

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8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成田空港を中心とする「第2の開港」による効果を広域的に波及させ、地方創生及び国土強靱化を推進するためには、シームレスで機能的な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車線化が今年度の供用に向け、工事が進められているとともに、北千葉道路については、直轄編入された市川・松戸では、用地買収が進められており、成田市区間では、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、北千葉道路の早期整備や新湾岸道路などの計画の早期具体化とともに、広域的な幹線道路ネットワークへのアクセス道路を含めた国県道全体の円滑化が必要です。

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。

特に、今月発生した「令和8年8月千葉豪雨」では、これまでに類をみない記録的な雨量が観測され、道路や公共交通にも甚大な被害が生じました。今回の災害を踏まえ、災害時に機能する強靱で信頼性の高い道路ネットワークの早期整備が必要不可欠です。

加えて、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8年8月28日

千葉県知事 熊谷 俊人

令和９年度 国の施策に対する重点提案・要望

道路関係抜粋

【最重点項目】

２ 成田空港「第２の開港」を支える空港アクセス強化の早期実現

【重点項目】

- I １（２）① 道路ネットワークの機能強化等
- 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

【一般項目】

- 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

【最重点項目】

2 成田空港「第2の開港」を支える空港アクセス強化の早期実現

【提案・要望事項】

1 都心との鉄道アクセスの充実

将来の空港需要の拡大に対応した発着回数 50 万回化に向けて、第3滑走路の整備等が進められている成田国際空港が、グローバルハブ空港としての役割をより一層発揮できるよう、国が主導して、空港周辺の単線区間の複線化や成田スカイアクセス線の新線整備、都心への直結線など、更なる輸送力増強及び速達性等のアクセス利便性向上に向けた取組を推進すること。

2 成田と都心・羽田の連結強化につながる新たな道路ネットワーク形成

都心と成田空港を直結する北千葉道路、渋滞が顕著な京葉道路を補完する新湾岸道路について、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、計画的・安定的に予算・財源を確保するなど、最優先でネットワーク形成を図ること。

(1) 北千葉道路の整備促進

- ① 北千葉道路の事業化済み区間の早期整備を図るとともに、残る未事業化区間である市川市から船橋市間について、国による早期事業化を図ること。
- ② 都心と成田空港を直結する北千葉道路は、高いサービスレベルが求められることから、国道 16 号以東についても信号なく直結する規格の高い道路として計画見直しを図るとともに、国道 464 号全線の直轄編入を図ること。

(2) 新湾岸道路の整備促進

- 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。

3 有料道路事業を活用した整備加速

令和 8 年度の圏央道（大栄～横芝）の開通等により、複数経路が選択できるネットワークが形成される中、京葉道路などの料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することの重要性が示されたが、その実施に当たっては、急激な負担増に留意し、段階的な移行を図るとともに、その収入を含めた有料道路事業を活用することにより、北千葉道路や新湾岸道路などの新たなネットワークの整備促進を図ること。

4 圏央道・アクアライン軸の強化

- （１）成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸となる圏央道・アクアライン軸を強化するため、渋滞状況を監視し、圏央道の 4 車線化やアクアラインの 6 車線化など、機能強化に向けた検討を進めること。
- （２）成田空港周辺での実装に向けて実験中の自動物流道路については、航空貨物の保税輸送が著しい成田・羽田間においても実現できるよう、圏央道の 4 車線化やアクアラインの 6 車線化と併せて検討を進めること。

5 高規格道路アクセスの改善

- （１）シームレスなサービスレベルを確保し、北千葉道路や新湾岸道路といった高規格道路ネットワークの効果を沿線地域に広げ、千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のインターチェンジ周辺一般道路における渋滞ボトルネックの解消が図られるよう、国において必要な支援を行うこと。
- （２）渋滞の著しい、国道 14 号、県道船橋我孫子線、県道船橋行徳線などの対策を講じるため、早期に補助事業等として採択するとともに、県道船橋行徳線と接続する原木インターチェンジ周辺の交通環境の改善に向けた抜本的な対策についても、国や高速道路会社において支援を行うこと。
- （３）国道 296 号、県道成田松尾線、都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線などインターチェンジへのアクセス道路の整備に必要な予算の確保を図ること。

6 道路規格にあったパフォーマンスの実現

京葉道路などの高規格道路の規制速度について、道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、関係者間で取組を加速すること。

【背景や直面する課題等】

日本のゲートウェイである成田空港の機能強化は、我が国全体の競争力を左右する国家プロジェクトである。成田空港の鉄道アクセスについて、国では、観光立国の実現に向け、持続的に観光客を受け入れながら、その効果を全国に波及させるため、**鉄道・空港等の交通ネットワークを生かした地方送客が重要**であるとしている。

現在、成田空港においては、年間発着容量 50 万回への拡大を見据え、第3滑走路の整備など拡張事業が進捗しているが、これに伴う**鉄道旅客需要の増加に対応する必要がある**ところ、我が国の空の玄関口である成田空港と、新幹線・リニア駅など地方送客拠点を含めた都心間における、**輸送力増強や速達性向上などの鉄道アクセスの充実は、国策として推進されるべきもの**である。

