# 千葉県湾岸地区道路検討会（第１回）
# の開催結果概要

平成３１年３月２８日（木）

国土交通省、千葉県、千葉市及び東日本高速道路（株）の４者は、今回の検討会において、以下のとおり意見交換及び確認した。

■千葉県湾岸地域における、規格の高い新たな道路ネットワークの計画の具体化に向けた検討を進めるため、検討会を設置し、国土交通省関東地方整備局が庶務を担当すること

■検討会の下部組織として幹事会を設置し、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所が庶務を担当すること

■千葉県湾岸地域の交通課題

○湾岸地域は、広範囲で渋滞損失時間が大きく、平均旅行速度が低いこと

○船橋市～千葉市の一般道路（国道 357 号）と高速道路（東関東道、京葉道路）の総交通量は、交通容量を超過していること

○船橋市～千葉市の一般道路（国道 14 号、国道 16 号、国道 357 号）を通行する大型車の約４～８割が通過交通であること

○千葉港の機能強化や周辺の開発計画に伴い、今後、周辺道路で交通需要の増大が見込まれること

■今後の進め方

○三番瀬再生計画との整合性を確保し、また、千葉港港湾計画及び周辺開発計画や環境等に配慮すること

○規格の高い道路の整備効果を把握していくこと

○幹事会において、周辺自治体から意見を聴取し、丁寧に検討を進めていくこと

以　上

# 千葉県湾岸地域の交通状況

千葉県湾岸地区道路検討会

平成３１年３月２８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

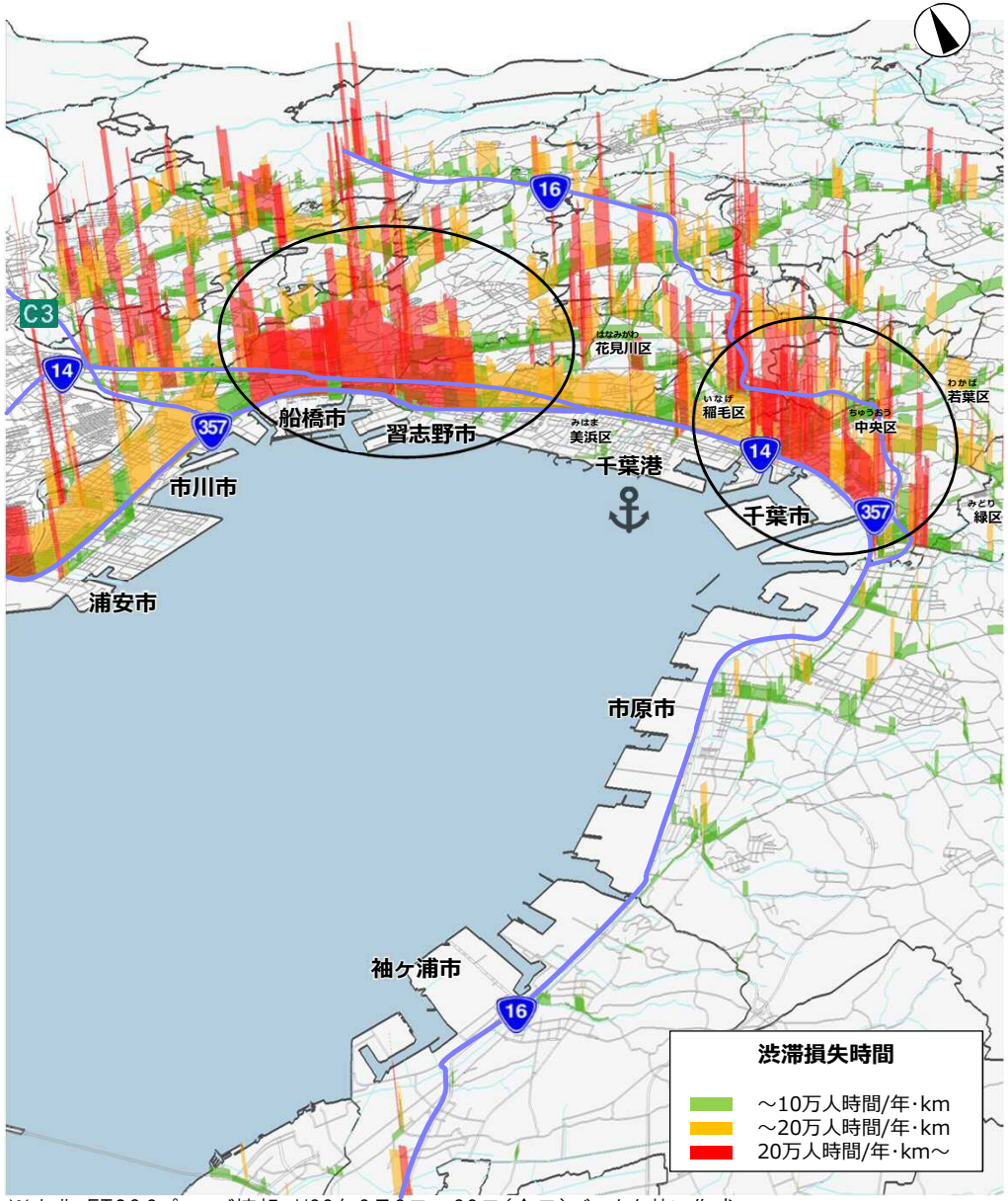
**各断面の日当たり平均交通量（国道357号、東関東道、京葉道路）**

| | 路線名 | 交通量（台/日） 全車合計 | 交通量（台/日） うち大型車 | 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%） |
|---|---|---|---|---|
| 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。

