

〈参 考〉

1. 関東地方の都県別現状

(茨城県)

- 茨城県では、人口あたり自家用乗用車保有台数が全国と比較して多く(参考図1)、移動において自動車に大きく依存しているが、道路整備率は依然として低い(参考図2)。
- 広い県土に主要都市が点在しているが、都市間の幹線道路の整備が遅れているため、都市間の移動に時間を要していると共に、各都市を結ぶ幹線道路に交通が集中し、都市部周辺では渋滞が特に激しい。今後は、県土60分構想の実現を図ると共に、県内の29箇所の渋滞ポイントの解消や、環境保全を図っていく必要がある。

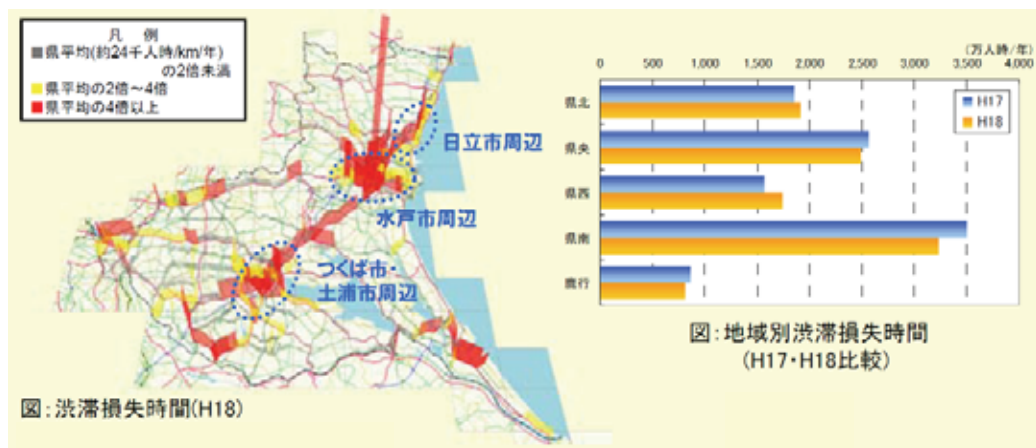


図1 茨城県の渋滞発生状況

出典:「愛される茨城の道づくりをめざして 平成18年度達成状況の報告/平成19年度業績計画」

- 交通事故死者数は、年々減少しつつあるが、人口あたりの交通事故死者数は依然として全国平均を上回っている(参考図4)。
- 歩道の整備率も低く(参考図5)、バリアフリー化率も低いなど(参考図6)、歩行者・自転車のための道路整備も進んでいない。
- 安心・安全で快適な環境の実現に向け、急カーブ等の危険箇所や幅員狭小箇所、右折レーンのない交差点の改善や、幅の広いバリアフリー化された歩道整備の推進等が求められている。

(栃木県)

- 栃木県は、人口あたり自家用乗用車保有台数が全国と比較して多く(参考図1)、移動において自動車に大きく依存しているが、通学路への歩道整備の遅れや全国的にも高い人口あたり交通事故死者数など安全で快適に移動できる道路整備は遅れている。(参考図2、4)
- 都市部や都市部近郊、工業団地周辺、観光地を中心に渋滞が発生しており、高度な医療機関への搬送時間が長くなるなど、地域格差が生じている。

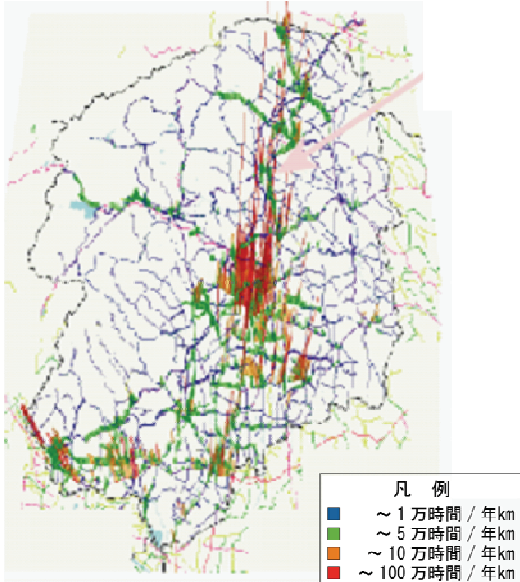


図2 栃木県の渋滞発生状況 (H18年度渋滞損失時間)

