

千葉県広域道路交通ビジョン

千葉県広域道路交通計画

令和3年6月 千葉県

CHIBA

目次

第1部 はじめに

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の期間	1

第2部 広域道路交通ビジョン

1 地域の現状と将来像	2
人口減少と少子高齢化	2
バランスのとれた産業構造	3
多彩な側面を持つ土地利用	5
千葉の魅力を生かした観光の推進	6
巨大災害の切迫	8
千葉県の将来像	9
2 広域的な交通の課題と取組	10
県内の交通インフラの状況	10
平常時の広域道路交通の課題	19
災害時の広域道路交通の課題	26
3 広域的な道路交通の基本方針	28
広域的な道路交通の基本方針	28

第3部 広域道路交通計画

1 広域道路ネットワーク計画	30
広域道路ネットワーク	30
広域道路ネットワーク図	32
広域道路ネットワーク路線一覧	33
2 交通・防災拠点計画	36
交通拠点計画	36
防災拠点計画	37
3 ICT交通マネジメント計画	39

参考資料 交通・防災拠点一覧

1. 計画策定の趣旨

平成 30 年 3 月 30 日の道路法の改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

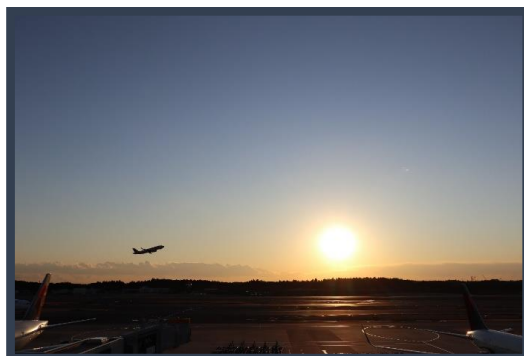
重要物流道路（及び代替・補完路）の指定にあたっては、新たな国土軸の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定していくとされています。

また、「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策（平成 30 年 12 月 14 日閣議決定）」により、特に緊急に実施すべき施策について取組を集中的に実施してきたところですが、激甚化・頻発化する災害等への備えは未だ十分ではないとし、令和 2 年 12 月 11 日に「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」が閣議決定され、高規格道路のミッシングリンク解消等の道路ネットワークの機能強化対策が、新たに重点的に取り組むべき施策として位置づけられたところです。

近年、頻発・激甚化する集中豪雨や首都直下地震などの近い将来に起こりうる大規模災害時においても、人やモノの輸送を安定的に確保することが必要であり、これらの法改正等を契機として、本県の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「広域道路交通ビジョン」（以下「ビジョン」という）を策定し、併せて、ビジョンや本県の広域的な幹線道路網のマスタープランである「千葉県広域道路整備基本計画（平成 5 年度策定、平成 10 年度一部見直し）」を踏まえながら、今後の広域的な道路ネットワーク等を定める「広域道路交通計画」を策定するものです。

2. 計画の期間

今後 20 年から 30 年間の中長期的な計画とし、社会経済情勢の著しい変化や関係する制度の大幅な変更などが生じた場合には、必要に応じて見直しを行います。



1. 地域の現状と将来像

人口減少と少子高齢化

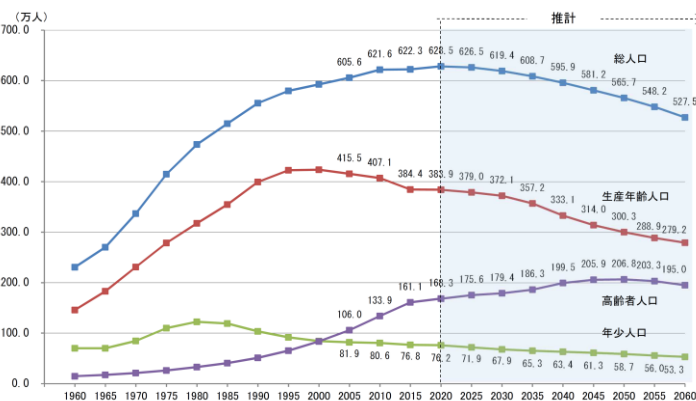
我が国の総人口は平成 20 年（2008 年）の 1 億 2,808 万 4 千人をピークに減少局面に入り、令和元年（2019 年）10 月 1 日時点で 1 億 2,616 万 7 千人まで減少しています。

一方、本県の人口は、大正 9 年（1920 年）の国勢調査開始以来、増加を続けてきました。1 年ごとの動向に注目すると、東日本大震災などの影響により平成 22 年（2010 年）から平成 25 年（2013 年）までの間に、約 2 万 3 千人が減少しましたが、平成 26 年（2014 年）には再び増加に転じ、令和 2 年（2020 年）10 月 1 日現在の人口は 628 万 1 千人となっています。

しかしながら、第 2 期千葉県地方創生総合戦略（令和 2 年 11 月策定）での試算では、本県の将来人口は、令和 42 年（2060 年）には、527 万 5 千人と、令和 2 年（2020 年）からの 40 年間で 101 万人、16.1%減少する結果となり、これまで増加傾向であった本県の総人口も、全国的な少子化を背景として、今後、減少していくことが見込まれています。また、本県の高齢者人口の割合（65 歳以上の人口の割合）は、令和 2 年（2020 年）には 26.8%となっていますが、今後、急速に高齢化が進行し、令和 42 年（2060 年）には、37.0%となる見込みです。

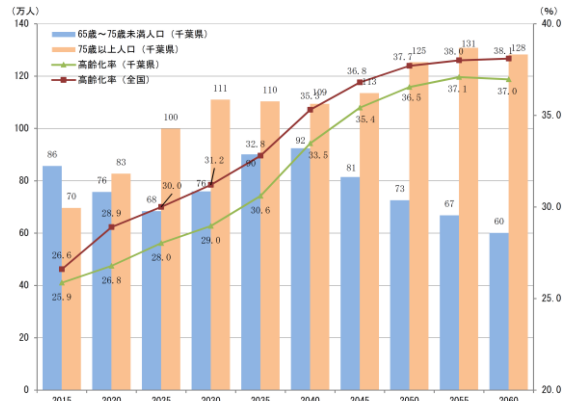
こうした人口減少と少子高齢化に伴い、本県経済活動の停滞が懸念されることから、県内外及び県内各地を道路ネットワークで結び、人・モノの交流を活発化させる必要があります。

《千葉県における人口の推移》



資料：1960～2015年は総務省「国勢調査」、2020年は「千葉県毎月常住人口調査」（6月1日現在）の人口を「千葉県年齢別・町丁別人口」（平成31年4月1日現在）の年齢別人口比率を用いて按分し算出。2025～2060年は、社人研の推計方法に準拠し、2020年までの人口の動向を踏まえ、内閣府提供資料を用いて試算。
（端数処理の関係で、3区分の和が、総人口に一致しないことがある。）

《千葉県における高齢化の状況》



資料：2015年は総務省「国勢調査」、2020～2060年の高齢化率（全国）は社人研「日本の将来推計人口（2017年4月公表）」、2020年の高齢化率（千葉県）は「千葉県年齢別・町丁別人口」（平成31年4月1日現在）、2020年の人口は「千葉県毎月常住人口調査」（6月1日現在）の人口を「千葉県年齢別・町丁別人口」（平成31年4月1日現在）の年齢別人口比率を用いて按分し算出。2025～2060年の人口及び高齢化率（千葉県）は社人研の推計方法に準拠し、2020年までの人口の動向を踏まえ、内閣府提供資料を用いて試算。

資料：第 2 期千葉県地方創生総合戦略

■ バランスのとれた産業構造

本県は、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を有しており、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とれており、県内総生産は全国第 7 位（平成 29 年度）となっています。

京葉臨海コンビナートにおいては、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 割を占めています。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、本県は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。

《農業産出額（令和元年）》 単位：億円

順位	都道府県	農業産出額
1	北海道	12,558
2	鹿児島県	4,890
3	茨城県	4,302
4	千葉県	3,859
5	宮崎県	3,396

資料：農林水産省 HP より

千葉県が全国 1 位の農産物（令和元年 農業産出額）

⇒ねぎ、だいこん、さやいんげん、かぶ、マッシュルーム、しゅんぎく、なばな、みつば、かいわれだいこん、落花生、日本なし、ストック



首都圏全体の産業振興や、県内の企業立地の優位性を高め、地域の産業競争力の強化を図るためには、圏央道などの広域的な道路ネットワークの整備が必要です。また、京葉臨海コンビナートを含む湾岸地域では、広範囲で速度低下や渋滞損失が発生しており、渋滞緩和により生産性向上を図り、湾岸地域の魅力を十分に発揮させる道路ネットワークが必要です。

多彩な側面を持つ土地利用

本県は東京の隣にありながら、多種多様な動植物を育む豊かな緑と海に囲まれており、自然的、歴史的、文化的な美しい景観も多く残されている一方で、成田国際空港（以下、「成田空港」という）や東京湾アクアライン、圏央道をはじめとする広域交通網等の社会基盤の整備が進み、幕張新都心、かずさアカデミアパーク等の拠点の形成が進展しています。

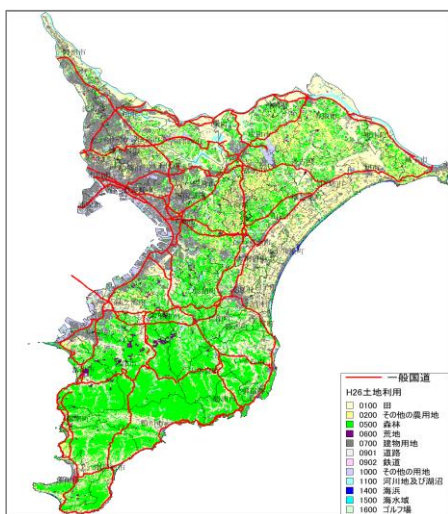
地域別に見ると、県の北西部においては、人口集積と併せ都市的土地利用が進み、湾岸部では臨海工業地帯が形成される一方で、県の北部・東部から中部にかけて首都圏の主要な食料供給を担う地域として広く農地の展開が見られ、中部から南部にかけては、生物多様性の保全や木材の生産等、多面的な機能を有する森林がまとまって分布しています。

利用目的別に見ると、平成30年時点において、森林の面積が約15万6千haで県土全体の約30%を占め、農用地の面積が約12万5千haで約24%、宅地の面積が約8万5千haで約16%を占めています。

また、物流施設等の県内の立地件数は、平成25年の圏央道・東金～木更津間の開通前と比べ、約1.5倍に増加しており、物流施設の立地分布をみると、東京湾臨海部、外環道沿線及びその内側のほか、圏央道沿線等の地域に集積している状況です。

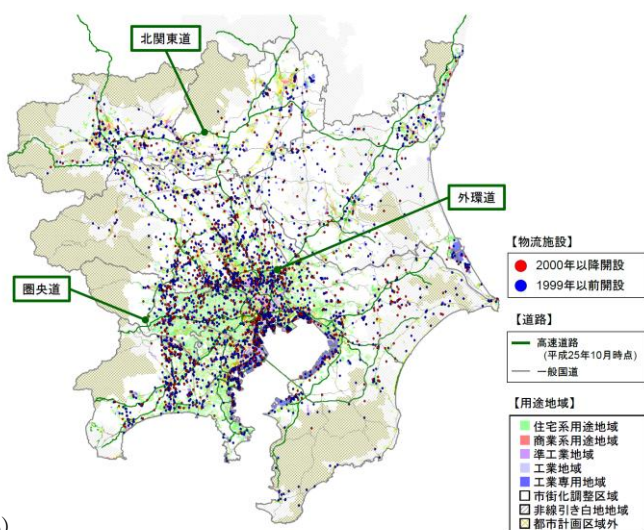
千葉県の特性を活かし、県土の有効利用を促進するためには、広域的な幹線道路ネットワークによる人・モノの流れの強化が必要です。

《土地利用状況》



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ(H26)

《開設年代別に見た物流施設の立地分布》



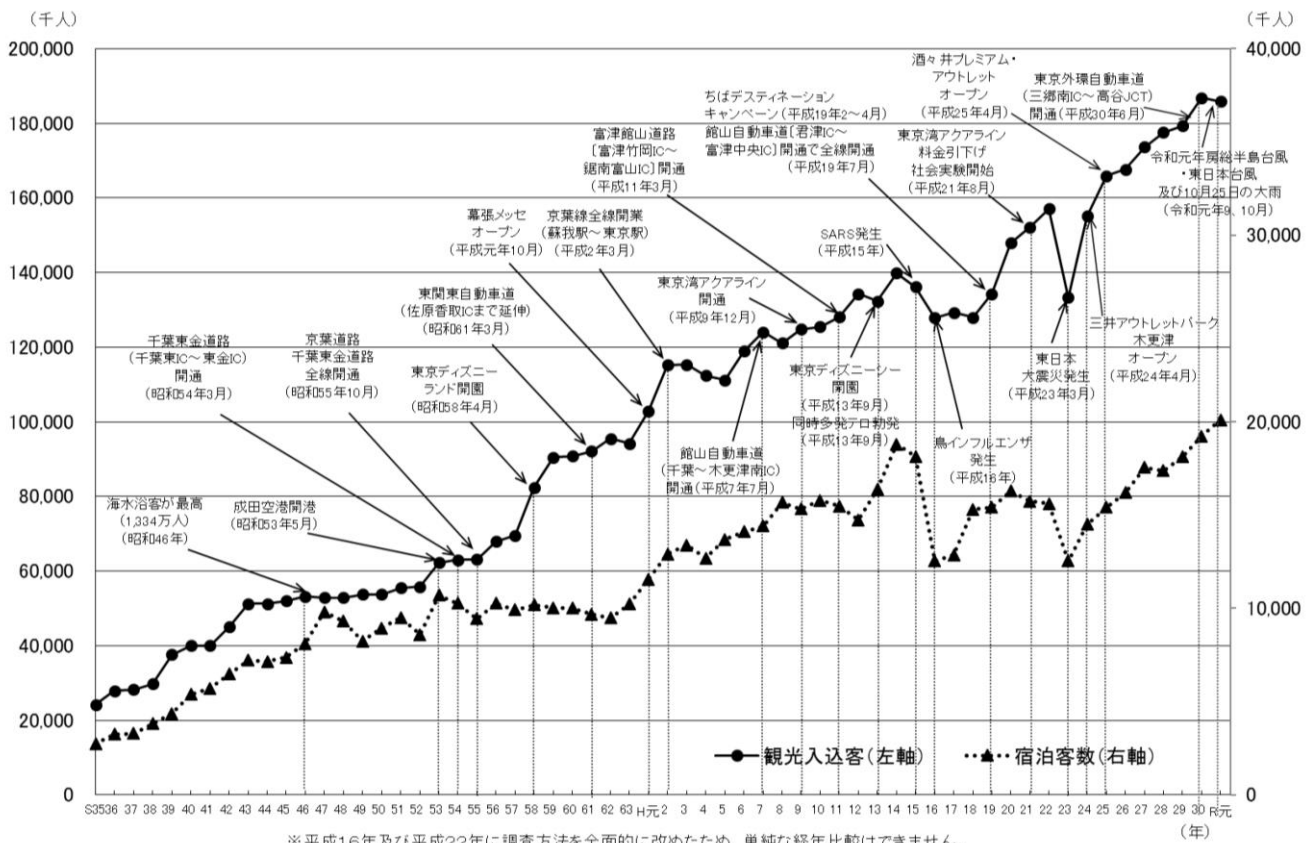
資料：第5回東京都市圏物流流動調査より

千葉の魅力を生かした観光の推進

本県は東京の隣にありながら、温暖な気候と「花」や「海」をはじめとする豊かな自然に恵まれ、さらには、新鮮な海の幸・山の幸の「食」や数多くの歴史的・文化的資源を有するなど、多様な魅力に溢れています。これらの豊富で多様な観光資源を生かすためには、より一層の交流人口の拡大が必要です。

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、特に、平成30年の外環道の開通により、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ところです。今後も広域道路ネットワーク及び県内各地域を結ぶアクセス道路の整備を推進し、併せて成田空港へのアクセスの強化を図ることにより、本県へのアクセスや県内観光地間の交通利便性の向上を図ることが重要です。また、道路ネットワークの整備進展による優位性を生かし、訪日外国人旅行者や羽田空港利用者等に本県へ観光に訪れていただくためには、高速バス路線の充実等が必要です。

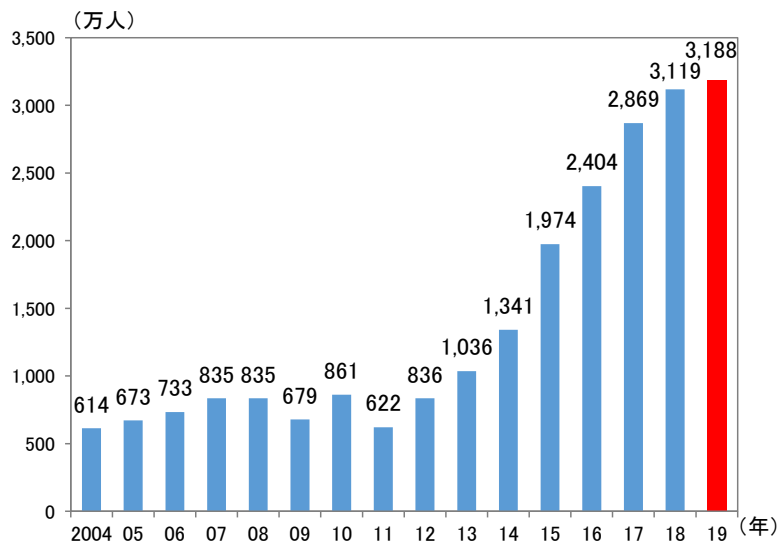
《観光入込客数（延べ人数）の推移及び千葉県観光の沿革》



資料：2019年（R元）千葉県観光入込調査報告書

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック 8 競技の開催は、千葉の魅力や国際的な認知度向上を図る機会であることから、本県の豊かな観光資源を生かした広域的な周遊観光や宿泊型観光を推進し、地域経済の活性化を図る必要があります。

