

第13回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

日 時：令和8年6月10日（水）13：30～

場 所：千葉国道事務所 202会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶（千葉国道事務所長）

3. 出席者の紹介

4. 議 事

（1）運営規則の変更

資料1

（2）千葉県湾岸地域の状況

資料2

（3）成田空港第2の開港プロジェクトを支える道路ネットワーク

資料3

（4）京葉道路における渋滞対策

資料4

5. 閉 会

令和 8 年度

第 13 回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG出席者名簿

所 属	役 職	氏 名	ふりがな	代理出席者 役 職	代理出席者 氏 名	代理出席者 ふりがな	備 考
関東地方整備局 千葉国道事務所	所 長	堤 啓	つづみ けい	—	—	—	出席
関東地方整備局 首都国道事務所	所 長	山岡 敏之	やまおか としゆき	—	—	—	出席
関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	課 長	三條 憲一	さんじょう けんいち	—	—	—	WEB
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長	小田桐 潔	おだぎり きよし	—	—	—	WEB
関東地方整備局 道路部 計画調整課	課 長	荒井 昭人	あらい あきひと	—	—	—	WEB
千葉県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	渋谷 圭	しぶや けい	—	—	—	出席
千葉県 県土整備部 道路計画課	課 長	近藤 亮	こんどう りょう	—	—	—	出席
千葉市 建設局 道路部	部 長	小池 雄一	こいけ ゆういち	—	—	—	出席
東日本高速道路(株) 関東支社 総合企画部 総合企画課	課 長	山口 亮太	やまぐち りょうた	—	—	—	出席
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所	所 長	寺島 良太	てらじま りょうた	副所長	中村 雅範	なかむら まさのり	代理出席 WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所	所 長	及川 叙二	おいかわ じゅうじ	副所長	中山 慎一	なかやま しんいち	代理出席 WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	所 長	松原 仁	まつばら ひとし	副所長	大田 寛	おおた ひろし	代理出席 WEB
首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課	課 長	渡辺 剛史	わたなべ たけし	—	—	—	出席
首都高速道路(株) 計画・環境部 交通技術課	課 長	中村 毅一郎	なかむら きいちろう	—	—	—	WEB
首都高速道路(株) 保全・交通部 交通安全推進課	課 長	伊藤 稔	いとう みのる	—	—	—	WEB

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ(WG) 運営規則

(趣旨)

第1条 本規則は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」(以下「協議会」という。)の審議に基づいて設置する「千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ」(以下「WG」という。)の組織、委員、庶務、その他の事項に関して必要な事項を定める。

(目的)

第2条 WG は、首都圏の主要渋滞箇所の「対応の基本方針」に基づき、千葉県湾岸地域(浦安～木更津)の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック箇所について効果的な対策の立案・検討を行うことを目的とする。

(審議事項)

第3条 WGは、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議を行うものとする。

- (1) 渋滞発生状況の把握
- (2) 優先対策区間の選定
- (3) 渋滞要因の分析
- (4) 渋滞対策の検討
- (5) その他、前条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 WGは、第2条の目的を達成するために各種関係団体、各行政機関等をもって組織する。

2. WGには座長を置き、座長は国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長とする。
3. 座長に事故がある時は、座長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
4. WGの構成は、別表-1のとおりとする。

ただし、必要に応じ座長が指名する者を、委員として参加させることができる。

(事務局)

第5条 WGの運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第一課、道路計画第二課、計画調整課並びに千葉国道事務所計画課に置くものとする。

(規則の改正)

第6条 本規則の変更は、本WGの議決によらなければならない。

(補足)

第7条 本規則に定めるものの他必要な事項はその都度協議して定める。

付 則 本規則は、平成25年12月25日から施行する。
本規則は、令和8年6月10日から施行する。

千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG名簿

所 属	役 職	備 考
関東地方整備局	千葉国道事務所長	座 長
	首都国道事務所長	
	道路部 道路計画第一課長	
	道路部 道路計画第二課長	
	道路部 計画調整課長	
千葉県警察本部	交通規制課長	
千葉県	県土整備部 道路計画課長	
千葉市	建設局 道路部長	
東日本高速道路(株)	関東支社 総合企画部 総合企画課長	
	関東支社 千葉管理事務所長	
	関東支社 市原管理事務所長	
	関東支社 千葉工事事務所長	
首都高速道路(株)	計画・環境部 計画調整課長	
	計画・環境部 交通技術課長	
	保全・交通部 交通安全推進課長	
事務局	関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	
	関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	
	関東地方整備局 道路部 計画調整課	
	関東地方整備局 千葉国道事務所 計画課	

第13回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

千葉県湾岸地域の状況

令和8年6月10日

関東地方整備局 千葉国道事務所

1. 湾岸地域の交通状況

湾岸地域の交通状況(旅行速度)

出典: 令和6年8月2日 第1回 新湾岸道路有識者委員会

- 東京都と千葉県の湾岸地域においては通過交通が多く、都心方面と千葉県の往来を担う国道357号では、広範囲にわたり慢性的な交通渋滞が発生
- 国道357号の東京都区間と千葉県区間を比較すると、千葉県区間の方が旅行速度20km/h未満が占める割合が大きい(東京都区間約21%、千葉県区間約34%)

1 京浜大橋北交差点付近



2 有明橋二丁目付近



凡例	
進捗状況	専用部 専用部(国道) 一般部(国道)
開通区間	専用部(国道) 一般部(国道)
事業中区間	専用部(国道) 一般部(国道)
高速道路	専用部(国道) 一般部(国道)
国道	専用部(国道) 一般部(国道)

国道357号 東京湾岸道路(東京都区間・千葉県区間)



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

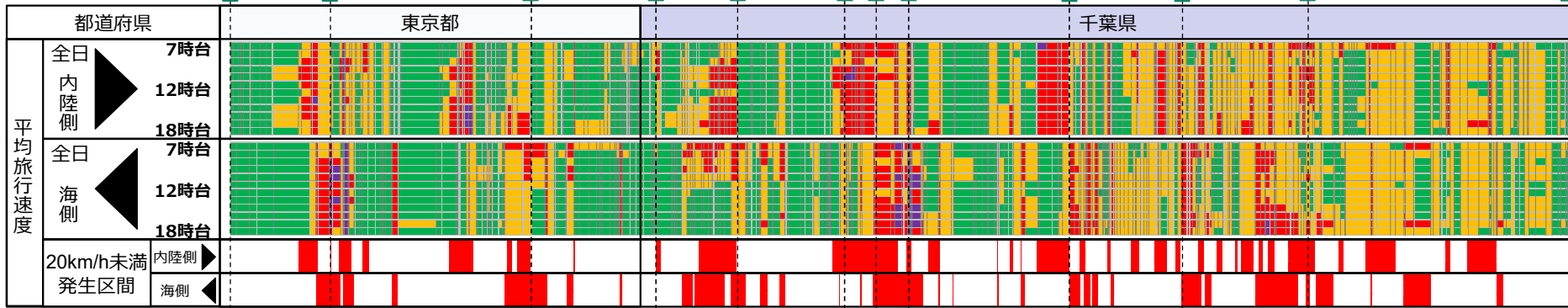
3 日の出交差点付近



4 蘇我陸橋南交差点付近



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



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

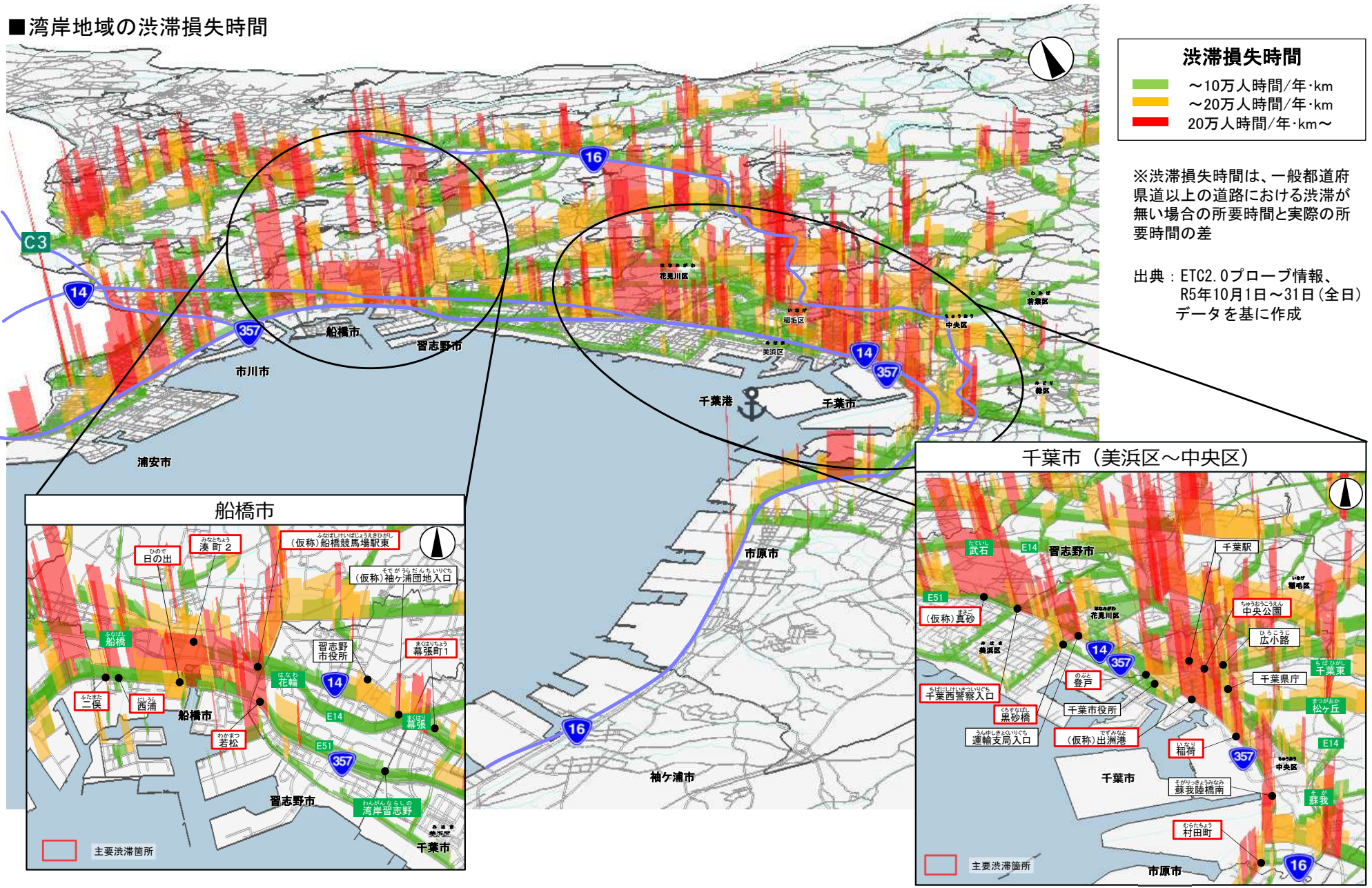
出典: ETC2.0
プローブデータ
(R05年1月~
12月 [全日])

湾岸地域の交通課題（渋滞）

出典：令和6年8月2日 第1回 新湾岸道路有識者委員会

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

■湾岸地域の渋滞損失時間



2. 国道357号の渋滞対策状況

国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 舞浜立体・塩浜立体

- 浦安市域から市川市域は、観光施設、物流施設等への流入車両が多く、直進交通を阻害することや直進車が多いことにより、渋滞が発生。
- 舞浜交差点の立体化(舞浜立体)は、令和2年6月28日(日)に開通。千葉方面・東京方面ともに立体への利用転換により、舞浜交差点の交通が分散。特に、東京方面へ向かう交通は、約9割が立体を利用。
- 引き続き、塩浜立体区間の整備を推進。

■平面図



■縦断イメージ図



■舞浜立体 (R2.6開通)



■塩浜立体 施工状況(全景)



■塩浜立体 橋梁上部工架設状況(R8. 4. 14~15)

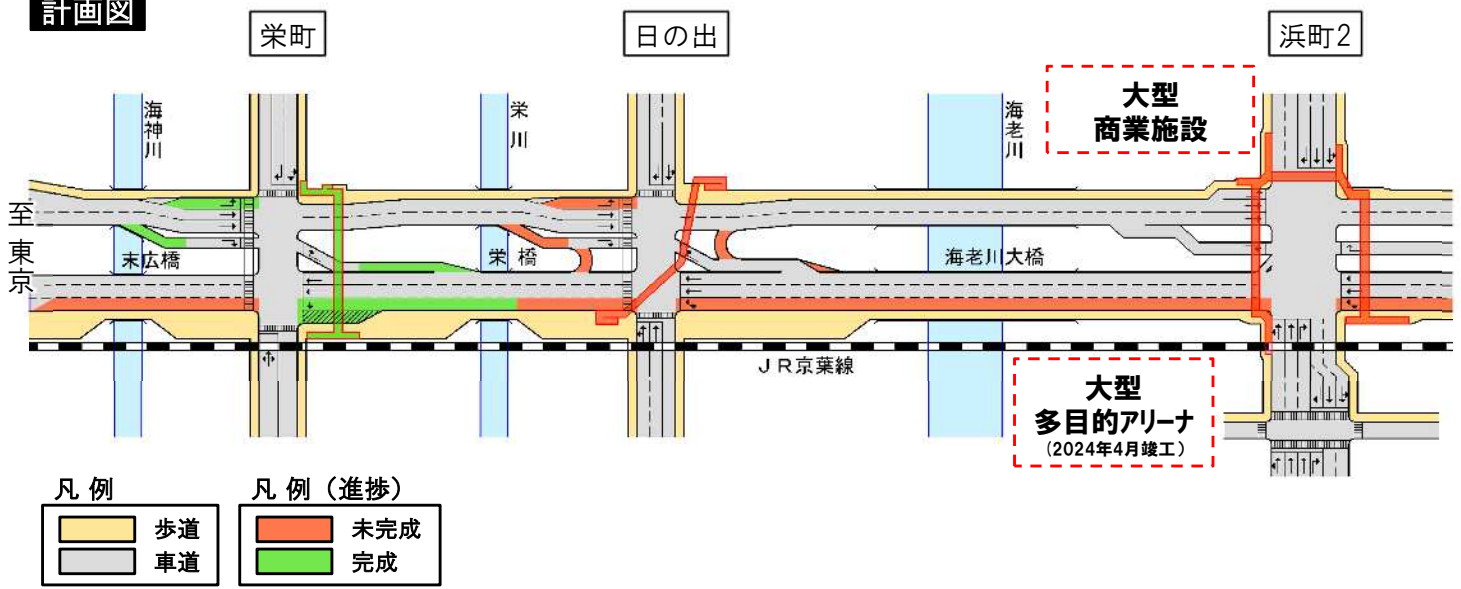


国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 船橋市域

- 船橋市域は、物流施設や大規模商業施設等の進出により、交差道路の出入り交通が増大し渋滞が発生。
- これまでも、直進車線の増設、右折レーンの延伸、左折レーンの設置や延伸を実施。
- 現在、末広橋や海老川大橋の海側車線拡幅を実施。



