

平成30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31年3月22日（金）10：30～

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）対策実施箇所の効果確認

（3）今後の渋滞対策の進め方

（4）千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況の紹介

4 質 疑 応 答

5 閉 会

【配付資料】

- ・資料1 平成30年度 第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 説明資料

平成30年度 第2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 小塚 正和
首席運輸企画専門官
宮澤 豊(代理)

千葉県 県土整備部 道路計画課
課 長 菰田 直典

千葉県 県土整備部 道路整備課
課 長 相澤 忠利

千葉市 消防局 警防部
部 長 深井 幸徳
救急課長 中村 昭夫(代理)

千葉市 建設局 道路部
部 長 村川 安秀
道路計画課長
中村 浩一(代理)

千葉県警察本部
交通部 交通総務課
課 長 松原 弘二
調 査 官 足澤 知之(代理)

千葉県警察本部
交通部 交通規制課
課 長 植竹 昌人
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
千葉県バス協会
専務理事 成田 斉
事務局長 田中 徹(代理)

公益社団法人
千葉県観光物産協会
専務理事 椎名 誠

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 千葉県トラック協会
専務理事 高安 茂

株式会社 千葉日報社

クロスメディア局長 松本 祥彦

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	松 原 弘 二
千葉県警察本部 交通規制課長	植 竹 昌 人
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 専務理事	高 安 茂
千葉県バス協会 専務理事	成 田 斉
千葉日報社 クロスメディア局長	松 本 祥 彦
千葉県観光物産協会 専務理事	椎 名 誠
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	小 塚 正 和
千葉県 県土整備部 道路計画課長	菰 田 直 典
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	—

議事要旨

H30 年度 第 1 回千葉県移動性向上プロジェクト委員会

開催日時：平成 30 年 7 月 30 日（月） 10:30～11:30

開催場所：千葉国道事務所 202 会議室

委員会出席	千葉工業大学 創造工学部 教授	赤羽 弘和（委員長）
	千葉県警察本部 交通部 交通総務課	清水 貞（代理出席）
	千葉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐	高津 功（代理出席）
	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（欠席）
	一般社団法人 千葉県トラック協会 専務理事	高安 茂
	一般社団法人 千葉県バス協会 専務理事	成田 斉（欠席）
	株式会社 千葉日報社 クロスメディア局長	松本 祥彦
	公益社団法人 千葉県観光物産協会 事務局長	能美 勝博（代理出席）
	東日本高速道路 株式会社 千葉管理事務所 所長	川田 敏
	東日本高速道路 株式会社 市原管理事務所 所長	鎌田 文幸
	東日本高速道路 株式会社 千葉工事事務所 所長	木曾 伸一
	千葉市 建設局 道路部 部長	村川 安秀
	千葉市 消防局 警防部 救急課 課長	中村 昭夫（代理出席）
	千葉県 県土整備部 道路整備課 課長	相澤 忠利
	千葉県 県土整備部 道路計画課 課長	菰田 直典
	国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	宮澤 豊（代理出席）
	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
	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

■「2. 前回委員会での主な指摘事項とその対応」について（p2～6）

- ・右折車と直進車の速度相関（p3～4）については、今回の分析で右折レーンからのみ出しによる直進車の阻害状況が明らかになったことから、今後の渋滞分析に活用すべきとの意見が委員長より出された。
- ・評価区間長の確認（p5～6）については、現在の評価区間の設定方法（交差点直近の DRM 区間）では、評価区間が短すぎて信号待ちの影響が過大評価される場合がある。このため、1～2km 程度の評価区間を確保した上で分析を実施すべきではないかとの意見が委員長及び委員から出された。

■「4. 対策実施箇所の効果確認」について（p10～16）

- ・対策実施後 3 指標に該当しない木下駅西踏切、境田交差点の 2 箇所を主要渋滞箇所から除外する事で了解を得た。
- ・R357 若松交差点の対策（p15～16）については、今回の右折レーン延伸以外にも停止線前出しによる交差点のコンパクト化や交通島の設置、信号制御の見直し等の対策メニューが考えられることから、今後も分析や検討を行うべきとの意見が委員長及び委員から出された。

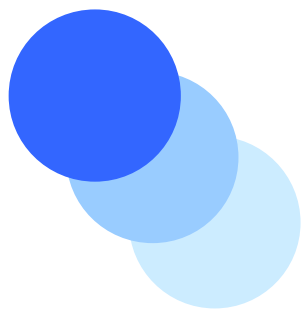
■「5. 3 指標に該当しない未対策箇所の除外」について（p21）

- ・3 年連続で 3 指標に該当しない 6 つの未対策箇所を主要渋滞箇所から除外する事で了解を得た。
- ・要因分析及び継続したモニタリングの実施を条件として、3 指標に該当しない期間を 3 年連続から 2 年連続に短縮する事で了解を得た。
- ・未対策箇所の除外にあたっては、バイパス整備による交通転換や交通量の自然減少等、改善要因を分析すべきとの意見が委員長及び委員から出された。

■「6. 今後の渋滞対策の進め方」について（p22～24）

- ・R16 千葉北警察署前交差点のピンポイント対策（p24）については、交差する市道側の速度低下も著しいことから右折レーンの延伸に合わせて信号制御の見直しも検討したいとの意見が委員から出された。

以上



平成30年度 第2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. 今回委員会の審議内容	2
3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応	4
4. 対策実施箇所の効果確認	1 4
5. 今後の渋滞対策の進め方	2 1
6. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況の紹介	2 2

平成31年3月22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。

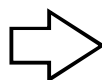
■ これまでの主な検討内容

年度	検討内容
平成17年度	・「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」設立 ・「渋滞」「走りにくさ」の指標から移動性阻害箇所を21区間選定
平成19年度	・「観光特異日の渋滞」の指標追加により、移動性阻害箇所を8区間追加
平成23年度	・「観光活動」「医療活動」「防災」の指標追加により、移動性阻害箇所を6区間追加
平成24年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて主要渋滞箇所を特定(千葉県内の一般道路:279箇所)
平成25年度	・「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて渋滞対策の基本方針を公表
平成26～27年度	・主要渋滞箇所と重複する移動性阻害箇所(27区間)を主要渋滞箇所に統合※ ⇒以後、主要渋滞箇所の3指標を用いてモニタリングを実施 ・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(1箇所)を除外</u>
平成28年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」を決定
平成29年度	・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(3箇所)を除外</u>
平成30年度(第1回)	・対策実施後の3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」に基づき <u>未対策の主要渋滞箇所(6箇所)を除外</u>
平成30年度(第2回) 【今回】	・前回委員会での主な指摘事項とその対応 ・ピンポイント渋滞対策実施箇所の効果確認

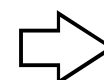
※主要渋滞箇所と重複しない8区間(「走りにくさ」:7区間、「観光特異日の渋滞」:1区間)については、個別に対策検討

主要渋滞箇所

平成24年度(特定時)
279箇所



前回委員会まで
265箇所
(累計14箇所減)



今回委員会
265箇所[増減なし]
(累計14箇所減)

2. 今回委員会の審議内容

■ 主要渋滞箇所のモニタリング手法

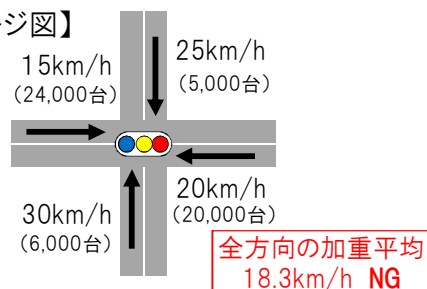
- 平成25年1月の主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)を用いてモニタリングを実施。対策後、3指標に該当しない箇所を除外。
- また、前回委員会での議論を踏まえ、2年連続で3指標に該当しない未対策箇所を除外。

主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)

指標①

平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
(方向別交通量の加重平均)

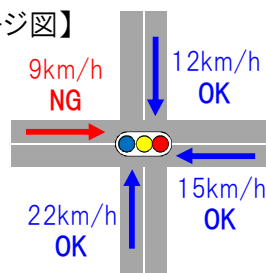
【イメージ図】



指標②

平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)

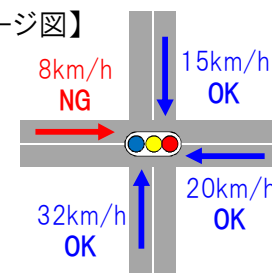
【イメージ図】



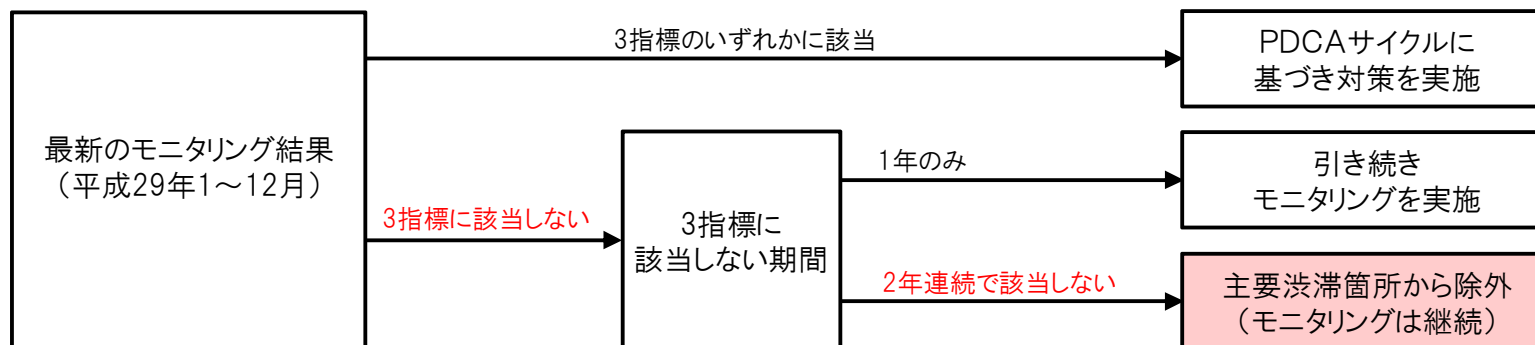
指標③

休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下
(1方向以上)

