

# 第 1 道 路

## 道路の現況

本県の道路は、東関東自動車道など全国的な広がりを持つ高速自動車国道4路線、県内外各地域をネットワークする一般国道20路線、それらと一体となって機能する県道である主要地方道と一般県道307路線、及び129,870路線からなる市町村道が接続し道路網を構成しています。

### 千葉県内の道路現況

| 道路種別    |                     | 路線数 <sup>*6</sup> | 実延長(km) | 改良率 <sup>*7</sup> |
|---------|---------------------|-------------------|---------|-------------------|
| 高速自動車国道 |                     | 4                 | 140     | 100%              |
| 一般国道    | 指定区間 <sup>*1</sup>  | 10                | 474     | 100%              |
|         | 指定区間外 <sup>*2</sup> | 14                | 788     | 93%               |
|         | 計                   | 20 <sup>*3</sup>  | 1,262   | 95%               |
| 県道      | 主要地方道 <sup>*4</sup> | 101               | 1,414   | 80%               |
|         | 一般県道 <sup>*5</sup>  | 206               | 1,213   | 66%               |
|         | 計                   | 307               | 2,627   | 74%               |
| 市町村道    |                     | 129,870           | 36,896  | 60%               |
| 合 計     |                     | 130,201           | 40,926  | 62%               |

(平成30年4月1日現在:道路統計年報2019より)

- \*1:国土交通省が管理する区間
- \*2:県及び千葉市が管理する区間
- \*3:同一路線に指定区間と指定区間外が含まれるため
- \*4:主要地方道とは国土交通大臣が指定する主要な都道府県道または市道のことをいう。
- \*5:一般県道のうち自転車道を除く(参考:県内の自転車道:8路線 実延長183km)
- \*6:同一路線でも県と千葉市が管理している路線を別に計上している
- \*7:改良率は県道以上である場合は、改良済み延長のうち車道幅員5.5m以上とし、また、市町村道の場合は、改良済み延長のうち車道幅員5.5m未満を含む延長から算出したもの

## 千葉県内の道路の現状と課題

### ○交流基盤の強化

#### 【現状と課題】

道路については、高速道路や国道・県道の整備が着実に進められているところですが、市町村道を除く道路の改良率は、関東平均81.8%を下回っており、県内の道路ネットワークは量的にも質的にもいまだ不十分な状況です。

県民のくらしや物流を支える道路網を整備し、利便性の向上を図ることで交流を活性化させる必要があります。

- ◆ 高速道路等の供用延長 **93.4%** (R2. 3月末現在)  
(県の道路ネットワークの骨格となる圏央道の供用延長は80%)
- ◆ 地域高規格道路の供用延長 **34.9%** (R2. 3月末現在)
- ◆ 市町村道を除く道路の改良率 **81.3%**
- ◆ (H30.4月現在：道路統計年報2019より)  
※改良率：県道以上は改良済み延長のうち車道幅員5.5m以上の延長から算出したもの

### ○社会資本の適正な維持管理と災害に強いまちづくりの推進

#### 【現状と課題】

安全かつ快適な都市の生活空間を創出し、高齢化する社会資本の長寿命化を進め、さらに高速道路ネットワークの効率的活用を図る必要があります。

また、災害時の道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路などの橋梁の耐震化等を推進する必要があります。

さらに、安全性の低下に加え補修費の増加が懸念されることから「橋梁長寿命化修繕計画」、「横断歩道橋長寿命化修繕計画」、「トンネル長寿命化修繕計画」に基づく計画的な補修や維持管理を推進する必要があります。

- ◆ 管理橋梁（2,137橋）は今後急速に高齢化を迎え、20年後には、約7割が50年を経過する高齢化橋梁となります。



管理橋梁の橋齢の推移

出典：千葉県橋梁長寿命化修繕計画

- ◆ 鉄道をまたぐ橋や緊急輸送道路上などの橋梁（対象橋梁 210 橋）の耐震補強率 **99.5%** (R2. 3月末現在)
- ◆ 自動車及び歩行者の交通量や事故発生状況、歩道のなどの客観的なデータに基づき、緊急に対策の検討が必要な踏切は 千葉県内に77箇所あり、これらの踏切については、踏切道の拡幅や立体交差化等の対策を推進する必要があります。

## ○人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

### 【現状と課題】

高齢者や障害のある人をはじめとして、全ての人が県内において安心して快適に過ごすことができるよう、公共交通機関や道路、公共施設などのバリアフリー化を進める必要があります。

都市部では、深刻な交通渋滞と、それに伴う多額の経済損失・環境負荷の増大が引き起こされており、円滑な地域間交流のための機能確保が課題となっています。

- ◆歩道の整備率 **53.3%** (H30.4月現在：道路統計年報2019より)
  - ※千葉県管理の一般国道（指定区間外）及び県道を対象とし、千葉県道路公社及び首都高速道路㈱管理の道路を含む。
  - ※自転車道は含まない。
  - ※歩道の幅員が0.75m以上の区間を整備済としている。
- ◆県が管理する特定道路におけるバリアフリー化延長 **6.7km** (R2年.3月現在)

## ○交通安全県ちばの確立

### 【現状と課題】

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必要があります。

- ◆千葉県内通学路に指定されている歩道の整備率 **72%** (H31.4月現在)
  - ※千葉県管理の一般国道（指定区間外）及び県道のみ対象
  - ※自転車道は含まない。
  - ※歩道の幅員が0.75m以上の区間を整備済としている。
- ◆令和元年中における交通事故死者数は172人で**全国ワースト1位**。

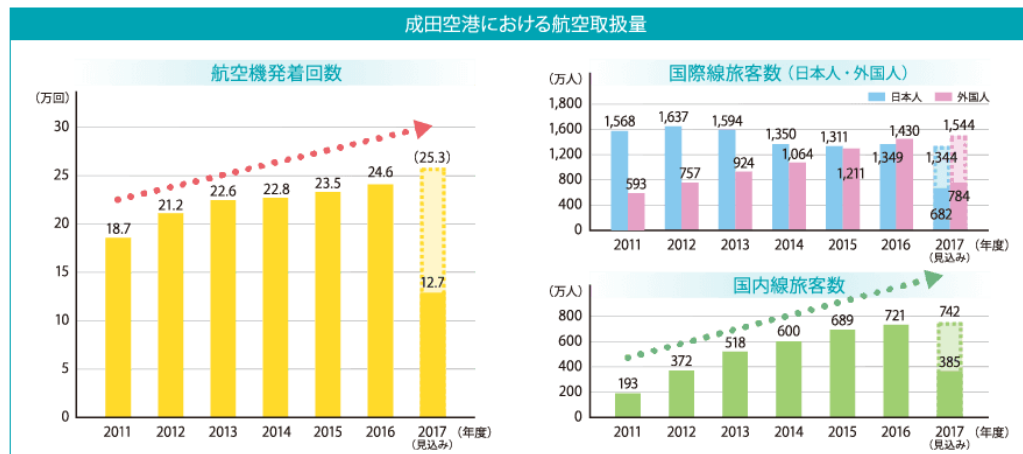
## ○成田空港の機能拡充と空港を活用した県経済の活性化

### 【現状と課題】

成田空港は、世界各地とバランスのとれた航空ネットワークを持つ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います。

成田空港における航空取扱量が増加する中、空港への鉄道アクセスの向上や圏央道や北千葉道路等の道路網の整備の進展により、成田空港を中心とした広域的な人・モノ・財の流れの創出と一層の拡大が必要です。

