

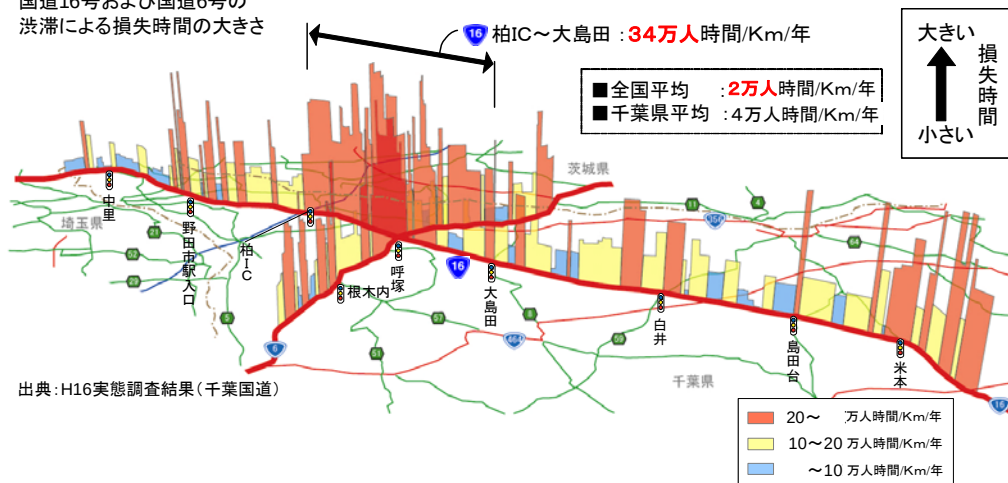
（３）対策事例（事例５ 柏地区見える化プラン）



■ 渋滞状況

柏地区では、国道16号と国道6号の交差点である呼塚交差点を中心に慢性的な渋滞が発生。国道16号柏地区(柏IC～大島田)の渋滞による損失時間は、全国平均の約17倍、千葉県平均の約9倍混んでいる。

国道16号および国道6号の
渋滞による損失時間の大きさ



出典：H16実態調査結果（千葉国道）

業務所
千国道事務所

渋滞緩和に本腰

柏地区からスタート

国土交通省千葉国道事務所は5日、柏地区の渋滞緩和や事故削減を指し「柏地区道路見直し化計画」を始めた。大庭孝之同事務所長、木本晃樹市長、坂口富康柏署長らが同日、国道16号と国道6号の交差する呼差交差点を視察した。

計画は、渋滞時間などのデータを集めて、それに基いた解決策と結果

呼差交差点
では、野田から千葉方面に向かう国道16号に左折レーンを来半度設置し、直進車を阻害する呼差交差点の渋滞を視察する本多市長

た、国道16号の若葉1
島田両交差点間（約4
びでも、バス・ベイパス
専用の駐車スペースが
必要な17カ所のうち、年
度内に2カ所、柏第五小
学校前、大津ヶ丘に設置
する。県内の交通事故死
者数は全国3位（05年）、
渋滞損失時間全国4位
（05年度）。【南恵本】



H18.10.6 毎日新聞

渋滞緩和へバス停改良

国交省千葉国道事務所



後続車両に滑り通過

県内で最も交通渋滞が激しい柏市の国道16号で、国土交通省千葉国道事務所は、渋滞緩和策第一弾となるバス停改良を行い、六日から供用を開始した。これまで路線バスが左側の車線上に停車して客の乗降をし

柏の国道16号、供用開始

在地区路裏文化 計画」の第二で、今 改したバス停は、下 千葉方面の「新示 学校前」大津丘二 目の二万所。 第五小学院は、日 六八便が停車し、一 七十分は一日五が 利用する路線バス 日城大津丘二の 一日六八便一日は 一時間二便が停 ている。 これまで四バス停で は、路線バスが左側 の線に停車し、客を乗 降させていた。そのため 後車両がまっったり	進み越し車線に移動した り、停車バスによって交 通を阻害していた。 改良により、新たなバ ス停は歩道部分に食い込 み形となり、後続車はバ ス帯に走行できるよう 同事務所によると、柏 の七・四の区間で毎日 一日八二四台の乗客が 乗るが、左側停車を 導入すると、一日八二 四台の乗客が乗るが、 左側停車を導入すると、 一日八二四台の乗客が 乗るが、左側停車を
今年度、新たに三万所	と試算している。

