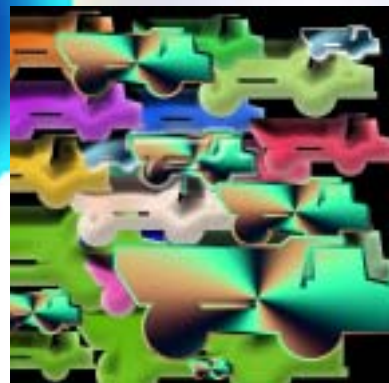


千葉の「道」アウトカム・プラン



平成15年

千葉県アウトカム・プラン策定委員会

ま え が き

～ 千葉県の新たな『道づくり』に向けて ～

昨今、我が国全体を覆う経済の閉塞感、社会保障費用の増大、まもなく到来する橋梁など社会基盤施設の本格的な維持更新時代への対応など、財政制約の厳しさが増す中で、真に必要とされている道路整備を選別して遂行していくことが強く要求されている。そのためには、従来型の整備量（アウトプット）を主体とした道路整備から、成果（アウトカム）を重視した道路整備に転換し、厳格な事業評価を通じて効率的で効果の高い施策・事業を選別することが必要であり、そのアカウンタビリティ（説明責任）が求められている。

一方、千葉県では、千葉県地方道路整備計画懇談会からの提言や県民の意見を踏まえ、道路整備の7つの方針を掲げ、具体的な道路整備計画を策定しているが、事業の実施に際しては、道路整備のアウトカムなど目に見える形で県民に提示するための定量的な指標の導入が必要不可欠である。

本委員会ではこのような認識のもと、闊達な意見を交換し、今後の千葉県の道路整備を進めてゆく際に、整備の成果としてモニタリングしていく「アウトカム指標」について議論を重ねた。この結果、千葉県が目標としている経済の活性化、豊富な資源の有効活用、豊かな生活の実現といった観点を踏まえ、以下の6つの指標を設定するに至った。

渋滞損失

自動車専用道路交通分担率

バリアフリー化率

交通事故

県都1時間構想達成率

首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間

本委員会で示した指標を有効に活用し、県民との対話を深めることにより、県民が望んでいる道づくりを進めるよう、強く要望するものである。

平成15年7月31日

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

1.委員の構成

職 名	委 員	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 千葉国道事務所 所長	野口 宏一	
国土交通省 首都国道事務所 所長	野田 勝	
国土交通省 東京湾岸道路調査事務所 所長	山口 修一	
千葉県 土木部 道路計画課 課長	表 次雄	副委員長
千葉県 土木部 道路建設課 課長	北村 修一	
千葉県 土木部 道路維持課 課長	早川 地昭	
千葉県 都市部 街路モノレール課 課長	佐藤 勇	
千葉市 建設局 土木部 部長	初芝 久夫	
千葉市 建設局 道路部 部長	伊丹 忠雄	
千葉市 都市局 都市部 部長	峯 和夫	

2.委員会の開催状況

	日 時	場 所
第 1 回委員会	平成 15 年 6 月 20 日(金)	新都市ビル 7 階第 2 会議室
第 2 回委員会	平成 15 年 7 月 17 日(木)	千葉国道事務所会議室
第 3 回委員会	平成 15 年 7 月 31 日(木)	千葉国道事務所会議室

目 次

1 . アウトカム・プラン策定に際しての基本的な考え方	1
1 - 1 アウトカム・プランの概要	1
1) アウトカム・プラン策定の目的	1
2) アウトカム・プランの対象とする期間.....	1
1 - 2 指標の抽出	2
2 . アウトカム・プラン	5
2 - 1 渋滞損失.....	7
1) 千葉県の現状.....	7
2) 原因の分析と関連する対策.....	9
3) 目標	12
4) 関連する事業.....	12
2 - 2 自動車専用道路交通分担率	13
1) 千葉県の現状.....	13
2) 原因の分析と関連する対策.....	14
3) 目標	16
4) 関連する事業.....	16
2 - 3 バリアフリー化率	17
1) 千葉県の現状.....	17
2) 千葉市の現状	17
3) 目標	19
4) 特定経路に関する道路特定事業計画	19
2 - 4 交通事故.....	20
1) 千葉県の現状.....	20
2) 原因の分析と関連する対策.....	22
3) 目標	24
4) 関連する事業.....	24
2 - 5 県都1時間構想達成率	25
1) 千葉県の現状.....	25
2) 原因の分析と関連する対策.....	26
3) 目標	27
4) 関連する対策.....	27
2 - 6 首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間.....	28
1) 千葉県の現状.....	28
2) 原因の分析と関連する対策.....	31
3) 目標	32
4) 関連する対策.....	32

1 . アウトカム・プラン策定に際しての基本的な考え方

1 - 1 アウトカム・プランの概要

1) アウトカム・プラン策定の目的

- 平成 14 年 8 月、国の社会資本整備審議会・中間答申において、道路行政を、アウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換し、毎年度、指標に基づき業績の分析、評価」を行うことが提言された。
- これを受け、平成 15 年度より国土交通省では、道路行政においてアウトカム指標を用い、毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表すると共に、以降の施策、事業に反映することとしている。
- そこで、千葉県においても、道路を取り囲む現状・課題・将来ビジョン等を十分に踏まえつつ、道路整備の効果を定量的に表現する指標を設定し、また、道路整備による指標値の改善目標を示す「千葉の『道』 アウトカム・プラン」を策定することとする。

2) アウトカム・プランの対象とする期間

- 本プランの対象とする期間は、平成 15 年度から平成 19 年度までの 5 カ年とする。

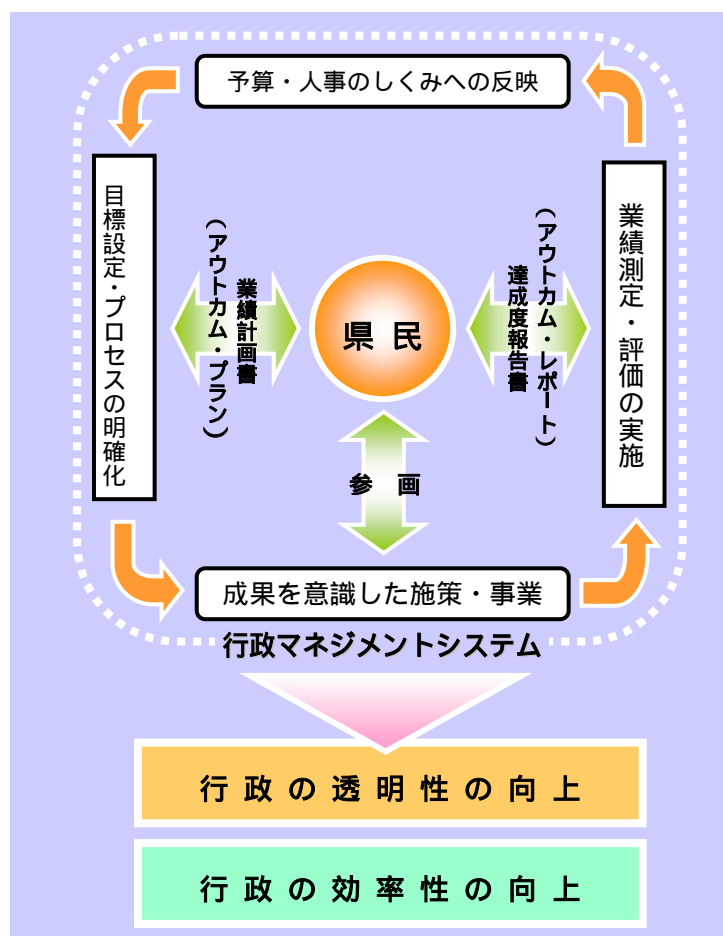


図 1-1 成果主義の道路行政マネジメント

1 - 2 指標の抽出

- 千葉県の独自性を反映させたアウトカム・プランを策定するため、必須3指標（渋滞損失、自動車専用道路交通分担率、交通事故）とともに、千葉県地方道路整備計画懇談会からの提言（次項参照）を踏まえ、千葉県らしいアウトカム指標（バリアフリー化率、首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間、県都1時間構想達成率）を抽出した。

表 1-1 アウトカム指標の抽出

	課題	指標となる項目	内容	
7つ加 主要指標	1. 活力	1	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
			渋滞による損失金額	上記の費用換算が損失金額
		2	路上工事時間	道路 1 kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間
		3	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率
		4	自動車専用道路交通分担率	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合
		5	日常活動圏間交流ルート確保率	隣接する日常活動圏の中心都市間が改良された道路で連絡されている割合
		6	日常活動圏中心への安定到達率	日常活動圏の核となる都市の中心部まで安全かつ安定的に移動できる人の割合
	2. 暮らし	7	ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
		8	バリアフリー化率	主要な旅客施設周辺の主な道路がバリアフリー化されている延長の割合
	3. 安全	9	無電柱化率(幹線道路)	市街地、歴史景観地区の幹線道路のうち、電柱・電線のない延長の割合
			10	交通事故死者率死傷事故率(%)
			死傷事故率(%)	走行1億台キロあたりの死傷事故件数
		11	災害時救援ルート確保率	日常活動圏の中心都市のうち隣接する中心都市への防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも1つは確保している都市の割合
		12	構造物保全率	舗装、橋梁、トンネル、法面の機能が良好に維持され補修を要しない延長の割合
	4 環境 ～環境の保全・創造～	13	機能維持指数	巡回、清掃散水、街路樹剪定、路肩法面除草の実施水準
			14	NO2環境目標達成率(%)
			SPM環境目標達成率(%)	三大都市圏で、SPMについて環境目標を達成している測定局の割合
		15	夜間騒音要請限度達成率	夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合
道路行政の改革 (アカウントビリティの向上)	16	自動車CO2排出削減量	道路整備を含め対策を行わなかった場合の予測CO2排出量と実績CO2排出量との差分	
	17	利用者満足度(点)	道路利用者に対する満足度調査結果	
		18	情報公開度	ホームページアクセス数：道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのアクセス数の合計 道路IRサイト評点：民間のIRサイト格付け機関による道路IRサイトの評点
千葉県独自設定指標	(1)	首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間	首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間	
	(2)	県都1時間構想達成率	県都である千葉市まで概ね1時間以内に到達できる市町村の割合	

* 網掛けは抽出した指標

道路整備の基本方針の策定

千葉県の道路が抱える課題

- 少子高齢化の進展
- 成田空港を有する国際拠点としての貢献度向上
- 半島性の長所の保持と短所の克服
- 産業間連携と高度化による地域振興
- 豊かな自然の保全と有効活用
- 湾岸部の交通渋滞、房総地区での観光時における渋滞

社会経済的背景

- ・ ライフスタイルを考慮した人中心の社会構造の創出
- ・ 現状問題解決型から将来予測も含めた能動的な計画づくりへの移行
- ・ 道路整備と関連する施策（物流、まちづくり、観光、居住等）の連携
- ・ 高齢化社会、情報化社会への対応
- ・ 自然環境（水辺、森林等）の保全、活用
- ・ 新産業創出への基盤づくり
- ・ 無駄の出ない生活、社会構造の創出
- ・ 次世代につけを回さない社会構造（メンテナンスフリー）づくり
- ・ 人口減少を考慮したまちづくり、みちづくり
- ・ 将来の生活様式、就業形態を考慮した社会基盤づくり
- ・ 市町村合併を考慮した社会基盤づくり
- ・ 移動手段を考慮した社会基盤づくり
- ・ 交通目的（業務、物流、通勤、観光等）を考慮した社会基盤づくり

皆さんの声

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー、車椅子及びベビーカー等多様な移動手段への配慮 ・ 歩行者、自転車を使いやすい幅の広い歩道設置 ・ 交通安全、交通事故対策 ・ 災害時緊急物資輸送道路の確保 ・ 電線類の地中化 ・ 本当に必要な開発の峻別 ・ 滞留空間としての道路整備 ・ まちづくりと一体となったみちづくり ・ 財政難と市町村合併、施設連携 ・ 広域道路と港湾のアクセス強化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 成田空港の立地を活かした物流拠点の開発 ・ 広域道路整備による半島性からの脱却 ・ 都市基盤の再整備 ・ 観光地相互の連結による観光資源の有効活用 ・ 観光需要の平準化、分散化 ・ 地球環境や自然との調和をはかる道路整備 ・ 地域特性の向上 ・ 鉄道等其他交通手段との連携による利便性の向上 ・ 有機的で連携の図られた交通網、インフラの整備 ・ 地域全体で魅力を発揮できるような広域的連携 ・ アクアラインの有効活用 |
|--|--|

道路整備の基本方針

みんなの移動にやさしい空間の創出

環境との共生と豊かな生活の実現

千葉の魅力の創造

国際拠点である成田空港のポテンシャルの向上

産業の高度化・物流効率化の支援

地域連携・交通連携の推進

緊密なコミュニケーションの展開

千葉県長期ビジョン

- 【目指すべき方向】
- ・ 成熟した社会で誰もが生きがいを持って健康に暮らせる千葉県
 - ・ 個性ある文化に彩られた地域が世界の中で交流・連携する千葉県
 - ・ 豊かな自然と安全で快適な生活空間を将来に引き継ぐ千葉県
 - ・ 人と産業と県土の多様な可能性が活力ある新しい産業社会を創造する千葉県
 - ・ 一人ひとりが意欲と責任を持ち社会に参画する千葉県
- 【地域整備の方向】 7つの機能ゾーン
3ウェイビジョン