### ◆成田空港における航空取扱量



出典：成田空港 HP より

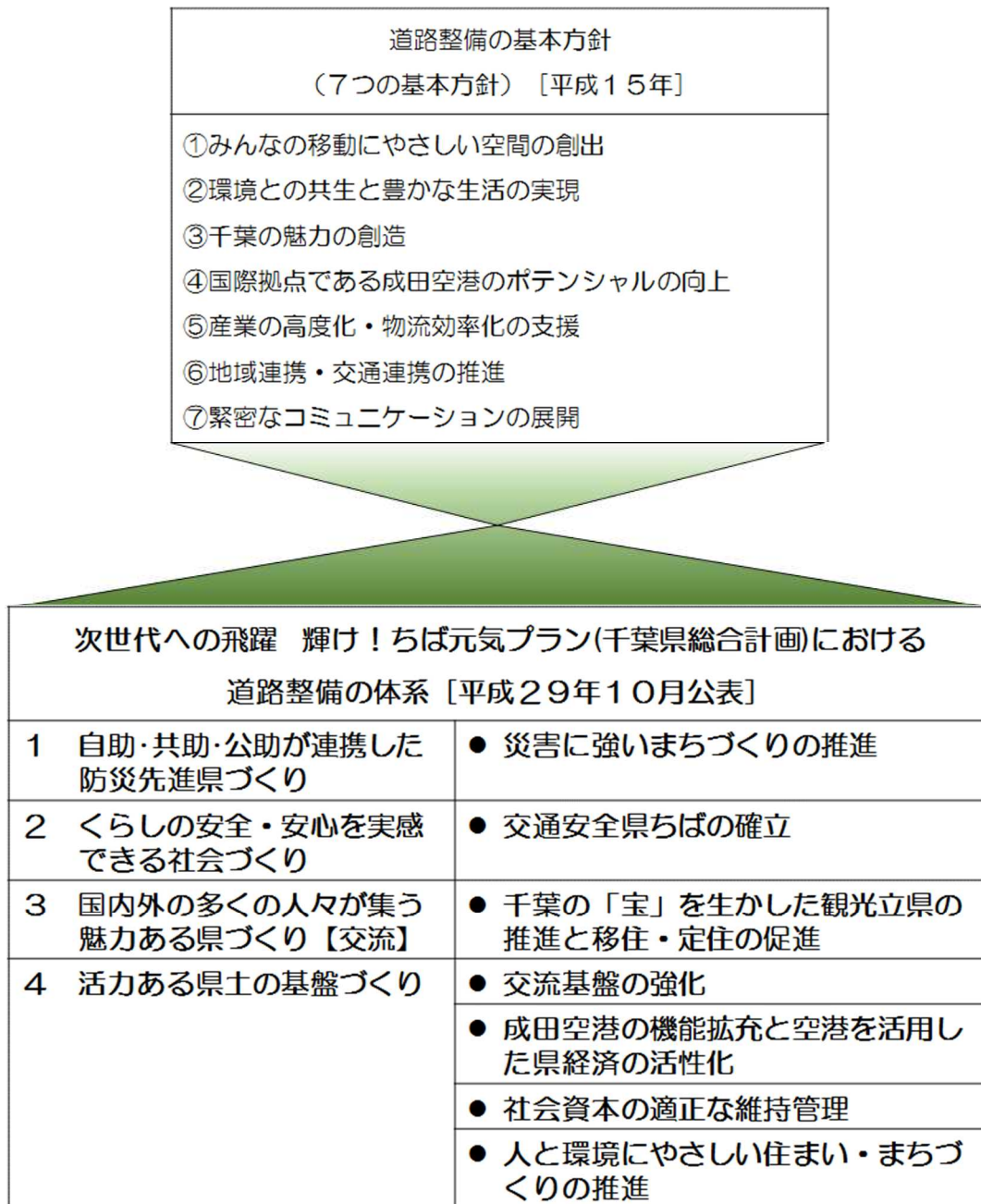
## ○県政への要望

- ◆令和元年8月に実施した県政に関する世論調査において、県政への要望として「道路を整備する」のほか、道路の整備に寄与するものと考えられる「災害から県民を守る」「交通事故から県民を守る」が上位となりました。
- ◆平成28年11月～12月に実施した同調査でも、県内の道路状況については、「満足していない」が約5割に上るとともに、道路整備について優先的に対策すべき課題については、「交通事故対策」「渋滞対策」「災害に強い道路整備」が上位となりました。

## 今後の「千葉の道づくり」

千葉県の道路整備を進めていくにあたっては、道路整備の評価を“供給量”から“県民の満足度”へ転換して進めていくことが重要であり、道路を一つの“商品”として捉え、県民の立場からみた利用者、関係者の要望をモニタリングして道路づくりを進めることが必要なことから、道路整備の方向性として7つの基本方針を定めています。

また、様々な課題を乗り越え、光り輝く千葉を築いて次世代に確実に引き継いでいくためには、中長期的視点に立った県政運営を行うことが求められています。そこで、千葉県は、県民の「暮らし満足度日本一」を基本理念とする新たな総合計画を策定しました。今後の「千葉の道づくり」については、7つの基本方針を踏まえた、この総合計画を基に進めることとしています。



## 災害に強いまちづくりの推進

地震や風水害など災害に強い防災基盤の整備を図ります。

### (1) 主な取組

#### ① 災害に強い社会資本整備

災害時の道路ネットワークを確保するため、高規格幹線道路網の充実・強化、緊急輸送道路などの改築、橋梁の耐震補強や道路の無電柱化及びのり面の防災対策を推進するとともに、緊急物資などを輸送できる耐震強化岸壁の整備を推進します。

また、地域防災力の強化に資する道路ネットワークの構築や防災拠点としての「道の駅」の活用を図るとともに、避難場所等として機能する県立都市公園の整備を推進します。

### (2) その実現に向けて

#### ア 橋梁架換による信頼性向上

老朽化による劣化の激しい橋梁や地震により大きな被害を受ける恐れのある橋梁について、経済性等を勘案し必要に応じて架換を実施することにより、災害時の道路ネットワークを確保し、橋梁の安全性や信頼性の向上を図ります。

県道市川浦安線の江戸川に架かる行徳橋は、行徳可動堰の整備に併せて建設された橋であり、架設から64年が経過し老朽化が進んでいたことから、平成24年から国と共同で架け換えを進め、令和2年3月10日に開通しました。



行徳橋（市川市）

#### イ 道路の防災・減災対策

道路の防災・減災対策として、平成7年1月の兵庫県南部地震での教訓を踏まえ、跨線橋や緊急輸送道路の橋梁など重要な橋梁について優先的に補強を実施し、道路の耐震性の向上を図っています。

緊急輸送道路1次路線である主要地方道松戸野田線に架かる運河大橋は、防災上重要な橋梁であり、耐震性が不足していたことから、耐震補強工事（橋脚補強・落橋防止等）を行いました。



運河大橋（流山市）



## 交通安全県ちばの確立

県民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るとともに、交通環境の整備を推進し、交通事故のない、安全で安心して暮らせる千葉県づくりを進めます。

### (1) 主な取組み

#### ① 交通安全環境の整備

安全で快適な交通環境を整備するため、道路管理者や警察・関係団体等が協力して実施する交通事故多発箇所の共同現地診断や、事故原因の分析を行う交通事故調査委員会による検討結果などを生かし、交差点の改良や通学路などの歩道の整備、注意喚起の路面標示など道路交通環境の整備・改善を進めます。

また、外国人観光客等にもわかりやすい標識の設置を進めるほか、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロメートルの速度規制を実施する「ゾーン 30」の整備等による交通安全対策を推進します。

### (2) その実現に向けて

#### ア 生活道路における歩行者等の安全な通行の確保

生活道路は幹線道路の 2 倍以上も事故の危険があり、特に歩行中の事故は生活道路に集中しています。そこで地域の合意形成のもと、幹線道路から生活道路への交通流入を制限、排除し、歩行者の安全を確保する施策を実施しています。

幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中の死傷者や自転車乗車中の死傷者の割合が高くなっています。

このことから、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る交通安全対策を行っています。

流山市では、生活道路への通過交通の流入抑制を図り、児童生徒等、歩行者の交通安全を確保するため、学校関係者・地元自治会・交通管理者と協議を行い、ゾーン指定を行うとともに、狭さく等の交通安全対策を行っております。



流山市ゾーン 30



#### イ 通学路などの歩道整備の推進

幹線道路等における交通事故の削減のため、車両と歩行者が分離された安心な歩行空間の整備を進めています。

県道柏流山線の柏市豊四季では、交通量が多く通学路であることから地域の方々の協力のもと、車両と歩行者が分離された安心な歩行空間の整備を行っています。



県道柏流山線（柏市豊四季）

#### ウ 共同現地診断の実施

安全で快適な交通環境を整備するため、道路管理者や警察・関係団体等が協力し、交通事故多発箇所の共同現地診断を実施しています。

令和元年度は、県内44箇所において共同現地診断が実施されました。



共同現地診断実施状況（市川市）

## 千葉の「宝」を生かした観光立県の推進と移住・定住の促進

本県の持つ魅力を十分に生かした魅力的な観光地づくりを推進するとともに、効果的なプロモーション活動により観光入込客・宿泊客をはじめとする交流人口の拡大と移住・定住の促進を図り、地域の活性化を目指します。

### (1) 主な取組み

#### ① 何度でも訪れたい魅力ある観光地づくり

観光を地域経済の活性化に確実に結びつけるため、地域の特産品や情報などを紹介する「道の駅」を活用した地域活性化の取組を促進します。

### (2) その実現に向けて

#### ア 道の駅

「道の駅」は、地域の創意工夫により、道路利用者に快適な休憩施設と多様で質の高いサービスを提供する施設です。県内では、現在29箇所が登録されており、年間約1,224万人の方々にご利用されています。

