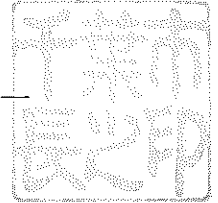


20千建道計第325号
平成20年10月24日

国土交通省 道路局長
金井 道夫 様

千葉市長 鶴岡 啓一



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日付国道企第37号にて依頼のあった標記件について、
別紙のとおり回答いたします。

担当 千葉市 建設局 道路部 道路計画課
企画班 佐藤、谷口
TEL 043-245-5339
FAX 043-245-5571

- (1) 首都圏の拠点都市として、また、県都として、魅力と活力を維持・向上し、安全・安心に暮らせる環境を形成するためには、引き続き道路の整備・管理は重要であり、それに必要な財源の確保が必要不可欠である。
- (2) 道路の整備・管理にあたって、地域のニーズに合わせた柔軟・弾力的な対応が可能となるような財源の配分や整備の基準等が必要である。
- (3) 国道の権限移譲にあたっては、個別路線毎に十分な協議期間を取るとともに、移譲に伴う問題点を解消するため十分配慮されたい。また、移譲と合わせて、財源配分や直轄負担金の見直しを行われたい。
- (4) 高速道路の料金引き下げについては、全国の路線網を形成する京葉道路や千葉東金道路などの一般有料道路も対象とし、不公平感の解消や交通分散による渋滞対策を推進されたい。

○現状

千葉都心及び臨海部の幕張新都心、蘇我副都心に、行政・商業・業務などの高次な都市機能が集積しており、京葉道路や一般国道などの規格の高い道路でこれらを支えている構造となっているが、道路ネットワークなどが脆弱であるため、その都市機能が十分発揮されていない。また、交差点における渋滞が日常的に発生するとともに、歩行者や自転車のための安全な空間のない道路も多く、平成19年死傷者交通事故件数は、千葉県が全国ワースト9位、本市は5,130件と県内でワースト1位であり、自転車関連事故も急増している。

