資料-３

千葉県湾岸地域の交通状況（現状と課題）

新湾岸道路検討会準備会

令和５年６月２１日

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。

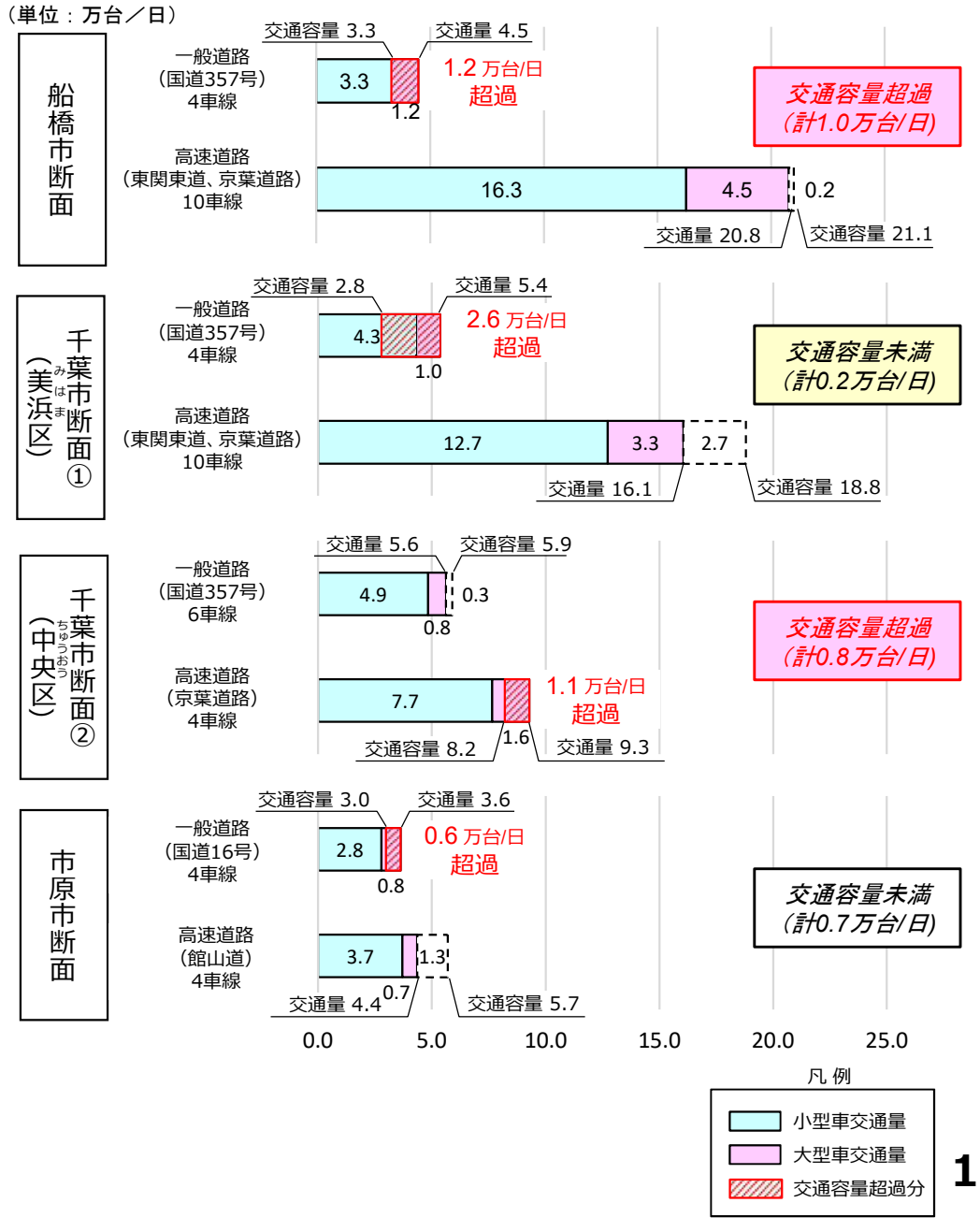
※船橋市断面
国道357号：船橋市若松地先
東関東道：湾岸市川IC～谷津船橋IC
京葉道路：花輪IC～幕張IC