ちば2002年アクションプラン

- 【戦略的な産業地域の形成】
- ・ 成田空港とアクセス整備及び国際空港都市づくり
 - ・ つくばエクスプレス（常磐新線）の整備促進、沿線新都心の整備
 - ・ 幕張新都心の整備
 - ・ かずさアカデミアパークの今後の展開
 - ・ 産業の柱としての観光振興
 - ・ 食と農（千葉ブランド）の推進
 - ・ 道路網の整備
- 【産業の創出と活性化】
- ・ 中小企業等の活性化
 - ・ ベンチャー企業の創出・育成
 - ・ 新産業対策
 - ・ 戦略的な企業誘致
 - ・ 物流施策の推進
- 【雇用】
- ・ 雇用の創出とミスマッチの解消
- 【環境】
- ・ 循環型社会の構築
 - ・ 環境再生の推進
 - ・ 三番瀬の自然環境の再生
 - ・ 森林の総合利用
 - ・ 産業廃棄物・残土対策
 - ・ 大気保全対策
 - ・ 水質・底質保全対策
- 【福祉】
- ・ 21世紀福祉戦略の構築
 - ・ 子育て支援・保育の充実
 - ・ 高齢者福祉の充実
 - ・ 障害者福祉の充実
- 【健康・医療】
- ・ 健康づくりの推進
 - ・ 医療体制の拡充強化
- 【バリアフリー】
- ・ バリアフリーのまちづくり
- 【教育】
- ・ 特色ある教育の推進
- 【男女共同参画】
- ・ 男女共同参画社会の実現
- 【交通安全】
- ・ 交通安全対策の強化
- 【NPO】
- ・ NPO立県千葉の実現
- 【情報化】
- ・ 情報化の推進
- 【千葉主権の基盤づくり】
- ・ 県民にひらかれた県政
 - ・ 市町村合併の促進
- 下線は、道路整備との関連性が強いと考えられる施策

関東地方の長期ビジョン（千葉県の役割）

- ・ 国際競争力の向上
- ・ 成田空港、幕張新都心等、他地域や海外との交流拠点としての役割
- ・ 環境への対応
- ・ 太平洋沿岸地域を中心とした、長期滞在可能な、クリエイティブ地域形成
- ・ 東京湾地域における海洋オアシスの創造

みなさんの声でつくる千葉のみち

図 1-2 道路整備の基本方針の策定（千葉県地方道路整備計画懇談会資料に加筆修正）

道路整備の基本方針と対応する施策

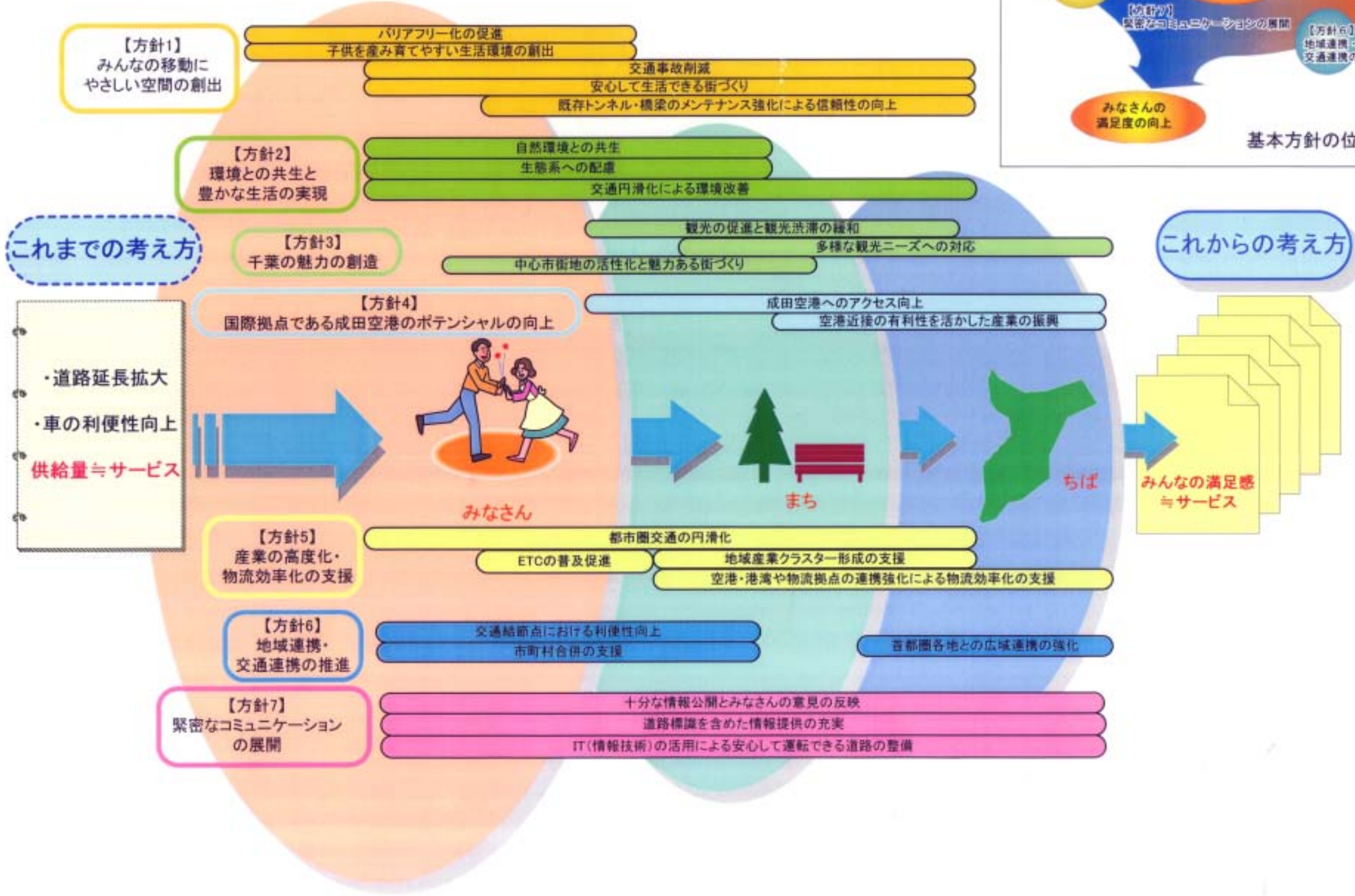


図 1-3 道路整備の基本方針と対応する施策（千葉県地方道路整備計画懇談会資料に加筆修正）

2. アウトカム・プラン

図 2-1 アウトカム・プラン総括表

注: 目標値は概算値

テーマ	指標となる項目	代表的な事業	項目	現況値 (H14)	目標値	単位
活 力	渋滞による損失	国道357号高浜立体整備 (山側)	事業箇所周辺の 渋滞損失金額	7.5	7 (H15)	億円/ km年
		湾岸千葉地区改良	事業箇所周辺の 渋滞損失金額	17.9	5 (H19)	
		東京外かく環状道路() (松戸～市川間:12.1km)	(一)松戸原木線の 渋滞損失金額	9.7	4 (H19)	
			(主)市川松戸線の 渋滞損失金額	5.6	1 (H19)	
	自動車専用道路 交通分担率	館山自動車道() (16.8km)	南房総ゾーンの 自専道分担率	0.3	2.6 (H17)	%
		富津館山道路 (8.2km)				
暮らし	バリアフリー化率	千葉市道路特定事業	バリアフリー 整備延長累計	5.9	50.9 (H22)	km
			特定経路 バリアフリー化率	12	100 (H22)	%
安 全	交通事故	湾岸千葉地区改良	事業箇所周辺の 年間死傷事故率	194	175 (H19)	件/ 億台km
		国道127号 島戸倉トンネル	国道127号の トンネル周辺 死傷事故密度	4.5	4 (H19)	件/km
		国道127号 勝岩トンネル				
千葉県 独自設定 指標	県都1時間構想 達成率	館山自動車道() (16.8km)	千葉県における 県都1時間構想 達成率	60	65 (H17)	%
		富津館山道路 (8.2km)				
		銚子連絡道路 (松尾町～光町:6.1km)				
千葉県 独自設定 指標	首都圏中心部と 観光・漁業拠点間 の所要時間	館山自動車道() (16.8km)	館山～川崎 間の 所要時間	105	69 (H17)	分
		富津館山道路 (8.2km)				
		首都圏中央連絡自動車道() (茂原～木更津間:28.5km)	一宮～川崎 間の 所要時間	84	67 (H19)	
		長生グリーンライン (0.7km)				
		銚子連絡道路 (松尾町～光町:6.1km)				

() 日本道路公団事業による路線は民営化後の事業方針が未定になっています。これら路線についての記載内容は当委員会の想定をもとにしています。

2 - 1 渋滞損失

1) 千葉県の現状

(1) 全国からみた千葉県の状況

- 千葉県の1kmあたり年間渋滞損失額は1.28億円で、全国ワースト6位である。損失額は全国平均の約2倍(128/62)に相当する。

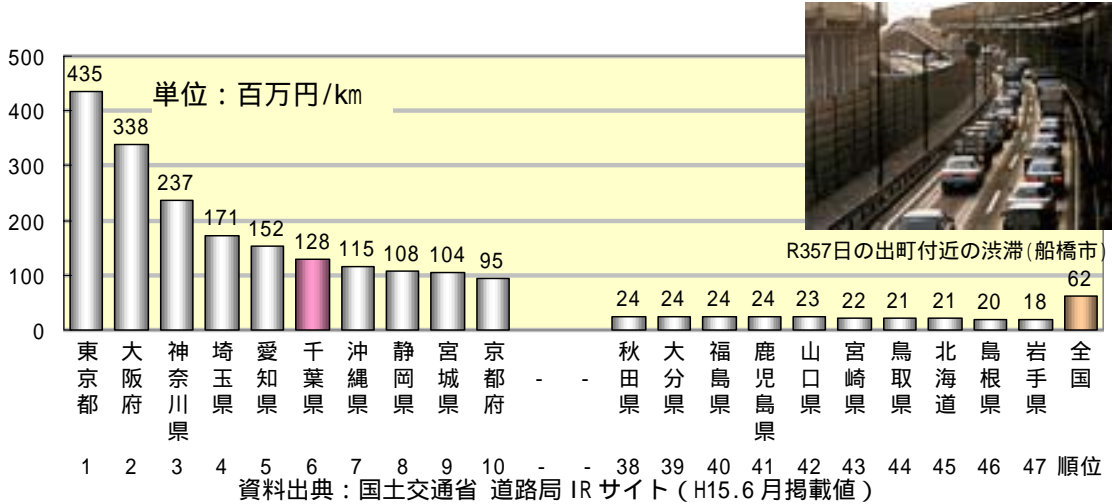


図 2-3 都道府県別渋滞損失額とワースト順位

(2) 地域別現状

- 千葉県内の渋滞損失は湾岸、東葛飾北部および印旛で高くなっており、この地域が県全体の渋滞損失額の約70%を占めている。(図 2-5を参照)
- これら地域では、ほとんどの幹線道路で渋滞損失が発生していることから、地域全体の交通容量が不足していることがわかる。

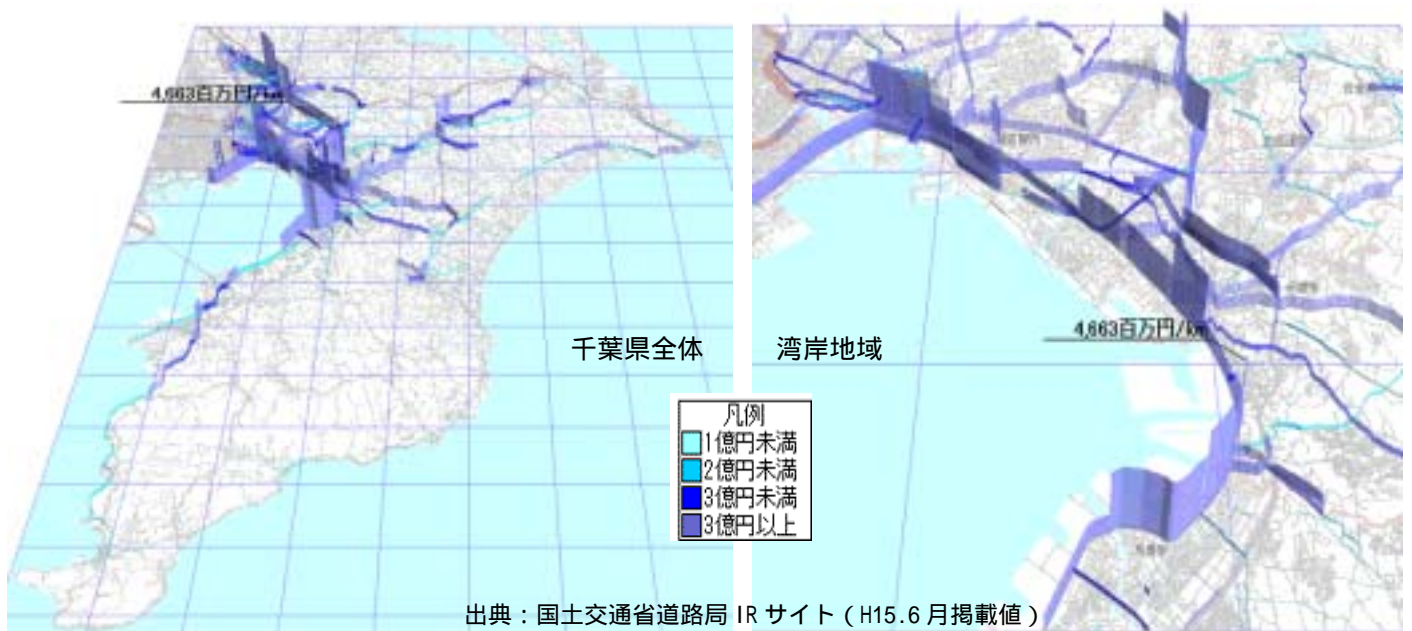
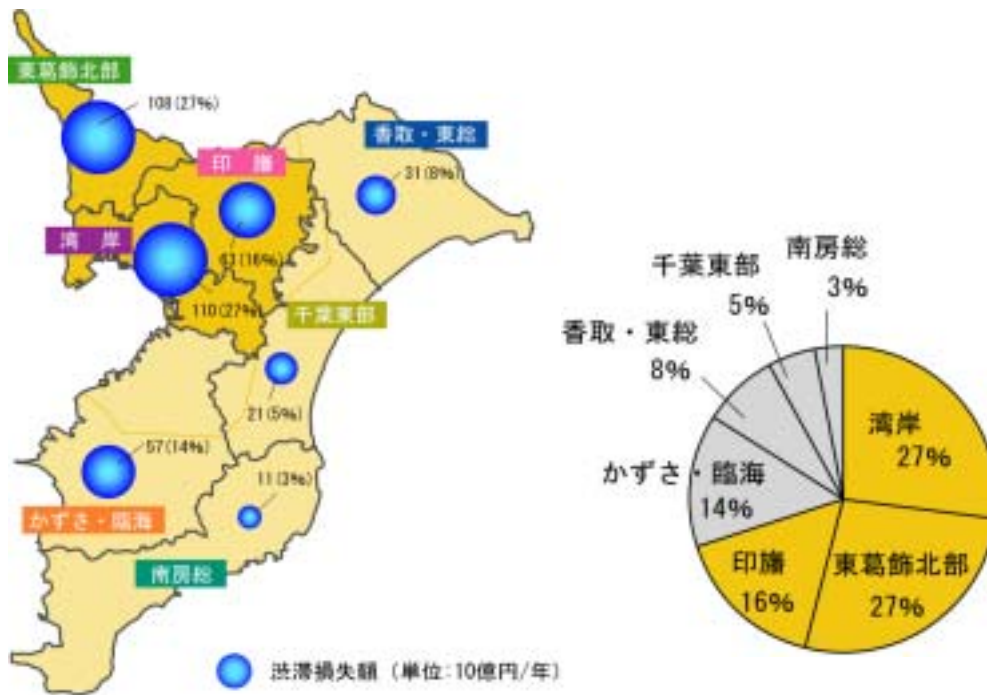


