

千葉県の幹線道路ネットワーク等の整備について

千葉県 県土整備部 道路整備課

1. はじめに

千葉県は、太平洋と東京湾に三方を囲まれ、県土の大半が房総半島に位置し、隣接する東京都、埼玉県、茨城県との県境にも、江戸川や利根川などが流れているため、県内の道路網が他の地域とネットワーク化しにくい状況にあります。

本県には、日本の空の表玄関である成田空港や国際拠点港湾である千葉港、東京湾の中央部を横断するアクアライン、素材・エネルギー産業の国内最大級の集積地である京葉臨海コンビナートがあり、製造品出荷額等は、全国第8位であるとともに、年間商品販売額は全国第9位、農業産出額は全国第4位、漁港水揚金額は全国第8位であり、様々な産業において、全国上位に位置するなど、各分野のバランスが取れており、県内総生産は全国第7位となっています。

京葉臨海コンビナートには、石油精製、石油化学、鉄鋼など我が国の経済を支える素材・エネルギー産業が集積し、本県の製造品出荷額等の約6割を占めており、京葉臨海コンビナートの競争力強化を図ることは、本県経済の活性化を図る上で、重要となっています。

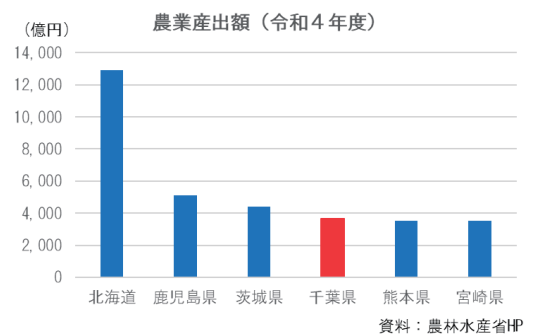
また、温暖な気候と首都圏に位置するという立地条件等から、全国屈指の農林水産県として、県内だけでなく全国の消費者に新鮮な農林水産物を供給しています。特に、東総・外房地域等の新鮮な農林水産物を大消費地である首都圏等へ安定的に供給するため、速達性や定時性の向上が望まれています。

成田空港においては、年間発着容量を現状の30万回から50万回まで拡大することができる滑走路の増設などの更なる機能強化が進められています。

このような中、近年、本県の広域的な幹線道路ネットワークの整備は進展しており、特に平成30年6月の外環道の千葉県区間の開通により、首都圏や北関東方面から本県へのアクセスが大きく改善したほか、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道という。」）の唯一の未開通区間である大栄JCTから松尾横芝ICも令和8年度までの開通を目指して整備



