

地方創生と国土強靱化を実現するための
道路予算の確保に関する

要望書



令和7年8月
千葉県



千葉県マスコットキャラクター
「チーバくん」

地方創生と国土強靱化を実現するための 道路予算の確保に関する要望書

県内外とのスムーズな人とモノの流れを生み出し、房総半島という地理的特性を踏まえ、半島振興や防災力強化による半島性の克服や第3滑走路の新設など「成田空港第2の開港プロジェクト」を契機として県内を広く活性化させ、地方創生及び国土強靱化を推進するためには、道路ネットワークの充実・強化を計画的かつ着実に進める必要があります。

圏央道では、県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間の整備、県境・大栄間の4車線化が令和8年度の供用に向け、工事が進められているとともに、北千葉道路については、市川・松戸では、昨年度より用地買収が進められており、成田市では、県が早期開通に向け整備を進めているなど、広域的な幹線道路ネットワークの整備が着実に進められております。

しかしながら、本県では湾岸地域をはじめとする県北西部の幹線道路等において、交通渋滞が発生しており、慢性的な交通渋滞の解消が喫緊の課題となっている中、首都圏の生産性の向上のためにも、新湾岸道路などの計画の早期具体化などが必要です。

また、近年、災害が激甚化・頻発化しており、大規模災害時の救急救命・復旧活動を支えるためにも、平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れの確保が重要です。

一方、道路施設の老朽化は急速に進んでおり、予防保全型の老朽化対策に早期に移行し、取り組む必要もあります。また、防災・減災対策及び交通安全対策を推進し、地域の安全・安心の確保を図ることも求められています。

以上を踏まえて、次項以降に道路関係の施策について要望します。

令和7年8月1日

千葉県知事 熊谷 俊人

令和8年度 国の施策に対する重点提案・要望

道路関係抜粋

- I 1 (2) 道路ネットワークの機能強化等
- I 2 (1) 通学路の安全・安心の確保及び地域の活力向上のための道路整備や適正な維持管理等
- II 4 (1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進
- II 4 (2) 北千葉道路の早期整備
- II 4 (3) 新湾岸道路の計画の早期具体化
- II 4 (4) 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化
- II 4 (5) 高規格道路等のネットワーク機能の充実
- II 4 (6) 富津館山道路の早期4車線化
- II 4 (7) 東京湾アクアラインの更なる効果発揮

I 危機管理体制の構築と安全の確保

1 危機管理体制の構築と「防災県・千葉」の確立

(2) 災害に強い社会資本の整備

【提案・要望事項名】 道路ネットワークの機能強化等

【具体的な提案・要望内容】

- 1 首都圏中央連絡自動車道や北千葉道路などの幹線道路ネットワークについては、ミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化を図り、シームレスな速達性・多重性を確保すること。また、高規格道路の代替機能を発揮する一般道路によるダブルネットワークの強化を推進すること。
- 2 緊急輸送道路網など地域防災力の強化に必要な道路ネットワークの整備や橋梁の耐震補強、無電柱化、道路法面の防災対策等の推進を図ること。
- 3 防災・減災、国土強靱化の取組みの加速化・深化を図り、新たに策定された国土強靱化実施中期計画に基づき確実に事業を実施できるよう、今後の人件費等の高騰等の影響を適切に反映した必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。
- 4 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。

【直面している課題・背景】

- 令和5年台風13号や令和6年能登半島地震では、高規格道路は救援・救護活動の輸送等に大きな役割を果たし、その重要性が再認識されたところであり、近年の激甚化・頻発化する災害から県民の生命・財産を守り、被害を最小限にとどめるためには、被災後速やかに機能する強靱で信頼性の高い道路ネットワークが必要である。

しかし、圏央道や北千葉道路などの高規格道路については、未開通区間があるとともに、開通済み区間も一部で暫定2車線での供用となっている。

また、房総半島を有する千葉県において、半島地域先端部へ向かう東関東自動車道館山線の富浦インターチェンジ以南や茂原・一宮・大原道路などの外房地域の骨格を形成する高規格道路については、令和6年能登半島地震の教訓を踏まえ早期に計画を具体化し、計画的に事業を推進する必要がある。

さらには、高規格道路の代替機能を発揮する国道127号などの直轄国道についても、防災上の課題の解消に取り組む必要がある。

- 地方道においても、これまで以上に、緊急輸送道路の整備や橋梁の耐震補強、無電柱化、道路法面の防災対策等に取り組んでいく必要がある。

新たに策定された国土強靱化実施中期計画においては、経済情勢等を踏まえ、今後の人件費等の高騰等の影響を適切に反映した必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保する必要がある。

