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。

特に人口が集中し、渋滞が深刻化している県北西部において人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞を解消する道路整備を最重要と位置づけ、国県道全体の円滑化に向けて、道路整備を加速していきます。

（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

県内外の交流や連携、スムーズな人・モノ・財の流れを強化させ、さらには防災力の強化を図るため、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、令和１０年３月３１日まで継続となった「アクアライン割引」について、引き続き、国や高速道路会社等に働きかけるとともに、時間帯別で通行料金を変動させる「料金変動制」の社会実験を実施する等、交通流を最適化する施策を推進します。

（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おり、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。

湾岸地域では、渋滞による時間損失が全国平均を大きく上回ることや港湾機能の強化等に伴う交通需要の増大が見込まれ、また、県北西地域では、地域の日常生活や物流などを支える国道１６号で慢性的な交通渋滞が発生していることから、国や沿線市とともに、新湾岸道路や千葉北西連絡道路について、計画の早期具体化に向けて検討が進められているところです。

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。

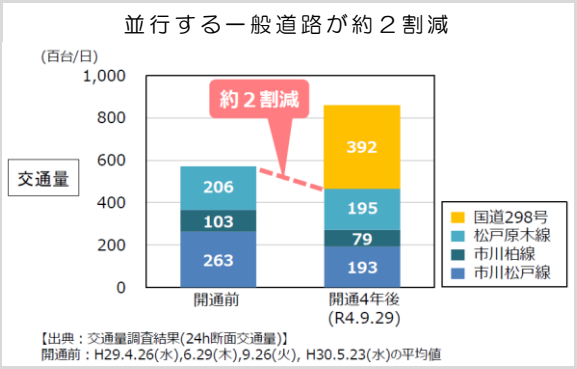
なお、未事業化区間となっている湾岸道路～東名高速間については、国によって計画の具体化に向けた検討が進められています。

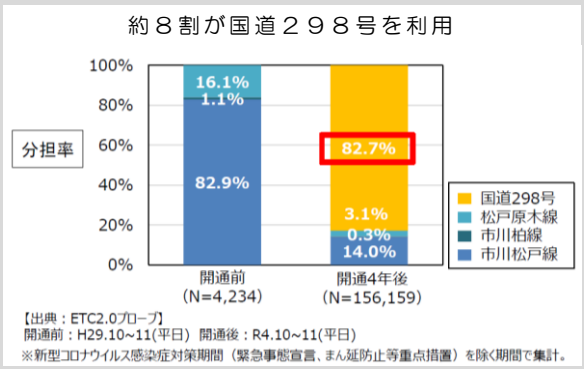


関東地方整備局 HP から引用し千葉県が編集

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。

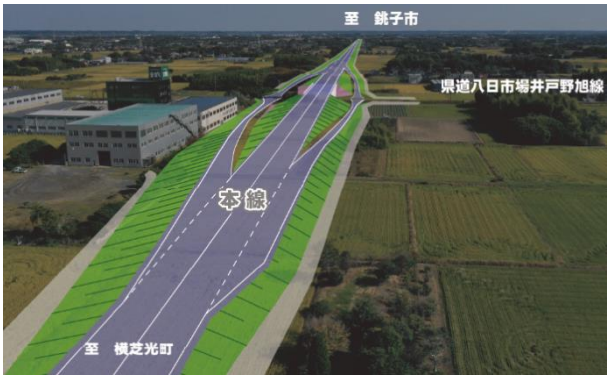
また、横芝光町から匝瑳市までの５ｋｍについて、令和６年３月３１日に開通しました。

現在、残る匝瑳市から旭市までの１３ｋｍの区間では、全線に渡って調査設計や用地取得を実施しています。

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）



完成イメージ図（匝瑳市～旭市間）



長生グリーンライン（長南町～茂原市間）



茂原市台田付近の施工状況

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日までに延長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。