なお、その方策を検討する際には、沿線利用者の利便性の確保との両立も考慮することが必要である。

また、成田空港への**道路アクセス**は、混雑の著しい千葉県北西部を経て東関東自動車道に至る経路への依存度が高く、事故や災害時の脆弱性も内在しており、成田空港をアジア主要空港に比肩するグローバルハブ空港として機能させるためには、空港アクセスにおいて**高い速達性や定時性、多重性を備えたシームレスで機能的な道路ネットワークの構築が不可欠**である。

その際、**成田空港と羽田空港を首都圏空港として一体で捉え、互いに連携・補完を図る**視点が重要であり、その実現には羽田空港や首都圏と成田空港をつなぐ広域道路ネットワークの充実強化や高規格道路へアクセスする県道等の改善などを進め、**「第2の開港」に伴う効果を広域的に波及させるよう、ネットワークを最大限活用**し、空港アクセスの抜本的な高速化、多重化に取り組む必要がある。

今後の広域道路ネットワークの整備の方針を示すため、**令和7年11月に、国・県・高速道路会社などで構成する千葉県道路協議会において、「新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針」がとりまとめられた**ところであり、今後関係者が一体となり方針に基づき取組を推進する必要がある。

1 都心との鉄道アクセスの充実

- 前述の成田空港における拡張事業の進行に併せ、**国は鉄道アクセス等の機能強化を図るため、令和6年9月に鉄道事業者や空港会社、自治体等で構成する「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を設置**した。
- 同検討会で示された、鉄道アクセスの需要予測によれば、**2042年度の鉄道利用者数は2023年度比で約1.8倍に増加**すると見込まれており、J R

成田エクスプレス及び京成スカイライナーについては、2030 年代前半に混雑率が 100%を超える事例が発生するとされている。

- こうした課題を踏まえ、令和 7 年 6 月に公表された同検討会の中間とりまとめでは、空港周辺の単線区間の複線化や空港第 2 ビル駅を含む空港駅への対応などについて、更に検討を進めることとされた。また、本年 2 月には、京成電鉄が成田スカイアクセス線の新線整備（複々線化）の検討に着手する旨を発表したところであり、今後、同検討会などにおいて、具体的な整備内容及び全体の整備スキーム等について、更に議論が行われる。
- また、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年 4 月 20 日交通政策審議会答申）において、都心直結線は、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークとして、その意義が認められるとともに、都心部での大深度地下における施工を考慮した事業性の見極めや事業主体・事業スキーム等についての課題も示されている。
- こうした鉄道アクセスの充実を実現させるには、既存の制度にとらわれることなく、国による特段の財政的支援が必要である。

2 成田と都心・羽田の連結強化につながる新たな道路ネットワーク形成について

（1）北千葉道路の整備促進

- 市川市から船橋市間の未事業化区間については、市川市、松戸市及び鎌ケ谷市が令和 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。
- 県としては、市川市から鎌ケ谷市までの未事業化区間については、事業化された市川・松戸区間との同時供用により全線のネットワークを完結させるため、早期の事業化が必要不可欠であり、続く鎌ケ谷市から船橋市までの区間（国道 16 号以西）についても、整備済みの一般部と併せて、高規格道路として専用部の機能を早期に発現させることが重要である。
- 都心と成田空港を直結させる北千葉道路は、高いサービスレベルが求められる。国道 16 号以東についても信号なく直結する規格が必要であることから、計画の見直しを図る必要がある。また、成田空港「第 2 の開港」を支える戦略的な基盤インフラとして、国がより主体的かつ迅速な事業推進することができるようになるとともに、将来にわたり万全に機能させるため、直轄編入が必要である。

(2) 新湾岸道路の整備促進

- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、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、港湾機能の強化や成田空港の「第2の開港」、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、多車線の自動車専用道路として計画の具体化が必要である。
- 新湾岸道路における概略ルート・構造の検討における計画策定プロセスの透明性、客観性、公正性、合理性を担保するため、国により「新湾岸道路有識者委員会」が設立された。令和7年5月に開催された第2回有識者委員会においては、複数の概略ルート案などが提示された。
- また、国や県、沿線市が連携し、地域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、課題の共有、複数案（ルート・構造）や評価項目（案）などに対する意見を確認した。
- 千葉県と東京都を結ぶ区間についても、都県間を往来する広域的な交通が集中していることから、首都圏三環状道路の概成を見据え、広域的な交流・連携を促す路線について都内を含めて検討を進め、計画を具体化することが必要である。

3 有料道路事業を活用した整備加速について

- 首都圏の料金については平成28年に整理・統一されているが、京葉道路等には激変緩和措置が導入されていることから、同様の区間で比較した場合、東関東自動車道よりも京葉道路を利用の方が大幅に安い状態となっており、利用者の経路選択による交通影響が生じている。

【京葉道路における料金体系の歪み】

(参考) 京葉道路と東関東自動車道の料金比較（普通車・ETC車利用）

①京葉道路経由 篠崎IC → 宮野木 JCT(18.7km) 490円※
※首都高連続利用の場合

②東関東道経由 湾岸市川IC → 宮野木 JCT(16.7km) 710円※
※大都市近郊区間として算出

- このため、県では、今後、急激な負担増に留意しつつ料金水準の整理・統一を進めることで、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することができると考えている。また、その収入を活用することで、有料道路事業を活用した新たな道路ネットワークの整備を加速することができると考えている。