※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

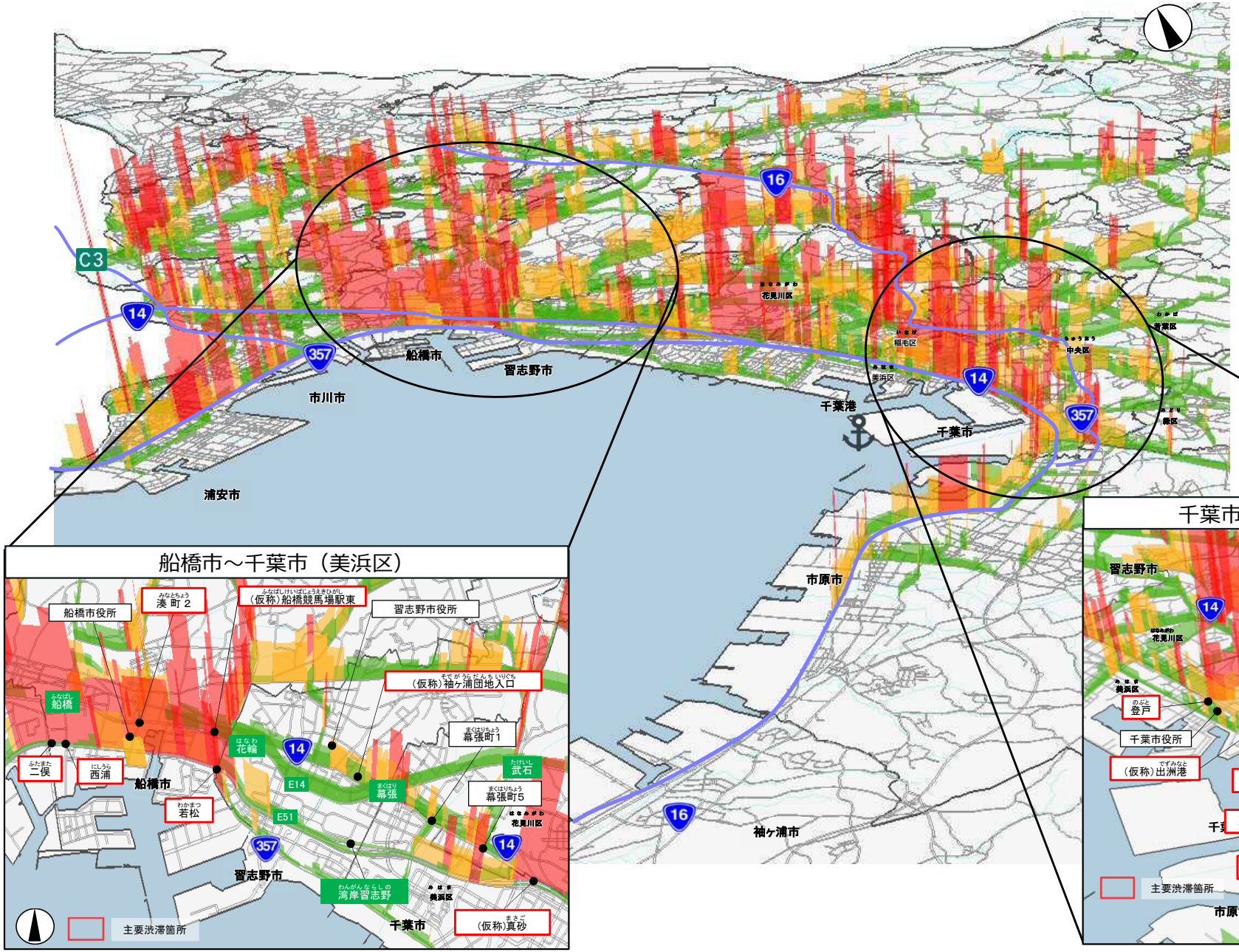
※市原市断面
国道16号：市原市五井海岸地先
館山道：蘇我IC～市原IC

※交通量：トラフィックカウンター（令和4年4月～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
※端数処理の都合上、合計が合わない場合あり



湾岸地域の交通状況（渋滞損失時間）

○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。



渋滞損失時間

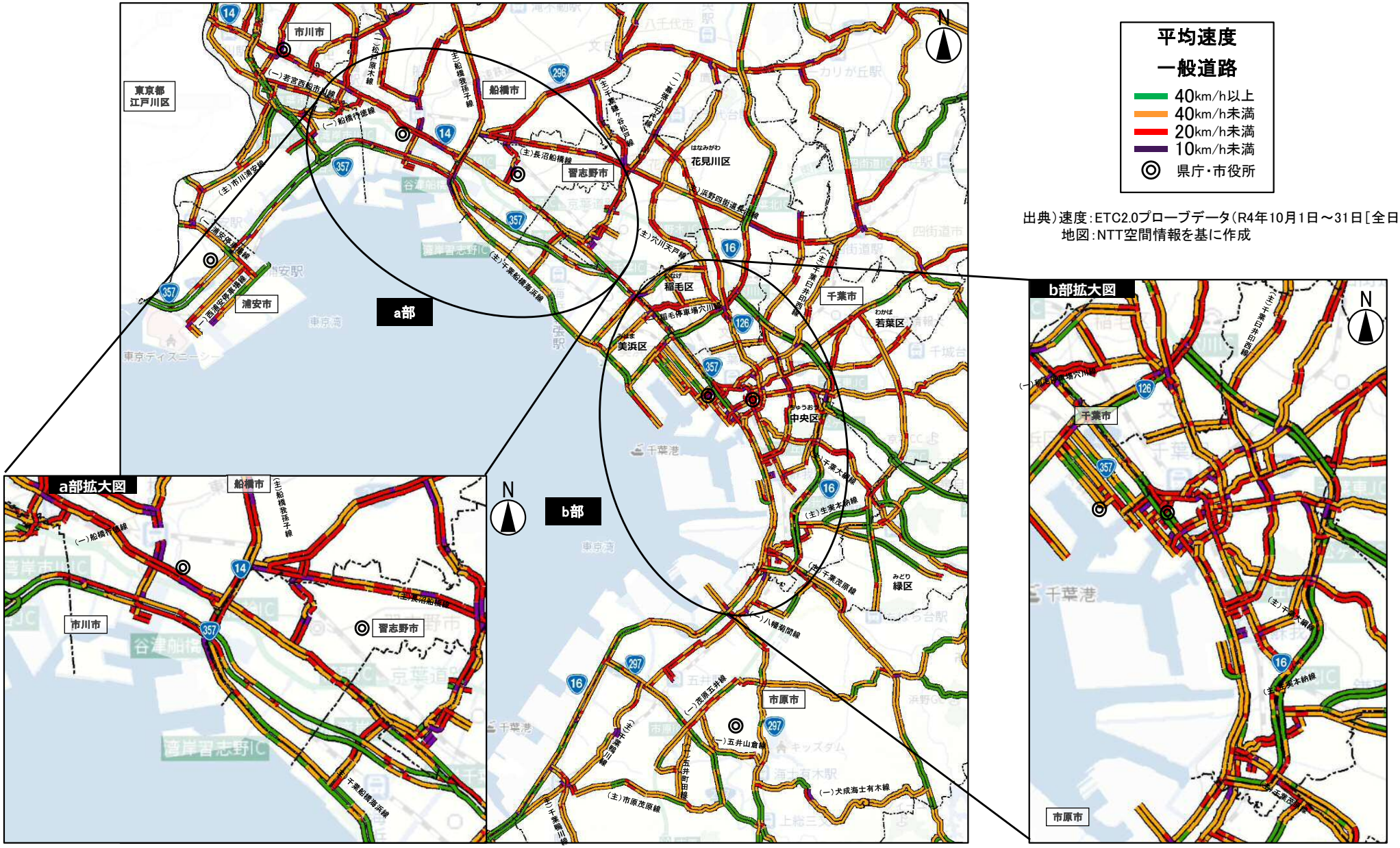
- ～10万人時間/年･km
- ～20万人時間/年･km
- 20万人時間/年･km～

※渋滞損失時間は、一般都道府県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差

出典）ETC2.0プローブ情報、R4年10月1日～31日（全日）データを基に作成

湾岸地域の交通状況（平均旅行速度［12時間平均］）

○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。



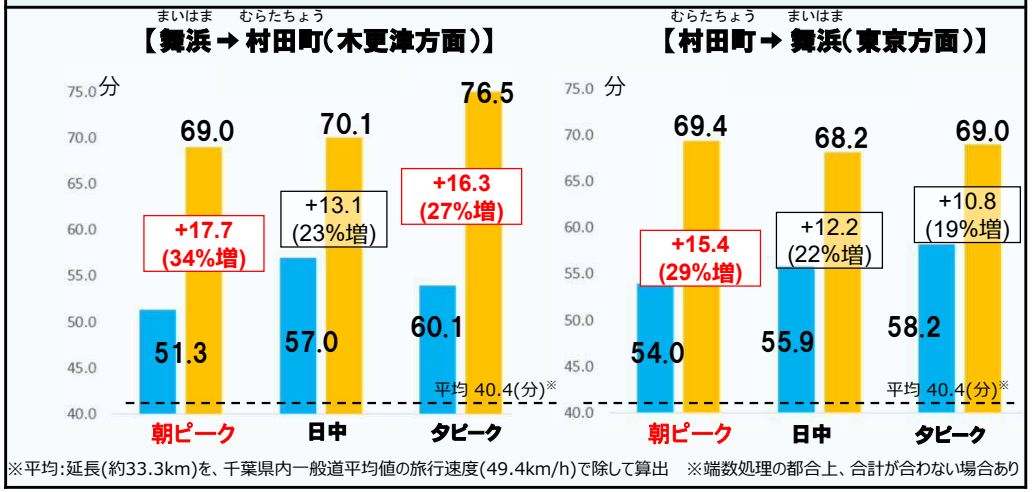
平均速度
一般道路
- 40km/h以上
- 40km/h未満
- 20km/h未満
- 10km/h未満
- ◎ 県庁・市役所