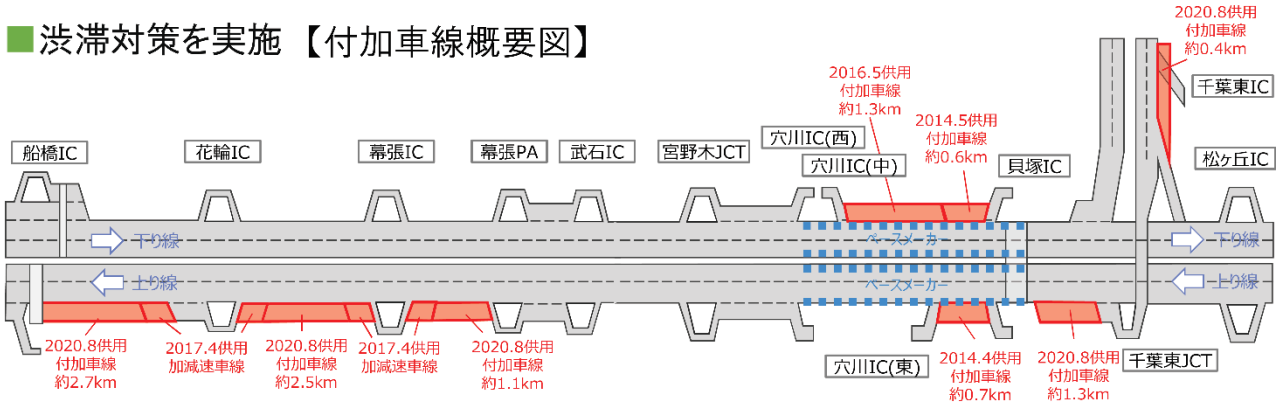
現在、残る広域農道までの２．５km 区間では用地取得や橋梁工事を進めるとともに、これに続く一宮町までの５km 区間では、境界立会を実施するなど、用地取得に向けた準備を進めています。

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

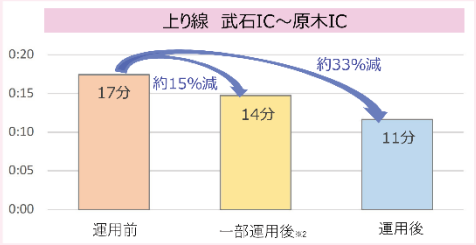


【ペースメーカーライト（速度回復誘導灯）の設置】

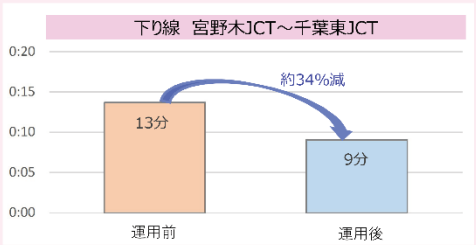
●穴川IC～貝塚IC間では土日祝日に、特に激しい渋滞が発生しています。
無意識の速度低下の抑制を図るため、進行方向へ光が流れるように点灯し、速度回復を促すペースメーカーライトを設置しました。



