

湾岸地域の交通状況と課題について

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和2年2月6日

2. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

・湾岸地域全域で旅行速度の低下が生じ、特に船橋市～千葉市(美浜区)や千葉市(中央区)の幹線道路の旅行速度の低下が著しい。

■湾岸地域における道路の平均旅行速度[12時間平均]

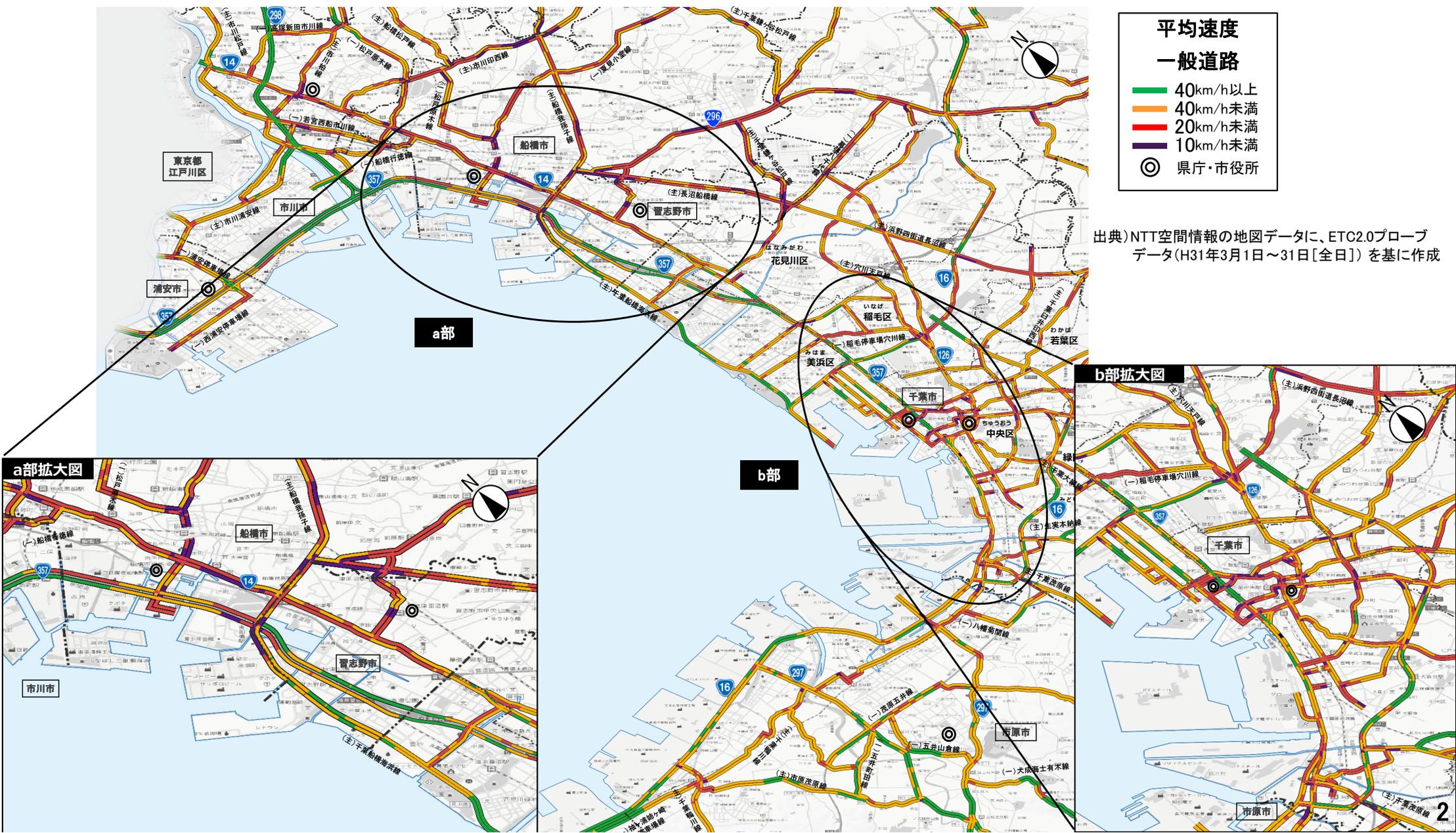
平均速度

一般道路

- 40km/h以上
- 40km/h未満
- 20km/h未満
- 10km/h未満

◎ 県庁・市役所

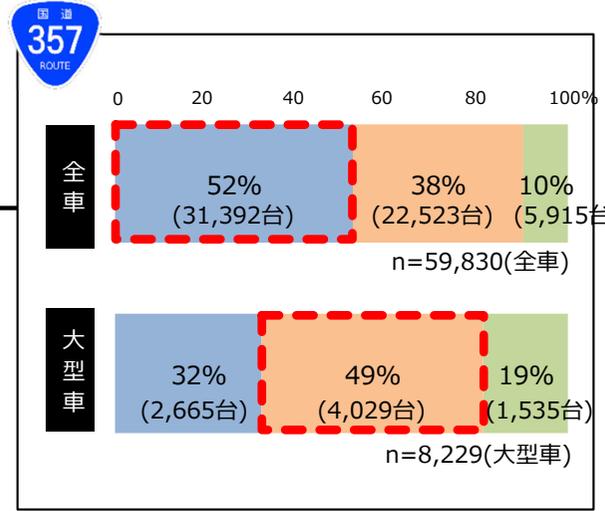
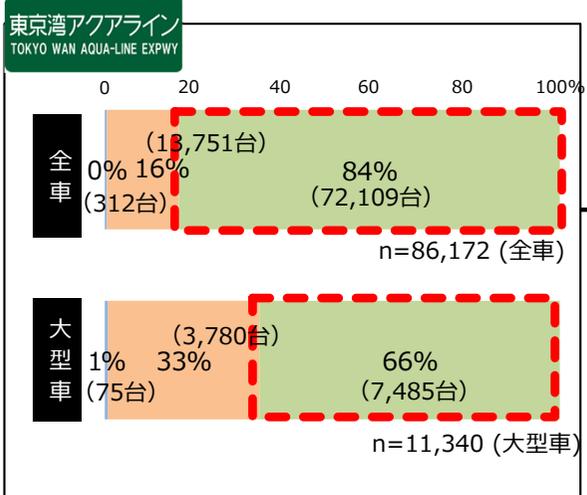
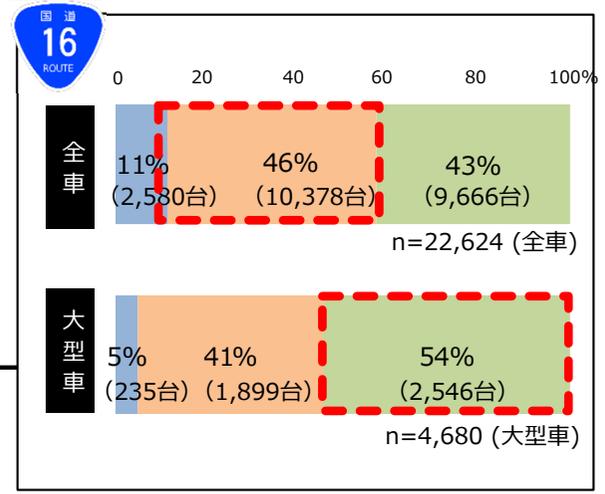
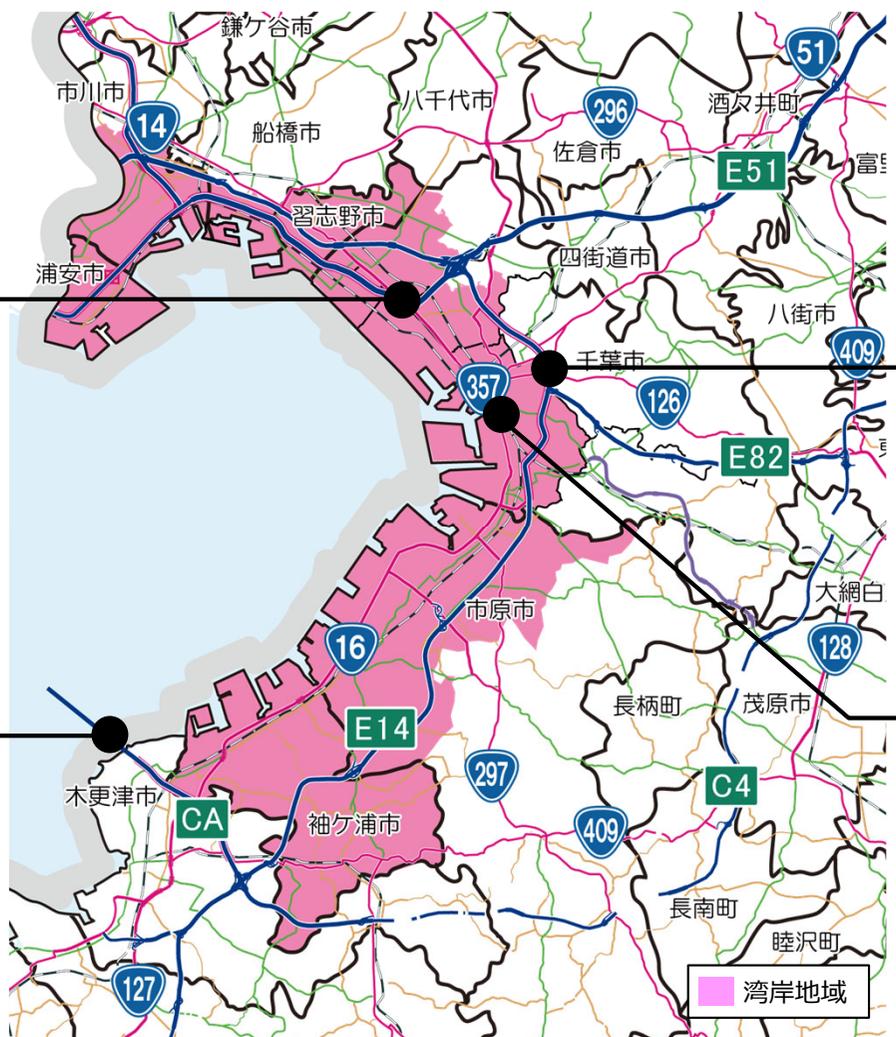
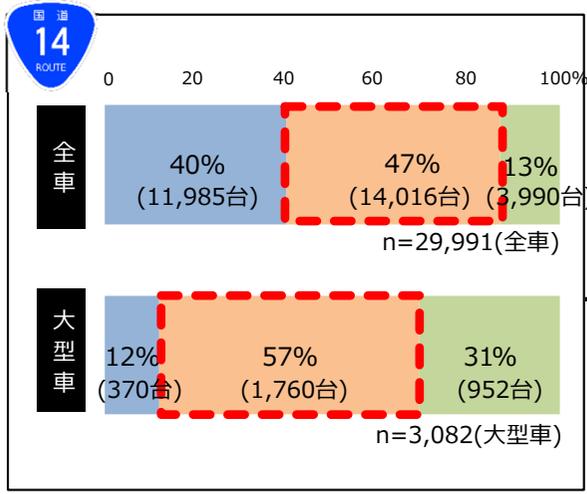
出典)NTT空間情報の地図データに、ETC2.0プローブデータ(H31年3月1日～31日[全日])を基に作成



3. 湾岸地域の各路線のOD特性（全日） 【湾岸地域】

平成31年3月28日 第1回千葉県湾岸地区
道路検討会資料再掲

- ・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

4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・浦安市の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県の平均旅行速度と比べ、約31%下回る。
- ・(一)西浦安停車場線において、JR新浦安駅周辺、境川、及び見明川渡河部周辺で旅行速度の低下が発生している。



出典)NTT空間情報の地図データに、ETC2.0プローブデータ(H31年3月1日~31日[全日])を基に作成
千葉県「千葉県観光入込調査報告書」(平成30年度)
※各沿線市の観光入込客数の上位を掲載

