



# 千葉市広域道路交通ビジョン 千葉市広域道路交通計画

令和3年6月



# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1 策定の趣旨 .....	1
2 計画体系 .....	1
3 計画期間 .....	2
4 対象となる道路（広域道路） .....	2
<b>第2章 広域道路交通ビジョン</b> .....	<b>3</b>
1 地域の現状と将来像 .....	3
1-1 人口 .....	3
1-2 産業 .....	5
1-3 土地利用 .....	6
1-4 観光 .....	7
1-5 災害・環境 .....	8
1-6 千葉市の将来像 .....	10
2 広域的な交通の課題 .....	11
2-1 平常時の広域道路交通の課題 .....	11
2-2 災害時の広域道路交通の課題 .....	13
3 広域的な道路交通の基本方針 .....	15
3-1 広域的な交通の課題解決に向けた基本方針 .....	15
3-2 各分野における具合的な対策 .....	16
<b>第3章 広域道路交通計画</b> .....	<b>17</b>
1 広域道路ネットワーク計画 .....	17
1-1 概要 .....	17
1-2 広域道路ネットワーク計画 .....	18
2 交通防災拠点計画 .....	20
2-1 交通拠点計画 .....	20
2-2 防災拠点計画 .....	22
3 ICT 交通マネジメント計画 .....	24

## 1 策定の趣旨

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）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。

重要物流道路制度の創設や防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策を契機として、本市の広域的な道路網のマスタープランである「千葉市広域道路網マスタープラン（平成 5 年度策定、平成 10 年度見直し）」を踏まえ、国や県と連携し、今後の広域的な道路ネットワーク等を定めるとともに、本市の将来像を見据えた広域的な道路交通の今後の方向性を「広域道路交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）により示し、千葉市における新たな広域道路交通計画を策定しました。

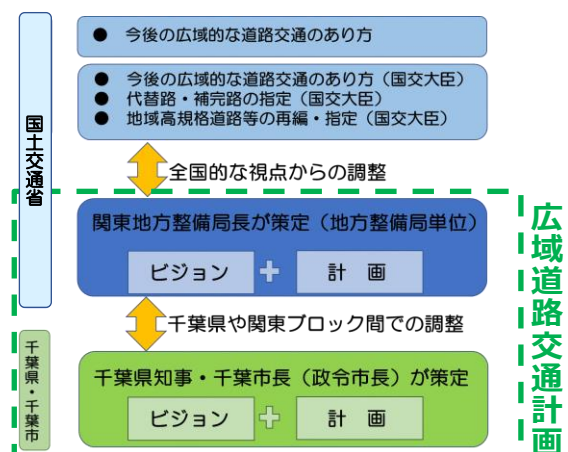
## 2 計画体系

### 2-1 国・県の広域道路交通計画の関係

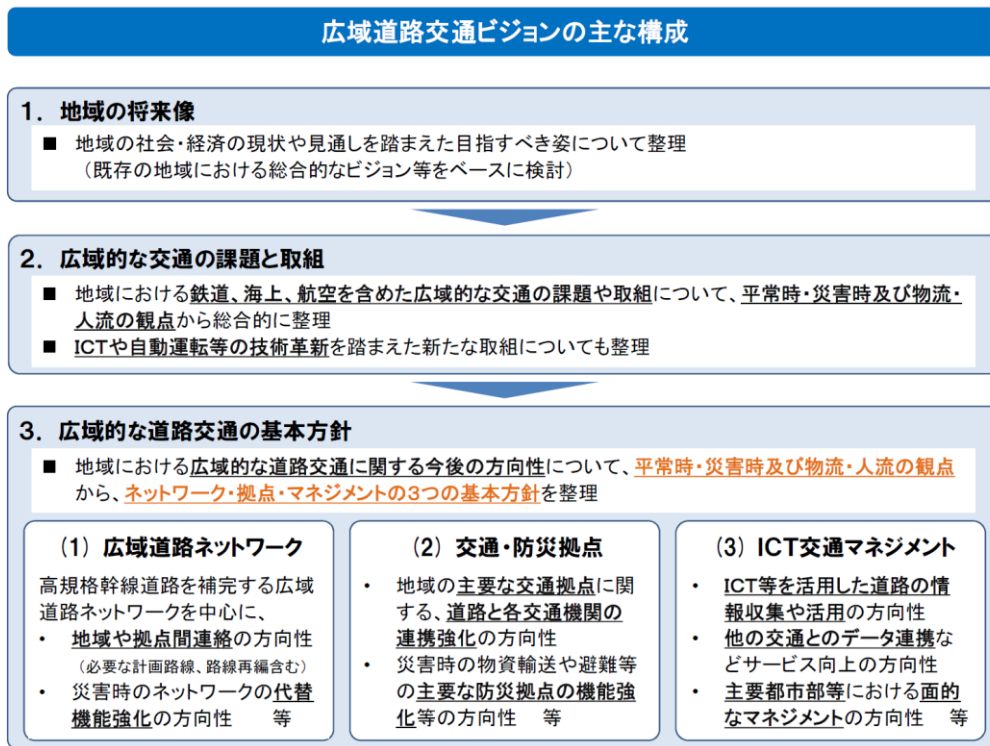
広域道路交通計画は、「地方ブロック」及び「都道府県」単位の計画で、地方ブロックは国土交通省の各地方整備局長、都道府県は都道府県知事・政令市長が策定すると規定しています（2018 年（平成 30 年）6 月 26 日 国道経第 36 号 国土交通省道路局長通知他）。

計画の策定にあたっては、関係する道路管理者等が相互に調整を図りつつ共同で検討を行い、地方ブロック単位では地方整備局長等が、都道府県単位では都道府県知事及び政令市長が策定することになっており、関係性は右図のようになります。

図表 1 広域道路交通計画の策定主体等



図表 2 計画の構成



資料：国土交通省道路局 重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画について（平成 30 年 8 月）

### 3 計画期間

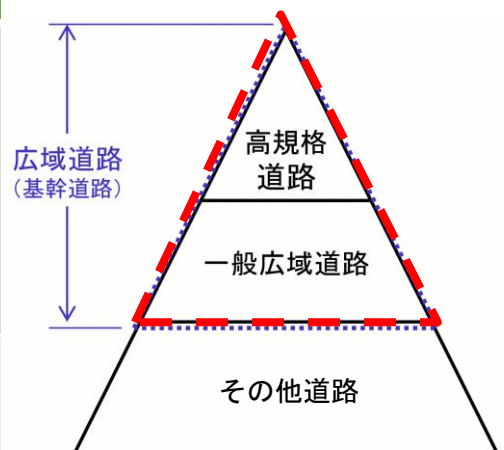
中長期的な視点とし、計画期間を 30 年間（2021 年～2050 年）とします。  
 なお、計画期間中でも社会情勢の変動等を踏まえ、計画の見直しを必要に応じて行っていきます。

### 4 対象となる道路（広域道路）

広域道路ネットワークのうち、広域道路は高規格道路及び一般広域道路とします。

図表 3 対象となる広域道路

広域道路	道路の特性
高規格道路	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 求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路
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



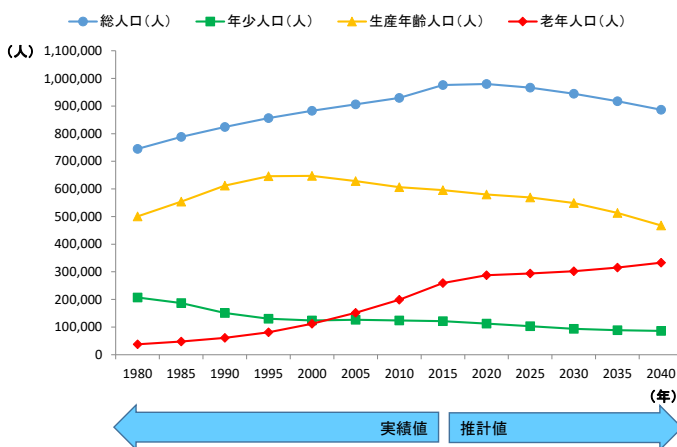
## 1 地域の現状と将来像

### 1-1 人口

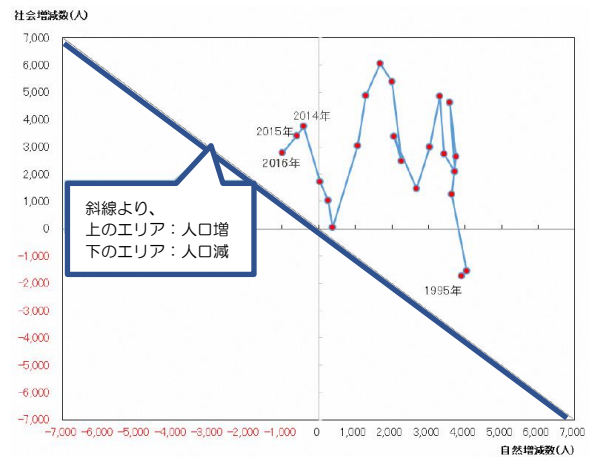
本市はこれまで、戦災からの復興や高度経済成長期、政令指定都市移行などを経て大都市へ成長・発展してきました。その結果、総人口は増加してきましたが、今後は減少局面に入ることから、総人口の減少とともに少子高齢化が進行する見通しです。

自然増減では、2014年（平成26年）以降3年連続で減少し年々減少幅の拡大が見られます。社会増減は近年プラスを維持するも、2015年（平成27年）、2016年（平成28年）と2年連続で前年実績を下回っています。

