

新規

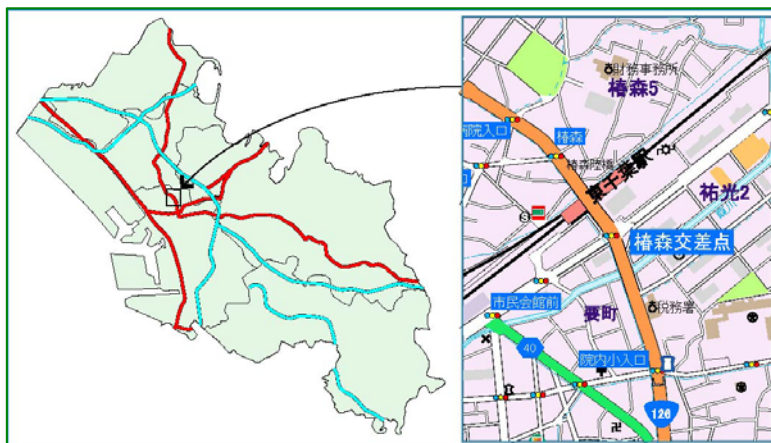
交差点改良により交通の円滑化をはかる

椿森交差点改良事業

「椿森交差点」は、国道 126 号と都市計画道路 新町若松町線とが交差する「千葉都心地区」の主要交差点であり、現況では渋滞が激しくなっています。本交差点では、現在、交差点改良事業（H15～H18）を進めています。

この事業は、全路線に「右折レーンの設置」、「歩行者通路の新設による歩行者と自動車の分離」を実施しています。

車道を歩行者が横断することがなくなるため、交通の流れがスムーズになり、交通渋滞が緩和されることが期待されます。



整備効果の目標（H18）

椿森交差点改良事業の整備により事業箇所周辺区間の

【渋滞損失時間】※

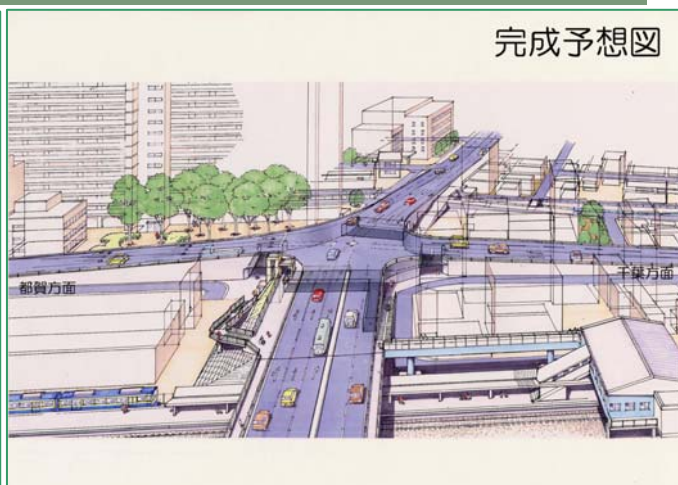
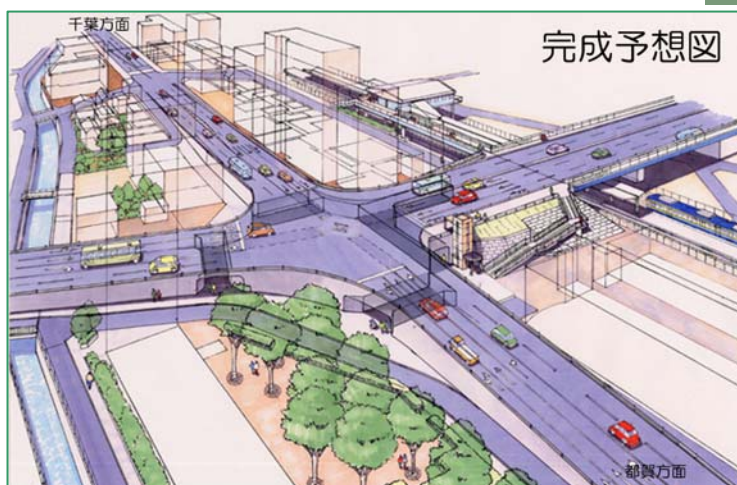
4.9(H16) ⇒ 概ね 3(万人時間/km 年)

