

## 1. 地域の現状と将来像

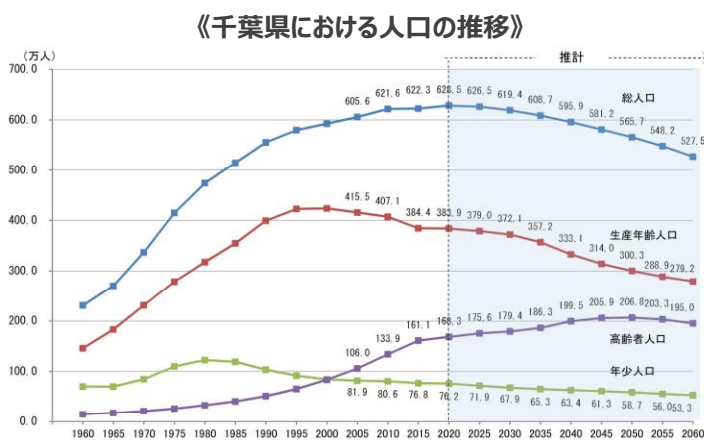
### 人口減少と少子高齢化

我が国の総人口は平成 20 年（2008 年）の 1 億 2,808 万 4 千人をピークに減少局面に入り、令和元年（2019 年）10 月 1 日時点で 1 億 2,616 万 7 千人まで減少しています。

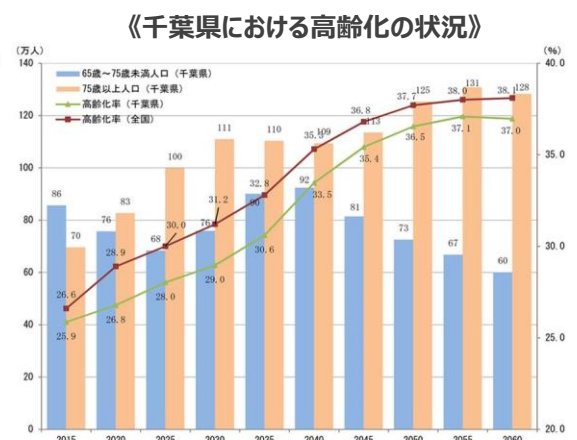
一方、本県の人口は、大正 9 年（1920 年）の国勢調査開始以来、増加を続けてきました。1 年ごとの動向に注目すると、東日本大震災などの影響により平成 22 年（2010 年）から平成 25 年（2013 年）までの間に、約 2 万 3 千人が減少しましたが、平成 26 年（2014 年）には再び増加に転じ、令和 2 年（2020 年）10 月 1 日現在の人口は 628 万 1 千人となっています。

しかしながら、第 2 期千葉県地方創生総合戦略（令和 2 年 11 月策定）での試算では、本県の将来人口は、令和 42 年（2060 年）には、527 万 5 千人と、令和 2 年（2020 年）からの 40 年間で 101 万人、16.1%減少する結果となり、これまで増加傾向であった本県の総人口も、全国的な少子化を背景として、今後、減少していくことが見込まれています。また、本県の高齢者人口の割合（65 歳以上の人口の割合）は、令和 2 年（2020 年）には 26.8%となっていますが、今後、急速に高齢化が進行し、令和 42 年（2060 年）には、37.0%となる見込みです。

こうした人口減少と少子高齢化に伴い、本県経済活動の停滞が懸念されることから、県内外及び県内各地を道路ネットワークで結び、人・モノの交流を活発化させる必要があります。



資料：1960～2015年は総務省「国勢調査」。2020年は「千葉県毎月常住人口調査」（6月1日現在）の人口を「千葉県年齢別・町丁字別人口」（平成31年4月1日現在）の年齢別人口比率を用いて按分し算出。2025～2060年は、社人研の推計方法に準拠し、2020年までの人口の動向を踏まえ、内閣府提供資料を用いて試算。  
（端数処理の関係で、3区分の和が、総人口に一致しないことがある。）



資料：2015年は総務省「国勢調査」。2020～2060年の高齢化率（全国）は社人研「日本の将来推計人口（2017年4月公表）」、2020年の高齢化率（千葉県）は「千葉県年齢別・町丁字別人口」（平成31年4月1日現在）、2020年の人口は「千葉県毎月常住人口調査」（6月1日現在）の人口を「千葉県年齢別・町丁字別人口」（平成31年4月1日現在）の年齢別人口比率を用いて按分し算出。2025～2060年の人口及び高齢化率（千葉県）は社人研の推計方法に準拠し、2020年までの人口の動向を踏まえ、内閣府提供資料を用いて試算。

資料：第 2 期千葉県地方創生総合戦略

## ■ バランスのとれた産業構造

本県は、素材・エネルギー産業の国内最大級の集積地である京葉臨海コンビナートを有しており、製造品出荷額等は、全国第 8 位であるとともに、年間商品販売額は全国第 9 位、農業産出額は全国第 4 位、漁港水揚金額は全国第 8 位であり、様々な産業において、全国上位に位置するなど、各分野のバランスがとれており、県内総生産は全国第 7 位（平成 29 年度）となっています。

京葉臨海コンビナートにおいては、石油精製、石油化学、鉄鋼など我が国の経済を支える素材・エネルギー産業が集積し、本県の製造品出荷額等の約 6 割を占めています。京葉臨海コンビナートの競争力強化を図ることは、本県経済の活性化を図る上で、重要となっています。



また、本県は温暖な気候と首都圏に位置するという立地条件等から、全国屈指の農林水産県として、県内だけでなく全国の消費者に新鮮な農林水産物を供給しています。特に、東総・外房地域等の新鮮な農林水産物を大消費地である首都圏等へ安定的に供給するため、速達性や定時性の向上が望まれています。

《農業産出額（令和元年）》 単位：億円

順位	都道府県	農業産出額
1	北海道	12,558
2	鹿児島県	4,890
3	茨城県	4,302
4	千葉県	<b>3,859</b>
5	宮崎県	3,396

資料：農林水産省 HP より

千葉県が全国 1 位の農産物（令和元年 農業産出額）

⇒ねぎ、だいこん、さやいんげん、かぶ、マッシュルーム、しゅんぎく、なばな、みつば、かいわれだいこん、落花生、日本なし、ストック



首都圏全体の産業振興や、県内の企業立地の優位性を高め、地域の産業競争力の強化を図るためには、圏央道などの広域的な道路ネットワークの整備が必要です。また、京葉臨海コンビナートを含む湾岸地域では、広範囲で速度低下や渋滞損失が発生しており、渋滞緩和により生産性向上を図り、湾岸地域の魅力を十分に発揮させる道路ネットワークが必要です。

## 多彩な側面を持つ土地利用

本県は東京の隣にありながら、多種多様な動植物を育む豊かな緑と海に囲まれており、自然的、歴史的、文化的な美しい景観も多く残されている一方で、成田国際空港（以下、「成田空港」という）や東京湾アクアライン、圏央道をはじめとする広域交通網等の社会基盤の整備が進み、幕張新都心、かずさアカデミアパーク等の拠点の形成が進展しています。

