

令和２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 令和３年３月２５日（木）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）評価区間長の最適化の追加検証
- （３）新たな評価手法による検証方針
- （４）新型コロナウイルスの影響について
- （５）交通需要の抑制（ＴＤＭ施策）について
- （６）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２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２回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 参考資料
- ・ 【参考資料】議事要旨 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

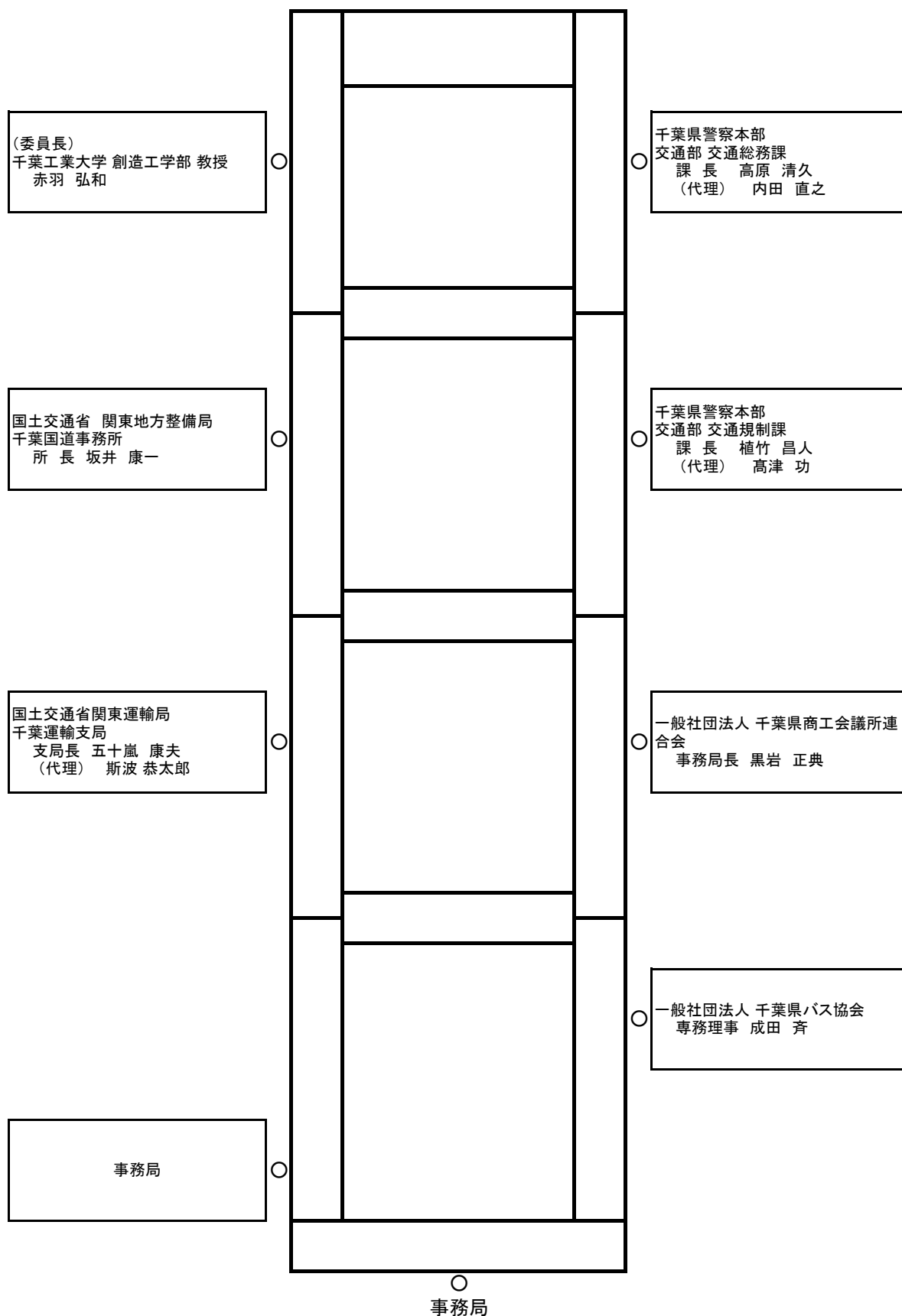
千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

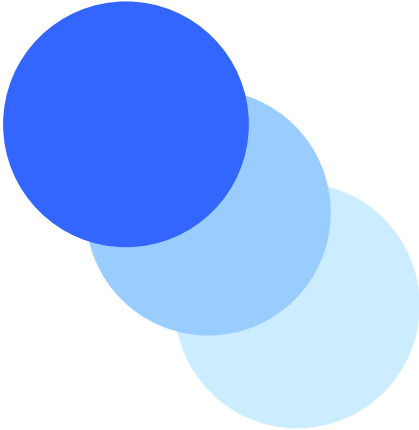
(敬称略)

(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	高 原 清 久 (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 高津 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	高 安 茂 (欠席)
千葉県バス協会 専務理事	成 田 齊
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 (WEB) (代理) 救急課長 亀山 俊一
東日本高速道路 千葉管理事務所長	糸 山 清 高 (WEB) (代理) 工務担当課長 牛田 和之
東日本高速道路 市原管理事務所長	矢 崎 敏 之 (WEB) (代理) 副所長 入江 浩
東日本高速道路 千葉工事事務所長	上 村 治 (WEB) (代理) 副所長 阿部 公博
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	五 十 嵐 康 夫 (代理) 首席運輸企画専門官 斯波 恭太郎
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) (代理) 道路計画課長 日暮 秀訓
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) (代理) 副所長 増田 善智
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:千葉県国道事務所2階 202会議室





令和2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	4
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の追加検証	6
5. 新たな評価手法による検証方針	1 1
6. 新型コロナウイルスの影響について	2 6
7. 交通需要の抑制（TDM施策）について	2 9
8. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況	3 0
9. 今後の渋滞対策の進め方	3 2

令和3年3月25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。

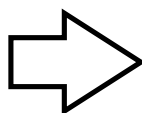
■ これまでの主な検討内容

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)	・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を実施し、対策実施後で3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(2箇所)を除外</u> ・対策実施後、3指標に該当しない <u>主要渋滞箇所(4箇所)</u> および3指標に該当しない <u>未対策箇所(12箇所)を除外</u>
令和2年度(第2回)	・評価区間長の見直しの追加検証、新たな評価手法の提案について ・新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言の影響の確認

※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



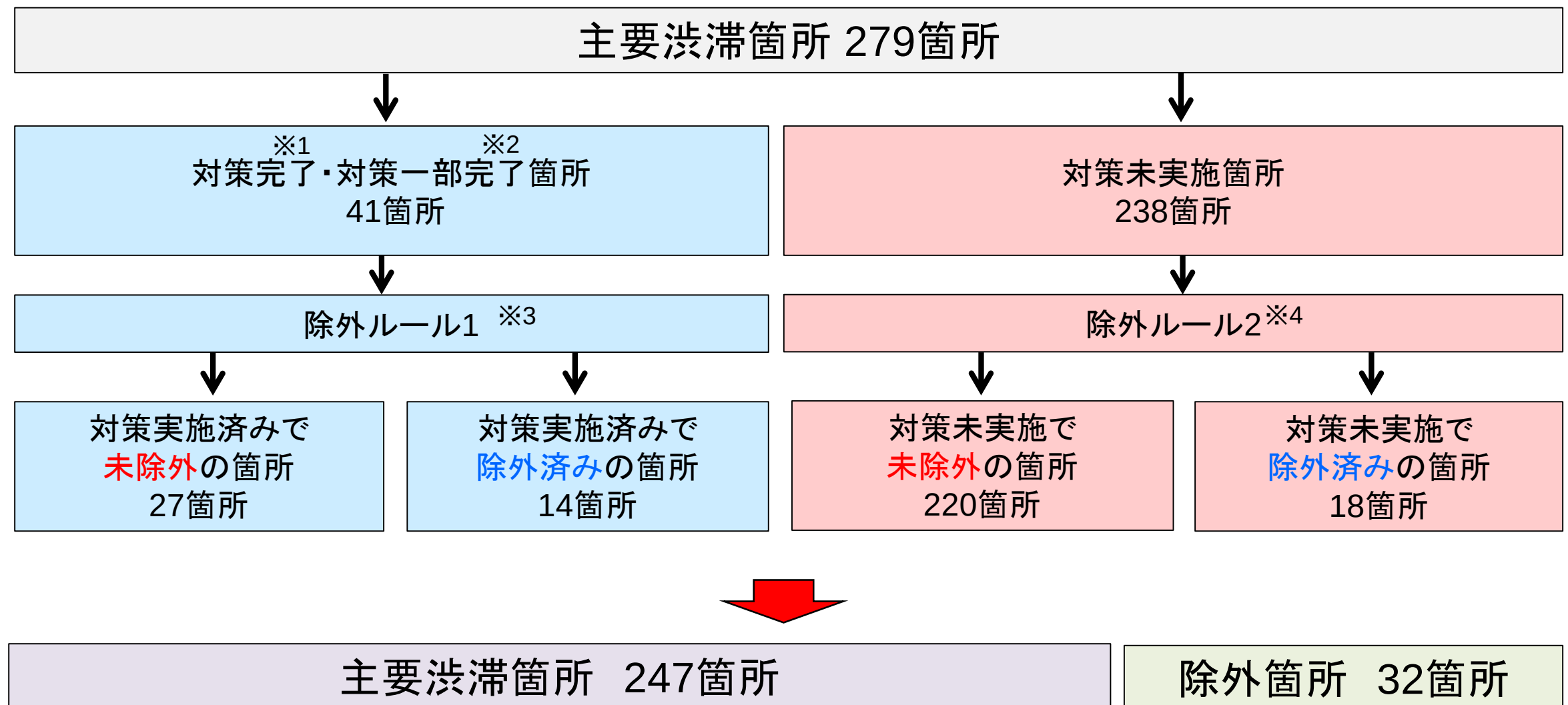
前回委員会まで
247箇所
(累計32箇所減)

1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所の検討状況

○前回委員会(令和2年8月)時点で、千葉県内279箇所のうち32箇所が除外となり、247箇所となっている。

【前回委員会(令和2年8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 対策実施済み箇所において、対策後3指標(次頁参照)に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

※4 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. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所の除外判定

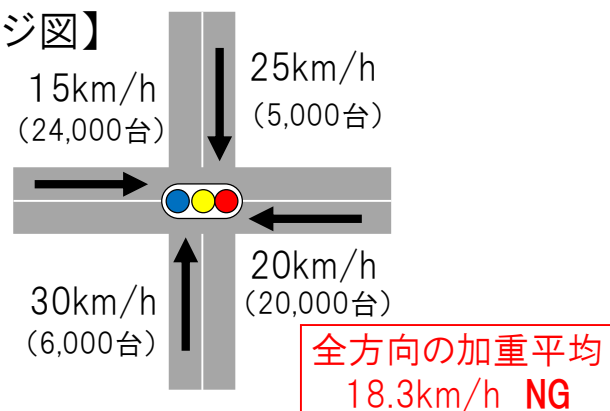
○主要渋滞箇所については、主要渋滞箇所特定時の選定指標である以下の3指標に基づき、モニタリングを実施。

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)

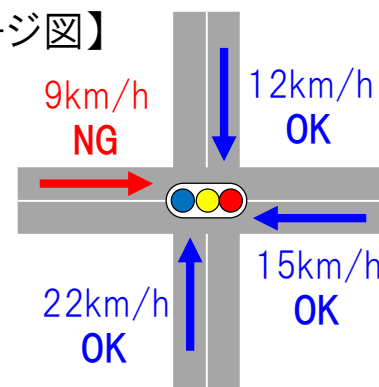
【イメージ図】



指標②

平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)

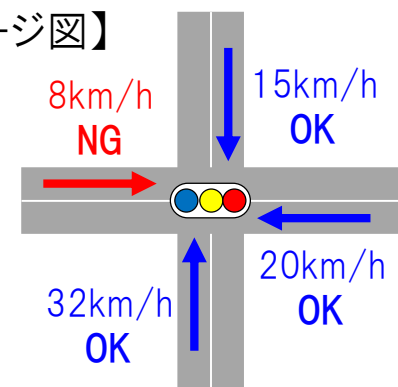
【イメージ図】



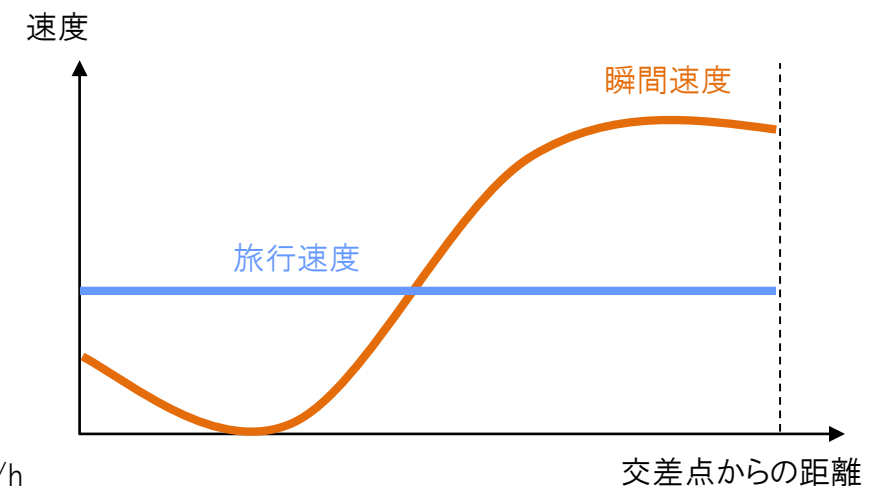
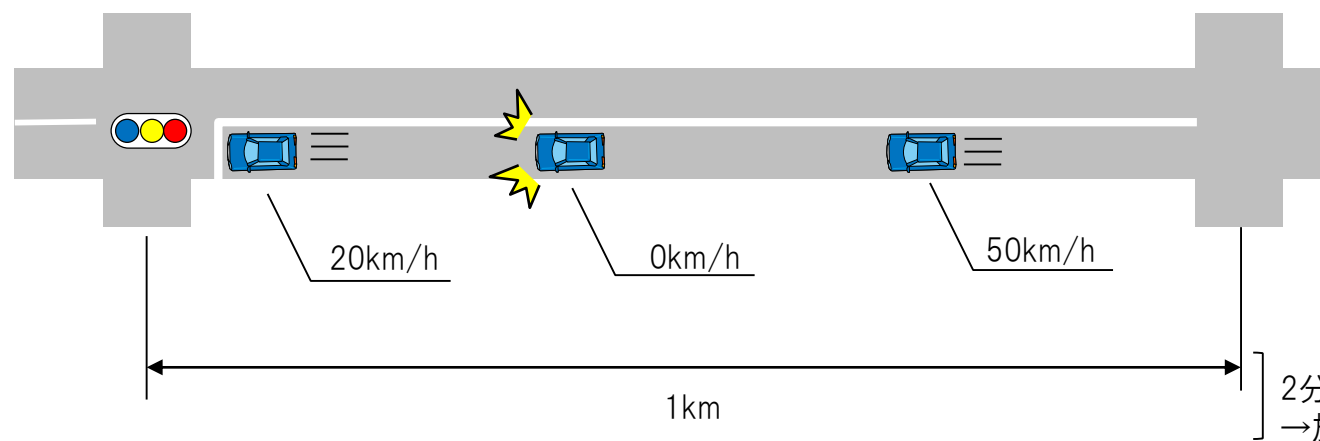
指標③

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】



旅行速度の考え方



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の追加検証

○ 評価区間長の最適化に関する分析結果を補足する検証(p6)

2) 新たな評価手法による検証方針

○ 新たな評価手法を用いた評価結果 (p11)

○ 新たな評価手法の今後の運用方法(案) (p25)

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2年8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の追加検証

○評価区間長は、一定の区間長以上となるよう定義した方が適切な評価が可能となるが、1kmを超える評価区間長は長すぎるため、分析結果を補足する検証を追加してはどうか。

【対応】

・評価区間長の最適化に伴い主要渋滞箇所から除外済となった交差点のうち、評価区間長が1kmを超える評価区間のある岩山交差点、上茂原交差点の2交差点について分析結果を補足する検証を行った。(p.6～p.10参照)

➤ 2) 新たな評価手法による検証方針

○新たな評価手法による分析にあたっては、該当交差点の評価結果がどうなるかを見極めたうえで、評価手法を検討した方がよい。

【対応】

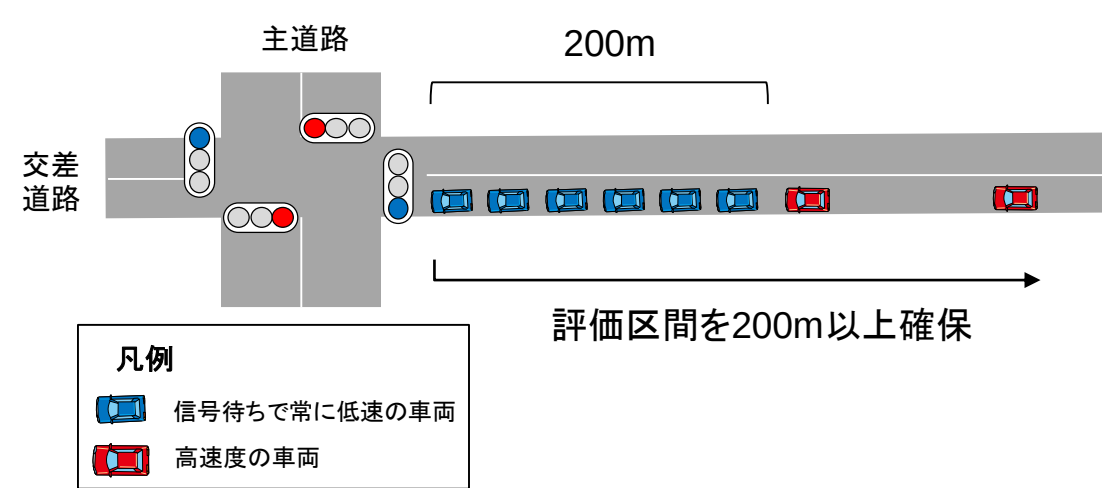
・対策後も3指標のいずれかに該当している箇所について新たな評価手法を適応し、検討を行った。(p.11～p.25参照)

4. 評価区間長の最適化の追加検証

1) 前回委員会で除外候補箇所として検討した12箇所

○県内の主要渋滞箇所279箇所で評価区間長の最適化を実施した。
○評価区間の最適化に伴い、2年連続で指標に該当しなかった11箇所を前回委員会にて除外。
※評価区間の最適化に伴い、除外候補とした交差点は12箇所あったが、御料交差点はR1に指標に該当。

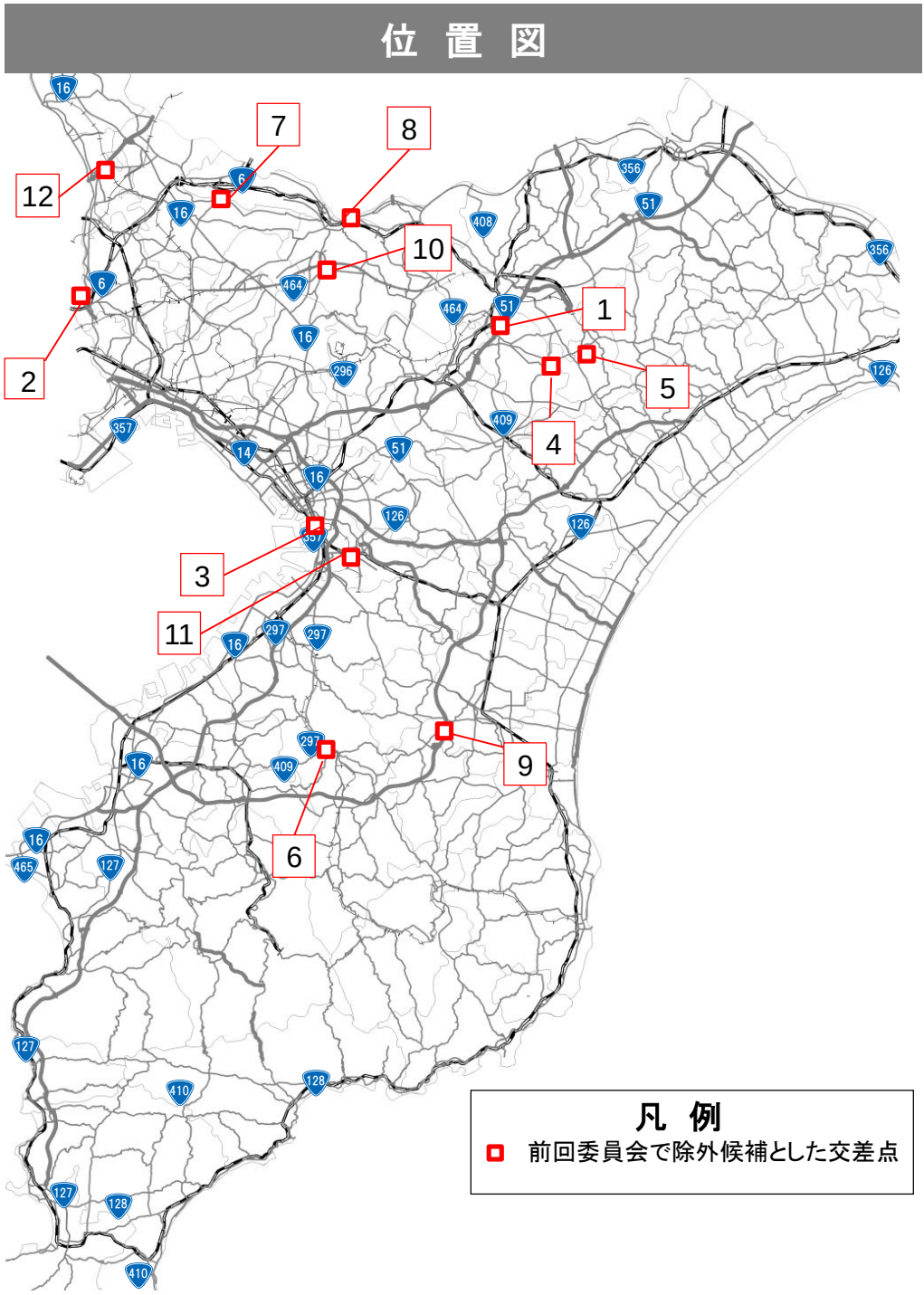
【評価区間長の最適化】



【前回委員会で除外候補とした交差点】

NO	管理者	路線名	交差点名	対策実施	指標該当状況		除外状況
					H30	R1	
1	直轄	一般国道51号	不動橋交差点	未対策	非該当	非該当	除外
2	直轄	一般国道298号	外かん葛飾大橋東交差点	未対策注)	非該当	非該当	除外
3	直轄	一般国道357号	(仮称)蘇我町2丁目西交差点	未対策	非該当	非該当	除外
4	千葉県	一般国道296号	御料交差点	未対策	非該当	該当	—
5	千葉県	一般国道296号	岩山交差点	実施済み	非該当	非該当	除外
6	千葉県	一般国道297号	米沢交差点	未対策	非該当	非該当	除外
7	千葉県	一般国道356号	消防本部前交差点	未対策	非該当	非該当	除外
8	千葉県	一般国道356号	木下東交差点	未対策	非該当	非該当	除外
9	千葉県	一般国道409号	上茂原交差点	未対策	非該当	非該当	除外
10	千葉県	一般国道464号	草深交差点	実施済み	非該当	非該当	除外
11	千葉県	塩田町萱田町線	有吉中学校前交差点	未対策	非該当	非該当	除外
12	千葉県	松戸野田線	野田市中野台交差点	未対策	非該当	非該当	除外

注) 外環千葉区間開通 (H30.6.2) の影響は長期(R1、R2)で把握



4. 評価区間長の最適化の追加検証

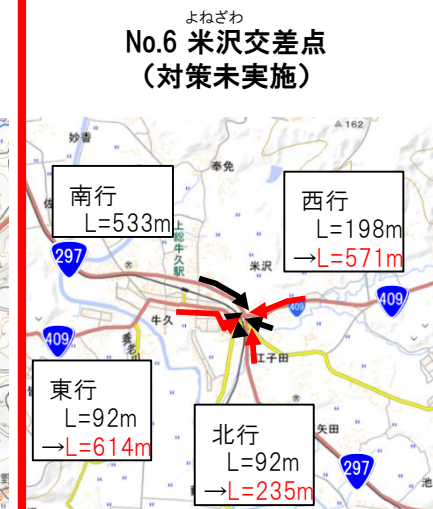
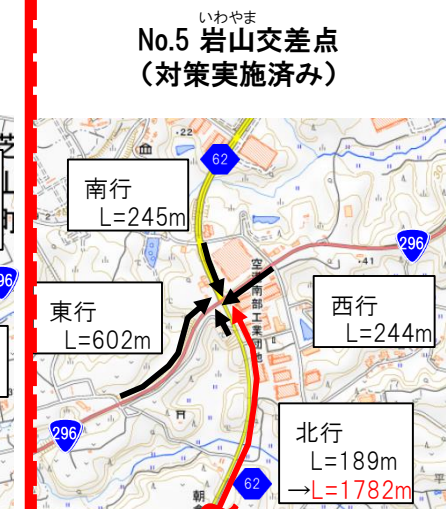
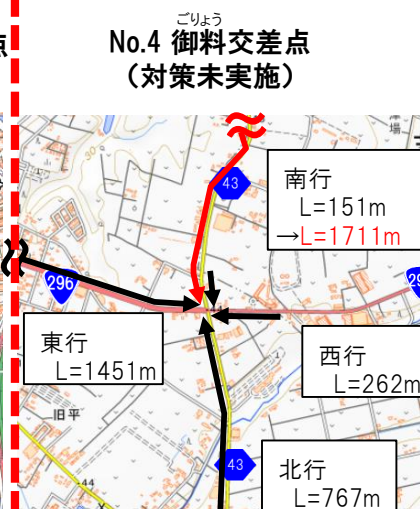
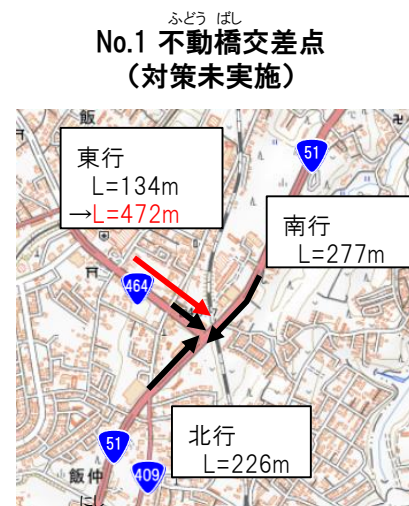
■ 2) 前回委員会で除外候補箇所として検討した12箇所の評価区間長

○評価区間の最適化後に評価区間の長さが1kmを超える箇所をうち、除外と判定した岩山交差点、上茂原交差点について追加検証を実施。

【前回委員会で除外候補とした交差点12箇所】

評価区間長が1km以上に変更
※R1で指標に該当し未除外

評価区間長が1km以上に変更
前回委員会で除外済



※ 赤字が評価区間長を見直した方向

評価区間長が1km以上に変更
前回委員会で除外済

※ 評価区間は、デジタル道路地図(DRM)のリンク(主要交差点間等)を基本に設定しており対象とする交差点上流側のリンク長が長い場合は評価区間が1kmを超えることがある

