ちばの道「平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書」を公表します。

記者発表資料

■国土交通省、千葉県、千葉市、東日本高速道路㈱は、ちばのみちづくりの取り組みと成果を示した『ちばの道「平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書」』を策定しました。

■策定にあたっては、学識経験者を含めた「千葉県アウトカム・プラン策定委員会（委員長：日本大学　名誉教授　榛澤芳雄）」で取りまとめを行いました。

平成18年度の達成報告

平成18年度に設定した13指標（14項目）のうち、数値等により評価が可能な12項目に対し、8項目が達成、4項目が未達成となりました。

平成19年度の業績計画

今年度の業績計画書より、評価する指標について、昨年度までの13指標に新たに1指標「路上工事時間の削減」を追加し、14指標としました。

代表事例

◆『渋滞損失時間』：約3%減少

- 国道51号上本佐倉・酒々井交差点⇒交差点改良により経済効果は年間約２．５億円
- 国道126号椿森陸橋交差点⇒交差点改良によりﾋﾟｰｸ時間旅行速度が５５～７０%向上
- 国道357号千鳥町交差点⇒交差点立体化により経済効果は年間２６億円

◆『規格の高い道路を使う割合』：0．1%向上（走行台キロが６万台ｷﾛ/日増加）

- 首都圏中央連絡自動車道（H19.3.21県内初開通）⇒茂原駅～東京方面へ約１０分時間短縮

◆『ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切の箇所数』：3箇所解消

- 京成船橋駅付近連続立体交差事業⇒踏切の遮断時間７時間/日、遮断回数367回/日が解消

◆『死傷事故率』：約6%減少

- 国道357号千鳥町交差点⇒交差点の立体化により交差点内の事故を減少

※館山道の全線開通（H19.7.4）により、規格の高い道路の更なる利用促進が見込まれます。
※東京外かく環状道路は、平成19年度に国道６号から（主）市川松戸線間の一般部（延長1.0km）を２／４車線で開通します。

ちばの道「平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書」は、「千葉国道事務所ホームページ（http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/）」に掲載しています。

平成19年8月9日
千葉県アウトカム・プラン策定委員会

記者発表クラブ
竹芝記者ｸﾗﾌﾞ、横浜海事記者ｸﾗﾌﾞ、神奈川県建設記者ｸﾗﾌﾞ、千葉県政記者ｸﾗﾌﾞ、千葉市政記者会

問い合わせ先		
国土交通省　関東地方整備局　千葉国道事務所　計画課長	武藤　聡	TEL:043-287-0314
千葉県　県土整備部　道路計画課　企画調整室長	片海　好夫	TEL:043-223-3272
千葉市　建設局　道路部　道路計画課長	中台　公明	TEL:043-245-5339

政策テーマ毎の指標と目標値

テーマ	項目	千葉県全体の指標値 指標	H17年度実績値	H18年度目標値	H18年度実績値	H19年度目標値	目標値
活力	① 道路渋滞の削減	渋滞損失時間	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	達成 1.14（億人時間/年） （県民１人当たり損失時間 18.7（時間/年））	1.07（億人時間/年）	1.07（H19） （H16実績値（1.19）から1割削減）
活力	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	15.6（%）	向上	達成 15.7（%）（速報値）	向上	向上（H19）
活力	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	現状維持 46（箇所）	43（箇所）	達成 43（箇所）	現状維持 43（箇所）	38（箇所）（H24）
活力	④ 路上工事時間の削減	単位延長あたりの年間路上工事時間	200（時間／km）		234（時間／km）	削減	
活力	⑤ 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）
活力	⑥ ETCの利用促進	ETC利用率	55.2（%）	75※1（%）	未達成 64.5（%）	80※1（%）	
暮らし	⑦ バリアフリー化の促進	バリアフリー化率	25.6（%）	31.6（%）	未達成 30.8（%）	36.1（%）	100（H22）
暮らし	⑧ 無電柱化の促進	無電柱化率	65（%）	69（%）	達成 69（%）	71（%）	79（H20）
安全	⑨ 交通事故の削減	死傷事故率	135.7（件/億台キロ） （死傷事故件数 36,694（件/年））	削減	達成 127.1（件/億台キロ）（暫定値） （死傷事故件数 33,834（件/年））	120.5（件/億台キロ）	120.5（H19） （H15実績値（133.9）から1割削減）
安全	⑩ 災害への備え	一般道路の橋梁耐震補強完了率	39（%）	45（%）	未達成 42（%）	50（%）	100（H20以降）
安全	⑩ 災害への備え	高速道路の橋脚耐震補強完了率	93（%）	96（%）	達成 98（%）	100（%）	
環境	⑪ 地球温暖化防止対策	自動車によるCO_2排出量	830（万トン） ※2 H16実績値	削減 ※2 H17目標値	達成 800（万トン） ※2 H17実績値	削減 ※2 H18目標値	780（H22）
千葉県独自設定	⑫ 県都へのアクセス改善	県都1時間構想達成率	65（%）	現状維持 65（%）	65（%）	67（%）	67（H19）
千葉県独自設定	⑬ 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）	94（分）	93（分）	達成 93（分）	88（分）	86（H21）
道路行政の改革	⑭ アカウンタビリティの向上	ホームページアクセス数	40（万件）	52※3（万件）	未達成 47（万件）	58※3（万件）	

