

1. 開催日時：令和6年8月2日（金） 15：00～17：00

2. 開催場所：九段第三合同庁舎 15階会議室

3. 挨拶 事務局（藤井事務所長）

国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所で事務所長をさせていただいております藤井でございます。本日は大変ご多忙の中また暑い中お集まり、ご出席いただき誠にありがとうございます。

また、日頃より国土交通行政の推進、とりわけ道路行政の推進にあたりまして、並々ならぬご支援ご協力を賜り誠にありがとうございます。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

新湾岸道路有識者委員会の開催にあたりまして、事務局を代表して一言ご挨拶させていただきます。皆様ご案内の通り、東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域では、人と物の流れが集中しているということで、広範囲にわたり交通渋滞が発生しており、我々としてはこの解消が喫緊の課題であると認識しているところでございます。

また、湾岸地域には国際拠点港湾の千葉港をはじめ、京葉臨海コンビナートなど、我が国の暮らしと経済を支える重要な拠点を有するとともに、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ところでございます。俯瞰的に捉えますと日本の空の玄関口であります成田空港では2029年3月を目標に滑走路の新設などによる機能強化なども進められているところでございます。

こうした状況を踏まえ、湾岸地域のポテンシャルをより一層発揮させ、我が国の国際競争力の強化や生産性の向上、湾岸地域の更なる活性化のため新湾岸道路の計画の早期具体化が、我々としては必要であると考えているところでございます。

なお、計画の具体化にあたりましては、三番瀬や地域の生活環境に配慮し、広く関係する方々のご意見を把握しながら丁寧に検討のプロセスを進めていくことが重要であると考えているところでございます。

本日、新湾岸道路有識者委員会を設立させていただき、委員の皆様から、大きく三つ、計画検討手順、コミュニケーションプロセス、技術・専門的検討に対して、専門的、客観的な立場からご助言をいただきながら、概略ルートと構造の検討を進めていきたいと考えております。

委員の皆様からは、忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

4. 議事

【議事（1）新湾岸道路有識者委員会の設立】

（事務局）

事務局より「資料－1」及び「資料－2」についてご説明をさせていただきます。まず、「資料－1」設立趣旨について読み上げさせていただきます。

- ・千葉県湾岸地域は国際拠点港湾の千葉港や素材、エネルギー産業の集積地である京葉臨海コンビナートなど、我が国の経済を支える重要な拠点を多数有するとともに、東京都心に接近するため、人口が集積し、多数の大規模商業施設が立地する地域である。

- ・他方、これらの活動を支える道路ネットワークは、車線の増設や交差点改良など渋滞対策が進められてきたものの、いまだ交通需要に対して容量が不足することから慢性的な交通渋滞が発生しており、道路交通の円滑化が喫緊の課題となっている。また、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。
- ・こうした状況を踏まえ、千葉県湾岸地域のポテンシャルを十分発揮し、国際競争力の強化や地域活性化に資するため、令和2年5月に国、県、沿線市、東日本高速道路株式会社において、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策定されたところである。
- ・概略ルート・構造の検討にあたっては、地域の生活環境や東京湾岸部に残された貴重な干潟となる三番瀬等へ配慮しつつ、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図る必要がある。
- ・このため、新湾岸道路の検討を行うにあたり、計画検討手順、コミュニケーションプロセス、技術・専門的検討に対して客観的な立場から助言を行うことを目的として、新湾岸道路有識者委員会を設立するものである。

続きまして、「資料-2」規約でございます。
第1条から読み上げさせていただきます。

(名称)

第1条 本会は、新湾岸道路有識者委員会(以下、委員会という)と称する。

(目的)

第2条 委員会は、新湾岸道路における概略ルート・構造の検討において、計画策定プロセスの透明性、客観性、公正性、合理性が担保されるよう、公正中立な立場から計画検討手順の妥当性、コミュニケーション活動および技術専門的検討について助言を行うことを目的とする。

(構成)

第3条 委員会は、有識者をもって構成し、委員の構成は別紙の委員とする。

2 委員の追加・変更は、委員会の承認を得るものとする。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、第2条に示す目的を達成するまでとする。

(委員長)

第5条 委員長は、委員会委員の中から互選により充てる。

2 委員長は、委員会の会務を総括する。

3 委員長が職務を遂行できない場合は、予め委員長が指名する委員が、その職務を代理する。

4 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

第6条 委員会は、委員長の発議に基づいて開催する。

2 委員会は、運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(透明性の確保)

第7条 透明性の確保を図るため、委員の氏名、会議の開催についてはあらかじめ公表するものとする。

2 審議については、原則として報道機関を通じて公開とする。ただし、個人

情報等を一時的に取り扱う場合等、委員長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。なお、委員は非公開の事務を処理する上で知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、また同様とする。

- 3 会議に提出された資料等については、会議終了後、速やかに公表するものとする。ただし、個人情報等で公表することが適切でない資料等については、公表しないものとする。

(事務局)

第8条 事務局は、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所と千葉県県土整備部道路計画課、千葉市建設局道路部、船橋市建設局都市計画部、市川市道路交通部、習志野市都市環境部、市原市土木部、浦安市都市政策部に置くものとする。

- 2 代表事務局は、国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所の計画課に置くものとする。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、必要な事項はその都度協議して定めるものとする。

また、本規約の改正等は、出席委員の過半数の賛同をもって行うことができるものとする。

附則 この規約は、令和6年8月2日から施行する。

以上でございます。この有識者委員会設立趣旨の（案）及び規約の（案）についてご意見等ございますでしょうか。

特にご意見等はないようですので、有識者委員会の設立趣旨と規約については、こちらで決定したいと存じます。

続きまして、新湾岸道路有識者委員会規約第5条に従いまして委員長の選出をお願いしたいと存じます。

委員の皆様方からご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(二村委員)

屋井委員をお願いしたいと思います。

(事務局)

皆様いかがでしょうか。それでは屋井委員に委員長を務めいただくことでよろしいでしょうか。はい。ありがとうございました。

事務局としても交通工学や計画検討の進め方について専門的な知見をいろいろお持ちですので、ぜひ我々もお願いできればと思っております。

それでは、屋井委員長よりご挨拶をいただきたいと思っております。

(屋井委員長)

ご指名でございますので、この有識者委員会の委員長を務めさせていただきます東京工業大学の屋井でございます。せっかくの機会ですので、それから本件に関わりのある方ばかりだとは思いますが、必ずしも経緯等ご存知ない方もいらっしゃると思いますので、若干だけお話させていただきます。まずは、開口一番ということでもありますけれども、国、千葉県、沿線の各市の方々にはまずは感謝の意を表し

たいと思います。

この会議に先立つ新湾岸道路の検討会準備会において、行政が構成している会議体でございますけれども、その中で国が策定した構想段階のガイドラインに基づいたプロセス手続きをとって、パブリックインボルメントをしっかりと行っていく。コミュニケーションを行い、意見も十分に踏まえて計画を決め、いわゆる民主的手続きをきっちり全うした上で、行政がいわば胸を張って物事を決めていく。比較的上位に近い段階の構想段階でそういうプロセスをしっかりとやっていくということを決めていただいたわけでありまして。

まずは、そのことに感謝の意を表したいのと、国が2008年にガイドラインを作り、その後道路局では2013年に改訂して、まさに今申し上げたようなコミュニケーションをしっかりと内包するというか、踏まえた計画策定プロセスというものを設計したわけでありまして。その後、それを活用する機会というのは必ずしも十分になかったということ、ほかの公共事業の分野では、そういったパブリックコメントを行っている分野があるわけですが、この道路は地域のニーズも高いということで、比較的どうしても早めに進めたいという意識がありますから、なかなか急がば回れというようなしっかりと早い段階からコミュニケーションをとることが十分にできてなかった面もあります。そういう環境の中で、今回、これだけ大きな意義があるといえますか、インパクトのある広域の道路整備で、そこについてもしっかりと進めていくということ、これについては本当に決めていただいたことを感謝しているということでございます。