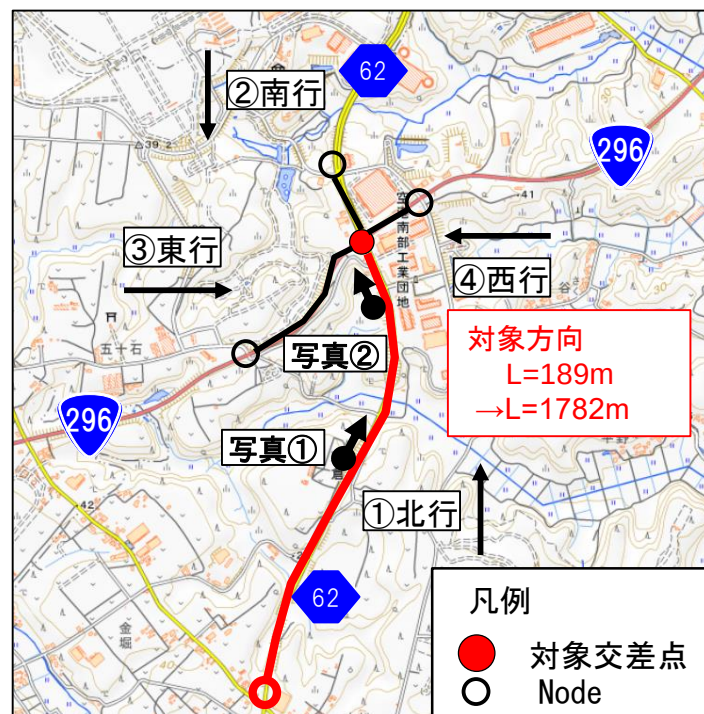
注) 外環千葉区間開通(H30.6.2)の影響は長期(R1、R2)で把握

4. 評価区間長の最適化の追加検証

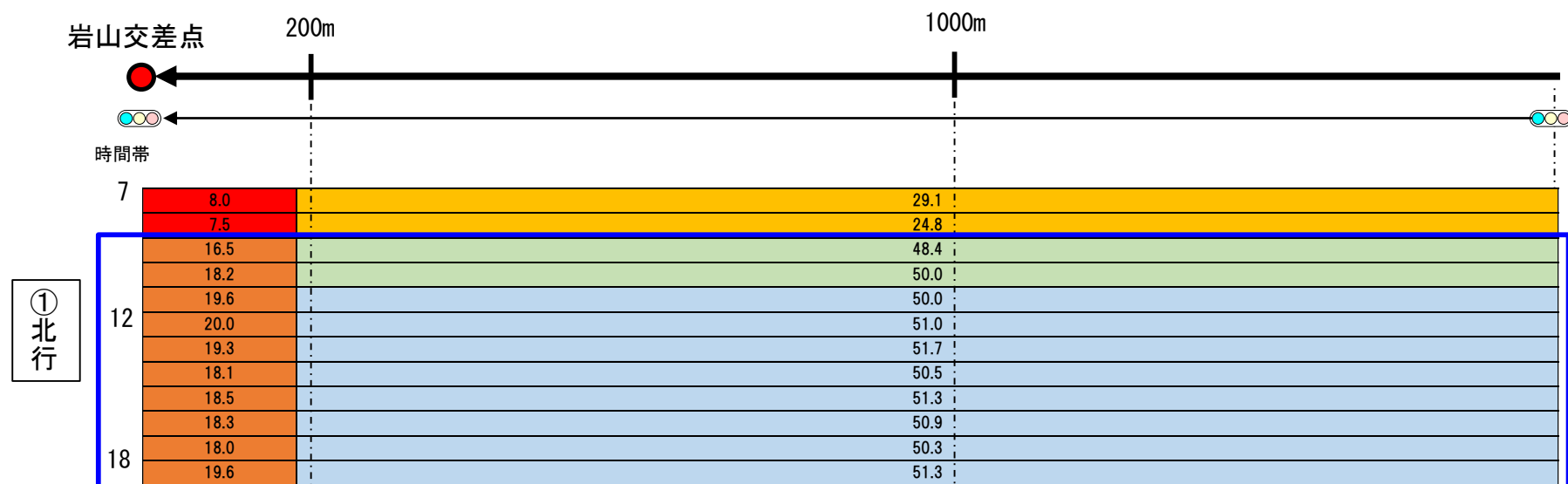
■ 3) 追加検証結果の確認(一般国道296号 岩山交差点^{いわやま})

- 朝ピーク時の7時台、8時台を除く時間帯は上流側リンクの速度が高いため、信号待ちで交差点直前に滞留しているだけで、渋滞はしていないと考えられる。
- 現地確認の結果、朝ピーク時の7時台、8時台は信号2回待ち以上となる状況が確認されたが、それ以降は信号1回待ちの範囲で運用できており、**慢性的な渋滞状況ではないと考えられるため、除外の判定は妥当とする。**

【位置図】



【対象方向の旅行速度】



ほとんどの時間帯で、旅行速度が高く※、交差点直前で滞留しているだけの状況

【現地写真】

■朝ピーク時(写真①)



■非渋滞時(写真②)



撮影日: 令和3年2月24日



※規制速度60km/h区間で、上り坂を含む区間であることを踏まえると、50km/h台であれば旅行速度が高い(渋滞していない)と考えられる

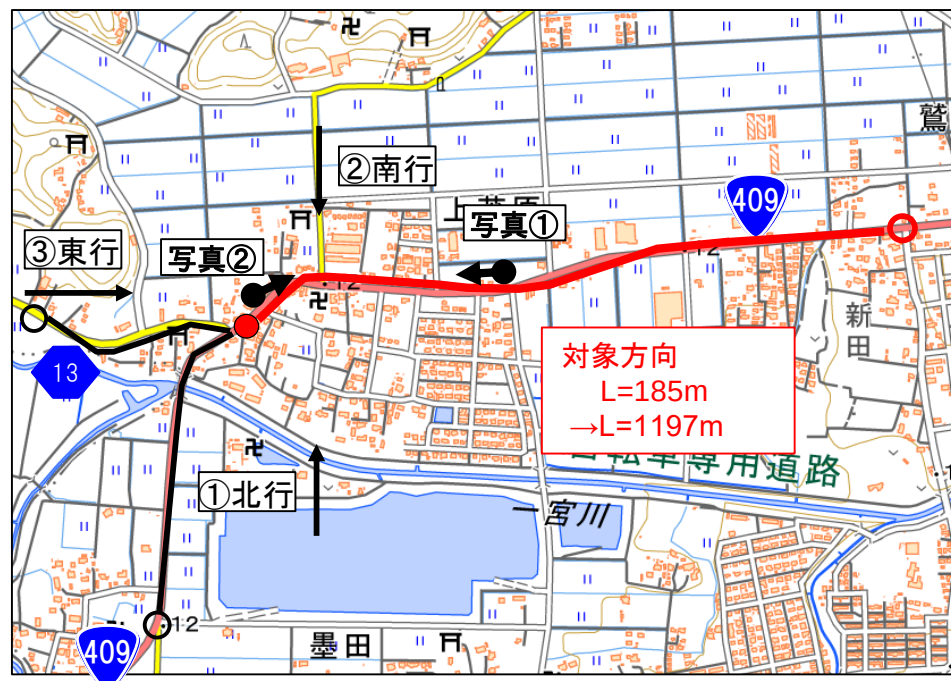
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.4~R1.12)

4. 評価区間長の最適化の追加検証

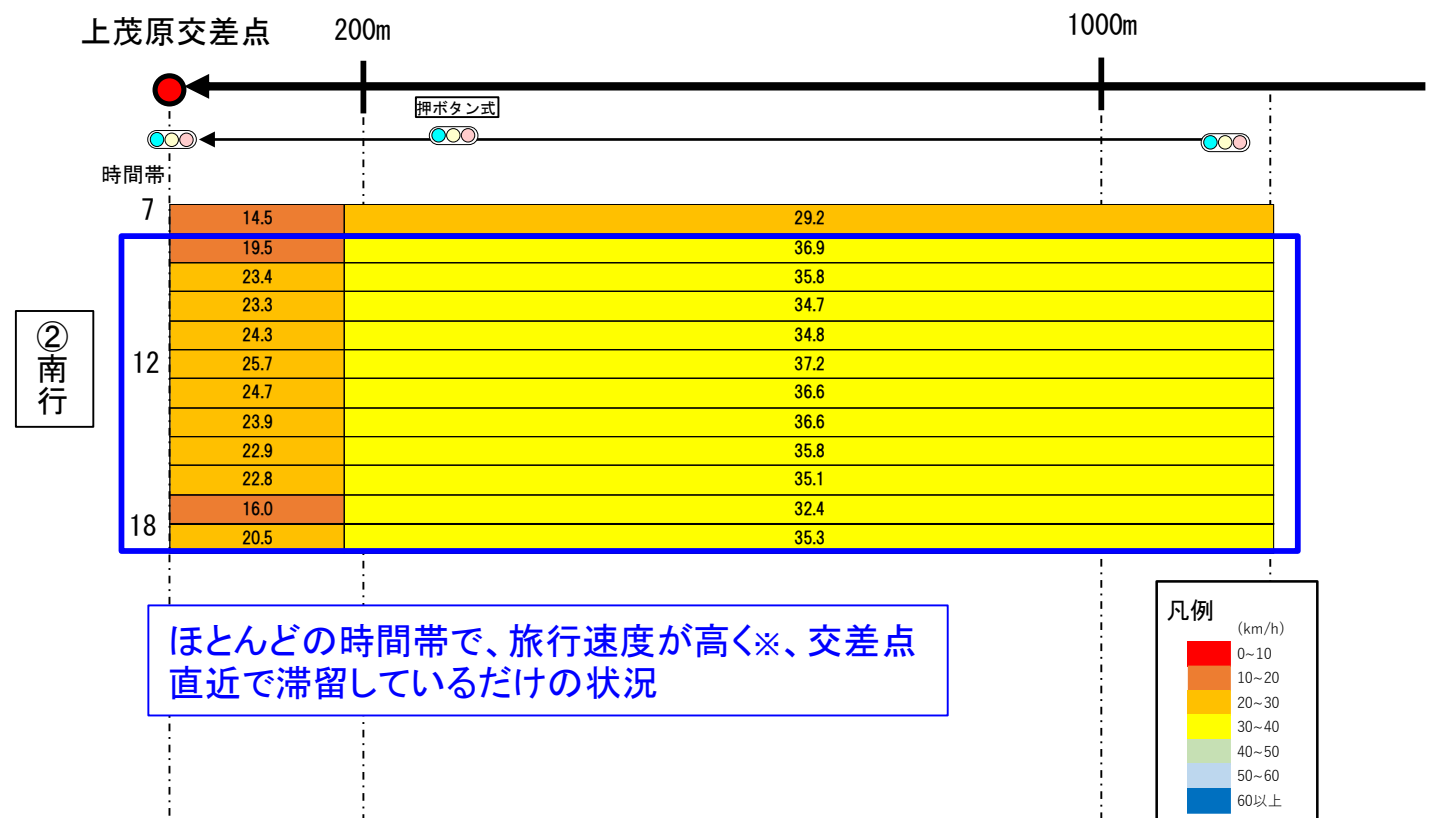
■ 3) 追加検証結果の確認(一般国道409号 上茂原交差点^{かみもばら})

- 朝ピーク時の7時台を除く時間帯は上流側リンクの速度が高いため、信号待ちで交差点直近に滞留しているだけで、渋滞はしていないと考えられる。
- 現地確認の結果、朝ピーク時の7時台は信号2回待ちが数回程度発生したが、およそ全ての時間帯で信号1回待ちの範囲で運用できており、**慢性的な渋滞状況ではないと考えられるため、除外の判定は妥当とする。**

【位置図】



【対象方向の旅行速度】



【現地写真】

■朝ピーク時(写真①)



■非渋滞時(写真②)



撮影日: 令和3年2月24日



※規制速度40km/h区間で、追い越し禁止であることを踏まえると、30km/h台であれば旅行速度が高い(渋滞していない)と考えられる

4. 評価区間長の最適化の追加検証

4) 追加検証結果と今後の運用

- 今回追加検証を行った2箇所は、朝のピーク時に混雑しているが、ほとんどの時間帯で渋滞は発生していないと考えられるため、除外の判定は妥当と評価する。
- また、評価区間長が1kmを超えていても指標に該当している箇所もあり、評価区間を長くすることで必ずしも指標に該当しなくなるわけではない。
- 以上の追加検証を踏まえ、今後は評価区間長を最適化した上でモニタリングを実施していく。

【評価区間長が1km以上で指標に該当する箇所】

■ (例)国道16号 島田台交差点



方向	R1モニタリング結果 (H31.1～R1.12)			
	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (内回り)	③船橋印西線 下り(東行)	④船橋印西線 上り(西行)
指標①※	20.0km/h	18.2km/h	12.1km/h	15.2km/h
指標②	18.8km/h	16.6km/h	9.7km/h	9.4km/h
指標③	17.2km/h	13.5km/h	8.5km/h	6.8km/h

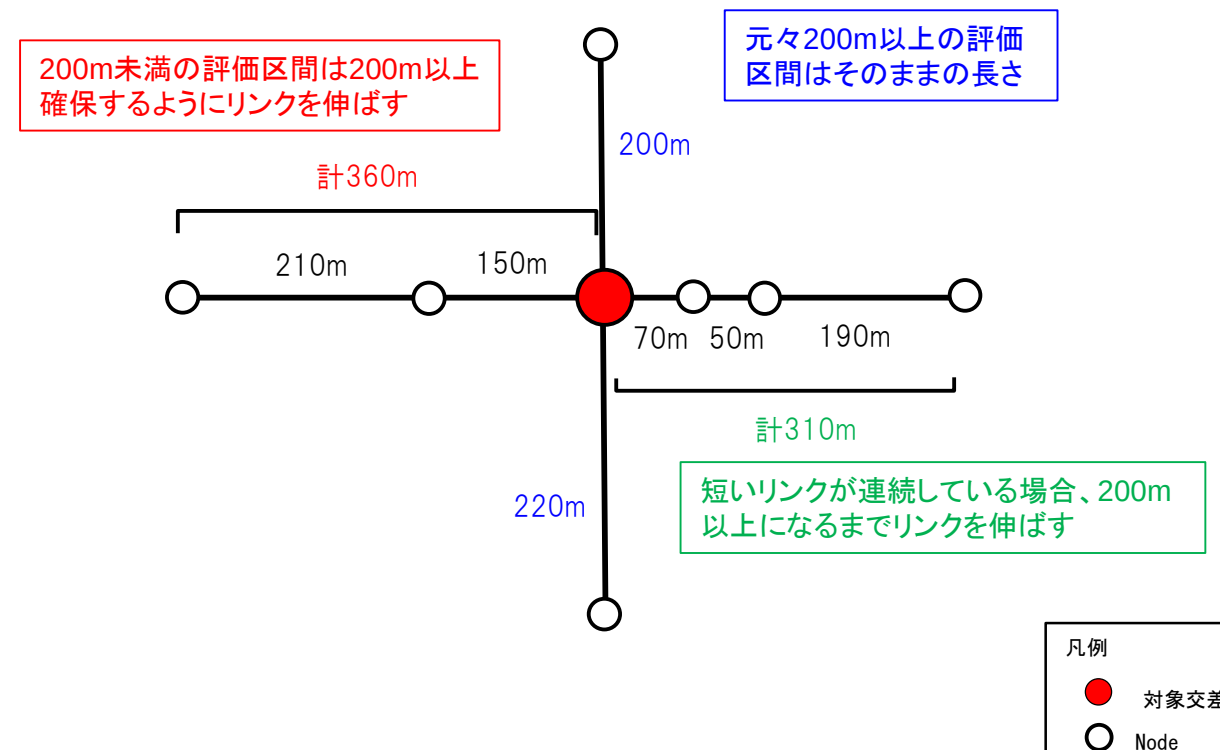
※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

評価区間長1km以上でも指標に該当

【今後のモニタリングに使用する評価区間】

評価区間長の最適化概念図



5. 新たな評価手法による検証方針

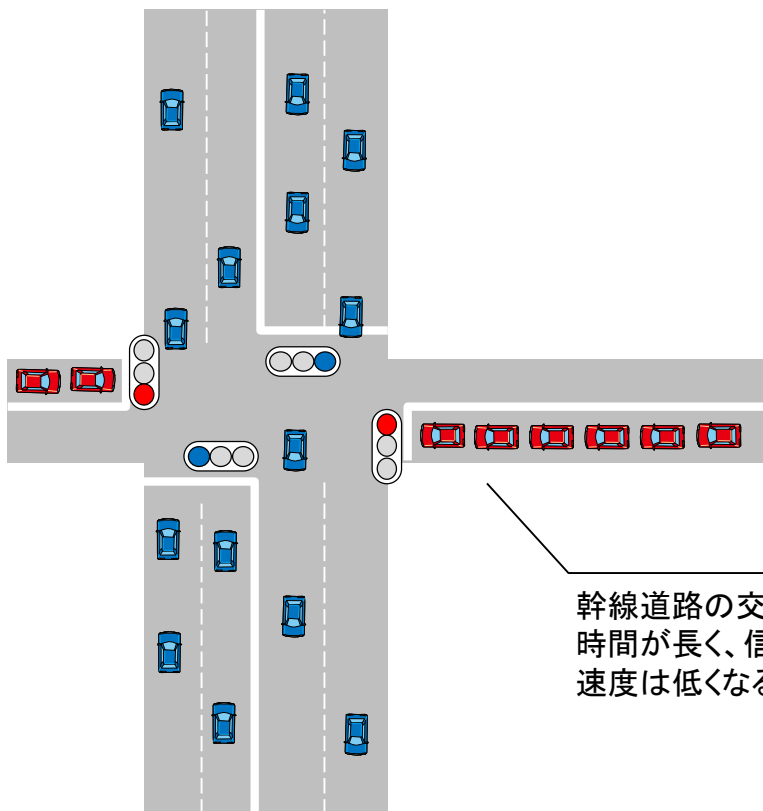
■ 1) 新たな評価手法（案）（前回委員会から再掲）

○対策効果を把握するための指標として「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。



幹線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※1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

指標①	指標②	指標③
11.0	8.0	9.0

渋滞巻き込まれ率
83%

時間帯別											
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
8.0	9.0	8.0	8.0	9.0	15.0	11.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0

対策後

指標①	指標②	指標③
21.0	9.0	11.0

渋滞巻き込まれ率
8%

時間帯別											
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
14.0	9.0	19.0	20.0	19.0	22.0	23.0	24.0	23.0	22.0	20.0	19.0

<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※2が2時間帯以内(20%未満)※1を基準とする。

※1 道路の交通容量(交通工学研究会)では混雑度1.0~1.25は「飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下。混雑が何時間も連続する可能性は非常に小さい」と評価。昼間12時間のうち2時間帯は約20%

※2 渋滞発生時間帯:1時間ごとの平均旅行速度が10km/h以下の時間帯とする

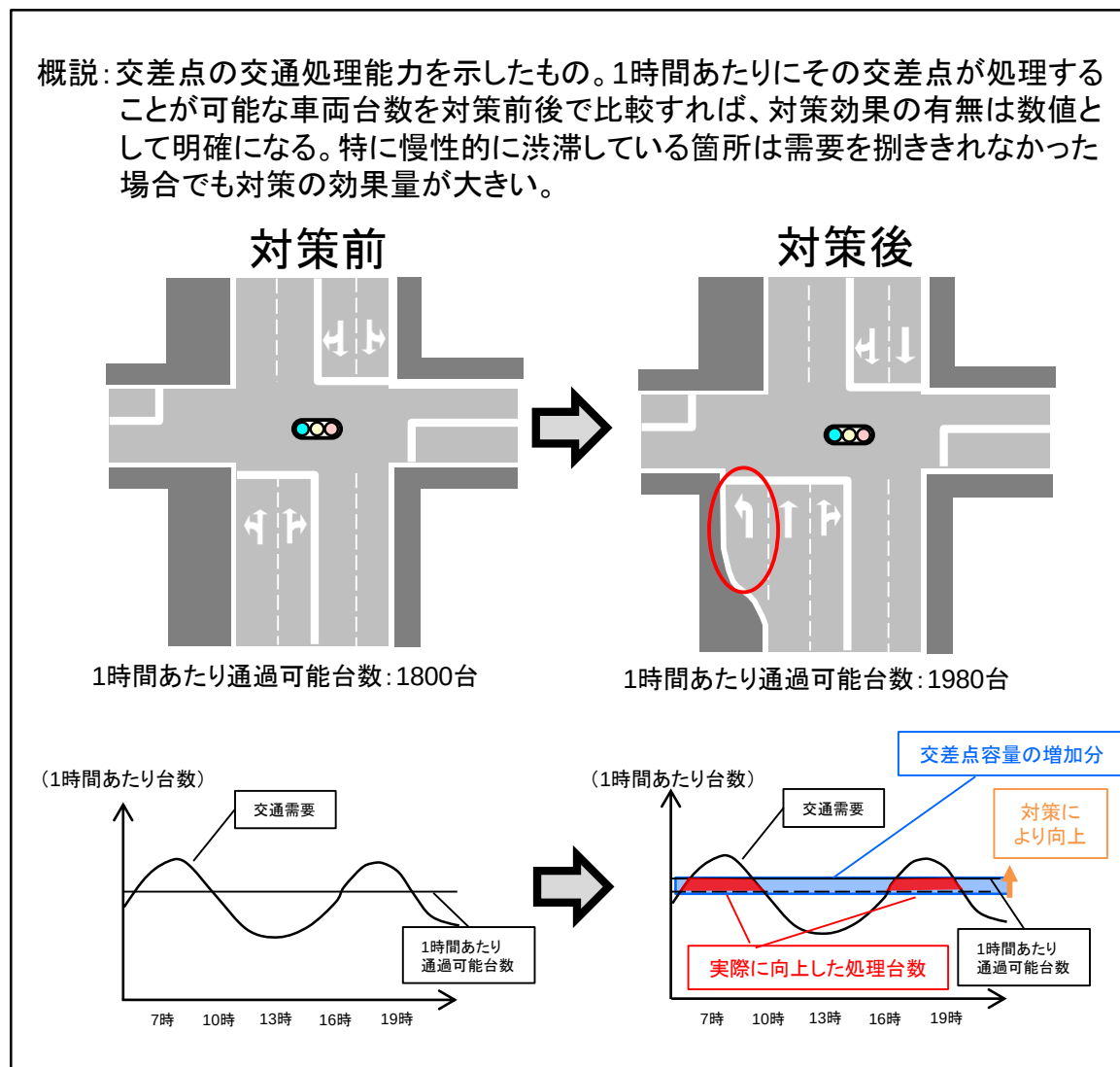
5. 新たな評価手法による検証方針

■ 1) 新たな評価手法（案）（前回委員会から再掲）

○対策効果を把握するための指標として「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)】

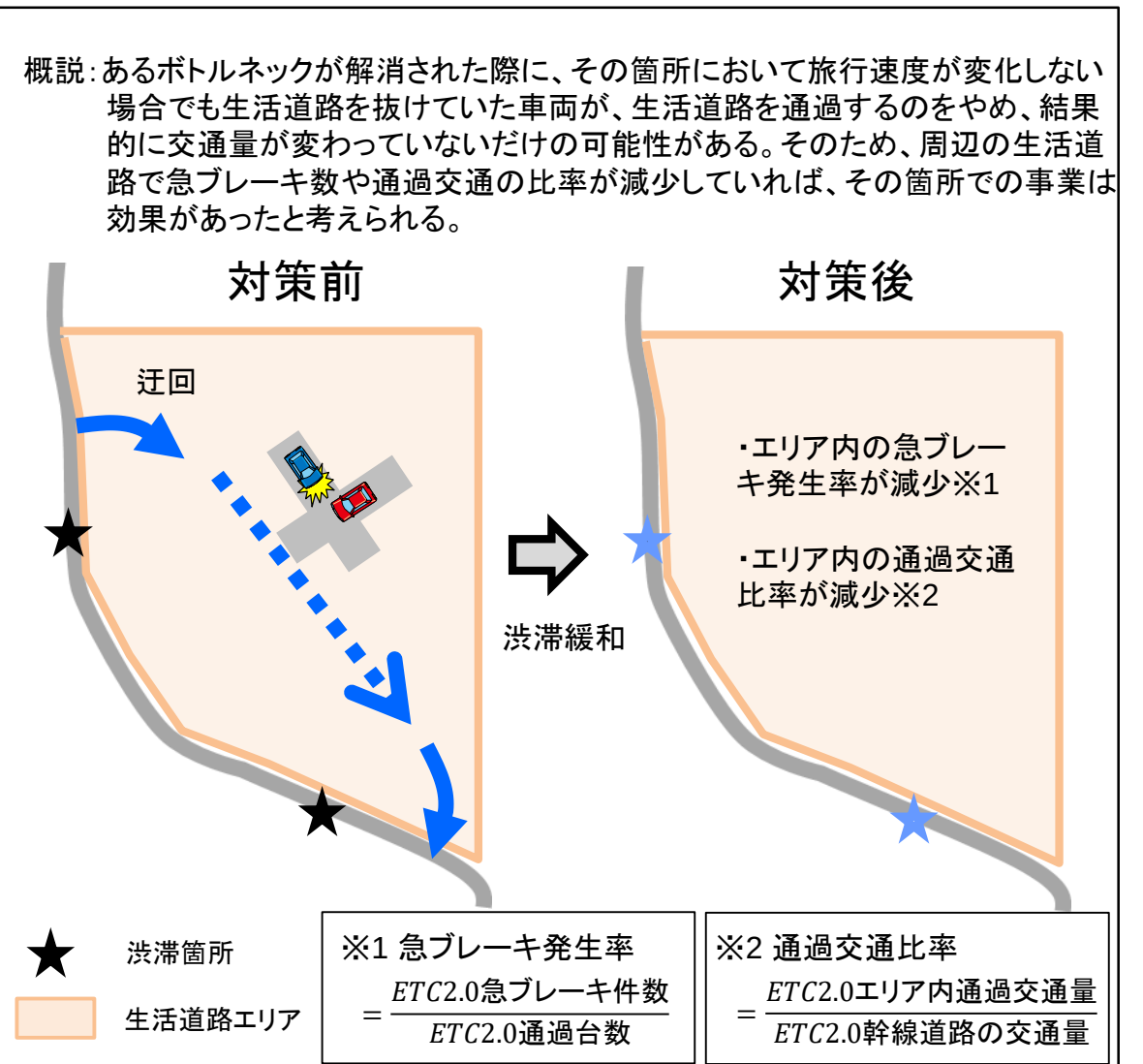
<評価手法③：1時間あたりの交差点通過可能台数>



<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。

<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>



<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。

5. 新たな評価手法による検証方針

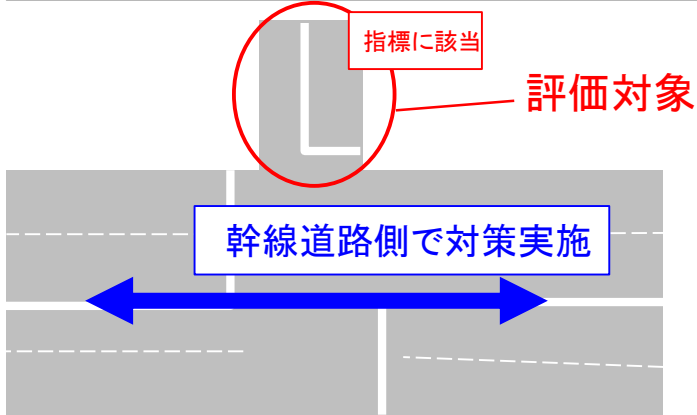
■ 2) 評価対象箇所

○新たな評価手法の適用は主要渋滞箇所の指標該当状況や対策内容等による。

【新たな評価手法の適用】

<評価手法①：信号2回待ち以上となる割合>

国道16号や国道357号、国道14号といった主要な幹線道路の幹線道路側の対策を実施し、交差道路側が指標に該当する場合、交差道路側を対象として評価。

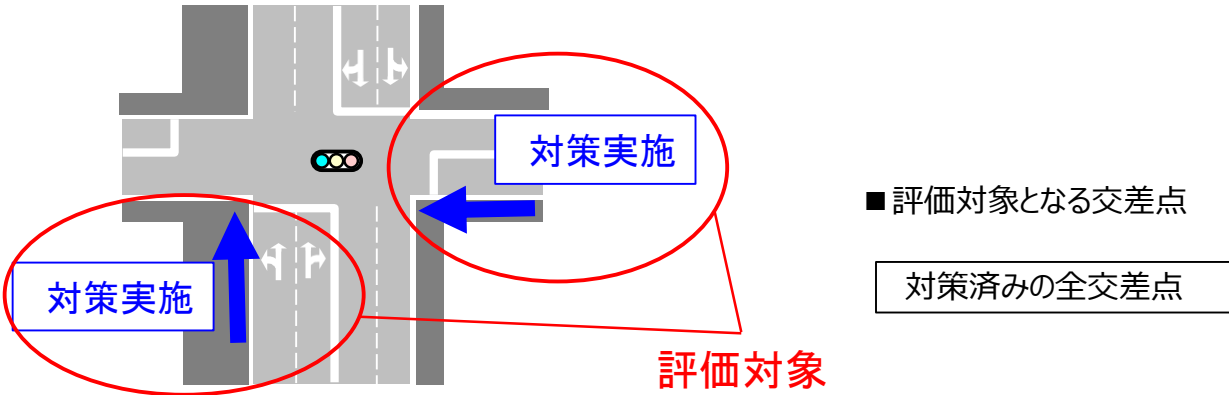


■ 評価対象となる交差点

路線名	交差点名
国道357号	登戸交差点
国道357号	ボートアリーナ前交差点
国道357号	千葉西警察入口交差点
国道357号	稲毛浅間神社前交差点
国道16号	勝田台団地入口交差点
国道14号	市川駅入口東交差点

