

千葉県湾岸地域の交通状況

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

令和元年9月3日

千葉県湾岸地域の交通状況

- ① 千葉県湾岸地域の交通状況について
- ② 規格の高い道路ネットワークの検討について

1. 現況交通量（国道357号、東関東道、京葉道路）

- ・湾岸地域の基幹道路である国道357号、東関東道、京葉道路における断面交通量（全車合計）は、国道357号は千葉市②（中央区）、東関東道、京葉道路は船橋市断面の交通量が多い。
- ・大型車混入率は、国道357号、東関東道の船橋市と千葉市①断面で千葉県平均を上回る。



※船橋市断面

国道357号：船橋市若松地先
東関東道：湾岸市川IC～谷津船橋IC
京葉道路：花輪IC～幕張IC

※千葉市①断面(美浜区)

国道357号：千葉市美浜区若葉1丁目地先
東関東道：湾岸習志野IC～湾岸千葉IC
京葉道路：幕張IC～武石IC

※千葉市②断面(中央区)

国道357号：千葉市中央区登戸5丁目地先
京葉道路：穴川IC～貝塚IC

各断面の日当たり平均交通量（国道357号、東関東道、京葉道路）

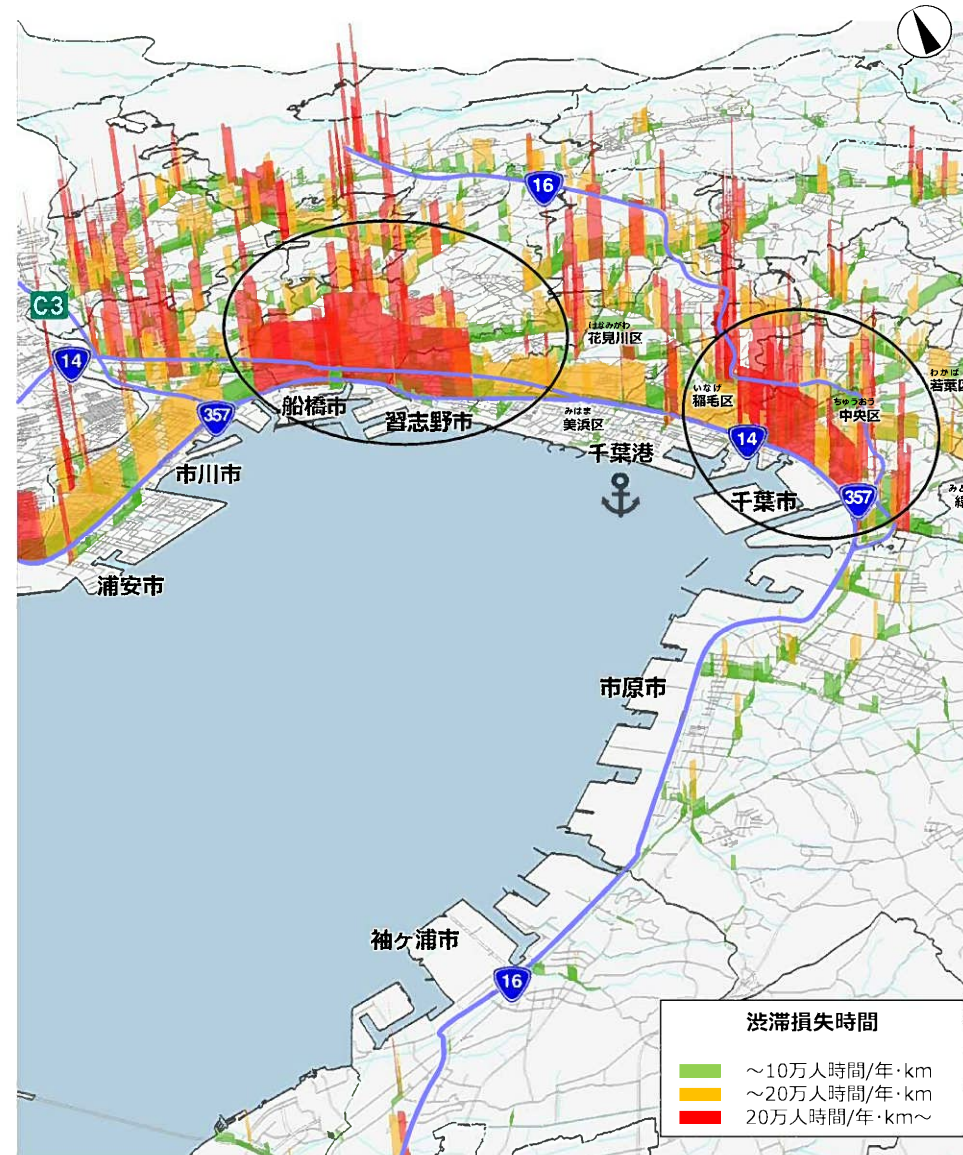
	路線名	交通量 (台/日)		大型車混入率 (%) 〔千葉県平均との比〕 高速道路：29.7% 一般道路：17.0%
		全車合計	うち大型車	
船橋市	国道357号	47,040	12,416	26.4 (1.55)
	東関東道	113,786	35,363	31.1 (1.05)
	京葉道路	96,912	11,070	11.4 (0.38)
千葉市① (美浜区)	国道357号	55,058	11,055	20.1 (1.18)
	東関東道	74,924	22,623	30.2 (1.02)
	京葉道路	89,555	11,523	12.9 (0.43)
千葉市② (中央区)	国道357号	62,279	8,340	13.4 (0.79)
	京葉道路	94,721	15,045	15.9 (0.54)

※出典：トラフィックカウンター（平成30年6月3日～10月）

※千葉県平均大型車混入率：H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

1. 渋滞損失時間（湾岸地域全体 全日）

- ・湾岸地域では、船橋市～千葉市(美浜区)や千葉市(中央区)の渋滞損失時間が大きい。
- ・これを踏まえ、船橋市～千葉市(美浜区)及び千葉市(中央区)の渋滞損失時間や旅行速度の状況を分析。



※出典:ETC2.0プローブ情報、H30年6月3日～30日(全日)データを基に作成

1. 渋滞損失時間（船橋市～千葉市（美浜区）・千葉市（中央区） 全日）

- ・千葉県平均の渋滞損失時間に対し、船橋市～千葉市(美浜区)は約3.3倍、千葉市(中央区)は約2.8倍。
- ・船橋市～千葉市(美浜区)では、国道357号の二俣～湾岸習志野IC、国道14号の湊町2～船橋競馬場駅東、幕張町1～幕張町5が上回る。
- ・千葉市(中央区)では、国道14号の登戸～中央公園、国道357号の登戸～(仮称)出洲港、稲荷～村田町が上回る。

■ 船橋市～千葉市(美浜区)の渋滞損失時間



■ 千葉市(中央区)の渋滞損失時間



■ 当該エリアと千葉県平均の比較表

渋滞損失時間※	当該エリア	千葉県平均
	12.8 万人時間/年・km	3.9 万人時間/年・km
	3.3倍 ↑	

※渋滞損失時間：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道（一部指定市市道を含む）の平均

※出典：ETC2.0プローブ情報
渋滞損失時間（全日）データを基に作成
ETC2.0プローブ情報、H30年6月3日～30日

■ 当該エリアと千葉県平均の比較表

渋滞損失時間※	当該エリア	千葉県平均
	11.0 万人時間/年・km	3.9 万人時間/年・km
	2.8倍 ↑	

※渋滞損失時間：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道（一部指定市市道を含む）の平均

1. 旅行速度（船橋市～千葉市(美浜区)・千葉市(中央区) 全日）

- ・千葉県平均の旅行速度に対し、船橋市～千葉市(美浜区)の高速道路は約14%、一般道は約30%、千葉市(中央区)の高速道路は約11%、一般道は約28%下回る。
- ・船橋市～千葉市(美浜区)では、国道357号の西浦～若松、国道14号の湊町2～（仮称）袖ヶ浦団地入口で下回る。
- ・千葉市（中央区）では、国道357号の蘇我陸橋南～村田町で下回る。

■ 船橋市～千葉市(美浜区)の平均旅行速度



■ 千葉市(中央区)の平均旅行速度



■ 当該エリアと千葉県平均との比較表

平均旅行速度	高速道路	当該エリア	78.0 km/h	-14%
		千葉県平均	89.1 km/h	
	一般道路※	当該エリア	28.5 km/h	-30%
		千葉県平均	40.8 km/h	

※一般道路：高速道路を除く、一般国道、主要地方道、一般県道以上の道路（一部指定市市道を含む）

※出典：ETC2.0プローブ情報

平均旅行速度（昼間12時間平均旅行速度）
H30年6月3日～30日全日

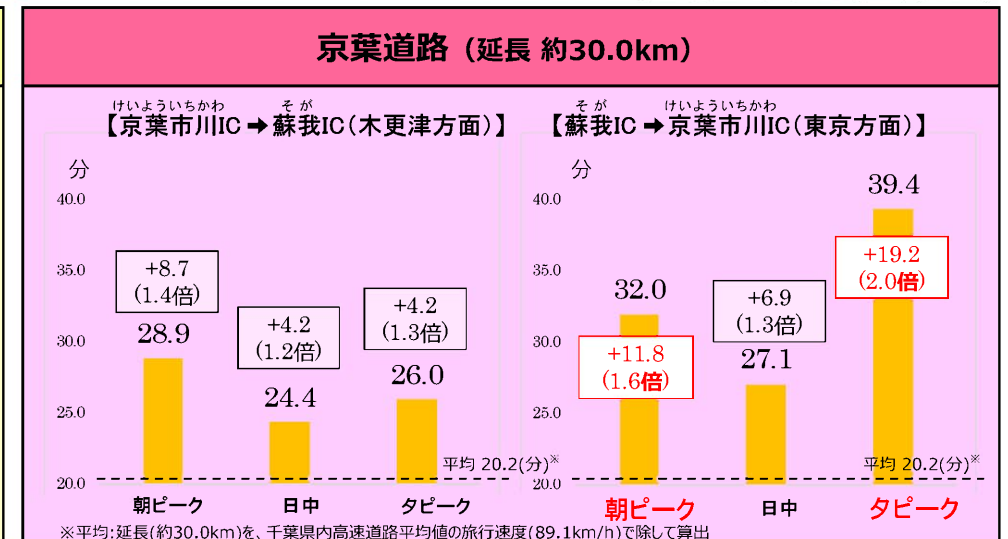
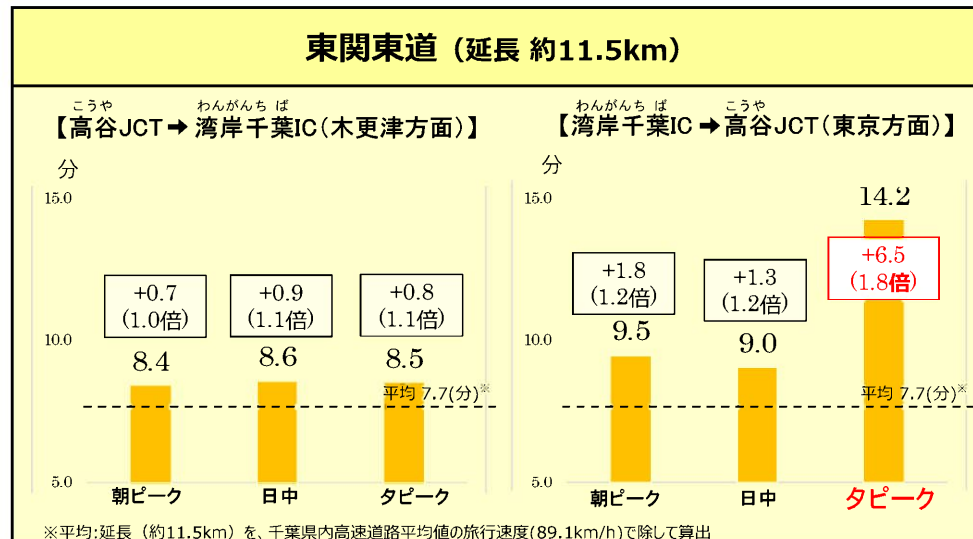
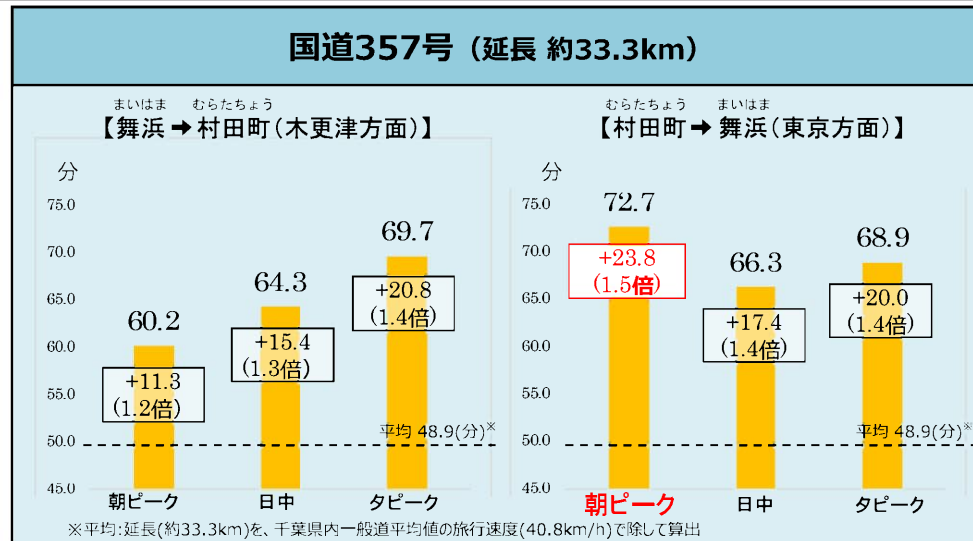
■ 当該エリアと千葉県平均との比較表

