

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6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

県内外とのスムーズな人とモノの流れを生み出し、半島性の克服や県内を広く活性化させ、地方創生及び国土強靱化を推進するためには、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。

圏央道では、県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間の令和8年度までの開通に向け、また、4車線化が進められている県境・大栄間については、令和7年度から8年度の供用に向け、工事が進められているとともに、北千葉道路については、市川・松戸では、用地買収の着手に向け、準備が進められており、成田市では、県が早期開通に向け整備を進めているなど、広域的な幹線道路ネットワークの整備が着実に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いるだけでなく、近年、災害が激甚化・頻発化しており、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おります。

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。

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6年8月9日

千葉県知事 熊谷 俊人

令和7年度 国の施策に対する重点提案・要望

道路関係抜粋

- I 2 (1) 道路ネットワークの機能強化
- I 3 (2) 通学路の安全・安心の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) 富津館山道路の早期4車線化
- II 3 (7) 東京湾アクアラインの更なる効果発揮

I 危機管理体制の構築と安全の確保

2 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】 道路ネットワークの機能強化等

【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ネットワークについては、ミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化を図り、シームレスな速達性・多重性を確保すること。また、高規格道路の代替機能を発揮する一般道路によ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か年加速化対策の最終年度となる令和7年度においても必要な予算・財源を確保すること。また、令和6年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、切れ目なく、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めるために必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。
- 4 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。

【直面している課題・背景】

- 令和5年台風13号や令和6年能登半島地震では、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、房総半島を有する千葉県において、茂原・一宮・大原道路などの外房地域の骨格を形成する高規格道路については、令和6年能登半島地震の教訓を踏まえ早期に計画を具体化し、計画的に事業を推進する必要がある。

さらには、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、対策期間完了後も継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めるため、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保する必要がある。

- 近年の激甚化・頻発化する自然災害への対応や、避難に繋がる迅速な情報提供や災害発生時の機敏な初期対応など、防災・減災、国土強靱化への取り組みに向け、地方整備局等の体制の充実・強化や資機材の確保が必要である。

I 危機管理体制の構築と安全の確保

3 暮らしの安全・安心の確保

(2) 交通安全県ちばの確立

【提案・要望事項名】

通学路の安全・安心の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 通学路をはじめとして誰もが安全に安心して通行できるように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、引き続き、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は完了したところであるが、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、令和4年の県の交通事故死者数は、65歳以上の高齢者が約5割を占めていることなど交通事故の発生状況を踏まえ、交通安全対策を進める必要がある。
- 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、地方道を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、定期点検の効率化・高度化、質の向上を図るためには、引き続き、新技術の導入に必要な点検支援技術性能カタログや技術基準類の整備を迅速に進めるとともに、コスト削減となるような新技術の研究開発の促進が必要である。

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

(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、令和8年度の開通を確実に達成すること。併せて、大栄ジャンクションから国道296号インターチェンジ（仮称）間についても、1年程度前倒しでの開通を確実に達成すること。
- 2 県境から大栄間の4車線化については、令和7年度から8年度までの開通に向け確実に事業を進めること。また、事業化されている横芝・東金間の4車線化については一日も早く工事に着手すること。
- 3 4車線化未事業化区間については、「成田空港の更なる機能強化」による交通量の増加に対応するため、「高速道路における安全・安心基本計画」の優先整備区間に選定し、早期事業化を図ること。
- 4 成田国際空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについて、事業化に向け、必要な協力と助言を行うこと。
- 5 （仮称）かずさインターチェンジの早期整備を図ること。
- 6 神崎パーキングエリア（仮称）の内回りは令和7年度、外回りは令和7年度から8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。
- 7 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。

【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おり、大栄から横芝間については、令和8年度の開通見込み、大栄ジャンクションから国道296号インターチェンジ（仮称）間は、1年程度前倒しでの開通見込みである。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。
- 圏央道の4車線化については、現在、県境から大栄間において、令和7年度から8年度の4車線化の供用に向けて事業が推進されている。しかしながら、

事業化されている横芝から東金間を含め、県内区間の大部分は暫定2車線となっており、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。

国では、高速道路の暫定2車線区間については、令和元年9月に課題の大きい区間を優先整備区間として選定し、4車線化を順次事業化しているが、圏央道についても県内区間の全線開通や成田国際空港の更なる機能強化による交通量の増加に対応するため、早期事業化が必要である。

- 成田国際空港の利便性を一層高め、人とモノの流れをスムーズにし、周辺地域を広く活性化させ、さらには防災力の強化のためにも、圏央道と空港のアクセスを強化する必要がある。