《訪日外国人旅行者数の推移》



資料：日本政府観光局(JNTO)

《東京オリンピック・パラリンピック 県内開催競技》

**2020年、千葉県に
オリンピック・
パラリンピックが
やってくる!**

Olympic and Paralympic Games
Tokyo 2020
in Chiba Prefecture

千葉県開催競技紹介リーフレット
Introductory Brochure for Sports to be held in Chiba Prefecture

千葉県
Chiba Prefecture

幕張メッセ

オリンピック競技 **パラリンピック競技**

幕張メッセ
Mitsubishi Messe

フェンシング
Fencing

テコンドー
Taekwondo

レスリング
Wrestling

サーフィン
Surfing

ゴールボール
Goalball

シッティングバレーボール
Sitting Volleyball

パラテコンドー
Para-Taekwondo

車いすフェンシング
Wheelchair Fencing

約ヶ崎海岸サーフィンビーチ

オリンピック競技

連絡先 CONTACT

千葉県環境生活部オリンピック・パラリンピック推進局事前キャンプ・大会競技支援課
電話 043-223-2442・2428
メール chibaop01@mz.pref.chiba.lg.jp

ホームページ 検索

フェイスブック 検索

資料：千葉県開催協議紹介リーフレット

巨大災害の切迫

平成 23 年 3 月に発生した東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）は、マグニチュード 9.0 という国内観測史上最大規模の地震であり、本県においても、成田市及び印西市で震度 6 弱を観測するなど、県内全域を襲った強い揺れに加え、旭市など太平洋沿岸地域を中心に到来した大津波、東京湾沿岸の埋立地や利根川沿いなどの低地で発生した液状化現象により、甚大な被害が発生しました。

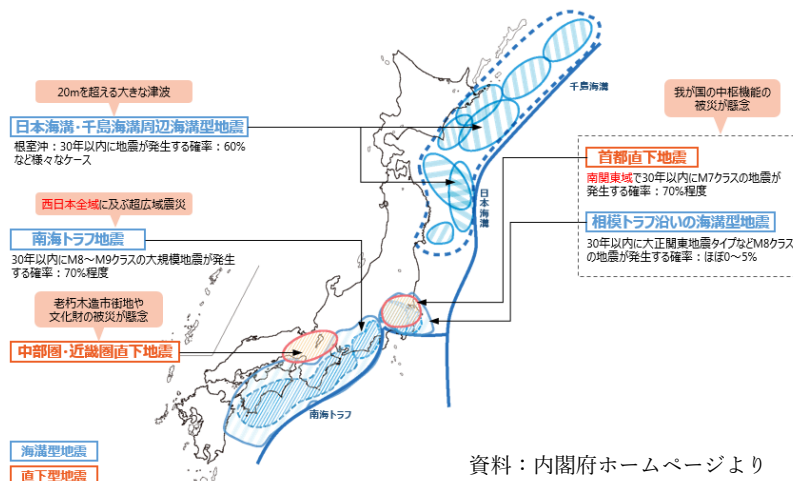
一方、本県は、首都直下地震をはじめ、大規模地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれていることから、災害に強い社会資本の整備や耐震化を図るとともに、大規模災害発生時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるための道路ネットワークの整備、道路施設の防災機能の強化が必要です。

また、地球温暖化などの影響による台風の強大化とともに、局地的な集中豪雨の発生頻度の増大が懸念されています。

令和元年房総半島台風（台風 15 号）、令和元年東日本台風（台風 19 号）、令和元年 10 月 25 日の大雨では、過去に千葉県が経験した災害に比べて、非常に大きな被害をもたらされると同時に、長期にわたる大規模停電が発生するなど、これまで経験した災害とは異なる事象が発生しており、多岐にわたる災害に対する防災・減災対策を図り、県内全域の防災力向上が急務となっています。



《想定される大規模地震》



資料：内閣府ホームページより

■ 千葉県の将来像

首都圏の一翼として、世界や東西日本の結節点として、
そして千葉経済圏の確立・強化に向けて、国内外・県内外
への人・モノ流れの活性化と安定的な流れを確保する
ことで、千葉の未来を切り開く

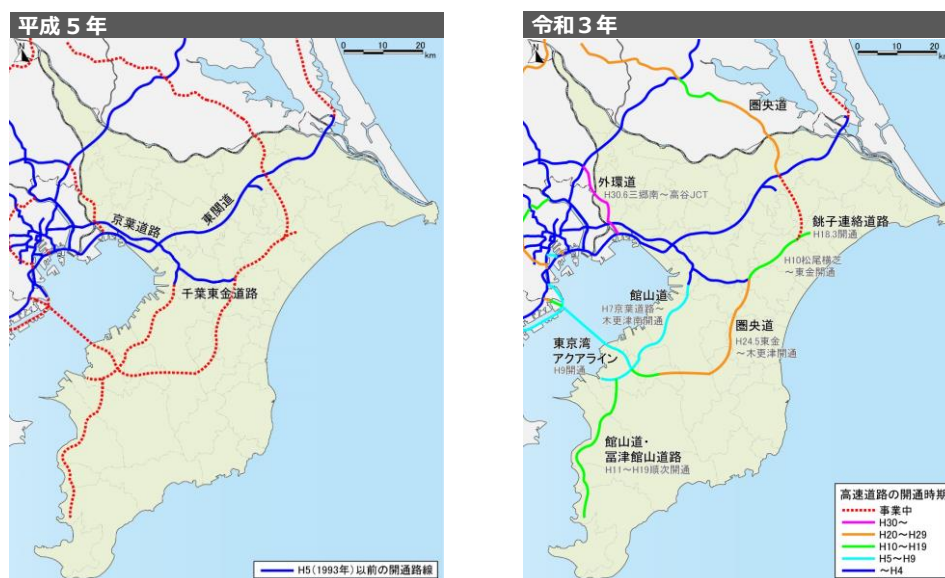
2 広域的な交通の課題と取組

県内の交通インフラの状況

① 道路

圏央道や北千葉道路等の本県の広域的な幹線道路ネットワークの整備は着実に進展しており、平成30年6月には、外環道の千葉県区間の開通により、4つの放射道路（東関道、常磐道、東北道、関越道）が接続され、都心を通ることなく、湾岸地域と北関東各地とのアクセスが可能になり、所要時間が大幅に短縮するとともに、沿線地域の幹線道路の交通環境が大きく向上しました。

《千葉県的高速道路の整備状況》



外環道開通式典の様子（提供：東日本高速道路㈱）



館山自動車道（君津～富津中央間）



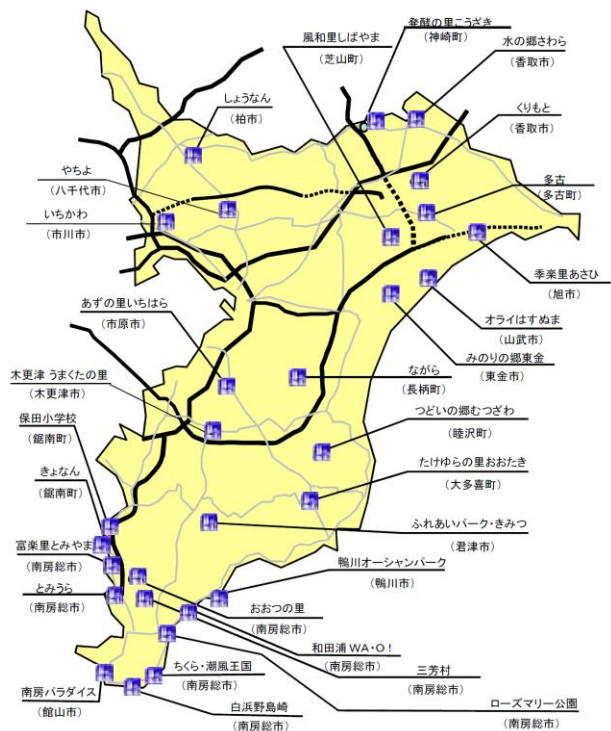
また、広域的な道路ネットワークの整備効果を県内各地に波及させるため、銚子連絡道路や長生グリーンライン、国道 297 号、国道 356 号、国道 410 号等の整備を進めています。



県内の道の駅は、平成 5 年に供用開始した南房総市の道の駅「とみうら」をはじめ、県内では 29 箇所の道の駅が登録されており、年間約 1,225 万人（令和元年度）の方々に利用されています。

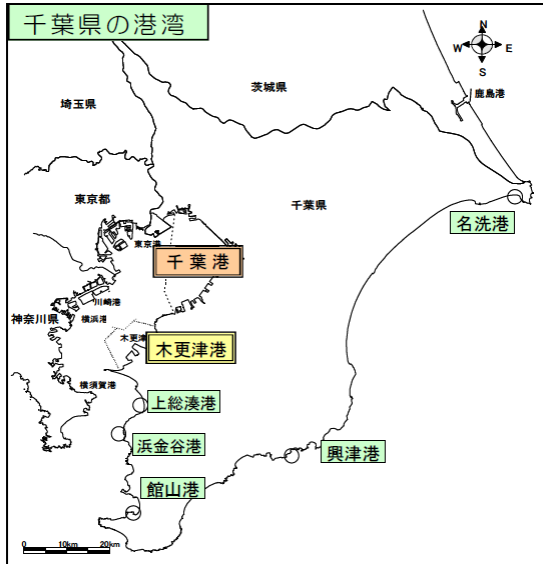
また、子育て応援施設等の設置が進められ、休憩施設としての機能の充実が進められています。

《千葉県内の道の駅 位置図（2020 年 4 月現在）》



②港湾

本県には、国際拠点港湾である千葉港をはじめ、重要港湾の木更津港、地方港湾の上総湊港、浜金谷港、館山港、興津港及び名洗港の7港湾があり、産業振興や地域経済の活性化に重要な役割を担っています。



港湾名	特性・役割等
千葉港	<ul style="list-style-type: none"> ・重化学工業及びエネルギー基地等、産業機能集積港湾 ・貨物取扱量全国有数の国際貿易港 ・外貿コンテナターミナル拡充による国際物流機能の強化
木更津港	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄鋼・エネルギー基地等京葉工業地帯の一翼を担う産業機能集積港湾 ・県南部地域における流通港湾としての物流機能強化
上総湊港	<ul style="list-style-type: none"> ・小型船の船だまり
浜金谷港	<ul style="list-style-type: none"> ・東京湾フェリー基地による南房総地域への観光客誘致 ・石材供給など、地場産業の活性化
館山港	<ul style="list-style-type: none"> ・南房総地域の観光レクリエーション拠点
興津港	<ul style="list-style-type: none"> ・海の生物や植物の保全など自然環境の配慮した自然と共生
名洗港	<ul style="list-style-type: none"> ・屏風ヶ浦の立地を活かしたマリナー等海洋性レクリエーション拠点

千葉港は、海岸線延長が約133kmに及び、後背地には、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市及び袖ヶ浦市の6市が所在し、港湾区域は約24,800haと日本一広い水域面積を有しています。また、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾に位置づけられ、令和2年の貨物の総取扱量が、約1億3400万tと全国第2位となるなど、鉄鋼、エネルギー、機械、食品、完成自動車等、様々な製品の一大物流拠点となっています。

船舶の大型化や貨物取扱ヤードの不足等の課題の解決を図るため、平成30年11月に千葉港港湾計画の改訂を行い、千葉中央地区の埠頭再編を進めており、港湾機能の強化による交通需要の増大が見込まれます。



木更津港は、京葉臨海コンビナートの一翼を担う工業港として重点的に整備が進められ、鉄鋼業に関連した外貿貨物や、砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱い、千葉県南部地域における経済社会の基盤として重要な役割を果たしています。平成 23 年に、鉄鋼業の国際競争力強化を図るため、国際バルク戦略港湾に選定され、拠点港としての整備が期待されています。また、平成 28 年より、近年のクルーズ船寄港の需要増加を背景に、国の直轄事業においてクルーズ船受入れ施設が整備され、平成 29 年以降、「ぱしふいっくびいなす」が寄港し、地域一丸となったクルーズ船誘致活動を行っています。

館山港は、平成 12 年に観光・レクリエーション分野での地域振興が期待されるとして特定地域振興重要港湾に指定され、平成 22 年の多目的棧橋の供用開始以降、クルーズ船の「にっぽん丸」、「ぱしふいっくびいなす」が寄港しています。

名洗港は、令和 2 年 7 月に銚子市沖の海域が海洋再生エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づく促進区域に指定されたことに伴い、洋上風力発電事業の拠点港として活用されることが期待されます。

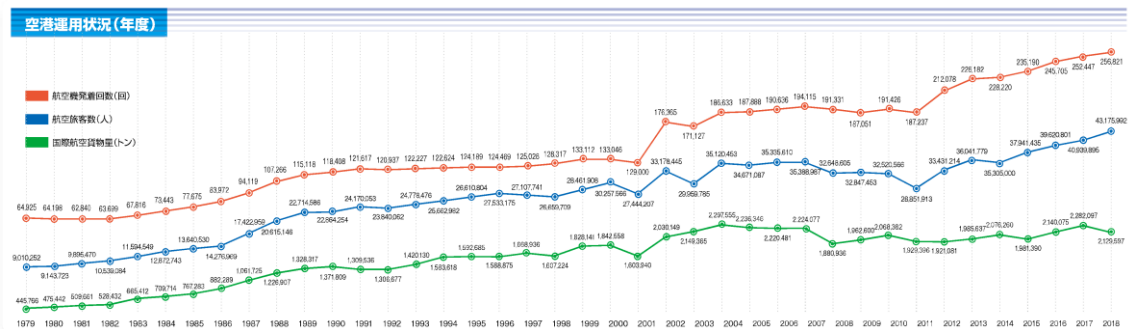


③ 空港

成田空港は、豊富なネットワークを有する東アジア有数の国際線基幹空港として、本県はもとより、首都圏及び我が国における経済発展の核となっており、国内最大の航空物流拠点としての役割を担っています。

成田空港の航空機発着回数は、令和元年度、25.8万回と8年連続で最高値を更新し、旅客数は、4,148万人となっています。なかでも、近年大幅な伸びを見せている訪日外国人旅行者数は、令和元年に過去最大の3,188万人に達しました。一方、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客便発着回数及び旅客数が減少したものの、国際線貨物便の発着回数については、貨物臨時便が多数運行されたことから平成18年度以来の最高値を更新しました。

《成田空港運用状況》



資料：「成田空港～その役割と現状 2019年」（成田国際空港（株）より）



成田国際空港

※成田国際空港株式会社 提供

成田空港においては、今後、中長期的に拡大が予想される訪日外国人旅行者への対応や国際競争力強化といった観点から、第3滑走路の新設などの更なる機能強化が、周辺の地域振興策とともに取り組まれています。

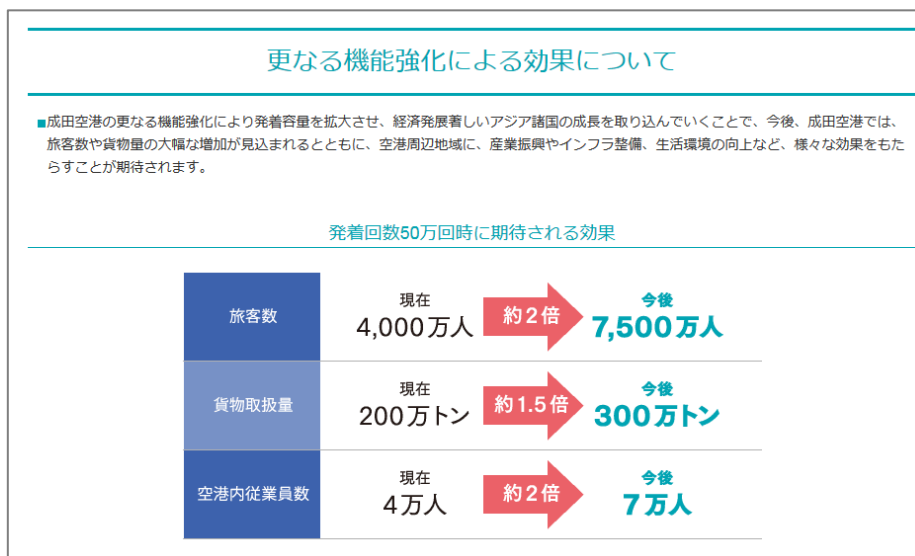
この滑走路の整備などにより、年間発着容量が50万回に拡大されることとなります。

《滑走路及び空港敷地範囲の具体的な検討》



資料：成田国際空港（株）HP より

《更なる機能強化による効果》



資料：成田国際空港（株）HP より

④交通結節点

鉄道やバスなどの公共交通は、地域の通勤・通学の足だけでなく、まちづくりや産業・観光を支える重要な交流基盤です。しかし、人口減少等の社会経済情勢の変化を受け、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していることから、交通結節機能の強化による利便性・安全性の高い公共交通網が求められています。

鉄道については、千葉駅、船橋駅、柏駅等は交通結節点として、全国でも有数の乗車数となっています。また、県内には、鉄道貨物駅として、京葉臨海鉄道の千葉貨物駅、京葉久保田駅があります。

