

# 千葉市の道路



都市計画道路 新港横戸町線(平成24年2月 全線供用開始)

## 千葉市 建設局

## 千葉市の道路整備の基本方針

### 目標

千葉市新基本計画が示すまちづくりの方向性・都市空間形成の方向性に即して、快適な市民生活、経済・産業などの発展、市内外の連携を支える道づくりとして、

- 都市の魅力と活力を育む道づくり
- 安全・安心な暮らしを支える道づくり

- 首都1時間圏を支える道路網の整備を図ります。
- 市内の各拠点を一般道で概ね30分以内で連絡する道路網の整備を図ります。



### 基本方針

千葉市の道路整備では、5つの点を主要テーマとして整備を進めます。

- 広域ネットワークの整備
  - 首都圏の交通の要衝に位置する千葉市は、広域ネットワークの中でも重要な位置づけにあり、これに対応したネットワークを整備します。
- 市内のネットワークの整備
  - 政令指定都市として自立性の高い都市を創造するとともに、市の一体化を進め、活性化を図っていくためのネットワークを整備します。
- ボトルネックの解消
  - 市街地の混雑・渋滞の緩和を図ります。
- 道路の質の向上
  - 単に自動車専用道路としてだけでなく、安全で快適な道、人が憩いを感じる道、情懷化を支える道など、道の持つ多様な機能を顕明し、道路の質の向上を図ります。
- 交通需要の調整
  - 渋滞をなくして快適な移動を実現するために、交通需要の調整に取り組みます。



## 市内のネットワークの整備

### 拠点連絡道路の整備

～地域拠点間の交流・連携強化の支援～

#### 【課題】

JR外房線野田駅北側地域は計画的なまちづくりが行われてこなかったことから、道路整備が遅れ、慢性的な渋滞や生活道路への交通アクセスなど、居住環境の改善が課題となっていました。



#### 拠点連絡道路の整備

野田駅北側のJRの1駅北側の広域・都市計画道路野田線北線の整備などにより、交通結節点としての機能が格段に向上。地域の防災機能・消防活動機能も強化されました。

#### 【整備効果】

野田駅北側のJRの1駅北側の広域・都市計画道路野田線北線の整備などにより、交通結節点としての機能が格段に向上。地域の防災機能・消防活動機能も強化されました。



## 千葉市のプロフィール

### 位置及び地勢

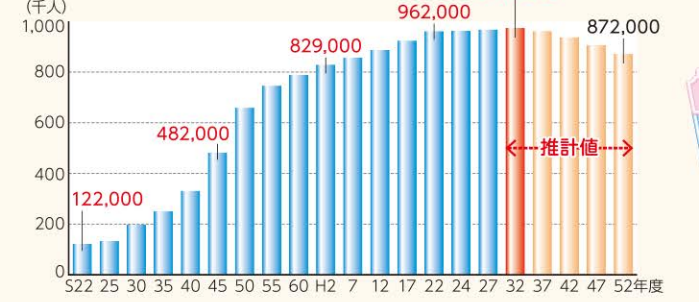
本市は、東京湾の湾奥部に面し、千葉県ほぼ中央部に、東京都心部からは約40km、成田国際空港と木更津市(東京湾アクアライン(接岸地)からそれぞれ30kmの距離にあります。また、鉄道や幹線道路の結節点として、県内の交通の要衝となっています。市域面積は約272km<sup>2</sup>で、東京湾沿いに広がる約34km<sup>2</sup>の埋立地が広がり、これに近接して旧市街地を形成する台地が連なっています。さらに、後背地の内陸部には、緑豊かな自然環境を有する郊外が展開し、緑と水辺の貴重な財産に恵まれています。また、本市の2013年(平成25年)の年間平均気温は16.6℃、年間降水量が1,446.5mmとなっており、温暖で気候に恵まれています。



