令和2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 令和2年8月26日(水) 15:00~ 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) 評価区間長の最適化について
 - (3) 対策実施箇所の新たな評価手法の提案について
 - (4) 対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認
 - (5) 対策案検討の状況報告
 - (6) 新型コロナウイルスの影響について
 - (7) 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況
 - (8) 今後の渋滞対策の進め方
 - (9) その他
- 4 質疑応答
- 5 閉 会

【配付資料】

- 次第
- 名簿、席次表
- ・資料1 令和2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
- ・資料2 令和2年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 参考資料
- ・資料3 舞浜立体 開通前後の交通状況の変化について
- ・資料4 京葉道路の付加車線の運用について
- ・資料5 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策について
- ・資料6 道路交通アセスメント制度の概要

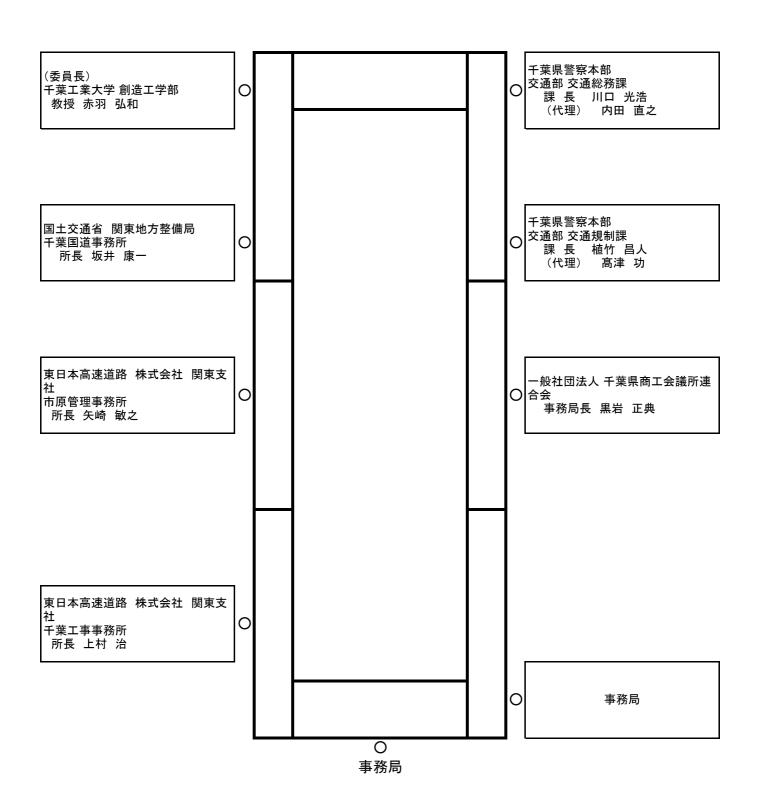
千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

(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 交通部 交通総務課長	川口 光浩 (代理) 課長補佐 内田 直之
千葉県警察本部 交通部 交通規制課長	植竹 昌人 (代理)課長補佐 髙津 功
千葉県商工会議所連合会 事務局長	黒岩 正典
千葉県トラック協会 専務理事	髙安 茂 (欠席)
千葉県バス協会 専務理事	成田 斉 (欠席)
千葉日報社 クロスメディア局長	早乙女 謙司郎(WEB)
千葉県観光物産協会 専務理事	椎名 誠 (欠席)
千葉市消防局 警防部長	石川 裕也 (欠席)
東日本高速道路 千葉管理事務所長	糸山 清高 (WEB)
東日本高速道路 市原管理事務所長	矢崎 敏之
東日本高速道路 千葉工事事務所長	上村 治
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	五十嵐 康夫 (欠席)
千葉県 県土整備部 道路計画課長	菰田 直典 (WEB)
千葉県 県土整備部 道路整備課長	長島 博之 (WEB)
千葉市 建設局 道路部長	中村 浩一(WEB)
国土交通省関東地方整備局首都国道事務所長	小林 達徳 (WEB)
国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長	坂井 康一
(オブザーバー)国土交通省 関東地方整備局 道路部	_

令和2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:千葉国道事務所2階 202会議室





令和2年度 第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

令和元年度 第2回に予定 していた内容

> 令和2年度 の内容

	今回委員会の審議内容・・・・・・・・・・・・											
3.	前回委員会での主な指摘事項とその対応・・・・・・	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5
4.	評価区間長の最適化について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	6
5.	対策実施箇所の新たな評価手法の提案について・・・	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1
	対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認・・・・・											
	対策案検討の状況報告・・・・・・・・・・・・											
8.	新型コロナウイルスの影響について・・・・・・・	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
9.	千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3 4
10	今後の渋滞対策の進め方・・・・・・・・・・											3 (

令和2年8月26日 関東地方整備局 千葉国道事務所

■ 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

 平成17年度	・「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」設立
十八八千尺	・「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
	・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※
平成26~27年度	⇒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>
亚世20左连	· 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>
平成28年度	・「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>
亚出20左连(笠1同)	・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>
平成30年度(第1回)	・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」に基づき 未対策の主要渋滞箇所(6箇所)を除外
平成30年度(第2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
令和元年度(第1回)	・対策実施箇所の効果確認
	・外環開通による影響の確認
令和2年度(第1回)	・ 評価区間長の見直し、新たな評価手法の提案について
	・対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認

※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

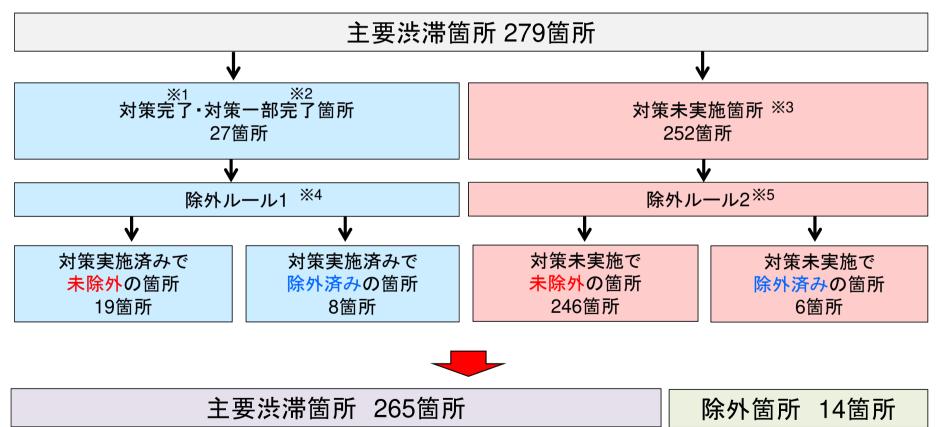


前回委員会まで 265箇所 (累計14筒所減)

■ 主要渋滞箇所の検討状況

〇前回委員会(令和元年7月)時点で、千葉県内279箇所のうち14箇所が除外となり、265箇所となっている。

【前回委員会(令和元年7月)月時点 主要渋滞箇所の検討状況】



- ※1 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所。 または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所。
- ※2 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所。または長期対策の一部が完了した箇所。
- ※3 外環千葉区間開通(H30.6)による波及効果は、R1~R2年度のモニタリングにて確認。
- ※4 対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。
- ※5 未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

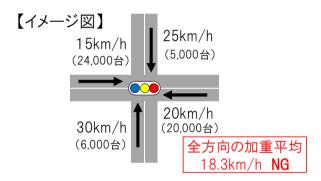
■ 主要渋滞箇所の除外判定

〇主要渋滞箇所については、主要渋滞箇所特定時の選定指標である以下の3指標に基づき、モニタリングを実施。

主要渋滞箇所特定時の選定指標(3指標)

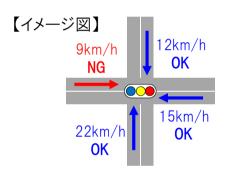
指標①

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)



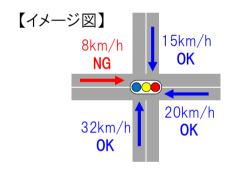
指標②

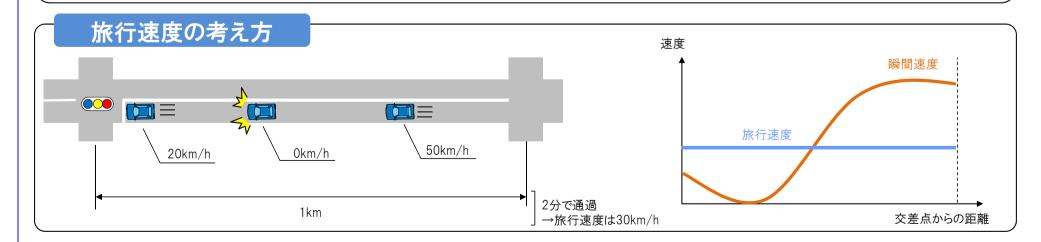
平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)



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)





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 (p5参照)
 - 1)評価区間長の最適化について
 - 〇主要渋滞箇所からの除外の判定(p9)

令和元年度 第2回に予定 していた内容

- 2)対策実施箇所の新たな評価手法の提案について
 - ○新たな指標の運用方法(案)について(p15~20)
- ▶対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認 (p21参照)
 - 〇対策実施箇所の対策効果の確認·評価(p22)
 - ○2年連続で3指標に該当しない箇所(p23)
 - 〇除外箇所のモニタリング(p25)

令和2年度 の内容

3. 前回委員会での主な指摘事項とその対応

■ 前回委員会(令和元年7月26日開催)での主な指摘事項とその対応

▶1)評価区間長の最適化について

- ○評価区間であるDRMリンクの長さが極端に短く、信号待ちの影響が過大評価される恐れがある。
- ○理論上は信号1回待ちの範囲であれば交差点の処理能力を超えていないと判断できるため、<mark>評価区間長は少なくとも、</mark> 200m以上とすることが妥当である。
- ○交差点から概ね150m~200mの車両感知器により把握された需要状況を踏まえて信号現示を制御しており、評価区間長を200m以上とすることは、信号制御の方法とも整合している。

【対応】

·県内279箇所の主要渋滞箇所のうち評価区間長の最適化により除外候補となる交差点の確認(p.6~p9参照)

▶2)対策実施箇所の新たな評価手法の提案について

- ○信号1回待ちの範囲で通行できるのに信号制御によって評価指標の基準に引っかかっている可能性があるため、指標の 運用方法の見直しを検討すべき。
- ○信号制御のパラメーターは箇所によって異なるため、代表的な主要渋滞箇所で詳細分析する余地がある。

【対応】

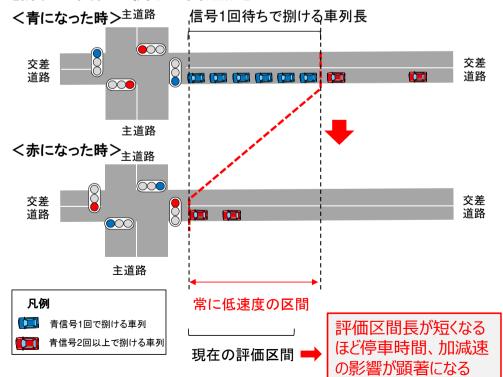
・主要渋滞箇所の詳細分析として、湾岸千葉地区をケーススタディーとして信号待ち回数を分析(p.12~p.16参照)

4. 評価区間長の最適化について

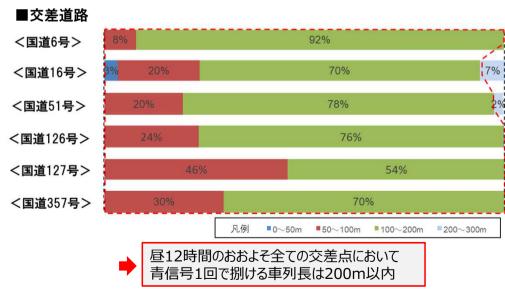
■ 1) 評価区間長の最適化(前回委員会での報告事項)

- ○評価区間長が青信号1回で捌ける車列長より短い場合、停車時間、加減速の影響が顕著に現れるため、少なくと もその長さを上回った評価区間長が望ましい。
- ○県内の直轄国道と交差する交差点では、青信号1回で捌ける車列長が200m以内であったため、評価区間長は 少なくとも200m以上とすることが妥当である。
- ○交差点から概ね150~200mの車両感知器により把握された需要状況を踏まえ信号現示を制御しているため、 評価区間長を200m以上とすることは、信号制御の方法とも整合している。

【評価区間長に関する問題点】



【直轄国道6路線の青信号1回で捌ける車列長分布】



※JARTICデータH31.3 7時台~18時台より赤黄時間比率0.1として算出 ※千葉県内直轄国道路線内のデータがある全信号現示を対象

4. 評価区間長の最適化について

■ 2) モニタリング指標の変化(除外候補箇所)

- ○県内の主要渋滞箇所279箇所のうち、206箇所(74%)で評価区間長の最適化を実施。
- ○評価区間の最適化に伴い、除外候補となる交差点は12箇所(2箇所:対策実施済、10箇所:未対策箇所)

【評価区間長を最適化した交差点】





【主要渋滞箇所の指標該当状況の変化(H30のデータを使用)】 N=279



【除外候補となる交差点】

NO	管理者	路線名	交差点名	対策実施
1	直轄	一般国道51号	ふどう ばし 不動橋交差点	未対策
2	直轄	一般国道298号	外かん葛飾大橋東交差点	未対策注
3	直轄	一般国道357号	(仮称)蘇我町2丁目西交差点	未対策
4	千葉県	一般国道296号	御料交差点	未対策
5	千葉県	一般国道296号	upper 岩山交差点	実施済み
6	千葉県	一般国道297号	米沢交差点	未対策
7	千葉県	一般国道356号	にようほうしょほんぶまえ 消防本部前交差点	未対策
8	千葉県	一般国道356号	木下東交差点	未対策
9	千葉県	一般国道409号	上茂原交差点	未対策
10	千葉県	一般国道464号	草深交差点	実施済み
11	千葉県	塩田町誉田町線	ありよし ちゅうがっこうきぇ 有吉中学校前交差点	未対策
12	千葉県	松戸野田線	のだし なかのだい 野田市中野台交差点	未対策

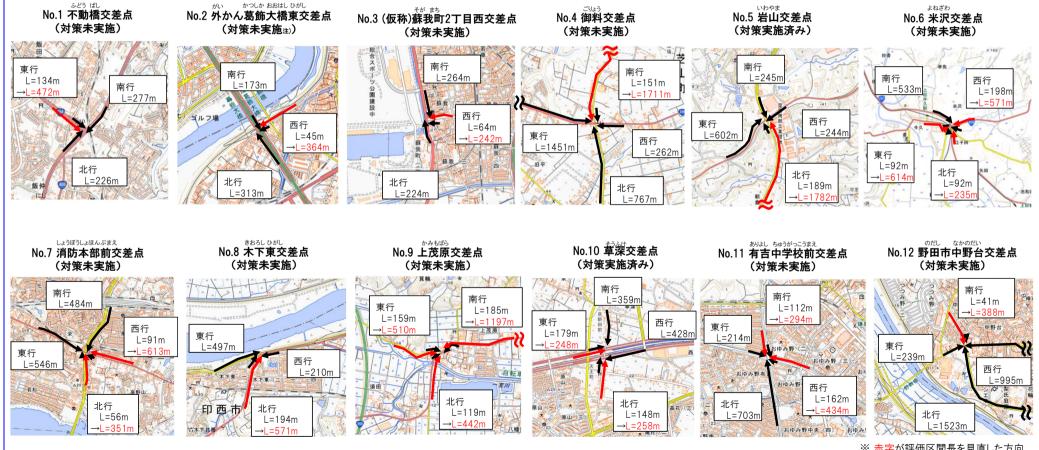
対策実施済み:2箇所 未対策:10箇所

評価区間長の最適化について

3) モニタリング指標の変化(除外候補箇所の詳細)

○除外候補となる交差点は、以下の12箇所(1方向見直し:7箇所、2方向見直し:3箇所、3方向見直し:2箇所)