4 圏央道・アクアライン軸の強化について

- 圏央道の県内区間の全線開通や成田空港「第2の開港」プロジェクトなどによる更なる交通需要の増加や、成田空港と羽田空港を結ぶゲートウェイ・コリドーとして圏央道・アクアライン軸の機能強化に対応するためには、圏央道の4車線化やアクアラインの6車線化などの早期具体化が必要である。
- 特に圏央道の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車線となっていることから、4車線化未事業化区間については早期事業化を図るとともに、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。
- 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。
- 自動物流道路については、将来の担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など物流課題に対応するために、物流の自動化、効率化が不可欠であり、東京-大阪間での実装を目指す自動物流道路の取組は、航空物流を含む我が国の物流ネットワークを支えるうえで重要な取組であることから、技術的な検証、制度の整備を行い、早期の実装を推進すべきである。また、航空物流分野における人手不足の解消や生産性向上の観点からも、自動物流道路の導入が有効な手段の一つとなり得る。さらに、成田空港と羽田空港を物流拠点として一体的に運用することで、海外の主要空港にも匹敵する航空物流拠点となり得るが、その実現に向けては、両空港間の貨物を効率的に輸送する仕組みの構築が必要であり、自動物流道路を含め輸送の効率化・グリーン化の検討が重要となる。
- 県では、国土交通省による「令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」に空港会社などとともに応募し、成田空港周辺をフィールドとした実証実験が採択され、輸送機器の自動走行や輸送機器の通信安定性についての実験が行われたところである。今後は、この実証実験を通じて得た知見も活かしつつ、成田空港が物流分野における新技術導入のトップランナーとなるべく、新貨物地区と隣接地との自動搬送、さらには成田・羽田間の貨物搬送の自動化も視野に、制度の確立など社会実装に向けて取り組んでいく必要がある。

5 高規格道路アクセスの改善について

- 北千葉道路や新湾岸道路といった高規格道路ネットワークの効果を沿線地域に広げるには、シームレスなサービスレベルを確保するとともに、千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のインターチェンジ周辺一般道路における渋滞ボトルネックの解消が必要である。
- 千葉県の湾岸地域では、渋滞による時間ロスの割合は、全国平均 41%に対して、51%と全国平均を大きく上回る状況となっている。
- 京葉道路のインターチェンジに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し、渋滞が広範囲に影響している。これを改善するため、渋滞の著しい、国道 14 号、県道船橋我孫子線、県道船橋行徳線などで、対策を早期に講じる必要があり、補助事業等としての採択が求められる。また、原木インターチェンジ周辺においては、京葉道路や複数の県道など複数の道路が交差する多岐交差点であることから、安全で円滑な交通処理が課題となっており、課題解決に向け、高速道路会社などと連携した検討や国による支援が必要である。
- 国道 296 号および県道成田松尾線については、令和 8 年度に新たに補助事業化されたところであり、引き続き国による支援が必要である。また現在事業中の都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線などのインターチェンジへのアクセス道路についても着実に整備できるよう必要な予算の確保が必要である。

6 道路規格にあったパフォーマンスの実現

- 京葉道路では、設計速度 80km/h に対し、最高速度が 60km/h に引き下げられている区間が存在する。
- 成田空港の「第 2 の開港」による更なる交通需要の増加を踏まえ、高規格道路については、道路規格に合うパフォーマンスを実現する必要がある。このため、京葉道路においては国や高速道路会社等とともに最高速度規制のあり方について検討し、パフォーマンス向上に向けた方策を確認したことから、今後は、道路規格に合う最高速度規制の見直しを進めるなど、取組を加速する必要がある。

【重点項目】

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) 災害に強いまちづくりの推進

①道路ネットワークの機能強化等

道路ネットワークの機能強化等

【提案・要望事項】

- 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、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、危機管理投資による強い経済の実現の観点も踏まえ、必要な予算を通常予算とは別枠で満額確保すること。
- 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。

【背景や直面する課題等】

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る。一方でミッシングリンクや暫定2車線区間は、災害時の代替路や迅速な復旧のボトルネックとなる懸念があり、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り、事業を実施するための安定的な予算の確保が不可欠である。また、激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威の中、災害時に即応するための体制強化や資機材の確保が必要である。

1 ミッシングリンクの解消、ダブルネットワークの強化等について

- 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。

2 防災対策等の推進について

- 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。

3 予算の確保について

- 国土強靱化実施中期計画においては、資材価格等の高騰、近年の建設業における人件費の上昇等の影響を十分に踏まえた必要な予算を通常予算とは別枠で満額確保する必要がある。

4 地方整備局等の体制の充実・強化や資機材の確保について

- 令和元年房総半島台風では、暴風に起因する大規模停電や通信障害、さらには道路寸断による集落の孤立が発生し、国からは TEC-FORCE 等による支援があった。
- 令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言では、道路啓開を含む緊急復旧、資機材の調達・搬送、緊急支援物資の運搬など機動的に対応するため、地方整備局においても、迅速に災害情報を収集・提供できるよう、情報収集等の対応力の強化や、必要な資機材の整備・配備を行う必要があるとされている。
- 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、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。

