

# 第3回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

---

令和8年1月6日

# 目 次

1. これまでの検討経緯 .....	2
2. 頂いたご意見の把握	
2-1. 第2回コミュニケーション活動の実施概要 .....	7
2-2. 意見聴取の結果 .....	14
2-3. 頂いたご意見の要旨 .....	31
3. 今後の進め方 .....	45

# 1. これまでの検討経緯

---

## 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

#### 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

技術・専門的検討

コミュニケーションプロセス

### 新湾岸道路計画検討における 段階的な検討プロセス※(案)

※ 構想段階における道路計画策定プロセスガイド  
ライン(H25.7)に基づき千葉県道で作成

#### 情報提供(計画検討の発議)

- ・ 特設ホームページ
- ・ 広報誌、新聞広告、ラジオ

#### 情報提供(プロセスの明確化、課題の共有)

- ・ 特設ホームページ
- ・ ニュースレター
- ・ オープンハウス(パネル展)

#### 意見・ニーズ等の把握(※)

- ・ アンケート(特設ホームページ)
- ・ オープンハウス(パネル展)
- ・ 関係者ヒアリング

#### 情報提供(複数案、評価項目の設定)

- ・ 特設ホームページ
- ・ ニュースレター
- ・ オープンハウス(パネル展)

#### 意見・ニーズ等の把握(※)

- ・ アンケート(特設ホームページ)
- ・ オープンハウス(パネル展)
- ・ 関係者ヒアリング

現在

#### 情報提供(複数案の比較評価)

- ・ 特設ホームページ
- ・ ニュースレター
- ・ オープンハウス(パネル展)

#### 意見・ニーズ等の把握(※)

- ・ アンケート(特設ホームページ)
- ・ オープンハウス(パネル展)
- ・ 関係者ヒアリング

#### 情報提供(概略計画案、対応方針)

- ・ 特設ホームページ
- ・ ニュースレター

※新湾岸道路に関するご意見は、  
特設ホームページにていつでも  
ご意見をいただくことが可能です。

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

住民・関係者等

# ○第2回新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理（1／2）

## ＜第2回新湾岸道路有識者委員会＞

○開催日：令和7年5月28日（水）15:00～17:45

○有識者：屋井委員長、池邊委員、佐々木委員、白石委員、寺部委員、中村委員、二村委員

○第2回新湾岸道路有識者委員会での主な意見

主な意見・指摘事項		対応方針
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>4300件を超える意見をすべてそのまま公開した上で、70項目の意見要旨にまとめた点に不足は感じない。</li> </ul>	—（対応不要）
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後もプロセスの透明性を高く担保しながら進めること。但し、若年層（20歳未満）や女性からの意見収集について対策をすること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動ではニュースレターの配架・配布箇所にもこどもセンターや道の駅を追加することにより若年層や女性からの意見収集に努めた。</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>「不動産価値の低減」は、道路が出来ると地価が上がるという考え方もあるので、環境面からの評価と利便性からの評価で分けること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニュースレターで、環境面は評価項目（案）の「配慮すべきこと」の「居住環境」に「居住地からの海辺の眺望景観」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。また、利便性は評価項目（案）の「達成すべき目標」の「物流・産業・観光」に含めコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>「根拠が示されないと疑問が残る」の意見を踏まえると、可能な範囲で数値的な根拠や定量的な根拠を具体性のある表現で今後のプロセスにおいて提示すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応案a～eの分類はわかりやすい表現とし、「含める」や「申し送り」という表現は「含めた上で対応する」など構想段階における今後の対応が行われることが理解できる表現とすること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会資料及びニュースレター第3号で今後の対応が分かるように「概略計画決定後の事業化段階で検討していきます」の表現に修正しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応案eは、構想段階においても付帯事項に記載しておくなど表現を見直すこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会資料及びニュースレター第3号で「概略計画決定後の事業化段階で検討していきます」の表現に修正しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>意見の「青潮対策」等に関連して、道路事業でも自然環境を良くするような投資が出来るのであれば、非常に良い方向になるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概略計画決定後の事業化段階で検討する。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>三番瀬や谷津干潟以外にもいなげの浜、幕張の浜、養老川河口の干潟なども配慮すべき事項として加えること。また影響が小さいという表現は慎重にすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニュースレターで、評価項目（案）の「配慮すべきこと」の「自然環境」に「養老川等」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>

## ○第2回新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理 (2/2)

	主な意見・指摘事項	対応方針
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>「自然環境の専門家がない」の回答は、今後様々な評価項目に応じてそれぞれの専門家へヒアリングをするなど、どういう体制で行うのかを記述すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境に関する特定の専門分野の知見を必要とする場合は、必要に応じてその分野に係る有識者にヒアリング等を行う。</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の皆様に長期的な視点での意見や将来的な夢(景観、観光、緑のインフラ、広範囲な地域活性化)が描け、提案いただけるような情報提供が出来るが良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のニューズレターにルート帯案や構造案を提示しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな道路を整備しない案は、複数案の効果を相対的に比較評価するためのベースラインとして次のステップでも提示するものである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を整備しない案を第2回懇談会の資料及び第2回コミュニケーション活動のニューズレター4号の複数案と評価項目(案)を示す際に比較評価のベースラインとして新たな道路を整備しない案を示した。</li> <li>複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。</li> </ul>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路はこれ以上必要ないという意見に対しては将来を見越した必要性を表現出来るが良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>達成すべき目標が評価項目(案)を網羅していないので、どういう視点で評価するのか表現を見直すこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で評価項目(案)の表現を見直しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>リダンダンシーなど一般になじみのない表現は伝わりやすい工夫をすること。</li> </ul>	
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道対策＋一部バイパス案は事業費が安いものの、用地取得など事業費以外の課題や困難さなどがあることを評価項目として表現すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニューズレター4号の評価項目(案)に用地取得に関するリスク(用意取得に必要な時間)を「配慮すべきこと」に追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数案と評価項目(案)の記載内容が評価結果のように見えるが、今後のコミュニケーション活動で頂いた意見も踏まえて見直すことも想定した事務局案として提示したものであり、評価にあたっての留意点や現時点の見通しを示す資料であることが分かるように表記すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会資料及びニューズレター4号の複数案と評価項目(案)の一覧表に「比較評価(案)」と追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価項目の物流・産業・観光について、地域経済の活性化に寄与する観光や交流人口などの項目を分かるようにすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で、評価項目(案)の「達成すべき目標」の「物流・産業」に「観光」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>渡り鳥に関する評価項目は、飛行経路に与える影響の視点だけではなく、海外事例のように渡り鳥のための環境がよくなる検討があってもよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で、評価項目(案)の「配慮すべきこと」の「自然環境」に「動植物の生息環境及び生育環境」と表現を改めコミュニケーション活動で意見聴取した。</li> </ul>
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>配慮すべきことが達成すべき目標より粒度が粗いためバランスを取った方がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会資料に「配慮すべきこと」の評価項目(案)を記載した。</li> </ul>
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>達成すべき目標に港湾への影響(航路、拡張性など)を追加してもよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会資料や第2回コミュニケーション活動のニューズレターで、評価項目(案)の「配慮すべきこと」の「居住環境」に「居住地からの海辺の眺望への影響」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。</li> </ul>
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>海辺の眺望景観について、家から見える富士山というのも資産価値としての居住環境に関連するので記載を見直してはどうか。</li> </ul>	
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニューズレターの内容確認など次のコミュニケーション活動における活動内容について、懇談会を開催して議論をすること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回懇談会を開催しニューズレター3号・4号及びアンケートについて議論いただきご助言をいただいた。</li> </ul>

## (2) 新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理

### ＜新湾岸道路有識者委員との懇談会＞

○開催日：令和7年6月27日（金）13:00～14:10

○有識者：屋井委員長、池邊委員、小幡委員、白石委員、寺部委員、中村委員、二村委員

### ○新湾岸道路有識者委員との懇談会での主な意見

主な意見・指摘事項		対応
1	・「用地に関するリスク」は具体的なご意見を伺えるような示し方がよい。	・ 第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニュースレター4号の評価項目（案）の経済性に「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施し評価項目の再検討を行った。
2	・ 事業費における用地買収の算出方法についても注意書きを入れてはどうか。	・ ニュースレター4号の事業費に「類似事業を参考に算出」と注記を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
3	・ 案1のルートของ考え方に記載のある「既存の都市計画を有効活用」は「公共用地の有効活用」とは趣旨が異なるので、表現を修正した方がよい。	・ ニュースレター4号で「既存の公共用地を有効活用」と表現を変更しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
4	・ 幕張の浜や稲毛の浜など地域の皆様がレジャーとして活用している場所がどのようになるのかをプラスの効果も含めてご意見を頂けるように示せるとよい。	・ ニュースレター4号で「高架の桁下空間を有効活用できる可能性」や「地下構造物の地上空間を有効活用できる可能性」を提示した。
5	・ ルートの代替案という視点では2ルートになるため、丁寧な説明を行うとよい。	・ 今後実施するオープンハウスや関係者ヒアリングにおいて丁寧な説明を行い、様々な意見を聞き取る。
6	・ 次のステップの比較評価を行う段階では、道路計画策定プロセスガイドラインに基づき定量的な数値で示せるものは示していけるとよい。	・ 複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。
7	・ 案1と案2が示す道路規格について、可能な範囲で書き加えていけるとよい。	・ ニュースレター4号で案1は自動車専用道路、案2は一般道路であることを示しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
8	・ ニュースレター3号は市民の意見を掲載しながらまとめられているのでよい。	—（対応不要）
9	・ 対応案は「目的に加えて検討していく」「目的と関連する事項として検討していく」「概略計画以降の事業化段階で検討していく」の3段階での表現となるとよい。	・ ニュースレター3号で達成すべき目標の「〇〇に含めて検討していく」「〇〇に関連する事項として検討する」「概略計画決定後の事業化段階で検討する」の3段階で記載しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
10	・ 代替案を明確にして市民に伝えることは重要なので、地下構造主体案がどの範囲を地下構造として考えているのかを示すこと。	・ ニュースレター4号の複数案で「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している」ことを記載しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。

## **2. 頂いたご意見の把握**

### **2-1. 第2回コミュニケーション活動の実施概要**

---

# (1) コミュニケーション活動(情報発信)の実施概要

○情報発信では、新湾岸道路の検討の進め方、コミュニケーション活動で得られた意見、検討した複数案(ルート帯・構造)・評価項目(案)等について、沿線地域内外の方々へ広く周知するため、特設ホームページ、ニュースレター、オープンハウス(パネル展併用)等により情報発信を行った。

## ■地域への情報発信について

周知方法	周知対象	概要	実施箇所	実施期間
特設ホームページ	沿線地域住民・沿線地域外の住民・事業者	・特設ホームページを開設し、計画の進捗、これまでの検討資料など新湾岸道路に関する情報を提供	・千葉国道事務所「新湾岸道路ポータルサイト」 ・千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市の各HPで新湾岸道路コーナーの作成し新湾岸道路ポータルサイトへのリンクを掲載	・令和7年7月31日更新
新聞広告 ラジオ・テレビ		・地元新聞や地元ラジオで、新湾岸道路の意見聴取の実施について情報提供	・千葉日報 ・BAYFM78(計7日間) ・千葉テレビ(計3日間)	・令和7年8月18日 ・令和7年8月20日～ ・令和7年8月29日～
SNS(X・YouTube)		・新湾岸道路の概要について、X(旧Twitter)にて記事等を掲載し情報発信するとともにYouTubeを用いて概要の解説動画を配信	・X(旧Twitter):千葉国道事務所@milit_chibakoku ・YouTube 関東地方整備局 広報チャンネル 千葉市公式チャンネル Chiba City official	・令和7年8月～
ニュースレター	主に沿線地域の住民・事業者	・新湾岸道路の検討状況や内容など、その時々ニュース情報を湾岸地域の地域住民等に情報提供	・ニュースレター「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」第3号、第4号をそれぞれ5万部発行 ・電子媒体:新湾岸道路ポータルサイトへ掲載 ・紙媒体:湾岸地域の沿線市(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市)の公共施設(市役所、公民館等)、323箇所に配架	・令和7年7月31日 電子媒体の掲載 ・令和7年8月中旬～ 各施設へ配架
オープンハウス (パネル展併用)		・市役所や集客施設等でパネル展示等による情報提供を行うとともに、対話形式による解説や意見聴取を行う	・沿線市(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:ららぽーとTOKYO BAY、アリオ市原、イオンモール幕張新都心など ・道の駅いちかわ、休憩施設等、計27箇所で開催	・令和7年8月19日～ 令和7年10月5日
広報誌 広報チラシ		・千葉県や沿線市の広報誌でオープンハウスの開催や意見募集等を呼びかけ	・千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市	・令和7年8月～
		・新湾岸道路の広報チラシ(オープンハウスの開催)を沿線市の地域住民に情報提供	・新聞折込(朝日、読売、毎日、産経、東京、日経) :約39万部 ・沿線市の各戸へポスティングによる配布:約96万部	・令和7年8月13日 ・令和7年8月～
その他		・千葉県や沿線市の拠点施設でデジタルサインにて意見募集等を呼びかけ	・千葉県庁、沿線市役所 ・船橋駅、舞浜駅、イオン船橋、アリオ市原など	・令和7年9月～
	・オープンハウスの開催日時と場所をポスターで掲示	・千葉県庁、沿線市役所 ・幕張PA、千葉駅、八幡宿駅、ソウナン行徳など	・令和7年8月～	
	・沿線市の公立・私立の小中学校(教育委員会を含む)へキッズチラシを送付	・沿線市の小・中学校	・令和7年9月～	

## (2) コミュニケーション活動(意見聴取)の実施概要

○意見聴取では、新湾岸道路のルート検討を進める上で重要だと思ふ事項、配慮すべき事項について、沿線地域の対象者から幅広く意見を把握するため、アンケート、オープンハウスを行い、計9,398票の回答を得た。

○環境に関心のある団体や希望する地域住民に個別説明を行いヒアリングにより意見を聴取。

### ■地域との意見聴取について

分類		実施対象	概要	実施箇所等	実施期間	回答数
市民 アンケート	アンケート	主に地域住民	・特設ホームページに開設したご意見フォームによるWebアンケートとニューズレターに挟み込んだ紙媒体のアンケート票の配布	・「新湾岸道路ポータルサイト」内のWebアンケート https://form.run/@shinwangandouro2 ・ニューズレター「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」第4号にアンケート票を挟み込み	令和7年7月31日 ～令和7年10月5日	Web 4,076件 郵送 217件
	オープンハウス (パネル展併用)		・市役所や集客施設等でパネル展示等による情報提供を行うとともに、ニューズレターとアンケート票を配布	・沿線市(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:ららぽーとTOKYOBAY、アリオ市原イモール幕張新都心など ・道の駅いちかわ、休憩施設(幕張PA、市原SA) 計27箇所で開催	令和7年8月19日～ 令和7年10月5日	4,730件
企業等 アンケート		湾岸地域を利用している企業等	・経済産業、運輸物流、医療教育等の企業・団体・管理者等に新湾岸道路のアンケート概要の説明を行い、WEBアンケートへの協力を依頼	・沿線企業 ・地元経済・商工業団体 ・公共、観光交通、物流業者 ・医療関係 ・警察、消防本部 ・教育機関 ・施設管理者 ・漁業協同組合 ・まちづくりに関心のある協議会等	令和7年7月31日 ～令和7年10月5日	375件
					合 計	9,398件
関係者ヒアリング		環境に関心のある団体や地域住民	・環境に関心のある団体や希望する地域住民に個別説明を行い意見を聴取	・環境に関心のある団体(漁業組合や三番瀬保護団体) ・地域住民 24会場(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市)	令和7年9月1日 ～令和7年10月5日	環境に関心のある8団体 地域住民 18会場で実施

