

新湾岸道路 第1回 有識者委員会資料

令和6年8月2日

目 次

1. 新湾岸道路について	1
2. 新湾岸道路 構想段階の進め方	4
3. 湾岸地域の状況について	
3-1. 湾岸地域の土地利用状況	8
3-2. 湾岸地域のポテンシャル	13
3-3. 湾岸地域の交通特性	19
4. 湾岸地域の課題と配慮事項について	24
5. 課題と目標について	32
6. 地域への情報発信と意見聴取	34
7. 参考資料	39

1. 新湾岸道路について

1. 新湾岸道路の概要

- 新湾岸道路は、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺を結ぶ高規格道路
- 新たな高規格道路ネットワークの形成により、湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させ、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を図る

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

【求められるサービスレベル】

- 多車線の自動車専用道路

【起終点】

- 外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺

【配慮事項等】

- 千葉県三番瀬再生計画との整合
- 地域の生活環境に配慮
- 既存の都市計画や県の確保済用地を有効活用

概略ルート・構造の検討(計画段階評価含む)

- 沿線地域へ丁寧に説明し、広く意見を聴取
- 国、県、沿線市が一体となって検討を進める

■検討区間の概要

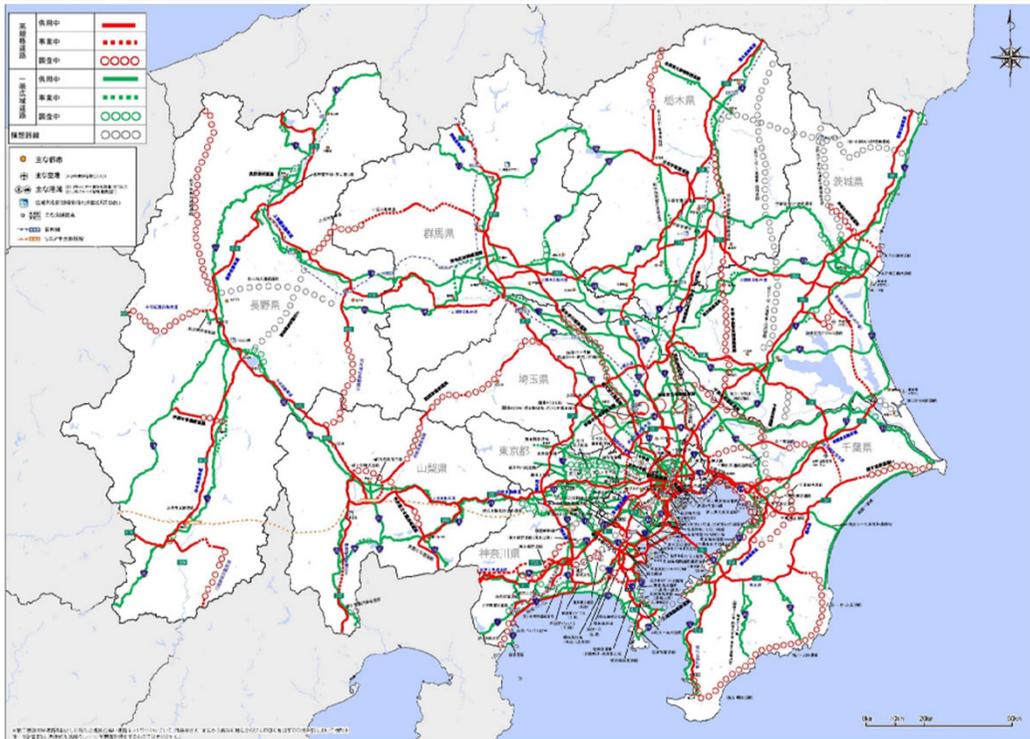


出典)「国土数値情報(行政区域・鉄道・河川)」(国土交通省)を加工して作成
車線数は全国道路・街路交通情勢調査(R3)を基に分類した。
※調査中路線は、概ねのルートを図示しているものではない

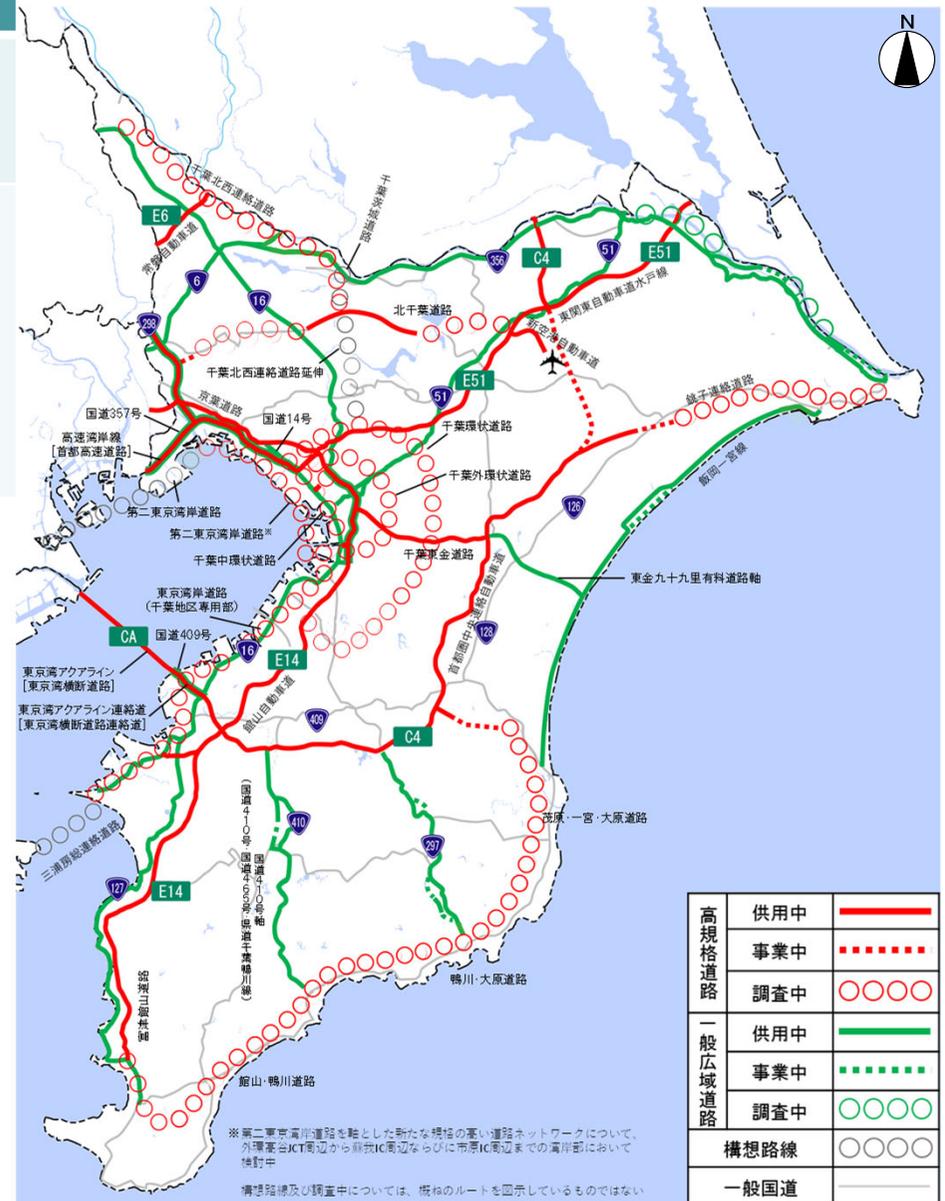
1. 新湾岸道路の位置づけ

○『関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画』及び『千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画』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

策定者	広域道路ネットワーク、高規格道路の位置づけ	出典
国土交通省 関東地方整備局	<p>○高規格道路</p> <p>・第二東京湾岸道路※</p> <p>※ 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について、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検討中</p>	関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画 (R3.7)
千葉県	<p>・湾岸地域や県北西地域などの都市部、観光地における渋滞の改善、成田空港や千葉港をはじめとする拠点へのアクセス向上、平常時・災害時を問わない安定的な人・モノの流れの確保が喫緊の課題</p> <p>○広域道路ネットワークの充実・強化</p> <p>・湾岸地域における慢性的な渋滞を解消し、地域の魅力を引き出すため、新たな湾岸道路(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)の早期具体化を図る</p> <p>○千葉港へのアクセス強化</p> <p>・新たな湾岸道路の早期具体化を図る</p>	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)



出典：関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画(R3.7 関東地方整備局)



出典：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)
※概ねのルートを示しているものではない

1. 新湾岸道路の位置づけ

○湾岸地域沿線市の総合計画や都市計画マスタープランにおいて、慢性的な渋滞緩和や交通安全、広域連携、防災等の必要性から新たな湾岸道路などを広域道路ネットワークに位置づけ

策定者	広域道路ネットワーク、新湾岸道路等の位置づけ	出典
千葉市	<p>○道路ネットワークの形成: 新たな湾岸道路や主要幹線道路等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 千葉市と東京や周辺都市との交流の軸となる道路ネットワークの形成により、本市と湾岸地域全体のポテンシャルを引き上げ、首都圏の生産性向上、国際競争力の強化につなげるとともに、産業・観光拠点などへのアクセス道路の整備により活発な人とモノの流れを支える <p>○高規格道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 東関東自動車道水戸線、館山自動車道、千葉東金道路及び京葉道路に加え、東京都区部や首都圏各都市との連携強化を図るため、東京湾岸道路、新湾岸道路や千葉東金道路、千葉環状道路などからなる広域道路ネットワークの形成を図る 	<p>千葉市基本計画(R5.3)</p> <p>ちば・まち・ビジョン(R5.9)</p> <p>※千葉市の都市計画区域マスタープラン、都市計画マスタープラン、立地適正化計画の統合計画</p>
市川市	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地周辺に交通が集中し、慢性的な渋滞と安全性の低下が生じている 東京外郭環状道路などの開通により南北の交通の利便性が向上したものの、依然として混雑地域が発生している <p>○広域的な連絡機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 臨海部をつなぐ第二湾岸道路の整備を促進する 	<p>市川市総合計画「I&Iプラン21」第三次基本計画(R5.4)</p> <p>市川市都市計画マスタープラン(H16.3)</p>
船橋市	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏レベルの広域的な連絡と通過交通の円滑な処理を行う規格の高い道路等については、関係機関と連携を図りながら、周辺環境に配慮した整備を国に要請 道路ネットワークの形成が十分でないため、混雑や渋滞を避けて生活道路に車が流入し、安全で快適であるべき住環境を阻害 <p>○自動車専用道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心や空港への物資の流通等の広域連携機能をさらに高めるための自動車専用道路整備について、国や千葉県に要請する <p>○広域道路(国道・県道)の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 通過交通を円滑に処理し、市内の交通混雑を緩和するため、周辺都市を連絡する広域道路の整備を国や千葉県に要請する 	<p>船橋市都市計画マスタープラン(R4.11)</p>
習志野市	<p>○交通軸: 第二湾岸道路(自動車専用道路)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都心と千葉市を結ぶ東西方向の通過型幹線道路と南北方向の道路網の整備を推進し、地域相互、拠点相互の結び付きの強化を図る 	<p>習志野市都市マスタープラン(改訂版)(H27.3)</p>
市原市	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災時に発生した臨海工業地帯を縦断する国道16号の機能麻痺を教訓に、災害発生時のダブルネットワーク化を図っていく必要がある <p>○広域・都市間幹線道路: 第二東京湾岸道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間及び拠点間連携には円滑な交通処理が求められることから、本市の主要路線となる広域幹線道路及び都市幹線道路の整備を促進する 	<p>市原市総合計画【基本計画2023改訂版】(R5.3)</p> <p>市原市都市計画マスタープラン(H30.3)</p>
浦安市	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路については、国道357号東京湾岸道路の慢性的な渋滞が課題であり、東京外かく環状道路の開通に伴い旅行速度の低下が見られることから、更なる対策が必要である <p>○広域幹線道路の整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画については、市民生活や環境への影響に十分配慮した計画となるよう、国や千葉県へ働きかけ 	<p>浦安市総合計画(R1.12)</p> <p>浦安市都市計画マスタープラン(R3.3)</p>

2. 新湾岸道路 構想段階の進め方

2. 新湾岸道路

○「第5次社会資本整備重点計画」や「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」では、計画の実効性を確保する方策として、構想段階において、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得るとともに、検討プロセスの透明性・公平性を確保するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を始めとするガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進するとされている。

第5次社会資本整備重点計画(抜粋) (令和3年5月28日閣議決定)

第4節 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階、利活用段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて受け手のニーズに合わせたものとするとともに、効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要であり、このことが、整備された社会資本が有効に活用され、そのストック効果が最大限発現されることにもつながる。

また、第2章3. で示したように、人口減少がさらに進み、厳しい財政制約が課される中で、インフラを「経営」する発想に転換していく必要がある。その際には、インフラの整備・維持管理に加えてインフラを利活用するという観点が重要になるが、特にインフラの利活用については、民間事業者や住民など、インフラの設置者・管理者以外の多様な者が主体となりうる。このため、地域の民間事業者や住民一人一人がインフラを「我が物」として捉え、利活用に積極的に参画できるような環境づくりを図っていかなくてはならない。これにより、自らの地域に対する誇りと愛着に根ざした、地域の安全・安心の確保や生活の質の向上、地域経済の活性化等に必要社会資本整備の選択やその円滑な事業実施への理解増進にもつながっていくこととなる。

このような観点から、構想段階において、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得るとともに、検討プロセスの透明性・公正性を確保するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を始めとするガイドライン等に基づき、住民や施設の利用者を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、持続可能性を考慮した環境面等の様々な観点から行う総合的な検討の下、計画を合理的に策定する取組を積極的に実施する。

関東ブロックにおける 社会資本整備重点計画(抜粋) (令和3年8月)

第4章 計画を推進するための方策

前章で示した重点目標の効率的な達成を図るため、本章では「計画の実効性を確保する方策」として、目標を効果的かつ効率的に実施するための措置に関する事項を定める。

(1) 事業の効率性・透明性の向上に向けた事業評価等の実施

本計画で掲げた目標や指標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等により、政策上のボトルネックの確認等を行い、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領に基づく事業評価を実施することで、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るものとする。

さらに、安全・安心の確保、生活の質の向上、民間投資の誘発や生産性の向上による生産拡大といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつ、事業完了後における地域の即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果の見える化の取組を推進する。

(2) 社会資本整備への多様な主体の参画と関係機関との連携強化

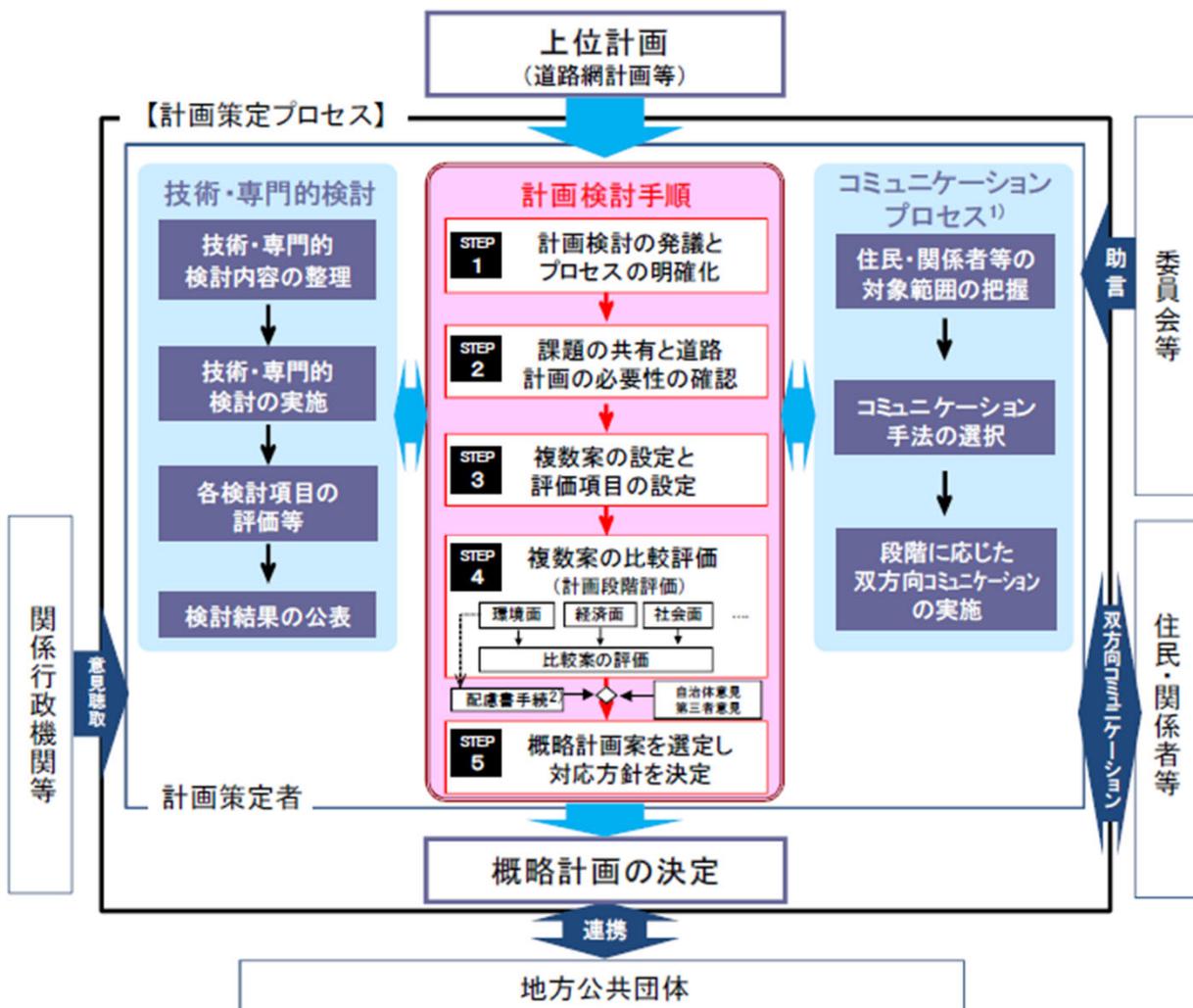
国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて受け手のニーズに合わせたものとする必要がある。

そのためには、効率性にも留意しながら各段階において透明性・公平性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させるとともに、地域における社会資本をともに守り、支える関係機関や地方公共団体との連携を強化した上で、整備された社会資本が将来にわたって有効に活用され、そのストック効果が最大限発現されることに努めるものとする。

