

道路の中期計画（関東地方版）

平成21年8月

国土交通省 関東地方整備局

はじめに

今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新に対する投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進めることが必要である。このため、国土交通省においては、平成20年12月に平成20年度を初年度とする5年間を計画期間とする「新たな中期計画」を策定・公表したところである。

「道路の中期計画（関東地方版）」は、この「新たな中期計画」の地方版として位置付けられるもので、関東地方の地域特性や道路の整備状況・課題、及び「新たな中期計画」の策定にあたって地域の皆さまから頂いた、「道路行政について改善すべき点」、「地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像」、「道路施策として重点的に取り組むべき事項」についてのご意見・ご提案を踏まえた計画としている。

取りまとめにあたっては、計画内容を「事業費」から「達成される成果」へ転換し、地域づくり、まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置付けや役割を関係する都県政令市と協議しながら、平成20年度を初年度とする5年間を計画期間とする関東地方の道路整備・管理の方向性を取りまとめたものである。また、河川、港湾、空港など他の社会資本整備と連携し、「関東ブロックの社会資本の重点整備方針」と整合を図っている。

今後は、「道路の中期計画（関東地方版）」に基づき、関東地方の多様な特色を生かした発展に向けて、選択と集中、徹底したコスト縮減のもと、道路整備・管理の計画的・効率的な実施に取り組むこととする。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じて計画を見直すこととする。

平成21年8月
国土交通省関東地方整備局

目 次

- 1 . これまでの関東地方における道路政策の取り組み
- 2 . 道路施策に関わる関東地方の現状と抱える課題・道路整備への期待
- 3 . 道路整備の進め方 選択と集中
 - (1) 厳格な事業評価
 - (2) 政策課題と投資の重点化
 - (3) 徹底したコスト縮減・無駄の排除
- 4 . 今後取り組む具体的な施策
 - (1) 日本全体を牽引する関東地方の国際競争力の強化と地域の活性化
交通ネットワークの充実による国際競争力の強化
地域内外の交流強化による関東地方の活性化
にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による関東地方の活性化
 - (2) 安全・安心な生活が保障される災害等に強い地域づくり
大規模な地震等の災害に強い地域づくり
交通安全対策の強化
 - (3) 人口4500万人が暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり
少子・高齢社会に対応したユニバーサル社会・居住環境の向上
良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善
地球温暖化の防止
 - (4) 高齢化する社会資本の維持管理・更新、有効活用
 - (5) 多様な主体や地域の交流・連携
- 5 . 「道路の中期計画（関東地方版）」における施策の方向性及び指標

参 考

- 1 . 関東地方の都県別現状
- 2 . 地方公共団体からの意見・提案（概要）
- 3 . 道路事業の整備効果

1. これまでの関東地方における道路政策の取り組み

関東地方の経済規模（GDP）は日本全体の約4割を占めており、これはイギリス、フランス等のGDPにも匹敵している。このように日本経済を牽引する関東地方は世界経済のリーディング圏域としての役割を果たすべく、国際競争力の強化を推進し、我が国の政治・経済などの中枢機能を擁する圏域として発展してきた。

我が国の道路整備は、国道さえ満足に舗装されていないところからスタートしながらも、急激に増加する交通需要に対応するなど、発展の基盤として大きな役割を果たしてきた。

これまでの道路行政においては、道路交通基盤の量的不足を効率的に解消することが、まず目指してきた目標であり、その結果、関東地方全体では、道路改良延長が1950年度から2005年度の間約2.4倍、道路舗装率が2005年度末の時点で約8割に達するなど、量的な整備の水準については確実に向上してきている。

一方、量的な整備の水準が向上するにつれ、量の充足が「成果」に結びつきにくく、整備の必要性などについて、国民にわかりにくいものとなってきており、量の充足と合わせて質の向上が求められている。近年では、道路事業に「成果主義」を取り入れ、業績目標による道路行政マネジメントの取り組みを進めてきている。

2. 道路施策に関わる関東地方の現状と抱える課題・道路整備への期待 （国際競争力の相対的低下と地方都市の衰退）

人口減少・高齢化の進展や、東アジア地域の急速な経済成長等、我が国の社会経済を取り巻く環境は大きく変化している。地域の活力の維持・向上を図りつつ、関東地方が、産業・金融・学術・情報等の巨大集積を活かし、世界の中で重要な役割を果たしていくためにはグローバル化に対応し、国際競争力を一層強化する必要がある。