■写真① 舞浜交差点



撮影日: 令和1年8月

■写真② 新浦安駅周辺



撮影日: 令和2年1月

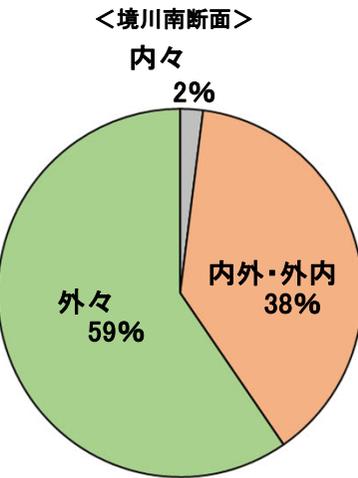
4. 浦安市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道357号

- ・浦安市に目的地を持たない、国道357号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約6割、目的地は隣接する市川市、船橋市、お台場・豊洲方面が多い。
- ・浦安市に目的地を持つ内外・外内交通は、隣接する市川市をはじめとした湾岸沿線市のほか、東葛飾地域・埼玉以北、お台場・豊洲方面とのつながりも見られる。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

【国道357号 通過交通(外々交通)】

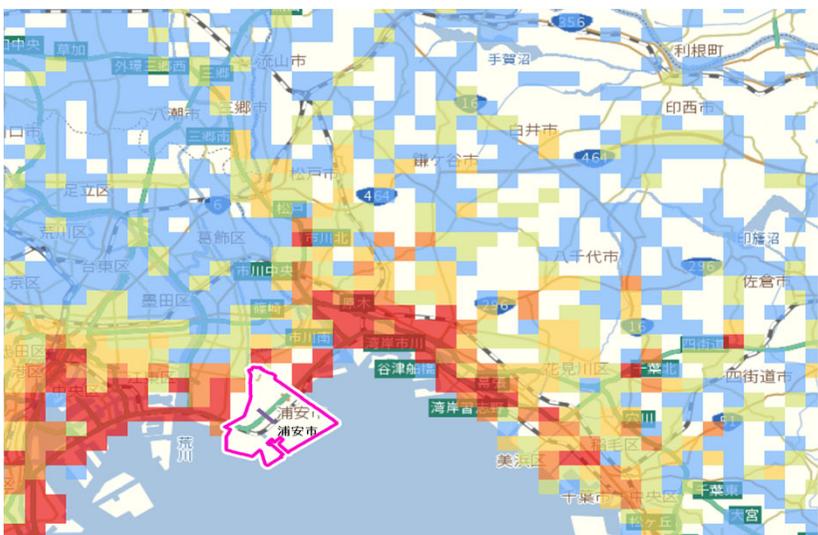


【国道357号 内外・外内交通】

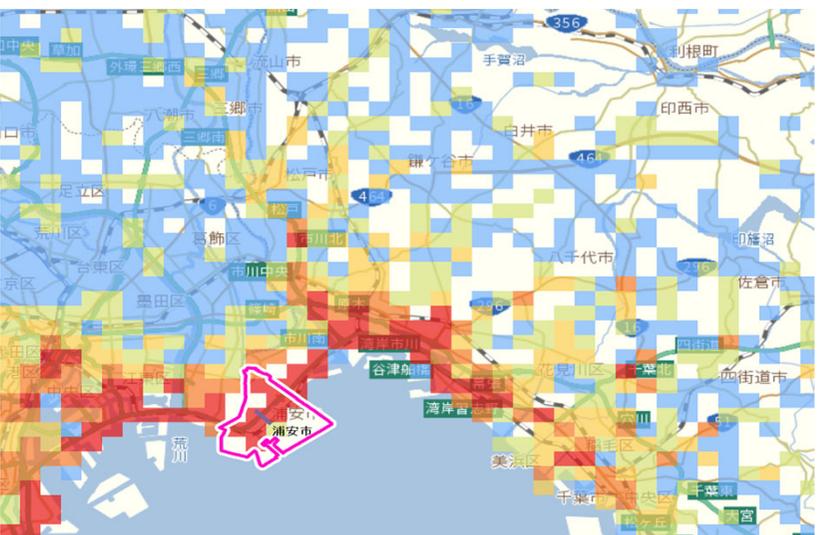


※単位: 百台
 ※数値(%)は観測断面での、浦安市通過交通、浦安市内外・外内交通における各地域・方面の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日~31日
 (全日) データを基に作成

【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道357号 内外・外内交通 発集状況】



凡例

- ~ 下位10%
- ~ 下位20%
- ~ 下位30%
- ~ 下位40%
- ~ 下位40%~

単位: 台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・市川市の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県平均旅行速度と比べ、約15%下回る。
- ・国道14号をはじめとした市内中心部の平均旅行速度の低下が著しい状況であり、国道357号では塩浜交差点付近の平均旅行速度が低い傾向。



■写真① 塩浜交差点



撮影日：平成30年8月

■写真② (仮称)八幡3丁目交差点



撮影日：令和1年10月

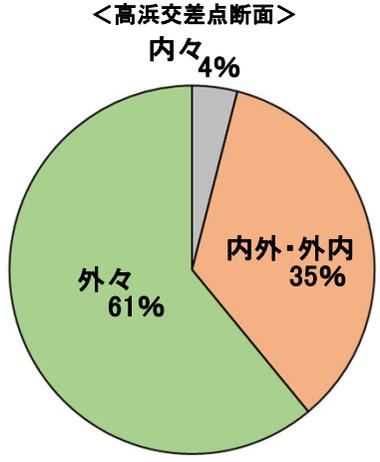
4. 市川市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道357号

- ・市川市内に目的地を持たない、国道357号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約6割、目的地は隣接する船橋市をはじめとした湾岸沿線市が多いほか、お台場・豊洲方面も見られる。
- ・市川市内に目的地を持つ内外・外内交通は、浦安市、お台場・豊洲方面が多く、東葛飾地域・埼玉以北とのつながりも見られる。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

【国道357号 通過交通(外々交通)】

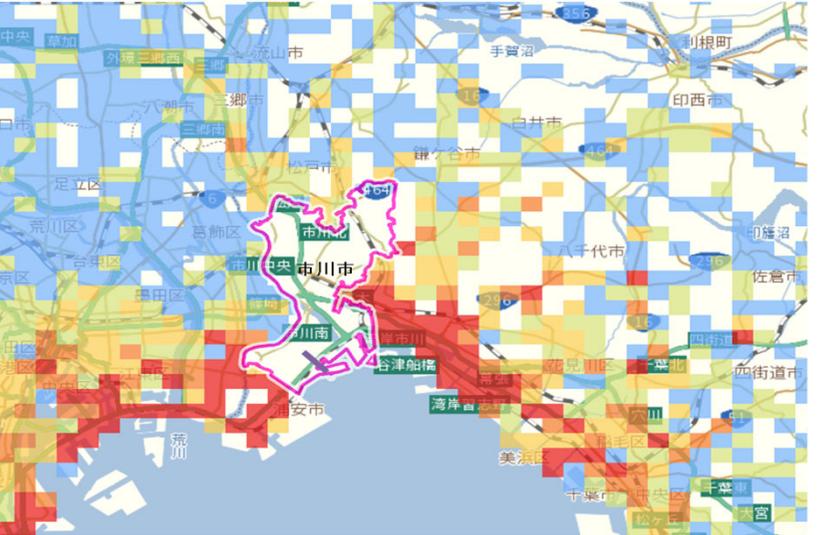


【国道357号 内外・外内交通】

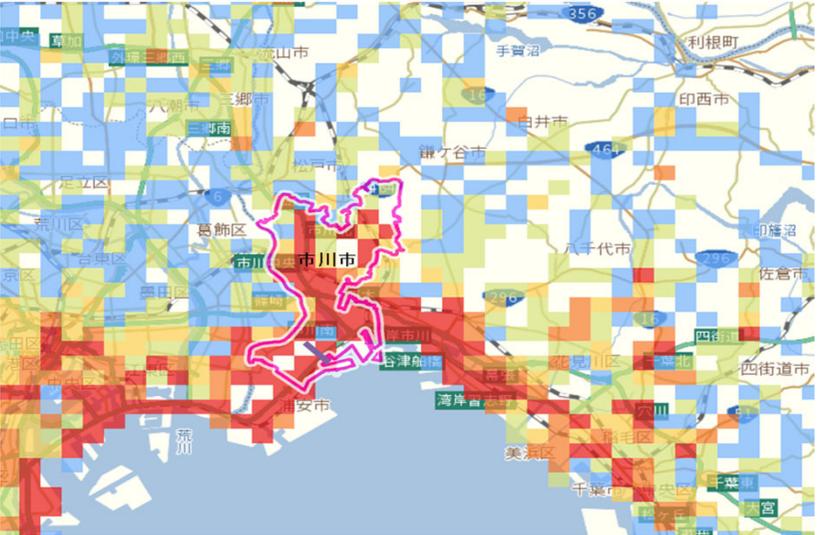


※単位: 百台
 ※数値 (%) は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日 (全日) データを基に作成

【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道357号 内外・外内交通 発集状況】



凡例

- ~ 下位10%
- ~ 下位20%
- ~ 下位30%
- ~ 下位40%
- ~ 下位40%~

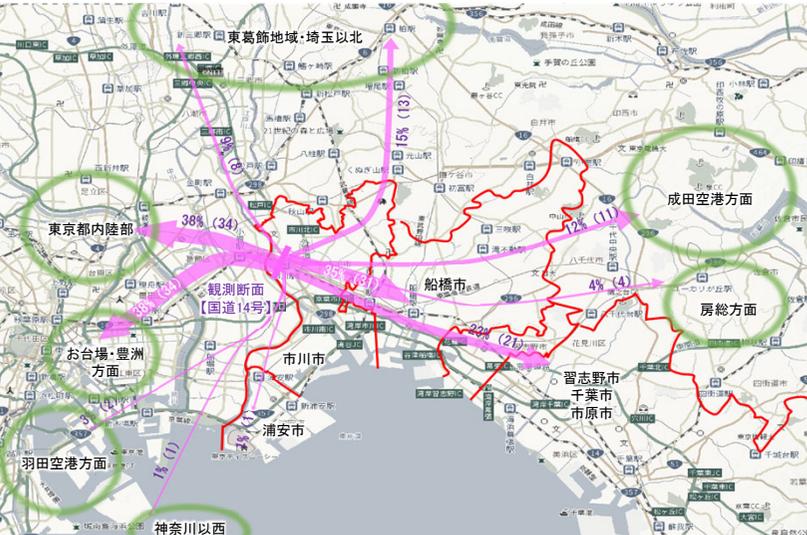
単位: 台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

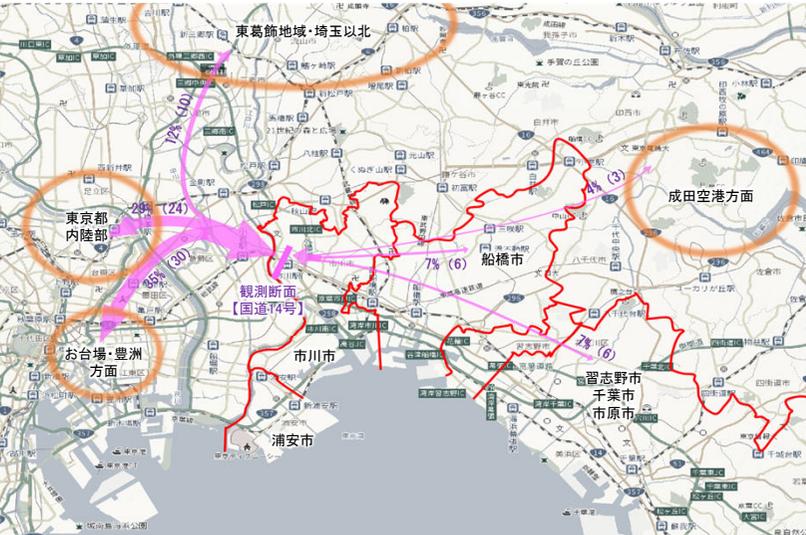
4. 市川市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道14号