参考値:【渋滞損失額】※ 注1

1.3(H16) ⇒ 概ね 1(億円/km 年)

※ピーク時間帯を対象

注1 昨年度までは事業の指標を「渋滞損失額」としていたが、国の指標が「渋滞損失時間」に変更されたため、今年度「渋滞損失額」は参考扱いとする。



交通事故対策としても大きな効果！

「椿森交差点の改良」は上記のとおり渋滞改善に役立つだけでなく、歩行者と自動車を分離するため、交通事故対策としても大きな効果があります。

椿森交差点は、「あんしん歩行エリア指定地区」である千葉市院内地区の外周道路上に位置します。外周道路での渋滞が激しいと、「あんしん歩行エリア」など住宅地内へ用のない車が入り込み、いわゆる「抜け道」として利用されることがあり、生活道路としての安全が脅かされることになります。

椿森交差点を改良し、外周道路の渋滞を緩和することは、周辺の住宅地への車両の進入を防ぐとともに歩行者の安全性を向上させることにつながります。

②

規格の高い道路を使う割合

規格の高い道路の利用促進

目標：規格の高い道路を使う割合の向上をはかる

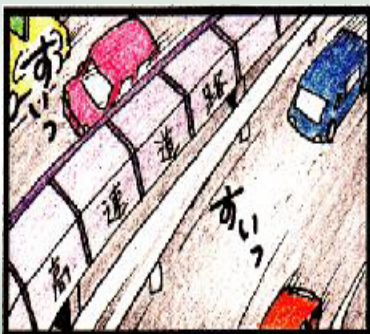
H16 現況

14.5%

H19 目標

向上をはかる

※ H16 アウトカムプランでは南房総地域における自動車専用道路分担率を指標としていましたが、H17 アウトカムプランでは対象を全県に広げるとともに、指標の表現を「規格の高い道路を使う割合」に変更しました。



現状と対応

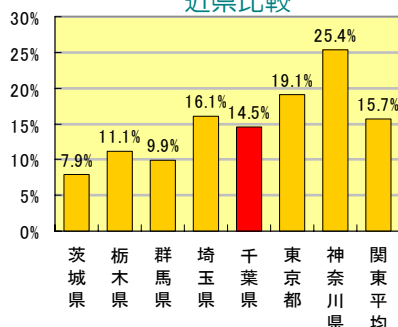
- 円滑な自動車交通を実現するためには、幹線道路や生活道路等、道路の適正な機能分担が必要です。「規格の高い道路を使う割合」は 20～30%が望ましいとされています。
- 千葉県における「規格の高い道路を使う割合」は 14.5%ですが、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道等により、その向上を目指します。

