

# 新湾岸道路プロジェクト

新湾岸道路（外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺）  
 複数案（ルート帯・構造）を提示します  
 ～ 是非、みなさまのご意見をお寄せください ～



## 案1 道路新設案

## 案2 現道拡幅案(一部道路新設)

**案1-1 道路新設案(高架構造を主体)**

※概ね全線に渡り高架構造を想定

想定浸水高 1～5m

※車線数は、4～6車線を想定

**案1-2 道路新設案(地下構造を主体)**

※車線数は、4～6車線を想定

※JCT部・航路部・航路部と近接する陸上部の各区間等は高架構造を想定

**案2 現道拡幅案(一部道路新設)**

※車線数は、4～6車線を想定

※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定

現時点で想定している標準的な横断面を示すものであり、今後、詳細に検討します。

## ホームページ

国土交通省千葉国道事務所 新湾岸道路ポータルサイト  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba\\_index080.html](https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index080.html)



新湾岸道路の概要や有識者委員会の会議資料、今後のコミュニケーション活動の詳細等がご確認いただけます

## アンケート調査を実施しています

WEBアンケートサイト：  
<https://form.run/@shinwangandouro2>



アンケート募集期限  
 令和7年10月5日(日)まで

新湾岸道路プロジェクトにおけるコミュニケーション活動の運営主体  
 国土交通省千葉国道事務所、千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市

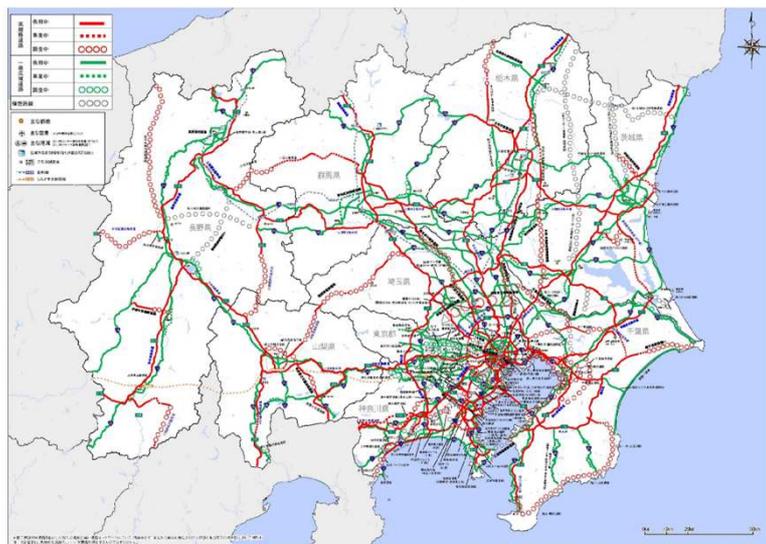
# 新湾岸道路の概要

## 新湾岸道路について

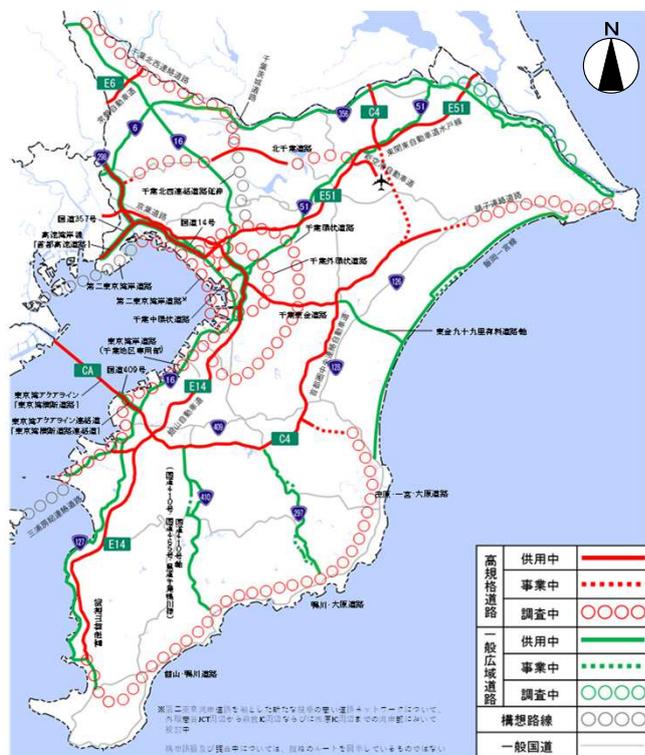
- 「新湾岸道路」は、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺を結ぶ高規格道路として調査中の道路です。
- 千葉県湾岸地域は、首都圏の経済活動を支える重要な拠点有し、今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等に伴う交通需要の増大が見込まれる一方、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通円滑化が喫緊の課題となっています。
- 新湾岸道路の計画の具体化にあたっては、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図る必要があるため、新湾岸道路有識者委員会の助言をいただきながら検討を進めています。