計画図



① 海老川大橋下部工事



国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 検見川立体・(仮称)検見川・真砂スマートIC

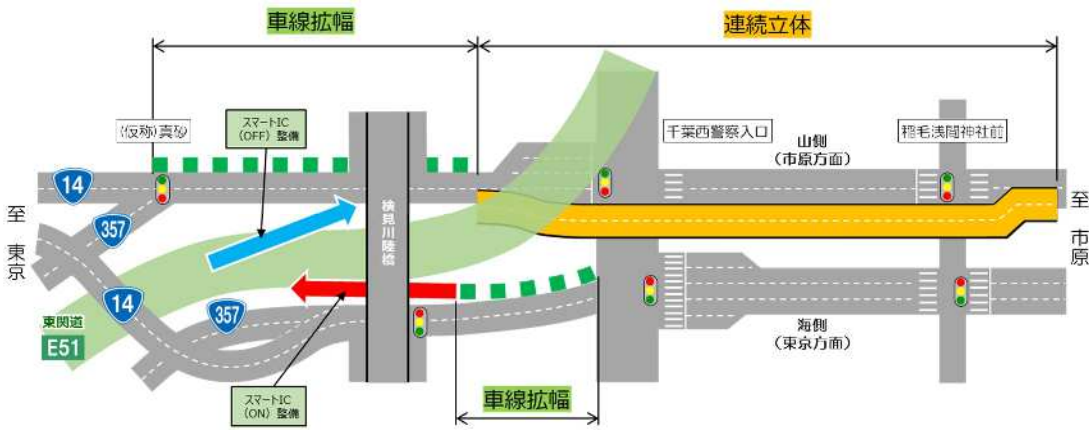
○千葉市中心部や各拠点から高速道路へのアクセス性向上等を目的として、(仮称)検見川・真砂SICが令和4年度に事業化。
 ○当該地は主要渋滞箇所が連担しているため、SICの整備にあわせて、拡幅や連続立体の組合せによる国道の渋滞対策に令和5年度から着手。



写真① 千葉西警察入口交差点付近



写真② 稲毛浅間神社前交差点付近



	対象区間	更なる交通負荷による課題	対策案	期待される効果
山側	(仮称)真砂交差点～千葉西警察入口交差点	OFFランプから国道への合流時の錯綜	車線拡幅	(仮称)真砂交差点～千葉西警察入口交差点間の交通の整流化
	千葉西警察入口交差点～稲毛浅間神社前交差点	OFFランプから国道への流入に伴う交通量増加による渋滞	連続立体	主要渋滞箇所の2交差点を連続立体とすることで渋滞緩和効果が発現
海側	千葉西警察入口交差点～スマートICオンランプ	ONランプへ向かう国道への交通量増加による渋滞	車線拡幅	交通容量の確保により、渋滞悪化を回避

国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

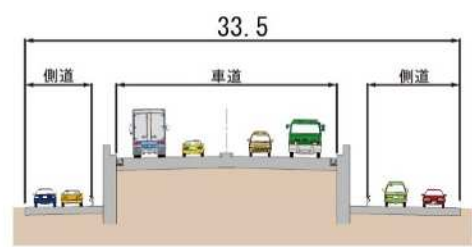
○千葉市蘇我地区周辺には国際拠点港湾の千葉港の機能強化や、各種機能が集積した蘇我副都心のまちづくりが進展。
 ○千葉港や副都心の大型商業施設からの出入り交通に対応するため、平成29年度から現道拡幅事業に着手。



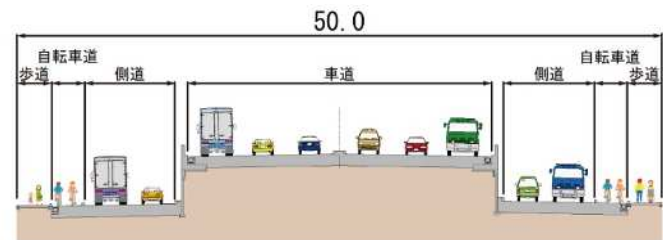
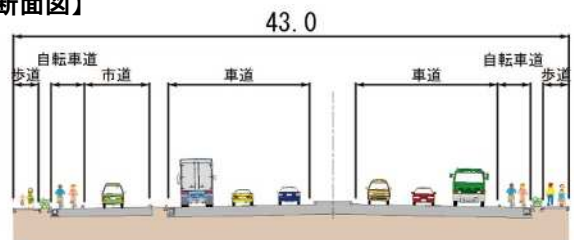
【現況断面図】



【蘇我陸橋部】



【計画断面図】



写真① 稲荷交差点付近



写真② 蘇我陸橋南交差点付近

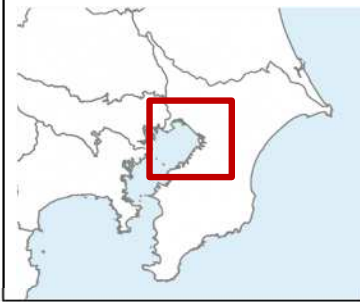
3. 湾岸地域のポテンシャル

湾岸地域の施設立地状況

出典：令和6年8月2日 第1回 新湾岸道路有識者委員会

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

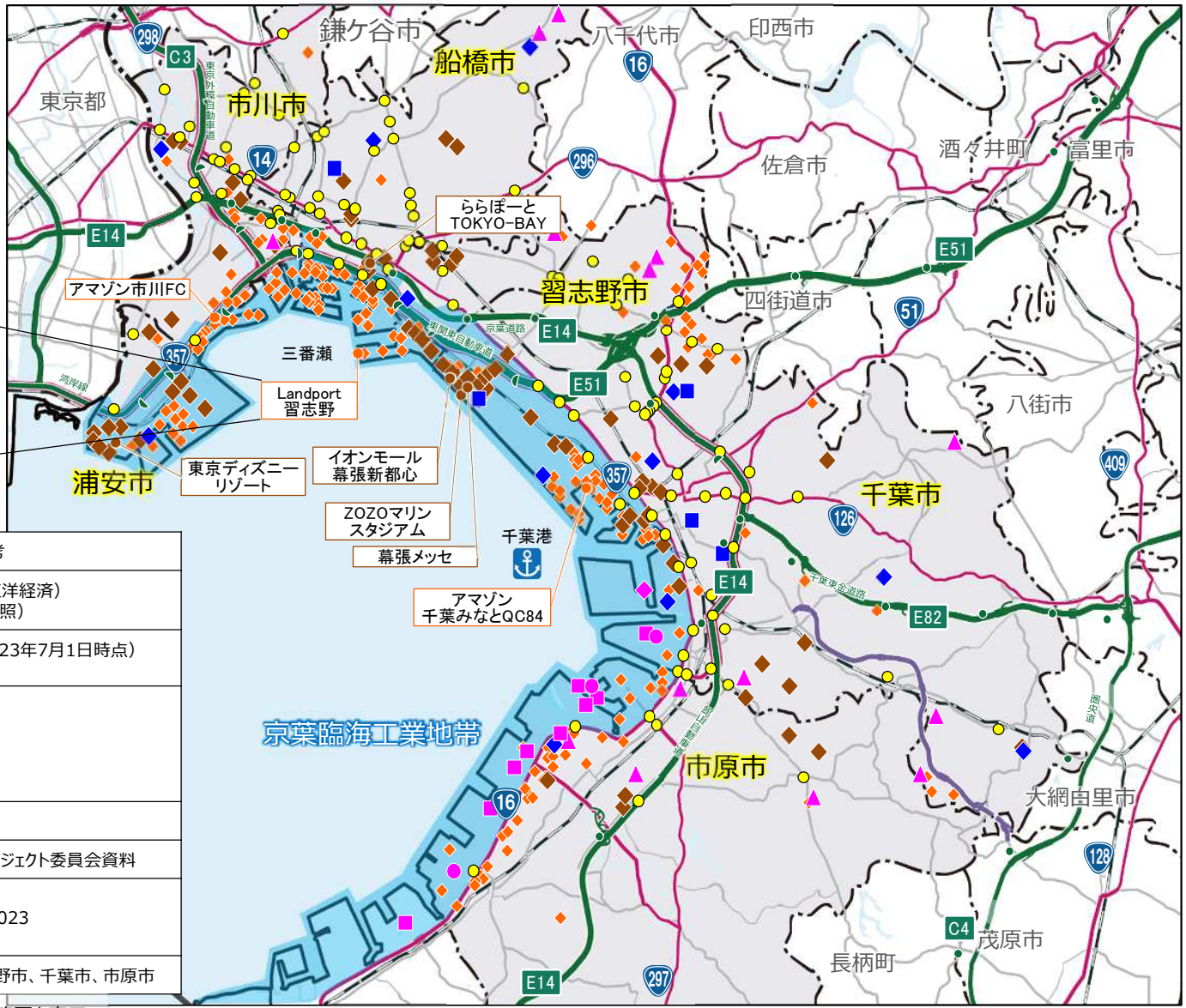
■湾岸地域の施設の立地状況



高機能型物流施設
Landport習志野



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



凡例	出典・備考
◆ 商業系：10,000m2以上(店舗面積)	全国大型小売店総覧2024 (東洋経済) 大型集客施設 (GoogleMap参照)
◇ 倉庫	登録倉庫事業者棟別リスト (2023年7月1日時点) ※トランクルームは対象外
● 火力発電所	千葉港長期構想 (2017年)
■ 石油化学産業	
◆ 鉄鋼産業	
▲ 工業団地	R2工業統計調査結果確報
● 主要渋滞箇所 (国道)	R5第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
■ 県立都市公園	千葉県立都市公園パークガイド2023
◆ 主な市立都市公園	
□ 湾岸地区	浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

※京葉臨海工業地帯は、東京湾沿岸部の埋立地の概ねの範囲を表示。

湾岸地域の主な都市開発について

出典:令和6年8月2日 第1回 新湾岸道路有識者委員会

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

■湾岸地域の主な都市開発

※各市の住宅整備を伴う主な都市開発事業を抽出(事業中、今後事業化予定)

本八幡駅北口駅前地区市街地再開発事業(市川市)

- 開発面積約1.1ha
- 住宅(約870戸)、商業、業務等
- R12年竣工・入居予定

(整備方針) (住宅イメージ)

出典:市川市ホームページ

猫実A地区土地区画整理事業(浦安市)

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

JR南船橋駅南口市有地活用事業(船橋市)

- 開発面積約4.5ha
- 住宅(約345戸)、商業、福祉等
- R5~8年開業入居予定

(土地利用計画)

(商業施設イメージ) (マンションイメージ)

三井不動産(株)提供
三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典:船橋市ホームページ

鷺沼特定土地区画整理事業(習志野市)

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

(土地利用計画)

出典:習志野市ホームページ

幕張新都心 若葉住宅地区のまちづくり(千葉市)

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

(街並みイメージ)

三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典:千葉市ホームページ

千葉駅周辺の市街地再開発事業【千葉駅東口、新千葉2・3地区等】(千葉市)

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

(千葉駅東口) (新千葉第2・3地区)

出典:千葉市ホームページ

(仮称)五井駅東口土地区画整理事業(市原市)

- 開発面積約46ha
- 住宅、文化交流、商業、教育、産業、グリーン産業等
- R8年度組合設立、工事着手予定

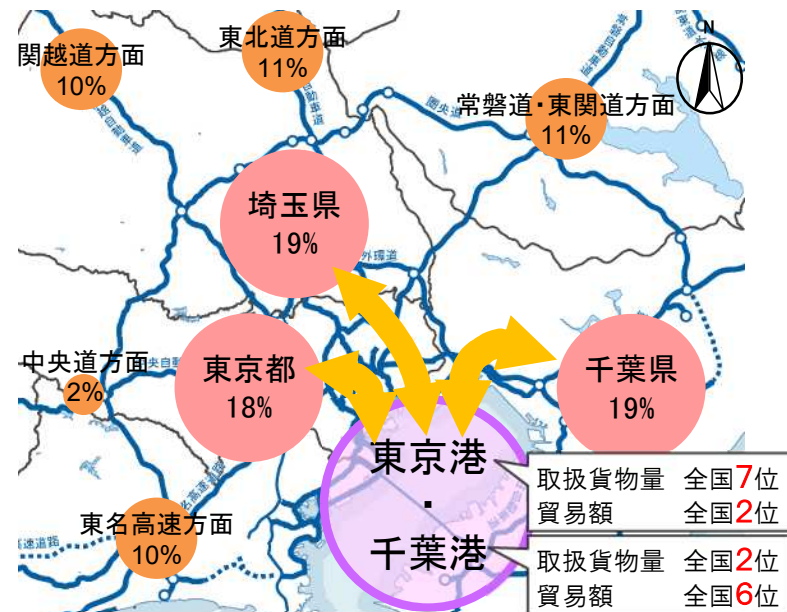
(五井駅周辺イメージ)

出典:市原市ホームページ

出典:地理院地図

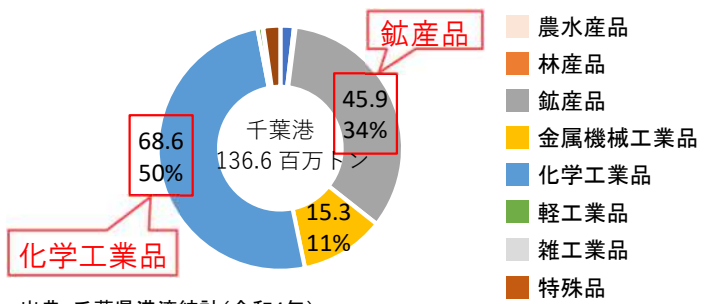
- 東京港・千葉港は全国でも有数の取扱貨物量および貿易額を誇る港湾であり、各地方へ輸送するが、その中でも千葉県、埼玉県、東京都への輸送が各々約20%を占める。その取扱品目は、化学工業品、鉱産品が多くを占める。
- 千葉港のコンテナ取扱量はコロナ禍で若干減少したものの、平成19年～令和4年で約31%増加している。
- 千葉港では港湾機能の高度化が進められ、取扱貨物量の増加が予測されている。今後、取扱貨物量の増加に伴い周辺道路への交通需要の増大による千葉港へのアクセス性の低下が懸念される。

■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合(平成30年)



出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成31年3月)、湾岸取扱貨物量ランキング(令和3年)、湾岸別貿易額ランキング(令和3年)

■千葉港の品目別取扱貨物量(令和4年)



出典：千葉県港湾統計(令和4年)

■千葉港長期構想



千葉港の目指す姿

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

千葉中央地区の主な計画

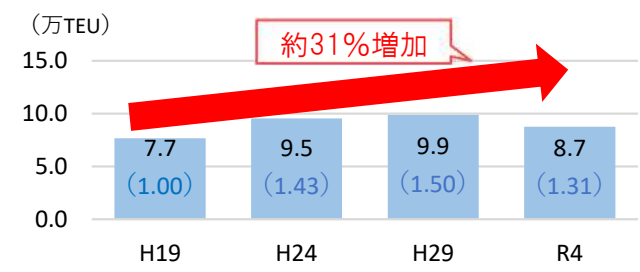
- 物流機能の向上：老朽岸壁の廃止、埋立による物流施設等の立地促進、自動車・コンテナヤードの拡張、コンテナ岸壁の増深・延伸・2バース化、自動車用岸壁の延伸
- 緊急物資輸送網の強化：緊急輸送道路(臨港道路)接続緊急物資輸送用岸壁、幹線貨物輸送用岸壁配置変更

港湾機能高度化に係り取り組まれている事業(令和6年度 千葉港湾事務所の主な事業)

- ・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業

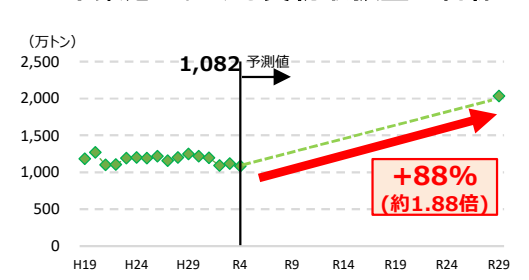
出典：千葉港湾計画(平成30年11月改訂) 航空写真：地理院地図

■外貿内貿コンテナ取扱量の伸び(千葉港)



