

# 第4回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

---

令和8年3月30日

# 目 次

1. これまでの検討経緯	
(1)新湾岸道路 構想段階の進め方 .....	2
(2)第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理 .....	4
2. 第2回コミュニケーション活動の意見の分析	
(1)意見の分析(クロス集計)の視点 .....	7
(2)クロス集計 .....	9
3. 第2回コミュニケーション活動の意見への対応	
(1)意見要旨ごとの対応方針(案) .....	27
(2)必要性の確認 .....	67
(3)ルート・構造の評価(一次評価案) .....	74
(4)配慮事項と付帯事項の検討 .....	82
4. ワークショップの必要性と進め方(案) .....	89
5. 今後の進め方 .....	92

# 1. これまでの検討経緯

## 1-(1) 新湾岸道路 構想段階の進め方

---

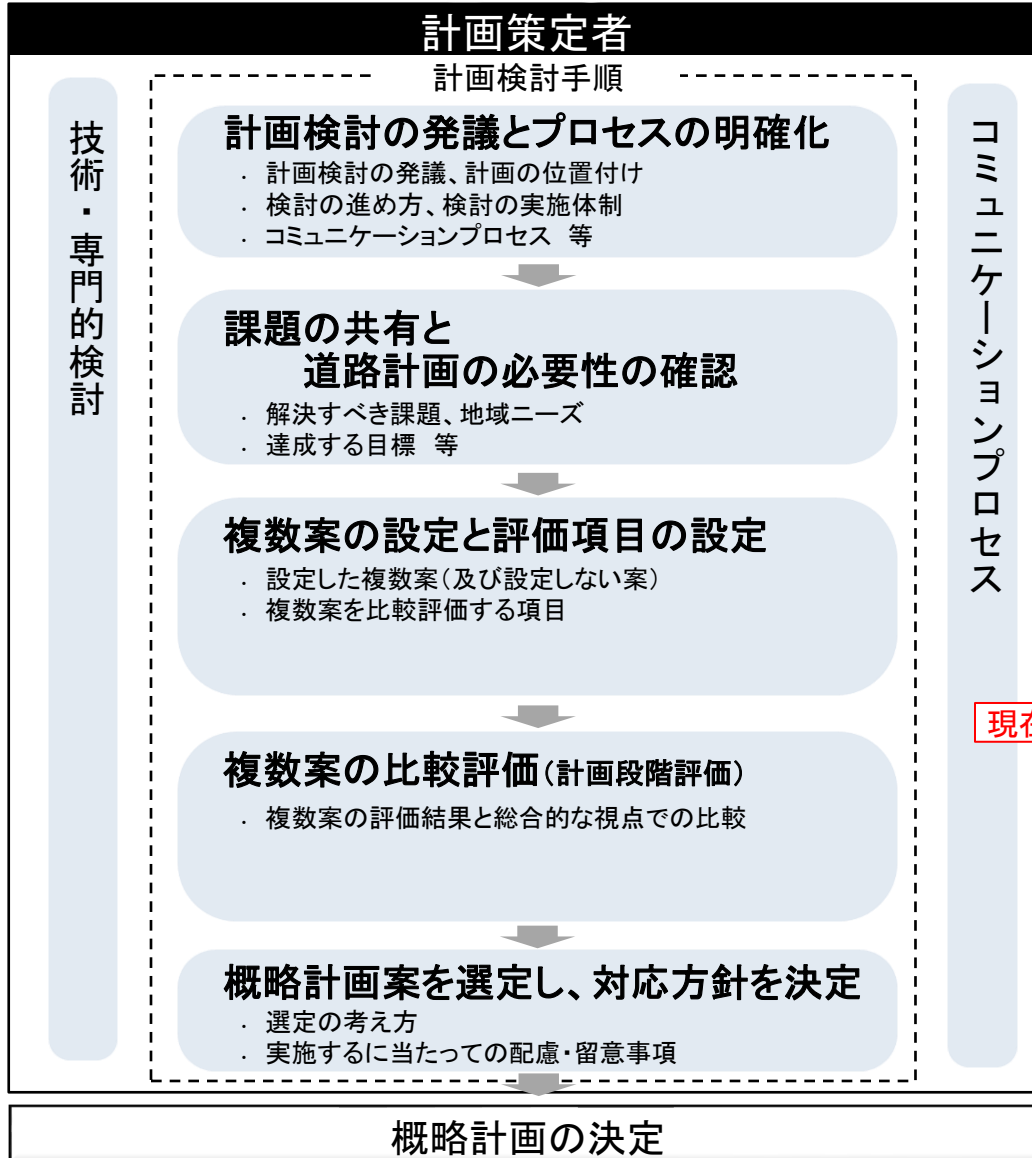
# (1) 新湾岸道路 構想段階の進め方

## 社会資本整備審議会 関東地方小委員会

計画内容等の報告 ↑ ↓ 意見

### 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



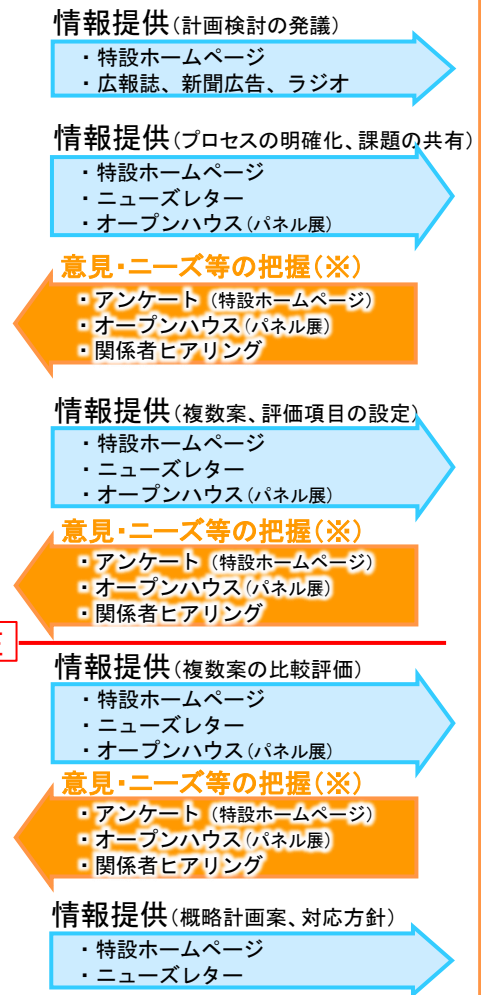
新湾岸道路有識者委員会

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



※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。

# **1. これまでの検討経緯**

## **1-(2) 第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理**

## (2) 第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理 (1/2)

### <第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会>

○開催日: 令和8年1月6日(火)10:00~12:00

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

○第3回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		対応方針
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動では、年齢や職業等の多様な属性の方々から前回は上回る具体的な意見をいただいております、当該道路計画に対する地域の関心の高さを感じた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、関連する地域住民や企業等の意見を幅広く聴取できるよう検討する。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>年齢や職業、様々な属性から回答があつて良かった。利用頻度を見ると、普段は鉄道で通勤していて買物で道路を利用する方などが多い印象であるが、業務系の方はどうか。利用頻度の高い方の声が薄まっていないか心配である。</li> </ul>	
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の必要性に関する意見が多く寄せられた印象であり、属性を踏まえた意見の傾向分析を行う必要がある。また、懸念事項に関する意見も多いため、丁寧なコミュニケーション活動が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2回コミュニケーション活動で得られた意見について、クロス集計を実施する。</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>前提条件が十分に共有されていない印象である。道路ができるのは20~30年後ということを確認の上、アンケートに回答いただいているのか疑問。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クロス集計の結果等を踏まえ、沿線自治体の協力の元、ワークショップの開催について検討する。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状は流山市や印西市に人口が増加しているが、将来的に高齢化したとき、20年後も同様の渋滞状況なのか見えていない。現状の問題課題は把握できたところであるが、道路が整備されるまでには時間がかかる。これらについて共通認識を持ってないと、自然環境や景観を阻害してまで進める必要があるのかという疑問を抱く。また、人口動向や物流の様態の変化を分析し、房総半島の人口が減るのであれば、現状の課題箇所のみでの局所的な対策を行えばよいのではないかという意見がでてくることも想定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要性の説明に向け、課題や効果の将来見通し等について情報提供の内容を充実することを検討する。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路が整備されることで人口が増える、人口減少が食い止められる、通勤流動が増える効果もあると思う。両方の側面から検討する必要があると思う。</li> </ul>	

## (2) 第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理 (2/2)

主な意見・指摘事項		対応方針
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口動態や物流需要等、社会情勢の変化を踏まえた将来イメージができるような判断材料として、道路需要等に関してできるだけ定量的に示す必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要性の説明に向け、課題や効果の将来見通し等について情報提供の内容を充実することを検討する。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>意見を聞かれると反対の声を上げたくなる方が多いため、新しい道路、というコンセプトを示していくことが必要と思う。</li> </ul>	
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元の方だけに寄与するものでなく、広域のネットワークを考慮している道路である。一方で地元の方への景観等への負担が大きいことも提示する必要があるのではないか。</li> </ul>	
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>そもそも、現状の環境の中には人工物もあることも提示する必要があるのではないか。</li> </ul>	
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要性の確認を先送りにしているため、必要性に関する疑問が多く寄せられるのは仕方がないことでもある。可能な限り判断材料を提示することが重要で、どのような効果があるか、現状の交通量に対して提示するのも意味はあるし、将来のシナリオを仮定して試算することでもよい。</li> </ul>	
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では判断できない、迷っている趣旨の意見はなかったか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供の内容を充実するとともに、意見聴取の際の回答方法を改善することを検討する。</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート・構造に関する意見要旨は、それぞれが同時に実現できない意見が多い。真意を見極めて検討を進める必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート・構造に関する意見について、前提条件との整合性や意見内容の合理性を確認し、有意義な意見は比較評価案に追加する。</li> </ul>

## **2. 第2回コミュニケーション活動の意見の分析**

### **2-(1) 意見の分析(クロス集計)の視点**

---

# (1)意見の分析(クロス集計)の視点

○第2回コミュニケーション活動のアンケートで得られた意見には、道路の必要性に関する意見が多数あり。  
 ○今後のコミュニケーション活動の進め方を検討するため、属性を踏まえた意見の傾向分析を行うものである。

**集計方法** アンケートの属性とアンケート設問事項及び意見要旨等に基づく生意見のクロス集計を実施。

達成すべき目標の重要度を地域別に傾向分析

配慮すべきことの重要度を地域別に傾向分析

意見要旨ごとに地域別の傾向分析

地域別に道路の必要性・達成すべき目標・配慮すべきことの関心度の傾向分析

アンケート設問	
①慢性的な渋滞の改善	①三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境
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	②動植物の生息環境及び生育環境の増加
③救急搬送時の速達性とアクセス性の向上	③海辺や地域が重視している景観
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沿道環境(騒音・大気質等)
⑤災害時における一時避難場所の確保	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
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い等)	⑥用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)
⑦空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上	⑦事業費
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	⑧その他
⑨その他	

意見の分類
①道路の必要性(8項目)
②交通渋滞(6項目)
③交通事故(2項目)
④医療(2項目)
⑤防災(4項目)
⑥物流・産業・観光(5項目)
⑦港湾・空港拠点アクセス性(1項目)
⑧生活環境(2項目)
⑨自然環境(2項目)
⑩景観(2項目)
⑪居住環境(7項目)
⑫経済性(3項目)
⑬ルート(8項目)
⑭構造(6項目)

地域別
①千葉市(6区、他)
②市川市
③船橋市
④習志野市
⑤市原市
⑥浦安市
⑦その他市町村
⑧無回答



地域別
①千葉市(6区、他)、②市川市、③船橋市、④習志野市、⑤市原市、⑥浦安市、⑦その他市町村、⑧無回答



地域別
①千葉市(6区、他)、②市川市、③船橋市、④習志野市、⑤市原市、⑥浦安市、⑦その他市町村、⑧無回答



道路の必要性・達成すべき目標・配慮すべきこと
①道路の必要性、②交通渋滞、③交通事故、④医療、⑤防災⑥物流・産業・観光、⑦港湾・空港拠点アクセス性、⑧生活環境、⑨自然環境、⑩景観、⑪居住環境、⑫経済性、⑬ルート、⑭構造

各意見について地域性を確認

## 2. 第2回コミュニケーション活動の意見の分析

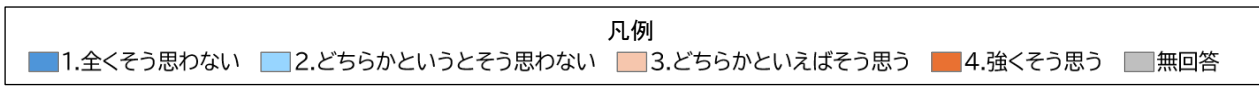
### 2-(2) クロス集計

---

# (2)クロス集計(達成すべき目標の重要度を地域別に傾向分析(1/2))

○評価項目(重要事項)の「慢性的な渋滞の改善」、「交通事故の減少」、「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」、「迅速な救護・物資輸送の実現」について、「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約9割であるのに対し、千葉市では約8割(美浜区は約7割)、市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市では約9割以上。

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		慢性的な渋滞の改善					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 ルートを選択肢の増加					救急搬送時の速達性とアクセス性の向上					信頼性が高い道路ネットワークの強化による 迅速な救護・物資輸送の実現								
市区町村	回答者数	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%
千葉市全体	3,280	6.3%	8.0%	23.8%	61.2%	0.7%	6.0%	9.1%	34.0%	49.9%	0.9%	5.5%	9.6%	32.8%	51.3%	0.8%	6.4%	10.7%	36.4%	45.6%	0.8%				
千葉市中央区	349	2.9%	16.0%	77.1%	0.0%	4.3%	6.3%	29.5%	59.6%	0.3%	3.7%	9.5%	28.7%	57.6%	0.6%	4.6%	8.9%	29.5%	57.0%	0.0%					
千葉市花見川区	193	3.1%	3.6%	18.1%	75.1%	0.0%	6.2%	5.7%	29.0%	58.5%	0.5%	4.1%	6.2%	29.0%	60.1%	0.5%	4.1%	3.6%	38.9%	52.8%	0.5%				
千葉市稲毛区	163	5.5%	6.1%	13.5%	74.8%	0.0%	5.5%	9.8%	24.5%	60.1%	0.0%	5.5%	8.0%	30.7%	55.8%	0.0%	6.1%	10.4%	33.1%	49.7%	0.0%				
千葉市若葉区	96	4.2%	2.1%	22.9%	70.8%	0.0%	5.2%	4.2%	29.2%	61.5%	0.0%	5.2%	5.2%	19.8%	69.8%	0.0%	5.2%	4.2%	33.3%	57.3%	0.0%				
千葉市緑区	125	1.6%	3.2%	12.8%	82.4%	0.0%	2.4%	2.4%	25.6%	69.6%	0.0%	2.4%	4.8%	25.6%	67.2%	0.0%	1.6%	4.8%	31.2%	62.4%	0.0%				
千葉市美浜区	1,187	13.1%	14.8%	29.1%	41.8%	1.0%	11.5%	15.0%	35.8%	36.4%	1.2%	9.6%	14.5%	36.4%	38.5%	0.9%	12.4%	15.9%	35.9%	34.7%	1.0%				
千葉市(区不明)	1,167	1.7%	4.4%	24.2%	68.9%	0.9%	1.5%	5.6%	36.8%	54.9%	1.2%	2.3%	6.3%	33.2%	57.2%	1.1%	1.9%	8.3%	39.9%	48.7%	1.2%				
市川市	939	1.3%	3.2%	5.7%	79.7%	0.2%	1.6%	5.8%	31.0%	61.2%	0.4%	1.6%	6.3%	30.6%	61.2%	0.3%	2.3%	6.4%	37.1%	53.8%	0.4%				
船橋市	1,826	1.0%	2.6%	5.6%	80.4%	0.4%	1.5%	4.8%	31.8%	61.2%	0.7%	1.3%	4.9%	30.8%	62.5%	0.5%	2.0%	5.9%	35.3%	56.2%	0.6%				
習志野市	523	1.1%	3.3%	18.5%	76.7%	0.4%	1.7%	5.5%	30.8%	61.8%	0.2%	2.3%	5.7%	32.5%	59.5%	0.0%	1.7%	6.1%	36.5%	55.1%	0.6%				
市原市	729	0.8%	1.6%	20.9%	76.5%	0.1%	0.7%	2.9%	32.8%	63.4%	0.3%	0.8%	3.7%	28.5%	66.7%	0.3%	1.0%	3.7%	34.7%	60.1%	0.5%				
浦安市	665	2.0%	1.6%	13.8%	82.3%	0.0%	2.0%	4.1%	30.2%	63.8%	0.0%	2.3%	5.1%	27.5%	64.8%	0.3%	2.1%	6.6%	34.7%	56.2%	0.3%				
その他市町村	907	0.7%	1.4%	15.6%	82.2%	0.1%	1.1%	3.7%	31.0%	64.1%	0.1%	0.7%	4.4%	28.8%	65.8%	0.2%	0.7%	5.4%	32.2%	61.4%	0.4%				
他 無回答	154	4.3%	1.9%	20.8%	67.1%	5.8%	2.4%	5.8%	28.0%	56.5%	7.2%	1.9%	4.8%	27.1%	59.9%	6.3%	3.9%	6.3%	30.0%	53.1%	6.8%				
市民全体	9,023	3.1%	4.4%	19.1%	72.8%	0.5%	3.1%	6.2%	32.2%	57.7%	0.7%	2.9%	6.7%	30.9%	58.9%	0.6%	3.5%	7.5%	35.4%	52.8%	0.8%				



# (2)クロス集計(達成すべき目標の重要度を地域別に傾向分析(2/2))

- 評価項目(重要事項)のうち、「一時避難場所の確保」について「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人は、全体では約8割であるのに対し、千葉市では約7割、市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市では約8割。
- 「産業・観光拠点とのアクセス性向上」、「空港・千葉港へのアクセス性向上」について「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約8割であるのに対し、千葉市では約7割、市川市・船橋市では約7~8割、習志野市・市原市・浦安市では約8~9割。
- 「生活道路の安全性向上」について「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約9割であるのに対し、千葉市では約8割(美浜区では約7割)、市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市では約9割。

沿岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うこと		災害時における一時避難場所の確保					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)					空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上					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								
市区町村	回答者数	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%
沿線6市	千葉市全体	3,280	8.5%	16.1%	33.4%	41.1%	0.8%	8.9%	15.4%	38.1%	36.5%	1.1%	10.5%	18.9%	34.8%	34.9%	0.8%	6.5%	8.9%	30.3%	53.4%	0.8%			
	千葉市中央区	349	6.9%	14.0%	31.2%	47.9%	0.0%	5.2%	10.3%	33.2%	51.0%	0.3%	8.6%	13.5%	30.7%	47.0%	0.3%	4.9%	7.7%	24.9%	62.2%	0.3%			
	千葉市花見川区	193	6.7%	15.5%	33.2%	43.5%	1.0%	6.2%	11.9%	34.7%	46.6%	0.5%	6.7%	14.5%	39.4%	38.9%	0.5%	3.6%	6.2%	26.9%	62.2%	1.0%			
	千葉市稲毛区	163	6.7%	18.4%	31.3%	43.6%	0.0%	8.0%	14.1%	34.4%	43.6%	0.0%	8.6%	16.0%	39.9%	35.6%	0.0%	6.7%	7.4%	25.8%	60.1%	0.0%			
	千葉市若葉区	96	11.5%	9.4%	18.8%	60.4%	0.0%	6.3%	7.3%	31.3%	55.2%	0.0%	9.4%	9.4%	33.3%	47.9%	0.0%	6.3%	2.1%	29.2%	62.5%	0.0%			
	千葉市緑区	125	2.4%	9.6%	37.6%	50.4%	0.0%	4.0%	5.6%	32.8%	56.0%	1.6%	3.2%	11.2%	36.8%	48.0%	0.8%	2.4%	4.0%	28.8%	64.8%	0.0%			
	千葉市美浜区	1,187	14.7%	19.5%	33.4%	31.3%	1.0%	16.6%	21.4%	35.0%	25.8%	1.2%	18.5%	24.5%	28.7%	27.1%	1.0%	11.8%	3.9%	30.4%	42.9%	0.9%			
	千葉市(区不明)	1,167	3.8%	14.3%	35.2%	45.7%	1.0%	3.4%	13.4%	44.9%	36.8%	1.5%	4.8%	17.6%	40.6%	36.0%	1.0%	2.6%	6.0%	33.2%	57.2%	1.0%			
	市川市	939	4.7%	12.9%	35.1%	46.6%	0.6%	3.4%	13.7%	41.0%	41.1%	0.7%	5.4%	18.0%	39.2%	37.2%	0.2%	2.3%	8.6%	30.2%	58.5%	0.3%			
	船橋市	1,826	3.5%	13.1%	33.0%	49.9%	0.5%	3.1%	12.2%	41.1%	42.4%	1.1%	5.4%	17.1%	38.3%	38.6%	0.6%	1.9%	5.3%	24.2%	68.0%	0.6%			
	習志野市	523	5.0%	12.6%	36.9%	45.5%	0.0%	2.9%	9.9%	41.7%	45.3%	0.2%	5.2%	17.4%	37.3%	40.2%	0.0%	2.3%	6.3%	25.6%	65.4%	0.4%			
	市原市	729	2.3%	8.8%	37.7%	50.8%	0.4%	1.6%	10.3%	38.3%	49.2%	0.5%	3.3%	15.1%	39.0%	42.2%	0.4%	1.8%	4.5%	31.8%	61.3%	0.5%			
	浦安市	665	4.2%	12.6%	33.4%	49.8%	0.0%	2.4%	11.7%	36.7%	48.4%	0.8%	4.7%	16.2%	34.4%	44.5%	0.2%	2.1%	5.6%	29.5%	62.7%	0.2%			
	その他	907	3.0%	13.6%	34.4%	48.8%	0.1%	1.9%	9.7%	36.7%	51.4%	0.4%	3.7%	13.0%	32.9%	50.1%	0.2%	1.3%	6.6%	31.1%	60.9%	0.1%			
無回答	154	5.3%	5.3%	30.4%	52.7%	6.3%	4.8%	10.1%	38.6%	39.1%	7.2%	4.3%	15.9%	36.7%	36.7%	6.3%	2.9%	6.3%	27.5%	56.5%	6.8%				
市民全体	9,023	5.5%	13.6%	34.1%	46.1%	0.6%	5.0%	12.9%	39.0%	42.1%	1.0%	6.8%	17.2%	36.3%	39.0%	0.7%	3.6%	7.1%	28.9%	59.7%	0.7%				



# (2)クロス集計(配慮すべきことの重要度を地域別に傾向分析(1/2))

○評価項目(配慮事項)のうち、「自然環境」、「動植物の生息環境」、「沿道環境(騒音・大気質等)」については、沿線6市で大きな違いはなく、各市とも約8～9割。

○「海辺や地域が重視している景観」について「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人は、全体では約8割であるのに対し、千葉市では約9割、市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市では約8割。

湾岸地域にとって、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		三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境					動植物の生息環境及び生育環境					海辺や地域が重視している景観					沿道環境(騒音・大気質等)								
市区町村	回答者数	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%
千葉市全体	3,280	3.8%	8.7%	28.8%	56.7%	3.2%	3.2%	9.8%	31.8%	53.4%	3.5%	3.5%	8.9%	26.6%	59.0%	2.1%	2.1%	6.0%	25.4%	64.5%	3.9%				
千葉市中央区	349	7.2%	10.9%	31.8%	49.6%	0.6%	6.6%	11.7%	35.8%	45.3%	0.6%	5.7%	12.6%	33.5%	47.6%	0.6%	4.0%	8.9%	28.4%	58.2%	0.6%				
千葉市花見川区	193	4.7%	8.3%	31.6%	55.4%	0.0%	4.1%	10.9%	35.8%	49.2%	0.0%	4.7%	16.6%	31.1%	47.7%	0.0%	2.6%	9.3%	40.9%	47.2%	0.0%				
千葉市稲毛区	163	4.3%	9.2%	23.9%	62.0%	0.6%	4.3%	9.8%	30.7%	54.6%	0.6%	6.1%	9.8%	28.2%	55.2%	0.6%	3.1%	10.4%	26.4%	59.5%	0.6%				
千葉市若葉区	96	4.2%	12.5%	29.2%	53.1%	1.0%	4.2%	11.5%	33.3%	50.0%	1.0%	6.3%	13.5%	28.1%	51.0%	1.0%	4.2%	9.4%	34.4%	51.0%	1.0%				
千葉市緑区	125	6.4%	13.6%	36.0%	44.0%	0.0%	4.0%	19.2%	34.4%	42.4%	0.0%	8.0%	19.2%	30.4%	42.4%	0.0%	2.4%	9.6%	43.2%	44.8%	0.0%				
千葉市美浜区	1,187	3.3%	7.2%	23.5%	65.0%	1.0%	2.8%	8.5%	26.0%	61.5%	1.2%	1.9%	4.3%	15.9%	76.7%	1.2%	1.6%	3.3%	16.1%	77.8%	1.3%				
千葉市(区不明)	1,167	2.8%	8.7%	32.8%	51.6%	4.1%	2.1%	9.1%	35.5%	49.4%	3.9%	3.1%	9.6%	33.9%	49.4%	4.0%	1.5%	6.1%	28.6%	59.6%	4.1%				
市川市	939	3.5%	10.6%	30.4%	53.0%	2.4%	3.3%	11.1%	33.5%	49.7%	2.3%	5.2%	16.0%	38.0%	38.2%	2.6%	2.4%	9.1%	34.4%	51.7%	2.4%				
船橋市	1,826	3.6%	8.6%	27.3%	59.2%	1.3%	3.6%	8.8%	32.3%	53.9%	1.4%	5.8%	13.5%	34.6%	44.6%	1.5%	2.7%	8.3%	32.7%	54.9%	1.4%				
習志野市	523	3.6%	7.5%	25.6%	60.4%	2.9%	3.1%	9.2%	33.5%	51.4%	2.9%	5.5%	14.0%	31.5%	45.9%	3.1%	3.4%	8.0%	29.4%	56.2%	2.9%				
市原市	729	2.9%	10.2%	36.8%	48.8%	1.4%	3.4%	10.2%	39.2%	45.7%	1.5%	4.0%	17.4%	39.4%	37.7%	1.5%	2.7%	7.4%	34.0%	54.2%	1.6%				
浦安市	665	6.0%	11.9%	28.4%	52.5%	1.2%	5.3%	13.5%	32.5%	47.5%	1.2%	6.2%	14.3%	34.1%	44.2%	1.2%	2.6%	8.1%	31.0%	57.1%	1.2%				
その他市町村	907	4.3%	11.4%	35.5%	47.1%	1.8%	3.7%	13.1%	37.2%	44.1%	1.8%	5.2%	15.3%	38.1%	39.5%	2.0%	3.5%	10.0%	37.7%	47.0%	1.9%				
無回答	154	1.9%	8.7%	27.1%	54.1%	8.2%	1.9%	8.2%	28.5%	52.7%	8.7%	4.8%	8.2%	33.8%	44.0%	9.2%	1.9%	6.8%	25.1%	57.5%	8.7%				
市民全体	9,023	3.8%	9.4%	29.7%	55.1%	2.0%	3.5%	10.3%	33.2%	51.0%	2.0%	4.7%	12.5%	32.5%	48.2%	2.1%	2.5%	7.6%	30.3%	57.5%	2.1%				

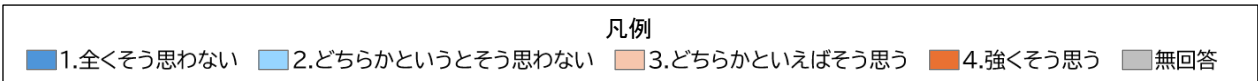


# (2)クロス集計(配慮すべきことの重要度を地域別に傾向分析(2/2))

○評価項目(配慮事項)のうち、「海とのつながりや海辺の眺望景観」について「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約8割であるのに対し、千葉市・市原市・浦安市では約8割(美浜区は約9割)、市川市・船橋市・習志野市では約7割。

