

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 23 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 296 路線、及び 127, 975 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 ^{*5}	実延長 (km)	改良率 ^{*6}
高速自動車国道	4	140	100%
一般国道	指定区間 ^{*1}	463	100%
	指定区間外 ^{*2}	790	92%
	計	1,254	95%
県道	主要地方道	1,407	80%
	一般県道 ^{*4}	1,195	66%
	計	2,602	73%
市町村道	127,632	36,582	59%
合計	127,975	40,579	61%

*1: 国土交通省が管理する区間

(平成26年4月1日現在: 道路統計年報2015より)

*2: 主に県及び千葉市が管理する区間

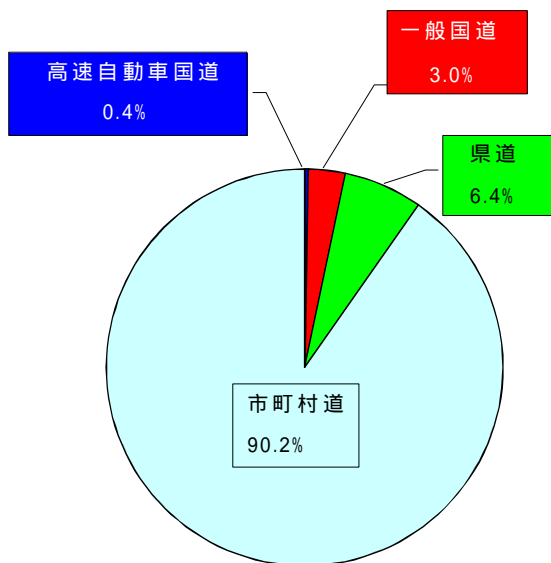
*3: 同一路線に指定区間と指定区間外が含まれるため

*4: 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)

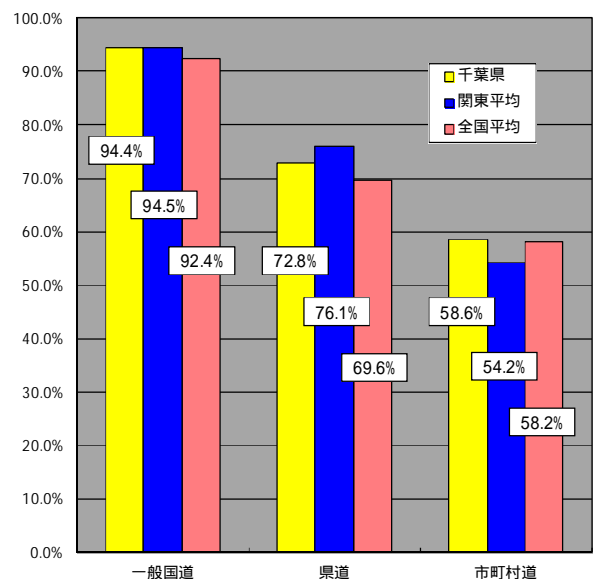
*5: 同一路線でも県と千葉市が管理している路線を別に計上している

*6: 改良率は県道以上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

県内道路種別実延長の比較



改良率の比較



千葉県内の道路の現状と課題

交流基盤の強化

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。

【現状と課題】

- ◆高速道路等の供用延長は89.0%（H28.3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%）
- ◆道路の改良率は60.8%で、全国平均61.3%を下回っている。
（改良率：県道以上は改良済み延長のうち車道幅員5.5m以上とし、また市町村道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）

社会資本の充実・維持管理と災害に強いまちづくりの推進

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。

【現状と課題】

- ◆都市部の交通渋滞の原因となる「ボトルネック踏切」など、今後対策の必要な踏切は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。
- ◆管理橋梁（2,146橋）は今後急速に高齢化を迎え、20年後には、約6割が50年を経過する高齢化橋梁となります。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」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。

人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進

県民のだれもが安心して快適に暮らすことができる、美しく利便性の高いまちづくりが必要です。

【現状と課題】

- ◆道路については、バリアフリー化を図る必要があります。

交通安全県ちばの確立

道路や標識などの交通安全環境の整備を通じて、交通事故がない千葉県づくりを進める必要があります。

【現状と課題】

- ◆平成27年の、交通事故死者数は180人で全国ワースト3位、交通事故件数は18,650件で全国ワースト9位

成田空港の機能拡充とアクアライン・圏央道が拓く魅力ある地域づくり

成田空港と都心間の交通アクセスを更に強化するとともに、アクアラインを有効に活用することにより、県内に埋もれている多くの宝・ポテンシャルに磨きをかけ、経済の活性化や地域振興につなげていく必要があります。

【現状と課題】

- ◆成田空港のアクセス強化に資する北千葉道路・圏央道を整備しています。
- ◆アクアラインや高規格幹線道路などと主要な観光地を結ぶ幹線道路の整備を推進する必要があります。