【対策効果】所要時間の減少※1



運用前：2012.8.17～9.14、一部運用後：2017.8.17～9.15、運用後：2020.8.19～9.17



運用前：2012.8.17～9.14、運用後：2017.8.17～9.15

※1所要時間は朝ピーク時（6～9時）の期間内における平均値
※2一部運用は2017.4供用の花輪・幕張IC加減速車線延伸部をいう

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。

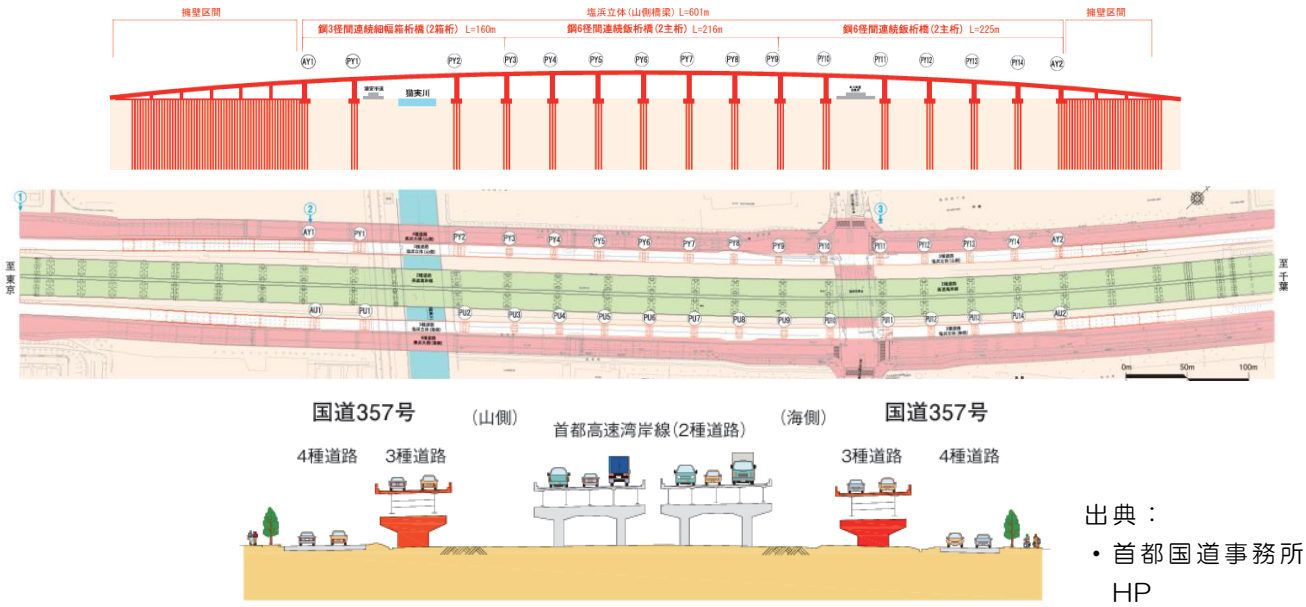
また、塩浜交差点においても、自動車専用部の立体化（塩浜立体）に向けて、令和２年度より工事に着手し、橋梁工事などが進められています。





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

国道 357 号　舞浜立体

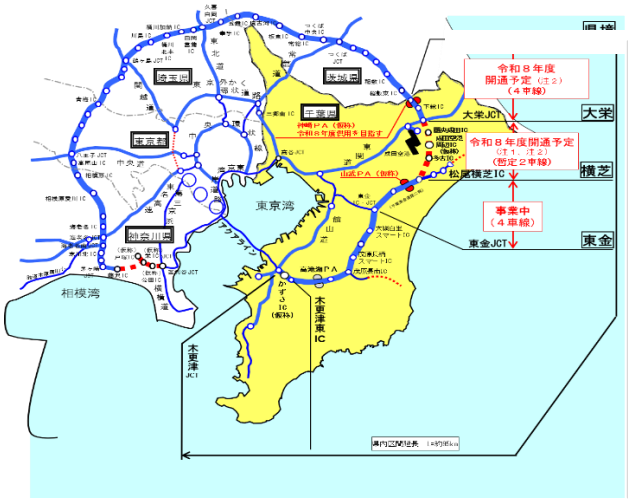


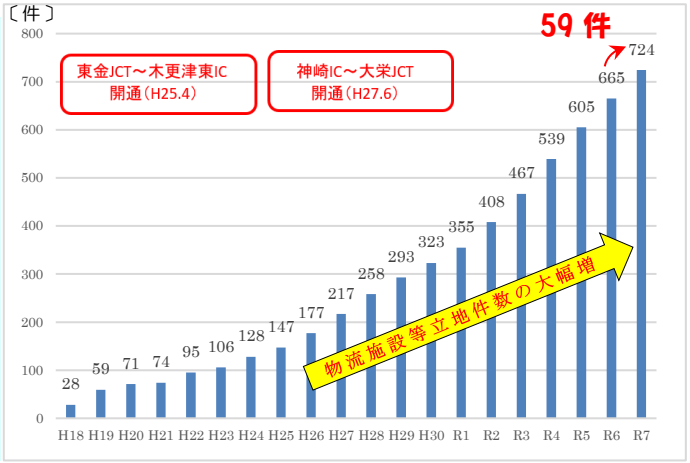
出典：
- 首都国道事務所 HP

国道３５７号　塩浜立体

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。





注１：大栄 JCT～多古 IC は、令和８年秋頃開通予定
注２：資機材の調達等が順調な場合

出典：企業立地動向調査（千葉県企業立地課）をもとに作成

圏央道沿線では、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。県内においても、令和７年の物流施設等の立地件数が５９件となるなど、増加傾向が継続しています。また、平成２９年３月に分譲を開始した「茂原にいはる工業団地」や「袖ケ浦椎の森工業団地」では、全区画が売却済みとなっています。

