

■表紙及び裏表紙■
 千葉県立千葉盲学校 生徒
 千葉県立千葉聾学校 生徒
 千葉県立桜ヶ丘養護学校 生徒
 千葉県立八千代養護学校 生徒
 千葉県立四街道養護学校 生徒
 千葉県立安房養護学校 生徒
 千葉県立夷隅養護学校 生徒

ちばの道
 平成17年度 達成度報告書
 平成18年度 業績計画書
 ～ちばのみちづくりの取り組みと成果～



千葉県アウトカム・プラン策定委員会

新しい「ちばの道づくり」に向けて

我が国を取り巻く社会経済状況は、大きな変革の時期を迎えており、社会資本の中核である道路は、県民生活や経済活動を支える最も基礎的なインフラであるが、質・量とも十分な状況ではなく、多種・多様化するニーズに適切に対応していくことが求められています。

こうしたことから、今後の道路整備については、活力・暮らし・安全・環境に着目し、21世紀の新しい時代に相応しい道路ネットワークの構築と道路空間を再生していくため、整備目標を明確にし、集中的にスピード感をもった道路整備が必要となっています。

また、少子高齢化の進展などにより、今後ますます投資余力が減少していく中で効率的かつ効果的な投資やこれまで蓄えられたストックを適切な維持管理を行い、その有効利用を図り、将来の世代に確実に引き継ぐことが重要です。

千葉県内の道路事業関係機関では、平成15年度から道路行政の透明性の向上と効率性の向上を目指し、アウトカム指標を用いた「成果主義」による道路行政マネジメント(Plan(企画)/Do(実施)/Check(見直し)/Action(改善))を導入しています。

これは、これまでの「整備量」を目標としたものから、道路利用者の視点に立った「成果(アウトカム)」を指標とした道路行政を進めるものであり、毎年度、成果目標を明確にした「ちばの『道』業績計画書(アウトカム・プラン)」を策定し、翌年度にその業績を評価した「達成度報告書(アウトカム・レポート)」として取りまとめるものです。

この業績計画書及び達成度報告書の策定に当たっては、千葉県アウトカム・プラン策定委員会において、県民の生活実感にあった指標や県民にわかりやすくすることなどを基本として議論しており、本年度は、これまで業績計画書と達成度報告書を別冊していたものを合冊しました。

さらに、各種データや県民の御意見などを参考に、道路の課題を把握し、解決を急ぐべきところから重点的に対策を行う「道路見える化計画」と連動を図り、マクロ的な指標に加え、わかりやすく効果を伝えることにしました。

なお、本委員会で策定した業績計画書及び達成度報告書を有効に活用し、道路行政マネジメントを実行するとともに、県民とのパートナーシップの確立により、県民に着実な「成果」が見え、整備効果が実感できる県民が望む道づくりを進めるよう強く要望します。

県民の皆様におかれましては、どうぞこの主旨を御理解いただき、御協力の程よろしくお願い申し上げます。

千葉県アウトカム・プラン策定委員会

委員長 **榛澤 芳雄**

■千葉県アウトカム・プラン策定委員会委員の構成

所属名	職名	委員名	備考
日本大学理工学部	名誉教授	榛澤 芳雄	委員長
国土交通省 関東地方整備局	千葉国道事務所長	大庭 孝之	副委員長
	首都国道事務所長	吉木 務	
	東京湾岸道路調査事務所長	皿井 聖	
千葉県	県土整備部道路計画課長	成毛 一雄	副委員長
	県土整備部道路整備課長	小高 俊和	
	県土整備部道路環境課長	川野 徹	
千葉市	都市局都市部長	小松 徹	
	建設局土木部長	井上 直人	
	建設局道路部長	深山 裕幸	
東日本高速道路株式会社	関東支社 総合調整部 企画調整グループリーダー	田仲 博幸	

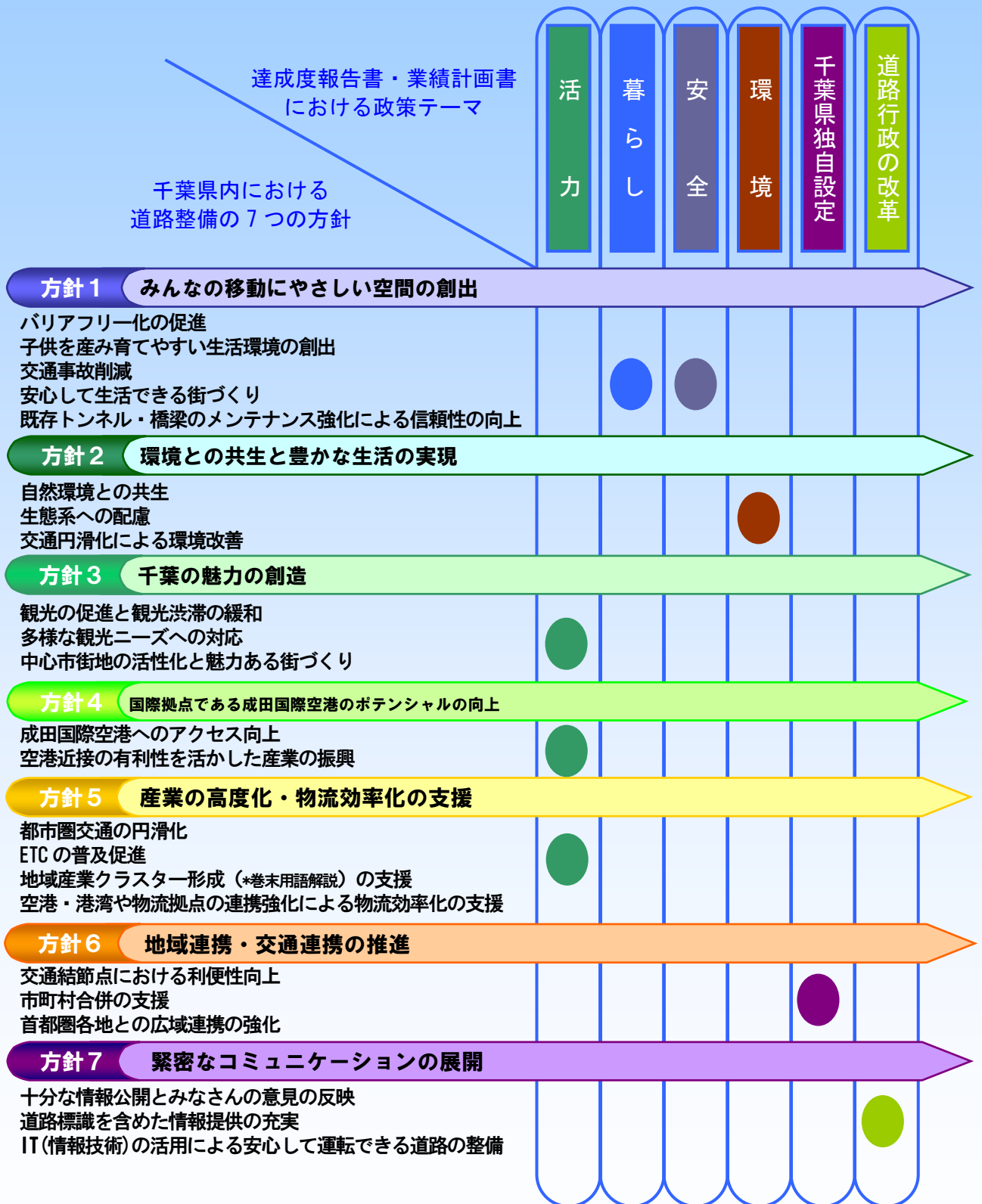
目 次

・千葉県内の道路整備の基本方針と達成度報告書・業績計画書の政策テーマの設定	2
・「達成度報告書・業績計画書」と「道路見える化計画」との連動	3
・達成度報告書・業績計画書 策定の目的 / 道路見える化計画	4
・各政策テーマごとの指標と目標値の設定	5
・代表的な事業の位置	7
・事故危険箇所見える化プラン	9
・移動性阻害箇所見える化プラン	11
・目標宣言プロジェクト	13
・現場見える化プロジェクト	17

