

モニタリング指標

データシート

④道路

## ④道路

### 規模の目標

単位：h a

〈基準年次 H16〉	〈規模の目標 H29〉
33,800	36,800

### 現状と課題

道路(一般道路・農道・林道)の面積は漸増傾向で推移しており、平成27年現在で約3万5,000haとなっています。一般道路は、産業・経済・文化の発展に欠かすことのできない社会資本であり、県土の有効利用を促進するネットワークとして重要な役割を果たすことから、高速道路から身近な生活道路に至るまで体系的に整備する必要があります。

### 施策の方向性

広域間や地域間の交流・連携の強化等を図るため、幹線道路網を整備するとともに、日常生活に密接に関連した道路の整備を推進していきます。整備に当たっては、歩行者や自転車交通にも配慮しながら、安全性、快適性、防災・防犯機能の向上に努めるとともに、環境の保全、良好な景観の形成に十分配慮します。また、地域の実情に応じた、効率的・効果的な整備、既存道路の計画的な維持管理による有効活用、選択と集中による事業の重点化等を推進していきます。

なお、農道は、農作業・生産物流通の効率化、生活道路、地域外との交流等、多様な機能を有しており、林道は森林の適正な整備や木材などを搬出するために必要な道路であることから、今後も自然環境の保全に配慮しながら整備を推進していきます。

### 面積の根拠

#### ○算出方法

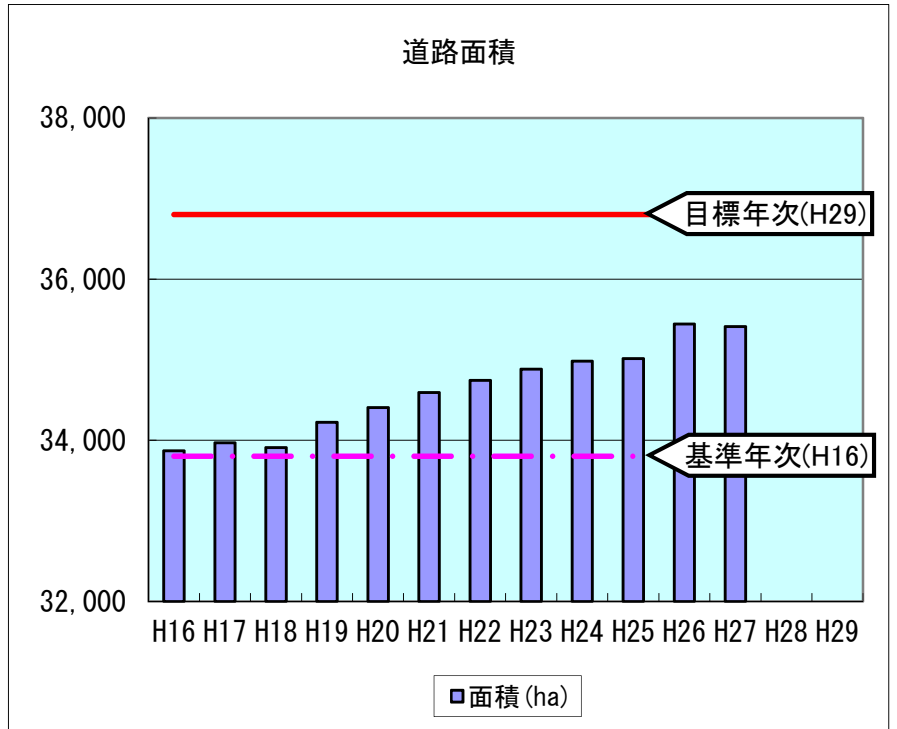
$$\text{道路} = \text{一般道路 (高速自動車国道・一般国道・県道・市町村道)} \\ + \text{農道} + \text{林道 (国有林道・民有林道)}$$

#### ○出典

- 一般道路 : 道路統計年報 (国土交通省道路局)
- 農道 : 耕地課調べ
- 林道
  - ・ 国有林道 : 関東森林管理局事業統計書
  - ・ 民有林道 : 千葉県森林・林業統計書

