

第 1 1 回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

日 時：令和 4 年 7 月 2 6 日（火）

1 6 : 0 0 ~

場 所：千葉国道事務所 3 0 2 会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶（千葉国道事務所長）

3. 出席者の紹介

4. 議 事

（ 1 ）これまでの検討経緯

（ 2 ）スマート IC 整備に伴う国道 357 号渋滞対策の検討について

5. 閉 会

（配付資料）

資料 1 これまでの検討経緯

資料 2 スマート IC 整備に伴う国道 357 号渋滞対策の検討について

令和４年度

第１１回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG出席者名簿

所 属	役 職	氏 名	ふりがな	代理出席者 役 職	代理出席者 氏 名	代理出席者 ふりがな	備 考
関東地方整備局 千葉国道事務所	所 長	小島 昌希	こじま まさき	—	—	—	出席
関東地方整備局 首都国道事務所	所 長	野笹 隆幸	のざさ たかゆき	首都国道事務所 副所長	狩生 正彦	かりゅう まさひこ	代理出席 WEB
関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	課 長	大谷 彬	おおたに あきら	—	—	—	WEB
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長	森山 祥文	もりやま よしふみ	—	—	—	WEB
関東地方整備局 道路部 計画調整課	課 長	木本 悠太	きもと ゆうた	—	—	—	欠席
千葉県警察本部 交通部 交通規制課	課長	勝又 憲彦	かつまた のりひこ	交通規制課 課長補佐	高津 功	たかつ いさお	代理出席
千葉県 県土整備部 道路計画課	課 長	西山 昌克	にしやま まさかつ	—	—	—	WEB
千葉市 建設局 道路部	部 長	中村 浩一	なかむら こういち	—	—	—	WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 総合企画部 総合企画課	課 長	木下 篤	きのした あつし	—	—	—	WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所	所 長	杉村 元	すぎむら はじめ	工務担当課長	戸田 洋和	とだ ひろかず	代理出席 WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所	所 長	神林 尚樹	かんばやし なおき	—	—	—	WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	所 長	笹原 壮雄	ささはら たけお	—	—	—	WEB
首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課	課 長	水野 高幸	みずの たかゆき	—	—	—	WEB
首都高速道路(株) 計画・環境部 快適走行推進課	課 長	齊藤 純一	さいとう じゅんいち	—	—	—	WEB

**首都圏渋滞ボトルネック対策協議会
千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ(WG)
運営規則(案)**

(趣旨)

第1条 本規則は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」(以下「協議会」という。)の審議に基づいて設置する「千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ」(以下「WG」という。)の組織、委員、庶務、その他の事項に関して必要な事項を定める。

(目的)

第2条 WG は、首都圏の主要渋滞箇所の「対応の基本方針」に基づき、千葉県湾岸地域(浦安～木更津)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック箇所について効果的な対策の立案・検討を行うことを目的とする。

(審議事項)

第3条 WGは、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議を行うものとする。

- (1) 渋滞発生状況の把握
- (2) 優先対策区間の選定
- (3) 渋滞要因の分析
- (4) 渋滞対策の検討
- (5) その他、前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 WGは、第2条の目的を達成するために各種関係団体、各行政機関等をもって組織する。

2. WGには座長を置き、座長は国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長とする。
3. 座長に事故がある時は、座長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
4. WGの構成は、別表－1のとおりとする。

ただし、必要に応じ座長が指名する者を、委員として参加させることができる。

(事務局)

第5条 WG の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第一課、道路計画第二課、計画調整課並びに千葉国道事務所計画課に置くものとする。

(規則の改正)

第6条 本規則の変更は、本 WG の議決によらなければならない。

(補足)

第7条 本規則に定めるものの他必要な事項はその都度協議して定める。

付 則 本規則は、平成25年12月25日から施行する。

千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG名簿

所 属	役 職	備 考
関東地方整備局	千葉国道事務所長	座 長
	首都国道事務所長	
	道路部 道路計画第一課長	
	道路部 道路計画第二課長	
	道路部 計画調整課長	
千葉県警察本部	交通規制課長	
千葉県	県土整備部 道路計画課長	
千葉市	建設局 道路部長	
東日本高速道路(株)	関東支社 総合企画部 総合企画課長	
	関東支社 千葉管理事務所長	
	関東支社 市原管理事務所長	
	関東支社 千葉工事事務所長	
首都高速道路(株)	計画・環境部 計画調整課長	
	計画・環境部 快適走行推進課長	
事務局	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	
	関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	
	関東地方整備局 道路部 計画調整課	
	関東地方整備局 千葉国道事務所 計画課	

第11回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

これまでの検討経緯（前回の振り返り）

令和4年7月26日

1. 湾岸地域の交通状況

1. 湾岸地域の交通状況（旅行速度）

- 東京都と千葉県の湾岸地域においては通過交通が多く、都心方面と千葉県の往来を担う国道357号では、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生
- 国道357号の東京都区間と千葉県区間を比較すると、千葉県区間の方が旅行速度20km/h未満が占める割合が大きい(東京都区間約17%、千葉県区間約36%)

①京浜大橋北交差点付近



②有明橋二丁目付近



凡例			
進捗状況	専用部	専用部(国道)	一般部(国道)
開通区間	■	■	■
事業中区間	■	■	■
高速道路	■	■	■
国道	■	■	■



③日の出交差点付近



④蘇我陸橋南交差点付近



区間	①総距離(上下線合計)	②20km/h未満区間長(上下線合計)	割合(②/①×100)
東京	42.5km	7.0km	17%
千葉	95.8km	34.0km	36%