これは計画ですから、計画には形と中身があるわけです。形という面については今申し上げたようにしっかりとやっていただけたということではありますが、中身について、これはもう今藤井所長からもお話がありましたように、成田空港を持ち、あるいは港湾部に大きな産業の立地が進んでいるような千葉県において、都心部あるいは東京都心を越えた広域のネットワークを円滑に繋いでいくという意味で、この道路が及ぼす広域的な影響、効果に関しては非常に大きなものがある。成田空港も3本目の滑走路を作る、あるいはターミナル大きく改修していく。元々日本のNo. 1空港なわけでありましてけれども、それが首都圏においてさらに機能を発揮するような、そういう役割を千葉県さんと国と一緒に空港会社がやっていく。そんないろいろな条件がある中でこの道路は大変重要な役割を持つてくるだろうと思います。

ただ、それだけではなくて、この道路が計画されている今は21世紀の四半世紀を過ぎていくということですから、これが出来上がる頃となれば、自動運転、電気自動車、水素自動車、あるいは空飛ぶクルマだってあるような、そういう未来の姿が描かれる社会が登場するだろうということもあります。それから「WISENET（ワイズネット）」って言いましてね、これもご存知の方も多いと思いますが、道路局さんが作った将来の道路のあり方というか、多様な主体に配慮するような道路のあり方を提示しているものです。その中で、私が無視してはいけないと思っているのは高速道路というものが、物流に対して非常に重要な機能を持つだけではなく、多様な主体にすら貢献できるということです。ヨーロッパの方ではワイズネットの中でも紹介されているように自転車の高速道路がある。そこまで考えて高速道路づくりを進めている。北欧の各国はもう30年ぐらい前からそうやっていますけれども、最近知ったのはベルギーでもそういう制度をもっている。

千葉県は特に観光資源も元々豊富などころでありますし、産業面だけではなくて、

非常に多様な主体が活動できるような道路空間や道路の機能を最大限発揮できる空間、こういうものが計画されていくことを大いに期待したいと思っています。

先ほどの規約にありましたが、本委員会は非常に難しく、コミュニケーションとかの手続き、そういうプロセスを中立公正な立場から審議していくということと同時に、専門的立場から行政が行っていく専門的検討について一定の評価というか意見を出していくということです。なので、私が絶対に作るべきだとは挨拶で申し上げられないのですが、それぞれのお考えを、それぞれの専門的立場に照らしてご発言いただくということと、同時に民主的手続きについて、世界的に見ても、それを公共事業の場で全うするということは極めて重要なことだと思いますので、その点について、ぜひしっかりと見届けていただいて、大いに意見を交わして、そしてよりよいものになっていくことを期待しております。

決めたからこれでやっていくということではなくて、途中で問題があればどんどん柔軟に対応していくという方針で進めたいと思いますので、今後ともよろしくお願いします。どうもありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。ここで報道関係の皆様にはカメラ取りを終了していただきますようお願いいたします。それでは、ここからの議事進行は屋井委員長にお願いしたいと存じます。よろしくようお願いいたします。

(屋井委員長)

はい、それでは早速ですけれども、議事進行をいたします。

議事次第の3の(2)構想段階の進め方から(5)情報発信と意見聴取について事務局より説明をお願いします。

【議事(2)構想段階の進め方～(5)情報発信と意見聴取】

(事務局)

それでは説明させていただきます。お手元の「資料-3」をご覧ください。資料の右下にページ番号が振っておりますので、まずは1ページ目をご覧ください。

(1)新湾岸道路について

新湾岸道路は、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しておりまして、外環高谷ジャンクション周辺から蘇我インター周辺並びに市原インター周辺を結ぶ高規格道路として調査中でございます。

基本方針の中で新たな広域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のため、多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要となっているところでございます。

令和6年度より概略ルート・構造の検討を進める区間に位置づけられたことから、検討にあたりまして地域の生活環境や東京湾岸部に残された貴重な干潟となる三番瀬などへ配慮しつつ、広く関係する方々の意見を把握しながら、丁寧に合意形成を図る必要があります。新湾岸道路有識者委員会を設立するものでございます。

続きまして2ページ目をご覧ください。新湾岸道路の位置づけでございますが、関東地方整備局で策定した「関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画」や千葉

県が策定しました「千葉県広域道路交通ビジョン、千葉県広域道路交通計画」におきまして、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が高規格道路として位置づけられているところでございます。

続きまして3ページ目でございます。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、下の表に新湾岸道路に関連するところを赤字で示しております。慢性的な渋滞の緩和、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られているところでございます。

（2）新湾岸道路 構想段階の進め方

続きまして4ページ目をご覧ください。こちらのページは、「第5次社会資本整備重点計画」および「関東ブロックにおける社会資本整備重点計画」の抜粋を掲載した資料でございます。計画におきまして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ところでございます。

続きまして5ページ目でございます。こちらのページは「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」の抜粋となっております。左下に図で示しておりますのが、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を示したものでございます。計画策定プロセスには、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」の三つのプロセスを有機的に連携して進めるべきものとなっております。

続きまして6ページ目でございます。新湾岸道路における構想段階の進め方ですが、計画策定者において計画検討手順に示す「計画検討の発議とプロセスの明確化」、「課題の共有と道路計画の必要性の確認」、「複数案の設定と評価項目の設定」、「複数案の比較評価」、「概略計画案を選定し対応方針を決定」を経て概略計画の決定といった流れで進めさせていただきたいと思っております。

計画検討手順を進める中で地域の解決すべき課題やニーズ、複数案や評価項目の設定、複数案の比較評価などの段階で住民や関係者の皆様へ情報提供や意見聴取を行いながら、意見や地域のニーズ等を把握していくという進め方でございます。

計画検討手順の節目では、新湾岸道路有識者委員会に報告して助言やプロセスの検証を行っていただきつつ、上に記載がございしますが、関東地方小委員会にも報告して意見をいただく予定でございます。

続きまして7ページ目でございます。有識者委員会の構成でございます。左下の新湾岸道路有識者委員会ですが、こちらは今回の有識者委員会の構成となっております。その上には計画策定者として、国土交通省が「計画検討手順の運営、コミュニケーション活動、技術・専門的検討」を行いつつ、県、沿線市と協力しながら住民や関係者等に情報提供、意見聴取を一緒に行っていくという構成になってございます。また、計画検討手順の進捗に合わせまして、その上に記載されておりますが、社会資本整備審議会関東地方小委員会に進捗の報告を行い小委員会の意見をいただくといった構成でございます。

（3）湾岸地域の状況について

続きまして8ページ目でございます。湾岸地域の土地利用状況でございます。国道14号、16号、357号より陸側では住居系用途が多く、逆に海側では工業系、商業系用途が多くなっております。特に市川市と船橋市、千葉市中央区、市原市の海側におきましては、工業専用地域が広がっている状況でございます。

続きまして9ページから13ページは、空撮を用いまして各地域の土地利用状況を示したものでございます。まずは9ページ目をご覧ください。浦安市付近では三方水辺で囲まれており、三番瀬などの貴重な自然環境があり、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っており生活環境施設も多くなっております。

続きまして10ページ目でございます。市川市、習志野市、船橋市付近では、沿岸域に三番瀬や谷津干潟、市川野鳥の楽園等の貴重な自然環境があり、臨海部は鉄鋼や港湾管理施設が多く立地しているほか、習志野市の茜浜では海の緑地が広がっております。

続きまして11ページでございます。千葉市美浜区付近では海沿いに貴重な地域資源である幕張の浜、検見川の浜、稲毛の浜が連続しており、臨海部は幕張新都心地区や住宅団地等が広がっており、生活環境施設や公共公益施設が多数立地しております。

続きまして12ページでございます。千葉市中央区付近では臨海部は千葉港の港湾施設、発電所や製鉄所の大規模工場が立地しており、国道16号以東におきまして市街地が展開し京葉道路沿いの内陸部には包蔵地が広がっております。

続きまして13ページ目でございます。市原市付近では、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おりまして、養老川沿いには緑地、学校等があり、館山自動車道および市原インター周辺におきましては国分寺跡等の文化財や包蔵地が広がっております。

続きまして14ページ目をご覧ください。湾岸地域のポテンシャルとして東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、東京方面と千葉県を行き交う人、物の流れが集中する地域となっております。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、物流施設が立地しております。右下の図に示すとおり、臨海部に工業系では「石油化学産業」や「鉄鋼産業」など、商業系では「ららぽーと TOKYO-BAY」、「幕張メッセ」、「東京ディズニーリゾート」など大型商業施設、「ランドポート習志野」や「アマゾン千葉みなとQC84」などの物流施設が立地しております。

