

## 政策分野 II-3 社会資本の充実とまちづくり

千葉県の大課題である半島性の克服のため、道路、公共交通などの交通ネットワークの充実を図ります。

また、老朽化する社会資本の定期的な点検と適正な維持管理により、長寿命化を進めます。

施策項目

II-3-①

### 半島性を克服する交通ネットワークの強化

#### 目標

#### Goal

県民のくらしや企業活動を支える公共交通網の充実や維持・確保、道路・港湾の整備により、本県の半島性を克服し、県内外の交流を活性化します。

#### 現状と課題

#### Current Situation and Challenges

鉄道やバスなどの公共交通は、通勤・通学はもとより、まちづくりや産業・観光を支える重要な社会資本です。成田空港の利便性向上に向けた空港への更なるアクセスの改善や都心へのアクセス向上、アクアラインや圏央道を活用した高速バスネットワーク拠点の充実など公共交通ネットワークの強化を図る必要があります。

また、人口減少等による利用者の減少や運転手不足により、交通事業者を取り巻く事業環境は厳しさを増していることから、地域の実情に応じて持続可能な地域公共交通の再構築を図ることが必要です。

道路については、圏央道や北千葉道路等の高規格道路の整備進展とともに、国道・県道の整備を着実に進めていますが、ミッシングリンクや暫定2車線区間が存在するなど、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。

特に、東京方面からの玄関口に当たる県北西部では、人口の増加等に伴い交通需要が集中し、幹線道路等において慢性的な交通渋滞が生じており、域内の移動のみならず、首都圏の人・モノの流れのボトルネックにもなっているため、早期に解消を図ることが重要\*です。

また、本県は太平洋と東京湾に三方を囲まれた半島となっているため、令和6年能登半島地震（2024年）を踏まえ、平時・災害時を問わない安定した人・モノの流れを確保する道路ネットワークの充実・強化が必要です。

さらに、成田空港では第3滑走路の新設を含めた拡張事業が進められており、その効果を県内全域に広げていくためにも道路整備が必要です。

加えて、成田空港やふ頭再編等により機能強化が進められる千葉港などの国際的な拠点へのアクセス向上、救命救急活動や災害時の復旧支援活動を支える緊急輸送道路の強化を進めていくことも重要です。

また、アクアラインの通行料金引下げ（ETC普通車800円）は、観光振興や企業立地の促進など、本県はもとより首都圏全体に大きな効果をもたらしており、今後も、これを継続していくとともに、更なる交通需要の増加に対応する取組も必要です。

港湾については、国際物流における大量輸送のニーズや増大するクルーズ船需要への対応など戦略的な港湾利用の促進を行うとともに、にぎわいのある親水空間の創出が求められています。また、地域の活性化に寄与する地方港湾の整備が必要です。

## 取組の基本方向

## Basic Direction of Initiatives

公共交通については、成田空港と都心間のアクセスの更なる改善や県内と都心とのアクセス利便性の向上、高速バスネットワーク拠点の充実など、交通ネットワークの強化に向け、協議・検討を進めていきます。

また、路線バスの再編やモード転換による利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通の再構築を図るとともに、駅のバリアフリー化の推進など、利便性や安全性の向上を図ります。

道路については、アクアラインと一体となって、首都圏の広域的な幹線道路ネットワークを形成する圏央道や、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北千葉道路、房総半島の先端部へ向かう高規格道路である富津館山道路の全線4車線化などの広域的な幹線道路ネットワークの整備を促進していきます。

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、地域のみならず本県全体のポテンシャルを十分に発揮させる、新湾岸道路や千葉北西連絡道路の計画の具体化や、北千葉道路の全線直轄編入を国に働きかけていくとともに、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に向けて、現道拡幅や、バイパス整備、交差点改良などの道路整備を加速していきます。

また、全県において、高速道路への追加インターチェンジの整備に加え、圏央道などの整備効果を県内各地へ波及させるインターチェンジへのアクセス道路の整備を進めます。

このほか、県境の橋りょうやその周辺地域に集中する交通の円滑化、交通渋滞の改善、地域防災力の強化、成田空港や千葉港などの国際的な拠点へのアクセス強化、地域のまちづくりを支える道路の整備を進めます。

アクアラインについては、通行料金引下げ（ETC普通車800円）を継続するとともに、アクアラインの効果が最も発揮できるよう、交通流を最適化する施策を推進します。また、我が国の将来的な発展や成田空港の拡張事業等による更なる交通需要の増加に対応するため、交通容量の拡充方策について中長期的な視点から検討を促進します。