### 面積の推移

	面積 (ha)
H16	33,868
H17	33,969
H18	33,909
H19	34,223
H20	34,404
H21	34,592
H22	34,741
H23	34,880
H24	34,980
H25	35,014
H26	35,441
H27	35,412
H28	
H29	



データの集計方法

調査年までの累計

データ推移の目標方向



### 道路の状況

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 道路面積は増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 高規格幹線道路(圏央道等)、国県道(八日市場野栄線等)、農道(南総中央地区)、林道の整備を推進したことによる。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 道路面積は増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 高規格幹線道路、国県道(外環の国道部の一部等)、農道、林道の整備を推進したことによる。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 道路面積は増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 高規格幹線道路、国県道(外環の国道部の一部等)、農道、林道の整備を推進したことによる。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 道路面積は増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 高規格幹線道路、国県道(外環の国道部の一部等)、農道、林道の整備を推進したことによる。</p>

## モニタリング総括表（道路）

施策の方向性	取組	指標No.	モニタリング指標	指標の出典	統計頻度	データ目標※1	基準年 16年※3	単位	モニタリング結果(増減)※2※4				ゾーンでの 取扱い
									22年	24年	26年	28年	
幹線道路整備の推進	・県内外各都市間の時間距離の短縮	52	・県都1時間構想達成率	道路計画課調べ	毎年	↗	60	%	7%	7%	11%	12%	-
		53	・首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)	道路計画課調べ	毎年	↘	84	分	-8%	-8%	-15%	-15%	-
	・地域間の交流・連携強化による地域の活性化	54	・高規格幹線道路整備率	道路計画課調べ	毎年	↗	64	%	6%	6%	21%	25%	-
		55	・国道、県道の改良後供用延長	道路整備課調べ	毎年	↗	1.8	km	1844%	2656%	3883%	4550%	-
災害等に強い地域づくり	・災害に強い地域づくり	56	・橋梁の耐震補強率	道路環境課調べ	毎年	↗	66	%	19%	26%	31%	33%	-
計画的な維持管理	・計画的な維持管理	57	・道路橋の長寿命化を目的とした計画的な維持修繕の推進(累計)	道路環境課調べ	毎年	↗	66	橋	-	-	58%	127%	-
農道、林道整備の推進	・農業農村整備事業の推進	58	・広域営農団地農道整備供用延長	耕地課調べ	毎年	↗	15,747	m	73%	109%	148%	149%	-
	・林道事業等の推進	59	・林道延長	千葉県森林・林業統計書(森林課)	毎年	↗	607,542	m	1%	-8%	-7%	-7%	-

※1 『データ目標』は、各指標の数値が矢印の方向へ増加又は減少していれば、良好な状態に推移していると考えられるので、その目安として表示しています。

※2 『モニタリング結果』は、基準年とモニタリングを実施した各指標の数値データの増減比をパーセントで表示しています。

※3 指標No.57は26年の見直しに伴い追加した指標で基準年については24年としています。

※4 基準年とモニタリングを実施した年に入手できる最新の各種の数字データを%で示しています。(各指標により比較年次に異なりがあります。)

8指標

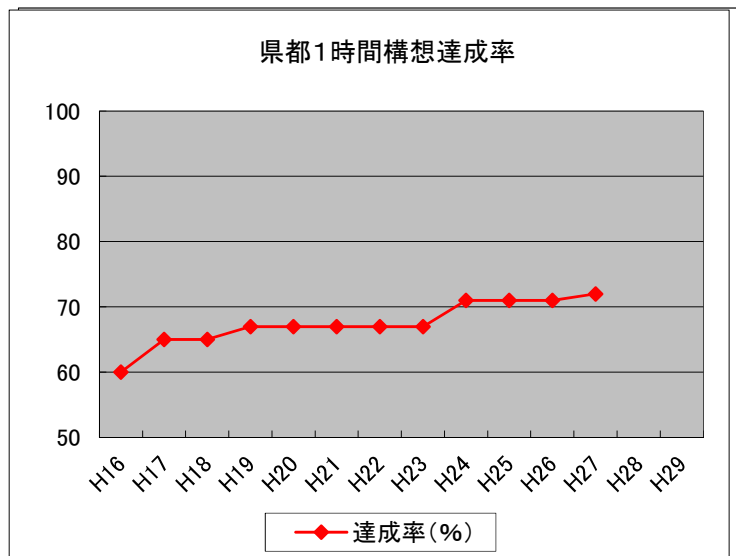
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	幹線道路整備の推進		
取組	県内外各都市間の時間距離の短縮		
モニタリング指標	県都1時間構想達成率		
出典	道路計画課調べ	統計頻度	毎年