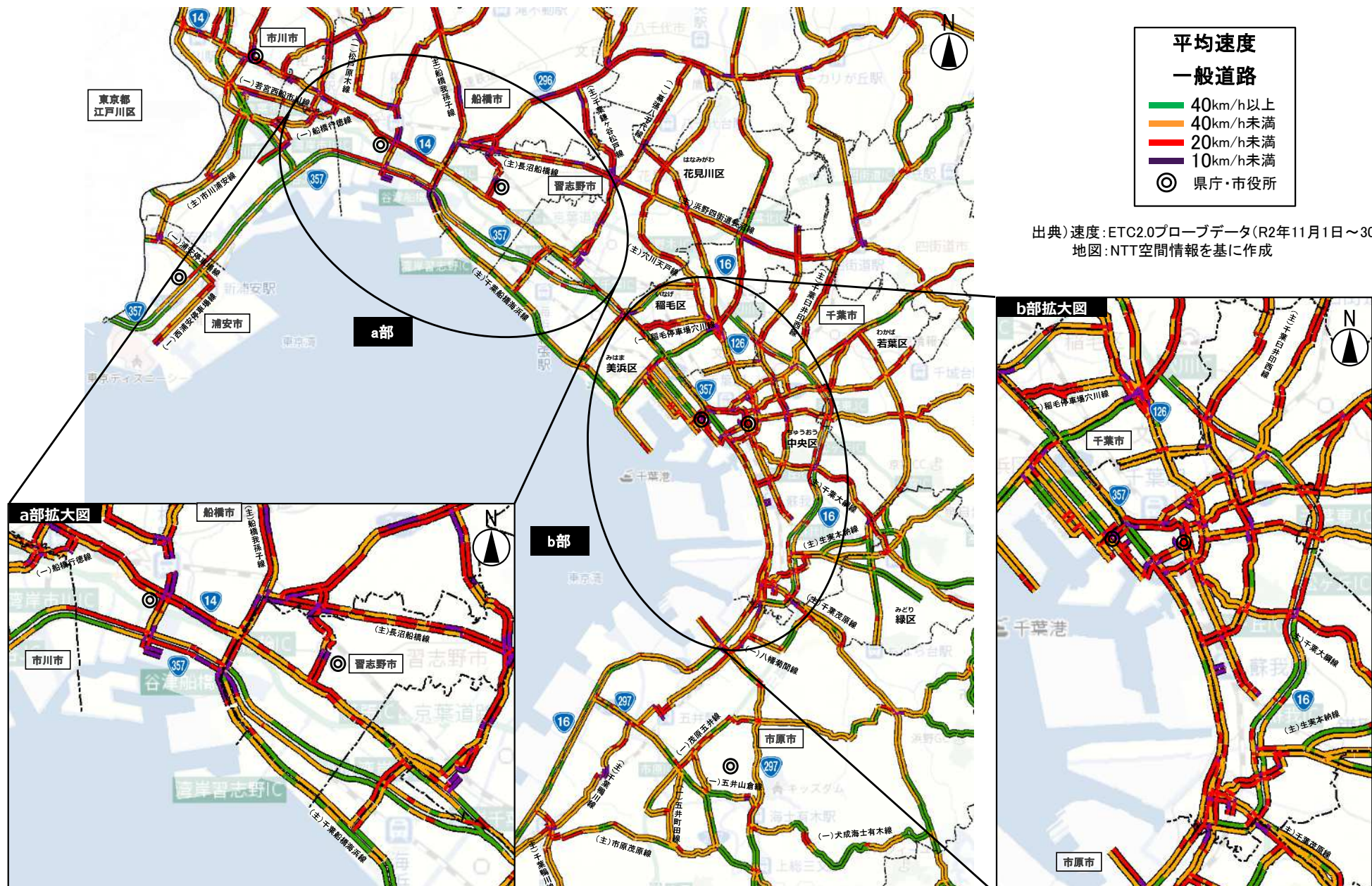
都道府県			東京都										千葉県										
平均旅行速度	全日	内陸側	7時台																				
			12時台																				
			18時台																				
	海側	7時台																					
		12時台																					
		18時台																					
20km/h未満発生区間	内陸側																						
	海側																						

40km/h以上
40km/h未満
20km/h未満
10km/h未満
データ欠損

出典)ETC2.0プローブデータ
(R02年1月~3月31日、
R02年6月1日~12月31日
[全日])
※新型コロナの影響を考慮し、
当該期間で整理

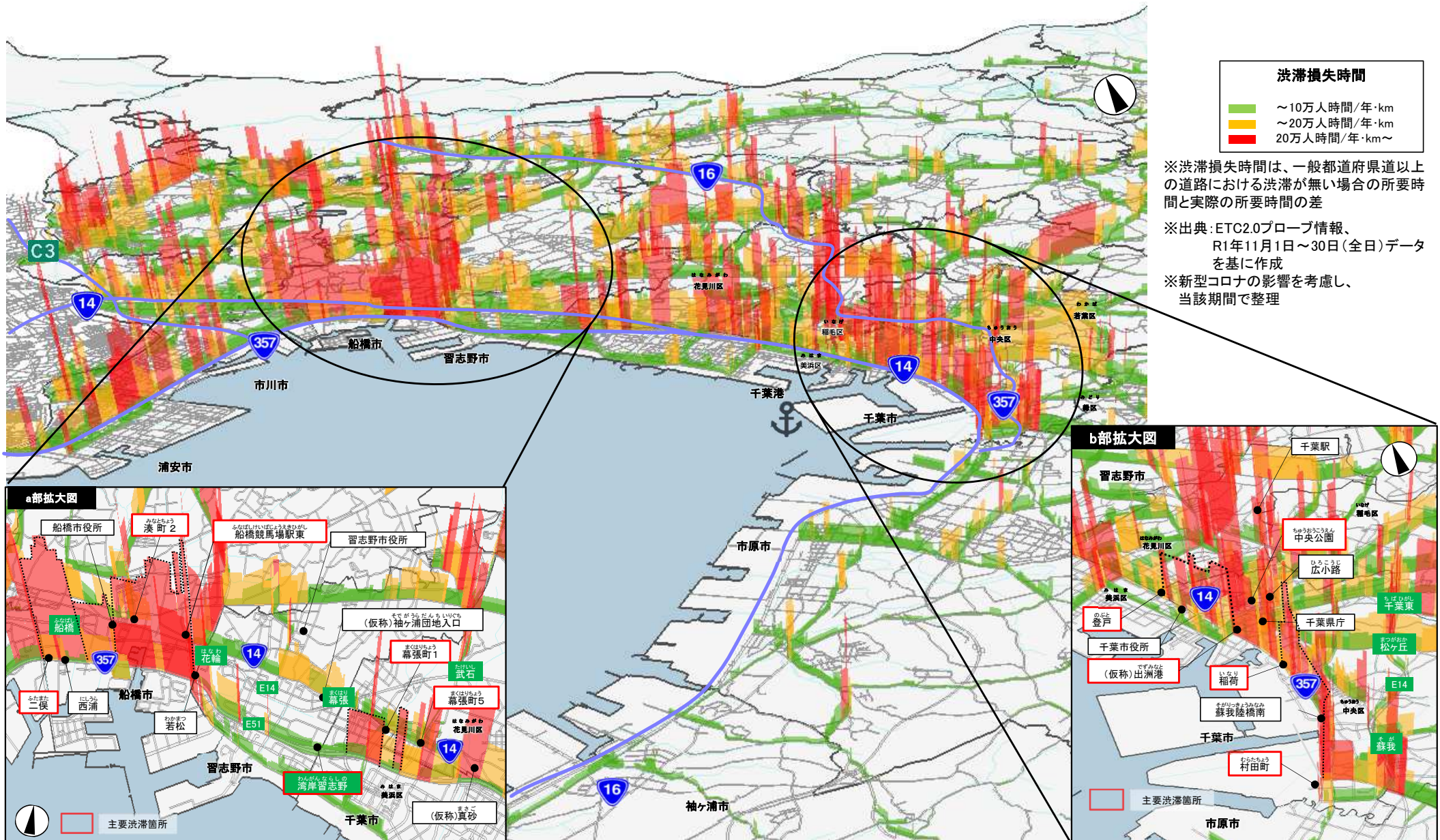
1. 湾岸地域の交通状況(平均旅行速度[12時間平均])