道路では、首都圏における都心部や主要都市中心部などの慢性的な渋滞や、圏央道など環状道路の周辺における物流需要の増加に対して、物流拠点や産業拠点間の道路交通ネットワークが十分でないなどの課題がある。また、こうした環状道路ネットワークの整備などによる都心部の渋滞対策や生活幹線道路整備の要望の他にも、渋滞の激しい踏切の解消や公共交通機関との連携などにもニーズが高まっている。さらに「国土ミッシングリンク」の結合により地域間の連携強化による競争力の強化を図ることが求められている。

地方部では中心市街地の空洞化が進行し、都市部と地方部の地域格差、特に生活基盤施設等の基礎的条件の厳しい中山間地域では、少子高齢化や人口流出

が著しく、一次医療の確保すらままならないところもあり、こうした地域の課題を解消すべく、高規格幹線道路や地域高規格道路などによるネットワークの早期完成に期待が寄せられている。また、自動車交通に大きく依存している地域の特色として、都市や交通拠点を結ぶ道路の整備や生活幹線道路整備の他に、市街地での渋滞緩和や中心市街地の活性化、観光地へのアクセスの改善、地域農産物の大都市への迅速な輸送、山間部でのすれ違い困難箇所や通行不能箇所の解消、積雪寒冷地の冬期交通の安全確保、高次医療機関への移動時間の短縮などに対して大きな期待が寄せられている。

（安全・安心な地域づくり）

多くの人・物・情報が集積する関東地方においては、大規模地震や水害等の自然災害、未経験の大規模災害等に耐えうる都市基盤の整備、減災のための情報提供、危機管理体制の強化等はもちろんのこと、身近な日常生活においても交通安全対策や防災対策等により、人々が安全かつ安心に暮らし、働くことができる環境の確保が必要である。

このため、人々の安全で安心な生活が保障されるよう、切迫性の高い首都圏直下型地震や頻発するゲリラ豪雨などに対応した災害に強い地域づくりに取り組むことが重要課題である。

道路においては事故や災害時の交通ネットワークの脆弱性の解消や橋梁の耐震補強、密集市街地における避難路・復旧路の閉塞、さらに中山間地域の集落孤立化等への対応が求められている。

また、関東地方の死傷事故件数は減少傾向にあるが、高齢者の死傷事故が首都圏を中心に近年増加傾向にある。通学路での歩道整備の遅れや生活道路における歩行者の事故などが懸念されており、歩道未整備区間の解消など身近な道路整備に対しても早急な対応が求められている。

（暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり）

関東地方においては、都心部や主要都市市街地の交通渋滞、通勤混雑、長時間の通勤時間などが、今日もなお解消されないままとなっている。その一方で、既に人口減少、少子高齢化局面に入っている地域も多い。これら各地域が抱える個々の課題に対応し、地域相互の連携を強化することにより、人々が暮らしやすい地域への転換を急ぐ必要がある。また、地球温暖化が進行している中で、首都圏や地方都市部において、環境にやさしい美しい地域づくりを実現するためには、道路及び沿道の緑化推進等、景観に配慮したまちづくりや生物多様性を保全・再生していくとともに、人々の生活・経済活動による環境への過大な負荷を是正し、循環型社会の形成を図る必要がある。

このような中で、道路においては市街地での歩行空間のバリアフリー化推進

や電線類の地中化、交通結節点整備へのニーズが高い。

また、首都圏においては、自動車交通に起因する大気汚染や騒音等の改善に向けた対策がなされているものの、未だ十分ではない。その他の地方部では、豊かな自然や観光資源に恵まれていることから、地域資源を活かした美しい道路景観の形成が期待されている。

(計画的・効果的な維持管理・更新の推進)

関東地方では、高度経済成長期に集中的に整備された社会資本が多く、今後、急速に老朽化し、あるいは機能の面で社会の要請に応えられなくなっていくことが必至であり、維持管理・更新費用の急激な増大が見込まれる。このため、計画的な維持管理・更新や長寿命化対策が必要である。

また、厳しい財政状況の下、更なるコスト縮減を図るために、維持管理・更新に係る技術開発を推進することも必要である。地域からの意見においても、「道路管理の充実」に対する意見が多く寄せられており、特に今後急速に老朽化する橋梁等への対策の遅れが懸念されている。

3. 道路整備の進め方 選択と集中

(1) 厳格な事業評価

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。交通量の多寡のみでは評価が困難な地域の道路整備においては、評価結果に、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など様々な効果についても、地域の実情を踏まえて総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題と投資の重点化