2. 新湾岸道路 計画策定プロセスとは

○構想段階における「計画検討手順」を経て概略計画を決定するまでの一連の流れ

○計画検討の発議から対応方針の決定までの検討を進める「計画検討手順」、計画策定者と住民・関係者等との双方向コミュニケーションを実施する「コミュニケーションプロセス」、専門性を持った検討を行う「技術・専門的検討」の3つのプロセスを含む



・「コミュニケーションプロセス」と「技術・専門的検討」は、「計画検討手順」と有機的に連携して進められるべきもの

・「技術・専門的検討」や「コミュニケーションプロセス」は、必要に応じて、「計画検討手順」の各段階において繰り返し行われることが望ましい。

・計画策定者は、必要に応じて「関係行政機関等」からの意見聴取や「委員会等」からの助言や提言を受けつつ、「計画検討手順」並びに「技術・専門的検討」を進めるとともに、「住民・関係者等」と双方向コミュニケーションを実施することによりコミュニケーションプロセスを進める必要がある。

・「地方公共団体」と連携・協力することが必要である。

※事業の特性に応じ、計画策定者と共同で実施する場合も有

1) プロセスの設計の考え方を示しているもの
2) 配慮書手続対象事業の場合

2. 新湾岸道路 構想段階の進め方

社会資本整備審議会 関東地方小委員会

計画内容等の報告 ↑ ↓ 意見

計画策定者

計画検討手順

技術・専門的検討

コミュニケーションプロセス

計画検討の発議とプロセスの明確化

- ・ 計画検討の発議、計画の位置付け
- ・ 検討の進め方、検討の実施体制
- ・ コミュニケーションプロセス 等

課題の共有と道路計画の必要性の確認

- ・ 解決すべき課題、地域ニーズ
- ・ 達成する目標 等

複数案の設定と評価項目の設定

- ・ 設定した複数案（及び設定しない案）
- ・ 複数案を比較評価する項目

複数案の比較評価（計画段階評価）

- ・ 複数案の評価結果と総合的な視点での比較

概略計画案を選定し、対応方針を決定

- ・ 選定の考え方
- ・ 実施するに当たっての配慮・留意事項

概略計画の決定

新湾岸道路有識者委員会

構想段階

計画段階

検討の進捗に併せて開催



- ・ 助言
- ・ プロセス検証

情報提供・意見募集

意見・ニーズ等の把握

情報提供

情報提供・意見募集

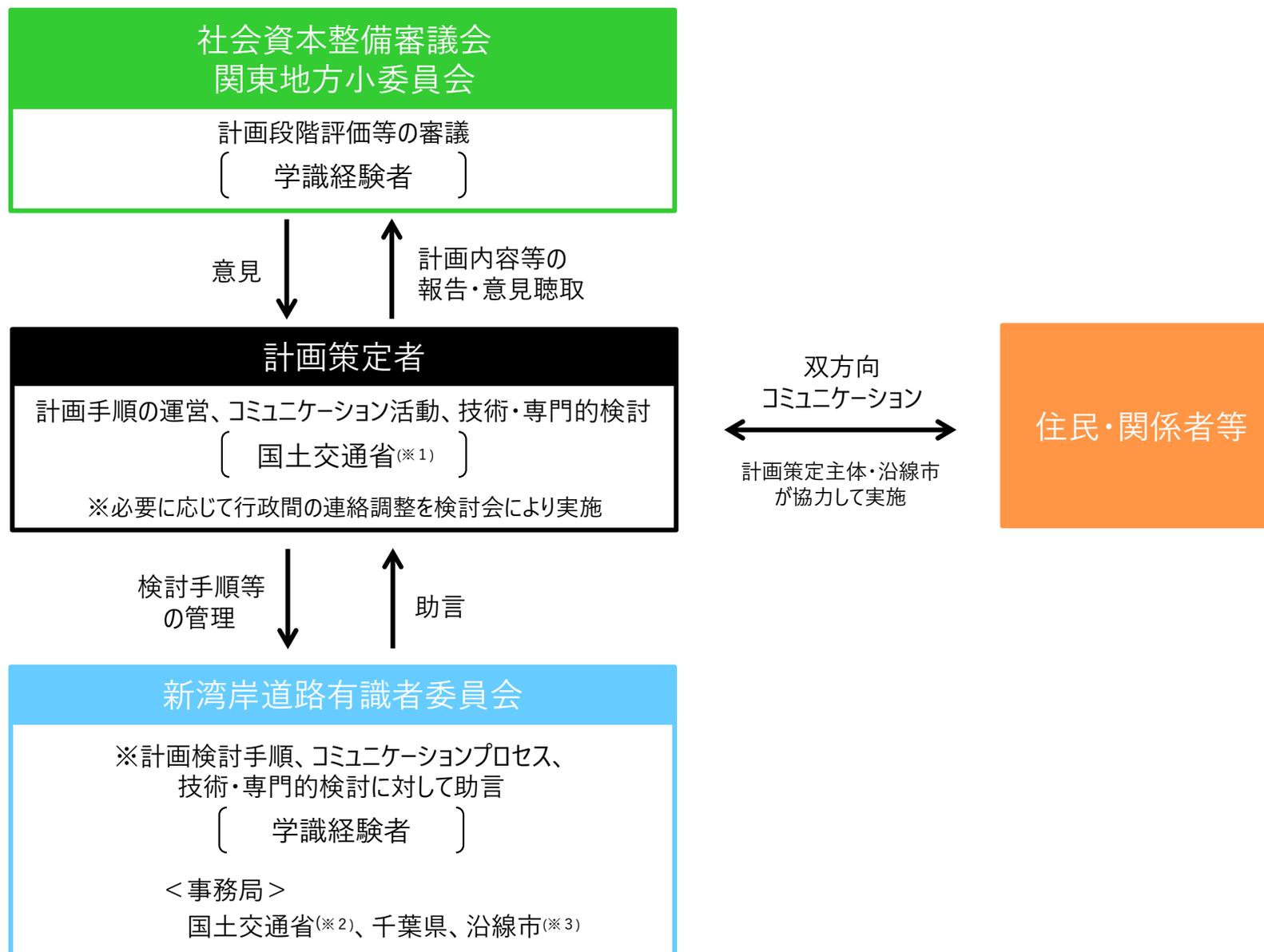
意見・ニーズ等の把握

情報提供

情報提供

住民・関係者等

2. 新湾岸道路 計画の具体化に向けた実施体制



※1 関東地方整備局道路部、千葉国道事務所

※2 関東地方整備局千葉国道事務所

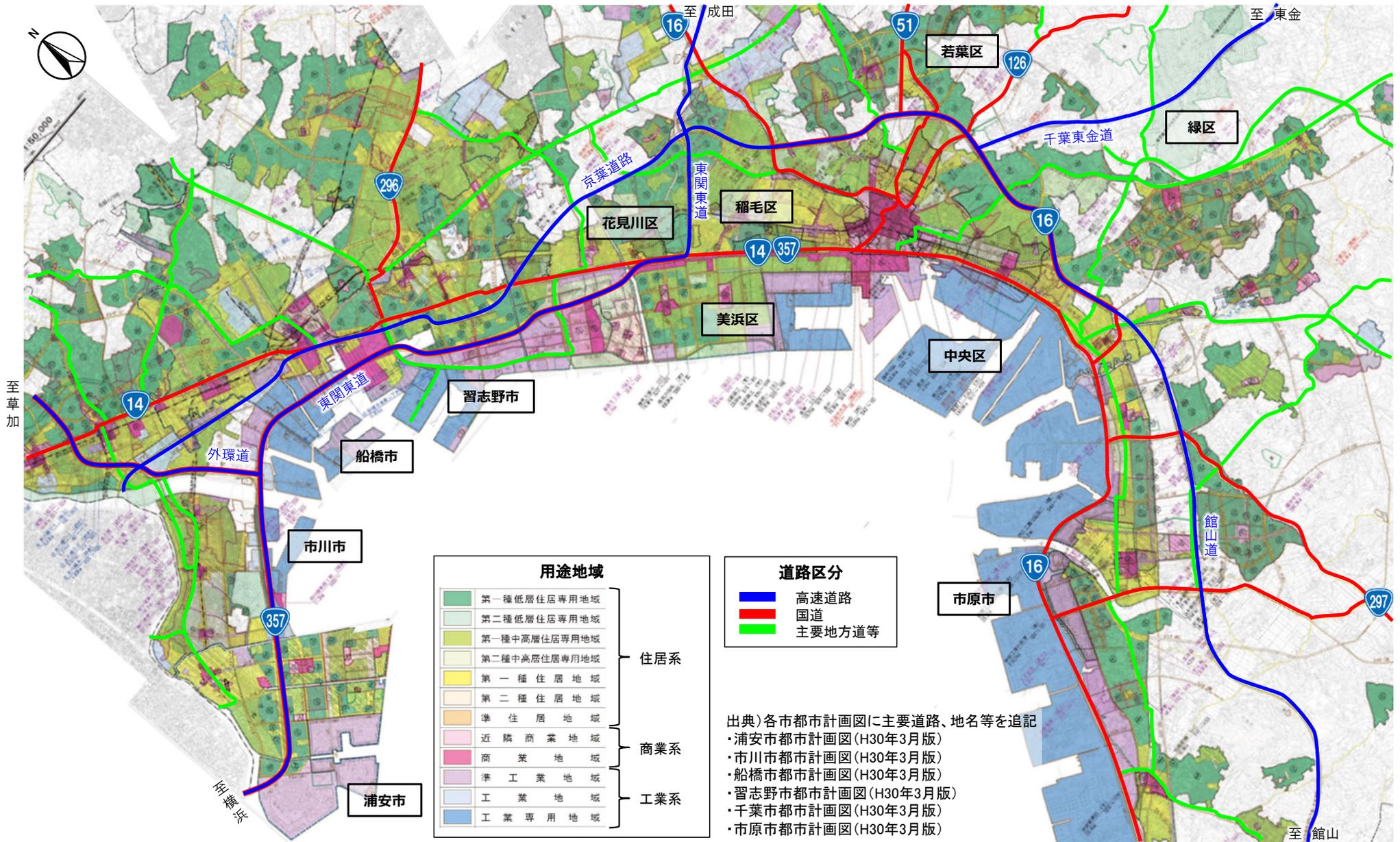
※3 沿線市：千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市

3. 湾岸地域の状況について

3-1. 湾岸地域の土地利用状況

3-1. 湾岸地域の土地利用状況

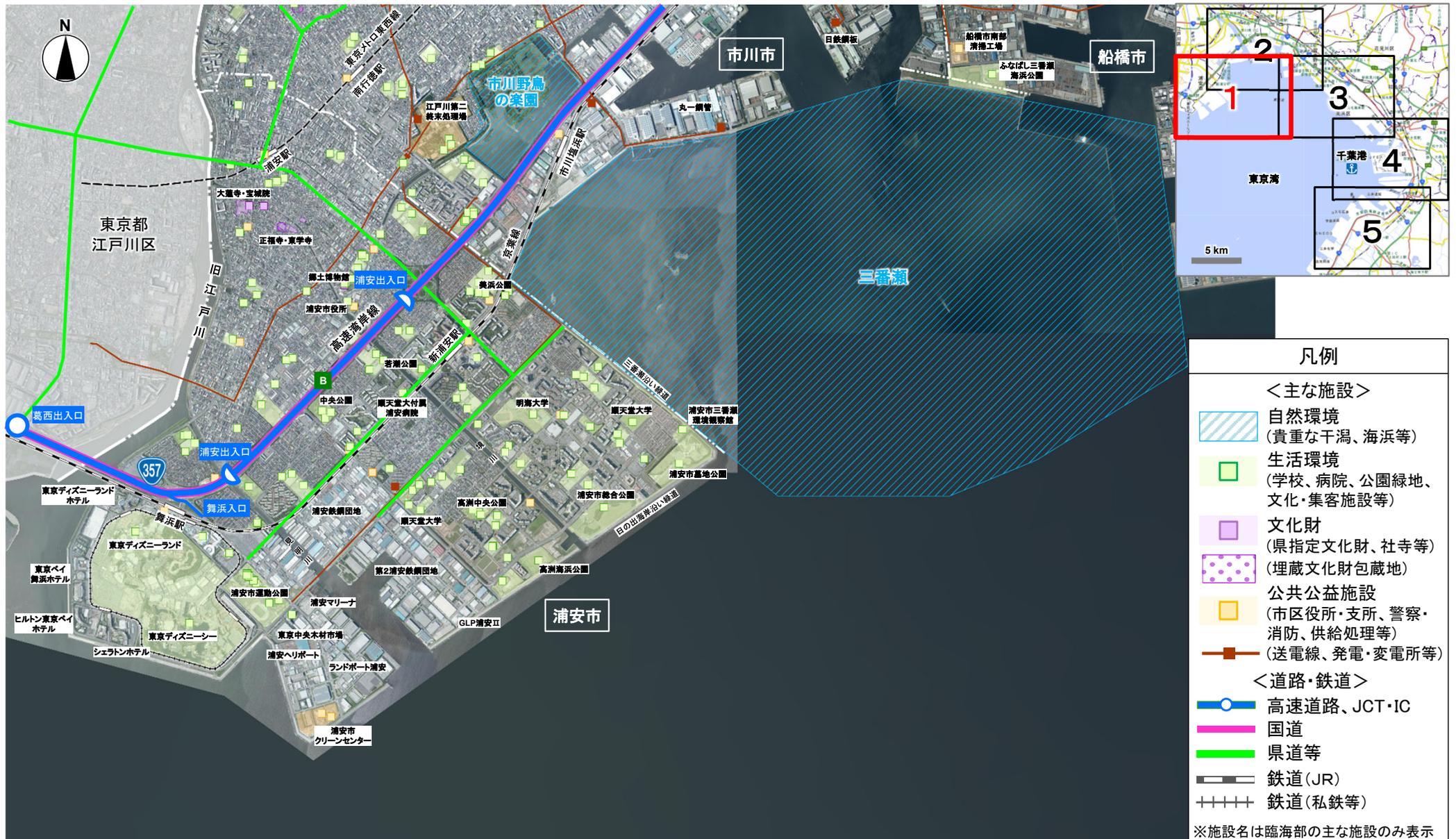
- 国道14号、16号、357号より陸側は住宅系用途が多く、海側は工業系・商業系用途が多い
- 特に、市川市と船橋市、千葉市中央区、市原市の海側には、工業専用地域が広がっている



※高速道路、一般国道、都道府県道、市町村道の一部を図示

3-1. 湾岸地域の土地利用状況【1.浦安市付近】

- 浦安市は三方を水辺に囲まれ、三番瀬等の貴重な自然環境がある
- 南部は大型レジャー施設やホテル、鉄鋼団地や物流施設が立地し、北部は住宅団地が広がり生活環境施設も多い



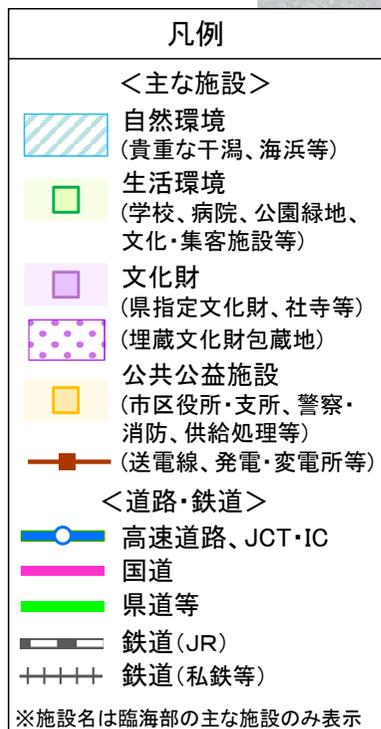
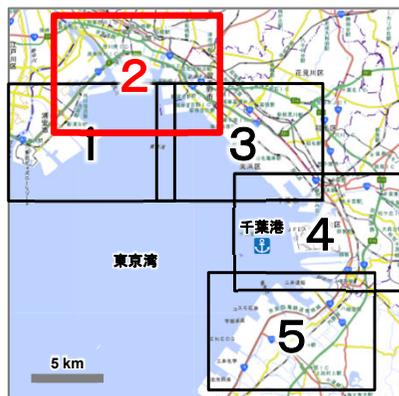
0 0.5 1.0 1.5 2.0km

※三番瀬の境界線は概ねの位置である

出典：地理院地図、国土数値地図情報、ちば情報マップ等

3-1. 湾岸地域の土地利用状況【2.市川市・船橋市・習志野市付近】

○市川市・船橋市・習志野市の沿岸域には三番瀬、谷津干潟、市川野鳥の楽園等の貴重な自然環境がある
 ○臨海部は鉄鋼や港湾関連施設が多く立地しているほか、習志野市の茜浜では海辺の緑地が広がる