- ・市川市に目的地を持たない、国道14号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約4割、目的地は隣接する船橋市、東京内陸部、お台場・豊洲方面が多い。
- ・市川市に目的地を持つ内外・外内交通は、東京都内陸部、お台場・豊洲方面が多いほか、東葛飾地域・埼玉以北とのつながりも見られる。
- ・発集地域は、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに東京都内陸部、湾岸地域と広域的に分布している。

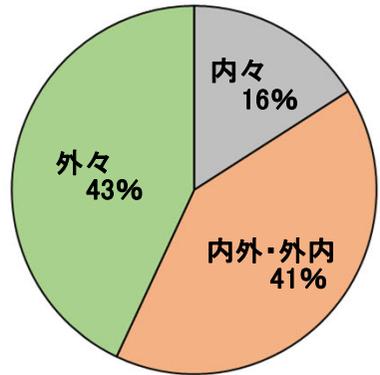
【国道14号 通過交通(外々交通)】



【国道14号 内外・外内交通】

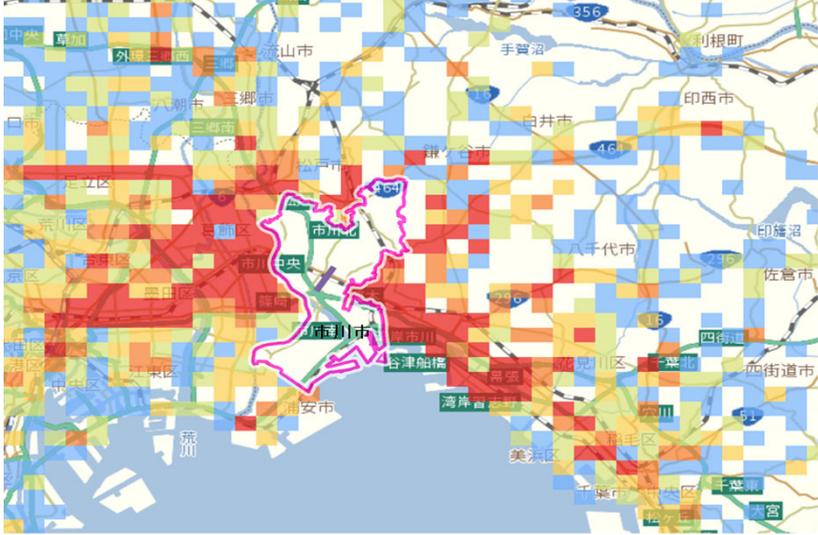


<市川駅入口東交差点断面>

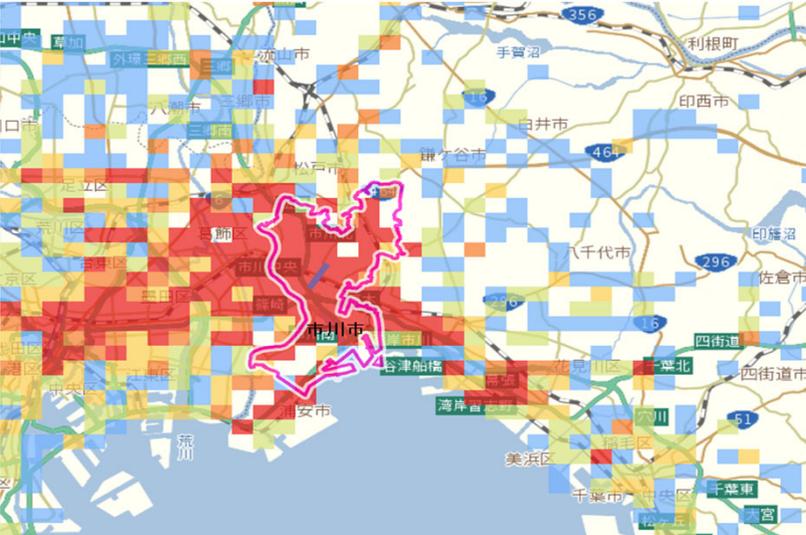


※単位: 百台
 ※数値 (%) は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日 (全日) データを基に作成

【国道14号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道14号 内外・外内交通 発集状況】



凡例

	～ 下位10%
	～ 下位20%
	～ 下位30%
	～ 下位40%
	～ 下位40%～

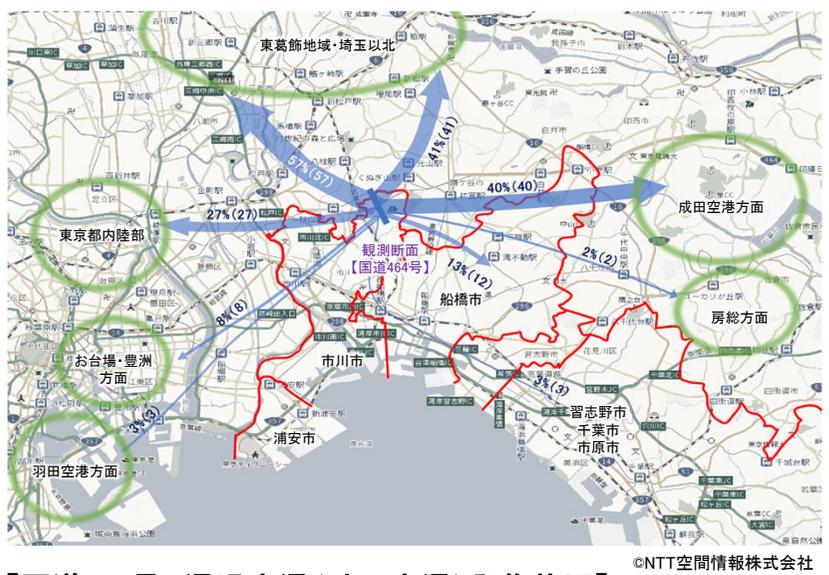
単位: 台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

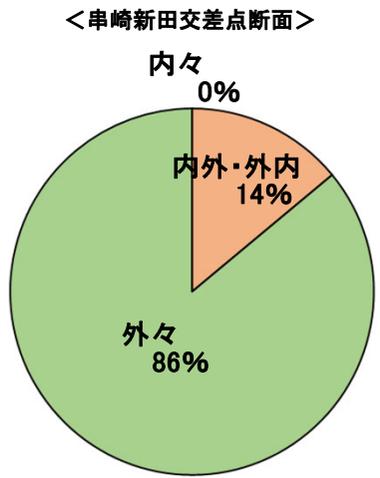
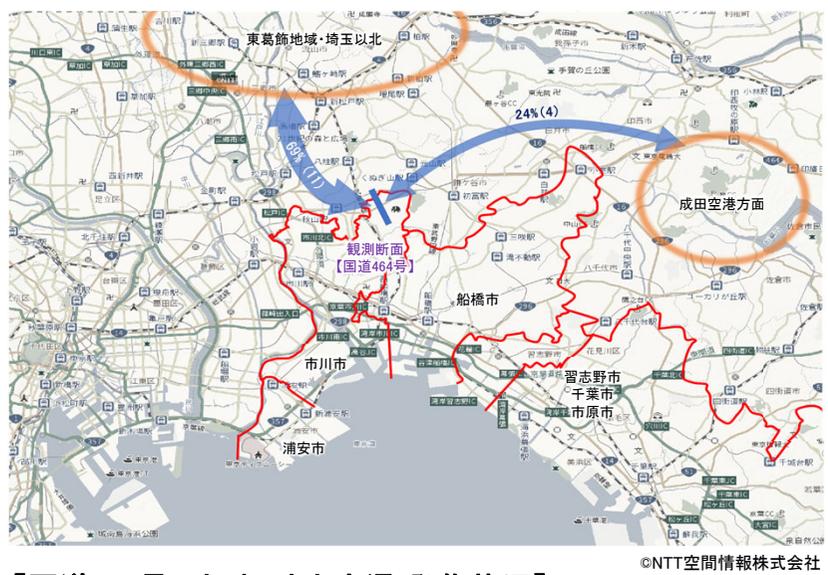
4. 市川市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道464号

- ・市川市に目的地を持たない、国道464号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約9割、目的地は東葛飾地域・埼玉以北、成田空港方面、東京都内陸部が多い。
- ・市川市に目的地を持つ内外・外内交通は、東葛飾地域・埼玉以北が多く、成田空港方面とのつながりも見られる。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに成田空港方面に集中し、通過交通(外々交通)は東葛飾地域・埼玉以北及び都内全域で分布している。

【国道464号 通過交通(外々交通)】

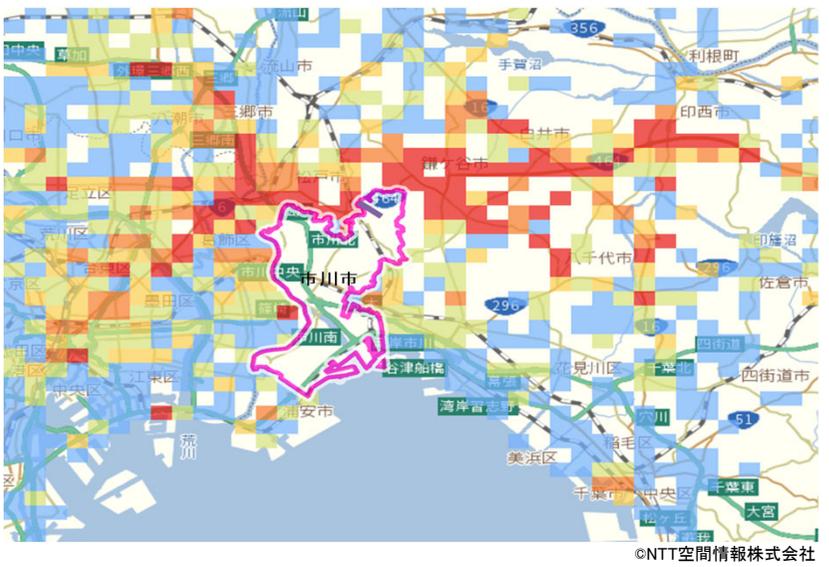


【国道464号 内外・外内交通】

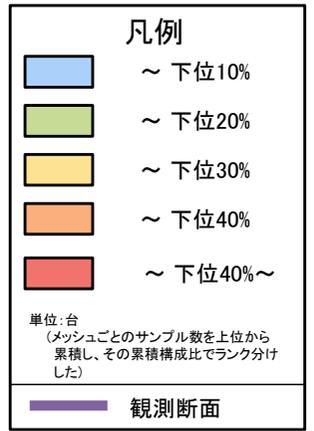
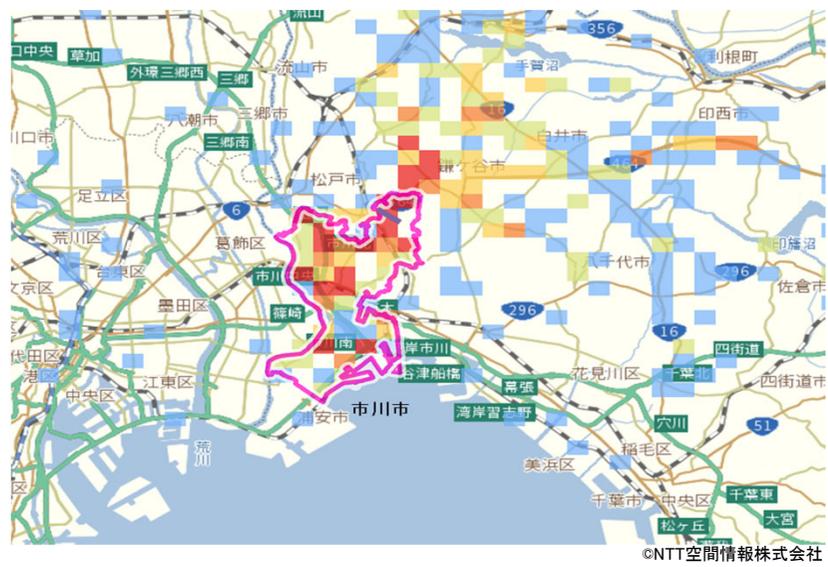