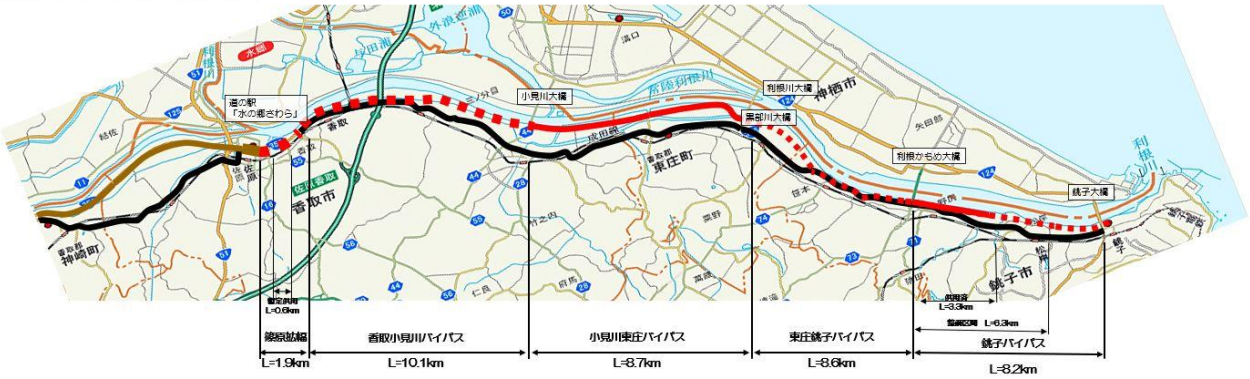
これらのチャンスを活かし、活力あふれる千葉県を創るため、圏央道や関連道路の１日も早い全線開通を目指します。

また、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ成田空港周辺インターチェンジ（仮称）の新規事業化に向け検討を進め、空港アクセスの強化等を図ります。

エ　高規格道路へのアクセス道路の整備

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。

国道３５６号（香取市～銚子市）



篠原拡幅（香取市）



国道３５６号篠原拡幅は、香取市中心市街地において混雑が著しい県道香取津宮線から佐原市街地間の４車線化を図る、約１．９ｋｍの整備を進めています。

現在、用地取得や橋梁工事を進めています。

銚子バイパス（銚子市）



国道３５６号銚子バイパスは、銚子市内の交通混雑の緩和や東関東道等へのアクセス強化を図るため、銚子市大橋町から小船木町までの８．２ｋｍで整備を進めています。

平成１９年３月２７日に銚子市芦崎町～小船木町までの約３．３ｋｍを開通しています。

現在、未開通区間について、令和８年中の開通を目指し、舗装工事及び安全施設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。

延長６．７ｋｍのうち、１．９ｋｍの区間が平成３１年 ３ 月２５日に開通し、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や橋梁工事を進めています。



国道 297 号　松野バイパス（勝浦市）

オ　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、用地取得や橋梁工事を進めています。

一般国道１２８号は、館山市から茂原市を経て千葉市に至る外房地域を縦断する重要な路線です。

国道１２６号台方交差点の交通負荷軽減、九十九里東金有料道路押堀インターチェンジと周辺商業施設へのアクセス向上を図るためのバイパス整備です。

現在、令和８年度内の開通を目指し、道路改良工事や舗装工事など実施しているところです。



国道 128 号　押堀バイパス（東金市）

カ　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 間の令和２年３月の４車線化運用開始により、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



富津館山道路（鋸南富山 IC）

富津館山道路は、安全で円滑な交通の確保や観光振興・地域活性化に加えて防災力の向上に資する高規格道路であり、平成１６年に全線供用開始しました。

しかしながら、暫定２車線であることから、災害等による通行止めのリスク等の観点で課題があり、令和元年に全線が４車線化の優先整備区間として国に選定され、令和６年３月には、富津竹岡 IC～鋸南保田 IC までが４車線化の準備調査箇所として高速道路会社に事業許可されました。

県では、都市計画及び環境アセスメントの手続きを令和７年２月に完了し、高速道路会社では、令和７年度から富津竹岡 IC 以南３．４ｋｍについて、付加車線事業として、測量や地質調査などの現地調査を進めています。