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

■千葉港における貨物取扱量の目標



出典：千葉県港湾統計(令和4年)、千葉港長期構想(平成29年1月)

4. 新湾岸道路について

- 新湾岸道路は、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺を結ぶ高規格道路。
- 新たな高規格道路ネットワークの形成により、湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域の更なる活性化を図る。

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針

- 【求められるサービスレベル】**
 - 多車線の自動車専用道路
- 【起終点】**
 - 外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺
- 【当該地域の見込み】**
 - 港湾機能の強化
 - 物流施設の立地等に伴う交通需要の増大



概略ルート・構造の検討(計画段階評価含む)

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

■検討区間の概要



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

新湾岸道路の検討状況

出典：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

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

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

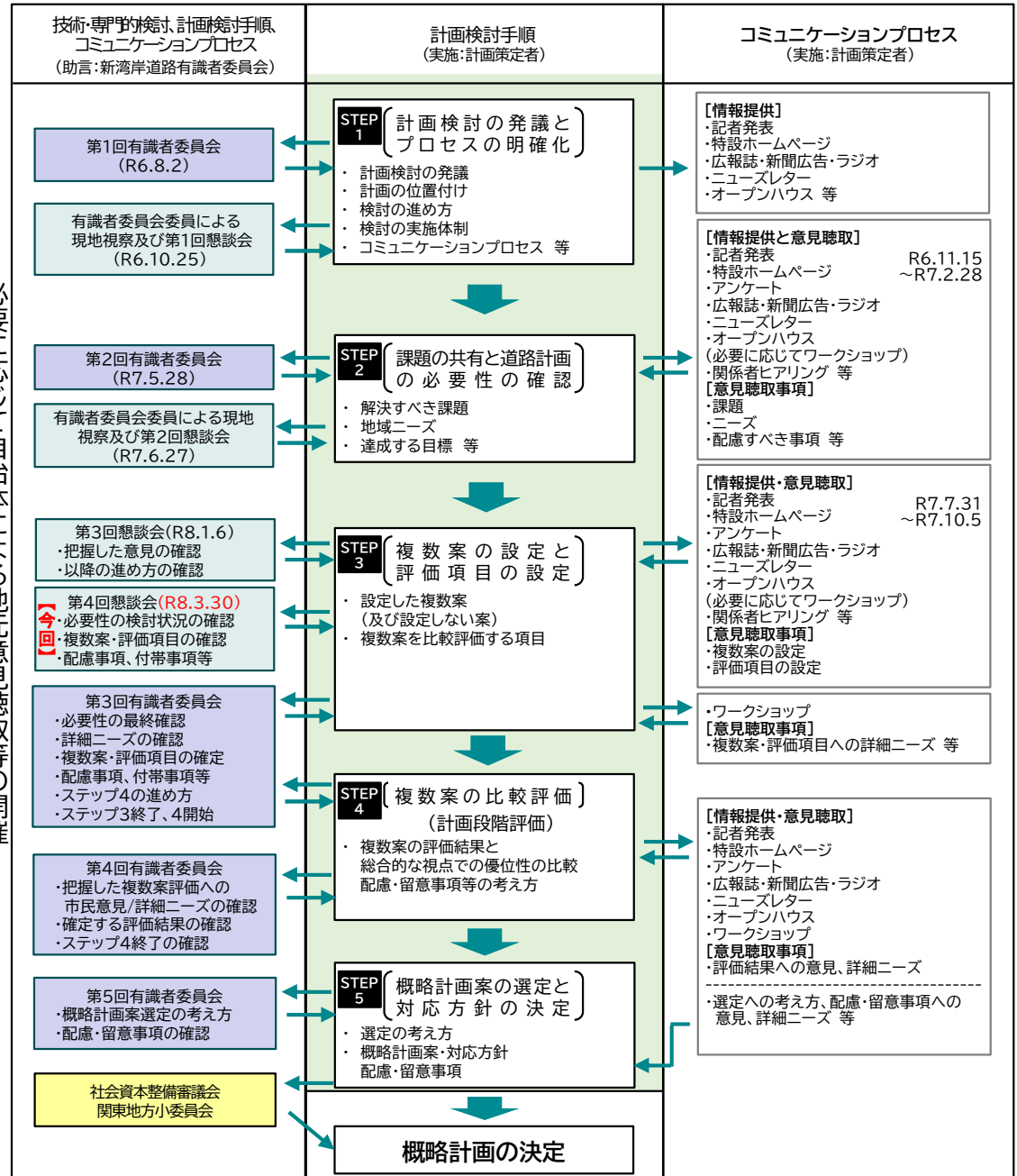
【今回】
令和8年3月30日
第4回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

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

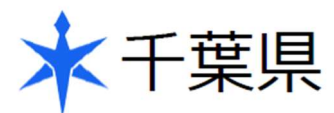
必要に応じて自治体による地元意見聴取等の開催
コミュニケーション活動
複数案の評価に関する詳細ニーズの把握



※社会資本整備審議会関東地方小委員会に適宜報告(未定)

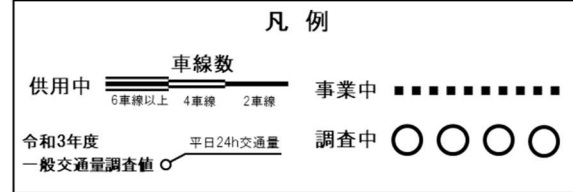
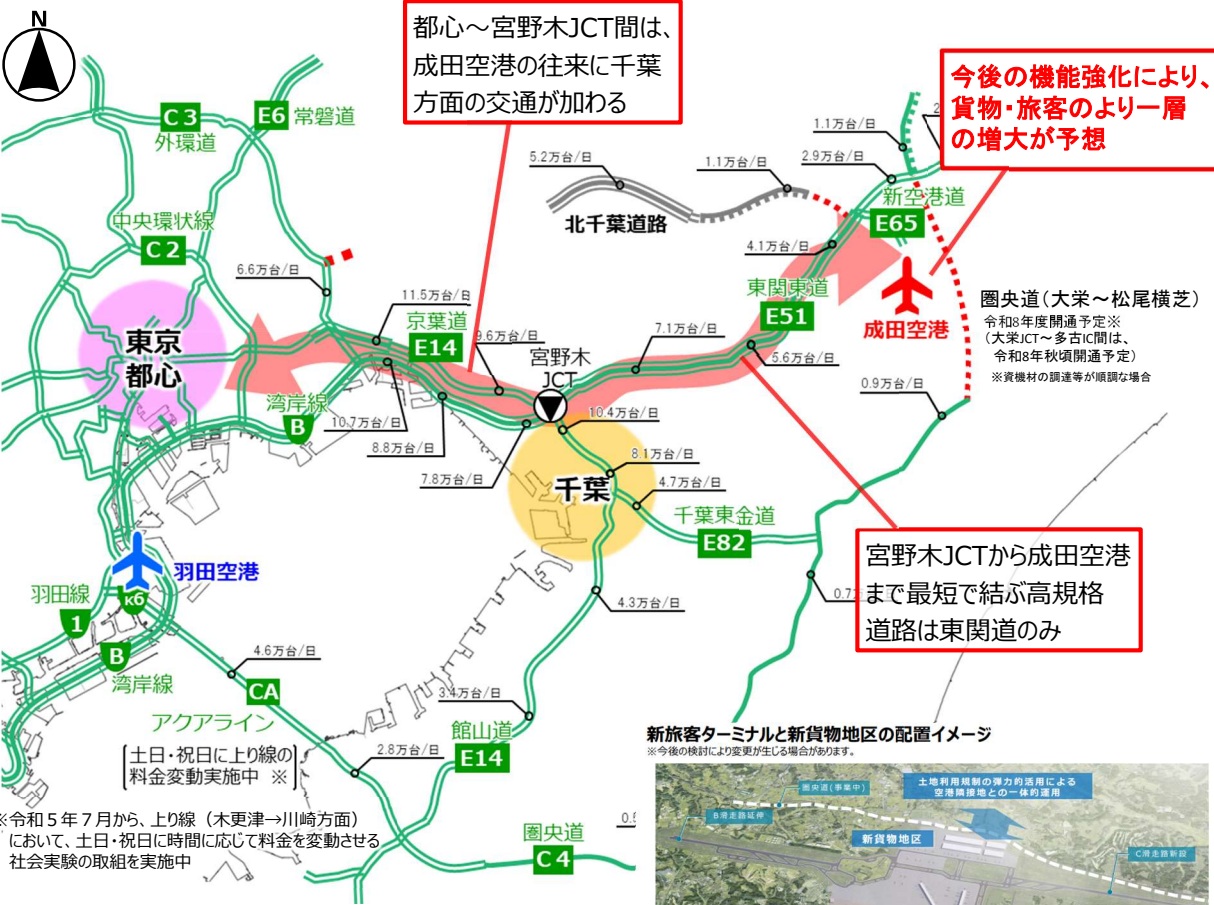
成田空港第2の開港プロジェクトを支える道路ネットワーク

令和8年6月10日



東京都心と成田空港間の高規格道路ネットワーク

- 都心と成田空港を直接結ぶ高規格道路は東関道のみ
- 都心～宮野木JCT間は、成田空港の往来に千葉方面の交通が加わり京葉道と東関道に交通が集中
- 今後も湾岸部は港湾機能の強化や物流施設の立地、成田空港の機能強化等により、交通需要の増大が予想



■京葉道路・東関東自動車道の渋滞発生状況 京葉道路は広範囲にわたり渋滞が発生



出典：第1回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R6.8)を一部修正

出典：「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0概要 (2024.7「新しい成田空港」構想検討会)

新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針

- 成田空港の拡張事業を踏まえた、広域道路ネットワークのあり方等について、首都圏空港道路ネットワーク検討分科会で、有識者や道路利用者などから意見聴取を行いながら検討
- 分科会の検討結果を踏まえ、千葉県道路協議会にて、湾岸地域を含む県北西部の渋滞解消や高規格道路ネットワークの充実強化に向けた基本方針を策定

首都圏空港道路ネットワーク検討分科会の概要

【目的】

成田空港の機能強化の効果を広域的に波及させ、羽田空港との連携強化を図る広域道路ネットワークのあり方について、関係機関相互の調整を図りつつ検討し、今後の方針の立案を行う。

【構成】

国土交通省 関東地方整備局、東日本高速道路株式会社 関東支社、千葉県、千葉市、

(オブザーバー)成田国際空港株式会社

【分科会の開催状況】

第1回(令和6年9月3日)、第2回(令和6年12月4日)

高規格道路ネットワークの基本方針策定に向けた議論

第3回(令和7年1月21日)

関係団体(成田国際空港株式会社、千葉県バス協会、トラック協会、成田商工会議所)へのヒアリング結果を共有

第4回(令和7年5月27日)

株式会社ちばぎん総合研究所前田栄治社長、日本大学理工学部長轟朝幸教授からの意見発表

第5回(令和7年11月19日)

湾岸地域を含む県北西部の渋滞解消と道路ネットワーク強化に向けた基本方針をとりまとめ

これまで分科会で確認した内容

- ・日本全体の競争力強化の観点から成田空港の機能強化に着手
- ・滑走路の新設等、空港施設整備に合わせた環境整備が必要

- ・都心から成田空港へアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみ
- ・都心～宮野木JCT間は、成田空港の往来に千葉方面の交通が加わる
- ・成田空港発着車両の約7割が、京葉道路・東関東自動車道を利用

千葉県北西部

【東葛・印旛地域】

- ・東西方向の幹線道路が不足
- ・国道464号現道の主要渋滞箇所を中心に旅行速度が低下
- ・印西市、白井市は千葉ニュータウンの変遷とともに人口が増加
- ・北千葉道路周辺では、千葉ニュータウンを中心に、工業・物流施設や大規模店舗の立地が増加傾向
- ・今後も、人口増加や沿線の物流施設の立地等の開発計画による交通需要の増大が見込まれる

【湾岸地域】

- ・京葉道路は付加車線整備等の渋滞対策を推進しているが、依然として渋滞が発生
- ・湾岸地域のロス率は、全国平均及び県内平均を大きく上回る
- ・京葉道路のICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し、渋滞が広範囲に影響
- ・今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれる

ハード面の取組

北千葉道路

- ・都心と成田空港を最短で結び外環道と接続
- ・首都圏における大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートを確認

新湾岸道路

- ・京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続
- ・湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させ、国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域の更なる活性化を図る

ソフト面の取組

- ・料金体系の整理・統一、TDMなど

- ・渋滞やリダンダンシーの不足等、現状の課題や成田空港の機能強化等、将来の交通需要の増大へ対応
- ・圏央道(大栄～松尾横芝)等の整備と相まって複数の高規格道路ネットワークにより効果が最大化

基本方針の概要

＜成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成＞

- 唯一の成田空港アクセスである東関東自動車道に加え、都心と成田空港を最短で結び外環道と接続する北千葉道路、及び渋滞が顕著な京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続する新湾岸道路を車の両輪として、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、最優先で新たなネットワーク形成を図る。
- 新湾岸道路の計画の具体化にあたっては、広く関係する方々の意見を把握しながら、丁寧に合意形成を図る。
- 北千葉道路については、外環道から国道16号の間が自動車専用道路として計画されているが、国道16号以東についても、都心と成田空港を信号なく直結する規格の高い道路としてサービス水準を向上するため、計画の見直しを進める。

＜圏央道・アクアライン軸（ゲートウェイ・コリドー）の強化＞

- 成田空港から圏央道、アクアラインを経て羽田空港に至るルートは、成田と羽田を結ぶ新たな代替軸となり、ゲートウェイの効果を首都圏へと広域に波及させるコリドーとなるため、渋滞状況を監視し、圏央道やアクアラインなどの機能強化に向けた検討を行う。

＜高規格道路アクセスの改善＞

- シームレスなサービスレベルを確保し、高規格道路ネットワークの効果が沿線地域に波及するよう、千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のIC周辺の県道等における渋滞ボトルネックの解消を図る。

＜ネットワークを賢く利用する取組＞

- 成田空港の機能強化とあわせた道路アクセス強化にあたり、高速道路の経路間における料金水準の差異等により、相対的に料金水準が低い経路において、交通偏在による渋滞発生が生じることを踏まえ、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要である。
- 需要に働きかけるTDMなど、ネットワークをより有効に活用していくための方策や道路規格に応じた安全で快適な走行に向けて検討を行う。

関連した要望活動(R7.11.25、R8.2.9)

- 令和7年11月に、千葉県知事、北千葉道路沿線市、新湾岸道路沿線市による、成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現に関する要望活動を展開。
- 令和8年2月に、千葉県知事、成田国際空港株式会社社長及び千葉県道路整備促進協議会会長(千葉県トラック協会会長)による、成田空港「第2の開港」を支えるシームレスな高規格道路アクセスの実現に関する要望活動を展開。

<成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成>

- 都心と成田空港を直結する北千葉道路、渋滞が顕著な京葉道路を補完する新湾岸道路について、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、計画的・安定的に予算・財源を確保するなど、最優先でネットワーク形成を図るようお願いします。

