　昼間12時間平均）

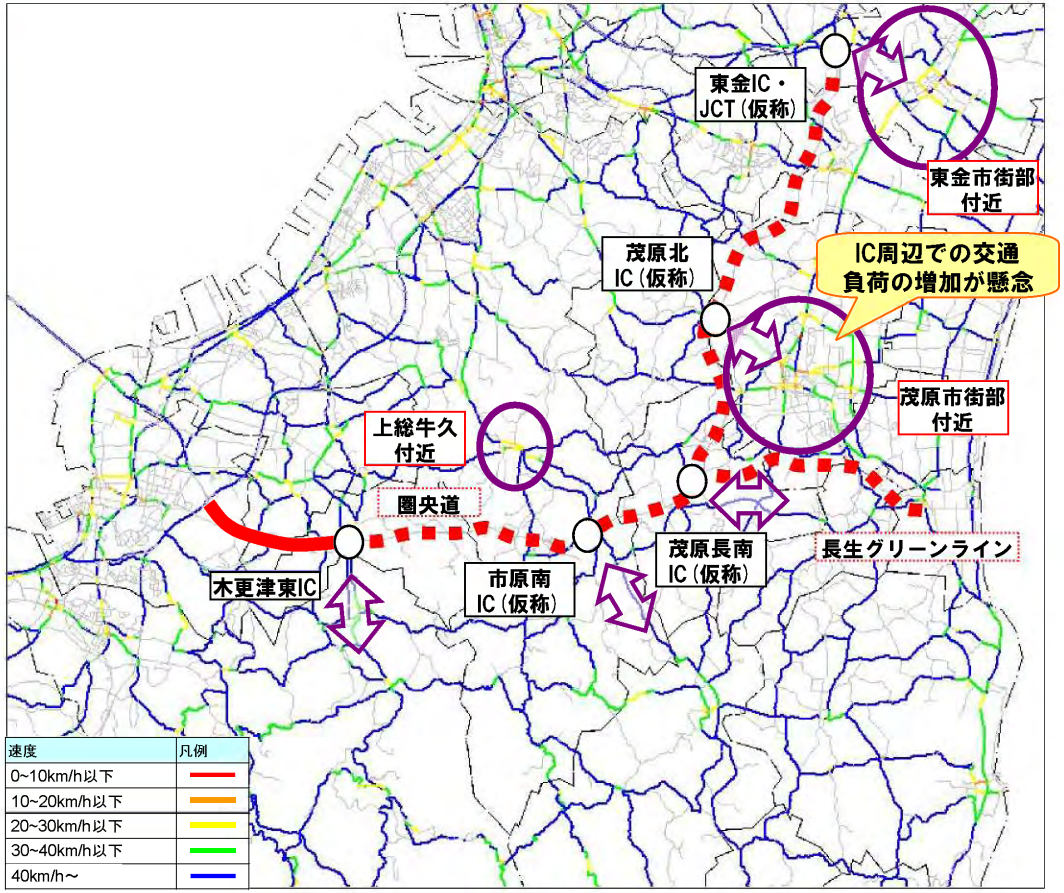
3．新たな移動性阻害箇所の選定方針（指摘事項②への対応）

（3）圏央道開通による観光需要増加

➢圏央道開通により、観光交通の流動が変化し、ＩＣへのアクセス路など、新たな交通需要の増加が予想される。

名称	連絡位置	連絡施設
木更津東IC	木更津市	一般国道410号BP
市原南IC(仮称)	市原市	一般国道297号
茂原長南IC(仮称)	茂原市・長南町	一般国道409号、長生グリーンライン
茂原北IC(仮称)	茂原市	(主)五井本納線
東金IC・JCT(仮称)	東金市	千葉東金道路、一般国道126号

