

地方創生と国土強靱化を実現するための
道路予算の確保に関する

要望書



令和5年8月

千葉県



千葉県マスコットキャラクター
「チーパくん」

地方創生と国土強靱化を実現するための 道路予算の確保に関する要望書

地方創生及び国土強靱化を推進し、経済に好循環をもたらすストック効果を県内全域に波及させるとともに、半島性を克服するためには、更に道路ネットワークの整備・強化を計画的かつ着実に進める必要があります。

千葉県では、令和2年3月に、館山道が全線4車線化されるとともに、圏央道の大栄・横芝間については、早期の開通に向け工事が進められるなど、広域的な幹線道路ネットワークの整備が進められております。

しかしながら、本県では湾岸地域をはじめとして交通渋滞が広く発生しており、これに抜本的に取り組むとともに、また近年、災害が激甚化している中、大規模災害時の救急救命・復旧活動を支えるためにも、円滑な人流・物流を確保し、災害に強い県土を構築する道路ネットワークの整備・強化が重要な課題となっています。

一方、道路施設の老朽化は急速に進んでおり、予防保全型の老朽化対策に早期に移行し、取り組む必要もあります。また、防災・減災対策及び交通安全対策を推進し、地域の安全・安心の確保を図ることも求められています。

また、八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて交通安全対策を進めてきたところですが、今後は実施した箇所においても効果を確認し、必要に応じて更なる対策を講じるとともに、歩道整備や交差点改良等のハード対策についても、引き続き計画的かつ集中的に整備を推進していく必要があります。

以上を踏まえて、次項以降に道路関係の施策について要望します。

令和5年8月3日

千葉県知事 熊谷 俊人

令和6年度 国の施策に対する重点提案・要望

道路関係抜粋

- I 1 (1) 道路ネットワークの機能強化
- I 2 (1) 通学路の安全確保及び地域の活力向上のための道路整備や適正な維持管理等
- II 3 (1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進
- II 3 (2) 北千葉道路の早期整備
- II 3 (3) 新湾岸道路の計画の早期具体化
- II 3 (4) 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化
- II 3 (5) 高規格道路等のネットワーク機能の充実
- II 3 (6) 東京湾アクアラインのさらなる効果発揮
- II 3 (12) 連続立体交差事業の推進

I 危機管理体制の構築と安全の確保

1 防災基盤の整備

(1) 災害に強い社会資本の整備

【提案・要望事項名】 ① 道路ネットワークの機能強化

【具体的な提案・要望内容】

- 1 首都圏中央連絡自動車道や北千葉道路などの幹線道路においては、ミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化を図ること。また、高規格道路の代替機能を発揮するダブルネットワークの強化を推進すること。
- 2 緊急輸送道路網など地域防災力の強化に必要な道路ネットワークの整備や橋梁の耐震補強、無電柱化、道路法面の防災対策等の推進を図ること。
- 3 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進すること。また、対策期間完了後も、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して継続的に取り組むこと。

【直面している課題・背景】

- 東日本大震災や令和元年房総半島台風では、高規格道路は救援・救護活動の輸送等に大きな役割を果たし、その重要性が再認識されたところであり、近年の激甚化・頻発化する災害から県民の生命・財産を守り、被害を最小限にとどめるためには、被災後速やかに機能する強靱で信頼性の高い道路ネットワークが必要である。しかし、圏央道や北千葉道路などの高規格道路については、未開通区間があるとともに、開通済み区間も一部で暫定2車線での供用となっている。また、高規格道路の代替機能を発揮する国道127号などの直轄国道についても、防災上の課題の解消に取り組む必要がある。
- 地方道においても、これまで以上に、緊急輸送道路の整備や橋梁の耐震補強、無電柱化、道路法面の防災対策等に取り組んでいく必要がある。
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を活用し、強靱化対策に取り組んでいるところであるが、中長期的な見通しのもと、強力かつ計画的に国土強靱化を推進するため、必要な予算を通常予算とは別枠で安定的に確保する必要がある。