<有料道路事業を活用した整備加速>

- 首都圏の料金については平成28年に整理・統一がされているが、京葉道路等には激変緩和措置が導入されている。
- 令和8年度の圏央道(大栄～松尾横芝)の開通等により、複数経路が選択できるネットワークが形成される中、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することの重要性が示されたが、その実施に当たっては、急激な負担増に留意し、段階的な移行を図るとともに、その収入を含めた有料道路事業を活用することにより、新たなネットワークの整備促進をお願いしたい。

<高規格道路アクセスの改善>

- シームレスなサービスレベルを確保し、北千葉道路や新湾岸道路といった高規格道路ネットワークの効果を沿線地域に広げ、千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のインターチェンジ周辺一般道路における渋滞ボトルネックの解消が図られるよう、国において必要な支援をお願いしたい。とりわけ、成田空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについては、早期の連結許可および新規事業化を併せてお願いします。

成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現に関する要望書(抜粋)

[R7.11要望]

- 要望日程
・令和7年11月25日(火)

- 要望者
・千葉県
・千葉市
・市原市
・市川市(※)
・鎌ヶ谷市
・船橋市(※)
・浦安市
・松戸市
・印西市
・成田市
・白井市
・習志野市(※)
※ビデオメッセージ

- 対応者
・金子国土交通大臣



R7.11 要望当日の様子

[R8.2要望]

- 要望日程
・令和8年2月9日(月)

- 要望者
・熊谷千葉県知事
・藤井成田国際空港株式会社社長
・池田千葉県道路整備促進協議会会長
(千葉県トラック協会会長)

- 対応者
・沓掛道路局長



R8.2 要望当日の様子



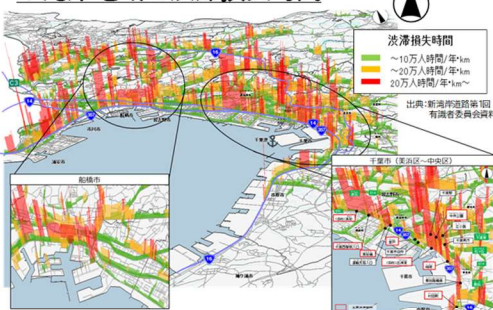
成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現

- 「新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(R7.11 千葉県道路協議会)」を踏まえ、北千葉道路と新湾岸道路を最優先で整備
- 圏央道等のネットワーク形成が進む中、有料道路事業を活用した整備加速とIC周辺等の渋滞ボトルネック解消をあわせ、シームレスネットワークを実現
- 成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸となる圏央道・アクアライン軸を強化するため、機能強化に向けた検討

➔ 『成田空港アクセスの抜本的な高速化・多重化』・『千葉県北西部の渋滞解消』を強力に推進

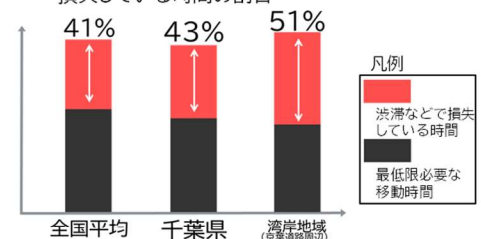
湾岸地域の渋滞状況

▼湾岸地域の渋滞損失時間



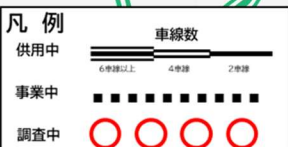
▼渋滞による時間ロス※の割合

※自動車の移動時間のうち、渋滞などにより損失している時間の割合



主な要対策箇所

国道14号、国道296号、県道船橋我孫子線、
 県道船橋行徳線、都計道美浜長作町線、
 都計道東習志野美初線、都計道菊田台谷津線 等



圏央道・アクアライン軸

成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸
 ➔ 圏央道4車線化・アクアライン6車線化などによる強化

北千葉道路

成田空港と都心を直結する弾丸道路とし、成田空港～都心のアクセス性を向上
 ➔ 市川市から船橋市間の未事業化区間の早期事業化
 ➔ 国道16号以東のサービスレベルの向上

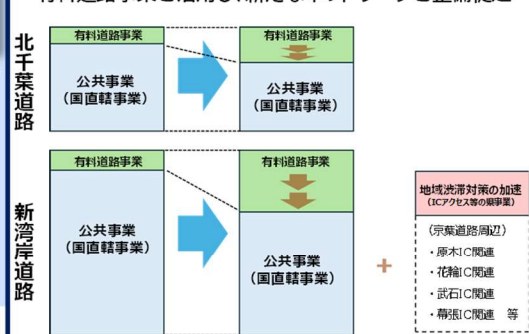


有料道路事業を活用した整備加速

<首都圏料金の整理・統一(H28)>



有料道路事業を活用し、新たなネットワークを整備促進



令和7年11月25日 金子国交大臣要望



北千葉道路の役割

- 北千葉道路の整備により、都心と成田空港を結ぶ複数のアクセスルートを確認
- 成田空港を利用する交通が転換することで、湾岸地域の交通集中緩和が期待

北千葉道路(市川・松戸)(国施工) 事業進捗

- R3年度事業化 延長3.5km、事業費1,900億
- R6年度 用地買収着手

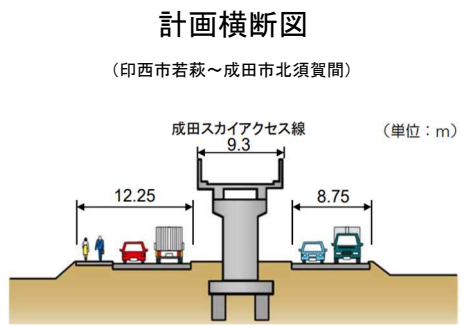
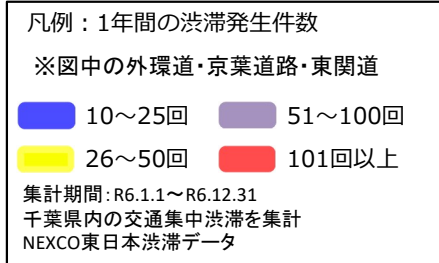
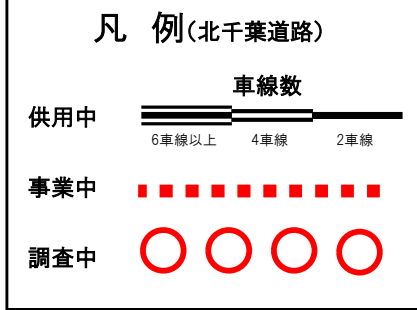
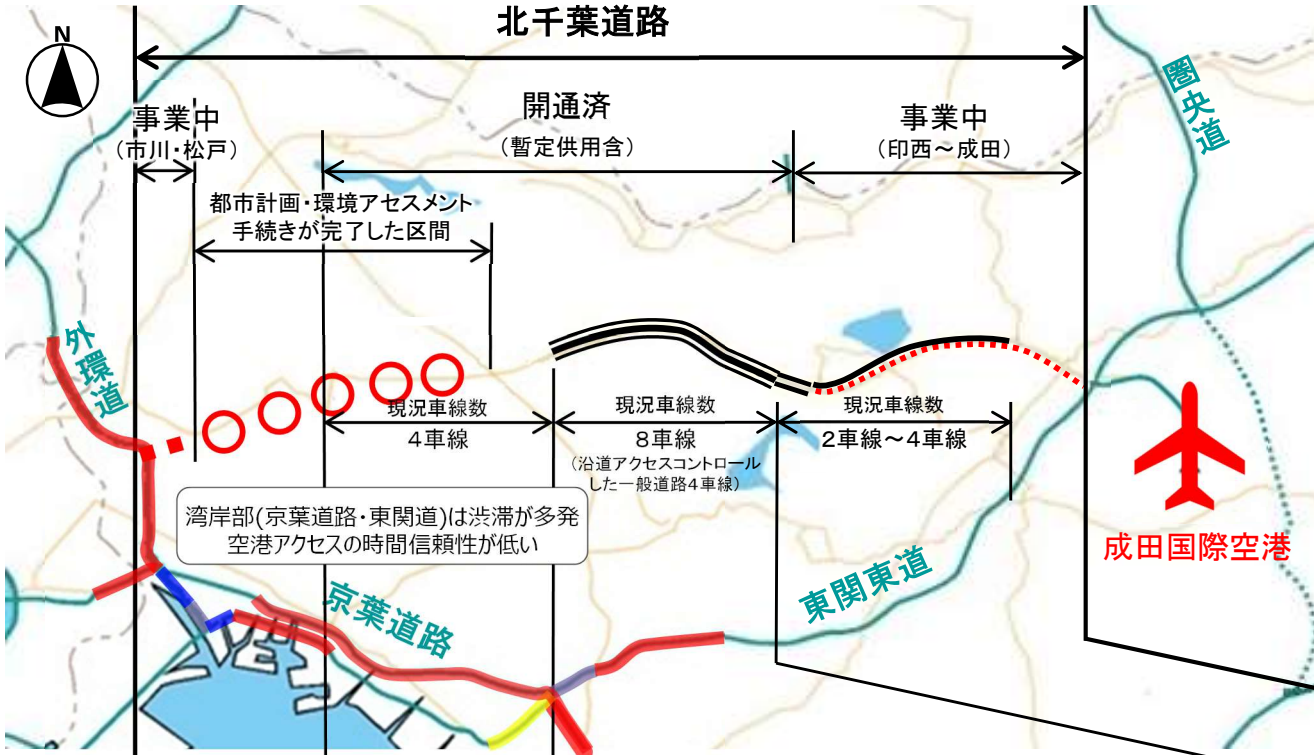
※地下の外環道との接続等、今後地下トンネルなどの工事を予定



松戸・市川等の市街地部での用地取得を予定



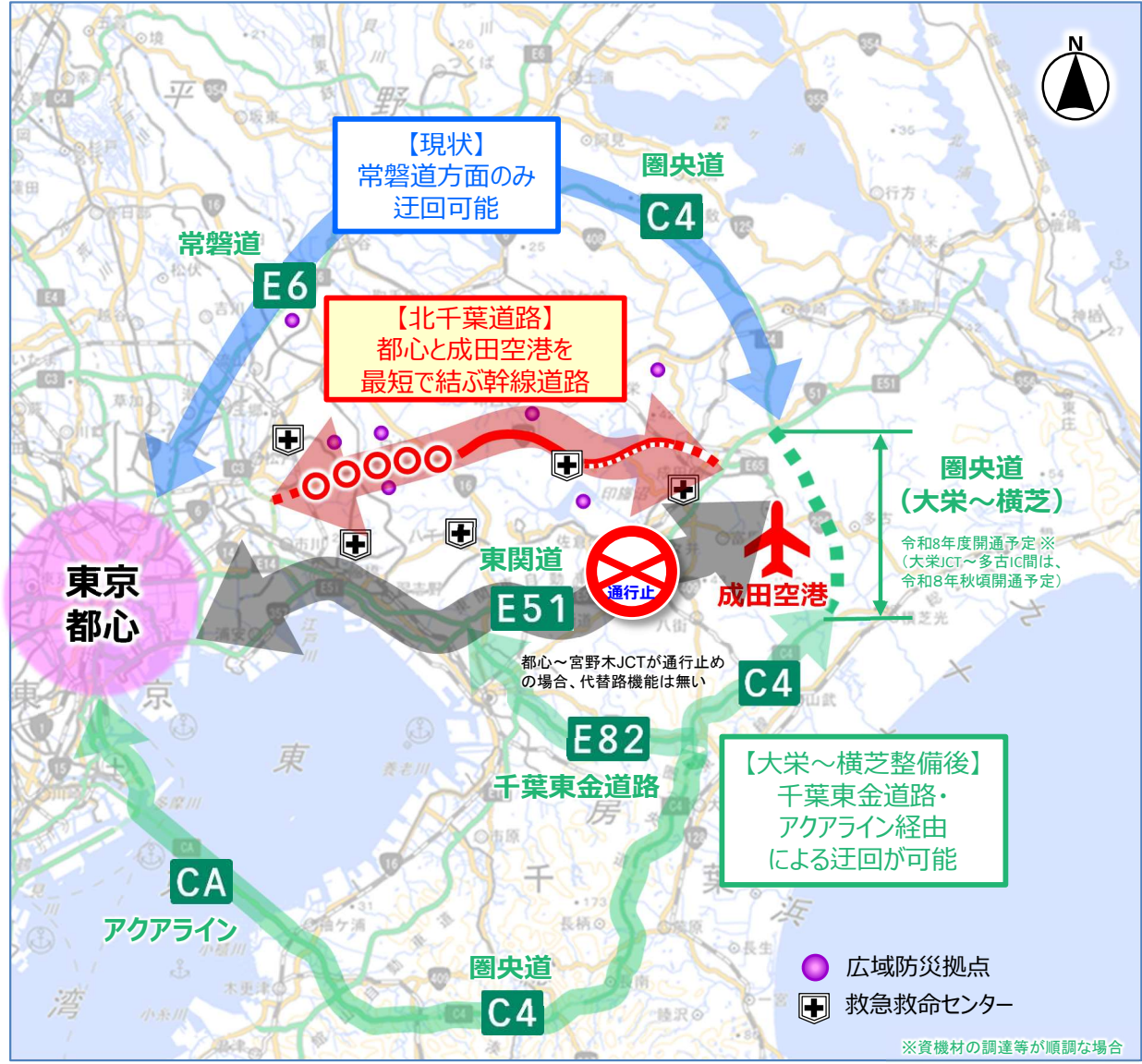
外環道との接続箇所では、最大土被り約18mのトンネル工事を予定



出典: 第2回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料 (R6.12)を一部修正

北千葉道路の役割(東関東道のリダンダンシーの確保)

- 令和元年房総半島台風(台風15号)により東関東自動車道が寸断、都心から成田空港へは常磐自動車道方面へ迂回
- 北千葉道路等の整備により、東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートを確認することで、災害時における物資の輸送や救急医療活動の支援等が期待



■房総半島台風における東関東道の被害状況(宮野木JCT～千葉北IC)



出典: NEXCO東日本(HP)

■北千葉道路周辺の広域防災拠点・救命救急センター



出典: 海上自衛隊下総航空基地(HP)



出典: 日本医科大学千葉北総病院(HP)

出典: 第2回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R6.12)を一部修正

出典: 国土地理院(地理院地図)

北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される渋滞改善

○北千葉道路と新湾岸道路の整備により、千葉県内主要渋滞箇所のうち75カ所が改善と想定

※千葉県道路整備プログラムにおける計画・構想路線の両側3km圏内及び並行する現道を影響範囲と想定

渋滞改善影響箇所(想定)

北千葉道路	34箇所
新湾岸道路	41箇所
合計	75箇所

千葉県内の主要渋滞箇所(一般道)
243箇所の約3割に相当

【凡例】

- 事業中区間(供用)
- 計画・構想
- 高規格幹線道路・地域高規格道路
- 一般有料道路

<事業中の施策>

- (1) 交流を支える道路ネットワークの推進
- (2) 県内の主要プロジェクトに関連する道路整備
- (3) 安全・安心な道路づくり
- (4) 都市の渋滞対策に資する道路等の整備

【主要渋滞箇所】

- 主要地方道以上
- 一般県道、市道

..... 計画・構想路線の両側から3kmの圏内

..... 千葉県道路整備プログラムの計画・構想路線と並行する現道

道路整備に伴う影響範囲図



出典: 第1回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料 (R6.9)

高規格道路アクセスの改善

- 京葉道路は付加車線整備等の渋滞対策を推進しているが、依然として渋滞が発生
- 京葉道路本線の渋滞のほか、IC出口周辺でも速度低下が発生
- ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し渋滞が広範囲に影響
- 湾岸地域のロス率は、全道路で51%と、全国平均(41%)及び県内平均(43%)を大きく上回っている。