<評価手法②：渋滞巻き込まれ率(遭遇率)>

対策実施方向の平日12時間を対象として評価。

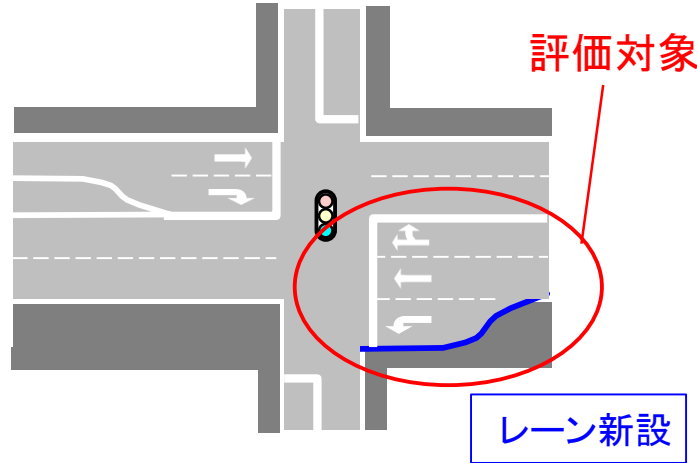


■ 評価対象となる交差点

対策済みの全交差点

<評価手法③：1時間あたりの交差点通過可能台数>

右左折レーンの新設箇所の対策実施方向を対象として評価。

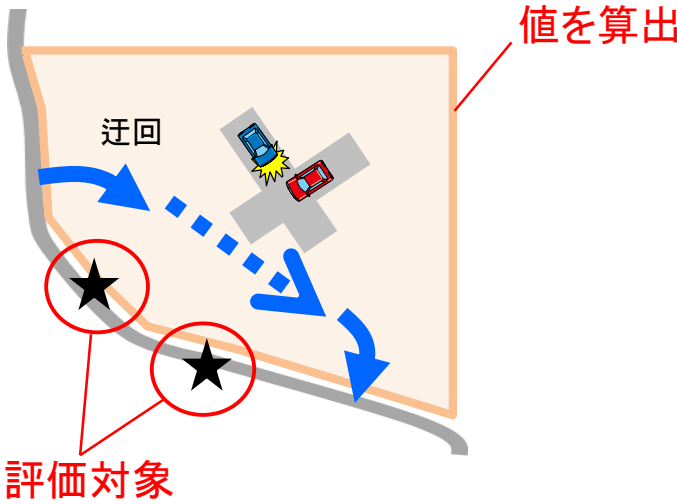


■ 評価対象となる交差点

路線名	交差点名
新港横戸町線	黒砂橋交差点
国道16号	穴川インター交差点
国道126号	加曾利交差点

<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>

渋滞箇所を回避することで、生活道路に交通が流入していたと想定されるエリア等で値を算出して評価。評価の対象は、迂回の要因となった主要渋滞箇所。



■ 評価対象となる交差点

路線名	交差点名
国道357号	登戸交差点
国道357号	ボートアリーナ前交差点
国道357号	千葉西警察入口交差点
国道357号	稲毛浅間神社前交差点

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 2) 評価対象箇所

○対策後も3指標のいずれかに該当している27箇所について、新たな評価手法を適用可能な箇所で評価を実施。

【対策後も3指標のいずれかに該当している箇所(27箇所)】

NO	路線名	交差点名	対策実施年	新たな評価方法の適用可否の判定								評価項目
				①信号2回待ち判定		②渋滞巻き込まれ率		③1時間あたりの交差点通過可能台数		④生活道路の急ブレーキ		
				【適用基準】 主要な幹線道路の対策を実施後、交差道路側が指標に該当		【適用基準】 対策実施済みの全交差点		【適用基準】 右左折レーンの新設を行った交差点		【適用基準】 生活道路への交通の流入の要因となっていたと考えられる交差点		
				適用可否	備考	適用可否	備考	適用可否	備考	適用可否	備考	
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25※1	—	—	△	最新状況のみ確認		—	—	—	②
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H26※1	—	—	△	最新状況のみ確認	○	左折レーン新設	—	—	②③
3	国道357号	登戸交差点	H27※1	○	本線側6車線化	△	最新状況のみ確認	—	—	○	交差点間を連続して改良しているため、4交差点をまとめて評価	①※2②④※3
4	国道357号	ポトアリナ前交差点	H27※1	○	本線側6車線化	△	最新状況のみ確認	—	—	○		①※2②④※3
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	○	本線側6車線化	○	—	—	—	○		①※2②④
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	○	本線側6車線化	○	—	—	—	○		①※2②④
7	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30	—	—	○	—	—	—	—	—	②
8	国道16号	穴川インター交差点	H28	—	—	○	—	○	左折レーン新設	—	—	②③
9	国道126号	穴川駅下交差点	H25※1	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
10	国道126号	穴川橋下交差点	H25※1	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
11	国道126号	穴川3丁目交差点	H25※1	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25※1	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
13	国道126号	加曾利交差点	H26※1	—	—	△	最新状況のみ確認	○	右折レーン新設	—	—	②③
14	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—	②
15	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—	②
16	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—	②
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	○	本線側右折レーン延伸	○	—	—	—	—	—	①②
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	R1	○	本線側4車線化	○	—	—	—	—	—	①②
19	一般国道296号	七栄東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
20	成田両国線	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
21	一般国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
22	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
23	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
24	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
25	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
26	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
27	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
合計				6	—	27(18)	()は対策前後で比較可能	3	—	4	—	—

※1 H28以前対策実施の箇所はETC2.0プローブデータのサンプル数が少ないため、評価手法②ではR1モニタリング結果による最新状況のみ分析(△および赤字) ※2 湾岸千葉地区については前回委員会で一部評価済み

※3 事業範囲が広く、事業期間も長いため全線開通後でも評価可能とした

5. 新たな評価手法による検証方針

3) 信号2回待ちの判定

- 評価手法①の「信号2回待ちの判定」を実施する箇所は6箇所。
- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、信号2回待ちとなる割合が20%以下。
- 次頁に代表箇所として市川駅入口東交差点いちかわえきいりぐちひがしの詳細を記載する。

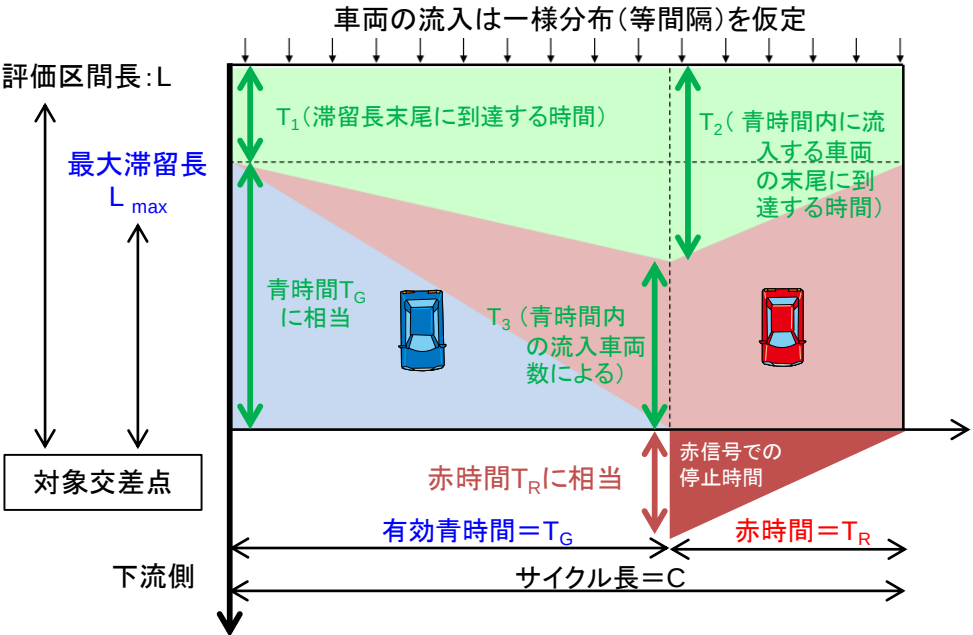
【評価手法①「信号2回待ちの判定」を行う6箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策 実施年	評価 方向	評価区 間長(m)	信号2回待ちの判定※												評価結果
							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	
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27※1	海行	377	78%	82%	68%	74%	77%	76%	79%	82%	81%	81%	82%	65%	信号2回待ちをしている 可能性が高い
					山行	438	41%	46%	49%	49%	54%	48%	53%	56%	57%	64%	57%	60%	
4	国道357号	ホトアリナ前交差点	地下立体	H27※1	海行	388	92%	96%	89%	89%	88%	87%	84%	85%	85%	88%	87%	81%	信号2回待ちをしている 可能性が高い
					山行	240	43%	50%	62%	71%	77%	63%	69%	74%	73%	73%	77%	65%	
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28	海行	461	96%	96%	88%	76%	65%	62%	62%	57%	64%	60%	70%	64%	信号2回待ちをしている 可能性が高い
					山行	325	48%	48%	56%	56%	59%	56%	60%	57%	68%	77%	91%	84%	
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28	海行	747	90%	94%	87%	88%	90%	85%	84%	83%	87%	88%	87%	88%	信号2回待ちをしている 可能性が高い
					山行	217	60%	64%	53%	51%	52%	54%	53%	53%	58%	69%	78%	68%	
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	右折レーン延伸	H30	西行	365	50%	49%	35%	44%	38%	32%	32%	30%	32%	36%	46%	36%	信号2回待ちをしている 可能性が高い
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	北行	285	20%	27%	24%	24%	28%	27%	27%	26%	27%	25%	26%	26%	信号2回待ちをしている 可能性が高い

【データ】 湾岸千葉地区:ETC2.0プローブデータ(H30.3~H31.2)
勝田台団地入口、市川駅東:ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

- 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

【信号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 $L_{max} = \frac{T_G}{T_S} \times S$

$$T_1 = \frac{L - L_{max}}{V}$$

$$T_2 = \frac{L - L_{max} \times \frac{T_G}{C}}{V}$$

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

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

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

T_S : 平均車頭時間(=2秒) S : 平均車頭間隔(=7m) V : 規制速度

5. 新たな評価手法による検証方針

3) 信号2回待ちの判定（No.18 一般国道14号 市川駅入口東交差点）

いちかわえきいりぐちひがし

- 市川駅入口東交差点は本線の国道14号の流入部は指標に該当しておらず、**交差道路側の市川市道北行**が指標に該当している。
- 信号2回待ち以上の発生割合は、全時間帯で20%以上となり、信号2回待ちの可能性が高いと考えられる。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

西行が大きく改善

交差道路側で依然として指標に該当

方向	対策前 (H30.1～H30.12)			対策後 (H31.4～R1.12)		
	①国道14号下り (東行)	②国道14号上り (西行)	③市川市道 北行	①国道14号下り (東行)	②国道14号上り (西行)	③市川市道 北行
指標①※ 平日昼間12時間平均旅行速度	20.6km/h	13.3km/h	10.9km/h	19.7km/h	21.9km/h	12.1km/h
指標② 平日ピーク時旅行速度	18.6km/h	11.4km/h	10.0km/h	17.3km/h	20.6km/h	10.1km/h
指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度	13.6km/h	9.0km/h	5.1km/h	13.3km/h	19.3km/h	6.1km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)
対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.4～R2.2)

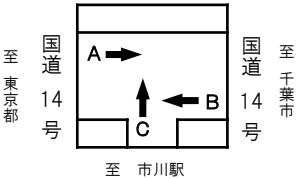
【信号2回待ちの判定】

交差道路の信号2回待ち以上の判定値

方向	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号2回待ちと判定する 旅行速度※ (km/h)
北行	130	40	30	285	12.7

【信号現示の変化】

φ	1φ		2φ		3φ	
灯器	1	2	3	4	5	6
A	G	G	Y	Y	R	R
B	G	Y	R	R	R	R
C	R	R	R	R	G	Y



	時刻	1φ		2φ			3φ			サイクル長
H30.5 (対策前)	朝	70	2	8	2	3	40	2	3	130
	昼	79	2	8	2	3	41	2	3	140
	夕	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
G = 青 Y = 黄色 R = 赤

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

方向	平日 信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
	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
北行	20%	27%	24%	24%	28%	27%	27%	26%	27%	25%	26%	26%

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

※この数値以下の場合には信号待ち2回以上が発生していると考えられる
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

【データ】JATIC交差点制御情報より 最頻値(対策前H30.5平日 対策後R1.5平日)

5. 新たな評価手法による検証方針

4) 渋滞巻き込まれ率（対策後も3指標のいずれかに該当している箇所）

- 対策後も3指標のいずれかに該当している箇所の対策実施方向の流入部について対策前後の変化を算出。
- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、渋滞発生時間帯が2時間帯以内(20%未満)。
- ^{あながわ}穴川インター交差点、^{きたはつとみえきひがし}(仮称)北初富駅東交差点の対策実施方向は対策後、渋滞巻き込まれ率が2時間帯以内となっており、一定の対策効果の発現が確認された。

【評価手法②「渋滞巻き込まれ率」の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価区間長 (m)	対策前 ※1、2		対策後 ※1、2		渋滞巻き込まれ率の変化	対策方向の昼12時間平均旅行速度の上昇 (km/h)
							対策方向の昼12時間平均旅行速度(km/h)	渋滞巻き込まれ率	対策方向の昼12時間平均旅行速度(km/h)	渋滞巻き込まれ率		
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28	東行	371	18.3	0%	15.4	0%	±0%	-3.0
					西行	252		0%		0%	±0%	
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28	東行	237	12.7	17%	15.5	0%	-17%	2.8
					西行	281		0%		0%	±0%	
7	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	右折レーン延伸	H30	西行	294	13.2	8%	10.5	33%	+25%	-2.7
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	南側IC出口	223	10.0	50%	13.7	0%	-50%	3.7
14	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	右折レーン延伸	H29	北行	385	16.4	0%	15.2	0%	±0%	-1.2
15	国道16号	スポーツセンター前交差点	右折レーン延伸	H29	南行	421	13.6	8%	11.7	42%	+34%	-1.9
16	国道357号	若松交差点	若松交差点改良	H29	西行	214	15.4	0%	11.0	50%	+50%	-4.3
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	右折レーン延伸	H30	北行	219	21.9	0%	19.7	0%	±0%	-2.2
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	西行	235	13.5	0%	21.9	0%	±0%	8.4
19	一般国道296号	七栄東交差点	成田両国BP開通	R1	東行	612	16.9	0%	19.4	0%	±0%	2.6
					西行	714		0%		0%	±0%	
					北行	1436		0%		0%	±0%	
					南行	583		0%		0%	±0%	
20	成田両国線	(仮称)七栄北東交差点	成田両国BP開通	R1	西行	649	15.2	0%	15.6	0%	±0%	0.4
					北行	269		8%		0%	-8%	
					南行	385		0%		0%	±0%	
21	一般国道464号	初富交差点	新京成連続立体化	R1	北行	1013	14.1	0%	14.7	0%	±0%	0.6
					東行	341		75%		75%	±0%	
					西行	484		8%		0%	-8%	
22	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	新京成連続立体化	R1	東行	1273	11.9	8%	17.9	0%	-8%	5.9
					西行	288		25%		8%	-17%	
23	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	新京成連続立体化	R1	南行	237	13.2	0%	13.6	8%	+8%	0.4
24	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	新京成連続立体化	R1	北行	342	15.3	0%	16.9	0%	±0%	1.6
25	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	新京成連続立体化	R1	南行	322	15.8	0%	14.3	0%	±0%	-1.5
26	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	新京成連続立体化	R1	北行	513	15.0	0%	13.7	0%	±0%	-1.3
27	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	新京成連続立体化	R1	南行	951	20.6	0%	20.8	0%	±0%	0.2

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.12,H28対策実施箇所はH28.1~H28.9)

対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 4) 渋滞巻き込まれ率（H28以前に対策実施の箇所）

○H28以前に対策を実施した箇所についてもR1時点の最新の渋滞巻き込まれ率を確認。
○黒砂橋交差点、穴川駅下交差点、穴川橋下交差点、穴川3丁目交差点、稲毛区役所前交差点では渋滞巻き込まれ率が2時間帯を超えている。

【H28以前に対策実施の箇所】

※1、2							
NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価 区間長(m)	渋滞巻き込 まれ率
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	隣接交差点改良	H25	西行	213	0%
					東行	367	0%
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H26	海行	520	67%
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27	東行	475	0%
					西行	476	0%
4	国道357号	ホトアリーナ前交差点	地下立体	H27	東行	200	0%
					西行	311	0%
9	国道126号	穴川駅下交差点	穴川C交差点改良	H25	東行	245	8%
10	国道126号	穴川橋下交差点	穴川C交差点改良	H25	東行	227	67%
11	国道126号	穴川3丁目交差点	穴川C交差点改良	H25	東行	401	92%
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	穴川C交差点改良	H25	東行	306	83%
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	西行	2170	0%

※1 平日昼間12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

※2 青字: 20%未満 (2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

5. 新たな評価手法による検証方針

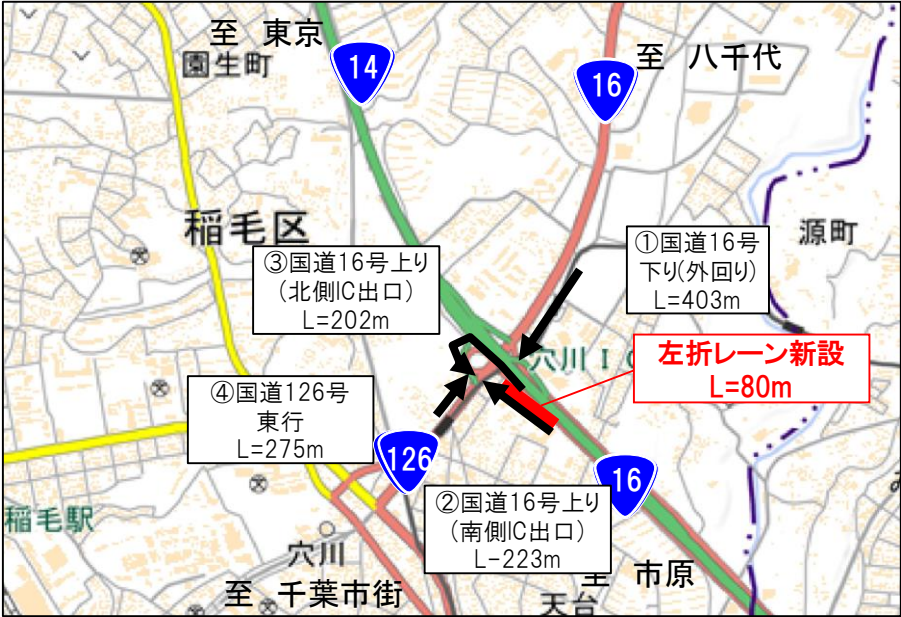
■ 4) 渋滞巻き込まれ率（No.8 一般国道16号 穴川インター交差点）

- 対策後、対策実施方向は依然として選定指標に該当するが、各指標の数値は大きく改善。
- 渋滞巻き込まれ率については、対策前は6時間帯(50%)だったのが、対策後は該当時間帯なし(0%)に改善。

【対策状況】

【方向別指標該当状況】

対策方向が大きく改善



方向	対策前 (H28. 1～H28. 9)				対策後 (H31. 1～R1. 12)			
	①国道16号 下り(外回り)	②国道16号上り (南側IC出口)	③国道16号上り (北側IC出口)	④国道126号 東行	①国道16号 下り(外回り)	②国道16号上り (南側IC出口)	③国道16号上り (北側IC出口)	④国道126号 東行
指標①※	13.8km/h	10.0km/h	15.7km/h	15.3km/h	12.4km/h	13.7km/h	11.7km/h	11.2km/h
指標②	11.7km/h	9.4km/h	14.1km/h	13.2km/h	9.7km/h	13.1km/h	11.1km/h	8.8km/h
指標③	17.2km/h	9.6km/h	6.7km/h	8.3km/h	12.2km/h	11.9km/h	3.8km/h	6.3km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 9)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率
南側IC 出口	223	10.7	9.5	11.1	10.6	9.4	9.5	10.1	9.8	10.3	9.5	9.6	10.3	10.0	50%

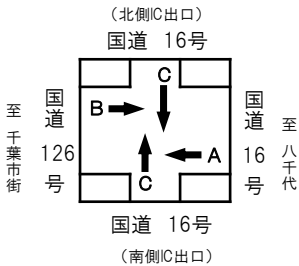
対策後(H31. 1～R1. 12)															
方向	延長	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率
南側IC 出口	223	13.8	13.1	13.2	13.1	14.1	14.1	14.3	13.8	13.8	14.1	13.8	13.8	13.7	0%

【信号現示】

Φ	1φ			2φ			3φ			4φ		
灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A	G	G	G	G	Y	R	→	Y	R			
B	G	Y	R	G	Y	R		R	←	Y	R	
C				R				G		Y	R	

H28.10	時刻	1φ			2φ			3φ			4φ			サイクル長
	朝	33	3	3	28	3	3	9	3	2	37	3	3	130
	昼	33	3	3	28	3	3	9	3	2	37	3	3	130

【データ】交通量調査結果(H28.10)



- 凡例
- G = 青
 - R = 赤
 - Y = 黄色
 - = 右折青矢
 - ← = 左折青矢

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字: 20%未満(2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.9)
対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 5) 1時間あたりの交差点通過可能台数

- 評価手法③「1時間あたりの交差点通過可能台数の判定」を実施する箇所は3箇所。
- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、交通需要を踏まえた上で1時間あたり通過可能台数が増加。
- 3箇所とも対策後に交通容量がピーク時の交通需要を上回っており、一定の対策効果の発現が確認できる。
- 次頁に代表箇所として穴川インター交差点の詳細を記載する。

【評価手法③「1時間あたりの交差点通過可能台数の判定」を行う3箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価 区間 長(m)	交通容量(pcu)		交通需要 (ピーク時)	評価結果
							対策前	対策後		
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H26※1	海行	520	1035	1192	1077	交通容量が約1.2倍に増加
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	南側IC出口	223	521	1031	565	交通容量が約2.0倍に増加
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26※1	西行	2170	809	956	849	交通容量が約1.2倍に増加

※赤字:ピーク時交通需要未満 青字:ピーク時交通需要以上
※交通需要は交通量調査結果の方向別交通量の値を基本とし、交通量調査結果が無い場合はH27センサス交通量の値を使用
※交通容量は下記の式より時間帯ごとに算出した値の12時間平均値

【(参考) 交差点通過可能台数の算出手法】

— 一直進車線の場合※1—

1時間あたりの交差点通過
可能台数
(流入1車線の場合)

=

飽和交通流率
基本値¹⁾

×

大型車混入による
補正率²⁾

×

右折車による
補正率^{3)※2}

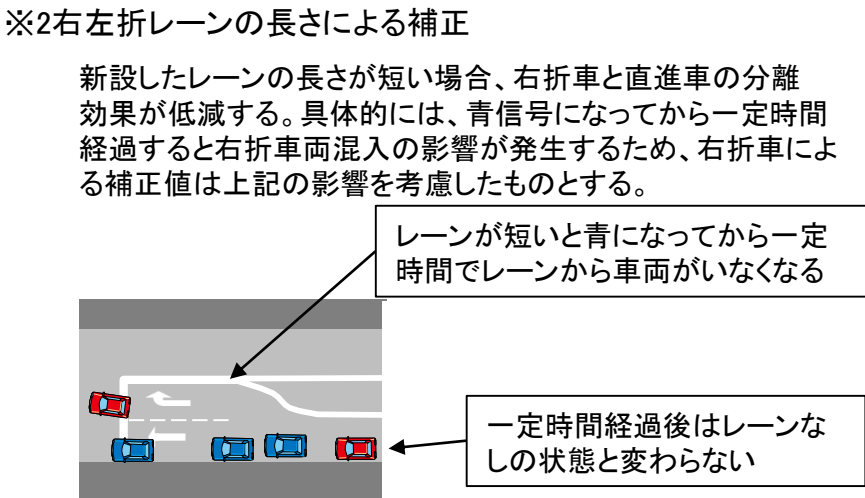
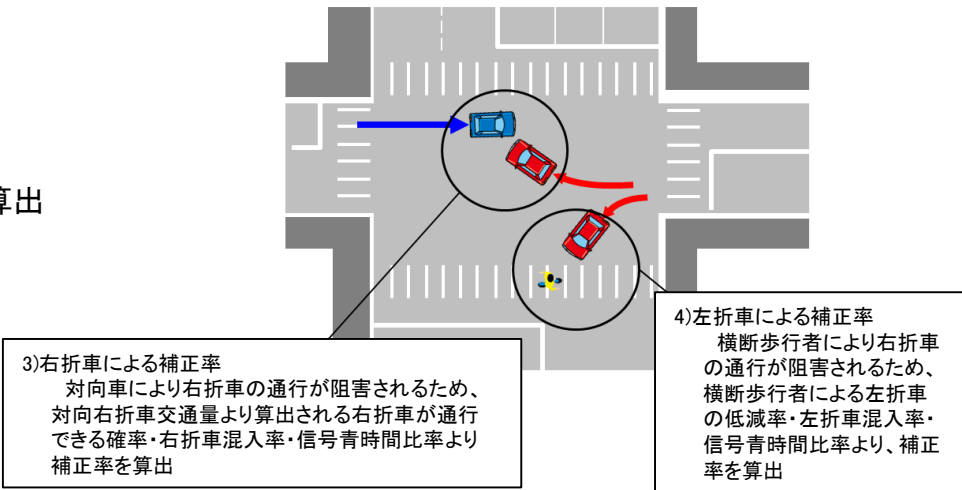
×

左折車による
補正率⁴⁾

×

信号青時間
比率⁵⁾

- 1)飽和交通流率基本値
直進車線:2,000pcu/h
右折車線:1,800pch/h
- 2)大型車混入による補正率
大型車混入率により、補正率を算出
- 3)右折車による補正率
右図参照
- 4)左折車による補正率
右図参照
- 5)信号青時間比率
青時間/サイクル長により算出



出典: 交通工学研究会 平面交差の計画と設計 基礎編 (H19.7)

※1 右折車線、左折車線については別に算定式があるが、代表として直進車線の算出手法を記載。

5. 新たな評価手法による検証方針

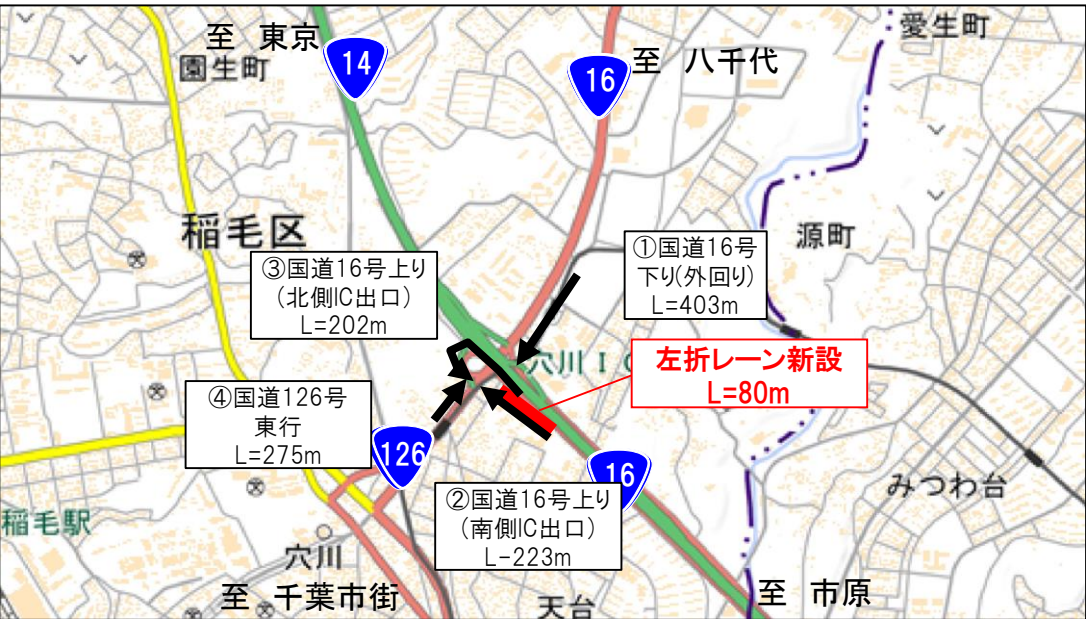
■ 5) 1時間あたりの交差点通過可能台数（No.8 一般国道16号 穴川インター交差点）