※「規格の高い道路を使う割合」⇒ 巻末用語解説

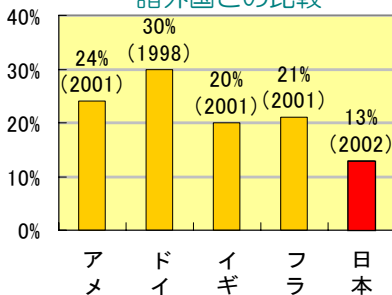


資料：H11 道路交通センサス等

「規格の高い道路を使う割合」の
近県比較



諸外国との比較



資料：H16 道路行政の達成度報告書、H17 道路行政の業績計画書：国土交通省

関連する事業

東京外かく環状道路
首都圏中央連絡自動車道
館山自動車道
銚子連絡道路
長生グリーンライン

継続

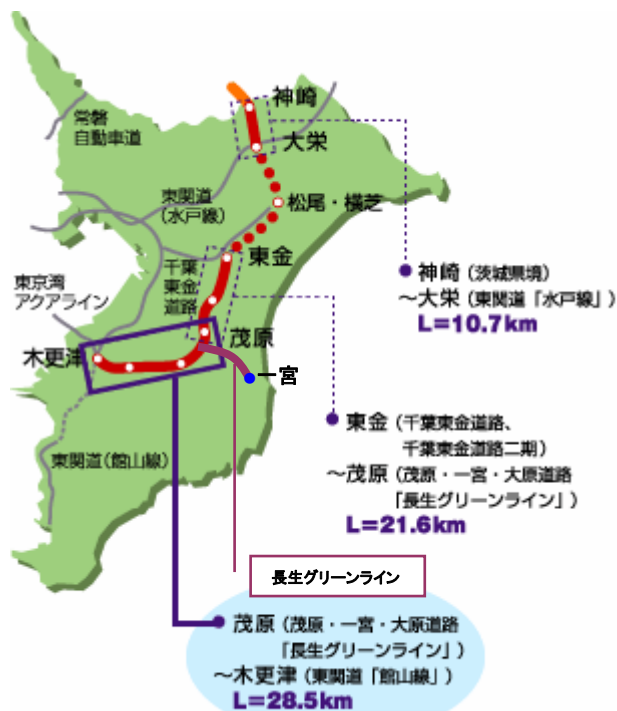
外房地域～京浜地区間の所要時間を大幅に短縮

首都圏中央連絡自動車道

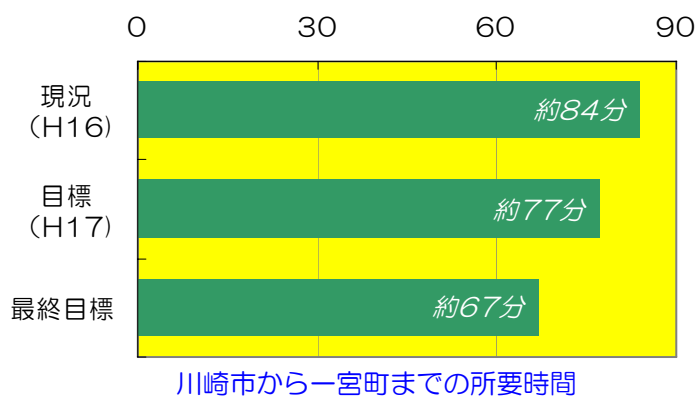
「首都圏中央連絡自動車道（圏央道）」は、都心からおおよそ半径 40～60km の位置に計画されている延長約 300km の高規格幹線道路です。

圏央道の茂原～木更津間は国道 409 号に沿って房総半島を東西に横断します。これにより、外房地域と東京湾アクアラインが効果的に結ばれ、京浜地域との連絡がスムーズになります。

現在、館山自動車道と接続する木更津 JCT から木更津 I C 間が整備中です。平成 18 年度までには川崎市（アクアライン起点）と「かずさアカデミアパーク」が直接、結ばれます。



木更津 JCT から木更津 I C 間の整備が完了すると、京浜地区川崎市から外房地域一宮町までの所要時間は、約 84 分から約 77 分と 7 分短縮されます。圏央道木更津 I C から茂原長南 IC、さらに長生グリーンラインが整備されると、さらに 10 分短縮されて約 67 分となります。



