

新湾岸道路

第5回 有識者委員との懇談会

令和8年6月29日

目 次

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・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

1－(2)第4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. ワークショップの開催報告

2－(1)ワークショップの必要性和開催概要・・・・・・・・・・・・ 7

2－(2)頂いたご意見の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

3. 意見等への対応

3－(1) 道路計画の必要性の確認(追加・修正)・・・・・・・・・・・・ 27

3－(2) 概略ルート・構造案の評価(第1段階)・・・・・・・・・・・・ 33

3－(3) 留意事項と付帯事項の確認(追加)・・・・・・・・・・・・ 44

4. 今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48

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

第2回新湾岸道路有識者委員会
(令和7年5月28日) 資料を修正

社会資本整備審議会 関東地方小委員会

計画内容等の報告

意見

計画策定者

計画検討手順

計画検討の発議とプロセスの明確化

- ・ 計画検討の発議、計画の位置付け
- ・ 検討の進め方、検討の実施体制
- ・ コミュニケーションプロセス 等

課題の共有と 道路計画の必要性の確認

- ・ 解決すべき課題、地域ニーズ
- ・ 達成する目標 等

複数案の設定と評価項目の設定

- ・ 設定した複数案(及び設定しない案)
- ・ 複数案を比較評価する項目

複数案の比較評価(計画段階評価)

- ・ 複数案の評価結果と総合的な視点での比較

概略計画案を選定し、対応方針を決定

- ・ 選定の考え方
- ・ 実施するに当たっての配慮・留意事項

概略計画の決定

技術・専門的検討

コミュニケーションプロセス

検討の進捗
に併せて
開催

・ 助言
・ プロセス
検証

新湾岸道路有識者委員会

構想段階

計画段階

新湾岸道路計画検討における 段階的な検討プロセス※(案)

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

情報提供(計画検討の発議)

- ・ 特設ホームページ
- ・ 広報誌、新聞広告、ラジオ

情報提供(プロセスの明確化、課題の共有)

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

意見・ニーズ等の把握(※)

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

情報提供(複数案、評価項目の設定)

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

意見・ニーズ等の把握(※)

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

現在

情報提供(複数案の比較評価)

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

意見・ニーズ等の把握(※)

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

情報提供(概略計画案、対応方針)

- ・ 特設ホームページ
- ・ ニュースレター

住民関係者等

※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4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) 第4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4回新湾岸道路有識者委員との懇談会>

○開催日: 令和8年3月30日(月)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、中村委員、二村委員

○第4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	寄せられた多数の意見については、クロス集計を行ったことで地域別の意見の傾向を確認できた。アンケートの「強く思う」「全くそう思わない」という明確な意思だけでなく全ての意見を受け止めることが必要。	「強く思う」「どちらかというと思う」「どちらかというと思わない」「全くそう思わない」の全ての意見の分析を行った。
2	一部地域では渋滞の改善等の必要性が低く捉えられている傾向がみられるが、現在は、多様な意見があることと、その背景にある意図や関心事をしっかり受け止めている段階であり、クロス集計を通して理解を深めることができた。	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した。
3	ルート案に対する意見について、個々の案を図化しているが、現段階では専門的見地から評価されたものではない。今回は、多様な意見を行政が意見要旨と対応案として受け止め、独自に解釈して整理した段階であり、意見を受け止めたという観点では、ニュースレターの作成にあたって、すべての案を図化した方がよい。	ニュースレター第5号では、いただいたルートに関する意見要旨を図化したものを全てを掲載し公表した。
4	住民の立場から回答いただいたアンケートに加え、産業の立場からの意見もいただいております、今後はニュースレターにおいてもそのことが分かるように工夫できるとよい。	ニュースレター第5号では、第2回地域コミュニケーション活動において企業等からの回答件数、業種別回答割合を整理して掲載した。
5	ルート構造に関する意見に対して、第一段階のスクリーニングを行う際には、『検討対象』や『前提条件』との整合性」と、『評価項目』の合理性」を分けて考えていることが理解できるよう、整理を工夫できるとよい。「達成すべき目標に適合している」という前提条件については、評価項目の一部にもなっており、整理が必要である。	注釈の記載を充実させ、前提条件の1つである「達成すべき目標に適合している」については、本表下段の「評価項目」において具体的評価を行っていることを明記した。
6	先送りにしていた「道路計画の必要性」については、今回定量的なデータ等が示された段階であるが、今後ニュースレターやワークショップの場などを通じて、その情報を広く伝える工夫が必要である。	「道路計画の必要性」について、渋滞等に関する定量的な試算を行い、その結果をニュースレター6号に記載し、公表するとともに、新たに「物流・産業」「港湾・空港」に関する定量的な試算を行った。