- 近年の激甚化・頻発化する自然災害への対応や、避難に繋がる迅速な情報提供や災害発生時の機敏な初期対応など、防災・減災、国土強靱化への取り組みに向け、地方整備局等の体制の充実・強化や資機材の確保が必要である。

I 危機管理体制の構築と安全の確保

2 くらしの安全・安心の確保

(1) 交通安全県ちばの確立

【提案・要望事項名】

通学路の安全・安心の確保及び地域の活力向上のための道路整備や適正な維持管理等

【具体的な提案・要望内容】

- 1 通学路をはじめとして誰もが安全に安心して通行できるように歩道整備や交差点改良、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車走行環境の改善等の交通安全対策について、引き続き必要な予算の確保を図ること。
- 2 交通渋滞の緩和、国際輸送の拠点などへのアクセス向上、救急医療機関への移動時間の短縮等、地域の活力向上、課題解決に必要な道路整備について、予算の確保を図ること。
- 3 予防保全を含む道路の老朽化対策に必要な予算を確保するとともに、効果的・効率的な点検を実施するため、引き続き、点検に関する新技術の開発などを推進すること。

【直面している課題・背景】

- 令和3年6月に八街市で発生した児童の交通事故を受け、通学路の安全確保のため、これまでガードレールの設置や路面のカラー舗装など速やかに実施できる対策は完了したところであるが、引き続き、用地取得が必要な歩道整備などの対策を進める必要がある。

また、令和4年の県の交通事故死者数は、65歳以上の高齢者が約5割を占めていることなど交通事故の発生状況を踏まえ、交通安全対策を進める必要がある。

- 県民生活の利便性向上を図り、県内経済の活性化や観光振興につなげるため、県では、銚子連絡道路、長生グリーンラインなどの県内各地域にアクセスする道路や、地域に密着した道路の整備を進めているところである。

都市部や観光地における交通渋滞の緩和、成田空港や千葉港等へのアクセス性の向上、救急医療機関への移動時間の短縮などが喫緊の課題となっていることから、地方道を含めた必要な道路を整備することなどにより、生産性向上や経済の好循環をもたらすストック効果を早期に発現させることが重要である。

- 予防保全型の老朽化対策に早期に移行するためには、必要な予算を確保する必要がある。

また、定期点検の効率化・高度化、質の向上を図るためには、引き続き、新技術の導入に必要な点検支援技術性能カタログや技術基準類の整備を迅速に進めるとともに、コスト削減となるような新技術の研究開発の促進が必要である。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

【提案・要望事項名】 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

【具体的な提案・要望内容】

- 1 県内唯一の未開通区間である大栄から横芝間については、令和8年度までの開通見込みを確実に達成すること。
- 2 県境から大栄間の4車線化については、令和8年度の供用に向け、また、事業化されている横芝・東金間の4車線化については、一日も早く完成するよう、確実に事業を進めること。
- 3 4車線化未事業化区間については、圏央道の全線開通や、第3滑走路の新設など「成田空港第2の開港プロジェクト」による交通量などの増加に対応するため、「高速道路における安全・安心基本計画」の優先整備区間に選定し、早期事業化を図ること。
- 4 成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについて、地域活性化インターチェンジとして早期に連結許可を行い、新規事業化を図ること。
- 5 (仮称)かずさインターチェンジについては、かずさアカデミアパークへのアクセス強化のためにも、早期整備を図ること。
- 6 神崎パーキングエリア(仮称)については、令和8年度の供用に向け、確実に整備を進めること。また、山武パーキングエリア(仮称)については、早期供用を図ること。
- 7 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどインターチェンジへのアクセス道路が確実に整備されるよう必要な予算を確保すること。

【直面している課題・背景】

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京湾アクアラインと一体となって首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、大変重要な道路である。
- 圏央道は、全延長約300kmのうち約9割が開通しており、県内の観光入込客数の増加や、物流施設等の立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が表れている。本県の状況としては、県内区間約95kmのうち、約8割にあたる約76kmが開通しており、残る大栄から横芝間については、令和8年度までの開通を目指し、芝山トンネル(仮称)や高谷川高架橋(仮称)など、全線にわたり工事が展開されているところである。県内唯一の未開通区間であることから、一日も早い開通が不可欠である。

- 圏央道の4車線化については、現在、県境から大栄間において、令和8年度の供用に向けて事業が推進されている。しかしながら、県内区間の大部分は暫定2車線となっており、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るためにも、4車線化未事業化区間においては、早期事業化を図り、事業化されている横芝から東金間を含め、一日も早く完成させることが必要である。

国では、高速道路の暫定2車線区間については、令和元年9月に課題の大きい区間を優先整備区間として選定し、4車線化を順次事業化しているが、圏央道についても県内区間の全線開通や第3滑走路の新設など「成田空港第2の開港プロジェクト」による交通量の増加などに対応するため、早期事業化が必要である。