I 危機管理体制の構築と安全の確保

2 暮らしの安全・安心の確保

(1) 交通安全県ちばの確立

【提案・要望事項名】

通学路の安全確保及び地域の活力向上のための道路整備や適正な維持管理等

【具体的な提案・要望内容】

- 1 通学時の児童など誰もが安全に安心して通行できる通学路をはじめとした歩道整備や交差点改良、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車走行環境の改善等の交通安全対策について、引き続き必要な予算の確保を図ること。
- 2 交通渋滞の緩和、国際輸送の拠点などへのアクセス向上、救急医療機関への移動時間の短縮等、地域の活力向上、課題解決に必要な道路整備について、予算の確保を図ること。
- 3 予防保全を含む道路の老朽化対策に必要な予算を確保するとともに、効果的・効率的な点検を実施するため、点検に関する新技術の開発などを推進すること。

【直面している課題・背景】

- 令和3年6月に八街市で発生した児童の交通事故を受け、通学路の安全確保のため、これまでガードレールの設置や路面のカラー舗装など速やかに実施できる対策に着手して進めてきたところであるが、引き続き、用地取得が必要な歩道整備などの対策を進める必要がある。また、対策実施済み箇所についても、教育委員会や警察等と連携して、再点検を実施し、必要に応じて更なる対策を講じていくことが重要である。
- 県民生活の利便性向上を図り、県内経済の活性化や観光振興につなげるため、県では、銚子連絡道路、長生グリーンラインなどの県内各地域にアクセスする道路や、地域に密着した道路の整備を進めているところである。
都市部や観光地における交通渋滞の緩和、成田空港や千葉港等へのアクセス性の向上、救急医療機関への移動時間の短縮などが喫緊の課題となっていることから、地方道も含めた必要な道路を整備することなどにより、生産性向上や経済の好循環をもたらすストック効果を早期に発現させることが重要である。
- 予防保全型の老朽化対策に早期に移行するためには、必要な予算を確保する必要がある。
また、点検手法については、点検精度を保ちつつ、コスト削減に資する新技術の研究開発の促進や適用事例の横展開などが必要不可欠である。

II 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

【提案・要望事項名】 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

【具体的な提案・要望内容】

- 1 県内唯一の未開通区間である大栄から横芝間については、一日も早い開通を図ること。
- 2 県境から大栄間の4車線化については、確実に事業を進めること。また、横芝・木更津東間については、早期に4車線化を図ること。特に事業化されている横芝・東金間については一日も早く4車線化工事に着手すること。
- 3 圏央道と空港を直結する新たなインターチェンジについて、計画の具体化が図られるよう必要な助言を行うこと。
- 4 (仮称)かずさインターチェンジの早期整備を図ること。
- 5 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどインターチェンジへのアクセス道路が確実に整備されるよう必要な予算を確保すること。
- 6 神崎パーキングエリア(仮称)の令和6年度までの供用に向け、確実に整備を進めること。また、山武パーキングエリア(仮称)については、早期供用を図ること。

【直面している課題・背景】

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、アクアラインと一体となって首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、大変重要な道路である。
- 圏央道は、全延長約300kmのうち約9割が開通しており、県内の観光入込客数の増加や、物流施設等の立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が表れている。本県の状況としては、県内区間95kmのうち、約8割にあたる76kmが開通しており、残る大栄から横芝間については、(仮称)芝山トンネルや(仮称)高谷川高架橋など、全線にわたって工事が展開されている。県内唯一の未開通区間であることから、一日も早い開通が必要である。

- 県境から大栄間については、4車線化に向けて、事業が推進されており、当該区間の神崎インターチェンジから大栄ジャンクション間については令和6年度までの供用に向けて推進されている。一方、県内の区間の大部分は、暫定2車線となっていることから、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るためにも、早期に4車線化に着手し、一日も早く完成させることが必要である。
- 圏央道と空港を直結する新たなインターチェンジについて、国や東日本高速道路株式会社との協議に向けて、成田空港株式会社とともに、地域活性化インターチェンジ制度の活用を含め、設置位置や構造などの検討を行っている。成田空港の更なる機能強化に伴い、空港を利用する旅客、事業者等の利便性の向上や交通需要の増加に対応していくためには、早期整備の必要がある。
- (仮称)かずさインターチェンジについては、内房地域の中核的な研究施設である、かずさアカデミアパークへのアクセスを強化するとともに、企業立地の促進、物流の効率化、観光振興などに寄与することから、早期整備が必要である。
- 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどインターチェンジへのアクセス道路については、圏央道の全線開通や4車線化に伴う効果を県内に波及させるとともに地域の活性化に大きく寄与することから、確実に整備していく必要がある。
- 神崎パーキングエリア(仮称)については、圏央道の4車線化に併せて、工事が進められており、山武パーキングエリア(仮称)については、用地取得に向けた設計業務が進められている。今後、高速道路を安全で快適に利用するためにも、これら休憩施設の早期整備が必要である。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(2) 北千葉道路の早期整備