▲圏央道　予定ＩＣ位置及び連絡施設



▲現状の混雑状況（休日の旅行速度）

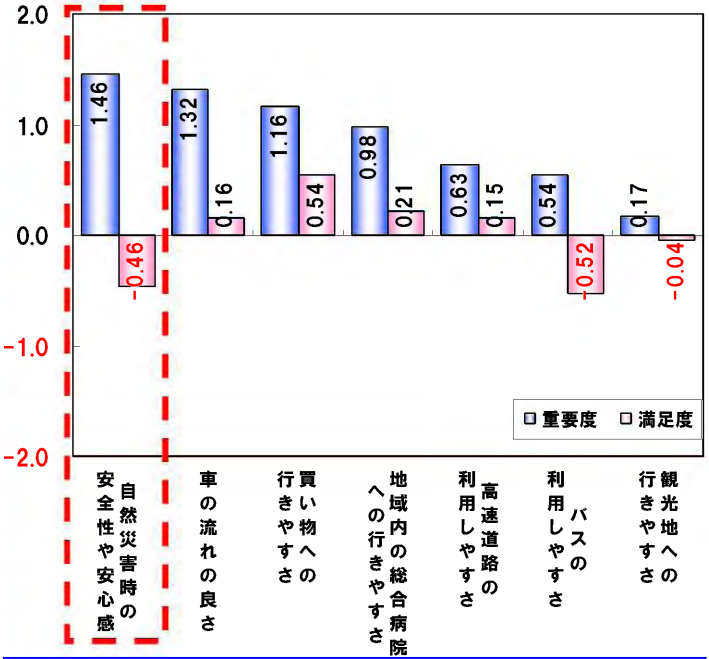
※H22民間プローブデータ(休日昼間12時間平均)

3．新たな移動性阻害箇所の選定方針

（4）防災に関わる県民の満足度

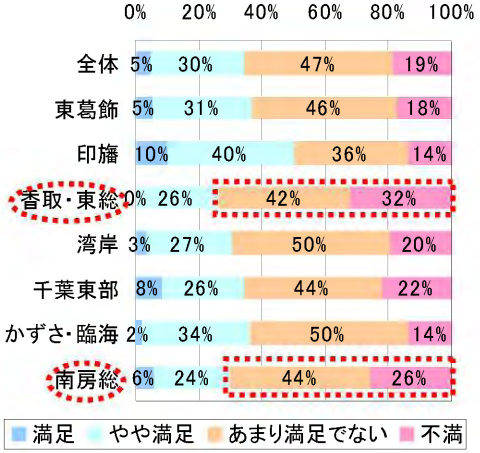
- 千葉県民を対象に満足度調査を実施したところ、『自然災害時の安全性や安心感』に関する項目の重要度が高く、満足度が低い結果となった。
- 香取・東総／南房総地域では「通行止めへの不安」や「迂回路の無さ」「迂回による時間損失」が不満の要因になっている。

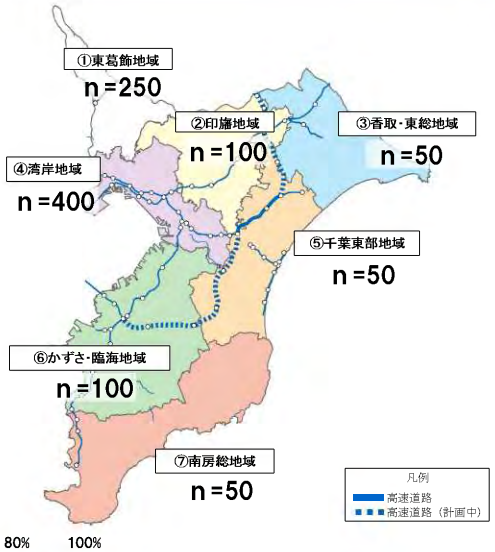
満足度・重要度結果



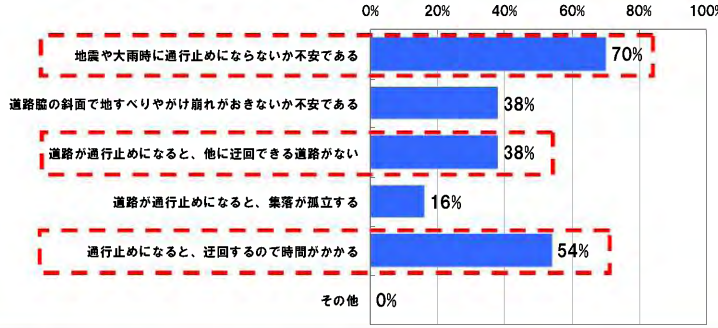
■調査対象：千葉県全域
■調査方法：webアンケート（H24.2.8～2.14実施）
■回答数　：1,000人
■アンケート調査内容
　○居住地域の道路の満足度・重要度
　※「満足」～「不満」、「重要」～「重要でない」の４段階で評価