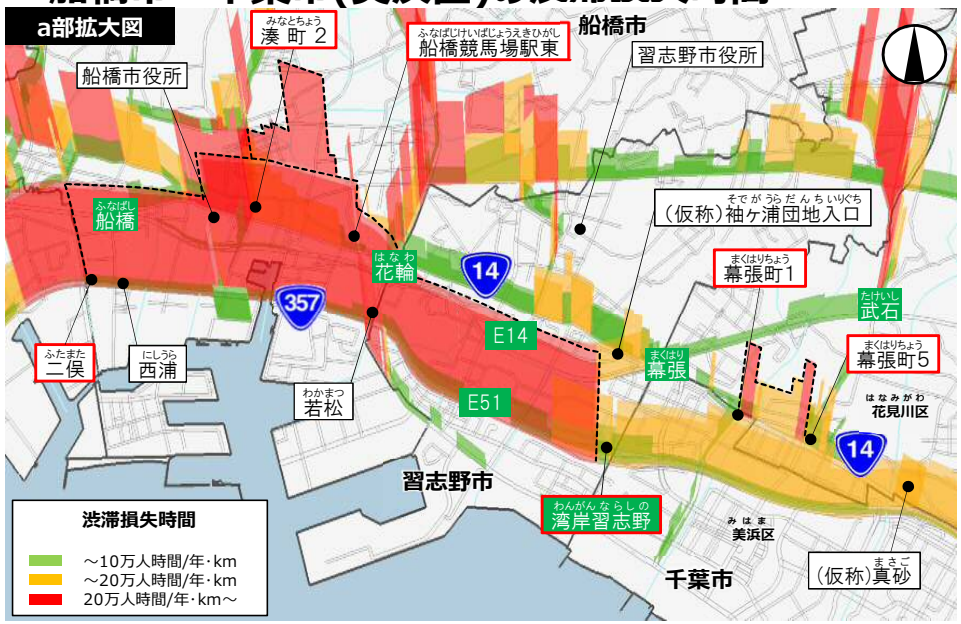



※出典：ETC2.0プローブ情報、H30年6月3日～30日（全日）データを基に作成

# 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



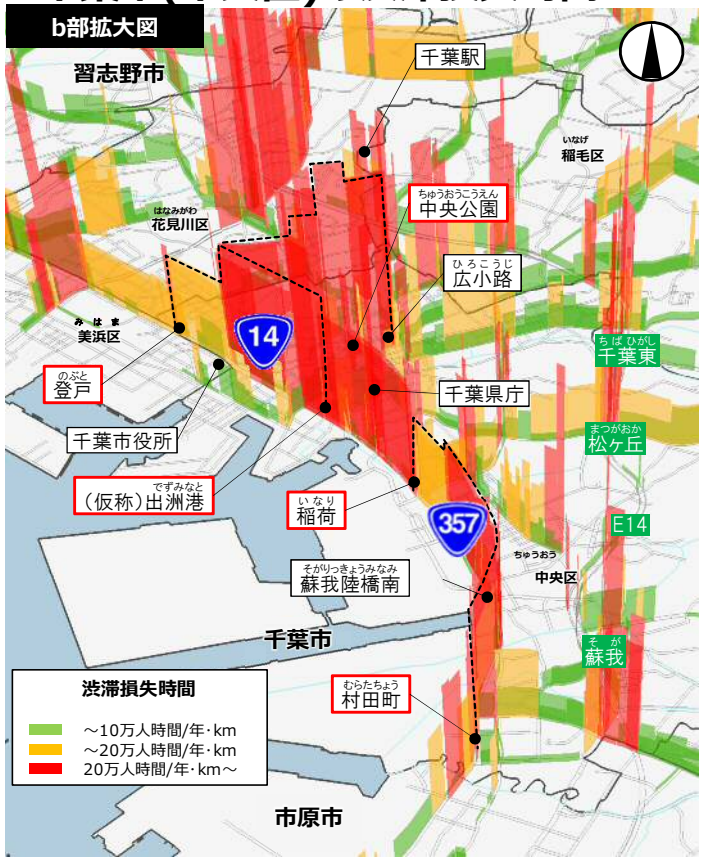
## ■当該エリアと千葉県平均の比較表

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

※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

## ■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 | 11.0 万人時間/年･km　2.8倍 |
| | 千葉県平均 | 3.9 万人時間/年･km |

※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

## ■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

## ■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

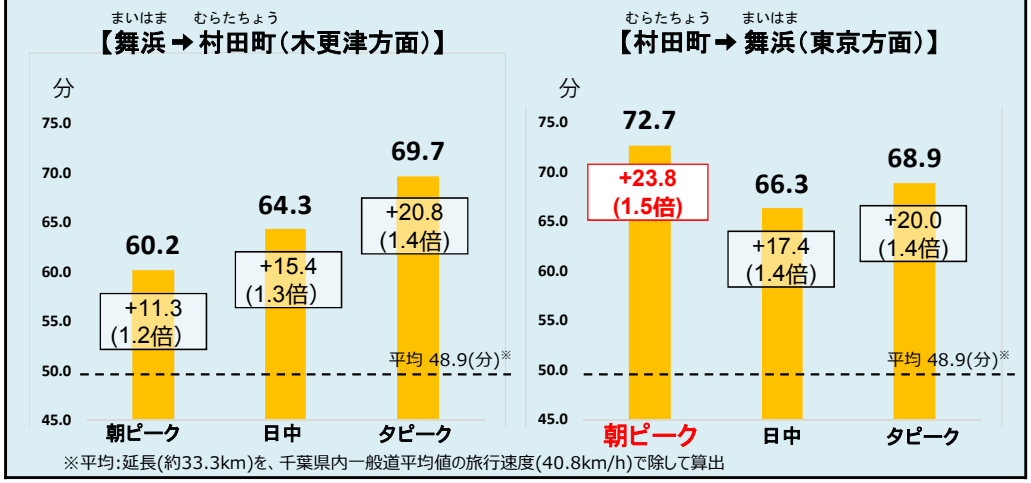
| | 高速道路 | | 一般道路※ | |
|---|---|---|---|---|
| 平均旅行速度 | 当該エリア | 80.3 km/h -11% | 当該エリア | 29.3 km/h -28% |
| | 千葉県平均 | 89.1 km/h | 千葉県平均 | 40.8 km/h |

※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）

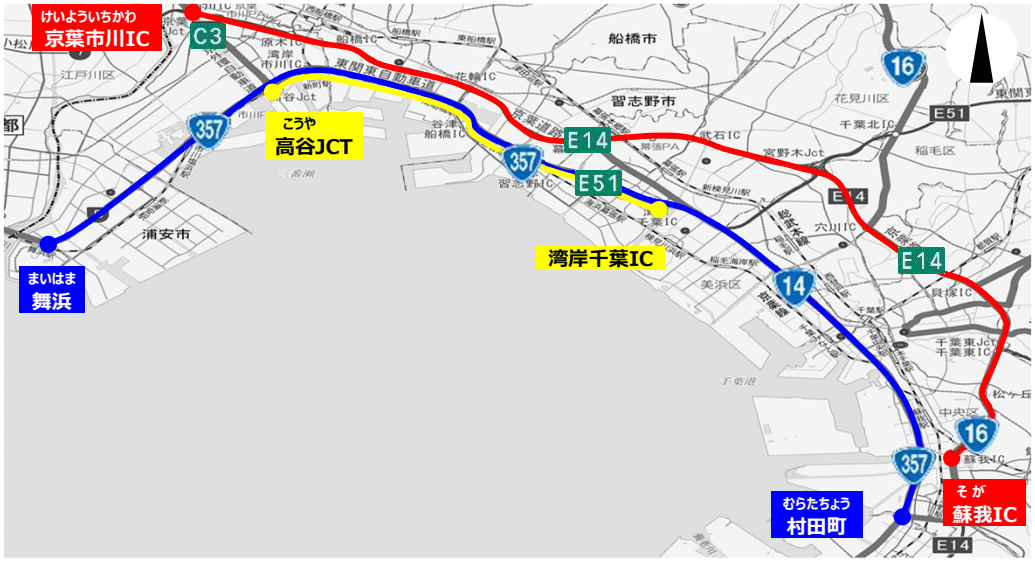
# 2．平均所要時間（全日）

・湾岸地域の基幹道路である国道357号(舞浜～村田町)、東関東道（高谷JCT～湾岸千葉IC）、京葉道路(京葉市川IC～蘇我IC)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、東関東道のタピーク、京葉道の朝・タ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。

