

活力

踏切解消による 交通円滑化

③ ボトルネック踏切の箇所数/H19 目標：43箇所



達成度報告

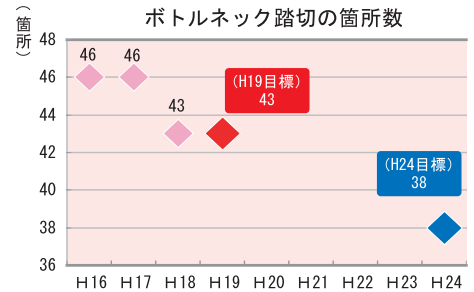
- 千葉県内には、46箇所のボトルネック踏切が存在しています。(国土交通省 踏切交通実態総点検結果:平成19年4月)。
- 平成18年度は船橋駅付近連続立体交差事業(*巻末用語解説)の完成により、3箇所のボトルネック踏切が解消されました。

業績計画

- 平成24年度末までにさらに5箇所のボトルネック踏切の解消を目指します。

現状と課題

- 千葉県の「ボトルネック踏切」46箇所は、県北西部を中心に分布しています。
- 千葉県の「開かずの踏切」箇所数は3箇所、全国8位です。
- 「ボトルネック踏切」を含め、対策の必要な踏切は全国で5番目に多い133箇所あります。



千葉県内のボトルネック踏切

鉄道事業者名	鉄道路線名	ボトルネック踏切数		
		開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	合計
東日本旅客鉄道	総武本線	1	4	5
	内房線		1	1
京成電鉄	本線	1	14	15
新京成電鉄	新京成線	1	13	14
東武鉄道	野田線		11	11
合計		3	43	46

出典:国土交通省資料
 ※開かずの踏切
 ピーク時間の遮断時間が40分/時間以上の踏切
 ※自動車ボトルネック踏切
 一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時間以上の踏切
 (踏切自動車交通遮断量 = 自動車交通量 × 踏切遮断時間)

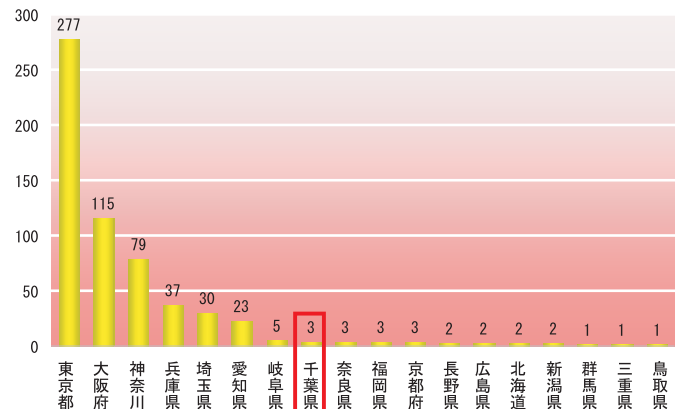
H24までに完成見込みの連続立体交差事業



対策実施中のボトルネック踏切

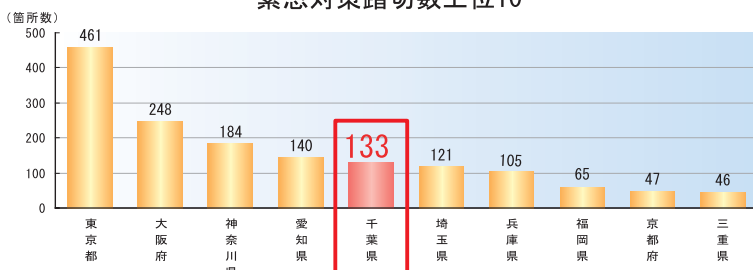
No	踏切道名	交差道路名	鉄道事業者名	鉄道路線名	完了予定
1	花立	市道(幕張町215号線)	東日本旅客鉄道	総武本線	H23
2	京成船橋第8号	市道00-034号	京成電鉄	本線	H18
3	鬼越第6号	主要地方道市川印西線	京成電鉄	本線	H24
4	京成船橋第1号	主要地方道船橋停車場線	京成電鉄	本線	H18
5	大神宮下第1号	市道00-033号	京成電鉄	本線	H18
6	初富1号	主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線	新京成電鉄	新京成線	H22
7	新鎌ヶ谷2号	国道464号	新京成電鉄	新京成線	H22
8	北初富1号	国道464号	新京成電鉄	新京成線	H22