○湾岸地域全域で旅行速度の低下が生じ、特に船橋市～千葉市(美浜区)や千葉市(中央区)の幹線道路の旅行速度の低下が著しい



1. 湾岸地域の交通状況(渋滞損失時間)

○湾岸地域では、船橋市^{みはま}～千葉市(美浜区)や千葉市^{ちゅうおう}(中央区)の渋滞損失時間が大きい



2. 国道357号の渋滞対策状況

2. 国道357号の渋滞対策状況

- 高まる交通需要へ対応するため、これまでも立体交差等の渋滞緩和対策を実施
- 千葉県内では、市川市塩浜での連続立体のほか船橋市域や千葉市蘇我地区での車線拡幅を事業中

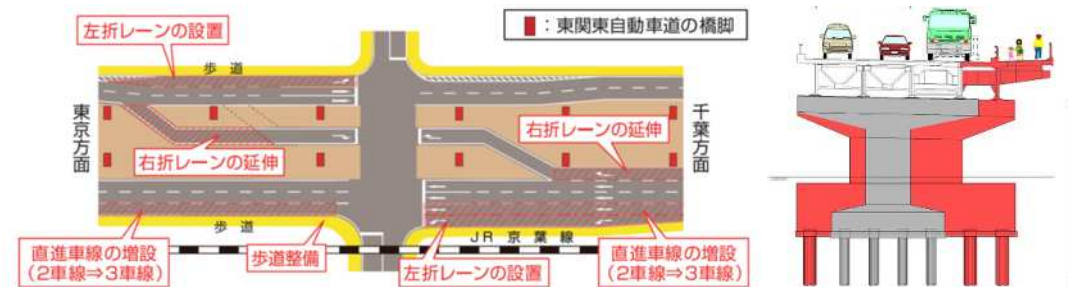
国道357号の事業中箇所



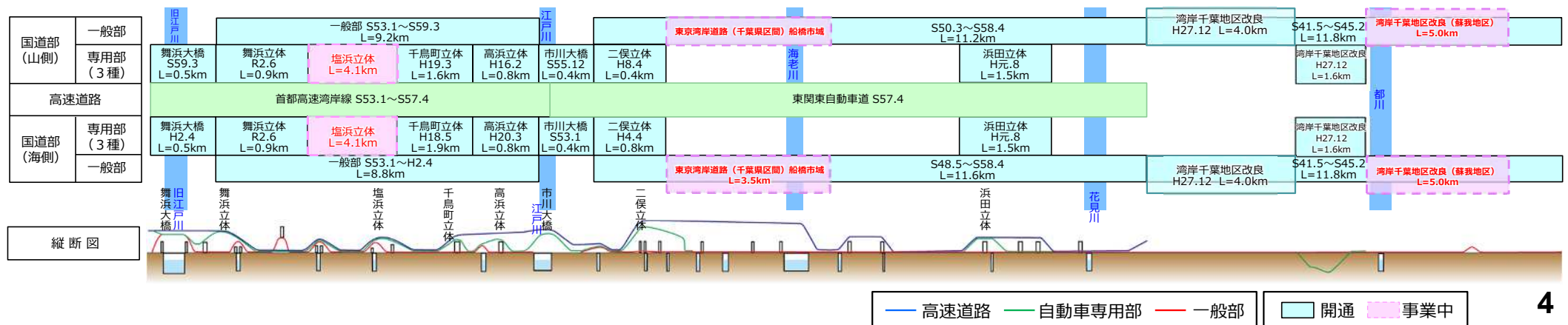
塩浜立体(終点側横断面図)