# (3) 意見聴取について (アンケート)

- アンケートは、令和7年7月31日(木)～令和7年10月5日(日)の期間にて実施。
- アンケートは、新湾岸道路ポータルサイトの意見フォーム(ポータルサイト、ニュースレターのURL・QRコードからリンク)を活用したWebアンケート、ニュースレター第4号の折込によるアンケート票配布(郵便での回答)、オープンハウスへの参加者に回答いただいた。 ※ニュースレター添付のアンケート票は後日配送分も含む。
- 複数案(ルート帯と構造)や評価項目(案)について意見聴取を実施。

## ■Webアンケート画面

**新湾岸道路プロジェクト アンケートフォーム** 

本調査は、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)の計画検討にあたり、皆様のご意見をお聞きするためにアンケート調査を行うものです。

ご回答いただいた個人情報は、プライバシー保護に配慮し、統計的に処理されたデータとしてのみ利用いたします。

新湾岸道路プロジェクトについてあなたのご意見をお聞かせください。

お住まいの地域(都道府県) **必須**

選択してください

性別 **任意**

男性  女性

年齢 **任意**

選択してください

職業 **任意**

選択してください

問1) 湾岸地域※にとって望ましいルートを考える際に重要だと思うことについてお聞かせください。

※湾岸地域：千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市の沿岸部地域と考えています。

問1-1) 湾岸地域※にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。以下のそれぞれの項目について、4段階評価で当てはまるものを一つ選択してください。 **必須**

	4. 強く思う	3. どちらかというと思う	2. どちらかというと思わない	1. 全く思わない
慢性的な渋滞の改善	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## ■アンケート票 (ニュースレター折込)

**アンケートの回答方法**

アンケートへの回答については、以下の2つの方法をご用意しています。どちらかご回答しやすい方法でご回答ください。 ※両方お答えいただくことはできません。

**1 スマートフォンやパソコン等で回答** **2 郵送にて回答**

Webアンケートサイトからご回答ください。右記のQRコードからアンケートフォームへアクセスできます。 アンケート期限: 令和7年10月5日(日)まで

下記の回答用紙にご記入いただき、返信用封筒をご利用のうえ、期間内にポストに投函してください。 アンケート期限: 令和7年10月5日(日)まで

**回答用紙 (1/2)**

差し支えない範囲であなたについてお聞かせください

●お住まいの地域 県・都 市・区 ●性別 男性 女性

●ご年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

●職業 会社員 公務員 自営業 学生 主婦・主夫 その他

問1) 湾岸地域※にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。以下の①～⑧の項目について、4段階評価してください。 <4段階評価> 4. 強く思う 3. どちらかというと思う 2. どちらかというと思わない 1. 全く思わない

① 慢性的な渋滞の改善	4	3	2	1	是非、具体的にお書き下さい。
② 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	4	3	2	1	
③ 救急搬送時の速達性とアクセス性の向上	4	3	2	1	
④ 信頼性が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	4	3	2	1	
⑤ 災害時における一時避難場所の確保	4	3	2	1	
⑥ 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規制が無、等)	4	3	2	1	
⑦ 空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上	4	3	2	1	
⑧ 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	4	3	2	1	
⑨ その他( )	4	3	2	1	

※湾岸地域…千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市の沿岸部地域と考えています。

**回答用紙 (2/2)**

問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。以下の①～⑦の項目について、4段階評価してください。 <4段階評価> 4. 強く思う 3. どちらかというと思う 2. どちらかというと思わない 1. 全く思わない

① 三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	4	3	2	1	是非、具体的にお書き下さい。
② 動植物の生息環境及び生育環境	4	3	2	1	
③ 海辺や地域が重視している景観	4	3	2	1	
④ 沿道環境(騒音・大気質等)	4	3	2	1	
⑤ 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	4	3	2	1	
⑥ 用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)	4	3	2	1	
⑦ 事業費	4	3	2	1	
⑧ その他( )	4	3	2	1	

問3) ルート帯と構造に関するご意見(例: 利用しやすい道路となるためのアイデアなど)についてご自由にお書きください。

湾岸地域の道路の利用状況についてお答えください

●普段、湾岸地域でご利用されている主な交通手段は何ですか?  
自動車 公共交通(バス、タクシー) バイク 自転車 徒歩 その他(電車などを含む) 利用しない

●ご利用の主な目的は何ですか?(複数選択可)  
通勤・通学 家事・買い物 仕事(営業・運送等) 病院 観光・レジャー その他 利用しない

●どの程度の頻度でご利用になりますか?  
週5回以上 週3～4回 週1～2回 月1～2回 年数回(年1～6回程度) 利用しない

本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第11号、最終改正令和7年6月20日公布法律第73号)に基づく計画的環境影響評価(包括的)の対後事業となるため、今回を含む今後の意見聴取は環境影響評価法に基づく包括的の観点についての意見聴取の手続きを兼ねています。 ご協力ありがとうございました。

# (3) 意見聴取について (オープンハウス)

○令和7年8月19日～令和7年10月5日にかけて、沿線市役所(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市)や沿線に立地する集客施設、道の駅等、計27箇所で、オープンハウス・パネル展を開催して情報提供と意見聴取を実施。

## ◆オープンハウス開催会場



## ◆オープンハウスの様子



⑤イオンマリニアショッピングセンター ⑩ららぽーとTOKYO-BAY

	オープンハウス	パネル展示期間	会場	来場者数	アンケート	回収率
①	8/21(木)	8/19(火)～8/22(金)	船橋市役所	376 ( 931)	194 [210]	51.6%
②	8/24(日)	8/21(木)～8/25(月)	イオンモール幕張新都心	1,152 (2,862)	382 [405]	33.2%
③	8/29(金)	8/25(月)～8/29(金)	千葉市役所	118 ( 294)	85 [100]	72.0%
④	8/30(土)	—	市原SA(上り)	276 ( 276)	66 [ 66]	23.9%
⑤	8/31(日)	8/28(木)～9/ 1(月)	イオンマリニアショッピングセンター	611 (1,782)	281 [383]	46.0%
⑥	9/ 2(火)	9/ 1(月)～9/ 3(水)	きぼーる	212 ( 402)	114 [130]	53.8%
⑦	9/ 4(木)	9/ 1(月)～9/ 5(金)	市川市役所	112 ( 186)	91 [ 92]	81.3%
⑧	9/ 6(土)	9/ 3(水)～9/ 7(日)	アリオ市原	534 (1,431)	239 [258]	44.8%
⑨	9/ 7(日)	9/ 4(木)～9/ 8(月)	イオン新浦安ショッピングセンター	436 (1,261)	227 [230]	52.1%
⑩	9/ 7(日)	9/ 5(金)～9/ 9(火)	ららぽーとTOKYO-BAY	1,492 (3,629)	515 [544]	34.5%
⑪	9/11(木)	9/ 8(月)～9/12(金)	アリオ蘇我	215 ( 745)	133 [185]	61.9%
⑫	9/12(金)	9/ 8(月)～9/12(金)	ニッケルコルトンプラザ	160 ( 627)	92 [108]	57.5%
⑬	9/13(土)	—	幕張PA(上り)	373 ( 373)	79 [ 79]	21.2%
⑭	9/14(日)	—	幕張PA(下り)	250 ( 250)	112 [112]	44.8%
⑮	9/15(月・祝)	9/11(木)～15(月・祝)	いちばら子ども未来館(weぼーる)	186 ( 273)	164 [176]	88.2%
⑯	9/18(木)	9/16(火)～9/19(金)	千葉市美浜区役所	153 ( 300)	95 [116]	62.1%
⑰	9/19(金)	9/16(火)～9/22(月) 9/20,21除く	市原市役所	137 ( 170)	96 [106]	70.1%
⑱	9/20(土)	—	市原SA(下り)	349 ( 349)	176 [176]	50.4%
⑲	9/21(日)	9/18(木)～9/22(月)	ソコラ南行徳	497 ( 657)	257 [271]	51.7%
⑳	9/27(土)	9/24(水)～9/28(日)	イトーヨーカドー幕張店	248 ( 546)	132 [147]	53.2%
㉑	9/27(土)	9/24(水)～9/28(日)	奏の杜フォルテ	333 ( 888)	182 [193]	54.7%
㉒	9/28(日)	9/24(水)～9/28(日)	イオンモール船橋	307 ( 686)	147 [151]	47.9%
㉓	10/1(木)	9/29(月)～10/3(金)	習志野市役所	136 ( 361)	91 [100]	66.9%
㉔	10/2(土)	9/29(月)～10/3(金)	浦安市役所	130 ( 332)	76 [ 80]	58.5%
㉕	10/3(木)	10/1(水)～10/3(金)	船橋駅前総合窓口センター	81 ( 199)	77 [ 80]	95.1%
㉖	10/3(木)	10/1(水)～10/5(日)	打瀬公民館	110 ( 268)	51 [ 65]	46.4%
㉗	10/5(日)	10/1(水)～10/5(日)	道の駅いちかわ	233 ( 327)	153 [167]	65.7%
	合計			9,217 (20,405)	4,307 [4,730]	46.7%

※ ( ) はパネル展示期間も含む来場者数、 [ ] はパネル展示期間も含むアンケート回収率は、各会場のオープンハウス実施日における回収率を示している

### (3) 意見聴取について（企業等アンケート）

○経済産業、運輸物流、医療、教育等の企業・組織・団体等はアンケートで意見を聴取。

#### ■湾岸地域における主な企業・組織・団体等

分野等	協会・組織・団体名等	回答数	手法
事業者	千葉県臨海北部工業連絡協議会	30件	協会・組織・団体の事務局へ説明を行いWEBアンケートへの協力を依頼
	千葉県臨海南部工業連絡協議会	31件	
	千葉県内陸工業連絡協議会	27件	
地元経済・ 商工業団体	(一社)千葉県商工会議所連合会	96件	
	千葉県商工会連合会	3件	
	千葉県中小企業団体中央会	4件	
	(一社)千葉県経済協議会	15件	
	(一社)千葉県経営者協会	1件	
	千葉県経済同友会	3件	
	(一社)千葉県建設業協会	8件	
交通・観光・ 港運関係者	(一社)千葉県バス協会	48件	
	(一社)千葉県トラック協会	13件	
	(一社)千葉県タクシー協会	14件	
	千葉港運協会	20件	
	沿線観光協会	2件	
医療機関	救急救命センター(第三次救急医療機関)	3件	
	災害拠点病院	1件	
警察署、消防署、 教育機関	警察署	3件	
	消防本部	4件	
	教育機関(大学等も含む)	35件	
施設管理者	港湾施設管理者	1件	
	幕張新都心まちづくり協議会など	3件	
	公園管理者	5件	
漁業関係者	漁業協同組合	1件(※)	※希望があった団体には、ヒアリングを実施したため、件数には含まれていない。
環境団体	三番瀬、谷津干潟関係など	4件(※)	

# (3) 意見聴取について（関係者ヒアリング）

○環境に関心のある団体や希望する地域住民に個別説明を行いヒアリングにより意見を聴取。

○環境に関心のある団体(8団体)と自治会回覧を通じて参加希望のあった地域住民(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市)を対象に24会場(実施は18会場)でヒアリングを実施。

## ■ 環境に関心のある団体へのヒアリング

参加団体	実施日時	参加者数
船橋市 漁業組合	9/9(火) 13:30~	5名
三番瀬を守る連絡会 三番瀬を守る会 三番瀬を守る署名ネットワーク 市川三番瀬を守る会 千葉の干潟を守る会 千葉県野鳥の会 千葉県自然保護連合	9/25(木) 15:00~	10名

## ■ 地域住民へのヒアリング

実施会場		実施日時	参加者数
1 生浜公民館	千葉市中央区	9/ 1(月) 19:00~	0人
2 磯辺公民館	千葉市美浜区	9/ 2(火) 19:00~	6人
3 宮崎公民館	千葉市中央区	9/ 3(水) 19:00~	1人
4 蘇我コミュニティセンター	千葉市中央区	9/ 4(木) 14:00~	4人
5 真砂コミュニティセンター	千葉市美浜区	9/ 5(金) 14:00~	2人
6 幕張西公民館	千葉市美浜区	9/ 8(月) 14:00~	5人
7 新宿公民館	千葉市中央区	9/ 9(火) 19:00~	1人
8 末広公民館	千葉市中央区	9/10(水) 19:00~	0人
9 打瀬公民館	千葉市美浜区	9/12(金) 14:00~	12人
10 打瀬公民館	千葉市美浜区	9/12(金) 19:00~	8人
11 稲浜公民館	千葉市中央区	9/16(火) 19:00~	0人
12 高洲コミュニティセンター	千葉市美浜区	9/17(水) 14:00~	7人
13 高浜公民館	千葉市美浜区	9/17(水) 19:00~	4人
14 幸町公民館	千葉市美浜区	9/18(木) 19:00~	1人
15 八幡公民館	市原市	9/22(月) 14:00~	0人
16 八幡公民館	市原市	9/22(月) 19:00~	2人
17 信篤公民館	市川市	9/25(木) 19:00~	3人
18 浜町公民館	船橋市	9/26(金) 19:00~	6人
19 いちはら子ども未来館	市原市	9/30(火) 14:00~	0人
20 いちはら子ども未来館	市原市	9/30(火) 19:00~	1人
21 西部公民館	船橋市	9/30(火) 19:00~	2人
22 新習志野公民館	習志野市	10/3(金) 14:00~	7人
23 新習志野公民館	習志野市	10/3(金) 19:00~	2人
24 中央公民館	船橋市	10/5(日) 10:00~	0人
合計			74人