関東地方では、高度成長期に整備してきた多くの道路ストックの老朽化が進んでいる。このため、これまで蓄積してきた既存ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、点検や予防保全により長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。

生活道路や歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化、自転車道の整備など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。

国、地方を支える基幹ネットワークについて、徹底したコスト縮減のもとで、高規格幹線道路のミッシングリンクの早期完成を図り、ネットワークとしての整備効果の発現を図る。特に、首都圏の諸課題の解決に大きな効果のある首都

圏三環状道路の整備を重点的に展開する。

(3) 徹底したコスト縮減・無駄の排除

将来交通需要予測に基づく計画規模の適正化を図りながら、計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいても、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。地方部の道路では、比較的交通量は少ないが日常生活に不可欠な道路整備が求められている箇所において1.5車線化を図るなど、地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を徹底する。

また建設廃棄物のリサイクルを引き続き積極的に推進していく。

4. 今後取り組む具体的な施策

(1) 日本全体を牽引する関東地方の国際競争力の強化と地域の活性化

交通ネットワークの充実による国際競争力の強化

首都圏の骨格を形成する首都圏三環状道路や、主要都市圏を連絡する地域高規格道路など規格の高い道路、及びこれらにアクセスする道路の整備を推進するとともに中央自動車道等の都市間交通のボトルネック対策を行い、円滑な交通の確保を図る。また川崎縦貫道路、横浜環状道路、北千葉道路や、国道357号東京湾岸道路など、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備や、国道245号那珂湊拡幅などの国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消に重点的に取り組むとともに、東京湾岸地域相互、湾岸地域と内陸地域の交流・連携機能の強化を図る。

【主要事業】

首都圏中央連絡自動車道

- (釜利谷JCT～藤沢IC)(神奈川県)
- (西久保JCT～海老名JCT)(神奈川県)(H24年度完成)
- (海老名JCT～海老名IC)(神奈川県)(H21年度完成)
- (海老名IC～相模原IC)(神奈川県)(H22年度完成)
- (相模原IC～八王子南IC)(神奈川県、東京都)(H24年度完成)
- (八王子南IC～八王子JCT)(東京都)(H23年度完成)
- (川島IC～桶川JCT)(埼玉県)(H21年度完成)
- (桶川JCT～菖蒲白岡IC)(埼玉県)(H24年度完成)
- (菖蒲白岡IC～久喜白岡JCT)(埼玉県)(H22年度完成)
- (久喜白岡JCT～つくばIC)(埼玉県、茨城県)(H24年度完成)
- (つくばIC～つくばJCT)(茨城県)(H21年度完成)
- (稲敷IC～大栄JCT)(茨城県、千葉県)(H24年度完成)
- (大栄JCT～松尾横芝IC)(千葉県)
- (東金IC・JCT～茂原長南IC)(千葉県)(H24年度完成)
- (茂原長南IC～木更津東IC)(千葉県)(H22年度完成)

東京外かく環状道路

- (世田谷区～練馬区)(東京都)

(三郷市～市川市)(埼玉県、東京都、千葉県)(H21年度一部開通)
 東京湾岸道路(一般国道357号 東京港トンネル、横浜根岸本牧地区等)(千葉県・東京都・神奈川県)
 川崎縦貫道路(川崎市川崎区)(神奈川県)(H22年度殿町～大師 JCT 完成)
 第二東海自動車道(海老名市～足柄群上群山北町)(神奈川県)
 中央自動車道(八王子市他)(東京都他)
 中央環状品川線(東京都)
 中央環状新宿線(東京都)(H21年度完成)
 首都高速晴海線(東京都)(H24年度有明～晴海完成)
 横浜環状北線(横浜市)(神奈川県)(H24年度完成)
 一般国道464号 北千葉道路(成田市～印旛郡印旛村)(千葉県)
 一般国道245号 那珂湊拡幅(水戸市～ひたちなか市)(茨城県)
 一般国道245号 勝田拡幅(ひたちなか市)(茨城県)
 一般国道254号 和光富士見バイパス(和光市～富士見市)(埼玉県)(H21年度一部完成)

地域内外の交流強化による関東地方の活性化

中部横断自動車道や中部縦貫自動車道、上信自動車道や東関東自動車道水戸線など地域内外を連絡する幹線道路や、西関東連絡道路など通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網、また広域医療や救急活動に不可欠な道路網の整備を推進し、市街地整備手法などの他の事業手法も活用するなどして、地域の自立と活性化を図る。

