

令和3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3年8月26日(木)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)これまでの経緯
- (2)今回委員会の審議内容
- (3)最新の交通状況による分析
- (4)渋滞対策の進捗状況確認
- (5)渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し
- (6)新たな評価手法による対策実施箇所の検証
- (7)交通需要の調整(TDM施策)の検討
- (8)千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況
- (9)今後の渋滞対策の進め方
- (10)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3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
- ・【参考資料】議事要旨 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

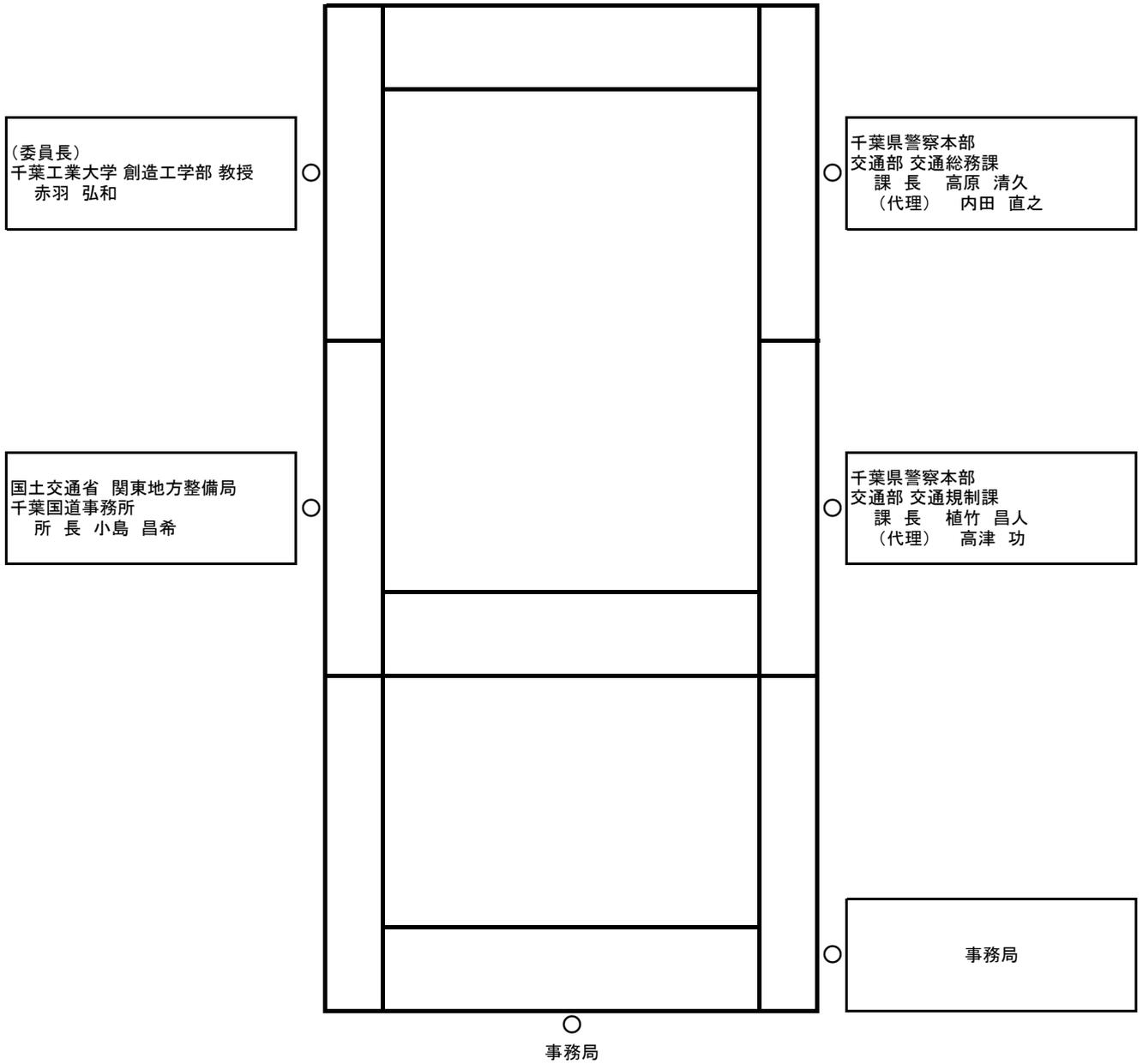
千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

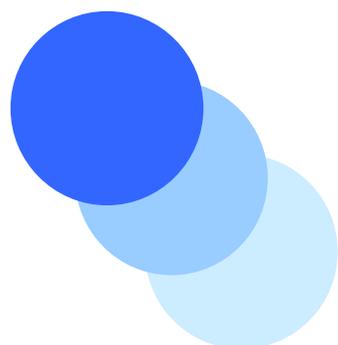
(敬称略)

(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) 調査官兼課長補佐 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 (WEB)
千葉県トラック協会専務理事	高安 茂 (WEB)
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 (WEB)
東日本高速道路千葉管理事務所長	糸山 清高 (代理) 工務担当課長 牛田 和之 (WEB)
東日本高速道路市原管理事務所長	神林 尚樹 (WEB)
東日本高速道路千葉工事事務所長	上村 治 (WEB)
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長	尾崎 行雄 (代理) 首席運輸企画専門官 中村 元 (WEB)
千葉県県土整備部道路計画課長	長島 博之 (WEB)
千葉県県土整備部道路整備課長	西山 昌克 (代理) 副課長 畑本 一 亮 (WEB)
千葉市建設局道路部長	中村 浩一 (代理) 課長補佐 宮崎 安伸 (WEB)
国土交通省関東地方整備局首都国道事務所長	野笹 隆幸 (WEB)
国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長	小島 昌希
(オブザーバー) 国土交通省関東地方整備局道路部	調査第一係長 小野 大輔 (WEB) 技 官 馬場 僚司 (WEB)

令和3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:千葉県国道事務所2階 202会議室





令和3年度 第1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	… 5
3. 最新の交通状況による分析	… 7
4. 渋滞対策の進捗状況確認	… 11
5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し	… 12
6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証	… 21
7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討	… 35
8. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況	… 40
9. 今後の渋滞対策の進め方	… 42

令和 3年 8月26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とを目的とする。

【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)</u> を除外
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)</u> を除外 ・「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)</u> を除外
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)</u> を除外 ・「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 <u>主要渋滞箇所(6箇所)</u> 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)</u> を除外 ・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指標に該当しない未対策箇所(12箇所)を除外
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
令和3年度(第1回)	・対策実施箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し ・前回委員会での主な指摘事項とその対応 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討

※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

1. これまでの経緯

■ 千葉県内の主要渋滞箇所(一般道)

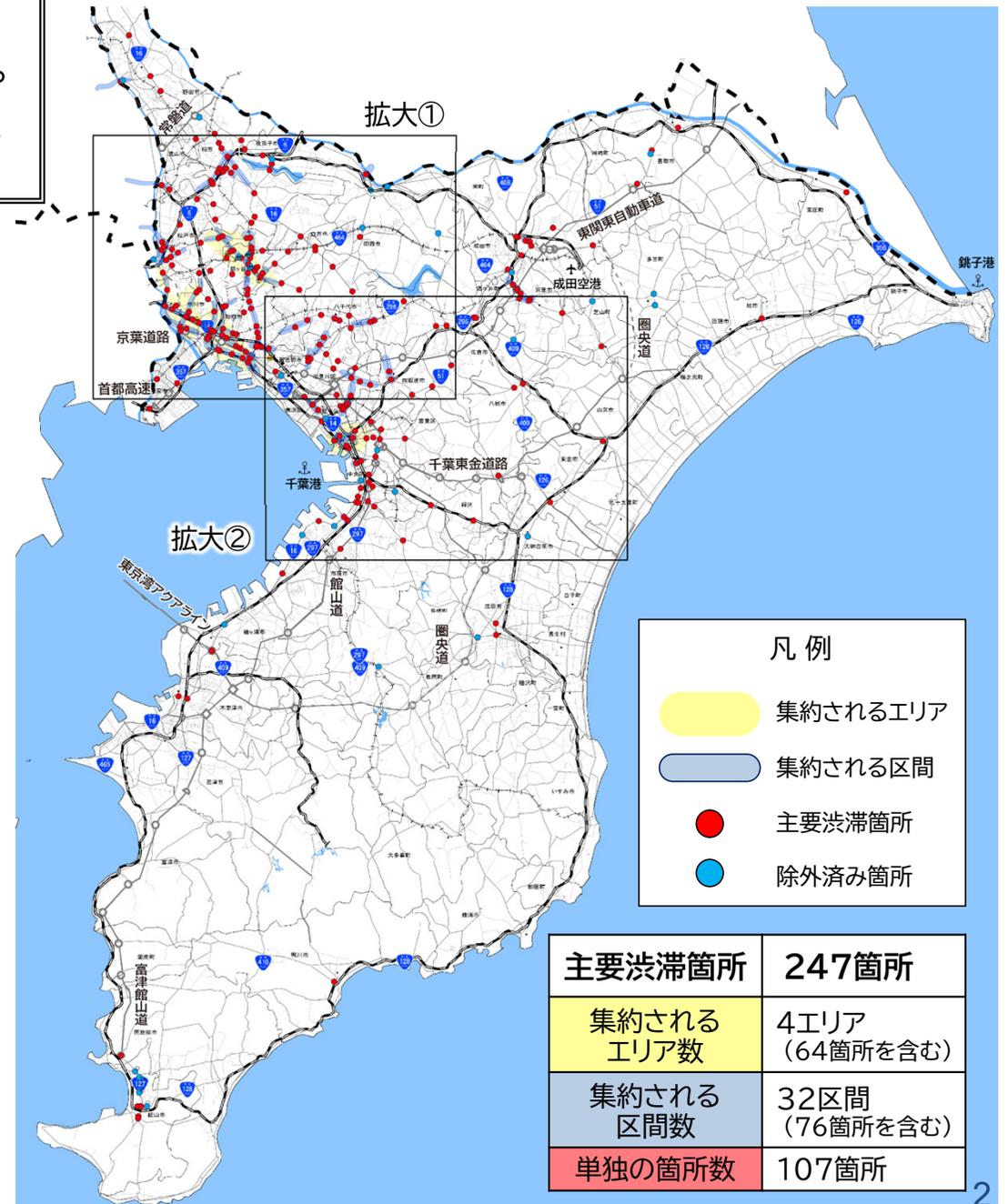
- 平成24年度の「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて、主要渋滞箇所279箇所を特定した。
- 昨年度(令和3年3月)時点で、32箇所が除外となり、現在247箇所となっている。

【千葉県内の主要渋滞箇所(令和3年3月時点)】

拡大①



拡大②



凡例

- 集約されるエリア
- 集約される区間
- 主要渋滞箇所
- 除外済み箇所

主要渋滞箇所	247箇所
集約されるエリア数	4エリア (64箇所を含む)
集約される区間数	32区間 (76箇所を含む)
単独の箇所数	107箇所

1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所のモニタリング方法（旅行速度の考え方）

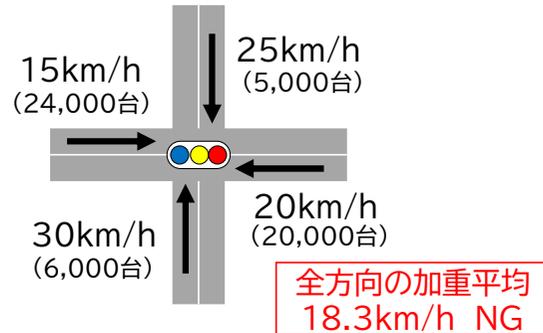
○主要渋滞箇所特定時の選定指標である以下の3指標に基づき、モニタリングを実施。

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)

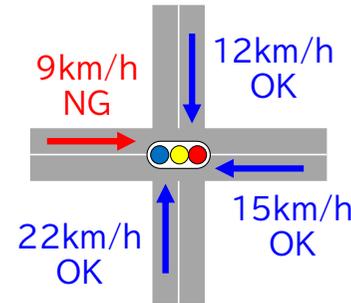
【イメージ図】



指標②

平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)

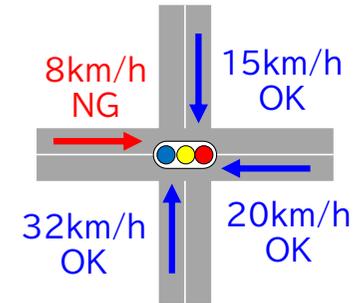
【イメージ図】



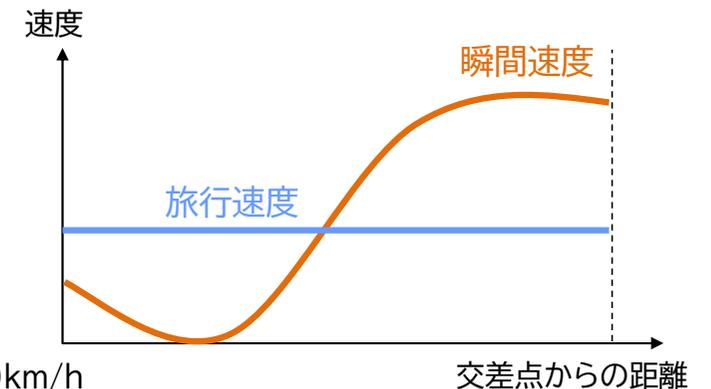
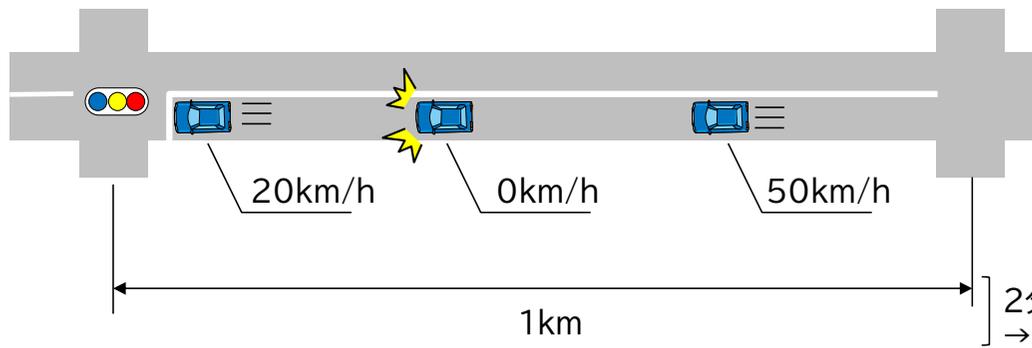
指標③

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】



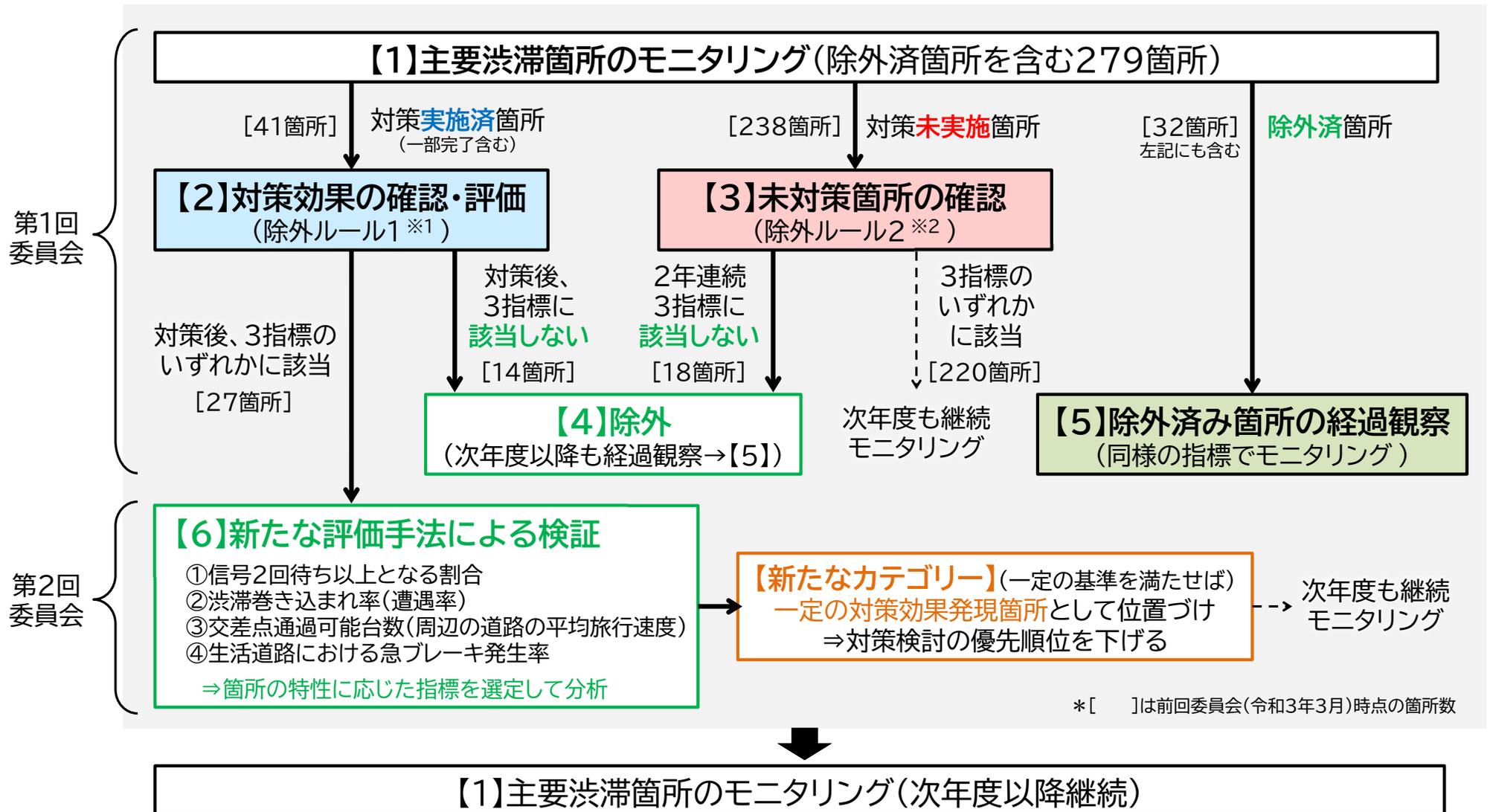
旅行速度の考え方



1. これまでの経緯

■ 主要渋滞箇所のモニタリング方法と除外判定

○対策実施済箇所のうち、主要渋滞箇所から除外されない場合でも、新たな評価手法により対策効果が確認された箇所は、『**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こととした。