出典）速度：ETC2.0プローブデータ（R4年10月1日～31日［全日］）、
地図：NTT空間情報を基に作成

平均所要時間（全日）

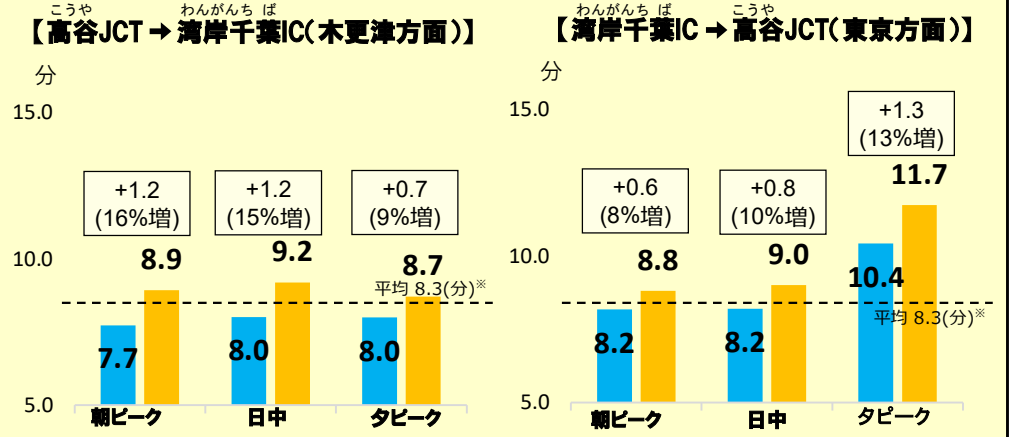
・外環開通後に大きな速度低下や渋滞損失時間の増加が見られた国道357号(舞浜～村田町)、東関東道(高谷JCT～湾岸千葉IC)、京葉道路(京葉市川IC～蘇我IC)の平均所要時間を比較。
・国道357号(村田町方面)の朝・夕ピーク、国道357号(東京方面)の朝ピーク、京葉道(木更津方面)の朝ピークの所要時間が開通前より約3割程度増加。

国道357号（延長 約33.3km）



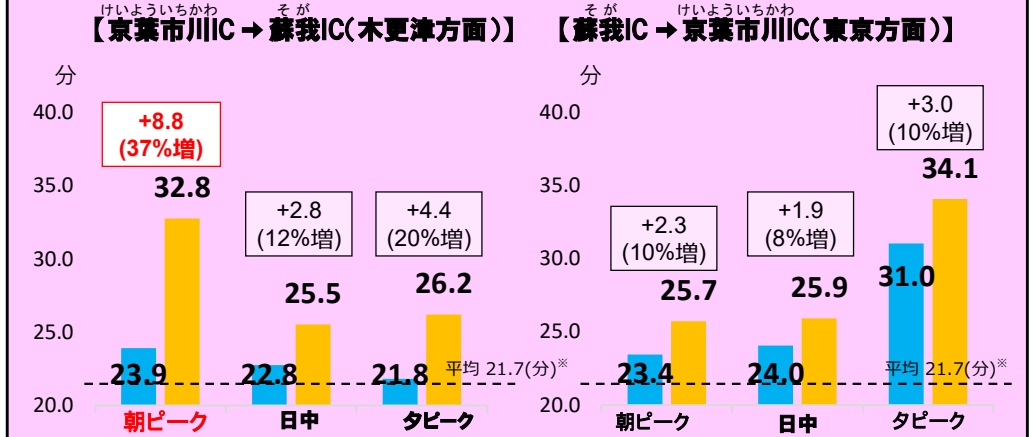
※平均:延長(約33.3km)を、千葉県内一般道平均値の旅行速度(49.4km/h)で除して算出　※端数処理の都合上、合計が合わない場合あり

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(82.8km/h)で除して算出

京葉道路（延長 約30.0km）

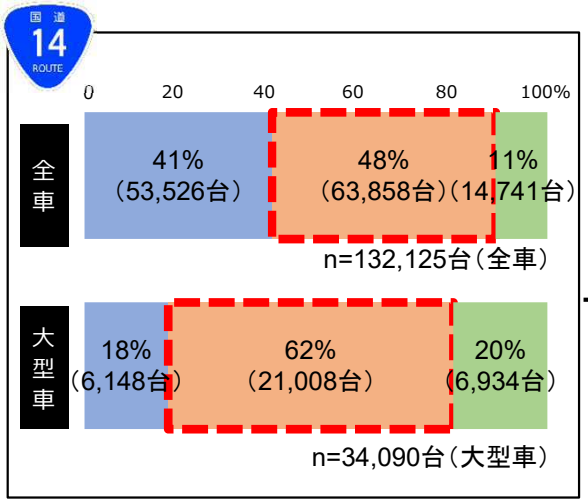


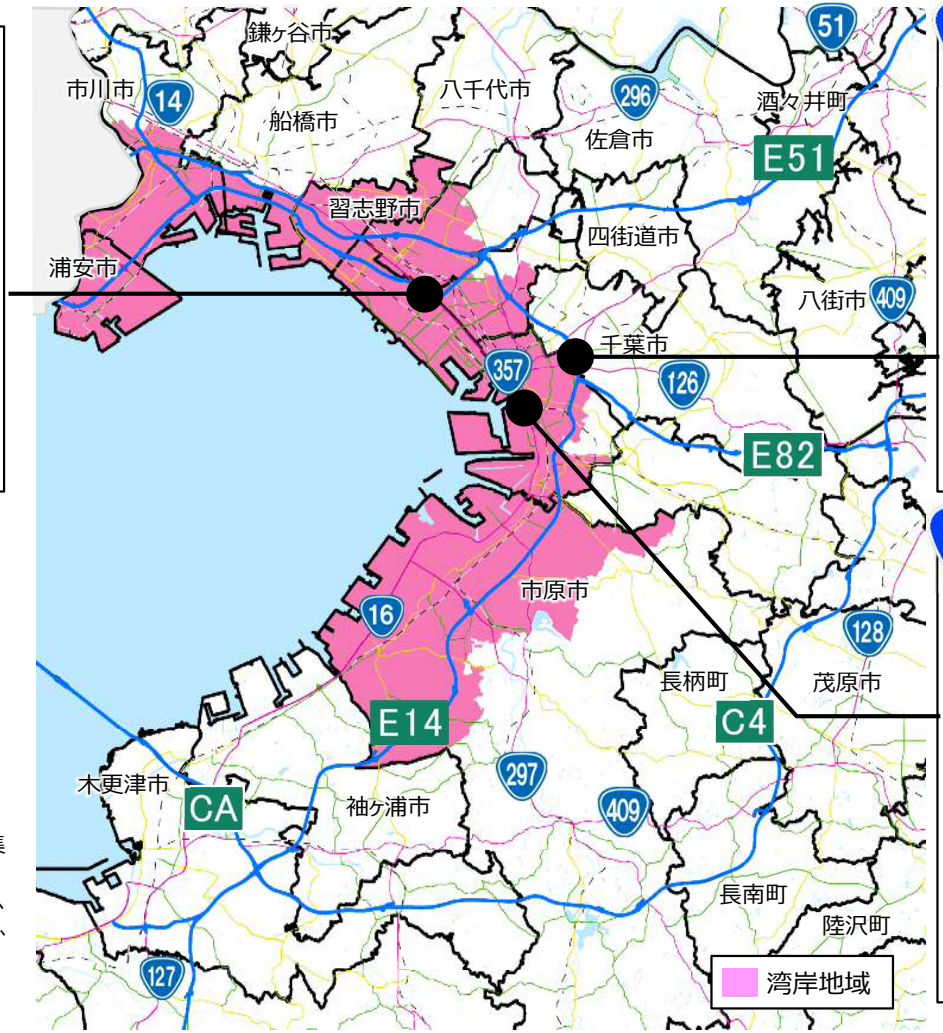
※平均:延長(約30.0km)を、千葉県内高速道路平均値の旅行速度(82.8km/h)で除して算出