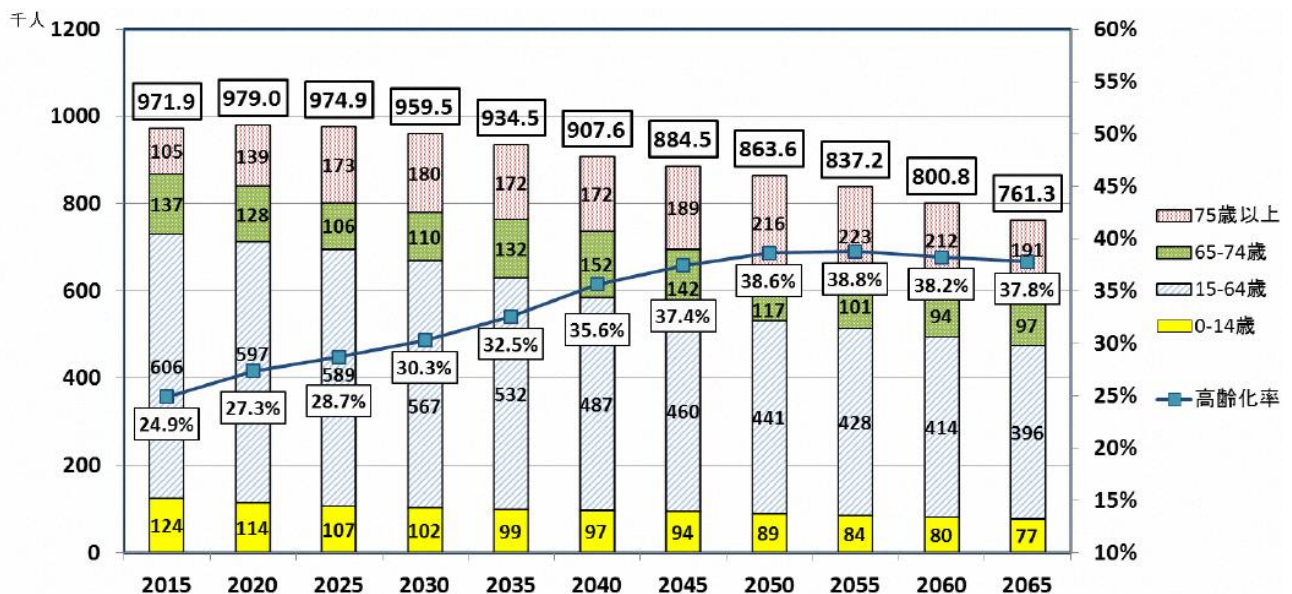
図表 4 総人口と3区分別人口の推移



図表 5 社会増減、自然増減の推移



図表 6 将来推計人口と高齢化率



資料：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2018年（平成30年）12月改訂）

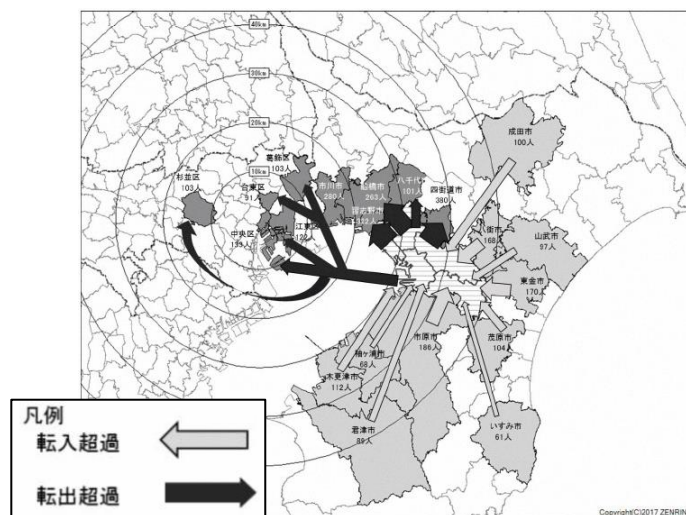
社会増に着目すると、本市の主な人口転入元は近隣市町を中心に構成されており、千葉県内（特に県東南部）に対する人口吸引力が強い状況です。一方、「東京都心に近い地域からの人口吸引力」が弱く、東京都に対しては 1,000 人を超える転出超過が見られます。

よって、本市の社会増は、県東南部地域、本市以東、以南の都市に支えられている状況が見て取れます。

また、2014 年度（平成 26 年度）から 2016 年度（平成 28 年度）にかけて人口が増加した自治体を示した図表を見ると、本市は全体では人口増加地域に含まれますが（ただし、花見川区、若葉区、美浜区では人口減）、本市以東以南の地域では既に人口減少が始まっています。

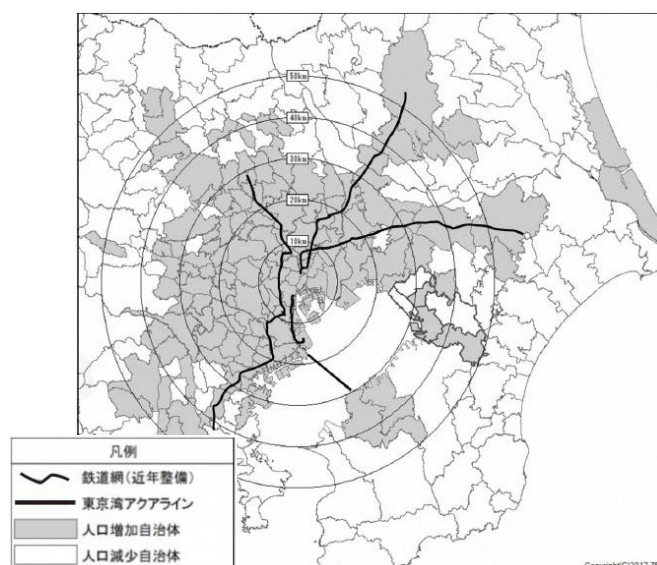
本市が将来にわたり活力を維持していくためには、本市単独ではなく、既に人口減少がはじまっている周辺都市までを含めた圏域全体を道路ネットワークで結び、人・モノの交流を活性化させる必要があります。

図表 7 主な転入超過・転出超過の状況（2016 年（平成 28 年））



資料：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2018 年（平成 30 年）12 月改訂）

図表 8 平成 26 年度から平成 28 年度における人口増加地域



資料：千葉市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（2018 年（平成 30 年）12 月改訂）

## 1-2 産業

本市の臨海部には、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た千葉港があり、港湾取扱い貨物量は約 1.40 億トン（2019 年【令和元年】）で全国第 2 位となっています。また、第 2 次大戦後急速に発展した京葉工業地域があり、臨海部「蘇我地区」には、京葉工業地帯の一翼を担う鉄鋼・電力等の素材型工業集積が形成されており、いわゆる“素材型ものづくり関連企業”の大規模な工場が立地し、日本有数の関連産業が集積しています。さらに内陸部には、千葉鉄工業団地、古市場工業団地、千葉市工業センター、土気緑の森工業団地、ちばリサーチパークといった多くの工業団地が立地しています。

生産面では、市内総生産（産出額から中間投入額を控除）は、3 兆 8,320 億円（H29 年度）となり、千葉県内総生産（21 兆 1,069 億円）の約 18.0%の規模となっています。

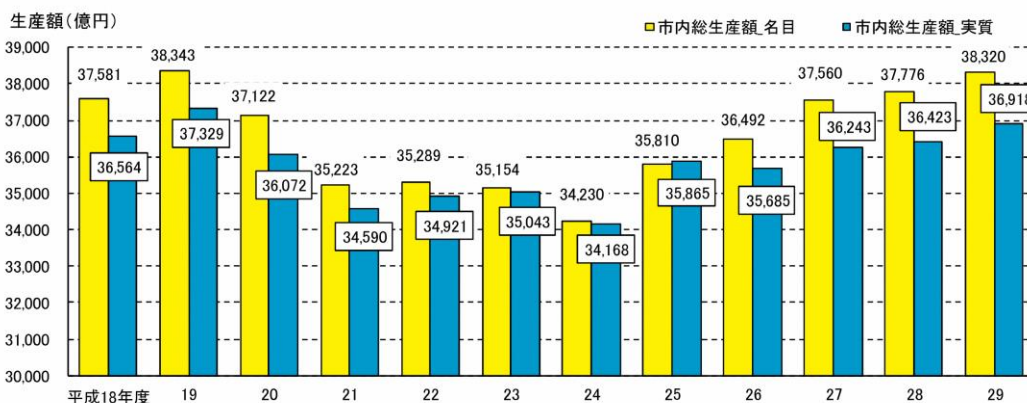
本市の産業振興や産業競争力のさらなる強化・発展には、渋滞緩和等による生産性向上、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための広域的な道路ネットワークが必要です。

図表 9 千葉市の産業拠点マップ



資料：千葉市経済成長アクションプラン（平成 30 年 3 月）

図表 10 市内総生産の推移



資料：千葉市の市民経済計算（平成 29 年度）

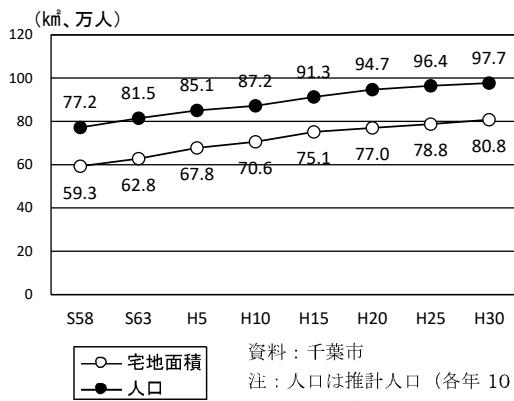
# 1-3 土地利用

本市における土地利用の特徴として、市街化や臨海部の工業集積が進む中でも、豊かな自然が依然として多く残されており、大都市でありながら緑被地の割合が高いなど、緑と水辺に恵まれた環境を有しています。

宅地面積は、人口の増加に比例して増え続け、平成20年には77.0km<sup>2</sup>となっており、地目別の構成比の推移をみると、宅地面積の割合は、昭和58年から平成20年の25年間で6.3ポイントの増加を示しており、一方、田・畑と山林の合計は、41.0%（昭和58年）から29.8%（平成20年）へと、10.2ポイントの減少となるなど市街地が拡大してきました。

本市の特性を活かしながら、諸機能のバランスの取れた都市構造を構築するためには、広域的な道路ネットワークが必要となります。

図表 1 1 宅地面積および人口の推移（千葉市）

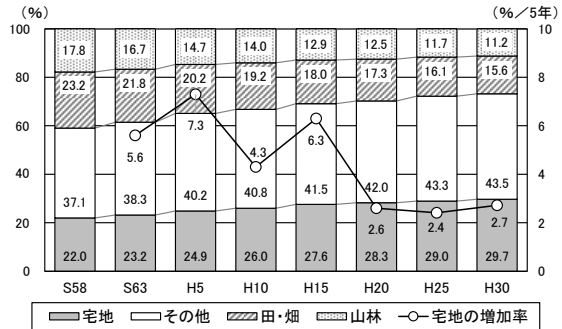


資料：千葉市  
注：人口は推計人口（各年10月1日現在）。宅地面積は固定資産税概要調書による。

※千葉市固定資産税概要調書をもとに作成

資料：千葉市新基本計画策定支援業務委託基礎調査資料集（平成22年3月）

図表 1 2 地目別土地利用の推移（千葉市）

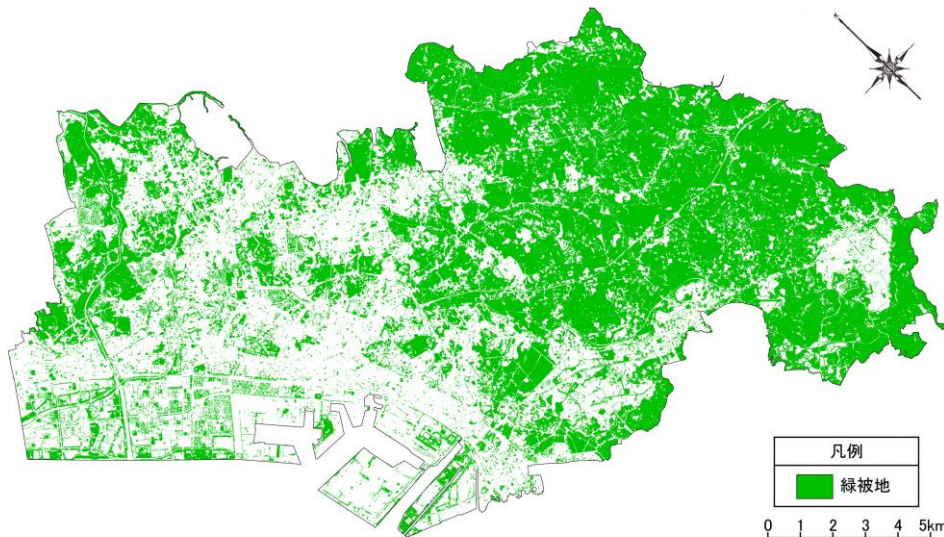


資料：千葉市「固定資産税概要調書」（各年1月1日現在）  
注：宅地、田・畑、山林の面積は、固定資産税の課税対象を計上している。このため、国及び地方公共団体の所有する公用地・公衆用道路・保安林・学校用地及び社寺境内地等の課税対象外の土地は、「その他」に含まれる。