平均 旅行 速度	高速道路		一般道路※	
	当該 エリア	80.3 km/h	当該 エリア	29.3 km/h
	千葉県 平均	89.1 km/h	千葉県 平均	40.8 km/h

※一般道：高速道路を除く、一般国道、主要地方道、一般県道以上の道路（一部指定市市道を含む）

2. 平均所要時間（全日）

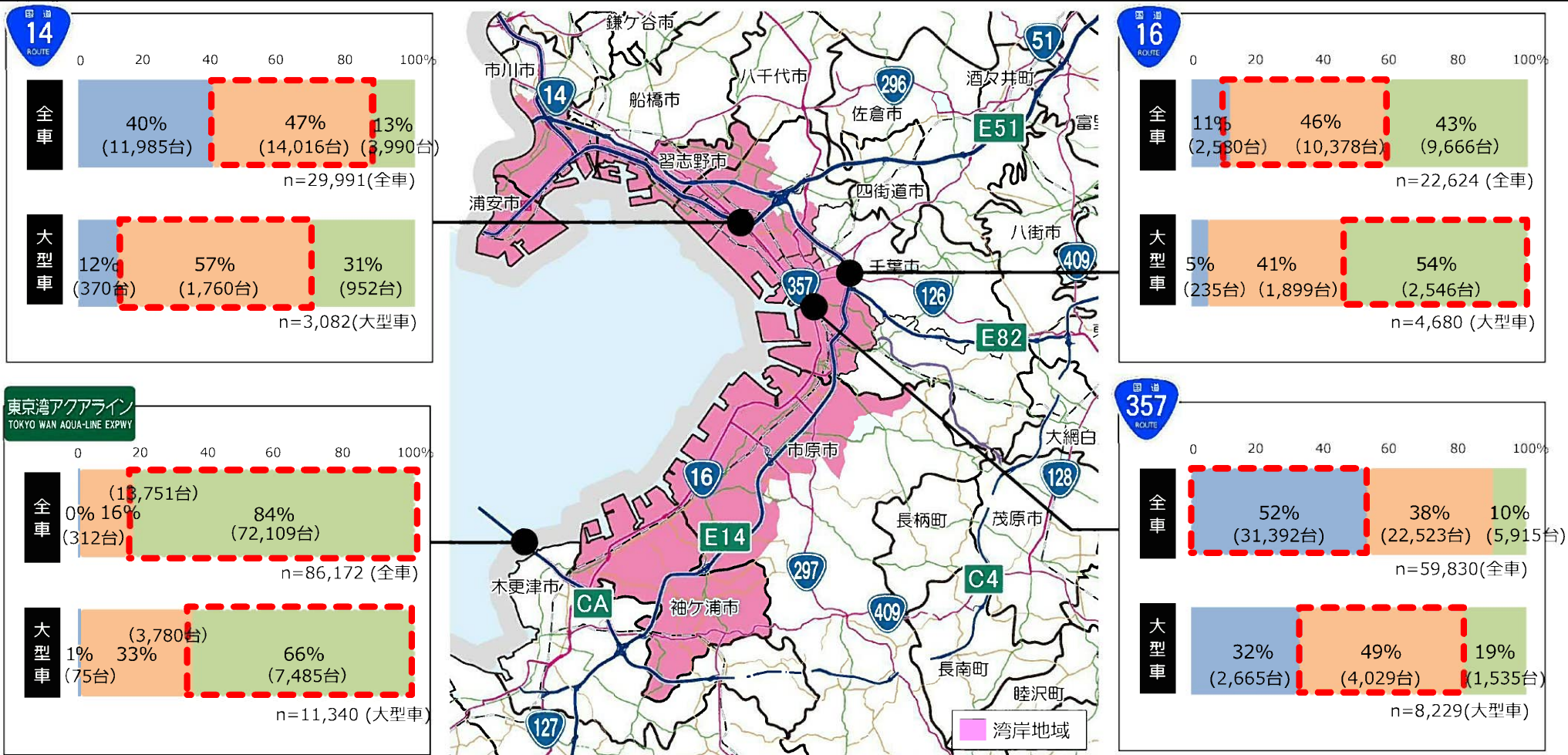
- ・湾岸地域の基幹道路である国道357号(舞浜^{まいはま}～村田町^{むらたちょう})、東関東道（高谷JCT^{こうや}～湾岸千葉IC^{わんがんちば}）、京葉道路(京葉市川IC^{けいよういちかわ}～蘇我IC^{そが})の平均所要時間を、千葉県平均と比較。
- ・国道357号の朝ピーク、東関東道の夕ピーク、京葉道の朝・夕ピークにおける東京方面の所要時間が、県平均よりも約1.5～2倍上回る。



※出典:ETC2.0プローブ情報(H30年6月3日～30日) 朝ピーク(7～9時) 日中(9～17時) 夕ピーク(17～19時)

3. 各路線のOD特性（全日）【湾岸地域】

- ・一般道路（国道14号、16号、357号）及び高速道路（アクアライン）を通行する車両のODから湾岸地域の交通特性を分析。
- ・全車合計では、国道14号、16号は湾岸地域とその他地域、国道357号は湾岸地域内の移動が最も多い。
- ・大型車のみ抽出すると、国道16号は通過交通が半数以上、国道14号、357号は湾岸地域とその他の地域の移動が最も多い。
- ・アクアラインは全車合計、大型車のみ抽出した場合とも通過交通が半数以上。

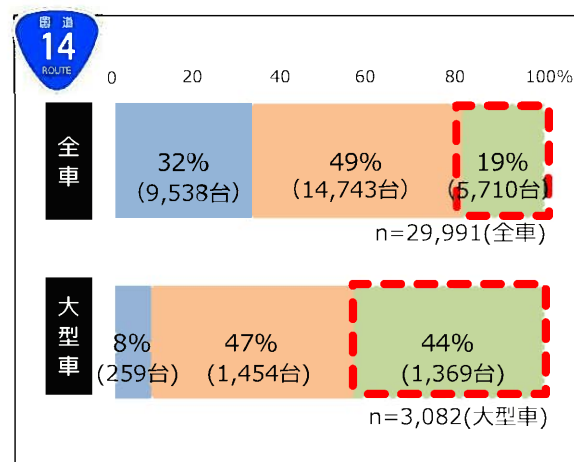


※ 湾岸地域：千葉市美浜区・中央区、浦安市は全域。市川市、船橋市、習志野市、千葉市花見川区、稲毛区、市原市、袖ヶ浦市は一部区域
※ 一般道路（国道14号、国道16号、国道357号）、高速道路（東京湾アクアライン）の設定断面を通過した交通を集計
※ 国道14号断面…幕張地区、国道16号断面…貝塚トンネル付近、国道357号断面…蘇我地区、東京湾アクアライン…木更津金田IC付近
※ ETC2.0プローブ情報（H30年6月3日～30日）n=取得サンプル数
※ 合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

- 内々：湾岸地域内に起終点がある交通
- 内外・外内：湾岸地域内に起終点のどちらかがある交通
- 外外：湾岸地域内に起終点のない通過交通

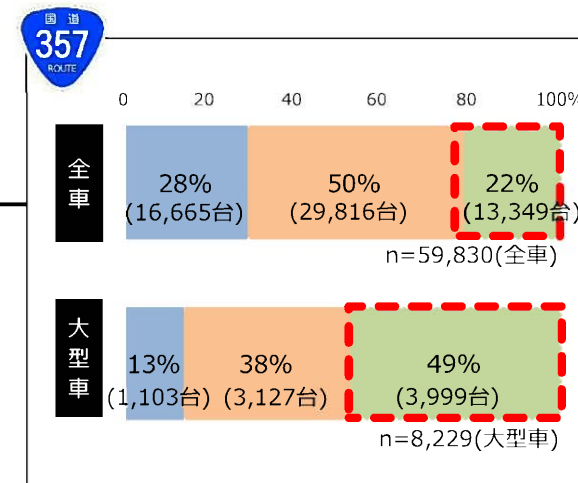
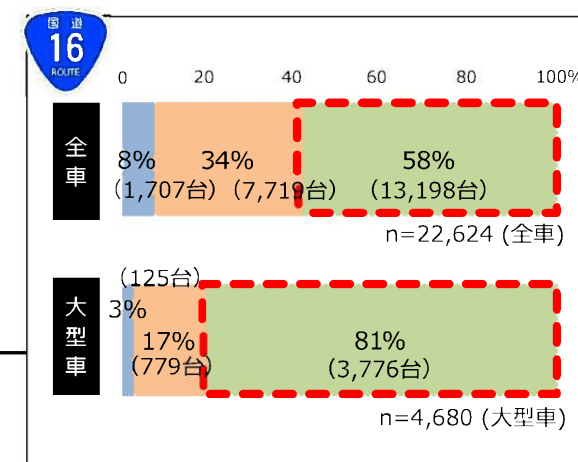
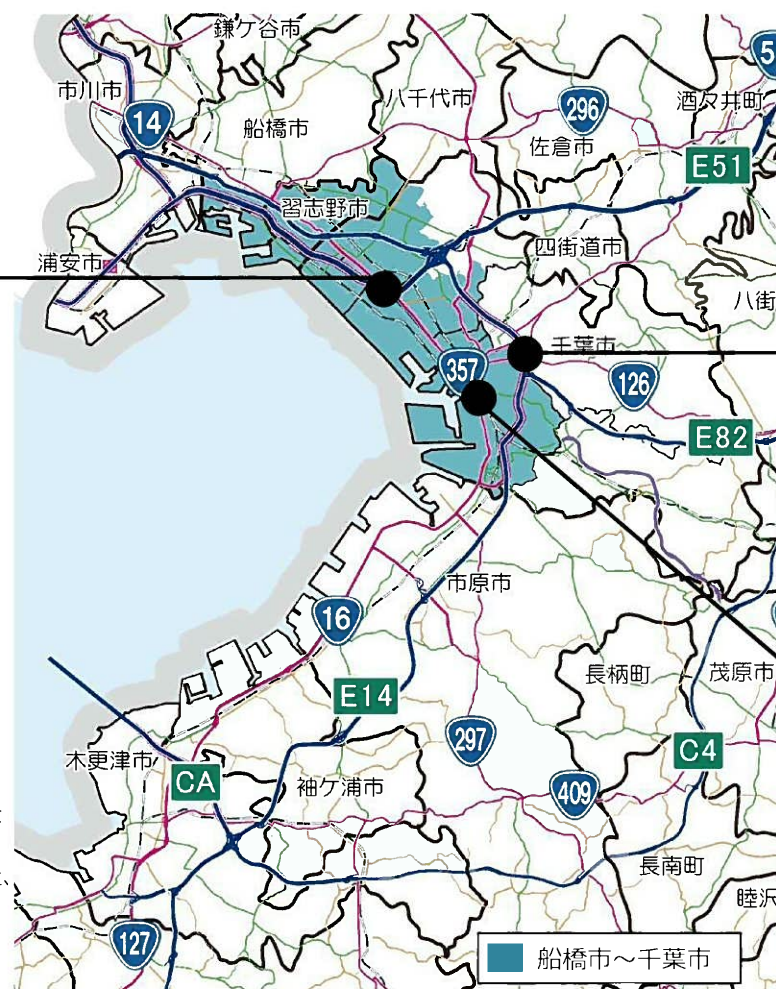
3. 各路線のOD特性（全日） 【船橋市～千葉市】

- ・渋滞損失時間が大きい船橋市・習志野市及び千葉市を対象として、一般道路（国道14号、16号、357号）を通行する車両のODから交通特性を分析。
- ・地域内の通過交通は、全車合計では約2～6割となるが、大型車のみ抽出した場合には約4～8割まで増加している。



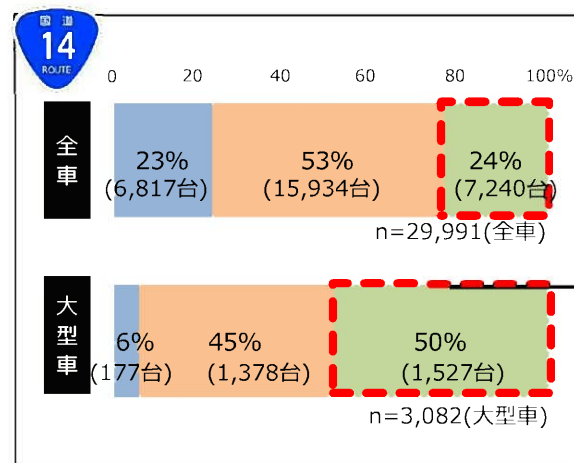
■ 内々：船橋市～千葉市に起終点がある交通
■ 内外・外内：船橋市～千葉市に起終点のどちらかがある交通
■ 外外：船橋市～千葉市に起終点のない通過交通