※1 ETC利用率は、全国の目標値を採用しました。　※2 CO_2の排出量は、1年遅れのデータを使用して評価しているため。

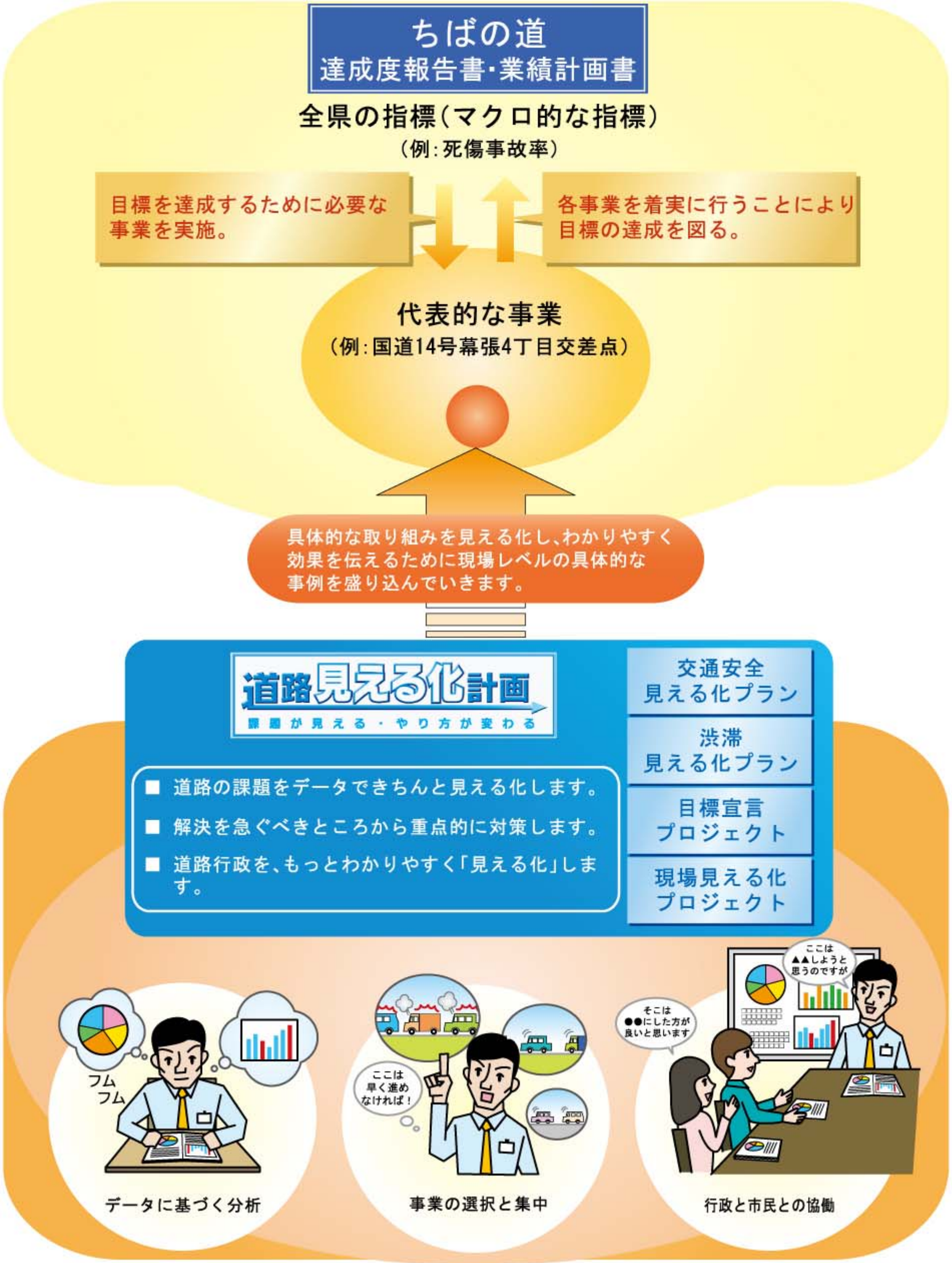
※3　ホームページアクセス数は、全国目標値の伸び率を基に設定しました。

「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。

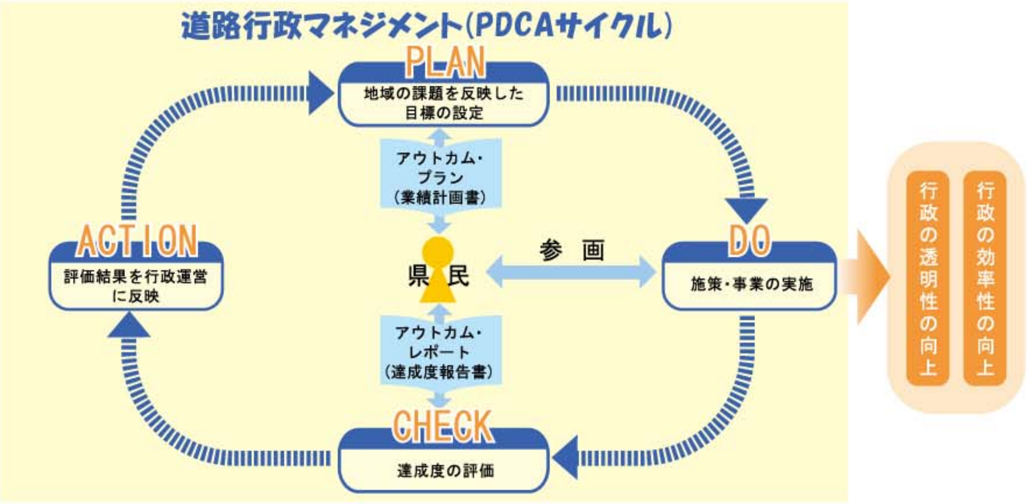


達成度報告書・業績計画書　策定の目的

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。