至 行徳
至 松戸
県道 船橋行徳線
(原木IC周辺)



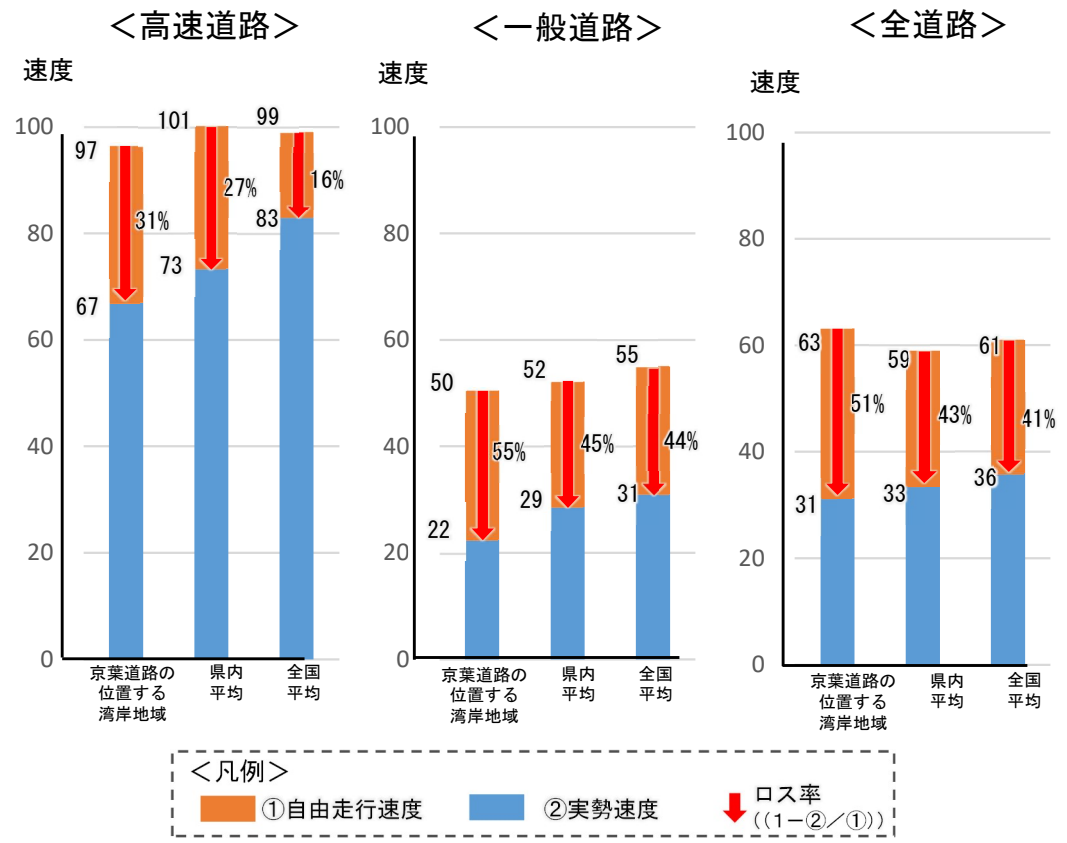
至 船橋市街
至 千葉
国道296号
(花輪IC周辺)



至 船橋
至 千葉市街
国道14号
(幕張IC付近)



至 柏
至 千葉市街
国道126号
(穴川IC付近)



※国土交通省にて算出した集計値。
 ※高速道路：高速自動車国道、都市高速道路、高規格幹線道路、NEXCO管理道路
 ※一般道路：高速道路以外の一般道路、主要地方道
 ※京葉道路の位置する湾岸地域：千葉市、市川市、船橋市、習志野市

京葉道路IC周辺道路の交通状況(京葉市川IC~武石IC)

○原木・花輪・武石ICは、IC出口周辺で旅行速度が20km/h以下
 ○交通量の多い国道・県道に接続し、主要渋滞箇所も周辺に多数存在



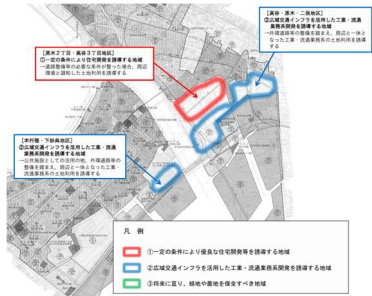
出典:第2回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R6.12)を一部修正

京葉道路IC周辺の渋滞対策

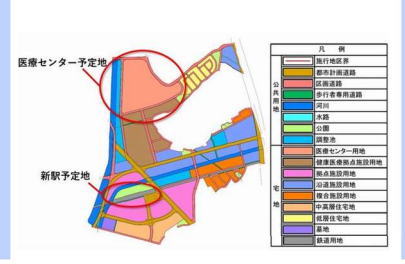
○京葉道路ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連坦し、渋滞が発生。
 ○今後も区画整理事業等による将来の交通需要の増加が想定されるため、対策の具体化に向けた検討が必要。



原木IC周辺の市街化調整区域
 (高谷・原木・二俣地区)



海老川上流地区土地区画整理事業
 施工面積:約42ha、計画人口:約3,300人
 住居系・医療施設・鉄道新駅



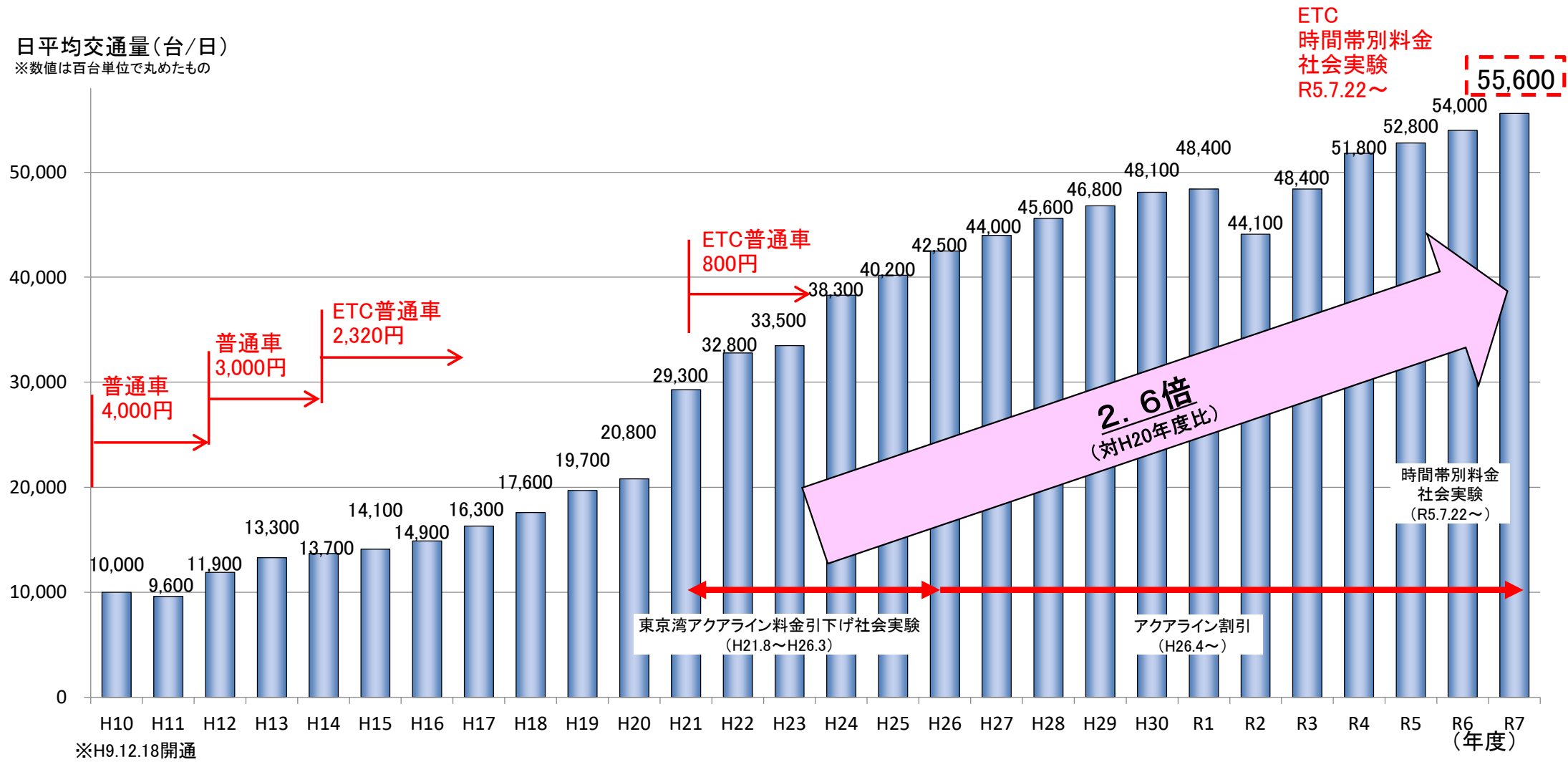
鷺沼特定土地区画整理事業
 施工面積:約37ha、計画人口:約6,800人
 住居系・複合商業施設



東京湾アクアラインの交通量推移(年度別)

○東京湾アクアラインの通行台数は、H21年度のETC普通車800円以降、年々増加し、R7年度は過去最大となっている。
 ○コロナ禍によりR2年度は一時的に通行台数が落ち込んだものの、R3年度以降回復。

日平均交通量(台/日)
 ※数値は百台単位で丸めたもの



出典：NEXCO東日本データ(年度値)

東京湾アクアラインにおけるETC時間帯別料金社会実験の概要

- 休日の混雑に対応するため、令和5年7月から、土日・祝日においてETC時間帯別料金の社会実験を実施。
 - ・ピーク時間帯である13～20時の料金を800円から1,200円に引き上げ。
 - ・ピーク時間帯から交通量を分散させるため、20～24時の料金を600円に引き下げ。
- 交通需要の更なる平準化を図るため、令和7年4月から社会実験の内容を変更。
 - ・土日祝日のオフピークの利用促進を図るため、夜間などの料金を400円に引下げ。
 - ・集中する交通をより一層分散させるため、上り線で1,600円とし、新たに下り線でも、1,000円とする見直し。

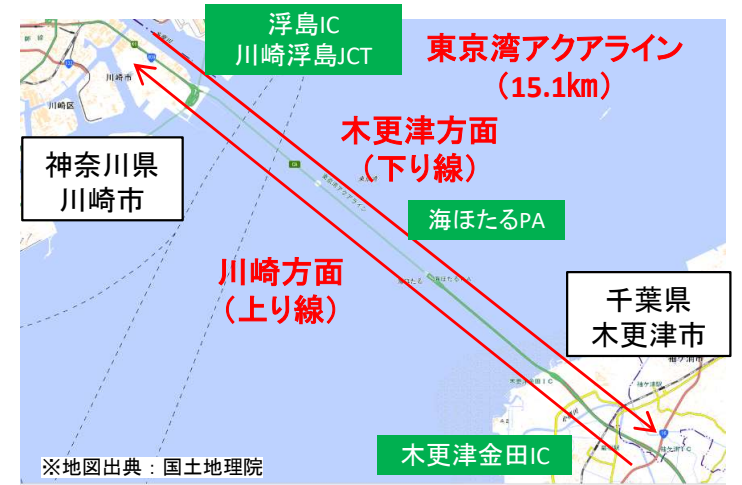
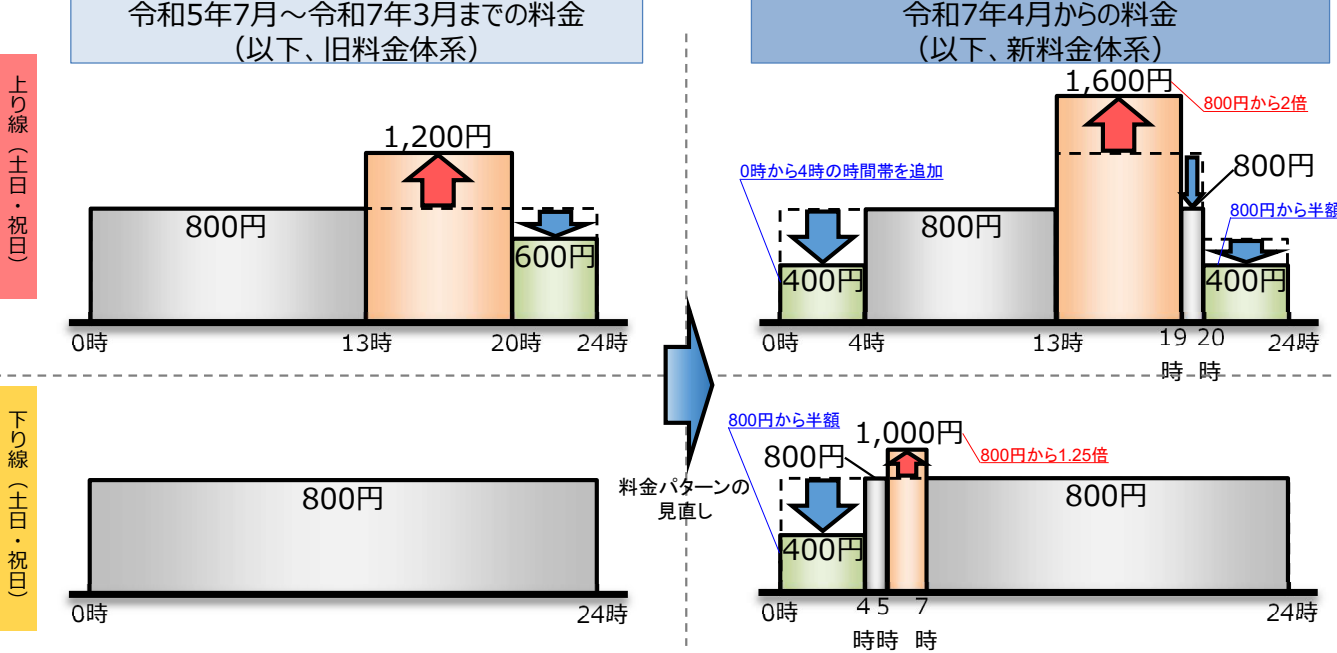
↓
混雑の緩和に一定の効果を確認

<令和7年4月からの社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC上下線
- 対象期間：令和7年4月～令和9年3月の土日・祝日
(1月2日、1月3日、振替休日を含む)
- 対象車両：ETC車 (全車種)

<料金パターン>

- ・交通分散を図るため、土日・休日の混雑時間帯を上げて、交通量が少ない時間帯を下げる



<ETC時間帯別料金> (令和7年4月～)

上り線 (木更津→川崎)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)				
	0～4時	4～13時	13～19時	19～20時	20～24時
軽自動車等	320円	640円	1,280円	640円	320円
普通車	400円	800円	1,600円	800円	400円
中型車	480円	960円	1,920円	960円	480円
大型車	660円	1,320円	2,640円	1,320円	660円
特大車	1,100円	2,200円	4,400円	2,200円	1,100円

下り線 (川崎→木更津)	土日・祝日 (1月2日、1月3日、振替休日を含む)			
	0～4時	4～5時	5～7時	7～24時
軽自動車等	320円	640円	800円	640円
普通車	400円	800円	1,000円	800円
中型車	480円	960円	1,200円	960円
大型車	660円	1,320円	1,650円	1,320円
特大車	1,100円	2,200円	2,750円	2,200円