船橋市域



千葉県内における国道357号渋滞緩和対策状況



3. スマートIC整備に伴う国道357号への更なる交通負荷とその影響

第10回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

(仮称) 検見川・真砂スマートICについて



スマートIC整備に伴う国道357号への更なる交通負荷とその影響

○真砂交差点から稲毛浅間神社前交差点間で速度低下が生じ、市原方面、東京方面ともに慢性的な渋滞が発生。特に市原方面は速度低下の範囲が広い。

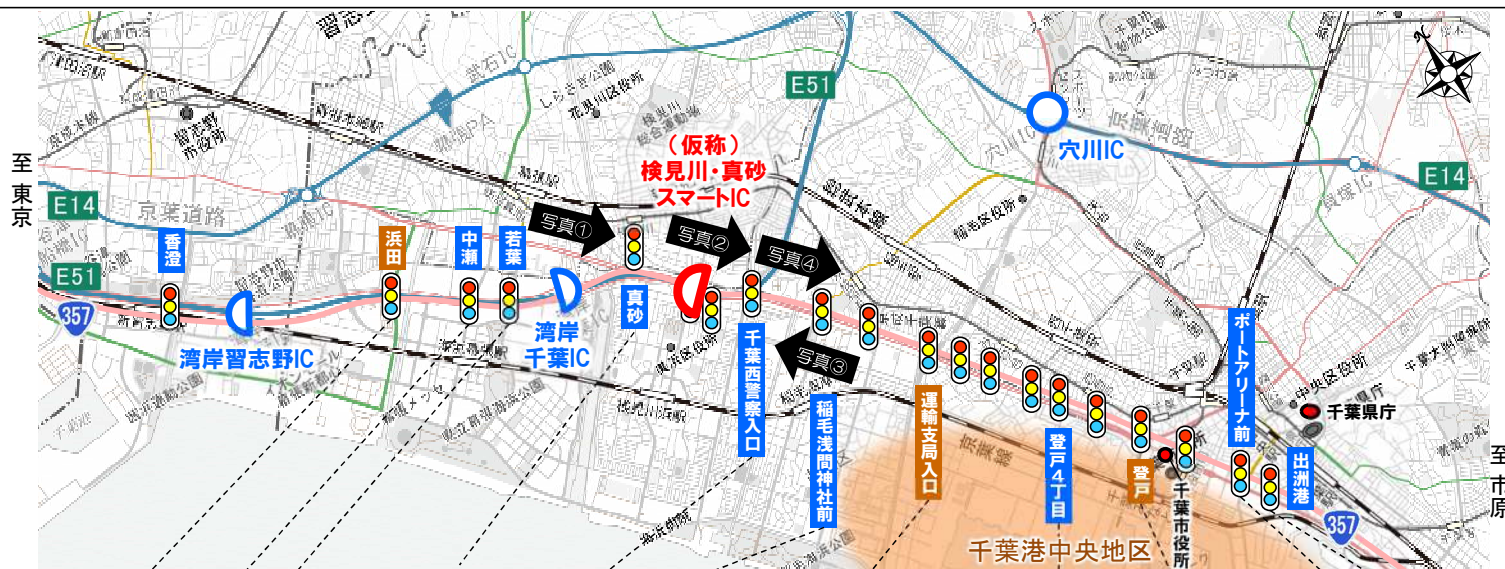
■ 国道357号の交通状況(現況)

位置図

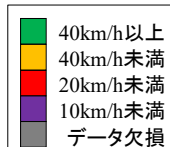
信号交差点形態



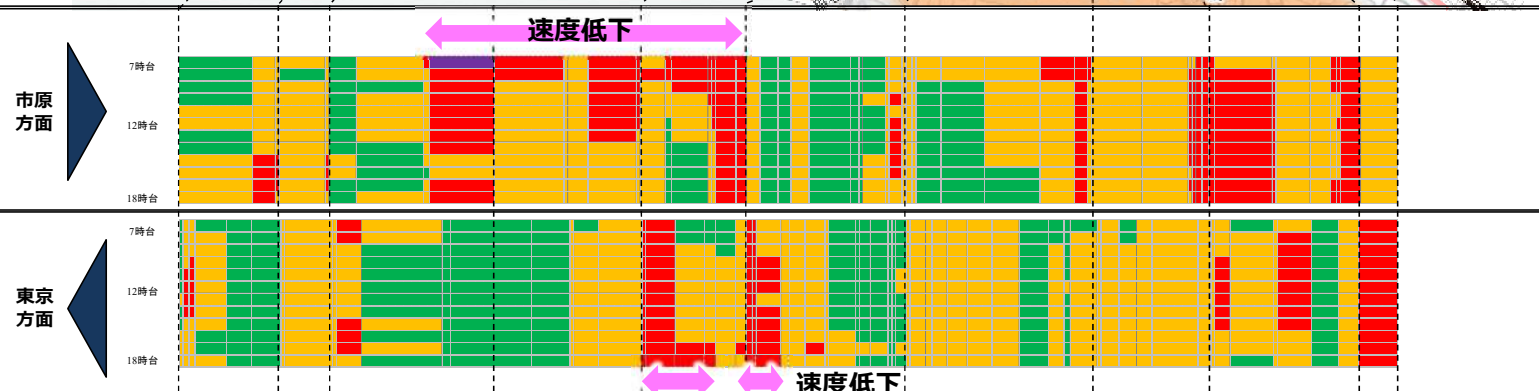
※仮称含む



国道357号 時間帯別 旅行速度 (km/h)