一般県道小櫃佐貫停車場線は、君津市からＪＲ内房線・佐貫町駅までを東西に結ぶ主要な道路です。

桜井工区の現道は幅員狭小で線形不良であり、円滑な交通に支障をきたしています。当該区間を整備することにより、アクセス性が向上し、観光振興が図られます。

これまで、延長１．６ｋｍのうち、０．５ｋｍの区間が共用しており、現在、残る１．１ｋｍの区間について道路改良工事を進めています。



県道小櫃佐貫停車場線　富津市桜井地先
整備済区間



県道鴨川保田線（鋸南町）
改良済区間

主要地方道鴨川保田線は、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。

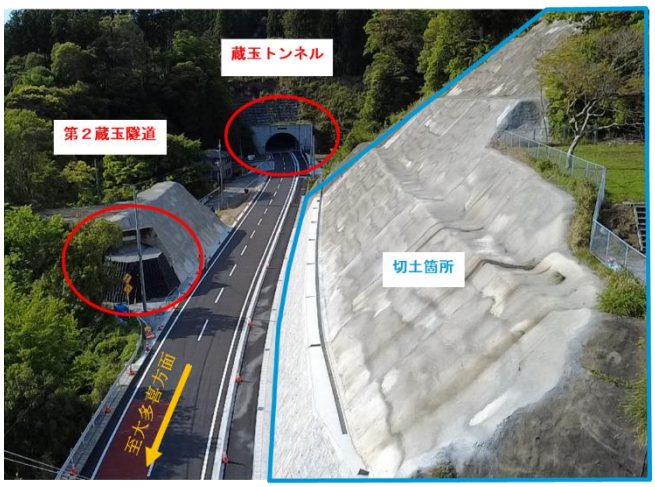
狭隘区間の解消により、観光地へのアクセス性が向上し、観光振興が図られます。

現在、道路改良工事を実施しています。

大型車同士のすれ違いが困難な箇所が存一般国道４６５号は、幅員が狭く、在することから、観光シーズンになると大型観光バスの往来が増え、渋滞が多数発生していました。

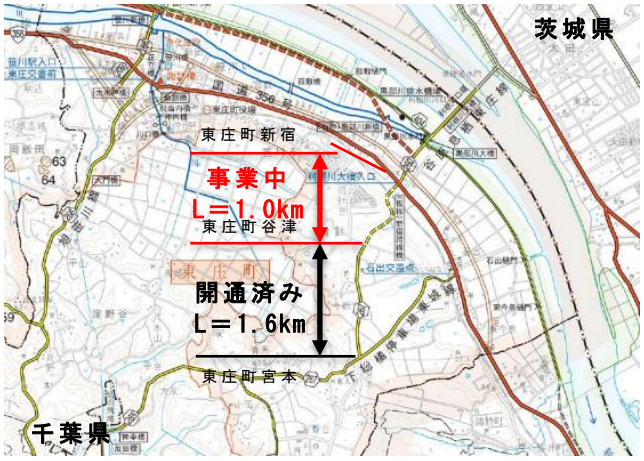
このため、これらの課題を解消すべく、平成２０年度から事業を進めてきました。

事業延長は、約２．１キロメートルあり、平成２８年度までに黄和田畑工区（１工区）の約１．１キロメートルと、令和４年度までに蔵玉工区（２工区）の一部約０．８キロメートルが供用しておりましたが、蔵玉工区の残り約０．２キロメートルが令和８年３月３１日に完成し、全線供用開始いたしました。



国道４６５号（君津市）
黄和田畑拡幅





県道下総橘停車場東城線（東庄町）

一般県道下総橘停車場東城線は、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。

現道は狭隘で屈曲していることから、アクセス性の改善、利便性の向上を図るため、東庄町新宿から宮本までの２．６ｋｍのバイパス整備を進めており、これまでに谷津から宮本までの１．６ｋｍを供用しています。

現在、残る１．０ｋｍの令和８年度内の開通を目指し、道路改良工事等を実施しています。

キ　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

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。

また、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、新空港自動車道の成田スマートＩＣは平成２１年４月に開通となっています。

ク　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普通車８００円などの通行料金引下げを継続しています。