(1) 第4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	将来の交通需要予測は、現在可能な技術やデータの範囲で最善を尽くしていくことが大事。自動運転などの不確定な要素を組み込んだ将来予測は、現時点では手法が確立されていない中、幅をもって将来の交通量等を定量的に示すしかないのではないかな。	道路の必要性について、達成すべき目標(渋滞、事故等)ごとに、将来見通しや効果の観点を追加検討する。
8	推計に反映することが困難な将来の時代の変化については、「配慮事項」や「付帯事項」と関連させる等で定性的に対応の方向性を整理して示していくことが必要。	推計に反映することが困難な時代の変化については、「配慮事項と付帯事項の確認」において、WISNET2050を追加し、これからの高規格道路に求められる役割のイメージを追加した。
9	成田空港の第二の開港を見据えると、貨物量の増加や湾岸エリアの交通需要の増加にもつながってくることが想定される。千葉県で整理している基本方針についても併せて説明していくことが必要。	第3回地域コミュニケーション活動において千葉県で公表している「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」と新湾岸道路との関係について内容の充実を検討する。
10	市町村の地域計画等と整合を図り、ワクワクする未来の絵姿を作っていくことも進めてほしい。	「配慮事項と付帯事項の確認」において、WISNET2050を追加し、これからの高規格道路に求められる役割のイメージを追加した。
11	地域により多様な意見があることから、ワークショップのような対話型の取り組みが重要であり、ワークショップでは違う考えを持つ方々が同じ場で対話することにより、相互理解を促進できることが望ましい。	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した。
12	立体・平面の構造によらず、道路排水は今後問題になるのではないかな。例示された既存の技術にとらわれず、「グリーンインフラ」のような未来の技術を盛り込むことも検討する必要がある。	「配慮事項と付帯事項の確認」において、「グリーンインフラの活用」を追加し、同資料内に「ミティゲーション緑地」も掲載した。
13	港湾事業では、生物共生型の構造物、いわゆる「ブルーインフラ」という考え方がある。環境に影響を与える場合、ミティゲーションの考え方を含めて配慮することを検討してほしい。	