- ※ 船橋市～千葉市：千葉市美浜区・中央区は全域。
千葉市花見川区、稲毛区、船橋市、習志野市は一部区域。
- ※ 一般道路（国道14号、国道16号、国道357号）の設定断面を通過した交通を集計
- ※ 国道14号断面…幕張地区、国道16号断面…貝塚トンネル付近、国道357号断面…蘇我地区
- ※ ETC2.0プローブ情報（H30年6月3日～30日）
n=取得サンプル数
- ※ 合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。



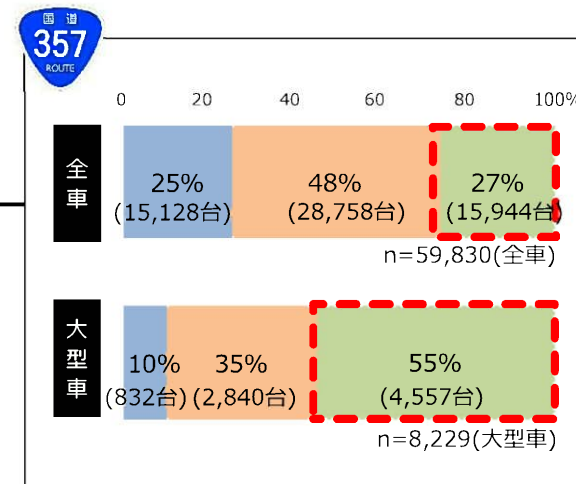
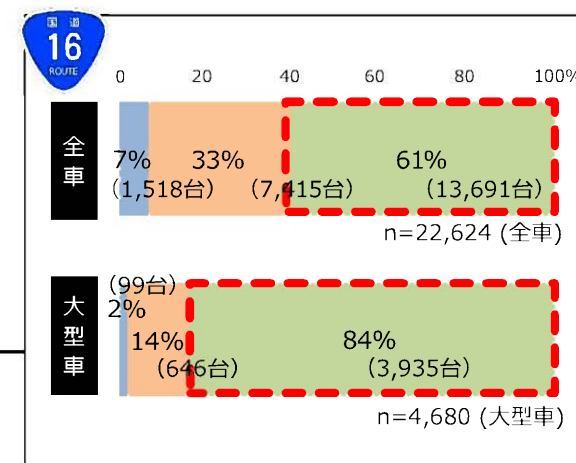
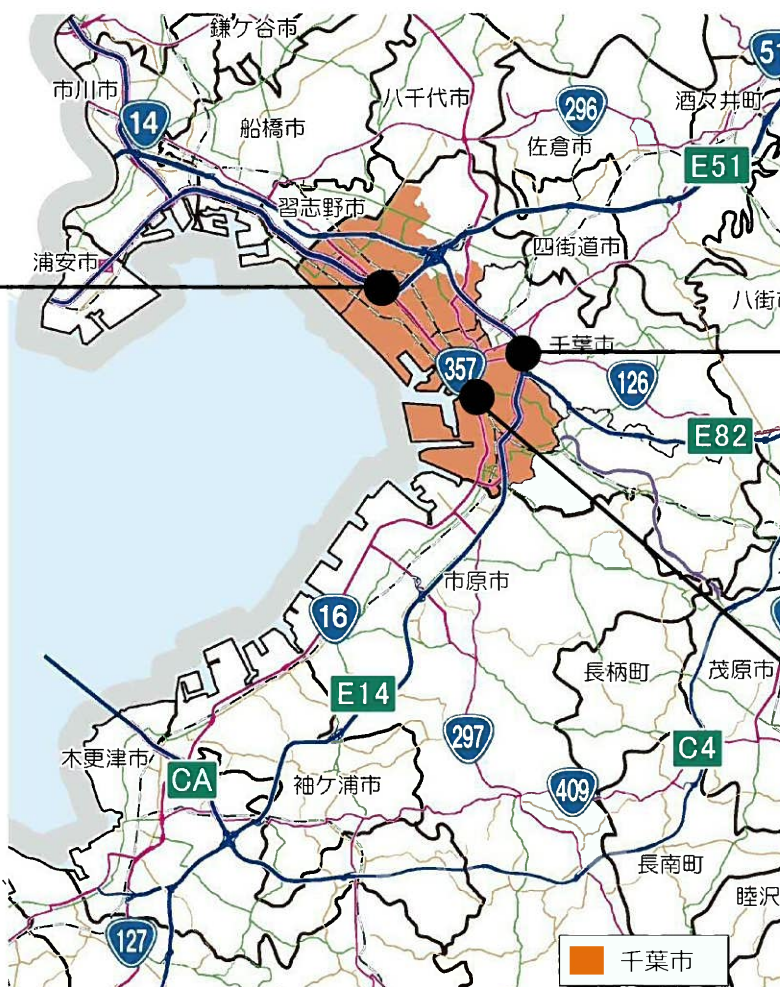
3. 各路線のOD特性（全日） 【千葉市】

- ・千葉市を対象として、一般道路（国道14号、16号、357号）を通行する車両のODから交通特性を分析。
- ・通過交通は、全車合計では約2～6割で船橋市～千葉市とほぼ同じだが、大型車のみ抽出した場合には約5～9割と更に増加。



■ 内々：千葉市に起終点がある交通
■ 内外・外内：千葉市に起終点のどちらかがある交通
■ 外外：千葉市に起終点のない通過交通

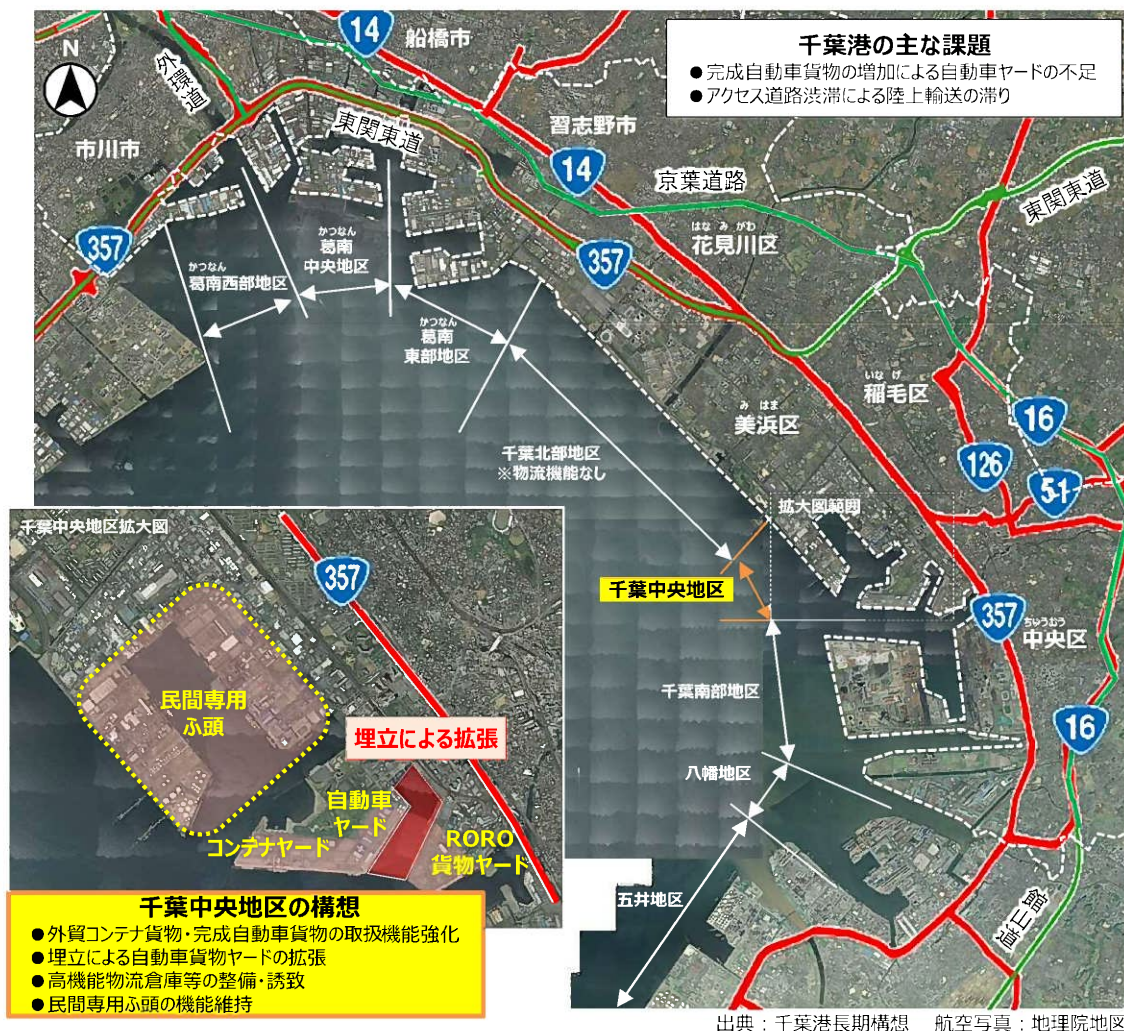
- ※ 千葉市：千葉市美浜区・中央区は全域。
千葉市花見川区、稲毛区は一部区域。
- ※ 一般道路（国道14号、国道16号、国道357号）の設定断面を通過した交通を集計
- ※ 国道14号断面…幕張地区、国道16号断面…貝塚トンネル付近、国道357号断面…蘇我地区
- ※ ETC2.0プローブ情報（H30年6月3日～30日）
n=取得サンプル数
- ※ 合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。



4. 規格の高い道路の必要性 【千葉港の機能強化】

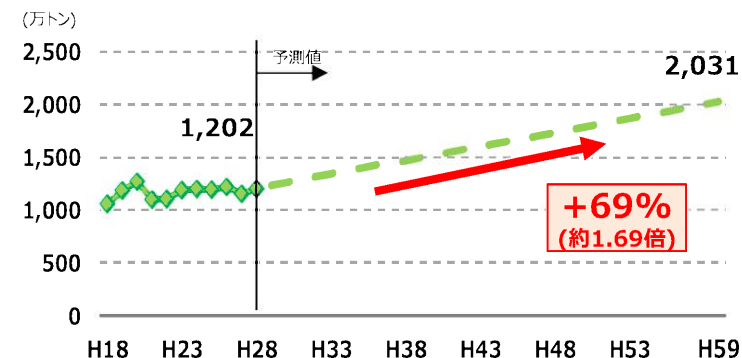
- ・港湾区域の広さが日本一の千葉港では、完成自動車貨物の増加による自動車ヤード不足やアクセス道路の渋滞等による港湾機能の低下が課題とされていることから、港湾機能の強化を計画。
- ・機能強化によって千葉港の取扱貨物量は大きく増加すると予測されており、周辺道路では交通需要の増大も見込まれる。

■ 千葉港長期構想

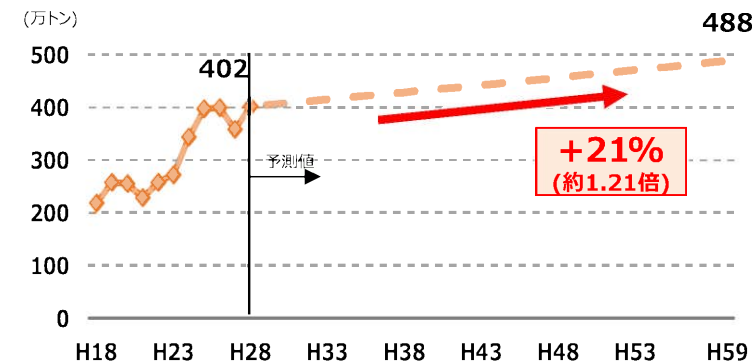


■ 千葉港における貨物取扱量の将来予測

公共貨物取扱量



完成自動車取扱量



出典：千葉県港湾統計・千葉港長期構想

4. 規格の高い道路の必要性 【物流施設の新規立地】

- ・市川市や船橋市、千葉市では、2020年代前半に物流施設が竣工予定。
- ・竣工後は、周辺道路で交通需要の増大が見込まれる。

■ 湾岸地域における主な物流施設の新規立地箇所 出典：HP調べ

ESR市川ディストリビューションセンター

市川市

敷地面積：約102,244m²

延床面積：約225,007m²

バース※：216台

駐車場：普通自動車403台、トラック52台

竣工：2019年1月



出典：ESRホームページ
<https://news.jp/redwood/detail/ichikawa.html>



(仮称) 市川塩浜物流施設開発計画

市川市

敷地面積：約82,600m²

延床面積：約183,800m²

竣工：2022年冬(予定)



出典：三井不動産ホームページ ニュースリリース
<https://www.mitsufudosan.co.jp/corporate/news/2018/0806/download/20180806.pdf>

三井不動産ロジстикスパーク船橋

船橋市

物流施設を新設するだけでなく、カフェテリアや保育施設、ストレージサービスなどを整備したゲート棟の併設を予定、働く人・住む人に向けた街づくりを行う。



総敷地面積：約184,000m²

竣工：2016年10月竣工 MFLP船橋Ⅰ(延床面積:約198,386m²)