※ 聞き取り内容は、アンケート項目と同様

## **2. 頂いたご意見の把握**

### **2-2. 意見聴取の結果**

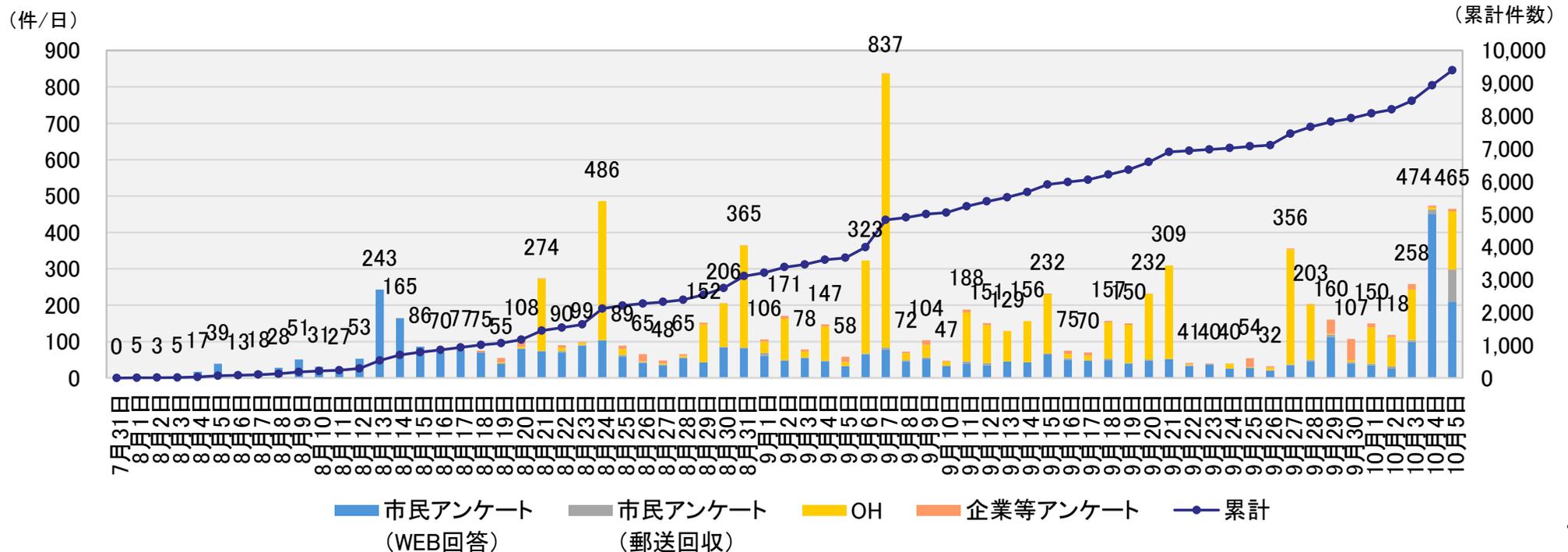
---

# (1) 意見聴取の結果

○コミュニケーション活動を開始した令和7年7月31日～令和7年10月5日の終了までの期間に寄せられた市民を対象としたアンケート回答数は9,023件、企業等(企業・組織・団体等)を対象としたアンケート回答数は375件。

## ■アンケート回答件数

収集方法		開始日	概要	回答数
市民アンケート	アンケート(WEB)	令和7年7月31日	新湾岸道路ポータルサイトにて常時回答を募集(新湾岸道路プロジェクトご意見フォームから入力)	4,076件
	アンケート(郵送)	令和7年7月31日	公共施設、公民館、SAPA、駅舎広報スタンドにて、ニュースレターを配架。郵送にて回収	217件
	オープンハウス・パネル展	令和7年8月19日	会場27ヶ所にてパネル展示を中心とした情報提供を開催。ニュースレターを配布、意見やアンケートを回答	4,730件
小計				9,023件
企業等アンケート		令和7年7月31日	経済産業、運輸物流、医療・教育等の企業・組織・団体等へWEBアンケートを用いて意見を募集	375件
小計				375件
合計				9,398件

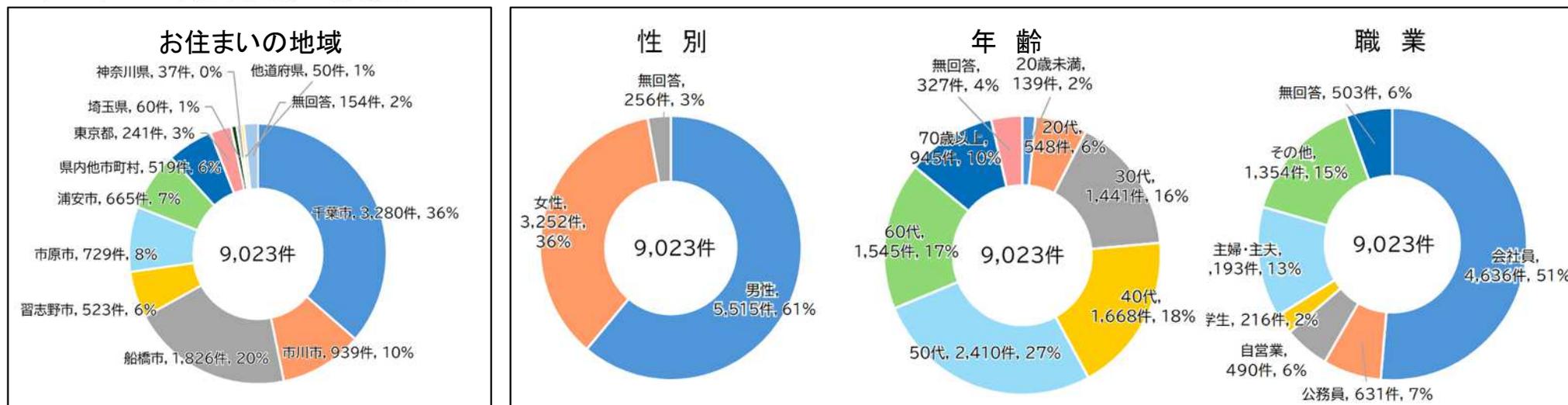


# (1) 意見聴取の結果 (市民アンケートの集計①)

○アンケート回答者の属性は、沿線6市にお住まいの方が約7割、男性が約6割、年齢は幅広い層から得られており、職業は会社員が約5割だった。

○湾岸地域の道路の利用状況として、交通手段は「自動車」を利用する方が最も多く、利用目的は「観光・レジャー」「家事・買い物」が多く、利用する頻度は「週1～2回」が最も多かった。

## ■アンケート回答集計 (属性)



## ■アンケート回答集計 (湾岸地域の道路の利用状況)



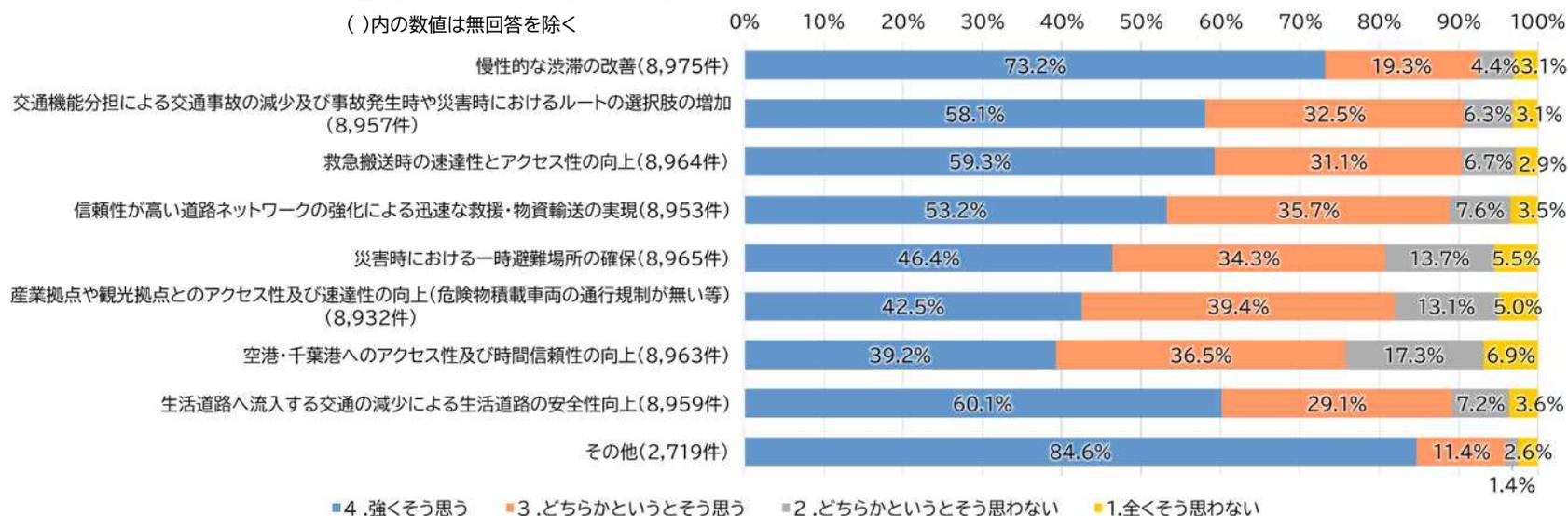
# (1) 意見聴取の結果 (市民アンケートの集計②)

○新湾岸道路について重要なことは「慢性的な渋滞の改善」をあげる回答者が最も多かった。

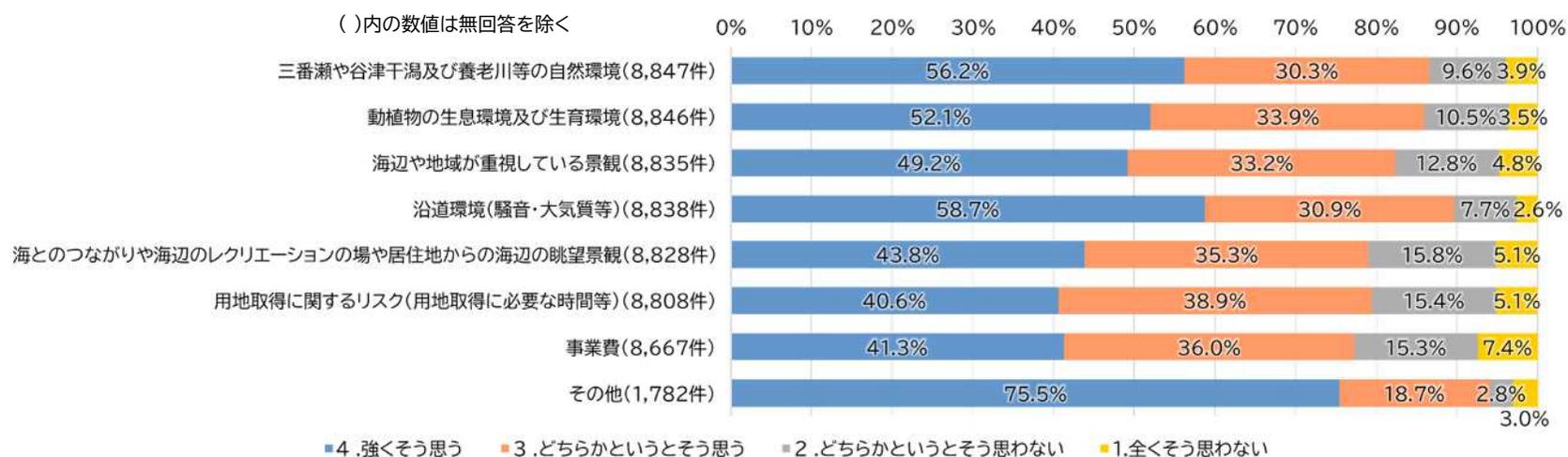
○新湾岸道路について配慮すべきことは、「沿道環境(騒音・大気質等)」や「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」をあげる回答者が多かった。

## ■アンケート回答集計 (課題、期待、配慮)

### 問1-1) 湾岸地域で望ましいルートを考える際に重要だと思うこと (4段階評価)



### 問2-1) 望ましいルートを考える際に配慮すべきこと (4段階評価)

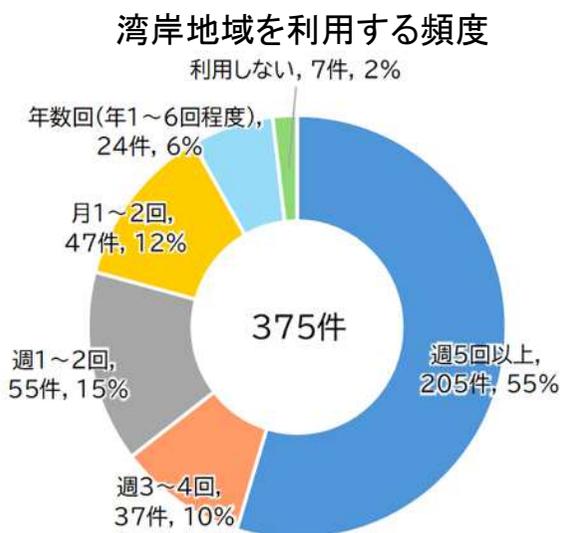
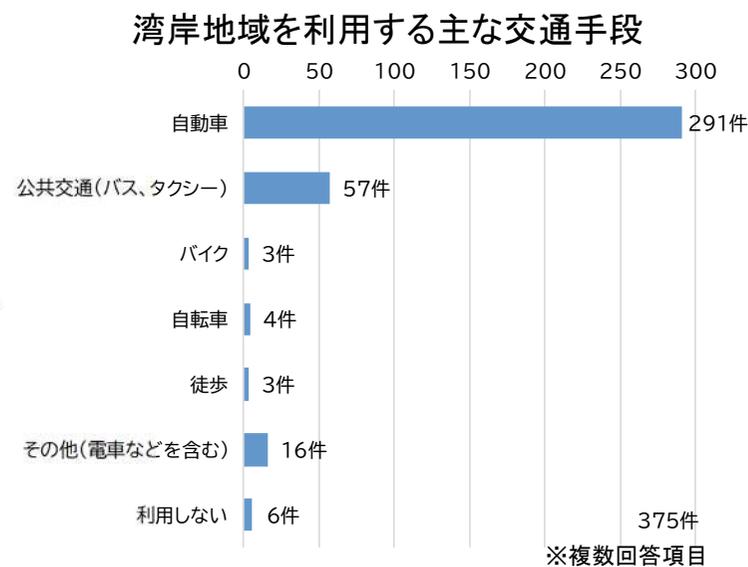
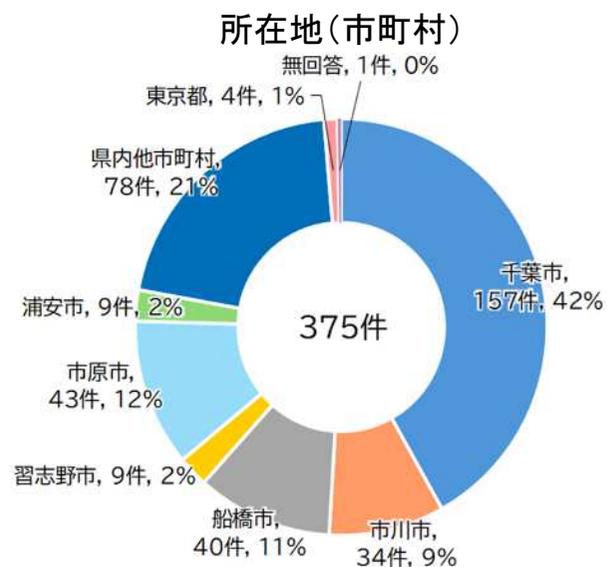