【指標に該当しなくなる12箇所】



※ 赤字が評価区間長を見直した方向

注) 外環千葉区間開通 (H30.6.2) の影響長期(R1、R2)で把握

4. 評価区間長の最適化について

■ 4) 主要渋滞箇所からの除外の判定

- ○除外候補となる交差点12箇所のうち、対策実施済みの2箇所については主要渋滞箇所から除外。。
- ○対策未実施の10箇所については、R1のモニタリングと合わせた2年連続で状況をみて除外を検討。(P20参照)

【対策実施済みの2箇所】

			1155377 15		H30年モニタリング結果(km/h) ※2							
No	路線名	交差点名	対策進歩 状況		DRM1リンク		20	00m以上確	保	除外の 可否		
			J () U	【指標①】	【指標②】	【指標③】	【指標①】	【指標②】	【指標③】	.70		
1	一般国道296号	^{마하현} 岩山交差点	完了	22.8	8.2	12.6	25.2	11.8	14.3	0		
2	一般国道464号	草深交差点	完了	31.7	9.3	5.9	28.2	16.7	10.9	0		

▶ 除外ルール1により対策実施済みで 指標に該当しない2箇所を除外

【対策未実施の10箇所】

				H30年	モニタリング	が結果(km/	h) ※ 2		TA LL G
No	路線名	交差点名		DRM1リンク		20	00m以上確	保	除外の 可否
			【指標①】	【指標②】	【指標③】	【指標①】	【指標②】	【指標③】	ī
1	一般国道51号	ふどう 思 不動橋交差点	26.8	12.6	8.5	26.1	17.2	13.8	
2	一般国道298号	外かん葛飾大橋東交差点 ※3	25.6	17.1	9.0	26.0	18.0	10.1	
3	一般国道357号	(仮称)蘇義節2丁目齿交差点	21.9	11.0	6.3	22.0	10.6	10.9	
4	一般国道296号	御料交差点	23.0	8.2	6.8	20.7	11.6	10.4	
(5)	一般国道297号	菜 殼交差点	19.2	8.1	5.3	21.1	15.6	13.4	
6	一般国道356号	消防本部前交差点	19.5	8.3	6.6	20.3	15.1	13.3	
7	一般国道356号	木下東交差点	24.0	8.1	6.7	24.8	13.3	11.5	
8	一般国道409号	上茂原交差点	16.3	8.4	6.7	24.0	11.7	11.6	_
9	塩田町誉田町線	刺起 \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P\$ \$P	25.0	11.1	5.6	27.9	16.8	11.3	
10	松戸野田線	のだし なかのだい 野田市中野台交差点	22.6	14.9	5.0	22.4	12.7	10.7	

除外ルール2により除外できるかを R1のモニタリングと合わせて判定 (P23参照)

- ____ 主要渋滞箇所の指標に該当※1 対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。
 - ※2 モニタリング結果はETC2.0プローブデータより。DRMリンクの更新に合わせた時期(H30.3~H31.2)で集計。
 - ※3 外環千葉区間開通(H30.6)の波及効果はR1~R2のモニタリングで確認するが、外かん葛飾大橋はH30時点で指標に該当しないため、R1のモニタリングで指標に該当しない場合、除外とする。

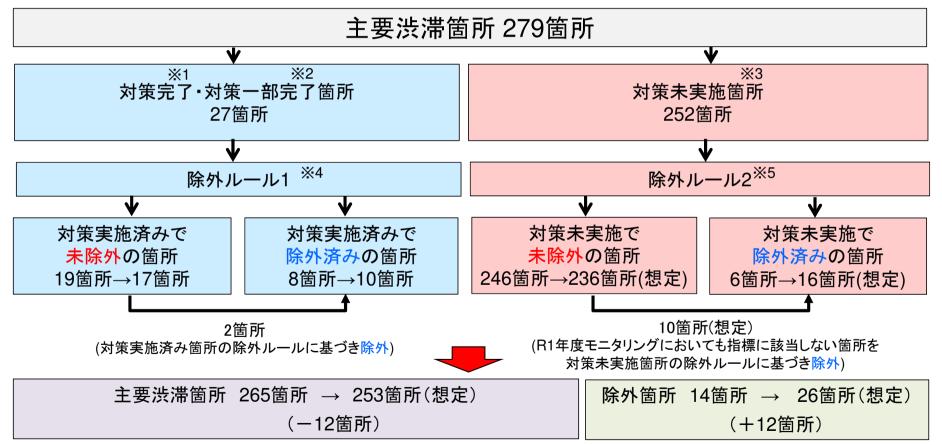
除外ルール1: 対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。 除外ルール2: 未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

4. 評価区間長の最適化について

■ 9) まとめ(主要渋滞箇所の検討状況)

- ○対策実施済みのうち、評価区間長の最適化により、2箇所が主要渋滞箇所から除外。
- ○対策未実施のうち、評価区間長の最適化により、指標に該当しなくなる10箇所は、R1年度のモニタリングで指標に 該当しない場合、除外ルールに基づき主要渋滞箇所から除外する。

【評価区間の見直しによる 主要渋滞箇所の検討状況の変化】

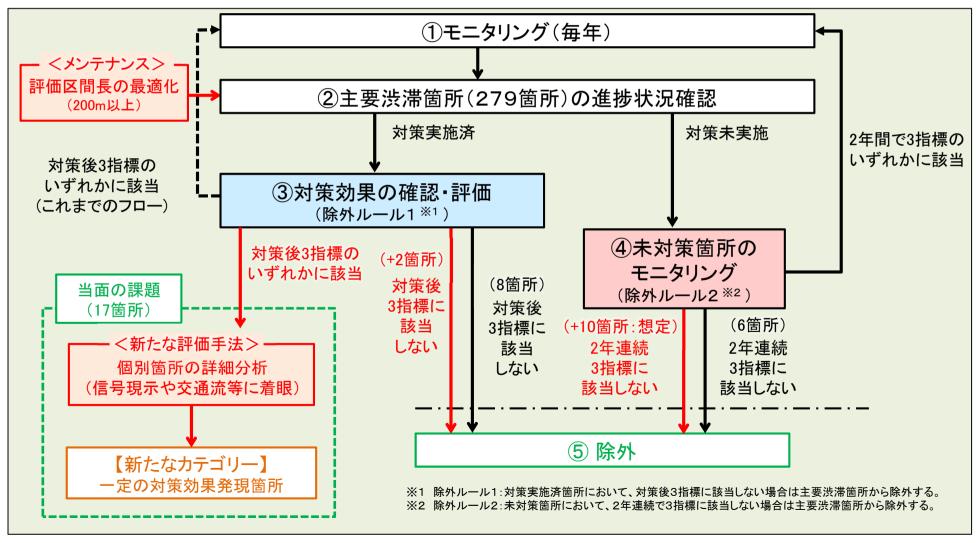


- ※1 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所。または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所。
- ※2 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所。または長期対策の一部が完了した箇所。
- ※3 外環千葉区間開通(H30.6)による波及効果は、R1~R2年度のモニタリングにて確認。
- ※4 対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。
- ※5 未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

■ 1) 運用方法の概要(提案)

○対策実施済箇所について、主要渋滞箇所から除外されない場合でも、新たな評価により対策効果が確認された 箇所については、『一定の対策効果発現箇所』という新たなカテゴリーに位置付け。

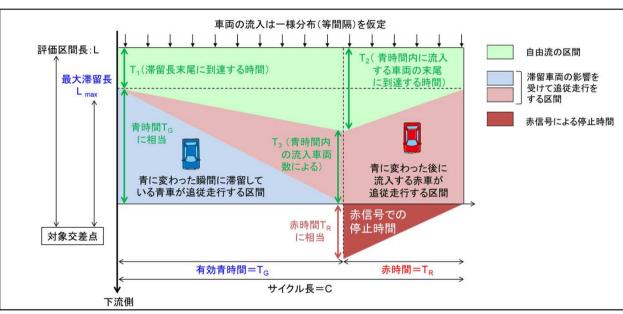
【新たな評価手法の運用方法(案)】

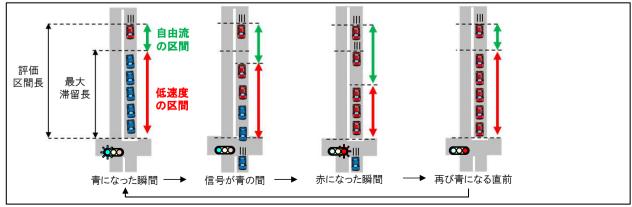


■ 2) 評価手法の試行(信号待ち2回以上の判定)

- ○新たな評価手法について、信号待ち2回以上となる速度に着目。
- ○湾岸千葉地区改良をケーススタディーとして分析を行った。(p13、p14)

【信号待ち2回待ちである可能性が高いと判定する旅行速度の算出式】





ここで、 最大滞留長 $L_{max} = \frac{T_G}{T_c} \times S$

 T_S: 平均車頭時間(=2秒)

 S: 平均車頭間隔(=7m)

V:規制速度

$$T_{1} = \frac{L - L_{max}}{V}$$

$$T_{2} = \frac{L - L_{max} \times \frac{T_{G}}{C}}{V}$$

$$T_3 = T_S \times \frac{L_{max} \times \frac{T_G}{C}}{S}$$

全ての車両が信号待ち1回以下で通過できると仮定した交通量を最大に設定した際の平均旅行速度

$$= \frac{L}{\frac{1}{2}(T_1 + T_2) + \frac{1}{2}(T_G + T_3) + \frac{1}{2} \cdot \frac{T_R^2}{C}}$$

■ 3) 信号2回待ち以上の判定例(登戸交差点)

- ○登戸交差点では、評価区間長を最適化した結果、交差道路側のみ指標に該当。
- ○方向③では全ての時間帯で信号2回待ち以上の割合が50%以上となっている。
- ○方向④では11時台および13時台~18時台で信号待ち2回待ち以上の割合が50%以上となっている。

		登戸交記 登戸交記	差点の判定	結果	
		方向	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
	田冷士	方向①	18.3	14.4	15.2
	開通前 (選定時	方向②	13.8	9.4	8.8
	H22.1∼	方向③	11.1	8.5	7.7
	H22.12)	方向④	9.5	7.4	6.4
DRM1'J		全方向	15.9	7.4	6.4
ンク		方向①	35.6	33.0	32.0
	開通後	方向②	25.2	21.2	16.7
	(H30.3∼	方向③	9.3	8.2	7.2
	H31.2)	方向④	8.7	8.1	5.6
		全方向	29.3	8.1	5.6
		方向①	30.1	28.0	25.7
		方向②	36.4	32.1	27.8
1	n以上確保 3~H31.2)	方向③	10.1	8.6	8.6
(1130.	01101.2)	方向④	14.6	13.6	10.9
		全方向	22.2	8.6	8.6

			交差道路	の信号待ち	2回以上0	り判定値			
	方向	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	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)		信号1回待ち 以内時平均速 度 (km/h)
200m以上確保	方向③	10.1	8.6	8.6	140	34	40	377	15.3
(H30.3∼H31.2)	方向④	14.6	13.6	10.9	140	23	60	438	18.4

指標該当に相当する速度

交差道路の時間帯別の信号待ち2回以上の発生割合

											_			
								平	日					
١		方向				信号	2回待ち	以上を含	む割合	(15分単	位)			
		221.3	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台 1	8時台
ı	200m以上確保	方向③	78%	82%	68%	74%	77%	76%	79%	82%	81%	81%	82%	65%
	(H30.3∼H31.2)	方向④	41%	46%	49%	49%	54%	48%	53%	56%	57%	64%	57%	60%

※主道路方向は指標をクリア 交差道路方向のみ指標に該当

指標該当に相当する速度



□ 信号2回待ち以上の割合が10%未満 □ 信号2回待ち以上の割合が10%以上20%未満 □ 信号2回待ち以上の割合が20%以上50%未満 ■ 信号2回待ち以上の割合が50%以上

(無出

選定時:民間プローブデータ(H22.1~H22.12) 開通後:ETC2.0プローブデータ(H30.3~H31.2)

対策前信号現示:H26.12.2(火)12:00~14:00 調査結果より

対策後信号現示: JARTIC H31.3 最頻値

3) 信号2回待ち以上の判定例(運輸支局入口交差点)

- ○運輸支筒入口交差点では、評価区間長を最適化した結果、交差道路側のみ指標に該当。
- ○方向③では16時台を除き信号2回待ち以上の割合が50%以上となっている。
- ○方向④では11時台を除いた全ての時間帯で信号2回待ち以上の割合が50%未満である。

うふゆ しきぱ いりぐち **運輸支局入口交差点の**判定結果 平日昼間12時間 平日ピーク時 休日昼間12時間 方向 平均旅行速度 旅行速度 5%タイル旅行速度 10km/h以下 19.7 12.6 5.8 方向① 開通前 方向② 19.8 11.1 4.6 (選定時 H22.1∼ 19.9 10.3 12.0 方向③ H22.12) 方向(4) 19.7 11.1 14.7 19.8 103 全方向 46 DRM1 ンク 26.1 24.0 19.6 方向① 18.6 18.0 16.3 方向② 開涌後 13.1 9.3 7.0 (H30.3~ 方向③ H312) 11.8 8.7 10.7 方向④ 87 全方向 158 7.0 25.3 26.4 24.0 方向① 28.2 26.6 22.3 方向② 200m以上確保 62 5.3 44 方向③ (H30 3~H31 2) 10.4 8.0 10.1 方向④

272

交差道路の信号待ち2回以上の判定値

		方向	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	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号待ち2 回以上の判 定値 (理論値) (km/h)
	Om以上確保	方向③	6.2	5.3	4.4	160	13	50	235	9.4
(H	30.3∼H31.2)	方向④	10.4	8.0	10.1	160	20	50	307	12.0

指標該当に相当する速度

交差道路の時間帯別の信号待ち2回以上の発生割合

ļſ								平	日					
Ш		方向				信号	号2回待ち	以上とな	る割合((15分单	位)			
		75 [-3	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
	200m以上確保	方向③	56%	63%	61%	69%	72%	61%	52%	54%	54%	47%	50%	50%
	(H30.3~H31.2)	方向④	11%	15%	38%	42%	55%	46%	46%	49%	45%	36%	26%	14%

※主道路方向は指標をクリア 交差道路方向のみ指標に該当

全方向

指標該当に相当する速度

44

5.3



対象交差点概要図



信号待ち2回以上の割合が10%未満

信号待ち2回以上の割合が10%以上20%未満

信号待ち2回以上の割合が20%以上50%未満

信号待ち2回以上の割合が50%以上

選定時:民間プローブデータ(H22.1~H22.12) 開通後:ETC2.0プローブデータ(H30.3~H31.2)

対策前信号現示:H26.12.2(火)12:00~14:00 調査結果より

対策後信号現示: JARTIC H31.3 最頻値

4) 新たな評価手法(案)

○対策効果を把握するための指標としては「信号2回待ち以上となる割合」のほか、「渋滞巻き込まれ率(遭遇率)」、 「1時間あたりの交差点通過可能台数」、「生活道路における急ブレーキ発生率」を想定。

【新たな評価手法(案)】

<評価手法①:信号2回待ち以上となる割合>

概説:旅行速度が指標に該当する場合でも、信号1回待ちが一定程度の範囲内 で運用できている場合は、問題なしとする。 000 $\bigcirc\bigcirc\bigcirc\bigcirc\bigcirc\bigcirc$ 高規格道路の交差道路は信号待ち 時間が長く、信号1回待ちでも旅行 速度は低くなる