施策の推進に当たっては、これまでに取り組んできた「県都1時間構想※」に国から新たに示されたWISENET2050※の考え方も踏まえ、ビッグデータ等を活用した現状の分析により効率的・効果的に課題を捉えることで、道路の階層性に応じた移動しやすさや強靱性など、求められるサービスレベルを達成するための、シームレスなネットワークの充実・強化に取り組めます。

II-3-①-1

ちばの活力を高める  
公共交通ネットワークの形成

成田空港の拡張事業の効果を最大限に発揮させるため、空港周辺の単線区間の解消や都心への直結線の整備等による空港までの輸送力・速達性の向上について、国による取組が進むよう働きかけていきます。

また、都心へのアクセス強化のため、JR京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転の早期実現に向け関係者と連携して取り組んでいくとともに、国の交通政策審議会の答申に位置付けられた本県関係路線について、地元自治体等と連携して整備を促進していきます。

このほか、鉄道事業者が行う沿線地域の活性化や収入確保に関する取組に対し、沿線市と共に支援していきます。

SDGs



- 成田空港への鉄道アクセス強化に向けた整備促進（再掲）
- JR京葉線の東京臨海高速鉄道りんかい線との相互直通運転と輸送力増強の促進
- 東京8・11号線の整備促進
- つくばエクスプレスの利便性向上の促進
- 交通政策審議会答申路線の整備促進
- 東葉高速鉄道株式会社に対する支援
- 北総鉄道沿線の活性化の促進



つくばエクスプレス

## II-3-①-2

# 時代の変化に応じた地域公共交通の維持・確保とリ・デザインの推進

SDGs



地域に不可欠な地域公共交通を維持・確保するため、路線バス運転手の確保など交通事業者の取組を国と連携して支援します。

また、より利便性・持続可能性の高い公共交通への再構築を推進するため、地域の実情に応じた交通サービスの再編やモード転換、デジタル技術の活用など市町村や交通事業者等の取組を支援します。

広域的な幹線道路ネットワークの整備状況などを踏まえ、高速バスターミナルの充実を支援します。

さらに、沿線住民の通勤・通学の足や地域に人を呼び込む重要な観光資源となっている地域鉄道に対し、市町村等の関係機関と連携しながら、経営の安定化や安全性向上を図るための支援を行います。

路線バス運転手の確保

持続可能な地域公共交通の再構築

デジタル技術を活用した  
公共交通サービスの導入・活用支援

地域鉄道の安全性向上に対する支援

いすみ鉄道に対する支援



自動運転バス

## 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、圏央道、北千葉道路、富津館山道路の全線4車線化の整備促進、新湾岸道路、千葉北西連絡道路の計画の早期具体化など広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化や、京葉道路の渋滞対策、国道357号や国道51号、国道127号等の機能強化の整備促進に取り組みます。また、東関東自動車道館山線の富津から館山までの計画の具体化や国道16号などの東京湾岸道路未整備区間の計画の具体化、東京湾口道路の調査・研究について国へ働きかけていきます。

さらに、「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、「地域活性化IC制度」活用による早期の実現に向けた検討を進めるとともに、（仮称）かずさインターチェンジについては、計画の早期具体化に向け取り組みます。また、（仮称）神崎パーキングエリアや（仮称）山武パーキングエリアなど、圏央道の利便性向上を図る新たな休憩施設の整備を促進します。

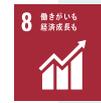
圏央道や京葉道路などの高速道路インターチェンジにアクセスする道路については、銚子連絡道路や長生グリーンラインをはじめ、国道126号、国道296号、国道297号、国道356号、県道成田小見川鹿島港線、県道船橋我孫子線等の整備を推進し、館山・鴨川道路や鴨川・大原道路などの外房地域を結ぶ高規格道路の検討を進めるとともに、県北西部のインターチェンジ周辺の交通の円滑化に資する、県道松戸野田線、都市計画道路二俣高谷線などの整備に向け、沿線市と連携し、検討を進めます。

アクアラインについては、通行料金を引き下げる「アクアライン割引」（ETC普通車800円）の継続を国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、アクアラインの6車線化、国道409号の4車線化を含むアクアライン着岸地周辺道路網などの検討に向けた調査・研究の実施を国に働きかけ、アクアラインの効果が最も発揮できるよう取り組みます。