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促進

首都圏中央連絡自動車道の建設推進

【提案・要望事項】

- 1 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の4車線化未事業化区間については、圏央道の県内区間の全線開通や成田空港「第2の開港」プロジェクトなどによる交通需要の増加に対応するため、早期事業化を図ること。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、着実に事業を進めること。
- 2 かずさインターチェンジ（仮称）については、かずさアカデミアパークへのアクセス強化などのためにも、早期整備を図ること。
- 3 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。
- 4 成田空港周辺インターチェンジ（仮称）や銚子連絡道路、長生グリーンラインなどのインターチェンジへのアクセス道路の整備に必要な予算を確保すること。

【背景や直面する課題等】

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 300 km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 95 kmのうち、約 8 割にあたる約 76 kmが開通しており、残る大栄から横芝間については、令和 8 年度の開通を目指し、うち、大栄から多古間については、先行して秋頃の開通に向けて、圏央成田インターチェンジや多古インターチェンジなど、全線にわたり工事が展開されており、県内全線開通への期待がますます高まっているところである。

県境から大栄間においても令和 8 年度の供用に向けて 4 車線化が進められており、神崎パーキングエリア（仮称）も本線の供用に合わせ工事が進められているところである。

また、成田空港へのアクセス強化や空港周辺地域の活性化を目的とした、成田空港周辺インターチェンジ（仮称）については、地域活性化

インターチェンジとして、令和 8 年 4 月に国より圏央道への連結が許可され、新規事業化されたところである。

1 4 車線化の早期事業化と早期整備について

- 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、早期 4 車線化が必要であり、未事業化区間については、令和元年 9 月に国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」において、高速道路の暫定 2 車線区間の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 2 の開港」プロジェクトなどによる交通需要の増加に対応するため、早期事業化が必要である。また、事業化されている横芝から東金間は、一日も早く完成させることが必要である。

2 かずさインターチェンジ（仮称）の早期整備について

- かずさインターチェンジ（仮称）については、内房地域の中核的な研究施設であり、近年、企業の立地決定や、立地意向の表明が続く、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、県経済を牽引することが期待される本地域のさらなる発展のためにも、早期整備が必要である。

3 山武パーキングエリア（仮称）の早期供用について

- 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。
- 圏央道の県内区間が全線開通すると、神崎パーキングエリア（仮称）から高滝湖パーキングエリアまでの約 75 k m が休憩施設の空白区間となることから、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、早期整備が必要である。

4 インターチェンジへのアクセス道路等について

- 令和 8 年度に新たに補助事業化された、県道成田松尾線の成田空港周辺インターチェンジ（仮称）については、地域活性化インターチェンジとして、成田空港へのアクセス強化や空港周辺地域の活性化を図るとともに、「新しい成田空港」構想における新貨物地区の供用にあわせ、確実に整備していく必要がある。
- また、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、間近に迫った圏央道

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

北千葉道路の早期整備

【提案・要望事項】

- 1 都心と成田空港を直結する北千葉道路について、指定区間に編入された市川・松戸区間の事業が円滑に進むよう県と沿線市が最大限支援していくので、早期整備を図ること。
- 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、直轄調査を早期に取りまとめ、速やかに国による事業化を図ること。
- 3 市川市から船橋市間の整備にあたっては、直轄事業に加え有料道路事業の活用により整備を加速するとともに、国及び県で整備を進める印西市から成田市間についても必要な予算を確保すること。
- 4 北千葉道路は、高いサービスレベルが求められることから、国道 16 号以東についても信号なく直結する規格の高い道路として計画見直しを図るとともに、国道 464 号全線の直轄編入を図ること。

【背景や直面する課題等】

国道 464 号北千葉道路は、外環道と接続し、都心と機能強化の進む成田空港を最短で結ぶ、全長約 43 kmの道路であり、これまでに 29.5 kmが供用済み（一部暫定 2 車線含む）である。

国家プロジェクトである成田空港「第 2 の開港」を支えるとともに、都心との連携や空港アクセスの強化を通じて、我が国の国際競争力を高め、千葉県のみならず日本の成長を牽引する極めて重要な道路である。また、周辺道路の渋滞緩和、物流等の効率化、地域活性化に寄与するほか、災害時における緊急輸送ネットワークを強化する上でも不可欠な道路である。

小室インターチェンジ以西の市川市から船橋市間約 15km（うち市川市から鎌ヶ谷市間約 9 km は未整備）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、令和 2 年度に一般部 4 車線、専用部 4 車線の道路として都市計画決定された。

このうち権限代行により事業化された市川・松戸区間（一般部 3.5km、専用部 1.9km）は、令和 8 年 4 月 1 日に一般国道の指定区間に編入され、国による直轄事業となったところである。また、東側の成田市押畑から大山間