根岸橋上部の架設風景

「圏央道」の機動力を見込み
最先端工場が立地

平成 17 年 8 月、日立製作所、東芝、松下電器産業が 3 社共同で薄型テレビ向け液晶パネルの合弁会社を、千葉県茂原市に新設しました。



継続

高速道路ネットワークに接続し、長距離自動車交通を吸収 館山自動車道

「館山自動車道」は「富津館山道路」に接続し、南房総地域を高速道路ネットワークに連携させる路線です。

平成 17 年 3 月に富津中央 IC から富津竹岡 IC 間が供用され、自動車専用道路分担率が向上しました。

現在、残りの区間「君津 IC から富津中央 IC 間」が事業中であり、さらなる「規格の高い道路を使う割合」の向上が期待されます。



継続

東総地域の高速道路サービス水準がアップ 銚子連絡道路

「銚子連絡道路」の松尾町～光町間は、平成 17 年度に事業完了予定です。

この部分の供用により、以東の国道 126 号沿道市町村の八日市場市、野栄町等から千葉市、首都圏方面への高速交通サービス水準がアップします。



③

ボトルネック
踏切の
箇所数

踏切解消による交通円滑化

目標：ボトルネック踏切箇所数 2 箇所減

H16 現況

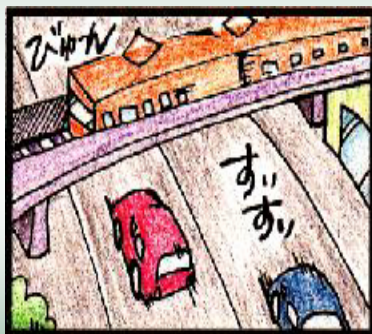
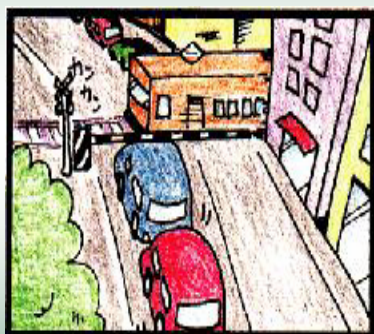
21 箇所

H18 目標

20 箇所

H22 目標

19 箇所



(箇所数)



現状
と
対応

- 踏切は交通渋滞や事故、市街地の分断の原因になっています。千葉県内には、20 箇所以上のボトルネック踏切が存在しています。(平成 16 年度末)
- ボトルネック踏切を解消するため、道路と鉄道の立体交差化を進めています。

※「ボトルネック踏切」⇒ 巻末用語解説

千葉県内のボトルネック踏切



京成大神宮下駅付近の例
(船橋駅付近連続立体交差事業)



継続

踏切による交通渋滞の解消・事故の削減

京成本線(船橋駅付近)連続立体交差事業

「京成本線（船橋駅付近）連続立体交差事業」は、16 箇所の踏切を除去し、道路との立体交差化を図る事業です。H16 に上り線の高架化が完了し、平成 18 年度末の完全高架化を目指して工事を進めています。

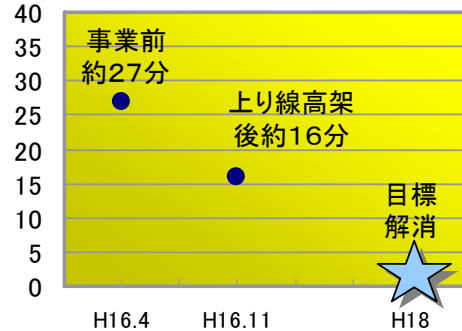
この事業により、踏切遮断による交通渋滞が解消され、踏切事故がなくなります。



京成船橋駅完成予想図

資料：千葉県葛南地域整備センター・葛南整備事務所ホームページ

(分) 主な道路の踏切遮断時間



整備効果の目標 (H18)

立体交差化による主要道路の踏切遮断時間(ピーク時)

約 27 分/時 (H15) ⇒ 約 16 分/時 (H16)
⇒ 解消 (H18)

※「連続立体交差事業」⇒ 巻末用語解説

継続

踏切による交通渋滞の解消・事故の削減

新京成線(新鎌ヶ谷駅付近)連続立体交差事業

「新京成線（新鎌ヶ谷駅付近）連続立体交差事業」は、12 箇所の踏切を除去し、道路との立体交差化を図る事業です。

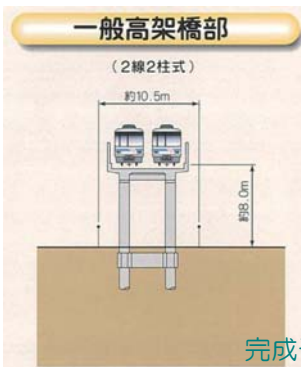
平成 22 年度末に高架工事が完成する予定で、これにより踏切遮断による交通渋滞が解消されるとともに、踏切事故がなくなります。



新鎌ヶ谷駅付近



初富駅付近



一般高架橋部

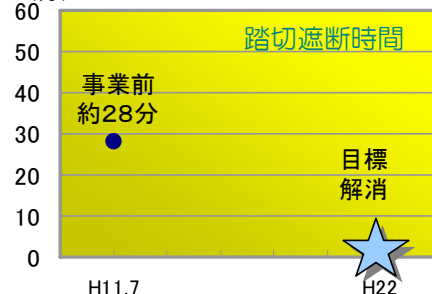
(2 跨 2 柱式)



新鎌ヶ谷駅

完成予想断面図

(分)