「自然災害時の安全性や安心感」





不満理由：香取・東総地域



※全回答者n＝1，000人
圏域毎の人口の比率に応じて回答者を決定
（人口の少ない地域でもn＝50は確保）

4．新たな移動性阻害箇所（案）の抽出（指摘事項③への対応）

（1）新たな選定指標（案）

- 新たな選定指標（案）として、救急医療／観光活動／防災の視点を検討。
- 選定指標はデータが全県レベルで揃っているものを採用。

渋滞
・H19と同様の基準

走りにくさ
・H19と同様の基準

観光特異日の渋滞
・H19と同様の基準

＋

追加

新たな選定指標（案）
・救急医療の視点
・観光活動の視点
・防災の視点

■従来の選定指標

○：従来の選定指標、◎：新たな選定指標

	視点	指標（案）	設定基準（案）	出典データ	前回採用	今回採用	参考資料2との対応
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）	民間プローブデータ	○	○	p2～3
		・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）	民間プローブデータ	○	○	p4～5
		・VICS渋滞時間	・渋滞発生度が上位２割の区間（年度平均）	VICSデータ	○	○	p6～7
	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）	走りやすさマップ	○	○	p8
	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）	民間プローブデータ	○	○	p2～3

＋

■新たな選定指標（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	観光入込調査	－	◎	p9
		・平休比の高い路線	・平日休日交通量比が1.0以上の区間	道路交通センサス	－	◎	p9
		・観光バス阻害箇所	・ツアー会社が把握している支障・問題となる箇所	ヒアリング	－	－	p10
	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	救急活動データ	－	◎	p11
		・救急車両阻害箇所	・緊急時／通常時に支障・問題となる箇所	消防署ヒアリング	－	－	－
			・救急車の走行速度が低下している区間	救急車プローブデータ	－	－	－
			・第三次医療施設周辺の速度低下区間	VICSデータ	－	－	p12
	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	千葉県資料	○	○	p13
		・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	地震被害想定調査	－	◎	p13
		・津波浸水危険箇所	・津波により浸水が想定される箇所	ハザードマップ 地震被害想定調査	－	◎	p13
		・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	上記３点資料	－	◎	p14

4．新たな移動性阻害箇所（案）の抽出（指摘事項③への対応）

（2）既存の移動性阻害箇所のチェック

- 既存の移動性阻害箇所29箇所について、新たな選定指標（案）を追加してチェック。
- 従来の選定指標を依然として満たしているとともに、新たな選定指標（案）としての位置づけを追加することで、重要度の検討が可能。

