# 千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について

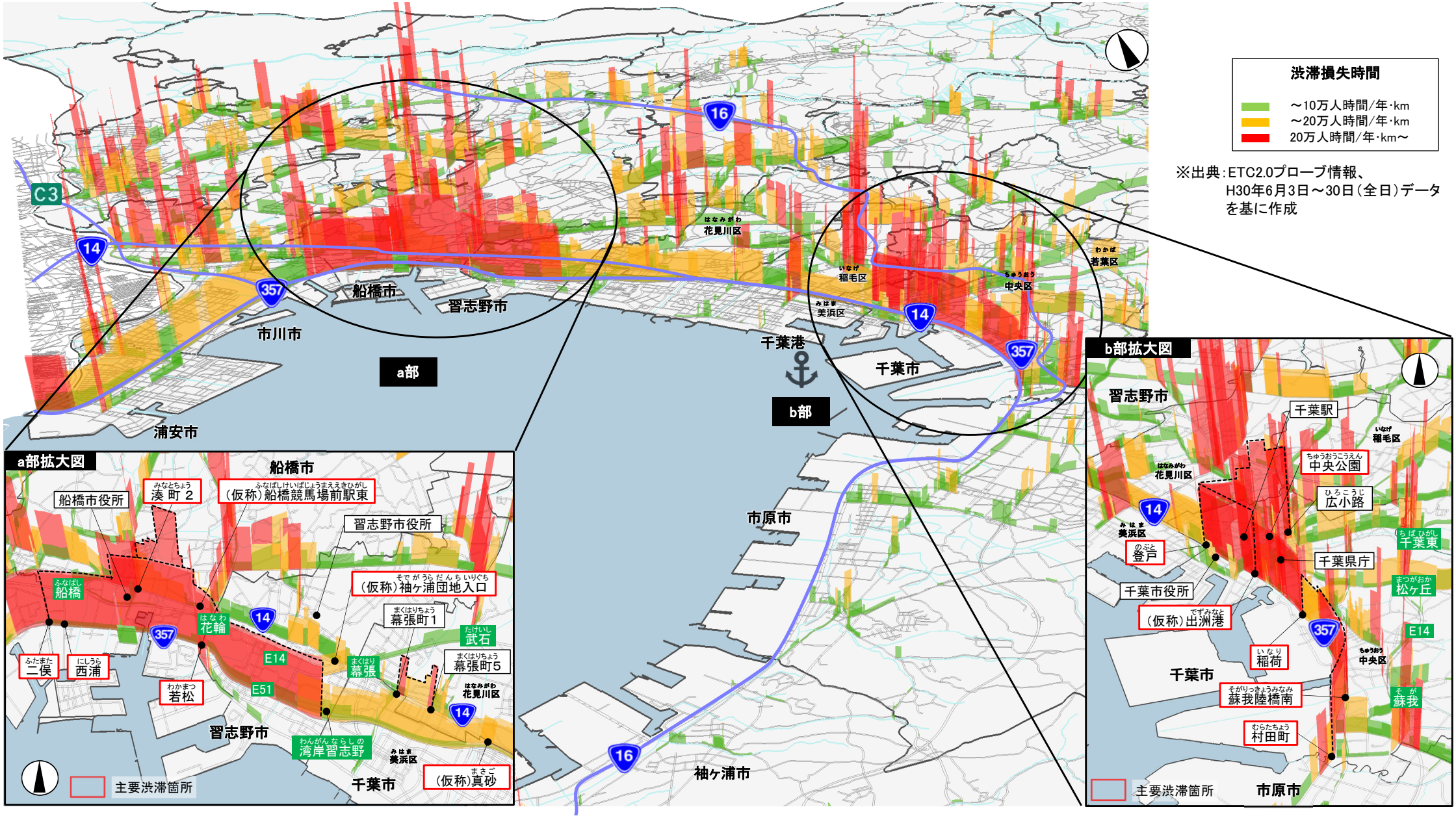
千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和２年５月２６日

# 1. 千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について ［渋滞損失］

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

■湾岸地域の渋滞損失時間

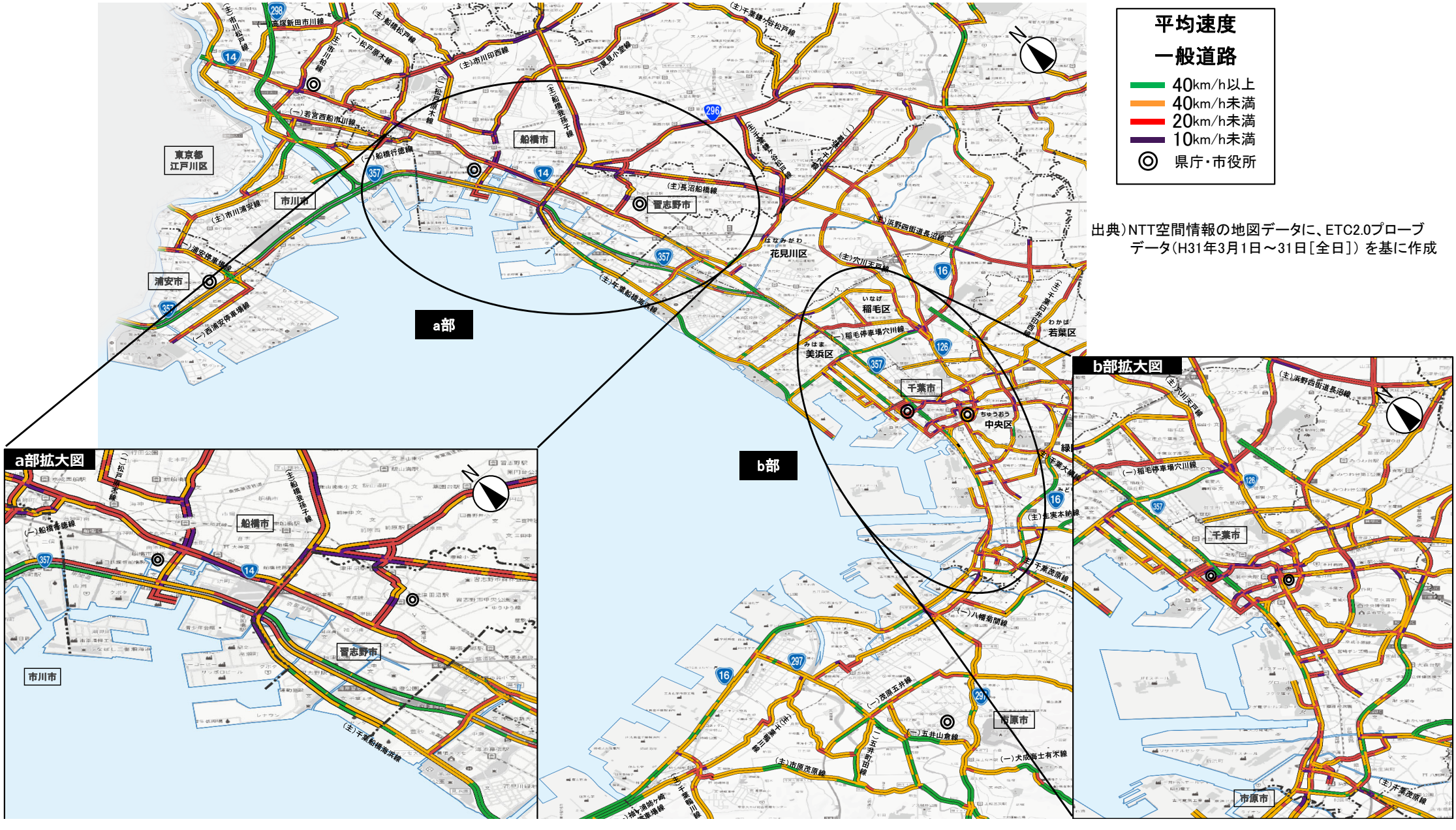


# 2. 千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について[旅行速度]

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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〕

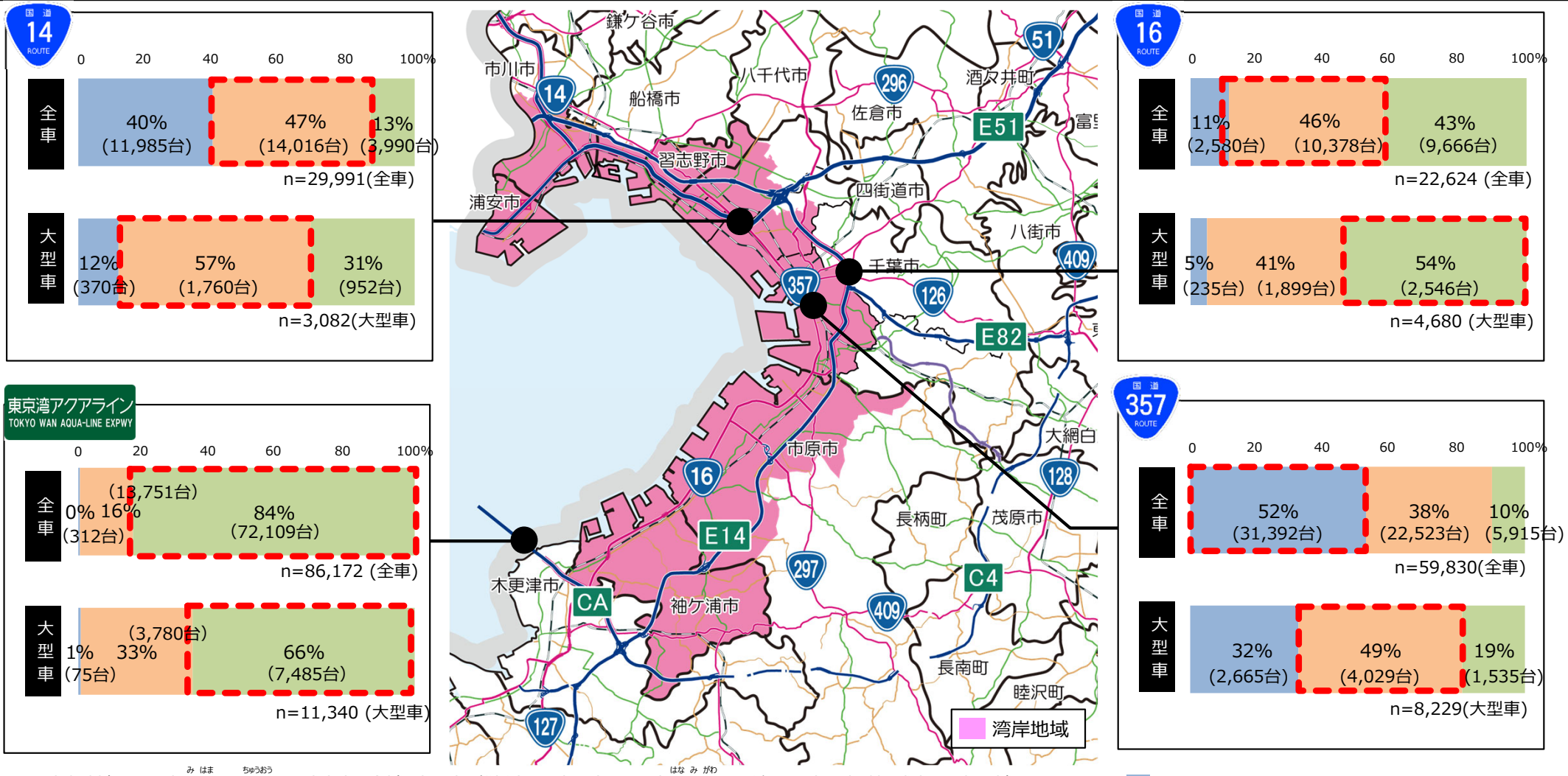



出典）NTT空間情報の地図データに、ETC2.0プローブデータ（H31年3月1日～31日［全日］）を基に作成

# 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

# 4. 千葉県の湾岸地域の交通状況と課題について[交通容量・大型車混入率]

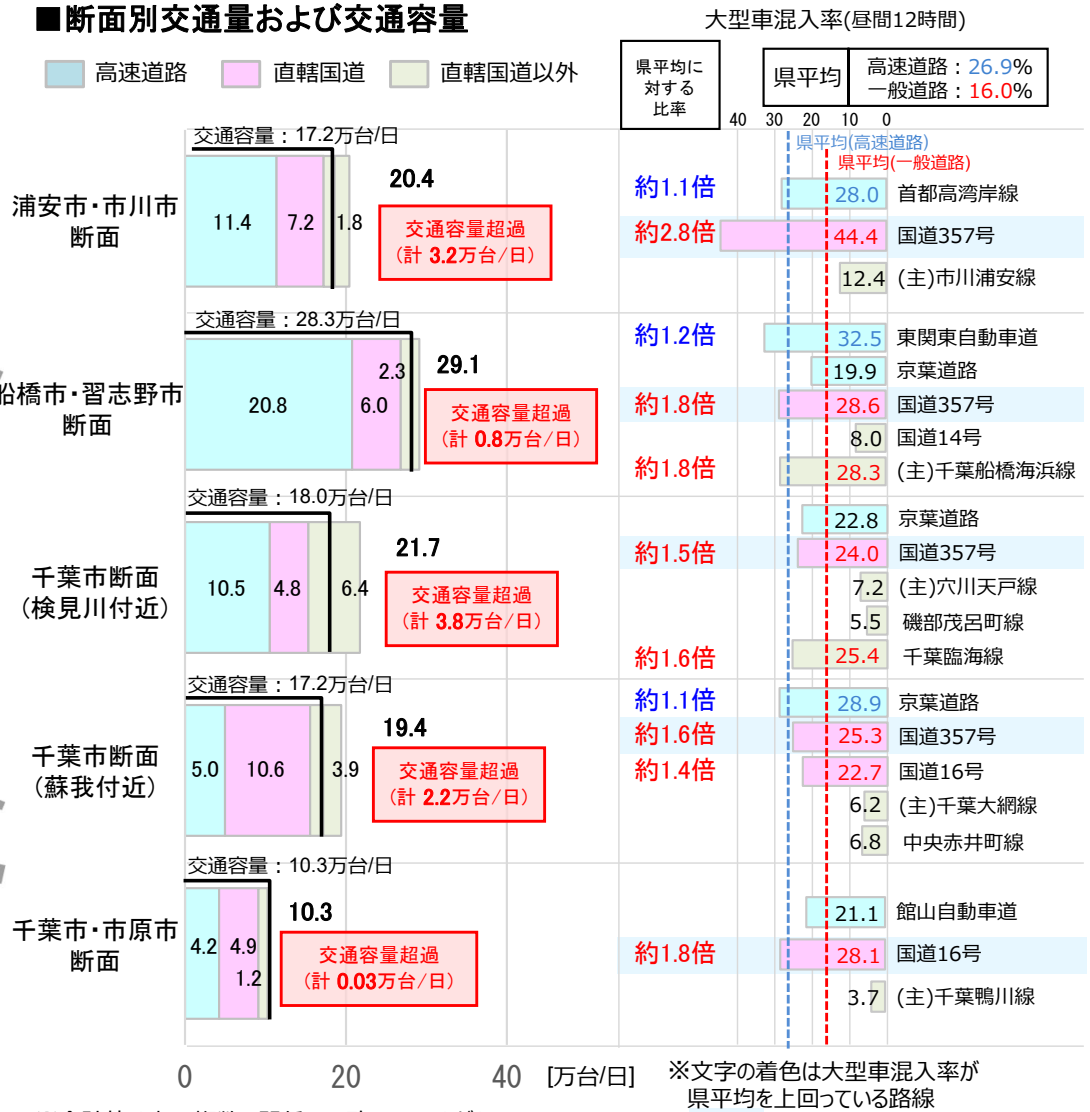
・千葉県内の湾岸地域における東西方向の主要な幹線道路においては、各断面で交通容量が超過。

・各断面においては、高速道路以外の一般道路（国道357号、国道16号及び一部の県道）でも大型車混入率が高速道路の県平均を上回っている状況。

・湾岸地域における幹線道路の交通容量拡大と道路規格を踏まえた適正な交通機能分担に向け、多車線かつアクセスコントロールされた自動車専用道路の検討が必要。

## ■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・大型車混入率：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
大型車混入率県平均値：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

※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

※文字の着色は大型車混入率が県平均を上回っている路線
※ハッチ部は海側に位置する一般国道

# 沿線市（浦安市～市原市）の交通のつながり

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和２年５月２６日

# 1. 浦安市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道357号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区
道路検討会幹事会資料再掲