【イメージ図】



3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール



2. 今回委員会の審議内容

ご意見を頂きたい事項

➤ 前回委員会での主な指摘事項とその対応

- ・評価区間長の感度分析（p5～7参照）
- ・国道357号 若松^{わかまつ}交差点の渋滞状況（p8,9参照）
- ・3指標に該当しない未対策箇所の改善要因分析（p10～13参照）

➤ ピンポイント渋滞対策実施箇所の効果確認

- ・国道16号 勝田^{かつ た だい だん ち いりぐち}台団地入口交差点（p14,15参照）

3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■ 前回委員会(平成30年7月30日開催)での主な指摘事項とその対応

➤ 評価区間長の感度分析

- 国道357号^{わんがんちば}湾岸千葉地区改良において、現在の評価区間の設定方法(交差点直近のDRM区間)では、**評価区間が短すぎて信号待ちの影響が過大評価される場合があるため、1～2km程度の評価区間を確保した上で分析を実施すべきではないか。**

【対応】評価区間長を変更した場合のモニタリング指標への影響を把握(p5～7参照)

➤ 国道357号^{わかまつ}若松交差点の渋滞状況

- 国道357号^{わかまつ}若松交差点の対策において、右折レーン延伸以外にも**停止線前出しによる交差点のコンパクト化や交通島の設置、信号制御の見直し等の対策メニューが考えられる**ことから、今後も分析や検討を行うべき。

【対応】現況の課題整理、及び対策イメージを整理(p8,9参照)

➤ 3指標に該当しない未対策箇所の改善要因分析

- 未対策箇所の除外にあたっては、**バイパス整備による交通転換や交通量の自然減少等、改善要因を分析**すべき。

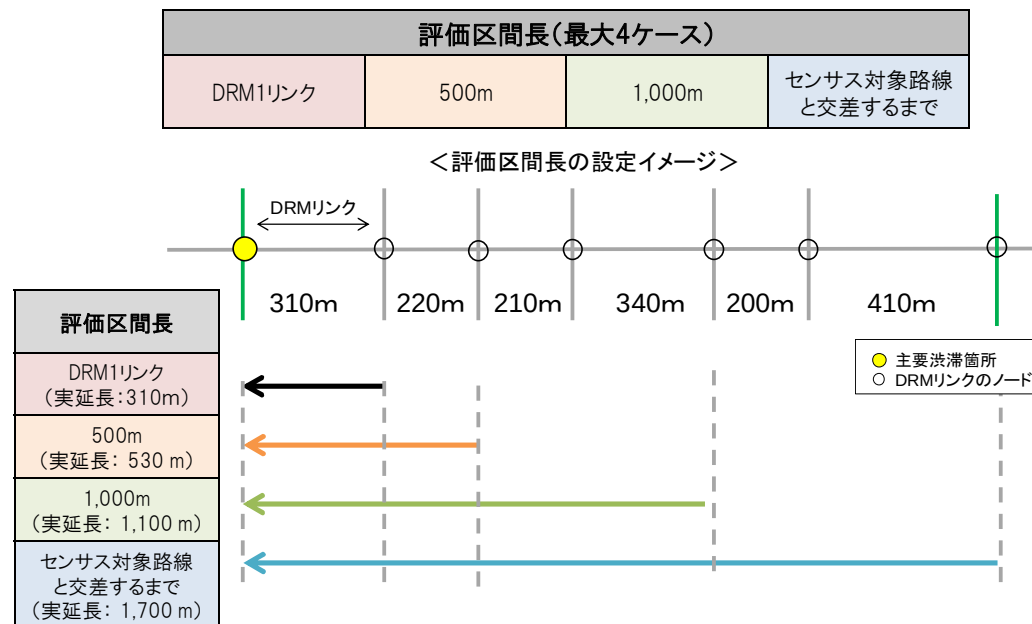
【対応】周辺で実施した事業や交通量の変化の把握等から、改善要因を分析(p10～13参照)

3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■評価区間長の感度分析 【国道357号 湾岸千葉地区改良^{わんがん ちば ちく}】

○対策後も3指標に該当する4交差点において、現在の評価区間(DRM1リンク)よりも、評価区間を長く設定した場合のモニタリング指標への影響を把握する。

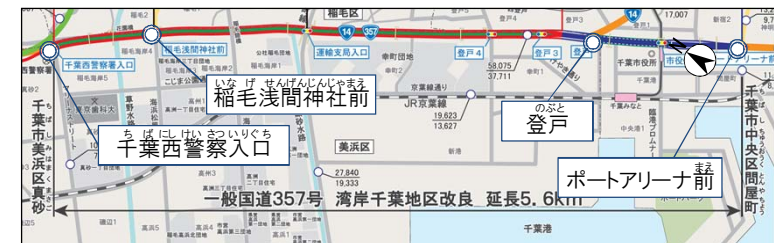
感度分析に用いる評価区間のイメージ



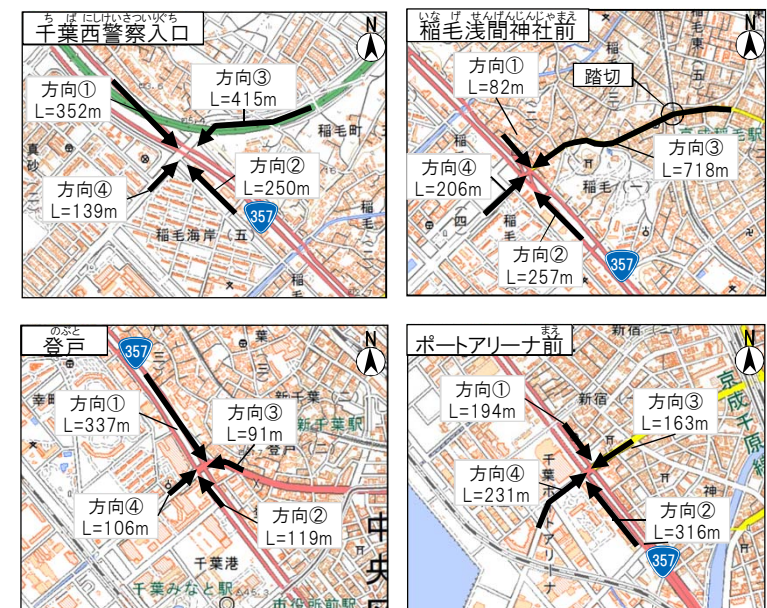
・評価区間は当該交差点を起点に、「センサス対象路線と交差するまで」を最大の区間長とし、4ケースのモニタリング指標を把握する

※評価区間長の500m・1,000mの設定は、DRM1リンクベース交差点からの累積延長が500mまたは1,000mを越えたDRM1リンクまでを対象とする

対策完了後も3指標に該当する交差点(4箇所)



現在の評価区間長(DRM1リンク)



3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■評価区間長の感度分析

【国道357号 千葉西警察入口^{ちばにしけいさつりぐち}、稲毛浅間神社^{いなげせんげんじんじや}交差点】

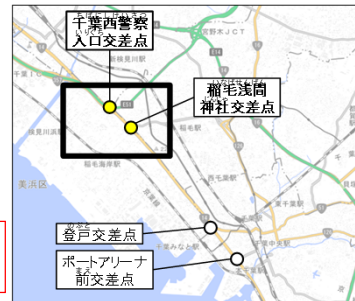
- 千葉西警察入口^{ちばにしけいさつりぐち}交差点では、評価区間長を「1,000m」、「センサス対象路線と交差するまで」と設定した際に、主要渋滞箇所の選定要件をクリアする(解除候補となる)。
- 稲毛浅間神社^{いなげせんげんじんじや}交差点では、評価区間長を「センサス対象路線と交差するまで」と設定した際に、主要渋滞箇所の選定要件をクリアする(解除候補となる)。

千葉西警察入口^{ちばにしけいさつりぐち}交差点のモニタリング結果

評価区間長	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リンク	22.6	7.5	8.1
500m	23.5	10.0	11.9
1,000m	23.1	13.5	15.5
センサス対象路線と 交差するまで	23.6	17.7	15.6

選定要件
をクリア

対象交差点概要図



稲毛浅間神社^{いなげせんげんじんじや}交差点のモニタリング結果

評価区間長	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リンク	18.0	11.0	5.6
500m	23.2	10.7	10.3
1,000m	26.5	14.9	8.9
センサス対象路線と 交差するまで	26.7	16.1	16.1