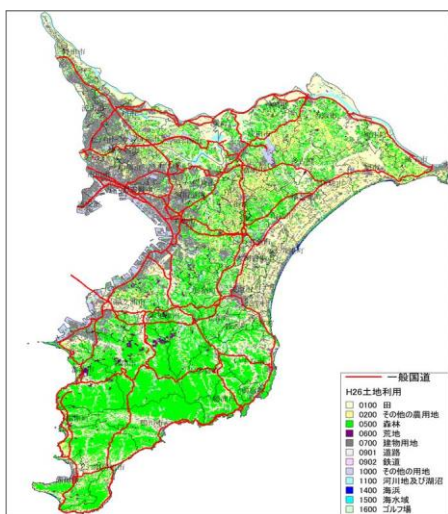
地域別に見ると、県の北西部においては、人口集積と併せ都市的土地利用が進み、湾岸部では臨海工業地帯が形成される一方で、県の北部・東部から中部にかけて首都圏の主要な食料供給を担う地域として広く農地の展開が見られ、中部から南部にかけては、生物多様性の保全や木材の生産等、多面的な機能を有する森林がまとまって分布しています。

利用目的別に見ると、平成 30 年時点において、森林の面積が約 15 万 6 千 ha で県土全体の約 30%を占め、農用地の面積が約 12 万 5 千 ha で約 24%、宅地の面積が約 8 万 5 千 ha で約 16%を占めています。

また、物流施設等の県内の立地件数は、平成 25 年の圏央道・東金～木更津間の開通前と比べ、約 1.5 倍に増加しており、物流施設の立地分布をみると、東京湾臨海部、外環道沿線及びその内側のほか、圏央道沿線等の地域に集積している状況です。

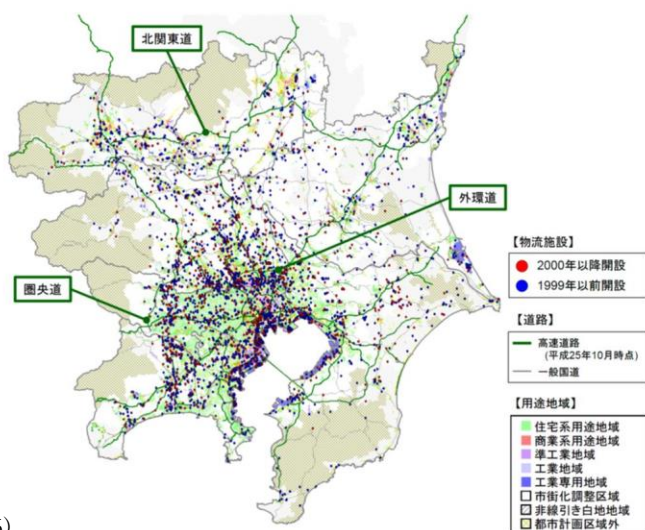
千葉県の特徴を活かし、県土の有効利用を促進するためには、広域的な幹線道路ネットワークによる人・モノの流れの強化が必要です。

《土地利用状況》



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ(H26)

《開設年代別に見た物流施設の立地分布》



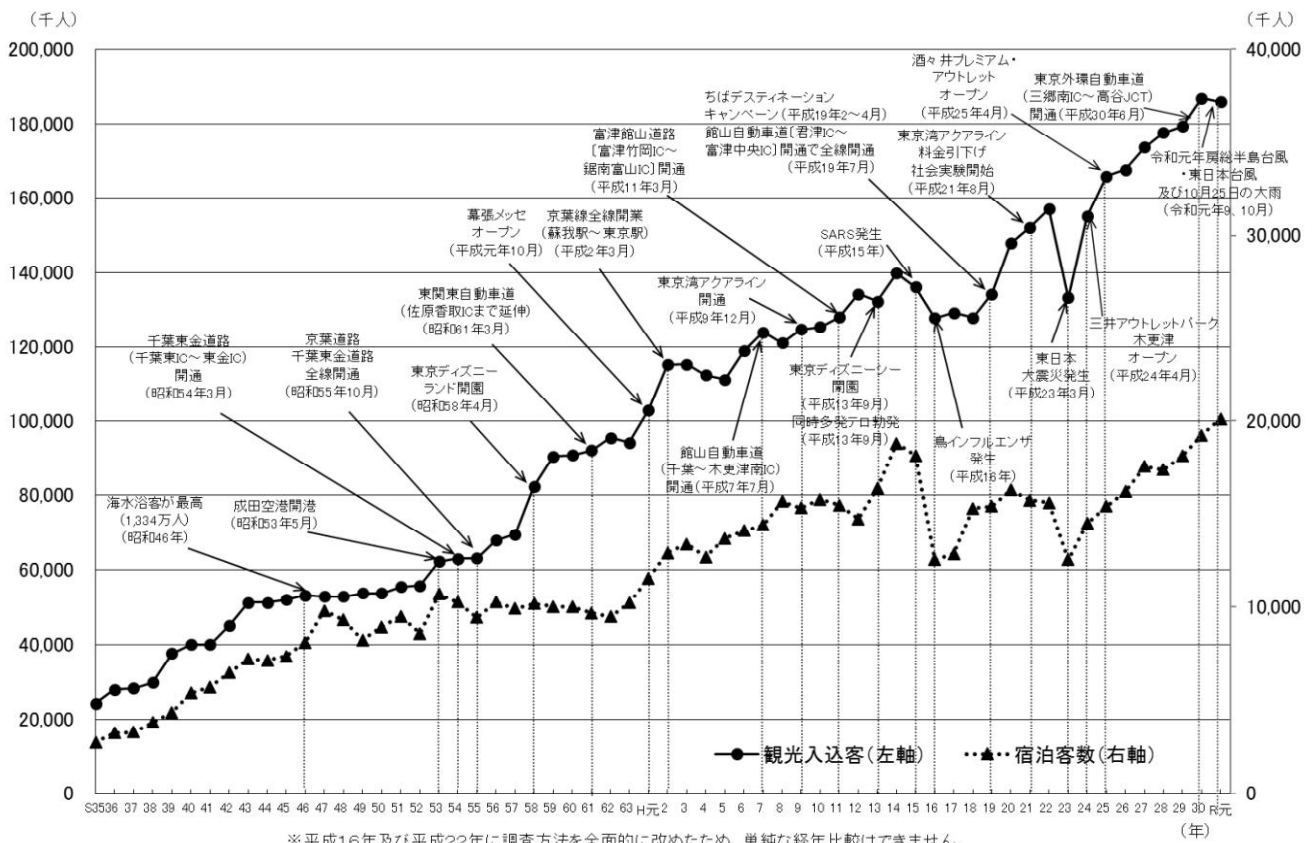
資料：第5回東京都市圏物流流動調査より

## 千葉の魅力を生かした観光の推進

本県は東京の隣にありながら、温暖な気候と「花」や「海」をはじめとする豊かな自然に恵まれ、さらには、新鮮な海の幸・山の幸の「食」や数多くの歴史的・文化的資源を有するなど、多様な魅力に溢れています。これらの豊富で多様な観光資源を生かすためには、より一層の交流人口の拡大が必要です。

近年、本県の広域的な幹線道路ネットワークの整備は進展し、特に、平成30年の外環道の開通により、首都圏や北関東方面から本県へのアクセスが大きく改善したところです。今後も広域道路ネットワーク及び県内各地域を結ぶアクセス道路の整備を推進し、併せて成田空港へのアクセスの強化を図ることにより、本県へのアクセスや県内観光地間の交通利便性の向上を図ることが重要です。また、道路ネットワークの整備進展による優位性を生かし、訪日外国人旅行者や羽田空港利用者等に本県へ観光に訪れていただくためには、高速バス路線の充実等が必要です。