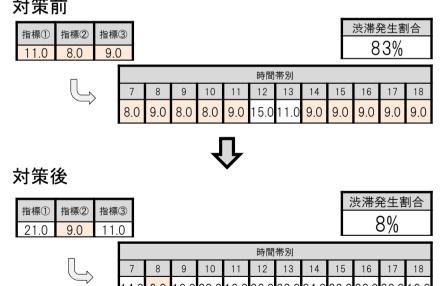
<一定の対策効果発現箇所と判定する目安>

・ピーク時のみ渋滞している状態であれば道路利用者が許容できる範囲とみなし、信号2回待ちとなる 割合が20%以下を基準とする。

<評価手法②:渋滞巻き込まれ率(遭遇率)>

概説:指標上は同じ程度の数値であったとしても、時間帯別にみると全ての時間で 指標に該当する旅行速度の場合と特定の時間のみ指標に該当し、その他の 時間は指標に該当していない場合とがある。対策実施後、指標に該当してい る時間帯の割合が減少していれば、対策の効果があったと考えられる。

対策前



<一定の対策効果発現箇所と判定する目安>

・ピーク時のみ渋滞している状態であれば道路利用者が許容できる範囲とみなし、渋滞発生時間 帯※が2時間以内を基準とする。

※渋滞発生時間帯:1時間ごとの平均旅行速度が10km/h以下の時間帯

■ 4)新たな評価手法(案)

○対策効果を把握するための指標としては「信号2回待ち以上となる割合」のほか、「渋滞巻き込まれ率(遭遇率)」、 「1時間あたりの交差点通過可能台数」、「生活道路における急ブレーキ発生率」を想定。

【新たな評価手法(案)】

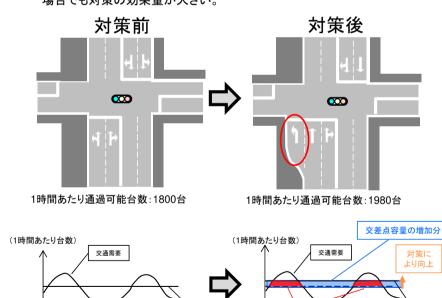
〈評価手法③:1時間あたりの交差点通過可能台数〉

<評価手法④:生活道路における急ブレーキ発生率・通過交通比率>

概説:交差点の交通処理能力を示したもの。1時間あたりにその交差点が処理することが可能な車両台数を対策前後で比較すれば、対策効果の有無は数値として明確になる。特に慢性的に渋滞している箇所は需要を捌ききれなかった場合でも対策の効果量が大きい。

対策前

対策後



<一定の対策効果発現箇所と判定する目安>

・交通需要を踏まえた上で実際に1時間あたり通過可能台数が増加しているかどうかを基準とする。

1時間あたり

诵调可能台数

概説:あるボトルネックが解消された際に、その箇所において旅行速度が変化しない 場合でも生活道路を抜けていた車両が、生活道路を通過するのをやめ、結果 的に交通量が変わっていないだけの可能性がある。そのため、周辺の生活道 路で急ブレーキ数や通過交通の比率が減少していれば、その箇所での事業は 効果があったと考えられる。 対策前 対策後 迂回 エリア内の急ブレー キ発生率が減少×1 ・エリア内の涌過交通 比率が減少※2 渋滞緩和 ※1 急ブレーキ発生率 ※2 通過交通比率 渋滞筒所 ETC2.0エリア内通過交通量 ETC2.0急ブレーキ件数 生活道路エリア ETC2.0幹線道路の交通量 ETC2.0通過台数

- <一定の対策効果発現箇所と判定する目安>
- 急ブレーキ発生率が減少しているかどうかを基準とする。
- ・通過交通比率が減少しているかどうかを基準とする。

令和2年度の内容

■ 1) 主要渋滞箇所の対策進捗状況

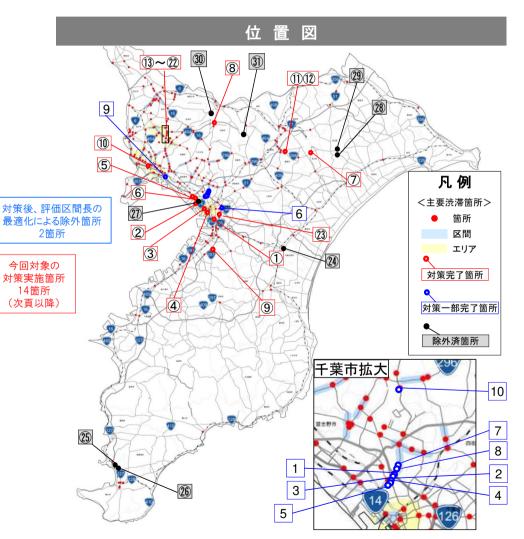
- 〇今回委員会では令和元年の新規対策完了箇所(14箇所)の効果確認を実施。
- ○令和元年12月末時点において、事業中は61箇所、対策完了は31箇所、対策一部完了は10箇所。

対策進捗状況(令和元年12月末時点)								
主要渋滞箇所	検討中	事業中	対策完了※1	対策一部完了※2				
279箇所	177箇所	61箇所	31箇所	10箇所				

NO	管理者	路線名	交差点名	対策完了	対策内容	除外年
(T)	千葉市	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	O(H25,3)	隣接交差点改良(側道との合流位置変更)	_
2	千葉市	(都)新港横戸町線	黒砂橋交差点	O(H25.3)	交差点改良(左折レーン設置)	_
3)	直轄	国道357号	登戸交差点	O(H27.12)	湾岸千葉地区改良(地下立体)	-
4	直轄	国道357号	ポートアリーナ前交差点	O(H27.12)	湾岸千葉地区改良(地下立体)	-
5	直轄	国道357号	千葉西警察入口交差点	O(H28.10)	湾岸千葉地区改良(車線拡幅)	-
6)	直轄	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	O(H28.10)	湾岸千葉地区改良(車線拡幅)	-
7) [千葉県	国道296号	岩山交差点	O(H30.3)	交差点改良(左折レーン設置)	
8)	千葉県	国道464号	草深交差点	O(H30.2)	草深オフランプ開通	_
9) [干葉市	(主)浜野四街道線	生実池交差点	O(H30.2)	交差点改良(右折レーン延伸)	-
0	千葉県	一般国道14号	市川駅入口東交差点	O(H31.3)	一般国道14号 市川拡幅	-
0	千葉県	一般国道296 号	七栄東交差点	O(H31.3)	一般県道成田両国線バイパス	-
2)	千葉県	一般国道296 号	(仮称)七栄北東交差点	O(H31.3)	一般県道成田両国線バイパス	-
3)	千葉県	一般国道464号	初富交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
4)	千葉県	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
3	千葉県	一般国道464号	北初富1号踏切	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
6	千葉県	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
9	千葉県	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
8	千葉県	一般国道464号	新鎌ヶ谷2号踏切	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
9	千葉県	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
0	千葉県	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
1	千葉県	船橋我孫子線	粟野十字路交差点	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
2	千葉県	千葉鎌ヶ谷松戸線	初富1号踏切	O(R1.12)	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
23)	千葉市	千葉市道	星久喜小下交差点	O(R1.10)	交差点改良	-
4)	干業県	国道128号	経田交差点	O(H25.4)	巻 央道開通	H27
5	直轄	国道127号	那古交差点	O(H27.8)	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
6)	直轄	国道127号	(仮称)那古南交差点	O(H27.8)	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
7)	直轄	国道357号	運輸支局入口交差点	O(H28.10)	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	H29
8	千葉県	国道296号	道の駅多古交差点	O(H27.3)	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
29	千葉県	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	O(H27.3)	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
30)	千葉県	国道356号	木下駅西踏切	O(H29.3)	千葉竜ケ崎線 JRアンダーパス	H30
31)	千葉県	国道464号	境田交差点	O(H29.2)	国道464号北千葉道路	H30

対策一部完了箇所【10箇所】(令和元年12月末時点)

NO	管理者	路線名	交差点名	対策一部 完了年	対策内容	除外年
1	直轄	国道16号	穴川インター交差点	H25,H28	信号現示改良(H25)左折レーン設置(H28)	-
2	千葉市	国道126号	穴川駅下交差点	H25	信号現示改良	_
3	千葉市	国道126号	穴川橋下交差点	H25	信号現示改良	-
4	千葉市	国道126号	穴川3丁目交差点	H25	信号現示改良	_
5	千葉市	(都)新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25	信号現示改良	-
6	直轄	国道126号	加曾利交差点	H26.3	右折レーン設置	-
7	直轄	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29.8	右折レーン延伸	_
8	直轄	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29.8	右折レーン延伸	-
9	直轄	国道357号	若松交差点	H29.11	右折レーン延伸	_
10	直轄	国道16号	勝田台入口交差点	H30.2	右折レーン延伸	_



- ※1 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所。 または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所。
- ※2 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所。 または長期対策の一部が完了した箇所。

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価

- 〇今回対象の対策実施箇所14箇所のモニタリングを実施した結果、<mark>星久喜が下交差点</mark>では3指標全てに該当しないため主要渋滞箇所から除外する。
- 〇北初當1号踏切、新鎌ヶ谷2号踏切、初當1号踏切の3箇所の踏切は立体化に伴い主要渋滞箇所から除外する。

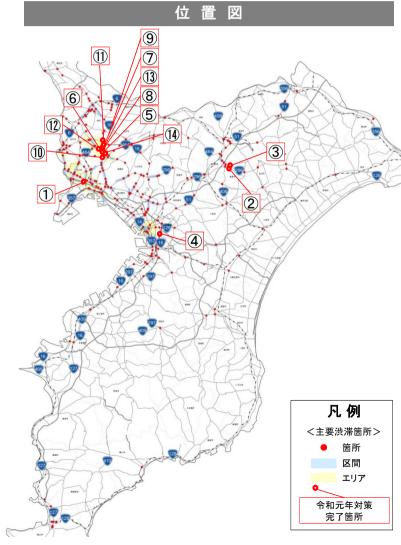
※ 詳細は参考資料を参照

令和元年対策完了箇所のモニタリング(14箇所)

No	路線名	交差点名	対策完了		マリング糸 策前 H: (km/h)		モニタ	マリング 対策後 (km/h)		除外の
INO	始 称石	文差点石	刈泉元」	【指標①】	【指標②】	【指標③】	【指標①】	【指標②】	【指標③】	可否
1	一般国道14号	いちかわえき いりぐちひがし 市川駅入口東交差点	R1.3	16.2	10.0	5.1	20.7	10.1	6.1	_
2	一般国道296号	ななえ ひがし 七栄東交差点	R1.3	16.6	10.4	7.8	19.2	11.3	10.5	
3	成田両国線	ななえ ほくとうし (仮称)七栄北東交差点	R1.3	14.4	9.9	7.1	15.0	10.9	8.0	_
4	千葉市道	ほし (き しょう した 星久喜小下交差点	R1.10	18.6	7.5	10.7	20.3	11.2	13.0	0
(5)	一般国道464号	_{はつとみ} 初富交差点	R1.12	11.5	8.4	4.6	11.6	7.0	4.6	_
6	一般国道464号	きたはつとみえきひがし (仮称)北初富駅東交差点	R1.12	11.5	5.1	6.5	16.8	8.4	9.2	_
7	一般国道464号	しんかまがやえき きたいりぐち 新鎌ケ谷駅北入口交差点	R1.12	11.6	7.5	5.4	11.3	5.1	4.9	
8	一般国道464号	しんかまがやえき みなみいがち 新鎌ケ谷駅南入口交差点	R1.12	14.0	9.5	3.0	15.7	7.0	2.8	_
9	一般国道464号	かまがや しょうぼうしょまえ 鎌ヶ谷消防署前交差点	R1.12	15.8	11.5	8.8	15.2	9.9	8.7	_
10	船橋我孫子線	ゕぉがやぇき ひがしぐち 鎌ケ谷駅東口交差点	R1.12	17.7	8.8	2.4	16.7	7.6	3.7	_
11)	船橋我孫子線	あわの じゅうじろ 粟野十字路交差点	R1.12	20.3	3.3	2.4	19.6	2.8	2.3	_
12	一般国道464号	きたはつとみ 北初富1号踏切	R1.12					[—		0
13	一般国道464号	_{しんかまがや} 新鎌ヶ谷2号踏切	R1.12	<u> </u>	_	_	_	_	_	0
14)	千葉鎌ヶ谷松戸線	はつとみ 初富1号踏切	R1.12						_ :	0

踏切は立体化に伴い主要渋滞箇所から除外

※ 対策前:ETC2.0プローブデータより(H30)主要渋滞箇所の指標に該当 対策後:ETC2.0プローブデータより(①~③ (R1.4~R1.12)、④(R1.11~R2.2)、⑤~⑪(R1.12~R2.2))



■ 3) 2年連続で3指標に該当しない箇所

- ○除外ルール(p2参照)に基づき、平成30~令和元年の2年連続で3指標に該当しない以下の12箇所を主要渋滞 箇所から除外。
- ○p9の対策後指標に該当しなくなった対策未実施の10箇所の交差点のうち、御料交差点についてはR1年のモニタリングで指標に該当したため除外しない。

平成30~令和元年の2年連続で3指標に該当しない箇所(12	箇所)
-------------------------------	-----

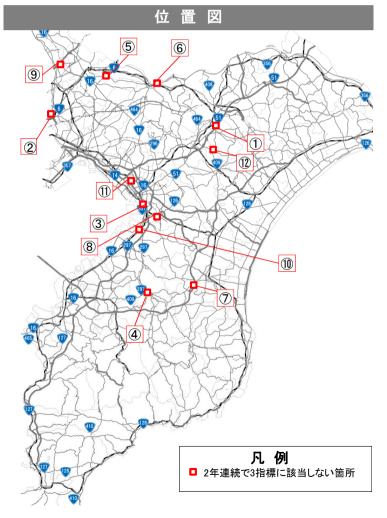
				H30年モニタリ			m/h) ※ 1		R1年モ	グ結果	除外の	
No	路線名	交差点名	D	DRM1リンク		200m以上確保			(1	km/h)※	1	可否
			指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
1	一般国道51号	不動橋交差点	26.8	12.6	8.5	26.1	17.2	13.8	25.4	17.6	14.9	0
2	一般国道298号	外かん葛飾大橋東交差点※2	25.6	17.1	9.0	26.0	18.0	10.1	25.9	17.7	10.4	0
3	一般国道357号	(仮称)蘇我町2丁目西交差 点	21.9	11.0	6.3	22.0	10.6	10.9	21.4	10.6	10.1	0
4	一般国道297号	米沢交差点	19.2	8.1	5.3	21.1	15.6	13.4	20.2	13.9	12.3	0
5	一般国道356号	消防本部前交差点	19.5	8.3	6.6	20.3	15.1	13.3	20.2	13.7	13.4	0
6	一般国道356号	木下東交差点	24.0	8.1	6.7	24.8	13.3	11.5	25.7	15.5	12.5	0
7	一般国道409号	上茂原交差点	16.3	8.4	6.7	24.0	11.7	11.6	23.0	10.6	12.5	0
8	塩田町誉田町線	有吉中学校前交差点	25.0	11.1	5.6	27.9	16.8	11.3	27.9	17.0	11.7	0
9	松戸野田線	野田市中野台交差点	22.6	14.9	5.0	22.4	12.7	10.7	22.6	14.2	12.1	0
10	国道16号	(仮称)汐見橋東詰交差点	21.9	11.2	13.0	23.0	11.5	12.5	22.0	12.1	15.2	0
11)	国道14号	幕張IC南交差点	30.6	22.7	14.6	30.7	22.0	14.2	31.6	21.3	14.1	0
12	国道409号	住野交差点	25.4	16.1	16.3	27.4	16.8	16.1	27.3	16.9	17.0	0

参考 p9の対策未実施の10箇所のうちR1のモニタリングで指標に該当した箇所

			H30年モニタリング結果(km/h)※						R1年モニタリング結果			除外の
No	路線名	交差点名	DRM1リンク		200m以上確保			(km/h)*			可否	
			指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
1	一般国道296号	御料交差点	23.0	8.2	6.8	20.7	11.6	10.4	19.6	11.3	10.3	

主要渋滞箇所の指標に該当

- ※1 ETC2.0プローブデータより(H30、R1)。H30はDRMリンクの更新に合わせた時期(H30.3~H31.2)で集計
- ※2 外かん葛飾大橋はH30より外環開通の効果が見られ、R1のモニタリングで該当していないため主要渋滞箇所から除外