・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。

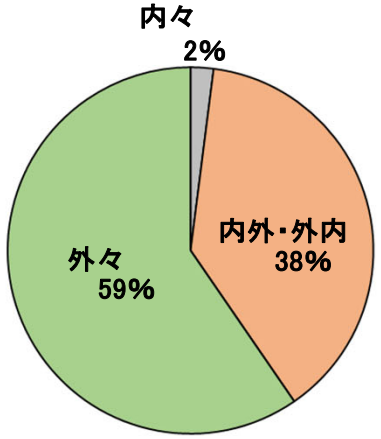
## 【国道357号　通過交通（外々交通）】

©NTT空間情報株式会社

## 【国道357号　内外・外内交通】

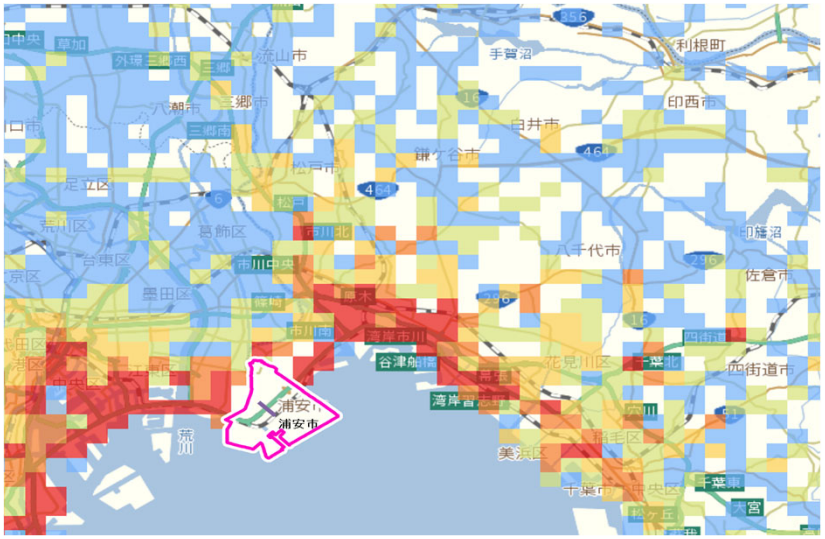
©NTT空間情報株式会社

<境川南断面>



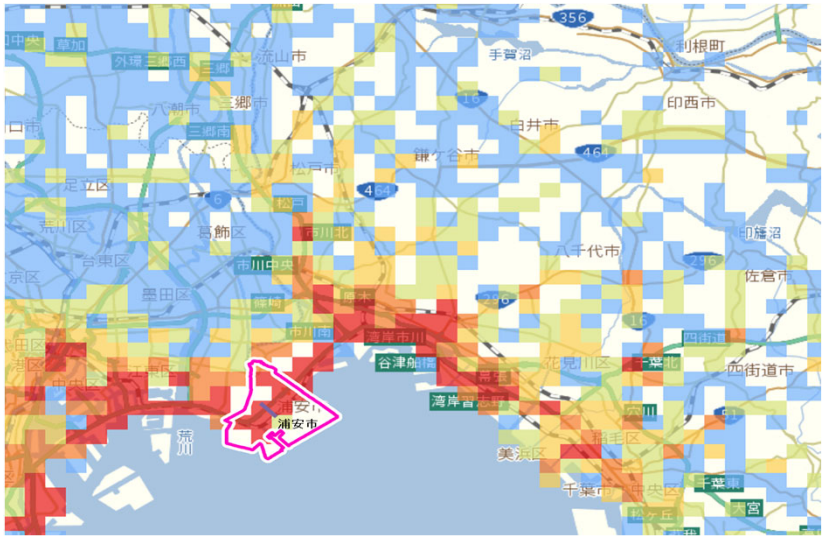

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、浦安市通過交通、浦安市内外・外内交通における各地域・方面の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

## 【国道357号 通過交通(外々交通)発集状況】




©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

- ～ 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

# 2. 市川市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道357号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・市川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。

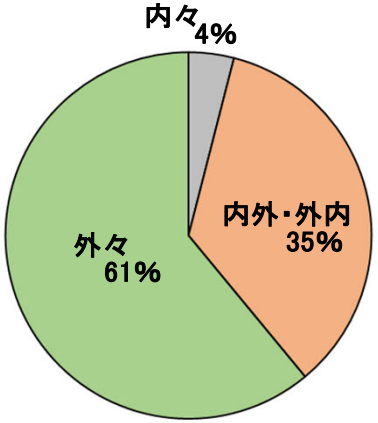
【国道357号　通過交通（外々交通）】

©NTT空間情報株式会社

【国道357号　内外・外内交通】

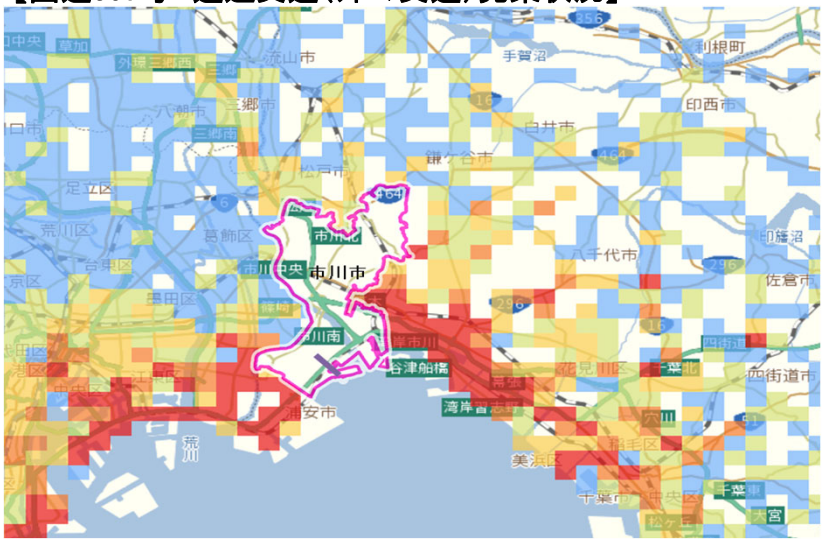
©NTT空間情報株式会社

＜高浜交差点断面＞



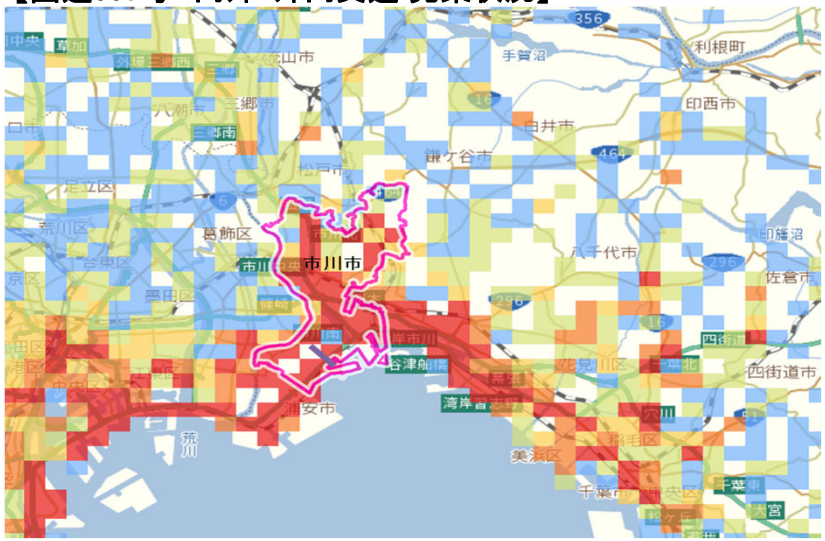

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における 各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

【国道357号　通過交通（外々交通）発集状況】




©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

- ～ 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

# 2. 市川市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道14号

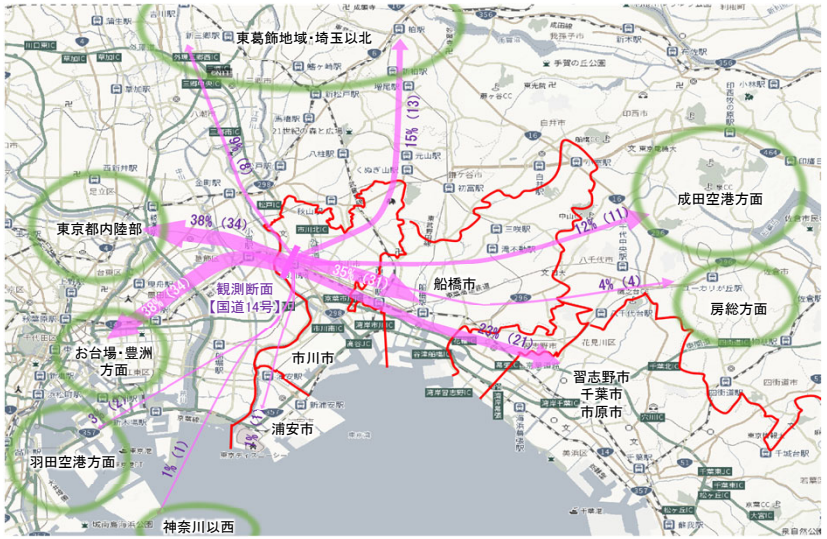
令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

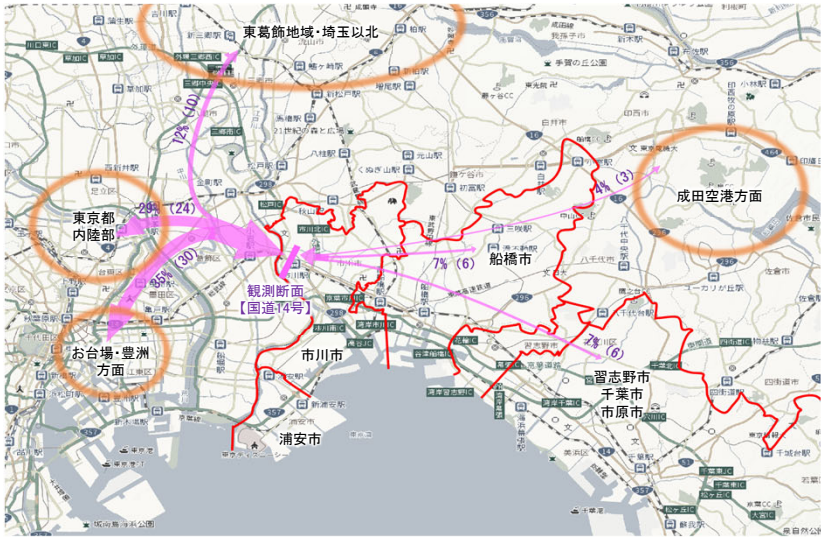
・発集地域は、通過交通（外々交通）、内外・外内交通ともに東京都内陸部、湾岸地域と広域的に分布している。

## 【国道14号　通過交通（外々交通）】



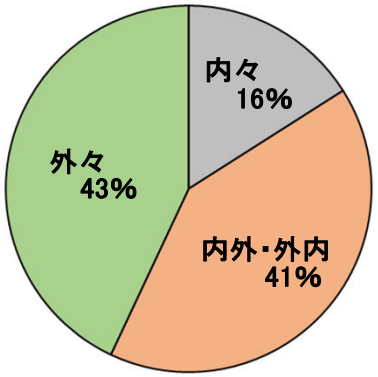

©NTT空間情報株式会社

## 【国道14号　内外・外内交通】



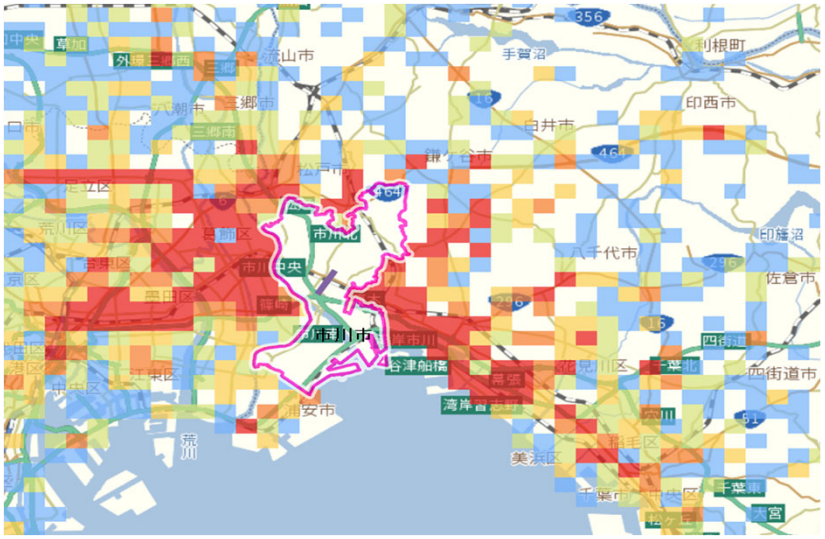

©NTT空間情報株式会社

＜市川駅入口東交差点断面＞



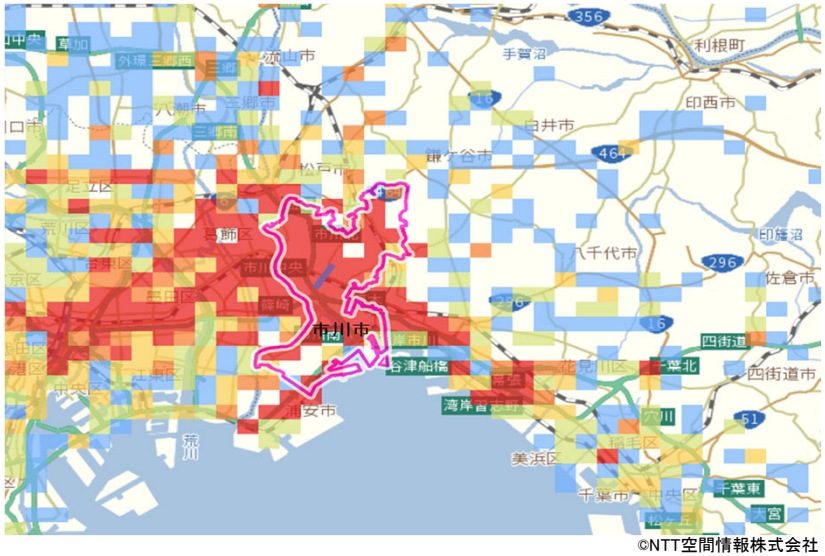

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

## 【国道14号　通過交通（外々交通）発集状況】




©NTT空間情報株式会社

## 【国道14号　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

# 3. 船橋市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道357号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

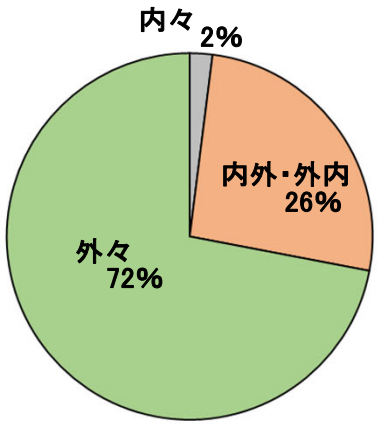
【国道357号　通過交通（外々交通）】

©NTT空間情報株式会社

【国道357号　内外・外内交通】

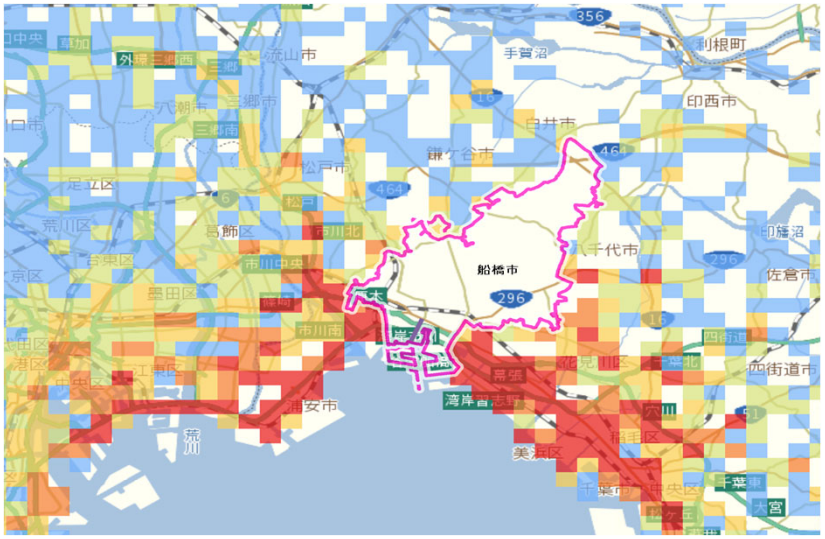
©NTT空間情報株式会社

＜浜町2丁目交差点断面＞



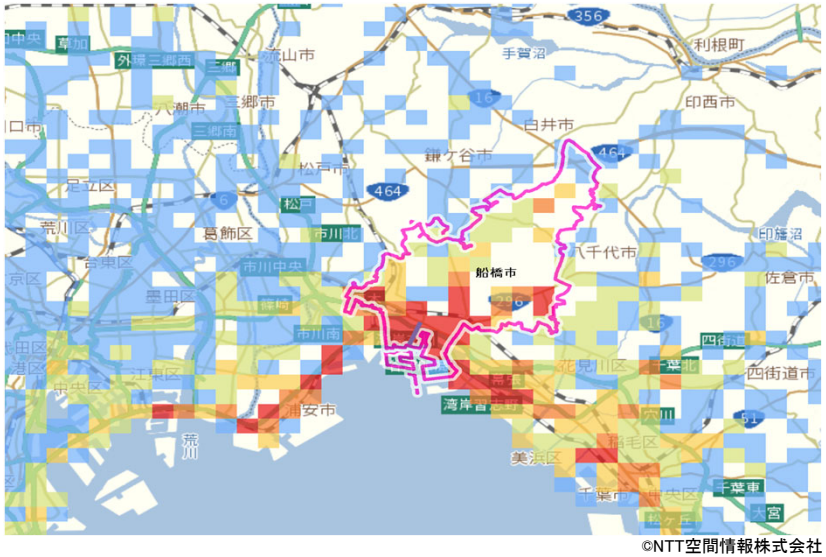

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における 各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

【国道357号　通過交通（外々交通）発集状況】




©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

- ～ 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）

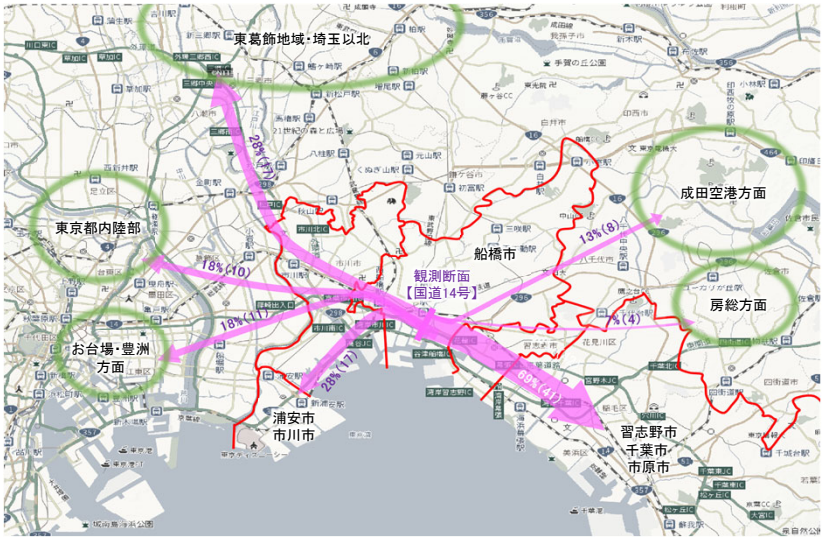
観測断面

# 3. 船橋市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道14号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区
道路検討会幹事会資料再掲

