



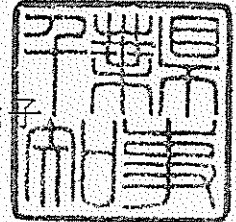
道 計 第 160 号

平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長

金井 道夫 様

千葉県知事 堂本 暁子



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）
平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号で依頼のありました
このことについて、別紙のとおり回答いたします。

担当 道路計画課企画調整室

電話 043-223-3272

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

1. 安定的な地方道路財源の確保 本県の道路は、首都圏3環状道路など広域的な幹線道路の整備や国際拠点空港である成田空港へのアクセスなどが立ち遅れていることから、国際競争力の強化や地域の活性化に資する広域幹線道路ネットワークの整備に集中投資を行い、早期完成を図っていただきたい。 一方、公共事業費が年々シンキングにより減少しているが、県民生活に密着した国道などの生活道路についても、まだまだ多くの道路整備が必要であり、安定的な地方道路財源が必要である。 このため、一般財源化にあたっては、これまで地方に配分されている総額が「地方枠」として維持されることが不可欠である。 2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 首都圏における深刻な交通渋滞や、それに伴う多額の経済損失、環境負荷の増大などを解決するためには、高速道路ネットワークの早期完成を図ることはもとより、既存の高速道路ネットワークを最大限活用する料金施策が不可欠である。このため、東京湾アクアラインを含む首都圏の高速道路ネットワークについて、一体的で利用しやすい料金体系を国策として早期に実現していただきたい。 併せて、機能強化の推進に資するスマートICの増設については、道路利用者の視点に立って、圏央道など高速自動車国道以外の区間についても推進していただきたい。 3. 地域特性や県民の視点に配慮した道路整備 本県は半島という地理的な特性から、都心に近接する県北西部地域では特に渋滞や交通安全への対策などが求められており、房総地域などでは、主に災害や観光への対応などが必要である。	また、県政に関する世論調査で道路整備について調査したところ、県内の道路状況の満足度については、「満足していない」が約6割を占めるとともに、道路政策の効率化のために大事なことは、「現在ある道路をもっと有効に活用する」が第1位であった。 このため、バリアフリーの推進や交通結節点の充実、さらに多様な主体との連携・協働による道路景観を活用した観光資源の創出など、県民のニーズを踏まえ、地域の特性に応じ柔軟かつ効果的な道路整備を行い、投資効果を早期に発現させることが重要であり、国においても地方の特性を踏まえた道路整備への支援を強化していただきたい。 4. まちづくりと一体となった道づくり 魅力あるまちづくりを進めるにあたっては、環境・観光など、まちが目指す方向に沿って、求められる機能をより効果的に取り入れた道づくりが必要である。 このため、幹線道路、生活道路、歩道、自転車道などの整備をまちづくりと一体として捉え、自然環境、歴史、文化などの地域資源を活かした個性あるまちづくりとの相乗効果を高める戦略的な道路施策をさらに推進していただきたい。 5. 定量的な事業評価手法の充実 現在、国では「道路事業の評価手法に関する検討委員会」において、新たな知見などを踏まえ、費用便益分析を含む事業評価手法の見直しを検討されているが、道路事業の評価にあたっては、費用対便益（B／C）のみを優先するのではなく、地域経済や環境への効果、さらには災害時の迂回機能、救急医療支援など、道路整備の多様な効果を出る限り定量的に捉え、道路整備の必要性を国民各層に効果的に伝える仕組みづくりに努めていただきたい。
--	--

6. 既存施設の維持管理の高度化

県では、既存施設の長寿命化を図り、施設更新にかかる事業費の減少と平準化に努めるため、橋梁について対症療法型から予防保全型への修繕計画の転換を進めている。今後、既存道路施設の予防的な修繕を効率的に実施していくため、修繕の必要な箇所を簡易に把握できる機器の開発など先端的な研究を積極的に推進していただきたい。

7. 中長期的視点に立った道路整備

都心と成田空港の新たな道路アクセスとして都市再生プロジェクトにも位置づけられている北千葉道路については、早期に東京外かく環状道路に接続させる必要がある。また、本県の湾岸部における交通混雑を抜本的に解消するためには、第二東京湾岸道路が必要である。

このため、国においては首都圏における広域幹線道路ネットワークについて、最新の需要推計を踏まえ整備の必要性和今後の整備方針を示していただきたい。

なお、長期的な視点から取り組むとされた東京湾口道路についても将来における必要性など、引き続き研究していただきたい。

②ー１ 地域の現状と抱える課題

千葉県

○現状	○課題
1. 県土・道路の現状 本県は、首都圏の一翼として、日本の高度成長を支え、産業や経済の活性化を図るため、臨海部の埋め立てをはじめ県内各地での住宅や工業団地等の造成を行い、企業誘致に努めてきた。その結果、県内人口は昭和35年には230万人であったが、平成20年には619万人に達しており、特に東京から50km圏内の人口増加が顕著である。こうした発展を支える県内の道路網は、東関東自動車道など高速自動車国道4路線をはじめ、一般国道19路線、県道300路線、市町村道約122,000路線で構成され、総延長は約39,000kmに達するが、全体の改良率は57%に留まっており、さらに整備が必要である。 2. 人口減少時代・少子高齢社会の到来 全国的に出生率の低下・平均寿命の延び等により少子・高齢化が進んでいる。本県においても人口増加率は減少傾向にあり、合計特殊出生率は1.2人台で推移し、高齢化率は18.3%となっている。今後高齢者人口、高齢化率は増加・上昇を続けると予測されている。 3. 経済のグローバル化と情報化の進展 経済情勢は、グローバル化・情報化の進展による世界規模での競争や地域間の競争が激しさを増しており、本県においても、堅調な経済活動が続いているが先行きの不透明感もあり、さらに農林水産業や製造業等は厳しい国際競争・地域間競争にさらされている。 4. 深刻化する環境問題 本県は、高度経済成長期以降、急速に発展したが、その一方で、開発等により農地・森林をはじめとする多くの自然環境が失われ、大気汚染や河川・湖沼の汚濁、廃棄物の増加等、数多くの環境問題が生じている。	1. 国際的な拠点整備とアクセス強化 我が国の国際競争力の強化を図るためには、日本の空の表玄関である成田空港が羽田空港と有機的に連携するとともに、平行滑走路の整備により活発となる人、物の交流を支えるため、成田新高速鉄道の整備と併せて、広域的な幹線道路網の早期整備が必要である。 また、本県では、東葛飾北部地域、幕張新都心地域、かずさ地域、京葉臨海地域など、21世紀型産業の核となる国際的な戦略拠点が育ってきており、この機能をさらに強化するとともに、これらの拠点を結ぶ道路網の整備を進め、その波及効果を全県に広げていくことが求められている。 2. 半島性の脱却 三方を海に囲まれた千葉県は、半島であるが故の袋小路性により、いかに県土の均衡ある発展を実現させるかが大きな課題となっている。特に、県東部や房総地域では人口が減少し、地域活性化などへの対応が求められている。 3. 県北西部における都市的課題 千葉県の渋滞損失時間は全国ワースト7位、また交通事故は全国ワースト4位であり、東京都心に隣接している県北西部などで特に慢性的な交通渋滞や交通事故が多発していることから、環境や交通安全への対策が重要である。 4. 観光立県の実現 多くの方々の千葉県観光の不満である道路渋滞の解消に向けて、高速道路などの幹線道路ネットワークの整備や大型観光バスのすれ違い困難な国・県道の解消に努めるとともに渋滞情報の提供や諸外国からの来訪者へのきめ細かなサービス向上などが、さらに必要である。 5. 農水産物等の物流支援

5. 安全・安心な暮らしの確保の必要性 近年、本県では地震や台風等による甚大な被害は発生していないが、常に災害への備えが必要である。また、健康と関連の深い、大気、水、土壌等の良好な環境や犯罪、交通事故から県民の安全を守っていくことが求められている。 6. 自然環境や良好な景観に関する意識の高まり 本県の海・山・森といった豊かな自然は、県民はもとより、首都圏の人々にとっても貴重な安らぎと潤い、憩いの場となっている。また、本県には数多くの歴史や文化遺産、歴史的景観が残されている。 一方、県内では、県民・NPO等により、これらの豊かな自然、歴史・文化遺産の保全や良好な景観の形成に係る様々な活動が行われており、県民の意識・関心が高まっている。 7. 地方分権・住民参加の進展、市民活動の活発化 地方分権の推進や市町村合併の推進等により、国から都道府県・市町村への権限等の移譲が進められ、地域の自己決定権が拡大してきている。 また、県内には、1,200を超えるNPO法人が認証され、多種多様な分野における活動が行われている。今後とも知識や経験豊富な高齢者をはじめとする豊かな人材による、様々な活動の広がりが期待されている。 8. 厳しい県財政 本県の財政状況は、県税の増収以上に地方交付税等が削減され、県が使える一般財源が延びない中で、社会保険費等の義務的経費は今後も増加することが見込まれ、依然として大変厳しい状況にある。 このため、県行政のスリム化、新しい行政システムの構築を図るため、組織・機構の再編整備や公社・公営企業の改革、職員削減等に取り組んでいる。	千葉県は、全国有数の農業県であり水産県である。今後も、首都圏に位置する有利な条件を生かし、消費者ニーズに応える多様な流通ルートの開拓や効率的な物流システムの構築を促進するため、さらに道路交通網の整備が必要である。 6. 安全・安心な生活空間づくり 災害や犯罪、交通事故から県民の安全を守るため、防災、防犯、交通安全への対策は行政が最も責任を持って取り組みなければならない施策の一つである。このため、既存施設の防災対策や耐震性の強化を図るとともに、交通安全や救急医療施設への搬送路の確保などに資する道路整備に取り組んでいく必要がある。 7. 環境との共生と良好な景観形成 本県は、首都圏にありながら素晴らしい自然が残されている。この豊かな環境を守り育てつつ、生物多様性の視点を踏まえ、環境に配慮した道づくり、良好な景観形成を推進する必要がある。 8. 高齢社会への対応 本県の高齢化は急速に進展しており、高齢化率が20%を超える超高齢社会へ移行することが見込まれている。このため、幅が広く段差のない歩道の整備などによる歩行空間のバリアフリー化の推進に更に努める必要がある。 9. 既存ストックの有効活用 人口の急増に伴い、急ピッチで整備された橋梁などの社会資本整備が今後、更新時期を迎えることになる。このため、既存ストックの長寿命化を図るとともに、予防保全などの視点を取り入れた計画的な維持管理と再構築が必要である。 10. 新たな公による地域づくりの実現 これからの社会資本整備にあたっては、県民、NPO、企業など多様な主体と協働・連携し、それぞれの持っている知恵を出し合い、力を合わせて社会資本の整備や維持管理を進めていく持ち寄り文化を再構築し、住民に身近な地域づくりを進めていく必要がある。
---	--

②-2 地域の目指すべき将来像

千葉県

1. 活力あふれる安全安心な千葉県

① 本県の優位性を活かした国際的な戦略拠点等の形成とネットワークの強化

本県は、国際交流ネットワークの拠点である成田空港、千葉港等を擁し、県内はもとより、首都圏・全国とアジア・世界をつなぐゲートウェイとなっており、この機能を活かし広域的な連携を深めていくことが期待される。特に、我が国の表玄関である成田空港については、本県経済を主導する国際戦略拠点と位置づけ、基盤整備や環境対策を図りつつ、国際物流、農林水産業から商工業にわたる輸出、先端的産業集積など、国際空港の持つポテンシャルの全県への波及・活用を図る。また、観光立県に寄与する渋滞解消などの道路整備を推進し何度でも訪れたくなる空間づくりを推進する。

② 激化する地域間競争に対応した県全体の活力の向上及び地域資源を活用した地域の自立と活性化

600万を超える県民、首都圏に位置する立地優位性と広大な利用可能な県土、美しく豊かな自然、多様な産業など、多様で豊かな資源を、県民と行政の協働によりダイナミックに展開することで、日本をリードし、国際的にも通用する千葉県を目指す。

また、地域がこれらの資源を活用した発展ができるよう、広域的な交通網の整備により、県内外の連携を活発化するとともに地域産業の振興や都市部と農村部の交流人口の増大を図り、時代の変化に対応し、地域の個性・特色を生かした活力ある地域づくりを促進していく。

③ 地震、台風など自然災害に対する防災、減災や防犯と交通安全の推進

災害発生の未然防止や発生時の被害を最小限にとどめるために、総合的・計画的にハード面の整備を推進するとともに、ソフト施策も展開し、自然災害に強い県土の形成を図る。さらに、家族・近隣住民がお互いに助け合う「共助」の意識を高めることを支援するとともに、犯罪、交通事故から県民の安全を守るため、安全で安心なまちづくりを推進する。

2. 豊かな暮らしと環境を創造する地域

① 「身近な環境～地球環境」や「生物多様性」の保全・再生

世界規模の環境問題である二酸化炭素などの温室効果ガスによる地球温暖化を抑制するため、あらゆる主体が一体となって防止する社会の構築を目指すとともに、豊かな自然を出来る限り保全し、生物多様性が保全され自然と共生する豊かで潤いある地域づくりを推進する。

② 高齢者、障害者、女性、子供など誰もが暮らしやすい持続可能なまちづくりの推進

人口減少・少子高齢化の一層の進展などの時代背景の中で、生活利便性を損なうことなく、誰もが生涯を通じて安心して快適に暮らせる持続可能なまちづくりを目指し、バリアフリー化された歩行空間をはじめ誰もが安全快適に移動できる空間の整備を推進するとともに、既存の社会資本ストックの有効活用を推進する。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・国際競争力の強化 のための交通サー ビスの向上	・首都圏中央連絡自動車道の整備促進 ・北千葉道路の整備促進	・広域ネットワーク強化による成田空港のポテンシャルの首都圏への波及効果、企業立地の支援など地域の活性化、救急医療圏域の拡大、防災機能の強化、市街地の渋滞緩和	・成田空港の利用者数は年間約33百万人で世界第6位、貨物取扱量は年間約2.2百万トンで世界第3位(H18)
・地域活力の向上	・銚子連絡道路の推進 ・地域高規格道路（茂原～館山間）の事業化 ・アクアラインを含む首都圏の高速道路の多様で弾力的な料金施策 ・スマートICの整備促進 ・国道道改築事業 ・都市軸道路の整備促進 ・東京湾口道路の研究 ・県境に架かる橋梁の強化	・救急医療圏域の拡大、防災機能の強化、観光ルートへの機能強化、農水産物等の物流支援による地域産業の活性化、渋滞緩和による環境改善、歩行者などの安全性の向上	・千葉県の救急医療施設へのアクセス時間 34.8 分（平均）は全国ワースト 4 位(H18) ・千葉県の農業産出額は全国第3位、漁業生産量は全国第6位(H18)
・都市交通の快適性 利便性の向上	・東京外かく環状道路の整備促進 ・千葉柏道路の事業化 ・連続立体、単独立体交差事業 ・街路事業 ・千葉市と連携した事業 ・第二東京湾岸道路の整備方針	・走行時間の短縮、交通渋滞の緩和による環境改善、歩行者などの安全性の向上、踏切遮断による交通渋滞の解消、地域の活性化	・渋滞損失時間は全国ワースト7位（都道府県道以上）であり、約7割が県北西部に集中(H14)
・大規模な地震、火災に強い国土づく り等	・銚子大橋の架換 ・橋梁の耐震補強、災害防除	・耐震性の向上による防災機能の強化、隣接県との連携強化、道路利用者と地域住民の安全性の確保	・緊急輸送道路など重要度の高い橋梁の耐震補強率は77%(H19)

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	交通安全対策事業（交差点改良）	交通事故の減少、歩行者などの安全性の向上	千葉県の交通事故死者数は全国ワースト4位(H19)
少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	交通安全対策事業（バリアフリー）	誰もが安全で快適に利用できる歩行空間の確保、交通結節点の充実	千葉県の高齢化率はH7には10.9%であったが、H19では18.3%まで増加
良好な景観の形成	- 無電柱化事業 - 日本風景街道の推進	都市空間の魅力向上、地域の景観の保全と活用、観光産業など地域産業の振興	千葉県の無電柱化率は6.4%（市街地の幹線道路）であり、全国平均11.8%を下回っている。(H18)
地球温暖化の防止	都市交通の快適性・利便性の向上の再掲	走行時間の短縮、交通渋滞の緩和による環境改善	
計画的・効率的な維持管理や更新の推進	- 橋梁の長寿命化 - アダプト制度の推進	予防安全型への転換による長寿命化、施設更新費用の減少と平準化、多様な主体との連携、協働による社会資本の維持管理	建設後50年以上経過した橋梁はH20現在239橋であるが、10年後には600橋を超える。

