

令和7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8年3月24日(火)14:00～

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)今回委員会の報告事項

(3)【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

(4)【報告事項②】渋滞対策の進捗状況確認

(5)【報告事項③】国道 357 号若松交差点における実証実験

4 質 疑 応 答

5 閉 会

【配付資料】

- ・次第
- ・名簿、席次表
- ・資料1 令和7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
- ・参考資料 令和7年度 第1回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 議事要旨

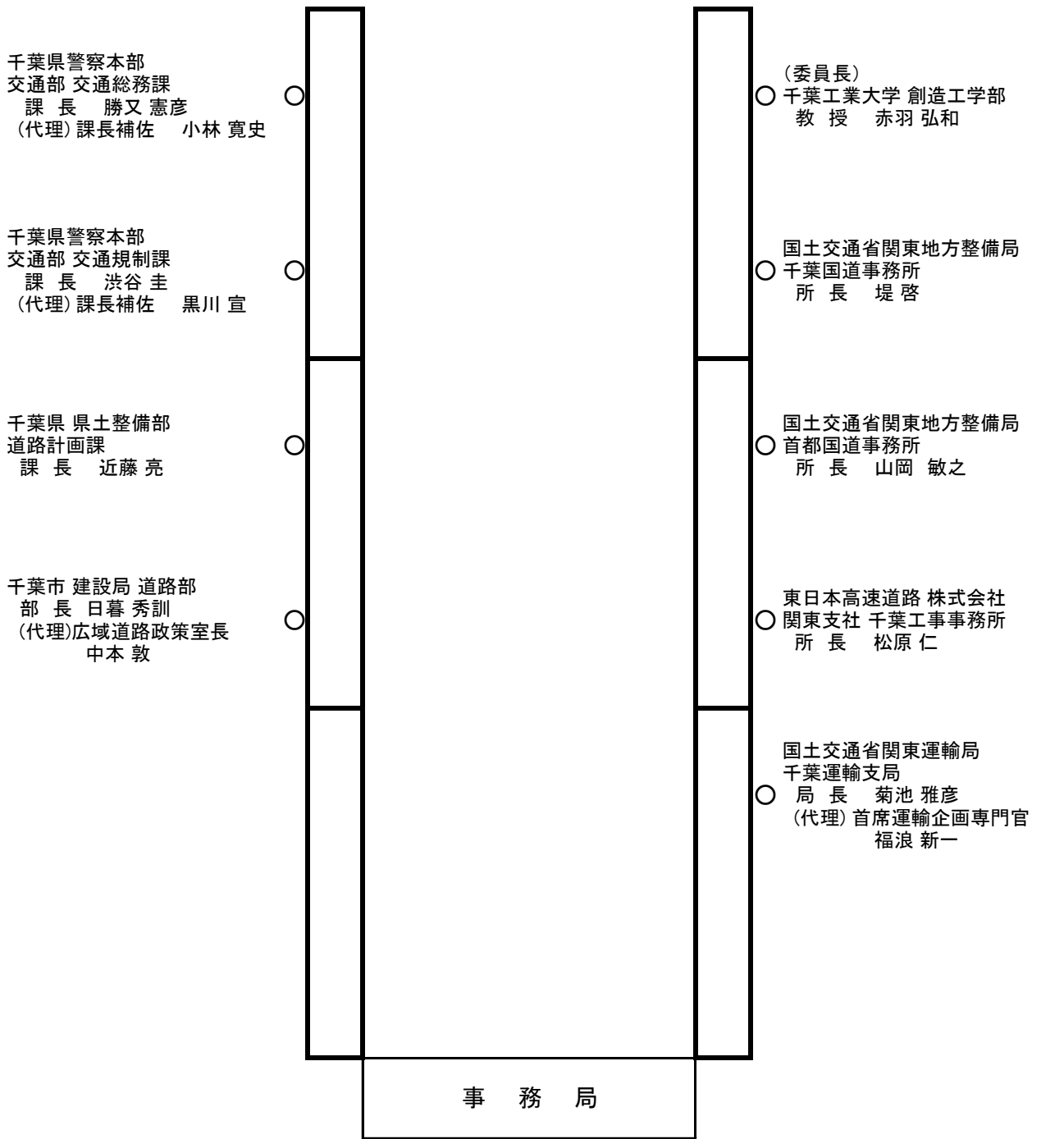
千葉県移動性向上プロジェクト委員会名簿

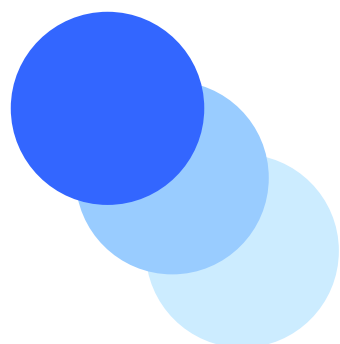
(敬称略)

(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	勝又 憲彦 (代理) 課長補佐 小林 寛史
千葉県警察本部 交通部 交通規制課長	渋谷 圭 (代理) 課長補佐 黒川 宣
(一社) 千葉県商工会議所連合会 事務局長	坂元 晋二 (WEB)
(一社) 千葉県トラック協会 専務理事	森 亨 (欠席)
(一社) 千葉県バス協会 専務理事	成田 斉 (欠席)
(株) 千葉日報社 クロスメディア局長	早乙女 謙司郎 (WEB)
(公社) 千葉県観光物産協会 相談役	椎名 誠 (欠席)
千葉市消防局 警防部長	吉田 利也 (代理) 警防係長 田中 宏房 (WEB)
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所長	寺島 良太 (代理) 工務課長 藤崎 宏典 (WEB)
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所長	及川 叙二 (代理) 工務課長 田口 潤壺 (WEB)
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所長	松原 仁
国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長	菊池 雅彦 (代理) 主席運輸企画専門官 福浪 新一
千葉県県土整備部 道路計画課長	近藤 亮
千葉県県土整備部 道路整備課長	齊藤 博美 (WEB)
千葉市建設局 道路部長	日暮 秀訓 (代理) 広域道路政策室長 中本 敦
国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所長	山岡 敏之
国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所長	堤 啓
(オブザーバー) 国土交通省関東地方整備局 道路部	—

令和7年度 第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会 座席表

場 所:千葉国道事務所2階 202会議室





令和7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. 今回委員会の報告事項	… 6
3. 【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証	… 7
4. 【報告事項②】渋滞対策の進捗状況確認	… 18
5. 【報告事項③】国道357号若松交差点における実証実験	… 19