道の駅は、道路利用者の休憩・情報発信・地域連携という本来の機能に加え、地域の個性を活かし地方創生の拠点となるべく取り組みがなされています。

国土交通省では、今後の重点支援で効果的な取り組みが期待できるとして、重点「道の駅」を選定しており、千葉県内では13箇所の「道の駅」が選定されています。

#### ○重点「道の駅」

- ・とみうら（全国モデル・重点）
- ・むつざわ つどいの郷
- ・発酵の里こうざき
- ・季楽里あさひ
- ・しょうなん
- ・三芳村
- ・ローズマリー公園
- ・ちくら・潮風王国
- ・富楽里とみやま
- ・おおつの里
- ・白浜野島崎
- ・和田浦WA・O!
- ・保田小学校（候補）



重点「道の駅」とみうら（南房総市）

## 交流基盤の強化

県民のくらしや企業活動を支える道路網を整備し、利便性の向上を図り、交流を活発にします。

### (1) 主な取組み

#### ① 交流を支える道路ネットワークの整備・有効活用

全国や県内各地との交流や連携、スムーズな人・モノの流れの強化を目指し、高規格幹線道路等の整備や機能強化を促進するとともに圏央道への追加インターチェンジの整備を促進します。

また、高規格幹線道路等の整備効果を県内各地に波及させるため、地域高規格道路や高速道路のインターチェンジにアクセスする国道・県道のバイパス・現道拡幅の整備を推進します。

さらに、主要な渋滞箇所の交通円滑化や主要な観光地にアクセスする道路などについても整備を推進します。

そして、既存の広域的な幹線道路ネットワークの有効活用を図るため、首都圏に大きな経済効果をもたらしている「アクアライン割引」の継続を国に働きかけます。

### (2) その実現に向けて

#### ア 都市間ネットワーク網の整備

首都圏三環状道路は放射方向道路とリンクして、道路間を自在に連絡し、多方面へのアクセスを飛躍的に高めます。また一極に集中している東京の首都機能を周辺の拠点都市へ適正に配置する重要な基盤になります。



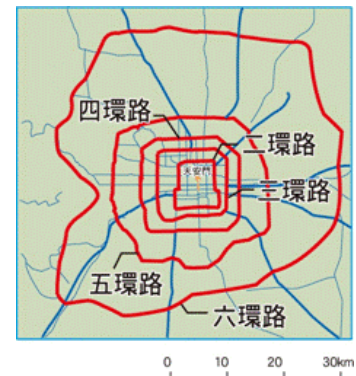
東京圏周辺の環状道路

|     | 計画延長   | 供用延長   | 整備率  | 整備状況        |
|-----|--------|--------|------|-------------|
| 東京圏 | 約525km | 約430km | 約82% | 2018年6月2日現在 |



ソウル周辺の環状道路

|     | 計画延長  | 供用延長  | 整備率  |
|-----|-------|-------|------|
| ソウル | 168km | 168km | 100% |



北京周辺の環状道路

|    | 計画延長  | 供用延長  | 整備率  |
|----|-------|-------|------|
| 北京 | 433km | 433km | 100% |

— 環状道路（供用中）

— その他の高速道路

出典：関東地方整備局ホームページ

([https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road\\_shihon00000130.html](https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road_shihon00000130.html))

首都圏三環状道路は、計画から40年以上を経ても整備率が約82%程度にとどまっています。一方、アジアの主要都市でも環状道路の整備が進められ、北京、ソウルは東京圏を大幅に越えて整備が完了しています。我が国の国際競争力強化のために、国際空港や港湾を結ぶ基幹的な物流ネットワークを早期に完成させ、物流リードタイムを短縮することが求められています。

イ 高規格幹線道路等の整備による交通円滑化

高規格幹線道路は、全国的な高速交通ネットワークを構成する自動車専用道路であり、首都圏の交通円滑化を実現するとともに、県内各地域間を結ぶ道路網の骨格を形成します。現在、国及び高速道路会社において、圏央道の整備が進められています。

また、京葉道路や国道357号千葉地区においても、交通混雑緩和に資する機能強化が図られているところです。

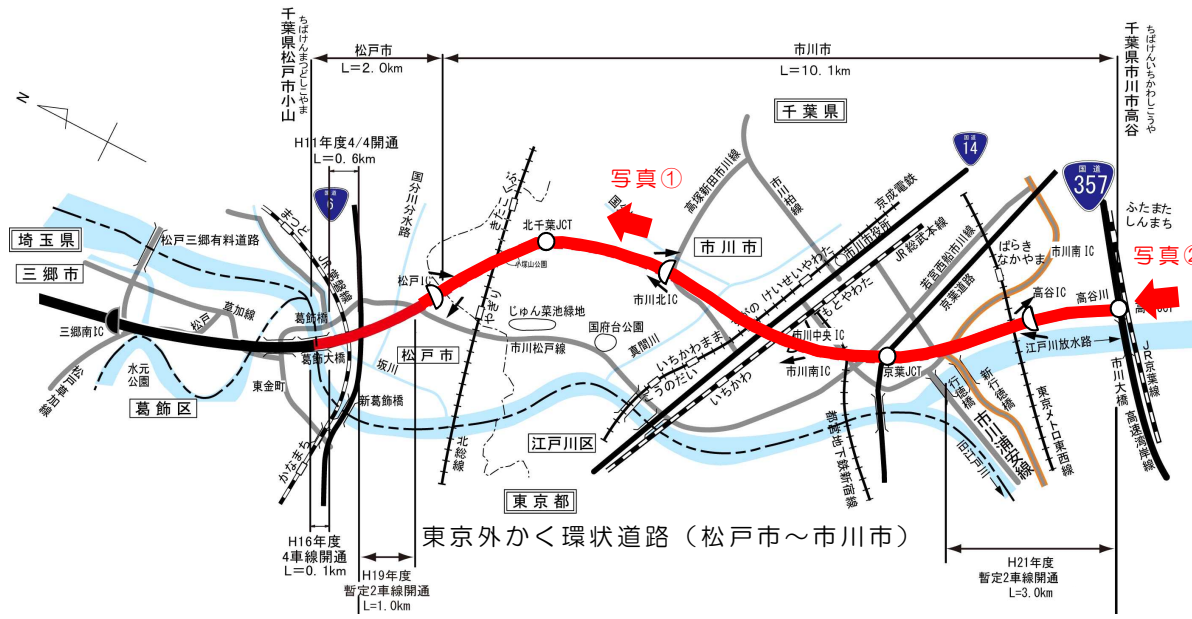
東京外かく環状道路（外環道）は、都心から半径約15kmの地域を連絡する延長約85kmの幹線道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