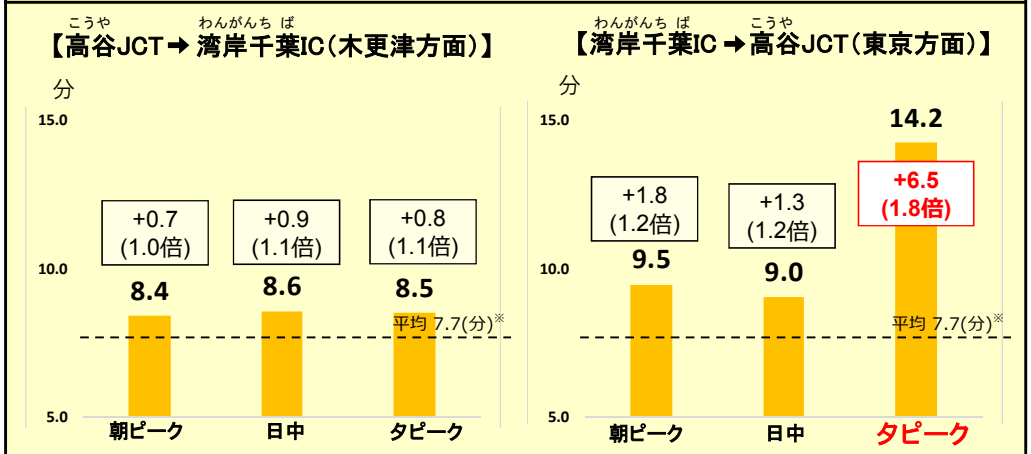
## 国道357号（延長 約33.3km）




※平均:延長(約33.3km)を、千葉県内一般道平均値の旅行速度(40.8km/h)で除して算出

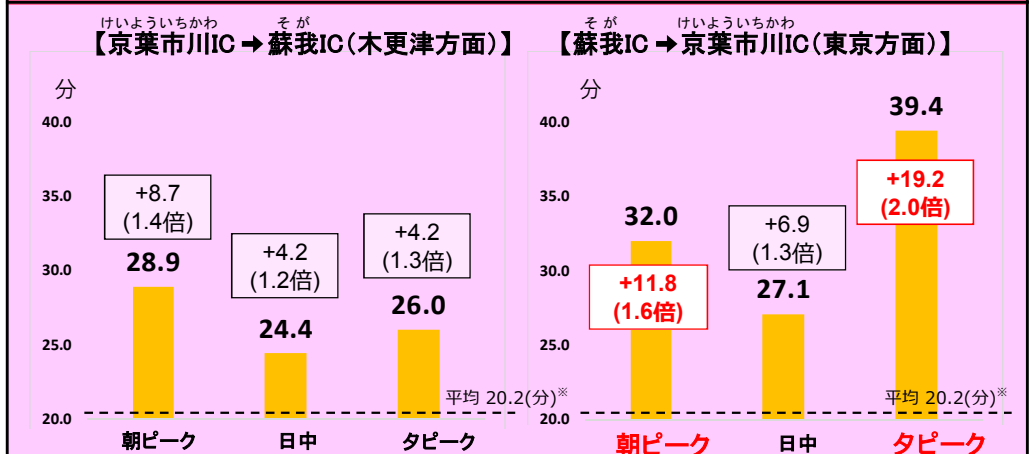



## 東関東道（延長 約11.5km）




※平均:延長（約11.5km）を、千葉県内高速道路平均値の旅行速度(89.1km/h)で除して算出

## 京葉道路（延長 約30.0km）

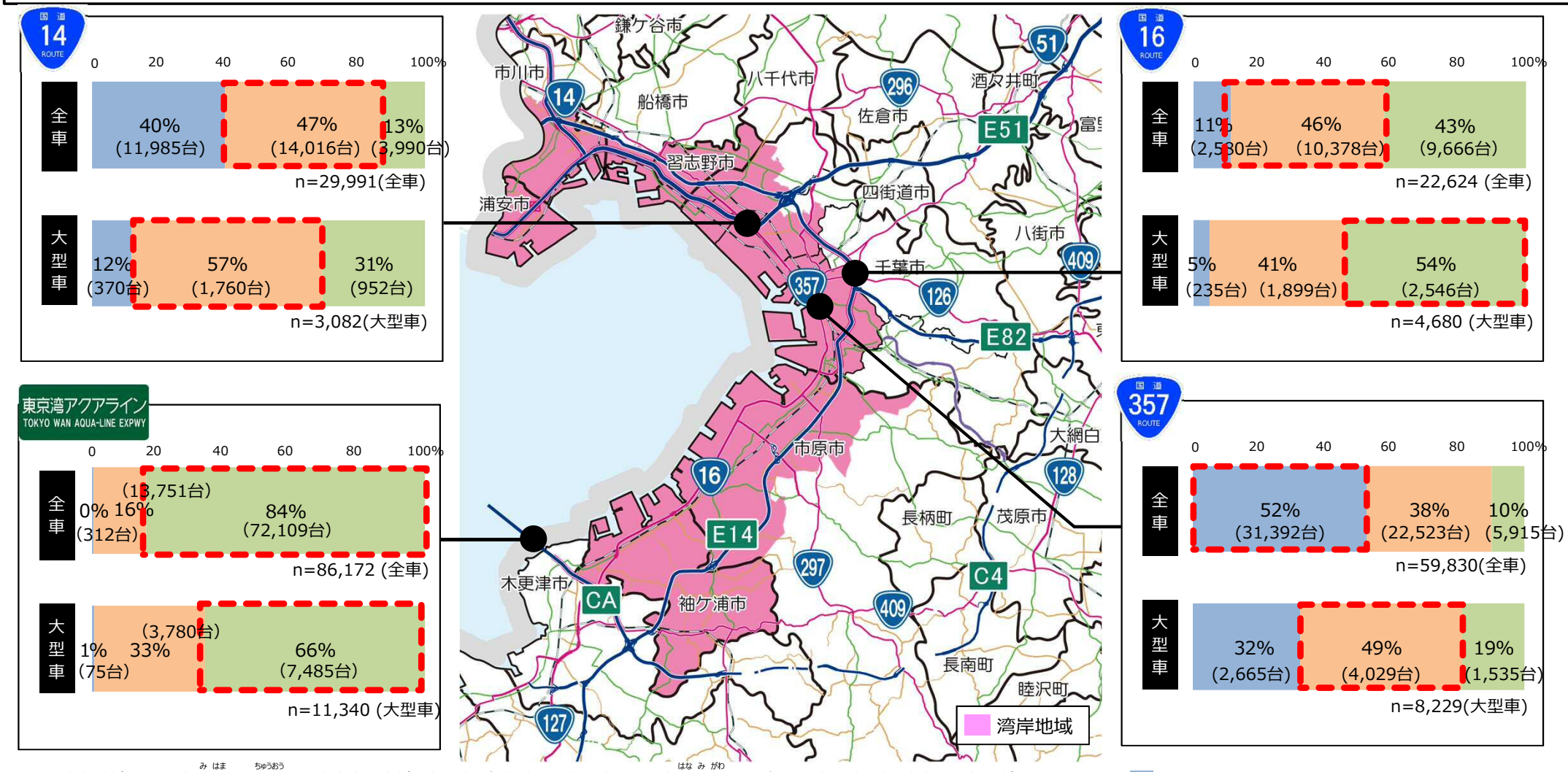



※平均:延長(約30.0km)を、千葉県内高速道路平均値の旅行速度(89.1km/h)で除して算出

※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） タピーク(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。