①渋滞損失時間	18
②規格の高い道路を使う割合	23
③ボトルネック踏切の箇所数	25
④柏市から成田国際空港への所要時間	27
⑤ETC 利用率	29
⑥バリアフリー化率	31
⑦無電柱化率	33
⑧死傷事故率	35
⑨橋梁・橋脚の耐震補強完了率	38
⑩自動車による CO2 排出量	40
⑪県都 1 時間構想達成率	42
⑫観光・漁業拠点への所要時間	44
⑬ホームページアクセス数	46

■ 千葉県内の道路整備の基本方針と達成度報告書・業績計画書の政策テーマの設定

達成度報告書・業績計画書の各政策テーマは、平成14年度、有識者による「千葉県地方道路整備計画懇談会」で示された「道路整備の7つの方針」を踏まえて作成されています。



※「千葉県地方道路整備計画懇談会」

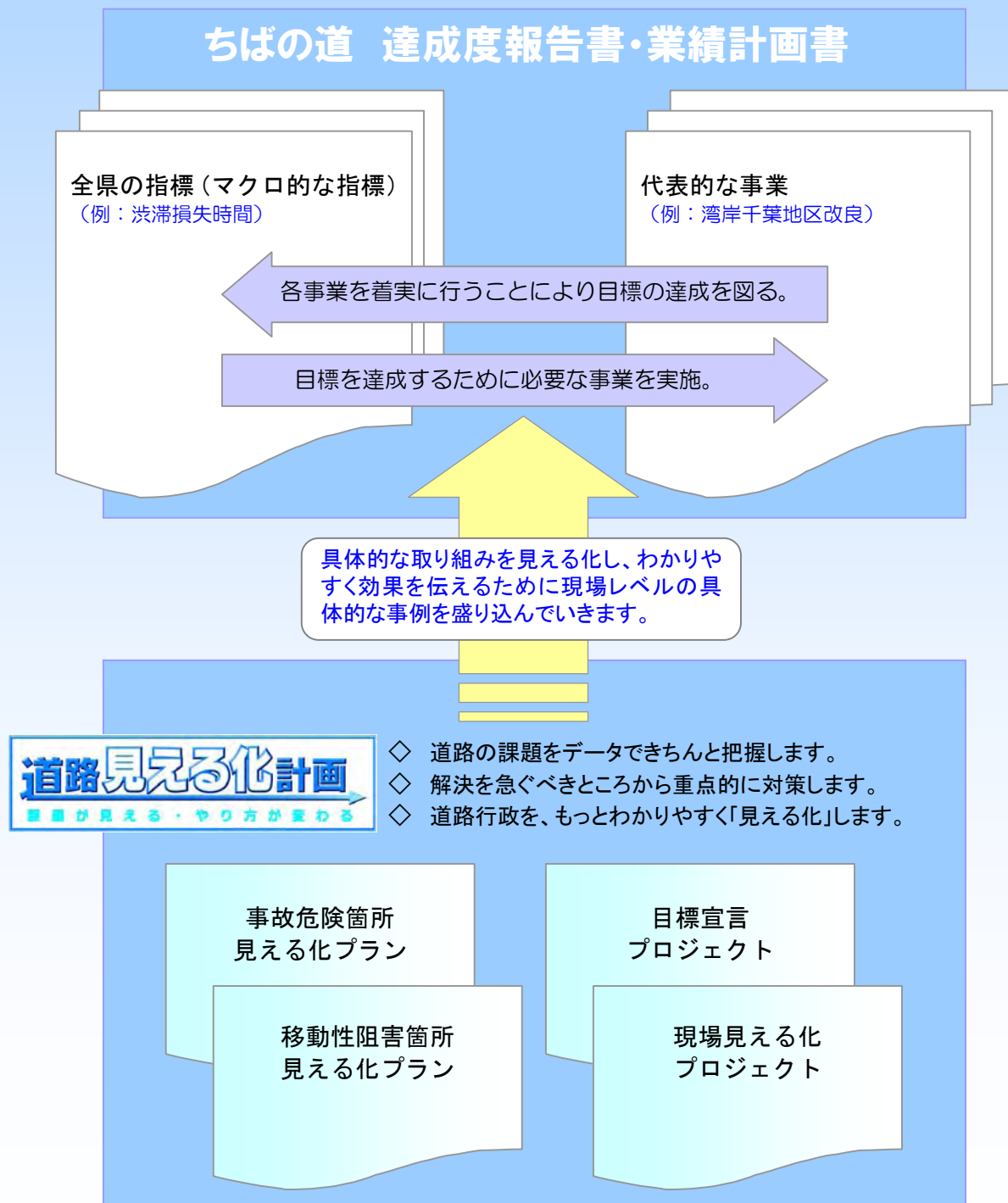
国や千葉県、千葉市等の道路整備事業主体に対し、県民の立場から、これからの道路網整備の方針について提言することを目的として開催されました。懇談会の委員は学識経験者等、民間の有識者を中心に構成されています。

■「達成度報告書・業績計画書」と「道路見える化計画」との連動

「ちばの道 達成度報告書・業績計画書」は全県を対象としたマクロ的な指標値と、それを改善するために必要な代表的な事業により、構成されています。

一方、「道路見える化計画」の取り組みは、いろいろなデータや皆様のご意見などを参考に、道路の課題を把握し、解決を急ぐべきところから重点的に対策を行うものです。

そこで、「ちばの道 達成度報告書・業績計画書」において、「道路見える化計画」の取り組みと連動をはかり、マクロ的な指標での評価に加え、わかりやすく効果を伝えるために現場レベルの具体的な事例を盛り込んでいきます。



■達成度報告書・業績計画書 策定の目的

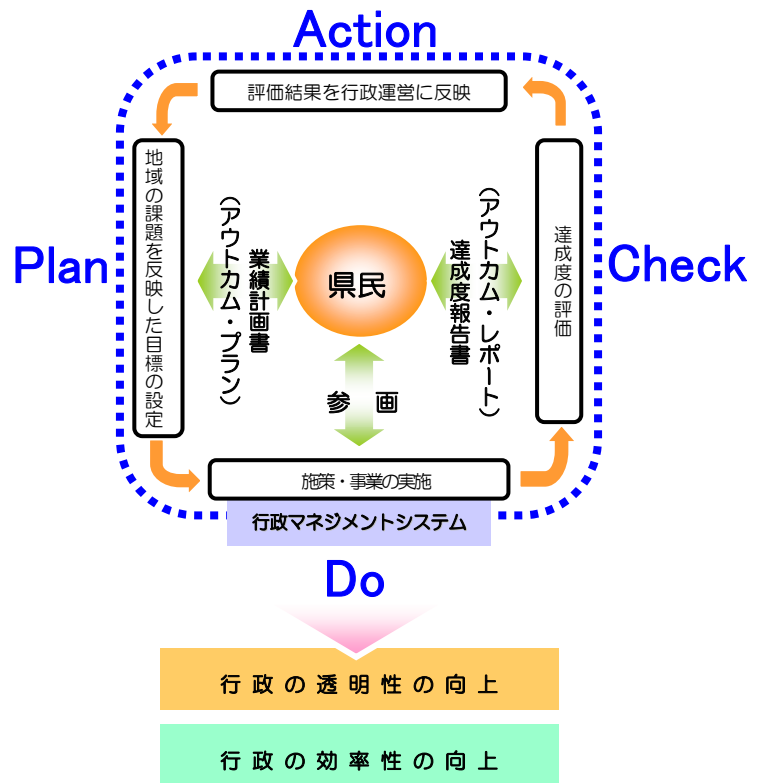
道路行政は、標準品の大量供給から、県民の選択に基づく最適で良質なサービスの提供へと変換し、行政スタイルもこれに見合った形に変わってゆくことが必要と考えます。

