

〒263-0016

千葉県千葉市稲毛区天台5丁目27番1号

TEL : 043-287-0311 (代表)

ホームページ : <https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/>

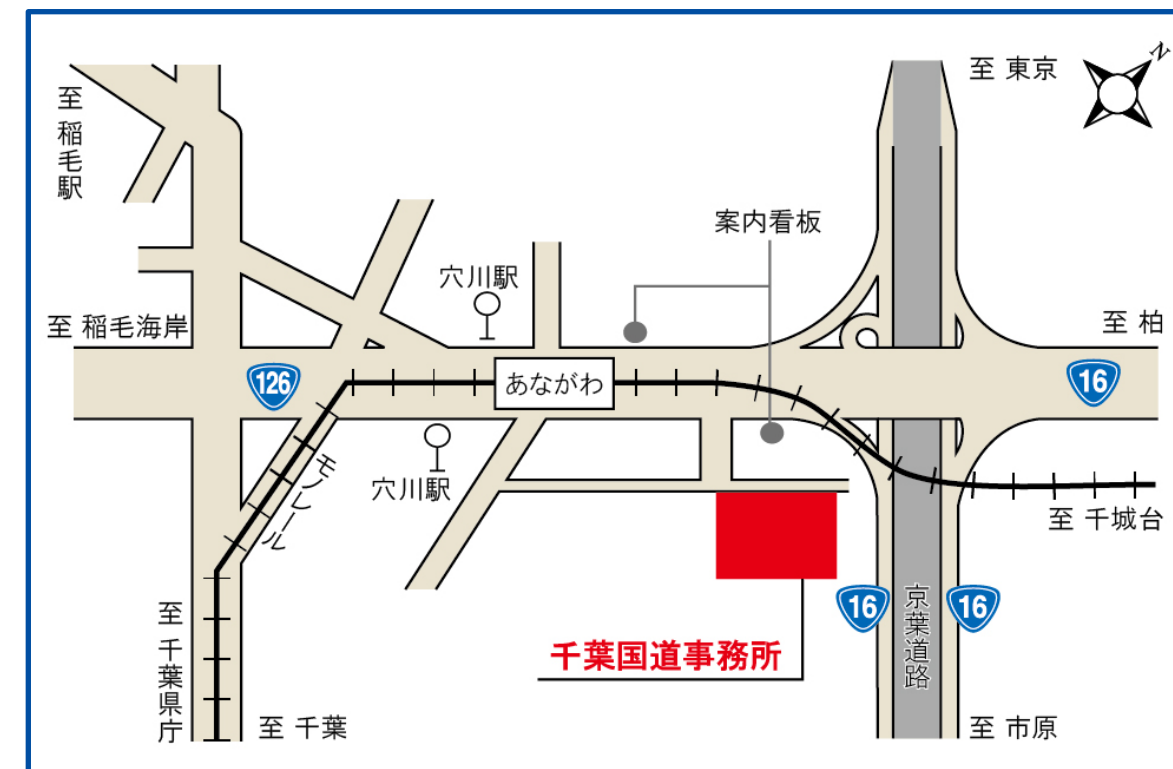
千葉国道事務所 X : @mlit_chibakoku



ホームページ



X

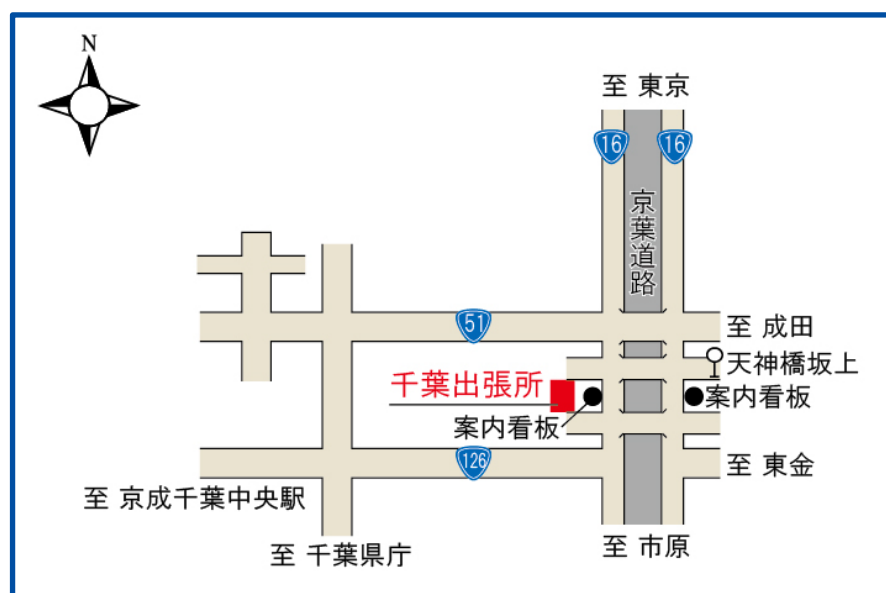


事業概要

アクセス

- 車 / 京葉道路 穴川インターより1分
- 電車 / JR稲毛駅(東口)にて
1番のりば「(稲01)草野車庫行き」「(稲02)こてはし団地行き」
「(稲06)いきいきプラザ行き」
2番のりば「(稲31)山王町行き」「(稲32)千葉センター行き」
「(稲33)ザ・クイーンズガーデン稲毛行き」
のいずれかのバスに乗り、穴川駅で下車、徒歩3分
- モノレール / JR千葉駅にて千葉都市モノレールに乗り換え穴川駅で下車、徒歩3分

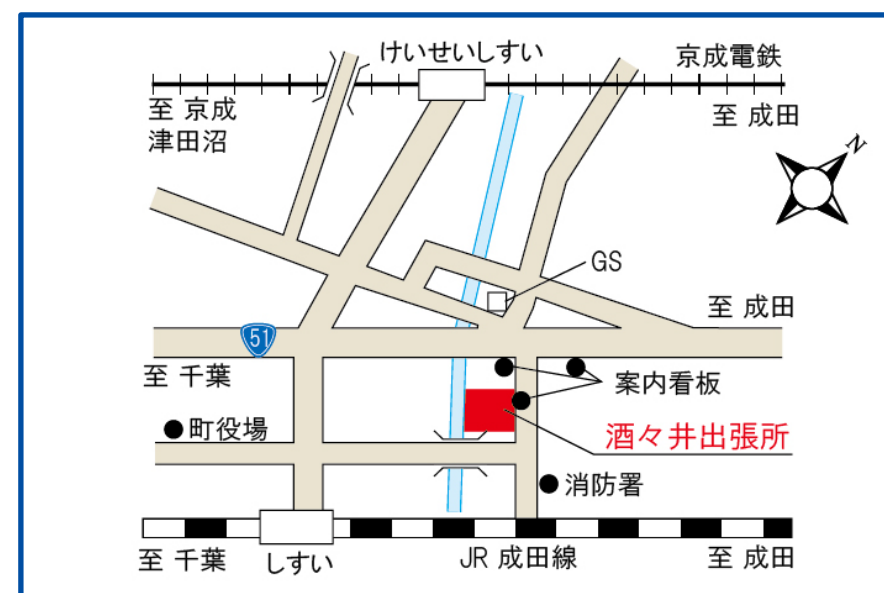
出張所アクセスMAP



千葉出張所
〒260-0001 千葉県千葉市中央区都町5-37-10
TEL : 043-233-0456

アクセス

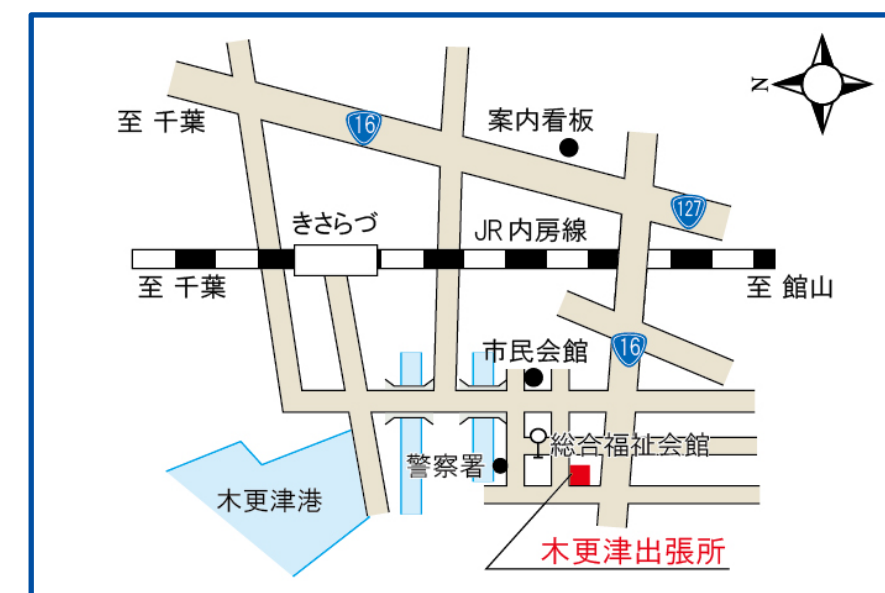
- 車 / 京葉道路 貝塚インターより5分、
松ヶ丘インターより7分
- 電車 / JR千葉駅(東口)にて
「鶴沼町経由・御成台車庫行き」
「都町中通り線千06(御成台車庫行き)」
のバスに乗り、天神橋板上で下車、徒歩3分



酒々井出張所
〒285-0905 千葉県印旛郡酒々井町上岩橋1155
TEL : 043-496-5171

アクセス

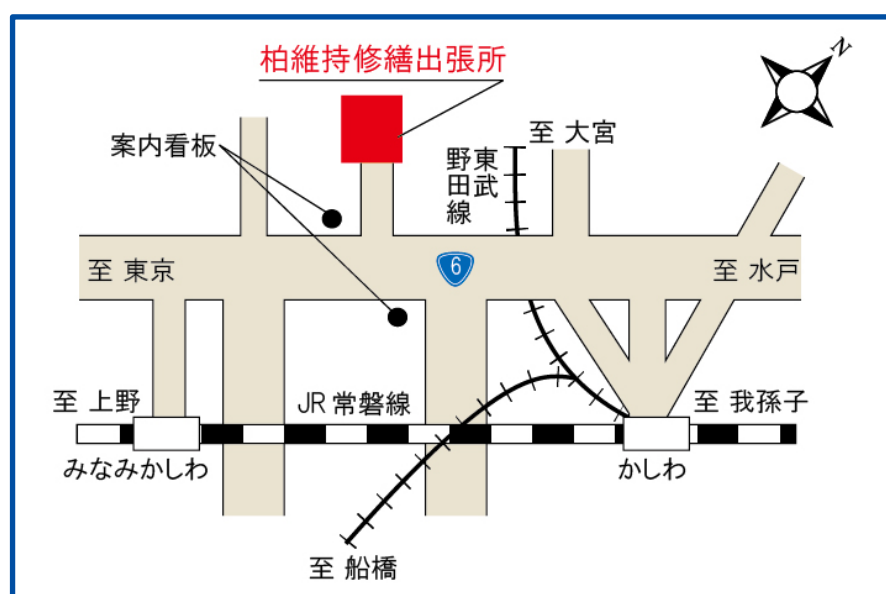
- 車 / 東関東自動車道 酒々井インターより8分
- 電車 / JR成田線 酒々井駅より徒歩8分、
京成電鉄 京成酒々井駅より徒歩9分



木更津出張所
〒292-0834 千葉県木更津市潮見3-17
TEL : 0438-22-4543

アクセス

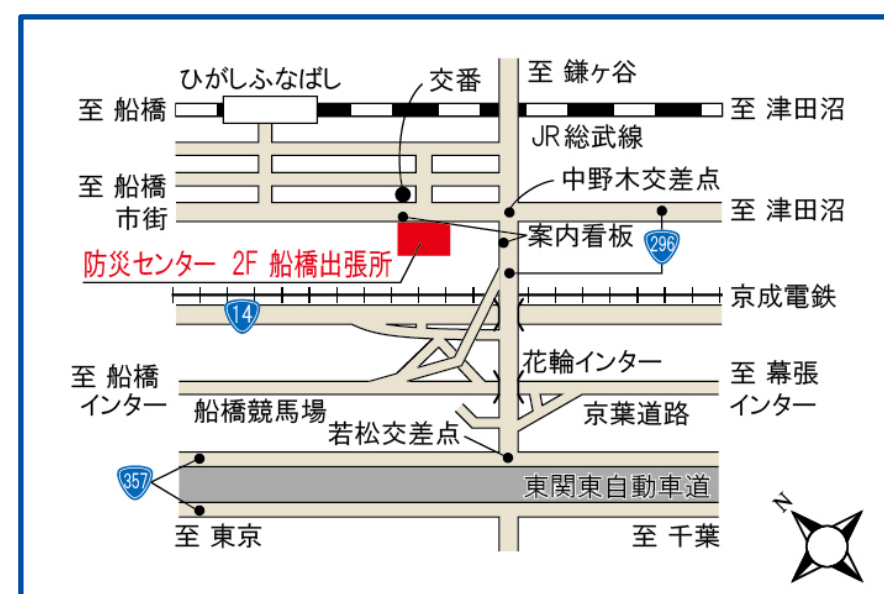
- 車 / 館山自動車道 木更津南インターより5分
- 電車 / JR木更津駅(西口)にて、
潮見線のバスに乗り6分、
「市民総合福祉会館」バス停で下車、徒歩3分
又はイオンモール木更津線のバスに乗り6分、
「木更津市民会館」バス停で下車、徒歩5分



柏維持修繕出張所
〒277-0853 千葉県柏市吉野沢3-9
TEL : 04-7143-4230

アクセス

- 車 / 常磐自動車道 柏インターより30分
- 電車 / JR常磐線 柏駅より徒歩20分、
JR常磐線 南柏駅より徒歩20分



船橋出張所
〒273-0002 千葉県船橋市東船橋5-2-1
TEL : 047-424-5699

アクセス

- 車 / 京葉道路 花輪インターより5分
- 電車 / JR総武線 東船橋駅より徒歩10分

道路の異状を発見したら...

道路緊急ダイヤル
#9910 (24時間受付)

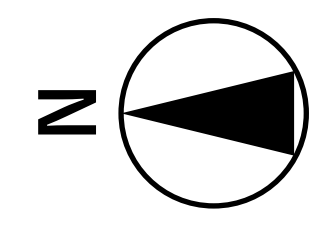
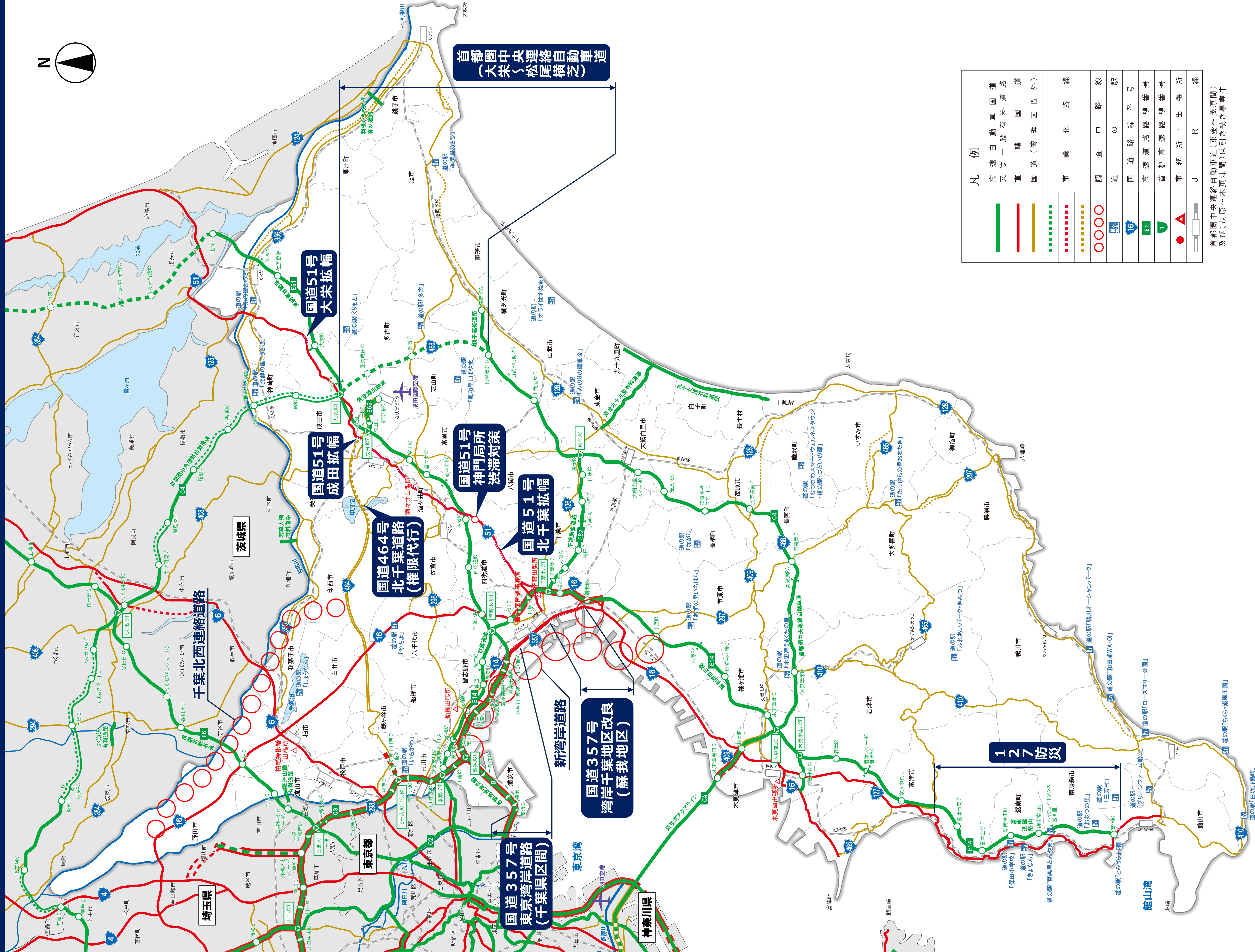


友だち追加は
二次元コードから

千葉国道事務所の主要事業マップ	2
国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄~松尾横芝)	4
国道464号 北千葉道路(印西~成田)	6
国道127号 127号防災	8
国道51号 北千葉拡幅	10
国道51号 成田拡幅	12
国道51号 大栄拡幅	14
国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 船橋市域	16
国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 検見川立体	18
国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	20
日常的な道路管理	22
防災対策	24
交通安全事業・道路空間の利活用/各種申請手続き	26-27
新湾岸道路/千葉北西連絡道路	28-29
未来志向の道路ネットワーク/事務所概要	30-31



千葉県国道事務所の主要事業マップ



凡 例

	高速自動車国道
	又は一般有料道路
	直轄国道
	国道(管理区間外)
	事業化路線
	調査中路線
	道の駅
	国道路線番号
	高速道路路線番号
	首都高速路線番号
	事務所・出張所
	J R 線