続きまして15ページ目でございます。湾岸地域沿線6市の令和5年の人口は約271万人で千葉県の4割を占めております。県内でも最も人口が多い地域となっております。人口の伸び率も平成2年から令和5年で約17%増加しております。さらに都心への近接性に優れる浦安市や市川市、船橋市では東京都内でも高い地価上昇率となっております。

続きまして16ページ目でございます。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されており、住宅だけではなく商業・業務、医療福祉、文化交流、商業など多様な都市機能が集積しております。湾岸地域の広域交通の利便性向上により、下の図で示すような市街地再開発事業や土地区画整理事業などの新たな都市開発を支援できるのではと考えております。

続きまして17ページ目でございます。湾岸地域は千葉県全体の事業所の約39%、事業者数の約45%を占めており、各種企業活動が盛んなエリアです。特に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、化学工業等）

の産業基盤が集積しておりまして、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ます。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求められています。

続きまして18ページ目でございます。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環境施設が複数立地し、県の観光産業を牽引しており、幕張メッセやZOZOマリンスタジアムなどの集客数の上位施設がベイエリアに集中しております。新型コロナウイルス流行前の湾岸地域の観光旅客切り込み客数や外国人宿泊客数も増加傾向であり、今後も成田空港の機能拡張に伴い外国人観光客の増加が見込まれます。一方、観光地の不満点では千葉県観光客満足度調査結果におきまして「道路渋滞がひどい」が最も多くなっております。

続きまして19ページをご覧ください。湾岸地域の交通状況としまして国道357号に着目しますと、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生しています。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未滿を示す割合が大きくなっています。

続きまして20ページ目でございます。湾岸地域の交通特性を示したバブルチャートになります。湾岸地域の沿線市を通行する車両の発着地をETC2.0データから抽出し、取りまとめたものでございます。通行する車両を集計した分析断面は、沿線6市の高速道路や一般国道、主要な県道としています。千葉県内の湾岸地域を通過する外々交通および内外・外内交通のうち、最も多い約2割は「外環道沿線以北」を発着点とする交通となっており、まずは湾岸地域と外環道以北を連結するため、外環高谷ジャンクション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ます。

続きまして21ページをご覧ください。湾岸地域の一般国道の各路線の交通特性を見てみますと、全車合計では国道14号、16号は湾岸地域とその他の地域、国道357号は湾岸地域内の移動が最も多くなっています。次に大型車のみを抽出しますと、国道16号は通過交通が約半数、国道14号と国道357号は湾岸地域とその他の地域の移動が最も多い状況となっております。

続きまして22ページ目でございます。湾岸地域の各断面において高速道路、一般国道、主な県道・市道のトリップ長を並べております。高速道路は長距離トリップが約8～9割程度となっており、一般国道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割程度となっております。また、千葉船橋海浜線や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割となっております。

続きまして23ページ目でございます。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しており、特に浦安市・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でも大型混入率が高速道路の県平均を上回っているような状況が見られます。

（４）湾岸地域の課題と配慮事項について

続きまして24ページ目でございます。先ほどの湾岸地域の交通状況を踏まえて、湾岸地域において考えられる課題となります。まずは交通課題としての渋滞でございます。湾岸地域では広域にわたり渋滞が発生しておりまして、京葉道路や国道1

4号、357号では県平均の1.7倍以上の渋滞損失時間が発生している状況です。特に国道357号の船橋市や千葉市美浜区から中央区にかけて、赤で示すような渋滞損失時間が20万人時間/年・km以上となる区間が連続して発生しているような状況でございます。

続きまして25ページ目でございます。湾岸地域の死傷事故発生状況を左側の図に示しておりますが、湾岸地域におきまして死傷事故件数が多く発生していることが見て取れます。国道に着目しますと千葉県の一般道平均事故率40.3件/億台キロ以上の区間が多く、特に国道14号では千葉県一般道平均の4倍以上の区間が本八幡駅前交差点から仮称船橋競馬場駅前東交差点間で連担しており、最も死傷事故率が高い区間は千葉県一般道平均の約4.5倍となっております。

続いて26ページ目でございます。湾岸地域の緊急搬送人員は千葉県内の44%を占めており、千葉県内の緊急搬送人員ランキング上位5位以内に千葉市や船橋市、市川市が入っております。湾岸地域は渋滞していることもあり、現場到達時間も増加傾向となっており、10分圏域の2次医療機関が少なく選択肢に格差が見られている状況でございます。

続きまして27ページ目をご覧ください。湾岸地域の沿岸部は高潮による氾濫が発生した場合の浸水想定におきまして、広域にわたり5メートル以上の浸水が想定されています。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東西方向や南北方向の道路が寸断された場合の代替路として広域道路ネットワークを整備し、災害時の避難経路や緊急物資輸送経路の強化が必要ではないかと考えられます。

続きまして28ページ目でございます。湾岸地域の社会・地域経済の課題としまして、港湾アクセスになります。東京港や千葉港では全国でも有数の取扱貨物量や貿易額を誇る港湾ですので、港から各地方へ輸送しており、千葉県や埼玉県、東京への輸送が各々約2割を占めております。千葉港に着目しますと、主に化学工業品や鉱産品が多くなっておりまして、コンテナ取扱量もコロナ禍で若干減少したものの平成19年から令和4年で約3割増加しております。また、千葉港では港湾機能の高度化が進められており、取扱貨物量の増加が予測されておりますので、周辺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ます。

続きまして29ページ目でございます。湾岸地域の幹線道路が広範囲に渋滞していることもあり、渋滞を避けて市内中心部の生活道路に車が流入していると考えられます。また、死傷事故件数を見ても全体の約6割が生活道路で発生する事故となっており、道路の規格や機能に合致した適切な交通分担が図られていないことが見てとれます。安全で快適であるべき住環境を阻害しているのではないかと考えられます。

続きまして30ページでございます。こちらの資料から配慮事項に関するものとなっております。まずは自然環境としまして浦安市から習志野市の東京湾沿いに広がる三番瀬や谷津干潟など、豊かな自然環境が形成されております。三番瀬に関して記載させて頂いておりますが、千葉県三番瀬再生計画などございますので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となっております。

続きまして31ページ目でございます。こちらは景観に関するものになります。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「まとまりのある町並み景観の形成」などの景観形成の方向性が定められております。また、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おきまして、概略ルートや構造の検討にあたりましてはこれら景観への配

慮が必要となっています。

(5) 課題と目標について

続きまして課題と目標につきまして32ページ目以降で説明の方を行います。まず32ページ目をご覧ください。こちらは先ほどの湾岸地域の課題と配慮事項で申し上げたスライド重ねたものでございますので、説明を割愛させていただきます。

33ページ目をご覧ください。こちらは課題と目標、それが生じる原因をまとめたものでございます。まずは渋滞、事故、医療連携、生活環境という観点で見ますと、どれも共通していますのが湾岸地域の主な幹線道路における東西方向の交通量が不足し、慢性的交通渋滞が発生していることから課題が生じているところでございます。地域計画等に示された目標を記載しておりますが、骨格となる道路ネットワークの形成を行うことで、市内の交通混雑の緩和や適正な交通分担を図ることが道路計画の目標にあたるかと考えております。

また、物流、港湾アクセスという観点で見ますと、共通していますのが広域ネットワークの不足による産業拠点や高速道路へのアクセス性が阻害されているため課題が生じているところでございます。こちら地域計画に示された目標を記載しておりますが、産業・観光拠点や千葉港へのアクセス強化が道路計画の目標にあたるかと考えております。

また、防災という観点で見ますと、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といった課題が生じているところでございます。こちら地域計画に示された目標を記載しておりますが、災害発生時のダブルネットワークが道路計画の目標にあたるかと考えております。

最後は配慮事項の環境でございます。配慮事項としまして三番瀬や谷津干潟等の豊かな自然環境や海の眺望保全等、景観形成の方向性が定められている景観につきまして配慮が必要だということでございます。こちらは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など、豊かな自然環境の保全、そして海の眺望景観の保全が必要だと考えております。

(6) 地域への情報発信と意見聴取

続きまして34ページになります。コミュニケーションの実施方針でございます。下の表に(1)(2)(3)とありますが、まず(1)幅広い層を対象として実施する情報提供して通常のプレスいわゆる記者発表のほか特設HPを考えております。特設HPでは専用のHPを開設して計画に関する概要や進捗情報の提供を行うとともに、アンケートとして意見フォームを開設して広く意見募集を行います。次に(2)やや対象を絞って実施する情報提供として、デジタルに日常的に接していない層に対するニューズレター、直接対話することで計画への理解を深めるオープンハウスの開催を考えております。最後に(3)対象を絞って実施ということで、確実に意見を聴取できるヒアリングを関係事業者へ個別に実施することを考えております。