出典)ETC2.0プローブデータ
(令和2年1月～3月31日、
令和2年6月1日～12月31日 [全日])
※新型コロナの影響を考慮し、当該期間で整理



周辺の道路状況



スマートIC整備に伴う国道357号への更なる交通負荷とその影響

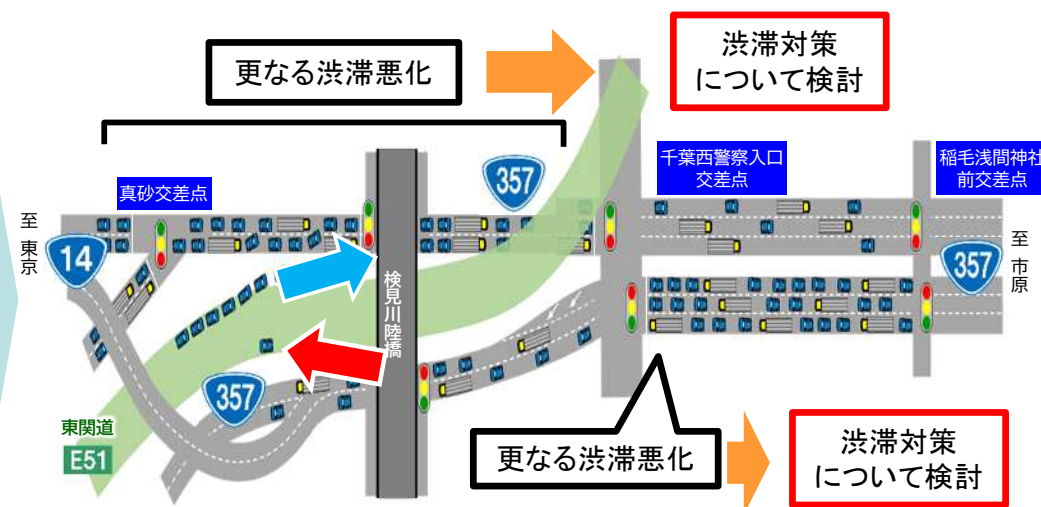
- スマートIC整備により、穴川IC周辺の一般道路の渋滞緩和が期待される一方、国道357号千葉西警察入口交差点付近では、スマートICを利用する車両の増加により渋滞の悪化が懸念。
- スマートIC整備に伴う国道357号への更なる交通負荷に対し、これまでの渋滞対策の手法を参考に、千葉西警察入口交差点等の渋滞対策を国と連携して検討。

■ SIC整備後に想定される国道357号の交通状況の変化

現況



スマートIC整備後(イメージ)



<渋滞状況>

写真① 真砂(交)



写真② 千葉西警察入口(交)付近



<参考:国道357号海側の状況(東京方面)>

・スマートIC整備による更なる交通負荷を最小限になるよう、千葉西警察入口交差点周辺の既存スペースを活用したスマートICオンランプの整備方法を今後検討



※交差点は仮称含む

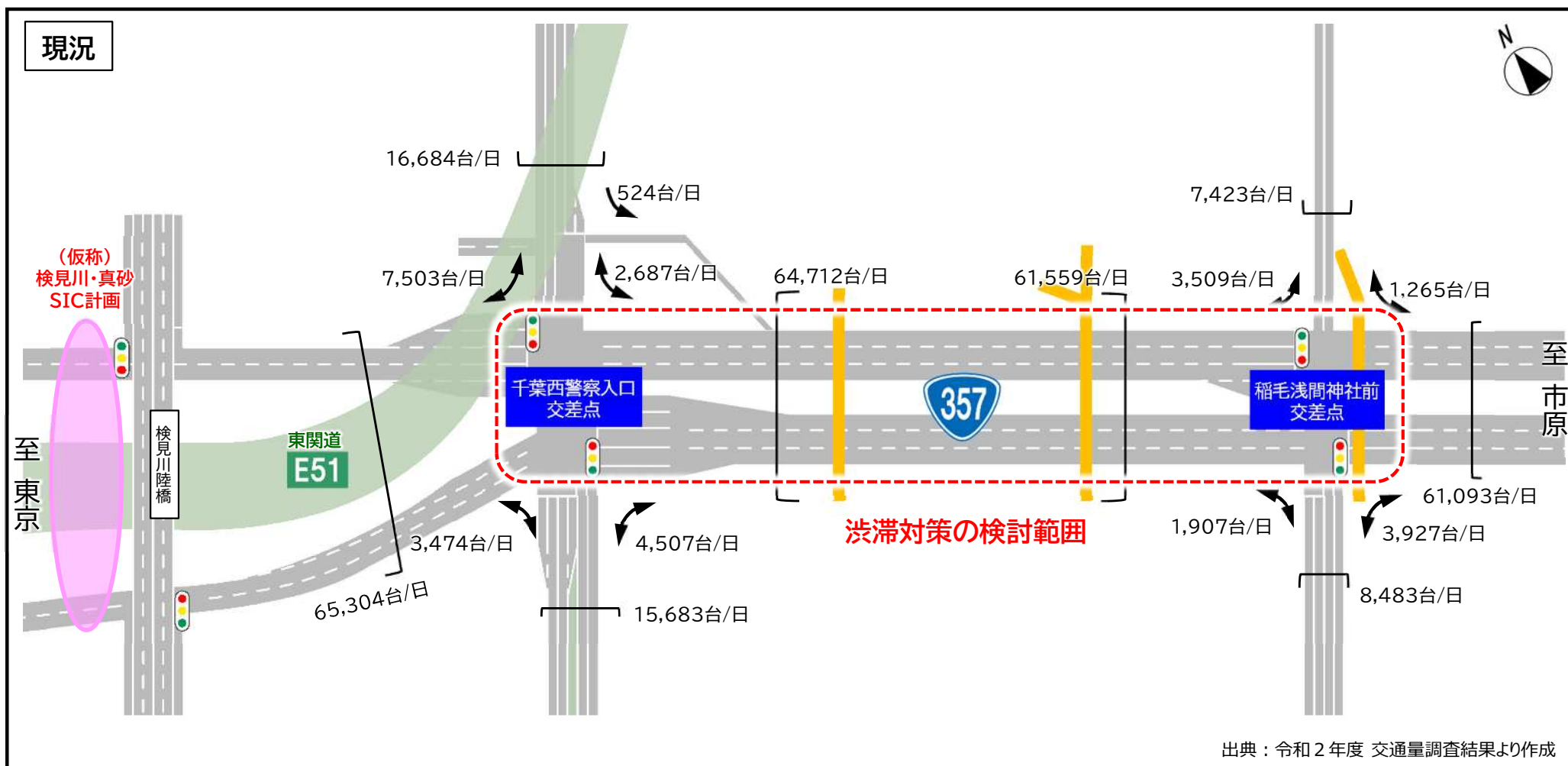
4. 国道357号(千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点) 現地交通状況と検討イメージ