行政手法の先端的な取り組みを進めている欧米においては、データや指標に基づく成果重視の取り組み(NPM:ニューパブリックマネジメント)が大きな潮流となっています。

我が国では、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」の考えのもと、道路行政において先導的に、「道路行政マネジメント(PDCAサイクル*巻末用語解説)」の取り組みを実施しているところです。

千葉県内の道路事業関係機関においても、「道路行政マネジメント(PDCA サイクル)」の取り組みとして、平成15年度から毎年度、「事業の成果を示す指標(アウトカム指標*巻末用語解説)」を用いて、事前に数値目標を設定し、事後に評価を行い、それらを「達成度報告書・業績計画書」として策定しています。

厳しい財政状況のなか、関係機関が一体となって豊かな県民生活の実現や安全性・利便性を確保するため、今後の施策・事業に反映させていきます。

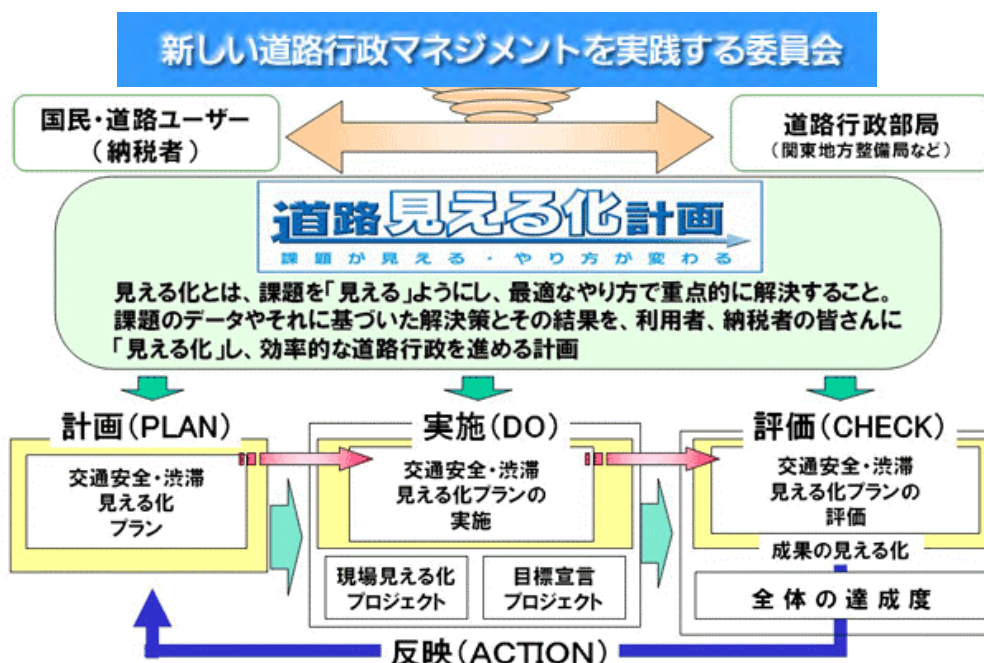


■道路見える化計画



国土交通省では、「道路行政マネジメント(PDCA サイクル)」をより現場レベルで展開したいと考えています。施策の選択肢を国民に示し、国民と協働して、その効用が最大、最適となる成果重視の道路行政を実践していきます。

この取り組みの一環として、関東地方整備局では「道路見える化計画」を進めています。課題のデータや、それに基づいた解決策とその結果を利用者、納税者の皆さんに「見える化」し、効率的に道路行政を進めていきます。



■各政策テーマごとの指標と目標値の設定

「活力」・「暮らし」・「安全」・「環境」などのテーマごとに、「指標」および「目標値」を設定し、毎年度、実績を確認していきます。

テーマ	項目	千葉県全体の指標値						
		指標	H16年度 実績値	H17年度		H18年度 目標値	目標値	
				目標値	実績値			
活力	① 道路渋滞の削減	渋滞損失時間	1.19 (億人時間/年) 〔県民1人当たり 損失時間 19.5 (時間/年)〕	達成	1.17 (億人時間/年) 〔県民1人当たり 損失時間 19.1 (時間/年)〕	削減	1割削減 (H19)	
	② 規格の高い道路の利用促進	規格の高い道路を使う割合	14.7 (%)	向上	達成 15.3(速報値) (%)	向上	向上 (H19)	
	③ 踏切解消による交通円滑化	ボトルネック踏切の箇所数	46 (箇所)	現状維持 46 (箇所)	現状維持 46 (箇所)	43 (箇所)	38 (H24)	
	④ 成田国際空港へのアクセス強化	成田国際空港への所要時間	120 (分)	現状維持 120 (分)		90 (目標年度未定)		
	⑤ ETCの利用促進	ETC利用率	34.3 (%)	70 (%)	未達成	55.2 (%)	75 (%)	
暮らし	⑥ バリアフリー化の促進	バリアフリー化率			25.6 (%)	31.6 (%)	100 (H22)	
	⑦ 無電柱化の促進	無電柱化率	62 (%)	65 (%)	達成	65 (%)	69 (%)	79 (H20)
安全	⑧ 交通事故の削減	死傷事故率	138.3 (件/億台キロ) 〔死傷事故件数 37,616 (件/年)〕	削減	135.7 (件/億台キロ) 〔死傷事故件数 36,694 (件/年)〕	削減	120.5 (H19)	
	⑨ 災害への備え	一般道路の橋梁耐震補強完了率	36 (%)		39 (%)	45 (%)	100 (H19以降)	
		高速道路の橋脚耐震補強完了率	93 (%)		93 (%)	96 (%)	100 (H19)	
環境	⑩ 地球温暖化防止対策	自動車によるCO ₂ 排出量	820 (万トン) ※H15実績値	削減	未達成 830 (万トン) ※H16実績値	削減	780 (H22) ※H17目標値	
千葉県独自設定	⑪ 県都へのアクセス改善	県都1時間構想達成率	60 (%)	65 (%)	達成	65 (%)	65 (%)	65 (H19)
	⑫ 半島地域の産業振興	観光・漁業拠点への所要時間(8ルート平均)	95 (分)	94 (分)	達成	94 (分)	93 (分)	86 (H21)
道路行政の改革	⑬ アカウンタビリティの向上	ホームページアクセス数	30 (万件)	42 (万件)	未達成	40 (万件)	52 (万件)	

事業の位置は P7 を参照

代表的な事業				「道路見える化計画」との関連
事業名等	事業の指標	実績値	目標値	
1 国道357号千鳥町・高浜(海側)立体整備	渋滞損失時間	11.1(H16) (万人時間/km年)	6 (H19)	移動性阻害箇所見える化プラン
2 湾岸千葉地区改良	渋滞損失時間	55.3(H14) (万人時間/km年)	16 (H20以降)	
3 東京外かく環状道路(松戸～市川間:12.1km)	(一)松戸原木線の渋滞損失時間	27.2(H14) (万人時間/km年)	14 (H27)	
	(主)市川松戸線の渋滞損失時間	15.8(H14) (万人時間/km年)	1 (H27)	
4 椿森陸橋交差点改良	渋滞損失時間	4.9(H16) (万人時間/km年)	3 (H18)	
5 参加型交差点緊急改良事業(国道51号 上本佐倉・酒々井交差点)	最大渋滞長	1,200(H14) (m)	減少 (H18)	
1 館山自動車道、圏央道、京葉道路 蘇我IC、銚子連絡道路 など	規格の高い道路を使う割合	15.3(H17) (%)	向上 (H19)	
1 京成本線(船橋駅付近)連続立体交差事業	踏切遮断時間	16(H16) (分)	0 (H18)	
2 新京成線(新鎌ヶ谷駅付近)連続立体交差事業		28(H11) (分)	0 (H22)	
1 北千葉道路	柏市から成田国際空港への所要時間	120(H11センサス) (分)	90 (目標年度未定)	
1 ETC利用者割引 など	ETC利用率	55.2(H17) (%)	75 (H19春)	
1 バリアフリー化	バリアフリー化率	25.6(H17) (%)	100 (H22)	
1 無電柱化推進計画	無電柱化率	65(H17) (%)	79 (H20)	
1 あんしん歩行エリアの整備	指定エリア内死傷事故件数	約12,000 (H11～H13合計)	2割抑止 (H19)	事故危険箇所見える化プラン
	指定エリア内歩行者または自転車に係わる死傷事故件数	約4,300 (H11～H13合計)	3割抑止 (H19)	
2 湾岸千葉地区改良	事業箇所周辺の年間死傷事故率	194(H14) (件/億台キロ)	1割削減 (H20以降)	
1 国道6号 呼塚橋、国道6号 北柏高架橋 など	一般道路の橋梁耐震補強完了率	39(H17) (%)	100 (H19以降)	
2 耐震補強3年プログラム	高速道路の橋脚耐震補強完了率	93(H17) (%)	100 (H19)	
1 国道357号千鳥町・高浜(海側)立体整備、東関東自動車道 湾岸船橋IC など	自動車によるCO ₂ 排出量	830(H16) (万トン)	780 (H22)	移動性阻害箇所見える化プラン
1 館山自動車道(16.8km)	県都1時間構想達成率	65(H17) (%)	65 (H19)	
2 銚子連絡道路(松尾横芝IC～横芝光IC)				
1 館山自動車道(16.8km)	川崎～館山間の所要時間	91(H16) (分)	69 (H19)	
2 圏央道(茂原～木更津間:28.5km)	川崎～一宮間の所要時間	84(H16) (分)	67 (H21)	
3 長生グリーンライン(0.7km)				
1 千葉国道事務所HP 首都国道事務所HP 東京湾岸道路調査事務所HP 千葉県道路計画課HP 千葉市建設局HP	ホームページアクセス数	40(H17) (万件)	52 (H18)	