バスについては、館山道や圏央道等の広域的な幹線道路ネットワークの整備進展に伴い、高速バス路線が拡充しており、利便性の高さから、多くの方に利用されています。特にアクアラインを利用し、県内各地と東京・神奈川方面を連絡する高速バスは、通勤客の利用も多く、木更津市内等への定住の促進につながっています。

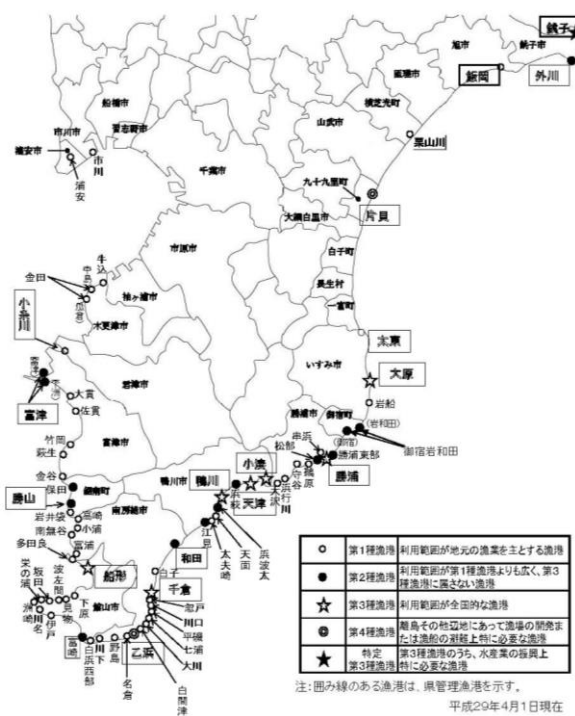
また、地元市が主体となって整備が進められた木更津金田バスターミナル（チバスタアクア金田）、市原鶴舞バスターミナル、富里バスターミナル等では、パーク&バスライドの取組が進められています。

⑤ 漁港

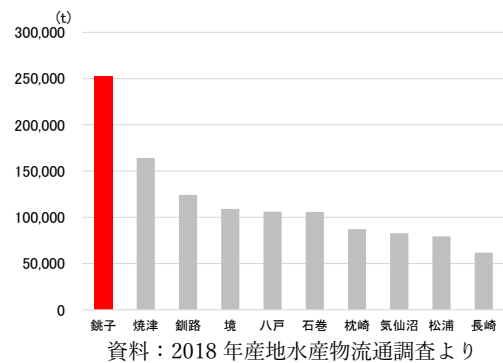
本県は約 534 kmにおよぶ変化に富んだ海岸線を有し、沖合域を交差する黒潮、親潮の影響も受けて、豊かな漁場と多様な水産資源に恵まれており、水揚量全国1位の銚子漁港をはじめとする県内の漁港で水揚げされた水産物は、近隣の卸売市場や水産加工場に出荷され、首都圏に供給されています。また、近年は水産物が海外へ多く輸出されており、今後の更なる輸出拡大に向けて取り組んでいます。

また、耐震強化岸壁が整備されている銚子漁港、大原漁港、勝浦漁港、鴨川漁港は、災害発生時における緊急物資の輸送施設に指定されています。

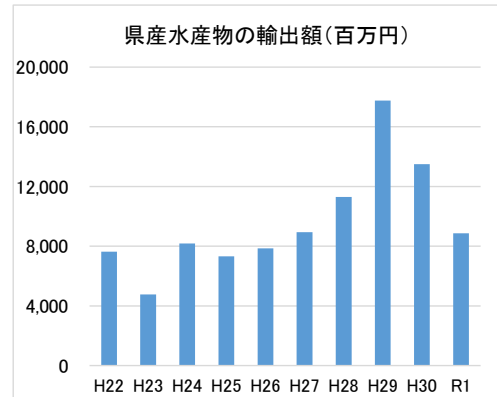
《千葉県内の漁港位置図》



《漁港別水揚量（全国）》



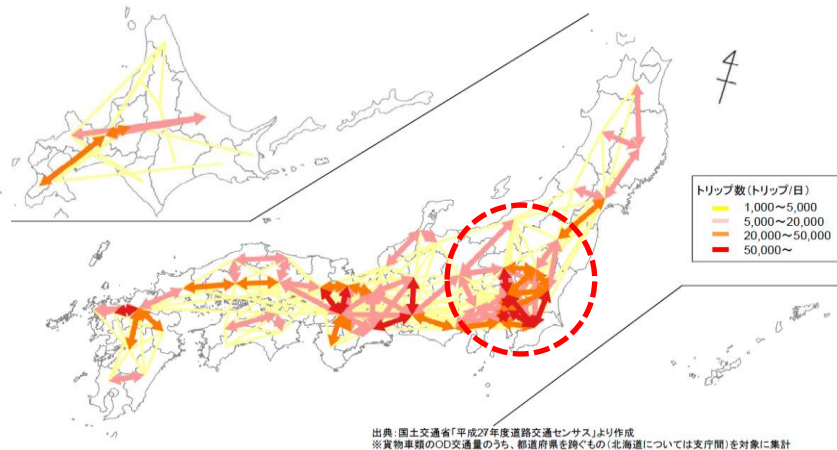
《県産水産物の輸出額》



⑥ 道路交通

貨物自動車による都道府県間の交通流動は、大都市周辺部で多くみられ、本県からの貨物自動車による交通流動は、首都圏との結びつきが強く見られます。

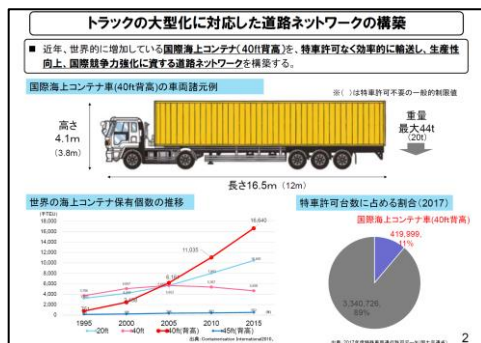
《貨物車都道府県間トリップ数》



資料：第1回新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会
(2018年(平成30年)12月21日開催)

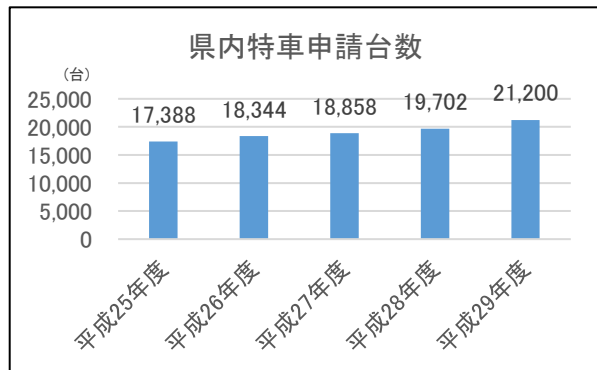
また、世界的に国際海上コンテナの保有個数が増加しており、特に40ft(背高)の保有個数は、5年間(平成22年から平成27年)で約1.5倍に増加しました。また、車両の大型化の進展等に伴い、本県における特車通行許可件数も、5年間(平成25年から平成29年)で、約1.2倍に増加しました。このような状況の中、国では、平成30年3月の道路法改正において、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置が導入されました。本県では、平成31年4月に圏央道や外環道、国道126号などが重要物流道路に指定され、併せて令和元年7月31日から、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可が不要となりました。

《道路ネットワークの構築》



資料：社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会
第16回物流小委員会(2018年5月28日開催)

《県内特車申請台数》



■ 平常時の広域道路交通の課題

① ミッシングリンクや暫定2車線区間の存在

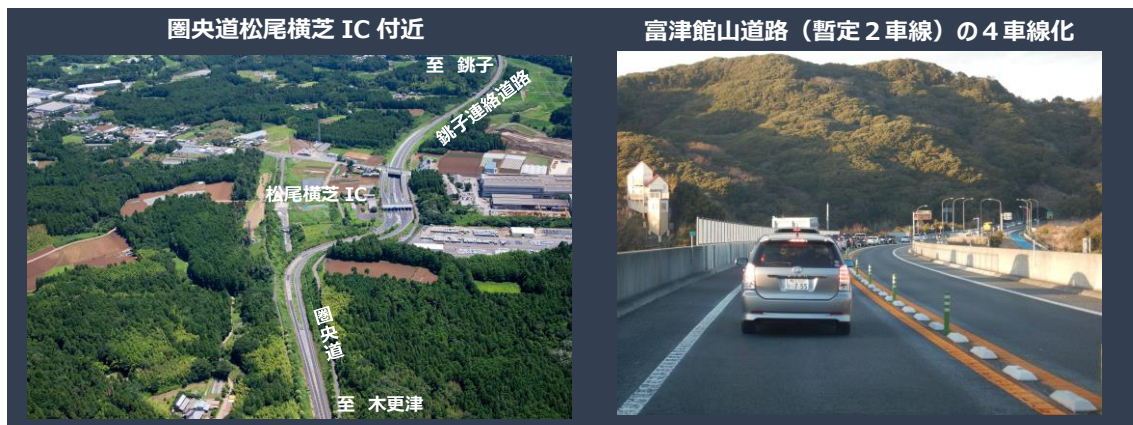
人口減少が間近に迫り、少子高齢化が進む中、本県の強みである県内各地で収穫される農水産物や多様な観光資源、京葉臨海コンビナート等を生かし、将来にわたって様々な産業を振興し、県民の利便性向上を図るためには、全国や県内各地との交流や連携を強化し、県内外とのスムーズな人・モノの流れを生み出していくことが必要です。

これまで、本県の広域的な幹線道路ネットワークは、東関道や館山道、常磐道、新空港道をはじめ、首都圏の環状道路である圏央道や外環道などの整備が進められてきました。

しかし、圏央道（大栄～横芝）、北千葉道路、銚子連絡道路、茂原・一宮・大原道路、館山・鴨川道路、鴨川・大原道路等では、ミッシングリンクが存在するとともに、圏央道及び富津館山道路等では、暫定2車線区間が存在します。

今後は、ミッシングリンクの解消を進めるとともに、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るため、暫定2車線区間の4車線化など、道路ネットワークの強化が必要です。

また、これらの広域的な幹線道路ネットワークの整備効果を県内各地に波及させるため、インターチェンジにアクセスする国道297号、国道356号、国道410号等の整備を進めることが必要です。

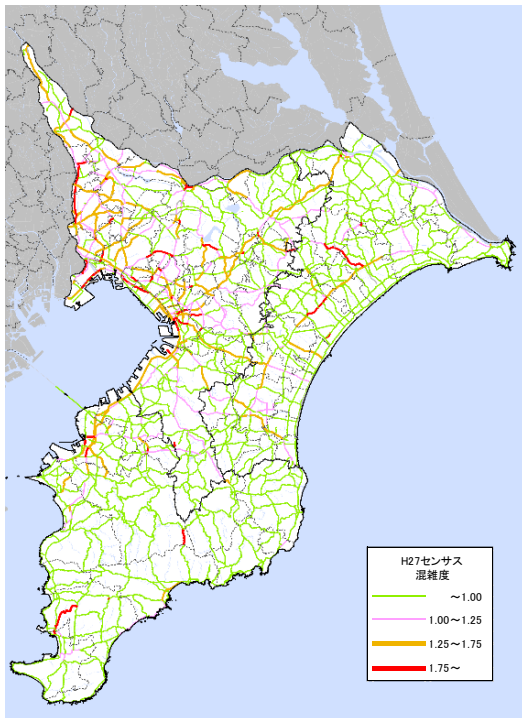


② 湾岸地域や県北西地域における慢性的な渋滞

本県の道路交通状況は、特に湾岸地域や県北西地域で、全般的に混雑度が高く、速度低下区間が多く存在しています。また、その他の地域においても、国道をはじめとした地域の主要な道路において交通渋滞が発生しており、交通の円滑化による速達性や定時性の確保は、喫緊の課題となっています。

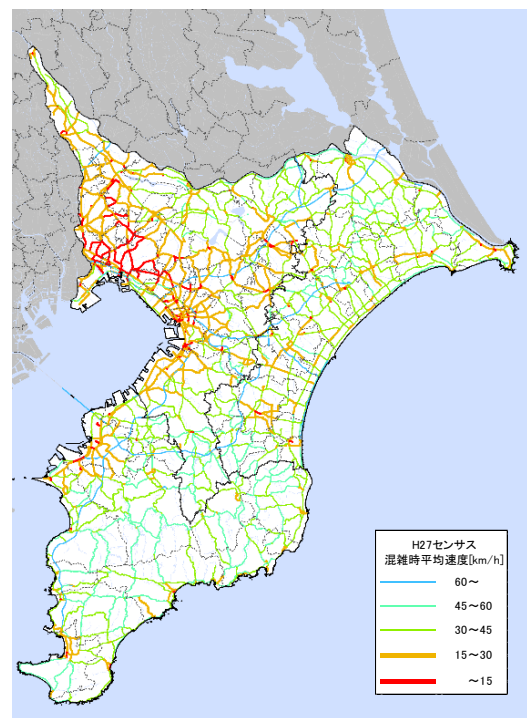
なお、交通の円滑化により、自動車から排出される温室効果ガスや大気汚染物質の減少が見込まれることから、環境の改善も期待されます。

《県内の混雑度の状況》



資料：2016年（H27）道路交通センサス

《県内の混雑時平均旅行速度の状況》



資料：2016年（H27）道路交通センサス

湾岸地域は、都心とのアクセスの利便性も高く、千葉県の経済活動の中心であることに加え、全国的にも高いシェアを誇る産業が集積しています。また、東京ディズニーリゾートや幕張新都心といった観光拠点、東京湾内を中心とした活発な水産業も有する一方、利便性の高さから、交通量も多く、慢性的な渋滞が発生しています。

《湾岸地域における交通状況》

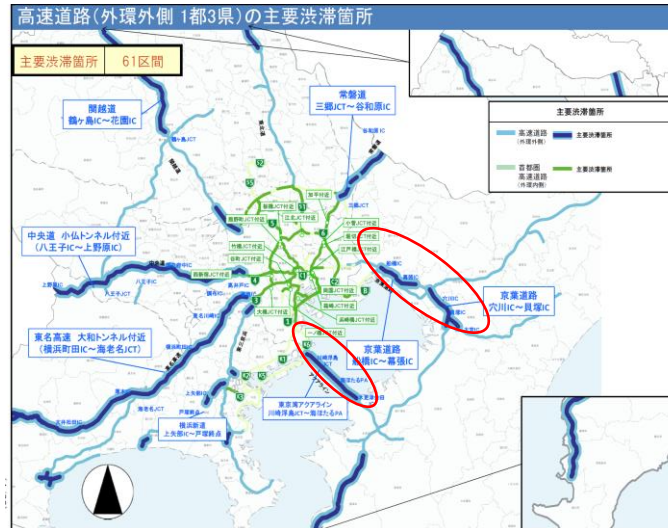


資料：2016年（H27）道路交通センサス

県内の高速道路における渋滞が顕著な箇所も、京葉道路や東関道をはじめとした湾岸地域が中心となっています。

また、東京湾アクアラインにおいても、特に休日の朝夕、交通集中による渋滞が発生しており、アクアラインの更なる有効活用を図るためにも、円滑な交通の確保が課題となっています。

《高速道路（1都3県）の主要渋滞箇所》



資料：2012年 首都圏渋滞ボトルネック協議会資料

また、県北西地域は、常磐道や国道16号等に支えられ、経済活動が活発な地域であり、特に、外環道と圏央道の間に位置し、県北西地域を南北に連絡する唯一の幹線道路である国道16号沿線には、大型物流施設の立地が相次ぎ、商業施設も多く立地しています。



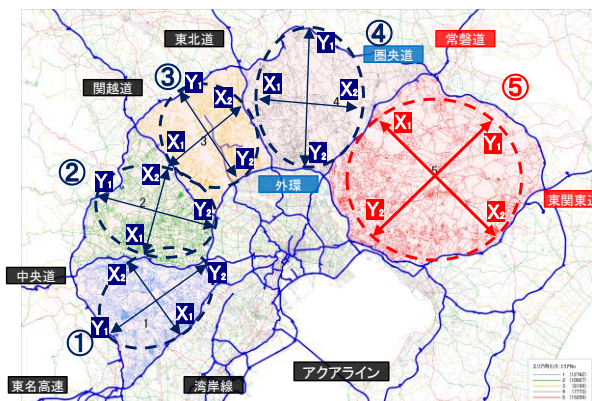
《国道16号沿線の物流施設・商業施設》



資料：2020年 千葉北西連絡道路検討会資料

こうした沿道の開発もあり、国道 16 号では、交通が集中し、慢性的な交通混雑が発生しています。また、県北西地域では、地域の生活や経済活動を支える広域的な幹線道路ネットワークの密度が、首都圏の他の地域と比べて低く、地域の魅力が十分に発揮できていない状況です。

《首都圏の道路密度の状況》



エリア	外環～圏央道 Y1-Y2 間	放射路線間 X1-X2 間
①東名道～中央道	33km	19km
②中央道～関越道	29km	17km
③関越道～東北道	23km	20km
④東北道～常磐道	27km	26km
⑤常磐道～東関東道	42km	39km