- 成田空港の利便性を一層高め、人とモノの流れをスムーズにし、周辺地域を広く活性化させ、さらには防災力の強化のためにも、圏央道と空港のアクセスを強化する必要がある。

そのためにも、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについては、成田空港会社と連携し、国や東日本高速道路会社の協力を得ながら、設置位置や構造などの検討を進め、令和7年4月より地域活性化インターチェンジ制度が、圏央道などの一般国道の自動車専用道路にも適用できるようになったことから、当制度を活用した連結許可を目指している。

- （仮称）かずさインターチェンジについては、内房地域の中核的な研究施設である、かずさアカデミアパークへのアクセスを強化するとともに、企業立地の促進、物流の効率化、観光振興などに寄与することから、早期整備が必要である。

- 神崎パーキングエリア（仮称）については、令和8年度の供用に向け、工事が進められており、山武パーキングエリア（仮称）については、早期供用を目指し、用地取得に向けた境界確認及び物件調査が実施されている。

道路利用者の利便性向上やトラックドライバーの確実な休憩・休息機会の確保のためにも、これら休憩施設の早期整備が必要である。

- 銚子連絡道路や長生グリーンライン、国道356号のバイパス整備などインターチェンジへのアクセス道路については、圏央道の全線開通や4車線化に伴う効果を県内に広く波及させるとともに地域の活性化に大きく寄与することから、確実に整備していく必要がある。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(2) 北千葉道路の早期整備

【提案・要望事項名】 北千葉道路の早期整備

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 北千葉道路（市川・松戸）については、事業が円滑に進むよう県と沿線市で最大限支援していくので、早期整備を図ること。また、専用部には有料道路事業制度の更なる活用により、財源を計画的に確保するなど、整備を加速させること。2 市川市から船橋市間の未事業化区間については、沿線市による地籍調査や県による用地の先買いの実施など事業実施環境を整えていくので、国による早期事業化を図ること。また、早期整備を図るため、専用部については、直轄事業と有料事業の合併施行とすること。3 印西市から成田市間は、早期開通及び4車線化に必要な予算を確保すること。4 国道464号の全線の直轄編入を図ること。 |
|---|

【直面している課題・背景】

- 国道464号北千葉道路は、成田空港と東京外かく環状道路を最短で結び、首都圏の国際競争力の強化を図るとともに、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化、商工業の振興など地域の活性化、災害時における緊急輸送ネットワークの強化に寄与し、千葉県のみならず、我が国にとって大変重要であり、また、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港のポテンシャルを最大限生かす上でも不可欠。
- 現在、全体区間約43kmのうち、約30kmが供用済みである。小室インターチェンジ以西の市川市から船橋市間約15kmは、専用部については、国、県、高速道路会社で構成する「千葉県道路協議会」において、専用部と一般部の併設構造とし、国の直轄事業と有料事業の合併施行の計画とする方針が確認された。
- 令和3年度に直轄権限代行として事業化された市川市と松戸市の区間の専用部1.9km、一般部3.5kmについては、令和6年度に都市計画事業認可され、用地買収に着手したところであり、千葉県土地開発公社による用地先行取得や県及び沿線市で構成する用地取得促進プロジェクトチームによる支援など、事業が円滑に進むよう引き続き国に最大限協力していく。
- 市川市から船橋市間の未事業化区間については、市川市、松戸市及び鎌ヶ谷市が令和6年度から地籍調査に着手しており、また、県では公有地の拡大の推進に関する法律に基づく用地の先行取得に取り組むなど、事業実施に向けた環境整備を進めているところである。北千葉道路の重要性を鑑みると、事業着手された区間を早期に整備するとともに、市川市から船橋市間の全区間を速やかに事業化していく必要がある。
- 高速道路の更新・進化については、令和5年度の道路整備特別措置法の改正

により、料金徴収期間の延長による財源の確保の仕組みが構築されたところである。北千葉道路をはじめとした道路ネットワークを充実させるためには、有料道路事業制度の更なる活用により、財源を計画的に確保する必要がある。

- 印西市から成田市間の13.5kmについては、国と県が協同して整備を進めており、印西市若萩から成田市押畑までの9.8kmが暫定2車線で開通している。県が整備を進めている残る成田市押畑から大山間約3.7kmについては、道路が鉄道と並行・立体交差し、連続した橋梁区間があるなど、事業規模が大きく見込まれている。今後、成田国際空港の更なる機能強化の進展に伴い、交通需要の増加が見込まれることから、完成4車線整備を含め、早期完成に向けて更なる整備促進を図るためには、必要な予算を安定的に確保していく必要がある。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(3) 新湾岸道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項名】 新湾岸道路の計画の早期具体化