このバス停の改良も予定。
上野方面では弥生町との
下り方面。完成時待た
ない。また、「設備名所」と
して全国的にも知られる
呼吸差差点でも、野田方
面が我孫子方面への通
用距離約八十里の定所
用レシを設け、直進
車道を内消化させる
予定。このほか、歩道の
バリフリー化と電線の
地中化なども進めてい

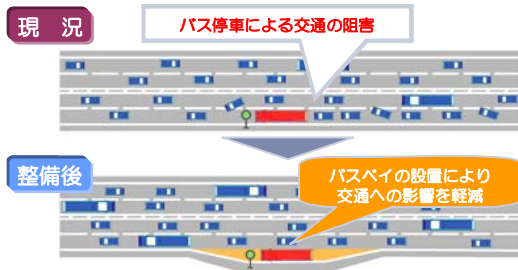
H19.4.8 千葉日報

(3) 対策事例 (事例5 柏地区見える化プラン)

■ 対策概要

①バスベイ設置

国道16号で3箇所の工事着手予定
葉山バス停(外回り)工事着手予定
弥生町バス停(内、外回り)工事着手予定



②柏駅西口駅前交差点改良

国道6号の柏駅西口側で工事着手予定
・国道6号柏駅西口交差点は、柏地区の重点整備地区(特定経路)と、あんしん歩行エリアに位置しています。
・死傷事故率は300件/億台キロを上回り、レッドゾーン区間に入っています。

③歩道のバリアフリー化

国道6号の柏駅西側で工事推進中
・国道6号旭町交番交差点～柏駅西口交差点間のうち、約300m区間で歩道を広げる準備として中央分離帯を狭める工事が完了しました。
・歩道のバリアフリー工事は、平成19年度内(平成20年3月迄)を目途に整備を進めます。

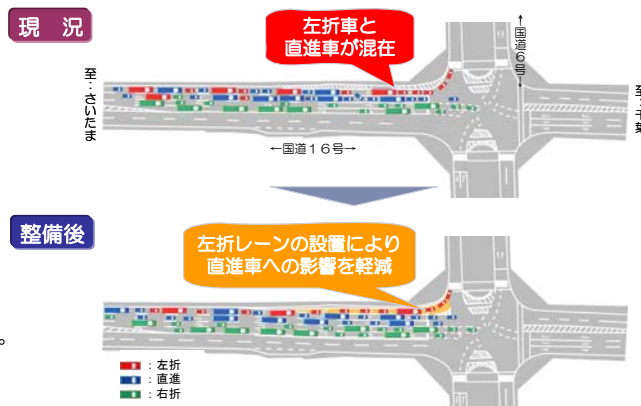
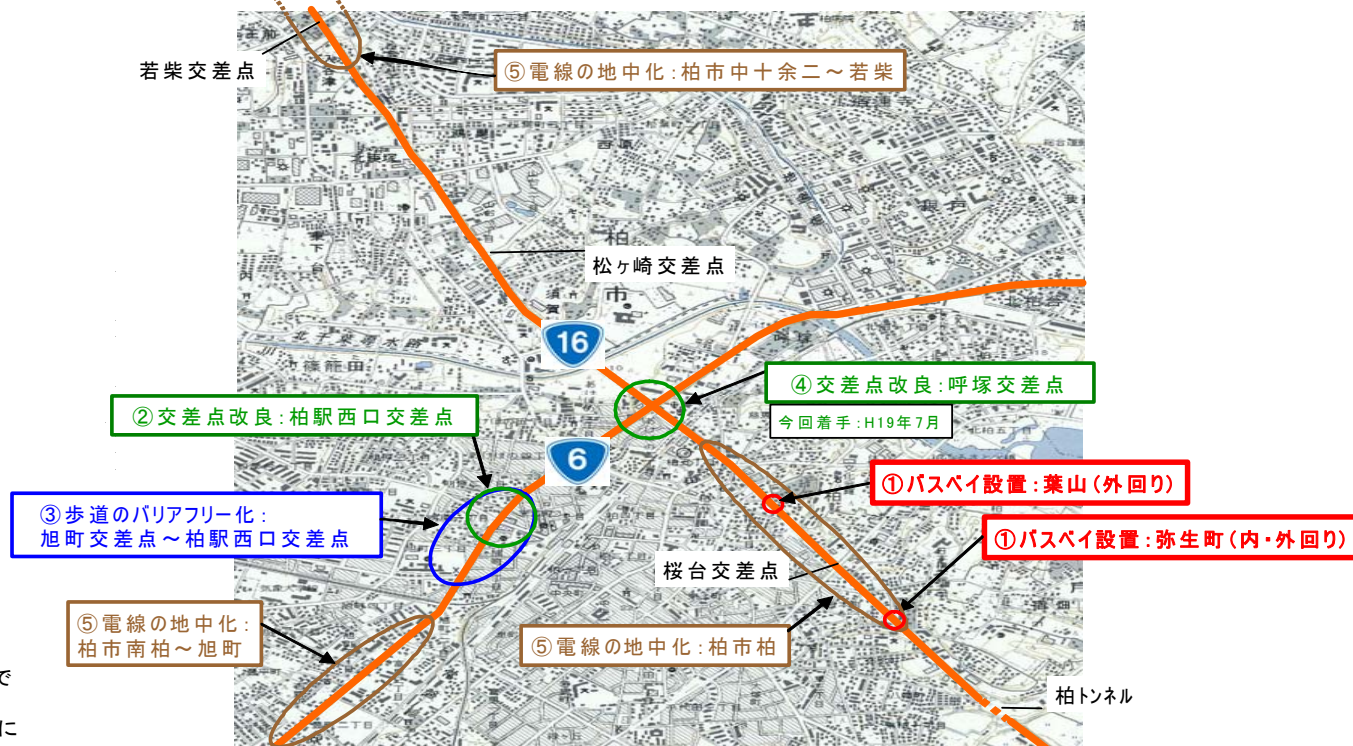
④呼塚交差点改良