首都圏中央連絡自動車道(東金〜茂原間)及び(茂原〜木更津間)は引き続き事業中



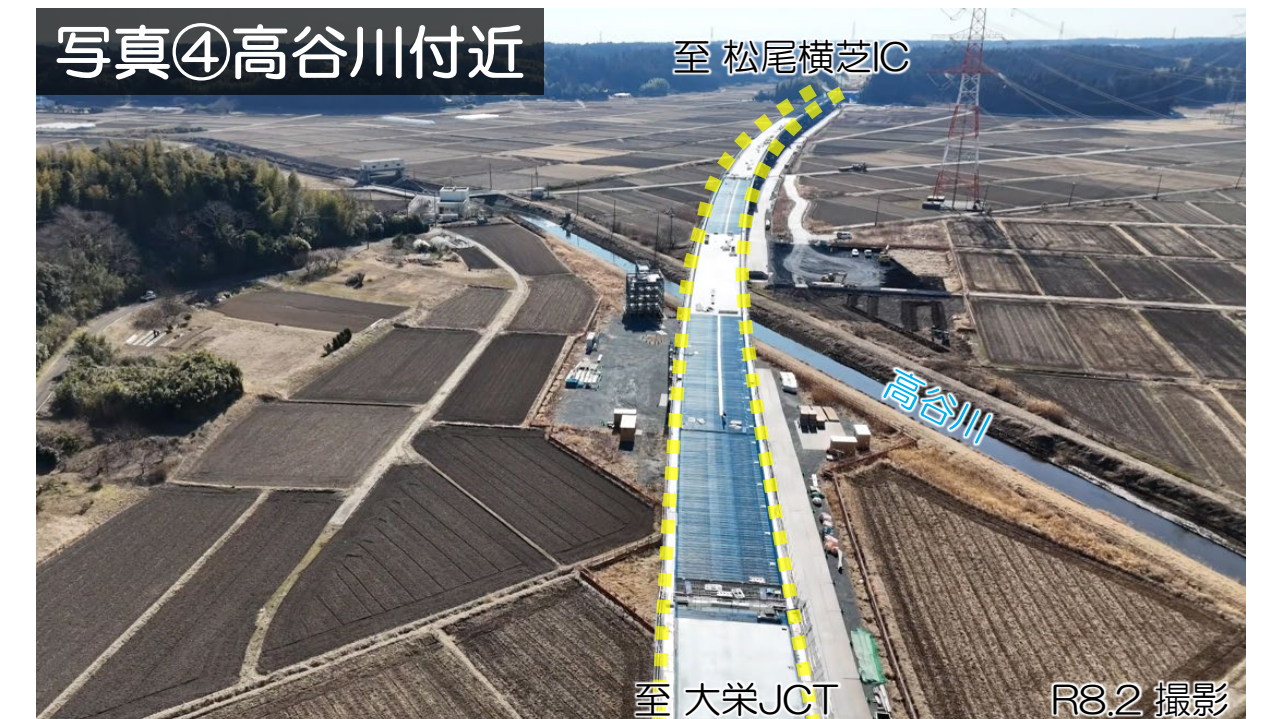
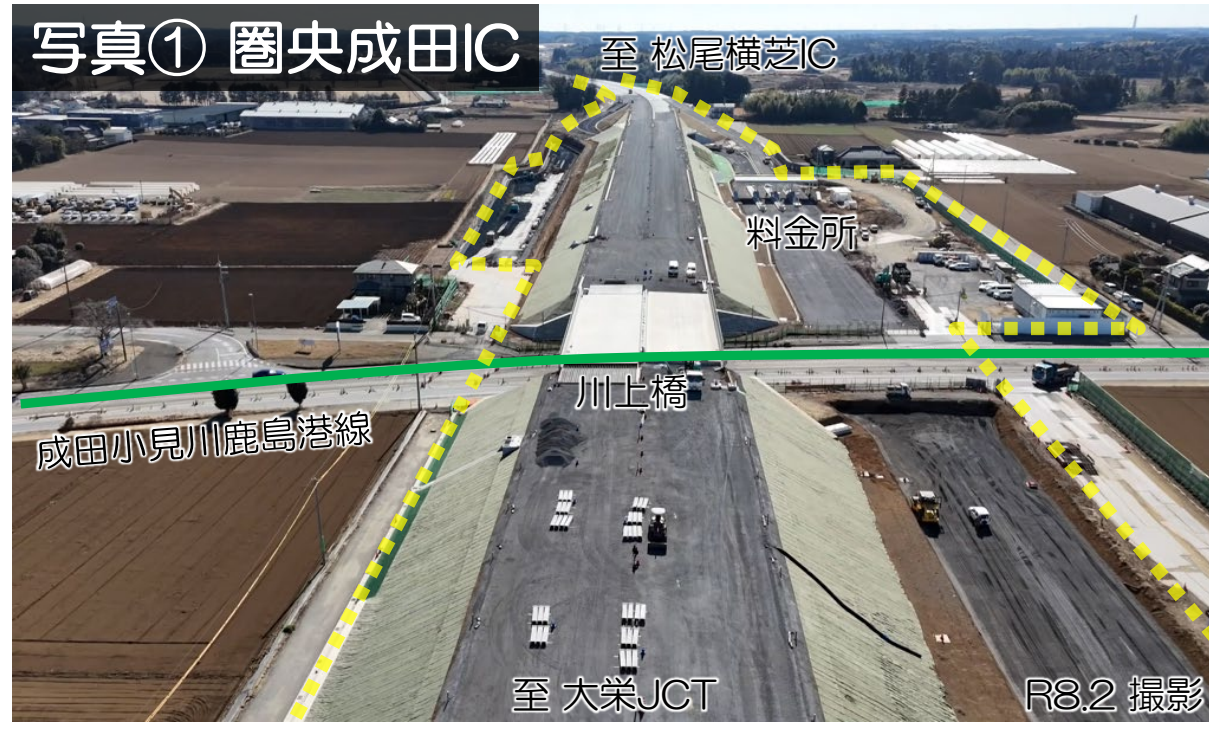
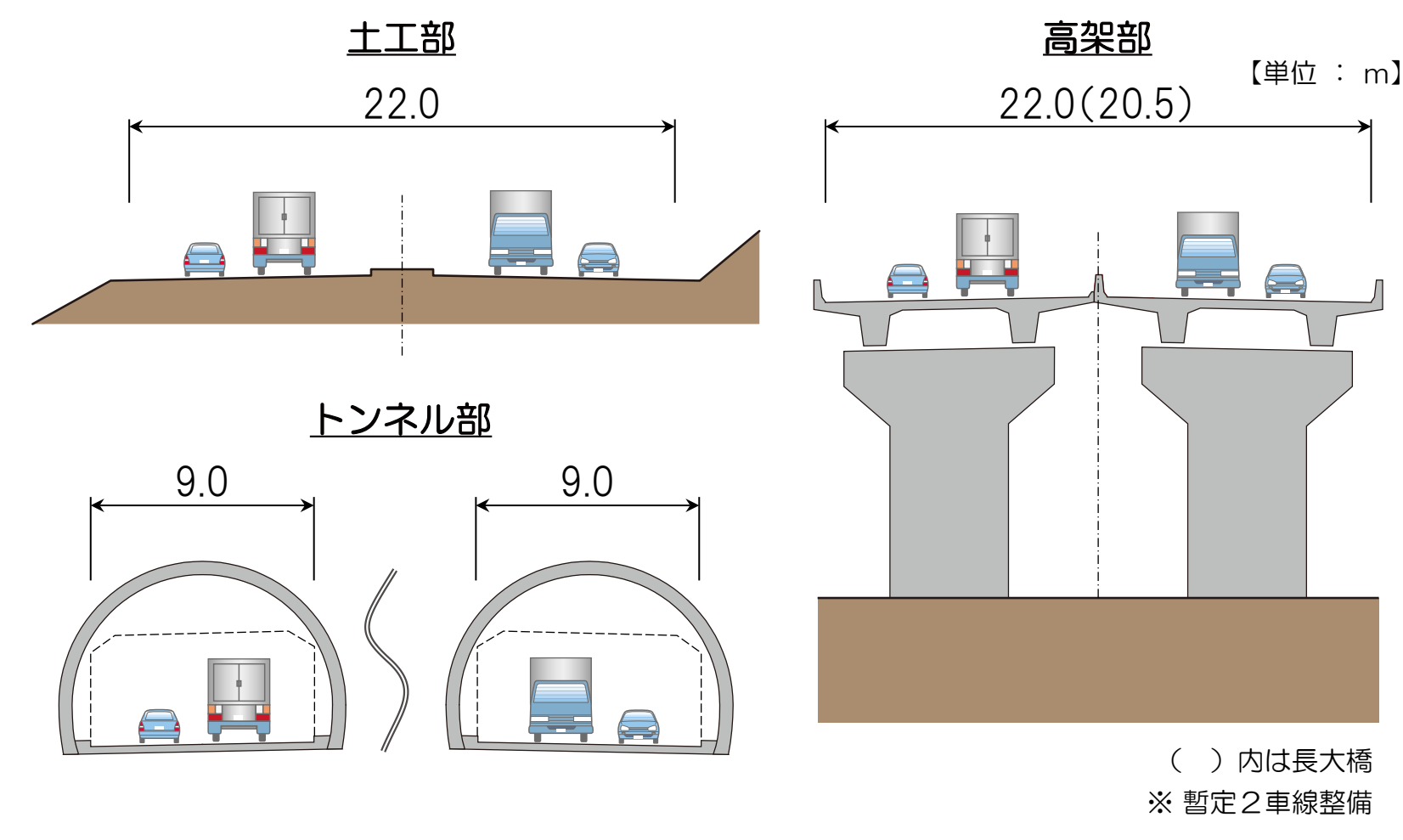
事業の目的と計画の概要・経緯・標準断面図

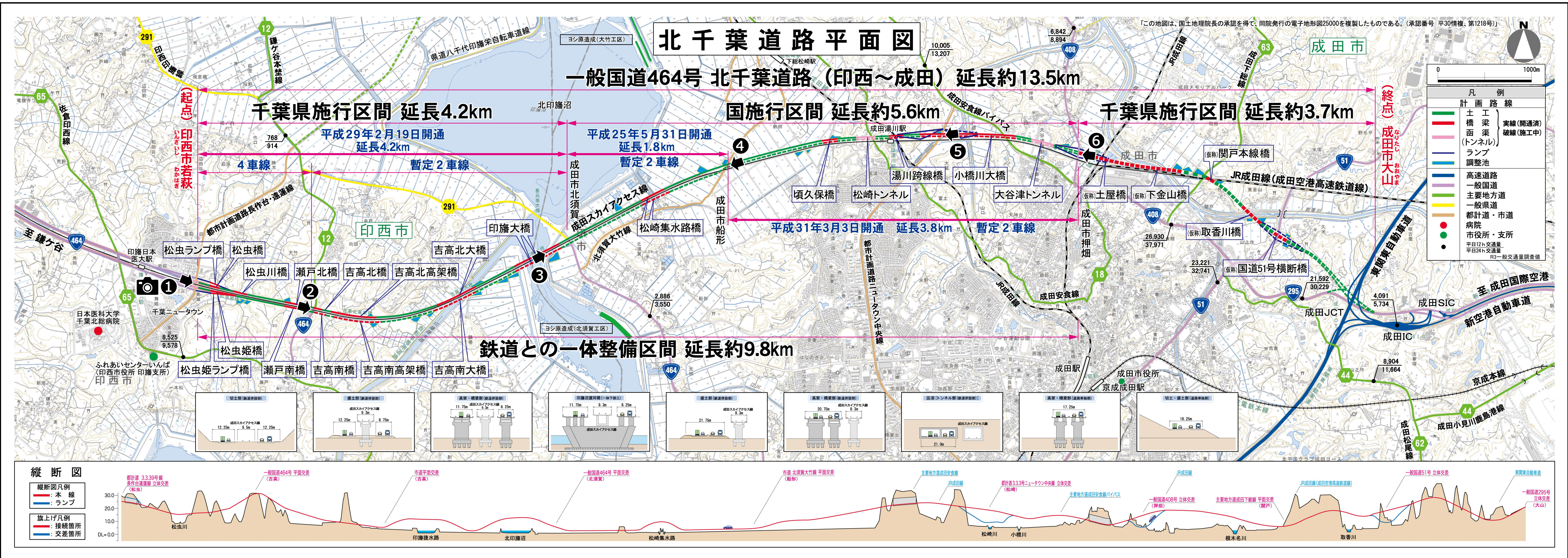
- 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線です。
- 大栄～松尾横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等を結び広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、首都圏の道路交通の円滑化、沿道環境の改善、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路です。

道路名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道	
区間	千葉県成田市吉岡～千葉県山武市松尾町谷津	
車線数	4車線	
規格及び設計速度	第1種第2級（自動車専用道路）100km/h	
延長	18.5km	

【これまでの経緯】	
平成9年2月	基本計画決定
平成20年1月	都市計画決定 環境影響評価
平成20年10月～11月	測量・地質調査説明会の開催
平成24年10月～平成25年2月	設計・用地説明会の開催
平成30年3月	本体工事着手

【道路構造別延長】		
道路構造	構造別延長	構造別比率
土工部	16.2km	88%
高架部	1.7km	9%
トンネル部	0.6km	3%
計	18.5km	100%





計画の概要・経緯（国施行区間）

- 一般国道464号北千葉道路は、常磐自動車道及び東関東自動車道（水戸線）のほぼ中間に位置し、首都圏の東京外かく環状道路から千葉ニュータウンを経て成田国際空港を結ぶ全長約43kmの幹線道路です。
- 北千葉道路（印西（旧印旛村）～成田）は、印西市若萩を起点として、一般国道464号、408号、51号等の主要な道路と交差し、一般国道295号に接続する成田市大山を終点とした延長13.5kmの道路です。
- 本区間の整備により、首都圏北部や県西地域と成田国際空港とのアクセス強化が図られるとともに、沿線地域相互の交流・連携の促進、物流の効率化など、地域の活性化に寄与します。

【計画概要】

道路名：一般国道464号北千葉道路
 区間：千葉県成田市北須賀～押畑
 車線数：4車線
 規格及び設計速度：第3種第1級 80km/h
 延長：5.6km

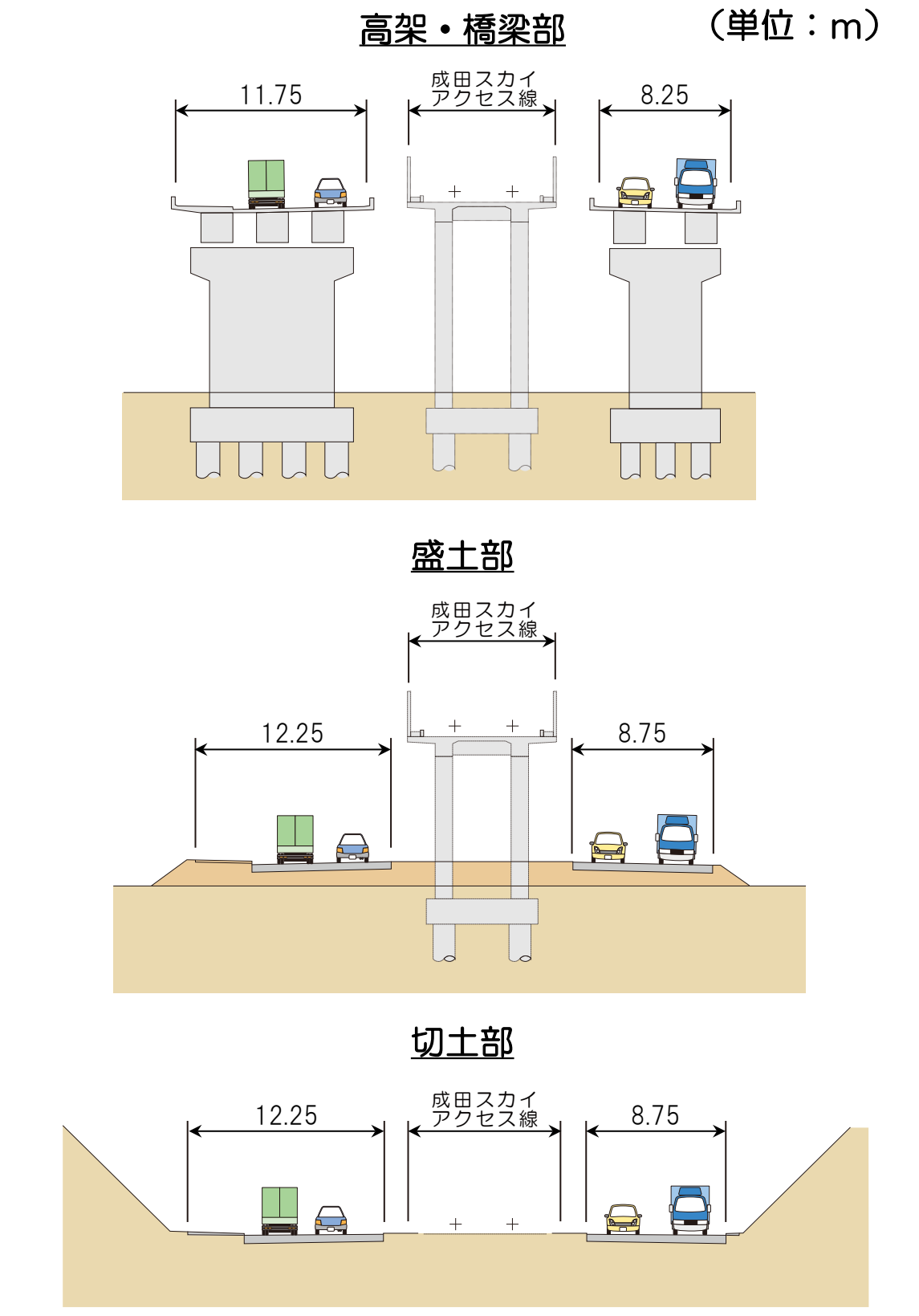


【これまでの経緯】

平成 5年 4月	松戸市～成田市間4.7kmが一般国道464号に指定される
平成13年 8月*1	都市再生プロジェクト（第二次決定）に位置付けられる
平成17年12月*2	環境影響評価書の告示・縦覧を実施（12/1～1/4）
平成17年12月27日*2	都市計画決定告示（印旛村～成田市）
平成18年 1月 4日	国土交通省関東地方整備局長 工事開始告示（権限代行）成田市北須賀から同市押畑まで
平成20年 2月12日	都市計画決定告示（印旛村～成田市押畑）
平成25年 5月31日	成田市北須賀～船形間1.8kmの部分供用開始
平成29年 2月19日	印西市若萩～成田市北須賀間4.2kmの部分供用開始
平成31年 3月 3日	成田市船形～成田市押畑間3.8kmの部分供用開始

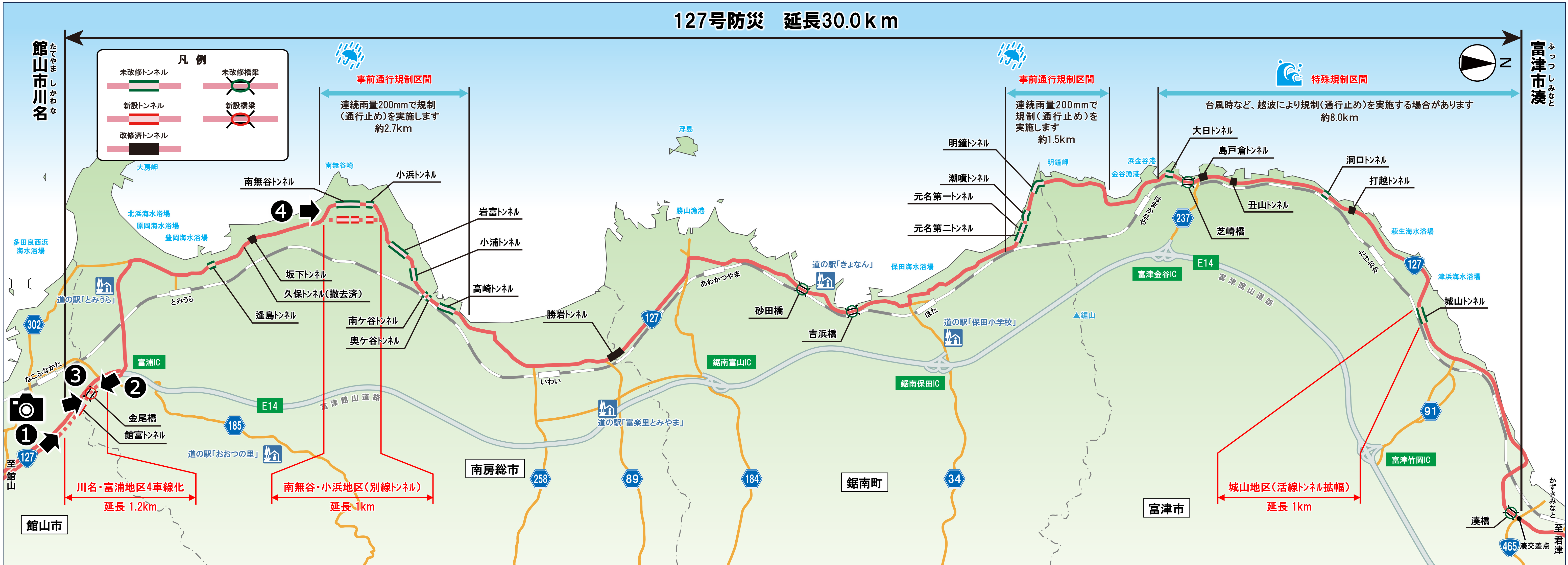
*1 平成13年8月に第3回都市再生本部が決定した都市再生プロジェクト（第二次決定）において、大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際交流・物流機能を確保する観点から、首都圏北部と成田国際空港間のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化を推進すると位置付けられた。
 *2 環境影響評価及び都市計画手続きは成田スカイアクセス線と同時に実施。

標準断面図（国施行区間）



整備状況





事業の目的と計画の概要

- 127号防災は、東京湾に沿って海と急峻な崖地や丘陵地に挟まれた区間を通過する国道127号において、大規模災害時の孤立集落や寸断集落発生区間の解消、台風・大雨時における事前通行規制区間の解消のため、老朽・狭小トンネル及び橋梁を改修し、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保することを目的とした、千葉県館山市川名から富津市湊に至る延長30kmの防災対策事業です。
- 平成11年度に事業着手し、老朽・狭小で対策が必要なトンネル17箇所、橋梁4箇所の改修を進め、平成28年度までにトンネル2箇所の改修が完了、令和2年度には防災ネットワーク強化のため、川名・富浦地区の4車線化に着手したところです。

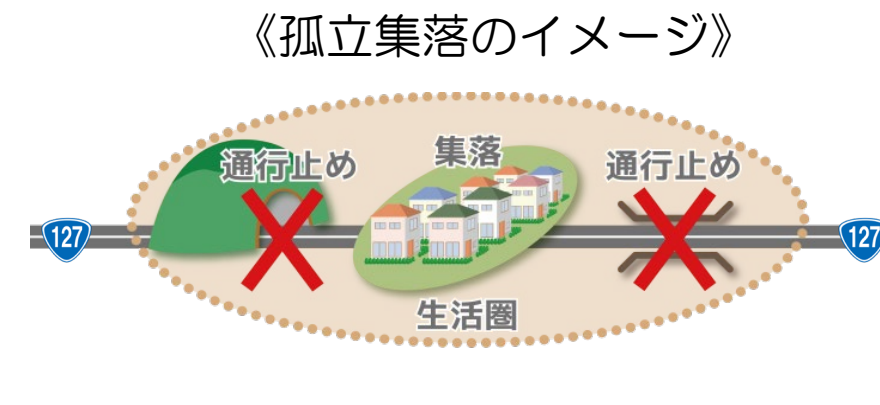
【計画概要】

事業区間	千葉県館山市川名～富津市湊
道路規格	第3種第1級、第3種第2級
設計速度	80km/h、60km/h
延長	30.0km

【これまでの経緯】

平成11年度	事業着手
平成22年度	久保トンネル・坂下トンネル用地買収着手
平成25年度	久保トンネル・坂下トンネル工事着手
平成28年度	久保トンネル・坂下トンネル改修完了
令和2年度	南無谷トンネル・小浜トンネル用地買収着手 川名・富浦地区 改良工事着手