・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）】

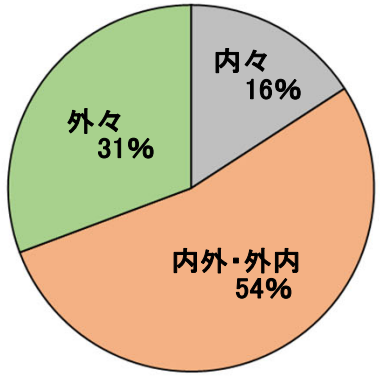



©NTT空間情報株式会社

## 【国道14号　内外・外内交通】

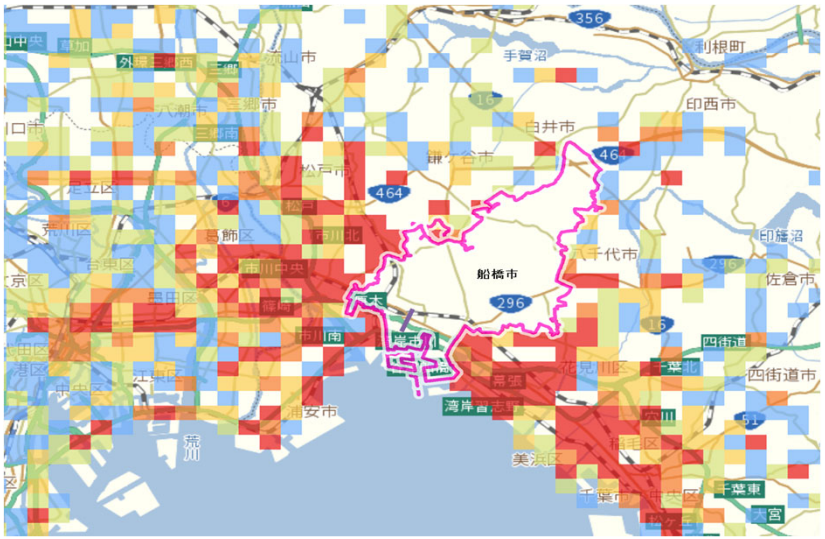
©NTT空間情報株式会社

＜船橋橋交差点断面＞



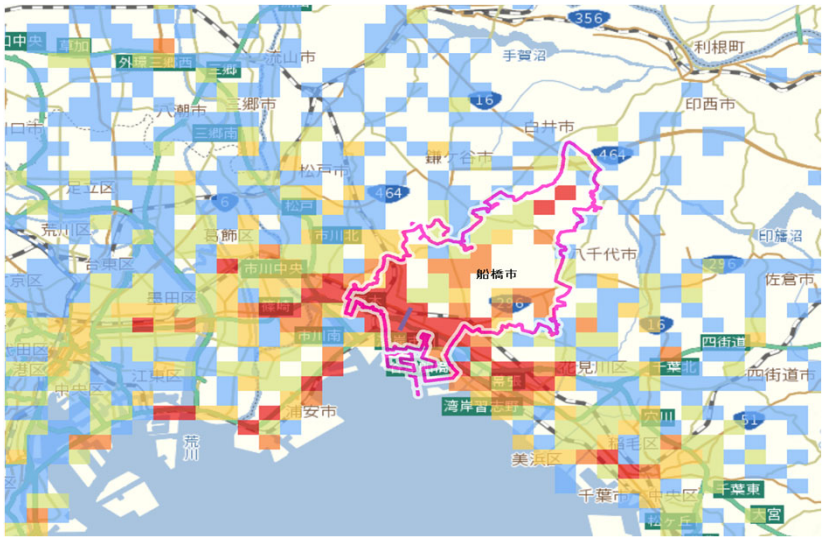

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

## 【国道14号　通過交通（外々交通）発集状況】




©NTT空間情報株式会社

## 【国道14号　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

# 4. 習志野市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道357号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

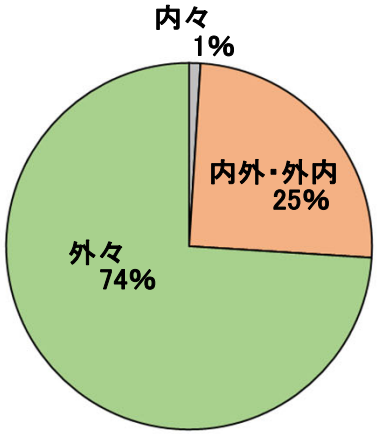
## 【国道357号　通過交通（外々交通）】

©NTT空間情報株式会社

## 【国道357号　内外・外内交通】

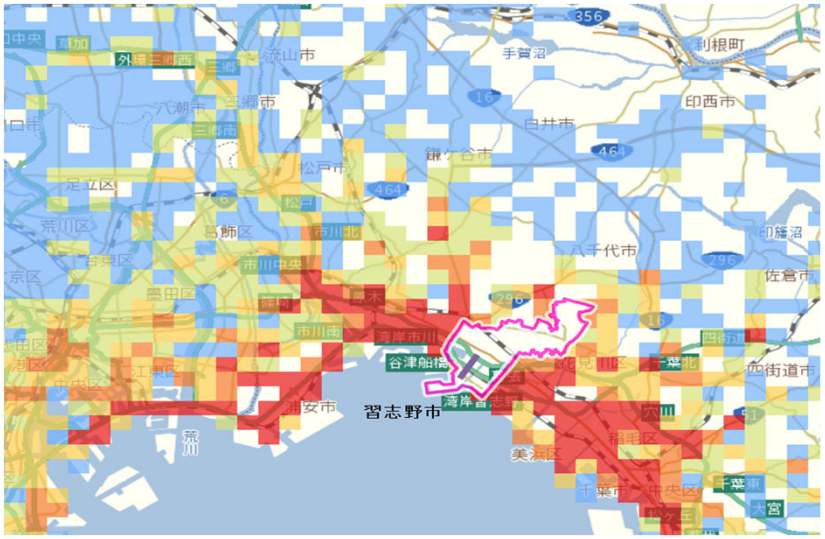
©NTT空間情報株式会社

＜若松交差点断面＞



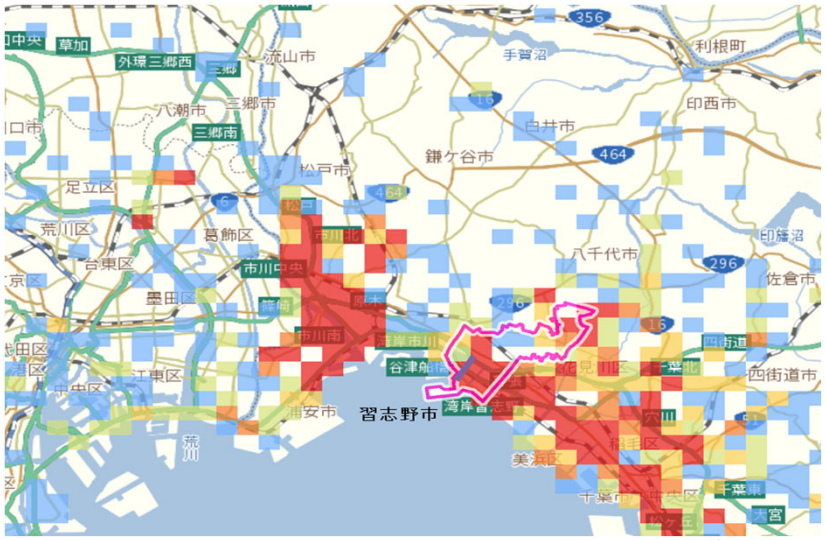

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における 各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

## 【国道357号　通過交通（外々交通）発集状況】




©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

- ～ 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. 習志野市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道14号

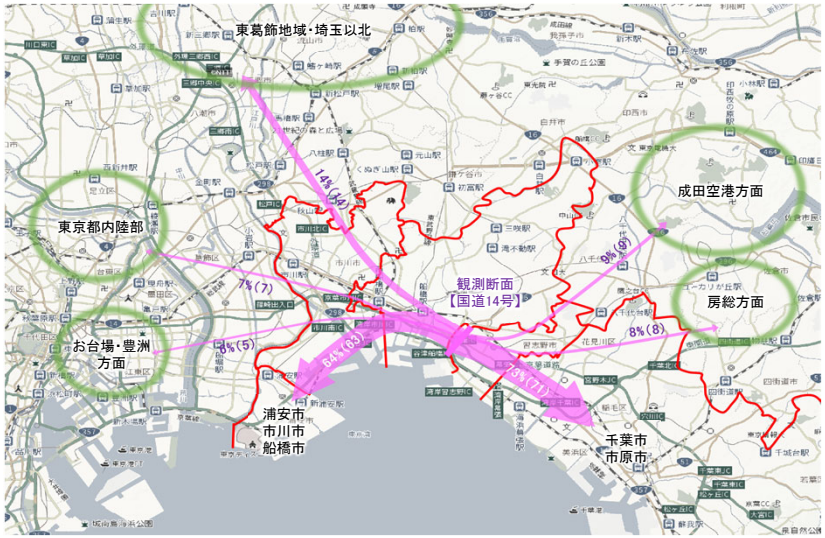
令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

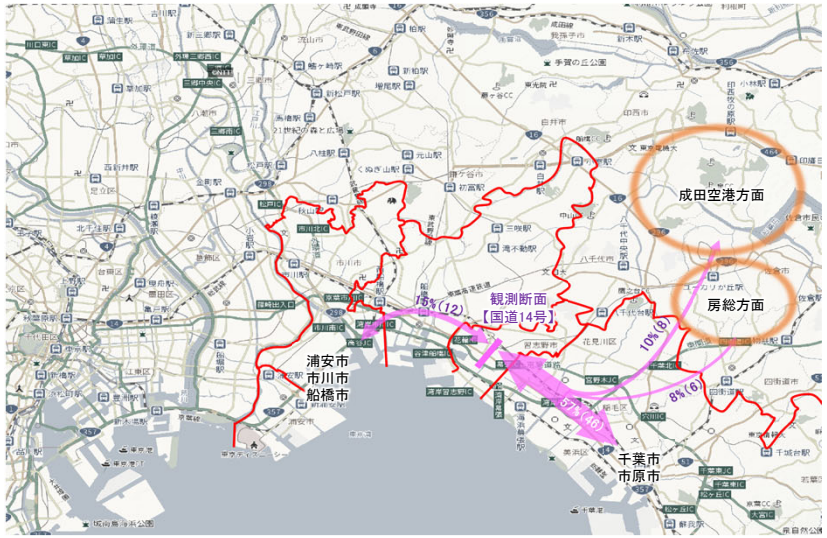
・発集地域も、通過交通（外々交通）、内外・外内交通ともに湾岸地域に集中している。

【国道14号　通過交通（外々交通）】



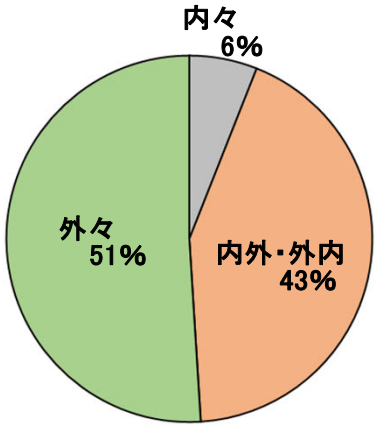

©NTT空間情報株式会社

【国道14号　内外・外内交通】



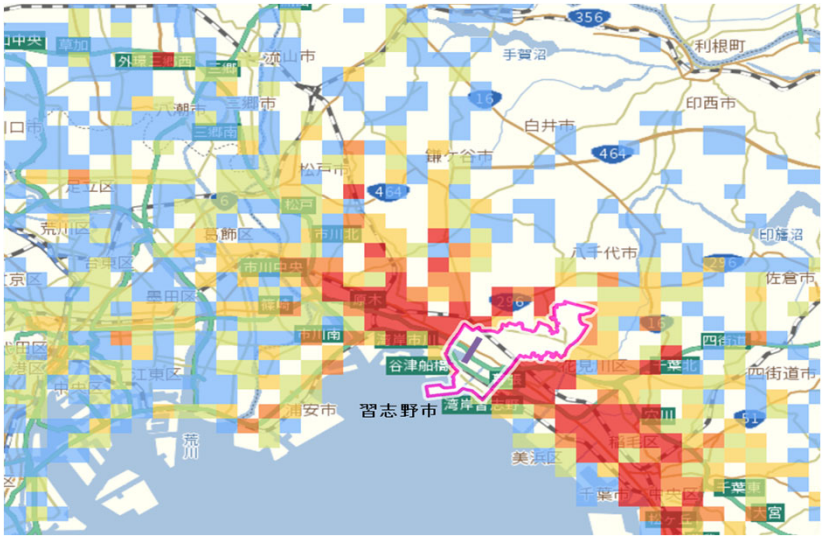

©NTT空間情報株式会社

＜（仮称）袖ヶ浦団地入口交差点断面＞




※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14号　通過交通（外々交通）発集状況】




©NTT空間情報株式会社

【国道14号　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. 千葉市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道357号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区道路検討会幹事会資料再掲

・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。

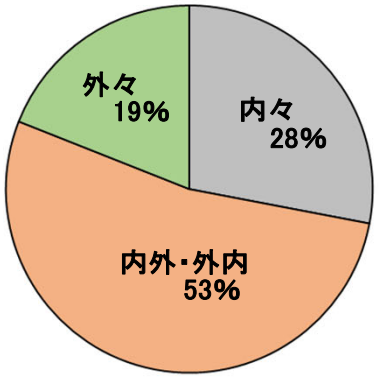
【国道357号　通過交通（外々交通）】

©NTT空間情報株式会社

【国道357号　内外・外内交通】

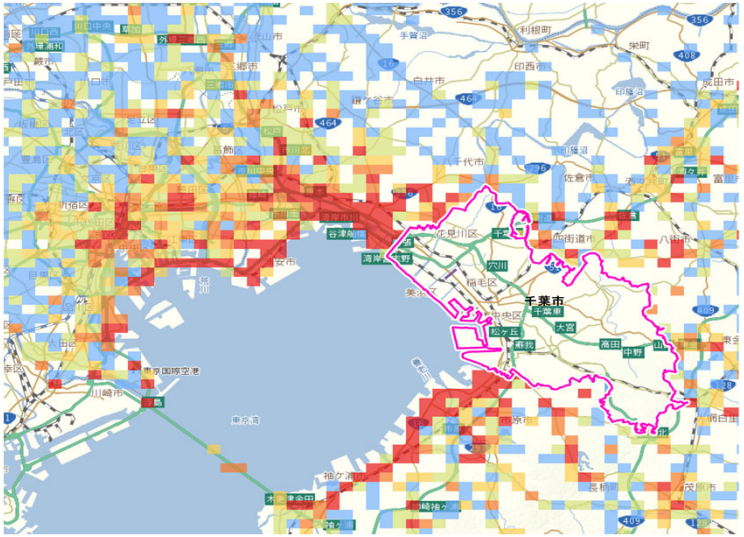
©NTT空間情報株式会社

＜稲毛浅間神社前交差点断面＞



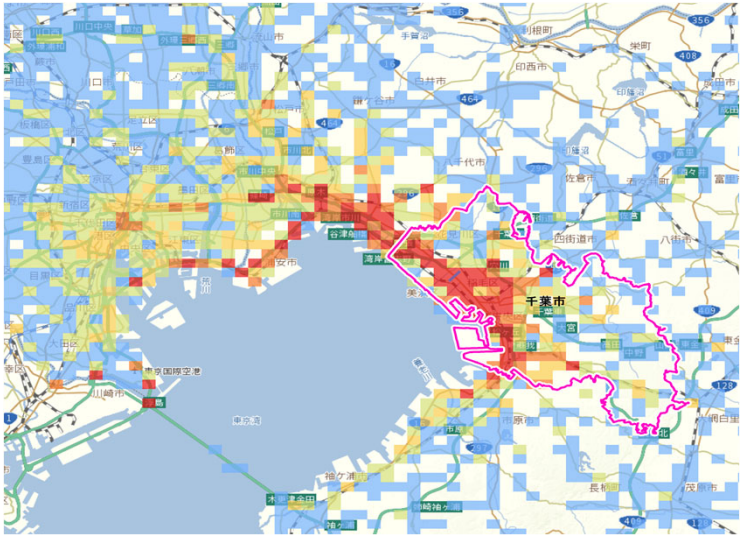

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における 各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

【国道357号　通過交通（外々交通）発集状況】




©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
～ 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. 千葉市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道16号

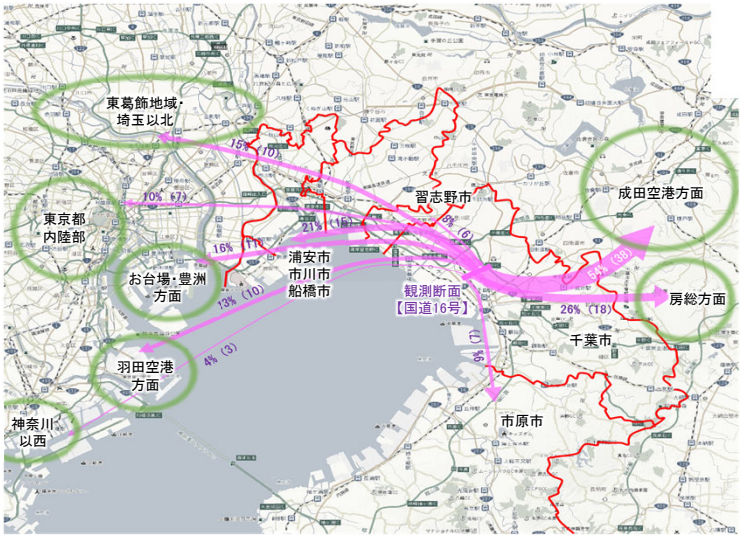
令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区
道路検討会幹事会資料再掲