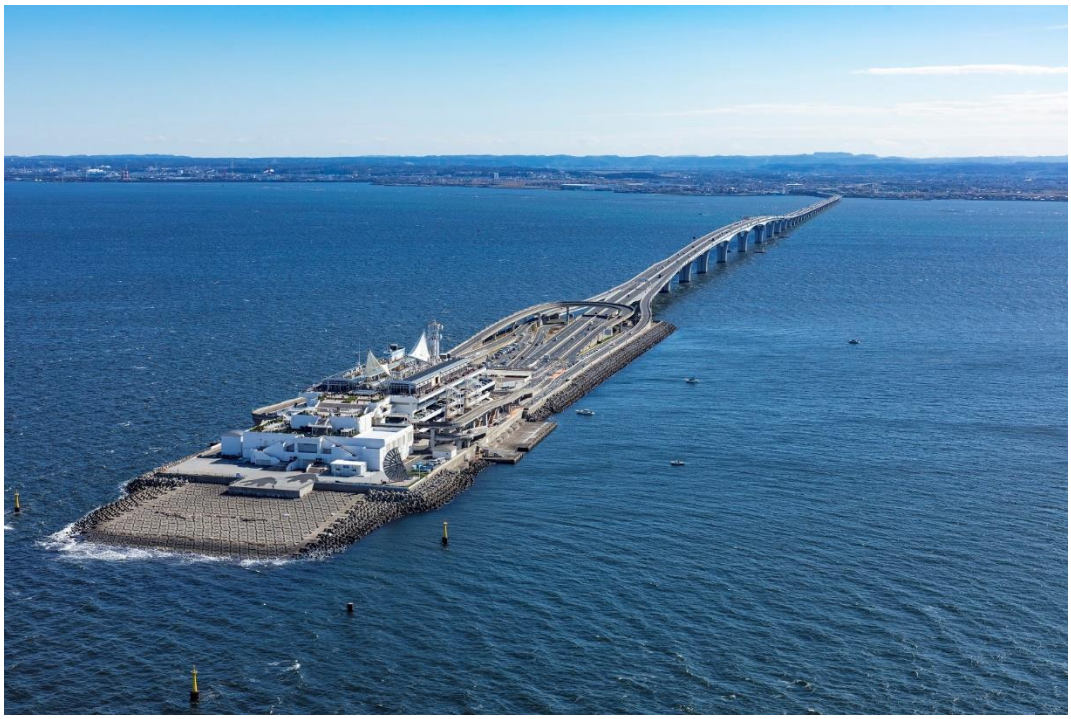
東京湾アクアラインの交通量（令和７年度）は、平成２０年度に比べて約２．６倍に増加となっています。

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
ETC 車割引料金	**640 円**	**800 円**	**960 円**	**1,320 円**	**2,200 円**
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）

ケ　東京湾アクアラインの時間帯別料金社会実験

東京湾アクアラインでは、土日・祝日の特定の時間帯に交通が集中することによって激しい混雑が発生しています。

国土交通省、千葉県及び東日本高速道路株式会社では、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図ることを目的に『東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会（座長：千葉県県土整備部道路計画課長）』を設置し、検討会における料金施策の議論を踏まえ、土日・祝日において、特定の時間帯の割引料金を変動させる ETC 時間帯別料金の社会実験を令和５年７月２２日から実施しています。