大規模災害時の孤立集落発生区間
○大規模災害時に迂回路のない集落前後の老朽構造物が被災した場合、集落が孤立する区間

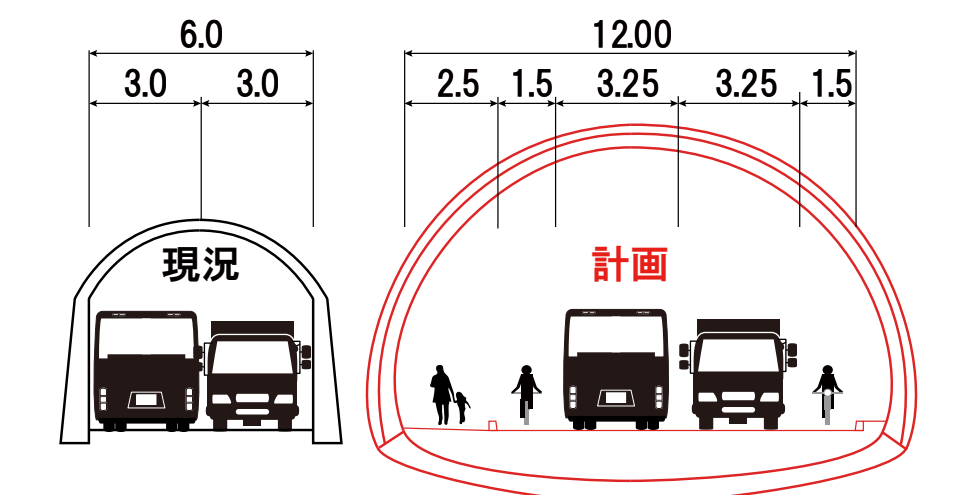


大規模災害時の寸断集落発生区間
○大規模災害時に集落前後の老朽構造物が被災した場合、富津館山道路を利用するなどした広域迂回を強いられることになり、集落の安定した日常生活が困難となる区間

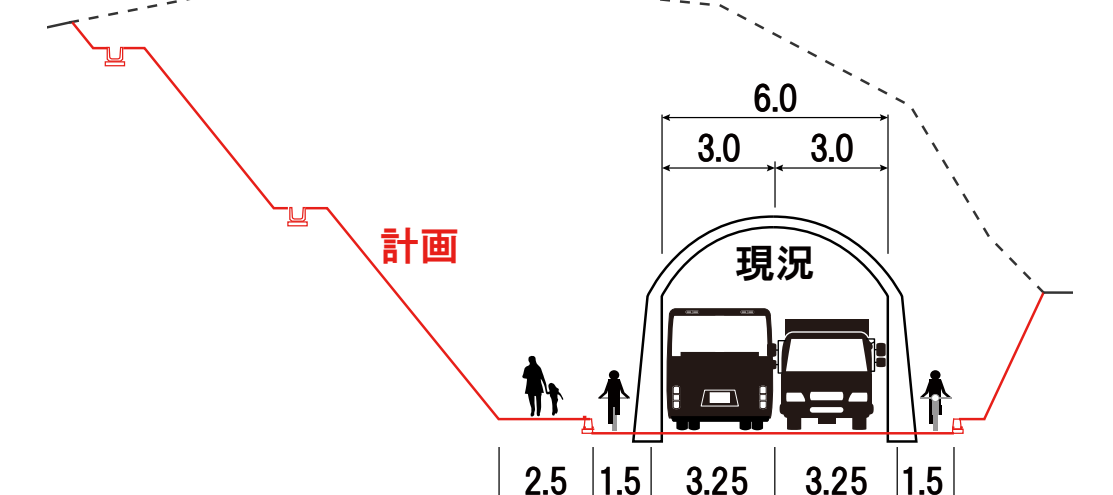


標準断面図

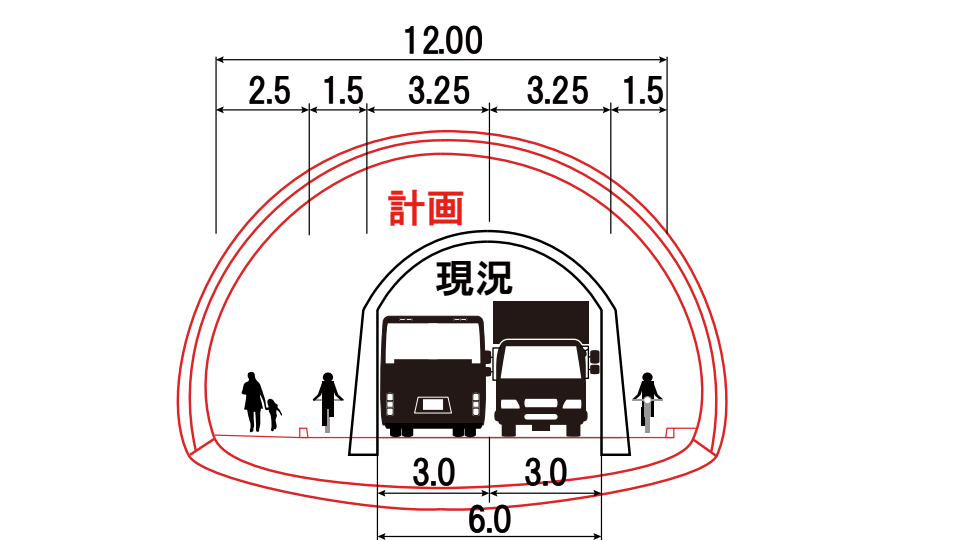
【別線トンネル】
現況の交通を確保しながら、別ルートにトンネルを整備する。



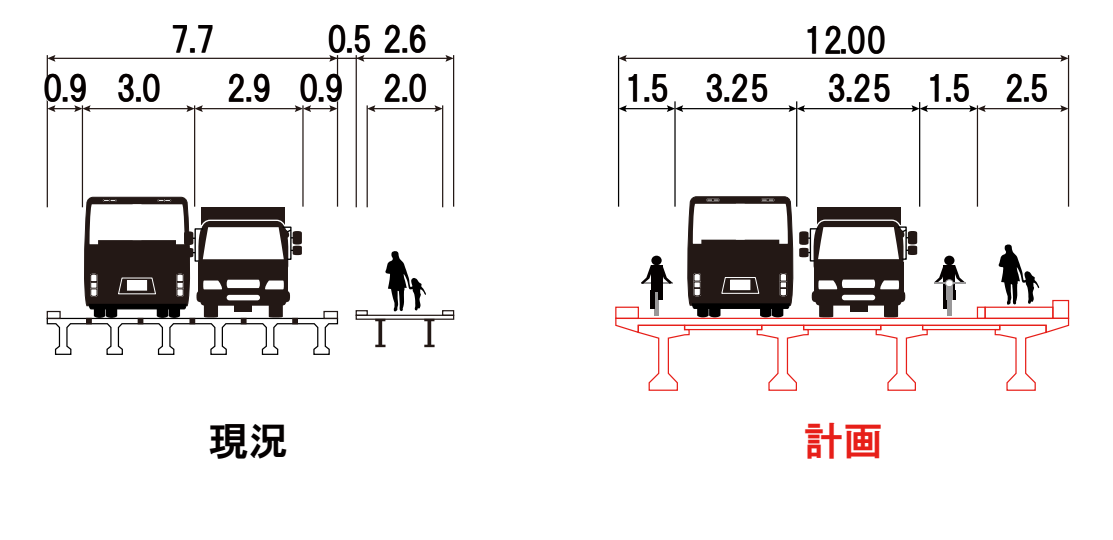
【活線開削】
現況の交通を確保しながら、山を開削する。



【活線トンネル拡幅】
現況の交通を確保しながら、同位置に拡幅トンネルを整備する。



【橋梁改修】
現況の交通を迂回させながら、老朽・狭小橋梁を改修する。

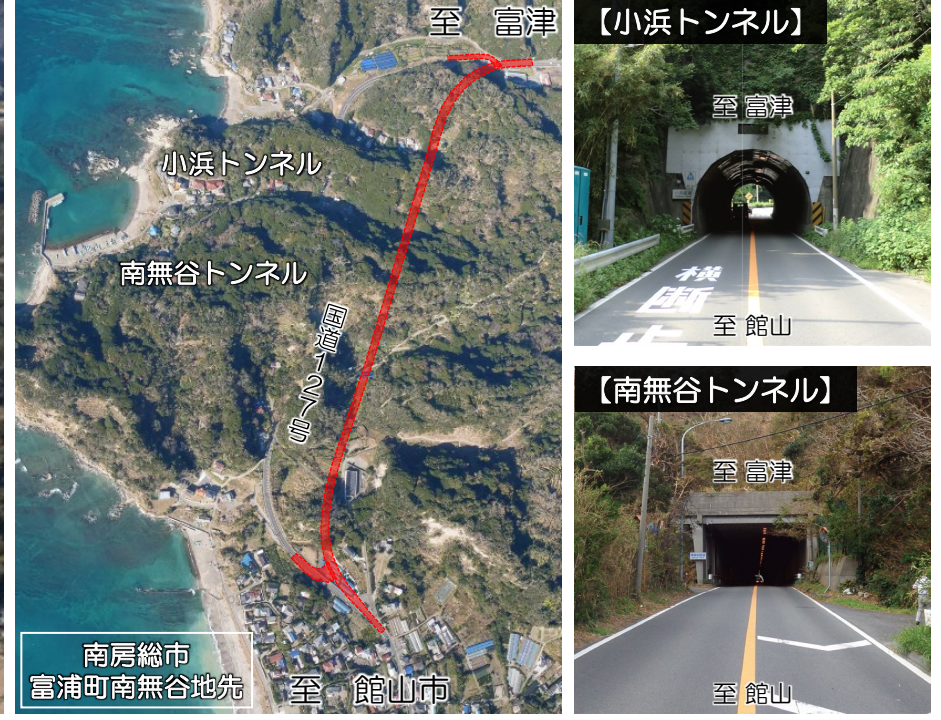


計画・整備状況

写真① 川名・富浦地区



写真④ 南無谷・小浜地区



写真② 川名・富浦地区



写真③ 川名・富浦地区





事業の目的と計画の概要・標準断面図

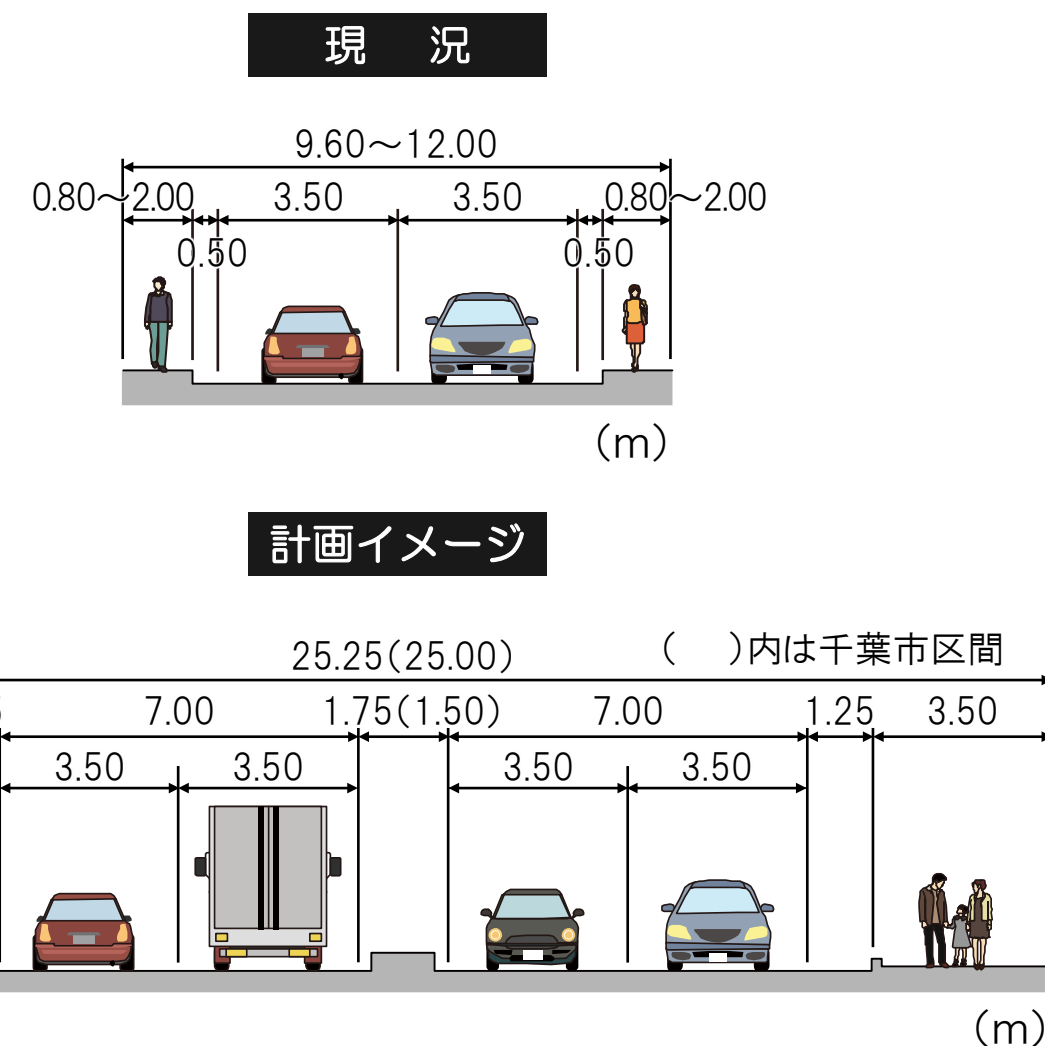
整備状況

- 北千葉拡幅は、千葉市若葉区貝塚町から佐倉市馬渡に至る一部バイパス計画を含めた7.6kmの現道拡幅事業です。この区間の沿道では、区画整理事業等の開発が進められていたことから、今後更に交通量の増加が見込まれています。
- 昭和46年度に事業着手、平成7年度のバイパス完成区間から順次開通し、4車線開通延長は3.8kmとなっています。

【計画概要】

事業区間：千葉県千葉市若葉区貝塚町～千葉県佐倉市馬渡
 道路規格：第3種第1級
 標準幅員：25.25m (25.00m) ()内は千葉市区間
 設計速度：80km/h
 延長：7.6km

【標準断面図】



■写真① 吉岡十字路口交差点付近



■写真③ 坂戸交差点付近



■写真② 吉岡十字路口交差点



■写真④ 坂戸交差点



【これまでの経緯】

区間① 4車線開通済区間	区間② 千葉市区間 (整備中)	区間③ 四街道市区間 (整備中)
昭和44年5月 都市計画決定	昭和44年5月 都市計画決定 (延長1.8km)	昭和62年度 事業着手
昭和46年度 事業着手	昭和60年8月 都市計画変更 (幅22m→25m)	平成21年2月 都市計画決定 (四街道市内)
昭和48年度 用地買収着手	昭和62年度 事業着手	平成23年度 用地買収着手 (吉岡十字路口付近)
昭和57年度 工事着手	昭和62年度 用地買収着手	平成25年度 工事着手 (吉岡十字路口付近)
昭和60年8月 都市計画変更 (幅22m→25m)	平成15年度 工事着手	令和2年度 用地買収着手 (坂戸付近)
平成7年8月 4車線開通 (延長2.7km)	平成22年3月 4車線開通 (延長1.1km)	令和3年度 工事着手 (坂戸付近)

【国道51号拡幅事業位置図】





事業の目的と計画の概要・標準断面図

●大栄拡幅は、成田市桜田（東関東自動車道水戸線大栄IC）から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業です。東関東自動車道と主要地方道大栄栗源干潟線（旧東総有料道路）のアクセス道としても利用される重要な区間ですが、カーブが連続しており、見通しが悪く交通事故が多発しています。バイパス整備及び車線を4車線化するとともに、狭い歩道を広くすることによる交通渋滞の緩和と交通安全性の向上を目的として、昭和63年度に事業着手し、平成17年度に用地買収着手、平成30年度に工事着手しました。

【これまでの経緯】

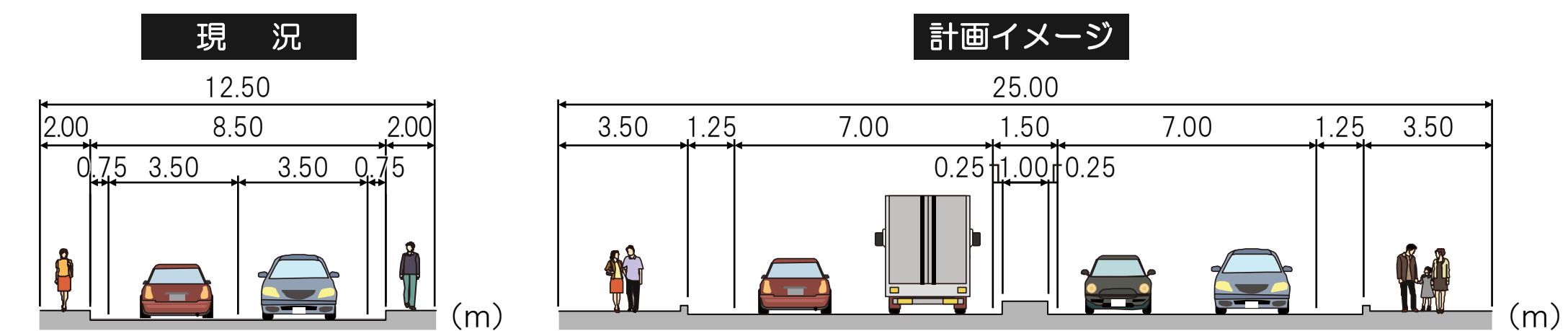
昭和63年度	事業化
平成12年度	騒特法※の基本方針に基づく都市計画手続き着手
平成13年度	都市計画決定（大栄IC～所交差点 4車線 延長1.5km 幅員25m）
平成17年度	用地買収着手
平成30年度	工事着手
令和3年度	都市計画変更（路線番号の変更）

※騒特法(特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法)
航空機の騒音による障害を防止するとともに、空港と調和の取れた計画的な土地利用を進めることによって、空港周辺地域の振興を図るために制定

【計画概要】

事業区間：千葉県成田市桜田～千葉県成田市所
道路規格：第3種第1級
標準幅員：25.0m
設計速度：80km/h
延長：1.5km

【標準断面図】



交通・整備状況

■写真① 桜田権現前交差点付近



■写真② 桜田地区



■写真③ 桜田権現前交差点





事業の目的と計画の概要・標準断面図

● 国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾に接する主要都市を結び、物流の効率化、重要港湾や大規模集客施設へのアクセス向上等、産業・生活両面において不可欠な幹線道路です。このうち渋滞の著しい箇所について、車線増設や交差点改良、交差点の連続立体化を進めています。

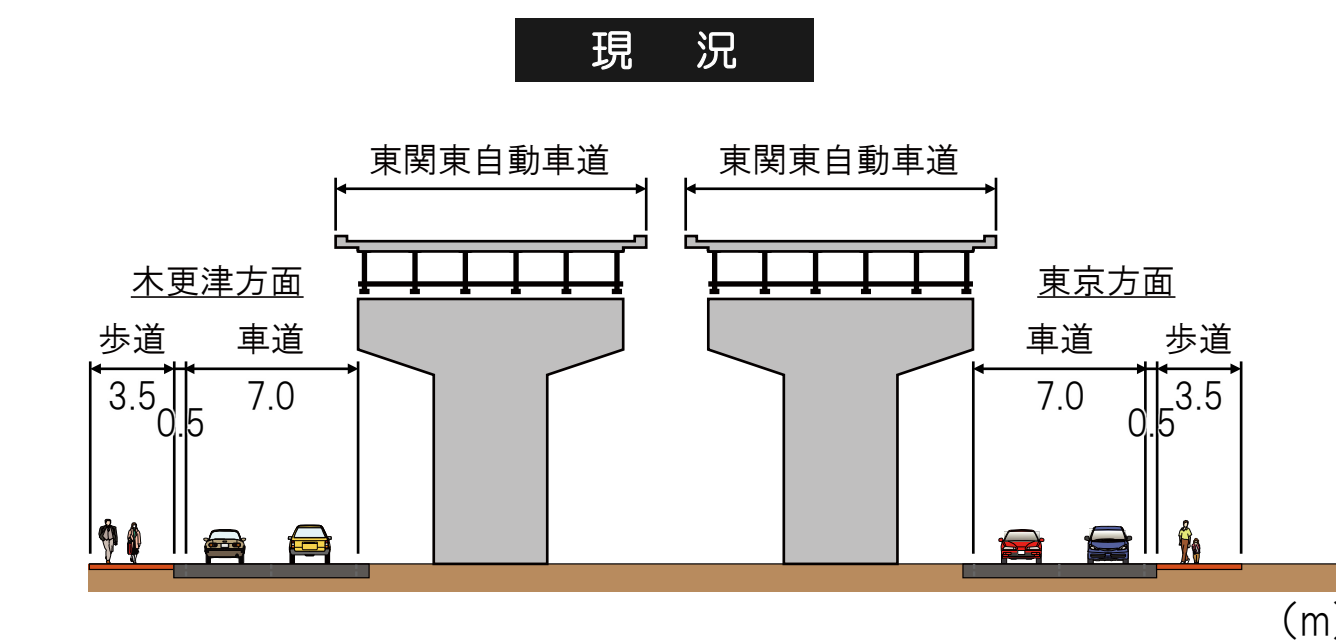
【東京湾岸道路（千葉県区間）のこれまでの経緯】

【浦安・市川区間】※首都国道事務所が担当	【船橋市域】	【習志野・千葉区間】
昭和44年度 都市計画決定	昭和44年度 都市計画決定	昭和44年度 都市計画決定
昭和45年度 事業化	昭和45年度 事業化	昭和47年度 事業化
昭和47年度 工事着手（市川大橋）	昭和46年度 工事着手（海老川大橋）	昭和48年度 工事着手（一般部）
平成2年度 一般部全線 供用（4車線）	昭和55年度 一般部全線 供用（4車線）	昭和58年度 一般部全線 供用（4車線）
平成18年度 千鳥町立体 供用（4車線）		平成元年度 浜田立体 供用（4車線）
平成19年度 高浜立体全線 供用（4車線）		
令和2年度 舞浜立体 供用		