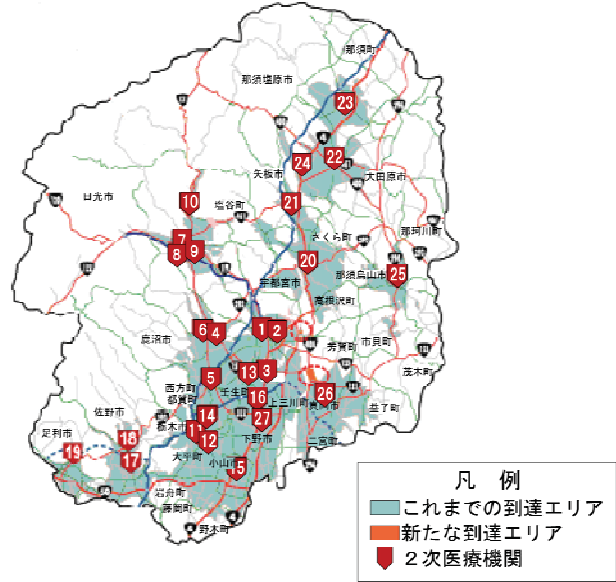


図3 栃木県における二次救急医療機関への15分カバー圏域

出典：「平成19年度とちぎの道 業績計画書」

- 今後は、通学路等への重点的な歩道整備の推進や事故多発箇所の改善等により、子供や高齢者の安全確保や交通事故の削減を図ると共に、主要渋滞ポイントへの重点的な対策や既存ストックの有効活用により渋滞の解消を図っていく必要がある。
- 医療機関や生活拠点等への移動時間の地域格差解消のためにも、主要都市間を結ぶ広域的な幹線道路の整備や、生活道路の充実も必要である。
- 栃木県は日光や鬼怒川、那須等、全国有数の観光地を有していることから、これらの観光地へのアクセスの改善による、観光産業活性化が期待されている。

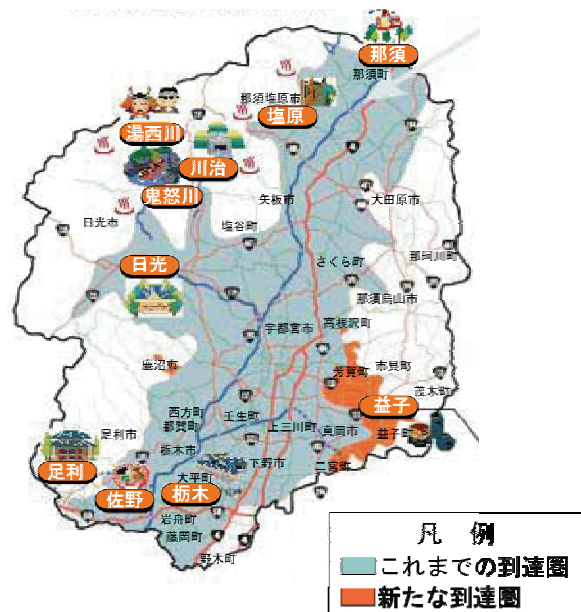


図4 多様な観光資源を有する栃木県 (高速ICからの30分カバー圏域)

出典：「平成19年度とちぎの道 業績計画書」

(群馬県)

- 群馬県は、人口あたり自家用乗用車保有台数が全国1位であるなど(参考図1)、移動において自動車に大きく依存しているが、前橋市、高崎市等の主要都市周辺などでは、激しい渋滞が発生している。
- 山間部を中心として、医療機関への移動時間が長い地域も残されており、地域の活力創出に向けて、「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」や「生活幹線道路整備」が求められている。