国道357号(千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点)現地交通状況

○国道357号の交通量は約6万台/日以上

○検討中のスマートIC計画に近接した千葉西警察入口交差点、稲毛浅間神社前交差点は主要渋滞箇所位置づけられており、更なる交通負荷に対する検討が必要

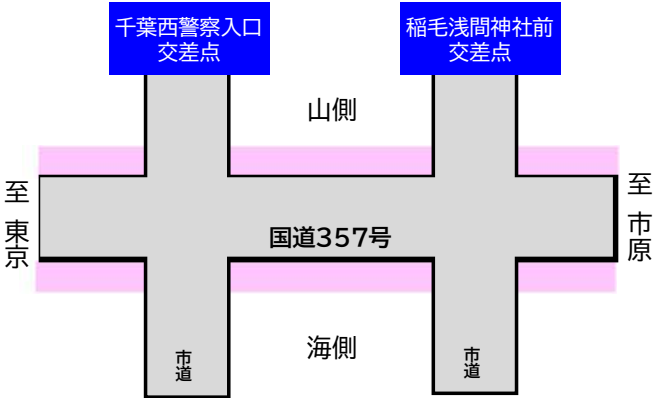
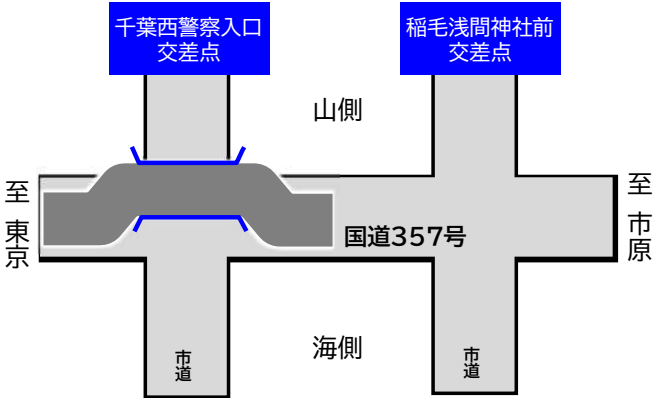
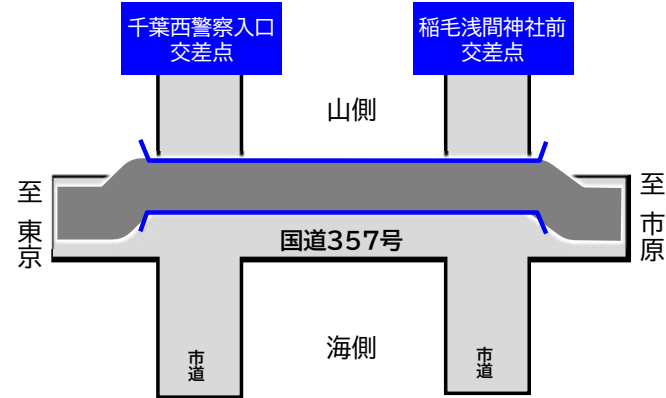
※当該区間は東関道に挟まれた狭隘な空間であるため、渋滞対策の検討にあたっては、工事施工中の交通の影響が最低限となる、現実的な施工方法の検討が必要



国道357号(千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点)の検討構造イメージ

○千葉市が進めるスマートIC整備と合わせ、千葉市と連携し一体的に取り組むことを検討

【検討構造イメージ】

① 国道357号本線 車線拡幅	② 国道357号本線 部分立体	③ 国道357号本線 連続立体
		
○国道本線の交通容量増となるが、信号待ちの影響を受けるため、3案のうち渋滞緩和効果は一番小さい ○車線拡幅に伴う用地買収や沿道の交通処理が課題 ○平面構造のため、3案のうち工事費が一番小さい	○国道本線が主要渋滞箇所の1交差点を高架構造で越えるが、越えた先で信号待ちの影響を受ける ○稲毛浅間神社前交差点が新たなボトルネックとなる可能性有 ○1交差点が高架構造のため、3案のうち工事費は中位	○主要渋滞箇所の2交差点を高架構造で越えるため、3案のうち渋滞緩和効果が一番大きい ○2交差点が連続高架構造のため、3案のうち工事費が一番大きい