県政への要望

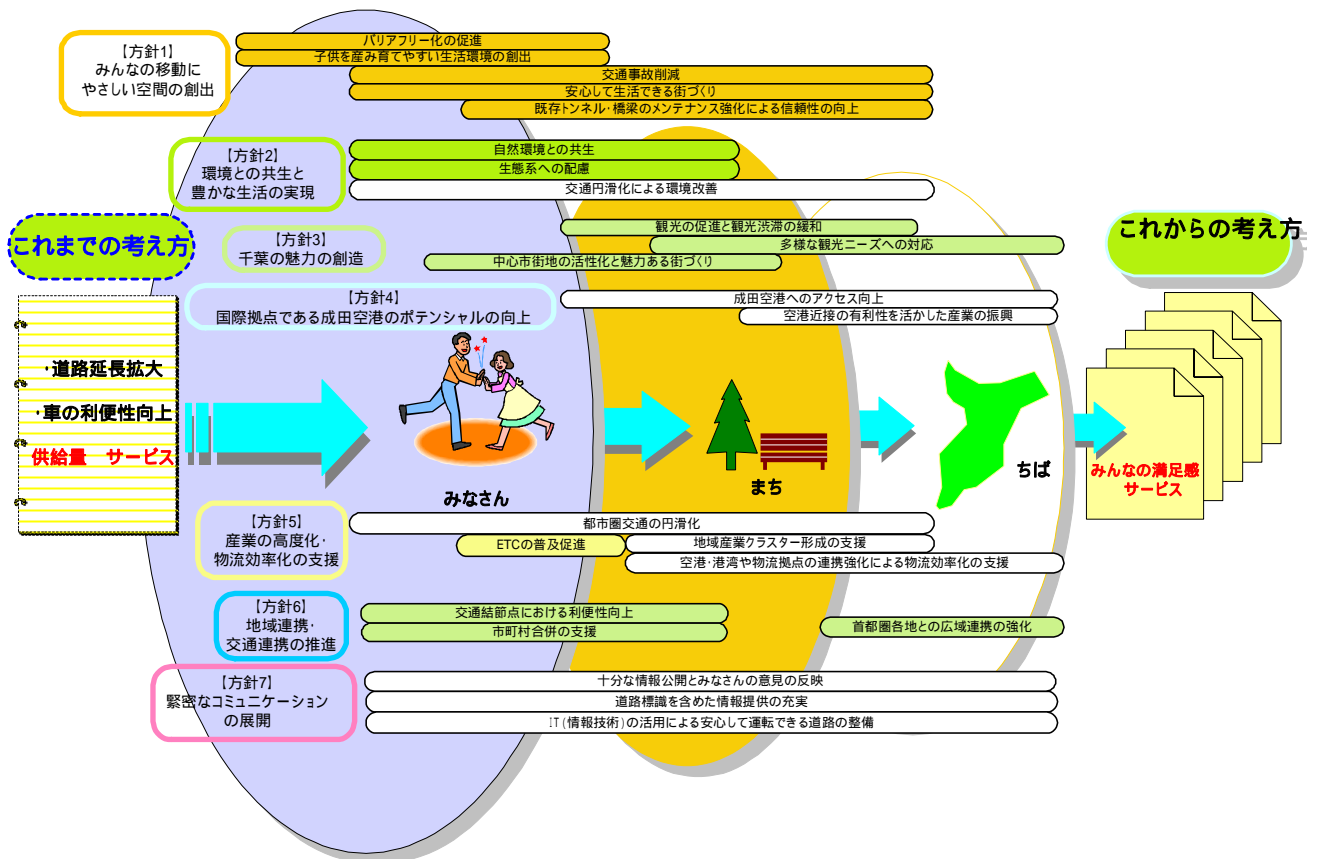
- ◆平成27年8月に実施した県政に関する世論調査において、県政への要望として「道路を整備する」は8位でしたが、「災害から県民を守る（1位）」「便利な交通網を整備する（6位）」「交通事故から県民を守る（12位）」に関しても、道路の整備が寄与すると考えられます。
- ◆平成27年11月～12月に実施した同調査でも、県内の道路状況については、「満足していない」が5割を超えているとともに、道路整備について優先的に対策すべき課題については、「生活道路の整備」「交通事故対策」「自転車利用の促進」が上位となりました。

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「新輝け！ちば元気プラン」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。

新輝け！ちば元気プラン(千葉県総合計画)における道路整備の体系 [平成25年10月公表]		道路整備の基本方針 (7つの基本方針)[平成15年]
1 自助・共助・公助が連携した防災先進県づくり	● 災害に強いまちづくりの推進	みんなの移動にやさしい空間の創出 環境との共生と豊かな生活の実現 千葉の魅力の創造 国際拠点である成田空港のポテンシャルの向上 産業の高度化・物流効率化の支援 地域連携・交通連携の推進 緊密なコミュニケーションの展開
2 安全で安心して暮らせる社会づくり	● 交通安全県ちばの確立	
3 千葉の輝く魅力づくり	● 成田空港の機能拡充と空港を活用した県経済の活性化 ● 東京湾アクアラインと圏央道が拓く魅力ある地域づくり	
4 活力ある県土の基盤づくり	● 交流基盤の強化 ● 社会資本の充実と適正な維持管理 ● 人と環境にやさしい住まい・まちづくりの推進	



【方針1】みんなの移動にやさしい空間を創出する道づくり

本格的な少子高齢化社会の到来にあたり、健常者のみならず高齢者・障害者・子供など全ての人が、安心して生活できる地域の実現を支援する道路整備を進める必要があります。

また、東日本大震災を教訓に、安全安心な暮らしを確保するため災害に強い道路整備を進める必要があります。

(1) 主な取組み

バリアフリー化の促進

今後、本格的な高齢化社会を迎えるにあたって、バリアフリー化を一層促進し、高齢者・障害者が利用しやすい道路整備を進めます。

子供を産み育てやすい生活環境の創出

家族が手をつないで歩くことができ、歩行者が容易にすれ違うことができるような広い歩道や、利用者の視点から細かな点に配慮した道路整備を進めます。

交通事故の削減

千葉県における平成27年の交通事故死者数は180人であり、高齢者の事故や歩行者対自動車・自転車対自動車の事故が顕著です。これらの交通事故を削減するために、歩行者等の立場から、歩道の設置等の対策を進め、自動車・自転車・歩行者が安全に共存できる道路の整備を進めます。