工事に先立ち現地調査を実施中、工事着手予定
・工事に先立ち、呼塚交差点付近において工事の支障となる埋設物や照明、信号等の現況調査を実施しています。平成19年度工事着手予定です。
・死傷事故率は300件/億台キロを上回り、レッドゾーン区間に入っています。

⑤電線地中化

国道16号の電線共同溝工事を推進中
・国道16号において、4箇所の電線共同溝工事を実施しておりますが、すべて完成いたします。
・平成19年度は新たに若柴地区、桜台地区の電線共同溝を整備する予定としております。

柏地区において渋滞緩和、交通事故対策を集中的に実施する「柏地区道路見える化計画」をとりまとめ、平成18年12月から工事に着手しています。今後も、各種対策を推進します。なお、平成19年度は以下の箇所で工事を行います。



(3) 対策事例 (事例6 国道357号市川地区)

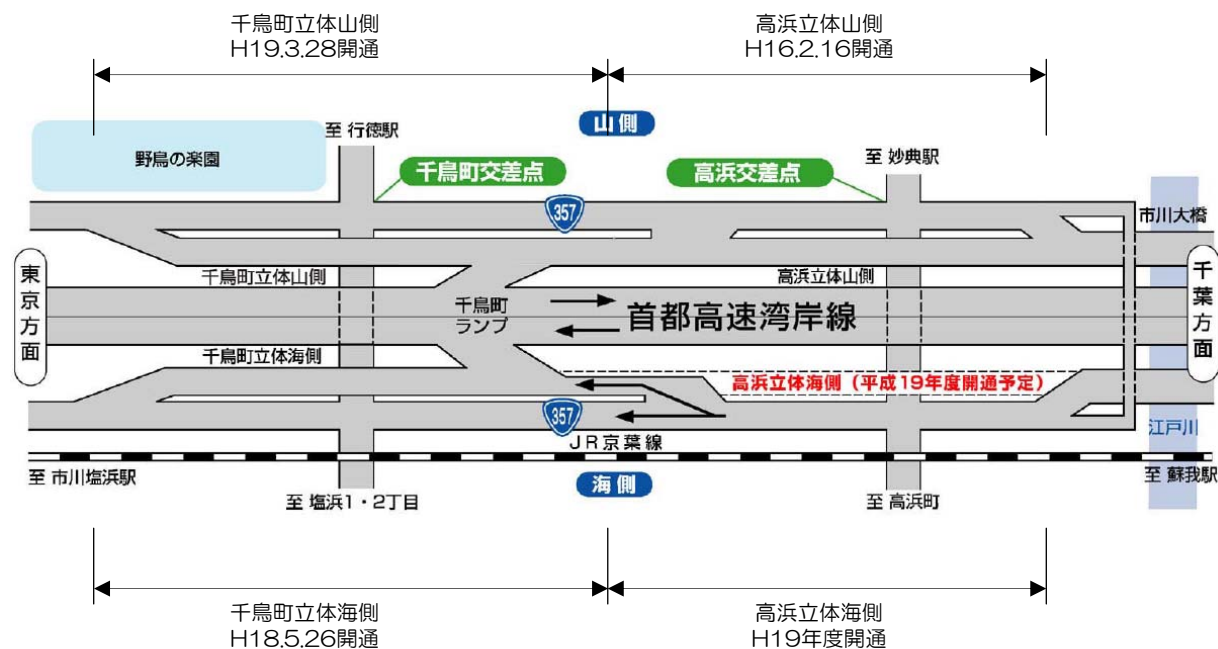
■ 高浜交差点立体化、千鳥町交差点の立体化概要

国道357号の市川市付近では、高浜交差点から沿線の工業団地等にアクセスする交通や高速湾岸線千鳥町出口を利用する交通の輻輳により慢性的な交通渋滞が発生しています。