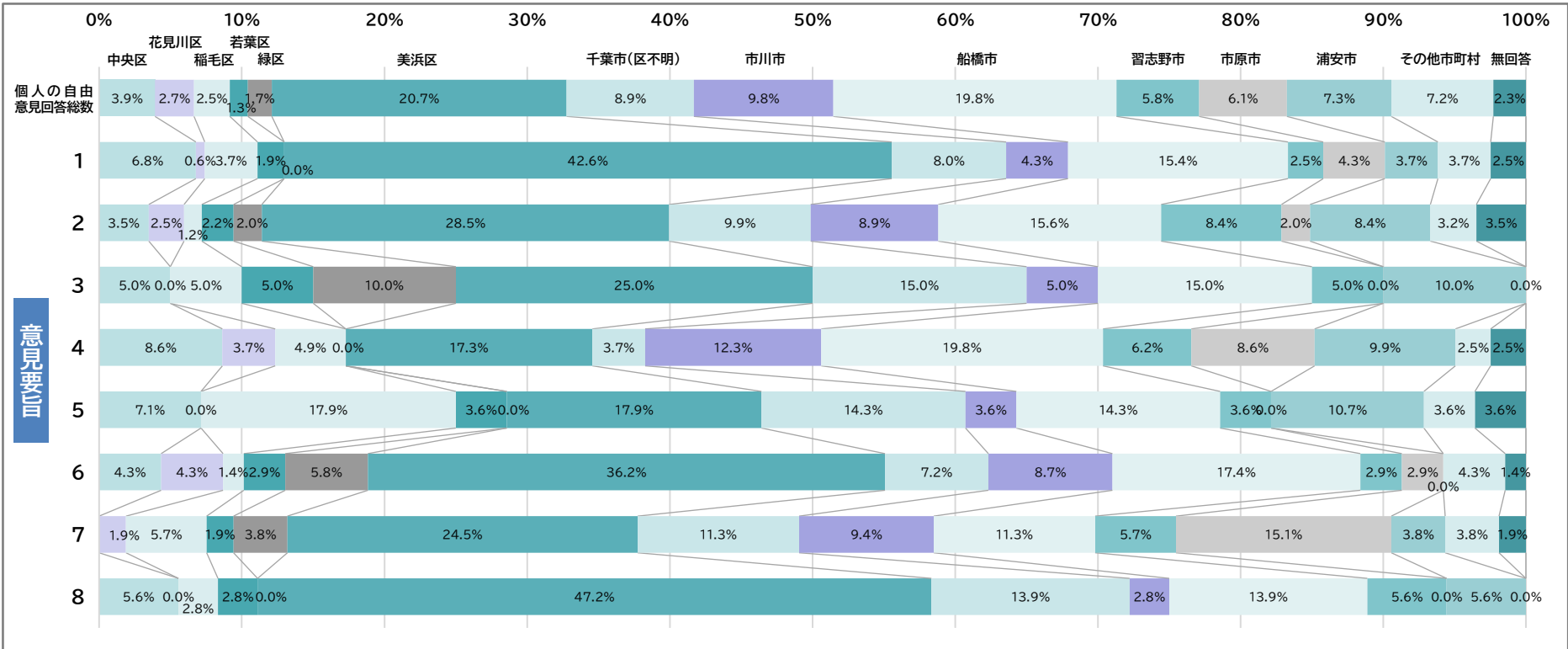
○「用地取得に関するリスク」、「事業費」については、「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約7~8割であるのに対し、市原市では約8~9割。

沿岸地域にとって、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		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					用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)					事業費							
市区町村	回答者数	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%	0%	20%	40%	60%	80%	100%
沿線6市	千葉市全体	3,280	3.9%	1.5%	28.1%	54.5%	5.9%	5.9%	17.1%	35.8%	38.7%	7.5%	7.5%	14.8%	32.2%	41.4%	0.0%		
	千葉市中央区	349	6.0%	14.9%	37.0%	41.5%	0.6%	3.4%	13.5%	37.5%	45.0%	0.6%	7.4%	14.9%	36.4%	40.1%	1.1%		
	千葉市花見川区	193	3.6%	22.8%	30.1%	43.5%	0.0%	4.7%	14.5%	38.9%	42.0%	0.0%	7.3%	13.0%	32.6%	46.6%	0.5%		
	千葉市稲毛区	163	5.5%	15.3%	28.8%	49.7%	0.6%	3.7%	15.3%	34.4%	45.4%	1.2%	9.2%	12.9%	33.7%	41.7%	2.5%		
	千葉市若葉区	96	9.4%	14.6%	36.5%	38.5%	1.0%	4.2%	1.5%	38.5%	44.8%	1.0%	7.3%	11.5%	38.5%	40.6%	2.1%		
	千葉市緑区	125	8.0%	24.8%	29.6%	37.6%	0.0%	4.8%	14.4%	36.8%	44.0%	0.0%	5.6%	18.4%	35.2%	39.2%	1.6%		
	千葉市美浜区	1,187	2.6%	5.0%	16.1%	75.1%	1.3%	9.6%	20.0%	30.2%	38.4%	1.8%	10.6%	16.8%	28.1%	42.5%	1.9%		
	千葉市(区不明)	1,167	3.4%	13.1%	36.3%	43.2%	3.9%	3.5%	16.7%	40.3%	34.6%	4.9%	4.5%	13.3%	34.0%	40.2%	8.1%		
	市川市	939	5.2%	19.8%	40.9%	31.5%	2.6%	3.8%	16.2%	39.8%	37.3%	2.9%	5.6%	14.5%	35.8%	39.4%	4.7%		
	船橋市	1,826	5.8%	17.5%	38.1%	36.8%	1.8%	5.1%	14.7%	39.0%	39.4%	1.7%	6.7%	14.1%	36.4%	39.8%	3.0%		
	習志野市	523	6.3%	16.4%	33.8%	40.3%	3.1%	5.4%	10.1%	40.3%	41.3%	2.9%	8.0%	12.6%	35.2%	39.6%	4.6%		
	市原市	729	5.2%	17.4%	40.9%	35.0%	1.5%	2.6%	0.3%	42.5%	42.8%	1.8%	4.5%	13.2%	39.9%	38.8%	3.4%		
	浦安市	665	6.2%	15.9%	37.9%	38.0%	2.0%	5.6%	15.5%	37.7%	39.8%	1.4%	8.9%	17.0%	33.7%	37.6%	2.9%		
	その他市町村	907	5.3%	20.4%	36.2%	36.2%	2.0%	3.9%	14.8%	37.9%	41.6%	1.9%	7.7%	17.9%	37.2%	33.3%	3.9%		
無回答	154	6.3%	8.2%	38.2%	39.1%	8.2%	5.3%	9.7%	33.3%	42.0%	9.7%	7.2%	9.7%	23.7%	47.8%	11.6%			
市民全体	9,023	5.0%	15.4%	34.5%	42.8%	2.2%	5.0%	15.0%	38.0%	39.6%	2.4%	7.1%	14.7%	34.6%	39.6%	3.9%			



# (2)クロス集計(意見要旨【道路の必要性】ごとに地域別の傾向分析 (1/11))

○新湾岸道路の必要性に対する意見は、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区が高い。  
 ○とりわけ、「1.人口減少による交通需要減少」「8.環境・景観への影響」については、美浜区が4割以上。

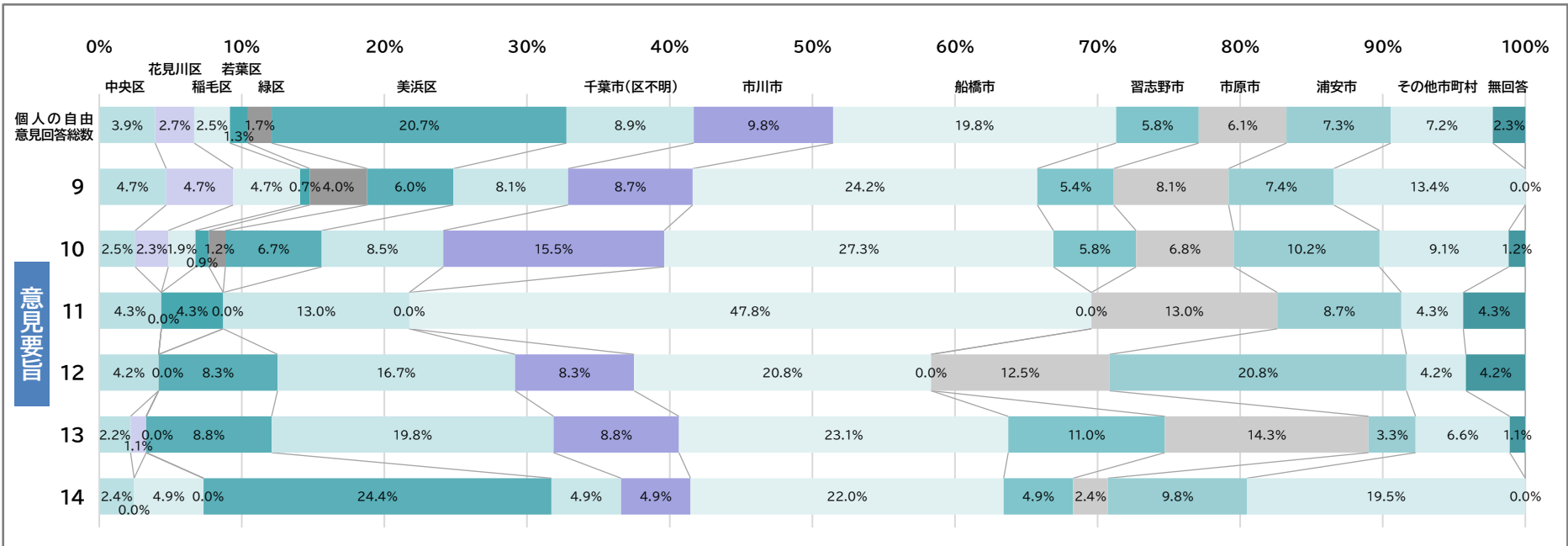


- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨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	165
【意見要旨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	415
【意見要旨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	20
【意見要旨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)	88
【意見要旨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	29
【意見要旨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	70
【意見要旨7】	税金の無駄遣いを避けるべき	53
【意見要旨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	36

# (2)クロス集計(意見要旨【交通渋滞】ごとに地域別の傾向分析(2/11))

○渋滞解消に期待する意見は、自由意見回答の中で最多の約1,300件以上。特に「9.高速道路(東関道、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」への回答が多いが、回答総数の構成割合と比較すると、美浜区において回答割合が低い。「11.アクセス道路の渋滞解消に期待」については、船橋市が約5割。

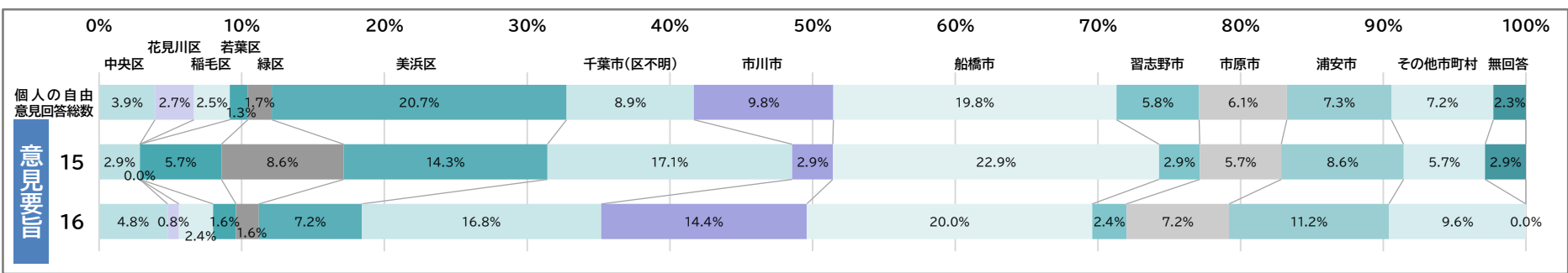


- 千葉市中央区
- 千葉市花見川区
- 千葉市稲毛区
- 千葉市若葉区
- 千葉市緑区
- 千葉市美浜区
- 千葉市(区不明)
- 市川市
- 船橋市
- 習志野市
- 市原市
- 浦安市
- その他市町村
- 無回答

意見要旨(個人自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨9】	高速道路(東関道、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待	164
【意見要旨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	978
【意見要旨11】	湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待	25
【意見要旨12】	定時性の確保に期待	24
【意見要旨13】	通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待	95
【意見要旨14】	利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待	48

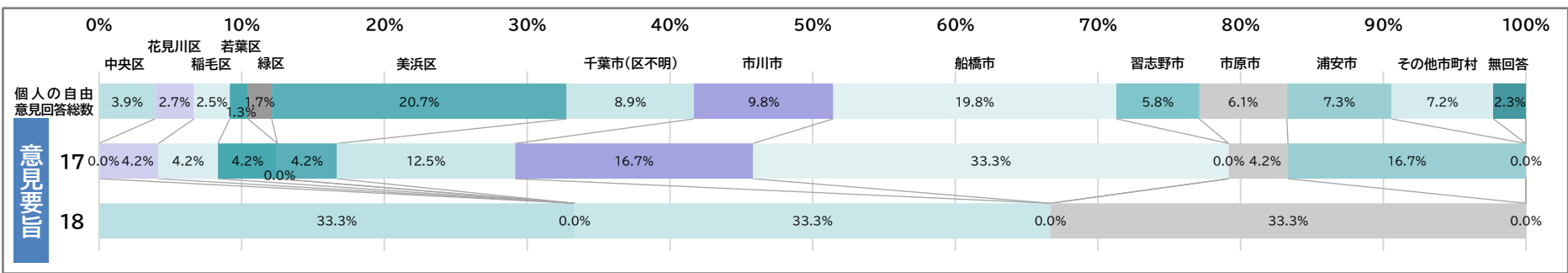
# (2)クロス集計(意見要旨【交通事故】【医療】ごとに地域別の傾向分析(3/11))

○「16.災害・事故時を含めて迂回路ルート確保に期待」との意見は、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区で低く、市川市で高い。

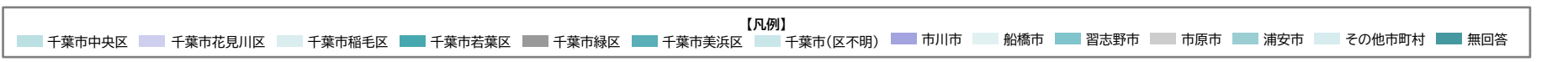


意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨15】	事故の減少に期待	37
【意見要旨16】	災害・事故時を含めて迂回路確保に期待	136

○「17.救急車両の通行確保に期待」との意見は、回答総数の構成割合と比較すると、船橋市、市川市、浦安市の割合が高い。



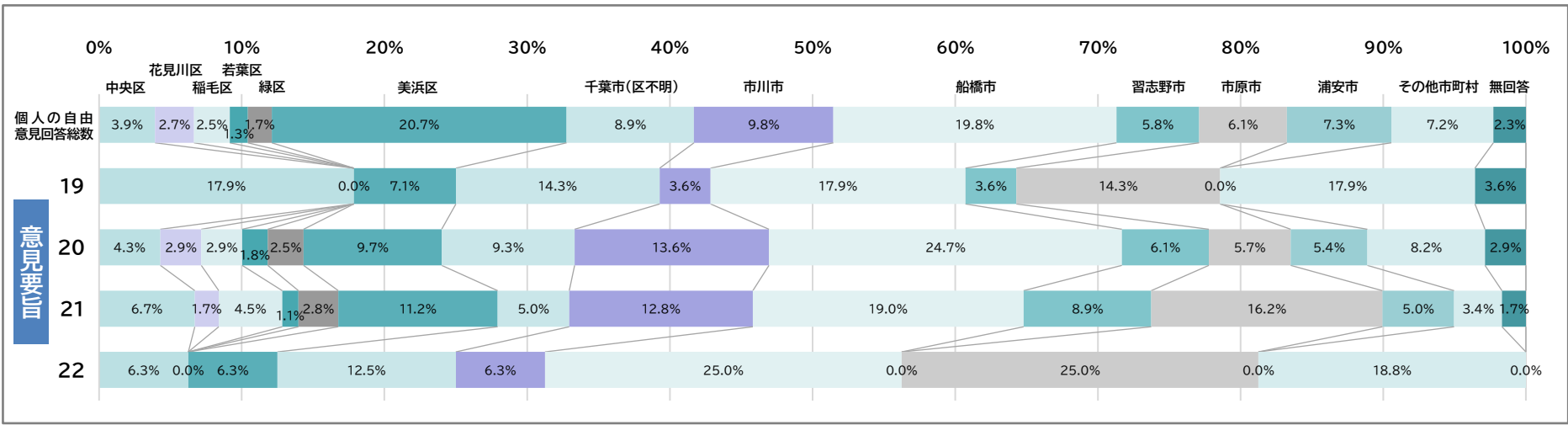
意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨17】	救急車両の通行確保に期待	28
【意見要旨18】	病院へのアクセス性向上に期待	3



# (2)クロス集計(意見要旨【防災】ごとに地域別の傾向分析(4/11))

○「20.地震や津波等があった場合に機能することに期待」との意見が多く、全体にわたり回答が寄せられているが、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区で低い。

○また、「21.事故や災害に強い道路としてほしい」との意見は、港湾地域を含む千葉市中央区や市原市の割合が高い。



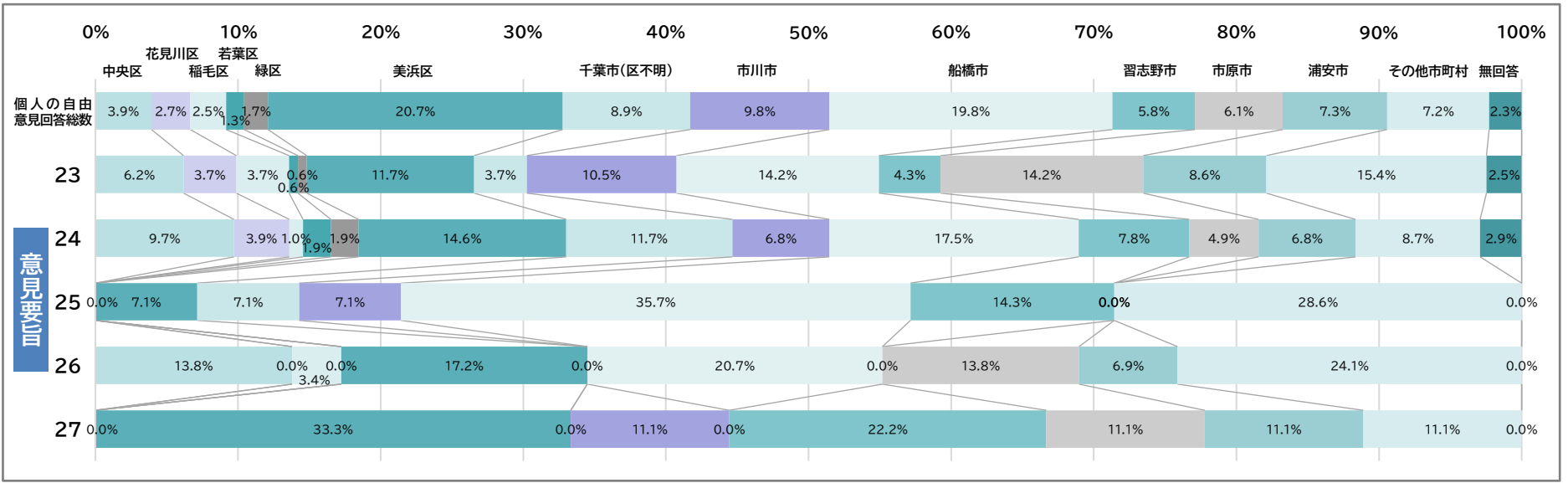
- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨19】	災害時に緊急輸送ができるようになることに期待	33
【意見要旨20】	地震や津波等があった場合に機能することに期待	288
【意見要旨21】	事故や災害に強い道路としてほしい	191
【意見要旨22】	避難場所・ヘリポート等として機能することに期待	16

# (2)クロス集計(意見要旨【物流・産業・観光】ごとに地域別の傾向分析(5/11))

○「23.産業・観光拠点へのアクセス性や速達性の向上に期待」との回答が最も多く、回答総数の構成割合と比較すると、市原市やその他の市町村が占める割合が高い。また、「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」については、千葉市中央区の割合が高い。

○「27.危険物積載車両が通行できるようにしてほしい」との意見は、回答数は多くないものの、関連企業が立地する市域において回答が寄せられている。

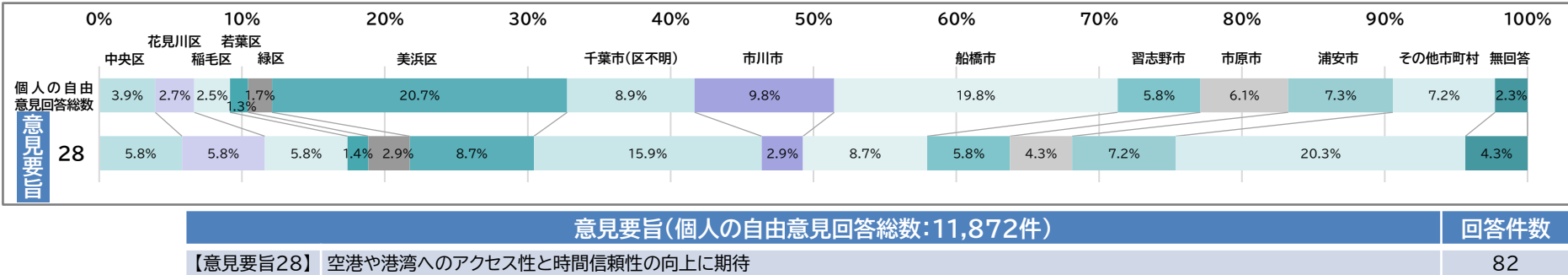


- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

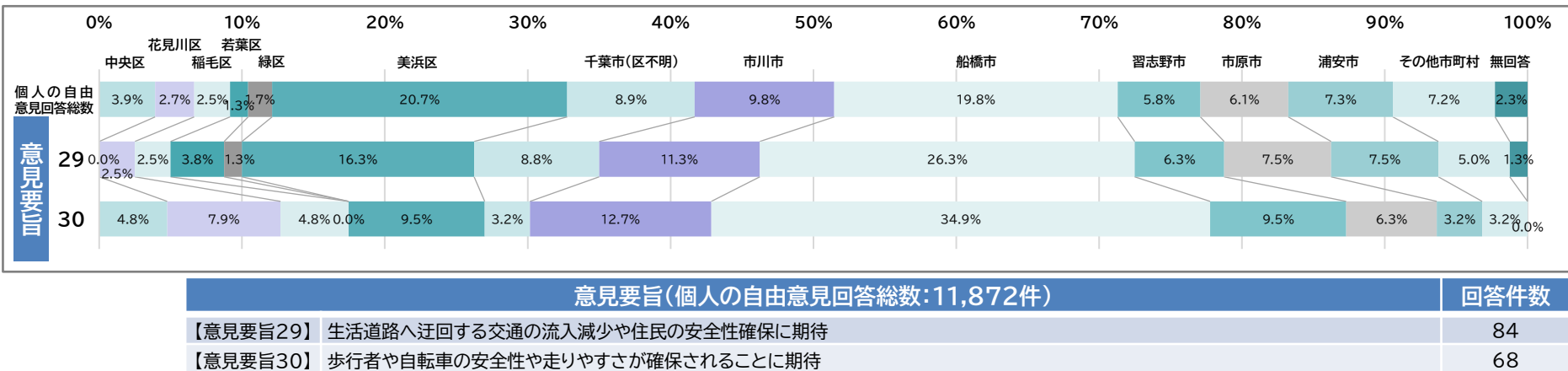
意見要旨(個人の見解回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨23】	産業・観光拠点へのアクセス性や速達性の向上に期待	185
【意見要旨24】	地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待	112
【意見要旨25】	企業立地や産業誘致の促進に期待	15
【意見要旨26】	道路自体が新たな観光資源や集客の拠点になることに期待	30
【意見要旨27】	危険物積載車両が通行できるようにしてほしい	10

## (2)クロス集計(意見要旨【港湾・空港拠点アクセス性】【生活環境】ごとに地域別の傾向分析)(6/11)

○「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」との回答は、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市域全体が約5割、沿線6市外の割合が高く、市川市、船橋市の割合は低い。



○「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」のいずれについても、回答総数の構成割合と比較すると、船橋市の割合が高い。

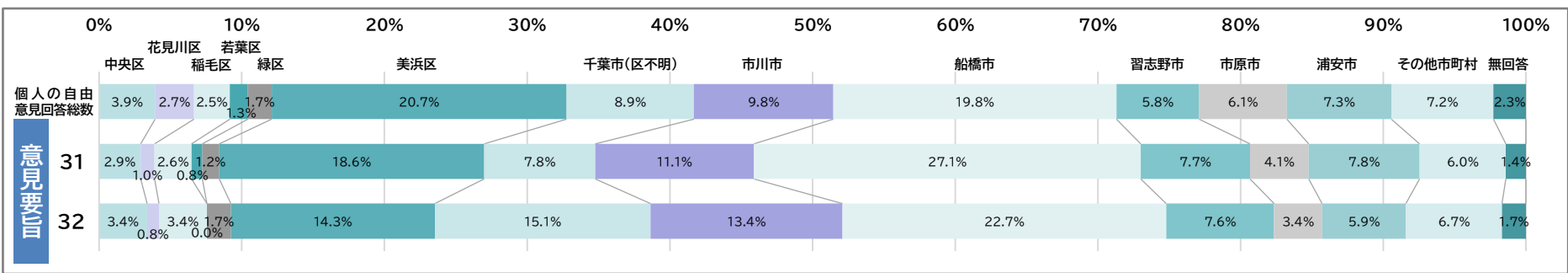


【凡例】

千葉市中央区 千葉市花見川区 千葉市稲毛区 千葉市若葉区 千葉市緑区 千葉市美浜区 千葉市(区不明) 市川市 船橋市 習志野市 市原市 浦安市 その他市町村 無回答

# (2)クロス集計(意見要旨【自然環境】【景観】ごとに地域別の傾向分析(7/11))

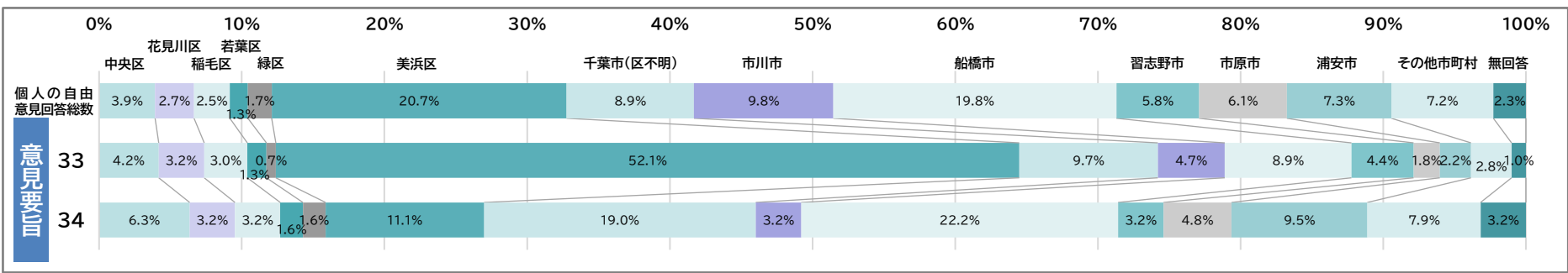
○「31.三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配」との意見数は約1000件と多い。回答総数の構成割合と比較して大きな差異はない。



意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨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	970
【意見要旨32】	鳥類等の動植物の生育環境への影響が心配	125

○「33.海辺の景観への配慮が必要」との意見については、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区が著しく高く、約半数。

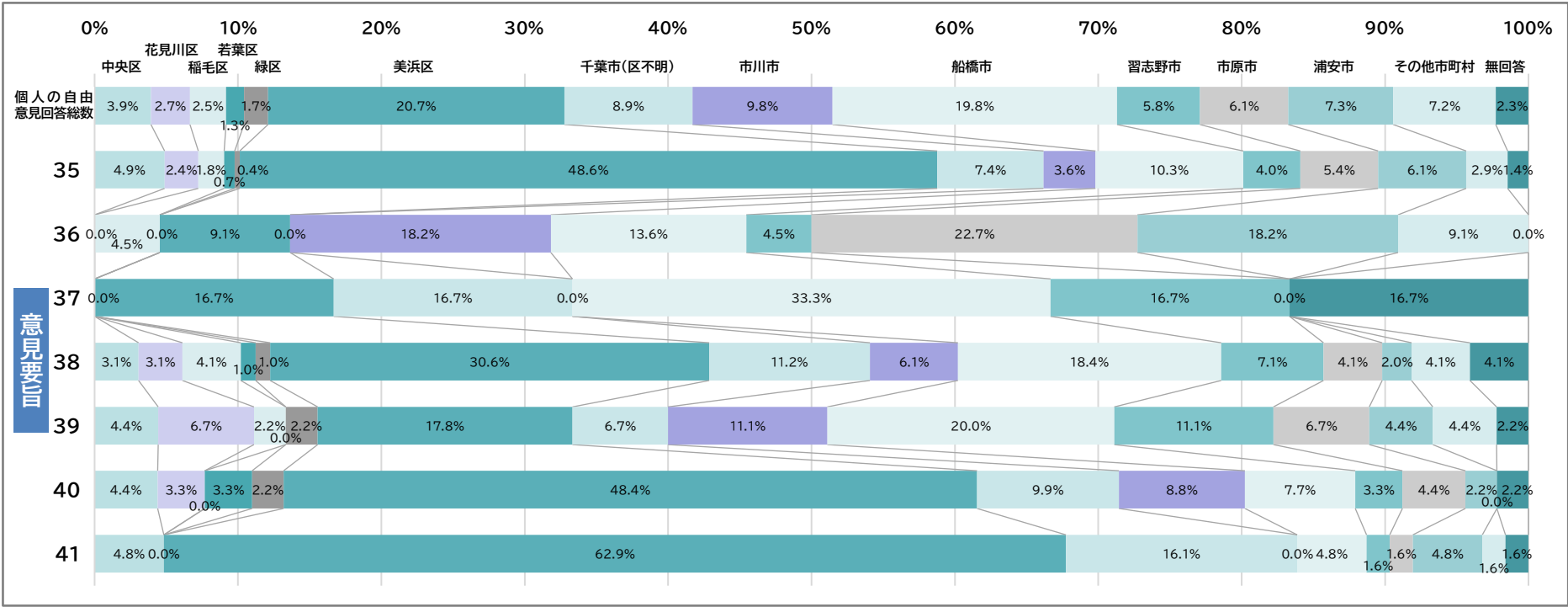
○「34.景観も楽しめる走りたくするような道路としてほしい」との意見は、回答総数の構成割合と比較して大きな差異はない。