※上記①～③については、スマートICの整備と国道357号に影響を及ぼす交通負荷も踏まえ、効率的効果的な当面の対策についても検討

第11回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

スマートIC整備に伴う国道357号渋滞対策の検討について（今回審議事項）

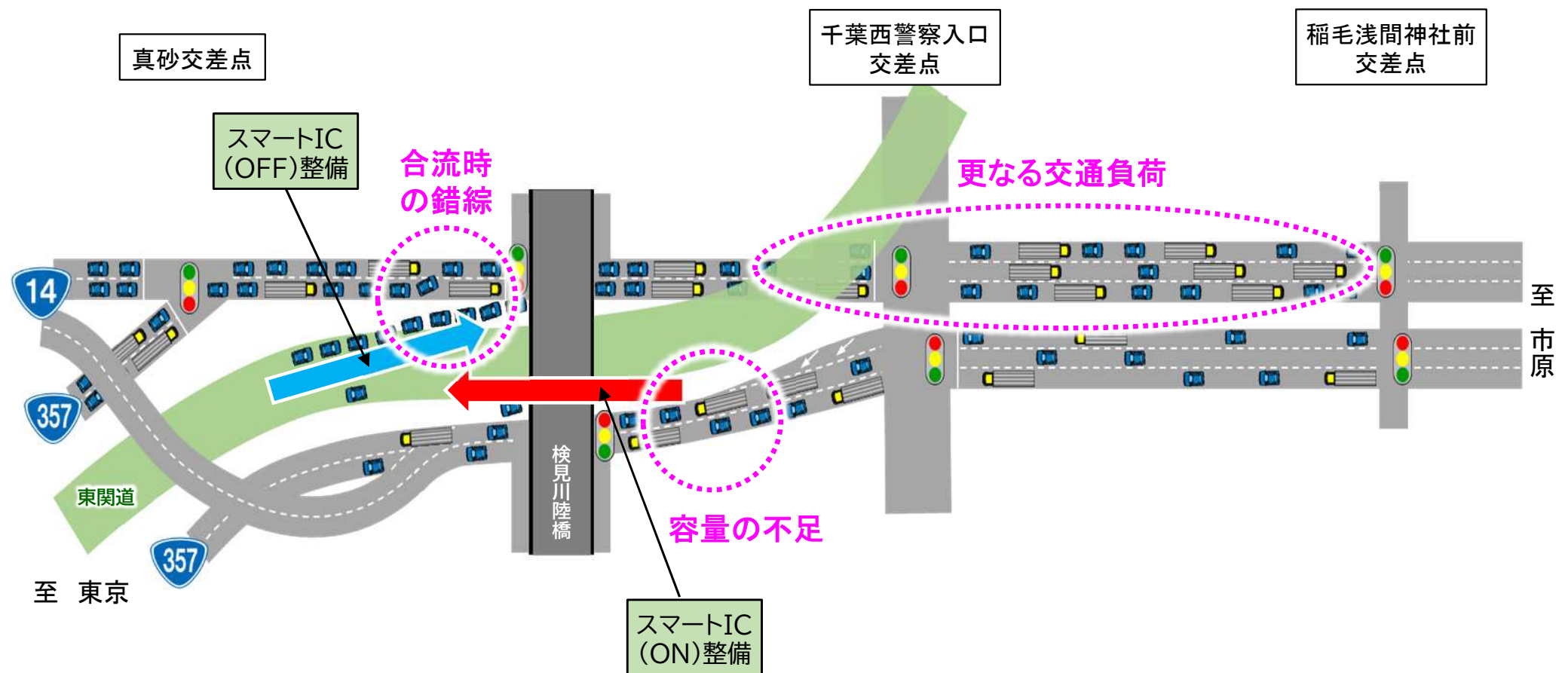
令和4年7月26日

1. 渋滞対策に対する意見の紹介

国道357号への更なる交通負荷とその影響

- 山側(市原方面行き)は、オフランプから国道への合流時の錯綜による安全性や、国道への更なる交通負荷が懸念
- 海側(東京方面行き)は、車線減少した後にオンランプへの流入となることによる、交通容量の不足が懸念

国道が現状のままでスマートICを整備した場合



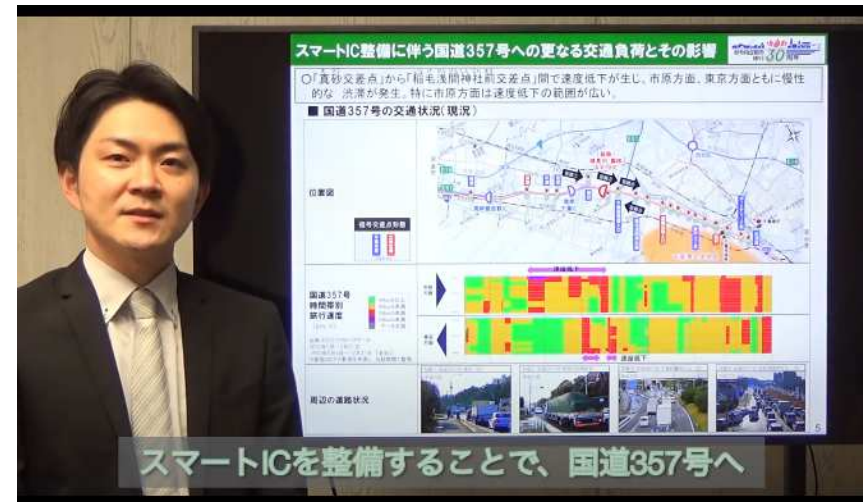
※インターチェンジの設置位置は現在検討中

渋滞対策に対するご意見の聴取と募集

○第10回WGで提示した検討構造イメージに対し、各界への意見聴取と千葉国道HPにおいて意見募集を実施

○各界への意見聴取

- ・ (株)ちばぎん総合研究所
- ・ (一社)千葉県トラック協会
- ・ (一社)千葉バス協会
- ・ (一社)千葉県タクシー協会
- ・ 千葉県個人タクシー協会



千葉市による(仮称)検見川・真砂SIC説明動画(YouTube)を通じて意見募集を告知

○千葉国道HPによる意見募集実施概要

・ 期 間

令和4年5月31日～6月13日
(14日間)

・ 方 法

千葉国道HPで意見募集の案内を掲示
意見のある方は千葉国道あてのメール
フォームで自由意見を記入し返信



千葉国道HPにおける意見募集

渋滞対策に対するご意見の紹介（意見聴取・募集結果）

■各界のご意見（順不同）

ちばぎん総合研究所 水野前会長

- 地域経済の発展にも湾岸地域の渋滞解消が必要。
- SIC及び渋滞対策の一体整備により、千葉市中心部の交通改善のみならず、より広範囲な整備効果が期待される。
- 抜本的な対策までの渋滞対策としても「③国道357号本線連続」は必要。

千葉県トラック協会

- 渋滞緩和効果が一番大きいと期待される「③国道357号本線連続」を要望。
- 今回の渋滞対策のほかに新たな湾岸道路の整備も必要

千葉県バス協会

- バス路線は交差道路に多い。
交差道路側の渋滞解消効果が見込まれる「③国道357号本線連続」が望ましい。

千葉県タクシー協会

- 渋滞解消の取り組みについては是非お願いしたい。より渋滞解消効果が高い対策の実施が望ましい。
- 長期間に渡る工事が想定されるため、工事中の渋滞等の影響を低減できる施工方法について検討願いたい。