## 計画の位置付け

『関東ブロック新広域交通ビジョン・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付け



出典：関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画（R.7 関東地方整備局）  
※概ねのルートを示しているものではない



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（R.6 千葉県）※概ねのルートを示しているものではない

## 湾岸地域の状況



湾岸地域は人・モノの流れが集中しています  
慢性的な交通渋滞の解消が喫緊の課題です



今後も港湾機能の機能強化や物流施設等の立地が計画されています

# 新湾岸道路の進め方

## 構想段階(概略ルート・構造)

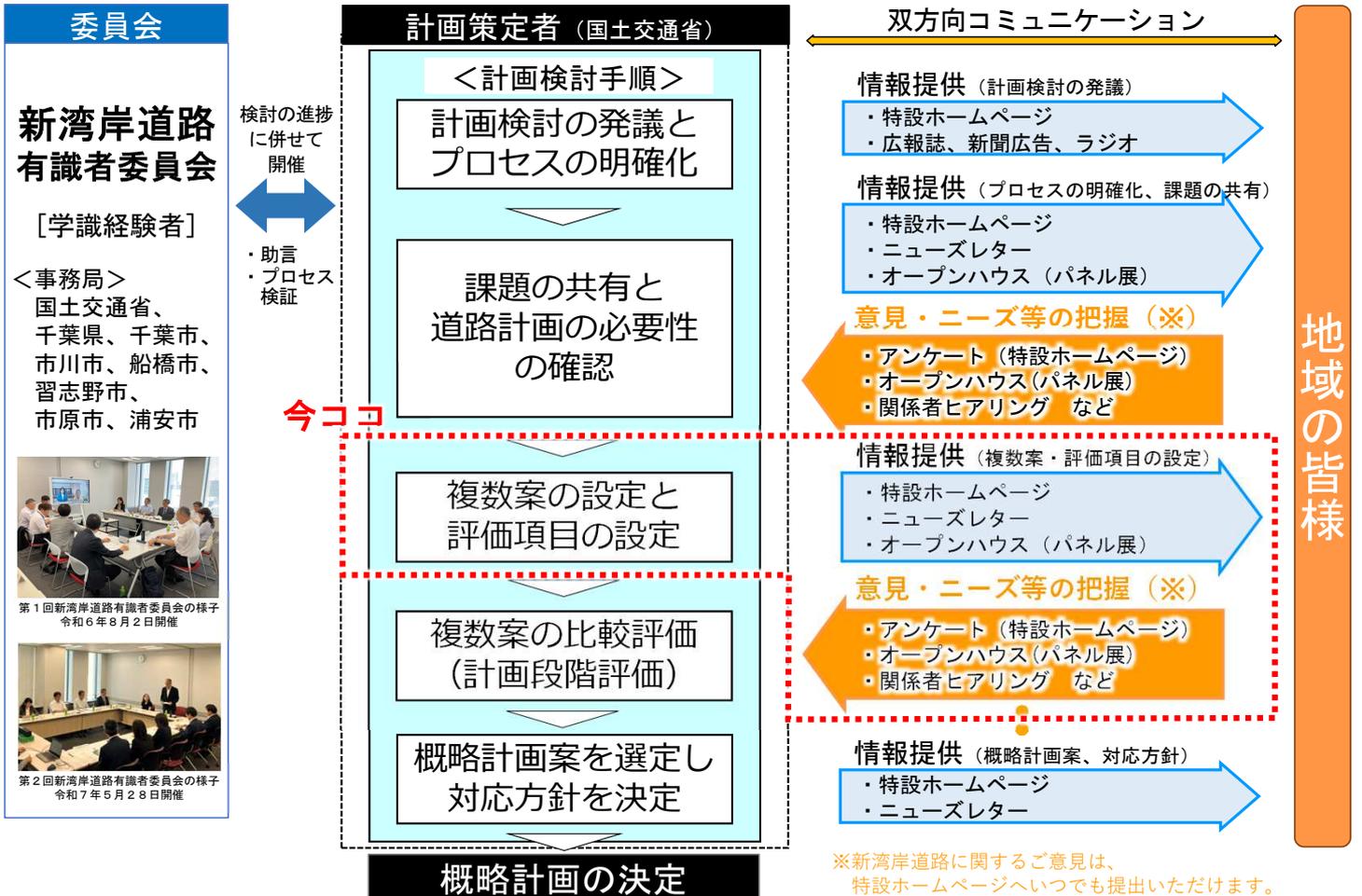
- 新湾岸道路の計画の具体化は、詳細な計画(都市計画)を定める前に、先ず概略ルート・構造を示した概略計画を定めます(構想段階)。
- 新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討では、検討過程から皆様とコミュニケーションを重ねながら手続きを進め、都市計画の決定に向けて基本的な事項を検討していきます。
- 様々なコミュニケーションの機会を通じて、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図ります。