◆現状(様式②)

1. 県土・道路の現状
…(課題1,2,3,4,5)
2. 人口減少時代、少子高齢社会の到来
(新たな地域福祉像の実現)
…(課題2,6,8)
3. 経済のグローバル化と情報化の進展
(千葉県新産業の振興)
…(課題1,2,3,4,5)
4. 深刻化する環境問題
(生物多様性を踏まえた県土づくり)
…(課題7)
5. 安全・安心な暮らしの確保の必要性
(安全で快適な千葉県づくり)
…(課題2,3,6,8)
6. 自然環境や良好な景観に関する意識の高まり
(持続可能な千葉県づくり)
…(課題4,7)
7. 地方分権・住民参加の進展、市民活動の活発化
(ダイバーシティ・ガバナンス)
…(課題4,10)
8. 厳しい県財政(県庁経営システムの質的転換)
…(課題9,10)

◆課題(様式②)

1. 国際的な拠点整備とアクセス強化
・羽田と成田の連携
・道路網による県への波及効果
2. 半島性の脱却
・県土の均衡ある発展
・地域の活性化
3. 県北西部における都市的課題
・慢性的な交通渋滞、交通事故への対応
4. 観光立県の実現
・道路渋滞の解消
・大型観光バスのすれ違い困難解消
5. 農水産物等の物流支援
・効率的な物流システムを支援する道路交通網の整備
6. 安全安心な生活空間づくり
・防災、交通安全、救急医療、犯罪への対応
7. 環境との共生と良好な景観形成
・生物多様性の視点を踏まえ環境に配慮した道づくり
8. 高齢社会への対応
・バリアフリー化
9. 既存ストックの有効活用
・既存ストックの長寿命化
・計画的な維持管理と再改良
10. 新たな公による地域づくりの実現
・多様な主体との協働、連携
・持ち寄り文化の再構築

◆道路施策

1. 広域間交流を支える道づくり
2. 地域間交流を支える道づくり
3. 総合的な都市交通の円滑化
4. 安全で快適な道づくり
5. 環境にやさしい道づくり
6. 多様な主体による協働の取組み

〈代表事例〉(様式④)

- ・首都圏中央連絡自動車道の整備促進
- ・東京外郭環状道路の整備促進
- ・アクアラインを含む首都圏の高速道路の多様な弾力的な料金施策
- ・北千葉道路の整備促進
・銚子連絡道路の推進
- ・地域高規格道路(茂原～館山間)の事業化
- ・千葉柏道路の事業化
・都市軸道路の整備促進
- ・県境に架かる橋梁の強化
・千葉市と連携した事業
- ・東京湾口道路の研究
- ・第二東京湾岸道路の整備方針
- ・スマートICの整備促進
・国道改善事業
- ・街路事業
・連続立体交差事業
- ・銚子大橋の架換
・橋梁の耐震補強、災害防除
- ・交通安全対策事業
- ・無電柱化
- ・橋梁の長寿命化
- ・日本風景街道
- ・アダプト制度

◆目指すべき将来像(様式③)

1. 活力あふれる安全安心な千葉県
① 本県の優位性を生かした国際的な戦略拠点等の形成とネットワークの強化
② 激化する地域間競争に対応した県全体の活力の向上及び地域資源を活用した地域の自立と活性化
- ③ 地震、台風など自然災害に対する防災、減災や防犯と交通安全の推進
2. 豊かな暮らしと環境を創造する地域
① 「身近な環境～地球環境」や「生物多様性」の保全・再生
- ② 高齢者、障害者、女性、子供など誰もが暮らしやすい持続可能なまちづくりの推進

◆改善すべき点、要望・提案(様式①)

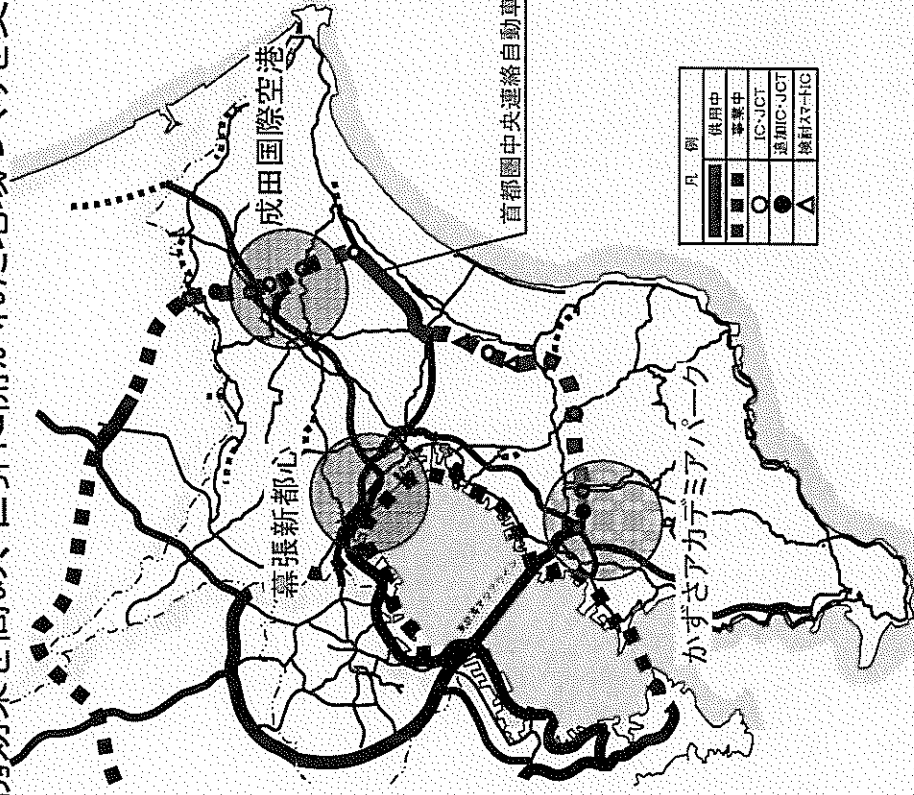
1. 安定的な地方道路財源の確保
・広域幹線道路ネットワークの整備
・「地方枠」の確保
2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化
・アクアラインの料金引下げ
・スマートIC
3. 地域特性や県民の視点に配慮した道路整備
・渋滞、交通安全、災害、観光への対応
・交通結節点
・多様な主体との連携、協働
4. まちづくりと一体となった道づくり
・地域資源を活かしたまちづくりとの相乗効果を高める戦略的な道路施策
5. 定量的な事業評価手法の充実
・地域経済、環境、災害などの定量的効果の把握
6. 既存施設の維持管理の高度化
・点検機器の開発などの先端的な研究
7. 中長期的視点に立った道路整備
・北千葉道路延伸、第二東京湾岸道路、東京湾口道路

○重点事項：国際競争力の強化のための交通サービスの向上

○代表事例：首都圏中央連絡自動車道の整備促進

効果1：広域ネットワークの強化

◆成田・木更津等の中核都市を連絡し、東京湾アクアライン等と一体となって、「成田国際空港」、「かずさアカデミアパーク」、「幕張新都心」との連携効果を高め、世界に開かれた地域づくりを支援。

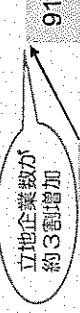


凡例	例
■	供用中
●	事業中
○	IC-JCT
●	通称IC-JCT
△	換付AT+IC

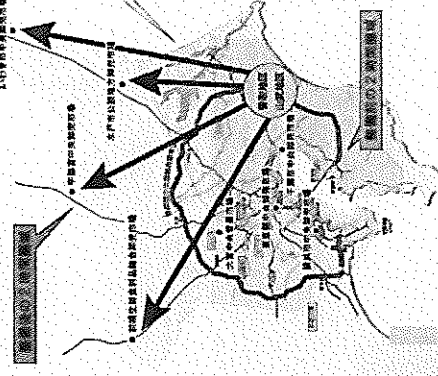
効果2：地域の活性化

1. 企業立地の促進
山武地域では、千葉東金道路（東金IC～松尾横芝IC）の開通により、立地企業が3割増加。他の地域でも同様の効果が期待される。

山武地域における立地企業数の推移



平成3年 平成14年
※平成10年3月 千葉東金道路開通

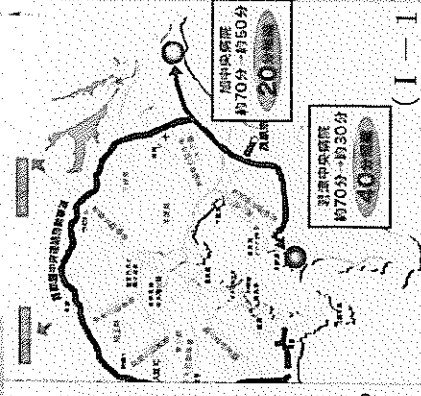


2. 農業の支援
千葉県の農業出荷額の約3割を占める香取・山武地区は、圏央道の整備により消費地までの所要時間が短縮され、新鮮な野菜が提供できる販売エリアが拡大。

効果3：救急医療・防災機能の強化

◆第3次救急医療施設へのアクセス利便性が向上するとともに、災害などで通行不可能な区間が生じても、代替ルートが確保され、周辺地域における緊急時の医療・防災機能が強化される。

首都圏中央連絡自動車道



○重点事項：国際競争力の強化のための交通サービスの向上

○代表事例：北千葉道路の整備促進

効果1：国際競争力の強化、地域活性化の実現

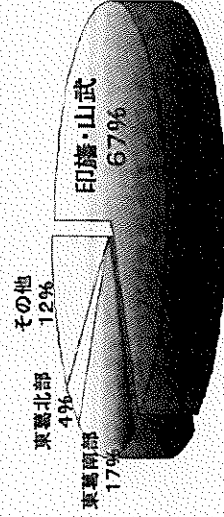
- ◆都心と成田空港のアクセスを強化し、国際競争力の強化が図られるとともに、成田・千葉ニュータウンの骨格道路となり、県内の拠点都市の広域的な連携が強化され、地域活性化の実現に繋がる。

北千葉道路の整備により
【千葉NT中央駅～成田駅前】
現況：43分 ⇒ 整備後：25分（18分短縮）
【柏市～成田空港】
現況：120分 ⇒ 整備後：90分（30分短縮）

効果3：救急医療・防災機能の強化

- ◆第3次救急医療施設へのアクセス利便性が向上し周辺地域における緊急時の医療・防災機能が強化される。

日本医科大学附属千葉北総病院への
地域別救急搬送者数の割合（H16年度）

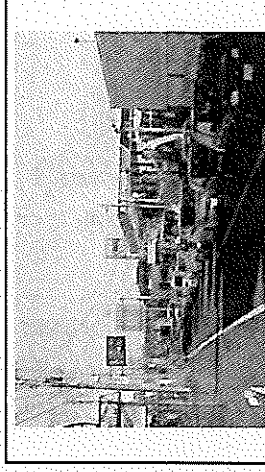


効果2：安全性の向上、渋滞緩和

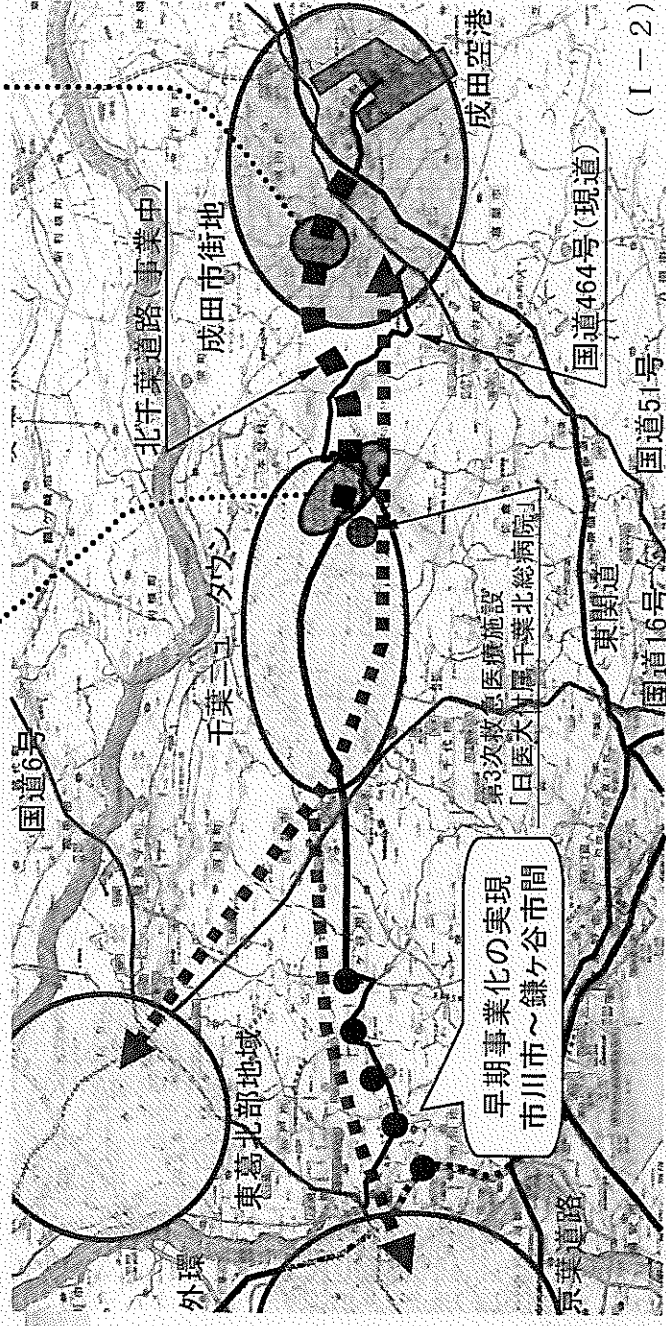
- ◆印旛村～成田市間は車道も狭く、歩道がない。安全性を向上させるとともに、ネットワークが強化され、成田市街地の渋滞緩和に寄与する。



歩道未設置で狭小な道路幅員



慢性的な渋滞が発生している土屋交差点



○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：銚子連絡道路の推進

効果1：地域の活性化

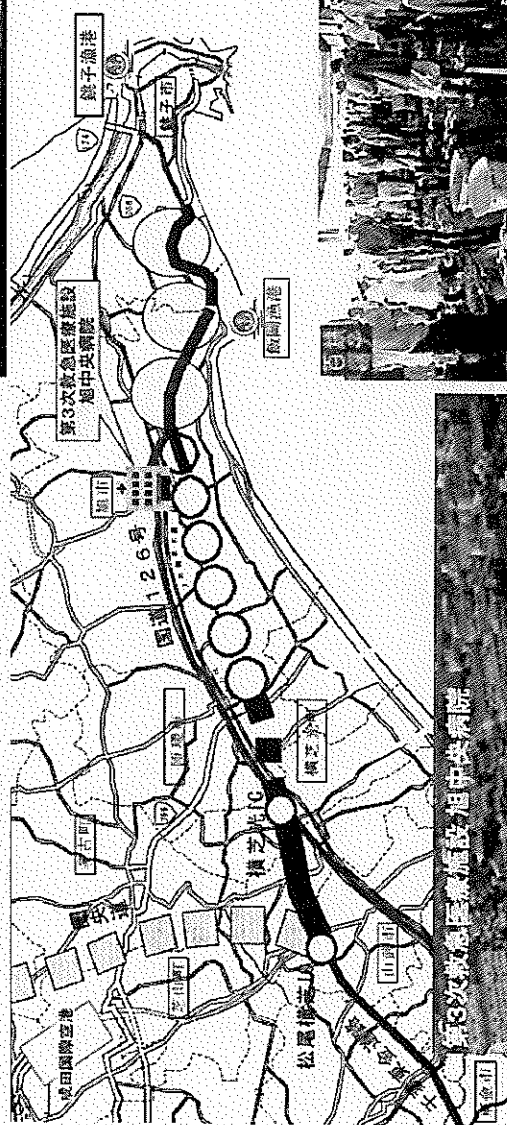
- ◆銚子連絡道路は、旭市をはじめとする東総地域における交通の利便性を向上させ、農水産物の物流に寄与するとともに、新たな企業誘致や雇用機会の拡大が期待されるなど、地域の活性化が図られる。

千葉県の

農業産出額は**全国第3位**
漁業生産量は**全国第6位**
(平成18年度)