安心して生活できる街づくり

高度医療施設までの迅速なアクセスを確保し、消防活動困難地域の減少、緊急時避難路の確保等に資する道路整備を進めることにより、安心して生活できる街づくりを進めます。

また、災害時における道路ネットワークの確保のためにも、バックアップ機能を充実・強化することが重要です。

そのため、圏央道や外環道等の高規格幹線道路や地域の骨格を形成する幹線道路等の整備を推進し、災害時におけるリダンダンシー（多重化による代替性）の確保のために道路ネットワークの強化を図るとともに、災害時に重要な役割を担う緊急輸送道路を機能させるために、橋梁の耐震化等を推進し、安全安心な県土づくりを推進します。

道路施設のメンテナンス強化による信頼性の向上

県が管理する道路施設（橋梁・トンネル・法面・標識や照明などの道路付属物）は、戦後の高度経済成長期に建設したものが多く、今後、急速に高齢化を迎えることから、これからの維持管理を効率的かつ効果的に展開していく必要があります。

そのため、施設の状態を把握するための定期的な点検を実施し、適切な維持管理水準を保つような取組みを行い、平成22年度に策定した「千葉県橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、従来の事後的な修繕から予防的な修繕へ転換し、長寿命化や修繕費の縮減を図っていきます。

また、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。

2)その実現に向けて

ア 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、今後は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、圏央道や外環道などの高規格幹線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の高規格幹線道路です。

首都圏から放射状に延びる高速道路を環状に結び、首都直下型地震が発生した際に広域的な物資調達、応援部隊の派遣を可能とします。

平成27年6月7日に神崎・大栄間9.7kmが開通し、東関東道と常磐道が圏央道でつながりました。

大栄・横芝間の事業については、国において、平成26年2月から用地交渉に着手し、現在、全線にわたって用地取得を展開しています。



首都直下地震時の物資調達、応援部隊の派遣



圏央道(神崎IC付近)
平成27年3月撮影
国土交通省HPより



圏央道(大栄JCT付近)
平成27年3月撮影
国土交通省HPより

イ 道路の防災・減災対策と老朽化対策

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。

道路の老朽化対策としては、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。

県道松戸野田線の主水大橋は、緊急輸送道路1次路線に指定された重要な路線の橋梁であることから、落橋防止システムの設置等（耐震補強）を行いました。



主水大橋（松戸市）



寺台2号橋（成田市）

平成27年の道路ストック点検（橋梁、門型標識等）では、近接目視による点検を実施し、健全性の診断を4段階で評価しました。

県道越谷野田線の野田橋は、緊急輸送道路1次路線に指定された重要な路線の橋梁であることから、桁の塗装塗替えなどを実施し、橋の長寿命化に努めました。



野田橋（野田市）

ウ 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。

新川大橋は、緊急輸送道路2次路線にも指定されている主要地方道飯岡一宮線の新川に架かる橋ですが、架設されてから50年以上が経過し、橋の損傷が著しく耐震性能及び耐荷力が不足している状況にあったため、平成20年から工事に着手し、平成27年7月に新橋の供用を開始しました。



新川大橋（匝瑳市）

エ 幹線道路等における安全な歩行空間の確保

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。

県道茂原長生線の長生郡長生村本郷は、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全な歩行空間の整備を行っています。



県道茂原長生線（長生郡長生村）

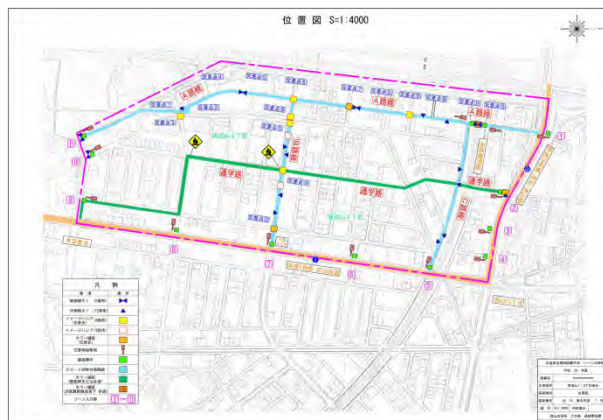
オ 生活道路における歩行者等の安全な通行の確保

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、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います。



流山市ゾーン30

カ 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（現道）

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。

キ 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、表通りからは見えないように裏通りから配線する裏配線や、沿道家屋の軒下に直接電線を這わせ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初地先において、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。

【方針2】環境との共生と豊かな生活を実現する道づくり

千葉県では、都市部を中心とした交通混雑により、大気・騒音等の沿道環境が悪化しています。環境を改善することにより、良好な生活環境を創出する道路整備を進める必要があります。さらに、自然環境と共生した、歩きたくなるみち、豊かな生活を彩るみちを整備する必要があります。