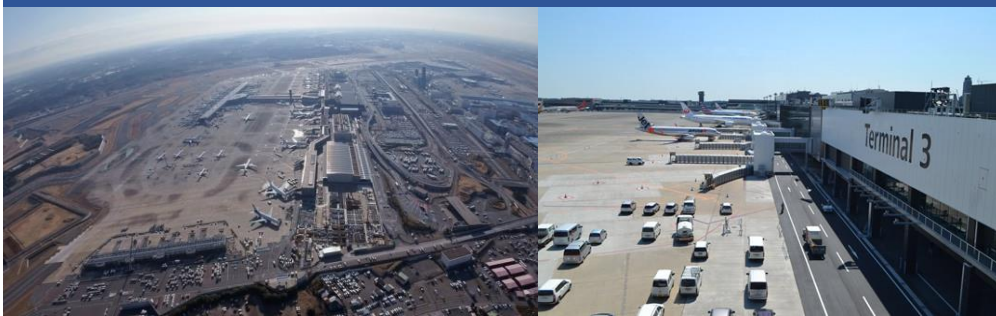
資料：2020 年 千葉北西連絡道路検討会資料

③ 成田空港や千葉港等へのアクセス向上

物流生産性向上のためには、国際的な物流拠点であり、現在、機能強化が進められている成田空港や千葉港へのアクセス向上が必要であるとともに、地域経済を支える港湾、漁港、工業団地、鉄道貨物駅等へのアクセス向上が必要です。

また、東京の隣にありながら、豊かな緑と海に囲まれた魅力ある観光地を多く有していることから、観光地へのアクセス強化や、バスターミナル等の交通結節点の利便性向上を図る必要があります。

成田空港（成田市）



千葉港（千葉中央地区）

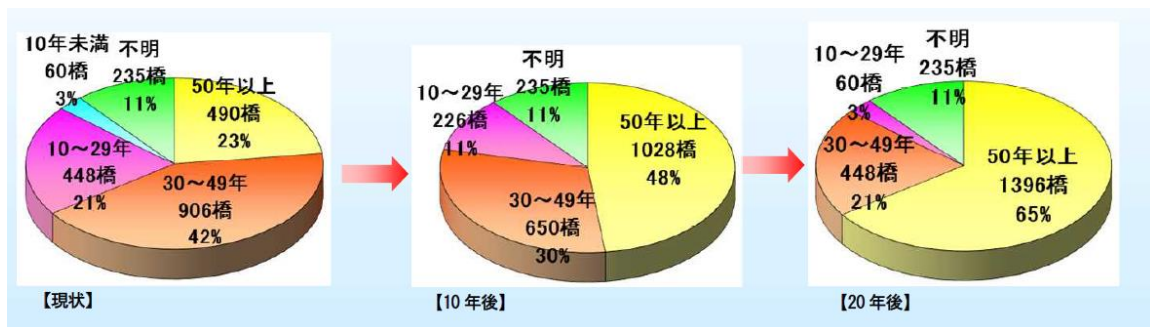


④ 道路インフラの老朽化

本県の道路インフラは、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、今後20年間で建設後50年を経過する施設の割合が急激に高くなり、老朽化が急速に進むと見込まれます。

橋梁を例にすると、県が管理する橋梁は、令和元年時点で、2,157橋ある中、建設から50年以上経過している橋梁は698橋であり、今後20年間で1,569橋と急速に高齢化橋梁が増加します。

《県内の橋梁における高齢化の状況》



県では、長寿命化対策として橋梁や横断歩道橋、トンネル等の長寿命化修繕計画を策定しています。各施設の維持管理を効率的かつ効果的に行い、安全性・信頼性の確保や維持管理コストの縮減を図るために、定期点検において対策が必要と判定された構造物の修繕を進め、早期に予防保全への転換を図る必要があります。

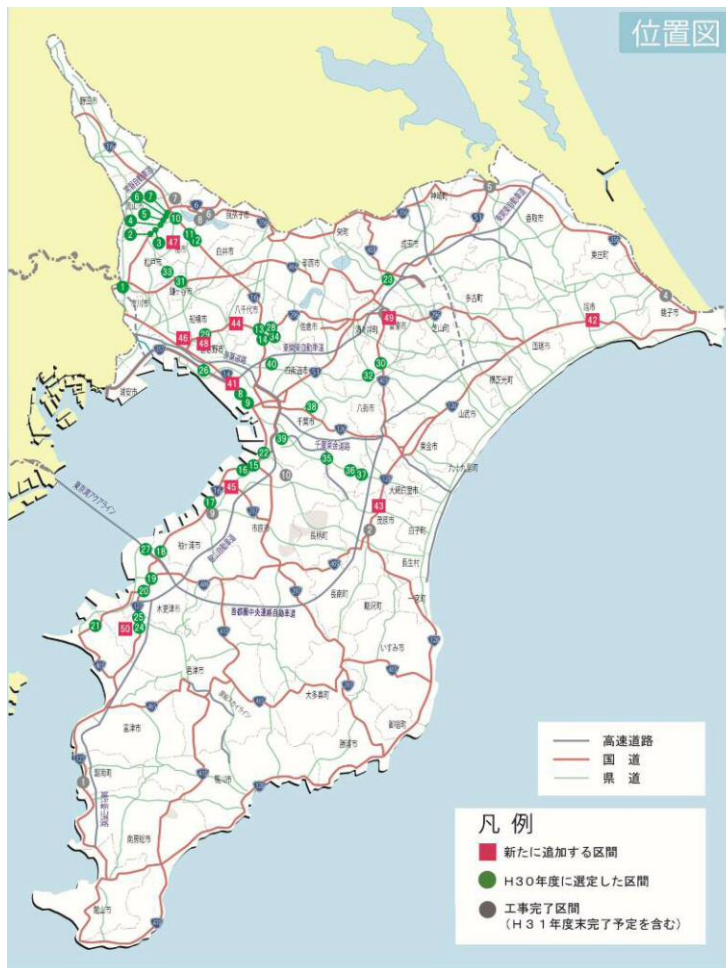
⑤ 安全・安心の確保

令和元年（平成 31 年）中に県内で発生した交通事故のうち交通事故死者数は 172 人で平成 30 年と比較し 14 人減少しましたが、全国的に見ると依然として交通事故の発生が多い状況です。また、死者数の内、約半数が高齢者となっています。

誰もが安全で安心して暮らせる千葉県を実現するためには、県民一人ひとりが交通事故防止を強く意識し、行動することが必要です。そして、歩行者や運転者などそれぞれの道路利用者の視点に立った、交通事故が起こりにくい道路環境を整備するために、関係機関・団体などが連携して取り組むことが必要です。

千葉国道事務所、千葉県及び千葉市等を構成員として、「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」を設置しており、令和 2 年度には、安全対策が必要な代表区間として、これまでに選定した 50 区間のうち 10 区間について令和元年度末までの完了を確認するとともに、新たに 10 区間を追加選定し、交通安全対策に取り組んでいます。

《千葉県内の交通安全対策が必要な箇所図（R2 代表区間）》



資料：2020 年 千葉県安全性向上プロジェクト委員会資料

災害時の広域道路交通の課題

① ミッシングリンクや暫定2車線区間の存在

大規模災害発生時には、法面崩壊や倒木などにより道路が閉塞し、長期間にわたり通行止めを余儀なくされる場合があります。本県に甚大な被害をもたらした令和元年房総半島台風（台風15号）では、成田空港にアクセスする東関東自動車道が強風による飛来物によって通行止めとなり、多くの旅客が空港内での足止めを余儀なくされました。

また、県内には、異常気象時通行規制区間が、直轄国道を含め、山間部や沿岸部の広域な範囲で存在するとともに、圏央道や富津館山道路に存在する暫定2車線区間については、4車線区間に比べ、災害発生に伴う全面通行止めの時間が長時間となる傾向があります。

災害時における迅速かつ確実な避難や救命救急・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には、ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消を進める必要があります。

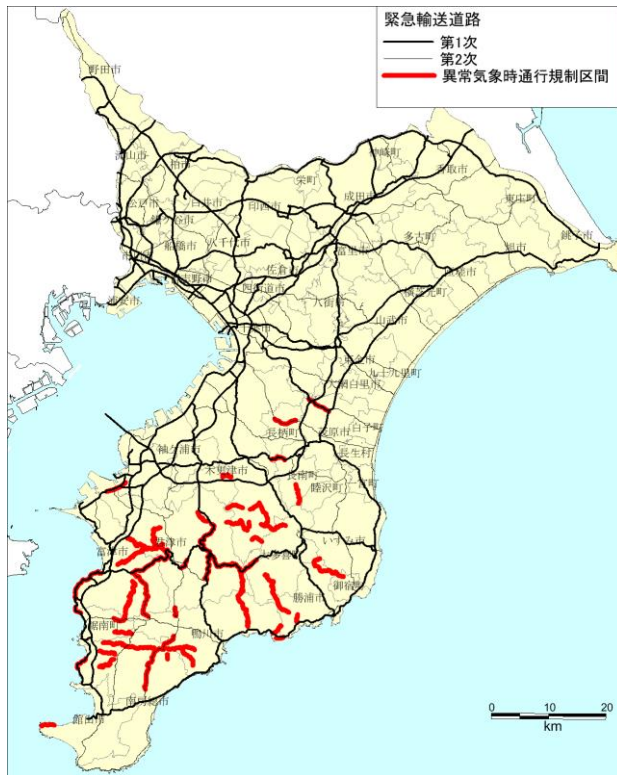


② 防災拠点へのアクセス向上、道の駅の防災拠点としての機能強化

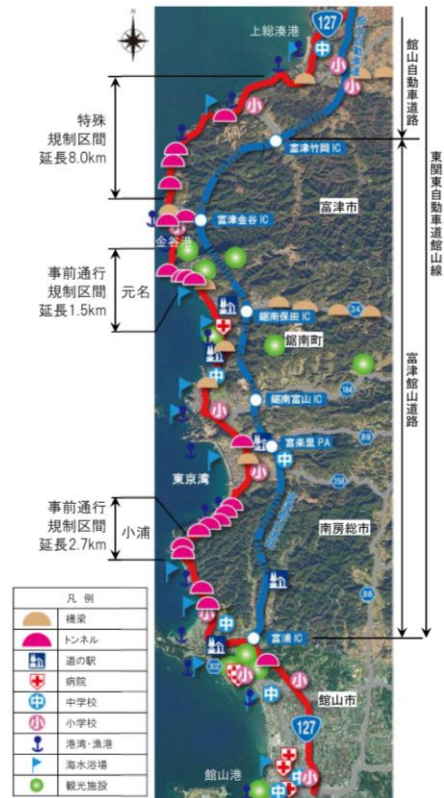
本県は太平洋と東京湾、そして利根川と江戸川に囲まれた半島であり、大規模災害時における、他の都道府県からの応援、支援物資の受け入れにあたっては、隣接都県とのアクセス確保に加え、緊急物資の輸送施設として役割を果たす成田空港や耐震強化岸壁が整備された港湾・漁港へのアクセス確保が重要です。

また、近年、道の駅は、全国各地で頻発・激甚化する災害に対する復旧支援活動の拠点や、地域住民や道路利用者の一時避難場所などとして活用されるなど、防災拠点としての新たな役割が注目されています。本県においても、今後の災害への備えが急務であり、防災拠点としての機能の強化を図る必要があります。

《異常気象時通行規制区間及び緊急輸送道路》



《国道 127 号の通行規制区間》



凡例

	橋梁
	トンネル
	道の駅
	病院
	中学校
	小学校
	港湾・漁港
	海水浴場
	観光施設

	原因	規制箇所	規制回数
平成7年	台風12号	小浦	1
		元名	1
平成8年	台風5号	小浦	2
		元名	2
平成11年	豪雨	小浦	1
		元名	2
平成13年	台風15号	小浦	1
		元名	1
平成15年	豪雨	元名	1
		元名	1
平成16年	台風22号	小浦	1
		元名	1
平成18年	豪雨	小浦	1
		元名	1
平成24年	落石	小浦	1
		元名	1
平成25年	台風26号	小浦	1
		元名	1



平成18年12月26日豪雨時の通行止めの様子
(上下写真:元名区間の金谷遮断機)

資料：2019年 国道127号防災対策検討委員会資料

3 広域的な道路交通の基本方針

■ 広域的な道路交通の基本方針

本県の将来像や広域的な道路交通の課題を踏まえ、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」の3つの視点から、広域的な道路交通の基本方針を策定します。

① 広域道路ネットワーク

- **平常時・災害時を問わない安定した人・モノの流れの確保のため、広域道路ネットワークの形成**

県内の様々な産業の更なる振興や災害対応力の強化のため、ミッシングリンクや暫定2車線区間の解消を進め、広域道路ネットワークの形成を図ります。

- **道路施設の計画的なメンテナンス**

形成した道路ネットワークを次世代に継承するため、定期点検結果等のメンテナンスに係るデータの蓄積を図りつつ、予防保全を前提とした道路の老朽化対策を進めます。

- **安全・安心の確保**

交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシーの確保の観点から、暫定2車線区間の4車線化や交通安全対策、逆走防止対策を進めるとともに、一般道路に比べ事故率の低い高速道路への交通の転換を図ります。

② 交通・防災拠点

● 交通結節機能の強化

道路ネットワークと多様な交通モードがより一層連携し、利用者が多様な交通選択をしやすい環境を向上させるため、交通拠点における相互の結節機能の強化を図ります。

● 道の駅等の防災機能の強化

災害時に重要な拠点となる道の駅や高速道路のサービスエリア（SA）及びパーキングエリア（PA）について、ソフト（災害情報の収集・発信等）・ハード（防災施設の整備等）の両面から防災機能の強化を図ります。

③ ICT 交通マネジメント

● ビックデータ利活用の強化

ビッグデータの利活用による交通渋滞対策や交通安全対策の強化を目指します。

● 自動運転サービスの普及

全国で行われている実証実験の状況を勘案しながら、本県における自動運転サービスの普及に向けた取組を進めます。

1. 広域道路ネットワーク計画

■ 広域道路ネットワーク

全国や県内各地との交流や連携を強化し、県内外とのスムーズな人・モノの流れを生み出すためには、広域道路ネットワークの充実・強化が必要です。

湾岸地域や県北西地域などの都市部、観光地における渋滞の改善、成田空港や千葉港をはじめとする拠点へのアクセス向上、平常時・災害時を問わない安定的な人・モノの流れの確保が喫緊の課題となっていることから、広域道路ネットワークを整備することにより、これらの課題を解決し、交通円滑化による生産性の向上や経済に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す。

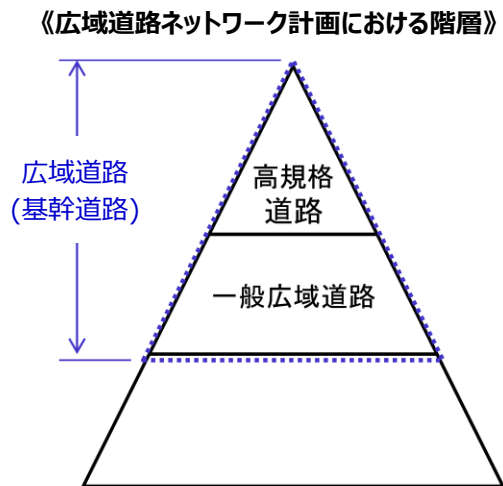
広域道路ネットワークは、「高規格道路」及び「一般広域道路」により構成されます。

① 高規格道路

人・モノの流れの円滑化や活性化によって、我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等により、求められるサービス速度の確保等を図ります。

② 一般広域道路

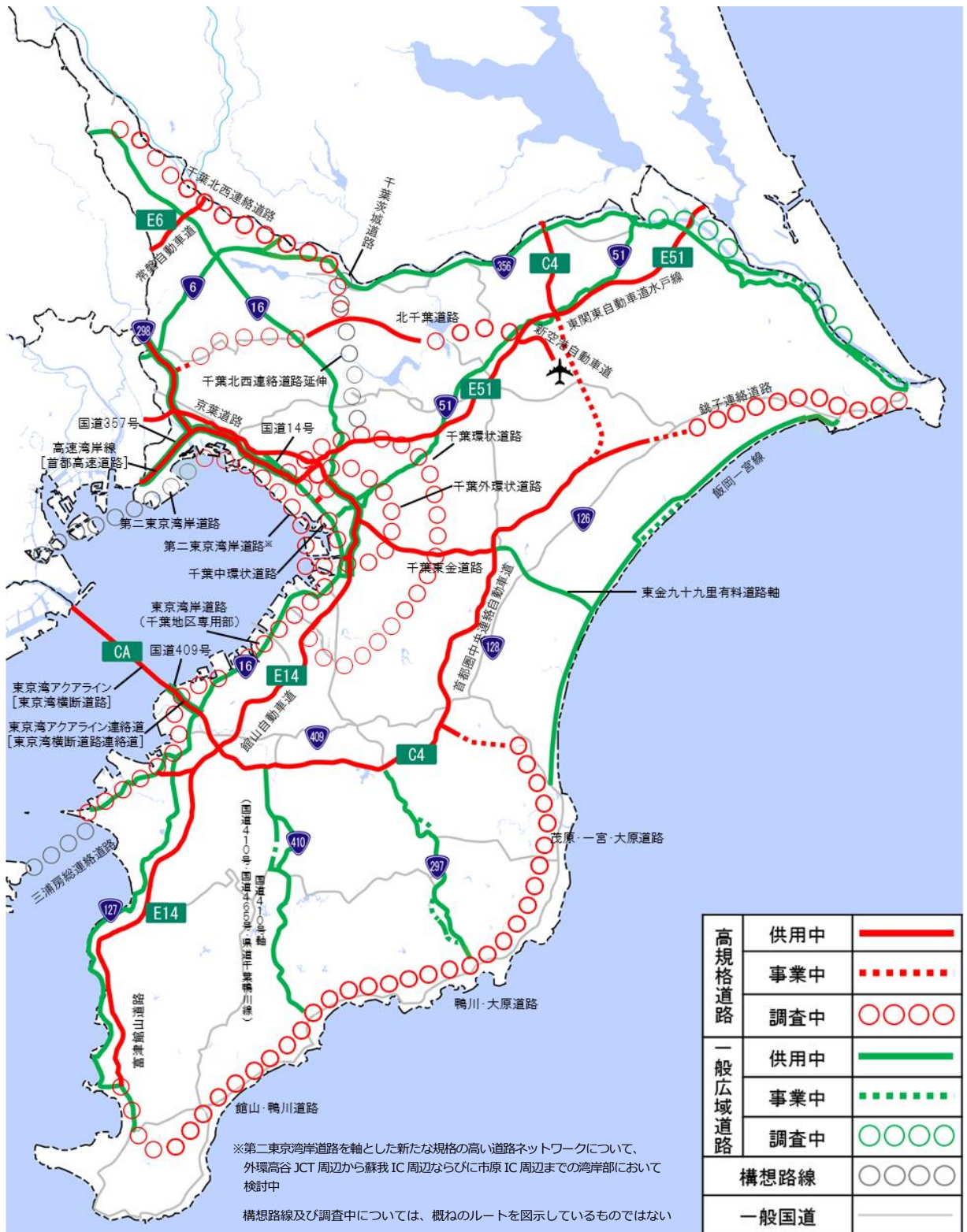
広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図ります。