# (1) 意見聴取の結果 (企業等アンケートの集計①)

- 湾岸地域に立地もしくは湾岸地域の道路利用が想定される企業・組織・団体等にアンケート票の送付(地元経済・商工業団体や漁業関係者等には個別説明)を実施し、375社・団体から回答を得た。
- 湾岸地域の道路利用頻度は、「週5回以上」が最も多く約5割、次いで「週1～2回」の約2割であった。
- 主な交通手段では、「自動車」が最も多く全回答の約8割を占めた。
- 主な目的では、「営業」が最も多く全回答の約4割を占め、次いで「運送・運輸」が約4割であった。

## ■ 企業アンケートの回答集計

主たる業種	件数
農業・林業	0件
水産業・漁業	1件
鉱業	0件
建設業	37件
製造業	84件
電気・ガス	5件
運輸・通信業	88件
卸売・小売・飲食業	21件
金融・保険業	3件
不動産業	5件
サービス業	32件
学校・教育関係	36件
医療関係	5件
警察・消防	7件
施設管理者(港湾・公園など)	8件
その他	43件
合計	375件

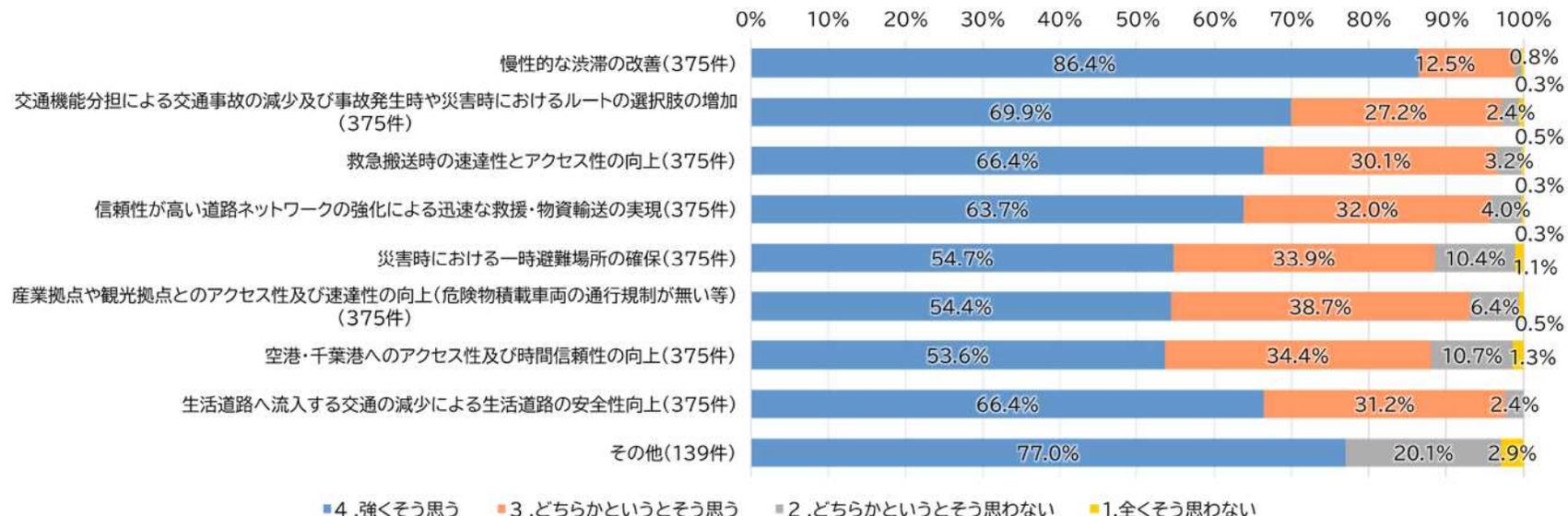


# (1) 意見聴取の結果 (企業等アンケートの集計②)

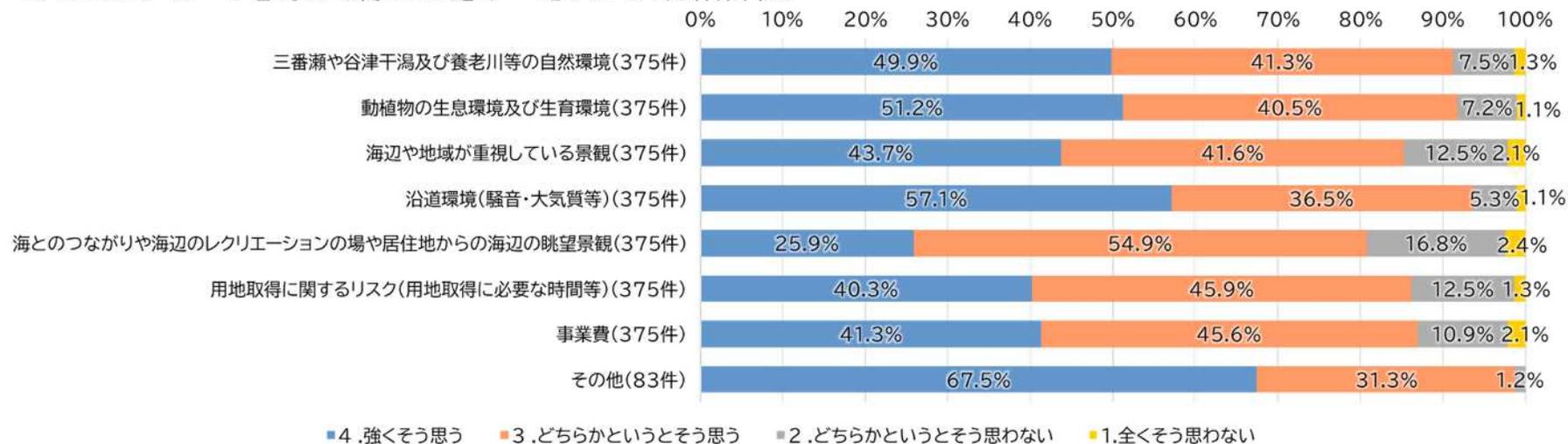
○新湾岸道路について重要なことは、「慢性的な渋滞の改善」、「交通事故の減少」を挙げる企業が多かった。  
 ○新湾岸道路について配慮すべきことは、「沿道環境(騒音・大気質等)」を挙げる企業が多かった。

## ■アンケート回答集計 (課題、期待、配慮)

### 問1-1) 湾岸地域で望ましいルートを考える際に重要だと思うこと (4段階評価)



### 問2-1) 望ましいルートを考える際に配慮すべきこと (4段階評価)



## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

- 今回のコミュニケーション活動で得られたアンケートは、市民アンケート(郵送含む)やオープンハウスが9,023件、企業等アンケートで375件の回答を得た。
- そのうち、自由記述欄にご意見が記載されたアンケートは、市民アンケート(郵送含む)やオープンハウスで5,373件(約6割)、企業等アンケートで173件(約5割)であった。
- 得られた自由回答意見は、個人が特定される部分は「●」に置き換えて記載をしたうえで「新湾岸道路プロジェクトに寄せられたご回答とご意見の一覧」として、新湾岸道路ポータルサイトに公開。(R7.11.21)

### ■千葉国道事務所「新湾岸道路ポータルサイト」

No.	個人の方からいただいた、自由回答意見		開のルートと構法に関するご意見	
	開のルートと構法に関するご意見 (自由記述)	開のルートと構法に関するご意見 (自由記述)	開のルートと構法に関するご意見 (自由記述)	開のルートと構法に関するご意見 (自由記述)
1	海岸地域の工場などへの道路の長さ、トラック物流が円滑になるようして一般車両の渋滞緩和になるようにしてほしい。			
2				市川から幕張か市原までのルートで途中は海上道路もありかよ
3	急激な人口減少が進行している今、新たに道路を造る理由が分からない。外環道路千葉圏分岐で計画から完成に50年、15kmに1.5億円を要したとある。新しい道路もどうせ50年もかかり、そのkmから費用はさらに10兆円かかるだろう。50年後の日本人口は7000万人。その頃の既存道路はガラガラと推定する。少なくとも現状交通渋滞等での損失金額は提示すべき。		望ましいルートはない。新しい道路は必要ない	
4				沿岸部は津波の被害を受ける恐れのあるため、地下区間は設けず、全ての区間を地上としてほしい。
5	新湾岸道路を計画する上で重要課題事項は、16号(357号)の渋滞が慢性的にあり、どう緩和させることができるかと考える。重要としては、県の主要客先であるEF・ABD様などは道路近郊に立ち並んでいるため、従業員並びに関係車両と一般車両が混在していることである。新湾岸道路計画にあたり、動線を分けることにより、渋滞がどう解消されるかを検証してほしい。	15号線沿い(上)に新道路を設置し、またインター出入口はEF/ABD様の工場近郊に設置すれば、渋滞緩和が図れると思う。	16号線の主要客先のヒアリングを実施し、最適な道路建設をすべきだと思う。	16号線の主要客先のヒアリングを実施し、最適な道路建設をすべきだと思う。
6	早期に開通できること	早期に開通できること		
7	現在候補地案として、養老川河口から市原16号(357号)の渋滞が慢性的にあり、河口付近は市原に開放された唯一のウオーターフロントであり、船舶等も利用する海釣り公園が整備されている。当該エリアを回避するルートを検討すべきである。	①既存国道16号線の2階建てルート、②観音山道路側道の拡充。		
8	三番瀬の環境を悪化させるルートとならないようにしてください。	三番瀬をラムサール条約登録をされているはずで、その環境保護・漁業者への取扱いに影響があるような場合は、情報などを設置しないようにしてください。		
9	住民の安心安全	新たな一般道渋滞、騒音		
10	渋滞箇所の緩和	用地確保が重要	利用する車両からの渋滞	環境配慮で完成が遅れることは嫌いだ
11	コストパフォーマンス	国道14号及び国道16号の渋滞解消		PA、SAが1か所必要
12	道の駅に1か所があること	現状、千葉中央港や和崎中央港等港湾施設へのアクセスが悪く、利便性向上が必要。		
13	交通渋滞緩和や港湾拠点への交通の便向上による産業の活性化	隣接区間の市原市までに限らず、相ヶ浦市、木更津市、君津市、富津市までを一体的に整備すべきです	交通の遠近分離を考える際に、海沿いのルートについては、内陸部の接続道路を各市町村に開通することが重要	市原市から相ヶ浦市に掛ける区間には、老朽化した送電線や配管線が埋設された緑地があるため、ルートを整備するにあたっては、これらを集約化すべく共同構を一体的に整備した方がよいでしょう
14	移動時間の短縮			