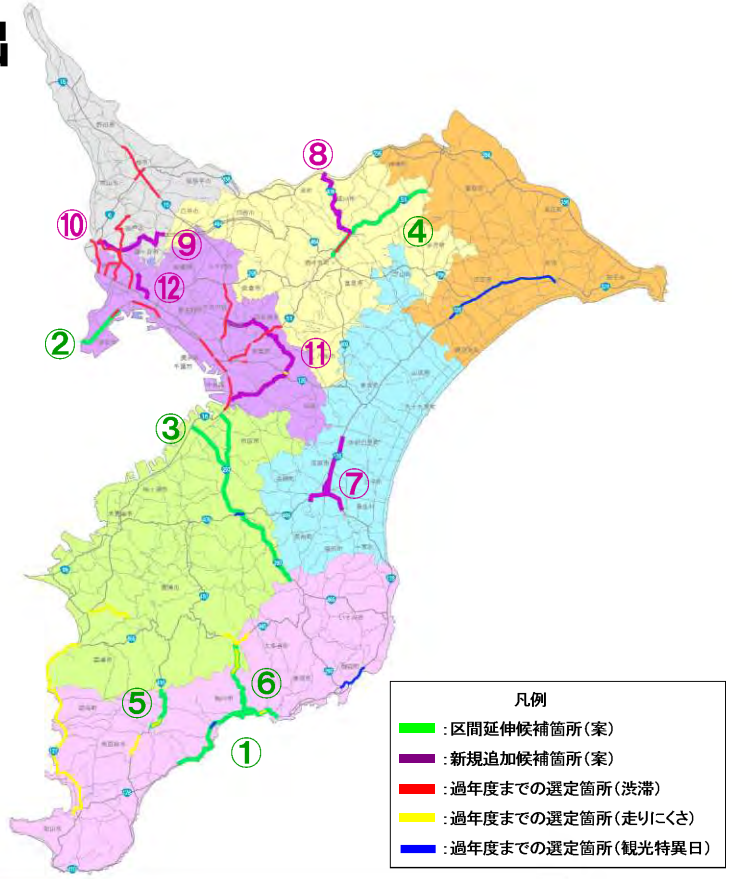
■既存移動性阻害箇所のチェック

移動性阻害箇所No.	路線	区間	従来の選定指標に対する該当			新たな選定指標に対する該当			※従来の選定指標該当数●	※新たな選定指標該当数○	合計（●+○）
			【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	国道16号	柏IC～大島田	●	－	●	－	－	－	2	0	2
2	国道16号・126号	下市場～穴川3丁目	●	－	●	－	○	－	2	1	3
3	国道357号	二俣～秋津	●	－	●	－	○	－	2	1	3
4	国道357号	登戸4丁目～寒川大橋	●	－	●	－	○	－	2	1	3
5	国道357号	千葉西署入口～登戸4丁目	●	－	●	－	○	－	2	1	3
6	国道357号	稲荷町3～村田町	●	－	●	－	○	－	2	1	3
7	国道357号	市川市区間(海側のみ)	●	－	●	○	○	－	2	2	4
8	国道51号	桜木町(旧道部)	●	－	●	－	○	－	2	1	3
9	国道51号	若松町～坂戸	●	－	－	－	○	－	1	1	2
10	国道51号	並木～寺台	●	－	●	－	○	－	2	1	3
11	国道6号	旭町～北柏入口	●	－	●	－	－	－	2	0	2
12	国道6号	松戸隧道交差点	●	－	●	－	－	－	2	0	2
13	国道126号	加曽利交差点	●	－	●	－	○	－	2	1	3
14	国道126号	宮田交差点	－	●	－	－	○	－	1	1	2
15	国道127号	富津市湊～館山市北条	－	●	－	－	○	○通行止め・液状化・津波浸水	1	1	2
16	東葛・葛南地域	市川松戸線（市川～松戸区間）	●	－	●	－	○	－	2	1	3
17	東葛・葛南地域	松戸原木線（市川～松戸区間）	●	－	●	－	－	－	2	0	2
18	東葛・葛南地域	高塚新田市川線（市川市区間）	●	－	－	－	○	－	1	1	2
19	東葛・葛南地域	市川柏線（市川～松戸区間）	●	●	●	－	－	－	3	0	3
20	国道128号	実入トンネル付近	－	●	－	○	○	－	1	2	3
21	国道126号	九十九里地域（横芝光IC～旭区間）	－	－	●	－	○	－	1	1	2
22	国道128号	千葉鴨川線、鴨川保田線	－	●	●	○	○	－	2	2	4
23	国道297号	米沢、牛久	－	－	●	－	○	○液状化	1	1	2
24	国道128号	御宿～勝浦（勝浦市墨名付近）	－	－	●	－	○	○津波浸水	1	1	2
25	国道410号	南房総市大井下～南房総市鋸岡	－	●	－	－	○	－	1	1	2
26	国道410号	鴨川市八丁堰～鴨川市・南房総市境	－	●	－	○	○	－	1	2	3
27	国道465号	君津市釜生～大多喜町筒森	－	●	－	－	－	－	1	0	1
28	（主）市原天津小湊線	君津市黄和田畑～鴨川市四方木	－	●	－	○	○	－	1	2	3
29	（一）小櫃佐貫停車場線	富津市作木～富津市鹿野山	－	●	－	－	○	－	1	1	2

4．新たな移動性阻害箇所（案）の抽出

（3）区間延伸／新規追加候補箇所（案）の抽出

- 市町村別路線単位で、「既存の選定指標」＋「新たな選定指標（案）」の組み合わせから優先順位を検討。
- 上位に位置づけられた路線について、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」として抽出。
- 区間延伸候補箇所（案）として６区間、新規追加候補箇所（案）として６区間を選定