③ 構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等の道路。

広域道路ネットワーク図



Ⅰ 広域道路ネットワーク 路線一覧

① 高規格道路

路線名	
常磐自動車道	館山自動車道
東関東自動車道水戸線	新空港自動車道
首都圏中央連絡自動車道	京葉道路
富津館山道路	銚子連絡道路
茂原・一宮・大原道路	鴨川・大原道路
館山・鴨川道路	千葉中環状道路
高速湾岸線 [首都高速道路]	千葉東金道路
東京湾アクアライン [東京湾横断道路]	東京湾アクアライン連絡道 [東京湾横断道路連絡道]
千葉外環状道路	第二東京湾岸道路 [※]
北千葉道路	東京湾岸道路（千葉地区専用部）
千葉環状道路	千葉北西連絡道路

※第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、
外環高谷 JCT 周辺から蘇我 IC 周辺ならびに市原 IC 周辺までの湾岸部において検討中

② 一般広域道路

路線名	
一般国道 6 号（指定区間）	一般国道 14 号（指定区間）
一般国道 16 号（指定区間）	一般国道 51 号（指定区間）
一般国道 127 号（指定区間）	一般国道 298 号（指定区間）
一般国道 357 号（指定区間）	一般国道 409 号（指定区間）
一般国道 297 号（市原鶴舞 IC～勝浦市）	一般国道 356 号（我孫子市～銚子市）
一般国道 410 号軸（木更津東 IC～鴨川市）	東金九十九里有料道路軸 （東金 IC～九十九里町）
主要地方道飯岡一宮線（旭市～一宮町）	

③ 構想路線

路線名	
三浦房総連絡道路	千葉茨城道路
第二東京湾岸道路	千葉北西連絡道路延伸

広域道路ネットワークの充実・強化

- 全国や県内各地との交流や連携の強化、平常時・災害時を問わない安定的な人・モノの流れの確保するため、圏央道（大栄～横芝）、北千葉道路、銚子連絡道路、茂原・一宮・大原道路、館山・鴨川道路、鴨川・大原道路等のミッシングリンクや圏央道及び富津館山道路の暫定 2 車線区間の解消を進めます。
- 圏央道の整備効果を県内各地に波及させるため、インターチェンジにアクセスする国道 297 号、国道 356 号、国道 410 号等の整備を進めます。
- 湾岸地域や県北西地域における慢性的な渋滞を解消し、地域の魅力を引き出すため、新たな湾岸道路（第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワーク）や核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた千葉北西連絡道路の早期具体化を図ります。

成田空港へのアクセス強化

- 圏央道（大栄～横芝）の令和 6 年度の開通に向けた整備や都心と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路の整備を進めます。
- 県道成田小見川鹿島港線及び国道 296 号など空港周辺の国道・県道の整備を進めるとともに、圏央道と空港を直結する新たなインターチェンジについて、成田国際空港株式会社と連携しながら検討を進めます。

千葉港へのアクセス強化

- 新たな湾岸道路の早期具体化を図るとともに、国道 357 号の渋滞対策を進めます。

メンテナンスサイクルの着実な実施

- 千葉県道路メンテナンス会議において、各道路管理者間の情報交換及び連絡調整を行いながら、メンテナンスサイクル（点検→診断→措置→記録→点検→）を着実に実施し、道路施設の適正な維持管理を行います。

広域道路ネットワークの交通安全性の向上

- 高速道路の暫定2車線区間は、4車線区間と比べ死亡事故率が約2倍であり、富津館山道路等の暫定2車線区間について、4車線化や対向車線への進入を防止するワイヤロープの設置を進めるとともに、歩行者・自転車の誤進入対策や逆走対策等を促進し、安全性の向上を図ります。
- 広域道路ネットワークの整備により、一般道路に比べて事故率の低い高速道路への交通転換を進め、交通安全性の向上を図ります。



2. 交通・防災拠点計画

交通拠点計画

人口減少、少子高齢化など社会経済情勢が大きく変化していく中、日常生活や経済活動を支えていくためには、多様な交通モードが、より一層連携し、利用者が多様な交通を利用・選択しやすい環境を維持・向上していく必要があります。このため、地域における中心的な役割を担う交通拠点等について、モーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化を図ります。

施策 交通結節機能の強化

駅前広場の整備・再編

- 立体道路制度を活用した駅前広場の整備・再編による交通結節機能の強化を図ります。

交通拠点の機能強化

- 富津館山道路の富浦インターチェンジ周辺において、「バスタプロジェクト」として、集約型公共交通ターミナル（バスタ）に関する検討を進めます。
また、バスターミナルの整備や高速道路のバスストップの整備により、高速バスの利便性向上を図ります。

木更津金田バスターミナル（木更津市）



■ 防災拠点計画

災害発生時の経験や各市町村における地域防災計画も踏まえながら、道の駅や高速道路の休憩施設（サービスエリア（SA）及びパーキングエリア（PA））の整備や防災機能の強化を進めます。

災害の発生時においても、道の駅や高速道路の休憩施設の事業が継続できるよう、事業継続計画（BCP）の策定を促進するとともに、ソフト（災害情報の収集・発信等）・ハード（防災施設の整備等）の両面から防災機能の強化を進めるとともに、広域道路ネットワークの強靱化を進め、災害拠点病院や緊急輸送施設等の防災拠点との連携強化を図ります。

施策 道の駅における防災機能の強化

道の駅の防災機能の強化

- 南房総市内 8 つの道の駅において、災害時の BCP を策定し、各駅間で非常時に相互補完できる体制の整備を進めます。
- 首都直下地震や大規模水災害等により、甚大な被害を受けた際に住民等が一時的に避難できるよう備蓄倉庫や非常用電源設備の設置、非常時にトイレの使用が可能になるように給水タンク・仮設トイレなどの整備を進めます。
- 災害時には、道路啓開・復旧時の資材置き場、活動拠点として活用するとともに、各交通機関の被災状況などの災害情報を提供します。



3. ICT交通マネジメント計画

都市部や観光地における渋滞等の交通課題の解決に向け、近年整備が進んだ広域道路ネットワークを更に効率的・効果的に賢く使うため、ETC2.0 や AI のビッグデータを活用し、道路交通の速度や利用経路等を把握し、渋滞対策や交通安全対策等への利活用を進めます。

また、高齢者等の生活の足の確保や物流の効率化に寄与する自動運転サービスの普及促進のため、全国で行われている実証実験の状況を勘案しながら、本県における自動運転の社会実装に向けて、自動運転サービスの導入に適した地域の検討など、本県における ICT 技術を活用した施策について取組を進めます。

施策 ビッグデータの利活用の強化

交通渋滞・交通安全対策へのビッグデータの活用

- 都市における交通渋滞対策や交通安全対策について、ETC2.0 などによる速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用します。

施策 自動運転サービスの普及

自動運転サービスの普及

- 高齢者等の生活の足の確保や物流の効率化に寄与する自動運転サービスの普及促進のため、サービスの導入に適した地域の検討など、実用化に向けた取組を進めます。

参考資料. 交通・防災拠点一覽

交通・防災拠点の計画

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点
県庁・市町村役場	千葉県庁		○
	千葉県印旛合同庁舎		○
	千葉県長生合同庁舎		○
	千葉県東葛飾合同庁舎		○
	千葉市役所		○
	市川市役所		○
	船橋市役所		○
	松戸市役所		○
	柏市役所		○
	木更津市役所		○
	野田市役所		○
	成田市役所		○
	佐倉市役所		○
	習志野市役所		○
	市原市役所		○
	流山市役所		○
	八千代市役所		○
	我孫子市役所		○
	鎌ヶ谷市役所		○
	浦安市役所		○
	銚子市役所		○
	館山市役所		○
	茂原市役所		○
	東金市役所		○
	旭市役所		○
	勝浦市役所		○
	鴨川市役所		○
	君津市役所		○
	富津市役所		○
	四街道市役所		○
	袖ヶ浦市役所		○
	八街市役所		○
	印西市役所		○
	白井市役所		○
	富里市役所		○
	南房総市役所		○
	匝瑳市役所		○
	香取市役所		○
	山武市役所		○
	いすみ市役所		○
	大網白里町役場		○
	酒々井町役場		○
	栄町役場		○
	神崎町役場		○
	多古町役場		○
	東庄町役場		○
	九十九里町役場		○
	芝山町役場		○
	横芝光町役場		○
	一宮町役場		○
睦沢町役場		○	
長生村役場		○	
白子町役場		○	
長柄町役場		○	
長南町役場		○	
大多喜町役場		○	
御宿町役場		○	
鋸南町役場		○	

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点
(空港、港湾、鉄道駅、バスターミナル)	成田国際空港	○	○
	千葉港	○	○
	木更津港	○	○
	館山港	○	○
	浜金谷港	○	
	千葉貨物駅	○	
	京葉久保田駅	○	
	千葉駅	○	
	船橋駅	○	
	柏駅	○	
	木更津金田バスターミナル	○	
	市原鶴舞バスターミナル	○	
	君津バスターミナル	○	
	袖ヶ浦バスターミナル	○	
	富里バスターミナル	○	
大規模工業団地(内陸)	多古台バスターミナル	○	
	富津浅間山バスストップ	○	
	関宿工業団地	○	
	野田中里工業団地	○	
	野田南部工業団地	○	
	野田工業団地	○	
	流山工業団地	○	
	十余二工業団地	○	
	根戸工業団地	○	
	北浦工業団地	○	
	沼南工業団地	○	
	北松戸工業団地	○	
	稔台工業団地	○	
	松飛台工業団地	○	
	南習志野工業団地	○	
	白井第一工業団地	○	
	白井第二工業団地	○	
	豊住工業団地	○	
	野毛平工業団地	○	
	佐倉第一工業団地	○	
	佐倉第二工業団地	○	
	四街道市工業団地	○	
	神崎工業団地	○	
	小見川第一工業団地	○	
	東庄工業団地	○	
	多古工業団地	○	
	あずま台工業団地	○	
	銚子工業団地	○	
	旭工業団地	○	
	あさひ鎌数工業団地	○	
	八日市場工業団地	○	
	吉橋工業団地	○	
	八千代工業団地	○	
	八千代工業団地	○	
	八千代上高野工業団地	○	
習志野工業団地	○		
千葉市工業センター	○		
千葉鉄工業団地	○		
古市場工業団地	○		
土気(東京靴下)工業団地	○		
市原特工第二地区	○		
市原特別工業団地	○		
潤井戸工業団地	○		
芝山工業団地	○		
芝山第二工業団地	○		

交通・防災拠点の計画

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点
大規模工業団地(内陸)	芝山(木崎)工業団地	○	
	松尾台工業団地	○	
	松尾工業団地	○	
	成東工業団地	○	
	東金市小沼田工業団地	○	
	東金工業団地	○	
	茂原工業団地	○	
	長生村西部工業団地	○	
	長南工業団地	○	
	横山工業団地	○	
	松野蓮ヶ台工業団地	○	
	君津工業団地	○	
	横芝工業団地	○	
	富里工業団地	○	
	矢口工業団地	○	
	沼南第二工業団地	○	
	大栄工業団地	○	
	干潟工業団地	○	
	千葉・み春野流通パーク	○	
	佐倉第三工業団地	○	
	市川市原木西浜工業団地	○	
	関宿はやま工業団地	○	
	袖ヶ浦椎の森工業団地(1期)	○	
	成田新産業パーク	○	
	空港南部工業団地	○	
	酒々井南部	○	
	富里臨空工業団地	○	
	松崎工業団地	○	
	ひかり工業団地	○	
	船橋ハイテクパーク	○	
	あさひ新産業パーク	○	
	うるいど南	○	
	金田東(かずさアクアシティ)	○	
	City&Cityおゆみ野・ちはら台	○	
	柏サイエンスパーク	○	
	柏市沼南中央地区	○	
	つくばエクスプレスタウン流山お おたかの森	○	
	つくばエクスプレスタウン柏北部 東	○	
	八千代緑が丘はぐみの杜	○	
	茂原にいほる工業団地	○	
	袖ヶ浦椎の森工業団地	○	
	千葉ニュータウン	○	
	D-Project Industry千葉ニュータ ウン	○	
柏インター西地区	○		
D-Project Industry千葉四街道	○		
ちばリサーチパーク	○		
千葉土気緑の森工業団地	○		
かずさアカデミアパーク	○		
柏の葉イノベーションキャンパス	○		
ネクストコア千葉菅田	○		
ロジステージ市原	○		
千葉東テクノグリーンパーク	○		
大規模工業 団地 (臨海)	浦安一期地区	○	
	市川地区	○	
	市川市第二次埋立	○	
	市川市第一次埋立	○	
	塩浜工業団地	○	

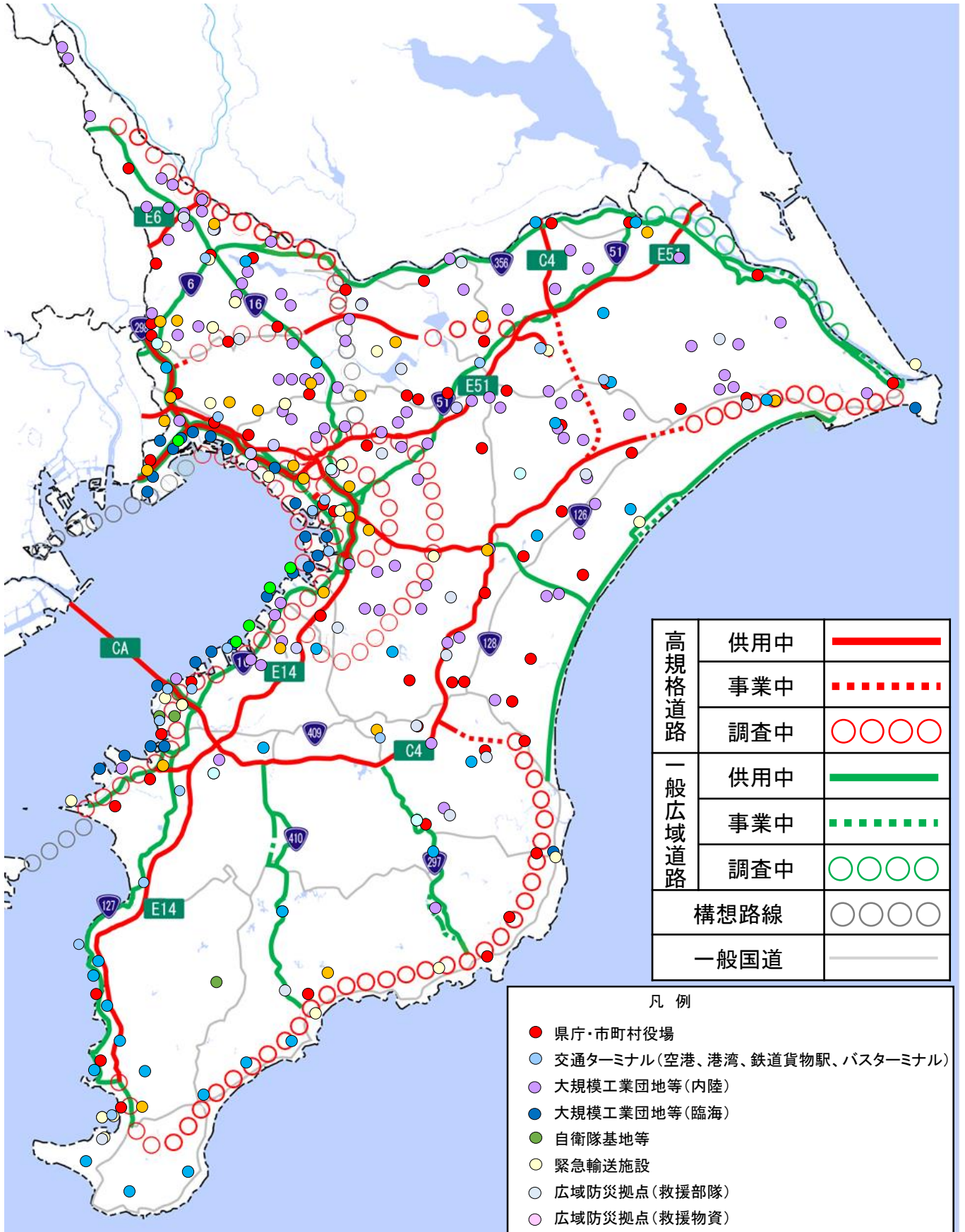
施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点	
大規模工業団地(臨海)	旧船橋地区	○		
	旧幕張地区	○		
	千葉港中央地区	○		
	生浜地区	○		
	旧千葉南部地区	○		
	八幡浦地区	○		
	五井・市原地区	○		
	五井・姉崎地区	○		
	北袖ヶ浦地区	○		
	長浦地区	○		
	木更津準工業団地	○		
	君津地区	○		
	名洗臨海工業団地	○		
	大原町水産関連施設団地	○		
	京葉港地区工業用地	○		
	奈良輪地区工業用地	○		
	浦安千鳥地区工業用地	○		
	木更津南部地区工業用地	○		
	金田西(かずさアクアシティ)	○		
	自衛隊基地等	陸上自衛隊松戸駐屯地		○
		海上自衛隊下総航空基地		○
		陸上自衛隊習志野駐屯地及び 演習場		○
		陸上自衛隊下志津駐屯地		○
		陸上自衛隊木更津駐屯地		○
		航空自衛隊木更津駐屯地		○
		海上自衛隊木更津基地		○
		海上自衛隊館山航空基地		○
航空自衛隊峯岡分屯基地			○	
緊急輸送施設		千葉港(再掲)		○
	木更津港(再掲)		○	
	館山港(再掲)		○	
	銚子漁港		○	
	大原漁港		○	
	勝浦漁港		○	
	鴨川漁港		○	
	成田国際空港(再掲)		○	
	陸上自衛隊習志野駐屯地(再掲)		○	
	陸上自衛隊下志津駐屯地(再掲)		○	
	陸上自衛隊木更津駐屯地(再掲)		○	
	陸上自衛隊松戸駐屯地(再掲)		○	
	海上自衛隊下総航空基地(再掲)		○	
	海上自衛隊館山航空基地(再掲)		○	
	航空自衛隊木更津第一補給処 (再掲)		○	
	千葉県西部防災センター		○	
	千葉市消防ヘリポート		○	
	千葉県スポーツセンター		○	
	幕張海浜公園		○	
	青葉の森公園		○	
行田公園		○		
柏の葉公園		○		
印旛沼公園		○		
蓮沼海浜公園		○		
館山運動公園		○		
富津公園		○		