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
新湾岸道路の必要性に対する疑問	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減なのに建設コスト増となる将来への負担。</li> <li>人口減少・若者の自動車離れ・高齢化に伴う免許返納など、将来的に交通量が減少していくことを考慮する。</li> <li>これからの人口減少に伴う道路利用率の低下を景観や環境を破壊してまで行う必要がない。</li> <li>高速道路を新設する必要は無いと思います。渋滞発生場所はある程度特定出来ていると思うので、現存の道路で解決出来ないか広く意見を募り、模索することから始めてもらいたいです。貝塚トンネル、千葉東ジャンクション、京葉道路と東関東の合流地点等、車線を増やす、合流の仕方を変更する等まだ出来ることのように思います。人口の急減を勘案、過剰なインフラ投資には賛成できない。</li> <li>ボトルネックは明確で、船橋港を渡る所で、両側の複数本の道路が、一般道1本と有料1本に凝縮され、しかも商業地域で人が集中する事にあります。高谷から15号まで橋で結べばボトルネック改善となります。長大な計画は結構ですがそちらはそれで進めて頂ければと思います。</li> <li>1-1すべてではない。船橋と市川だけ湾岸高架であれば十分。ほかは渋滞ないから。</li> <li>ボトルネックは船橋市内だけなので、そこを拡幅するか迂回するルートさえあればいい。</li> <li>千葉県内の東関東道路はそんなに混まないですよ？357の渋滞を解決したいなら高速料金を大幅値下げすれば良いのでは？</li> <li>理想的な整備を追求しお金と時間をかけず、まずは手早く特に混雑する区間の混雑解消で良い。</li> <li>事業費の費用対効果、現状の幹線道路357号線を整備する方がよい。特に幕張インターから西側の船橋近辺の整備が重要。</li> <li>ゼロから作るのではなくて渋滞するポイントポイントを、考慮して作って欲しい。</li> <li>船橋市の若松交差点や浜町交差点、日の出交差点の立体交差化が可能であれば、並行区間の新湾岸道路建設は必要ないと思う。千葉市区間における海上区間は、建設費が増大しそうなので必要ない。既存の湾岸道路の拡張(立体交差や高架化を含める)で良い。既存の湾岸道路から県道15号へのアクセスルートが比較的混雑しているので、そのルートの改良及び新規の建設はした方が良い。</li> <li>この先交通量、車の数が増えるとは限らない。災害時は有効だと思うが、他の工夫もできると思う。</li> <li>人口減少下における維持運用費用と経済効果の兼ね合い</li> <li>今後の人口推移が少子高齢化により減少傾向に向かう可能性がある中、もし竣工したのちに利用者の数や維持管理に必要な人材が不足した場合はどうなるのか。本当にそこまでして必要なのか。</li> <li>ドライバー不足の昨今で、今後車両が増えるのか 既存の道に追加工事する事で対応可能か 原点に立ち返って考えて頂きたい。</li> <li>利用率の低下と維持費負担の増大 AI制御・自動運転により交通分散が実現すると、新設された道路は想定交通量を大幅に下回る「空洞道路」となる可能性があります。その結果、利用者が少ないにもかかわらず、年間数十億円規模の維持・補修費だけが自治体に残り、財政を圧迫する構造になります。例：地方の高速道路やバイパスのように、「開通後の利用率が想定30～50%にとどまるケース」が現実には発生しています。</li> <li>予算があれば従来のインフラメンテナンスに回すべき。新しい道路は必要ない。これから人口が減ることを考慮し、計画は廃止すべき。</li> <li>途中まで完成している道路をはやく活用して、大型トラックのルートを確認して、生活道路から回避する必要がある</li> <li>道路が出来る事は良いが、事業費を考え、他に使用する事も考える(社会保障費など)</li> <li>何兆円も投じて、居住環境、自然環境海辺の眺望等を壊してまで、新たに高規格の道路を増設する必要はないと思います。市の説明を聞いても、住民にとってのメリットは何もないように感じます。むしろ、既存の道路や歩道、街路樹などの定期的なメンテナンス、休憩用のいすの設置、自転車レーンの配備、上下水道管の定期点検・整備・補修などに、その予算を振り向けていただきたい、安心安全な生活環境を整えてほしいと思います。</li> <li>今ある道路でいい。増やす必要性を感じない。物流の仕組みを考え直せばいいと思う。</li> <li>そのルートを作らなければならない理由が、千葉県民としてわかりません。莫大な費用を投じるのなら減税してからにしてもらうか、水道管の工事を優先してください。こんな高速道路は望んでいません。</li> <li>357だけでなく、選択が多い方がいいと思います。ですが、費用は税金だと思うので、少しでも費用がかからないように努力してほしいです。</li> <li>折衷案はないのか。すでに三案に絞られているが実現のタイミングと効果を考えて、部分的には別の案を採用することを検討しないでいいか。</li> <li>現在の混雑の原因が道路完成時まで続くのかを考える必要がある。船橋から東京寄りの物流センターはeコマースの発展もあり、今後しばらくは活用されるだろう。現在も新たな物流倉庫が次々と建設されています。しかし蘇我から市原方面の工業地域は、主な産業は鉄と汎用プラを主体とした化学産業であり価格面の競争力も低下して海外企業に押されている。今後の劇的な改善は望めない。そのような状況で、市原←→船橋←→高谷と結ぶルートが本当に必要かは疑問が残ります。船橋←→高谷で十分ではないでしょうか。よって、経済性を考えても内陸道路の拡張がよいと思います。収入を高めるのは重要ですが、他自治体が行っている振興策を行っても仕方がないと思います。(工業一偏倒)内陸の農業の大規模化、活性化などを行うのも一案ではないでしょうか。津波の想定も高しよとの動きがある中で、湾岸道路の整備は防災面でも問題です。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
慢性的な渋滞の改善	<p>問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東関道及び京葉道の渋滞緩和。</li> <li>・ 京葉道路と館山道の渋滞緩和。</li> <li>・ 京葉道路の渋滞を特に穴川エリアのどうにかして欲しい。</li> <li>・ 早朝の京葉道路貝塚トンネル渋滞の改善、特に下り車線。</li> <li>・ 東関東自動車道の湾岸習志野から東京方面への渋滞は年々悪化しているように感じる。このままでは、東京勤務で自動車通勤している人達は、居住地として千葉市を選択する可能性は少なくなっていくと感じる。</li> <li>・ 国道357号及び国道14号の渋滞解消。</li> <li>・ 船橋エリア(南船橋～日の出交差点付近)の慢性的な渋滞緩和。</li> <li>・ 日の出、若松交差点の慢性的渋滞の解消。</li> <li>・ 高速道路ではなく、国道357の渋滞緩和。特に船橋あたりの渋滞緩和。出来るなら、千葉市から浦安市あたりまで、船橋を通らずに行ける道路があれば、船橋もこまない。</li> <li>・ 16号、357号は、要所要所で(ソガ、幕張イオン)混雑し、東京に出る際に時間がかかる。</li> <li>・ 千葉市→市原又はその先への行き帰りいつも混んでいるので、渋滞改善が優先だと思います。</li> <li>・ 難しい事は分かりませんが現状の渋滞を解消して欲しい。ららぽーとから北本町の自宅まで1時間以上もかかる時もあります。千葉県民である事にうんざりしています。いい暮らしがしたい。</li> <li>・ 内陸部から湾岸道路までの経路の渋滞緩和。</li> <li>・ 湾岸地域と北部地域を結ぶ県道、国道の渋滞解消。</li> <li>・ 太い道路に出るまで混雑する。縦(南北)の移動が大変。</li> <li>・ 穴川IC、蘇我ICの慢性的な渋滞の解消。</li> <li>・ 高速道路出口の渋滞をなんとかしてほしい。</li> <li>・ 宮野木、千葉東JCTの慢性的渋滞に寄与するか。</li> <li>・ 渋滞は実感しており千葉方面に向かう際は定時性がない。</li> <li>・ 物流の方々がとても苦勞されている感じがします。時間がよめないストレスは本当に大変だと思います。ぜひ解決を!</li> <li>・ 湾岸地域の物流関係の仕事に就いており、ほぼ全日における慢性的な渋滞に苦慮しています。出勤時間や退勤時間も渋滞に影響されており、帰宅して家族と過ごす時間が少なくなってしまう現状を早期に打開して頂きたいと思っています。</li> <li>・ 湾岸道路は通勤時間や退勤時間に特に混む傾向があり、その時間帯の渋滞を緩和するための工夫、地下道路や空中道路の工夫が必要である。</li> <li>・ 休日の慢性的な渋滞解消につながること</li> <li>・ 船橋-新習志野-海浜幕張周辺に用が無い人と用がある人で分けることや、立体交差で一般部も信号のない道路にすべき。</li> <li>・ 船橋港、新港、蘇我エリアのみへの速達性の向上に限定すれば、大型物流と一般交通の分離にも効果があるのではないだろうか。</li> <li>・ 交通機能の分散、再開発に繋がるとりこみ</li> </ul>
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>・ 生活圏内の話なので、事故が少なく、静かに生活できること。</li> <li>・ 渋滞に伴う事故が多発しているので改善されるといいと思う。</li> <li>・ 交通事故防止に関わる仕事をしている R14の事故率の高さ、美浜・千葉西署交差点等、事故多発交差点が交通量の問題だけではないが、交通分散により事故が減り、地域環境の安全につながれば。</li> <li>・ 災害時、事故、道路の陥没等で交通が遮断された時の回避ルートが重要。</li> <li>・ 普段湾岸線・京葉道をよく利用しますが常に渋滞している。もし大きい災害が起きた時、現在のままでは緊急車両の通行・避難に影響が出て大きな被害が出てしまうと思う。東京湾の海沿いに片側4車線・5車線の広い道路が必要だと思う。</li> <li>・ 半島型の災害に対して既存の道路拡張では有効性が見込みにくいのでバイパスルートの確保の点でも新たな道路が必要。</li> <li>・ 東日本の震災を基準に退避ルートを複数持った方が良い。</li> <li>・ 船橋中央ふ頭は新港大橋1本でつながっているため、災害発生時は電車も道路も代替手段がなく、災害時に陸の孤島になってしまう。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
<p>救急搬送時の 速達性とアクセス性 の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>救急車両の通行確保も課題の一つと認識した。</li> <li>当院としては、職員及び患者さんの通勤・通院に利用している方々が多くおり、出退勤時等に通勤渋滞に巻き込まれるケースが多々あります。また、救急車や災害時等の緊急時に渋滞に巻き込まれてしまうと人命にも影響を及ぼす可能性があります。</li> <li>大病院へのアクセスのしやすさ。</li> <li>災害時の緊急車両の通行および病院や避難所へのアクセスが向上され、その後の復興に向けた車両などの迅速な対応が可能になると思います。</li> </ul>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平時の利便はもちろん、津波や噴火といった大規模災害時にも、発災、復旧、復興の動脈となれるような強靱性。</li> <li>災害時に救援・物資輸送が途絶しない道路ネットワークを整備することが重要であると考えます。</li> <li>市原エリアからの災害時等石油製品の関東圏への輸送ルート確保。</li> <li>湾岸部は、海沿いで風も強く地震等の災害時の避難ルートとして内陸部への避難ルートが欲しい。</li> <li>津波の影響を受けないこと。</li> <li>直下型地震発災時の津波対策をかねて計画できないか。</li> </ul>
<p>災害時における 一時避難場所の 確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架化による津波等の避難場所としての機能の確保。</li> <li>大災害など非常時に、歩行者も避難路としてアクセスできる手段を作してほしいです。</li> </ul>
<p>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 の通行規制が無い 等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業拠点や観光拠点とのアクセス性向上。</li> <li>国際競争力の強化の観点で、成田及び幕張や千葉駅周辺から東京へのアクセスを向上させる事が非常に重要と考えます。</li> <li>千葉は、たくさん特産物、特に海産物が豊富なので、房総半島にある房の駅や道の駅にアクセスしやすくしてほしいと思います。夕飯の買い出しに行けるくらい気軽に利用できたらいいなと思います。</li> <li>流通を担う大型車の、一般道を通過しないで早く移動出来るバイパスが必要。</li> <li>地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待。</li> <li>都心へのアクセス向上が経済活動の生産性をもたらすと期待。</li> <li>交通渋滞緩和や港湾拠点への交通の便向上による産業の活性化。</li> <li>千葉市より東側地域が今以上に発展するための利便性改善、人口増加を計り地域発展や創造をするため重要だと考えます。</li> <li>トラフィックの改善だけではなく、地域活性化に繋げる事も重要。本件の場合は千葉中央港付近の再開発もセットで考えるべき。</li> <li>市原市の工業製品出荷額は豊田市に次いで2番目であるため、慢性的な渋滞が発生することがある臨海部に高速道路を建設することにより渋滞の軽減を図ることができる。</li> <li>千葉の道路はまだ整備が遅れているように思われます。新たな道路の建設により、より身近な千葉になれば良いかと思います。そして、企業誘致に有効な道路アクセスが必要だと思います。</li> <li>道路自体を美しく魅せて観光名所にする。</li> <li>海岸を風景として通行する観光資源としての道路。</li> <li>千葉港へのアクセスをよくすることによって、クルーズ船など泊れるようになりましたら千葉も世界への知名度が上がり、観光などの経済的な発展も広がります。ルートを美しいドライブルートの名前にし、干潟や、砂浜、房総半島ももっと知られるようになります。</li> <li>途中で道の駅やサービスエリアなど観光客の集客に繋がる施設があるといいと思います。</li> <li>長大トンネルで繋ぐと危険物積載車両が通れないので、なるべく5000m以下のトンネルまたは高架で整備してほしい。</li> <li>危険物運搬が可能であること。京葉工業地域は石油化学関連が多いため、危険物運搬ができなければメリットない。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
<p>空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心および羽田へのアクセス性と時間信頼性の向上。</li> <li>千葉市から羽田空港へ行く道が渋滞により2時間半前にでても間に合わないことが多々ある。リムジンバスに乗っても時間が読めない。JRの空港アクセス線が京葉線と直通運転にならないのであれば、空港へのスムーズなアクセスは課題であると認識している。</li> <li>現状、千葉中央港や船橋中央港等港湾施設へのアクセスが悪く、利便性向上が必要。</li> <li>東京港や横浜港は埠頭にほぼ直結で高速のICがあるにも関わらず、千葉港は特に千葉中央地区から高速ICが遠いため、陸上輸送の観点では非常に不利だと思います。千葉港の発展を目指すのであれば、千葉港直結のICは必須だと思います。</li> </ul>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路付近の地域住民の安全確保。</li> <li>住宅地域への車の流入を防いでほしい。</li> <li>南船橋周辺は商業施設が密集し渋滞がひどいためルートを整備して生活道路の渋滞を解消して欲しいです。</li> <li>生活道路への通過交通の流入があり、危険なので、高谷から習志野市までの区間に有料の高速路線だけではなく無料通行できる路線が設置できるルートを考えてください。</li> <li>自転車や徒歩の人の安全性確保。</li> <li>自転車でもアクセスしやすく。車だと現状でもアクセスしやすいが自転車だと江戸川越えたりや海沿いの道は走りにくい。</li> <li>新ルートが既存道路の渋滞を新たに生み出さないようにして欲しい。</li> <li>新湾岸道路完成に伴う従来の道路の混雑シミュレーションと対策。新たな抜け道として車の流れが変わり、渋滞、道を横切るのが難しくなるため。</li> <li>身近な生活道路がもっと安全になるためにプラスになるような工夫。それを第一に考えれば、湾岸にまた自動車道路を作るという結論は出ないと思う。</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高谷JCTで、現状でも夕刻習志野料金所手前からの大渋滞です。新湾岸道路完成後の流入量で渋滞緩和できるか疑問です。</li> <li>現行ルートとの合流地点で発生が予想される渋滞の回避対策</li> <li>ジャンクションでは合流での渋滞が想定されるのでその対策</li> <li>ジャンクションで渋滞が起これないよう考える必要があります。2車線ではなく1車線ではどうでしょうか。</li> <li>高速出口渋滞緩和できる構造</li> <li>海岸線は風が強いので既設の海岸施設に防災面で影響が出ないこと。</li> <li>限界を超えている現道の拡幅や改善も新道供用開始までに進めて欲しいです。新道整備途中で地域の産業構造が使い勝手の悪さから衰退しないか危惧しています。</li> <li>新しいルートと平行して、既存のルートの拡張。予算のことを考えると難しいと思うけど、工事が増えると渋滞が増えて、物流や通勤に影響が増えるから、ルートが1度増えれば、工事も順番でずらせば、渋滞も減らせる。</li> <li>湾岸部と内陸部をつなぐアクセス・地域格差の是正。</li> <li>臨海部に偏らない交通網整備と南北交通の改善。</li> <li>周辺道路からのアクセスが良好であること。</li> <li>市原市において、新湾岸道路は市原 I Cまでの計画であることから、その先の生活道路や国道16号の渋滞緩和策も検討していただきたい。</li> <li>千葉の街づくりのコンセプト。千葉が単なる東京が便利になるためだけの物流拠点になることは望まない。この開発で千葉に住む人の生活が豊かになるような街づくり。みなとみらいはよくできている。観光客も多く、企業も多く潤っている。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
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>三番瀬との共存を前提とした開発。</li> <li>三番瀬への影響もあるが、谷津干潟も絶対に影響させないようにすること。三番瀬と谷津干潟の湿地はセットで考えるべきである。</li> <li>三番瀬、幕張、検見川、稲毛など湾奥の自然と景観を改善する方向に、きちんと向き合ってほしい。案1は反対。</li> </ul>
動植物の生息環境及び生育環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>三番瀬と谷津干潟を往来する鳥類への影響を最小限にさせていただきようお願いします。</li> <li>既存生態系への影響(例えば構造物による潮流の変化、汚染)に関して、専門家などと共に十分に協議、シミュレーションできているか。高度経済成長期の環境破壊への反省が活かしているか。</li> </ul>
海辺や地域が重視している景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>湾岸、海岸線の景観の確保。海岸や、海上に大きな人口構造物を作るとは折角維持確保されている素晴らしい海岸の景観を台無しにすることになるので、これだけは決してやらないで欲しい。日本橋における首都高の轍を踏まないで。</li> <li>東京湾越しに見る富士山の景観は幕張・千葉エリアにとって他の地域にはない貴重な財産。海沿いをよく散歩するが、人工構造物がこの景観を台無しにしてしまうかと思うとゾッとする。</li> <li>地域住民のみなさんにおかれては、ある程度の景観の変化は許容していただかないと何もできない。</li> <li>船舶航行を妨げず、用地取得制限も低いと思われる海上部分を、高さを保つ形で建設することで走行時の景観も楽しめる走りたくなる道路にしてほしい。</li> </ul>
沿道環境(騒音・大気質等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸沿いのコンビナート地域に物流道路を作ること、住居地区の環境悪化を軽減できる。</li> <li>騒音・粉塵・日照障害・道路照明や車両ライトの連続的な明滅による光害等、生活環境の悪化。</li> <li>騒音、排気ガスなどの公害に配慮して、既存の湾岸線との距離を空けたルートが望ましいと思います。</li> <li>今でも排ガスの匂いがきになる日が度々あります。これ以上の悪化は許容できません。</li> <li>住宅街に与える騒音や振動を最小限に抑えること。</li> <li>幕張から稲毛海岸の海はリゾート化や憩いの場になっている。ここに、排気ガスと騒音と構造物があることにより、人々の精神面、楽しみ、休日感、リゾート感の場所である所を奪う事になる。</li> <li>住宅地から2~3km以内には5m程度の遮音性の高い界壁が必要。</li> <li>幕張の浜あたりに高架構造を造るにあたり、住居人のプライバシー対策のある防風壁やノイズリダクション機能も検討する。</li> <li>慢性的な渋滞は温暖化への影響も及ぼすため強く改善を望みます。</li> <li>本ルートは、将来の多様なモビリティに対応できるよう、歩行者や自転車、公共交通の利用者も安全かつ快適に利用できる構造とすることが望ましいと考えます。また、沿道や高架部などにおいては、緑地帯や植栽を積極的に設けることで、景観や生態系への配慮を図りつつ、周辺環境の改善にもつなげていただきたいと思います。さらに、災害時や非常時にも円滑な通行が確保できるよう、十分な幅員や代替経路の確保を検討していただきたいと考えます。</li> <li>安全性。(地盤沈下や液状化が発生しないように)</li> <li>ただでさえ、埋立地として地盤が脆弱であるのに対し、高架や沈埋管を敷設したら、どのようになるか想像に難くない。また浜辺近隣に住む者として振動や騒音による被害はとても容認できるものではない。</li> <li>振動や地盤沈下、工事により起こされた少しの振動でも上下水道の老朽化による破損。</li> </ul>
海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>海の沿岸における開発による海岸の生態系への影響が案じられる。開発による自然環境への影響や地域住民の憩いの場所が失われること。</li> <li>千葉の湾岸地域のうち幕張の浜から稲毛の浜までは人工造成とはいえ、唯一の憩いの海岸になっている。この環境を守ることが最も重要だと思う。</li> <li>千葉市が誇る「海辺とまちが調和するアーバンビーチ」と住宅地の分断。</li> <li>海の景色を見るために住んでいる人もいると思うので、橋のような形ではやめていただきたいと思います。現在ある道を拡幅する案が1番適切だと思われる。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
用地取得に関するリスク (用地取得に必要な時間等)	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 用地取得に時間がかかると費用が増大するので公共用地があれば優先的に使うことを検討したほうがよいと考えます。</li> <li>• 用地買収を多く伴うルートは、結局買収が順調に進まず事業がストップするためやめたほうが良い。地元自治体も業務上負担でしかない。</li> <li>• 用地取得などで時間と費用が想定外にかかってしまうと、造る意味が大きく損なわれる。すぐに使えるものを優先しつつ、段階的にでも部分開業できることが大切。国道357号の千葉市内は道路建設用の用地があるのでそこを活用しつつ、千葉市中心街からのアクセス向上も必須。</li> <li>• 工事期間が比較項目にないことはおかしい。事業費が提示できるのであれば、工事期間も提示できるはずである(一般的に5～6年後に供用されると誤解されている。有識者会議でも同様に指摘されている。)</li> <li>• 周辺住民への配慮が重要。特に工事期間の長期化が想定されるが騒音や景観および道路閉鎖等の生活に対する配慮を重視して欲しい。</li> <li>• 長期にわたる工事による渋滞・交通規制の恒常化。</li> <li>• 長期工事に伴う渋滞・交通規制の影響を事前に具体的に示し、実効性のある緩和策を示すこと。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 工事費を抑えてもらいたい。</li> <li>• 近年、材料費や人件費が高騰しているが、総事業費や完成後の維持費等がどのくらいかかるのか。比較し、次世代の負担を軽くなるようにする必要がある。</li> <li>• 案2は道路を拡張していく案なので、現在ある住宅や店舗などの立ち退きをしていかなければならないかと思います。そのためにかかる時間や費用はどれくらいなのでしょう。案1-1と1-2と比較して困難さや予算は今のところどのように概算されているのか知りたいです。それが判断材料になると思うからです。</li> <li>• 国道357号よりもさらに海沿いならば高架かトンネルになるだろうが、工費の問題が出てくるのにそれを公表しないところが問題。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 工事中の受託者及び周辺住民の安全性確保、経費の妥当性。</li> <li>• 可能な限り景観を損なわない、かつ開発用地を減らさないような道路用地の計画立案。</li> <li>• 街の景観形成や心象風景の喪失。</li> <li>• 近隣住民の生活環境への影響を最重要視し、補償も含めた予算比較を行うこと。</li> <li>• 沿岸バイパス案は工業地域を通るので景観より利便性、千葉幕張花見川地区は景観も考慮し桁の高さを低くするなどした方が良いのでは？</li> <li>• 高齢者の運転が増えていて心配です。運転が分かりやすい、高齢の運転でも安全な道路ができるでしょうか。将来的に、自動運転を見据えた道路も考慮するのはどうでしょうか。また、気象の高温を考慮しないと今後どうなるのか心配です。</li> <li>• 地域住民にとって景観や生活環境は最優先で、それを渋滞解消やアクセス向上といった事は最優先事項を踏まえ検討すべき事であると考えます。</li> <li>• 湾岸地域の住宅地は交通の利便性よりもその環境(景観・騒音の少ない静かな環境)を理由に居住地として選択し、多額のローンや資金を投じてマンションや住宅を購入している人が多い。こうした住環境が変わっても代替地に引越すことは事実上困難なためこうした環境に悪影響を及ぼすことは避けるべきである。</li> </ul>