【提案・要望事項名】 北千葉道路の早期整備

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 北千葉道路（市川・松戸）の早期整備を図るとともに、市川市から船橋市間全区間の早期事業化を図ること。また、専用部は直轄事業と有料事業の合併施行とすること。2 印西市から成田市間は、早期整備に向け十分な予算を確保するとともに、直轄施行区間については、引き続き4車線での整備を図ること。3 国道464号の全線の直轄編入を図ること。 |
|--|

【直面している課題・背景】

- 国道464号北千葉道路は、東京外かく環状道路と成田国際空港を最短で結び、沿線にある千葉ニュータウン、成田ニュータウンを連絡する道路であり、国際競争力の強化や周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化、災害時における緊急輸送道路の確保等に寄与し、地方創生と国土強靱化を実現する、千葉県のみならず、我が国にとって重要な道路である。
- 現在、全体区間約43kmのうち、約30kmが供用済みである。小室インターチェンジ以西の市川市から船橋市間約15kmは、専用部については、国、県、高速道路会社で構成する「千葉県道路協議会」において、専用部と一般部の併設構造とし、直轄事業と有料事業の合併施行の計画とする方針が確認された。このうち、市川・松戸の専用部1.9km、一般部3.5kmについて、国において道路線形的设计などが進められている。北千葉道路の重要性を鑑みると、事業着手された区間を早期に整備するとともに、市川市から船橋市間の全区間を速やかに事業化していく必要がある。
- 印西市～成田市間の13.5kmについては、国と県が協同して整備を進めている。印西市若萩から成田市押畑までの9.8kmが暫定2車線で開通しており、残る成田市押畑から大山間約3.7kmについては、県が整備を推進している。今後成田国際空港の更なる機能強化の進展に伴い、交通需要の増加が見込まれることから、早期完成に向けて更なる整備促進を図る必要がある。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(3) 新湾岸道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項名】 新湾岸道路の計画の早期具体化

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 新湾岸道路については、外環道高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺ならびに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部において、多車線の自動車専用道路として、速やかに計画段階評価に着手し、早期に計画の具体化を図ること。2 千葉県と東京都を結ぶ区間についても検討を進め、計画の具体化を図ること。 |
|---|

【直面している課題・背景】

- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域には、商業施設や物流施設等が多く、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中し、慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消が喫緊の課題である。
- 今後も、港湾機能の強化や、物流施設の立地等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれているところであり、こうした状況を踏まえ、湾岸地域のポテンシャルを十分発揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性の向上、湾岸地域の更なる活性化のため、必要な規格の高い道路として、多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要である。
- 令和2年5月に、国、県、千葉市、高速道路会社で構成する千葉県湾岸地区道路検討会において、沿線市の意見を踏まえた「千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針」が策定され、外環道高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺ならびに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部について、速やかに計画段階評価の手続きに着手することが確認された。
- 令和5年5月26日に、新湾岸道路の早期実現を目指し、県及び沿線6市（千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市）で一致団結し、「新湾岸道路整備促進期成同盟会」を設立したところであり、その後、5月30日に、知事及び沿線市長により国土交通省に対して、計画の早期具体化を要望した。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(4) 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項名】 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

【具体的な提案・要望内容】

- 1 千葉北西連絡道路については、つくば野田線以北から国道464号付近までの間（野田市～印西市）において、多車線の自動車専用道路として、速やかに計画段階評価に着手し、早期に計画の具体化を図ること。

【直面している課題・背景】

- 国道16号は、県北西地域唯一の幹線道路であり、沿線には大型商業施設や物流施設が多く立地し、地域の日常生活や物流などを支える重要な道路である一方、柏インターチェンジから大島田間では県平均の約8倍もの渋滞損失が発生しており、渋滞の解消が喫緊の課題となっている。
- 一方、令和元年東日本台風では、田中調整池の洪水調節のため市道が通行止めとなったことから、国道16号に交通が集中し、混雑が発生した。よって、平常時のみならず災害時にも安定した人・モノの流れを確保するため、千葉北西連絡道路の計画の早期具体化が必要である。
- 令和4年11月に、国、県、関係市で構成する「千葉北西連絡道路検討会」において、「千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針」が策定され、概略計画の検討（計画段階評価）を進めることが確認された。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(5) 高規格道路等のネットワーク機能の充実