交通・防災拠点の計画

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点
広域防災拠点 (救援部隊)	鎌ヶ谷市営陸上競技場		○
	大堀川レクリエーション公園		○
	県立柏の葉公園		○
	岩名運動公園		○
	四街道総合公園		○
	県総合スポーツセンター		○
	市原市文化の森		○
	かずさアカデミアパーク		○
	いすみ市文化とスポーツの森		○
	大多喜町B&G海洋センター		○
	県立長生の森公園		○
	睦沢町総合運動公園		○
	長南町陸上競技場		○
	県東総運動場		○
	旭文化の社講演		○
	昭和の森		○
	松尾運動公園		○
	県立館山運動公園		○
	鴨川市総合運動施設		○
	道の駅ふれあいパークきみつ (再掲)		○
	牧の原公園		○
	北羽鳥多目的広場		○
	広域防災 拠点(救援 物資)	日本コンベンションセンター	
国際展示場(幕張メッセ)			○
県総合スポーツセンター(再掲)			○
広域災害 ボランティア センター	西部防災センター		○
	県総合スポーツセンター(再掲)		○
	かずさアカデミアパーク(再掲)		○
	さんぶの森公園(再掲)		○
	大多喜町B&G海洋センター (再掲)		○
災害拠点病院	日本医科大学千葉北総病院		○
	旭中央病院		○
	亀田総合病院		○
	君津中央病院		○
	千葉大学医学部附属病院		○
	千葉県救急医療センター		○
	千葉市立海浜病院		○
	千葉市立青葉病院		○
	千葉医療センター		○
	船橋市立医療センター		○
	東京歯科大学市川総合病院		○
	順天堂大学医学部附属浦安病院		○
	東京女子医科大学附属八千代 医療センター		○
	東京ベイ・浦安市川医療センター		○
	千葉県済生会習志野病院		○
	松戸市立総合医療センター		○
	東京慈恵会医科大学附属柏病院		○
	千葉西総合病院		○
	成田赤十字病院		○
	東邦大学医療センター佐倉病院		○
	千葉県立佐原病院		○
	東千葉メディカルセンター		○
	安房地域医療センター		○
	帝京大学ちば総合医療センター		○
	千葉県循環器病センター		○
	千葉労災病院		○

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点	
製油所・ 油槽所	コスモ石油(株) 千葉製油所		○	
	大阪国際石油精製(株)		○	
	千葉製油所		○	
	出光興産(株) 千葉事業所		○	
	富士石油(株) 袖ヶ浦製油所		○	
	ENEOS(株) 市川油槽所		○	
	道の駅	とみうら	○	○
		三芳村		○
やちよ			○	
きよなん			○	
鴨川オーシャンパーク			○	
ローズマリー公園			○	
ふれあいパーク・きみつ		○	○	
しょうなん		○	○	
たけゆらの里おおたき			○	
多古		○	○	
あずの里いちはら			○	
くりもと			○	
ちくら・潮風王国		○	○	
富楽里とみやま		○	○	
おおつの里			○	
オライはすぬま		○	○	
ながら			○	
つどいの郷むつざわ		○	○	
白浜野島崎			○	
南房パラダイス			○	
水の郷さわら	○	○		
風和里しばやま	○	○		
和田浦 WA・O!	○	○		
発酵の里こうざき	○	○		
季楽里あさひ		○		
保田小学校		○		
みのりの郷東金	○	○		
木更津 うまくたの里		○		
いちかわ		○		
SA/ PA 高速	東関東自動車道・湾岸幕張PA		○	
	東関東自動車道・酒々井PA		○	
	館山自動車道・市原SA		○	
	京葉道路・幕張PA		○	

【千葉県】交通・防災拠点

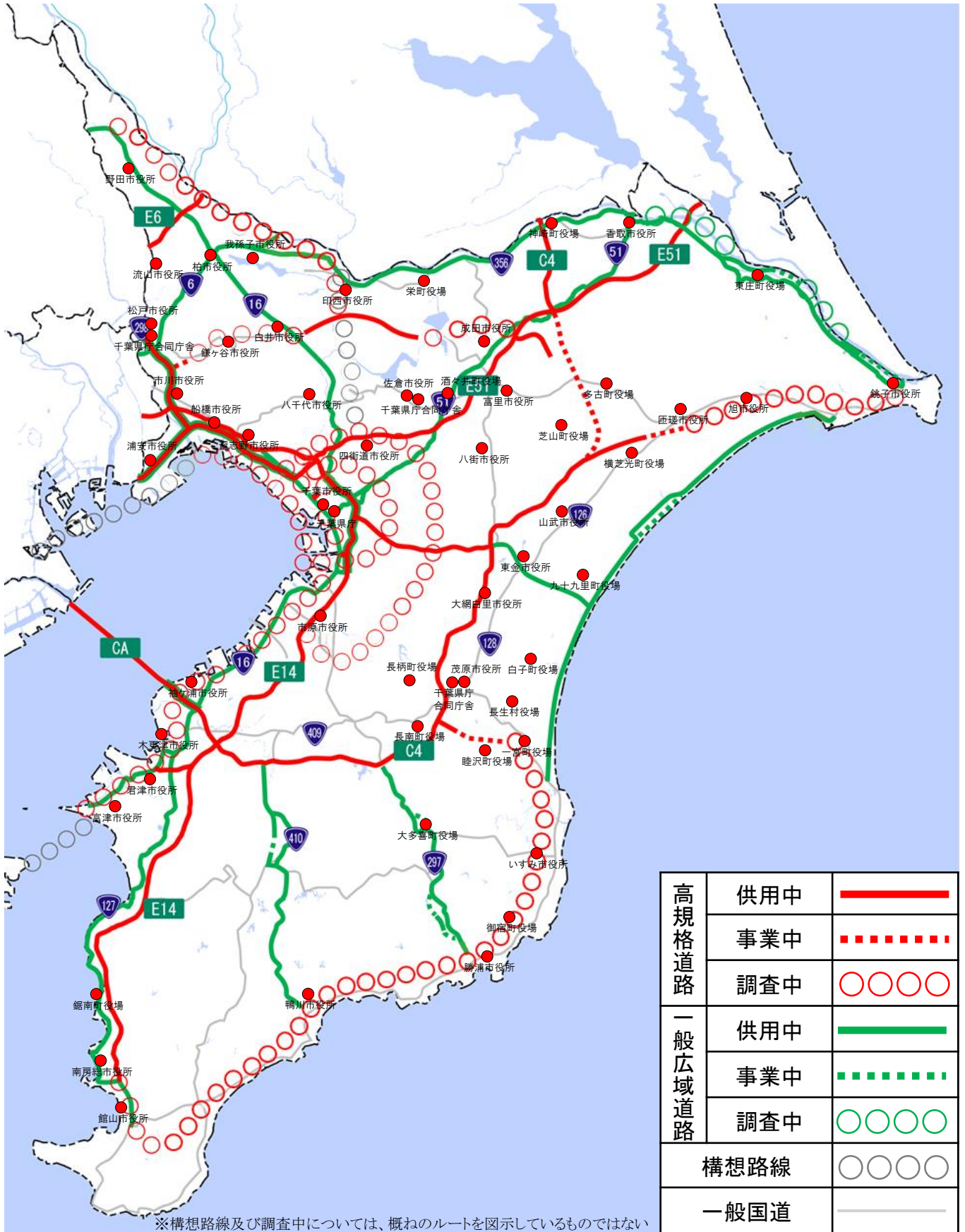


高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○
一般国道		——

- 凡 例
- 県庁・市町村役場
 - 交通ターミナル(空港、港湾、鉄道貨物駅、バスターミナル)
 - 大規模工業団地等(内陸)
 - 大規模工業団地等(臨海)
 - 自衛隊基地等
 - 緊急輸送施設
 - 広域防災拠点(救援部隊)
 - 広域防災拠点(救援物資)
 - 広域災害ボランティアセンター
 - 災害拠点病院
 - 製油所・油槽所
 - 道の駅
 - 高速道路PA/SA