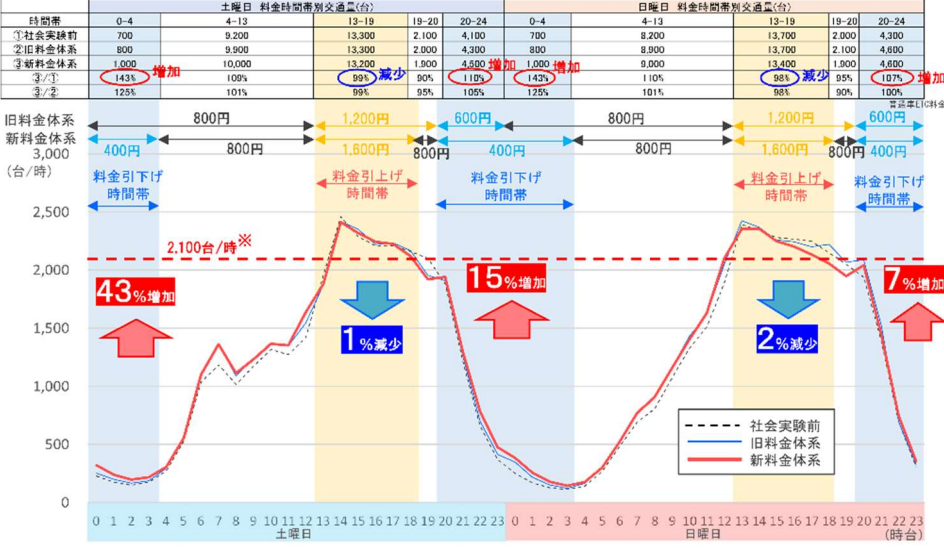
東京湾アクアラインにおけるETC時間帯別料金社会実験による交通状況

参考資料

1. 東京湾アクアライン（上り線）の交通状況（R7.4~R7.12）

- 社会実験前と比較し、日交通量が増加。
- 料金引上げ時間帯の交通量は減少し、料金引下げ時間帯は増加。
- 最大損失時間について、社会実験前と比較し土曜日は8分、日曜日は9分減少。

■時間帯別交通量（上り線 海ほたるPA→川崎浮島JCT間） ※交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）

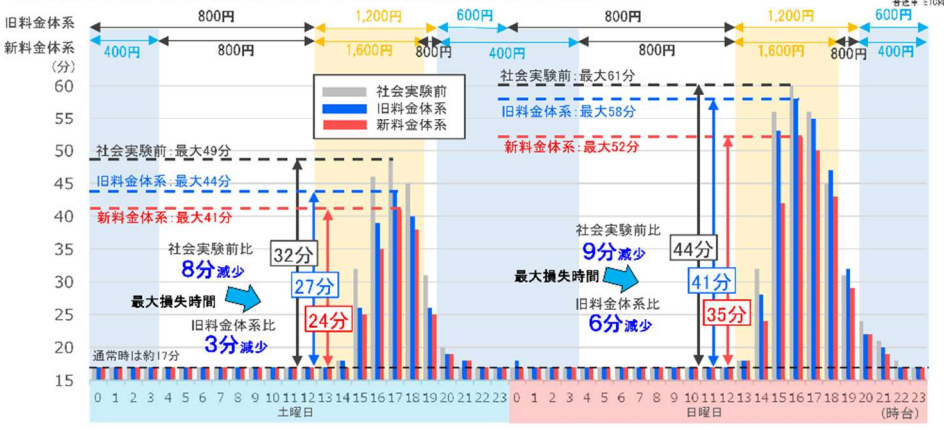


■日合計交通量（上り線）

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	29,400	28,900
②旧料金体系	30,300	30,100
③新料金体系	30,600	29,900
③/①	増加<104%	増加<103%
③/②	101%	99%

※ 2,100台/時以上で所要時間が大幅に増加することが確認されている
 (第1回東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会 (R5.6.20) より: P5参照)
 以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上)・横風等による規制発生日
 ・休日(前年と比較できないことから)・その他交通動向特異日
 集計対象期間
 社会実験前: R4.7.23~R4.12.31, R5.4.8~R5.7.17(内45日)
 旧料金体系: R6.4.6~R6.12.29(内35日)
 新料金体系: R7.4.5~R7.12.28(内34日)

■木更津JCTから川崎浮島JCTまでの通過所要時間（上り線）

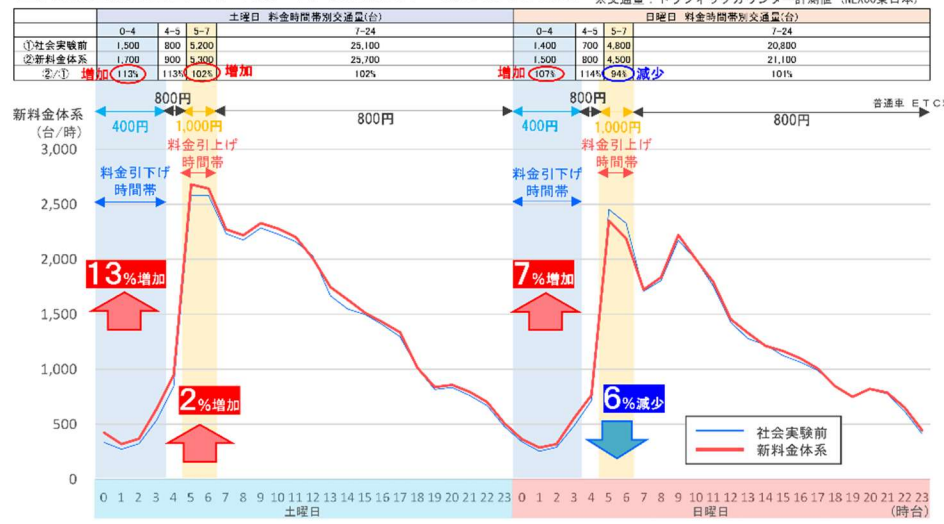


※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本) 1

2. 東京湾アクアライン（下り線）の交通状況（R7.4~R7.12）

- 社会実験前と比較し、日交通量が増加。
- 料金引下げ時間帯の交通量が増加。
- 料金引上げ時間帯の交通量について、土曜日は増加、日曜日は減少。
- 川崎浮島JCTから木更津JCTまでの最大損失時間は横ばい。

■時間帯別交通量（下り線 川崎浮島JCT→海ほたるPA間） ※交通量：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）

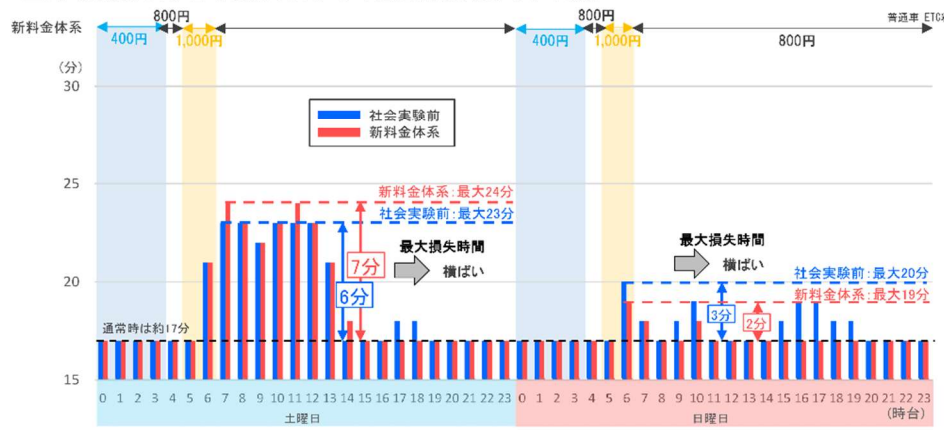


■日合計交通量（下り線）

	土曜日交通量(台/日)	日曜日交通量(台/日)
①社会実験前	32,600	27,700
②旧料金体系	33,600	27,900
③新料金体系	増加<103%	増加<101%

以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨(20mm/日以上)・横風等による規制発生日
 ・休日(前年と比較できないことから)・その他交通動向特異日
 集計対象期間
 社会実験前: R6.4.6~R6.12.29(内40日)
 新料金体系: R7.4.5~R7.12.28(内43日)

■川崎浮島JCTから木更津JCTまでの通過所要時間（下り線）



※所要時間：トラフィックカウンター計測値を基に算出(NEXCO東日本) 2

第13回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

京葉道路における渋滞対策

令和8年6月10日

東日本高速道路株式会社

1. 湾岸地域の高規格道路における交通状況

- 湾岸地域の高規格道路は、これまでも渋滞対策を実施しているが、千葉外環の開通などのネットワーク整備もあり、依然として広範囲にわたり渋滞が発生
- 特に、京葉道路において渋滞が顕著に発生



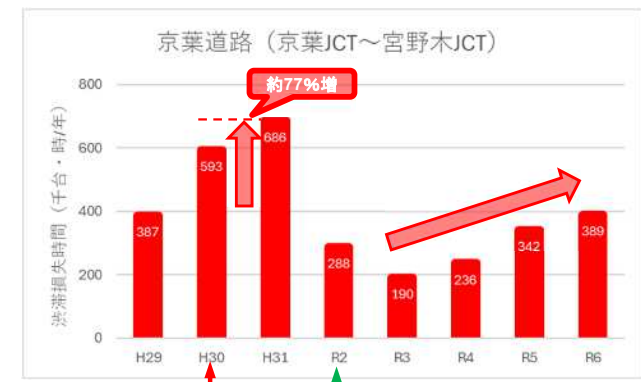
東京外環自動車道
(三郷南IC～高谷JCT)
H30.6開通

凡例：1年間の渋滞発生件数
※図中の外環道・京葉道路・東関道

- 101回以上
- 51～100回
- 26～50回
- 10～25回

集計期間：R6.1.1～R6.12.31
千葉県内の交通集中渋滞を集計
NEXCO東日本渋滞データ

東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)開通後の京葉道路の渋滞状況



約77%増

H30.6.2 東京外環自動車道 (三郷南IC～高谷JCT)開通

R2.8 船橋～幕張付加車線整備

集計期間：H29.1～R6.12.31
NEXCO東日本 渋滞データ交通集中渋滞(アクセス渋滞含)を集計
※渋滞損失時間は渋滞によるロス時間と影響を受けた台数の積により算出