京葉臨海コンビナート

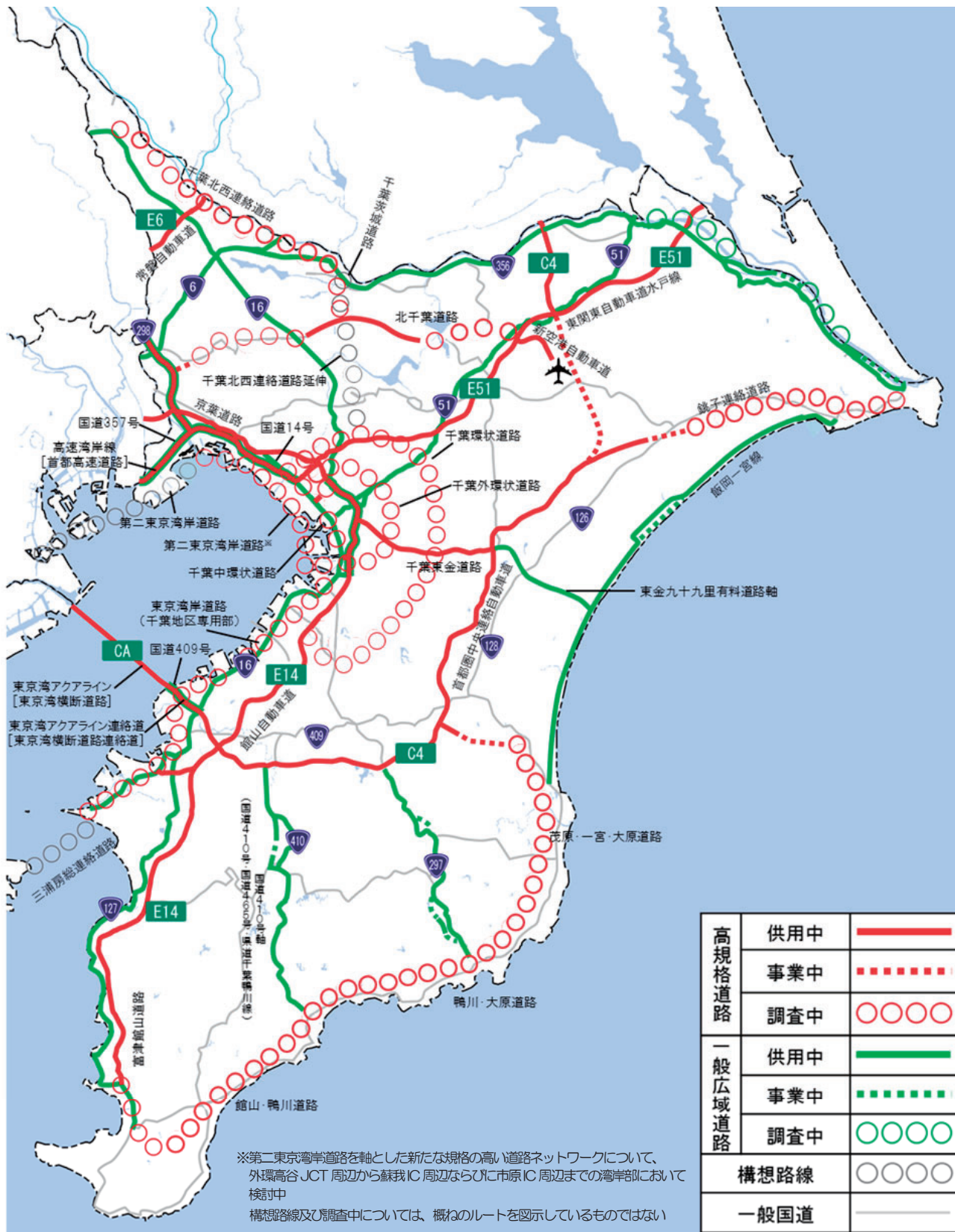


千葉県の高速道路の整備状況

が進められています。

これらの状況を踏まえ、本県では、人やモノの流れをスムーズにするため、高規格道路や空港などの拠点とのアクセス道路の整備を進めているところです。

本稿では、県が整備を進めているアクセス道路や県境橋梁の整備状況について紹介します。



出典：千葉県広域道路交通ビジョン 千葉県広域道路交通計画

千葉県 広域道路ネットワーク図

2. 成田空港へのアクセス道路の整備

1) 国道464号北千葉道路

一般国道464号北千葉道路は、常磐道と東関東道のほぼ中間に位置し、平成30年6月に開通した外環道（千葉県区間）から千葉ニュータウンを経て、成田空港までを最短で結ぶ延長約43kmの幹線道路です。

北千葉道路の整備により、沿線地域の慢性的な交通混雑の緩和や首都圏の国際競争力の強化に資するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能するなど、様々な効果が期待されます。