出典) 道路行政の簡単解説 1.道路事業の流れ、国土交通省HPを元に作成  
 図 道路事業の流れと検討対象範囲(構想段階)

## 構想段階の進め方

- 新湾岸道路は、構想段階における道路計画策定プロセス※を通じて概略計画を策定します。
- 新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討は、段階的に検討を進め、その都度様々な方法で地域の皆様とのコミュニケーションを重ね、ご意見や有識者委員会からの助言を踏まえながら進めます。



※新湾岸道路に関するご意見は、特設ホームページへいつでも提出いただけます。

※「道路計画策定プロセス」とは、透明性、客観性、合理性、公正性の向上を図るため、地域の皆様との密接なコミュニケーションを通じ、地域の理解や協力を得ながら道路計画を策定するプロセス

# 湾岸地域の課題やニーズ、配慮すべき事項

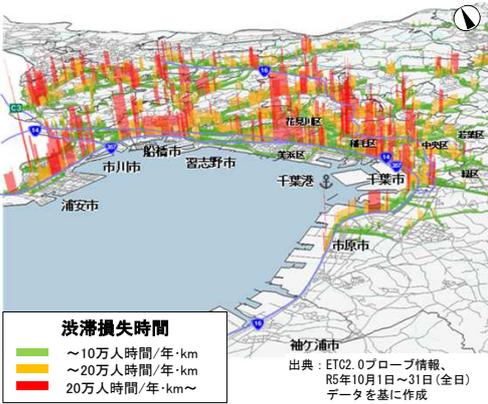
## 第1回コミュニケーション活動で提示した「解決すべき課題」「配慮すべきこと」

新湾岸道路プロジェクトでは、湾岸地域が抱えている様々な交通課題や社会・地域経済の課題、地域が将来に向けて大切にすべき配慮事項(自然環境・景観)についてご意見を伺いました。

### 交通渋滞

- ◆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
- ◆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以上区間が連担

■湾岸地域の渋滞損失時間



### 交通事故

- ◆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担し、最も高い区間は千葉県一般道平均の約45倍

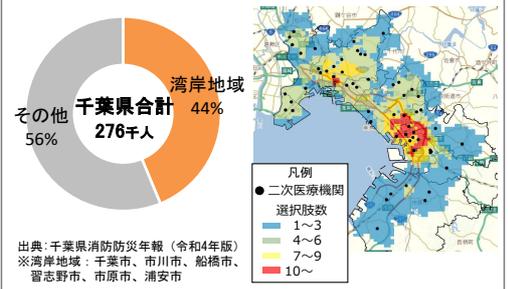
■各路線の死傷事故率



### 医療

- ◆湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めるが、10分圏域にある二次医療機関が少なく、選択肢に格差がある状況

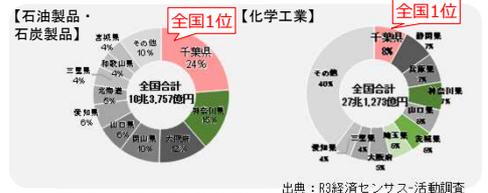
■救急搬送人員割合(令和3年) ■医療機関(10分圏域)の選択肢数



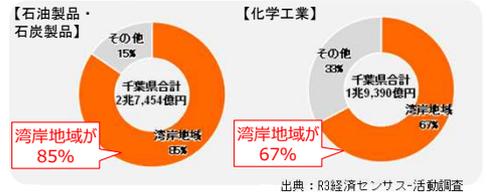
### 物流の円滑化

- ◆京葉工業地帯は、製造業の産業基盤が集積し、素材やエネルギーの供給拠点、物流拠点となっている
- ◆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