「開かずの踏切」箇所数



出典:国土交通省資料(平成19年)

緊急対策踏切数上位10



出典:国土交通省資料(平成19年)

平成18年度
の評価

京成本線(船橋駅付近)連続立体交差事業が完成

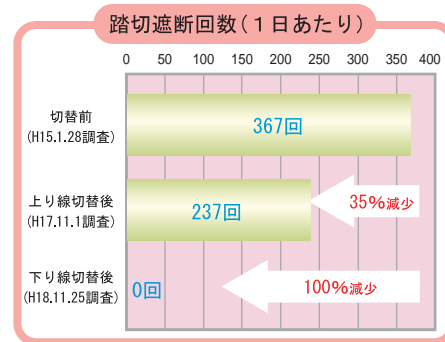
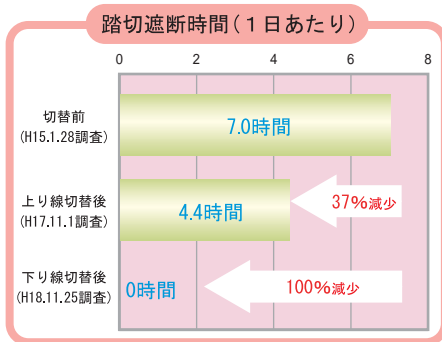
○「京成本線(船橋駅付近)連続立体交差事業」が、平成18年11月25日に高架化を完了しました。

代表的な事業 踏切による交通渋滞・事故の解消
京成本線(船橋駅付近)連続立体交差事業

H18.11.25
高架化完了

- 「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。
- 平成16年度に上り線の高架化が完了し、平成18年11月25日に下り線の高架化が完了しました。
- この事業により、踏切遮断による交通渋滞が解消されました。

船橋第1号踏切：都計道3・4・10号線



平成19年度
の計画

ボトルネック踏切の解消に向け、工事を推進

○「新京成線(新鎌ヶ谷駅付近)連続立体交差事業」は、平成22年度末の高架工事完成を目指して工事を推進します。

代表的な事業 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年度末の高架工事完成を目指して整備を進めています。
- 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。

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



活力

路上工事時間の削減

4 年間路上工事時間/H19 目標：削減

	H17 実績	H18 実績	H19 目標 (全て年度合計)
新規指標	200 (時間/km)	234 (時間/km)	削減 前年度より削減

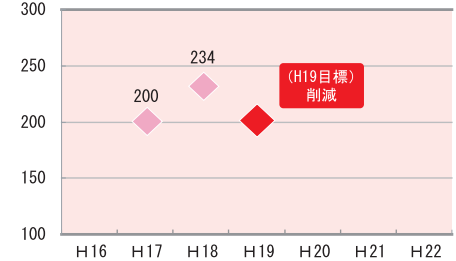
達成度報告

- 平成18年度の達成度報告から新たな評価指標として直轄国道における「年間路上工事時間」を追加しました。
- 千葉県の直轄国道の年間路上工事時間は234時間/kmです。

業績計画

- 路上工事調整会議(道路管理者、占有企業者等で構成)において工事の平準化・共同施工の工事調整を実施します。
- 年末年始や盆休みなど特定日における路上工事を抑制し、路上工事時間を削減します。