千葉 旭市の農産物



第3次救急医療施設旭中央病院

銚子漁港



1日の外来患者 約3,500名
年間の患者受入数 約57,000名

千葉県の救急医療施設への
アクセス時間34.8分(平均)は
全国ワースト4位(平成18年)

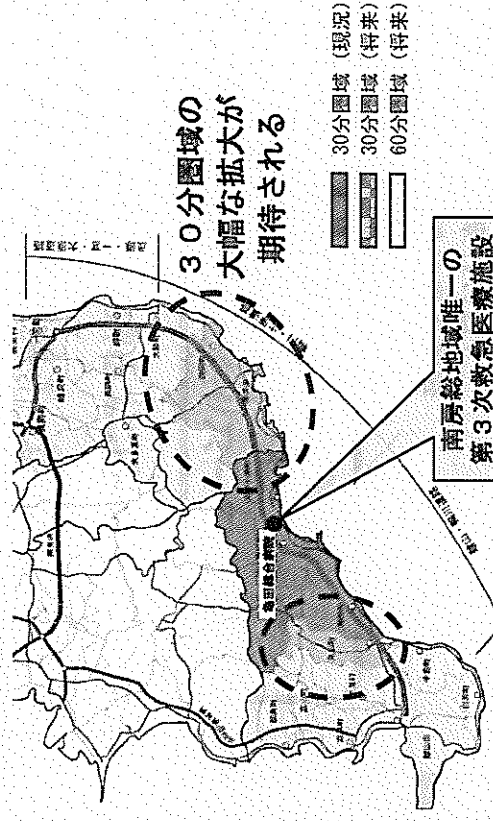
効果2：時間短縮による救急医療圏域の拡大

- ◆旭中央病院は、千葉県東部から茨城県南部を含む半径30km以内の診療圏人口が100万人という広い診療圏をもつ第3次救急医療施設である。
銚子連絡道路は、この広域的な救急搬送のための重要な交通手段となり、アクセス時間の短縮により、県民の安全・安心な暮らしの向上を支援する。

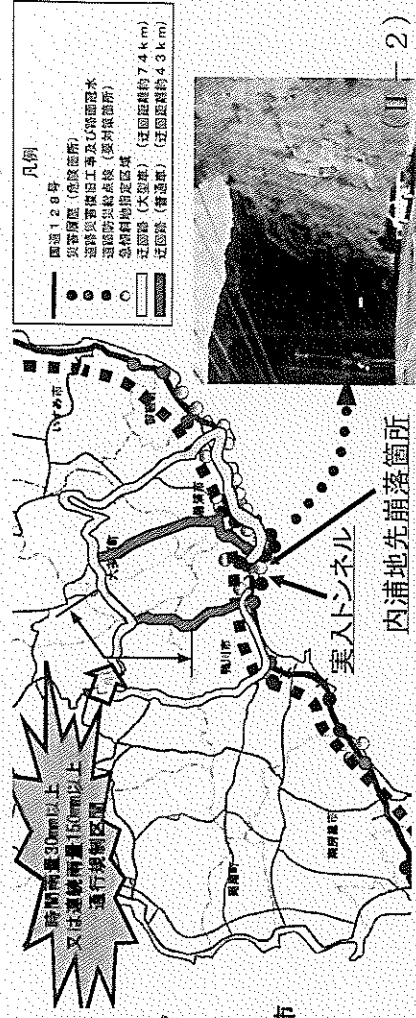
○代表事例：地域高規格道路「茂原・一宮・大原道路」、「鴨川・大原道路」、「館山・鴨川道路」

効果2:救急医療、防災機能の強化

◆南房総地域唯一の第3次救急医療施設の
医療圏域の拡大



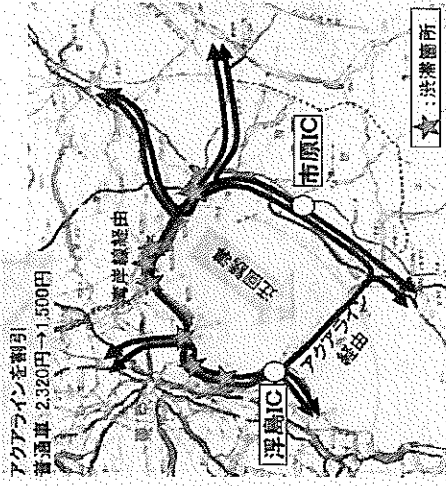
◆崖崩れ等の自然災害発生時の代替路の確保
緊急輸送道路としての信頼性の向上



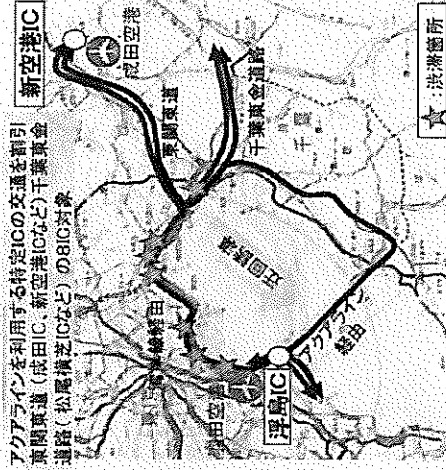
○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：アクアラインを含む首都圏の高速道路の多様な弾力的な料金施策

<時間帯割引>



<特定区間割引>



効果2：観光振興、物流効率化などの地域活性化

◆料金割引に関するアンケート調査結果において

観光目的の利用者は、「東京・神奈川・埼玉・千葉の

定時性・アクセス性向上」、

「観光や買物・レジャーの

広域化」に効果があると

いう意見が特に多く、

約7割を占めた。

また、業務物流目的の

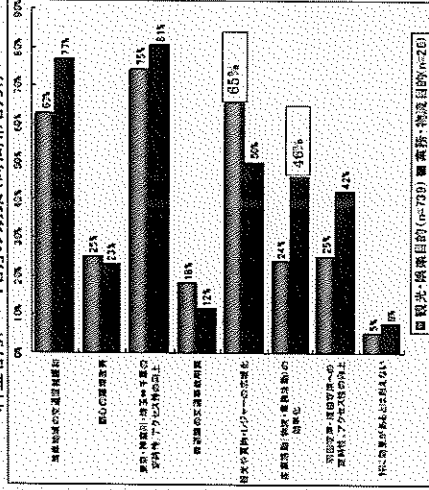
利用者は、「産業活動

の効率化」に効果が

あるという意見が

46%と比較的多い。

料金割引「ベイ割」の効果(時間帯割引)



※料金割引は、観光・業務物流でアクアラインを利用する車両を対象とする。

効果1：湾岸部の渋滞緩和・環境改善

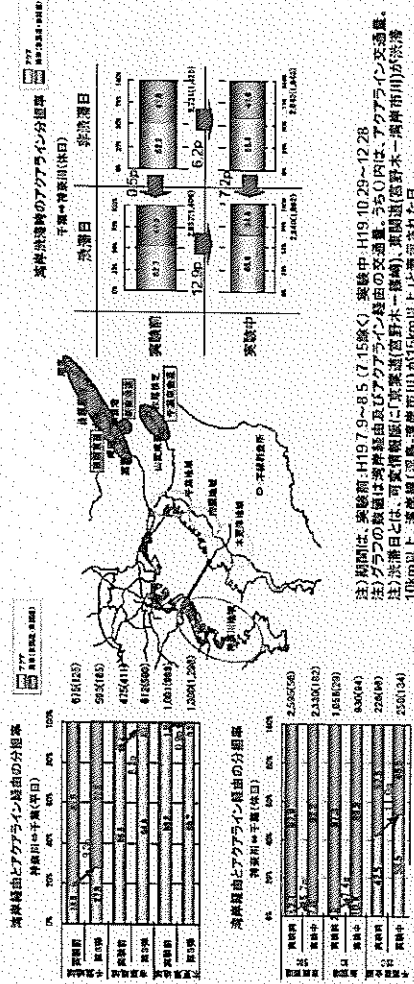
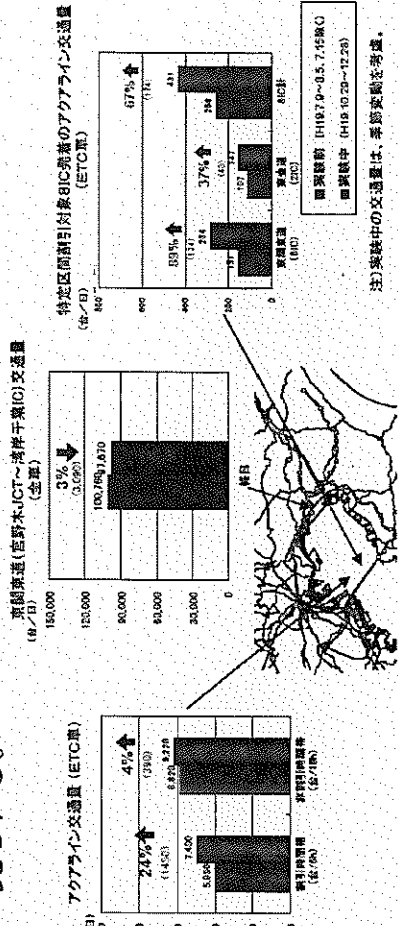
◆料金割引によりアクアラインの交通量は約24%増加し、特定区間割引対象8ICでは約67%増加。

また、湾岸部(東関東道)では約3%減少している。

アクアライン分担率は、非渋滞日に比べて渋滞日の

分担率が高くなっており、湾岸線の渋滞回避を促す効果が

見られる。



出典 東京湾岸地域及び圏央道料金社会実験に関するアドバイザ会議資料 (II-3)

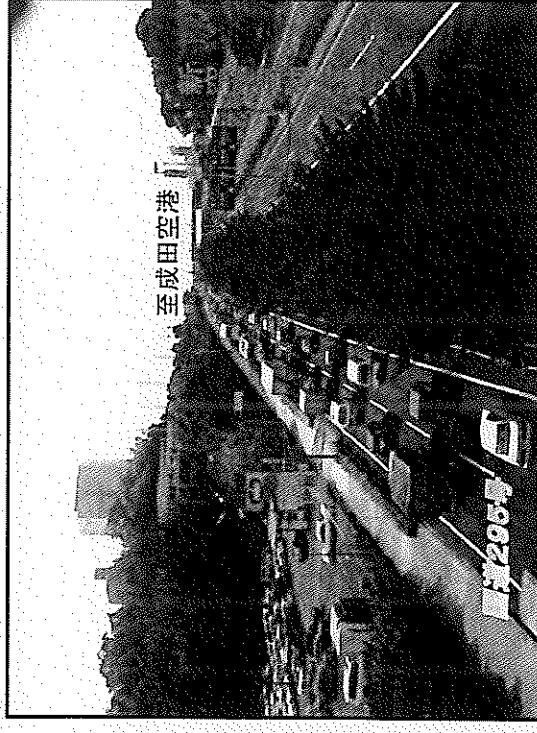
○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：スマートICの整備促進（成田スマートIC）

効果1：渋滞の緩和と地域住民の利便性の向上

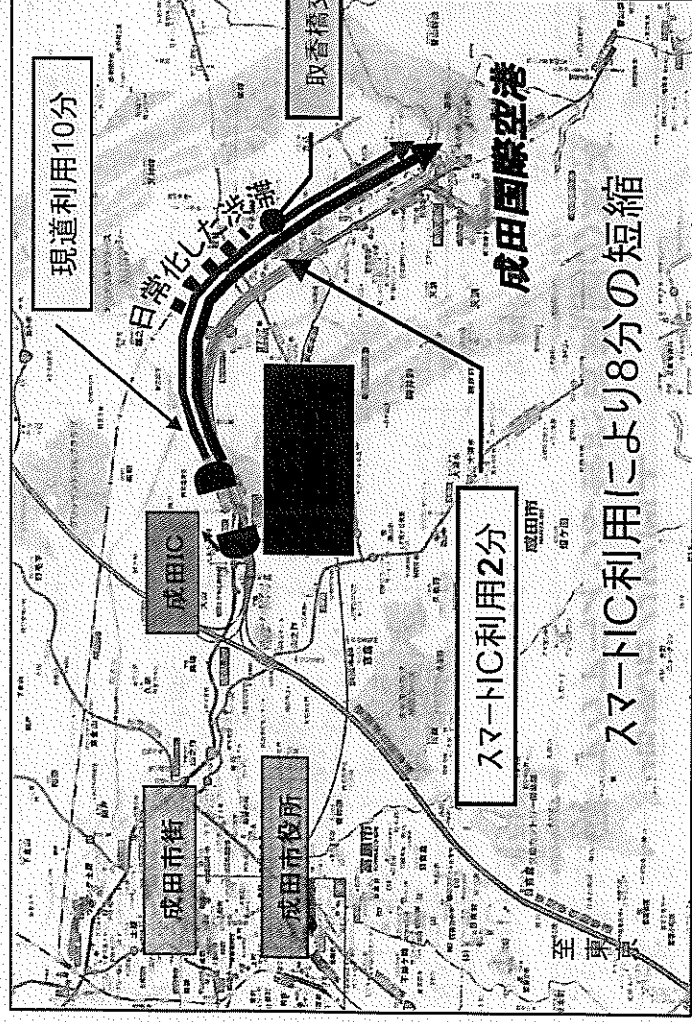
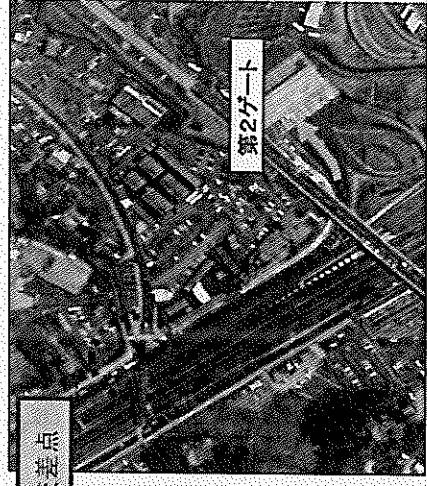
◆成田国際空港の2005年度航空旅客数は3,178万人、国際航空貨物の取扱量は224万tで、今後も引き続き増大が見込まれている。成田市街地から空港への利用交通は、国道295号に集中しており、空港方面への交通渋滞が日常化している。

このような状況の中、並行する新空港自動車道は、十分な交通処理能力を有しており、国道295号から新空港自動車道へ進入可能となるスマートICを設置し、既存ストックを有効活用した自動車交通の転換により、周辺道路の渋滞緩和や交通の円滑化並びに空港周辺地域の活性化を図る。



効果2：沿道環境の改善

◆国道295号取香橋交差点では、朝8～9時のピーク時間帯には、成田空港方面に日常化した渋滞が発生している。



スマートICの利用により、交通の円滑化が図られ、排出ガスが減少することにより沿道環境の改善に寄与する。

○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：スマートICの整備促進（君津スマートIC）

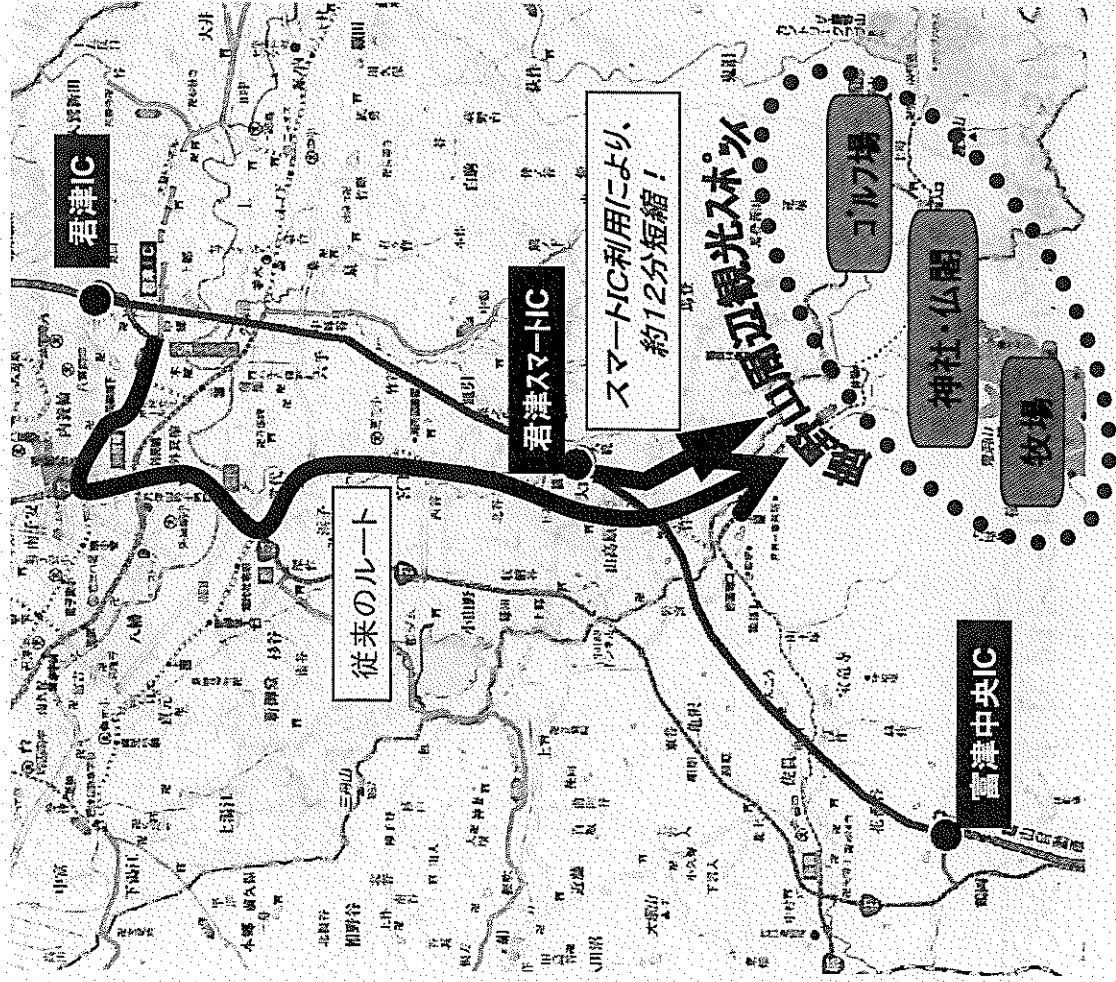
効果：観光の振興

- ◆君津スマートICの設置により、周辺の観光スポットへのアクセス強化が図られ、現在発生している君津IC付近の観光交通による渋滞が緩和されるとともに、地域の日常交通の円滑化にも効果が期待できる。