約 3.7km については、県が整備を進めている。

1 市川・松戸区間の早期整備について

- 市川・松戸区間については、北千葉道路の重要性と必要性が改めて国に評価され、令和 8 年 4 月 1 日に一般国道の指定区間に編入されたところであり、国における着実かつ迅速な事業推進が期待されている。
- 県では事業が円滑に進むよう、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や用地取得事務の受託などを通じて、引き続き国に最大限の協力をしている。

2 市川市から船橋市間の未事業化区間の早期事業化について

- 未事業化となっている市川市大町から国道 16 号までの市川・船橋間については、令和 3 年 2 月に国が示した北千葉道路（市川・松戸）に関する直轄調査結果において「調査中」と位置付けられており、本区間の早期事業化に向けては、直轄調査の速やかなとりまとめが必要である。
- 市川市から鎌ヶ谷市までの区間については、事業化されている市川・松戸区間に遅れることがないよう、早期の事業化が不可欠であり、続く鎌ヶ谷市から船橋市までの区間（国道 16 号以西）についても、専用部の機能を早期に発現させることが重要である。
- 県では沿線市と連携した広報活動や沿線市が行う地籍調査の促進、公有地の拡大の推進に関する法律に基づく先買い制度の活用を通じて、事業実施に向けた環境整備を進めている。

3 有料道路事業を活用した整備加速と必要な予算の確保について

- 北千葉ジャンクションでは、東日本高速道路会社（株）により有料道路事業が導入されているが、早期整備にあたっては、有料道路事業制度を更に活用し、事業を加速していくことが求められている。
- 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 が供用済み（一部暫定 2 車線含む）である。県が整備を進めている成田市押畑から大山間の約 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、事業規模が大きい。
- 成田空港「第 2 の開港」の進展に伴い、将来の交通需要の増加が見込まれることから、完成 4 車線整備を含めた早期完成に向け、必要な予算を確実に確保する必要がある。

4 国道 16 号以東における計画の見直しと全線の直轄編入について

- 北千葉道路の国道 16 号以東については、平面交差などにより速達性・定時性の確保が課題となっている。
- また、「新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針」においても、信号なく直結する規格の高い道路としてサービス水準を向上するため、道路計画の見直しを進めることが示されている。
- 首都圏の国際競争力を支え、都心との連携や空港アクセスの強化を担う北千葉道路の重要性を鑑み、市川・松戸区間に引き続き、北千葉道路全線を国による管理とすることが重要である。

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

(3) 新湾岸道路の計画の早期具体化

新湾岸道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項】

- 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。

【背景や直面する課題等】

東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、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、港湾機能の強化や成田空港の「第2の開港」、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、多車線の自動車専用道路として計画の具体化が必要である。

1 新湾岸道路の計画の早期具体化について

- 新湾岸道路の早期実現については、令和6年7月に知事及び沿線市長が国土交通省に対して、計画の早期具体化を要望している。

2 概略ルートや構造の検討について

- 新湾岸道路における概略ルート・構造の検討における計画策定プロセスの透明性、客観性、公正性、合理性を担保するため、国により「新湾岸道路有識者委員会」が設立された。令和7年5月に開催された第2回有識者委員会においては、複数の概略ルート案などが示された。
- また、国や県、沿線市が連携し、地域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、課題の共有と道路計画の必要性、複数案（ルート・構造）や評価項目（案）に対する意見を

確認した。

3 千葉県と東京都を結ぶ区間について

- 千葉県と東京都を結ぶ区間についても、都県間を往来する広域的な交通が集中していることから、首都圏三環状道路の概成を見据え、広域的な交流・連携を促す路線について都内を含めて検討を進め、計画を具体化することが必要である。

また、県と新湾岸道路沿線 6 市で構成される新湾岸道路整備促進期成同盟会において、湾岸部の都県間についても検討を行い、計画を具体化することについて要望されている。

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

(4) 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

千葉北西連絡道路の計画の早期具体化

【提案・要望事項】

- 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の把握など、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。

【背景や直面する課題等】

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。

令和元年東日本台風では、田中調節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。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、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千葉北西連絡道路の計画の早期具体化が必要である。

1 千葉北西連絡道路の計画の早期具体化について

- 千葉北西連絡道路の早期実現については、令和 6 年 1 月に副知事及び沿線市長が国土交通省に対して、計画の早期具体化を要望している。

2 概略ルートや構造の検討について

- 千葉北西連絡道路における概略計画の検討（計画段階評価を含む）を進めるための指導、助言を行うことを目的として、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」が設立された。令和 6 年 2 月に開催された第 1 回地元検討会では、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。

- 令和 7 年 7 月までに県、沿線市で連携し、地域住民や企業などへの情報発信や意見聴取などのコミュニケーション活動を実施した。

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

- 千葉北西連絡道路延伸部についても、国道 16 号など、千葉県北西部の渋滞や地域の課題を解消するため、要望活動を通じて沿線市からも求めており、計画の検討を進めることが必要である。

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

(5) 高規格道路等のネットワーク機能の充実

高規格道路等のネットワーク機能の充実

【提案・要望事項】

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、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、環境の保全に努めること。