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。

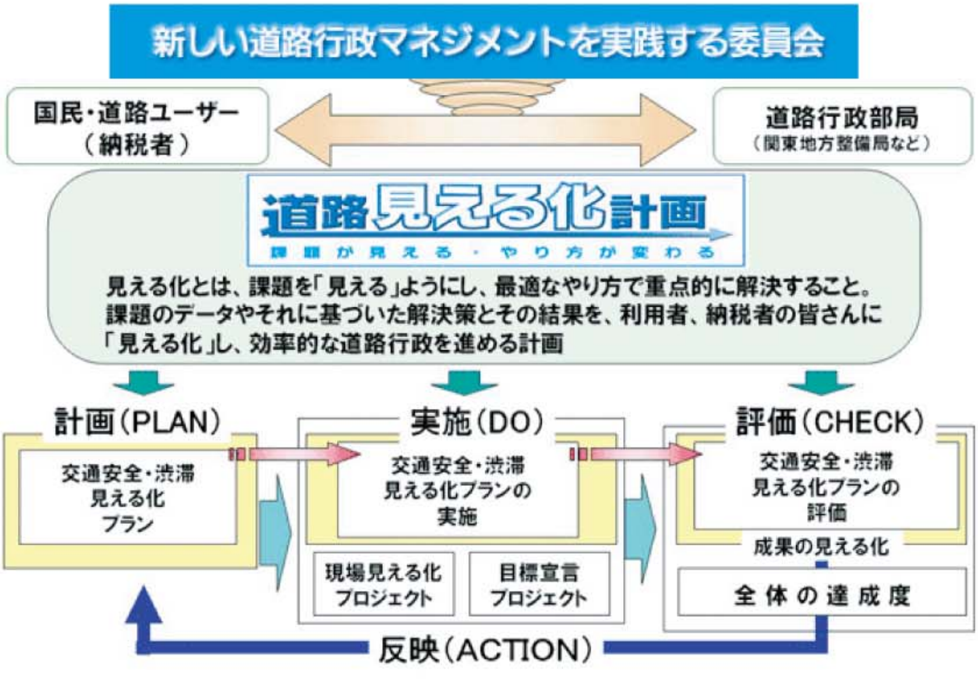
千葉県内の道路事業関係機関においても、「道路行政マネジメント（PDCA サイクル）」の取り組みとして、平成15年度から毎年度、「事業の成果を示す指標（アウトカム指標*巻末用語解説）」を用いて、事前に数値目標を設定し、事後に評価を行い、それらを「達成度報告書・業績計画書」として策定しています。厳しい財政状況のなか、関係機関が一体となって豊かな県民生活の実現や安全性・利便性を確保するため、今後の施策・事業に反映させていきます。