(1)主な取り組み

自然環境との共生

千葉県に多く存在する水辺空間や里山を効果的に活かした道路整備を行うことにより、人々が歩きたくなるような道づくりを推進します。

生態系への配慮

豊かな自然環境を保全するため、生態系にきめ細かく配慮したエコロードの整備を進めます。

交通円滑化による環境改善

環状道路をはじめとする幹線道路の整備、交差点改良によるボトルネック解消等により、渋滞解消・交通円滑化を推進して、環境の改善を図ります。

(2)その実現に向けて

ア 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）

イ エコロードの整備

道路周辺の豊かな自然環境の保全のため、いきものの生活とその環境を大切にしたい道づくりを進めています。

国道464号北千葉道路(印西市～成田市)は、環境影響評価を行い、生態系や周辺環境に配慮した道路整備を行っており、側溝に落下した小型哺乳類、両生類及び爬虫類の脱出を可能とするスロープ付き側溝の整備、湿地性希少鳥類の生息場所としてのヨシ原の造成や、県立印旛沼公園内を橋梁が横断するため、景観検討を行い、桁高を低くする等の対策を実施しています。



国道464号
北千葉道路（印西市～成田市）

ウ 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、外環道、館山道の整備が進められています。

また、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。

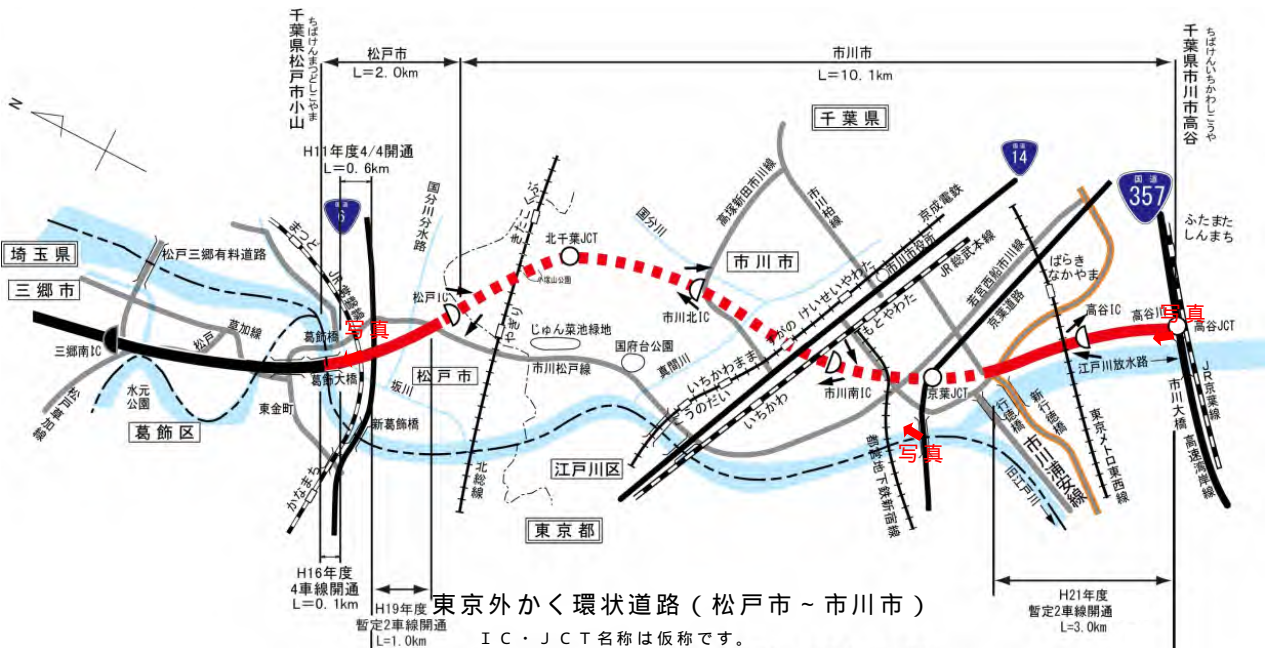
東京外かく環状道路（外環道）は、都心から半径約15 kmの地域を連絡する延長約85 kmの幹線道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

千葉県内区間約12.1 km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29年度の開通を目標に整備が進められています。

