

# 「東京湾アクアライン活用戦略－基本方針－」

平成 2 1 年 9 月  
アクアライン活用戦略本部

## 1 戦略策定の背景と趣旨

千葉県には数多くの資源（「宝」）があります。平成 9 年 12 月に開通した東京湾アクアライン（以下「アクアライン」）は、本県の課題である「半島性」を解消し、本県の宝に光を当て、その発展の起爆剤となることが期待されていました。

しかし、通行料金の割高感から推計より交通量が低迷し、期待された機能を十分に発揮しているとは言えない状況が続き、結果的に多くの宝が埋もれたままになっていました。

そのため、県では、国の支援も得て、本年 8 月から平成 23 年 3 月までの間、E T C車に限り、平日休日を問わず、24 時間、普通車 800 円、大型車 1,320 円ほか全車種を対象に料金を引き下げる社会実験を実施することとしました。

この料金引き下げによって、埋もれていた宝が輝き出そうとしています。県では、この機会を最大限に活用して、県内経済の活性化や地域の振興に確実に結び付けていくため、本年 6 月、知事を本部長とする「アクアライン活用戦略本部」を新たに設置しました。

一方、平成 24 年度には、アクアラインと一体となって首都圏における道路の骨格を形成する首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」）がアクアラインから東金まで開通する予定であり、千葉東金道路とも接続されます。アクアラインの効果を県内広域に波及させていくためには、圏央道の整備を見据えた対応も必要となります。

そこで、「東京湾アクアライン活用戦略－基本方針－」（以下「基本方針」）を策定し、圏央道の整備状況を見据えながら、アクアラインを活用した地域づくりに取り組んでいくための基本的な考え方を示すこととしました。

今後は、この基本方針に従って、「チームスピリット」のもと、埋もれた宝に光をあて、磨き上げることで、アクアラインを活用した「光り輝く千葉県づくり」に戦略的に取り組んでいきます。

なお、具体的な事業については、今後、現在策定中の県の次期総合計画等と整合を図りながら、(仮称)「東京湾アクアライン活用戦略－行動計画－」として取りまとめていきます。

資料1 東京湾アクアラインの交通量

	日平均交通量 (台/日)	前年度比	対平成10年度比
平成9年度	11,876	—	(H9.12~H10.3)
平成10年度	9,996	0.84	—
平成11年度	9,647	0.97	0.97
平成12年度	11,907	1.23	1.19
平成13年度	13,271	1.11	1.33
平成14年度	13,721	1.03	1.37
平成15年度	14,135	1.03	1.41
平成16年度	14,870	1.05	1.49
平成17年度	16,295	1.10	1.63
平成18年度	17,622	1.08	1.76
平成19年度	19,696	1.12	1.97
平成20年度	20,772	1.05	2.08

資料2 東京湾アクアライン料金引下げの社会実験概要

(1) 実験料金

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
通常料金					
非ETC車	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円
ETC車	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円
生活対策期間 (ETC車)					
平日	1,200円 ~1,700円	1,500円 ~2,100円	1,800円 ~2,500円	2,500円 ~3,450円	4,150円 ~5,800円
休日	1,000円	1,000円	1,800円 ~2,780円	2,500円 ~3,830円	4,150円 ~6,380円
社会実験 (ETC車)	640円	800円	960円	1,320円	2,200円

(2) 実験対象時間

- ・全日、全時間帯 (0~24時)

(3) 実施期間

- ・平成21年8月1日~平成23年3月31日

## 2 基本的な考え方

アクアラインの交通量は、今回の社会実験により通行料金の割高感が薄れ、平日を含めて大きく増加しています。これにより京浜地域などとの交流が拡大するとともに、京葉道路などの湾岸部からの交通転換による交通渋滞の緩和やCO<sub>2</sub>削減、物流コストの低減、配送時間の短縮などが見込まれています。

そこで千葉県では、次のような考え方を基本として、期待される効果を県内経済活性化へ確実に結びつけるため、全庁一丸となって取り組んでいきます。

### (1) 交流人口増加による地域活性化

交流人口の増加は、来訪者による宿泊や飲食、買い物などの消費の拡大により、定住人口の減少による域内の市場規模の縮小を補完し、地域産業の振興、雇用機会の創出など、地域経済の活性化が期待されます。