■ 4) 対策完了後・一部対策完了後も3指標に該当する箇所のモニタリング

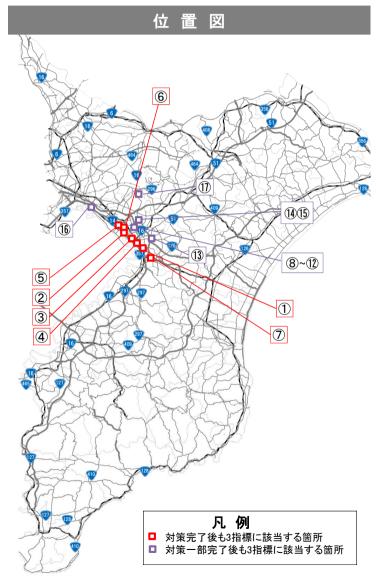
○対策完了後も指標に該当する17箇所については、依然として指標に該当。

対策完了・一部対策完了後も3指標に該当する箇所のモニタリング結果(1)

対策				R1年モニタリング結果(km/h)									
No	路線名	交差点名	実施	検証年	H	23(選定)	寺)	対策	直後(検	正年)		R1(最新)	
			年	•	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	ちゅうおうあかいちょう 中央赤井町線	_{すえひろ} 末広5丁目交差点	H25	H26	18.7	9.7	8.9	20.0	13.6	8.7	13.5	9.2	6.1
2	しんみなとよことちょう 新港横戸町線	くろすなばし 黒砂橋交差点	H26	H27	13.5	8.7	5.4	21.7	6.1	6.9	11.1	4.9	4.7
3	国道357号	のぶと 登戸交差点	H27	H28	15.9	7.4	6.4	11.3	9.9	8.2	17.8	9.0	9.1
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	H27	H28	15.8	7.3	6.5	17.2	10.2	10.1	12.7	5.9	5.4
(5)	国道357号	ちばにしけいさついりぐち 千葉西警察入口交差点	H28	H28	19.8	4.1	5.2	23.7	7.8	8.6	12.7	5.9	5.4
6	国道357号	いなげせんげんじんじゃまえ 稲毛浅間神社前交差点	H28	H28	11.3	9.7	5.3	18.1	11.6	6.3	14.6	5.3	4.1
7	はまのよっ かいどうながぬま (主)浜野四街道長沼線	_{おゆみいけ} 生実池交差点	H30	H30	14.0	6.9	6.8	15.2	6.9	7.7	13.7	6.2	7.1
8	国道16号	穴川インター交差点	H25 H28	H28	14.3	8.1	4.8	16.7	8.8	8.5	11.6	8.8	3.8
9	国道126号	穴川駅下交差点	H25	H26	13.6	9.1	4.4	15.2	12.1	5.0	11.7	8.8	5.8
10	国道126号	穴川橋下交差点	H25	H26	9.5	7.1	4.4	15.6	7.6	3.7	9.2	6.6	4.8
11)	国道126号	穴川3丁目交差点	H25	H26	9.5	7.0	1.9	10.1	5.2	2.9	10.5	5.0	3.9
12	しんみなとよことちょう 新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25	H26	18.7	9.0	3.7	29.8	4.5	3.2	11.0	4.8	3.8
13	国道126号	か そり 加曾利交差点	H26	H26	16.4	10.1	10.1	16.7	7.0	5.0	12.4	6.9	6.0
14)	国道16号	taffだい (仮称)萩台入口交差点	H29	H29	14.4	8.5	7.1	12.3	7.5	7.9	12.6	6.5	8.2
15)	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	H29	13.1	6.3	1.1	13.7	4.1	2.0	12.8	7.1	4.2
16	国道357号	_{わかまっ} 若松交差点	H29	H29	6.9	3.4	1.3	11.1	5.2	3.8	10.1	5.5	3.5
17)	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	H30	H30	13.6	10.4	4.9	20.0	9.1	6.7	20.7	9.9	7.7

対策後、主要渋滞箇所の指標に該当 ×:該当 ○:非該当

※民間プローブデータより(H23~28) ETC2.0プローブデータより(H29、H30、R1)



■ 5) 除外箇所のモニタリング

- ○過年度委員会において主要渋滞箇所から除外した16箇所のモニタリングを実施。
- 〇令和元年のモニタリングでも<mark>経田交差点と運輸支局入口交差点、(仮称)香西交差点については指標に該当</mark>。
- ○引き続きモニタリングを実施し、継続的に指標に該当する場合にはその要因を分析。

除外済箇所の	ニタリング	ゲ結果(1	6箇所)
--------	-------	-------	------

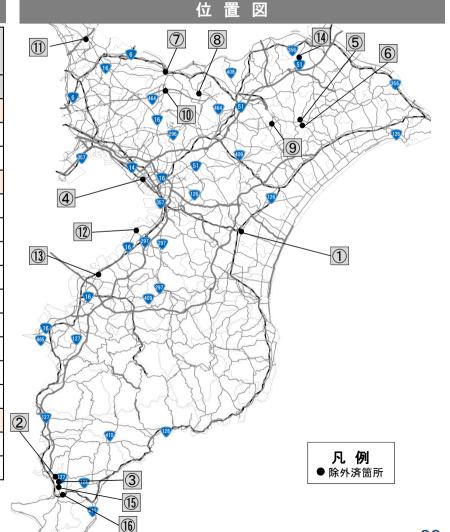
						H30年 ⁻	Eニタリン	ノグ結果	(km/h)		R1年モニタリング		
No	路線名	交差点名	除外年	対策実施状況	DI	RM1リン	ク	200	m以上都	催保	結	课(km/	h)
			•		指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	国道128号	_{きょうでん} 経田交差点	H27	対策済	18.3	8.3	6.7	18.5	9.2	7.8	16.2	10.1	8.1
2	国道127号	_{な こ} 那古交差点	H28	対策済	48.9	41.9	17.0	33.4	17.4	16.2	33.6	16.2	16.3
3	国道127号	なこみなみ (仮称)那古南交差点	H28	対策済	46.2	38.8	25.2	41.8	29.2	25.4	43.0	30.1	25.4
4	国道357号	うんゆしきょくいりぐち 運輸支局入口交差点	H29	対策済	15.8	8.7	7.0	27.2	5.3	4.4	26.6	5.1	4.5
⑤	国道296号	みち えき たこ 道の駅多古交差点	H29	対策済	41.1	16.9	11.8	41.1	16.9	11.8	40.0	16.8	12.0
6	多古笹本線	たこなかいりぐち (仮称)多古中入口交差点	H29	対策済	31.8	18.7	16.2	29.2	19.0	16.5	28.5	19.8	18.2
7	国道356号	きおろしえき にしふみきり 木下駅西踏切	H30	対策済	21.0	16.2	10.4	21.0	16.2	10.4	20.8	16.2	11.2
8	国道464号	さかいだ 境田交差点	H30	対策済	44.1	15.7	15.2	44.1	15.7	15.2	37.9	13.0	15.6
9	国道296号	いわやま 岩山交差点	R2	対策済	22.8	8.2	12.6	25.2	11.8	14.3	14.2	11.5	9.0
10	国道464号	そうふけ 草深交差点	R2	対策済	31.7	9.3	5.9	28.2	16.7	10.9	28.9	15.2	10.3
11)	国道16号	かしわ いりぐち 柏IC入口交差点	H30	未対策	32.6	13.4	20.2	32.6	13.4	20.2	30.3	11.3	19.0
12	国道16号	ごいみなみかいがん 五井南海岸交差点	H30	未対策	21.8	15.0	13.0	24.3	19.4	14.8	23.2	18.7	15.1
13	国道16号	ならわ 奈良輪交差点	H30	未対策	25.2	16.8	13.2	38.1	21.0	20.8	37.5	21.7	21.7
14)	国道51号	かさい (仮称)香西交差点	H30	未対策	25.1	12.2	9.9	25.1	12.2	9.9	23.4	13.9	9.6
(15)	国道127号	ほうじょうきた (仮称)北条北交差点	H30	未対策	51.1	17.3	10.8	27.1	18.1	13.2	27.6	20.2	12.1
16	国道128号	たてやまうえのはら 館山上野原交差点	H30	未対策	44.7	14.8	11.4	44.7	14.8	11.4	21.5	14.1	10.8

主要渋滞箇所の指標に該当

未対策

対策済

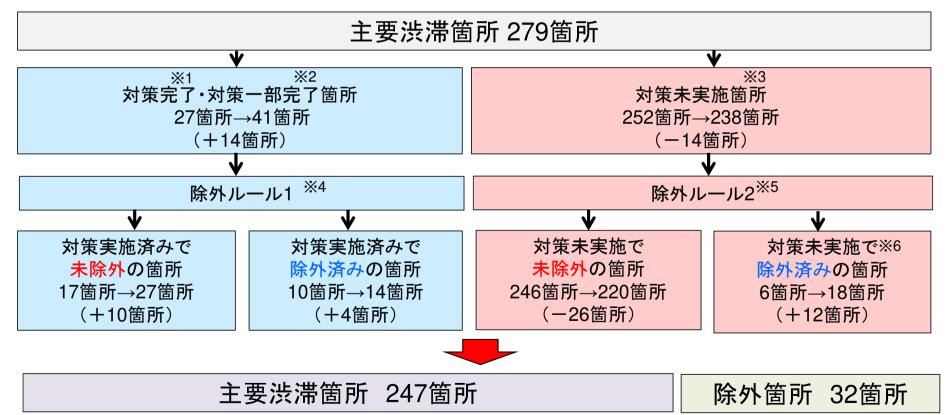
※ETC2.0プローブデータより(H30、R1)



■ 6) まとめ(主要渋滞箇所の検討状況)

- ○令和元年の対策実施済み箇所14箇のうち、4箇所は除外ルール1に基づき主要渋滞箇所から除外。
- ○対策未実施箇所のうち、2年連続で指標に該当しない箇所12箇所は、除外ルール2に基づき主要渋滞箇所から 除外。

【R2年度の主要渋滞箇所の検討状況】

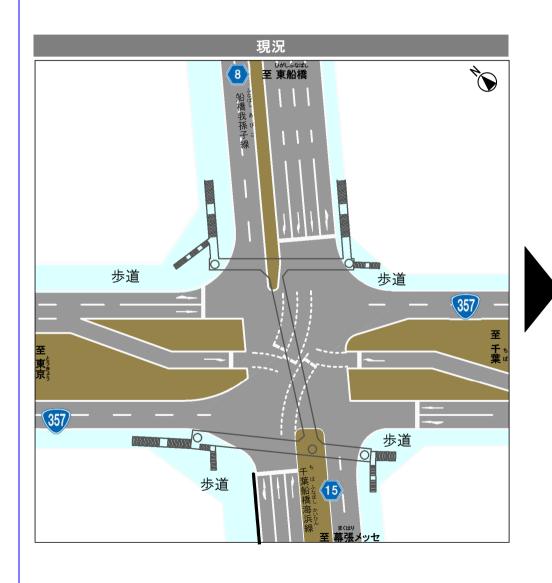


- ※1 主要渋滞箇所の特定後、車道拡幅、バイパス整備等の長期対策が完了した箇所。または、高規格道路の整備による波及効果が確認できた箇所。
- ※2 主要渋滞箇所の特定後に右左折レーン延伸等の短期対策を実施した箇所。または長期対策の一部が完了した箇所。
- ※3 外環千葉区間開通(H30.6)による波及効果は、R1~R2年度のモニタリングにて確認。
- ※4 対策実施済箇所において、対策後3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。
- ※5 未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。
- ※6 外かん葛飾大橋東交差点については、外環千葉区間開通(H30.6)の影響を受けていることが考えられるが、効果確認をしていないため暫定的に未対策扱いとする。

7. 対策案検討の状況報告

■ 国道357号 若松交差点における対策

○若松交差点については、早期に実施可能な対策として、停止線の前出し、巻込み縮小化、東船橋方面の左折レーンの新設、サイクル長短縮の実施に向け、関係機関と調整中。

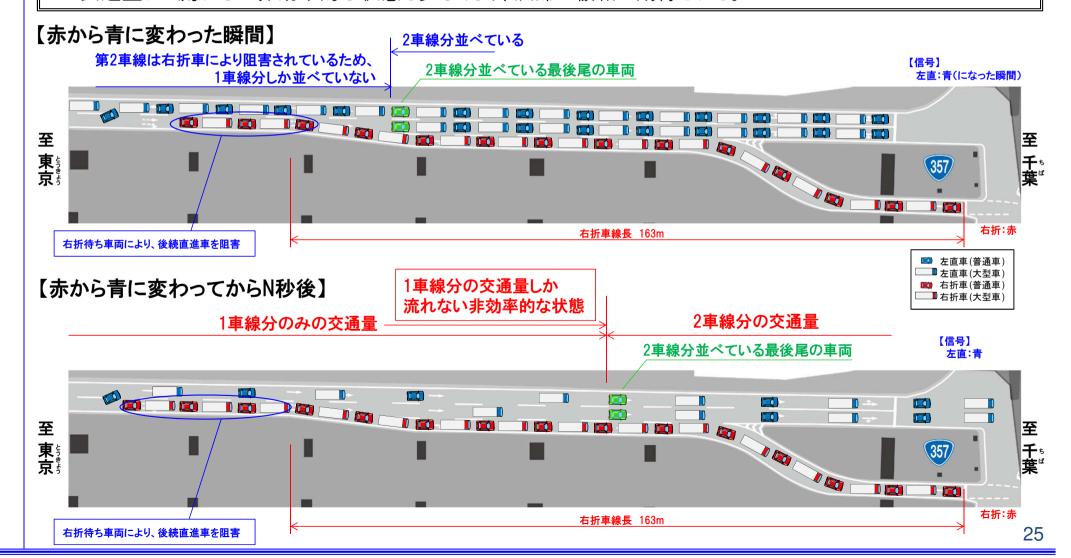




7. 対策案検討の状況報告

■ 国道357号 若松交差点における対策

- ○国道357号千葉方面については、右折待ち車列が右折車線長を超過し、後続直進車の阻害が発生。
- ○後続直進車の阻害が発生すると、直進車線が2車線あるにもかかわらず、1車線分の交通量しか流れない非効率 的な状態が生じてしまう。
- ○現状の信号サイクル長は173秒と長いため、サイクル長を短くすれば、右折待ち車列が短くなるとともに、1車線分の交通量しか流れない非効率的な状態も少なくなり、渋滞の緩和が期待される。

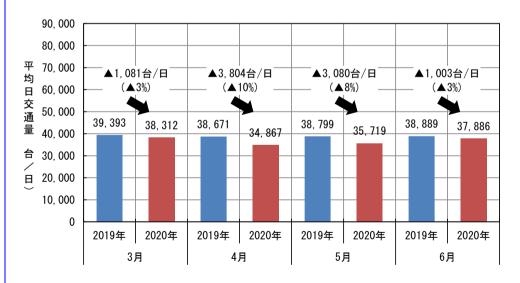


■ 1) 月別平均日交通量の比較(2019年3~6月⇔2020年3~6月)

直轄国道

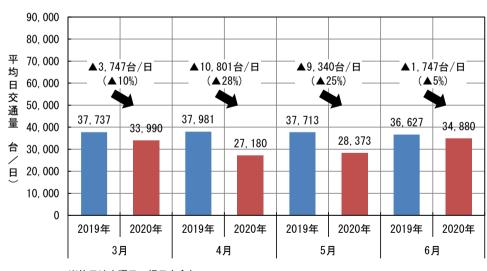
- ○緊急事態宣言中、直轄国道の平日の平均日交通量は、38,671台/日(2019年4月)→34,867台/日(2020年4月) に、10%減少。
- 〇休日も、37,981台/日(2019年4月) \rightarrow 27,180台/日(2020年4月)に、28%減少。
 - ⇒緊急事態宣言中、平日の交通量の減少量が休日に比べ小さいのは、通勤時等で感染リスク回避のため、鉄道から自動車利用へ変更した人が一定数存在したと想定。一方、休日は不要不急の外出(観光・レジャー等)を控える人が増えたためと想定

