

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131,973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 ^{*6}	実延長(km)	改良率 ^{*7}
高速自動車国道		4	152	100%
一般国道	指定区間 ^{*1}	10	456	一般国道
	指定区間外 ^{*2}	14	822	93%
	計	20 ^{*3}	1,278	95%
県道	主要地方道 ^{*4}	101	1,405	県道
	一般県道 ^{*5}	206	1,222	67%
	計	307	2,627	74%
市町村道		131,973	37,154	61%
合計		132,304	41,211	63%

(令和4年3月31日現在:道路統計年報2023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

○半島性を克服するネットワークの強化

【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82.0%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発化させる必要があります。

- ◆ 高速道路等の供用延長 **93.4%** (R6.3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約80%)
- ◆ 市町村道を除く道路の改良率 **81.9%**
(R4.3月31日現在：道路統計年報2023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

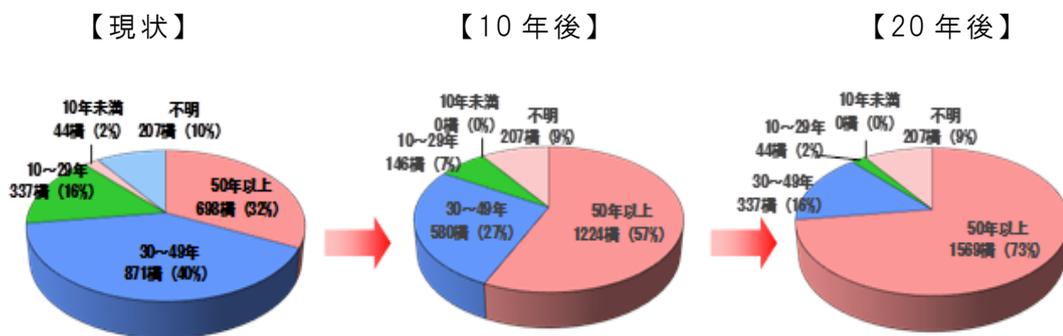
【現状と課題】

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(2,171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329橋)の耐震補強率**66.0%**(R4.3月末現在)
- ◆ 自動車及び歩行者の交通量や事故発生状況、歩道幅員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 **54.1%** (R4.3月31日現在：道路統計年報2023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(株)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 **12.8km**
 (R6.3月末現在)

○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 **81%** (R6.3月末現在)
 ※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5年中における交通事故死者数は127人で**全国ワースト5位**。

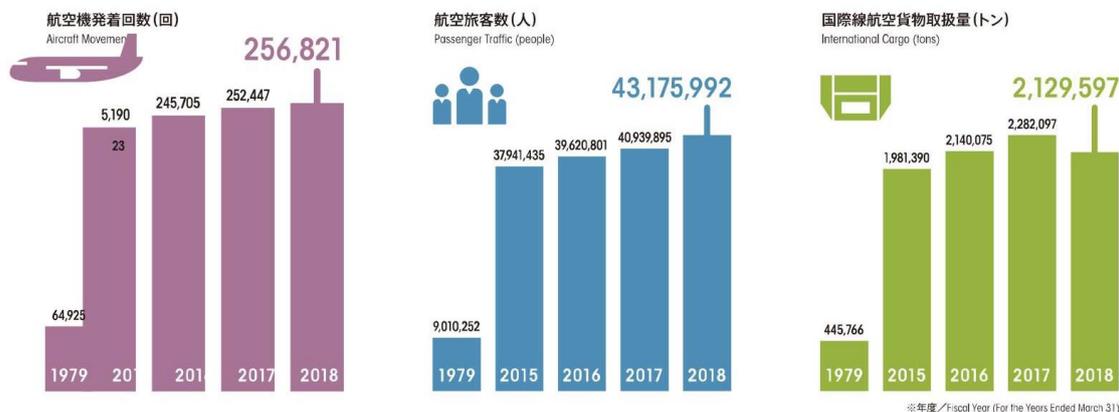
○成田空港の機能拡充と空港を活用した県経済の活性化

【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



提供:成田国際空港株式会社

○県政への要望

- ◆令和5年8月～9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前回に引き続き、「災害から県民を守る」が1位となったほか、「道路を整備する」「交通事故から県民を守る」が上位となりました。
- ◆具体的な要望の内容としては、「災害から県民を守る」では、「災害時の支援、救援活動」が最も高く、次いで「危険箇所の事前解消」「災害による停電対策」となりました。「道路を整備する」では、「交通渋滞対策」が最も高く、次いで「交通安全対策（通学路への歩道設置など）」「自然災害に強い道路の整備」が上位となりました。「交通事故から県民を守る」では、「交通事故多発箇所の点検、整備」が最も高く、次いで「歩行者通行環境の整備」が上位となりました。