※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

2. 今回委員会の審議内容

ご意見をいただきたい事項

➤ 最新の交通状況による分析

○緊急事態宣言期間における交通量及び旅行速度の変化(pp.7-10)

➤ 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

○対策実施箇所の対策効果の確認・評価(p.12)

○2年連続で3指標に該当しない箇所の除外(p.13)

○除外済み箇所のフォローアップ(pp.17-19)

➤ 前回委員会での主な指摘事項とその対応

○評価手法③※ + α 並行路線を含めた面的評価(pp.29-32)

※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※ + α 生活道路のエリアを設定した面的評価(p.33)

※評価手法④:生活道路の急ブレーキ発生率

➤ 交通需要の調整(TDM施策)の検討

○TDM施策の検討方針(pp.35-39)

2. 今回委員会の審議内容

■ 前回委員会(令和3年3月25日開催)での主な指摘事項とその対応

➤ 前回委員会の「新たな評価手法による検証方針」における指摘事項

- 『1時間当たりの交差点通過可能台数』は、当該交差点の処理能力が向上することで、他路線からの経路転換により、**並行路線など周辺地域の面的な移動性向上が期待される**のではないかと。
- 『生活道路における急ブレーキ発生率』は、生活道路の安全対策を考える上で、幹線道路の混雑を避けて**生活道路を通過する車両の数や急減速挙動などによる評価は、円滑性向上の観点からも重要**であり、あわせて該当する箇所では安全性向上プロジェクト委員会と連携して取り組むことも考えられるのではないかと。

【対応方針】

- ・『1時間当たりの交差点通過可能台数』の評価対象箇所において、並行路線を含めた面的な評価を実施(pp.29-32)
- ・『生活道路における急ブレーキ発生率』の評価対象エリアを設定し、ETC2.0プローブデータの挙動履歴を活用して評価を実施(p.33)

3. 最新の交通状況による分析

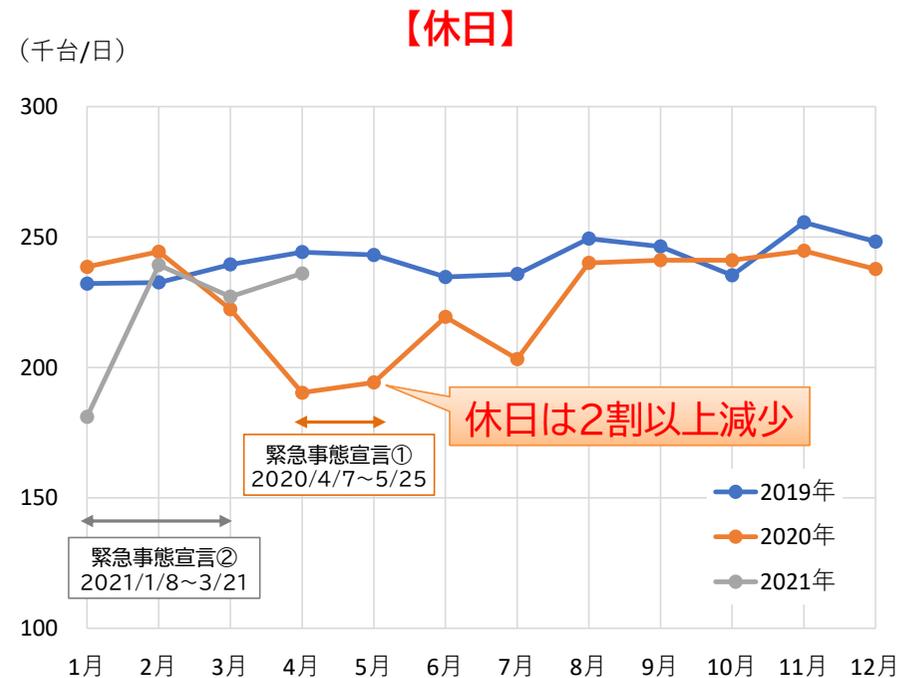
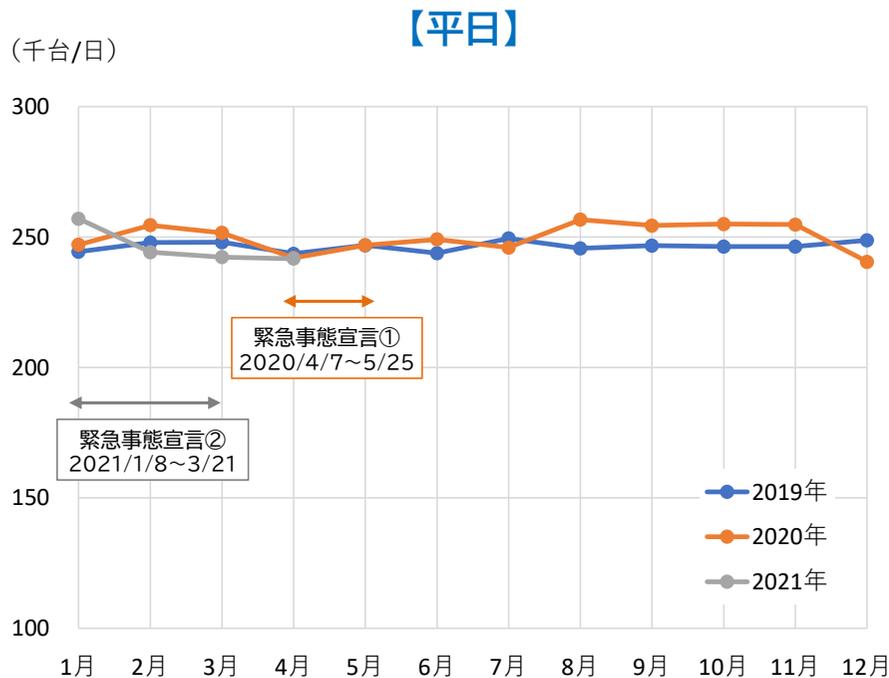
1) 断面交通量合計の月別推移

直轄国道

- 緊急事態宣言期間中における県内の直轄国道(8箇所)の断面交通量合計の平均を、緊急事態宣言が発令される前年の2019年同月と比較すると、平日は期間①※1 期間②※2いずれもほとんど変化が見られない。
- 一方で休日は、期間①および期間②の一時期(2021年1月)に、断面交通量は2割以上減少。

※1 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間① 2020.4.7~5.25
 ※2 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間② 2021.1.8~3.21

【断面交通量(昼間12時間、日平均)※】



3. 最新の交通状況による分析

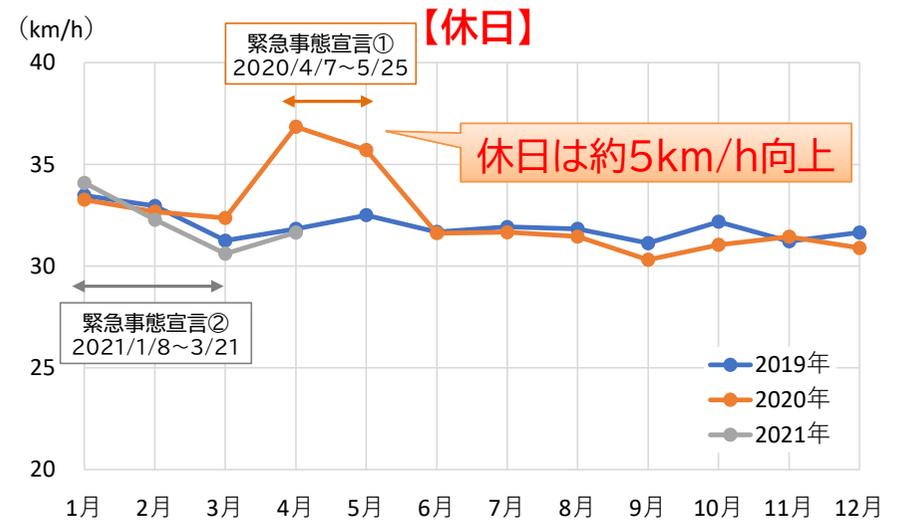
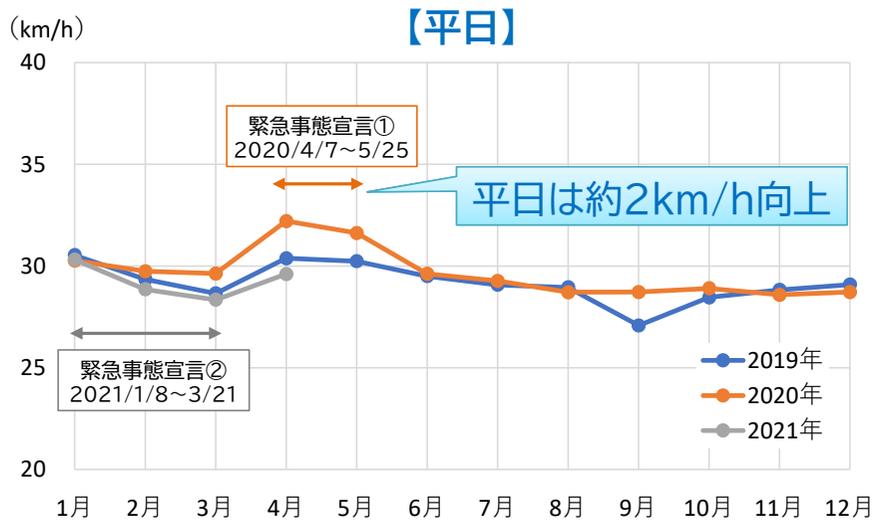
2) 平均旅行速度と混雑区間割合の月別推移

直轄国道

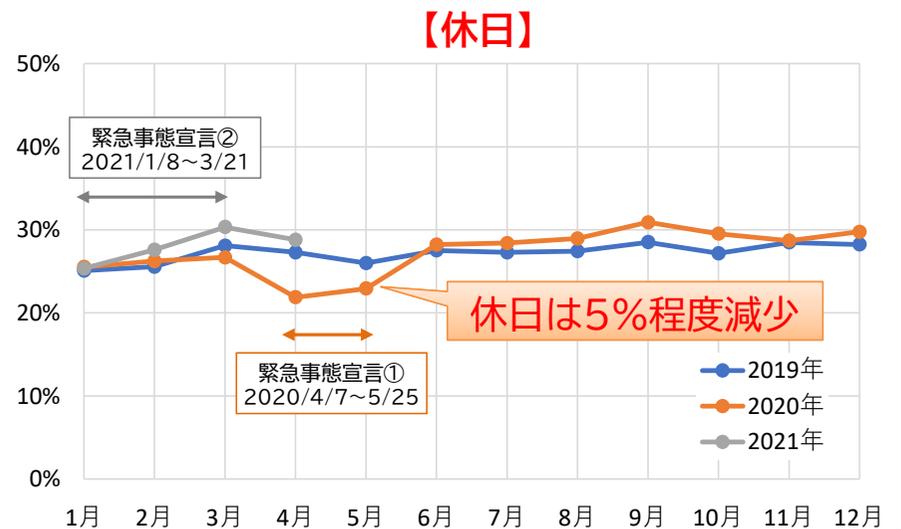
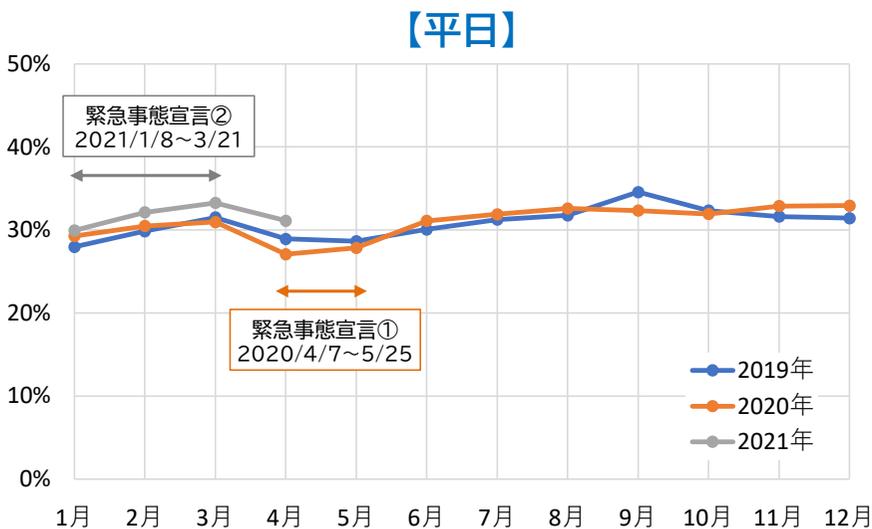
○期間①※1では、前年同月と比較して、平均旅行速度は平日では約2km/h向上、休日では約5km/h向上とともに混雑区間の割合も5%程度減少している一方、期間②※2では、いずれもほとんど変化が見られない。

※1 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間① 2020.4.7~5.25
 ※2 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間② 2021.1.8~3.21

【昼間12時間平均旅行速度】



【混雑区間の割合※】



3. 最新の交通状況による分析

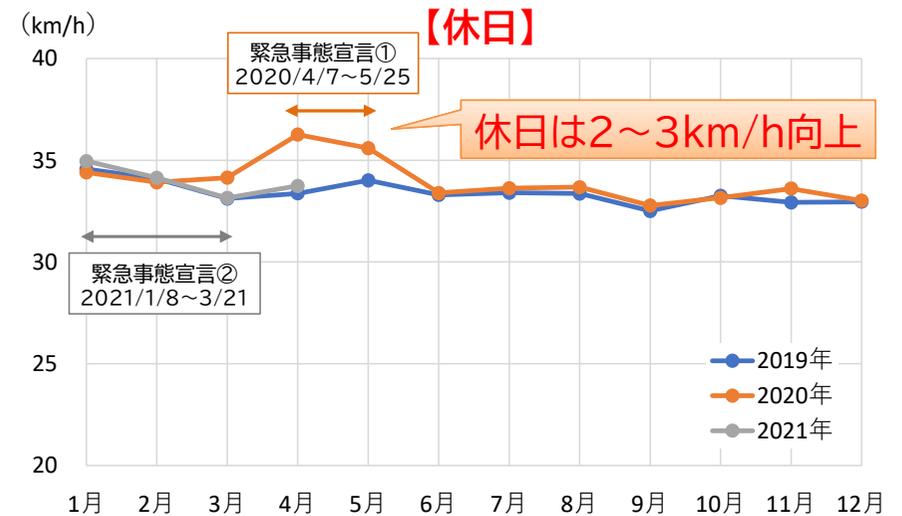
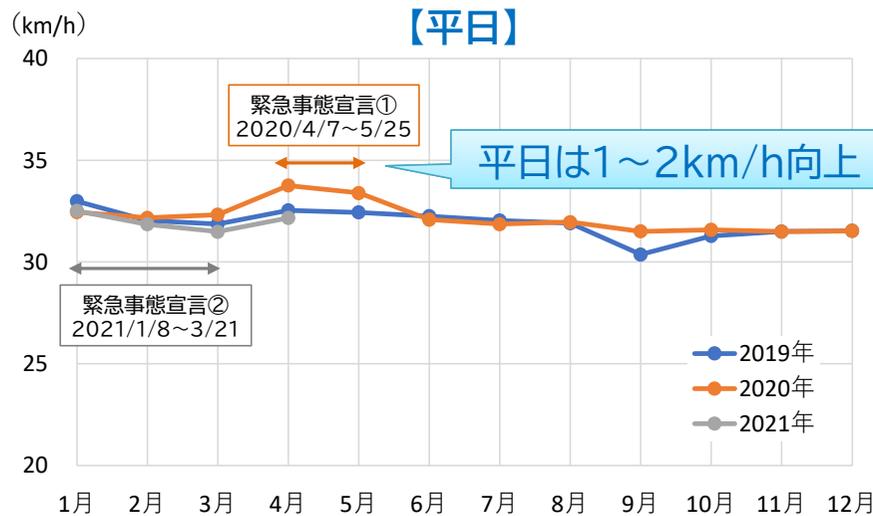
2) 平均旅行速度と混雑区間割合の月別推移

主要地方道

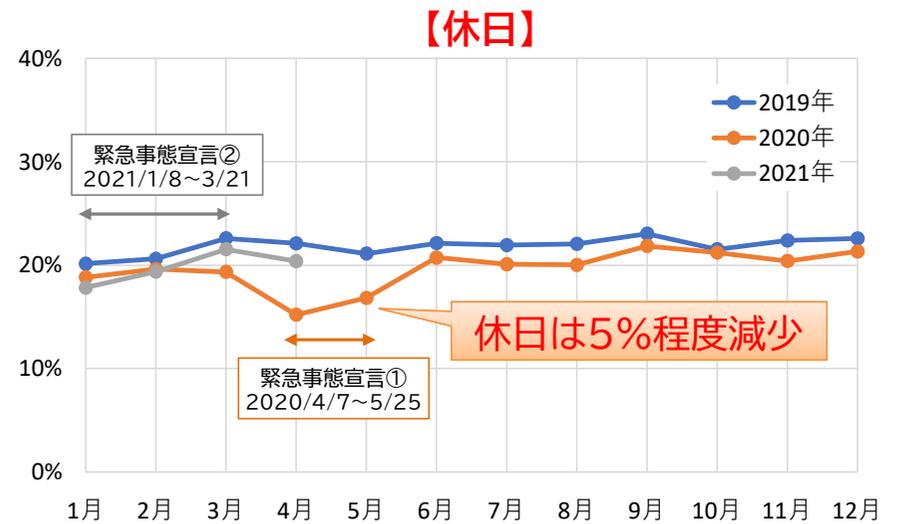
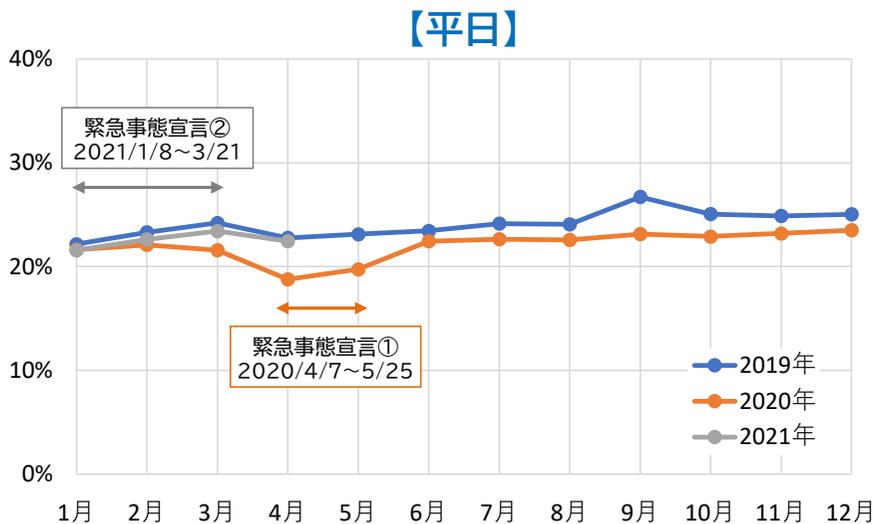
○期間①※¹では、前年同月と比較して、平日で1~2km/h向上、休日で約2~3km/h向上し、混雑区間の割合も5%程度減少している一方、期間②※²では、いずれもほとんど変化が見られない。

