

県内では、道路の渋滞緩和に向けた取り組みや新たな道路の建設促進などの動きが活発化している。

東京湾アクアラインでは、土日・祝日の混雑の緩和に向けて、時間帯によって通行料金を変動させる「ロードプライシング」が7月から試行されている。24年の3月まで、ETC付普通車の通常通行料金(800円)が、最も高い時間帯で1,200円、安い時間帯で600円となる(対象は川崎方面への上り線)。

アクアラインの通行台数は、09年に通行料金が引き下げられて以降、増加傾向を辿る一方、行楽客が多い休日を中心に混雑が深刻化している(図表1)。とくにコロナ禍以降は、千葉県が都内から車で日帰りで楽しむことが出来る観光エリアとして見直されたこともあってか、渋滞の発生が目立っている。

「ロードプライシング」は、東京五輪期間中に首都高速道路で試行され、一定の成果を挙げた(図表2)。アクアラインでも、試行開始1か月後の効果として、対象時間帯の通行量が5.8%減少したことが確認されている¹。

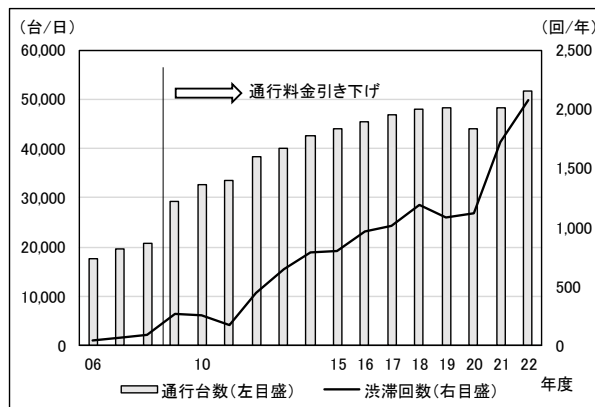
アクアラインの通行料金引下げ・交通利便性向上を背景に、接岸地となる木更津市では、22年夏にコストコホールセールジャパンの本社オフィスが川崎市から移転した。また、「ポルシェ・エクスペリエンスセンター東京(木更津市、21年10月開業)」や、会員制ドライビングクラブ「THE MAGARIGAWA CLUB(南房総市、23年7月開業)」など、アクアラインの利用を前提とした施設のオープンが相次いでいる。近い将来、アクアラインと成田空港方面を繋ぐ圏央道が開通することで、通行料金引下げ効果が中房総方面にも浸透することが期待されるが、このまま交通量が増え続けるのであれば、アクアラインの6車線化も検討する必要があるだろう。

この間、県内では、渋滞緩和や地域活性化のため、新たな道路の実現や早期完成を目指す動きが活発化している(図表3)。「新湾岸道路」では、千葉県と湾岸地域の6市らに国土交通省やNEXCO東日本を加えた検討準備会が発足した。また、外房地域の高規格道路の実現に向けても新たな期成同盟が立ち上がっている。

開通から5年が経過した東京外かく環状道路(外環道)の千葉区間では、国土交通省により開通後の効果がまとめられ(23年6月)、その金額は、沿線自治体(船橋市、市川市、松戸市等)を中心に年間約900億円に上った(図表4)。

道路交通網の整備は、人やモノの移動時間を短縮させて産業の活性化や人口集積などの効果をもたらす。進行中の各プロジェクトの早期の実現と効果の発現が期待される(下出)。

【図表1】東京湾アクアラインの通行台数と渋滞回数の推移



(「東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会資料」よりちばぎん総研が作成)

【図表2】2020東京五輪大会期間中の首都高速道路の通行台数と渋滞損失時間

7/19~8/9、8/24~9/5の平均		2019年	2021年	増減率(%)
通行台数 (万台/日)	平日	110.4	92.1	▲ 16.6
	休日	88.7	64.2	▲ 27.6
渋滞損失時間 (万台・時/日)	平日	11.7	2.0	▲ 82.9
	休日	4.0	0.3	▲ 92.5

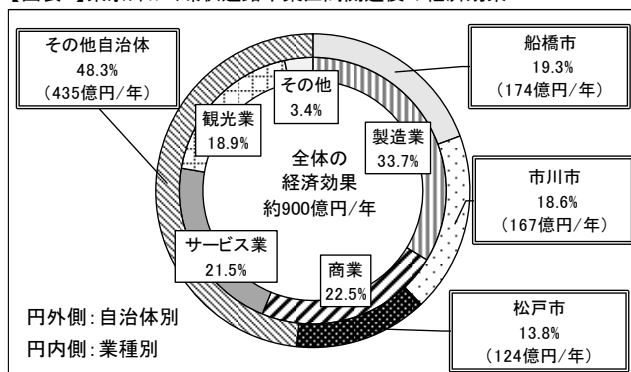
(「東京2020大会の輸送の取組に関する報告書」をもとにちばぎん総研が作成)

【図表3】新たな道路の実現及び整備中道路の早期完成を目指す動き

路線等	主な動き
新湾岸道路	千葉県と湾岸部の6市らによる「新湾岸道路整備促進期成同盟会」が設立(5月26日)。6月21日には国土交通省やNEXCO東日本らを加えた検討準備会が発足し、計画具体化に向けた検討体制を構築することが確認された
銚子連絡道路	4年ぶりに整備促進地区大会が開催(7月14日)。1日も早い全線開通に向けた事業促進を求める要望書を県に提出した
外房地域の高規格道路	「茂原・一宮・大原道路」「鴨川・大原道路」建設促進期成同盟会が発立された(7月20日)
北千葉道路	沿線の自治体による期成同盟が事業化区間の整備促進、未事業化区間の早期事業化を求める要望書を知事に手渡した(7月26日)

(各種資料からちばぎん総研が作成)

【図表4】東京外かく環状道路千葉区間開通後の経済効果



(出所)国土交通省資料よりちばぎん総研が作成

¹ 上り線「海ほたるPA~川崎浮島JCT」間の土曜日13時~20時の交通量