選定要件
をクリア

※赤字:指標に該当

※赤字:指標に該当

千葉西警察入口^{ちばにしけいさつりぐち}交差点の評価区間長概要



稲毛浅間神社^{いなげせんげんじんじや}交差点の評価区間長概要



3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■評価区間長の感度分析

【国道357号 登戸、ポートアリーナ前交差点】

- 登戸交差点では、全ての評価区間長の設定において、指標①が主要渋滞箇所の選定要件に該当する。
- ポートアリーナ前交差点では、「DRM1リンク」、「500m」と設定した場合は指標①、「1,000m」、「センサス対象路線と交差するまで」と設定した場合には指標②で、選定要件に該当する。

登戸交差点のモニタリング結果

評価区間長	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リンク	12.0	7.5	8.1
500m	14.3	12.3	12.3
1,000m	14.3	12.8	13.2
センサス対象路線と 交差するまで	14.3	12.8	13.2

※赤字:指標に該当

対象交差点概要図

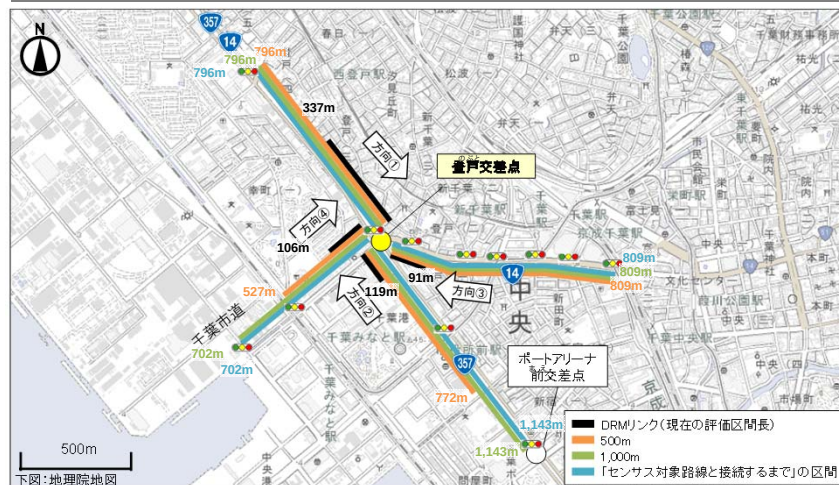


ポートアリーナ前交差点のモニタリング結果

評価区間長	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リンク	17.8	10.4	10.0
500m	20.0	13.0	12.0
1,000m	22.0	9.5	10.3
センサス対象路線と 交差するまで	22.0	9.5	10.3

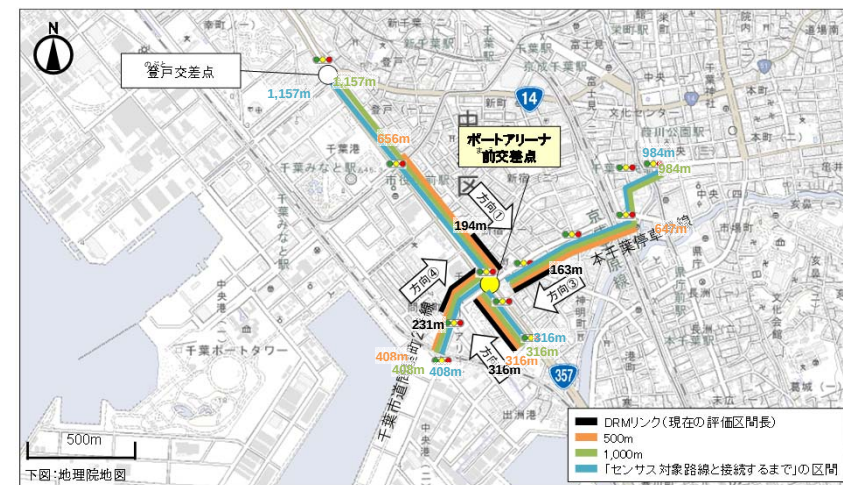
※赤字:指標に該当

登戸交差点の評価区間長概要



出典:ETC2.0プローブデータ(H29.1~12)

ポートアリーナ前交差点の評価区間長概要



3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■国道357号 若松交差点の渋滞状況(現況の課題整理)

○交通量調査や交通容量比の分析結果等を踏まえ、現況の課題を整理。

【国道357号(千葉方面)】①右折レーン延伸後(H29.11)も、右折待ち車両が後続直進車を阻害。左折直進方向の交通容量比は1.0を超過。

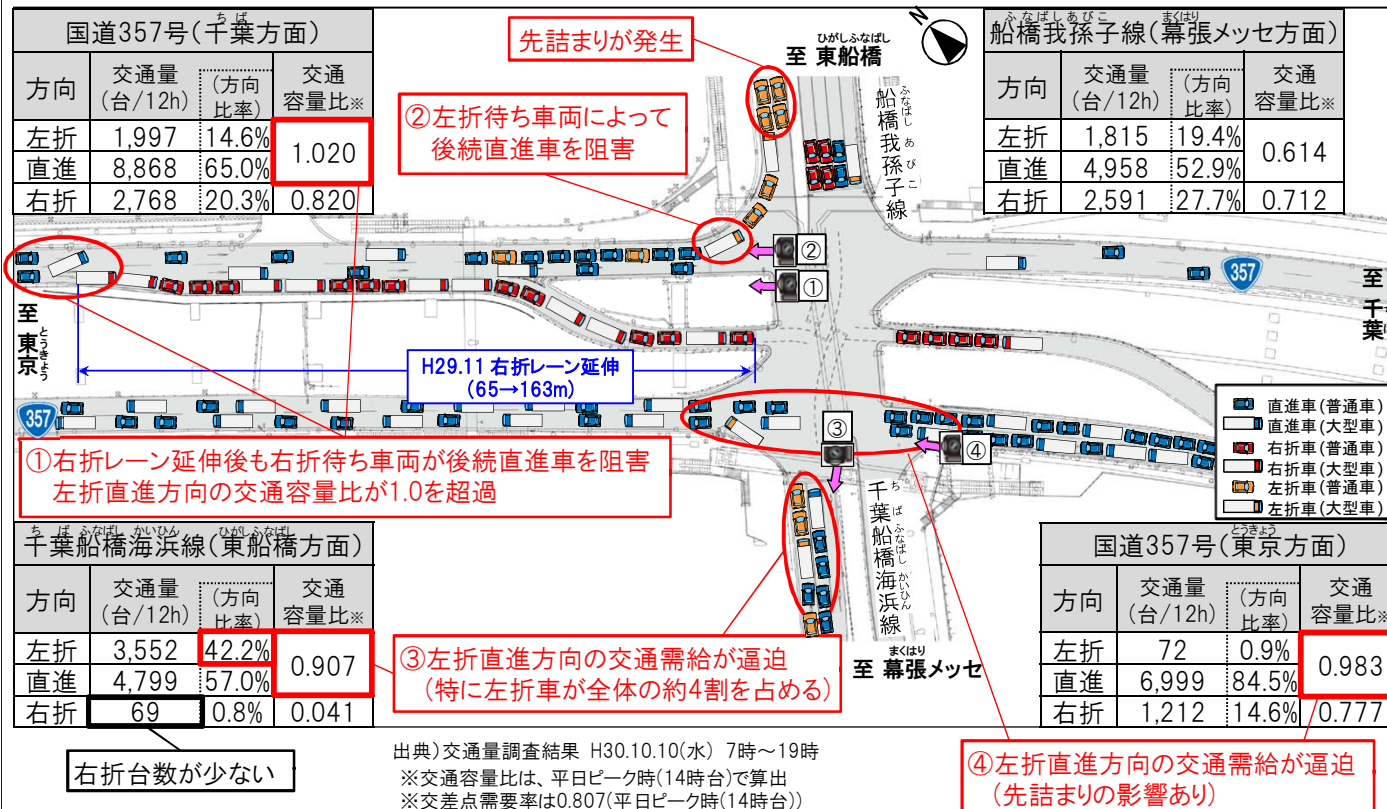
②先詰まりに起因する左折待ち車両によって後続直進車を阻害。

【千葉船橋海浜線(東船橋方面)】③左折直進方向の交通需給が逼迫。

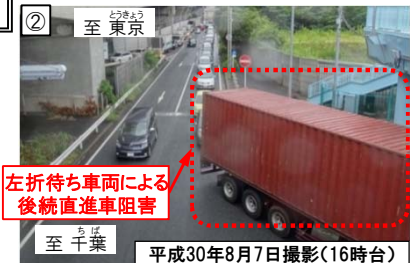
(特に左折車が全体の約4割を占める)