○改良後、1時間あたりの交差点通過可能台数が対策前の約2.0倍となり、全時間帯で交通需給の逼迫が解消。

【国道16号穴川インター交差点改良 開通日】

平成28年10月
左折レーン設置(2車線化)【国道16号上り(南側IC出口)】

【位置図】



【方向別指標該当状況】

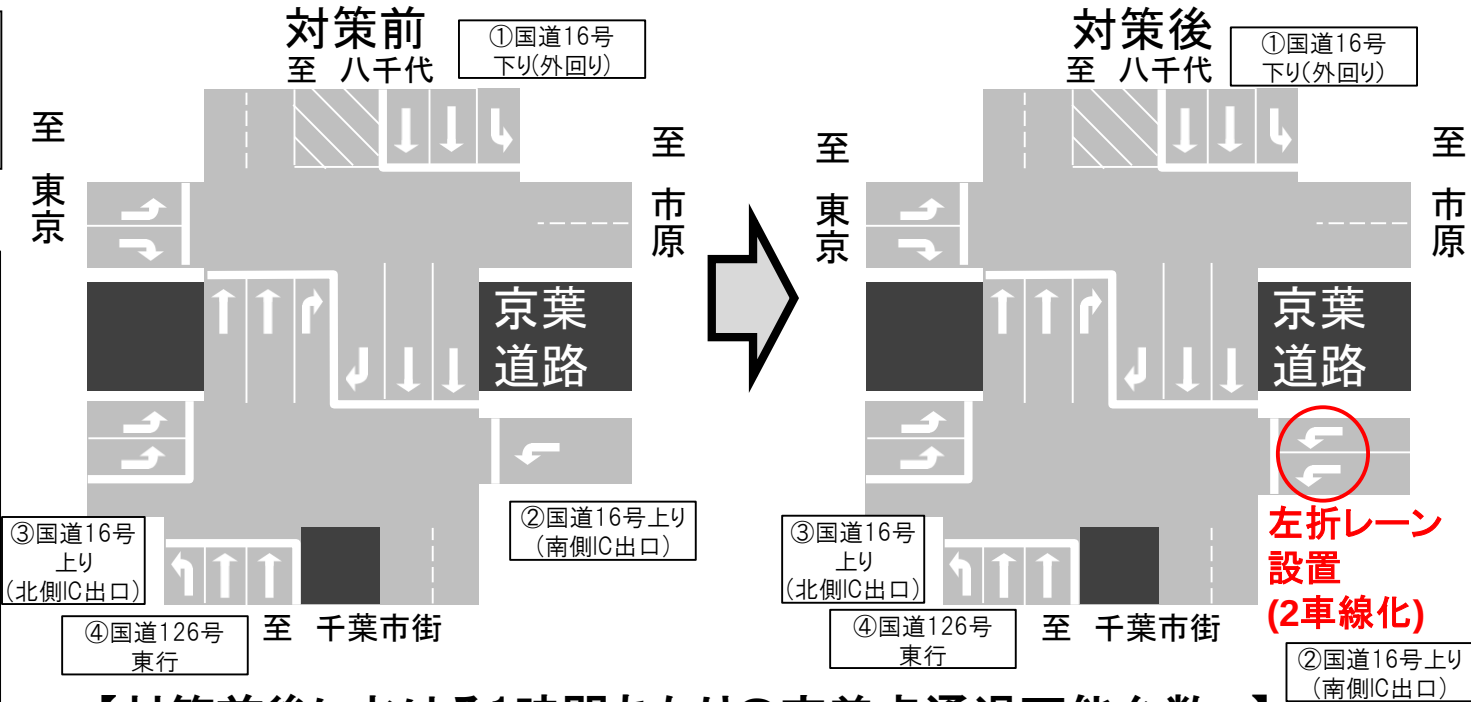
方向	R1モニタリング結果 (H31.1~R1.12)			
	①国道16号下り(外回り)	②国道16号上り(南側IC出口)	③国道16号上り(北側IC出口)	④国道126号東行
指標①	12.4km/h	13.7km/h	11.7km/h	11.2km/h
指標②	9.7km/h	13.1km/h	11.1km/h	8.8km/h
指標③	12.2km/h	11.9km/h	3.8km/h	6.3km/h

※ 指標①: 平日昼間12時間平均旅行速度(指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため指標①と表記)
指標②: 平日ピーク時平均旅行速度
指標③: 休日昼12時間5%マイル速度

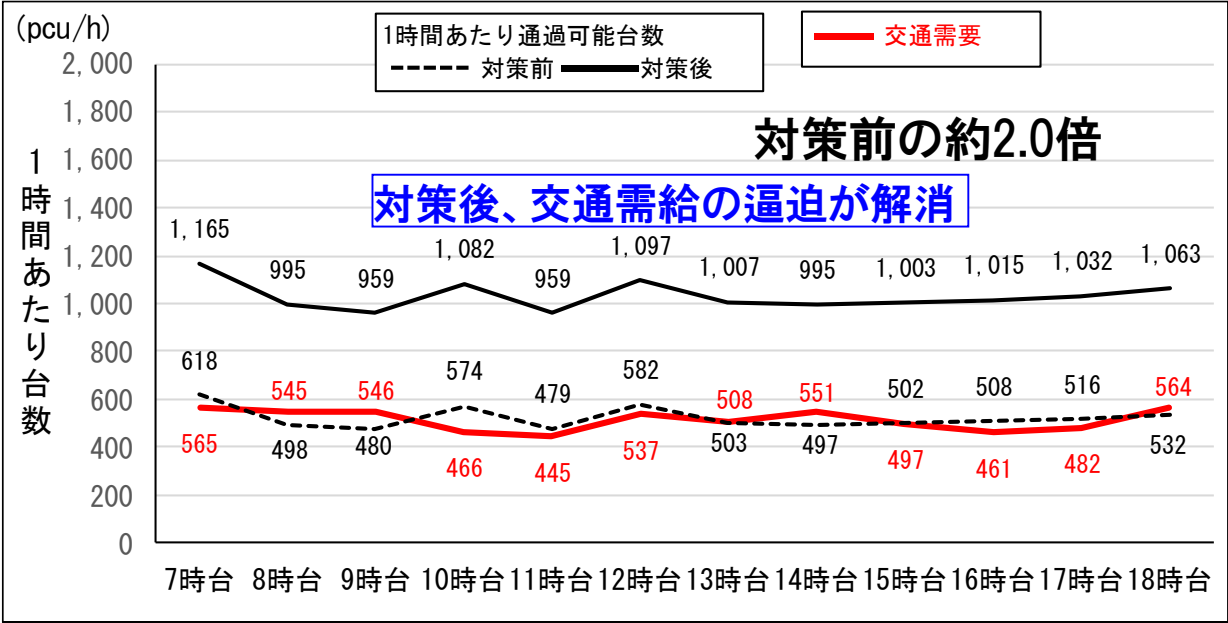
※ 赤字: 指標に該当
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

左折レーン新設
L=80m

【対策内容】



【対策前後における1時間あたりの交差点通過可能台数※】 (国道16号上り 南側 IC出口)



【データ】H27道路交通センサ
交通量調査結果(H28.10.28)

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 6) 生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率

- 評価手法④「生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率」の判定を実施する箇所は4箇所。

○「一定の対策効果が発現」とする基準は、急ブレーキ発生率および通過交通比率の減少。

○当該区間では急ブレーキ発生率、通過交通比率が共に減少しており、一定の対策効果の発現が確認できる。

○次頁に評価を実施した湾岸千葉地区のエリアについての評価結果を示す。

【評価手法④「生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率」の判定を行う4箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策前		対策後		増減		評価結果
					急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27※1	1.46	16%	0.63	13%	-57%	-3%	並行道路から国道357号へ交通転換が図られ、交通状況が改善したと考えられる
4	国道357号	ポトアリナ前交差点	地下立体	H27※1							
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28							
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28							

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H27.4)
対策後:ETC2.0プローブデータ(H30.4)

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 6) 生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率（No3～No6 湾岸千葉地区）

○改良後、国道357号並行道路の急ブレーキが約57%減少。また、通過交通比率は約3%減少。

【対策前後における急ブレーキ発生率・通過交通比率】 （国道357号並行道路：京葉線通り）

	対策前 (H27.4)	対策後 (H30.4)	増減
急ブレーキ発生率 ※1 (件/百台)	1.46	0.63	-57%
通過交通比率 ※2	16%	13%	-3%

$$\begin{aligned} \text{※1 急ブレーキ発生率} \\ &= \frac{\text{ETC2.0急ブレーキ件数}}{\text{ETC2.0通過台数}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{※2 通過交通比率} \\ &= \frac{\text{ETC2.0エリア内通過交通量}}{\text{ETC2.0幹線道路の交通量}} \times 3 \end{aligned}$$

※対策前後における急ブレーキ発生率、通過交通比率の内訳

		対策前(H27.4)		対策後(H30.4)	
急ブレーキ発生率	ETC2.0急ブレーキ件数	7	0	27	15
	ETC2.0通過台数	250	230	3,229	3,408
通過交通比率	ETC2.0エリア内通過交通量※3	250	230	3,229	3,408
	ETC2.0幹線道路の交通量※3	1,327	1,684	25,282	27,060

※3 交通量はETC2.0のサンプル数を使用

【位置図】



※当該分析では対象とする路線を1路線としたため、エリアではなく断面で評価を実施

【(参考)記者発表資料(平成28年9月12日)】

国土交通省 関東地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau

平成28年9月12日(月)
国土交通省 関東地方整備局
千葉国道事務所

記者発表資料

千葉市役所前の地下立体等開通による整備効果
－ 国道357号の交通が大幅に改善し、
救急搬送の時間短縮にも貢献－

－ 主な整備効果 －

整備効果① 国道357号に並行する市道（高洲中央港線）の交通状況が大幅に改善（P.2）
・木更津方面ではピーク時の所要時間が（千葉西警察入口交差点～ポートアリーナ前交差点間）15分から10分となり**約3割短縮**
・国道357号への転換が図られ並行する市道（高洲中央港線）の**渋滞が解消**

整備効果② 地域の救急救命活動へ貢献（P.3）
・湾岸千葉地区改良の開通により、ポートアリーナ前交差点から千葉県救急医療センターへの救急搬送時間が24分から18分となり**約3割短縮**
・救急医療の現場からも、国道357号の開通による**搬送時間の短縮から救急搬送患者の負担軽減を実感する声**を頂いています。

■千葉国道事務所のホームページ、ツイッターでも道路情報が確認できます。
ホームページ : <http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/>
公式ツイッター情報 : https://twitter.com/mlit_chibakoku/

発表記者クラブ
竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、千葉県政記者会、千葉市政記者会

問い合わせ先
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 電話 043-287-0311（代表）
副所長 近藤 誠一郎 計画課長 鶴見 剛

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
記者発表資料(平成28年9月12日)

5. 新たな評価手法による検証方針

7) 新たな評価手法による評価結果

○^{くろすなばし}黒砂橋交差点、^{のぶと}登戸交差点、^{まへ}ポートアリーナ前交差点、^{ちばにしけいさついいりぐち}千葉西警察入口交差点、^{いなげせんげんじんじやまえ}稲毛浅間神社前交差点、^{あながわ}穴川インター交差点、^{かそり}加曽利交差点、^{きたはつとみえきひがし}(仮称)北初富駅東交差点の8箇所については、新たな評価手法によって一定の対策効果が確認できた。

【評価結果】

NO	路線名	交差点名	対策 実施 年	新たな評価手法の適用可否の判定								※3 一定の 対策効 果発現
				①信号2回待ち判定		②渋滞巻き込まれ率		③1時間当たりの交差点通過可能台数		④生活道路の急ブレーキ		
				適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:0%		—	—	—	—
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H26※1	—	—	△	R1結果:67%	○	一定の対策効果あり:約1.2倍増	—	—	○
3	国道357号	登戸交差点	H27※1	○	2回待ちの可能性が高い	△	R1結果:0%	—	—	○	一定の対策効果あり: 並行道路から交通転換 が図られた	○
4	国道357号	ポ・トアリ・ナ前交差点	H27※1	○	2回待ちの可能性が高い	△	R1結果:0%	—	—	○		○
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	○		○
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	○	2回待ちの可能性が高い	○	減少:17%→0%	—	—	○		○
7	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30	—	—	○	増加:8%→33%	—	—	—	—	—
8	国道16号	穴川インター交差点	H28	—	—	○	一定の対策効果あり:50%→0%	○	一定の対策効果あり:約2.0倍増	—	—	○
9	国道126号	穴川駅下交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:8%	—	—	—	—	—
10	国道126号	穴川橋下交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:67%	—	—	—	—	—
11	国道126号	穴川3丁目交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:92%	—	—	—	—	—
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:83%	—	—	—	—	—
13	国道126号	加曽利交差点	H26※1	—	—	△	R1結果:0%	○	一定の対策効果あり:約1.2倍増	—	—	○
14	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
15	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	—	—	○	増加:8%→42%	—	—	—	—	—
16	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	増加:0%→50%	—	—	—	—	—
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	R1	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
19	一般国道296号	七栄東交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
20	成田両国線	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	減少:8%→0%	—	—	—	—	—
21	一般国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	減少:8%→0%	—	—	—	—	—
22	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	一定の対策効果あり:25%→8%	—	—	—	—	○
23	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	増加:0%→8%	—	—	—	—	—
24	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
25	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
26	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
27	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
合計				6	—	27 (18)	()は対策前後で比較可能	3	—	4	—	8

一定の対策効果発現箇所

※1 H28以前対策実施の箇所はETC2.0プローブデータのサンプル数が少ないため、評価手法②ではR1モニタリング結果による最新状況のみ分析(適応可否:△)

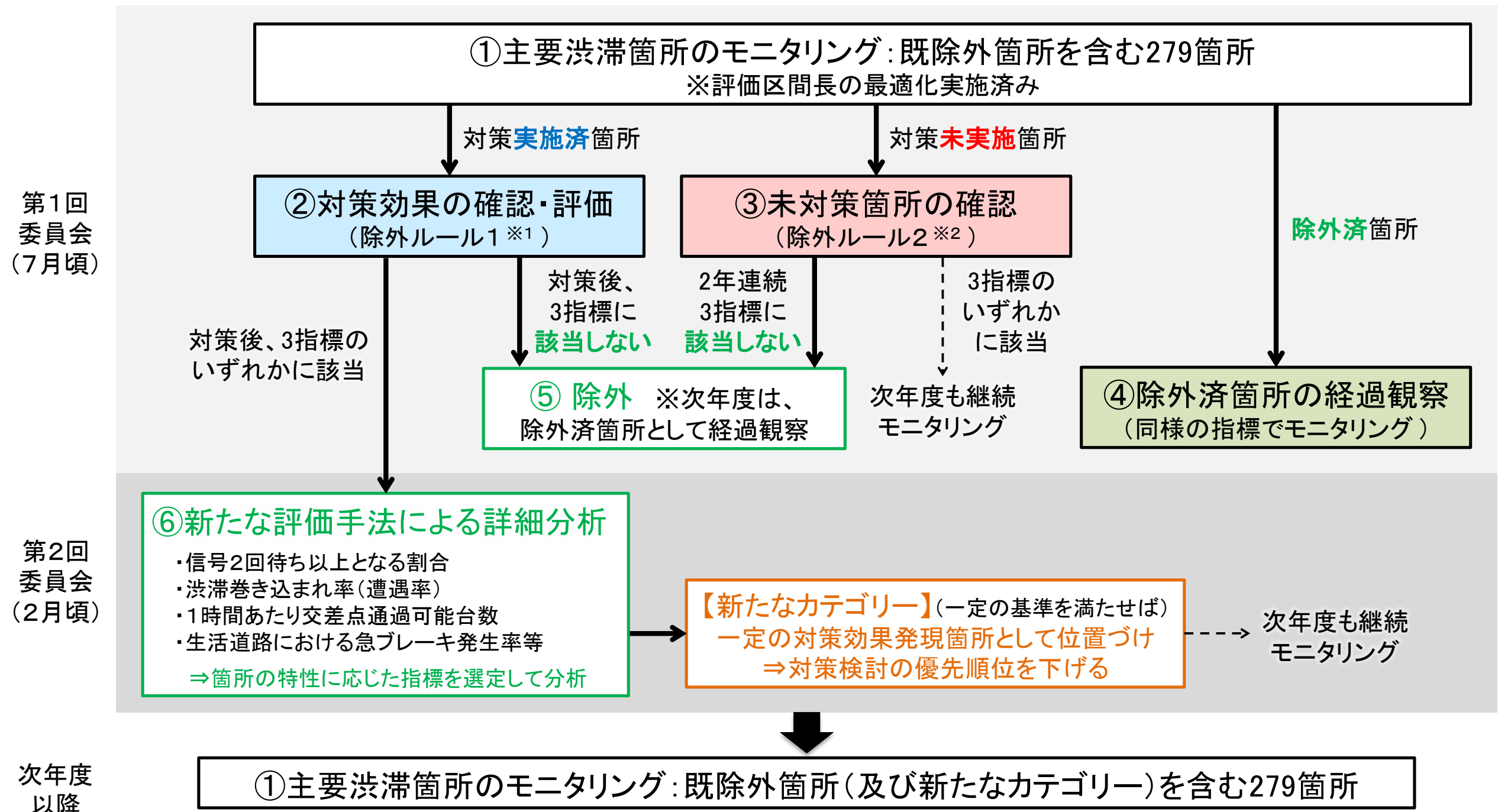
※2 青字:一定の対策効果の発現を確認した評価手法

※3 基準値に達していない場合でも旅行速度の上昇等の効果が確認できる箇所もある。また、旅行速度が変わらない箇所や低下した箇所では、他の渋滞要因や交通の変化等の可能性が考えられる

5. 新たな評価手法による検証方針

■ 8) 今後の運用方法（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て運用する。



※1 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。

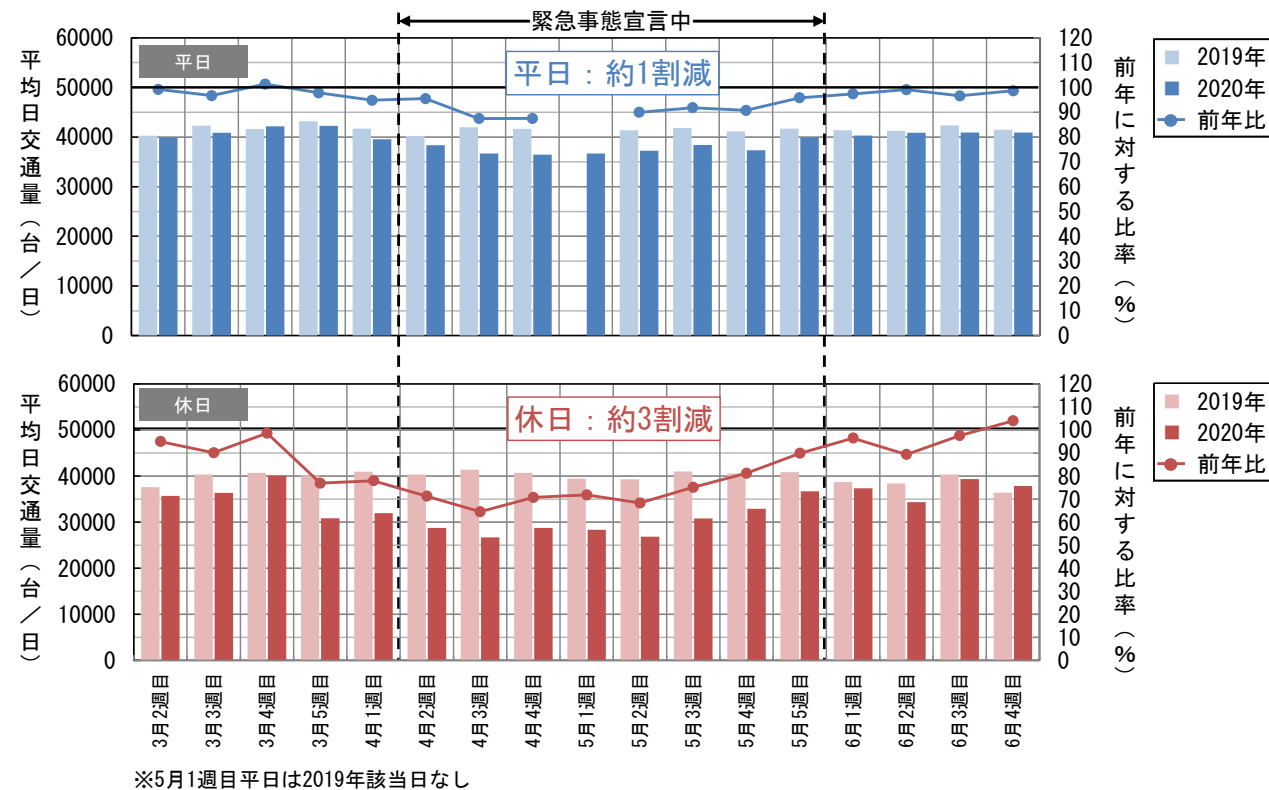
※2 除外ルール2: 未対策箇所において、2年連続で3指標に該当しない場合は主要渋滞箇所から除外する。

6. 新型コロナウイルスの影響について

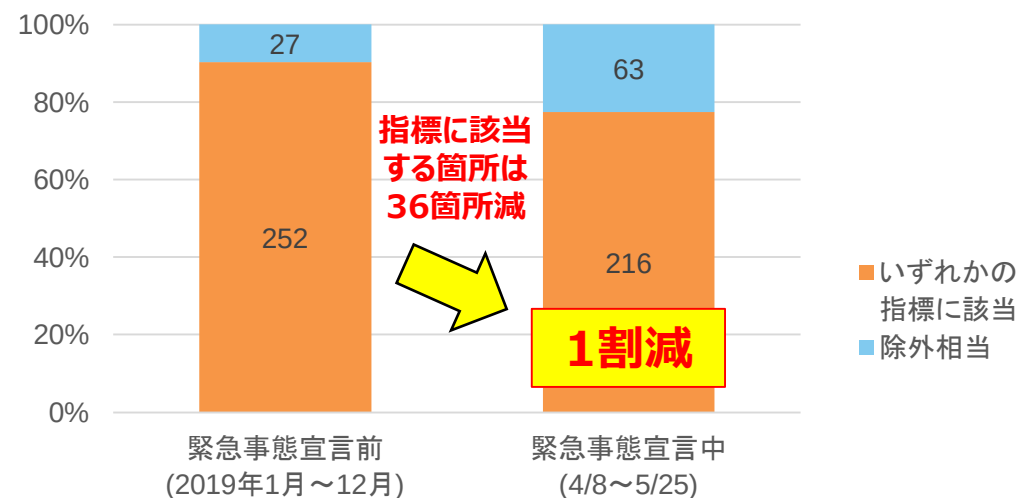
■ 1) 県内の交通量（直轄国道）前年同月比とモニタリング指標との関係（前回委員会から再掲）

- 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。

＜トラカン交通量の推移＞

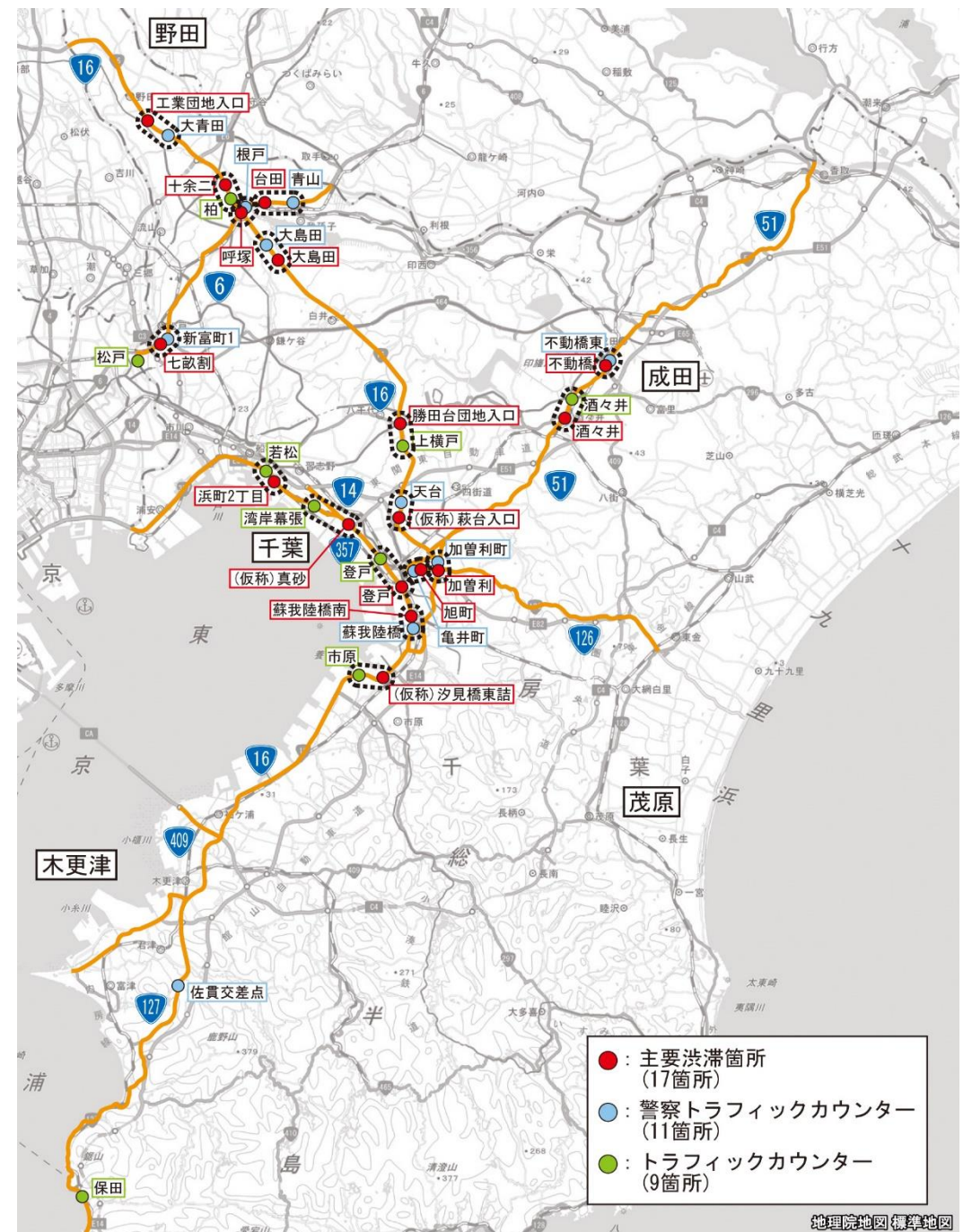


＜主要渋滞箇所におけるモニタリング指標の変化＞



【データ】国交省・警察トラカン (H31.3～R1.6,R2.3～6)
ETC2.0プローブデータ (H31.1～R1.12,R2.4～5)