指標の概要

- ・県庁から各旧市町村庁舎の所要時間である。
- ・所要時間が概ね1時間以内ならその市町村域を達成圏域とする。
- ・旅行速度は「道路時刻表」、「道路交通センサス」及び実査を基に設定した。

1 指標の推移

	達成率(%)
H16	60
H17	65
H18	65
H19	67
H20	67
H21	67
H22	67
H23	67
H24	71
H25	71
H26	71
H27	72
H28	
H29	



データの集計方法	調査年の実績	データ推移の目標方向	
----------	--------	------------	--

2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 県都一時間構想達成率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 平成19年度の館山道(君津IC～富津中央IC)の供用開始などにより、県都一時間構想達成率は増加傾向にある。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 県都一時間構想達成率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 平成19年度の館山道(君津IC～富津中央IC)の供用開始などにより、県都一時間構想達成率は増加傾向にある。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 県都一時間構想達成率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の東金・木更津間の供用開始などにより、県都一時間構想達成率は増加傾向にある。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 県都一時間構想達成率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の県境～大栄JCT間の供用開始などにより、県都一時間構想達成率は増加傾向にある。</p>

# モニタリング指標 データシート

指標No. 53

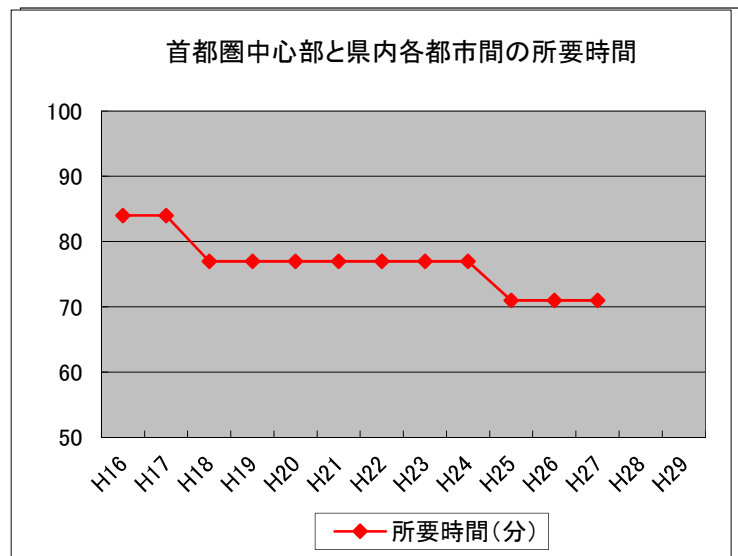
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	幹線道路整備の推進		
取組	県内外各都市間の時間距離の短縮		
モニタリング指標	首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)		
出典	道路計画課調べ	統計頻度	毎年

## 指標の概要

・首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)である。

## 1 指標の推移

	所要時間(分)
H16	84
H17	84
H18	77
H19	77
H20	77
H21	77
H22	77
H23	77
H24	77
H25	71
H26	71
H27	71
H28	
H29	



データの集計方法	調査年の実績	データ推移の目標方向	→
----------	--------	------------	---

## 2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)は、平成16年度と比較して減少傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の開通などにより、所要時間は減少傾向にある。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)は、平成16年度と比較して減少傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の開通などにより、所要時間は減少傾向にある。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)は、平成16年度と比較して減少傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の開通などにより、所要時間は減少傾向にある。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 首都圏中心部と県内各都市間の所要時間(川崎市から一宮町まで)は、平成16年度と比較して減少傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 首都圏中央連絡自動車道の開通などにより、所要時間は減少傾向にある。</p>