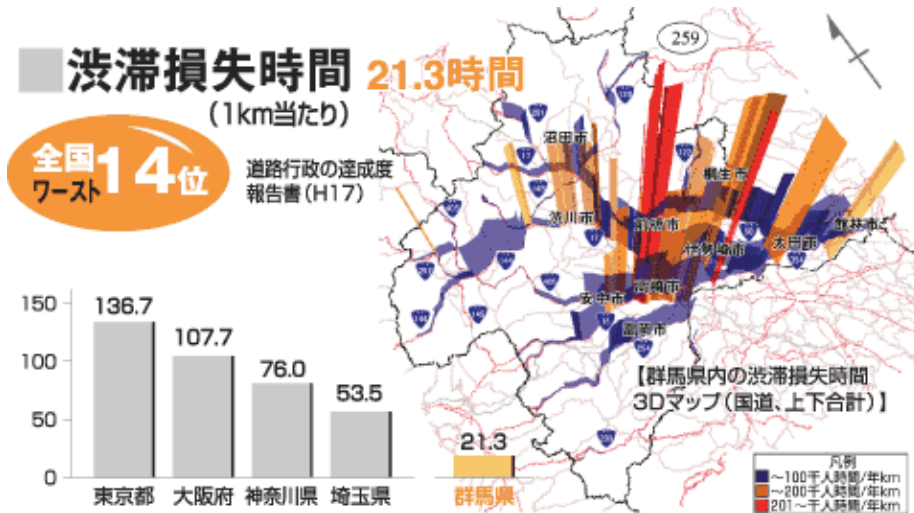


図5 群馬県の渋滞発生状況(H17年度渋滞損失時間)

出典：高崎河川国道事務所ホームページ

- 人口あたりの交通事故件数は全国平均より多く、特に人口あたりの歩行者事故件数が多い。
- 平成19年には、台風19号による甚大な被害が発生しており、暮らしの安心・安全の確保のためにも、歩行者等の交通弱者の安全確保や、交通事故対策の推進、道路の災害対策の推進が求められている。
- 群馬県では尾瀬国立公園などの豊かな自然と観光資源に恵まれており、これら観光地へのアクセスの改善による観光の振興が期待されている。
- 今後の道路行政の課題について、「交通事故対策」「災害対策」「景観の改善」への意見が多い傾向にある。特に「災害対策」や「景観の改善」については、北関東全体の中で意見が多い傾向にある。



図6 群馬県における総合病院30分到達カバー圏域(H18年度末)

出典：「ぐんまの道づくり平成18年度達成度報告書」

(埼玉県)

- 幹線道路網の整備や交差点などの改良を進めてきたが、全国的にみても渋滞が激しく(参考図3)、特に県中南部ではスムーズな移動が困難な状況である。
- 圏央道や国道16号、外環自動車道沿線では、物流施設の立地が進み、物流需要が増加する一方で、地域間を結ぶ主要幹線道路での混雑は激しく、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備も遅れており、広域交流のネックとなっている。

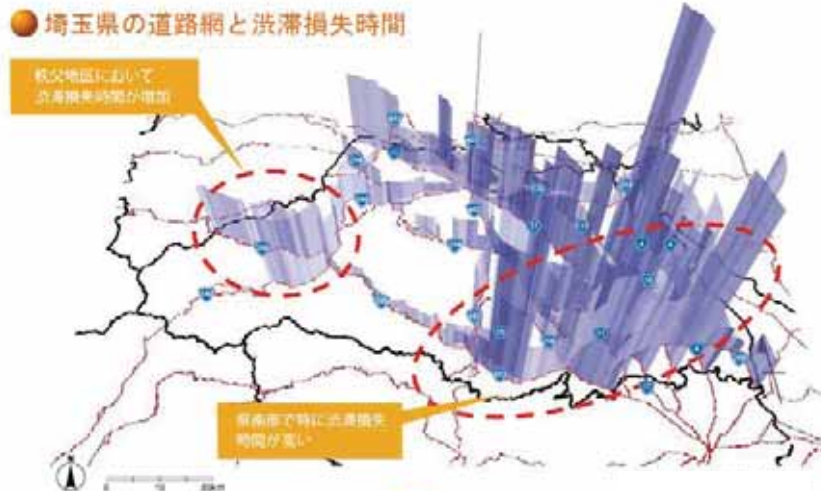


図7 埼玉県の渋滞発生状況(H18年度渋滞損失時間)