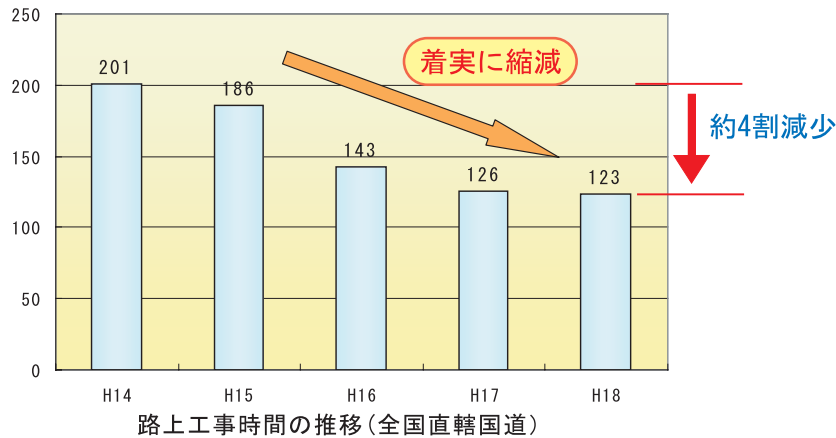
(時間/km) km当たりの年間路上工事時間



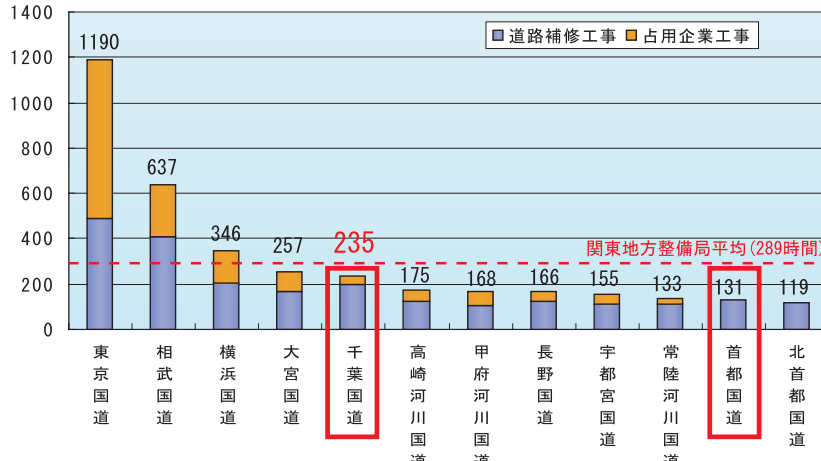
現状と課題

- 道路や橋梁などの構造物は、新設に際しての施工のみならず、その耐用年数に応じた定期的な補修や大規模な改修工事が必要です。このため、路上工事は、道路の維持管理やライフラインの整備等に必要不可欠です。
- しかしながら、路上工事が渋滞の原因となっていることも多く、可能な限り路上工事時間の縮減が求められています。
- 平成18年度の全国の直轄国道における年間路上工事時間は、平成14年度比で約4割縮減しました。
- 千葉国道事務所の直轄国道における年間路上工事時間は235時間/kmで、関東地方整備局内12事務所中第5位、首都国道事務所は131時間/kmで第11位です。

(時間/km・年)



(時間/km・年)



関東地方整備局管内事務所別路上工事時間(平成18年度)

出典:平成18年度道路行政の達成度報告書/
平成19年度道路行政の業績計画書、国土交通省

活力

成田国際空港へのアクセス強化

5 成田国際空港への所要時間

H19 目標： 柏市から成田空港まで **120分** (現状維持)