図 2-4 千葉県および湾岸地域の渋滞損失額 3Dマップ



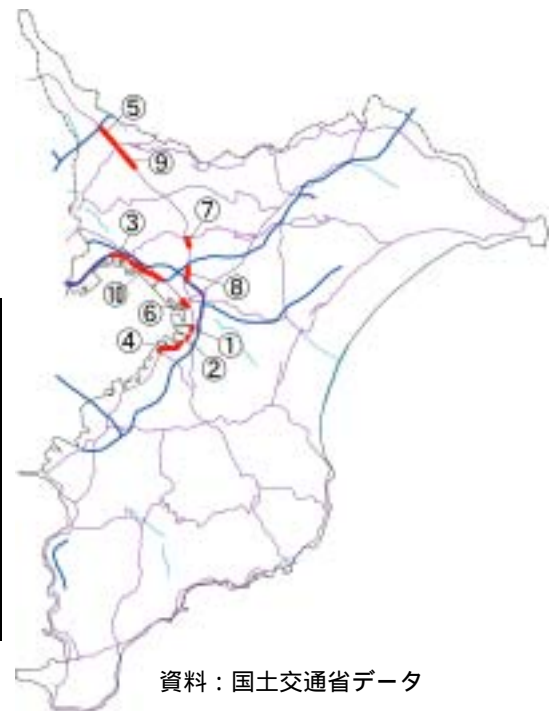
資料：国土交通省データ（H11 センサスデータ等による）

図 2-5 千葉県における渋滞損失額の地域別割合

- 千葉県の1kmあたり年間渋滞損失額ワースト10は以下に示す通りとなっている。地域別では湾岸に6区間が集中している。
- 路線別では国道16号および国道357号の損失が顕著である。

ワースト順位	センサス区間番号	路線名	地点名	渋滞損失額	1kmあたり渋滞損失額	ゾーン
				億円/年	億円/年/km	
1	31008	一般国道16号	千葉市村田町	4.7	46.6	湾岸
2	1016	一般国道16号	市原市八幡北町3丁目5	71.0	35.5	かずさ・臨海
3	1087	一般国道357号	船橋市栄町1丁目11(西浦1丁目)	86.4	28.8	湾岸
4	1017	一般国道16号	市原市五井金杉3丁目19(八幡)	96.2	26.0	かずさ・臨海
5	1012	一般国道16号	柏市十余二276(若柴)	151.1	25.6	東葛飾北部
6	41002	一般国道16号	千葉市中央区千葉港	51.0	25.5	湾岸
7	31015	一般国道16号	八千代市勝田南	30.3	24.6	湾岸
8	1005	一般国道16号	千葉市稲毛区天台町6-6	80.4	23.0	湾岸
9	1013	一般国道16号	柏市弥生町1370	89.6	19.1	東葛飾北部
10	1086	一般国道357号	船橋市若松1丁目2	69.3	16.9	湾岸

国道の路線番号変更について
 [31008] [41002]の区間はH11 センサス時には国道16号であったが、平成15年6月4日から国道357号に変更された。



資料：国土交通省データ

図 2-6 千葉県における渋滞損失ワースト10区間の分布

「渋滞損失額」とは

- 渋滞による損失は、物流コストを押し上げるなど、大きな影響を及ぼしています。
- その渋滞による損失を定性的に表したのが渋滞損失額です。
- 渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差が渋滞損失時間で、その費用換算が渋滞損失額になります。
(参考：TURN、国土交通省・H14)

2) 原因の分析と関連する対策

(1) 国道 357 号高浜立体整備（山側）

【原因】

- 国道 357 号の沿道地域には、港湾・流通・工業機能が集積している上、幕張メッセを中核とするコンベンション機能、大型商業施設、TDRなどの交通発生源となる施設が立地している。
- そのため、混雑度、大型車混入率が高く、市川市高浜交差点等で、慢性的な渋滞が発生している。
- また、東京外かく環状道路（一般国道 298 号）の供用、および葛西、舞浜地区周辺の開発計画などがあり、主要交差点において大渋滞が予想される。
- これに対処するため、交差点の立体整備を計画的に行う必要がある。

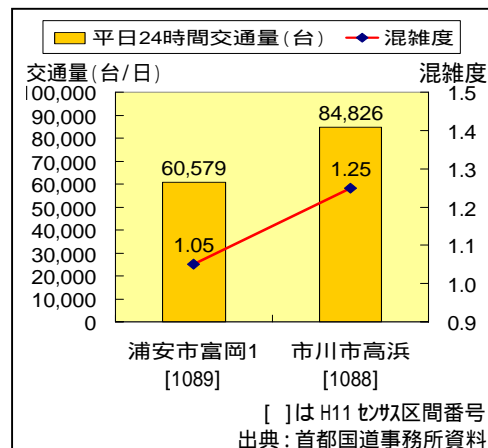


図 2-7 国道 357 号の交通量

【対策】

- 現在、渋滞損失を解消するため、千葉県内の国道 357 号では高浜交差点の立体整備（山側）を進めている。
- これにより、国道 357 号を直進する交通が立体に転換すると想定され、交差点のボトルネック状態の緩和が期待される。



出典：首都国道事務所ホームページ

図 2-8 高浜交差点



図 2-9 国道 357 号の高浜立体整備箇所

国道 357 号高浜立体整備（山側）により
国道 357 号[1088]区間の渋滞損失金額

7.5 概ね **7** (億円/年/km) に減少 ()

隣接する [1089] 区間と同等の時間帯別旅行速度で走行できた場合(山側のみ)の試算値。時間帯別交通量は現況どおりとする。

(2) 東京湾岸道路千葉市区間 (国道 14 号・国道 357 号)

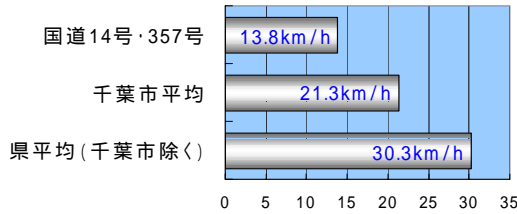
【原因】

- 当該区間 (16.2km) は、他の道路との立体交差はなく、信号制御の平面交差となっている。信号機の設置は 33 箇所及び、平均間隔は 491m となっている (表 2-1 を参照)。これは、接続している国道 357 号の浦安～習志野区間の半分以下である。
- このため、信号待ちの時間が長くなり易いことから、平均旅行速度も極端に遅くなっている (図 2-10 を参照)。

表 2-1 信号間隔の比較

区分		東京湾岸道路 千葉市区間	国道357号 浦安～習志野
区間距離 (km)		16.2	21.7
信号 交差点	箇所数	33	21
	平均間隔 (m)	491	1,033

資料：H11 センサデータにより作成 (信号交差点箇所数は道路地図からカウント)



資料：H11 センサデータにより作成
数値は渋滞損失金額 (億円/年 km) [] は H11 センサ区間番号

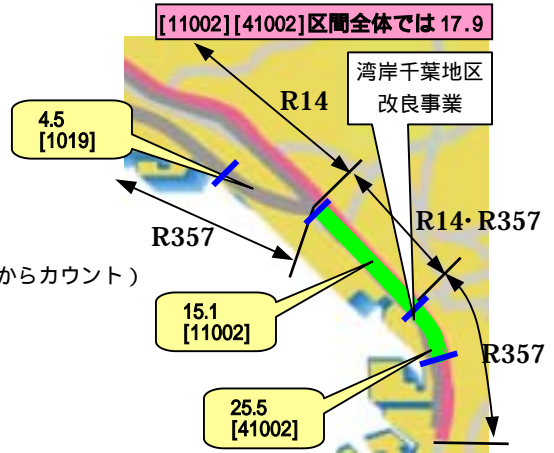


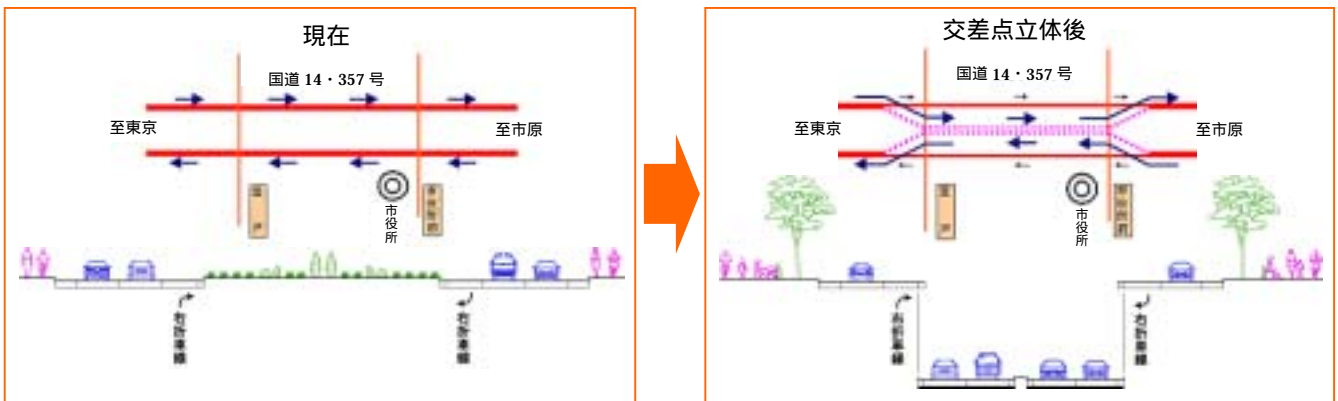
図 2-10 現況の旅行速度の比較

【対策】

- 千葉市役所前交差点、登戸交差点の連続立体化により、国道 14 号および国道 357 号におけるボトルネックが解消され、先詰まり状態および旅行速度が改善される。

東京湾岸道路千葉市区間の整備により
[11002] [41002] 区間の渋滞損失額が
17.9 概ね 5 (億円/年/km) に減少 ()

隣接する [1019] 区間と同等の時間帯別旅行速度で走行できた場合の試算値。時間帯別交通量は現況どおりとする。



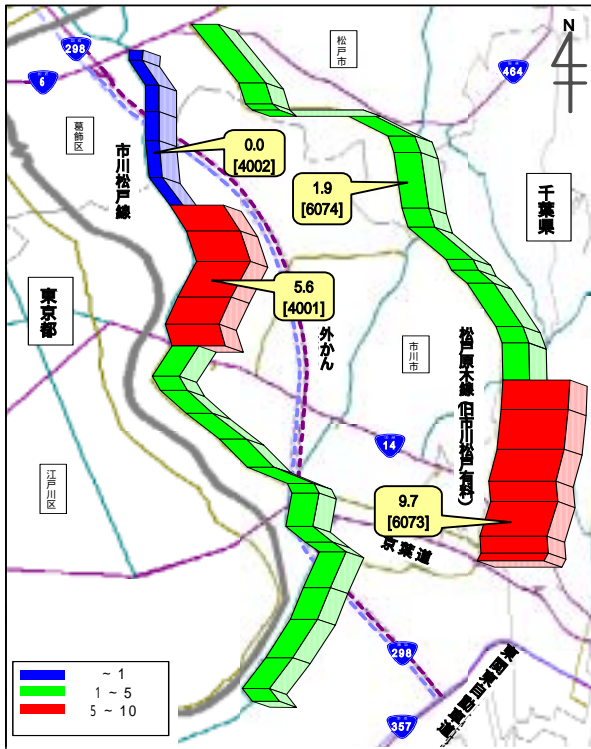
出典：千葉国道事務所 ホームページ

図 2-11 国道 14 号湾岸千葉地区改良 (渋滞に関する対策)