※1 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間① 2020.4.7~5.25
 ※2 千葉県内に発令された緊急事態宣言期間② 2021.1.8~3.21

【昼間12時間平均旅行速度】



【混雑区間※の割合】



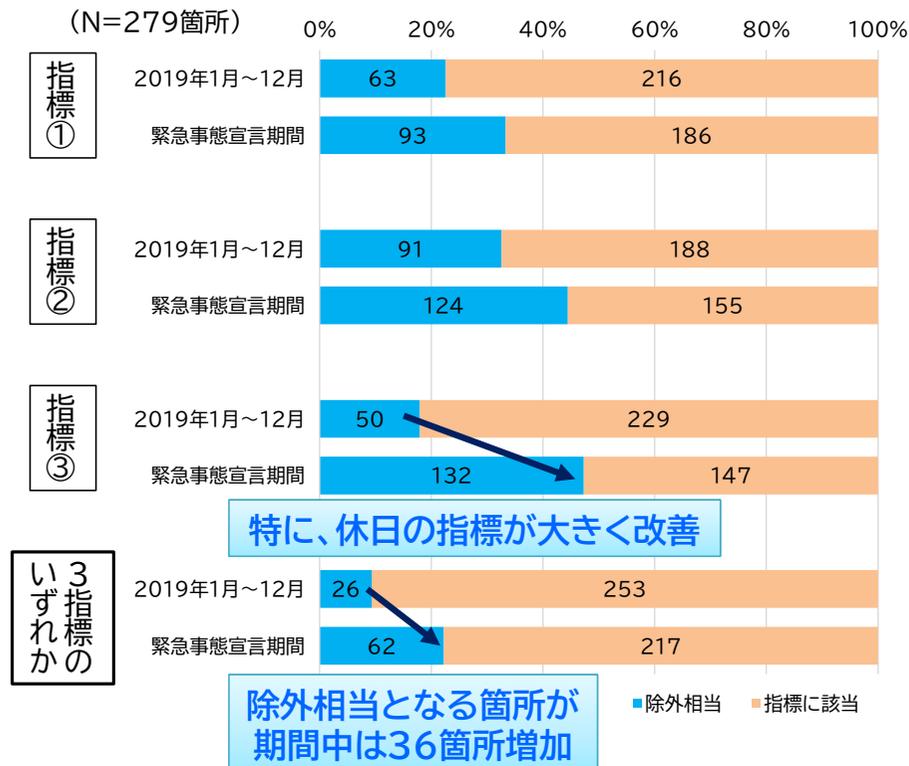
3. 最新の交通状況による分析

3) 選定指標の変化

※2020.4.7~5.25を対象

- 緊急事態宣言期間中※、選定指標(3指標とも)に除外相当となったのは26箇所から62箇所に増加。
- 全体としては、休日の選定指標(③:休日昼間12時間5%マイル旅行速度)が改善した箇所が多かった。

【主要渋滞箇所における選定指標の変化】



- 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)
- 指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下 (1方向以上)

⇒今年度のモニタリングでは、令和2年の緊急事態宣言期間(4~5月)を除いた10か月間を対象とする

【一昨年に該当し、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 2019.1~12			緊急事態宣言期間 2020.4.7~5.25		
			指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	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	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	国道16号	島田台交差点	17.8	9.1	8.1	20.2	10.7	12.7
4	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	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	国道16号	姉崎海岸交差点	28.5	9.0	9.4	30.2	10.5	10.8
7	国道51号	坂戸交差点	22.2	9.3	12.5	27.3	12.7	18.6
8	国道51号	寺台交差点	21.1	10.9	9.9	23.8	12.7	12.2
9	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	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	国道357号	(仮称)真砂交差点	22.3	9.7	7.8	29.3	13.6	22.0
12	国道357号	塩浜交差点	19.3	12.8	8.6	20.5	17.0	16.8
13	国道126号	沖入口交差点	21.1	9.1	14.7	23.7	10.1	17.3
14	国道127号	富浦IC入口交差点	29.0	18.6	9.3	45.0	20.9	16.0
15	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	国道128号	経田交差点	16.2	10.1	8.1	22.0	14.6	12.1
17	国道296号	七栄東交差点	18.9	11.0	9.6	20.1	12.4	11.1
18	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	国道296号	御料交差点	19.6	11.3	10.3	21.1	12.5	17.1
20	国道296号	中宿交差点	17.3	11.9	10.9	21.4	17.8	16.0
21	国道356号	舟戸交差点	17.5	13.4	10.5	21.4	18.3	15.6
22	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	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	国道409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	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

(データ)ETC2.0プローブ 除外済み箇所

4. 渋滞対策の進捗状況確認

■ 主要渋滞箇所の対策進捗状況

○令和2年12月時点で、対策完了31箇所(うち、除外済14箇所)、対策一部完了10箇所。

【対策進捗状況(令和2年12月末時点)】

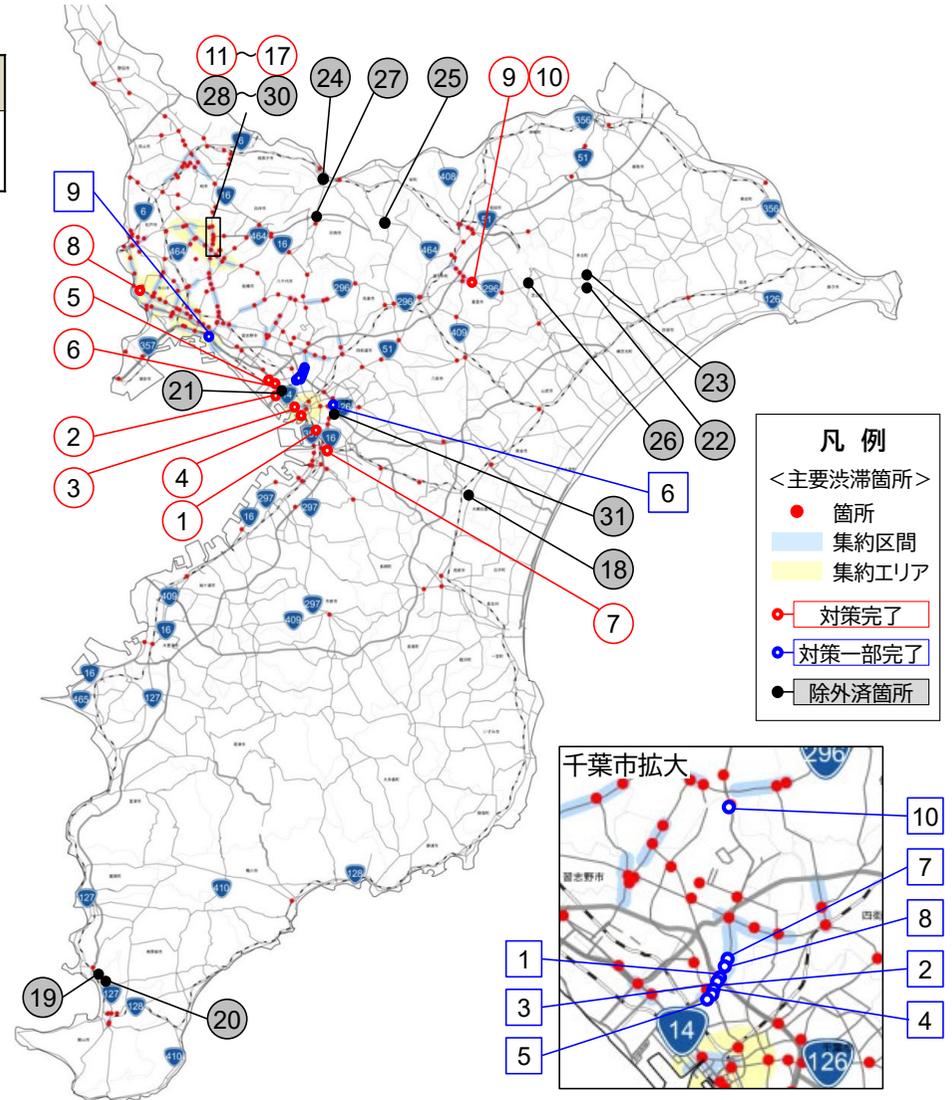
主要渋滞箇所	除外済	対策完了※1	対策一部完了※2	事業中	検討中
279箇所	32箇所	31箇所 (除外済14箇所)	10箇所	57箇所	163箇所

対策完了箇所【31箇所】(令和2年12月末時点) うち、除外済14箇所

NO	管理者	路線名	交差点名	完了時期	対策内容	除外年
①	千葉市	(市)中央赤井町線	末広5丁目交差点	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	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	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	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	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	H28.10	湾岸千葉地区改良(車線拡幅)	-
⑦	千葉市	(主)浜野四街道線	生実池交差点	H30.2	交差点改良(右折レーン延伸)	-
⑧	千葉県	国道14号	市川駅入口東交差点	H31.3	国道14号 市川拡幅	-
⑨	千葉県	国道296号	七栄東交差点	H31.3	一般県道成田両国線バイパス	-
⑩	千葉県	国道296号	(仮称)七栄北東交差点	H31.3	一般県道成田両国線バイパス	-
⑪	千葉県	国道464号	初富交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑫	千葉県	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑬	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑭	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑮	千葉県	国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑯	千葉県	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑰	千葉県	船橋我孫子線	粟野十字路交差点	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	-
⑱	千葉県	国道128号	経田交差点	H25.4	圏央道開通	H27
⑲	直轄	国道127号	那古交差点	H27.8	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
⑲	直轄	国道127号	(仮称)那古南交差点	H27.8	現道拡幅(2車線→4車線化)	H28
⑲	直轄	国道357号	運輸支局入口交差点	H28.10	湾岸千葉地区改良(車道拡幅)	H29
⑲	千葉県	国道296号	道の駅多古交差点	H27.3	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
⑲	千葉県	(主)多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	H27.3	(主)多古笹本線バイパス整備	H29
⑲	千葉県	国道356号	木下駅西踏切	H29.3	千葉竜ヶ崎線 JRアンダーパス	H30
⑲	千葉県	国道464号	境田交差点	H29.2	国道464号北千葉道路	H30
⑲	千葉県	国道296号	岩山交差点	H30.3	交差点改良(左折レーン設置)	R2
⑲	千葉県	国道464号	草深交差点	H30.2	草深オフランブ開通	R2
⑲	千葉県	国道464号	北初富1号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
⑲	千葉県	国道464号	新鎌ヶ谷2号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
⑲	千葉県	千葉鎌ヶ谷松戸線	初富1号踏切	R1.12	新京成線連続立体交差事業(全線高架化)	R2
⑲	千葉市	千葉市道	星久喜小下交差点	R1.10	交差点改良	R2

対策一部完了箇所【10箇所】(令和2年12月末時点)

NO	管理者	路線名	交差点名	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	H25.28	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	右折レーン設置	-
7	直轄	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	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	右折レーン延伸	-
9	直轄	国道357号	若松交差点	H29	右折レーン延伸	-
10	直轄	国道16号	勝田台入口交差点	H30	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

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

1) 対策実施箇所の対策効果の確認・評価

- 今回のモニタリング対象となる令和2年末までに、新規で対策完了した箇所はなし。
- ただし、令和3年3月に対策完了した箇所として以下の4箇所があり、次年度に効果確認を実施。

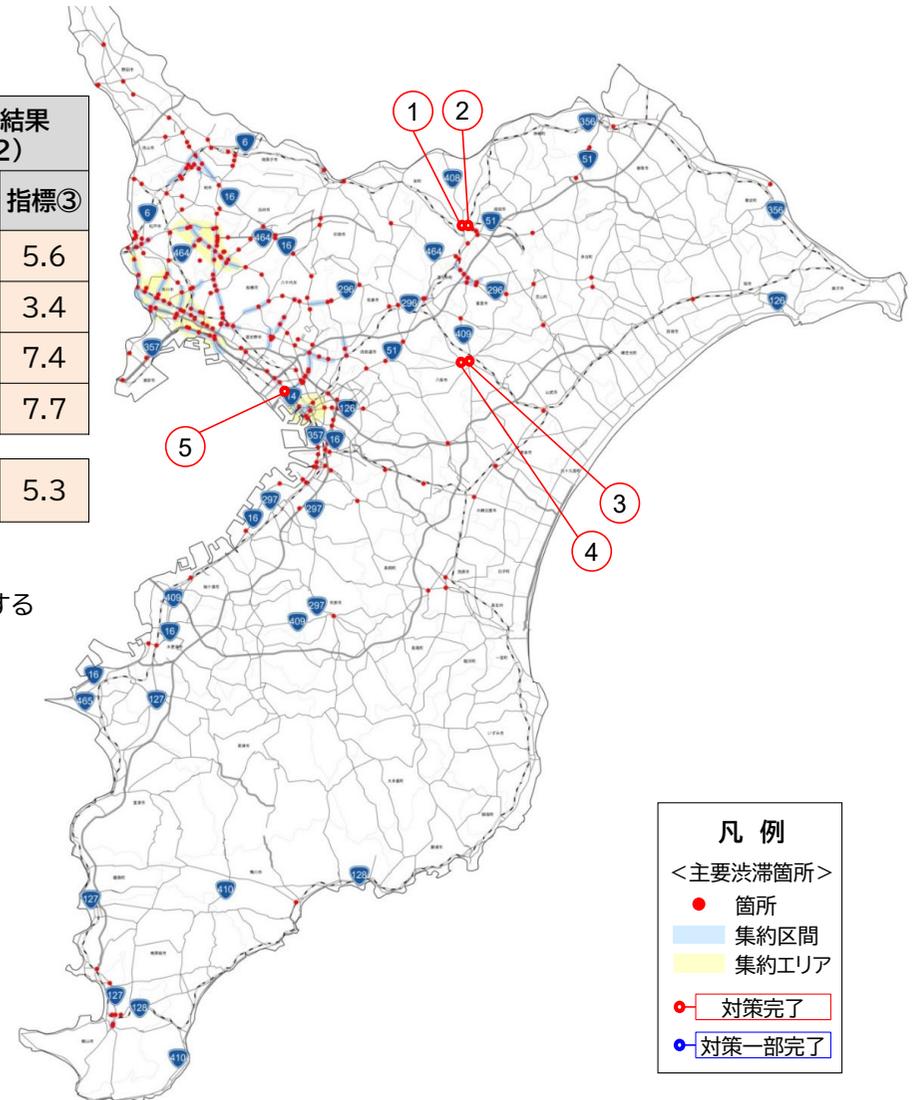
【参考】R3対策実施箇所

No	路線名	交差点名	対策内容	対策完了時期	モニタリング結果 対策前(R2)		
					指標①	指標②	指標③
1	国道408号	土屋交差点	国道408号 押畑拡幅	R3.3	9.6	5.2	5.6
2	国道408号	成田山裏門入口交差点	国道408号 押畑拡幅	R3.3	10.2	7.0	3.4
3	国道409号	八街十字路口交差点	八街バイパス	R3.3	10.4	7.5	7.4
4	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	八街バイパス	R3.3	13.2	8.4	7.7
5 (参考)	国道357号	運輸支局入口(除外済)	右折レーン増設(交差側)	R3.3	26.6	5.4	5.3

■ 主要渋滞箇所の指標に該当

※対策完了が令和3年3月のため、対策後の効果確認は次年度実施する

- 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)