九十九谷の眺望



ちば眺望100選
に選ばれるなど
上総丘陵が
幾重にも連なる
山並みの風景
が一望できる

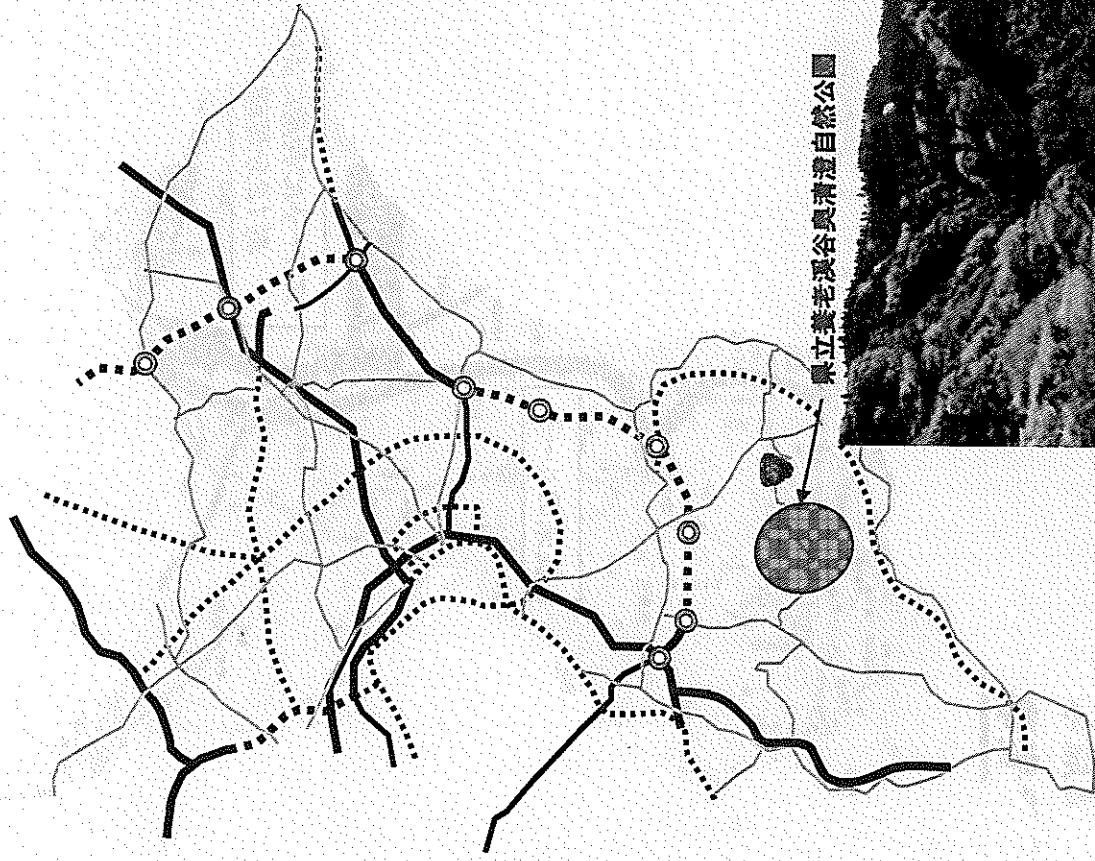


年間約89万人の
観光客が訪れる

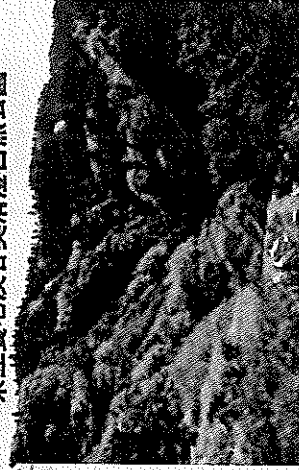
観光牧場

○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：国道改築事業（一般国道465号・一般県道小田代勝浦線）

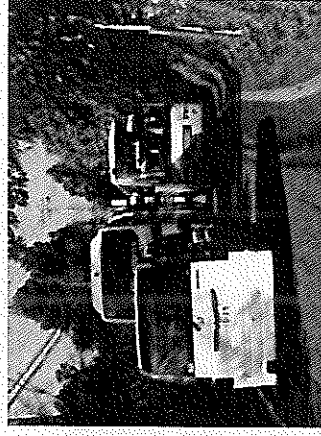
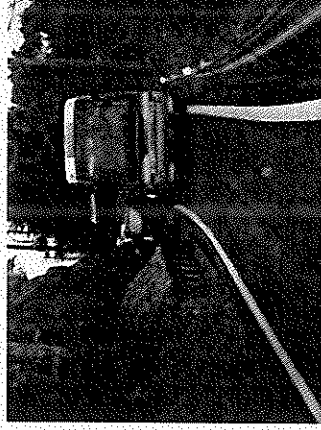


県立養老溪谷清澄自然公園



効果1：観光ルートの機能強化

- ◆大型車のすれ違いが困難な幅員狭小、線形不良等を解消し、県立養老溪谷清澄自然公園や亀山地区への観光ルートの機能強化を図る。



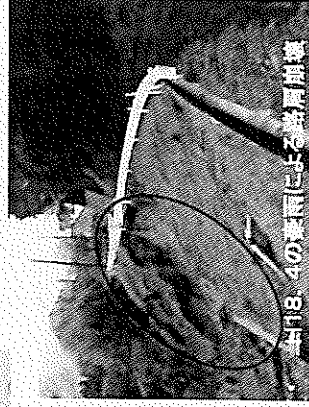
効果2：通学路の安全確保

- ◆歩道の整備により、通学児童をはじめとした歩行者の安全の確保を図る。



効果3：防災機能の強化

- ◆緊急輸送道路（1次路線）にも関わらず、路肩崩壊による大型車通行止め（約8ヶ月間）が生じ、防災機能の強化を図る必要がある。

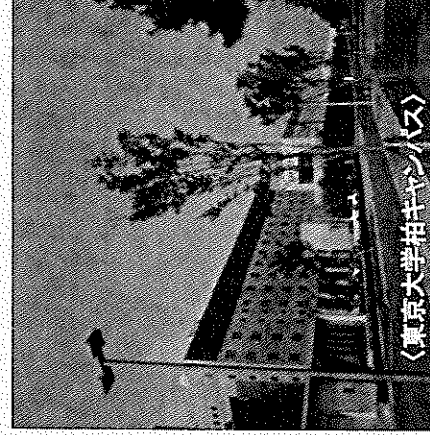
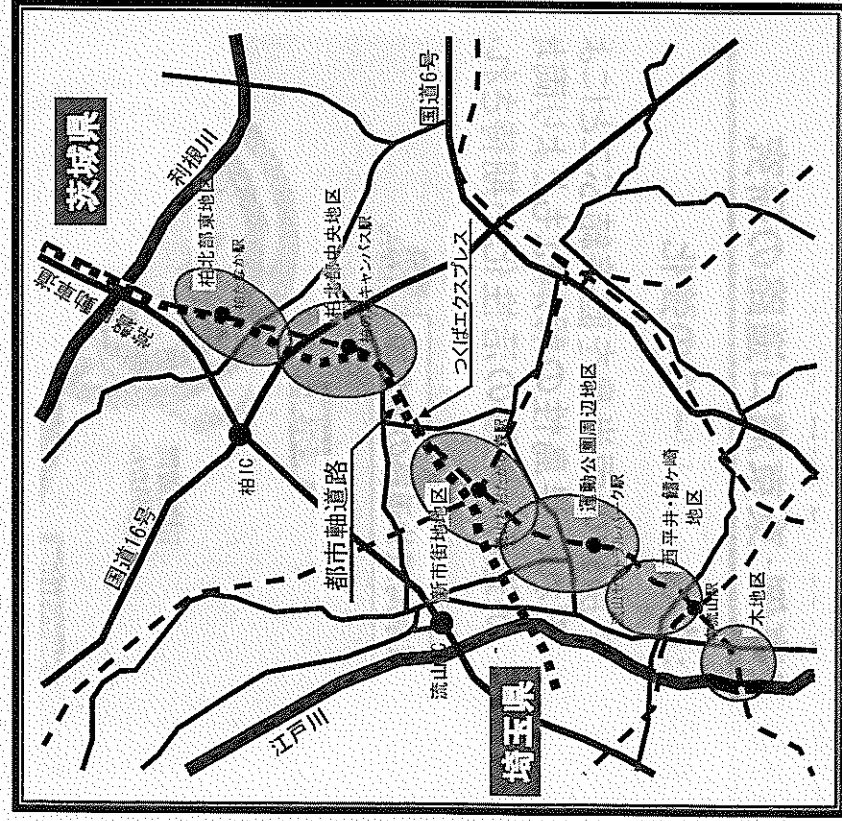


○重点事項：地域活力の向上

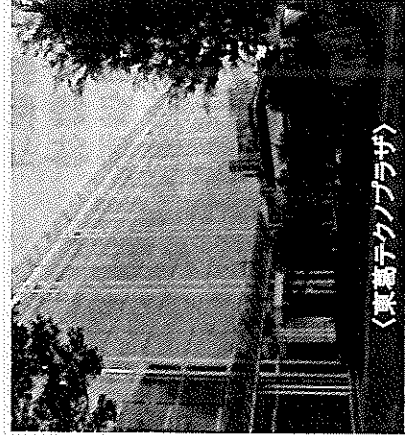
○代表事例：都市軸道路の整備促進

効果：地域の活性化

◆県内のつくばエクスプレス沿線には、大学施設・国立がんセンター・大型ショッピングなどが立地しており、これらの地域資源を活かし、地域間競争も視野に入れ6つの土地区画整理事業を進めている。都市軸道路の整備を進めことにより、埼玉県、千葉県及び茨城県を結ぶ広域ネットワークが強化され、「公民法学連携による国際学術研究都市・次世代環境都市 柏の葉キャンパスタウン構想」を支援する」とともに地域の活性化が図られる。



〈東京大学柏キャンパス〉

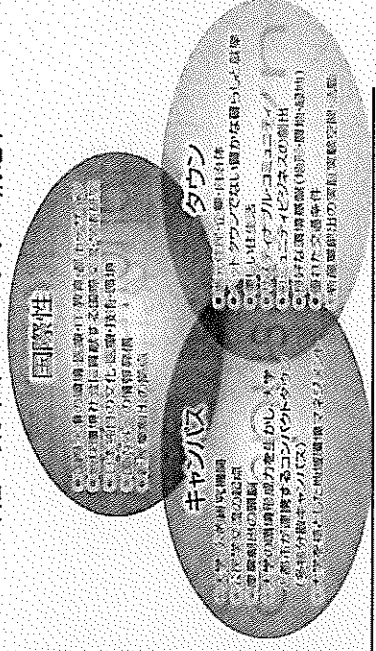


〈東葛テクノプラザ〉



利根川 茨城県

〈柏の葉キャンパスタウン構想〉

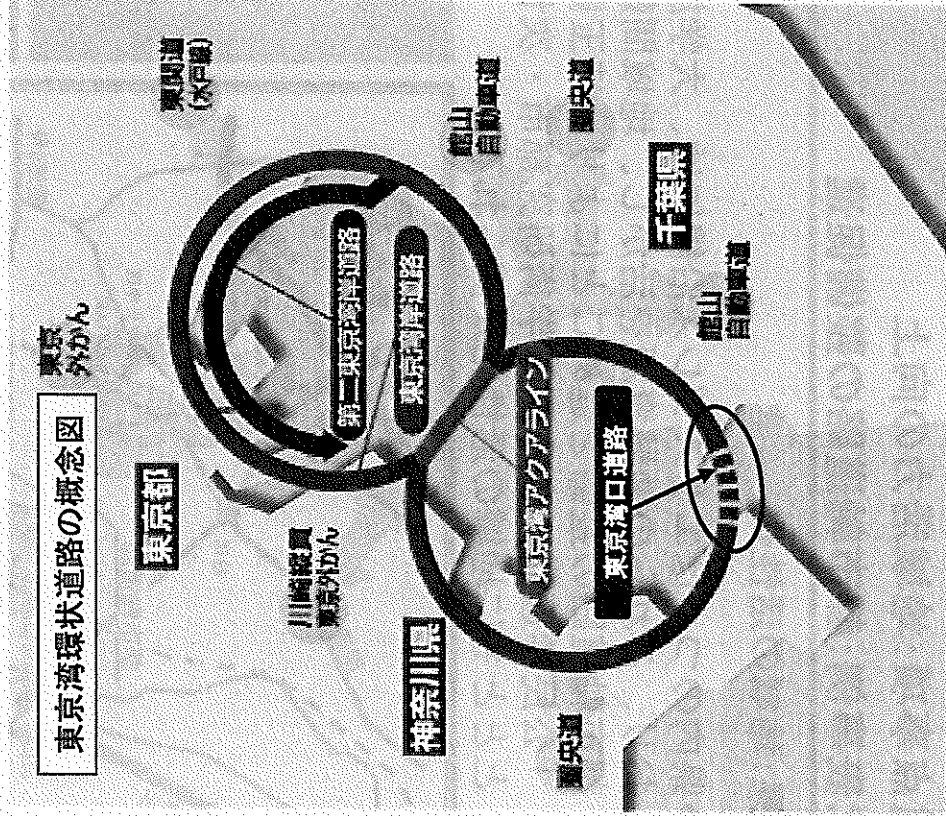


○重点事項：地域活力の向上

○代表事例：東京湾口道路の研究

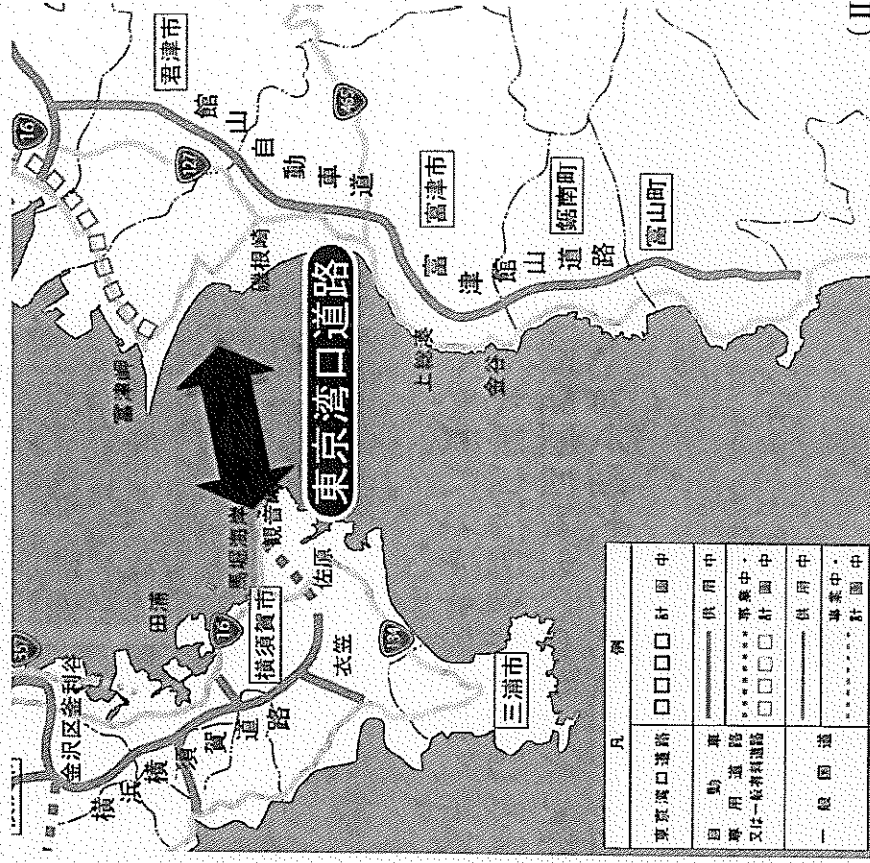
効果1：広域ネットワークの強化

- ◆三浦・房総の両半島を直接結ぶことにより、それぞれの半島性の解消はもとより両地域の交流が進み、地域の活性化が期待される。



効果2：交通渋滞の緩和

- ◆東京湾環状道路網の形成をはじめ、首都圏中央連絡自動車道や東関東自動車道等、関連する幹線道路と一体となって首都圏の諸機能を効果的に連携・強化するとともに、都心部の交通渋滞緩和等が期待される。