2. ワークショップの開催報告

2-（1）ワークショップの必要性和開催概要

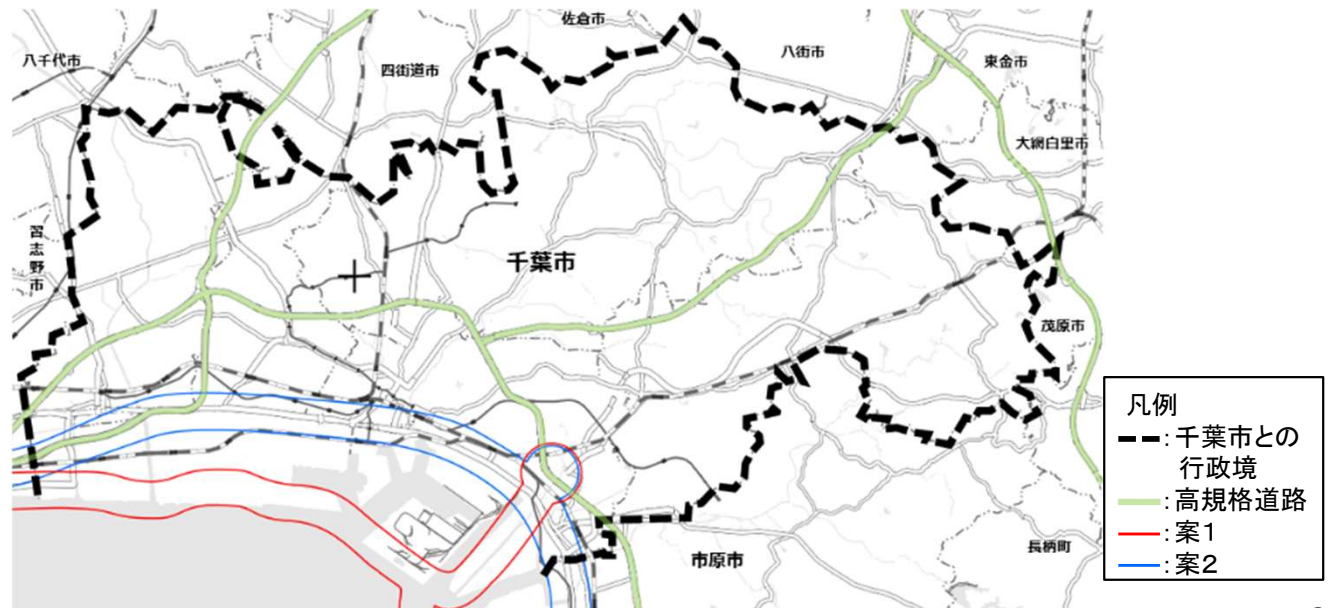
■ワークショップの必要性

- 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、千葉市域では、達成すべき目標や配慮すべきことの重要度に関する認識が他地域と異なる傾向を確認。

- 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



(2)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果

【日 時】

(1回目) 5月 9日(土) ① 9:00～12:00 ②15:00～18:00

5月10日(日) ③13:00～16:00

(2回目) 5月30日(土) ① 9:00～12:00 ②15:00～18:00

5月31日(日) ③13:00～16:00

【主 催】 千葉市

【会 場】 千葉市役所

【募集方法】 公募

【周知方法】

○千葉市長が定例記者会見にて開催報告及びHP掲載

○湾岸地域の自治会(地区連協19箇所)への個別訪問及びチラシ配布

○市内小中学校等に約28,000部のチラシ配布

【参加条件】 千葉市在住の18歳以上

【参加人数】 1回目:58名、2回目:48名

【議論のテーマ】

○新湾岸道路の計画について期待すること、懸念すること

○新湾岸道路のルート・構造について期待すること、懸念すること

【実施方法】

○3グループ(1グループ6～8名)に分かれて、ファシリテーターの進行により討議。

○各班のファシリテーターが聞き取った内容をグラフィックレコーディングを交えて記録。

○第1回ワークショップで出された意見を踏まえ、第2回ワークショップでは、道路計画の必要性の検討状況の説明や千葉市より生成AI(Copilot)を使用したイメージパース作成を実演。

※当日の説明資料は市HPにて掲載(以下URL)

https://www.city.chiba.jp/kensetsu/doro/keikaku/shinwangan_top.html

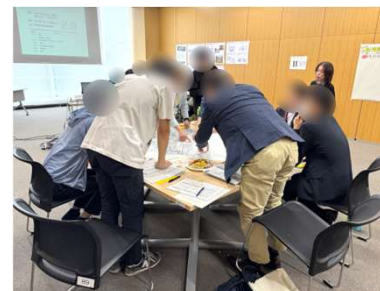
<第1回ワークショップの実施状況>



説明状況(5/10)



グラフィックレコーディング状況(5/9)



班別討議状況(5/9)



発表状況(5/10)

<第2回ワークショップの実施状況>



説明状況(5/30)



グラフィックレコーディング状況(5/31)



班別討議状況(5/31)



発表状況(5/30)

(2)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果

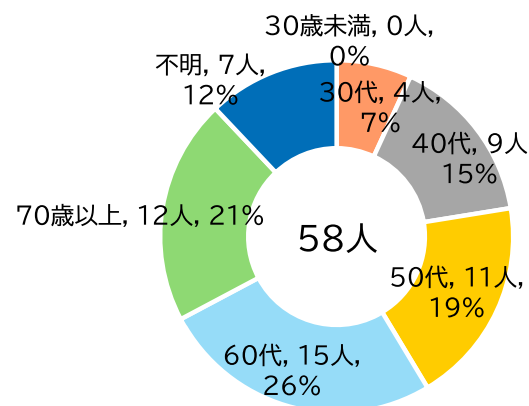
○ワークショップの参加者の属性は、美浜区にお住まいの方が約6割と多く、年齢層は60代、70歳以上が約5割であった。