また、北関東自動車道など産業や観光、地域の活性化を支える道路の整備を推進し、地域の魅力向上を図る。

【主要事業】

中部横断自動車道

(南佐久郡佐久穂町～佐久市)(長野県)(H22年度佐久南 IC～佐久 JCT 完成)
 (南巨摩郡南部町～西八代郡市川三郷町)(山梨県)

中部縦貫自動車道(一般国道158号松本波田道路)(長野県)

東関東自動車道水戸線(水戸市～潮来市)(茨城県)(H21年度茨城南 IC～茨城 JCT 完成)

関越自動車道上越線(中野市～上越市)(長野県、新潟県)

東関東自動車道館山線(木更津市～富津市)(千葉県)

茨城西部・宇都宮広域連絡道路

(一般国道4号春日部古河バイパス)(茨城県)

(一般国道4号古河小山バイパス)(茨城県、栃木県)

(一般国道4号小山石橋バイパス)(茨城県、栃木県)

(一般国道4号石橋宇都宮バイパス)(栃木県)

三遠南信自動車道(飯橋道路、青崩峠道路、現道活用区間)(長野県)

東埼玉道路(一般国道4号東埼玉道路)(埼玉県)

百里飛行場連絡道路(一般国道6号千代田石岡バイパス)(茨城県)

常総・宇都宮東部連絡道路

(一般国道408号宇都宮高根沢バイパス)(栃木県)

(一般国道408号真岡宇都宮バイパス)(栃木県)

上信自動車道

(一般国道17号渋川西バイパス)(群馬県)

(一般国道353号金井バイパス)(群馬県)

(一般国道353号川島バイパス)(群馬県)

(一般国道353号祖母島～箱島バイパス)(群馬県)

(一般国道145号吾妻西バイパス)(群馬県)

(一般国道145号八ツ場バイパス)(群馬県)(H23年度暫定完成)

新山梨環状道路
 (一般国道20号新山梨環状道路(北部区間))(山梨県)
 ((主)韮崎南アルプス中央線(若草工区))(山梨県)

西関東連絡道路
 (一般国道140号皆野～秩父バイパス)(埼玉県)(H22年度一部完成)
 (一般国道140号甲府山梨道路 期)(山梨県)

銚子連絡道路(一般国道126号山武東総道路 期)(千葉県)

茂原・一宮・大原道路(一般国道409号茂原一宮道路)(千葉県)(H22年度一部完成)

伊那木曾連絡道路(一般国道361号姥神峠道路(延伸))(長野県)

厚木秦野道路(一般国道246号厚木秦野道路)(神奈川県)

北関東自動車道
 (田沼IC～岩舟JCT)(栃木県)(H22年度完成)
 (太田桐生IC～田沼IC)(群馬県、栃木県)(H23年度完成)

新大宮上尾道路(一般国道17号上尾道路)(埼玉県)(H21年度一部完成)

主要地方道 野田牛久線(守谷市～つくばみらい市)(茨城県)

新都市中央通り線(取手つくば線)(茨城県)

都市計画道路 東毛広域幹線道路
 (高崎駅東口線：街路)(高崎市)(群馬県)(H24年度完成)
 (高崎玉村バイパス)(高崎市～玉村町)(群馬県)(H23年度一部完成)
 (大泉工区：街路)(大泉町)(群馬県)(H22年度完成)
 (坂田古氷得：区画整理)(大島町)(群馬県)(H21年度完成)

都市計画道路 越谷吉川線(越谷市～吉川市)(埼玉県)

都市計画道路 横浜藤沢線(横浜市)(神奈川県)

津久井広域道路(相模原市)(神奈川県)(H24年度一部完成)

都市計画道路 河原口中新田線(海老名市)(神奈川県)(H21年度完成)

主要地方道 伊勢原藤沢(茅ヶ崎市)(神奈川県)(H21年度一部完成)

都市計画道路 下花輪駒木線(流山市)(千葉県)

一般国道139号 都留バイパス(都留市)(山梨県)(H22年度一部完成)

にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による関東地方の活性化

茨城西部・宇都宮広域連絡道路などのまちづくりを支える都市の環状道路や熊谷・渋川連絡道路、国道18号上田坂城バイパスなどのバイパス整備、国道16号保土ヶ谷バイパスなどの交差点立体化、横浜藤沢線などの街路整備、JR中央線や京急大師線、相鉄本線など開かずの踏切やボトルネック踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、地域の実情を踏まえ重点的に実施し、まちづくりとも連携した都市構造の再編、快適な交通環境の実現を図る。また、公共交通事業者と協働した公共交通機関の利用促進や国道20号新宿駅南口地区基盤整備事業などの交通結節機能の強化、駐車対策、徒歩・自転車への交通行動転換策の推進を図り、人と環境に優しい都市・地域づくりを推進する。