■代表的な事業の位置



※ 例えば、①-1は「①道路渋滞の削減」の項目における「1. 国道357号千鳥・高浜（海側）立体整備」を示します。



夕暮れの手賀沼（柏市）



秋の本土寺（松戸市）



あやめ祭り（香取市）



春のいすみ鉄道（大多喜町）



幕張新都心の花時計（千葉市）



春の鹿野山（富津市）



上総一宮裸祭り（一宮町）



犬吠崎（銚子市）

【事故危険箇所見える化プラン】

死傷事故率等のデータ、およびパブリックコメントなどによる市民意見を踏まえて要対策箇所を重点化し、原因分析・解決策の立案、対策を逐次実施します。



事故危険箇所見える化プラン

データから見る千葉県の課題

- 平成17年の千葉県内の交通事故死者数は305人で**全国ワースト3位**、死傷事故件数は36,694件で**全国ワースト9位**でした。
- 近年、高齢者の事故、歩行者や自転車乗車中の事故が増加しています。
 高齢者（65歳以上）事故 **約35%**
 歩行者自転車事故 **約48%** （※平成17年事故の比率）
- 国道、県道など主要路線が集中する**エリア内での事故が多発**しています。

千葉県の死傷事故発生状況 (死傷事故率)



重点的に対策実施！交通安全「対策箇所30」

交通安全「対策箇所30」の選定

- 国管理道路
死傷事故率・死亡率・歩行者、自転車事故件数・高齢者事故件数・死傷事故件数で抽出
 - 県・市管理道路
死傷事故率エリア・統計調査区間死亡率で抽出
 - 市町村エリア
人口1千人当たりの死傷事故率高齢者事故件数・土日、休祭日における死傷事故件数で抽出
- 千葉県内の国道及び県道を対象にして、「千葉県の事故の現状・特徴」を踏まえて設定した指標により、**対策が必要な箇所134箇所（候補）**を抽出しました。この中から対策の緊急性や即効性等を勘案し、優先かつ重点的に対策を進める、**交通安全「対策箇所30」**を選定しました。選定するにあたり、「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」において学識経験者や道路管理者、利用者の代表からご意見、ご提言を賜りながらパブリックコメントを踏まえ選定しました。

詳細にデータを分析

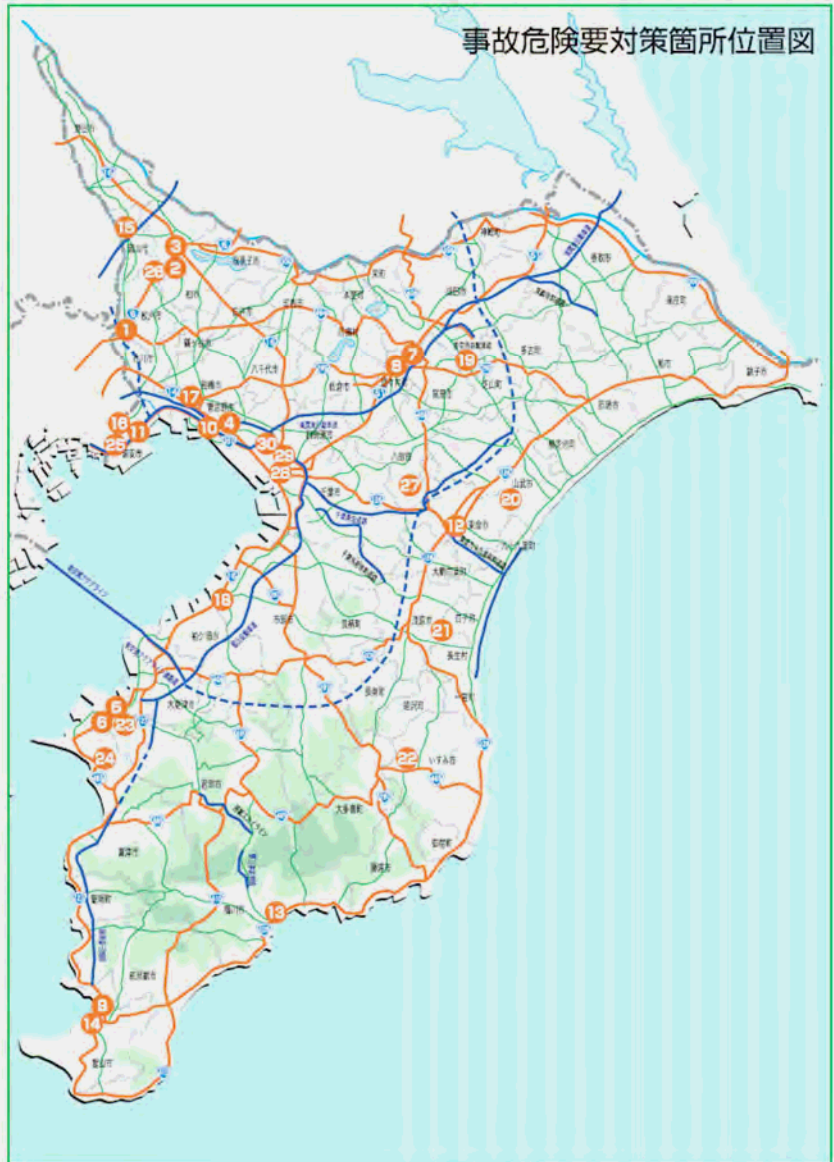
134箇所のうち対策の緊急性や即効性等、優先かつ重点的に対策を進める交通安全「対策30箇所」を厳選

パブリックコメントを踏まえて

事故危険要対策箇所一覧

№	路線番号	交差点名	№	路線番号	交差点名
1	国道6号	陣ヶ前	16	(主)市川湾安路(6号)	相之川
2	国道6号	名都借	17	(主)船橋和戸線(9号)	船橋駅北口十字路
3	国道6号	柏駅西口	18	(主)市川流渡線(13号)	雑崎
4	国道14号	(仮称)葛城町4丁目	19	(主)成東松尾線(62号)	(仮称)三里塚資料
5	国道16号	(仮称)君津坂田	20	(主)流渡大貫線(121号)	白幡
6	国道16号	大槻	21	(主)流渡大貫線(136号)	(仮称)六ツ野
7	国道51号	(仮称)飯仲	22	(主)流渡大貫線(151号)	(仮称)作田
8	国道51号	上岩橋	23	(主)流渡大貫線(156号)	(仮称)久保4丁目
9	国道127号	(仮称)館山湊	24	(主)流渡大貫線(159号)	(仮称)網
10	国道357号	香澄	25	(主)流渡大貫線(276号)	入船
11	国道357号	塩浜	26	(主)井沼線(280号)	小金交番
12	国道126号	豊海県道入口	27	(主)流渡大貫線(289号)	沖十字路
13	国道128号	横瀬261~1088	28	国道14号	新町
14	国道410号	下町	29	国道126号	(仮称)祐光1丁目
15	(主)市川野田線(5号)	(仮称)流山IC入口	30	(主)市川野田線(72号)	園生十字路