※単位: 百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日 (全日)データを基に作成

【国道464号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道464号 内外・外内交通 発集状況】



4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・船橋市の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県の平均旅行速度と比べ、約51%下回る。
- ・国道357号の日の出交差点付近、国道14号の平均旅行速度の低下が著しく、市内全域でも平均旅行速度の低下が発生している。

船橋市

※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)

■平均旅行速度

千葉県 平均	32.9 km/h
船橋市 平均	16.3 km/h
湾岸地域 平均	16.0 km/h



■写真① 日の出交差点



撮影日：平成30年10月

■写真② (仮称)西船橋駅北口西交差点



撮影日：平成31年1月10

出典)NTT空間情報の地図データに、ETC2.0プローブデータ(H31年3月1日~31日[全日])を基に作成
 千葉県「千葉県観光入込調査報告書」(平成30年度)
 ※各沿線市の観光入込客数の上位を掲載

4. 船橋市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道357号

- ・船橋市に目的地を持たない、国道357号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約7割、目的地は隣接する浦安市、市川市、習志野市、千葉市、市原市が多く、お台場・豊洲方面や東葛飾地域・埼玉以北もみられる。
- ・船橋市に目的地を持つ内外・外内交通は、浦安市をはじめとした湾岸沿線市が多い。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

【国道357号 通過交通(外々交通)】

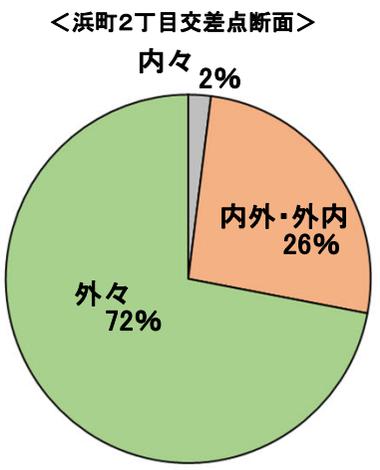


©NTT空間情報株式会社

【国道357号 内外・外内交通】

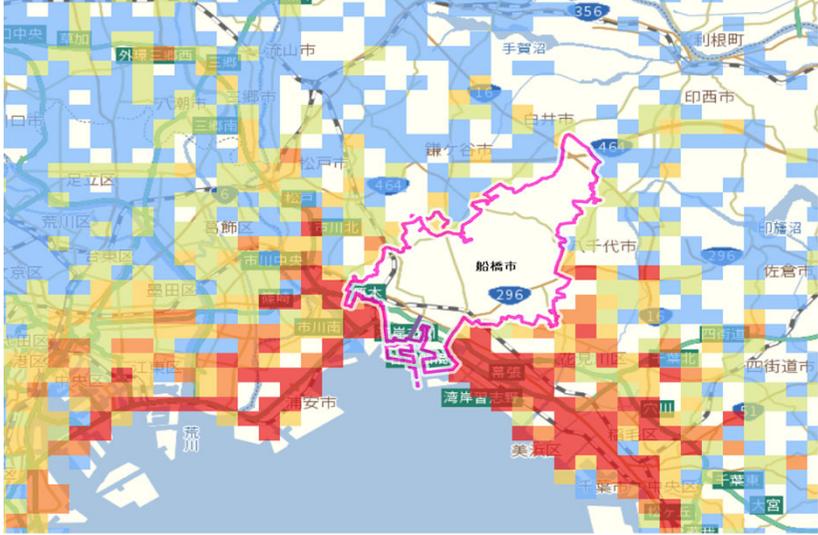


©NTT空間情報株式会社



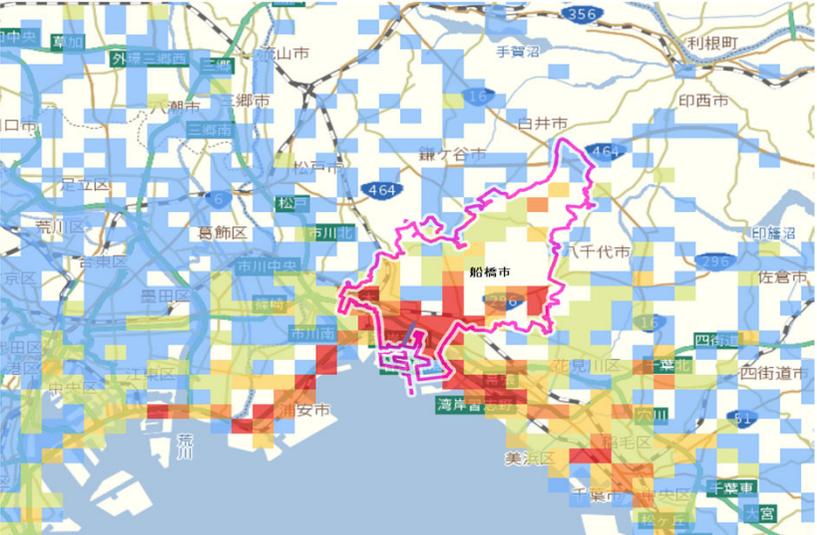
※単位:百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典:ETC2.0フロップ情報、H31年3月1日~31日
 (全日)データを基に作成

【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】



©NTT空間情報株式会社

【国道357号 内外・外内交通発集状況】



©NTT空間情報株式会社

凡例

Blue	~ 下位10%
Light Green	~ 下位20%
Yellow	~ 下位30%
Orange	~ 下位40%
Red	~ 下位40%~

単位:台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

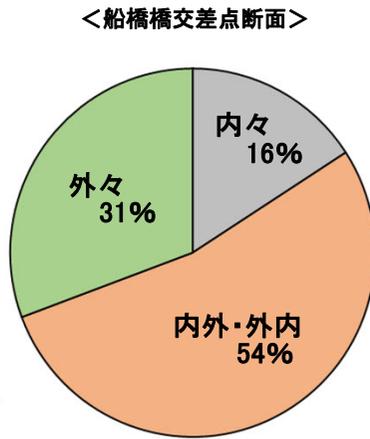
4. 船橋市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道14号

- ・船橋市に目的地を持たない、国道14号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約3割、目的地は隣接する習志野市、千葉市、市原市のほか東葛飾地域・埼玉以北が多い。
- ・船橋市に目的地を持つ内外・外内交通は、隣接する習志野市をはじめとした、浦安市・市川市のほかお台場・豊洲方面が多い。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸部に集中し、通過交通(外々交通)は都内全域で分布している。

【国道14号 通過交通(外々交通)】

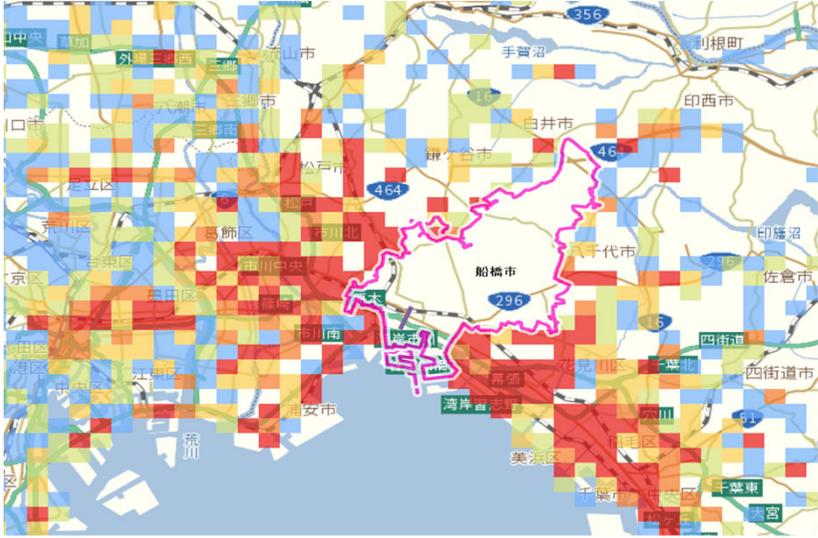


【国道14号 内外・外内交通】

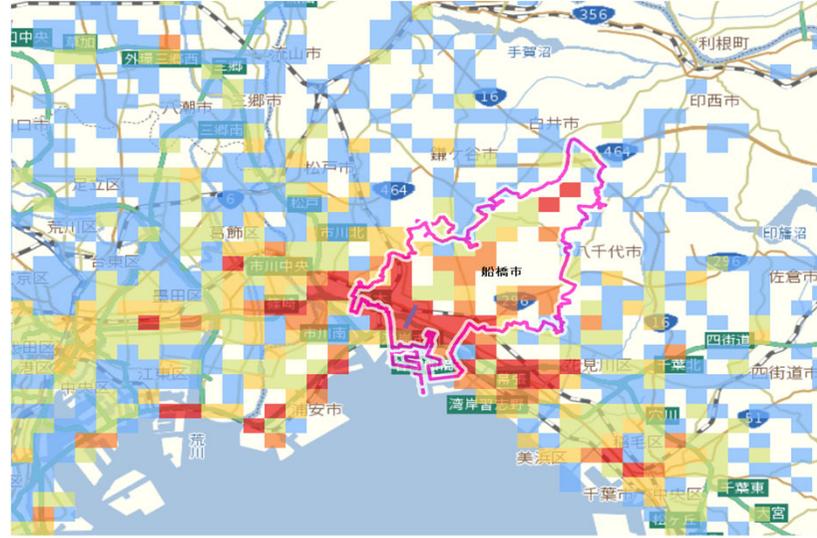


※単位: 百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日~31日
 (全日)データを基に作成

【国道14号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道14号 内外・外内交通 発集状況】



凡例

- ~ 下位10%
- ~ 下位20%
- ~ 下位30%
- ~ 下位40%
- ~ 下位40%~

単位: 台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・習志野市の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県の平均旅行速度と比べ、約45%下回る。
- ・国道357号においては、若松交差点^{わかまつ}付近の平均旅行速度の低下が著しく、国道14号の(仮称)袖ヶ浦団地入口交差点^{そでがうら}付近をはじめ、市内全域でも平均旅行速度の低下が発生している。

習志野市



平均速度
一般道路

- 40km/h以上 (Green)
- 40km/h未満 (Orange)
- 20km/h未満 (Red)
- 10km/h未満 (Purple)

◎ 県庁・市役所
湾岸地域

平均旅行速度

千葉県平均	32.9 km/h	
習志野市平均	18.0 km/h	-45%
湾岸地域平均	18.0 km/h	-45%

出典)NTT空間情報の地図データに、ETC2.0プローブデータ(H31年3月1日~31日[全日])を基に作成
千葉県「千葉県観光入込調査報告書」(平成30年度)
※各沿線市の観光入込客数の上位を掲載

※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)