令和 8年 3月 24日

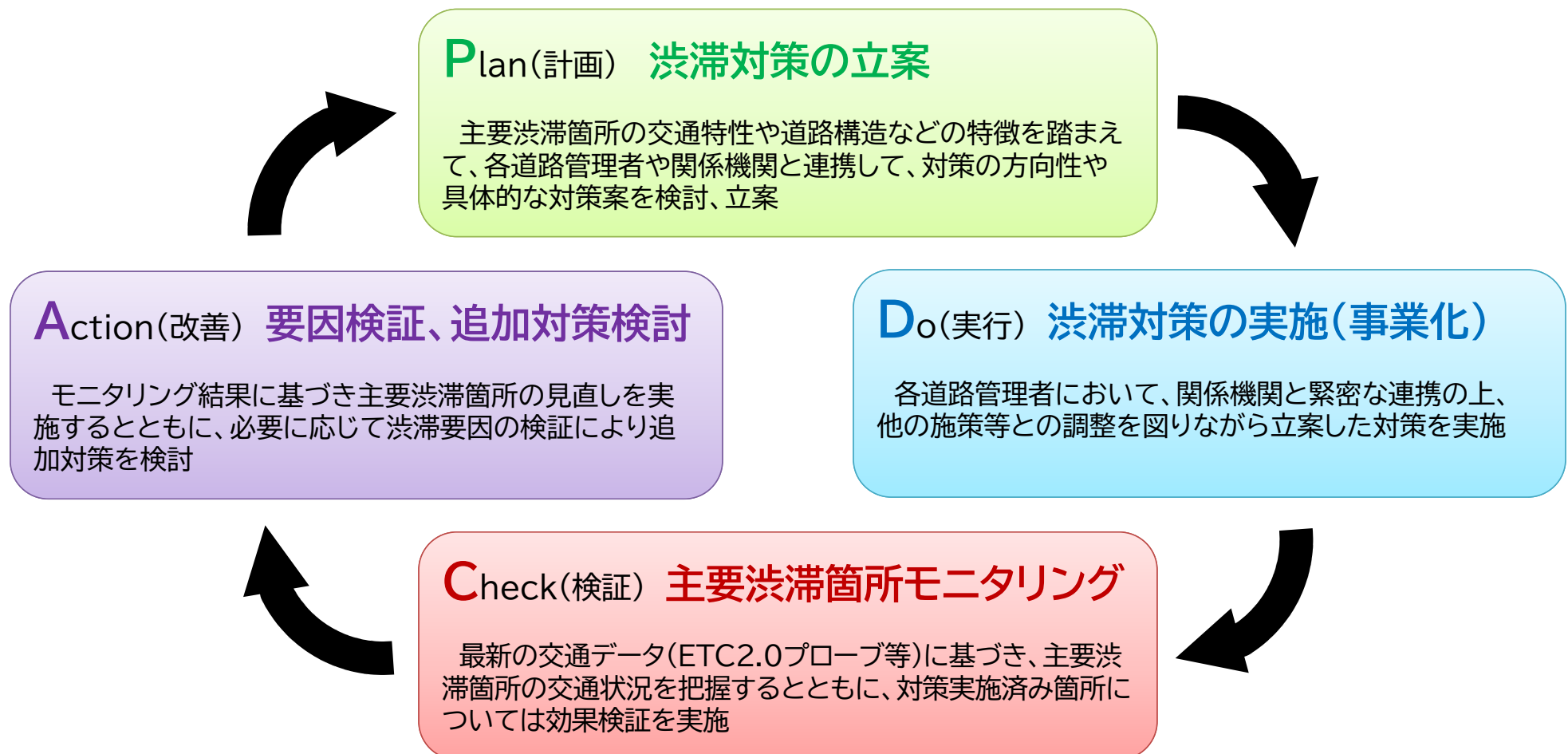
関東地方整備局 千葉国道事務所

1. これまでの経緯

1) 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、**渋滞対策のPDCAサイクルを実施**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。

【渋滞対策の考え方(本委員会に置くPDCAサイクルの取組)】



1. これまでの経緯

2) 主要渋滞箇所のモニタリング方法（3指標の考え方）

○「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会（H24）」において示された主要渋滞箇所特定時の指標である下記の3指標に基づき、モニタリングを実施。

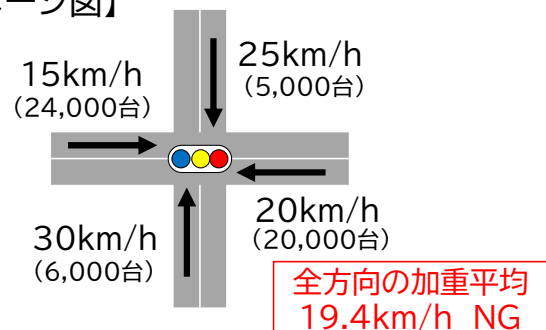
主要渋滞箇所特定時の選定指標（3指標）

平日における渋滞多発箇所の把握

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)

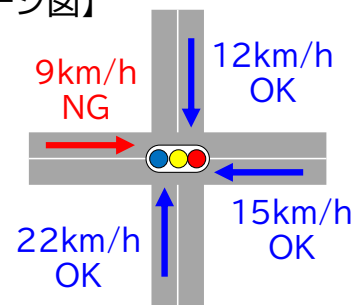
【イメージ図】



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】

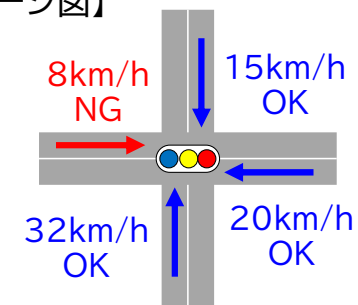


特定日を考慮した休日の混雑の把握

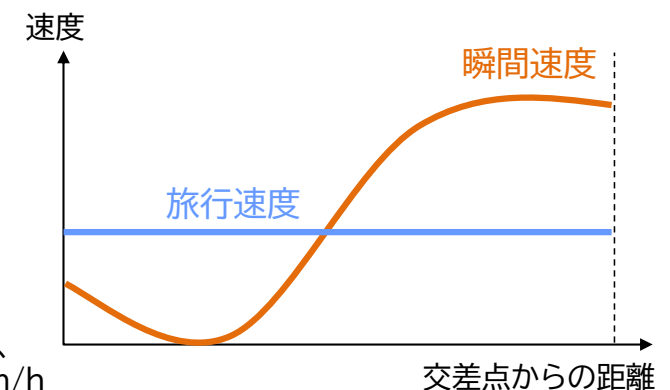
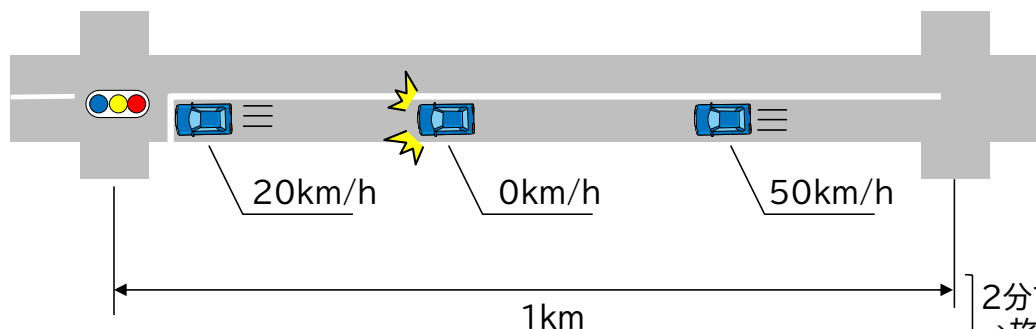
指標③

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

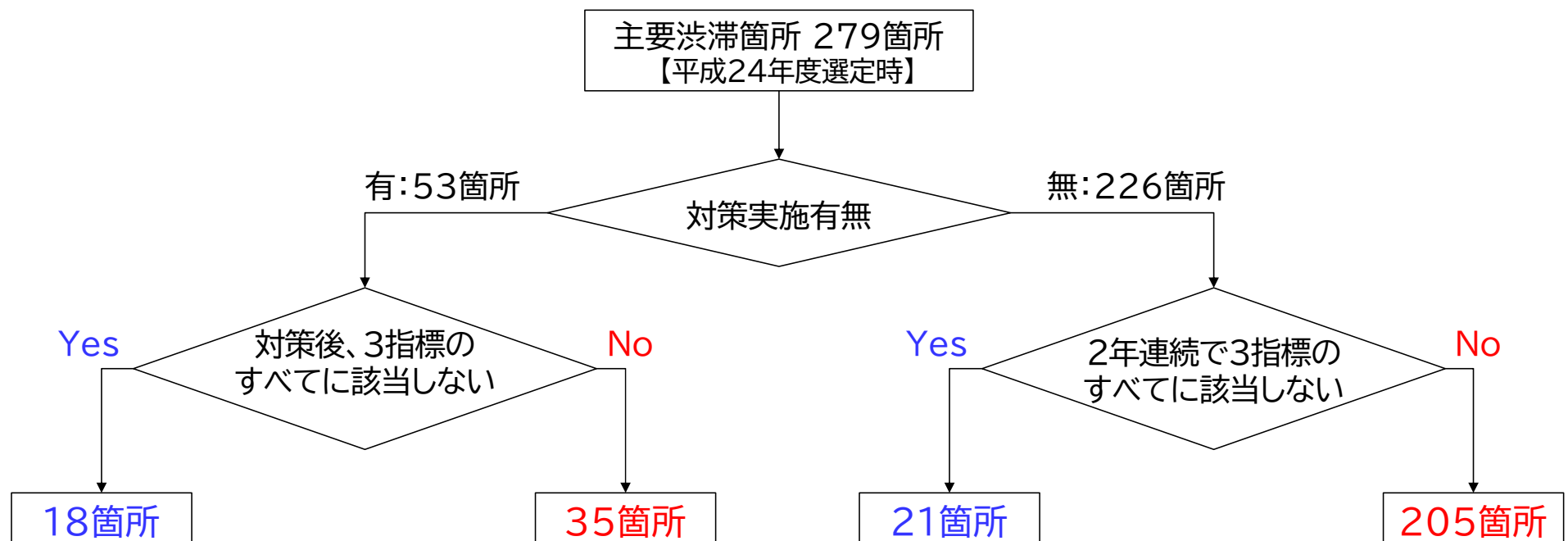


1. これまでの経緯

3) 令和7年度(第1回委員会)までの主要渋滞箇所モニタリング状況

○令和7年9月末時点での3指標に基づく主要渋滞箇所モニタリング状況は以下のとおりであり、未除外の主要渋滞箇所が240箇所、除外済み箇所が39箇所。

【主要渋滞箇所のモニタリング状況(令和7年9月末時点)】



未除外の主要渋滞箇所 ⇒ 35箇所 + 205箇所 = 240箇所
除外済み箇所 ⇒ 18箇所 + 21箇所 = 39箇所

1. これまでの経緯

(参考)