また、地域間の交流拡大は、経済的な効果だけでなく、千葉県のイメージアップや魅力の再発見、新たな文化の創出や伝統文化の継承、さらには週末を県内で過ごす二地域居住や県内への定住などに発展することも期待されます。

本県は海、山などの豊かな自然や農林水産物、固有の文化などを有しており、特に南房総地域や九十九里地域などは、豊かな地域資源を有効に活用、PRすることによって、より質の高い観光・交流地域となることが期待されます。

### (2) 立地優位性を活かした企業立地の促進と地域産業の振興

物流コストなどの低減や時間距離の短縮は、大消費地である首都圏に位置し、成田空港、羽田空港などのわが国の玄関口が立地・近接する本県の立地優位性をさらに高め、新たな産業の創出や農林水産業を含む地域産業において対岸地域などとの新たな取引の創出・拡大などが期待されます。

特にアクアラインの着岸地にあるかずさアカデミアパークや金田地区、圏央道沿線地域の発展可能性が大きく高まり、企業立地の促進や県内産業の振興、雇用機会の創出などにつながることを期待されます。

### (3) 重点的な取組みの方向

千葉県では、これらの効果を最大限活かすため、次期総合計画の終期であり、圏央道がアクアラインから東金まで開通する平成24年度までを重点期間として、観光の振興やアクアライン着岸地の拠点地域の整備、企業立地の促進などに重点的に取り組むとともに、これらの効果を県内広域に波及させる基盤となる道路網を整備し、県内経済の活性化や地域の振興を進めていきます。

### 3 現状と課題

アクアラインの通行料金引き下げや高速道路網などの整備により都心や京浜地域、成田空港、羽田空港への交通アクセスがさらに向上し、来訪者の増加、物流の円滑化・効率化などによる産業エリアとしてのポテンシャルの向上などが見込まれています。そのため、以下に掲げる課題に取り組み来訪者等の受入体制の充実を図ることが必要です。

#### (1) 観光地の魅力向上

観光については、千葉県の魅力の効果的な発信や観光客に高い満足感を与える観光地づくりが求められます。具体的には、魅力的な観光資源の開発・発見による地域ブランドの確立、観光地への交通アクセスの改善や観光インフラなどの基盤整備、ホスピタリティの向上などが重要です。

#### (2) 観光消費を増大させる仕掛けづくりと多様化するニーズへの対応

地域での消費を増大させ、地域経済を活性化させるためには、宿泊客の増加や滞在時間の長期化などが課題となっています。さらに近年の人々の観光に対する多様なニーズに対応した観光の質の向上や担い手の育成も不可欠です。

#### (3) アクアライン着岸地における拠点整備の推進

アクアラインの着岸地では、恵まれた立地条件を活かして、かずさアカデミアパークや金田地区において拠点整備が進められてきました。しかし、かずさアカデミアパークは、経済社会状況の変化などにより、本格的に施設誘致を開始してから10年を超えた現在も約半分程度の立地にとどまっており、誘致の強化とさらなる立地環境の整備が必要となっています。

また、金田地区についても、金田西土地区画整理事業が経済社会状況の変化を受けて、昨年6月には事業費の大幅な削減を伴う事業計画を変更し、昨年度末における進捗率が事業費ベースで約13%にとどまるなど、開発は進んでおらず、事業を加速させる取り組みが求められています。