【計画概要】

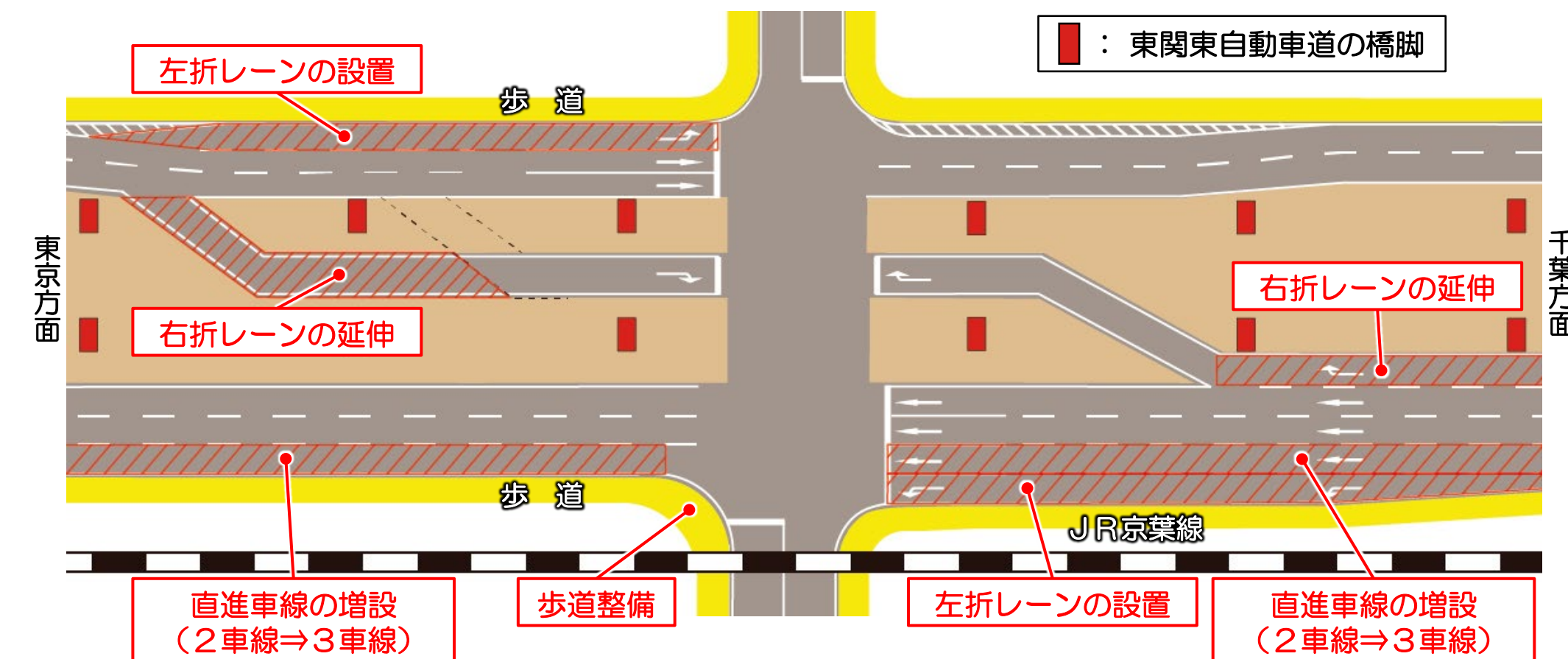
事業区間：千葉県千葉市美浜区稲毛海岸～千葉県浦安市舞浜
道路規格：第4種第1級 第3種第1級
標準幅員：50m～100m
設計速度：60km/h 80km/h
延長：24.2km

【標準断面図】



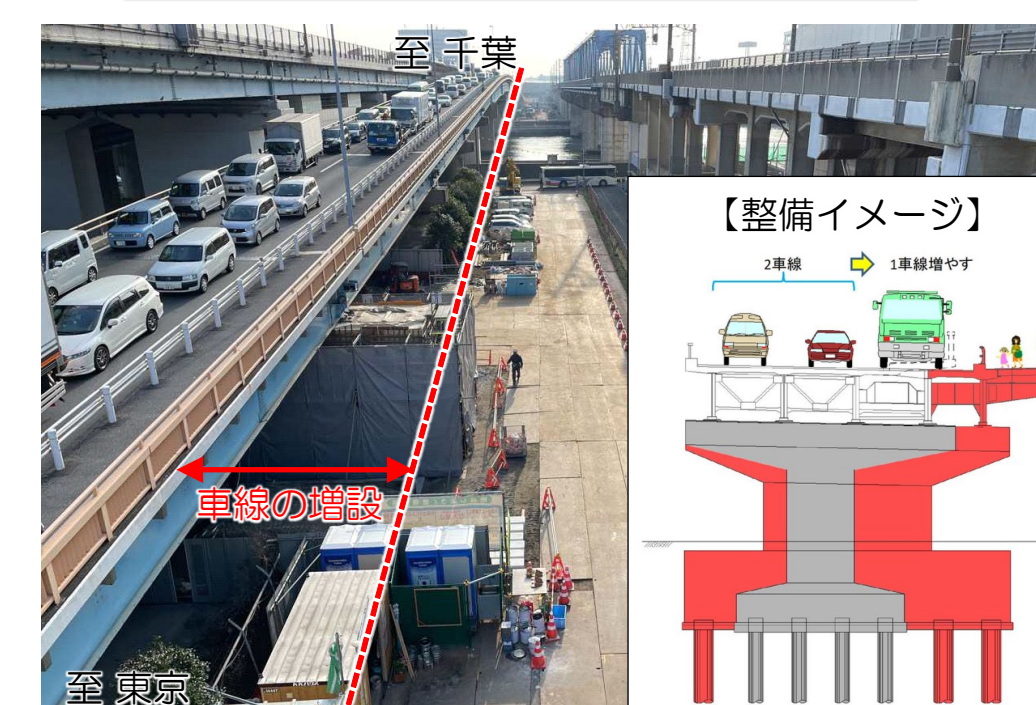
船橋市域改良のイメージ図

● 船橋市域の渋滞の著しい交差点部について、右左折レーン設置・延伸や直進レーン増設を実施しています。

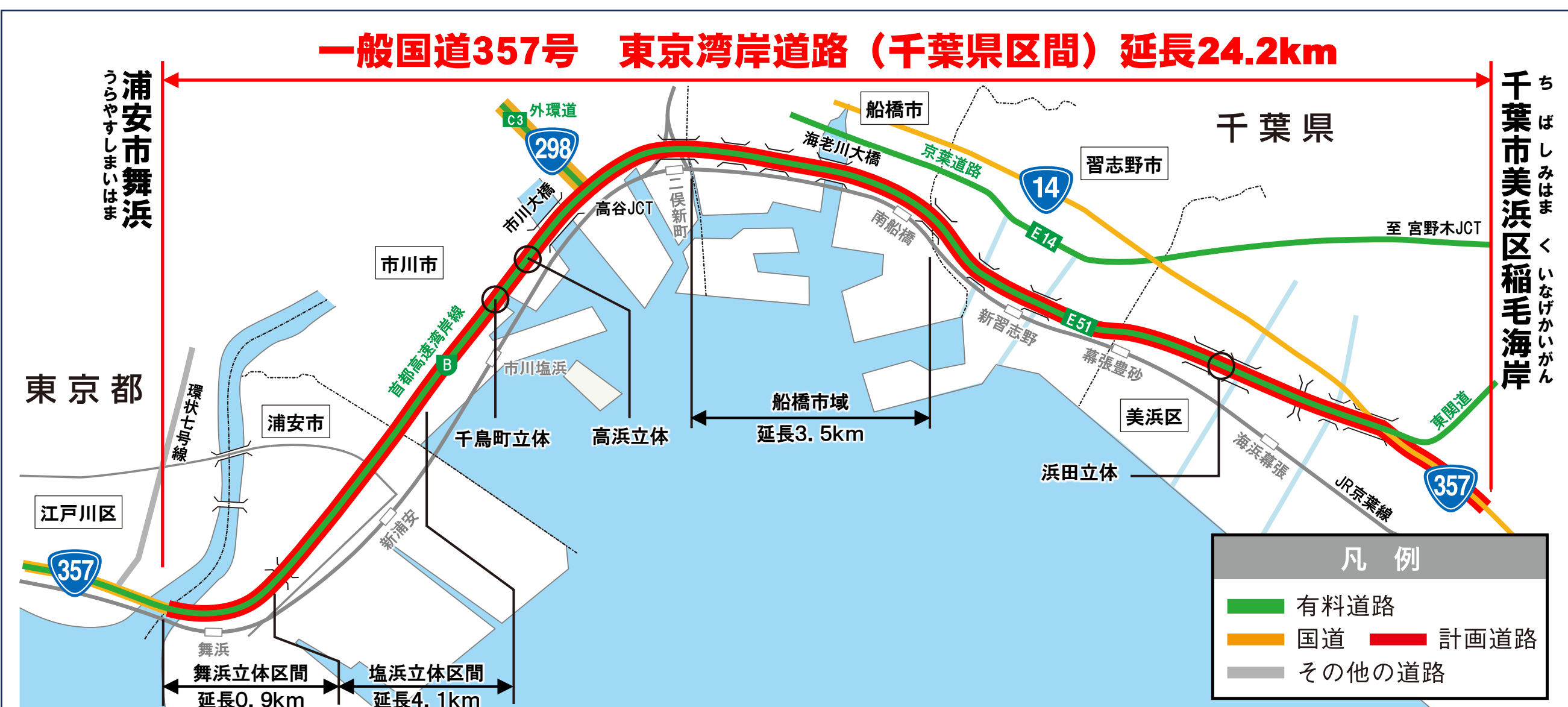


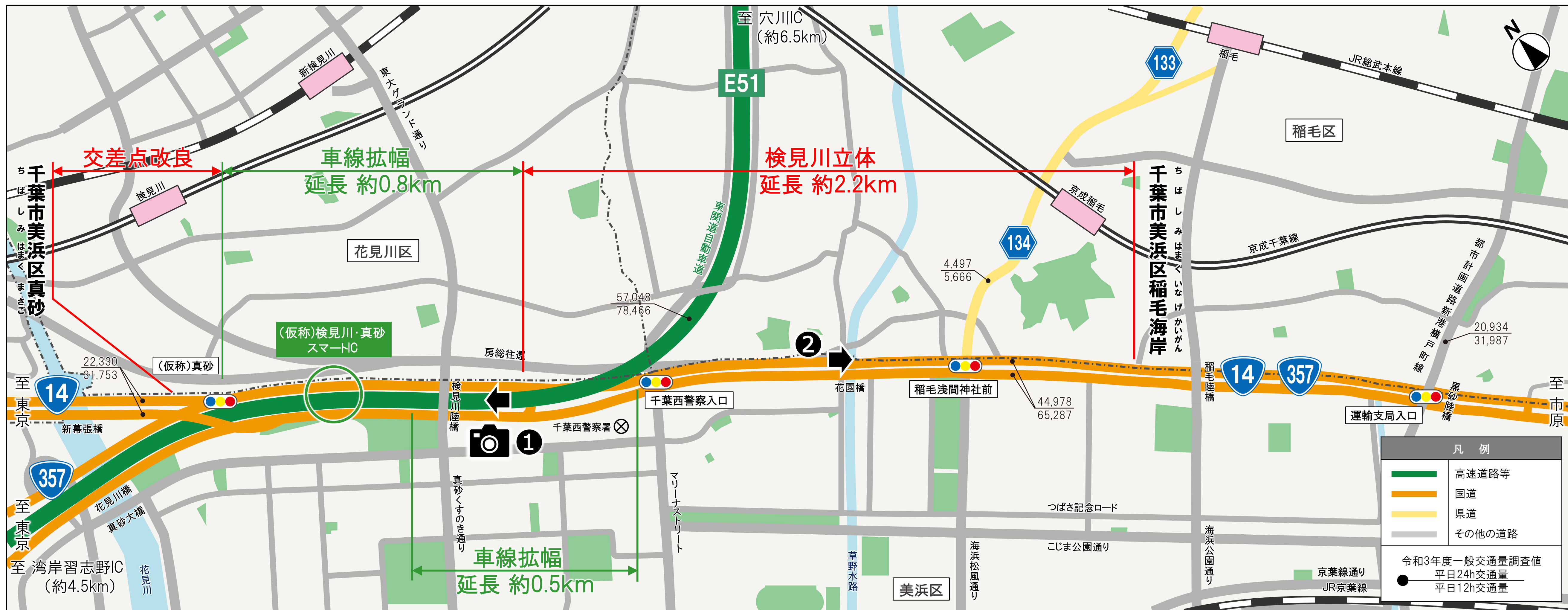
船橋市域の渋滞・整備状況

■写真① 海老川大橋下部工事



■写真② 浜町2丁目交差点付近





事業の目的と計画の概要・縦断面図・標準断面図

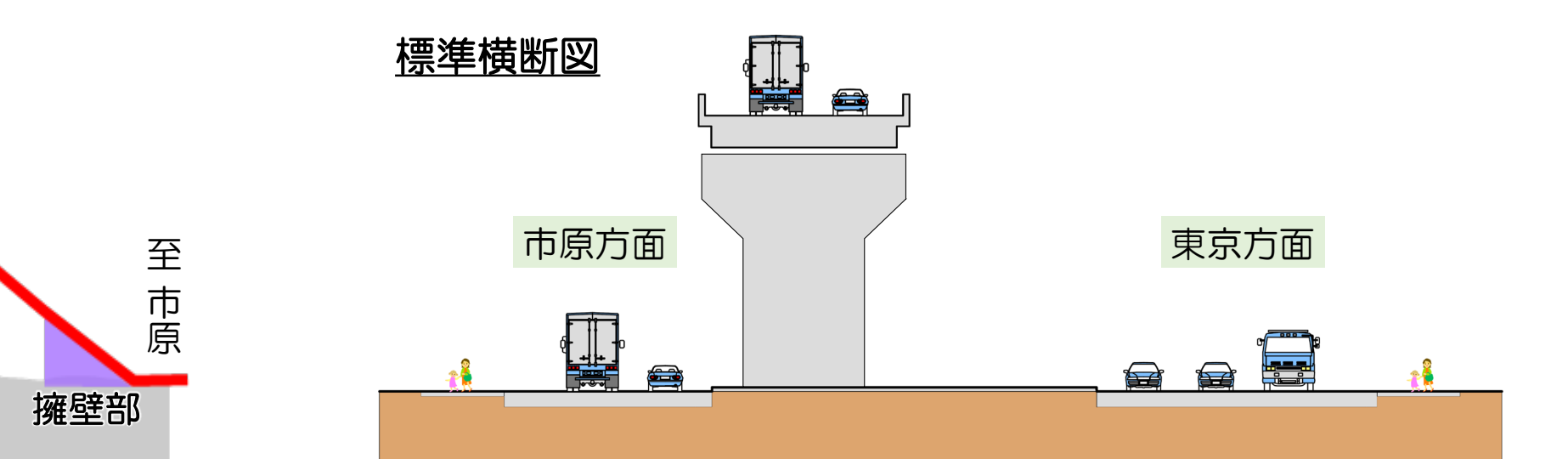
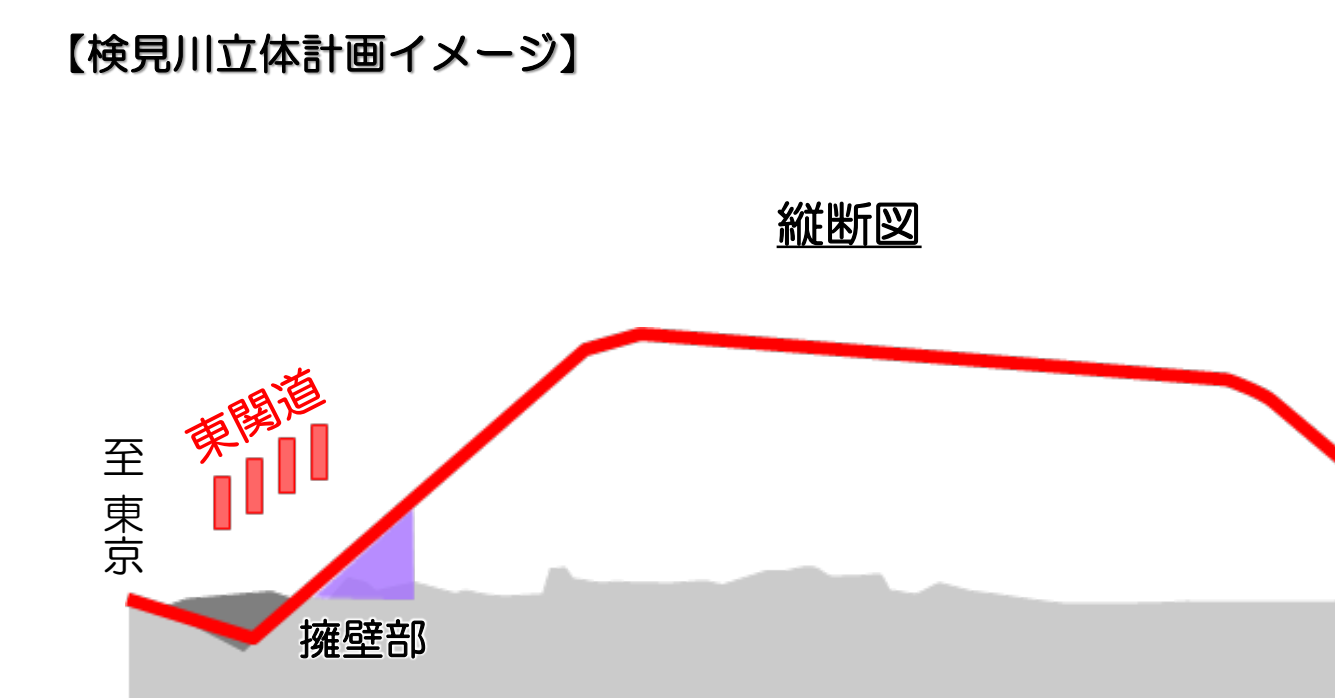
- 千葉市中心部や各拠点から高速道路へのアクセス性向上等を目的として、（仮称）検見川・真砂SICが令和4年度に事業化。
- 検見川・真砂地区は、（仮称）真砂交差点、千葉西警察入口交差点、稲毛浅間神社前交差点の主要渋滞箇所が連担しているため、SICの整備にあわせて、拡幅や連続立体の組合せによる国道の渋滞対策に令和5年度から着手。

【これまでの経緯】

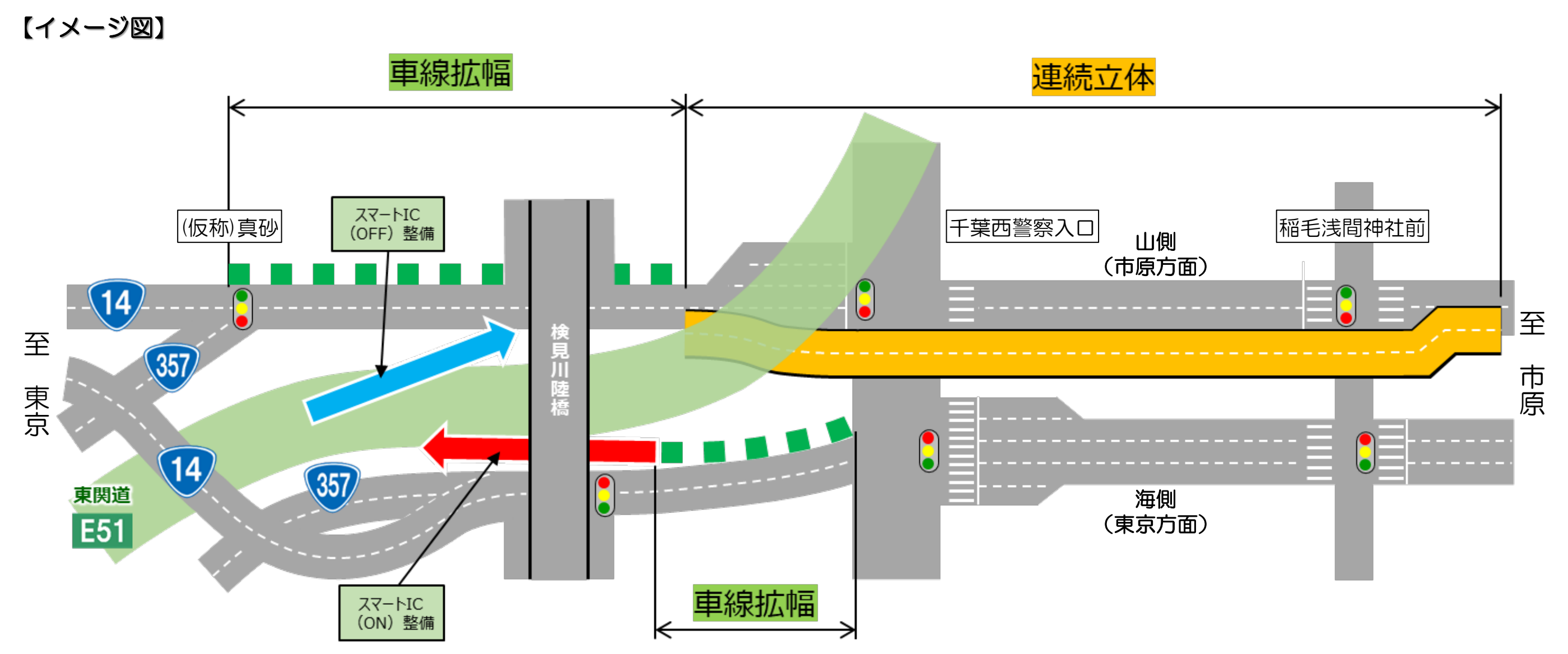
検見川立体		（仮称）検見川・真砂スマートIC	
昭和45年度	東京湾岸道路（千葉県区間）事業化	令和2年度	スマートIC準備段階調査箇所へ採択
令和4年度	関東地方整備局事業評価監視委員会が検見川立体の整備着手を了承	令和4年度	地区協議会設置、新規事業化
令和5年度	検見川立体着手		