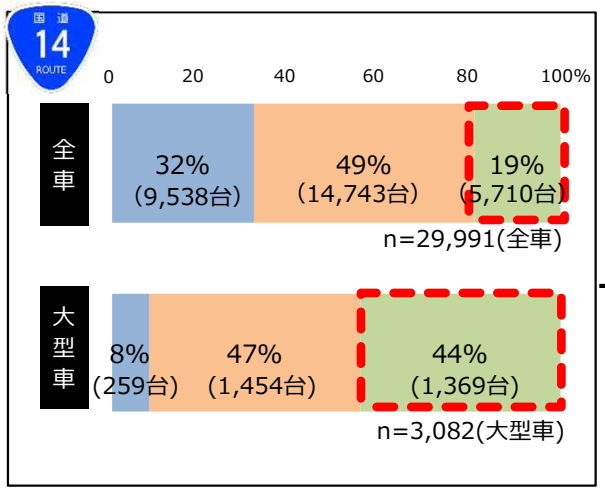


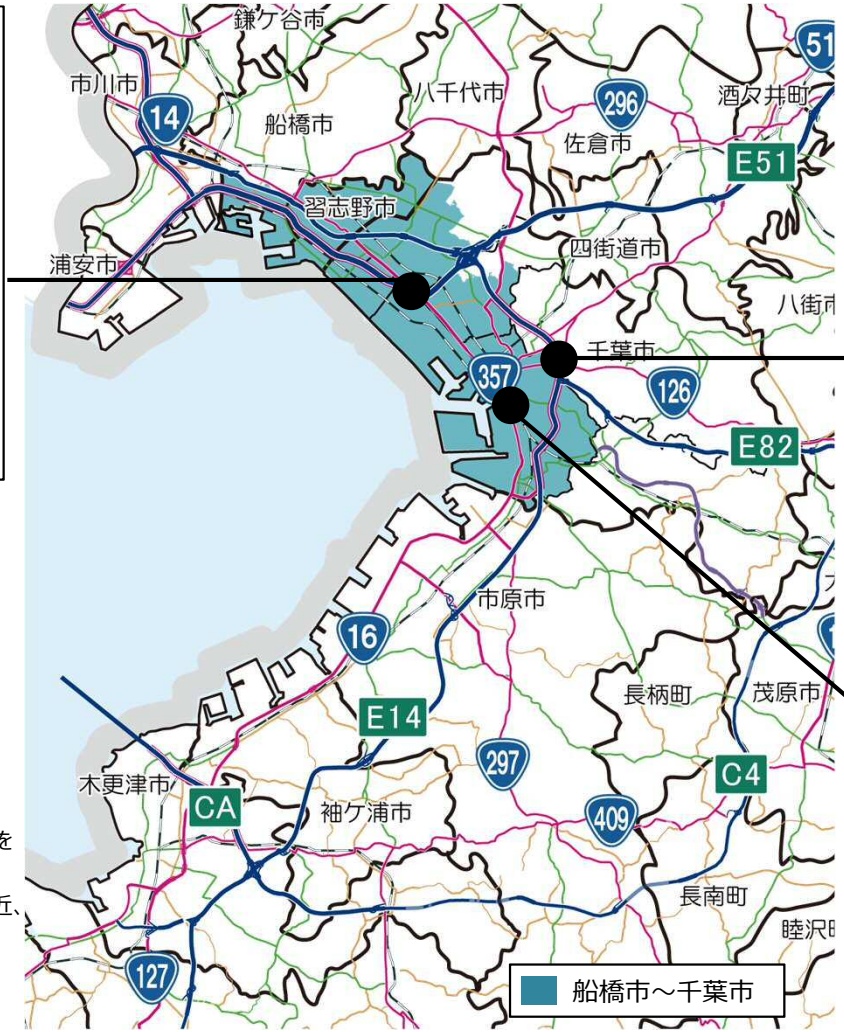

※　湾岸地域：千葉市美浜区・中央区、浦安市は全域。市川市、船橋市、習志野市、千葉市花見川区、稲毛区、市原市、袖ケ浦市は一部区域
※　一般道路（国道14号、国道16号、国道357号）、高速道路（東京湾アクアライン）の設定断面を通過した交通を集計
※　国道14号断面…幕張地区、国道16号断面…貝塚トンネル付近、国道357号断面…蘇我地区、東京湾アクアライン…木更津金田IC付近
※　ETC2.0プローブ情報（H30年6月3日～30日）n=取得サンプル数
※　合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

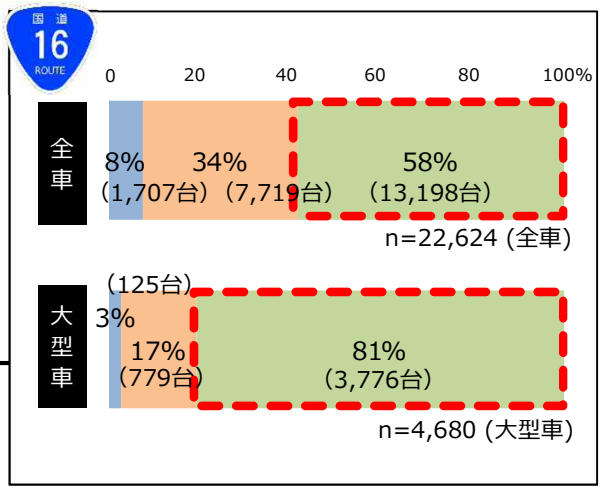
内々：湾岸地域内に起終点がある交通
内外・外内：湾岸地域内に起終点のどちらかがある交通
外外：湾岸地域内に起終点のない通過交通

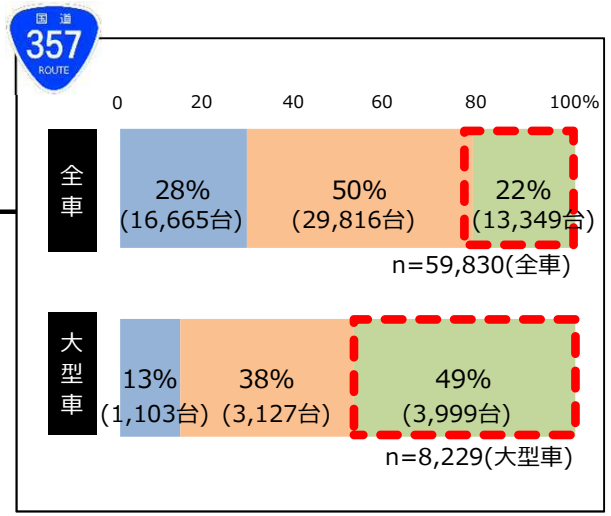
# 3．各路線のＯＤ特性（全日）　【船橋市～千葉市】

・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。



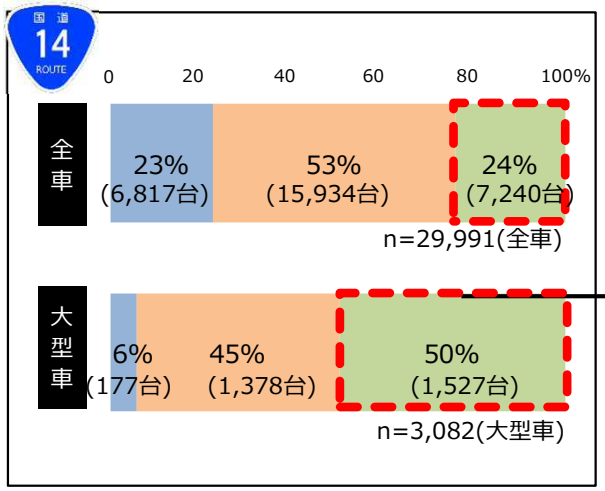



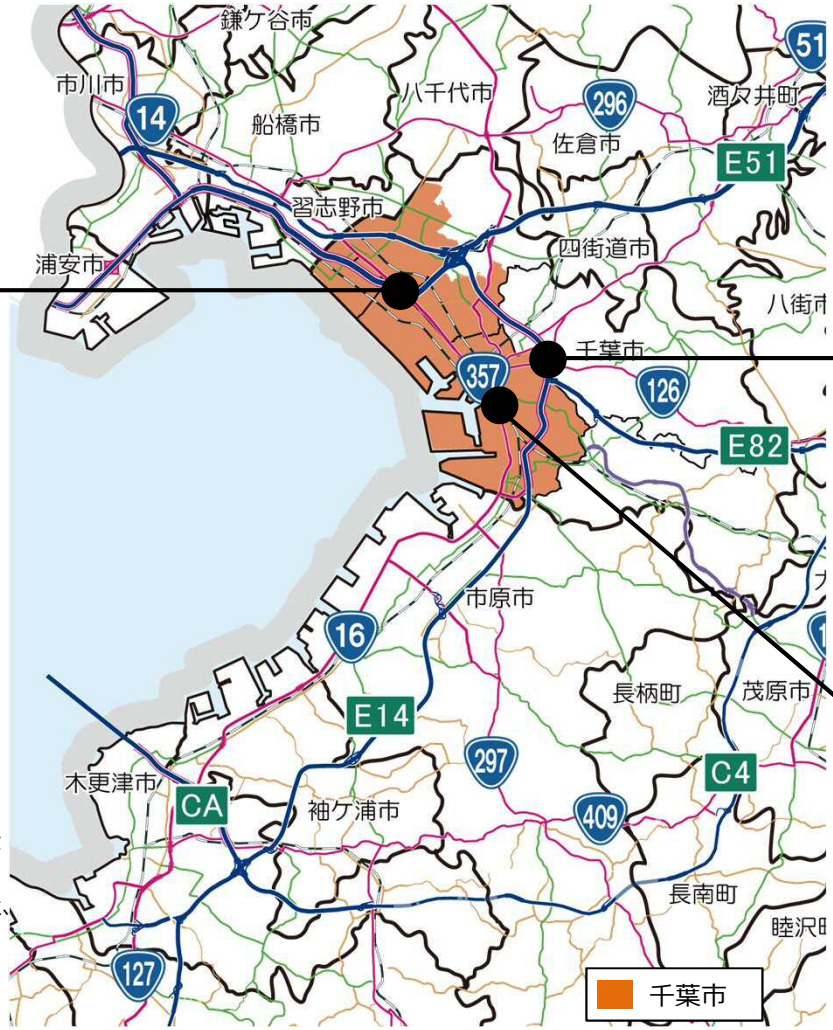

内々：船橋市～千葉市に起終点がある交通
内外・外内：船橋市～千葉市に起終点のどちらかがある交通
外外：船橋市～千葉市に起終点のない通過交通

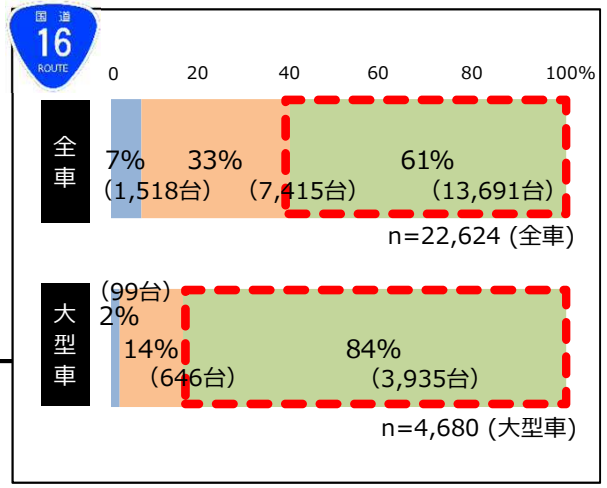
※　船橋市～千葉市：千葉市美浜区・中央区は全域。
　　千葉市花見川区、稲毛区、船橋市、習志野市は一部区域。
※　一般道路（国道14号、国道16号、国道357号）の設定断面を通過した交通を集計
※　国道14号断面…幕張地区、国道16号断面…貝塚トンネル付近、
　　国道357号断面…蘇我地区
※　ETC2.0プローブ情報（H30年6月3日～30日）
　　n=取得サンプル数
※　合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