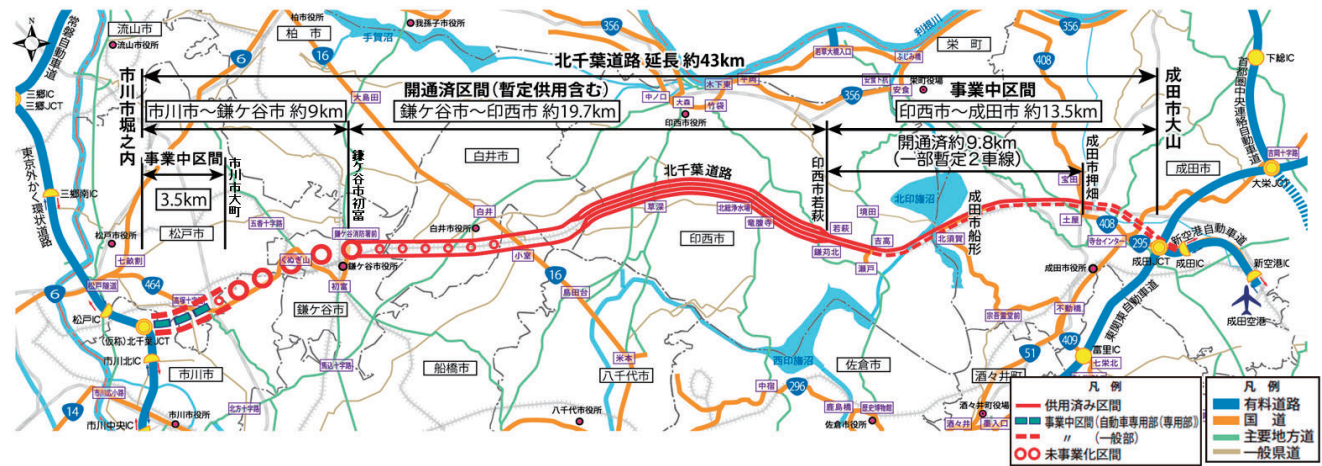
現在の整備状況は、鎌ヶ谷市～印西市間の約19.7kmは、千葉ニュータウンの開発と併せて整備が行われ、4または8車線で開通しています。

成田空港側の印西市～成田市間の約13.5kmは、国と県で協同して整備を進めており、これまでに、印西市若萩～成田市押畑間の約9.8kmが4または暫定2車線で開通しており、残る3.7kmについても整備を進めています。

外環道側の市川市～船橋市間の約15kmは、令和2年度に都市計画の変更及び環境アセスメント手続きが完了し、このうち、市川市と松戸市の区間（一般部3.5km、専用部1.9km）について、令和3年度から国により事業が進められています。



■ 北千葉道路の全体平面図



現在県で整備を進めている成田市の3.7km区間については、鉄道施設に並行した橋梁区間、河川や直轄国道と交差する箇所があり、安全な鉄道の運行に配慮した施工や関係機関と協議調整を図りながら、早期開通を目指し、橋梁工事や道路改良工事等を実施しているところです。