※千葉市固定資産税概要調書をもとに作成

資料：千葉市新基本計画策定支援業務委託基礎調査資料集（平成22年3月）

図表 1 3 緑被の現況（令和2年時点）



資料：千葉市（緑政課）



## 1-4 観光

本市では、市民が本市に愛着と誇りを持ち、これからも「住み続けたい」と思ってもらえるような、また市外の人々から「訪れてみたい」「住んでみたい」と思われるような魅力ある都市であり続けるため、「加曽利貝塚」「オオガハス」「千葉氏」「海辺」という本市の歴史やルーツに根ざした4つの地域資源を活用します。また、グリーンエリア（緑・里・農）の観光資源を近隣他都市との広域連携等を通じて、効果的なプロモーションをかけていくことによりトータルの千葉ブランドを確立し、国内外からの旅行者を集客することで観光需要を取り込むための施策を展開していきます。

図表 14 本市固有の4つの地域資源

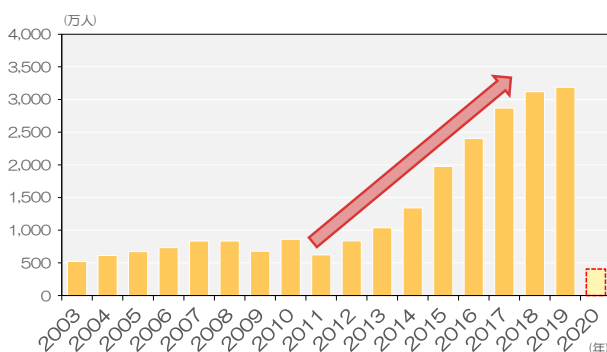


わが国の観光・MICEをめぐる経済社会環境をみると、訪日外国人客数は増加傾向、MICE件数も国全体として伸びており、観光需要はさらなる高まりが期待されます。

本市における延べ宿泊者数においては、2014年（平成26年）～2019年（平成30年）までは200万人泊以上、また、延べ宿泊者数に占める外国人宿泊者数の割合は、2015年（平成27年）～2019年（平成30年）までは20%前後で推移しています。

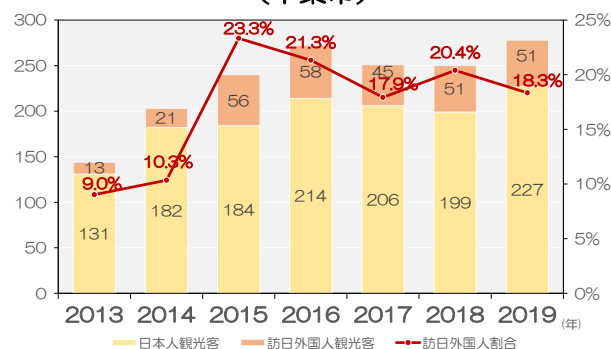
こうした状況を好機と捉え、グローバルMICE都市としてのブランド力・魅力の向上を図ることでMICE誘致を強化、滞在中の消費喚起を促すための環境整備とともに、広域的な道路ネットワークの構築により本市へのアクセスや観光地間の交通利便性の向上を図ることが重要となります。

図表 15 訪日外国人客数の推移（全国）



資料：訪日外客数（日本政府観光局）（2020年度）

図表 16 日本人と外国人の延べ宿泊者数（千葉市）



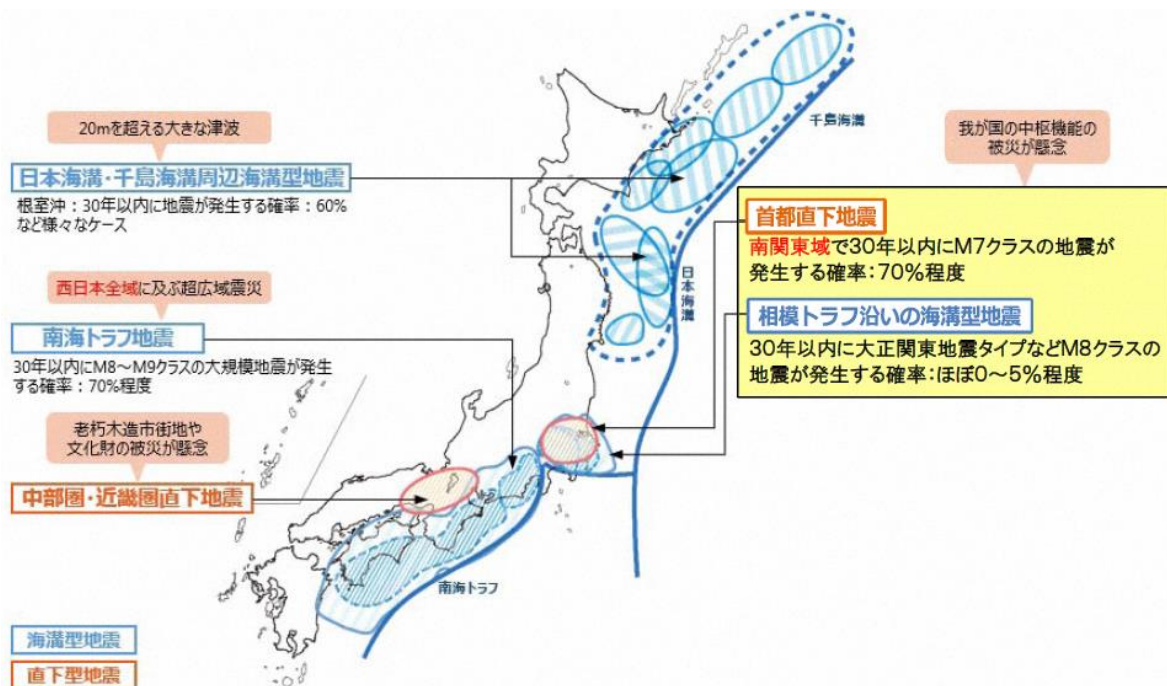
資料：宿泊旅行統計調査（観光庁）（2019年度）

## 1-5 災害・環境

文部科学省地震調査研究推進本部地震調査委員会によると、南関東地域で今後 30 年間にマグニチュード7クラスの地震が発生する確率は 70 パーセントと推計されています。

本市では、2011 年（平成 23 年）3 月に発生した東日本大震災において、中央区・花見川区・美浜区・若葉区において震度5強、稲毛区・緑区において震度5弱を観測し、特に美浜区では、液状化現象に起因する土砂の噴出や地盤の不等沈下により、家屋や公共施設、電気・ガス等のライフラインに大きな被害が発生しました。また、道路の通行障害や高速道路の通行止め及び鉄道網の運休など、大きな交通障害も生じました。

図表 17 わが国で予想される大規模地震



資料：内閣府 防災情報のページ

図表 18 千葉市美浜区での被災状況（2011 年（平成 23 年）東日本大震災）

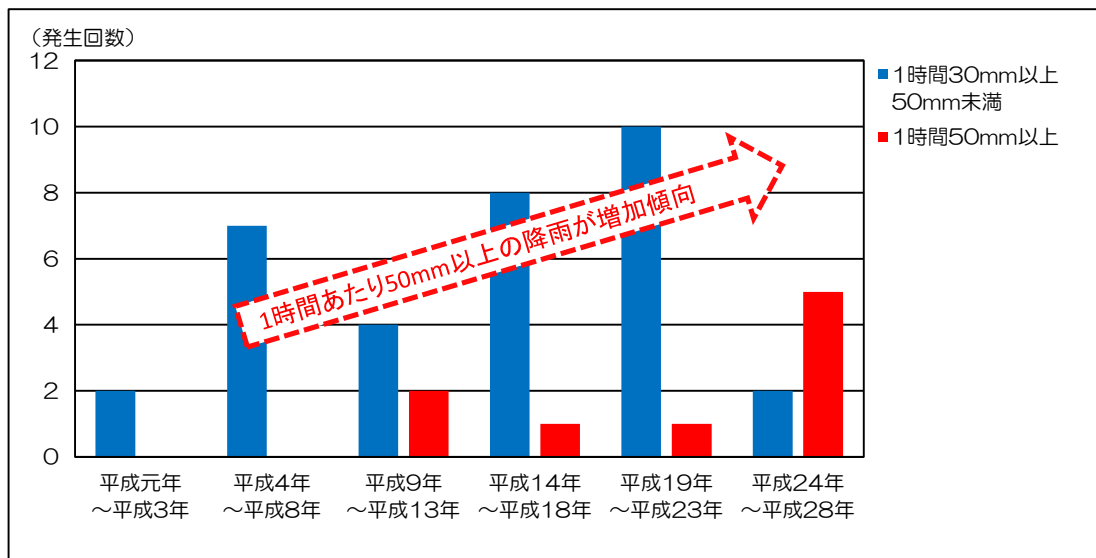


近年では、地球温暖化に伴う気候変動の影響を受け、台風の大型化、集中豪雨や突風被害など、多岐にわたる災害が発生しており、それらに対する防災・減災対策が急務となっています。

本市では、2019年（令和元年）に発生した東日本台風において、台風の接近に伴う記録的な大雨など、類を見ない大規模な災害に見舞われました。これらにより、土砂崩れ、建物被害や倒木等が多数発生し、停電の長期化や、断水・通信障害など、甚大な被害が生じました。