- 凡例**
- <主要渋滞箇所>
 - 箇所
 - 集約区間
 - 集約エリア
 - 対策完了
 - 対策一部完了

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

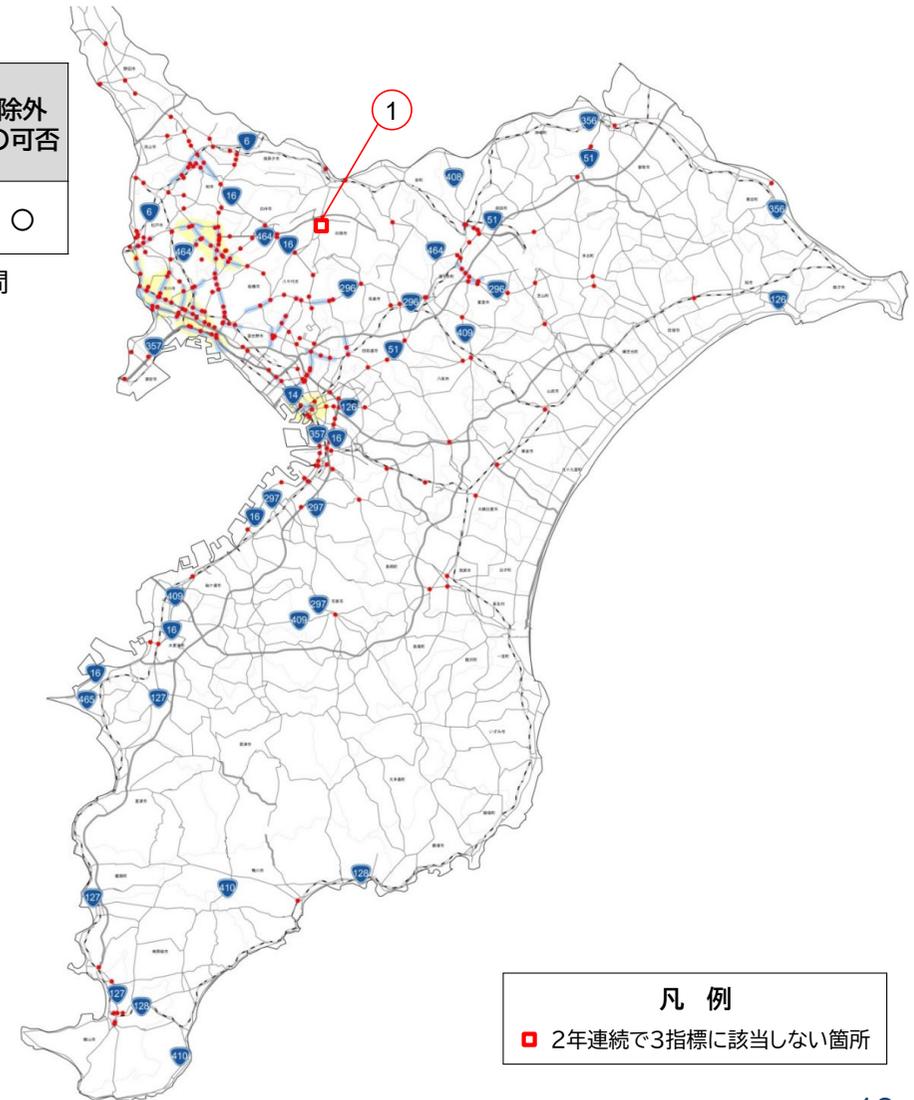
2) 2年連続で3指標に該当しない箇所

○除外ルール(p.4参照)に基づき、令和元年(平成31年)～令和2年の2年連続でモニタリング3指標に該当しない以下の**1箇所**(^{はらやま}(仮称)原山交差点)を主要渋滞箇所から**除外**する。

【R1(H31)～R2の2年連続で3指標に該当しない箇所(1箇所)】

No	路線名	交差点名	モニタリング結果 (R1(H31))			モニタリング結果 (R2)※			除外 の可否
			指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③	
1	(一)千葉ニュータウン 南環状線	(仮称)原山交差点	22.1	17.2	11.2	22.9	15.7	10.7	○

※前述の分析結果を踏まえて、緊急事態宣言期間を含む4～5月を除いてモニタリングを実施



凡例
■ 2年連続で3指標に該当しない箇所

- 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)

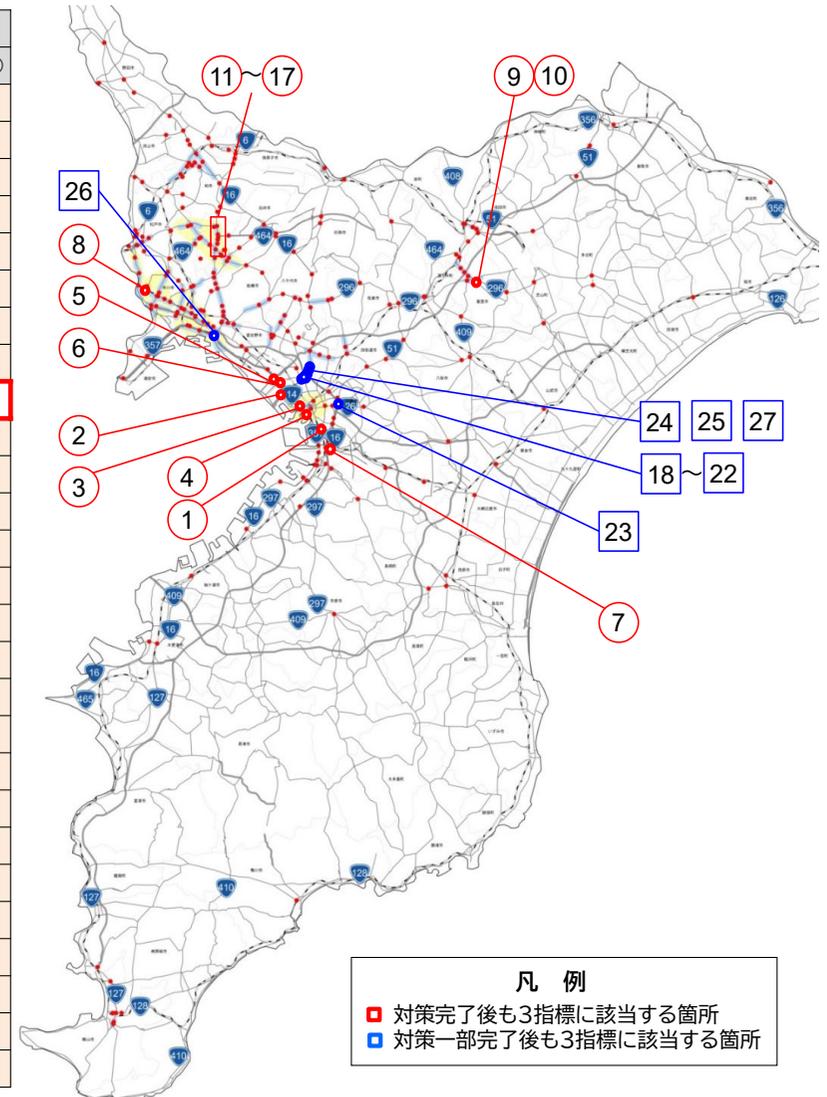
5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

3) 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・一部対策完了後の検証で3つの選定指標いずれかに該当した27箇所のうち、^{ななえ ひがし}七栄東交差点については今回のモニタリング結果で選定指標に該当しないため**主要渋滞箇所から除外**(次頁参照)。

【対策完了・一部対策完了後の検証で3指標いずれかに該当した箇所のモニタリング結果(27箇所)】

No	路線名	交差点名	対策完了	検証年	選定時(H23)			対策直後(検証年)			最新(R2) ※		
					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	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25.3	H26	18.7	9.7	8.9	20.0	13.6	8.7	13.9	10.0	6.7
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H25.3	H27	13.5	8.7	5.4	21.7	6.1	6.9	11.5	5.4	4.9
3	国道357号	登戸交差点	H27.12	H28	15.9	7.4	6.4	11.3	9.9	8.2	13.5	6.9	5.6
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	H27.12	H28	15.8	7.3	6.5	17.2	10.2	10.1	11.9	6.5	6.7
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28.10	H28	19.8	4.1	5.2	23.7	7.8	8.6	13.0	4.7	4.4
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28.10	H28	11.3	9.7	5.3	18.1	11.6	6.3	14.2	4.9	4.0
7	(注)浜野野道長沼線	生実池交差点	H30.2	H30	14.0	6.9	6.8	15.2	6.9	7.7	13.8	6.7	7.8
8	国道14号	市川駅入口東交差点	H31.3	R1	16.2	10.0	5.1	20.7	10.1	6.1	18.3	10.6	5.8
9	国道296号	七栄東交差点	H31.3	R1	16.6	10.4	7.8	19.2	11.3	10.5	20.0	11.1	10.1
10	国道296号	(仮称)七栄北東交差点	H31.3	R1	14.4	9.9	7.1	15.0	10.9	8.0	14.1	9.4	8.0
11	国道464号	初富交差点	R1.12	R1	11.5	8.4	4.6	11.6	7.0	4.6	10.7	6.9	4.6
12	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1.12	R1	11.5	5.1	6.5	16.8	8.4	9.2	15.6	6.2	8.0
13	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1.12	R1	11.6	7.5	5.4	11.3	5.1	4.9	10.6	4.7	5.3
14	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1.12	R1	14.0	9.5	3.0	15.7	7.0	2.8	14.1	6.8	4.4
15	国道464号	鎌ヶ谷消防署前交差点	R1.12	R1	15.8	11.5	8.8	15.2	9.9	8.7	14.6	8.6	5.1
16	船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1.12	R1	17.7	8.8	2.4	16.7	7.6	3.7	17.4	9.4	5.6
17	船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1.12	R1	20.3	3.3	2.4	19.6	2.8	2.3	18.3	3.2	2.8
18	国道16号	穴川インター交差点	H25.28	H28	14.3	8.1	4.8	16.7	8.8	8.5	12.1	9.6	4.9
19	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	11.9	8.8	6.4
20	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	9.1	6.5	4.9
21	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	10.3	4.6	3.9
22	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	10.3	4.4	3.7
23	国道126号	加曾利交差点	H26	H26	16.4	10.1	10.1	16.7	7.0	5.0	13.7	8.3	6.8
24	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	H29	14.4	8.5	7.1	12.3	7.5	7.9	13.1	5.8	8.3
25	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	13.1	6.4	6.2
26	国道357号	若松交差点	H29	H29	6.9	3.4	1.3	11.1	5.2	3.8	8.4	4.1	3.2
27	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	H30	13.6	10.4	4.9	20.0	9.1	6.7	20.4	10.0	8.5



凡例
■ 対策完了後も3指標に該当する箇所
■ 対策一部完了後も3指標に該当する箇所

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

国道296号
七栄東交差点
(H31対策完了)

3) 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

- 平成31年3月14日に成田両国バイパスが開通。
- 対策後、七栄東交差点では全般的に旅行速度が上昇し、全指標で非該当となっている(去年は一部該当)。

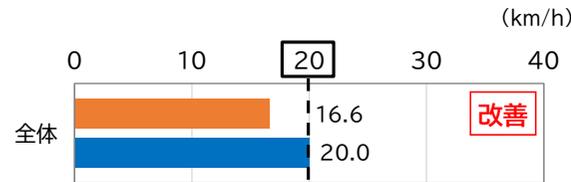
【位置図(七栄東交差点)】



【対策前後の速度変化】

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

非該当



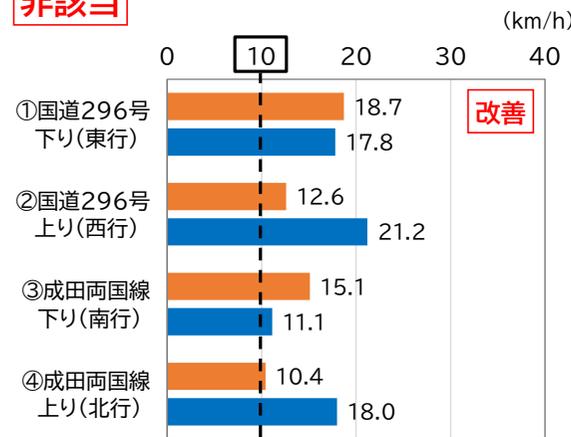
■ H30 対策前
■ R2.1~3, 6~12対策後

(参考)方向別の昼間12時間平均旅行速度 (km/h)

	対策前	対策後
①国道296号 下り(東行)	21.6	21.7
②国道296号 上り(西行)	16.6	24.5
③成田両国線 下り(南行)	16.8	13.3
④成田両国線 上り(北行)	11.8	21.3

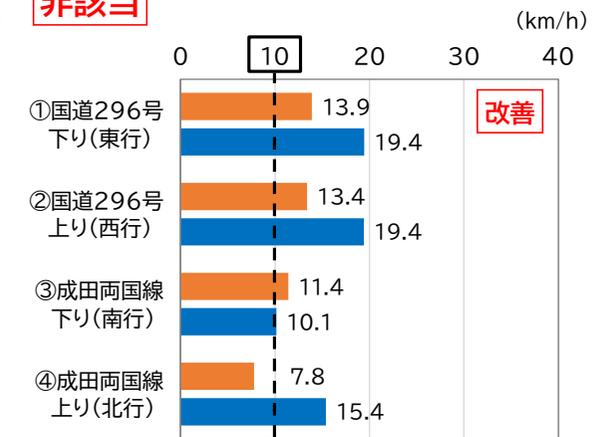
■指標② 平日ピーク時旅行速度
10km/h以下 (1方向以上)

非該当



■指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度
10km/h以下 (1方向以上)

非該当

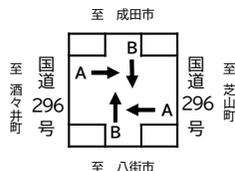


【信号現示の変化】

φ	1φ		2φ		3φ		4φ		5φ					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
灯器	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A	G	Y	→	Y										R
B														
C														
歩行者用信号														

凡例
■ G = 青
■ R = 赤
■ Y = 黄色
→ = 右折青矢

	時刻	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	サイクル長
H30.5 (対策前)	朝	20	2	6	2	3	15
	昼	20	2	6	2	3	15
	夕	20	2	6	2	3	15
R2.5 (対策後)	朝	27	2	6	2	3	17
	昼	43	2	8	2	3	23
	夕	27	2	6	2	3	17



(データ) ETC2.0プローブ(対策前:H30 対策後:R2.1~3, 6~12)
JARTIC交差点制御情報 最頻値(対策前:H30.5平日 対策後:R2.5平日)

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

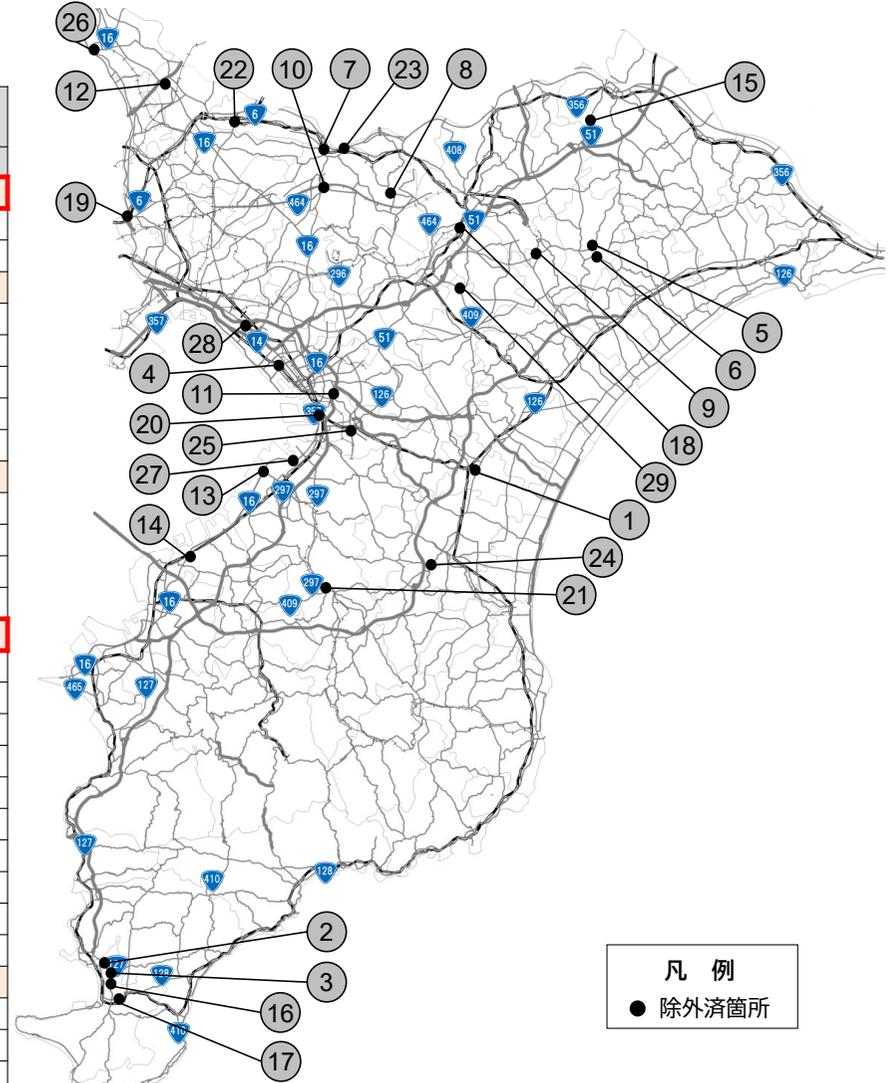
4) 除外済み箇所のフォローアップ

- 過年度の委員会までに主要渋滞箇所から除外となった29箇所のモニタリングを実施。
- 2年連続で指標に該当する^{きょうでん}経田交差点、^{かさい}(仮称)香西交差点について、現在の交通状況を分析するフォローアップを実施(次頁以降)。^{うんゆしきょくいりぐち}※運輸支局入口交差点は、令和3年3月に交差点改良が行われていることから、詳細分析は次年度に実施。