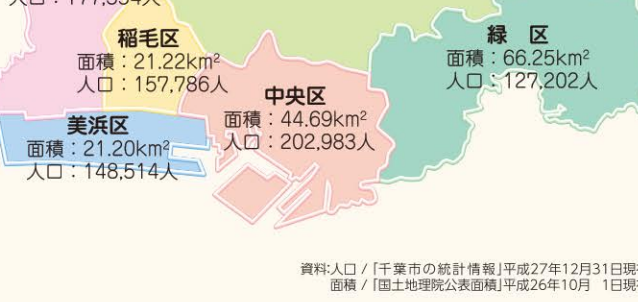
### 人口

本市の人口は、戦後の工業化や大規模住宅団地の造成、周辺町村との合併、臨海部の埋立に伴い、昭和40年代を中心に人口が急増し、現在も緩やかに増加し、約96万人となっています。今後しばらくは増加し、2020年(平成32年)に97万人に達した後、緩やかに減少する見込みです。

#### ●人口の推移



#### ●人口の推移



## 千葉市の道路の現況

市内の道路は、東関東自動車道、京葉道路などの自動車専用道路をはじめ、国道14、16、51、126、357号といった一般国道、さらに県道、市道をあわせて総延長約3,300km以上となっています。

種別	路線数	延長(km)	歩道設置率(%)	歩道の長さ(km)	歩道の幅員(m)	歩道の面積(km <sup>2</sup> )	歩道の割合(%)
高速自動車道	1	12.7	-	12.7	100.0	12.7	100.0
一般国道	6	108.8	64.1	108.8	100.0	108.8	100.0
指定区間	6	101.7	58.0	101.7	100.0	101.7	100.0
指定区間外	2	7.1	6.0	7.1	100.0	7.1	100.0
県道	23	120.4	84.5	106.4	88.4	115.4	95.9
主要地方道	12	95.9	70.3	86.1	89.7	93.9	97.9
一般市道	11	24.5	14.2	20.4	83.0	21.5	87.8
市道	13,873	3,173.0	556.9	1,874.2	59.1	2,887.0	91.0

※歩道設置率の算出は、同一路線(同一区分)に歩道設置率異なる区間がある場合は1路線として計上した。

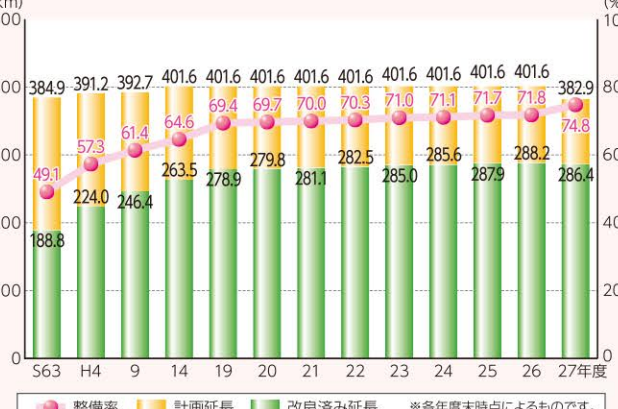
※歩道設置率の算出は、同一路線(同一区分)に歩道設置率異なる区間がある場合は1路線として計上した。

※上記は、平成28年度末の調査結果です。

## 千葉市の都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の総延長は、現在約382.9kmとなっており、そのうち約286.1km(約75%)が整備を完了しています。

#### ●都市計画道路の整備率・計画延長・改良済み延長の推移



※整備率は、計画延長に対する改良済み延長の割合を示しています。

## 千葉市の交通情勢

### 自動車交通量

平日の交通量(24時間)をみると、自動車専用道路では京葉道路、東関東自動車道が4~11万台、一般道では国道14、357号が2~7万台の自動車交通量があり海岸部を主体とする道路の交通量が多くなっています。また、千葉都心を中心とする放射線道路では、千葉東金道路が4~5万台、国道16号(柏方面)で5万台と多くなっています。