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 新湾岸道路については、外環道高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺ならびに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部において、多車線の自動車専用道路として、早期に計画の具体化を図ること。2 沿線市と連携し、地域の理解が深まるよう、地元調整など積極的に役割を果たしていくので、有識者委員会における助言等を踏まえ、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。3 千葉県と東京都を結ぶ区間についても検討を進め、計画の具体化を図ること。 |
|--|

【直面している課題・背景】

- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域には、商業施設や物流施設等が多く、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中し、慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消が喫緊の課題である。
- 今後も、港湾機能の強化や、物流施設の立地等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれているところであり、こうした状況を踏まえ、湾岸地域のポテンシャルを十分発揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性の向上、湾岸地域の更なる活性化のため、必要な規格の高い道路として、多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要である。
- 令和6年7月22日に、新湾岸道路の早期実現を目指し、知事及び沿線市長により国土交通省に対して、計画の早期具体化を要望した。
- 新湾岸道路における概略ルート・構造の検討において、計画策定プロセスの透明性、客観性、公正性、合理性が担保されるよう、公正中立な立場から計画検討手順の妥当性、コミュニケーション活動及び技術・専門的検討について助言を行うことを目的として、「新湾岸道路有識者委員会」を設立し、令和6年8月2日に第1回有識者委員会が開催された。
- 令和6年11月からアンケート調査を実施するとともに、同年12月からは国や県、沿線市で連携しパネル展やオープンハウスなど、地域の皆様や関係機関への情報発信や意見聴取を行う双方向のコミュニケーション活動を実施した。
- 本年5月には、第2回有識者委員会が開催され、コミュニケーション活動の結果が報告されるとともに、道路計画の必要性を確認し、複数の概略ルート案などが示された。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(4) 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項名】 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

【具体的な提案・要望内容】

- 1 千葉北西連絡道路については、つくば野田線以北から国道464号付近までの間（野田市～印西市）において、核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた、多車線の自動車専用道路として、早期に計画の具体化を図ること。
- 2 千葉北西連絡道路の概略計画の策定に向け、県、沿線市は、地域住民に必要性・整備効果等を情報提供するとともに、交通課題や要望等の意見を把握するなど、地域の理解が深まるよう役割を果たしていくので、早期に概略ルート・構造の検討を進めること。
- 3 千葉北西連絡道路延伸部（国道464号以南）の計画についても検討を行うこと。

【直面している課題・背景】

- 国道16号は、県北西地域唯一の幹線道路であり、沿線には大型商業施設や物流施設が多く立地し、地域の日常生活や物流などを支える重要な道路である一方、柏インターチェンジから大島田間では県平均の約8倍もの渋滞損失が発生しており、渋滞の解消が喫緊の課題となっている。
- 一方、令和元年東日本台風では、田中調整池の洪水調節のため市道が通行止めとなったことから、国道16号に交通が集中し、混雑が発生した。よって、平常時のみならず災害時にも安定した人・モノの流れを確保するため、千葉北西連絡道路の計画の早期具体化が必要である。
- 令和4年11月に、国、県、関係市で構成する「千葉北西連絡道路検討会」において、「千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針」が策定され、概略計画の検討（計画段階評価）を進めることが確認された。
- 令和6年2月に、学識経験者、国、県、関係市で構成する「千葉北西連絡道路地元検討会」が開催され、地域への情報発信と意見聴取を行い、概略計画の検討（計画段階評価）を進めていくことが確認された。
- 千葉北西連絡道路について、令和6年3月に千葉県道路協議会を開催し、道路計画の具体化に向けた今後の動きについて、関係機関と情報共有を図った。
- 令和6年7月には、千葉北西連絡道路の最新の情報をお知らせするポータルサイトが開設されたほか、令和7年2月に、千葉北西連絡道路の早期実現を目指し、沿線市で構成される期成同盟会により国土交通省に対して、計画の早期具体化を要望した。
- 令和7年4月から6月までにオープンハウス（対話方式による説明会）を実施したところ。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(5) 高規格道路等のネットワーク機能の充実

【提案・要望事項名】 高規格道路等のネットワーク機能の充実

【具体的な提案・要望内容】

1 東京外かく環状道路の建設推進

(1) 東京外環自動車道（以下、「外環道」という。）の京葉道路との接続部である京葉ジャンクションについては、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。また、東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、東名高速道路から湾岸道路間の計画の早期具体化を図ること。

(2) 東京外かく環状道路（千葉県区間）の整備に伴う周辺環境の状況を把握し、必要に応じて適切な対策を講じる等、環境の保全に努め、また本道路と密接に関連するまちづくりのための道路、河川、下水道等の事業を着実に推進できるよう、予算の確保を図ること。