【除外済み箇所のモニタリング結果(29箇所)】

※連続立体交差事業により、踏切除却した3箇所は対象外

No	路線名	交差点名	除外年	対策実施状況	モニタリング結果 (R1(H31))			モニタリング結果 (R2)※1		
					指標①	指標②	指標③	指標①	指標②	指標③
1	国道128号	経田交差点	H27	対策済	16.2	10.1	8.1	18.8	10.9	8.4
2	国道127号	那古交差点	H28	対策済	33.6	16.2	16.3	34.6	15.4	15.9
3	国道127号	(仮称)那古南交差点	H28	対策済	43.0	30.1	25.4	44.1	29.2	26.6
4	国道357号	運輸支局入口交差点※2	H29	対策済	26.6	5.1	4.5	26.6	5.4	5.3
5	国道296号	道の駅多古交差点	H29	対策済	40.0	16.8	12.0	41.1	19.3	12.6
6	多古笹本線	(仮称)多古中入口交差点	H29	対策済	28.5	19.8	18.2	28.4	18.9	21.3
7	国道356号	木下駅西踏切	H30	対策済	20.8	16.2	11.2	20.0	16.8	12.0
8	国道464号	境田交差点	H30	対策済	37.9	13.0	15.6	37.3	11.1	15.6
9	国道296号	岩山交差点	R2	対策済	22.4	11.0	15.6	23.0	12.4	17.0
10	国道464号	草深交差点	R2	対策済	28.9	15.2	10.3	25.9	17.1	9.7
11	千葉市道	星久喜小下交差点	R2	対策済	18.3	8.7	10.8	20.2	11.6	12.8
12	国道16号	柏IC入口交差点	H30	未対策	30.3	11.3	19.0	28.7	10.1	18.7
13	国道16号	五井南海岸交差点	H30	未対策	23.2	18.7	15.1	24.9	16.2	16.9
14	国道16号	奈良輪交差点	H30	未対策	37.5	21.7	21.7	26.8	21.9	19.9
15	国道51号	(仮称)香西交差点	H30	未対策	23.4	13.9	9.6	25.1	14.6	8.4
16	国道127号	(仮称)北条北交差点	H30	未対策	27.6	20.2	12.1	27.5	17.6	14.1
17	国道128号	館山上野原交差点	H30	未対策	21.5	14.1	10.8	22.5	14.7	12.8
18	国道51号	不動橋交差点	R2	未対策	25.4	17.6	14.9	26.4	17.5	15.2
19	国道298号	外かん葛飾大橋東交差点	R2	未対策	25.9	17.7	10.4	22.6	13.4	16.0
20	国道357号	(仮称)蘇我町2丁目西交差点	R2	未対策	21.4	10.6	10.1	22.9	11.5	11.5
21	国道297号	米沢交差点	R2	未対策	20.2	13.9	12.3	20.8	13.9	14.3
22	国道356号	消防本部前交差点	R2	未対策	20.2	13.7	13.4	20.0	11.9	13.7
23	国道356号	木下東交差点	R2	未対策	25.7	15.5	12.5	25.2	15.9	16.4
24	国道409号	上茂原交差点	R2	未対策	23.0	10.6	12.5	19.8	11.4	12.8
25	塩田町菅田町線	有吉中学校前交差点	R2	未対策	27.9	17.0	11.7	23.3	15.2	13.6
26	松戸野田線	野田市中野台交差点	R2	未対策	22.6	14.2	12.1	21.3	14.7	9.9
27	国道16号	(仮称)汐見橋東詰交差点	R2	未対策	22.0	12.1	15.2	21.8	11.5	17.2
28	国道14号	幕張IC南交差点	R2	未対策	31.6	21.3	14.1	30.1	20.7	13.9
29	国道409号	住野交差点	R2	未対策	27.3	16.9	17.0	27.2	15.0	18.7



凡例
● 除外済み箇所

(データ) ETC2.0プローブ □ 対策後、主要渋滞箇所の指標に該当

※1 前述の分析結果を踏まえて、緊急事態宣言期間を含む4~5月を除いてモニタリングを実施
 ※2 2年連続で指標に該当しているが、過年度に千葉市が交差点改良を実施していることから経過観察とする

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

4) 除外済み箇所のフォローアップ (国道51号 (仮称)香西交差点)

- (仮称)香西交差点では、平成30年以降、指標に該当している状況(令和2年は、方向2が指標③が該当)。
- 方向2(香取市道・西行)の休日は、いずれの時間帯も平均旅行速度は10km/hを上回り、**10km/h未満となる日の割合※も限定的**である(最大でも8時台の17%で、慢性的な渋滞は発生していない)ことが確認できる。
- また、**信号2回待ち以上となる割合は概ね20%未満**で、慢性的な渋滞は発生していないと考えられる。

※年間の休日全体で当該時間帯に10km/h未満となる日の割合

【(仮称)香西交差点 位置図】



(写真) 国土地理院 電子国土Web
(データ) ETC2.0プローブ(R2.1~3、6~12)

【モニタリング指標の推移】

	指標①	指標②	指標③	備考
H29	29.3	12.0	10.1	
H30	23.9	12.6	9.9	※指標に該当
R1	23.4	13.9	9.6	※指標に該当
R2	25.1	14.6	8.4	※指標に該当

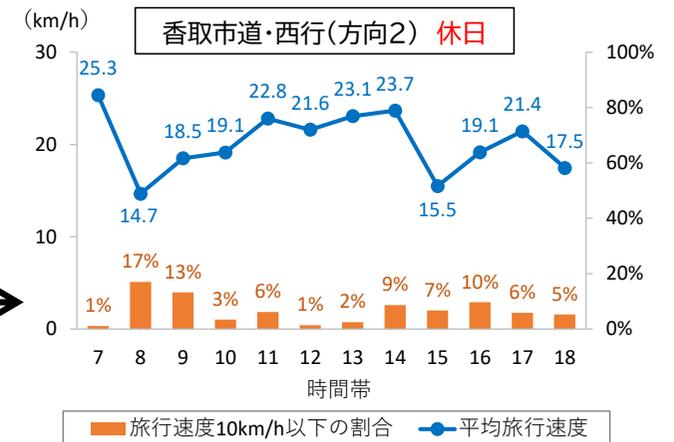
- 指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下(方向別交通量の加重平均)
- 指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下(1方向以上)
- 指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下(1方向以上)

【方向別のモニタリング指標値】

路線	方向	モニタリング結果(R2)		
		指標①	指標②	指標③
国道51号	下り 方向3	30.5	23.7	27.7
	上り 方向1	21.3	14.6	12.1
香取市道	西行 方向2	18.0	15.2	8.4

■ 主要渋滞箇所の指標に該当

【時間帯別平均旅行速度(R2)】



【信号2回待ち以上となる割合】 ※休日

方向	評価区間長	信号2回待ち以上となる割合(R2)												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	
香取市道 西行	425m	12%	17%	15%	17%	15%	17%	17%	18%	21%	20%	20%	19%	信号2回待ちの割合は低い

- 信号2回待ち以上となる割合が10%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が10%以上20%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が20%以上50%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が50%以上

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

4) 除外済み箇所のフォローアップ (国道128号 経田交差点)

○^{きょうでん}経田交差点は、平成30年以降、指標に該当している状況(令和2年は、指標①と方向1の指標③が該当)。
 ○方向1(国道128号・下り)の休日昼間(11~15時台)に、10km/h未満となる日の割合*がやや高くなっている。
 ⇒次頁で、指標に該当している平日の方向1・2とあわせて、信号2回待ち以上となる割合を確認する。

※年間の休日全体で当該時間帯に10km/h未満となる日の割合

【経田交差点 位置図】



【モニタリング指標の推移】

	指標①	指標②	指標③	備考
H29	20.5	10.3	10.2	
H30	18.5	9.2	7.8	※指標に該当
R1	16.2	10.1	8.1	※指標に該当
R2	18.8	10.9	8.4	※指標に該当

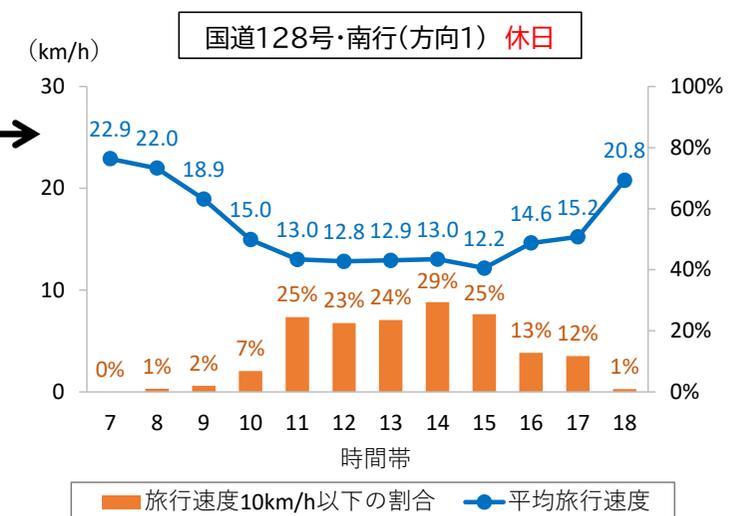
指標① 平日昼間12時間平均旅行速度20km/h以下
(方向別交通量の加重平均)
 指標② 平日ピーク時旅行速度10km/h以下
(1方向以上)
 指標③ 休日昼間12時間5%マイル速度10km/h以下
(1方向以上)

【方向別のモニタリング指標値】

あ路線	方向		モニタリング結果(R2)		
			指標①	指標②	指標③
国道128号	下り	方向1	15.7	13.5	8.4
	上り	方向3	21.3	16.8	10.5
県道千葉大網線	下り	方向2	15.8	10.9	12.3
	上り	方向4	29.0	26.8	26.5

■ 主要渋滞箇所の指標に該当

【時間帯別平均旅行速度(R2)】



(写真) 国土地理院 電子国土Web
 (データ) ETC2.0プローブ(R2.1~3、6~12)

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

4) 除外済み箇所のフォローアップ (国道128号 経田交差点)

- 方向1(国道128号・下り)は、右折車両の右折待ちにより、平均旅行速度が押し下げられていると想定されるが、直進・左折方向は信号2回待ち以上となる割合が概ね20%未満で、慢性的な渋滞は発生していない。
- 方向2(千葉大網線・下り)も、信号2回待ち以上となる割合は概ね20%未満で、慢性的な渋滞は発生していない。

【経田交差点 方向1】



【信号2回待ち以上となる割合および構成比】(方向1 国道128号 下り) ※評価区間長280m

進行方向	信号2回待ち以上となる割合(R2)												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	
右折	0% (2%)	25% (9%)	27% (12%)	39% (14%)	50% (12%)	47% (13%)	54% (13%)	52% (14%)	46% (19%)	29% (14%)	32% (19%)	7% (20%)	右折方向は、2回待ちの割合が高い
直進	1% (79%)	0% (73%)	4% (69%)	5% (73%)	18% (71%)	21% (68%)	16% (71%)	15% (68%)	20% (68%)	8% (56%)	15% (62%)	2% (62%)	
左折	3% (19%)	6% (19%)	13% (20%)	14% (13%)	13% (18%)	17% (19%)	18% (17%)	10% (18%)	12% (13%)	7% (30%)	0% (18%)	0% (18%)	

進行方向	信号2回待ち以上となる割合(R2)												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	
右折	34% (8%)	24% (7%)	34% (10%)	43% (11%)	41% (13%)	45% (12%)	41% (13%)	51% (10%)	37% (13%)	27% (11%)	28% (13%)	14% (11%)	右折方向は、2回待ちの割合が高い
直進	12% (81%)	4% (77%)	9% (75%)	8% (74%)	10% (76%)	12% (75%)	13% (73%)	17% (78%)	9% (71%)	15% (69%)	22% (66%)	6% (68%)	
左折	15% (19%)	3% (19%)	16% (20%)	11% (13%)	17% (18%)	14% (19%)	14% (17%)	12% (18%)	10% (13%)	19% (30%)	15% (18%)	8% (18%)	

(カッコ内の数値は、ETC2.0プローブに基づく当該時間帯における進行方向別の構成比) ※四捨五入の関係で合計が100%にならないこともある

【経田交差点 方向2】



【信号2回待ち以上となる割合および構成比】(方向2 千葉大網線 下り) ※評価区間長417m

進行方向	信号2回待ち以上となる割合(R2)												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	
合計	6%	5%	9%	13%	20%	18%	13%	16%	15%	19%	18%	18%	信号2回待ちの割合は低い

信号2回待ち以上となる割合が10%未満
 信号2回待ち以上となる割合が20%以上50%未満
 信号2回待ち以上となる割合が10%以上20%未満
 信号2回待ち以上となる割合が50%以上

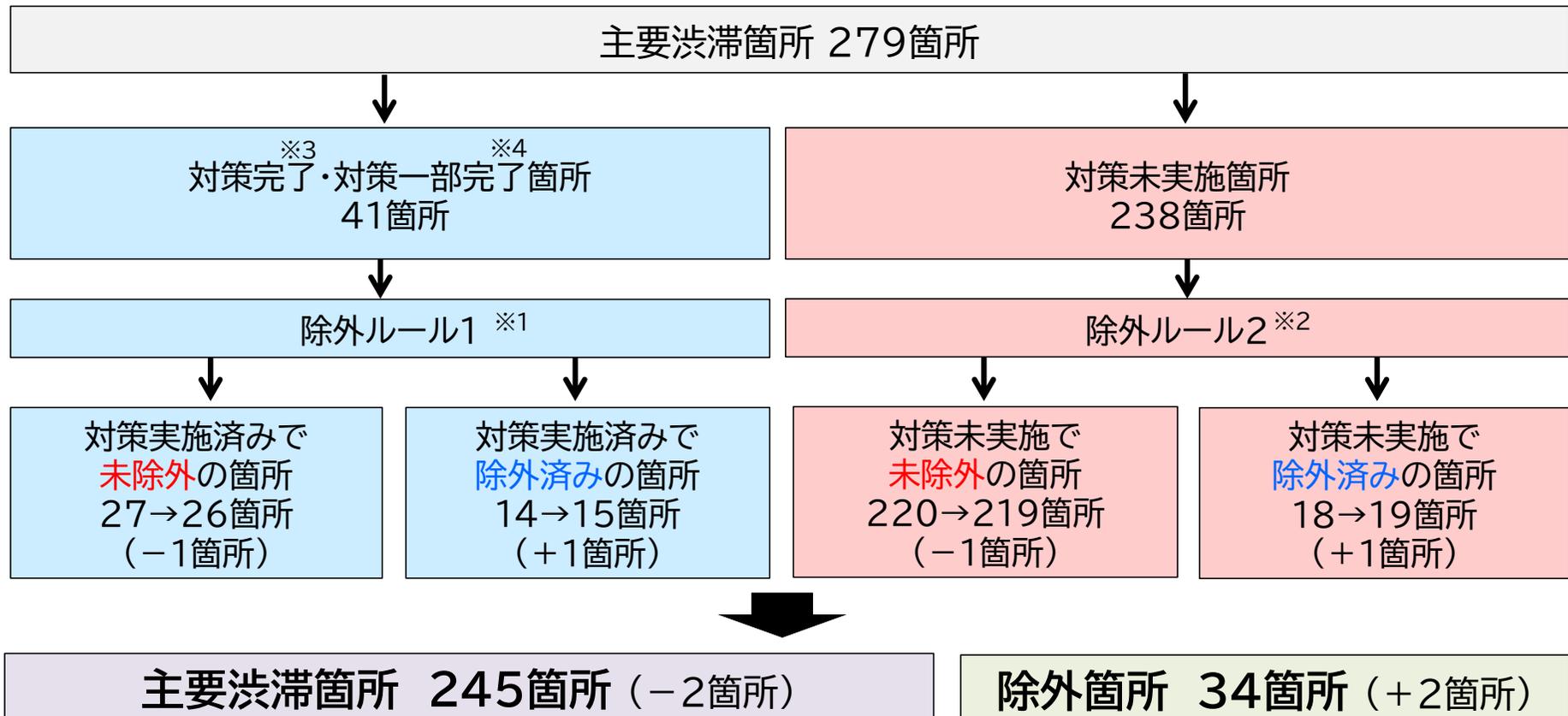
(写真) 国土地理院 電子国土Web
(データ) ETC2.0プローブ(R2.1~3、6~12)

5. 渋滞対策箇所の効果確認・主要渋滞箇所の見直し

5) まとめ

- 令和元年に対策実施済で、今回のモニタリングで選定指標に該当しないことを確認した**1箇所**を、主要渋滞箇所から除外※1。
- 対策未実施箇所のうち、2年連続で選定指標に該当しないことを確認した**1箇所**を、主要渋滞箇所から除外※2。

【対策箇所の評価結果およびモニタリング結果を踏まえた主要渋滞箇所の見直し】



※1 除外ルール1:対策実施済箇所において、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。
※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。
※3 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。
※4 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。

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

1) 新たな評価手法の概要

○対策実施済箇所のうち、主要渋滞箇所から除外されない箇所でも、以下の4つの新たな評価手法により対策効果が確認された箇所である『一定の対策効果発現箇所』となるか検証。

【新たな評価手法(評価指標)の概要】

補足)赤字は、前回委員会での指摘事項への対応

評価指標	指標の概要	一定の対策効果発現と判定する目安	対象箇所
①信号2回待ち以上となる割合	<ul style="list-style-type: none"> 主要な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ことから、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、問題なしと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 信号2回待ち以上となる割合が20%以下 ※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す 	主要な幹線道路の対策を実施し、交差道路側が指標に該当する場合(交差道路側を評価)
②渋滞巻き込まれ率(遭遇率)	<ul style="list-style-type: none"> 指標上は同程度の数値でも、全時間帯で指標に該当する場合(慢性的渋滞)と、特定の時間帯のみ該当する場合(ピーク時渋滞)がある。 対策実施後、指標に該当する時間帯の割合(渋滞の遭遇率)の減少が確認できれば、対策の効果ありと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時のみの渋滞であれば、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。 ※10km/h以下となる時間帯 	対策が実施された方向(平日12時間を対象)
③1時間あたりの交差点通過可能台数(並行路線を含めた面的評価)	<ul style="list-style-type: none"> 交差点の交通処理能力の向上を示したものの。 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ることで、対策効果を数値化できると考えられる。 また、当該交差点の処理能力が向上することで、他路線からの経路転換により、並行路線など周辺地域の面的な移動性向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 1時間あたり通過可能台数の増加 当該交差点の周辺(半径約1km程度)の平均旅行速度の向上 	右左折レーン新設等の対策が実施された方向
④生活道路における急ブレーキ発生率(生活道路のエリアを設定した面的評価)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の幹線道路の渋滞対策によりボトルネックが解消されることで、周辺的生活道路の通過車両が幹線路線に転換することが想定される。 そのため、周辺的生活道路で急ブレーキ率(通過交通量で基準化)が減少していれば、その渋滞対策の効果があったと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 急ブレーキ発生率の減少 	生活道路への通過交通が想定されるエリア等

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

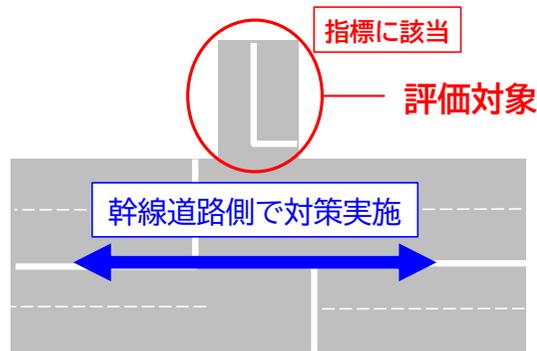
1) 新たな評価手法の概要

○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り設定する。

【新たな評価手法を適用する条件・考え方】

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号等の主要な幹線道路の対策を実施し、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。