さらに、バスの走行環境が悪化し、利用が減少傾向にあり、減便や維持困難な路線が発生している。

○課題

①京葉道路、国道14号、357号などの湾岸部を主体とする交通量が平日、休日とも多く、交通渋滞が激しいため3都心の連携が不十分である。

②(主) 千葉大網線、国道51号、国道16号など千葉都心地区周辺での混雑度が高く、市内の朝夕の平均旅行速度が低い。

③交差点改良等の渋滞対策、歩道整備などの事故対策、生活幹線道路の整備などの市民要望が強いが、財源の不足、用地買収の困難などにより十分な対応がとれていない。

④今後、急速に高齢化が進むと予測されており、自動車を過度に頼らずに移動できるよう、公共交通の利便性の向上、乗り継ぎの円滑化が必要。

今後の道路行政についての意見・提案

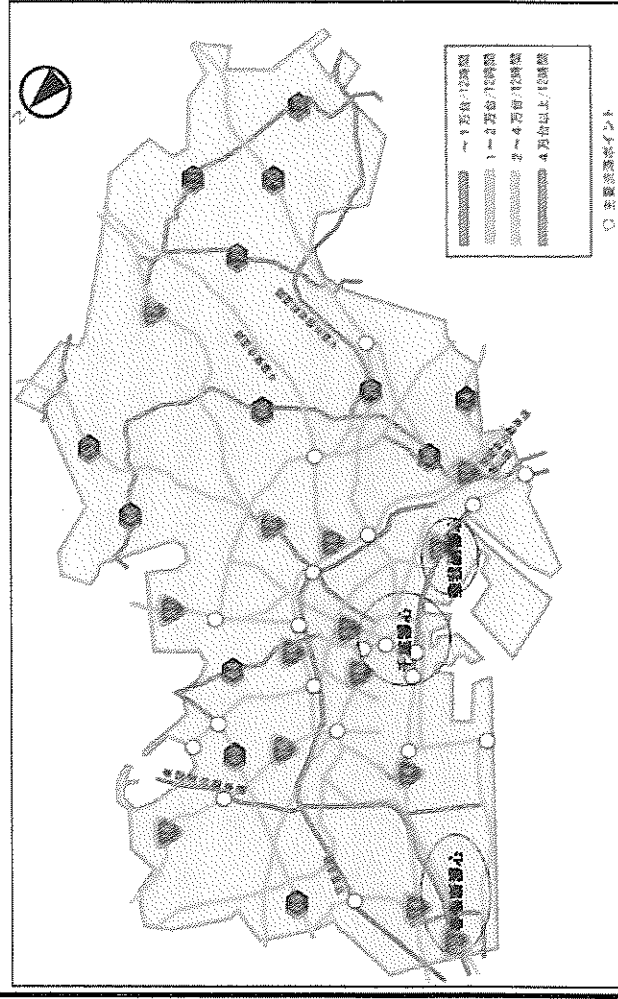
②-1 地域の現状と抱える課題（2/2）

様式②

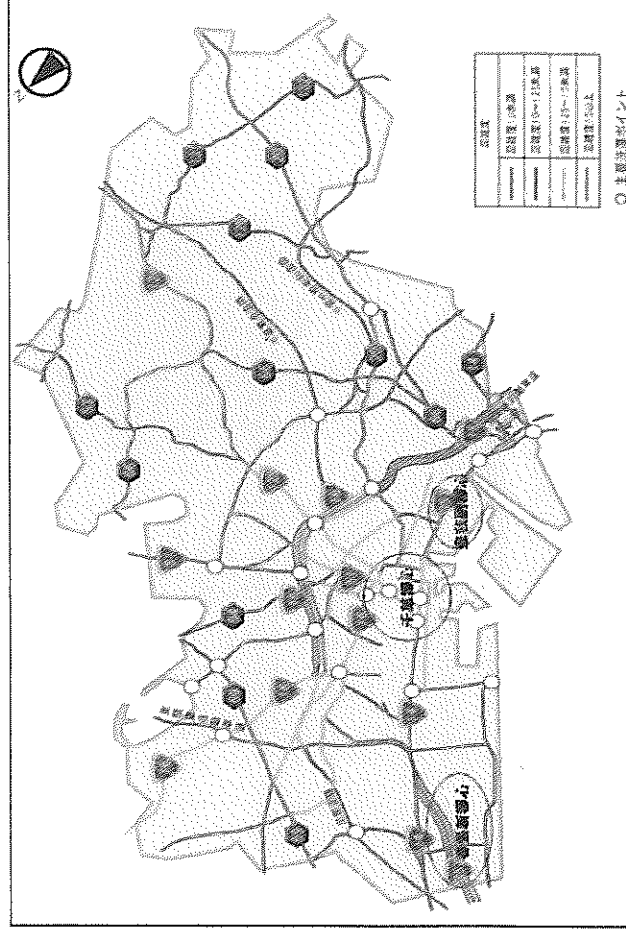
千葉県千葉市

○参考図

【道路の自動車交通量（H17道路交通センサス）】



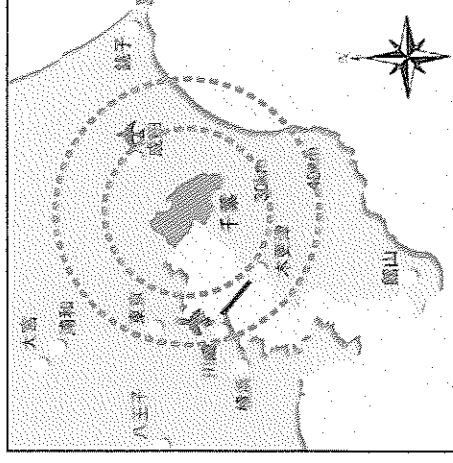
【道路の混雑状況（H17道路交通センサス）】



(1) 位置及び沿革

①位置

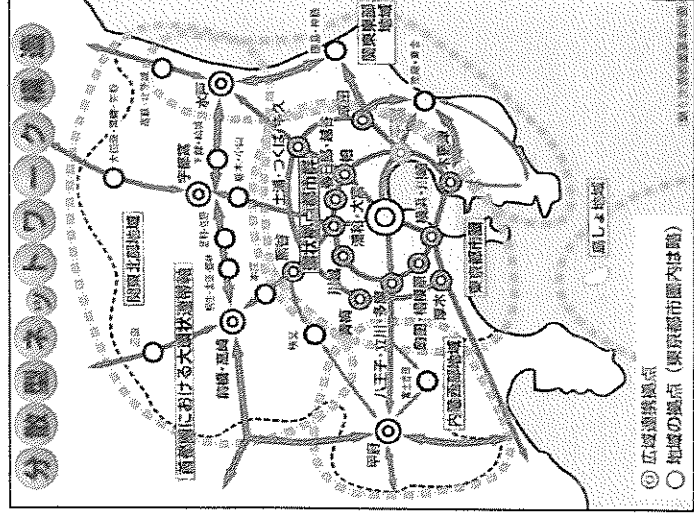
本市は東京湾の北東部の海に面し、千葉県のほぼ中央部、東京から約40km東に位置し、成田空港から約30km、また、東京湾アクアラインの接岸地である木更津市からも約30kmの距離にある。