事故危険要対策箇所位置図



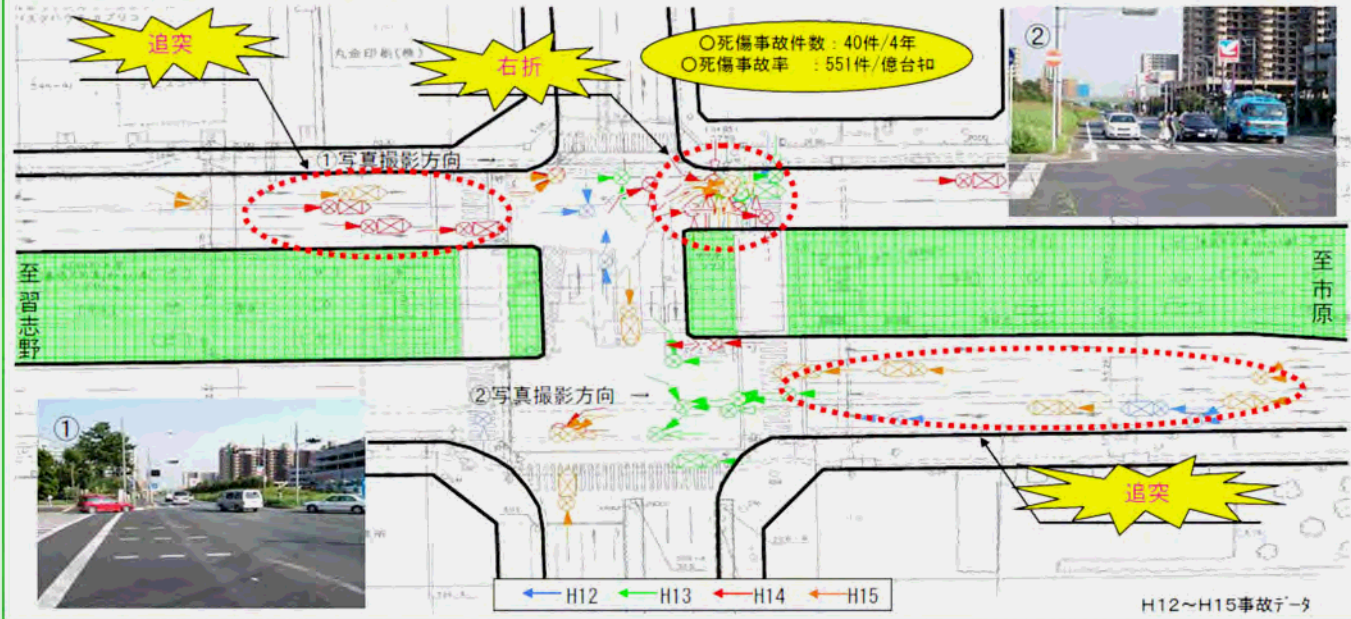
事故危険箇所見える化プラン

代表箇所：No.4一般国道14号 花見川区幕張4丁目（幕張4丁目交差点）

事故の特徴

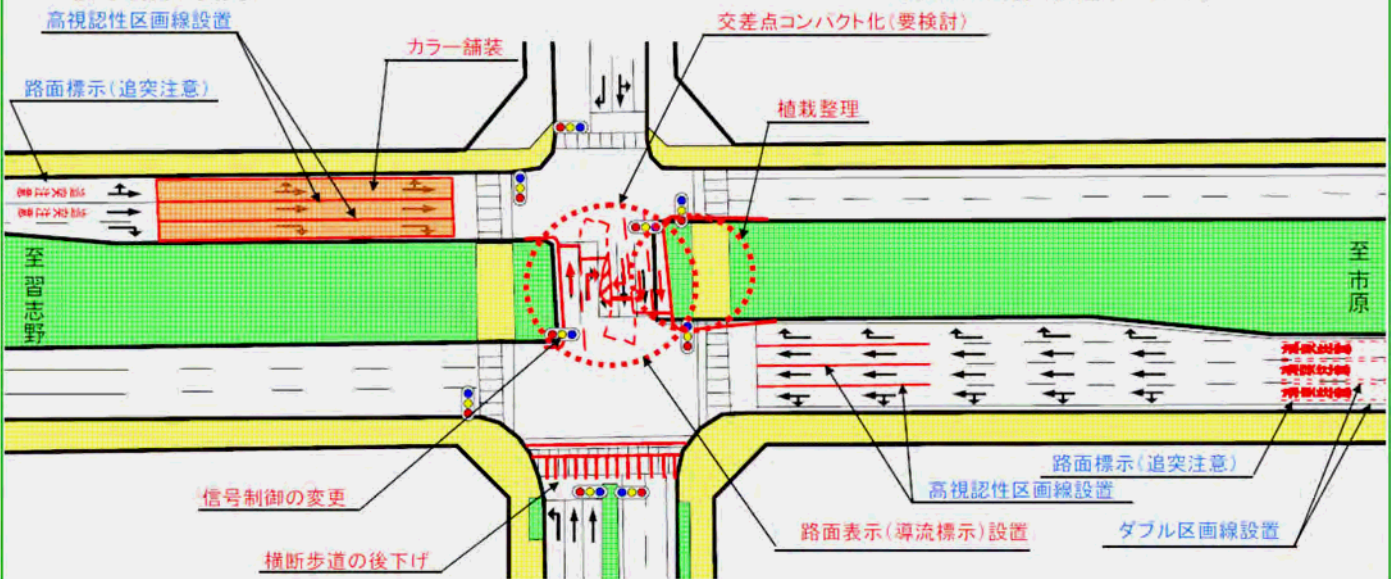
- 右折事故** ・イトーヨーカドー、学校施設などが近く、また北東方向にはJR線と京成線があることから自転車交通が多いため、右折時に死角から流入した自転車との事故が多い。
 ・中央分離帯が広く、2段階右折となっていることから、右折時の事故が多い。
- 追突事故** ・見通しの良い直線区間であることから速度超過になり、信号待ち車両との追突が多い。

事故の発生状況



対策の実施（平成19年度予定）

- 交通整流化**
 - ・交差点のコンパクト化
 - ・路面標示(導流標示)設置
 - ・植栽整理
 - ・薄層カラー舗装(すべり止め舗装)
 - ・横断歩道の後下げ
- 公安関連**
 - ・信号制御の変更
 - 高視認性区画線設置
- 注意喚起**
 - ・路面標示(追突注意)の設置
 - ・高視認性区画線の設置
- 速度抑制**
 - ・ダブル区画線(減速マーキング)



【移動性阻害箇所見える化プラン】

移動の阻害要因(渋滞や線形不良等)等に関するデータ、およびパブリックコメントなどによる市民意見を踏まえて要対策箇所を重点化し、原因分析・解決策の立案、対策を逐次実施します。

道路見える化計画
ROADS VISIBILITY PLAN

移動性阻害箇所見える化プラン

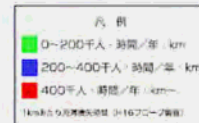
渋滞—都市部に渋滞が集中しています

千葉県の渋滞損失時間は**全国ワースト7位**、全国平均の**約2倍**です。千葉県内の渋滞の**約7割が湾岸・東葛飾付近**の都市部に集中しており年間1人あたり車の中に26時間閉じ込められている計算になります。