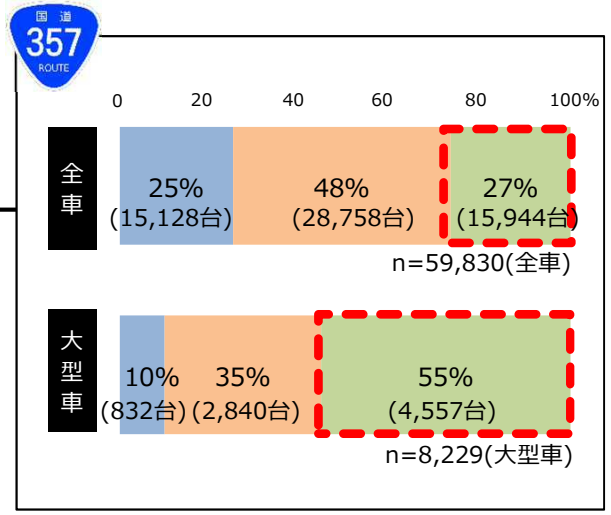
# 3．各路線のＯＤ特性（全日）　【千葉市】

・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。



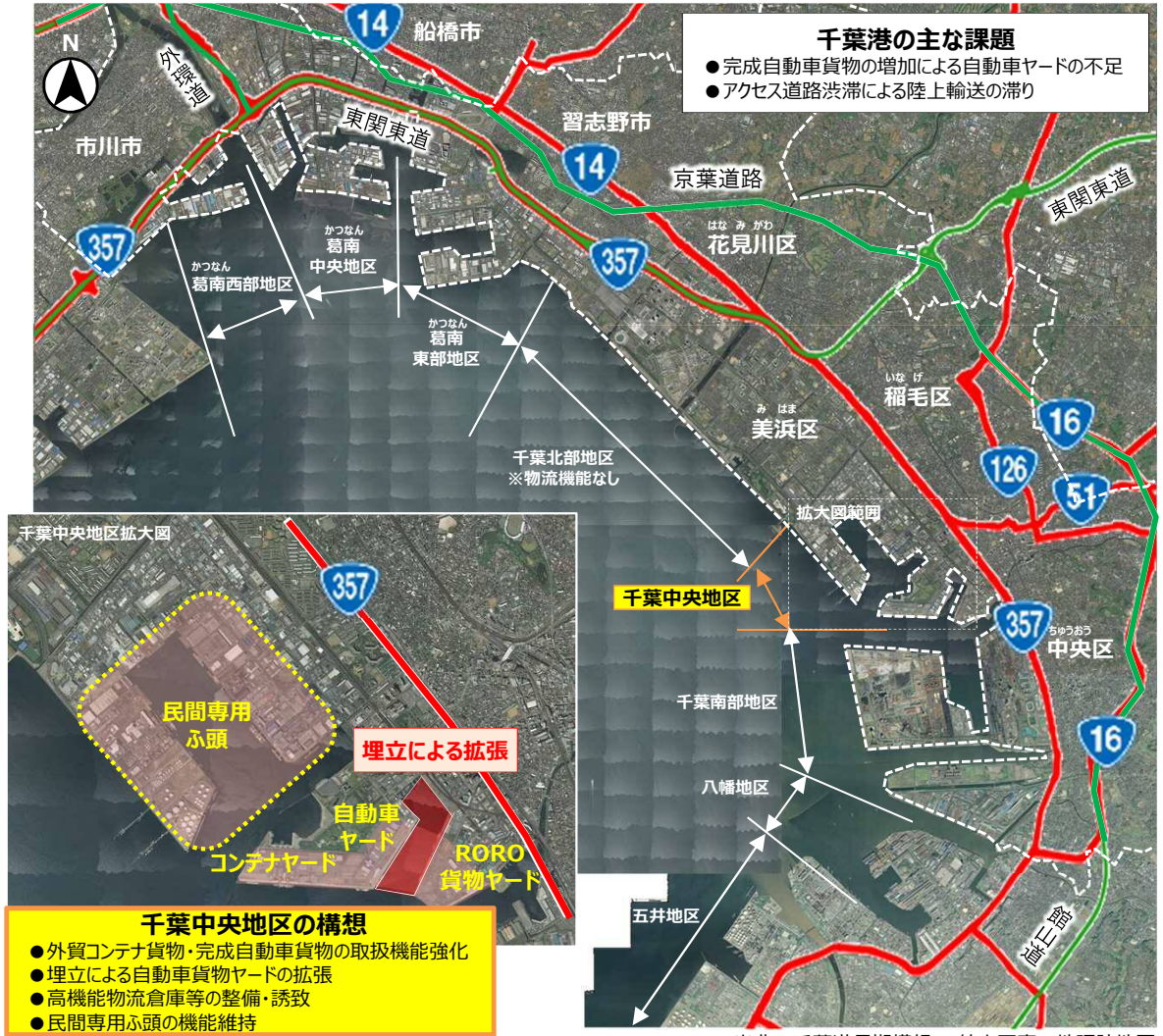

内々：千葉市に起終点がある交通
内外・外内：千葉市に起終点のどちらかがある交通
外外：千葉市に起終点のない通過交通

※　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。

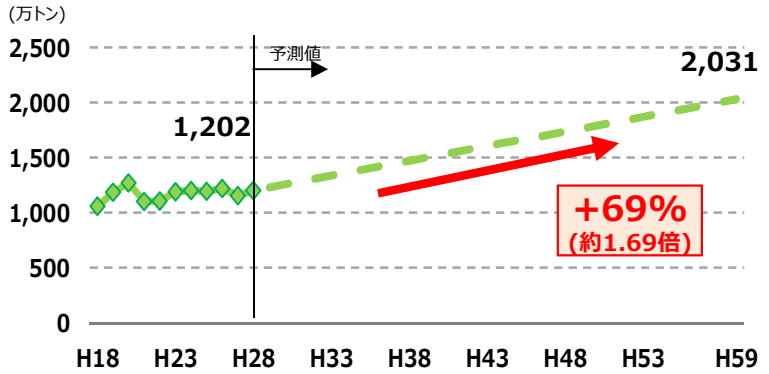
## ■千葉港長期構想



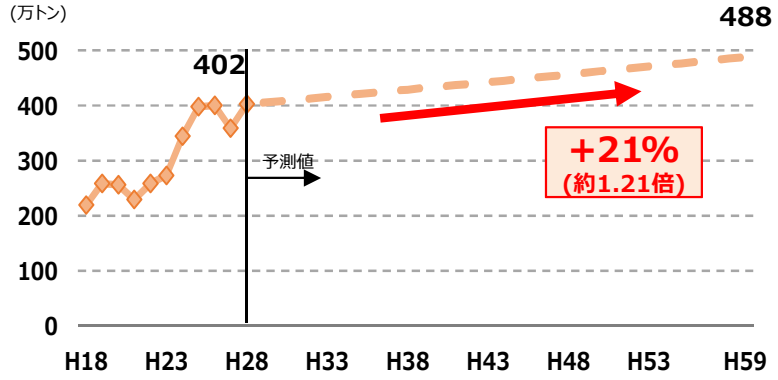

出典：千葉港長期構想　航空写真：地理院地図

## ■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://lnews.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.mitsuifudosan.co.jp/corporate/news/2018/0806/download/20180806.pdf