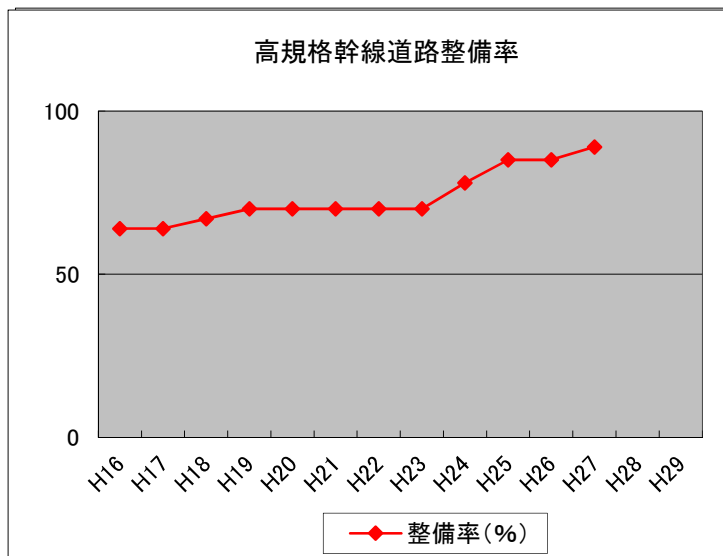
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	幹線道路整備の推進		
取組	地域間の交流・連携強化による地域の活性化		
モニタリング指標	高規格幹線道路整備率		
出典	道路計画課調べ	統計頻度	毎年

指標の概要

・県内の高規格幹線道路の計画延長に対する供用延長の割合である。

1 指標の推移

	整備率(%)
H16	64
H17	64
H18	67
H19	70
H20	70
H21	70
H22	70
H23	70
H24	78
H25	85
H26	85
H27	89
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	
----------	----------	------------	--

2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 高規格幹線道路整備率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 館山自動車道の供用開始などにより、高規格幹線道路整備率は増加傾向にある。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 高規格幹線道路整備率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 館山自動車道及び首都圏中央連絡自動車道の供用開始などにより、高規格幹線道路整備率は増加傾向にある。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 高規格幹線道路整備率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 館山自動車道及び首都圏中央連絡自動車道の供用開始などにより、高規格幹線道路整備率は増加傾向にある。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 高規格幹線道路整備率は、平成16年度と比較して増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 館山自動車道及び首都圏中央連絡自動車道の供用開始などにより、高規格幹線道路整備率は増加傾向にある。</p>

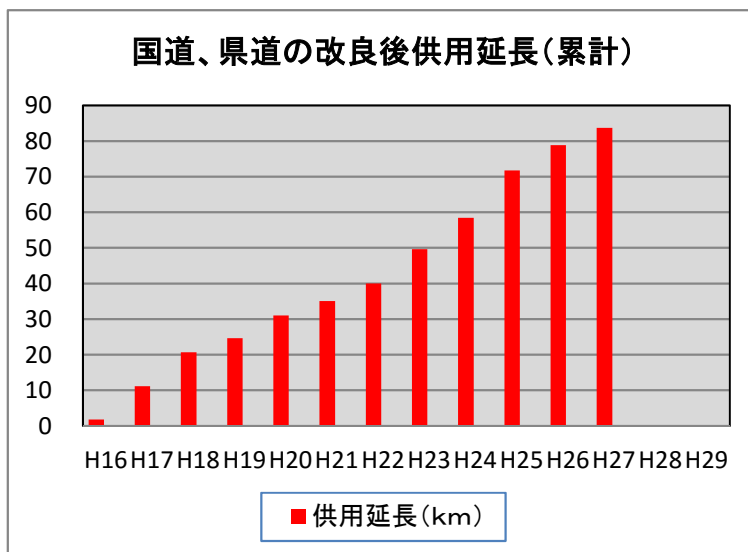
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	幹線道路整備の推進		
取組	国道、県道等の体系的整備		
モニタリング指標	国道、県道の改良後供用延長		
出典	道路整備課調べ	統計頻度	毎年

指標の概要

- ・この指標は、国道及び県道を道路拡幅などにより改良し、供用開始した道路延長である。
- ・平成16年度を基準に以降の供用開始した道路延長を累計して計上する。
- ・この指標により、道路整備事業の進捗を把握することで、効果的な整備推進を図り、交通混雑の解消など、安全で快適な道路をつくることを目指す。

