

交通量増加が続く県内では、渋滞緩和に向けた様々な取り組みが進行している。

県内の有料高速道路の交通量は、一段と増加している。コロナ禍の移動制限などにより一時的に減少したものの、24年度は1日あたり約69万台と15年度比で約18%増加している(図表1)。この背景には、交通アクセスの良さを見込んだ大型商業施設や物流施設の開業や本社移転の動きが活発化していることなどがある。

交通量の増加により、県内の主要道路では慢性的な渋滞が発生している。例えば湾岸エリアでは、外環開通(18年～)の影響などから渋滞が深刻になっている。特に京葉道路では、通行にかかる平均所要時間が外環開通前後で最大37%も増加した(図表2)。渋滞は、物流の遅延や通勤時間の延長などを通じて県内経済に多大な経済損失をもたらしている。

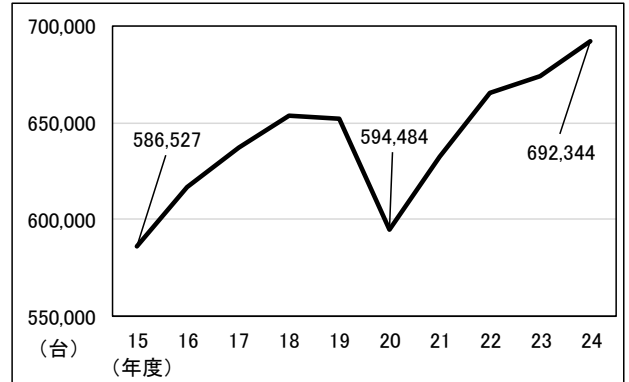
こうした状況下、県内では、渋滞緩和に向けて様々な取り組みが進行している。

取り組みのひとつは、東京湾アクアラインの変動料金制の見直しである。昨年12月4日、東京湾アクアラインは、23年7月から社会実験として始めた変動料金制の料金体系を4月から改定することを決定した。実験開始当初は、上り線(川崎方向)の最大損失時間が約46%減少するなど、一定の交通分散効果がみられたが、2年目になると前年比で約24%増加するなど分散効果が鈍化していた。そこで、新しい料金体系では、26年3月まで、上り線において通行料金が最も高い時間帯(土日祝日の13～19時)は1,200円から1,600円へ引き上げられ、安い時間帯(同20～4時)は600円から400円に引き下げられる。また、下り線(木更津方向)においても400円～1,000円の変動制が新たに導入される(図表3)。メリハリを一段ときかせる料金体系とすることにより、交通需要のさらなる平準化を図る意向だ。

もうひとつの取り組みは、道路網の拡充である。県内の道路計画の動きをみると、外環と共に首都圏の環状高速道の2環目を構成する「新湾岸道路」については、ルートや構造など概略計画の具体化に向けた住民意見の収集(WEBアンケートやオープンハウス)がスタートした。富津市と神奈川県横須賀市を結ぶ「東京湾口道路」についても、建設促進を国等へ働きかけるための建設促進期成同盟会が発足した(図表4)。

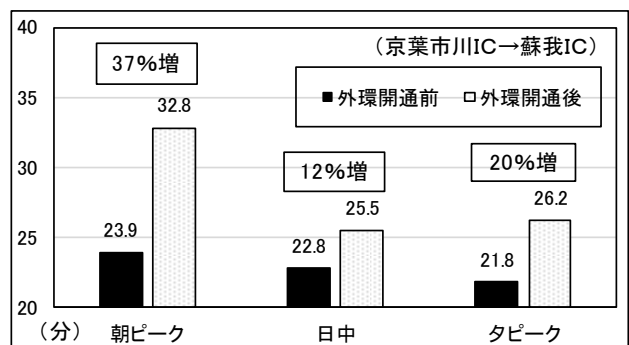
今後、成田国際空港の機能強化や圏央道の開通などにより、県内の交通量はさらに増加していく見通しだ。需要分散の効果が発揮するとともに、新たな道路計画が遅滞なく進むことにより渋滞を未然に防ぎ、県内経済の活性化が実現することを期待したい。(竹津)

【図表1】県内有料高速道路交通量(1日あたり平均)



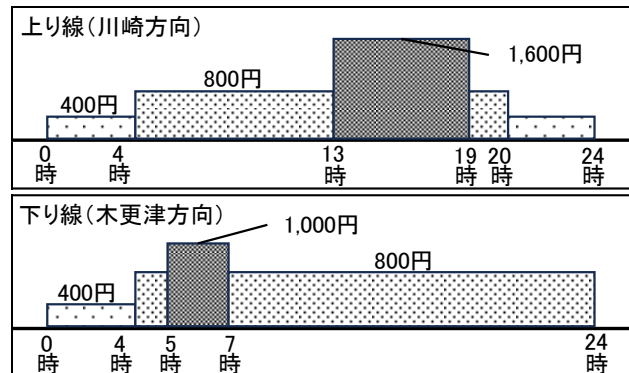
(出所)NEXCO東日本

【図表2】京葉道路(延長約30km)の平均所要時間



(出所)23年6月「新湾岸道路検討会準備会」

【図表3】アクアライン新料金体系(25年4月～)



(各種資料よりちばぎん総合研究所が作成)

【図表4】県内で進行する道路プロジェクト(抜粋)

道路	主な動き
新湾岸道路	技術的検討への助言機関として学識経験者からなる有識者委員会が設置(8月2日)。11月から2月までの期間で、住民意見の吸収を図るためのWEBアンケートやオープンハウスがスタートした
東京湾口道路	富津市など県南部の13市町で構成される「房総地域東京湾口道路建設促進期成同盟会」の設立総会が発足(10月29日)
銚子連絡道路	山武・東総地域広域幹線道路網整備促進期成同盟会が22年度から事業化が進む匝瑳市から旭市区間について、一日も早い完成を求める要望書を国へ提出(12月4日)
北千葉道路	市川市から松戸市までの約3kmの未開通区間における都市計画事業が承認され、用地買収に着手可能となった(12月20日)

(各種資料よりちばぎん総合研究所が作成)