2 京葉道路の渋滞対策の推進

京葉道路は交通集中に伴う慢性的な渋滞が生じているため、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

3 東京湾岸道路の整備推進

(1) 東京湾岸道路を構成する国道357号については、塩浜立体及び船橋市域の渋滞対策のための事業を推進するとともに、（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて検見川立体の整備を推進すること。また、湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の着実な事業推進を図ること。

(2) 東京湾岸道路の千葉地区専用部や未整備区間について、計画の早期具体化を図ること。

4 国道51号等の直轄国道の整備推進

(1) 国道51号については、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るため、北千葉拡幅、成田拡幅、大栄拡幅などの早期整備を図ること。

(2) 災害に強い、安全・安心な道路交通の確保のため、国道127号防災事業を推進すること。

特に、安房地域における防災ネットワークの強化を図るため、館富トンネルを含む川名・富浦地区については、早期に4車線化を図ること。

(3) 国道409号については、国道16号との交差点から木更津金田インターチェンジ間の4車線化を図ること。

5 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの幹線道路網や県境橋梁等の整備促進

圏央道などの広域的な幹線道路ネットワークから県内各地域にアクセスする銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの幹線道路のほか、県境を跨ぐ（仮称）押切・湊橋や都市軸道路利根川橋梁（仮称）の整備に必要な予算の確保を図ること。

6 重要物流道路に係る地方公共団体への支援等

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路に指定された地方管理道路において機能強化及び整備推進のため、補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。

【直面している課題・背景】

- 外環道と京葉道路を接続する、京葉ジャンクションが未完成であり、早期にフルジャンクション化を実現する必要がある。また、東名高速道路から湾岸道路間については、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会において検討が進められており、計画の早期具体化が必要である。
- 東京外かく環状道路は、環境保全に十分配慮されるべきものであり、県が組織する「東京外かく環状道路連絡協議会環境保全専門部会※」において、国及び高速道路会社により示された東京外かく環状道路（千葉県区間）供用後環境監視計画に基づき、周辺環境の状況を把握し、必要に応じて適切な対策を講じる等、環境の保全に努める必要がある。
※ 環境保全専門部会：東京外かく環状道路（千葉県区間）の都市計画変更（都計アセス）の際に環境担当部局から出された意見に対する都市計画決定権者の意見のフォローアップを行う会議体。事業者（国・NEXCO）、県、市で組織。
- 外環道供用後に渋滞が顕在化した松戸インターチェンジ出口付近については、引き続き対策の検討が必要である。また、供用後に地元から強い要望のあった市川市国分地域の湧水対策については、着実に原因の調査を進め、地元にて丁寧に説明していく必要がある。
- 東京外かく環状道路と密接に関連するまちづくりのための事業として、県は、地元の市川市（9分類22項目）・松戸市から要望されている、（都）国分下貝塚線、一級河川高谷川、江戸川第一終末処理場等、今後も着実に整備を進めていく必要がある。
- 京葉道路の渋滞対策については、これまで千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループにおいて、特に渋滞の著しい渋滞箇所が特定され、車線運用の見直しなどの対策が示され、令和2年8月に付加車線の運用が開始された。また、貝塚トンネルについては、円滑な交通確保に向け、車線追加などの抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手する必要がある。
- 湾岸地域においては、東京湾岸道路の一部をなす国道357号において、渋滞緩和を目的に交差点改良等が進められているが、いまだ渋滞は解消されておらず、塩浜立体事業や船橋市域の渋滞対策等を進めるとともに東京湾岸

道路（千葉地区専用部）の計画の具体化を図る必要がある。

加えて、（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて、検見川立体の整備が必要である。

また、東京湾アクアライン着岸地周辺地域における、より一層の交通の円滑化を図るため、東京湾岸道路の未整備区間となっている袖ヶ浦市から木更津市間などについて計画の早期具体化を図る必要がある。

- 一般国道 5 1 号は、一部区間で 4 車線化が図られ、交通環境が大きく改善しているが、2 車線の区間については通勤時間帯を中心とした慢性的な交通渋滞が発生している。また、本道路は緊急輸送道路の 1 次路線に指定されており、令和元年の一連の台風・大雨時には、災害時の円滑な物資輸送や救援活動の支援ルートとして重要性が改めて認識されたところであり、早期整備が必要である。
- 一般国道 1 2 7 号は、異常気象時の交通規制区間を抱え、かつ、老朽化が著しいトンネル・橋梁、大型車のすれ違いが困難な区間が多くあり、並行する東関東自動車道館山線の代替路の確保の観点からも、老朽化が進んだ狭小なトンネル、橋梁を早期に改修し、安全で信頼性の高い防災ネットワークを確保していく必要がある。