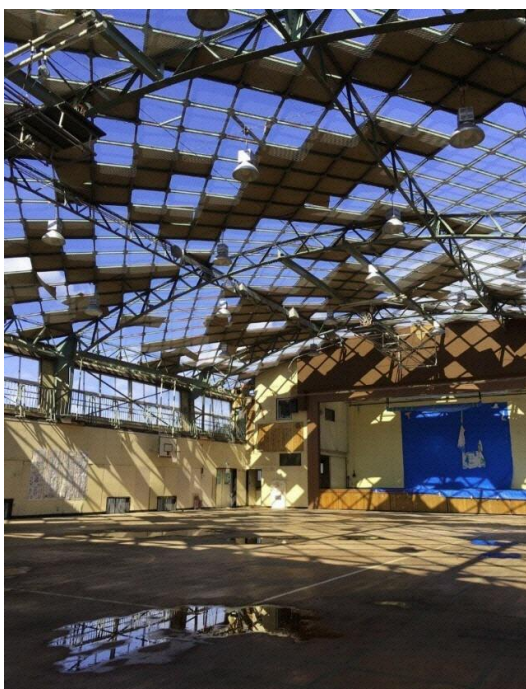
この経験を踏まえ、大規模災害が発生しても、「被害を出さない」「被害を軽減する」「避難・救助・復旧を円滑にする」ためには防災機能の強化、広域的な道路ネットワークの構築が重要となります。

図表 19 1時間降水量 30mm 以上及び 50mm 以上の年間発生回数（千葉市）



資料：千葉市雨水対策重点地区整備基本方針（平成 29 年 8 月）

図表 20 被害状況（2019 年（令和元年） 房総半島台風・東日本台風）



屋根が吹き飛んだ体育館（稲浜小）



道路をふさぐ倒木の撤去

## 1-6 千葉市の将来像

広域経済圏の核都市・中心都市として、本市のみならず、周辺都市との連携強化を図り、圏域内の諸資源を最大限に活用し合うことで、産業と経済、地域社会の活性化を推し進め、人口減少下においても活力を維持する自立した圏域（“ちば”共創都市圏）の確立を目指します。

図表 21 千葉市の将来像

### ちばシナリオ

人口減少・少子超高齢社会に果敢に挑戦し  
「交流」と「共創」による自立した圏域を創り出す  
～ “ちば”共創都市圏の確立を目指して ～



“ちば”共創都市圏とは・・・

○千葉市と千葉市以東以南を中心とする周辺地域で、自然・人口・経済活動・生活実態などが一体的なエリア

○田舎と都会の両方の魅力を、日々の生活の中で日常的に満喫できることが特徴

- ・緑の山と青い海など、貴重な自然資源が豊富
- ・千葉駅周辺や海浜幕張駅周辺などは、働く場も多く、買い物や質の高いサービスを受けられて都会のように便利

資料：千葉市まち・ひと・しごと創生総合戦略

## 2 広域的な交通の課題

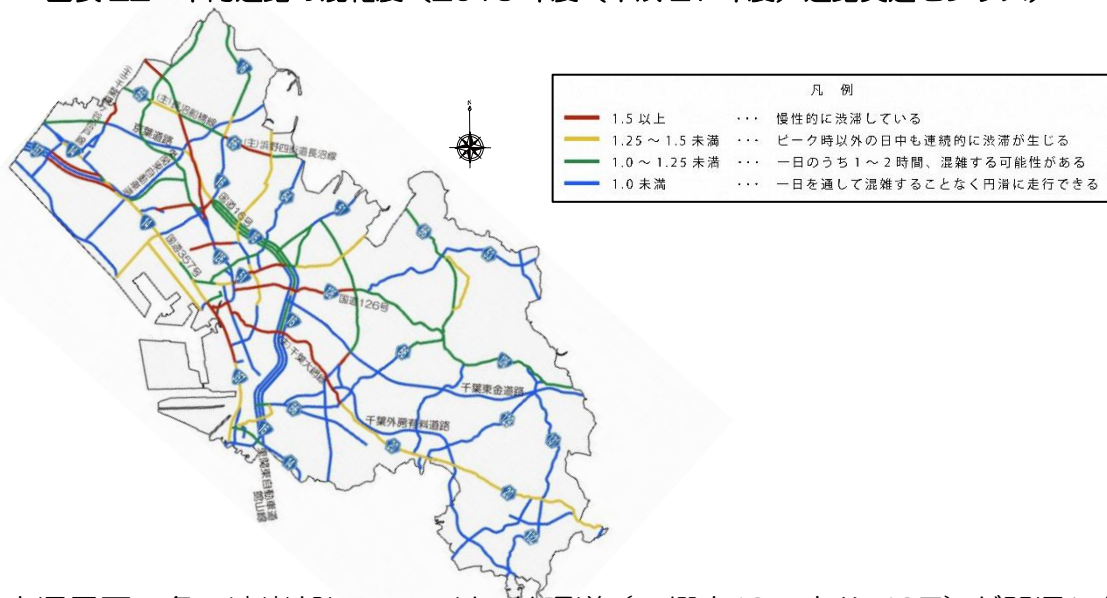
### 2-1 平常時の広域道路交通の課題

#### (1) 渋滞

市内の幹線道路をはじめとした道路ネットワークの整備や、局所的な交差点改良により渋滞状況は改善しているものの、千葉都心や湾岸部を中心として依然として渋滞が発生しています。

具体的には、国道16号、357号、主要地方道大網街道線等の広域道路ネットワークにおける渋滞により定時性が確保されておらず、交通の円滑化をはかるためにも渋滞対策が課題になっています。

図表 22 市内道路の混雑度（2015年度（平成27年度）道路交通センサス）



交通需要の多い湾岸部については、外環道（三郷南IC～高谷JCT）が開通したことにより、外環道から東側の国道357号では、大型車と一般車が混在集中して増加傾向にあります。さらには、市内の高速道路（東関東道、京葉道路）と国道357号の総交通量は、現状で交通容量が超過しています。

図表 23 湾岸部の現況交通量



資料：第9回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG（国土交通省関東整備局）

### 【 広域的な交通の課題(渋滞) 】

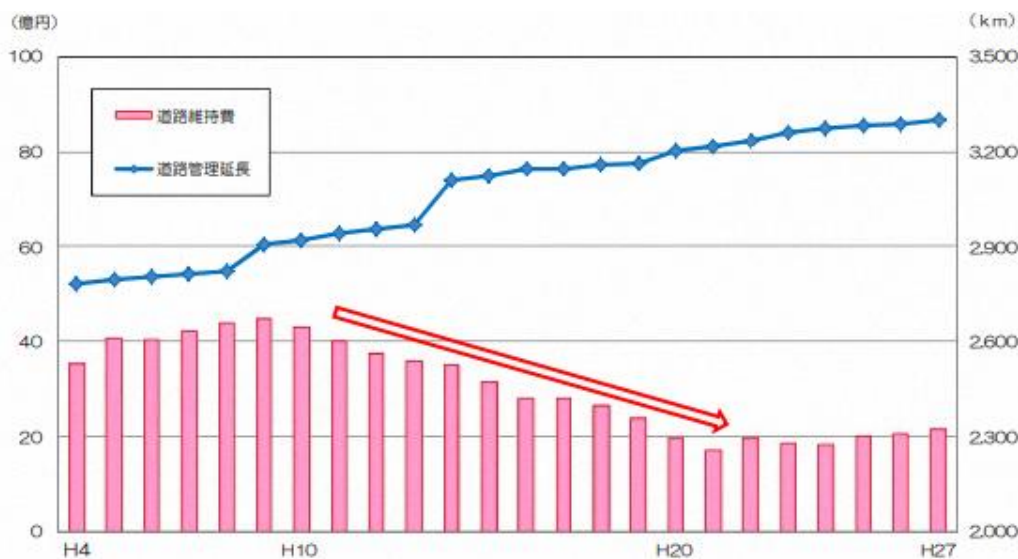
- ・ 広域道路は千葉都心や湾岸部を中心に混雑

## (2) 道路インフラの老朽化

本市では、令和3年4月時点において幹線道路から生活道路まで約3,400kmの道路を管理しており、管理延長は、いまなお増え続け、ここ20年間で約1.2倍となっています。

しかしながら、管理延長が増加傾向にある中、道路に係る維持管理費においては、ここ20年間でほぼ半減しており、非常に厳しい状況にあることから、効率的かつ効果的な維持管理が求められています。

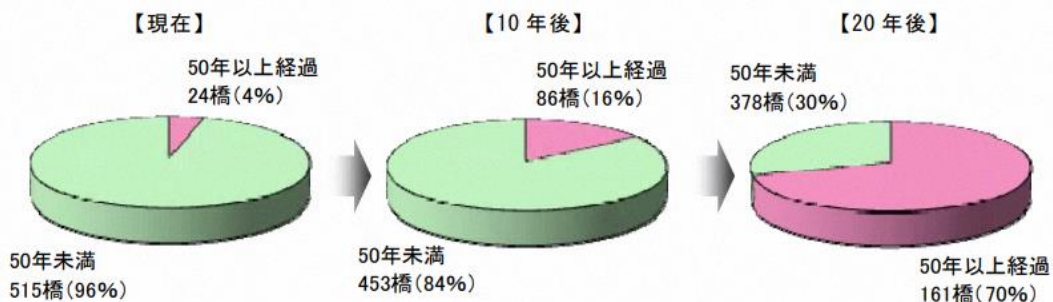
図表 24 道路管理延長と道路維持費の推移



資料：千葉市道路施設戦略的維持管理方針（平成27年11月）

道路構造物の中でも重要な役割を担う橋りょうにおいては、高度成長期である昭和40年代から昭和50年代にかけ、多くを整備しているため、今後、一斉に老朽化が進展し、同時期に更新時期を迎えることとなり、短期間に大きな財政負担が生じることが明らかとなっています。

図表 25 老朽化施設の推移（橋りょう）



資料：千葉市橋梁長寿命化修繕計画（第2期）

千葉市公共施設等総合管理計画（令和2年3月改訂）に基づき、個別施設計画を策定し、橋りょうなどの大型構造物から防護柵などの小型構造物まで、施設の特性に合った維持管理計画により、施設の長寿命化や事業費の縮減・平準化を図っています。