1 指標の推移

	供用延長(km)
H16	1.8
H17	11.1
H18	20.6
H19	24.6
H20	31.0
H21	35.0
H22	40.0
H23	49.6
H24	58.4
H25	71.7
H26	78.8
H27	83.7
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	
----------	----------	------------	--

2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 国道・県道の整備推進し、改良した道路の供用開始延長は着実に伸びている。</p> <p>【指標の主な変動要因】 主要地方道 八日市場野栄線等の道路整備推進により改良後供用延長が増加している。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 国道・県道の整備推進し、改良した道路の供用開始延長は着実に伸びている。</p> <p>【指標の主な変動要因】 道路整備推進により改良後供用延長が増加している。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 国道・県道の整備推進し、改良した道路の供用開始延長は着実に伸びている。</p> <p>【指標の主な変動要因】 道路整備推進により改良後供用延長が増加している。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 国道・県道の整備推進し、改良した道路の供用開始延長は着実に伸びている。</p> <p>【指標の主な変動要因】 道路整備推進により改良後供用延長が増加している。</p>



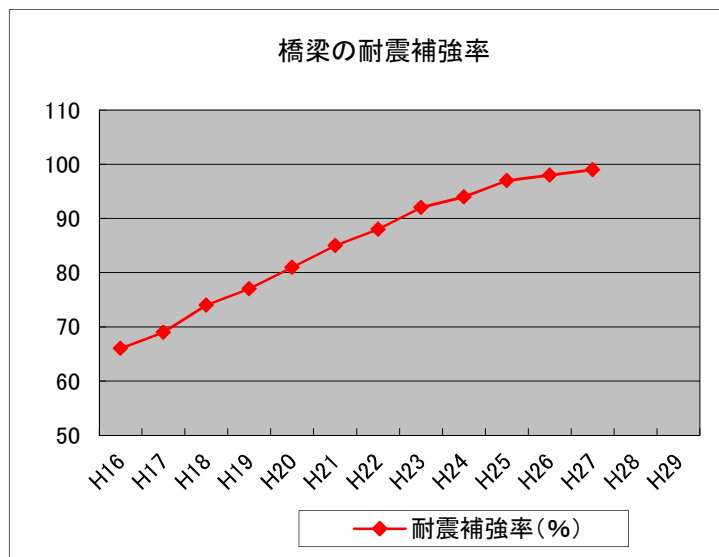
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	災害等に強い地域づくり		
取組	災害に強い地域づくり		
モニタリング指標	橋梁の耐震補強率		
出典	道路環境課調べ	統計頻度	毎年

指標の概要

・人々の安全で安心な生活が保障されるよう、災害に強い地域づくりに取り組む必要があり、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。  
 ・本指標は緊急輸送道路の橋梁等重要な橋梁における耐震補強率である。

1 指標の推移

	耐震補強率(%)
H16	66
H17	69
H18	74
H19	77
H20	81
H21	85
H22	88
H23	92
H24	94
H25	97
H26	98
H27	99
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	
----------	----------	------------	--

2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 耐震補強率は増加している。</p> <p>【指標の主な変動要因】 予算を確保し、適切に事業の執行に努め、耐震補強の整備を推進したため。(利根川大橋 外)</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 耐震補強率は増加している。</p> <p>【指標の主な変動要因】 予算を確保し、適切に事業の執行に努め、耐震補強の整備を推進したため。(春日台橋 外)</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 耐震補強率は増加している。</p> <p>【指標の主な変動要因】 予算を確保し、適切に事業の執行に努め、耐震補強の整備を推進したため。(緑海橋 外)</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 耐震補強率は増加している。</p> <p>【指標の主な変動要因】 予算を確保し、適切に事業の執行に努め、耐震補強の整備を推進したため。(主水大橋 外)</p>