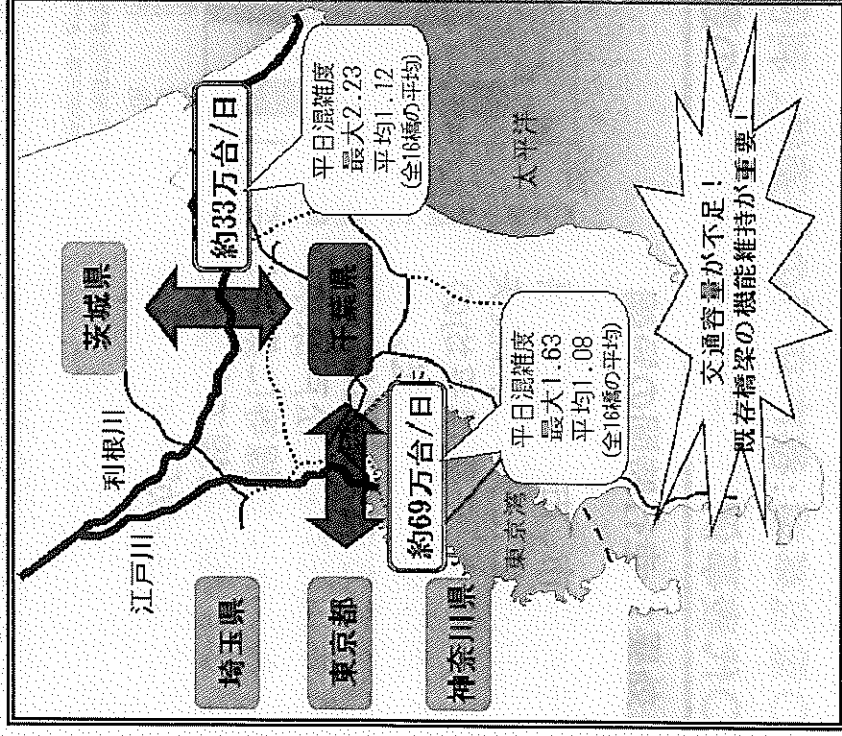


○重点事項:地域活力の向上

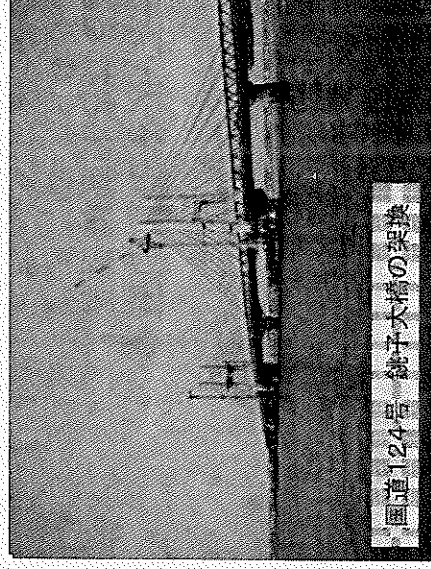
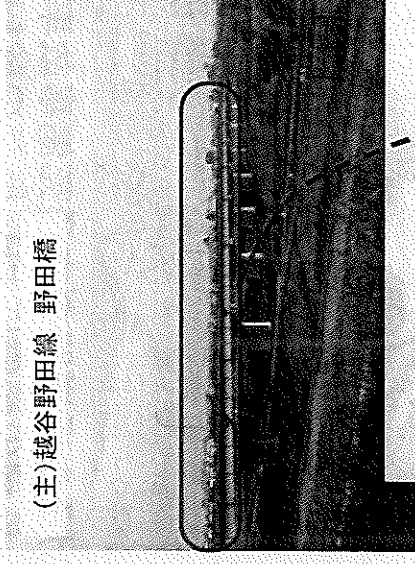
○代表事例:県境に架かる橋梁の強化

効果:広域ネットワークの強化、地域の活性化

- ◆千葉県は、四方を海と川に囲まれ、隣接する都県とは橋梁で繋がっている。
西側（埼玉・東京・神奈川）とは約69万台／日、北側（茨城）とは約33万台／日の自動車交通量があり、平日混雑度は西側で最大1.63、北側で最大2.23と交通混雑が日常化している。
銚子大橋の架換、新規橋梁の事業化などにより、隣接都県との広域的なネットワークが強化されるとともに、地域住民の利便性向上の観点からも重要である。



(主)越谷野田線 野田橋

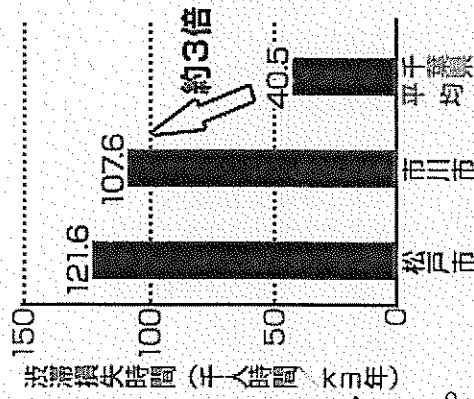


○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：東京外かく環状道路の整備促進

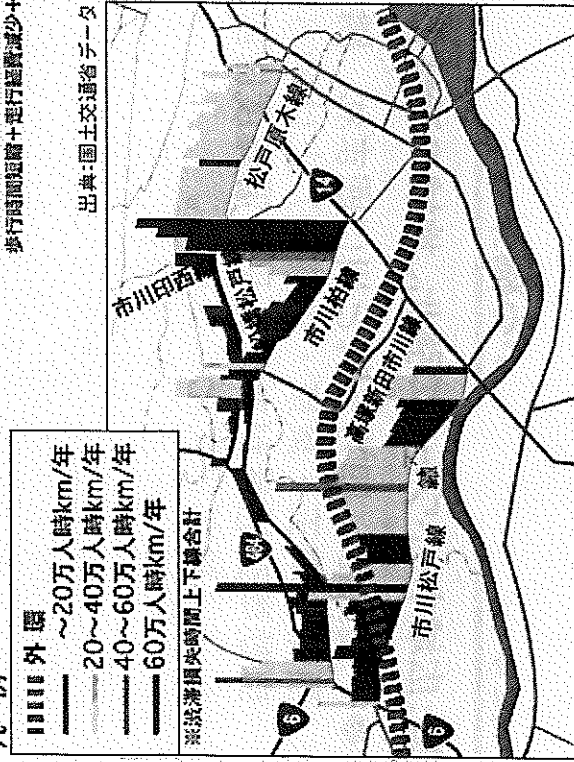
効果1: 走行時間の短縮

- ◆松戸市、市川市の道路
1km当たりの渋滞損失
時間は、千葉県平均の
約3倍となっている。
南北方向の交通は、
市川松戸線、松戸原木
線、市川柏線等に集中し、
いずれの路線でも著しい
交通渋滞が発生している。



凡例

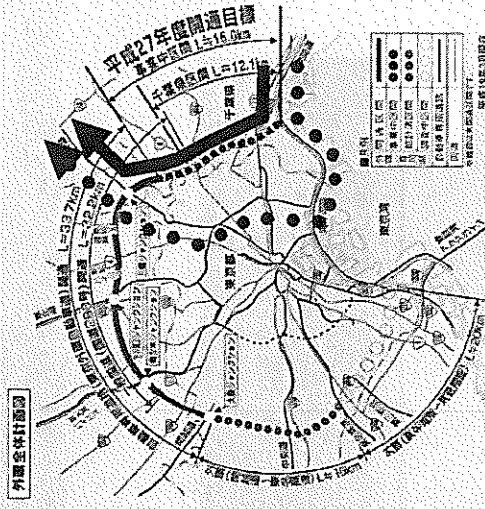
今度招請の交士は、数種の手製十種、紙製十種、
二



効果2: 高速道路ネットワークへの連絡強化

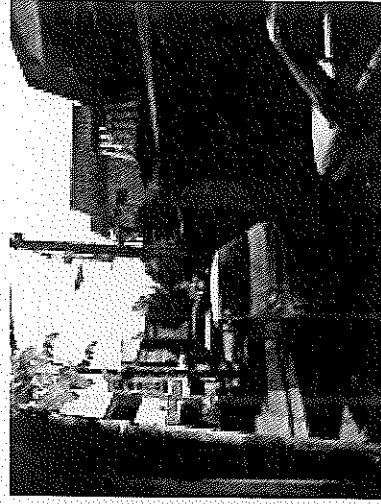
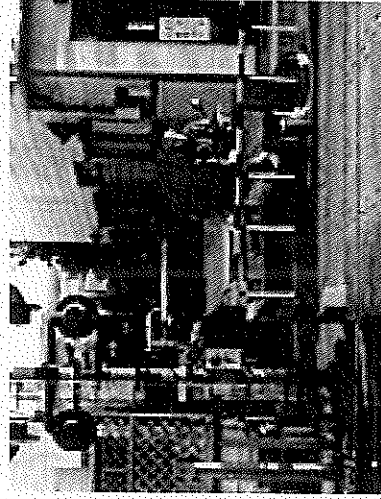
- ◆高速道路ネットワークへの
 連絡が強化される。

例：湾岸道路から常磐道まで
現在 40分 → 15分



効果3:安全性の向上

- ◆松戸市、市川市における生活道路の交通死傷事故率は、県内平均値の約3倍。外環の整備により、既存の幹線道路の混雑を避けて生活道路に入り込む交通が減少し、安全向上、環境の改善が図られる。

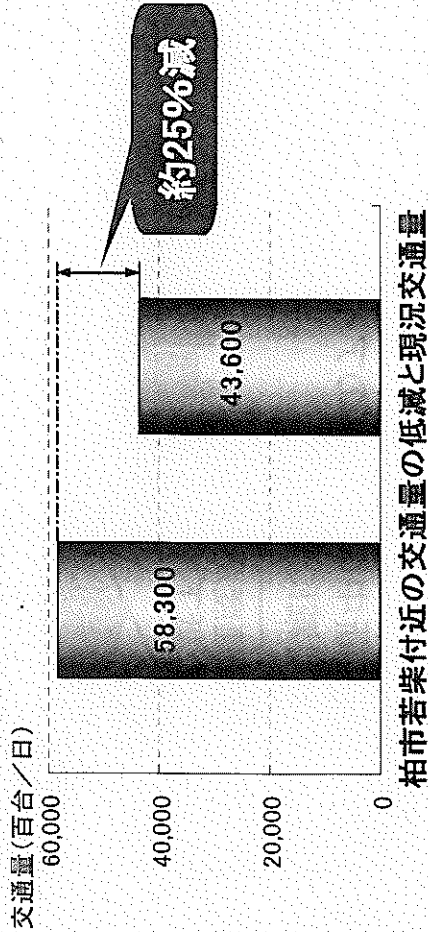


○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：千葉柏道路の事業化

効果1: 広域的な渋滞の緩和

- ◆国道16号(野田市～八千代市)の渋滞区間を大きく迂回することから、広域での渋滞・混雑の緩和が期待される。特に、国道6号と16号が交差する呼塚交差点を中心とした区間の交通量は、概ね25%程度の減少が見込まれる。



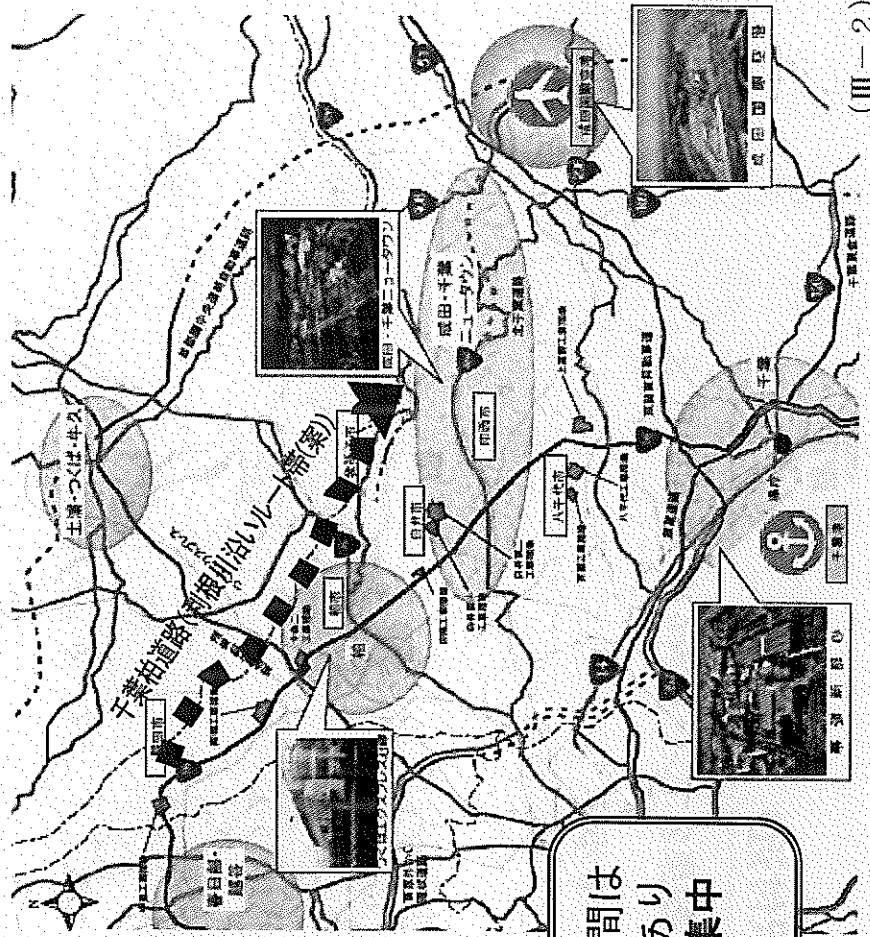
CHURCH



千葉県の渋滞損失時間は
全国ワースト7位であり
約7割が県北西部に集中
している。

効果2:地域の活性化

- ◆広域的な道路ネットワークが築かれることにより、茨城方面、千葉ニュータウン、成田方面等との連携が強化され、地域間の交流促進、及び地域の活性化に寄与する。



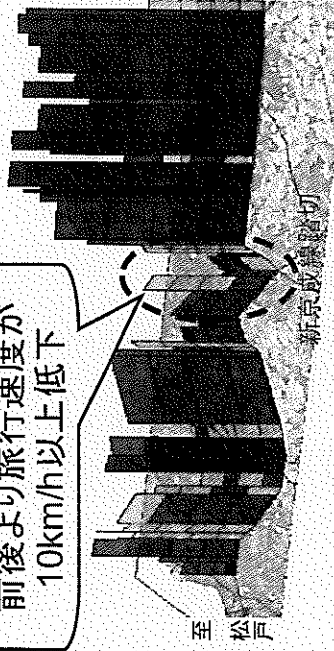
○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：連続立体交差事業（新京成線 新鎌ヶ谷駅付近）