【計画概要】

事業区間：千葉市美浜区真砂～千葉市美浜区稲毛海岸
 道路規格：第3種第1級（高架部）、第4種第1級（拡幅部）
 標準幅員：50.0m（高架部）、100.0m（拡幅部）
 設計速度：80km/h（高架部）、60km/h（拡幅部）
 延長：2.2km



スマートICと一体となった国道の渋滞対策



	対象区間	更なる交通負荷による課題	対策案	期待される効果
山側	（仮称）真砂交差点～千葉西警察入口交差点	OFFランプから国道への合流時の錯綜	車線拡幅	（仮称）真砂交差点から千葉西警察入口交差点までの交通の整流化
	千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点	OFFランプから国道への流入に伴う交通量増加による渋滞	連続立体	主要渋滞箇所の2交差点を連続立体とすることで渋滞緩和効果が発現
海側	千葉西警察入口交差点～スマートIC ONランプ	ONランプへ向かう国道への交通量増加による渋滞	車線拡幅	交通容量の確保により、渋滞悪化を回避



事業の目的と計画の概要・周辺状況・渋滞状況

● 千葉港や蘇我副都心の大型商業施設からの出入り交通に対応するため、現道拡幅により交通容量の増加を図り、慢性的な渋滞の緩和、円滑な物流の確保、交通の円滑化を図ります。

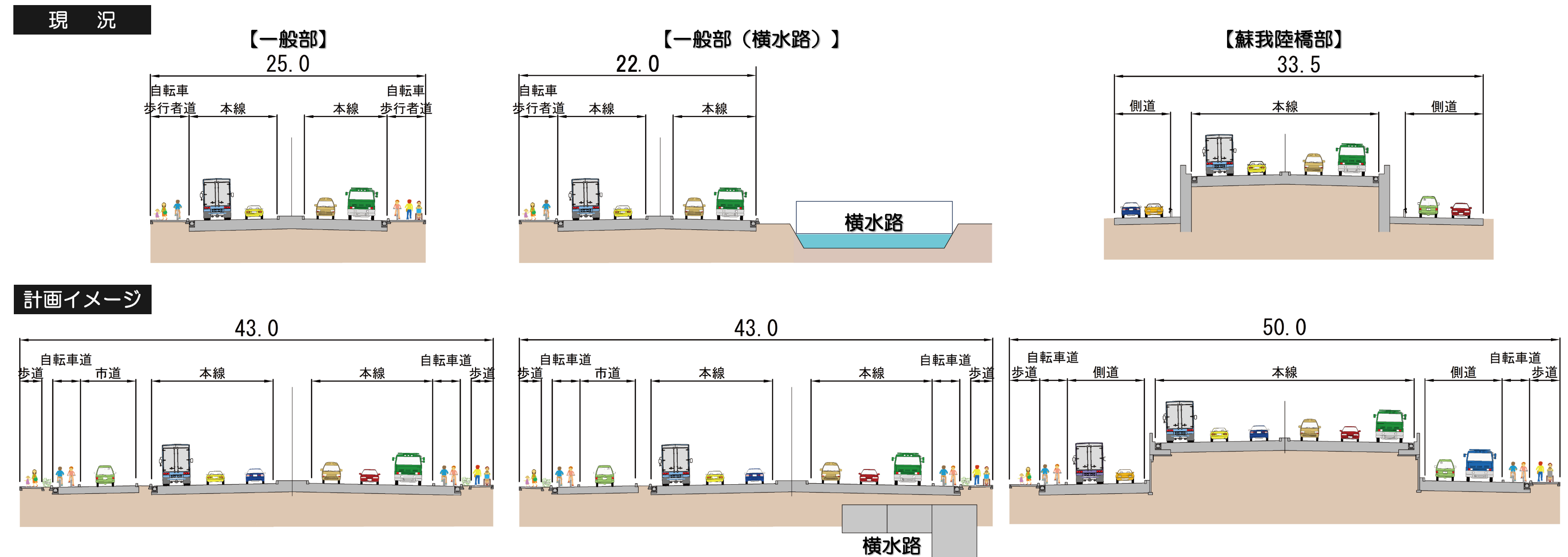
【これまでの経緯】

昭和44年度	都市計画決定
平成29年度	事業化
令和4年2月	都市計画事業認可及び承認し、令和4年度から用地買収に着手

【計画概要】

事業区間：千葉県千葉市中央区塩田町～千葉県千葉市中央区間屋町
道路規格：第4種第1級（本線）、第4種第3級（側道）、第4種第4級（市道）
標準幅員：43.0m（一般部）、50.0m（蘇我陸橋部）
設計速度：60km/h（本線）、40km/h（市道、側道）
延長：5.0km

標準断面図



写真① 千葉港



写真② 稲荷交差点付近



写真③ 蘇我副都心



写真④ 蘇我陸橋南交差点付近



道路の効率的な維持管理

千葉国道事務所管内の7路線（約280km）の国道については、道路巡回や清掃、除草、剪定等の作業頻度を明確に定め、安全・安心な道路環境の確保を最優先にしながら、コストの縮減を図り効率的な維持管理を実施します。



道路上の落下物などを早期に発見するための巡回作業

早期に対応が必要な箇所に対する応急維持（路面補修）

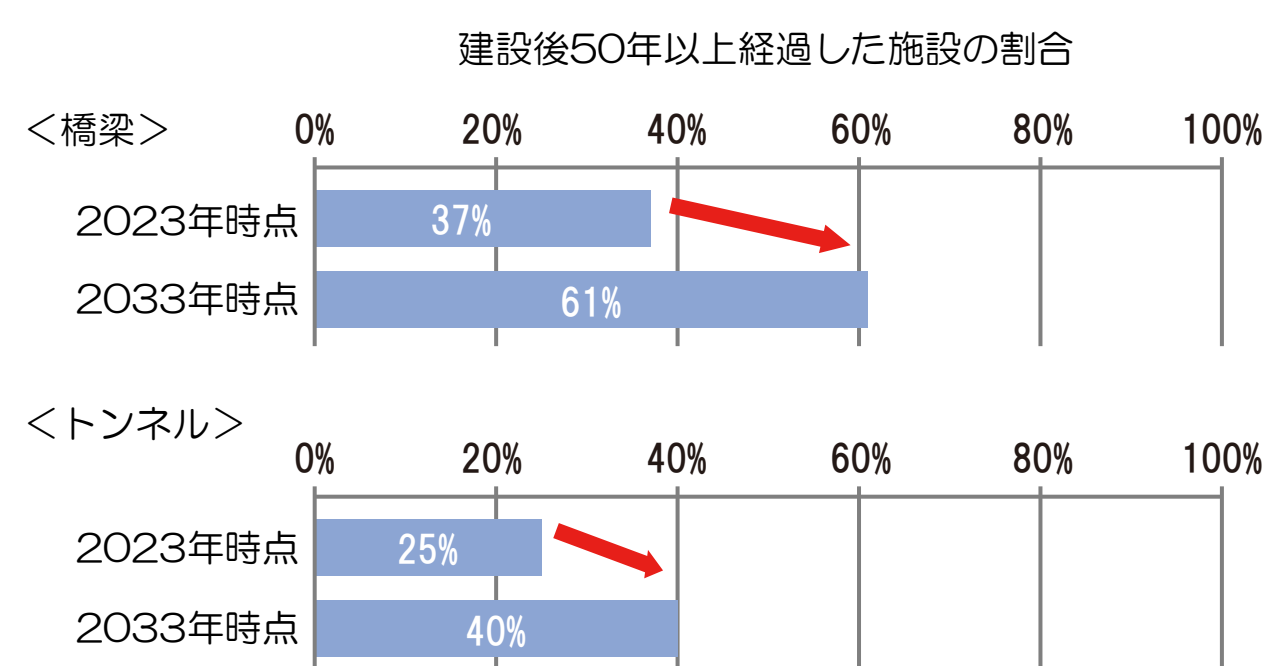
車道や歩道上の土やゴミなどを取り除く清掃作業

道路構造物の老朽化

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施します。

【深刻化するインフラの老朽化】

建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速的に増加

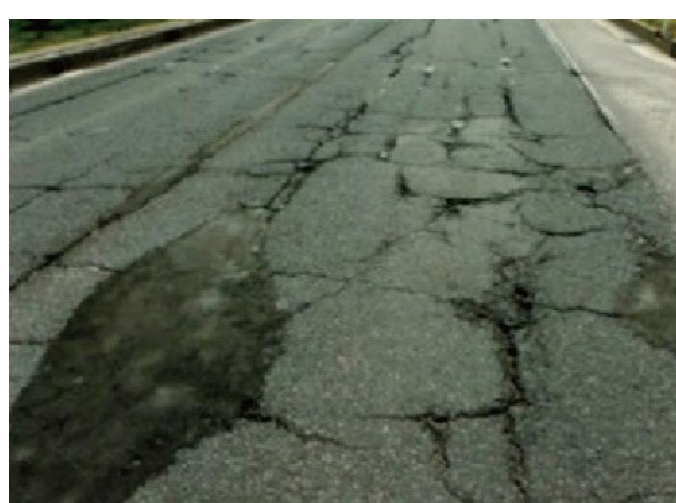


【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋露出

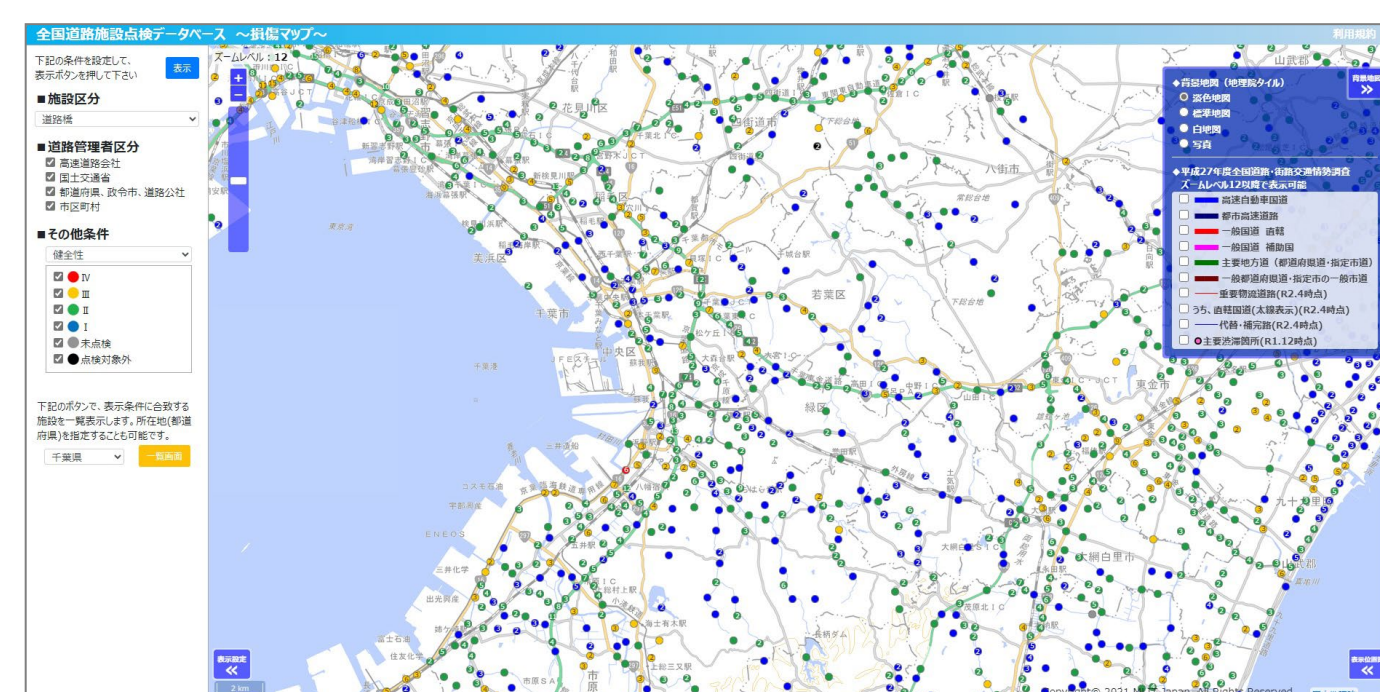
【舗装の老朽化事例】



アスファルト舗装ひび割れ

【全国道路施設点検データベース】

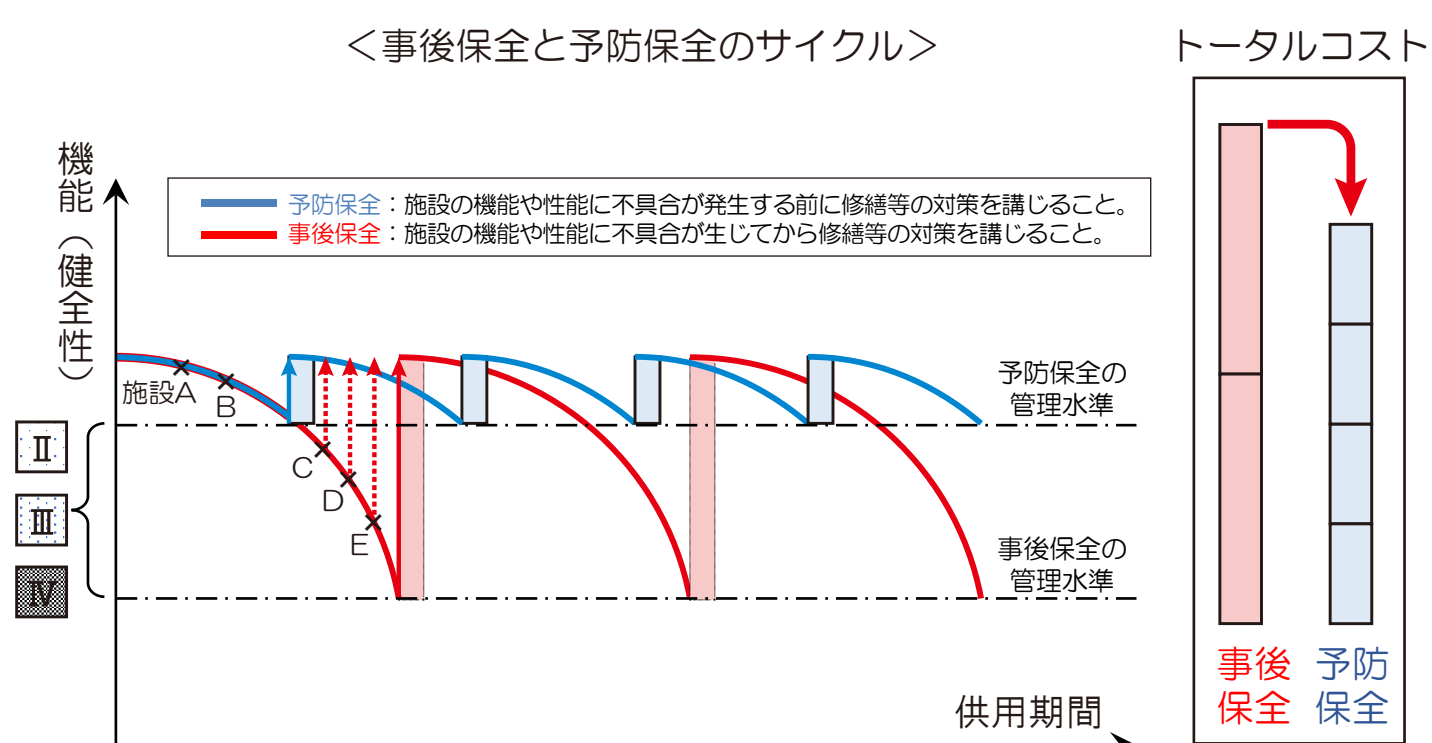
～損傷マップ～
全国の道路構造物の健全性や措置状況を公表



詳しくは、国土交通省ホームページの「全国道路構造物情報マップ」をご参照ください。
URL: <https://road-structures-map.mlit.go.jp/index.aspx>

【予防保全による中長期的コスト縮減】

中長期的なトータルコストの縮減を図るためには、要修繕箇所への早期措置が急務

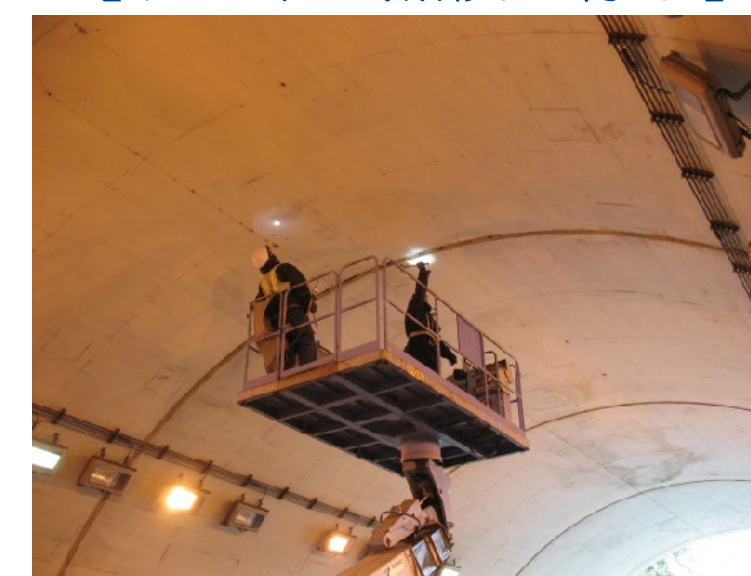


道路構造物のメンテナンス

道路ストックの老朽化対策が喫緊の課題となっている中、橋梁やトンネルなどの道路構造物を良好な状態に保全していくためには、「点検→診断→措置→記録」というメンテナンスサイクルを確実に進めることが重要です。

千葉国道事務所管内のトンネル（26箇所）や橋梁（393橋）などについては、安全、安心な道路環境の確保を目的とした効率的な維持管理を実施するために定期的な点検・診断を行い、補修の必要性がある損傷箇所については適宜措置を講じます。

【トンネル点検の様子】



国道127号勝岩トンネル（南房総市二部）

【橋梁点検の様子】

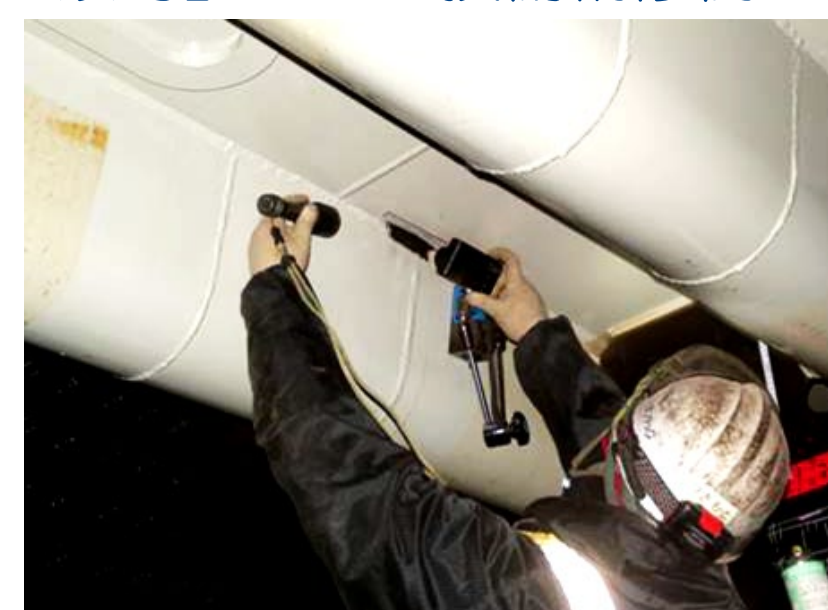


国道51号水郷大橋（香取市佐原口）

対策事例

定期的な点検・診断により確認された橋梁損傷の主な原因に「疲労」と「塩害」があります。「疲労」とは、車両の繰り返し荷重で細かな損傷が累積して生じる現象であり、車両が重いほどその累積が早くなり、コンクリート部材のひび割れや鋼部材の亀裂となって現れます。また「塩害」は、海岸に近い橋梁が潮風にさらされ、その塩分がコンクリート内部に侵入して内部の鉄筋を腐食させ、そのさびによる膨張でコンクリートが損傷する現象です。

「疲労」による損傷補修例



①橋梁点検で鋼製床版・桁等に損傷(亀裂)を確認。



②損傷要因を「疲労」と特定するとともに、早期に補修が必要と診断。



③損傷(亀裂)箇所のあて板補修を実施。

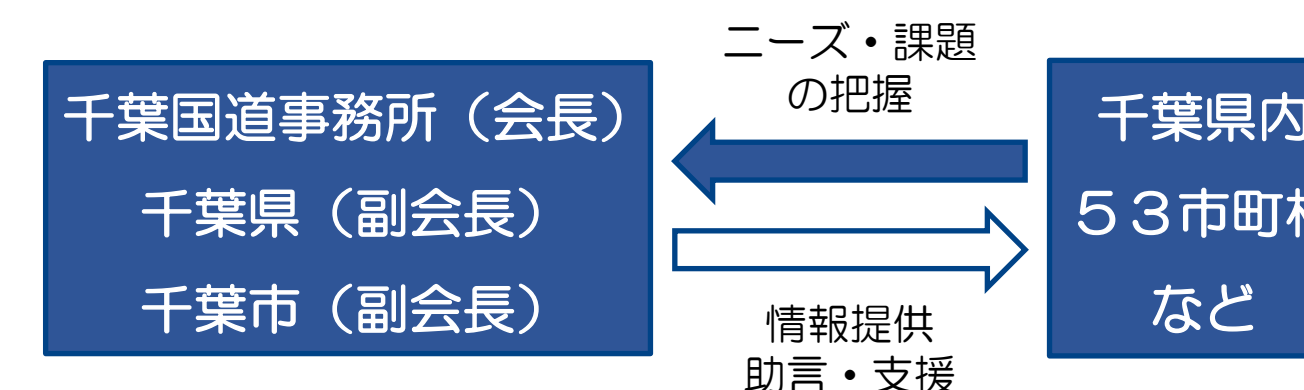
道路ストックの保全に向けた地域支援

道路ストックの老朽化の波は地方公共団体が管理する橋梁やトンネルなどの道路構造物でも同様です。そのような状況の中、地方公共団体では人不足・技術力不足・予算不足といった3つの課題が表面化しています。千葉国道事務所では、千葉県・千葉市と協力し「千葉県道路メンテナンス会議」を通じて、これら課題の解決に向けた支援を行っています。