<平日(直轄国道)>



(データ) 国交省・警察トラカン(20地点)

<休日(直轄国道)>



※休日は土曜日・祝日を含む

■ 2) 時間帯別平均旅行速度の比較(2019年4~6月⇔2020年4~6月)

直轄国道

- ○緊急事態宣言中、直轄国道の平日の平均旅行速度は、30.4km/h(2019年4月)→32.2km/h(2020年4月)に向上
- ○休日も、31.8km/h(2019年4月)→36.8km/h(2020年4月)に向上、特にピーク時(17時台)は、28.8km/h→37.8km/h に大幅に向上。ただし、緊急事態宣言解除後(2020年6月)は、前年同月とほぼ同じ水準に戻っている。
 - ⇒緊急事態宣言中、平日の旅行速度の向上幅が休日に比べ小さいのは、通勤時等で感染リスク回避のため、鉄道から自動車利用 へ変更した人が一定数存在すると想定。一方、休日は不要不急の外出(観光・レジャー等)を控える人が増えたためと想定

平均旅行谏度

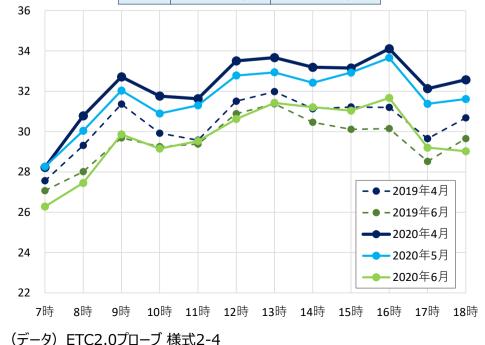
(km/h)

<平日(直轄国道)> 12時間平均旅行速度

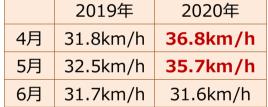
	2019年	2020年
4月	30.4km/h	32.2km/h
5月	30.2km/h	31.6km/h
6月	29.5km/h	29.6km/h

平均旅行谏度

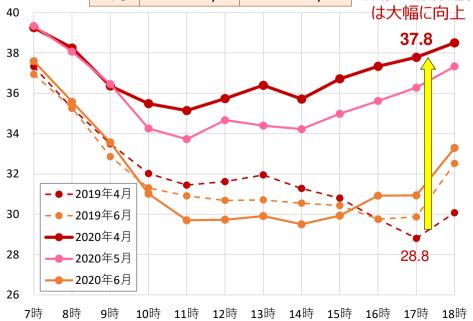
(km/h)



<休日(直轄国道)> 12時間平均旅行速度



休日ピーク時(17時台)の旅行速度



■ 2) 時間帯別平均旅行速度の比較(2019年4~6月⇔2020年4~6月)

主要地方道

- ○緊急事態宣言中、主要地方道の平均旅行速度は、直轄国道と同様の傾向
 - -平日の平均旅行速度は、32.5km/h(2019年4月) →33.8km/h(2020年4月)に向上
 - -休日の平均旅行速度は、33.4km/h(2019年4月) →36.3km/h(2020年4月)に向上、特にピーク時(17時台)は、31.6km/h→36.2km/h に大幅に向上。

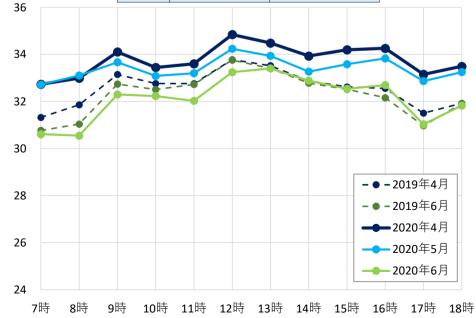
平均旅行速度

- 緊急事態宣言解除後(2020年6月)は、前年同月とほぼ同じ水準に戻っている

<**平日**(主要地方道)>

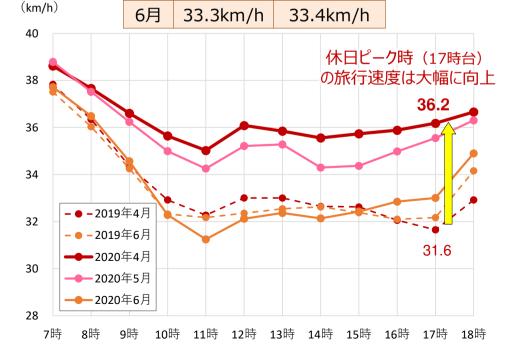
12時間平均旅行速度

	2019年	2020年
4月	32.5km/h	33.8km/h
5月	32.4km/h	33.4km/h
6月	32.3km/h	32.1km/h



<休日(主要地方道)> 12時間平均旅行速度

	2019年	2020年
月	33.4km/h	36.3km/h
月	34.0km/h	35.6km/h
. —		22 41 71



(データ) ETC2.0プローブ 様式2-4

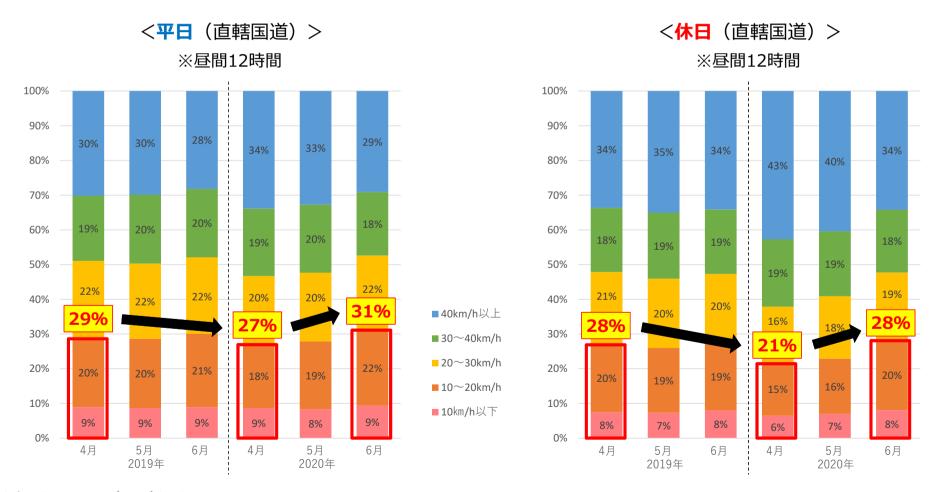
平均旅行谏度

(km/h)

■ 3) 道路区間単位の昼間12時間平均旅行速度ランク構成比の比較

直轄国道

- ○緊急事態宣言中(2020年4月)、直轄国道の平日昼間12時間の平均旅行速度20km/h未満の区間は、前年同月(2019年4月)との比較で 2%減(29%→27%)
- ○休日昼間12時間(2020年4月)は、同じく前年同月(2019年4月)との比較で7%減(28%→21%)
 ※ただし、緊急事態宣言解除後(2020年6月)は、前年同月とほぼ同じ水準に戻っている

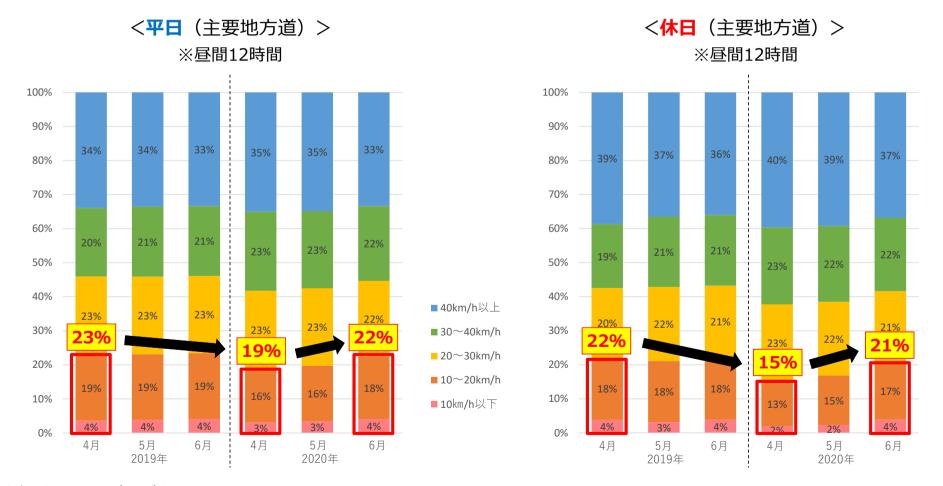


(データ) ETC2.0プローブ 様式2-4 ※リンク数ベース

■ 3) 道路区間単位の昼間12時間平均旅行速度ランク構成比の比較

主要地方道

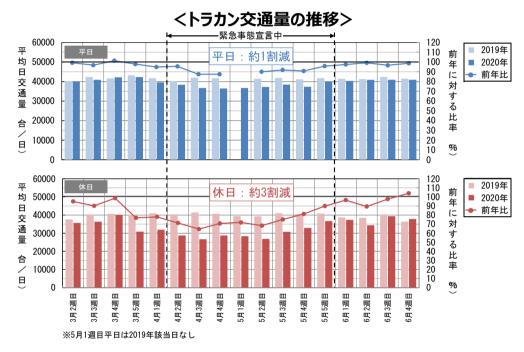
- ○緊急事態宣言中(2020年4月)、主要地方道の平日昼間12時間の旅行速度20km/h未満の区間は、前年同月 (2019年4月)との比較で 4%減(23%→19%)
- ○休日昼間12時間(2020年4月)は、同じく前年同月(2019年4月)との比較で 7%減(22%→15%) ※ただし、緊急事態宣言解除後(2020年6月)は、前年同月とほぼ同じ水準に戻っている



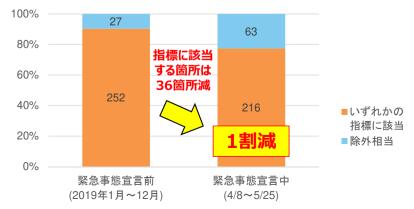
(データ) ETC2.0プローブ 様式2-4 ※リンク数ベース

■ 4) 県内の交通量(直轄国道)前年同月比とモニタリング指標との関係

- ○緊急事態宣言期間中の平均交通量は、前年同時期と比較して平日は約1割減少、休日は約3割減少。
- ○その結果、モニタリング指標が除外相当となった主要渋滞箇所は36箇所(宣言前の約1割に相当)あった。



<主要渋滞箇所におけるモニタリング指標の変化>



(データ)国交省・警察トラカン、ETC2.0プローブ

<トラカン位置と直近の主要渋滞箇所(直轄国道)>



■ 5) 交通量前年同月比とモニタリング指標との関係

- ○いずれの箇所も、全般的に交通量の減少に伴いモニタリング指標が改善傾向にある。
- ※なお、交差道路側の影響もあるため、交通量とモニタリング指標の数値は相関関係にならない。
 - ⇒緊急事態宣言中では、モニタリング指標が改善傾向となる交差点が多数存在することから、引き続き、 改善傾向等の状況分析を実施

【主要渋滞箇所付近の交通量とモニタリング指標の関係】

主要渋滞箇所	路線	昼間12時間交通量の 前年同時期比		R1モニタリング結果			宣言中のモニタリング結果		
		平日	休日	指標① (20km/h以下)	指標② (10km/h以下)	指標③ (10km/h以下)	指標① (20km/h以下)	指標② (10km/h以下)	指標③ (10km/h以下)
七畝割	国道6号	▲ 4.6%	▲ 14.7%	17.5	10.4	10.0	17.2	9.9	11.9
呼塚	国道6号	▲6.0%	▲22.3%	18.2	4.5	4.0	15.6	6.0	8.6
台田	国道6号	▲ 10.5%	▲29.5%	15.7	5.7	4.7	14.3	6.0	6.9
工業団地入口	国道16号	▲ 7.2%	▲27.8%	24.3	9.1	6.8	23.7	10.3	11.2
十余二	国道16号	▲2.0%	▲ 24.3%	17.3	8.9	4.6	22.9	9.8	6.2
大島田	国道16号	▲ 7.9%	▲26.4%	14.0	7.8	4.8	15.7	8.2	7.6
勝田台団地入口	国道16 号	▲ 1.7%	▲22.4%	20.7	9.9	7.7	24.3	20.2	22.5
(仮称)萩台入口	国道16号	▲3.5%	▲21.0%	12.6	6.5	8.2	18.9	14.1	13.5
加曽利	国道16号	▲ 1.1%	▲23.3%	12.4	6.9	6.0	16.9	11.3	14.0
(仮称)汐見橋東詰	国道16 号	▲8.4%	▲26.7%	22.0	12.1	15.2	21.8	7.7	19.7
酒々井	国道51号	▲8.5%	▲26.4%	16.3	10.3	7.8	19.7	11.0	11.2
不動橋	国道51号	▲ 12.6%	▲29.2%	25.4	17.6	14.9	28.2	17.9	14.3
旭町	国道126号	▲ 15.1%	▲29.1%	10.6	6.2	6.2	13.5	7.6	9.6
蘇我陸橋南	国道357号	▲10.1%	▲25.5%	16.5	4.8	6.0	19.3	4.5	6.4
浜町2丁目	国道357号	+4.5%	▲8.9%	10.7	7.4	6.1	10.6	6.1	8.9
登戸	国道357号	▲ 7.3%	▲25.5%	17.8	9.0	9.1	19.2	11.1	12.4
(仮称)真砂	国道357号	▲10.9%	▲33.1%	22.3	9.7	7.8	29.3	13.6	22.0

8. 新型コロナウイルスの影響について

(参考)緊急事態期間中に除外水準に達した箇所

○令和元年のモニタリング結果では指標に該当しているが、緊急事態宣言期間では除外水準の指標になった 主要渋滞箇所は36箇所。

【緊急事態宣言期間に除外水準に達した主要渋滞箇所】

No	路線名	交差点名	ŧ=	タリング結り 対策前 R1 (km/h)	₹%	モニタリング結果※ 緊急事態宣言期間 R2.4.8~ R2.5.25 (km/h)			
			指標① (20km/h 以下)	指標② (10km/h 以下)	指標③ (10km/h 以下)	指標① (20km/h 以下)	指標② (10km/h 以下)	指標③ (10km/h 以下)	
1	一般国道6号	野田市駅入口交差点	19.1	11.4	11.0	22.6	12.6	13.5	
2	一般国道16号	工業団地入口交差点	24.3	9.1	6.8	23.7	10.3	11.2	
3	一般国道16号	島田台交差点	17.8	9.1	8.1	20.2	10.7	12.7	
4	一般国道16号	村上団地入口交差点	18.5	10.0	7.1	20.2	15.3	17.1	
⑤	一般国道16号	勝田台団地入口交差点	20.7	9.9	7.7	24.3	20.2	22.5	
6	一般国道16号	姉崎海岸交差点	28.5	9.0	9.4	30.2	10.5	10.8	
7	一般国道51号	坂戸交差点	22.2	9.3	12.5	27.3	12.7	18.6	
8	一般国道51号	寺台交差点	21.1	10.9	9.9	23.8	12.7	12.2	
9	一般国道51号	桜田権現前交差点	20.7	9.1	10.9	25.1	11.5	14.3	
10	一般国道51号	(仮称)与倉南交差点	32.1	9.9	6.9	27.0	12.2	10.7	
11)	一般国道126号	沖入口交差点	21.1	9.1	14.7	23.7	10.1	17.3	
12	一般国道127号	富浦IC入口交差点	29.0	18.6	9.3	45.0	20.9	16.0	
13	一般国道357号	(仮称)真砂交差点	22.3	9.7	7.8	29.3	13.6	22.0	
14)	一般国道357号	塩浜交差点	19.3	12.8	8.6	20.5	17.0	16.8	
15)	一般国道14号	(仮称)袖ヶ浦団地入 口交差点	19.8	13.9	11.2	23.2	15.9	15.8	
16	一般国道128号	経田交差点(H27除外)	16.2	10.1	8.1	22.0	14.6	12.1	
17)	一般国道296号	七栄東交差点	18.9	11.0	9.6	20.1	12.4	11.1	
18	一般国道296号	南七栄NT入口交差点	18.2	13.1	10.1	21.0	16.8	13.3	
19	一般国道296号	御料交差点	19.6	11.3	10.3	21.1	12.5	17.1	