【提案・要望事項名】 高規格道路等のネットワーク機能の充実

【具体的な提案・要望内容】

1 東京外かく環状道路の建設推進

(1) 東京外環自動車道（以下、外環道）の京葉道路との接続部である京葉ジャンクションについては、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。また、東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、東名高速道路から湾岸道路間の計画の早期具体化を図ること。

(2) 東京外かく環状道路（千葉県区間）の整備に伴う周辺環境の状況を把握し、必要に応じて適切な対策を講じる等、環境の保全に努め、また本道路と密接に関連するまちづくりのための道路、河川、下水道等の事業を着実に推進できるよう、予算の確保を図ること。

2 富津館山道路の4車線化

南房総地域の交流や連携の強化を図るため、富津館山道路の早期4車線化を図ること。

3 京葉道路の渋滞対策の推進

京葉道路は交通集中に伴う慢性的な渋滞が生じているため、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

4 東京湾岸道路の整備推進

(1) 東京湾岸道路を構成する国道357号については、塩浜立体及び船橋地域の渋滞対策のための事業を推進するとともに、新規事業化された（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて検見川立体の整備を推進すること。また、湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の着実な事業推進を図ること。

(2) 東京湾岸道路の千葉地区専用部や未整備区間について、計画の早期具体化を図ること。

5 国道51号等の直轄国道の整備推進

(1) 国道51号については、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るため、事業中である北千葉拡幅、成田拡幅、大栄拡幅の早期整備を図ること。

(2) 災害に強い、安全・安心な道路交通の確保のため、国道127号防災事業を推進すること。

特に、安房地域における防災ネットワークの強化を図るため、令和2年度に事業着手された館富トンネルを含む川名・富浦地区については、早期に4車線化を図ること。

(3) 国道409号については、国道16号との交差点から木更津金田インターチェンジ間の4車線化を図ること。

6 幹線道路網の整備促進

圏央道などの広域的な幹線道路ネットワークから県内各地域にアクセスする銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの幹線道路のほか、県境を跨ぐ(仮称)押切・湊橋の整備に必要な予算の確保を図ること。

7 重要物流道路に係る地方公共団体への支援等

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路に指定された地方管理道路において機能強化及び整備推進のため、財政支援を行うこと。

【直面している課題・背景】

○ 外環道と京葉道路を接続する、京葉ジャンクションが未完成であり、早期にフルジャンクション化を実現する必要がある。また、東名高速道路から湾岸道路間については、東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会において検討が進められており、計画の早期具体化が必要である。

○ 東京外かく環状道路は、環境保全に十分配慮されるべきものであり、県が組織する「東京外かく環状道路連絡協議会 環境保全専門部会(※)」において、国及び高速道路会社により示された東京外かく環状道路(千葉県区間)供用後環境監視計画に基づき、周辺環境の状況を把握し、必要に応じて適切な対策を講じる等、環境の保全に努める必要がある。また、東京外かく環状道路と密接に関連するまちづくりのための事業として、県は、地元の市川市(9分類22項目)・松戸市から要望されている(都)国分下貝塚線、一級河川高谷川、江戸川第一終末処理場等、今後も着実に整備を進めていく必要がある。

(※) 環境保全専門部会：外環道(千葉県区間)の都市計画変更(都計アセス)の際に環境担当部局から出された意見に対する都市計画決定権者の意見のフォローアップを行う会議体。事業者(国・NEXCO)、県、市で組織。

- 富津館山道路は、平成31年3月に富津竹岡インターチェンジから富津金谷インターチェンジ間の一部区間で、付加車線の設置が決定し、令和元年9月には国が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」において、全線が4車線化の優先整備区間に選定されている。対面通行の2車線区間であるため、観光シーズンや休日等において渋滞が頻発しているとともに、今後、切迫する巨大地震、激甚化する気象災害等へ対応するためにも、早期の4車線化が必要である。
- 京葉道路の渋滞対策については、これまで千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、特に渋滞の著しい渋滞箇所が特定され、車線運用の見直しなどの対策が示され、令和2年8月に付加車線の運用が開始された。また、貝塚トンネルについては、円滑な交通確保に向け、車線追加などの抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手する必要がある。
- 湾岸地域においては、東京湾岸道路の一部をなす国道357号において、渋滞緩和を目的に交差点改良等が進められているが、いまだ渋滞は解消されておらず、塩浜立体事業や船橋市域の渋滞対策を進めるとともに東京湾岸道路（千葉地区専用部）の計画の具体化を図る必要がある。