2019年10月(予定) MFLP船橋Ⅱ(延床面積:約224,200m²)

2021年秋(予定) MFLP船橋Ⅲ(延床面積:約270,000m²)

出典：三井不動産ホームページ ニュースリリース
<https://www.mitsufudosan.co.jp/corporate/news/2018/0806/download/20180806.pdf>

プロジスパーク千葉1・2

千葉市稲毛区

千葉湾岸エリアから約6kmに位置し、国道16号と東関東自動車道の結節地点に位置する。東関東自動車道千葉北ICから約3km、京葉道路穴川ICからも約4kmと至近。



敷地面積：約96,300m²(合計)

延床面積：約211,500m²(合計)

竣工：プロジスパーク千葉1 2019年9月(予定)

プロジスパーク千葉2 2020年(予定)

バース※：180台(プロジスパーク千葉1)

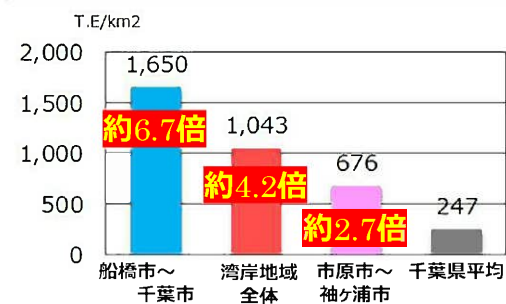
出典：PROLOGISホームページ
<https://www.prologis.co.jp/portfolio/kanto/chiba>

※バース：荷物の積み下ろしのためにトラックが停車する場所

4. 規格の高い道路の必要性 【将来発生集中交通量（普通貨物）】

- ・湾岸地域における普通貨物の将来発生集中交通量※（1km²当たり）は、県平均の約4.2倍。
- ・渋滞損失時間が大きい船橋市～千葉市では県平均の約6.7倍。
また市原市～袖ヶ浦市においても県平均の約2.7倍。

湾岸地域における普通貨物の
発生集中交通量（1km²当たり）



※湾岸地域

千葉県美浜区・中央区、浦安市は全域。市川市、船橋市、習志野市、花見川区、稲毛区、市原市、袖ヶ浦市は一部区域

※船橋市～千葉市

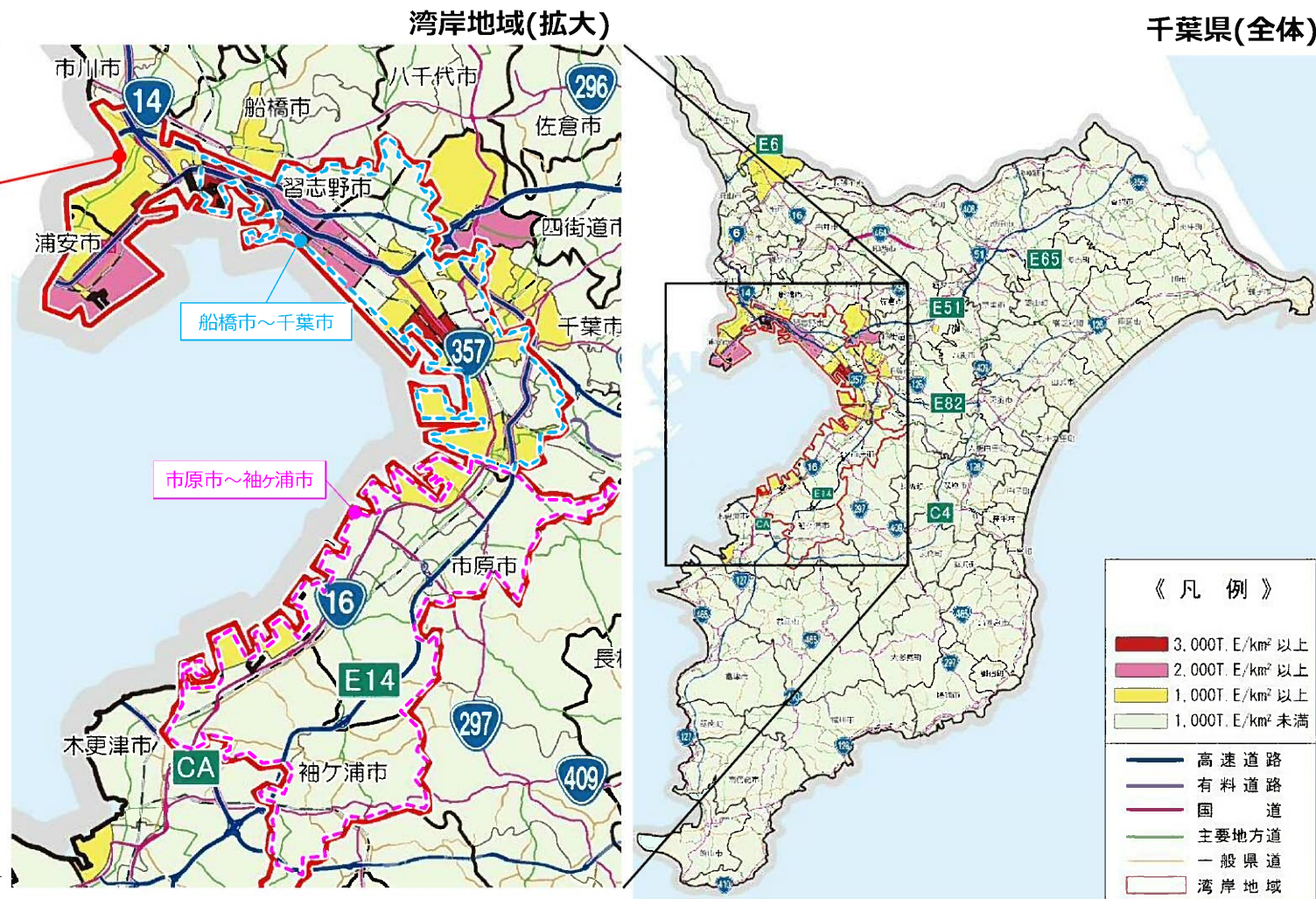
千葉県美浜区・中央区は全域。船橋市、習志野市、花見川区、稲毛区は一部区域

※市原市～袖ヶ浦市

市原市、袖ヶ浦市の一部区域

※発生集中交通量

：設定した地域内に出発地または到着地を持つ交通量の合計



出典：平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査（H42：将来の交通需要推計値）を基に算出

4. 規格の高い道路の必要性 【商業施設開発・区画整理事業】

平成30年3月13日 第8回千葉県湾岸地域
渋滞ボトルネック検討WG資料再掲

- 千葉市及びその周辺地域では、大規模商業施設の開発や区画整理事業が計画。
地域の交流人口が増加し街の賑わいが創出される一方、周辺道路の交通需要の増大が予想される。

千葉市周辺の主な開発計画

出典：平成29年度千葉市の主要プロジェクト/船橋市ホームページ/習志野市ホームページ
地図使用承認©昭文社第58G085号

JR津田沼駅南口特定土地区画整理事業

習志野市

商業、サービス、住宅等の複合的な土地利用と、うるおいある都市環境と良好な都市基盤を有する市街地の形成を図るため、土地区画整理事業を推進。

- 面積：約35ha
- 事業期間：平成19年度～29年度



東幕張土地区画整理事業

千葉市

JR幕張駅北口周辺に快適な都市環境をつくるため、道路・公園等を整備。

幕張駅北口駅前広場や駅前道路が完成すると、JR幕張駅を起点とした幕張新都心などへのアクセスが向上。

- 面積：約26ha
- 事業期間：平成8年度～42年度
- 計画人口：3,120人



千葉中央港地区

千葉市

新たな海の玄関口、千葉みなと駅前の千葉中央港地区をにぎわいや憩いのある親水空間にするため、港湾緑地や旅客船さん橋の整備を促進し、街・駅・海の一体的なまちづくりを推進。
平成28年4月に旅客船さん橋や港湾緑地、旅客船ターミナル等複合施設がオープン。



蘇我特定地区

千葉市

2005年に「ハーバーシティ蘇我」のオープンに伴ってまちびらき。6つの大規模商業施設の開発やウォーターフロント空間の形成、スポーツ拠点の整備が進められ、年間約2,000万人が来訪。
現在は災害時の防災拠点としても活用できる運動公園「蘇我スポーツ公園」を整備中。



千葉駅西口地区の再開発

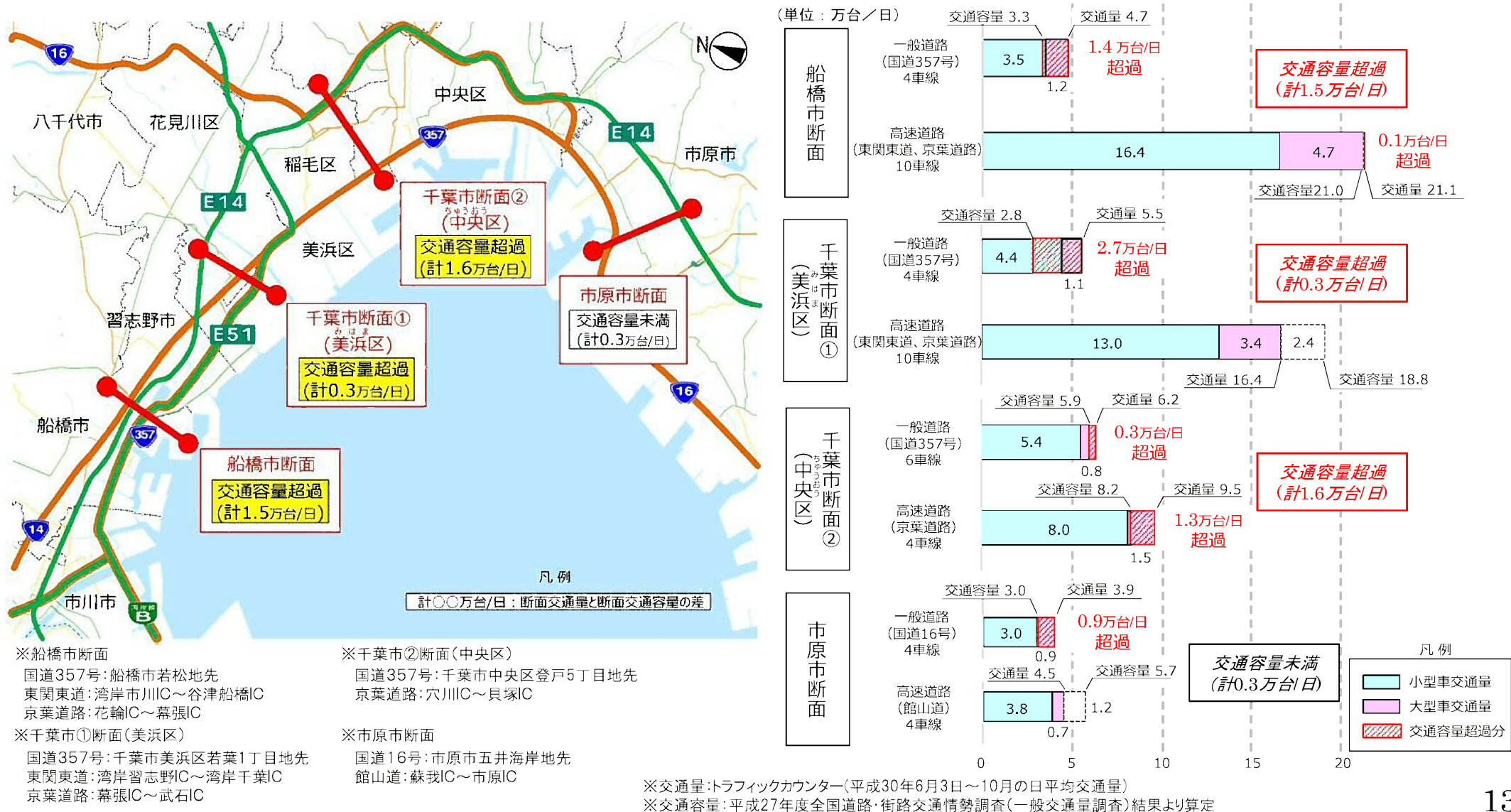
千葉市

千葉都心の土地の高度な利用や、都市の機能更新を図るため、医療などのサービスを駅前に導入するとともに、新たなにぎわいを創出する再開発ビルの整備を推進。



4. 規格の高い道路の必要性 【現況の断面交通量】

- ・船橋市、千葉市の各断面における一般道路（国道357号）と高速道路（東関東道、京葉道路）の総交通量は交通容量を超過。
- ・このため、一般道の適正利用を図る必要があるが、今後見込まれる県平均の約6.7倍に相当する普通貨物の将来発生集中交通量への対応も必要となり、既存道路だけではない、新たな規格の高い道路の検討が必要。



5. 湾岸地域の課題

平成31年3月7日 第9回千葉県湾岸地域
渋滞ボトルネック検討WG資料抜粋

湾岸地域の課題

① 広範囲で速度低下や渋滞損失が発生

- ・外環開通後、湾岸地域の広範囲で渋滞損失時間が増加、また、旅行速度が低下。
- ・特に、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の、東西方向の交通で顕著な傾向。