橋梁の施工状況

3. 圏央道へのアクセス道路の整備

1) 国道 126 号銚子連絡道路

一般国道 126 号銚子連絡道路は、圏央道松尾横芝 IC（山武市）から横芝光町・匝瑳市・旭市を通過し、銚子市に至る高規格道路です。

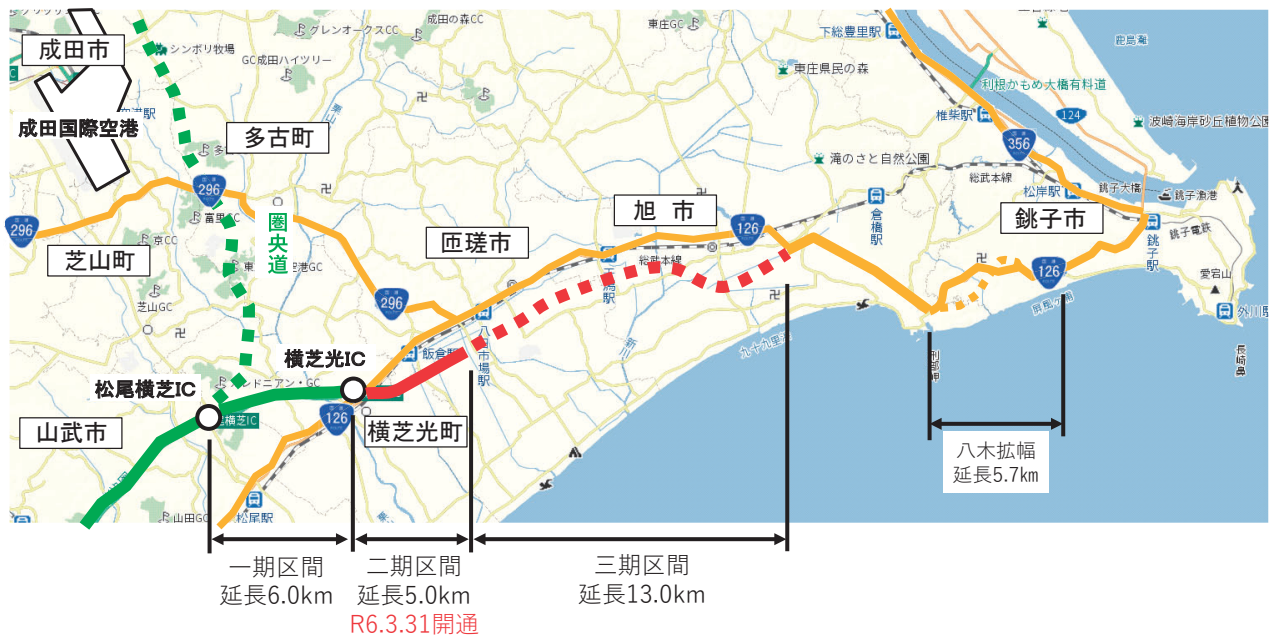
千葉県の子武・東総地域の道路ネットワークの骨格となり、圏央道等と一体となって機能し、地域間相互の連携・交流の促進、一般国道 126 号の渋滞の緩和、物流の効率化、交通安全の強化、周辺環境の改善など、当該地域の活性化や県民生活の利便性向上に寄与します。

平成 18 年度に松尾横芝 IC（山武市）から横芝光 IC（横芝光町）までの一期区間約 6km が有料道路として供用しており、令和 6 年 3 月 31 日には横芝光町から匝瑳市までの二期区間約 5km が延伸し開通しました。

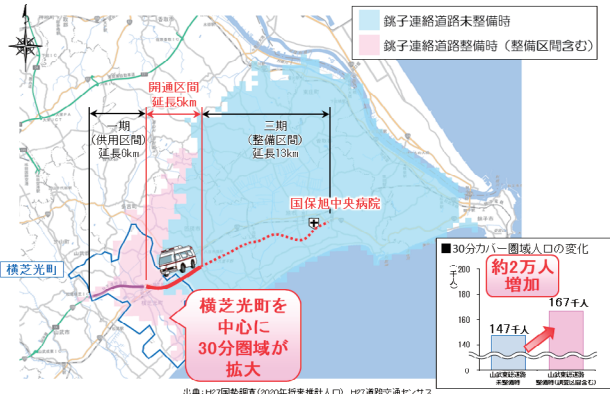
また、匝瑳市から旭市までの三期区間約 13km については、令和 4 年度に新規事業化し、現在、調査設計を進めているところです。

銚子連絡道路の整備により、並行する現道の国道 126 号から通過交通が転換することで交通混雑の緩和による交通の円滑化や安全性の向上に寄与するとともに、第三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮等による救急医療活動の支援にもつながります。また、銚子漁港の水揚高は全国 1 位となっているほか、旭市の農業算出額は全国 8 位となっており、東京都の豊洲市場や大田市場へ新鮮な農水産物を安定供給できるようになり、物流の効率化や農水産業の振興にも寄与します。