また、千鳥町交差点は、千葉側に首都高速湾岸線の千鳥町ランプ、東京側に大型レジャー施設(東京ディズニーリゾート、葛西臨海公園)が立地し、周辺には工場や住宅等があるため、利用者が多く、交通渋滞が発生しています。

国道357号市川地区において、高浜交差点、千鳥町交差点の立体化が現在行われています。

①高浜交差点の立体化 → 山側H16.2.16開通、海側H19年度に開通予定

②千鳥町交差点の立体化 → 山側H19.3.28開通、海側H18.5.26に開通



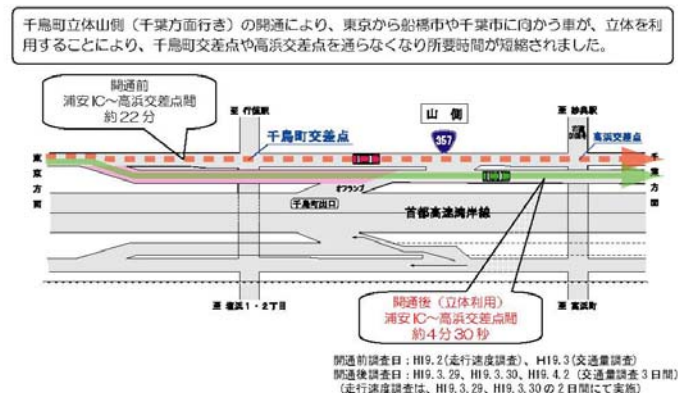
(3) 対策事例 (事例6 国道357号市川地区)

■ 千鳥町交差点山側立体(H19. 3. 28開通)による整備効果

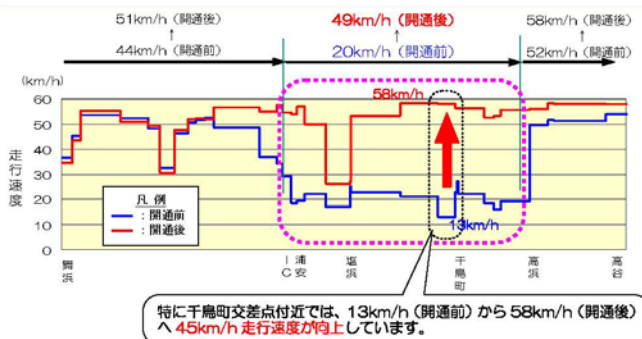
高浜交差点を先頭に発生していた
最大約4,000mの渋滞が解消



浦安ICから高浜交差点の所要時間が5分の1に短縮
(最大約22分→約4分30秒)

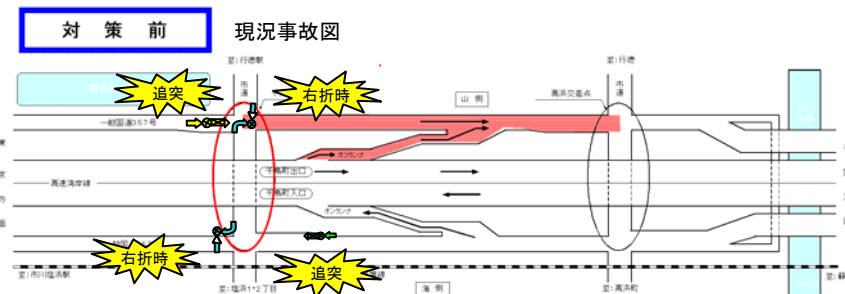


浦安IC～高浜交差点間の平均走行速度が29km/h向上
(開通前20km/h→開通後49km/h)