千葉県道路メンテナンス会議【平成26年5月29日設置】

○主な検討・調整事項

- 技術研修、基準類の説明会の開催
- 点検業務の地域一括発注の検討・調整
- 難易度の高い点検、診断の技術的相談対応
- 点検、修繕の優先順位等の考え方の検討・整理 など



千葉県橋梁点検研修会の開催



基礎知識等の講義状況



橋梁点検実習（近接目視点検の状況）

法面对策

国道が急峻な海岸線沿いに立地しているなど、災害の恐れがある大規模法面等については、定期的に防災点検を行うとともに、順次必要な対策を行うことで、道路の安全性・信頼性を確保します。

対策事例 国道127号 富津市萩生

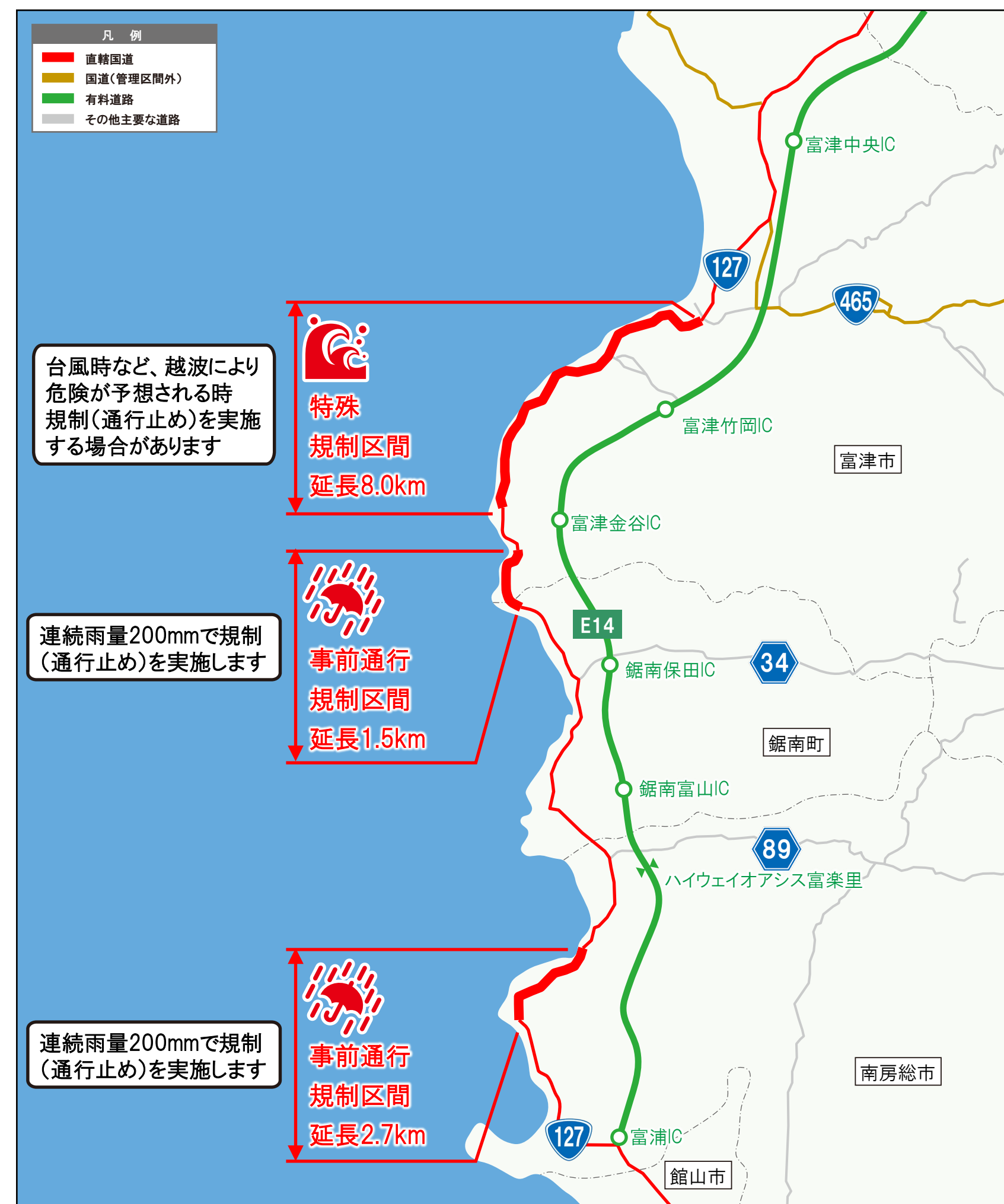
●法面对策（法枠工+アンカー工）



事前通行規制区間

東京湾に沿って急峻な崖地や丘陵地を通過する国道127号では、異常気象（台風、大雨等）時に道路利用者や沿道住民の安全を確保するため、通行止めを実施する区間が3区間あります。

- 事前通行規制区間（2区間）：連続200mmを超える雨量が観測された場合に土砂崩落等が発生する恐れがあることから通行止めを実施します。
- 特殊規制区間（1区間）：台風など越波により危険が予想される場合に通行止めを実施します。



CCTVカメラ設置状況



事前通行規制訓練

無電柱化（電線類の地中化）

無電柱化の目的である「大規模災害が起きた際の電柱倒壊による道路寸断の防止」、「電線類の地中化によるライフラインの信頼性・安全性の向上」、「安全で快適な通行空間の確保」等を図るため、千葉県内の直轄国道において、電線類の地中化を引き続き重点的に進めます。

これまでに、約151kmの電線共同溝が整備されており、引き続き電線管理者と連携し無電柱化を進め、良好な歩行空間を確保していきます。

対策事例 国道6号 柏市あけぼの

●電線共同溝



【共同溝】

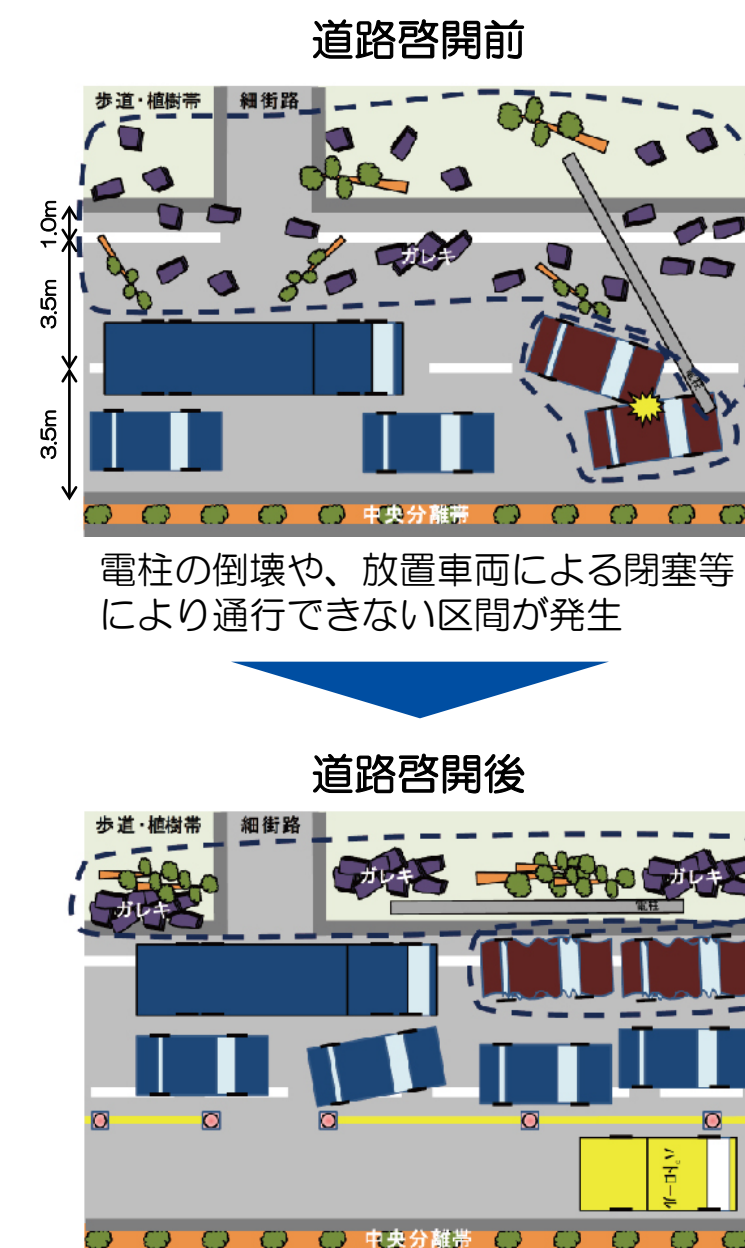
電話、電気、ガス、上・下水道等を地下に收容することで、道路の掘り返しを抑制し、円滑な道路交通・災害時のライフラインの確保を図ることを目的とするものです。千葉国道事務所では、管内約23.6kmの維持管理を行っています。

首都直下地震道路啓開計画「八方向作戦」

国土交通省では、首都直下地震発生時に、関係機関等と連携しつつ、緊急車両の通行ルートを確認するため、がれきの撤去や放置車両の移動などの道路啓開を行います。

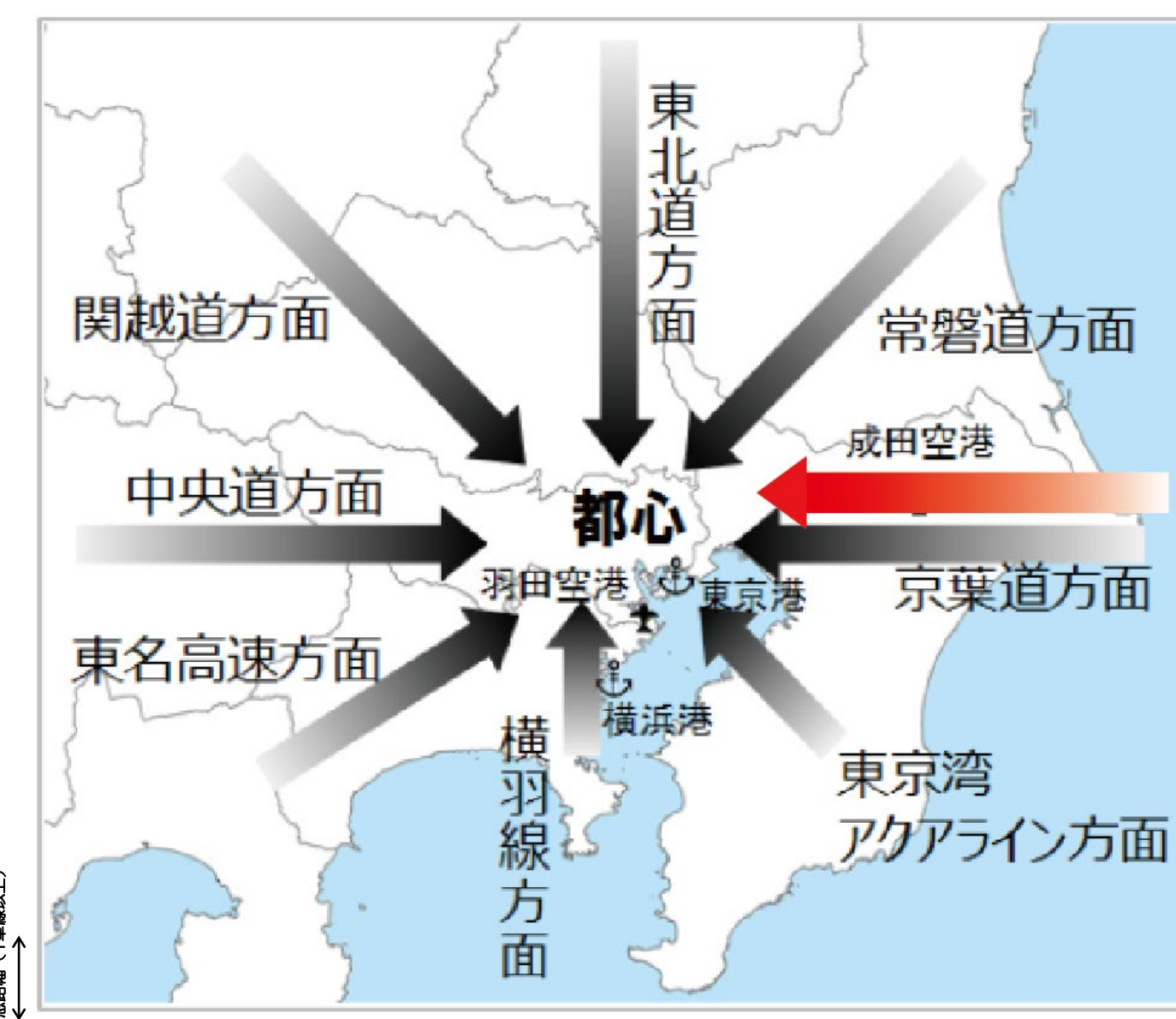
啓開作業を確実に実施するため、首都直下地震道路啓開計画（八方向作戦）の行動計画等の作成や訓練を行っています。千葉国道事務所は都心に向け、国道357号等の道路啓開を担当します。

【道路啓開イメージ】



がれきの撤去や放置車両の移動を行い緊急車両の通行ルートを確認

【首都直下地震に備えた八方向作戦】



【八方向作戦とは】首都直下地震発生の際に、八方向（八方位）より優先啓開ルートを設定し、道路啓開を行います。

【訓練実施状況】



車両排除装置による車両移動



倒壊電柱処理 ※船橋防災センターで実施

交通事故・安全対策

千葉県では、令和2年から5年間（令和6年）で約6万6千件の交通事故が発生し、年間約130人の尊い命が失われています。

これは1日で約40件の交通事故が発生している状況です。

これらを踏まえ、事故の発生割合の高い箇所において、交通事故対策を重点的に実施することにより、安全で安心して利用できる道路への改善を図ります。

また、交通安全対策として、交差点改良、防護柵の設置等を行うほか、地方自治体や専門家等と共に、生活道路の交通安全対策の取組を支援しています。

対策事例

●ゾーン30プラスの推進

生活道路の交通安全対策として「ゾーン30プラス」の取組を推進するとともに、管内の市町村に対し技術的支援を行っています。



【ゾーン30プラスの整備例】船橋市古作地区



【道路安全診断による技術的支援】現地診断

●交差点改良 国道6号 松戸市松戸隧道交差点

交通事故防止のため、右折レーンを設置し、交通環境の改善を行いました。



●自転車通行空間 国道127号 南房総市～富津市

第2次ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道（銚子～和歌山）の案内看板、路面標示を設置しました。



●歩行者の安全対策 国道14号 千葉市登戸交差点

通学路の安全対策として交差点部に防護柵を設置しました。



千葉市役所前上部空間

国道の渋滞解消などを目的とした、千葉市役所前の車道の地下化の結果創出された広い空間を活用し、まちづくり、にぎわい創出等の活性化を図るため、千葉市・千葉銀行と包括連携協定を締結しました。

また、利用者ニーズの把握等を目的として、3者で連携した社会実験イベント『STAY STREET』をこれまで10回開催しています。



【通常時】
千葉市役所前上部空間



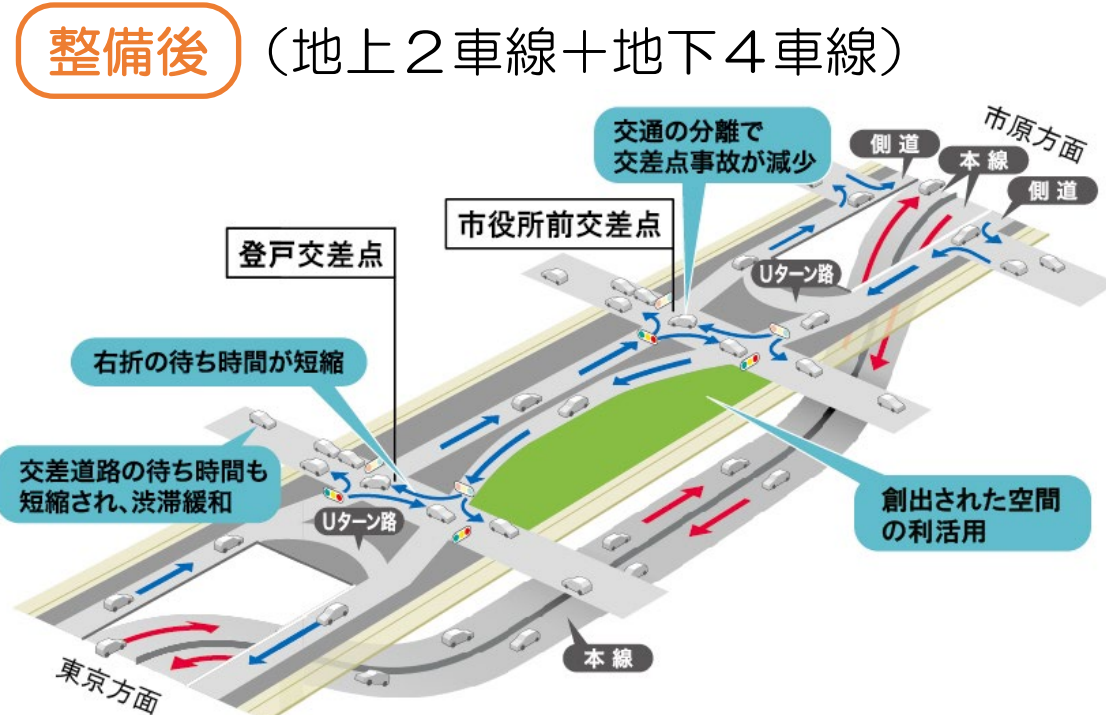
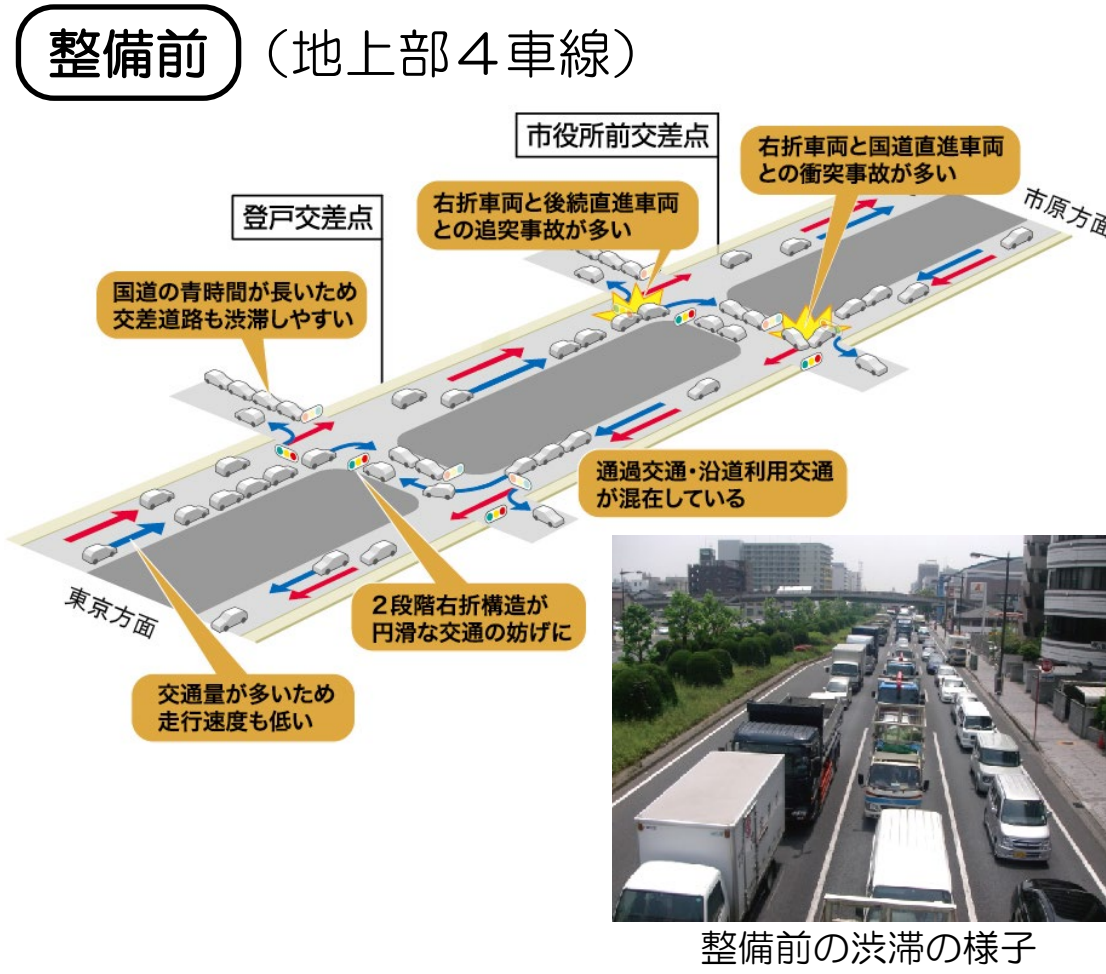
イベント時の様子（乗車体験）