今後の「千葉の道づくり」

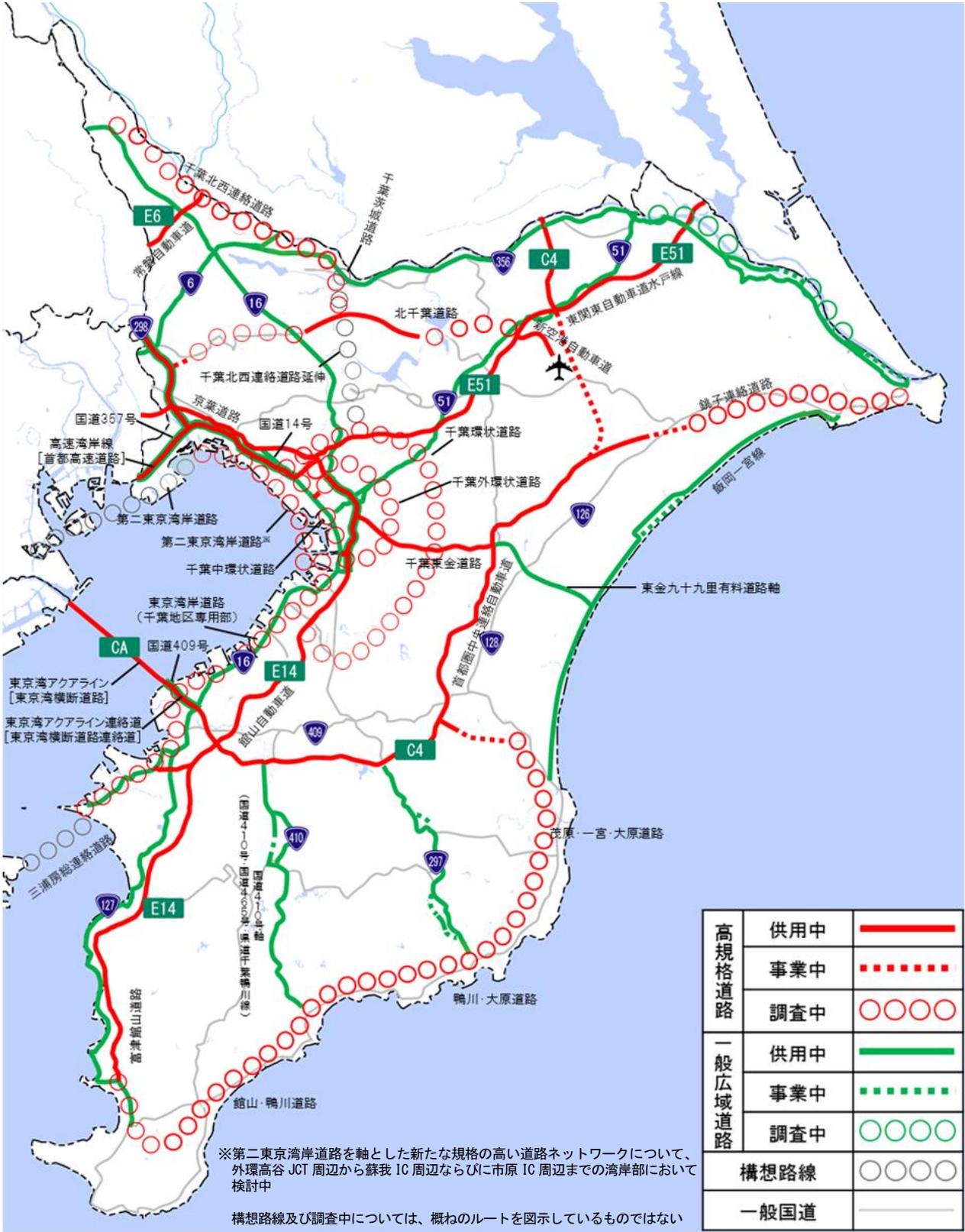
近年、頻発・激甚化する集中豪雨や首都直下地震などの近い将来に起こりうる大規模災害時においても、人やモノの輸送を安定的に確保することが必要であることから、令和3年6月に、今後20年から30年間の中長期的な計画として、本県の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「広域道路交通ビジョン」を策定し、併せて、今後の広域的な道路ネットワーク等を定める「広域道路交通計画」を策定しました。