■全国1位の千葉県の製造業



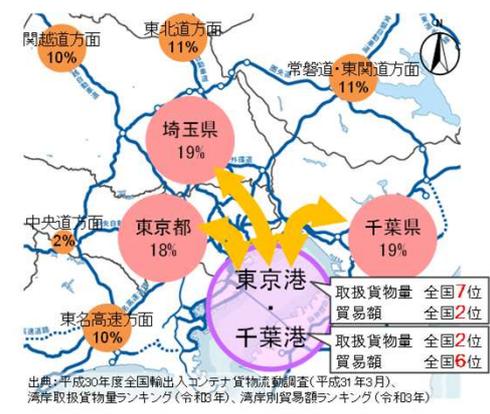
■湾岸地域の製造品出荷額



### 港湾・空港アクセス

- ◆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割を占める
- ◆今後、千葉港における港湾機能の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

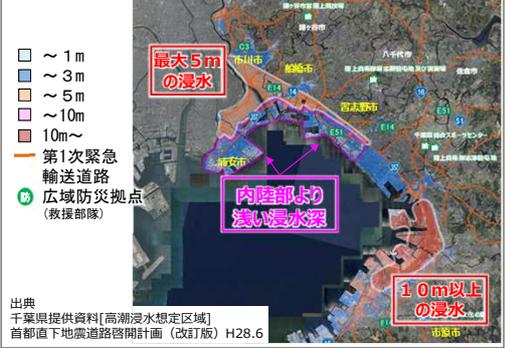
■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合



### 防災

- ◆湾岸地域の沿岸部の高潮による浸水想定深さは広域にわたり5m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ける広域道路ネットワークの多重化が必要

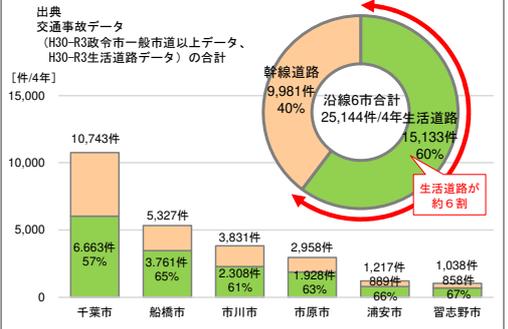
■高潮による浸水深



### 生活環境

- ◆湾岸地域(沿線6市)の生活道路で発生する事故件数は全体の約6割
- ◆幹線道路の渋滞を避けた車が市内中心部の生活道路に流入し、安全で快適であるべき住環境を阻害

■沿線6市の死傷事故件数



### 配慮事項(自然環境・景観)

- ◆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ており、景観への配慮が必要

■配慮すべき自然環境



■配慮すべき景観



# コミュニケーション活動で得られたご意見

## たくさんのご意見ありがとうございました

令和6年11月から令和7年3月にかけてコミュニケーション活動を実施し、「湾岸地域において解決すべき課題」「新湾岸道路に期待すること」「新湾岸道路について配慮すべきこと」「道路の付加機能」「計画検討の進め方」等について、4331件とたくさんのご回答をいただき、ありがとうございました。

## 皆様から寄せられたご意見を意見要旨(70項目)に整理しました

### 解決すべき課題、期待すること、配慮すべきこと

- 交通需要
  - 道路を作ることが目的になっているのは問題
  - 整備しない場合も案に含めて欲しい
  - 将来の交通需要は減少し道路は必要ないのではないか疑問
  - 国道357号などの混雑区間のみを整備すれば十分だと思う
  - 将来の開発や移動需要を見据えて計画することが大切
- 移動性
  - 一般道(国道357号,国道14号等)の慢性的渋滞の解消に期待
  - 渋滞に伴う移動時間が無駄
  - 通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待
  - 渋滞時や災害時の迂回路が必要
  - 内陸部や南北方向の移動が困難
- 信頼性・走行性
  - 渋滞・信号及び右左折車により走行性が低下し移動時間が読めない
- 歩行者・自転車
  - 歩きやすさや自転車の走りやすさや快適性が改善されることを期待
- アクセシビリティ
  - 空港や東京・神奈川方面、房総方面、湾岸部の各都市等へのアクセシビリティが向上することを期待
  - 高速道路へのアクセスの向上に期待
- ネットワーク
  - 移動ルートの選択肢がなく渋滞や事故の際に逃げ場がないことに不満
  - 局所的な渋滞が生じないよう交通が分散されるようになることよい
  - 高速道路と一般道との機能分離が図られることよい
- 安全性
  - 事故の減少に期待
  - 生活道路への流入があり安全面で心配
  - 歩行者や自転車の安全性に不安
  - 交通流動が変化すると新たに危険な箇所が生じるのではないかと心配