【主要事業】

熊谷渋川連絡道路
 (一般国道17号上武道路)(埼玉県・群馬県)
 (一般国道17号前橋渋川バイパス)(群馬県)(H21年度一部完成)

茨城西部・宇都宮広域連絡道路(一般国道119号宇都宮環状北道路)(栃木県)

一般国道18号 上田坂城バイパス(埴科郡坂城町～上田市)(長野県)(H21年度完成)

新滝山街道(一)淵上日野線(東京都)(H22年度完成)

千葉中環状道路((都)新港横戸町線)(千葉市)(千葉県)(H22年一部完成)
 保土ヶ谷バイパス(一般国道16号町田立体)(東京都)
 京浜急行本線・空港線連続立体交差事業(大田区)(東京都)(H24高架化完了)
 JR中央線連続立体交差事業(立川市、国立市、国分寺市、小金井市、武蔵野市、三鷹市)(東京都)
 (H22年度高架化完了)
 JR南武線連続立体交差事業(稲城市)(東京都)
 京王京王線連続立体交差事業(調布市)(東京都)
 小田急小田原線連続立体交差事業(渋谷区~世田谷区)(東京都)
 西武鉄道池袋線連続立体交差事業(練馬区)(東京都)
 京浜急行大師線連続立体交差事業(川崎市)(神奈川県)
 相鉄本線連続立体交差事業(横浜市)(神奈川県)
 JR両毛線・東武鉄道伊勢崎線(伊勢崎市)(群馬県)(H22年度一部完成)
 一般国道19号 塩尻北拡幅(塩尻市)(長野県)
 主要地方道 長野真田線小島田(長野市)(長野県)(H22年度完成)
 一般国道20号 新宿駅南口地区基盤整備事業(新宿区~渋谷区)(東京都)(H24年度一部完成)
 一般国道246号 渋谷駅周辺整備事業(渋谷区)(東京都)
 主要地方道 原宿六浦(横浜市)(神奈川県)
 都市計画道路 木崎稲木線(常陸太田市)(茨城県)
 都市計画道路 杉戸久喜線(久喜市)(埼玉県)(H22年度完成)
 都市計画道路 放射第5号線(杉並区)(東京都)
 都市計画道路 放射第7号線(練馬区)(東京都)
 都市計画道路 環状第6号線(豊島区~渋谷区)(東京都)(H23年度完成)
 一般国道20号 八王子南バイパス(八王子市)(東京都)(H21年度一部完成)
 一般国道294号 守谷拡幅(取手市~守谷市)(茨城県)
 水戸勝田環状道路(水戸市~ひたちなか市~那珂市)(茨城県)
 一般国道121号(板橋バイパス)(日光市)(栃木県)
 主要地方道 宇都宮茂木線(芳賀町~市貝町)(栃木県)
 都市計画道路 穴部国府津線(小田原市)(神奈川県)(H24年度完成)
 都市計画道路 安浦下浦線(横須賀市)(神奈川県)(H24年度完成)
 都市計画道路 久里浜田浦線(横須賀市)(神奈川県)(H23年度完成)
 都市計画道路 藤沢大磯線(茅ヶ崎市~寒川町)(神奈川県)(H22年度暫定供用)
 一般国道134号 湘南大橋(茅ヶ崎市~平塚市)(神奈川県)(H21年度完成)
 一般国道412号 長竹~青山拡幅(相模原市)(神奈川県)(H21年度完成)
 一般国道413号 青根~青野原バイパス(相模原市)(神奈川県)(H21年度一部完成)
 一般国道467号 藤沢駅地区藤沢拡幅(藤沢市)(神奈川県)(H22年度完成)
 一般県道 鎌倉葉山(逗子市~葉山町)(神奈川県)(H23年度完成)
 一般県道 小田原松田(小田原市)(神奈川県)(H22年度完成)
 主要地方道 相模原町田(相模原市)(神奈川県)(H22年度完成)
 主要地方道 藤沢座間厚木(厚木市)(神奈川県)(H21年度暫定供用)
 都市計画道路 鬼高若宮線(市川市)(千葉県)(H24年度完成)
 都市計画道路 愛宕町下条線(甲府市)(山梨県)(H22年度完成)