4) 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。
- 前回委員会(令和7年9月)までに、うち39箇所が除外となり、現在240箇所となっている。

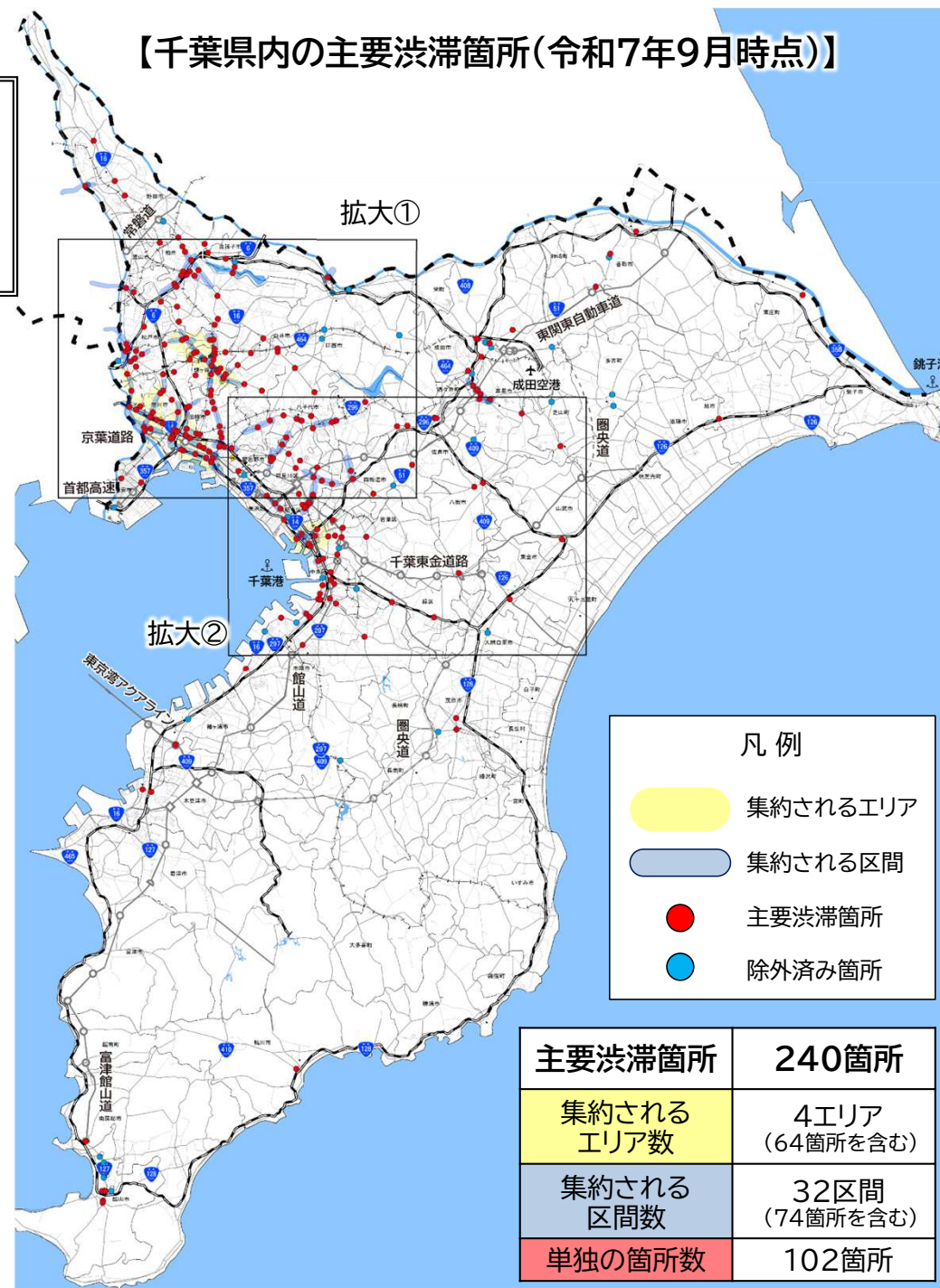
拡大①



拡大②



【千葉県内の主要渋滞箇所(令和7年9月時点)】



1. これまでの経緯

(参考)

5) これまでの主な検討内容

年度	主な実施内容	主要渋滞箇所の除外履歴(計39箇所)
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※1 ⇒以後、3指標を用いてモニタリング実施	・対策実施後、3指標に該当しない1箇所を除外
平成28年度	・「3指標に該当しない未対策箇所の除外ルール」を決定	・対策実施後、3指標に該当しない2箇所を除外
平成29年度		・対策実施後、3指標に該当しない3箇所を除外
平成30年度		・対策実施後の3指標に該当しない2箇所を除外 ・3指標に該当しない未対策の6箇所を除外
令和元年度	・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	・評価区間長の見直しの追加検証 ・千葉県独自の新たな評価手法(多面的評価手法)の提案	・対策実施後で3指標に該当しない6箇所を除外 ・3指標に該当しない未対策の12箇所を除外
令和3年度	・交通需要の調整(TDM施策)の検討	・対策実施後、3指標に該当しない1箇所を除外 ・3指標に該当しない未対策の1箇所を除外
令和4年度	・交通需要の調整(TDM施策)の検討 ・渋滞対策アクションプログラムの策定に向けた検討	・対策実施後、3指標に該当しない1箇所を除外 ・3指標に該当しない未対策の1箇所を除外
令和5年度	・交通需要の調整(TDM施策)の検討 ・渋滞対策アクションプログラムの策定	
令和6年度	・国道357号若松交差点における実証実験の報告 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討	・対策実施後、3指標に該当しない2箇所を除外
令和7年度(第1回)	・国道357号若松交差点における実証実験の報告 ・交通需要の調整(TDM施策)の検討	・3指標に該当しない未対策の1箇所を除外
令和7年度(第2回)	・対策済み(未除外)箇所における多面的評価手法に基づく検証	

※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

2. 今回委員会の報告事項

報告事項

【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法※1による検証

○モニタリングの結果、対策済かつ未除外の主要渋滞箇所(計35箇所)を対象※2として実施した多面的評価手法による検証結果の報告(pp.7-17)

※1 主要渋滞箇所における対策効果について、モニタリング時の3指標では評価できない箇所への補完的な評価(千葉県独自の評価手法)として、令和2年度より多面的な観点で評価手法を導入している。

※2 令和7年度第1回移動性向上プロジェクト委員会において、「対策完了後・一部対策完了後も指標に該当する35箇所については、令和6年データによるモニタリングにおいても依然として指標に該当することから、本委員会にて「多面的評価手法による検証」を実施することとした。

【報告事項②】渋滞対策の進捗状況確認

○国道357号二俣^{ふたまた}交差点の交差点改良(p.18)

【報告事項③】国道357号若松^{わかまつ}交差点における実証実験

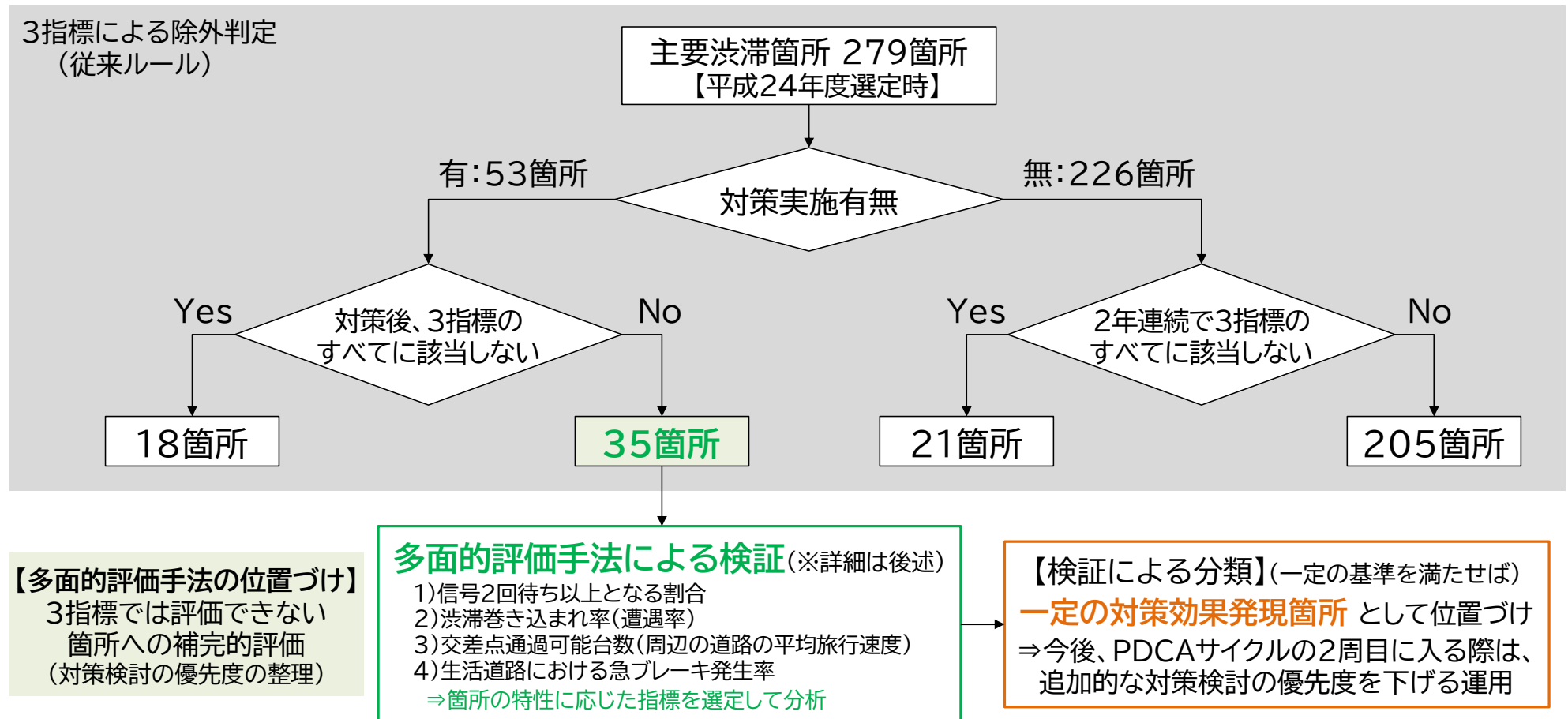
○現在の状況と今後の対応方針(p.19)