特に、現在 2 車線となっている館富トンネルを含む約 1 km 区間は、安房地域への支援物資輸送、館山港と連携した緊急輸送ネットワークとして、重要な役割を担っていることから、早期の 4 車線化が必要である。
- アクアライン着岸地周辺では、一般国道 4 0 9 号をはじめ、休日を中心に交通渋滞が発生している。円滑な交通確保に向け、国道 4 0 9 号の国道 1 6 号から木更津金田インターチェンジ間の 2 車線区間について、早期の 4 車線化が必要である。
- 県内外とのスムーズな人・モノの流れを強化し、地方創生と国土強靱化を実現するため、圏央道などの広域的な幹線道路ネットワークの整備効果を県内全域に波及させる銚子連絡道路や長生グリーンライン、国道 3 5 6 号のバイパス整備や、令和 7 年 4 月に新規事業化された、都市軸道路利根川橋梁（仮称）をはじめとする県境橋梁の整備などが必要である。
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成 3 0 年 3 月の道路法改正において、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として路線を指定した。令和 4 年 3 月 2 5 日には、供用区間に加え新たに「候補路線」、「計画区間」、「事業区間」が指定されたところである。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(6) 富津館山道路の早期4車線化

【提案・要望事項名】 富津館山道路の早期4車線化

【具体的な提案・要望内容】

富津館山道路（富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ）については、早期の4車線化を図ること。

【直面している課題・背景】

- 令和6年能登半島地震では、半島の地形的制約から道路ネットワークが限られ、被災地へのアクセスルートとなるべき幹線道路が被災し、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難化した。
- 房総半島を有す本県においても、地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして、半島地域の先端部へ向かう富津館山道路は、東京湾アクアラインや館山道など一体となり、本県の半島性を克服するうえで大変重要な道路であり、安全で円滑な交通を確保し、観光振興や地域活性化に加えて、更なる防災力の強化は、半島性を克服する上で急務となっている。
- しかしながら、現在の富津館山道路は、早期の全線開通を目指したことから対面通行の2車線となっており、特に交通が集中する休日の夕方に、上り線で渋滞が発生するとともに、事故や災害等による通行止めのリスクが高く、時間信頼性確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から課題があり、早期の4車線化が必要である。
- 富津館山道路の富浦インターチェンジから富津竹岡インターチェンジの暫定2車線区間については、令和元年に国土交通省が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」において全線が優先整備区間として選定され、令和6年3月には、富津竹岡インターチェンジから鋸南保田インターチェンジまでの6.8kmが準備調査箇所として高速道路会社を選定されたところであり、今後、調査が進展し、速やかな事業化に繋がることを期待しているところである。また、富津竹岡インターチェンジ以南の約3.4kmで、付加車線設置事業として、今年度から測量等が進められる予定となっている。
- 県では、令和3年から4車線化に向けて都市計画及び環境アセスメントの手続きに着手し令和7年1月には都市計画変更を告示し、2月までに環境影響評価書の縦覧が完了したところである。事業実施環境が整ったことから、富津館山道路の重要性を踏まえ、早期に事業化し、4車線化する必要がある。

Ⅱ 千葉経済圏の確立と社会資本の整備

4 社会資本の充実とまちづくり

(7) 東京湾アクアラインの更なる効果発揮

【提案・要望事項名】 東京湾アクアラインの更なる効果発揮

【具体的な提案・要望内容】

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等を図るため、「アクアライン割引」に必要な予算を確保すること。2 アクアラインの効果を発揮できるよう、「時間帯別料金」の社会実験の調査・分析・評価に当たっては、高速道路会社とともに引き続き協力すること。3 アクアラインの6車線化など、交通容量の拡充方策について、中長期的な視点から検討すること。 |
|---|

【直面している課題・背景】

- 東京湾アクアラインは、首都圏中央連絡自動車道と一体となって、首都圏における交流・連携の強化や、災害時・緊急時における都心と成田国際空港を結ぶ代替ルートの確保、迂回機能による湾岸部の交通渋滞の緩和などにも大きく貢献し、本県の半島性の克服、地方創生、国土の強靱化を実現していくうえで極めて重要な高速道路である。
- アクアラインでは、平成26年4月から当分の間、国及び千葉県の負担を前提に「アクアライン割引」として通行料金800円（ETC普通車）が継続されている。

この継続により、アクアラインの木更津市側の着岸地周辺地域では、人口が増加するとともに、大型商業施設の進出や拡張により、新たな雇用が創出され、さらに、新たな企業の進出が計画されるなど、経済の好循環が生まれている。