加えて、令和4年9月に新規事業化された（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて、検見川立体の整備が必要である。

また、東京湾アクアライン着岸地周辺地域における、より一層の交通の円滑化を図るため、東京湾岸道路の未整備区間となっている袖ヶ浦市から木更津市間などについて計画の早期具体化を図る必要がある。
- 一般国道51号は、一部区間で4車線化が図られ、交通環境が大きく改善しているが、2車線の区間については通勤時間帯を中心とした慢性的な交通渋滞が発生している。また、本道路は緊急輸送道路の1次路線に指定されており、令和元年の一連の台風・大雨時には、災害時の円滑な物資輸送や救援活動の支援ルートとして重要性が改めて認識されたところであり、事業中区間の早期整備が必要である。
- 一般国道127号は、異常気象時の交通規制区間を抱え、かつ老朽化が著しいトンネル・橋梁、大型車のすれ違いが困難な区間が多くあり、並行する東関東自動車道館山線の代替路の確保の観点からも、老朽化が進んだ狭小なトンネル、橋梁を早期に改修し、安全で信頼性の高い防災ネットワークを確保していく必要がある。

特に、現在2車線となっている館富トンネルを含む約1km区間は、安房地域への支援物資輸送、館山港と連携した緊急輸送ネットワークとして、重要な役割を担っていることから、早期の4車線化が必要である。

- アクアライン着岸地周辺では、一般国道409号をはじめ、休日を中心に交通渋滞が発生している。円滑な交通確保に向け、国道409号の国道16号から木更津金田インターチェンジ間の2車線区間について、早期の4車線化が必要である。
- 県内外とのスムーズな人・モノの流れを強化し、地方創生と国土強靱化を実現するため、圏央道などの広域的な幹線道路ネットワークの整備効果を県内全域に波及させる銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの整備や県境橋梁の整備が必要である。
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、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」として路線を指定した。令和4年3月25日には、供用区間に加え新たに「候補路線」、「計画区間」、「事業区間」が指定されたところである。

II 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(6) 東京湾アクアラインのさらなる効果発揮

【提案・要望事項名】 東京湾アクアラインのさらなる効果発揮

【具体的な提案・要望内容】

- 1 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等を図るため、「アクアライン割引」に必要な予算を確保すること。
- 2 アクアラインの効果を発揮できるよう、「時間帯別料金」の社会実験の調査・分析・評価にあたっては、高速道路会社とともに引き続き協力すること。
- 3 アクアラインの6車線化など、交通容量の拡充方策について、中長期的な視点から検討すること。
- 4 「アクアライン割引」の前提である、平成26年4月に導入された3つの料金水準とこれに伴う料金水準の引き下げについて、高速道路の利用促進や地域経済への効果を踏まえ、継続すること。

【直面している課題・背景】

- 東京湾アクアラインは、首都圏中央連絡自動車道と一体となって、首都圏における交流・連携の強化や、災害時・緊急時における都心と成田国際空港を結ぶ代替ルートの確保、迂回機能による湾岸部の交通渋滞の緩和などにも大きく貢献し、本県の半島性の克服、地方創生、国土の強靱化を実現していくうえで極めて重要な高速道路である。
- アクアラインでは、平成26年4月から当分の間、国及び千葉県の負担を前提に「アクアライン割引」として通行料金800円（ETC普通車）が継続されている。
この継続により、アクアラインの木更津市側の着岸地周辺地域では、人口が増加するとともに、大型商業施設の進出や拡張により、新たな雇用が創出され、さらに、新たな企業の進出が計画されるなど、経済の好循環が生まれている。
- 今後も、観光の振興や企業立地の促進などの経済効果をさらに高めていくためには、「アクアライン割引」を継続させることが必要である。
- 一方、アクアラインでは、特に休日に交通が集中し、本線及び周辺の金田地区において交通渋滞が発生している。

- アクアラインの渋滞回数は、令和4年度に過去最高を記録するなど、特に休日の上り線（川崎方面）では、交通の集中による激しい渋滞が発生している。

これを受け、県では、国・県・東日本高速道路株式会社・首都高速道路株式会社で構成するアクアラインの料金施策の立案・検討・効果の把握などを目的とする検討会を設立し、アクアラインの土日・祝日の上り線において、特定の時間に集中する交通を分散させるため「時間帯別料金」を導入する社会実験を7月22日から開始した。