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。「見える化計画」とは、様々なデータに基づき道路の課題を「見える」ようにすると共に、県民の皆様のご意見を伺い、問題の大きい箇所を厳選し、最適なやり方で重点的に解決することを示します。さらに、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、効率的な道路行政を進める計画です。



レッドゾーン戦略ー「必要な道路」に重点投資

道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

■関東地方整備局では、平成19年度より交通事故対策として「レッドゾーン戦略」を推進します。
■レッドゾーン戦略では、交通事故データ（死傷事故率）を分析し、事業の重点化を図り、集中的な対策を実施します。

「交通戦争」の頃のような危険な状態にある道路（レッドゾーン）が残っています。

■S45年の交通事故死者数は1万7千人で、「交通戦争」という言葉が使われました。
■その頃、車が1億km走る間に平均で300件の事故が発生していました。
■現在は100件まで下がってきましたが、今でも欧米と比較すると高い状況です。
■交通戦争の頃のように300件を超える区間（レッドゾーン）が全国の国道と都道府県道にまだ約5%存在します。

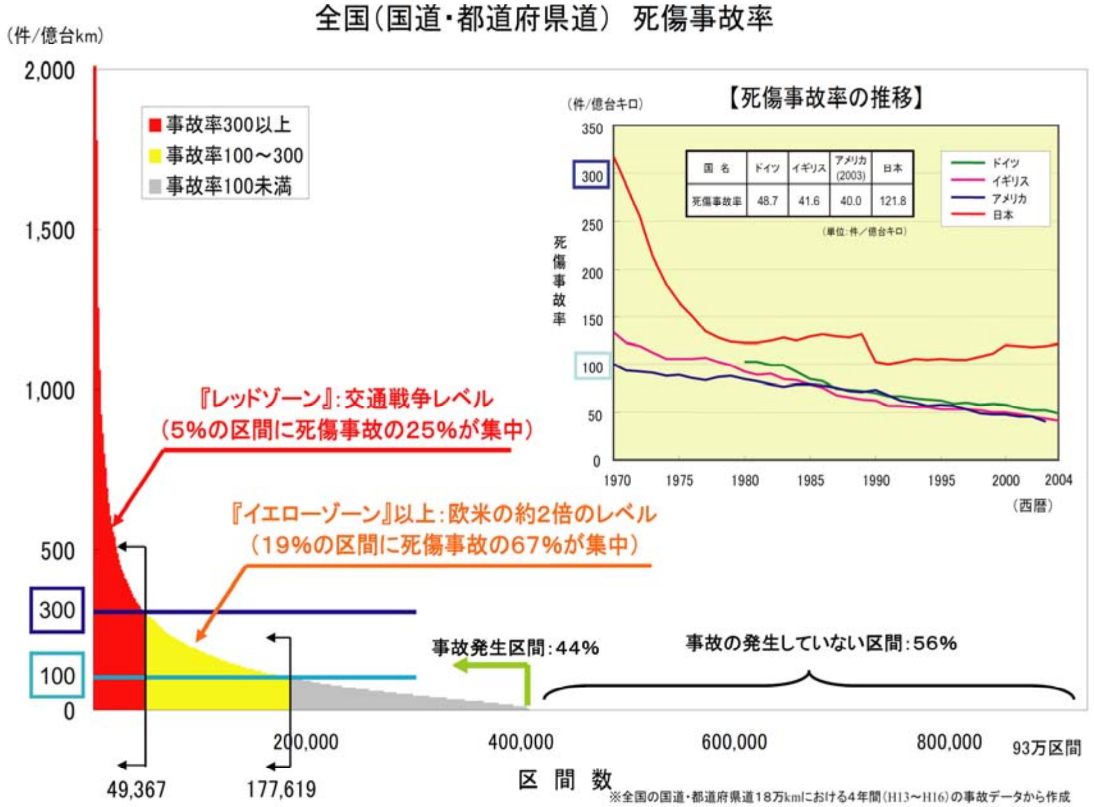
レッドゾーン、イエローゾーン以外の区間では、原則として事故対策事業を実施しません。