＜トラカン位置と直近の主要渋滞箇所（直轄国道）＞



6. 新型コロナウイルスの影響について

2) 県内の主要渋滞箇所の3指標の変化詳細

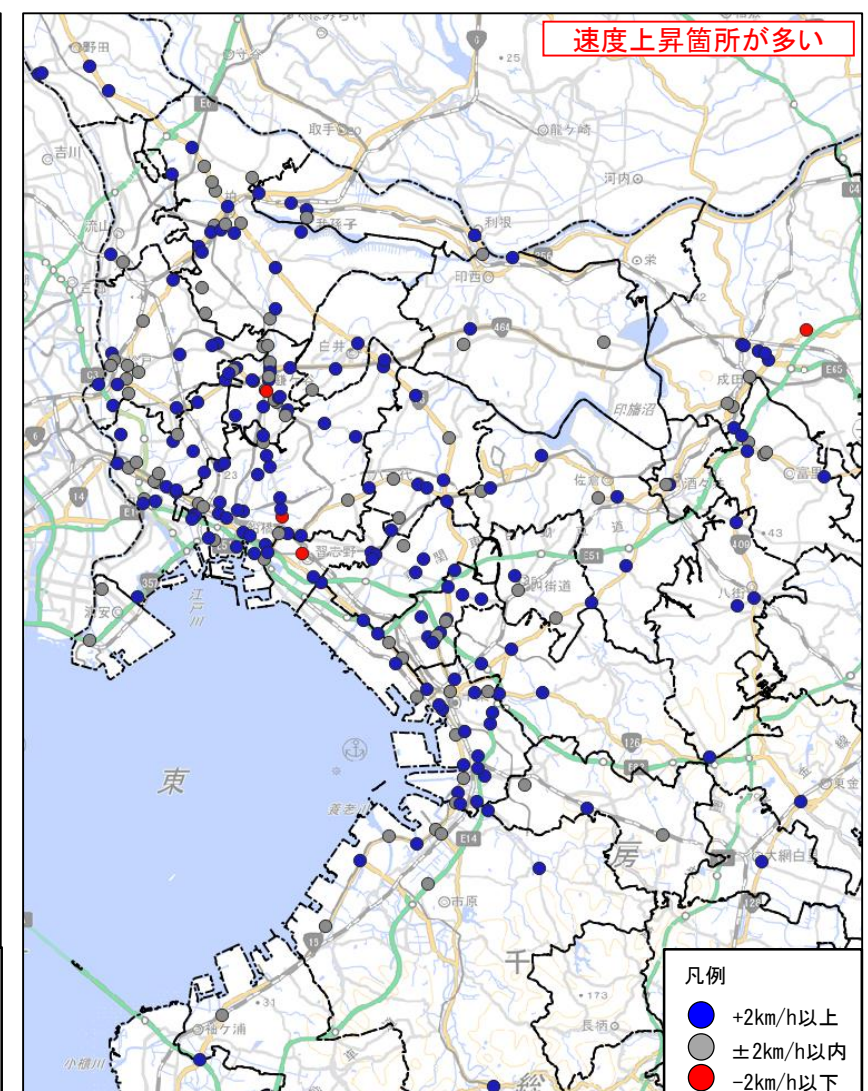
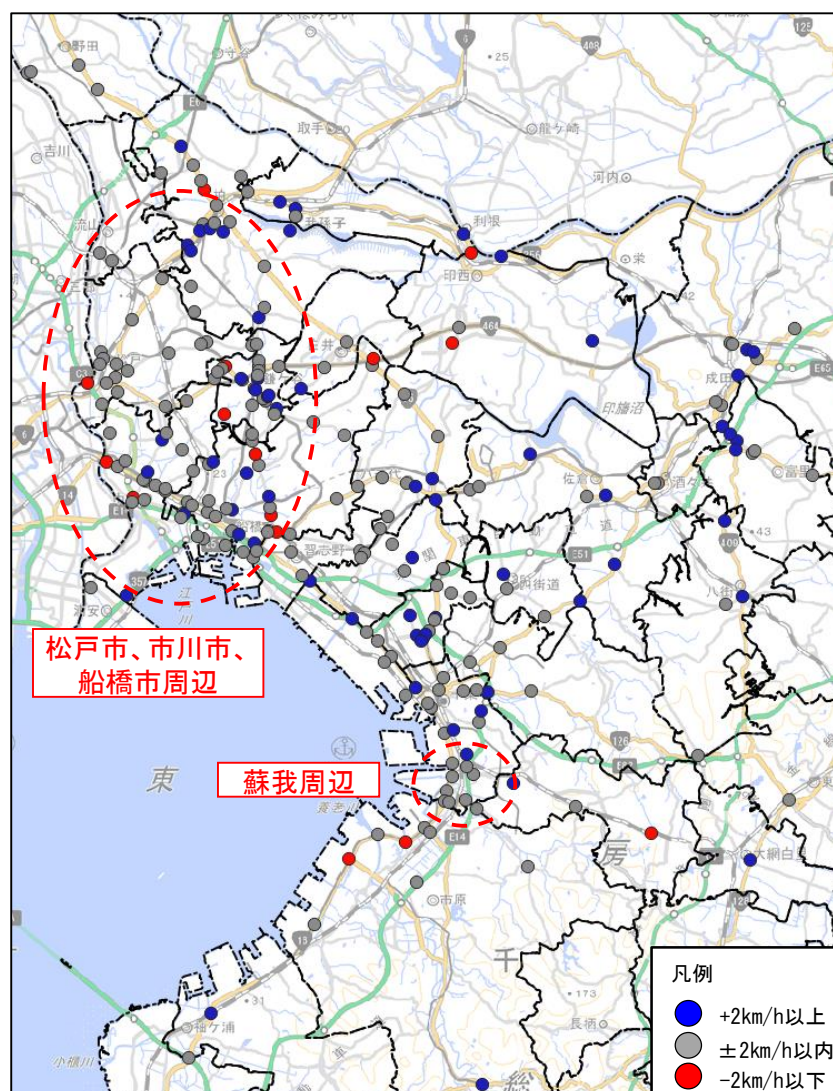
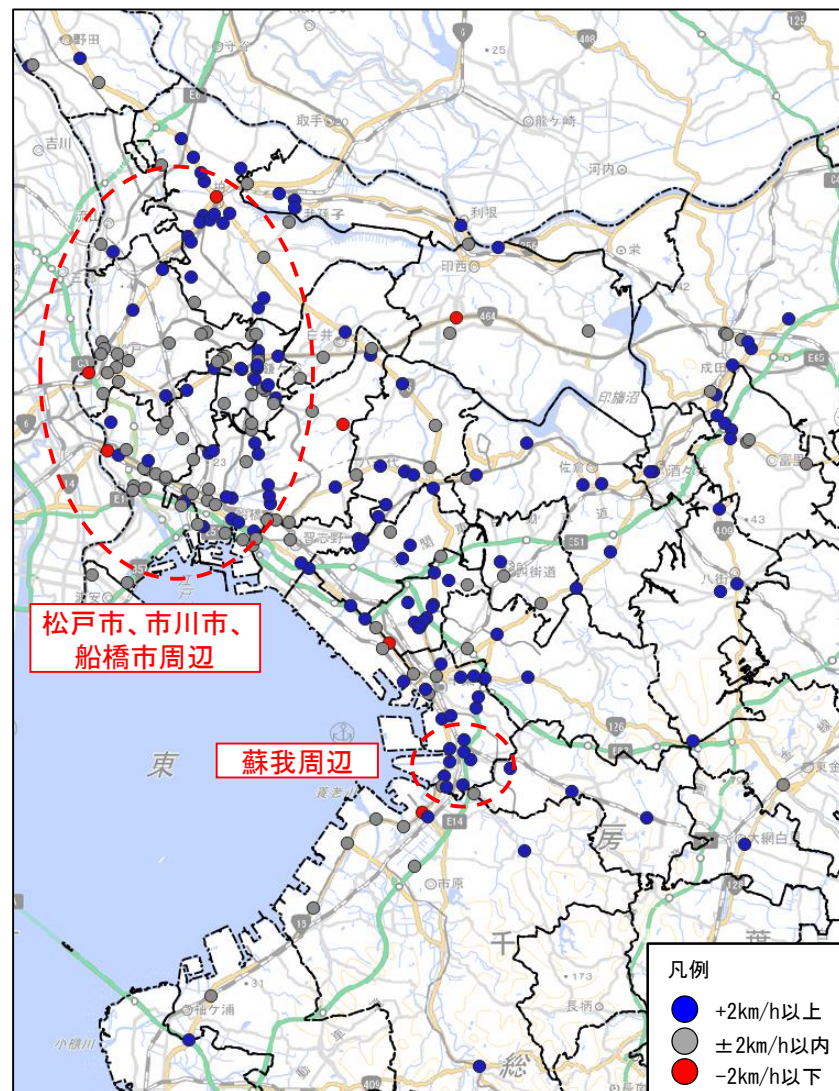
- 千葉西部、中央部の主要渋滞箇所では緊急事態宣言前と宣言中における3指標の速度変化を分析。
- ^{まつと}松戸市、^{いちかわ}市川市、^{ふなばし}船橋市では指標①②が大きく変化しない主要渋滞箇所が多くみられる。
- ^{そが}蘇我周辺では指標①は上昇しているが、指標②は大きく変化しない箇所がみられる。
- 指標①②と比較し、指標③は上昇している箇所が多くみられる。

【千葉西部、中央部主要渋滞箇所の指標ごとの変化】

■指標① 平日昼12時間平均旅行速度

■指標② 平日ピーク時旅行速度

■指標③ 休日5%タイル旅行速度



平日

休日

【データ】緊急事態宣言前:ETC2.0プローブデータ (H31.1~R1.12)
緊急事態宣言中:ETC2.0プローブデータ (R2.4.8~R2.5.25)

6. 新型コロナウイルスの影響について

3) 緊急事態期間中に除外水準に達した箇所（前回委員会から再掲）

○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	モニタリング結果※ 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 1 6 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 1 6 号	島田台交差点	17.8	9.1	8.1	20.2	10.7	12.7
④	一般国道 1 6 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 1 6 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 1 6 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 5 1 号	坂戸交差点	22.2	9.3	12.5	27.3	12.7	18.6
⑧	一般国道 5 1 号	寺台交差点	21.1	10.9	9.9	23.8	12.7	12.2
⑨	一般国道 5 1 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 5 1 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 1 2 6 号	沖入口交差点	21.1	9.1	14.7	23.7	10.1	17.3
⑫	一般国道 1 2 7 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 3 5 7 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 3 5 7 号	塩浜交差点	19.3	12.8	8.6	20.5	17.0	16.8
⑮	一般国道 1 4 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 1 2 8 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 2 9 6 号	七栄東交差点	18.9	11.0	9.6	20.1	12.4	11.1
⑱	一般国道 2 9 6 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 2 9 6 号	御料交差点	19.6	11.3	10.3	21.1	12.5	17.1
⑳	一般国道 2 9 6 号	中宿交差点	17.3	11.9	10.9	21.4	17.8	16.0
㉑	一般国道 3 5 6 号	舟戸交差点	17.5	13.4	10.5	21.4	18.3	15.6
㉒	一般国道 4 0 8 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 4 0 8 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 4 0 9 号	富里 I.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	稻荷前三差路交差点	20.8	13.0	8.6	25.1	17.4	14.6
㊱	市道	稻荷西交差点	22.4	13.6	8.2	25.7	17.0	12.1

主要渋滞箇所の指標に該当

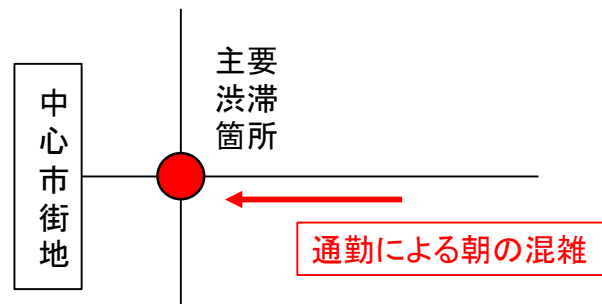
R1年 主要渋滞箇所の平均値			緊急事態宣言期間 主要渋滞箇所の平均値		
指標① 平日12時間	指標② 平日ピーク時	指標③ 休日5%タイル	指標① 平日12時間	指標② 平日ピーク時	指標③ 休日5%タイル
16.5	9.0	7.4	18.8	10.1	10.6

7. 交通需要の抑制（TDM施策）について

■ 交通需要の抑制(TDM施策)の可能性

- 交通量のコントロール(需要調整)には、**TDM(交通需要マネジメント)** という施策があり、**テレワーク**等による発生源の調整や、**時差出勤**等によるピーク時の平準化などが挙げられる。
- 今後、TDM施策の可能性について検討していく予定。ただし、TDM施策を実施するには関係機関や道路利用者の理解・協力を得る必要がある。

【交通量のコントロールのイメージ】



■ピーク時が指標にかかっている場合

時間帯別 旅行速度(km/h)											
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
14.0	9.0	19.0	20.0	19.0	22.0	23.0	24.0	23.0	22.0	20.0	19.0

↑ ↑

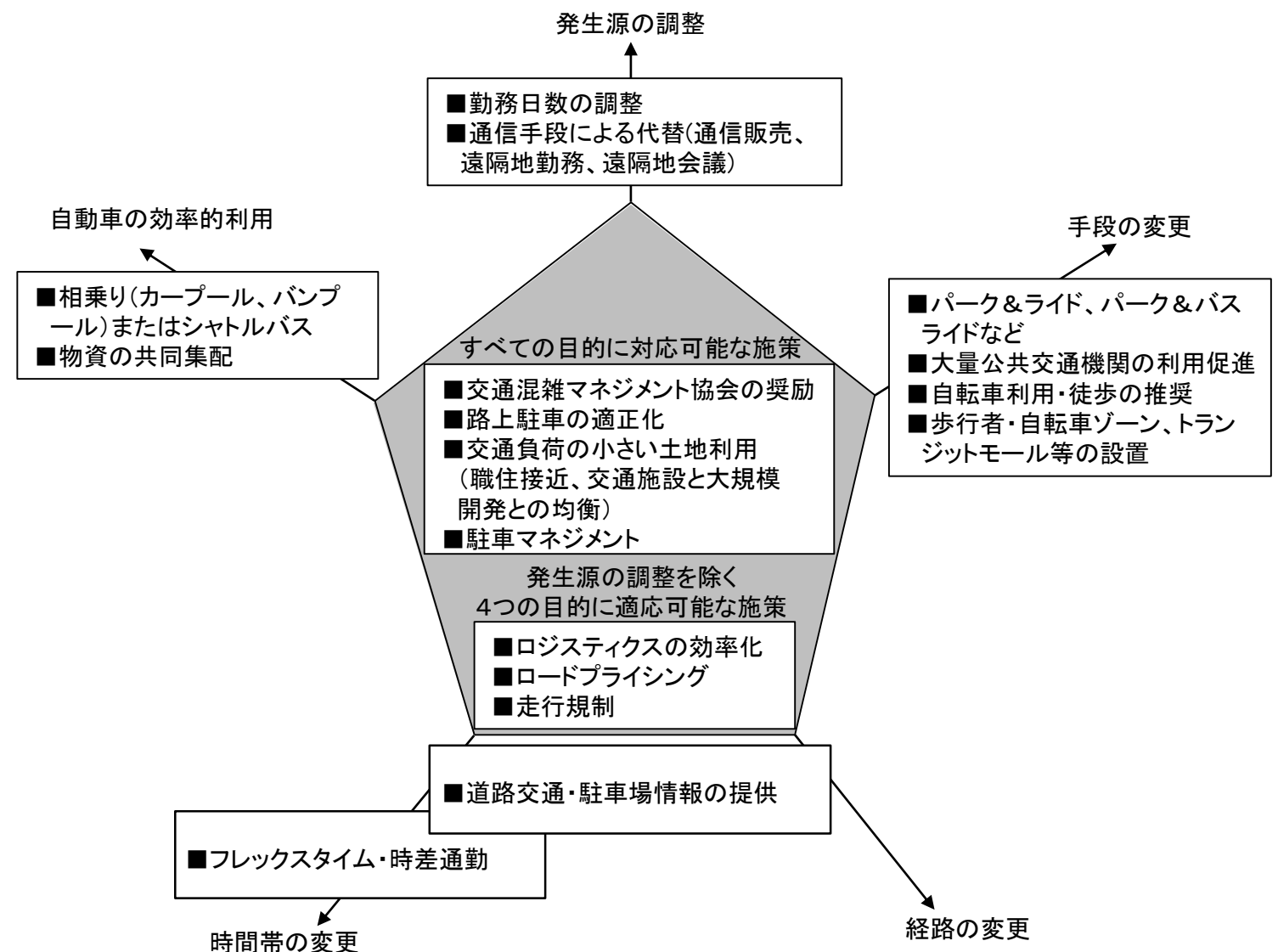
ピーク時の交通需要をコントロール
・時差出勤によるピーク時の平準化



■TDM施策により、渋滞を解消

時間帯別 旅行速度(km/h)											
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
12.0	11.0	16.0	20.0	19.0	22.0	23.0	24.0	23.0	22.0	20.0	19.0

【TDM(交通需要マネジメントの代表手法)】



8. 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

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 →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、規格の高い新たな道路ネットワークが必要であることを確認。 →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。

8. 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。

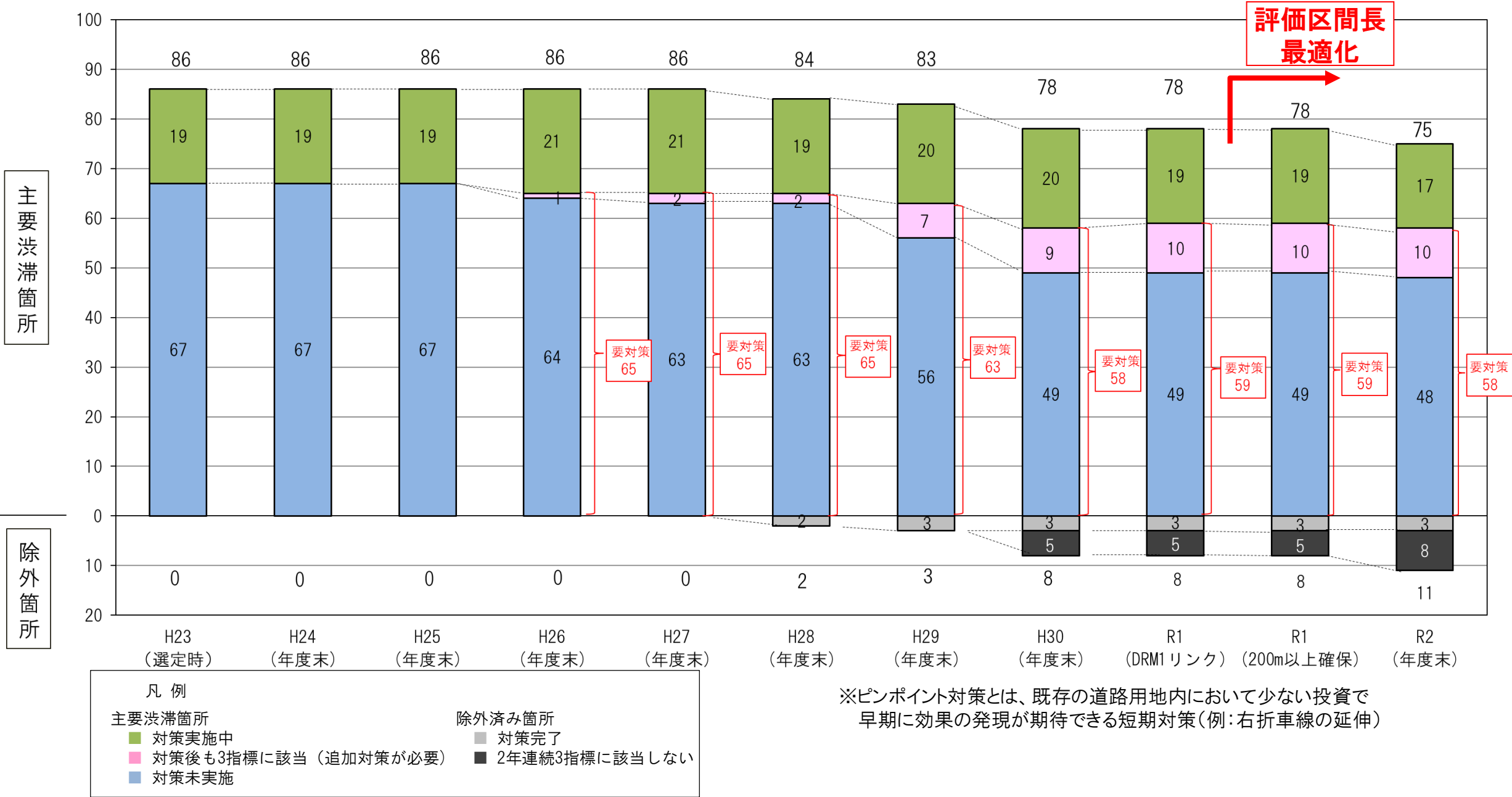
■ 千葉県湾岸地区道路検討会・幹事会

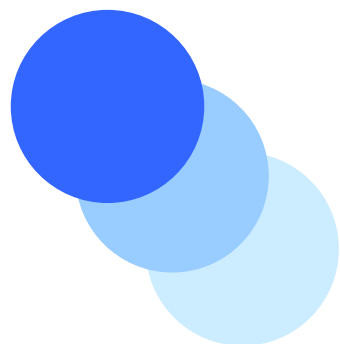
千葉県湾岸地区道路検討会・幹事会		
千葉県湾岸地区 道路検討会 第1回	H31.3.28	・ 千葉県湾岸地域の交通課題
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第1回	R1.9.3	・ 千葉県湾岸地域の交通課題交通課題、周辺地域に配慮すべき検討上の課題、 ・ 千葉県湾岸地域のポテンシャルと課題
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第2回	R2.2.6	・ 湾岸地域の交通状況と課題について
千葉県湾岸地区 道路検討会幹事会 第3回	R2.5.26	・ 千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について、沿線市(浦安市～市原市)の交通のつながり、 東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャルと交通状況、周辺環境に配慮すべき検討上の課題、 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

9. 今後の渋滞対策の進め方（直轄国道86箇所）

○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。

主要渋滞箇所(直轄国道)における対策状況の推移（R3年3月時点）





令和2年度 第2回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会

参考資料

「5. 新たな評価手法による検証方針」の詳細

令和3年3月25日

関東地方整備局 千葉国道事務所

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 新たな評価手法による評価

- 新たな評価手法によって評価を行い一定の対策効果の発現が確認できた箇所は8箇所となった。
○次頁以降に各評価手法のよる評価結果の詳細を示す。

【評価結果】

NO	路線名	交差点名	対策 実施 年	新たな評価手法の適用可否の判定								※3 一定の 対策効 果発現
				①信号2回待ち判定		②渋滞巻き込まれ率		③1時間当たりの交差点通過可能台数		④生活道路の急ブレーキ		
				適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	適用 可否	評価結果	
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:0%		—	—	—	—
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H26※1	—	—	△	R1結果:67%	○	一定の対策効果あり:約1.2倍増	—	—	○
3	国道357号	登戸交差点	H27※1	○	2回待ちの可能性が高い	△	R1結果:0%	—	—	○	一定の対策効果あり: 並行道路から交通転換 が図られた	○
4	国道357号	ホトアリナ前交差点	H27※1	○	2回待ちの可能性が高い	△	R1結果:0%	—	—	○		○
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	○		○
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	○	2回待ちの可能性が高い	○	減少:17%→0%	—	—	○		○
7	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30	—	—	○	増加:8%→33%	—	—	—	—	—
8	国道16号	穴川インター交差点	H28	—	—	○	一定の対策効果あり:50%→0%	○	一定の対策効果あり:約2.0倍増	—	—	○
9	国道126号	穴川駅下交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:8%	—	—	—	—	—
10	国道126号	穴川橋下交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:67%	—	—	—	—	—
11	国道126号	穴川3丁目交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:92%	—	—	—	—	—
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25※1	—	—	△	R1結果:83%	—	—	—	—	—
13	国道126号	加曾利交差点	H26※1	—	—	△	R1結果:0%	○	一定の対策効果あり:約1.2倍増	—	—	○
14	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
15	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	—	—	○	増加:8%→42%	—	—	—	—	—
16	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	増加:0%→50%	—	—	—	—	—
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	R1	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
19	一般国道296号	七栄東交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
20	成田両国線	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	減少:8%→0%	—	—	—	—	—
21	一般国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	減少:8%→0%	—	—	—	—	—
22	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	一定の対策効果あり:25%→8%	—	—	—	—	○
23	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	増加:0%→8%	—	—	—	—	—
24	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
25	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
26	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
27	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
合計				6	—	27 (18)	()は対策前後で比較可能	3	—	4	—	8

□ 一定の対策効果発現箇所

※1 H28以前対策実施の箇所はETC2.0プローブデータのサンプル数が少ないため、評価手法②ではR1モニタリング結果による最新状況のみ分析(適応可否:△)

※2 青字:一定の対策効果の発現を確認した評価手法

※3 基準値に達していない場合でも旅行速度の上昇等の効果が確認できる箇所もある。また、旅行速度が変わらない箇所や低下した箇所では、他の渋滞要因や交通の変化等の可能性が考えられる

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定

- 評価手法①「信号2回待ちの判定」を実施する箇所は6箇所。
- 一定の対策効果が発現とする基準は信号2回待ちとなる割合が20%以下。

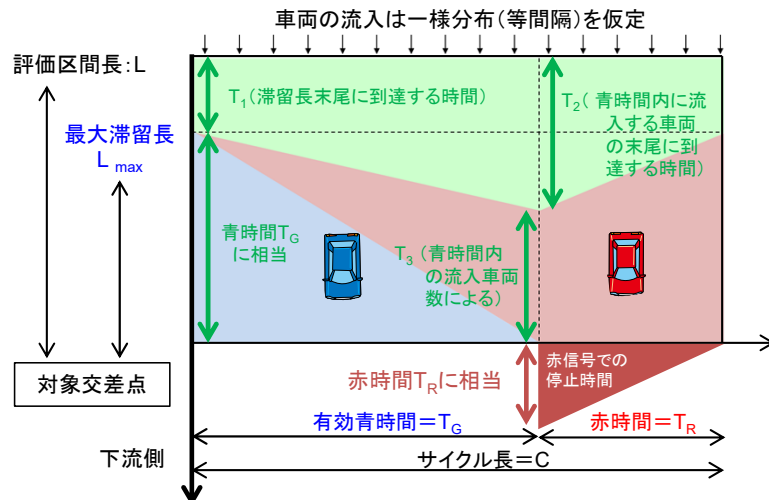
【評価手法①「信号2回待ちの判定」を行う6箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	評価方向	評価区間長(m)	信号2回待ちの判定※												評価結果
							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	
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27※1	海行	377	78%	82%	68%	74%	77%	76%	79%	82%	81%	81%	82%	65%	信号2回待ちをしている可能性が高い
					山行	438	41%	46%	49%	49%	54%	48%	53%	56%	57%	64%	57%	60%	
4	国道357号	ホトアリナ前交差点	地下立体	H27※1	海行	388	92%	96%	89%	89%	88%	87%	84%	85%	85%	88%	87%	81%	信号2回待ちをしている可能性が高い
					山行	240	43%	50%	62%	71%	77%	63%	69%	74%	73%	73%	77%	65%	
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28	海行	461	96%	96%	88%	76%	65%	62%	62%	57%	64%	60%	70%	64%	信号2回待ちをしている可能性が高い
					山行	325	48%	48%	56%	56%	59%	56%	60%	57%	68%	77%	91%	84%	
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28	海行	747	90%	94%	87%	88%	90%	85%	84%	83%	87%	88%	87%	88%	信号2回待ちをしている可能性が高い
					山行	217	60%	64%	53%	51%	52%	54%	53%	53%	58%	69%	78%	68%	
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	右折レーン延伸	H30	西行	365	50%	49%	35%	44%	38%	32%	32%	30%	32%	36%	46%	36%	信号2回待ちをしている可能性が高い
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	北行	285	20%	27%	24%	24%	28%	27%	27%	26%	27%	25%	26%	26%	信号2回待ちをしている可能性が高い

【データ】 湾岸千葉地区：ETC2.0プローブデータ(H30.3～H31.2)
勝田台団地入口、市川駅東：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

【信号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】

- 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



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

$$T_1 = \frac{L - L_{max}}{V}$$

$$T_2 = \frac{L - L_{max} \times \frac{T_G}{C}}{V}$$

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

T_S : 平均車頭時間 (=2秒) S : 平均車頭間隔 (=7m)

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

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

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定 (No.3 登戸交差点)

○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。

のぶと

登戸交差点の判定結果

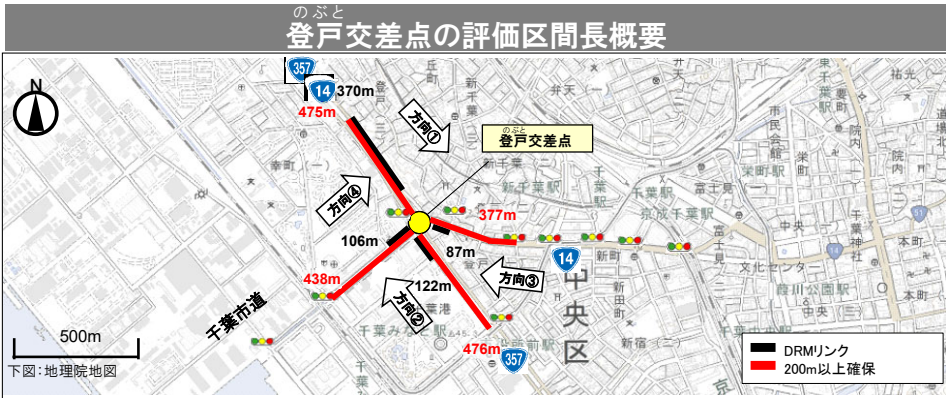
		方向	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リンク	開通前 (選定時 H22.1～ H22.12)	方向①	18.3	14.4	15.2
		方向②	13.8	9.4	8.8
		方向③	11.1	8.5	7.7
		方向④	9.5	7.4	6.4
		全方向	15.9	7.4	6.4
	開通後 (H30.3～ H31.2)	方向①	35.6	33.0	32.0
		方向②	25.2	21.2	16.7
		方向③	9.3	8.2	7.2
		方向④	8.7	8.1	5.6
		全方向	29.3	8.1	5.6
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向①	30.1	28.0	25.7	
	方向②	36.4	32.1	27.8	
	方向③	10.1	8.6	8.6	
	方向④	14.6	13.6	10.9	
	全方向	22.2	8.6	8.6	