千葉県個人タクシー協会

- 将来的に交通量が増加する可能性があり、コスト的に負担が大きいが「③国道357号本線連続」を支持。

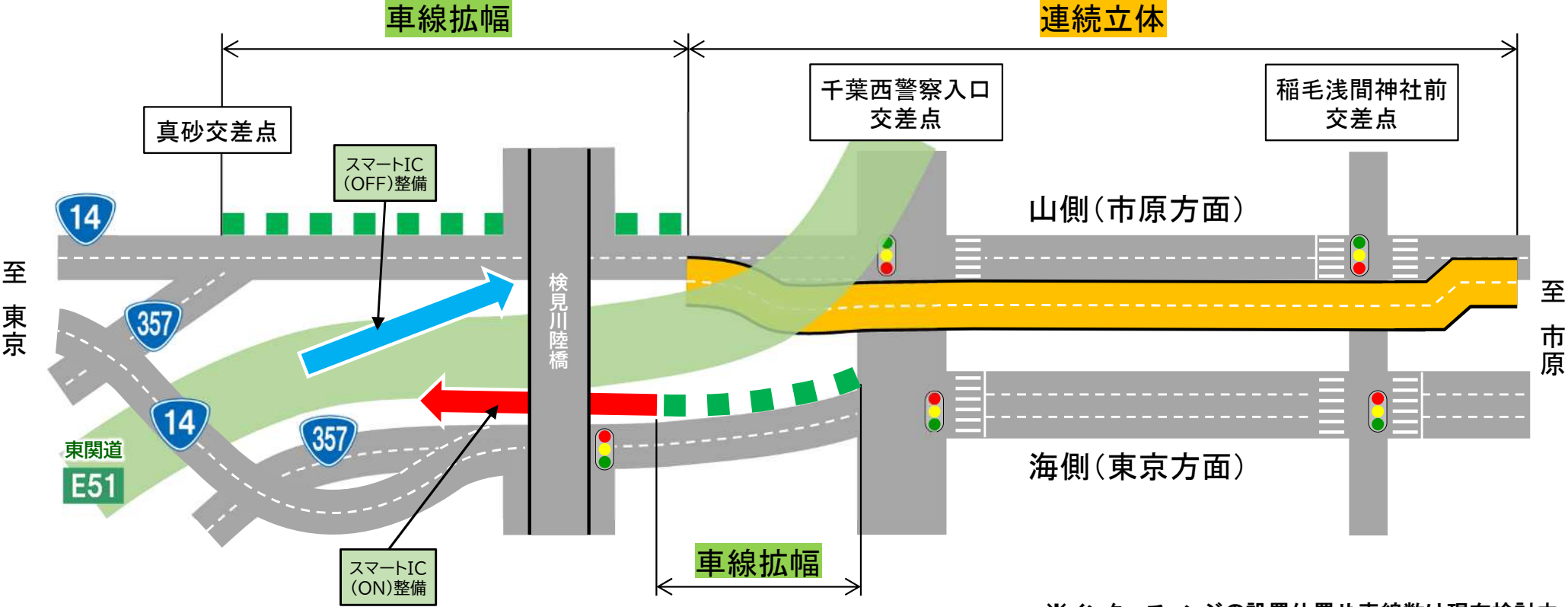
■HPに寄せられた主なご意見

- 国道14号と357号の合流地点から千葉西警察署入口までの車線拡幅を希望
- 「（仮称）真砂交差点～千葉西警察入口交差点」にある信号機を停止。Uターン路閉塞
- SIC上り入口は、国道357号の花見川（河川）付近に、下り出口は、湾岸千葉料金所付近に設けるべき。

2. 国道357号への更なる交通負荷の対策案

国道357号への更なる交通負荷の対策案

- 山側(市原方面行き)は、国道357号への更なる交通負荷や合流時の錯綜に対し、車線拡幅・連続立体で対策
- 海側(東京方面行き)は、既存スペースを活用した、ONランプ用の車線拡幅により交通容量を確保



※インターチェンジの設置位置や車線数は現在検討中

対象区間		更なる交通負荷による課題	対策案	期待される効果
山側	真砂交差点～千葉西警察入口交差点	OFFランプから国道への合流時の錯綜	車線拡幅	真砂交差点から千葉西警察入口交差点までの交通の整流化
	千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点	OFFランプから国道への流入に伴う交通量増加による渋滞	連続立体	主要渋滞箇所の2交差点を連続立体とすることで渋滞緩和効果が発現
海側	千葉西警察入口交差点～スマートICオンランプ	ONランプへ向かう国道への交通量増加による渋滞	車線拡幅	交通容量の確保により、渋滞悪化を回避

【参考】千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点における比較検討

○移動円滑化と交通安全の両面で検討、主要渋滞箇所の2交差点を高架構造で越える「連続立体」が最も優位

	① 国道357号本線 車線拡幅	② 国道357号本線 部分立体	③ 国道357号本線 連続立体
概要			
円滑性	△交通容量は増えるが、信号待ちの影響を受ける ×旧道から国道への滞留長が短くなるため、旧道が混雑が懸念	△稲毛浅間神社前交差点の信号待ちの影響を受ける	○主交通が立体に転換され、渋滞緩和効果が発現する。
安全性	×千葉西警察入口交差点は、旧道を抱えた更に大きな形状となるため、歩行者の横断時間増加に伴う安全性に課題が残る	×稲毛浅間神社前交差点がボトルネックとなり、渋滞末尾の追突事故や、速度の異なる合流部での事故が懸念	○稲毛浅間神社前交差点より市原方面は交差点が近接していないので合流部での事故の危険性は低い
経済性	○工事費が一番小さい	△工事費は中位	×工事費が一番大きい
評価	× 経済性は優れるが、円滑性・安全性が劣る 用地買収による事業長期化の課題が有	△ 稲毛浅間神社前交差点の円滑性・安全性の課題が残る	○ 円滑性・安全性が他案に優れる 懸念される交通負荷への抜本的対策となる

4. 今後の進め方

今後の進め方

まとめ

- ・国道357号と東関東道に接続する(仮称)検見川・真砂スマートインターチェンジの準備段階調査が採択。整備に伴い国道357号への更なる交通負荷が想定され、機能軸①の整備までの間の渋滞対策の検討が必要
- ・海側(東京方面)はONランプ用の車線拡幅により交通容量を確保し、渋滞悪化を回避
- ・山側(市原方面)は千葉西警察入口交差点と稲毛浅間神社前交差点の連続立体による対策が有効

今後の進め方

- ・千葉市が進める(仮称)検見川・真砂スマートインターチェンジに伴う更なる交通負荷に対する渋滞対策について、国土交通省は、整備ステップや整備時期等について、周辺交通への影響などを考慮しつつ千葉市と調整
- ・規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向けて引き続き検討を実施