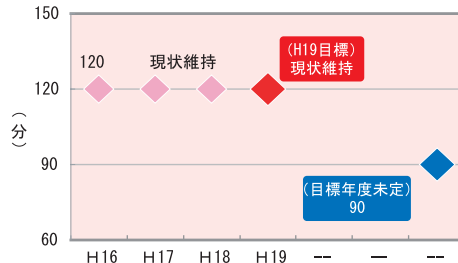
達成度報告

○平成16年度末から現状維持となっていますが、目標達成に向けて事業を推進しています。

業績計画

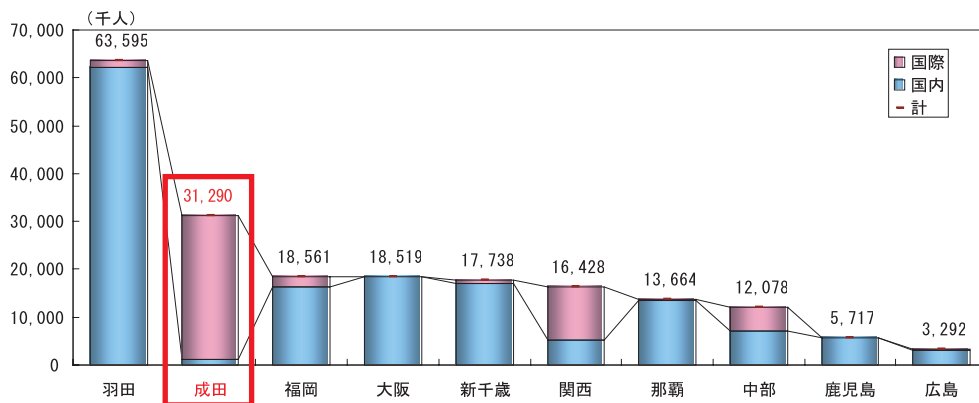
- 首都圏北部と成田国際空港間の所要時間を大幅に短縮するアクセスルートとなる「北千葉道路」の整備を推進します。
- 柏市(業務核都市)から成田国際空港までの所要時間を30分短縮し、90分にするを目標とします。

柏市から成田国際空港への所要時間



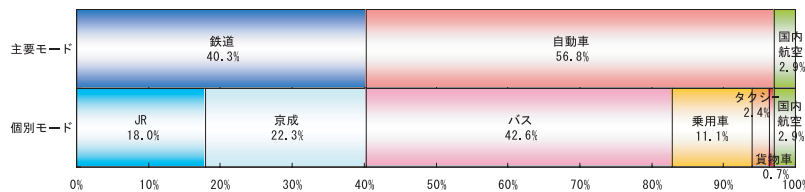
現状と課題

- 成田国際空港の旅客数は3千万人を越え、羽田空港に次いで国内第2位です。また、旅客の9割以上は国際線の利用者です。
- 成田国際空港は、国内主要5空港(成田、中部、関西、羽田、大阪)の中で近接する主要な都市までのバスによるアクセス時間が最も大きくなっています。



国内主要空港の旅客数順位

出典: H17航空管理状況調査



成田国際空港へのアクセス手段(出発旅客:H19)

出典: 成田国際空港(株)ホームページ



国内にある主要空港から近接する主要都市までのバスによるアクセス時間

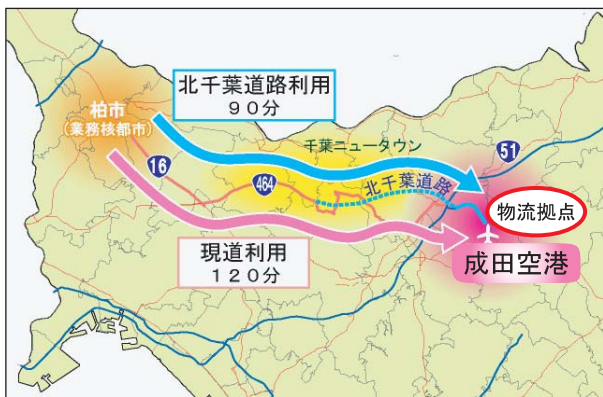
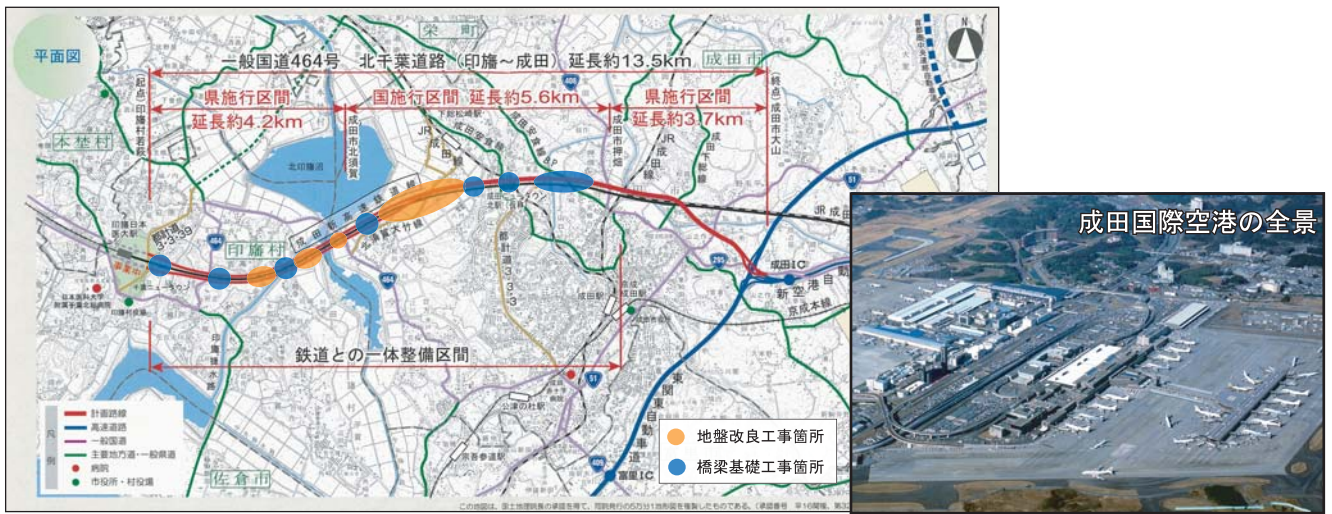
平成18年度
の評価