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

(1) 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。

(2) シームレスなサービスレベルを確保し、京葉道路のインターチェンジ周辺一般道路における渋滞ボトルネックの解消が図られるよう、国において必要な支援を行うこと。

特に、渋滞の著しい、国道 14 号、県道船橋我孫子線、県道船橋行徳線などの対策を講じるため、早期に補助事業等として採択するとともに、県道船橋行徳線と接続する原木インターチェンジ周辺の交通環境の改善に向けた抜本的な対策についても、国や高速道路会社において支援を行うこと。

また、国道 296 号、都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線などインターチェンジへのアクセス道路の整備に必要な予算の確保を図ること。

(3) 京葉道路などの高規格道路の規制速度について、道路規格にあったパフォーマンスの実現について、関係者間で取組を加速すること。

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、神門局所渋滞対策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 東京湾口道路については、実現に必要な画期的な技術開発など調査の重点化を図るとともに、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。

- 6 銚子連絡道路や長生グリーンラインをはじめとする、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幹線道路のほか、県境を跨ぐ（仮称）押切・湊橋や（仮称）都市軸道路利根川橋梁の整備に必要な予算の確保を図ること。

- 7 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の整備・機能強化を推進するとともに、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。

【背景や直面する課題等】

県内外の交流・連携の強化や人・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の解消を図るとともに、成田空港や千葉港の機能強化、物流施設の立地、周辺人口の増加等に伴う交通需要の増大に対応し、国際競争力や首都圏の生産性、住民等の生活利便性を向上させるための取組みが不可欠である。

1 東京外かく環状道路の建設推進

- 外環道と京葉道路を接続する京葉ジャンクションは未完成であり、早期に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、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、必要な対策を講じる必要がある。

※ 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。

- 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。

2 京葉道路の渋滞対策の推進

- 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を特定し、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も、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。
- 千葉県の湾岸地域では、渋滞による時間ロスの割合は、全国平均 41%に対し、51%と全国平均を大きく上回る状況となっている。
- 京葉道路のインターチェンジに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し、渋滞が広範囲に影響している。特に、原木インターチェンジ周辺においては、京葉道路や複数の県道など複数の道路が交差する多岐交差点であることから、安全で円滑な交通処理が課題となっており、課題解決に向け、高速道路会社などと連携した検討や国による支援が必要である。
- 国道 296 号については、令和 8 年度に新たに補助事業化されたところであり、現在事業中の都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線などのインターチェンジへのアクセス道路についても着実に整備できるよう必要な予算の確保が必要である。
- 京葉道路では、設計速度 80km/h に対し、最高速度が 60km/h に引き下げられている区間が存在する。
- 成田空港の「第2の開港」による更なる交通需要の増加を踏まえ、高規格道路については、道路規格に合うパフォーマンスを実現する必要がある。このため、京葉道路においては国や高速道路会社等において最高速度規制のあり方について検討し、パフォーマンス向上に向けた方策を示す必要が

あることから、県では、京葉道路交通対策検討会を実施したところであり、
今後は、この取組を加速する必要がある。

3 東京湾岸道路の整備推進

- 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、渋滞は深刻であり、速やかな解消が求められることから、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、（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せた、検見川立体事業の整備、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。
- 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ケ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。

4 国道 51 号等の直轄国道の整備推進

- 国道 51 号は、一部の 4 車線化区間では、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に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。
- 国道 127 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い。並行する東関東自動車道館山線の代替路確保の観点からも、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 409 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 409 号の国道 16 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。

5 東京湾口道路について

- 東京湾口道路は、富津市と神奈川県横須賀市を結び、東京湾アクアラインの南側に位置する新たな道路の構想であり、三浦・房総の両半島を直接結ぶ

ことにより、それぞれの半島性の解消はもとより、首都圏の全体の広域的な発展に資することから、構想の早期具体化が必要である。

- 県では、令和 7 年 10 月に策定された千葉県総合計画においては、半島性を克服する交通ネットワークの強化のため、東京湾口道路の調査・研究について国に働きかけていくこととしており、構想の実現に向け、これまで、県、沿線市及び経済団体等で組織する「東京湾環状道路並びに関連道路建設促進期成同盟」による要望活動等を行ってきたところ。また、これまでは、13 市町で構成される「房総地域東京湾口道路建設促進協議会」による要望活動等が行われていたが、令和 6 年度に協議会を発展的に解消し、新たに民間の経済団体などを加えた「房総地域東京湾口道路建設促進期成同盟会」を設立し、国への要望が行われるなど、構想の実現に向けた機運が高まっている。