整備効果の目標 (H22)

立体交差化による平均(12 箇所)

踏切遮断時間

約 28 分/時 (H11)
⇒ 解消

新規 ④

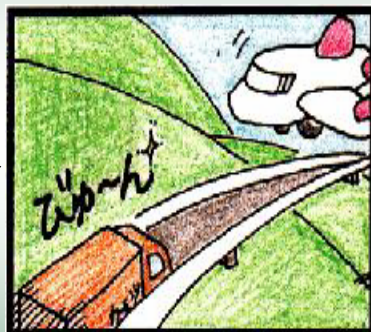
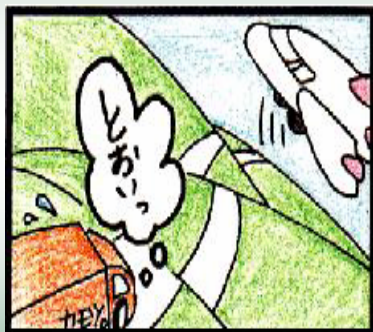
成田空港
への
所要時間

◆ 成田空港へのアクセス強化

目標：柏（業務核都市）～成田空港への所要時間 90 分

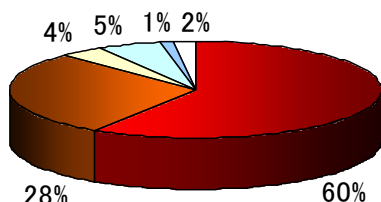
H16 現況
120 分目標
90 分

目標年度は、今後発表予定

現状
と
対応

- 成田空港は日本の表玄関としての役割を担っていますが、アクセス道路の拡充が、国際的な機能を果たす上で、大きな課題になっています。
- 首都圏北部と成田空港間のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとなる「北千葉道路」の整備を推進しています。

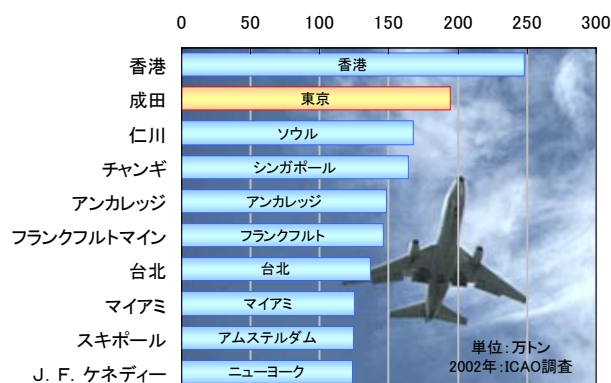
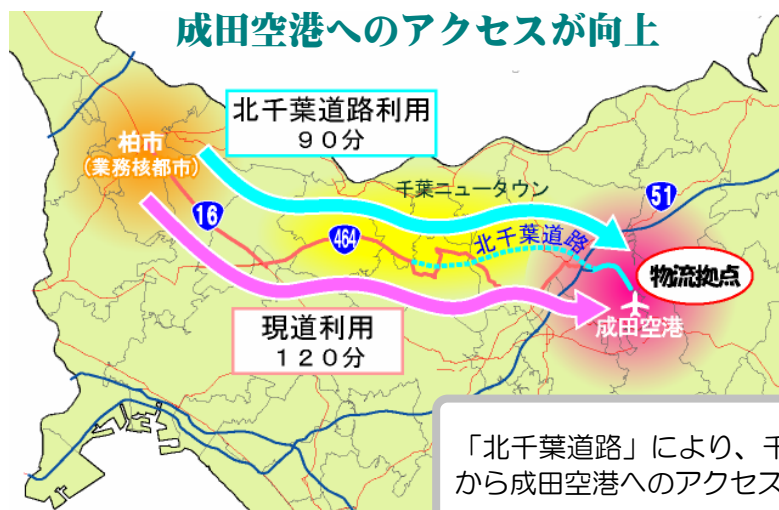
- 問題あり
- やや問題を感じる
- どちらともいえない
- 不便はない
- 問題ない
- 不明



成田空港のアクセスについて

資料：H13 有識者アンケート
(国土交通省 千葉国道事務所)