意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨33】	海辺の景観への配慮が必要	599
【意見要旨34】	景観も楽しめる走りたくするような道路としてほしい	65

# (2)クロス集計(意見要旨【居住環境】ごとに地域別の傾向分析(8/11))

○「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」、「40.憩いの場を与える湾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」との意見は、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区で著しく高く、約5～6割。

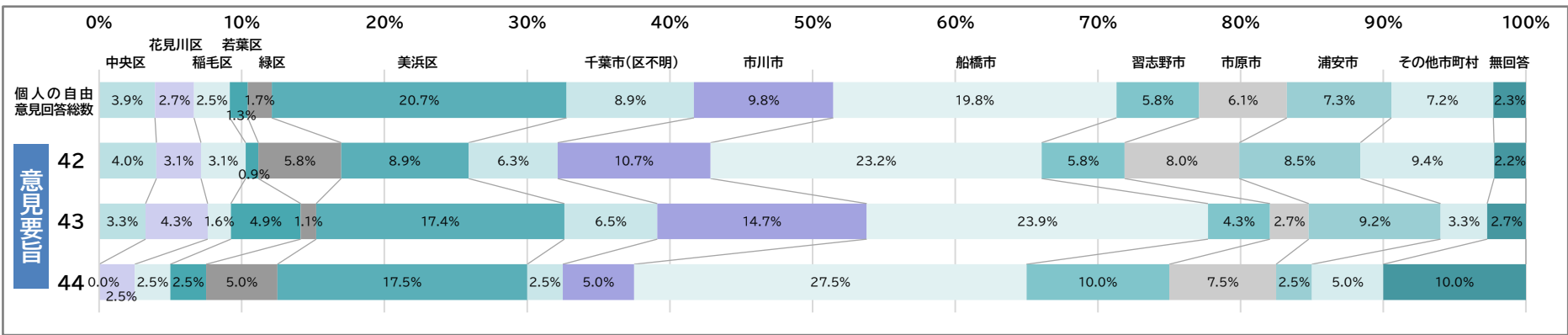


- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨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	563
【意見要旨36】	温暖化への影響が心配	22
【意見要旨37】	国道357号などの沿線の緑地保全も重要	6
【意見要旨38】	沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配	101
【意見要旨39】	工事中の大气汚染・騒音・混雑が心配	47
【意見要旨40】	憩いの場を与える湾岸部と住宅地とのつながりは貴重	92
【意見要旨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	62

# (2)クロス集計(意見要旨【経済性】ごとに地域別の傾向分析(9/11))

○「42.用地の確保に時間とコストがかからない方がよい」、「43.事業費を安くしてほしい」との意見は、回答総数の構成割合と傾向に大きな差異はない。



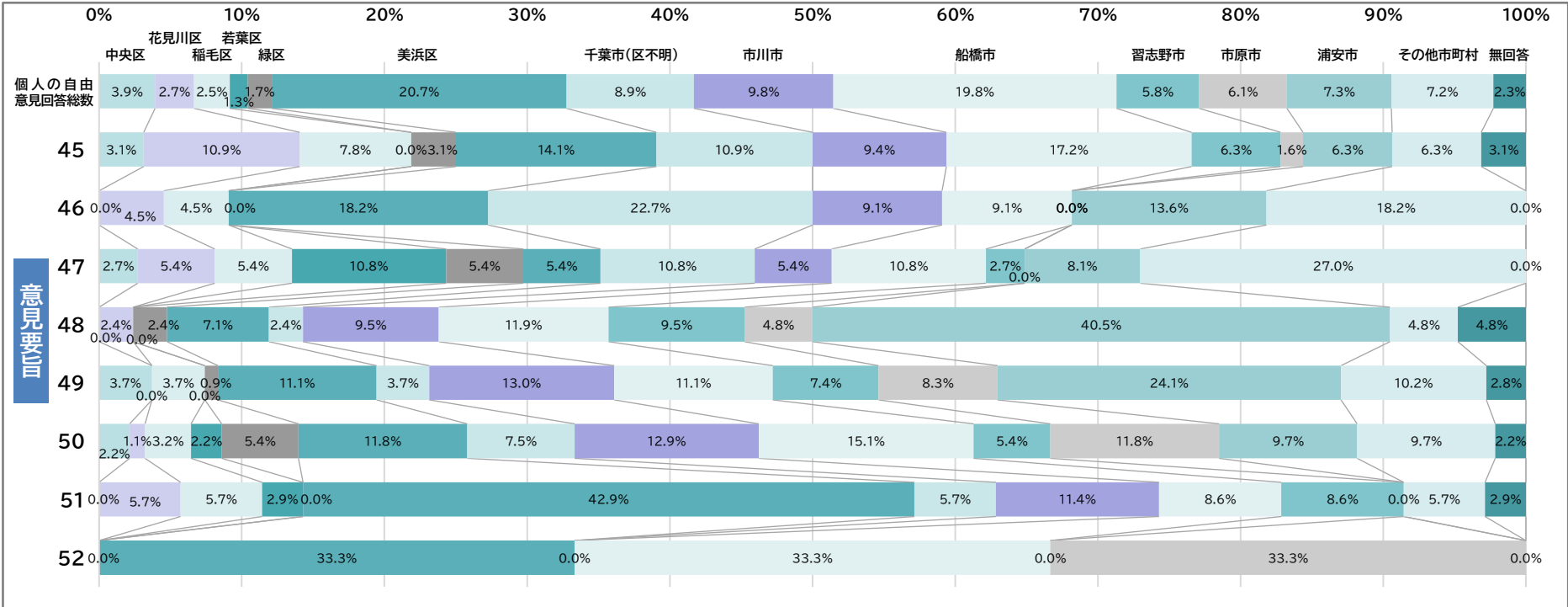
- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨42】	用地の確保に時間とコストがかからない方がよい	235
【意見要旨43】	事業費を安くしてほしい	192
【意見要旨44】	費用や期間を明示してほしい	43

# (2)クロス集計(意見要旨【ルート】ごとに地域別の傾向分析(10/11))

○最も多く寄せられた「49.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」との意見は、回答総数の構成割合と比較すると、浦安市の割合が高く、約2割。

○回答総数と構成割合が大きく異なる意見のうち、「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」は浦安市が約4割、「51.京葉道路、東関東道の拡幅・立体化をすべき」は美浜区が約4割。



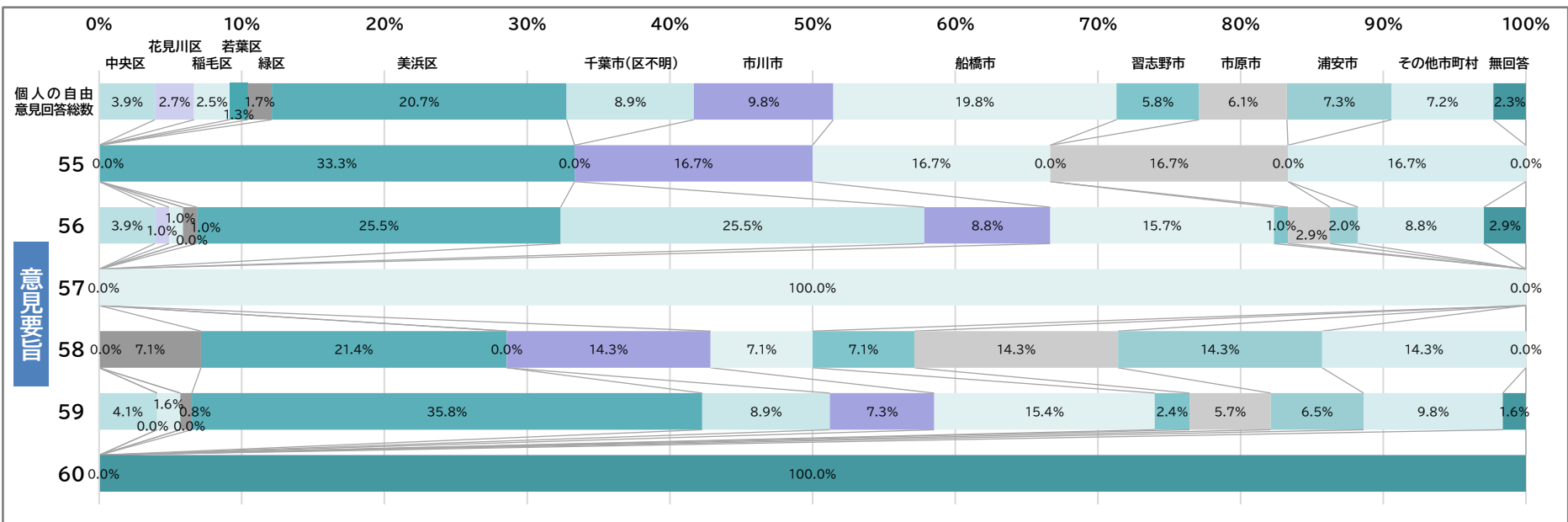
- 【凡例】
- 千葉市中央区
  - 千葉市花見川区
  - 千葉市稲毛区
  - 千葉市若葉区
  - 千葉市緑区
  - 千葉市美浜区
  - 千葉市(区不明)
  - 市川市
  - 船橋市
  - 習志野市
  - 市原市
  - 浦安市
  - その他市町村
  - 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)	回答件数
【意見要旨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	66
【意見要旨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	23
【意見要旨47】 京葉道路(六川・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、東関東道(水戸線)等へ接続してほしい	40
【意見要旨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	45
【意見要旨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	112
【意見要旨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	94
【意見要旨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	36
【意見要旨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	3

# (2)クロス集計(意見要旨【構造】ごとに地域別の傾向分析(11/11))

○「56.案1について高架と地下の組み合わせとしてほしい」、「59.案2について現道を拡幅ではなく高架又は地下構造としてほしい」との意見が大半、回答総数の構成割合と比較すると、千葉市美浜区を中心とした千葉市域の割合が高い。

○少数意見ではあるが、「55.案1について平面にしてほしい」、「58.案1について半地下構造としてほしい」との意見については、回答総数の構成割合と比較すると、湾岸部に石油化学関連企業が立地する市原市の割合が高い。

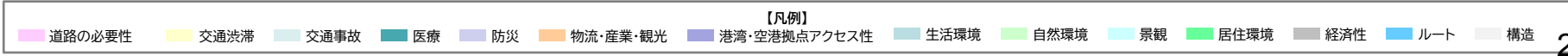
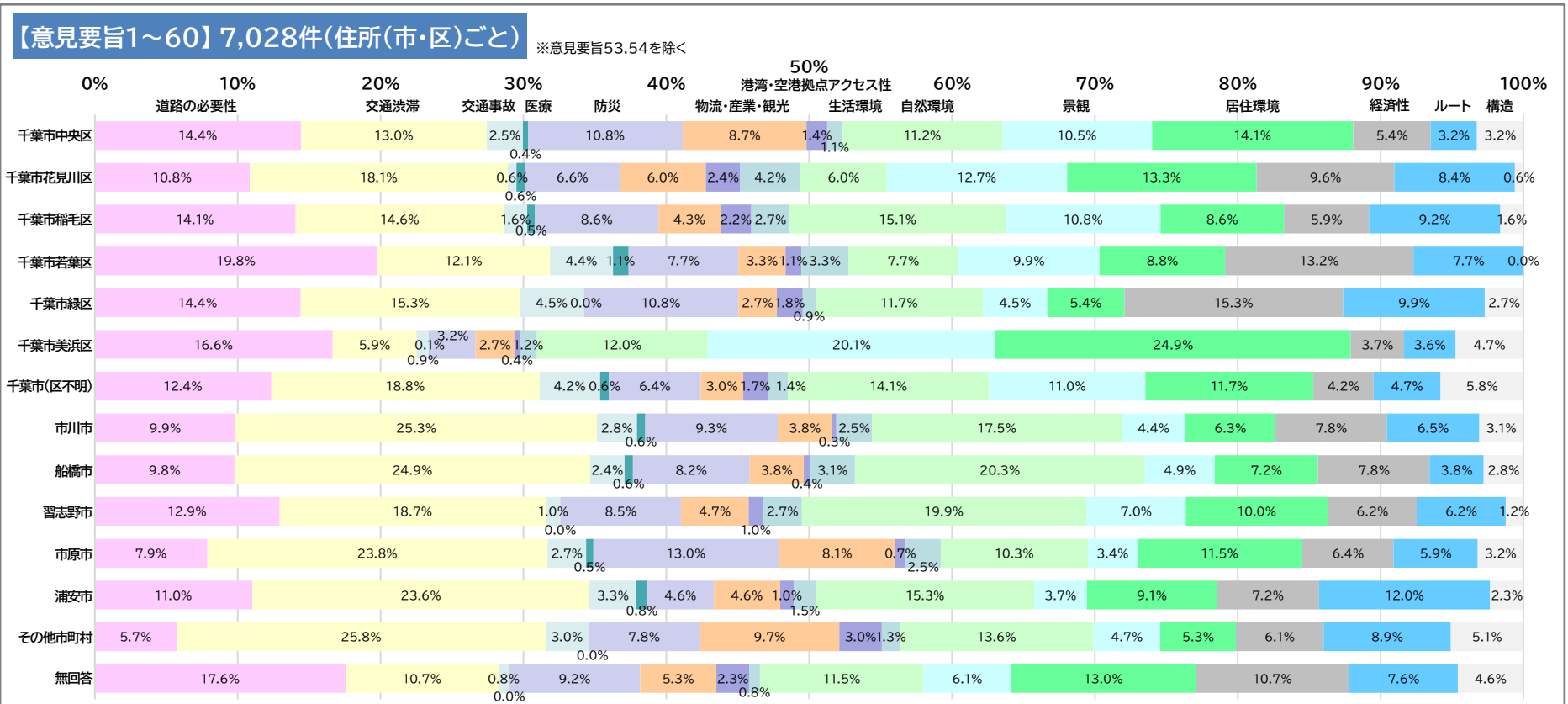
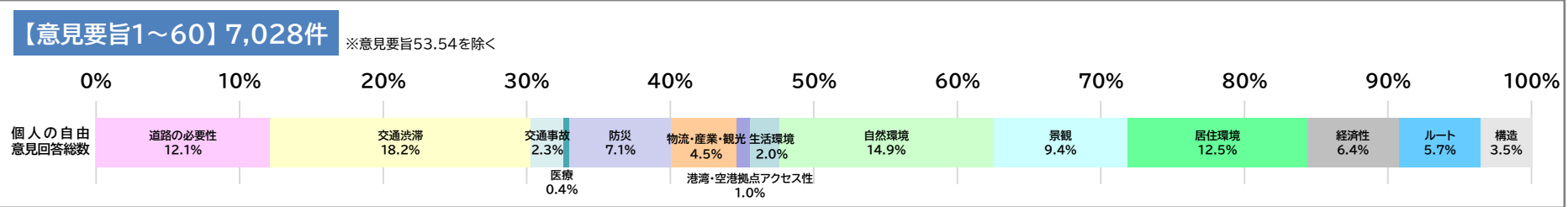


- 千葉市中央区
- 千葉市花見川区
- 千葉市稲毛区
- 千葉市若葉区
- 千葉市緑区
- 千葉市美浜区
- 千葉市(区不明)
- 市川市
- 船橋市
- 習志野市
- 市原市
- 浦安市
- その他市町村
- 無回答

意見要旨(個人の自由意見回答総数:11,872件)		回答件数
【意見要旨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	6
【意見要旨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	105
【意見要旨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)	1
【意見要旨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	15
【意見要旨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	131
【意見要旨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

# (2)クロス集計(地域別に道路の必要性・達成すべき目標・配慮すべきことの関心度の傾向分析)

○意見総数に占める割合と比して、千葉市域において「道路の必要性」や「景観」に関する意識が相対的に高く、区によってもばらつきがみられる。一方、市川市、船橋市、習志野市では、「交通渋滞」や「自然環境」への意識が高い。



### (3)クロス集計(まとめ)

沿線6市を中心に、各地区が抱える課題や懸念事項に応じた回答の多寡を確認

クロス集計の内容	結果
達成すべき目標の重要度	○全体として、渋滞改善や生活道路の安全性向上をはじめとする達成すべき目標に対する期待は大きい。 ○千葉市域では、他の地域と比べて重要度が低く捉えられている傾向がみられる。
配慮すべきことの重要度	○全体として、自然環境、海辺や景観、沿道環境(騒音・大気質等)等への配慮が必要との意見が多い。 ○千葉市域では、他の地域と比べて海辺や景観、沿道環境(騒音・大気質等)の重要度が高く捉えられている傾向がみられる。
意見要旨別	○「達成すべき目標の重要度」や「配慮すべきことの重要度」とも関連し、各地区が抱える課題や懸念事項に応じて構成割合が変動する傾向がみられる。
地域別に道路の必要性・達成すべき目標・配慮すべきことの関心度の傾向分析	○意見総数に占める割合と比して、千葉市域において「道路の必要性」や「景観」に関する意識が相対的に高く、区によってもばらつきがみられる。 ○市川市、船橋市、習志野市では、「交通渋滞」や「自然環境」への意識が高い傾向がみられる。



引き続き、コミュニケーション活動を通じて、相互理解の醸成を図ることが必要

※ 他地域と異なり、多様な意見が寄せられている千葉市域を中心に丁寧なコミュニケーションが必要

### **3. 第2回コミュニケーション活動の意見への対応**

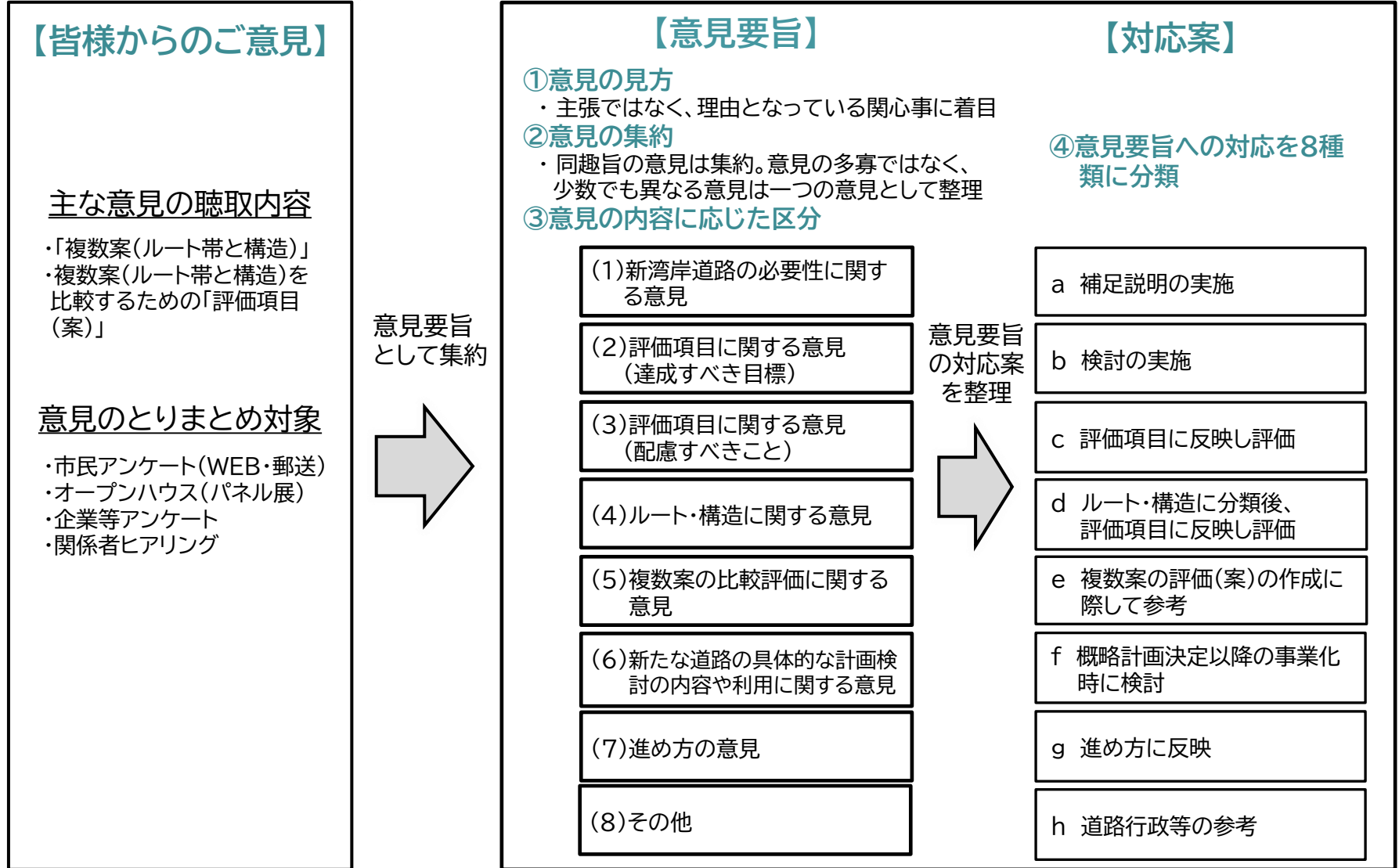
#### **3-1) 意見要旨ごとの対応方針(案)**

---

# (1) 意見要旨ごとの対応方針(案)

## 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。  
 ○意見要旨に対して、対応案を「a 補足説明の実施」「b 検討の実施」「c 評価項目に反映し評価」「d ルート・構造に分類後、評価項目に反映し評価」「e 複数案の評価(案)の作成に際して参考」「f 概略計画決定以降の事業化時に検討」「g 進め方に反映」「h 道路行政等の参考」の8分類に分類してとりまとめる。



## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (1) 新湾岸道路の必要性に関する意見

意見の分類	意見要旨	対応案の検討状況
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	本日検討 3 - (2) 必要性の確認
	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) 意見要旨と対応案の検討状況

### (2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)(1/2)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況	
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		「達成すべき目標」の「交通渋滞」における評価項目「慢性的な渋滞の改善」に「高規格道路」「一般道路」「アクセス道路」を追加の上、評価
		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		「達成すべき目標」の「交通事故」における評価項目「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」とし評価
		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		「達成すべき目標」の「医療」における評価項目「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」とし評価
		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		「達成すべき目標」の「防災」における評価項目「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」とし評価
		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		「達成すべき目標」の「防災」における評価項目「災害時における一時避難場所の確保」とし評価

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)(2/2)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況	
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及び速達性の向上に期待		「達成すべき目標」の「物流・産業・観光」における評価項目「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)」とし評価
		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		「達成すべき目標」の「港湾・空港拠点アクセス性」における評価項目「空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上」とし評価
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		「達成すべき目標」の「生活環境」における評価項目「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」とし評価
		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) 意見要旨と対応案の検討状況

### (3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)(1/2)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況		
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		「配慮すべきこと」の「自然環境」における評価項目「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」とし評価	
	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		「配慮すべきこと」の「自然環境」における評価項目「動植物の生息環境及び生育環境」とし評価	
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		「配慮すべきこと」の「景観」における評価項目「海辺や地域が重視している景観」とし評価	
		34)	景観も楽しめる走りと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		「配慮すべきこと」の「居住環境」における評価項目「沿道環境(騒音・大気質等)」とし評価	
		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			「配慮すべきこと」の「居住環境」に評価項目「周辺環境への影響(地盤沈下・地下水等)」を追加の上、評価
		39)	工事中の大気汚染・騒音・混雑が心配			「配慮すべきこと」の「経済性」における評価項目「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を「事業期間」に修正し、「施工に関するリスク」を追加の上、評価
	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		「配慮すべきこと」の「居住環境」における評価項目「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」とし評価	
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				

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)(2/2)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況	
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		「配慮すべきこと」の「経済性」における評価項目「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を「事業期間」に修正し、「用地取得に関するリスク」を追加の上、評価
		43)	事業費を安くしてほしい		「配慮すべきこと」の「経済性」における評価項目「事業費」とし評価
	44)	費用や期間を明示してほしい			

### (4) ルート・構造に関する意見(1/5)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況	
ルート・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 <b>【整備すべき一部区間】</b> ・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)		本日検討 3-(3) ルート・構造の評価(一次評価案) 3-(4) 配慮事項と付帯事項の検討
		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) <b>【新設⇒現道の合流箇所】</b> ・習志野付近/谷津船橋IC ・幕張周辺		

# (2) 意見要旨と対応案の検討状況

## (4) ルート・構造に関する意見(2/5)

意見の分類		意見要旨	対応案の検討状況
ルート・構造に関する意見	【ルート】	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	本日検討 3 - (3) ルート・構造の評価（一次評価案） 3 - (4) 配慮事項と付帯事項の検討
		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 ・高谷～茜浜 ・高谷～養老川（市原） ・市川～京葉工業地帯 【検討対象の区間外】 ・東京～浦安～千葉 ・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	

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (4) ルート・構造に関する意見(3/5)

意見の分類		意見要旨	対応案の検討状況
ルート・構造に関する意見	【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を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	本日検討 3 - (3) ルート・構造の評価（一次評価案） 3 - (4) 配慮事項と付帯事項の検討
		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】 ・幕張～市原 ・船橋～市原 【検討対象の区間外】 ・浦安～茜浜～幕張 ・浦安～千葉港 ・浦安～蘇我 ・浦安～市原 ・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	

# (2) 意見要旨と対応案の検討状況

## (4) ルート・構造に関する意見(4/5)

意見の分類		意見要旨		対応案の検討状況	
ルート・構造に関する意見	【ルート】	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）		本日検討 3 - (3) ルート・構造の評価（一次評価案） 3 - (4) 配慮事項と付帯事項の検討
		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に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) 意見要旨と対応案の検討状況

### (4) ルート・構造に関する意見(5/5)

意見の分類		意見要旨	対応案の検討状況
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	本日検討 3 - (3) ルート・構造の評価（一次評価案） 3 - (4) 配慮事項と付帯事項の検討
	【構造】	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	
		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) 意見要旨と対応案の検討状況

### (5) 複数案の比較評価に関する意見

意見の分類	意見要旨	対応案の検討状況
複数案の比較評価	61) 様々な観点で比較することが重要	本日検討 3 - (3) ルート・構造の評価 (一次評価案) 3 - (4) 配慮事項と付帯事項の検討
	62) 偏った評価になるのではないか心配	
	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(1/3)

意見の分類	意見要旨	対応案の検討状況
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	事業実施の前提となる条件を詳細に確認した上で検討する必要があることから、概略計画決定以降の事業化時に具体の検討を進める
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	
交差点	68) 新湾岸道路では十分な車線数を確保してほしい	
	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	

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (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(2/3)

意見の分類	意見要旨		対応案の検討状況
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	事業実施の前提となる条件を詳細に確認した上で検討する必要があることから、概略計画決定以降の事業化時に具体の検討を進める
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	
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	

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

### (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(3/3)

意見の分類	意見要旨		対応案の検討状況
景観等への配慮	84)	地球温暖化や気温変動に対応した構造にしてほしい	事業実施の前提となる条件を詳細に確認した上で検討する必要があることから、概略計画決定以降の事業化時に具体の検討を進める
	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) 意見要旨と対応案の検討状況

### (7) 進め方の意見

意見の分類	意見要旨		対応案の検討状況
意見把握	97)	住民への丁寧な説明が必要	本日検討 4. ワークショップの必要性と進め方 (案) 5. 今後の進め方
	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)	アリの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	