また、様々な課題に対応し、県民の命とくらしを守り、自然環境や優れた都市機能を生かし、豊かな県民生活を実現できる「千葉の未来」を切り開いていくために、千葉県では、令和4年に「千葉県総合計画 ～新しい千葉の時代を切り開く～」を策定しました。

今後の「千葉の道づくり」については、「広域道路交通ビジョン・広域道路交通計画」と、この「総合計画」を基に進めることとしています。

千葉県総合計画 ～新しい千葉の時代を切り開く～（令和4年3月） における道路整備の体系	
1 危機管理体制の構築	・災害から県民を守る「防災県」の確立
2 防災基盤の整備	・災害に強いまちづくりの推進
3 くらしの安全・安心の確保	・交通安全県ちばの確立
4 経済の活性化	・成田空港の更なる機能強化と空港を活用した県経済の活性化 ・観光立県の推進
5 社会資本の充実とまちづくり	・半島性を克服する交通ネットワークの強化 ・社会資本の適正な維持管理 ・人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

広域道路ネットワーク図



広域道路ネットワーク 路線一覧

① 高規格道路

路線名	
常磐自動車道	館山自動車道
東関東自動車道水戸線	新空港自動車道
首都圏中央連絡自動車道	京葉道路
富津館山道路	銚子連絡道路
茂原・一宮・大原道路	鴨川・大原道路
館山・鴨川道路	千葉中環状道路
高速湾岸線 [首都高速道路]	千葉東金道路
東京湾アクアライン [東京湾横断道路]	東京湾アクアライン連絡道 [東京湾横断道路連絡道]
千葉外環状道路	第二東京湾岸道路※
北千葉道路	東京湾岸道路（千葉地区専用部）
千葉環状道路	千葉北西連絡道路

※第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、外環高谷 JCT 周辺から蘇我 IC 周辺ならびに市原 IC 周辺までの湾岸部において検討中

② 一般広域道路

路線名	
一般国道 6 号（指定区間）	一般国道 14 号（指定区間）
一般国道 16 号（指定区間）	一般国道 51 号（指定区間）
一般国道 127 号（指定区間）	一般国道 298 号（指定区間）
一般国道 357 号（指定区間）	一般国道 409 号（指定区間）
一般国道 297 号（市原鶴舞 IC～勝浦市）	一般国道 356 号（我孫子市～銚子市）
一般国道 410 号軸（木更津東 IC～鴨川市）	東金九十九里有料道路軸 （東金 IC～九十九里町）
主要地方道飯岡一宮線（旭市～一宮町）	

③ 構想路線

路線名	
三浦房総連絡道路	千葉茨城道路
第二東京湾岸道路	千葉北西連絡道路延伸

災害から県民を守る「防災県」の確立・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

ア 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、広域的な幹線道路ネットワークの充実・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 橋梁架け換えによる信頼性向上

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け換え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。

主要地方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年から国と協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2次路線である主要地方道佐倉印西線の山田橋は、印旛水路に架かる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（落橋防止工・水平力分担構造等）を行いました。



山田橋（印西市）

ウ 災害に強い道路ネットワークの整備推進

東日本大震災では、救援・救護活動や救援物資の輸送等に当たり災害に強い道路ネットワークの重要性が再認識されたところであり、令和元年9月9日の台風15号では、東関東道が通行止めとなる中、「常磐道－圏央道経由」が代替路として機能しました。引き続き災害時における代替性や多重性の確保など、防災面における更なる機能強化を図るため、圏央道などの高規格道路の整備促進を図るとともに、地域の骨格を形成する国道・県道の整備を推進します。

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径40～60kmに位置する延長約300kmの高規格道路です。都心から放射状に伸びる高速道路を環状に結び、緊急・災害時における代替路として機能することで、広域的な物資調達、応援部隊の派遣を可能とします。県内区間は総延長の約8割が開通しており、残る大栄・横芝間（18.5km）については、令和8年度までの順次開通に向け、整備が進められています。



○台風15号による被災時の成田空港～都心の通行止め・解除状況

		6時	12時	18時
道路網	圏央道(川島IC～大栄JCT)	(通行止め)	11:50川島IC～稲敷IC 13:30稲敷IC～神崎IC	16:45神崎IC～大栄JCT
	東関東道(高谷JCT～成田JCT)	(通行止め)	12:10高谷JCT～新湾岸習志野IC	16:35新湾岸習志野IC～千葉北IC 22:10千葉北IC～成田JCT

