

「新たな湾岸道路」(第二湾岸)の実現に向けた機運が高まっている。その効果が最大限に発揮できるよう、議論と検証を重ねたうえで、早期に具体化することが望まれる

県南では、広大な敷地と自然の地形を活かした高級スポーツカー向けのドライビング施設の開設が続いている。木更津市では、10月1日に独ポルシェのドライビング体験施設である「ポルシェ・エクスペリエンスセンター東京」がオープン。南房総市では、22年に会員制ドライビングクラブ「THE MAGARIGAWA CLUB」の開業が予定されている。いずれも東京湾アクアラインを通じて身近となった首都圏富裕層の取り込みを狙った動きだ。

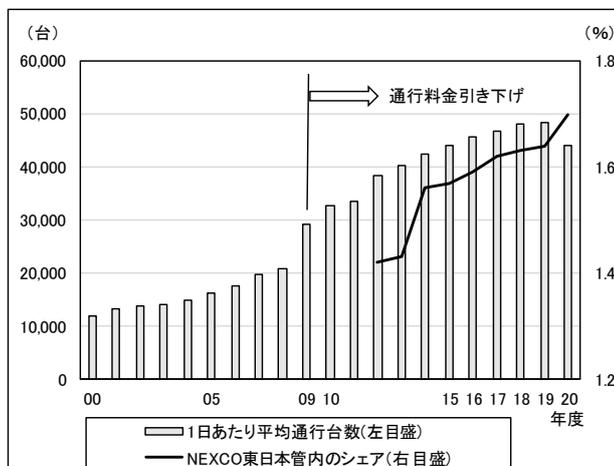
アクアラインの通行量は、通行料金の引下げ実験(ETC付き普通車800円)がスタートした09年度に急増した後、14年度の実験継続を経て、増加基調が続いている。20年度にはコロナ禍で落ち込んだものの、東日本高速道路管内(NEXCO東日本)¹におけるシェアはむしろ高まっており、足許でも全体に比べて戻りが早い(図表1、2)。長距離移動が制限されるなか、対岸からアウトレットなどを訪れる人が増えたこと、三密を避けて楽しめるゴルフ場が集まる房総地域に向かう人が増えたことなどが背景にあるとみられる。

交通量の増加に伴って渋滞も深刻化しつつあり、土日・祝日夕方の上り線の混雑は慢性的なものとなっている。渋滞緩和では、東京オリ・パラ開催中に「ロードプライシング」(道路の混雑状況などに応じて価格を変動させる仕組み)が首都高速道路で試行され、一定の成果を挙げた。アクアラインもトライアル対象として検討されており、今後の動きが注目される。

首都圏につながる道路の慢性的な渋滞を抜本的に緩和するためには、インフラの整備拡充が欠かせない。県内の主な道路プロジェクトのうち(図表3)、このところ、「新たな湾岸道路」(第二湾岸)の実現に向けた動きが活発化している。7月には県と沿線6市らによる初めての整備促進大会が開催され、知事は全力で取り組んでいく考えを表明した。90年代に具体化した同計画は、ルート上にあった「三番瀬」の埋め立てが白紙撤回され、20年近く宙に浮いていたが、深刻化する渋滞の解消や地域の活性化への期待から、再始動したものだ。

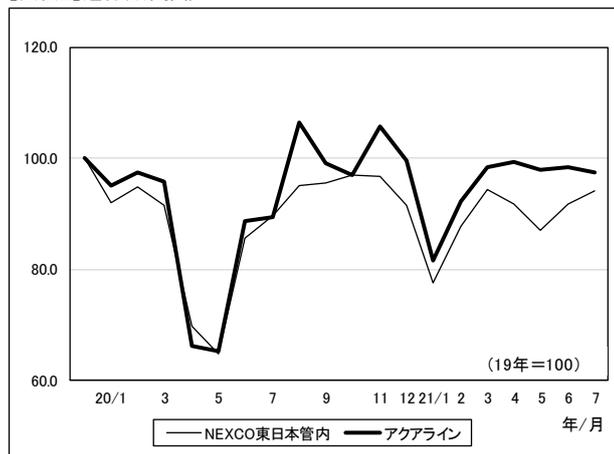
アクアラインは60年代初め頃に構想され、調査に20年間、建設に10年間をかけて実現し、開通後も料金体系の調整を経るなど、その効果の発現までには長い年月を要した。「新たな湾岸道路」も、環境面への配慮など乗り越えなければならないハードルは高いが、交通インフラの整備は県経済の成長の基盤となる。その効果が最大限に発揮されるよう、議論と検証を重ねたうえで、早期に具体化することを望みたい(下出)。

【図表1】東京湾アクアライン通行台数と管内シェア



(出所: NEXCO 東日本のデータをもとにちばぎん総研が作成)

【図表2】通行台数推移



(出所: NEXCO 東日本のデータをもとにちばぎん総研が作成)

【図表3】県内で進展中の主な道路プロジェクト

路線等	計画の内容	目標年度等
新たな湾岸道路(第二湾岸)	東京都と千葉県の湾岸部を結ぶ新たな自動車専用道路	未定
千葉北西連絡道路	千葉市と東葛地域北部を新たに結ぶ広域幹線道路	未定
圏央道	松尾横芝IC~大栄JCT間(18.5km)開通	24年度
	県境~大栄JCT間4車線化	24年度
北千葉道路	成田市押畑~大山間(3.7km)開通	20年代
	市川市~鎌ヶ谷市間(約9km)開通	20年代
銚子連絡道路	横芝光町芝崎~匝瑳市横須賀間(5.0km)開通	23年度
	銚子市親田町~旭市八木間(3.0km)拡幅	23年度
茂原・一宮・大原道路(長生グリーンライン)	長南町坂本~茂原市台間(2.5km)開通	23年度
	茂原市台間~いすみ市間開通	未定

(各種資料からちばぎん総合研究所が作成)

¹ 高速道路と一般有料道路の合計