・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。

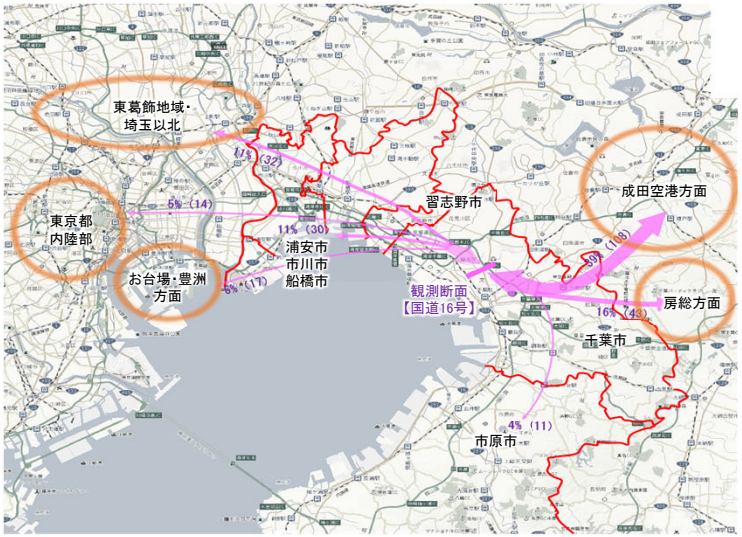
・発集地域は、通過交通（外々交通）、内外・外内交通ともに湾岸地域、成田空港方面に分布している。

## 【国道16号　通過交通（外々交通）】



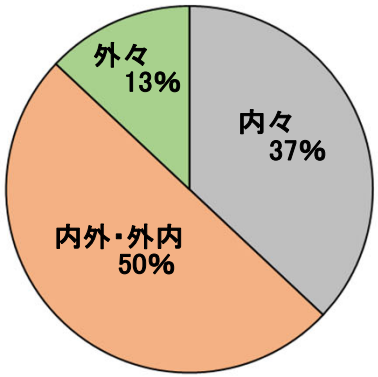

©NTT空間情報株式会社

## 【国道16号　内外・外内交通】



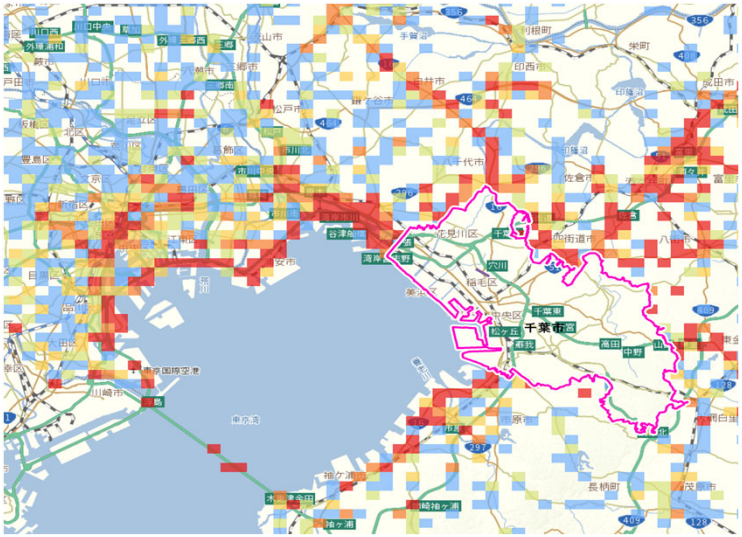

©NTT空間情報株式会社

＜穴川3丁目交差点断面＞



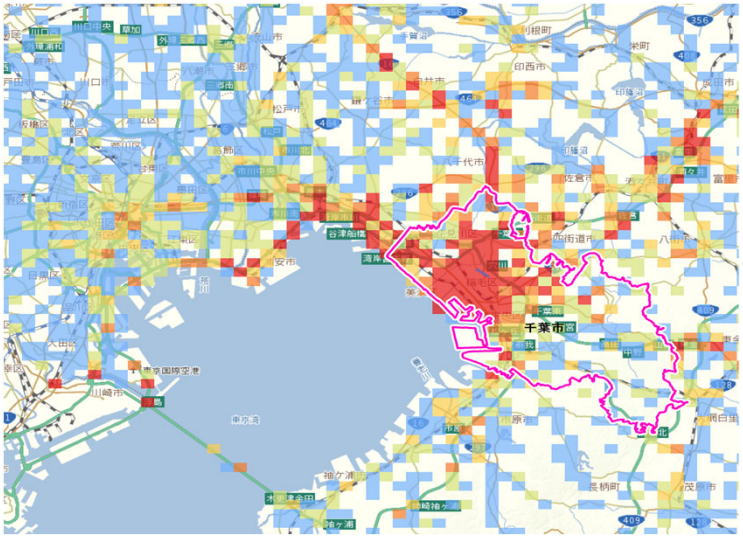

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

## 【国道16号　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

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

# 6. 市原市内の利用交通分析（外々、内外・外内） 国道16号

令和2年2月6日 第2回千葉県湾岸地区
道路検討会幹事会資料再掲

・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。

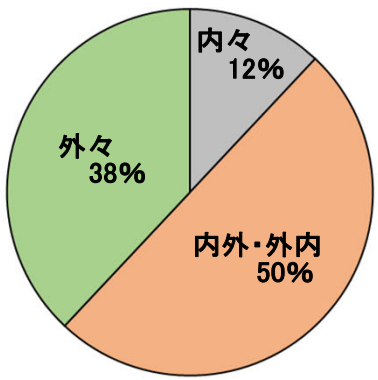
**【国道16号（市原埠頭入口）通過交通（外々交通）】**

©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】**

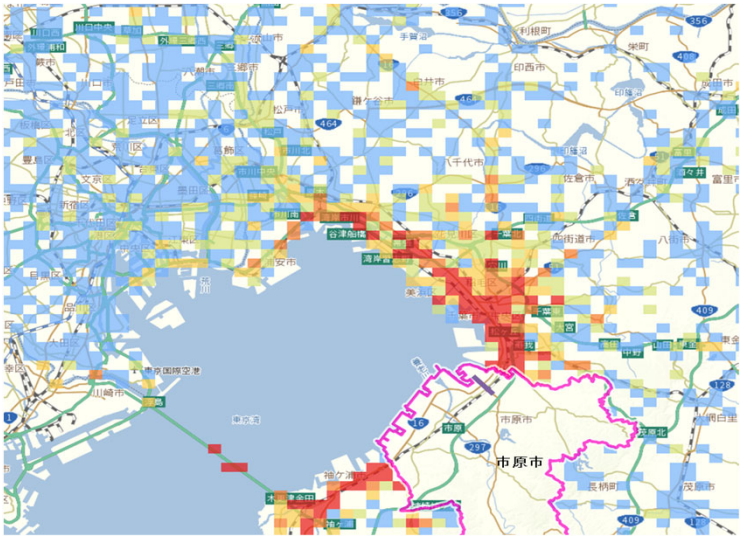
©NTT空間情報株式会社

**＜市原埠頭入口交差点断面＞**



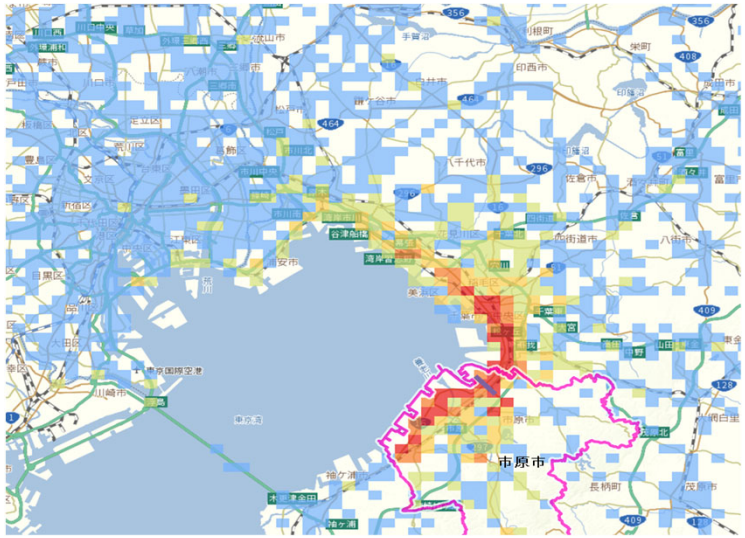

※単位：百台
※数値（%）は観測断面での、市川市を通過する交通における 各地域・方面別交通量の割合
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。
※出典：ETC2.0プローブ情報、H31年3月1日～31日（全日）データを基に作成

**【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】**



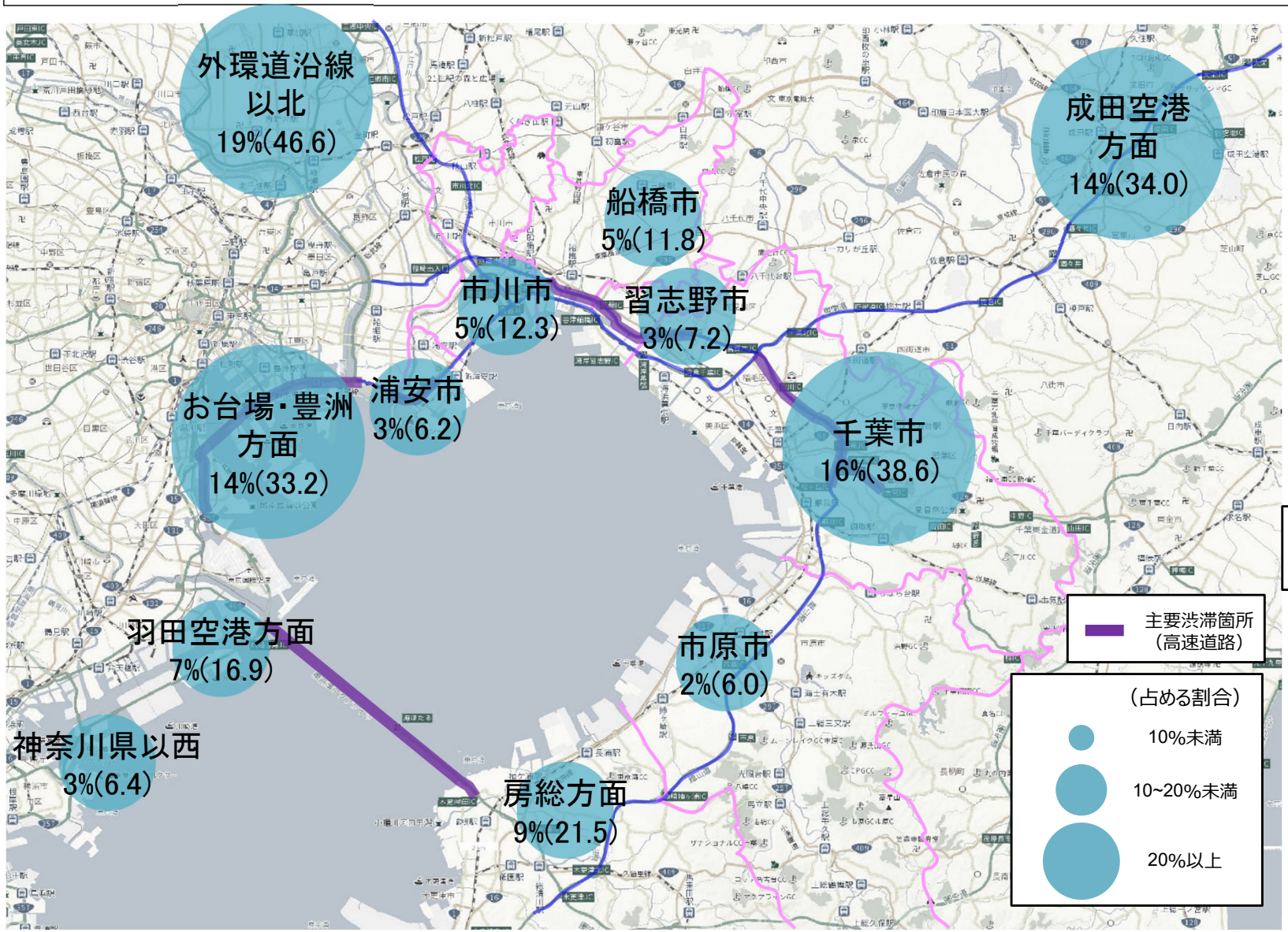

©NTT空間情報株式会社

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

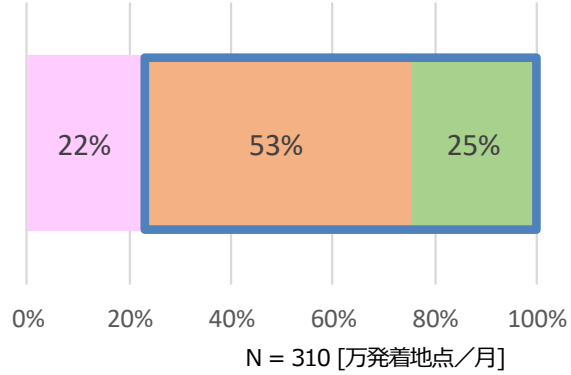
# 7. 沿線市（浦安市～市原市）の交通の発着分布（外々交通、外内・内外交通）

・千葉県内の湾岸地域を通行する外々交通及び内外・外内交通のうち、最も多い約2割は「外環道沿線以北」を発着地域とする交通。

・規格の高い道路の検討にあたっては、まずは湾岸地域と外環道沿線以北を連絡するため外環高谷JCT周辺を含めた計画とすることで早期の効果発現が期待できる。




■湾岸地域を通行する交通の交通特性
[内々、内外・外内、外々交通]




内々　：浦安市～市原市に起終点がある交通
内外・外内：浦安市～市原市に起終点のどちらかがある交通
外々　：浦安市～市原市に起終点のない通過交通

内外・外内交通、外々交通の合算値
N = 240.7 [万発着地点／月]

※発着地点：ETC2.0搭載車1台における発地・着地点
※図中内外・外内交通、外々交通の合算値（%）は、全車種を対象とした内外・外内交通、外々交通の合算値における各地域・方面の割合
※図中内外・外内交通数値（%）は、内外・外内交通における各沿線市の割合
※分析断面は、国道14号・国道16号・国道357号、首都高速湾岸線、東関東自動車道、京葉道路および主要な県道を対象とした
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある
※図中数値：単位　万発着地点／月
（100発着地点未満は四捨五入）
出典：ETC2.0データ様式2-1、平成31年3月（全日）

# 7. 沿線市（浦安市～市原市）の交通の発着分布（内々交通）

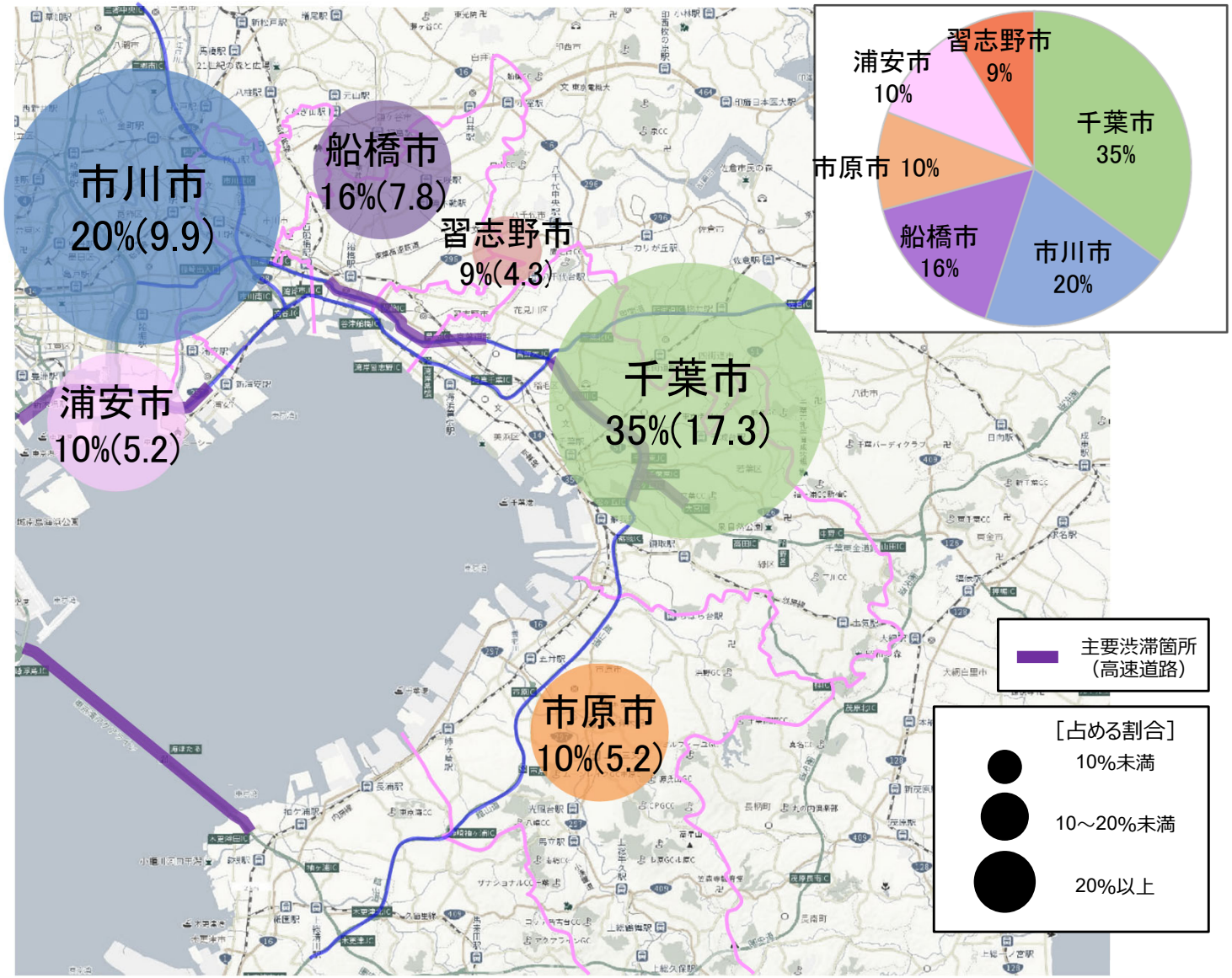
・千葉県内の湾岸地域を通行する内々交通は、特に市川市～千葉市、船橋市～千葉市、千葉市～市原市間への利用が多いことから、規格の高い道路の検討にあたっては、市川市～千葉市間、千葉市～市原市間を含めた計画とすることで、適正な交通機能分担への効果が期待できる。