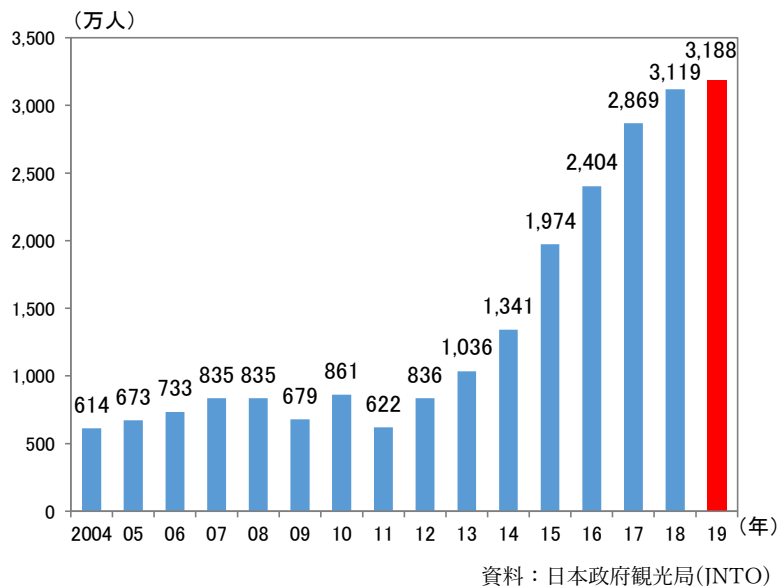
《観光入込客数（延べ人数）の推移及び千葉県観光の沿革》



資料：2019年（R元）千葉県観光入込調査報告書

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック 8 競技の開催は、千葉の魅力や国際的な認知度向上を図る機会であることから、本県の豊かな観光資源を生かした広域的な周遊観光や宿泊型観光を推進し、地域経済の活性化を図る必要があります。

### 《訪日外国人旅行者数の推移》



### 《東京オリンピック・パラリンピック 県内開催競技》

**2020年、千葉県に  
オリンピック・  
パラリンピックが  
やってくる!**

Olympic and Paralympic Games  
Tokyo 2020  
in Chiba Prefecture

**千葉県開催競技紹介リーフレット**  
Introductory Brochure for Sports to be held in Chiba Prefecture

千葉県  
Chiba Prefecture

**幕張メッセ**

**オリンピック競技** **パラリンピック競技**

幕張メッセ  
Mitsubishi Messe

成田空港  
Narita Airport

東京湾  
アクアライン  
Aqua-Line

一宮町  
Ichinomiya

約ヶ崎海岸サーフィンビーチ  
Yokosuka Beach

**オリンピック競技**

サッカー  
Soccer

ゴールボール  
Goalball

シッティングバレーボール  
Sitting Volleyball

パラテコンドー  
Para-Taekwondo

車いすフェンシング  
Wheelchair Fencing

**連絡先 CONTACT**

千葉県生涯生活部オリンピック・パラリンピック推進局事前キャンプ・大会競技支援課  
電話 043-223-2442・2428  
メール chibaop01@mz.pref.chiba.lg.jp

ホームページ  検索

フェイスブック  検索

資料：千葉県開催協議紹介リーフレット

## ■ 巨大災害の切迫

平成 23 年 3 月に発生した東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）は、マグニチュード 9.0 という国内観測史上最大規模の地震であり、本県においても、成田市及び印西市で震度 6 弱を観測するなど、県内全域を襲った強い揺れに加え、旭市など太平洋沿岸地域を中心に到来した大津波、東京湾沿岸の埋立地や利根川沿いなどの低地で発生した液状化現象により、甚大な被害が発生しました。

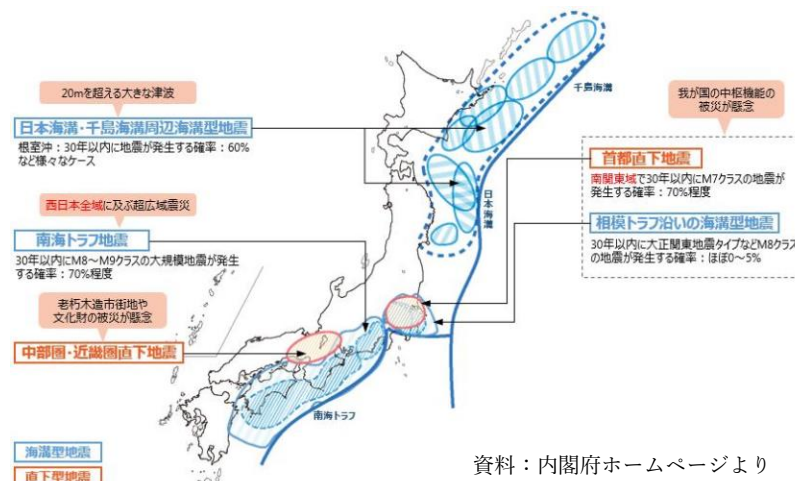
一方、本県は、首都直下地震をはじめ、大規模地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれていることから、災害に強い社会資本の整備や耐震化を図るとともに、大規模災害発生時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるための道路ネットワークの整備、道路施設の防災機能の強化が必要です。

また、地球温暖化などの影響による台風の強大化とともに、局地的な集中豪雨の発生頻度の増大が懸念されています。

令和元年房総半島台風（台風 15 号）、令和元年東日本台風（台風 19 号）、令和元年 10 月 25 日の大雨では、過去に千葉県が経験した災害に比べて、非常に大きな被害をもたらされると同時に、長期にわたる大規模停電が発生するなど、これまで経験した災害とは異なる事象が発生しており、多岐にわたる災害に対する防災・減災対策を図り、県内全域の防災力向上が急務となっています。



### 《想定される大規模地震》



資料：内閣府ホームページより

## ■ 千葉県の将来像

首都圏の一翼として、世界や東西日本の結節点として、  
そして千葉経済圏の確立・強化に向けて、国内外・県内外  
への人・モノの流れの活性化と安定的な流れを確保する  
ことで、千葉の未来を切り開く



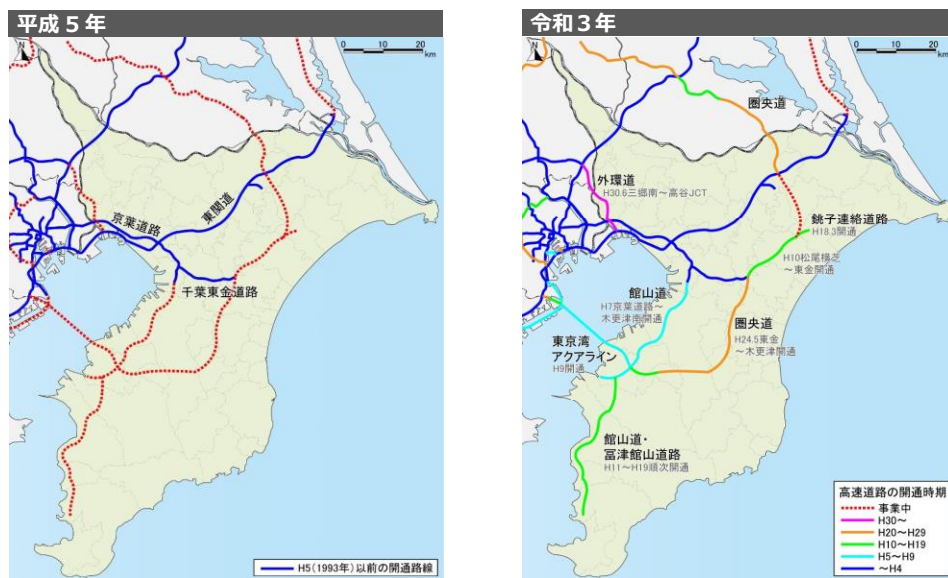
## 2 広域的な交通の課題と取組

### 県内の交通インフラの状況

#### ① 道路

圏央道や北千葉道路等の本県の広域的な幹線道路ネットワークの整備は着実に進展しており、平成30年6月には、外環道の千葉県区間の開通により、4つの放射道路（東関道、常磐道、東北道、関越道）が接続され、都心を通ることなく、湾岸地域と北関東各地とのアクセスが可能になり、所要時間が大幅に短縮するとともに、沿線地域の幹線道路の交通環境が大きく向上しました。