### 【 広域的な交通の課題(道路インフラの老朽化) 】

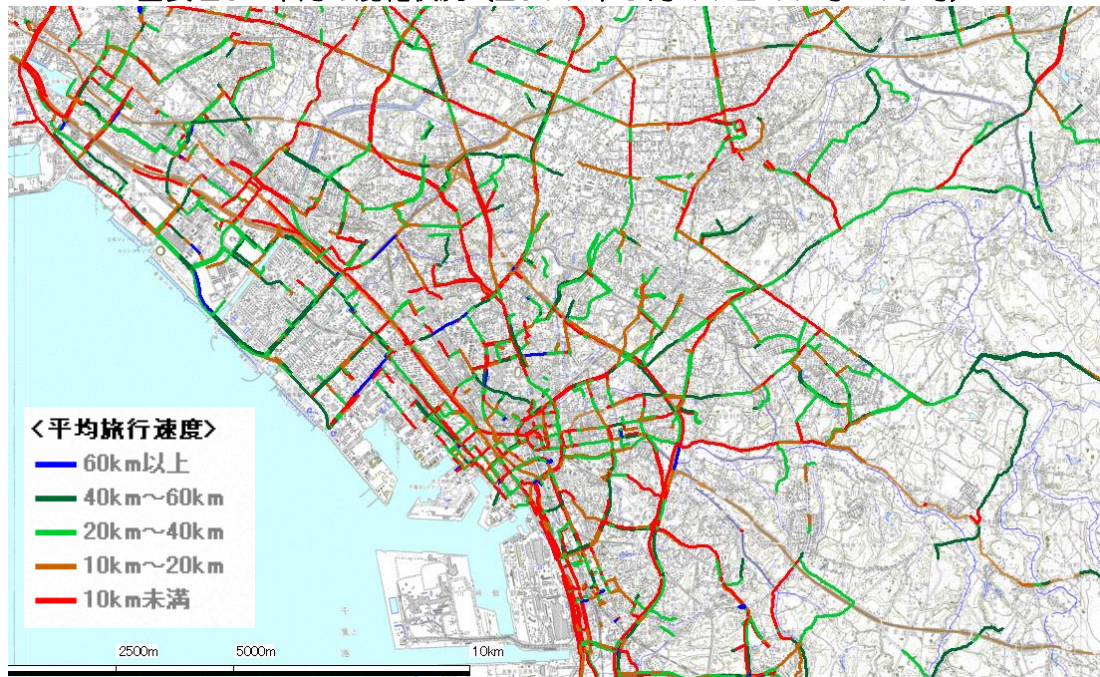
- ・高度成長期に集中的に整備したインフラが急速に老朽化
- ・維持管理コストの増大

## 2-2 災害時の広域道路交通の課題

2011年（平成23年）3月11日に発生した東日本大震災においては、震災の直後に市内の幹線道路は類を見ない交通渋滞に陥りました。原因としては、公共交通機関の運転見合わせに伴う自動車利用の増加に加え、高速道路の安全確認に伴う通行止め等によるものです。また、2019年（令和元年）10月12日に発生した東日本台風や10月25日の大雨においては、倒木や電柱の倒壊、道路冠水等により道路が閉塞し、避難や救助活動に支障をきたしました。

このことから、道路ネットワークの脆弱性が浮き彫りとなったため、ネットワークの多重性・代替性を高めることが求められています。

図表 26 市内の混雑状況（2011年3月11日17時～19時）



図表 27 高速道路の通行止め期間（東日本大震災）

路線名	区間	通行止め開始時間	通行止め時間
京葉道路	市川～幕張	3/11 14:51	33時間10分
	幕張～穴川		26時間20分
千葉東金道路	千葉東～東金		18時間40分
京葉道路・館山道	穴川～富津竹岡・木更津南		18時間40分

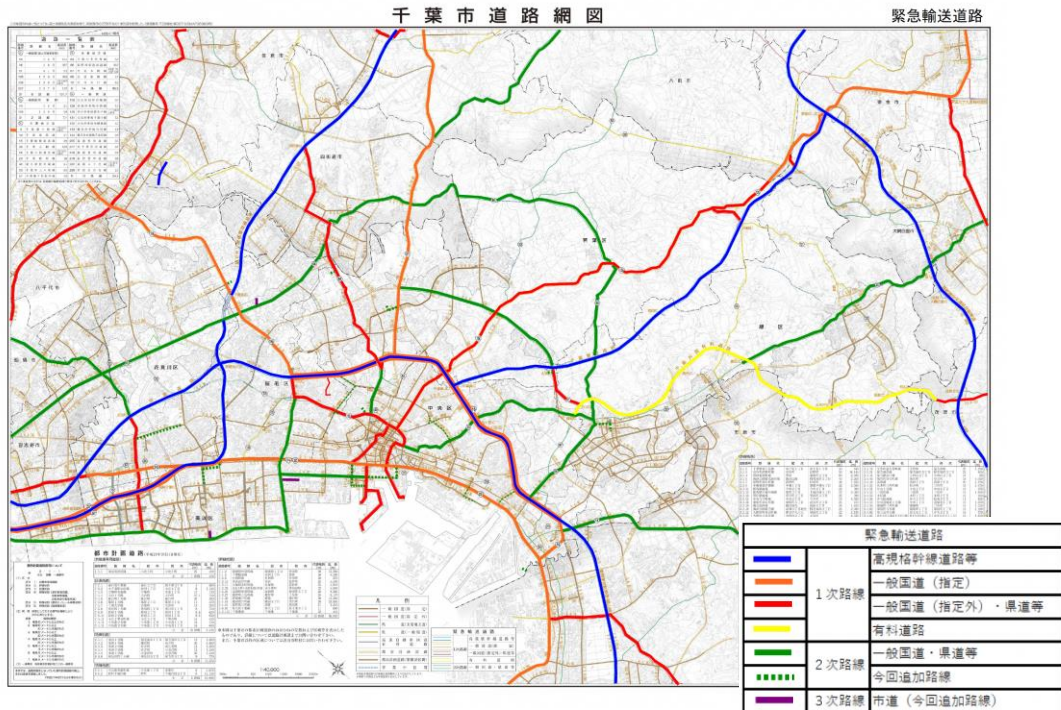
資料：東日本大震災千葉市災害記録誌（平成25年3月）

### 【 災害時の広域的な交通の課題① 】

- ・道路ネットワークの脆弱性
- ・広域道路等の通行止めに伴う市内道路の渋滞

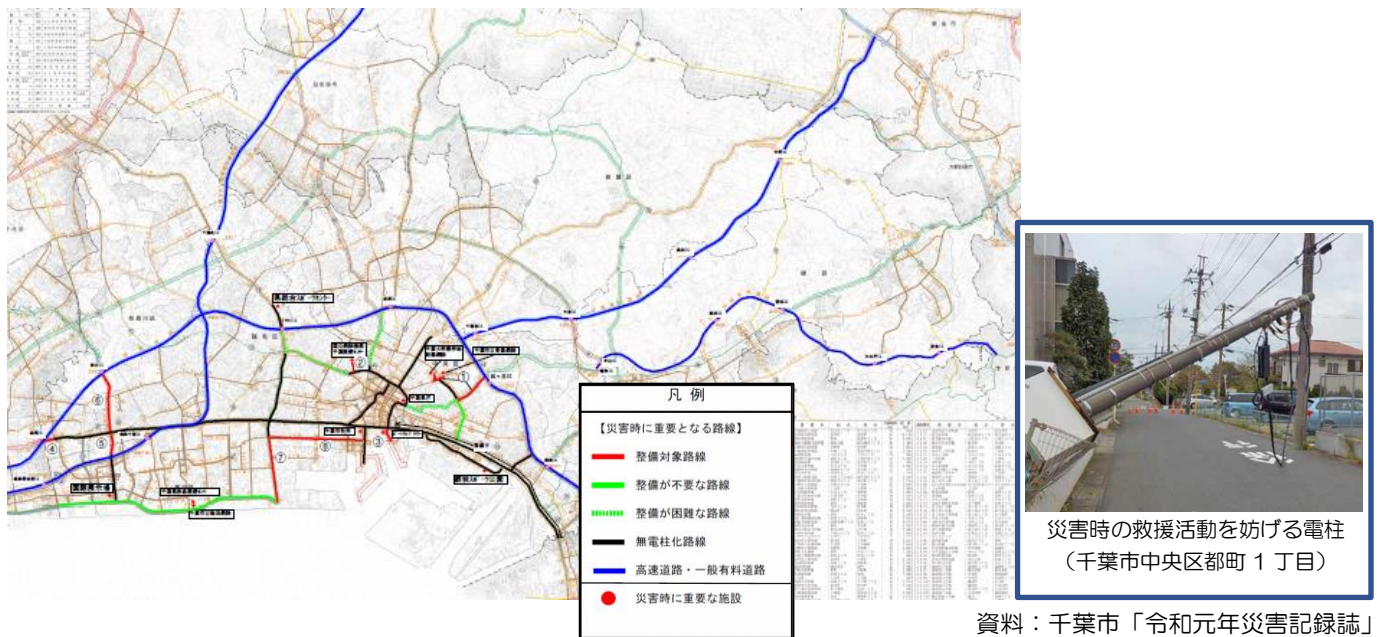
大規模災害が起きた場合、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等の対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した道路網が必要となることから、重要な路線を緊急輸送道路として定めています。緊急輸送道路のうち千葉市が管理する道路は計119.3km（1次路線36.2km、2次路線82.2km、3次路線0.9km）です。

図表 28 市内の緊急輸送道路



緊急輸送道路の中には沿道に電柱が多数存在している路線がある。災害時に電柱が倒壊し、避難や救助活動等に支障を来たす恐れがあることから、無電柱化への取組みを推進している。

図表 29 市内の緊急輸送道路（無電柱化の状況）



資料：千葉市「令和元年災害記録誌」

【 災害時の広域的な交通の課題② 】

- ・ 電柱倒壊によるネットワークの寸断



### 3 広域的な道路交通の基本方針

#### 3-1 広域的な交通の課題解決に向けた基本方針

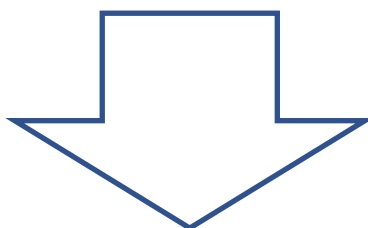
広域的な道路交通の課題について、解決に向けた5つの基本方針を以下のとおり定めます。

これらを踏まえて、「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」の各分野について、本市の広域的な道路交通の基本方針を定めます。

#### 広域的な交通の課題解決に向けた基本方針

- ① 災害時におけるネットワークの強靱化
- ② 都市間交通の連携強化
- ③ 交通渋滞の解消
- ④ ICT を活用した交通マネジメントの強化
- ⑤ インフラの老朽化対策

課題解決に向け5つの基本方針を3つの分野からアプローチする



#### 3つの分野

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

## 3-2 各分野における具体的な対策

### (1) 広域道路ネットワーク

#### 災害時におけるネットワークの強靱化

道路は災害時において救援救護活動、緊急物資の輸送等の重要な役割を担っていることから、耐震対策や無電柱化を実施し安全確保に努めるとともに、リダンダンシー（多重化による代替性）を確保するため、広域道路ネットワークの強化を図るなど災害に強い道路の整備に努める。

#### 都市間交通の連携強化

国際拠点港湾の千葉港をはじめ、「加曽利貝塚」「オオガハス」「千葉氏」「海辺」という本市の歴史やルーツに根ざした4つの地域資源やグリーンエリア（緑・里・農）の観光資源など、本市が持つポテンシャルを十分に発揮させるため、広域道路ネットワークを強化する。

#### 交通渋滞の解消

市内の幹線道路では、慢性的な渋滞が発生していることから、社会・経済活動を支援し地域経済に好循環をもたらすためにも、ストック効果を高める広域道路ネットワークを強化する。