北千葉道路の事業を推進

○平成18年度は北千葉道路(印旛～成田)の調査設計の推進、および用地買収を進めました。

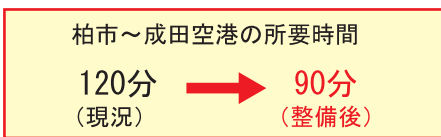
代表的な事業
首都圏北部から成田国際空港への道路アクセスを飛躍的に改善
国道464号 北千葉道路(印旛～成田)

- 国道464号北千葉道路は、成田国際空港へのアクセス強化を目指すとともに、地域ネットワークの構築により、沿線地域の交流・連携、物流の効率化などに寄与します。
- 北千葉道路は、成田新高速鉄道と一体になった整備を行っています。
- 事業推進に向けた体制強化のため、用地取得推進のプロジェクトチームが結成されました。

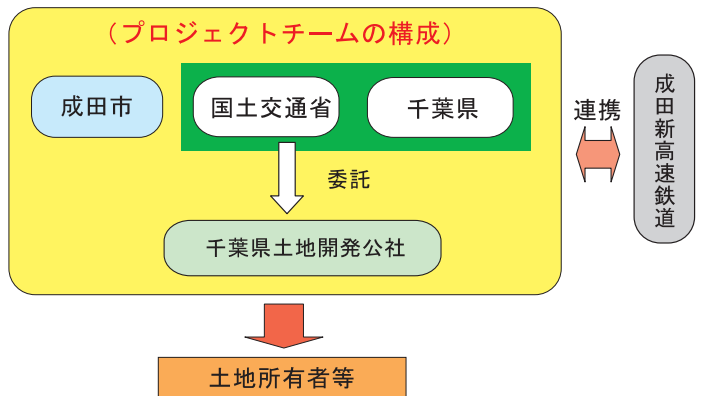


東葛地域と成田空港のアクセス向上

東葛地域(松戸市・柏市周辺)から成田地域への移動時間が大幅に短縮



プロジェクトチーム取り組みのイメージ



- 期待される効果
 - 体制強化による交渉推進
 - 成田市との密接な連携による、よりきめ細かな対応
 - 用地取得率 約29%
※用地取得率は平成19年4月13日現在

平成19年度
の計画

北千葉道路の早期完成を目指して本格的に着工

○平成19年度は、調査設計および用地取得を推進するとともに、成田新高速鉄道と一体的に本格的に工事(軟弱地盤対策および橋梁基礎工事)着手します。

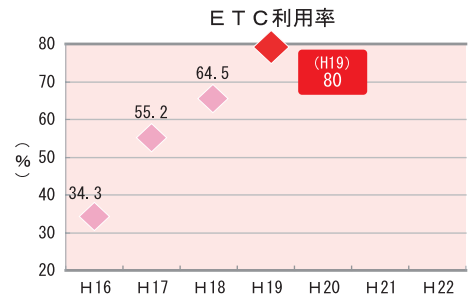
活力 ETC の 利用促進

⑥ ETC利用率 / H19 目標 : 80%

H17 実績 55.2 (%)	H18 実績 64.5 (%) (H18目標:75%)	H19 目標 80 (%) (全て年度合計) 全国目標と同値
-----------------------	--------------------------------------	--