《千葉県的高速道路の整備状況》



外環道開通式典の様子（提供：東日本高速道路㈱）



館山自動車道（君津～富津中央間）



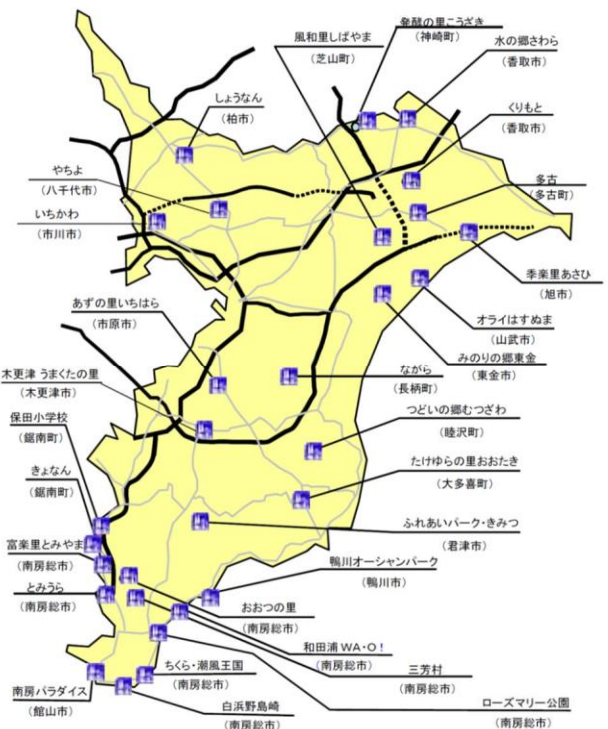
また、広域的な道路ネットワークの整備効果を県内各地に波及させるため、銚子連絡道路や長生グリーンライン、国道 297 号、国道 356 号、国道 410 号等の整備を進めています。



県内の道の駅は、平成 5 年に供用開始した南房総市の道の駅「とみうら」をはじめ、県内では 29 箇所道の駅が登録されており、年間約 1,225 万人（令和元年度）の方々に利用されています。

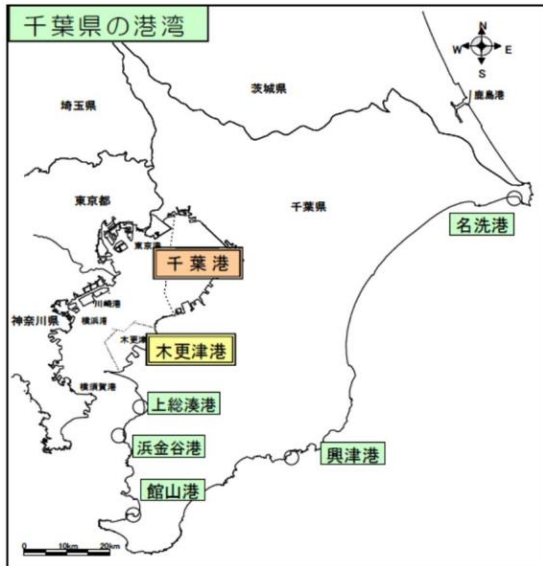
また、子育て応援施設等の設置が進められ、休憩施設としての機能の充実が進められています。

《千葉県内の道の駅 位置図（2020 年 4 月現在）》



## ②港湾

本県には、国際拠点港湾である千葉港をはじめ、重要港湾の木更津港、地方港湾の上総湊港、浜金谷港、館山港、興津港及び名洗港の7港湾があり、産業振興や地域経済の活性化に重要な役割を担っています。



港湾名	特性・役割等
千葉港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重化学工業及びエネルギー基地等、産業機能集積港湾</li> <li>・貨物取扱量全国有数の国際貿易港</li> <li>・外貿コンテナターミナル拡充による国際物流機能の強化</li> </ul>
木更津港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄鋼・エネルギー基地等京葉工業地帯の一翼を担う産業機能集積港湾</li> <li>・県南部地域における流通港湾としての物流機能強化</li> </ul>
上総湊港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船の船だまり</li> </ul>
浜金谷港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京湾フェリー基地による南房総地域への観光客誘致</li> <li>・石材供給など、地場産業の活性化</li> </ul>
館山港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南房総地域の観光レクリエーション拠点</li> </ul>
興津港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海の生物や植物の保全など自然環境の配慮した自然と共生</li> </ul>
名洗港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屏風ヶ浦の立地を活かしたマリナー等海洋性レクリエーション拠点</li> </ul>

千葉港は、海岸線延長が約133kmに及び、後背地には、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市及び袖ヶ浦市の6市が所在し、港湾区域は約24,800haと日本一広い水域面積を有しています。また、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾に位置づけられ、令和2年の貨物の総取扱量が、約1億3400万tと全国第2位となるなど、鉄鋼、エネルギー、機械、食品、完成自動車等、様々な製品の一大物流拠点となっています。

船舶の大型化や貨物取扱ヤードの不足等の課題の解決を図るため、平成30年11月に千葉港港湾計画の改訂を行い、千葉中央地区の埠頭再編を進めており、港湾機能の強化による交通需要の増大が見込まれます。



木更津港は、京葉臨海コンビナートの一翼を担う工業港として重点的に整備が進められ、鉄鋼業に関連した外貿貨物や、砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱い、千葉県南部地域における経済社会の基盤として重要な役割を果たしています。平成 23 年に、鉄鋼業の国際競争力強化を図るため、国際バルク戦略港湾に選定され、拠点港としての整備が期待されています。また、平成 28 年より、近年のクルーズ船寄港の需要増加を背景に、国の直轄事業においてクルーズ船受入れ施設が整備され、平成 29 年以降、「ぱしふいっくびいなす」が寄港し、地域一丸となったクルーズ船誘致活動を行っています。

館山港は、平成 12 年に観光・レクリエーション分野での地域振興が期待されるとして特定地域振興重要港湾に指定され、平成 22 年の多目的棧橋の供用開始以降、クルーズ船の「にっぽん丸」、「ぱしふいっくびいなす」が寄港しています。

名洗港は、令和 2 年 7 月に銚子市沖の海域が海洋再生エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づく促進区域に指定されたことに伴い、洋上風力発電事業の拠点港として活用されることが期待されます。

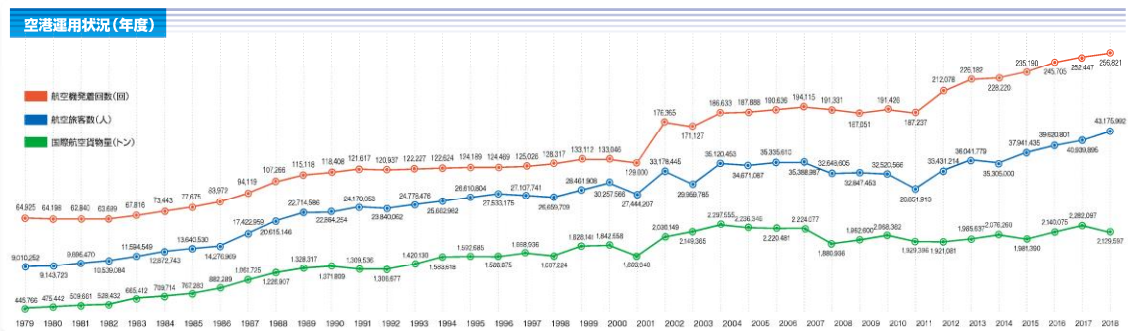


### ③ 空港

成田空港は、豊富なネットワークを有する東アジア有数の国際線基幹空港として、本県はもとより、首都圏及び我が国における経済発展の核となっており、国内最大の航空物流拠点としての役割を担っています。