- 物流
  - 物流が円滑化・効率化されることで地域経済の発展に期待
  - 自動物流システムに期待
  - 物流交通、大型車、バスと一般車が分離されるとよい
- 環境
  - 三番瀬等自然環境や水鳥等の生息環境への影響が心配
  - 生活への様々な環境への影響が心配
  - CO2排出削減につながることを期待
  - 大気汚染が心配
  - 海岸の眺望や街並みか損なわれるのではないかと懸念
  - 憩いの場を与える海岸部と住宅地とのつながりは貴重
- 地域活性化
  - 新たな観光資源や集客の拠点ができ魅力が高まることに期待
  - 企業立地や産業誘致が促進されることに期待
  - 地域再生に期待
  - 不動産価値の低減を招くのではないかと心配
  - 都心へのアクセス向上が経済活動の生産性をもたらすに期待
  - 地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待
  - 地場産業に支障がないかと懸念
- 防災
  - 被災時の避難や物資輸送ができるようになることに期待
  - 防災拠点や避難場所、物資保管場所としての機能を期待
- 医療連携
  - 救急搬送の迅速化に期待
  - 病院へのアクセシビリティが高まることに期待
- コスト
  - 維持管理の費用負担も含め、新たな費用負担に繋がるのではないかと不安
- 整備期間
  - 交通問題の早期解決に期待
- 考慮すべきその他の視点
  - 自動運転等の新たなモビリティへ対応できるのか心配

### 計画検討の進め方

- 情報提供
  - わかりやすく理解しやすいことを期待
  - 地域の声を代表する自治会連合会を介した対応がよい
  - イメージしやすい具体的な情報など、提供情報が充実されることを期待
  - プロジェクトがどのような段階にあるのかの情報提供が必要
  - 根拠が示されない疑問が残る
  - プロジェクトについて十分に周知されるよう、多様な方法で周知して欲しい
  - 直接大きな影響が及ぶ住民への具体的な配慮を充実する姿勢が見えず不満
- 意見把握
  - 各ステップごとに何度も住民と対話することで、意見を言う機会が充実するとよい
  - 直接的に何度も対話して意見をくみ取ってもらわないと不安
  - 広くいろいろな立場の人から意見が反映されるとよい
  - アライバ作りになっているのではないかと心配
- 決め方
  - 一方的な主張や意見に偏らないかと心配
  - 納得できる形での決め方に期待
  - 都合の良い意見のみを恣意的に選ぶことがないことを期待
  - 他の市民の全ての意見を見たい
  - 有識者委員会に地元の声が届くのか不安に思う
  - ルートなども初めから決まっているのではないかと不安
  - どのように決めるのか分からない
- 検討の進め方
  - 様々な案を検討したい
  - 整備の優先順位を明確にして欲しい
  - 様々な観点で比較することが重要
  - 偏った評価になるのではないかと心配
  - 費用や具体的な効果の他、デメリットも明確にすることが重要
  - 評価項目の重みづけや重視するポイントを明らかにすることが重要
- 検討体制
  - 有識者委員には自然環境の専門家がおらず、地元の状況がしっかり理解され配慮されるのか不安
  - 地元を理解している県や市にも主体的に関わってもらえると安心

いただいたすべてのご意見は新湾岸道路プロジェクトのポータルサイトに掲載しております。



すべての意見は  
こちらから  
確認できます

意見聴取方法	<参考> 第1回コミュニケーション活動の実施箇所・実施期間
アンケート	・令和6年11月15日(金)～令和7年2月28日(金)
オープンハウス	・令和6年12月5日(木)～令和7年2月22日(土) 計24箇所 ・市(区)役所:千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市 ・集客施設:イオンモール幕張新都心、ニッケコルトンプラザ、ららぽーとTOKYOBAY、モリシア津田沼、アリオ市原、イオン新浦安ショッピングセンター など ・道の駅いちかわ、休憩施設(幕張PA、市原SA)
関係者ヒアリング	・令和6年12月～令和7年3月 ・経済産業、運輸物流、医療教育等の企業、団体、管理者にアンケート票を送付 ・環境に関心のある団体や地域住民には個別説明を実施して意見を聴取