千葉県内区間約12.1kmは、県北西部の慢性的な交通混雑の緩和や、地域の安全で快適なまちづくりを進める役割を果たす道路であり、平成30年6月2日に開通しました。

京葉JCTについては、未着手であった一部のランプが整備されることになり、フルJCT化が決定しています。



開通式典の様子（提供：東日本高速道路(株)）

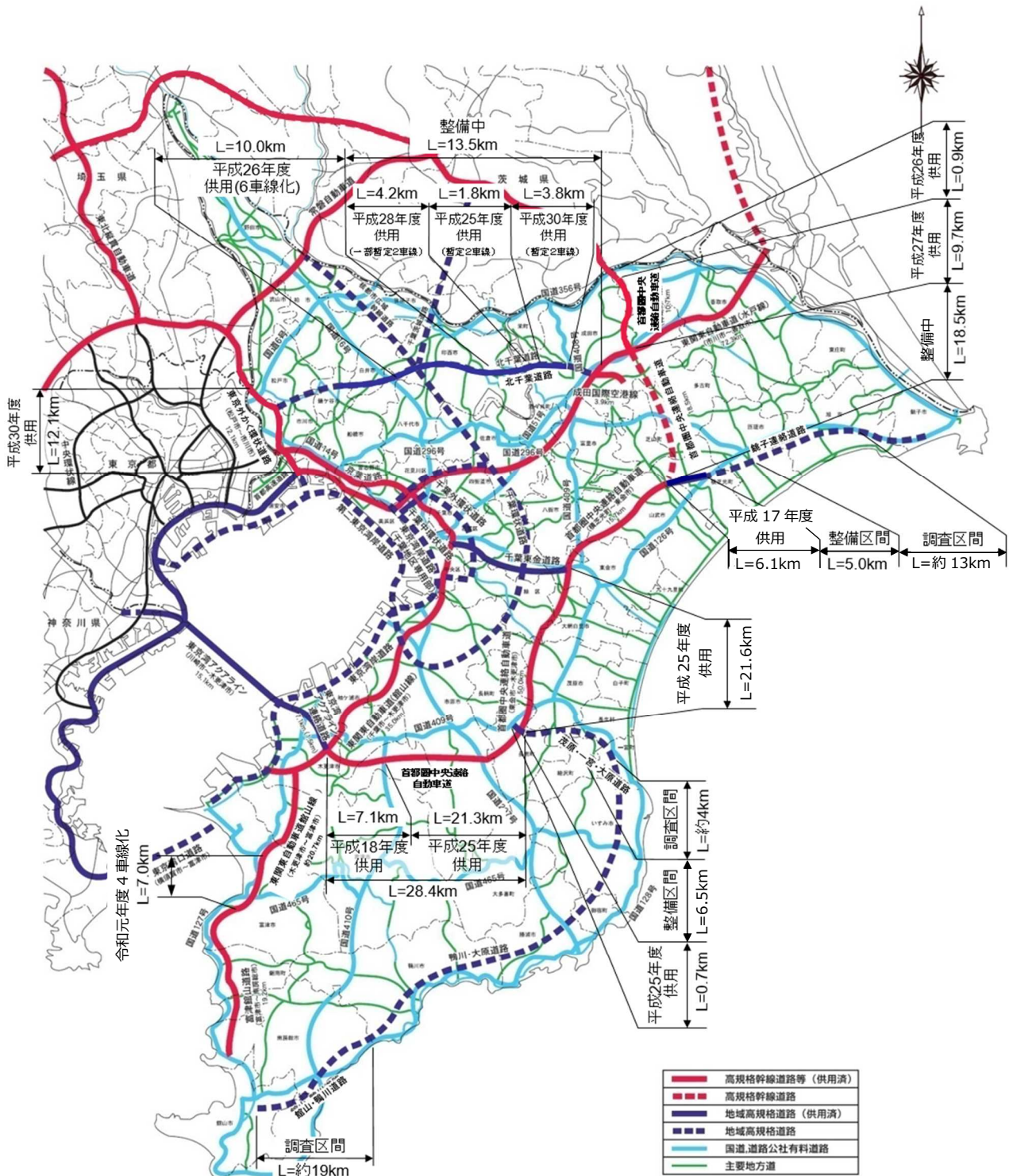


北千葉ジャンクション付近（写真①）



高谷ジャンクション付近（写真②）

# 千葉県道路網図

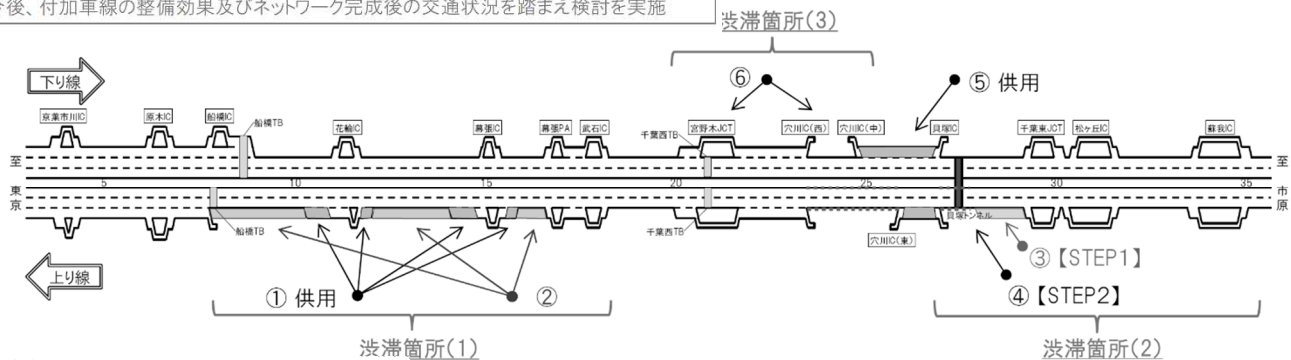


(令和2年3月末現在)

京葉道路は、朝夕の通勤時間帯や行楽時期の週末には、交通集中に伴う渋滞が慢性的に発生しており、渋滞中の追突事故も起きています。そのため、これらの渋滞を緩和するとともに、渋滞中の交通事故を軽減するための交通安全対策として、東日本高速道路(株)がインターチェンジ間における加速・減速車線を接続する、新たな「付加車線」を整備しています。

渋滞箇所(3) (下り)宮野木JCT～穴川間

- ⑤加減速車線の延伸及び付加車線工事(既存幅員の中での運用)
  - ・穴川IC～貝塚IC付近の付加車線は平成28年6月に供用開始
- ⑥付加車線工事(拡幅)
  - ・今後、付加車線の整備効果及びネットワーク完成後の交通状況を踏まえ検討を実施



渋滞箇所(1) (上り)船橋～武石間

- ①加減速車線の延伸工事(既存幅員の中での運用)
  - ・幕張IC及び花輪ICの加減速車線の延伸は平成29年4月に供用開始
- ②付加車線工事(既存幅員の中での運用)
  - ・加減速車線間を接続する工事を実施中
  - ・平成30年5月以降、通行規制を伴う工事を開始

渋滞箇所(2) (上り)貝塚～千葉東JCT間

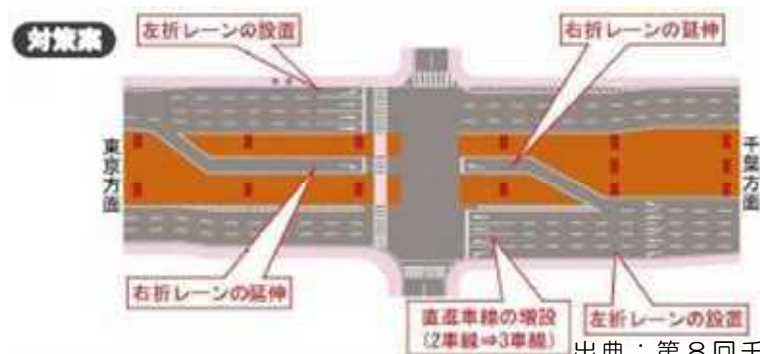
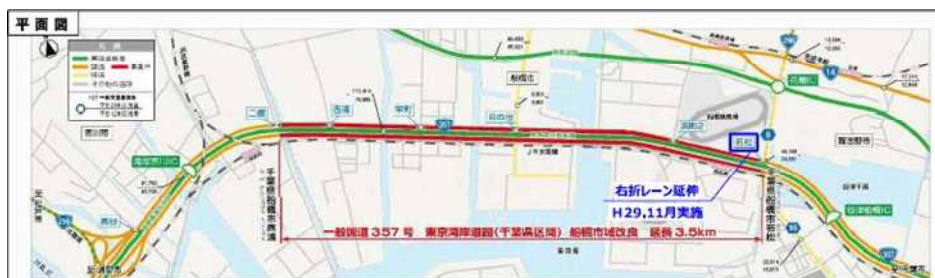
- ③加速車線の延伸工事(既存幅員の中での運用)【STEP1】
  - ・千葉東JCT東京方面加速車線の延伸中
  - ・ペースメーカーライト(ソフト対策)の実施
- ④車線追加による交通容量の拡大【STEP2】
  - ・貝塚トンネル付近対策について関係機関との協議を実施中

出典：第8回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討 WG 資料 (一部加筆修正)

国道357号船橋市域は、主要渋滞箇所が連続しており、慢性的な渋滞が発生していることから、連続する交差点において、右左折レーンの設置や海側の1車線拡幅の実施による交通混雑緩和と沿道環境の改善に取り組んでいます。

国道交通省千葉国道事務所において、平成29年11月に若松交差点(東行き)で右折レーンの延伸を実施しました。

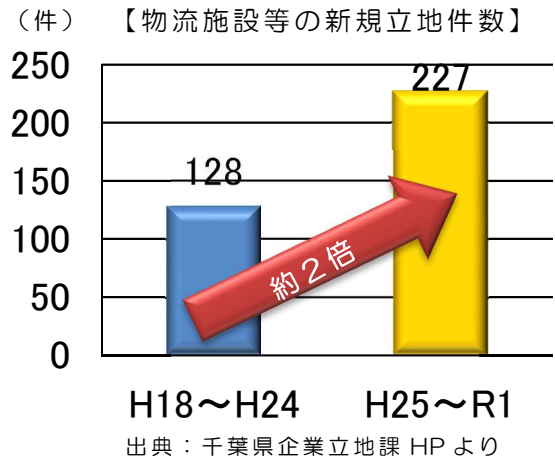
改良の結果、右折車による通行障害が緩和し、直進・左折車の速度が改善されました。



出典：第8回千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討 WG

## ウ 物流を強化する道路整備

圏央道は、人やモノの流れをスムーズにし、首都圏における交流・連携を強化するとともに、生産性の向上、企業立地の促進及び防災力の強化等に寄与する大変重要な道路です。



【開通年月】東金・木更津間：H25年4月  
神崎・大栄間：H27年6月

注1: 久喜白岡JCT~大栄JCT間の4車線化は、令和4年度から順次供用見込み(令和6年度全線供用見込み)  
注2: 大栄JCT~松尾横芝IC間は令和6年度供用見込み(用地取得等が順調な場合)