（仮称）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化が決定いたしました。



（仮称）京葉ジャンクション付近（写真）

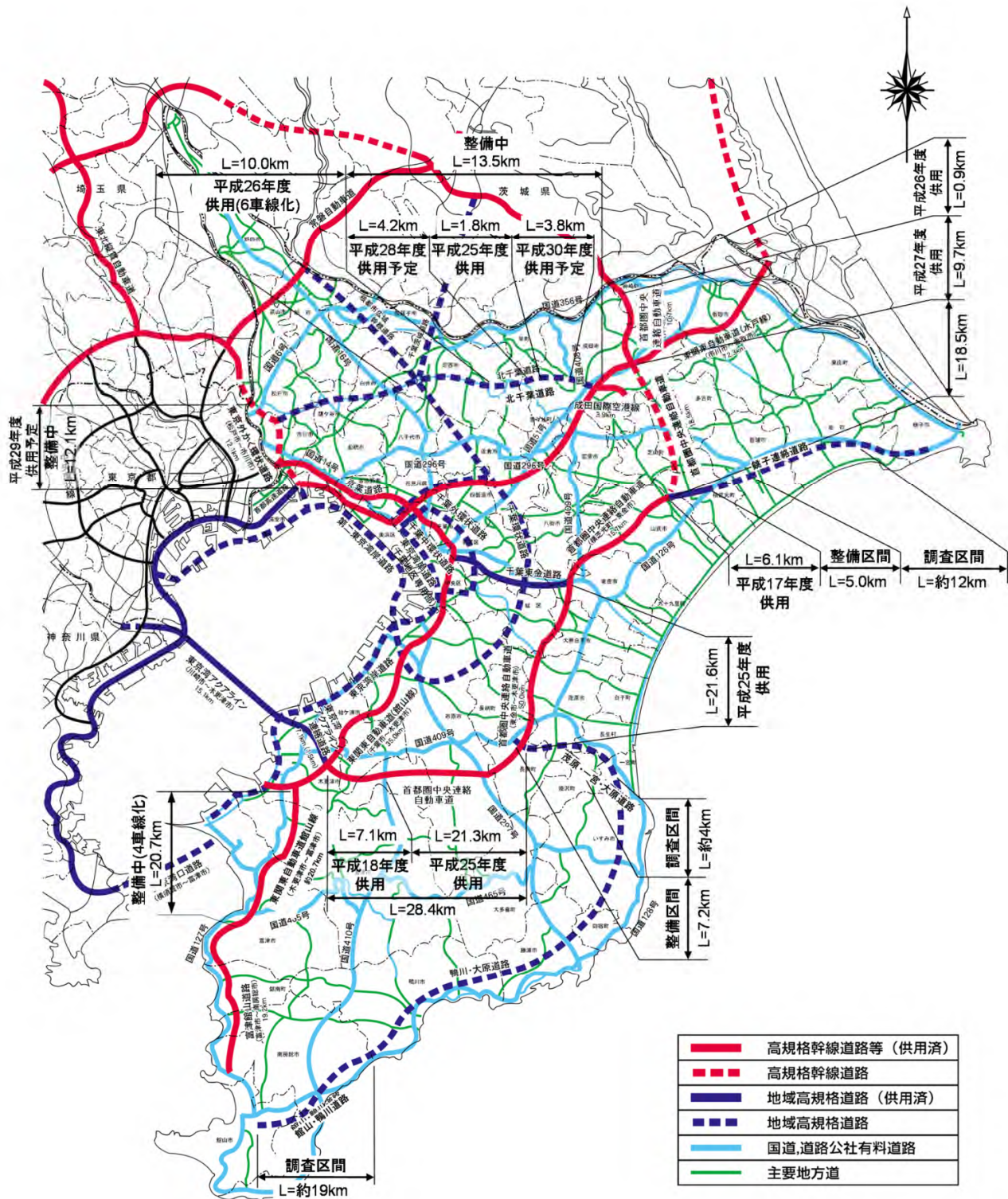


国道6号交差付近（写真）



（仮称）高谷ジャンクション付近（写真）

千葉県道路網図



(平成28年3月末現在)

【方針3】千葉の魅力を創造する道づくり

千葉県は、首都圏にありながら豊かな自然資源が数多く残っています。そこで、これらを活用して観光産業を促進する道路整備を積極的に進めるべきです。

一方、観光目的の交通は、季節的・曜日的・時間的に集中する傾向にあります。そこで、通年型観光地への脱皮を図り、ピーク時の混雑緩和に努める必要があります。また、既存の中心市街地の活性化を図るとともに、地域の特色を活かした魅力ある街づくりを進める必要があります。

(1)主な取組み

観光の促進と観光渋滞の緩和

豊かな観光資源を保全しつつ、観光地へ至る道路整備を進めるとともに、観光渋滞対策として需要の平準化、分散化を図るなどソフト的な対応をハードの整備と併せて図ります。

多様な観光ニーズへの対応

観光地間の連絡を強化し、来訪者を他の観光地にも惹きつけるような、千葉の魅力を高める道路整備を進めます。

中心市街地の活性化と魅力ある街づくり

中心市街地の活性化を図るとともに、地域の特色を活かした魅力ある街づくりを進めるため、既存商店街の活性化施策等と連携し歩行空間などの整備を進めます。

(2)その実現に向けて

ア 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需要が集中する傾向にあります。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車線化事業を行っています。



館山自動車道（君津IC付近）

国道465号は、茂原市から、いすみ市、大多喜町、君津市を經由して富津市に至る南房総地域を横断する道路であり、沿線に点在する観光拠点を結び、南房総・夷隅地域の観光に寄与する重要な路線ですが、道路幅員が狭く、急こう配やカーブ区間が連続しており、これらの解消と観光地への快適なアクセスを図るため、バイパス等の整備を進めています。

このうち、いすみ市新田地先から深堀地先のバイパス区間約0.5kmについて、平成28年3月15日に開通しました。



整備前（現道）

バイパス整備後

国道465号（いすみ市）

県道小田代勝浦線は、国道465号から「栗又の滝」へアクセスする観光ルートですが、変則交差点や道路幅員が狭く観光バスのすれ違いが困難な箇所がありました。

大多喜町小田代地先のバイパス区間約0.4kmが平成26年11月に開通したことで、観光地へのアクセスが向上しました。

また、歩道も併せて整備されたことで、歩行者の安全性も向上しました。



整備前（現道）

バイパス整備後

県道小田代勝浦線（大多喜町）

イ 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）

ウ 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27箇所が登録されており、年間約1,000万人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、千葉県内では新たに「季楽里あさひ」が選ばれました。



重点「道の駅」季楽里あさひ（旭市）

エ 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3.3kmにおいて、現在、高架橋・駅舎・軌道等の工事を進めています。