■わずか5%の区間のレッドゾーンに、死傷事故の25%が集中しています。
■この区間に集中して対策することが、事故率の低減に直結すると考えました。
■また、100件を超える区間（イエローゾーン）も含めた19%の区間に死傷事故の67%が集中しています。

レッドゾーンに集中して対策を実施します。

■千葉県内の直轄国道では平成19年度は交通事故対策として19箇所の事業を展開します。そのうち12箇所がレッドゾーンの区間に、6箇所がイエローゾーンの区間に該当します。
■これらの厳選された要対策箇所に対して、集中的な対策を実施します。
■平成19年度の交通事故重点対策事業費（約23億円）の内、レッドゾーン区間における対策には事業費の約76%を充てます。

全国（国道・都道府県道） 死傷事故率



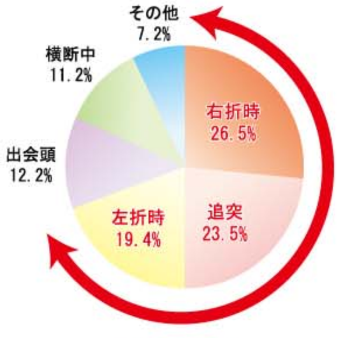
※全国の国道・都道府県道18万kmにおける4年間(H13〜H16)の事故データから作成

（代表事業箇所）
国道14号　幕張4丁目交差点

道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

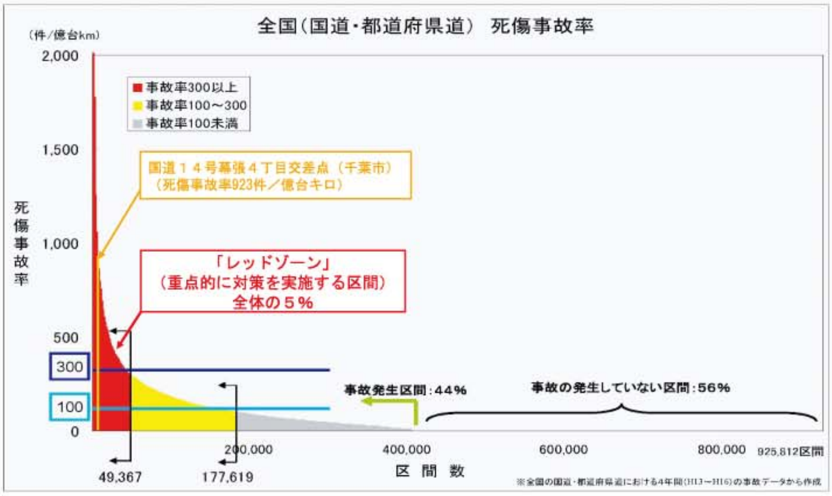
交差点の状況

■死傷事故率は923件/億台キロで、早急に事故対策が必要なレッドゾーン区間に入っています。
■平成16、17年　県内事故件数ワースト1位です。
■交差点が大きいために歩行者･自転車を巻き込んだ右折事故、速度超過による追突事故や左折事故が交差点事故の約7割を占めています。



約7割！

H13-H16の事故類型平均



死傷事故率

現況事故図

*交差点位置：千葉市花見川区幕張4丁目

対策の概要

■平成19年度は、交通事故対策について設計及び協議を行い、工事着手の予定です。

死傷事故ワースト1返上へ
道路改良など抜本対策
今年度、工事に着手

花見川区の幕張４丁目交差点

千葉国道事務所

二〇〇四、〇五年の二年連続で、死傷事故発生件数が県内交差点ワーストワンの幕張4丁目交差点（花見川区）について、国交省関東地方整備局千葉国道事務所（大庭孝之所長）は今年度、事故防止へ向けた改良工事に着手する。横断歩道などでの右左折事故、走りやすさによる追突事故が全体の約七割を占めており、道路・信号改良などの抜本対策を県警、市と協議して進める考えだ。