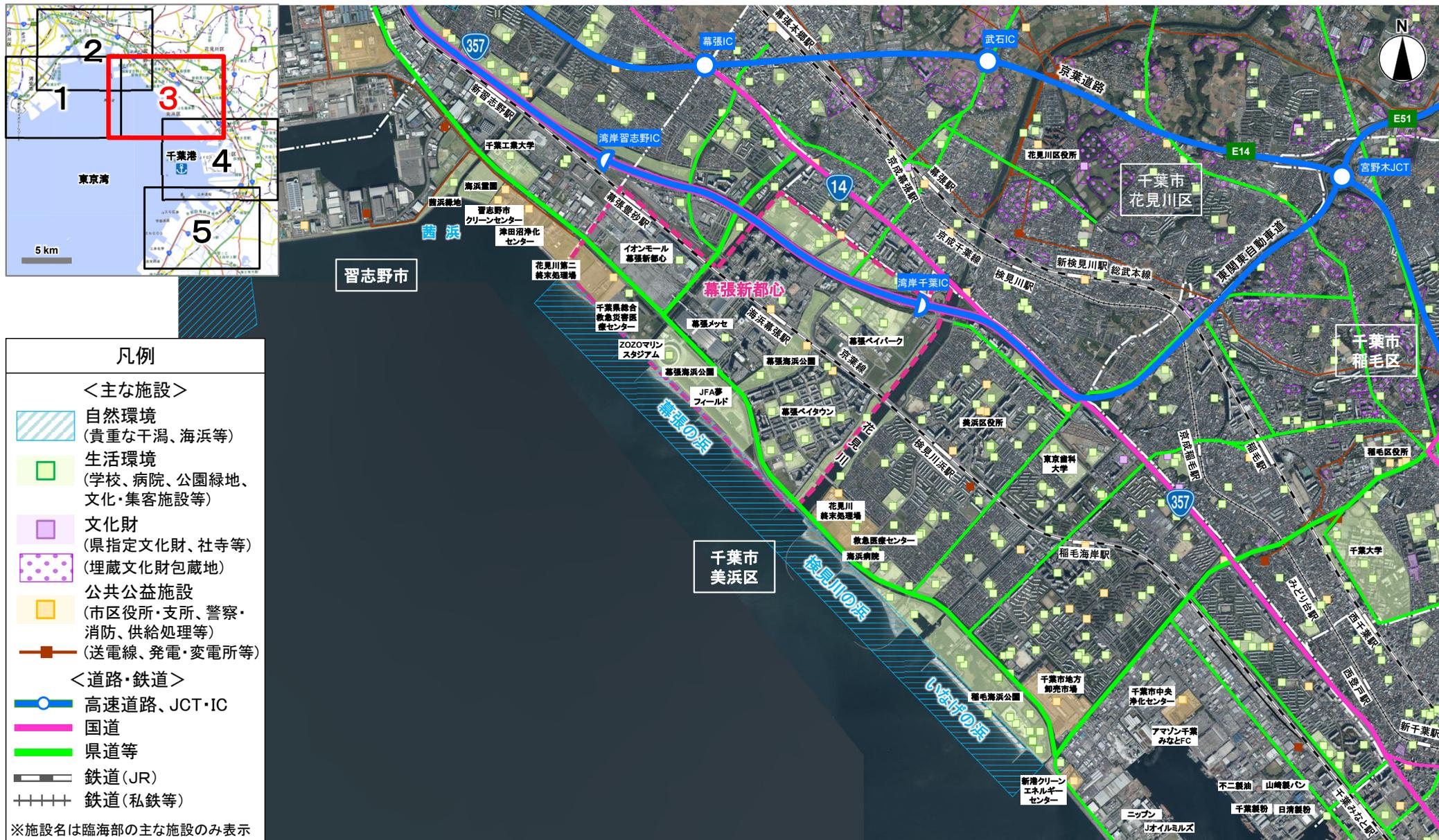
0 0.5 1.0 1.5 2.0km

※三番瀬の境界線は概ねの位置である

出典：地理院地図、国土数値地図情報、ちば情報マップ等

3-1. 湾岸地域の土地利用状況【3.千葉市美浜区付近】

○千葉市美浜区の海岸沿いは、貴重な地域資源である幕張の浜・検見川の浜・いなげの浜が連続している
 ○臨海部は幕張新都心地区や住宅団地等が広がり、生活環境施設や公共公益施設が多数立地している



凡例

<主な施設>

- 自然環境 (貴重な干潟、海浜等)
- 生活環境 (学校、病院、公園緑地、文化・集客施設等)
- 文化財 (県指定文化財、社寺等) (埋蔵文化財包蔵地)
- 公共公益施設 (市区役所・支所、警察・消防、供給処理等)
- (送電線、発電・変電所等)

<道路・鉄道>

- 高速道路、JCT・IC
- 国道
- 県道等
- 鉄道(JR)
- 鉄道(私鉄等)

※施設名は臨海部の主な施設のみ表示

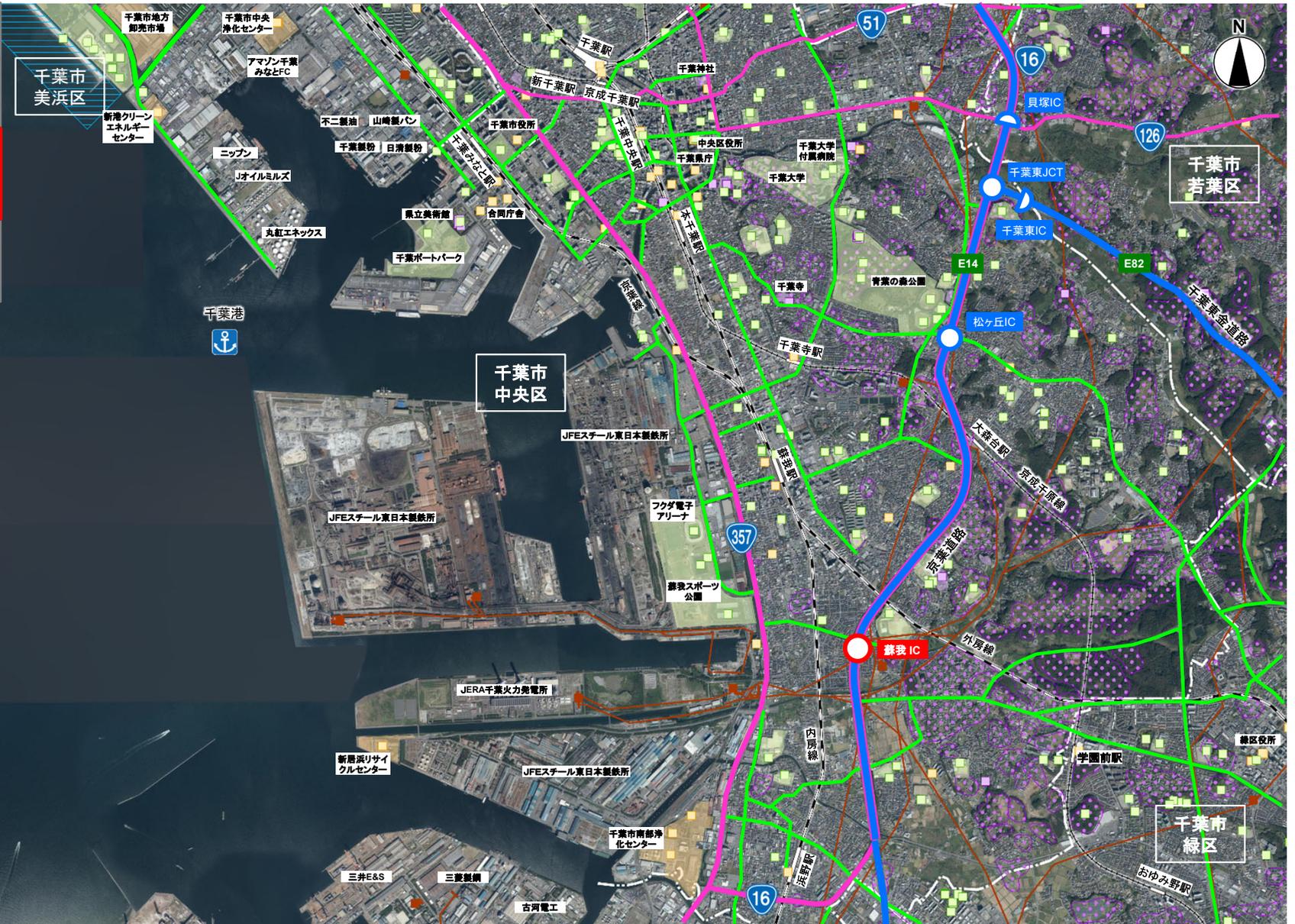
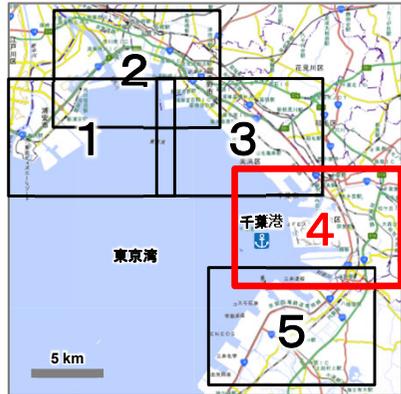


※海浜等の境界線は概ねの位置である

出典：地理院地図、国土数値地図情報、ちば情報マップ等

3-1. 湾岸地域の土地利用状況【4.千葉市中央区付近】

○千葉市中央区の臨海部は、千葉港の港湾施設、発電所や製鉄所等の大規模工場が立地している
 ○国道16号以東に市街地が展開し多数の施設が立地、京葉道路沿いの内陸部は包蔵地が広がる



凡例

<主な施設>

- 自然環境 (貴重な干潟、海浜等)
- 生活環境 (学校、病院、公園緑地、文化・集客施設等)
- 文化財 (県指定文化財、社寺等)
- (埋蔵文化財包蔵地)
- 公共公益施設 (市区役所・支所、警察・消防、供給処理等)
- (送電線、発電・変電所等)

<道路・鉄道>

- 高速道路、JCT・IC
- 国道
- 県道等
- 鉄道(JR)
- 鉄道(私鉄等)

※施設名は臨海部の主な施設のみ表示

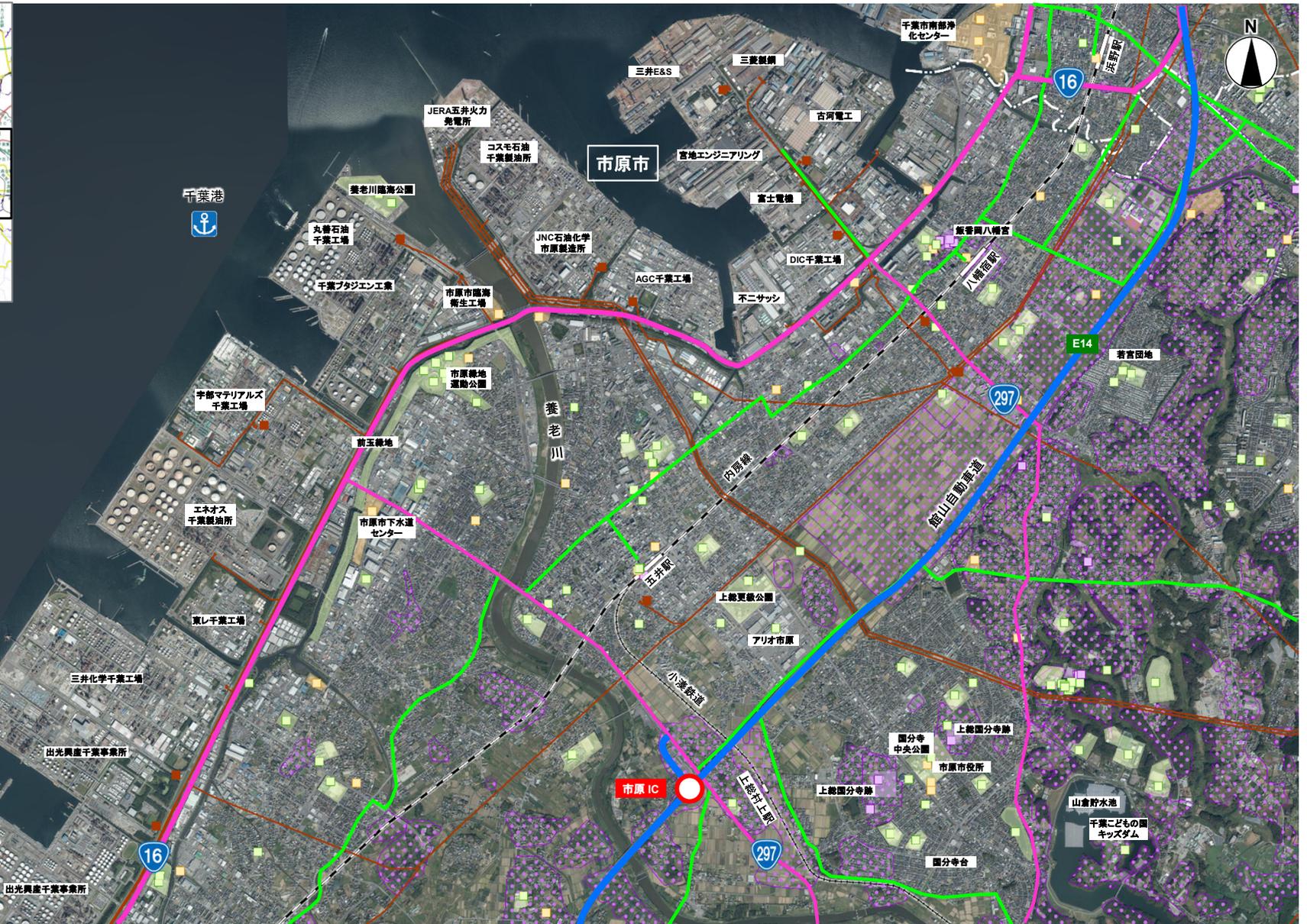


出典：地理院地図、国土数値地図情報、ちば情報マップ等

3-1. 湾岸地域の土地利用状況【5.市原市付近】

○市原市の臨海部は、石油・化学やエネルギー関連の大規模工場が多数立地している

○養老川沿いには緑地、学校等があり、館山自動車道沿いや市原IC周辺は国分寺跡等の文化財や包蔵地が広がる



凡例

<主な施設>

- 自然環境 (貴重な干潟、海浜等)
- 生活環境 (学校、病院、公園緑地、文化・集客施設等)
- 文化財 (県指定文化財、社寺等)
- (埋蔵文化財包蔵地)
- 公共公益施設 (市区役所・支所、警察・消防、供給処理等)
- (送電線、発電・変電所等)

<道路・鉄道>

- 高速道路、JCT・IC
- 国道
- 県道等
- 鉄道(JR)
- 鉄道(私鉄等)

※施設名は臨海部の主な施設のみ表示

3-2. 湾岸地域のポテンシャル

3-2. 湾岸地域の施設立地状況

- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中する地域
- 国際拠点港湾の千葉港をはじめ、京葉臨海工業地帯や商業施設、物流施設が存在

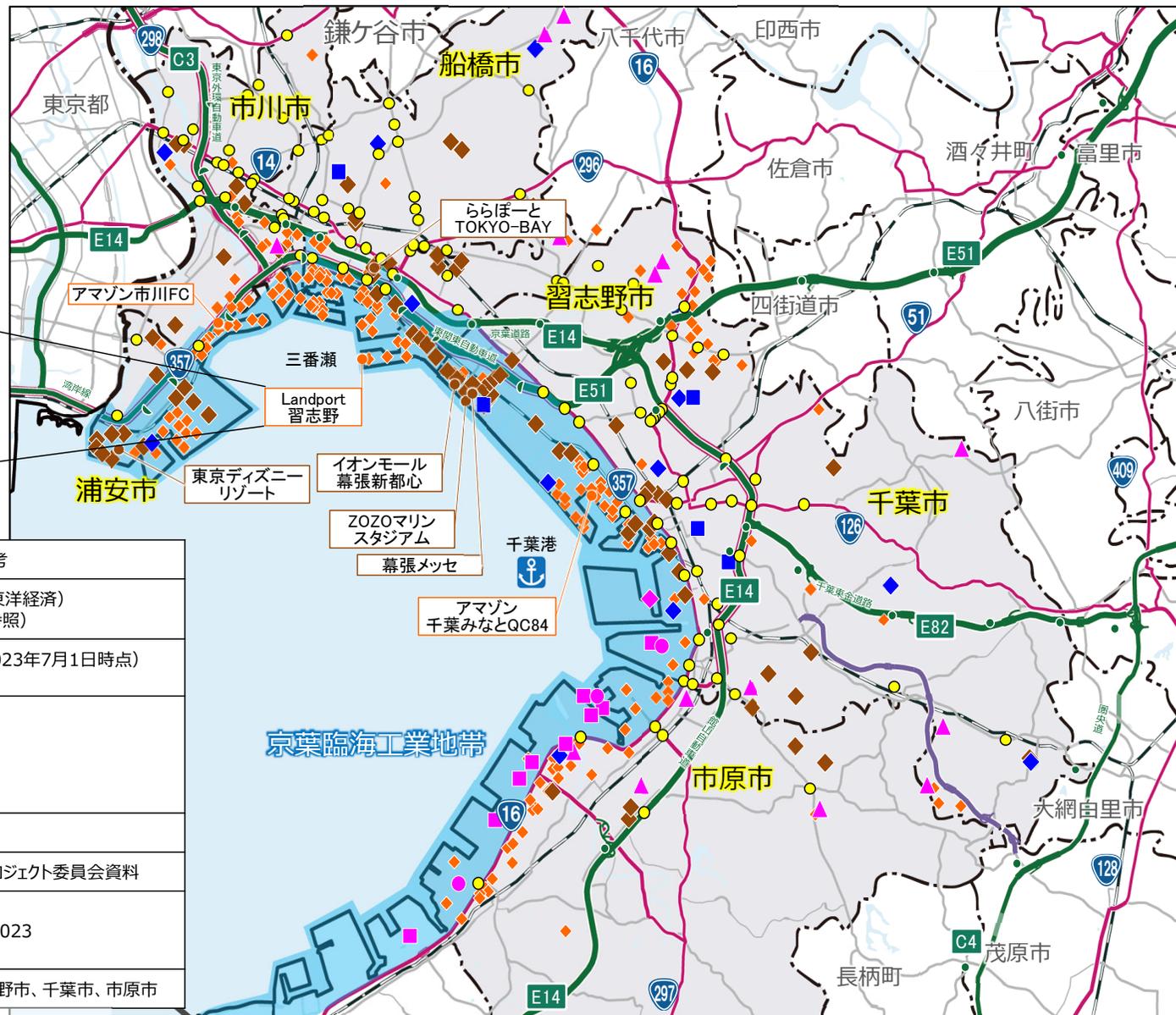
■湾岸地域の施設の立地状況



高機能型物流施設
Landport習志野



出典) Landport習志野HP,
<https://www.nomura-landport.com/narashino/>



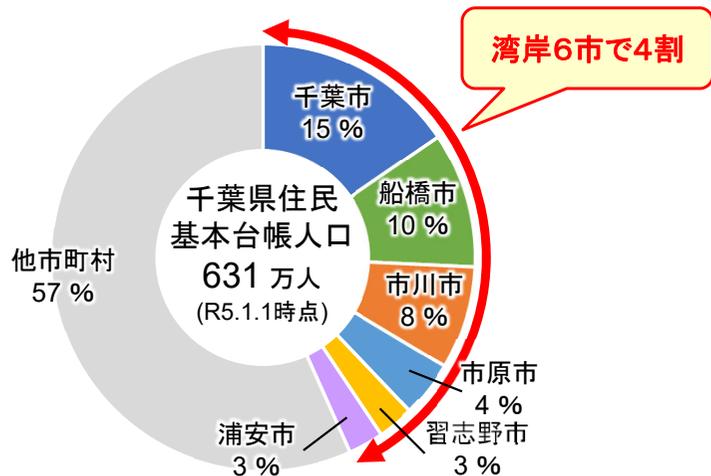
凡例	出典・備考
◆ 商業系：10,000m ² 以上(店舗面積)	全国大型小売店総覧2024（東洋経済） 大型集客施設（GoogleMap参照）
◇ 倉庫	登録倉庫事業者棟別リスト（2023年7月1日時点） ※トランクルームは対象外
● 火力発電所	
■ 石油化学産業	千葉港長期構想（2017年）
◆ 鉄鋼産業	
▲ 工業団地	R2工業統計調査結果確報
● 主要渋滞箇所（国道）	R5第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
■ 県立都市公園	千葉県立都市公園パークガイド2023
◆ 主な市立都市公園	
□ 湾岸地区	浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