【イベント時】
人工芝でゆったりくつろげる広場



イベント時の様子（道路にお絵かき）



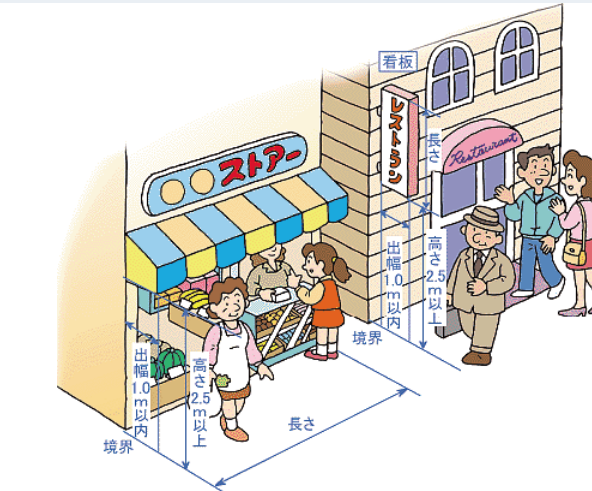
申請・届出

道路の占用に関する申請



道路の占用とは、道路上に看板や日除けなど、道路に一定の施設を設置して継続して道路を使用することを「道路の占用」といいます。この「道路の占用」は、地上に施設を設置するだけでなく、地下に電気・ガス・上下水道などの管路を埋設することや看板を道路の上空に突き出して設置することも含まれます。

このように、国民の共有の財産である道路を継続して使用し、道路を占有する場合には、道路を管理している「道路管理者」の許可を受けなければなりません。国土交通省が直接管理している指定区間内の国道については、国道事務所の出先機関である最寄りの出張所に占用許可申請をすることとなります。

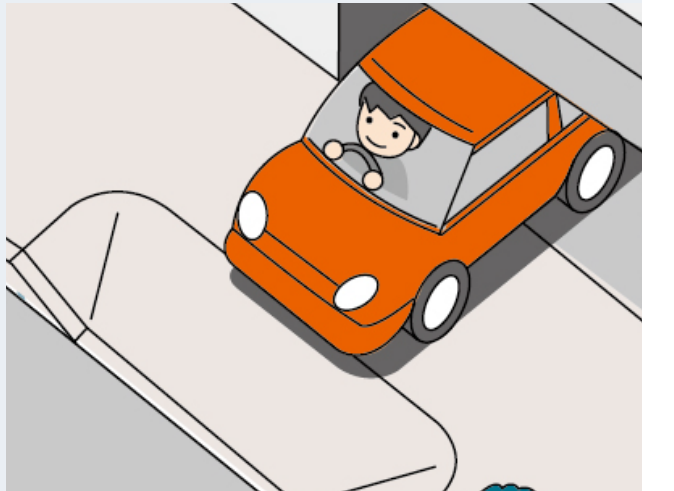


歩道切り下げに関する申請



承認工事制度とは、道路管理者以外の方が、車道から家屋や商店への出入口を設置する際に行う歩道切り下げやガードレール等の撤去など、道路に関する工事を行うときは、道路管理者の承認が必要となり、これらの工事を「承認工事」といいます。国土交通省が直接管理している指定区間内の国道沿道に施設を立地する

場合、施設設置者は道路との出入口の設置について、道路管理者との協議を実施する必要があります。また、この承認にあたっては、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を付ける必要があります。協議については、国道事務所の出先機関である最寄りの出張所にて受付しています。



道路はみんなの財産です。一定の大きさや重さを超える車（特殊車両）を通行させるときは、道路構造の保全と交通の危険防止の理由から通行許可が必要です。

大型車両通行の適正化

道路ストックの保全対策については、メンテナンスサイクルの着実な実施とともに、道路の劣化に与える影響が大きい重量を違法に超過した大型車両の対策が必要です。国等が実施した実験結果によると、道路橋の劣化に与える影響については、軸重20トンの車1台が10トン車約4、000台相当にもなり、全走行車両のわずか0、3%の重量を違法に超過した大型車両が、道路橋の劣化の約9割以上を引き起こす原因となっています。そのため、これまで違反により重大交通事故を発生させた者や指導にも関わらず違反を繰り返す常習違反者等を対象に告発をしてきましたが、今後は、特に基準の2倍以上の重量超過をした悪質違反者に対しては、現地取締りで違反を確認した場合に、その事実をもって告発（レッドカード）を行うなど、違反者に対する更なる取締り等を強化することとしています。

告発対象者の条件

- ◆車両総重量が「基準×2」以上の車両。なお、特車通行許可車両は、「基準×2+（許可総重量-基準）」
- 無許可のセミトレーラ連結車（バン型）でのレッドカード例

$$\text{基準} \times 2 = 54 \text{ t}$$



レッドカード条件：「総重量54t以上」



基準 = 一般的制限値 27 t（セミトレーラ連結車（バン型）の例）
※ 車両制限令第3条第2項に定める「特例5車種」以外の車両に係る一般的制限値（基準）は、最大25 t

※なお、車両総重量が基準の2倍に達しない場合であっても、車両総重量違反が現認された場合には、積載物の軽減措置、通行の中止等を命ずるとともに、是正指導等が行われることがあります。また、常習的に違反が行われていることが確認された場合においては、現行適正に基づいて告発の対象になることがあります。

特殊車両に該当する車両とは

道路は一定の構造基準により造られています。そのため、道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さの最高限度を次のとおり定めています。この最高限度のことを「一般的制限値」といいます。右記の条件をどれか1つでも超える車両は、「特殊車両」に該当します。（道路法第47条1項、車両制限令第3条）

車両の諸元	一般的制限値（最高限度）の主なもの
幅	2.5m 積載状態
長さ	12m 走行（連結・積載）状態
高さ	3.8m 積載状態（一部道路では4.1m）
総重量（車両+乗員+荷物）	20 t 積載状態（一部道路では車両の構造に応じて最大25 t）
軸重	10 t 積載状態
最小回転半径	12.0m

特殊車両取締基地での取締り

管内基地での取り締まりでは重量・寸法・高さの計測、及び許可書の確認等を実施し、違反車両に対しては、「指導警告書」を発出し、是正を求めています。



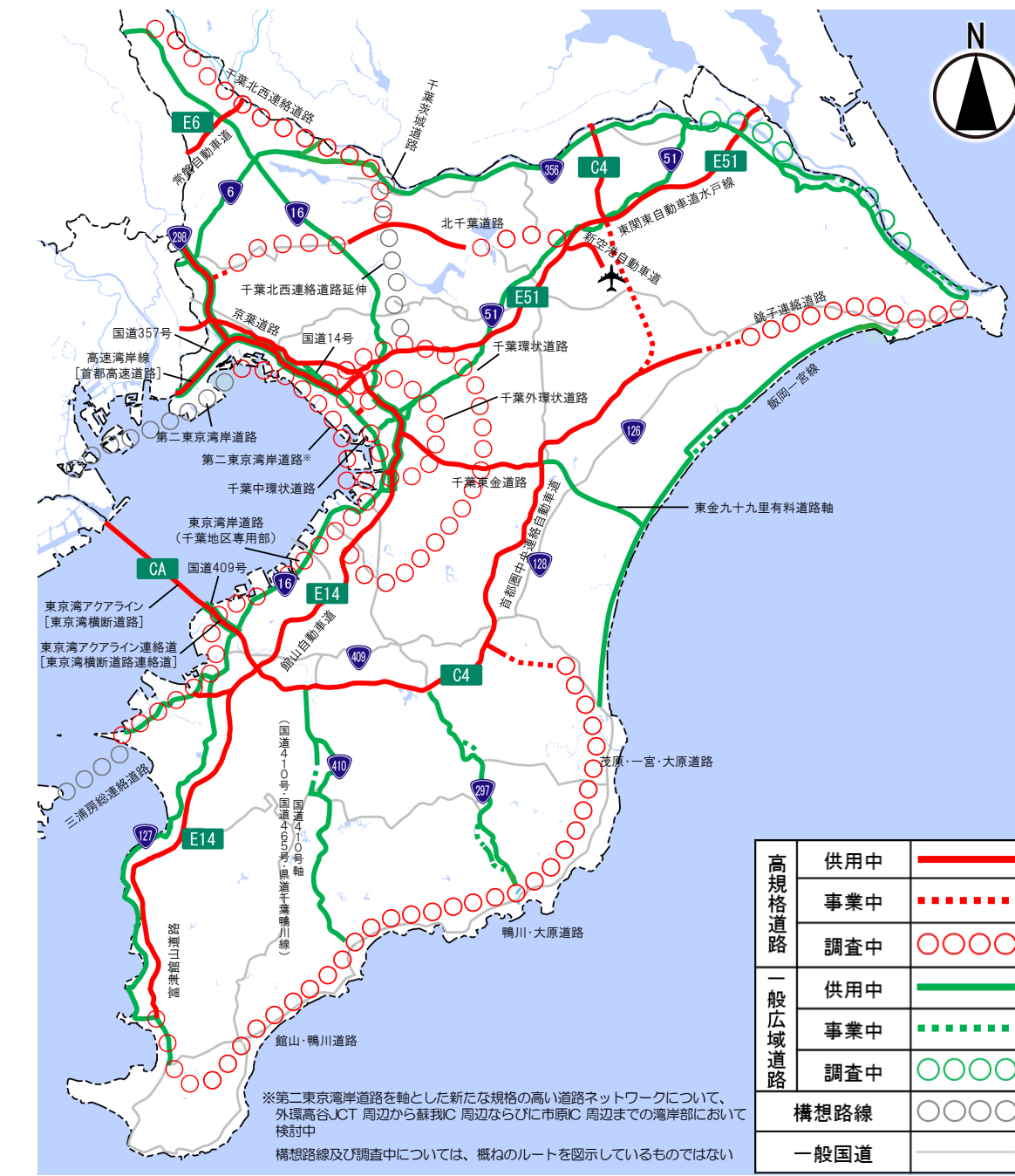
特殊車両通行確認制度

令和4年4月より、予め登録された車両について、道路情報が電子化された道路を対象にオンラインで即時に通行が可能となる「特殊車両通行確認制度」の運用を開始しました。「特殊車両通行確認制度」においては、即時に通行できることのほか、システムに入力すれば一度に複数の通行可能経路が表示されるなど、従来の「特殊車両通行許可制度」と比較して使い勝手が良い（早い、簡単、便利）手続きとなっております。

新湾岸道路について

千葉県湾岸地域では総交通需要に対して容量が不足し、船橋市、千葉市を中心に慢性的な交通渋滞が発生。また、千葉港の機能強化や物流施設の立地などにより交通需要の更なる増大が見込まれる。令和6年度より概略ルート・構造の検討に着手し、令和7年度に概略ルート・構造に関する意見聴取を実施。

■計画の位置付け



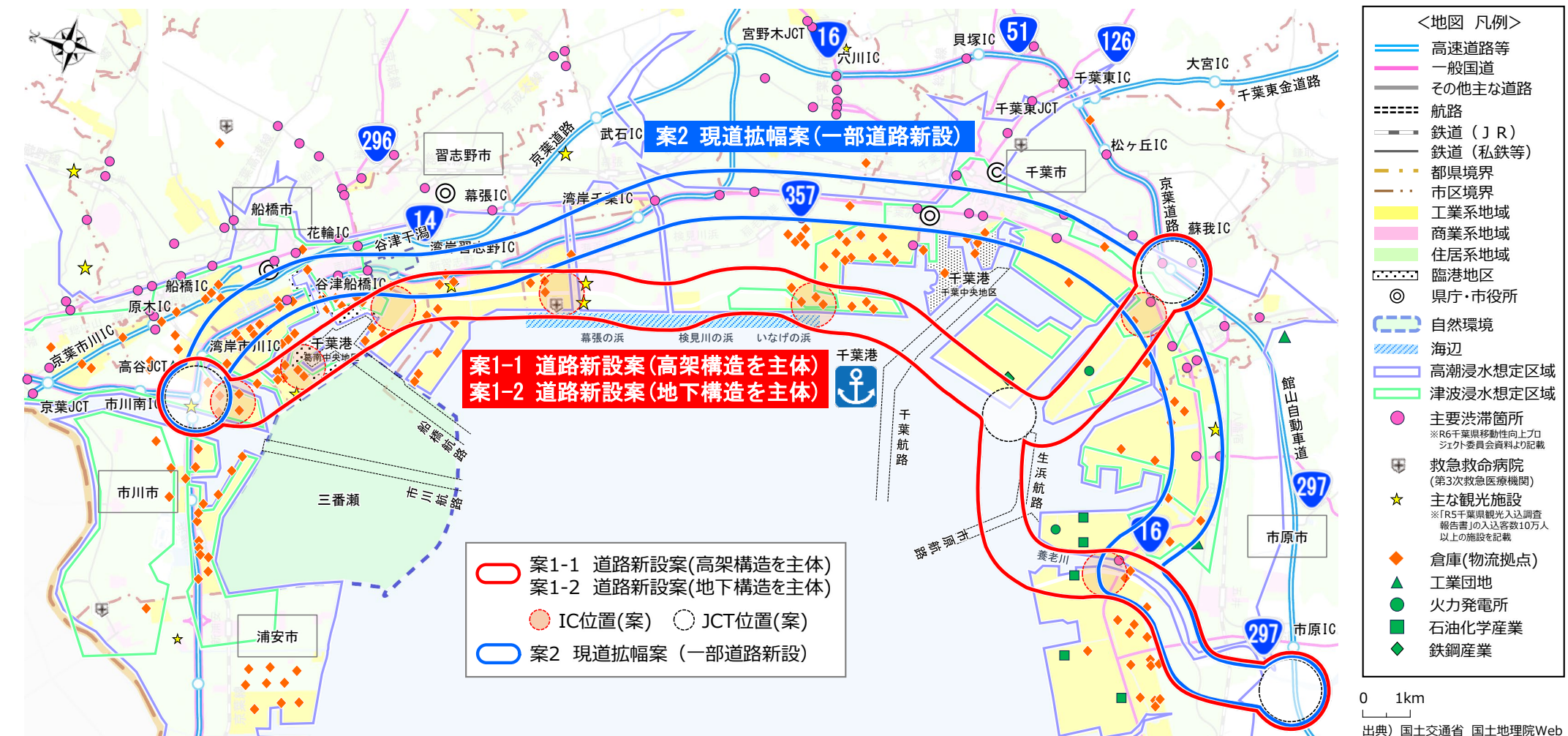
出典：千葉県広域道路交通ビジョン 千葉県広域道路交通計画（R3.6 千葉県） ※概ねのルートを示しているものではない

■検討区間の概要



出典：「国土数値情報（行政区画・鉄道・河川）」（国土交通省）を加工して作成。車線数は全国道路・街路交通情勢調査(R3)を基に分類した。 ※ 調査中路線は、概ねのルートを示しているものではありません。

■概略ルート・構造(案)



	案1 道路新設案	案2 現道拡幅案(一部道路新設)
ルート概要	沿線の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案	国道357号と国道16号を拡幅し、国道16号の養老川付近から市原IC周辺までは一般道路を新設するルート案
標準的な断面(イメージ)	案1-1 道路新設案(高架構造を主体) 案1-2 道路新設案(地下構造を主体)	現道拡幅 国道357号・国道16号 現道拡幅

ホームページ

『新湾岸道路』に関する情報をお知らせする専用のポータルサイトを開設しています。新湾岸道路の概要や有識者委員会の会議資料、今後のコミュニケーション活動の詳細等をご確認いただけます。

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
新湾岸道路ポータルサイト

https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index080.html

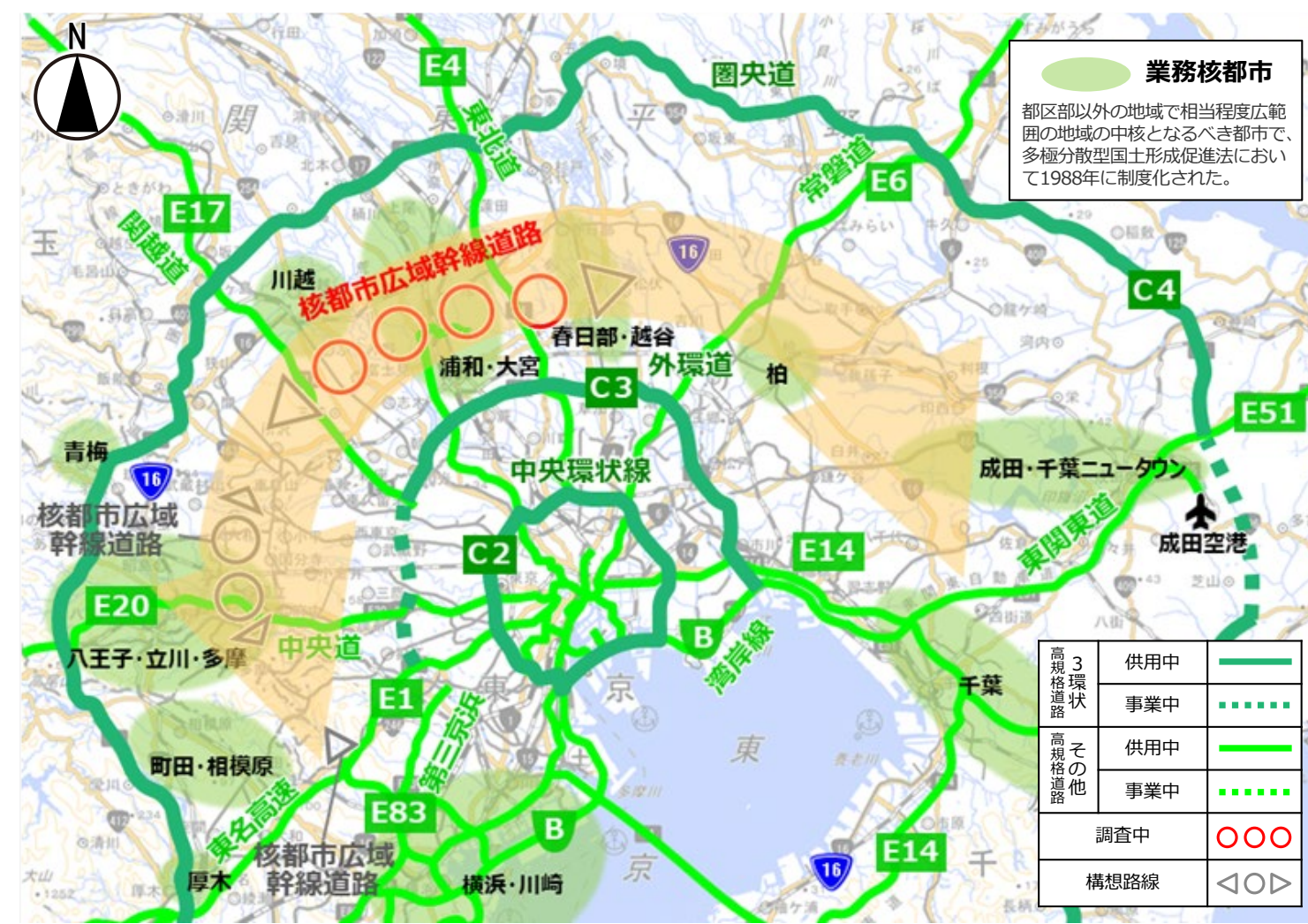


ご確認ください
・計画の進捗
・有識者委員会の実施状況
・今後のコミュニケーション活動の詳細 等

千葉県北西地域について

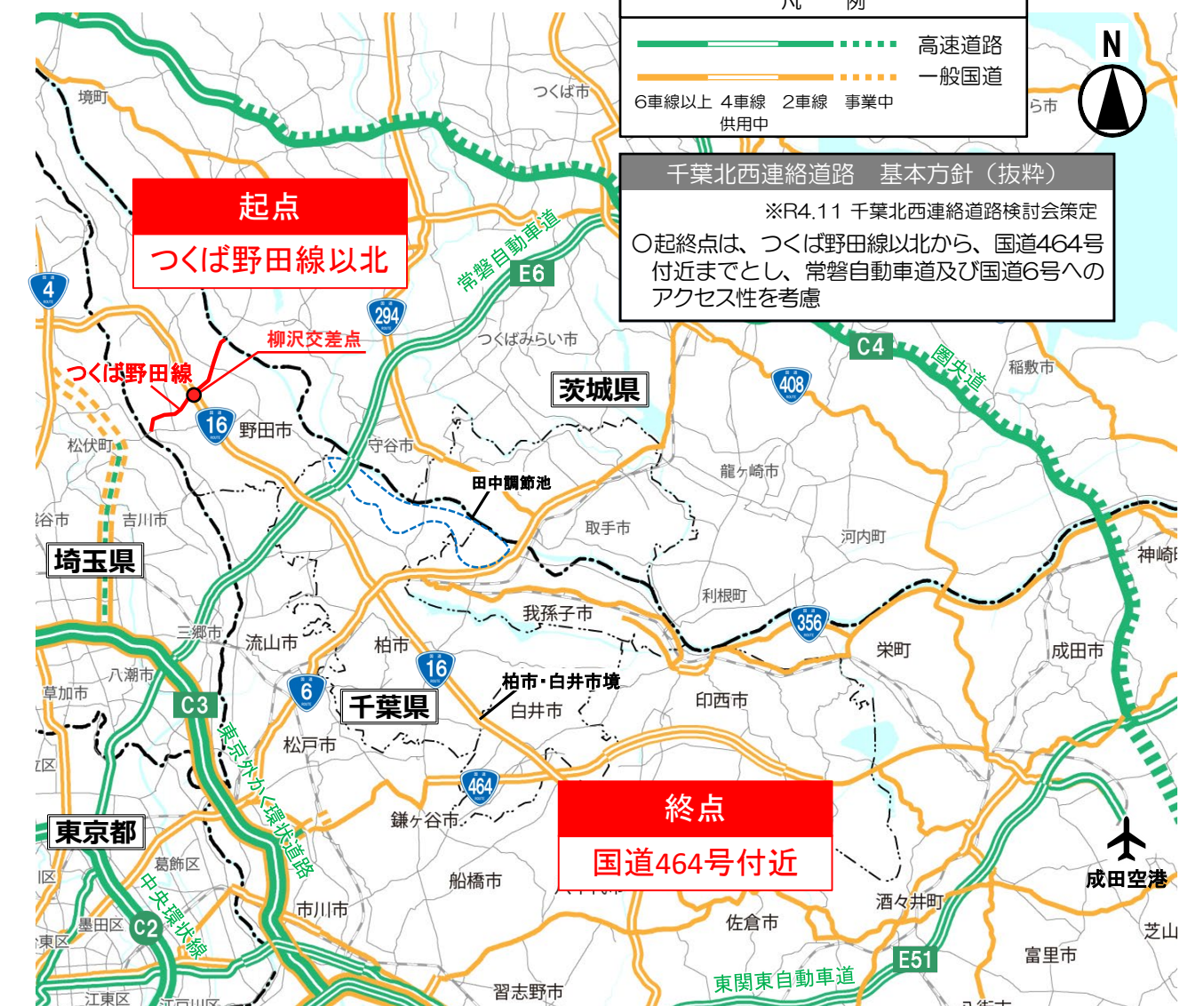
千葉県北西地域は国道16号へ交通が集中し慢性的な交通渋滞が発生、今後も交通需要の増加が見込まれる。新たな環状方向の道路網の形成で、業務核都市や他の地域との連絡性を強化し、安定した人・モノの流れを確保。令和5年度から概略ルート・構造の検討に着手、令和6年2月に「第1回千葉北西連絡道路地元検討会」を開催。