成田空港の航空機発着回数は、令和元年度、25.8万回と8年連続で最高値を更新し、旅客数は、4,148万人となっています。なかでも、近年大幅な伸びを見せている訪日外国人旅行者数は、令和元年に過去最大の3,188万人に達しました。一方、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客便発着回数及び旅客数が減少したものの、国際線貨物便の発着回数については、貨物臨時便が多数運行されたことから平成18年度以来の最高値を更新しました。

《成田空港運用状況》



資料：「成田空港～その役割と現状 2019年」（成田国際空港（株）より）



成田国際空港

※成田国際空港株式会社 提供

成田空港においては、今後、中長期的に拡大が予想される訪日外国人旅行者への対応や国際競争力強化といった観点から、第3滑走路の新設などの更なる機能強化が、周辺の地域振興策とともに取り組まれています。

この滑走路の整備などにより、年間発着容量が50万回に拡大されることとなります。

### 《滑走路及び空港敷地範囲の具体的な検討》



資料：成田国際空港（株）HP より

### 《更なる機能強化による効果》



資料：成田国際空港（株）HP より

#### ④交通結節点

鉄道やバスなどの公共交通は、地域の通勤・通学の足だけでなく、まちづくりや産業・観光を支える重要な交流基盤です。しかし、人口減少等の社会経済情勢の変化を受け、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していることから、交通結節機能の強化による利便性・安全性の高い公共交通網が求められています。

鉄道については、千葉駅、船橋駅、柏駅等は交通結節点として、全国でも有数の乗車数となっています。また、県内には、鉄道貨物駅として、京葉臨海鉄道の千葉貨物駅、京葉久保田駅があります。

バスについては、館山道や圏央道等の広域的な幹線道路ネットワークの整備進展に伴い、高速バス路線が拡充しており、利便性の高さから、多くの方に利用されています。特にアクアラインを利用し、県内各地と東京・神奈川方面を連絡する高速バスは、通勤客の利用も多く、木更津市内等への定住の促進につながっています。

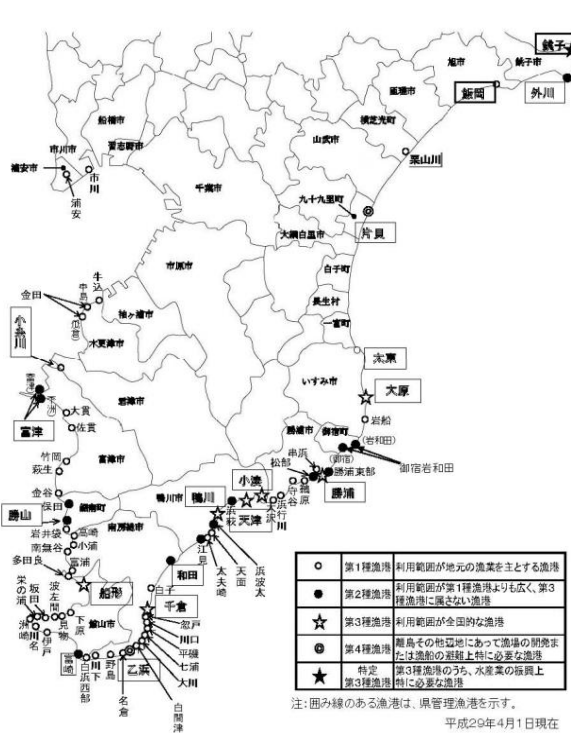
また、地元市が主体となって整備が進められた木更津金田バスターミナル（チバスタアクア金田）、市原鶴舞バスターミナル、富里バスターミナル等では、パーク&バスライドの取組が進められています。

## ⑤ 漁港

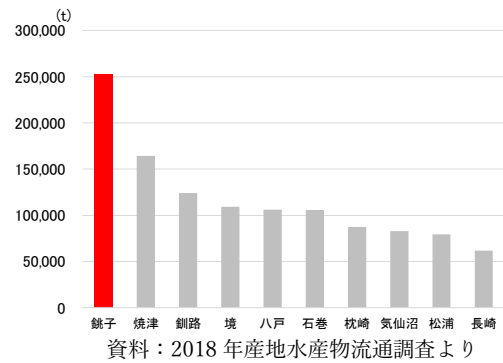
本県は約 534 kmにおよぶ変化に富んだ海岸線を有し、沖合域を交差する黒潮、親潮の影響も受けて、豊かな漁場と多様な水産資源に恵まれており、水揚量全国1位の銚子漁港をはじめとする県内の漁港で水揚げされた水産物は、近隣の卸売市場や水産加工場に出荷され、首都圏に供給されています。また、近年は水産物が海外へ多く輸出されており、今後の更なる輸出拡大に向けて取り組んでいます。

また、耐震強化岸壁が整備されている銚子漁港、大原漁港、勝浦漁港、鴨川漁港は、災害発生時における緊急物資の輸送施設に指定されています。

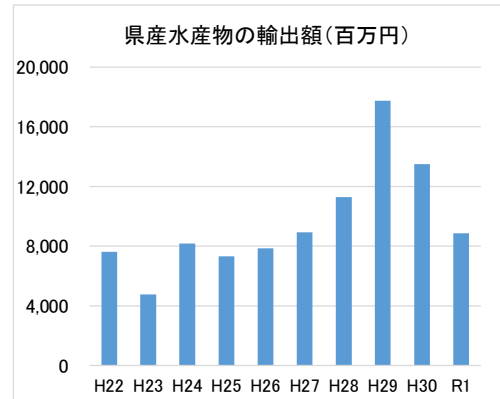
《千葉県内の漁港位置図》



《漁港別水揚量（全国）》



《県産水産物の輸出額》

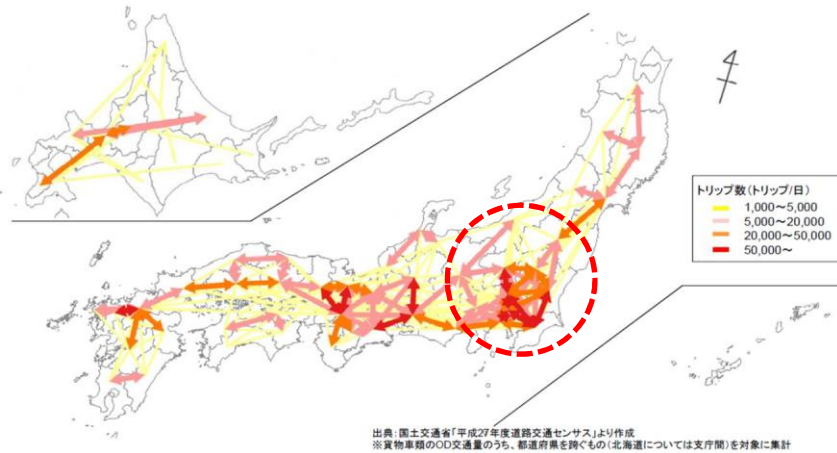




## ⑥ 道路交通

貨物自動車による都道府県間の交通流動は、大都市周辺部で多くみられ、本県からの貨物自動車による交通流動は、首都圏との結びつきが強く見られます。

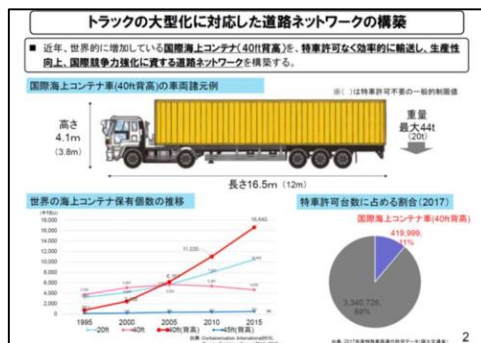
《貨物車都道府県間トリップ数》



資料：第1回新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会  
(2018年(平成30年)12月21日開催)