※京葉臨海工業地帯は、東京湾沿岸部の埋立地の概ねの範囲を表示。

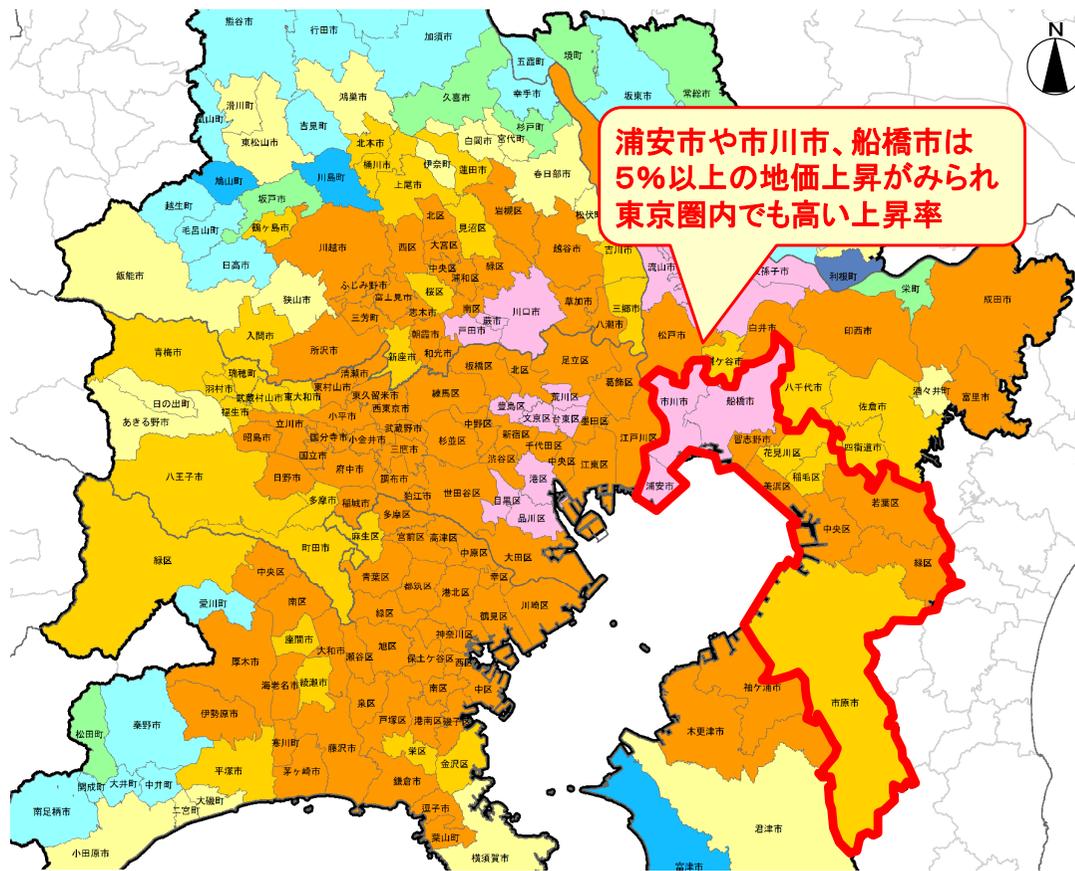
3-2. 湾岸地域の人口の動向について

- 湾岸地域の令和5年の人口は約271万人で千葉県の4割を占め、県内で最も人口が多い地域
- 全国的に人口がほぼ横ばい傾向の一方で、湾岸地域の人口は平成2年から令和5年で約17%増加
- 都心への近接性に優れる浦安市や市川市、船橋市では、東京圏内でも高い地価上昇率

■人口規模

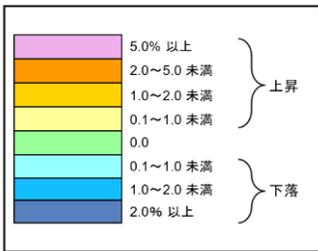
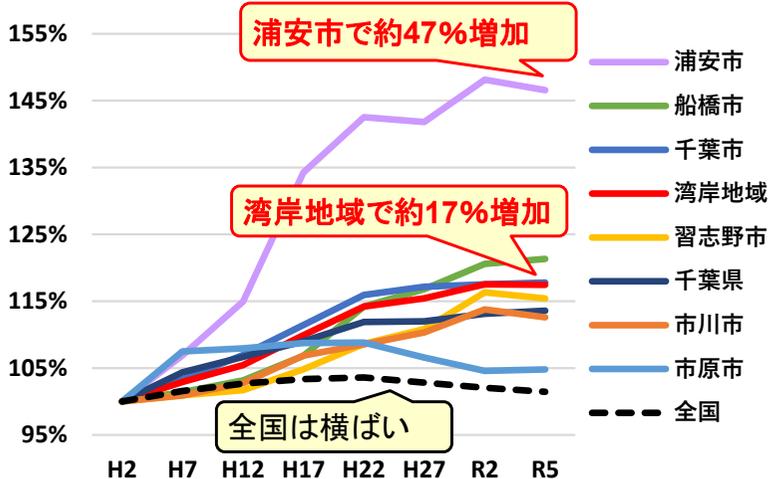


■地価調査(R5/R4)の変動率(東京圏:住宅地)



■人口伸び率

※H2を基準(100%)とする比率



出典: 令和5年都道府県地価調査(国土交通省)

出典 H2~R2: 国勢調査
R5: 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(総務省)

3-2. 湾岸地域の主な都市開発について

- 湾岸地域では、幕張新都心や鉄道駅周辺等で新たな都市開発が進み、更なる人口増加が期待
- 住宅だけでなく、商業・業務、医療福祉、文化交流、産業など多様な都市機能が集積
- 湾岸地域の広域交通の利便性向上により、新たな都市開発を支援

■湾岸地域の主な都市開発

※各市の住宅整備を伴う主な都市開発事業を抽出(事業中、今後事業化予定)

本八幡駅北口駅前地区市街地再開発事業(市川市)

- 開発面積約1.1ha
- 住宅(約870戸)、商業、業務等
- OR12年竣工・入居予定

(整備方針) (住宅イメージ)

出典: 市川市ホームページ

猫実A地区土地区画整理事業(浦安市)

- 開発面積約1.4ha
- 密集市街地改善(地区180人)
- H31~R7年度完了予定

JR南船橋駅南口市有地活用事業(船橋市)

- 開発面積約4.5ha
- 住宅(約345戸)、商業、福祉等
- OR5~8年開業入居予定 (土地利用計画)

(商業施設イメージ) (マンションイメージ)

三井不動産(株)提供
三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典: 船橋市ホームページ



鷺沼特定土地区画整理事業(習志野市)

- 開発面積約37ha
- 住宅(約6,800人)、商業、医療福祉、小学校等
- 施行期間: R5~R13年度 (土地利用計画)

出典: 習志野市ホームページ

千葉駅周辺の市街地再開発事業【千葉駅東口、新千葉2・3地区等】(千葉市)

- 開発面積約1.1ha(2地区計)
- 住宅、ホテル、商業、事務所、防災倉庫等
- R5年度完成

(千葉駅東口) (新千葉第2・3地区)

出典: 千葉市ホームページ

幕張新都心 若葉住宅地区のまちづくり(千葉市)

- 開発面積約17.5ha(住宅用地)
- 住宅(1万人・4,500戸)、商業・業務、文教、公園、スポーツ施設等

(街並みイメージ)

三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典: 千葉市ホームページ

(仮称)五井駅東口土地区画整理事業(市原市)

- 開発面積約46ha
- 住宅、文化交流、商業、教育、産業、グリーン産業等
- OR8年度組合設立、工事着手予定 (五井駅周辺イメージ)

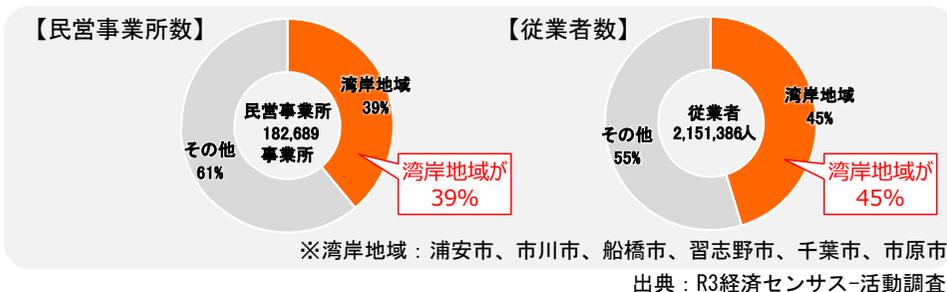
出典: 市原市ホームページ

出典: 地理院地図

3-2. 湾岸地域の企業活動について

- 湾岸地域は千葉県全体の事業所数の約39%、従業者数の約45%を占めており、各種企業活動が盛んなエリア
- 京葉臨海工業地帯は、全国シェア1位である千葉県の製造業(石油製品・石炭製品製造業、化学工業)の産業基盤が集積し、不可欠な素材やエネルギーの供給拠点、物流拠点として千葉県の経済の要となっている
- 湾岸地域から出荷される「石油製品・石炭製品」、「化学工業」は、千葉県内のほか、首都圏(東京都、茨城県等)や国内工場に広域輸送されており、その経路となる湾岸地域の交通機能の適正化による輸送効率の向上が必要

■千葉県の事業所数・従業者数

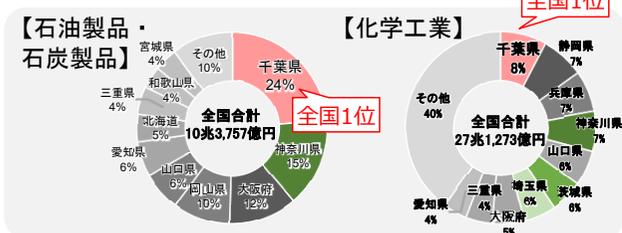


■全国シェア1位の主な製造品(千葉県)

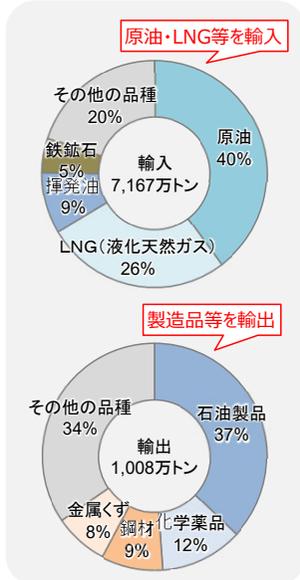
産業分類名	品目名	出荷額	全国シェア	主な輸送先(国内)
石油製品・石炭製品	軽油	5,072 億円	23%	東京都、茨城県、神奈川県 等
鉄鋼	亜鉛めっき鋼板	3,159 億円	25%	神奈川県、栃木県、茨城県 等
化学工業製品	ポリプロピレン	2,088 億円	44%	東京都、茨城県、埼玉県 等

出典：R3経済構造実態調査、
 全国貨物純流動調査(物流センサス)2021調査

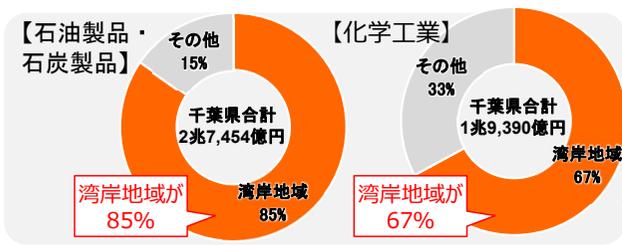
■全国1位の千葉県の製造業



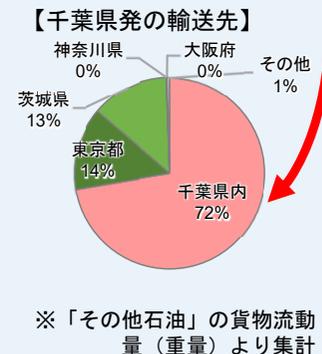
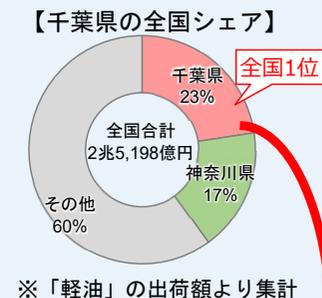
■千葉港の取扱貨物量



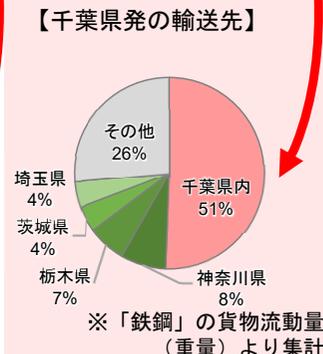
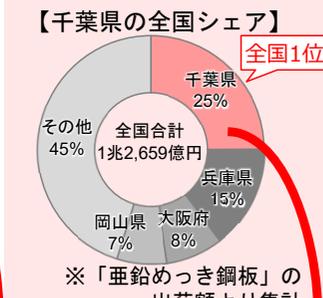
■湾岸地域の製造品出荷額



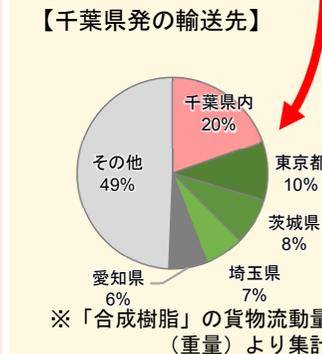
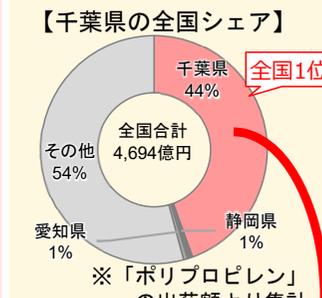
■軽油



■亜鉛めっき鋼板



■ポリプロピレン



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

3-2. 湾岸地域の観光需要について

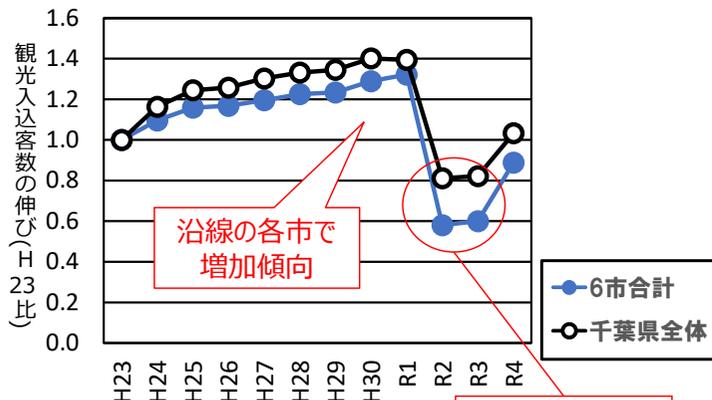
- 湾岸地域には東京ディズニーリゾートをはじめ千葉県有数の観光施設が複数立地し、県の観光産業を牽引
- 新型コロナウイルス流行前の湾岸地域の観光入込客数は、県全体と同様に増加傾向(H23比)
- 新型コロナウイルス流行前の湾岸地域の外国人宿泊客数は、増加傾向(H25比)であり、県平均の2倍と伸びが著しい
今後も成田空港の機能拡張に伴い、発着回数が増えることにより、外国人観光客の増加が見込まれる
- 観光地の不満点では「交通渋滞がひどい」が最も多い(「千葉県観光客満足度調査結果」(平成30年3月))

■各施設の入込客数と県内順位(R3)



出典：千葉県「R4千葉県観光入込調査報告書」の入込客数10万人以上を掲載

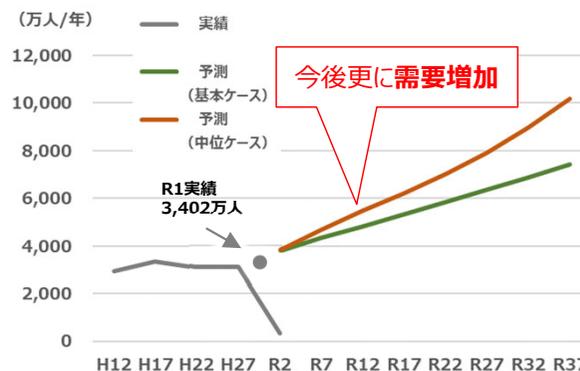
■観光入込客数の伸び(H23比)



出典：千葉県「H23～R4千葉県観光入込調査報告書」

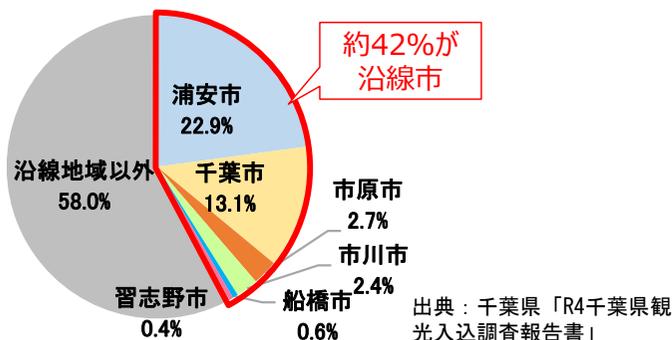
R2.3～
 新型コロナウイルス
 流行

■成田空港の長期需要予測(国際線旅客数)



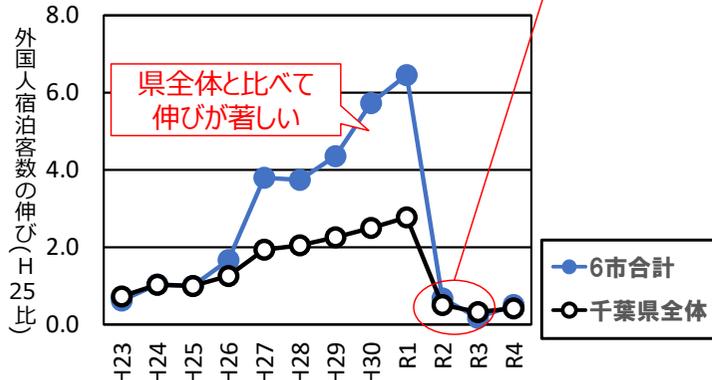
出典：H12～R2(実績値) 成田国際空港株式会社HP(空港の運用状況) R2～R37(予測値) 成田国際空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について(国土交通省 R2.1.20)