## 圏央道沿線の企業立地状況

圏央道沿線には、各都県において企業誘致施策を展開し、物流の集積が進んでいます。千葉県においても、平成29年3月から「茂原にはる工業団地」や「袖ヶ浦椎の森工業団地」の分譲が始まり、令和元年12月には全区画が売却となっています。

これらのチャンスを活かし、活力あふれる千葉県を創るため、圏央道や関連道路の1日も早い全線開通を目指します。

## エ 地域高規格道路の整備

地域高規格道路は、地域の核となる都市を中心とした広域的な地域の連携を強化するため、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路であり、千葉県が銚子連絡道路や長生グリーンラインの整備を進めています。

銚子連絡道路は、山武市と銚子市を連絡し、圏央道等の高規格幹線道路と一体となり、千葉県東部地域と首都圏の連携を強化する延長約30kmの地域高規格道路です。

そのうち、横芝光町から匝瑳市に至る延長約5kmについて、圏央道の松尾横芝ICへのアクセス向上や国道126号の交通渋滞緩和を図るために整備を進めており、現在、道路改良工事を実施しています。



銚子連絡道路（匝瑳市）



長生グリーンライン（長南町）

茂原・一宮・大原道路は長南町といすみ市を連絡し、圏央道と接続することで、外房地域の発展を担い長生・夷隅地域の振興を促進する延長約30kmの地域高規格道路です。

その一部区間である長生グリーンラインは、圏央道茂原長南ICのアクセス道路として機能し、外房地域と首都圏との交流促進を目的として整備を進めています。現在は長南町千田から茂原市三ヶ谷までの7.2km区間について事業を行っています。

#### 才 高規格幹線道路へのアクセス道路整備

現在整備が進められている圏央道や外環道へのアクセスを更に向上させるため、高規格幹線道路の開通に合わせて、県がアクセス道路の整備を行っています。

県道船橋行徳線妙典橋は、江戸川を渡河し、市川市高谷地区と妙典地区を結び、同市内の交通混雑の緩和を図る重要な路線であるとともに、外環道へのアクセスを向上させ、利用促進に寄与する橋梁です。

平成31年3月26日に開通しました。



県道船橋行徳線 妙典橋（市川市）



国道410号 久留里馬来田バイパス（君津市）  
開通区間

国道410号（久留里馬来田バイパス）は南房総地域へとつながり周辺地域の発展に大きく貢献する重要な道路であるとともに、圏央道・木更津東ICとのアクセスを向上させ、利用促進に寄与します。

延長15.7kmのうち、既に12.2kmは開通しており、残る3.5kmについて道路改良工事を実施しています。



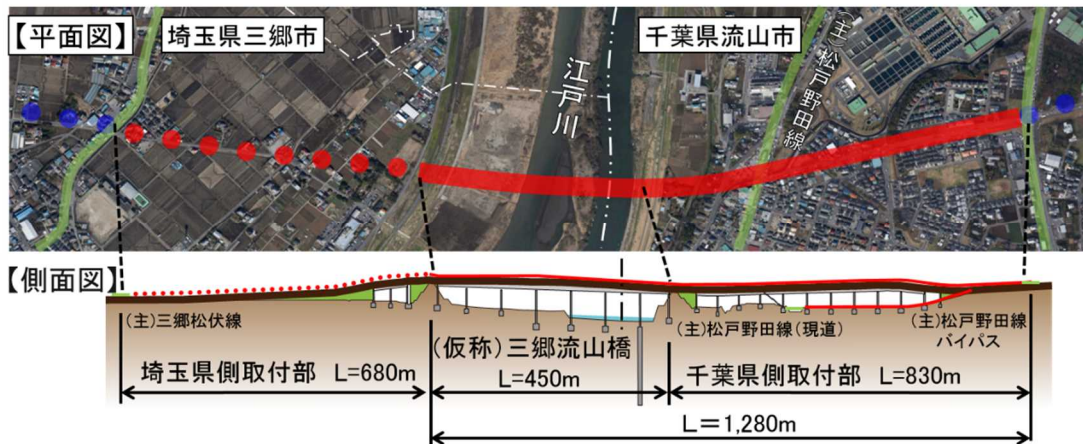
国道 297 号（松野バイパス）は、外房地域と千葉市方面を結ぶ幹線道路であり、緊急輸送道路（1次路線）に指定され、沿線市町における防災・観光面で大変重要な路線であることから、バイパス整備により、輸送路としての機能確保やアクセス性の向上に寄与します。

平成31年3月25日に全区間6.7kmのうち1.9kmの区間が開通し、現在は、勝浦市白井久保から勝浦市松野までの2kmの区間について用地取得を進めています。



国道 297 号 松野バイパス開通区間（勝浦市）

県道越谷流山線（仮称）三郷流山橋は、市街化の著しい東葛飾地域と埼玉県東部地域とを結び、流山橋に集中している交通を分散させる重要な道路であり、千葉県と埼玉県及び埼玉県道路公社が共同で事業を進めているところです。現在橋梁工事を進めています。



出典：千葉県 HP より

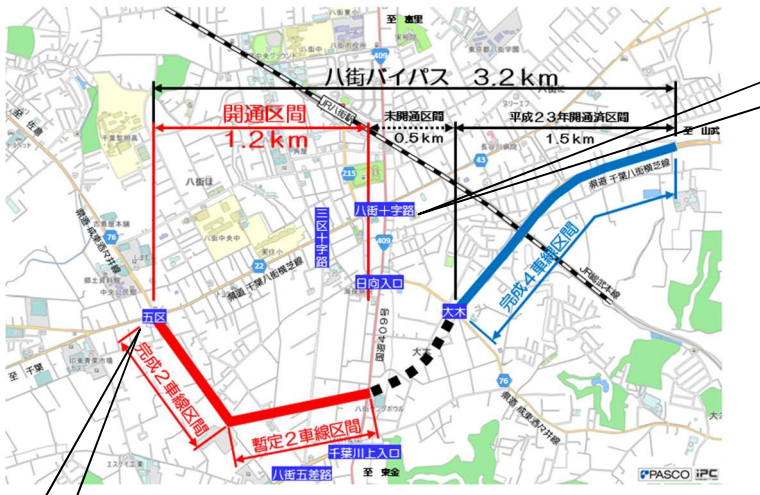
カ 渋滞緩和による交通の円滑化



国道 296 号 八千代バイパス（八千代市）

国道 296 号（八千代バイパス）は、国道 16 号と佐倉市等との間の交通の分散を図り、国道 296 号の八千代市域及び佐倉市域の交通渋滞の解消により、アクセス性の向上を図るためのバイパス整備です。

延長 5.2km のうち、既に 3.7km は開通しており、残る 1.5km について用地取得を進めています。



八街十字路交差点



五区交差点

八街市街地は国道409号や県道成東酒々井線等の複数の道路が集中することで、交通混雑が激しく、慢性的な渋滞が発生しています。また、沿道には住居が密集していることから現道拡幅も困難であり、県では渋滞箇所を迂回する八街バイパス整備を進めています。

延長3.2キロメートルのうち、既に1.5キロメートルは開通しており、続く国道409号から県道千葉八街横芝線の五区交差点までの1.2キロメートルが、平成29年3月に開通しました。

現在は、残る0.5kmの開通に向け道路改良工事を実施しています。

県道成田両国線バイパスは、富里市七栄地先の国道296号と変則的に交差している七栄東交差点の渋滞緩和と歩行者の安全確保を図るため、県道八日市場佐倉線から県道成田両国線までの間、約300メートルについて整備を進め、平成31年3月14日に開通しました。



県道成田両国線（富里市）



## キ 観光地へのアクセス時間の短縮

南房総地域では、早春及び夏期に観光の交通が集中しております。交通の分散化と観光地へのアクセス時間の短縮を図るため、高規格幹線道路等の整備や幅員狭小、急カーブ等の交通ボトルネックの解消を進めています。

館山自動車道は、東京湾沿岸部と南房総地域を結ぶ高規格幹線道路であり、平成19年に全線供用開始しました。

近年、観光シーズン等における交通量の増加により、激しい渋滞が発生していることなどから、木更津南JCT～富津竹岡ICの4車線化事業を進め、富津中央IC～富津竹岡IC間が令和2年3月に4車線化運用が開始されたことから、全線4車線となりました。