(2) 安全・安心な生活が保障される災害等に強い地域づくり

大規模な地震等の災害に強い地域づくり

国道403号矢越防災など地形が急峻な山間地域を通過する生活幹線道路の道路斜面等の防災対策、雪寒対策、国道139号松姫バイパスなど災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。また、大規模な事故や災害等に対して、迂回路として機能する首都圏三環状道路をはじめ、高規格幹線道路などのネットワークを整備し、リダンダンシーの強化を図る。

古くから都市が形成されてきた地域においては、木造住宅が密集した既成市街地が多く存在しており、安全な市街地を形成するため、道路事業はもとより、区画整理や再開発といった市街地整備手法を活用して、延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

また、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を推進する。

【主要事業】

- (再掲) 首都圏三環状道路の整備(圏央道、外環、中央環状)
- 一般国道403号 矢越防災(東筑摩郡~安曇野市)(長野県)
- 一般国道139号 松姫バイパス(大月市~北都留郡)(山梨県)
- 一般国道137号 吉田河口湖バイパス(南都留郡~富士吉田市)(山梨県)
- 一般国道127号 芝崎橋、豊年橋、坂下トンネル、久保トンネル(南房総市、鋸南町、富津市)(千葉県)
(H24年度一部完成)
- 一般国道254号 岡坂橋耐震補強(富士見市)(埼玉県)(H23年度完成)
- 一般国道118号 橋梁補修事業(水戸市~久慈郡大子町)(茨城県)
- 一般国道124号 銚子大橋架替(銚子市~神栖市)(千葉県、茨城県)(H20年度一部完成)
- 一般国道400号 下塩原バイパス(那須塩原市)(栃木県)
- 一般県道 白骨温泉線白骨雪寒対策(松本市)(長野県)

交通安全対策の強化

定量的なデータと事故分析に基づき、国道17号袋交差点改良など、事故の発生割合の高い区間について優先順位の明確化を図り重点的な対策を行う。また、山梨県富士吉田市上暮地周辺の国道139号や国道127号千葉県南房総市富浦町原岡など通学路における歩行空間の整備、埼玉県熊谷駅周辺地区などの自転車利用環境の整備等を推進する。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や抜本的な対策を実施する。

【主要事業】

- 一般国道121号 塙歩道整備(真岡市~益子町)(栃木県)
- 一般国道127号 原岡歩道設置(南房総市)(千葉県)(H24年度一部完成)
- 一般国道139号 上暮地歩道整備(富士吉田市)(山梨県)
- 一般県道 さいたま鳩ヶ谷線自歩道整備(川口市)(埼玉県)(H24年度一部完成)
- 主要地方道 さいたまふじみ野所沢線自歩道整備(ふじみ野市)(埼玉県)(H23年度一部完成)
- 主要地方道 さいたま鴻巣線歩道整備(北本市)(埼玉県)(H22年度完成)
- 一般国道1号 箱根湯本駅立体横断施設(箱根町)(神奈川県)
- 一般国道141号 海尻歩道整備(南佐久郡南牧村)(長野県)
- 都市計画道路 北長野通り(長野市)(長野県)
- 主要地方道 甲府山梨線歩道整備(甲府市)(山梨県)
- 一般国道17号 袋交差点(鴻巣市)(埼玉県)(H21年度完成)
- 一般国道293号 交差点改良(常陸太田市)(茨城県)
- 一般国道254号 交差点改良(高崎市吉井町)(群馬県)(H23年度完成)
- 一般県道 久喜騎西線交差点改良(加須市)(埼玉県)(H24年度完成)
- 主要地方道 さいたま栗橋線交差点改良(久喜市)(埼玉県)(H22年度完成)
- 主要地方道 船橋我孫子線交差点改良(柏市)(千葉県)(H23年度完成)
- 一般国道17号 熊谷地区自転車走行環境整備(熊谷市)(埼玉県)(H21年度完成)
- 一般国道245号 歩道整備(日立市)(茨城県)

(3) 人口4500万人が暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり
少子・高齢社会に対応したユニバーサル社会・居住環境の向上

群馬県前橋駅周辺の国道50号や神奈川県二宮駅周辺の国道1号など駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、国道1号原宿交差点立体化等のボトルネック対策とともに、国道254号などにおける低騒音舗装の敷設等を推進する。また、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