## (2) 意見要旨と対応案の検討状況

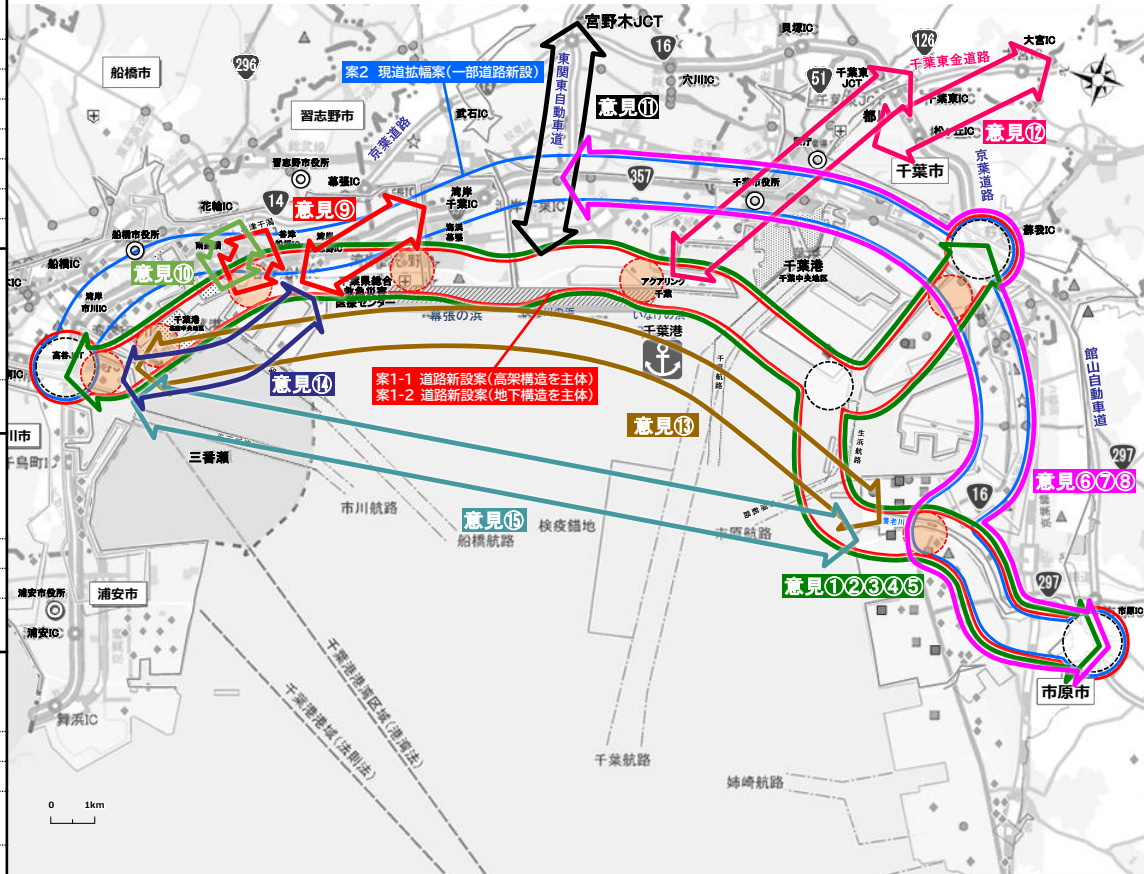
### (8) その他の意見

意見の分類	意見要旨		対応案の検討状況
効果	106)	不動産価値の低減を招くのではないか心配	今後の道路行政において参考とする
	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	
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(六川・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
	・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～西浜		意見⑭	
・高谷～養老川(市原)			
・市川～京葉工業地帯		意見⑮	
	【検討対象の区間外】		
	・東京～浦安～千葉		
	・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		
		図化なし	

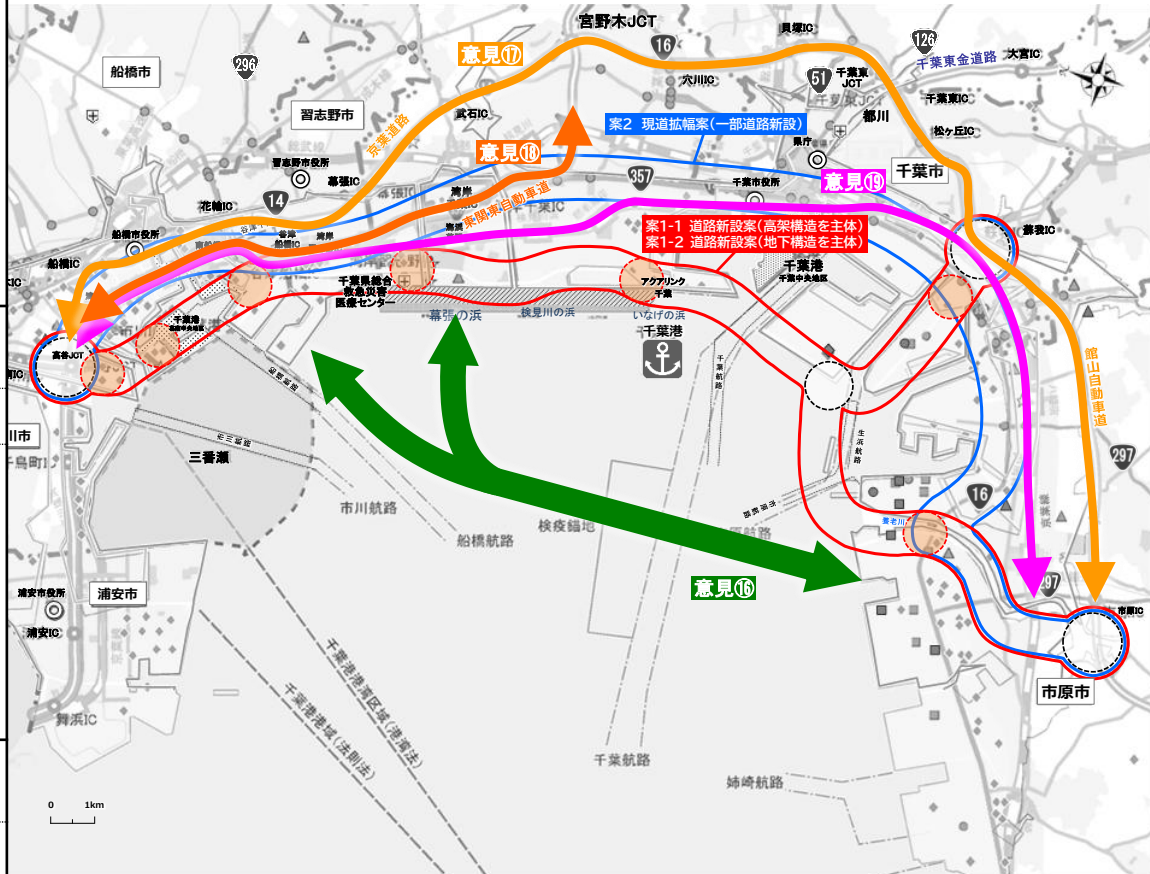


※検討の対象区間外が含まれるご意見については、図化はありません。

# (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)

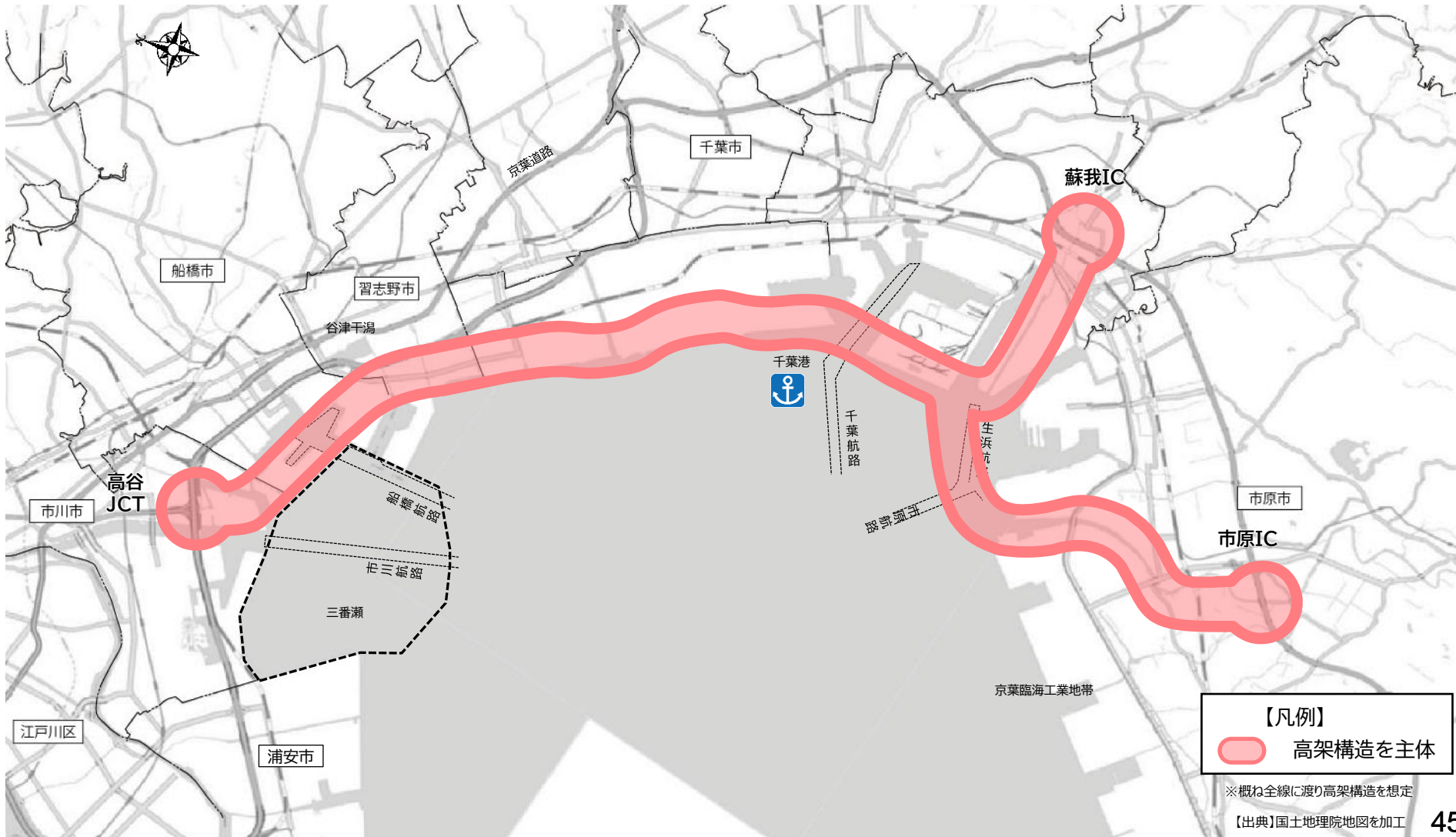
意見の分類	意見要旨	図中番号
ルート	観光客や物流機能強化、大型・普通車の機能分離、渋滞緩和や高谷JCTの負荷軽減、羽田空港へのアクセス改善・速達性向上のため、起点を舞浜・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや姉崎方面まで延伸してほしい ※第二湾岸道路ルートを要望する意見も含む 【起点側】 ・浦安インターまで ・ゲートブリッジまで ・新木場 ・大井JCT ・羽田空港まで ・横浜まで 【終点側】 ・姉崎まで ・木更津まで ・湾口道路まで	図化なし
	更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい 【千葉県内の湾岸部】 ・幕張～市原 ・船橋～市原 【検討対象の区間外】 ・浦安～西浜～幕張 ・浦安～千葉港 ・浦安～蘇我 ・浦安～市原 ・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	意見⑯  図化なし
	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⑰  意見⑱
	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⑲



※検討の対象区間外が含まれるご意見については、図化はありません。

# 案1-1 道路新設案(高架構造を主体)

<p>比較ルートの考え方</p>	<p>○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、千葉港や千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(高架構造を主体)</p>
------------------	--



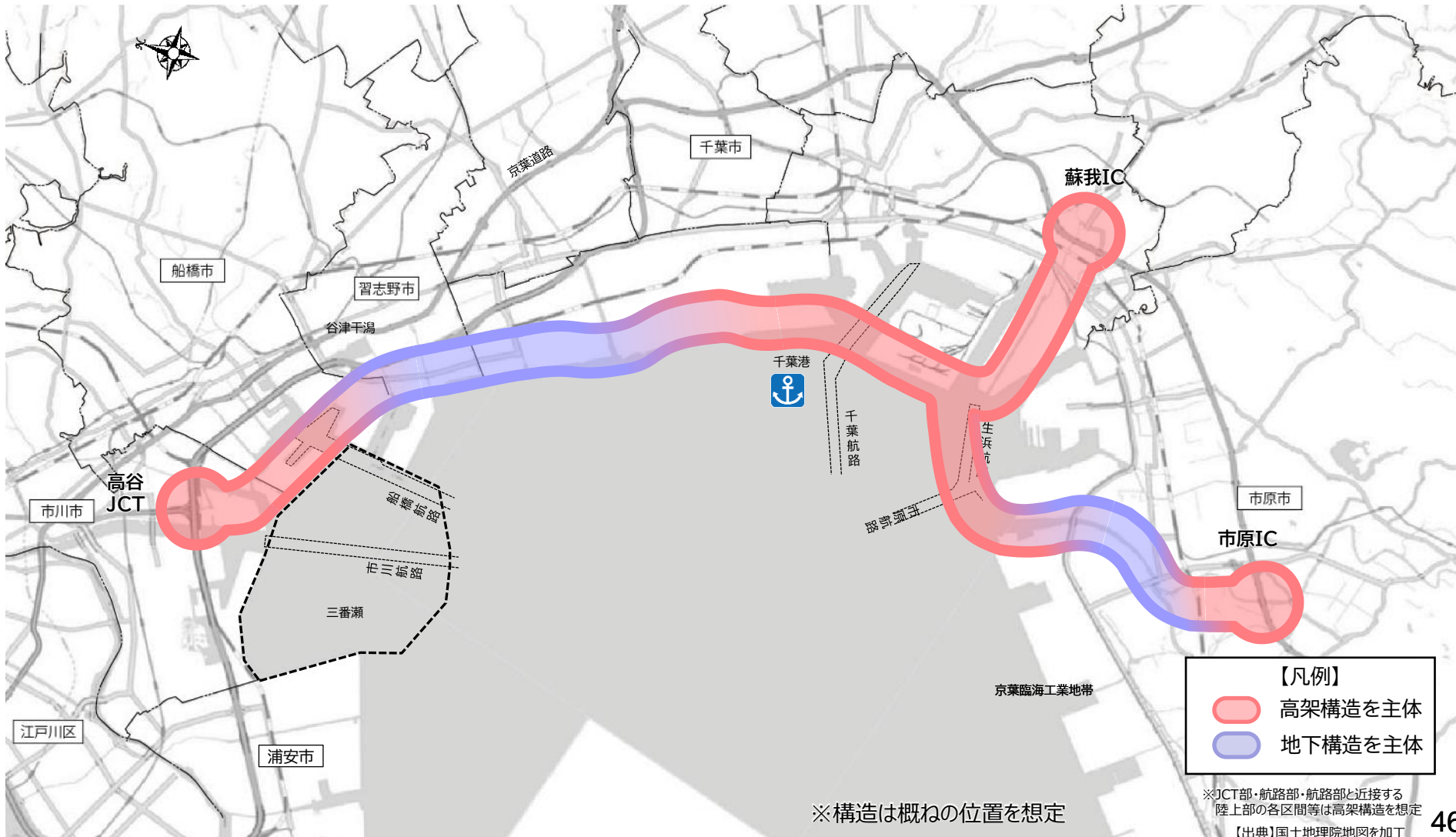
**【凡例】**  
 高架構造を主体

※概ね全線に渡り高架構造を想定

【出典】国土地理院地図を加工

# 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(地下構造を主体)
-----------	---



**【凡例】**

- 高架構造を主体
- 地下構造を主体

※構造は概ねの位置を想定

※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  
【出典】国土地理院地図を加工

# 案2 現道拡幅案(一部道路新設)(平面構造を主体)

比較ルートの考え方

○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周辺まで一般道路を新設するルート



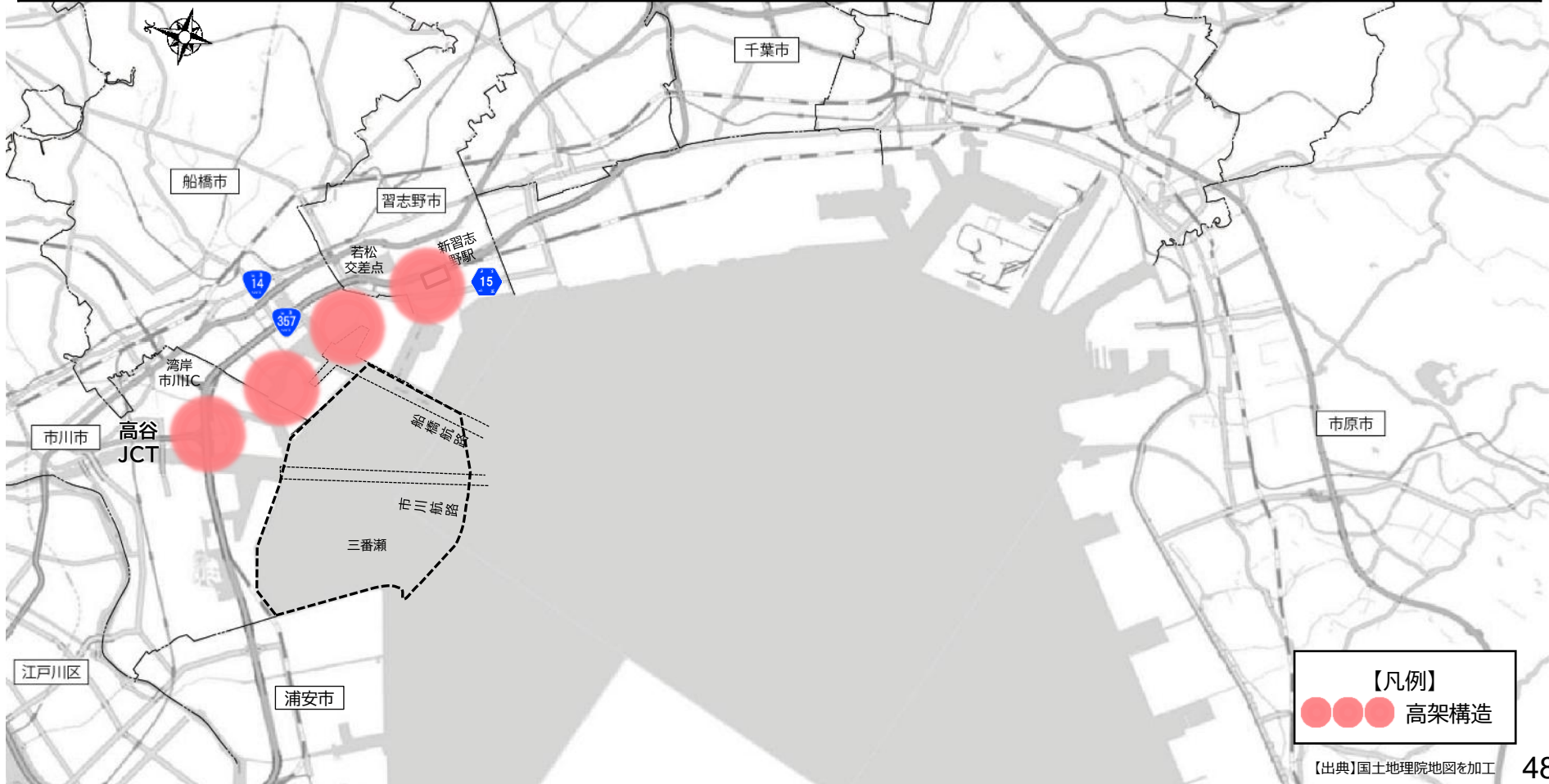
【凡例】  
○ 平面構造を主体

※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定

【出典】国土地理院地図を加工

# 意見のルートイメージ(意見①)【一部区間整備(高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内)】

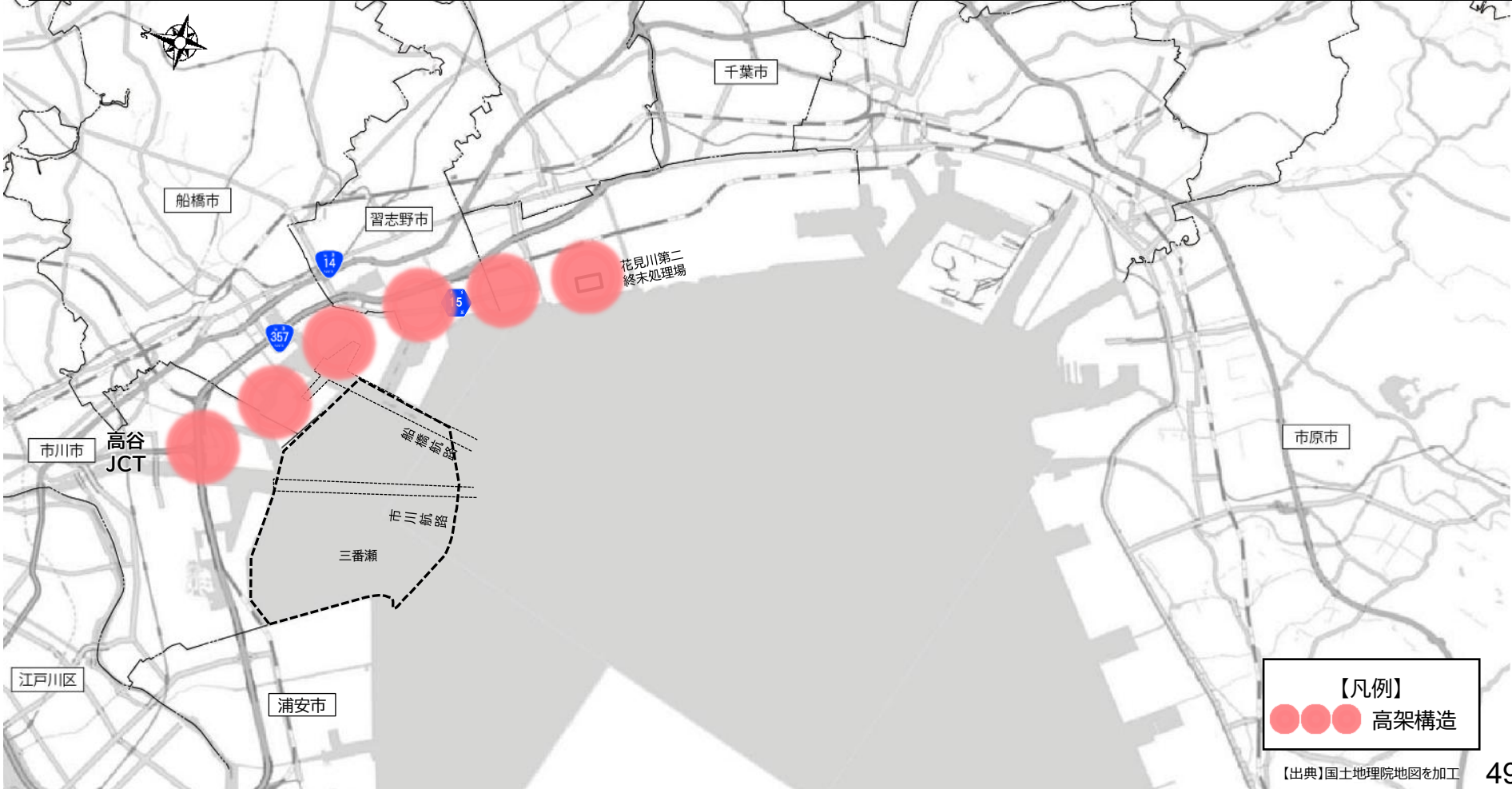
意見要旨【No.45】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい 【高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内】
元となった主な意見	○現状の混雑が激しい湾岸市川インター付近から若松交差点をバイパスするような高谷JCTから新習志野駅付近の海側へ繋ぐ道があれば交通事情がよくなると思う。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし新習志野駅付近の県道15号交差点付近に接続するルート。 ○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な新習志野駅付近の県道15号と接続。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



【凡例】  
 ●●● 高架構造

# 意見のルートイメージ(意見②)【一部区間整備(高谷JCT～幕張)】

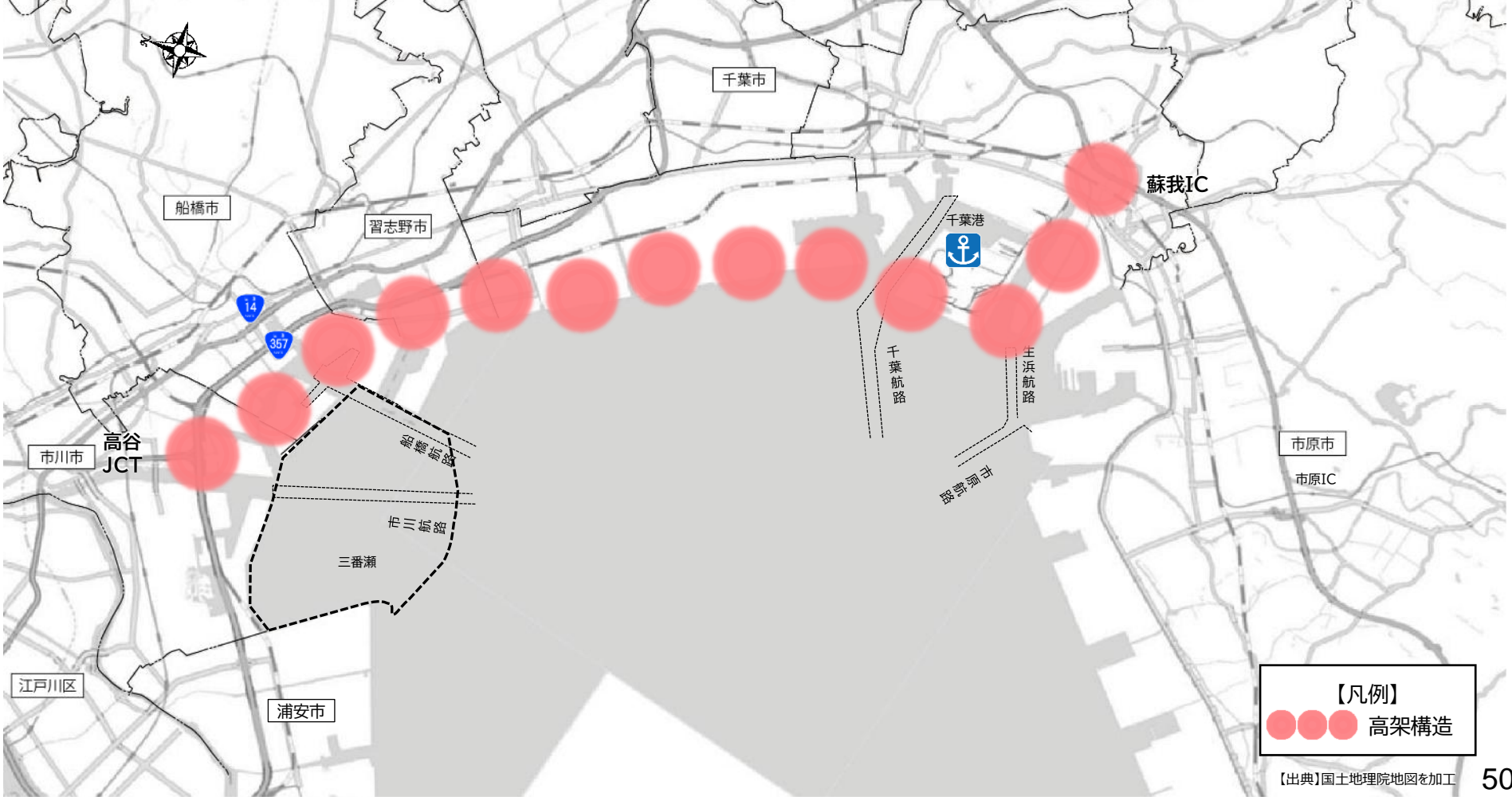
意見要旨【No.45】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【高谷JCT～幕張】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○案1-1がバランスの良い案 幕張より東側まで伸ばさず。</li> <li>○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし幕張(花見川第二終末処理場)付近の県道15号に接続するルート。</li> <li>○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な花見川第二終末処理場付近の県道15号と接続。</li> <li>○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。</li> </ul>



【凡例】  
 高架構造

# 意見のルートイメージ(意見③)【一部区間整備(高谷JCT～蘇我)】

意見要旨【No.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【高谷JCT～蘇我】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高速道路として高谷JCTから蘇我ICまでは必要性を感じるが生浜から市原ICまでは高速は必要性を感じない。</li> <li>○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近に接続するルート。</li> <li>○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避け湾岸地域のアクセス性を重視して蘇我ICと接続。</li> <li>○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。</li> </ul>