交通事故が多発し、今年度から本格的な事故防止対策が始まる幕張４丁目交差点（花見川区）

同交差点は、国道357号と市道美浜長作町線が交わる大型の交差点。国道はもともと市内の大動脈で、市道側も"開かずの踏切"を解消するアンダーパス（新習志野地下道）が三年前に開通し、京葉道路・武石インターチェンジ方面とスムーズに結ばれ、車の交通量は増えている。

また、周囲にイトーヨーカドー幕張店をはじめとした商業施設、小・中学校、高校、大学などの教育施設が集中し、鉄道駅も近いために交差点を横断する歩行者が多い。

事故が多発する条件がそろった形で、死傷事故の発生件数は〇四年二十七件、〇五年十八件と県内交差点でワーストワン。〇四年には死亡事故も一件発生した。

国交省は、車が一億キロ走ったと想定した場合の死傷事故発生件数（＝死傷事故率）が三百件を超えると、交通事故死者がピークだった一九七〇（昭和四十五）年の「交通戦争」時の状態にある「レッドゾーン」と位置づけ対策を急いでいる。

同交差点では、二〇〇一年－〇四年の四年間に六十七件の死傷事故が発生している。率だと九百二十三件で、関東管内平均の約七倍という高率。

六十七件を分析すると、横断歩道を横断中の歩行者と車の右左折事故が45・9%と最多で、見通しが良く、スピードが出やすいための車両同士の追突事故が23・5%で続く。この二つで約七割を占めている。

同事務所は今年度に県警、市と抜本対策を協議し、工事に着手する方針。過去に、同じ国道357号でやはり高事故率だった稲毛区園生町神社前交差点（美浜区など）、千葉西警察入口交差点（同）で右折専用レーンを設置し一定の効果を挙げていることから、同様の道路改良や、歩行者の安全確保へは信号方式の変更などが考えられるという。

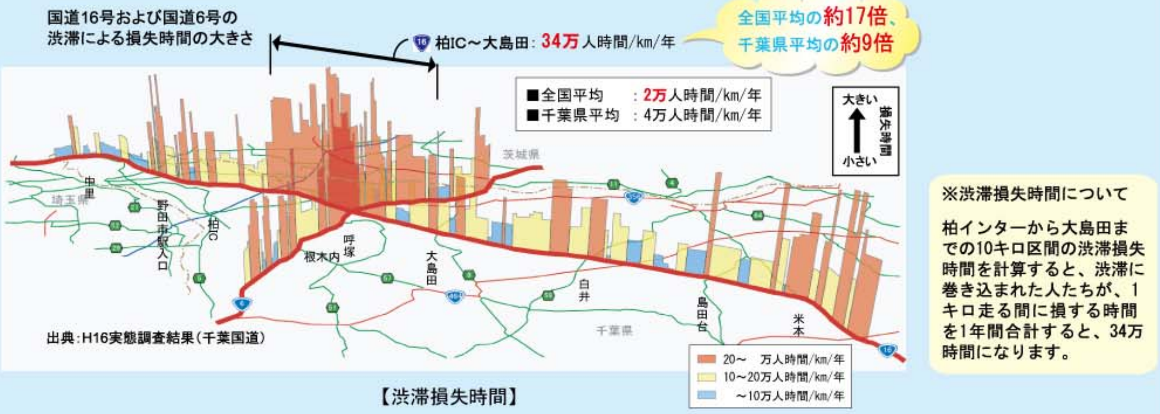
千葉日報
（H19.4.25）

（代表事業箇所）
柏地区道路見える化計画

■国道16号・6号柏地区の渋滞緩和、事故削減に向けて、「柏地区道路見える化計画」がスタートしました。
■バスベイの設置、交差点改良などを中心に短期的な渋滞対策プログラムを実施します。

国道16号、6号柏地区の渋滞状況

■国道16号柏地区（柏IC～大島田）は、渋滞損失時間が34万人時間/km/年(※)に達し、「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」により「要対策路線・箇所（21箇所）」の一つに選定されています。
■柏地区では、国道16号と国道6号の交点である呼塚交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しています。