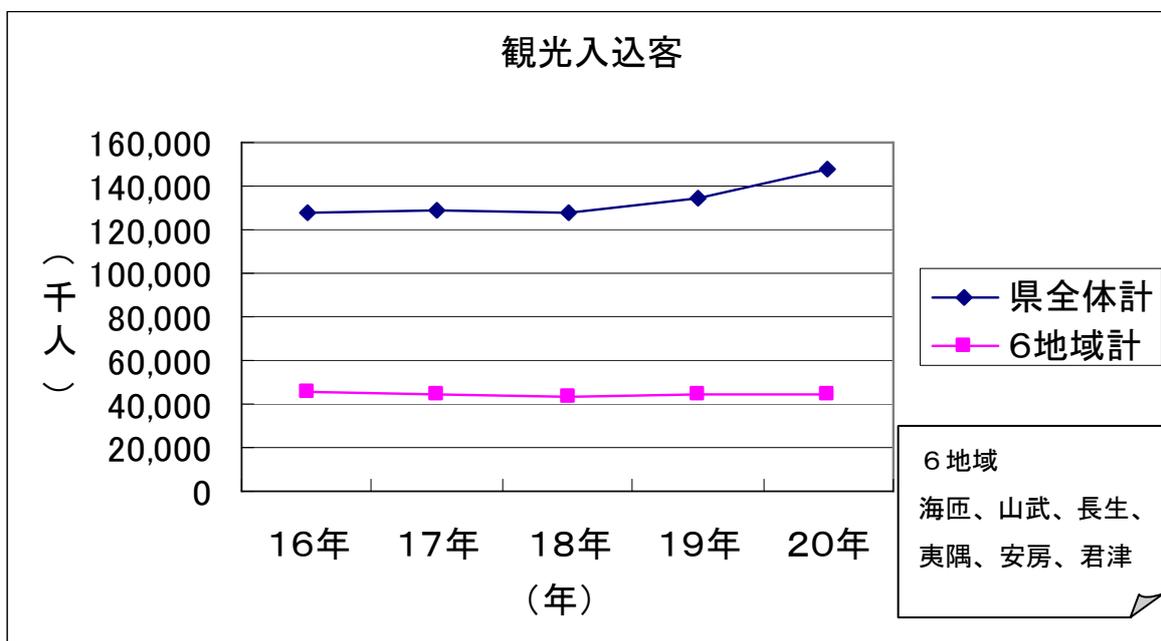
#### (4) 企業立地の促進と工業用地の確保

企業立地の進展と千葉県企業庁や県関係公社による工業団地の新規造成の中止などにより、県内工業団地の分譲可能面積は年々減少しています。そのため、立地優位性が高まると考えられるアクアライン着岸地や圏央道沿線地域についても将来工業用地が不足することが懸念されることから、立地需要に応じた工業用地の確保方策について検討することが必要です。

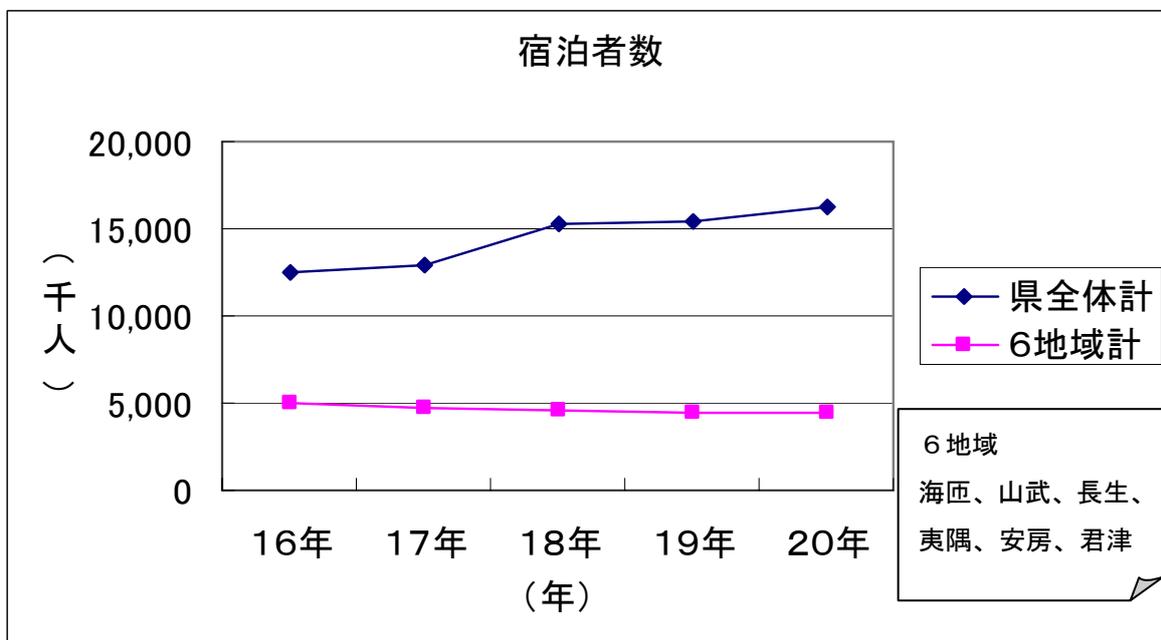
#### (5) 計画的な道路整備

地域の交流と連携を支える圏央道などの高速道路の整備を促進するとともに、観光地へのアクセス強化や渋滞対策、未改良区間の解消などの諸課題を解消するため、計画的な道路整備を進めていく必要があります。