「アクアライン割引」の前提である、平成26年4月に導入された高速道路の3つの料金水準とこれに伴う料金水準の引下げについては、関係者の尽力により、令和6年3月に10年間（令和16年3月31日まで）継続することが国土交通大臣から高速道路会社に事業許可された。
- 今後も、観光の振興や企業立地の促進などの経済効果をさらに高めていくためには、令和10年3月末まで継続する「アクアライン割引」の予算を確保することが必要である。
- 県では、国・県・東日本高速道路株式会社・首都高速道路株式会社で構成するアクアラインの料金施策の立案・検討・効果の把握などを目的とする検討会を設立し、アクアラインの土日・祝日の上り線において、特定の時間に集中する交通を分散させるため、時間帯によって通行料金を変動させる「時間帯別料金」を導入する社会実験を令和5年7月22日から開始した。
- 実験前と比較して、1日当たりの交通量は増加したものの、混雑時間帯の交通量が分散し、渋滞による時間のロスの減少などの効果が確認された。

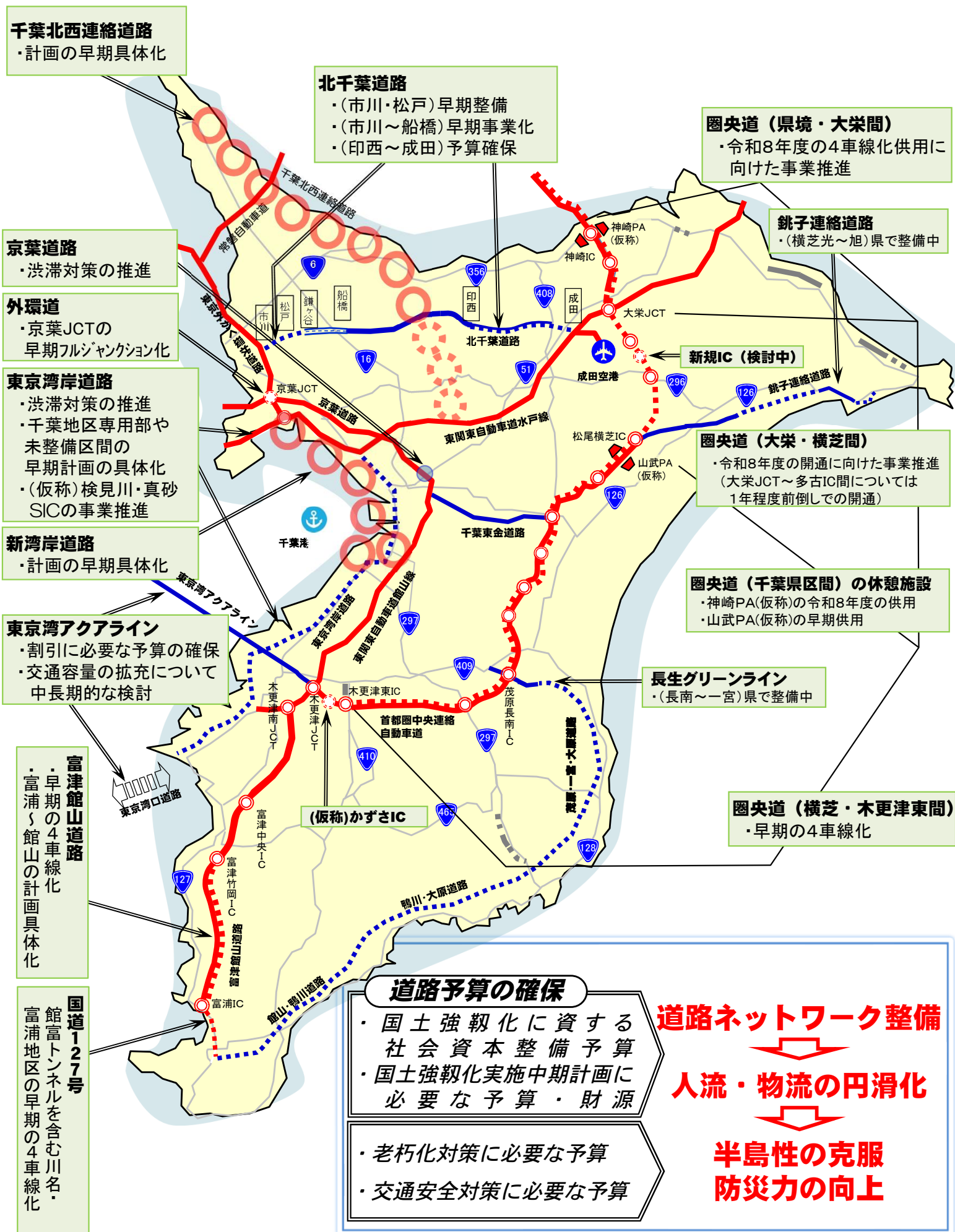
さらには、事故の減少や滞在時間の延長等の効果も確認できた。

アクアラインの効果を発揮させていくためには、更なる交通の平準化を図り、特定の時間帯に集中するアクアラインの交通量をより一層分散させる必要があることから、令和7年4月より、社会実験の内容を見直し、加えて、下り線においても新たに実施している。引き続き、一定期間の効果を調査・分析の上、より効果的な料金施策について、国や高速道路会社とともに検討していく必要がある。

