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１３２,３２７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	100%
	指定区間外＊2	14	829	93%
	計	20＊3	1,284	95%
県道	主要地方道＊4	101	1,408	81%
	一般県道＊5	206	1,223	67%
	計	307	2,629	75%
市町村道		132,327	37,207	60%
合　計		**132,664**	**41,272**	**63%**

（令和６年３月３１日現在：道路統計年報２０２５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

○ 半島性を克服する交通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８５．０％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％**（R8．３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　**８２％**
（R5.3月31日現在：道路統計年報２０２５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

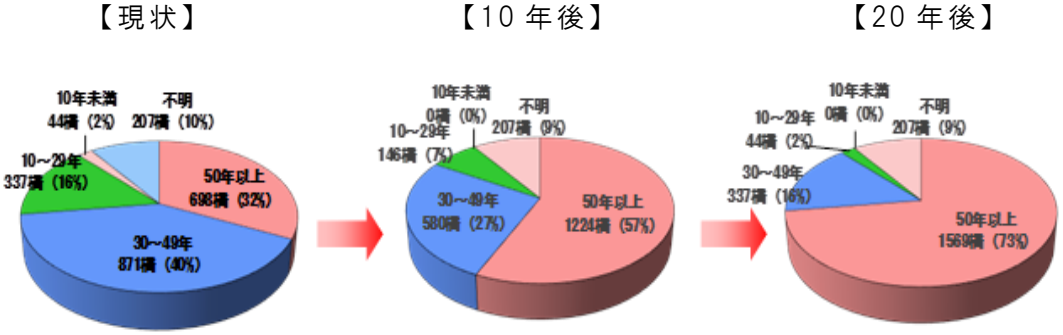
【現状と課題】

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（２,１６８橋）は今後急速に高齢化を迎え、**２０年後には、約８割が５０年を経過する高齢化橋梁**となります。（R7．３月末現在）



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６９．６％（R８．３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７４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。（R8．４月１日現在）

○ 快適で暮らしやすいまちづくりとスマート自治体の実現

【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ことが必要です。

県北西部等の都市部では、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　**５４．２％**（Ｒ６.３月３１日現在：道路統計年報２０２５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　**１４．２ｋｍ**
（Ｒ８．３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ことが必要です。

◆ 千葉県内通学路に指定されている歩道の整備率　**８２％**（Ｒ８．３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７年中における交通事故死者数は１２２人で**全国ワースト５位**。

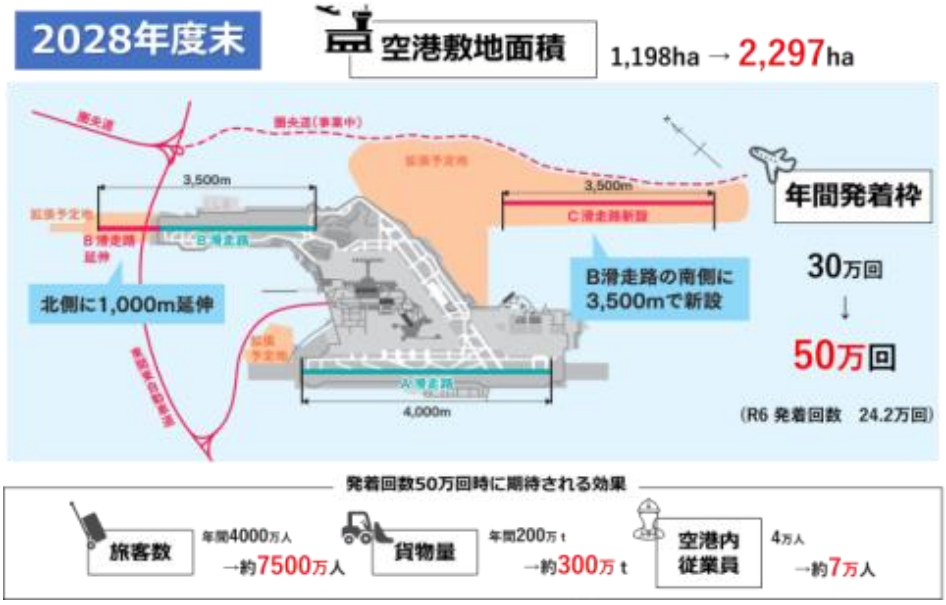
○ 成田空港第２の開港プロジェクトと広域道路ネットワークの充実強化

【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、滑走路の増設や延伸などにより発着枠を３０万回から５０万回に増やす「第２の開港」とも言うべき取組が行われています。成田空港の拡張事業の効果を広域的に波及させ、羽田空港との連携強化を図る広域道路ネットワークの充実強化に向け、圏央道や北千葉道路、新湾岸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。

◆成田空港の拡張事業



出典:成田空港成田空港「第２の開港」を起点とするアクションパッケージ

○ 県政への要望

◆ 令和７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**「災害から県民を守る」が、平成２３年度から連続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。