②沿革

本市は、遠浅の海岸線を活用した公有水面埋立事業による埋立地への川崎製鉄（現JFEスチール）の進出、続く東京電力千葉火力発電所の操業など、臨海部を中心に工業集積（千葉臨海工業地帯）が進むとともに、工場進出による人口増大や首都圏のベッドタウンとして、旧公団等が大規模団地の造成を行い、周辺町村との合併を経て、現在の市域が概成された。

また、本市に面する千葉港（特定重要港湾）も、埋立や企業誘致とともに発展し、現在、全国2位の貨物取扱量を誇る工業港に成長した。



(2) 将来都市構造

① 拠点

首都圏における広域連携拠点となる業務核都市として役割を充分に発揮しながら、行政、商業、業務、就業、文化など県都としての中枢的な役割を果たすため、千葉都心と幕張新都心の整備、蘇我副都心の育成・整備を図る。また、主要な鉄道駅周辺で商業施設が集積する生活拠点の育成・整備や、本市の産業拠点の維持・整備を図る。

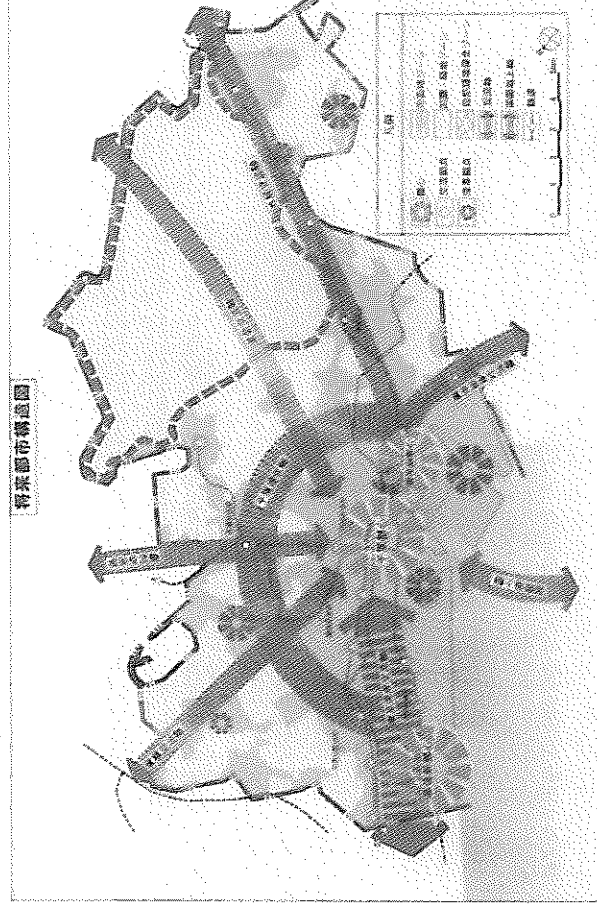
② ゾーン

将来に向けて持続的な成長が可能な都市とするため、市街地ゾーン、田園・緑地ゾーン、自然環境保全ゾーンの3つのゾーンに基づいて、都市的土地利用をできるだけ集約し、コンパクトな広がりとしながら、自然や農業等の土地利用とのバランスのとれた土地利用を図る。

③ 軸

広域都市間や市内各拠点間での連携・交流を図る上での根幹をなすとともに、千葉都心、幕張新都心、蘇我副都心などの拠点を連携し育成を図るための交通網として、環状・放射の交流軸を形成する。