効果1：踏切遮断による交通渋滞の解消

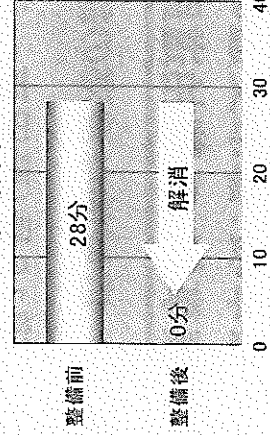
- ◆朝夕の通勤時間帯の踏切遮断時間は約28分
渋滞も最大で780m発生するなど
慢性的な渋滞の原因となっているが
踏切を除却することで交通渋滞が解消される。
また、踏切遮断中の自動車のアイドリングによる
Co2の排出削減に繋がる。

前後より旅行速度が
10km/h以上低下

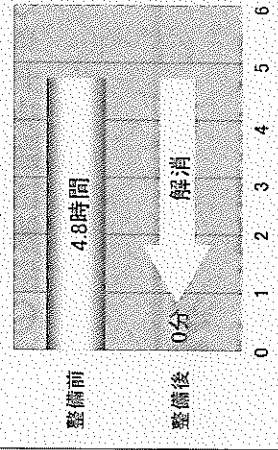


国道464号下り（平成18年11～12月）

踏切遮断時間（10箇所平均）
（ピーク時1時間あたり）

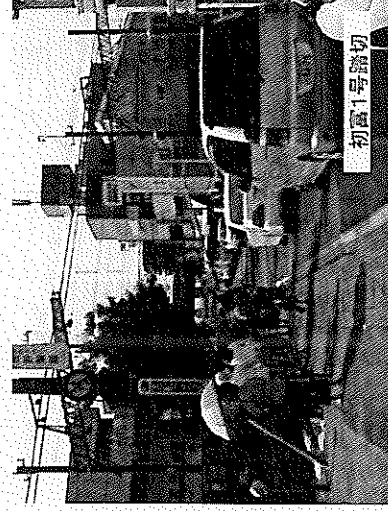


踏切遮断時間（10箇所平均）
（1日あたり）

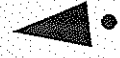


効果2：歩行者等の安全性の向上

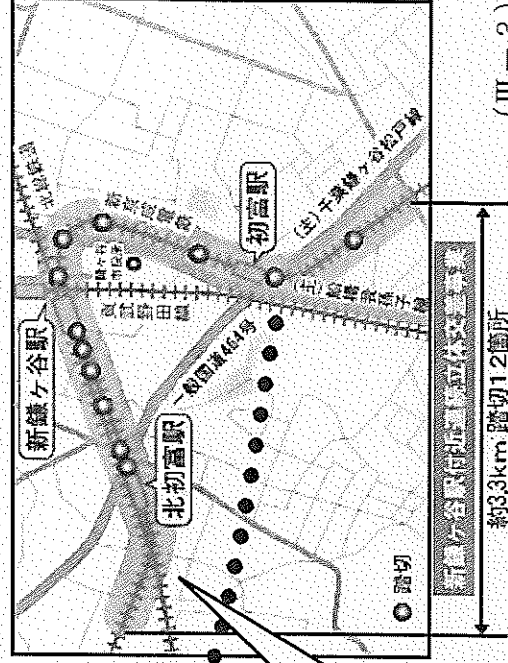
- ◆歩道のない踏切や前後よりも幅員が狭い踏切を除却することにより歩行者等の安全性の向上に繋がる。



142件※の事故が発生しており、
そのうち、死傷事故が
3件発生している。
（※H15～H19における
全踏切の物損、負傷、
死傷事故の合計）



連続立体交差事業により交通渋滞や事故の原因となっている12箇所の踏切を一度に除却できる。



○重点事項:都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例:単独立体交差事業(市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線)

効果1:踏切遮断による交通渋滞の解消

- ◆本踏切は、1日あたりの遮断時間が約7時間20分のポトルネック踏切※であり、アンダーパスの設置により交通渋滞が解消するとともに、平均走行速度の大幅な改善を図る。

※ ポトルネック踏切とは、1日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切
踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間

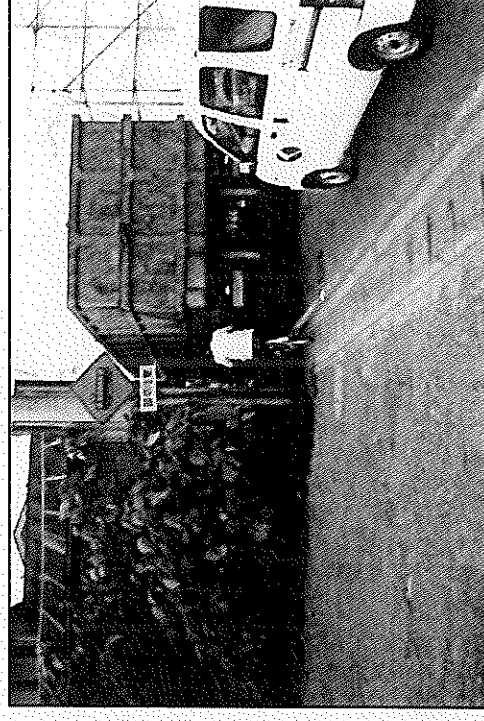
○渋滞ピーク時の

平均走行速度10.8km/h



効果2:安全性の向上

- ◆街路の拡幅により、自歩道と車道を分離し、歩行者や自転車通行者の安全な通行を確保する。



効果3:防災機能の向上

- ◆道路幅員を12m以上とすることで、火災時の延焼を防ぎ、建物倒壊から車両の通行を確保して、緊急輸送道路としての機能強化を図る。

○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：街路事業（交通結節点改善事業）

効果：総合的な都市交通の円滑化

◆異なる交通機関を相互に連絡することにより、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスの提供が可能となるとともに、既存ストックの有効活用や交通結節点において高齢化社会に対応したバリアフリー化を推進する。

柏の葉キャンパス駅前では、まちづくりと一体となり、地区の顔として相応しい駅前広場の整備を図る。

JR旭駅では、公共交通機関や沿道商店街を安全で安心して利用できる駅前広場や、歩道及び電線類の地中化などの事業を行い、地域住民の暮らしの向上を図るとともに、駅前地域の都市環境の整備を図る。

また、JR湖北駅北口では、路線バスの乗入れを可能にし、バスから鉄道への乗り換えの利便性・快適性の向上を図る。



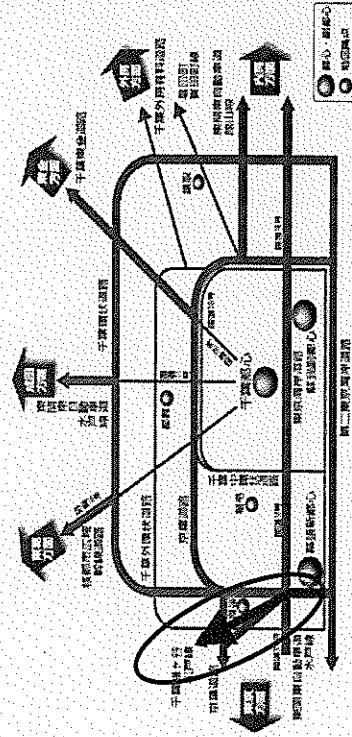
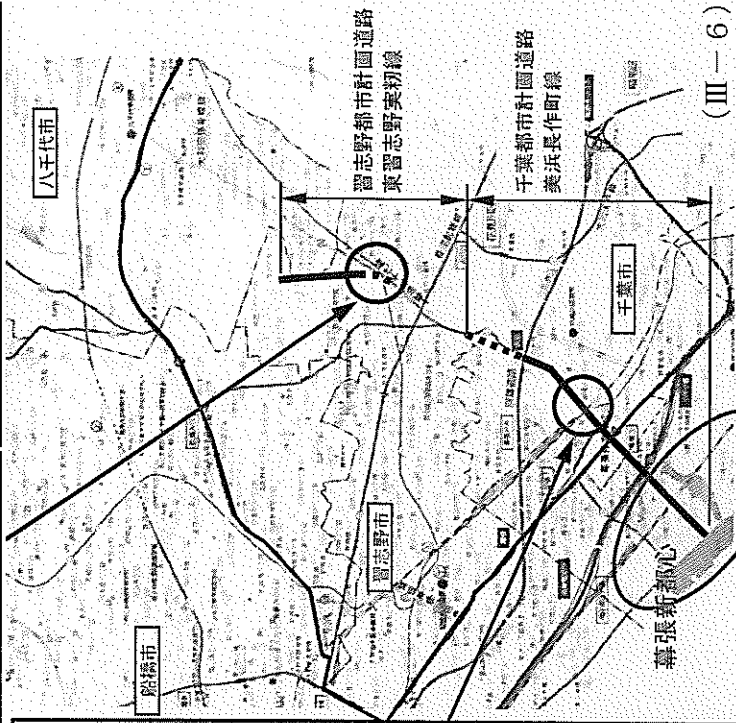
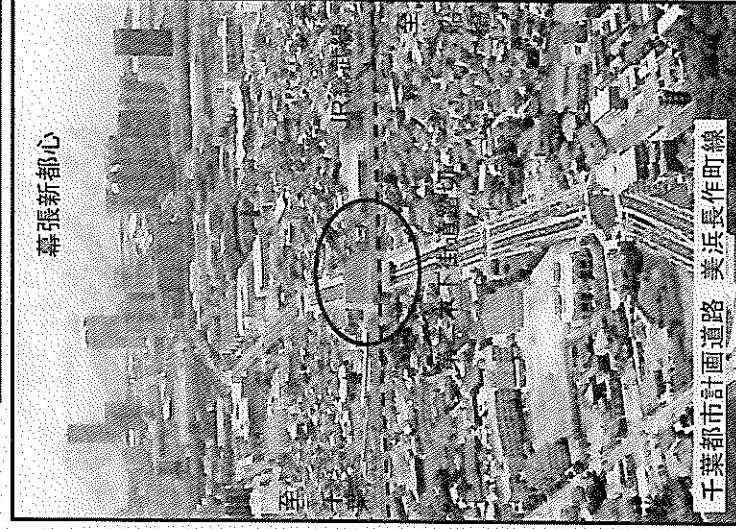
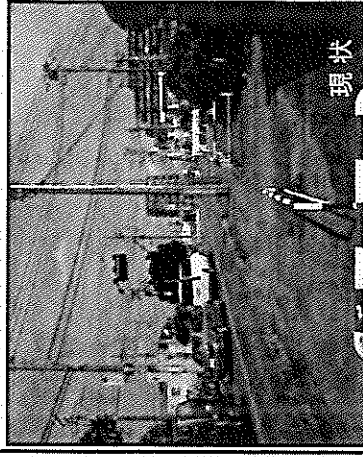
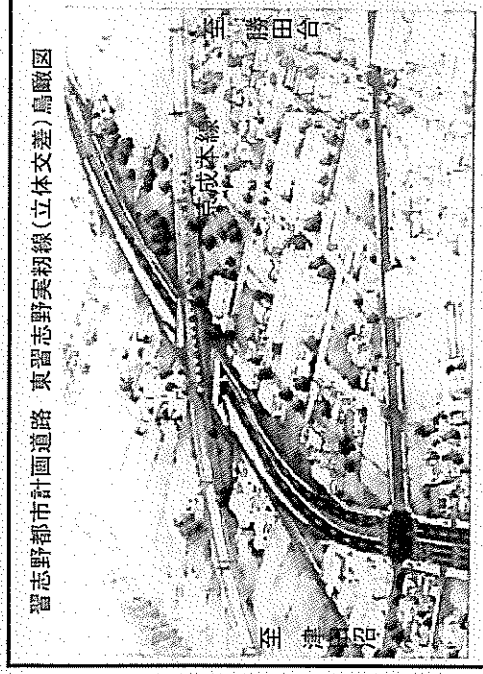
朝の通勤通学状況

○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：千葉市と連携した事業（千葉都市計画道路 美浜長作町線、習志野都市計画道路 東習志野実初線）

効果：総合的な都市交通の円滑化

◆千葉市幕張新都心の臨海部と千葉県内陸部（習志野市、八千代市、船橋市等）との連絡を強化し、交通渋滞の解消及び安全性の向上を図るため、千葉市と県が連携を図りながら、整備を進めており、千葉市において第二木下街道踏切との立体交差化、京成本線との立体交差化を県が整備することで、踏切遮断による交通渋滞の解消、交通の円滑化により周辺道路の渋滞緩和が期待される。