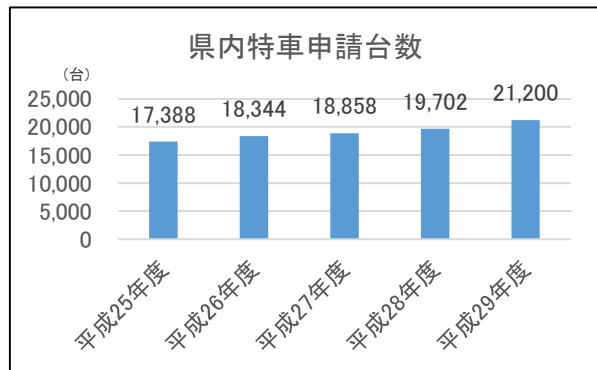
また、世界的に国際海上コンテナの保有個数が増加しており、特に40ft(背高)の保有個数は、5年間(平成22年から平成27年)で約1.5倍に増加しました。また、車両の大型化の進展等に伴い、本県における特車通行許可件数も、5年間(平成25年から平成29年)で、約1.2倍に増加しました。このような状況の中、国では、平成30年3月の道路法改正において、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置が導入されました。本県では、平成31年4月に圏央道や外環道、国道126号などが重要物流道路に指定され、併せて令和元年7月31日から、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可が不要となりました。

《道路ネットワークの構築》



資料：社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会  
第16回物流小委員会(2018年5月28日開催)

《県内特車申請台数》



## 平常時の広域道路交通の課題

### ① ミッシングリンクや暫定2車線区間の存在

人口減少が間近に迫り、少子高齢化が進む中、本県の強みである県内各地で収穫される農水産物や多様な観光資源、京葉臨海コンビナート等を生かし、将来にわたって様々な産業を振興し、県民の利便性向上を図るためには、全国や県内各地との交流や連携を強化し、県内外とのスムーズな人・モノの流れを生み出していくことが必要です。

これまで、本県の広域的な幹線道路ネットワークは、東関東道や館山道、常磐道、新空港道をはじめ、首都圏の環状道路である圏央道や外環道などの整備が進められてきました。

しかし、圏央道（大栄～横芝）、北千葉道路、銚子連絡道路、茂原・一宮・大原道路、館山・鴨川道路、鴨川・大原道路等では、ミッシングリンクが存在するとともに、圏央道及び富津館山道路等では、暫定2車線区間が存在します。

今後は、ミッシングリンクの解消を進めるとともに、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るため、暫定2車線区間の4車線化など、道路ネットワークの強化が必要です。

また、これらの広域的な幹線道路ネットワークの整備効果を県内各地に波及させるため、インターチェンジにアクセスする国道297号、国道356号、国道410号等の整備を進めることが必要です。

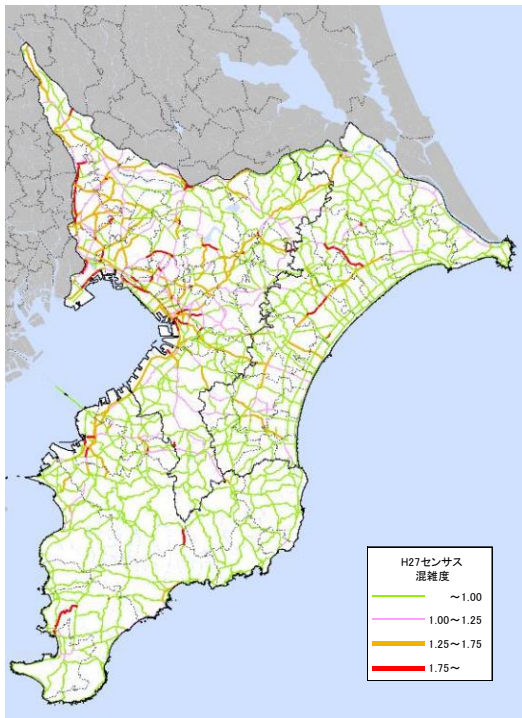


## ② 湾岸地域や県北西地域における慢性的な渋滞

本県の道路交通状況は、特に湾岸地域や県北西地域で、全般的に混雑度が高く、速度低下区間が多く存在しています。また、その他の地域においても、国道をはじめとした地域の主要な道路において交通渋滞が発生しており、交通の円滑化による速達性や定時性の確保は、喫緊の課題となっています。

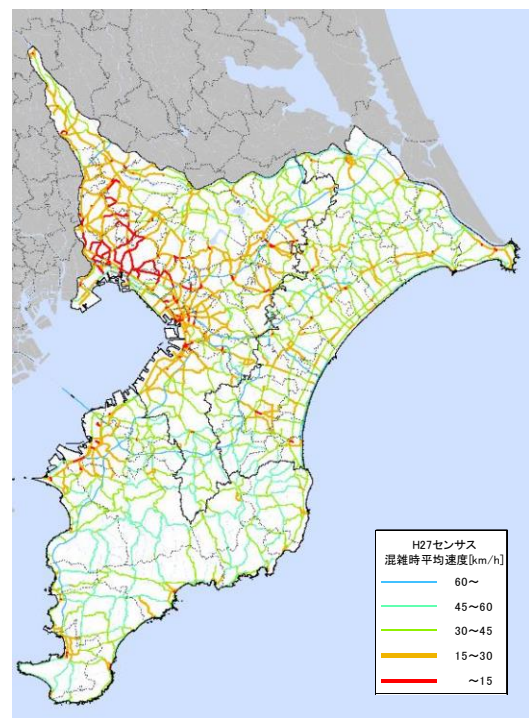
なお、交通の円滑化により、自動車から排出される温室効果ガスや大気汚染物質の減少が見込まれることから、環境の改善も期待されます。

《県内の混雑度の状況》



資料：2016年（H27）道路交通センサス

《県内の混雑時平均旅行速度の状況》



資料：2016年（H27）道路交通センサス

湾岸地域は、都心とのアクセスの利便性も高く、千葉県の経済活動の中心であることに加え、全国的にも高いシェアを誇る産業が集積しています。また、東京ディズニーリゾートや幕張新都心といった観光拠点、東京湾内を中心とした活発な水産業も有する一方、利便性の高さから、交通量も多く、慢性的な渋滞が発生しています。

《湾岸地域における交通状況》



資料：2016年（H27）道路交通センサス

県内の高速道路における渋滞が顕著な箇所も、京葉道路や東関道をはじめとした湾岸地域が中心となっています。

また、東京湾アクアラインにおいても、特に休日の朝夕、交通集中による渋滞が発生しており、アクアラインの更なる有効活用を図るためにも、円滑な交通の確保が課題となっています。

### 《高速道路（1都3県）の主要渋滞箇所》



資料：2012年 首都圏渋滞ボトルネック協議会資料

また、県北西地域は、常磐道や国道16号等に支えられ、経済活動が活発な地域であり、特に、外環道と圏央道の間に位置し、県北西地域を南北に連絡する唯一の幹線道路である国道16号沿線には、大型物流施設の立地が相次ぎ、商業施設も多く立地しています。