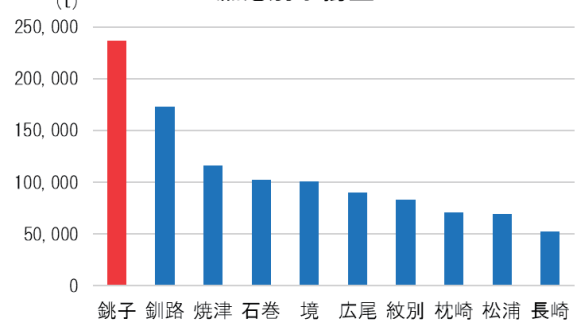
■ 銚子連絡道路 位置図



■ 救急搬送の 30 分圏域の変化



■ 漁港別水揚量



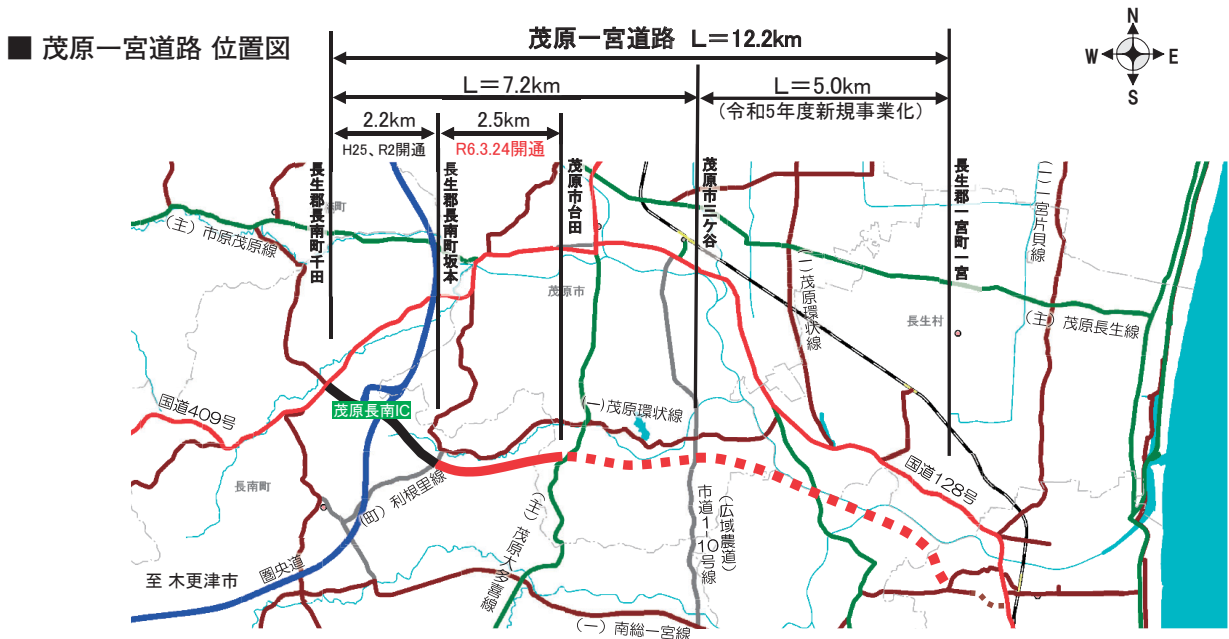
資料：2022 年 産地水産物流通調査より

2) 国道 409 号長生グリーンライン

「茂原・一宮・大原道路」の一部である茂原一宮道路(長生グリーンライン)は、「館山・鴨川道路」や「鴨川・大原道路」とともに、千葉県の広域ネットワークを構成する高規格道路です。「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道路です。

長生グリーンライン 12.2km のうち、長南町千田から茂原市三ヶ谷までの 7.2km については、平成 12 年度から事業を実施しており、平成 25 年の圏央道の開通にあわせ、国道 409 号から圏央道の茂原長南 IC までの約 0.7km、令和 2 年 5 月に茂原長南 IC から町道利根里線までの 1.5km が開通し、さらに町道から県道茂原大多喜線までの 2.5km が、令和 6 年 3 月 24 日に開通しました。