**■沿線市内を通行する全車種交通(内々交通) の特性**
**[同一市内の移動を除くODペア]**

| 需要の多いＯＤペア（発着の多い順） | 起終点 | | 構成比 |
|---|---|---|---|
| 1 | 市川市 | 千葉市 | 22% |
| 2 | 船橋市 | 千葉市 | 18% |
| 3 | 千葉市 | 市原市 | 14% |
| 4 | 浦安市 | 千葉市 | 9% |
| 5 | 習志野市 | 千葉市 | 7% |
| 6 | 浦安市 | 市川市 | 5% |
| 7 | 市川市 | 船橋市 | 5% |
| 8 | 習志野市 | 市川市 | 4% |
| 9 | 浦安市 | 船橋市 | 3% |
| １０ | 市川市 | 市原市 | 3% |
| １１ | 習志野市 | 船橋市 | 3% |
| １２ | 船橋市 | 市原市 | 2% |
| １３ | 浦安市 | 習志野市 | 2% |
| １４ | 習志野市 | 市原市 | 1% |
| １５ | 浦安市 | 市原市 | 1% |

※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある
※図中数値：単位　万発着地点／月
（100発着地点未満は四捨五入）
※構成比は分析エリア内(湾岸地域内)を移動する交通の割合
※図中数値は、同一市内を移動する交通を除いた値
※図中数値は、各市を起点・終点とする車両を計上しているため、
同一市内を移動する交通を含めた合計値はサンプル数の2倍になる
出典：ETC2.0データ様式2-1、平成31年3月（全日）

**■湾岸地域内を通行する全車種交通(内々交通)の起終点となる割合**




**■沿線6市を起終点とする交通の割合**

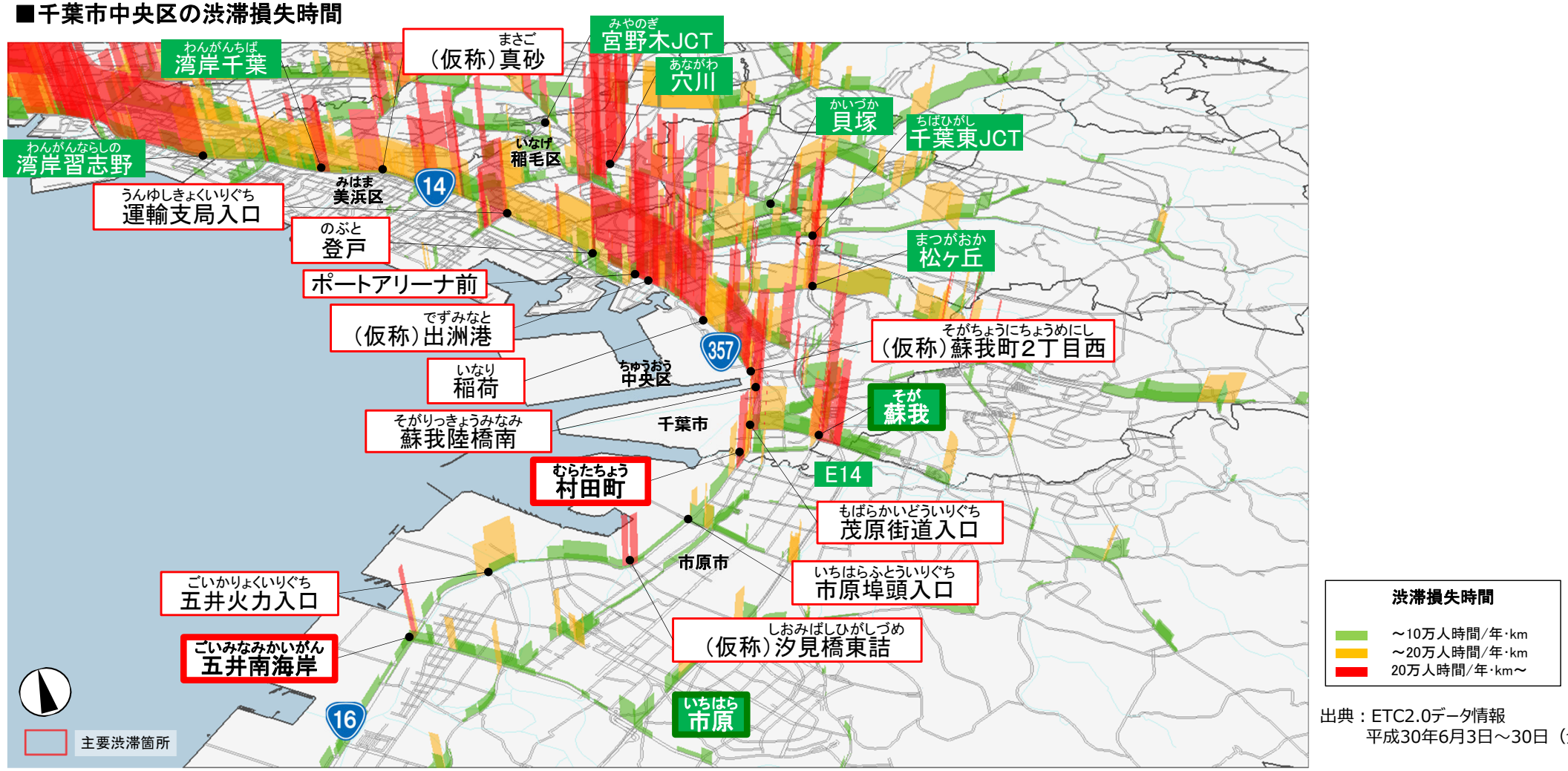
# 7. 千葉市・市原市の交通状況

・千葉市から市原市にかけての湾岸地域の交通状況は、国道357号や国道16号への交通集中が著しい。

・この交通集中により、渋滞損失時間が20万人時間/年・km を超える区間は、村田町交差点（国道357号）や五井南海岸交差点（国道16号）付近まで点在。

・このような交通特性を踏まえると、規格の高い道路は蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの計画とすることが望ましい。

■千葉市中央区の渋滞損失時間




出典：ETC2.0データ情報
平成30年6月3日～30日（全日）

# 東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャルと交通状況

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和２年５月２６日

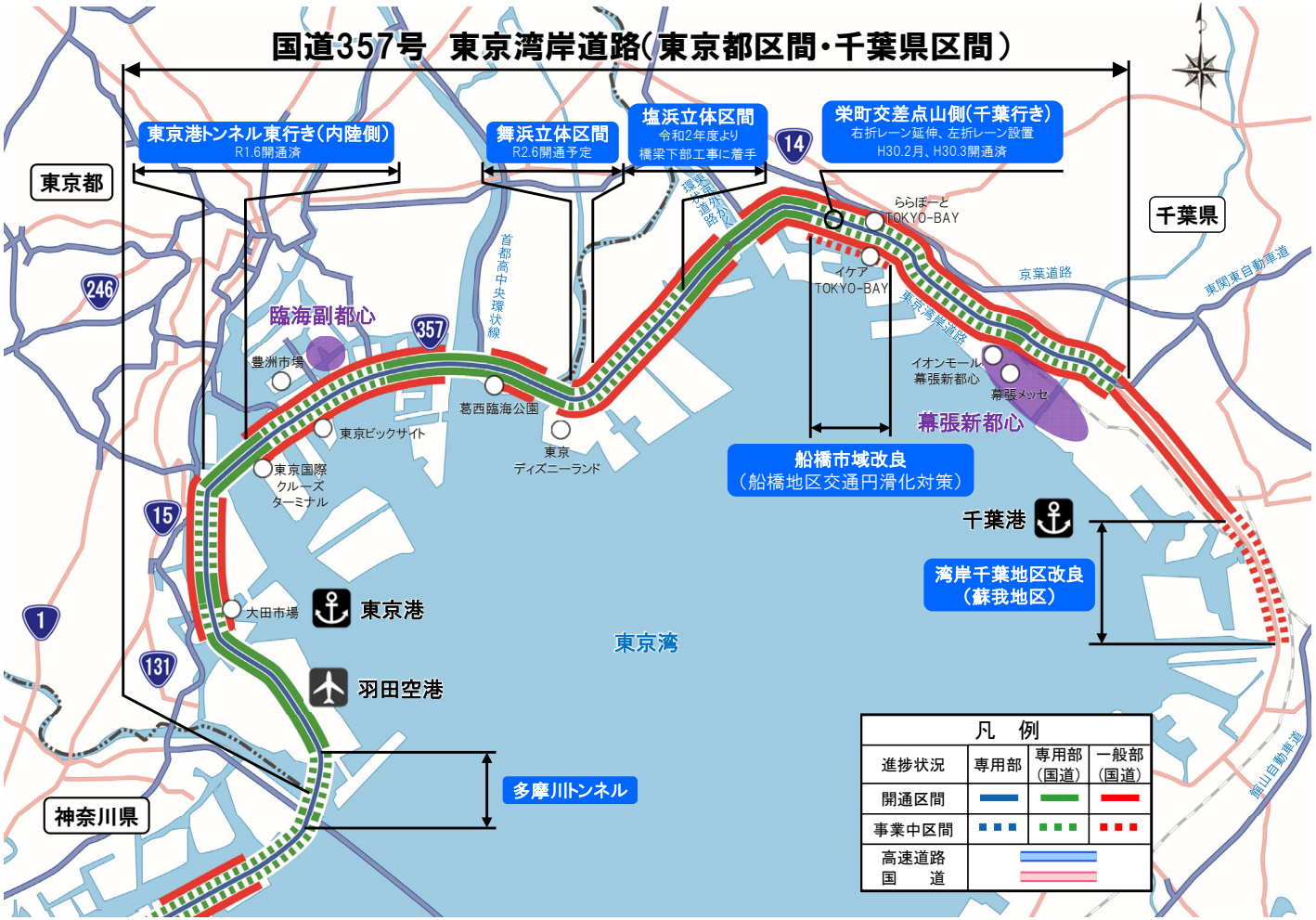
# 1. 東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャル

・千葉県、東京都を結ぶ国道357号については、渋滞緩和に向けた対策として、東京港トンネル東行き（令和元年6月開通）や舞浜立体（令和2年6月頃の開通予定）等の事業を順次、推進してきたところであり、更に塩浜立体や船橋市域改良、蘇我地区改良等も事業中。

・羽田空港の発着回数については、平成14年で約141千回であったものが平成29年で約227千回と約60%増(平成14年比)と年々増加。

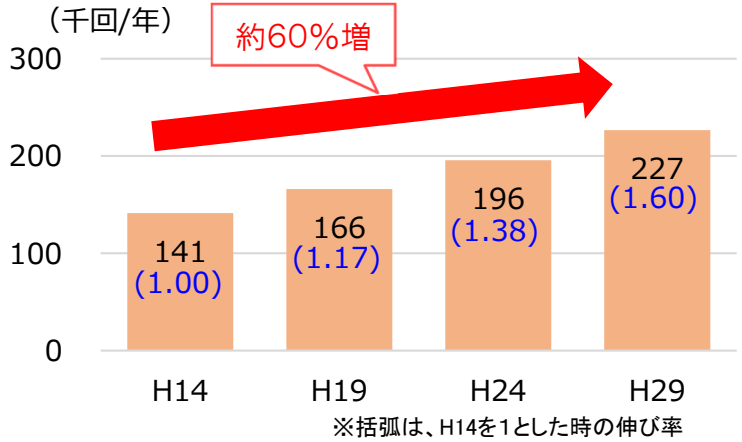
・また、東京港と千葉港のコンテナ取扱量についても、平成14年で約310万TEUであったものが平成29年で約515万TEUと約66%増(平成14年比)と年々増加。

## ■湾岸部における道路整備状況




## ■羽田空港の発着回数の伸び

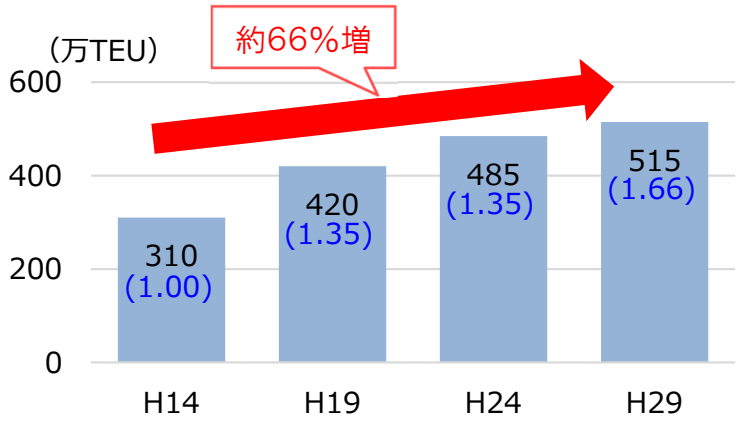
※空港管理状況調書




※括弧は、H14を1とした時の伸び率

## ■外貿内貿コンテナ取扱量の伸び（東京港＋千葉港）

※東京港港勢（概要）港湾統計、千葉県港湾統計




※括弧は、H14を1とした時の伸び率

# 1. 東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャル

・東京港、千葉港は全国でも有数の取扱貨物量および貿易額を誇る港湾であり、各地方へ輸送するが、その中でも千葉県、埼玉県、東京都への輸送が各々約20%を占め、その取扱品目は、千葉港では化学工業品、鉱産品が多くを占め、東京港では金属機械工業品が最も多い。

・羽田空港の貨物取扱量は、平成15年から平成30年の15年間で約2倍の増加。

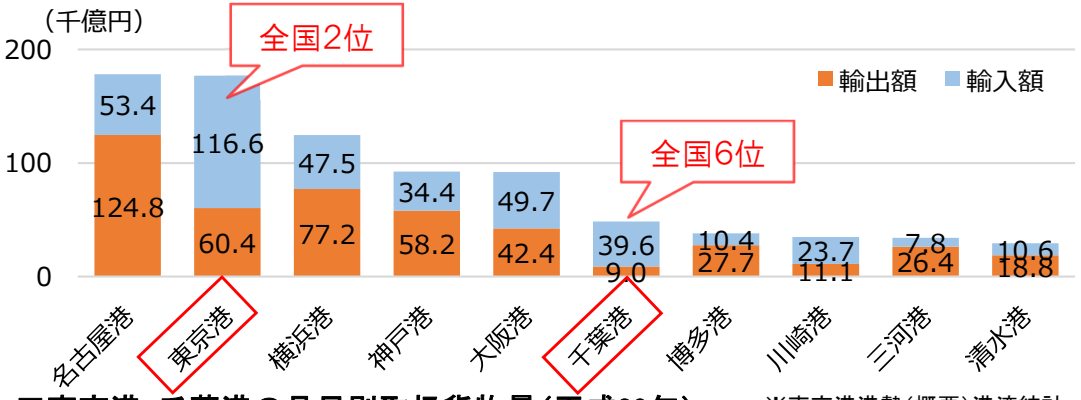
・東京都と千葉県の湾岸地域は、全国有数の港湾や空港である千葉港、東京港および羽田空港を抱えることから人・モノの流れが集中。

