

新港横戸町線本線部（美浜区幸町～稲毛区穴川） 供用の効果について

平成22年8月28日(土)に開通した新港横戸町線本線部供用の効果についてお知らせします。

1 新港横戸町線の位置



2 新港横戸町線本線部の交通量〔調査:平成22年11月9日(火) 千葉敬愛学園前〕

	交通量	
	12時間あたり[台/12h] (7:00~19:00)	1日あたり[台/日] (7:00~翌7:00)
小型車①	9,475	13,985
大型車②	2,916	4,656
全車種①+② (大型車混入率)	12,391 (23.5%)	18,641 (25.0%)



▲ 黒砂3丁目付近の状況
(国道357号方面から、穴川インターチェンジ方面を望む)



※ 副道全区間の供用は平成23年度末

3 新港横戸町線本線部供用による効果

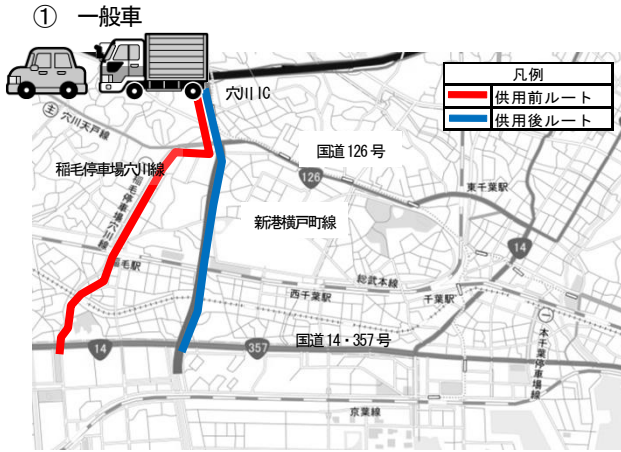
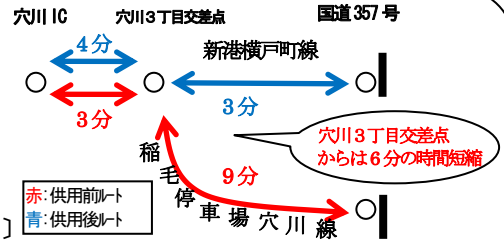
(1) 臨海部（幸町）と内陸部（穴川）の移動時間が短縮

①穴川ICから国道357号間の一般車の移動時間が
5分短縮（12分→7分）

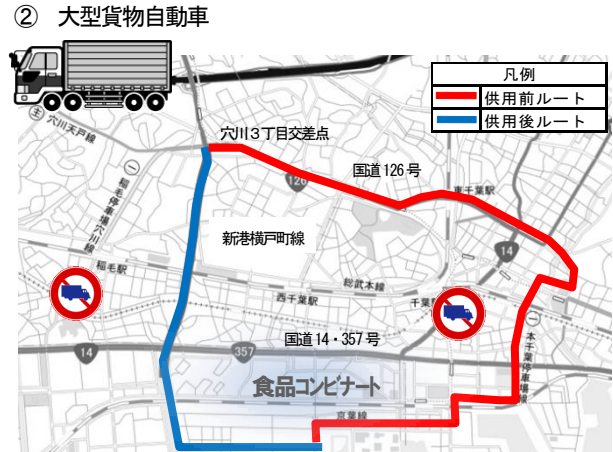
②穴川3丁目交差点から食品コンビニ間の大型貨物自動車の
移動時間が14分短縮（23分→9分）

〔大型貨物自動車は、通行可能な道路と比較しました。〕

臨海部と内陸部の連絡強化や物流機能の向上が図られました。



▲ 移動調査ルート データ：一般車ルート



（供用前 平成22年8月、供用後 平成22年11月）
大型貨物自動車ルート（供用前 平成22年6月、供用後 平成23年1月）

穴川ICから穴川3丁目交差点間においては、可能な範囲で交差点改良などを行い交通の円滑化につとめました。時間帯により混雑している状況です。今後も更なる交通の円滑化に向けて千葉県事務所及び千葉県警察本部とともに取り組んでまいります。