- 今後も検討会を通じ、社会実験の効果を調査・分析し、周辺地域の関係者の意見を踏まえて評価する必要がある。

- アクアラインは、橋梁が4車線から6車線に拡幅が可能な構造となっているほか、3本目のトンネルを掘り進めることが可能な構造となっている。さらなる交通需要の増加に対応するためには、アクアラインの6車線化など、交通容量の拡充方策について、中長期的に検討する必要がある。

- 全国の高速度道路料金は、平成26年4月から、普通区間と大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準に整理され、当面10年間、ETC車に限定した料金水準の引き下げが行われている。

これに伴って、海峡部等特別区間である東京湾アクアラインは、本来の通行料金である3,140円から、国と県の負担なく、1,960円に引き下げられている。

「アクアライン割引」は、1,960円を基本として、国と県の負担を前提に、800円に割引しているところであり、料金水準の引き下げは、今年度末が期限となっていることから、令和6年度以降も継続されていく必要がある。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

3 社会資本の充実とまちづくり

(12) 連続立体交差事業の推進

【提案・要望事項名】

連続立体交差事業の推進

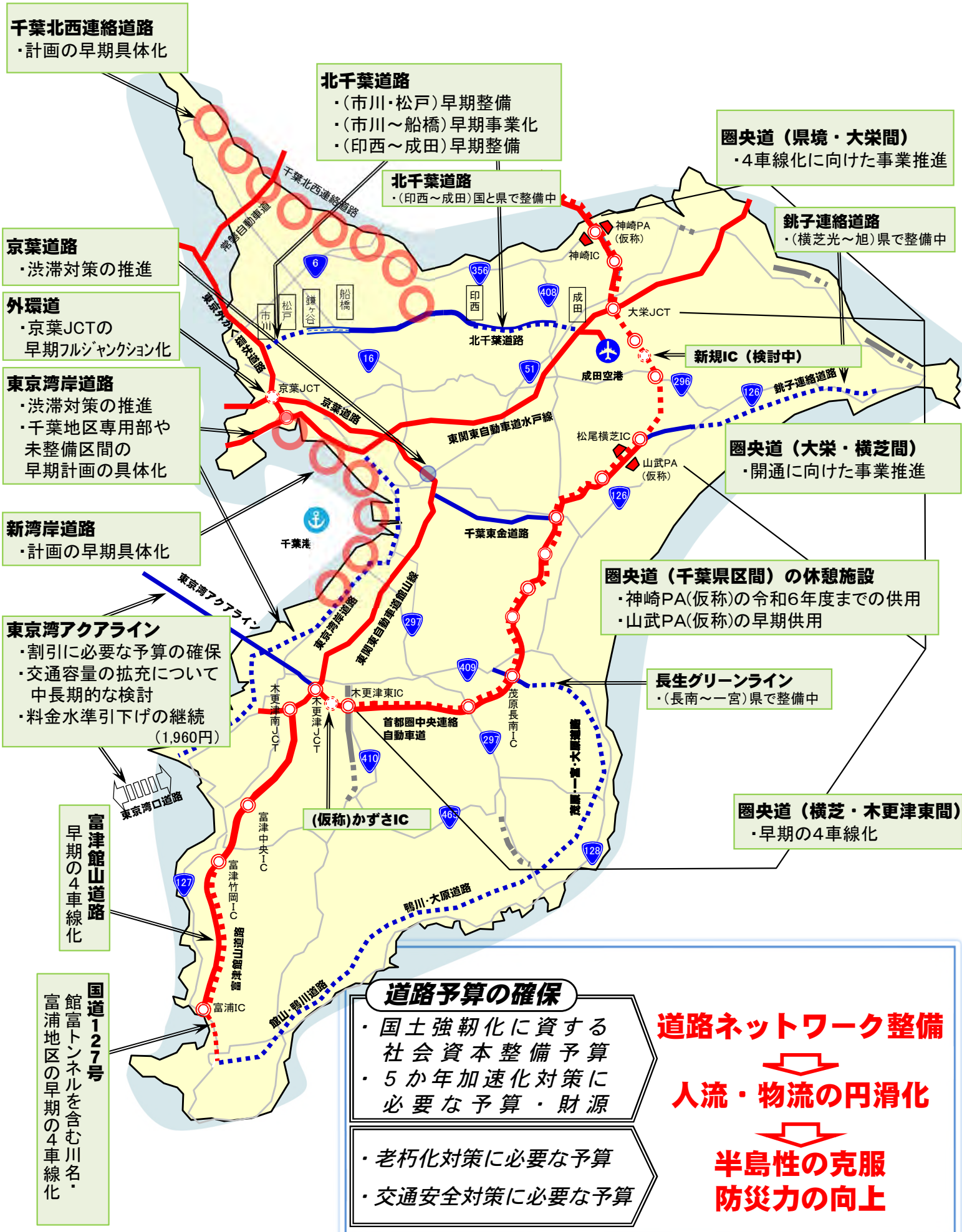
【具体的な提案・要望内容】

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 連続立体交差事業の計画的かつ円滑な事業推進を図るため、必要な予算を確保すること。2 連続立体交差事業のストック効果を最大限発揮させるため、関連街路等の整備に必要な予算を確保すること。 |
|--|

【直面している課題・背景】

- 千葉県は、新京成線新鎌ヶ谷駅付近、東武野田線野田市駅付近において連続立体交差事業を実施している。新京成線、東武野田線ともに高架運行が開始され、事業完了に向けて残る業務を進めている。
東武野田線については、野田市駅部の駅舎工事（二次施工）等を実施しており、計画的かつ円滑な事業推進を図るため、確実に予算を確保する必要がある。
- 鎌ヶ谷市及び野田市では、連続立体交差事業の効果を最大限発揮させるため、駅前広場や接続する都市計画道路等の整備を進めており、連続立体交差事業に遅れることなく一体的にこれらの事業を進めていくには、予算の確保が必要である。