■計画の概要



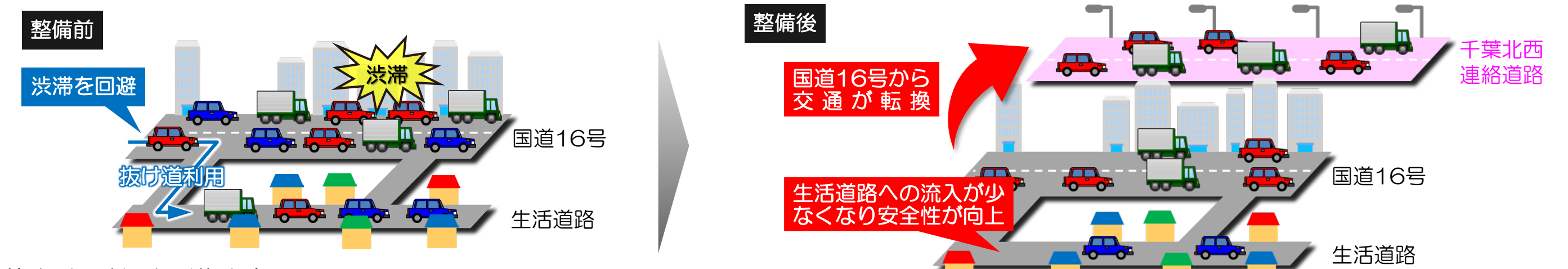
出典：国土地理院地図、関東ブロック新広域道路交通計画（R3.7）より加工 ※概ねのルートを示しているものではない

■検討区間の概要

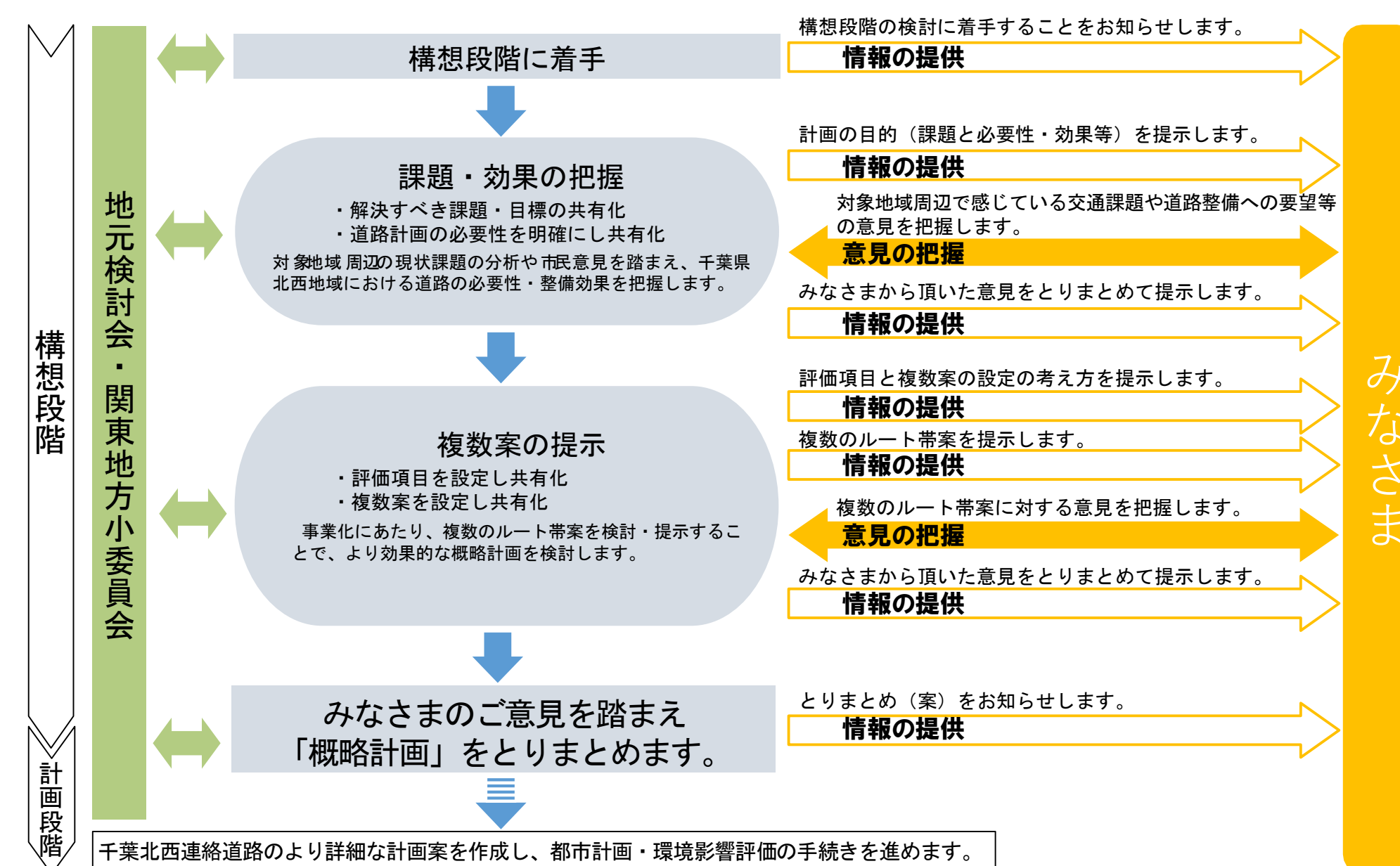


出典：千葉県北西連絡道路地元検討会資料(R6.2.19)より加工

■整備イメージ



■道路計画検討の進め方



■オープンハウスを実施



ホームページ

『千葉北西連絡道路』に関する情報をお知らせする専用のポータルサイトを開設しています。計画の進捗(これまでの検討資料含む)や検討会の実施状況、今後の計画検討の進め方等をご確認いただけます。

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
千葉北西連絡道路ポータルサイト

https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index075.html



ご確認ください
・計画の進捗
・検討会の実施状況
・今後の計画検討の進め方 等

新広域道路交通ビジョン・計画

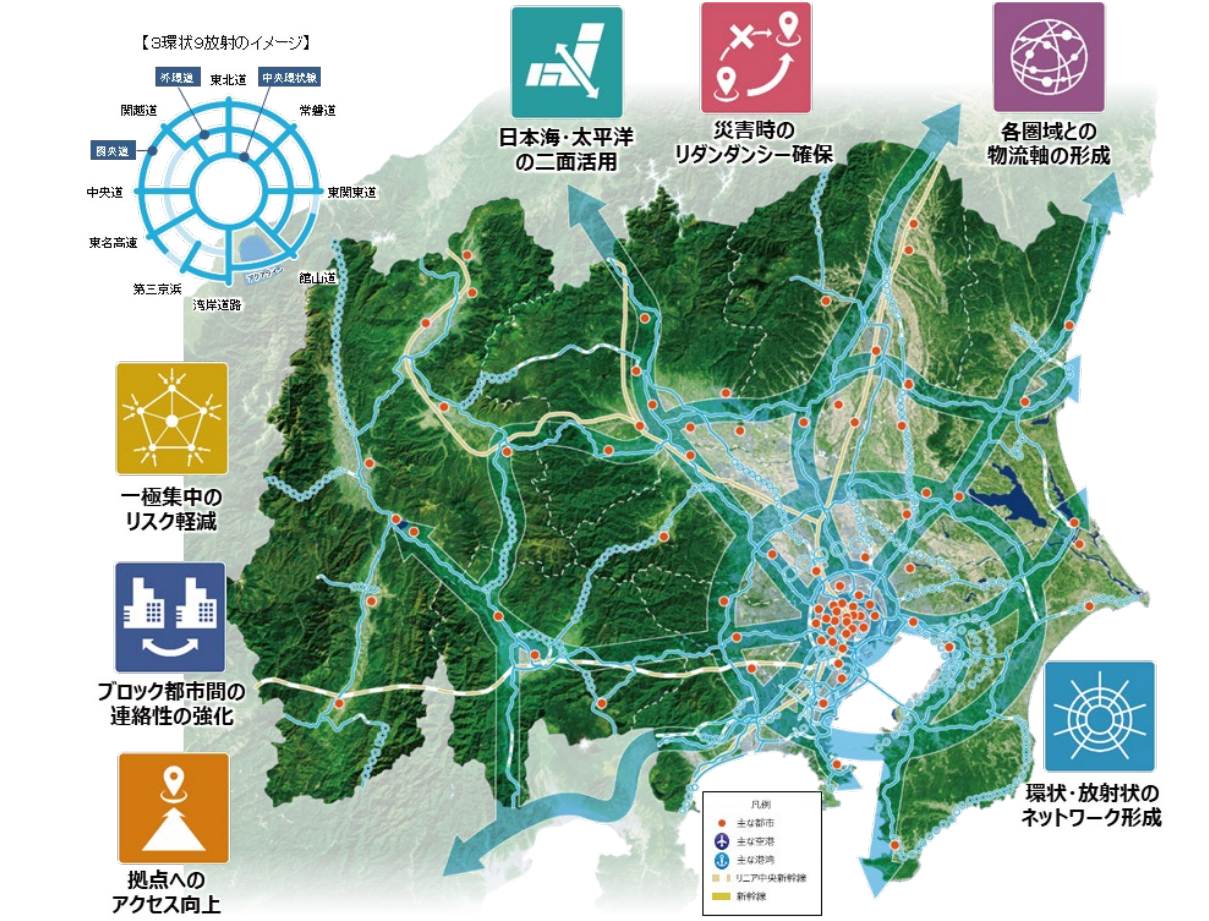
今後の道路計画においては、新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要となります。

そのため、各都県・政令市の計画を踏まえて、国土交通省では地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」と、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「新広域道路計画」を令和3年7月に策定しました。千葉県北西部や湾岸地域における高規格道路について計画の具体化に向けた検討を進めます。

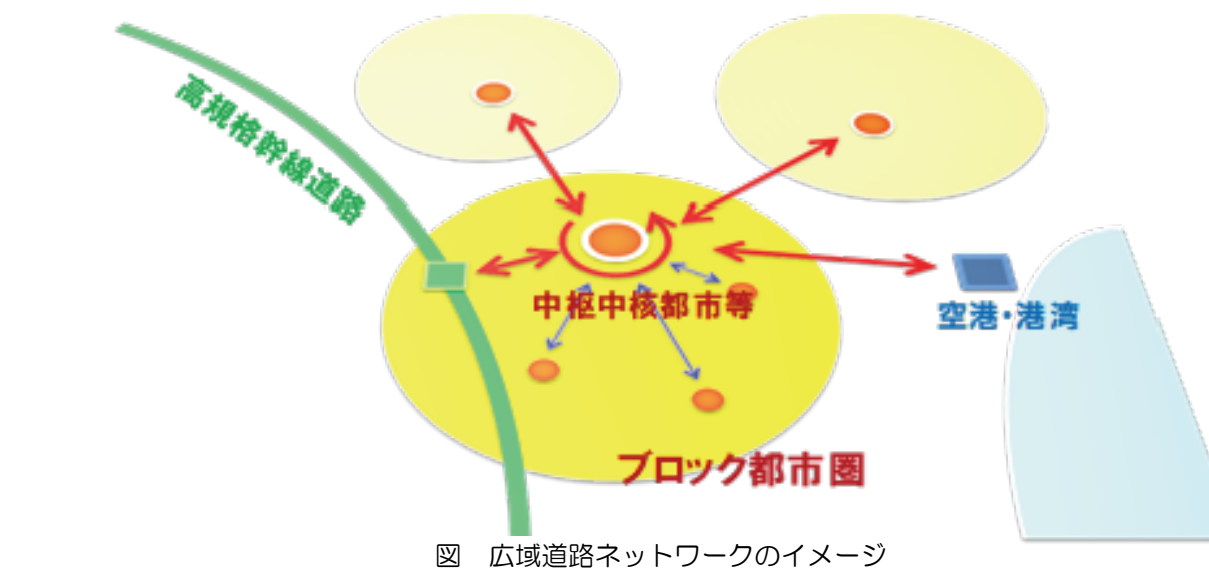
日本、そして世界の成長を支える関東へ
首都圏道路ネットワークとここから全国に広がる環状・放射道路網
～3環状9放射は新たなステージへ～

切迫する自然災害に対する確固たる安全・安心を土台に、人や地域の連携を促進し画的な対済を創出
関東ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

首都圏内のブロック都市間の連絡性の強化や、空港・港湾等の拠点へのアクセス向上を図るほか、基幹となる環状・放射状のネットワーク形成を図るとともに、災害時のリダンダンシー確保にむけたネットワーク整備を進める。また、各圏域との物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、一極集中のリスク軽減の実現に向けたネットワーク形成を図る。



- <ビジョンに基づき設定した基本戦略>
- ① 中核中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
 - ・人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。
 - ② 東京圏等の競争力や魅力の向上
 - ・東京圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
 - ③ 空港・港湾等へのアクセス強化
 - ・グローバルな対済を促進するため、空港・港湾等へのアクセスを強化する。
 - ④ 道路の老朽化への対応
 - ・形成したネットワークを次世代に継承するため、予防保全による道路の老朽化対策を進める。
 - ⑤ 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強化
 - ・巨大災害や顕発・激発する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強化を推進する。



① 高規格道路

路線名	
銚子連絡道路	茂原・一宮・大原道路
館山・鴨川道路	千葉東金道路
東京湾横断道路	東京湾横断道路連絡道
千葉中環状道路	鴨川・大原道路
北千葉道路	第二東京湾岸道路※
千葉環状道路	東京湾岸道路(千葉地区専用部)
千葉外環状道路	千葉北西連絡道路
高速湾岸線	京葉道路

② 一般広域道路

路線名	
国道6号	国道14号
国道16号	国道51号
国道127号	国道297号
国道298号	国道356号
国道357号	国道409号
東金九十九里有料道路(東金九十九里有料道路・国道126号)	国道410号軸(国道410号・国道465号・国道千葉鴨川線)
主要地方道飯岡一宮線	

③ 構想路線

路線名	
千葉茨城道路	三浦房総連絡道路
第二東京湾岸道路	千葉北西連絡道路延伸

注) 高規格道路について、高規格幹線道路は記載していない
※ 第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部において検討中

千葉国道事務所の概要

千葉国道事務所は、千葉国道工事事務所として昭和38年4月1日に設置され、現在の国道16号および国道51号の改築事業でスタートしました。

その後、昭和40年に国道6号および国道14号、同41年に国道126号、同42年に国道127号を管理下におくとともに、同45年には千葉バイパス、成田拡幅が事業化、同46年には国道14号バイパスとして国道357号の工事が始められ事業量は年々増大しました。以後、設立20年、30年と事業は漸次増加し、平成3年には国道409号(アクアライン連絡道)、平成13年には国道468号(圏央道)の工事にも着手しました。

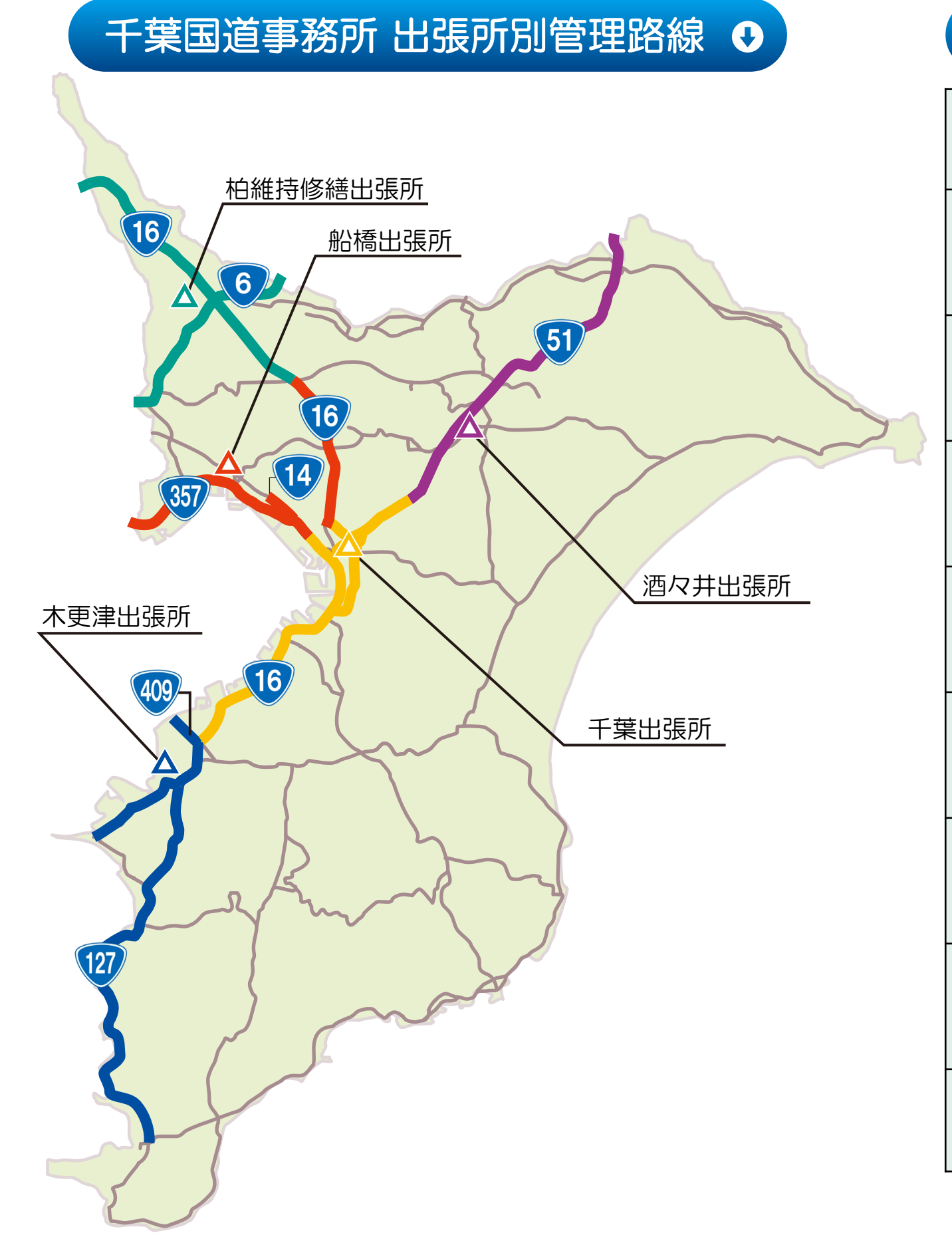
現在は、千葉県内の直轄国道7路線の整備及び管理、国道464号(北千葉道路)及び国道468号(圏央道)の整備を行っています。

各路線の計画、調査・設計、用地取得、工事、管理、交通安全対策、災害対応などの業務を下記の組織で担当しています。

国民の皆さまへの説明責任を果たしつつ、効率的な業務執行により、安全で快適な道づくりに努めて参ります。



受付窓口など 庶務全般に関する事務 総務課 043-287-0311	予算管理、契約・歳入、 国有財産に関する事務など 経理課 043-287-0313	事業用地の取得に係る 補償・契約に関する事務など 用地第一課 043-287-0312	事業用地の取得に係る 補償・契約に関する事務など 用地第二課 043-285-0320
改築事業箇所に関する 設計・積算・工事など 工務課 043-285-0316	道路の計画および調査、設計、渋滞対策、 広報など 計画課 043-287-0314	工事の技術提案の審査・評価、工事検査、 品質確保施策の調査・整理など 品質確保課 043-285-0319	道路の管理および占用許可に関する 事務など 管理第一課 043-285-0321
道路の維持・修繕及び 建設機械類の運営、保管、整備など 管理第二課 043-287-0315	交差点、歩道の改良、交通情報等の提供、 交通安全施設整備、特殊車両通行許可、 共同溝、電線共同溝の計画・設計など 交通対策課 043-285-0339	電気通信施設、防災情報システム、 災害関係情報の収集・整備・提供など 防災情報課 043-285-0343	



出張所別管理路線ごとの管理区間延長 (m)

路線	千葉出張所	酒々井出張所	木更津出張所	柏維持修繕出張所	船橋出張所	合計
国道6号 東京都葛飾区～ 我孫子市				22,801		22,801
国道14号 千葉市花見川区～ 同市中央区					8,859	8,859
国道16号 埼玉県春日部市～ 富津市	35,348		18,390	33,652	20,580	107,970
国道51号 千葉市中央区～ 茨城県稲敷市	(1,729) 7,500	45,060				(1,729) 52,560
国道127号 館山市～木更津市			54,785			54,785
国道357号 千葉市中央区～ 東京都江戸川区	7,407				21,545	28,952
国道409号 木更津市～ 袖ヶ浦市			3,900			3,900
合計	(1,729) 50,255	45,060	77,075	56,453	50,984	(1,729) 279,827

※上段()は重複のバイパス区間で外書き