【国道357号(東京方面)】④左折直進方向の交通需給が逼迫(先詰まりの影響あり)。

【現況の課題】



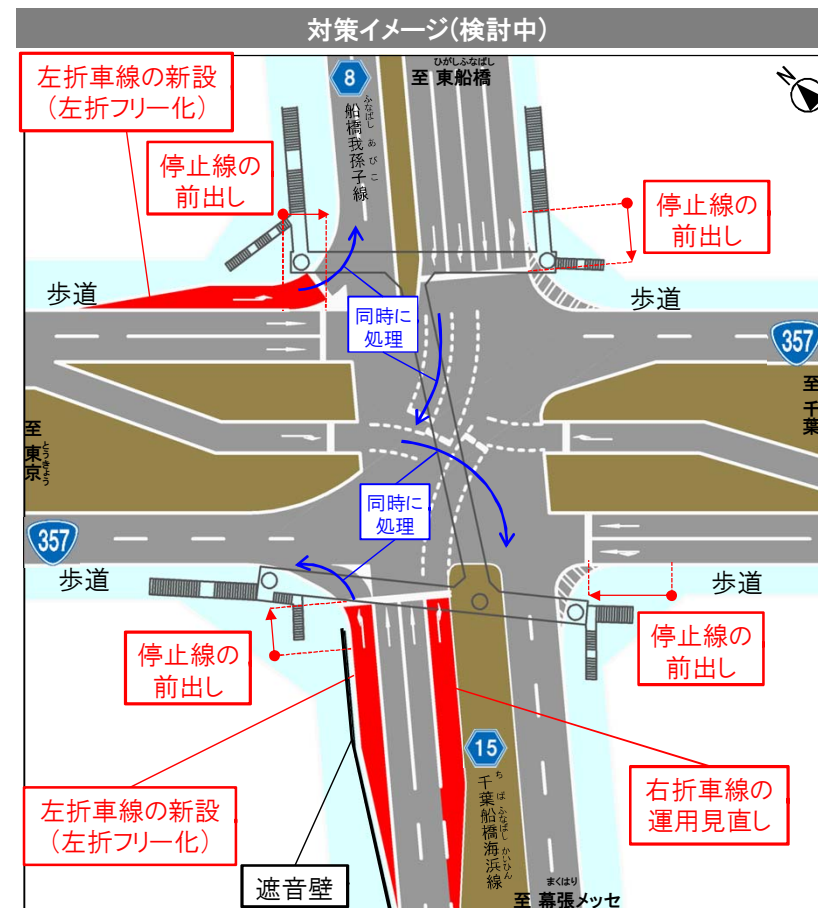
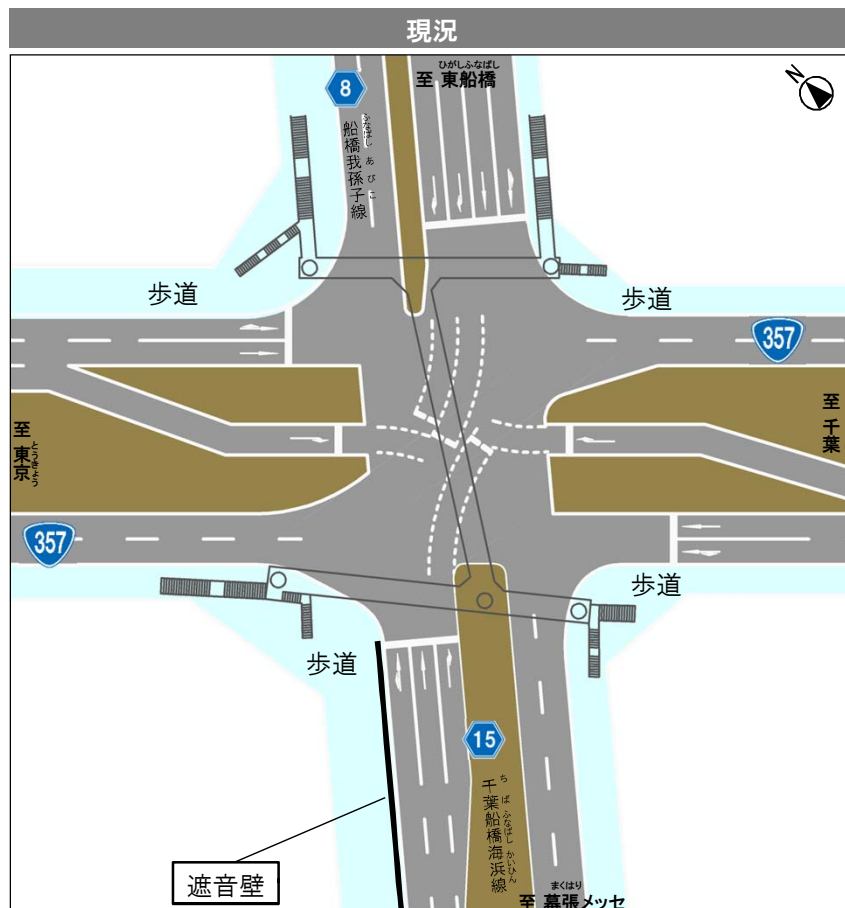
【写真】



3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■国道357号 若松交差点の渋滞状況(対策イメージ)

○今後、停止線の前出しや左折車線の新設(左折フリー化)、信号制御の見直し等について事業者で詳細な検討を実施。



【検討項目】

- ・停止線の前出しによる交差点のコンパクト化
- ・左折車線の新設(左折フリー化)、右折車線の運用見直し
- ・信号現示やサイクル長等の見直しによる信号制御の最適化

3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

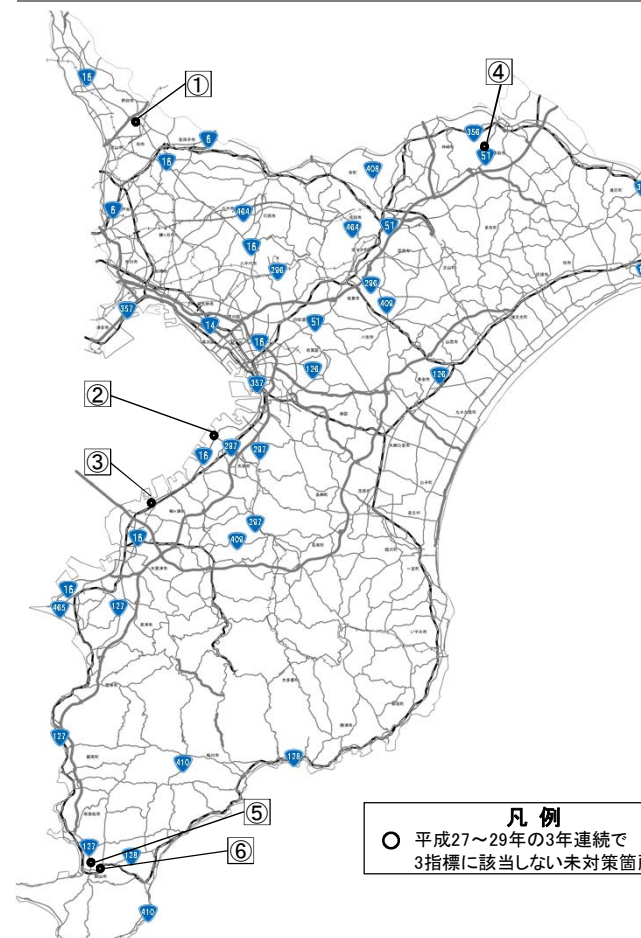
■3指標に該当しない未対策箇所の改善要因分析

○前回委員会で除外した未対策の主要渋滞箇所(6箇所)について、周辺で実施した事業や交通量の変化(H22→H27)を把握し、渋滞の改善要因を分析した。

平成27～29年の3指標に該当しない未対策箇所(6箇所)と改善要因

No	路線名	交差点名	改善要因と思われる事項
①	国道 16号	かしわ いわち 柏IC入口 交差点	・隣接する十余二工業団地入口交差点の改良 (H25改良:外回り左折車線新設) ・交通量の自然減少(国道側で9%減)
②	国道 16号	こ いみなみかいがん 五井南海岸 交差点	・選定指標を若干上回る速度で推移しており、選定時は偶発的に指標を下回った可能性がある
③	国道 16号	な ら わ 奈良輪 交差点	・交通量の自然減少(交差道路側で7%減) ・信号青時間の変更(交差道路側で3秒増)
④	国道 51号	(仮称)か さい 香西 交差点	・交通量の自然減少(国道側で10%減)
⑤	国道 127号	(仮称)ほうじょうきた 北条北 交差点	・隣接する国道127号館山市那古～川名の4車線化 (H27)
⑥	国道 128号	たてやま うえの はら 館山上野原 交差点	・バスベイ新設(H23) ・交通量の自然減少(国道側で12%減)

位置図



3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■3指標に該当しない未対策箇所の改善要因分析

- 奈良輪交差点は交差道路の交通量の自然減少(7%減)及び信号青時間増加(3秒増)が要因と考えられる。
○(仮称)香西交差点は交通量の自然減少(国道側で10%減)により渋滞が改善したと考えられる。

ならわ
奈良輪交差点



信号青時間(サイクル長110秒)			
対象道路	H24 ₃	H30 ₄	増減
国道16号	42秒	39秒	(3秒減)
交差道路	53秒	56秒	(3秒増)

【モニタリング結果¹⁾】 ×該当 ○非該当 ()内はkm/h

モニタリング指標	H23 (選定時)	H27	H28	H29 (最新)
指標①	○ (34.4)	○ (32.5)	○ (30.2)	○ (27.7)
指標②	○ (10.6)	○ (20.6)	○ (24.7)	○ (16.7)
指標③	× (9.5)※	○ (18.3)	○ (23.0)	○ (12.9)

※交差道路(東行)で指標に該当

【平日24時間交通量(台/日)²⁾】

対象道路	H22	H27	増減
国道16号	38,081	41,993	(10%増)
交差道路	13,742	12,841	(7%減)

主要渋滞箇所の指標に該当しない

- 指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下
指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下

かさい
(仮称)香西交差点



【モニタリング結果¹⁾】 ×該当 ○非該当 ()内はkm/h

モニタリング指標	H23 (選定時)	H27	H28	H29 (最新)
指標①	○ (20.2)	○ (25.2)	○ (27.1)	○ (29.3)
指標②	○ (10.4)	○ (14.0)	○ (13.0)	○ (12.0)
指標③	× (10.0)※	○ (12.3)	○ (12.0)	○ (10.1)