道路ネットワークの整備による 地方創生と国土強靱化の実現



必要不可欠な道路施設の老朽化対策

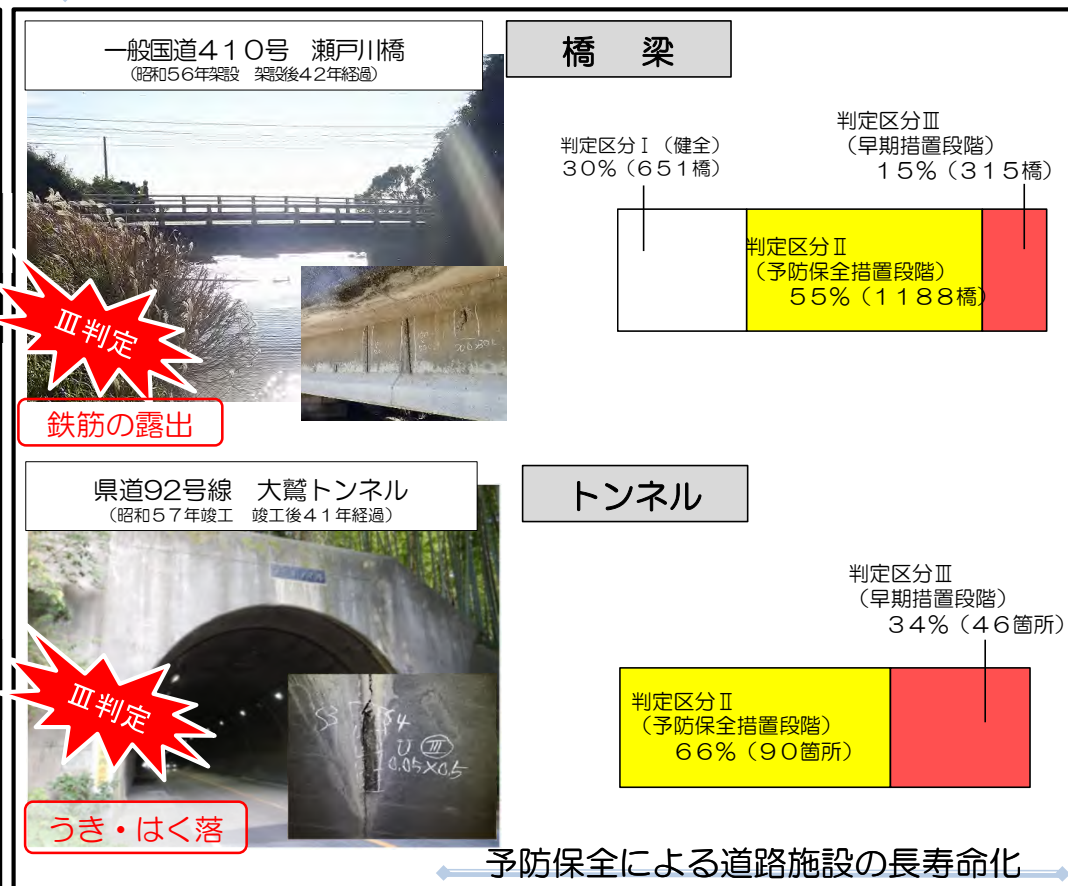
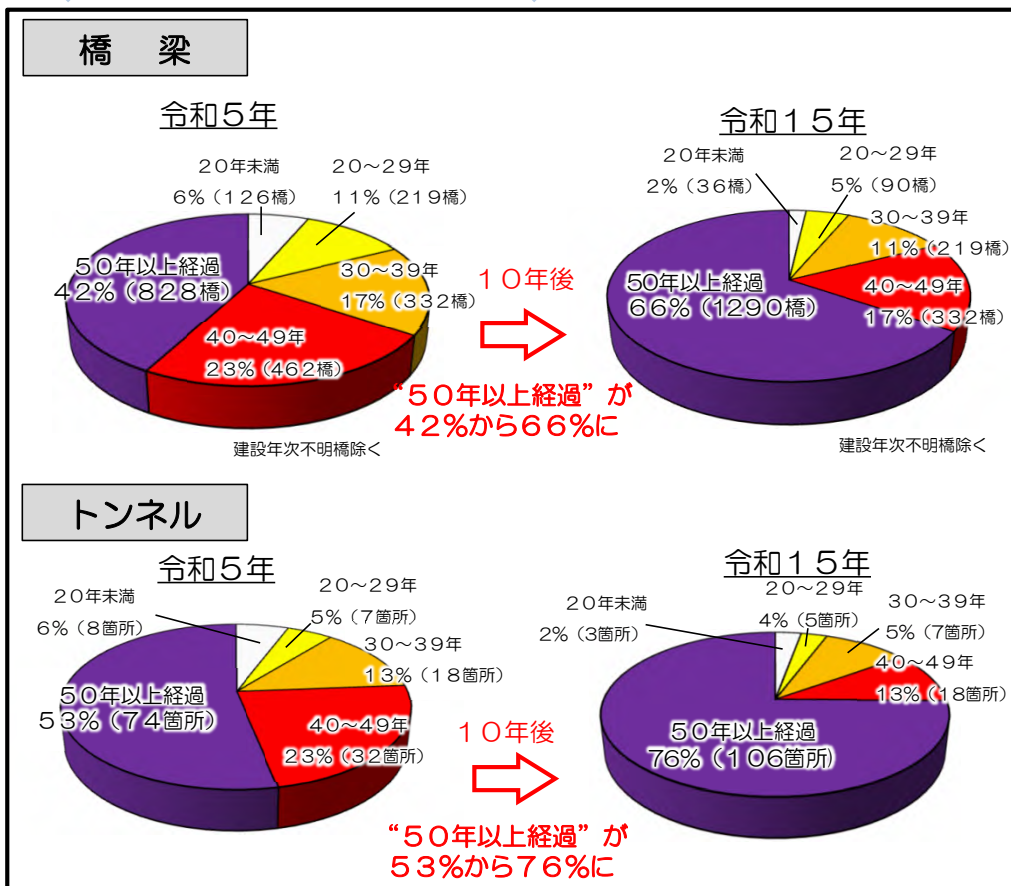


県管理 橋梁・トンネルの高齢化

10年後の状況

県管理 橋梁・トンネルの点検実施結果

5年に1回の道路施設点検は平成30年度で一巡、現在2巡目



老朽化対策に必要な予算の確保が不可欠

- 急速な高齢化【今後10年間で、建設後50年以上経過橋梁は42%⇒66%】
- 緊急措置・早期措置段階（判定区分 III・IV）の占める割合※

橋梁	: 約 15%	【修繕着手済率は約58%】	⇒ 早急な修繕が必要
トンネル	: 約 34%	【修繕着手済率は約74%】	
- 予防保全措置段階（判定区分 II）の占める割合※

橋梁	: 約 55%	⇒ 計画的かつ早急に修繕が必要
トンネル	: 約 66%	

※いずれも点検済み橋梁に占める割合

道路施設の適切な維持管理



生活や経済の基盤となる
安全・安心の確保