さらに、都県境の限られた橋りょうやその周辺地域に集中する交通の円滑化を図る（仮称）押切・湊橋、（仮称）都市軸道路利根川橋梁、野田橋の4車線化などの整備を推進するとともに、若草大橋延伸線の計画の早期具体化、県北西部等の都市部における慢性的な渋滞対策として、都市計画道路藤崎茜浜線や都市計画道路今上木野崎線等の整備を推進します。

このほか、地域防災力や主要な観光地へのアクセスの強化など、地域のまちづくりを支えるため、国道128号、国道410号、国道465号、県道市原天津小湊線、県道犬掛館山線、県道飯岡片貝線、県道茂原白子線、県道鴨川保田線、県道飯岡一宮線、県道千葉鴨川線、県道勝浦布施大原線等の国道・県道のバイパス整備や現道拡幅を進め、「成田空港周辺における道路整備計画」に基づく道路の整備や事業化に向けた調査を併せて推進します。

### SDGs



広域的な幹線道路ネットワーク等の整備促進

国道及び県道のバイパス・  
現道拡幅の整備推進

成田空港周辺における道路整備計画に位置付けられた路線  
の整備推進及び調査路線等の実現に向けた検討（再掲）

高速道路インターチェンジへの  
アクセス道路の整備推進

県境橋りょうの整備推進

まちづくりを支援する道路の整備推進（再掲）

地域防災力の強化や主要な観光地への  
アクセス道路の整備推進

アクアラインの割引継続と料金変動制等  
による効果の最大化



圏央道 大栄ジャンクション（提供：東日本高速道路株式会社）



長生グリーンライン開通式



高規格道路	供用中	——
	事業中	.....
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	.....
構想路線		○○○○
一般国道		——