館山自動車道（富津市湊地区）  
※令和2年3月 4車線化運用開始



県道鴨川保田線（鋸南町）

県道鴨川保田線は、鋸南町と鴨川市を結び房総半島を東西に横断し、観光する際に利用される重要な道路です。

狭隘区間の解消により、観光地へのアクセス性が向上し、観光振興が図られます。現在、道路改良工事を実施しています。

県道下総橋停車場東城線は、千葉県東総地域と茨城県神栖市を結び、千葉県東部の観光振興や地域経済の活性化などに必要な道路です。

狭隘区間の解消により、アクセス性が改善され、さらなる利便性の向上が図られます。

現在、道路改良工事を実施しています。



県道下総橋停車場東城線（東庄町）  
開通区間

## ク 病院アクセスルートの確保

千葉県では、「救急医療施設へのアクセス時間」が全国ワースト3位（平成25年）であり、その改善が急務となっています。「命の道路」確保を目指し、高次救急医療施設へのアクセスルートの整備を積極的に進めています。



整備前（旧道）



バイパス整備後

県道山田台大網白里線（大網白里市）

県道山田台大網白里線は、国道126号と国道128号を結ぶ幹線道路であり、平成27年9月の全線開通により、第3次救急医療施設である「東千葉メディカルセンター」へのアクセス性が向上しました。

## ケ スマートインターチェンジ（スマートIC）の設置

スマートICは、ETC車専用のインターチェンジ（IC）で、通常のICに比べて、簡易な料金所の設置で済み、低コストで導入できます。

IC間隔の長いところに新たにICが設置されることで、「時間短縮」「災害時の代替ルート確保」「地域活性化」の効果が期待されます。



大網白里スマートIC



茂原長柄スマートIC

館山自動車道君津パーキングエリア（PA）の君津PAスマートICは平成21年3月から供用開始され、新空港自動車道の成田スマートICは平成21年4月から供用開始されました。

また、平成25年4月に開通した圏央道の東金・木更津間において、大網白里市小中地先の大網白里スマートICは平成31年3月24日に、茂原市国府関地先の茂原長柄スマートICは令和2年2月16日に開通しました。

## コ 東京湾アクアラインの通行料金引下げの実施

東京湾アクアラインは、本県の課題である半島性を解消するものとして期待されていましたが、開通当初は、通行料金の割高感などから交通量が低迷し、期待された機能を十分に発揮しているとは言えませんでした。

このため、県では国の支援も得て、平成21年8月から平成26年3月まで、東京湾アクアラインの通行料金を普通車800円とするなど、全車種（ETC車）を対象とした大幅な料金引下げの社会実験を実施しました。平成26年4月からは「アクアライン割引」として、ETC車800円などの通行料金引下げを継続しています。

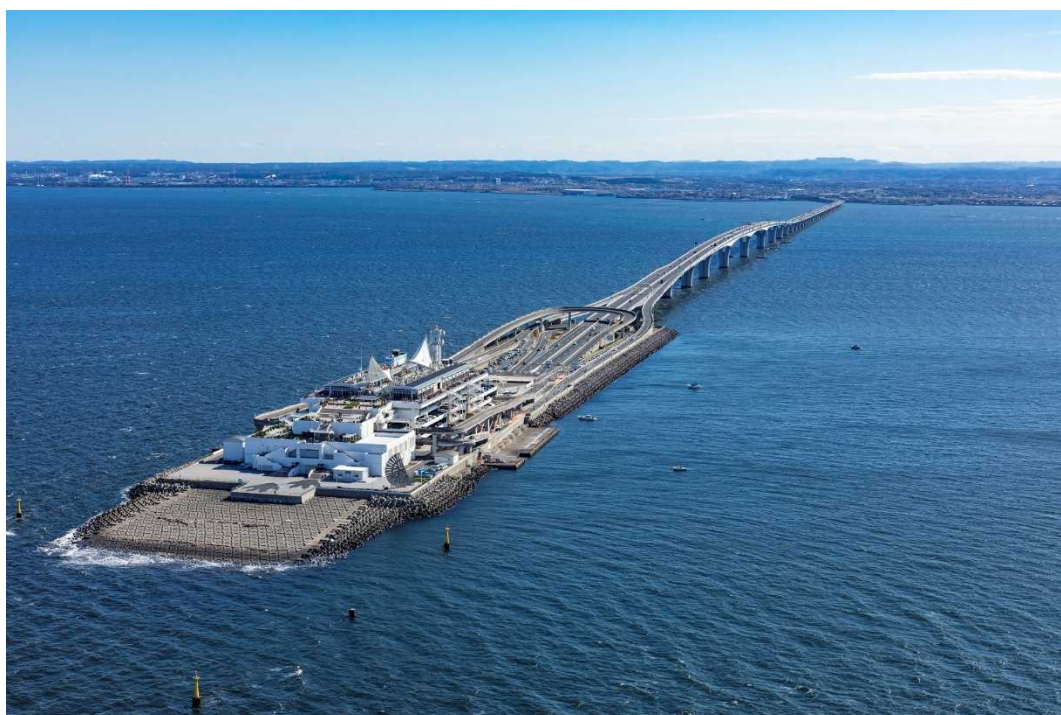
現在、東京湾アクアラインの交通量（平成30年度）は、平成20年度に比べて約2.3倍に増加となっています。

平成26年4月から実施されている「アクアライン割引」により、首都圏における交流・連携の強化、物流の活性化、観光振興などが図られ、その経済波及効果（平成26年4月から平成28年9月までの2年6カ月間）は、首都圏全体で約1,155億円と推計され、首都圏の経済の活性化に大きく寄与しています。

県としては、今後、より一層の観光振興、企業立地の促進など、アクアラインを活用した地域づくりに取り組んでいきます。

## ○東京湾アクアラインの通行料金

|                 | 軽自動車等       | 普通車         | 中型車         | 大型車           | 特大車           |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|
| <b>ETC車割引料金</b> | <b>640円</b> | <b>800円</b> | <b>960円</b> | <b>1,320円</b> | <b>2,200円</b> |
| 通行料金(ETC車)      | 1,600円      | 1,960円      | 2,320円      | 3,130円        | 5,100円        |
| 通行料金(現金)        | 2,510円      | 3,140円      | 3,770円      | 5,190円        | 8,640円        |