② 一般道に大型車の通過交通が多く混入

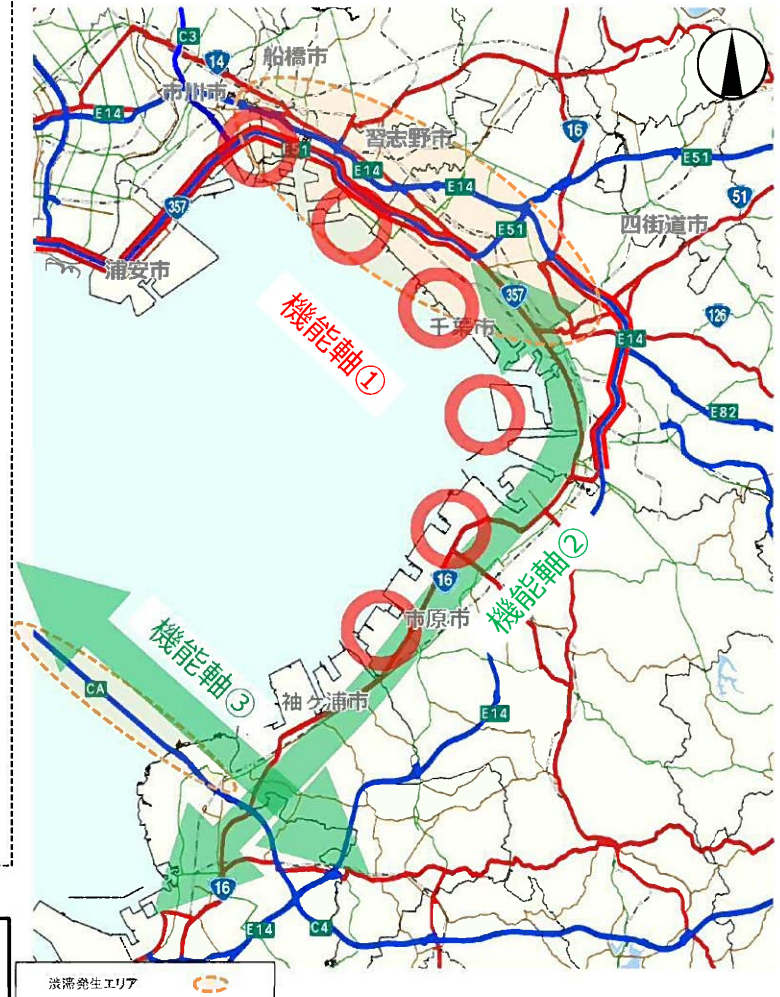
- ・湾岸地域を通行する大型車の多くが、湾岸地域外に出発地や到着地をもつ。
- ・特に、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の一般道（国道14号、国道16号、国道357号）を通行する大型車の約4～8割が通過交通であり、道路の機能分担の見直しが必要。

③ 周辺開発への支援

- ・千葉港の機能強化や物流施設の新規立地などの開発計画により、周辺道路で交通需要の増大が見込まれる。
- ・外環開通後、機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の国道357号、東関東道、京葉道路の断面交通量は増加傾向。
- ・さらには多くの箇所で交通容量も超過しており、増大が見込まれる交通需要への対応が必要。

今後の進め方

- ・機能軸①については、交通課題が多く早期の対策検討が必要であり、また、今後開発計画が進む湾岸地域の発展を支えるためにも、具体的な検討を先行して進める。



※○及び矢印は具体的なルートを示したものではありません。

- ・機能軸①については、新たに「(仮称) 湾岸地区道路検討会」を設置し、周辺の開発計画や環境等について十分配慮しながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向けて検討を進める
- ・機能軸②③については、引き続きWGにおいて検討

今後の進め方(案)

千葉県湾岸地区道路検討会

平成31年3月28日

今後の進め方(案)

- ① 検討にあたり考慮すべき事項
- ② 整備効果の把握
- ③ 今後の進め方(案)

① 検討にあたり考慮すべき事項

- ① 三番瀬について
- ② 千葉港港湾計画について

①三番瀬について

千葉県

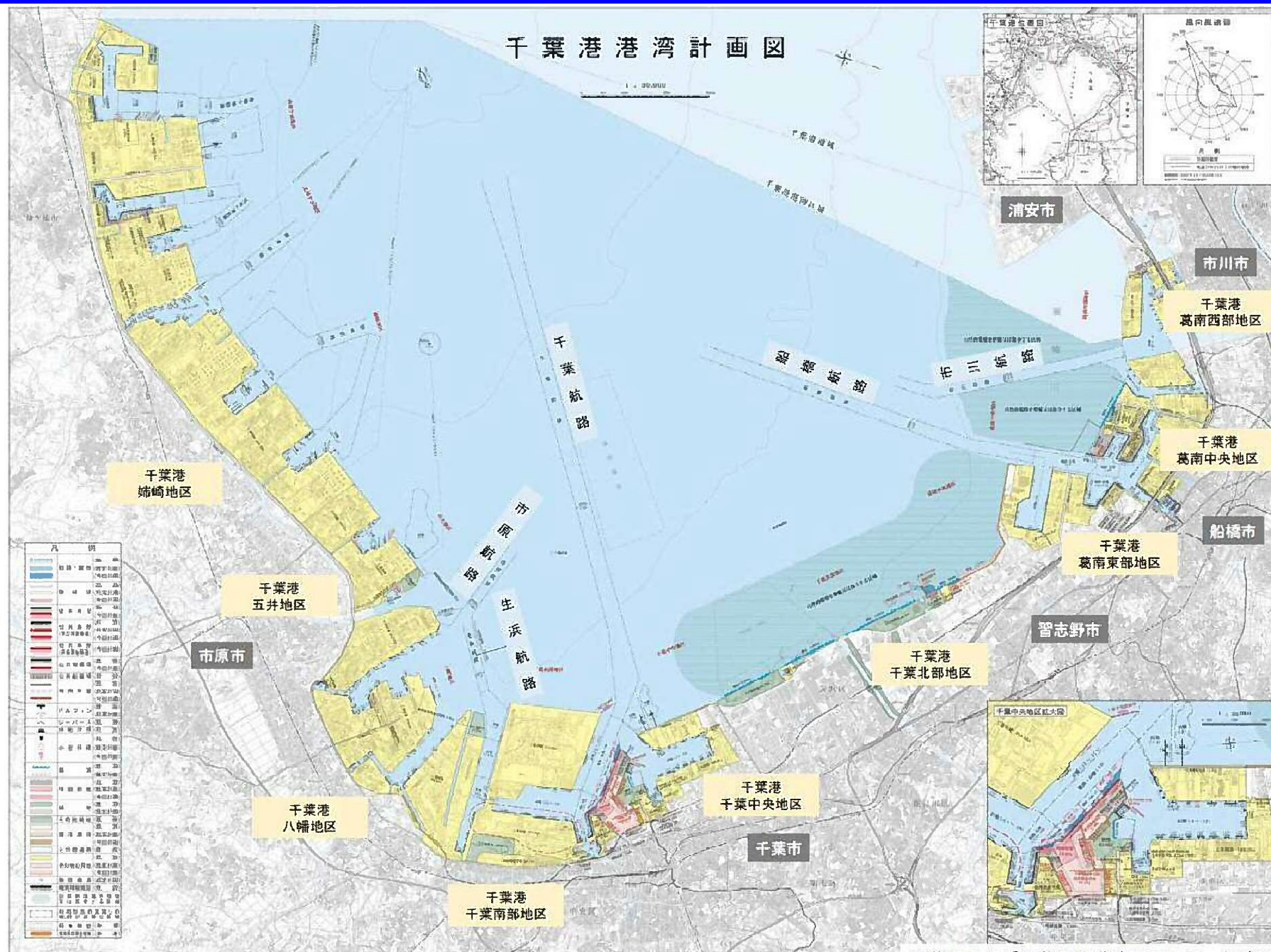


三番瀬の位置



②千葉港港湾計画について

千葉県

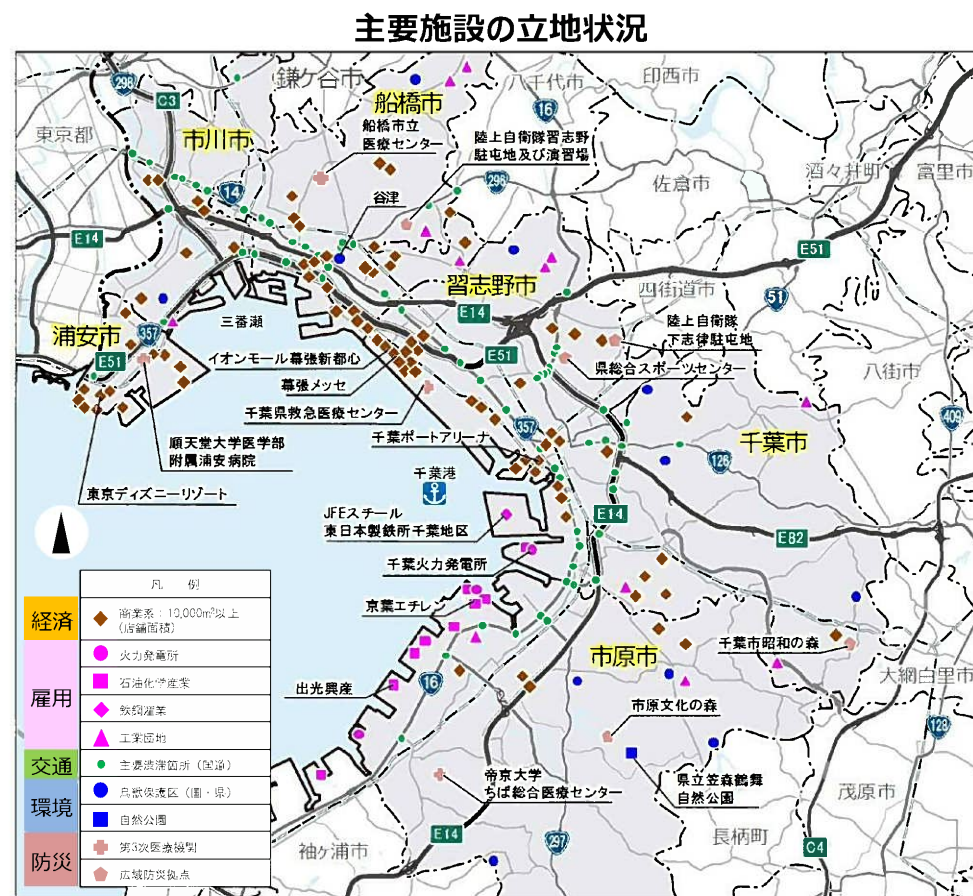
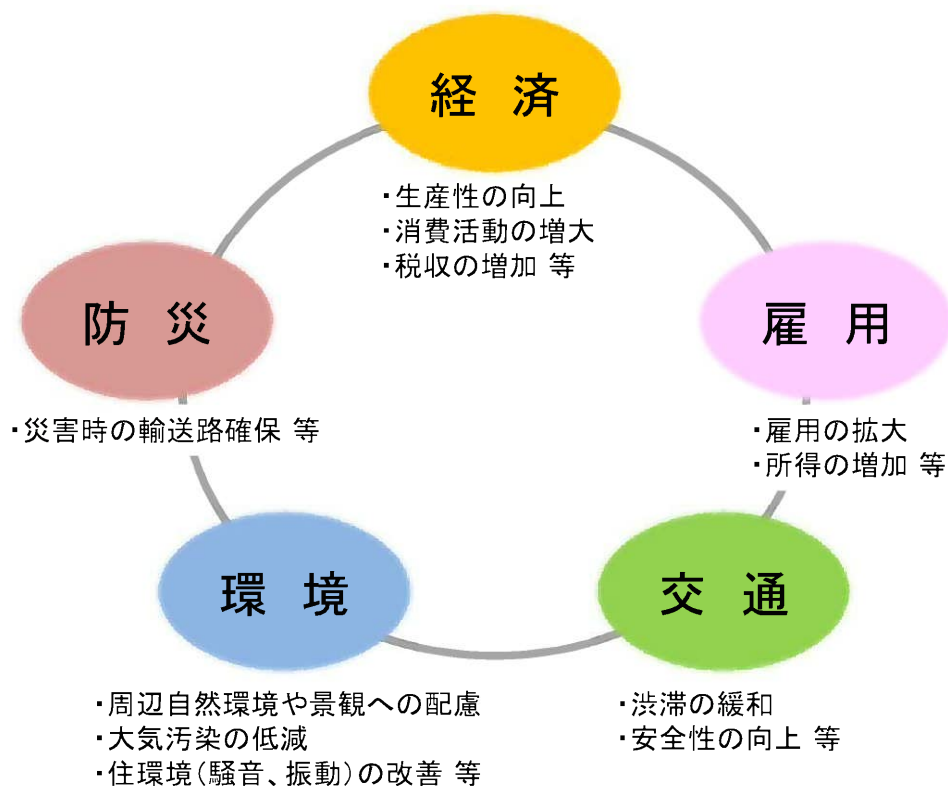


千葉県HP「千葉県の港湾計画」に一部追記

② 整備効果の把握

周辺環境に配慮し、規格の高い道路ネットワークによる波及効果を分析

[波及効果のイメージ]