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

1)多面的評価手法の考え方、位置づけ

- 対策実施後のモニタリングで「依然として指標に該当」＝「効果が発現していない」と認識される場合があるが実際には、**信号待ち回数の減少、ピーク時間帯の短縮**等、利用者が体感する改善が確認できる箇所が存在。
- そのため、対策済かつ未除外箇所における対策効果を補完的に評価することを目的に、令和2年度より、**千葉県の独自ルールとして「多面的評価手法」導入**し、対策効果が確認された箇所は『**一定の対策効果発現箇所**』に分類することで、PDCAサイクル(2周目)の追加的な対策検討の優先度を下げることとしている。

【主要渋滞箇所のモニタリングの流れと多面的評価手法の位置づけ】



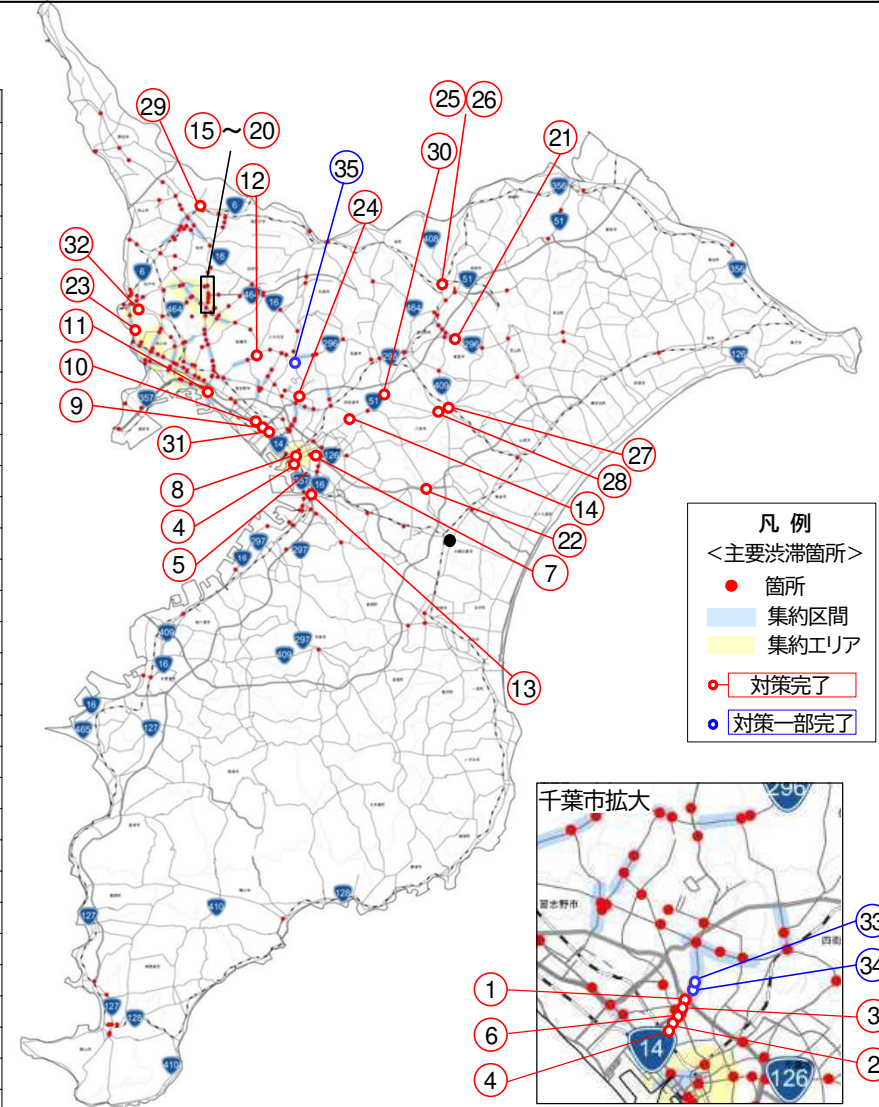
3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

2)多面的評価手法による検証の対象箇所／主要渋滞箇所の対策実施内容

○第1回委員会終了(令和7年9月)時点で、対策完了した53箇所のうち、3指標に該当しないのは18箇所。
○残る35箇所について、多面的評価手法による検証を行う。

【多面的評価手法による検証の対象箇所(35箇所)】

No	管理者	路線名	交差点名	完了時期	対策内容
①	千葉市	一般国道126号	穴川橋下交差点	H25	穴川橋下交差点信号現示改良
②	千葉市	一般国道126号	穴川3丁目交差点	H25	穴川3丁目交差点信号現示改良
③	千葉市	一般国道126号	穴川駅下交差点	H25	穴川駅下交差点信号現示改良
④	千葉市	一般国道126号	稲毛区役所前交差点	H25	稲毛区役所前交差点信号現示改良
⑤	千葉市	(市)中央今井町線	末広5丁目交差点	H25	隣接交差点改良
⑥	直轄	一般国道16号	穴川インター交差点	H28	穴川IC交差点改良
⑦	直轄	一般国道16号	加曽利交差点	H26	加曽利交差点改良
⑧	直轄	一般国道357号	登戸交差点	H27	国道357号地下立体
⑨	直轄	一般国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	国道357号6車線化
⑩	直轄	一般国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	国道357号6車線化
⑪	直轄	一般国道357号	若松交差点	H29	若松交差点改良
⑫	千葉県	一般国道296号	新木戸交差点	H29.3	新木戸交差点改良
⑬	千葉市	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30.2	右折レーン延伸
⑭	直轄	一般国道51号	吉岡十字路交差点	H30.3	右左折レーン設置
⑮	千葉県	一般国道464号	初富交差点	R1.12	新京成連続立体化
⑯	千葉県	一般国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1.12	新京成連続立体化
⑰	千葉県	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1.12	新京成連続立体化
⑱	千葉県	一般国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1.12	新京成連続立体化
⑲	千葉県	(主)船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1.12	新京成連続立体化
⑳	千葉県	(主)船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1.12	新京成連続立体化
㉑	千葉県	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	H31.3	成田両国バイパス開通
㉒	千葉県	一般国道126号	沖入口交差点	H31.3	右折レーン延伸
㉓	千葉県	一般国道14号	市川駅入口東交差点	H31.3	市川拡幅(車線拡幅)
㉔	直轄	一般国道16号	千葉北警察署前交差点	R3.2	右折レーン延伸
㉕	千葉県	一般国道408号	土屋交差点	R3.3	押畑拡幅事業(車線拡幅)
㉖	千葉県	一般国道408号	成田山裏門入口交差点	R3.3	押畑拡幅事業(車線拡幅)
㉗	千葉県	一般国道409号	八街十字路交差点	R3.3	八街バイパス全線開通
㉘	千葉県	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	R3.3	八街バイパス全線開通
㉙	千葉県	(主)我孫子関宿線	布施入口交差点	R3.6	左折レーン設置
㉚	直轄	一般国道51号	神門交差点	R3.9	右折レーン設置
㉛	千葉市	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	H26、R4	左折レーン設置(H26)、車線拡幅(R4)
㉜	直轄	一般国道6号	松戸隧道交差点	R4.8	右折レーン設置
㉝	直轄	一般国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	右折レーン設置
㉞	直轄	一般国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	右折レーン延伸
㉟	直轄	一般国道16号	勝田台団地入口交差点	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
注：対策完了及び一部完了箇所のうち除外に至らない箇所は、多面的評価手法による検証により対策優先順位検討