### 三井不動産ロジスティクスパーク船橋

**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.mitsuifudosan.co.jp/corporate/news/2018/0806/download/20180806.pdf

### プロロジスパーク千葉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：プロロジスパーク千葉１ 2019年9月(予定)
プロロジスパーク千葉２ 2020年(予定)
バ ー ス※：180台(プロロジスパーク千葉１)

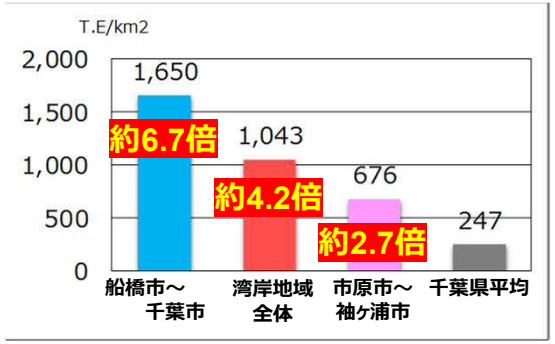
出典：PROLOGISホームページ
https://www.prologis.co.jp/portfolio/kanto/chiba

※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～袖ケ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）**



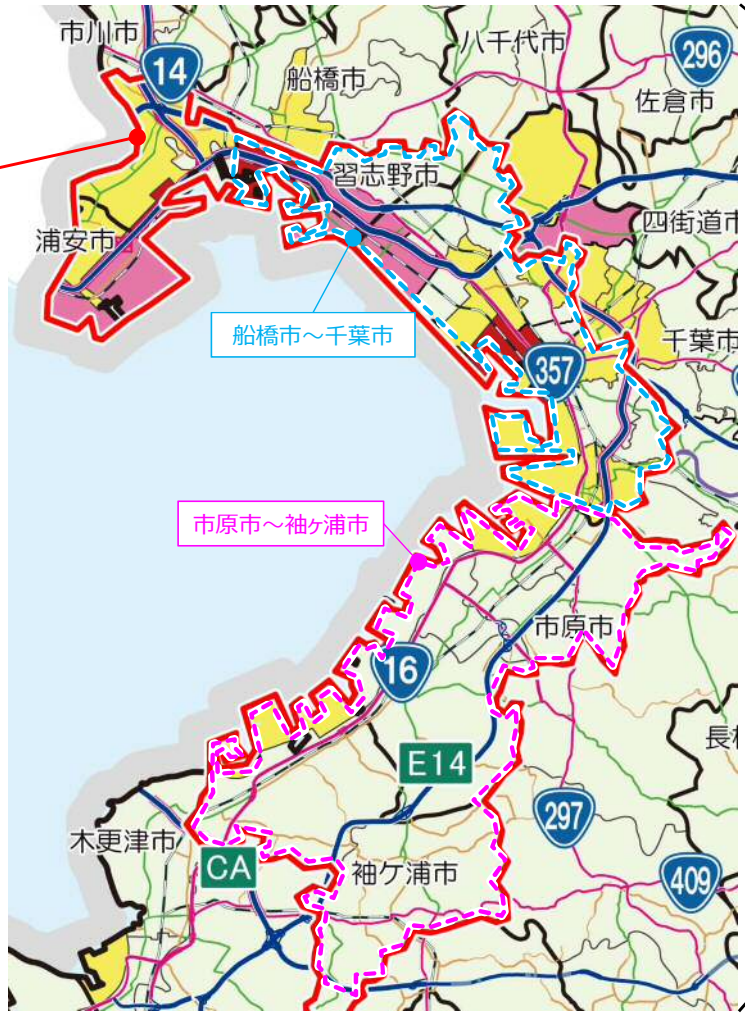

※湾岸地域
千葉市美浜区・中央区、浦安市は全域。市川市、船橋市、習志野市、花見川区、稲毛区、市原市、袖ケ浦市は一部区域

※船橋市～千葉市
千葉市美浜区・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

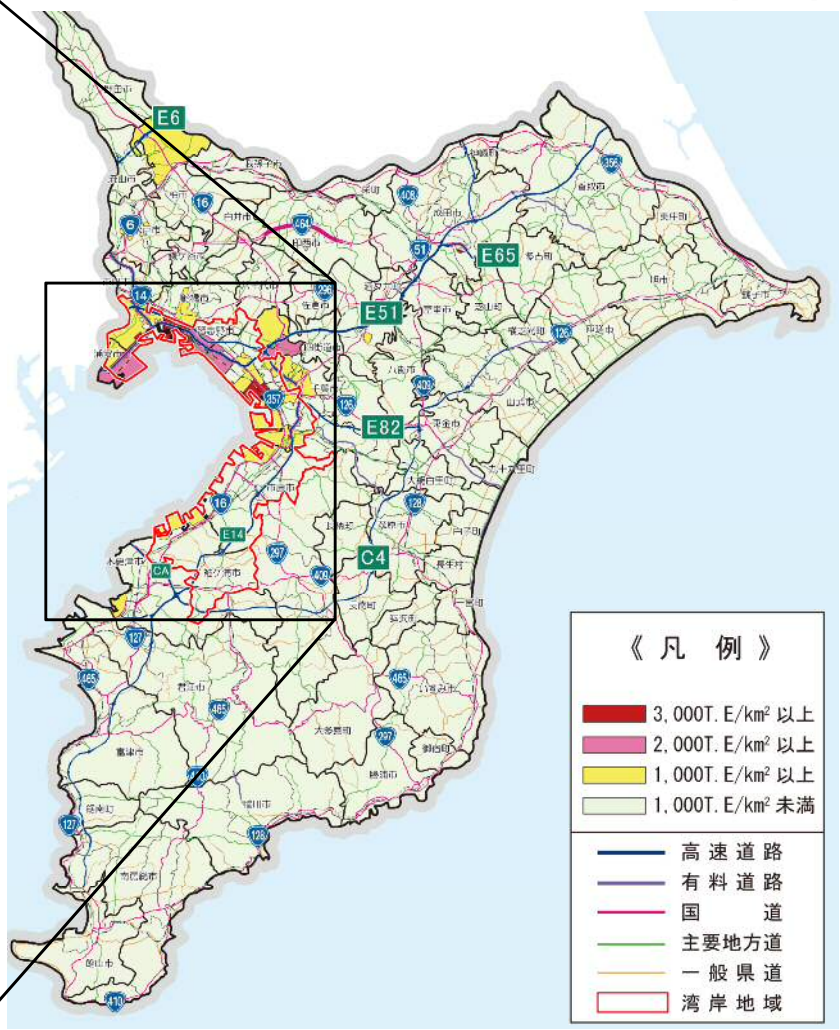
※市原市～袖ケ浦市
市原市、袖ケ浦市の一部区域

※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

**湾岸地域(拡大)**




**千葉県(全体)**




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】



○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