◆ 具体的な要望は、「災害や事故に強い道路整備」、「渋滞対策」、「交通事故対策」や「自転車道・駐輪場の整備」等がありました。

今後の「千葉の道づくり」

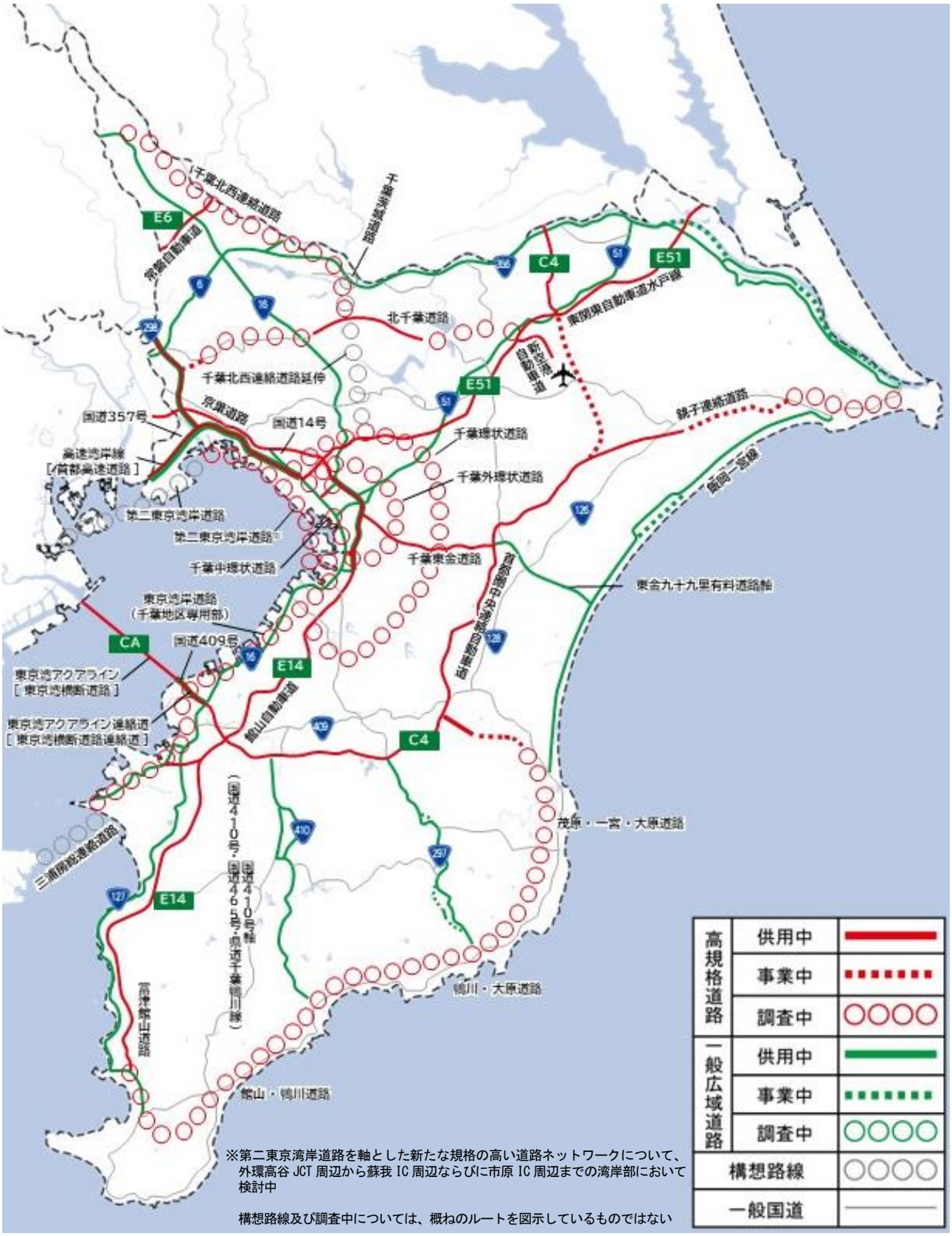
近年、頻発・激甚化する集中豪雨や首都直下地震などの近い将来に起こりうる大規模災害時においても、人やモノの輸送を安定的に確保することが必要であることから、令和３年６月に、今後２０年から３０年間の中長期的な計画として、本県の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「広域道路交通ビジョン」を策定し、併せて、今後の広域的な道路ネットワーク等を定める「広域道路交通計画」を策定しました。

また、成田空港の「第２の開港」に向けた取組や、圏央道・北千葉道路など広域道路ネットワークの整備進展をはじめ、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、各種施策を推進してきました。