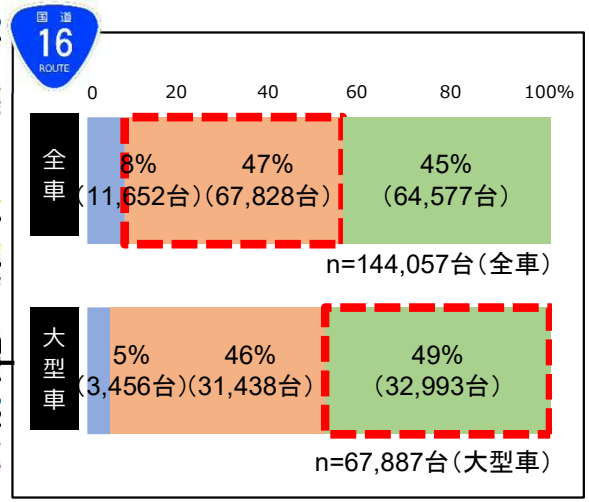
各路線のＯＤ特性

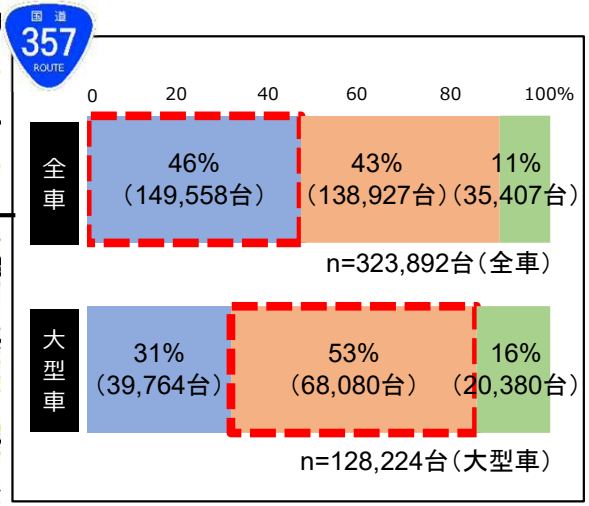
〇全車合計では国道14号、16号は湾岸地域とその他地域、国道357号は湾岸地域内の移動が最も多くなっている。
〇大型車のみ抽出すると国道16号は通過交通が約半数、国道14号、357号は湾岸地域とその他の地域の移動が最も多い。

■湾岸地域の各路線のＯＤ特性（全日）









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
外々：湾岸地域内に起終点のない通過交通

※ ＯＤ特性：ETC2.0プローブ情報（R4年10月1日～31日）の走行履歴情報（出発地、到着地情報）の集計結果
※ 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（R4年10月1日～31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。

周辺開発（千葉港の機能強化）

〇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、周辺道路では交通需要の増大も見込まれる。

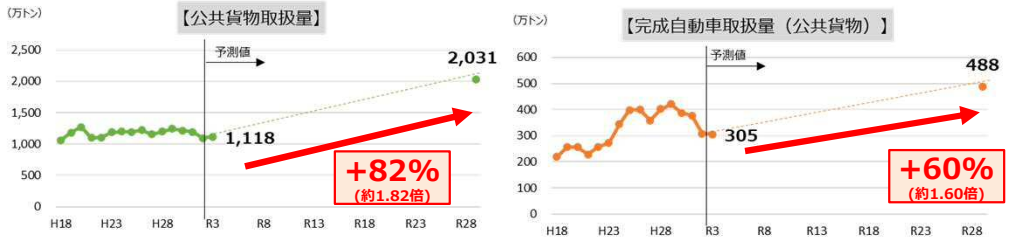
■千葉港の機能強化（長期構想）

千葉港の主な課題
・完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足
・アクセス道路渋滞による陸上輸送の滞り

千葉中央地区の構想
●外貿コンテナ貨物・完成自動車貨物の取扱機能強化
●埋立による自動車貨物ヤードの拡張
●高機能物流倉庫等の整備・誘致
●民間専用ふ頭の機能維持

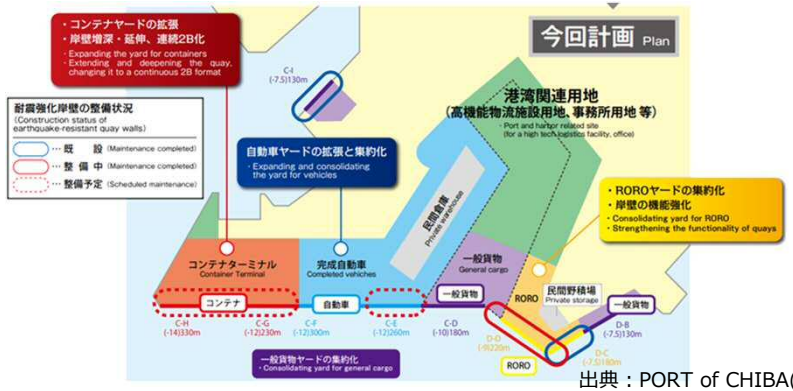
出典：千葉港長期構想　航空写真：地理院地図

■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

■千葉港千葉中央地区の将来計画（千葉港港湾計画）



出典：PORT of CHIBA(千葉県県土整備部港湾課)

■千葉港中央地区埠頭再編のイメージ図

千葉県パンフレットを基に関東地方整備局作成

周辺開発計画

〇湾岸地域では、大規模物流施設・商業施設の開発や区画整理事業が計画、供用開始。
〇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。