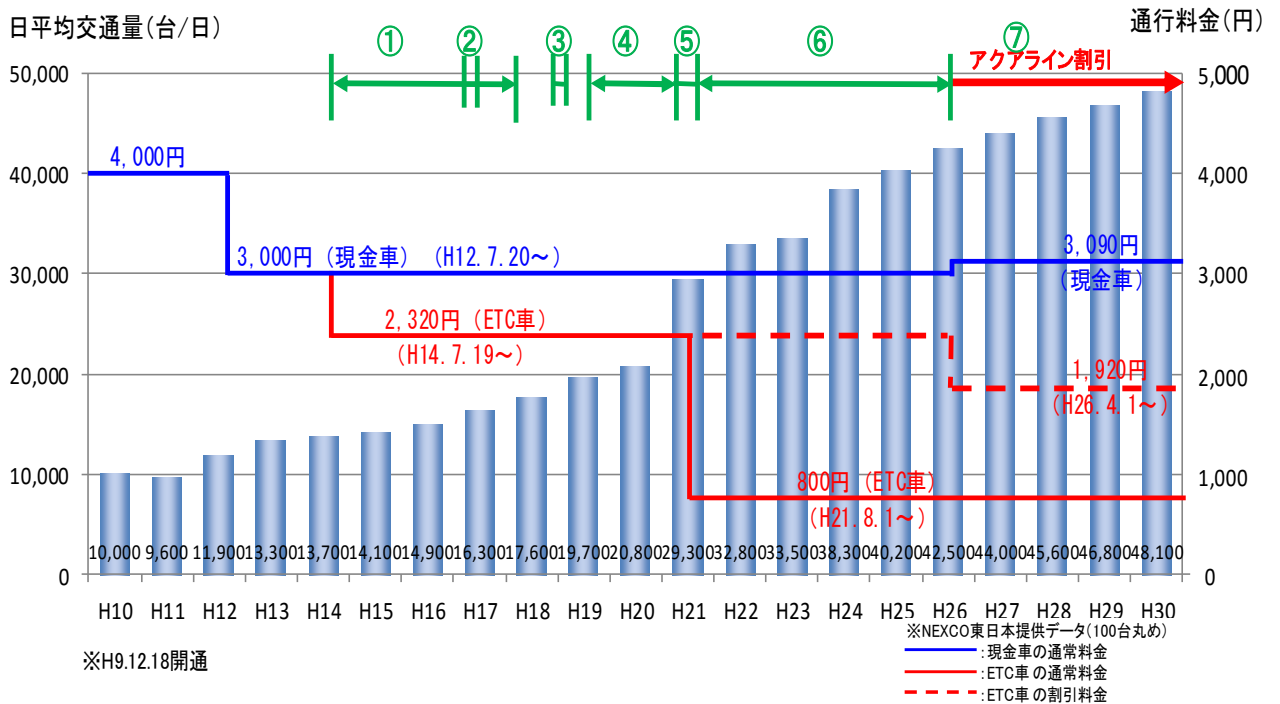


東京湾アクアライン（木更津市）

過去の社会実験等の経緯

※社会実験等の対象はETC車のみで実施。表中の料金は普通車

|                      |  |   |                 |                 |
|----------------------|--|---|-----------------|-----------------|
| ①                    | 東京湾アクアライン利用促進社会実験（H14年度～H17年度）         |   |                 |                 |
|                      | 期間：H14.7.19～H18.3.31                   | 時間帯：終日  | 3,000円 ⇒ 2,320円 |                 |
| ②                    | 東京湾アクアライン利用促進キャンペーン（H17年度）             |   |                 |                 |
|                      | 期間：H17.7.21～8.31                       | 時間帯：平日昼間（6～20時）   | 2,320円 ⇒ 1,860円 |                 |
|                      |  | 時間帯：夜間早朝（20～6時）   | 2,320円 ⇒ 1,160円 |                 |
| ③                    | 東京湾アクアラインETC割引社会実験（H18年度）              |   |                 |                 |
|                      | 期間：H19.2.1～2.28                        | 時間帯：朝・夕（6～10時、14～20時）   | 2,320円 ⇒ 1,620円 |                 |
| ④                    | 東京湾周辺地域の高速道路料金割引社会実験〔バイ割〕（H19年度～H20年度） |   |                 |                 |
|                      | 【通勤時間帯割引】                              |   |                 |                 |
|                      | 期間：H19.8.20～9.24<br>H19.10.29～H21.3.27 | 時間帯：朝・夕（6～9時、17～20時）  |                 | 3,000円 ⇒ 1,500円 |
|                      |  | 【環状道路への迂回誘導割引】 東関東道と千葉東金道路などの8つの対象ICから浮島ICまでの料金が「湾岸ルート+500円程度」に終日割引 |                 |                 |
| 期間：H19.9.25～H21.3.19 | 時間帯：終日                                 | （例）浮島IC～成田IC 4,670円 ⇒ 2,750円  |                 |                 |
| ⑤                    | 「生活対策」における高速道路料金引下げ                    |   |                 |                 |
|                      | 【休日特別割引】                               |   |                 |                 |
|                      | 期間：H21.3.20～H23.6.19                   | 時間帯：休日終日  | 2,320円 ⇒ 1,000円 |                 |
| ⑥                    | 東京湾アクアライン料金引下げ社会実験                     |   |                 |                 |
|                      | 【社会実験・全日全時間帯】                          |   |                 |                 |
|                      | 期間：H21.8.1～H26.3.31                    | 時間帯：終日  | 2,320円 ⇒ 800円   |                 |
| ⑦                    | アクアライン割引（平成26年度～）                      |   |                 |                 |
|                      | 期間：H26.4.1～                            | 時間帯：終日  | 1,920円 ⇒ 800円   |                 |



アクアライン交通量と過去の社会実験等における料金引き下げの変遷

## サ ETC2.0の普及促進

ETC2.0では、道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信で、世界初の路車協調システムによる運転支援サービスを受けることができます。また、交通が特定の時間や場所に集中するのを減らしたり、事故を未然に防いだり、道路の劣化を緩和することが可能となります。その結果、限られた道路ネットワークでも、より効率的に、長期的に使える「賢い使い方」ができるようになります。

また、圏央道の茅ヶ崎JCT～海老名JCT及び海老名～木更津JCTの区間において、ETC2.0車を対象とした割引を実施しています。



出典：国土交通省ホームページ

### ETC2.0の基本サービス

- 渋滞回避支援—広域の渋滞情報を配信。賢いルート選択が可能に。
- 安全運転支援—事前の注意喚起などによりドライブ中のヒヤリを減少。
- ETC—自動料金収集システム

# 成田空港の機能拡充と空港を活用した県経済の活性化

成田空港と県内外への交通アクセスを更に充実させます。

## (1) 主な取組み

### ① 成田空港への交通アクセスの強化

県内外と成田空港のスムーズな人・モノの流れの強化、さらには、全国や県内各地との交流や連携を目指し、圏央道、外環道等の高規格幹線道路や北千葉道路等の整備を促進するとともに、国道・県道の整備を推進します。

## (2) その実現に向けて

### ア 空港アクセス道路の整備

成田空港のポテンシャルを高めるとともに、地域産業の活性化や渋滞対策として、圏央道や北千葉道路などの空港へのアクセス道路の整備を積極的に進めています。



一般国道464号北千葉道路（市川市～成田市）

一般国道464号北千葉道路は、沿線地域の慢性的な交通混雑などの課題を解決するとともに外環道と成田空港を最短で結び、首都圏の国際競争力を強化する約43kmの幹線道路です。鎌ヶ谷市～印西市間の約19.7kmは、4または8車線で開通しています。

印西市～成田市間の約13.5kmは、国と県で協同して整備を進めており、平成31年3月3日に成田市船形～押畑間の約3.8kmが開通したことにより、印西市若萩～成田市押畑間の約9.8kmがつながりました。残る3.7kmについても整備を進めております。

市川市～船橋市間の約15kmは事業化に向けて、国・県・沿線市等で道路構造等の検討を進めており、これまでに市川市から国道16号間（船橋市）は、有料道路事業制度を活用し、専用部と一般部を併設した規格の高い道路として整備する方針が国・県・沿線市等で確認されました。また、環境アセスメント・都市計画変更手続きについては、令和2年2月に「都市計画案」と「環境影響評価準備書」を縦覧し、令和2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す。



## イ 空港周辺の道路の整備

成田空港周辺は、各種工業団地が立地し、空港から各地への物流拠点として重要な地域であり、周辺地域及び物流の活性化のために、計画的に空港周辺の幹線道路の整備を進めています。



県道成田小見川鹿島港線（成田市・多古町）

県道成田小見川鹿島港線は、成田市から多古町・香取市を経て、茨城県神栖市鹿島港に至る幹線道路であり、平成 27 年 3 月に香取市竜谷バイパスの開通、平成 30 年 1 月に多古町と香取市にまたがる沢バイパスが開通し、現在は成田市取香から川上地先において成田空港の機能強化や圏央道の整備による交通需要に対応するため、4車線化の整備を進めています。

このうち先行して進めていた成田市天神峰地先の主要渋滞箇所である（仮称）新田入口交差点に右折レーンを設置する交差点改良が完了し令和 2 年 2 月 6 日から供用を始めました。



現道



バイパス整備後

県道成田松尾線（芝山町）

県道成田松尾線では、空港周辺に集中する交通の分散を図るため、バイパスを整備中です。このうち、芝山町菱田地先の約 0.8 km について、平成 28 年 3 月に開通しました。

## 社会資本の適正な維持管理

老朽化する社会インフラに対して、定期的な点検と適切な維持管理を行うことにより社会資本の長寿命化を進めます。

### (1) 主な取組み

#### ① 既存施設の適正な維持管理の長寿命化

道路・河川・港湾・海岸・公園・下水道・県営住宅・庁舎・学校などの既存施設の維持管理に当たっては、中長期的な事業費の縮減や平準化を図るため、公共施設等総合管理計画に定める方針に基づいて、公共施設分野ごとの整備方針等を定めた個別施設計画を策定し、点検・評価・計画・補修のメンテナンスサイクルを着実に実施するとともに、これまでの事後的な修繕・更新から予防的な修繕へと転換し、各施設の長寿命化を推進します。

### (2) その実現に向けて

#### ア 道路の老朽化対策

道路の老朽化対策として、平成24年12月の中央道笹子トンネルの天井板落下事故を機に、点検基準の位置付けを明確化するなど、維持管理・更新の実施に向けた法令が整備され、道路を安全・安心に利用できるよう、道路施設の5年に1回の近接目視による定期点検を実施し、必要に応じて損傷箇所の速やかな補修を実施しています。

また、今後高齢化する施設が急速に増加していくことから、予防保全型への修繕へと移行し、修繕費用の縮減と平準化を図るべく、橋梁、トンネル等の長寿命化修繕計画を策定し、効率的な修繕に取り組んでいます。



前林橋（成田市）

道路ストック点検（橋梁、トンネル等）では、近接目視による点検を実施し、健全性の診断を4段階で評価しています。

一般国道128号は、災害時には重要な役割を担う緊急輸送道路1次路線です。策定した修繕計画に基づき、剥落対策や漏水対策などの修繕工事を実施しています。



第二部原トンネル（勝浦市）

## イ 道路メンテナンス会議

平成 26 年度より、国・県・市町村等で千葉県道路メンテナンス会議を設置し、道路施設の維持管理を効率的に実施するため、各道路管理者間の情報交換及び相互に連絡調整に関する事項を定め、メンテナンスサイクルの構築及び長寿命化計画の作成とその計画に基づく修繕の円滑な実施を図っていきます。