### 混雑状況

市内で交通混雑が激しいのは、国道16号、126号、357号、主要地方道では県道千葉大網線、県道長沼船橋線などです。

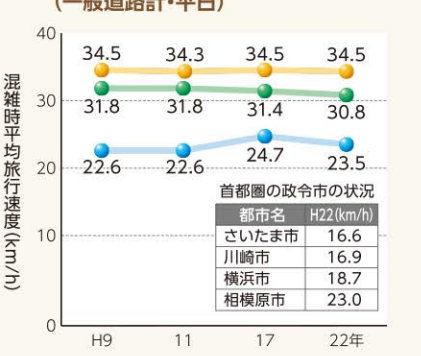
#### ●市内の混雑状況



### 混雑時旅行速度

朝夕の混雑時の平均旅行速度(平日一般道路計)は23.5km/h程度となっており、全国・千葉県と比べても低い水準となっています。

#### ●混雑時平均旅行速度の推移(一般道路計+平日)



### 自動車保有台数と走行台キロ

市内の自動車保有台数は近年横ばいに推移し、平成22年は458千台となっています。また、利用状況を表す走行台キロ(交通量×走行延長)は平成11年から17年は減少となりましたが、22年は横ばいに推移し、5,257千台キロ/12年となっています。

#### ●千葉市内の自動車保有台数(軽自動車も含む)と走行台キロの推移



※軽自動車は平成22年度末の調査結果です。

### 交通事故

市内の交通事故件数は近年、高齢化の進行とともに高齢者の運転による事故件数が増加し、平成25年には全体の約17%を占めています。

#### ●千葉市内の交通事故件数



※軽自動車は平成22年度末の調査結果です。

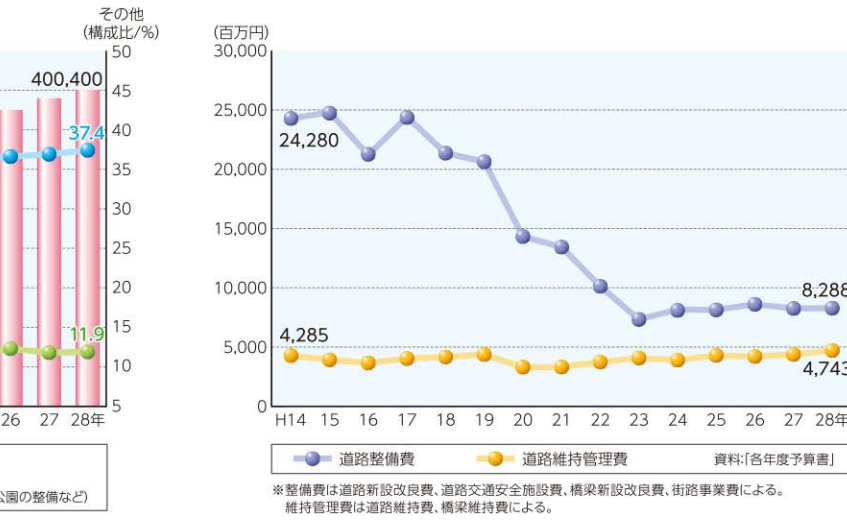
## 千葉市の道路関係予算・財源

本市では、渋滞の解消や交通安全の向上を目的に道路の整備を進めてきましたが、解決すべき様々な課題が残されています。特に23年3月11日の東北地方太平洋沖地震によって臨海部の道路などでひび割れや液状化による陥没などの被害が発生し、地震発生直後から深刻な渋滞が発生するなど、道路や道路ネットワークの脆弱性が明らかとなりました。市道路・河川公園等の事業費が含まれる土木費は、一般会計に占める割合が年々縮小しています。平成28年度道路関係事業費は約130億円を確保していますが、過去からの推移を見ると、維持管理費は同水準で推移している一方で、整備費は減少しています。当面は財政的に厳しい状況が続いていくものと想定されますが、事業の選択と集中を図りながら、生産性の向上や安心・安心を含めた生活の質の向上など「ストック効果」の観点に留意して取り組んでいます。