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



新京成線（鎌ヶ谷市）

【方針4】国際拠点である成田空港のポテンシャルを向上させる道づくり

成田空港は、日本の空の玄関口であり、国際空港としての役割を果たしていくために、交通アクセスのいっそうの拡充に努める必要があります。

また、空港近接の有利性を活かしたまちづくりを推進するために、空港周辺の道路網を整備することが必要です。

(1)主な取組み

成田空港へのアクセス向上

大都市圏の競争力を高めるため、首都圏と成田空港を結ぶ幹線道路の整備を進め、利便性の向上や代替性の確保等を図ります。

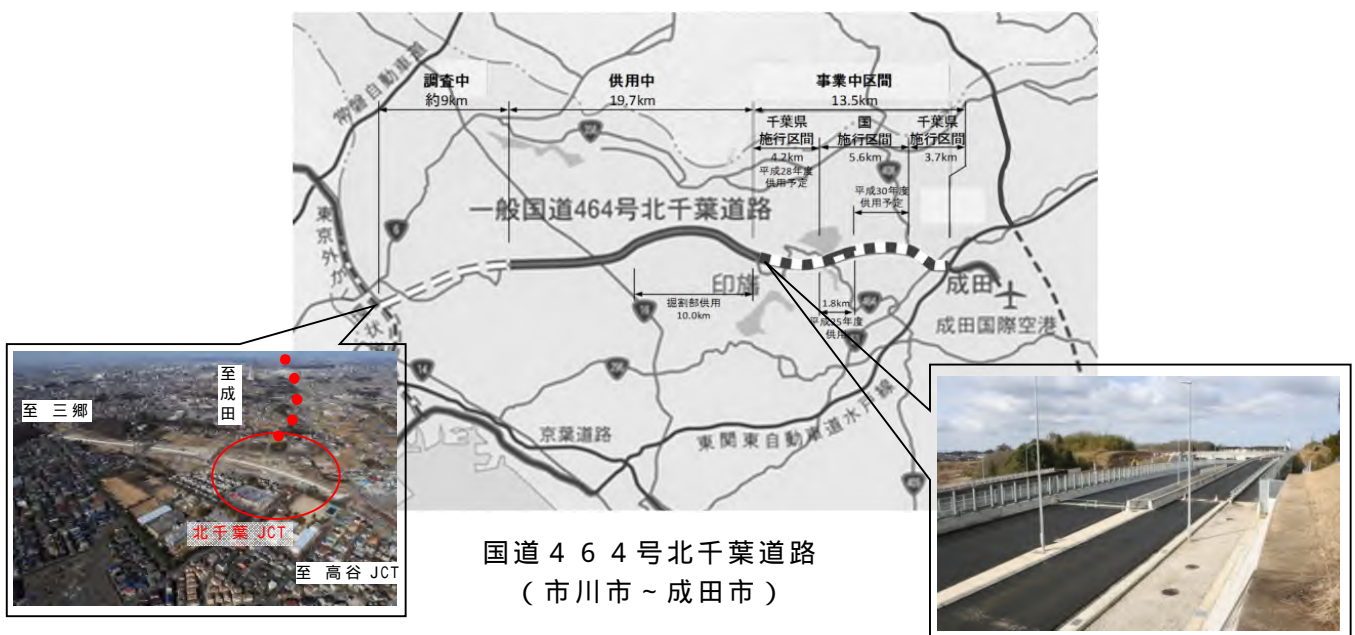
空港近接の有利性を活かした産業の振興

空港の機能や近接性等の有利性をいっそう増加させ産業振興を図るため、空港周辺の幹線道路網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。



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問題を解決するとともに外環道と成田国際空港を最短で結び、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19.7kmが供用しており、このうち白井市～印西市の6車線化整備が完了し掘割部全線10kmが平成26年7月に開通しました。

東側（印西市～成田市）13.5kmについては、早期完成に向け国と県で整備を進めており、平成25年5月には成田市区間で1.8kmの部分供用を行ったところです。また、西側（市川市～鎌ヶ谷市）約9kmについては、平成27年度から国が計画の具体化に向けた調査に着手しました。

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。

県道成田小見川鹿島港線は、成田市から成田空港・香取市を経て、茨城県鹿嶋市に至る主要地方道ですが、香取郡多古町から香取市の間は、幅員が狭く、坂道での急カーブが続くため、大型車両の通行の円滑化や歩行者の安全を確保するために、橋梁等によるバイパスを整備中です。



県道成田小見川鹿島港線
(仮称) 第一沢橋付近 (香取郡多古町)



整備前 (現道)



バイパス整備後

県道成田松尾線 (山武郡芝山町)

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0.8kmについて、平成28年3月30日に開通しました。

【方針5】産業の高度化・物流効率化を支援する道づくり

空港・港湾・工業団地・物流センター等、各拠点間の連携を強化するとともに、都市圏交通の円滑化を図り、物流の効率化・低コスト化を図る必要があります。

また、幕張地域・東葛飾地域・かずさ地域・臨海地域等において、地域産業クラスターの形成・促進を支援し、産業の高度化に貢献する道路整備を行う必要があります。

(1) 主な取組み

都市圏交通の円滑化

幹線道路ネットワークの整備や道路拡幅、交差点改良等のボトルネック対策により、都市圏交通の円滑化を図り、これによって物流にかかるコストの低減を図ることを推進します。