#### インフラの老朽化対策

平時、災害時においても、必要な機能を十分に確保するため、メンテナンスサイクルを構築し、施設に応じた適切な維持管理に基づく取り組みを推進する。

### (2) 交通・防災拠点

#### 災害時におけるネットワークの強靱化

「分散防御（各自・各コミュニティ・各区が独力で事態に対処）」と「集中防御（市・区本部の適切な指揮のもと連携）」の両面にわたりバランスのとれた体制となるよう、あらかじめ防災拠点となる施設間のネットワーク強化を図る。

#### 都市間交通の連携強化

道路整備、公共交通の利用促進と自動車交通の適正な利用を一体的に推進するとともに、鉄道、モノレール及びバスなど、各交通手段の特性に応じた適切な役割分担と乗継ぎの円滑化により、交通ネットワークを形成する。

### (3) ICT 交通マネジメント

#### ICT を活用した交通マネジメントの強化

ビッグデータ等の収集や利活用を推進し、各種交通対策に取り組むとともに、テクノロジーの進展に伴う新たな移動手段や普及状況を勘案しながら、普及に向けた取り組みを進めます。

## 1 広域道路ネットワーク計画

## 1-1 概要

本市における広域道路ネットワークは、国が定義する下記に記載の「高規格道路」「一般広域道路」に加え、基本方針（15ページ参照）に基づき、「ちば共創都市圏」の形成に資する道路で構成している。

## (ア) 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって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。

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を図ることにより、求められるサービス速度（60km/h以上）の確保等が図られた道路。

## (イ) 一般広域道路

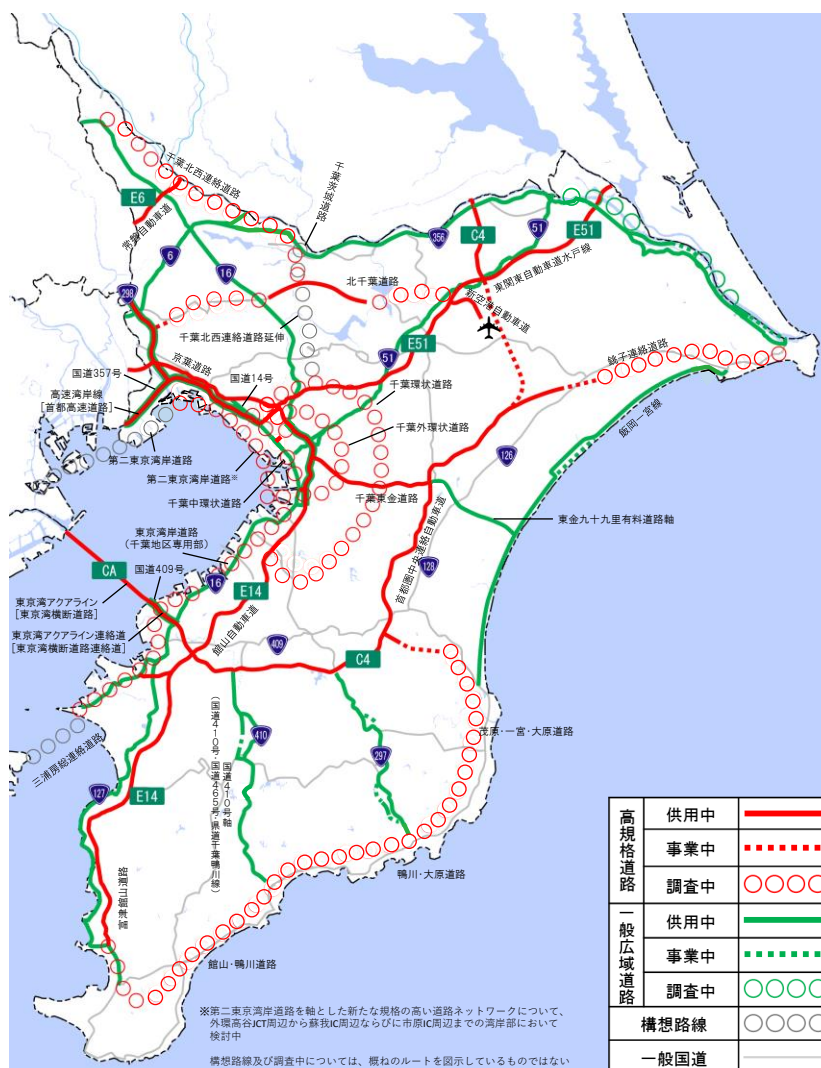
広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。

## 1-2 広域道路ネットワーク計画

### 1 骨格を担う広域道路ネットワークの構築

高規格道路や一般広域道路は、広域的な道路交通である都市間の連絡、物流、観光等において基幹的な役割を担っています。社会・経済活動を支援し地域経済に好循環をもたらすためにも、骨格を担う広域道路ネットワークを構築します。

図表 30 広域道路ネットワーク計画図（千葉県）



資料：千葉県広域道路交通計画

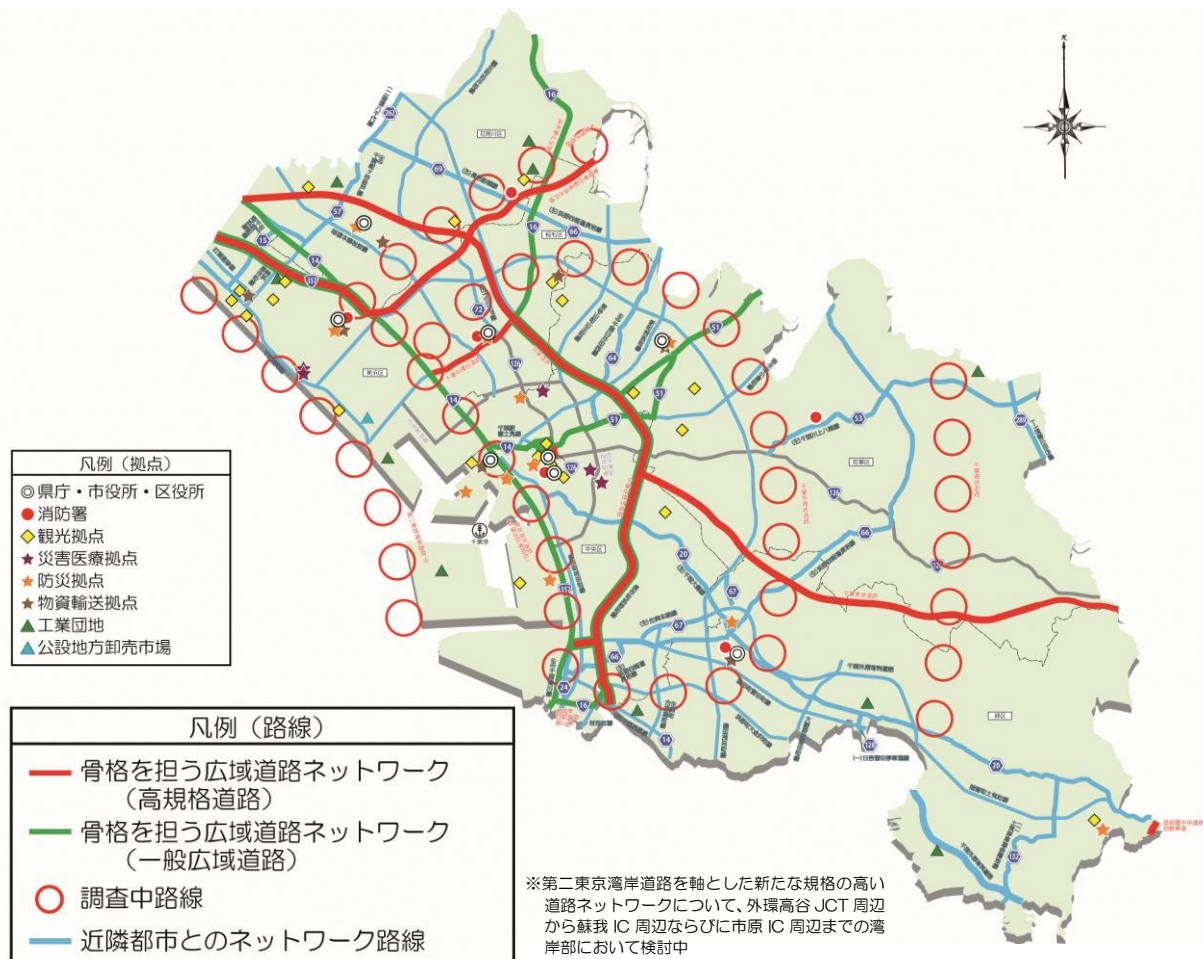
図表 31 広域道路ネットワーク路線リスト（千葉市域内のみ）

高規格道路		
京葉道路	東関東自動車道水戸線	館山自動車道
首都圏中央連絡自動車道	千葉東金道路	千葉中環状道路
千葉外環状道路	千葉環状道路	東京湾岸道路（千葉地区専用部）
第二東京湾岸道路※		
※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		
一般広域道路		
国道14号	国道16号	国道51号
国道357号		

## 2 “ちば” 共創都市圏の形成

本市が、「“ちば” 共創都市圏」の牽引役として、成長基盤及び防災力を強化し活力ある都市形成を図るため、骨格となる高速道路や国道など一体となり、隣接市との連携を深める広域道路ネットワークを構築します。

図表 32 広域道路ネットワーク図（千葉市）



図表 33 広域道路ネットワーク 路線リスト（千葉市域内のみ）

高規格道路				
骨格を担う 広域道路 ネットワーク	京葉道路	東関東自動車道水戸線	館山自動車道	
	千葉東金道路	千葉中環状道路	千葉外環状道路	
	東京湾岸道路（千葉地区専用部）	第二東京湾岸道路※		
一般広域道路				
	国道14号	国道16号	国道51号	
			国道357号	
※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				
主要地方道				
近隣都市との ネットワーク 路線	千葉茂原線	千葉船橋海浜線	千葉大網線	
	千葉川上八街線	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉臼井印西線	
	長沼船橋線	生実本納線		千葉鴨川線
	一般県道			
	日吉菅田停車場線	土気停車場金剛地線	岩富山台線	幕張八千代線
	都計道／主要幹線			
	千葉臨海線	村田町線	美浜長作町線	貝塚町若松町線
	塩田町菅田町線	越智町土気町線	新港横戸町線	磯辺茂呂町線
	都計道／幹線			
	長作町浜野町線	菅田駅前線	大膳野町菅田町線	土気駅大椎町線
千葉寺町赤井町線	團生町柏井町線	幕張本郷松波線	新町若松町線	
東寺山町山王町線	浜野町大金沢町線	桜木町小倉町線	生実町古市場町線	
浜野町中西町線	長作町小深町線	原町小深町線	新田町村田町線	
打瀬豊砂線				