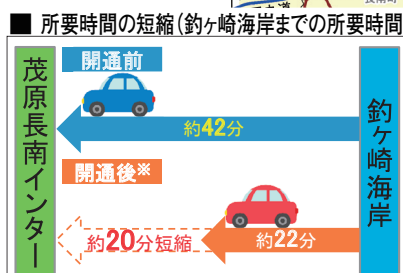
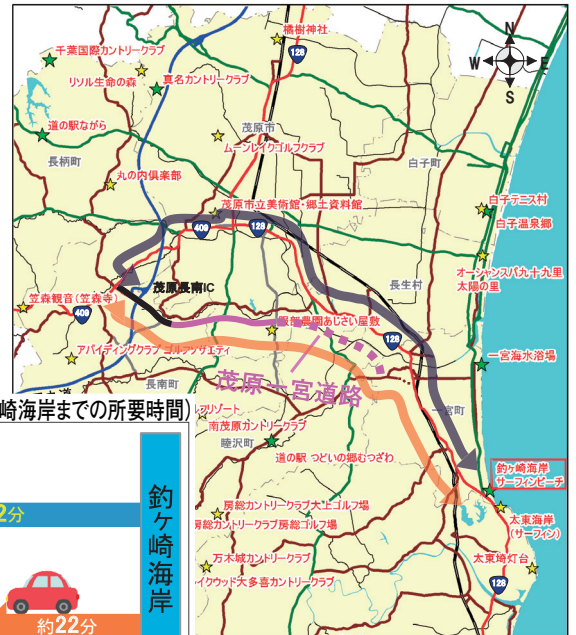
また、茂原市三ヶ谷から一宮町一宮まで二期区間 5.0km については、令和 5 年度に新規事業化し、現在、調査設計を進めているところです。



長生グリーンラインの整備により、並行する現道の国道 128 号や国道 409 号から通過交通が転換することで交通混雑の緩和による交通の円滑化や安全性の向上に寄与するとともに、本路線沿線の長生地域には、24 時間体制で重症患者の受け入れが可能な第三次救急医療機関がないため、救急患者の 4 割が管外の医療機関へ搬出されており、救急搬送時間の短縮等による救急医療活動の支援にもつながります。