### オープンハウスの様子



アリオ市原

# 「達成すべき目標」「配慮すべきこと」「道路計画の必要性」

寄せられたご意見を踏まえ「達成すべき目標」「配慮すべきこと」を設定しました

第1回コミュニケーション活動で皆様から寄せられたご意見を意見要旨として整理し、新湾岸道路の達成すべき目標と配慮すべきことを、以下の11項目に設定しました。

## 達成すべき目標

<b>交通渋滞</b> 高速道路・幹線道路の適切な機能分担による交通混雑の緩和	<b>交通事故</b> 高速道路への交通転換を促進し、事故発生時にも代替経路が確保される道路ネットワークの形成	<b>医療</b> 交通の円滑化による医療施設への速達性や定時性の確保	<b>防災</b> 災害発生時の避難・復旧を支える道路ネットワークの構築
<b>物流・産業・観光</b> 地域経済の発展を支える産業拠点・観光拠点への速達性とアクセス性の向上	<b>港湾・空港拠点アクセス性</b> 千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性と時間信頼性の向上	<b>生活環境</b> 生活道路事故の解消や歩行者・自転車の安全性を高める骨格道路ネットワークの形成	

## 配慮すべきこと

<b>自然環境</b> 豊かな自然環境への配慮	<b>景観</b> 海辺の眺望景観の保全	<b>居住環境</b> 居住環境(沿道環境、海とのつながりやレクリエーション等)の保全	<b>経済性</b> 事業費
----------------------------	-------------------------	--	-------------------

## 「達成すべき目標」を達成するためには、新たな道路計画が必要

湾岸地域における「達成すべき目標」を達成するには、新たな道路計画の検討が必要であり、新湾岸道路有識者委員会でも了承が得られています。

湾岸地域における新たな道路計画の検討においては様々な可能性を踏まえつつ、湾岸地域の自然環境や景観、居住環境、経済性にも十分に配慮しながら検討を進めていきます。

達成すべき目標		新たな道路を整備しない案
交通渋滞	高速道路・幹線道路の適切な機能分担による交通混雑の緩和	速達性は現状と変わらないため、交通渋滞緩和の見込みが低い
交通事故	高速道路への交通転換を促進し、事故発生時にも代替経路が確保される道路ネットワークの形成	代替経路が確保されず、事故渋滞の発生状況は現状と変わらないため渋滞を起因とした事故減少の見込みが低い
医療	交通の円滑化による医療施設への速達性や定時性の確保	交差点での速度低下は現状と変わらず、救急医療施設への速達性や定時性の確保は現状と変わらない
防災	災害発生時の避難・復旧を支える道路ネットワークの構築	災害時の避難・物資輸送を支える道路ネットワークは現状と変わらないため、災害時の避難・物資輸送を支えられない
物流・産業・観光	地域経済の発展を支える産業拠点・観光拠点への速達性とアクセス性の向上	産業・観光拠点への速達性は現状と変わらないため、高速ICへのアクセス性が向上されない
港湾・空港拠点アクセス性	千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性と時間信頼性の向上	速達性は現状と変わらないため、千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性は向上されない
生活環境	生活道路事故の解消や歩行者・自転車の安全性を高める骨格道路ネットワークの形成	生活道路における交通事故解消や歩行者・自転車の安全性確保は現状と変わらないため、幹線道路の交通事故の緩和見込みが低い

※渋滞への対処として、TDM等の交通量の抑制施策があるが、物流等も含め大きな役割を担う国道357号の交通量を勘案すれば、新たな道路を整備することなしに交通量の抑制施策のみでは、物流・産業等を含めた目標の達成は困難

## 新たな道路計画が必要

※新たな道路を整備しない案は、複数案の設定において、比較評価のベースラインとして提示

# 複数案（ルート帯と構造）について、どう思われますか？



	案1 道路新設案	
ルート概要	沿線市の市街地や自然環境（三番瀬や谷津干潟）を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案	
標準的な断面（イメージ）	案1-1 道路新設案（高架構造を主体） ※概ね全線に渡り高架構造を想定 想定浸水高 1~5m ※車線数は、4~6車線を想定	案1-2 道路新設案（地下構造を主体） ※JCT部・航路部・航路部と近接する陸上部の各区間等は高架構造を想定 ※車線数は、4~6車線を想定