■移動性阻害箇所の見直し・追加候補区間（案）

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			※従来の選定指標該当数●	※新たな選定指標該当数○	合計（●+○）	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	－	●	●	○	○	－	2	2	4	区間延伸
2	一般国道357号（浦安市）	6.1	●	－	●	○	－	－	2	1	3	区間延伸
3	一般国道297号（市原市）	41.2	●	－	●	－	○	○液状化	2	2	4	区間延伸
4	一般国道51号（成田市）	18.3	●	－	●	－	○	－	2	1	3	区間延伸
5	一般国道410号（鴨川市）	7.9	－	●	－	○	○	－	1	2	3	区間延伸
6	市原天津小湊線（鴨川市）	16.0	－	●	－	○	○	－	1	2	3	区間延伸
7	一般国道128号（茂原市）	8.2	●	－	●	－	○	○液状化	2	2	4	新規追加
8	一般国道408号（成田市）	11.3	●	－	●	－	○	－	2	1	3	新規追加
9	一般国道464号（鎌ケ谷市）	3.6	●	－	●	－	－	○液状化	2	1	3	新規追加
10	一般国道464号（松戸市）	8.5	●	－	●	－	－	○液状化	2	1	3	新規追加
11	浜野四街道長沼線（千葉市）	21.6	●	●	●	－	○	－	3	1	4	新規追加
12	船橋松戸線（船橋市）	4.2	●	●	●	－	○	－	3	1	4	新規追加

４．新たな移動性阻害箇所（案）の抽出

（４）議論して頂きたい事項（意見交換）

論点①

➢移動性阻害箇所の選定（p12）にあたり、これまでの視点（指標）で良いか。また、新たな視点（指標）は必要か。

論点②

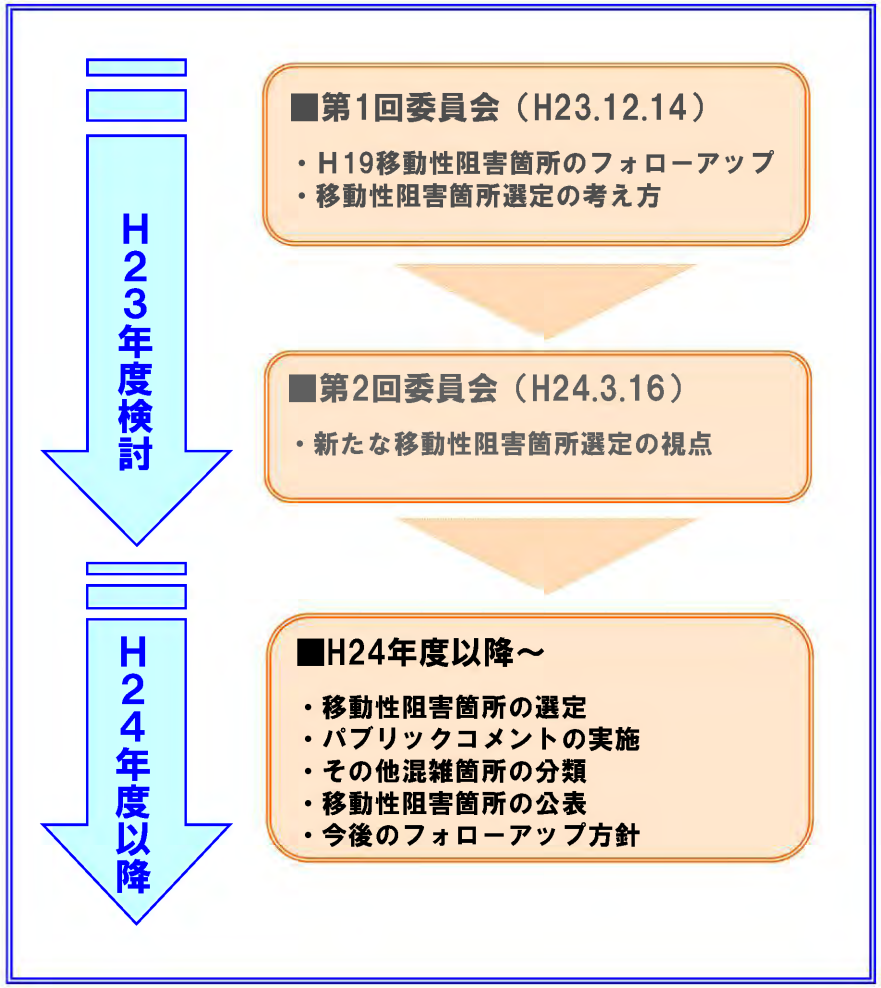
➢選定候補箇所（p14）について、実感を踏まえ妥当性は如何か。
その他区間延伸／新規追加を検討すべき区間はあるか。

※参考資料２.データ集を参照

５．今後のスケジュール

■次回委員会の議事事項（案）

１．移動性阻害箇所の選定
　・阻害箇所（暫定）の選定

２．パブリックコメント
　・実施方法
　・実施内容

３．次回委員会に向けて