さらには、一宮町にある 2020 年東京オリンピックでサーフィン会場となった釣ヶ崎海岸などの観光地へのアクセス向上による観光振興にも寄与します。

■ 長生地域の主な観光施設

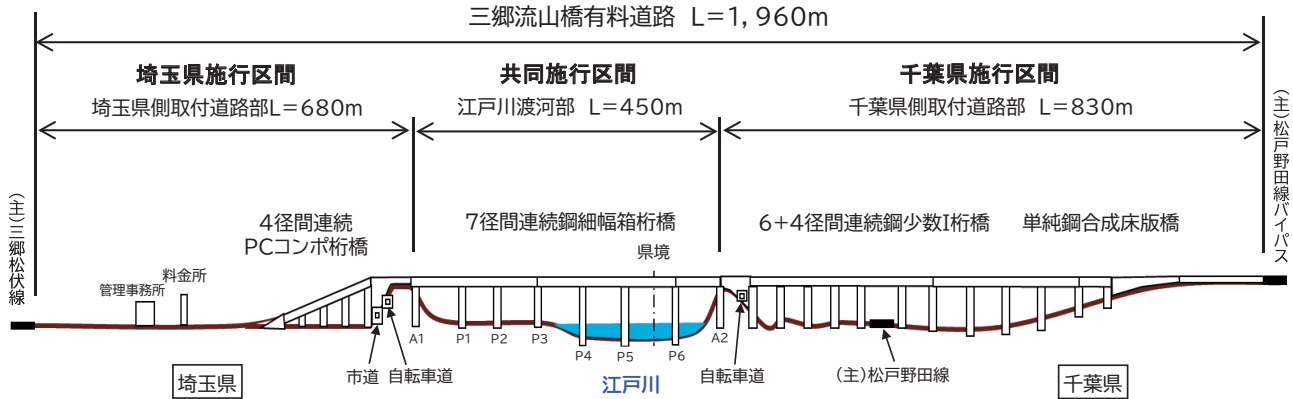


4. 県境橋梁の整備

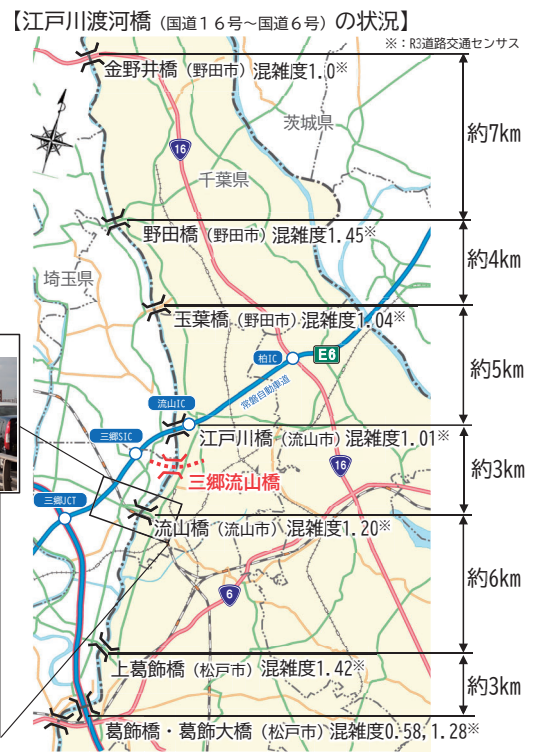
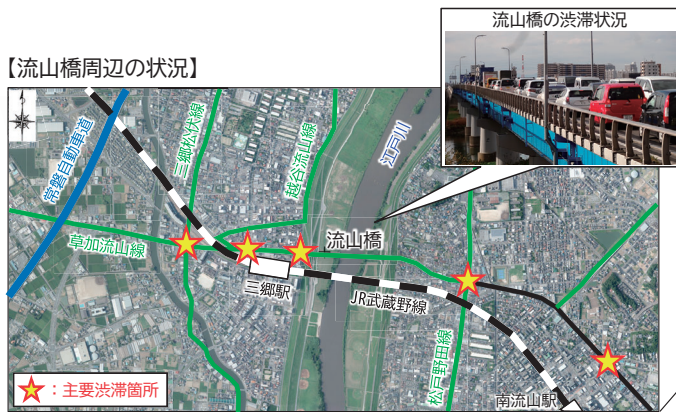
1) 三郷流山橋有料道路

三郷流山橋有料道路は、埼玉県三郷市から、千葉県を経由して茨城県つくば市に至る広域幹線道路である「都市軸道路」の一部を構成し、埼玉県三郷市と千葉県流山市を結ぶ延長約2kmの有料道路です。

■ 縦断図 (イメージ)



流山市と三郷市を結ぶ江戸川を渡河する一般道の橋は流山橋しかないため、交通が流山橋に集中し、朝夕の通勤時間帯などにおいて慢性的な渋滞が発生していることから、平成25年度に千葉県、埼玉県で事業化し、その後、平成30年度からは、近年のつくばエクスプレス沿線開発等に伴う交通需要の急速な増加による周辺道路の混雑を早期に緩和するため、短期間での整備が可能な有料道路事業を活用し、千葉県、埼玉県及び埼玉県道路公社が共同で整備を行い、令和5年11月26日に開通しました。