【渋滞損失時間】

※渋滞損失時間について

柏インターから大島田までの10キロ区間の渋滞損失時間を計算すると、渋滞に巻き込まれた人たちが、1キロ走る間に損する時間を1年間合計すると、34万時間になります。

これまでの取り組み

■柏地区の渋滞緩和に向けて、道路管理者、自治体、住民が協働しています。

平成18年3月：千葉県移動性向上プロジェクト委員会にて「渋滞対策箇所」に選定される

▼

平成18年10月：「柏地区道路見える化計画」の公表及び現地調査（柏市長、柏警察署長、千葉国道事務所長等）

▼

平成18年12月：「柏地区道路見える化計画」の工事開始

▼

平成19年3月：「第五小学校前」、「大津ヶ丘一丁目」バス停にバスベイが完成

渋滞緩和計画スタート

バスの停車スペース設置
75㍍の左折専用レーンも

柏市

国土交通省関東地方整備局は、県北西部を中心に激しい交通渋滞を緩和させる試みを、柏市でスタートさせた。その名も「道路見える化計画」。渋滞に関する課題をデータで示すなど見える形にして浮かび上がらせ、短期的に解決を目指すのが狙い。柏市では、渋滞道路に路線バス専用の停車スペースや左折レーンを設け、10―20％の渋滞緩和を見込む。　（冨江直樹）

ラッシュ時には約6㌔も渋滞する国道16号（桜台交差点付近）＝柏市で

同局は、交通工学の専門家や警察などでつくる「県移動性向上プロジェクト委員会」を設置。渋滞による損失時間や通行速度、ドライバーへのアンケートなどの各種データから、渋滞の激しい県内二十一カ所を選定した。

同局によると、県内の渋滞損失時間は全国ワースト七位で全国平均の約二倍。さらに、渋滞の約七割が湾岸、東葛の都市部に集中している。国道6号と16号が交わる柏市の呼塚交差点付近は、一年間の渋滞損失時間が三十三万七千時間で、県内で最も渋滞が激しい地域の一つという。

柏市では、本年度内に16号の市立第五小前と大津ケ丘の千葉市方面の二カ所に、バス専用の停車スペースを設置する計画。バスの停車がもたらす渋滞を減らし、第五小前では10％の渋滞緩和効果を見込む。10％の緩和は、お盆に都心の交通量が減るのと同等の大きな効果という。

また、16号の呼塚交差点では来年度内に、千葉市方面に七十五㍍の左折専用レーンを設け、20％の渋滞緩和を見込む。

渋滞の激しい二十一カ所には、16号の下市場―六川インターチェンジや357号の二俣―若松など"渋滞の名所"も含まれ、今後、改善策を探るという。

東京新聞（H18.10.9）

対策実施箇所図

対策内容
■バスベイ設置
■交差点改良
■歩道のバリアフリー化
■電線類の地中化

平成19年度事業予定箇所

目標宣言プロジェクト

道路見える化計画
課題が見える・やり方が変わる

3環状
首都圏を変える道路

圏央道は「目標宣言プロジェクト」により整備を進めます。

◆圏央道「目標宣言プロジェクト」は、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表し事業進捗管理を行っていきます。

◆なお、不確定な要素があるため、開通目標とあわせて開通目標達成条件も公表します。

◆これにより、圏央道の進捗管理がオープンな形となります。

◆今後は、この開通目標に向け事業進捗管理を徹底し圏央道事業効果の早期発現に努めてまいります。

圏央道(千葉県内)の事業進捗

＜茨城県境～大栄JCT(仮称)＞

(平成24年度開通目標)

・用地取得を推進します。(用地取得率:69%)

・改良、橋梁工事などの工事を推進します。
神崎高架橋(L=163m)の工事推進
芝第1高架橋(L=259m)の工事推進

＜大栄JCT(仮称)～松尾横芝IC＞

・都市計画および環境影響評価の手続きを行っています。

＜東金IC・JCT(仮称)～茂原長南IC(仮称)＞

(平成22年度開通目標)

・用地取得を推進します。(用地取得率:67%)

・トンネル、橋梁工事などの工事を推進します。
八幡橋(L=198m)の工事推進
茂原、長柄、長南地区の改良工事着手(予定)
真名トンネル(L=952m)の工事着手(予定)