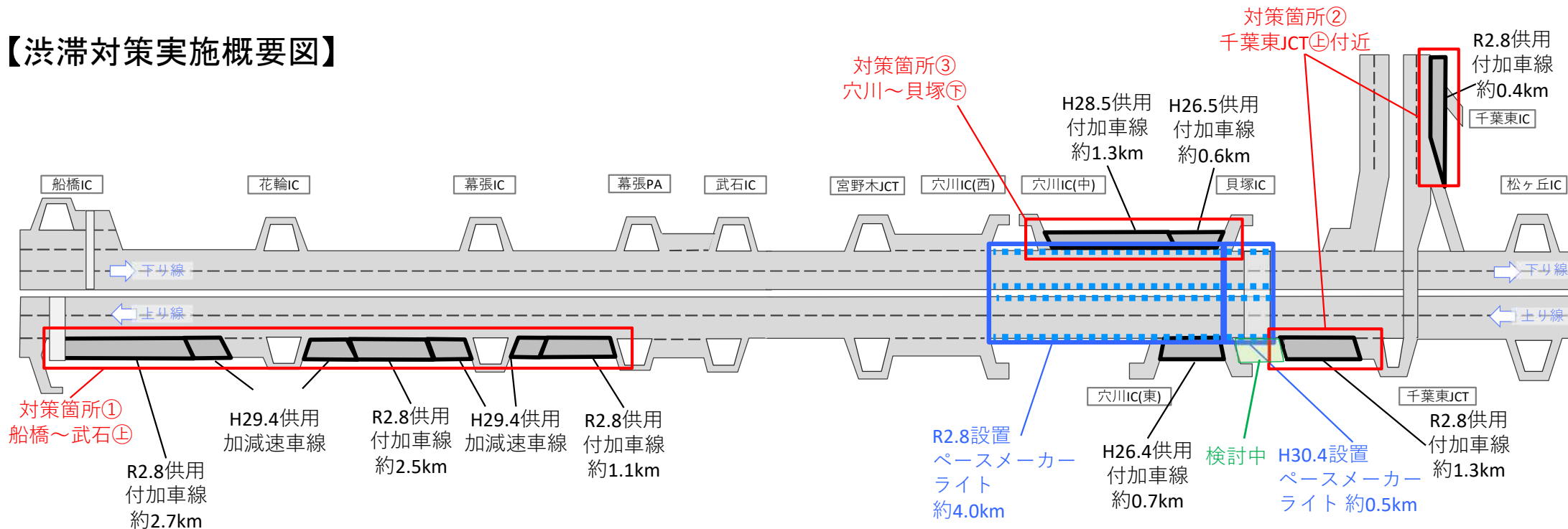


京葉道路 船橋本線料金所付近

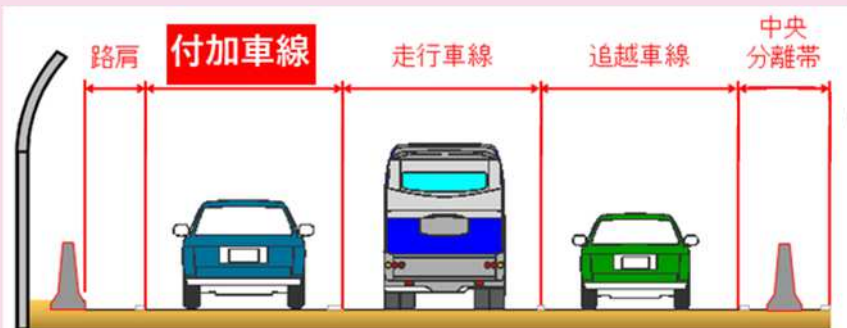
2. 京葉道路における渋滞対策の経緯

○京葉道路の渋滞対策として、これまでに付加車線やペースメーカーライトを設置する対策を実施

【渋滞対策実施概要図】



【付加車線設置】



【ペースメーカーライト(速度回復誘導灯)の設置】



光を流れるように進行方向へ点灯させ、速度回復を促す

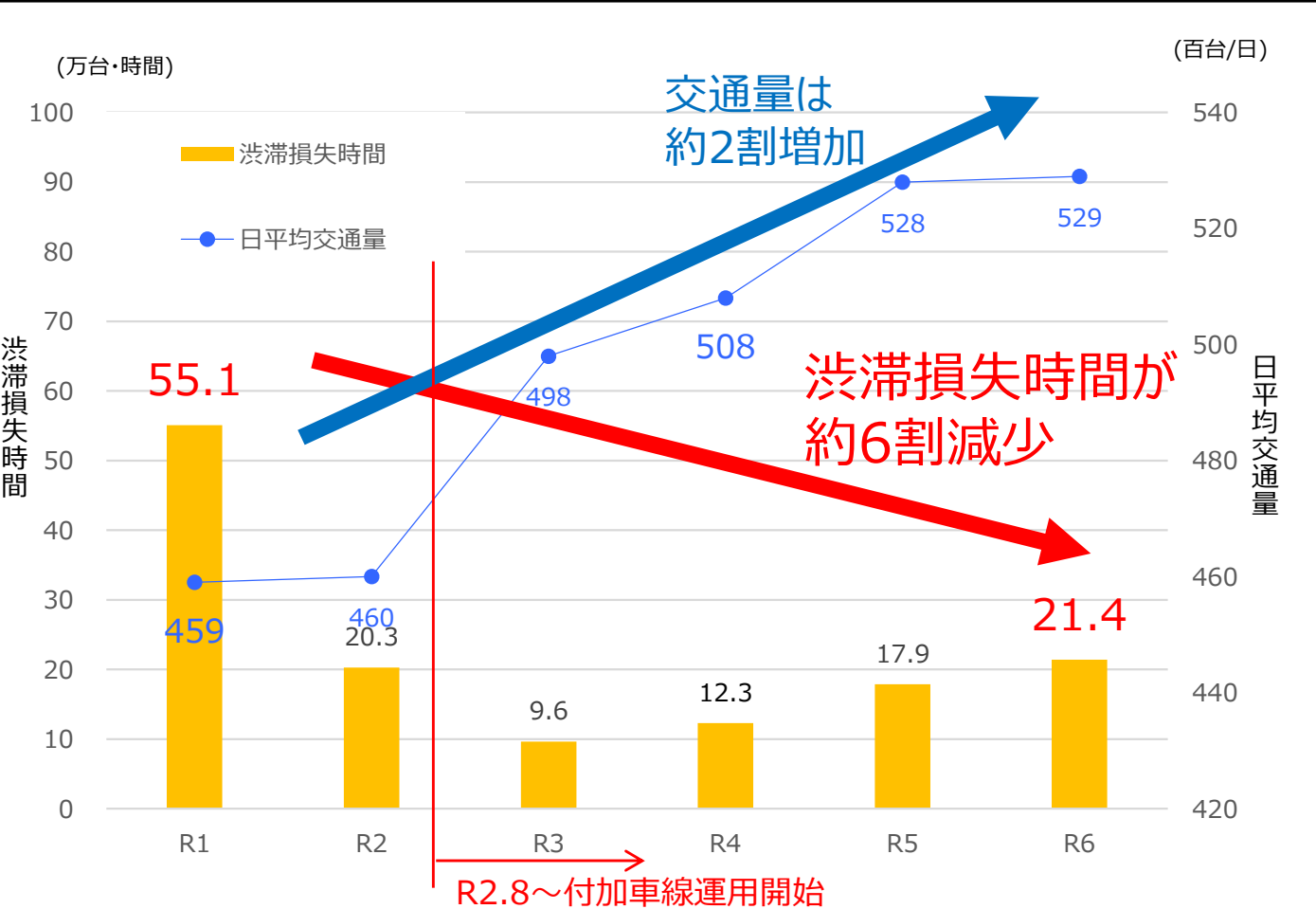
3. 京葉道路における渋滞対策の効果 船橋IC～武石IC(上り線)

- 整備前は、サグや上り坂による速度低下等が原因で渋滞が発生していた
- 整備後は、R6の渋滞損失時間がR1と比べて約6割減少(55.1万台・時間→21.4万台・時間)した

■付加車線運用図



■交通量と渋滞損失時間の推移 ※渋滞損失時間は渋滞によるロス時間と影響を受けた台数の積により算出



■現地状況

【対策前】



【対策後】

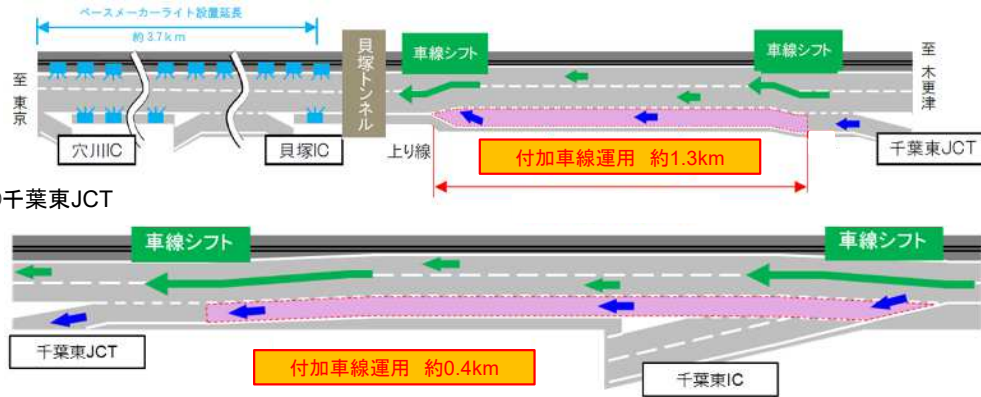


出典：NEXCO東日本 トラカンデータ、渋滞データ（交通集中のみ）

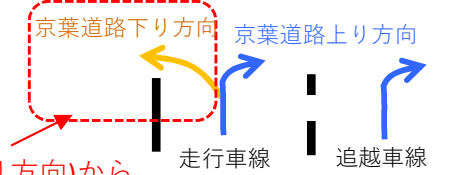
3. 京葉道路における渋滞対策の効果 千葉東JCT(上り線)付近

- 整備前は、京葉道路からの渋滞が延伸し、千葉東金道路で渋滞が発生していた
- 整備後は、千葉東金道のR6の渋滞損失時間がR1と比べて約7割減少(4.2万台・時間→1.3万台・時間)した
- 京葉道路(下り線)へ向かう車両が、京葉道路(上り線)から延伸する渋滞の影響を受けづらくなった

■付加車線運用図 ①貝塚IC～千葉東JCT間

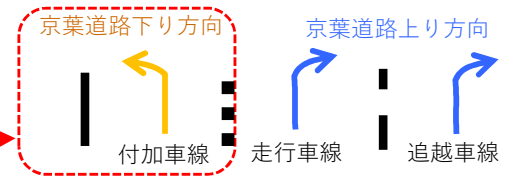


■現地状況(大宮IC→千葉東JCT)



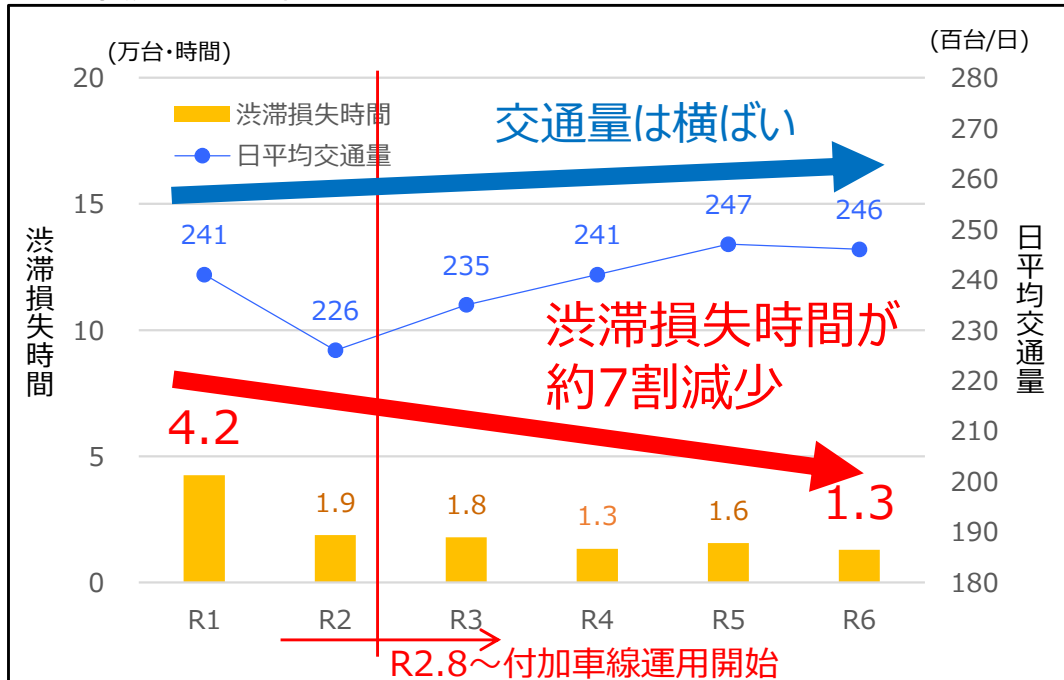
京葉道路(上り方向)から延伸する渋滞の影響を受ける

【対策後】



京葉道路(上り方向)から延伸する渋滞の影響が緩和される

■交通量と渋滞損失時間の推移 ※渋滞損失時間は渋滞によるロス時間と影響を受けた台数の積により算出

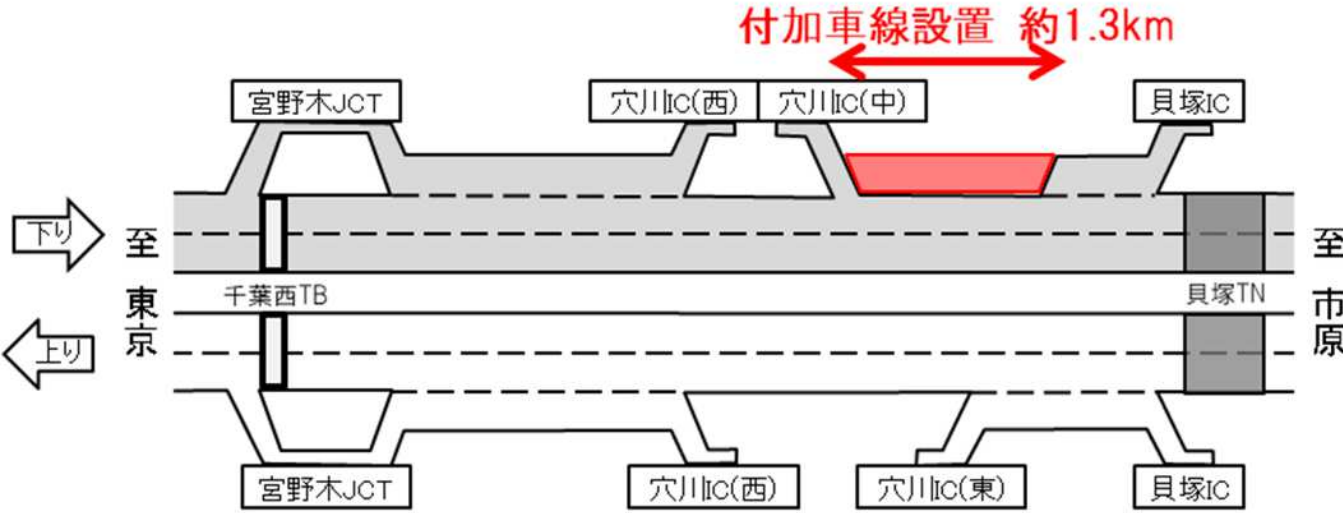


出典：NEXCO東日本 トラカンデータ、渋滞データ

3. 京葉道路における渋滞対策の効果 穴川IC～貝塚IC(下り線)

○穴川IC～貝塚IC間(下り線)は渋滞損失時間はおおむね横ばいであるものの、付加車線整備による交通容量拡大により、R6の渋滞の発生回数がH26と比べて約5割減少(553回⇒295回)した