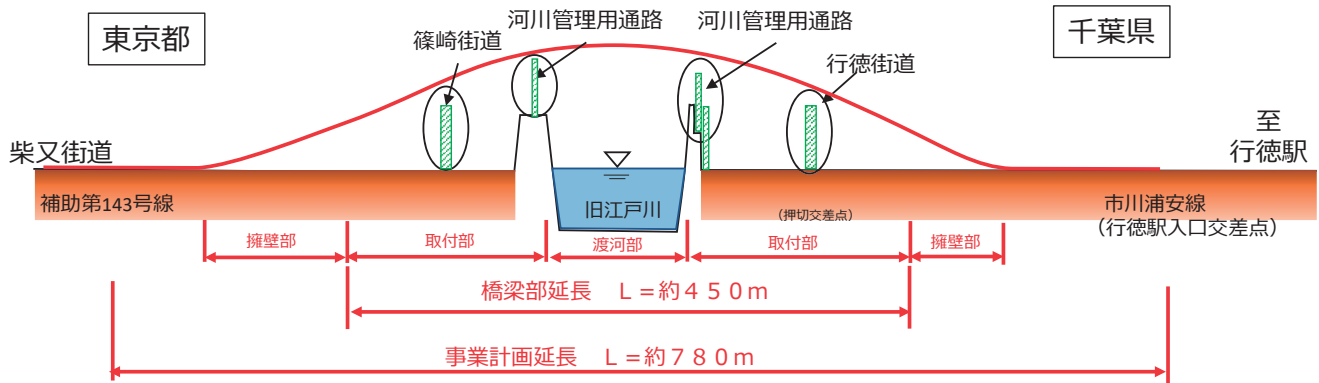
三郷流山橋有料道路の整備により、並行する流山橋の交通が分散し、交通混雑の緩和や移動時間の短縮が図られるとともに、江戸川を渡河する橋が増えることで、災害時等における新たなルートとして、多重性や代替性が確保されることにより、救命活動の支援や救援物資の輸送機能の向上が図られ、防災力の向上が見込まれます。

2) (仮称) 押切・湊橋 (旧江戸川橋梁 (仮称))

(仮称) 押切・湊橋 (旧江戸川橋梁 (仮称)) は、千葉県市川市と東京都江戸川区を結ぶ旧江戸川を渡河する約0.2kmの渡河橋を含む延長約0.8kmの事業です。

本事業は、東京都と千葉県の共同事業として、令和4年度に新規事業化し、現在、調査設計を実施しています。

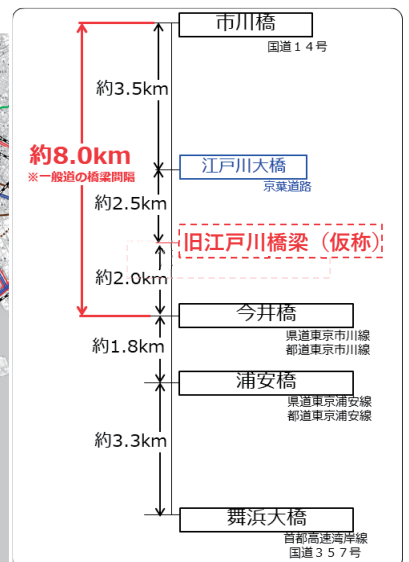
■ 縦断面図 (イメージ)



市川市を含む葛南地域と江戸川区は、江戸川や旧江戸川によって隔たれ、都県間の移動に際しては、これらの河川を渡河する必要がありますが、橋梁が限られていることから交通が集中し、慢性的な渋滞が発生するとともに、千葉県の市川市や浦安市は東京都に隣接していることから、東京都への通勤通学者が多く、東日本大震災発災後には、帰宅困難者（徒歩帰宅者）が橋梁に集中するなど避難行動や救助・救急活動の支障となっています。

(仮称) 押切・湊橋の整備により、都県間の新たな道路ネットワークが形成され、並行する橋梁から交通が転換することにより交通混雑の緩和が図られるほか、災害時における救助活動や救援物資の輸送機能の強化、代替性の確保などの防災力の向上などに寄与します。

■ 都県境の橋梁の状況



5. 最後に

令和6年1月1日に地震が発生した能登半島と同様に本県も県土の大半が半島となっており、災害時における迅速かつ確実な避難や救急救命・復旧活動のため、道路ネットワークの強化を図り、災害拠点病院や自衛隊基地等の防災上の拠点へのアクセス向上を図るため、国や東日本高速道路株式会社などと連携しながら、ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消にも取り組んでまいります。