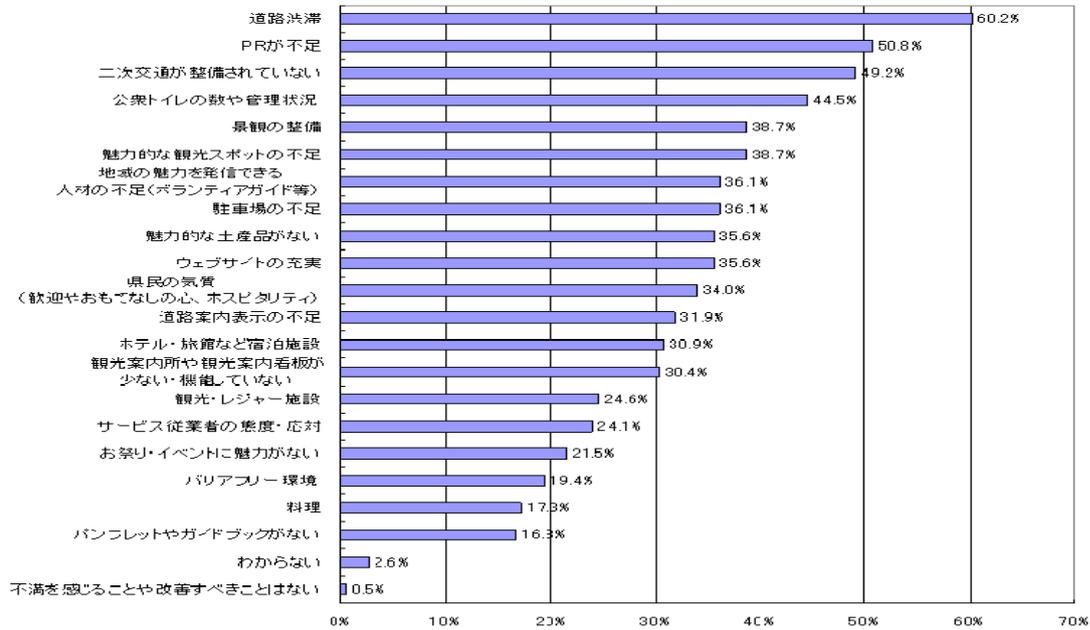
資料3 観光入込客数の状況（平成16年～20年）



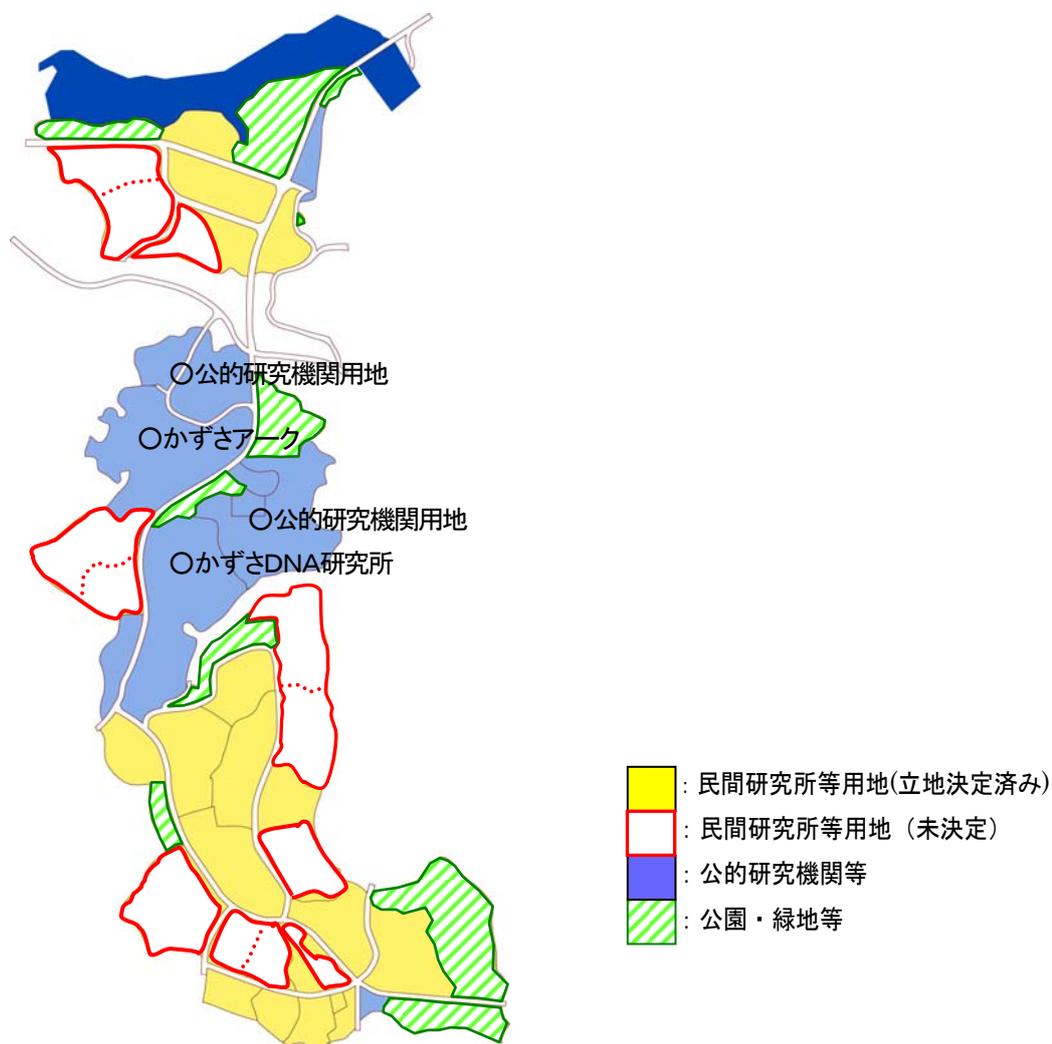
資料4 宿泊者数の状況（平成16年～20年）