出典：「平成18年度埼玉のみちの達成度報告書・平成19年度埼玉のみちの業績計画書」

- また、高次医療機関への移動時間をみると、県内で地域格差があり、特に山間部の市町村で長くなっている。地域間の交流・連携の促進や快適な生活環境の確保に向けて、「生活幹線道路整備」や「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」、「渋滞対策」が求められている。
- 交通事故死者数についても全国平均より多く(参考図4)、近年では高齢者による事故が増加している。その他、今後発生が想定される首都圏直下型地震への対策の遅れや、橋梁の高齢化の進行が懸念されており、安全・安心な社会構築に向け、「交通事故対策」「道路管理の充実」が求められている。
- 首都東京に隣接する埼玉県は、都市的な魅力と共に、見沼田圃や秩父山地など、魅力ある自然環境を有している。今後は、快適な都市と豊かな自然が共存する「田園都市」の創造に向けて、環状道路やバイパス整備、踏切改良等による渋滞緩和と共に、歩道・自転車道の整備等、人間重視の道づくり、無電柱化等による魅力ある景観作りなどが求められている。

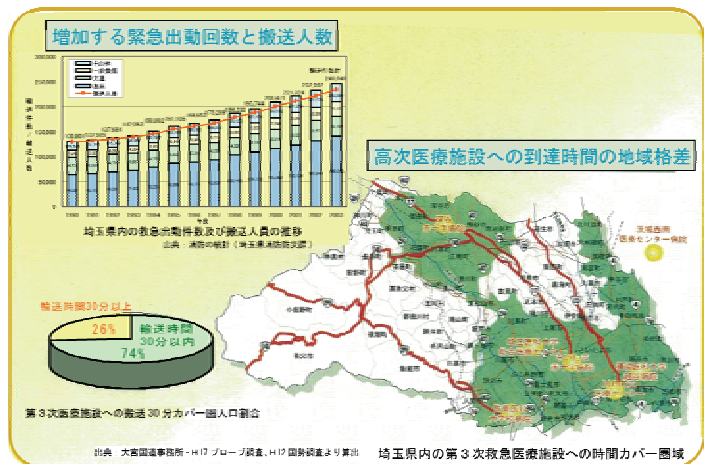


図8 埼玉県内の第3次救急医療施設への時間カバー圏域

出典：埼玉県みちづくり懇談会「埼玉県の道路政策のあり方(案)」H18.11

(千葉県)

- 千葉県では、東関東自動車道などの高速道路網や一般道路の整備を進めてきたが、依然として渋滞が激しく(参考図3)、特に湾岸・東葛飾北部地域での渋滞が激しい。
- 新京成線新鎌ヶ谷駅付近など、渋滞の激しい踏切も残されている。交通の円滑化や沿道環境保全に向けて、渋滞対策の推進が求められる。
- わが国の国際競争力強化に向けて、成田空港へのアクセス改善と共に、幕張新都心、かずさアカデミアパーク等を中心とした国際的戦略拠点を結ぶ道路網の整備が求められている。
- 一方南房総地域や東総地域などでは人口が減少し、地域活性化への対応が求められる中で、都市間をつなぐ道路整備の遅れから、千葉市への移動時間が長い。



kmあたり渋滞損失時間(平成18年)

図9 千葉県の渋滞発生状況
(H18年度渋滞損失時間)



図10 千葉県 県都1時間構想達成状況

出典：「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」

- 大雨等に伴う道路の被災や通行止めの発生や、すれ違いが困難な道路も多く残されており、快適な暮らしの確保や、観光産業の活性化、農水産物等の物流支援のためにも、「生活幹線道路整備」「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」が求められている。
- 交通事故については、全国平均より交通事故死者数が多く(参考図4)、歩道がない道路も多く残されている(参考図5)。橋梁・橋脚の耐震補強やバリアフリー化(参考図6)、及び無電柱化の遅れ(参考図7)が懸念されており、安心・安全な社会の実現に向け、「バリアフリー対策」や「交通事故対策」の推進が求められる。