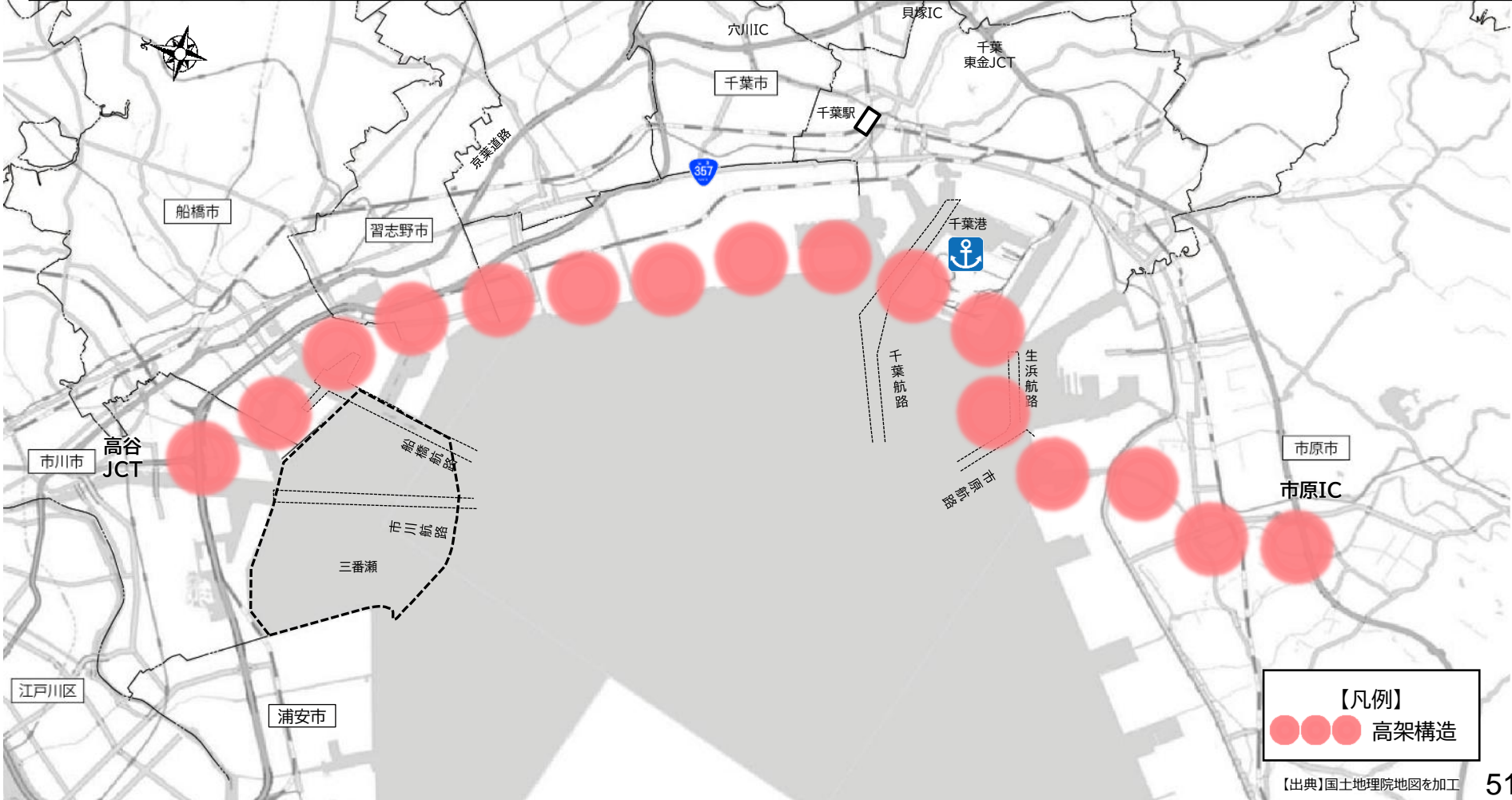
【凡例】  



 高架構造

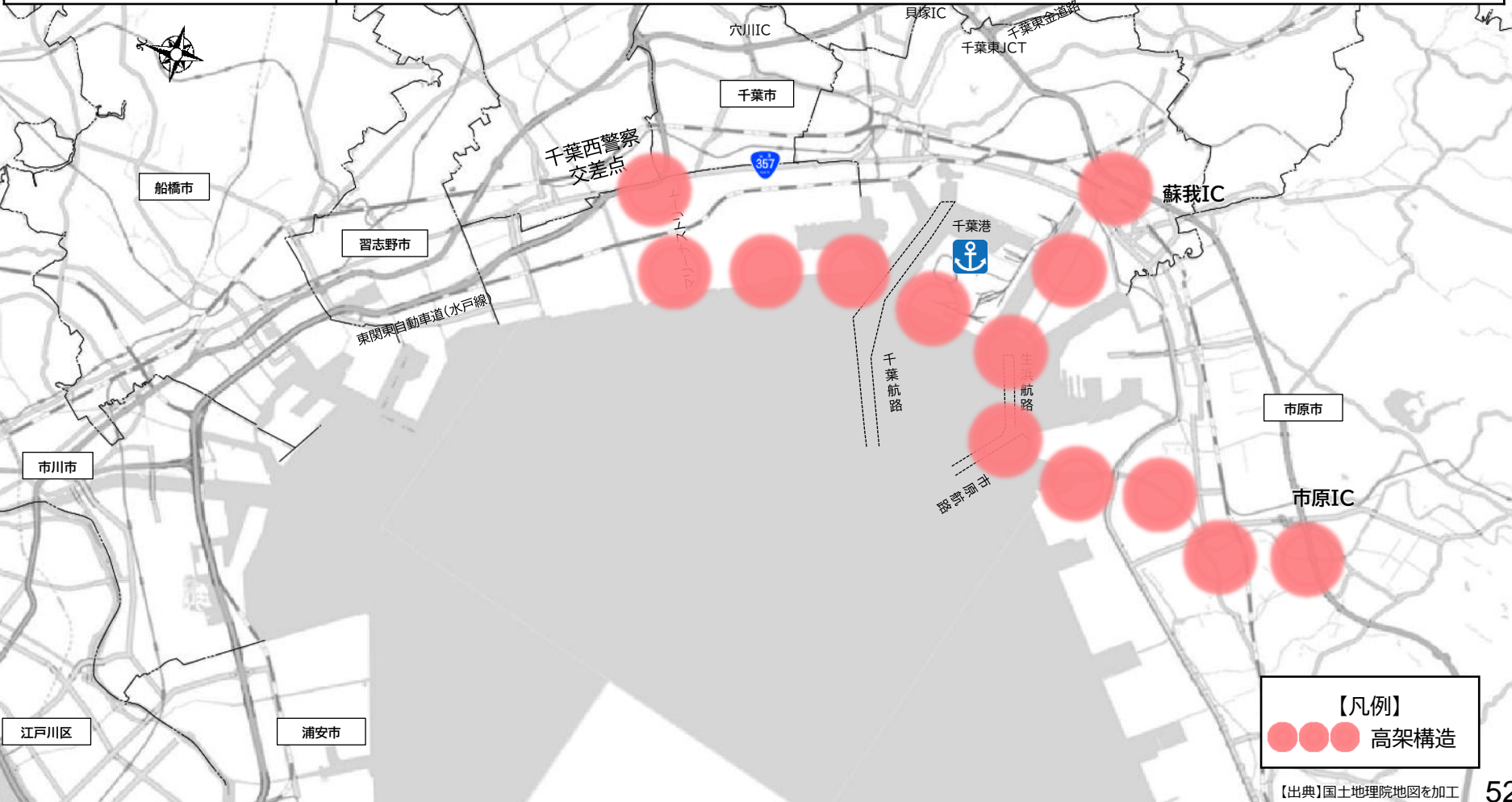
# 意見のルートイメージ(意見④)【一部区間整備(高谷JCT～市原)】

意見要旨【No.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【高谷JCT～市原】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京葉道路、湾岸道路と役割・機能を分けるために蘇我と繋げず千葉駅周辺の中心部を迂回するルールにした方が良い。</li> <li>○案1が希望ですが途中蘇我との接続は無駄な渋滞を引き起こすような気がしますので不要だと思う。</li> <li>○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし市原IC付近を高架構造に接続するルート。</li> <li>○蘇我IC付近には接続せず交通機能を分担することで既存ネットワークの混雑(貝塚、穴川、千葉東金等、千葉駅周辺)箇所の交通集中を回避可能とする。</li> <li>○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定し高架構造を基本。</li> </ul>



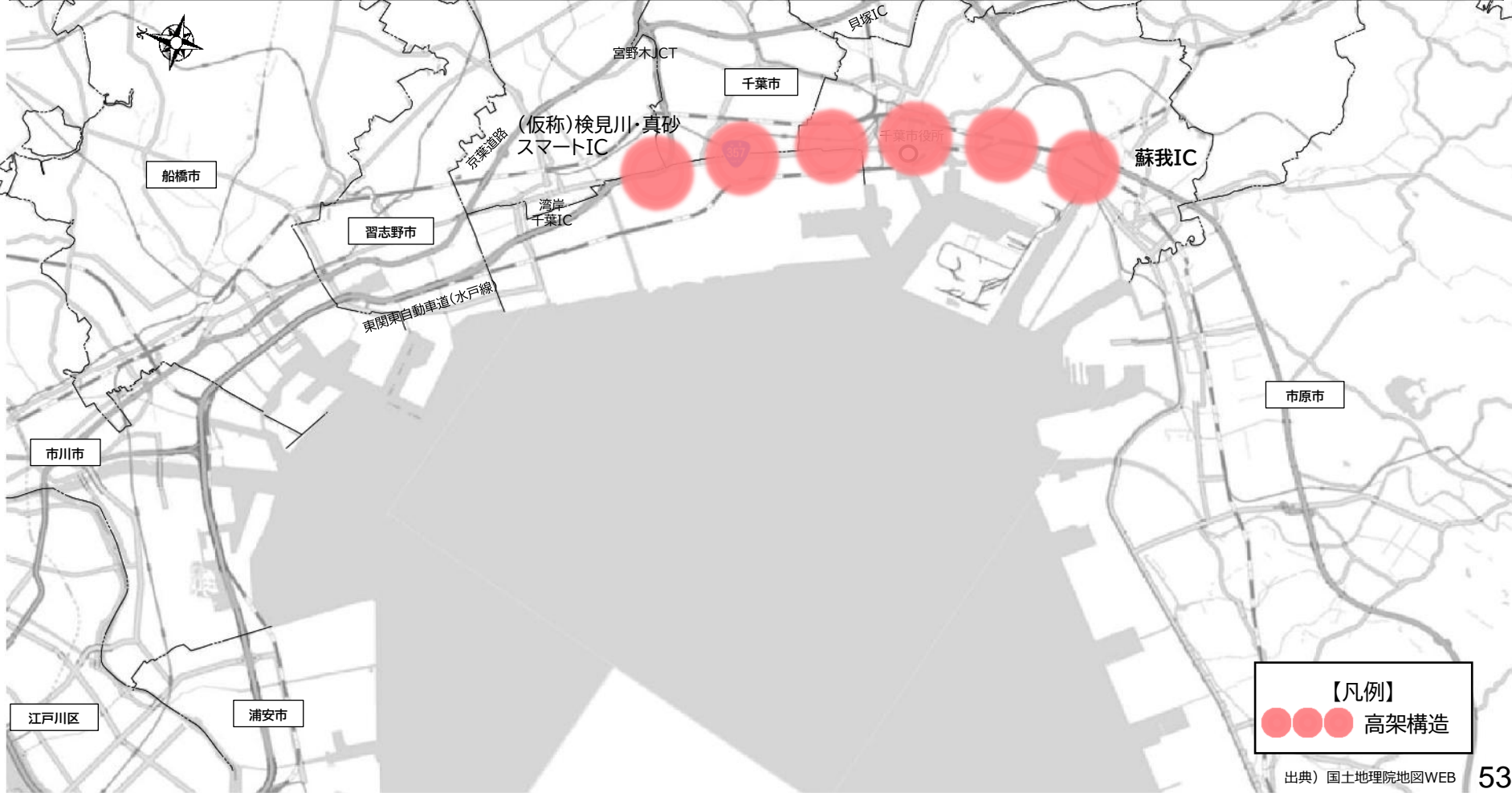
# 意見のルートイメージ(意見⑤)【一部区間整備(幕張～蘇我～市原)】

意見要旨【No.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【幕張～蘇我～市原】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幕張付近から蘇我、市原まで新規高速で結ぶべき。</li> <li>○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○確保済み用地を有効活用しながら、東関道の千葉西警察交差点付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。</li> <li>○交通機能を分担することで混雑箇所(貝塚、穴川、千葉東金道路等、千葉市内)の交通集中を回避可能とする海側ルート。</li> <li>○千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定し橋梁構造を基本。また、東関道への接続は国道357号千葉西警察交差点付近でJCTを設け現道(市道:マリーナストリート)の公共用地を有効活用した高架構造。</li> </ul>



# 意見のルートイメージ(意見⑥)【一部区間整備(西千葉～蘇我)】

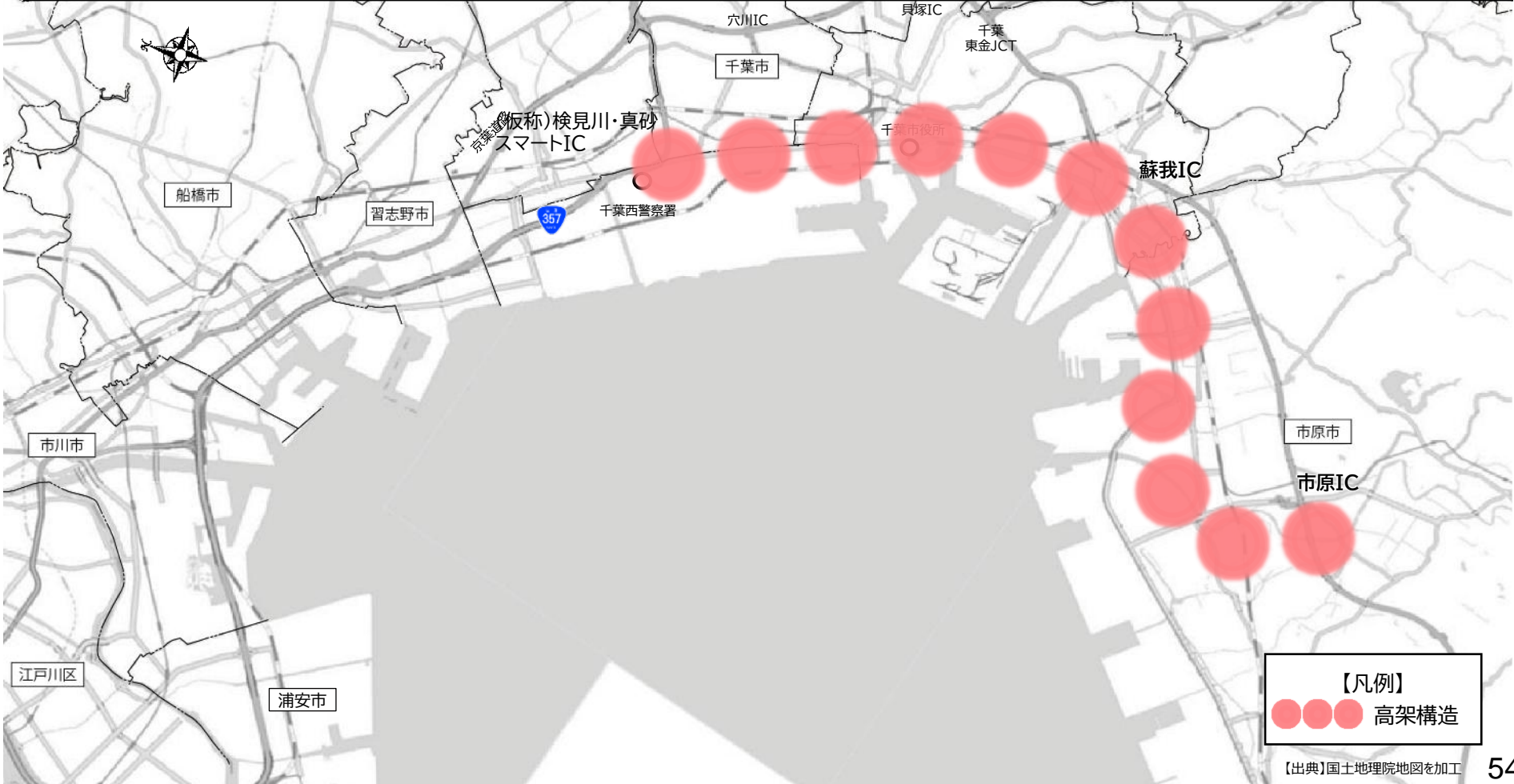
意見要旨【No.45】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【西千葉～蘇我】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○早期の完成のため、用地取得の難易度と総工費を抑えるため湾岸千葉ICと蘇我IC間を結ぶルートを検討する。</li> <li>○京葉道路の貝塚周辺での慢性的交通渋滞は東関道と京葉道路が宮野木で合流することが原因と思う。湾岸千葉から蘇我までを直線的に結ぶ道路のみ建設すれば十分だと考える。</li> <li>○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○(仮称)検見川・真砂スマートIC～蘇我ICを接続するルート。</li> <li>○(仮称)検見川・真砂スマートIC～蘇我IC間の国道357号の事業予定地外に用地を新たに確保し、京葉道路の混雑(宮野木、貝塚等)箇所や国道357号の交通集中を回避可能とする橋梁構造を基本。</li> </ul>



【凡例】  
 高架構造

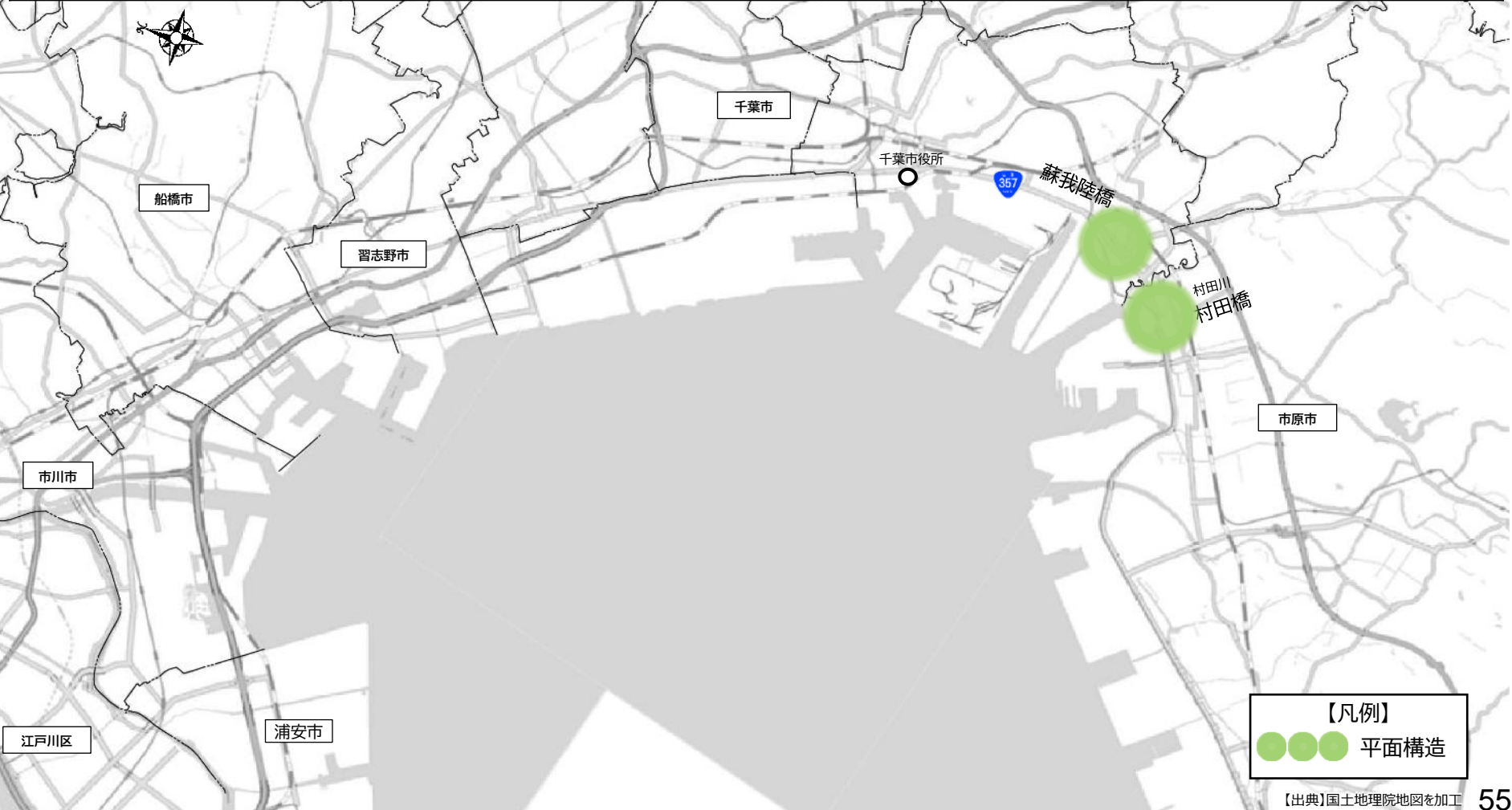
# 意見のルートイメージ(意見⑦)【一部区間整備(西千葉～市原)】

意見要旨【No.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【西千葉～市原】
元となった主な意見	○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どうか。 ○ルート帯については、現行の湾岸道路を千葉西警察署付近から国道357号線に沿う形で蘇我方面から市原ICへの延伸を図る。構造については高架化で片側3車線以上が望ましい。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○確保済み用地を有効活用しながら、千葉西警察署付近の(仮称)検見川・真砂スマートICから蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○京葉道路の混雑箇所(貝塚、穴川、千葉東金等)の交通機能の分担を回避可能とする現道(国道357号、国道16号)を活用するルート。 ○(仮称)検見川・真砂スマートIC付近から蘇我IC付近の区間は、国道357号の事業予定地外に新たな用地を確保しつつ、早期実現を可能とする橋梁構造を基本。 ○蘇我IC付近から市原IC付近の区間は、津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



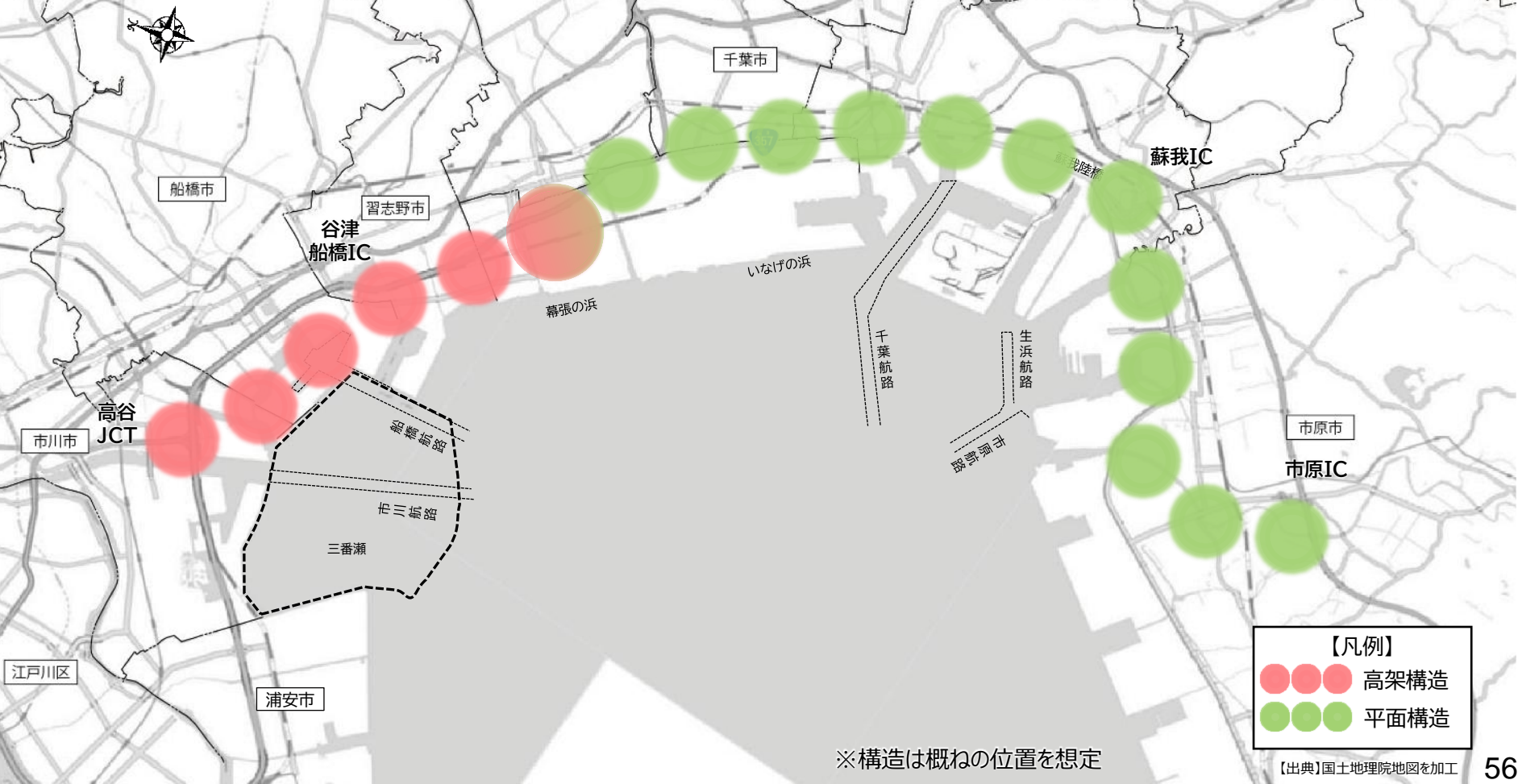
# 意見のルートイメージ(意見⑧)【接続箇所(蘇我陸橋～村田橋(千葉市内))】

意見要旨【No.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【蘇我陸橋～村田橋(千葉市内)】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 渋滞ポイントとなる蘇我陸橋、村田川を横断する路線の拡張、増設。目的地に応じた適切な路線の選択性を向上させるための増設。(千葉市のアンダーパスのような)</li> <li>○ 蘇我陸橋と市役所地下道の混雑を何とかしてほしい。早く安くできる方法でよいのではないのでしょうか？</li> <li>○ 費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 蘇我陸橋付近を起点とし村田橋付近に接続するルート。</li> <li>○ 国道357号蘇我地区の短距離の渋滞緩和を重視し、蘇我陸橋南交差点付近から市原市八幡町交差点付近まで平面構造を想定。</li> </ul>



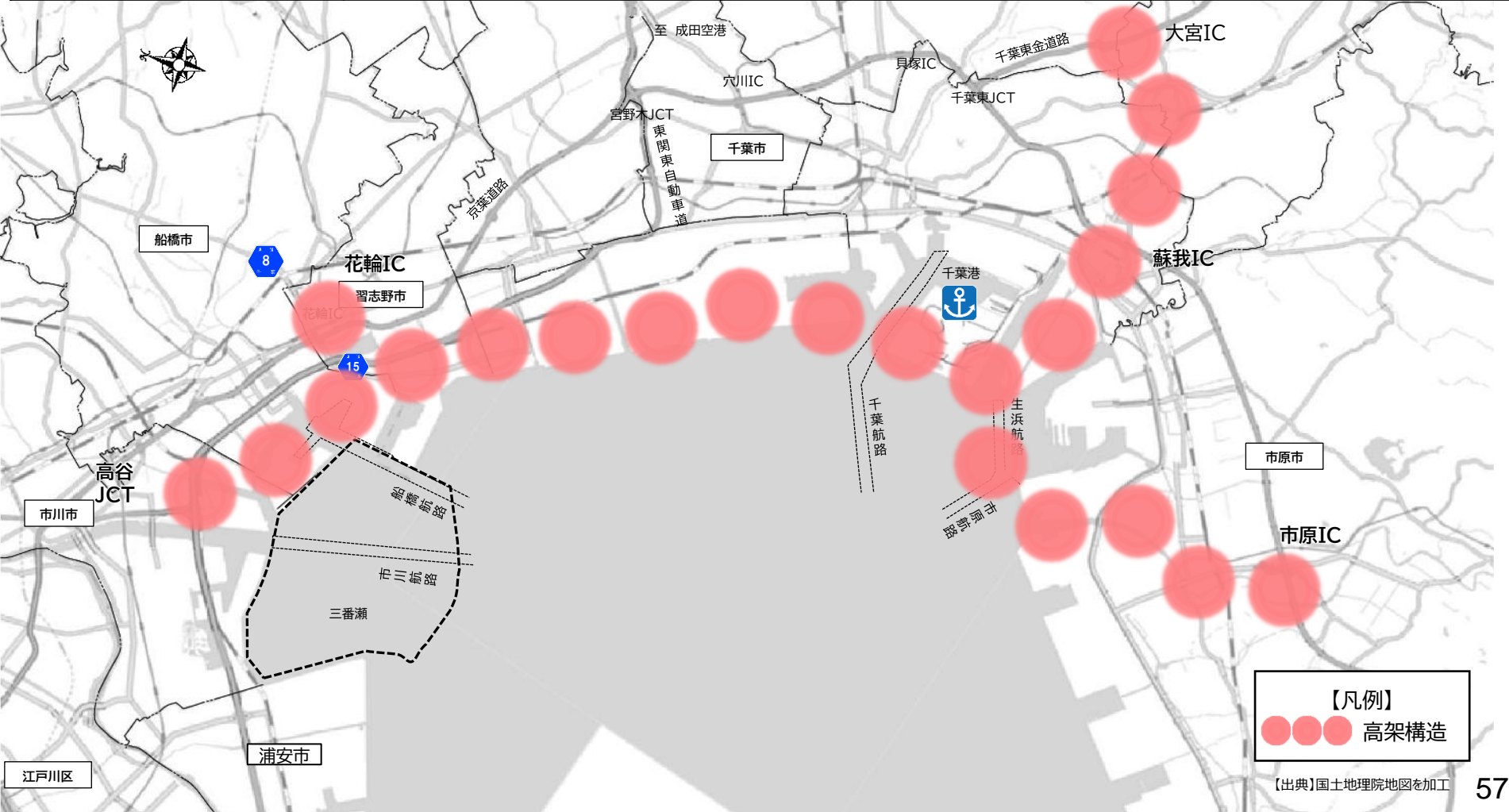
# 意見のルートイメージ(意見⑨)【案1→案2の組合せ(習志野付近/谷津船橋IC、幕張周辺)】