資料5 千葉県観光に対する不満、改善した方が良い点について  
(H19年インターネットアンケート調査結果より)



資料6 かずさアカデミアパーク立地状況 (平成21年9月1日現在)

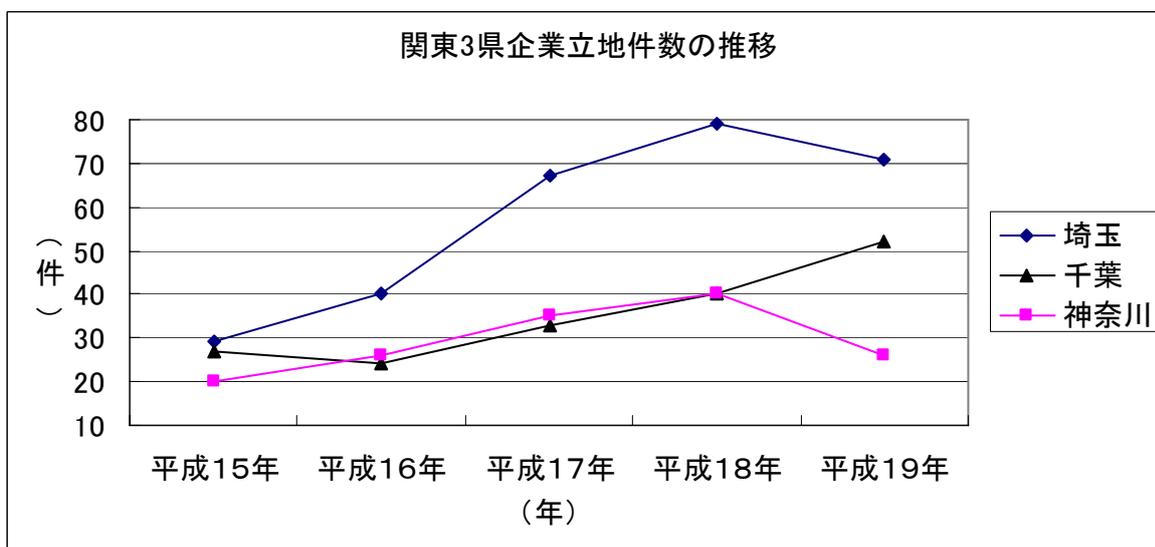


(参 考)