(3) 東京外かく環状道路

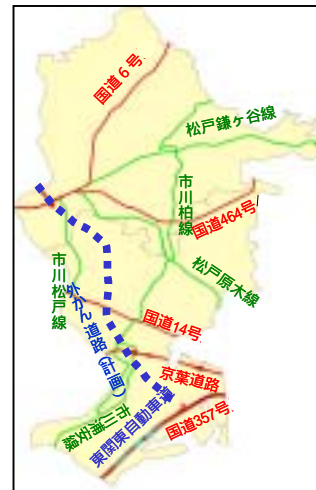
【原因】

- 市川市、松戸市では南北方向の幹線道路ネットワークが不足し、国道6号沿道地域と東京湾岸域を結ぶ（一）松戸原木線および（主）市川松戸線で著しい混雑をきたしている。



	松戸原木線(旧市川松戸有料)	市川松戸線
渋滞損失額(億円/年km)	9.7	5.6
混雑度	2.3	1.5
大型車混入率(%)	29	31
混雑時旅行速度(km/h)	10	14

出典：首都国道事務所資料



出典：首都国道事務所資料

数値は渋滞損失金額(億円/年km) []はH11セクタ区間番号

図 2-1 2 (一) 松戸原木線および(主)市川松戸線の渋滞損失金額

【対策】

- 東京外かく環状道路は都心から半径約 15km の地域を環状に結ぶ幹線道路で、都心に集中する多くの高速道路や一般国道を結ぶことで、首都圏の交通混雑の要因である通過交通を迂回・分散させ、渋滞緩和に大きな役割を果たす。
- 東京外かく環状道路は周辺の幹線道路から交通を吸収するため、生活道路に入り込んでいる交通を排除し、地域の生活環境の向上に大きく寄与する。



東京外かく環状道路の整備により

松戸原木線[6073]区間の渋滞損失額が

9.7 概ね 4 (億円/年/km) に減少()

市川松戸線[4001]区間の渋滞損失額が

5.6 概ね 1 (億円/年/km) に減少()

隣接する[6074]・および[4002]区間と同等の時間帯別旅行速度で走行できた場合の試算値。時間帯別交通量は現況どおりとする。

図 2-1 3 外かん道路完成予想図

出典：首都国道事務所 ホームページ

3) 目標

- 各路線における渋滞損失金額削減の目標値は表 2-2 に示す値とする。

表 2-2 各路線における渋滞損失金額削減の目標値

事業名	路線名	H11 びり 区間番号	目標年度	渋滞損失額(億円/年 km)	
				現況値 (H14)	目標値
国道 357 号高浜立体整備(山側)	国道 357 号	1088	H15	7.5	概ね 7
湾岸千葉地区改良事業	国道 14 号・357 号	11002 41002	H19	17.9	概ね 5
東京外かく環状道路	(一) 松戸原木線	6073	H19	9.7	概ね 4
	(主) 市川松戸線	4001	H19	5.6	概ね 1

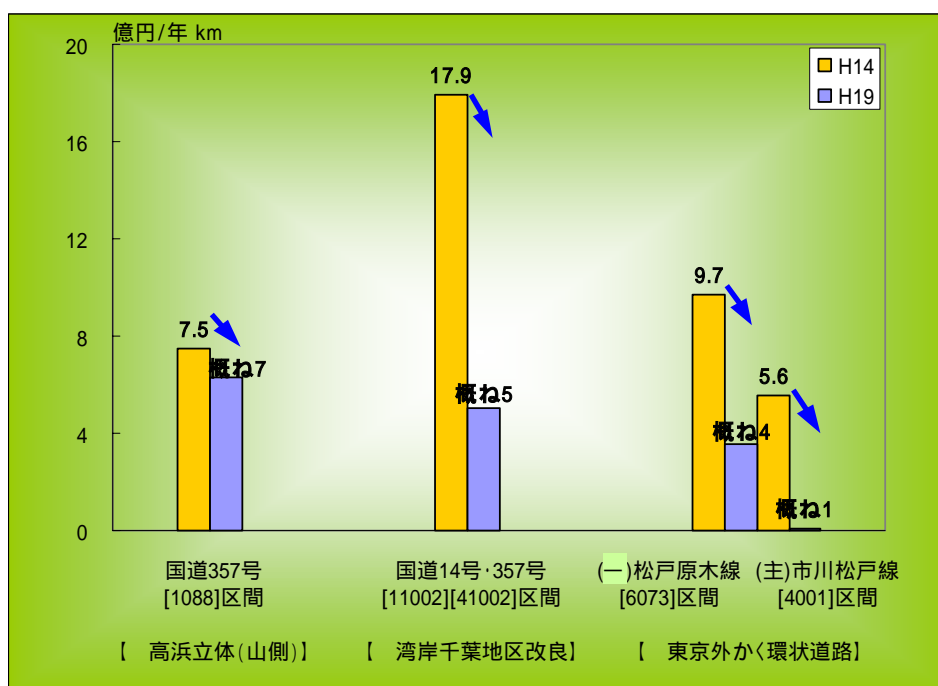


図 2-14 各路線における渋滞損失金額削減の目標値

4) 関連する事業

表 2-3 渋滞対策に関連する事業例

事業名	目標年度
国道 3 5 7 号 高浜立体(山側)	H15
湾岸千葉地区改良事業	H19
東京外かく環状道路	H19

2 - 2 自動車専用道路交通分担率

1) 千葉県の実況

- 千葉県（千葉市を含む）の自動車専用道路交通分担率は 12%であり、関東地方の平均値と同等であるが、首都圏（1都3県）の中では最も低くなっている。（図 2-15）

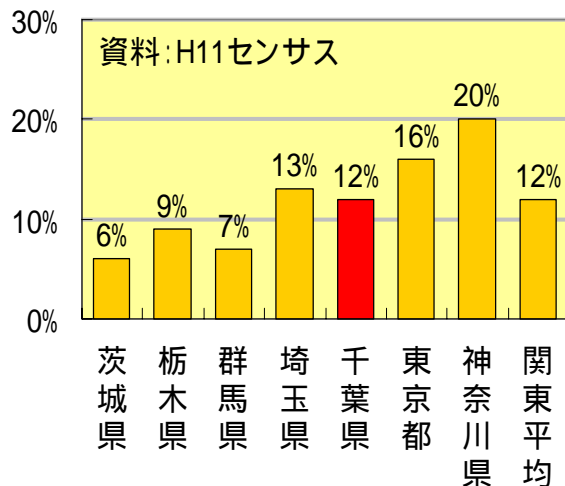
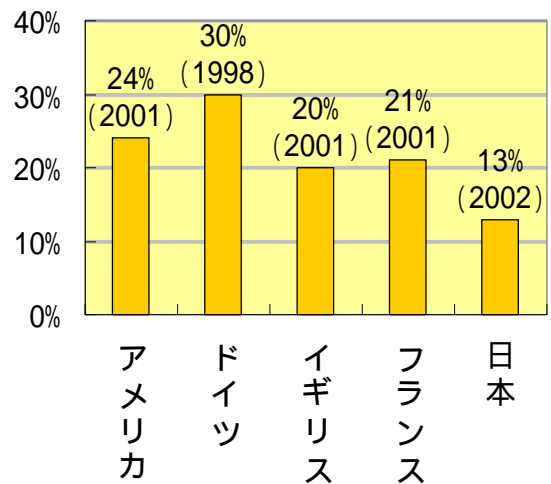


図 2-15 自動車専用道路交通分担率（関東地方）



図 2-16 県内自動車専用道路網及び交通分担率

- 地域別に自動車専用道路交通分担率を見ると、湾岸地域が 24.2%と最も高く、次いで印旛地域（11.5%）、かずさ臨海地域（6.8%）、東葛飾北部地域（5.8%）、香取東総地域（4.5%）となっている。
- 一方、千葉東部地域（2.0%）と南房総地域（0.3%）では非常に低くなっている。
- 渋滞損失額の大きい東葛飾北部地域や、観光目的の需要の多い南房総地域において自動車専用道路交通分担率が低いことが、千葉県全体の課題として挙げられる。



出典：国土交通省資料

図 2-17 諸外国の自動車専用道路交通分担率

なぜ「自動車専用道路交通分担率」？

- 多くの地域で、幹線道路、生活道路等の機能が混在しており、快適かつ安全な生活環境が損なわれている原因になっています。
- 円滑な自動車交通を確保するためには道路の機能の分化が必要です。
- 欧米の分担率は約 20%～30%です。
- 当指標により、機能分化の度合い、また自動車専用道路のサービス水準を評価します。（参考：TURN、国土交通省、H14）

2) 原因の分析と関連する対策

(1) 原因

自動車専用道路整備延長

- 各地域の自動車専用道路整備延長（H11 センサス）を図 2-18 に示す。

- 湾岸地域は約 80km と比較的整備が進んでいるが、南房総地域・東葛飾北部地域においてはほとんど自動車専用道路が整備されていないことがわかる。特に、観光目的の多い南房総地域で自動車専用道路整備延長が短いことは、道路の適正な機能分担が図りづらい要因と考えられる。

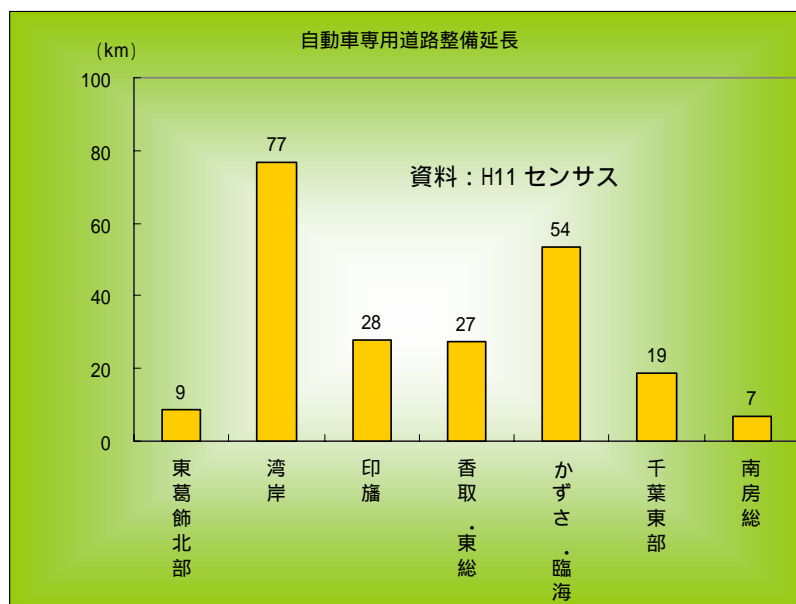


図 2-18 地域別の自動車専用道路整備延長

不十分なネットワーク

- 県内の自動車専用道路ネットワーク県内自動車専用道路の整備延長は着実に増加しているが（図 2-19 参照）、ネットワークとしての機能は依然十分とはいえない。例えば、富津館山道路では、他の自動車専用道路と接続していない（図 2-16 参照）ため、必然的に一般道を利用する交通が多くなり、自専道の有効利用が進んでいないのが現状である。

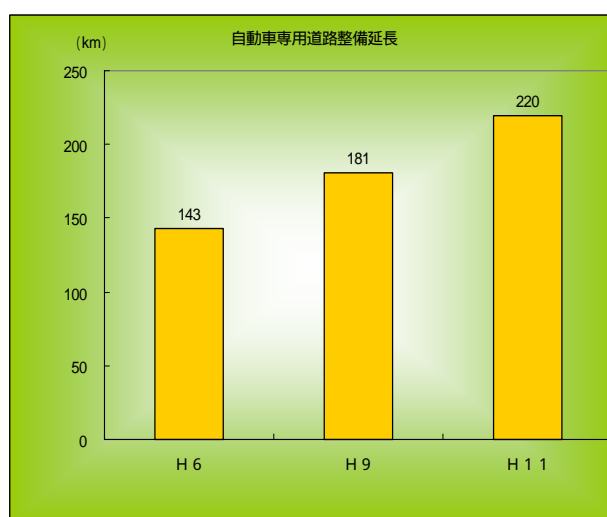


図 2-19 県内自動車専用道路整備延長の経年変化

(2) 対策

富津館山道路

- 平成 11 年 3 月に 1 期区間として富津竹岡 IC から鋸南富山 IC の区間 (11km) が供用され、残る富浦 IC までの区間(8.2km)が事業中である。
- 富津館山道路により、現国道 127 号等から交通が転換することが予測される。

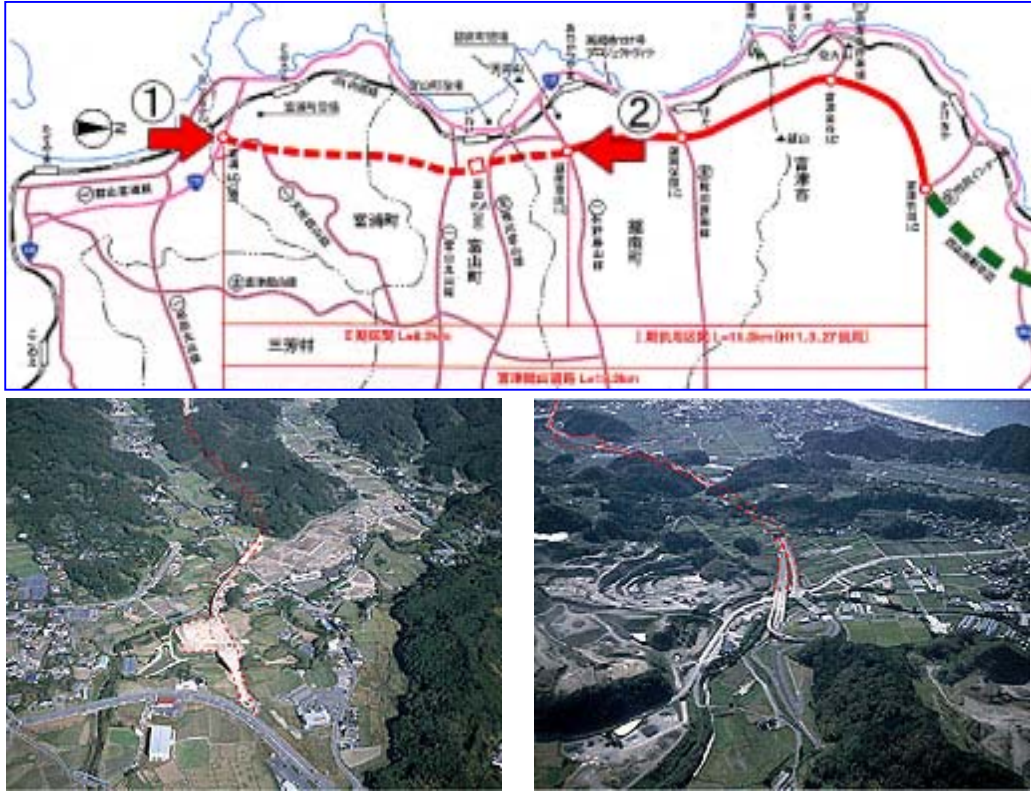


図 2-20 富津館山道路の概要 出典：千葉国道事務所ホームページ

首都圏中央連絡自動車道

- 現在、自動車専用道路が少ない県南部および東部に位置し、これら地域の高速道路サービス水準を向上させる。
- 既存の自動車専用道路を結び、ネットワーク化することにより、利便性が格段にアップし、自動車専用道路交通分担率をアップさせる。