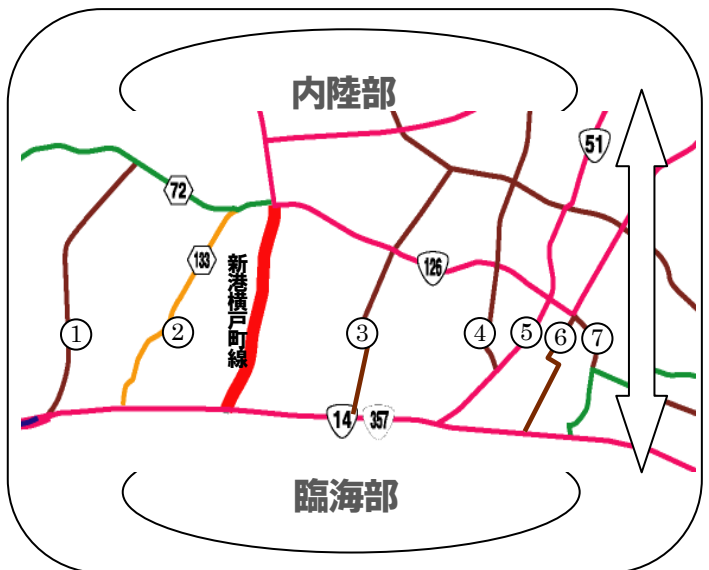
(2) 新港横戸町線の周辺で、臨海部と内陸部を結ぶ主要な道路の交通量が減少

- ・ 7路線のうち、6路線で交通量が減少し、その総交通量が、約9%減少
- ・ 最も直近に位置する稲毛停車場穴川線の交通量が、2,200台/12h減少（15,700台/12h→13,500台/12h）

臨海部と内陸部を結ぶ道路交通が新港横戸町線に転換し、周辺の交通環境が改善されました。

（単位：台/12h）

路線名	供用前 A	供用後 B	増減 B-A (変化率)
①磯辺茂呂町線 (千葉西警察入口)	16,900	15,400	▲1,500 (-8.9%)
②稲毛停車場穴川線 (園生十字路)	15,700	13,500	▲2,200 (-14.0%)
③西千葉駅稲荷町線 (作草部駅)	11,700	10,700	▲1,000 (-8.5%)
④新町若松町線 (椿森陸橋)	17,400	16,500	▲900 (-5.2%)
⑤国道14号 (新町交差点)	14,400	15,400	1,000 (+6.9%)
⑥京成千葉中央駅線 (本町2丁目交差点)	13,900	12,000	▲1,900 (-13.7%)
⑦市場町4号線 (県庁前駅)	17,900	15,100	▲2,800 (-15.6%)
総交通量	107,900	98,600	▲9,300 (-8.6%)



▲ 内陸部と臨海部を結ぶ主要な道路の交通量の変化
データ：供用前 平成22年2月及び8月、供用後 平成22年11月

(3) 千葉都心部の交通量が減少

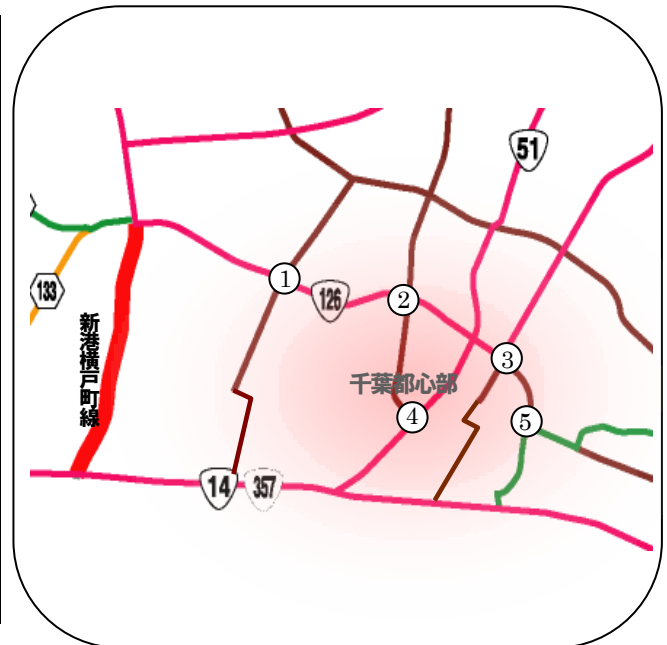
[交差点交通量]

- ・全車種では、主要な交差点5箇所のうち、4交差点で交通量が減少
- ・大型車では、主要な交差点全てで、交通量が大幅に減少

千葉都心部の交差点における交通集中が改善されました。

(単位：台/12h)

交差点名	車種	供用前A	供用後B	増減B-A (変化率)
①作草部駅前	全車種	33,200	32,200	▲1,000 (-3.0%)
	大型車	3,500	2,300	▲1,200 (-34.3%)
②椿森陸橋	全車種	41,410	41,380	▲30 (-0.1%)
	大型車	3,600	2,400	▲1,200 (-33.3%)
③本町2丁目	全車種	36,000	31,700	▲4,300 (-11.9%)
	大型車	4,700	3,300	▲1,400 (-29.8%)
④新町	全車種	28,500	29,400	900 (+3.2%)
	大型車	2,900	1,700	▲1,200 (-41.4%)
⑤県庁前駅	全車種	32,400	30,700	▲1,700 (-5.2%)
	大型車	4,300	3,400	▲900 (-20.9%)