## 2 交通防災拠点計画

### 2-1 交通拠点計画

地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点における結節機能の強化及び交通ネットワークの形成を図ります。

#### 施策 1 千葉都心

- 千葉都心全体の将来像や取組みの方向性を明確にした「千葉駅周辺の活性化グランドデザイン」に基づき、まち全体の魅力を高めるため、リニューアルを行っていきます。

図表 34 交通・防災拠点計画 参考事例（主要鉄道駅周辺における回遊性向上）

主要鉄道駅(千葉駅)の建替えと周辺再開発等との連携による回遊性の向上、賑わいの創出



千葉駅周辺の再開発事業とJR千葉駅・駅ビルの建替えの一体的な整備により、千葉駅東西北口への歩行者ネットワークを形成し、回遊性・利便性の向上を図る。

#### JR千葉駅・モノレール千葉駅連絡通路による利便性の向上

- ・建築面積 194.62㎡
- ・階数 地上3階
- ・昇降施設 階段  
エスカレーター 2基  
エレベーター 1基
- ・供用開始日 平成28年11月20日



JR千葉駅・モノレール千葉駅を繋ぐ連絡通路が整備され、乗り換え時間が大幅に短縮された他、東口駅前ロータリーに新たに設置されたエレベーターにより、地上階と各改札階への移動の利便性が向上した。

#### 施策 2 幕張新都心

- 「職・住・学・遊」の複合機能の集積や国際性の向上の取組みを進めてきたところであり、今後も幕張新都心の国際競争力を高めていくため、国家戦略特区の活用などによる先端的なまちづくりを推進します。

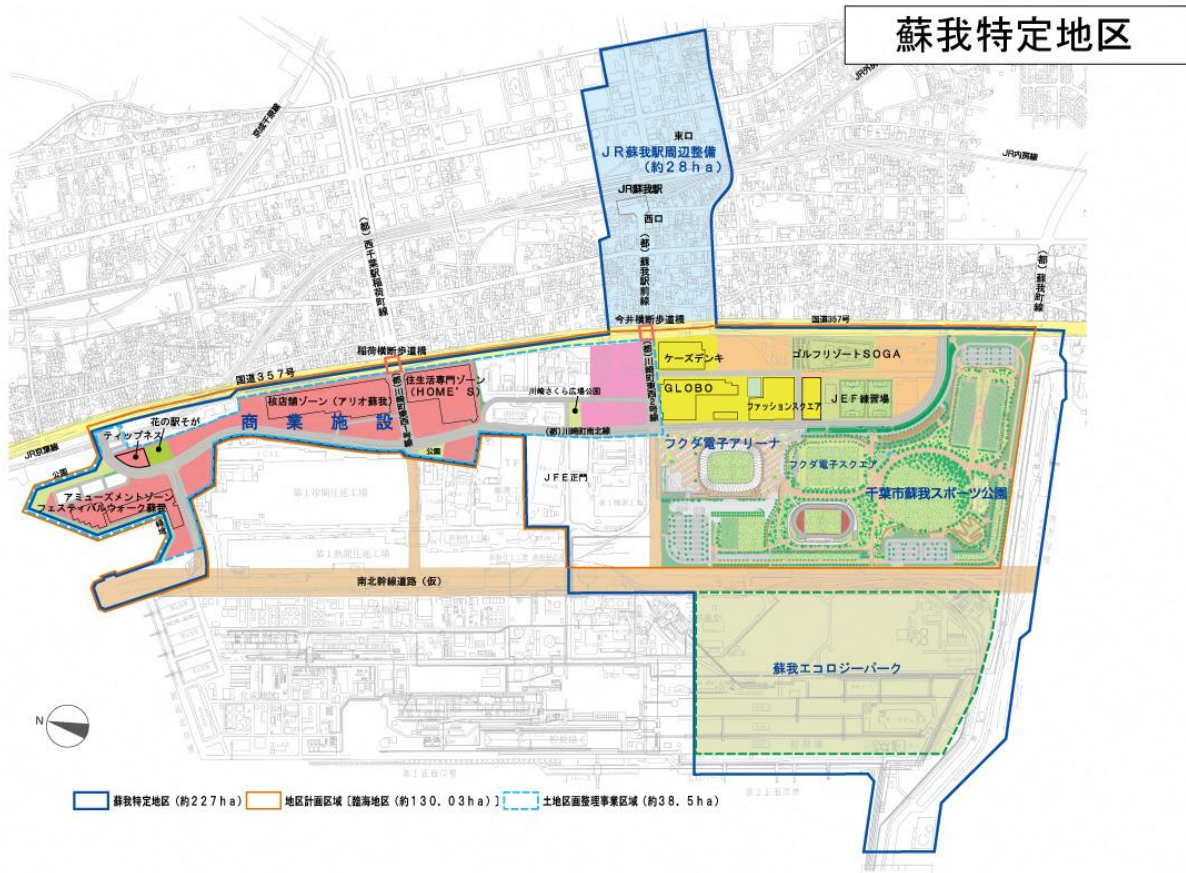
図表 35 幕張新都心における新たなモビリティサービスの取組



資料：特区通信「CHIBA 特区 NEWS」(2020年9月)

- 蘇我駅東口駅前広場の機能性の向上を図り、周辺土地利用と一体となって副都心の玄関口として魅力の向上をめざします。

図表 36 蘇我副都心



資料：千葉市 HP

## 2-2 防災拠点計画

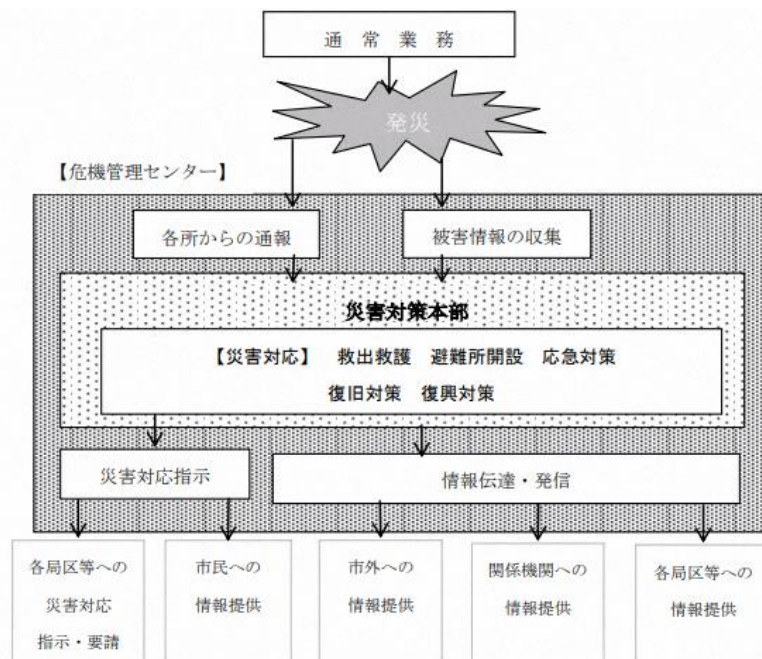
災害発生時においても、安定的な物資輸送や防災拠点となる施設間の機能を確保するため、ソフト（災害情報の収集、発信等）・ハード（防災拠点施設の整備等）を含めた防災対策に加え、広域道路ネットワークの強化を図ります。

施策  
1

### 防災拠点施設の整備・強化

- 災害発生時における混乱の中でも、速やかな応急復旧活動を行うため、「本部機能」「救援・復旧への支援」「緊急物資の物流・備蓄」「市民の避難や生活の場の確保」など、防災活動に必要な機能・設備を有する施設等をあらかじめ把握し適切な整備・強化に努めます。
- 危機管理センターの整備を進めています。

図表 37 危機管理センターの役割概念図

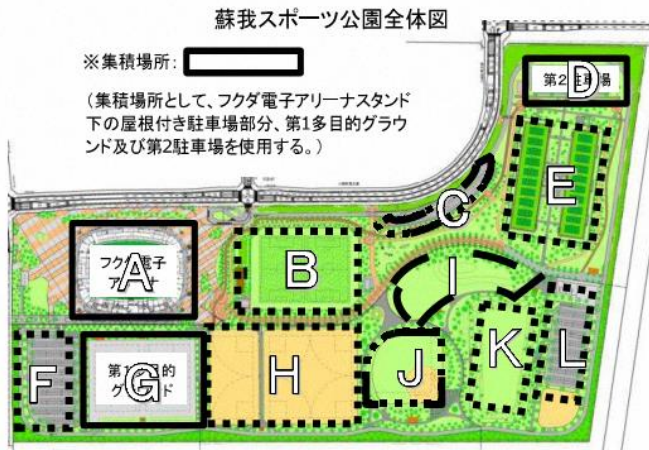


資料：千葉市地域防災計画共通編

- 蘇我臨海部に立地する「千葉市蘇我スポーツ公園」を大規模災害発生時における「広域防災拠点」として位置づけ、救援、復旧、復興のための後方支援型活動拠点としての運用を図ります。本施設は、地震災害時においても陸・海・空からのアクセスが比較的容易であることから、国・県等より要請があった場合は、東京湾臨海部の広域的な防災ネットワーク拠点としての運用も計画して使用しています。



図表 38 広域防災拠点：蘇我スポーツ公園



整備状況	記号	代表的な施設	防災機能	備考
完成区域	A	フクダ電子アリーナ (蘇我球場)	現地対策本部 物資の備蓄・集配・集積・荷捌きスペース 受水槽・中水槽・防火水槽の整備 災害対応トイレの整備 救護、医療スペース ボランティア等の活動拠点 隣接車両の駐車場 (スタンド下)	中水槽1基 防火水槽4基 災害対応トイレ1基
	B	フクダ電子スクエア	ヘリポート (中型・大型)	
	C	第1駐車場	警察消防車両の駐車スペース	158台 駐車可能
	D	第2駐車場	物資の一時集積	300台 駐車可能
	E	フクダ電子ビルコート	地域住民1万人対応の避難場所 災害対応トイレの整備 (管理棟内)	
	F	第3駐車場	広域消防隊の集結地	476台 駐車可能
一部完成区域	G	第1多目的グラウンド	物資の集配 大型車の駐車スペース	850台 臨時駐車可能
	H	第2多目的グラウンド (田原野球場)	警察待機・駐屯スペース 消防待機・駐屯スペース	
未整備区域	I	レクリエーション広場	自衛隊の待機・駐屯スペース	
	J	第2多目的グラウンド	警察待機・駐屯スペース 消防待機・駐屯スペース	
	K	第3多目的グラウンド	自衛隊の待機・駐屯スペース	
	L	第4駐車場	自衛隊関連車両の駐車スペース	300台 駐車可能