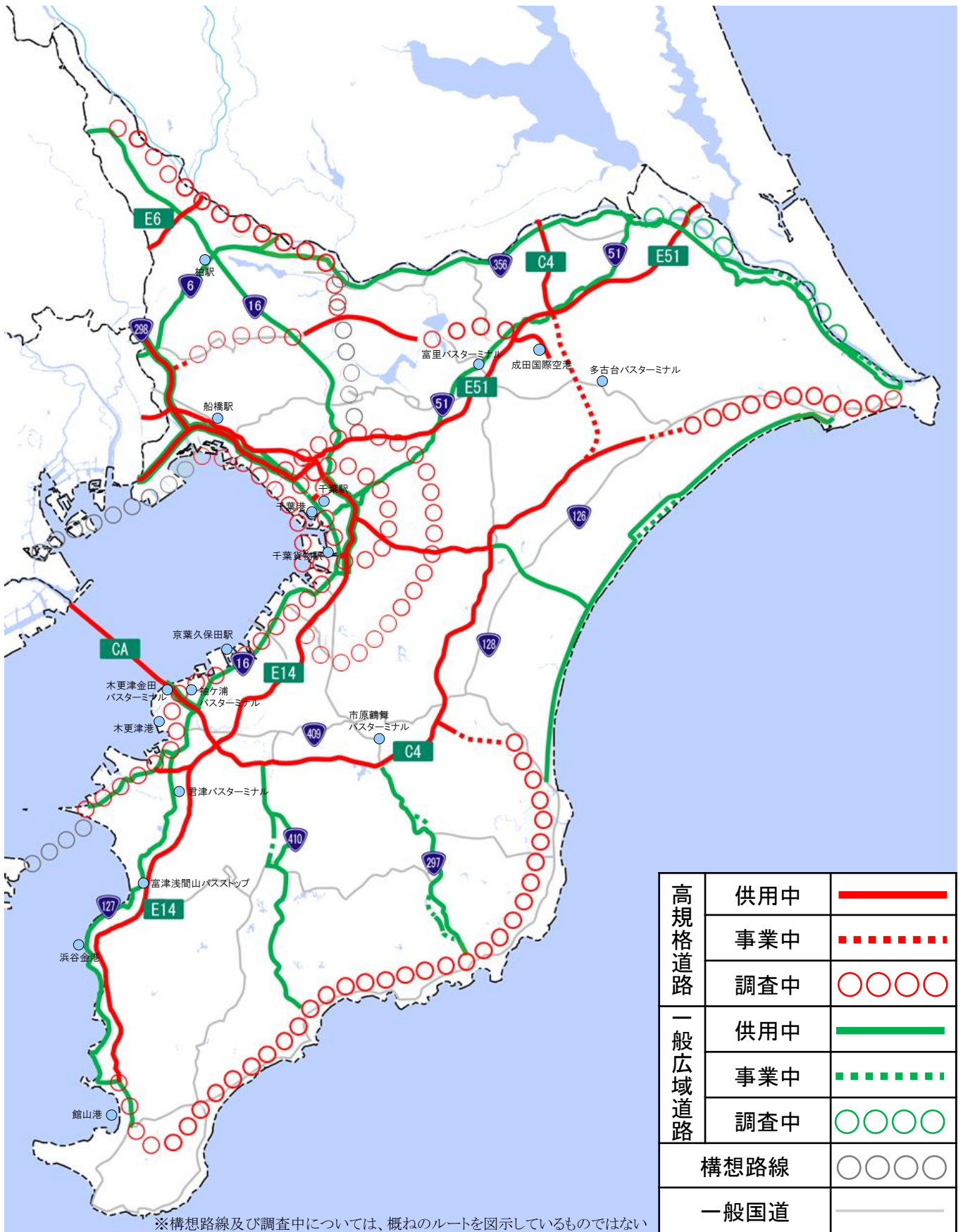
※構想路線及び調査中については、概ねのルートを図示しているものではない

【交通・防災拠点】県庁・市町村役場

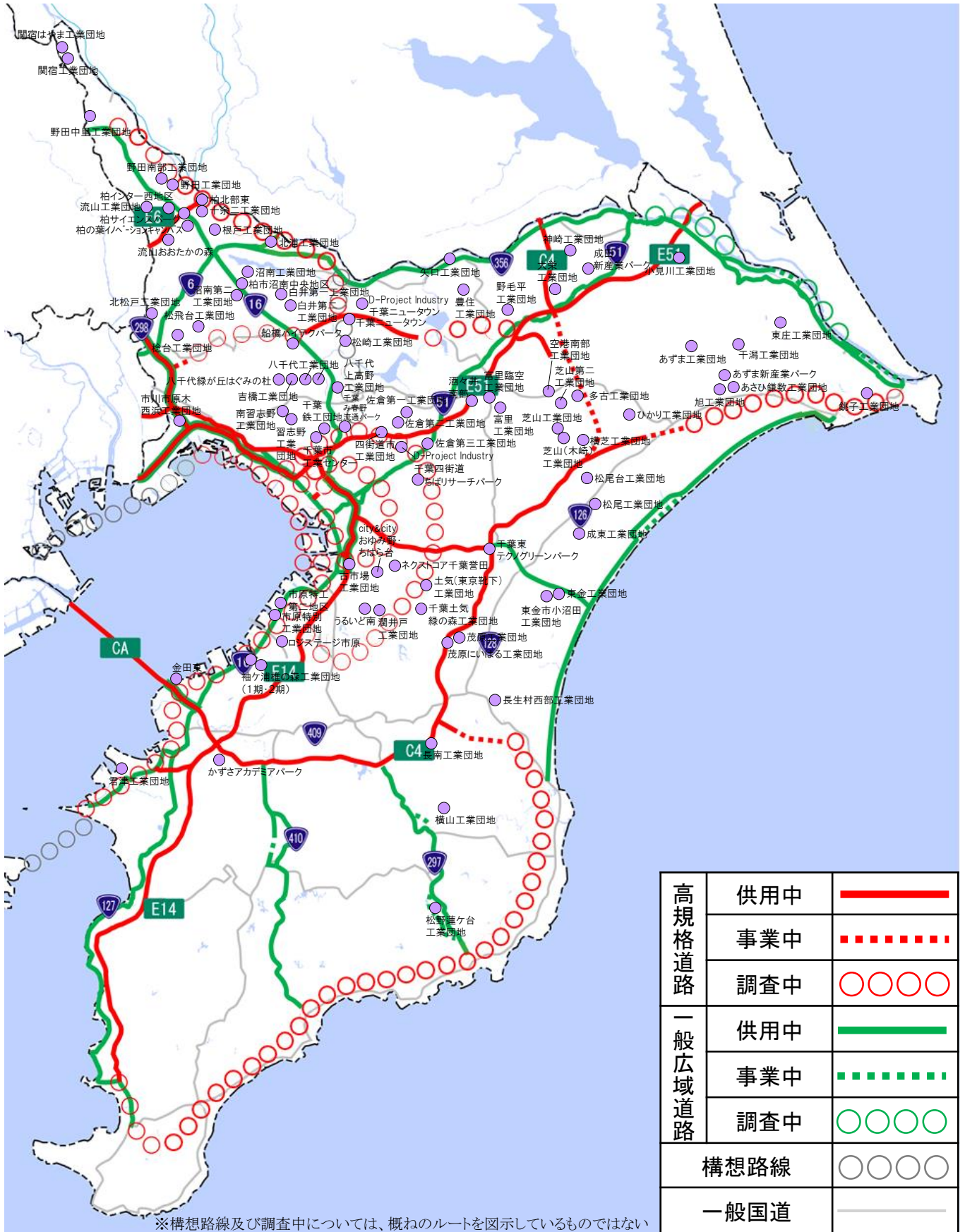


高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○
一般国道		——

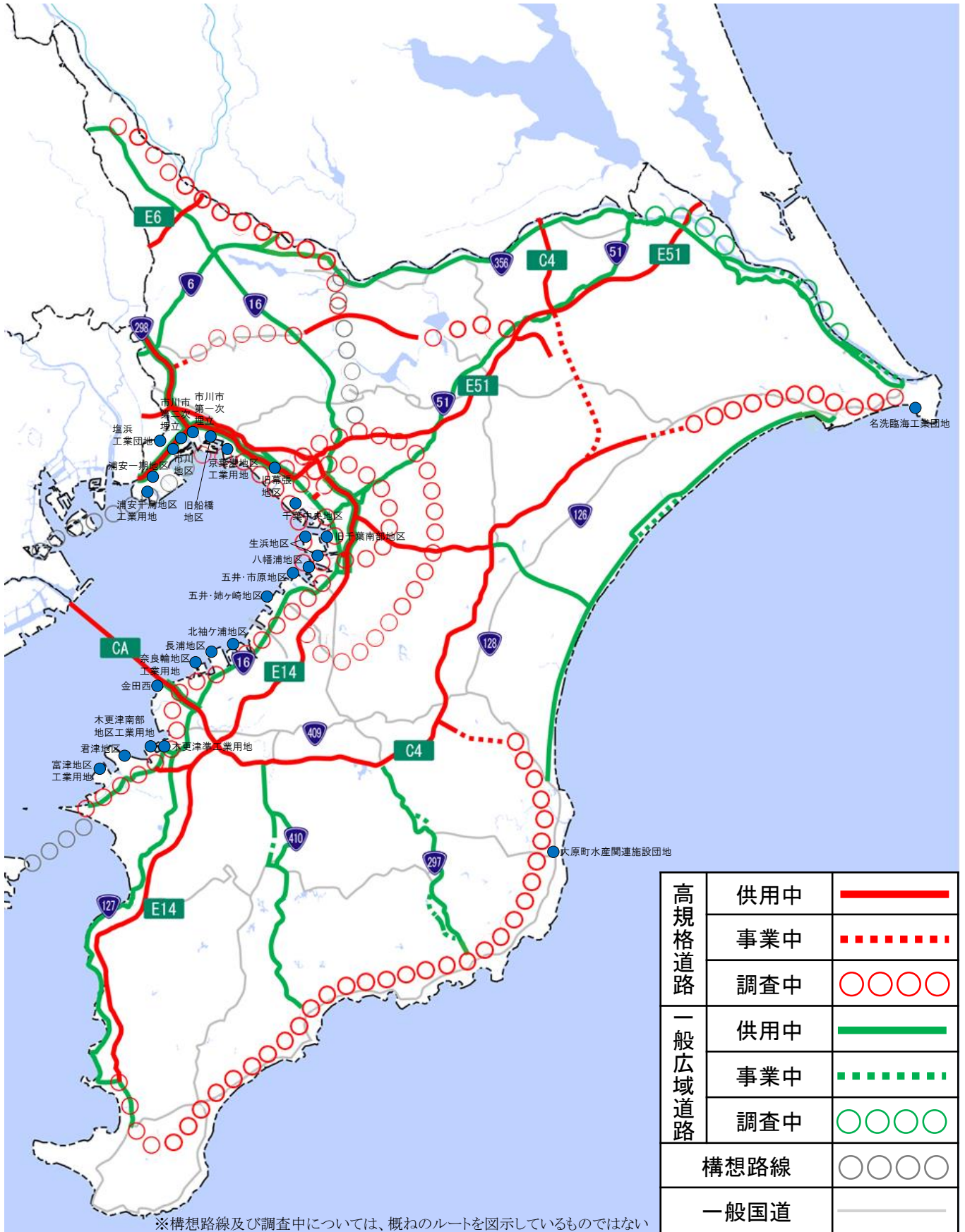
【交通・防災拠点】交通ターミナル(空港、港湾、鉄道貨物駅、バスターミナル)



【交通・防災拠点】大規模工業団地等(内陸)

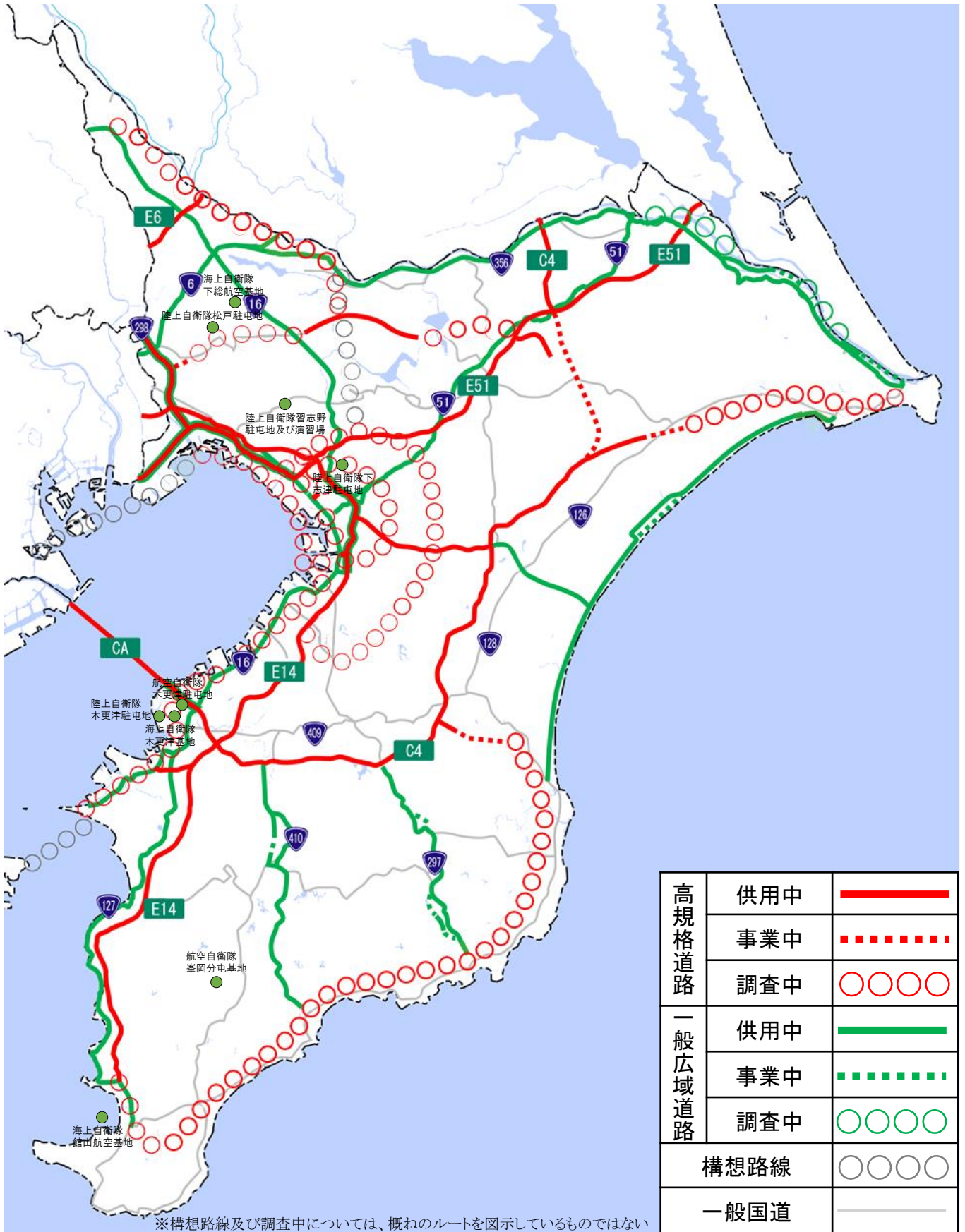


【交通・防災拠点】大規模工業団地等(臨海)



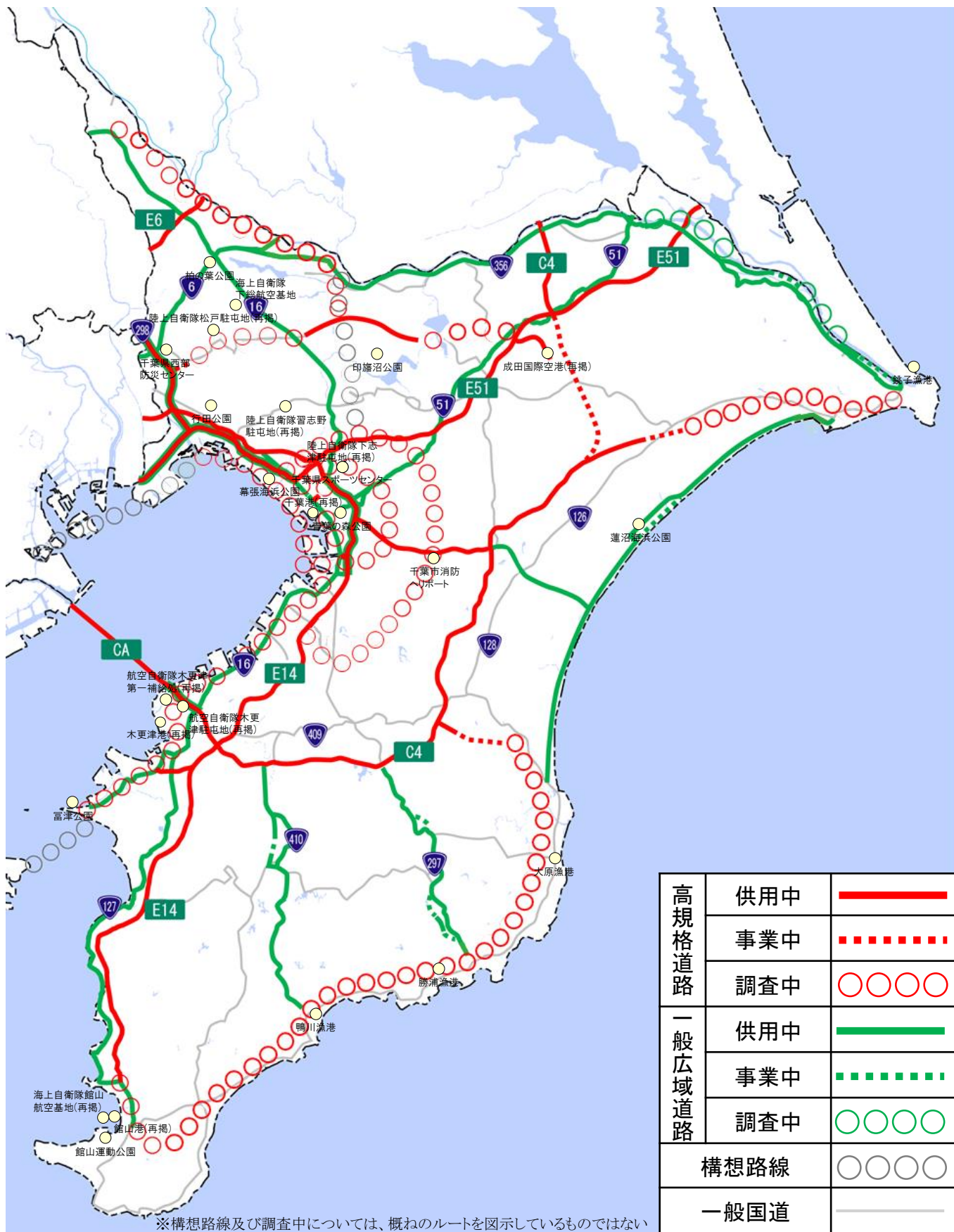
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○
一般国道		——

【交通・防災拠点】自衛隊基地等



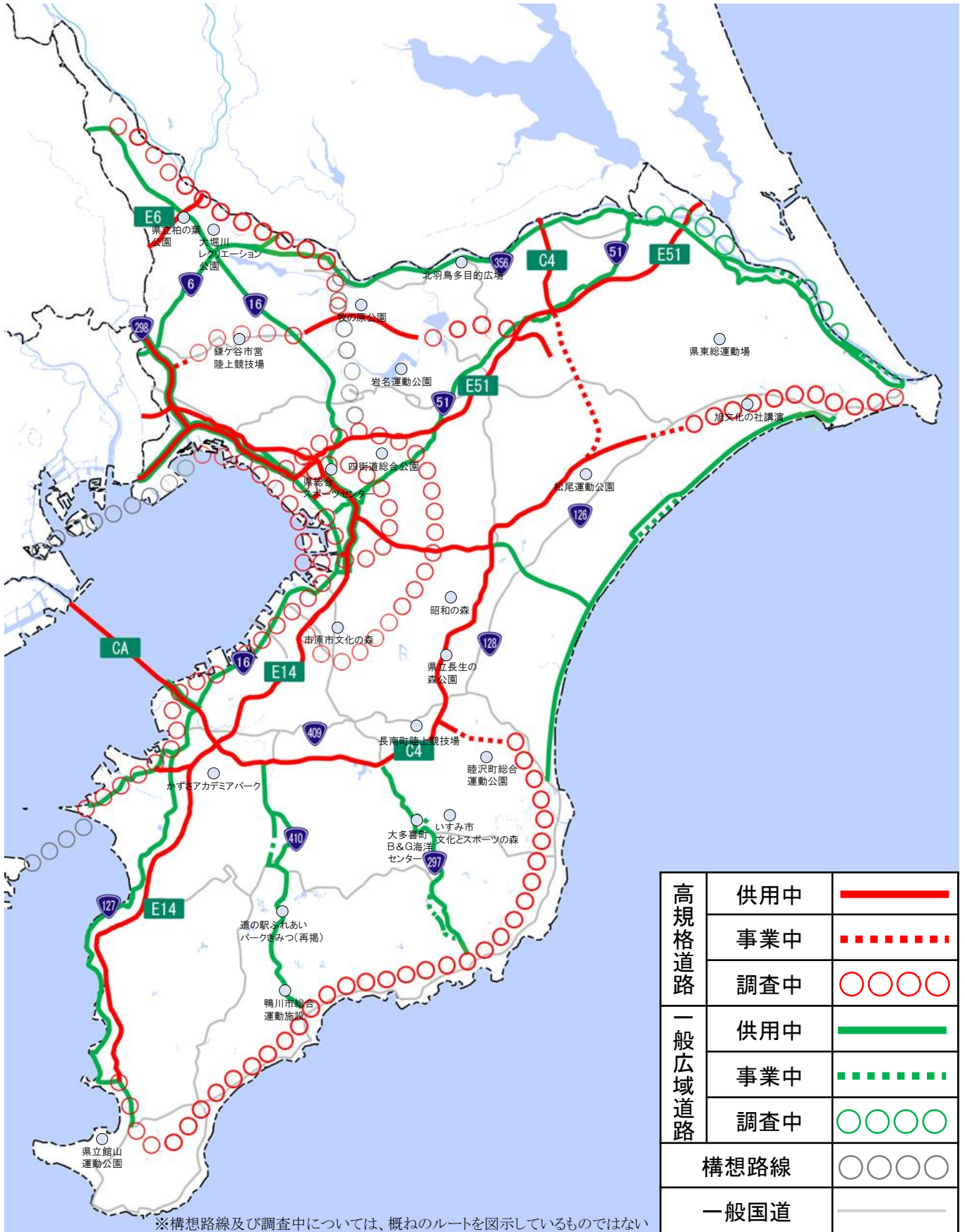
高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		
一般国道		

【交通・防災拠点】緊急輸送施設

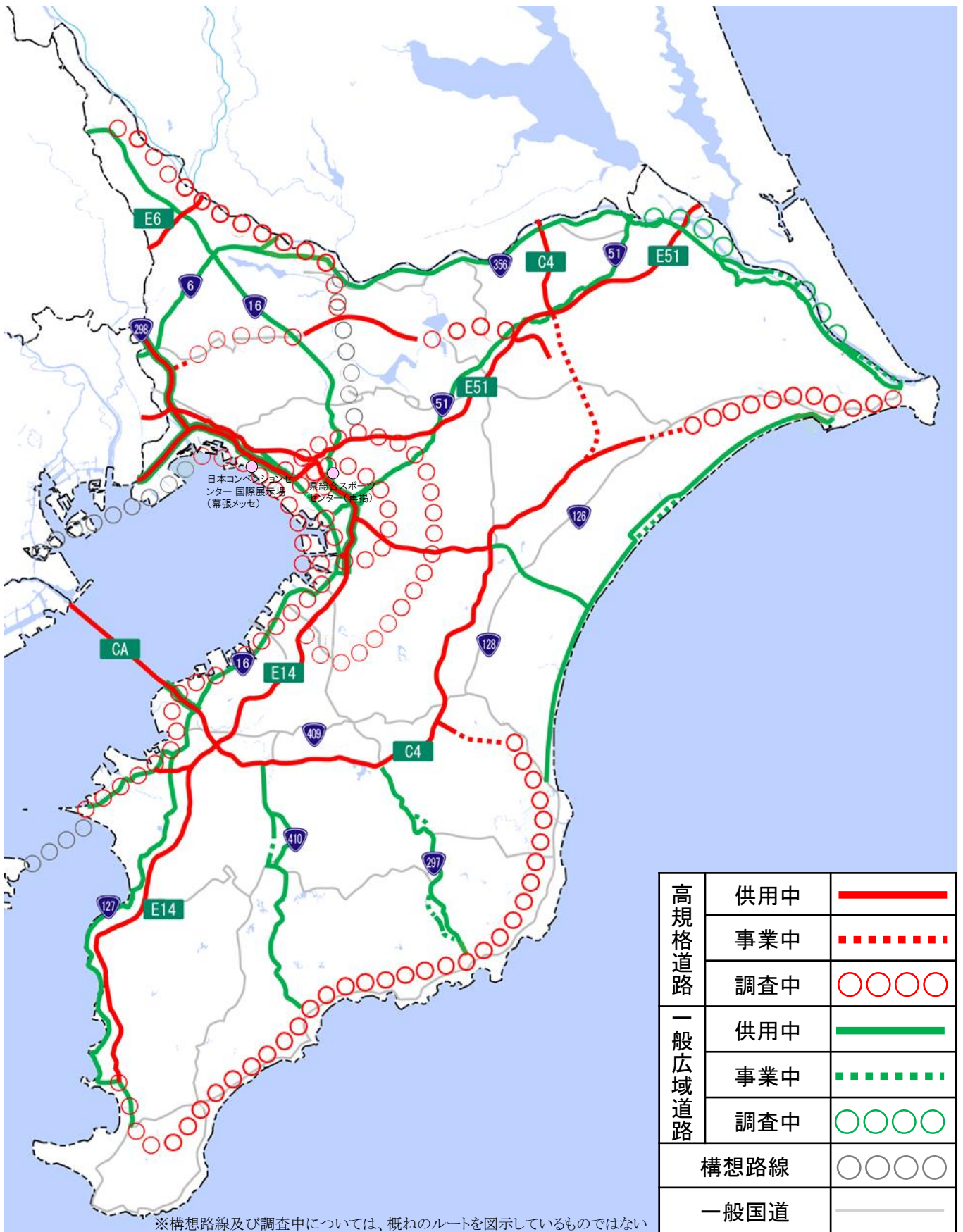


高規格道路	供用中	——
	事業中
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○
一般国道		——