続きまして35ページになります。コミュニケーションの実施時期ということで、大きく情報発信と意見聴取に分けております。情報発信では記者発表や広報誌、特設HPの開設、ニューズレターを用いて広く周知していきたいと考えております。特設HPやニューズレターは、計画検討発議後に開設や創刊号の発行を考えておりました。計画的検討手順の進捗に合わせて更新や発行をしていくことを考えております。次に意見聴取でいきますと、アンケートやオープンハウス、必要に応じて開

催するワークショップ、関係事業者ヒアリングを考えておりました。計画検討発議後に開催や意見・ニーズ等の把握を行いまして、計画検討手順の進捗に合わせまして実施していくことを考えております。

続きまして36ページになります。こちらはコミュニケーション手法の事例を示しておりました。ホームページやニューズレター、オープンハウスのイメージを示したものでございます。オープンハウスについて説明しますと、人々が集まる所にパネルを置きながらスタッフが立ってご質問されるそれぞれの方々に対して説明したり想いを聞き取るといったことをして、その場でアンケートも回答いただければと思っております。

続きまして37ページ目になります。こちらが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、双方向コミュニケーションを実施すべき対象として想定しているものになります。下の表にあるとおり、沿線6市の住民や道路利用者、その他として首都圏からの就業者などの「市民」、臨海部に立地するオフィス、製造業、工場や商業施設、漁業組合などの「事業者」、湾岸地域を車で利用する「トラック運送・物流業者」やバス・タクシーなどの「公共交通」、「医療」「不動産」「観光交通」、広域になりますが「地元経済課や関係団体」もありますし、警察・消防・学校などの教育機関、港湾管理者などの「行政」をコミュニケーションの対象として考えております。

続きまして38ページになります。こちらが特設HPやニューズレター創刊号のイメージになります。特設HPには意見フォームを設けて湾岸地域における課題やニーズを広く意見聴取していきたいと考えております。

(7) 参考資料

続きまして参考資料ということで39ページをご覧ください。先ほどの屋井委員長のご挨拶にもありましたけれども、最近の話題ということで、ワイズネットの紹介でございます。道路の枠を超えた機能の高度化複合化ということで、要点としましては「シームレスネットワークの構築」や「技術創造による多機能空間への進化」が求められてきているというところでございます。

説明は以上でございます。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございました。それでは今ご説明いただいた資料に基づいて議論に入りたいと思います。

やはり第1回ということもありますし、有識者委員会が今後担っている役割からしますと、この「(2)構想段階の進め方」、それから具体的なコミュニケーションについてご説明頂いた「(5)情報発信と意見聴取」この2つについての疑問点とか、ご意見だとか、ご質問をいただくことから始めてはどうかと思います。

その後、(3)(4)の中身に関わることを議論してはどうかと。そんな順番でいきなりたいと思いますが、(2)の4ページから7ページ、それから(5)についてご質問、ご意見いかがでしょうか。まずは手上げ機能と、こちらは何か直接いただければということで、どこからでも結構です。はい、どうぞ。

(白石委員)

ありがとうございます。委員の白石です。

私は千葉県南房総の出身でして、国道127号、16号で都心に出るしかなかったという時代を経て、待ちに待った館山道が開通し、都心へのアクセス時間が劇的に短縮されたときの感動を今でも鮮明に覚えています。

このように、高規格道路は、利便性を極めて向上させるという意味で非常に公益性の高いものと認識しております。ただ一方で、周辺の住環境や、かけがえのない自然環境への配慮というのも欠かすことのできない要素だと認識しております。そのため、十分かつ適切なプロセスを経て多くのステークホルダーにおいて納得感のあるものとするのが非常に重要です。新湾岸道路事業においては、道路計画策定プロセスガイドラインに沿って、幅広く意見が聴取され、それらの意見を踏まえた対応が行われることが予定されているものと理解しております。そのような前提においては、ご説明いただいた内容について特段不足するところはないものと思ったところでございます。

ちなみに、過去の裁判例などに鑑みますと、いわゆる眺望権や環境保全に関する権利は、法律上の具体的な権利とまではいえず、被る不利益が受任限度を超えなければ、法的には国に賠償義務は発生しないものと考えられます。しかし、環境基本法にも定められておりますとおり、環境保全に関する施策の実施は国の責務とされているところであって、事業の遂行にあたり、これまで享受していた環境にマイナスの影響を受ける方々に対しては適切な配慮を行うべきであると考えます。例えば、三番瀬を大切にされている皆様が結成されている団体のご意見を丁寧に聞くというようなプロセスを経ることで、新湾岸道路の計画についてどのような点を気にされているのかがあらかじめ分かるようになると思います。このように、できるだけ多くのステークホルダーの皆様方から納得感を得られるように、拾い漏れがないような形で丁寧に進めていくという進め方が望まれるところでありますが、ご説明いただいた内容はそのような進め方に即したものとなっていると感じております。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございました。いくつかご意見いただいてから事務局よりお答えしてもらおうということで、1ページから3ページも該当しそうなので、計画の位置づけの中身に関わるけど、必要があればご意見を頂いて結構です。

(中村委員)

中村でございます。説明ありがとうございました。

構想段階の進め方に関連して質問になります。6ページに計画策定者が行う流れと、それから構想段階としてこの有識者委員会の関係の図がありますけれども、構想段階で進めていく具体的な中身、今日は多分一つの箱、プロセスの明確化・課題の共有についてをやるのかと思いますけれども、ほかに複数案の設定であったり、比較評価をして概略案の選定を進めていくことになります。この新しい湾岸道路は、環境影響評価法の第一種事業になると思いますので、環境影響評価法の方でも配慮書の手続きというのがありますよね。それとの関係が同時並行なのか、ある程度こちらで少し先行した議論を進めながら、どこかで環境影響評価については追いかけしていくのか一緒に走らせていくのか。その辺の関係がどんなイメージでおられるのかを教えていただけたらと思います。

(屋井委員長)

質問なので、お答えいただけますでしょうか。

(事務局)

5 ページ目の道路計画策定プロセスガイドラインの抜粋のこの図をご覧くださいまして、真ん中のピンクで示させていただいた計画検討手順の中のステップ4のところちょっと字が小さくて見にくいですが、配慮書の手続きっていうことで書いておりまして、このタイミングで配慮書の手続きに入ることを想定しております。

(中村委員)

関連でよろしいですか。一応はビルトインされた形でお考えになられている。これはガイドラインのフローですので、配慮書におけるどんな複数案を考えるのかということも含めて、いろんなご意見を頂戴しながらやっていく。主に環境面についての配慮ということではありますけれども、手続きを進めることが主眼になるようなことであってはいけないと思います。うまく連携して技術的な議論が両方でできるような形で進むというのも非常に大事なかなと思います。そのあたりを大事にしてほしいと考えている。以上でございます。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございます。他の意見はありますか。

(二村委員)

関連しての質問になります。6 ページの計画検討手順の中身を見てまいりますと、複数案の比較評価（計画段階評価）に関しては、今まで関東地方小委員会で行っていたものだと思うが、この委員会と関東地方小委員会の役割分担であるとか位置づけについて確認をさせてください。

(屋井委員長)

はい。これはご質問ですので事務局で答えられますか。

(事務局)

関東地方小委員会は6月末に委員会を開きまして、新湾岸道路の有識者委員会の設立を定めたところでございます。今後はこういった計画検討を進める中で中間報告、そういったものも含めまして、社会資本整備審議会の関東地方小委員会の方に意見を伺うということを考えております。途中段階もそうですし最後の概略計画案の決定の際には、少なくとも関東地方小委員会の方に諮りまして、意見を伺うということも予定しているところでございます。

(事務局)

1点補足させていただいてもよろしいでしょうか。

実は整備局ごとによってやり方が違うところがございます。中部地方整備局ですと計画段階評価の手続きは社会資本整備審議会の中部地方小委員会、その枠組みでこういう委員会を立ち上げずにやっておりました。関東地方整備局の場合は、この新湾岸道路など大きなプロジェクトがありますので、専門的な検討などが必要となる観点からこういった中身の検討というのは、今回のように新湾岸道路有識者