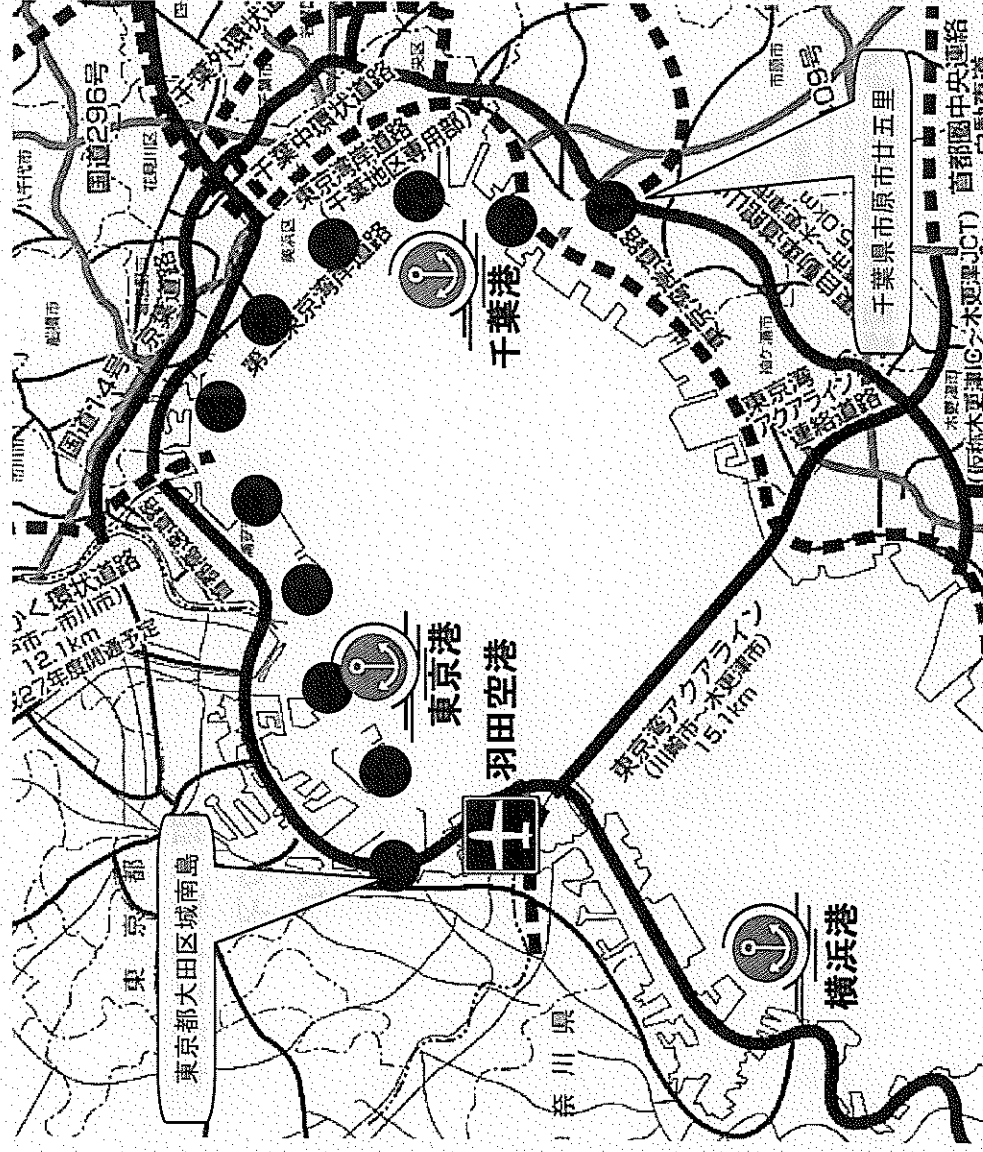


○重点事項：都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例：第二東京湾岸道路の整備方針

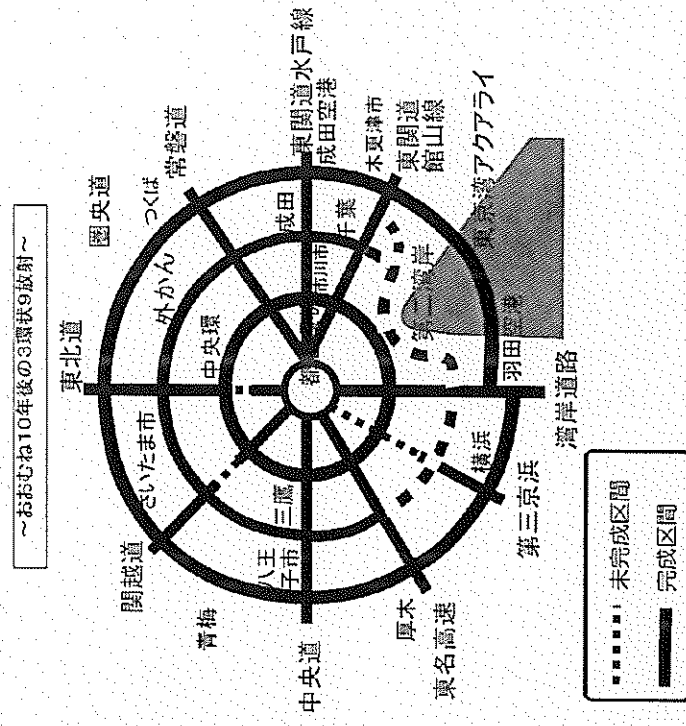
効果1：広域的な渋滞の緩和

◆湾岸部に集中する交通を分散し、渋滞緩和と沿道環境の改善を図る。



効果2：防災機能の強化

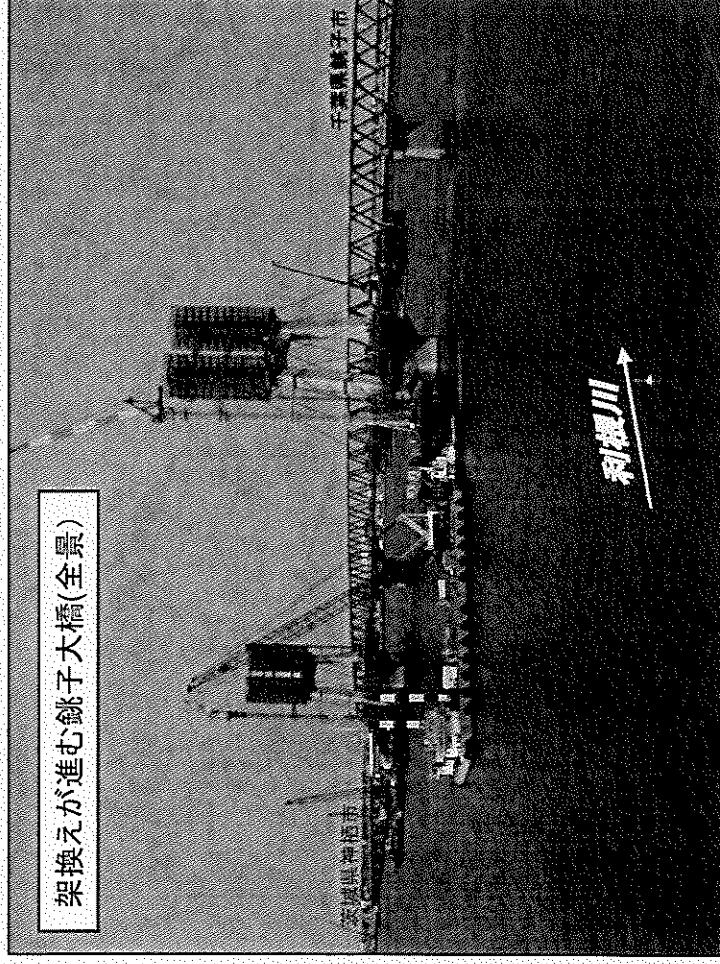
◆高速道路のネットワークの迂回路として効果を発揮し、被災地への緊急物資の輸送を確実にする。



○第二東京湾岸道路は、3環状9放射の一部を構成している道路であるが、概ね10年後の整備スケジュールの中には含まれていない。しかしながら、湾岸地域における慢性的な交通混雑の抜本的な解消を図るために必要な道路である。

○重点事項：大規模な地震、火災に強い国土づくり等

○代表事例：銚子大橋の架換



トラス上横構の断面欠損状況



腐食の進む支承部



効果1：耐震性の向上による防災機能の強化

- ◆国道124号(銚子大橋)は、震災時等における救急搬送や物資輸送等を行う緊急輸送道路(1次路線)に指定されており、千葉県と茨城県双方の防災機能を強化する。

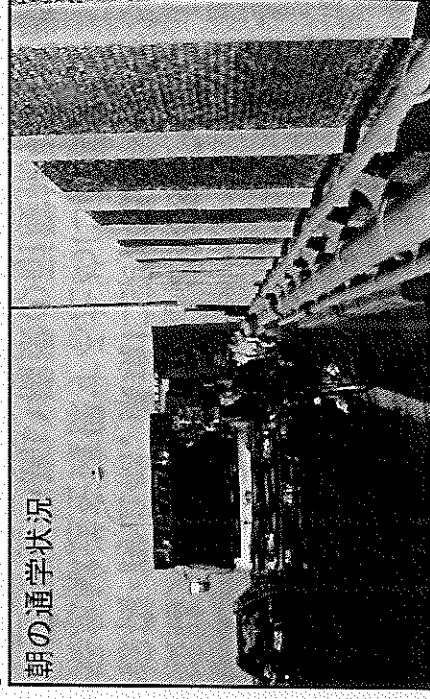
効果2：隣接県との連携強化

- ◆千葉県と茨城県の交流を円滑にし、連携強化を図る。

効果3：道路利用者と地域住民の安全性の確保

- ◆車道の分離による円滑な車両の通行と、快適な歩行空間の創設で歩行者や自転車の安全な通行を確保する。

朝の通学状況

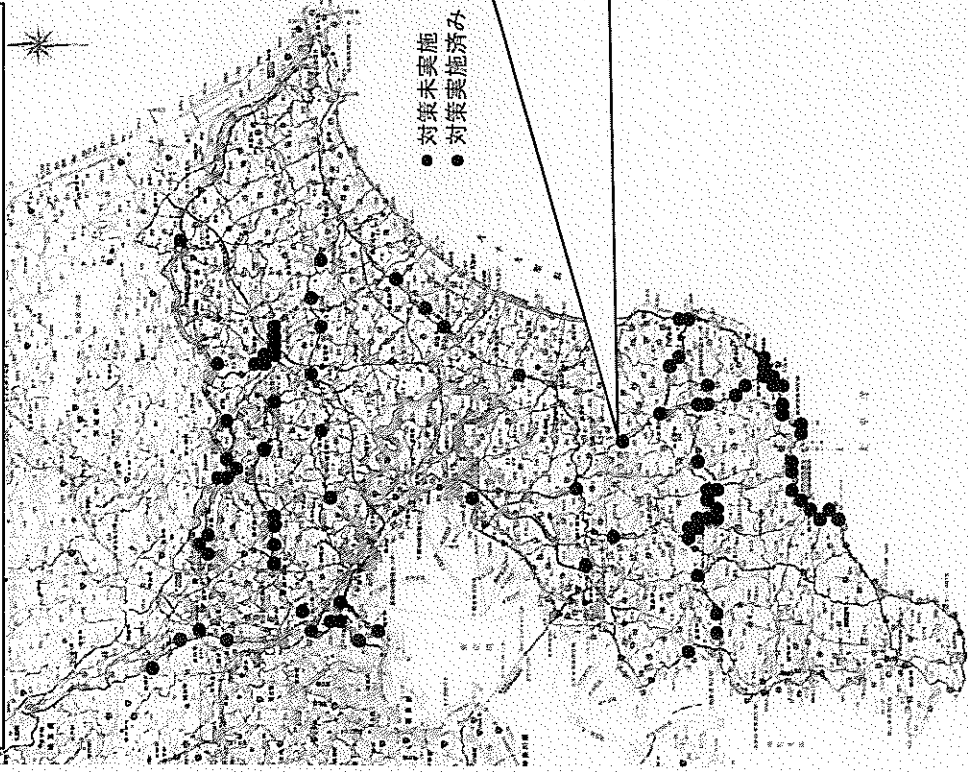


○重点事項：大規模な地震、火災に強い国土づくり等

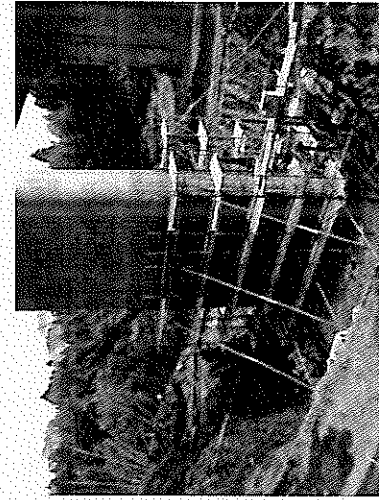
○代表事例：橋梁の耐震補強

効果：防災機能の強化

緊急輸送道路（1次路線）における耐震補強実施状況

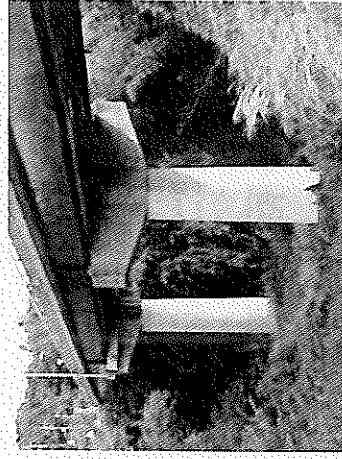


- ◆平成7年の阪神淡路大震災を教訓に、2次被害の危険性のある跨線橋・跨道橋、県境に架かる橋梁、震災時における緊急輸送を確保するために必要な道路の橋梁など、重要度が高い橋梁の耐震補強を実施。



一般国道297号
大多喜橋耐震補強状況

緊急輸送道路（1次路線）に指定される一般国道465号は、県南部の観光・産業振興に寄与する路線である。当該路線上の3橋においては、「橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、耐震補強を実施。



清和大橋 耐震補強完了

跨線橋、緊急輸送道路の橋梁などの重要度が高い橋梁の耐震補強率は、77%（H19年度末）

○重点事項：大規模な地震、火災に強い国土づくり等

○代表事例：災害防除（一般国道465号 外）

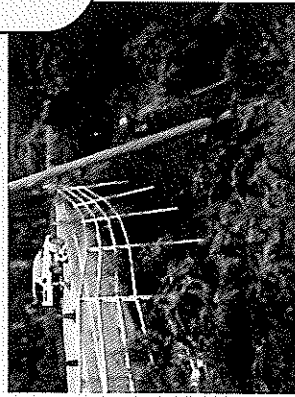
効果：防災機能の強化

◆災害時における輸送路を確保するため、災害時の緊急輸送道路を中心に、落石、崩落等の恐れのある箇所について、防災施設の整備を進めることにより、災害に強い道づくりを進める。

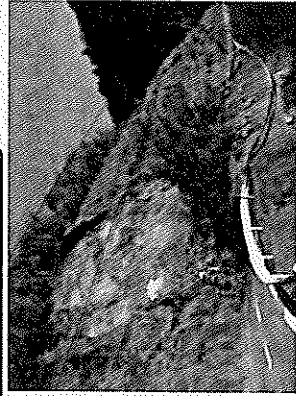
一般国道465号



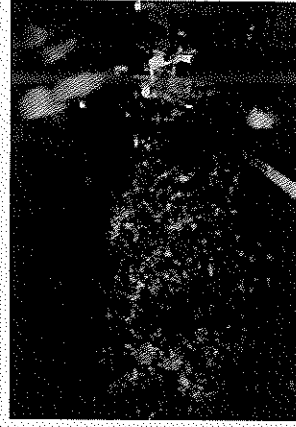
主要地方道 富津館山線



一般県道 上畑湊線



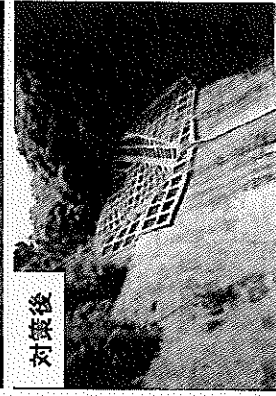
一般国道128号



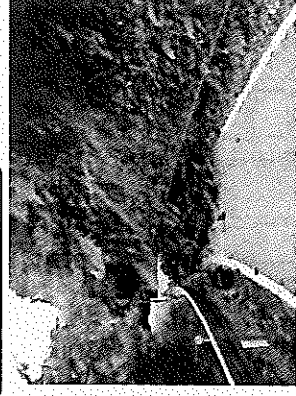
一般国道128号



対策後



一般国道465号



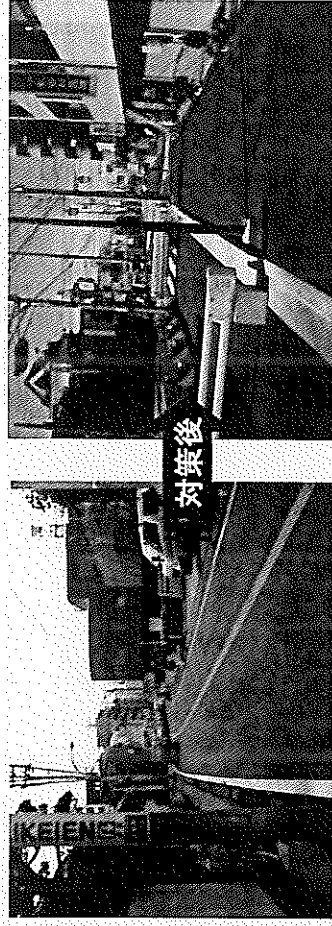
○重点事項:総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

○代表事例:交通安全対策(交差点改良) (主)船橋我孫子線 外

効果:交通事故の削減、歩行者等の安全の確保

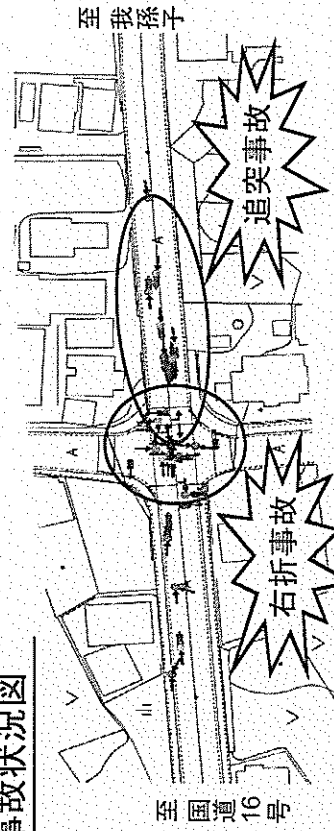
◆千葉県内の交通事故死者数は、全国ワースト4位(H19交通事故死者数:254人)であり、そのうち、65歳以上の高齢者が占める割合が4割以上と最も多くなっており、歩道整備により、高齢者等の歩行者・自転車の交通事故削減に取り組む。
また、交差点内での右折に起因した事故については、右折レーンの設置により、右折事故等を防止することによって、交通安全の向上を図る。

歩道の整備(主要地方道 市川印西線)



交差点内事故対策(主要地方道 船橋我孫子線)

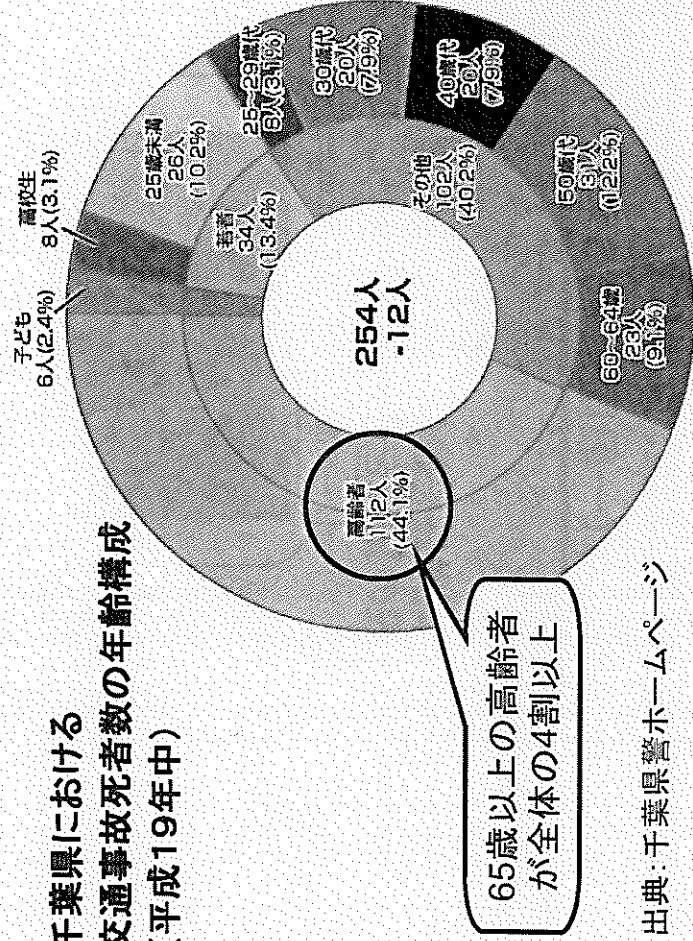
事故状況図



周辺には
小中学校があり
歩道整備が必要

右折レーン
の設置

千葉県における 交通事故死者数の年齢構成 (平成19年中)