■観光入込客数シェア(R4)



※ 湾岸地域人口は千葉県人口の43% (R2国勢調査)
 湾岸地域面積は千葉県面積の16% (R4千葉県統計年鑑)
 ※ 観光入込客 日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的とし、観光地点及び行祭事・イベントを訪れた人数をカウントし観光入込客としている

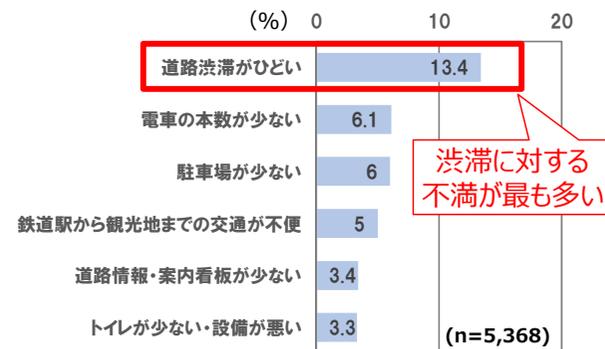
■外国人宿泊客数の伸び(H25比)



出典：千葉県「H23～R4千葉県観光入込調査報告書」

※船橋市のH23・H24については外国人宿泊客数の計測をしていないため、H25比で算出

■千葉県の観光地の不満点



出典：千葉県「千葉県観光客満足度調査結果(H30.3)」

3-3. 湾岸地域の交通特性

3-3. 湾岸地域の交通状況

- 東京都と千葉県の湾岸地域においては通過交通が多く、都心方面と千葉県の往来を担う国道357号では、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21%、千葉県区間約34%)

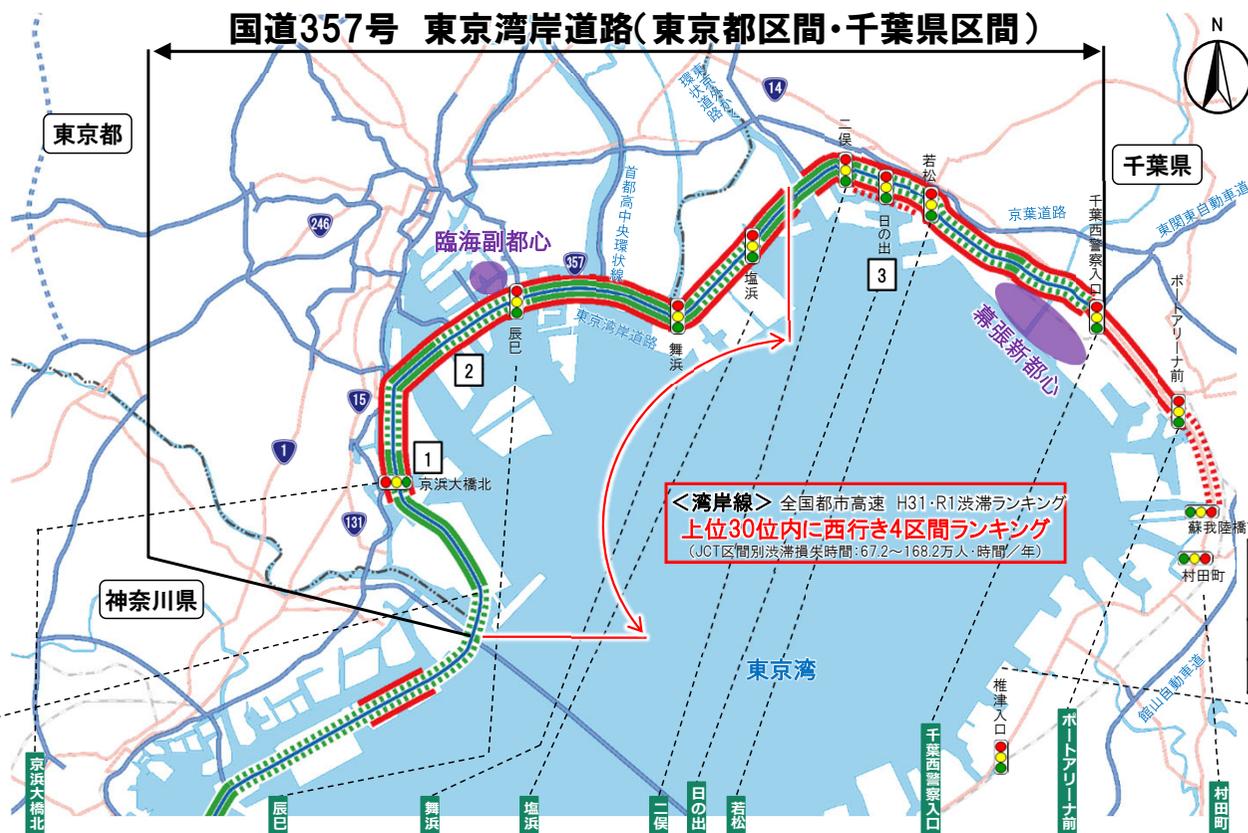
1 京浜大橋北交差点付近



2 有明橋二丁目付近



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			



<湾岸線> 全国都市高速 H31・R1渋滞ランキング
 上位30位内に西行き4区間ランキング
 (JCT区間別渋滞損失時間:67.2~168.2万人・時間/年)

3 日の出交差点付近



4 蘇我陸橋南交差点付近



区間	①総距離 (上下線合計)	②20km/h未満 区間長 (上下線合計)	割合 (②/① ×100)
東京	42.5km	9.1km	21%
千葉	92.5km	34.4km	34%



40km/h以上
 40km/h未満
 20km/h未満
 10km/h未満
 データ欠損

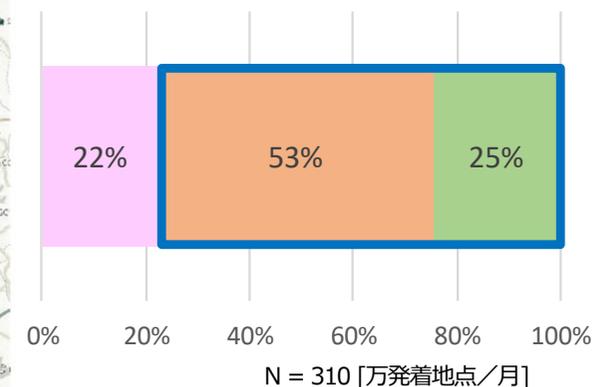
出典：ETC2.0
 プローブデータ
 (R05年1月~
 12月 [全日])

3-3. 湾岸地域の交通特性 (OD特性)

- 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

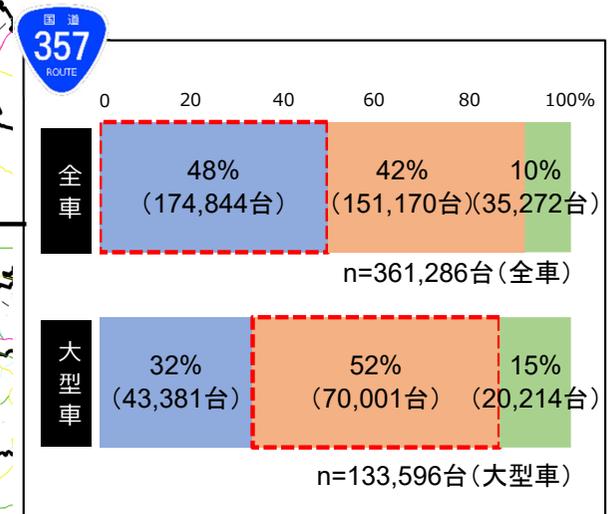
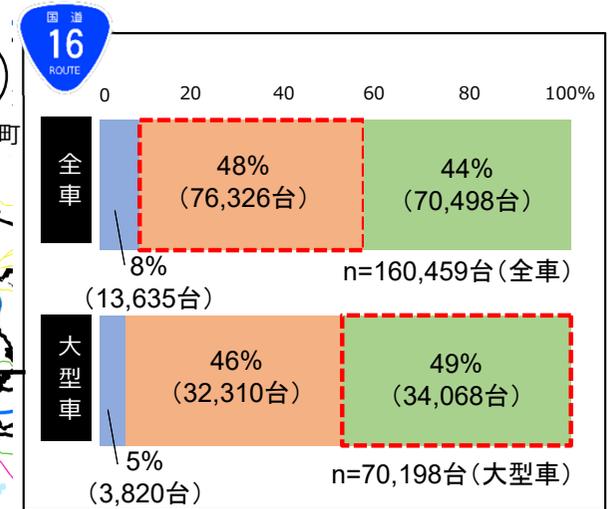
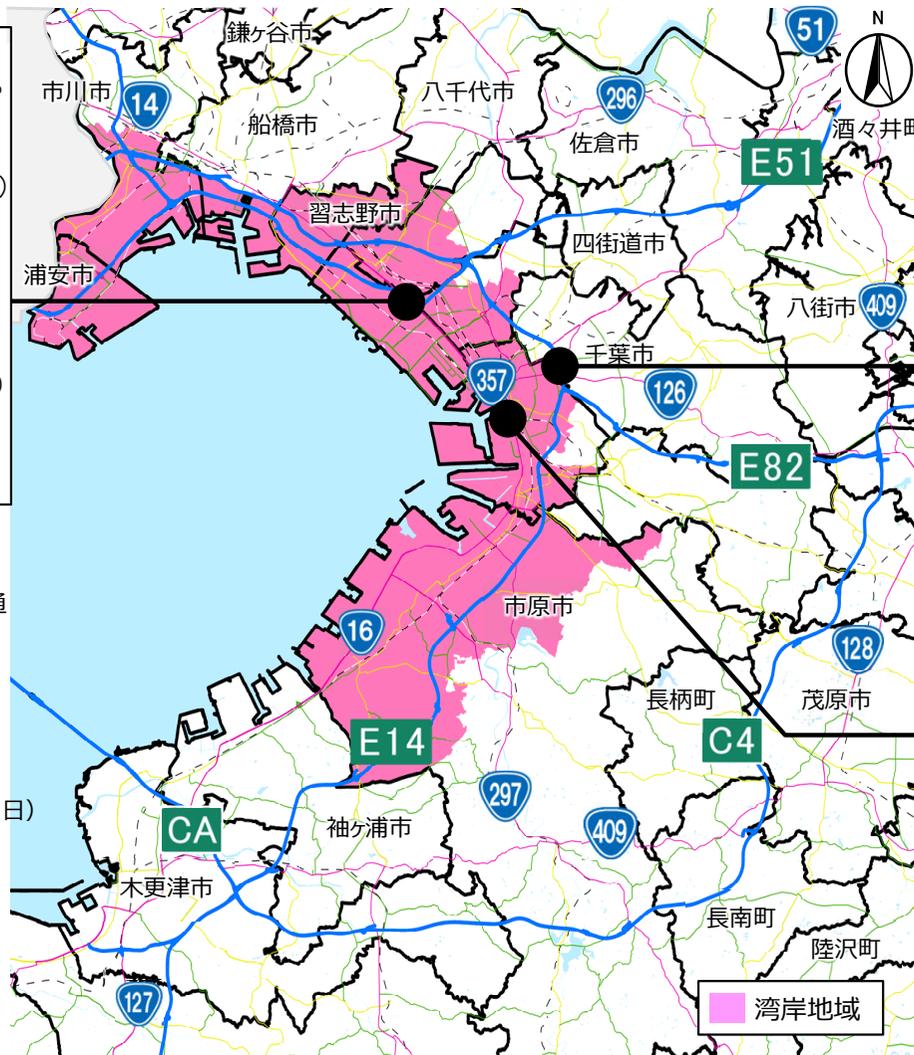
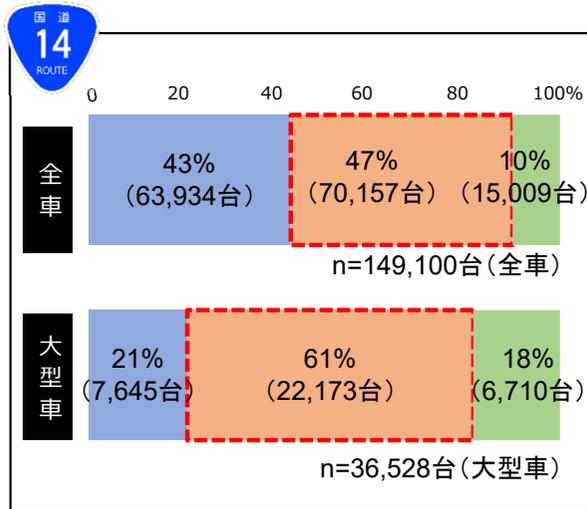
●湾岸地域を通行する内外・外内交通、外々交通の発着地別の割合 N = 240.7 [万発着地点/月]

※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
 出典：ETC2.0データ様式2-1、平成31年3月(全日)

3-3. 湾岸地域の交通特性 (OD特性)

- 一般国道(国道14号、16号、357号)を通行する車両のOD(起終点)特性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くなっている
- 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 (R5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、市原市、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 (R5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。

3-3. 湾岸地域の交通特性 (トリップ長)

- 高速道路(首都高速湾岸線、東関東道、京葉道、館山道)は、長距離トリップが約8~9割程度。
- 一般国道(国道14号、国道16号、国道357号)は、中距離トリップが約5割、長距離トリップを含めると約8~9割程度※。
※船橋市・習志野市断面の国道14号を除く
- (主)千葉船橋海浜線、千葉臨海線は、中距離トリップが約5割、長距離トリップを含めると約8割。

■ トリップ長割合観測位置



出典:
速度:ETC2.0プローブデータ(R5年10月1日~31日[平日・全車])、

地図:「デジタル道路地図データベース」(財)日本デジタル道路地図協会、「国土数値情報」(国土交通省)を加工して作成。事業区間は千葉国道事務所事業概要パンフレット(2024.4)を基に分類した。

※ 中距離・長距離の合計構成比は、小数点以下を四捨五入しているため、
個々の集計値の合計とは必ずしも一致しない場合がある

■ トリップ長割合

■ ~10km未満(短距離トリップ) ■ 10~30km未満(中距離トリップ) ■ 30km以上(長距離トリップ)

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
浦安市・市川市断面	高速湾岸線	0.4%	19%	80%		100%
	国道357号	8%		51%	42%	92%
	(主)市川浦安線	40%		44%	16%	60%
船橋市・習志野市断面	東関東自動車道	1%	4%	86%		99%
	京葉道路	2%	33%	65%		98%
	国道357号	10%		50%	41%	90%
	国道14号	35%		47%	18%	65%
(主)千葉船橋海浜線	20%		53%	27%	80%	
千葉市断面(検見川付近)	京葉道路	1%	20%	79%		99%
	国道14号	19%		47%	34%	81%
	(主)穴川天戸線		58%	35%	7%	42%
	磯辺茂呂町線	43%		40%	17%	57%
千葉臨海線	19%		54%	27%	81%	
千葉市断面(蘇我付近)	京葉道路	0%	14%	85%		100%
	国道357号	23%		52%	25%	77%
	国道16号	12%		40%	48%	88%
	(主)千葉大網線	30%		38%	32%	70%
中央赤井町線	58%		32%	11%	42%	
千葉市・市原市断面	館山自動車道	0%	3%	87%		100%
	国道16号	16%		44%	40%	84%
	(主)千葉鴨川線	37%		45%	17%	63%

3-3. 湾岸地域の交通特性（交通容量）

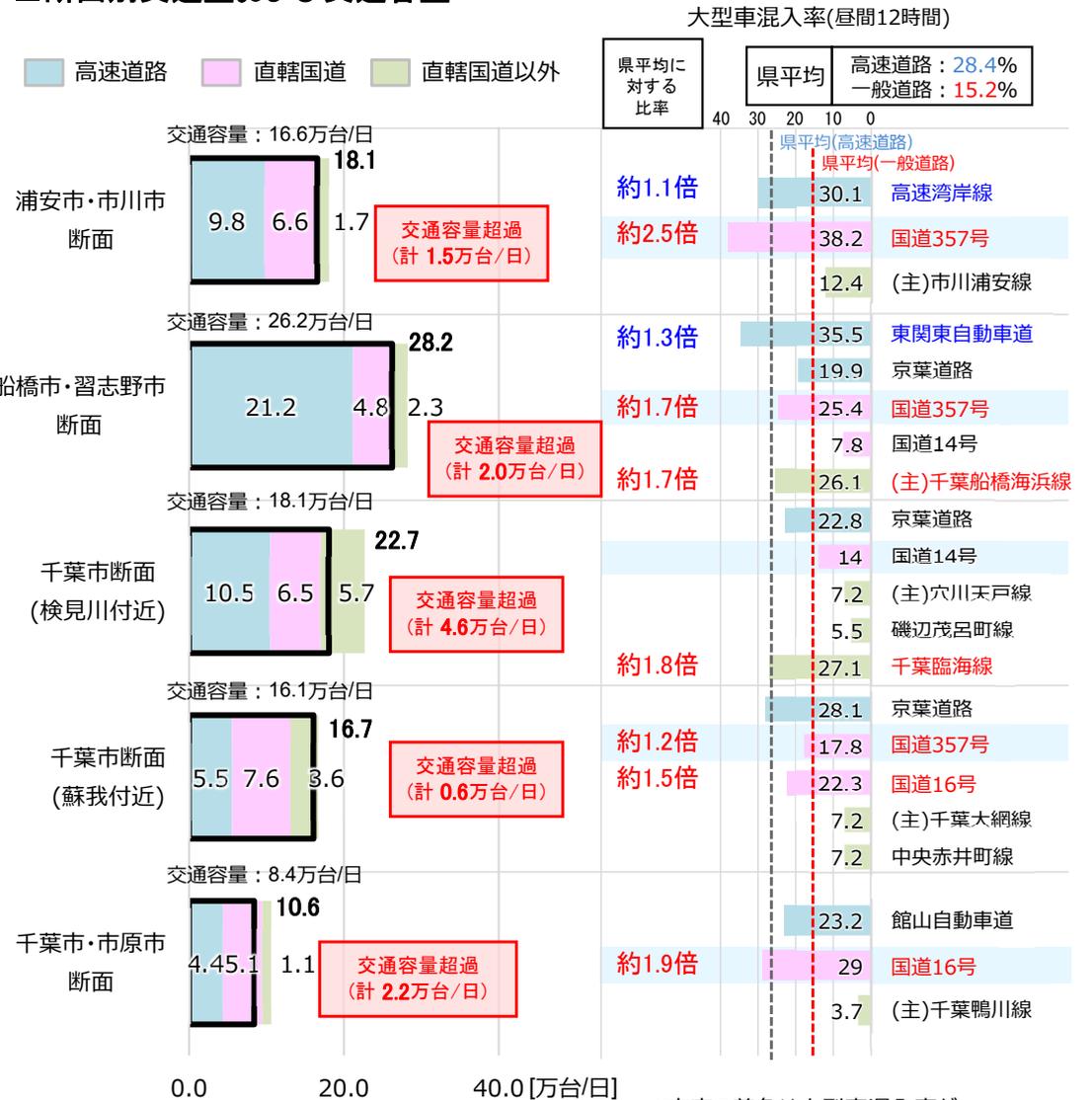
- 千葉県内の湾岸地域における東西方向の主要な幹線道路においては、各断面で交通量が交通容量を超過
- 浦安市・市川市断面と千葉市・市原市断面においては、高速道路以外の一般道路(国道357号、国道16号)でも大型車混入率が高速道路の県平均を上回っている