開通前調査日: H19. 2 (走行速度調査)、H19. 3 (交通量調査)
開通後調査日: H19. 3. 29、H19. 3. 30、H19. 4. 2 (交通量調査3日間)
(走行速度調査は、H19. 3. 29、H19. 3. 30の2日間に実施)

「国道357号 千鳥町交差点」では、死傷事故率が388件/億台キロで、
関東管内平均の約3倍 → 交差点内の事故が減少します。



千鳥町交差点 渋滞緩和へ期待

市川市の国道357号 千鳥町交差点の立体交差化が完成

千鳥町交差点は、千鳥町と高浜交差点の間、約4.2kmの区間にあり、開通前は約22分かかる区間であった。今回の開通により、所要時間が約4分30秒に短縮され、渋滞の解消が期待されている。

千鳥町交差点は、千鳥町と高浜交差点の間、約4.2kmの区間にあり、開通前は約22分かかる区間であった。今回の開通により、所要時間が約4分30秒に短縮され、渋滞の解消が期待されている。

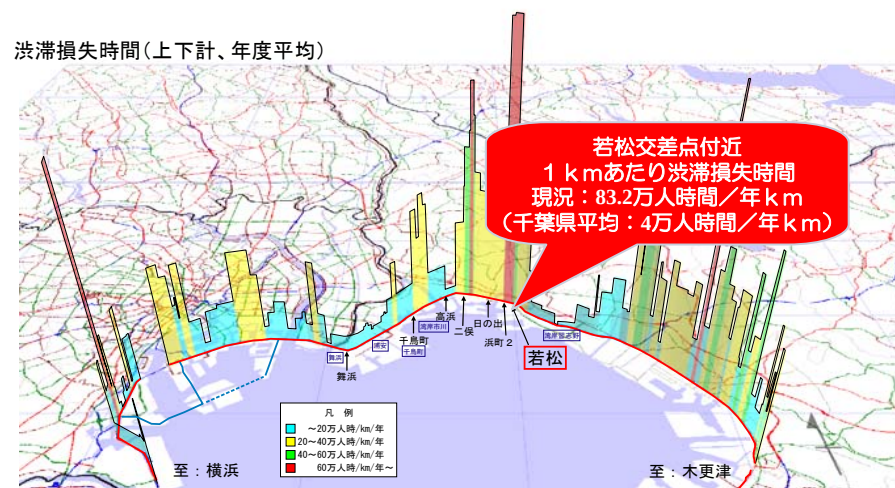
千鳥町交差点は、千鳥町と高浜交差点の間、約4.2kmの区間にあり、開通前は約22分かかる区間であった。今回の開通により、所要時間が約4分30秒に短縮され、渋滞の解消が期待されている。

H19.4.28 市川よみうり

(3) 対策事例 (事例7 国道357号船橋地区)

■ 渋滞状況

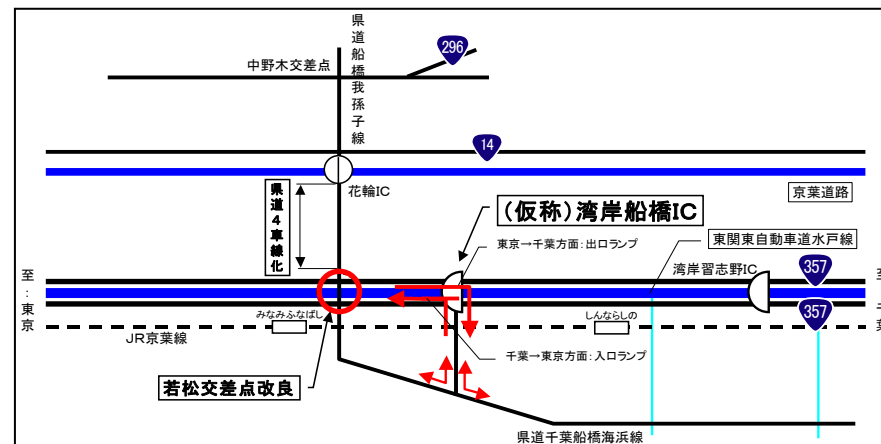
国道357号は、船橋市若松交差点付近から市川市二俣交差点付近間の渋滞が顕著な状況にあります。特に若松交差点付近における渋滞損失時間は、年kmあたり83.2万人時間となっており、千葉県平均の約20倍となっています。