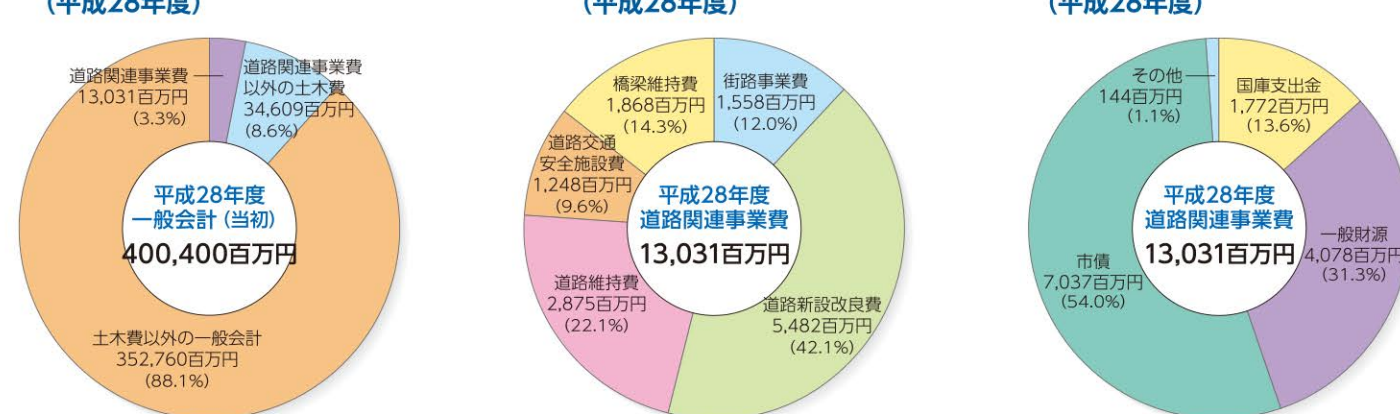
### ●予算の推移



### ●道路関係事業費の推移



### ●道路関係事業費(平成28年度)



### 千葉市建設局道路部 道路計画課

〒260-8722 千葉市中央区千葉港1番1号 千葉市建設局ホームページ <http://www.city.chiba.jp/kensetsu/>

電話 043-245-5111(大代表) 043-245-5339(道路計画課直通)

## 道路整備により街が生まれ変わります

### 広域ネットワークの整備

広域ネットワークは、県内外の交流、連携を強化すると共に、都市の骨格をなす重要な道路網です。本市では、平成10年広域ネットワークの基本的な整備の考え方をまとめた「千葉市広域道路整備基本計画」を策定し、現在、よりスムーズな移動の確保のため、積極的な整備を進めています。

#### 【課題】放射線道路に比べ、環状道路の整備が遅れています。

現在、主要幹線道路や幹線道路が千葉都心部に集約しているため、各所で交通渋滞が発生し都市活動に大きな影響を及ぼしています。



### 代表的な事業

- (都)新港横戸町線(本線部)の開通による事業効果
  - 都海部と内陸部の連絡が強化され、穴川3丁交差点から食品コンビネート間の大型貨物自動車の移動時間が14分短縮(23分→9分)、物流機能が向上しました。
- (都)新港横戸町線(本線部)の開通による事業効果
  - (その他の効果)
    - 都海部と内陸部の道路交通が新港横戸町線に転換して、周辺道路の交通混雑が改善されました。
    - 千葉都心部を通行する大型車の交通量が大幅に減少し、交通の集積・分散が促され、都市活動が活性化しました。
    - 市内の消防救急センター→市立消防病院への救急車による搬送時間が短縮され、暮らしの安全・安心も向上しました。



●(都)新港横戸町線(本線部)の開通による事業効果

### ボトルネックの解消

#### 【主要渋滞箇所の特定】

首都圏における道路の渋滞対策を効果的に進めていくため、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。