将来都市構造図



(3) 道路整備の目標

将来都市構造の具現化と市民生活の課題解消を目指し、「まちの魅力と活力を支える道づくりの推進」と「安全に安心して暮らせるまちを支える道づくりの推進」を目標に道路整備を進める。

【重点的施策】

- ①地域の活力を支える道路の整備推進 (広域・都市内ネットワークの充実)
- ②市民生活に密着した道路の整備推進 (道路渋滞の解消・交通安全の向上
・道路のバリアフリー化)
- ③公共交通を支える道路等の整備推進 (災害への対応)
- ④災害に強い道路等の整備推進

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）（1/3）

様式④

千葉県千葉市

○重点事項	○取組みの概要	○期待する効果や評価等	○その他
1. 地域の活力を支える道路の整備推進	湾岸軸強化・臨海部と内陸部の連絡強化 ①地域高規格道路の整備 ・新港横戸町線、塩田町・菅田町線、 ②国道の改良 ・一般国道357号千葉地区改良 ③環状道路整備 ・磯辺茂呂町線	3都心などの連携強化に寄与する規格の高い道路整備や、渋滞の激しい中心市街地の交通分散を目的とした道路ネットワークの強化を図る。	
2. 市民生活に密着した道路の整備推進	①交差点改良事業 ・海浜橋交差点改良 ②歩道などのバリアフリー化事業 ・エレベーター整備 ③自転車走行空間の重点整備・駐輪場整備 ・自転車通行環境に関するモデル地区整備（JR検見川浜駅周辺地区） ・千葉駅前地下駐輪場整備、 ④生活道路の改良	市民要望の強い事項について、効果発現の早い既存の道路ストックを活用するなど、費用対効果を高め、市民生活の向上を図る。	
3. 公共交通を支える道路等の整備推進	①千葉都市モノレール延伸 ②駅前広場整備 （菅田駅前線、千葉駅西口再開発、東幕張土地区画整理） ③幹線的バス路線道路の走行環境の改善	超高齢社会・地球環境問題への対応・コンパクトな土地利用への誘導が図られる。 「千葉市総合交通ビジョン」に基づき、公共交通を中心とした交通ネットワークの形成や交通結節機能の向上を図る。	

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）（2/3）

様式④
千葉県千葉市

○重点事項	○取組みの概要	○期待する効果や評価等	○その他
4. 災害に強い道路等の整備推進	①橋梁の耐震・補修対策 ・耐震対策必要橋梁139橋のうち約5割が未対策であり、耐震対策を推進するとともに、橋梁長寿命化修繕計画を策定し、一体的に耐震・補修を行う。 ②電線共同溝整備 ・電線類地中化全体計画404kmのうち約7割が未整備であり、バリアフリー計画路線を重点的に地中化を推進する。	大規模災害発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な災害復旧活動を可能にする。 ・人口急増時に建設した多くの橋梁が、今後、耐用年数を迎えることとなるので、改修のピークの平準化を図る。 ・地震などの災害時におけるライフラインの信頼性を飛躍的に向上させる。	

今後の道路行政についての意見・提案（参考：過去の整備事例）

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）（3/3）

様式④

千葉県千葉市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市交通の快適性・ 利便性の向上	国道126号椿森陸橋交差点改良 事業期間：平成15年度～平成19年度 事業費：25.2億円	椿森陸橋交差点において発生していた渋滞の緩和及び歩行者の安全性向上を図る。 渋滞長 580m → 0m 通過時間 11分 → 1分	○その他
都市交通の快適性・ 利便性の向上	(都) 美浜長作町線の整備 【ボトルネック踏切の除却】 事業期間：昭和55年度～平成19年度 事業費：124.9億円	立体交差事業により、2つのボトルネック踏切を除却したことにより、脆弱であった内陸部と臨海部の地域連携やICアクセスなどが強化され、快適性、利便性の向上を図る。 ①渋滞の解消、通過時間の短縮。 ②ICアクセス強化。 ③地域連携強化 渋滞長 430m → 0m 通過時間 11分 → 2分 交通量 3,720台/12h → 7,975台/12h ④都市内輸送サービスの向上 新規バス路線の開設 平日62往復/日 休日49往復/日	