### 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業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。

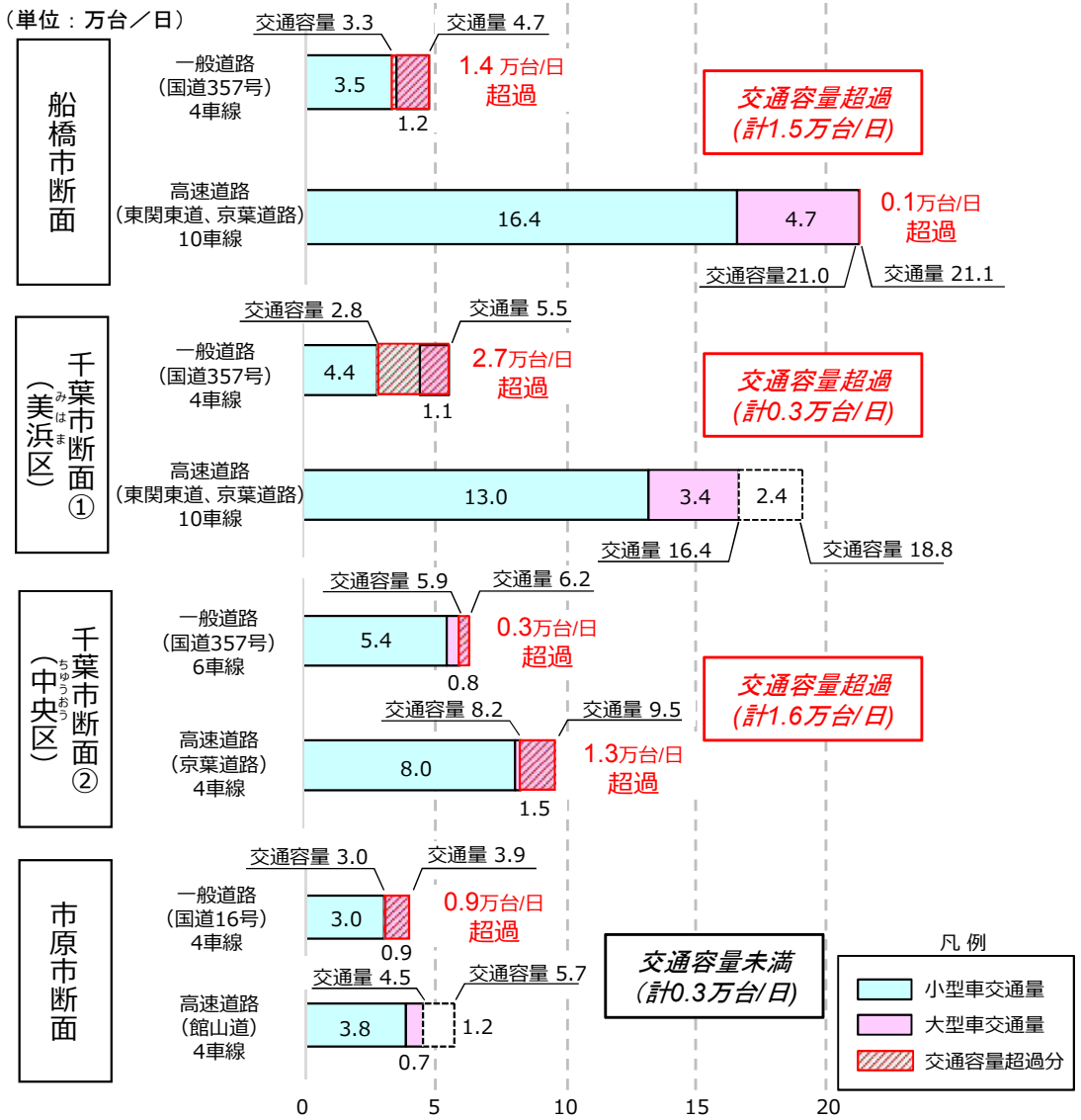
### 千葉駅西口地区の再開発

**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。




※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

※市原市断面
国道16号：市原市五井海岸地先
館山道：蘇我IC～市原IC

※交通量：トラフィックカウンター（平成30年6月3日～10月の日平均交通量）
※交通容量：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）結果より算定

# 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。

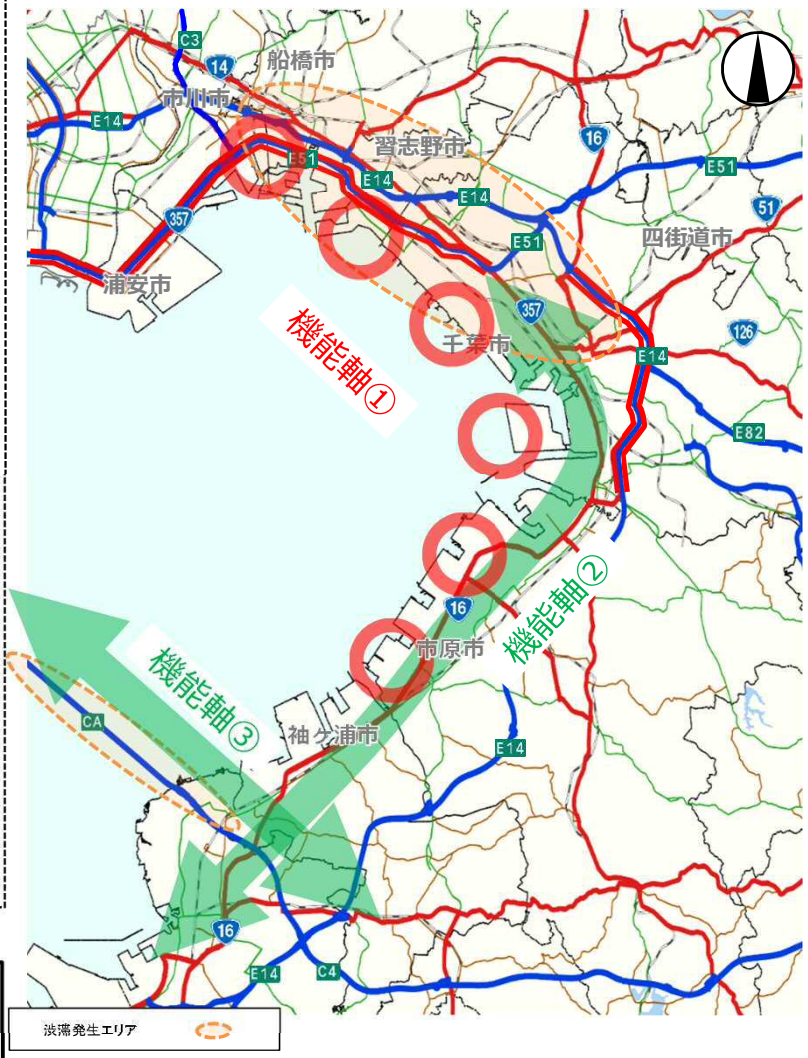
・特に、**機能軸①の範囲にあたる船橋市～千葉市の一般道（国道14号、国道16号、国道357号）を通行する大型車の約４～８割が通過交通**であり、道路の機能分担の見直しが必要。

**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。




※○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。

## 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。

**・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

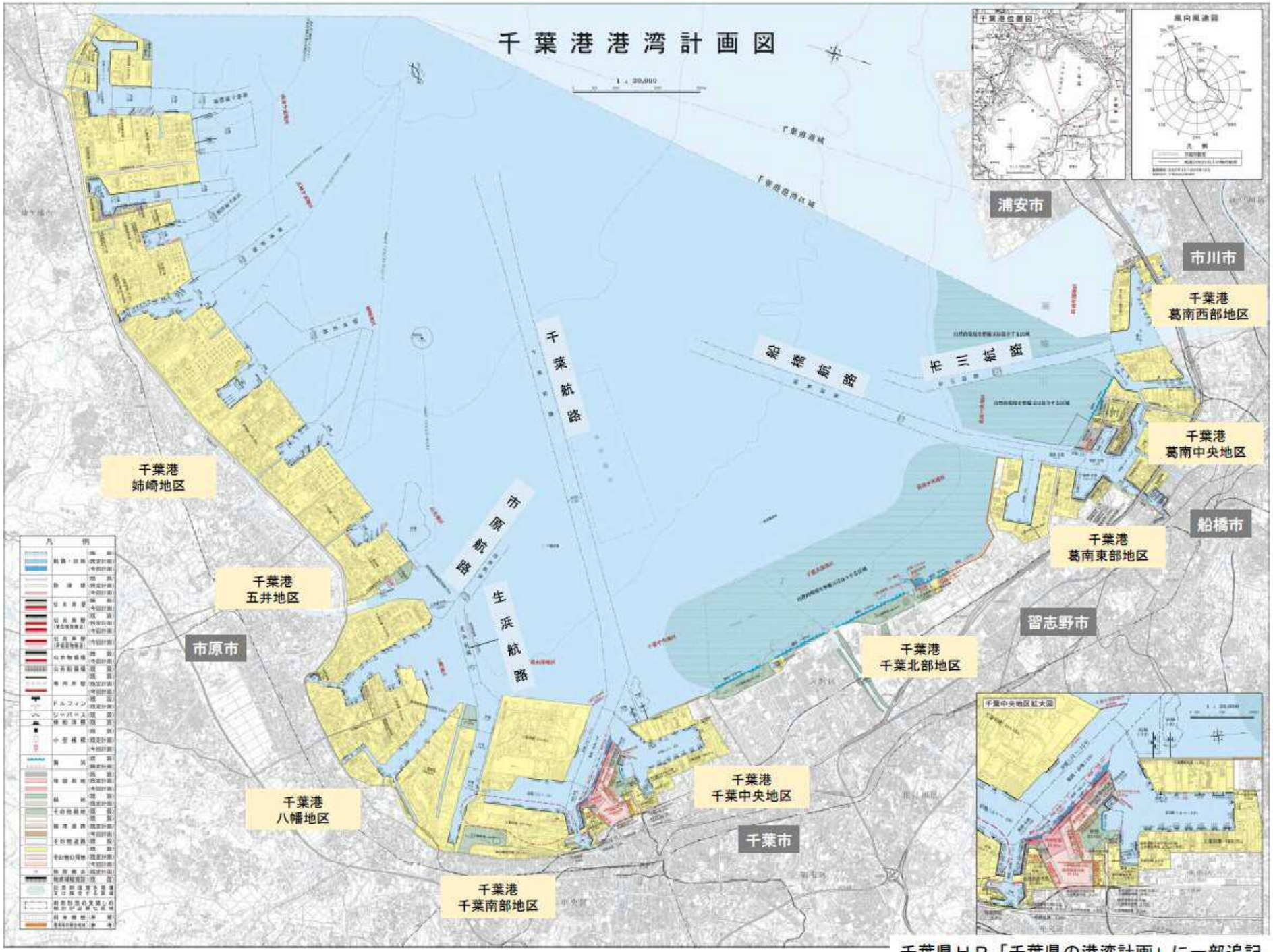
三番瀬は、東京湾の最奥に位置し、浦安市、市川市、船橋市、習志野市の東京湾沿いに広がる約1,800haの干潟・浅海域（干潮時の水深5m以浅）です。