貨物取り扱い世界ベスト 10 空港

北千葉道路により
成田空港へのアクセスが向上

「北千葉道路」により、千葉ニュータウン、東葛飾北部方面から成田空港へのアクセス時間が飛躍的に短縮されます。



新規 ⑤

ETC
利用率

ETCの利用促進

目標:ETC 利用率 70%

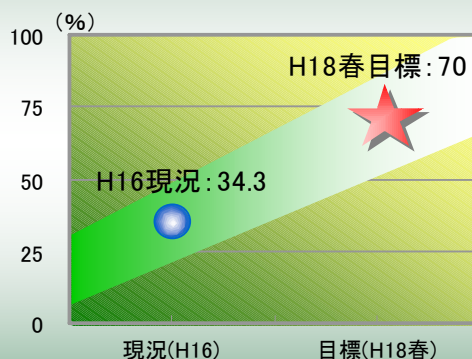
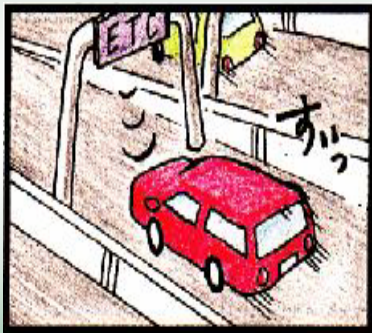
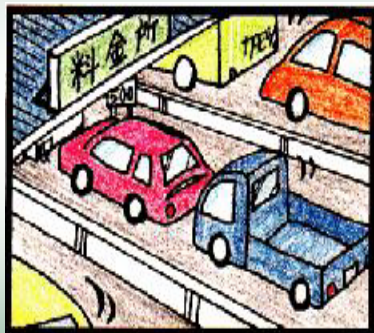
H16 現況

34.3 %

H18 春目標

70 %

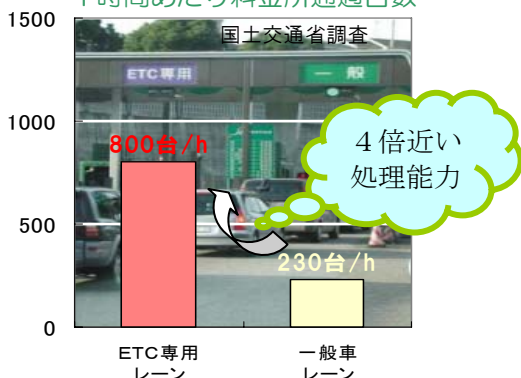
資料:国土交通省道路局 2006 アウトカムプラン



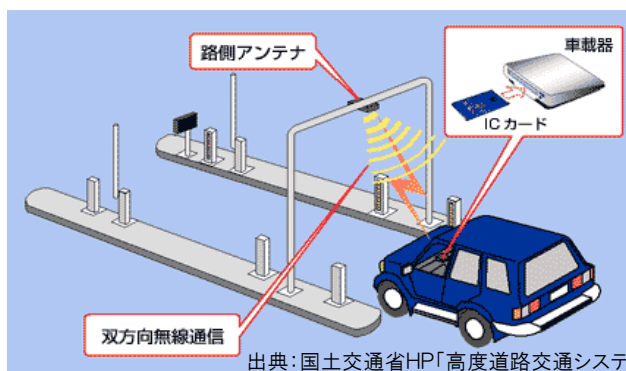
現状
と
対応

- ETC とは有料道路料金所における「ノンストップ自動料金支払いシステム」のことで「料金所での渋滞」を解消するものとして期待されています。
- 千葉県内の利用率は 34.3% (H17 年 3 月現在) で、全国平均 (32.7%) を上回っています。

1 時間あたり料金所通過台数



※「ETC」⇒ 巻末用語解説



出典:国土交通省HP「高度道路交通システム」

ETCの仕組み

未来を築く ITS（高度道路交通システム）技術

カーナビ、ETC 等が普及し、ITS はセカンドステージに入ったと言えます。道路行政では社会的課題を解決するツールとして、また、移動・交通の質を向上させ、スマートなモビリティ社会を実現するため、ITS を国家戦略として推進しています。