委員会というのを立ち上げさせていただいて、その中でご助言いただきながら最終的には社会資本整備審議会関東地方小委員会に上げて概略ルート・構造の決定という手続きで進めさせていただいているところでございます。

(二村委員)

承知いたしました。ありがとうございます。

(屋井委員長)

はい、どうぞ他はいかがでしょうかよろしいでしょうか。
小幡委員よろしくお願ひします。

(小幡委員)

私も冒頭、屋井委員長がおっしゃったように、こういう大規模な道路について本格的な構想段階でのプロセスが取れるとパブリックインボルメントが取れるということで、大変貴重な機会が来たなというふうに感想として思っております。

私は行政法を専門にしており、あとの方のコミュニケーションプロセスとかでも関わってきますが、道路の計画策定プロセスにおいて構想段階で早くこのパブリックインボルブメントのプロセスを取るというところが一番大事なところだと思うので、例えば5ページ、6ページぐらいにありますように、計画検討手順のところ例えば複数案の設定又は代替案といいますか、その辺りがきちんと全てについてということではないと思いますけれども、これが本当の意味で出せるかというところが、せつかく構想段階で計画策定手続きに入るのですから大事なところかと思ひます。

そのためには、コミュニケーションプロセス、ここの右側の方とのやり取りで出てこなければいけないということで、あとオープンハウスとかいろいろ出てきますが、いかに巻き込む形で本当の意味での構想段階の例えば代替案とかこういう評価項目がもっとあったらいいとかですね、そういう話を吸収できるかというところが一番のポイントになるのではないかと思ひます。

感想というか意見のようなものですが、以上です。

(屋井委員長)

はい、ありがとうございました。このあたりで1回きって、おさらいします。

最後まで委員の意見を聞いてからでもいいけど、一度、確認をしたいことがあればそれでもいいです。

(事務局)

白石委員のご意見について自然環境の三番瀬とかありますし、それ以外は景観関係で配慮すべきエリアがございますので、こういったところに関してコミュニケーション活動を密にとりまして、漏れがないように幅広く丁寧に進めたいと思っております。

(屋井委員長)

中村委員の手続きの話についてコメントします。2013年に作ったプロセスなのですが、配慮書手続きというのは、以前から環境省で議論されておりました。

当時から国交省は構想段階のプロセスをしっかりとやっていて、環境省にも手続きは十分にしっかりと進めているというスタンスで改正のときはやっていたんです。ただ、そういう経緯もあったので、このタイミングではいわゆる代替案比較という行為をするのが、計画段階評価と配慮書と二つ同時に出てきてしまった。従来からやってきた計画プロセスを全うしていくっていうのと、評価書を見せるとか比較評価をするというアクションは性質が元々違う。アクションについては、このプロセス上、位置づければそれで済むんじゃないかということで、当時の担当の人といろいろ相談して、ここの段階に位置付けておくのが今の状況では妥当だろうと。ただこれを活用したことは実際にはないんです。ですから、配慮書の手続きは今ではアセスの6ヶ月前ぐらいにやれば良いという制度が始まって、アセスの直前にやるっていう行為になった。計画プロセスは数年かかる、年度単位でかかるのが普通ですから、それとうまく合えば、ステップ4で対応しようということ。すぐにアセスに入っていくということは可能で理想的かもしれないけど、こうしなきゃいけないって意味で書いてあるわけではないというコメントをさせていただきます。個人的なコメントです。次の二村委員からの質問はよろしいですかね。

(二村委員)

意見というわけではなくて、向こうでも言っていたなっていう感じですね。

(屋井委員長)

はい。ありがとうございます。これも丁寧にね、コミュニケーション上のボタンの掛け違いがあると後で結局、非常に大きな社会的コストもかかって、早く出来上がらないとかありますから。そういうリスクを避けるというプロセスを関東では特にね。小幡委員のおっしゃっていることもそうですけど、コミュニケーションそして代替案比較の段階で、本当の意味の代替案が出せるかということですね。

(事務局)

我々としても、気がついたら決まっていたということがないように、コミュニケーションを幅広く丁寧に取りながらしっかりと進めていきたいと考えております。

また、お気づきの点とかこういう人から意見を聞いた方がいいとかございましたら、そこら辺のご意見をぜひいただければと考えております。

(屋井委員長)

どんどん情報案を出して、多様な案もあるよっていうのを受けとめることが大事です。

(事務局)

はい。あと一点だけ補足させていただきたいと思います。

先ほど中村委員から環境アセスの話ありましたが、概略ルート・構造を決めて、6ページ目の資料はここで切れてしまっていますが、この概略ルート・構造を決定した後に、環境アセスメントと都市計画の手続きを終えて、事業化という大きな流れで進めていきたいと考えております。

なお、環境アセスメントと都市計画は、同時並行でできる場所があります。同

時並行でできるところは、同時並行で進めながら進めていきたいと考えているところ
です。以上です。

(屋井委員長)

はい。お待たせしている委員どうですか。

(佐々木委員)

私は、沿岸環境の専門で、この種のプロセスは、ほとんど馴染みがない中での質
問になります。6ページの複数案の設定と評価項目のところ、道路のルート
の複数案というイメージでかなり大きく違う案や、例えば沿岸環境は、三番瀬が一つ議
論になる場所かなとは思。そこを考えたときには、水上部に構造物を入れるかど
うか、かなり細かい事を気にする部分があります。

その場合、ルート自体は同じだけど、施工の仕方や設計段階、そこでどういうふ
うにするかっていうところがすごく効いてくるような気がする。複数案をどうい
うイメージで捉えればいいのか、細かいディテールの部分についても複数案に入るの
か。あるいは、それは、次の段階の議論なのか、その辺りをお尋ねしたい。

(事務局)

複数案ということで、一般的にはA案B案のような比較方法もあり、環境に特に
配慮が必要な意見につきまして、場合によっては構造も含めて細かく議論をするこ
とも一つあると考えているところでございます。そこは皆さんのご意見やコミュニ
ケーション活動を通して、様々な意見を伺いながら柔軟に対応していきたいと考
えているところでございます。

(佐々木委員)

この6ページに出ている中で、細かい議論も入ってくるという理解で良いか。

(事務局)

場合によっては、特に景観に配慮すべきエリア地域について区間を細かく切って、
フォーカスして複数の構造も含めた検討も必要になってくると考えているところ
です。

(事務局)

補足させていただきます。

道路計画プロセスガイドラインでは、この複数案のルート案については、ガイド
ライン上ですと幅を持たせてご提示することになっておりまして、ガイドライン上
は案件ごとによって先ほど課長がおっしゃった通り、250mから1km程度の幅
を持たせて概略ルートと構造の検討ではお示しさせていただくことになっており
ます。

また、道路の構造も、土を切ったり盛ったり、トンネルにしたり、橋や高架にし
たり、そういったものも合わせて複数案ということ。ルートと構造も複数ある
と思いますので、そういったものを組み合わせてご提示する場合があります。その
方法は、これからご意見いただきながら、進めていく予定です。ここで言う複数
案はそういうことを指しているところでございます。

(佐々木委員)

そういった情報は、市民の皆さんに公開して意見を聴取することでよろしいでしょうか。

(事務局)

一度この委員会で、次回以降のステップでお示しさせていただいてご意見いただいて、地域の方々にこれ全部公開させていただきますので、公開してご意見いただいて、フィードバックできるところはフィードバックして、最後、まとめていくという手続きを考えているところでございます。

(佐々木委員)

はい、分かりました。

(屋井委員長)

はい。どうもありがとうございます。はい。どうぞ。

(池邊委員)

千葉大学の池邊でございます。ご説明ありがとうございます。

いろんなことがあることがわかりましたが、その上で話があったように構想段階の進め方というところで、いろんな方に意見を聞くという話があります。

ただ、千葉国道というか国土交通省というか屋井委員長にも聞きたいのですが、どこまでこの新湾岸道路を世界に対してちゃんとした事例として公開するのか。地域の現状や苦情要望を聞いて、交通渋滞に対して考慮しますと言っても、出来上がるのはかなり先ですよ。かなり先になって出来あがった結果、周辺の土地利用も変わり、人口動態も変わり、という事態が必ず起きるわけです。例えば、印西とか白井とか流山とか、すごい人の数が増えています。今後、東葛地域はいろんなものが集中している地域ではありますが、だけれども変わっていくことも確かです。