江戸前の豊かな漁場としての古い歴史をもち、アサリ、カニ、カレイなど多様な生物を育み、水質浄化機能を有するとともに、水鳥類の中継地として重要な位置を占めるなど、東京湾奥部に残された貴重な干潟・浅海域となっています。

平成15年1月（京葉測量㈱）

# ②千葉港港湾計画について

千葉県

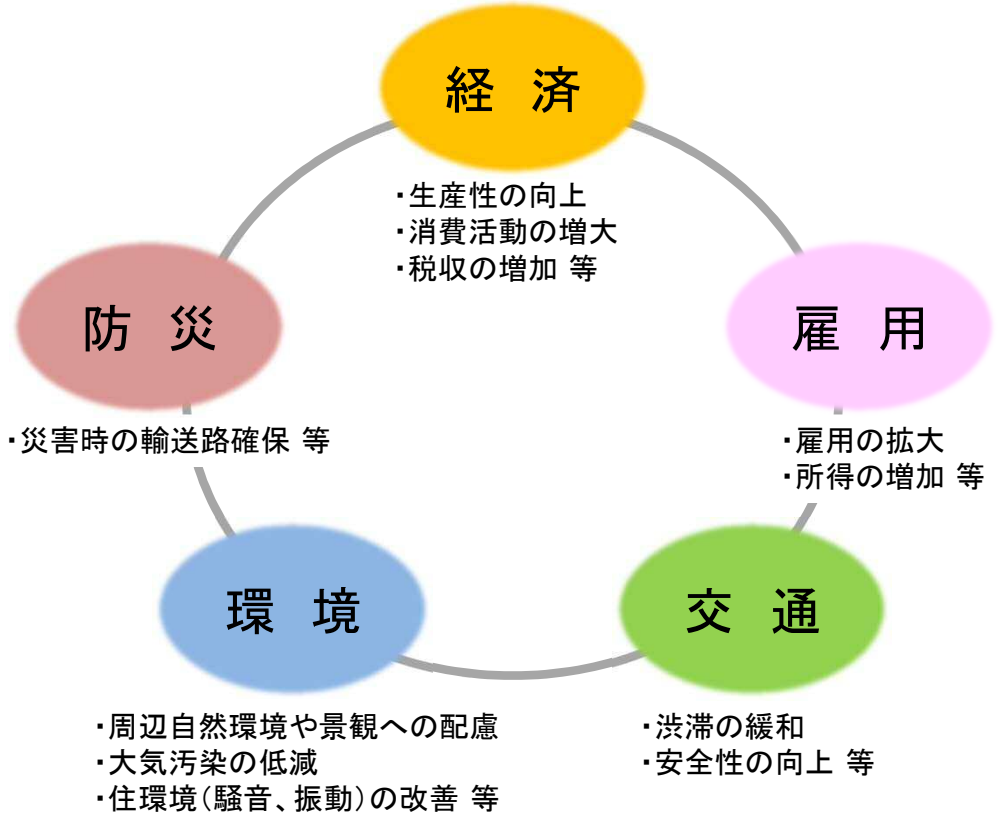



千葉県ＨＰ「千葉県の港湾計画」に一部追記

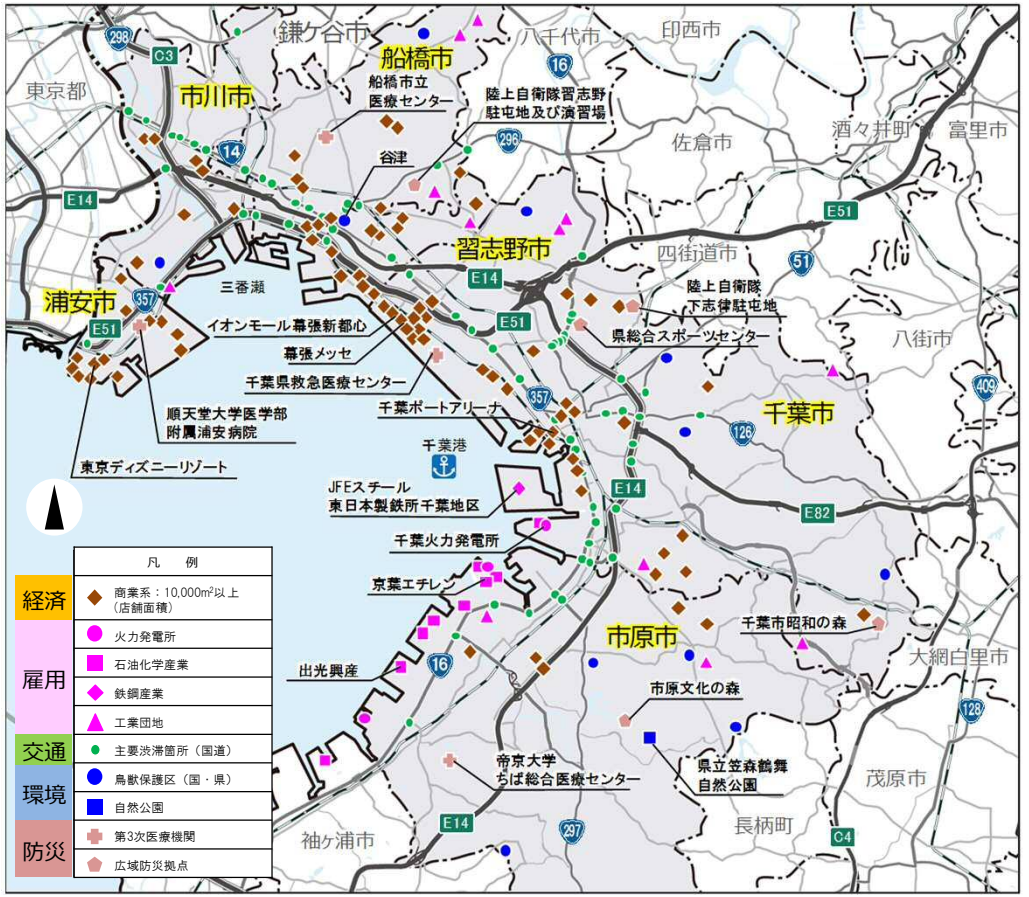
# ② 整備効果の把握

## 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 ］




**主要施設の立地状況**




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

⋮

〇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