No	路線名	交差点名	-	タリング 紀 対 策前 R (km/h)		モニタリング結果※ 緊急事態宣言期間 R2.4.8~R2.5.25 (km/h)			
			指標① (20km/h 以下)	指標② (10km/h 以下)	指標③ (10km/h 以下)	指標① (20km/h 以下)	指標② (10km/h 以下)	指標③ (10km/h 以下)	
20	一般国道296号	中宿交差点	17.3	11.9	10.9	21.4	17.8	16.0	
21)	一般国道356号	舟戸交差点	17.5	13.4	10.5	21.4	18.3	15.6	
22	一般国道408号	成田国際文化会館交差点	23.9	16.6	8.9	25.5	19.7	17.4	
23)	一般国道408号	教育会館前交差点	24.3	11.5	8.2	32.5	14.4	11.2	
24)	一般国道409号	富里1. C. 交差点	16.5	10.0	4.9	20.2	13.7	14.4	
25)	(一)成田小見川鹿島 港線	(仮称)新田入口交差点	19.3	9.3	12.0	27.7	19.4	13.4	
26	(一) 谷原息栖東庄線	(仮称)黒部川大橋北詰交差点	37.3	4.7	15.2	38.9	21.7	14.4	
27)	(主)市川浦安線	(仮称) 大和田2丁目交差点	25.9	17.5	7.4	26.0	17.7	13.7	
28	(主)船橋我孫子線	我孫子市若松交差点	17.9	13.3	9.2	21.0	13.6	10.7	
29	(主)船橋我孫子線	高柳小山交差点	19.4	12.6	9.4	21.6	15.4	10.4	
30	(主)船橋我孫子線	手賀大橋南詰交差点	29.7	12.3	6.9	31.3	23.0	17.1	
31)	千葉竜ヶ崎線	栄橋南詰交差点	15.3	6.4	5.4	22.6	11.2	13.4	
32	(主)穴川天戸線	園生町交差点	16.8	10.4	8.7	20.0	15.5	14.6	
33	市道	(仮称)蘇我町線地下道交差点	18.2	11.5	8.2	24.3	12.6	16.5	
34)	市道	星久喜小下交差点	18.3	8.7	10.8	23.7	15.5	13.4	
35)	市道	稲荷前三差路交差点	20.8	13.0	8.6	25.1	17.4	14.6	
36	市道	稲荷西交差点	22.4	13.6	8.2	25.7	17.0	12.1	

※ETC2.0プローブデータより(R2.4.8~R2.5.25) 主要渋滞箇所の指標に該当

R1年 主要渋滞箇所の平均値									
指標① 平日12時間	指標② 平日ピーク時	指標③ 休日5%タイル							
16.5	9.0	7.4							

緊急事態宣言期間 主要渋滞箇所の平均値									
指標① 平日12時間	指標② 平日ピーク時	指標③ 休日5%タイル							
18.8	10.1	10.6							

9. 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。

■ 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネックWG

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
H26.2.7	・各主要路線の渋滞状況、対策状況
H26.2.26	・ 京葉道路の渋滞状況、渋滞対策(案)
1106 11 10	・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
П20.11.19	・一般道の路線別渋滞要因、対策状況
⊔20 2 1 0	・ 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
П20.2.19	・国道357号 湾岸千葉地区改良の整備効果
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
1120 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
H29.2.17	・ 国道357号蘇我地区の渋滞要因、対策の方向性
⊔2∩ 2 1 2	・湾岸地域の交通課題、対策状況及び今後の進め方
1130.3.13	・ 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)
	・ 湾岸地域の交通状況・対策状況・機能軸の検討について →湾岸地域では、外かん開通前も後も渋滞が広範囲に発生している状況であり、規格の高い
	一戸 一戸
H31.3.7	→規格の高い道路ネットワークの検討にあたり、地元が中心となり、「(仮称)湾岸地区道路検
	討会」を設置し、周辺の開発計画や周辺環境等について十分配慮して進めることが重要。 →東関東道の東京方面への新たなインターチェンジ、京葉道路の拡幅については引き続き、
	WGで検討や進捗を確認。
	H26.2.7 H26.2.26 H26.11.19 H28.2.19 H29.1.31 H29.2.17

9. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況

- ○千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画については、「千葉県湾岸地区道路検討会」(以下、「検討会」という。)及び「千葉県道路検討会幹事会」を開催し、計画の具体化に向け、千葉県、沿線市等と意見交換を行いながら検討を実施。
- ○これまでの検討結果を踏まえ、検討会において、「千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針」 を策定。

■ 千葉県湾岸地区道路検討会・幹事会

	千葉県湾岸地区道路検討会·幹事会								
千葉県湾岸地区 道路検討会 第1回	H31.3.28	・千葉県湾岸地域の交通課題							
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第1回	R1.9.3	・ 千葉県湾岸地域の交通課題交通課題、周辺地域に配慮すべき検討上の課題、 千葉県湾岸地域のポテンシャルと課題							
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第2回	R2.2.6	・湾岸地域の交通状況と課題について							
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第3回	R2.5.26	千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について、沿線市(浦安市〜市原市)の交通のつながり、 ・東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャルと交通状況、周辺環境に配慮すべき検討上の課題、 規格の高い道路の期待される整備効果の事例							
千葉県湾岸地区 道路検討会 第2回	R2.5.26	・ 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会の確認事項⇒沿線市の意見を踏まえた「千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針」を策定							

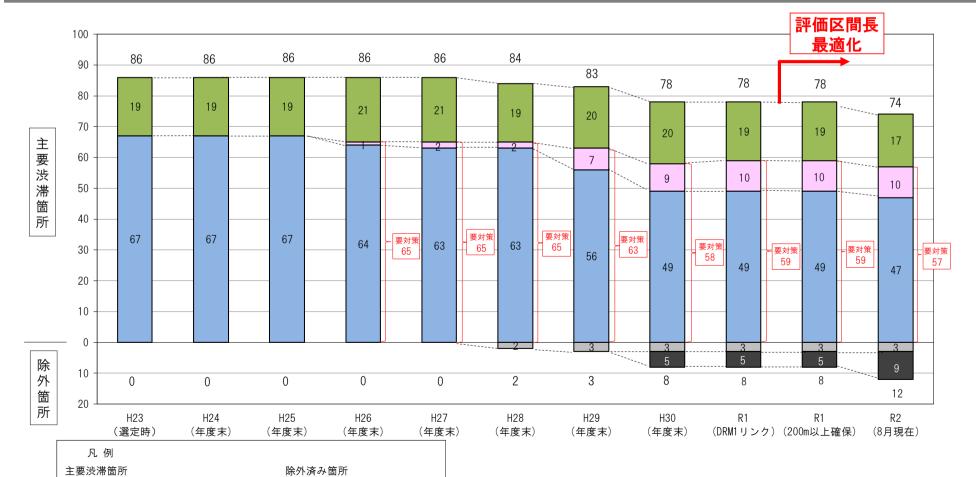
10. 今後の渋滞対策の進め方(直轄国道86箇所)

■ 対策後も3指標に該当(追加対策が必要)

■ 対策未実施

- 〇直轄国道における主要渋滞箇所(86箇所)において、未対策で2年連続指標に該当しなくなる箇所が4箇所(国道16号(仮称)汐見橋東詰交差点、国道51号 不動橋交差点、国道357号(仮称)蘇我町2丁目西交差点、国道298号 外かん葛飾大橋東交差点)あるため、主要渋滞箇所から除外。
- ○今後も要対策箇所については、ピンポイント対策を積極的に検討・実施し、渋滞対策を促進。





※ピンポイント対策とは、既存の道路用地内において少ない投資で

早期に効果の発現が期待できる短期対策(例:右折車線の延伸)



令和2年度 第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

参考資料

6. 対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認 2)対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細)・・・ 1

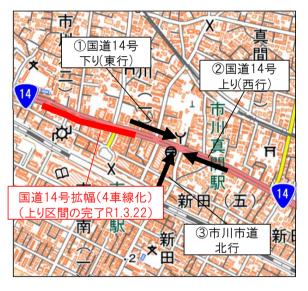
令和2年8月26日 関東地方整備局 千葉国道事務所

未除外

いちかわえき いりぐちひがし ■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):国道14号 市川駅入口東交差点(対策完了)

- ○平成31年3月22日に道路拡幅事業が完了。
- 〇対策後、国道14号上り線で旅行速度が上昇したが、交差道路の指標③が基準を下回り、依然として指標に該当し ている。

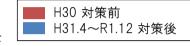
【位置図】



【対策前後の速度変化】

非該当

■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)



(km/h)

71 HX						
全方向			16.2 20.7			
_			20.7			
C) 10	0 2	3	0 4	0 50	0
					(km/h)	i

路線別旅行速度	対策前	対策後
①国道14号 下り(東行)	20.6	19.7
②国道14号 上り(西行)	13.3	21.9
③市川市道 北行	10.9	12.1

改善

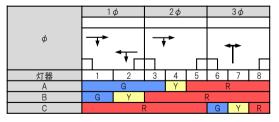
■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上) 非該当

①国道14号

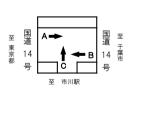
■指標③

休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下 (1方向以上)

【信号現示の変化】



	時刻	1φ		2φ			3ϕ			サイクル長
1100 5	朝	70	2	8	2	3	40	2	3	130
H30.5 (対策前)	昼	79	2	8	2	3	41	2	3	140
(刈束削)	タ	79	2	8	2	3	41	2	3	140
R1.5 (対策後)	朝	70	2	8	2	3	40	2	3	130
	昼	70	2	8	2	3	40	2	3	130
	夕	79	2	8	2	3	41	2	3	140



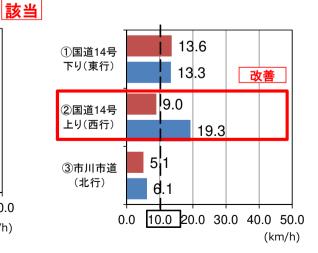
凡.例

R =赤





18.6



全方向

未除外

ななえ ひがし 七栄東交差点(対策完了) ▮2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細) :国道296号

- ○平成31年3月14日に成田荷国バイパスが開通。
- ○対策後、全方向で旅行速度が上昇したが、指標①が基準値を下回り、依然として指標の該当している。

【位置図】



【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)



H30 対策前 H31.4~R1.12 対策後

(km/h)

路線別旅行速度	対策前	対策後
①国道296号 下り(東行)	21.6	23.8
②国道296号 上り(西行)	16.6	20.1
③成田両国線 下り(南行)	16.8	19.6
④成田両国線 上り(北行)	11.8	13.6

改善

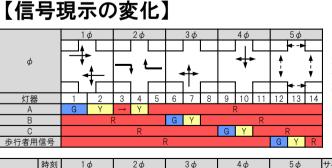
■指標(2) 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

■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)

非該当 改善

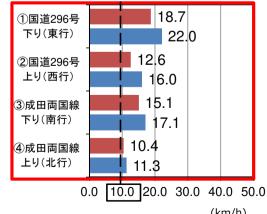
(km/h)

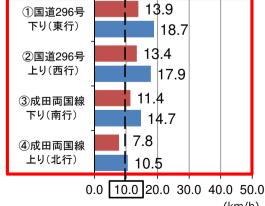


	時刻	1	φ		2φ		3ϕ			4 φ	5φ	サイクル長
HOO E	朝	20	2	6	2	3	15	2	3	47		100
H30.5 (対策前)	昼	20	2	6	2	3	15	2	3	4	100	
(刈泉削)	タ	20	2	6	2	3	15	2	3	47		100
D1 E	朝	27	2	6	2	3	17	2	3	4	8	110
R1.5 (対策後)	昼	43	2	8	2	3	23	2	3	55		140
	タ	27	2	6	2	3	17	2	3	4	8	110



凡例





=右折青矢

改善

未除外

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):成田両国線 (仮称) 七栄北東交差点(対策完了)

○平成31年3月14日に成田両国バイパスが開通。

〇対策後、成田市国線の上下線で旅行速度が上昇したが依然として指標に該当している。

【位置図】



【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)



■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

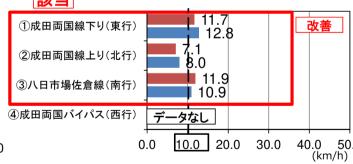


H30 対策前 H31.4~R1.12 対策後

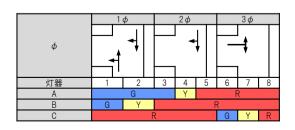
. 5211		(km/h)
路線別旅行速度	対策前	対策後
①成田両国線 下り(西行)	16.7	19.0
②成田両国線 上り(北行)	11.0	12.1
③八日市場佐倉線 上り(南行)	17.3	15.4
④成田両国バイパス	_	_
<u> </u>	,	

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)

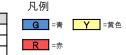


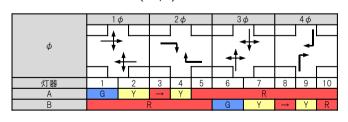
【信号現示の変化】



	時刻		1φ			2φ			3φ		サイクル長
H30.5	朝	42	2	3	8	2	3	38	2	3	100
	昼	42	2	3	8	2	3	38	2	3	100
(対策前)	タ	42	2	3	8	2	3	38	2	3	100







(km/h)

	時刻	1	φ		2φ		3	φ		4φ		サイクル長
D1 F	朝	31	2	8	2	3	52	2	5	2	3	110
R1.5 (対策後)	昼	40	2	12	2	3	67	2	8	2	3	140
(刈束仮)	夕	31	2	8	2	3	52	2	5	2	3	110



凡.例

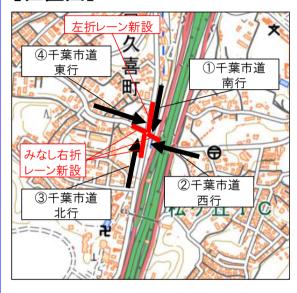
, 5 , , ,	
G =青	Y =黄色
R =赤	→ =右折青矢

除外

ほしくきしょうした | 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細)| :千葉市道 星久喜小下交差点(対策完了)

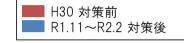
- ○令和元年10月10日に交差点改良事業が完了。
- 〇対策後、千葉市道南行の旅行速度が向上し、3指標全てに該当しない。

【位置図】



【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)



(km/h)

<u>[</u>]	該当				改善	
全方向			18.6			
土刀间			20.3			
0	10) 20	3	0 4	0 50	
					(km/h)	

路線別旅行速度	対策前	対策後
①千葉市道 南行	13.8	18.8
②千葉市道 西行	16.6	16.2
③千葉市道 北行	24.2	27.1
④千葉市道 東行	19.7	19.1

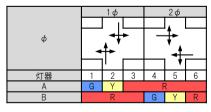
改善

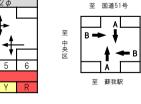
■指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下 (1方向以上)

■指標③ 非該当

休日昼間12時間5%タイル速度10km/h以下 (1方向以上)

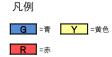
【信号現示の変化】

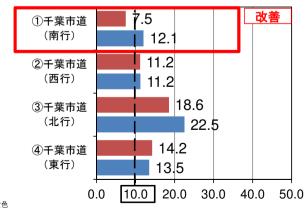


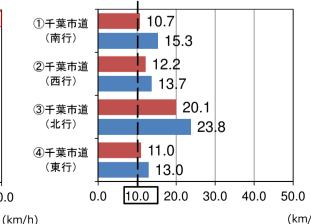


	時刻		1φ			2φ		サイクル長
1100 5	朝	31	2	3	50	2	3	90
H30.5 (対策前)	昼	41	2	3	59	2	3	110
(刈束削)	タ	41	2	3	59	2	3	110
R2.5	朝	38	2	3	62	2	3	130
(対策後)	昼	39	2	3	61	2	3	110
(刈束板)	タ	37	2	3	73	2	3	120