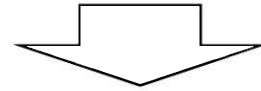


千葉県湾岸地域に求められる役割を確認し共有

③ 今後の進め方(案)

第1回 千葉県湾岸地区道路検討会

①千葉県湾岸地区道路検討会の設立 ②千葉県湾岸地域の交通課題 ③今後の進め方

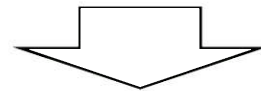


第1回 千葉県湾岸地区道路検討会・幹事会

①周辺環境に配慮すべき検討上の課題整理 ②整備効果の把握 等

⋮

○規格の高い道路計画の基本方針



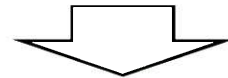
計画段階評価手続きへ移行

周辺環境に配慮すべき検討上の課題

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和元年9月3日

千葉県湾岸地区道路検討会において指摘された意見

- ① 三番瀬再生計画との整合性の確保について
- ② 千葉港港湾計画及び周辺開発計画や環境への配慮について



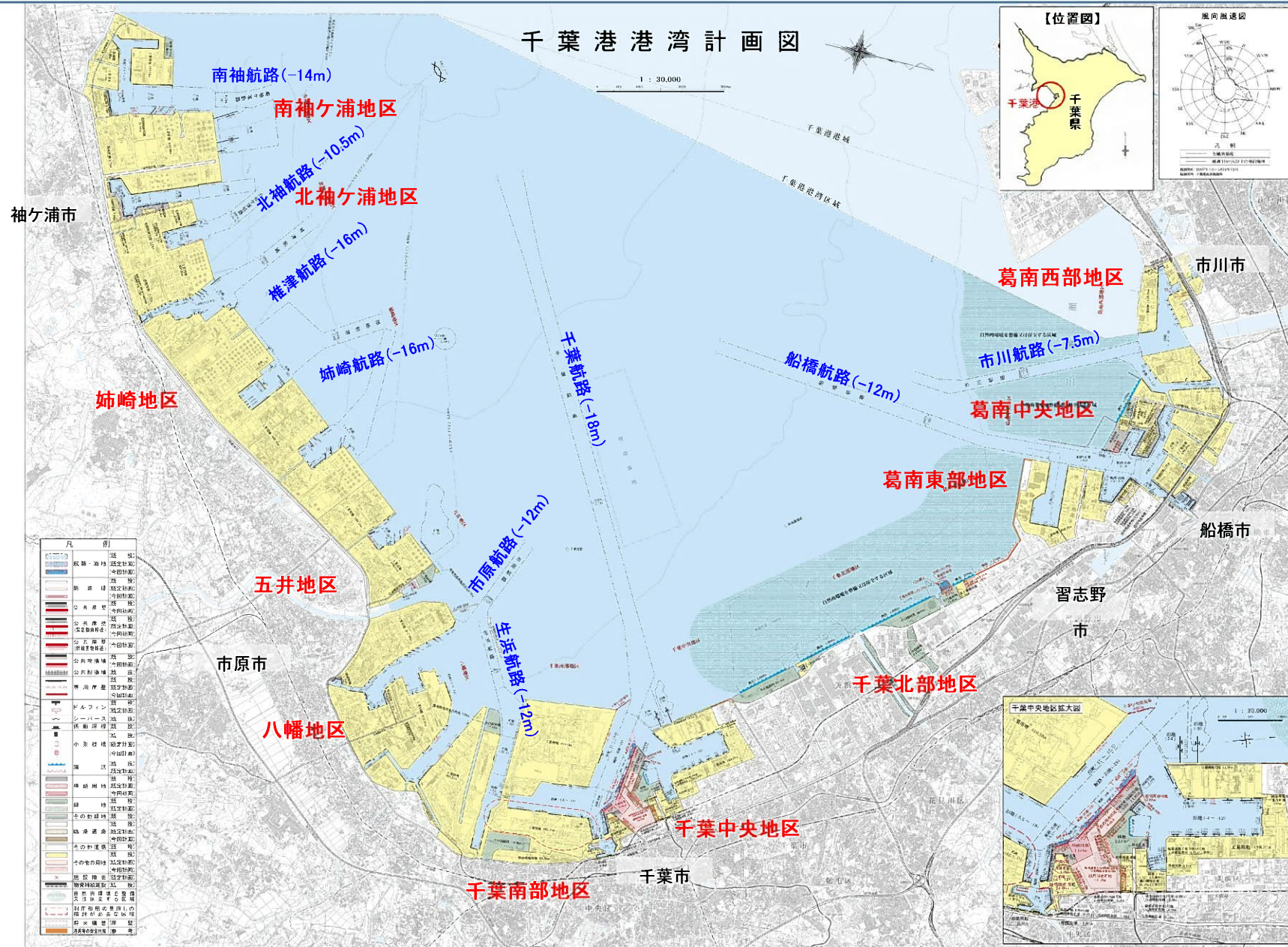
周辺自治体から意見を聴取し、丁寧な検討を進めていく



3. 千葉港港湾計画への配慮について



千葉港では、前回の港湾計画が改訂されてから15年以上が経過し、社会情勢や貨物動向等、港を取り巻く状況が変化しています。そこで、千葉港が抱える課題や港湾利用者からの要望に対応するため、2030年代前半を目標年次とした施設整備計画である「千葉港港湾計画」の改訂を行いました。



○湾岸地域を中心に大型商業施設および大型物流施設が立地しており、今後も相次いで立地予定。



区分：
区⇒土地区画整理事業
再⇒市街地再開発事業

4. 周辺開発計画への配慮（千葉市湾岸地域）

5

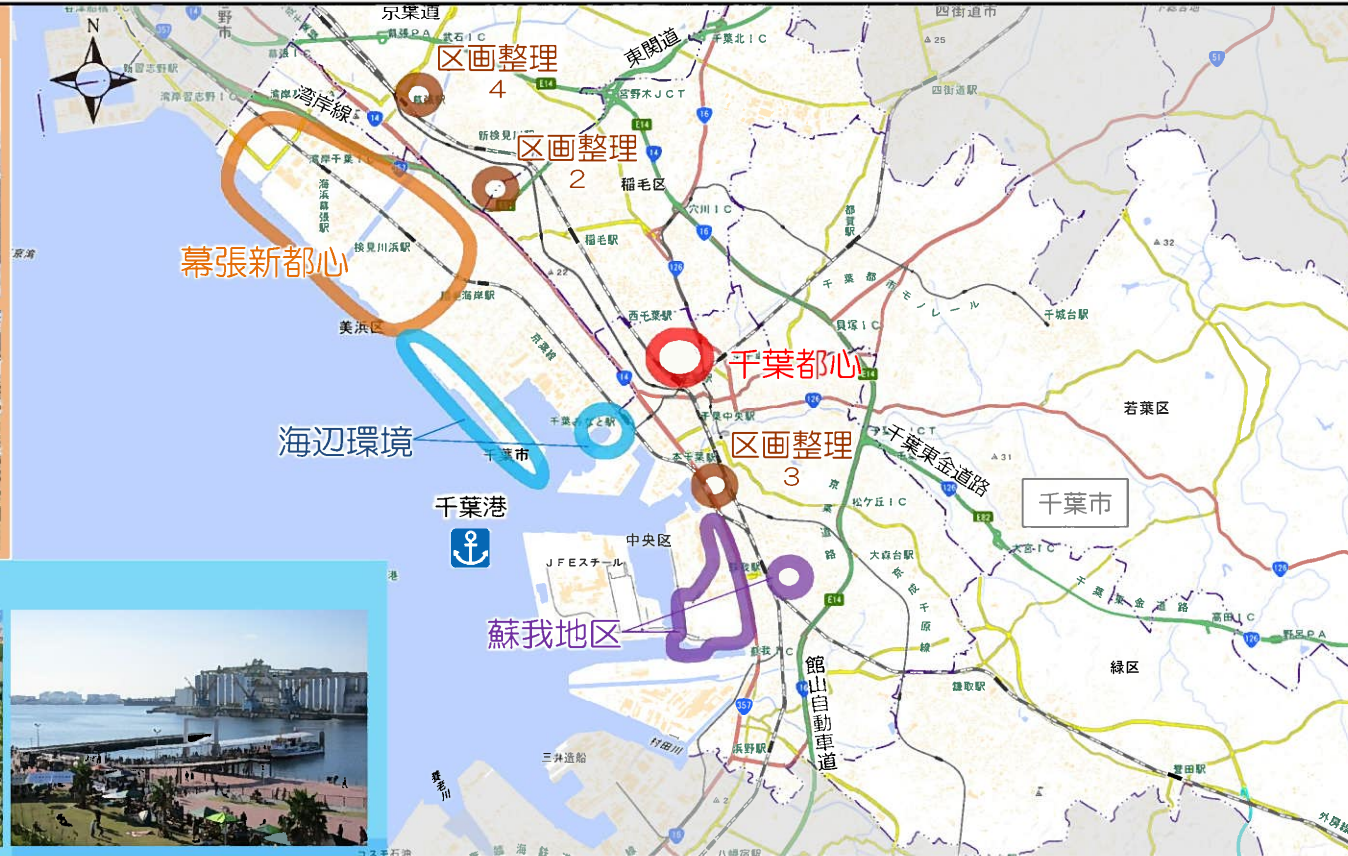
○千葉市湾岸地域周辺は、4地区の土地区画整理事業、1地区の市街地開発事業、2地区の市街地再開発事業、1箇所の新駅設置および駅前開発等多くの事業が施行中（14事業）または計画中（1事業）

○ルートや構造の検討にあたっては、開発計画を見据えた配慮が必要

幕張新都心



海辺環境



千葉都心



蘇我地区



No	事業内容	地区	内容	施工者名	期間	規模	No	事業内容	地区	内容	施工者名	期間	規模
1	土地区画整理事業	海辺環境	千葉中央港地区	千葉市・千葉県	2003～2020	約22ha	8	新駅設置事業	幕張新都心	J R京葉線新駅	幕張新都心拡大地区新駅設置協議会・J R東日本	2017～2024	約0.3ha
2		区画整理	検見川・稲毛土地区画整理	千葉市	1985～2038	67.9ha	9	駅前開発事業	蘇我地区	蘇我駅東口駅周辺を含めた再整備	千葉市	-	-
3		区画整理	寒川区画整理	千葉市	1989～2033	17.7ha	10	公園再開発事業	海辺環境	稲毛海浜公園(ホワイトビーチ)	千葉市	2017～2037	約65ha
4		区画整理	東幕張区画整理	千葉市	1996～2030	26.1ha	11	公園整備事業	幕張新都心	幕張海浜公園	未定	-	-
5	市街地開発事業	幕張新都心	若葉住宅地区	三井不動産レジデンシャル(株)ほか	2014～2029	約17.5ha	12		蘇我地区	蘇我特定地区(スポーツ施設)	千葉市	2002～2021	約4ha
6	市街地再開発事業	千葉都心	西口再開発	千葉市	1990～2019	約1.9ha	13	人工海浜整備事業	海辺環境	幕張の浜	未定	-	-
7	市街地再開発事業	千葉都心	東口再開発	千葉駅東口地区市街地再開発組合	2016～2022	約1.0ha	14	施設開発事業	幕張新都心	J F A ナショナルフットボール	公益財団法人 日本サッカー協会(JFA)	2015～2020	約12ha
							15	発電所整備事業	蘇我地区	蘇我特定地区(火力発電所)	J F E	2020～2024	-

○湾岸地域のうち、条約等により配慮すべき項目は以下のとおり。



項目	条約 等	記載内容
1	谷津干潟 ラムサール条約 【条約】	締約国は、登録簿に掲げられている湿地の保全を促進し及びその領域内の湿地をできる限り適正に利用することを促進するため、計画※を作成し、実施する。 ※谷津干潟保全等推進計画書 「国指定谷津鳥獣保護区保全事業計画書」において定めた保全方針（望ましい姿、保全目標など）を基に、谷津干潟に関わる主体が推進すべき対策や取組みの内容を計画書として整理したもの。
2	国道14号、 国道357号 より海側	千葉県景観計画 【法定計画】 ・ 景観法第8条の規定に基づき定める法定計画 ・ 区域面積が10,000㎡を越える開発行為に際しては届け出を要する ・ うみの景観イメージを形成する海際の市街化区域においては、眺望を確保するとともに、直接海を見ることが出来なくても、海や空の広がりを感じさせることを重視した景観の形成を図る ・ 造成等土地の区画形質の変更を行う場合は、大規模な擁壁、法面を生じないよう既存の地形を活用するなど周辺になじむよう工夫する
3	三番瀬	千葉県三番瀬再生計画（基本計画） 【自然環境の再生・保全計画】 「再生の目的」である①生物の多様性の回復、②海と陸との連続性の回復、③環境の持続性及び回復力の確保、④漁場の生産力の回復、⑤人と自然とのふれあいの確保、などとの整合性を図ることが必要である。
4	稲毛～幕張	海辺のランドデザイン 【まちづくり計画】 活性化のコンセプト（取り組みの方向性）：海辺の豊かな自然や風景を活かす 計画の位置づけ：千葉市基本構想・千葉市新基本計画を受けて、環境基本計画や都市計画マスタープラン、その他個別計画や方針等に定めている各施策と連携を図りながら海辺を生かしたまちづくりを効果的に進めていくための方向性を定めるもの。