■写真① 若松交差点



撮影日:令和元年11月

■写真② (仮称)袖ヶ浦団地入口交差点



撮影日:令和2年1月

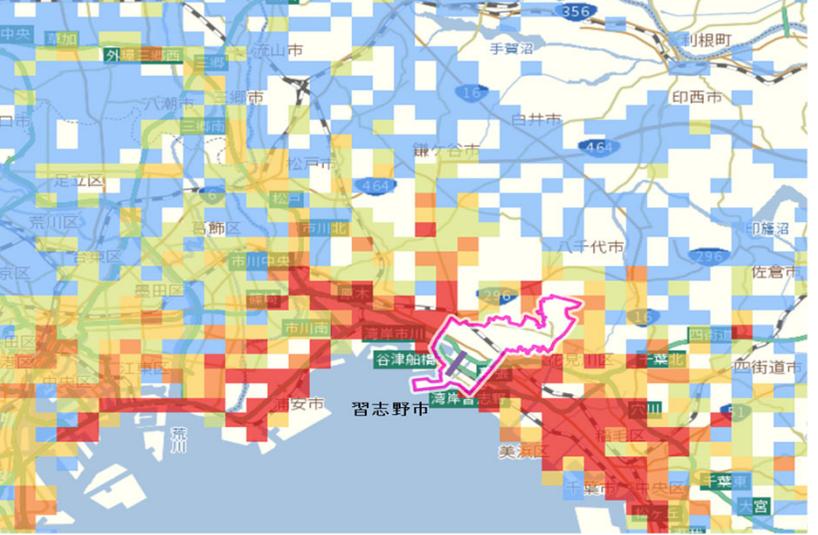
4. 習志野市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道357号

- ・習志野市に目的地を持たない、国道357号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約7割、目的地は隣接する千葉市をはじめとした湾岸沿線市のほか、お台場・豊洲方面、東葛飾地域・埼玉以北も見られる。
- ・習志野市に目的地を持つ内外・外内交通は、浦安市、市川市、船橋市、お台場・豊洲方面などとのつながりが多い。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中しており、内外・外内交通では、市川市地域も多い。

【国道357号 通過交通(外々交通)】



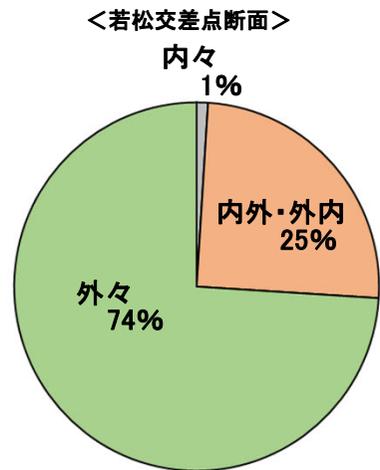
【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】



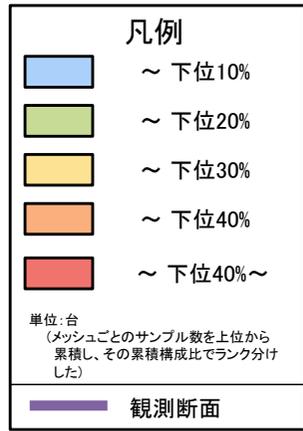
【国道357号 内外・外内交通】



【国道357号 内外・外内交通 発集状況】



※単位: 百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日
 (全日)データを基に作成



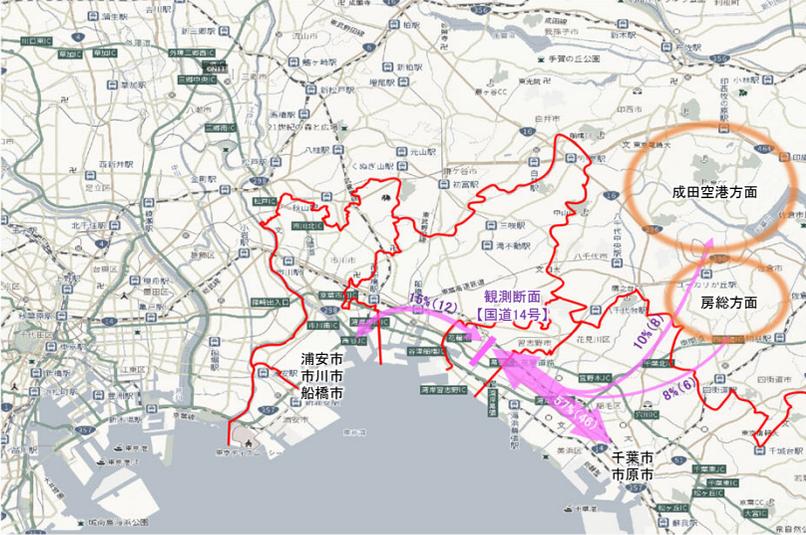
4. 習志野市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道14号

- ・習志野市に目的地を持たない、国道14号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約5割、目的地は隣接する千葉市をはじめとした湾岸沿線市が多く、東葛飾地域・埼玉以北も見られる。
- ・習志野市に目的地を持つ内外・外内交通は、隣接する千葉市をはじめとした湾岸沿線市とのつながりが多い。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

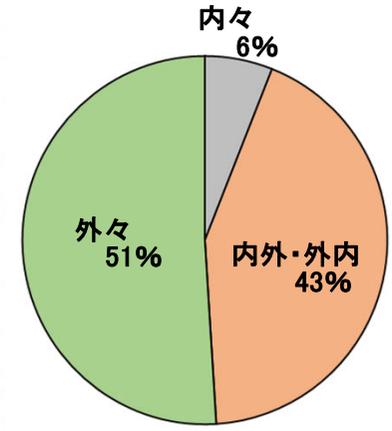
【国道14号 通過交通(外々交通)】



【国道14号 内外・外内交通】

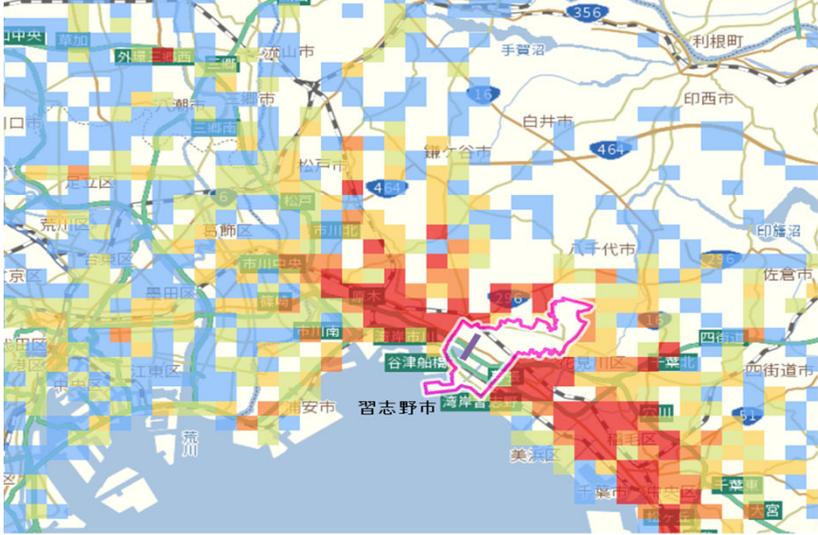


<(仮称)袖ヶ浦団地入口交通断面>



※単位:百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典:ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日~31日(全日)データを基に作成

【国道14号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道14号 内外・外内交通発集状況】



凡例

Blue box	~ 下位10%
Light Green box	~ 下位20%
Yellow box	~ 下位30%
Orange box	~ 下位40%
Red box	~ 下位40%~

単位:台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

— 観測断面

4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・千葉市内の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県の平均旅行速度と比べ、約36%下回る。
- ・国道357号においては、茂原街道入口交差点、ポートアリーナ前交差点の平均旅行速度の低下が著しく、市内全域でも主要地方道の平均旅行速度の低下が発生している。



■写真① 茂原街道入口交差点



撮影日：平成31年2月

■写真② ポートアリーナ前交差点



撮影日：令和2年1月

4. 千葉市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道357号

- 千葉市に目的地を持たない、国道357号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約2割、目的地は隣接する習志野市をはじめとした湾岸沿線市のほか、房総方面が多い。
- 千葉市に目的地を持つ内外・外内交通は、浦安市、市川市、船橋市、及び東葛飾地域・埼玉以北とのつながりが多い。
- 発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

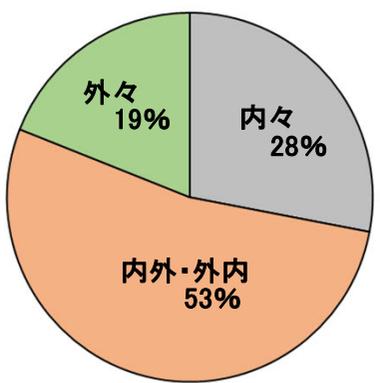
【国道357号 通過交通(外々交通)】



【国道357号 内外・外内交通】

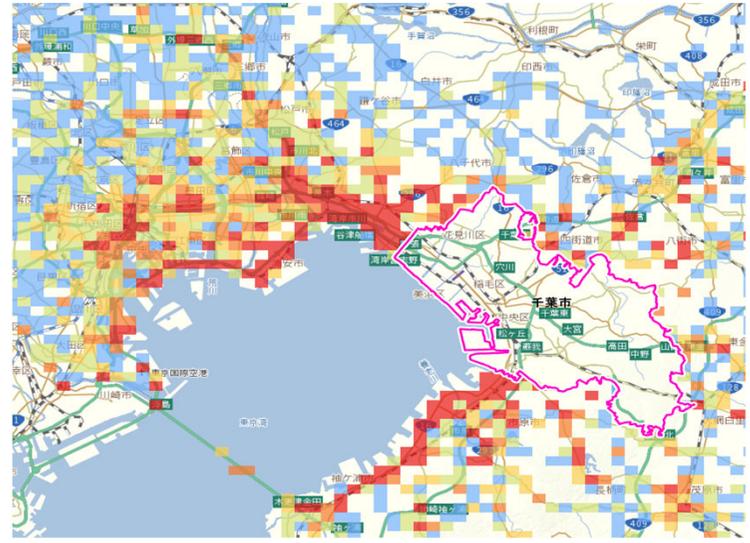


<稲毛浅間神社前交差点断面>

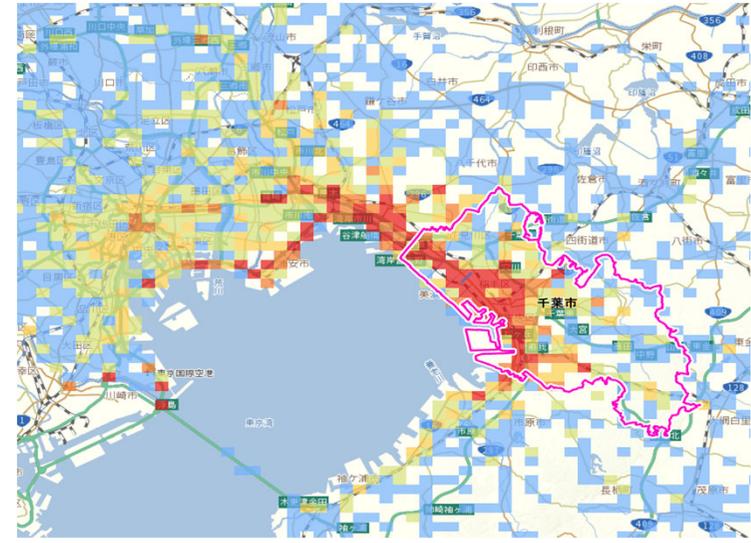


※単位: 百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日~31日 (全日)データを基に作成

【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】



【国道357号 内外・外内交通発集状況】



凡例

- ~ 下位10%
- ~ 下位20%
- ~ 下位30%
- ~ 下位40%
- ~ 下位40%~

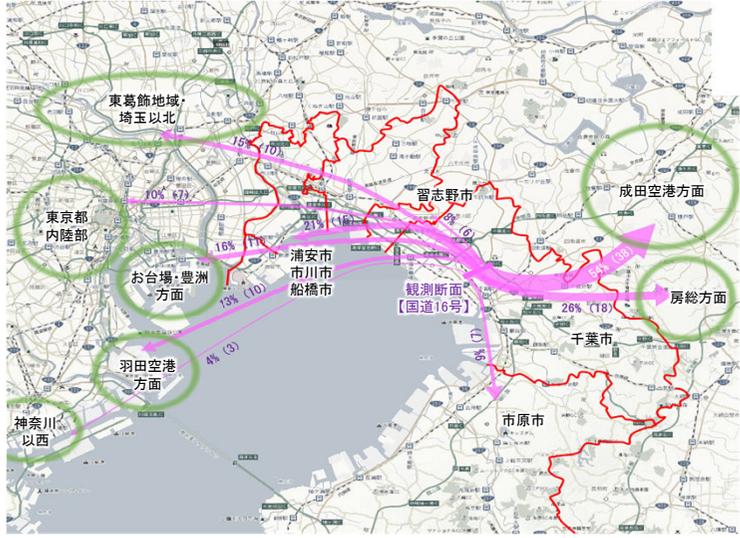
単位: 台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