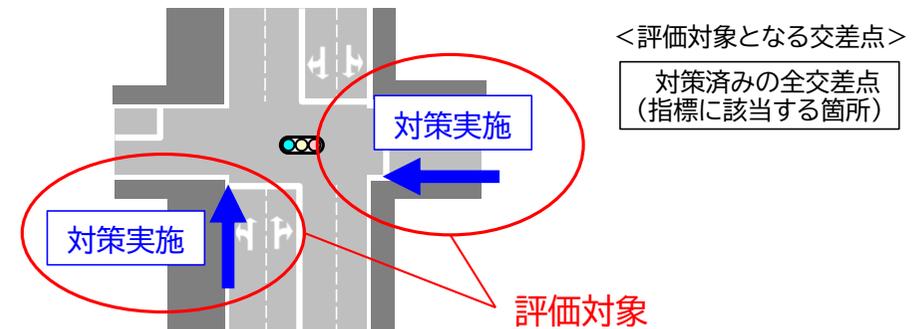


<評価対象となる交差点>

路線名	交差点名
国道357号	登戸交差点
国道357号	ポ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

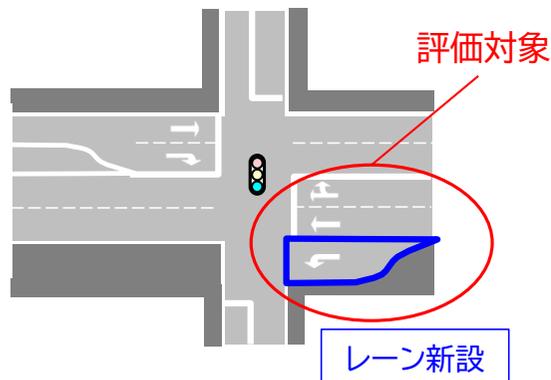
評価手法②: 渋滞巻き込まれ率(遭遇率)

対策実施方向の平日12時間を対象として評価。



評価手法③: 1時間あたりの交差点通過可能台数 (並行路線を含めた面的評価)

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。

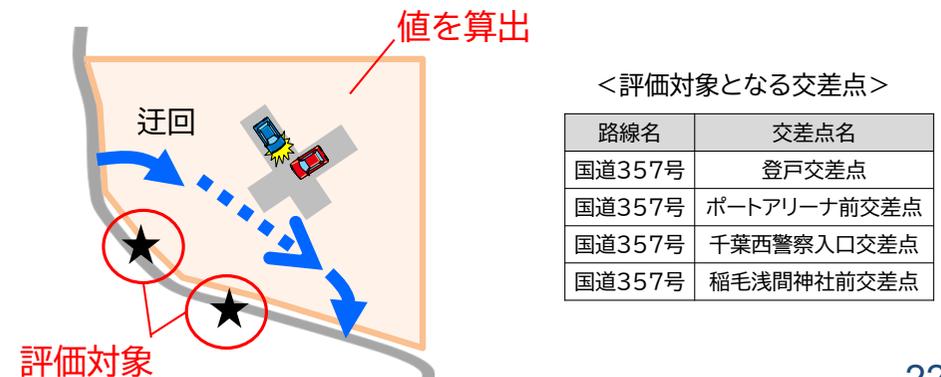


<評価対象となる交差点>

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 (生活道路のエリアを設定した面的評価)

渋滞箇所を回避することで、生活道路への通過交通が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	ポ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

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

2) 評価対象箇所

○対策後も3つの選定指標のいずれかに該当する27箇所および、「除外済みで3つの選定指標のいずれかに2年連続で該当する箇所(2箇所)」を対象に、4つの新たな評価手法を適用可能な箇所で評価を実施。

【対策完了後・一部対策完了後も3指標に該当する箇所(27箇所)、除外済みで3指標に2年連続で該当する箇所(2箇所)】

NO	路線名	交差点名	対策実施年	新たな評価指標の適用可否の判定								評価項目
				①信号2回待ち以上となる割合		②渋滞巻き込まれ率(遭遇率)		③1時間あたりの交差点通過可能台数(面的な旅行速度)		④生活道路における急ブレーキ発生率		
				【適用基準】主方向(幹線道路側)の対策実施後、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】右左折レーンを新設した交差点		【適用基準】生活道路への通過交通の要因となっていたと考えられる交差点		
				適用	備考	適用	備考	適用	備考	適用	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、運輸支局入口交差点を含め5箇所まとめて評価	①※②④
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	H27※1	○	本線側6車線化	△	最新状況のみ確認	—	—	○		①※②④
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	○	本線側6車線化	○	—	—	—	○		①※②④
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	○	本線側6車線化	○	—	—	—	○		①※②④
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	国道14号	市川駅入口東交差点	R1	○	本線側4車線化	○	—	—	—	—	—	①②
19	国道296号	七栄東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
20	国道296号	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
21	国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
22	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
23	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
24	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
25	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	粟野十字路交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—	②
28	国道128号	経田交差点	H27	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
29	国道51号	(仮称)香西交差点	—	—	—	△	最新状況のみ確認	—	—	—	—	②
合計箇所数				6	—	29(18)	()は対策前後で比較可能な箇所数	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

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

3) 評価手法① 信号2回待ち以上となる割合

- 「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%以下とする。
- 対象の全6箇所において、信号待ち2回をしている可能性が高い。

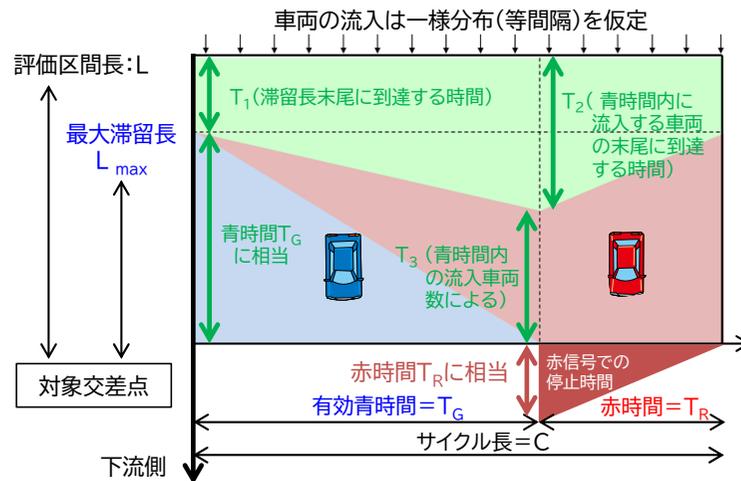
【評価手法① 「信号2回待ち以上となる割合」の判定結果】

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回待ち以上となる割合(R2)											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	海行	381	86%	87%	84%	88%	90%	90%	91%	92%	92%	94%	92%	87%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	433	50%	66%	66%	70%	70%	66%	70%	74%	73%	75%	79%	76%	
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	地下立体	H27	海行	401	92%	93%	95%	97%	97%	96%	96%	97%	96%	98%	97%	93%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	238	30%	31%	35%	36%	36%	32%	34%	35%	38%	40%	39%	39%	
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	70%	79%	86%	88%	91%	90%	93%	93%	95%	98%	99%	97%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	325	55%	58%	61%	59%	53%	52%	51%	52%	49%	50%	51%	48%	
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	95%	96%	98%	99%	99%	98%	99%	99%	98%	98%	97%	95%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	214	88%	87%	90%	90%	94%	92%	90%	92%	94%	96%	96%	96%	
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	270	43%	41%	34%	42%	39%	30%	30%	30%	34%	39%	47%	36%	信号2回待ちの割合は高い
18	国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	北行	285	35%	33%	40%	43%	49%	42%	49%	43%	43%	50%	47%	49%	信号2回待ちの割合は高い

(データ) ETC2.0プローブ [R2.1~3, 6~12]

- 信号2回待ち以上となる割合が10%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が10%以上20%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が20%以上50%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が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 $L_{max} = \frac{T_G}{T_S} \times S$

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

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

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

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

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

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

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

3) 評価手法① 信号2回待ち以上となる割合【参考:過年度の検証結果】

- 「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%以下とする。
- 対象の全6箇所において、信号待ち2回をしている可能性が高い。

【評価手法①「信号2回待ち以上となる割合」の判定結果】 ※過年度の検証結果(R1データ)

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回待ち以上となる割合(R1)											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	海行	377	78%	82%	68%	74%	77%	76%	79%	82%	81%	81%	82%	65%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	438	41%	46%	49%	49%	54%	48%	53%	56%	57%	64%	57%	60%	
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	地下立体	H27	海行	388	92%	96%	89%	89%	88%	87%	84%	85%	85%	88%	87%	81%	信号2回待ちの割合は高い
					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回待ちの割合は高い
					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回待ちの割合は高い
					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回待ちの割合は高い
18	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回待ちの割合は高い

(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回待ち以上となる割合が10%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が10%以上20%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が20%以上50%未満
- 信号2回待ち以上となる割合が50%以上

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

4) 評価手法② 渋滞巻き込まれ率(遭遇率)

○「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)とする。

○^{あながわ}穴川インター交差点、^{きはつとみえき 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(遭遇率)が2時間帯以内となっており、**一定の対策効果の発現を確認。**

【評価手法②「渋滞巻き込まれ率(遭遇率)」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)	渋滞巻き込まれ率(遭遇率)			
							対策前 (H28)	対策後(R2)	変化	【参考(R1)】
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	390	0%	0%	±0%	0%
					西行	250	0%	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	17%	0%	-17%	0%
					西行	281	0%	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	8%	33%	+25%	33%
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	50%	0%	-50%	0%
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	0%	0%	±0%	0%
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	419	8%	33%	+25%	42%
16	国道357号	若松交差点	若松交差点改良	H29	西行	214	0%	0%	±0%	50%
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	220	0%	0%	±0%	0%
18	国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	西行	228	0%	0%	±0%	0%
19	国道296号	七栄東交差点	成田両国BP開通	R1	東行	612	0%	0%	±0%	0%
					西行	713	0%	0%	±0%	0%
					北行	1436	0%	0%	±0%	0%
					南行	583	0%	0%	±0%	0%
20	国道296号	(仮称)七栄北東交差点	成田両国BP開通	R1	西行	649	0%	0%	±0%	0%
					北行	269	8%	42%	+36%	0%
					南行	385	0%	0%	±0%	0%
21	国道464号	初富交差点	新京成連続立体化	R1	北行	1013	0%	0%	±0%	0%
					東行	341	75%	83%	+8%	75%
					西行	484	8%	0%	-8%	0%
22	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	8%	0%	-8%	0%
					西行	288	25%	8%	-17%	8%
23	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	0%	0%	±0%	8%
24	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	0%	0%	±0%	0%
25	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	0%	0%	±0%	0%
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	0%	0%	±0%	0%
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	0%	0%	±0%	0%

※1 平日昼12時間のうち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(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(R2.1~3、6~12) 【参考】: ETC2.0プローブ(H31.1~R1.12)

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

4) 評価手法② 渋滞巻き込まれ率(遭遇率)

- 「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)とする。
- H28以前に対策を実施した箇所についても、参考として令和2年時点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。

【評価手法②「渋滞巻き込まれ率(遭遇率)」の判定結果】※H28以前に対策実施の箇所

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)	渋滞巻き込まれ率(遭遇率)	
							R2	【参考(R1)】
1	中央赤井町線	未広5丁目交差点	隣接交差点改良	H25	西行	213	0%	0%
					東行	367	0%	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%	67%
3	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27	東行	474	0%	0%
					西行	478	0%	0%
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	地下立体	H27	東行	214	17%	0%
					西行	317	0%	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%	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	83%	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	100%	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	100%	83%
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	西行	294	0%	0%
28	国道128号	経田交差点	圏央道開通	H27	北行	808	0%	0%
					南行	280	0%	0%
29	国道51号	(仮称)香西交差点	(未対策)	-	北行	425	0%	0%
					南行	507	0%	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

※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(R2.1~3、6~12)

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

5) 評価手法③ 1時間あたりの交差点通過可能台数

- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、交通需要を踏まえ1時間あたり通過可能台数の増加とする。
- 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を確認。
- また、当該交差点の周辺や並行路線を含めた面的な評価をあわせて実施(次頁参照)。

【評価手法③「1時間あたりの交差点通過可能台数」の判定結果】

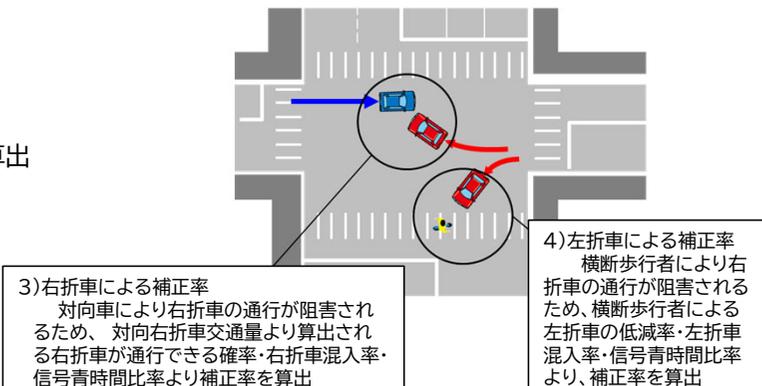
NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	対策方向	評価区間長(m)	交通容量(pcu)		交通需要(ピーク時)	評価結果(交通容量の増加)
							対策前	対策後		
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H25	海行	520	1,035	1,192	1,077	約1.2倍に増加
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	南側IC出口	223	521	1,031	565	約2.0倍に増加
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	西行	2,170	809	956	849	約1.2倍に増加

※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—

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

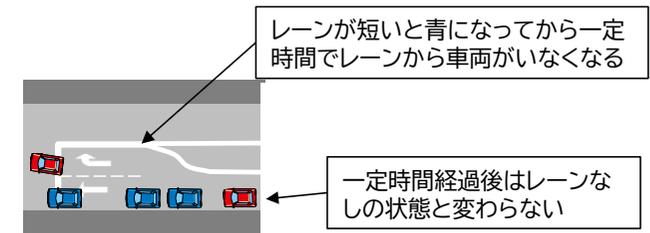
- 飽和交通流率基本値
直進車線:2,000pcu/h
右折車線:1,800pch/h
- 大型車混入による補正率
大型車混入率により、補正率を算出
- 右折車による補正率
右図参照
- 左折車による補正率
右図参照
- 信号青時間比率
青時間/サイクル長により算出



出典:交通工学研究会 平面交差の計画と設計 基礎編(H19.7)

※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。



※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。

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

5) 評価手法③+α 並行路線を含めた面的評価

- 面的評価による「一定の対策効果が発現」とする基準は、当該交差点の半径1km範囲内の平均旅行速度の向上(2km/h以上)とし、参考として、時間信頼性を示す標準偏差(日変動)もあわせて確認する。
- 3箇所とも、周辺1kmの区間で3km/h以上の速度向上が見られ、一定の対策効果の発現を確認。
- なお、黒砂橋交差点周辺では、特に対策後の速度向上が大きく、評価範囲に含まれる国道357号の対策(湾岸千葉地区改良)による効果が大きいと考えられる。

【評価手法③+α 並行路線を含めた面的評価】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	周辺1kmの区間における 平日昼間12時間平均旅行速度		評価結果 (面的な旅行速度の向上)
					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	H25	28.5 km/h	32.3 km/h	一定の対策効果が発現 (+3.8km/h)
8	国道16号	穴川インター交差点	穴川IC交差点改良	H28	17.0 km/h	20.8 km/h	一定の対策効果が発現 (+3.7km/h)
13	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	19.2 km/h	22.5 km/h	一定の対策効果が発現 (+3.3km/h)

(データ) 対策前:民間プローブ(H24.10~H.25~8)
対策後:ETC2.0プローブ(R2.1~3、6~12)

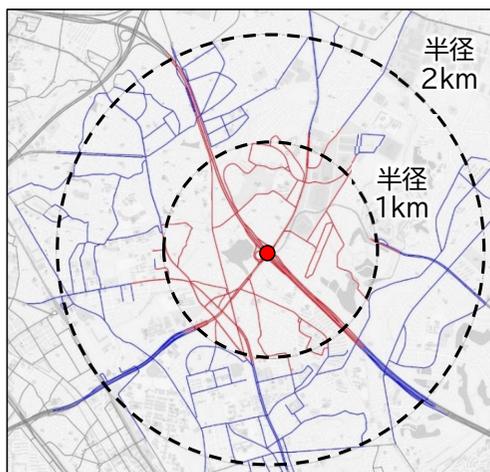
【参考: 周辺1km範囲における平日昼間12時間 平均旅行速度と標準偏差の算出手法】