【社会実験内容】

〇対象区間：アクアライン　浮島 IC～木更津金田 IC
上り線（木更津→川崎方面）、下り線（川崎→木更津方面）

〇対象期間：令和７年４月１日～令和年３月 31 日の
土日・祝日（１月２日、１月３日、振替休日を含む）

〇対象車両：ETC 車（全車種）

〇ETC 時間帯別料金

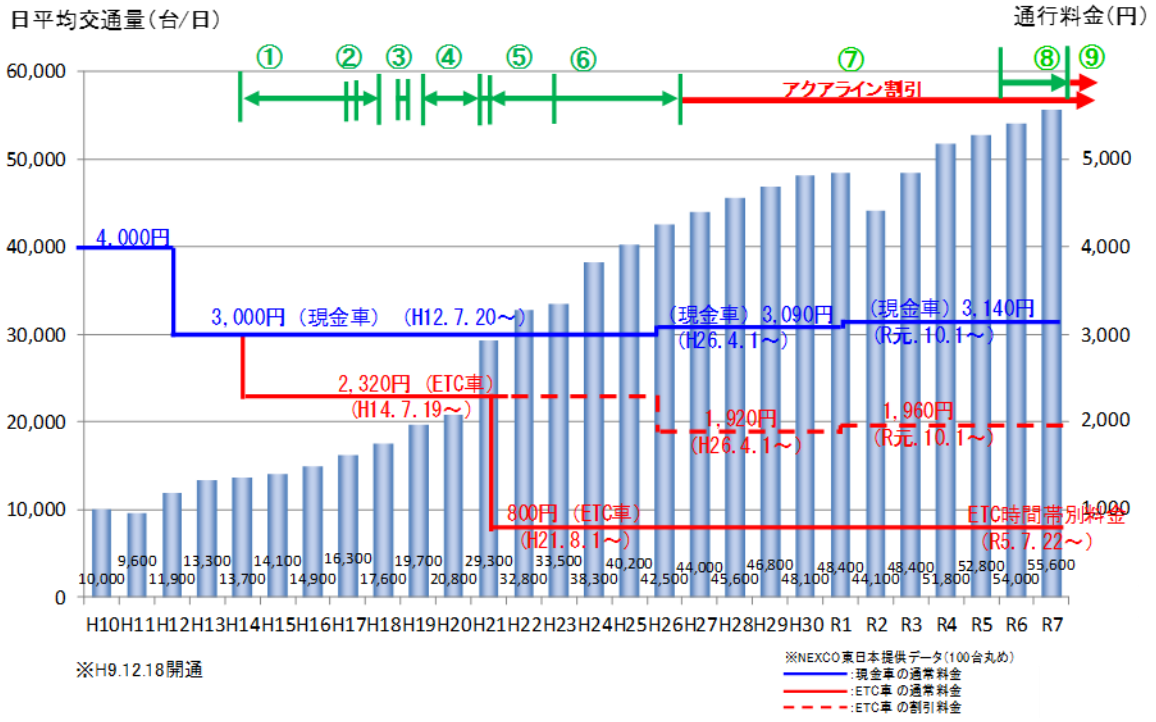
	平日	土日・祝日								
	上り線・下り線	上り線（木更津→川崎）					下り線（川崎→木更津）			
区分	0時～24時	0時～4時	4時～13時	13時～19時	19時～20時	20時～24時	0時～4時	4時～5時	5時～7時	7時～24時
軽自動車等	640円	320円	640円	1,280円	640円	320円	320円	640円	800円	640円
普通車	800円	400円	800円	1,600円	800円	400円	400円	800円	1,000円	800円
中型車	960円	480円	960円	1,920円	960円	480円	480円	960円	1,200円	960円
大型車	1,320円	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	2,200円	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円



過去の料金引き下げ等の経緯

※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
		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〔ベイ割〕（H19年度～H２０年度）		
	【通勤時間帯割引】		
	期間:H19.8.20～9.24 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（H２６年度～）		
	期間:H26.4.1～	時間帯:終日	1,920円 ⇒800円
⑧⑨	東京湾アクアラインETC時間帯別料金社会実験		
⑧	【上り線（木更津→川崎）】	時間帯:土日・祝日（0～13時）	800円 ⇒800円
⑧	期間:R5.7.22～R7.3.31	土日・祝日（13～20時）	800円 ⇒1,200円
⑧		土日・祝日（20～24時）	800円 ⇒600円
⑨	【上り線（木更津→川崎）】	時間帯:土日・祝日（0～4時）	800円 ⇒400円
⑨	期間:R7.4.1～R9.3.31	土日・祝日（4～13時）	800円 ⇒800円
⑨		土日・祝日（13～19時）	800円 ⇒1,600円
⑨		土日・祝日（19～20時）	800円 ⇒800円
⑨		土日・祝日（20～24時）	800円 ⇒400円
⑨	【下り線（川崎→木更津）】	時間帯:土日・祝日（0～4時）	800円 ⇒400円
⑨	期間:R7.4.1～R9.3.31	土日・祝日（4～5時）	800円 ⇒800円
⑨		土日・祝日（5～7時）	800円 ⇒1,000円
⑨		土日・祝日（7～24時）	800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