- アクアラインは、橋梁が4車線から6車線に拡幅が可能な構造となっているほか、3本目のトンネルを掘り進めることが可能な構造となっている。

更なる交通需要の増加に対応するためには、アクアラインの6車線化など、広域的な高速道路ネットワークの強化などの観点から、国や高速道路会社において、中長期的に検討する必要がある。

道路ネットワークの整備による 地方創生と国土強靱化の実現



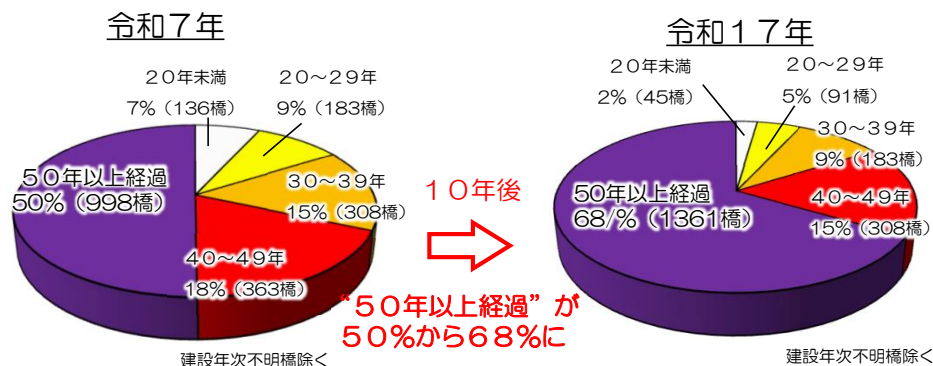
必要不可欠な道路施設の老朽化対策



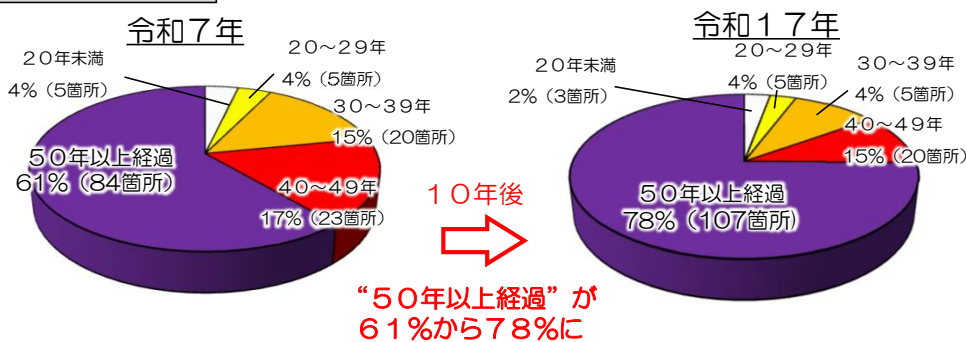
県管理 橋梁・トンネルの高齢化

10年後の状況

橋 梁



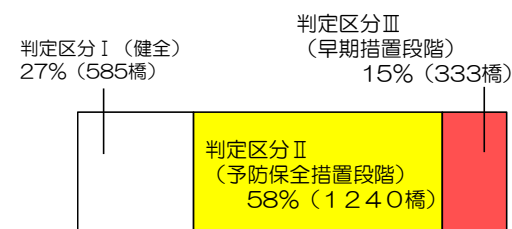
トンネル



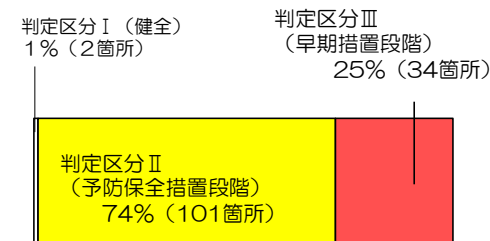
県管理 橋梁・トンネルの点検実施結果

5年に1回の道路施設点検は現在3巡目

橋 梁



トンネル



予防保全による道路施設の長寿命化

老朽化対策に必要な予算の確保が不可欠

- 急速な高齢化【今後10年間で、建設後50年以上経過橋梁は50%⇒68%】
- 緊急措置・早期措置段階（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の占める割合※

橋梁	約15%	【修繕着手済率は約75%】
トンネル	約25%	【修繕着手済率は約88%】

 ⇒ 早急な修繕が必要
- 予防保全措置段階（判定区分Ⅱ）の占める割合※

橋梁	約58%
トンネル	約74%

 ⇒ 計画的かつ早急に修繕が必要

※いずれも点検済み橋梁、トンネルに占める割合

道路施設の適切な維持管理



生活や経済の基盤となる
安全・安心の確保