

県内経済の持続的な発展に向けては、高規格道路による「産業の動脈」の強化と併せて、地域交通という「生活の毛細血管」の維持も必須だ。

県内では現在、高規格道路の整備が加速している(図表1)。首都圏近郊の主要都市を結ぶ圏央道では、26年度の県内全線開通に向けた工事が進んでおり、成田空港エリアと東京外環道(市川エリア)を結ぶ北千葉道路では、橋梁工事や用地取得が進展している。

これらのインフラ整備は、物流ルート最適化や業務効率化に直結し、新たな営業エリアの開拓や企業誘致を促す強力な呼び水となる。高規格道路の拡充は、首都圏の産業立地における千葉県の魅力を向上させる。

一方、視点を企業や産業ではなく「人々の暮らし」に移すと、人々の足である地域の交通網は縮小の一途をたどっている。

まず、深刻な運転手不足や「2024年問題(時間外労働規制強化)」の影響により、住民の生活の足である路線バスの減便などが相次いでいる。県が実施した2024年問題の影響把握に向けた調査によれば、県内の路線バス運行数は半年間(23年10月→24年4月)で▲6.0%減少した。千葉市の調査でも5年間(20~24年度)で▲17.9%減少しており、特に23~24年度(▲8.6%減)の減少幅が大きかった(図表2)。

また、鉄道では、利用者減少が続くJR久留里線の「久留里-上総亀山」間が27年4月に廃止となり、同区間の交通を路線バスへ代替することとなった。JR東日本管内において、災害に起因しない利用者減を理由とした廃線は初めてとなる。

こうした地域の交通手段の衰退は、買い物難民の増加や通学・通院の困難を招き、結果として地域経済の活力低下や人口流出を加速させかねない。企業活動を支える労働力には、自家用車を持たない若年層や高齢層、外国籍人材も含まれる。そのため、人々の移動手段が失われれば、労働力の確保も難しくなり、持続可能な地域社会の維持は困難になる。

この課題に対し、地域交通を守るための新たな動きも始まっている(図表3)。千葉市や柏市では、バス運転手不足への対応としてバスの自動運転の実用化に向けた実証実験を開始した。また、小湊鐵道(市原市)は、4月から学生向けに従来の通学定期よりも割安な鉄道の年間乗り放題乗車券の販売を開始する。これにより同社では通学定期収入の大幅な減少が見込まれるが、沿線事業者や住民と連携した寄付制度を併せて運用するなど、地域一丸となって交通インフラを守り、地域活性化に繋げる先進的なモデルとして注目されている。

高規格道路による「産業の動脈」の強化だけで安心してはいけない。県内経済の持続的な発展に向けては、地域交通という「生活の毛細血管」の維持も必要だ。新たな取り組みの成果発現が期待される(竹津)。

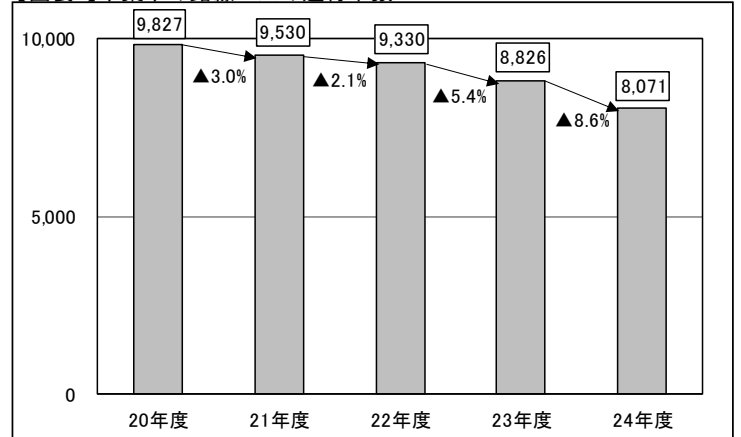
【図表1】県内で進行中の主要な高規格道路事業の現状

道路	開通時期	進捗
圏央道	26年度中	・大栄JCT~多古IC:26年秋完成見通し ・多古IC~松尾横芝:26年度中の完成を目指して工事が進行中
北千葉道路	未定	・成田市押畑~成田市大山の「Ⅱ期区間」の工事が進行中 ・市川市~鎌ヶ谷市の区間で用地取得や住民説明などを実施中
富津館山道路	未定	・全区間4車線化に向けた調査が進行中 ・富津竹岡IC以南の一部で測量などが開始されている(26年度~)
新湾岸道路	未定	・国や県が住民説明会やオープンハウスなどを開催し、地域の合意形成中

(出所)各種資料をもとにちばぎん総研が作成

【図表2】千葉市の路線バスの運行本数

(単位:本)



(出所)各種資料をもとにちばぎん総研が作成

【図表3】地域交通網維持に向けた千葉県内の各団体の動き

企業・団体	時期	所在	内容
柏ITS推進協議会	1月	柏市	柏市、東京大学、東武バスなどが連携し、柏の業エリア内でバスの「レベル4」運行(完全自動運転)の実証実験を実施
ELEMOs 合同会社	2月	千葉市 美浜区	ヨドバシカメラの一部店舗で、免許不要で公道上を運転できる特定小型四輪車の取り扱いを開始
千葉市	2月	千葉市 緑区	京成バスの路線の一部(土気駅~あずみが丘南間)で、「レベル2」運行(部分的な自動運転)の実証実験を開始
小湊鐵道(株)	4月	市原市	学生向けに鉄道乗り放題乗車券を年間1万円で販売開始し、沿線の商店などと連携した返礼品付きの寄付制度も併せて実施

(出所)各種資料をもとにちばぎん総研が作成