出典：国土交通省 関東地方整備局『災害に強い国土幹線道路ネットワーク』（令和2年10月8日）より作成



圏央道（大栄IC付近）



圏央道（松尾横芝IC付近）

エ 道の駅の防災機能強化

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次避難所などとしても活用されるなど、防災拠点としての新たな役割が注目されていることから、県内の道の駅について防災機能の強化を図ることとしたところです。

また、国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取組の一環として、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行うこととしています。

令和3年6月11日に「防災道の駅」として、全国で39駅が国土交通大臣により初めて選定され、県内では道の駅「やちよ」が選定されました。



道の駅やちよ（八千代市）

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

- ア 交通安全環境の整備
- イ 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）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施する「ゾーン30」や、ゾーン30とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン30プラス」の整備等による交通安全対策を促進します。

(2) その実現に向けて

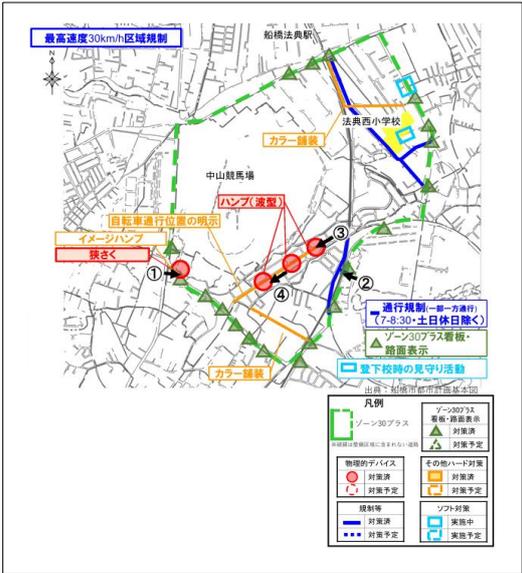
- ア 生活道路における歩行者等の安全な通行の確保

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30km/hの速度規制を実施するとともに、ハンプ等物理的デバイスを適切に組み合わせ、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促進しています。

船橋市では、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、学校関係者・地元自治会・交通管理者と協議を行い、最高速度30km/hの区域規制とともに、ハンプ・狭さく等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」を整備し、交通安全の向上を図っています。



船橋市ゾーン30プラス

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。

県道茂原夷隅線の長生郡睦沢町上市場では、通学路であるが、狭隘で歩道がない箇所であることから地域の方々の協力のもと、事業を進めています。



県道茂原夷隅線（長生郡睦沢町上市場）

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5年度は、県内38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（船橋市宮本3丁目）

成田空港の更なる機能強化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

ア 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、北千葉道路等の高規格道路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、印西市若萩～成田市押畑間の約9.8kmが4または暫定2車線で開通しており、残る3.7kmについても整備を進めています。

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、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、この内、市川・松戸の専用部1.9km、一般部3.5kmについて、令和3年度から国の直轄権限代行により事業が進められており、令和6年度に用地買収に着手することが発表されました。

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。



右折レーン設置前



右折レーン設置後

県道成田小見川鹿島港線（成田市・多古町）

主要地方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、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）

主要地方道成田松尾線では、空港周辺に集中する交通の分散を図るため、芝山町菱田から成田市川上までの 5.5 km において、バイパス整備を進めています。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。

観光立県の推進

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

ア 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30箇所が登録されており、年間約1,351万人（令和5年度実績）の方々に利用されています。

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）



全国モデル・重点「道の駅」とみうら（南房総市）
特産のびわを使用したアイス等を販売

半島性を克服する交通ネットワークの強化

千葉県の大きな課題である半島性の克服のため、道路などの交通ネットワークの充実を図ります。

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

ア 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、広域的な幹線道路ネットワークを形成する道路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、これらの整備効果を県内各地に波及させるため、各地域へアクセスする国道・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、高速道路ネットワークの有効活用や首都圏における交流・連携の強化等の地域経済の活性化を図るため、「アクアライン割引」の継続を国や高速道路会社等に働きかけます。

(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。



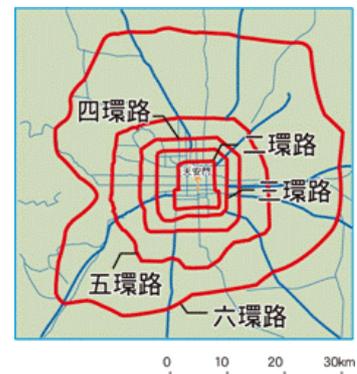
東京圏周辺の環状道路

	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)