## ■港湾取扱貨物量ランキング（上位10位）（平成29年）

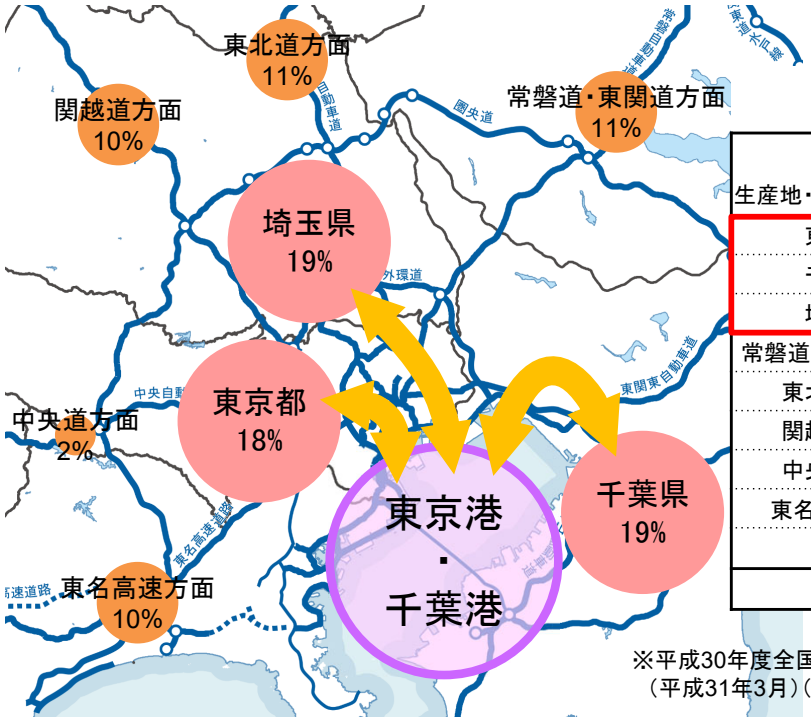
※日本港湾協会　港湾・物流データ

## ■港湾別貿易額ランキング（上位10位）（平成30年）

※日本港湾協会　港湾・物流データ




## ■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合（平成29年）



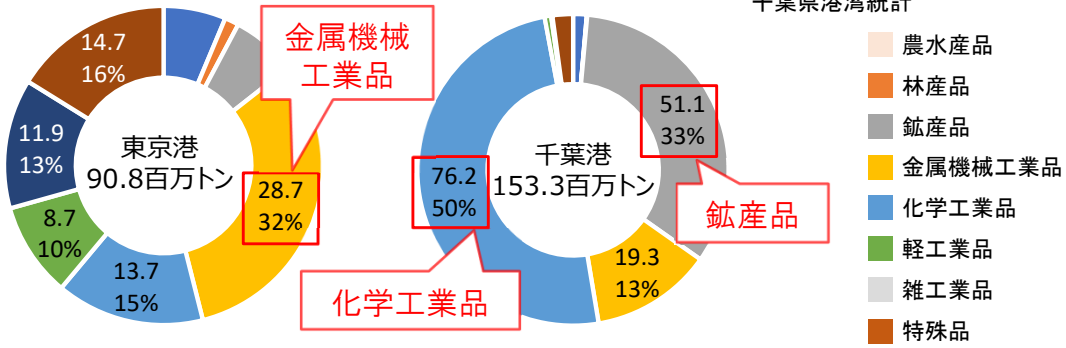

単位：トン

| 船卸港 / 生産地・消費地 | 東京港・千葉港 | |
|---|---|---|
| 東京都 | 782,883 | 18% |
| 千葉県 | 837,160 | 19% |
| 埼玉県 | 797,369 | 19% |
| 常磐道・東関道方面 | 467,008 | 11% |
| 東北道方面 | 462,758 | 11% |
| 関越道方面 | 449,830 | 10% |
| 中央道方面 | 83,493 | 2% |
| 東名高速方面 | 434,671 | 10% |
| 不明 | 386 | 0% |
| 合計 | 4,315,558 | 100% |

※平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成31年3月）（国土交通省港湾局）を加工

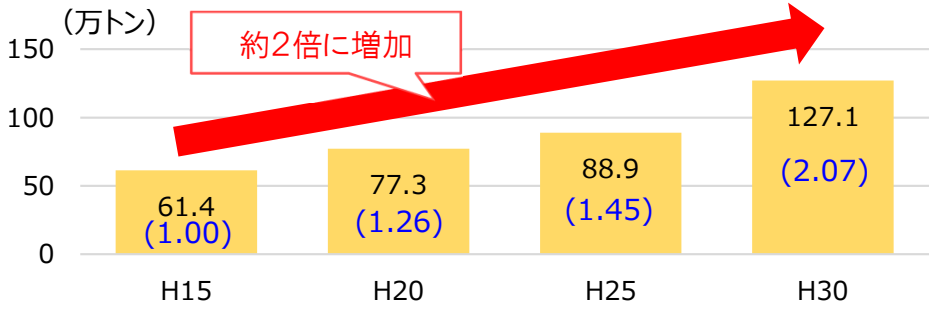
## ■東京港・千葉港の品目別取扱貨物量（平成29年）

※東京港港勢（概要）港湾統計、千葉県港湾統計




## ■羽田空港の貨物取扱量（国際・国内計）の伸び（平成30年）

※空港管理状況調書




※括弧は、H15を1とした時の伸び率

# 1. 東京都・千葉県の湾岸地域のポテンシャル

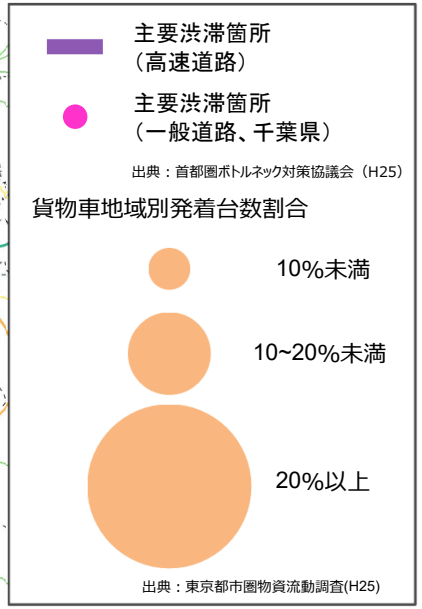
・平成25年の東京都市圏物資流動調査においては、千葉県内の湾岸地域（湾岸6市）と埼玉県以北方面、東京都内を結ぶ貨物車両の流動（発着）割合が多い。

（湾岸6市⇔湾岸6市：約22%の他、湾岸6市⇔埼玉県以北：約18%、湾岸6市⇔東京都：約15%）

## ■湾岸６市を発着する貨物車（全品目）の主な流動

※発着地不明：[5.5%]

金属工業品を輸送する貨物車（蘇我陸橋南交差点付近）




※湾岸6市：「浦安市・市川市・船橋市・習志野市」、千葉市、市原市のデータを合算

## ■湾岸６市を発着する貨物車の品目別流動量（上位６品目）

| | 品目 | 流動量（トン／日） |
|---|---|---|
| 1 | 金属工業品 | 57,300 |
| 2 | 化学工業品 | 40,685 |
| 3 | 農水産品 | 39,053 |
| 4 | 食料工業品 | 37,803 |
| 5 | 窯業品 | 18,183 |
| 6 | 特殊品 | 15,409 |

※ 分類全18品目を集計
出典：東京都市圏物資流動調査(H25)

# 2. 東京都・千葉県の湾岸地域の交通状況について[旅行速度]

・人とモノが集中する東京都と千葉県の湾岸地域において、都心方面と千葉県の往来を担う国道357号は、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生。

・国道357号の東京都区間と千葉県区間を比較すると、千葉県区間の方が旅行速度20km/h未満が占める割合が大きい。（東京都区間約25%、千葉県区間約45%）

①京浜大橋北交差点付近

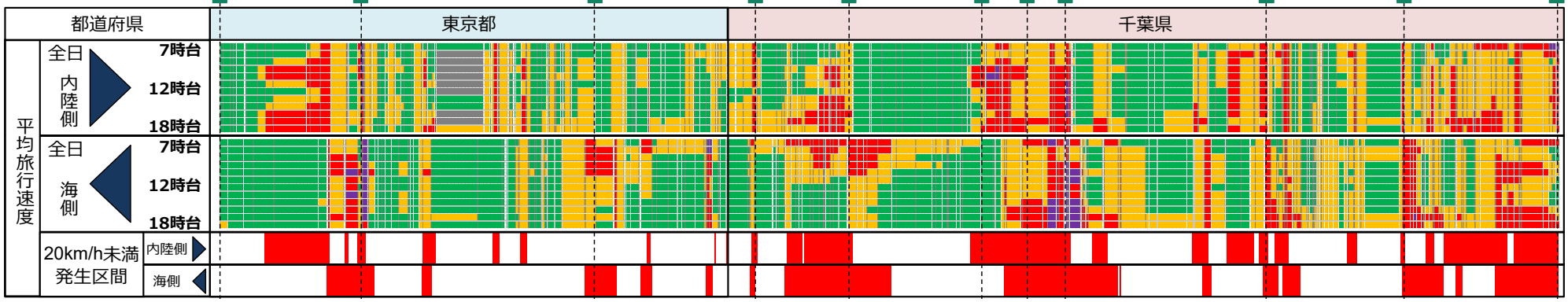
②有明橋二丁目付近

位置図

③舞浜交差点付近

④日の出交差点付近

| 凡例 | | | |
|---|---|---|---|
| 進捗状況 | 専用部 | 専用部（国道） | 一般部（国道） |
| 開通区間 | | | |
| 事業中区間 | | | |
| 高速道路 | | | |
| 国道 | | | |




ETC2.0データ
様式2-4
平成31年3月

# 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２年５月２６日

# 1．三番瀬再生計画について

千葉県

## 三番瀬について

三番瀬は、浦安市、市川市、船橋市、習志野市の東京湾沿いに広がる約1,800ヘクタールの干潟・浅海域です。

周辺の埋立てに伴う淡水や土砂供給の減少、地盤高低下による浅海域化、生活・産業排水による富栄養化などにより、現在の三番瀬は、開発前の環境とは大きく異なるものの、かつての東京湾の自然環境の多様性を残している貴重な干潟・浅海域となっています。

## 経　緯

江戸時代から豊穣の海といわれてきた三番瀬は、人々の生活とともに、その歴史を歩んできましたが、戦後の高度経済成長の中で、東京湾の多くの干潟や浅瀬が埋立てられ、この三番瀬もさらなる埋立てが計画されていました。

しかし、残された自然を、次の世代へと引き継ぐため、千葉県は、平成13年（2001年）に埋立計画をいったん白紙に戻し、徹底した情報公開と住民参加のもとで進め、自然環境の保全と再生を目指す「千葉県三番瀬再生計画」を平成18年（2006年）に策定しました。

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。

## 千葉県三番瀬再生計画（抜粋）

■基本的な方針

かつての干潟を取り戻し、生物多様性を確保し、高い水質浄化機能やアサリ、カレイ、ノリ等を育む豊かで安定した漁場を持ち、水鳥類の中継地や人と自然とがふれあう水辺空間としての三番瀬の再生を目指し、その恵みを次世代へ引き継いでいくこと。

■再生の目標

1　生物多様性の回復
2　海と陸の連続性の回復
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　人と自然のふれあいの確保

■計画区域

再生事業の実施について検討の対象とする区域

（1）三番瀬（約1,800ha）及びその周辺の海域
（2）三番瀬に接する浦安市、市川市、船橋市及び習志野市の区域（約181km²）

■再生に向けて講ずべき施策

（1）干潟・浅海域
（2）生態系・鳥類
（3）漁業
（4）水・底質環境
（5）海と陸との連続性・護岸
（6）三番瀬を活かしたまちづくり
（7）海や浜辺の利用
（8）環境学習・教育
（9）維持・管理
（10）再生・保全・利用のための制度及びﾗﾑｻｰﾙ条約への登録促進
（11）広報
（12）東京湾の再生につながる広域的な取組