65歳以上の高齢者
が全体の4割以上

出典:千葉県警ホームページ

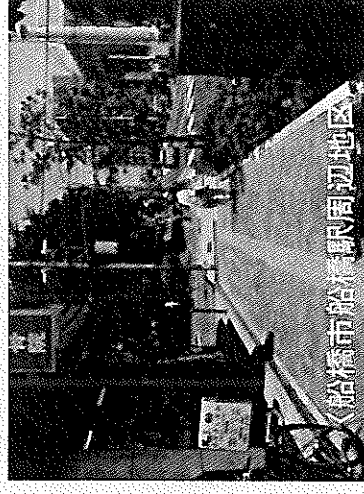
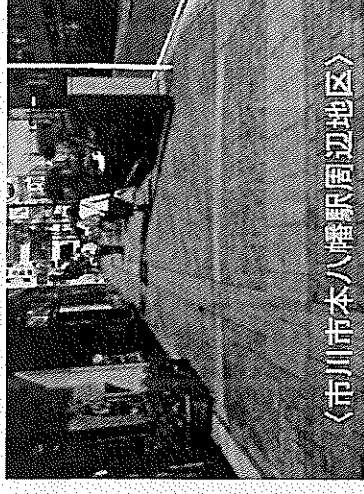
○重点事項：少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成
○代表事例：交通安全対策（バリアフリー）（一）西浦安停車場線 浦安市美浜

効果：誰もが安全、快適に利用できる歩行空間の確保

- ◆JR京葉線新浦安駅と第3次救急医療施設を結ぶルートであり、付近にはリゾートホテルや多くのマンションが立ち並び、小中学校の通学路にも指定されている。
- 1日に約1万人の歩行者と約1.4万人の自転車が利用し、交通バリアフリー法に基づく特定経路に指定されるなど、地域のニーズが高い。
- 段差解消や点字ブロックの設置により、誰もが安全、快適に利用できる歩行空間の確保が図られる。



千葉県の高齢化率は
H7には10.9%であったが、
H19では18.3%まで増加



○重点事項：良好な景観の形成

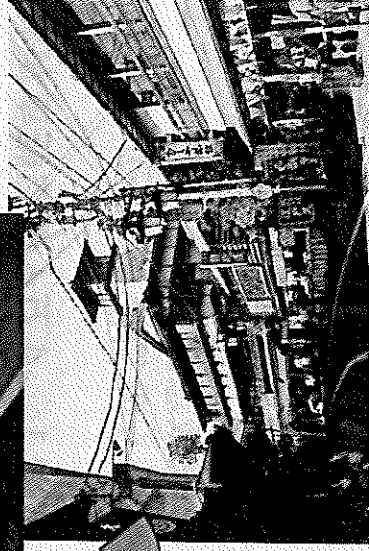
○代表事例：無電柱化事業（成田市・香取市）

効果1：観光振興

- ◆無電柱化により、沿道の都市景観や都市防災機能の向上を図る。さらに、歴史のある街並みを復活・保全し、地域の観光を活性化する。



整備後



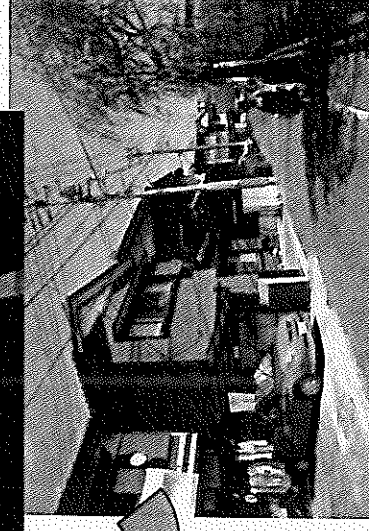
千葉県は無電柱化率は
6.8%（市街地の幹線道路）
全国平均11.8%を
下回っている。（H18年度）

効果2：安全性の向上

- ◆路上障害物をなくすことにより、歩行者の快適な歩行空間を創設する。



整備前

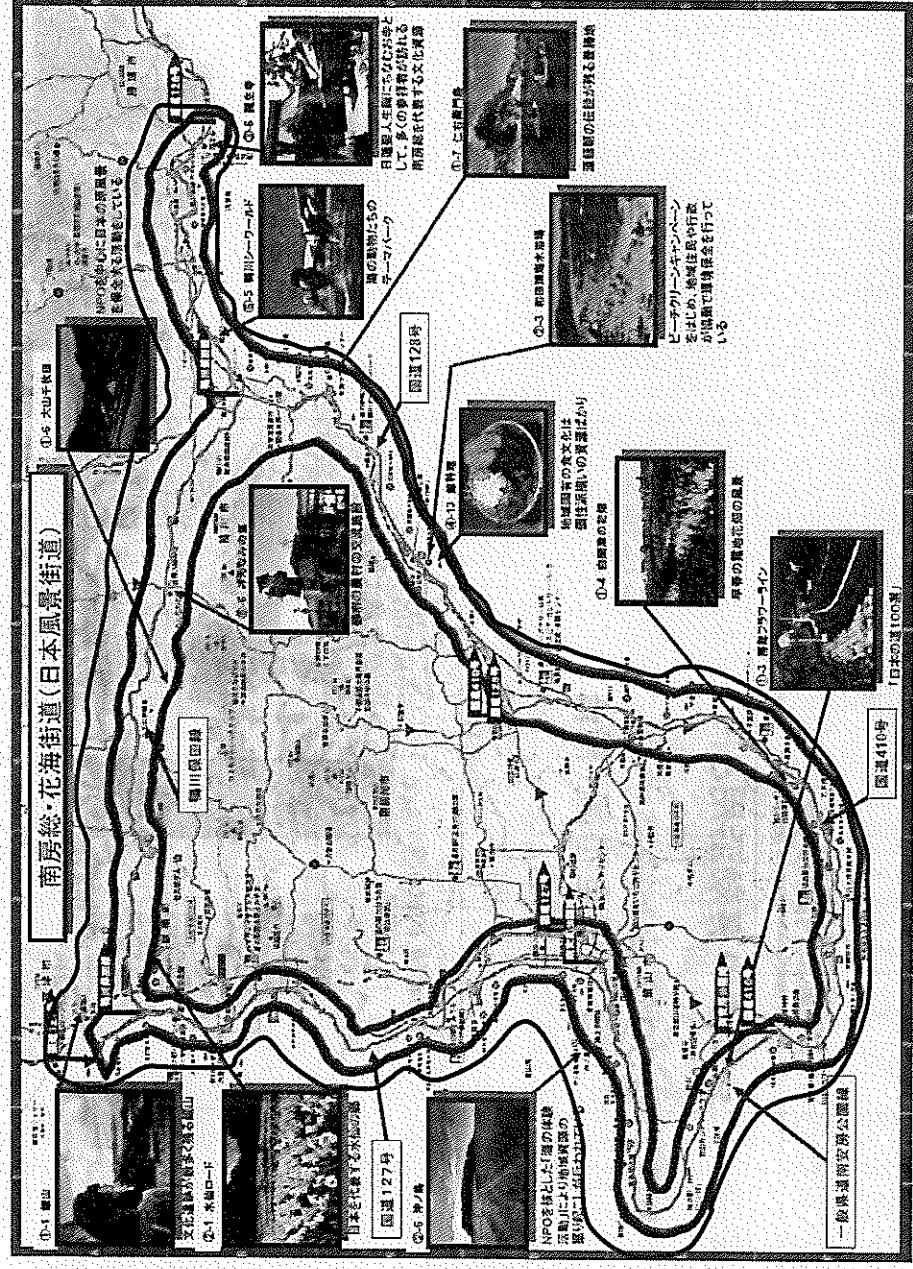


○重点事項：良好な景観の形成

○代表事例：日本風景街道の推進

効果：地域の景観(原風景)の保全、観光の振興

- ◆南房総地域3市1町におけるNPO、企業、学校、行政等の広域連携による南房総地域の豊富な地域資源を活かした新たな旅行形態(ニューツーリズム)の創出による観光振興、地域活性化を図り、また、地域の恵まれた景観(原風景)を次世代に伝えていくための保全活動を推進していく。



◆風景街道の範囲

国道127号、国道410号、国道128号、

(一) 南房総公園線、(主) 鴨川保田線を
中心とした千葉県安房郡鋸南町、館山市、
南房総市、鴨川市のエリア

◆地域資源

- 景観資源：鋸山、大山千枚田など
- 自然資源：水仙ロード、花嫁街道など
- 歴史資源：安房神社、誕生寺、高家神社など
- 文化資源：やわたんまち、花火大会など
- 体験・交流資源：里海体験、里山体験など
- 施設・情報資源：道の駅、菱川師宣記念館など

地域（地域住民、地元企業、地元事業者、自治体等）

- ◆地域のストーリーを持ち広く発信できる
- ◆地域を活性化させる
- ◆地域を活性化させる
- ◆地域を活性化させる
- ◆地域を活性化させる

迎える地域

人の交流を支えるみちへ
地域と呼吸し合うみちへ

訪れる人

- ◆観光客、家族、友人、恋人、子ども
- ◆観光客、家族、友人、恋人、子ども
- ◆観光客、家族、友人、恋人、子ども
- ◆観光客、家族、友人、恋人、子ども

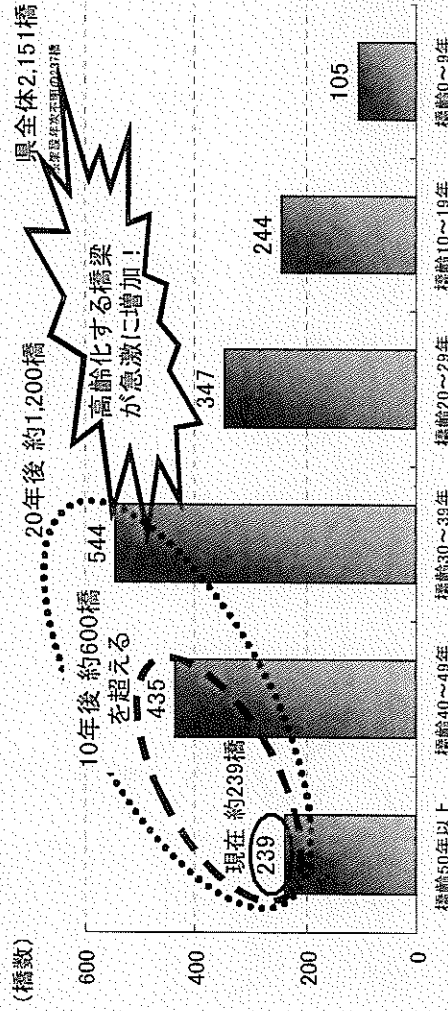
道路管理者(国・自治体等)

- ◆道路と景観が一体となった街づくり
- ◆道路の安全・安心・快適性の向上
- ◆道路の安全・安心・快適性の向上

○重点事項：計画的・効率的な維持管理や更新の推進 ○代表事例：道路橋の長寿命化

効果：社会資本の有効活用とトータルコストの縮減

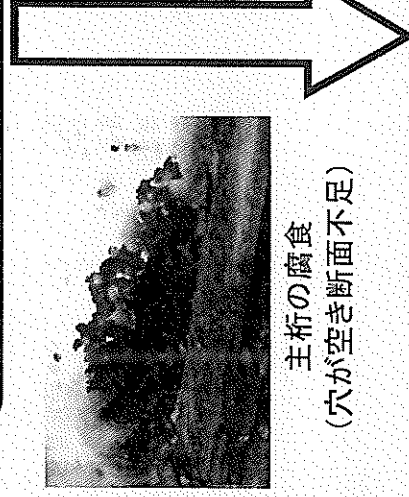
◆建設後50年以上経過する高齢化した橋梁は今後急速に増加し、補修及び架替え費用の集中が懸念される。計画的な予防保全措置(補修工事)を行うことで、橋梁の長寿命化を図り、社会資本の有効活用とトータルコストの縮減を図る。



(今まで)

対症療法的な対応

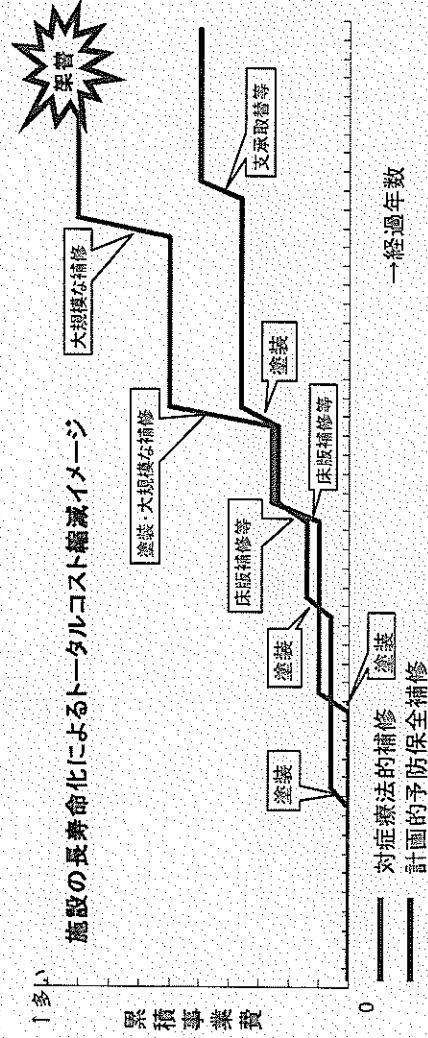
- ・大規模な補修 ・甚大な損傷を原因とする架替



(これから)

計画的な予防保全の実施

- ・施設の延命化によるトータルコスト縮減
- ・計画的な修繕による工事費の平準化



○重点事項：計画的・効率的な維持管理や更新の推進

○代表事例：アダプト制度の推進

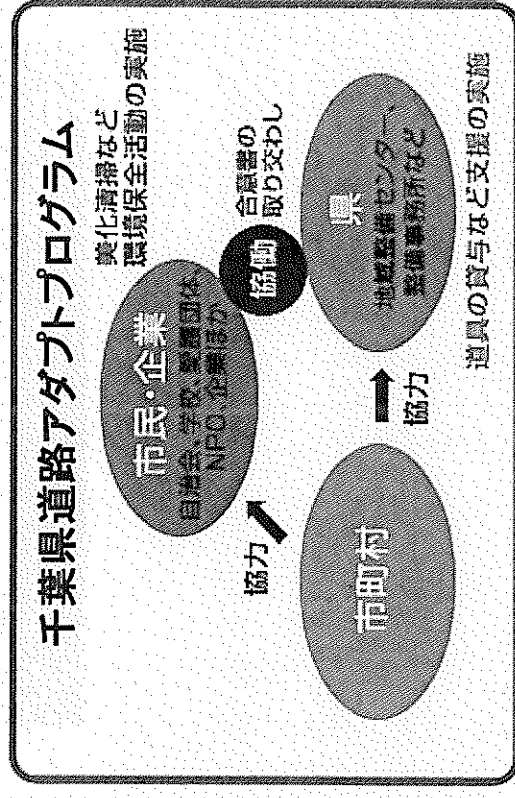
効果：多様な主体の連携強化

◆アダプトプログラムとは、道路や河川・公園等、一定区間の公共の場所において市民団体や企業が愛情と責任をもって、美化活動（清掃）を行い、行政がこれを支援する制度である。県内では、平成20年10月現在、10団体と協定を結び、県と協働・連携して安全で地域にふさわしい快適な道路環境づくりを進めている。



【国道295号での植栽状況】

房総フラワーライン



除草や植栽管理



美化作業