# モニタリング指標 データシート

指標No. 57

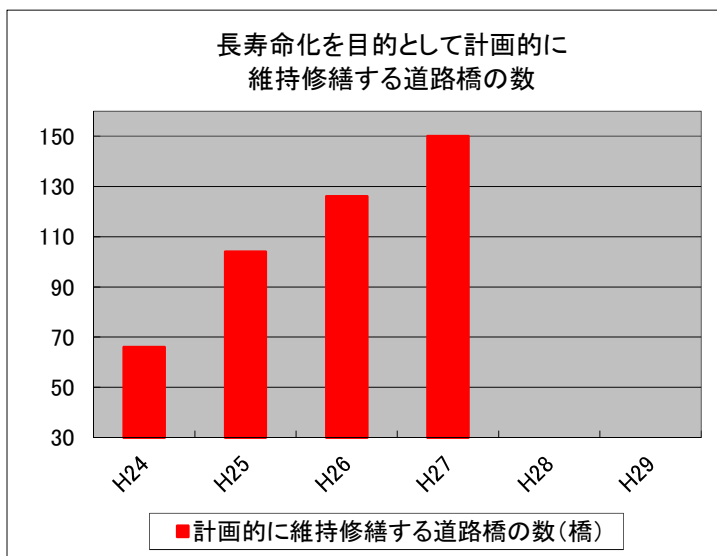
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	計画的な維持管理		
取組	計画的な維持管理		
モニタリング指標	道路橋の長寿命化を目的とした計画的な維持修繕の推進(累計)		
出典	道路環境課調べ	統計頻度	毎年

## 指標の概要

・長寿命化を目的として計画的に維持修繕する道路橋の数である。

## 1 指標の推移

	計画的に維持修繕する道路橋の数(橋)
H24	66
H25	104
H26	126
H27	150
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	↗
----------	----------	------------	---

## 2 モニタリング結果

平成22年	—
平成24年	—
平成26年	<b>【指標推移の傾向】</b> 計画的に維持修繕する道路橋の数は増加している。 <b>【指標の主な変動要因】</b> 計画に基づき適切な事業の執行に努めたことが主な要因となっている。
平成28年	<b>【指標推移の傾向】</b> 計画的に維持修繕する道路橋の数は増加している。 <b>【指標の主な変動要因】</b> 計画に基づき適切な事業の執行に努めたことが主な要因となっている。

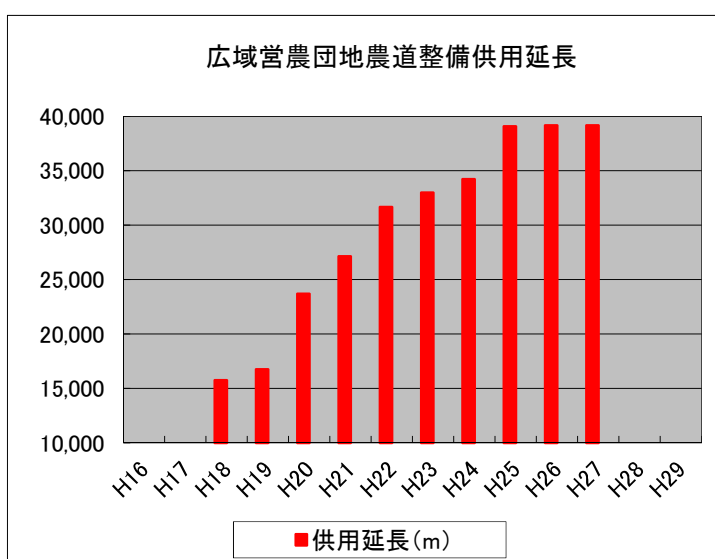
分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	農道、林道整備の推進		
取組	農業農村整備事業の推進		
モニタリング指標	広域営農団地農道整備供用延長		
出典	耕地課調べ	統計頻度	毎年

指標の概要

- ・「広域営農団地農道整備事業」において整備された農道の供用を開始した総延長である。
- ・広域営農団地とは、相当広範囲な農業地域を対象に、その地域の基幹となる作物の生産から、加工、流通までの各段階を有機的、一般的に整備し、生産、集出荷販売体制の組織化と管理体制の整備を促進するために計画された農業団地である。
- ・広域営農団地農道整備事業は、広域営農団地内の農道網の基幹となるべき農道の整備を行うものであり、この指標により整備状況を把握する。