現在、成田空港株式会社とともに、空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについては、地域活性化インターチェンジとして、国や東日本高速道路会社の協力を得ながら、設置位置や構造などの検討を行っている。

- (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。

- 神崎パーキングエリア(仮称)については、内回りは令和7年度、外回りは令和7年度から8年度の供用に向け、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、用地取得に向けた地元説明会が開催されたところである。

今後、道路利用者の利便性向上やトラックドライバーの確実な休憩・休息機会の確保のためにも、これら休憩施設の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、国道356号のバイパス整備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。

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）については、事業が円滑に進むよう県と沿線市で最大限支援していくので、早期整備を図ること。また、有料道路事業制度の更なる活用により、専用部には有料道路事業を早期に導入し、財源を計画的に確保するなど、整備を加速させること。2 市川市から船橋市間の未事業化区間については、沿線市が地籍調査を推進するなど事業実施環境を整えていくので、国による早期事業化を図ること。また、早期整備を図るため、専用部については、直轄事業と有料事業の合併施行とすること。3 印西市から成田市間は、早期開通及び4車線化に必要な予算を確保すること。4 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、首都圏の国際競争力の強化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化、商工業の振興など地域の活性化、災害時における緊急輸送ネットワークの強化に寄与し、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。
- 市川市と松戸市の区間の専用部1.9km、一般部3.5kmについては、令和3年度に直轄権限代行として事業化され、現在、用地取得へ向けた道路の設計などが国により進められているところである。県及び沿線市では、用地取得促進プロジェクトチームを設置し、用地取得体制の強化を図るなど、事業が円滑に進むよう国に最大限協力していく。
- 市川市から船橋市間の未事業化区間については、市川市と松戸市が令和6年度から地籍調査に着手し、鎌ヶ谷市においても、令和7年度着手に向けた準備を整えており、事業実施に向けた環境整備を進めているところである。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。
- 高速道路の更新・進化については、令和5年度の道路整備特別措置法の改正により、料金徴収期間の延長による財源の確保の仕組みが構築されたところである。有料道路事業制度の更なる活用により、北千葉道路をはじめとした

道路ネットワークを充実させるためには、財源を計画的に確保する必要がある。

- 印西市から成田市間の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、完成4車線整備を含め、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、早期に計画の具体化を図ること。2 沿線市と連携し、地域の理解が深まるよう、地元調整など積極的に役割を果たしていくので、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。3 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充分発揮させ、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5年5月30日と令和6年1月24日に、新湾岸道路の早期実現を目指し、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。
- 令和6年3月に、国、県、沿線6市（千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市）、高速道路会社で構成する第2回新湾岸道路検討会準備会において、計画の具体化を図るための体制やプロセスのあり方について考え方が確認された。
- 新湾岸道路について、令和6年3月に千葉県道路協議会を開催し、道路計画の具体化に向けた今後の動きについて、関係機関と情報共有を図った。

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】

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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、核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた、多車線の自動車専用道路として、早期に計画の具体化を図ること。2 千葉北西連絡道路の概略計画の策定に向け、県、沿線市は、地域住民に必要性・整備効果等を情報提供するとともに、交通課題や要望等の意見を把握するなど、地域の理解が深まるよう役割を果たしていくので、早期に概略ルート・構造の検討を進めること。3 千葉北西連絡道路延伸部（国道464号以南）の計画についても検討を行うこと。 |
|--|

【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。
- 令和6年2月に、学識経験者、国、県、関係市で構成する「千葉北西連絡道路地元検討会」が開催され、地域への情報発信と意見聴取を行い、概略計画の検討（計画段階評価）を進めていくことが確認された。
- 千葉北西連絡道路について、令和6年3月に千葉県道路協議会を開催し、道路計画の具体化に向けた今度の動きについて、関係機関と情報共有を図った。

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」という。）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 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。

3 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、塩浜立体及び船橋市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。

4 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、北千葉拡幅、成田拡幅、大栄拡幅など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、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。

- 5 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの幹線道路網等の整備促進
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。
- 6 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。
※ 環境保全専門部会：東京外かく環状道路（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。
- 外環道供用後に渋滞が顕在化した松戸インターチェンジ出口付近については、引き続き対策の検討が必要である。また、供用後に地元から強い要望のあった市川市国分地域の湧水対策については、着実に原因の調査を進め、地元にて丁寧に説明していく必要がある。
- 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。
- 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、（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、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、国道356号のバイパス整備や県境橋梁の整備などが必要である。