三井不動産ロジスティクスパーク(MFLP)市川塩浜Ⅱ

市川市

多様性や環境に配慮した最先端の物流施設
都心部への利便性に優れ、業界最大級の施設規模
●延床面積:約18万m2、地上4階建て
●竣工　　：2022年3月

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/2022/0331_02/

（仮称）南船橋駅前商業施設

船橋市

スーパーマーケット、飲食店舗、クリニックモール、ウェルネス関連など生活利便性の高い約40店舗を揃え、幅広い世代が楽しめる施設。
●面積　　：約16,740m2(屋外広場約5,000m2)
●開業予定：2023年冬

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/2022/1117_02/

（仮称）LaLa arena TOKYO-BAY

船橋市

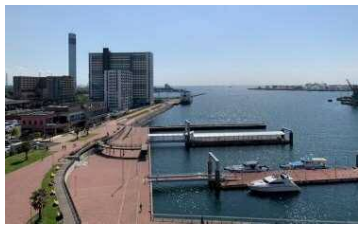
千葉県初のプロバスケットボールチーム「千葉ジェッツふなばし」のホームアリーナ、スポーツイベントや音楽コンサート、企業の展示会なども行える大型多目的アリーナ施設。
●敷地面積:約20,000㎡　●収容人数:約10,000人
●開業予定:2024年春

出典：B.LEAGUEホームページ
https://chibajets.jp/arena_project/declaration/

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。



出典：千葉市ホームページ

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」を整備完了。
スケートボードやBMXが楽しめる「スケートパーク」が令和４年４月にオープン。

出典：千葉市ホームページ

千葉駅東口地区市街地再開発

千葉市

千葉都心の土地の高度利用や、施設の機能更新により、駅前のにぎわいの創出を図るため、千葉駅東口駅前広場周辺で進められている民間の再開発事業を促進。
再開発ビル「マインズ千葉」が令和４年11月にオープン。

出典：千葉市ホームページ

資料-4

千葉県湾岸地域の道路整備

新湾岸道路検討会準備会

令和5年6月21日

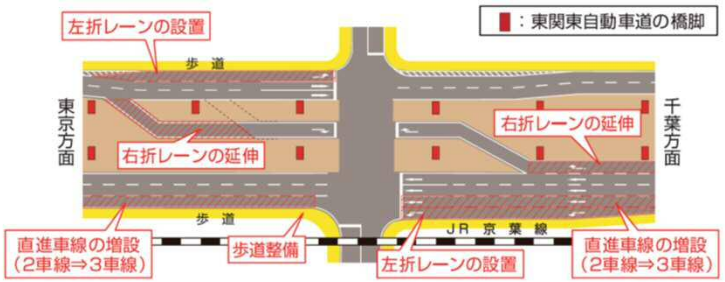
国道357号の渋滞対策状況

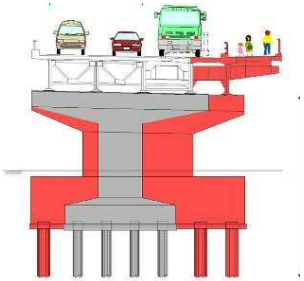
〇高まる交通需要へ対応するため、これまでも立体交差等の渋滞緩和対策を実施
〇千葉県内では、市川市の塩浜立体・千葉市の検見川立体のほか船橋市域や千葉市蘇我地区での車線拡幅を事業中

国道357号の事業中箇所

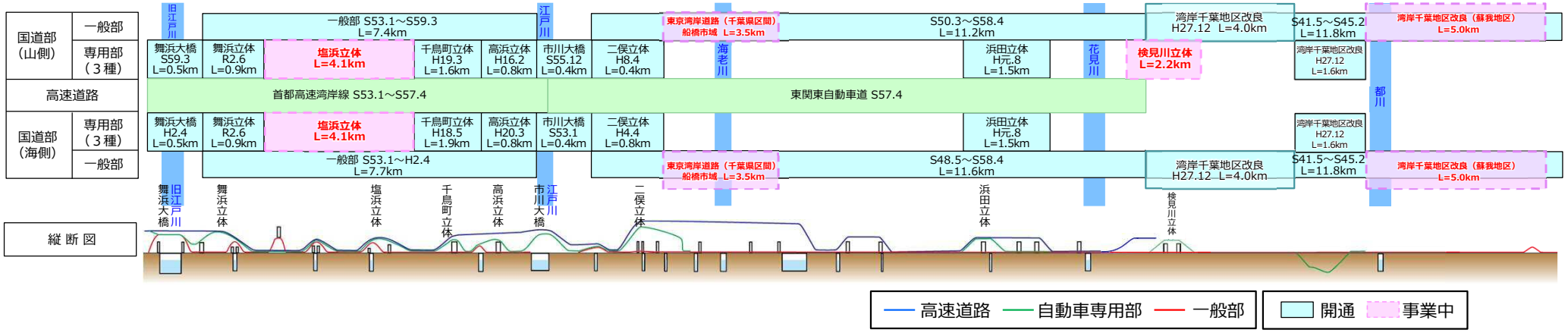
塩浜立体（終点側横断図）

船橋市域





千葉県内における国道357号渋滞緩和対策状況



新湾岸道路の概要

○令和2年5月に『千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針』を策定
○『千葉県広域道路交通ビジョン 千葉県広域道路交通計画(R3.6 千葉県)』において、第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークを「高規格道路」に位置づけ

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画について、国土交通省、千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市及び東日本高速道路(株)は、平成３０年度に設立した「千葉県湾岸地区道路検討会」(以下、「検討会」という。)及び「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」において、計画の具体化に向けて、意見交換を行いながら検討を進めてきたところである。

これまでの検討結果を踏まえ、検討会において、下記のとおり千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針を策定する。

記

○ 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域では、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中し、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生しており、この解消に取り組むことが重要であること。

○ 千葉県湾岸地域においては、商業施設や物流施設などが集中している市街地周辺において依然として慢性的な交通渋滞が発生しており、まずは、この解消が喫緊の課題であること。