■断面別交通量観測位置



出典：交通量・大型車混入率・大型車混入率県平均値：令和3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：道路構造令に規定されている設計基準交通容量を使用
 地図：「デジタル道路地図データベース」(財)日本デジタル道路地図協会、「国土数値情報」(国土交通省)を加工して作成。事業中区間は千葉国道事務所事業概要パンフレット(2024.4)を基に分類した。

■断面別交通量および交通容量



※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

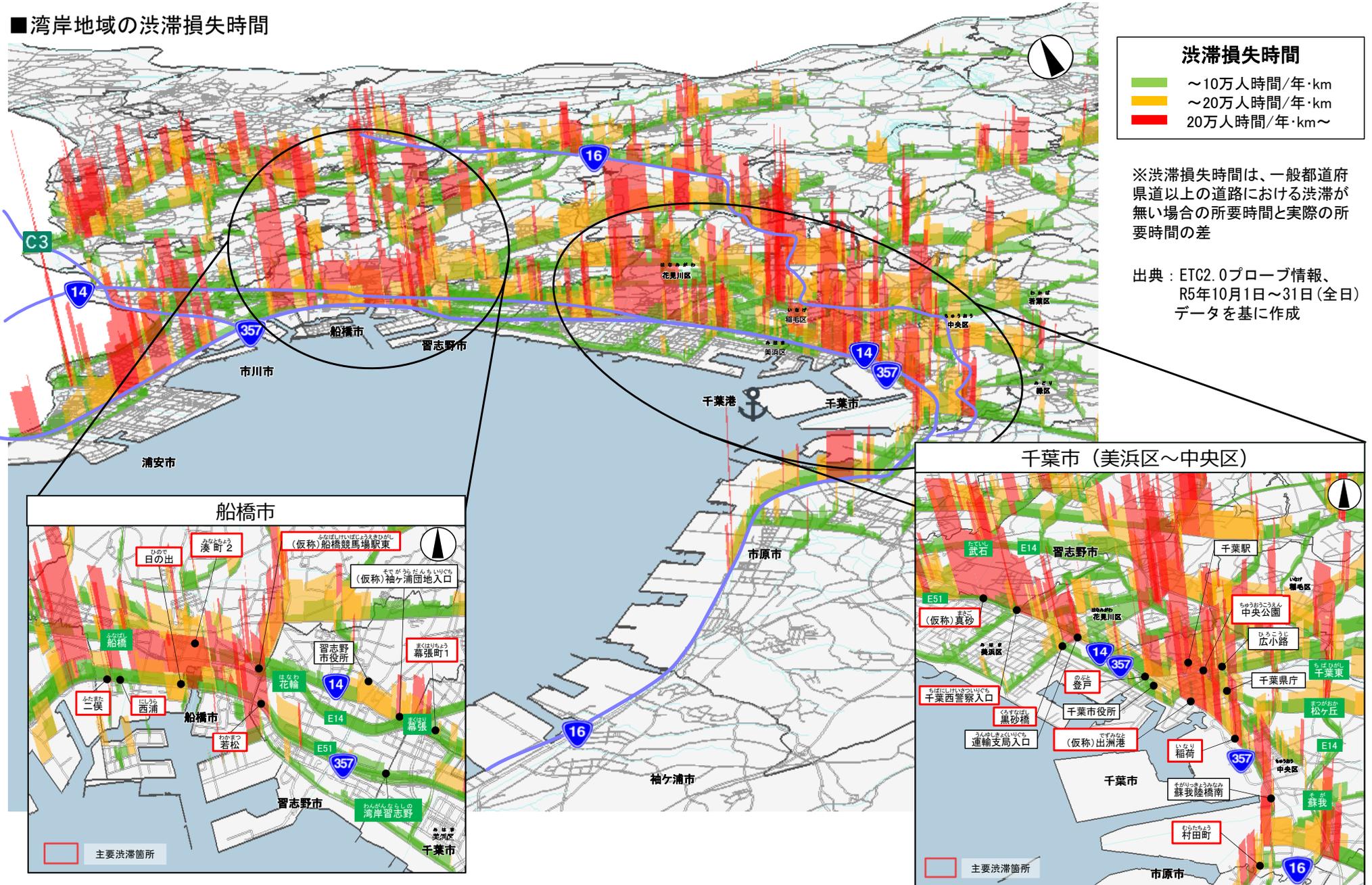
※文字の着色は大型車混入率が県平均を上回っている路線
 ※ハッチ部は海側に位置する一般国道

4. 湾岸地域の課題と配慮事項について

4. 湾岸地域の交通課題（渋滞）

- 湾岸地域では広範囲にわたり、京葉道路や国道14号、357号、などでは県平均の1.7倍以上の渋滞損失時間が発生
- 特に、国道357号（船橋市、千葉市（美浜区～中央区））に渋滞損失時間20万人時間/年・km以上区間が連坦

■湾岸地域の渋滞損失時間

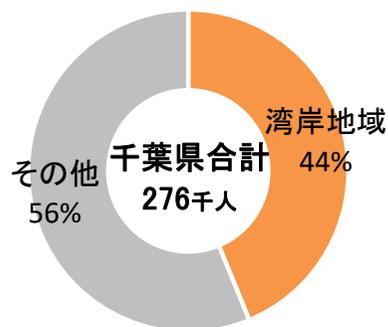


4. 湾岸地域の交通課題（医療連携）

○湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めており、千葉県内の救急搬送人員ランキング上位5位以内に湾岸地域の3市(千葉市、船橋市、市川市)がランクイン

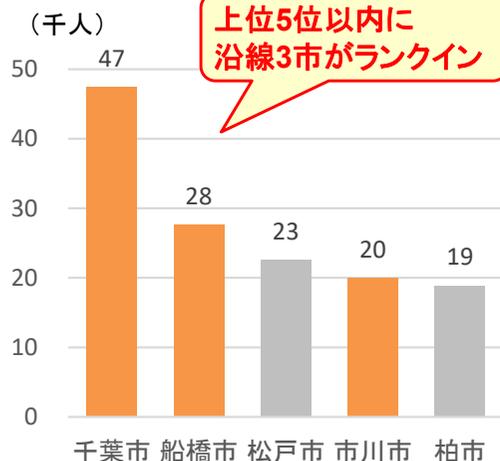
○市川市や習志野市、幕張周辺、市原市は、10分圏域の二次医療機関が少なく、選択肢数に格差がある

■救急搬送人員割合(令和3年)



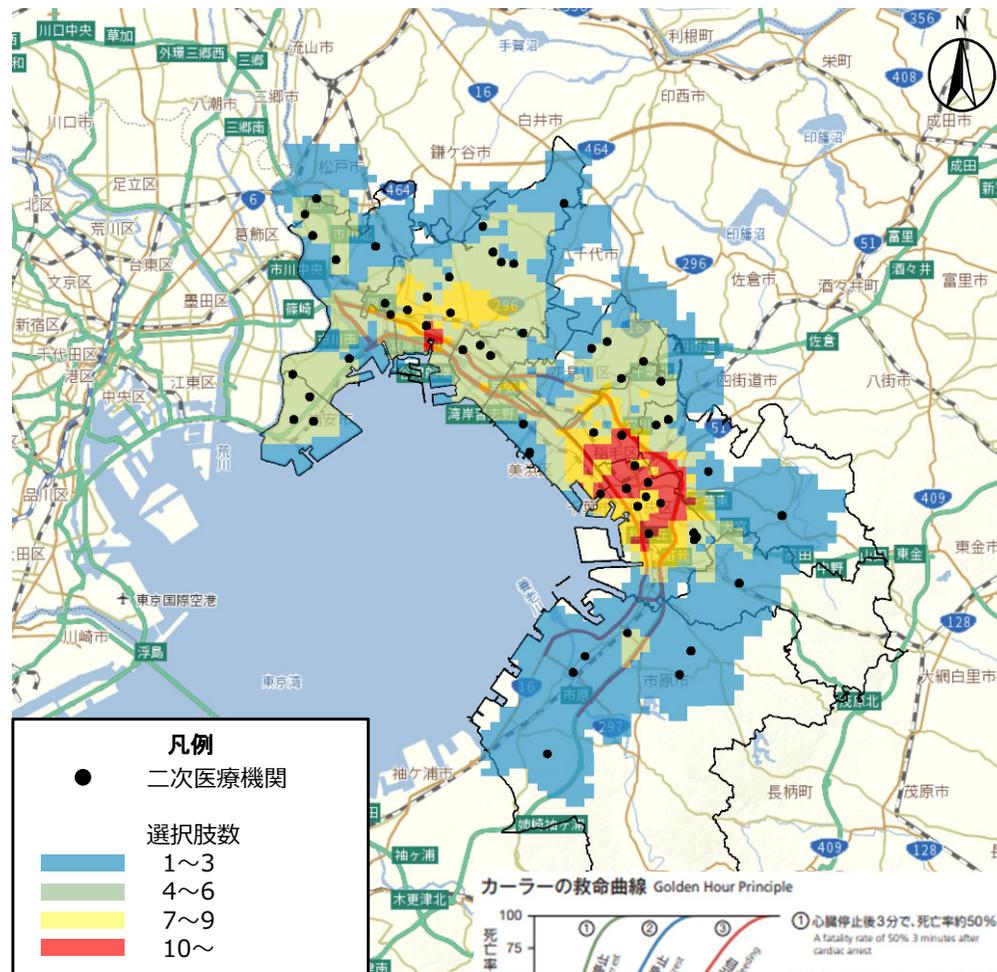
出典: 千葉県消防防災年報(令和4年版)
 ※湾岸地域: 千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市

■救急搬送人員ランキング(令和3年・千葉県内上位5位)

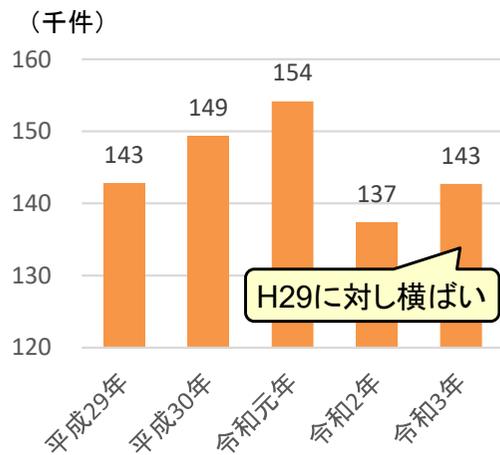


上位5位以内に沿線3市がランクイン

■医療機関(10分圏域)の選択肢数

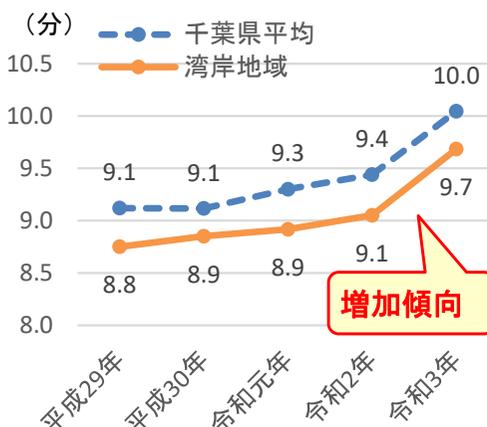


■湾岸地域の救急出動件数



H29に対し横ばい

■湾岸地域の現場到着時間



増加傾向

出典: 千葉県消防防災年報(平成30年版~令和4年版)
 ※湾岸地域: 千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市

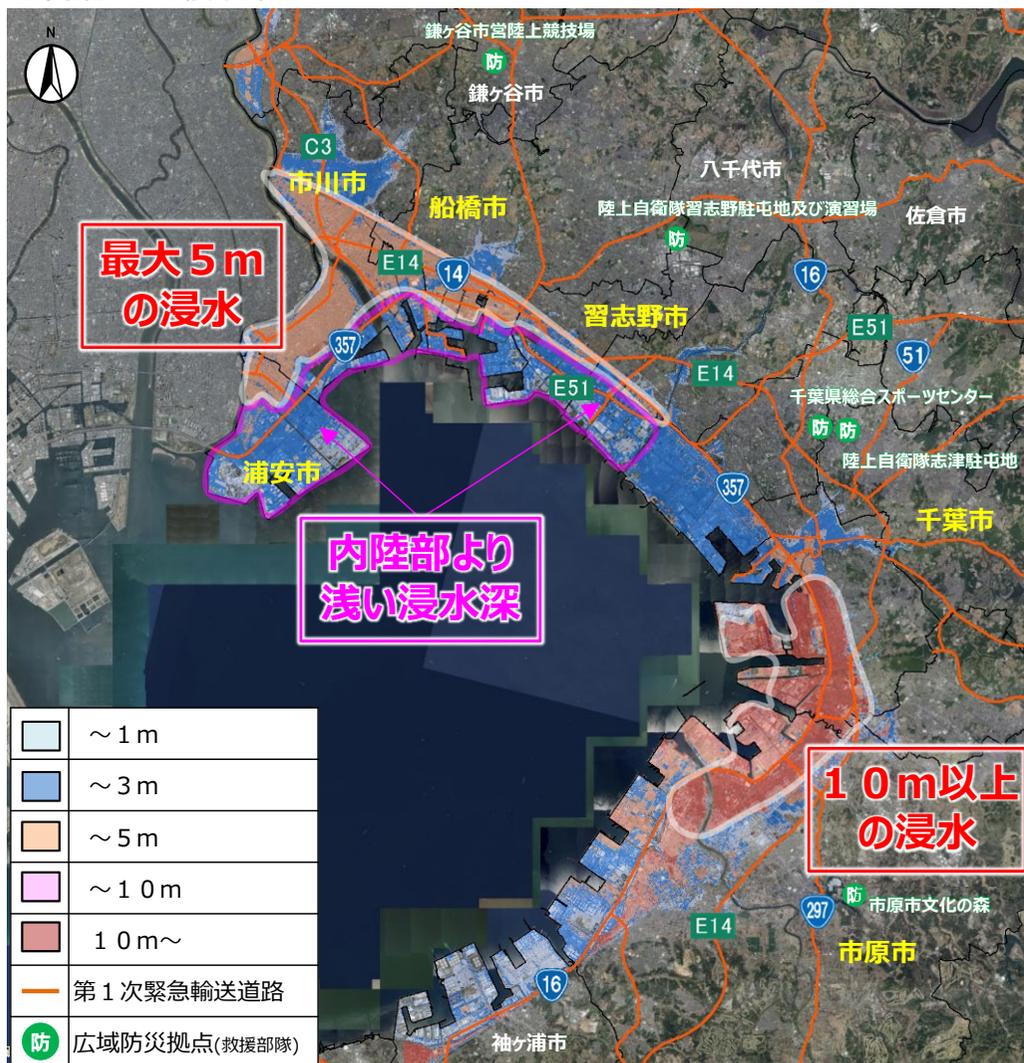
出典: ETC2.0データ 様式2-2 2023年10月
 千葉県救急医療機関一覧、国土数値情報ダウンロード
 ※圏域: 5%タイル値速度を用いて10分圏域を算出
 ※データ欠損区間は、速度30km/hで補間している
 ※二次医療機関は、千葉県HP掲載の救急医療機関一覧より所在地が湾岸6市のものを設定。



4. 湾岸地域の交通課題（防災）

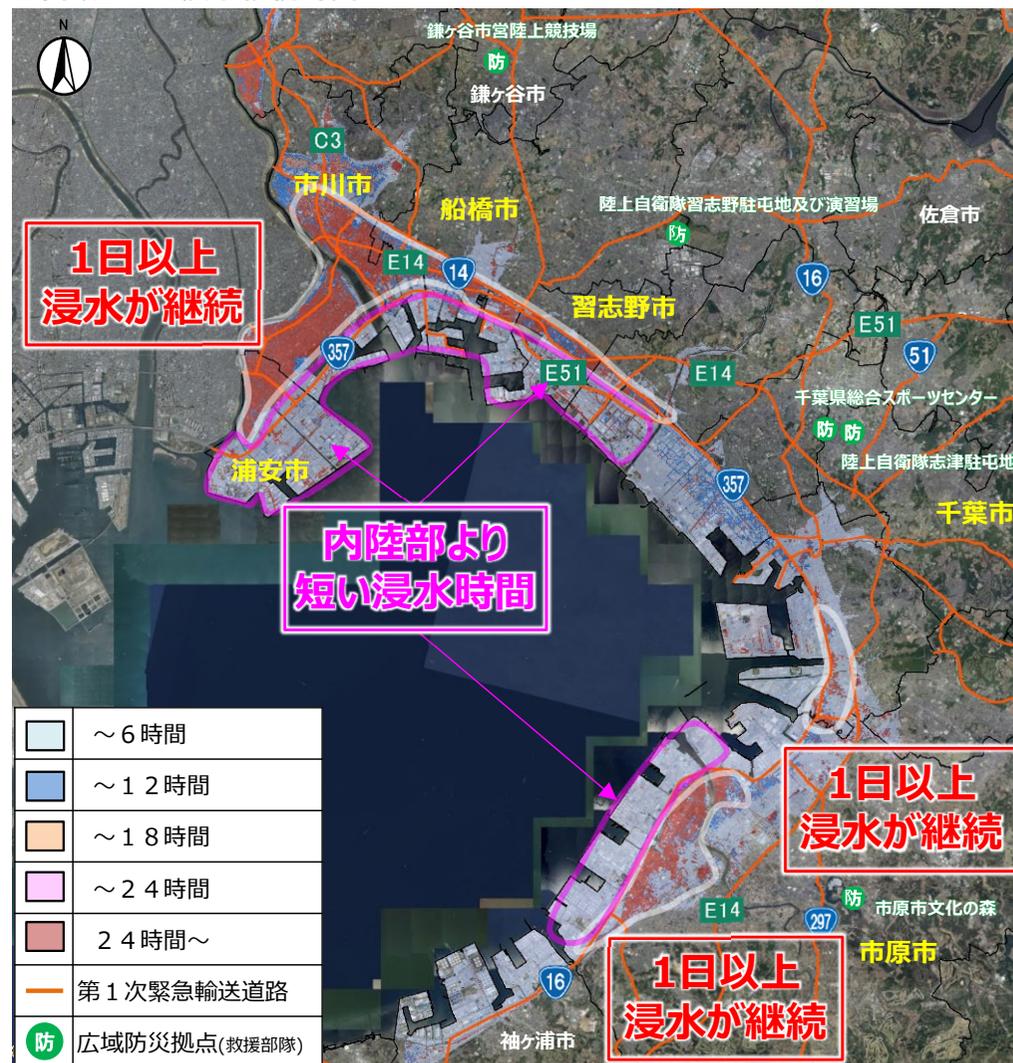
- 湾岸地域の沿岸部は、想定し得る最大規模の高潮による氾濫が発生した場合の浸水想定において、広域にわたり5m以上の浸水が想定される。（市川市～習志野市：約5m、千葉市～市原市：10m以上）
- 近年、大型化する台風やゲリラ豪雨などの災害時において、広域道路ネットワークを多重化することで、災害時の避難経路や緊急物資輸送経路の強化が必要