社会資本の適正な維持管理

老朽化する社会資本に対して、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

ア　既存施設の適正な維持管理の長寿命化

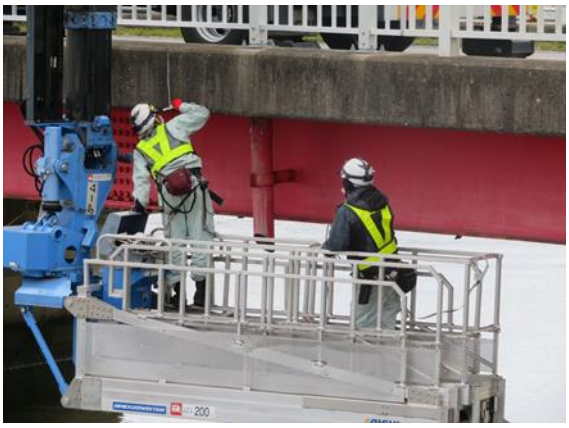
道路・河川・港湾・海岸・公園・下水道・県営住宅・庁舎・学校などの既存施設の維持管理に当たっては、中長期的な事業費の縮減や平準化を図るため、公共施設等総合管理計画に定める方針を踏まえ策定した、公共施設分野ごとの整備方針等を定めた長寿命化計画に基づき、点検・評価・計画・補修のメンテナンスサイクルを着実に実施するとともに、これまでの事後的な修繕・更新から予防的な修繕へと転換し、各施設の長寿命化を推進します。

（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。



虎橋（白子町）

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。

国道４１０号は、災害時に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。



広岡隧道（君津市）令和７年５月１２日現在

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。

令和７年度は令和７年１０月７日に対面形式（WEB 併用）にて開催しています。

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７年度は、８０団体が活動しました。



道路の清掃・美化活動状況
国道２９６号（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を受け付ける窓口です。問合せ内容に応じて、管轄の土木事務所等で対応等を行います。令和７年度は２８４件を受け付けました。

【道の相談室】 国土交通省の受付窓口

道路緊急ダイヤル（#9910）LINE アプリ（２４時間受付）
https://www.mlit.go.jp/road/dia/

【千葉県の道の相談室】
TEL　０４３－２２３－４９７０　（平日9:00～12:00，13:00～16:00）
（千葉県県土整備部　道路環境課内）

快適で暮らしやすいまちづくりの実現

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

ア　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。

イ　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や交通安全施設において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。

ウ　環境・景観に配慮した整備・保全

道路整備を進める際には、周辺環境や景観への配慮を前提に取り組むとともに、歩道部での透水性舗装や、車道部での排水性舗装の実施、道路緑化等のグリーンインフラの整備に取り組みます。

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。

習志野市の都市計画道路３・３・１号東習志野実籾線は、千葉市の幕張新都心から京葉道路武石インターチェンジを通り、習志野市及び八千代市を結ぶ幹線道路であり、京成本線との踏切が慢性的な交通渋滞の要因となっていることから立体交差化（アンダーパス）を行っています。

平成 28 年３月 30 日に暫定２車線で供用を開始しており、現在、４車線化に向け事業を推進しています。



（都）東習志野実籾線（習志野市）

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。



着手前



東武野田線（野田市）
高架化後

野田市の東武野田線では、清水公園駅～梅郷駅間の約２．９ｋｍにおいて、令和３年３月２８日に高架化が完了し、現在、トロリー留置線の移設や交差道路整備等を進めています。

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、令和２年３月に策定した「千葉県無電柱化推進計画」に基づき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



整備中

県道佐原山田線　香取市佐原イ

主要地方道佐原山田線の佐原市佐原イにおいて、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目指し整備を進めています。

エ　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１７ｋｍ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）

国の自転車活用推進計画に基づき、自転車が安全・安心に利用できる環境づくりを進め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に、千葉県自転車活用推進計画（第１次計画：令和２年１１月２４日策定、第２次計画：令和６年３月２２日改定）を策定しました。市町村の自転車ネットワーク計画及び自転車活用推進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標示などの整備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みます。

〈 整 備 前 〉　　〈 整 備 後 〉



出典：内閣府ホームページ

自転車道整備事例



出典：第２次千葉県自転車活用推進計画

オ　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全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ケ谷市南初富では、歩道が狭いことから、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（鎌ケ谷市）

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 成東駅南口では、幹線道路から同駅を利用する車両の利便性とともに、周辺小中学校への通学の安全性を確保するため、さんむ都市計画に基づき一般県道成東停車場線の整備を行っています。



県道成東停車場線（山武市）

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



県道我孫子関宿線（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、千葉県の北西部に位置しています。

県では、周辺地域の歩行者や交通の安全性及び利便性の向上を図るため、野田市域と首都圏北部を結ぶ重要な道路である主要地方道我孫子関宿線の整備を行っています。