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

3) 多面的評価手法の概要

○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つの多面的評価手法により対策効果が確認された『一定の対策効果発現箇所』となるかを検証。

【多面的評価手法(評価指標)の概要】

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 〈昼間12時間のうち2時間(20%)未満〉	・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。	・昼間12時間のうち、ピーク時の2時間を除いた時間帯で信号2回待ち未満(20%未満)であれば、一定の効果ありとする。	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) 〈昼間12時間のうち2時間(20%)未満〉	・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。	・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※1が2時間帯未満(20%未満)※2を基準とする。 ※1 10km/h以下となる時間帯 ※2 対策前が20%以上の箇所	対策が実施された方向(平日12時間を対象)
3)1時間あたりの交差点通過可能台数 〈1時間あたり通過可能台数の増加〉 +並行路線を含めた面的評価 〈2km/h以上向上〉	・交差点の交通処理能力の向上を示したもの。 ・1時間あたりにその交差点が処理することが可能な車両台数を対策前後で比較することで、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。	・1時間あたり通過可能台数の増加 ・当該交差点周辺(半径約1km程度)の平均旅行速度の向上(2km/h以上)	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(生活道路エリアを設定した面的評価) 〈減少〉	・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、周辺の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、周辺の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。	・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

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

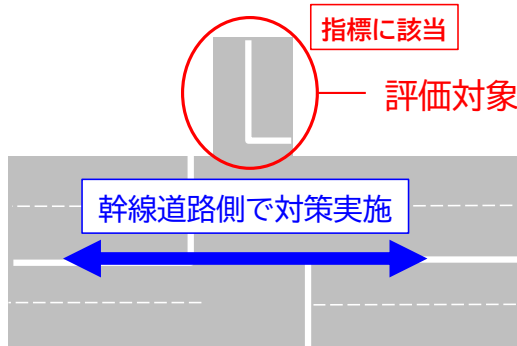
3) 多面的評価手法の概要

○多面的評価手法の適用は、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。

【多面的評価手法を適用する条件・考え方〈一定の効果ありとする基準〉】

1) 信号2回待ち以上となる割合
〈昼間12時間のうち2時間(20%)未満〉

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。

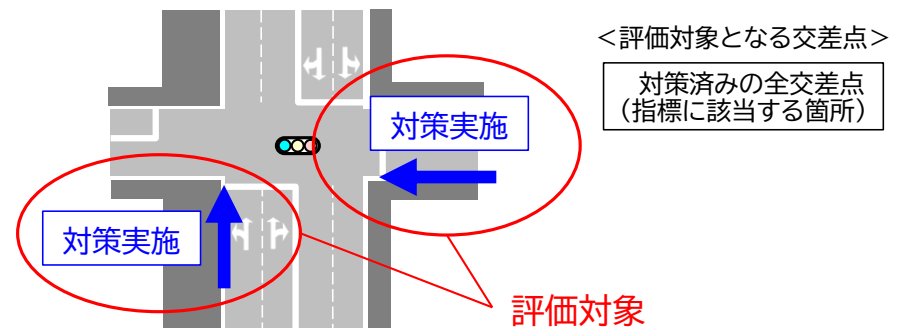


＜評価対象となる交差点＞

路線名	交差点名
国道357号	登戸交差点
国道357号	稲毛浅間神社前交差点
国道357号	千葉西警察入口交差点
国道296号	新木戸交差点
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
国道126号	沖入口交差点
国道16号	千葉北警察署前交差点

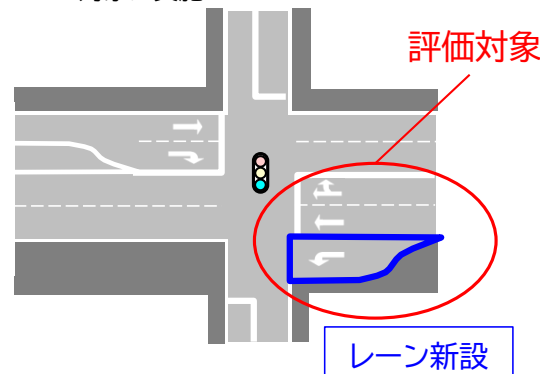
2) 渋滞巻き込まれ率(遭遇率)〈20%未満〉

対策実施方向の平日12時間を対象として評価。



3) 交差点通過可能台数〈1時間あたり
通過可能台数の増加〉
+ 並行路線を含めた面的評価〈2km/h以上向上〉

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。
※評価に必要な対策前の情報(時間帯別交通量・信号現示)が確認できる箇所を対象に実施

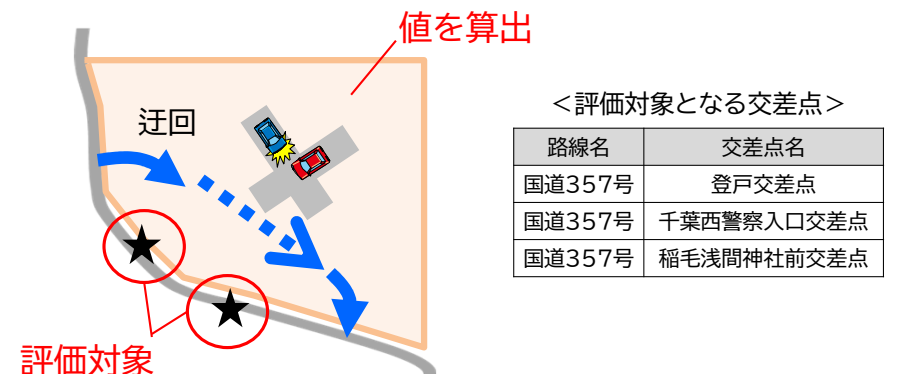


＜評価対象となる交差点＞

路線名	交差点名
国道16号	穴川インター交差点
国道16号	加曽利交差点
国道408号	土屋交差点
国道51号	神門交差点
(市)新港穴川線	黒砂橋交差点
国道6号	松戸隧道交差点

4) 生活道路における急ブレーキ発生率〈減少〉
(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。



3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

4) 評価対象箇所

○令和6年度までに対策が実施された箇所のうち、対策後も3指標のいずれかに該当する35箇所を対象に、4つの多面的評価手法を適用可能な箇所で評価を実施。

【令和6年までに対策完了後・一部対策完了した後も3指標に該当する箇所(35箇所)】

NO	路線名	交差点名	対策実施年	多面的評価手法の適用可否の判定							
				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)		3)1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	
				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		対策実施済みの全交差点		右左折レーンを新設した交差点		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	国道126号	穴川橋下交差点	H25※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
②	国道126号	穴川3丁目交差点	H25※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
③	国道126号	穴川駅下交差点	H25※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
④	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
⑤	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
⑥	国道16号	穴川インター交差点	H28	—	—	○	—	○	左折レーン新設	—	—
⑦	国道16号	加曽利交差点	H26※	—	—	▲	最新状況のみ確認	○	右折レーン新設	—	—
⑧	国道357号	登戸交差点	H27※	○	主方向/地下立体化	▲	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、他2箇所まとめて評価
⑨	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	H28	○	主方向/6車線化	○	—	—	—	○	
⑩	国道357号	千葉西警察入口交差点	H28	○	主方向/6車線化	○	—	—	—	○	
⑪	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—
⑫	国道296号	新木戸交差点	H29	○	主方向/左折レーン延伸	○	—	—	—	—	—
⑬	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30	—	—	○	—	—	—	—	—
⑭	国道51号	吉岡十字路交差点	H28-30※	—	—	▲	最新状況のみ確認	—	—	—	—
⑮	国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
⑯	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
⑰	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
⑱	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
⑲	(主)船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
⑳	(主)船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
㉑	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	—	—	—	—	—
㉒	国道126号	沖入口交差点	R1	○	主方向/右折レーン新設	○	—	—	—	—	—
㉓	国道14号	市川駅入口東交差点	R1	○	主方向/4車線化	○	—	—	—	—	—
㉔	国道16号	千葉北警察署前交差点	R3	○	主方向/右折レーン延伸	○	—	—	—	—	—
㉕	国道408号	土屋交差点	R3	—	—	○	—	○	車線拡幅	—	—
㉖	国道408号	成田山裏門入口交差点	R3	—	—	○	—	—	—	—	—
㉗	国道409号	八街十字路交差点	R3	—	—	○	—	—	—	—	—
㉘	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	R3	—	—	○	—	—	—	—	—
㉙	(主)守谷流山線	布施入口交差点	R3	—	—	○	—	—	—	—	—
㉚	国道51号	神門交差点	R3	—	—	○	—	○	右折レーン新設	—	—
㉛	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	H26※ R4	—	—	▲	最新状況のみ確認	○	左折レーン新設(R4は、隣接交差点の車線増設のため対象外)	—	—
㉜	国道6号	松戸隧道交差点	R4	○	主方向/右折レーン新設	○	—	○	右折レーン新設	—	—
㉝	国道16号	(仮称)秋台入口交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—
㉞	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	—	—	○	—	—	—	—	—
㉟	国道16号	勝田台団地入口交差点	H30	○	主方向/右折レーン延伸	○	—	—	—	—	—
各手法で評価対象とする箇所数				9	—	35(26)	(前後比較が可能な箇所数)	6	—	3	—