走りにくさ—県中心部へ1時間以内に到達できない地域があります

大型車の**すれ違いが困難**な狭い道路や**歩道の無い**道路があり快適性が損なわれています。また、大雨など自然災害に起因する**通行止め**が発生しています。

千葉県の渋滞発生状況



渋滞している・走りにくい箇所を重点的に対策

移動性阻害要因の選定

- **渋滞による損失** 上位2割の中から抽出
- **旅行速度** 渋滞時間分布図により20km/h未満が慢性的に発生している箇所を抽出
- **狭小幅員、線形不良** 山間部や沿岸部などの阻害箇所を抽出
- **自然災害に対する脆弱性** 台風等による通行止めで代替路線のない箇所を抽出

など
いろいろなデータや指標を県民の皆様にご公表し、県民の皆様とともに「移動性を阻害している箇所」の選定を行い、成果重視の道路行政を実践する「千葉県移動性向上プロジェクト」を進めています。

詳細にデータを分析

要対策路線・箇所の抽出

県内道路延長の約4%を要対策箇所として抽出
※ 主要地方道路以上の道路を対象

パブリックコメントを踏まえて

移動性阻害要対策箇所一覧

No.	選定箇所名	路線名またはエリア名
1	柏IC～大島田	国道16号
2	下市場～穴川IC	国道16号
3	二俣～若松	国道357号
4	千葉西警入口～登戸4丁目	国道357号
5	登戸4丁目～寒川大橋	国道357号
6	稲荷町3～村田町	国道357号
7	市川市区間	国道357号
8	桜木町(旧道部)	国道51号
9	若松町～坂戸	国道51号
10	並木～寺台	国道51号
11	旭町～北柏入口	国道6号
12	松戸隧道交差点	国道6号
13	加曾利交差点	国道126号
14	宮田交差点	国道126号
15	君津市常代～館山市北条	国道127号
16	市川松戸線(市川～松戸区間)	東葛・葛南地域
17	松戸原木線(市川～松戸区間)	東葛・葛南地域
18	高塚新田市川線(市川市区間)	東葛・葛南地域
19	市川柏線(市川～松戸区間)	東葛・葛南地域
20	突入トンネル付近	国道128号
21	九十九里地域(松尾～旭区間)	国道126号

移動性阻害要対策箇所位置図

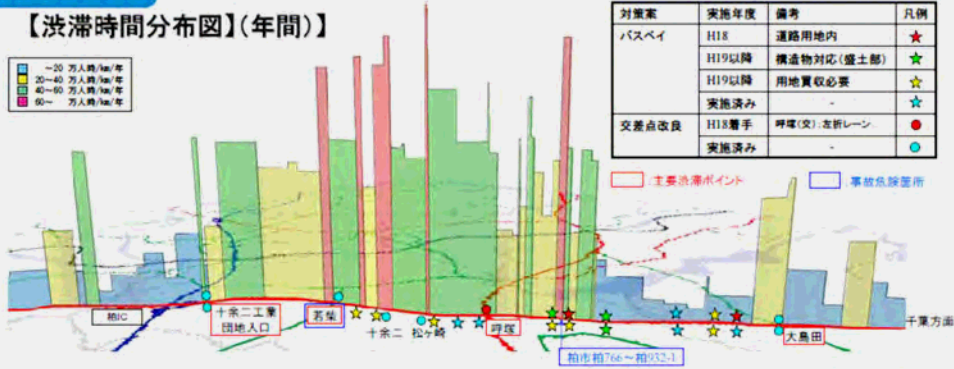
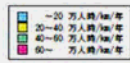


移動性阻害箇所見える化プラン

代表箇所：No.1 柏IC～大島田(国道16号)

国道16号の現状

【渋滞時間分布図】(年間)



対策案	実施年度	備考	凡例
バスベイ	H18	道路用地内	★
	H19以降	構造物対応(盛土部)	☆
	H19以降	用地買収必要	☆
	実施済み	-	☆
交差点改良	H18着手	呼塚(交)左折レーン	●
	実施済み	-	●



短期に実施可能な現道対策(一部、平成18年度実施予定)

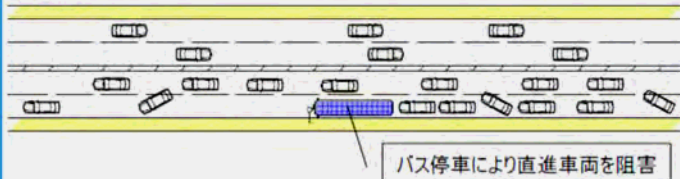
①バスベイの設置案

＜バス停の設置状況＞

- 国道16号(若柴交差点～大島田交差点間:延長7.4km)に21箇所のバス停あり
- 7時～8時のピーク時には最大18回の発着があり交通渋滞の要因

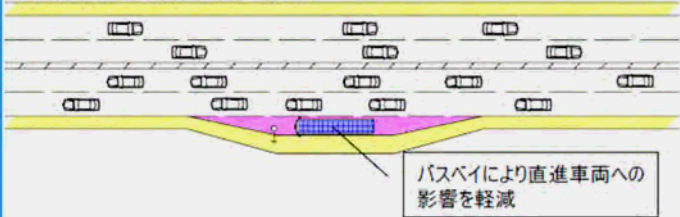
＜バスベイ設置イメージ＞

■ 現況



■ バスベイ設置

・バスの停車による走行阻害を解消

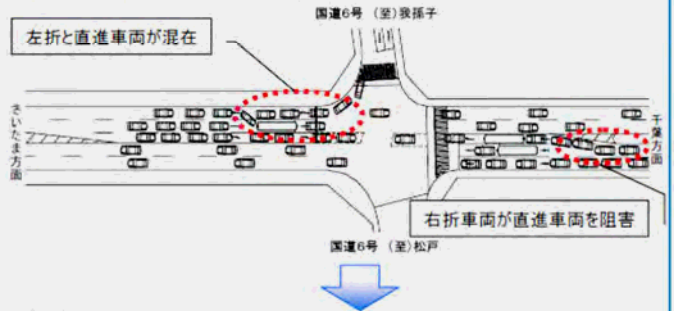


効果 バス停車による阻害が減り、スムーズに。

②左折車両を意識した交差点改良案(左折レーンの設置と車線の増加等)