【主要事業】

- 一般国道1号 二宮駅周辺重点整備地区歩道整備(中郡二宮町)(神奈川県)
- 一般国道118号 水戸市大町歩道整備(水戸市)(茨城県)
- 一般県道 鳥山竜舞線歩道整備(太田市)(群馬県)(H24年度一部完成)
- 一般県道 勅使河原本庄線歩道整備(本庄市)(埼玉県)(H23年度完成)
- 一般国道14号 船橋駅周辺重点整備地区歩道整備(船橋駅)(千葉県)(H22年度完成)
- 一般国道50号 前橋駅周辺重点整備(前橋市)(群馬県)
- 一般国道1号 原宿交差点立体化(横浜市)(神奈川県)(H22年度完成)
- 一般国道254号 低騒音舗装の敷設(板橋区)(東京都)
- 一般国道254号 中込～野沢・低騒音舗装の敷設(佐久市)(長野県)
- 都市計画道路 宿大沢線(笠間市)(茨城県)(H22年度完成)
- 一般国道17号 上里町通学路整備(上里町)(埼玉県)
- 都市計画道路 大通り(一の沢)(宇都宮市)(栃木県)

良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善

安全で快適な道路空間の確保や、自然、歴史、文化等を生かした道路景観を形成するため、国道119号栃木県日光市や国道407号群馬県太田市など電柱や電線類が特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。また、街路樹の整備や地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

【主要事業】

- 一般国道407号 飯塚町電線共同溝(太田市)(群馬県)(H22年度完成)
- 一般国道119号 日光市東町地区電線共同溝(日光市)(栃木県)
- 一般県道 大洗公園線電線共同溝整備(大洗町)(茨城県)
- 都市計画道路 辺田本町線街路事業(坂東市)(茨城県)
- 一般国道254号 電線共同溝(富岡市)(群馬県)(H23年度完成)
- 一般県道 深谷停車場線電線共同溝(深谷市)(埼玉県)(H22年度完成)
- 都市計画道路 丹波島村山線街路事業(長野市)(長野県)
- 一般県道 旧軽井沢軽井沢停車場線新軽井沢電線共同溝(軽井沢町)(長野県)
- 一般県道 富士河口湖富士線(富士河口湖町)(山梨県)
- 都市計画道路 湖北駅北口線街路事業(我孫子市)(千葉県)(H24年度完成)
- 都市計画道路 旭駅前線街路事業(旭市)(千葉県)(H24年度完成)

地球温暖化の防止

地球温暖化の緩和のために、京都議定書の目標達成に加え、「21世紀環境立国戦略」(平成19年6月に閣議決定)において、世界全体の温室効果ガス排出量を現状に比して2050年までに半減するという長期目標を提示している。

この目標の実現に向けて、既存の社会資本ストックを最大限活用しつつ、自動車交通の円滑化等に必要な渋滞対策の推進などによる走行速度の向上を図るとともに、茨城県水戸地区における自転車走行環境の整備など公共交通や徒歩・自転車等が移動しやすい環境の整備を推進する。

【主要事業】

- (再掲) 首都圏三環状道路の整備(圏央道、外環、中央環状)
- 一般国道354号 谷田部東拡幅(つくば市)(茨城県)
- 都市計画道路 川越北環状線(川越市)(埼玉県)(H24年度完成)
- 水戸地区自転車通行環境整備(水戸市)(茨城県)(H21年度完成)
- 一般県道 潮来土浦自転車道(潮来市～土浦市)(茨城県)
- 一般県道 松井田中宿線自転車走行環境整備(安中市)(群馬県)(H21年度完成)

(4) 高齢化する社会資本の維持管理・更新、有効活用

国道17号大成跨線橋や国道19号穂刈橋など高齢化する橋梁について、定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施し長寿命化を図る。また、地域性を踏まえた効率的な道路施設の維持管理・更新を推進する。

厳しい財政状況のもと既存ストックを高度利用・有効利用するとともに、地域活性化、物流の効率化、都市部及び都市間の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策などの観点から、ETCを活用した高速道路の多様で弾力的な料金施策や、スマートインターチェンジ等の増設などに取り組む。