達成度報告

○目標値の75%には達しなかったものの、平成17年度末から9.3%アップし、64.5%になりました。
(実績値の集計が平成17年は年度末(3月)でしたが、平成18年は平成19年4月に変更となりました。)



業績計画

○平成19年は、新たに設定された全国目標値である80%まで向上させることを目指します。

現状と課題

- ETCを導入することにより、渋滞を緩和するとともに、「環境にやさしい」「幅寄せ不要」「窓の開閉不要」といった効果が期待できます。
- 千葉県におけるETC利用率は年々増加していますが、全国順位は25位と中位にあります。
- 東関東自動車道、館山自動車道、首都高等では、利用促進のため早朝夜間割引、休日割引などが実施されています。

<ETCの導入効果>

その1

スルーパス

- 渋滞を回避し料金所をスムーズに通過できます。
- 現金が不要で、煩わしさから開放されます。



その2

環境にやさしい

- アイドリング等による排気ガスが軽減されます。
- 料金所付近の騒音や排気ガスが軽減されます。



その3

幅寄せ不要

- 通行券の受取や支払い等のための停車が不要。
- 左ハンドル対応レーンを探す必要がありません。



その4

窓の開閉不要

- 車内への風雨の吹き込みを回避できます。
- 冷気や暖気が逃げ出すことがありません。

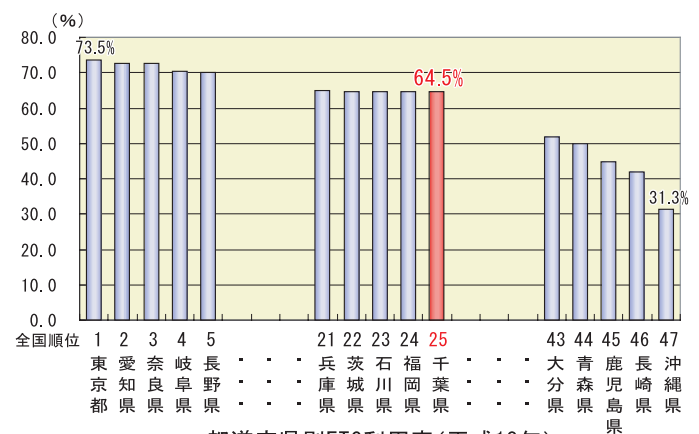


出典:ETC総合情報ポータルサイト

路線・区間	割引種別・時間帯	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
【新空港道】 (成田～新空港)	ETC早朝夜間割引 22時～6時:50%引					50%																				50%		
【東関東道】 (成田～潮来)	ETC通勤割引 6時～9時、 17時～20時:50%引 ETC深夜割引 0時～4時:30%引			30%								50%															50%	
【首都高】 (月～土)	22時～6時:20%引 11時～15時、18時～22時: 10%引 6時～11時、15時～18時: 3%引			20%							3%			10%			3%										10%	20%
【首都高】 (日曜・祝日)	終日:20%引																										20%	
【館山道】	ETC通勤割引 6時～9時、 17時～20時:50%引 ETC深夜割引 0時～4時:30%引			30%																							50%	

出典:NEXCO ホームページ

東京湾岸部の有料道路の割引料金システム(平成19年7月現在)



都道府県別ETC利用率(平成18年)

出典:平成18年度道路行政の達成度報告書/
平成19年度道路行政の業績計画書、国土交通省

平成18年度 の評価

ETC利用率が約65%に向上

- ETC車載器購入支援、ETC利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の実施等により、全国の高速道路等におけるETC利用率は向上しました。それに伴い、料金所における渋滞の解消が図られました。
- 千葉県におけるETC利用率は、H17年度から9.3%アップし、H18年度は64.5%に達しました。
- 東京湾アクアラインの利用促進を図るため、平成19年2月1日から2月28日までETC車両を対象とした、社会実験を実施しました。