令和7年10月時点

千葉県広域道路ネットワーク図

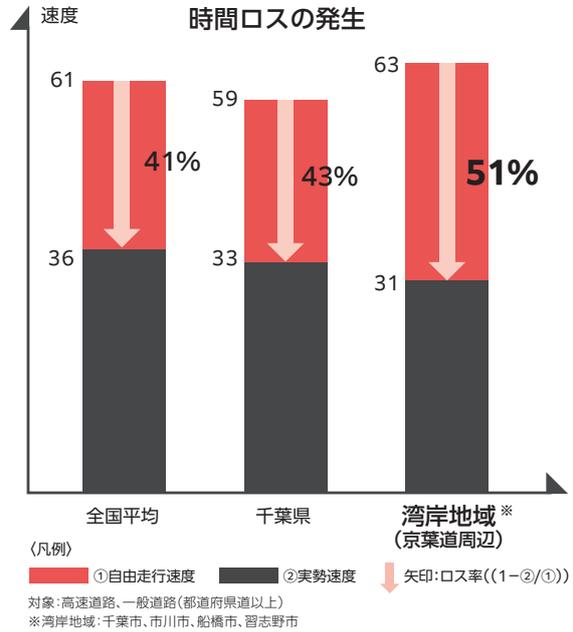


チーバくん

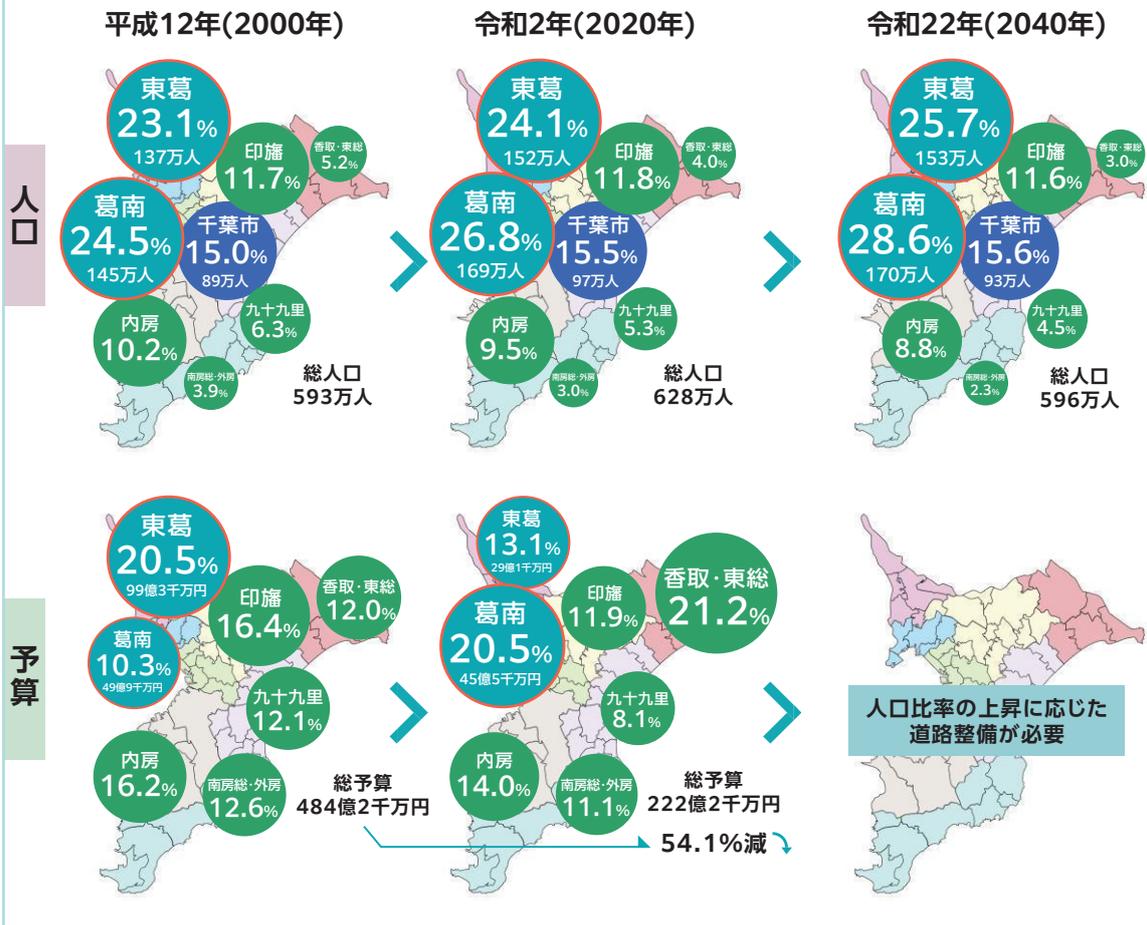
## 県北西部の 渋滞解消に向けて

東京方面からの玄関口に当たる県北西部では、人口の集中等に伴って、県内の主要渋滞箇所の約6割が集中するなど交通渋滞が深刻化しており、域内の移動だけでなく、首都圏全体の人・モノ・財の流れのボトルネックになっています。このため、人口比率の上昇に応じて着実に道路整備を行う必要があります。

県では、この交通渋滞による損失時間を早期に解消するため、沿線市や国とも連携しながら、現道拡幅やバイパス整備、交差点改良等も含め、国県道全体の道路整備を加速していきます。



## 県内人口と道路整備予算の推移



## II-3-①-4

### 港湾の整備・振興

港湾は、生活と産業を支える重要な社会資本です。そのため、物流機能の充実・強化を図るため、大型船舶に対応した岸壁の配置や規模を港湾計画に位置付け、整備を進めるとともに、港湾の利用促進を図るため、港湾の運送事業者、船会社、県内経済団体等と連携し、官民一体となった戦略的なポートセールスに継続的に取り組みます。

千葉港においては、平成30年（2018年）11月に改訂した「千葉港港湾計画」に基づき、ふ頭用地の不足、貨物の混在、船舶の大型化などの課題に対応するため、埋立てによるふ頭用地の拡大や岸壁の改良等を行うふ頭の再編事業を進めていきます。

木更津港木更津南部地区においては、大型化するガット船に対応するための岸壁増深や、圏央道の県内区間全線開通による車両貨物輸送の需要増加に対応した岸壁の整備、旧水面貯木場の埋立てによる保管・流通施設用地の確保などに取り組みます。

また、千葉港、木更津港及び館山港においては、まちづくり事業と連携し、港湾緑地、地域のにぎわいの拠点となる旅客船ふ頭やクルーズ船の受入環境の整備を推進します。

さらに、銚子市沖洋上風力発電の円滑な実施や地域振興を図るためメンテナンス等での利用が見込まれる名洗港の整備を進めていきます。

このほか、千葉港、木更津港においては、「千葉港・木更津港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、カーボンニュートラルポート形成に向けた取組を進めます。

千葉港千葉中央地区のふ頭再編の推進

木更津港木更津南部地区の整備

港湾緑地・旅客船ふ頭や  
クルーズ船受入環境の整備

ポートセールスの推進

カーボンニュートラルポート形成の推進

洋上風力発電での活用に向けた港湾の整備

## SDGs