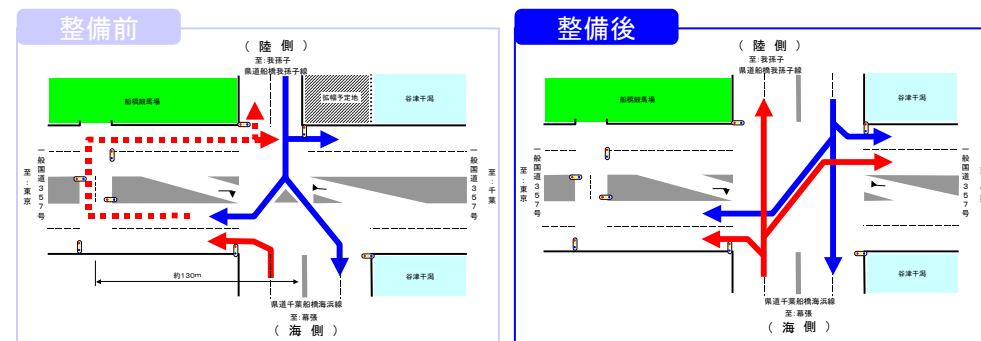
■ 対策概要

国道357号 二俣交差点～若松交差点付近において、以下の対策実施を予定しています。

- ① 東関東自動車道水戸線 湾岸船橋ICの設置
- ② 若松交差点改良(県道船橋我孫子線の4車線化)



県道千葉船橋海浜線幕張方面から県道船橋我孫子線花輪インター方面に対して、左折のみ(直進、右折不可)となる変則的な交差点形状に対して、直進及び千葉方向への右折ができるような交差点形状に改良します。あわせて、県道船橋我孫子線の4車線化を行います。



■ 渋滞状況

高品方面の渋滞の様子



広小路方面の渋滞の様子



右折車が多く、直進車線が1車線になっている。



広小路方面

国道
126
号

千葉駅方面

高品方面

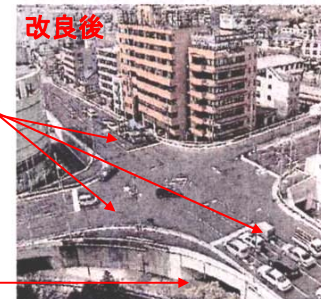
穴川方面

対策前の交差点平面図

■ 対策概要

①右折レーンの確保

②横断歩道をアンダーパスにして歩車分離



改良工事前（上）と工事後（下）の
 樁森交差点の様子。渋滞が解消され
 ているのが分かる

直線2車線＋右折レーン確保

横断歩道をアンダーパス
にして歩車分離

■ 对策効果

		高品方面	広小路方面	千葉駅方面	穴川方面
最大渋滞長 (m)	対策前 対策後	580 0	450 0	135 0	550 0
最大通過時間 (min)	対策前 対策後	11 1	6 2	3 1	8 1

三月に終了した樺森陸橋交差点（中央区）改良工事の効果を市が調べ、このほど速報値として発表した。朝夕ピーク時の渋滞は解消され、交差点通過時間、旅行速度も大幅に改善されるなど大きな効果が実証された。

ルを整備し、車と歩行者を完全に分離した。整備は三月三十一日に終了した。

赤信号時の最後停車車両が、次の青信号に進んだ後、次の青信号止線の距離を離れる「波瀾長調査」では、千葉都心に向かう高方面で最長五十八秒だったが各方面ともほぼとなり、波瀾が解消された。最後尾車両が交差点通過に要する時も十一～三十分から二一分に約82%減少した。	間違った際の旅行速度も、国道126号・京葉道路・六川イスター・チェンジ・本町二丁目交差点、約四・二秒は、混雑の平均時速で、四・七秒から三・八秒へ約35%、同三、新町交差点、国道16号駒橋、二・九秒では同様九・七秒から二・六秒に約76%、それぞれ大幅に改善している。
二つの調査によつて、一度の青信号で、すべての信号待ち車両が交差点を通過できるようになったことが分かる。	市道路建設課は、後、車と歩行者の交通調査なども実施し、整備前後の変化などから、さらにその効果を調べる。

H19.6.5 千葉日報