■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

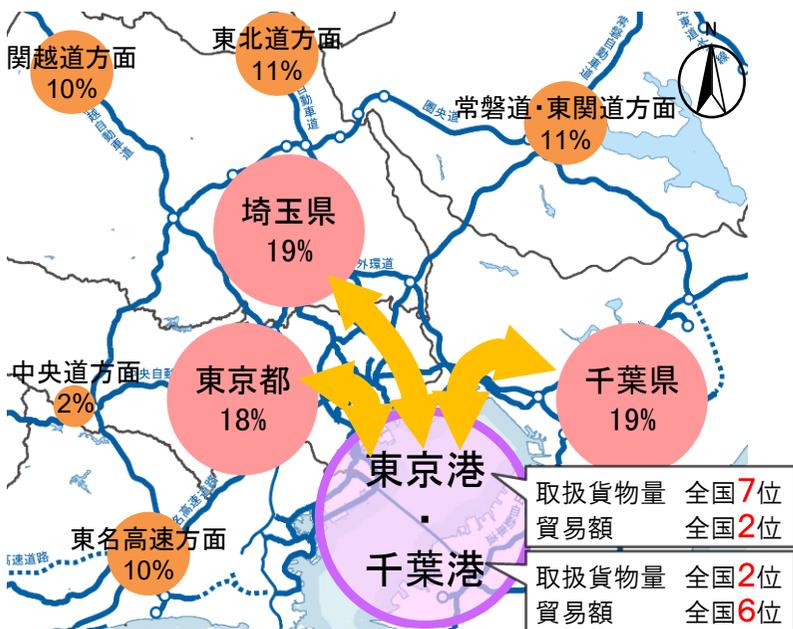


注）広域防災拠点は、千葉県大規模災害時応援受援計画より

4. 湾岸地域の社会・地域経済課題（港湾アクセス）

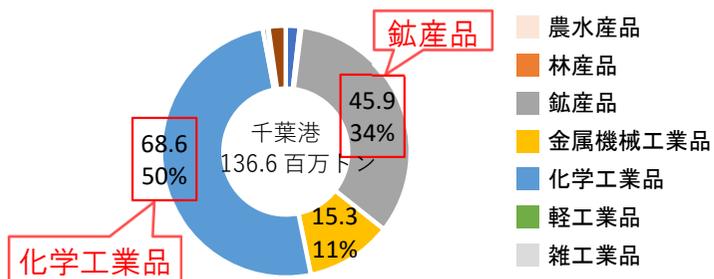
- 東京港・千葉港は全国でも有数の取扱貨物量および貿易額を誇る港湾であり、各地方へ輸送するが、その中でも千葉県、埼玉県、東京都への輸送が各々約20%を占める。その取扱品目は、化学工業品、鉱産品が多くを占める。
- 千葉港のコンテナ取扱量はコロナ禍で若干減少したものの、平成19年～令和4年で約31%増加している。
- 千葉港では港湾機能の高度化が進められ、取扱貨物量の増加が予測されている。今後、取扱貨物量の増加に伴い周辺道路への交通需要の増大による千葉港へのアクセス性の低下が懸念される。

■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合(平成30年)



出典: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)、湾岸取扱貨物量ランキング(令和3年)、湾岸別貿易額ランキング(令和3年)

■千葉港の品目別取扱貨物量(令和4年)



出典:千葉県港湾統計(令和4年)

■千葉港長期構想



千葉港の目指す姿

- 公共埠頭の物流機能の強化により、背後に立地する企業の国際競争力強化や国内物流の安定性向上
- 賑わい空間の連携を図るための海上交通のネットワーク化及び市民生活の安全・安心を支える防災機能の強化
- 地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出

千葉中央地区の主な計画

- 物流機能の向上:老朽岸壁の廃止、埋立による物流施設等の立地促進、自動車・コンテナヤードの拡張、コンテナ岸壁の増深・延伸・2バース化、自動車用岸壁の延伸
- 緊急物資輸送網の強化:緊急輸送道路(臨港道路)接続緊急物資輸送用岸壁、幹線貨物輸送用岸壁配置変更

港湾機能高度化に係り取り組まれている事業
(令和6年度 千葉港湾事務所の主な事業)
・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
・千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業

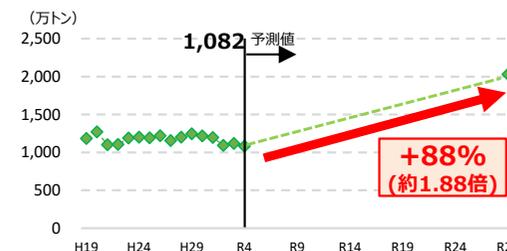
出典:千葉県港湾計画(平成30年11月改訂) 航空写真:地理院地図

■外貿内貿コンテナ取扱量の伸び(千葉港)



※括弧は、H19を1とした時の伸び率
出典:千葉県港湾統計(平成19・24・29年、令和4年)

■千葉港における貨物取扱量の目標

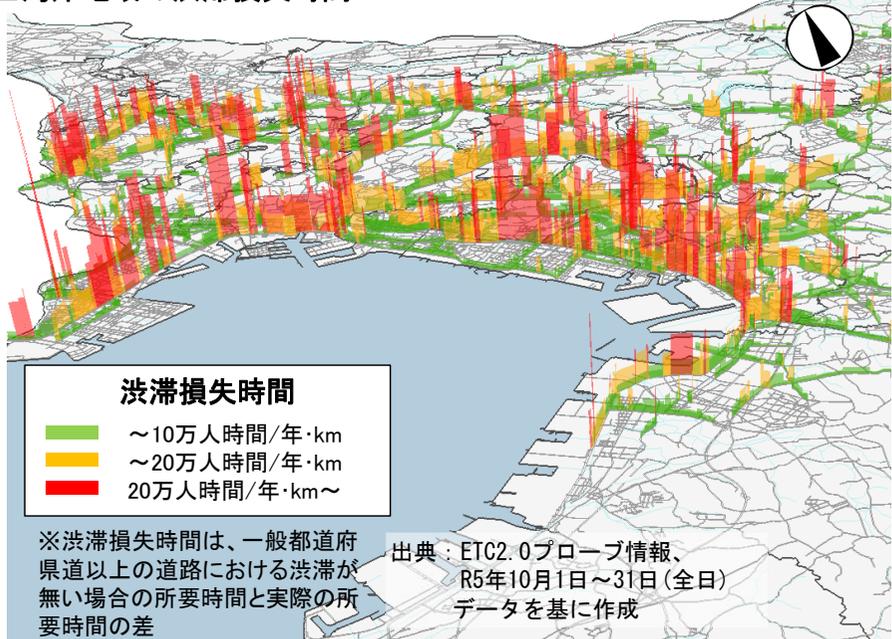


出典:千葉県港湾統計(令和4年)、千葉港長期構想(平成29年1月)

4. 湾岸地域の社会・地域経済課題（生活環境）

- 湾岸地域の幹線道路では広範囲にわたり、渋滞が発生している
- 湾岸地域の市内中心部の生活道路に幹線道路の渋滞を避けた車が流入している
- 湾岸地域では死傷事故が多く発生しており、そのうち生活道路で発生する事故は、全体の約6割を占める
- 道路の規格や機能に合致した適正な交通分担を図られておらず、安全で快適であるべき住環境を阻害

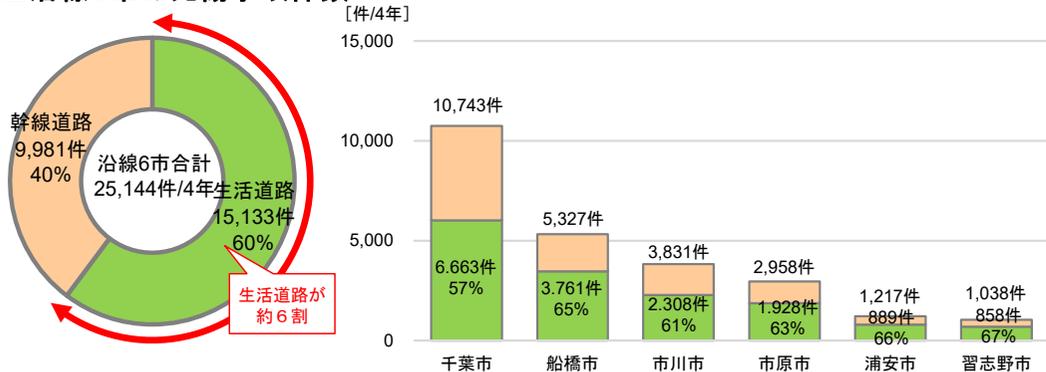
■湾岸地域の渋滞損失時間



■生活道路への車の流入事例(船橋市)

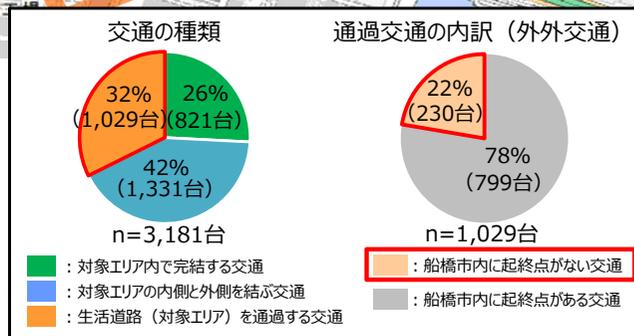


■沿線6市の死傷事故件数



出典：交通事故データ（H30-R3政令市一般市道以上データ、H30-R3生活道路データ）の合計
※沿線6市：浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

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. 湾岸地域の配慮事項について（自然環境）

○浦安市から習志野市の東京湾沿いに広がる三番瀬のほか、谷津干潟等豊かな自然環境が形成されている

○ルートや構造検討にあたっては、これらの自然環境への配慮が必要

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

江戸時代から豊穡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。



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 人と自然とのふれあいの確保

■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

4. 湾岸地域の配慮事項について（景観）

○湾岸地域の景観は、海側は「海への眺望景観の保全」、陸側は「広大な田園景観の保全」や「まとまりのある街並み景観の形成」等が景観形成の方向性として定められ、ふなばし三番瀬海浜公園や茜浜緑道は、関東の富士見百景に登録されている

○ルートや構造検討にあたっては、これらの景観への配慮が必要

■配慮すべき景観の位置図



出典：関東の富士見百景（関東地方整備局編 平成24年8月第四版）
 千葉県良好な景観の形成に関する基本方針（平成21年3月）
 船橋市景観80選（平成30年2月）
 千葉市景観計画（令和5年9月）
 ※景観ゾーンや地域については、正確な景観ゾーンや地域を図示しているものではない

地図：「デジタル道路地図データベース」(財)日本デジタル道路地図協会)、「国土数値情報」(国土交通省)を加工して作成。事業中区間は千葉県道事務所事業概要パンフレット(2024.4)を基に分類した。

■配慮すべき景観の位置図

千葉県 景観形成の方向性

東京湾千葉地域

- ・ 良好なウォーターフロント景観の創出
- ・ 眺望景観の保全 等

房総台地地域

- ・ 良好な水辺景観の保全・創出と広大な田園景観の保全 等



出典：千葉県良好な景観の形成に関する基本方針（平成21年3月）より抜粋

千葉県

千葉市

関東の富士見百景

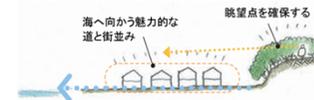
千葉市 景観形成の方針

うみの景観ゾーン

- ・ 海を近づけ、海を身近に感じさせる
- ・ 海際を魅力的にする
- ・ 海からの景観を整える

まちの景観ゾーン

- ・ 地域の特性を活かしたまとまりのある街並み景観をつくる
- ・ まちの身近な拠点景観をつくる
- ・ まちをつなぐ快適な景観の軸をつくる 等



出典：千葉市景観計画（令和5年9月）より抜粋

ふなばし三番瀬海浜公園

- ・ 春は三番瀬で潮干狩りを開催、秋から冬にかけては多くの渡り鳥が飛来する

出典：船橋市景観80選（平成30年2月）より抜粋

茜浜緑道

- ・ 秋から冬には、富士山頂に夕日が沈むダイヤモンド富士が見られる

出典：関東の富士見百景（関東地方整備局編 平成24年8月第四版）より抜粋



5. 課題と目標について

5. 解決すべき課題について(現状整理)

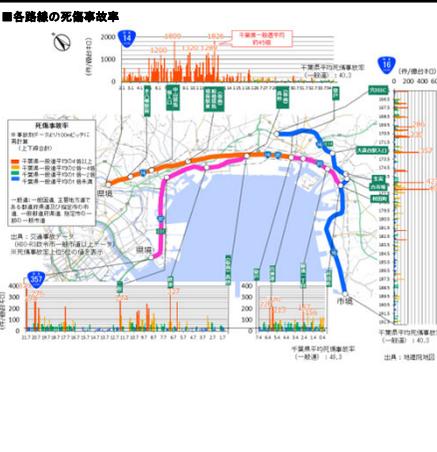
■ 渋滞

- 湾岸地域では広範囲にわたり、県平均の1.7倍以上の渋滞損失時間が発生
- 特に、国道357号・国道14号(船橋市、千葉市(美浜区～中央区))に渋滞損失時間20万人時間/年・km以上区間が連坦



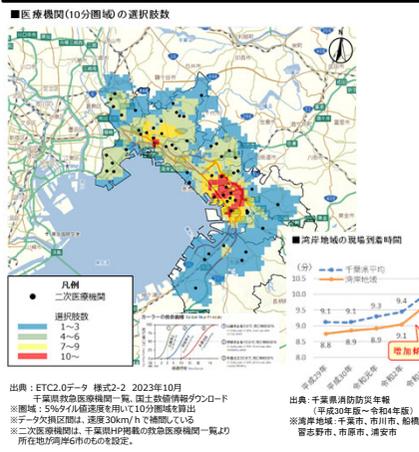
■ 事故

- 湾岸地域の死傷事故件数は多く、国道の死傷事故率は千葉県一般道平均事故率以上の区間が多い
- 国道14号は、死傷事故率が高い区間が連坦し、最も高い区間は千葉県一般道平均の約45倍



■ 医療連携

- 湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めるが、市川市や習志野市、幕張周辺、市原市は10分圏域にある二次医療機関が少なく、選択肢数に格差がある



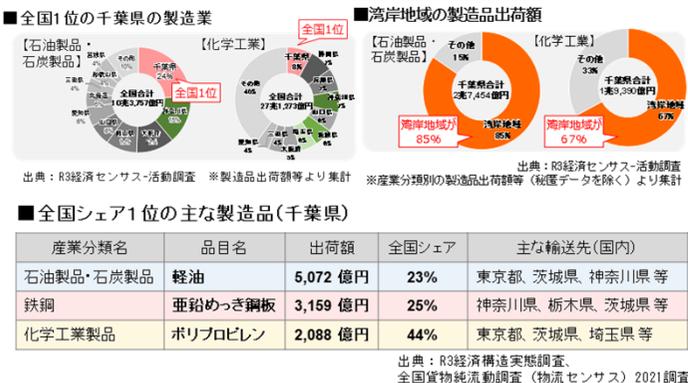
■ 防災

- 湾岸地域の沿岸部は、高潮による浸水想定において、広域にわたり5m以上の浸水が想定される
- 近年、大型化する台風やゲリラ豪雨などの災害時における広域道路ネットワークの多重化が必要



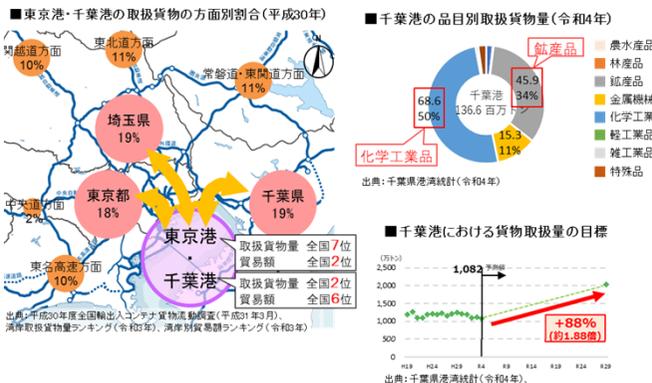
■ 物流

- 京葉臨海工業地帯は、全国シェア1位である千葉県の製造業(石油製品・石炭製品製造業、化学工業)の産業基盤が集積し、不可欠な素材やエネルギーの供給拠点、物流拠点として千葉県の経済の要となっている
- 湾岸地域から出荷される「石油製品・石炭製品」、「化学工業」は、首都圏や国内工場に広域輸送されており、その経路となる湾岸地域の交通機能の適正化による輸送効率の向上が必要