代表的な事業 ETC車両(キャンペーン対象者)に対して通行料金を割引し、利用を促進 東京湾アクアラインETC割引社会実験

- 東京湾アクアラインの通行料金の一部を割引くことで、その利用を促進する社会実験を行ないました。
- 実験期間中の平均日交通量は18,340台であり、昨年同月より約26%(3,780台)増加しました。特に、割引時間帯のETC車は約47%(3,140台)増加しました。
- 実験によってアクアラインの利用頻度が増加したとの回答が3割程度ありました。

社会実験の内容

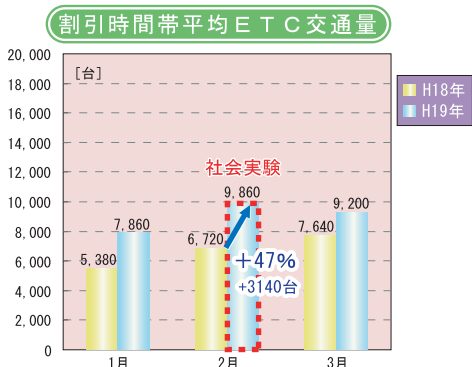
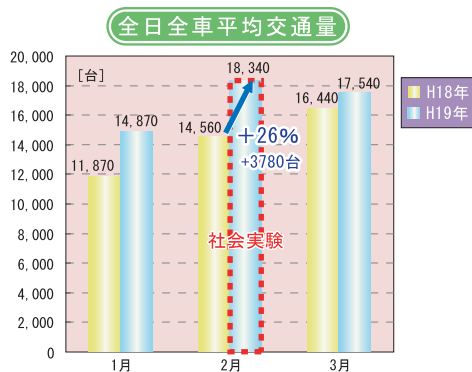
- 実施期間：平成19年2月1日～2月28日(28日間)
- 対象道路：東京湾アクアライン
- 対象車両：ETC全車
- 対象時間：6時～10時、14時～20時(全日)
- 割引率：現行のETC割引料金から更に、3割引

社会実験料金

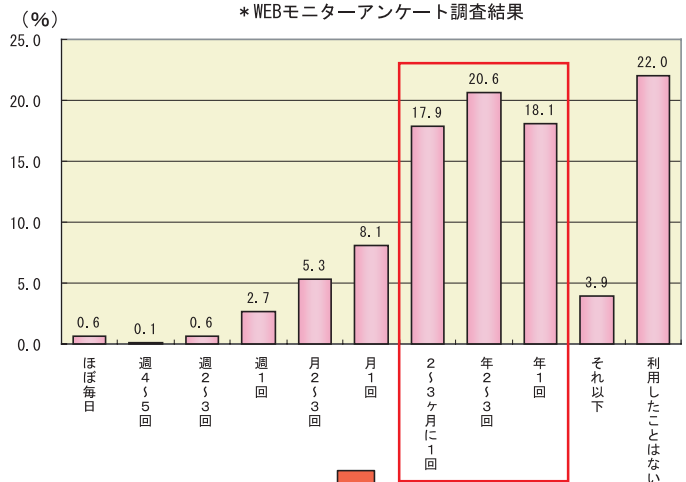
社会実験料金は現行料金の約5割引き

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
現行料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円
現行ETC割引料金	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円
社会実験料金(約3割引)	1,300円	1,620円	1,950円	2,680円	4,470円
割引額	560円	700円	830円	1,150円	1,910円

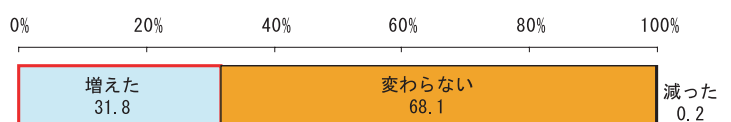
社会実験結果



アクアラインの利用頻度【全員】(n = 2,172) *WEBモニターアンケート調査結果



実験前とのアクアラインの利用頻度変化 【アクアライン利用者かつETC利用者】(n = 661)



出典：平成18年度東京湾アクアラインETC割引社会実験結果概要

平成19年度 の計画

多様な施策を実施し、ETC利用者の増加を目指す

- 平成18年度に引き続き、「ETC車載器購入支援」、「多様で弾力的な料金施策の実施」、「ETCの統一的な広報の実施」等により利用者の増加を目指します。
- 高頻度現金利用者への対応を向上させ、ETC利用への転換を促進します。