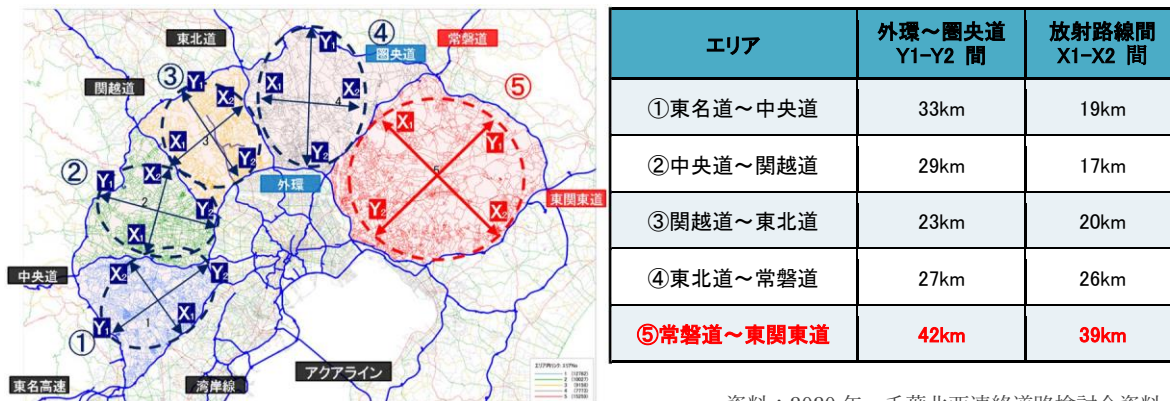
### 《国道16号沿線の物流施設・商業施設》



資料：2020年 千葉北西連絡道路検討会資料

こうした沿道の開発もあり、国道 16 号では、交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生しています。また、県北西地域では、地域の生活や経済活動を支える広域的な幹線道路ネットワークの密度が、首都圏の他の地域と比べて低く、地域の魅力が十分に発揮できていない状況です。

《首都圏の道路密度の状況》



資料：2020 年 千葉北西連絡道路検討会資料

### ③ 成田空港や千葉港等へのアクセス向上

物流生産性向上のためには、国際的な物流拠点であり、現在、機能強化が進められている成田空港や千葉港へのアクセス向上が必要であるとともに、地域経済を支える港湾、漁港、工業団地、鉄道貨物駅等へのアクセス向上が必要です。

また、東京の隣にありながら、豊かな緑と海に囲まれた魅力ある観光地を多く有していることから、観光地へのアクセス強化や、バスターミナル等の交通結節点の利便性向上を図る必要があります。

成田空港（成田市）



千葉港（千葉中央地区）

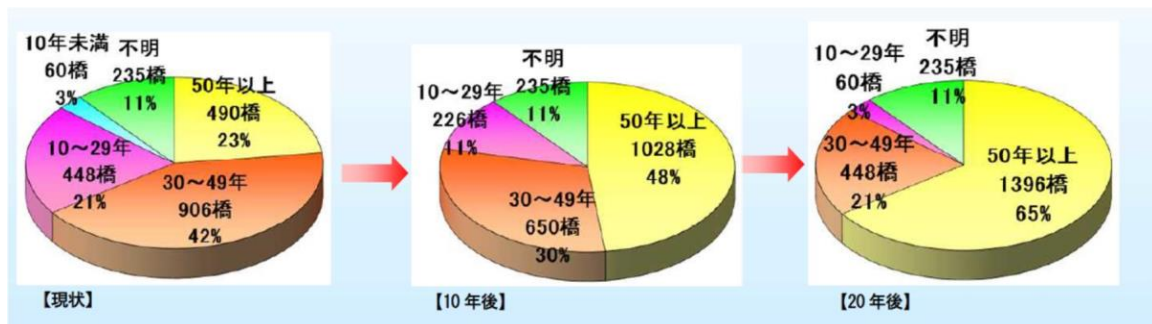


#### ④ 道路インフラの老朽化

本県の道路インフラは、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、今後20年間で建設後50年を経過する施設の割合が急激に高くなり、老朽化が急速に進むと見込まれます。

橋梁を例にすると、県が管理する橋梁は、令和元年時点で、2,157橋ある中、建設から50年以上経過している橋梁は698橋であり、今後20年間で1,569橋と急速に高齢化橋梁が増加します。

《県内の橋梁における高齢化の状況》



県では、長寿命化対策として橋梁や横断歩道橋、トンネル等の長寿命化修繕計画を策定しています。各施設の維持管理を効率的かつ効果的に行い、安全性・信頼性の確保や維持管理コストの縮減を図るために、定期点検において対策が必要と判定された構造物の修繕を進め、早期に予防保全への転換を図る必要があります。

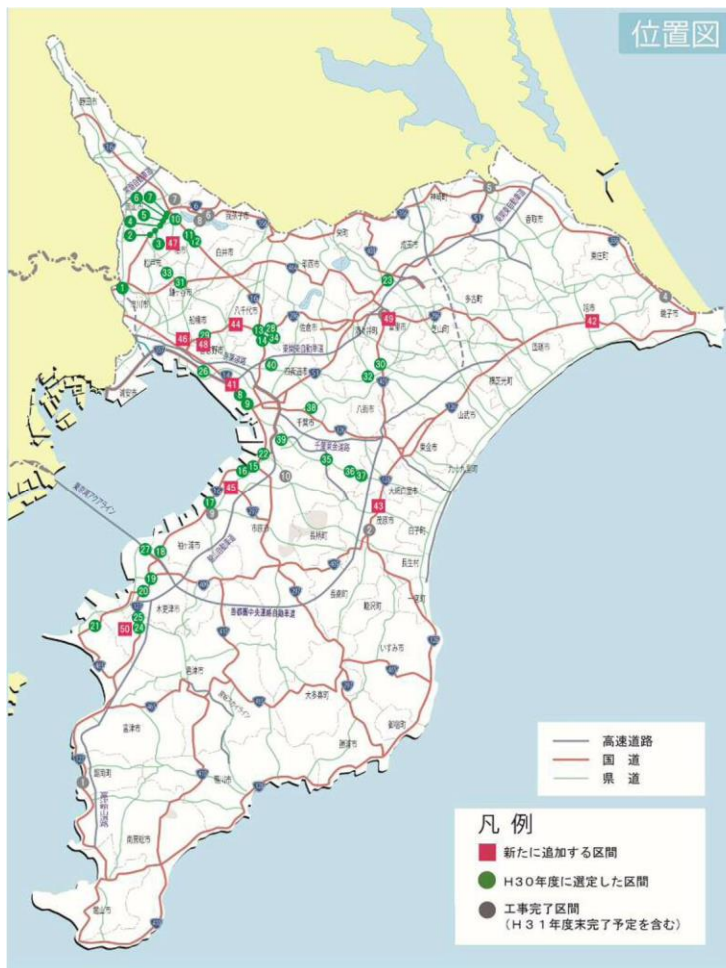
## ⑤ 安全・安心の確保

令和元年（平成 31 年）中に県内で発生した交通事故のうち交通事故死者数は 172 人で平成 30 年と比較し 14 人減少しましたが、全国的に見ると依然として交通事故の発生が多い状況です。また、死者数の内、約半数が高齢者となっています。

誰もが安全で安心して暮らせる千葉県を実現するためには、県民一人ひとりが交通事故防止を強く意識し、行動することが必要です。そして、歩行者や運転者などそれぞれの道路利用者の視点に立った、交通事故が起こりにくい道路環境を整備するために、関係機関・団体などが連携して取り組むことが必要です。