(km/h)

未除外

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):新京成線連続立体化事業(対策完了)

北初富1号踏切、新鎌ケ谷2踏切、初富1号踏切の除却 [初冨交差点、(仮称)北初富駅東交差点]

- ○令和元年12月1日に新京成線連続立体化事業が完了、3箇所の踏切を除却。
- ○対策後、各交差点のうち、一部の方向で選定指標に該当しない水準まで旅行速度が向上。

【位置図】



踏切は立体化に伴い主要渋滞筒所から除外

【指標該当状況の変化】



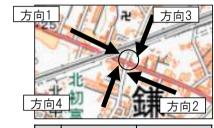


方向		対策前		対策後				
) IFI	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③		
方向1	10.2	8.9	4.6	8.6	7.0	4.6		
方向2	10.2	8.4	6.0	10.4	8.2	6.2		
方向3	19.6	17.6	11.2	18.2	16.0	12.0		
方向4	11.8	8.4	6.3	16.4	14.2	13.4		
全方向	11.5	8.4	4.6	11.6	7.0	4.6		

【信号現示の変化】

改善

⑥(仮称)北初富駅東交差点

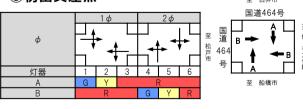


方向		対策前			対策後		
) IFI	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
方向1	13.3	9.3	7.7	22.1	17.2	16.7	改善
方向2	10.0	5.1	6.5	13.5	8.4	9.2	
方向3	17.7	12.4	8.0	22.9	20.7	15.1	35 ≠
方向4	20.1	16.1	11.1	22.5	19.4	12.9	改善
全方向	11.5	5.1	6.5	16.8	8.4	9.2	

至 県道8号

⑥(仮称)北初富駅東交差点

⑤初富交差点



	時刻		1φ			2φ		サイクル長
1120 E	朝	34	2	3	36	2	3	80
	昼	47	2	3	43	2	3	100
(刈泉削)	タ	47	2	3	43	2	3	100
D0 E	朝	34	2	3	36	2	3	80
	昼	50	2	3	40	2	3	100
(刈束仮)	タ	47	2	3	43	2	3	100
	H30.5 (対策前) R2.5 (対策後)	H30.5 (対策前) 昼 P2.5 (対策後) 昼	H30.5 (対策前) 朝 34 昼 47 P 47 R2.5 (対策後) 朝 34 昼 50	H30.5 (対策前) 朝 34 2 昼 47 2 夕 47 2 朝 34 2 日本 50 2 R2.5 (対策後) 前 34 2 夕 50 2	H30.5 (対策前) 朝 34 2 3 昼 47 2 3 夕 47 2 3 R2.5 (対策後) 朝 34 2 3 昼 50 2 3	H30.5 (対策前) 朝 34 2 3 36 昼 47 2 3 43 夕 47 2 3 43 駅2.5 (対策後) 朝 34 2 3 36 昼 50 2 3 40	H30.5 (対策前) 朝 34 2 3 36 2 昼 47 2 3 43 2 夕 47 2 3 43 2 財 34 2 3 36 2 日 50 2 3 40 2	H30.5 (対策前) 朝 34 2 3 36 2 3 昼 47 2 3 43 2 3 夕 47 2 3 43 2 3 R2.5 (対策後) 朝 34 2 3 36 2 3 昼 50 2 3 40 2 3

主要渋滞箇所の指標に該当

	© (10011)				-14-		****	
			1φ			2φ		
Ē				īЦ		4		75
Ř.	φ	Γ.	4	↓- ¯	<u> </u>	-	. –	至松
1		_,◆	┝	۷	L, '	′ ∢	[_	松戸市
,							<u>' </u>	П
`	灯器	1	2	3	4	5	6	
	А	G	Υ		F	7		
	В		R		G	Υ	R	

	時刻		1φ			2φ		サイクル長	凡例	
1120 5	朝	42	2	3	58	2	3	110		
H30.5 (対策前)	昼	42	2	3	58	2	3	110	G	=青
(刈泉削)	タ	42	2	3	58	2	3	110		
DO E	朝	51	2	3	59	2	3	120	Υ	=黄色
R2.5 (対策後)	昼	42	2	3	58	2	3	110		
(刈束仮)	タ	42	2	3	58	2	3	110	R	=赤

G =青

凡例

未除外

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):新京成線連続立体化事業(対策完了)

北初富1号踏切、新鎌ケ谷2踏切、初富1号踏切の除却 [鎌ヶ谷駅東口交差点]

- ○令和元年12月1日に新京成線連続立体化事業が完了、3箇所の踏切を除却。
- ○対策後、各交差点のうち、一部の方向で選定指標に該当しない水準まで旅行速度が向上。

【位置図】



【指標該当状況の変化】

⑩鎌ヶ谷駅東口交差点

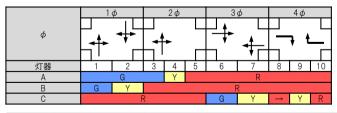


方向		対策前		対策後				
נייו נכ	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③		
方向1	14.9	13.4	9.1	13.5	10.7	9.6		
方向2	21.7	20.2	16.7	21.7	20.1	17.7		
方向3	10.6	8.8	7.5	11.0	7.6	4.5		
方向4	17.9	15.2	2.4	18.9	15.5	3.7		
全方向	17.7	8.8	2.4	16.7	7.6	3.7		

【信号現示の変化】

⑩鎌ヶ谷駅東口交差点

主要渋滞箇所の指標に該当



	県	道8号	
至 新鎌ケ谷駅前	C → A	B C C C C C C C C C C C C C C C C C C C	至 鎌ヶ谷市丸山
	至	船橋市	

凡例

	時刻	1	φ	2φ		3ϕ		4φ			サイクル長	
LIOO E	朝	41	2	22	2	3	28	2	5	2	3	110
H30.5 (対策前)	昼	59	2	21	2	3	31	2	5	2	3	130
(刈泉削)	タ	59	2	21	2	3	31	2	5	2	3	130
DO E	朝	59	2	21	2	3	31	2	5	2	3	130
R2.5 (対策後)	昼	59	2	21	2	3	31	2	5	2	3	130
(刈束仮)	タ	59	2	21	2	3	31	2	5	2	3	130

対策実施済み箇所の効果確認・評価(詳細)

未除外

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):新京成線連続立体化事業(対策完了)

北初富1号踏切、新鎌ケ谷2踏切、初富1号踏切の除却 [新鎌ヶ谷駅北入口交差点]

- ○令和元年12月1日に新京成線連続立体化事業が完了。3箇所の踏切を除却。
- ○対策後、各交差点のうち、一部の方向で選定指標に該当しない水準まで旅行速度が向上。

【位置図】



【指標該当状況の変化】

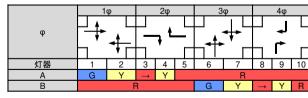
⑦新鎌ヶ谷駅北入口交差点



方向		対策前		対策後				
ЛH	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③		
方向1	10.5	7.5	6.6	9.7	5.1	6.6		
方向2	12.9	10.3	5.6	13.4	9.9	6.0		
方向3	15.0	12.1	6.5	14.7	11.0	4.9		
方向4	11.2	9.2	5.4	11.2	8.8	5.6		
全方向	11.6	7.5	5.4	11.3	5.1	4.9		

【信号現示の変化】

⑦新鎌ヶ谷駅北入口交差点



	時刻	1	φ		2φ		3 φ		4 φ			サイクル長
1120 E	朝	38	2	12	2	3	40	2	6	2	3	110
H30.5	昼	38	2	12	2	3	40	2	6	2	3	110
(対策前)	タ	38	2	12	2	3	40	2	6	2	3	110
ם ר	朝	38	2	12	2	3	40	2	6	2	3	110
R2.5 (対策後)	昼	34	2	11	2	3	36	2	5	2	3	100
(刈束仮)	タ	38	2	12	2	3	40	2	6	2	3	110



凡例

G =青	Y =黄色
R =赤	→ =右折青名

三 主要渋滞箇所の指標に該当

対策実施済み箇所の効果確認・評価(詳細)

未除外

■ 2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):新京成線連続立体化事業(対策完了)

北初富1号踏切、新鎌ケ谷2踏切、初富1号踏切の除却 [新鎌ケ谷駅南入口交差]

- ○令和元年12月1日に新京成線連続立体化事業が完了。3箇所の踏切を除却。
- ○対策後、各交差点のうち、一部の方向で選定指標に該当しない水準まで旅行速度が向上。

【位置図】



【指標該当状況の変化】

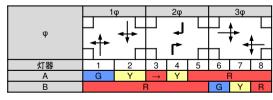
8新鎌ケ谷駅南入口交差点



	方向		対策前			対策後		
	/J IPJ	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
ı	方向1	15.3	12.6	6.8	16.9	11.9	10.4	改善
1	方向2	12.9	10.4	6.3	14.8	8.8	5.1	
	方向3	10.2	9.5	3.0	10.1	7.0	2.8	
Ì	全方向	14.0	9.5	3.0	15.7	7.0	2.8	

【信号現示の変化】

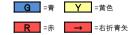
8新鎌ケ谷駅南入口交差点



	時刻	1 φ			2φ			3φ	サイクル長	
LIOO E	朝	54	2	5	2	3	29	2	3	100
H30.5 (対策前)	昼	65	2	7	2	3	36	2	3	120
(刈束削)	夕	65	2	7	2	3	36	2	3	120
R2.5	朝	65	2	7	2	3	36	2	3	120
(対策後)	昼	65	2	7	2	3	36	2	3	120
(別果後)	タ	65	2	7	2	3	36	2	3	120



凡例



主要渋滞箇所の指標に該当

対策実施済み箇所の効果確認・評価(詳細)

未除外

■2) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価(詳細):新京成線連続立体化事業(対策完了)

北初富1号踏切、新鎌ケ谷2踏切、初富1号踏切の除却「鎌ヶ谷消防署前交差点、粟野十字路]

- ○令和元年12月1日に新京成線連続立体化事業が完了。3箇所の踏切を除却。
- ○対策後、各交差点のうち、一部の方向で選定指標に該当しない水準まで旅行速度が向上。

【位置図】



踏切は立体化に伴い主要渋滞箇所から除外

【指標該当状況の変化】

9鎌ヶ谷消防署前交差点



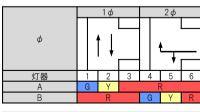
方向		対策前	i				
) IHI	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
方向1	14.0	11.5	8.9	13.0	9.9	9.6	
方向2	18.3	15.2	9.7	19.1	15.7	10.6	改善
方向3	15.8	14.6	8.8	14.2	13.1	8.7	
全方向	15.8	11.5	8.8	15.2	9.9	8.7	



方向		対策前		対策後				
) I I I	指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③		
方向1	20.1	17.6	13.0	18.7	15.7	12.5		
方向2	20.6	17.6	7.8	20.7	18.4	11.2		
方向3	13.1	9.1	7.8	13.6	8.0	7.2		
方向4	4.6	3.3	2.4	4.1	2.8	2.3		
全方向	20.3	3.3	2.4	19.6	2.8	2.3		

【信号現示の変化】

(9)鎌ケ谷消防署前交差点



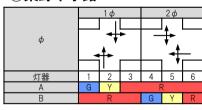
	時刻		1φ			2φ	サイクル長	
LIOO E	朝	67	2	3	33	2	3	110
H30.5 (対策前)	昼	80	2	3	30	2	3	120
(刈束削)	タ	80	2	3	30	2	3	120
R2.5	朝	80	2	3	30	2	3	120
(対策後)	昼	67	2	3	33	2	3	110
(刈束後)	タ	80	2	3	30	2	3	120



凡例 G

=青	H3 (対策
=黄色	R2
=赤	(対象

①要野十字路



	時刻		1φ			2φ	サイクル長	
H30.5	朝	68	2	3	32	2	3	110
(対策前)	昼	72	2	3	38	2	3	120
(対東前)	タ	72	2	3	38	2	3	120
Do E	朝	72	2	3	38	2	3	120
R2.5 (対策後)	昼	68	2	3	32	2	3	110
(刈束仮)	タ	74	2	3	36	2	3	120

ウル長	凡例
10	
20	G =青
20	V -#4
20	Y =黄色
10	R =赤
20	

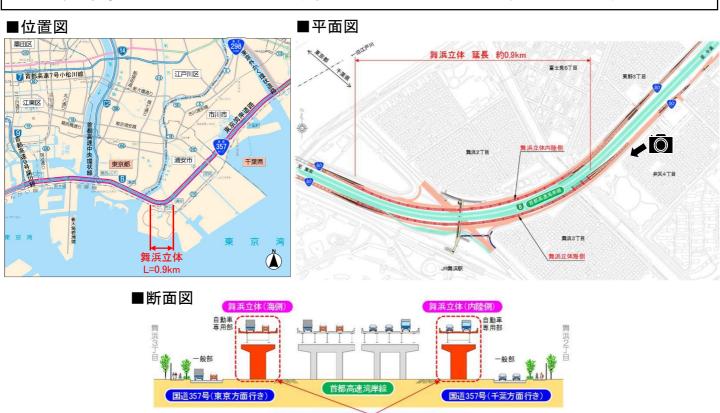
県道8号

改善

主要渋滞箇所の指標に該当

国道357号舞浜立体 開通区間概要

- 〇国道357号舞浜立体は、東京湾岸道路の千葉県浦安市舞浜付近において、交差点の立体化を図るため、延長約0.9kmの自動車専用部を新たに整備するものです。
- 〇千葉・東京方面行きの両方向とも、令和2年6月28日(日)に開通しました。



令和2(2020)年6月28日(日) 自動車専用部 開通

■舞浜立体全景



撮影日: 令和2年8月3日

舞浜立体 開通前後の交通状況の変化について(速報)

国道357号東京湾岸道路 舞浜立体は令和2年6月28日(日)に開通したところですが、この度、開通前後の 交通状況の変化(速報)について、下記のとおりとりまとめましたのでお知らせします。

1. 立体(自動車専用)部の整備により、平面(舞浜交差点)を利用する交通が大幅に減少しました。

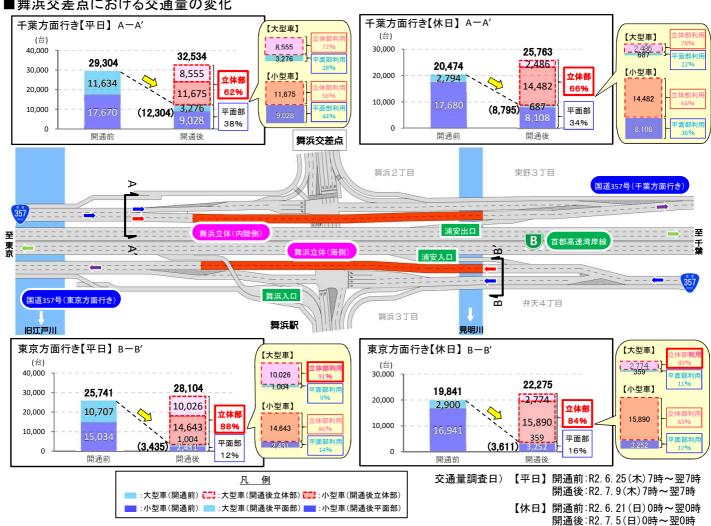
開通前後における交通量の変化 【全車種】 (台/日)							
		開通前			開通後		割合
千葉 方面行き	平日	平面部	29,304	\ \	立体部	20,230	62%
					平面部	12,304	38%
					合計	32,534	100%
	休日	平面部	20,474	1	立体部	16,968	66%
					平面部	8,795	34%
					合計	25,763	100%
東京 方面行き	平日	平面部	25,741	1	立体部	24,669	88%
					平面部	3,435	12%
					合計	28,104	100%
	休日	平面部	19,841		立体部	18,664	84%
					平面部	3,611	16%
					合計	22,275	100%