県では、これまでの取組の成果を踏まえつつ、県民の命とくらしを守るため、喫緊の課題に迅速・的確に対応するとともに、本県が有する「空」、「海」、「里」の魅力を磨き上げ、誰もが社会に参加・活躍し、豊かなライフスタイルを実現できる県づくりを加速していくため、令和７年１０月に「千葉県総合計画　～千葉の未来をともに創る～」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。

広域道路ネットワーク図



出典：千葉県広域道路交通計画（R3.6 月）

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

出典：千葉県広域道路交通計画（R3.6 月）

「防災県・千葉」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の整備

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。

一般県道白井流山線に架かる高柳橋２号橋は、柏市が準用河川上大津川改修計画を策定したことに伴い架け換えを実施し、柏市と協同で事業を進め、令和８年２月に架け換えが完了しました。



高柳橋２号橋（柏市）

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。

都心から放射状に延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。



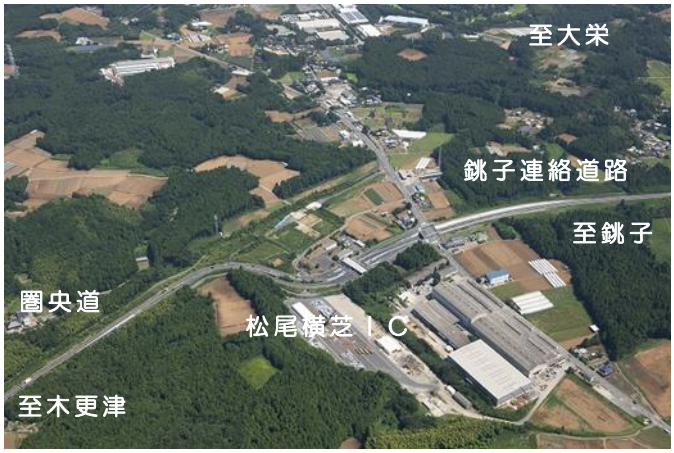
○ 台風１５号による被災時の成田空港～都心の通行止め・解除状況

		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 JCT 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。

能登半島地震において、「防災道の駅」が　広域防災拠点として大きな役割を果たしたことなどを踏まえ、令和７年５月14日に新たに全国で４０駅が追加され、道の駅「とみうら」は県内２例目として選定されました。



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

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、警察と連携しながら、地元自治会などと協議を行い、最高速度３０ｋｍ／ｈの面的な速度規制とともに、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。

県道木更津根形線の木更津市井尻では、通学路であるものの、狭隘で歩道が未整備であったことから地域の方々の協力を得ながら事業を進め、令和７年度歩道整備が完了しました。



県道木更津根形線（木更津市井尻）

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７年度は、県内５２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（銚子市高神西町）

成田空港を核とした国際的な産業拠点の形成と地域づくり

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　成田空港及び周辺地域への交通アクセスの充実・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、圏央道や北千葉道路などの広域的な幹線道路ネットワーク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

2029 年の「第 2 の開港」に向けて、飛躍的に高まる成田空港のポテンシャルを最大限に生かすとともに、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。

鎌ケ谷市～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。

また、未整備の市川市から鎌ケ谷市間の約９ｋｍを含む市川市から船橋市間約１５ｋｍについては、令和２年度に一般道路４車線（一般部）と自動車専用道路４車線（専用部）の複合構造の道路として、都市計画を変更しました。このうち、市川・松戸（一般部３．５ｋｍ、専用部１．９ｋｍ）については、令和３年度に直轄権限代行として事業化、令和８年４月に一般国道の指定区間に編入され、用地取得が進められています。

残る未事業化区間については、県と沿線市が、地籍調査や事業予定の先買い等により事業実施に向けた環境整備を進めています。

イ　空港周辺の道路の整備

成田空港は、世界１２３都市と結ばれ、世界中からヒト・モノが集まる場所であるとともに、空港周辺は、成田市公設地方卸売市場、工業団地及び物流施設が立地しており、空港と各地域を結ぶ物流拠点として重要な地域であることから、空港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。



着手前



整備中

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す。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す。

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多良貝地先において成田空港第２の開港プロジェクト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。



着手前



整備後

一般国道２９６号（芝山町・多古町）

一般国道２９６号では、圏央道（大栄～横芝）の整備に伴い設置される多古インターチェンジと成田空港及び周辺物流施設等との交通アクセス強化や成田空港等との開港プロジェクトによる交通需要に対応するため、４車線化整備を進めています。

観光立県の推進

豊かな観光資源を生かした観光地の魅力向上や、成田空港を擁する優位性を発揮したインバウンド需要の取り込みを強力に推進し、地域経済の活性化を目指します。

（１）主な取組み

ア　将来にわたり選ばれ続ける観光地づくり

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１，３９５万人（令和７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」が選定されております。

〇重点「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
- 白浜野島埼
- 和田浦ＷＡ・Ｏ！
- 保田小学校（候補）





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