指標該当

交差道路の信号2回待ち以上の判定値									
	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1回待ち 以内時平均速度 (km/h)
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向③	10.1	8.6	8.6	140	34	40	377	15.3
	方向④	14.6	13.6	10.9	140	23	60	438	18.4

指標該当

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合													
	方向	平日											
		信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
		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 (H30.3～H31.2)	方向③	78%	82%	68%	74%	77%	76%	79%	82%	81%	81%	82%	65%
	方向④	41%	46%	49%	49%	54%	48%	53%	56%	57%	64%	57%	60%



- 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

【データ】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

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定 (No.4 ポートアリーナ前交差点)

- 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8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。

ポートアリーナ前交差点の判定結果

		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
DRM1リンク	開通前 (選定時 H22.1～ H22.12)	方向①	16.5	11.4	8.9
		方向②	16.7	11.7	12.5
		方向③	13.1	9.5	9.1
		方向④	12.7	7.3	6.5
		全方向	15.8	7.3	6.5
	開通後 (H30.3～ H31.2)	方向①	13.4	11.7	11.2
		方向②	14.2	11.5	11.7
		方向③	5.1	3.8	4.0
		方向④	6.9	6.0	5.2
		全方向	12.4	3.8	4.0
200m以上確保 (H30.3～H31.2)		方向①	13.8	11.9	11.6
		方向②	14.2	11.5	11.7
		方向③	7.8	5.7	6.5
		方向④	6.9	6.0	5.2
		全方向	13.0	5.7	5.2

指標該当

交差道路の信号2回待ち以上の判定値

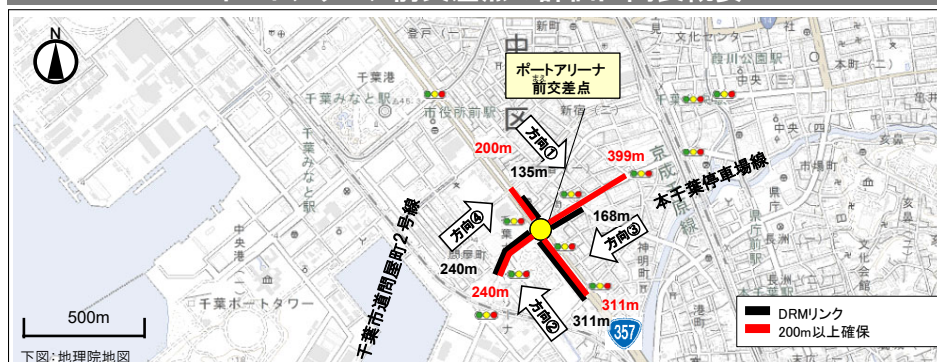
	方向	指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	指標② 平日ピーク時旅行速度 10km/h以下	指標③ 休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号1回待ち 以内時平均速度 (km/h)
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向③	7.8	5.7	6.5	140	26	40	399	15.5
	方向④	6.9	6.0	5.2	140	25	40	240	10.9

指標該当

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

		平日											
		信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
		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 (H30.3～H31.2)	方向③	92%	96%	89%	89%	88%	87%	84%	85%	85%	88%	87%	81%
	方向④	43%	50%	62%	71%	77%	63%	69%	74%	73%	73%	77%	65%

ポートアリーナ前交差点の評価区間長概要



対象交差点概要図



- 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

【データ】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

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定 (No.5 千葉西警察入口交差点)

- 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9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。

ちばにしけいさつりぐち
千葉西警察入口交差点の判定結果

	方向	指標①	指標②	指標③
		平日昼間12時間 平均旅行速度 20km/h以下	平日ピーク時旅行 速度 10km/h以下	休日昼間12時間 5%タイル旅行速度 10km/h以下
DRM1リ ンク	開通前 (選定時 H22.1～ H22.12)	方向①	19.9	15.6
	方向②	方向②	19.8	13.1
		方向③	17.7	8.1
		方向④	14.6	4.1
		全方向	19.8	4.1
	開通後 (H30.3～ H31.2)	方向①	17.1	14.9
		方向②	13.7	10.7
		方向③	9.6	4.8
		方向④	5.4	4.4
		全方向	13.4	4.4
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向①	17.1	14.9	14.9
	方向②	13.7	10.7	8.5
	方向③	9.1	4.8	4.2
	方向④	9.3	6.5	5.6
	全方向	13.1	4.8	4.2

指標該当

交差道路の信号2回待ち以上の判定値

	方向	指標①	指標②	指標③	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間 長 (m)	信号1回待 ち以内時平 均速度 (km/h)
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向③	9.1	4.8	4.2	160	29	50	461	16.7
	方向④	9.3	6.5	5.6	160	26	60	325	13.4

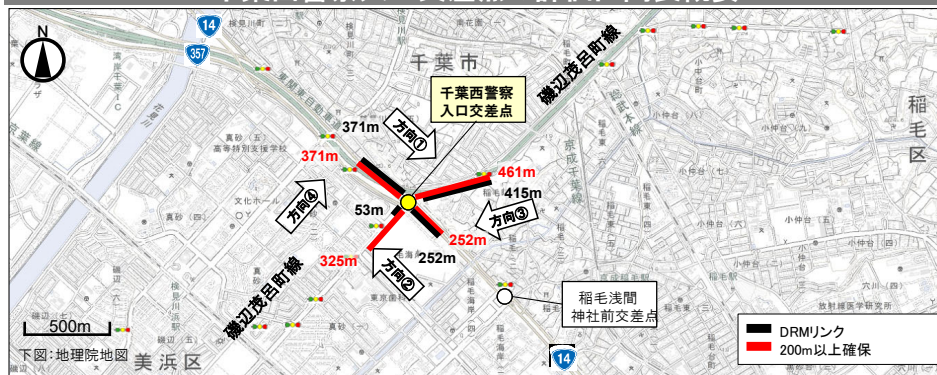
指標該当

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

	方向	平日											
		信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
		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 (H30.3～H31.2)	方向③	96%	96%	88%	76%	65%	62%	62%	57%	64%	60%	70%	64%
	方向④	48%	48%	56%	56%	59%	56%	60%	57%	68%	77%	91%	84%

- 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

ちばにしけいさつりぐち
千葉西警察入口交差点の評価区間長概要



対象交差点概要図



【データ】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

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定 (No.6 稲毛浅間神社前交差点)

○方向③および方向④で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。

稲毛浅間神社前交差点の判定結果

	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
DRM1リンク	方向①	11.0	10.1	8.3
	方向②	11.7	10.5	7.6
	方向③	12.8	10.9	8.0
	方向④	10.4	9.7	5.3
	全方向	11.3	9.7	5.3
開通後 (H30.3～ H31.2)	方向①	12.9	12.2	10.4
	方向②	21.1	16.6	10.3
	方向③	12.3	9.6	5.5
	方向④	6.8	5.5	4.2
	全方向	15.8	5.5	4.2
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向①	13.2	10.6	10.6
	方向②	19.1	15.6	10.3
	方向③	11.7	9.1	5.4
	方向④	6.8	5.5	4.2
	全方向	15.3	5.5	4.2

指標該当

交差道路の信号2回待ち以上の判定値

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1回待ち 以内時平均速度 (km/h)
200m以上確保 (H30.3～H31.2)	方向③	11.7	9.1	5.4	160	32	747	17.7
	方向④	6.8	5.5	4.2	160	26	214	9.0

指標該当

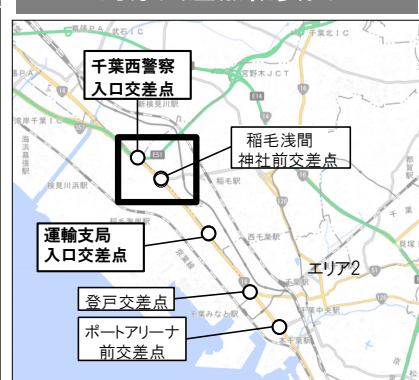
交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

方向	平日 信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
	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 (H30.3～H31.2)	方向③	90%	94%	87%	88%	90%	85%	84%	83%	87%	88%	87%
	方向④	60%	64%	53%	51%	52%	54%	53%	53%	58%	69%	78%

稲毛浅間神社前交差点の評価区間長概要



対象交差点概要図



- 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

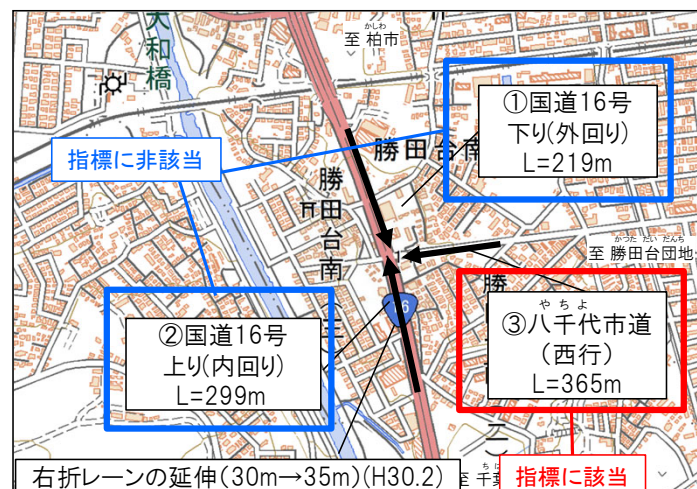
【データ】選定時:民間プローブデータ(H22.1～H22.12)
開通後:ETC2.0プローブデータ(H30.3～H31.2)
対策前信号現示:H26.12.2(火)12:00～14:00 調査結果より
対策後信号現示:JARTIC H31.3 最頻値

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定（No17勝田台団地入口交差点）

- 勝田台団地入口交差点は本線の国道16号の流入部は指標に該当しておらず、**交差道路側の八千代市道が指標に該当している。**
- 信号2回待ち以上の発生割合は、7時台以外は信号2回待ち以上の発生割合が50%未満。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

内回りが改善

交差道路側で依然として指標に該当

方向	対策前 (H29.1～H29.12)			対策後 (H31.1～R1.12)		
	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (内回り)	③八千代市道 西行	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (内回り)	③八千代市道 西行
指標① 平日昼間12時間平均旅行速度	22.6km/h	17.5km/h	11.9km/h	22.0km/h	19.5km/h	11.6km/h
指標② 平日ピーク時旅行速度	19.2km/h	14.5km/h	9.9km/h	20.0km/h	15.8km/h	9.9km/h
指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度	16.9km/h	11.4km/h	7.5km/h	19.7km/h	12.5km/h	7.7km/h

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ（H29.1～H29.12） 対策後：ETC2.0プローブデータ（H31.1～R1.12）

【信号2回待ちの判定】

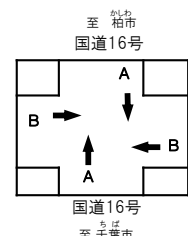
交差道路の信号2回待ち以上の判定値

方向	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号2回待ちと判定する 旅行速度※1 (km/h)
西行	150	32	40	365	11.5

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

方向	平日 信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)※2											
	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
西行	50%	49%	35%	44%	38%	32%	32%	30%	32%	36%	46%	36%

ϕ	1 ϕ		2 ϕ		3 ϕ			
								
灯器	1	2	3	4	5	6	7	8
A	G	Y	→	Y	R			
B	R					G	Y	R



【単位：秒】

	時刻	1φ		2φ			3φ			サイクル長
対策後	朝	86	3	12	3	4	37	3	2	150
	昼	93	3	12	3	4	30	3	2	150
	夕	93	3	12	3	4	30	3	2	150

凡例

G = 青

Y = 黄色

R = 赤

→ = 右折青矢

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

※1 この数値以下の場合には信号待ち2回以上が発生していると考えられる

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 信号2回待ちの判定（No.18市川駅入口東交差点）

○市川駅入口東交差点は本線の国道14号の流入部は指標に該当しておらず、**交差道路側の市川市道北行**が指標に該当している。

○信号2回待ち以上の発生割合は、全時間を通して50%未満。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

西行が大きく改善

交差道路側で依然として指標に該当

方向	対策前 (H30.1～H30.12)			対策後 (H31.4～R1.12)		
	①国道14号下り (東行)	②国道14号上り (西行)	③市川市道 北行	①国道14号下り (東行)	②国道14号上り (西行)	③市川市道 北行
指標① 平日昼間12時間平均旅行速度	20.6km/h	13.3km/h	10.9km/h	19.7km/h	21.9km/h	12.1km/h
指標② 平日ピーク時旅行速度	18.6km/h	11.4km/h	10.0km/h	17.3km/h	20.6km/h	10.1km/h
指標③ 休日昼間12時間5%タイル速度	13.6km/h	9.0km/h	5.1km/h	13.3km/h	19.3km/h	6.1km/h

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

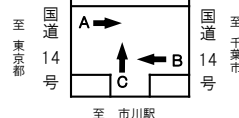
【信号2回待ちの判定】

交差道路の信号2回待ち以上の判定値

方向	サイクル長 (s)	青時間 (s)	規制速度 (km/h)	評価区間長 (m)	信号2回待ちと判定する 旅行速度※ (km/h)
北行	130	40	30	285	12.7

【信号現示の変化】

φ	1φ			2φ			3φ		
	1	2	3	4	5	6	7	8	
灯器									
A		G		Y			R		
B	G	Y			R				
C			R			G	Y	R	



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

G = 青 Y = 黄色 R = 赤

交差道路の時間帯別の信号2回待ち以上の発生割合

方向	平日 信号2回待ち以上を含む割合(15分単位)											
	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
	北行	20%	27%	24%	24%	28%	27%	27%	26%	27%	25%	26%

□ 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

※この数値以下の場合には信号待ち2回以上が発生していると考えられる

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（対策後も3指標のいずれかに該当している箇所）

- 対策後も3指標のいずれかに該当している箇所の対策実施方向の流入部について対策前後の変化を算出。
- 一定の対策効果が発現とする基準は渋滞発生時間帯が2時間以内(17%以下)。
- 穴川インター交差点、(仮称)北初富駅東交差点**の対策実施方向は対策後、渋滞巻き込まれ率が2時間帯以内となっており、**一定の対策効果の発現が確認された。**

【評価対象箇所】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価区間長 (m)	対策前 ※1、2		対策後 ※1、2		渋滞巻き込まれ 率の変化	対策方向の昼 12時間平均旅行速度の上昇 (km/h)
							対策方向の昼12時間 平均旅行速度(km/h)	渋滞巻き 込まれ率	対策方向の昼12時間 平均旅行速度(km/h)	渋滞巻き 込まれ率		
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28	東行	371	18.3	0%	15.4	0%	±0%	-3.0
					西行	252		0%		0%	±0%	
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28	東行	237	12.7	17%	15.5	0%	-17%	2.8
					西行	281		0%		0%	±0%	
7	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	右折レーン延伸	H30	西行	294	13.2	8%	10.5	33%	+25%	-2.7
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	南側IC出口	223	10.0	50%	13.7	0%	-50%	3.7
14	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	右折レーン延伸	H29	北行	385	16.4	0%	15.2	0%	±0%	-1.2
15	国道16号	スポーツセンター前交差点	右折レーン延伸	H29	南行	421	13.6	8%	11.7	42%	+34%	-1.9
16	国道357号	若松交差点	若松交差点改良	H29	西行	214	15.4	0%	11.0	50%	+50%	-4.3
17	国道16号	勝田台団地入口交差点	右折レーン延伸	H30	北行	219	21.9	0%	19.7	0%	±0%	-2.2
18	一般国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	西行	235	13.5	0%	21.9	0%	±0%	8.4
19	一般国道296号	七栄東交差点	成田両国BP開通	R1	東行	612	16.9	0%	19.4	0%	±0%	2.6
					西行	714		0%		0%	±0%	
					北行	1436		0%		0%	±0%	
					南行	583		0%		0%	±0%	
20	成田両国線	(仮称)七栄北東交差点	成田両国BP開通	R1	西行	649	15.2	0%	15.6	0%	±0%	0.4
					北行	269		8%		0%	-8%	
					南行	385		0%		0%	±0%	
21	一般国道464号	初富交差点	新京成連続立体化	R1	北行	1013	14.1	0%	14.7	0%	±0%	0.6
					東行	341		75%		75%	±0%	
					西行	484		8%		0%	-8%	
22	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	新京成連続立体化	R1	東行	1273	11.9	8%	17.9	0%	-8%	5.9
					西行	288		25%		8%	-17%	
23	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	新京成連続立体化	R1	南行	237	13.2	0%	13.6	8%	+8%	0.4
24	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	新京成連続立体化	R1	北行	342	15.3	0%	16.9	0%	±0%	1.6
25	一般国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	新京成連続立体化	R1	南行	322	15.8	0%	14.3	0%	±0%	-1.5
26	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	新京成連続立体化	R1	北行	513	15.0	0%	13.7	0%	±0%	-1.3
27	船橋我孫子線	栗野十字路口交差点	新京成連続立体化	R1	南行	951	20.6	0%	20.8	0%	±0%	0.2

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.5 千葉西警察入口交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度は減少している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1~R1.12)			
	①国道357号 上り(東行)	②国道357号 下り(西行)	③磯辺茂呂町線 下り(山行)	④磯辺茂呂町線 上り(海行)
指標①※1	17.3km/h	13.0km/h	8.8km/h	9.0km/h
指標②	14.2km/h	10.4km/h	5.8km/h	4.7km/h
指標③	15.3km/h	8.6km/h	6.1km/h	4.4km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 9)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
①国道357号 東行	371	18.4	19.3	21.1	22.5	21.7	20.8	21.8	21.4	19.8	21.1	20.7	20.8	18.3	0%
②国道357号 西行	252	16.1	14.6	15.7	14.2	14.9	16.1	19.0	17.2	15.9	16.2	14.4	16.9		0%

対策後(H31. 1～R1. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
①国道357号 東行	371	15.6	14.2	16.5	17.6	17.2	16.8	18.3	18.5	18.2	18.8	19.3	19.1	15.4	0%
②国道357号 西行	252	17.0	13.2	13.5	12.5	12.8	13.7	15.3	14.6	12.5	12.4	10.4	10.9		0%

■ 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.9, H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.6 稲毛浅間神社前交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度は向上している。
- 渋滞巻き込まれ率は西行で17%から0%に減少している。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1~R1.12)			
	①国道357号 上り(東行)	②国道357号 下り(西行)	③稲毛停車場稲毛 海岸線 下り(海行)	④稲毛停車場稲毛 海岸線 上り(山行)
指標①※1	17.4km/h	13.0km/h	11.5km/h	6.8km/h
指標②	14.3km/h	10.2km/h	8.8km/h	5.3km/h
指標③	10.8km/h	10.6km/h	5.1km/h	4.1km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28.1~H28.9)																
方向	延長	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	12時 間平 均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
①国道357号 東行	237	9.4	9.3	11.7	14.2	14.8	13.3	12.2	13.5	14.7	13.9	13.6	13.1	12.7		
②国道357号 西行	281	13.5	12.9	12.1	11.6	12.1	12.7	14.2	12.7	12.6	12.3	11.4	12.8	12.7	17%	0%

対策後(H31.1~R1.12)																
方向	延長	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	12時 間平 均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
①国道357号 東行	237	11.3	10.2	11.9	13.5	13.7	13.7	13.8	14.1	14.1	14.1	14.2	14.8	15.5		
②国道357号 西行	281	20.9	19.6	18.0	17.4	17.3	17.4	19.5	18.0	16.6	16.5	14.3	16.7	15.5	0%	0%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満(2時間帯以内) 赤字：20%以上(2時間帯超)

【データ】ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.9, H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.7 生実池交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度は減少している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策後33%に増加しており、交通の変化があったと考えられる。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1～R1.12)			
	①浜野四街道長沼線 下り（北行）	②浜野四街道長沼線 上り（西行）	③塩田町誉田町線 下り（東行）	④千葉市道 南行
指標①※1	14.5km/h	9.7km/h	15.8km/h	16.0km/h
指標②	9.0km/h	6.2km/h	10.3km/h	10.3km/h
指標③	11.1km/h	7.1km/h	13.3km/h	10.0km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 12)																
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率	
②浜野四街道 長沼線 西行	294	9.6	10.5	12.3	13.7	15.3	15.1	15.1	15.0	14.4	12.7	12.3	12.8	13.2	8%	

対策後(H31.1～R1.12)																
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率	
②浜野四街道 長沼線 西行	294	6.2	7.2	9.3	10.8	11.5	12.2	12.2	12.1	11.1	9.1	11.5	13.4	10.5	33%	

■ 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満（2時間帯以内） 赤字：20%以上（2時間帯超）

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.12)

対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.8穴川インター交差点）

一定の対策効果発現

○対策後、渋滞巻き込まれ率は2時間帯以内(17%以下)となっており、対策方向の12時間平均旅行速度も上昇している。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

南側IC出口が改善

方向	対策前 (H28.1~H28.9)				対策後 (H31.1~R1.12)			
	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (南側IC出口)	③国道16号上り (北側IC出口)	④国道126号 東行	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (南側IC出口)	③国道16号上り (北側IC出口)	④国道126号 東行
指標①※1	13.8km/h	10.0km/h	15.7km/h	15.3km/h	12.4km/h	13.7km/h	11.7km/h	11.2km/h
指標②	11.7km/h	9.4km/h	14.1km/h	13.2km/h	9.7km/h	13.1km/h	11.1km/h	8.8km/h
指標③	17.2km/h	9.6km/h	6.7km/h	8.3km/h	12.2km/h	11.9km/h	3.8km/h	6.3km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.9) 対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前 (H28. 1～H28. 9)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②国道16号 南側IC出口	223	10.7	9.5	11.1	10.6	9.4	9.5	10.1	9.8	10.3	9.5	9.6	10.3	10.0	50%

対策後 (H31. 1～R1. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②国道16号 南側IC出口	223	13.8	13.1	13.2	13.1	14.1	14.1	14.3	13.8	13.8	14.1	13.8	13.8	13.7	0%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.12)

対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.14（仮称）萩台入口交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度はあまり変わらない。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1~R1.12)		
	①一般国道16号 下り(外回り)	②一般国道16号 上り(内回り)	③千葉市道 西行
指標①※1	10.9km/h	15.0km/h	12.8km/h
指標②	6.5km/h	12.8km/h	7.0km/h
指標③	8.2km/h	9.3km/h	8.9km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 12)																
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
②国道16号 内回り	385	16.5	17.9	17.8	16.5	16.2	17.7	18.0	16.5	15.2	14.3	14.6	15.4	16.4	0%	

対策後(H31. 1～R1. 12)																
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
②国道16号 内回り	385	17.8	16.6	15.6	15.7	15.6	15.6	16.2	15.0	14.1	13.2	13.9	12.8	15.2	0%	

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満（2時間帯以内） 赤字：20%以上（2時間帯超）

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.12)
対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.15 スポーツセンター前交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度は低下している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策後42%に増加しており、交通の変化があったと考えられる。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31. 1～R1. 12)			
	①一般国道16号 下り(外回り)	②一般国道16号 上り(内回り)	③千葉市道 西行	④千葉市道 東行
指標①※1	11.1km/h	15.1km/h	14.7km/h	15.4km/h
指標②	7.1km/h	12.5km/h	13.0km/h	13.6km/h
指標③	8.9km/h	8.7km/h	4.2km/h	6.1km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率
①国道16号 外回り	421	12.1	9.6	12.1	14.0	15.9	17.4	16.4	15.4	15.2	14.1	10.4	10.9	13.6	8%

対策後(H31. 1～R1. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率
①国道16号 外回り	421	9.3	7.1	9.5	13.0	15.5	16.6	13.4	13.2	13.5	12.6	8.1	9.0	11.7	42%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満(2時間帯以内) 赤字：20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.12)
対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.16 若松交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度は低下している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策後50%に増加しており、交通の変化があったと考えられる。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1~R1.12)			
	①国道357号 下り(東行)	②国道357号 上り(西行)	③船橋我孫子線 上り(南行)	④千葉船橋海浜線 下り(北行)
指標①※1	10.8km/h	10.8km/h	7.3km/h	8.7km/h
指標②	7.6km/h	9.0km/h	5.5km/h	6.4km/h
指標③	4.6km/h	8.6km/h	4.5km/h	3.5km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28.1～H28.12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率
②国道357号 西行	214	14.6	15.0	16.2	15.2	13.5	14.7	16.8	14.3	15.7	15.3	17.6	15.8	15.4	0%

対策後(H31.1～R1.12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率
②国道357号 西行	214	18.7	14.0	10.4	9.3	9.2	9.2	9.2	9.0	9.6	10.1	10.9	12.7	11.0	50%

■ 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満(2時間帯以内) 赤字：20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.12)

対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.17 勝田台団地入口交差点）

- 対策方向の12時間平均旅行速度はあまり変化していない。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

方向	対策後 (H31.1~R1.12)		
	①一般国道16号 下り(外回り)	②一般国道16号 上り(内回り)	③八千代市道 西行
指標①※1	22.0km/h	19.5km/h	11.6km/h
指標②	20.0km/h	15.8km/h	9.9km/h
指標③	19.7km/h	12.5km/h	7.7km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記
【データ】対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②一般国道16号内回り	219	16.3	16.0	22.3	20.9	21.5	24.9	24.8	24.3	23.9	23.9	22.3	21.7	21.9	0%

対策後(H31.1～R1.12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②一般国道16号内回り	219	18.3	15.8	20.7	19.9	20.0	20.9	21.7	21.2	20.8	20.2	18.9	18.1	19.7	0%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満(2時間帯以内) 赤字：20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H28.1~H28.12)

対策後：ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.18 市川駅入口東交差点）

- 国道14号上り線（西行）で対策後、旅行速度が改善している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

西行が改善

方向	対策前 (H30.1～H30.12)			対策後 (H31.4～R1.12)		
	①一般国道14号 下り(東行)	②一般国道14号 上り(西行)	③市川市道 北行	①一般国道14号 下り(東行)	②一般国道14号 上り(西行)	③市川市道 北行
指標①※1	20.6km/h	13.3km/h	10.9km/h	19.7km/h	21.9km/h	12.1km/h
指標②	18.6km/h	11.4km/h	10.0km/h	17.3km/h	20.6km/h	10.1km/h
指標③	13.6km/h	9.0km/h	5.1km/h	13.3km/h	19.3km/h	6.1km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28.1～H28.9)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②一般国道14号 西行	235	14.8	12.0	12.2	12.1	13.7	16.0	15.7	13.7	13.3	12.3	11.4	14.5	13.5	0%

対策後(H31.1～R1.12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
②一般国道14号 西行	235	22.3	21.2	21.7	20.6	21.7	22.2	21.9	21.8	21.9	21.4	22.0	23.8	21.9	0%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.9)

対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.19 七栄東交差点）

- 対策後、全方向で旅行速度が改善しているが、指標①に該当している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

全方向で改善

方向	対策前 (H30.1～H30.12)				対策後 (H31.4～R1.12)			
	①国道296号 下り(東行)	②国道296号 上り(西行)	③成田両国線 下り(南行)	④成田両国線 上り(北行)	①国道296号 下り(東行)	②国道296号 上り(西行)	③成田両国線 下り(南行)	④成田両国線 上り(北行)
指標①※1	21.6km/h	16.6km/h	16.8km/h	11.8km/h	23.8km/h	20.1km/h	19.6km/h	13.6km/h
指標②	18.7km/h	12.6km/h	15.1km/h	10.4km/h	22.0km/h	16.0km/h	17.1km/h	11.3km/h
指標③	13.9km/h	13.4km/h	11.4km/h	7.8km/h	18.7km/h	17.9km/h	14.7km/h	10.5km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H28. 1～H28. 9)																
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率	
①国道296号 東行	612	14.1	15.2	20.7	19.1	18.1	18.7	19.2	18.7	18.2	15.0	12.6	13.6	16.9	0%	
②国道296号 西行	714	20.9	22.4	23.3	22.0	22.4	24.5	24.7	22.5	20.4	19.3	18.7	19.1		0%	
③成田両国線 南行	583	11.9	11.9	13.5	12.0	11.9	12.1	11.7	10.8	12.3	12.2	11.4	10.4		0%	
④成田両国線 北行	1436	19.4	19.2	17.9	15.1	15.6	16.7	17.6	17.5	16.5	16.1	15.7	16.9		0%	