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

### 得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 京葉工業地帯の輸送を新湾岸道路で担うと共に事故の際のルート選択の増加の為、通勤・観光などでの需要の高い京葉道路・東関東自動車道にアクセスできる宮野木JCTへの接続を希望する
- 湾岸線と京葉道路を結ぶジャンクションが幕張辺りにあると便利だと思う。
- 東関道とのアクセスも考慮してほしい。
- 湾岸千葉・宮野木間の稲毛の大カーブから357号に沿って千葉市役所付近まで2案通り拡幅し、そこから都川に沿って千葉東金道路に接続。
- 京葉道路の宮野木JCTから先の渋滞を緩和することを考え、湾岸線から直接新たな新湾岸線に接続すべきである。今後、日本の玄関口である成田空港の需要の拡大が見込まれ、成田空港と東京都心を結ぶ新湾岸線が必要となる。
- 早期の完成のため、用地取得の難易度と総工費を抑えるため湾岸千葉ICと蘇我IC間を結ぶルートを検討する
- 費用や景観や自然環境の問題があるので現行の湾岸道路の千葉西警察署から先の延伸を検討したかどうか。
- 特に船橋市内の酷い交通渋滞の改善です。船橋市内を避ける新しい道路をつくる。
- 船橋側は案1で千葉側は案2 習志野付近で入れ替わることが可能かどうか。
- スタッフの方から聞いた、幕張あたりまでは費用抑制の観点から新設でそれ以降は357の増設という案はよさそうに思いました。
- 高谷での合流だとそれより先、東京側の湾岸道路の渋滞がひどいので浦安あたりでも別の海側に高速道路を造らないとメリットが少ないと思う。
- 羽田空港までのルート確保
- ルートを渋滞が最もひどい浦安付近まで良くなるなら作る意味があると思うが、手前までなら作る必要はないと思う。何より、海岸の美しい景観をこわすのはやめてほしい！作るなら地下に作るべきだと思います。
- 千葉市、又は16号から都心へのアクセスは重要ですが高谷にアクセスすれば現状の湾岸線の慢性的渋滞に拍車をかけるだけで、より悪い事になる、まずはゲートブリッジに直接繋げるルート作成が必要と考える。
- 三番瀬横切り、浦安へ直結
- 都心部への最短ルートの設定が重要。三番瀬の保全を優先してルート設定するのは、本来の目的を考えるとナンセンス。人間社会の安全と経済性を優先すべき。
- 新浦安から南船橋のショートカットのルートは必要だと思います。そのまま東関東自動車道に接続でも効果ありそうです。
- とにかく早く3 5 7より沖側のルートを作ってください 三番瀬なんてどうでもいい
- 湾岸の自動車専用道路を蘇我や市原で山の中をつなぐのではなく、湾岸の自動車専用道路としてアクアラインにつなぐことを念頭に計画すべきだと思います。
- 五井から姉崎まで渋滞が多いので、姉崎方面まで延伸してほしい。
- 市原ICまでではなく、姉崎方面まで通行する道路にしてほしい。
- 美浜区内の海岸沿いは、景観保全、レジャー利用との両立、安全対策のため、地下化やICの削減 (幕張の浜ICの削減)
- 船橋⇄市原まで直行道路 (湾岸地域通過車両を減らす)
- アクアラインのように市原から浦安まで通すようにすれば環境や移住地など問題なくなるかと、逆に景色も良いかと
- 高谷JCT～蘇我もしくは市原ICを結ぶ海底または海上ルートは無理なのでしょうか。
- 浦安付近と千葉港付近を海上で接続する。
- 浦安と幕張を短絡可能なブリッジまたは海底トンネル
- JR東日本の京葉線の上に道路を造る
- 蘇我から養老川まで 臨海鉄道の上を高架で使えないの？
- 鉄道または相応の輸送手段を併設。
- 現在の湾岸、京葉道路を拡張した道路。
- どうしても作るのなら既存インフラの京葉道路、湾岸道の効率化を進めては？地下利用や複層化による輸送力増強を図ったほうが今から長い年月を経て用地確保を行うより手っ取り早い。あとは鉄道貨物利用で。

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

### 得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- ICの数を限定し、東京方面から市原方向に流れる車両をターゲットに設計すればいいと思う。それだけで京葉道路と湾岸道路周辺の交通量が減るはず。蘇我ICとも繋げる必要は無いかもしれませんが、実際の分析は事業者に頼るしかありませんが、期待しています。
- 16号付近にICの設置をすると渋滞がさらに増えると思うので考え直して欲しい。
- 西側に比べて東側のICが少ない。市原埠頭にも接続するICを設けてほしい。
- 第二案のような道路を海側に造るといっても検討していいかも。
- 早期実現性から、高谷JCTからいなげの浜周辺までは、『海岸線で高架』、千葉アクアリンク周辺から市原までの間は、工場周辺の安全性を考慮して(不安全性を回避して)『地下道』が望ましいと考える。
- 高谷JCTから船橋ICまでといなげの浜から生原までは地下
- 外環道路千葉区間のような半地下構造が良いと思います。
- 高谷・三郷間のトンネルは、地域の環境や景観を損なうことなく、また、運転者のストレスも少ない地下構造だと思います。ある程度工事期間やコストが掛かるかもしれないが、長期的には経済的・社会的な効用の高いものになると思います。
- 千葉県内の外環道のような半地下構造で建設はいいか？半地下構造なら風の影響もないし、危険物車両の通行も可能ですし
- 千葉県の基本方針では高規格道路と示されているのに、なぜ案2 現道拡幅が立案されているのか。基本方針と整合していない。どのような過程で案が出されてきたのかの説明がない。
- 現状の道路(14号、357号)のルートははずれずに高架化、地下化を図るか内陸部の通過を考えるべきだと思う。
- 357現道の2層化に賛成 用地買収費用は安くすみそうだが建設費が増加しそうなので他のルートとの比かかりが重要だと思う
- 用地幅が狭いならば、上下2段の高架として、地震、津波に対しても通行可能な構造が良いのではと考える
- 既存の湾岸道路の拡張(立体交差や高架化を含める)
- 線形を良好にしてほしい。高規格道路である以上、高速かつ円滑に走行できることが必須条件だと考える。
- 制限速度120キロに設定できるようなカーブも緩やかで見晴らしの良い道路。
- 事故を防ぐ意味でも、道路標識や表示を分かりやすくして欲しい。右左折専用の道路などの場合は路面の表示及び、路面の色分け。(他地域でもみられますが赤や青など路面全体に色を塗る)
- 渋滞の度合いによって、上りと下りの車線数が変更できたら面白い。
- 渋滞緩和策として物流車両優先車線の設定。
- 主要幹線道路(国道357号・国道16号)への大型車両(タンクローリー、コンテナ車等)の乗り入れ制限。
- 一般部を船橋～海浜幕張を通過交通用道路と、通過しない信号のある道路に分けるべき。
- 利用車両の分別利用と時間帯別を検討。
- デイズニーランドや、ららぽーとと高速道路との一体化
- 案1-2について、ベイタウンからICを利用しやすい位置に造るなどすれば、資産価値も上がる可能性がある
- 用地取得や景観を考えると、外環高谷～花見川美浜大橋を超える辺りまで道路新設。海浜病院付近～千葉地方卸売市場付近まで、現道路の拡幅。アクアリンク千葉付近～蘇我及び市原インターまでの道を新設。これが竣工までの速さ、検見川の浜～稲毛海浜公園の景観の確保による用地取得の遅れを両立できない。何回も言いますが、チンタラしてるヒマはない。これでも私が生きてる間に開通するのか不安でしかない。
- 最低でも片側3車線は必須。信号交差点は極力減らしてIC方式とする。
- 横浜駅のように高速からアクセス良く千葉駅付近の発展。
- 市街地から高速道路ICまでのアクセス時間の短縮や選択肢の多様化。また、京葉道路に集中している交通を分散させるIC配置や通行料金設定
- 積極的な新しいルート構築も良いが、既存との接続性も気にして欲しい。
- 一般道路との無理のない接続、接続道路の新設。