○ 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) 富津館山道路の早期4車線化

【提案・要望事項名】 富津館山道路の早期4車線化

【具体的な提案・要望内容】

富津館山道路（富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ）については、早期の4車線化を図ること。

【直面している課題・背景】

- 東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路は、東京湾アクアラインや館山道などと一体となり、本県の半島性を克服するうえで大変重要な道路であり、安全で円滑な交通を確保し、観光振興や地域活性化に加えて、更なる防災力の強化を図るため、大変重要である。
- しかしながら、現在の富津館山道路は、早期の全線開通を目指したことから対面通行の2車線となっており、特に交通が集中する休日の夕方に、上り線で渋滞が発生するとともに、事故や災害等による通行止めのリスクが高く、時間信頼性確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から課題があり、早期の4車線化が必要である。
- 富津館山道路の富浦インターチェンジから富津竹岡インターチェンジの暫定2車線区間については、令和元年に国土交通省が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」において全線が優先整備区間として選定され、令和6年3月には、富津竹岡インターチェンジから鋸南保田インターチェンジまでの6.8kmが準備調査箇所として高速道路会社に事業許可されたところであり、今後、調査が進展し、速やかな事業化に繋がることを期待しているところである。
- 現在、県では、都市計画及び環境アセスメントの手続きを実施しており、令和6年1月から2月にかけて都市計画の案及び環境影響評価準備書を縦覧したところである。本年度中には必要な手続きを完了するよう進めているところであり、富津館山道路の重要性を踏まえ、その後速やかに、全線事業化する必要がある。

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

(7) 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更なる効果発揮

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等、東京湾アクアライン通行料金引下げが首都圏にもたらす効果等を十分踏まえ、「アクアライン割引」を継続すること。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・評価に当たっては、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。 |
|---|

【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。

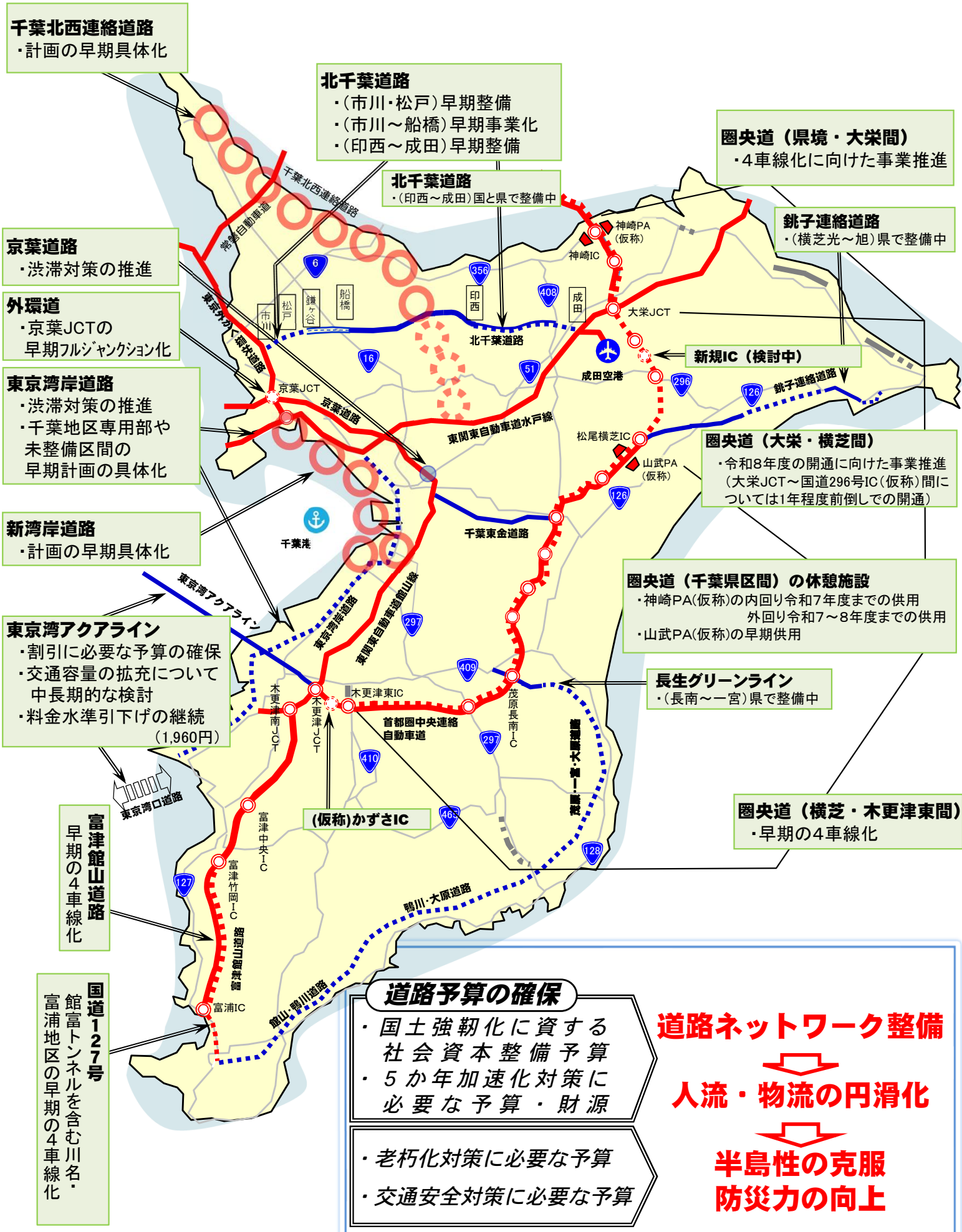
「アクアライン割引」の前提である、平成26年4月に導入された高速道路の3つの料金水準とこれに伴う料金水準の引下げについては、関係者の尽力により、令和6年3月に10年間（令和16年3月31日まで）継続することが国土交通大臣から高速道路会社に事業許可された。
- 今後も、観光の振興や企業立地の促進などの経済効果をさらに高めていくためには、令和7年3月末が期限となっている「アクアライン割引」を継続させることが必要である。
- 県では、国・県・東日本高速道路株式会社・首都高速道路株式会社で構成するアクアラインの料金施策の立案・検討・効果の把握などを目的とする検討会を設立し、アクアラインの土日・祝日の上り線において、特定の時間に集中する交通を分散させるため、時間帯によって通行料金を変動させる「時間帯別料金」を導入する社会実験を令和5年7月22日から開始した。
- 実験前と比較して、1日当たりの交通量は増加したものの、混雑時間帯の交通量が分散し、渋滞による時間のロスの減少などの効果が確認された。さらには、事故の減少や滞在時間の延長等の効果も確認できた。