※国道51号(南行)で指標に該当

【平日24時間交通量(台/日)²⁾】

対象道路	H22	H27	増減
国道51号	23,076	20,747	(10%減)
交差道路	市道のためデータなし		

1)民間プローブデータより(H23・H27・H28)

ETC2.0プローブデータより(H29)

2)全国道路・街路交通情勢調査より(H22,27)

3)信号現示調査結果(H24.10.13(土))

4)公益財団法人 日本交通管理技術協会 交差点制御情報より(H30.4(休日))

3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■3指標に該当しない未対策箇所の改善要因分析

- (仮称)北条北交差点は隣接区間の4車線化が要因と考えられる。
- 館山上野原交差点はバスベイの新設と交通量の自然減少(国道側で12%減)が要因と考えられる。

ほうじょうきた
(仮称)北条北交差点



【モニタリング結果¹⁾】 ×該当 ○非該当 ()内はkm/h

モニタリング指標	H23 (選定時)	H27	H28	H29 (最新)
指標①	○ (28.9)	○ (23.4)	○ (26.6)	○ (26.3)
指標②	○ (13.3)	○ (11.3)	○ (18.9)	○ (18.5)
指標③	× (7.2)※	○ (10.3)	○ (13.4)	○ (10.2)

※国道127号(北行)で指標に該当

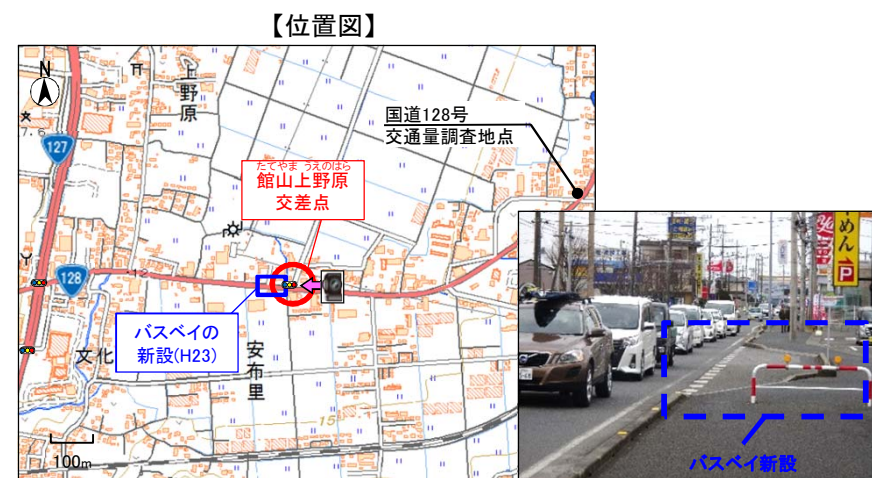
【平日24時間交通量(台/日)²⁾】

対象道路	H22	H27	増減
国道127号	16,672	16,612	(1%減)
交差道路	市道のためデータなし		—

主要渋滞箇所の指標に該当しない

- 指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
- 指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下
- 指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下

たてやまうえのはら
館山上野原交差点



【モニタリング結果¹⁾】 ×該当 ○非該当 ()内はkm/h

モニタリング指標	H23 (選定時)	H27	H28	H29 (最新)
指標①	× (19.5)	○ (25.3)	○ (23.0)	○ (21.3)
指標②	○ (13.6)	○ (18.0)	○ (14.5)	○ (10.7)
指標③	× (9.8)※	○ (13.1)	○ (11.9)	○ (10.2)

※国道128号(東行)で指標に該当

【平日24時間交通量(台/日)²⁾】

対象道路	H22	H27	増減
国道128号	21,164	18,573	(12%減)
交差道路	市道のためデータなし		—

- 1)民間プローブデータより(H23・H27・H28)
ETC2.0プローブデータより(H29)
- 2)全国道路・街路交通情勢調査より(H22,27)

4. 対策実施箇所の効果確認

(1) 国道16号 勝田台団地入口交差点(一部完了)

- 平成30年2月に、国道16号上り(内回り)において、右折レーンを延伸。
- 対策後、国道16号上り(内回り)では全ての指標が改善し、指標①に該当しなくなった。
- 一方、交差道路(八千代市道)の影響で指標②③は依然として該当。

【位置図】



【3指標の判定】

×:該当 ○:非該当

	指標①	指標②	指標③
H23(選定時)	×	○	×
H30.3~12(対策後)	○	×	×

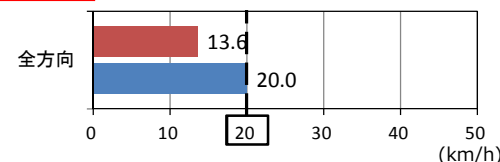
※対策後の評価期間は、当交差点がH30年2月改良のため、3月以降の10ヶ月分とした

【対策前後の速度変化】



■指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
(方向別交通量の加重平均)

非該当

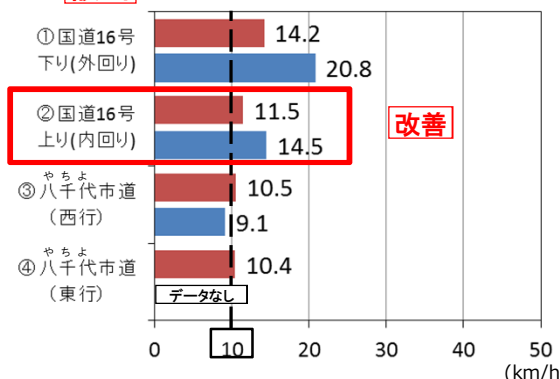


路線別旅行速度	選定時	⇒	対策後
①国道16号下り(外回り)	15.6	⇒	22.9
②国道16号上り(内回り)	12.3	⇒	18.3

改善

■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)

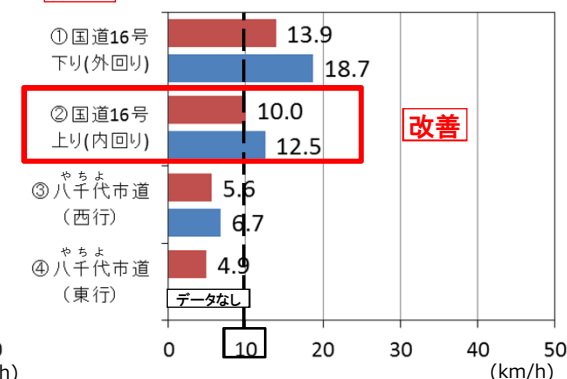
該当



改善

■指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下
(1方向以上)

該当



改善

※選定時:民間プローブデータ 対策後:ETC2.0プローブデータ ※④八千代市道(東行)は、対策後データ無

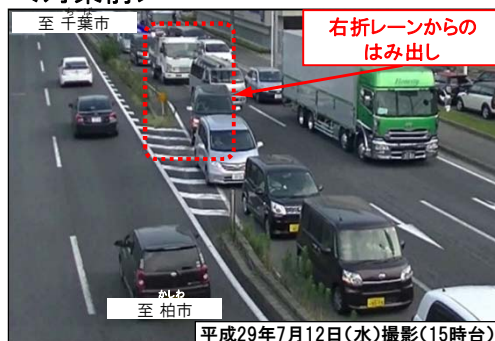
4. 対策実施箇所の効果確認

(1) 国道16号 かつた だいだん ち いりぐち 勝田台団地入口交差点

- 対策後、右折待ち車両による直進車阻害回数が平日で約4割、休日で約7割減少。
- また、右折レーン上流端付近で直進車の速度が改善傾向。

【対策状況】

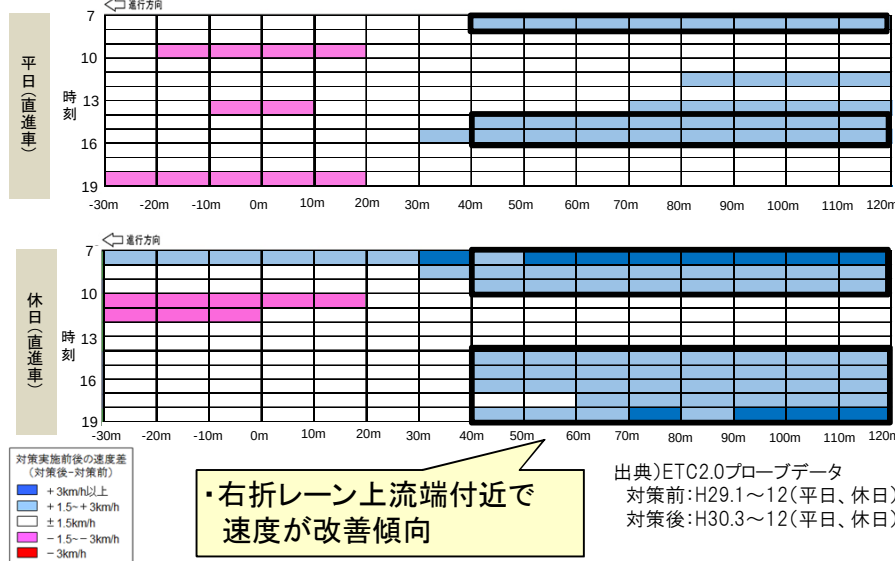
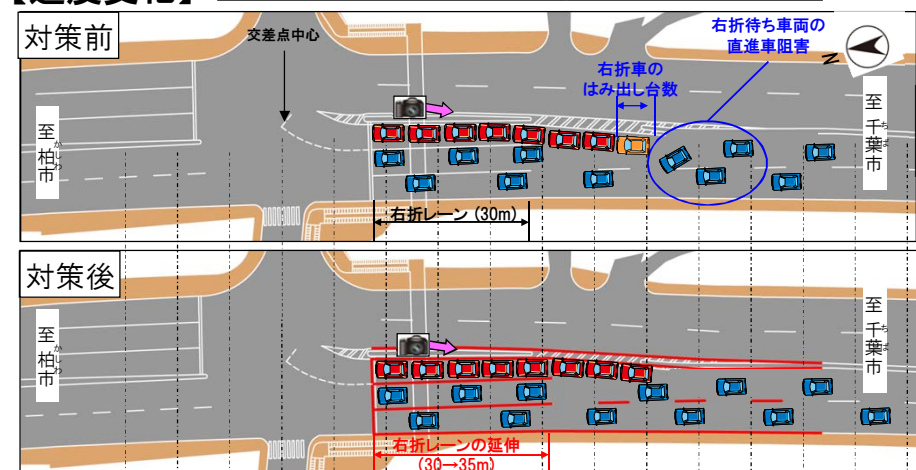
<対策前>