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

### 得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 事故や災害などで被害が出てても復旧しやすいこと。
- 降雪時、道路を凍結させない様な工夫。
- 風雨に強く少々のことでは交通規制とならない構造を望む。
- 事故防止のため車歩分離や逆走被害軽減の分離帯を設置すること。
- 千葉県側から神奈川県へと東京湾を結ぶルート。橋やトンネルでもっとも重要拠点を結ぶ。物流車両を大型車でも通行可能な幅員を取り、車両とバイクを区分した道路を考慮してみてもどうでしょう。
- 車線の増加。過積載トラックは通るに決まっているので、耐荷重の高い道路。信号のタイミング。
- GDPの創出と建設技術の維持と継承。
- 房総半島方面の地域が潤い、国のためになるなら協力したいが、漁業振興という観点からも、ルートや構造に十分に配慮して欲しい。例えば、漁業に優しい構造物や、親水性の高い構造物の検討など。
- 道路を拡幅するならば歩道空間も十分に取り、オープンスペースや滞留空間によって歩行者が海をみながら休める憩いの場にもなってほしい。
- 今回の湾岸道だけではないが、電柱の地中配管化により通常道路の走行しやすさも進めて欲しい。アスファルトから環境に優しい新しい素材への転換(水捌けの良さ、熱が籠らないもの、防音等々)。
- 高架下の人工芝敷設による球技練習施設や、スケートパークなど悪い人種が寄り付きにくい作りにして欲しい。
- 千葉県全体の発展や利便性向上に寄与すること。湾岸道路だけではなく半島性克服のための周回する道路や既存道路の4車線化、接続する県道市道も含めた総合的な計画が必要だと思う。
- 高速道路が出来流れが良くなる事は大切ですがそこに行く町の道の整備がもっとも大事な事ではないでしょうか。
- 問1と重複しますが、千葉駅付近の高速道路アクセスが悪いと思っています。真砂IC付近から千葉市役所付近までは国道357号の敷地が広く未利用地も多いように見えるため、検見川立体の千葉駅方向への延伸や、新湾岸道路が案1になるのであれば千葉駅付近へのアクセス道を整備して欲しい。
- 千葉市以南の高速道路の延長。首都高速道路を千葉市内にも延長拡大。
- 海ほたるのような東京湾が見えるパーキングを作ってください、できれば東関東自動車道からも行きやすいところをお願いしたいです。
- 道路の壁にソーラー発電や風力発電などを作ってはどうか?
- 50年後にも利用価値が高い道路となるように、将来普及しそうな自動運転やドローン配送との連携、大量物流は鉄道、トラックで個別配送拠点と連携できるような総合的な案。
- EV化が進む中、走行中又は一時停止中に充電出来るように考えて頂きたい。
- 歩道を設けず横断する必要があるエリアは歩道橋を設置。
- サイクリングを趣味にしています。市原以南以東は、サイクリストにとって魅力的なエリアとなっていますが、江戸川のサイクリングロードから千葉市街を抜けるまで(あるいは、千葉市から江戸川サイクリングロードまで)はサイクリングロードが整備されておらず、自動車と自転車の双方の利用者にとって危険な箇所・区間が多いです。湾岸道路にはサイクリングロードを併せて整備すると、安全とモーダルシフト、健康増進、観光振興に繋がると思います。
- 日本橋の高速の地下化を例に検討してください。
- トラックや車の路上駐車からのゴミ不法投棄の徹底規制、ゴミ袋の様な有料化。
- 除草してほしい。
- 将来像イメージを明確にするために湾外地域全体の立体模型に計画道路(案)を挿入したものを展示してほしい、または、3Dの画像により希望する視点からの景観が見られるようにしてほしい。パンフレットだけでは明らかに不足していると思われる。
- 費用対効果の試算が客観的に実施でき、ステークホルダーに対して十分に説明可能なこと。
- 地域の理解と協力を得るためにも、費用対効果だけでなく生活環境への影響を最重要視した方式選定を求めます。
- 渋滞緩和に対する優先度を考慮した着工。
- 道路は物流や緊急時のために欠かせないとは思いますが、車の利用が減るような取組、例えば鉄道に近い乗り物の導入など手だてはないのかと思う。

## (2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

### 得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 無料で利用できるのが一番助かるのですが…新湾岸道路が有料道路の場合、一般車両の料金を大幅に安くする事が望ましいです。そうする事で渋滞回避のために気軽に使う選択肢を考えることができます。(300円以下が望ましい)
- より良い道路と回収のために高い通行料金を徴収すれば良い。
- 新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。
- 建設後の税金の有効活用の観点から、インフラ維持コストを低く抑えること。
- 道路を作ればすべて解決するという発想になっているのは大問題。渋滞の原因を解消してもらいたい。船橋市の若松交差点は、千葉・船橋海浜線の車線が少なく、右折・左折の待機時間が非常に増えている。もともと、車線が増やせる用地があるのだから、活用して3車線にすべき。
- 今後の人口減少を考えると、既存道路の改良を行うことが環境にも費用にも優しいと考える。ドライバーの減少による無人自動運転などに対応した新しい交通への今後の対応も踏まえて、大規模プロジェクトは待つべき。
- 経済波及効果。事業費単独で評価するのではなく、経済効果による加点、周辺環境対策による減点を総合的に考えるべき。
- 道路新設案が優位となるような記載では、新設案が良いと回答する方が多くなるのではないのでしょうか。現道拡幅案について自治体負担もあるのではないのでしょうか。千葉市の市役所前のアンダーパスも千葉市負担がありましたので、自治体負担についても示してほしいです。
- 住民への説明、周知。
- インフラの整備は重要ですが、立ち退きに関係する場合は対象住民に対する丁寧な説明が大切。
- 問1の「重要だと思うこと」と問2の「配慮しなければならないこと」の区別が難しいが、重要だと思うことをクリアしたことを前提にした事業推進において最も配慮しなければならないと思う事項は、適切に住民合意形成を図ることです。
- 環境影響への補償を含む丁寧な説明と、土休日を含めた住民参加型の説明会を強く求めます。
- 今回の参加者は少ない。呼べば、もっと来ると思う。ヒアリング実施についての案内が遅い。(遅くとも1か月前には周知されるべきである)
- なるべくたくさん利用者から投票のような意見を受ける。
- 稲毛区にもオープンハウスを設置して欲しい。
- 同じ質問(素人相手のアンケートですので、もう少し具体例や仮設?的な説明がないと答えられない。例えば【アクセス性】?皆さんわかるのか?)
- アンケートの設問が、新たな道路整備を前提としているので、必要・不必要を回答できるようにして欲しい。
- 道路を作るためのアンケートに誘導しており、項目が不適切。
- アンケート回答の選択肢が大ききyes、noの2択となっており、恣意的である。わからない、考え中などのどちらにも該当しない回答選択肢があるべき。
- 望ましいルート案決定の最終的意思決定者は、利害関係者(道路事業者、県、市、地域住民、環境保護団体、開発事業者)の中で誰なのか皆さんに明確しておくことが重要です。
- 新湾岸線ありきで進んでいるのでは?と心配。海岸の環境を1番に考えて欲しい。環境が心配。
- 利権に繋がらないこと。千葉県民の為になること。
- 幕張の浜から稲毛の浜までの間に高架道路を建設しないこと。利権で意思決定しないこと。案1-1を採用しないこと。建設する地域の住民の住民投票により、賛成多数を得ること。得られない場合は、建設計画を白紙に戻すこと。
- 有識者会議に地元の人(自治体からの代表や交代制など)を含めるべき。
- 特に海側の景観や居住環境について、有識者が地域状況や魅力をよく理解して進めることが重要である。
- 有識者委員会の中に水産関係者を入れてほしい。
- そもそも新たなルートが必要か見直すべきと考える。人口減少や車の台数が減少する中で、道路を増やすのではなく、自動運転やシェアリングなどの最新の動向を踏まえて見直すべき。
- 今ある道路でいい。増やす必要性を感じない。物流の仕組みを考え直せばいいと思う。
- 新湾岸道路無しの案も含めて検討してほしい。

## **2. 頂いたご意見の把握**

### **2-3. 頂いたご意見の要旨**

---

# (1) 頂いたご意見の取りまとめの流れ

## 頂いた意見のとりまとめ方法

○皆様からのご意見について、「意見の見方」、「意見の集約」、「意見の内容に応じた区分」を踏まえて意見要旨としてとりまとめる。

### 【皆様からのご意見】

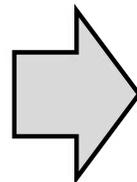
#### 主な意見の聴取内容

- ・「複数案(ルート帯と構造)」
- ・複数案(ルート帯と構造)を比較するための「評価項目(案)」

#### 意見のとりまとめ対象

- ・市民アンケート(WEB・郵送)
- ・オープンハウス(パネル展)
- ・企業等アンケート
- ・関係者ヒアリング

意見要旨  
として集約



### 【意見要旨】

- ①意見の見方  
・主張ではなく、理由となっている関心事に着目
- ②意見を集約  
・同趣旨の意見は集約。意見の多寡ではなく、少数でも異なる意見は一つの意見として整理
- ③意見の内容に応じた区分

1)道路の必要性に関する意見

2)評価項目に関する意見  
(達成すべき目標)

3)評価項目に関する意見  
(配慮すべきこと)

4)ルート・構造に関する意見

5)複数案の比較評価に関する  
意見

6)新たな道路の具体的な計画検討  
の内容や利用に関する意見

7)進め方の意見

8)その他の意見

## (2) 意見要旨の区分

### 1) 道路の必要性に関する意見

意見の分類	意見要旨
新湾岸道路の必要性に対する疑問	1) 人口減少などにより将来の交通需要は減少するため、道路は必要ないのではないか
	2) 現道の局所的な改良および維持管理、他の道路事業、高速料金の調整で十分ではないか
	3) 維持管理コストの抑制の観点から、新たな道路整備は抑制すべき
	4) 道路整備以外の施策によって対応すべき（公共交通、物流システム、TDM等）
	5) 自動運転やAIの新技术活用による道路交通システムの高度化をすれば道路整備は不要
	6) 道路整備よりも他の地域課題解決に向けた予算投入をすべき
	7) 税金の無駄遣いを避けるべき
	8) 環境・景観への影響が大きいため新湾岸道路の整備は不要

## (2) 意見要旨の区分

### 2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)

意見の分類		意見要旨
交通渋滞	慢性的な渋滞の改善	9) 高速道路(東関東道、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待
		10) 一般道(国道357号,国道14号等)の慢性的な渋滞解消に期待
		11) 湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待
		12) 定時性の確保に期待
		13) 通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待
		14) 利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待
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 ルート選択肢の増加	15) 事故の減少に期待
		16) 災害・事故時を含めて迂回ルート確保に期待
医療	救急搬送時の速達性と アクセス性の向上	17) 救急車両の通行確保に期待
		18) 病院へのアクセス性向上に期待
防災	信頼性が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	19) 災害時に緊急輸送ができるようになることに期待
		20) 地震や津波等があった場合に機能することに期待
		21) 事故や災害に強い道路としてほしい
	災害時における一時避難場所の確保	22) 避難場所・ヘリポート等として機能することに期待
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)	23) 産業・観光拠点へのアクセス性や速達性の向上に期待
		24) 地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待
		25) 企業立地や産業誘致の促進に期待
		26) 道路自体が新たな観光資源や集客の拠点になることに期待
		27) 危険物積載車両が通行できるようにしてほしい
港湾・空港拠点 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	28) 空港や港湾へのアクセス性と時間信頼性の向上に期待
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	29) 生活道路へ迂回する交通の流入減少や住民の安全性確保に期待
		30) 歩行者や自転車の安全性や走りやすさが確保されることに期待

## (2) 意見要旨の区分

### 3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)

意見の分類		意見要旨	
自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	31)	三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配
	動植物の生息環境及び生育環境	32)	鳥類等の動植物の生育環境への影響が心配
景観	海辺や地域が重視している景観	33)	海辺の景観への配慮が必要
		34)	景観も楽しめる走りたくなるような道路としてほしい
居住環境	沿道環境 (騒音・大気質等)	35)	沿線地域の大气汚染・騒音・振動等の生活環境悪化が心配
		36)	温暖化への影響が心配
		37)	国道357号などの沿線の緑地保全も重要
		38)	沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配
		39)	工事中の大气汚染・騒音・混雑が心配
	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	40)	憩いの場を与える海岸部と住宅地とのつながりは貴重
		41)	居住地からの海辺の眺望が損なわれるのではないかと心配
経済性	用地取得に関するリスク (用地取得に必要な時間等)	42)	用地の確保に時間とコストがかからない方がよい
	事業費	43)	事業費を安くしてほしい
		44)	費用や期間を明示してほしい

## (2) 意見要旨の区分

### 4) ルート・構造に関する意見(1/4)

意見の分類		意見要旨
ルート・IC・構造に関する意見	【ルート】	45) 渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい 【整備すべき一部区間】 ・高谷JCT～船橋 ・高谷JCT～新習志野 ・高谷JCT～幕張 ・高谷JCT～蘇我（蘇我～市原は不要） ・高谷JCT～市原（蘇我は不要） ・船橋市内 ・幕張～蘇我～市原 ・西千葉～蘇我 ・西千葉～市原 ・蘇我陸橋～村田橋（千葉市内）
		46) 沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から道路新設案と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい（起点側；新設、終点側；現道、または起点側；現道、終点側；新設、または新設と現道を使いわけてほしい） 【新設⇒現道の合流箇所】 ・習志野付近/谷津船橋IC ・幕張周辺
		47) 京葉道路（穴川・貝塚・千葉東）の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関道（水戸線）等へ接続してほしい 【接続すべき箇所】 ・花輪IC ・宮野木JCT ・京葉道路千葉東JCT ・千葉東金道路大宮IC

## (2) 意見要旨の区分

### 4) ルート・構造に関する意見(2/4)

意見の分類		意見要旨
ルート・IC・構造に関する意見	【ルート】	<p>慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため、三番瀬を通過してほしい</p> <p>【三番瀬を通過するルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖合沿い</li> <li>・高谷～茜浜</li> <li>・高谷～養老川（市原）</li> <li>・市川～京葉工業地帯</li> </ul> <p>48) 【検討対象の区間外】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京～浦安～千葉</li> <li>・羽田～蘇我</li> <li>・浦安直結</li> <li>・ゲートブリッジ直結</li> <li>・浦安～高瀬</li> <li>・新木場～木更津</li> <li>・浦安～谷津干潟</li> <li>・新浦安～南船橋</li> </ul>
		<p>観光誘致や物流機能強化、大型・普通車の機能分離、渋滞緩和や高谷JCTの負荷軽減、羽田空港へのアクセス改善・速達性向上のため、起点を舞浜・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや姉ヶ崎方面まで延伸してほしい</p> <p>※第二湾岸道路ルートを要望する意見も含む</p> <p>【起点側】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浦安インターまで</li> <li>・ゲートブリッジまで</li> <li>・新木場</li> </ul> <p>49) ・大井JCT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港まで</li> <li>・横浜まで</li> </ul> <p>【終点側】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・姉ヶ崎まで</li> <li>・木更津まで</li> <li>・湾口道路まで</li> </ul>

## (2) 意見要旨の区分

### 4) ルート・構造に関する意見(3/4)

意見の分類		意見要旨
ルート・IC・構造に関する意見	【ルート】	50) 更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい 【千葉県内の湾岸部】 ・浦安～茜浜～幕張 ・浦安～千葉港 ・浦安～蘇我 ・浦安～市原 ・幕張～市原 ・船橋～市原  【検討対象の区間外】 ・千葉～神奈川 ・東京～房総エリア ・東京湾横断 ・湾口道路 ・船橋～海ほたる ・羽田（平和島）～蘇我
		51) 既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道（水戸線・館山道）の拡幅・立体化をすべき ・京葉道路 ・東関道（水戸線） ・東関道（館山自動車道）
	52) 用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等してほしい ・JR京葉線 ・千葉臨海線	
	【IC】	53) 新たな渋滞が起きないようなインターチェンジの位置を検討してほしい（追加・削除含む） 【追加IC】 ・検見川浜 ・船橋市内～習志野  【削除IC】 ・船橋市 ・幕張 ・いなげの浜 ・蘇我

## (2) 意見要旨の区分

### 4) ルート・構造に関する意見(4/4)

意見の分類		意見要旨
ルート・IC・構造に関する意見	【IC】	54) 商業施設や観光施設へのアクセスが高いインターチェンジを検討してほしい 【アクセス強化を図るべき施設】 ・ディズニーリゾート ・船橋IC ・千葉港 ・大規模商業施設 ・幕張ベイタウン ・海浜公園 ・千葉市役所
		55) 用地取得による住民負担の軽減や景観確保、早期実現のため、案1について平面構造を検討してほしい
	【構造】	56) 災害に強いルート確保、物流機能強化、海辺の景観や自然保護、沿道環境（大気質・騒音・振動）、費用抑制、早期実現のため、案1について高架と地下の組み合わせとしてほしい
		57) 案1について起点側・終点側は地下としてほしい（理由なし）
		58) 危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境（大気質・騒音・振動）の確保のため、案1について半地下構造としてほしい
		59) 災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架（2階建て構造含む）又は地下構造としてほしい
		60) 案2について現道拡幅は基本方針との整合性について説明してほしい