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 高規格道路等の整備による交通円滑化

高規格道路は、人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図る広域的な道路ネットワークを構成する道路です。

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、千葉県では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。

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。

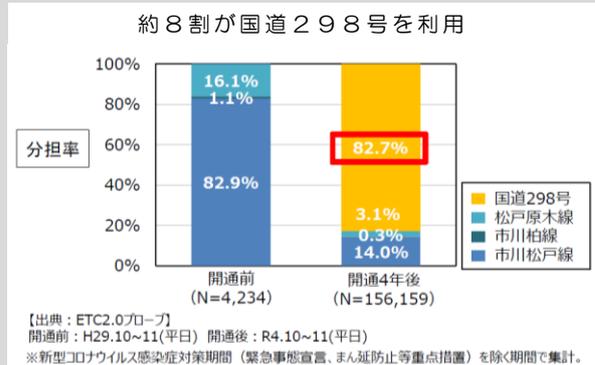
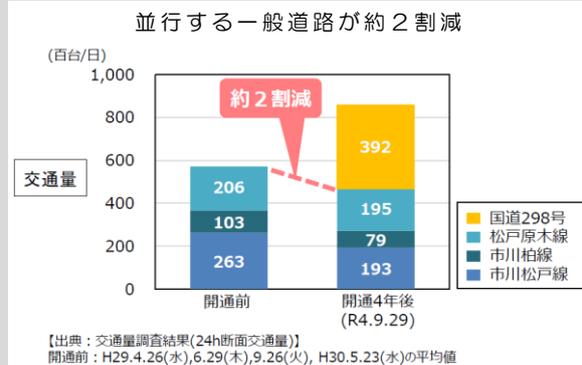
外環道と京葉道路を接続する京葉JCTについては、現在、フルJCT化の工事が実施されています。



関東地方整備局 HP から引用し千葉県が編集

東京外かく環状道路（松戸市～市川市）

開通5年後の整備効果



出展：記者発表資料「東京外かく環状道路(千葉区間)開通5年後の整備効果」国土交通省、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)

銚子連絡道路は、山武市と銚子市を連絡し、圏央道等と一体となり、千葉県東部地域と首都圏の連携を強化する延長約30kmの道路です。

このうち、圏央道松尾横芝 IC から横芝光町までの6km区間が平成18年3月に有料道路として開通しています。

続く、横芝光町から旭市に至る延長約18km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います。

このうち、横芝光町から匝瑳市までの約5kmについて、令和6年3月31日に開通しました。引き続き、残る区間の整備を推進していきます。



銚子連絡道路（横芝光町～匝瑳市間）



開通式の様子



長生グリーンライン（長南町～茂原市間）



開通式の様子

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。

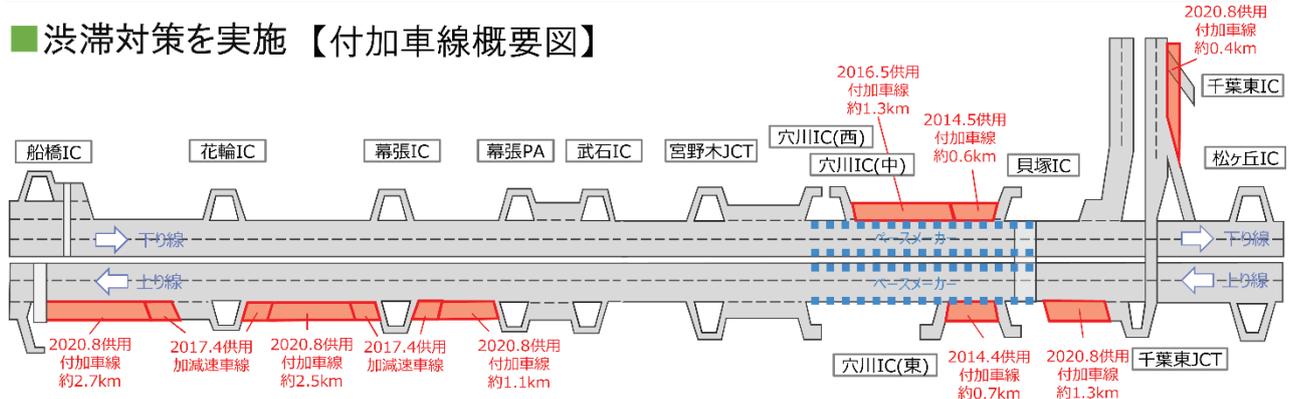
その一部区間である長生グリーンラインは、圏央道茂原長南 IC へのアクセス道路として機能し、外房地域と首都圏との交流促進に資する道路です。