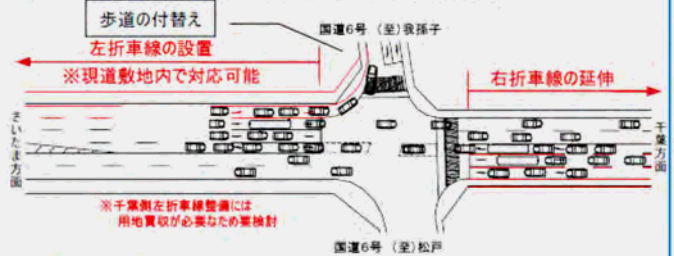
＜現況＞

- ・左折専用車線がなく、直進1車線と直左1車線
- ・右折専用車線の幅員・延長が不足箇所有り



＜交差点改良＞

- ・左折専用車線を設置し、直進2車線を確保
- ・右折車線の幅員・延伸、信号現示の見直しにより混雑緩和



効果 左折レーン増設により、渋滞を低減。

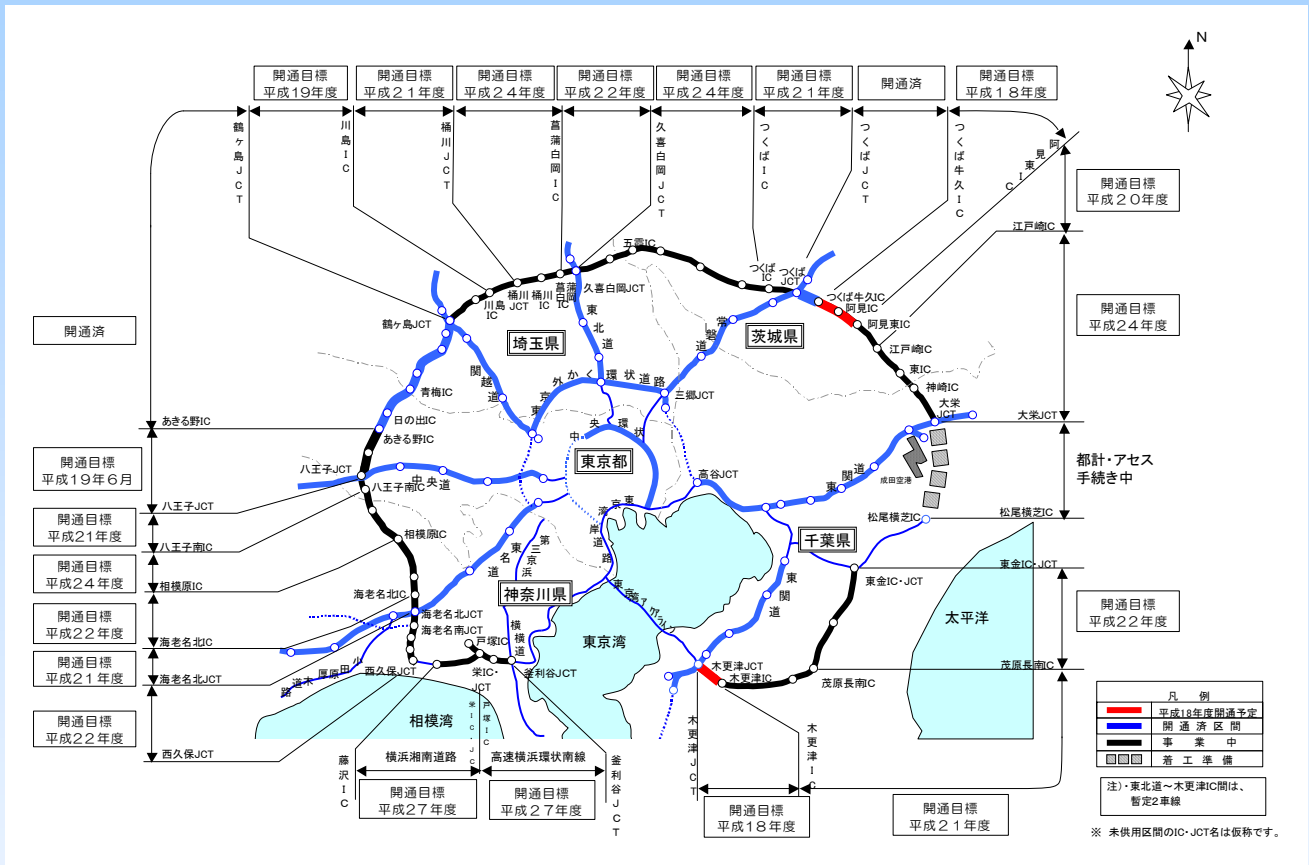
【目標宣言プロジェクト】

道路事業は、事業用地の取得の難しさなどから、確かな事業期間の設定が困難ですが、事業のおかれている状況や完成目標を公表し、オープンな形で事業進捗を図っていきます。

首都圏の三環状を担う圏央道をプロジェクト第1号とし、完成目標を公表しました。



圏央道開通目標年次



用地進捗率は H18.3 末現在の面積ベース。

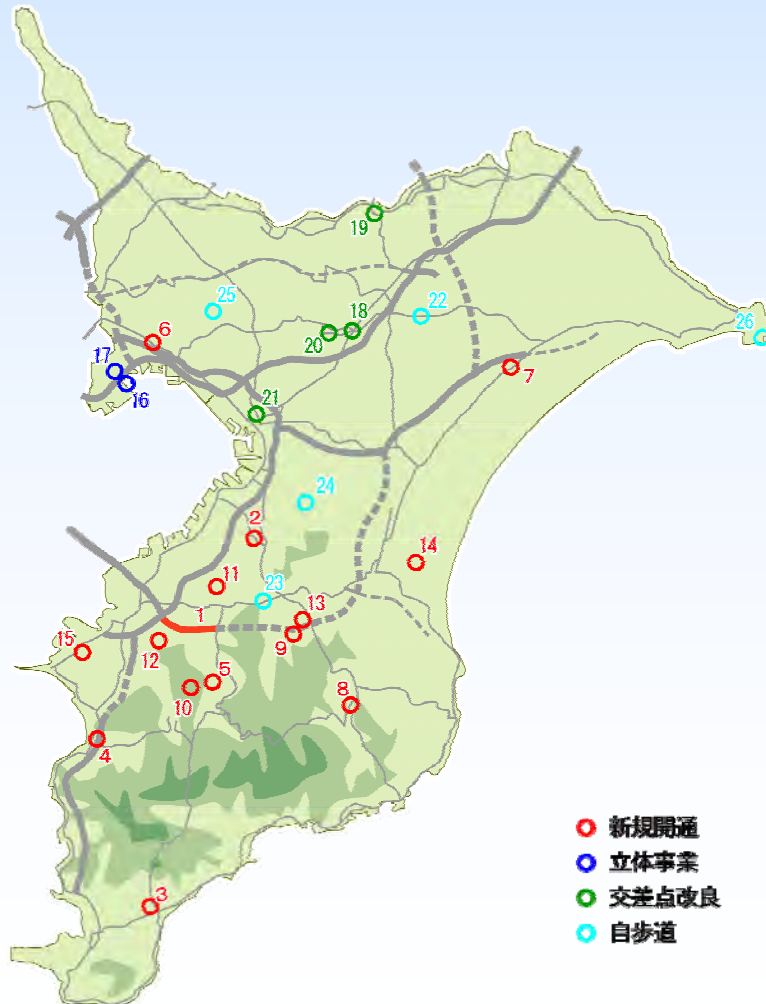
区 間	事業化年度	用地進捗率	平成18年度事業目標	事業段階	目標宣言	
					開通目標達成条件	開通目標年度
江戸崎IC～大栗JCT (L=20.4km)	H3 H4	63%	<ul style="list-style-type: none"> 継続工事推進 東高架橋下部工事着手 成田市名木地区改良工事着手 用地進捗率73% 	用地	用地残件について平成19年度までに任意取得により概成。	平成24年度
東金IC・JCT～茂原長南IC (L=21.6km)	H13	32%	<ul style="list-style-type: none"> 継続工事推進 東金JCT工事着手 長柄町、長南町、茂原市新治地区工事着手 用地進捗率60% 	用地	用地残件について平成19年度までに任意取得により概成。	平成22年度
茂原長南IC～木更津IC (L=20.9km)	H4	75%	<ul style="list-style-type: none"> 継続工事推進 真里谷第4トンネル本坑掘削完了 用地進捗率84% 	用地	用地残件について平成19年度までに任意取得。	平成21年度
木更津IC～木更津JCT (L=7.6km)	H4	100%	<ul style="list-style-type: none"> 継続工事推進 舗装工事着手 平成18年度開通 	工事	平成18年度上半期までに改良工事を完成。	平成18年度