2. 特に大型車は立体部への転換割合が高く、東京方面行きは約9割が立体部を利用しています。

大刑事における立体部の利田

入生中における工体中の利用					
	平日	休日			
千葉方面行き	72%	78%			
東京方面行き	91%	89%			

■舞浜交差点における交通量の変化



357 80UTE

国道357号 東京湾岸道路 舞浜立体開通ホームページの開設について

- ○道路の開通に関するお知らせと、これまでの地域の皆様方からのご支援・ご協力に感謝することを目的として開設。
- 〇「新しい生活様式への転換」の観点から、"オンライン"や"バーチャル"の技術を活用して道路の開通式に関連したコンテンツを掲載。

国道357号東京湾岸道路 舞浜立体



国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所 ※ 各コ ッの内容は製作中につき、 変更することがあります。



<u>事業概要</u>

東京湾岸道路の概要と、舞浜立体について紹介します。

現場フォーカス

舞浜交差点を跨ぐ巨大な橋桁の架設状況の動画 や、現場で働く技術者たちの開通に向けた思いな ど、建設工事に携わる人たちの魅力についてお伝 えします。





東京湾岸道路ギャラリー

空撮写真(舞浜地区周辺等)により、東京湾岸 道路事業筒所の今昔を紹介します。















国道357号のこれから 3種道路未整備区間の計画に ついてお伝えします。

Coming Soon 無重にあたり、地域の無様から開業した





<u>開通リポート</u> 開通時の様子をリポータが動画にて お伝えします。 ※後日掲載予定

テープカット(バーチャル)

子供や動物達がテープカットを行い お祝いを演出します。

開通記念メッセージ

開通にあたり、地域の皆様から頂戴したお祝いのメッセージをご覧いただけます。 ※後日掲載予定

通り初めバーチャル体験

360度の動画により、開通前の道路の "通り初め"をバーチャル体験できます。





令和2年7月17日 東日本高速道路株式会社 千葉管理事務所 市原管理事務所

8月4日(火)に [5]4 京葉道路の付加車線の運用を開始いたします

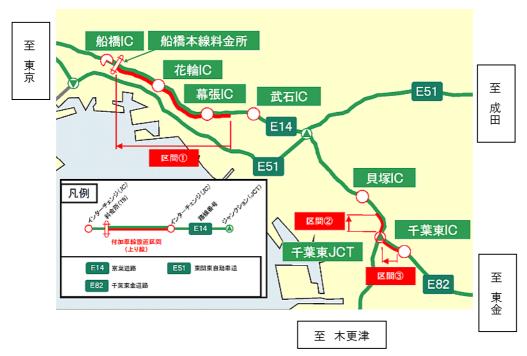
NEXCO東日本 千葉管理事務所(千葉県千葉市)および市原管理事務所(千葉県市原市)は、 **E14** 京葉道路での渋滞対策の一環として付加車線を設置する工事を進めてまいりましたが、この度 令和2年8月4日(火)に付加車線の運用を開始いたしますのでお知らせします。

1. 運用開始区間:日時

	区間	日 時
1	E14 京葉道路(上り線) 武石IC⇒船橋IC	
2	E14 京葉道路(上り線) 千葉東JCT⇒貝塚IC	令和2年8月4日(火) 午後3時頃
3	E82 千葉東金道路(上り線) 千葉東IC⇒千葉東JCT	

※各路線に付している E14 等の表示は、高速道路等の路線番号(ナンバリング)を示しています。 ※当日の天候状況などにより、運用開始日を変更する場合があります。

2. 位置図

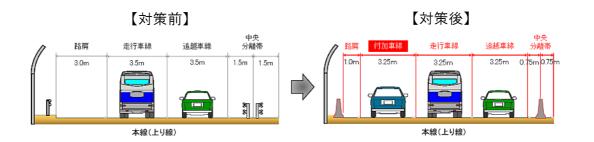


3. 付加車線事業概要

■区間① 京葉道路(上り線)武石IC⇒船橋IC

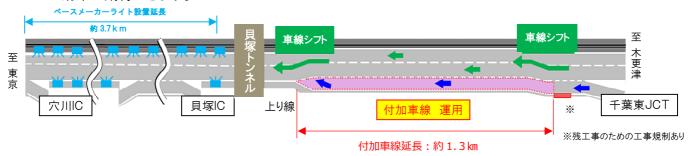
付加車線を設置することにより区間全体の交通容量が増加することに加え、各IC入口から本線へ合流する際の車線変更がスムーズに行えるようになるため、渋滞の緩和や、交通の定時性・安全性が向上するといった効果が期待できます。

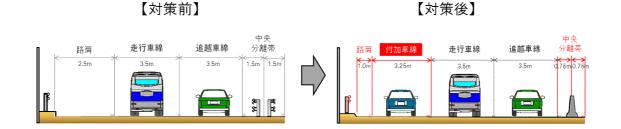




■区間② 京葉道路(上り線)千葉東JCT⇒貝塚IC

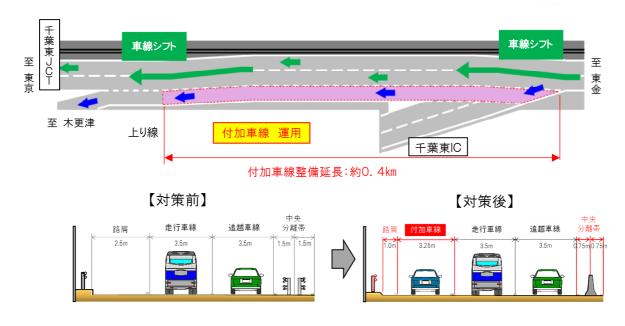
付加車線を設置することにより区間全体の交通容量が増加することに加え、千葉東JCTから本線への合流する際の車線変更がスムーズに行えるようになり、また穴川ICから貝塚IC間にペースメーカーライトを設置したことにより、穴川ICからの渋滞緩和や、交通の定時性・安全性が向上するといった効果が期待できます。



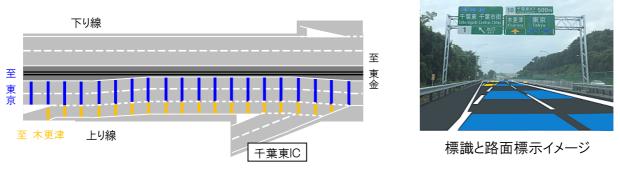


■区間③ 千葉東金道路(上り線) 千葉東IC⇒千葉東JCT間

付加車線を設置することにより区間全体の交通容量の増加に加え、千葉東JCT手前からそれぞれの進行方向へ車線変更がスムーズに行えるようになるため、渋滞の緩和や、交通の定時性が向上するといった効果が期待できます。

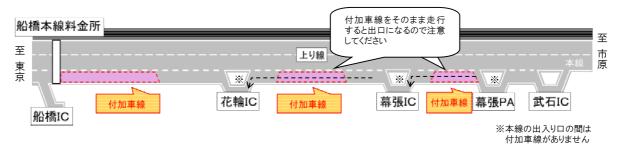


・標識と路面標示による行先案内



4. ご利用されるお客さまへ

・京葉道路 幕張PAから花輪IC間の付加車線は、IC出口ランプと直接接続されておりますので、 東京方面へ向かうお客さまは、ゆとりをもって本線へ車線変更してください。



・ 今回の事業区間では、本線情報板を新設しております。出口情報や事故・落下物などの事象が発生した場合、新設した本線情報板で事象内容をお知らせいたしますので表示内容に注意して走行してください。





本線情報板 情報提供(例)

5. 参考

■事業経緯

平成25年12月 第1回千葉県湾岸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ 渋滞状況の確認 平成26年 2月 第2回千葉県湾岸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ 渋滞要因の分析 平成26年 2月 第3回千葉県湾岸渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ 対策案の公表 平成26年 3月 事業許可 平成26年 4月 京葉道路 穴川IC〜貝塚IC間(上り線) 付加車線を運用開始 平成26年 5月 京葉道路 穴川IC〜貝塚IC間(下り線) 一部付加車線を運用開始 平成28年 6月 京葉道路 穴川IC〜貝塚IC間(下り線) 付加車線を運用開始 平成29年 4月 京葉道路 花輪IC、幕張IC(上り線) 加速・減速車線を延伸

■渋滞状況

京葉道路 船橋IC〜武石IC間は、1日平均11万台、貝塚IC〜千葉東JCT間は、1日平均8万台が通行する重交通区間であることに加え、分合流の為の車線変更に伴う交通混雑や上り坂による速度低下などの影響で、渋滞が慢性化しています。平成30年のIC区間別・渋滞ワーストランキング(国土交通省)では、幕張IC〜花輪IC上り線がワースト19位、武石IC〜幕張IC上り線がワースト20位となっています。

(参考)IC区間別渋滞ワーストランキング(平成30年、年間合計)※国土交通省発表 19位 京葉道路(上り) 幕張IC~花輪IC 渋滞損失時間:57.0万人・時間/年 20位 京葉道路(上り) 武石IC~幕張IC 渋滞損失時間:54.6万人・時間/年

※Twitterの公式アカウント「NEXCO東日本(関東)」(@e_nexco_kanto)でも情報を配信しています。

都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方



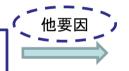
背景

- 〇都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等の ハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、 渋滞解消のための対策を進めてきた。
- 〇また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 〇一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる 箇所も存在する。

対策のあり方

渋滞の発生個所の特定

渋滞原因分析



対策の検討・実施

荷さばきに 起因の場合

荷さばき対策の検討

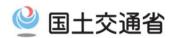
①ソフト対策の実施(共同集配送等地域ルールの運用等)

ソフト対策では解消しない場合

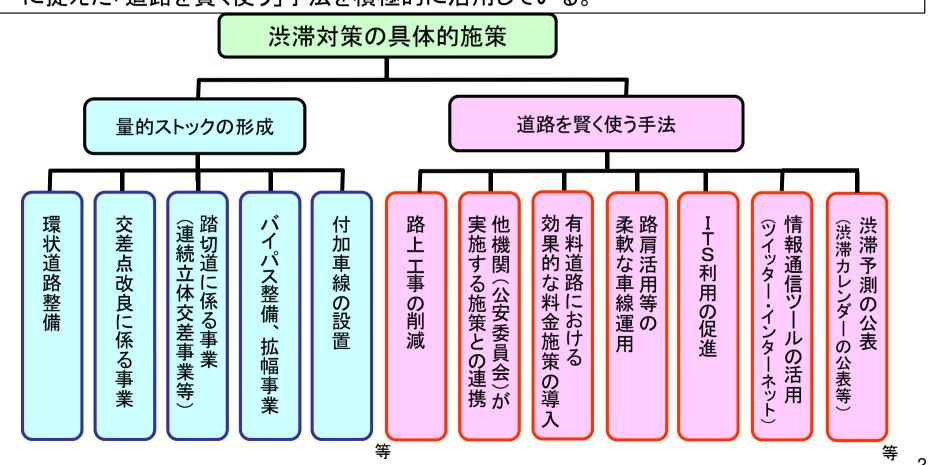
- ②ハード対策の検討
- 路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備(特定車両停留施設)

想定される対策 小一ド対策 地域ルール の周知 (例) 吉祥寺商店街 (東京都武蔵野市) ※出典:第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

(参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー



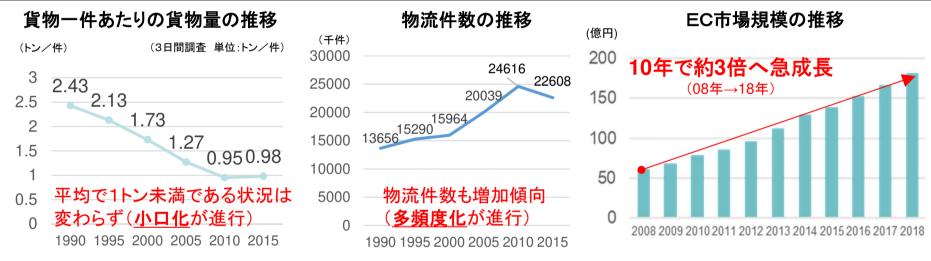
- 〇従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等 の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的 な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- ○近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確 に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



(参考)端末物流問題の現状



- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、 近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化よる物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷さばきの整序化を図る重要性が高まっている



※出典:第1階「「2020 年代の総合物流施策大綱に関する検討会」※出典:第1回「「2020 年代の総合物流施策大綱に関する検討会」※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について(経済産業省)」 (令和2年7月16日)資料より抜粋 より作成

宅配便取扱実績の推移



※出典:「宅配便取扱実績について(国土交通省)」より作成

コロナ禍の宅配実績



3

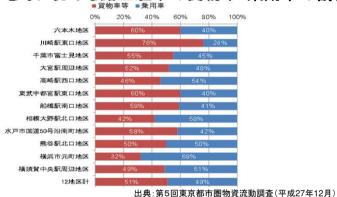
※出典:ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」(ヤマト運輸㈱)より作成

(参考) 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況 坐 国土交通省



- 中心市街地等における路上駐車の約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷さばき駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せ ざるを得ない状況にある。
- 荷さばきに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良 い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷さばきという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車の貨物車・乗用車の割合



商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち 駐車場所「路上(無料)」の推移・駐車時間



※商業施設:「スーパー・デパート」「その他商業施設」 出典:自動重起終点調查

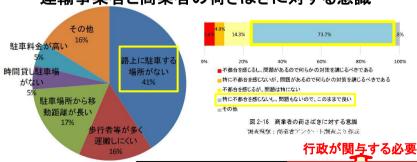


荷さばき車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合



出典:第5回東京都市圏物資流動調査(平成27年12月)

運輸事業者と商業者の荷さばきに対する意識



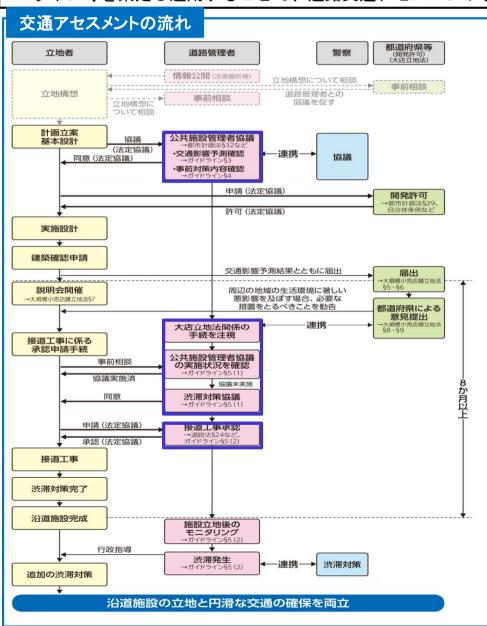
運輸事業者:路上で荷さばき 商業者:現状で良い

民間努力だけでは路上主体の 荷さばきという現状が変わらす

道路交通アセスメント制度の運用



- 〇 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施



ガイドラインの概要

[対象施設]

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞筒所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

「乗入れ工事の承認申請時]

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確 認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

[乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を 文書で付記。

[対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[関係機関との連携]

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

「渋滞箇所等の情報公開]

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

関係機関との連携



- 〇立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等 により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連 携を図ることが必要不可欠。
- 〇運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係 業界の事業者等との協力体制を構築。

自治体 (開発許可担当)

自治体 (大店法担当)

自治体から立地者に 計画立案の初期段階から 協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指針対応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

- (2) 新設の届出 (法第5条第1項) 手続きの流れ
- ① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談 ください。

〇窓口

商工労働部商業まちづくり課

大規模小売店舗立地法全般

076-444-3253

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含 む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通 量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価 など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河

川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前 協議を呼びかけ

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施。