図 2-21 首都圏中央連絡自動車道の概要

3) 目標

- 自動車専用道路交通分担率の年次目標は表 2-4 に示す値とする。

表 2-4 自動車専用道路交通分担率の目標（南房総ゾーン）

	現況値	目標値
年次	H14	H17
自動車専用道路交通分担率(%)	0.3	概ね 2.6 ()

国土交通省千葉国道事務所の交通量推計値による試算値。富津館山道路の交通量が一般道から転換したという前提に基づく。

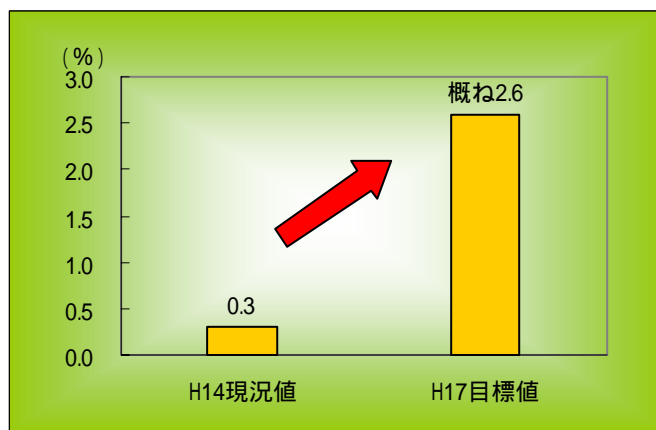


図 2-2 2 南房総ゾーンにおける自動車専用道路交通分担率

4) 関連する事業

表 2-5 自動車専用道路交通分担率向上に関連する事業例

事業名	目標年度
館山自動車道	H17
富津館山道路	H15
首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津間)	H19
銚子連絡道路(松尾町～光町)	H17
長生グリーンライン	H19
東京外かく環状道路	H19

2 - 3 バリアフリー化率

1) 千葉県の現状

千葉県内では、千葉市、船橋市、柏市、袖ヶ浦市が「交通バリアフリー基本構想」を策定した。

2) 千葉市の現状

(1) 千葉市交通バリアフリー基本構想

- 高齢者社会の到来（図 2-2 3 参照）や、障害者が障害のない人と共に生活し活動できる社会を目指す環境の整備が求められている。
- 千葉市は、平成 15 年 7 月、「千葉市交通バリアフリー基本構想」に基づく**道路特定事業計画**を策定した。
- 道路特定事業計画の整備推進により、高齢者、障害者等の移動の安全性、円滑化が図られ、暮らしやすい生活環境が形成されることが期待されている。

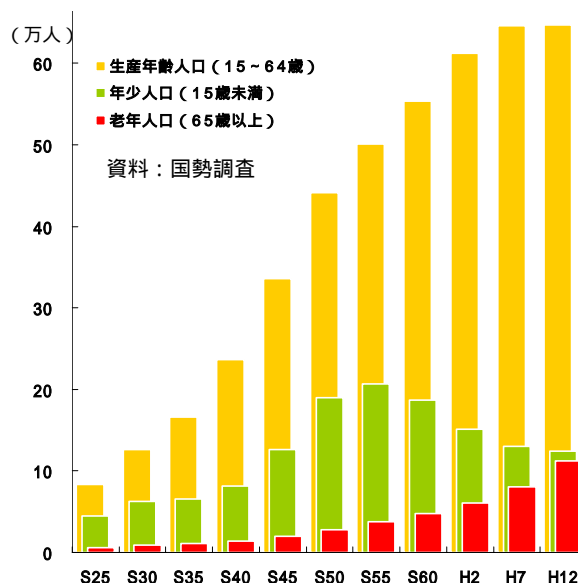


図 2-2 3 千葉市の年齢別人口推移

(2) 重点整備地区

- 乗降客数 5,000 人/日以上の鉄道駅を「特定旅客施設」とした。
- 特定旅客施設から徒歩圏内(概ね 1km 以内)を範囲とする重点整備地区を設定した。(16 地区、約 1,790ha)



出典：千葉市交通バリアフリー基本構想 H13

図 2-2 4 特定旅客施設位置図

表 2-6 重点整備地区

(3) 特定経路の設定

- 特定旅客施設から主要施設（県庁・市役所等公共施設，医療施設や教育施設など）を結ぶ道路を「特定経路」とした。(67 経路、約 51km)（うち国管理 4 経路、約 3km）

番号	重点整備地区名	特定旅客施設		
		JR	京成	モノレール
1	JR/京成幕張本郷地区	幕張本郷駅	幕張本郷駅	-
2	JR/京成幕張地区	幕張駅	幕張駅	-
3	JR新検見川地区	新検見川駅	-	-
4	JR/京成稲毛地区	稲毛駅	稲毛駅	-
5	JR西千葉、京成みどり台地区	西千葉駅	みどり台駅	-
6	千葉都心地区	千葉駅 本千葉駅 千葉みなと駅 東千葉駅	千葉駅 千葉中央駅	千葉駅 千葉みなと駅
7	JR蘇我地区	蘇我駅	-	-
8	JR浜野地区	浜野駅	-	-
9	JR鎌取地区	鎌取駅	-	-
10	JR菅田地区	菅田駅	-	-
11	JR土気地区	土気駅	-	-
12	JR/モノレール都賀地区	都賀駅	-	都賀駅
13	JR検見川浜地区	検見川浜駅	-	-
14	JR稲毛海岸地区	稲毛海岸駅	-	-
15	モノレールスホーセンター地区	-	-	スホーセンター駅
16	モノレール千城台地区	-	-	千城台駅

出典：千葉市交通バリアフリー基本構想 H13

2) 原因の分析と関連する対策

(1) JR 稲毛駅周辺(重点整備地区)の事例

【現状】

- 千葉市全体における平成 14 年度末時点での構想の達成率は 5.9km、約 12% である。
- JR 稲毛駅周辺では 2.7 km の特定経路が指定されており、バリアフリー化された区間は 0.7km となっている。

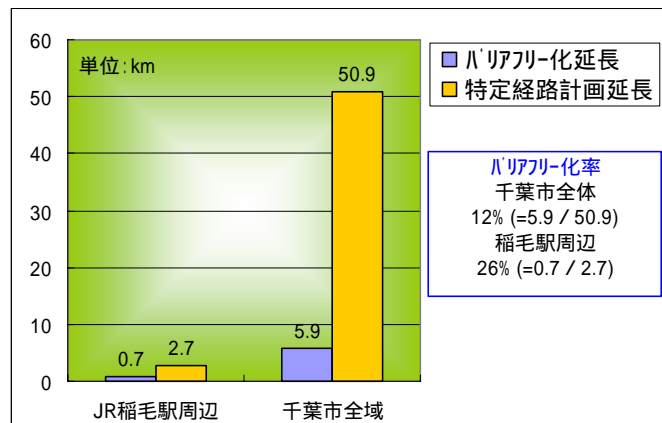
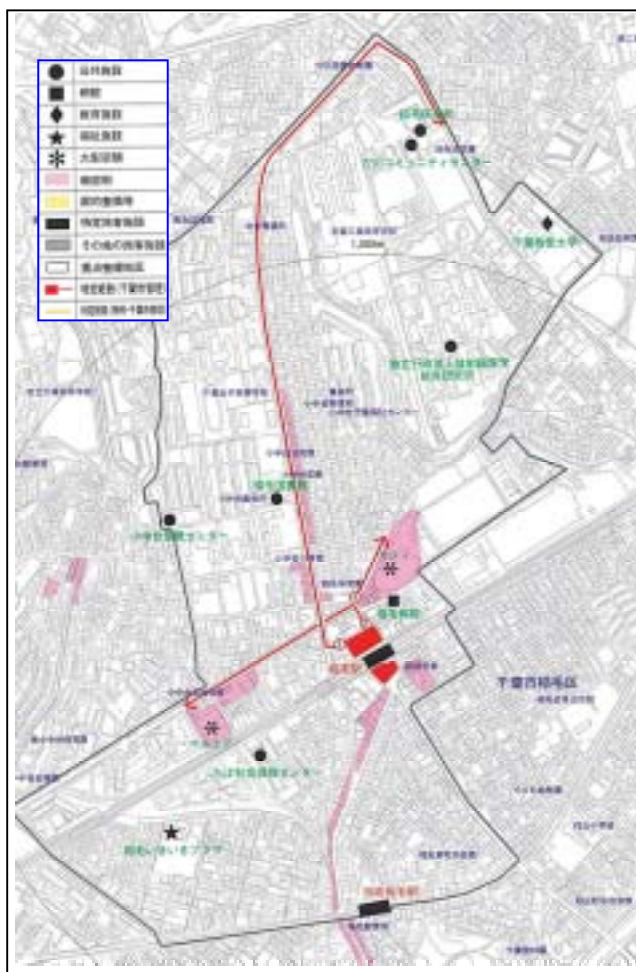


図 2-2 5 千葉市・特定経路のバリアフリー化状況

【対策】

- 千葉市では JR 稲毛駅周辺の特定経路 2.7km のうち、残りの 2.0km について事業を進めていく。



J R 稲毛駅前のバスシェルター



バリアフリー化された歩道

図 2-2 6 JR 稲毛駅周辺(重点整備地区)のバリアフリー経路

3) 目標

- 千葉市の特定経路は、平成22年までの整備実現を目指します。

表 2-7 特定経路のバリアフリー化率目標 単位：km

年次	目標値		
	H14	H15	長期(H22)
整備延長累計(km)	5.9	11.6	50.9
バリアフリー化率	12%	23%	100%

4) 特定経路に関する道路特定事業計画

表 2-8 事業予定

重点整備地区名	特定経路数	延長(km)	駅前広場数	実施予定期間
1 JR / 京成幕張本郷地区	1	0.5	1	H15年度～H20年度
2 JR / 京成幕張地区	3	3.5	1	着手済～H22年度
3 JR新検見川地区	1	0.5	1	着手済～H21年度
4 JR / 京成稲毛地区	3	2.7	2	着手済～H22年度
5 JR西千葉 / 京成みどり台地区	2	2.0	2	着手済～H22年度
6 千葉都心地区	31	24.3	9	着手済～H22年度
7 JR蘇我地区	2	0.6	2	H16年度～H20年度
8 JR浜野地区	0	0.0	1	H20年度～H22年度
9 JR鎌取地区	5	2.9	2	H16年度～H22年度
10 JR誉田地区	1	1.0	2	H15年度～H22年度
11 JR土気地区	2	1.7	2	着手済～H22年度
12 JR / モル-ル都賀地区	2	0.7	2	H16年度～H18年度
13 JR検見川浜地区	5	4.3	1	H16年度～H22年度
14 JR稲毛海岸地区	5	3.7	2	H18年度～H22年度
15 モル-ルスポ-ツェンター-地区	1	0.6	1	H15年度～H21年度
16 モル-ル千城台地区	3	2.2	1	H15年度～H22年度
合計	67	50.9	32	

「交通バリアフリー法」と県内の対応状況

- 平成12年5月、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称：交通バリアフリー法)が公布されました。
- この法律に基づき、平成14年度末現在、千葉市、船橋市、柏市および袖ヶ浦市で「交通バリアフリー基本構想」が策定され、このうち、千葉市では基本構想に基づく道路特定事業計画が策定されています。
(参考：千葉県ホームページ)

「特定経路(歩道)のバリアフリー化」とは

- 歩行者が実際に通行できる歩道幅員(有効幅員)が2メートル以上(自転車歩行者道にあっては3メートル以上)。これを連続して確保。
- 歩道は原則として透水性舗装。
- 勾配は原則として、縦断方向に5パーセント以下、横断方向に1パーセント以下。
- 視覚障害者の安全な通行を確保するため、歩道は縁石(15センチメートル以上)により区画。
- 歩道面の高さは5センチメートル、横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は2センチメートルを標準とする。
(参考：国土交通省道路局ホームページ)

2 - 4 交通事故

1) 千葉県の現状

(1) 全国からみた千葉県の状況

- 平成 14 年の千葉県の交通事故死者数は 379 人で全国ワースト 3 位であった。死者数は全国 (8,326 人) の 4.6% に相当し、都道府県平均 (177 人) の 2 倍以上である。
- 平成 14 年の千葉県の交通事故件数は 37,788 件で全国ワースト 9 位であった。事故件数は全国 (936,721 件) の 4.0% に相当し、都道府県平均 (19,930 件) の 2 倍に近い。