※ 目標を達成するためには開通目標に応じた事業費の確保が前提となります。
 ※ 未供用区間のIC・JCT名は仮称です。

■平成 18 年度 開通（完成）予定事業 一覧

目標宣言プロジェクトに含まれる圏央道に加え、千葉県内では、平成 18 年度には以下の事業の開通(完成)を予定しています。

区分	図番	路線名	供用予定箇所・橋梁名	延長 (m)	供用予定	事業主体
新規開通	1	首都圏中央連絡自動車道	(仮称)木更津IC～木更津JCT	7.6km	H18年度内	国土交通省千葉国道事務所
	2	(国)297号	市原市 糸久～市原市 糸久	220m	H18.4供用済	千葉県
	3	(国)410号	南房総市 安馬谷	320m	H19.3	千葉県
	4	(国)465号	富津市 湊～更和	2,000m	H19.3	千葉県
	5	(国)410号	君津市 向郷	860m	H19.3	千葉県
	6	(国)14号	海神跨線橋	200m	H18.9	千葉県
	7	(国)126号	新栗山橋	200m	H18.6供用済	千葉県
	8	(国)465号	蟹取橋	380m	H18.7供用済	千葉県
	9	(一)鶴舞馬来田停車場線	市原市 高滝	670m	H19.3	千葉県
	10	(主)久留里鹿野山湊線	君津市 山滝野	1,040m	H18.7供用済	千葉県
	11	(主)千葉鴨川線	袖ヶ浦市 上泉	560m	H19.3	千葉県
	12	(主)木更津末吉線	木更津市 矢那	560m	H19.3	千葉県
	13	(一)鶴舞馬来田停車場線	小滝橋	190m	H18.12	千葉県
	14	(一)正気茂原線	赤目橋	280m	H18.9	千葉県
	15	(都)二間塚大堀線	君津市 二間塚	622m	H19.3	千葉県
事 業 体	16	(国)357号 千鳥町立体海側	市川市 高浜町 ～ 市川市 塩浜	1.9km	H18.5供用済	国土交通省首都国道事務所
	17	(国)357号 千鳥町立体山側	市川市 高浜町 ～ 市川市 塩浜	1.6km	H19.2	国土交通省首都国道事務所
改良 交差点	18	(国)51号 上本佐倉交差点	酒々井町 上本佐倉	—	H18年度内	国土交通省千葉国道事務所
	19	(国)408号	成田市 竜台	—	H18年度内	千葉県
	20	(主)佐倉印西線	佐倉市 錦木	—	H18年度内	千葉県
	21	(国)126号など 椿森陸橋交差点	千葉市 中央区	—	H18年度内	千葉市
自歩道	22	(国)296号	富里市 葉山		H18年度内	千葉県
	23	(国)409号	市原市 西国吉		H18年度内	千葉県
	24	(主)千葉茂原線	市原市 潤井戸		H18年度内	千葉県
	25	(主)千葉鎌ヶ谷松戸線	船橋市 坪井町		H18年度内	千葉県
	26	(一)銚子公園線	銚子市 犬吠崎		H18年度内	千葉県



- 新規開通
- 立体事業
- 交差点改良
- 自歩道

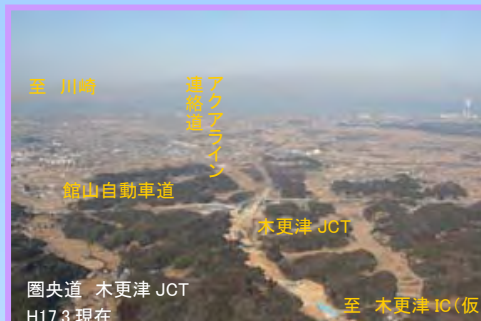
■平成18年度開通予定の具体的事例

首都圏中央連絡自動車道

- ◆ 館山自動車道と接続する木更津 JCT から木更津 IC(仮)間が平成18年度中に開通予定。木更津 IC(仮)から茂原長南 IC(仮)間は平成21年度の開通が目標です。
- ◆ 開通目標時期を公表する「目標宣言プロジェクト」のもとで、事業進捗をはかります。



- ◆ 「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。
- ◆ 圏央道はこうした広範囲での多くの効果が期待され、早期開通が求められていることから、「道路見える化計画」において、「目標宣言プロジェクト」の第1号に選定され、開通目標に向け、特に徹底した事業進捗管理が進められています。
- ◆ 千葉県内では、木更津 JCT（東関東自動車道と圏央道のJCT）から木更津 IC(仮)間が、H18年度中に開通予定です。
- ◆ また、現場見える化プロジェクトの一環として、道路工事現場において、工事の目的などをわかりやすく伝える看板の設置や、現場見学会を行っています。



規格の高い道路の利用促進

「規格の高い道路を使う割合」を向上させ、道路の適切な機能分担を実現

- 木更津 JCT から木更津 IC(仮)間の整備により、周辺地域では高速道路への接続が便利になり、「規格の高い道路を使う割合」が向上します。これにより、道路の適切な機能分担が実現します。

半島地域の産業振興

外房地域と京浜地域を直結し、半島地域の産業を振興

- 館山自動車道と接続する木更津 JCT から木更津 IC(仮)間が開通すると、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。
- 圏央道の木更津～茂原間は、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。
- 外房地域から首都圏への輸送時間が短縮され、野菜・果物・水産物など、鮮度が重要視される産物の市場拡大が期待されます。

■平成17年度開通の具体的事例

銚子連絡道路（松尾横芝 IC～横芝光 IC）

- ◆ 銚子連絡道路の松尾横芝 IC から横芝光 IC までの延長約 6.1 km が平成 18 年 3 月 25 日に開通し、様々な効果が出ています。



規格の高い道路の利用促進

沿道周辺で「規格の高い道路を使う割合」が向上

- 銚子連絡道路（松尾横芝 IC～横芝光 IC間）開通後、これに並行する国道 126 号の山武市～横芝光町区間の交通量は 123（百台/12h）で、開通前に比べ 23（百台/12h）減少しました。
- 銚子連絡道路（松尾横芝 IC～横芝光 IC間）の交通量は 32（百台/日）であり、国道 126 号からの交通の転換が見られるため、沿道周辺で「規格の高い道路を使う割合」が向上しています。



県都へのアクセス改善

山武・東総地域から千葉市方面へのアクセス性が大きく改善

- 銚子連絡道路（松尾横芝 IC～横芝光 IC間）の開通により、(旧)八日市場市、(旧)野栄町が千葉市から 1 時間圏内となり、「県都 1 時間構想達成率」は 60%から 65%に向上しました。

【横芝光町在住の主婦: 椎名三枝子さん】

銚子連絡道路が開通してから、八日市場市方面から横芝光 IC に向かう車が目立つようになりました。

幕張まで 40 数分でいけるようになり、わたしのショッピングエリアも広くなりました。私は千葉ロッテファンで、友達と応援にマリンスタジアムまで車でいきますが、特にナイターの後などは幕張インターから横芝光インターまで短時間で帰ることができるようになり、ほんとうに便利になりました。

市川に一人で住んでいた子供が病気になり、救急車で東京の病院に入院してしまっただけでも、高速道路のおかげで、すぐに駆けつけることができました。

この地域の交通手段はやっぱり車ですから、道路が良くなるとうれしいですね。



半島地域の産業振興

首都圏への所要時間を短縮。地域の産業を支援し、活性化に貢献

- 銚子連絡道路（松尾横芝 IC～横芝光 IC間）の開通により、アクアライン起点（川崎市）から銚子市までの所要時間は 7 分短縮されました。
- 銚子連絡道路は、千葉東金道路や首都圏中央連絡自動車道と一体となって機能し、地域の重要な産業である観光、漁業を支え、山武・東総地域の活性化に貢献することが期待されます。

【現場見える化プロジェクト】

道路工事現場において、工事の目的などを伝えるなど、工事現場と国民の垣根を取り払い、いつでも見える現場を実現してゆきます。

現状

- ・工事内容を主体とした表現
- ・何のための工事かわからない



見える化

今後

- ・事業目的を主体とした表現
- ・工事目的を正しく理解
- ・道路ユーザーにわかりやすく

現場見える化プロジェクトの3つの内容

「この工事は何の目的で、何を改善するのか」「いつ完成するのか」を伝える

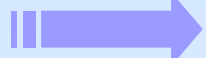
- 路上工事看板の改善
- 事業説明看板の改善
- 現場のオープン化

路上工事看板の改善

「工事目的が伝わらない」を改善します。（看板の内容の改善）



従来形
専門的な
工事名を表現



見える化
工事内容が
伝わる表現



事業説明看板の改善



従来形

各種看板が乱立



見える化

必要な情報を見やすく

工事現場におけるわかりやすい
事業説明の例



「看板が乱立し、伝えたいことがわからない」を改善します。（看板の設置方法の改善）

現場のオープン化

現場見学会を実施します。
注目度の高い工事現場を選択して、普段着のままで見学できる工事現場を実現します。