意見要旨【No.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)【習志野付近/谷津船橋IC、幕張周辺】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新設と現状国道357号の拡大をバランスよく混ぜてほしい。(コストと工事期間を考慮して)</li> <li>○高谷JCTからは、案1-1。谷津船橋ICから案2。幕張の浜からいなげの浜、千葉、市原の航路は、景観や大型船舶の往来を考えると避けたほうが良い。また、国道357号の道幅を拡張、蘇我陸橋も拡張すれば良いと思う。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。</li> <li>○市川・船橋・習志野区間は津波・高潮時の浸水を回避し、早期完成が実現可能となる高架構造を基本。千葉から市原区間は沿線土地利用や景観配慮、費用抑制の観点から既存の公共用地の有効活用を想定した平面構造を基本。</li> <li>○起点側の海側ルートは大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。</li> </ul>



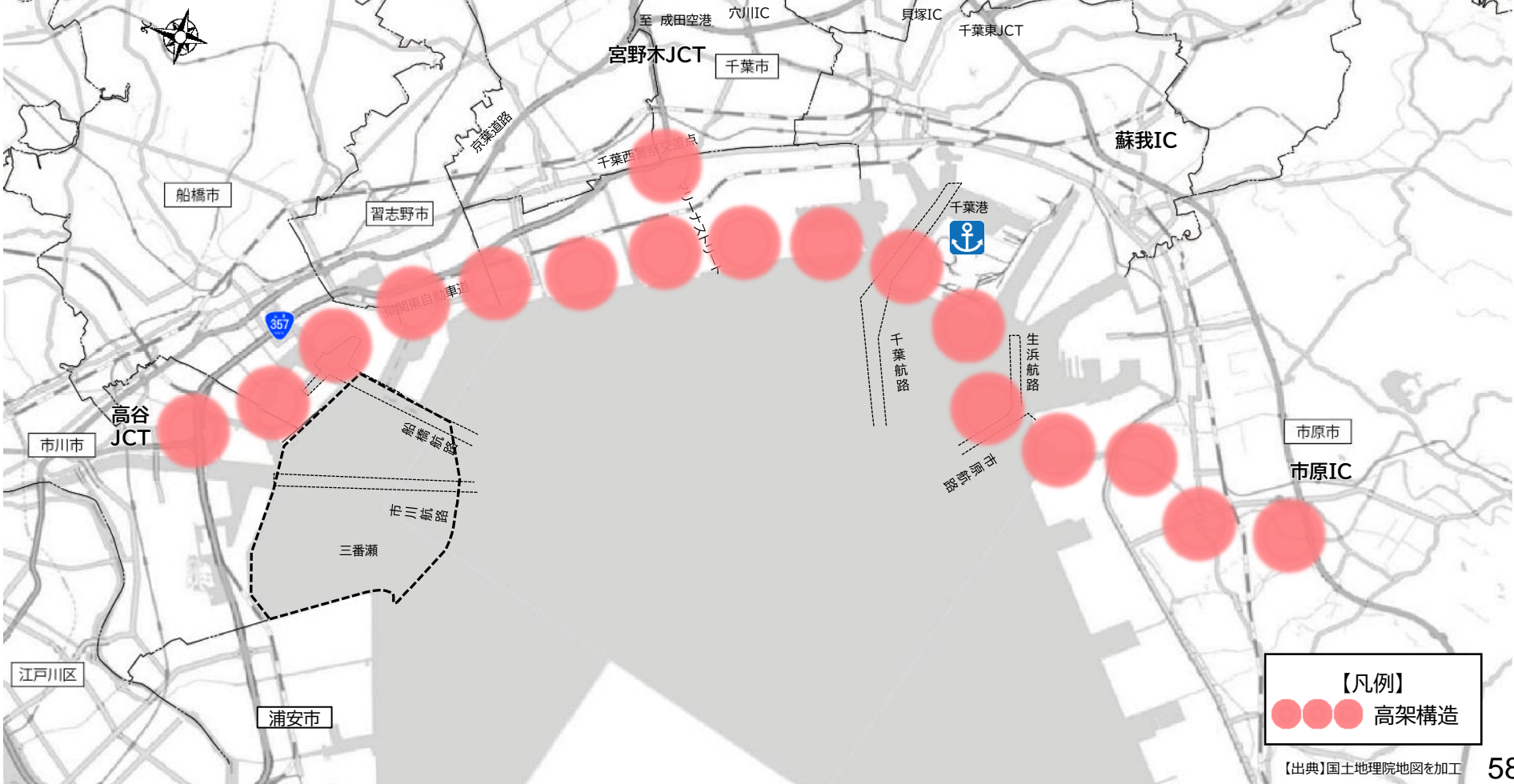
# 意見のルートイメージ(意見⑩)【接続箇所(花輪IC)】

意見要旨【No.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、東関東道(水戸線)等へ接続してほしい【花輪IC】
元となった主な意見	○花輪ICと千葉東JCTから湾岸線を直接結ぶ新ルートの新設。 ○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。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、市原IC付近を起点とし花輪IC付近や蘇我IC付近及び大宮IC付近や市原IC付近に接続するルート。 ○京葉道路(花輪、穴川・貝塚・千葉東)の交通機能の分担や迂回路を確保する観点から千葉東金道路にも接続するルート。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



# 意見のルートイメージ(意見⑪)【接続箇所(宮野木JCT)】

意見要旨【No.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、東関東道(水戸線)等へ接続してほしい【宮野木JCT】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし宮野木JCT方面の東関東道と市原ICに接続するルート。</li> <li>○湾岸部からの成田空港へのアクセス強化や宮野木JCT周辺の渋滞緩和等を踏まえ宮野木方面への東関東道に接続するルート。</li> <li>○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。</li> </ul>



【凡例】  
 高架構造

【出典】国土地理院地図を加工

# 意見のルートイメージ(意見⑫)【接続箇所(京葉道路千葉東JCT、千葉東金道路大宮IC)】

意見要旨【No.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【京葉道路千葉東JCT、千葉東金道路大宮IC】
元となった主な意見	○湾岸千葉IC付近・宮野木間の稲毛の大カーブから国道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。 ○千葉東金道路と湾岸地域(国道357号及び新湾岸道路)の接続による貝塚IC及び千葉東JCT周辺の慢性的な渋滞の解消、並びに当該接続道路上での千葉駅ICの設置による千葉市中心エリアにおける高速道路へのアクセス性向上及び穴川IC等周辺道路の渋滞緩和を期待します。等
検討の技術的視点	○確保済み用地を有効活用しながら、湾岸千葉IC付近を起点とし市原IC付近に接続するルート。 ○蘇我IC付近には接続せず京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和や費用抑制を図ることを重視し、湾岸千葉IC付近から市原IC付近は事業予定地外に新たな用地を確保し平面構造を基本。千葉東金道路大宮ICまでは新たな用地を確保して高架構造を基本。

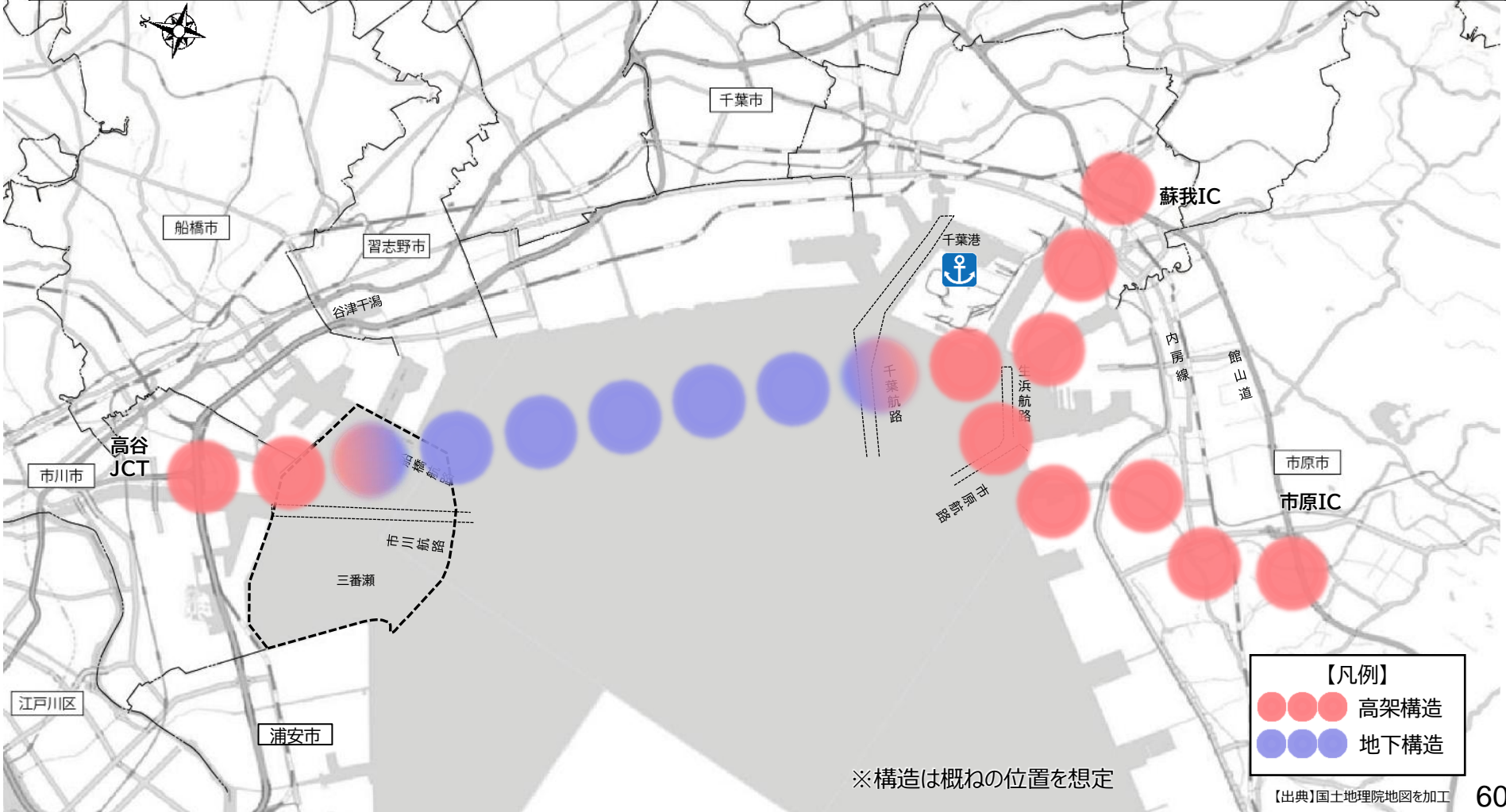


※構造は概ねの位置を想定

【出典】国土地理院地図を加工

# 意見のルートイメージ(意見⑬)【三番瀬を通過(沖合沿い)】

意見要旨【No.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【沖合沿い】
元となった主な意見	○高谷JCTからは海上を通し途中にICを作らない。特に市川、船橋、習志野は生活道路が混雑する。また、海上の方が用地取得がしやすい。 ○三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。等
検討の技術的視点	○三番瀬を通過し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に最短距離で接続するルート。 ○早期整備の観点から洋上区間は極力直線的に結ぶルート。 ○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう地下構造で通過。千葉港付近は2地点接続を可能とするため洋上でトンネル構造から高架構造に切替え、蘇我・市原の両地区に接続することを想定。



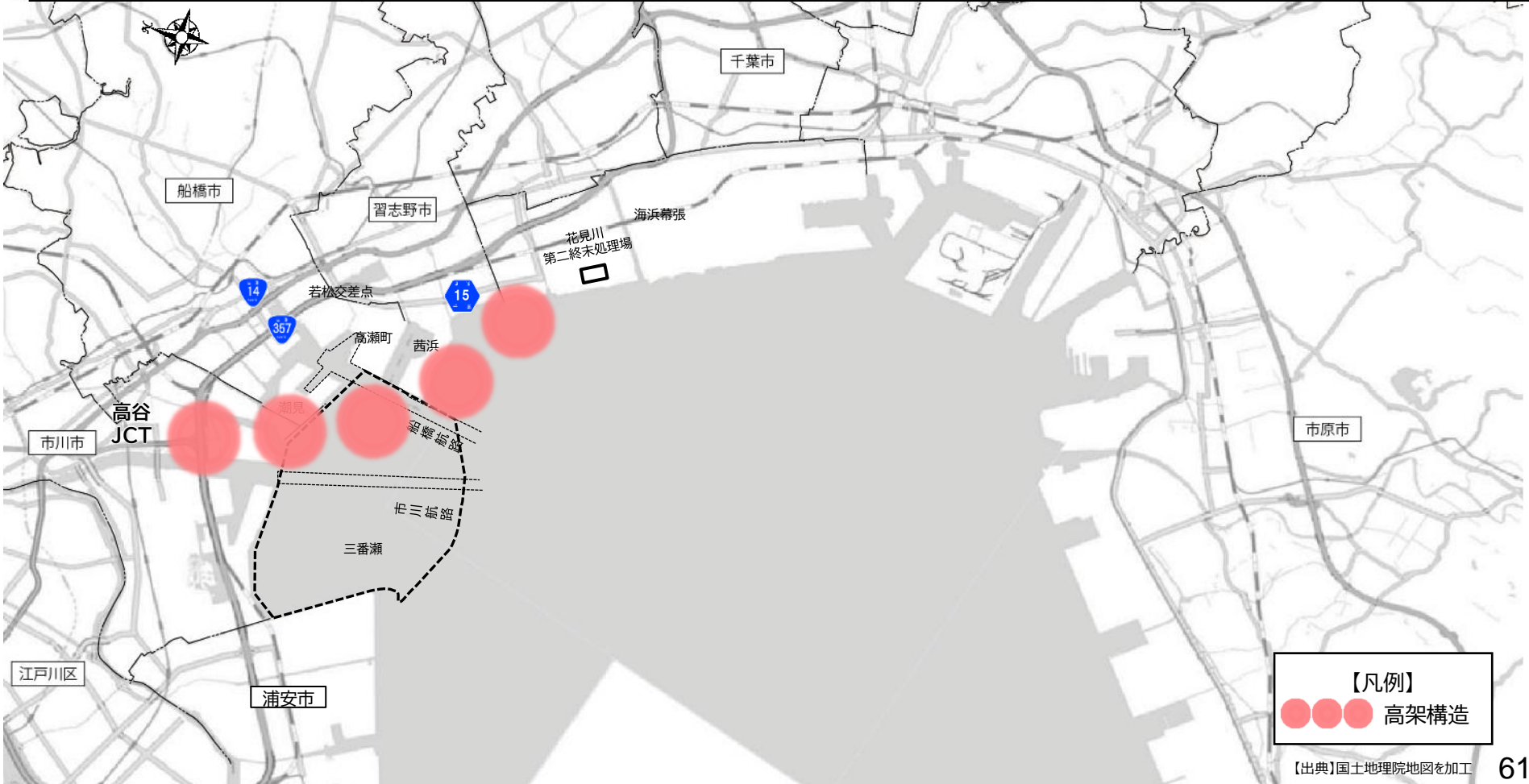
【凡例】

- ● ● 高架構造
- ● ● 地下構造

※構造は概ねの位置を想定

# 意見のルートイメージ(意見⑭)【三番瀬を通過(高谷～茜浜)】

意見要旨【No.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【高谷～茜浜】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高谷JCTからは海上を通し途中にICを作らない。特に市川、船橋、習志野は生活道路が混雑する。また、海上の方が用地取得がしやすい。</li> <li>○高谷JCTから船橋までは高架をあたらしく作って海ぞいの道につなげる。</li> <li>○海浜幕張～船橋市若松間は海浜線があるので途中、高瀬町から潮見に渡る橋をつくって国道357号のバイパス化して高谷方面に抜けられるようにしたい。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を通過し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし茜浜付近に最短距離で接続するルート。</li> <li>○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な茜浜付近の県道15号と接続。</li> <li>○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を通過する長大橋梁を想定。また、早期実現のため三番瀬を高架構造で通過。</li> </ul>

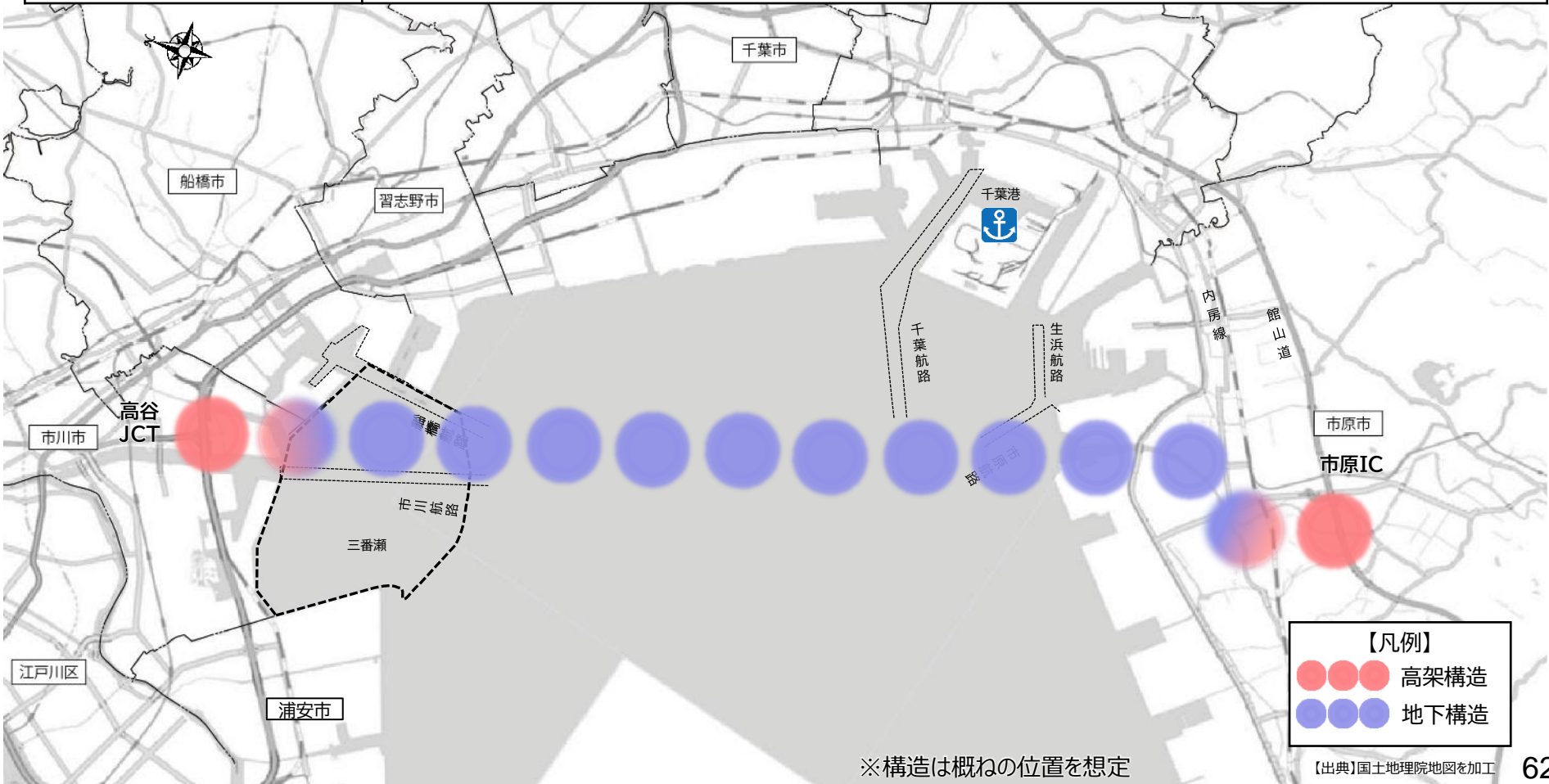


【凡例】  
 高架構造

【出典】国土地理院地図を加工

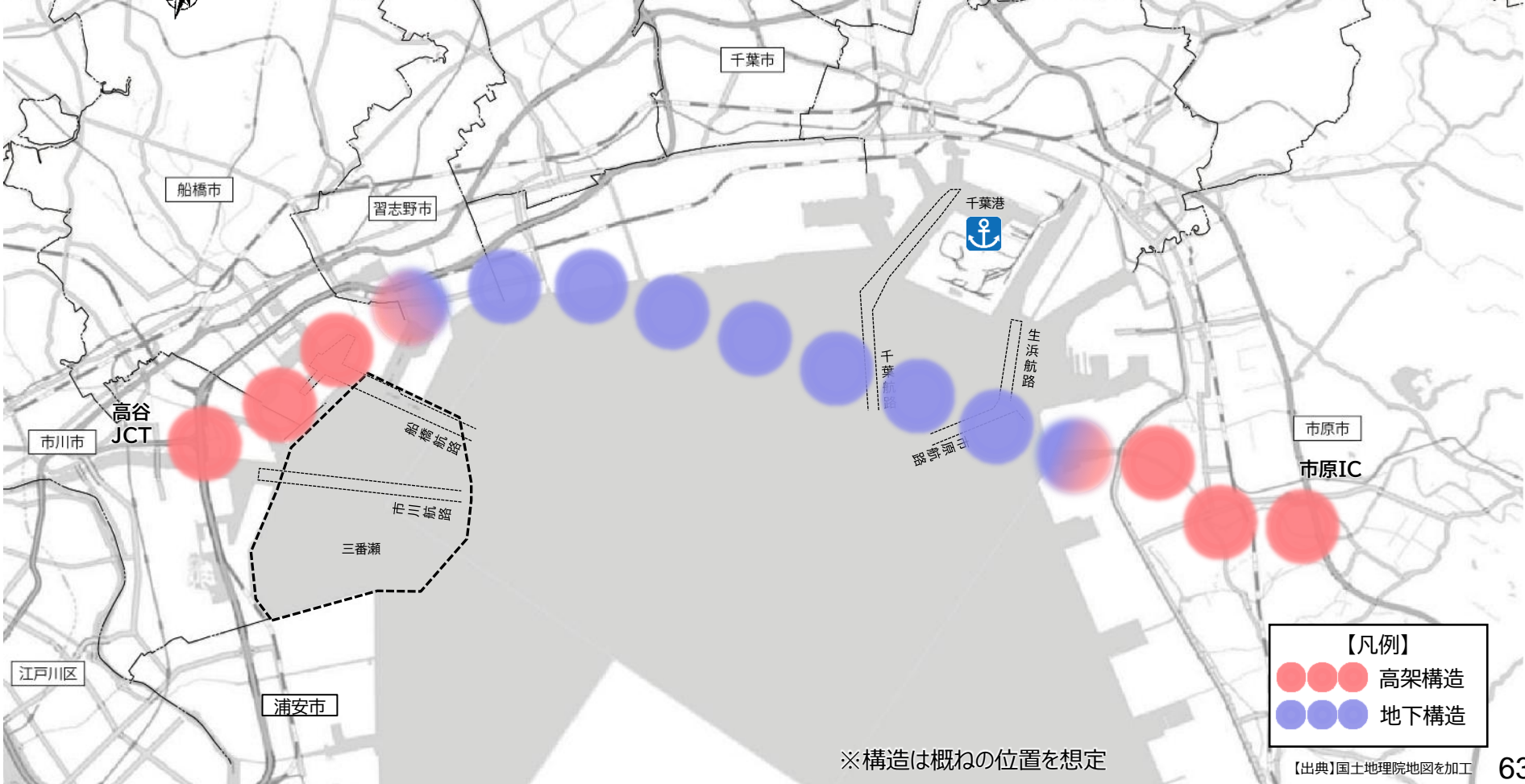
# 意見のルートイメージ(意見⑮)【三番瀬を通過(高谷～養老川(市原)、市川～京葉工業地帯)】

意見要旨【No.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【高谷～養老川(市原)、市川～京葉工業地帯】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現道拡幅と海岸沿いのルートの開拓の案が出ていますが、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。(海ほたる的なイメージ)三番瀬があるので急に高架になるか潜るかになってしまうけれども。</li> <li>○アクアラインの様な海上、又は海中に新たなルートを考える事も必要だと思う。建設費や環境問題を考えて新たなルートを希望する。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○三番瀬を通過し、高谷JCT付近を起点とし市原IC付近に最短距離で接続するルート。</li> <li>○千葉港の大型船舶の航路の確保や今後の港湾開発を考慮し終点を市原方面としたルート。</li> <li>○起終点付近は大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋で通過することを想定。市街地は景観への影響を避けて極力洋上を地下構造を基本。</li> <li>○地下構造は、効率性を考慮し極力直線的な線形。</li> </ul>



# 意見のルートイメージ(意見⑬)(洋上を通過(幕張～市原、船橋～市原))

意見要旨【No.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【幕張～市原、船橋～市原】
元となった主な意見	○船橋⇄市原まで直行道路(湾岸地域通過車両を減らす) ○東京湾地下ルート 等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし船橋・幕張周辺と市原IC付近に接続するルート。 ○速達性の向上や交通分担機能を図るため船橋・幕張周辺から市原地区を最短距離の洋上通過で接続するルート。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。海洋部は大型船舶の航行を支障がないように地下構造で通過することを想定。 ○市原市内は、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



# 意見のルートイメージ(意見⑰)【既存インフラの活用(京葉道路、東関道(館山自動車道))】

意見要旨【No.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(館山自動車道)】
元となった主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○京葉道路、東関道の二階建て化。等</li> </ul>
検討の技術的視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存のインフラを有効活用し、京葉市川JCT付近を起点とし市原IC付近に接続するルート。</li> <li>○用地買収の削減や道路ネットワークの有効活用を想定し、起点は京葉市川IC付近を想定。</li> <li>○京葉道路と東関道(館山自動車道)の用地を有効活用を想定し複層化の高架構造を基本。</li> </ul>



【凡例】  
●●● 高架構造

【出典】国土地理院地図を加工

# 意見のルートイメージ(意見⑱)【既存インフラの活用(東関東道(水戸線))】

意見要旨【No.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【東関東道(水戸線)】
元となった主な意見	○渋滞緩和ということであれば、東関東道を部分的に二階建てにするなどではダメなのでしょうか。等
検討の技術的視点	○既存インフラを有効活用し、高谷JCTを起点とし(仮称)検見川・真砂スマートIC付近に接続するルート。 ○東関東自動車道(水戸線)の用地を有効活用を想定した複層化の高架構造を基本。



【凡例】  
 高架構造

# 意見のルートイメージ(意見⑱)【既存鉄道敷の活用(JR京葉線、千葉臨海線)】

意見要旨【No.52】	用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等としてほしい【JR京葉線、千葉臨海線】
元となった主な意見	○船橋市は国道14号の拡幅は望めないため、総武本線や京葉道路の上下空間を利用して一般道を新設できないか検討してほしい。 ○JR東日本の京葉線の上に道路を造る。等
検討の技術的視点	○既存インフラを有効活用し、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○JR京葉線の鉄道用地の有効活用を想定した複層化の高架構造を基本。



【凡例】  
●●● 高架構造

### **3. 第2回コミュニケーション活動の意見への対応**

#### **3-(2) 必要性の確認**

---

## 3. ステップ2:課題の共有と道路計画の必要性の確認

### (1) 解決すべき課題の共有と道路計画の目標の設定

当該道路計画が対象とする地域において、広域的な計画等に示された地域が目指す将来像を踏まえ、解決が必要とされる現在あるいは将来の課題について、できる限り早い段階で住民・関係者等と共有するとともに、当該課題の解決を当該道路計画の目標として設定する。

### (2) 道路計画の必要性の確認

当該道路計画によって前提で設定した目標の達成が効率的かつ効果的に見込まれること及び道路整備以外の対策のみによっては目標が達成できないことを確認することにより、道路計画の必要性を確認する。

必要性の検討にあたっては、目標の設定や複数案を設定するにいたる手順、検討手法、複数案の絞り込み方等が、技術的・専門的知見に基づき合理的かどうかの根拠資料を与えるものである。