	案2 現道拡幅案（一部道路新設）
ルート概要	国道357号と国道16号を拡幅し、国道16号の養老川付近から市原IC周辺までは一般道路を新設するルート案
標準的な断面（イメージ）	現道拡幅 国道357号・国道16号 現道拡幅 ※車線数は、4~6車線を想定 ※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定
現時点で想定している標準的な横断面を示すものであり、今後、詳細に検討します。	

**概略計画とは**

概略計画では、新たな道路について、①起終点、②車線数などの諸元、③概ねのルート（ルート帯）、④主な連結する道路、⑤主たる構造、⑥その他必要な事項を定める計画です。概ねのルートは、250m~1km程度の幅を持つルート帯として図示され、後に定める都市計画の案の前提となりますが、ルートが通過する土地の範囲を規定するものではありません。

ルートの幅=250m~1km程度  
主な連結道路  
終点  
起点  
概ねのルート（ルート帯）

出典) 構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン、平成25年7月、国土交通省道路局、国土交通省HPを元に作成

# 複数案(ルート帯・構造)の評価項目(案)について、ご意見をお聞かせください

評価項目(案)		比較評価(案) <sup>注1</sup>			比較評価の参考	
		案1 道路新設案		案2 現道拡幅案(一部道路新設)		
		案1-1 道路新設案 (高架構造を主体)	案1-2 道路新設案 (地下構造を主体)			
比較ルートの考え方		沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案		国道357号と国道16号を拡幅し、国道16号の養老川付近から市原IC <sup>注3</sup> 周辺までは一般道路を新設するルート案	対策しない案 <sup>注2</sup> (ベースライン)	
達成すべき目標(案)	交通渋滞	ご意見ください 慢性的な渋滞の改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>新設道路への交通転換が図られることで現道の慢性的な渋滞が緩和し速達性の向上が期待できる</li> <li>新たな道路ネットワークが形成されることにより、交通分散が図られる上に現道の主要渋滞箇所を通過しなくなるため、走行性及び定時性は向上する</li> <li>高速道路の選択肢が増加することにより、通過交通の転換促進が図られ、一般道路との機能分離が期待できるため、走行性および定時性は向上する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅により慢性的な渋滞が緩和し速達性の向上が期待できる</li> <li>現道の主要渋滞箇所が解消する可能性はあるが、交通分散が図られないため、走行性及び定時性は劣る</li> <li>現道拡幅のため、一般道路との機能分離への期待は小さく、走行性及び定時性の向上は期待できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速達性は現状と変わらないため、交通渋滞緩和の見込みが低い</li> </ul>
	交通事故	交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルートの選択肢の増加		<ul style="list-style-type: none"> <li>新設道路への交通転換が図られることで通過交通を幹線道路(現道)から分離し、渋滞が緩和されることで渋滞を起因とする事故の減少が期待できる</li> <li>事故や災害等による高速道路の通行止め発生時に迂回路として機能する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅により渋滞が緩和され、渋滞を起因とする事故の減少が期待できる</li> <li>現道拡幅のため迂回路として機能しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替経路が確保されず、事故渋滞の発生状況は現状と変わらないため渋滞を起因とした事故減少の見込みは低い</li> </ul>
	医療	救急搬送時の速達性とアクセス性の向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療機関への救急搬送時の速達性とアクセス性の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療機関への救急搬送時の速達性の向上は期待できるが、アクセス性は現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点への速度低下は現状と変わらず、救急医療施設への速達性や定時性の確保は現状と変わらない</li> </ul>
	防災	信頼性の高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現		<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水想定高よりも高い位置で整備を行うため、津波・高潮等の影響を受けにくく、迅速な救援・物資輸送経路として機能する</li> <li>千葉港(葛南中央地区)へのIC整備により、連絡路が確保され、孤立化のリスクが低減される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水想定高よりも低い位置での整備となるため、津波・高潮時に浸水するリスクがあり、迅速な救援・物資輸送経路として機能しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の避難・物資輸送を支える道路ネットワークは現状と変わらないため、災害時の避難・物資輸送を支えられない</li> </ul>
		災害時における一時避難場所の確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水想定高よりも高い位置での整備を行うため津波・高潮時に避難場所としての活用が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水想定高よりも低い位置での整備となるため、津波・高潮時に避難場所として活用は不可能</li> </ul>	