< 昼間12時間平均旅行速度 >

- ・主要渋滞箇所から半径1kmの範囲に含まれる道路(区間)を対象に、平日の昼間12時間平均旅行速度を算出して、対策前と対策後を比較

< 平均旅行速度の標準偏差 >

- ・平日の昼間12時間平均旅行速度を日別に算出し、評価対象期間(年間)の日変動(ばらつき)を把握することで、時間信頼性の向上に寄与したかを確認

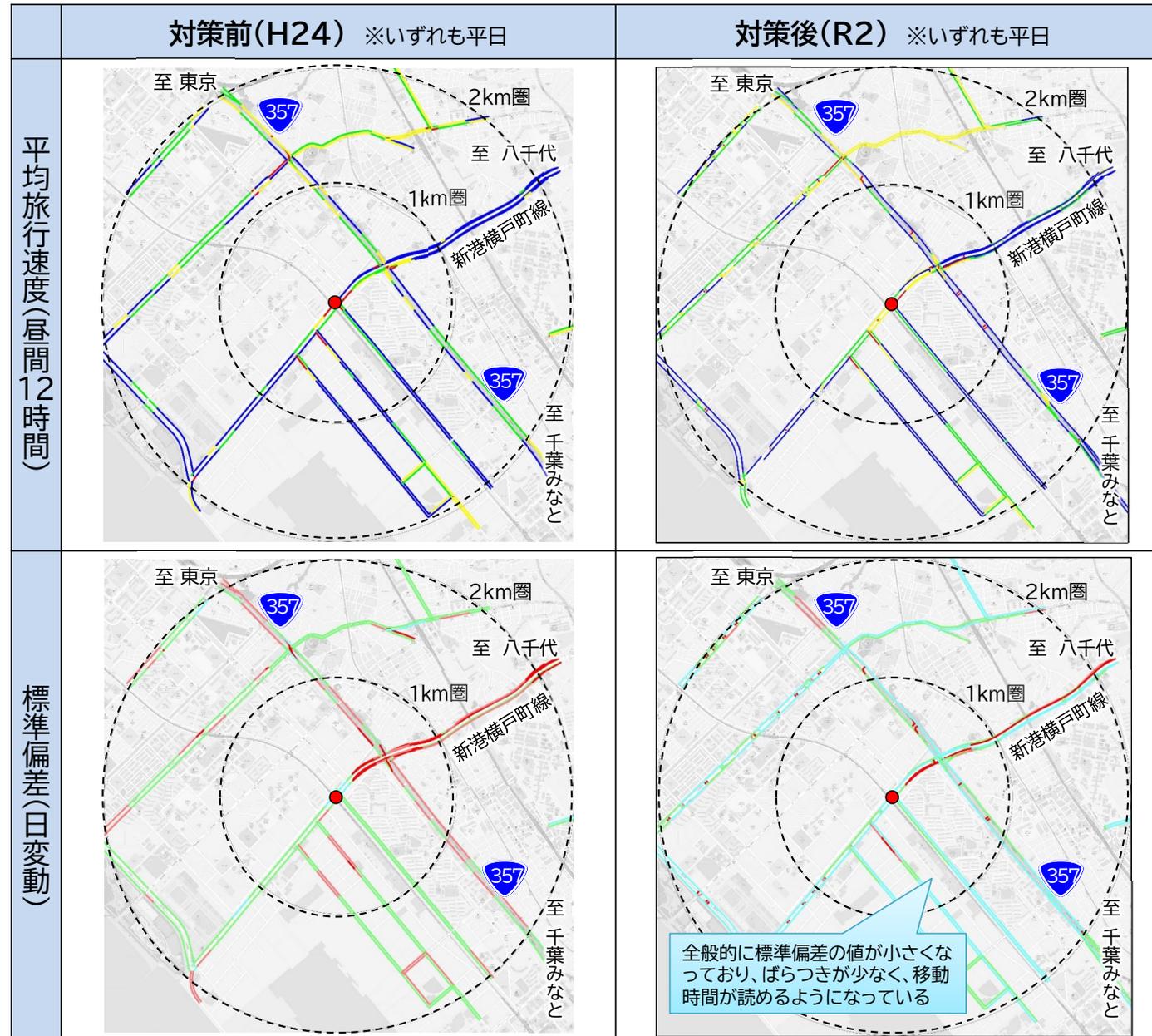


- ※ 並行路線の速度状況の変化を把握するため、当該交差点に接続する主従方向の道路は集計対象外とした。
- ※ 旅行速度は周辺1kmに存在するDRMリンクから、サンプル数の重みづけを行わずに計算している(ETC2.0プローブデータの取得サンプルは幹線道路で多く取得されるため)。
- ※ 黒砂橋周辺1kmの評価対象路線には、国道357号を含み、湾岸千葉地区改良の影響が大きく出ていることが要因と考えられる。

6. 新たな評価手法による対策実施箇所を検証

5) 評価手法③+α 並行路線を含めた面的評価【参考:黒砂橋交差点(※左折レーン新設:H26)】

○特に国道357号の旅行速度が向上し、当該交差点周辺の旅行速度の日変動が小さくなっている。



【平均旅行速度の比較】

対象範囲	対策前 (H24)	対策後 (R2)	速度差分 (km/h)
1km圏	28.5	32.3	+3.8
2km圏	25.1	25.5	+0.4

凡例:平均旅行速度
 - 10km/h未満
 - 10~20km/h
 - 20~30km/h
 - 30km/h以上

※ 並行路線の速度状況の変化を把握するため、当該交差点に接続する主従方向の道路は集計対象外とした。

【対象範囲内の集計対象リンクで標準偏差5km/h以上となる割合】

対象範囲	対策前 (H24)	対策後 (R2)	差分
1km圏	49%	22%	-27%
2km圏	38%	16%	-22%

凡例:標準偏差
 - 0~2km/h
 - 2~5km/h
 - 5~10km/h
 - 10km/h以上

※ 区間別に、日別の昼間12時間平均旅行速度を算定し、日変動を表す標準偏差を算定

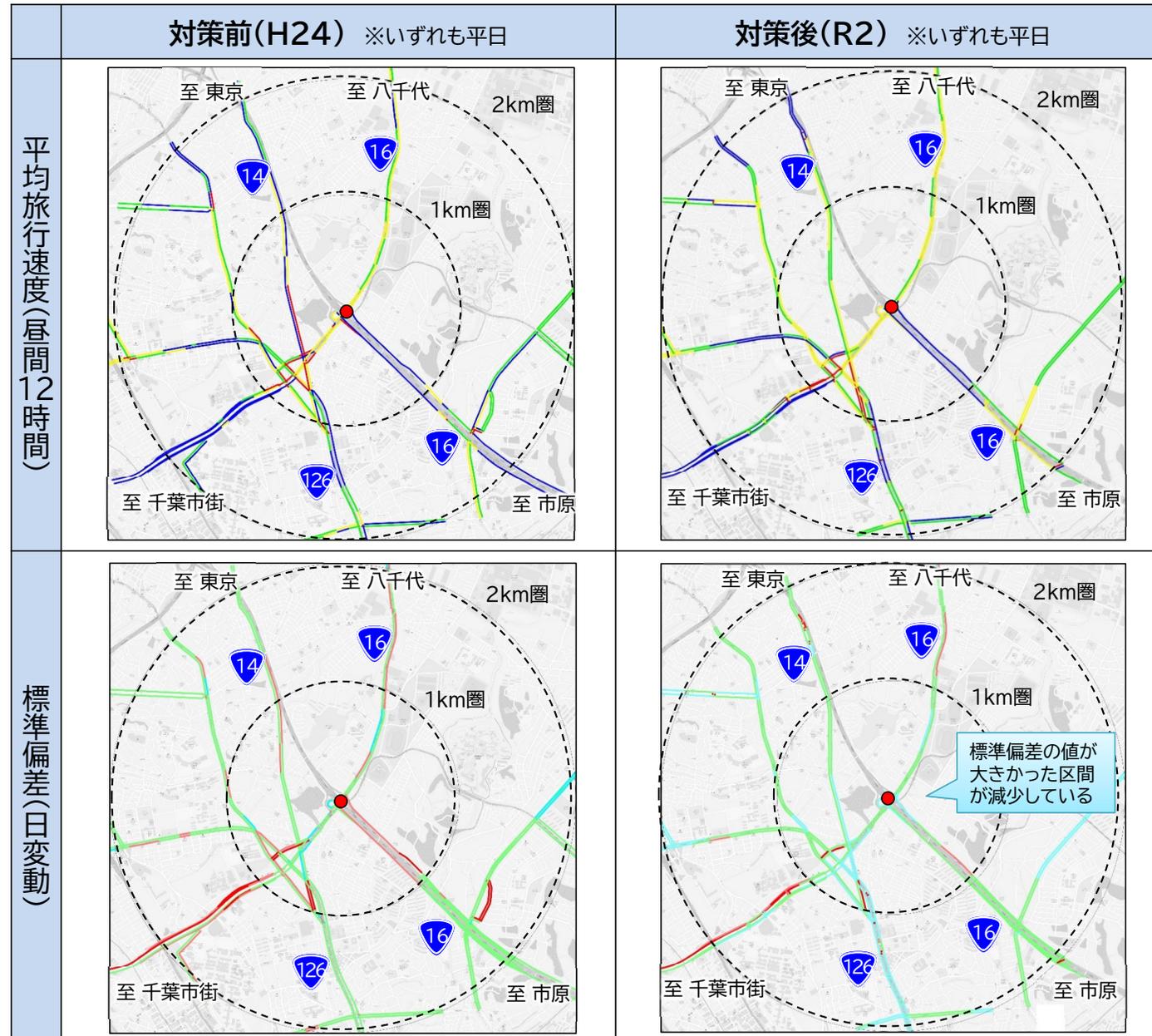
(データ) 対策前:民間プローブ(H24.1~12)
 対策後:ETC2.0プローブ(R2.1~3.6~12)

全般的に標準偏差の値が小さくなっており、ばらつきが少なく、移動時間が読めるようになっている

6. 新たな評価手法による対策実施箇所を検証

5) 評価手法③+α 並行路線を含めた面的評価【参考:穴川インター交差点(※左折レーン新設:H28)】

○当該交差点周辺の旅行速度が向上するとともに、その日変動も小さくなっている。



【平均旅行速度の比較】

対象範囲	対策前 (H24)	対策後 (R2)	速度差分 (km/h)
1km圏	17.0	20.8	+3.7
2km圏	22.8	22.7	-0.1

凡例:平均旅行速度
 - 10km/h未満 (赤)
 - 10~20km/h (黄)
 - 20~30km/h (緑)
 - 30km/h以上 (青)

※ 並行路線の速度状況の変化を把握するため、当該交差点に接続する主従方向の道路は集計対象外とした。

【対象範囲内の集計対象リンクで標準偏差5km/h以上となる割合】

対象範囲	対策前 (H24)	対策後 (R2)	差分
1km圏	35%	5%	-30%
2km圏	27%	13%	-14%

凡例:標準偏差
 - 0~2km/h (青)
 - 2~5km/h (緑)
 - 5~10km/h (黄)
 - 10km/h以上 (赤)

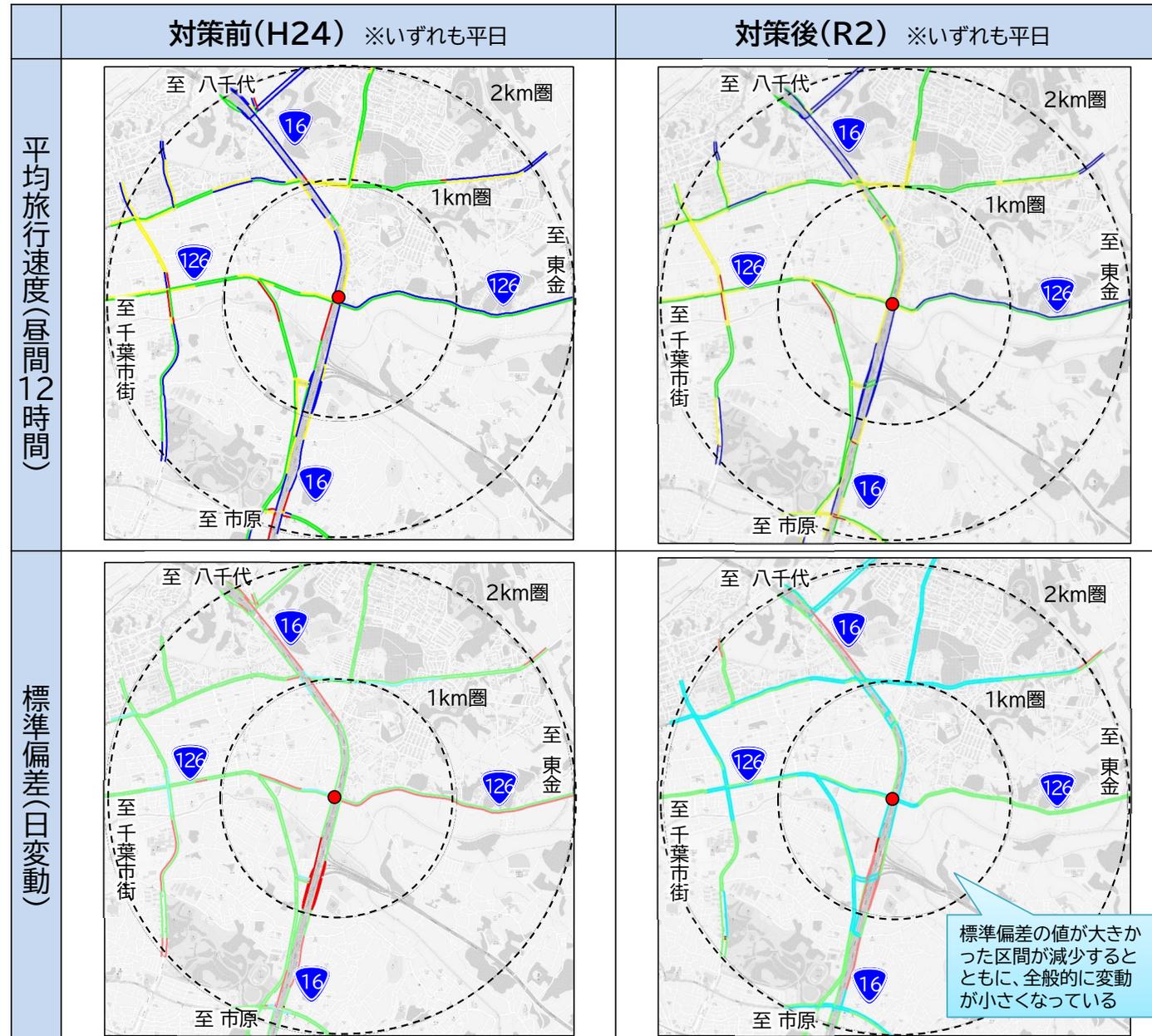
※ 区間別に、日別の昼間12時間平均旅行速度を算定し、日変動を表す標準偏差を算定

(データ) 対策前:民間プローブ(H24.1~12)
 対策後:ETC2.0プローブ(R2.1~3, 6~12)

6. 新たな評価手法による対策実施箇所への検証

5) 評価手法③+α 並行路線を含めた面的評価【参考:加曽利交差点(※右折レーン新設:H26)】

○当該交差点周辺の旅行速度が向上するとともに、その日変動も小さくなっている。



【平均旅行速度の比較】

対象範囲	対策前(H24)	対策後(R2)	速度差分 (km/h)
1km圏	19.2	22.5	+3.3
2km圏	22.7	21.2	+0.3

凡例:平均旅行速度
 10km/h未満 (赤)
 10~20km/h (黄)
 20~30km/h (緑)
 30km/h以上 (青)

※ 並行路線の速度状況の変化を把握するため、当該交差点に接続する主従方向の道路は集計対象外とした。

【対象範囲内の集計対象リンクで標準偏差5km/h以上となる割合】

対象範囲	対策前(H24)	対策後(R2)	差分
1km圏	28%	10%	-18%
2km圏	19%	7%	-12%

凡例:標準偏差
 0~2km/h (青)
 2~5km/h (緑)
 5~10km/h (黄)
 10km/h以上 (赤)

※ 区間別に、日別の昼間12時間平均旅行速度を算定し、日変動を表す標準偏差を算定

(データ) 対策前:民間プローブ(H24.1~12)
 対策後:ETC2.0プローブ(R2.1~3, 6~12)

標準偏差の値が大きかった区間が減少するとともに、全般的に変動が小さくなっている

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

6) 評価手法④+α 生活道路のエリアを設定した面的評価

- 「一定の対策効果が発現」とする基準は、周辺の生活道路の急ブレーキ発生率の減少とする。
- 対策後、当該生活道路内での急ブレーキ発生率が減少しており、**一定の対策効果の発現を確認。**

【評価手法④+α 生活道路のエリアを設定した面的評価】

NO	路線名	交差点名	対策内容	対策実施年	急ブレーキ発生率(件/千レコード)			評価結果
					対策前	対策後	増減	
3	国道357号	登戸交差点	湾岸千葉地区改良 (地下立体)	H27.12	14.14	8.15	-42% (-5.99)	並行道路等から国道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	ポートアリーナ前交差点		H27.12				
5	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28.10					
6	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28.10					

(データ) 対策前:ETC2.0プローブ(H27.10)
対策後:ETC2.0プローブ(R2.10)



- ※ 急ブレーキ挙動は、前後加速度の値が -0.3Gから-1.0Gを対象に集計。
- ※ 評価対象エリア内の高速道路と国道357号の走行データは集計対象外。
- ※ ETC2.0の取得データが年々増加傾向にあり、数量での単純比較ができないため、急ブレーキ発生件数をエリア内で取得した走行履歴の総レコード数で基準化し比較。

6. 新たな評価手法による対策実施箇所の検証

7) まとめ

○黒砂橋交差点、登戸交差点、ポートアリーナ前交差点、千葉西警察入口交差点、稲毛浅間神社前交差点、
 穴川インター交差点、加曽利交差点、(仮称)北初富駅東交差点の8箇所は、一定の対策効果の発現を確認。

【評価結果のまとめ】

□ 一定の対策効果発現箇所

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								一定の対策効果発現
				①信号2回待ち以上となる割合		②渋滞巻き込まれ率(遭遇率)		③1時間あたり交差点通過可能台数(面的な旅行速度)		④生活道路における急ブレーキ発生率		
				適用	評価結果	適用	評価結果	適用	評価結果	適用	評価結果	
1	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25 ^{*1}	—	—	△	R2結果:0%	—	—	—	—	—
2	新港横戸町線	黒砂橋交差点	H26 ^{*1}	—	—	△	R2結果:67%	○	一定の効果あり:約1.2倍増(面的な速度向上:+3.8km/h)	—	—	○
3	国道357号	登戸交差点	H27 ^{*1}	○	2回待ちの可能性が高い	△	R2結果:0%	—	—	○	一定の対策効果あり:並行道路から交通転換により周辺の生活道路の急ブレーキが減少(発生率:-4.2%)	○
4	国道357号	ポートアリーナ前交差点	H27 ^{*1}	○	2回待ちの可能性が高い	△	R2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	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	—	—	○	一定の効果あり:50%→0%	○	一定の効果あり:約2.0倍増(面的な速度向上:+3.7km/h)	—	—	○
9	国道126号	穴川駅下交差点	H25 ^{*1}	—	—	△	R2結果:8%	—	—	—	—	—
10	国道126号	穴川橋下交差点	H25 ^{*1}	—	—	△	R2結果:83%	—	—	—	—	—
11	国道126号	穴川3丁目交差点	H25 ^{*1}	—	—	△	R2結果:100%	—	—	—	—	—
12	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25 ^{*1}	—	—	△	R2結果:100%	—	—	—	—	—
13	国道126号	加曽利交差点	H26 ^{*1}	—	—	△	R2結果:0%	○	一定の効果あり:約1.2倍増(面的な速度向上:+3.3km/h)	—	—	○
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%→33%	—	—	—	—	—
16	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
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	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	国道296号	七栄東交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
20	国道296号	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	増加:8%→42%	—	—	—	—	—
21	国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	増加:75%→83%	—	—	—	—	—
22	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	一定の効果あり:25%→8%	—	—	—	—	○
23	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
24	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
25	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	粟野十字路交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
28	国道128号	経田交差点	H27	—	—	△	R2結果:0%	—	—	—	—	—
29	国道51号	(仮称)香西交差点	—	—	—	△	R2結果:0%	—	—	—	—	—
合計				6	—	29(18)	()は対策前後で比較	3	—	4	—	8