E T C の普及促進

物流効率化を支援するために、E T C のさらなる普及を促進するとともに、道路情報提供をさらに充実させます。

地域産業クラスター形成の支援

産業の高度化とともに、雇用機会の創出、経済活力向上に貢献するため、地域産業クラスターの形成・促進を支援する道路整備を推進します。

空港・港湾や物流拠点の連携強化による物流効率化の支援

物流の効率化を図るために、空港・港湾へのアクセス強化、工業団地等物流拠点から幹線道路へのアクセス強化を進め、これらの各拠点間の相互連携を高める道路ネットワークの構築を進めます。

(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。



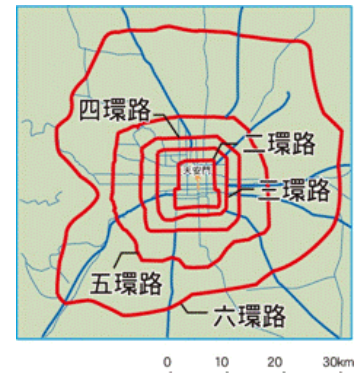
東京圏周辺の環状道路

	計画延長	供用延長	整備率	整備状況
東京圏	約525km	約388km	約74%	2015年10月31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%



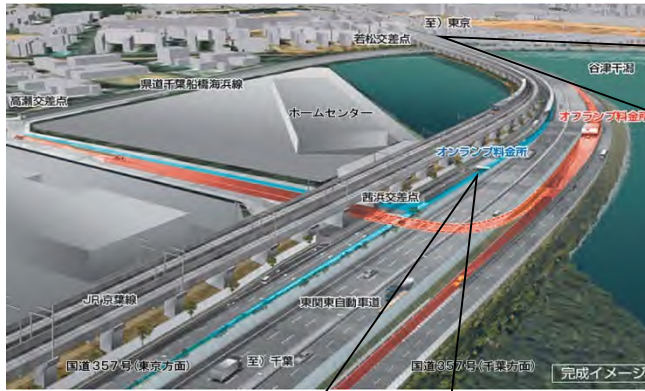
北京周辺の環状道路

	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 —

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74%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 渋滞緩和による交通の円滑化



若松交差点



谷津船橋 I C

県道船橋我孫子線は、県北西部の多大な交通を担う幹線道路であり、周辺地区の開発等と相まって慢性的な渋滞が発生し、特に湾岸地域においては、今後さらなる交通量の増加が予想されます。

渋滞緩和や高速道路へのアクセスの向上を図るため、谷津船橋 I C と一体的に整備を進め、平成 23 年に若松交差点～花輪 I C の約 500 m 区間を 4 車線化し、平成 25 年 9 月 20 日に谷津船橋 I C が開通しました。

ウ ETC 2.0 の普及促進

ETC 2.0 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。



出典：国土交通省ホームページ

ETC 2.0 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

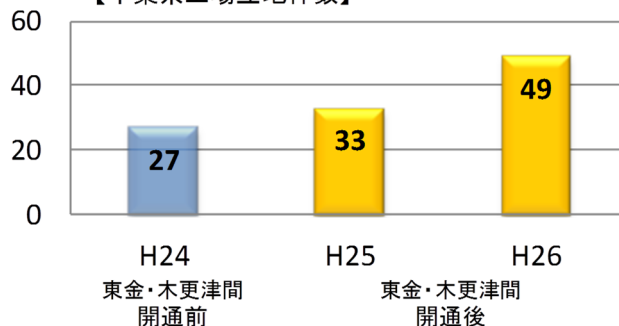
エ 物流を強化する道路整備

圏央道は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈であるとともに、成田空港と羽田空港をはじめ、陸・海・空の拠点をつなぐ首都圏における基幹ネットワークを形成し、慢性的な交通混雑の緩和や物流の活性化などに寄与する重要な道路であり、この整備を積極的に促進してまいります。



圏央道沿線の企業立地状況

【千葉県工場立地件数】



出典：H26 工場立地動向調査
(経済産業省)

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、「袖ヶ浦椎の森」、「茂原にはる」工業団地の整備を決定しました。また、平成26年7月、木更津市金田にある大型商業施設では二期増床が行われ、10月には木更津市塩見に大型商業施設が新規出店、平成27年4月には神崎町に「道の駅」が出来るなど、県内各地で大変な賑わいを見せています。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。

【方針6】地域連携・交通連携を推進する道づくり

東京圏や業務核都市間の広域的な連携を強化するとともに、行政サービスの効率化を促す市町村合併も視野に入れ、生活圏内の交通連携を強化する必要があります。

また、道路のみでなく、鉄道等の交通手段との連携を十分に図り、利用者にとって利便性の高い交通サービスを提供する必要があります。

(1)主な取組み

交通結節点の円滑化

道路交通と他の交通手段との乗換えを円滑にするため、鉄道等の交通結節点において利便性・快適性の向上を図る道路整備を進めます。

市町村合併の支援

合併市町村の一体化を促進するため、新たな生活圏内の連携を強化する道路整備を進めます。

首都圏各地との広域連携強化

首都圏の都市再生を支援する環状道路である首都圏中央連絡自動車道・東京外かく環状道路等や広域幹線道路の整備を図るとともに、東京湾アクアライン等の既存高速道路の利用を促進します。

(2)その実現に向けて

ア 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。



県道旭停車場線（旭市）

J R 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。

イ 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年に新た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号の整備を促進し、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）

ウ 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、これまで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。

社会実験により、東京湾アクアラインの交通量（平成25年度）は、実験前（平成20年度）に比べて1.9倍に増加し、特に平日の大型車は2.7倍に達するなど首都圏の「人」「もの」の動きが活発化しました。