	物流産業観光	産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上(危険物積載車両の通行制限が無い等)		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通分散が図られることで、並行する高速道路の混雑が緩和し、産業拠点や観光拠点への速達性の向上が期待できる</li> <li>IC整備により観光施設へのアクセス性が向上し、新たな観光・集客拠点の創出が期待できる</li> <li>新たな道路ネットワークを形成することで物流拠点へのアクセス性の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅により産業拠点や観光拠点への速達性の向上が期待できる</li> <li>観光施設へのアクセス性は現状と変わらない</li> <li>物流拠点へのアクセス性は現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業・観光拠点への速達性は現状と変わらないため、高速ICへのアクセス性が向上されない</li> </ul>
		高架構造のため、危険物積載車両の通行制限はない		<ul style="list-style-type: none"> <li>水底トンネルやトンネル延長が5km以上となる場合には、危険物積載車両が通行制限となる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>危険物積載車両の通行制限はない</li> </ul>	
	港湾・空港拠点のアクセス性	空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>新たに道路ネットワークを形成することで、東京都心や羽田・成田空港方面への速達性や時間信頼性の向上が期待できる</li> <li>千葉港(千葉中央地区)へのIC整備により、千葉港へのアクセス性の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅により東京都心や羽田・成田空港への速達性や時間信頼性の向上が期待できる</li> <li>千葉港へのアクセス性は現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速達性は現状と変わらないため、千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性は向上されない</li> </ul>
	生活環境	生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上		<ul style="list-style-type: none"> <li>新設道路への交通転換が図られることで生活道路へ流入する通過交通の減少し、生活道路における交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅により生活道路へ流入する通過交通の減少し、生活道路における交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路における交通事故解消や歩行者・自転車の安全性確保は現状と変わらないため、幹線道路の交通事故の緩和の見込みは低い</li> </ul>
	配慮すべきこと(案)	自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境		<ul style="list-style-type: none"> <li>三番瀬や谷津干潟を避けることが可能</li> <li>三番瀬や谷津干潟及び養老川等の動植物の生態系に与える影響を検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>谷津干潟への影響を検討する必要がある</li> </ul>
動植物の生息環境及び生育環境		三番瀬や谷津干潟及び養老川等に生息及び生育する動植物に与える影響を検討する必要がある			<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>	
景観		海辺や地域が重視している景観		<ul style="list-style-type: none"> <li>海辺や地域が重視している景観に影響を検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>
居住環境	沿道環境(騒音・大気質等)		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通分散が図られ渋滞が緩和し、現道の沿道環境の改善が見込まれる可能性は大きい</li> <li>が、新設道路に対する沿道環境対策は検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通が集中することによる現道の沿道環境への影響は検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>	
	海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観		<ul style="list-style-type: none"> <li>自然との触れ合い活動の場となる海浜公園などの海辺とのアクセス性は新設道路の橋脚により低下する可能性があるが、高架の桁下を有効活用できる可能性がある</li> <li>千葉港(葛南中央地区)へのIC整備により、自然と触れ合い活動の場となる三番瀬へのアクセス性が向上する</li> <li>居住地からの海辺の眺望に与える影響を検討する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然との触れ合い活動の場となる海浜公園などの海辺とのアクセス性は現状と変わらず、地下構造物の地上空間を有効活用できる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状と変わらない</li> </ul>
経済性	用地に関するリスク(用地取得に必要な時間等) 事業費 <sup>注4,注5</sup>		<ul style="list-style-type: none"> <li>一部用地取得が必要であり、用地取得には、ある程度時間を要する可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全線に渡り用地取得が必要であり、用地取得には、長期の時間を要する可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>	
		約1兆円	約2兆円	約0.5兆円	—	

注1 比較評価(案)は、次の段階で評価するものであり、今回は参考とする 注2 対策をしない案とは第2回新湾岸道路有識者委員会にて提示した「新たな道路を整備しない案」のことである 注3 イカヘジの略で高速道路と一般道路の出入口 注4 事業費は精査中 注5 事業費は類似事業を参考に算出  
※ 本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号、最終改正令和7年6月20日公布 法律第73号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となるため、今回を含む今後の意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。