※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R2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指標

※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

7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

1) TDM施策(交通需要マネジメント)の概要

○国土交通省では、ETC2.0プローブ等のビッグデータを活用した分析により、TDMによる渋滞解消の可能性を検討することとしている。このTDM施策の例として、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。

(4) データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント(TDM)により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

<背景/データ>

- ・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及
- 新技術を用いてETC2.0(車両の走行履歴および挙動履歴)や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ(交差点形状や区画線等の地物の空間情報)の収集を一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

<背景/データ>

- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施
- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討により、ロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求



7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

2) TDM施策の考え方

○TDM施策の実施にあたっては、実施規模や働きかけの対象範囲を明確にした上で、多岐に渡る関係者の理解や地域との合意形成を図りながら進めていくことが重要である。

【TDM施策の考え方と実施上の留意点】

TDMの考え方	施策の概要 (期待される効果)	施策の例	実施規模の例 (働きかけの対象範囲)	実施上の留意点
①発生源の調整	・自動車交通の発生を調整する	・テレワーク(勤務日数の調整) ・MM(モビリティ・マネジメント) ・カーフリーデー 等	・企業や事業所 ・地域住民、職場、学校 ・地域全体への周知	・MM、事業所通勤者を対象に実施する方法が効果的であり、 対象企業との実施内容の協議・調整が必要 とされている
②手段の変更	・自動車以外の他の交通手段の魅力を向上させ、自動車からの転換を図る	・公共交通の利用促進 ・パーク&ライド(手段の組合せ) ・自転車利用の推奨 等	・地域住民、職場、学校 ・通勤、通学をする人 ・商業施設への来訪者	・鉄道や路線バス等交通手段との連携による乗り継ぎ利便性の向上方策等の検討が重要である ・商業施設を対象とする場合、 関係者との合意形成が必要 である
③適切な自動車利用の誘導	・自動車交通や駐車政策における規制や誘導により渋滞緩和を図る	・道路交通情報の提供 ・路上駐車 of 適正化 ・生活道路対策 等	・高速道路利用者 ・地域住民	・高速道路上におけるETC2.0による道路交通情報の提供による適切な経路の誘導や、幹線道路上の路上駐車対策、生活道路への流入抑制等、 実効性のある施策の検討が重要 である
④出発時刻の変更	・朝夕のピーク時の交通量をピーク時間外にシフトさせ、交通量の時間的平準化を行う	・時差出勤 ・フレックスタイム等	・企業や事業所 ・通勤、通学をする人	・自治体や企業、地域全体で一斉に時差出勤を開始するのではなく、一部の部署に導入し、効果を確認しながら進めていく等、 状況に応じた運用を行うことが重要 である
⑤効率的な自動車の利用	・自動車の乗車人員を増加させたり、自動車保有の調整等、1人あたりの走行量を減少させる	・相乗り、カーシェアリング ・物資の共同集配 等	・企業や事業所 ・通勤、通学をする人	・当該施策を単独で実施するのではなく、 MM等と合わせて実施するのが効果的 である

7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

3) これまでの千葉県内での取組事例

- これまでに、千葉県内の各地域でTDM施策が実施されてきている。
- また、各市町村の交通関連計画において、TDM施策やMM(モビリティ・マネジメント)の実施を掲げている例があることから、渋滞対策に関わる関係主体と相互に連携して取り組んでいくこととする。

【①発生源の調整(例)】 転入者向けMM(千葉市)

⇒千葉市内に転入してきた方などを対象に、市内の鉄道・モノレール・バス路線の情報をまとめたリーフレットを配布

Smart & Enjoy CHIBA Life
～暮らしをより賢く、より楽しく～
みんなで乗ろう！公共交通

Smart Bus Reasonable
Monorail Healthy Train
Ecology Taxi Safety

バランスのとれた交通手段の選択を!!

千葉市 cool school

【②手段の変更(例)】 千葉都市モノレール駐車場でのP&R(千葉市)

⇒千葉駅、千葉みなと駅から東京方面に通勤する利用者のパーク&ライドの需要把握等のため、過年度から社会実験を継続実施中

<社会実験の概要>

- (1)期間 2020年7月1日(水)～2022年6月30日(木)
- (2)場所 モノレール動物公園駅パーク&ライド駐車場
- (3)対象者 千葉都市モノレール定期券所有者
- (4)利用料金 普通自動車3,000円/月、自動二輪1,500円/月
- (5)駐車場台数 17台

パーク&ライド
月極 駐車場
1ヶ月あたり 3,000円!! (消費税別)

車+モノレールで
お得に楽々通勤しませんか?
駅直結! PARK

千葉駅まで
渋滞知らずの
12分!!

・千葉みなと駅まで 16分
・都営駅まで 5分

《ご利用条件》
モノレール定期券保持者

【⑤効率的な自動車の利用(例)】 高速バス&カーシェアリング (小湊鉄道、タイムズ24)

⇒高速バスとカーシェアリングの連携により高速バス利用者の行動圏の拡大や、観光振興と地域活性化の目的とした実験

高速バス & カーシェア
新しい移動スタイルのご提案
社会実験 平成29年10月開始

高速バスで移動
カーシェアでGO!
小湊鉄道バス タイムズカープラス
今ならカーシェア料金半額! 50% OFF 平成29年8/31 陽着まで

社会実験「高速バス&カーシェア」を利用して、市原市周辺の観光地を巡ろう!

この取り組みは国土交通省が実施する社会実験で、「小湊鉄道(株)」と「タイムズ24(株)」が参加して千葉県の市原地域を拠点に実施されます。高速バスとカーシェアリングを選択させることで、高速バス利用者の行動圏を拡大させ、都心からの新しい移動手段を提供することにより、観光の振興と地域活性化の可能性を持った実験です。

都心から高速バスに乗って千葉県の市原ICのバス停で下車。そこからカーシェアを使えば行動は自由自在! 千葉県でも有数の観光地・市原周辺を思いっきり満喫しましょう。

車種	乗車料	利用開始時刻(CP)	返却料
シート・200円/日(3時間以内/1台)	2,472円	1,236円	なし
6時間パック	4,020円	2,010円	なし
12時間パック	6,030円	3,015円	なし
24時間パック	8,230円	4,115円	なし
アーリーナイトパック(18:00~24:00)	2,060円	1,030円	1,030円/日
レイトナイトパック(24:00~翌朝 03)	2,060円	1,030円	1,030円/日
アドバンストパック(18:00~翌朝 03)	2,500円	1,250円	1,250円/日

※乗車料は別途料金がかかります。 ※平日の平日は10時以降は予約できません。

7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

4) TDMに関する新たな検証・分析の進め方

【TDM施策を検討する上での留意点】

- 令和2年4～5月の緊急事態宣言期間は交通量が減少したものの、現在は宣言前の交通状況に戻っている。
- 依然として続くコロナ禍に伴い、公共交通機関の利用を避け自家用車で通勤等をしていることも想定されることから、**時差出勤やテレワークの促進が渋滞緩和の抜本対策までには至らない**と考えられる。
- また、**中・長距離移動(物流等)と短距離移動(通勤・通学・買物等)が混在する主要幹線道路では**、全ての利用者に対して一律のTDM施策の実施は難しく、**TDM施策による渋滞緩和効果は限定的**と考えられる。
- そのため、主要渋滞箇所が特に混雑する日や時間帯、交通特性、公共交通機関の利便性などを考慮し、自治体や交通機関の意向を把握した上で、**「継続実施」かつ「効果が期待」できる地域を抽出**する等、**丁寧な準備・検討**が重要である。



【今後の進め方】

- 上記の留意点を踏まえ、主要渋滞箇所の改善に寄与するTDM施策として、P.36に示す施策一覧のうち、**「②手段の変更」、「③適切な自動車利用の誘導」、「⑤効率的な自動車の利用」に係る取組が有効**と考えられる。
- そのため、下記の**前提条件を考慮して地域を選定**のうえ検討する。
 - <前提条件>
 - ・「②手段の変更」 ⇒自家用車に代わる交通手段の有無、自家用車の一時保管するスペースの有無 等
 - ・「③適切な自動車利用の誘導」 ⇒一般道と並行する高速道路の混雑状況、特定施設の利用により特定の道路のみが混雑する状況の有無、路上駐車状況と周辺の一部駐車場の空き状況 等
 - ・「⑤効率的な自動車の利用」 ⇒事業所集中に伴う通勤・業務の自動車利用による渋滞発生の有無 等
- なお、主要渋滞箇所を通過する交通として、中・長距離移動、短距離移動が混在しているため、交通特性により適用可能なTDM施策も異なることから、**通過交通のうち相対的にボリュームの多い交通を意識したメニューの検討が重要**である。



TDM施策の検討にあたっての条件整理として、**主要渋滞箇所の「地理的状況」、「交通特性」を分析**

▼地理的状況： 代替交通手段の有無、車両の一時保管スペースの有無、周辺の主要施設の立地状況

▼交通特性： ETC2.0プローブを活用した交通流動パターン、特定の混雑日・時間帯 等



次回委員会では、地域特色が異なる**葛南地域および市原市・君津地域**の**代表的な主要渋滞箇所各1箇所**で、上記分析を試行的に実施

7. 交通需要の調整(TDM施策)の検討

4) TDMに関する新たな検証・分析の進め方

- 葛南地域(市川市、浦安市、船橋市、八千代市)は、自動車の代替交通手段となる公共交通の利便性が高く、大規模商業施設が多く立地している。
- 市原市・君津地域(袖ヶ浦市、君津市、木更津市、富津市)は、工業団地があり大規模事業所等が多く立地している。

【葛南地域周辺】



【市原市・君津地域周辺】



- 凡例
- 主要渋滞箇所
 - うち、緊急事態宣言下で除外に至った箇所



(出典)千葉県ウェブサイト資料に一部加筆

8. 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WGの進捗状況

■ 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネックWG

- 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の実施状況】

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

■ 千葉県湾岸地区道路検討会

- 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。

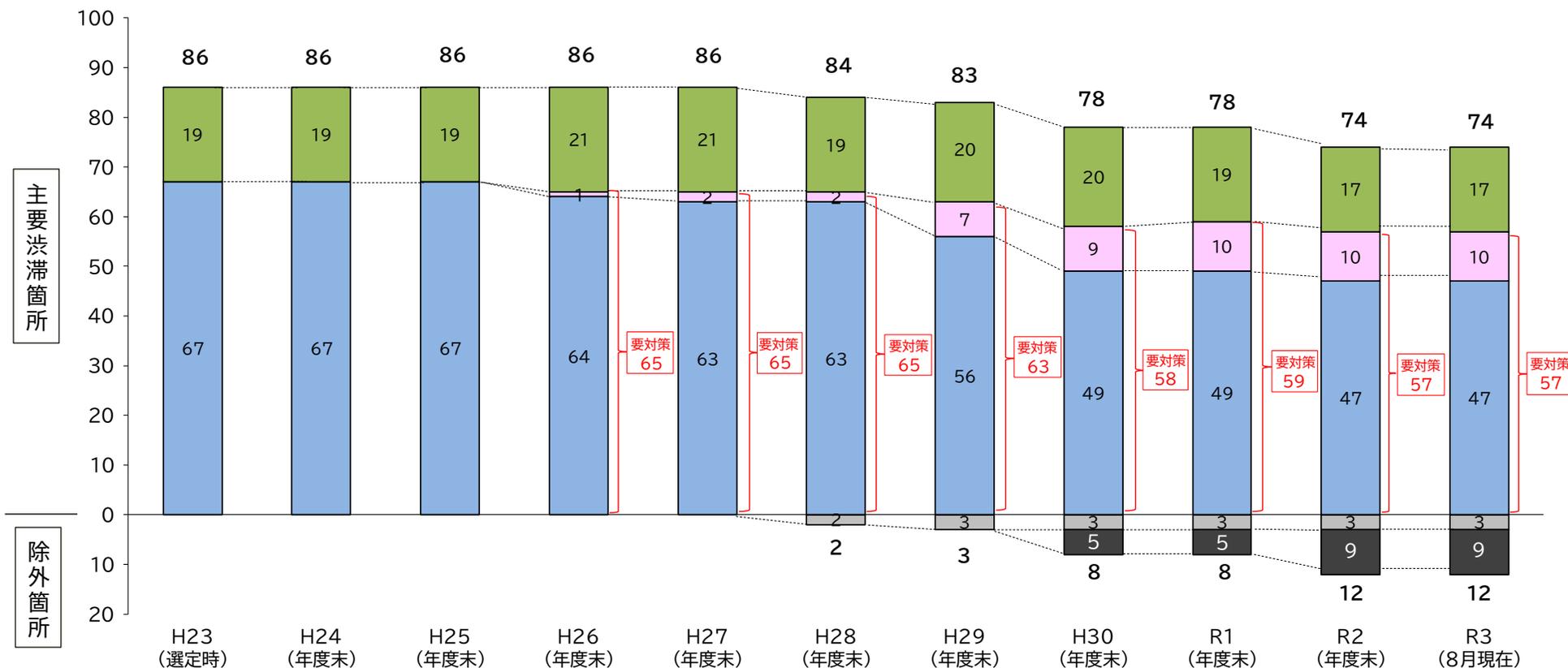
【千葉県湾岸地区道路検討会・幹事会の実施状況】

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)

- 直轄国道の主要渋滞箇所(86箇所)においては、昨年同様と箇所数なっている。
- 今後も要対策箇所については、ピンポイント対策等を積極的に検討・実施し、渋滞対策を促進する。

【主要渋滞箇所(直轄国道)における対策状況の推移 (令和3年8月時点)】



凡例

主要渋滞箇所

- 対策実施中
- 対策後も3指標に該当(追加対策が必要)
- 対策未実施

除外済み箇所

- 対策完了
- 2年連続3指標に該当しない

※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)

議事要旨

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

開催日時：令和3年3月25日（木） 10:30～12:00

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 千葉県警察本部 交通部 交通総務課 課長補佐 千葉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐 千葉県商工会議所連合会 事務局長 千葉県バス協会 専務理事 千葉日報社 クロスメディア局長 千葉市消防局 救急課長 東日本高速道路 千葉管理事務所工務担当課長 東日本高速道路 市原管理事務所副所長 東日本高速道路 千葉工事事務副所長 国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官 千葉県 県土整備部 道路計画課長 千葉県 県土整備部 道路整備課長 千葉市 建設局 道路部 道路計画課長 国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所副所長 国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所長	赤羽 弘和（委員長） 内田 直之（代理） 高津 功（代理） 黒岩正典 成田 斉 早乙女 謙司郎（WEB） 亀山 俊一（代理、WEB） 牛田 和之（代理、WEB） 入江 浩（代理、WEB） 阿部 公博（代理、WEB） 斯波 恭太郎（代理） 菰田 直典（WEB） 長島 博之（WEB） 日暮 秀訓（代理、WEB） 増田善智（代理、WEB） 坂井康一
-------	--	---

■「3. 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である「評価区間長の最適化の追加検証」と「新たな評価手法による検証方針」に関する対応内容の概要が説明された。

■「4. 評価区間長の最適化の追加検証」について（資料1 pp.6～10）

- ・評価区間長の最適化の追加検証結果を踏まえ、今後のモニタリングは評価区間長が200m以上となるように設定した上で評価を実施する方針とすることが了承された。

■「5. 新たな評価手法による検証方針」について（資料1 pp.11～25）

- ・p12の評価指標③（1時間当たりの交差点通過可能台数）は、交差点の処理能力が向上して走行しやすくなることで、他路線からの経路転換により、当該交差点だけを見ると交通状況があまり変化していないが並行路線等や周辺地域の面的な移動性向上が期待される点も評価することが重要ではないか、との意見があった。
- ・p12の評価指標④（生活道路における急ブレーキ発生率・通過交通比率）は、生活道路の安全対策を考える上で、幹線道路の混雑を避けて生活道路を通過しようとする車両の数や急減速等の挙動により評価することは円滑性向上の観点からも重要であり、該当する箇所では安全性向上プロジェクト委員会と連携して取り組むことも考えられるのではないかと、との提案があった。
- ・新たな評価手法の検証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。

■「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.26～28）

- ・県内の交通量は、緊急事態宣言解除後には、例年の水準に戻っている。テレワークの普及により車通勤をしなくなった人など、感染リスクを避けるために移動手段が変化しており、渋滞の特性にも影響している可能性があるとの意見があった。

■その他

- ・ 新たな評価方法に関して、渋滞対策の実施により交差点の渋滞状況は改善していることが示されているものの、モニタリング指標をクリアしない場合は、主要渋滞箇所の減少として数が直接見えないため、一般の方にも理解いただけるような記載方法を検討してはどうか、との意見があった。
- ・ 主要渋滞箇所のモニタリング指標は、国土交通省が全国統一的に定めているものであるが、本委員会で検討している新たな評価項目と運用方法も上部機関に情報共有すると良いのではないか、との意見があった。
- ・ 昨年4月～5月の緊急事態宣言中に減少した交通量と事故件数が、宣言解除後に再度増加した結果があるほか、コロナ禍においては感染防止のため普段公共交通を利用する人も自動車を利用する傾向もあることから、TDM施策による道路の安全性向上が容易ではない点や、普段車を利用していない人による事故が増加する可能性もあるとの意見があった。

以上