令和2年5月28日までに全体区間12.2kmのうち、圏央道と接続する2.2kmが開通しており、続く長南町から茂原市までの2.5kmについて、令和6年3月24日に開通しました。引き続き、残る区間の整備を推進していきます。

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」を整備しました。



■ 渋滞対策を実施【付加車線概要図】



【付加車線の設置】

対策後



付加車線設置による交通容量増加

【ペースメーカーライト(速度回復誘導灯)の設置】

●穴川IC～貝塚IC間では土日祝日に、特に激しい渋滞が発生しています。無意識の速度低下の抑制を図るため、進行方向へ光が流れるように点灯し、速度回復を促すペースメーカーライトを設置しました。



【対策効果】所要時間の減少※1



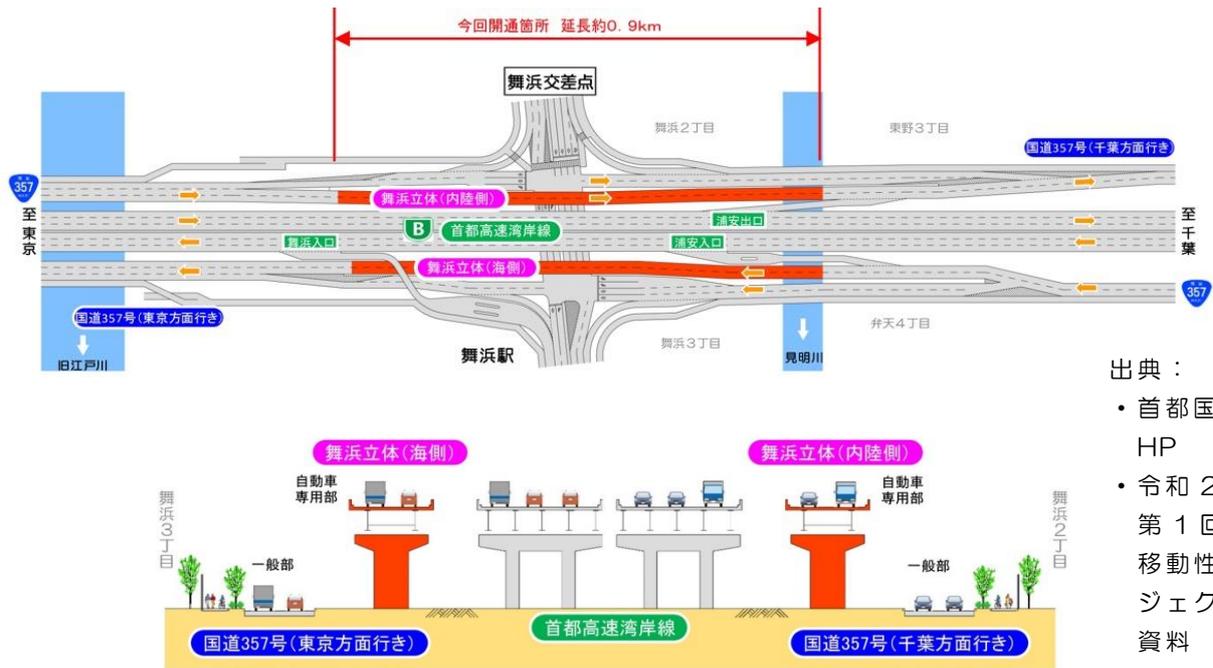
出典：京葉道路の全線開通40周年の整備効果

国道 357 号東京湾岸道路は、東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ延長約 80km の幹線道路であり、東京湾岸道路の一部として位置付けられています。

千葉県区間は、千葉市美浜区稲毛海岸から浦安市舞浜までの延長 24.2km を事業中です。

浦安市の舞浜交差点では、慢性的な交通渋滞を緩和することを目的として、都市間の交通を担う自動車専用部の立体化（舞浜立体）を行い、令和 2 年 6 月に開通しました。

立体部の整備により、舞浜交差点を利用する交通が大幅に減少し、特に大型車の東京方面行きは約 9 割が立体部を利用しており、交通の円滑化が図られました。



- 出典：
- 首都国道事務所 HP
 - 令和 2 年度 第 1 回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料