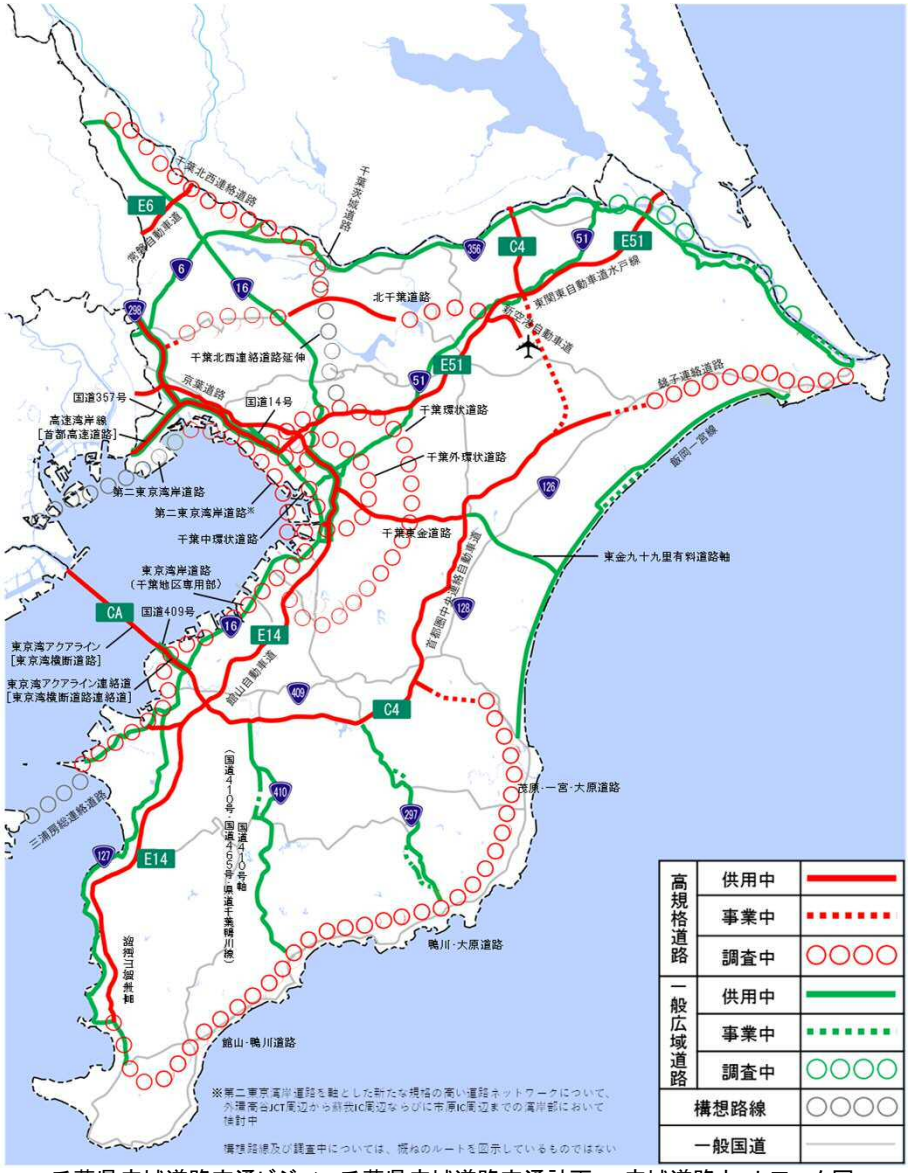
○ また、湾岸地域は国際拠点港湾の千葉港をはじめ、首都圏の重要な拠点を有しており、今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれていること。

○ こうした状況をふまえ、湾岸地域のポテンシャルを十分発揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域の更なる活性化のため、国道３５７号の渋滞対策を促進するとともに、必要な規格の高い道路として、多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要であること。

○ 外環道千葉県区間開通後の湾岸地域の交通状況を鑑み、まずは早期に整備効果を発揮できるよう、規格の高い道路として外環高谷ＪＣＴ周辺から蘇我ＩＣ周辺ならびに市原ＩＣ周辺までの湾岸部においてルートの検討を進めること。

○ ルートや構造の検討にあたっては、東京湾奥部に残された貴重な干潟となる三番瀬については千葉県三番瀬再生計画との整合性を図るとともに、地域の生活環境に配慮した計画とすること。また、既存の都市計画や県の確保済用地を有効に活用すること。

○ 今後は、沿線市との意見交換のみならず、広く関係する方々の意見を把握しながら検討を行うこととし、速やかに計画段階評価の手続きに着手し、地元への丁寧な説明や意見把握を行うなど、地域とのコミュニケーションを行いながら検討を進めること。



千葉県広域道路交通ビジョン 千葉県広域道路交通計画　広域道路ネットワーク図

資料-５

今後の進め方（案）

新湾岸道路検討会準備会

令和５年６月２１日

今後の進め方（案）

2019年3月28日

第1回　千葉県湾岸地区道路検討会

2020年5月26日

第2回　千葉県湾岸地区道路検討会

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針策定

・規格の高い道路として外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部においてルートの検討を進める
・東京湾奥部に残された貴重な干潟となる三番瀬については千葉県三番瀬再生計画との整合性を図る
・今後は、沿線市との意見交換のみならず、広く関係する方々の意見を把握しながら検討を行う