○職業は、運輸通信業、製造業などの様々な業種から参加いただいた。

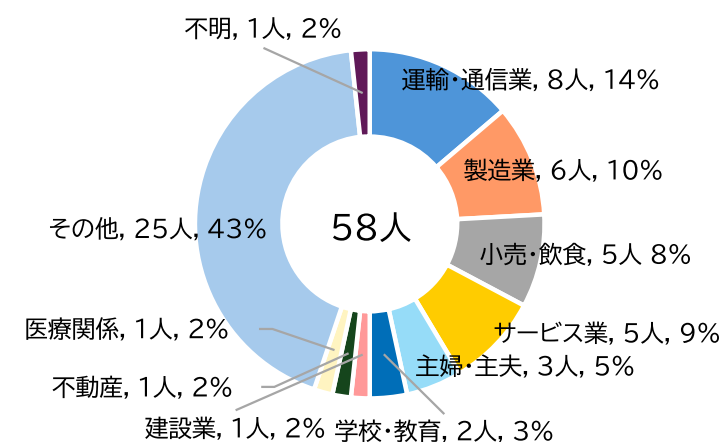
■参加者の属性集計

【1回目】

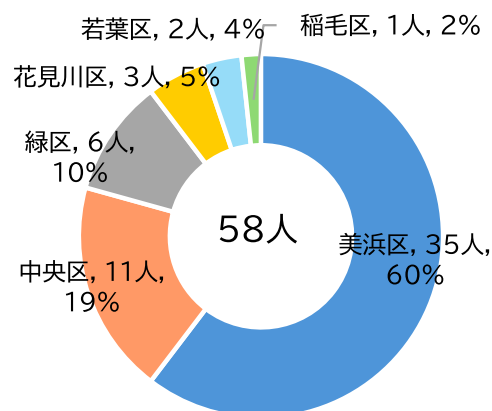
年齢



職業

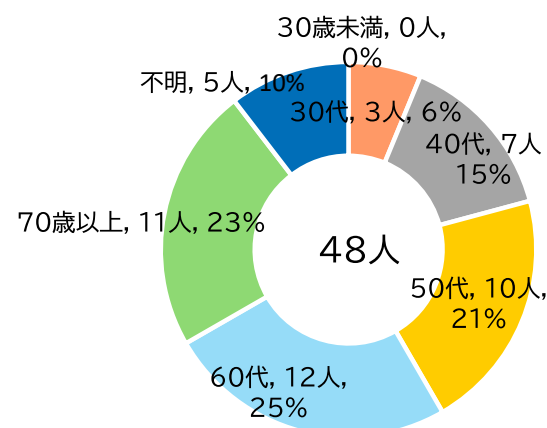


お住まいの地域

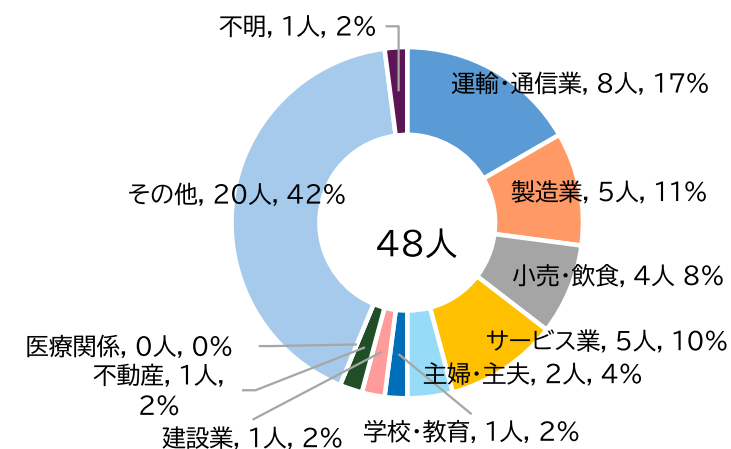


【2回目】

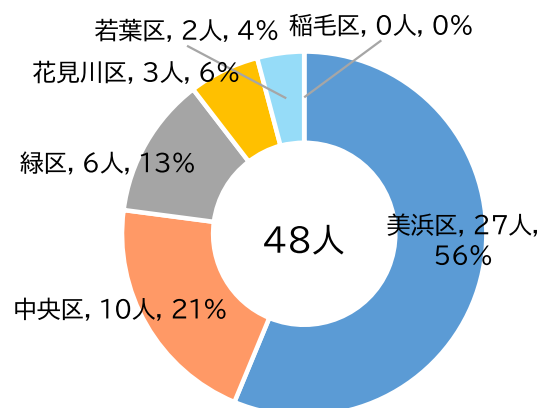
年齢



職業



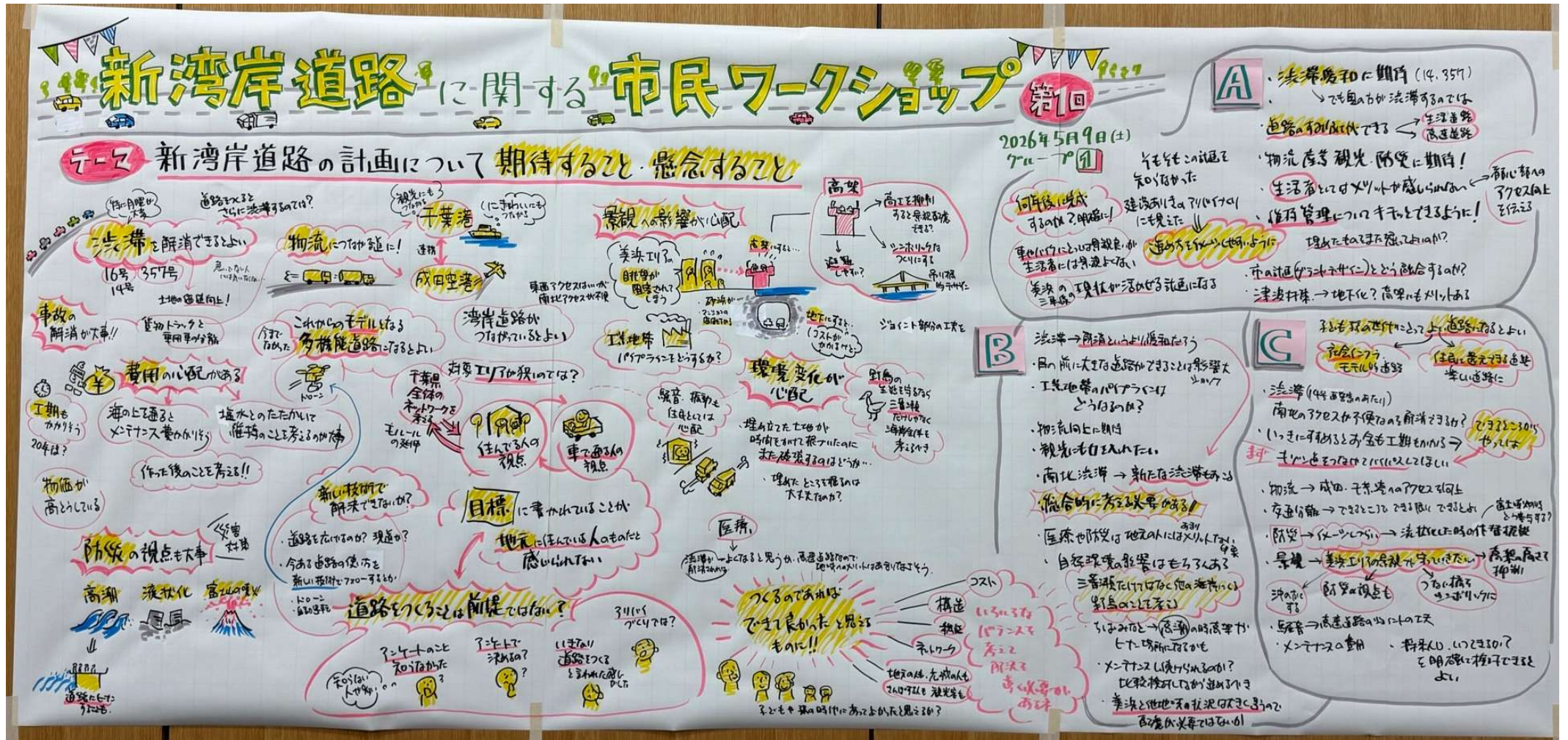
お住まいの地域