<対策後>



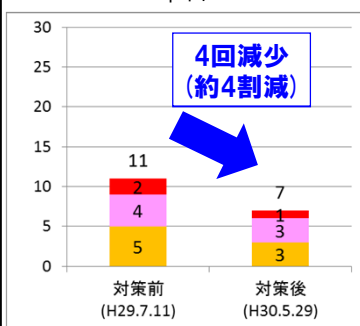
【速度変化】



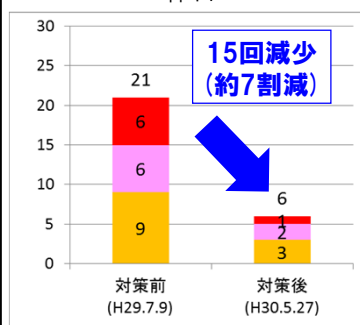
【右折待ち車両による直進車阻害回数】※

※右折車のはみ出しにより後続直進車の車線変更が発生したサイクル回数

平日



休日



阻害1回あたり右折車のはみ出し台数

1台 2台 3台以上

※VTR調査結果(7:00~19:00)より

出典)ETC2.0プローブデータ
対策前:H29.1~12(平日、休日)
対策後:H30.3~12(平日、休日)

4. 対策実施箇所の効果確認

(2) 外環（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果

平成31年1月9日 東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果記者発表資料より抜粋

- 埼玉・千葉間（東北道⇄東関東道）の交通は、都心（首都高）を經由していたが、約8割の交通が外環道へ転換。
- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少。

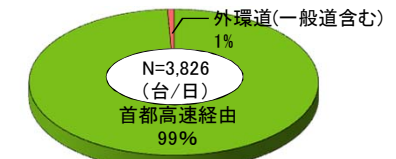
開通前後の経路と渋滞状況の変化



①《東北道⇄東関東道》 経路分担率の変化

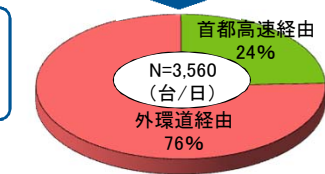
東北道⇄東関東道

■開通前



■開通後

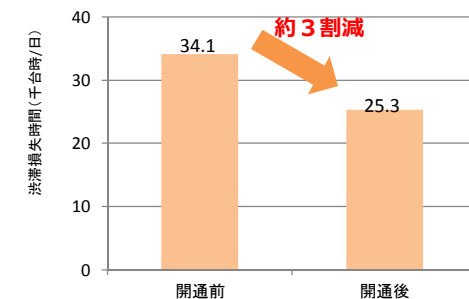
首都高経由
↓
約8割の交通が
外環へ転換



使用データ:ETCログデータ 開通前 H29.6.1(木)～9.30(土) 開通後 H30.6.3(日)～9.30(日)

②中央環状線の渋滞状況の変化

中央環状内側(中央環状含む)



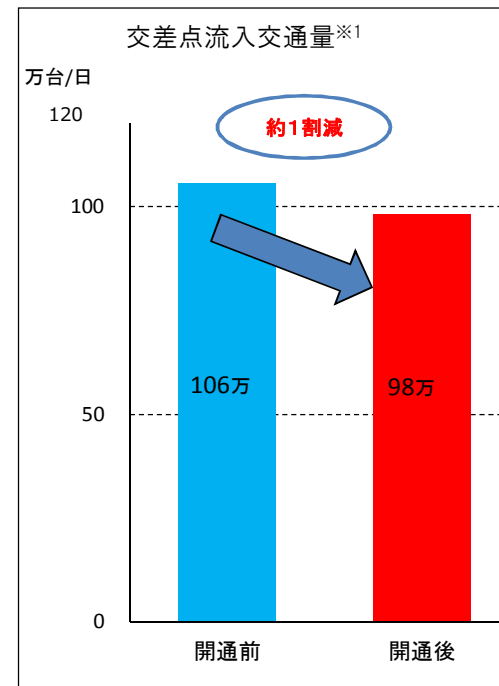
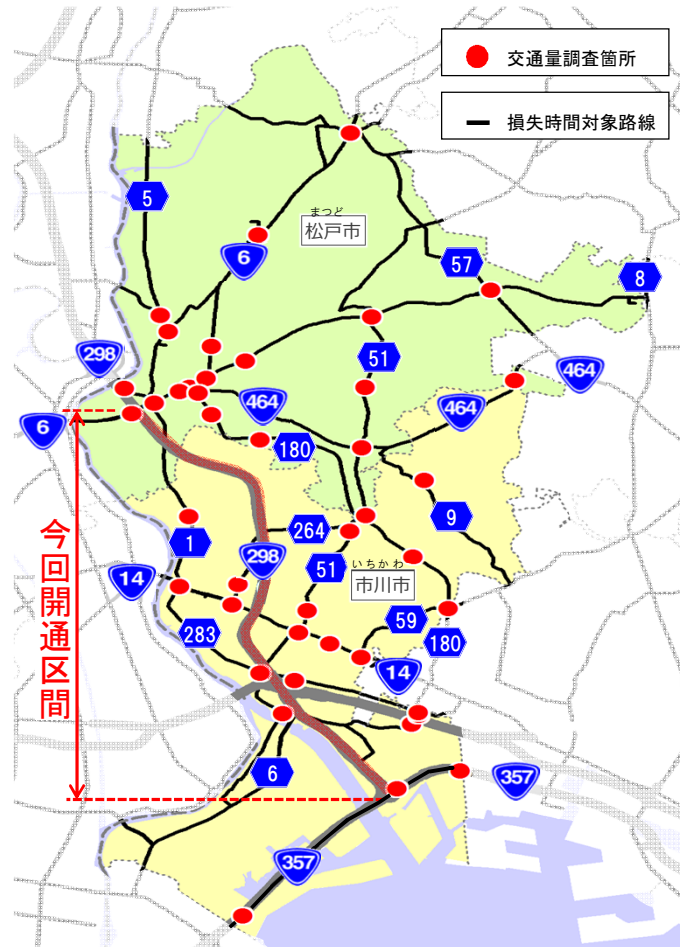
使用データ:車両感知器 開通前 H29.6.1(木)～H29.10.31(火) 開通後 H30.6.3(日)～H30.10.31(水)

4. 対策実施箇所の効果確認

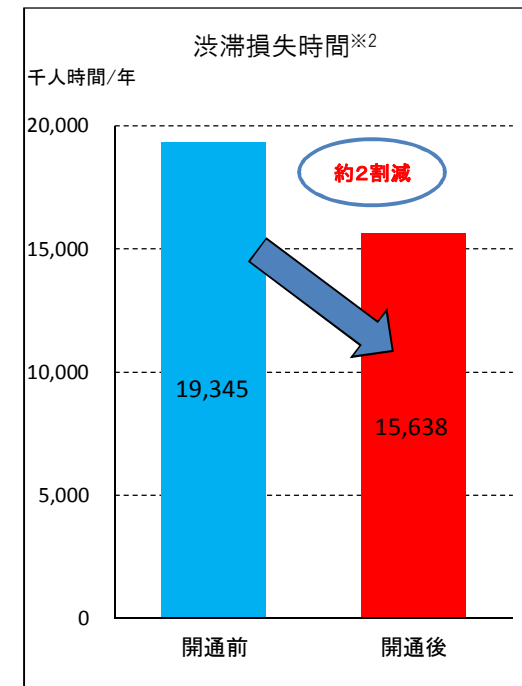
(2) 外環（^{みさとみなみ}三郷南IC～^{こうや}高谷JCT）開通後の整備効果

平成31年1月9日 東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果記者発表資料より抜粋

- 市川・松戸市内の主要な一般道路の交差点43箇所において、交通量が約1割減少。
- 交通量が減少し、旅行速度が改善した結果、道路渋滞による損失時間が約2割減少。



※1全交通量調査箇所の交差点流入交通量の総量
使用データ: 交通量調査(12h)
一般県道以上の主要な交差点でカウントした交通量
開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)の平均値
開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)の平均値