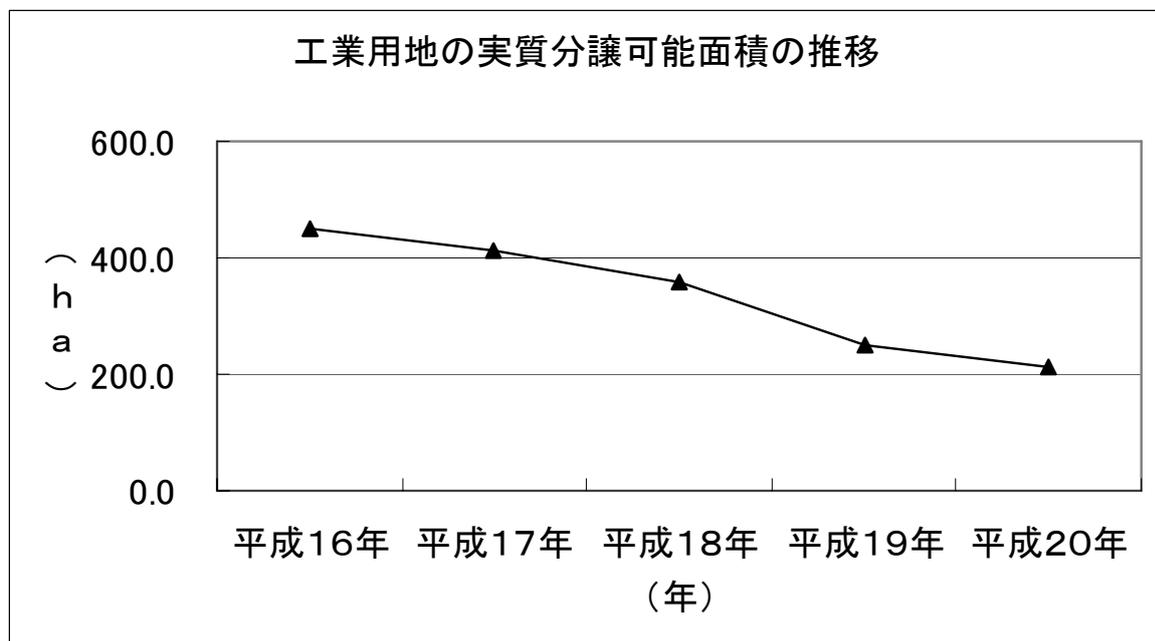
	面 積 (ha)	区 画 数
民間研究所等用地	149	31
うち立地決定済み (※)	83	19
うち未決定用地	66	12
公的研究機関等	40	—
かずさアーク	18	—
その他 (公園・道路ほか)	71	—
アカデミアパーク合計	278	—

※立地決定済み面積 83ha は、民間研究所等用地 149ha の 56%。

資料7 企業の立地動向（平成15年～19年の推移）



資料8 工業用地の実質分譲可能面積の推移（平成16年～20年）



（注）実質分譲可能面積は、休止・オーダーメイドを除く工業団地の分譲中面積であり、県関係と県関係以外の合計面積の推移である。

## 4 施策の方向

### (1) 観光の振興

#### ①観光プロモーションの強化

地域特性を活かした魅力ある観光資源づくりを進めるとともに、アクアラインの通行料金引き下げや千葉県の魅力を広くプロモーションすることにより、観光客の増加を図ります。

#### ②観光インフラの整備

観光客の満足度を高めて再訪を促すため、道路やトイレ、駐車場、観光案内標識などの観光インフラを早急に整備し、誰もが快適かつ安心して旅を楽しめる観光地づくりを推進します。

#### ③年間を通じた滞在・宿泊型観光の推進

平日を含め、年間を通して安定した来客を実現し、地域経済への波及効果を確実にするため、地域特性を活かした観光客の広域的な周遊や宿泊、長期滞在の促進を図るとともに、通年型レジャーの普及や多様な観光メニューの提供などに取り組み、さらに二地域居住や移住・定住の促進を図ります。