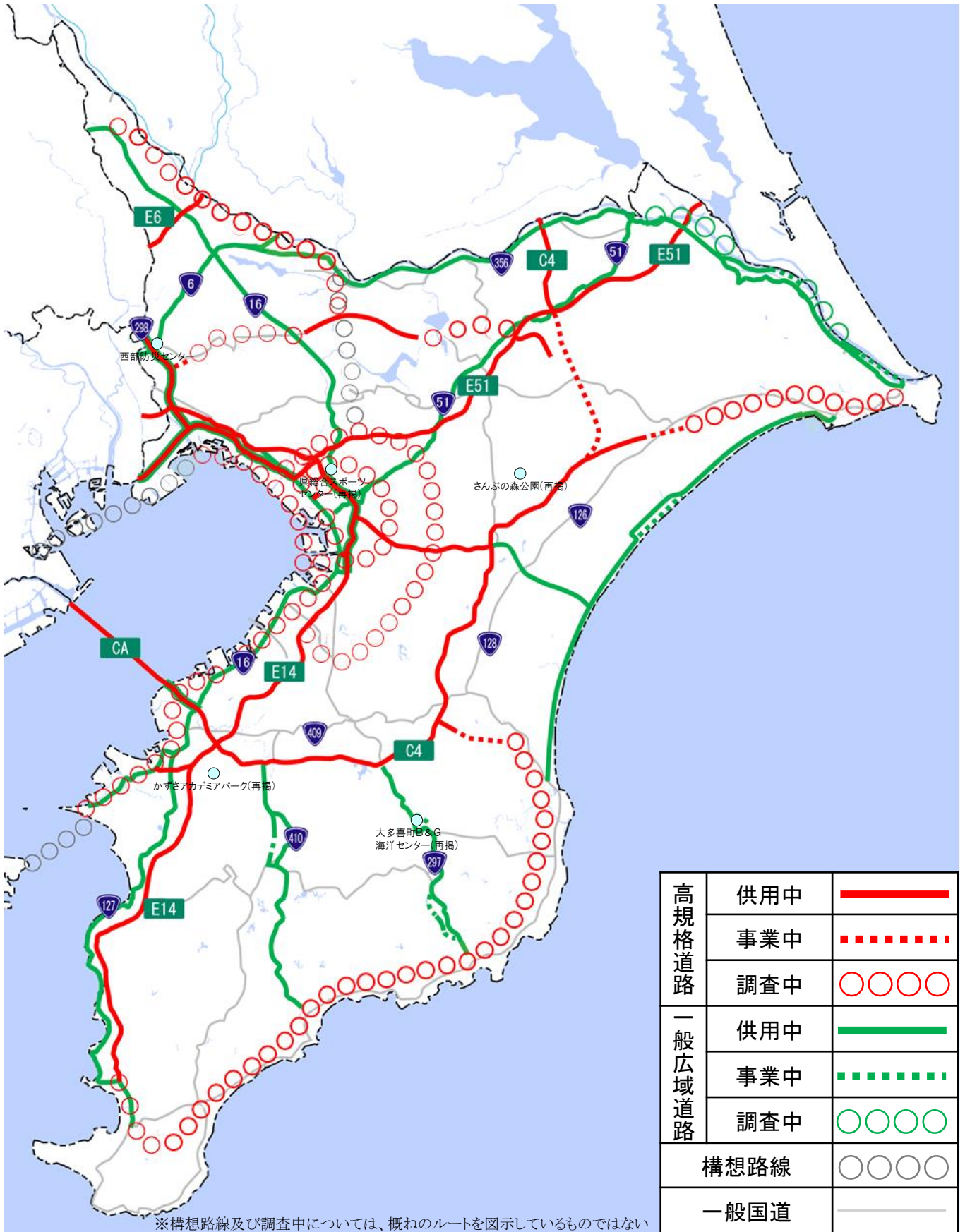
【交通・防災拠点】広域防災拠点(救援部隊)



【交通・防災拠点】広域防災拠点(救援物資)

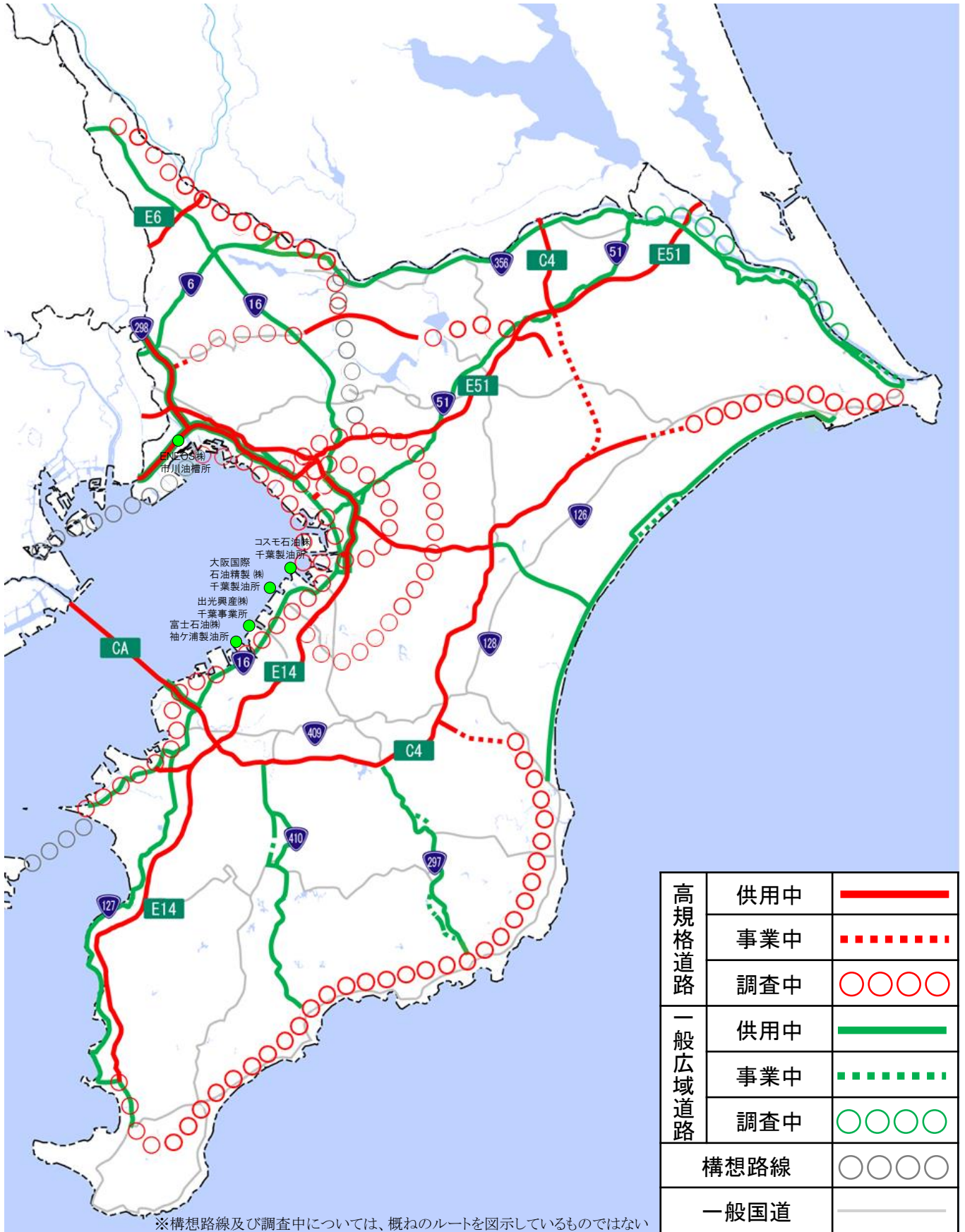


【交通・防災拠点】広域災害ボランティアセンター

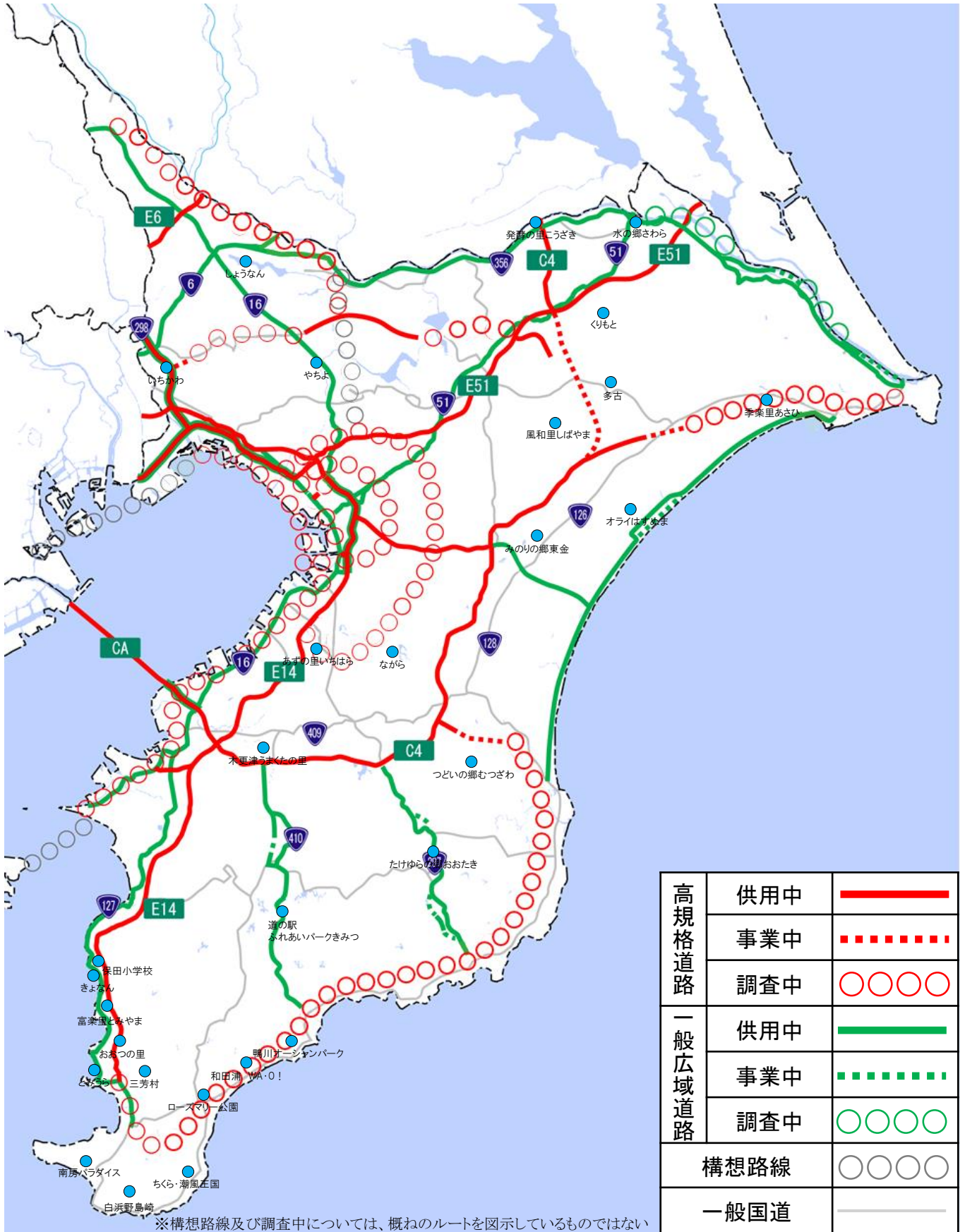


高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○
一般国道		——

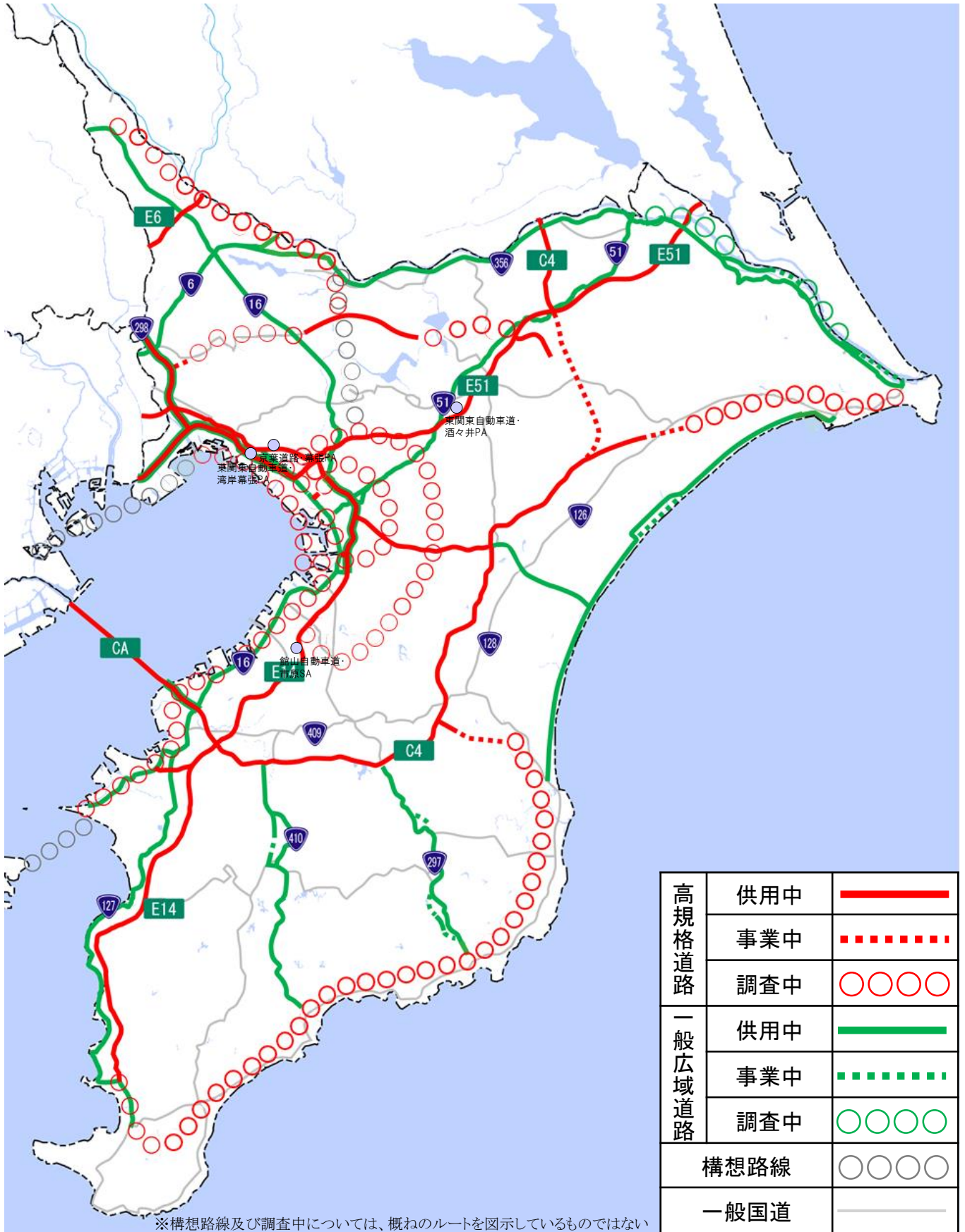
【交通・防災拠点】製油所・油槽所



【交通・防災拠点】道の駅

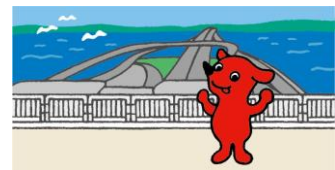


【交通・防災拠点】高速SA/PA





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 県土整備部 道路計画課

[所在] 〒260-8667 千葉県千葉市中央区市場町1-1

[電話] TEL:043-223-3272 FAX:043-224-3150

[URL] https://www.pref.chiba.lg.jp/doukei/keikaku/kendoseibi/kouikidouro/vision_keikaku.html