何が言いたいかっていうと、横浜市がトライアスロンを招こうということで、横浜港の水質浄化のプロジェクトの委員会に関わったことがあります。皆さんご存知かどうかわかりませんが、横浜港も今ちょうどパリのセーヌ川の問題がすごいことになっていますが、要するに水質はその頃は良くありませんでした。ご存知のようにあそこは工業地域がいっぱいありまして、そこからの排水とかいろんな問題がありました。私達委員も船に乗って、景観も外から見て、工場地域の景観がいかにか海に対して裏を向いていて、工場緑化とかやっているのは入口の方だけで、裏になるとバックヤードがあつて汚い水とか廃棄物とかも出されるという話がありました。

ニューヨークのハドソン・ヤードの開発が行われたのは皆さんご存知だと思いますけれども、ニューヨークはコロナ禍ですごく変わりました。その前から橋を中心としたレクリエーションとか、港湾や水路と都市というのを考えてきました。千葉のトライアスロンは九十九里と千葉市とかですけれども、この道路ができて渋滞が緩和したとかそういうことだけじゃなくて、先ほどお話があったように、三番瀬があつて、一方で、私達の子供の頃ですが、成田っていう、要するに、成田空港のためにと、こう言っているけれども、非常に反対のあつた地域であるわけです。

そこを結ぶ路線で、屋井先生のシームレスの話や最後にスイスの地下物流システ

ムとかのご紹介がありました。海外では今、立体道路が部分的ではありますが検討し始めていて、実際に出来上がる段階に入ってきたりしています。新湾岸道路が出来上がる時代では、もっと他の国でもほとんど出来ている時に、三番瀬や成田空港をこの地域に結ぶ線で、成田の物流や交通渋滞を助ける、あるいは災害対応ということだからこそ、こういう道路ができた。日本では、その立体道路っていうのは地震の関係とかから難しいのはわかっていますが、新湾岸道路ができたことで、千葉港の環境が良くなったというような評価が出せるようなことが必要だと思います。私は住民の方々とか、今ある企業の方々聞くのは、もちろんすごくいいプロセスだと思いますけども、そういう方々に対して、将来こうなるっていうことも含めて、きちっと評価してもらえただけの材料を準備すべきだと思うのです。

要するに3年先に出来上がるのであれば、今の苦情に対してきちっと対応すればそれでいい。でも出来上がるのはかなり先ですよ。そのときの千葉に住んでいる方々、子供達は大きくなって、もう車を持つ年になっているかもしれない。あるいはさっきの自転車なんかも北欧並の自転車ユーザーが出ていますと想定します。

そういうことを考えたときに、胸張っていい道路だねと、関東地整の事業評価監視委員会に出たことあるので、そういうところで、いやこれすごくいろいろちゃんと検討されていいもんだねって言われて、国際的にここ三番瀬っていういろんな問題があったところだから、こんないい道路ができたというようなものが作れるのかどうか。千葉の人はみんな優しくて、いろんなことを聞いて住民のこともさっきおっしゃられたように丁寧にしっかり対応していくのは、今日いらっしゃっている地方自治体の方々も含めて、普段やられていると思います。

ただ、やっぱり見るのは将来だっていうこと、将来をここの委員会ではきちっと見据えて、あと湾岸の道路というのが国交省の中でもこういう東京に近接した地域にガンガン道路ができるというのは非常にビッグなプロジェクトだと思う。そのときに世界に対して、東京の道路はインフラ技術によって、環境にも良くなって例えば、千葉港の水質がよくなり、これを作ったおかげで良くなったっていうふうな言われ方をするようなもの考えるべきだと思ったので、現状の方々いろいろな苦情・要望を聞いてそれにだけ対応するという状況だと、ちょっと将来的なものが見込めないなと思いました。

最後のオートフローロードとかスイスの自動物流道路だとか、そこまではなかなか地震大国ですから難しいものの、ただそういう環境には良くなって、千葉港が日本を誇るインフラになって、それこそトライアスロン大会が横浜から千葉に移ってくるぐらいの価値のものができるということを目指すべきではないでしょうかということで、これは将来性も含めた意見ということです。

(屋井委員長)

今の非常に大切なお意見だから、僕もちょっとお話ししたいと思います。

最後、寺部委員から話をしてもらおうと思います。寺部委員、何かありますか。

(寺部委員)

小幡委員と同じになりますが、6ページにある複数案の設定が一番きちんとコミュニケーションの注力すべきところかなと、時間をかけてやるべきところかなと思ったのが一点と、同じ6ページの中で特に大事だと思ったのは、発議のところ。発議をどのようにきちんと皆さんに示すか。基本方針はH31年とかR2年とかに

出ていますが、住民の皆さんは知らないなので、これから本格的にルートを考えて行きますということをきちんと皆さんに伝えて、開会宣言というか、そういうのをきちんとやるべきことが大事だと思っています。以上です。

(屋井委員長)

はい。どうもありがとうございました。これも大変重要な意見です。

(事務局)

実際に道路ができるのは、何年後かわからないですが、あと2、3年で出来るものではなくて、今後、10年後20年後を見据えて、人口もどんどん減っていく中で道路が果たす役割ということを考えていきたいと考えています。最後の参考資料でWISNET2050の資料を付けておりますが、これから作る道路は、WISNETのエッセンスを加えまして多機能道路という形で今後検討することが必要であると認識しています。先ほどお話あった自動物流道路、これからはドライバー不足とかございますので、単なる道路単体ではなくて、ドライバー不足に寄与するような自動物流道路や、冒頭に屋井委員長からお話のあった自転車ハイウェイとか道路ができることによって地域の皆さんもの生活面やメリットが感じられるような未来を見据えた道路について皆さんのご意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えているところでございます。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございます。寺部委員の発議については如何ですか。

(事務局)

発議つきましては本当に知らない間にこういった検討が進められていたということがないように、まずはキックオフという形で住民の皆様様に計画検討が行われますということをきちんとコミュニケーション活動を通じて、行っていきたいと思っています。

(事務局)

補足よろしいでしょうか。

我々は、今日の資料、この6ページで記載させていただいておりますとおり、資料の中段の黒の計画策定者の点線の中の一番上でございますけども、計画検討発議とプロセスの明確化ということで、発議自体はこの委員会の開催をもって、まずは発議とさせていただき、この今日の会議の後に、特設の専用ホームページやいろいろなコミュニケーション活動を進めていきますので、多くの情報提供を今後進めていくということを考えているところでございます。

(屋井委員長)

はい。どうもありがとうございます。

私から補足します。この6ページ、5ページをもとに。いわゆる解像度という面で見ると、ステップというかプロセスの一つ一つの段階で何を確認するかっていう事柄が書かれている程度のものであってね。重要なことは、確かに今日がおそらく発議であるということであるんだけど、プロセスの明確化については、冒頭申し

上げたようにこういうことを最近皆さんやってないからね。なので、まずはこのレベル感で共有していただいて、具体的に例えばこの有識者委員会を次はいつやるかとかね、その後どういうタイミングでやるかとか、あるいはコミュニケーションをいつから始めるかとか、こういう細かいことは何も書かれてないので。それは今日の議論を踏まえて、事務局の方で検討いただくわけだけでも、それをまたしかるべきタイミングでこの委員会にお示しいたごいて、確認をしながらワンステップずつ進める。冒頭申し上げたように、それも課題があれば見直せばいいということになります。

ですから、今日の6ページはわかりやすく概略だけで描きましたけど、今後はこれをもっと落とし込んだものを、一定程度、公開しながら進めていくということになると思います。それが寺部委員おっしゃったように極めて重要なわけです。

この2番目の道路計画の必要性の確認もすごく重要なこと。これから、どうしても数十年かかるわけですね。だからそんな先にできるのだから、環境がよくなってないとおかしいだろうとか自転車道くらいあって自転車が走れなきゃ駄目だろうとかいろんな意見いっぱい出てきますよ。そういうことに配慮して計画を作っていくんだけど、その必要性のもとになるものが何かっていうと、形式的には国や県や市町村で定めている上位計画にどういう狙いが描かれていて、その未来の中にどういうふうにこの計画や事業が示されているか、そういうものが一定のプロセスで決まっているものであれば、そういうものが必要性を確認する上での一つの大きな根拠なわけですよ。