(参考)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果(1回目)グループ①

■日時:5月9日(土) 9:00~12:00

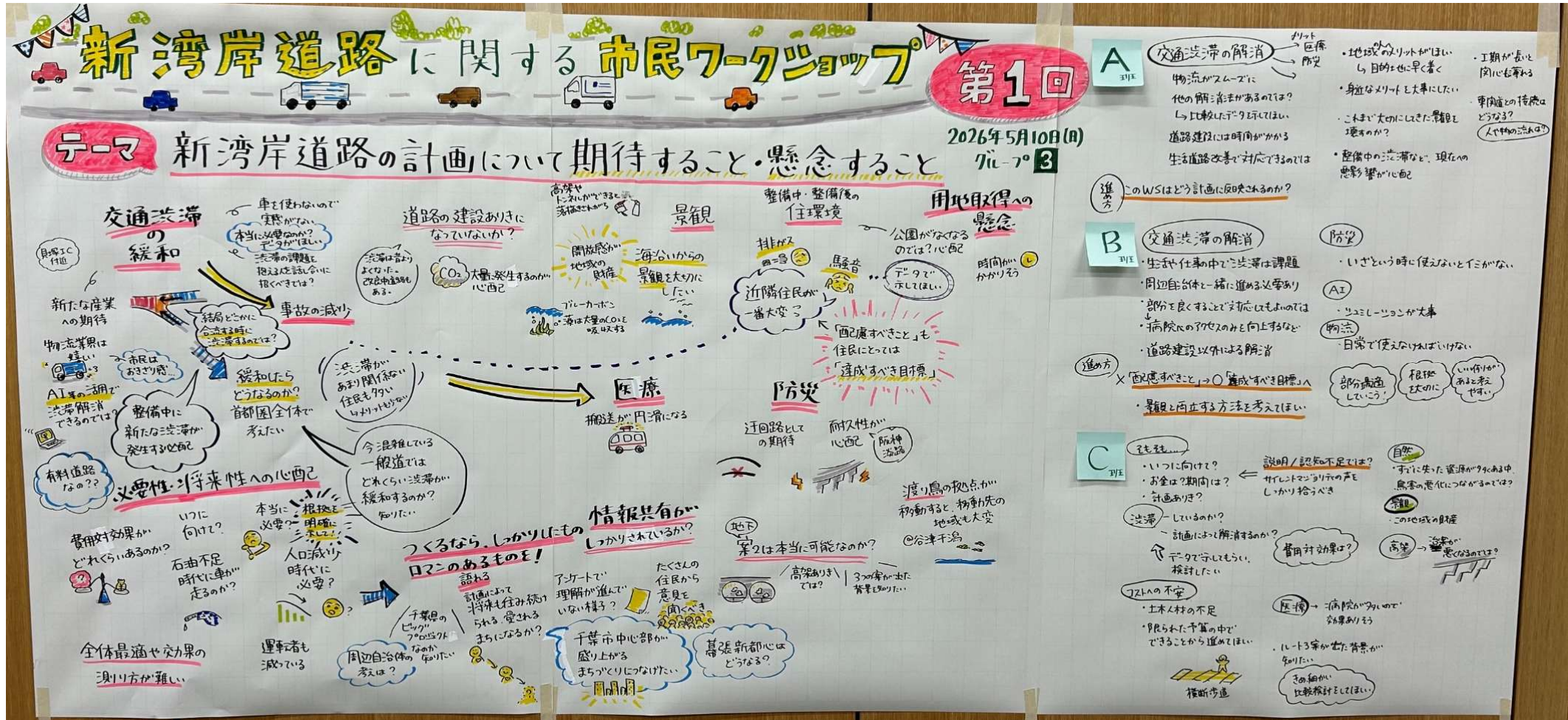
グラフィックレコーディング 作成



(参考)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果(1回目)グループ③

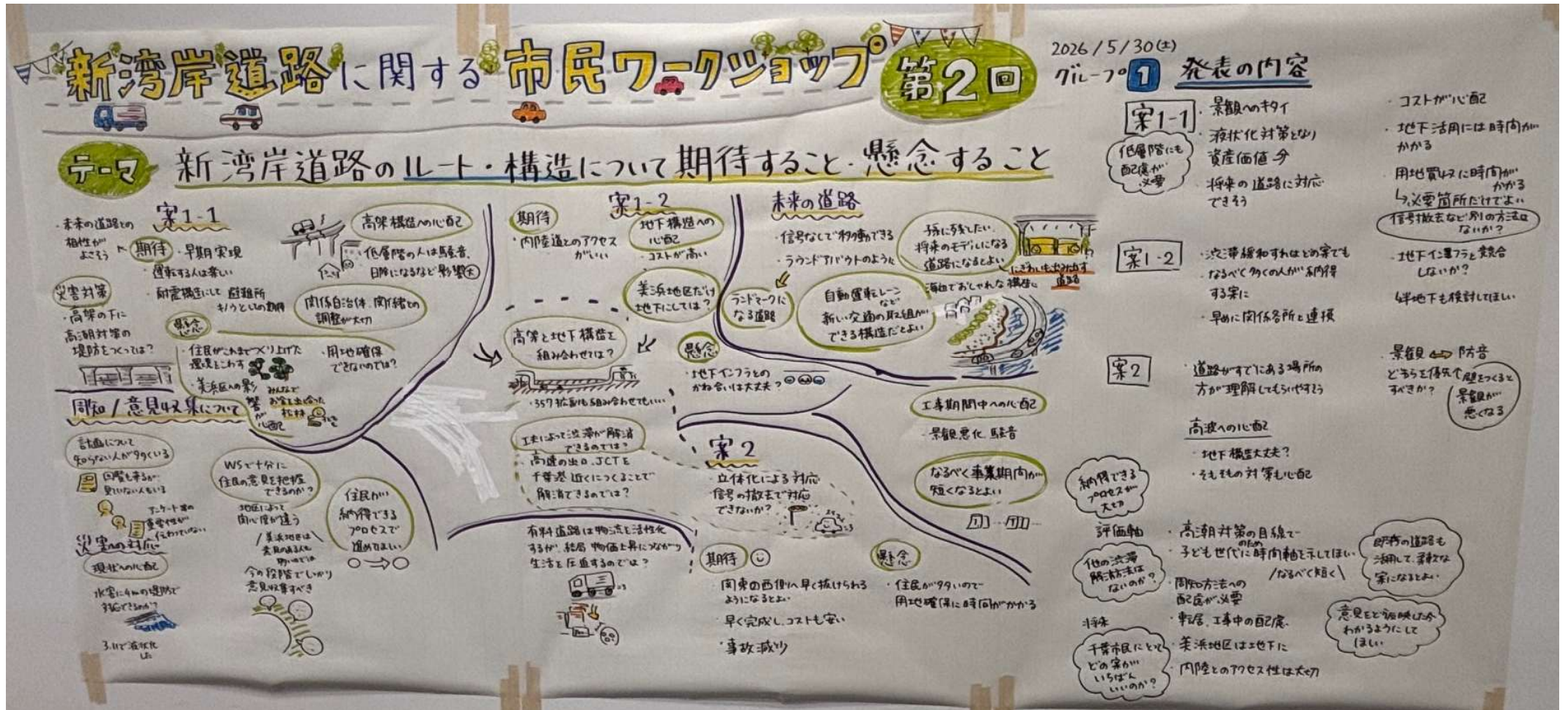
■日時 5月10日(日) 13:00~16:00

グラフィックレコーディング 作成



(参考)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果(2回目)グループ①