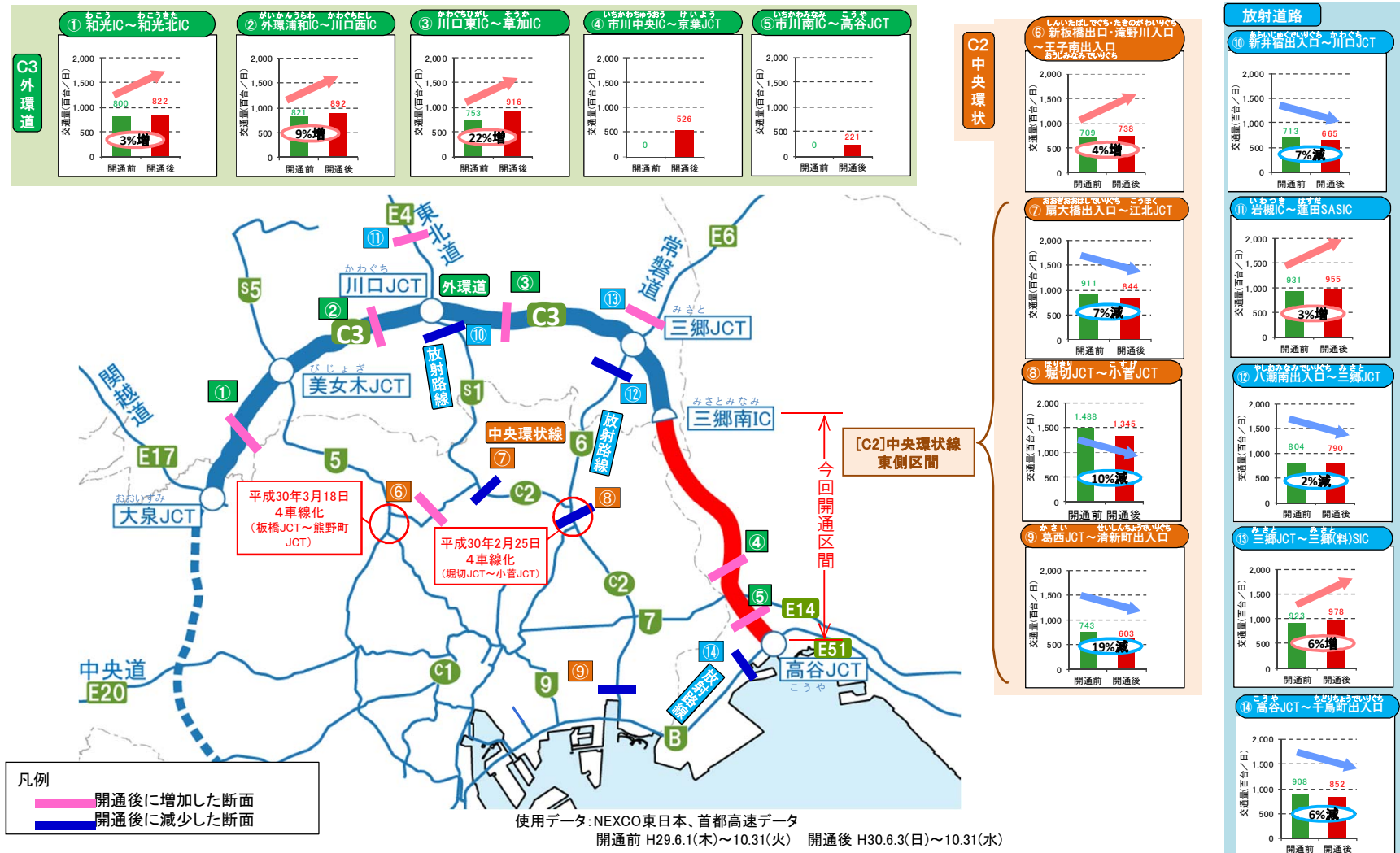
※2市川・松戸市内の一般県道以上の損失時間
使用データ: 交通量調査(12h)
開通前 H29.6.29(木)、H29.9.26(火)
開通後 H30.7.3(火)、H30.9.6(木)
H27全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)
ETC2.0プローブデータ 開通前 H29.6～10、開通後 H30.6～10