2023年6月21日

第１回　新湾岸道路検討会準備会

概略ルート・構造の検討に向けて、体制の議論を行うことを確認

⋮

新湾岸道路検討会準備会

計画の具体化を図るための体制やプロセスのあり方について議論

・計画の具体化を図るためのプロセスの妥当性確認、検証方法
・地域とのコミュニケーション、意見聴取方法　　等

⋮

概略計画の策定（計画段階評価へ移行）

〇沿線地域へ丁寧に説明し、広く意見を聴取
〇ルート・構造の複数案の比較、評価を実施　　など

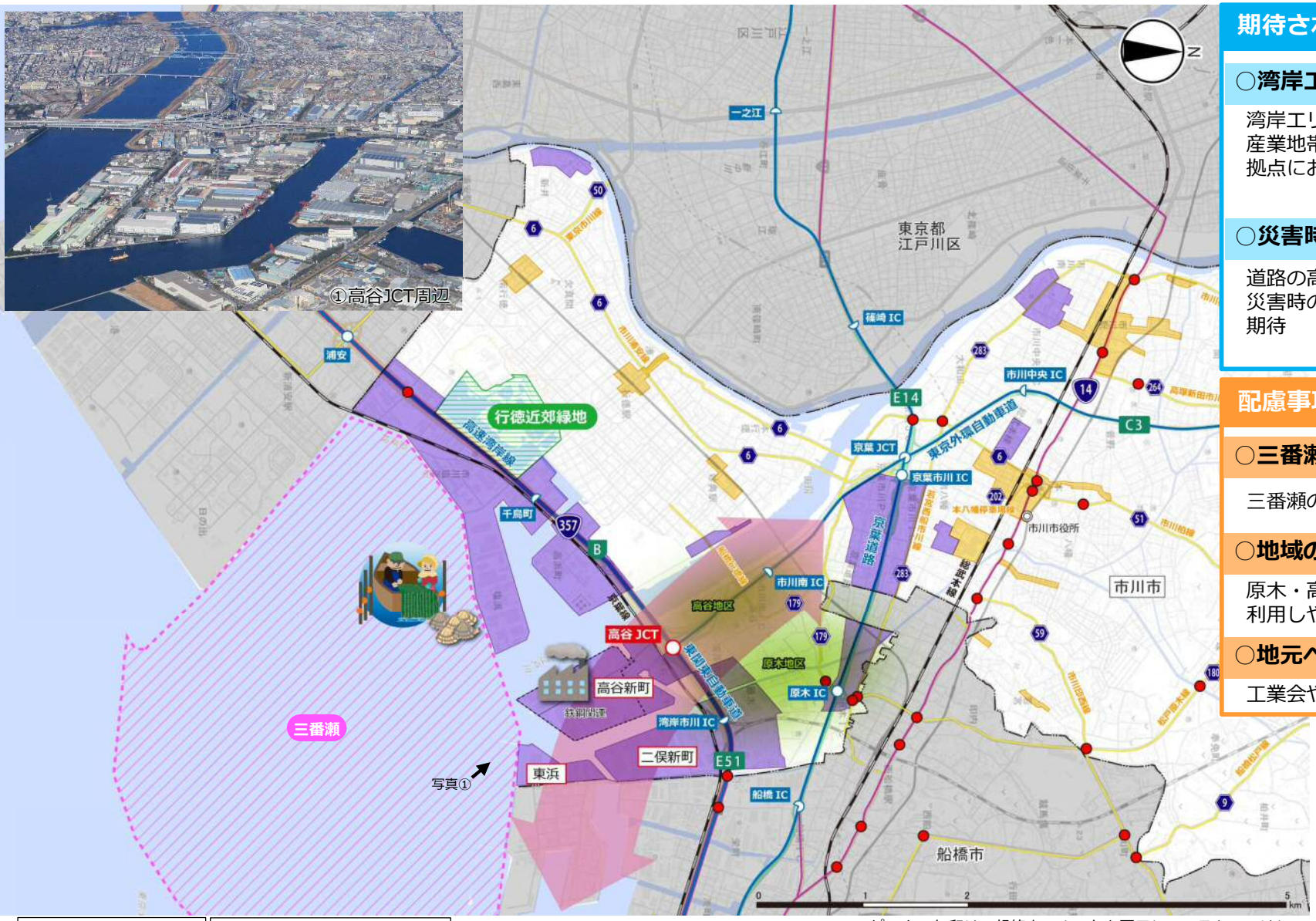
沿線市作成

新湾岸道路に期待される効果と配慮事項

新湾岸道路に期待される効果・配慮事項

※本資料は、令和4年度に沿線6市、千葉県、千葉国道事務所で意見交換を行い、作成したもの

市川市



※ピンクの矢印は、起終点・ルートを図示しているものではない

期待される効果

○湾岸エリアの利便性向上

湾岸エリア（高谷新町・二俣新町・東浜）の産業地帯からアクセスすることで、工場、物流拠点における物流効率化や生産性向上に期待

○災害時の活用

道路の高さを想定浸水高さ以上を確保することで、災害時の代替路の確保や避難場所としての活用に期待

配慮事項

○三番瀬への配慮

三番瀬の保全や生態系など広域的に配慮

○地域の利便性への配慮

原木・高谷地区のまちづくりを見据えた地域として利用しやすいようなアクセス位置に配慮

○地元への丁寧な説明

工業会や漁業組合などへの丁寧な説明に配慮

道路凡例	凡例
:自動車専用道路	:主要渋滞箇所
:国道	:インターチェンジ・ジャンクション
:県道	:工業地
:市道	:商業地
:有効利用の可能性のある既存都市計画道路	

主要渋滞箇所　：令和4年度第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
工業地・商業地：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

新湾岸道路に期待される効果・配慮事項

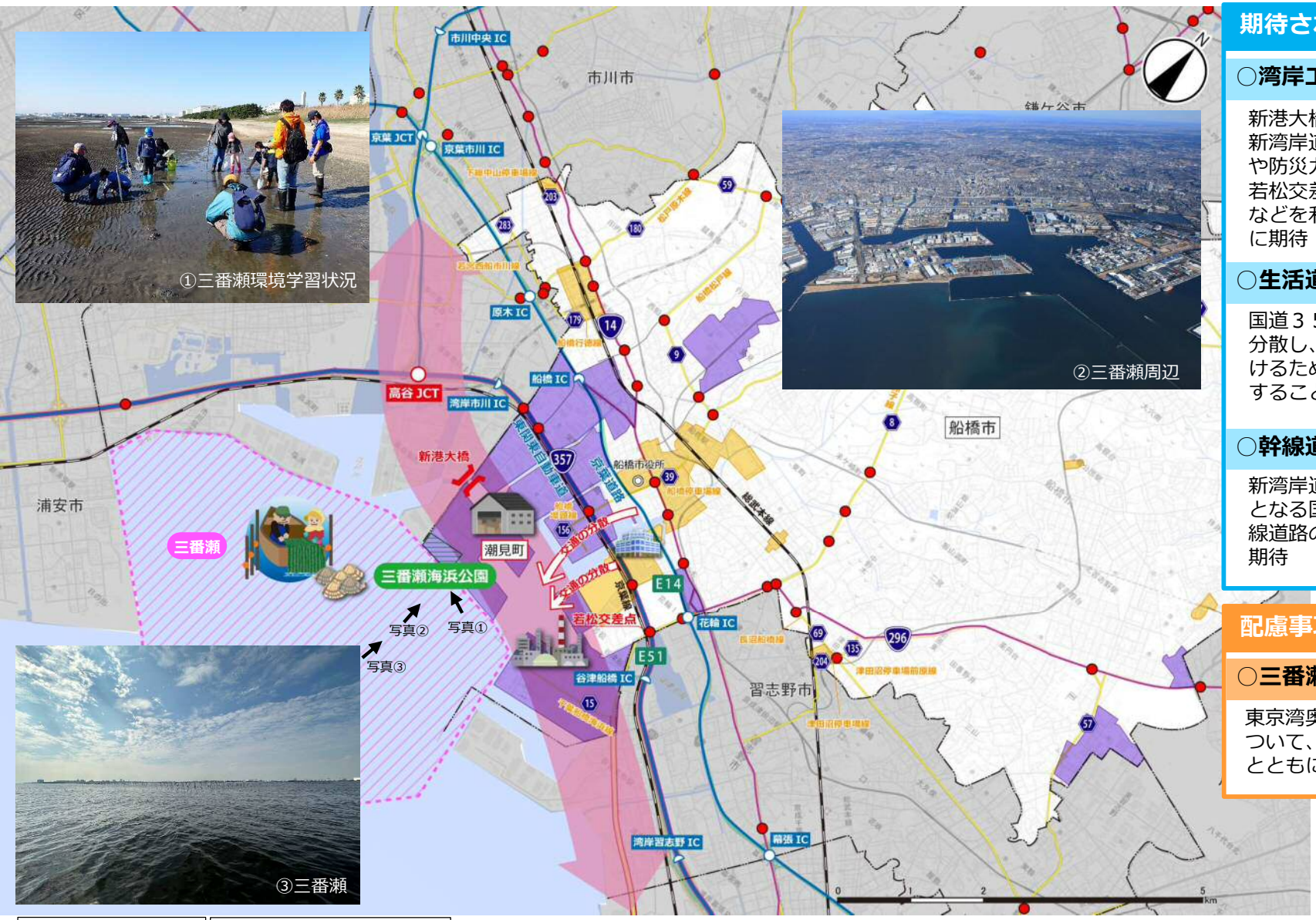
※本資料は、令和4年度に沿線6市、千葉県、千葉国道事務所で意見交換を行い、作成したもの

船橋市

①三番瀬環境学習状況

②三番瀬周辺

③三番瀬



期待される効果

○湾岸エリアの利便性向上・防災力向上

新港大橋のみからアクセスしている潮見町地区に新湾岸道路がつながることによる利便性向上や防災力向上に期待
若松交差点の渋滞緩和により、県道千葉船橋海浜線などを利用した産業の物流効率化による利便性向上に期待