■付加車線運用図

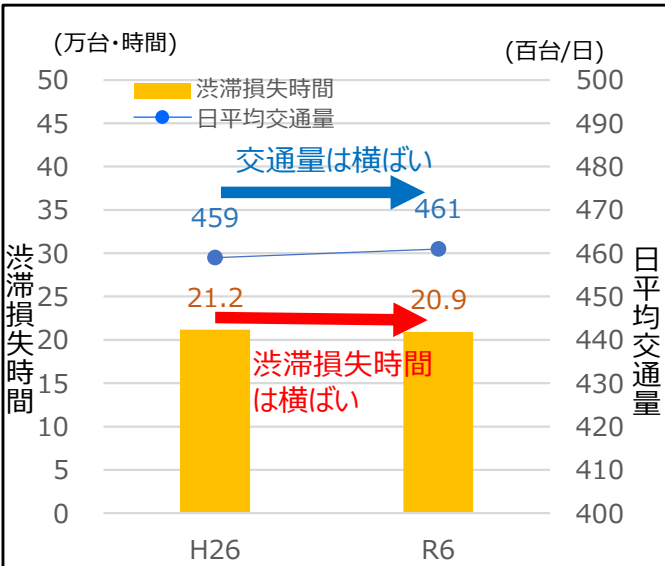


■現地状況
【対策前】

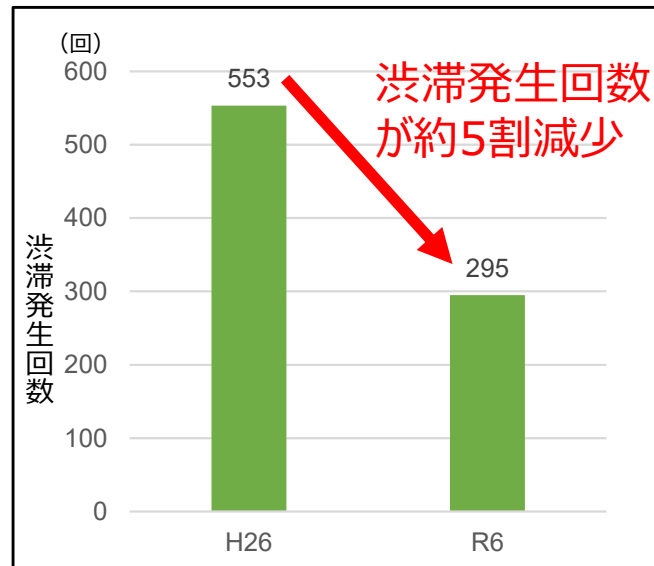


■交通量と渋滞損失時間の推移

※渋滞損失時間は渋滞によるロス時間と影響を受けた台数の積により算出



■渋滞発生回数の推移



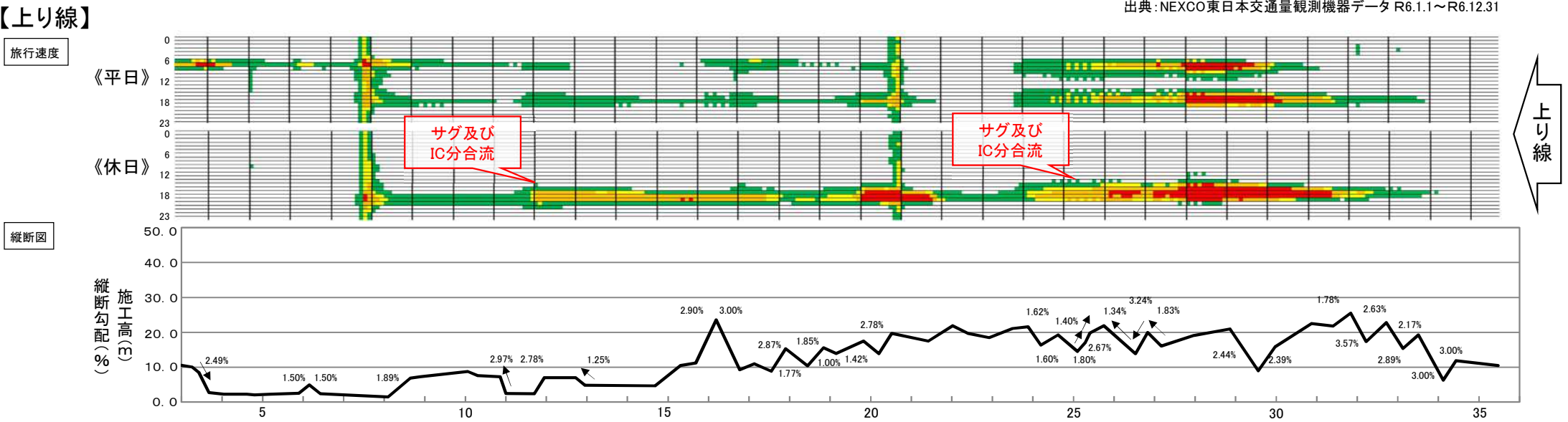
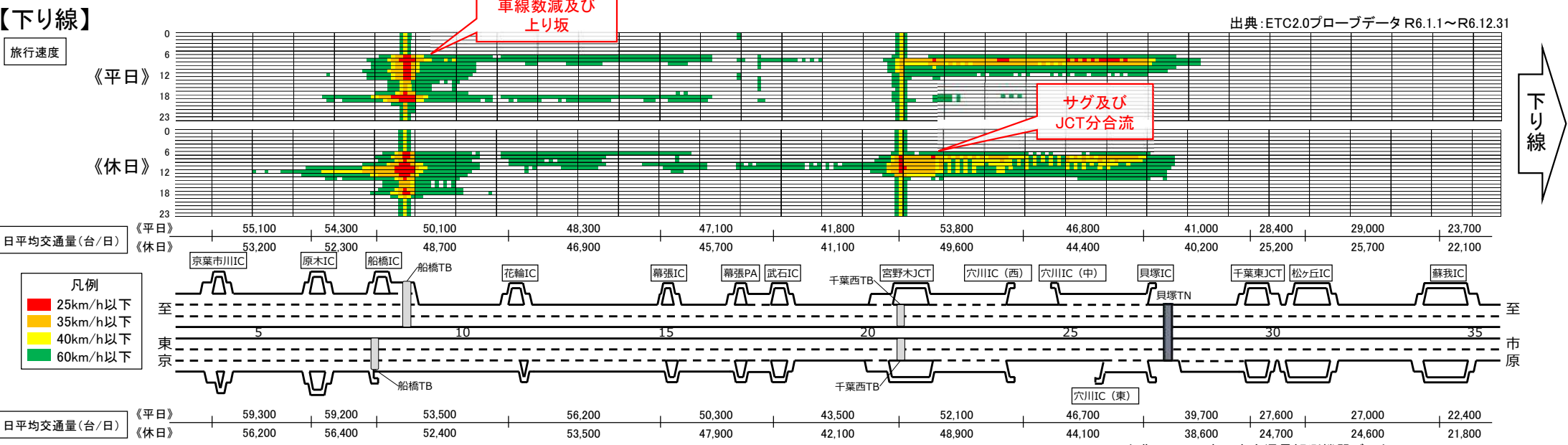
【対策後】



出典：NEXCO東日本 トラカンデータ、渋滞データ

4. 京葉道路の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

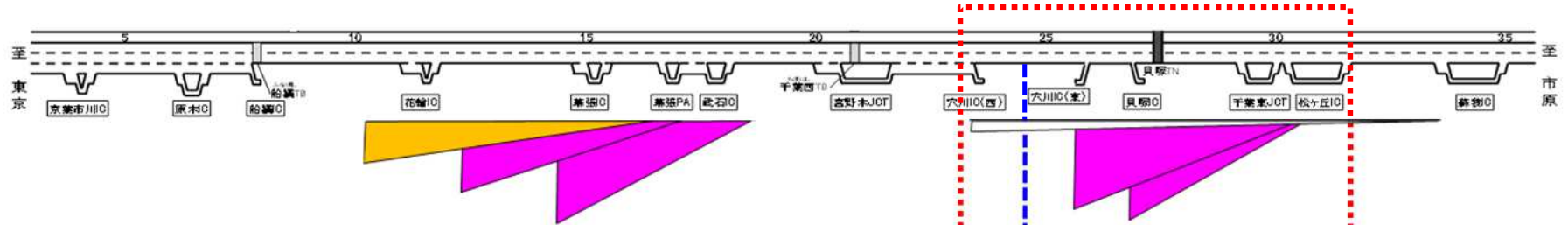
- 渋滞対策をこれまでに実施しているものの、千葉外環の開通などのネットワーク整備もあり、引き続き渋滞が残っている状況
- 上り線は主に、平日の朝と夕方及び休日の夕方において船橋IC～幕張PA間、穴川IC～千葉東JCT合流部間で渋滞が発生
- 下り線は主に、午前中において船橋IC～幕張PA間、宮野木JCT～貝塚IC間で渋滞が発生



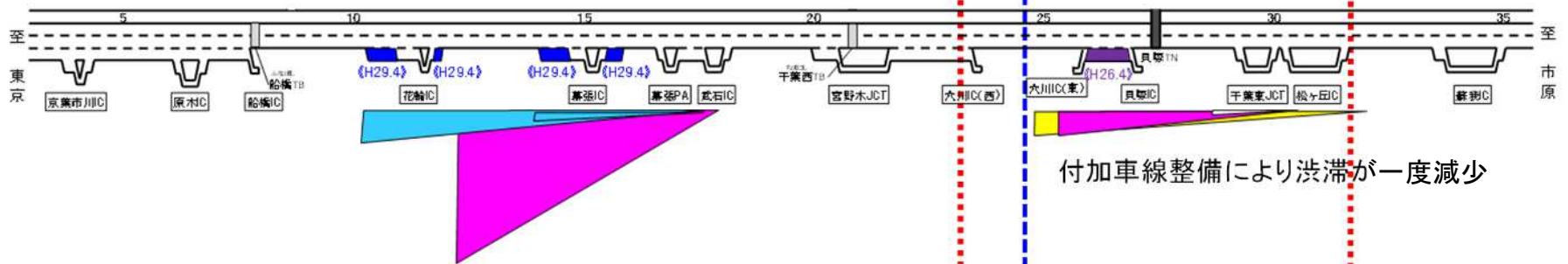
5. 穴川IC付近(上り線) 渋滞の状況

○穴川IC付近(上り線)の渋滞は、付加車線の供用などにより渋滞先頭箇所が変化し、穴川IC(西)～穴川IC(東)間が渋滞先頭となっている状況であり、対策の検討が必要

【H25】
渋滞対策事業前

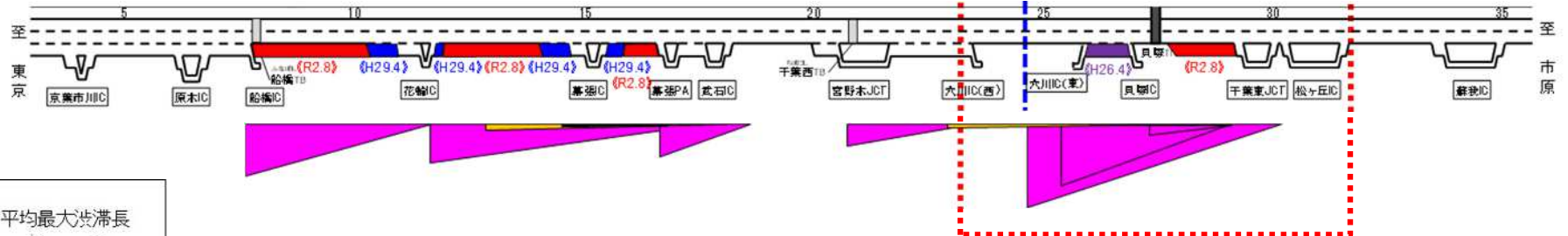


【H29】
穴川～貝塚
付加車線設置後

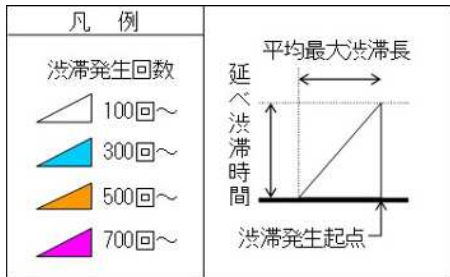


付加車線整備により渋滞が一度減少

【R6】
現況



渋滞が再び増加、渋滞先頭箇所が変化

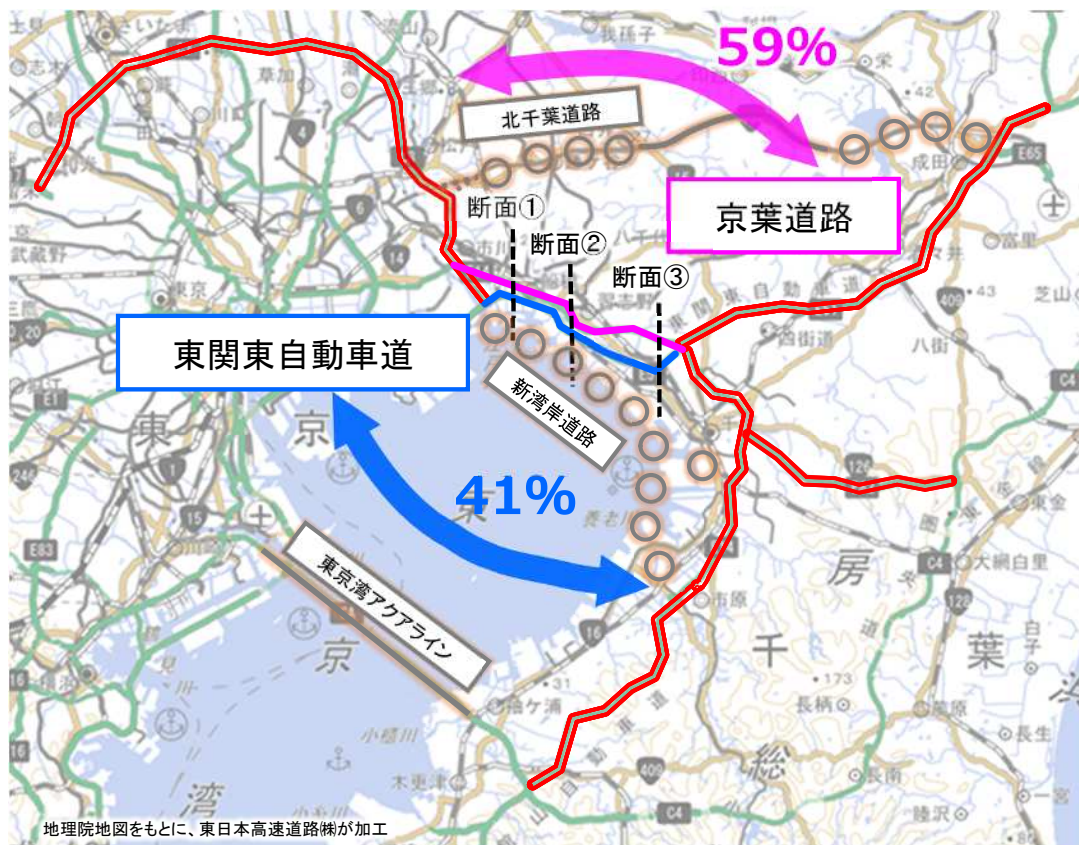


出典：NEXCO東日本渋滞データ

6. 湾岸地域の高規格道路における交通偏在

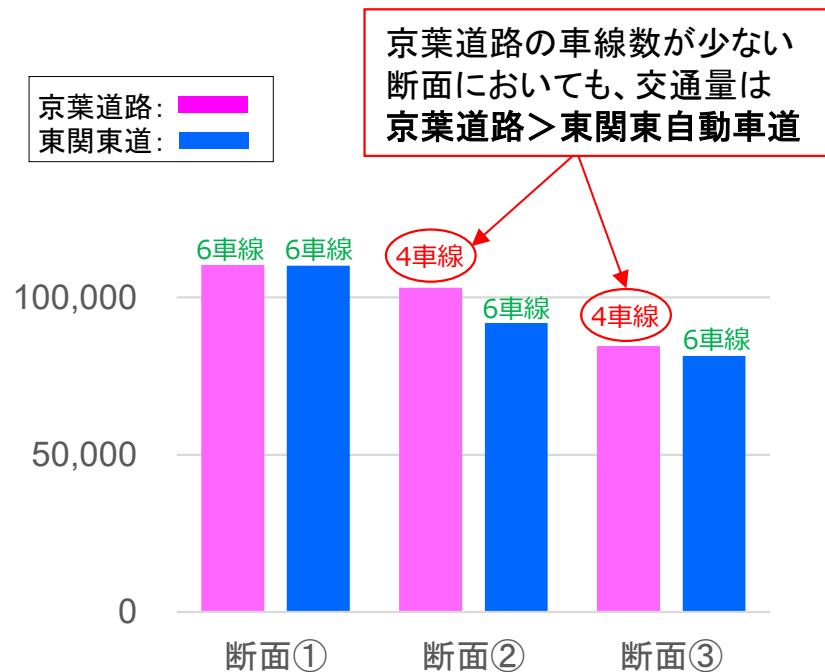
- 湾岸地域は東関東自動車道と比較して、京葉道路の経路分担率が高い状況
- 京葉道路の車線数が少ない区間でも、東関東自動車道よりも京葉道路の交通量が多く、交通が偏在

■東京外環自動車道⇄宮野木JCT以東※の通過利用における経路分担率



※東関東東道(宮野木JCT~大栄IC)、京葉道路・館山道(宮野木JCT~木更津北IC)、千葉東金道路を対象
資料:ETCデータ(R6.4.1~R7.3.31)

■断面交通量(台/日)

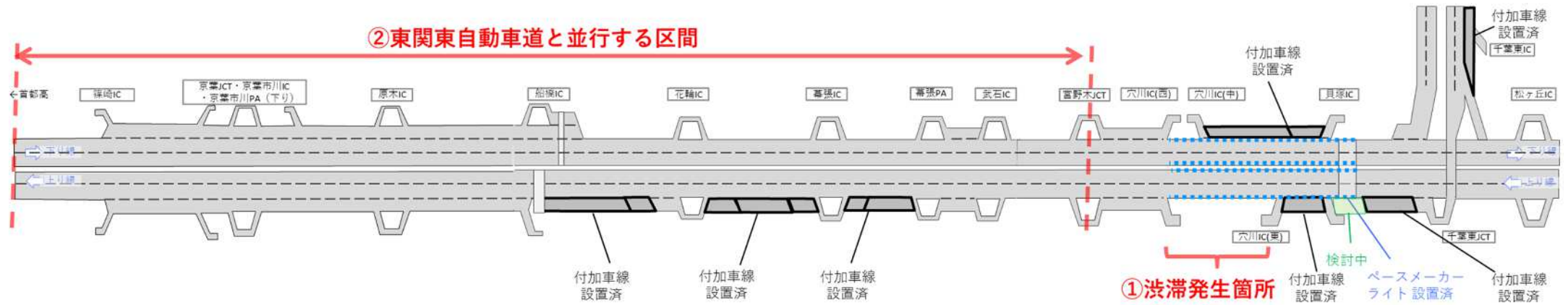


資料:NEXCO東日本交通量観測機器データ(R6.1.1~R6.12.31)

	断面①	断面②	断面③
京葉道路	原木IC~船橋IC	花輪IC~幕張IC	武石IC~宮野木JCT
東関東東道	湾岸市川IC~谷津船橋IC	谷津船橋IC~湾岸習志野IC	湾岸千葉IC~宮野木JCT

7. 京葉道路の渋滞対策の方向性(案)

【概要図】



京葉道路の渋滞対策の方向性(案)

- ①渋滞対策をこれまでに実施しているものの、穴川IC付近(上り線)においては依然として渋滞が発生。渋滞先頭箇所となっている穴川IC(西)～穴川IC(東)(上り線)について対策を検討。
- ②東関東自動車道と並行する区間においては、京葉道路への交通偏在による渋滞が発生。非効率な経路選択が生じているため、高規格道路ネットワークの有効活用に向けた対策を検討。