4. 千葉市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道16号

- ・千葉市に目的地を持たない、国道16号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約1割、目的地は成田空港方面、房総方面が多い。
- ・千葉市に目的地を持つ内外・外内交通は、成田空港方面が多い。
- ・発集地域は、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域、成田空港方面に分布している。

【国道16号 通過交通(外々交通)】

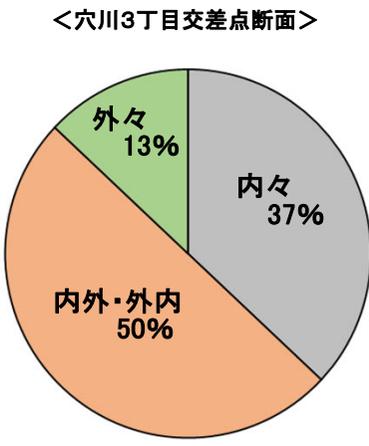


©NTT空間情報株式会社

【国道16号 内外・外内交通】

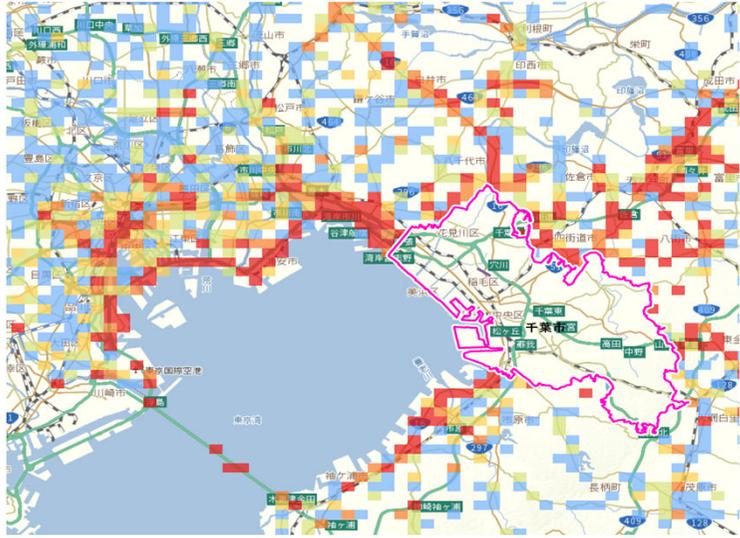


©NTT空間情報株式会社



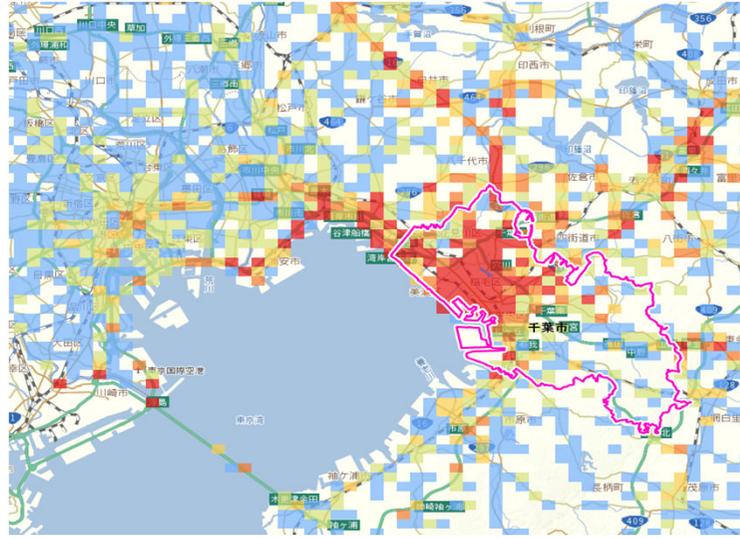
※単位: 百台
 ※数値 (%) は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典: ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日
 (全日)データを基に作成

【国道16号 通過交通(外々交通)発集状況】

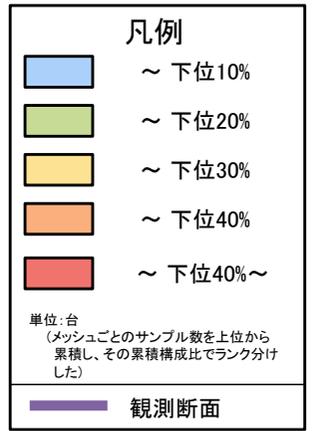


©NTT空間情報株式会社

【国道16号 内外・外内交通発集状況】



©NTT空間情報株式会社



4. 湾岸地域の交通状況と課題について [旅行速度]

- ・市原市の湾岸地域における一般道路の平均旅行速度は、千葉県の平均旅行速度と比べ、約16%下回る。
- ・国道16号においては、千葉市境、市原埠頭入口交差点、及び(仮称)汐見橋東詰交差点で平均旅行速度の低下が発生している。



■写真① 市原埠頭入口交差点



撮影日: 令和2年1月

■写真② (仮称)汐見橋東詰交差点



撮影日: 令和2年1月 19

4. 市原市内の利用交通分析(外々、内外・外内) 国道16号

- ・市原市に目的地を持たない、国道16号を利用する通過交通(外々交通)は全体の約4割、目的地は隣接する千葉市、習志野市、房総方面が多い。
- ・市原市に目的地を持つ内外・外内交通は、千葉市、習志野市、及び房総方面とのつながりが多く、東葛飾地域・埼玉以北もみられる。
- ・発集地域も、通過交通(外々交通)、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

【国道16号(市原埠頭入口)通過交通(外々交通)】



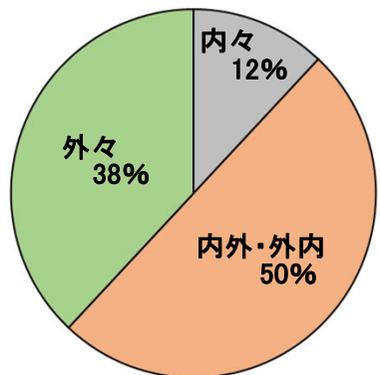
©NTT空間情報株式会社

【国道16号(市原埠頭入口)内外・外内交通】



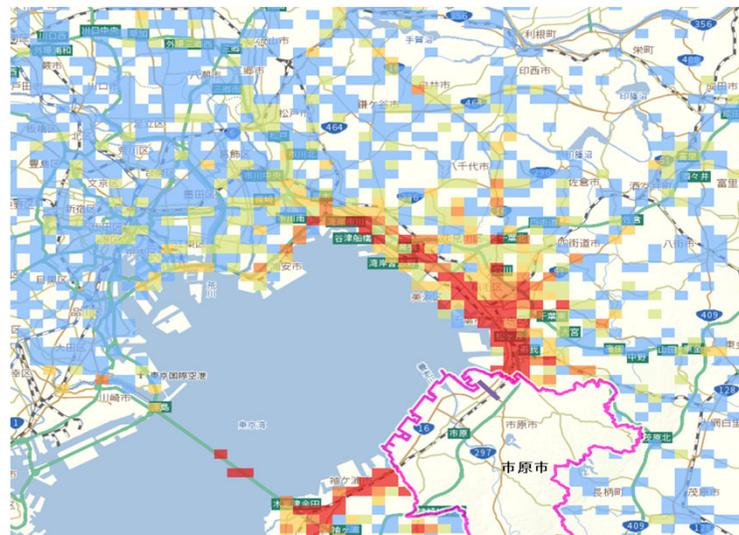
©NTT空間情報株式会社

＜市原埠頭入口交差点断面＞



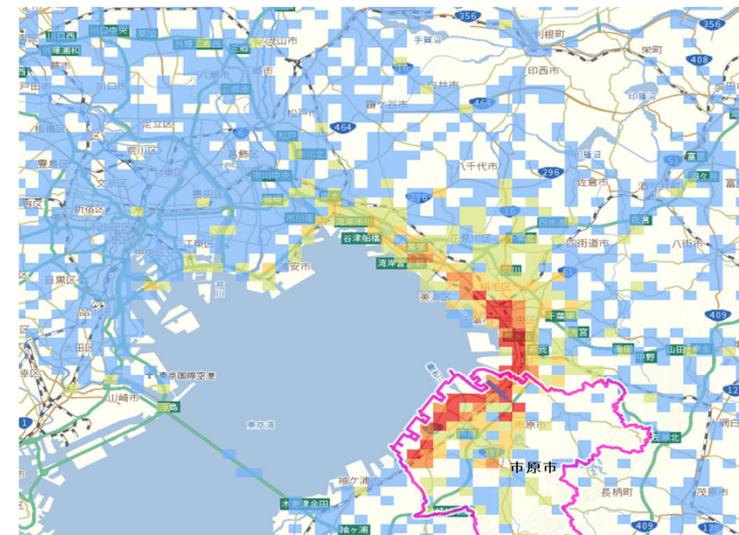
※単位:百台
 ※数値(%)は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
 ※出典:ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日(全日)データを基に作成