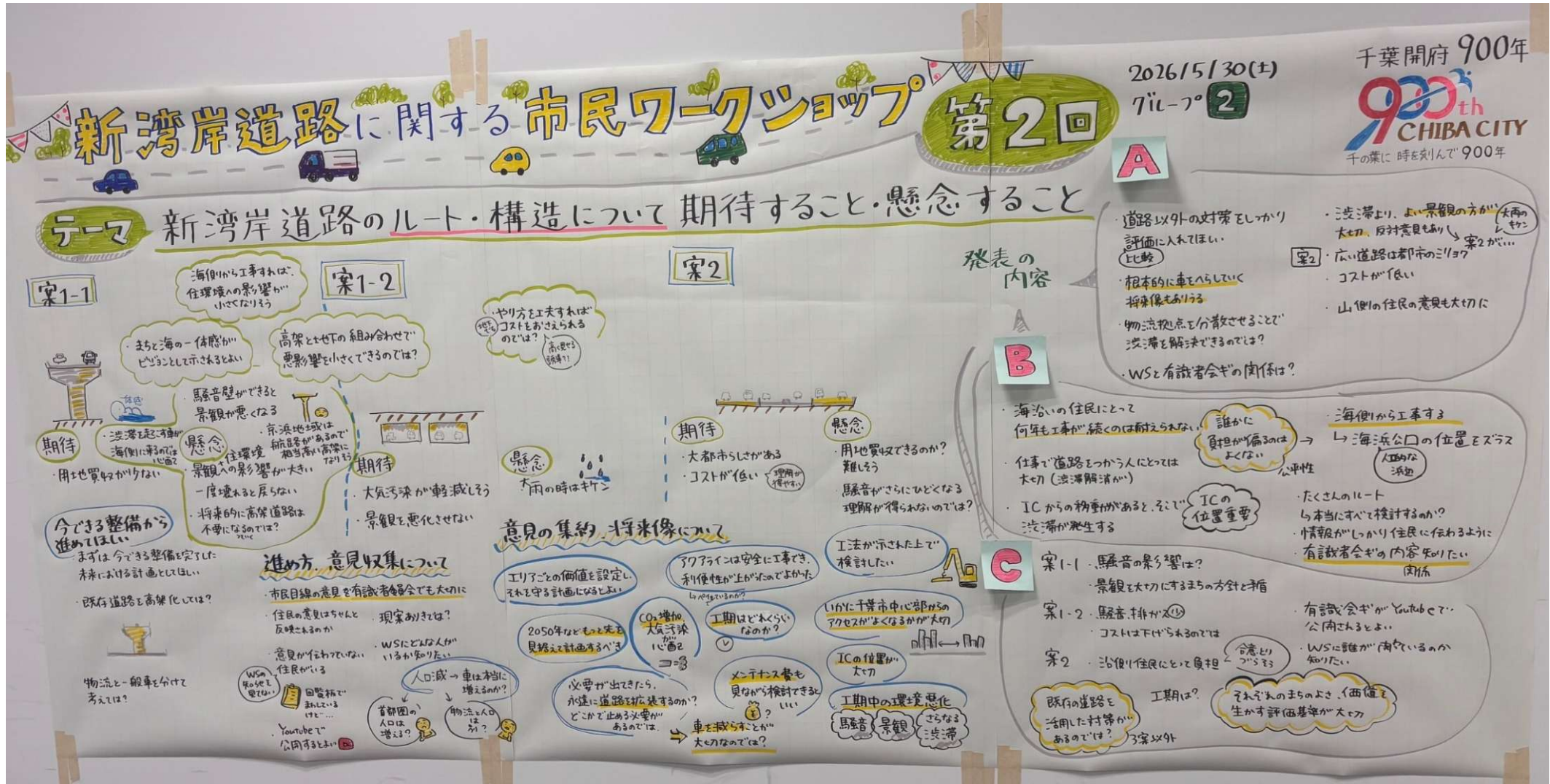
■日時 5月30日(土) 9:00~12:00
グラフィックレコーディング 作成



(参考)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果(2回目)グループ②

■日時 5月30日(土) 15:00~18:00

グラフィックレコーディング 作成



2. ワークショップの開催報告

2-（2）頂いたご意見の整理

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

1.期待すること、懸念すること（1／3）

(1)達成すべき目標(1/2)

[交通渋滞]