対策後(H31.1～R1.12)																
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率	
①国道296号 東行	612	19.7	18.7	24.2	22.0	21.1	21.0	22.6	21.1	20.8	17.9	16.0	17.2	19.4	0%	
②国道296号 西行	714	22.2	24.5	25.4	23.8	25.0	25.9	26.0	23.7	23.1	22.0	22.4	22.9		0%	
③成田両国線 南行	583	13.9	13.1	15.0	14.8	13.8	13.9	14.3	13.9	14.2	14.2	12.2	11.3		0%	
④成田両国線 北行	1436	23.0	21.5	20.8	19.2	19.2	20.1	21.2	19.7	19.3	19.3	17.1	18.6		0%	

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H28.1～H28.9)

対策後:ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.20（仮称）七栄北東交差点）

- （主）成田両国線上下線（西行および北行）で対策後、旅行速度が改善している。
- 渋滞巻き込まれ率は北行で8%から0%に減少している。

【対策状況】



【方向別指標該当状況】

西行・北行が改善

方向	対策前 (H30. 1～H30. 12)			対策後 (H31. 4～R1. 12)		
	①成田両国線下り (西行)	②成田両国線上り (北行)	③八日市場佐倉線 上り(南行)	①成田両国線下り (西行)	②成田両国線上り (北行)	③八日市場佐倉線 上り(南行)
指標①※1	16.7km/h	11.0km/h	17.3km/h	19.0km/h	12.1km/h	15.4km/h
指標②	13.3km/h	9.9km/h	14.2km/h	14.8km/h	10.9km/h	12.5km/h
指標③	11.7km/h	7.1km/h	11.9km/h	12.8km/h	8.0km/h	10.9km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前: ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後: ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30. 1～H30. 12)																
方向	延長	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	12時 間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
①成田両国線 西行	649	15.1	16.8	21.8	20.2	17.9	17.4	18.4	16.3	17.0	15.7	14.3	13.3	15.2	0%	
②成田両国線 北行	269	11.5	11.0	12.0	11.0	10.6	11.0	11.4	11.7	11.8	11.1	10.1	9.9		8%	
③八日市場佐倉線 南行	385	19.3	15.9	18.6	18.1	17.9	18.6	18.2	18.0	18.1	17.7	14.8	14.2		0%	
対策後(H31. 4～R1. 12)																
方向	延長	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	12時 間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
①成田両国線 西行	649	20.1	20.1	22.8	20.9	20.0	19.7	19.5	19.0	18.7	17.9	16.5	14.8	15.6	0%	
②成田両国線 北行	269	11.9	12.6	14.1	12.5	11.4	12.0	12.1	12.2	12.7	12.4	10.9	11.1		0%	
③八日市場佐倉線 南行	385	16.0	14.0	16.7	17.2	15.9	15.8	16.0	16.2	16.0	15.8	13.7	12.5		0%	

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字: 20%未満(2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前: ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後: ETC2.0プローブデータ(H31.4～R1.12)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.21 初富交差点）

- (主)千葉鎌ヶ谷松戸線下り線(西行)で対策後、旅行速度が改善している。
- 渋滞巻き込まれ率は西行で8%から0%に減少している。

【対策状況】



○ 立体化した主要渋滞箇所の踏切
— 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

西行が改善

方向	対策前 (H30. 1～H30. 12)				対策後 (R1. 12～R2. 2)			
	①国道464号 下り(東行)	②国道464号 上り(南行)	③船橋我孫子線 北行	④千葉鎌ヶ谷 松戸線 西行	①国道464号 下り(東行)	②国道464号 上り(南行)	③船橋我孫子線 北行	④千葉鎌ヶ谷 松戸線 西行
指標①※1	10.2km/h	10.2km/h	19.6km/h	11.8km/h	8.6km/h	10.4km/h	18.2km/h	16.4km/h
指標②	8.9km/h	8.4km/h	17.6km/h	8.4km/h	7.0km/h	8.2km/h	16.0km/h	14.2km/h
指標③	4.6km/h	6.0km/h	11.2km/h	6.3km/h	4.6km/h	6.2km/h	12.0km/h	13.4km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前 (H30. 1～H30. 12)															※1、2	
方向	延長	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	12時間平均	渋滞巻き込まれ率	
①国道464号 東行	341	16.3	13.2	11.1	9.7	8.9	9.5	9.4	9.2	9.3	9.5	9.2	9.9	14.1	75%	
③船橋我孫子線 北行	1013	24.6	21.6	18.5	17.6	18.0	18.9	19.3	19.2	19.4	20.2	20.2	20.1	14.1	0%	
④千葉鎌ヶ谷松戸線 西行	484	14.5	13.0	12.7	11.2	11.6	12.8	13.2	12.5	12.0	11.0	8.4	11.8	14.1	8%	

対策後 (R1. 12～R2. 2)															※1、2	
方向	延長	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	12時間平均	渋滞巻き込まれ率	
①国道464号 東行	341	12.8	11.8	11.1	8.1	7.5	7.4	8.3	7.1	8.2	7.9	7.0	8.3	14.7	75%	
③船橋我孫子線 北行	1013	24.4	21.4	17.2	16.1	16.0	17.9	17.4	17.2	18.4	20.3	18.5	20.4	14.7	0%	
④千葉鎌ヶ谷松戸線 西行	484	17.3	18.4	17.7	16.9	15.7	17.1	17.7	16.4	15.2	15.1	14.2	15.7	14.7	0%	

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

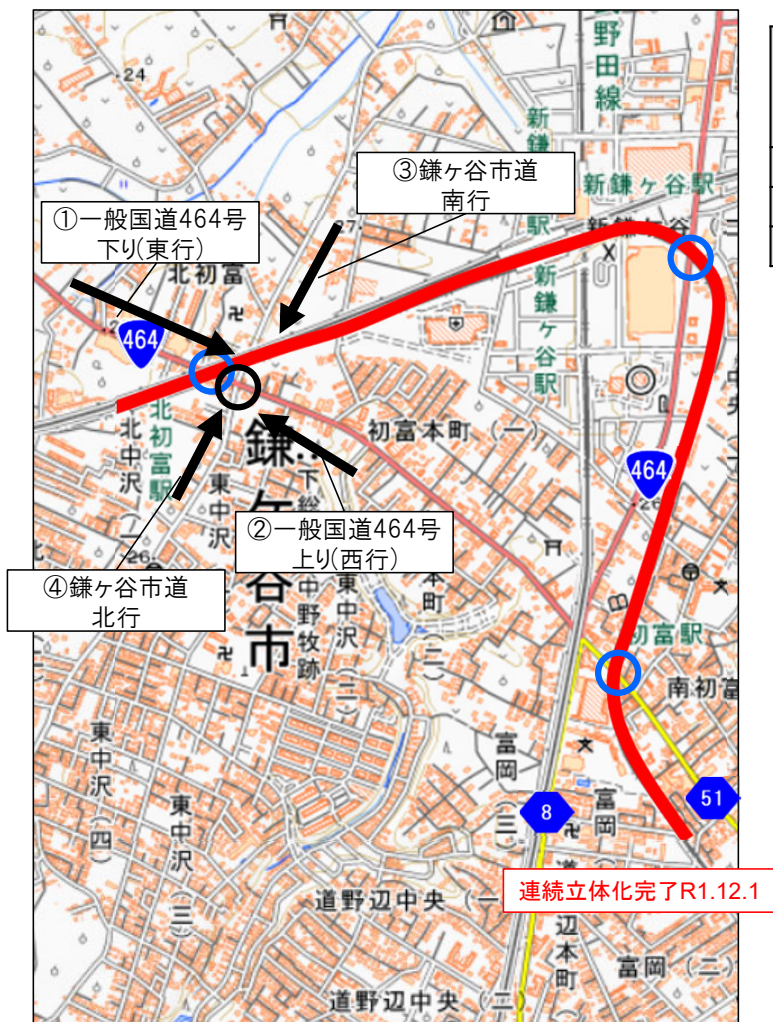
5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.22（仮称）北初富駅東交差点）

一定の対策効果発現

- 国道464号の上下線（東行および西行）で対策後、旅行速度が改善している。
- 西行は対策後も指標に該当しているが、渋滞巻き込まれ率が25%から8%となり、**一定の対策効果の発現が確認された。**

【対策状況】



○ 立体化した主要渋滞箇所の踏切
— 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

旅行速度が改善

方向	対策前 (H30.1～H30.12)				対策後 (R1.12～R2.2)			
	①国道464号 下り(東行)	②国道464号 上り(西行)	③鎌ヶ谷市道 南行	④鎌ヶ谷市道 北行	①国道464号 下り(東行)	②国道464号 上り(西行)	③鎌ヶ谷市道 南行	④鎌ヶ谷市道 北行
指標①※1	13.3km/h	10.0km/h	17.7km/h	20.1km/h	22.1km/h	13.5km/h	22.9km/h	22.5km/h
指標②	9.3km/h	5.1km/h	12.4km/h	16.1km/h	17.2km/h	8.4km/h	20.7km/h	19.4km/h
指標③	7.7km/h	6.5km/h	8.0km/h	11.1km/h	16.7km/h	9.2km/h	15.1km/h	12.9km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30.1～H30.12)																	
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率		
①国道464号 東行	1273	9.3	12.6	14.4	14.0	12.5	15.0	15.1	14.2	15.1	13.5	12.6	14.3	11.9	8%		
②国道464号 西行	288	5.1	7.8	10.9	10.6	11.5	12.0	11.8	11.2	11.4	11.1	9.3	11.4	11.9	25%		

対策後(R1.12～R2.2)																	
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率		
①国道464号 東行	1273	17.2	22.7	23.5	23.1	23.1	23.7	23.3	22.2	22.6	22.3	19.9	22.2	17.9	0%		
②国道464号 西行	288	8.4	13.8	15.2	14.8	14.2	15.3	15.8	14.5	12.9	13.0	12.0	12.7	17.9	8%		

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.23 新鎌ヶ谷駅北入口交差点）

- 国道464号下り線（北行）では、旅行速度の変化はあまり見られない。
- 渋滞巻き込まれ率は対策後に8%となっているが、閾値付近での変動のため、渋滞悪化ではないと考えられる。

【対策状況】



○ 立体化した主要
渋滞箇所の踏切

— 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

方向	対策前 (H30.1~H30.12)				対策後 (R1.12~R2.2)			
	①国道464号 下り(北行)	②国道464号 上り(南行)	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行	①国道464号 下り(北行)	②国道464号 上り(南行)	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行
指標①※1	10.5km/h	13.2km/h	15.0km/h	11.2km/h	9.7km/h	13.6km/h	14.7km/h	11.2km/h
指標②	7.5km/h	10.3km/h	12.1km/h	9.2km/h	5.1km/h	9.9km/h	11.0km/h	8.8km/h
指標③	6.6km/h	5.6km/h	6.5km/h	5.4km/h	6.6km/h	6.0km/h	4.9km/h	5.6km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1~H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12~R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30. 1～H30. 12)																
方向	延長	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	12時 間平 均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
②国道464号 南行	237	13.3	12.0	14.5	14.3	14.5	15.1	15.0	14.2	12.7	11.2	10.3	11.1	13.2	0%	

対策後(R1. 12～R2. 2)																
方向	延長	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	12時 間平 均	※1、2 渋滞巻き 込まれ率	
②国道464号 南行	237	13.5	16.2	15.5	14.9	14.4	15.8	14.6	13.6	13.1	10.9	9.9	10.8	13.6	8%	

■ 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1~H30.12)

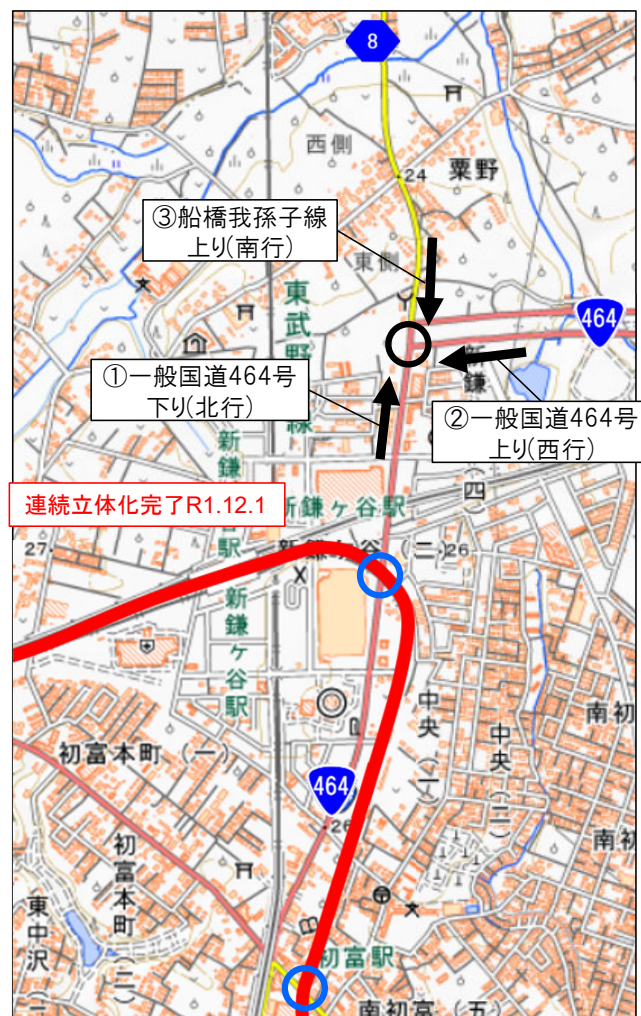
対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12~R2.2)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.25 鎌ヶ谷消防署前交差点）

- （主）船橋我孫子線上り線（南行）では、旅行速度の変化はあまり見られない。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



○ 立体化した主要渋滞箇所の踏切
— 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

方向	対策前 (H30. 1～H30. 12)			対策後 (R1. 12～R2. 2)		
	①一般国道464号 下り(北行)	②一般国道464号 上り(西行)	③船橋我孫子線 上り(南行)	①一般国道464号 下り(北行)	②一般国道464号 上り(西行)	③船橋我孫子線 上り(南行)
指標①※1	14.0km/h	18.3km/h	15.8km/h	13.0km/h	19.1km/h	14.3km/h
指標②	11.5km/h	15.2km/h	14.6km/h	9.9km/h	15.7km/h	13.1km/h
指標③	8.9km/h	9.7km/h	8.8km/h	9.6km/h	10.6km/h	8.7km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】 対策前: ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後: ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30. 1～H30. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1,2 渋滞巻き込まれ率
③船橋我孫子線 南行	322	16.6	18.7	15.9	15.5	15.2	15.1	15.8	15.7	16.0	15.6	15.0	14.6	15.8	0%

対策後(R1. 12～R2. 2)															
方向	延長	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	12時間平均	※1、2 渋滞巻き込まれ率
③船橋我孫子線 南行	322	15.8	18.1	13.1	13.9	13.3	13.6	13.8	14.2	13.9	13.8	13.9	13.8	14.3	0%

■ 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字: 20%未満(2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

【データ】 対策前: ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後: ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.26 鎌ヶ谷駅東口交差点）

- （主）船橋我孫子線下り線（北行）では、旅行速度の変化はあまり見られない。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



○ 立体化した主要渋滞箇所の踏切 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

方向	対策前 (H30.1～H30.12)				対策後 (R1.12～R2.2)			
	①船橋我孫子線 北行	②船橋我孫子線 南行	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行	①船橋我孫子線 北行	②船橋我孫子線 南行	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行
指標①※1	15.0km/h	21.7km/h	10.6km/h	17.9km/h	13.7km/h	21.7km/h	11.0km/h	18.9km/h
指標②	13.4km/h	20.2km/h	8.8km/h	15.2km/h	10.7km/h	20.1km/h	7.6km/h	15.5km/h
指標③	9.1km/h	16.7km/h	7.5km/h	2.4km/h	9.6km/h	17.7km/h	4.5km/h	3.7km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後：ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30.1～H30.12)														
方向	延長	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	12時間平均
②船橋我孫子線南行	513	15.2	16.7	16.0	14.2	13.4	15.4	15.4	15.9	15.2	14.4	13.4	14.6	15.0

対策後(R1.12～R2.2)														
方向	延長	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	12時間平均
②船橋我孫子線南行	513	16.7	16.4	14.2	12.5	11.9	14.1	13.7	14.5	13.7	13.3	10.7	12.0	13.7

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字：20%未満(2時間帯以内) 赤字：20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前：ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後：ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.27 栗野十字路交差点）

- (主)船橋我孫子線上り線(南行)で対策後、旅行速度が改善している。
- 渋滞巻き込まれ率は対策前後共に0%である。

【対策状況】



○ 立体化した主要渋滞箇所の踏切
— 立体化事業範囲

【方向別指標該当状況】

南行が改善

方向	対策前 (H30. 1～H30. 12)				対策後 (R1. 12～R2. 2)			
	①船橋我孫子線 北行	②船橋我孫子線 南行	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行	①船橋我孫子線 北行	②船橋我孫子線 南行	③鎌ヶ谷市道 西行	④鎌ヶ谷市道 東行
指標①※1	20.1km/h	20.6km/h	13.1km/h	4.6km/h	18.7km/h	20.8km/h	13.6km/h	4.1km/h
指標②	17.6km/h	17.6km/h	9.1km/h	3.3km/h	15.7km/h	18.4km/h	8.0km/h	2.8km/h
指標③	13.0km/h	7.8km/h	7.8km/h	2.4km/h	12.5km/h	11.2km/h	7.2km/h	2.3km/h

※指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12) 対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

【渋滞巻き込まれ率の変化】

対策前(H30. 1～H30. 12)															
方向	延長	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	12時間平均	※1, 2 渋滞巻き 込まれ率
②船橋我孫子線 上り(南行)	951	20.8	21.5	20.8	17.6	18.9	21.5	22.3	22.0	21.0	20.0	20.4	20.8	20.6	0%
対策後(R1. 12～R2. 2)															
方向	延長	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	12時間平均	※1, 2 渋滞巻き 込まれ率
②船橋我孫子線 上り(南行)	951	18.4	22.8	19.7	19.6	19.8	23.6	21.2	21.7	20.7	20.8	20.0	21.7	20.8	0%

時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※2 青字: 20%未満(2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12)

対策後:ETC2.0プローブデータ(R1.12～R2.2)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（H28以前に対策実施の箇所）

- H28以前に対策を実施した箇所についてもR1時点の最新の渋滞巻き込まれ率を確認。
○黒砂橋交差点、穴川駅下交差点、穴川橋下交差点、穴川3丁目交差点、稲毛区役所前交差点では渋滞巻き込まれ率が2時間帯を超えている。

【H28以前に対策実施の箇所】

※1、2

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価 区間長(m)	渋滞巻き込まれ率
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	隣接交差点改良	H25	西行	213	0%
					東行	367	0%
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H26	海行	520	67%
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27	東行	475	0%
					西行	476	0%
4	国道357号	ポトアリーナ前交差点	地下立体	H27	東行	200	0%
					西行	311	0%
9	国道126号	穴川駅下交差点	穴川IC交差点改良	H25	東行	245	8%
10	国道126号	穴川橋下交差点	穴川IC交差点改良	H25	東行	227	67%
11	国道126号	穴川3丁目交差点	穴川IC交差点改良	H25	東行	401	92%
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	穴川IC交差点改良	H25	東行	306	83%
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	西行	2170	0%

※1 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)

※2 青字: 17%以下 (2時間帯以内) 赤字: 18%以上(2時間帯超)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.1末広5丁目交差点、No2黒砂橋交差点）

- 末広5丁目交差点では対策後、西千葉駅稲荷町線の上下線で渋滞巻き込まれ率が0%である。
- 黒砂橋交差点では対策後、新港横戸町線海行で渋滞巻き込まれ率が67%である。

■ No.1末広5丁目交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①中央赤井町線 下り(南行)	②中央赤井町線 上り(北行)	③西千葉駅稲荷町線 下り(西行)	④西千葉駅稲荷町線 上り(東行)
指標①※1	14.6km/h	10.6km/h	12.1km/h	18.4km/h
指標②	11.4km/h	9.2km/h	11.2km/h	13.7km/h
指標③	10.4km/h	6.1km/h	7.5km/h	10.3km/h

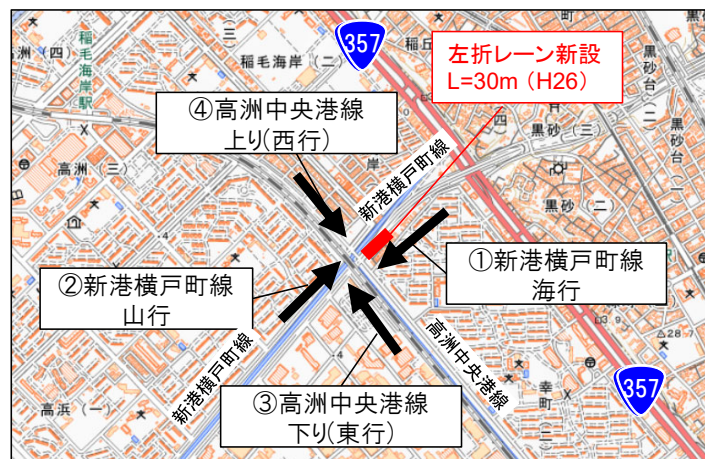
【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	※2、3 渋滞巻き 込まれ率
③西千葉駅稲荷町線 西行	213	11.3	13.5	12.7	11.2	11.4	11.8	12.1	12.3	12.5	12.4	12.5	13.2	0%
④西千葉駅稲荷町線 東行	367	22.6	21.4	21.6	21.5	20.1	19.7	19.1	18.6	18.1	17.3	13.7	15.3	0%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

■ No2黒砂橋交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①新港横戸町線 海行	②新港横戸町線 山行	③高洲中央港線 下り(東行)	④高洲中央港線 上り(西行)
指標①※1	12.0km/h	7.8km/h	22.8km/h	12.1km/h
指標②	8.8km/h	4.9km/h	20.2km/h	9.2km/h
指標③	9.8km/h	4.7km/h	19.2km/h	5.3km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	※2、3 渋滞巻き 込まれ率
①新港横戸町線 海行	520	4.9	5.4	8.8	5.4	5.3	7.5	7.0	8.3	13.9	19.5	21.7	23.6	67%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

※2 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合 ※3 青字: 20%未満(2時間帯以内) 赤字: 20%以上(2時間帯超)

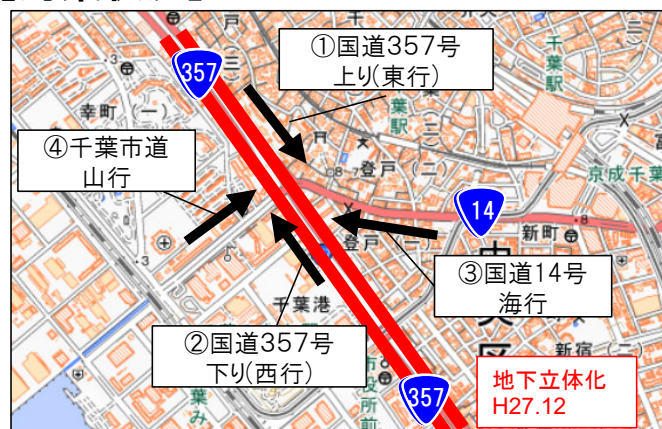
5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.3登戸交差点、No4ポートアリーナ前交差点）

- 登戸交差点では対策後、国道357号の上下線で渋滞巻き込まれ率が0%である。
- ポートアリーナ前交差点では対策後、国道357号の上下線で渋滞巻き込まれ率が0%である。

■ No.3登戸交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道357号 上り(東行)	②国道357号 下り(西行)	③国道14号 海行	④千葉市道 山行
指標①※1	30.3km/h	34.8km/h	10.1km/h	14.4km/h
指標②	28.8km/h	30.9km/h	9.0km/h	13.2km/h
指標③	26.0km/h	30.1km/h	9.1km/h	11.8km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き 込まれ率
①国道357号 東行	475	35.2	29.2	29.5	28.8	29.8	30.5	30.2	29.9	30.0	30.9	29.0	30.6	0%
②国道357号 西行	476	38.3	36.2	33.0	32.4	30.9	31.8	32.8	32.7	34.7	35.1	34.7	40.9	0%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

■ No4ポートアリーナ前交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道357号 上り(東行)	②国道357号 下り(西行)	③本千葉停車場線 海行	④問屋町2号線 山行
指標①※1	13.0km/h	14.5km/h	7.7km/h	7.2km/h
指標②	11.4km/h	12.3km/h	6.0km/h	5.9km/h
指標③	11.6km/h	12.4km/h	6.7km/h	5.4km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き 込まれ率
①国道357号 東行	200	14.5	11.4	12.5	13.0	13.4	13.6	13.8	13.3	13.6	12.5	11.6	13.0	0%
②国道357号 西行	311	14.6	12.3	14.3	15.3	15.1	15.6	16.2	15.3	15.0	14.1	13.5	14.8	0%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

※2 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合 ※3 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.9穴川駅下交差点、No10穴川橋下交差点）

- 穴川駅下交差点では対策後、国道126号下り線で渋滞巻き込まれ率が8%である。
○穴川橋下交差点では対策後、国道126号下り線で渋滞巻き込まれ率が67%である。

■ No.9穴川駅下交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道126号 下り(東行)	②国道126号 上り(西行)	③千葉市道 北行
指標①※1	11.8km/h	11.7km/h	15.6km/h
指標②	8.8km/h	8.8km/h	14.1km/h
指標③	5.8km/h	11.6km/h	9.5km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き 込まれ率
①国道126号 北行	245	8.8	10.4	11.0	12.6	13.4	12.9	13.9	13.4	12.9	12.6	10.3	11.7	8%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

■ No10穴川橋下交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道126号 下り(東行)	②国道126号 上り(西行)	③穴川橋町線 下り(北行)	④穴川橋町上り (南行)
指標①※1	9.3km/h	9.7km/h	7.6km/h	10.0km/h
指標②	6.8km/h	7.8km/h	6.6km/h	6.8km/h
指標③	4.8km/h	9.9km/h	6.0km/h	6.9km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き 込まれ率
①国道126号 東行	227	8.2	9.9	9.3	9.8	10.3	10.3	11.7	10.7	9.7	8.8	6.8	8.2	67%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

※2 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合 ※3 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.11穴川3丁目交差点、No12稲毛区役所前交差点）

- 穴川3丁目交差点では対策後、新港横戸町線東行で渋滞巻き込まれ率が92%である。
○稲毛区役所前交差点では対策後、新港横戸町線東行で渋滞巻き込まれ率が83%である。

■ No.11穴川3丁目交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道126号 下り(北行)	②国道126号 上り(西行)	③穴川天戸線 南行	④新港横戸町線 東行
指標①※1	14.0km/h	10.6km/h	14.6km/h	7.9km/h
指標②	12.6km/h	9.2km/h	12.9km/h	5.0km/h
指標③	10.7km/h	10.4km/h	8.6km/h	3.9km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き込まれ率
④新港穴川線 東行	401	8.6	9.8	8.2	7.8	8.2	8.7	10.5	8.7	7.9	7.0	5.0	6.8	92%

※2、3

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

■ No12稲毛区役所前交差点

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道126号 下り(北行)	①国道126号 上り(南行)	③新港横戸町線 東行	③新港横戸町線 西行
指標①※1	10.2km/h	14.9km/h	7.7km/h	15.8km/h
指標②	7.9km/h	13.9km/h	4.8km/h	15.2km/h
指標③	7.9km/h	10.6km/h	3.8km/h	14.6km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	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	渋滞巻き込まれ率
③新港横戸町線 東行	306	9.0	10.0	8.1	7.5	7.9	8.5	10.4	8.4	7.7	6.7	4.8	6.6	83%

※2、3

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

※2 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合 ※3 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

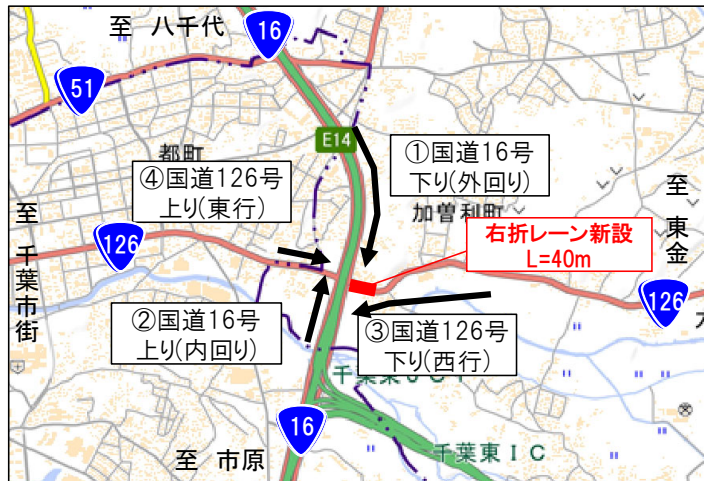
5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 渋滞巻き込まれ率（No.13加曾利交差点）