【国道16号(市原埠頭入口)通過交通(外々交通)発集状況】



©NTT空間情報株式会社

【国道16号(市原埠頭入口)内外・外内交通 発集状況】



©NTT空間情報株式会社

凡例

- ~ 下位10%
- ~ 下位20%
- ~ 下位30%
- ~ 下位40%
- ~ 下位40%~

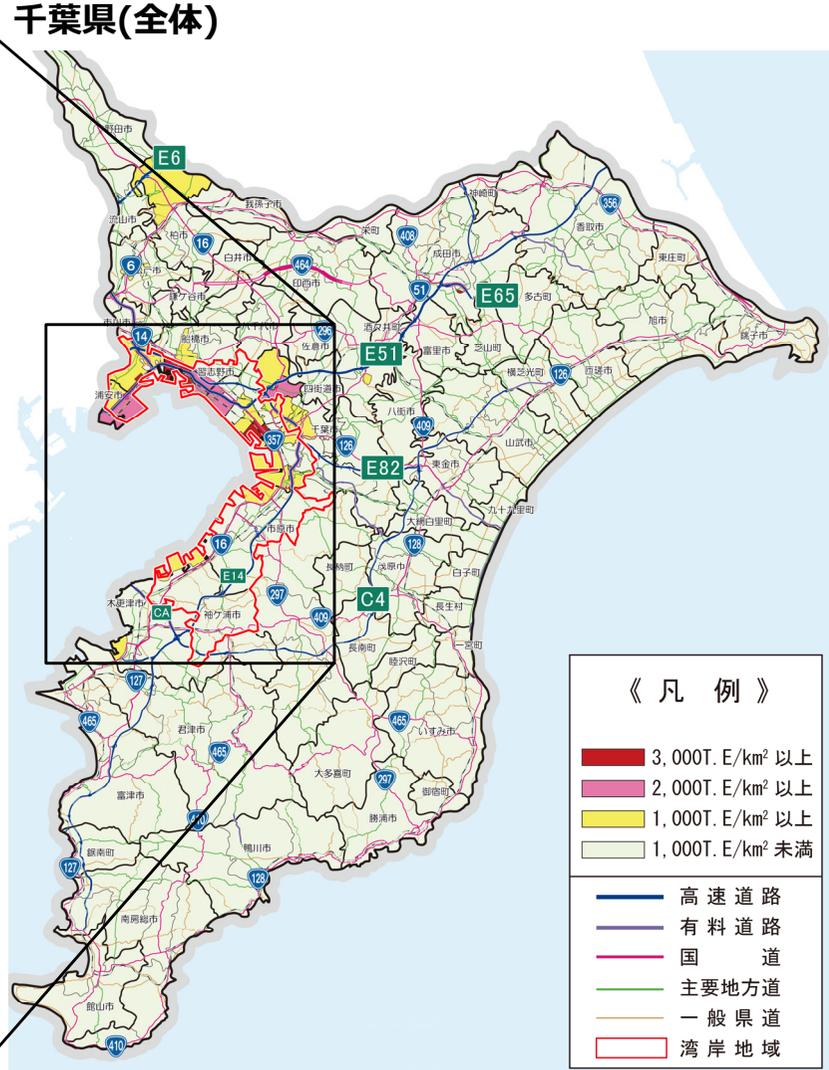
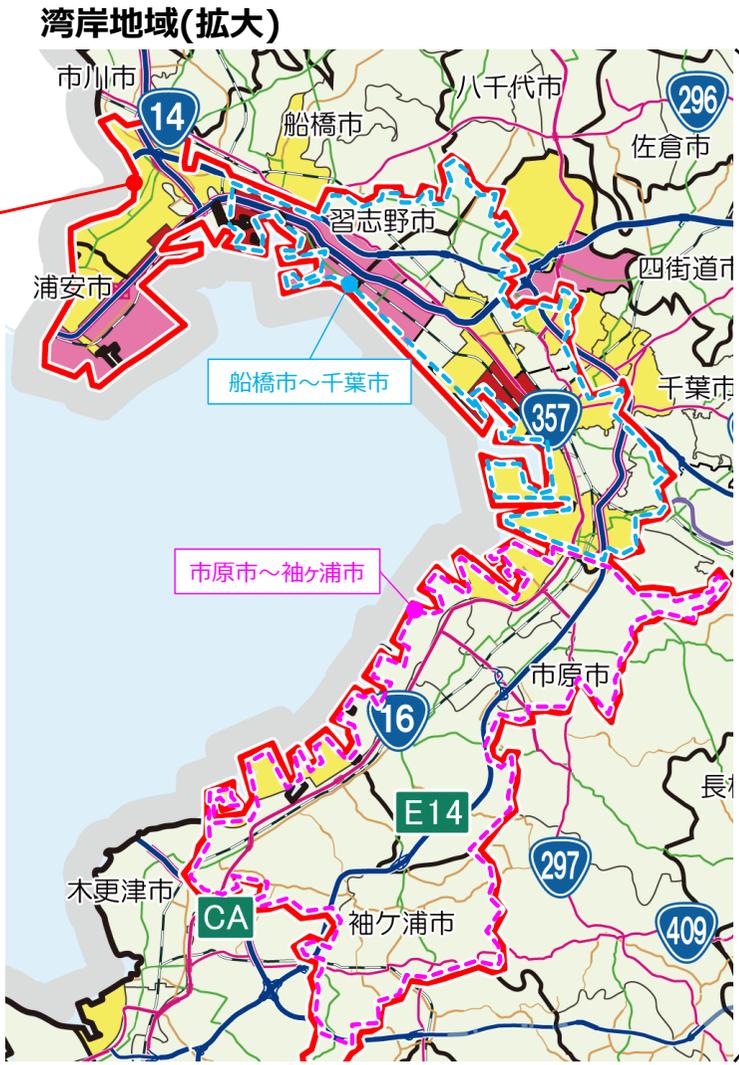
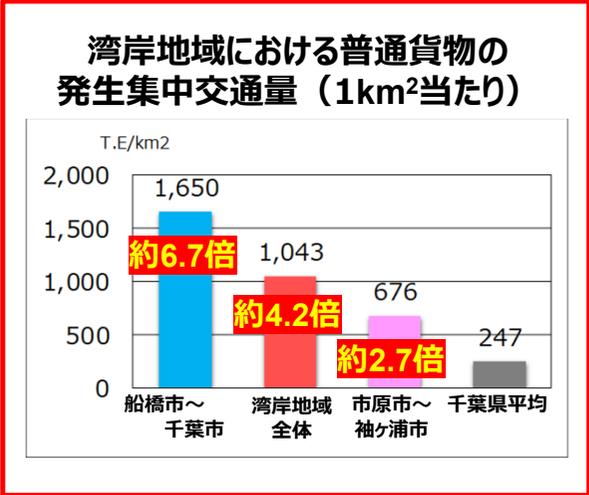
単位:台
 (メッシュごとのサンプル数を上位から累積し、その累積構成比でランク分けした)

観測断面

5. 湾岸地域の交通状況と課題について [将来発生集中交通量 (普通貨物)]

平成31年3月28日 第1回千葉県湾岸地区
道路検討会資料再掲

- ・ 湾岸地域における普通貨物の将来発生集中交通量※ (1km²あたり) 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～袖ヶ浦においても県平均の約2.7倍。



《 凡 例 》

- 3,000T. E./km² 以上
- 2,000T. E./km² 以上
- 1,000T. E./km² 以上
- 1,000T. E./km² 未満
- 高速道路
- 有料道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 湾岸地域

※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

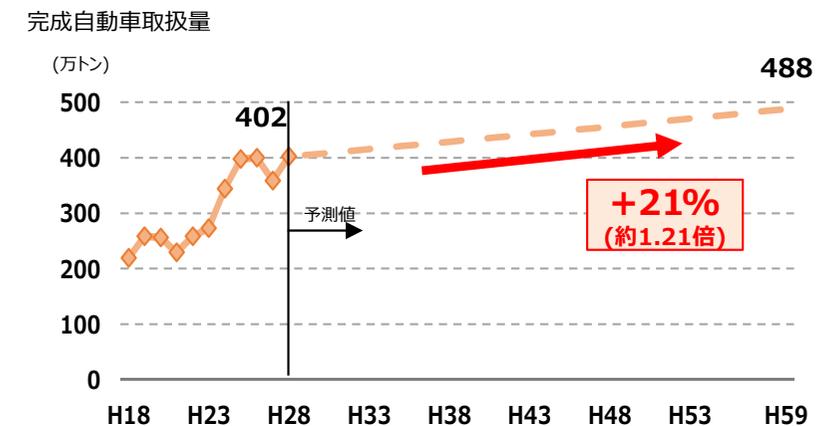
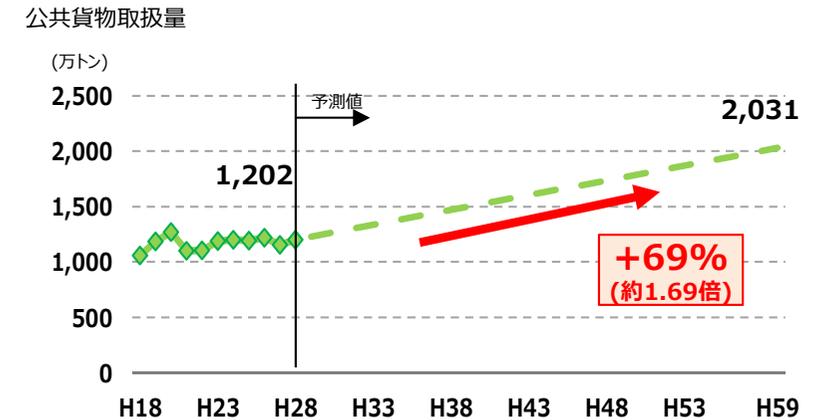
6. 千葉港の機能強化

- ・ 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



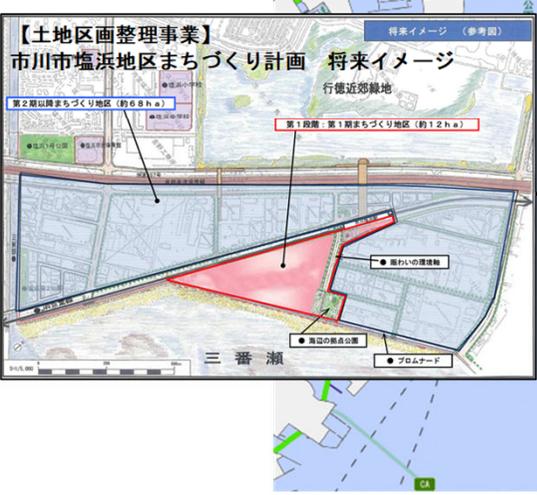
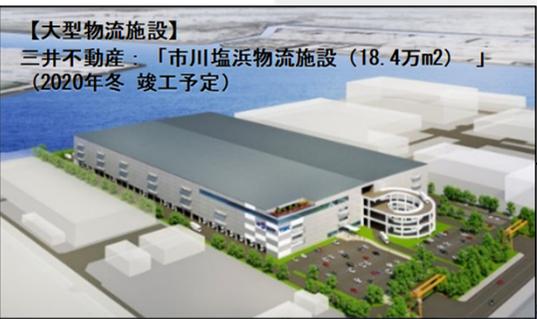
■ 千葉港における貨物取扱量の将来予測



出典：千葉県港湾統計・千葉港長期構想

7. 周辺開発計画への配慮

- ・ 湾岸地域周辺では、13地区の土地区画整理事業、2地区の市街地再開発事業が施行中。
- ・ 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。



凡例

- 区画整理事業・再開発事業
- 大型商業開発 (延床面積1万㎡以上)

大型物流施設の分布 (2018年)