○生活道路の安全性向上

国道３５７号等の幹線道路の交通が新湾岸道路に分散し、国道・県道の渋滞が緩和され、渋滞を避けるため市内の生活道路に流入していた交通が減少することによる生活道路の安全性向上に期待

○幹線道路の移動性向上

新湾岸道路の整備にあわせて、市内の縦軸横軸となる国道・県道が整備されることによる市内の幹線道路の渋滞緩和・交通円滑化などの移動性向上に期待

配慮事項

○三番瀬の再生・保全

東京湾奥部に残された貴重な干潟となる三番瀬について、千葉県三番瀬再生計画との整合性を図るとともに、地域の生活環境に配慮

※ピンクの矢印は、起終点・ルートを図示しているものではない

道　路　凡　例
- :自動車専用道路
- :国道
- :県道
- :市道
- :有効利用の可能性のある既存都市計画道路

凡　例
- :主要渋滞箇所
- :インターチェンジ・ジャンクション
- :工業地
- :商業地

主要渋滞箇所　：令和4年度第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
工業地・商業地：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針図

新湾岸道路に期待される効果・配慮事項

※本資料は、令和4年度に沿線6市、千葉県、千葉国道事務所で意見交換を行い、作成したもの

習志野市

※ピンクの矢印は、起終点・ルートを図示しているものではない

道路凡例
- :自動車専用道路
- :国道
- :県道
- :市道
- :有効利用の可能性のある既存都市計画道路

凡例
- :主要渋滞箇所
- :インターチェンジ・ジャンクション
- :工業地
- :商業地

主要渋滞箇所　：令和4年度第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
工業地・商業地：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

期待される効果

○市内の幹線道路等における混雑の緩和

京葉道路、国道３５７号など既存の幹線道路から新湾岸道路に通過交通が転換し、市内の交通量が減少することによる混雑緩和に期待
このことにより、市内の交通利便性の向上や休日における新習志野駅周辺の混雑緩和に期待

○湾岸エリアの利便性向上

国道３５７号の交通量減少による若松交差点の渋滞緩和が期待され、県道千葉船橋海浜線などを利用した物流の効率化、商業地の利便性向上、これに伴う産業の振興に期待

配慮事項

○谷津干潟の生態系

谷津干潟は、ラムサール条約登録地であり、干潟に飛来する鳥類や生息する生物に配慮

①谷津干潟

○西浜における海への眺望

ハミングロードから海への眺望に配慮

②西浜における海への眺望

③西浜における海への眺望

新湾岸道路に期待される効果・配慮事項

※本資料は、令和4年度に沿線6市、千葉県、千葉国道事務所で意見交換を行い、作成したもの

千葉市

①千葉港 千葉中央地区

②幕張新都心周辺

※ピンクの矢印は、起終点・ルートを図示しているものではない

道路凡例
- :自動車専用道路
- :国道
- :県道
- :市道
- :有効利用の可能性のある既存都市計画道路

凡例
- :主要渋滞箇所
- :インターチェンジ・ジャンクション
- :工業地
- :商業地

主要渋滞箇所　：令和4年度第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
工業地・商業地：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

期待される効果

○湾岸地域のポテンシャル発揮

交通容量不足を原因とする渋滞が解消され、千葉港など、重要な拠点が集積する湾岸地域のポテンシャルが十分に発揮されることに期待

○企業立地の促進

市内において、広域的な交通転換が図られ、京葉道路、東関東自動車道、国道３５７号、さらには穴川ＩＣ周辺を含めた幹線道路の渋滞が緩和されることで、物流の効率化が図られ、企業立地の促進に期待

○地域の利便性と安全性の向上

幹線道路の渋滞緩和により、生活道路に流入していた通過交通が減少し、地域の利便性と安全性が向上することに期待

○特色ある湾岸部のさらなる発展

県内外へのアクセスが向上することにより、本市湾岸部の特色である「商業地」「工業地」「住宅地」「観光地」の機能がさらに活かされ、本市の持続的な発展に寄与することに期待

○防災機能の強化

総合防災拠点（千葉市役所）をはじめ、各防災拠点から高速道路のアクセス経路において、リダンダンシーが強化され、迅速かつ安定的な災害対応が可能となるなど防災機能の強化に期待

配慮事項

○地域の利便性への配慮

千葉市中心部や千葉港からのアクセス性に配慮

○地域資源である「海辺」への配慮

幕張の浜、検見川の浜、いなげの浜からの眺望など本市の都市アイデンティティを形成する地域資源のひとつである「海辺」に配慮

○景観も含めた生活環境への配慮

稲毛・幕張海浜エリアの住宅地の生活環境に配慮
また、市景観条例に基づき定められた市景観計画に位置付けられている「海への見通しの確保」や「海への眺望」に配慮

新湾岸道路に期待される効果・配慮事項

※本資料は、令和4年度に沿線6市、千葉県、千葉国道事務所で意見交換を行い、作成したもの

市原市

※ピンクの矢印は、起終点・ルートを図示しているものではない

道路凡例
- 自動車専用道路
- 国道
- 県道
- 市道
- 有効利用の可能性のある既存都市計画道路

凡例
- 主要渋滞箇所
- インターチェンジ・ジャンクション
- 工業地
- 商業地

主要渋滞箇所　：令和4年度第1回 千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
工業地・商業地：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針付図

期待される効果

○京葉臨海コンビナートの国際競争力向上

京葉臨海コンビナートの交通が国道１６号から新湾岸道路へ転換することで、物流効率化による臨海部の産業の活性化、生産性の向上など国際競争力向上に期待

○まちづくりとの連携

物流基地の立地する海保地区やJR３駅（五井、八幡宿、姉ヶ崎）周辺の拠点形成の取組などのまちづくりと連携した企業誘致や定住人口の維持・増加に期待

○房総地域の活性化

外環道高谷JCTとの距離が短縮し、都心・埼玉県以北へのアクセス向上、圏央道による成田空港・茨城県方面へのアクセス向上により、内房エリアから外房エリアにわたる交通利便性の向上による広域的な地域の活性化に期待

○防災機能の強化

国道１６号の代替路となる千葉市から木更津市にわたり整備が進められている平成通りに加え、自動車専用道路が新たに整備されることによる防災機能の強化に期待

○観光振興

都心、埼玉県以北方面からのアクセス向上により、本市の観光資源である「養老渓谷」「チバニアン」や、日本一の数を誇る「ゴルフ場」等への観光入込客数（交流人口）増加に期待

配慮事項

○地域の利便性への配慮

インターチェンジの設置を含め、国道１６号や京葉コンビナートへのアクセス性に配慮

○既存自動車専用道路との接続への配慮

市原市を縦断している東関東自動車道（館山線）との接続に配慮

○河川管理上の影響への配慮

市原市の中央を流れる二級河川養老川の河川環境を含め河川管理上の影響に配慮