社会実験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、その経済波及効果は、首都圏全体で年間約358億円に達し、本県をはじめ首都圏全体のポテンシャルが大きく開花したものと考えています。

平成26年3月末で社会実験が終了した東京湾アクアラインの通行料金については、平成26年度からアクアライン割引として、ETC車を対象に普通車を800円にするなど、全日・全車について通行料金の引下げを継続しています。

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（木更津市）

東京湾アクアラインの通行料金

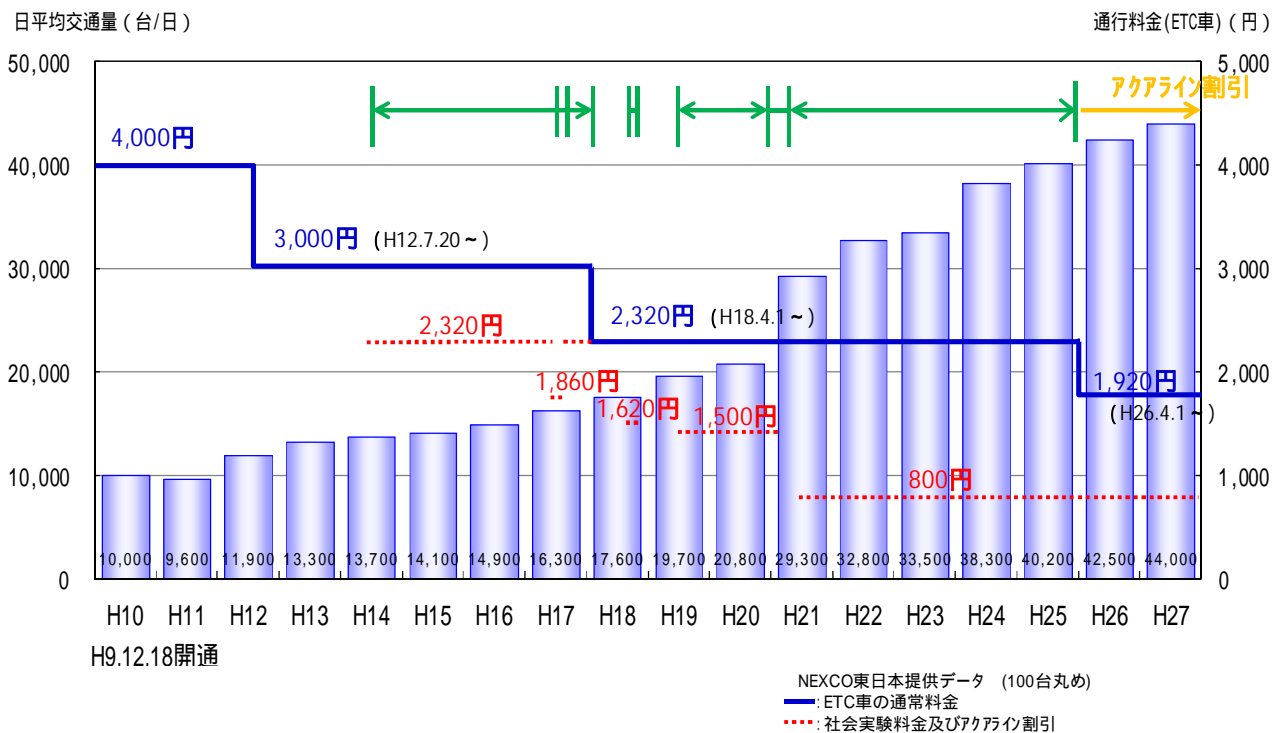
	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
ETC車割引料金	640円	800円	960円	1,320円	2,200円
通行料金(現金)	2,470円	3,090円	3,700円	5,090円	8,490円

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

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
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
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
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 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
「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
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
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下げの変遷



エ 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。



君津PAスマートIC（君津市）



成田スマートIC（成田市）

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・木更津間では、大網白里市小中地先の（仮称）大網白里スマートICは平成30年度、茂原市国府関地先の（仮称）茂原長柄スマートICは平成31年度の供用開始を目標に整備を進めています。

オ 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（仮称）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、外環へのアクセスを向上させ、利用促進に寄与します。

現在、橋梁の上部工工事を実施しています。



県道船橋行徳線（仮称）妙典橋（市川市）



国道410号 久留里馬来田バイパス（君津市）

国道410号（久留里馬来田バイパス）は南房総地域へ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。

このうち君津市俵田地先の2kmについて、平成25年7月に部分開通しました。現在、君津市青柳地先において、橋梁、道路改良工事を実施しています。

【方針7】緊密なコミュニケーションの展開する道づくり

インターネット等の情報伝達ツールを利用してみなさんの声を十分に聞き、ニーズに最大限こたえる道路整備を進める必要があります。

また、道路標識等を充実させ、沿道施設へのアクセスをより容易なものにし、道路サービスの向上を目指す必要があります。

(1) 主な取組み

十分な情報公開とみなさんの意見の反映

行政側から道路を利用する方々への情報公開をさらに進めるとともに、道路を利用する方々の意見や発想を広く汲み取り、今後の整備に反映させていきます。

道路標識を含めた情報提供の充実

様々な利用者にとって使いやすい道路を目指すため、道路標識・道路情報板等により、道路交通情報をわかりやすく適切に提供します。

(2) その実現に向けて

ア 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。

平成27年度は、39団体が活動しました。



道路の清掃・美化活動状況
国道295号(成田市)

イ 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。平成27年度は307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)