ただし、それは先ほど申し上げたように、長い時間かけてやっていく道路計画であるし、それが何を変えてくれるのか。新しいものを作り出すっていうことだってあっていいはずだから、そういう議論も出てきますからね。その辺りをぜひ多くの議論ができるような材料をこちらからも提供しなきゃいけないので、これは沿線市とか千葉県さんをお願いしたいのは、それぞれの地域の計画において、この道路ができること、あるいはこの機能が発揮できることによって、その周辺地域、広域の地域って考え両方あるからね。少なくとも周辺地域の未来まで、将来がどういうふうに変わっていくか、どういうふうに変えたいか、その変えたい未来はやっぱり環境を良くしたいですよ。少なくとも何かそういうものと、どういう関わりがあるかっていうことが一定程度伝えられるものがあれば、そういうものもぜひ情報公開っていうかな、コミュニケーションの場にどんどん出していただく。それはまた地域の関心を高める上でもやはり重要なことですから。道路は道路だけしか考えていませんということでは決してないので。もちろん物流機能は重要だけでもそれ以上のものを求めていくっていう、時代感がありますから。もちろんそういう意見が多く出てくる。そういうことに対応できるとすれば、この道路計画の必要性の確認の段階で情報提供を工夫していくということだから、将来需要予測だとか、将来の需要がどうなってくるかということとは一定程度示せないといけない。そこら辺をぜひ工夫していただきたいとします。

はい、よろしいですかね。どうもありがとうございました。それでは一番重要な点だったので、まずは各委員からもご意見いただいて、進めてきましたけど。次回の会議までにはプロセスが明確化されてきて、その必要性の確認あたりは、今回発議しますっていうことで、何らか情報提供されるんですよ。

それから次のステップは必要性です。情報提供する内容として十分かという観点、

概要についてのご質問は我々がわかりにくかったら、一般の方も絶対わかりにくいはずなので、そういうのも含めて、ご意見いただければと思います。(3)と(4)はいかがでしょうか。

(白石委員)

冒頭、委員長からいろいろとその必要性のところについてお話を頂戴しまして、成田のお話も出てきましたので、そういったところも28ページの現状分析のところにも盛り込んでいただいても良いのかなと思いました。

あと屋井委員長からいただきましたような将来的なことも踏まえた上でというお話につきまは、33ページの「5. 課題と目標・配慮事項」の箇所は、そのような将来的に関する議論も踏まえた上でブラッシュアップされていくという理解で良いのかをご質問させていただければと思います。

(屋井委員長)

ワイズネットと言っているものには実際にはいろんなものが表現されていて、未来の道路とか、生活に密着した部分でもこうあるべきだとかね。だから、ああいう資料なんかと一緒に情報提供いただけると、それだけでも議論していい幅が広がっていることを見られた方や受け取られた方が感じられるので、それは一つの方法かなと。独自にいろいろ作り上げるっていうのは難しいので。意見が出てきたものを踏まえながら、いろいろな形を考えていくということだと思います。

「WISNET2050」や「2040年、道路の景色が変わる」を情報提供してもらえればしていいのかなと。道路オリエンテッドな広がり方だけど、道路を超えたところで、街づくりとか地域づくりとか、こんなことが求められているというのを出せるのでご検討いただければと思います。

でも構想段階という限られた計画のある段階だけをやっているということは、どう考えてもそれ以上はできないからね。そこは最終的に限定されますけれども、ただどこかで言われていることとかどこかで決まっていることは出しやすいから、そういうものを踏まえて、白石委員の意見に近づけるかなと思います。

(事務局)

ご意見ご質問ありがとうございます。空港アクセスについて、冒頭屋井先生からもご発言いただきまして、今白石委員からもいただきましたけれども、資料の28ページ目に港湾アクセスしか触れていませんけれども、あと32ページ、33ページも。ご意見いただきましたとおり空港へのアクセスとかにも繋がると思いますので、この課題とか、目標のところに、空港へのアクセス強化というところも、今日のご意見を踏まえて入れさせていただきたいと思います。

あと屋井委員長からいただきましたとおり、やはり皆さん、例えば今日の資料を示して意見くれと言ってもなかなかご意見とか難しいと思いますので、一般の方々に、検討していただく素材として「WISNET2050」とか、先ほどの「2040年、道路の景色が変わる」といった素材なんかもあわせてアンケートとかお願いするときに提供していきたいなと考えております。

(屋井委員長)

はい。そこら辺は事務局でご検討ください。ほかはいかがでしょう。

(池邊委員)

ここ最近、ゲリラ豪雨によって道路の冠水や下水道から水があふれるということが23区、千葉、埼玉など、ところかまわず起こっているわけです。屋井先生にいわゆるインフラっていうか、レーンシステムっていうか、そういう道路の話はまだ皆さんが知らない頃にいろいろ事例紹介いただきました。

国交省のグリーンインフラの委員会とかやられていますけども、基本、下水道と道路が一体になった検討ってなかなかできていないし、うまく動かすのが難しい状況にあります。私、千葉県の環境審議会の方もやらせていただいていたので、ここに道路ができたときに道路排水とか、周辺の工場からの排水は、今はこうだけど、新湾岸道路ができたなら、ゲリラ豪雨に対しても浸水とか冠水とかなくなるというようなことも大事だと思うんですね。

千葉は3年前と4年前のゲリラ豪雨のときに、電柱と街路樹が全ていっぺんに倒れて、皆さん大変な思いをされましたけれども、いわゆる災害は地震だけじゃなくて、今後、南国化した際に出てくる様々なものに対して、この高規格道路っていう新しい道路ができることによって対策が出来て、住民がこの辺りに住みたい街になって、安全だっていうこととか、あるいはそういう汚い下水が溢れることがなくなるとか、新湾岸道路ができることが三番瀬を含めた一つのグリーンインフラとも捉えられて、それで下水のシステムがうまくいっている先進的な事例っていう感じで出せるといいのかなという感覚がありましたので、そういうような検討をしていたきたい。これはお願いです。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。私の方からよろしいですか。

道路の排水でございます。一般的には概略・ルート構造の検討の次のステップでの検討になります。道路に雨が降ってたまったものについては、過去の経験等から排水基準の計算、そういう設計要領がありますので、それに基づいて道路に降った雨はちゃんとどこに流して処理するのかっていうのを計画することになります。通常は下水道部局との調整が必要な場合にはもちろん調整を行いますけども、委員にいただいたご意見を踏まえて道路ができることによって冠水がひどくなるような、そういったことがないように次のステップになりますけれども、しっかり対応していきたいなと思います。

あと2点目がこの道路が災害対応とかに何か寄与できるようなというお話もいただきましたけれども、実際に今あるのが盛土をして高台を作って、例えば水害が起きたりとか津波が来たときにその道路の高架部分とか盛土した高い部分が避難場所になったり、そういった活用をしているところもございます。

我々としてもこの機能が委員長からもありましたとおり、ただ人やモノの流れだけではなくて、いろいろ多面的なワイズネットにも示させていただいているとおり、多面的な機能が果たせるように、ニーズとかも踏まえながら検討を進めていきたいなと考えているところでございます。

(屋井委員長)

はい。すごく重要な視点ですので検討していきましょう。検討していただき、意見もぜひ出してもらいましょう。他はいかがでしょうか。

(中村委員)

中村でございます。最初の池邊委員の話に触発されてですが、何となく湾岸地域という工業地帯のイメージでいたのですが、先ほど説明あったように千葉市には浜のところもある。33ページにある目標・課題・配慮事項のうち、配慮事項があるのはどうしてかなと思ったんですけど、三番瀬や景観ということが元々あるから、それをしっかり配慮しますと説明していたと思うんです。

例えばアセスだと「人と自然のふれあい」みたいなことが検討項目にありますので、ここには自然環境と景観だけですが、検見川の浜ではふれあいみたいなこともあっていいのかなと思います。配慮事項って、例のガイドラインにはあまり明確に書いてない中で今回の資料にあるのは何か経緯などもあるとは思いますが、なるべく配慮事項って幅広く出して行って、いろんな立場の方々の思いを受けとめるような形で進めていくのがいいのではないかと思いますので、今言ったような触れ合いも含めて考えていただいたらいいかなと思いました。以上です。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。33ページにも人と自然との触れ合いという観点もご意見を踏まえて追記する方向で検討したいと思います。