○加曾利交差点では対策後、国道126号下り線で渋滞巻き込まれ率が92%である。

■ No.13加曾利交差点改良

【対策状況】



【方向別指標該当状況 R1】

方向	①国道16号 下り(外回り)	③国道16号 上り(内回り)	③国道126号 下り(西行)	④国道126号 上り(東行)
指標①※1	12.2km/h	9.4km/h	23.1km/h	12.7km/h
指標②	10.3km/h	6.9km/h	15.5km/h	10.4km/h
指標③	6.4km/h	6.0km/h	17.7km/h	11.9km/h

【渋滞巻き込まれ率 R1】

方向	延長	※2, 3												渋滞巻き 込まれ率
		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	
③国道126号 西行	2170	15.5	17.3	25.9	27.2	28.4	28.5	29.3	28.6	25.7	22.0	17.7	20.7	0%

【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12) 時間帯別平均旅行速度10km/h以下

※1 指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため平日昼間12時間平均旅行速度を指標①と表記

※2 平日昼12時間の内時間帯別平均旅行速度10km/h以下となる時間帯の割合

※3 青字:20%未満(2時間帯以内) 赤字:20%以上(2時間帯超)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 1時間あたりの交差点通過可能台数

- 評価手法③「1時間あたりの交差点通過可能台数の判定」を実施する箇所は3箇所。
- 一定の対策効果が発現するとする基準は交通需要を踏まえた上で1時間あたり通過可能台数が増加。
- 3箇所とも対策後に交通容量がピーク時の交通需要を上回っており、一定の対策効果の発現が確認できる。

【評価手法③「1時間あたりの交差点通過可能台数の判定」を行う3箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価区間長(m)	交通容量(pcu)		交通需要(ピーク時)	評価結果
							対策前	対策後		
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H26※1	海行	520	1035	1192	1077	交通容量が約1.2倍に増加
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	南側IC出口	223	521	1031	565	交通容量が約2.0倍に増加
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26※1	西行	2170	809	956	849	交通容量が約1.2倍に増加

※赤字:ピーク時交通需要未満 青字:ピーク時交通需要以上

※交通需要は交通量調査結果の方向別交通量の値を基本とし、交通量調査結果が無い場合はH27センサス交通量の値を使用

※交通容量は下記の式より時間帯ごとに算出した値の12時間平均値

【(参考)交差点通過可能台数の算出手法】

—直進車線の場合※1—

$$\begin{array}{l} \text{1時間あたりの交差点通過} \\ \text{可能台数} \\ \text{(流入1車線の場合)} \end{array} = \begin{array}{l} \text{飽和交通流率} \\ \text{基本値}^1 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{大型車混入による} \\ \text{補正率}^2 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{右折車による} \\ \text{補正率}^3 \times 2 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{左折車による} \\ \text{補正率}^4 \end{array} \times \begin{array}{l} \text{信号青時間} \\ \text{比率}^5 \end{array}$$

1)飽和交通流率基本値

直進車線:2,000pcu/h
右折車線:1,800pch/h

2)大型車混入による補正率

大型車混入率により、補正率を算出

3)右折車による補正率

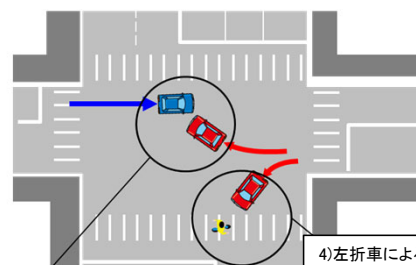
右図参照

4)左折車による補正率

右図参照

5)信号青時間比率

青時間/サイクル長により算出

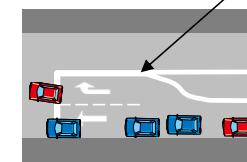


3)右折車による補正率
対向車により右折車の通行が阻害されるため、対向右折車交通量より算出される右折車が通行できる確率・右折車混入率・信号青時間比率より補正率を算出

4)左折車による補正率
横断歩行者により右折車の通行が阻害されるため、横断歩行者による左折車の低減率・左折車混入率・信号青時間比率より、補正率を算出

※2右左折レーンの長さによる補正

新設したレーンの長さが短い場合、右折車と直進車の分離効果が低減する。具体的には、青信号になってから一定時間経過すると右折車両混入の影響が発生するため、右折車による補正値は上記の影響を考慮したものとする。



レーンが短いと青になってから一定時間でレーンから車両がいなくなる

一定時間経過後はレーンなしの状態と変わらない

出典:交通工学研究会 平面交差の計画と設計 基礎編 (H19.7)

※1 右折車線、左折車線については別に算定式があるが、代表として直進車線の算出手法を記載。

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 1時間あたりの交差点通過可能台数（No.2 黒砂橋交差点）

一定の対策効果発現

○改良後、1時間あたりの交差点通過台数が対策前の約1.2倍となり、朝・昼間時間帯の交通需給の逼迫が緩和。

【新港横戸町線黒砂橋交差点改良 開通日】

平成26年度
左折レーン設置【新港横戸町線 海行】

【位置図】



【方向別指標該当状況】

方向	R1モニタリング結果 (R1.1~R1.12)			
	①新港横戸町線 山行	②新港横戸町線 海行	③高洲中央港線 東行	④高洲中央港線 西行
指標①	12.0km/h	7.8km/h	22.8km/h	12.1km/h
指標②	8.8km/h	4.9km/h	20.2km/h	9.2km/h
指標③	9.8km/h	4.7km/h	19.2km/h	5.3km/h

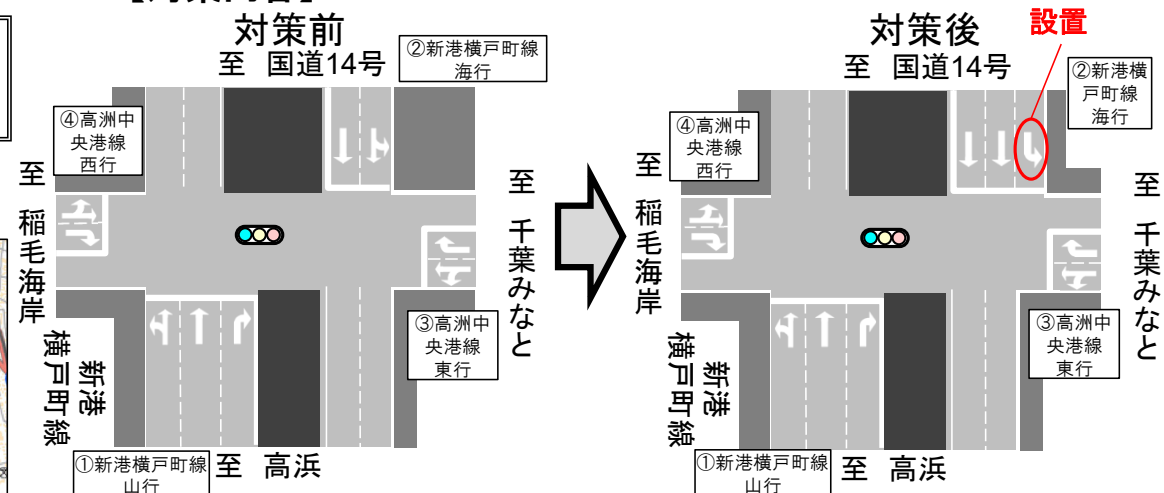
※ 指標①: 平日昼間12時間平均旅行速度
指標②: 平日ピーク時平均旅行速度
指標③: 休日昼12時間5%マイル速度

※ 赤字: 指標に該当

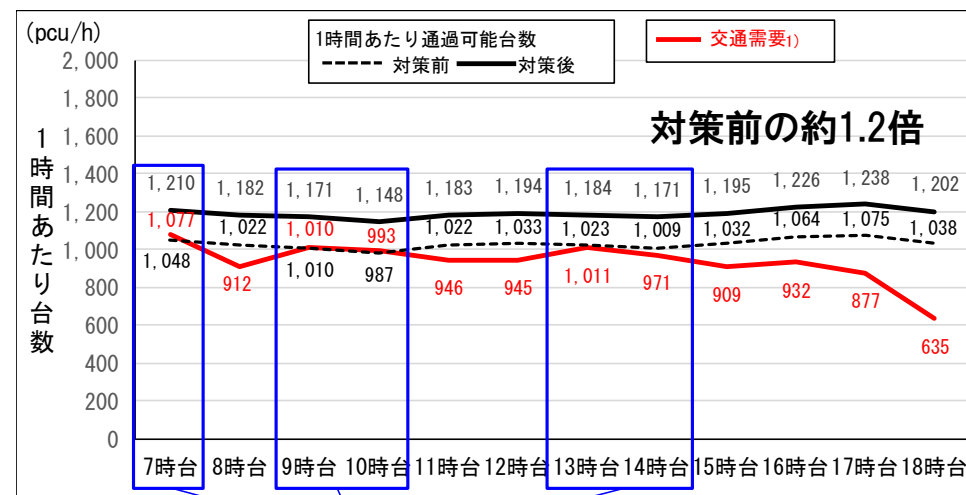
【データ】 ETC2.0ブローブデータ(H31.1~R1.12)

左折レーン新設
L=30m

【対策内容】



【対策前後における1時間あたりの交差点通過台数※】 (新港横戸町線 海行)



対策後、交通需給の逼迫が緩和

【データ】 H27道路交通センサ
交通量調査結果(H28.12.13)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 1時間あたりの交差点通過可能台数（No.8 穴川インター交差点）

一定の対策効果発現

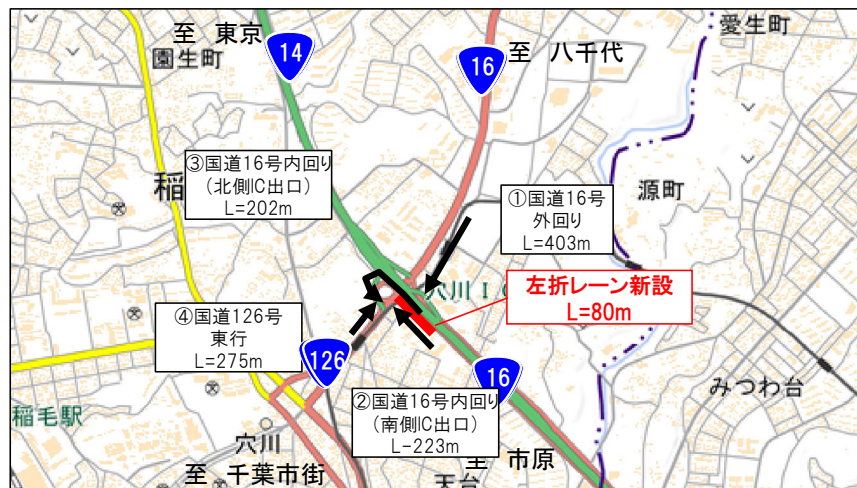
○改良後、1時間あたりの交差点通過台数が対策前の約2.0倍となり、全時間帯で交通需給の逼迫が解消。

【国道16号穴川インター交差点改良 開通日】

平成28年10月

左折レーン設置(2車線化)【国道16号上り(南側IC出口)】

【位置図】



【方向別指標該当状況】

方向	R1モニタリング結果 (R1.1~R1.12)			
	①国道16号下り (外回り)	②国道16号上り (南側IC出口)	③国道16号上り (北側IC出口)	④国道126号 東行
指標①	12.4km/h	13.7km/h	11.7km/h	11.2km/h
指標②	9.7km/h	13.1km/h	11.1km/h	8.8km/h
指標③	12.2km/h	11.9km/h	3.8km/h	6.3km/h

※ 指標①: 平日昼間12時間平均旅行速度 (指標①は全方向の加重平均であるが、簡単のため指標①と表記)

指標②: 平日ピーク時平均旅行速度

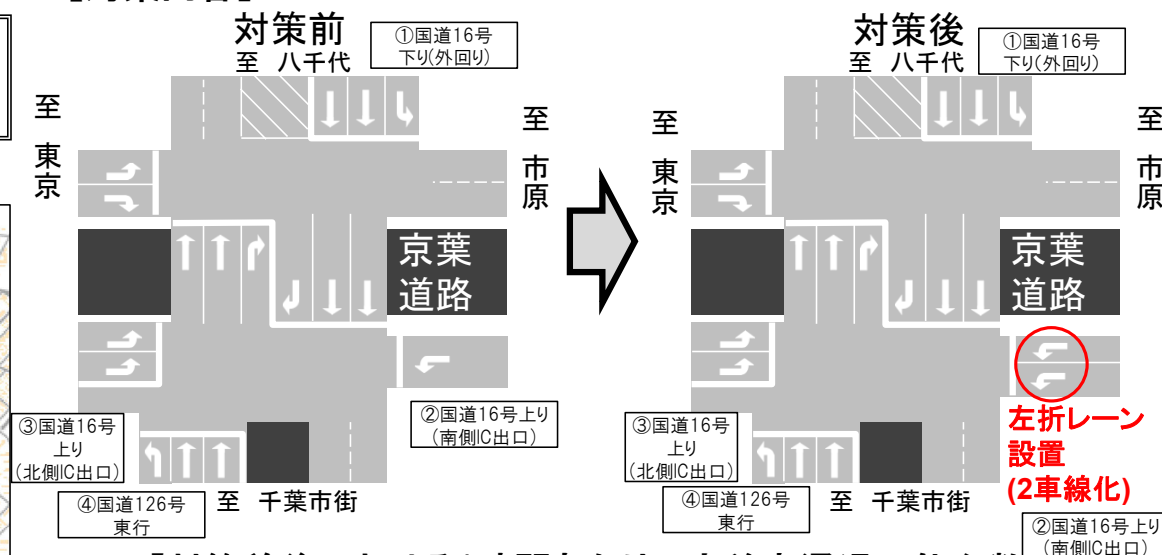
指標③: 休日昼12時間5%マイル速度

※ 赤字: 指標に該当

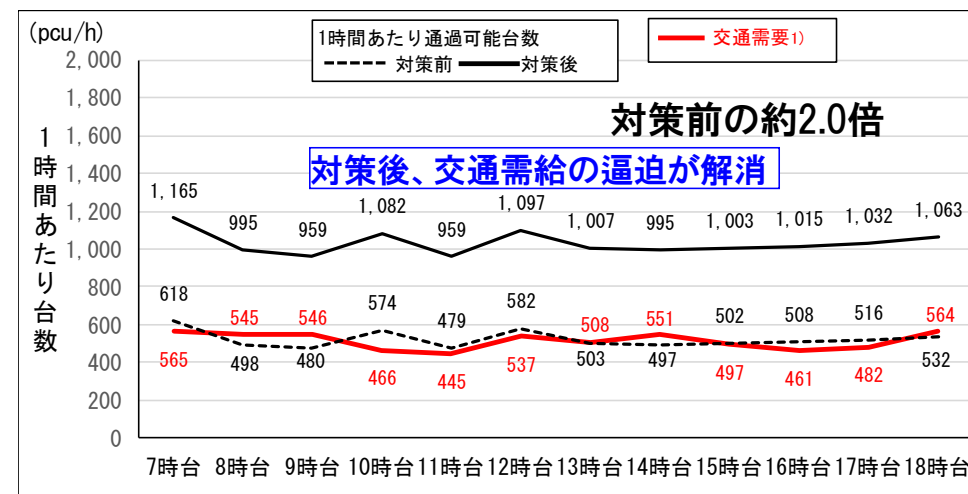
【データ】 ETC2.0ブローブデータ (H31.1~R1.12)

左折レーン新設
L=80m

【対策内容】



【対策前後における1時間あたりの交差点通過可能台数※】 (国道16号上り 南側 IC出口)



【データ】 H27道路交通センサス
交通量調査結果 (H28.10.28)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 1時間あたりの交差点通過可能台数（No.13 加曽利交差点改良）

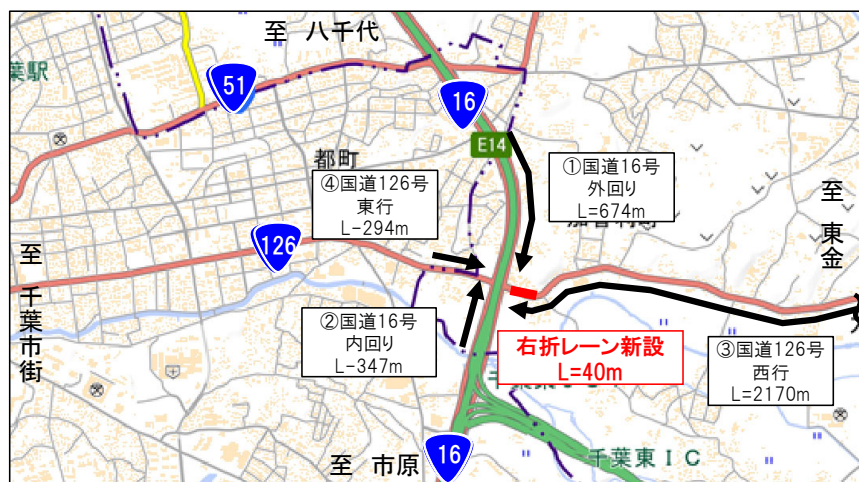
一定の対策効果発現

○改良後、1時間あたりの交差点通過台数が対策前の約1.2倍となり、8,9時台の交通需給の逼迫が解消。

【国道126号加曽利交差点改良 開通日】

平成26年10月31日
右折レーン設置【国道126号 西行】

【位置図】



【方向別指標該当状況】

方向	R1モニタリング結果 (R1.1~R1.12)			
	①国道16号 外回り	②国道16号 内回り	③国道126号 西行	④国道126号 東行
指標①	12.2km/h	9.4km/h	23.1km/h	12.7km/h
指標②	10.3km/h	6.9km/h	15.5km/h	10.4km/h
指標③	6.4km/h	6.0km/h	17.7km/h	11.9km/h

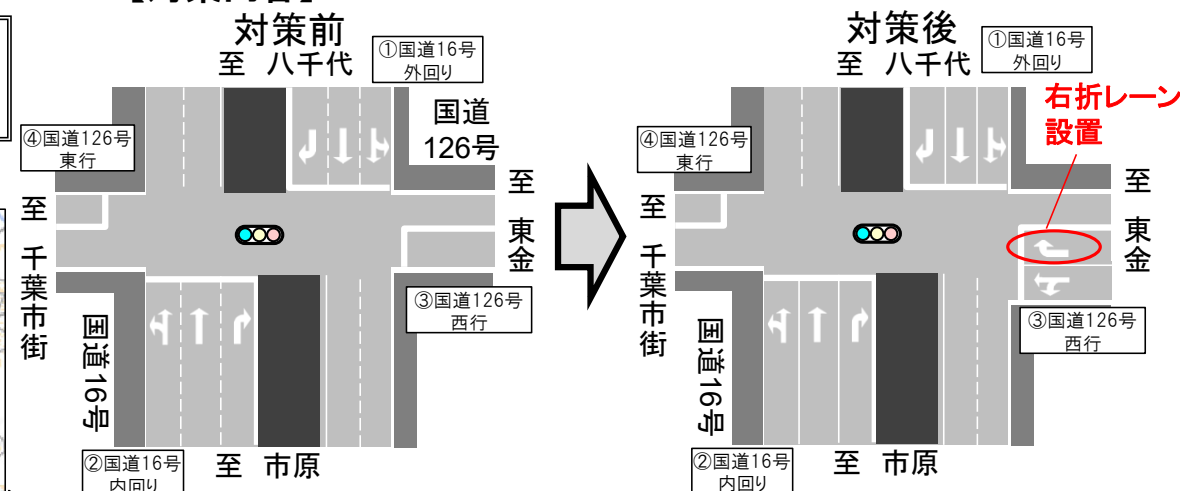
※ 指標①: 平日昼間12時間平均旅行速度
指標②: 平日ピーク時平均旅行速度
指標③: 休日昼12時間5%マイル速度

※ 赤字: 指標に該当

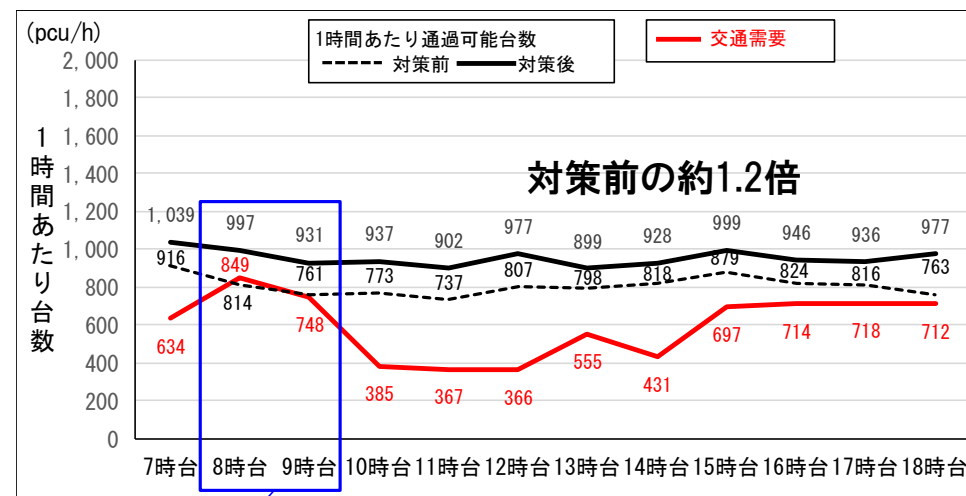
【データ】ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)

右折レーン新設
L=40m

【対策内容】



【対策前後における1時間あたりの交差点通過台数※】 (国道126号加曽利交差点: 西行)



対策後、交通需給の逼迫が緩和

【データ】H27道路交通センサ
交通量調査結果(H18.1.19)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率

- 評価手法④「生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率の判定」を実施する箇所は4箇所。
- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、急ブレーキ発生率および通過交通比率の減少。
- 当該区間では急ブレーキ発生率、通過交通比率が共に減少しており、一定の対策効果の発現が確認できる。
- 次頁に評価を実施した湾岸千葉地区のエリアについての評価結果を示す。

【評価手法④「生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率の判定」を行う4箇所の判定結果】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策前		対策後		増減		評価結果
					急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	急ブレーキ発生率 (件/百台)	通過交通比率	
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27※1	1.46	16%	0.63	13%	-57%	-3%	並行道路から国道357号へ交通転換が図られ、交通状況が改善したと考えられる
4	国道357号	ホトアリナ前交差点	地下立体	H27※1							
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	国道357号6車線化	H28							
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	国道357号6車線化	H28							

【データ】対策前:ETC2.0プローブデータ(H27.4)
対策後:ETC2.0プローブデータ(H30.4)

5. 新たな評価手法による検証方針（詳細）

■ 生活道路の急ブレーキ発生率・通過交通比率（No3～No6 湾岸千葉地区）

一定の対策効果発現

○改良後、国道357号並行道路の急ブレーキが約57%減少。また、通過交通比率は約3%減少。

【対策前後における急ブレーキ発生率・通過交通比率】

（国道357号並行道路：京葉線通り）

	対策前 (H27.4)	対策後 (H30.4)	増減
急ブレーキ発生率 ※1 (件/百台)	1.46	0.63	-57%
通過交通比率 ※2	16%	13%	-3%

$$\text{※1 急ブレーキ発生率} = \frac{\text{ETC2.0急ブレーキ件数}}{\text{ETC2.0通過台数}}$$

$$\text{※2 通過交通比率} = \frac{\text{ETC2.0エリア内通過交通量}}{\text{ETC2.0幹線道路の交通量}}$$

※対策前後における急ブレーキ発生率、通過交通比率の内訳

		対策前(H27.4)		対策後(H30.4)	
急ブレーキ発生率	ETC2.0急ブレーキ件数	7	0	27	15
	ETC2.0通過台数	250	230	3,229	3,408
通過交通比率	ETC2.0エリア内通過交通量※3	250	230	3,229	3,408
	ETC2.0幹線道路の交通量※3	1,327	1,684	25,282	27,060

※3 交通量はETC2.0のサンプル数を使用

【位置図】



※当該分析では対象とする路線を1路線としたため、エリアではなく断面で評価を実施

【(参考)記者発表資料(平成28年9月12日)】

国土交通省 関東地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau

平成28年9月12日(月)
国土交通省 関東地方整備局
千葉国道事務所

記者発表資料

千葉市役所前の地下立体等開通による整備効果
— 国道357号の交通が大幅に改善し、
救急搬送の時間短縮にも貢献 —

— 主な整備効果 —

- 整備効果① 国道357に並行する市道（高洲中央港線）の交通状況が大幅に改善（P.2）**
- ・木更津方面ではピーク時の所要時間が（千葉西警察入口交差点～ポートアリーナ前交差点間）15分から10分となり**約3割短縮**
 - ・国道357号への転換が図られ並行する市道（高洲中央港線）の**渋滞が解消**
- 整備効果② 地域の救急救命活動へ貢献（P.3）**
- ・湾岸千葉地区改良の開通により、ポートアリーナ前交差点から千葉県救急医療センターへの救急搬送時間が24分から18分となり**約3割短縮**
 - ・救急医療の現場からも、国道357号の開通による**搬送時間の短縮から救急搬送患者の負担軽減を実感する声**を頂いています。

■千葉国道事務所のホームページ、ツイッターでも道路情報が確認できます。
ホームページ : <http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/>
公式ツイッター情報 : https://twitter.com/mlit_chibakoku/

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、千葉県政記者会、千葉市政記者会

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 電話 043-287-0311（代表）
副所長 近藤 誠一郎 計画課長 鶴見 剛

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
記者発表資料(平成28年9月12日)

議事要旨

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

開催日時：令和２年８月２６日（水） １５：００～１６：４０

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 課長補佐	内田 直之（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）
	千葉県商工会議所連合会 事務局長	黒岩正典
	千葉日報社 クロスメディア局長	早乙女謙司郎（WEB）
	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
	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

■「１．前回委員会での主な指摘事項とその対応」について（資料１ p. 5）

- ・前回委員会での主な指摘事項として挙げられた「評価区間長の最適化」と「対策実施箇所の新たな評価手法」に関する対応内容の概要が説明された。

■「２．評価区間長の最適化」について（資料１ pp. 6～10）

- ・評価区間長は、一定の区間長以上となるよう定義した方が適切な評価が可能となるが、1km を超える評価区間長は長すぎるため、分析結果を補足する検証を追加してはどうか、との意見があった。
- ・今後の主要渋滞箇所の分析にあたっては、評価区間長の最適化の検証も考慮し、該当交差点の対策前後の選定指標の数値の違いだけでなく、対策前後の状況の違いについて、今回提案された信号２回待ち以上の評価や、平常時と混雑時の遅れ時間等を合わせて示し、当該箇所の分析結果を総合的に判断できるようすれば良いではないか、との意見があった。

■「３．対策実施箇所の新たな評価手法の提案」について（資料１ pp. 11～16）

- ・新たな評価手法として提案があった「生活道路における急ブレーキ発生率・通過交通比率」は、非円滑な状況が安全性に与える影響を考慮する点で意義がある。また、交差道路側が渋滞していると並行する裏道を通り抜ける例が多いため、信号制御を考える上で交差側も重視する必要がある、との意見があった。
- ・新たな評価手法による分析にあたっては、該当交差点の評価結果がどうなるかを見極めたうえで、評価手法を検討した方がよい、との意見があった。

■「４．対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認」について（資料１ pp. 17～23）

- ・主要渋滞箇所の除外箇所（16 箇所）は了承された。

■「５．対策案検討の状況報告」について（資料１ pp. 24～25）

- ・国道 357 号若松交差点について、直進２車線分が機能している時間と１車線分しか発揮できない時間帯が混在すると効率が悪いと、効率を良くした分、他方向の現示に青時間の配分をするよう、サイクル長を見直すと対策の効果がより出てくるのではないかと、との意見があった。

■「6. 新型コロナウイルスの影響について」について（資料1 pp.26～33）

- ・緊急事態宣言が発令された2020年と前年（2019年）同月の交通状況について、平日と休日の平均日交通量、時間帯別の平均旅行速度等の着目し比較・分析した結果、平日に比べ休日の方が交通状況の変化が大きいことが確認された。
- ・その理由として、平日は通勤時等で感染リスク回避するため、鉄道利用から自動車利用へ変更した人が一定数存在したため、不要不急の外出を控えた休日に比べ、交通状況の変化が小さくなったことが想定されたとの説明がされた。

以上