千葉県道路メンテナンス会議状況  
出典：千葉国道事務所報道発表資料

## ウ 千葉県道路アダプトプログラム

地域にふさわしい快適な道路環境づくりを目標に、地域のみなさんとの「協働・連携」による維持管理を進めていきたいと考えています。

そこで、地域のみなさんにボランティアで行っていただく道路の清掃・除草及び美化活動等について、『千葉県道路アダプトプログラム』により支援を行っています。

令和元年度は、54 団体が活動しました。



道路の清掃・美化活動状況  
(一) 横芝停車場吉田線（匝瑳市）

## エ 道の相談室

道路利用者等から、道に関するあらゆる相談や意見等に対して、一度の問い合わせで、その対応や処理を関係機関で迅速に実施することを目的として、平成 10 年 10 月から国土交通省を中心に全国で順次開設されています。

本県においても平成 12 年 4 月 20 日から、開設しています。令和元年度は 711 件の相談を受け付けました。

### 【道の相談室】 関東甲信地域の受付窓口

TEL 048-600-4970（平日 9:30～17:00）

FAX 048-600-3737（平日 9:30～17:00）

（国土交通省 関東地方整備局内）

### 【千葉県の道の相談室】

TEL 043-223-4970（平日 9:00～17:00）

（千葉県県土整備部 道路環境課内）

## 人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

県民の誰もが安全に安心して快適に暮らすことができる住まい・まちづくりを進めます。地球環境にやさしく利便性の高い魅力あふれるまちづくりを進めます。

### (1) 主な取組み

#### ① 安全・安心で魅力あふれるまちづくり

都市部では、道路の慢性的な渋滞などに対処するため、街路事業による都市の骨格を形成する幹線道路の整備や踏切遮断による交通渋滞の軽減と鉄道によって分断される市街地の一体化を図る連続立体交差事業を推進し、交通の円滑化を図るとともに環境負荷の低減を図ります。

電柱や電線類が特に支障となる箇所における無電柱化の推進や、自転車道や自転車専用通行帯など自転車が安全で快適に通行できる環境の整備を推進するとともに、安全で快適な建築空間の創出や環境負荷低減の配慮などに優れた建築物の普及啓発に取り組みます。

#### ② バリアフリー化の推進

高齢者や障害のある人をはじめとする全ての人が、県内において安心して快適に過ごすことができるよう、鉄道駅のエレベーター等の整備、ノンステップバスや福祉タクシーの導入促進、県が管理する特定道路の歩道等における段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置などにより、バリアフリー化を推進するとともに、「ちばバリアフリーマップ」などの充実を図ります。

#### ③ 環境・景観に配慮した整備・保全

環境にやさしい道づくりを進めるため、バイパス等の事業を行う際に周辺環境に配慮した整備を行うとともに、歩道部での透水性舗装の普及や、必要に応じて車道部での排水性舗装の実施に取り組みます。

良好な景観形成を推進するため、市町村の主体的な取組への支援や県民等の景観づくりへの参加を促進します。また、県が公共事業を実施するに当たっては景観へ配慮するとともに広域的な観点による良好な景観形成を進めます。

また、多様な主体による協働の下、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を生かした地域活性化、観光振興に寄与する、日本風景街道の一層の推進を図ります。

### (2) その実現に向けて

#### ア 街路事業における都市の骨格を形成する幹線道路の整備

都市部における道路の慢性的な渋滞などに対処するため、都市の骨格を形成する幹線道路の整備を進めています。

流山市の（都）新川南流山線は、つくばエクスプレス沿線の西平井・鱒ヶ崎地区とＪＲ南流山駅周辺を結ぶ新たなアクセス道路として整備を進め、令和２年３月２６日に開通しました。



(都) 新川南流山線 (流山市)

### イ 連続立体交差事業の推進

市街地における道路と鉄道の平面交差は、踏切事故や踏切遮断による交通渋滞を引き起こしているばかりでなく、鉄道により市街地が分断され、地域の一体的発展の妨げとなることが多く見られます。

このような状況を解消するとともに、地域の一体化を図り、周辺市街地の整備を促すためには、数多くの踏切を同時に除却して鉄道を連続的に立体化する連続立体交差事業が効果的です。

鎌ヶ谷市の新京成線では、鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間の約3.3 kmにおいて、軌道・電気設備等の工事を進め、令和元年12月1日に全線を高架化しました。

また、野田市の東武野田線では清水公園駅～梅郷駅間の約2.9 kmにおいて、高架橋工事を進めています。



新京成線（鎌ヶ谷市）  
全線高架化後

### ウ 無電柱化の推進

交通安全、景観及び防災上で問題となっている電線や電柱を除去するため、電気・通信事業者と協力しながら無電柱化の推進を図ります。

無電柱化の手法としては、電線共同溝による地中化のほか、主要な通りの裏通り等に電線類を配置し主要な通りを無電柱化する裏配線や、無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置しそこから引き込む電線を沿道家屋の軒下等に配置する軒下配線があります。



整備前



整備後

県道千葉鎌ヶ谷松戸線（習志野市）

緊急輸送道路2次路線に指定されている県道千葉鎌ヶ谷松戸線の習志野市実籾地先において、電線共同溝による地中化を行い、災害にも強く利用者が安心して移動できる空間を整備しています。

## 工 自転車道の整備

自転車利用の増大に対応し、自転車交通の安全と円滑を確保するとともに、健康志向が強まる中で、サイクリング愛好者のみならず、多くの人々がスポーツ・レクリエーションとしてのサイクリングやハイキングによる健康の増進などに寄与することを目的として自転車道の整備を進めています。

県道我孫子流山自転車道線では、県立印旛手賀自然公園周辺の自然環境や田園風景に調和した約16kmの整備を実施しています。



県道我孫子流山自転車道線（柏市）

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)及び、自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)に基づき、市町村の自転車ネットワーク計画の策定を促進し、計画に位置付けられた路線から路面表示等の整備を進めるとともに、地方版自転車活用推進計画の策定を進めているところです。

市や関係機関と連携しながら自転車通行環境の整備に取り組めます。

〈 整備前 〉



〈 整備後 〉



出典：内閣府記者発表資料

自転車道整備事例

## 才 特定道路のバリアフリー化の推進

幹線道路等における交通事故の削減のため、車両と歩行者が分離された安心な歩行空間の整備を進めています。

県道千葉鎌ヶ谷松戸線の鎌ヶ谷市南初富では、歩道が未整備であることから、車両と歩行者が分離された安全な歩行空間の整備を行っています。



県道千葉鎌ヶ谷松戸線（鎌ヶ谷市）

#### カ 鉄道駅アクセス道路の整備

移動の連続性を強化する視点から交通結節点、特に鉄道駅～幹線道路間の交通環境を改善することが重要です。そこで幹線道路から鉄道駅へのアクセス道路の整備を進めています。

JR旭駅前では、鉄道施設との利便性の向上を図るため、旭都市計画に基づき県道旭停車場線の整備を行いました。



県道旭停車場線（旭市）

#### キ 日本風景街道の推進

道路やその周辺地域を舞台に、地元住民やNPOなどの多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かし、観光の振興や地域の活性化に寄与することを目的とする日本風景街道を推進しています。

南房総地域の館山市、鴨川市、南房総市、鋸南町の3市1町を活動範囲とした「南房総・花海街道」や山武市、横芝光町を範囲とした「ロングビーチ癒しの九十九里街道」が日本風景街道に登録されています。



南房総・花海街道（館山市）

#### ク 市町村合併支援道路の整備

合併市町村の一体化を促進するための「新市役所」や「公共施設」などの拠点を連絡する道路について、新市建設計画に県事業として位置付けられた路線を合併支援道路として整備を進めています。

平成18年に誕生した香取市は、北部に利根川が東西に流れ、南部は平坦な北総台地が広がる県内で4番目に広い市となりました。県では、合併後の地域を支援するため、東西を横断する国道356号の整備を推進し、香取市域のより一層の交流・連携を強化します。



国道356号 小見川東庄バイパス（香取市）



県道境杉戸線（野田市）

平成15年に平成の合併の第1号として誕生した野田市は、周囲を利根川・江戸川・利根運河に囲まれ、千葉県北西部に位置しています。

県では、合併後の地域を支援するため野田市域と首都圏北部を結ぶ重要な道路である県道境杉戸線の整備を進め、周辺地域の慢性的な渋滞の緩和や、歩行者や交通の安全性及び利便性の向上など、沿線の快適な生活環境の確保に努めます。

平成17年の合併により誕生した鴨川市に位置する国道128号では、実入トンネルの老朽化や法面の崩落による通行止めの発生といった課題がありました。

県では、円滑な交通の確保及び安全性の向上を図るため、新たなトンネル（新実入トンネル）を含む実入バイパスを整備し令和元年10月25日に開通しました。



新実入トンネル（鴨川市）