▲ 都心部の主要な交差点交通量の変化

データ：供用前 平成22年2月、供用後 平成22年11月

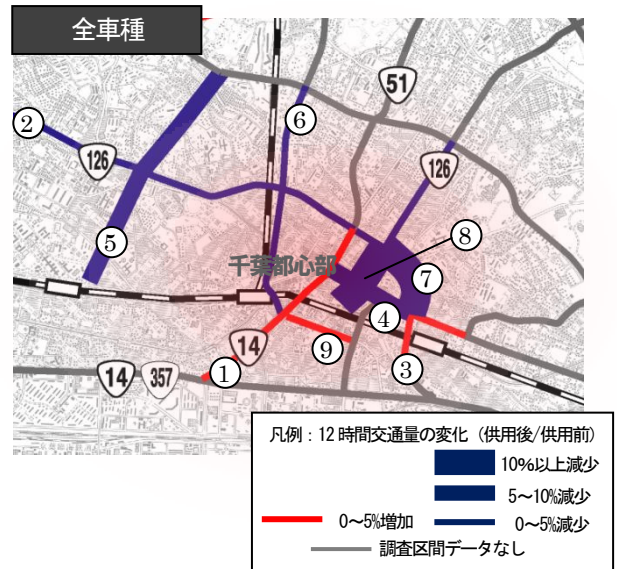
[路線別交通量]

- ・全車種では、都心部の路線の平均交通量※が若干減少（16,600台/12h → 16,200台/12h）約2%減少
 - ・大型車では、都心部の路線の平均交通量が大幅に減少（1,800台/12h → 1,200台/12h）約33%減少
- ※平均交通量：総走行台キロ（交通量×道路距離）を総道路距離で割った数値。（調査単位とした道路区間毎の交通量を距離で加重平均した数値）

千葉都心部の交通の流れが改善されました。

全車種		(単位：台/12h)			
路線名	調査区間延長(km)	供用前A	供用後B	増減B-A (変化率)	
①国道14号	1.8	16,200	17,000	800 (+4.9%)	
②国道126号	4.0	20,300	19,700	▲600 (-3.0%)	
③千葉大綱線	0.9	16,000	16,100	100 (+0.6%)	
④中央赤井町線	0.8	15,400	14,600	▲800 (-5.2%)	
⑤西千葉駅稲荷町線	2.0	11,700	11,000	▲700 (-6.0%)	
⑥新町若松町線	2.0	18,100	17,900	▲200 (-1.1%)	
⑦市場町4号線	0.6	18,500	15,900	▲2,600 (-14.1%)	
⑧京成千葉中央駅線	0.6	13,900	12,000	▲1,900 (-13.7%)	
⑨新町問屋町線	0.7	9,500	9,600	100 (+1.1%)	
都心部平均	9路線	16,600	16,200	▲400 (-2.4%)	

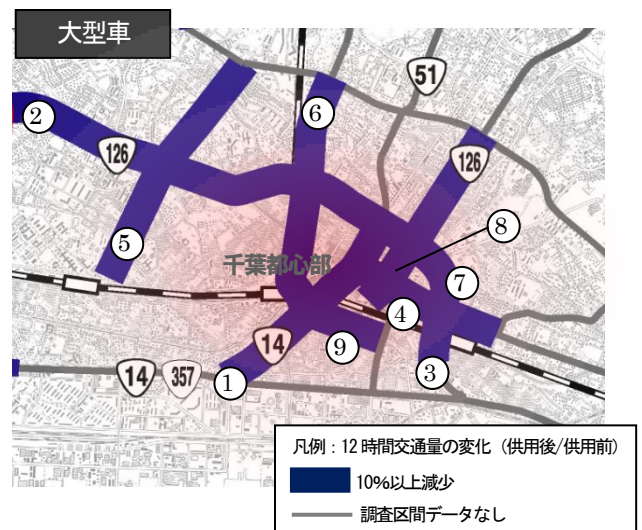
▲ 都心部の路線の平均交通量の変化（全車種）



▲ 都心部の路線区間別交通量の変化
データ：供用前 平成22年2月 供用後 平成22年11月

大型車		(単位：台/12h)			
路線名	調査区間延長(km)	供用前A	供用後B	増減B-A (変化率)	
①国道14号	1.8	1,500	1,100	▲400 (-26.7%)	
②国道126号	4.0	2,300	1,600	▲700 (-30.4%)	
③千葉大綱線	0.9	1,500	1,300	▲200 (-13.3%)	
④中央赤井町線	0.8	2,500	2,100	▲400 (-16.0%)	
⑤西千葉駅稲荷町線	2.0	1,300	800	▲500 (-38.5%)	
⑥新町若松町線	2.0	1,500	900	▲600 (-40.0%)	
⑦市場町4号線	0.6	3,100	2,100	▲1,000 (-32.3%)	
⑧京成千葉中央駅線	0.6	1,400	1,100	▲300 (-21.4%)	
⑨新町問屋町線	0.7	900	500	▲400 (-44.4%)	
都心部平均	9路線	1,800	1,200	▲600 (-33.3%)	