アクアラインの効果を発揮させていくためには、引き続き、社会実験を継続し、一定期間の効果を調査・分析の上、より効果的な料金施策について、国や高速道路会社とともに検討していく必要がある。

- 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。

更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、広域的な高速道路ネットワークの強化などの観点から、国や高速道路会社において、中長期的に検討する必要がある。

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

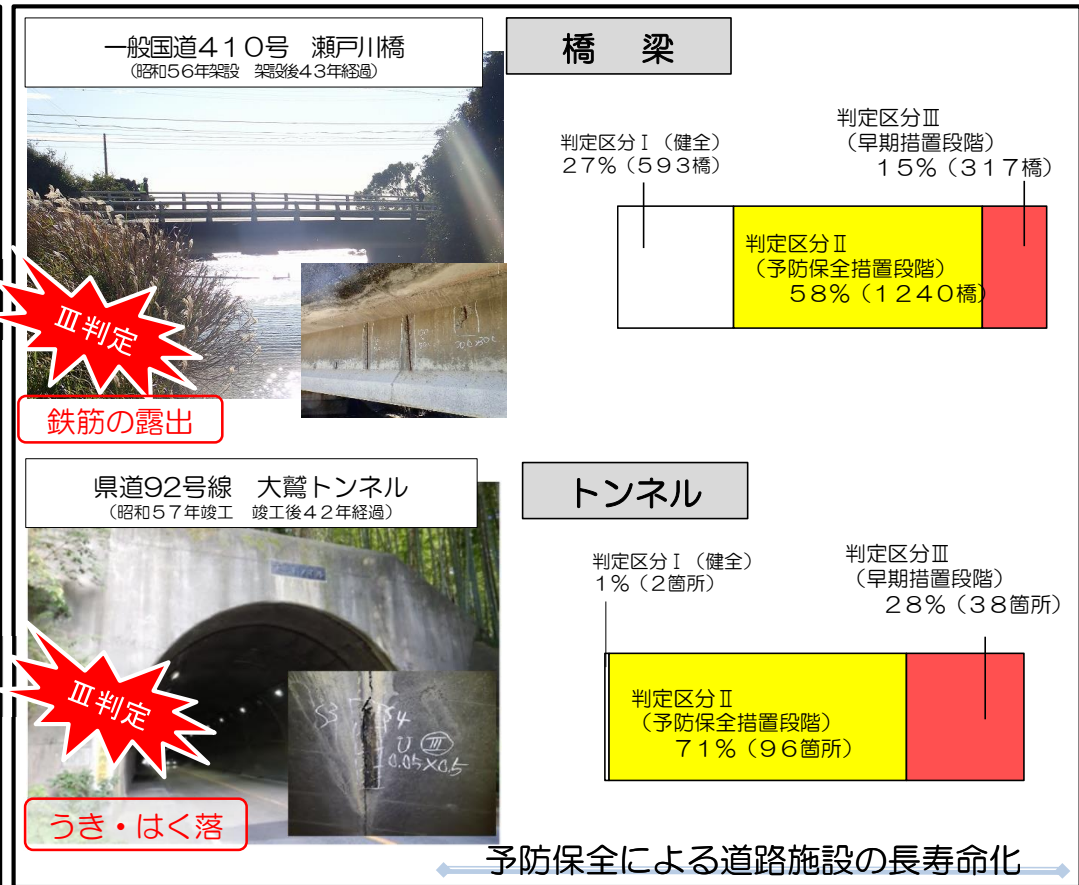
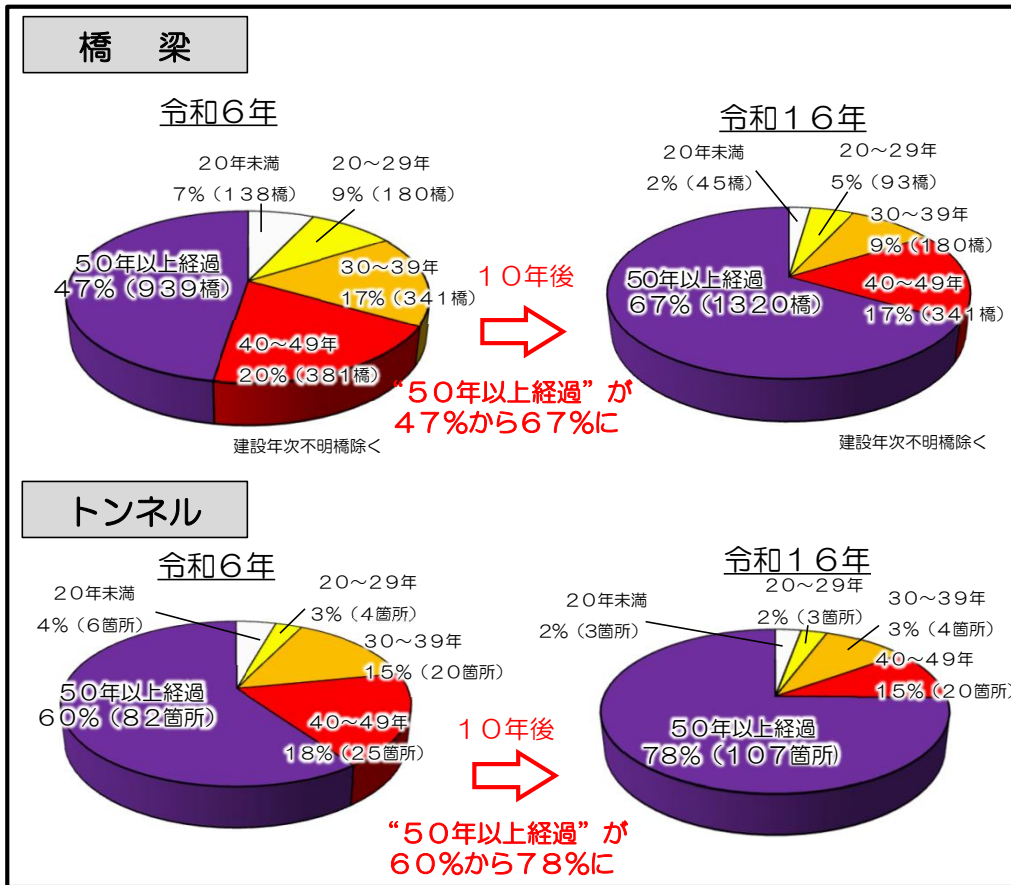


県管理 橋梁・トンネルの高齢化

県管理 橋梁・トンネルの点検実施結果

10年後の状況

5年に1回の道路施設点検は現在3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47%⇒67%】
 - 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91%】 ⇒ 早急な修繕が必要
 - トンネル : 約28% 【修繕着手済率は約97%】
 - 予防保全措置段階（判定区分II）の占める割合※
 - 橋梁 : 約58%
 - トンネル : 約71%
 ⇒ 計画的かつ早急に修繕が必要
- ※いずれも点検済み橋梁、トンネルに占める割合

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