※構想段階における道路計画策定プロセスガイドラインを一部引用

**将来の見通しを踏まえ、新湾岸道路の必要性を定量的・定性的に整理**

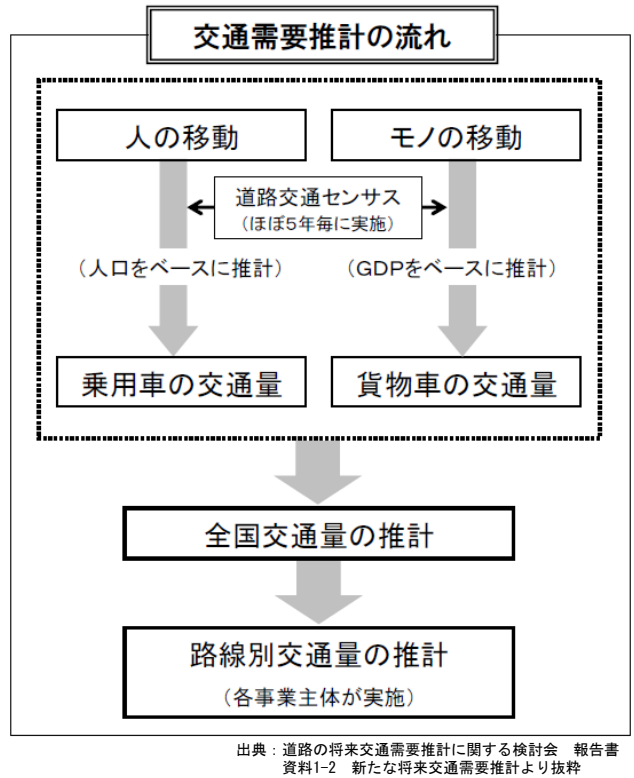


# (参考) 将来交通量推計の補足説明

- 将来における交通量の見通しは、現在の知見から将来の社会経済情勢の変化を踏まえた交通モデルに基づいて試算。
- 具体的には、地域間を行き来する自動車交通の流動量を整理した「OD表」と令和7年4月時点で事業中路線を含めた「道路ネットワーク」を用いて、事業評価で採用している手法に基づいて各路線の将来交通量を解析。
- 本検討においては、約80万ペアのOD（地域間の流動）について、約11万リンクで構成された道路ネットワークに配分する繰り返し計算（シミュレーション）を実施することで、将来的に湾岸地域周辺の混雑がどの程度になるかを算定。

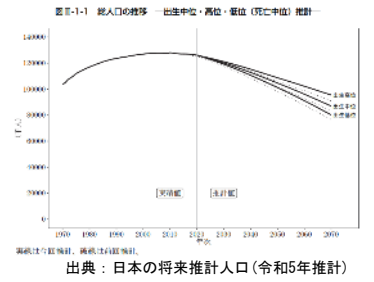
## ■将来交通需要推計手法（道路）

道路の将来交通需要推計は、人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について生成交通量を推計したのち、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量を推計



### (生成交通量の推計)

- 将来人口に加えて、国内総生産(GDP)・就業者数・免許保有率・自動車保有台数・各地域の大規模開発計画等を踏まえて将来の交通需要を推計
- 人口：全国将来人口（国立社会保障・人口問題研究所）より中位推計の最新値
- GDP：最新の実質GDPの政府見通し（経済見通しと経済財政運営の基本的態度（内閣府））に、直近10年間の実質GDP（国民経済計算年報（内閣府））の平均変化量を加算して予測 ※2040年以降は一定値に設定
- 上記を踏まえ、道路の将来交通需要推計は、人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について、地域間を行き来する自動車交通の流動量を推計する。
- 人の移動：将来人口等に基づいて、「1人当たりトリップ数」や「1台当たり平均利用距離」などの変化から推計
- 物の移動：将来GDP等に基づいて、「貨物の高付加価値化」や「自営転換の進展」などの変化から推計

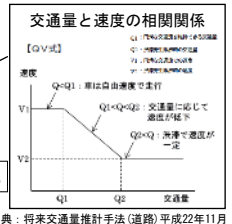
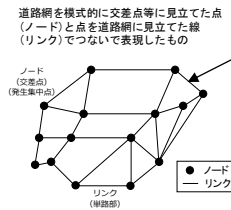


### (交通流の推計)

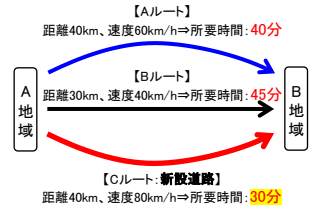
- 【発生集中交通量】
  - ・人口や自動車保有台数等を説明変数とするモデル式により都道府県別や市町村別、ゾーン別発生集中交通量に分割
- 【分布交通量】
  - ・道路交通センサスOD表を基本とし、発生集中交通量と地域特性等を考慮したゾーン間の時間距離を説明変数とするモデル式により推計

### 【配分交通量】

- ・年間の平均的な一日の交通量に対し、QV式（交通量と速度の相関）等のリンクパフォーマンス関数を用いる（有料道路等は転換式）
- ・道路ネットワークは一般都道府県道以上の路線を対象とすることを基本とし、現況に加え、事業中路線も考慮



### 地域間を移動するルート選択のイメージ

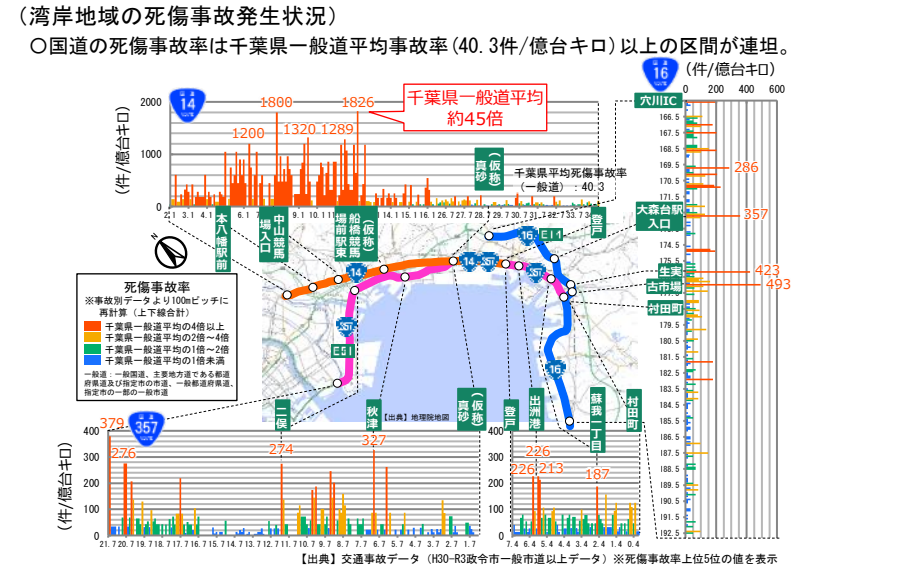


湾岸地域の人口動態や物流需要等、社会情勢の変化を踏まえた  
**将来(R22(2040)年)の道路需要に関する見通しを試算**

# (2) 必要性の確認\_事故

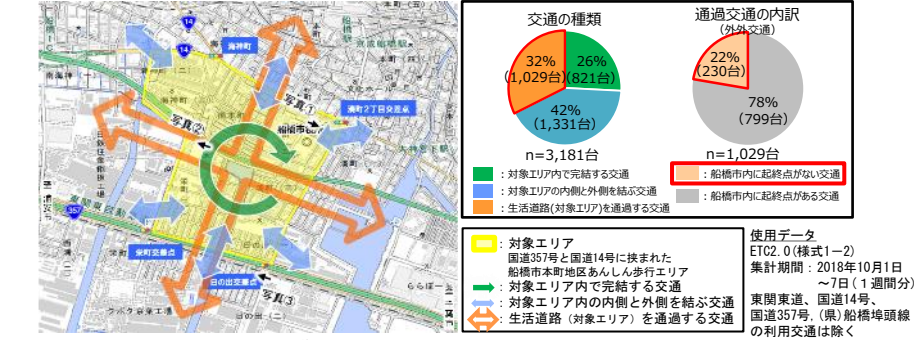
- 湾岸地域の国道における死傷事故率は千葉県一般道平均事故率(40.3件/億台キロ)以上の区間が連坦。
- 生活道路では高速道路等の幹線道路の渋滞を避けるため、通勤・通学時間帯に生活道路へ自動車交通が流入し、安全性が低下。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、国道における事故件数の減少が見込まれる。

## ■現状の課題認識



(生活道路への車の流入事例(船橋市))

○高速道路等の幹線道路の渋滞を避けるため、通勤・通学時間帯には生活道路へ自動車交通が流入。



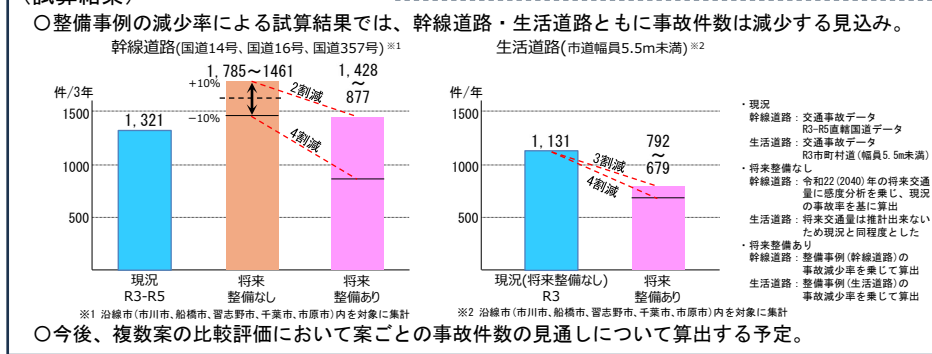
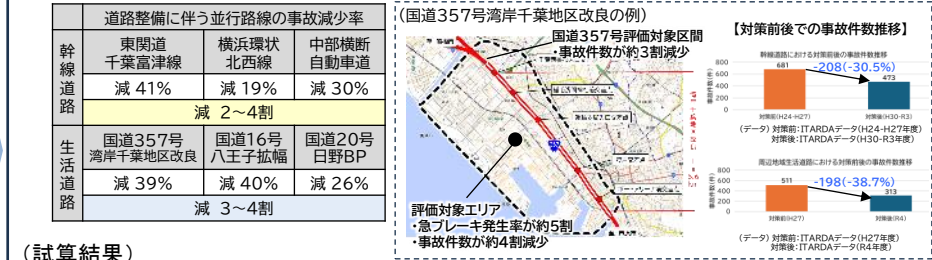
## ■整備効果の見通し

(算定の考え方、方法)

- 将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、新湾岸道路の整備しない場合の交通量の見通しを試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。
- これらの交通量を用いて、道路交通センサスと交通事故データから算出された現況の事故率を基に新湾岸道路の整備しない場合における事故件数の見通しを算出。

※1 社会経済情勢の変化: 国内総生産(GDP)、人口、就業者数、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格等 ※2 感度分析(±10%) : 費用便益分析マニュアル(令和7年8月)における感度分析(基本ケース値の±10%を変動幅)より引用

○整備ありの事故件数の試算に際しては、現段階でIC等による接続位置が定まっていなかったため配分解析が困難であることから、道路整備の事例を用いて既存道路の事故件数の減少率(減少幅)を算出。算出した減少率を幹線道路では整備しない場合の事故件数に乘じ、生活道路では現況の事故件数に乘じて、新湾岸道路の整備ありの事故件数の見通しを試算。



## ■整備しない場合の将来見通し

(算定の考え方、方法)

- 将来の社会経済情勢の変化を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、新湾岸道路の整備しない場合の交通量の見通しを試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析を実施。
- これらの交通量を用いて、道路交通センサスと交通事故データから算出された現況の事故率を基に新湾岸道路を整備しない場合における事故件数の見通しを算出。

(試算結果)

○新湾岸道路を整備しない場合、幹線道路の事故件数は現況に対して増加(約1~4割)する見込み。

# (2) 必要性の確認\_防災

- 千葉県策定の高潮浸水想定（令和3年7月）で想定されている最大規模の高潮発生時においては、湾岸地域内の全ての幹線道路（高速道路、一般道）が浸水する可能性があり、防災道路としてのネットワークが寸断。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、道路啓開の必要延長が減少する見込み。

## ■現状の課題認識

### （高潮浸水想定）

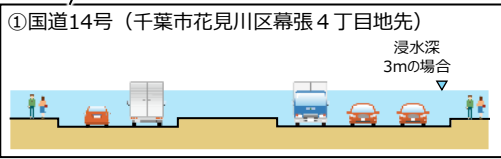
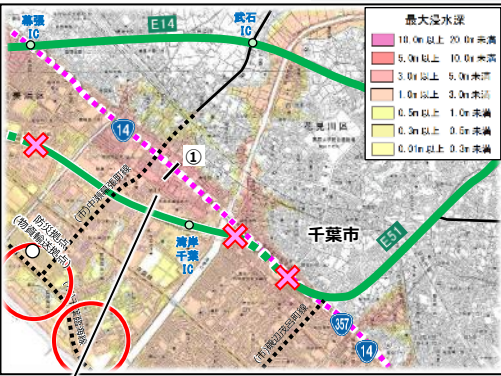
○千葉県策定の高潮浸水想定（令和3年7月）で想定されている最大規模の高潮発生時においては、湾岸地域内の全ての幹線道路（高速道路、一般道）が浸水する可能性があり、防災道路としてのネットワークが寸断。

凡例	高潮発生時
	通行可能区間（高速）
	通行不能区間（高速）
	通行可能区間（一般道）
	通行不能区間（一般道）
	～1m 防 広域防災拠点（救援・自衛隊）
	～3m 防 防災拠点
	～5m 防 防災拠点（市役所・救援物資拠点）
	～1.0m 防 防災拠点（港湾）
	1.0m～ 防 IC（インターチェンジ）

国道357号東京港トンネル通行止め状況



【出典】：東京国道事務所X（令和7年9月11日）



①国道14号（千葉市花見川区幕張4丁目地先）

### ■千葉市稲毛区黒砂地先の高潮時の道路冠水



2023年9月8日（台風13号時） 2023年9月7日（平常時）

## ■整備効果の見通し

### （算定の考え方、方法）

- 高潮発生後の広域防災拠点（救援部隊・救援物資）と広域防災拠点から被災地にある防災拠点までの啓開ルートを整理。
- 新湾岸道路の整備有無における啓開必要延長の比較により、救援・救援時間の短縮効果を算定。

道路啓開ルートの考え方  
※緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを確保すること。

ステップ	定義
STEP1	県外からの高速道路～広域防災拠点（救援部隊、医療救護）までのルート ・被災地にできるだけ近い広域防災拠点（発災後12時間以内で到達（啓開）） ・緊急輸送ルートでの広域防災拠点アクセスルートで選定
STEP2	広域防災拠点（救援部隊、医療救護）から被災地までのルート ・広域防災拠点から被災地域（発災後48時間以内で到達（啓開））
STEP3	被災地内の交通機能を確保するルート ・特に大きな被害を被った地域（発災後72時間以内で到達（啓開））

【出典】千葉県道路啓開計画（令和6年12月） 国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所、千葉県県土整備部道路環境課

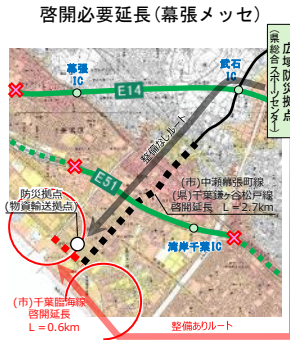
### （試算結果）

- 新湾岸道路が整備されることにより、千葉市道路啓開計画において物資輸送拠点に位置付けられている「日本コンベンションセンター国際展示場（幕張メッセ）」や海上からの緊急物資輸送拠点となる「千葉港（葛南中央地区）」までの道路啓開の必要延長が減少する見込み

### 【道路啓開ルートの設定】

千葉県防災ネットワーク基本計画における支援ゾーンに基づき、被災が想定される湾岸地域から近い広域防災拠点から被災地の防災拠点までの啓開ルートを設定。

支援ゾーン	広域防災拠点（救援部隊）	被災地の防災拠点（物資輸送施設）	啓開必要延長			
			整備なし		整備あり	
			延長	啓開路線	延長	啓開路線
東葛 葛南	鎌ヶ谷市宮 陸上競技場	千葉港（葛南中央地区）	6.8	国道296号 国道357号 市川市道 船橋市道 臨港道路	0.6	臨港道路
			3.9	国道14号 国道126号 (市)千葉港黒砂台線 臨港道路	3.9	国道14号 国道126号 (市)千葉港黒砂台線 臨港道路
千葉 中央	県総合 スポーツセンター	千葉港（千葉中央地区）	2.7	(県)千葉港鎌ヶ谷松戸線 (市)中瀬橋強司線	0.6	(市)千葉臨海線
		日本コンベンションセンター国際展示場（幕張メッセ）				



○今後、複数案の比較評価において案ごとの道路啓開必要延長の見通しについて算出する予定。

## ■整備しない場合の将来見通し

### （算定の考え方、方法）

- 高潮発生後の広域防災拠点（救援部隊・救援物資）と広域防災拠点から被災地にある防災拠点までの啓開ルートを整理。

### （試算結果）

- 千葉県防災ネットワーク基本計画における支援ゾーンごとの広域防災拠点から被災地の防災拠点までの道路啓開の必要延長は、約13.4kmなる見込み。

# (2) 必要性の確認\_医療

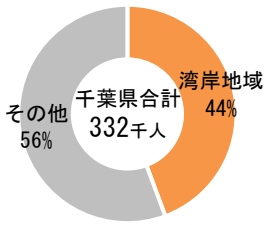
- 湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占め、ランキング上位5位以内に3市(千葉市、船橋市、市川市)が入っている。
- 千葉市の例では、今後、人口減少が進む一方、高齢者の割合は増加する見込みであり、救急搬送件数は横ばいで推移する見通し。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、第三次医療施設からの30分圏域は増加する見込み。

## ■現状の課題認識

### (湾岸地域の救急搬送)

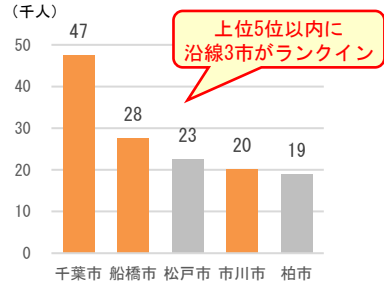
○湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めており、千葉県内の救急搬送人員ランキング上位5位以内に湾岸地域の3市(千葉市、船橋市、市川市)が入っている。

#### ■救急搬送人員割合 (令和5年)



出典：千葉県消防防災年報 (令和6年版)  
※湾岸地域：千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市

#### ■救急搬送人員ランキング (令和5年・千葉県内上位5位)

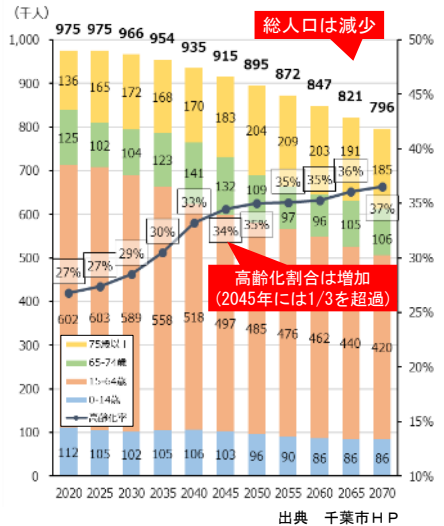


上位5位以内に沿線3市がランクイン

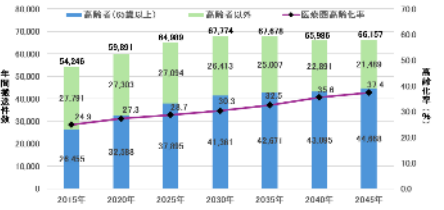
### (千葉市における将来の見通し)

○千葉市の人口は2020年前半をピークに減少へ転じ、高齢者の割合は増加する見通し。  
○一方、救急搬送件数は、現状でも高齢者(65歳以上)の搬送件数が約6割を占めており、今後の人口減少下においても当面は高齢化が進むことから、救急搬送件数は横ばいで推移する見通し。

#### ■千葉市の将来人口及び高齢化率の推計

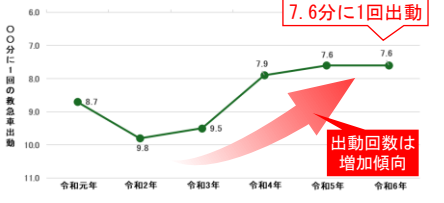


#### ■千葉市年齢階層別年間救急搬送件数推計



出典「千葉医療圏及び両市立病院の現状と課題」(千葉市病院事業のありかた検討委員会・第1回資料 平成30年12月)より

#### ■千葉市の救急車出動頻度



出典 救急統計2019~2024年 (千葉市消防局) より作成

## ■整備効果の見通し

### (算定の考え方、方法)

○道路ネットワーク条件としてDRMデータに下表の旅行速度を設定し、整備前後の30分圏域(施設から各メッシュへの所要時間を最短経路アルゴリズムを用いて到達可能範囲を分析)を図化。  
○整備前後における第三次医療施設からの30分圏域(人口・面積)は、国勢調査の500mメッシュデータを集計して算出。

#### 【道路ネットワークの条件】

- ・各リンクの速度は現況はETC2.0の2024年度平均混雑時旅行速度を基本として設定
- ・新湾岸道路の整備ありについては以下の規制/設定速度を基本として設定

#### <各DRMリンクの速度設定>

道路種別	現況	整備あり
新湾岸道路	(未整備)	80km/h
東関東自動車道		100km/h
首都高速道路	混雑時旅行速度	80km/h
京葉道路	(ETC2.0 2024年度平均)	60km/h
国道・県道		40km/h
市道、その他道路		30km/h

### (試算結果)

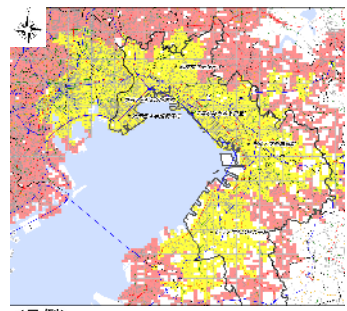
○新湾岸道路の整備により、第三次医療施設からの30分圏域が増加する見込み。  
・30分圏域(面積)：約144km<sup>2</sup>増加 (整備なし：約453km<sup>2</sup> ⇒整備あり：約597km<sup>2</sup>)  
・30分圏域(人口)：約227千人増加 (整備なし：約2408千人 ⇒整備あり：約2685千人)

#### <第3次医療施設からの30分圏域の変化>

保健医療圏	全面積	30分カバー面積(km <sup>2</sup> )	
		整備なし	整備あり
千葉	270	192 (71%)	225 (83%)
東葛南部※	186	142 (76%)	174 (94%)
市原	358	119 (33%)	197 (55%)
沿線合計	816	453 (55%)	597 (73%)

保健医療圏	全人口	30分カバー人口(千人)	
		整備なし	整備あり
千葉	970	906 (93%)	961 (99%)
東葛南部※	1484	1303 (88%)	1470 (99%)
市原	268	199 (74%)	254 (95%)
沿線合計	2723	2408 (88%)	2685 (99%)

※東葛南部・・・市川市、船橋市、習志野市、浦安市 (八千代市除く)



<凡例>  
★ 第3次医療施設  
■ 対象施設からの30分圏域 (整備なし)  
■ 対象施設からの30分圏域 (整備あり)

○今後、複数案の比較評価において案ごとの第三次医療施設からの30分圏域の見通しについて算出する予定。

## ■整備しない場合の将来見通し

### (算定の考え方、方法)

○2024年度のETC2.0プローブデータにより各路線の平均混雑時旅行速度を設定し、湾岸6市に立地する第三次医療施設からの30分圏域を算出。

### (試算結果)

○湾岸6市における第三次医療施設からの30分圏域は、面積：約453km<sup>2</sup>(約55%)、人口：約240千人(約88%)となり、一部の地域において30分圏域外が残る見込み。

### **3. 第2回コミュニケーション活動の意見への対応**

#### **3-(3) ルート・構造の評価(一次評価案)**

---

# ルート・構造の比較評価(案)

- 第2回コミュニケーション活動で寄せられたルート・構造等に関する意見は、「理由」と「内容」を意見要旨としてとりまとめ。
- 各意見について、第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認するとともに、各意見の「理由」を評価項目として設定し、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。

意見要旨		
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してほしい) 【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(六川・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
	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／・高谷～茜浜／・高谷～養老川(市原)／・市川～京葉工業地帯
	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を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
	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】・幕張～市原／・船橋～市原 【検討対象の区間外】・浦安～茜浜～幕張／・浦安～千葉港／・浦安～蘇我／・浦安～市原／・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、館山線)の拡幅・立体化をすばき、京葉道路／・東関道(水戸線)／・東関道(館山自動車道)
	52	用地確保が困難なため、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
	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
構造	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
	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

## 第1段階

第2回コミュニケーション活動で示した複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件\*1との整合性を確認

ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認

- \*1 ①常識的に明らかな非効率性がない ②達成すべき目標に適合している  
③法的な基準を満たしている ④三番瀬の海域をこれ以上狭めない

重大な課題の有無を確認

## 第2段階 (複数案の比較評価)

第3回コミュニケーション活動で示す複数案に追加の上、評価項目に基づき評価

# 【第1段階】ルート・構造の評価（試行）

# ルート関連の意見要旨①

番号		45	46	47
意見要旨		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）	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	京葉道路（六川・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
区間対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象	△起点は高谷JCT周辺、終点は蘇我・市原周辺としており、一部区間とする場合、起終点が不整合。ルート案の各区間の整備のあり方は、構造等を含めた検討が必要		×千葉環状道路や千葉外環状道路等の別計画において検討すべき区間であり不整合
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない			
	法的な基準を満たしている			
	達成すべき目標に適合している			
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない			
評価項目 (注2)	渋滞の解消、速達性の向上	△一部区間の整備とする場合、渋滞緩和の効果が限定的となる可能性がある		
	高速道路			△ネットワーク機能の強化により渋滞緩和が図られる可能性がある一方、現状においても混雑が発生している宮野木JCTやその周辺道路等では交通集中により混雑が悪化する可能性もある
	幹線道路			
	アクセス道路			
	迂回路の確保			△ネットワーク機能の強化により迂回路確保が期待される一方、現状においても混雑が発生している宮野木JCTやその周辺道路等では交通集中により混雑が悪化する可能性もある
	成田空港からのアクセス強化			△ネットワーク機能の強化によりアクセス強化が期待される一方、現状においても混雑が発生している宮野木JCTやその周辺道路等では交通集中により混雑が悪化する可能性もある
	羽田空港へのアクセス改善			
	物流機能強化			△ネットワーク機能の強化により物流機能強化が期待される一方、現状においても混雑が発生している宮野木JCTやその周辺道路等では交通集中により混雑が悪化する可能性もある
	観光誘致			
	大型車・普通車の機能分離			
	海辺の景観や自然保護	△区間によっては海辺景観や自然保護効果への影響が懸念される可能性がある	△案2の区間で海辺の景観に対する影響は小さくなるが、案1と案2の接続の仕方によっては谷津干潟への影響が懸念	
	走行時の景観確保			
	沿線土地利用／買収用地の削減		△案1と案2の接続区間において、谷津干潟や幕張新都心の大規模な変更について検討が必要 案2の区間では全線にわたり用地買収が必要	
既存インフラの有効活用				
費用抑制	○部分整備のため案1と案2の全線整備より事業費が低い	○案1と案2の間となる可能性あり		
早期実現	○案1と案2の全線整備より供用が早くなる可能性あり	○案1と案2の間となる可能性あり		

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案（案1-1、1-2、2）の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。  
 (注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に  
 (注3) 表中の評価に関する記述の文項に記載されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したものである（○：整合性や客観的合理性が認められる）△：整合性や客観的合理性の一部に課題がある）×：整合性や客観的合理性に重大な課題がある）。各欄のコメントは記号を補足的に説明したものである。

# 【第1段階】ルート・構造の評価（試行）

# ルート関連の意見要旨②

番号		48	49	50
意見要旨		<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>【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／・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／・大井JCT</li> <li>・羽田空港まで／・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>	<p>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</p> <p>【千葉県内の湾岸部】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幕張～市原</li> <li>・船橋～市原</li> </ul> <p>【検討対象の区間外】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浦安～茜浜～幕張</li> <li>・浦安～千葉港</li> <li>・浦安～市原</li> <li>・千葉～神奈川</li> <li>・東京～房総エリア</li> <li>・東京湾横断</li> <li>・船橋～海ほたる</li> <li>・湾口道路</li> <li>・羽田(平和島)～蘇我</li> </ul>
区間対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象	△対象区間外を含むため不整合(一部意見)	×対象区間外のため不整合	△対象区間外を含むため不整合(一部意見)
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない			×洋上での工事の場合、地上での工事と比べると施工性が著しく非効率となるため、不整合
	法的な基準を満たしている 達成すべき目標に適合している			
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない	×三番瀬の生物に悪影響を与える青潮の発生や浸入を促すことから千葉県三番瀬再生計画では海域をこれ以上狭めないことを原則としているため不整合		△三番瀬の生物に悪影響を与える青潮の発生や浸入を促すことから千葉県三番瀬再生計画では海域をこれ以上狭めないことを原則としてしているため不整合
評価項目 (注2)	渋滞の解消、速達性の向上	○渋滞の解消や速達性の向上は期待される	○渋滞の解消や速達性の向上は期待される	△ICが限定されるため、現道からの交通転換が限定的で渋滞緩和が不十分となる可能性あり
	高速道路		○渋滞の解消や速達性の向上は期待される	
	幹線道路			
	アクセス道路			
	迂回路の確保			
	成田空港からのアクセス強化			
	羽田空港へのアクセス改善		○羽田空港へのアクセス改善は期待される	
	物流機能強化		○港湾空港アクセス強化により物流機能強化は期待される	
	観光誘致		○港湾空港アクセス強化により周遊性向上は期待される	
	大型車・普通車の機能分離		○新設道路への交通転換により機能分離が期待される	
	海辺の景観や自然保護			
	走行時の景観確保			○新設道路からの洋上景観が期待される
	沿線土地利用／買収用地の削減	○洋上のため用地買収の対象は減少が見込まれる		
既存インフラの有効活用				
費用抑制				
早期実現	×洋上施工の場合、自然保護、船舶航行・漁業との調整や工事を行うための検討や注意すべき事項が地上での施工と比べて多くなり早期実現が困難な可能性あり			×洋上施工の場合、自然保護、船舶航行・漁業との調整や工事を行うための検討や注意すべき事項が地上での施工と比べて多くなり早期実現が困難な可能性あり