条約

法定計画

自然環境の再生・保全、まちづくり計画

千葉湾岸地域のポテンシャルと課題

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和元年9月3日

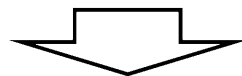
1. 千葉県湾岸地域のポテンシャルと課題

- 千葉県湾岸地域は、都心とのアクセスの利便性も高く、千葉県の経済活動の中心であることに加え、全国的にも高いシェアを誇る産業が集積している。また、東京ディズニーリゾート、幕張新都心といった観光拠点、さらに東京湾内地域を中心とした水産業も活発でありその多様性は多岐に渡っている。

⇒ 【経済】、【観光】、【漁業】

- 反面、利便性の高さによる交通量も多く、湾岸地域沿いの道路ネットワークが脆弱であることから周辺生活道路等への車両の流入も確認されている。

⇒ 【交通安全】



経 済 : 石油製品・石炭製品、化学工業製品、鉄鋼の製造品が全国シェア 1 位

観 光 : 沿線 6 市では、県内観光入込客数の 4 4 %を占めており、県の観光産業を牽引

漁 業 : 東京湾内を主要産地とする「すずき類」「このしろ」は漁獲量が全国 1 位

交通安全 : 沿線 6 市の死傷事故件数は、県内の 4 割に達する。

2. 湾岸地域のポテンシャル（経済）

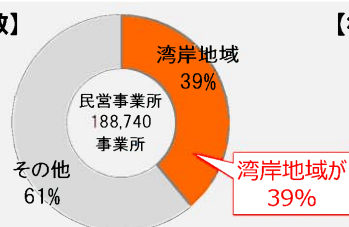
2

- 湾岸地域は千葉県全体の事業所数の約39%、従業者数の約45%を占めており、各種企業活動が盛んなエリアとなっている。
- 千葉港（国際拠点港湾）の背後に、全国シェア1位である千葉県の製造業（素材産業）の事業所などの産業基盤が集積し、あらゆる産業に不可欠な原材料やエネルギーの国内外への供給拠点、物流拠点として高いポテンシャルを有している。
- 高い全国シェアを占める「ポリプロピレン（合成樹脂）」は、湾岸地域の工場で原油から製造され、食品包装などをつくる原材料として首都圏や国内の工場へ輸送されているが、トラック輸送ルートである湾岸地域で著しい交通渋滞が発生。

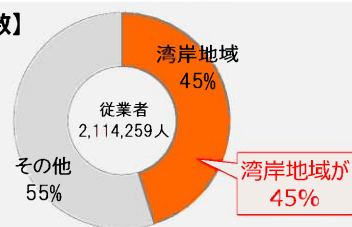
■千葉県の事業所数・就労者数

出典：H28経済センサス-活動調査

【民営事業所数】



【従業者数】

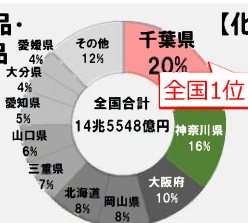


※湾岸地域：浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

■全国1位の千葉県の製造業

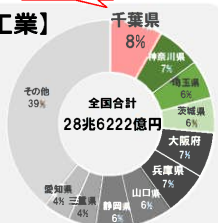
全国1位

【石油製品・石炭製品製造業】



出典：H28経済センサス-活動調査

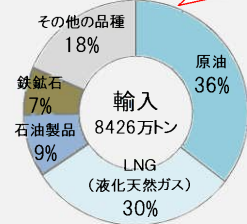
【化学工業】



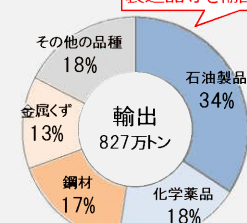
※製造品出荷額等より集計

■千葉港の取扱貨物量

原油・LNG等を輸入



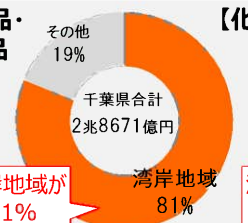
製造品等を輸出



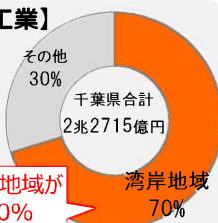
出典：H29千葉県港湾統計年報

■湾岸地域の製造品出荷額

【石油製品・石炭製品製造業】



【化学工業】



出典：H28経済センサス-活動調査
※産業分類別の製造品出荷額等（秘匿データを除く）より集計

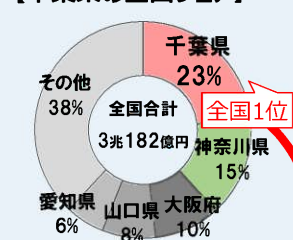
■全国シェア1位の主な製造品（千葉県）

出典：H26工業統計調査、
全国貨物純流動調査（物流センサス）2015調査

産業分類名	品目名	出荷額	全国シェア	主な輸送先（国内）
石油製品・石炭製品	軽油	7011 億円	23%	新潟県、神奈川県、愛知県 等
化学工業製品	ポリプロピレン	2313 億円	43%	愛知県、東京都、埼玉県 等
鉄鋼	亜鉛めっき鋼板	3403 億円	28%	群馬県、埼玉県、神奈川県 等

■軽油

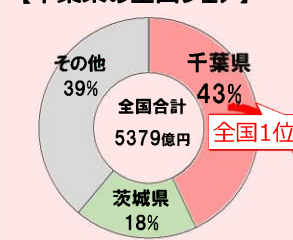
【千葉県の全国シェア】



※「軽油」の出荷額より集計

■ポリプロピレン

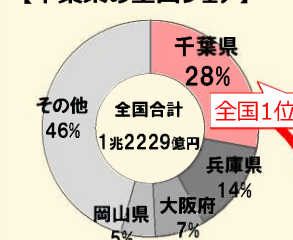
【千葉県の全国シェア】



※「ポリプロピレン」の出荷額より集計

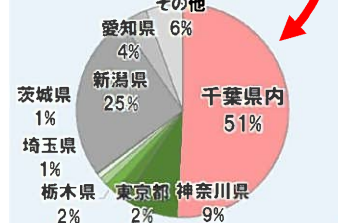
■亜鉛めっき鋼板

【千葉県の全国シェア】



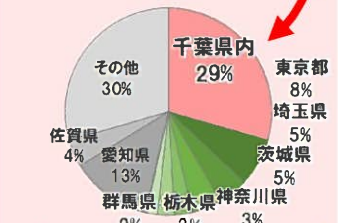
※「亜鉛めっき鋼板」の出荷額より集計

【千葉県発の輸送先】



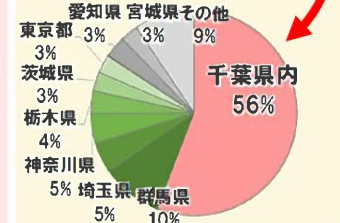
※「その他石油」の貨物流動量（重量）より集計

【千葉県発の輸送先】



※「合成樹脂」の貨物流動量（重量）より集計

【千葉県発の輸送先】



※「鉄鋼」の貨物流動量（重量）より集計

※首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県（千葉県を除く）

2. 湾岸地域のポテンシャル（観光）

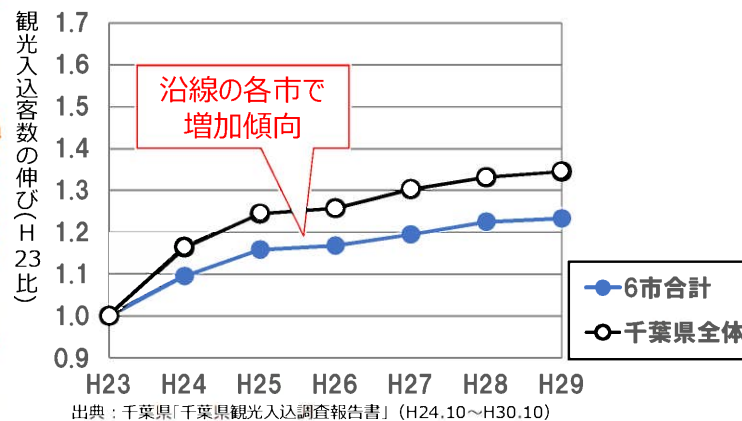
3

- 沿線6市には千葉県有数の観光施設が複数立地、県内観光入込客数の約44%を占めており、県の観光産業を牽引。
 - 沿線6市の観光入込客数は増加傾向（H23比）であり、県全体と同様に年々増加傾向。
 - また、沿線6市の外国人宿泊客数は増加傾向（H23比）であり、沿線6市の伸びは県平均の2倍。
- 今後も成田空港の機能拡張に伴い、発着回数が増えることにより、外国人観光客の増加が見込まれる。
- ただし、観光地の不満点は、「交通渋滞がひどい」が最も多い。

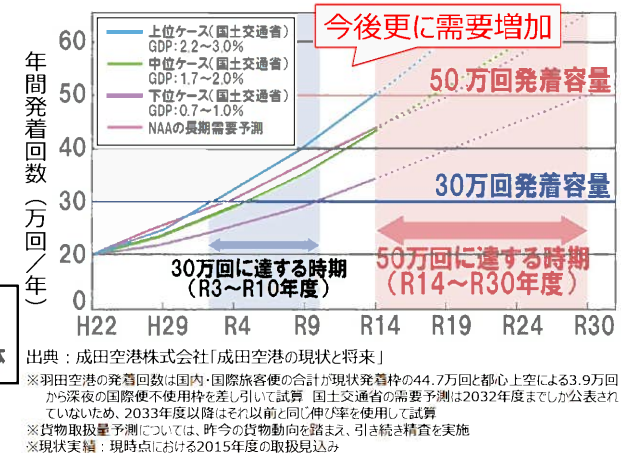
■各施設の入込客数と県内順位(H29)



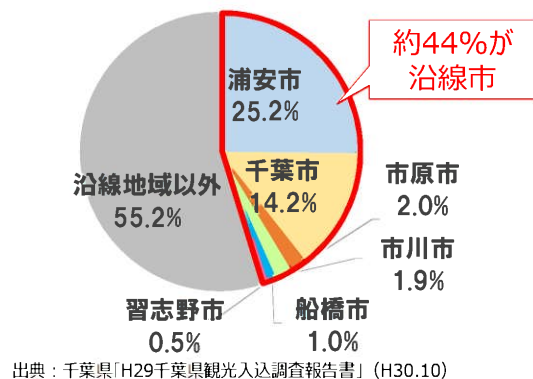
■観光入込客数の伸び(H23比)



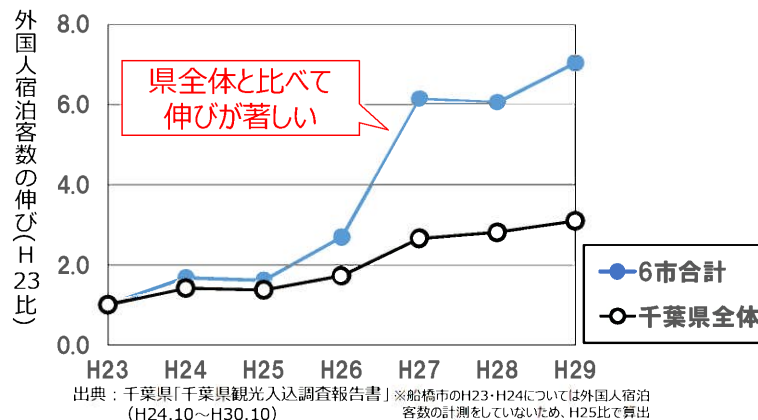
■成田空港の長期需要予測



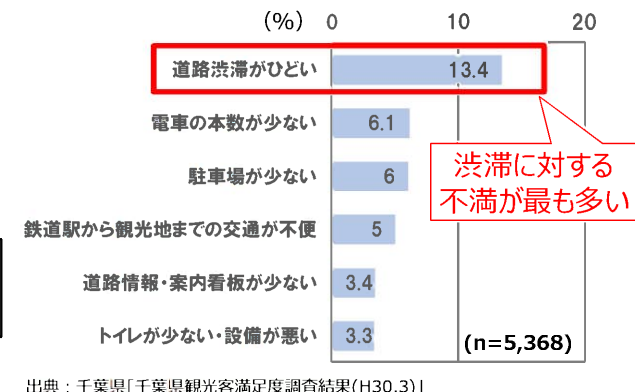
■観光入込客数シェア(H29)



■外国人宿泊客数の伸び(H23比)



■千葉県の観光地の不満点



2. 湾岸地域のポテンシャル（漁業）

4

○千葉県では、水産業の振興を推進しており東京湾内地域では生鮮水産物の「江戸前船橋瞬めすずき」と「三番瀬産ホンビノス貝」を「千葉ブランド水産物」として認定。また、船橋三番瀬は「海苔」の名産地として、「船橋三番瀬海苔」として地域食品ブランド化。

○東京湾内地域の漁獲量は、千葉県内シェアが1割に満たないものの、東京湾内を主要産地とする「すずき類」および「このしろ」は漁獲量が全国1位であり、船橋漁港で水揚げされる「ホンビノス貝」の漁獲量は、この10年間で約9倍。さらに、千葉県の「海苔」の収穫量は、関東では唯一、全国上位10位以内（9位）にランクイン。