＜茂原長南IC(仮称)～木更津東IC＞

(平成21年度開通目標)

・用地取得を推進し、今年度迄に概成を目指します。
(用地取得率:90%)

・トンネル、橋梁工事などの工事を推進します。
笠森トンネル(L=2420m)、養老川橋(L=469m)、
長南地区改良工事の工事推進
山口トンネル(L=705m)の工事着手(予定)

※用地取得率は平成19年4月末現在

平成19年度代表事業　# 館山自動車道（君津IC～富津中央IC）

H19.7.4
開通

高速道路ネットワークが直結し、南房総がより身近に

○君津IC～富津中央IC間が開通し、館山自動車道がつながります。
○千葉市から館山市までの高規格幹線道路ネットワークが完成します。
○首都圏からの所要時間が短縮され、渋滞の緩和、地域の利便性の向上や活性化が期待されます。

【君津IC全景】

【君津IC～富津中央IC】

期待される整備効果

① 観光シーズンの旅行時間が最大40分短縮

○君津市内箕輪から富津市佐貫の区間は観光シーズンには、国道127号経由で最大50分かかっていましたが、君津IC～富津中央IC間が開通すると約10分で通過できるようになります。

② 国道127号の混雑緩和

○館山道全線開通後、並行する国道127号の交通量は、最大で約4割高速道路に転換され大幅に減少しています。
○観光シーズンでは特に激しかった国道127号の佐貫交差点の渋滞が解消されています。

館山道が全線開通
首都圏～館山 最大40分短縮

館山道が4日、全線開通し、午後3時から一般車の通行が始まった。君津～富津中央両インターチェンジ（IC）間の9・2キロの工事が完成したもので、行楽期には千葉や首都圏から館山まで、最大40分の時間短縮になる。

開通祝賀式は午前10時から、君津市民文化ホールであった。堂本暁子知事は「千葉県民の夢がようやく実現する。うれしい」と祝辞を述べた。

同11時45分から、開通を前にした祝賀のパレードがあり、77台が君津ICから富津中央ICに向かって走った。

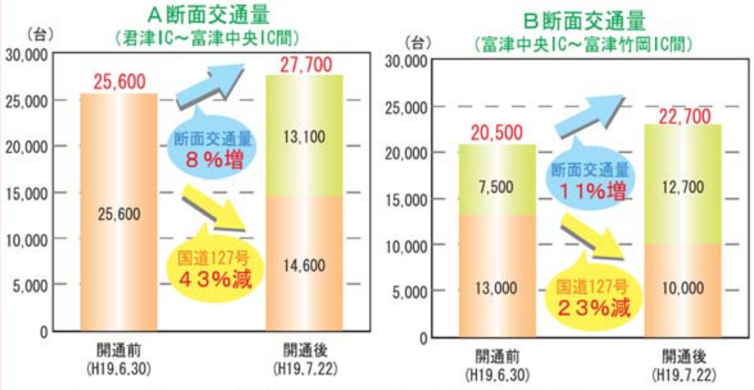
館山道は、同区間の3地点で地権者の求める補償額と東日本高速道路（旧日本道路公団）の買収額に大差があり、用地を確保できずにいた。県は16年ぶりに収用委員会を再設置し、05年秋になって同社に土地収用を認める裁決を出したことで、ようやく全線開通にこぎ着けた。

事業費は約400億円。同社は時間短縮などによる経済効果は年間約73億円に上ると試算している。蘇我（千葉市）～富浦（南房総市）IC間は72・2キロで普通車の料金は2250円。

完成した館山道を走るパレードの車列＝君津市で

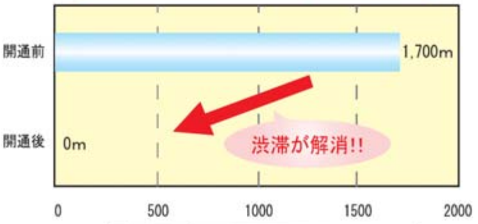
朝日新聞(H19.7.5)

館山道と国道127号の断面交通量



※A断面およびB断面は、ページ右上の位置図参照
※一般道の交通量はH17センサスの昼夜率(休日)より24時間換算した値

佐貫交差点の渋滞長の変化



佐貫交差点　開通後(H19.7.22)

出典：NEXCO東日本資料