ITS の開発分野

1. ナビゲーションの高度化 : VICS 等によるナビの高度化等
2. 自動料金収受システム : 料金所等のノンストップ化等
3. 安全運転の支援 : AHS 等による危険警告・自動運転等
4. 交通管理の最適化 : 経路誘導、公共交通優先信号制御等
5. 道路管理の効率化 : 工事情報等の提供、特殊車両管理等
6. 公共交通の支援 : 公共交通の運行状況の提供等
7. 商用車の効率化 : 効率的な配車計画の支援等
8. 歩行者等の支援 : 歩行者等に経路・施設案内の提供等
9. 緊急車両の運行支援 : 緊急時通報・緊急車両の経路誘導等

2007年ころには



※「ITS」⇒ 巻末用語解説

⑥

バリアフ
リー化率

◆ バリアフリー化の促進

目標：バリアフリー化率 40%

H16 現況

31 %

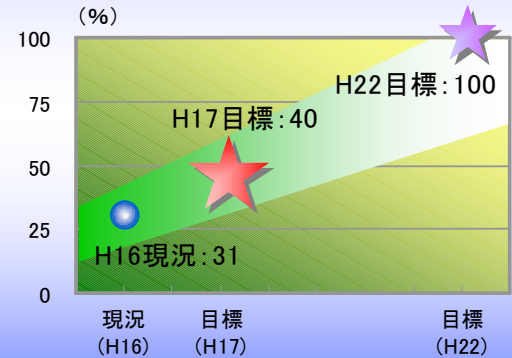
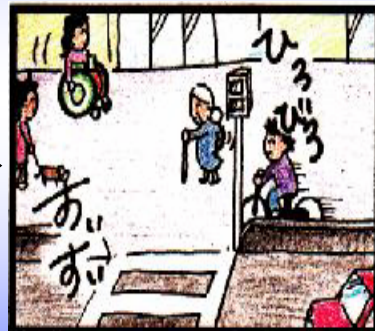
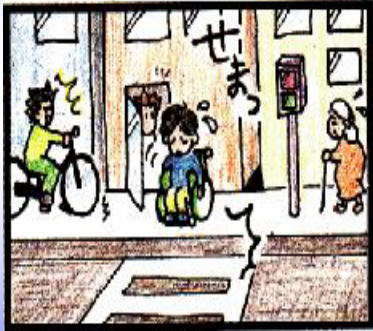
H17 目標

40 %

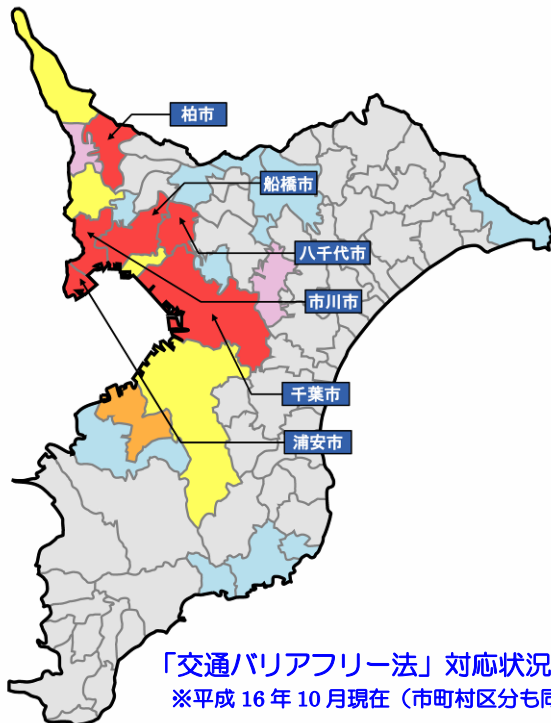
H22 目標

100 %

※ H16 アウトカムプランでは、千葉市のみの「重点整備地区」内「特定経路」を対象としていましたが、H17 アウトカムプランでは新たに、千葉市を含む県全体の「特定経路」と「特定経路に準ずる路線」を含めた道路を対象としています。

現状
と
対応

- 我が国は世界に例のない高齢化社会を迎えようとしています。千葉県においても住民の急激な高齢化が進んでいます。
- 平成12年に公布された「交通バリアフリー法」に基づき、千葉市、柏市、浦安市、市川市、船橋市、八千代市などでは「道路特定事業計画」を策定するなど、県内各地の道路等でバリアフリー化を進めています。