■東京湾内地域の千葉ブランド水産物

- 千葉のさかなの認知度を高め、広く県内外にアピールするため、平成18年6月に「千葉ブランド水産物認定制度」を創設。
- 平成31年3月現在、29品目が認定。



出典：太陽の味 ちばの海 千葉ブランド水産物（千葉県HPより）

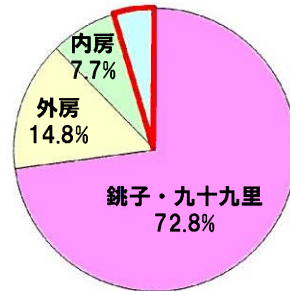


■地域食品ブランド「本場の本物」 船橋三番瀬海苔

- 一般財団法人食品産業センターが設置した「審査専門委員会」が審査し、認定されると「本場の本物」マークをつけることができる。
- 「本場の本物」は、地域で生産された特色のある農林水産物を原材料とし、伝統的に培われた技術を生かして製造された加工食品である。

■千葉県内の地域別 漁獲量シェア（H28）

東京湾内の漁獲量は
千葉県内シェアが1割未満
東京湾内4.6%



出典：千葉県水産ハンドブック(Web版)/平成30年9月
(千葉県農林水産年報(非公表の市町村は除く))

■千葉県水産物の魚種別漁獲量全国上位（H29）

魚種	漁獲量	全国シェア	全国順位	県内主要産地
すずき類	1,469t	22.2%	1位	内房、東京湾内
このしろ	1,448t	26.6%	1位	東京湾内
その他の貝類	4,600t	13.6%	2位	—
まかじき	254t	14.4%	2位	銚子、外房
いせえび	177t	16.5%	2位	外房
あわび類	117t	12.1%	2位	外房、内房

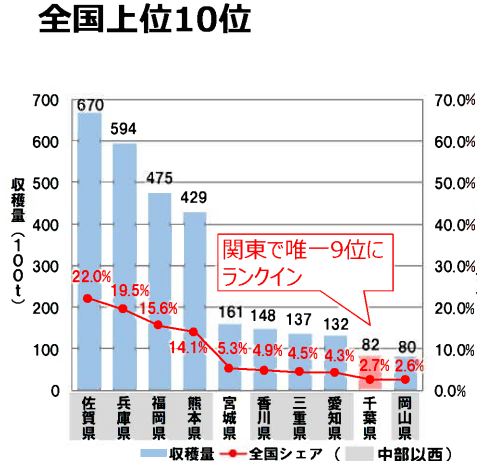
出典：平成29年漁業・養殖業生産統計(確報)

※上記は、全国上位3位までの魚種を示したもの

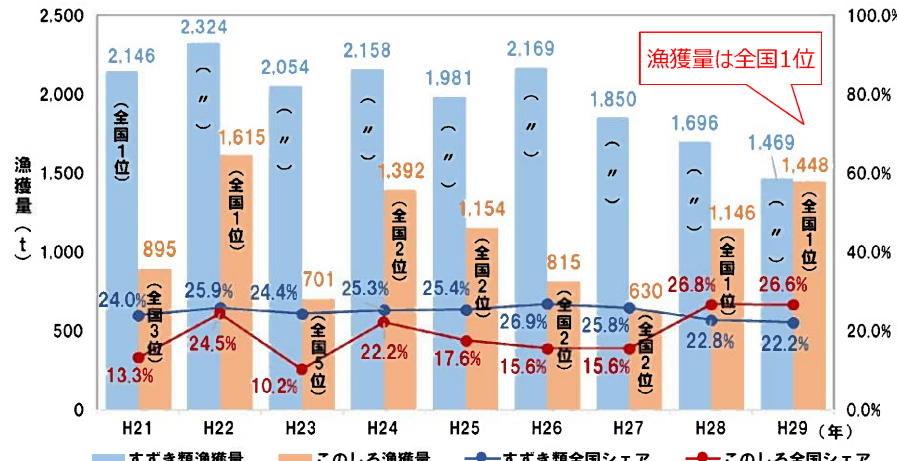
※県内主要産地は、「千葉県農林水産業の動向-平成30年度版-」をもとに記載

東京湾内が主要産地の
「すずき類」、「このしろ」は
全国シェア2割以上

■都道府県別「海苔類」収穫量(H29) ■千葉県における「すずき類」および「このしろ」の漁獲量の推移 全国上位10位

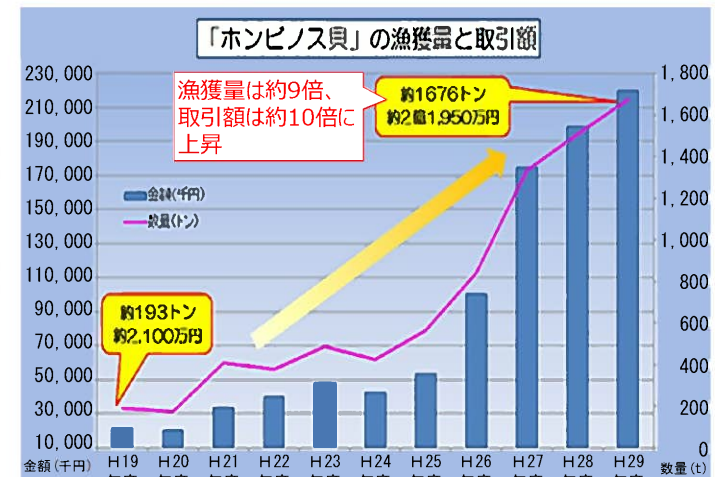


出典：平成29年漁業・養殖業生産統計(確報)



出典：平成29年漁業・養殖業生産統計(確報)

■船橋漁港における「ホンビノス貝」の漁獲量と 取引額の推移



出典：船橋市HP(船橋市漁業協同組合資料より抜粋)

2. 湾岸地域の課題（交通安全）

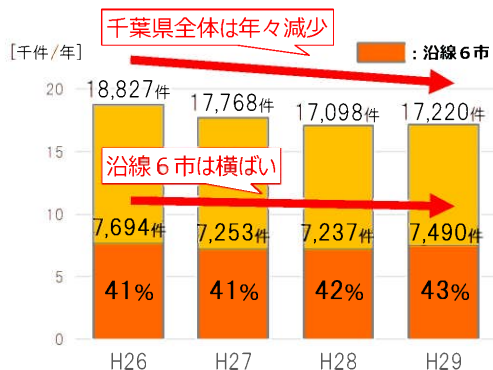
5

○沿線6市の死傷事故件数（H26-H29）は、千葉県内の死傷事故件数の約4割に達し、死傷者数については、千葉県合計が年々減少する中、沿線6市は横ばいとなっている。

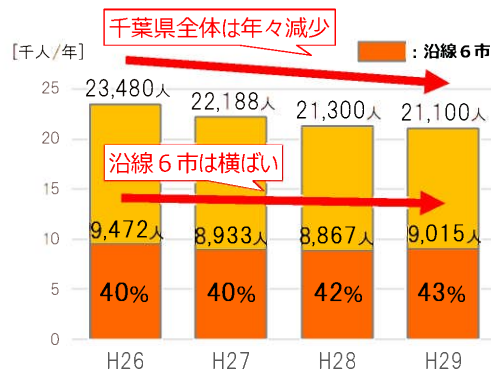
○沿線6市の死傷事故件数（H26-H29）の内訳を見ると、生活道路で発生する死傷事故件数が全体の約6割となっており、特に千葉市、船橋市で件数が多い状況。

■千葉県の交通事故発生状況

【死傷事故件数】

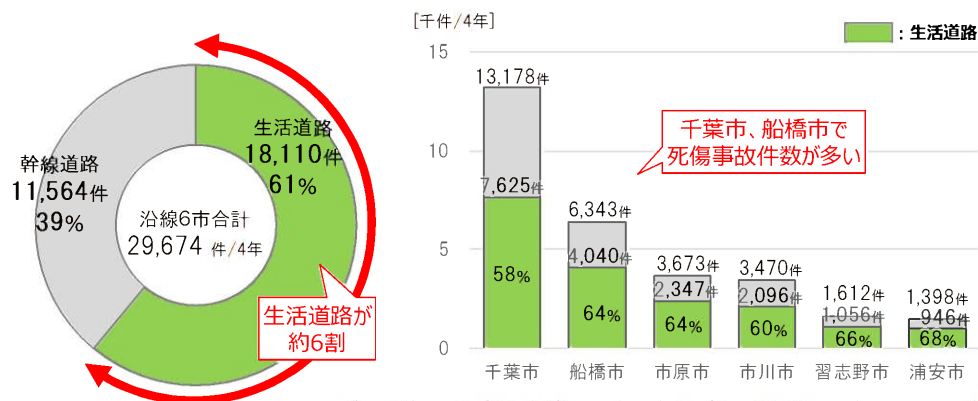


【死傷者数】



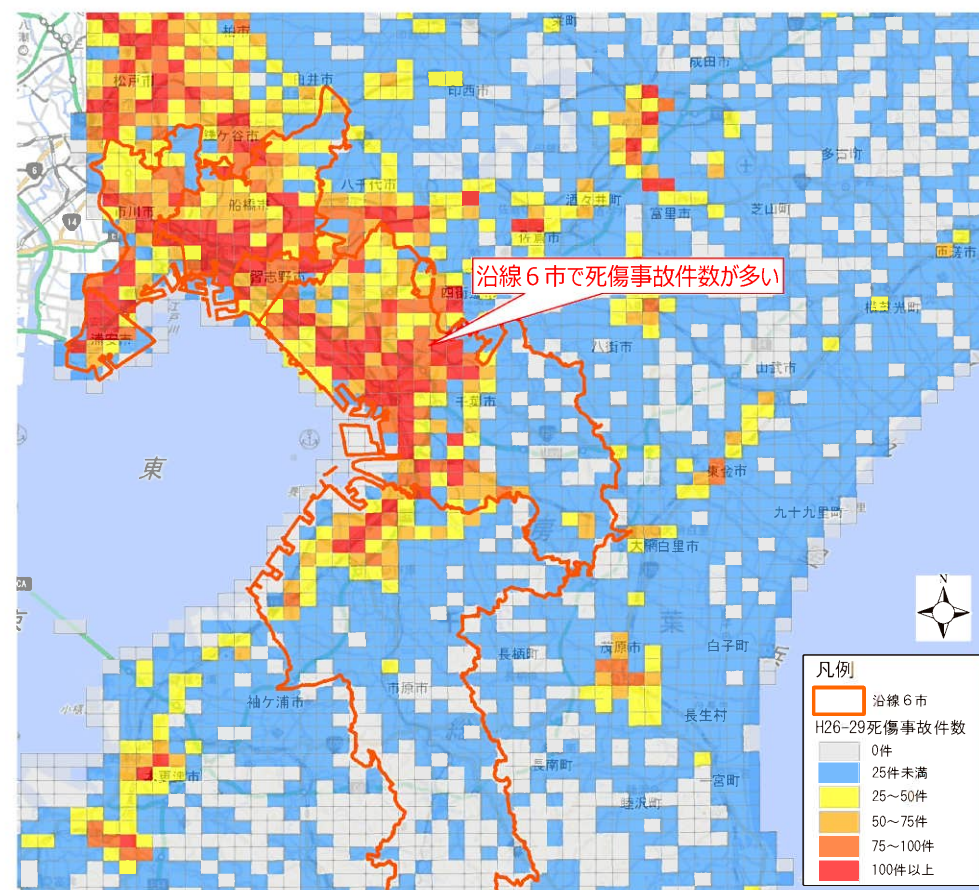
出典：交通事故データ(H26-29政令市一般市道以上データ、H26-29生活道路データの合計)
※沿線6市：浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

■沿線6市の死傷事故件数



出典：交通事故データ(H26-29政令市一般市道以上データ、H26-29生活道路データの合計)
※沿線6市：浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

■沿線6市の死傷事故発生状況



出典：交通事故データ(H26-29政令市一般市道以上データ、H26-29生活道路データの合計)

※死傷事故件数を3次メッシュ(約1km)で集計

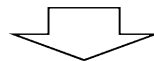
※沿線6市：浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

今後の進め方（案）

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和元年9月3日

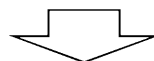
第1回 千葉県湾岸地区道路検討会

①千葉県湾岸地区道路検討会について ②千葉県湾岸地域の交通課題 ③今後の進め方



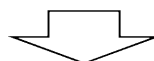
第1回 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

①千葉県湾岸地区道路幹事会について ②千葉県湾岸地域の交通課題 ③周辺環境に配慮すべき検討上の課題
④千葉県湾岸地域のポテンシャルと課題 ⑤今後の進め方



第2回 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

①ルート検討にあたり配慮すべき課題等の整理 ②今後の進め方

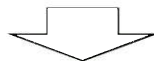


第3回 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

①沿線市の意見を踏まえた規格の高い道路の考え方（ルート案や構造）の提示 ②整備効果の把握 ③今後の進め方

⋮

沿線市の意見を踏まえた規格の高い道路計画の基本方針の確認



第2回 千葉県湾岸地区道路検討会