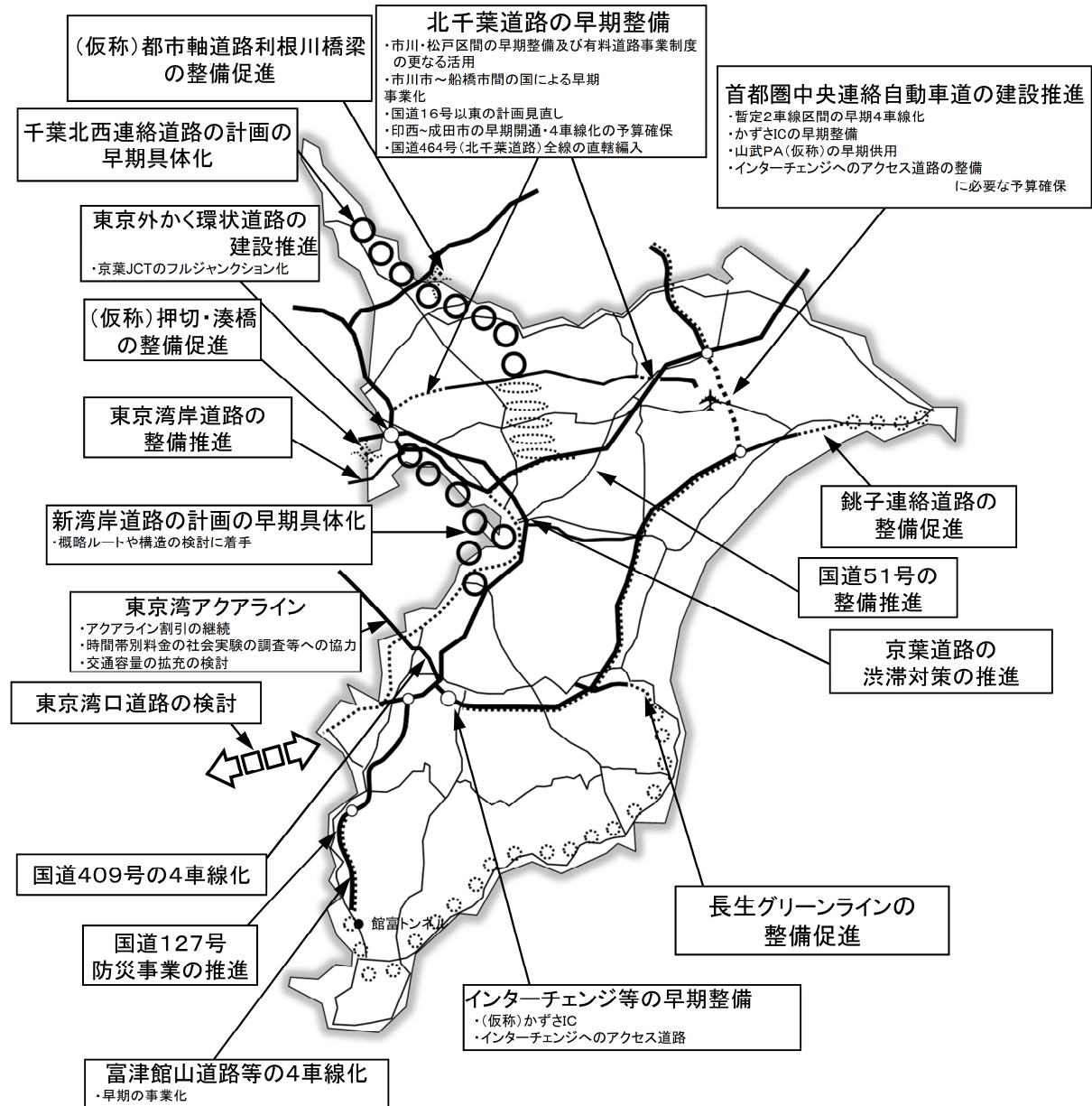
6 銚子連絡道路や長生グリーンラインなどの幹線道路網や県境橋梁等の整備促進

- 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 356 号のバイパス整備や、令和 7 年 4 月に新規事業化された（仮称）都市軸道路利根川橋梁をはじめとする県境橋梁の整備などが必要である。

7 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、重要物流道路及びその代替・補完路の整備・機能強化を推進が不可欠である。平成 30 年 3 月の道路法改正を受けて、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り、重要物流道路及びその代替・補完路の整備・機能強化を図る直轄事業の更なる推進や、地方管理の指定道路の整備・機能強化に向けた国による財政支援が必要である。

高規格道路等のネットワーク機能の充実



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

富津館山道路の早期4車線化

【提案・要望事項】

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。

【背景や直面する課題等】

- 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。
- 房総半島を有する本県においても、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上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が急務である。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ており、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、付加車線事業として、令和7年度に測量等の現地調査に着手されたところである。

県では、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が令和7年2月までに完了し、事業実施環境が整っていることから、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

東京湾アクアラインの更なる効果発揮

【提案・要望事項】

- 1 東京湾アクアラインについては、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。

【背景や直面する課題等】

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上で極めて重要な高速道路である。

1 アクアライン割引の継続について

- 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。これの継続により、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など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、「アクアライン割引」を継続させることが必要である。

2 時間帯別料金の社会実験の調査・分析・評価について

- 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月から行っている。

- また、令和7年4月から上り線はより料金差をつけた料金設定に変更し、下り線についても時間帯別料金の社会実験を導入している。

令和7年11月の検討会においては、この社会実験の効果について、混雑の緩和に一定の効果があることが認められたところ。

引き続き、季節変動を踏まえた一定期間の、走行速度や県内滞在時間の
変化等の効果を分析・評価するとともに、効果的な料金施策の検討を行っていく必要がある。

3 中長期的な交通容量の拡充方策について

- アクアラインは、橋梁を4車線から6車線に拡幅可能な構造であることに加え、3本目のトンネルを掘り進めることも可能となっている。

我が国の将来的な発展と、更なる交通需要に対応するためには、時間帯別料金のみならず、アクアラインの6車線化など交通容量の拡充が課題となる。中長期的な視点から、アクアラインの効果を最大限発揮する広域的な高速道路ネットワークの充実・強化の検討が必要である。