千葉国道事務所、千葉県及び千葉市等を構成員として、「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」を設置しており、令和 2 年度には、安全対策が必要な代表区間として、これまでに選定した 50 区間のうち 10 区間について令和元年度末までの完了を確認するとともに、新たに 10 区間を追加選定し、交通安全対策に取り組んでいます。

《千葉県内の交通安全対策が必要な箇所図（R2 代表区間）》



資料：2020 年 千葉県安全性向上プロジェクト委員会資料



## 災害時の広域道路交通の課題

### ① ミッシングリンクや暫定2車線区間の存在

大規模災害発生時には、法面崩壊や倒木などにより道路が閉塞し、長期間にわたり通行止めを余儀なくされる場合があります。本県に甚大な被害をもたらした令和元年房総半島台風（台風15号）では、成田空港にアクセスする東関東自動車道が強風による飛来物によって通行止めとなり、多くの旅客が空港内での足止めを余儀なくされました。

また、県内には、異常気象時通行規制区間が、直轄国道を含め、山間部や沿岸部の広域な範囲で存在するとともに、圏央道や富津館山道路に存在する暫定2車線区間については、4車線区間に比べ、災害発生に伴う全面通行止めの時間が長時間となる傾向があります。

災害時における迅速かつ確実な避難や救命救急・復旧活動のため、道路ネットワークの強化を図り、災害拠点病院や自衛隊基地等の防災上の拠点へのアクセス向上を図るためには、ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消を進める必要があります。

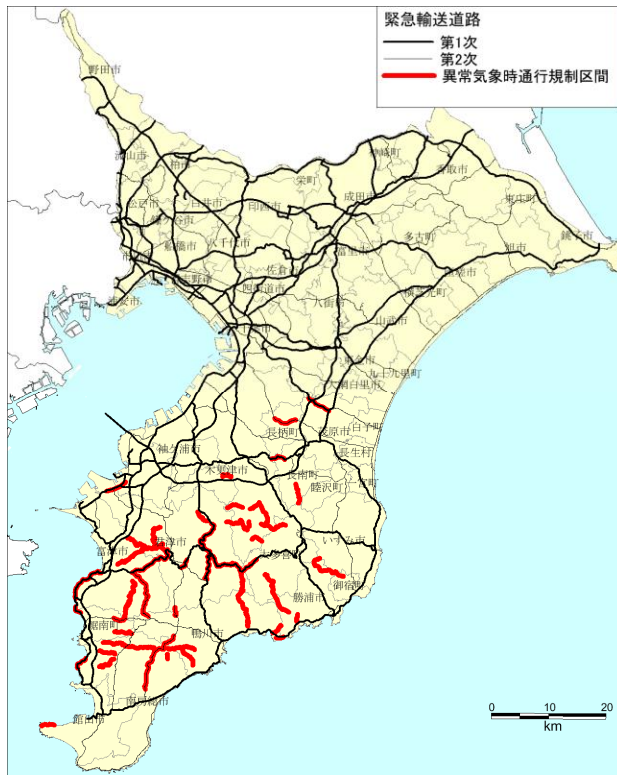


## ② 防災拠点へのアクセス向上、道の駅の防災拠点としての機能強化

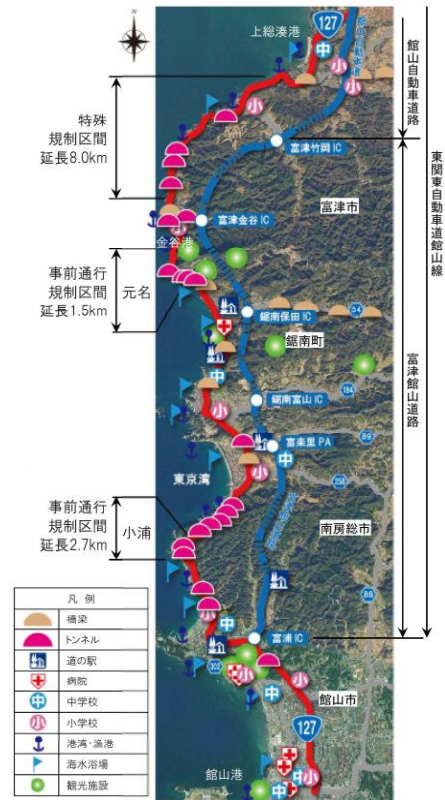
本県は太平洋と東京湾、そして利根川と江戸川に囲まれた半島であり、大規模災害時における、他の都道府県からの応援、支援物資の受け入れにあたっては、隣接都県とのアクセス確保に加え、緊急物資の輸送施設として役割を果たす成田空港や耐震強化岸壁が整備された港湾・漁港へのアクセス確保が重要です。

また、近年、道の駅は、全国各地で頻発・激甚化する災害に対する復旧支援活動の拠点や、地域住民や道路利用者の一時避難場所などとして活用されるなど、防災拠点としての新たな役割が注目されています。本県においても、今後の災害への備えが急務であり、防災拠点としての機能の強化を図る必要があります。

《異常気象時通行規制区間及び緊急輸送道路》



《国道127号の通行規制区間》



原年	原因	規制箇所	規制回数
平成7年	台風12号	小浦	1
		元名	1
平成8年	台風5号	小浦	2
		元名	2
平成11年	豪雨	小浦	1
		元名	2
平成13年	台風15号	小浦	1
		元名	1
平成15年	豪雨	小浦	1
		元名	1
平成16年	台風22号	小浦	1
		元名	1
平成18年	豪雨	小浦	1
		元名	1
平成24年	落石	小浦	1
		元名	1
平成25年	台風26号	小浦	1
		元名	1



平成18年12月26日豪雨時の通行止めの様子  
 (上下写真：元名区間の金谷道断機)

資料：2019年 国道127号防災対策検討委員会資料

### 3 広域的な道路交通の基本方針

---

#### ■ 広域的な道路交通の基本方針

本県の将来像や広域的な道路交通の課題を踏まえ、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」の3つの視点から、広域的な道路交通の基本方針を策定します。

#### ① 広域道路ネットワーク

- **平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れの確保のため、広域道路ネットワークの形成**

県内の様々な産業の更なる振興や災害対応力の強化のため、ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消を進め、広域道路ネットワークの形成を図ります。

- **道路施設の計画的なメンテナンス**

形成した道路ネットワークを次世代に継承するため、定期点検結果等のメンテナンスに係るデータの蓄積を図りつつ、予防保全を前提とした道路の老朽化対策を進めます。

- **安全・安心の確保**

交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシーの確保の観点から、暫定2車線区間の4車線化や交通安全対策、逆走防止対策を進めるとともに、一般道路に比べ事故率の低い高速道路への交通の転換を図ります。

## ② 交通・防災拠点

### ● 交通結節機能の強化

道路ネットワークと多様な交通モードがより一層連携し、利用者が多様な交通選択をしやすい環境を向上させるため、交通拠点における相互の結節機能の強化を図ります。

### ● 道の駅等の防災機能の強化

災害時に重要な拠点となる道の駅や高速道路のサービスエリア（SA）及びパーキングエリア（PA）について、ソフト（災害情報の収集・発信等）・ハード（防災施設の整備等）の両面から防災機能の強化を図ります。

## ③ ICT 交通マネジメント

### ● ビックデータ利活用の強化

ビッグデータの利活用による交通渋滞対策や交通安全対策の強化を目指します。

### ● 自動運転サービスの普及

全国で行われている実証実験の状況を勘案しながら、本県における自動運転サービスの普及に向けた取組を進めます。