※ H28以前の対策実施箇所の一部(▲)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、R6モニタリング結果による最新状況のみ分析

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

5) 評価手法の適用／(1) 信号2回待ち以上となる割合

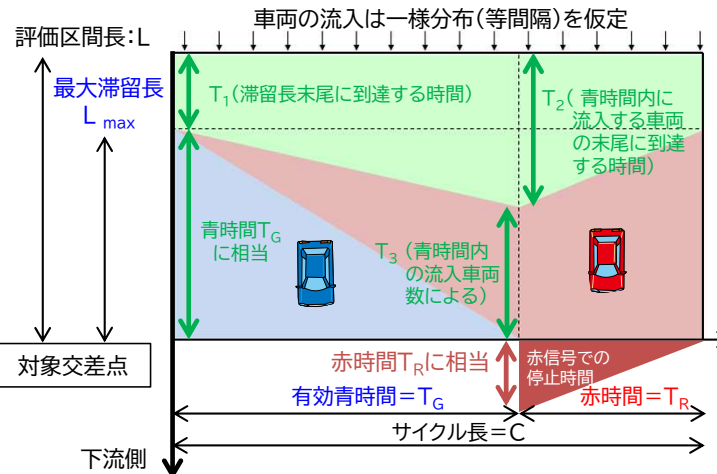
- 『一定の対策効果発現』とする基準は、信号2回待ち以上となる割合が20%未満とする。
- 対象の全9箇所において、信号2回待ち以上となっている可能性が高いことを確認。

【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(主方向)	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(R6)												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	
⑧	国道357号	登戸交差点	主方向／地下立体化	H27	海行	249	86%	70%	71%	65%	63%	66%	67%	69%	63%	64%	70%	65%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	433	48%	60%	61%	59%	58%	54%	55%	56%	55%	56%	57%	60%	
⑨	国道357号	稲毛浅間神社前交差点	主方向／6車線化	H28	海行	556	71%	80%	60%	63%	64%	60%	56%	57%	59%	65%	64%	58%	信号2回待ちの割合は高い
					山行	214	67%	65%	65%	66%	63%	66%	70%	65%	65%	63%	65%	65%	
⑩	国道357号	千葉西警察入口交差点	主方向／6車線化	H28	北東行	233	74%	80%	78%	84%	85%	92%	88%	87%	94%	87%	95%	92%	信号2回待ちの割合は高い
					南西行	461	45%	50%	50%	50%	46%	42%	38%	39%	39%	48%	50%	48%	
⑫	国道126号	新木戸交差点	主方向／右折レーン延伸	H29	南行	330	85%	88%	87%	89%	90%	88%	87%	89%	91%	90%	91%	90%	信号2回待ちの割合は高い
⑫	国道126号	沖入口交差点	主方向／右折レーン新設	R1	南行	691	90%	88%	86%	85%	83%	72%	74%	76%	79%	78%	91%	87%	信号2回待ちの割合は高い
⑬	国道14号	市川駅入口東交差点	主方向／道路拡幅	R1	北行	285	54%	70%	60%	64%	69%	65%	57%	58%	61%	76%	85%	83%	信号2回待ちの割合は高い
⑭	国道16号	千葉北警察署前交差点	主方向／右折レーン延伸	R3	西行	242	89%	90%	91%	85%	78%	76%	74%	75%	76%	74%	85%	84%	信号2回待ちの割合は高い
					東行	340	91%	92%	91%	89%	86%	79%	80%	93%	90%	88%	91%	90%	
⑮	国道6号	松戸隧道交差点	主方向／右折レーン新設	R4	西行	377	86%	82%	90%	86%	88%	84%	75%	85%	85%	83%	81%	73%	信号2回待ちの割合は高い
⑯	国道16号	勝田台団地入口交差点	主方向／右折レーン延伸	H30	西行	270	85%	83%	91%	87%	89%	85%	76%	86%	86%	84%	82%	74%	信号2回待ちの割合は高い

(データ) ETC2.0プローブ [R6.1~12]

【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

- 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

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

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

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

5) 評価手法の適用／(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、対策前20%以上⇒対策後20%未満(2時間帯以内)とする。
○26箇所のうち、3箇所において一定の対策効果発現を確認。

【評価手法2) 渋滞巻き込まれ率(遭遇率)の判定結果】(平日昼間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)

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	対策後(R6)	変化(対策前⇒R6)
①	国道126号	穴川橋下交差点	穴川橋下交差点信号現示改良	H25	東行	245	—	83%	—
②	国道126号	穴川3丁目交差点	穴川3丁目交差点信号現示改良	H25	東行	401	—	100%	—
③	国道126号	穴川駅下交差点	穴川駅下交差点信号現示改良	H25	東行	227	—	8%	—
④	新港橋戸町線	稲毛区役所前交差点	稲毛区役所前交差点信号現示改良	H25	東行	306	—	100%	—
⑤	中央赤井町線	末広5丁目交差点	隣接交差点改良	H25	西行	320	—	0%	—
					東行	367	—	0%	—
⑥	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%
⑦	国道126号	加曾利交差点	加曾利交差点改良	H26	西行	294	—	0%	—
⑧	国道357号	登戸交差点	地下立体	H27	東行	474	—	0%	—
					西行	478	—	0%	—
⑨	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%
					西行	281	0%	0%	+0%
⑩	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%
					西行	250	0%	17%	17%
⑪	国道357号	若松交差点	若松交差点改良	H29	西行	214	0%	0%	+0%
⑫	国道126号	新木戸交差点	新木戸交差点改良	H29	東行	924	0%	0%	+0%
⑬	(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%	17%	9%
⑮	国道464号	初富交差点	新京成連続立体化	R1	北行	1,013	0%	0%	+0%
					東行	341	75%	92%	17%
					西行	484	8%	0%	-8%
⑭	国道51号	吉岡十字路交差点	一般国道51号北千葉拡幅 右左折レーン設置	H28-30	南行	218	—	100%	—
					東行	264	—	17%	—
					北行	319	—	75%	—
⑯	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	1,273	8%	0%	-8%
					西行	288	25%	42%	17%
⑰	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%	17%	17%
⑱	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%
⑲	(主)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%
⑳	(主)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%
					西行	649	0%	0%	+0%
㉑	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	成田両国BP開通	R1	北行	269	0%	83%	83%
					南行	385	0%	0%	+0%
㉒	国道126号	沖入口交差点	主方向／右折レーン延伸	R1	東行	653	0%	17%	17%
					西行	456	42%	8%	-34%
㉓	国道14号	市川駅入口東交差点	市川拡幅	R1	西行	228	0%	0%	+0%
㉔	国道16号	千葉北警察署前交差点	主方向／右折レーン延伸	R3	南行	368	0%	0%	+0%
					北行	249	50%	92%	42%
㉕	国道408号	土屋交差点	押畑拡幅事業	R3	東行	252	17%	0%	-17%
					西行	556	92%	92%	+0%
					北行	225	8%	0%	-8%
					南行	261	100%	100%	+0%
㉖	国道408号	成田山裏門入口交差点	押畑拡幅事業	R3	東行	413	0%	0%	+0%
					西行	450	42%	25%	-17%
					北行	229	25%	50%	25%
					南行	318	25%	42%	17%
					東行	430	42%	0%	-42%
㉗	国道409号	八街十字路交差点	主要地方道成東酒々井線 八街バイパス全線開通	R3	西行	259	0%	0%	+0%
					北行	304	58%	33%	-25%
					南行	370	58%	67%	9%
					東行	302	50%	83%	33%
㉘	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	主要地方道成東酒々井線 八街バイパス全線開通	R3	西行	876	0%	0%	+0%
					北行	670	0%	0%	+0%
					南行	207	33%	42%	9%
㉙	(主)守谷流山線	布施入口交差点	左折レーン設置	R3	西行	385	100%	50%	-50%
㉚	国道51号	神門交差点	右折レーン設置	R3	北西行	947	0%	0%	+0%
					南東行	749	42%	17%	-25%
㉛	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	左折レーン設置	H26	南西行	518	—	50%	—
			車線増設(隣接交差点)	R4	南東行	542	—	0%	—
㉜	国道6号	松戸緑道交差点	下り線右折レーン設置	R4	東行	265	17%	0%	-17%
㉝	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%
㉞	国道16号	スボーツセンター前交差点	右折レーン延伸	H29	南行	419	8%	25%	17%
㉟	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%