あと中村委員から冒頭ございました課題・原因・目標という、これが一つ今回の委員会での肝となっているものでございまして、6ページ目と突き合わせてご覧いただければと思うんですけれども、まずこの今回の検討を進めていく上で、これはあくまで我々としてこれまで作ってきた計画とか、地域の県市の計画からある程度拾ってきて整理した課題や原因で、これはあくまで我々として考えている目標でございまして。

今日、ご意見を委員方からもいただきまして、それを踏まえて反映させていただきまして、次のステップとしては、まず課題・原因・目標について一般の方々にも情報提供させていただいて、こういう課題・原因・目標の設定で問題ないかどうかご意見いただきまして、またフィードバックさせて固めて、次の複数案の設定、評価項目の設定という流れで進めていきたいというのがこのページの趣旨でございます。

(屋井委員長)

はい。丁寧に進めてください。もう少し具体化した段階でまた議論していただきましょう。ふれあいの件はちょっと思い出したので、ボストンのチャールズリバーの橋梁は、緑の川沿いの環境と公園をつなぐんだけど、それを高速道路が分断しちゃうって問題が設計が終わってから起こって、設計を見直ししてね、それがちゃんと繋がるような構造に変更したことがあります。ふれあいとか、アクセスエリアとかについては、橋を作ったりする場合に、構造物ではしっかり配慮しないといけない。

他はいかがでしょうか。寺部委員どうぞ。

(寺部委員)

今の33枚目の下の配慮事項のところ、その課題の部分、課題と目標のところ、すごく大きくて、配慮事項がすごく小さい。なので、配慮事項っていうのが、む

しろ1枚ぐらい、次のページをいっぱい並べると自然環境と三番瀬はその中の動植物の生態系とか、臭いとか、そういうものに細かくしないと駄目だと思うんです。しかもそれを事務局がやっちゃ駄目だと思います。住民の皆さんに意見をいただいて、これだけ課題、配慮することがリストアップされました。それを我々は配慮していきますっていうふうにしないと何でも事務局が作って、はい、この資料でいいですね、これでいいです、これでいいねって進むのは、まさにそのコミュニケーションを軽視していることになります。まず配慮事項を皆さんお聞かせくださいと言って、配慮事項を上げてもらって、それを整理してそれをもう1回出してそれでいかがですかってそういうやり取りをしないと結果的には同じものになるかと思うんですけど、そのプロセスが大事だと思います。その辺をお願いします。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。先ほどご説明させていただきました課題・原因・目標と同じで、これも我々が情報収集している過去の経緯の中で、我々として整理した配慮すべき事項であり、見栄えが小さくなってしまっていますが、まとめております配慮事項につきましても同じように、今後、我々が考えているものをしっかりと情報提供させていただいて広くご意見をいただいて、もっとこういうことも配慮してほしいということがあれば、それらを加味した形で配慮事項として最終的にはまとめていきたいと考えているところでございます。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございます。重要なご指摘ありがとうございます。

(小幡委員)

私も今の寺部委員の御指摘と全く同意見で、配慮事項について課題と目標とそれから分ける形で配慮事項ということになるので、スペース的に少ないと思ったんですが、同時にコミュニケーション対象の37ページのところなんですが、配慮事項の方も環境に取り組んでいらっしゃる方とか、そういう団体とのコミュニケーションは大事だと思うので、どこで読むのかわからなかったのも、そこは付け加えた方がいいかなと思いました。以上です。

(事務局)

コミュニケーション活動対象となる環境に関する団体としまして、37ページ目の市民一番上の沿線住民の項目の中に記載させていただいており、まちづくりや環境の関心を持つNPO団体とか、あと三番瀬保護団体などこういったところに関してもコミュニケーション活動を行っていきたいと考えているところでございます。

(小幡委員)

わかりました。確かに書いてありました。

ただ、見出しが沿線住民だとわかりにくいので、もうちょっと膨らませた方がいいかなと思いました。

(屋井委員長)

そうしましょう。ありがとうございます。頭出ししましょうね。

はい。ありがとうございました。

私からね、一つ発言で申し訳ないけどね。さっき二村委員がおっしゃったことに関わるんですけど。こういう計画作りの段階をリモートっていうかね、全然違うヘッドクォーターで議論して決めましたみたいなことをやって、地域とか地元の方々が知らないままに決まっちゃう。そういう懸念もあるので、先ほど藤井所長がおっしゃったように、関東では地元こういった委員会を作って、そこでしっかりとコミュニケーションを行ってプロセスを進めて計画案を関東地方小委員会に上げる。我々はコミュニケーションを行った上で地域としてこういう案がいいと思っているんですよって持って行く。受けた側はいいですよと受け止める。この計画に関しては、やっぱり道路延長が長すぎることもあって、今回はこの東京の会場でやることになったのだけでも、ただずっとここでやるかっていうと、地域と隔たりもある。なので委員の皆さんには本当に申し訳ないところもあるけど、できれば沿線市の方に場所を移しながら、我々もみんなが地元というか現地をしっかりと知っているわけでもないから、現地視察みたいなものを兼ねて、そして沿線市の方でどこか場所をお借りして、それで会議を開く、そういうようなことをやってみてはどうかと思います。

不規則提案で申し訳ないけども、お願いしたいと思います。

(事務局)

屋井委員長、貴重なご意見ありがとうございました。開催場所は、委員方のご都合や現地視察について持ち帰って検討させていただき、また改めてご説明させていただければなと思いますので、よろしく願いいたします。

(屋井委員長)

ありがとうございます。ほかに全体を通して何かご意見ございますか。

(池邊委員)

先ほど文化財の包蔵地であると資料にありましたけど、千葉って、たまたま工業地域ができちゃってその後に居住地が出来た感じですけども、元から静岡と千葉は本当に豊かで水域と陸域の農業と水産業が盛んで、人間が一番古くから住んでね。そういった意味でも、やっぱり千葉を改めて住民の方にも浦安もディズニーランドが最初からあったわけじゃなくて、その前の御陵場があって、そういう時代の祭りもずっと浦安の昔からの街道筋のところも残っていて、千葉の歴史的な部分っていうのもきちっと踏まえて、千葉の育んできた文化で本当に住みやすく働きやすく、そういう場所なのだっていうことも、改めて出せるような、ポテンシャルっていうものの中に千葉本来の良さ、市川にしても稲毛にしても、昔から人が住んで本当に豊かな土地だった、水も綺麗で水産業と農業が盛んな場所だった、そこがこんなに便利になったんだから、魅力的にならないはずはないよねっていう、そういうストーリーがちゃんと組めるといいのかなと思います。海ほたるだけじゃないよみたいな感じで、千葉って奥行きが広くて魅力的なんだということをぜひアピールして、そういうことも住民側からの意見として出て、さらに新たに千葉の住民となった方でご存知のない方に対してはそういう街だったんだっていうこともお話ができるような資料にしていただければありがたいなと思います。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございました。そのあたりはぜひ沿線市のご協力も得ながら魅力的なものを検討しましょう。

(事務局：千葉県)

千葉県でございます。今、池邊委員がおっしゃった千葉の、例えば8ページの地図で見ますと、千葉湾岸地域は埋立ての歴史で、概ねこの国道14号より海側ほとんど埋立てで出来たところでそこに工業系であるとか住居系であるとかどんどん発達してきています。埋立てしたときに50m幅の道路用地があったりとか、そういうところも今回道路計画で活用しながらというのは、基本方針の中に「既存の都市計画や県の確保済用地を有効活用する」と書いているところです。

埋立地で新しく街づくりをしたところがございますので、現地もご覧になっていただいて、県としても地域のコミュニケーション活動におきましては、沿線市と一体となって、我々しっかり取り組んでいきたいと考えてございますので、先ほど屋井委員長からの現地での会議についても、沿線市としっかり場所とかもやっていく。かつて三番瀬再生計画を作ったときは、現地の会場でそういう委員会をやってきた、その過去の経緯もございますので、過去の経験も活かしながらやっていきたいと思っております。

(屋井委員長)

はい、どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。

今日はどうもありがとうございました。私の方からこれで終わります。

(事務局)

本日は長時間にわたりまして、ご議論いただきまして誠にありがとうございました。本日の会議資料と議事概要につきましては皆様にご確認をさせていただいたうえで、後日千葉国道のホームページに掲載したいと思っております。以上をもちまして、新湾岸道路有識者委員会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上