# 2．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）］

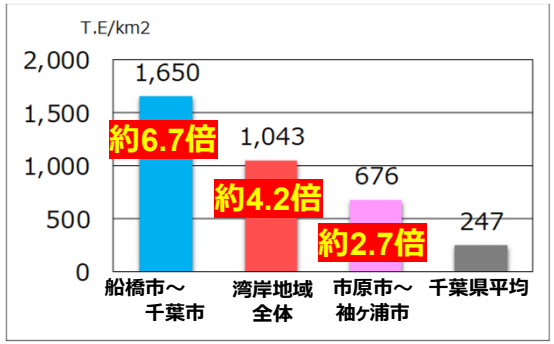
平成31年3月28日 第1回千葉県湾岸地区道路検討会資料再掲

・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。

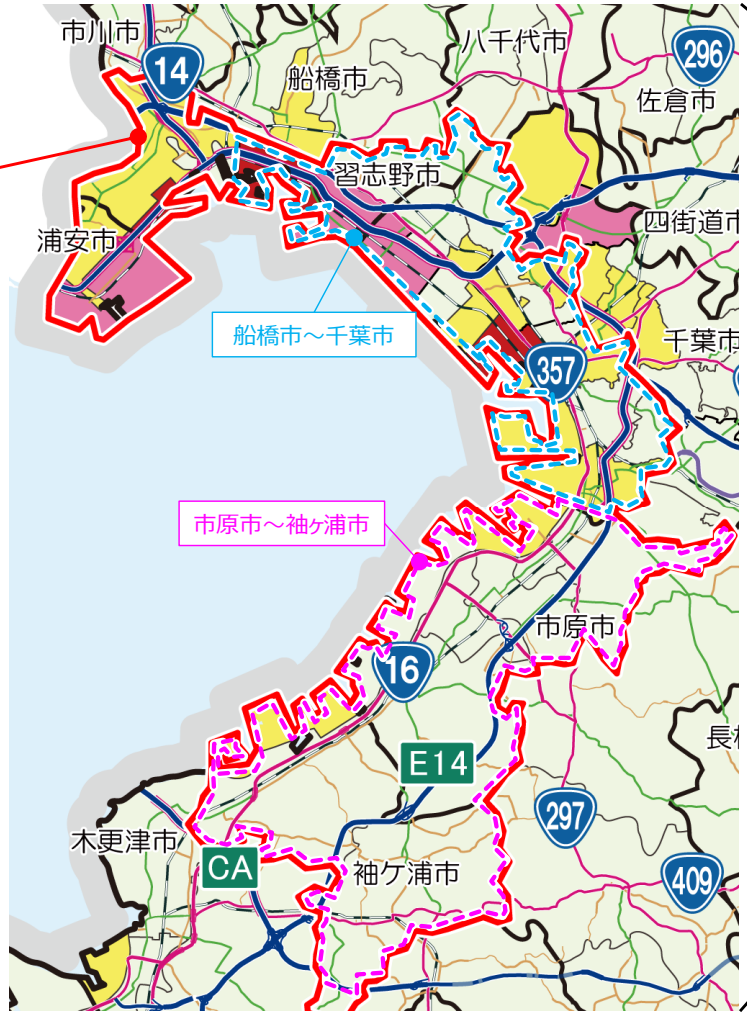
・渋滞損失時間が大きい船橋市～千葉市では県平均の約6.7倍。

また、市原市～袖ケ浦においても県平均の約2.7倍。

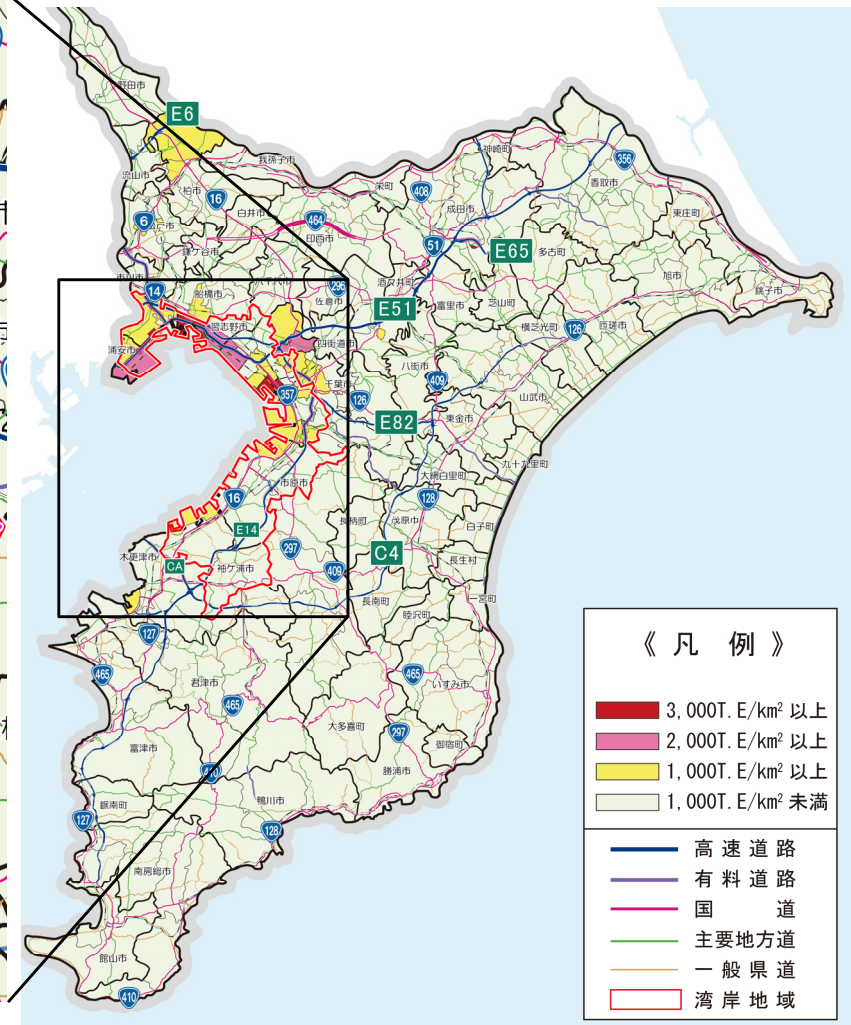
**湾岸地域における普通貨物の発生集中交通量（1km²当たり）**




**湾岸地域(拡大)**




**千葉県(全体)**




※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

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

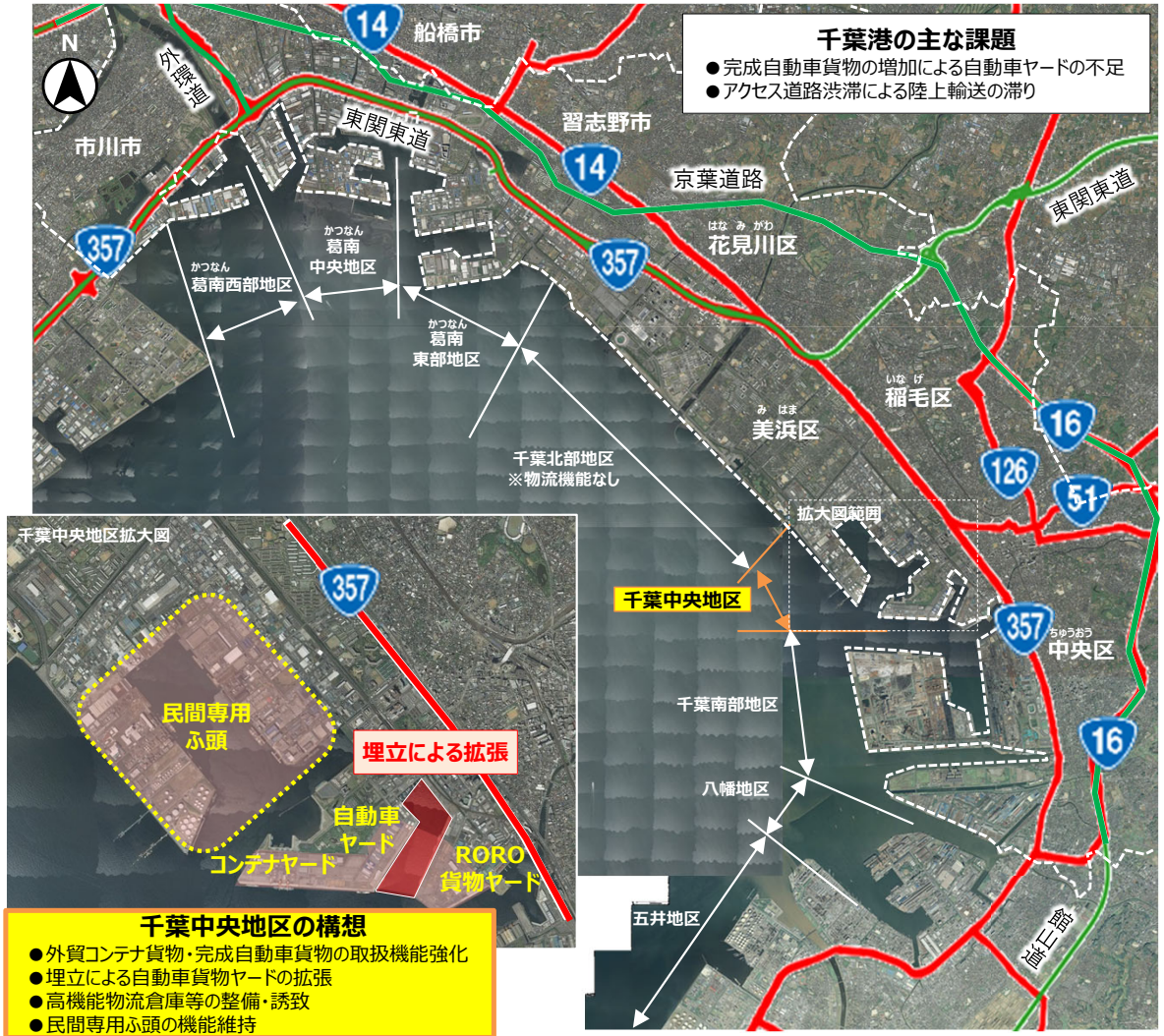
# 3．千葉港の機能強化

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

・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。

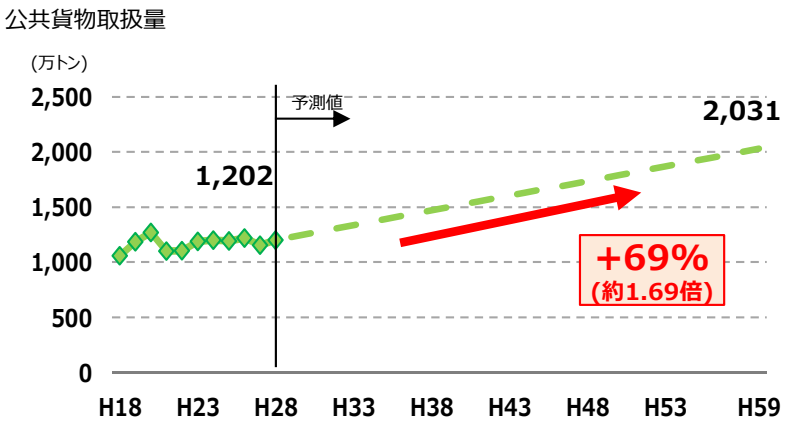
・機能強化によって千葉港の取扱貨物量は大きく増加すると予測されており、周辺道路では交通需要の増大も見込まれる。

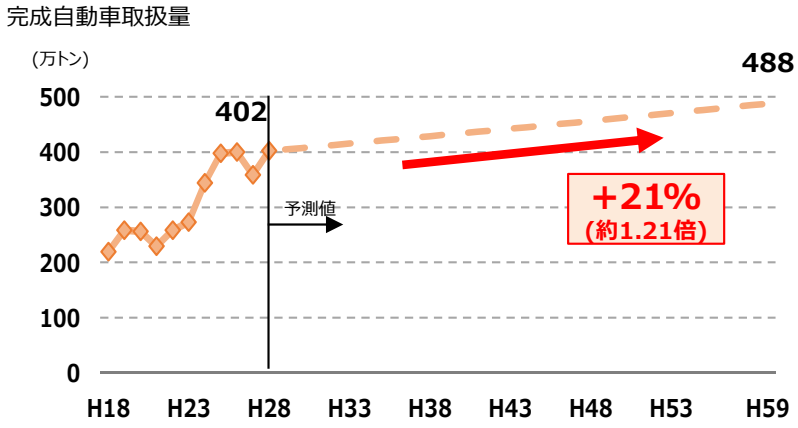
## ■千葉港長期構想




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




出典：千葉県港湾統計・千葉港長期構想

# 4. 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。

| 千葉県の市街地開発事業（土地区画整理事業・市街地再開発事業） | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | 海老川上流地区土地区画整理組合（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

# 4. 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)。

・規格の高い道路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

千葉都心

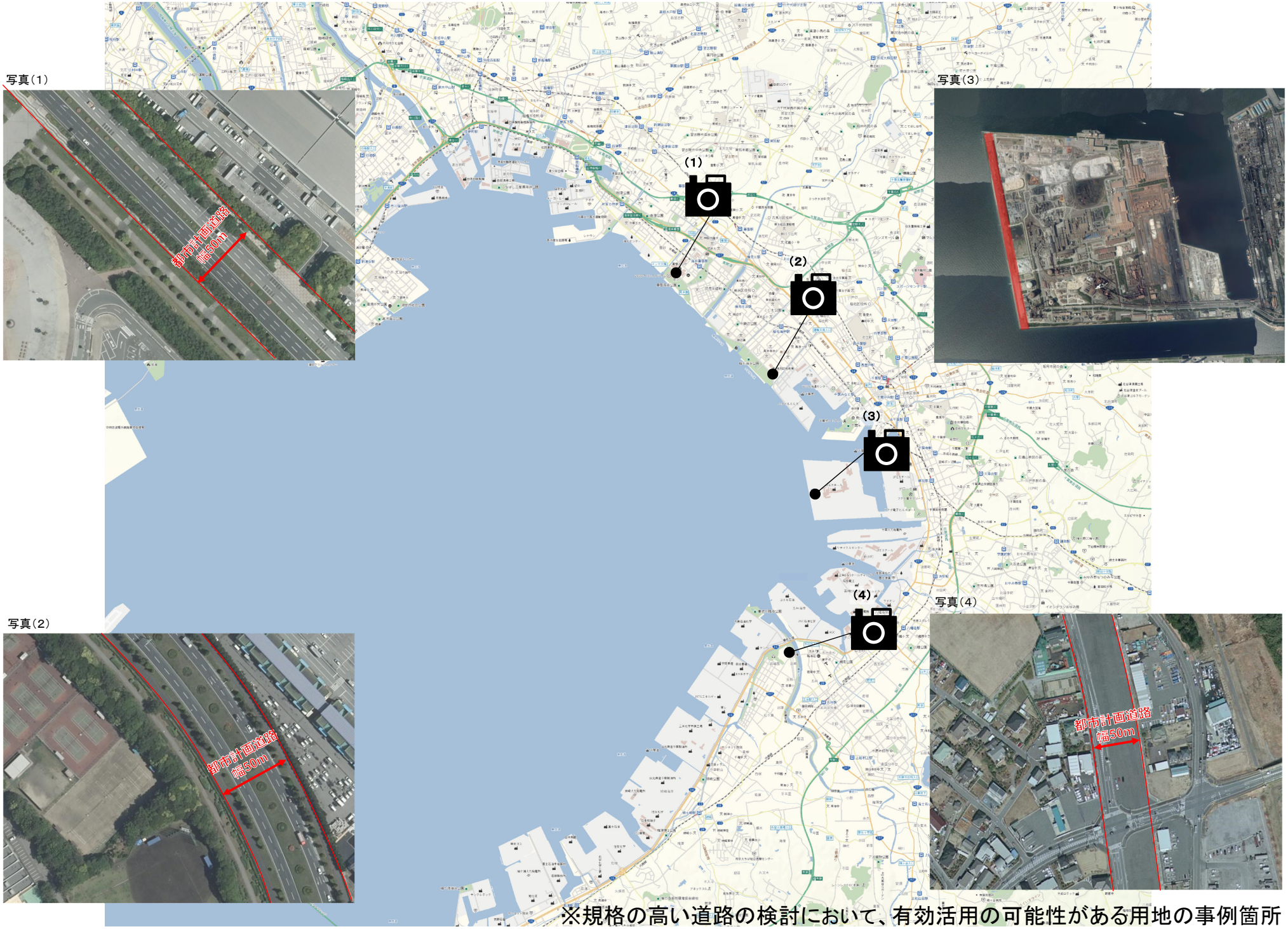
海辺環境

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 | 1993～2021 | 約22ha | 8 | 新駅設置事業 | 幕張新都心 | ＪＲ京葉線新駅 | 幕張新都心拡大地区新駅設置協議会・ＪＲ東日本 | 2017～2024 | － |
| 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 | 稲毛海浜公園リニューアル | 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 | 2015～2029 | 約17.6ha | 12 | | 蘇我地区 | 蘇我特定地区(スポーツ施設) | 千葉市 | 2002～2021 | 約46ha |
| 6 | 市街地再開発事業 | 千葉都心 | 西口再開発 | 千葉市 | 1990～2020 | 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 | ＪＦＡ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) | 2018～2020 | 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) | ＪＦＥ | 2020～2024 | － |

# 5．既存の都市計画、県の確保済み用地について

千葉県




※規格の高い道路の検討において、有効活用の可能性がある用地の事例箇所

# 規格の高い道路の期待される整備効果の事例

千葉県湾岸地区道路検討会幹事会
令和２年５月２６日

# 1. 整備効果の事例：地域開発・産業振興の支援【金属工業製品系】

・千葉県における「鉄鋼」の製造品出荷額は全国2位。湾岸地域（沿線6市）の県内シェアは約54%と最も多く、「鉄鋼」は沿線6市の主要産業。

・沿線6市から出荷される「鉄鋼」は、千葉県内の他、埼玉県以北への輸送が多く、その経路となる湾岸地域の高速道路や国道357号の交通渋滞が物流の効率化を阻害。

・規格の高い道路の整備により、交通機能の適正化が図られることで、沿線6市における主要産業の生産性向上が期待される。

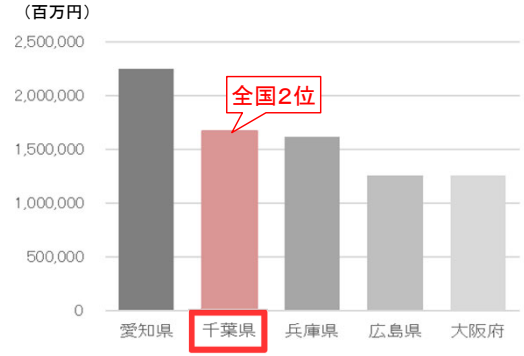
## ■沿線6市を発着する金属工業製品輸送貨物車の主な流動

※湾岸6市：「浦安市・市川市・船橋市・習志野市」、千葉市、市原市のデータを合算

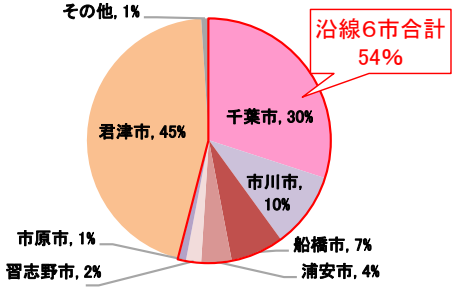
## ■沿線6市における鉄鋼業の位置づけ

※沿線6市：浦安市・市川市・船橋市・習志野市・千葉市・市原市

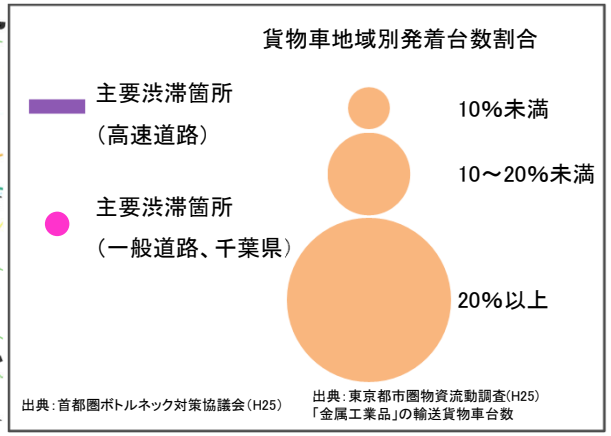
【全国の鉄鋼出荷額（上位5位）】




【市町村別の鉄鋼出荷額割合（千葉県）】




出典：平成28年経済センサス・活動調査




| 金属工業製造品内訳 | （百万円） | 構成比 |
|---|---|---|
| 鉄鋼製品 | 1,665,757 | 71% |
| 非鉄金属 | 180,750 | 8% |
| 金属製品 | 513,669 | 22% |
| 合計（金属工業製品） | 2,360,176 | 100% |

注） 東京都市圏物資流動調査の品目分類では「金属工業製品」に集約され集計されているため、「金属工業製品」の貨物車流動を示す。
「金属工業製品」は経済センサスでは「鉄鋼」「非鉄金属」「金属製品」に細分類され調査されている。千葉県では「鉄鋼製品」が金属工業製品販売額の71%を占めている。なお、「非鉄金属」は全国15位、「金属製品」は全国6位。

# 1. 整備効果の事例：地域開発・産業振興の支援【化学工業、石油・石炭製品系】

・千葉県における「化学工業」、「石油製品・石炭製品」の製品出荷額はどちらも全国1位。湾岸地域（沿線6市）の県内シェアは「化学工業」が約68%、「石油製品・石炭製品」が約81%とどちらも最も多く、「化学工業」、「石油製品・石炭製品」とも沿線6市の主要産業。

・沿線6市から出荷される「化学工業」、「石油製品・石炭製品」は、千葉県内の他、静岡県以西、埼玉県以北への輸送が多く、その経路となる湾岸地域の高速道路や国道357号の交通渋滞が物流の効率化を阻害。

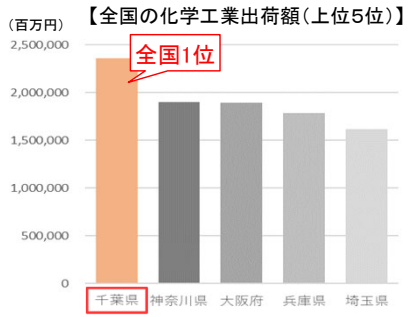
・規格の高い道路の整備により、交通機能の適正化が図られることで、沿線6市における主要産業の生産性向上が期待される。