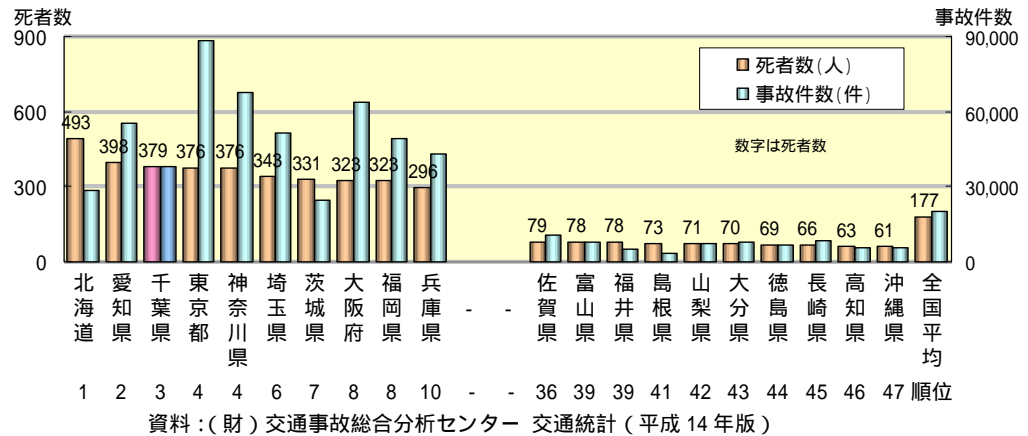
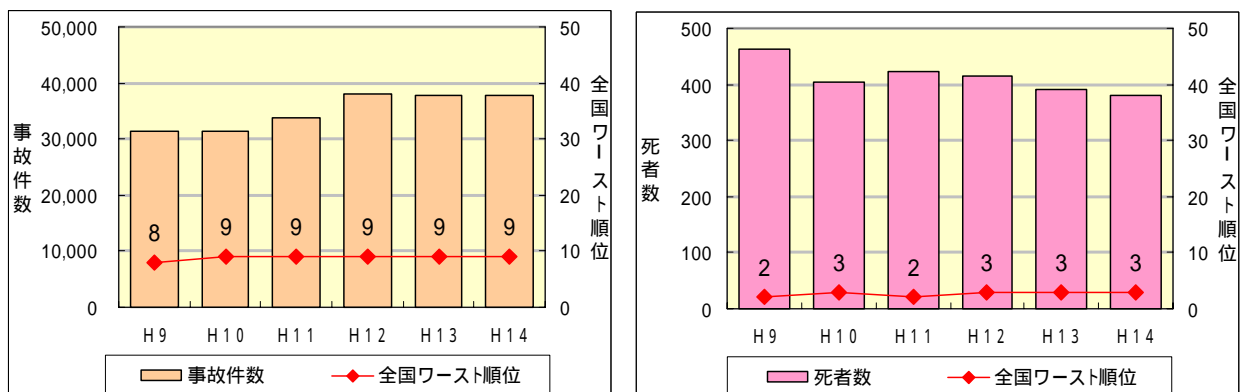


図 2-2 7 都道府県別交通事故死者数 (H14) とワースト順位

(2) 推移

- 千葉県内の交通事故件数は増加傾向にある。
- 交通事故死者数は微減傾向を示しているが、依然として、全国のワースト上位を返上するに至っていない。



資料：(財)交通事故総合分析センター 交通統計 (平成 14 年版) により作成

図 2-2 8 交通事故件数および死亡者数の推移

「交通事故」関連の指標について

- 「死傷事故率」は走行 1 億台キロあたりの年間死傷事故件数です。死傷事故発生件数に交通量が加味されています。
- 「死傷事故密度」はキロあたりの年間死傷事故件数です。死傷事故のキロあたりの発生頻度を評価します。
(参考：TURN、国土交通省、H14 ほか)

(3) 路線（区間）別の状況

- 千葉県のセンサス区間あたり死傷事故率および死者率のワースト 10 は表 2-9 に示すとおりとなっている。
- 死傷事故率を地域別で見ると湾岸地域、東葛飾北部地域に多く、特に千葉市内に集中している。路線別では国道 14 号が目立つ。
- 死傷事故密度を地域別で見ると湾岸地域、特に千葉市内に集中している。路線別では国道 14 号の各区間の高さが顕著である。

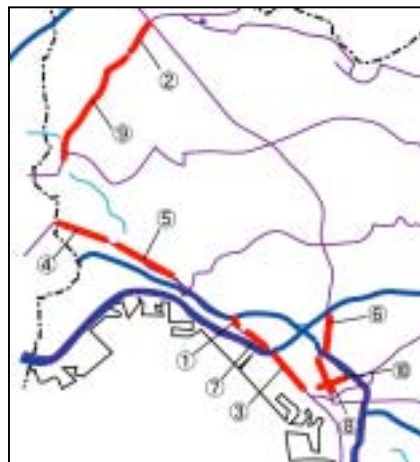


図 2-29 死傷事故密度ワースト 10 区間の分布（H13）

表 2-9 交通事故ワースト 10 区間一覧（H13）

死傷事故密度ワースト10路線				単位：件 / 億台km			
区間(センサス区間番号・路線名)	H11道路交通センサス観測地点	区間延長	交通量	事故件数	事故密度	4	
1 31001 一般国道14号	3	0.2	16,040	23	115		
2 1003 一般国道6号	柏市あけぼの1丁目	3	58,341	165	55		
3 11002 一般国道14号	千葉市中央区登戸5丁目11	5.4	63,971	293	54		
4 11105 一般国道14号	市川市市川2丁目16	6.1	56,964	246	40		
5 11106 一般国道14号	船橋市海神6丁目28	5.1	27,294	202	40		
6 1005 一般国道16号	千葉市稲毛区天台町6-6	3.5	61,291	138	39		
7 11001 一般国道14号	千葉市花見川区幕張1丁目7782	3.5	49,723	132	38		
8 1006 一般国道16号 1	千葉市中央区椿森5丁目4-6	4.1	26,140	154	38		
9 1002 一般国道6号	松戸市久保平賀	9.3	48,930	340	37		
10 8011 新町若松町線	千葉市中央区祐光3丁目22	2.6	34,510	95	37		
20 41002 一般国道16号 1, 2	千葉市中央区千葉港	2	63,971	43	22		

死傷事故率ワースト10路線				単位：件 / 億台km			
区間(センサス区間番号・路線名)	H11道路交通センサス観測地点	区間延長	交通量	事故件数	事故率	4	
1 31001 一般国道14号	3	0.2	16,040	23	1,964		
2 6005 稲毛停車場稲毛海岸線	千葉市稲毛区稲毛東4丁目3-18	0.9	9,582	21	667		
3 4003 つくば野田線	野田市目吹1686	1.4	17,160	52	593		
4 46002 幕張停車場線	3	0.5	9,840	10	557		
5 34012 浜野四街道長沼線	3	3.1	10,247	56	483		
6 66059 荻作君津線	(君津市尾車223)	7.4	1,511	19	466		
7 4008 千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉市花見川区武石町2丁目601-5	3.2	7,496	38	434		
8 11106 一般国道14号	船橋市海神6丁目28	5.1	27,294	202	398		
9 4001 市川松戸線	市川市国府台5丁目26	2.6	15,461	58	395		
10 1006 一般国道16号 1	千葉市中央区椿森5丁目4-6	4.1	26,140	154	394		

1：国道の路線番号変更について

[1006]の区間はH11センサス時には国道16号であったが、平成15年6月4日から国道126号に変更された。

[41002]の区間はH11センサス時には国道16号であったが、平成15年6月4日から国道357号に変更された。

2：[41002]の区間はワースト10圏外であるが、「原因の分析と関連する対策(P12)」において取り上げているので記載した。

3：推計区間のため、観測地点名の記載はない。

4：事故密度 = 事故件数 / 区間延長、事故率 = 事故件数 / (交通量 × 区間延長 × 365 / 100,000,000)

資料：交通事故総合分析センター（交通事故総合データベース H13 データ使用）により作成

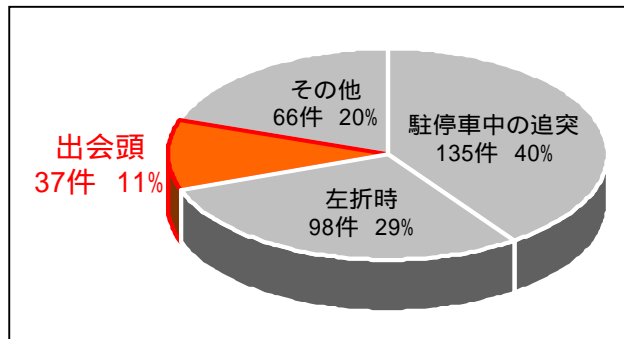
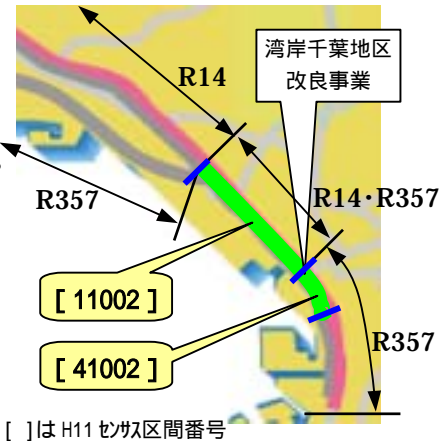
2) 原因の分析と関連する対策

(1) 東京湾岸道路千葉市区間（国道 357 号）における出合頭の事故

【原因】

- 国道 14 号、国道 357 号()のセンサス区間 [11002] [41002]における交通事故率は194件/億台 km で、その事故類型は図 2-30のとおりである。
- 当該センサス区間において発生した全事故件数 336 件のうち、出合頭の事故が 37 件で全体の約 11%に相当する。

国道の路線番号変更について
[41002]の区間は H11 センサス時には国道 16 号であったが、平成 15 年 6 月 4 日から国道 357 号に変更された。



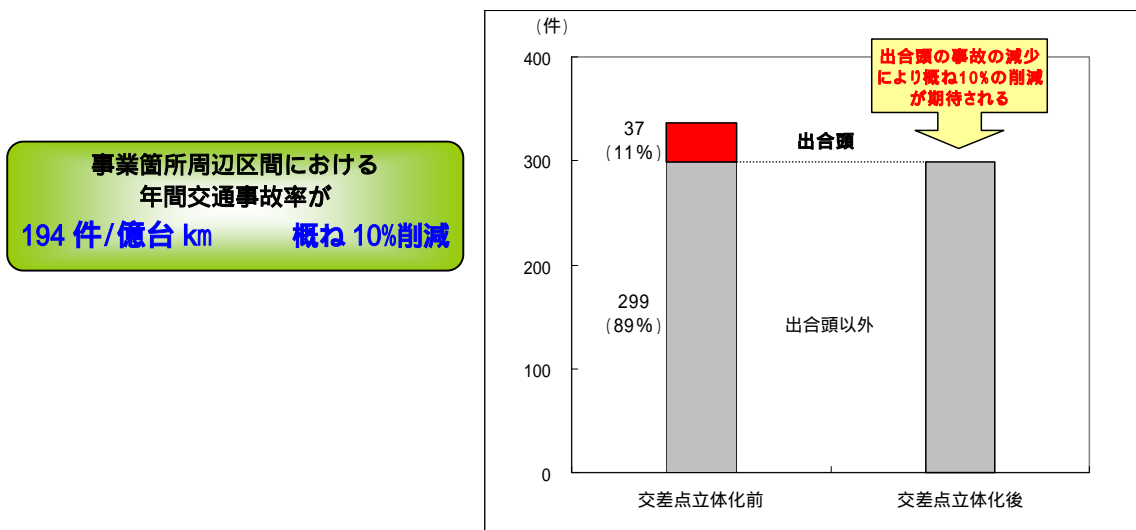
【出合頭の事故】
相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合はずみに衝突した場合の事故

資料：交通事故総合分析センター（交通事故総合データベース H13 データ使用）により作成

図 2-30 センサス区間 [11002] [41002]における交通事故の類型

【対策】

- 千葉市役所前交差点、登戸交差点の連続立体化事業は、渋滞損失の軽減に資するのみならず、交差点における出合頭の事故を大幅に削減することが期待される。



資料：交通事故総合分析センター（交通事故総合データベース H13 データ使用）により作成

図 2-31 事故件数の削減目標

(2) 国道 127 号のトンネル周辺事故

【原因】

- 国道 127 号では、建設年代が古く、現行の道路構造令（建築限界）を満たさないトンネルが 21 箇所（H10 現在）存在した。その後、「打越トンネル」が改良されたが、H14 年度末現在、依然として 20 の狭隘トンネルが存在する。
- すれ違いの際、十分な側方余裕をとれないため、国道 127 号のトンネル内の事故密度は、一般国道トンネル全国平均値の約 6.4 倍（H10 実績）に達している。