#### ④観光を支える人づくり

観光従事者の接客技術の向上を図るとともに、観光客をおもてなしの心で迎えるホスピタリティの醸成に取り組みます。

また、観光地づくりや地域の観光振興を担う質の高い観光従事者などの人材育成に取り組みます。

#### ⑤都市農山漁村交流拠点の強化

地域の魅力の発信や地場産品の販路拡大などに交流拠点として貢献している直売所等の活動強化や機能の充実を図るとともに、農林水産業体験や里山体験などのメニューを提供することにより、都市住民と地域住民との交流を促進します。

### (2) 拠点地域の整備促進

#### ①かずさアカデミアパークへの企業誘致の強化

時間距離の短縮は、かずさアカデミアパークの企業立地の優位性を高めることから、次世代を担う高い技術開発力を持つ企業の集積を目指し立地環境を整備するとともに、より一層の企業誘致に取り組みます。

#### ②かずさアークの交流機能の充実

かずさアークの集客力を向上させ、君津地域の交流拠点への転換を目指すとともに、かずさアカデミアパークと県内企業などとの交流を促進します。

### ③金田地区土地区画整理事業の推進

金田地区において、アクアラインを活用した千葉県の玄関口として、交通利便性の極めて高い立地条件を活かし、多様な都市機能が集積した良好な市街地形成のため、土地区画整理事業の推進を図ります。

### ④金田地区の施設立地の促進

地元木更津市や民間関係団体などと連携して、金田地区の施設立地の促進や誘導に取り組みます。

### ⑤金田地区の都市基盤の整備

金田地区内外を連絡する主要な幹線道路である都市計画道路中野畑沢線の早期供用を目指し整備を進めます。

## (3) 圏央道沿線地域等への企業立地の促進と地域産業の振興

### ①戦略的企業誘致の推進

アクアラインの通行料金の引き下げと圏央道の整備により、都心や京浜地域、成田空港、羽田空港との交通アクセスがさらに向上し、企業立地の優位性が高まると期待されることから、国内外企業の戦略的な誘致に取り組みます。

### ②工業用地の確保

懸念される工業用地不足に対応するため、新たな手法による公的な工業団地の整備について検討します。

また、民間による工業団地の整備を支援するほか、工場用地の拡張や新規立地に関する規制の見直しなどについて検討します。

### ③企業の立地環境の整備

本県の立地優位性をより一層高めるため、低廉な工業用水の確保、幹線道路網などのインフラ整備及び人材確保の支援など、企業のニーズに即した立地環境の整備を進めます。

### ④地域資源を活用した地域産業の振興

都心や京浜地域との近接性を活かし、地域資源などを活用した新たな商品の開発や販路開拓、県内事業者と対岸地域の事業者などとの取引機会の創出・拡大などを図ります。

#### (4) アクアライン関連道路網の整備推進

##### ①交流を支える道づくり

アクアライン着岸地である金田地区や成田空港などのポテンシャルを高めるとともに、地域の交流と連携の強化や、物流の効率化を図るため、県土の道路網の骨格をなす圏央道、東関東自動車道館山線（以下「館山道」）などの整備を促進します。

また、これらの高速道路を補完する地域高規格道路や国道・県道などの整備を進めます。

##### ②観光エリアの交通円滑化の推進

アクアラインから高規格幹線道路（圏央道・館山道・千葉東金道路）を經由し、主要な観光地を結ぶ幹線道路において、バスなどの大型車のすれ違いが困難な箇所や見通しが悪く走行しづらい箇所、さらに交通の集中による渋滞頻発箇所などの優先整備により、観光エリアへのアクセスを強化します。

併せて、効果的な渋滞情報の提供などにより交通の分散化を図るとともに、道の駅などを活用したソフト面の対応についても検討します。

#### 5 取り組みに当たって

(1) 今回のアクアラインの通行料金引き下げを県内経済の活性化の千載一遇のチャンスと捉え、市町村、関係団体などと連携・協力して取り組んでいきます。

(2) 社会実験を実施し、その影響を検証している「東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会」や、千葉県の様々な魅力を、国内外に向けて情報発信している「千葉の魅力発信推進本部」と連携して取り組んでいきます。

(3) この基本方針は、今後、現在策定中の県の次期総合計画等と整合を図りながら、必要に応じて適切に見直しを行っていきます。

アクアラインを活用した地域づくりの主な取り組み（イメージ図）