※ 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／青字:20%未満(2時間帯以内)、赤字:20%以上(2時間帯超)
H28以前の対策実施箇所の一部(▲)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、R6モニタリング結果による最新状況のみ分析(データ) 対策前:対策実施年の前年1年間のETC2.0プローブ、H28対策実施箇所は H28.1～H28.9/対策後: ETC2.0プローブ(R6.1～12)

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

5) 評価手法の適用／(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、1時間あたり通過可能台数の増加とする。
- 分析可能な6箇所では、いずれも対策後に交通容量が増加しており、一定の対策効果発現を確認。
- 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。

【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		
⑥	国道16号	穴川インター交差点	左折レーン新設	H28	南側IC出口	261	521	991	565	約1.9倍に増加
⑦	国道16号	加曽利交差点	右折レーン新設	H26	西行	2,170	809	948	849	約1.2倍に増加
⑫	国道408号	土屋交差点	車線拡幅	R3	南行	261	948	1,464	1,159	約1.5倍に増加
⑩	国道51号	神門交差点	右折レーン新設	R3	南東行	749	980	1,192	1,185	約1.2倍に増加
					北西行	947	1,173	1,404	1,333	約1.2倍に増加
⑪	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	左折レーン新設	H26(R4 ^注)	南西行	518	1,035	1,180	1,077	約1.1倍に増加
⑬	国道6号	松戸隧道交差点	右折レーン新設	R4	東行	265	1,589	2,628	1,529	約1.6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

(注記)黒砂橋交差点のR4実施の対策は、隣接交差点の車線増設のため本指標での評価の対象外としている

【参考:交差点通過可能台数の算出手法(例:直進車線の場合※1)】

$$\text{1時間あたりの交差点通過可能台数 (流入1車線の場合)} = \text{飽和交通流率基本値}_1 \times \text{大型車混入による補正率}_2 \times \text{右折車による補正率}_3 \times \text{左折車による補正率}_4 \times \text{信号青時間比率}_5$$

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

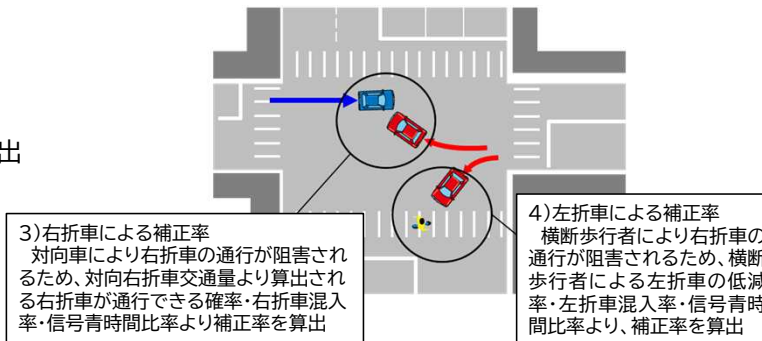
右図参照

4) 左折車による補正率

右図参照

5) 信号青時間比率

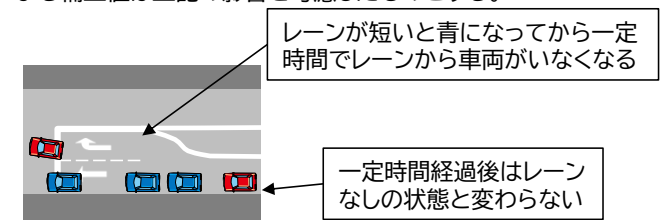
青時間/サイクル長により算出



出典:交通工学研究会 平面交差の計画と設計 基礎編 (H19.7)

※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。

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

5) 評価手法の適用／(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)とする。

○くろすなばし黒砂橋交差点では、周辺1kmの区間で2km/h以上の速度向上が見られ、**一定の対策効果発現**を確認。

【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	
⑥	国道16号	穴川インター交差点	右折レーン新設	H26	17.0 km/h	18.0 km/h	対策効果の発現なし(+1.0km/h)
⑦	国道16号	加曽利交差点	右左折レーン新設	H26	19.2 km/h	18.2 km/h	対策効果の発現なし(-1.0km/h)
⑮	国道408号	土屋交差点	左折レーン新設	R3	35.4 km/h	35.6 km/h	対策効果の発現なし(+0.2km/h)
⑳	国道51号	神門交差点	右折レーン新設	R3	26.7 km/h	26.5 km/h	対策効果の発現なし(-0.2km/h)
㉑	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	左折レーン新設 (R4は隣接交差点の対策)	H26(R4)	28.5 km/h	31.3 km/h	一定の対策効果が発現(+2.8km/h)
㉒	国道6号	松戸隧道交差点	右折レーン新設	R4	26.8 km/h	23.4 km/h	対策効果の発現なし(-3.4km/h)

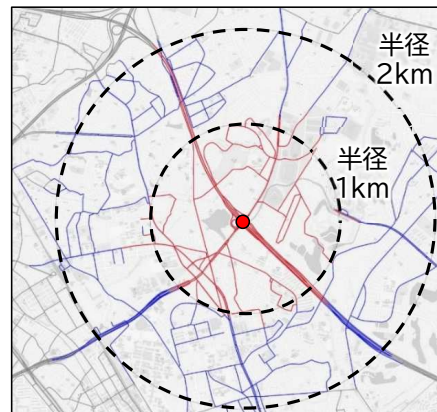
【参考：周辺1km範囲における平日昼間12時間
平均旅行速度と標準偏差の算出手法】

<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、対策前と対策後と比較

<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プローブの取得サンプルは幹線道路で多く取得されるため)。

(データ) 対策前:ETC2.0プローブ

(穴川インター交差点: H27、
神門交差点、土屋交差点: R2.1~3、6~12、
松戸隧道交差点: R3.1~12)

民間プローブ

(加曽利交差点、黒砂橋交差点: H24.10~H25.8)

対策後:ETC2.0プローブ(R6.1~12)

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

5) 評価手法の適用／(4) 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、**一定の対策効果発現**を確認。
- あわせて、幹線道路である国道357号や周辺地域の生活道路等事故件数も減少傾向であることを確認。

【評価手法4) 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	
⑧	一般国道357号	登戸交差点	湾岸千葉地区改良 (地下立体)	H27	14.14	8.10	-42.7% (-6.04)	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
—	一般国道357号	ポートアリーナ前交差点		H27				
⑨	一般国道357号	稲毛浅間神社前交差点	湾岸千葉地区改良 (車線拡幅 6車線化)	H28				
⑩	一般国道357号	千葉西警察入口交差点		H28				

国道357号評価対象区間 ……事故件数が約3割減少



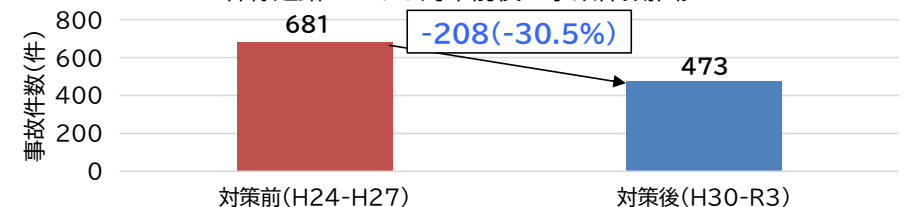
評価対象エリア ……急ブレーキ発生率が約4割・事故件数が約4割減少

(データ) 対策前:ETC2.0プローブ(H27.10)／対策後:ETC2.0プローブ(R6.10)

- ※ 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。

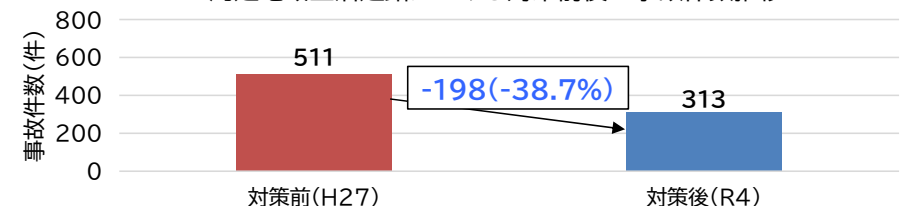
【対策前後での事故件数推移】

幹線道路における対策前後の事故件数推移



(データ) 対策前:ITARDAデータ(H24-H27年度)
対策後:ITARDAデータ(H30-R3年度)