## (2) 意見要旨の区分

### 5) 複数案の比較評価に関する意見

意見の分類	意見要旨
複数案の比較評価	61) 様々な観点で比較することが重要
	62) 偏った評価になるのではないかと心配
	63) 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

### 6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(1/2)

意見の分類	意見要旨
線形	64) 速達性・円滑性確保のため線形の良い道路としてほしい
横断構成	65) 混雑に応じた車線の運用ができるとうい
	66) 物流車両(大型車) を分離すべき
	67) 通過交通を分離すべき
	68) 新湾岸道路では十分な車線数を確保してほしい
IC・交差点	69) 信号や交差点は最小限としてほしい
	70) わかりやすい出入り口の構造や案内としてほしい
	71) 合流地点や交差点での渋滞対策を検討してほしい
渋滞対策	72) 新たな渋滞が発生しない対策を検討してほしい
アクセス道路	73) 高速道路と一般道のアクセス性を向上してほしい
安全対策	74) 安全に走ることのできる道路としてほしい
大型車対策	75) 車線幅を広くしてほしい(大型車対策、災害時に有利)
	76) 過積載に対応した耐荷重の高い構造としてほしい
工事	77) 工事中の建設事業者・住民の安全を確保してほしい
	78) 建設技術の活用・開発に期待

## (2) 意見要旨の区分

### 6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(2/2)

意見の分類	意見要旨
用地補償	79) 用地がなるべく小さくなるようなルート・道路構造にしてほしい
	80) 沿線住民への補償を含め検討すべき
景観等への配慮	81) 景観に配慮した、デザイン性のある道路や橋梁としてほしい
	82) 漁業や船舶の航行に優しい構造物や、親水性の高い構造物としてほしい
	83) 緑道や歩行者のオープンスペースを整備してほしい
	84) 地球温暖化や気温変動に対応した構造にしてほしい
	85) 治安が悪化しないような構造としてほしい
経済性	86) 費用対効果を十分検討してほしい
	87) 新湾岸道路と他道路事業の総合的な整備優先順位を明確にしてほしい
	88) 新湾岸道路の通行料金を工夫してほしい
	89) 新湾岸道路の維持管理コストを抑制すべき
	90) 道路建設に伴う自治体の費用負担を適正化・透明化してほしい
関連道路	91) 周辺道路の整備も合わせて行い、地域全体の交通円滑化を図ってほしい
交通運用	92) 時間帯によって利用できる車両を分けるべき
付帯施設	93) パーキングエリアやサービスエリア、道の駅を設置してほしい
技術革新	94) 将来の技術革新や新たな機能を付加・拡充しつつ道路整備を行うべき
自転車	95) 自転車の走行空間を整備してほしい
鉄道(新交通)	96) 鉄道(新交通)の走行空間を整備してほしい

## (2) 意見要旨の区分

### 7) 進め方の意見

意見の分類	意見要旨
意見把握	97) 住民への丁寧な説明が必要
	98) ヒアリング実施について早めに周知してほしい
	99) 広くいろいろな立場の人から意見が反映されるとよい
	100) アンケートがわかりづらい、記入しづらい
	101) 新たな道路整備の必要・不必要を回答できるようにしてほしい
	102) アリバイ作りになっているのではないかと心配
優先整備区間	103) 渋滞の早期解消のための優先整備区間(高谷⇔船橋⇔幕張⇔宮野木⇔千葉東・蘇我のうちの一部区間)の設定や、費用抑制や景観保全のための対象外区間(高谷⇔幕張の浜、蘇我⇔市原の区間)の設定が必要
体制	104) どのように決めるのか分からない
	105) 地元の状況を理解できる体制が必要

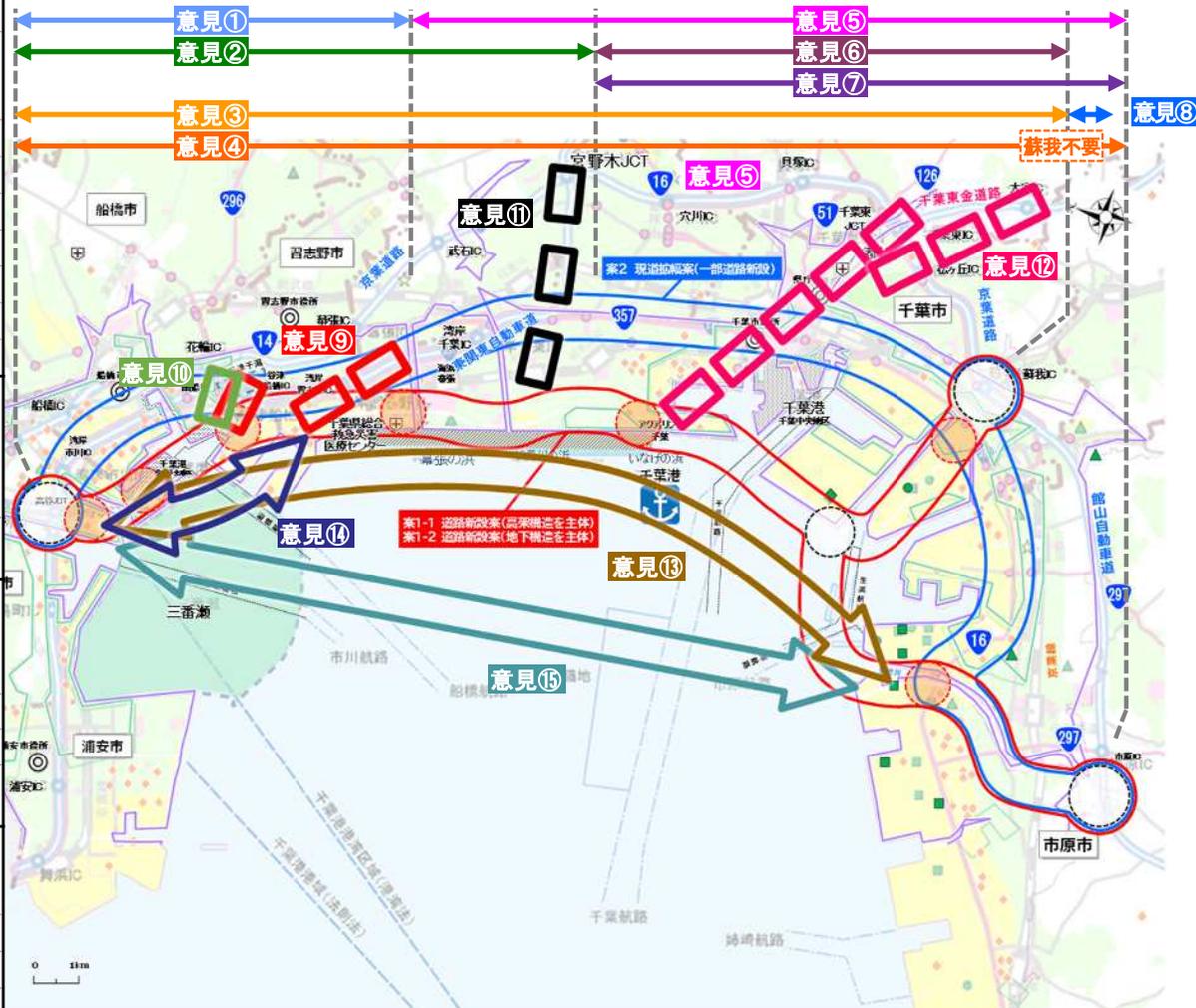
### 8) その他の意見

意見の分類	意見要旨
効果	106) 不動産価値の低減を招くのではないかと心配
	107) 新湾岸道路の早期整備に期待
	108) 道路整備による景観・自然環境の改変や事業費はある程度許容すべき
その他	109) 沿岸部では地域の計画に沿ったまちづくりをしてほしい
	110) 他地域の道路整備事例を参考としたらよい
	111) 道路行政全般に関する意見

# (参考)ルートに対して寄せられた意見(イメージ)

## ルート案に対して寄せられた意見(1/2)

意見の分類	意見要旨	図中番号
45)	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい 【整備すべき一部区間】	
	・高谷JCT～船橋	意見①
	・高谷JCT～新習志野	
	・船橋市内	
	・高谷JCT～幕張	意見②
	・高谷JCT～蘇我(蘇我～市原は不要)	意見③
	・高谷JCT～市原(蘇我は不要)	意見④
	・幕張～蘇我～市原	意見⑤
・西千葉～蘇我	意見⑥	
・西千葉～市原	意見⑦	
・蘇我陸橋～村田橋(千葉市内)	意見⑧	
46)	沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から道路新設案と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい (起点側;新設、終点側;現道、または起点側;現道、終点側;新設、または新設と現道を使いわけてほしい) 【新設⇒現道の合流箇所】	
	・習志野付近/谷津船橋IC	意見⑨
・幕張周辺		
47)	京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関東(水戸線)等へ接続してほしい 【接続すべき箇所】	
	・花輪IC	意見⑩
	・宮野木JCT	意見⑪
	・京葉道路千葉東JCT ・千葉東金道路大宮IC	意見⑫
48)	慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため、三番瀬を通過してほしい 【三番瀬を通過するルート】	
	・沖合沿い	意見⑬
	・高谷～茜浜	意見⑭
	・高谷～養老川(市原)	意見⑮
	・市川～京葉工業地帯	
	【検討対象の区間外】	
	・東京～浦安～千葉	図化なし
・羽田～蘇我		
・浦安直結		
・ゲートブリッジ直結		
・浦安～高瀬		
・新木場～木更津		
・浦安～谷津干潟		
・新浦安～南船橋		

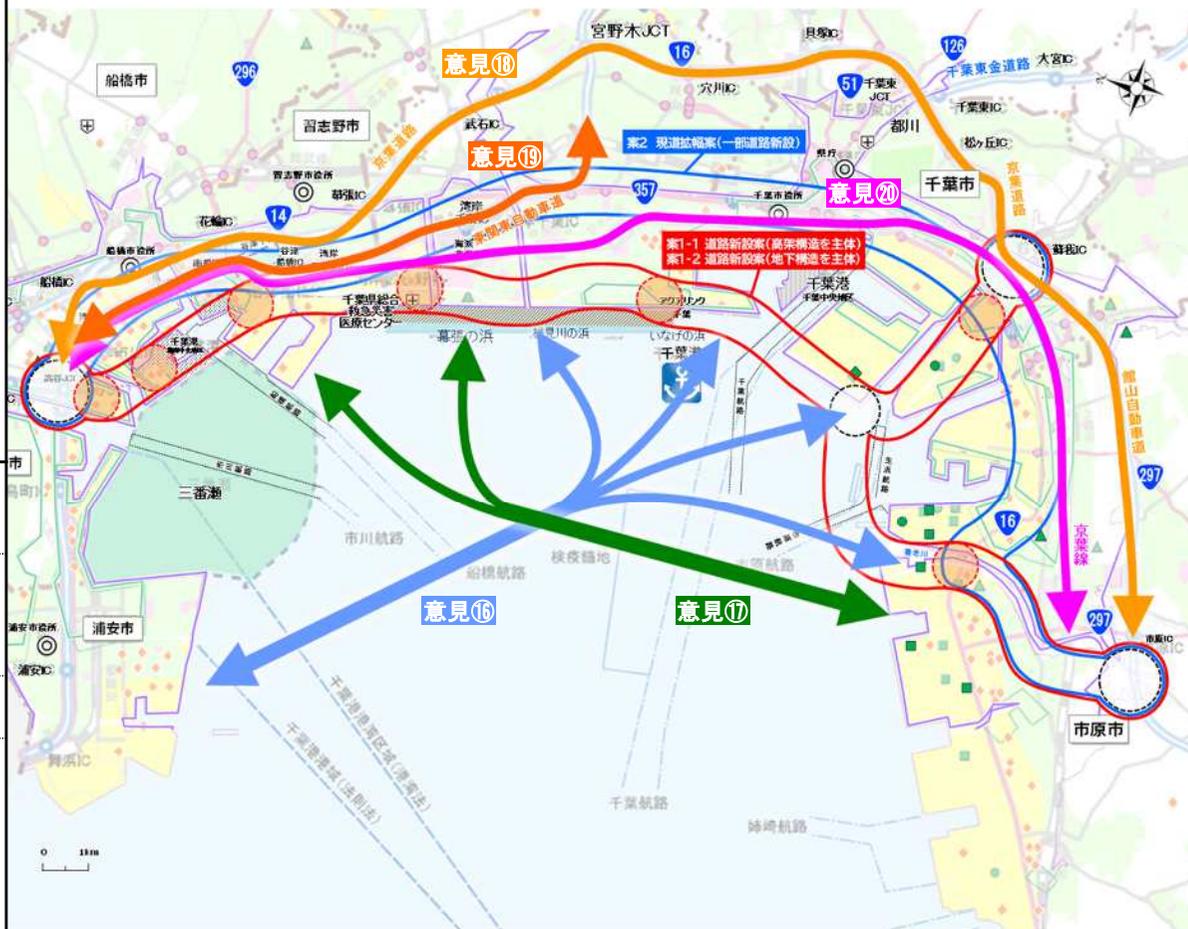


※沿線6市以外は、図化なし

# (参考)ルートに対して寄せられた意見(イメージ)

## ルート案に対して寄せられた意見(2/2)

意見の分類	意見要旨	図中番号
ルート	49) 観光誘致や物流機能強化、大型・普通車の機能分離、渋滞緩和や高谷JCTの負荷軽減、羽田空港へのアクセス改善・速達性向上のため、起点を舞浜・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや姉ヶ崎方面まで延伸してほしい ※第二湾岸道路ルートに要望する意見も含む 【起点側】 ・浦安インターまで ・ゲートブリッジまで ・新木場 ・大井JCT ・羽田空港まで ・横浜まで 【終点側】 ・姉ヶ崎まで ・木更津まで ・湾口道路まで	図化なし
	50) 更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい 【千葉県内の湾岸部】 ・浦安～茜浜～幕張 ・浦安～千葉港 ・浦安～蘇我 ・浦安～市原 ・幕張～市原 ・船橋～市原 【検討対象の区間外】 ・千葉～神奈川 ・東京～房総エリア ・東京湾横断 ・湾口道路 ・船橋～海たる ・羽田(平和島)～蘇我	意見⑯ 意見⑰ 図化なし
	51) 既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道(水戸線・館山道)の拡幅・立体化をすべき ・京葉道路 ・東関東道(館山自動車道) ・東関東道(水戸線)	意見⑱ 意見⑲
	52) 用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等してほしい ・JR京葉線 ・千葉臨海線	意見⑳



※沿線 6 市以外は、図化なし

### 3. 今後の進め方

---