▲ 都心部の路線の平均交通量の変化（大型車）



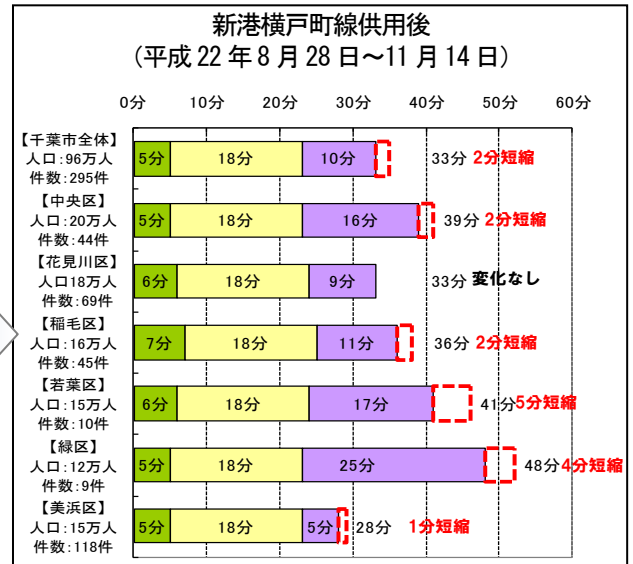
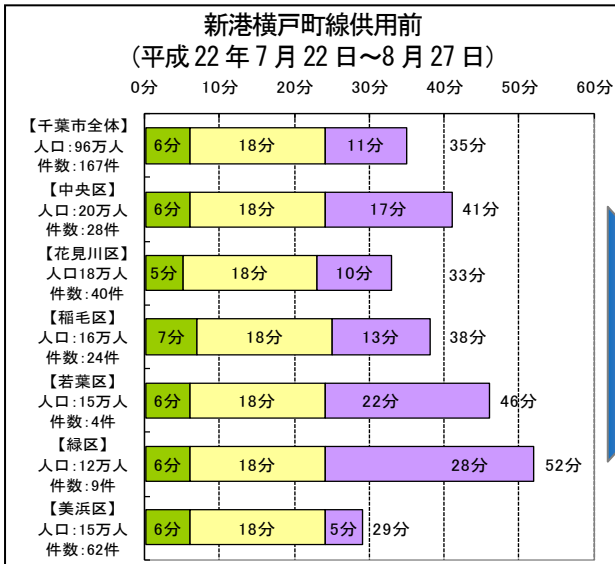
▲ 都心部の路線区間別交通量の変化
(交通量調査した大型車には、「大型貨物自動車通行規制」の対象外の車種もあります)
データ：供用前 平成22年2月 供用後 平成22年11月

(4) 救急車搬送時間の短縮

- 救急車の全国平均搬送時間が年々増加している中で、市域から千葉県救急医療センター（第三次救急医療センター）および千葉市立海浜病院への搬送時間の平均値が2分短縮（35分→33分）

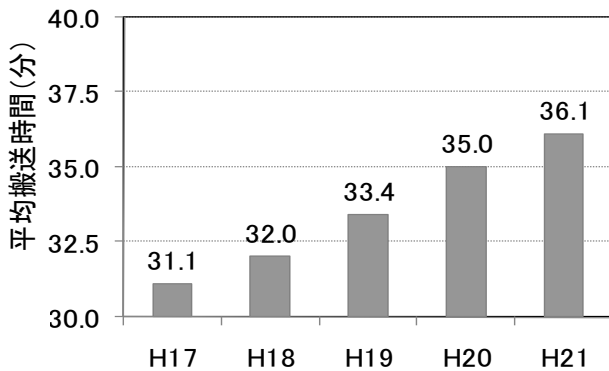
暮らしの安全・安心性が向上しました。

※新港横戸町線が接続する国道357号の交通円滑化に向けた工事（市役所前で現在進められている地下立体化工事や千葉西警察入口から登戸までの連続する交差点の改良工事）などが完了（平成26年頃予定）することで、さらなる時間の短縮が期待されます。



▲ 市域から千葉救急医療センター及び千葉市立海浜病院への搬送時間の平均値
データ：救急車プローブ調査 平日7時台～18時台を対象
国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所との共同研究

■ 消防署から現場までの到着時間
■ 現場滞在時間(待ち時間)
■ 現場から病院までの搬送時間



▲ 救急車全国平均搬送時間（119通報から病院着）
資料：消防白書



▲ 救急活動に利用されている新港横戸町線
(六川方面から、新港方面へ向かう救急車)