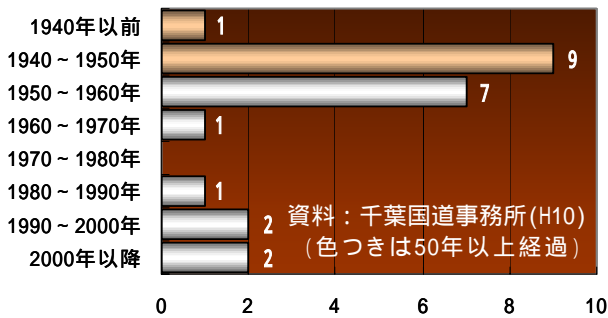


図 2-3 2 国道 127 号におけるトンネルの建設年代

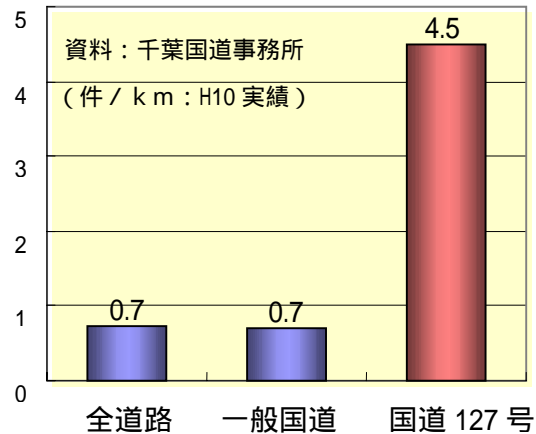


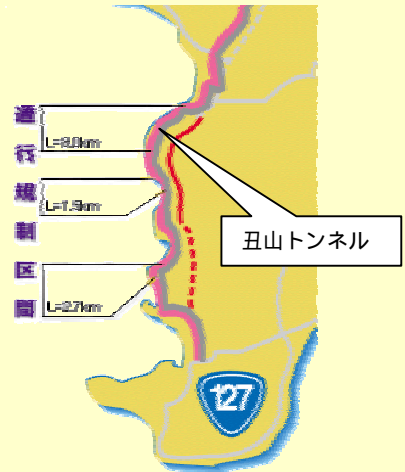
図 2-3 3 トンネル内における事故密度

【対策】: 丑山トンネルでは拡幅（H9 供用）により事故が 1 / 5 に減少

館山側坑口付近の事故件数 (平成9年8月・拡幅供用)

拡幅前(H6.4～H9.7) 2.0 件/年
 拡幅後(H9.9～H14.3) 概ね 0.4 件/年
 拡幅供用により、事故が 1/5 に減少
 資料：国土交通省 千葉国道事務所

区分	事故日時	期間
供用前の事故	H6.7.29	H6.4～H9.7 (41ヶ月)
	H7.2.8	
	H7.5.3	
	H8.8.15	
	H9.1.5	
	H9.4.26	
供用後の事故	H9.11.15	H9.9～H15.3 (67ヶ月)
	H13.5.14	



出典：千葉国道事務所資料

図 2-3 4 国道 127 号丑山トンネルの拡幅前後

3) 目標

死傷事故件数および死者数削減の年次目標を表 2-10 に示す。

表 2-10 各路線における事故削減目標

事業名	区間・地点	項目	指標値	
			現況値	目標値
湾岸千葉地区改良	国道 14 号・357 号 [11002]・[41002]区間	死傷事故件数	336 (H13)	概ね 300 (H19)
国道 127 号 トンネル補修・改築	国道 127 号トンネル内	死傷事故密度	4.5 (H10)	概ね 4 () (H15)

狭隘トンネルが全て解消された場合、事故密度が一般国道の平均値まで減少(4.5 → 0.7)すると仮定した場合の試算値。狭隘トンネル 21 箇所のうち、1 箇所の改築につき死傷事故密度割高(4.5 - 0.7=3.8)の 1/21 (=0.18) が改善するものとした。
H10～H15 間に 3 箇所(打越トンネルを含む)のトンネル改築が見込めるため、0.5 (=0.18×3) の改善を目標とした。

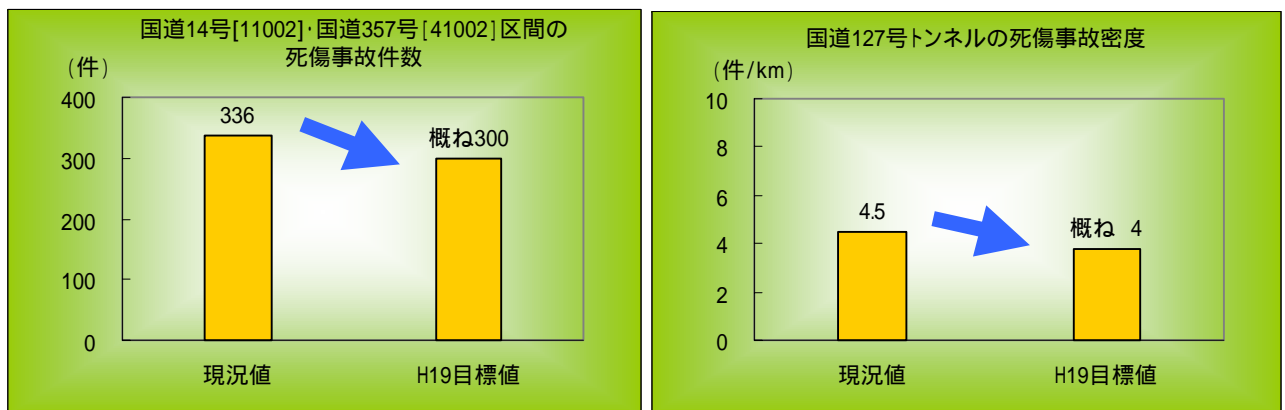


図 2-35 事故削減目標

4) 関連する事業

表 2-11 事故対策に関連する事業例

事業名	目標年度
湾岸千葉地区改良	H19
国道 127 号 島戸倉トンネル	H15
国道 127 号 勝岩トンネル	H15

2 - 5 県都 1 時間構想達成率

1) 千葉県の現状

(1) 県都 1 時間構想とは

- 県都 1 時間構想は高規格幹線道路や地域高規格道路などを骨格として、県内の主要都市から、県都千葉市まで、概ね 1 時間で到達できるようにする構想である。

(2) 達成状況

- H14 現在の「県都 1 時間構想」達成率(面積ベース)は約 60%となっている。
- 現在、未達成となっているのは東葛飾北部、香取・東総、南房総の各市町村である。

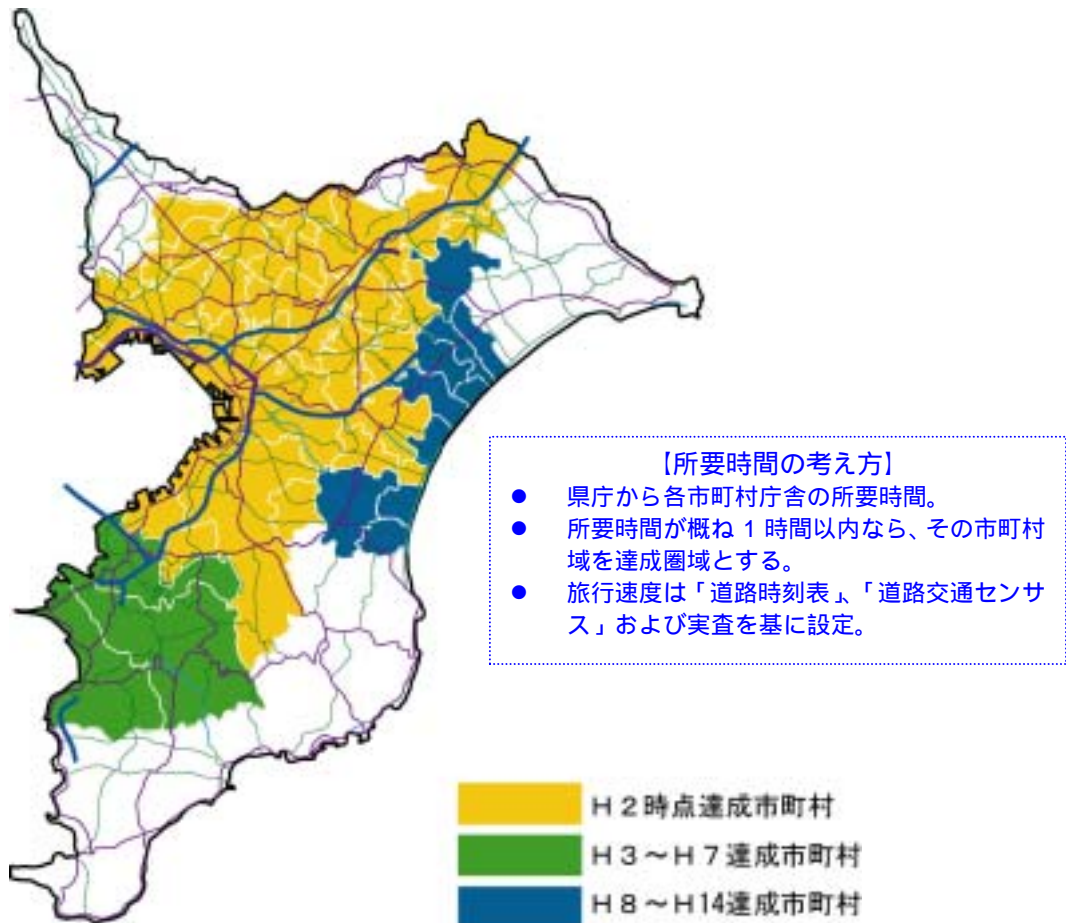


図 2-36 県都 1 時間構想達成状況

「県都 1 時間構想達成率」の意義

- 県都 1 時間構想達成率は、各市町村から県庁に至る道路の機能を評価する指標であり、例えば、地域格差の是正、県内の一体性、県内交通の円滑化を目指すためのものです。

2) 原因の分析と関連する対策

【原因】

- 東総地域および南房総地域が未達成である要因は、千葉市から当該地域に達する自動車専用道路が未供用であることである。

【対策】

(1) 銚子連絡道路

- 東総地域では、銚子連絡道路の松尾町～光町間が事業中である。この部分供用により、以東の R126 沿道市町村の八日市場市、旭市、野栄町が、県庁から 1 時間圏内となる。

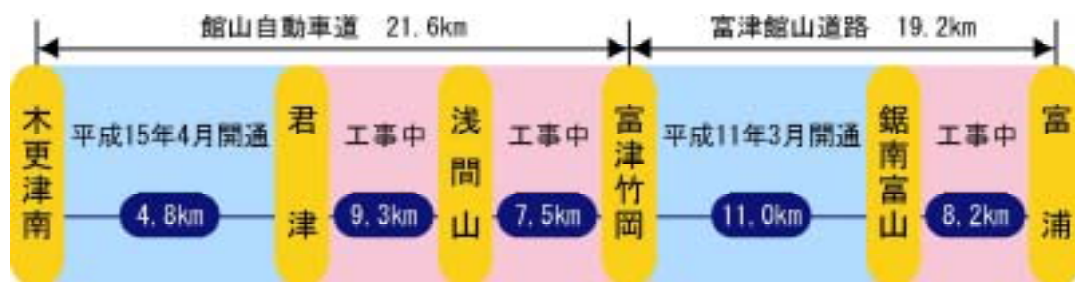


高架部工事の様子

図 2-37 銚子連絡道路（松尾町～光町）位置

(2) 館山自動車道

- 館山自動車道の木更津南 JCT～君津 IC 間が H15.4 に供用された。引き続き、現在、残りの区間である富津館山道路・富津竹岡 IC までが事業中である。
- 館山自動車道の全線供用により、鋸南町、富山町が新たに千葉市から 1 時間圏内となる。



出典：日本道路公団ホームページ

図 2-38 館山自動車道と富津館山道路の区間概念図

3) 目標

- 県都1時間構想達成率の年次目標は表 2-1 2 に示す値とする。

表 2-1 2 県都1時間構想達成率の年次目標

	現況値	目標値
年次	H14	H17
達成率	60% ()	65%

H14 は H12 における達成値 (千葉県公表値) による。

4) 関連する対策

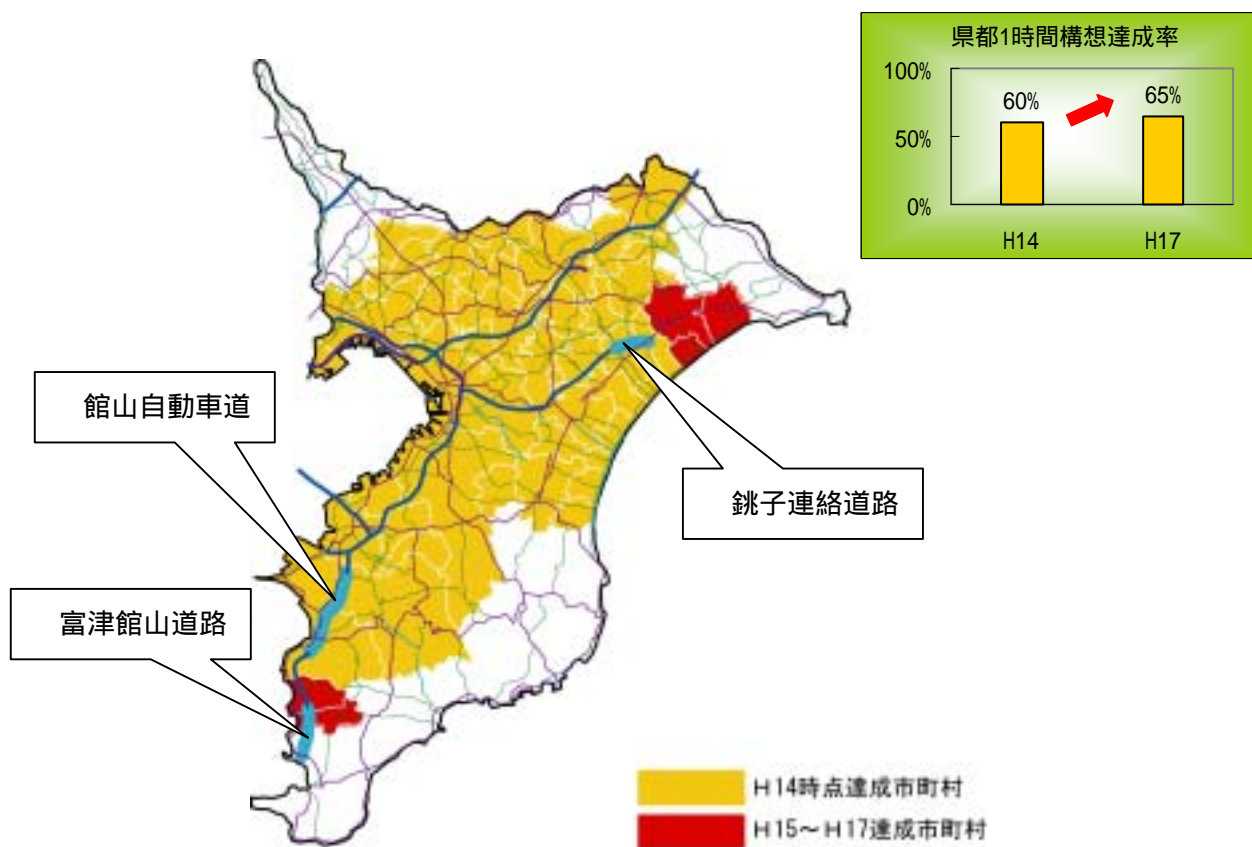


図 2-3 9 県都1時間構想達成率の向上に関連する事業例

表 2-1 3 県都1時間構想達成率に関連する事業例

事業名	目標年度
富津館山道路 (8.2km)	H15
館山自動車道 (17.6km)	H17
銚子連絡道路 (松尾町~光町:6.7km)	H17

2 - 6 首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間

1) 千葉県の実況

(1) 観光

- 平成 14 年に千葉県内の観光施設等を訪れた観光客総数は、1 億 3,991 万人で、全国のトップクラスに位置するが、この数値は東京ディズニーリゾート等の東京都心からのアクセスが優れている施設系の観光地に負うところが大きい。
- 一方、南房総地域は直線距離では同程度の箱根や富士五湖に比べ、観光客数で大きく差をつけられている。
- 南房総地域はアクセス道路の整備により、東京方面などから観光客の増加が期待できる。