【主要事業】

- 一般国道17号 大成跨線橋橋梁補修(さいたま市)(埼玉県)
- 一般国道19号 穂刈橋橋梁補修(上水内郡信州新町)(長野県)
- 清洲橋、永代橋、勝鬨橋等の都管理の全橋梁の中長期計画の策定・実施(東京都)
- 一般国道254号 江小屋沢橋橋梁補修(下仁田町)(群馬県)(H22年度完成)
- 主要地方道 高崎伊勢崎線福島橋橋梁補修(玉村町)(群馬県)(H21年度完成)
- 主要地方道 東松山越生線 唐子橋橋梁補修(東松山市)(埼玉県)(H21年度完成)
- スマートIC 梓川IC(長野県)
- スマートIC 石岡小美玉IC(茨城県)
- スマートIC 佐野SA(栃木県)
- スマートIC 坂戸IC(埼玉県)
- スマートIC 高崎IC(群馬県)
- スマートIC 府中IC(東京都)
- 地域活性化インターチェンジ(仮称)湾岸船橋(千葉県)(H23年度完成)
- 地域活性化インターチェンジ(仮称)酒々井(千葉県)(H24年度完成)
- ETCを活用した高速道路の多様で弾力的な料金施策

完成年度は目標を示したものです。

(5) 多様な主体や地域の交流・連携

計画的・効率的な維持管理の実施や魅力ある景観形成等の取り組みにおいて、ボランティア・サポート・プログラム等の仕組みを活用することで地域住民やNPO等との連携を図る。

5. 「道路の中期計画（関東地方版）」に関する施策の方向性・指標

「道路の中期計画（関東地方版）」の達成に向けて、H20～H24年間の5年間の計画期間として、指標を定め効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

表 - 1 主な指標

施策の方向性	施策	指標
(1) 日本全体を牽引する関東地方の国際競争力の強化と地域の活性化	交通ネットワークの充実による国際競争力の強化 交通内外の交流強化による関東地方の活性化にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による関東地方の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏三環状道路の整備率 【43%（H19年度） 78%（H24年度）】 ・ 道路渋滞による損失時間 【1,175百万人時間/年(H19年度) 1割削減】 ・ 踏切遮断による損失時間 【63万人・時/日 1割削減】 ・ 規格の高い道路を使う割合 【16%（H19年度） 21%（H24年度）】
(2) 安全・安心な生活が保障される災害等に強い地域づくり	大規模な地震等の災害に強い地域づくり 交通安全対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域救援ルートの確保率 【11%（H19年度） 80%（H24年度）】 ・ 道路交通における死傷事故率 【132件/億台和(H19年度) 120件/億台和(H24年度)】
(3) 人口4500万人が暮らしやすく、環境にやさしい美しい地域づくり	少子・高齢社会に対応したユニバーサル社会居住環境の向上 良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善 地球温暖化の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【55%（H19年度） 75%（H24年度）】 ・ 道路渋滞による損失時間（再掲） 【1,175百万人時間/年(H19年度) 1割削減】 ・ (参考) 運輸部門におけるCO₂排出量 【254百万 t-CO₂/年（H18年度） 240～243百万 t-CO₂/年（H22年度）】
(4) 高齢化する社会資本の維持管理・更新、有効活用		<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【33%（H19年度） 概ね100%（H24年度）】 ・ 規格の高い道路を使う割合（再掲） 【16%（H19年度） 21%（H24年度）】

運輸部門におけるCO₂排出量は全国数値である

表 - 2 指標の定義

指 標 名	定 義
首都圏三環状道路整備率	首都圏三環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの 供用延長 / 計画延長
道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差 (実際の所要時間 - (渋滞がない場合の所要時間)) × (交通量) × (平均乗車人員)
踏切遮断による損失時間	踏切遮断による待ち時間が、踏切解放とともに捌けるものとして、待ち時間と遮断交通量により算定 遮断交通量 × 平均待ち時間
規格の高い道路を使う割合	高規格道路や地域高規格道路等の規格の高い道路を走行した割合 規格の高い道路の走行台キロ / 都県道以上の道路の走行台キロ
広域救援ルート of 防災対策率	平成18年度に実施した道路防災点検の結果に基づく要対策箇所のうち、対策済み箇所の割合 対策実施箇所 / 要対策箇所 (平成18年度道路防災点検に基づく)
道路交通における死傷者事故率	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数 死傷事故件数 / 都県道以上の道路の走行台キロ
特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー-新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす割合 バリアフリー化された道路延長 / 特定道路の道路延長
長寿命化修繕計画策定率 (道路橋)	橋長15m 以上の道路橋について長寿命化修繕計画を策定している割合 長寿命化修繕計画を策定している橋梁(15m 以上)箇所数 / (15m 以上)橋梁箇所数
運輸部門のCO2 排出量	運輸部門からのCO2 排出量