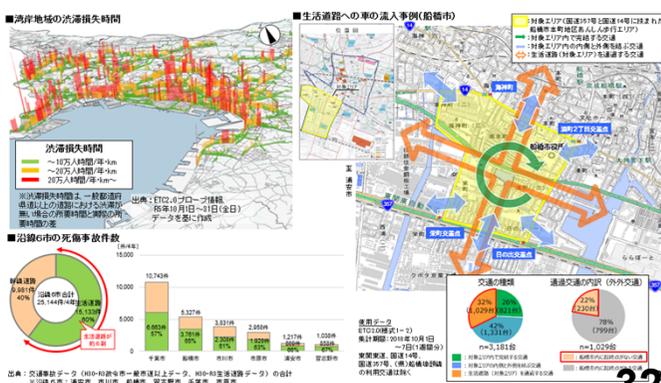
■ 港湾アクセス

- 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、中でも千葉県、埼玉県、東京都への輸送が各々約20%を占める
- 千葉港では港湾機能の高度化が進められ、取扱貨物量の増加が予測されている
- 取扱貨物量増加に伴い、周辺道路では交通需要の増大による、千葉港へのアクセス性の低下が懸念



■ 生活環境

- 湾岸地域の幹線道路では広範囲にわたり、渋滞が発生している
- 湾岸地域の市内中心部の生活道路に幹線道路の渋滞を避けた車が流入している
- 湾岸地域では死傷事故が多く発生しており、そのうち生活道路で発生する事故は、全体の約6割を占める
- 道路の規格や機能に合致した適正な交通分担を図られておらず、安全で快適であるべき住環境を阻害



5. 課題と目標・配慮事項について

■課題と目標

		課題	原因	目標
交通	渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ○国道357号では、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生 ○国道357号・国道14号(千葉県区間)は渋滞損失20万人時間/年・km以上の区間が連担 	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の主な幹線道路(東西方向の各断面)における交通容量が不足 	市内の交通混雑の緩和
	事故	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の死傷事故件数は多く、国道の死傷事故率は千葉県一般道平均事故率(40.3件/億台キロ)以上の区間が多い ○国道14号は、死傷事故率が高い区間が連担し、最も高い区間は千葉県一般道平均の約45倍 	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の幹線道路は慢性的な交通渋滞が発生しており、市内中心市街地において事故が多発 	高速道路への交通転換を進め交通安全性の向上
	医療連携	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めるが、市川市や習志野市、幕張周辺、市原市で二次医療機関の選択肢数に格差がある 	<ul style="list-style-type: none"> ○救急搬送の主な路線となる国道357号、14号、16号の渋滞による医療施設への到達時間増加 	交通の円滑化による速達性や定時性の確保
	防災	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の沿岸部は、高潮による浸水想定において広域にわたり5m以上の浸水が想定される ○大型化する台風やゲリラ豪雨などの災害時における広域道路ネットワークの多重化が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の沿岸部における幹線道路である国道14号、16号、357号の多くは、高潮浸水想定区域に位置する 	災害発生時のダブルネットワーク化
社会・地域経済	物流	<ul style="list-style-type: none"> ○京葉工業地帯は素材やエネルギーの供給拠点、物流拠点であり、製造される素材・原材料は湾岸地域から首都圏や国内工場に広域輸送されており、輸送効率の向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏や国内工場への輸送を担う広域幹線道路の機能不足により、湾岸地域のポテンシャル発揮や広域物流を阻害 	産業・観光拠点などへのアクセス強化
	港湾アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ○東京港・千葉港からの輸送貨物は千葉県、東京都、埼玉県が各2割の輸送を占めるが、今後、千葉港の機能高度化に伴う交通需要増大により、千葉港へのアクセス性低下が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ○千葉港と高速道路を結ぶネットワークが不足 	千葉港へのアクセス強化
	生活環境	<ul style="list-style-type: none"> ○湾岸地域の市内中心部の生活道路に幹線道路の渋滞を避けた車が流入し、安全で快適であるべき住環境を阻害 	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路の混雑回避のため、生活道路に通過交通が流入 	骨格となる道路ネットワークの形成

■配慮事項

環境	自然環境・景観	<ul style="list-style-type: none"> ○三番瀬のほか谷津干潟等豊かな自然環境が形成されており、自然環境への配慮が必要 ○湾岸地域は海への眺望保全等景観形成の方向性が定められおり、景観への配慮が必要 	豊かな自然環境の保全 (千葉県三番瀬再生計画に基づき 海域をこれ以上狭めない等) 海への眺望景観の保全
----	---------	--	--

6. 地域への情報発信と意見聴取

6. 地域への情報発信と意見聴取(コミュニケーションの実施方針(案))

- 住民や関係者のうち幅広い層を対象とした情報提供は、記者発表やHPのほかに特設HPを用いて速やかに実施
各ステップで合意形成が図れるよう、FAQを迅速に更新
- HPなどのデジタル環境に日頃接していない層に対してはニュースレターを配布
- 具体的な内容を伝えコミュニケーションを深めることを目的とし、オープンハウスを開催
- より多くの様々な意見を把握するためアンケートによる意見聴取や必要に応じて会議形式のワークショップを開催
- 適宜、意見を聴取したい住民や関係者へヒアリングを実施し、計画に対する理解を深めるために直接対話を実施

(1) 幅広い層を対象として実施

① 記者発表(プレス)

② 特設HP

- ・ 専用HPを開設
 - ・ 計画に関する概要や進捗情報の提供
- ⇒チャットボット等を活用し、知りたい情報へのアクセス性を向上
⇒FAQの迅速な更新

③ アンケート

- ・ 意見フォームを開設し、広く意見を募集

(2) やや対象を絞って実施

① ニュースレター

- ・ 主に沿線市住民向けに配布
- ・ デジタルに日常的に接していない層へも情報提供が可能
- ・ 特設HPの意見フォームを案内することで意見を聴取

② オープンハウス(ワークショップ)

- ・ 直接対話することで計画への理解を深める
- ・ 特定のテーマやニーズを参加者間で議論することで、多様な意見を把握する

(3) 対象を絞って実施

① 関係事業者へのヒアリング

- ・ こちらから赴いて意見を伺い、意見を聴取

② 個別ヒアリング

- ・ ①で捕捉できない対象へ個別に実施

6. 地域への情報発信と意見聴取(コミュニケーションの実施時期(案))

手法・パッケージ	概要	対象者・実施箇所	頻度(実施時期)	ポイント
■情報発信 … 住民・関係者等が当該計画について理解を深め、意見を形成するために必要な情報を適時に適切な方法により提供				
記者発表(プレス) 新聞・広報誌・SNS等	報道機関に対して最新・重要情報を公式に告知	<ul style="list-style-type: none"> 広域から地元に至る住民や事業者の全てを対象 	<ul style="list-style-type: none"> 委員会開催時 コミュニケーション活動の開始時 	<ul style="list-style-type: none"> 必要な情報を速やかに公表
特設ホームページ(HP)	インターネット上に専用ホームページを開設、これを活用して計画に関する情報の提供、ステータス情報の周知	<ul style="list-style-type: none"> 広域から地元に至る住民や事業者の全てを対象 	<ul style="list-style-type: none"> 計画検討発議後に開設 計画検討手順の進捗と合わせて内容を随時更新 	<ul style="list-style-type: none"> 最新のステータス情報を広く素早く発信 関連情報を一元的に集約することで、アーカイブスとして機能
ニューズレター	計画検討の進捗状況や内容など、その時々ステータス情報やニュース情報を伝える	<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域(沿線6市)を対象に配布方法・範囲を検討 特設HPによる配信、紙媒体による配布 	<ul style="list-style-type: none"> 計画検討発議後に創刊号 計画検討手順の進捗と合わせて発行 	<ul style="list-style-type: none"> ステータス情報を適時伝えられる 紙媒体による配布が幅広い年齢層に対して効果的
■意見聴取 … 住民・関係者等が当該計画に関して有している情報や関心、懸念等のニーズに関わる意見の把握				
アンケート	特設HPに意見フォームを開設し、計画検討手順の進捗に応じて意見収集を行う	<ul style="list-style-type: none"> 広域から地元に至る住民や事業者の全てを対象 	<ul style="list-style-type: none"> 計画検討発議後に意見・ニーズ等の把握 計画検討手順の進捗と合わせて実施 	<ul style="list-style-type: none"> 広域から地元まで広くニーズを把握
オープンハウス (必要に応じてワークショップ)	市民等が集まりやすい会場において、パネル展示や資料配布を行い、情報提供するとともに、対面での解説や意見聴取を行う 特定のテーマやニーズについて、関心の高い人が集まり、少人数のグループ討議を通じて意見を把握する	<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域の複数エリアで開催 幅広い人々がよく集まる場所、来訪利便性、キャパシティの確保などを考慮(商業施設、公共施設等を想定) 主たるグループごとに参加者を募集し、一部は一般公募 	<ul style="list-style-type: none"> 計画検討発議後に開催 計画検討手順の進捗と合わせて実施 	<ul style="list-style-type: none"> 比較的多くの市民と対面で対話できる 個別に丁寧に情報提供でき、併せて意見把握ができる 習熟したファシリテーターの関与が有効
関係事業者(個別)ヒアリング	適宜、意見を聴取したい関係者へヒアリングを実施し、計画に対する意見聴取を行う	<ul style="list-style-type: none"> 湾岸地域を利用している関係事業者(企業・団体・施設管理者など) ヒアリング対象に個別に訪問 	<ul style="list-style-type: none"> 計画検討発議後に意見・ニーズ等の把握 計画検討手順の進捗と合わせて実施 	<ul style="list-style-type: none"> 個別に訪問することで意見を聴取できる

6. 地域への情報発信と意見聴取(コミュニケーション手法について)

- コミュニケーションの対象者の空間的広がりと要求される議論の深さに応じたコミュニケーション活動を実施
- 空間的広がりがあり、対象者が膨大な数に及ぶ場合は、インターネット媒体を通じたコミュニケーション手法を採用、一方、確認や調整を要する場合は、必要に応じてワークショップ等のグループ討議型の対話の場を設定
- 地域住民をはじめとした多岐にわたる関係者に対してコミュニケーション活動を実施するため、多重多層のコミュニケーション手法を組み合わせた意見聴取を行う

1) ホームページ(HP)

ステータス情報など最新情報の発信とアーカイブのために設置

アーカイブとして、オープンハウスや委員会の開催案内、パンフレット等の情報提供資料、委員会資料等を掲載



東京外環プロジェクトHP

Tokyo Ring Step
東京リングステップHP

2) ニュースレター

検討状況(ステータス情報)をタイムリーに伝え、計画検討の内容に関する情報提供を行う

湾岸地域を対象に配布



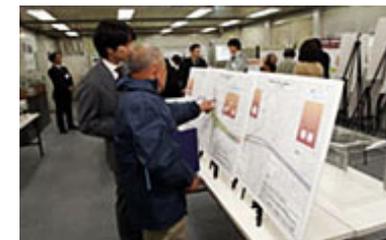
外環ジャーナル No.24

3) オープンハウス(ワークショップ)

・オープンハウス

パネル等を用いて説明するとともに意見を聴取する

公共施設、商業施設など、幅広い人々が多く集まる場所や来訪利便性の高い場所を実施



(ワークショップ)

特定のテーマやニーズを参加者間で議論することで、多様な意見を把握する

ファシリテーターの会議運営支援を想定



6. 地域への情報発信と意見聴取(主なコミュニケーション対象(案))

○新湾岸道路の特徴を踏まえ、地域住民をはじめとした多岐にわたる関係者との丁寧な合意形成を目指し、双方向のコミュニケーションを実施する

市民	沿線住民	沿線6市(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市) 湾岸地域の地元町内・団地自治会、まちづくりや環境の関心を持つNPO団体、三番瀬保護団体など (主に国道14号・16号、東関東自動車道から東京湾側での活動)
	道路利用者	道路利用者・自家用車利用者
	広域市民・県民	千葉県民(沿線以外の一般市民)、首都圏の住民や就業者等
事業者	沿線事業者	臨海部に立地するオフィス・製造業・工場、倉庫(京葉臨海工業地域等)
		臨海部に立地する商業施設・GMS等(蘇我周辺、千葉市美浜区、花見川区・幕張新都心、西船橋等)
	沿線外事業者	千葉県漁業協同組合連合会、沿線の漁業従事者、千葉地区港運協会 一般企業・事業者等、(公財)千葉市産業振興財団等の事業者団体
トラック運送・物流業者	原材料・製品物資等の輸送業者	県内及び沿線に立地する事業者、営業範囲とする事業者、通過利用する事業者等 東京都、首都圏及び近郊からの物流、輸送業者等
	港湾や空港関係者	千葉港での集貨、物流事業者(海上コンテナ事業者等)
		成田国際空港(例:空港利用者、管理会社、物流事業者など)
公共交通	バス・タクシー事業者等	県内及び沿線に営業所、車両駐車場を持つ事業者・団体(千葉県バス協会、千葉県タクシー協会)
	鉄道事業者	沿線及び周辺に駅、営業所、車両基地等を持つ交通事業者
医療	医療、病院関連等	災害拠点病院、地域災害医療センターなど
不動産	不動産業者	沿線に物件、開発事業を持つ事業者
観光交通	旅行業者、バス・タクシー事業者等	県内及び首都圏の観光関連業者、(公社)千葉市観光協会、(公財)ちば国際コンベンションビューロー ※再掲:千葉県バス協会、千葉県タクシー協会
地元経済界、関係団体		千葉県経営者協会、千葉県経済協議会、千葉県経済同友会、千葉県商工会議所連合会、千葉県商工会連合会、沿線自治体の商工会や経済団体、その他産業団体等
行政	警察・消防	警察署、消防署
	教育機関	高等学校、中学校、小学校など
	港湾管理者	港湾事務所

6. 地域への情報発信と意見聴取

○新湾岸道路における地域への情報発信(特設HP、ニュースレター)について

○特設ホームページ(イメージ)



○ニュースレター創刊号(イメージ)

みなさまに新湾岸道路(外環高谷JCT周辺-蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺)計画の検討プロセスに関する情報をお届けします

未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト

New Bayshore Road Project

創刊号

2024晩秋

新湾岸道路(外環高谷JCT-蘇我ICならびに市原IC)に関する 計画策定プロセスが始まりました

千葉県は、日本の経済や産業を牽引の一翼として産業・経済において重要な役割を果たしています。持続可能な日本の成長エンジンとして輝く日本および首都圏を築いていく上でも、激甚化する自然災害から県民を守る防災機能、県内産業の国際競争力の強化、産業振興と企業立地の促進など、継続的な発展への貢献が期待される湾岸地域の新たな規格の高い道路ネットワークは不可欠となっています。

新湾岸道路の計画検討に至っては、国土交通省、千葉県および沿線市(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市※)の間で、「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」が令和2年5月に合意されており、この方針に則って、新湾岸道路(外環高谷JCT-蘇我ICならびに市原IC)計画の検討プロセスが開始されました。

構想段階の計画検討にあたっては、広くみなさまに情報をご提供しながら、ご意見やご提案を聴き、それらを反映させていく双方向のコミュニケーションプロセスを進めてまいります。新湾岸道路有識者委員会事務局では、ニュースレターやHP「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」といったツールを通じて、みなさんに情報をお届けします。

※浦安市はオブザーバー



千葉県湾岸地域における新たな規格の高い道路計画の対象

意見フォーム(案)

あなたについてお聞かせください				
住所	県・都	市・区		
性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性	年齢	歳代	
職業	<input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> 主婦・主夫 <input type="checkbox"/> その他			
問1 湾岸地域の道路利用について				
頻度	<input type="checkbox"/> 週5回以上 <input type="checkbox"/> 週3~4回 <input type="checkbox"/> 週1~2回 <input type="checkbox"/> 月1~2回 <input type="checkbox"/> 年数回 <input type="checkbox"/> 利用したことがない			
目的	<input type="checkbox"/> 通勤・通学 <input type="checkbox"/> 通院 <input type="checkbox"/> 家事・買い物 <input type="checkbox"/> 仕事(営業・運送等) <input type="checkbox"/> 観光・レジャー <input type="checkbox"/> 利用したことがない <input type="checkbox"/> その他			
手段	<input type="checkbox"/> 自動車 <input type="checkbox"/> 公共交通 <input type="checkbox"/> バイク <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩			
問2 湾岸地域の現状について				
A 湾岸地域にはどのような地域課題があると思いますか?	(自由記述)			
B 新湾岸道路を整備することで、どのような変化や効果を期待しますか?	(自由記述)			
C 新湾岸道路の整備に伴う変化のうち、懸念するような影響はありますか?	(自由記述)			

県民と行政との双方向コミュニケーションを積極的に実施し、透明性・客観性・公正性・合理性のある検討プロセスを進めてまいります!

コロナ禍を乗り越え、日々の生活や社会、経済活動の正常化が図られています。

千葉県では経済活動の正常化に伴う雇用や消費の回復と本格化を見据えた新たな事業や取り組みについて、県単独のみならず、東京都、神奈川県、埼玉県と3都3県で連携強化しつつ、適切に推進していくところです。そのためには、県民や民間企業等の発想力と実行力が県内経済の発展に展開され、同時に県民との協働で千葉県を経営していく視点をもっていくことが大切となります。

千葉県は、石油精製・石油化学・鉄鋼など素材産業の国内最大級の集積地である京葉臨海コンビナートを擁しており、製造品出荷額等が全国第8位(令和3年)、年間商品販売額が全国第9位(令和2年)と商業・工業いづれも全国トップクラスで、県内総生産

は全国第7位(令和元年度)です。しかし、企業立地に力を入れてきた茨城県や埼玉県と比べ、産業用地整備が遅れています。

「新湾岸道路プロジェクト」では、千葉県の恵まれた立地を生かして経済産業政策と連携しながら、湾岸地域での開発計画の進展と対応しつつ新湾岸道路計画の検討を進めていくこととしています。

千葉県湾岸地域が抱えている慢性的な洗剤を着実に解消し、激甚化する自然災害に対する防災機能の向上を図り、ゼロ成長が続いている日本経済の国際競争力や首都圏の生産性を高める原動力として、県と沿線市が丸一となって取り組んでいきます。

今夏、「新湾岸道路プロジェクト」を国と共同してスタートいたしますが、計画検討におきましては、アフターコロナ社会での新しい経済効果を生み出す基盤としての現座、

沿線地域の生活環境の配慮はもちろんのこと、県三番瀬再生計画との整合性を図りつつ、県民にわかりやすく、コミュニケーションをとりながら進めてまいります。

計画検討の進め方は、必要性や整備効果及びルート・構造等に関する情報を県民のみなさんに積極的に提供し、幅広くご意見を伺いいたします。

7. 參考資料

7. 参考資料（2050年、WISENET(ワイズネット)の実現）

○ 「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
 - 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献
- オートフロー・ロード
▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路 (岩手県山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ (品川駅交通ターミナル)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進

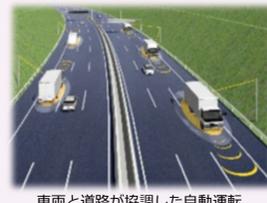


高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電腦化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進