図 2-40 都心からの距離と入り込み客数の比較

(2) 漁業

- 千葉県は、海面漁業・養殖業生産量全国 9 位、水産加工品生産量全国 3 位の水産県であり、首都圏へ新鮮な水産物を供給している。
- 南房総地域では、岩礁の多い海岸沿いでアワビ、サザエ、イセエビなど磯根資源を対象に海女や刺網漁業が行われている。また、カジキ、カツオ、イカ、キンメダイ、ヒラメなどの小型船漁業が行われている。
- 安房地域の漁協や鮮魚仲卸業者は、首都圏に近いという地の利を活かし、直接取引による付加価値（新鮮）の高さを生かした流通経路の開拓に力を入れている。そのため、搬送のスピードアップが求められている。

表 2-14 千葉県における主要水産物の全国順位 (H13)

1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
イセエビ スズキ類	マイワシ カタクチイワシ ブリ類 アサリ類 ハマグリ類 ヒジキ		テングサ	サバ類 サンマ アワビ類

資料：漁業養殖生産統計年報



図 2-4 1 千葉県の主な観光地と道路網

(3) 現況の所要時間

- 観光・漁業等の中心となる拠点への、首都圏中心部からの所要時間を以下に示す。
- 例えば、都県境付近の市川市から館山市まで、約2時間もかかる状況になっている。

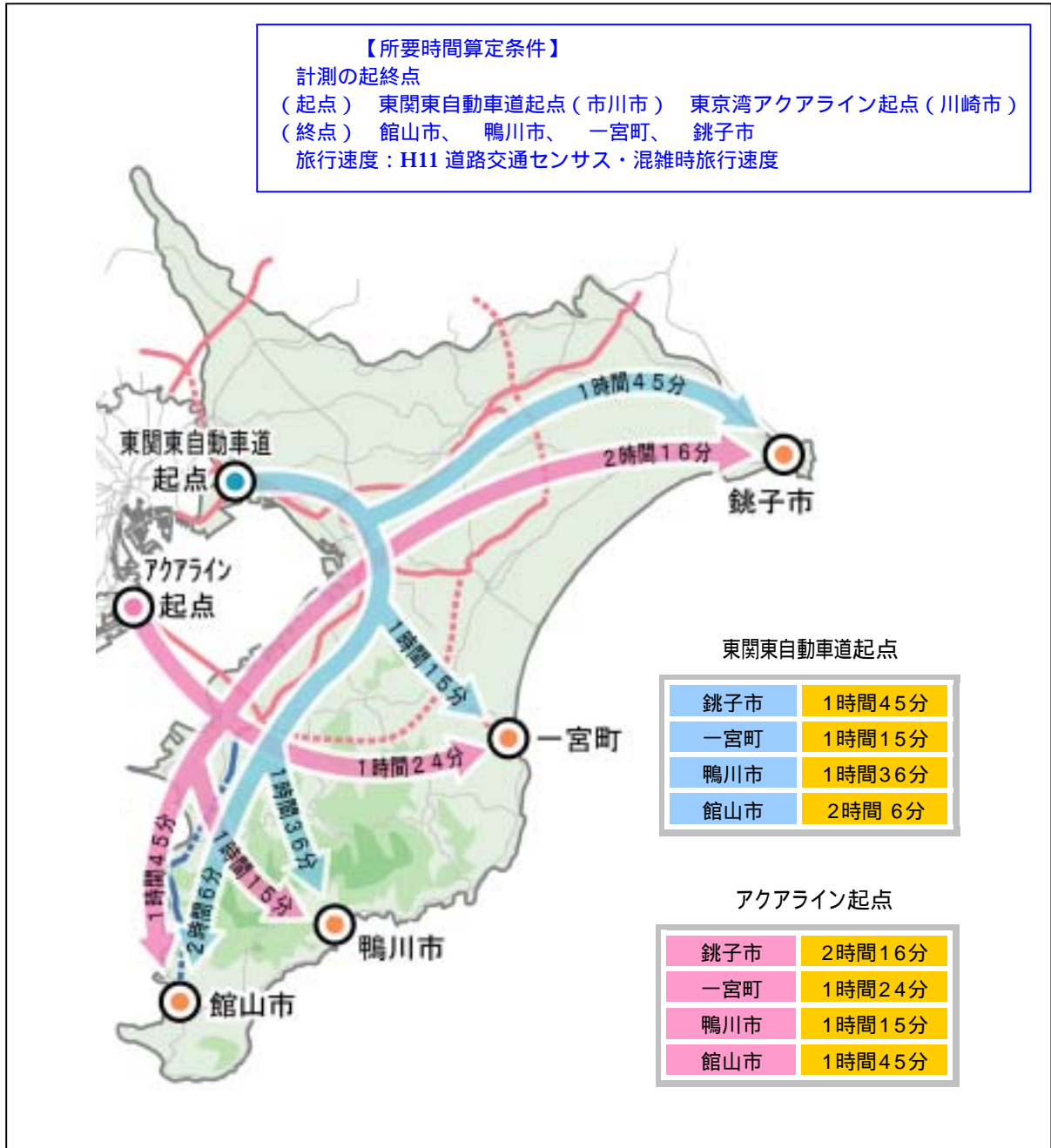


図 2-4 2 首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間

千葉県独自の指標「首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間」

- 首都圏中心部に近いというメリットを生かす事が、付加価値の高い産業育成に資するとの考えから、所要時間を支援策の指標として採択しました。
- 観光(主に首都圏中心部 千葉県の拠点) 漁業(主に千葉県の拠点 首都圏中心部) といったように千葉県の道路整備は双方向に効果があるという特徴があります。

2) 原因の分析と関連する対策

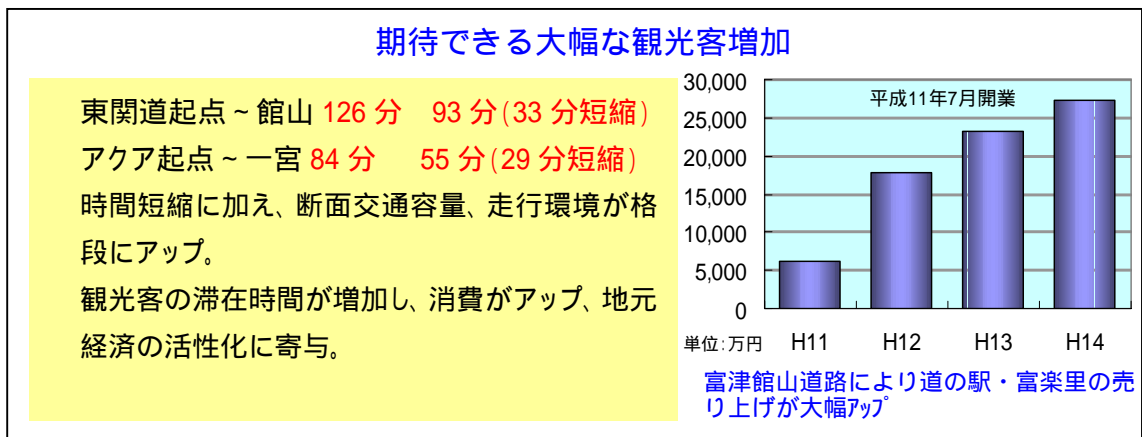
【原因】

- 首都圏～南房総・東総間のアクセス時間が比較的長いのは、主として自動車専用道路等が未整備なためであり、特に、主要観光地等が立地する圏央道予定地の外側で顕著である。
- 観光シーズンに増大する交通容量を圏央道予定地外側の幹線道路（R126、R127等）が満たしていないため、特定時期に渋滞が発生しやすく、所要時間が極端に増大することがある。

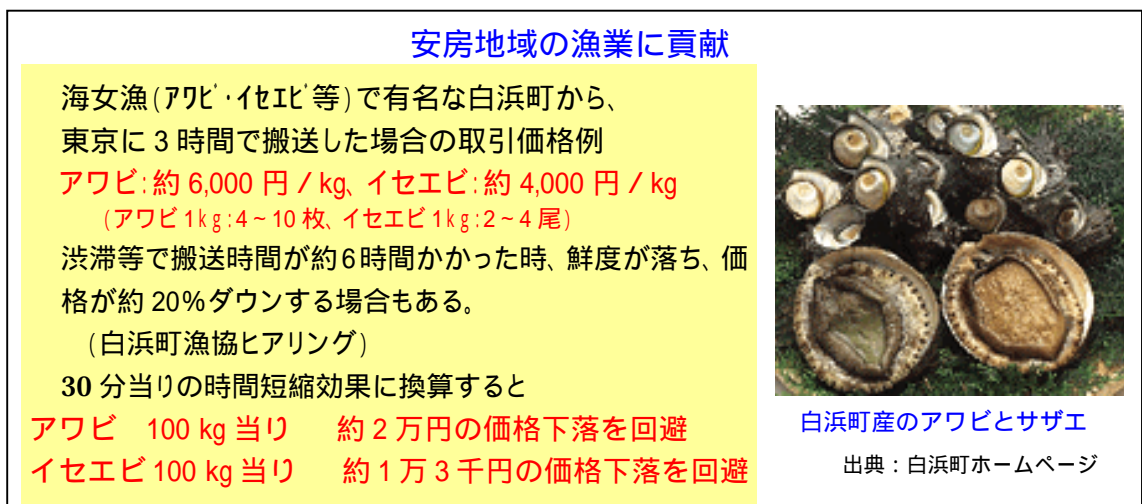
【対策】

- 現在、館山自動車道、富津館山道路が全線供用に向けて事業中である。また、圏央道、銚子連絡道路および長生グリーンラインが事業中である。これらの実現により、房総一円の自動車専用道路のアクセス性向上が期待される。
- 館山自動車道、富津館山道路の全線供用により、安房地域では首都圏方面への所要時間が約30分短縮する。また、観光渋滞が解消され、定時性が高まることが予想される。

時間短縮による効果事例（館山自動車道 21.6km、富津館山道路 19.2km の全線供用による）



資料：富山町資料



3) 目標

- 所要時間の年次目標は表 2-15 に示す値とする。

表 2-15 首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間の年次目標

区分		現況値	目標値(時:分)				
年次		H14	H15	H16	H17	H18	H19
館山市	東関東道起点	2:06	1:58		1:33		
	アクアライン起点	1:45	1:35		1:09		
鴨川市	東関東道起点	1:36	1:28				
	アクアライン起点	1:15	1:05				
一宮町	東関東道起点	1:15					
	アクアライン起点	1:24					1:07
銚子市	東関東道起点	1:45					
	アクアライン起点	2:16			2:10		

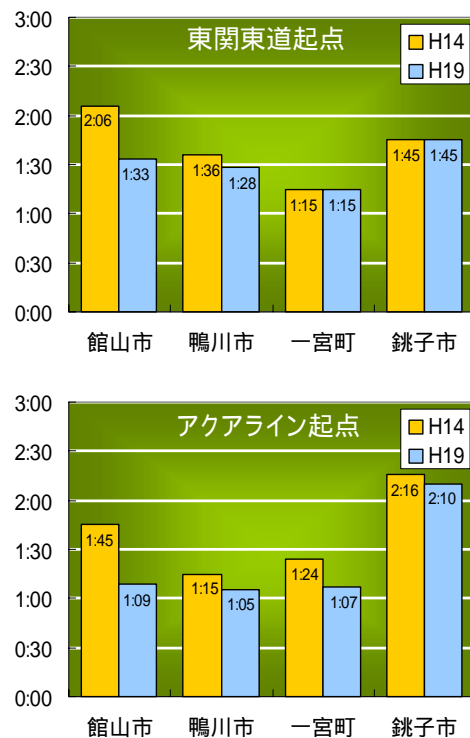


図 2-43 所要時間の目標値

図 2-44 南房総・東総に関する高規格道路の計画・構想

4) 関連する対策

表 2-16 首都圏中心部と観光・漁業拠点間の所要時間短縮に関連する事業

事業名	目標年度
館山自動車道	H17
富津館山道路	H15
首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津間)	H19
銚子連絡道路(松尾町～光町間)	H17
長生グリーンライン(圏央道茂原長南 IC～R409 間)	H19