- 10箇所
- 5箇所
- 1箇所

※延床面積1万㎡以上、竣工年1980年以降を対象

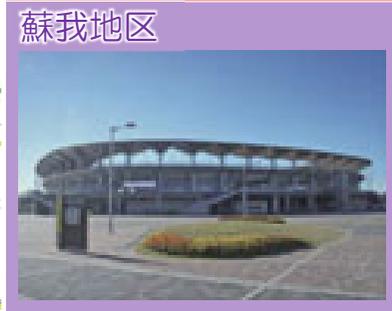
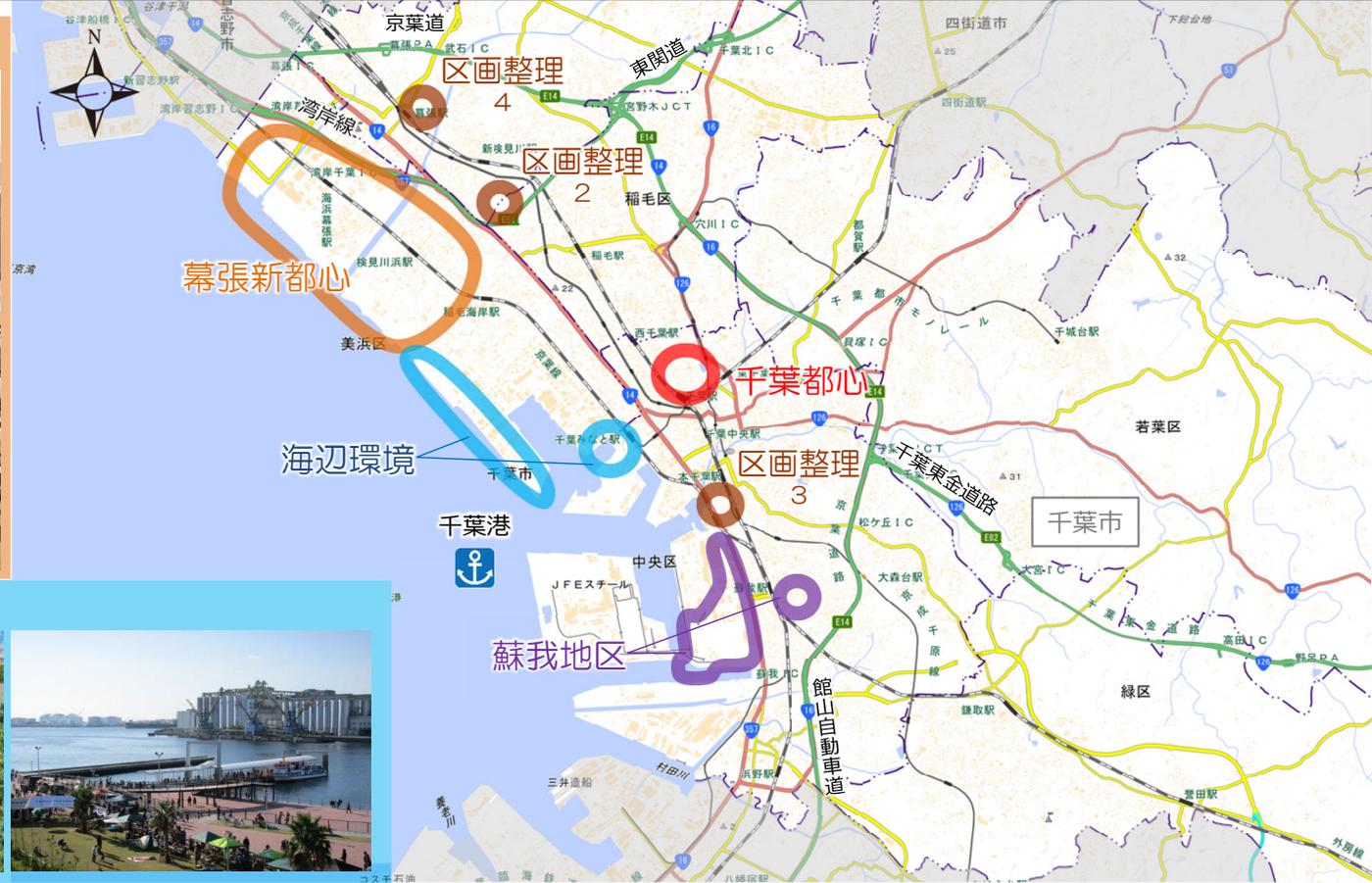
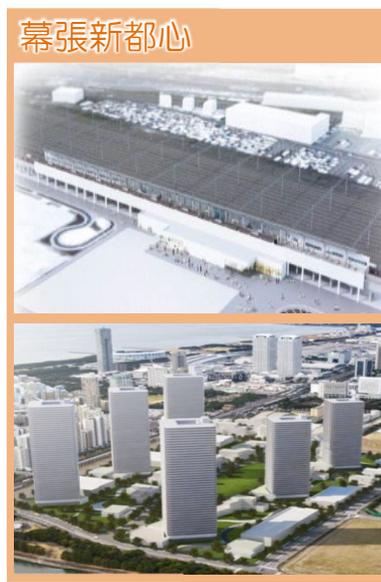
区分	施行地区名	施行者名	期間	規模
① 区	検見川・稲毛	千葉市	1985～2038	67.95ha
② 区	寒川第一	千葉市	1989～2033	17.73ha
③ 区	東幕張	千葉市	1996～2030	26.1ha
④ 区	JR津田沼駅南口特定	習志野市JR津田沼駅南口土地区画整理組合	2007～2019	約35ha
⑤ 区	鷺沼台2丁目	習志野市鷺沼台二丁目地区土地区画整理組合	2017～2019	1.8ha
⑥ 区	海老川上流	海老川上地区土地区画整理事業組合 (計画)	2021～	約42.5ha
⑦ 区	飯山満	船橋市	1992～2031	約18.5ha
⑧ 区	新田・下宿	市原市	1983～2023	35.8ha
⑨ 区	北五井	市原市	1990～	35.8ha
⑩ 区	八幡宿駅東口	市原市	1993～2023	25.6ha
⑪ 区	浦安駅周辺	個人	2017～2020	0.22ha
⑫ 区	猫実A地区	浦安市	2019～2024	約1.4ha
⑬ 区	市川塩浜第1期	市川塩浜第1期土地区画整理事業地権者会	2017～2020	約11.3ha
⑭ 再	千葉駅西口再開発	千葉市	1990～2020	約1.9ha
⑮ 再	千葉駅東口再開発	千葉駅東口地区市街地再開発組合	2016～2022	約1.0ha

出典：首都圏の主な不動産・物流関連企業のホームページ等から物流倉庫を検索 (※千葉県内にあり竣工年等がわかる物件を対象)

区分：区⇒土地区画整理事業 再⇒市街地再開発事業

7. 周辺開発計画への配慮（千葉市湾岸地域）

- 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



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		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	-

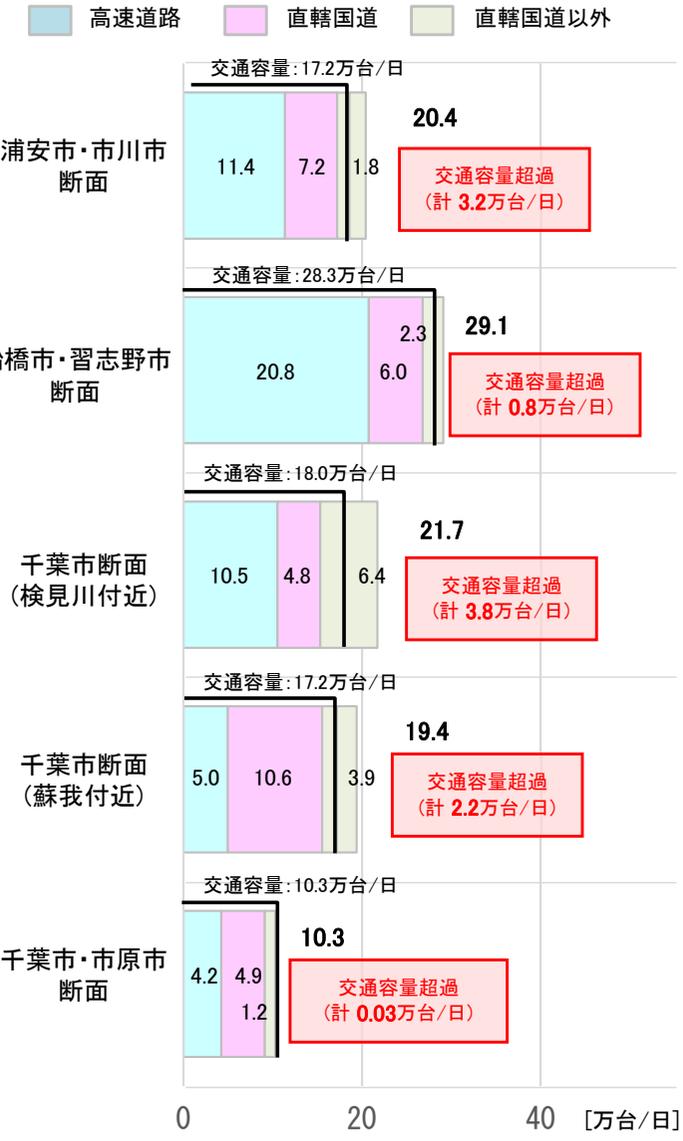
8. 湾岸地域の交通状況と課題について[交通容量]

・湾岸地域の各断面で交通量が交通容量を超過。

■断面別交通量観測位置



■断面別交通量および交通容量



※交通量:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)
 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

※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

9. 湾岸地域の交通状況と課題について

- 湾岸地域では、千葉外環開通後も旅行速度が低く渋滞が著しい状況
- 各沿線市の一般国道(国道14号、国道16号、国道357号)は、市内に目的を持たない通過交通が多い
- 沿岸地域の開発も進められており、将来の交通需要増加により更なる交通容量不足が懸念される
- 湾岸地域の各断面では、交通量に対して交通容量が不足

災害時に高速道路が果たした役割について

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和2年2月6日

災害時に高速道路が機能した事例 ① (2019年台風15号・圏央道)



- 3環状道路の整備により、リダンダンシーが強化。放射道路が寸断した場合の都心への迂回経路を確保
- 台風15号の影響で東関東道が通行止めとなる中、成田空港と都心の迂回ルート(圏央道)が早期復旧したことにより、高速バス等が同ルートを利用



●台風15号発生時の成田空港～都心の公共交通機関運行状況

		6時	12時	18時
道路網	圏央道(川島IC～大栄JCT) ※赤字:通行止の解除区間・解除時間	(通行止め)	11:50 川島IC～稲敷IC 13:30 稲敷IC～神崎IC	16:45 神崎IC～大栄JCT
	東関東道(高谷JCT～成田JCT) ※赤字:通行止の解除区間・解除時間	(通行止め)	12:10 高谷JCT～浅岸習志野IC	16:35 浅岸習志野IC～千葉北IC 22:10 千葉北IC～成田JCT
公共交通機関	高速バス(成田空港↔都心) ※圏央道経由	(運休)	運転再開 14時40分 (終日については、一部予約を要す)	
	鉄道			運転再開 17時24分
	成田スカイアクセス	(運休)		
	その他 (JR成田線、京成本線)		(終日運休)	

出典:「令和元年台風第15号に係る関係省庁災害対策会議(第4回)」R元.9.10、NEXCO東日本「台風15号に伴うNEXCO東日本の対応について」R元.10.28 より作成

出典:東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果 ～都心を迂回して埼玉と千葉をつなぎ広がる効果～
(国土交通省関東地方整備局・東日本高速道路株式会社・首都高速道路株式会社)



災害時に高速道路が機能した事例 ② (東日本大震災・仙台東部道路)



- 海岸から4キロ付近まで津波が押し寄せた仙台平野では、周辺より高い盛土構造(7~10m)の仙台東部道路に、約230人の住民が避難
- 仙台東部道路の盛土は、内陸市街地への瓦礫の流入を抑制する防潮堤としても機能



岩沼IC付近



名取IC付近

災害時に高速道路が機能した事例 ③ (東日本大震災・東関東道)



- 茨城県内の東関東自動車道、常磐自動車道、国道51号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されているものの、東日本大震災時にはその一部が通行不能となった
- 東関東自動車道(茨城空港北IC～茨城町JCT)は、3月11日の発災から5日後に通行止めを解除し、当時通行止めとなっていた国道51号の代替路として利用された
- 今後、東関東自動車道の整備により、更に災害時の代替路が確保されることで、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られ、地域の安全・安心が確保される

■ 東日本大震災時の通行不能箇所



※ 鉾田IC～茨城空港北ICは当時未供用



出典:【E51】東関東自動車道(鉾田IC～茨城空港北IC間)が平成30年2月3日(土)15時に開通します。(東日本高速道路株式会社・図表一部加工)



災害時に高速道路が機能した事例 ④ (東日本大震災・北関東道)

NEXCO

- 北関東道(太田桐生IC～佐野田沼IC)は平成23年3月19日に開通を予定していたところ、東日本大震災翌日の平成23年3月12日から緊急車両や復旧支援車両の通行に対応
- 平成23年3月19日の開通日までの7日間で、約2,400台の自衛隊、警察、消防などの緊急車両が利用
- また、被災地からの避難者の移動にも北関東道が利用された

開通前の北関東道を通る自衛隊車両



太田桐生ICを通行する自衛隊車両



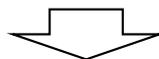
今後の進め方(案)

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和2年2月6日

今後の進め方(案)

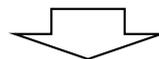
第1回 千葉県湾岸地区道路検討会

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



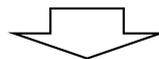
第1回 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

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交通課題の把握・整理 ②今後の進め方

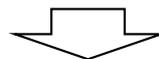


第3回 千葉県湾岸地区道路検討会幹事会

①配慮すべき課題の把握・整理 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