資料：千葉市地域防災計画共通編

施策 2

災害時に途切れないネットワークの構築

- 重要物流道路制度等を活用し、防災拠点へのアクセス強化を図ることで、災害時に途切れることのない道路ネットワークを構築します。
- 首都直下地震など大規模災害に対する防災機能の向上を図るため、緊急輸送道路及び緊急輸送道路から防災拠点までの路線に重点を置き、無電柱化を推進し、電柱倒壊による道路閉塞を防ぎます。

図表 39 無電柱化整備対象路線

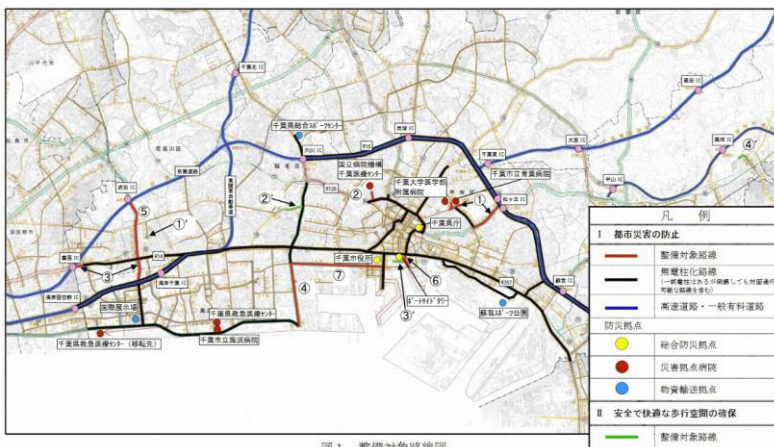


図1 整備対象路線図

表1 「都市災害の防止」における整備対象路線

Nº	路線名	始点	終点	目的とする防災拠点	路線延長 (km)	優先して整備する路線
①	千葉大綱線	大新道入口交差点	ハーモニープラザ交差点	千葉大学3号館・千葉市立青葉病院	1.1	
	中央屋久町線・千葉大支線	矢作トンネル東交差点	千葉大学理学部附属院 千葉市立青葉病院	千葉大学理学部附属院 千葉市立青葉病院	0.5	
②	橋本24号線	橋本中学校入り交差点	五反田駅前交差点	五反田駅前センター	0.3	
③	国道14号	番巻1C	京浜東北線南1888号	国富駅前 (長巻マッセ) 千葉県救急医療センター 千葉市立海浜病院	0.2	
	中野幕張町線	新幕張交差点	中野交差点	国富駅前 (長巻マッセ) 千葉県救急医療センター 千葉市立海浜病院	0.7	
④	新港穴川線	新港橋交差点	馬込橋東側交差点		1.9	
⑤	千葉線ヶ谷谷戸線・中野幕張町線	長石1C	幕張公園交差点		1.8	
⑥	間路町2号線	中央区間路町1地先	ボートアワー前交差点		0.4	
⑦	高洲中央港線	国富橋東側交差点	千葉へと入り交差点		2.8	

表2 「安全で快適な歩行空間の確保」における整備対象路線

Nº	路線名等	始点	終点	計画延長 (km)
①'	JR幕張駅北口駅前広場			0.1
②'	都賀町弁天町線	稲毛区小仲台1-4-20地先	敬愛学園前交差点	1.1
③'	千葉港5号線	間路町交差点	ボートサイドタワー交差点	0.8
④'	養田駅北口線	養田駅北口交差点	緑区高田町401地先	0.9

資料：千葉市無電柱化推進計画

施策 3

帰宅困難者に向けた支援設備の整備

- 千葉駅、海浜幕張駅など、東日本大震災時に混乱が生じた駅周辺及び蘇我駅、稲毛駅など駅の特長上帰宅困難者が多数発生することが予想される駅周辺を優先に、一時滞在施設の指定及び備蓄品の整備を進めています。

### 3 ICT交通マネジメント計画

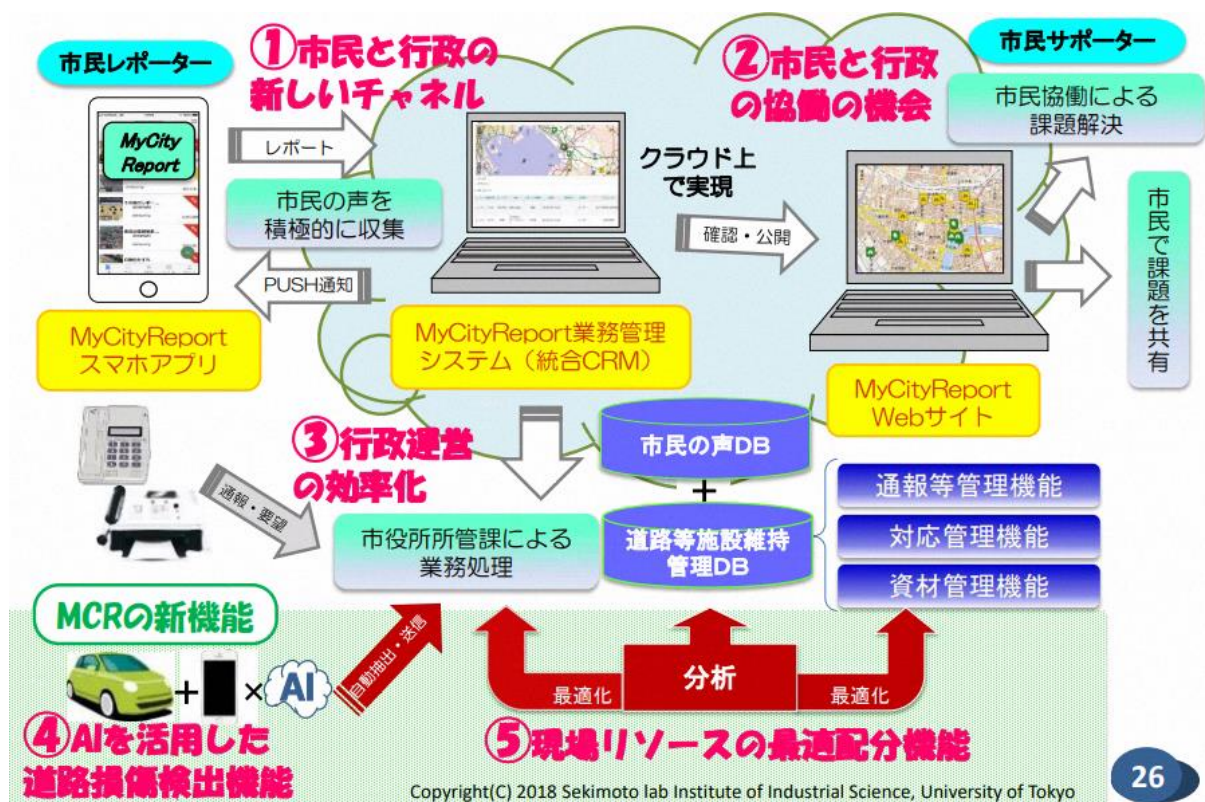
ICT等（ETC2.0含む）の革新的な技術を積極的に活用し、地域のモビリティ・サービスの向上に資する交通マネジメントの強化を図ります。

施策  
1

#### 道路管理の高度化

- ICTを活用し、地域での課題を市民がレポートする「ちばレポ」は、スマートフォンやパソコン等からの地域課題の投稿・管理することが可能な市民と行政の新しいチャネルとしての機能のほか、地域課題を市民との協働により解決するためのイベント生成・管理機能、従来の電話等による通報等と合わせた地域課題への対応・管理機能で構成されています。
- 「ちばレポ」の発展系となる次世代型市民協働プラットフォーム“MyCityReport”では、IoT・機械学習を用いた道路舗装損傷の自動抽出のほか、オペレーションズ・リサーチを用いた現場リソースの最適化が新たな機能として追加され、道路維持管理業務の高度化が期待されています。

図表 40 MyCityReport システム構成



資料：千葉市におけるICTを活用した市民協働の取組み（2019年5月）

- ビッグデータ等の収集や利活用を推進し、各種交通対策に取り組むとともに、テクノロジーの進展に伴う新たな移動手段や普及状況を勘案しながら、普及に向けた取り組みを進めます。
- テクノロジーの活用によるスマートな社会の実現のため、都市のデジタル化に関する包括連携協定（令和元年7月）など、ICTの活用を推進する産学官の各団体が連携・協力するための体制を構築していきます。
- 複数の交通手段の連携により日常生活での移動利便性を向上させる MaaS 等により、交通機能の強化、地域経済の活性化、市民サービスの向上に努めます。

図表 41 都市のデジタル化に関する包括連携協定・連携イメージ  
(千葉市・日本電信電話株式会社)

千葉市 × NTT スマート&ナチュラルな未来のまちへ (連携イメージ)

テーマ	直近の取組み	中・長期(R&D)
魅力と活力にあふれる未来のまちづくり	<b>安心・安全</b> <b>健康・福祉</b>	<b>先進的な光技術による災害予知や需要予測</b> 光ファイバセンシングを活用した交通需要予測 光格子時計による超高精度時空間情報での災害予知
	<b>地域経済の活性化</b> <b>市民サービスの向上</b>	<b>スマートエネルギーシティ</b> 地産地消型再生エネルギー供給・地域スマートグリッド構築 (NTT 蓄電池・EV車活用・直流グリッド構築等)
行政運営の効率化	<b>再エネルギー活用・防災機能強化</b> <2019.2.5 協定締結> 太陽光パネル・蓄電池を市内の防災拠点に設置 (遠隔監視サービス利用による安定的な提供)	<b>デジタルスタジアム/デジタルスクール</b> リアルとデジタルを融合した世界最高峰の選手とトレーニングができるデジタルスタジアム、スクール
	<b>行政業務効率化→行政サービス向上</b> AI-OCR/RPA実証を実施 <2019.2.1 協定締結、5.28 実証結果リリース> →個人市民税業務等の年間稼働削減 →適用業務の拡大、行政サービス向上へ	<b>農業トラクターの自動走行</b> 最先端のロボティクス・自動運転技術(準天頂衛星)
<b>デジタルミュージアム</b> 最先端の映像技術を駆使した博物館/美術館		<b>デジタルガバメントの実現</b> 音声/画像AI活用による行政プロセスのデジタル化 デジタルファースト法 + αの実現 (デジタルファースト・ワンズオンリー・ワンストップ・申請レス <sup>※</sup> ) ※各種行政サービスについて、市民に案内メールが届き、申請・申込等の手続きを経ることなく、享受可能に。
Evidence-Based Policy Making データ連携基盤構築 → データマネジメント・利活用 → EBPMの進化		

資料：スマート&ナチュラルな未来のまちへ (連携イメージ)

## 千葉市広域道路交通ビジョン

### 千葉市広域道路交通計画

企画・編集 千葉市 建設局 道路部 道路計画課  
〒260-8722 千葉市中央区千葉港1番1号  
電話 043-245-5339  
FAX 043-245-5571  
E-mail keikaku.COR@city.chiba.lg.jp