「交通バリアフリー法」対応状況
※平成16年10月現在（市町村区分も同様）

※ 「バリアフリー化」⇒ 巻末用語解説
※ 「特定経路」⇒ 巻末用語解説

千葉市における
バリアフリー化事業

バリアフリー化された駅周辺施設



バリアフリー化された歩道

道路特定事業計画策定	千葉市、柏市、浦安市、市川市、船橋市、八千代市
基本構想策定	袖ヶ浦市
基本構想策定中	習志野市、松戸市、野田市、市原市
平成17年度策定着手予定	流山市、八街市
策定予定	印西市、鎌ヶ谷市、銚子市、木更津市、成田市、四街道市、勝浦市、栄町、酒々井町、天津小湊町、御宿町
その他	上記以外の市町村

無電柱
化率

◆ 無電柱化の促進

目標：無電柱化推進計画 65%達成

H16 現況

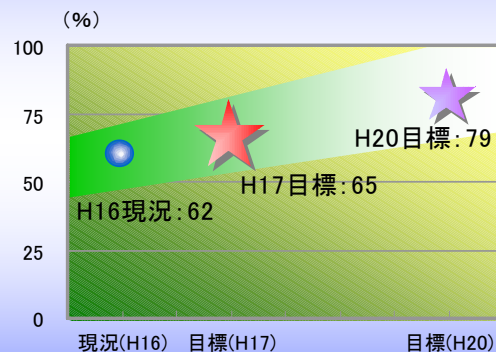
62 %

H17 目標

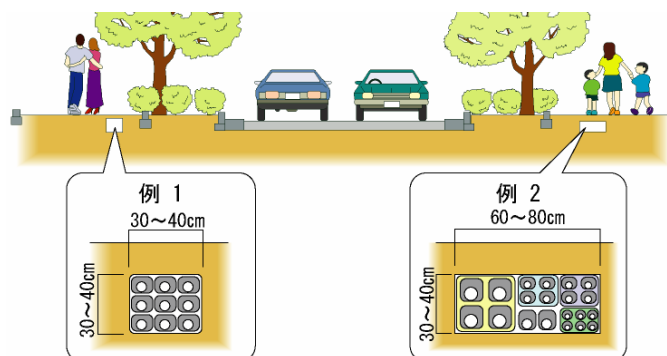
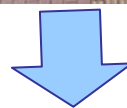
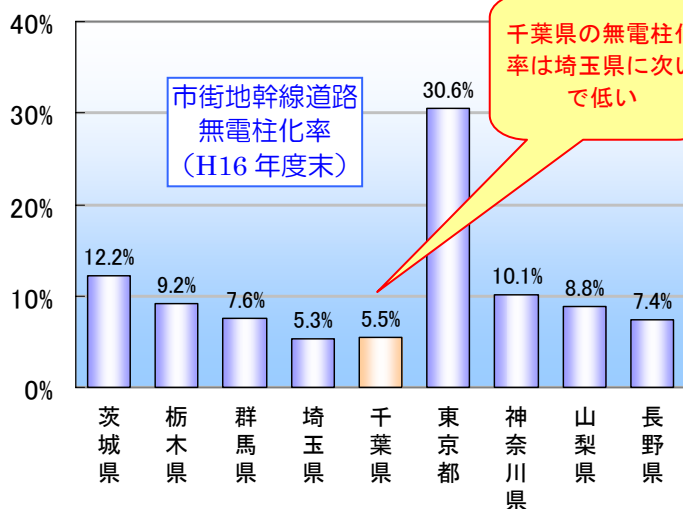
65 %

H20 目標

79 %

計画延長 556.8 km 中
362.1 km 完成現状
と
対応

- 無電柱化は、交通や施設のメンテナンス以外にも、「バリアフリーの歩行空間を形成」「美しい景観を創造」「災害に強いまちづくり」など様々な分野に寄与します。
- 平成 16 年に策定された「無電柱化推進計画」により、550 km 以上の道路の無電柱化に取り組んでいます。



無電柱化（地中化）のイメージ

一般県道 木更津停車場線（木更津市中央）