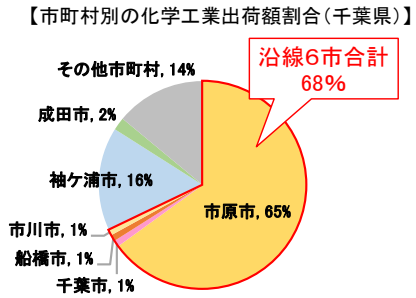
※沿線6市：浦安市・市川市・船橋市・習志野市・千葉市・市原市

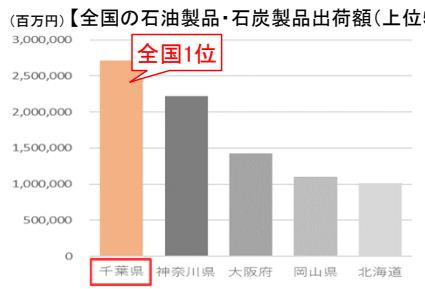
## ■沿線６市を発着する化学工業、石油製品・石炭製品輸送貨物車の主な流動

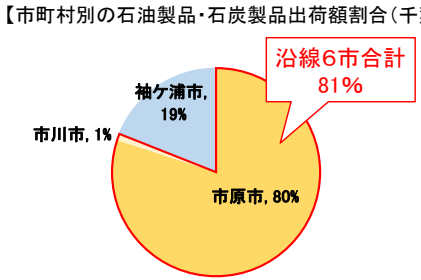
※湾岸6市：「浦安市・市川市・船橋市・習志野市」、千葉市、市原市のデータを合算

## ■沿線6市における化学工業、石油製品・石炭製品製造業の位置づけ

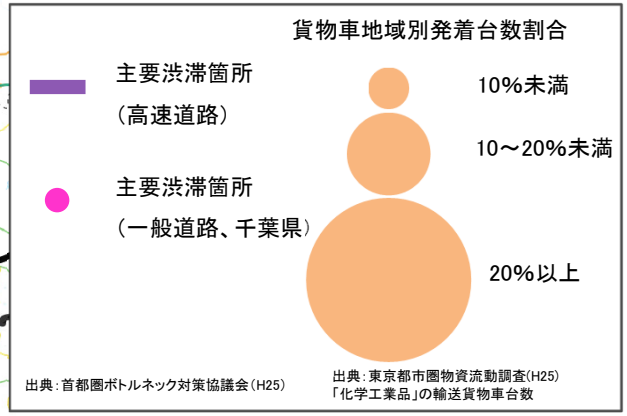



出典：平成28年経済センサス・活動調査
注） 浦安市、習志野市について、化学工業出荷額はデータ秘匿、石油製品・石炭製品製造業は、該当事業所が存在しない。

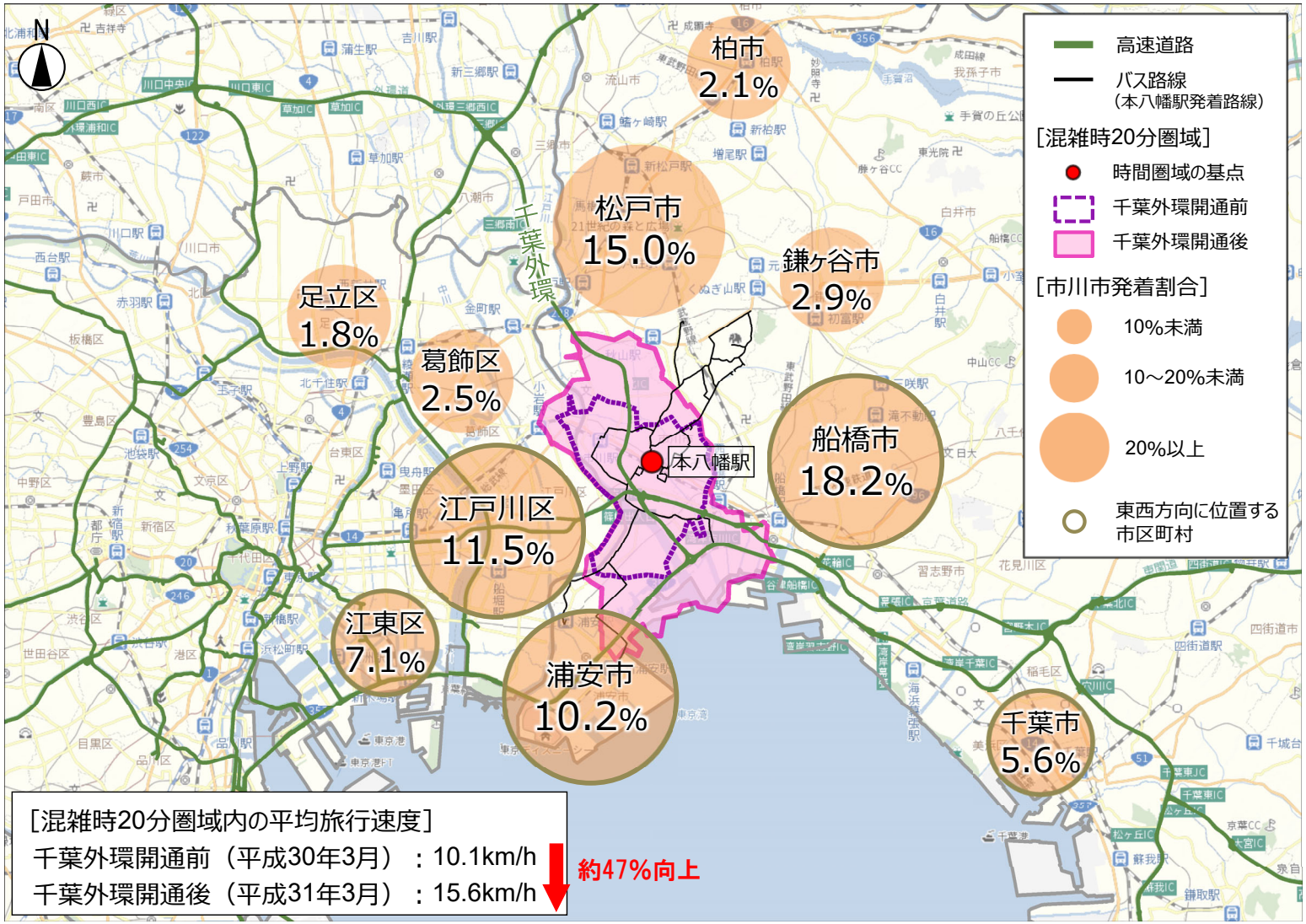



注） 経済センサスでは「化学工業品」は「化学工業製品」「石油製品・石炭製品」「プラスチック製品」に細分類され調査されているが、東京都市圏物資流動調査の品目分類では「化学工業製品」に集約されている。

# 2. 整備効果の事例：生活環境の改善【利便性向上】

・市川市の主要駅である本八幡駅を中心としたエリアでは、千葉外環の開通により、並行する生活道路の円滑化が図られたことで、南北方向の混雑時20分圏域の拡大が顕著。

・湾岸地域での規格の高い道路の整備に伴い、市内中心部の東西方向の通過交通が転換し、生活道路の交通円滑化や定時性確保など、利便性向上が期待される。




## ■市川市を発着する※自動車移動トップ10

※市川市内外、外内のトリップを集計

| | | トリップ数 | 割合 |
|---|---|---|---|
| 1 | 船橋市 | 22,901 | 18.2% |
| 2 | 松戸市 | 18,932 | 15.0% |
| 3 | 江戸川区 | 14,455 | 11.5% |
| 4 | 浦安市 | 12,797 | 10.2% |
| 5 | 江東区 | 8,913 | 7.1% |
| 6 | 千葉市 | 7,019 | 5.6% |
| 7 | 鎌ケ谷市 | 3,654 | 2.9% |
| 8 | 葛飾区 | 3,085 | 2.5% |
| 9 | 柏市 | 2,628 | 2.1% |
| 10 | 足立区 | 2,238 | 1.8% |

**東西方向に位置する市区町村（52.6%）**

出典）第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

出典）ETC2.0データ様式2-1、
千葉外環開通前：平成30年3月1日～31日（全日）
千葉外環開通後：平成31年3月1日～31日（全日）
※混雑時20分圏域は、90%タイル旅行速度を用いて、高速道路を除く道路網で算定

バス路線：国土数値情報バスルート（H22）に対し、各社路線図をもとに加工

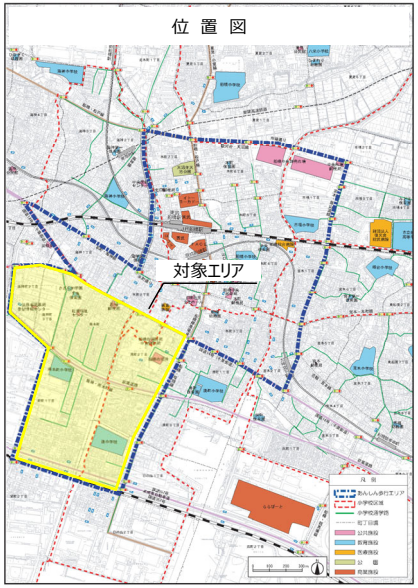
# 3. 整備効果の事例：生活環境の改善【交通安全】

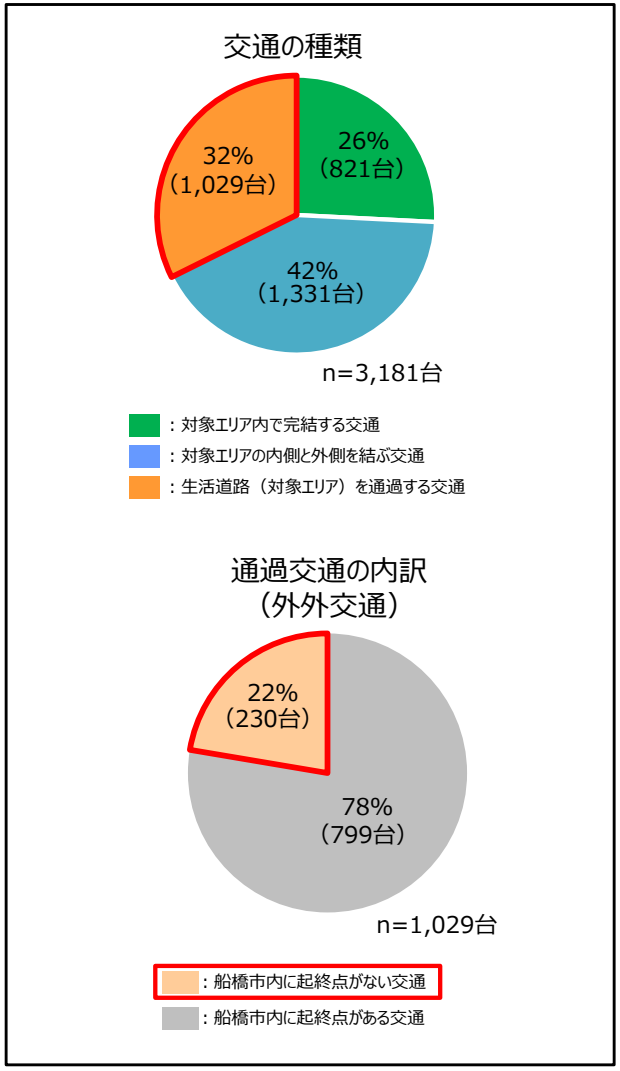
・船橋市本町地区あんしん歩行エリアにおいて、国道357号と国道14号に挟まれた区域の市道（生活道路）の通行車両のうち、この区域に目的地を持たない通過交通は約３割。（更にその通過交通のうち、約２割は船橋市内にも目的地を持たない交通）

・市内中心部の生活道路に国道357号等の渋滞を避けた抜け道交通が流入している可能性。

・新たな規格の高い道路の整備により、道路の規格や機能に合致した適正な交通分担が図られ、生活道路の交通安全性向上に寄与することが期待される。

## ■安全歩行エリア内の交通特性






：対象エリア（国道357号と国道14号に挟まれた船橋市本町地区あんしん歩行エリア）

使用データ
ETC2.0(様式１－２)
集計期間：2018年10月1日～7日(1週間分)
東関東道、国道14号、国道357号、(県)船橋埠頭線の利用交通は除く

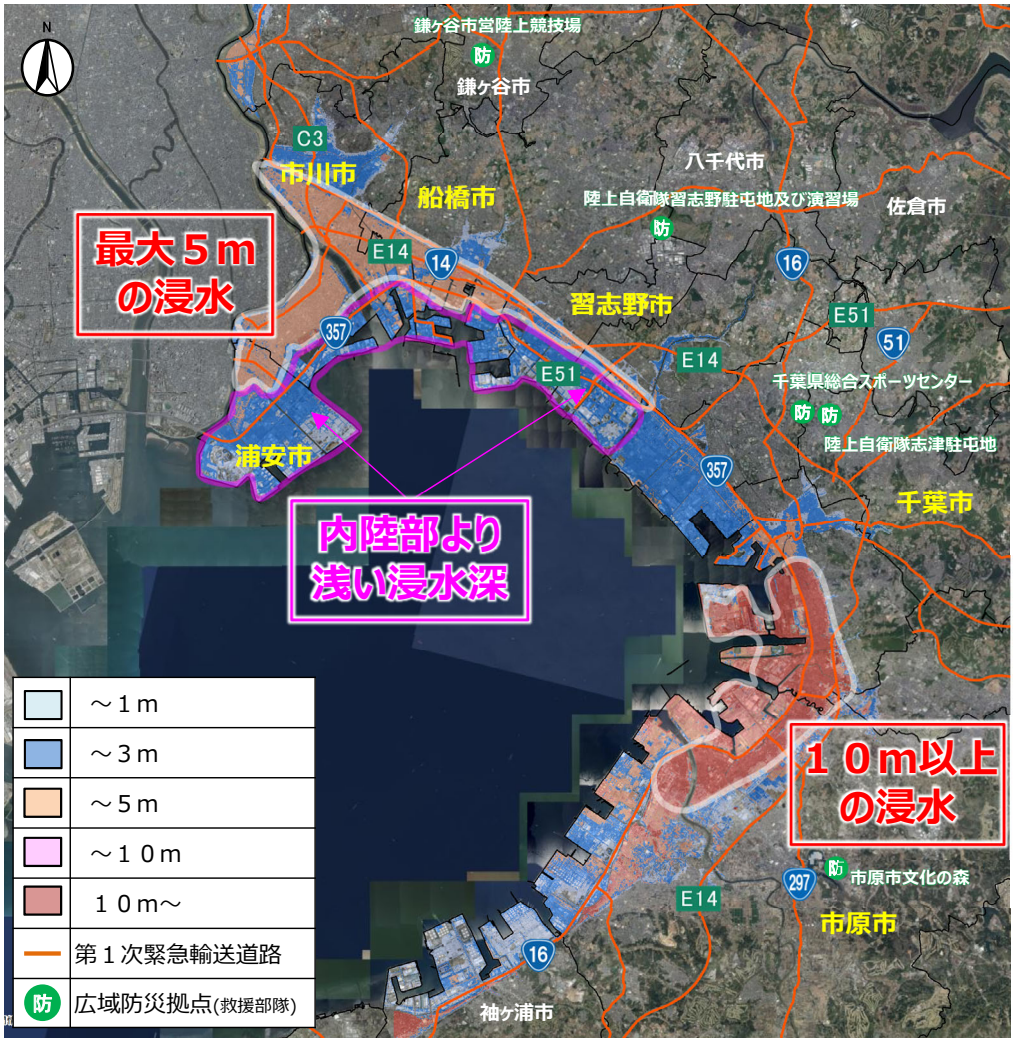
# 4. 整備効果の事例：防災機能の向上【防災】

・湾岸地域の沿岸部では、高潮時には広域にわたり５ｍ以上の浸水が想定される。（市川市～習志野市：約５ｍ、千葉市～市原市：10ｍ以上）

・浸水区域の浸水継続時間は、国道357号、国道16号より海側では６時間以内と他の区域より短い傾向が見られる。

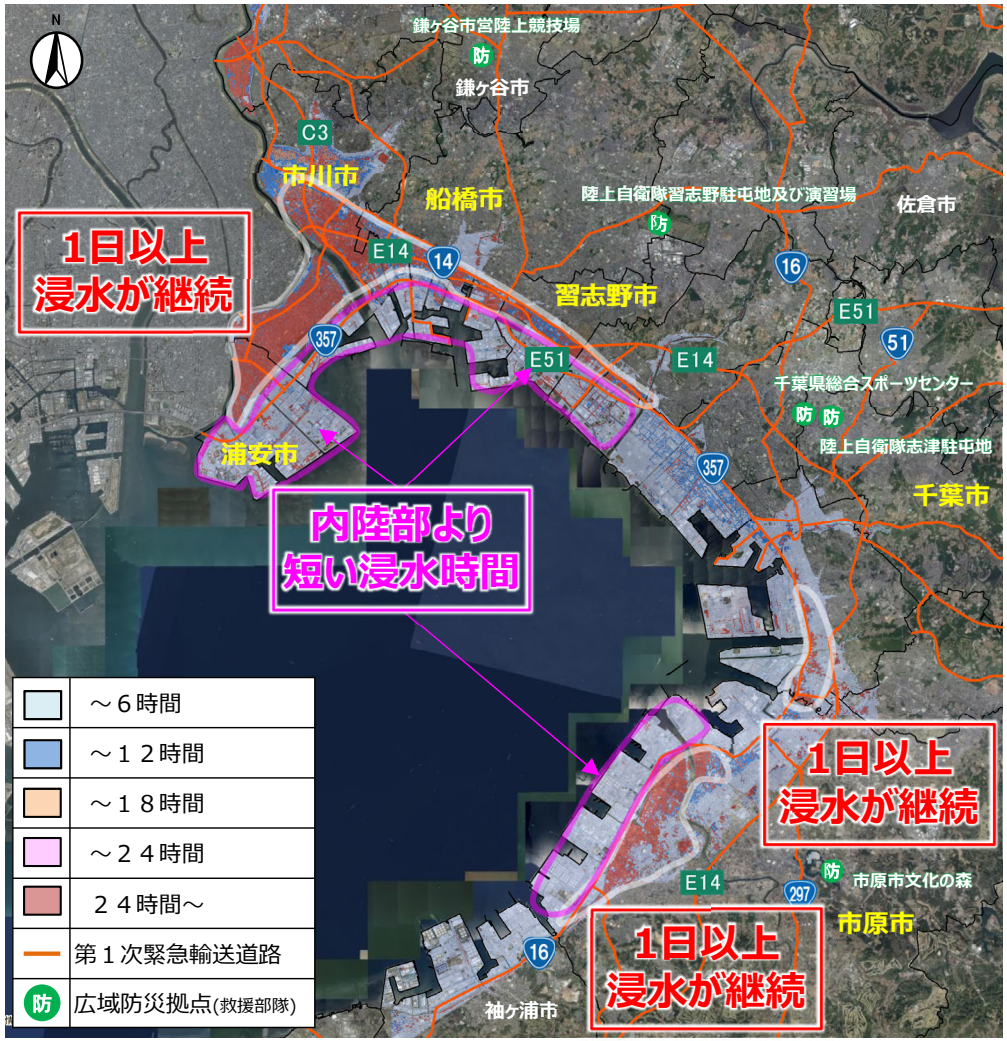
・新たな規格の高い道路の整備により、広域道路ネットワークが多重化することで、災害時の避難経路や緊急物資輸送経路の強化が期待される。

■高潮による浸水深




※出典：千葉県提供資料[高潮浸水想定区域]
首都直下地震道路啓開計画（改訂版）H28.6

■高潮による浸水継続時間




注）広域防災拠点は、千葉県大規模災害時応援受援計画より

# 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５月２６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規格の高い道路計画の考え方　④今後の進め方

↓

**第2回　千葉県湾岸地区道路検討会**

沿線市の意見をふまえ、規格の高い道路計画の基本方針※を策定

※ルート・構造の基本的な考え方、配慮すべき事項

↓

**概略計画の策定（計画段階評価へ移行）**

○沿線地域に丁寧に説明し、広く意見を聴取
○ルート・構造の複数案の比較、評価を実施　　など