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。  
(注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。  
(注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したものである。「○」：整合性や客観的合理性が認められる。「△」：整合性や客観的合理性の一部に課題がある。「×」：整合性や客観的合理性に重大な課題がある。各欄のコメントは記号を補足的に説明したものである。

番号		51	52
意見要旨		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(水戸線) ・東関東(館山自動車道)	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
区 間 対 象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象		
前 提 条 件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない		×鉄道の営業運行上の安全性・定時性の確保や保線などの極めて厳しい制約条件での道路整備が非効率
	法的な基準を満たしている		
	達成すべき目標に適合している		
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない		
評 価 項 目 (注2)	渋滞の解消、速達性の向上		
	高速道路		
	幹線道路		
	アクセス道路		
	迂回路の確保		
	成田空港からのアクセス強化		
	羽田空港へのアクセス改善		
	物流機能強化		
	観光誘致		
	大型車・普通車の機能分離		
	海辺の景観や自然保護		
	走行時の景観確保		
	沿線土地利用／買収用地の削減	×沿線に道路や住宅地、大型建築物が連坦しており、用地買収の削減は見込まれない	×鉄道用地幅に新設道路を収めることは困難（沿線の用地買収が必要）
	既存インフラの有効活用	×既存の道路空間を活用した車線数の増加や立体構造による車線増加は既存道路の抜本的な再構築が必要となり、長期にわたる既存道路の機能停止が不可避	
費用抑制	×既存道路の抜本的な再構築が必要のため追加コストが必要となり経済性が悪化		
早期実現			
その他	×施工中は並行する既存道路の交通規制が避けられず、施工に伴う既存道路の渋滞悪化が懸念		

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。  
 (注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。  
 (注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じた付したものを（「○」：整合性や客観的合理性が認められる）「△」：整合性や客観的合理性の一部に課題がある）「×」：整合性や客観的合理性に重大な課題がある）。各欄のコメントは記号を補足的に説明したもの。

番号		53	54
意見要旨		<p>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)</p> <p>【追加IC】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検見川浜</li> <li>・船橋市内～習志野</li> </ul> <p>【削除IC】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船橋市</li> <li>・幕張</li> <li>・いなげの浜</li> <li>・蘇我</li> </ul>	<p>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</p> <p>【アクセス強化を図るべき施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ディズニーリゾート</li> <li>・船橋IC</li> <li>・千葉港</li> <li>・大規模商業施設</li> <li>・幕張ベイタウン</li> <li>・海浜公園</li> <li>・千葉市役所</li> </ul>
区間対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象		
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない		
	法的な基準を満たしている		
	達成すべき目標に適合している		
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない		
評価項目 (注2)	新たな渋滞が起きない	<p>△IC位置案は、新たな渋滞が起きないよう、周辺道路の整備状況等を踏まえて設定。IC追加による接続道路等での新たな渋滞発生やIC削除によるネットワーク効果・渋滞緩和効果の低減をもたらさないよう、周辺の道路ネットワークの利用状況や接続する道路の構造等を踏まえ、IC位置の詳細を計画することが必要</p>	<p>△IC位置案は、新たな渋滞が起きないよう、周辺道路の整備状況等を踏まえて設定。IC追加による接続道路等での新たな渋滞発生やIC削除によるネットワーク効果・渋滞緩和効果の低減をもたらさないよう、周辺の道路ネットワークの利用状況や接続する道路の構造等を踏まえ、IC位置の詳細を計画することが必要</p>
	商業施設や観光施設へのアクセス向上		<p>○商業施設や観光施設の利便性向上が期待され、沿道都市機能の強化が期待されるが、商業施設等の具体的な整備計画との調整が必要。</p>

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。

(注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。

(注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つ前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したもの(「○」:整合性や客観的合理性が認められる)「△」:整合性や客観的合理性の一部に課題がある)「×」:整合性や客観的合理性に重大な課題がある)。各欄のコメントは記号を補足的に説明したもの。

# 【第1段階】ルート・構造の評価（試行）

## 構造関連の意見要旨①

番号		55	56	57
意見要旨		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	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	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)
区間対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象			
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない			
	法的な基準を満たしている			
	達成すべき目標に適合している			
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない			
評価項目 (注2)	災害に強いルート確保		△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって津波・高潮に伴う浸水等により災害時の物流輸送のルート確保が困難となる可能性がある	
	物流機能強化		△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって物流機能の一部(危険物車両の通行)が制限される可能性がある	
	海辺の景観	△海辺や地域が重視している景観に与える影響を検討する必要がある	△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって海辺の景観の変化は異なる	
	自然環境の保全		△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって自然環境の変化は異なる	
	沿道環境(大気質・騒音・振動)		△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって沿道環境の変化は異なる	
	沿線土地利用／買収用地の削減	△既存の千葉船橋海浜線や海浜大通りの機能を確保するため、案1-1、1-2より買収対象が増える可能性あり		
	費用抑制		△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって費用は異なる	
	早期実現	△構造物の整備が抑制される一方、用地買収に時間を要する可能性あり	△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって整備に要する期間は異なる	
	その他	×海辺空間などへの分断が発生する可能性がある		×起点側の高谷JCT周辺は高架構造、終点側の蘇我IC周辺や市原IC周辺は高架・盛土構造で整備されており地下構造での接続は構造上困難

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。

(注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。

(注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つ前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したもの(○:整合性や客観的合理性が認められる)「△:整合性や客観的合理性の一部に課題がある)「×:整合性や客観的合理性に重大な課題がある)」。各欄のコメントは記号を補足的に説明したもの。

番号		58	59
意見要旨		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	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
区 間 対 象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象		
前 提 条 件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない		
	法的な基準を満たしている		
	達成すべき目標に適合している		
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない		
評 価 項 目 (注2)	災害に強いルート確保		△国道357号・国道16号のうち、津波・高潮の浸水エリアを通過する区間では、高架構造により浸水を回避できる可能性はあるが、交差道路を含めて全線に渡り高架化することは極めて困難(地下構造は浸水が懸念される)
	物流機能強化	○トンネル構造ではないことから、危険物積載車両の通行が可能となる	
	海辺の景観	△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって海辺の景観の変化は異なる	
	自然環境の保全		△谷津干潟周辺等の一部区間では、立体構造を採用することにより、自然環境への影響が懸念される
	沿道環境(大気質・騒音・振動)	△区間ごとに整備条件が異なるため、採用する構造形式によって沿道環境の変化は異なる	
	沿線土地利用／買収用地の削減		△市川・船橋区間では、国道357号海側は並行してJR京葉線が近接し、山側の沿道は工場等が密集するとともに、JR駅周辺は大型商業施設等の都市開発が進んでおり、大規模な用地買収が必要。また、谷津干潟(習志野区間)から千葉市の一部区間での立体構造物の施工にあたり、国道357号の既存用地を活用することはできるが環境緑地帯の改変を伴う
	費用抑制		△一部区間では用地買収費を抑制できる可能性がある一方、構造物の構築費が必要となり、費用が増大する可能性あり。地下化は、共同溝等の既設構造物の移設により、追加費用が必要となる可能性あり
	早期実現 その他		×市川・船橋区間は国道357号に並行して東関道・JR京葉線が近接し、国道の地下には共同溝(電気、水道等)やガス幹線など重要なライフラインの管路が埋設されており、それら機能を確保しつつ立体構造物を施工することは極めて困難

(注1) 第2回コミュニケーション活動で示した複数案(案1-1、1-2、2)の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認。

(注2) ルート・構造に関する意見要旨の「理由」と「内容」のうち、「理由」を基に評価項目を設定。各意見要旨におけるルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。

(注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つ前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したもの(○:整合性や客観的合理性が認められる)△:整合性や客観的合理性の一部に課題がある)×:整合性や客観的合理性に重大な課題がある)。各欄のコメントは記号を補足的に説明したもの。

各項目の評価を踏まえ、ルート・構造等の評価（第2段階）に追加する案を選定

### **3. 第2回コミュニケーション活動の意見への対応**

#### **3-(4) 配慮事項と付帯事項の検討**

---

# 複数案の比較評価における配慮事項と付帯事項の整理

- 構想段階は、概略計画を定める段階（概ねのルートや基本的な道路構造等（概略計画）を決定）であり、解決すべき課題・背景や達成すべき目標に照らし、概ねのルートや道路構造等について、事業の効果、環境、費用等の総合的な観点から複数案を比較・評価を行うことが求められる。
- 複数案の比較・評価で示す効果や課題は、概略計画決定以降に検討熟度を高め、効果を増大するための工夫や課題解決のための方策を具体化することが必要。
- 複数案の比較評価（2次評価）にあたっては、これらの具体化に向けた取組の方向性を「付帯事項」として整理することで、構想段階後の効果増大や課題解決の可能性を含めて判断できる情報を提供。

## ルート・構造等の検討にあたって求められる要素と具体化に向けた取り組み（例）

### 海辺の景観等の確保 (景観検討の実施/環境配慮の検討)

●3次元デザインソフト



●模型



【出典】大阪湾岸道路西伸部(陸上高架橋)のC I Mを活用した景観検討について  
(令和2年度近畿地方整備局研究発表会 論文集)

●透光型遮音壁  
(東京外かく環状道路(高架))



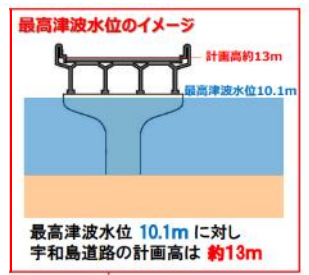
R8.3.12撮影

●グリーンインフラの取り組み




【出典】グリーンインフラの市場における経済価値に関する研究会

### 災害リスクの低減 (緊急避難路の確保)



井天地区に設けられた緊急避難路



【出典】国土交通省四国地方整備局 一般国道56号 宇和島道路 (事後評価) 資料

### 地域の賑わい創出 (再開発事業等との連携)

●にぎわいの広場およびその周辺区域



【出典】千葉市 幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業について

●幕張公園の新アリーナ整備



【出典】ヒューリック株式会社 スポーツ・エンタメ事業への参画および千葉県立幕張海浜公園でのアリーナ開発について

### 産業競争力の強化 (港湾整備)



埠頭再編 (L1) 160m (L2) 160m (L3) 160m (L4) 220m (L5) 160m

物流施設等の立地促進

自動車専用岸壁の延伸

コンテナ岸壁の増設・延伸、2/4ヘース化

老朽化岸壁の廃止、埋立 - 自動車・コンテナのヤード拡張 岸壁・ヤード配置の再編

【出典】交通政策審議会第72回港湾分科会 資料1-1を加工

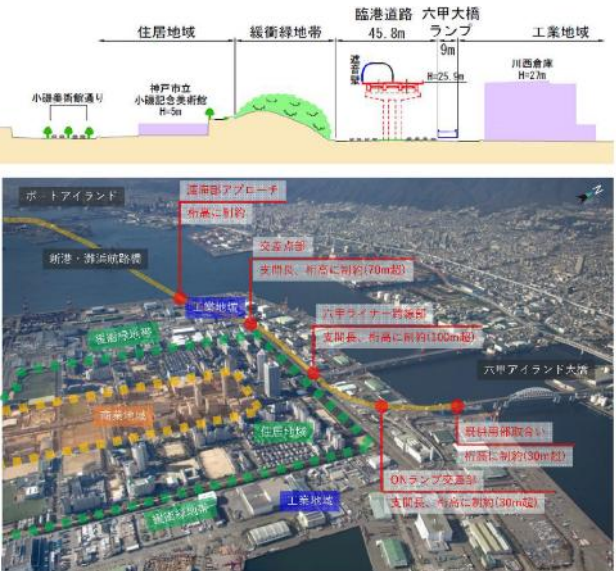
複数案の比較評価にあたり、具体化に向けた取組みの方向性を「付帯事項」として整理

○景観への配慮が必要な事業では、構造等の詳細検討にあたって景観検討を実施している事例も存在。  
○大阪湾岸道路西伸部(H28年度事業化)では、有識者の意見を踏まえ計画コンセプトに景観を位置付け、CIM等の3Dモデルを景観予測や双方向コミュニケーションツールとして活用。

## ■大阪湾岸道路西伸部 路線図



## ■断面図と周辺環境の明示の例



## ■検討に用いた視覚資料の特長

	<p>【簡易CG】 簡易な3Dモデルを再現する すである地形モデルを活用すること で手早く検討が可能、主に中、遠景の検 討に適する。</p>
	<p>【3次元デザインソフト】 容易に形状を把握することが可能、た だし背景との関係や素材の質感の表現は できない。</p>
	<p>【模型】 スチレンボードなどの専用材料を立体 に組み立てて製作 具体の形状を議論する場合に、寸法感、 形状を正確に把握できる。</p>
	<p>【VRCG】 3次元地図データを用いて仮想空間上に 背景も含めてモデリングを行う。 背景を含めた橋梁の全体系の把握が可 能、実際に存在しない計画段階の背景に ついては再現が可能。</p>
	<p>【フォトモンタージュ(3次元レンダリ ングソフト)】 3次元データにレンダリング(陰面処理 などの描写)を行ったものを、これを写真 に合成したものがフォトモンタージュ。 カメラ視点位置、レンズ、画角、光環境 が正確に描写されるため、寸法や素材、 形などが、正確な視点位置からどのよ うに見えるかの確認に用いる。</p>

【出典】大阪湾岸道路西伸部(陸上高架橋)のCIMを活用した景観検討について(令和2年度近畿地方整備局研究発表会 論文集)

# 参考(1-2) 海辺の景観の確保(景観検討の実施)

○環境基準を満たさず、遮音壁を設置する場合について、日照を確保し、見通しが良く圧迫感を低減させる透光パネルの遮音壁を設置している事例が存在。

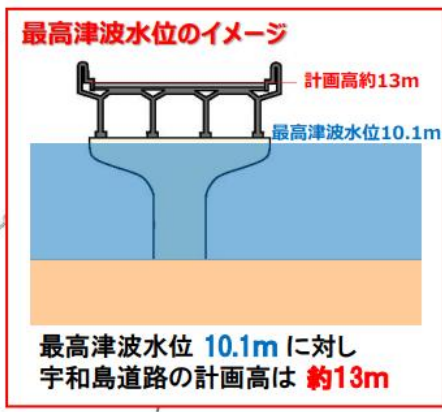
路線名	位置図	写真① 道路上	写真② 外観
東京外かく環状道路 (高架)	 <p style="text-align: center;">【出典】国土交通省 首都国道事務所HP</p>	 <p style="text-align: right;">R8.3.12撮影</p>	 <p style="text-align: right;">R8.3.12撮影</p>
国道298号 (平面)	 <p style="text-align: center;">【出典】国土交通省 首都国道事務所HP</p>	 <p style="text-align: right;">R8.3.12撮影</p>	 <p style="text-align: right;">R8.3.12撮影</p>

# 参考(2) 災害リスクの低減(緊急避難路の確保)

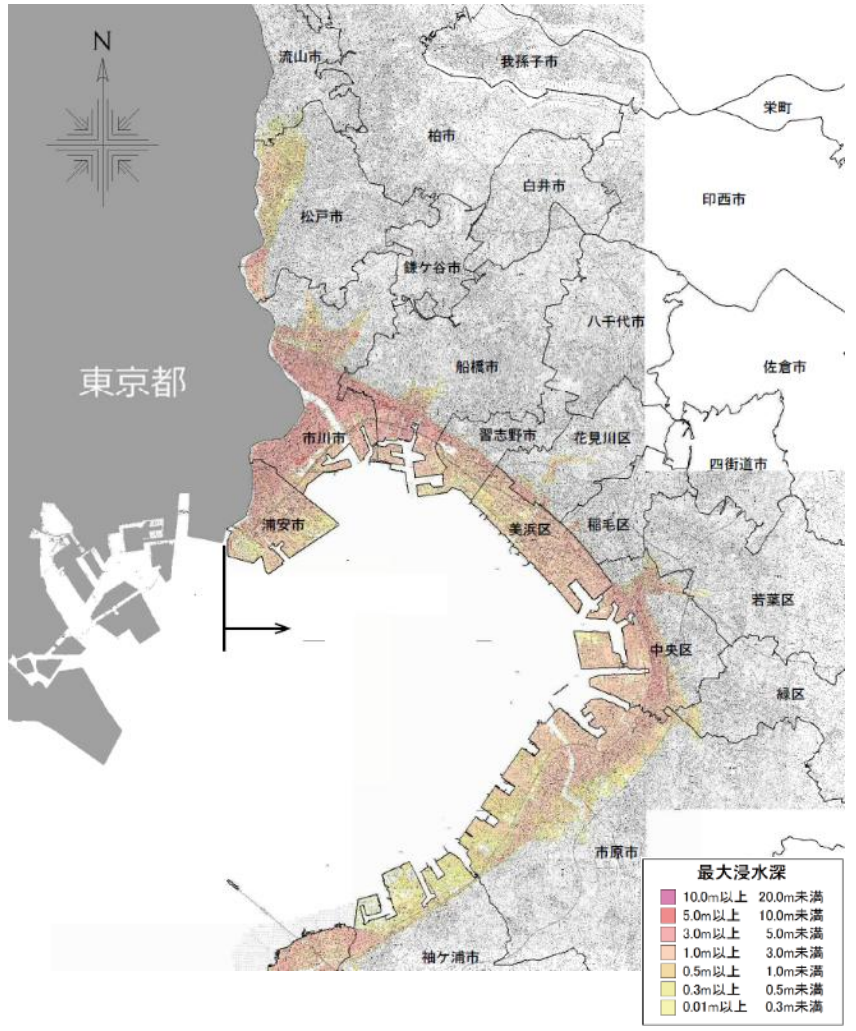
○東日本大震災以降、津波浸水エリア内に位置する高架区間等を活用し、緊急避難階段を設置するなどにより、避難場所の確保を支援する取り組みも展開されている。

## ■緊急避難階段(宇和島道路)

### ▼緊急避難路としての宇和島道路



## ■千葉県における東京湾沿岸高潮浸水想定区域図(浸水深)



【出典】千葉県高潮浸水想定区域図

【出典】国土交通省四国地方整備局 一般国道56号 宇和島道路(事後評価)資料

# 参考(3) 地域の再開発事業等との連携による賑わい創出を支援

- 湾岸地域には千葉県内でも著名な観光地を有し、年間約7,200万人の観光入込客数と県内の観光産業を牽引。
- 幕張海浜公園活性化、千葉マリスタジアム再整備、新アリーナ建設等、地域計画との連携により更なる観光需要増加を交通円滑化や安全確保の観点から支援。

## ■幕張地区周辺の再開発計画



【出典】千葉市 千葉マリスタジアム再整備基本構想 (令和7年9月)

## ■幕張地区周辺の再開発計画



### ①アルティアリーナ千葉新アリーナ

- ・開業目標2030年
- ・収容人数20,000人
- ・約20,000㎡、地上6階建



【出典】ヒューリック株式会社 スポーツ・エンタメ事業への参画および千葉県立幕張海浜公園でのアリーナ開発について

### ②公園活性化施設

- ・供用開始時期: 2027年夏を予定
- ・商業、公園、スポーツ施設 等



【出典】千葉市 幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業について

# 参考(4) 港湾整備による産業競争力の強化への支援

○千葉港では、千葉中央区の船舶の大型化やヤード不足等に対応するため、土地の造成を含む埠頭再編計画を推進。  
 ○物流拠点の整備に伴う産業競争力の強化に向け、交通円滑化の観点から生産活動の効率化を支援。

## ■主な計画の内容(物流機能の向上)【千葉中央地区】



## 4. ワークショップの必要性と進め方(案)

---

# ワークショップの必要性(案)

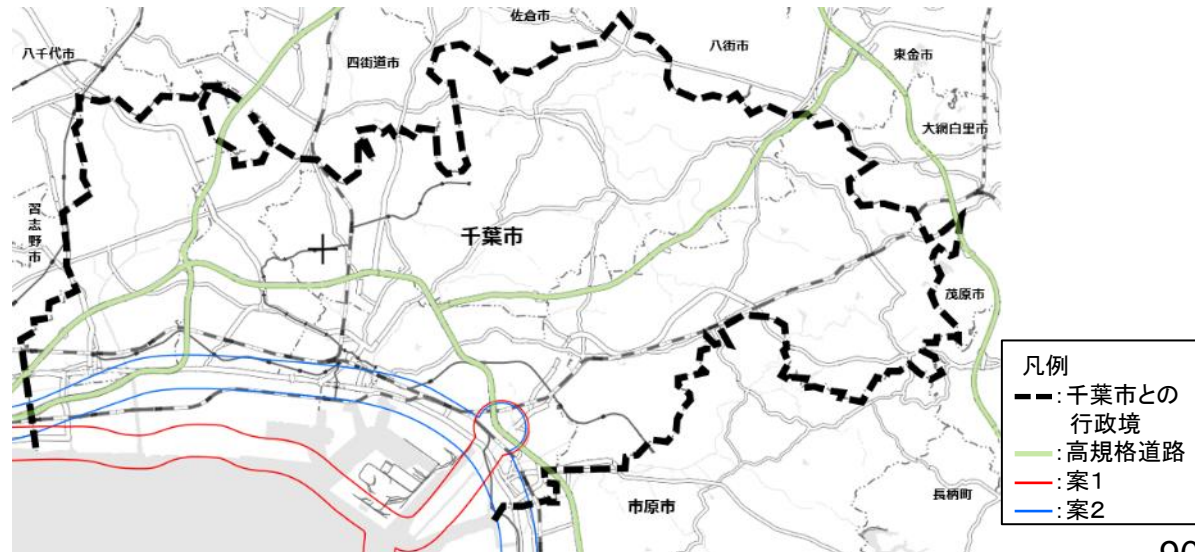
## ■ワークショップの必要性

- 沿線6市では、全体として渋滞改善や生活道路の安全性向上をはじめとした達成すべき目標に対する期待が大きい。
- 一方、クロス集計の結果、千葉市域においては、他地域と比較して達成すべき目標よりも配慮すべき目標を重要視する意見が相対的に高い傾向を確認。

- 千葉市域においては、他の地域とは異なり、多様な意見が寄せられており、更なるコミュニケーション活動が必要。
- 千葉市が主体となって、種々の意見を持つ地域住民等が意見交換や情報共有を行いながら相互理解の醸成を図ることを目的にワークショップを実施。

## ■ワークショップ対象エリアと参加者

- ワークショップ対象エリアは、「千葉市全域」
- 千葉市在住の方(市民・従業員)から公募により参加者を選出



# ワークショップの進め方(案)

## ■ワークショップのテーマと実施概要等

	地域の住民・従業員等の異なる立場の関係者を一同に介して議論	
テーマ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・湾岸地域が抱えている交通課題</li> <li>・新湾岸道路に対し懸念されること</li> <li>・上記を踏まえた新湾岸道路の整備計画 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新湾岸道路に期待すること</li> <li>・整備に向け配慮すべきこと</li> </ul>
実施概要	<p>グループA</p> <p>1テーブル 8名</p> <p>凡例 住民: ○ ファシリテーター: ●</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 参加者で3つのグループ(A、B、C)を形成</li> <li>② グループ毎に4つのテーブルを設置し、各テーブルに1名ずつファシリテーターを置き、議論を先導</li> <li>③ 1グループごとに前期、後期の2回にわたりわたりワークショップを実施</li> </ol> <p>※1回のワークショップは3時間程度を想定</p>
進め方	テーマについてグループ内で種々の意見交換をしながら、とりまとめを行う等の共同作業を通じて各々の立場や状況の相互理解を深める	
まとめ	ファシリテータが意見を集約	

## 5. 今後の進め方

---

# 今後の進め方

令和8年1月6日

## 第3回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

1. 把握した意見の確認
2. 以降の進め方の確認



**【今回】**

令和8年3月30日

## 第4回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

1. 必要性の検討状況の確認
2. 複数案・評価項目の確認
3. 配慮事項、付帯事項等

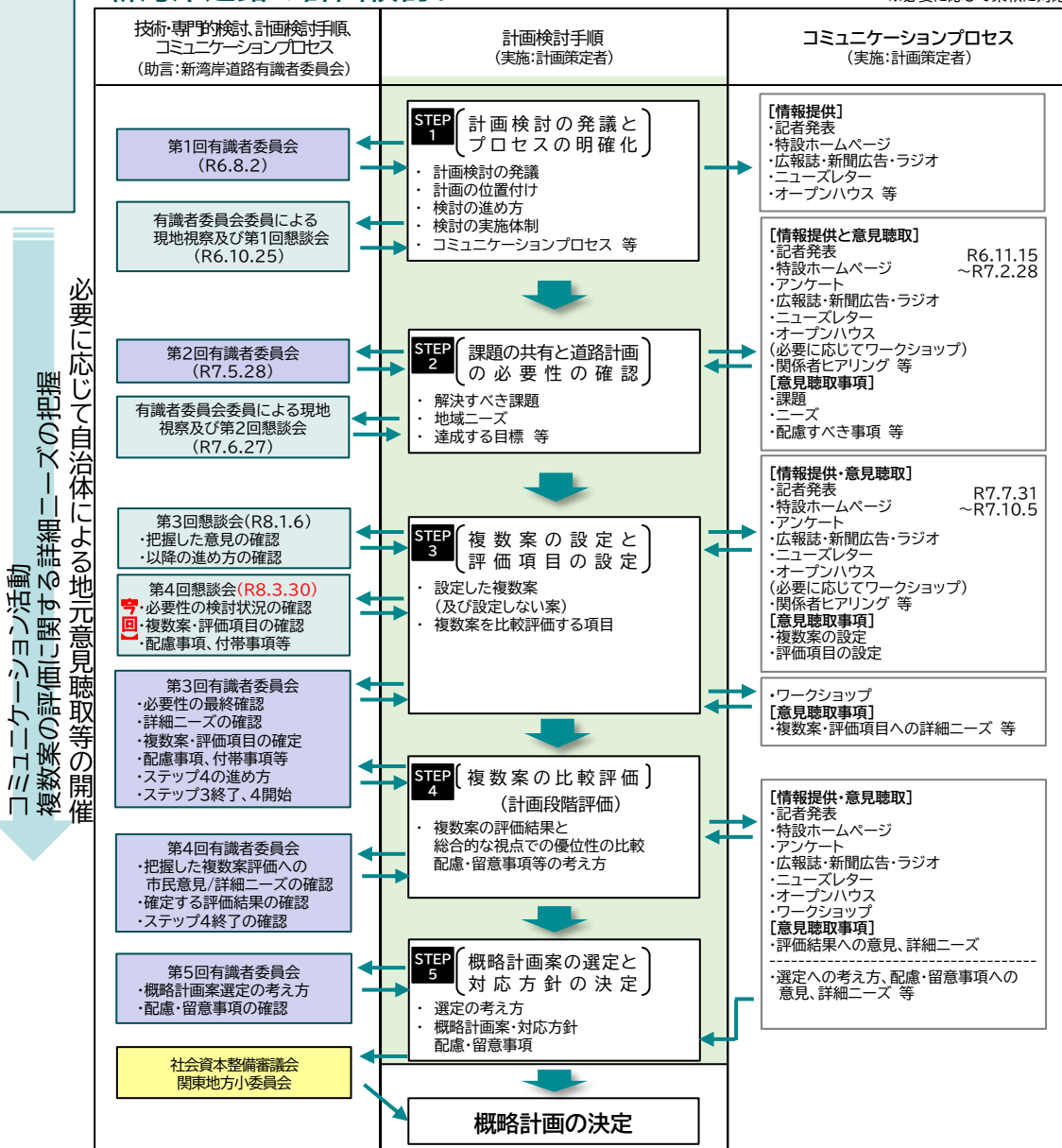


## 第3回 新湾岸道路有識者委員会

1. 必要性の最終確認
2. 把握した詳細ニーズの確認
3. 確定する複数案・評価項目の確認
4. 配慮事項、付帯事項等の確認
5. ステップ3終了とステップ4の確認開始

## 新湾岸道路の計画検討プロセス※

※必要に応じて柔軟に対応



必要に応じて自治体による地元意見聴取等の開催  
コミュニケーション活動  
複数案の評価に関する詳細ニーズの把握