1 指標の推移

	供用延長(m)
H16	
H17	
H18	15,747
H19	16,757
H20	23,700
H21	27,135
H22	31,659
H23	32,976
H24	34,211
H25	39,076
H26	39,167
H27	39,167
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	
----------	----------	------------	--

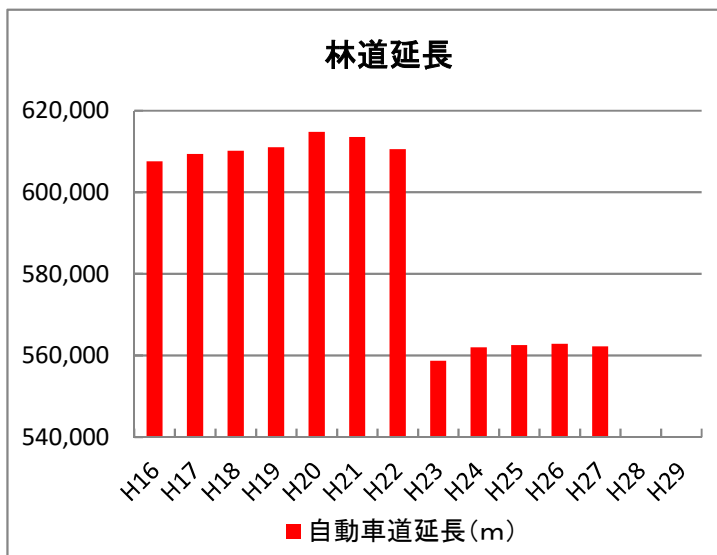
2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 広域営農団地農道整備供用延長は、増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 南総中央地区の事業完了に伴い、供用延長が伸びている。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 広域営農団地農道整備供用延長は、増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 東総台地地区、九十九里地区の一部が供用開始されている。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 広域営農団地農道整備供用延長は、増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 東総台地地区、九十九里地区の一部が供用開始されている。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 広域営農団地農道整備供用延長の増加は一時的に停滞している。</p> <p>【指標の主な変動要因】 九十九里地区は完了。東総台地地区は新たな計画への移行手続中であり、安房地区は重要構造物との調整中のため、供用に向けた整備・調整は進められているものの、供用開始が可能な延長として計上されないことが要因。</p>

分類(利用目的)	道路		
施策の方向性	農道、林道整備の推進		
取組	林道事業等の推進		
モニタリング指標	林道延長		
出典	千葉県森林・林業統計書(森林課)	統計頻度	毎年
指標の概要 ・林道(全幅員3m以上の自動車道)の総延長である。			

1 指標の推移

	自動車道延長(m)
H16	607,542
H17	609,362
H18	610,173
H19	611,004
H20	614,773
H21	613,540
H22	610,573
H23	558,686
H24	561,966
H25	562,519
H26	562,855
H27	562,253
H28	
H29	



データの集計方法	調査年までの累計	データ推移の目標方向	
----------	----------	------------	--

2 モニタリング結果

平成22年	<p>【指標推移の傾向】 林道延長は緩やかな増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 平成20年度は国有林道1路線を市町村林道に編入したため大きく増加している。 平成21年度は、林道台帳の見直しにより測量等を実施した結果、林道開設、用途変更等に起因しない延長の増減が生じ、20年度より減少している。 毎年度、林道開設が実施されていることから、緩やかな増加傾向にある。</p>
平成24年	<p>【指標推移の傾向】 林道延長は減少傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 平成22年度は、林道開設延長を超える市町村道等への用途変更があり減少している。 平成23年度は、千葉東部地区の4市町の全路線及び2市町のほとんどの路線が市町道に用途変更されたため、大幅な減少となる。 毎年度、林道開設を実施しているが、既存の生活道路を兼ねる林道の市町村道への用途変更により減少傾向にある。</p>
平成26年	<p>【指標推移の傾向】 林道延長は緩やかな増加傾向にある。</p> <p>【指標の主な変動要因】 毎年度、林道開設を実施していることから、緩やかな増加傾向にある。</p>
平成28年	<p>【指標推移の傾向】 林道延長は、特に増減していない。</p> <p>【指標の主な変動要因】 毎年度、新規の林道開設路線がないことから、横ばい傾向にある。</p>