#### 平成25年11月15日公表

#### 【今後の対策方針】

道路構造上の問題に対応する渋滞ボトルネック箇所や一般道における交差点円滑化、交通量の拡大等について各道路管理者や警察が連携し、渋滞原因の分析、対策の立案、実施を行っています。



#### 交通状況の改善により安全性が向上

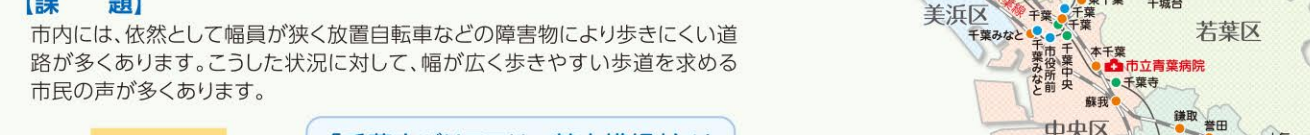
#### ●(主)千葉大網線(千葉県がんセンター交差点)の整備(旧ニューサンピア千葉交差点)平成27年3月完成



#### 道路の質の向上

#### 安全で快適な歩行空間の確保～バリアフリー、無電柱化の推進～

市内には、依然として幅員が狭く放置自転車などの障害物により歩きにくい道路が多くなっています。こうした状況に対して、幅が広く歩きやすい道を求める市民の声が多くなっています。



#### 【千葉市バリアフリー基本構想】とは

千葉市における今後の交通/バリアフリーに関する目標や基本的方針、重点整備地区や移動経路などの具体的な施策を明らかにしたものです。

#### 事業推進の様子

#### ●踏切拡幅による歩道整備

【課題】JR外房線踏切と鎌倉駅の間に位置する大塚踏切は踏切幅員が5.8mと狭く、歩行者の安全確保が課題となっていました。

#### 【整備効果】

歩道整備によって歩行空間が明確化されたことにより、安全性が向上しました。

#### ●自転車レーン等の整備 安全かつ快適な自転車走行環境の創出

千葉市では、歩道上の歩行者の安全を確保するとともに、自転車は車道を走行するが原則であるため、自転車専用車道を整備することで、歩行者と自転車の走行位置がわかりやすくなること。また、自転車を歩道から車道へ誘導することで、歩行者の歩道の安全性を高めること、歩行者の歩道の安全性を高めること、歩行者の歩道の安全性を高めること。

### 橋梁の長寿化

#### 橋梁の課題と現状

市が管理する橋梁の約450橋のうち5%が、建設後50年を越えています。10年後には約16%、20年後には約71%の橋梁が高齢化して架け替えに要する費用が急激に増加していくことが予測されます。



#### 取り組み方針

○従来は、損傷等が発生した橋梁を順次修繕・架け替えを実施する「対症療法的修繕」でした。

○今後は「予防保全型の維持管理」により行います。

- 維持管理のフロー
  - 点検計画の作成
  - 点検の実施
  - 千葉市橋梁長寿命化修繕計画
  - 維持修繕・修繕

損傷等が深刻化する前に修繕を行う「予防保全型の維持管理」によって橋梁の長寿命化を図ることで、財政的負担を平準化しながら計画的に進めていきます。

損傷が軽微だから補修費用も少ない、寿命が延びた。架け替えを実施しました。

#### 橋梁の耐震化

大規模な震災が発生した際に、救助活動などに大きな役割を果たす緊急輸送道路や鉄道などを跨ぎ、落橋などにより第三者への被害が予想される橋梁について、耐震補強(構造の強化)を実施しています。

#### 平成26年度までに千葉市が管理する緊急輸送道路に架かる橋梁及び緊急輸送道路を跨ぐ橋梁の耐震補強が全て完了しました。

なお、緊急輸送道路に関する橋梁以外についても、耐震補強を進めています。

# 千葉市道路網図

この地図の作成に当たっては、国土院院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を使用した。(承認番号 平28第 第307-GISMAP36989号)