4. 対策実施箇所の効果確認

(2) 外環（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果

平成31年1月9日 東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果記者発表資料より抜粋

- [C3]外環道（④市川中央IC～京葉JCT）の交通量は約5万台。
- 首都高速[C2]中央環状線の交通量が東側区間で約1割程度減少。

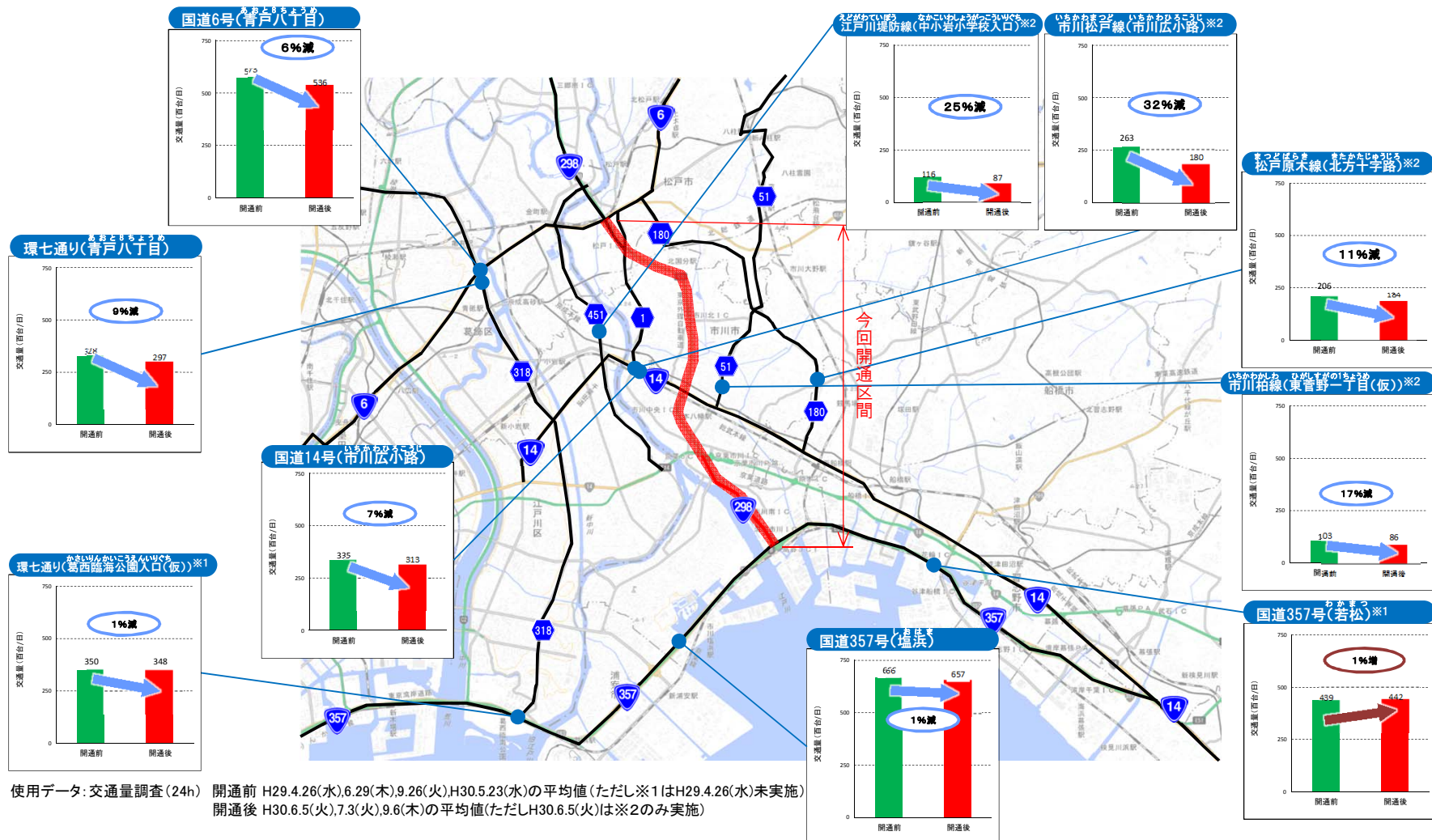


4. 対策実施箇所の効果確認

(2) 外環（三郷南IC～高谷JCT）^{みさとみなみ こうや} 開通後の整備効果

平成31年1月9日 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果記者発表資料より抜粋

- 国道298号に並行する幹線道路の交通量は減少傾向。
- 外環にアクセスする東側からの国道交通量の変化は少なく、交通量は増加。



5. 今後の渋滞対策の進め方

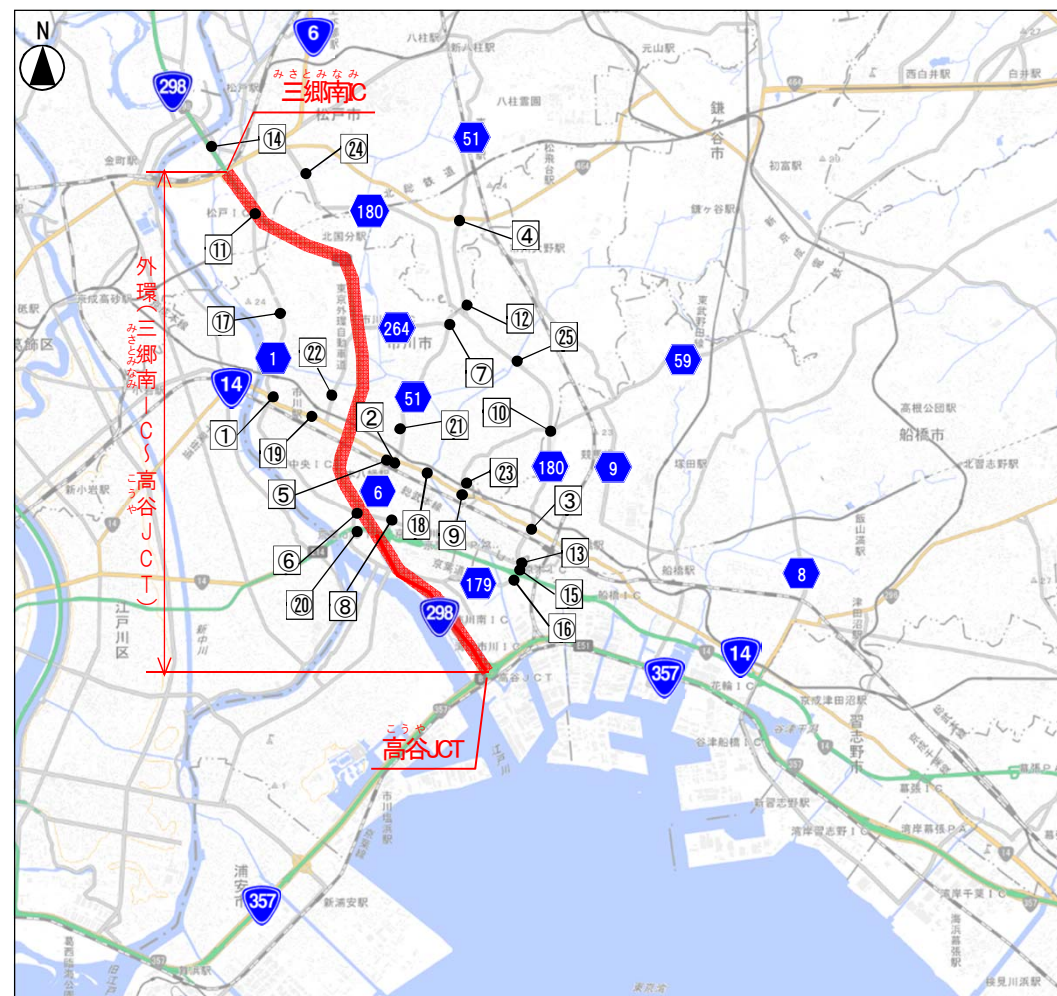
■外環（三郷南IC～高谷JCT）開通後の主要渋滞箇所の効果検証

○東京外環（三郷南IC～高谷JCT）の整備に伴い、並行する一般道において交通量が減少し、旅行速度の向上がみられるため、次回委員会で周辺の主要渋滞箇所（25箇所）の効果検証を実施予定。

外環（三郷南IC～高谷JCT）開通区間周辺の主要渋滞箇所

No	路線名	交差点名
①	一般国道14号	市川広小路交差点
②	一般国道14号	本八幡駅前交差点
③	一般国道14号	中山競馬場入口交差点
④	一般国道464号	高塚十字路交差点
⑤	一般国道14号	(仮称)八幡3丁目交差点
⑥	(主)市川浦安線	(仮称)稲荷木1丁目交差点
⑦	(主)市川柏線	曾谷三差路交差点
⑧	(主)市川浦安線	市川インター北側交差点
⑨	一般国道14号	鬼越2丁目交差点
⑩	(主)市川印西線	北方十字路交差点
⑪	一般国道298号	(仮称)中矢切北交差点
⑫	(主)市川柏線	(仮称)高塚入口交差点
⑬	(一)松戸原木線	(仮称)二俣1丁目交差点
⑭	一般国道298号	外かん葛飾大橋東交差点
⑮	(一)船橋行徳線	(仮称)原木IC北側入口交差点
⑯	(一)船橋行徳線	(仮称)原木IC南交差点
⑰	(主)市川松戸線	じゅん菜池緑地入口交差点
⑱	一般国道14号	市川インター入口交差点
⑲	一般国道14号	市川駅入口東交差点
⑳	(主)市川浦安線	(仮称)大和田2丁目交差点
㉑	(主)市川柏線	(仮称)東萱野1丁目交差点
㉒	(一)高塚新田市川線	(仮称)菅野6丁目交差点
㉓	(主)市川印西線	鬼越踏切
㉔	(一)松戸原木線	二十世紀が丘交差点
㉕	(一)松戸原木線	大柏橋交差点

位置図



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)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。

回数	開催日	主な検討内容
第1回	H25.12.25	・ 首都圏渋滞ボトルネック対応の基本方針及び湾岸地域の交通状況
第2回	H26.2.7	・ 各主要路線の渋滞状況、対策状況
第3回	H26.2.26	・ 京葉道路の渋滞状況、渋滞対策(案)
第4回	H26.11.19	・ 京葉道路の渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(上り)、花輪IC(上り)の整備効果 ・ 一般道の路線別渋滞要因、対策状況
第5回	H28.2.19	・ 京葉道路の対策状況、渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(上り)の整備効果 ・ 国道357号 湾岸千葉地区改良の整備効果
第6回	H29.1.31	・ 京葉道路の対策状況、渋滞対策(案)及び穴川IC～貝塚IC(下り)の整備効果
第7回	H29.2.17	・ 国道357号千葉地区の渋滞状況、対策状況及び湾岸千葉地区改良の整備効果 ・ 国道357号蘇我地区の渋滞要因、対策の方向性
第8回	H30.3.13	・ 湾岸地域の交通課題、対策状況及び今後の進め方 ・ 京葉道路の渋滞状況、対策状況及び貝塚～千葉東JCT(上り)の渋滞対策(案)
第9回	H31.3.7	・ 湾岸地域の交通状況・対策状況・機能軸の検討について

6. 今後の進め方

平成31年3月7日 第9回千葉県湾岸地域
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

湾岸地域の課題

① 広範囲で速度低下や渋滞損失が発生

- ・外環開通後、湾岸地域の広範囲で渋滞損失時間が増加、また、旅行速度が低下。
- ・特に、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の、東西方向の交通で顕著な傾向。

② 一般道に大型車の通過交通が多く混入

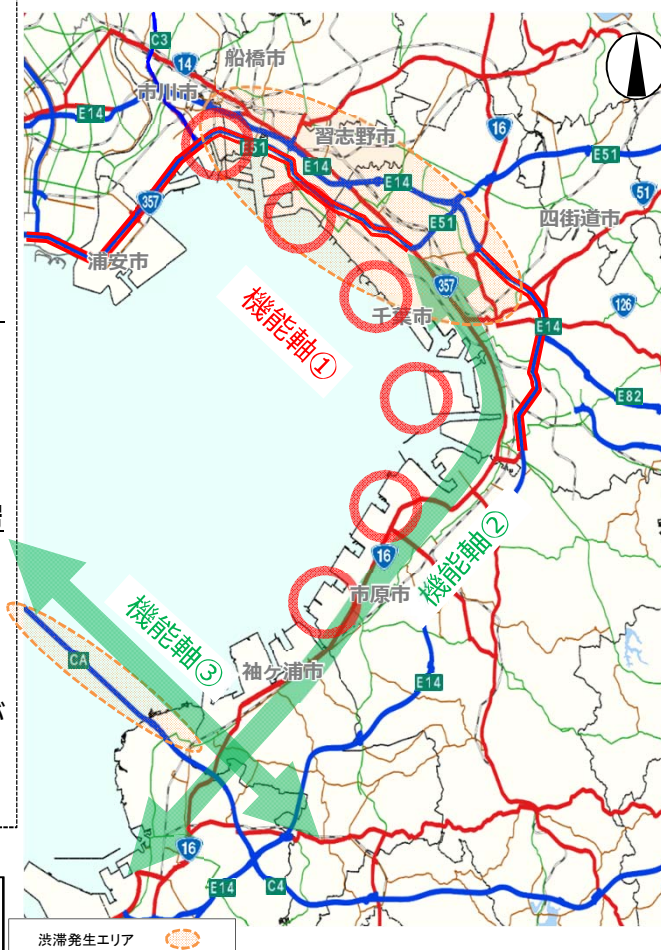
- ・湾岸地域を通行する大型車の多くが、湾岸地域外に出発地や到着地をもつ。
- ・特に、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の一般道（国道14号、国道16号、国道357号）を通行する大型車の約4～8割が通過交通であり、道路の機能分担の見直しが必要。

③ 周辺開発への支援

- ・千葉港の機能強化や物流施設の新規立地などの開発計画により、周辺道路で交通需要の増大が見込まれる。
- ・外環開通後、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の国道357号、東関東道、京葉道路の断面交通量は増加傾向。
- ・さらには多くの箇所で交通容量も超過しており、増大が見込まれる交通需要への対応が必要。

今後の進め方

- ・機能軸①については、交通課題が多く早期の対策検討が必要であり、また、今後開発計画が進む湾岸地域の発展を支えるためにも、具体的な検討を先行して進める。



※○及び矢印は具体的なルートを示したものではありません。

- ・機能軸①については、新たに「(仮称) 湾岸地区道路検討会」を設置し、周辺の開発計画や環境等について十分配慮しながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向けて検討を進める
- ・機能軸②③については、引き続きWGにおいて検討