【一般項目】

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

【提案・要望事項】

- 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、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。

【背景や直面する課題等】

1 交通安全対策について

- 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6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。

2 道路整備について

- 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。

3 老朽化対策について

- 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、コスト縮減となるような新技術の研究開発の促進が必要である。

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

千葉北西連絡道路
・計画の早期具体化

北千葉道路
・(市川・松戸)早期整備
・(市川～船橋)早期事業化
・(印西～成田)予算確保

圏央道(県境・大栄間)
・令和8年度の4車線化供用に向けた事業推進

京葉道路
・渋滞対策の推進

外環道
・京葉JCTの早期フルジャンクション化

東京湾岸道路
・渋滞対策の推進
・千葉地区専用部や未整備区間の早期計画の具体化
・(仮称)検見川・真砂SICの事業推進

新湾岸道路
・計画の早期具体化

東京湾アクアライン
・割引に必要な予算の確保
・交通容量の拡充について中長期的な検討

銚子連絡道路
・(横芝光～旭)県で整備中

成田空港周辺IC(仮称)

圏央道(大栄・横芝間)
・令和8年度の開通に向けた事業推進
(大栄JCT～多古IC間については令和8年秋ごろの開通)

圏央道(千葉県区間)の休憩施設
・神崎PA(仮称)の令和8年度の供用
・山武PA(仮称)の早期供用

長生グリーンライン
・(長南～一宮)県で整備中

圏央道(横芝・木更津東間)
・早期の4車線化

東京湾口道路
・技術開発など調査の重点化
・交通容量の拡充について中長期的な検討

富津館山道路
・早期の4車線化
・富浦～館山の計画具体化

国道127号
・館富トンネルを含む川名富浦地区の早期の4車線化

道路予算の確保

・国土強靱化に資する社会資本整備予算
・国土強靱化実施中期計画に必要な予算・財源

・老朽化対策に必要な予算
・交通安全対策に必要な予算

道路ネットワーク整備

人流・物流の円滑化

**半島性の克服
防災力の向上**

必要不可欠な道路施設の老朽化対策

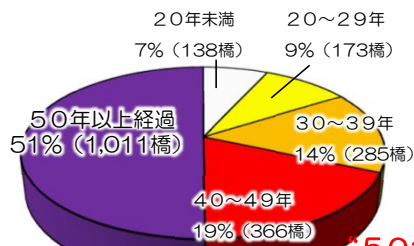


県管理 橋梁・トンネルの高齢化

10年後の状況

橋 梁

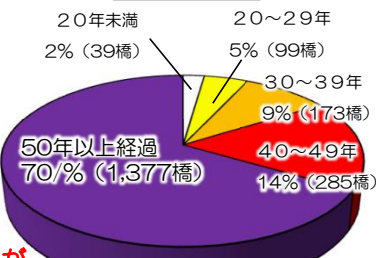
令和8年



建設年次不明橋除く

10年後

令和18年

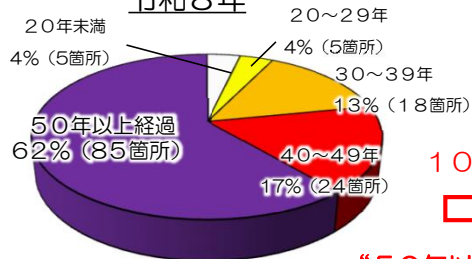


建設年次不明橋除く

“50年以上経過”が
51%から70%に

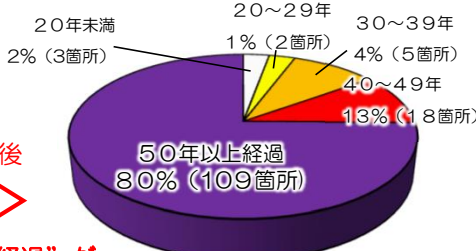
トンネル

令和8年



10年後

令和18年



“50年以上経過”が
62%から80%に

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

一般国道410号 瀬戸川橋
(昭和56年架設 架設後43年経過)



Ⅲ判定

鉄筋の露出

トンネル

県道92号線 大鷲トンネル
(昭和57年竣工 竣工後42年経過)



Ⅲ判定

うき・はく落

判定区分Ⅰ（健全）
29%（634橋）

判定区分Ⅲ
（早期措置段階）
14%（307橋）

判定区分Ⅱ
（予防保全措置段階）
57%（1,237橋）

判定区分Ⅰ（健全）
1%（2箇所）

判定区分Ⅲ
（早期措置段階）
24%（32箇所）

判定区分Ⅱ
（予防保全措置段階）
75%（103箇所）

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51%⇒70%】
- 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 14%	【修繕着手済率は約70%】	⇒	早急な修繕が必要
トンネル	: 約 24%	【修繕着手済率は約78%】		
- 予防保全措置段階（判定区分Ⅱ）の占める割合※

橋梁	: 約 57%	⇒	計画的かつ早急に修繕が必要
トンネル	: 約 75%		

※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