周辺地域生活道路における対策前後の事故件数推移



※ 事故件数は発生時間帯「終日」の「死傷事故」を集計 (データ) 対策前:ITARDAデータ(H27年度)
対策後:ITARDAデータ(R4年度)

3.【報告事項①】対策済(未除外)箇所における多面的評価手法による検証

6) まとめ

あながわ か そ り のぶと いなげせんげんじんじやまえ ち ば にしけいさつりぐち おきりぐち
○穴川インター交差点、加曽利交差点、登戸交差点、稲毛浅間神社前交差点、千葉西警察入口交差点、沖入口
つちや ごうど くらすなばし まつとずいどう
交差点、土屋交差点、神門交差点、黒砂橋交差点、松戸隧道交差点の10箇所では一定の対策効果発現を確認。

【評価結果のまとめ】令和6年までに対策完了後・一部対策完了した後も3指標に該当する箇所(35箇所)

一定の対策効果発現箇所

NO	路線名	交差点名	対策 実施年	多面的評価手法の適用可否の判定								一定の 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)		3)1時間あたりの交差点通過可能台数 (または、面的な旅行速度の向上)		4)生活道路における 急ブレーキ発生率		
				適用	備考	適用	備考	適用	備考	適用	備考	
①	国道126号	穴川橋下交差点	H25※	—	—	▲	R6年結果:83%	—	—	—	—	
②	国道126号	穴川3丁目交差点	H25※	—	—	▲	R6年結果:100%	—	—	—	—	
③	国道126号	穴川駅下交差点	H25※	—	—	▲	R6年結果:8%	—	—	—	—	
④	新港横戸町線	稲毛区役所前交差点	H25※	—	—	▲	R6年結果:100%	—	—	—	—	
⑤	中央赤井町線	末広5丁目交差点	H25※	—	—	▲	R6年結果:0%	—	—	—	—	
⑥	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1.9倍増 (面的な速度向上:+1.0km/h)	—	—	○
⑦	国道16号	加曽利交差点	H26※	—	—	▲	R6年結果:0%	○	一定の効果あり:約1.2倍増 (面的な速度向上:-1.0km/h)	—	—	○
⑧	国道357号	登戸交差点	H27※	○	2回待ちの可能性が高い	▲	R6年結果:0%	—	—	○	一定の対策効果あり: (急ブレーキ:-42.7%、 事故件数:-38.7%)	○
⑨	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	○	大きな変化なし:17%→0%	—	—	○		○
⑩	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	○	大きな変化なし:0%→17%	—	—	○		○
⑪	国道357号	若松交差点	H29	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—		—
⑫	国道296号	新木戸交差点	H29	○	2回待ちの可能性が高い	○	変化なし:100%→100%	—	—	—	—	—
⑬	(主)浜野四街道長沼線	生実池交差点	H30	—	—	○	変化なし:8%→17%	—	—	—	—	—
⑭	国道51号	吉岡十字路交差点	H28-30※	—	—	▲	R6年結果:100%	—	—	—	—	—
⑮	国道464号	初富交差点	R1	—	—	○	増加:75%→92%	—	—	—	—	—
⑯	国道464号	(仮称)北初富駅東交差点	R1	—	—	○	増加:25%→42%	—	—	—	—	—
⑰	国道464号	新鎌ヶ谷駅北入口交差点	R1	—	—	○	増加:0%→17%	—	—	—	—	—
⑱	国道464号	新鎌ヶ谷駅南入口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
⑲	(主)船橋我孫子線	栗野十字路交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
⑳	(主)船橋我孫子線	鎌ヶ谷駅東口交差点	R1	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
㉑	(一)八日市場佐倉線	(仮称)七栄北東交差点	R1	—	—	○	増加:8%→83%	—	—	—	—	—
㉒	国道126号	沖入口交差点	R1	○	2回待ちの可能性が高い	○	一定の効果あり:42%→8%	—	—	—	—	○
㉓	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%	—	—	—	—	—
㉔	国道16号	千葉北警察署前交差点	R3	○	2回待ちの可能性が高い	○	増加:50%→92%	—	—	—	—	—
㉕	国道408号	土屋交差点	R3	—	—	○	変化なし:100%→100%	○	一定の効果あり:約1.5倍増 (面的な速度向上:-0.2km/h)	—	—	○
㉖	国道408号	成田山裏門入口交差点	R3	—	—	○	増加:25%→50%	—	—	—	—	—
㉗	国道409号	八街十字路交差点	R3	—	—	○	増加:58%→67%	—	—	—	—	—
㉘	(主)千葉八街横芝線	五区交差点	R3	—	—	○	増加:50%→83%	—	—	—	—	—
㉙	(主)守谷流山線	布施入口交差点	R3	—	—	○	減少:100%→50%	—	—	—	—	—
㉚	国道51号	神門交差点	R3	—	—	○	一定の効果あり:42%→17%	○	一定の効果あり:約1.1倍増 (面的な速度向上:-0.2km/h)	—	—	○
㉛	(市)新港穴川線	黒砂橋交差点	H26※ (R4)	—	—	▲	R6年結果:50%	○	一定の効果あり:約1.1倍増 (面的な速度向上:+2.8km/h)	—	—	○
㉜	国道6号	松戸隧道交差点	R4	○	2回待ちの可能性が高い	○	大きな変化なし:17%→0%	○	一定の効果あり:約1.6倍増 (面的な速度向上:-3.4km/h)	—	—	○
㉝	国道16号	(仮称)萩台入口交差点	H29	—	—	○	変化なし:0%→0%	—	—	—	—	—
㉞	国道16号	スポーツセンター前交差点	H29	—	—	○	増加:8%→25%	—	—	—	—	—
㉟	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%	—	—	—	—	—
各手法で評価対象とする箇所数				9	—	35(26)	(前後比較可能な箇所数)	6	—	3	—	

※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R6モニタリング結果による最新状況のみ分析(適応可否:▲)

※2 橙字: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。

4.【報告事項②】渋滞対策の進捗状況確認

- 道路利用者団体からの利用者視点の渋滞対策要望箇所のうち、国道357号^{ふたまた}二俣交差点において、**交差点改良を実施済(令和8年2月末完了)**。
- 南行き直進車線を2車線化することで南行き市道の右折渋滞を緩和し、交通を整流化するとともに、北行き市道に左折路を設置した。

【国道357号^{ふたまた}二俣交差点(主要渋滞箇所) 交差点改良事業】

■位置図



■対策内容

- 南行き直進車線を2車線化 → 右折渋滞を緩和し、交通の整流化
- 左折路の設置 → 左折車両の円滑化、滞留長の確保
- 交通安全事業として実施



白線: 現況
赤線(字): 対策内容

さんばんぜかいひんこうえん
至 三番瀬海浜公園

5.【報告事項③】国道357号若松交差点における実証実験

○国道357号 ^{わかまつ}若松交差点及び^{はまちょう に ちようめ}浜町二丁目交差点における信号現示調整の実証実験に関して、「実験段階から試行運用(長期間実施)への移行を検討すべき」とのご意見を踏まえ、両交差点の信号サイクル長を155秒とした連動制御する案を千葉県警と調整しているところ。

<試行運用上の懸念点> ※千葉県警による指摘

①(仮称)IKEA前交差点の信号制御との整合

- ・(仮称)IKEA前交差点は、浜町二丁目交差点と分周連動(1/2サイクル)で運用しているが、浜町二丁目交差点のサイクル長を155秒まで短縮すると分周設定が困難(歩行者の横断時間の確保が難しくなるため)

②交通安全上の懸念

- ・浜町二丁目交差点から(仮称)IKEA前交差点へ向かう車両の滞留が、浜町二丁目交差点に及ぶ事象が確認されており、先詰まりが発生すると安全上のリスクがある

③LaLaアリーナにおけるイベント開催時の影響

- ・LaLaアリーナでのプロバスケットボールの試合開催日等に、南船橋駅からの歩行者流動への影響が懸念される

<現在の状況と今後の対応方針>

- 1) (仮称)IKEA交差点を対象とした現地調査の実施による交通実態の詳細把握
- 2) 試行運用の具体的な条件(信号現示・オフセット等)整理とミクロ交通シミュレーションによる事前検証
- 3) 短期的な実証実験の実施により、安全性に問題ないことを確認
- 4) 上記を実施・確認の上で、問題がなければ長期試行へ移行する方針で調整