- 国道357号・14号・16号や京葉道路、貝塚IC周辺などで慢性的な渋滞が発生しており、平日・休日を問わず仕事や生活に支障が出ていることから、新湾岸道路により、こうした渋滞が緩和されることへの期待がある。
- 渋滞が緩和されれば、移動のしやすさや時間の読みやすさが高まり、暮らしやすさの向上、公共交通の定時性確保、物流の円滑化、地域活性化や土地の価値向上にもつながるのではないかという期待がある。
- 交通渋滞が排ガス等を通じて健康や生活環境の悪化につながっていることへの懸念があり、渋滞緩和が沿道環境の改善にもつながることへの期待がある。
- 国道16号・357号で物流車両や大型車と一般車両が同じ道路を利用していることが渋滞の一因ではないかという関心があり、アクアラインの活用も含めた交通の役割分担や物流交通の分散・分離が進むことで、渋滞緩和や安全性向上につながることへの期待がある。
- 物流施設の増加等により、かえって渋滞が強まることが懸念される。
- 道路整備をしても有料道路だと中小の運送会社は費用が高むので使いたがらないと思う。結局、市内の道路を使うことになり渋滞緩和、解消にならないのではないかと懸念がある。
- 新湾岸道路を整備しても、新IC周辺や蘇我IC、高谷JCTの先、穴川IC周辺、海浜大通りなどの周辺道路網の状況によっては、新たな渋滞や交通ボトルネックが生じ、渋滞箇所が移るだけではないかという懸念がある。
- ボトルネックを移動させるだけの整備にならないか気を付けて欲しい。
- 少しでも渋滞が緩和されるのであれば、どの案でも進めてほしい。

[交通事故]

- 通過交通や物流交通の混在が事故の一因ではないかという関心があり、新湾岸道路の整備や交通の分離によって、国道14号や千葉西警察署付近を含む周辺道路の交通事故が減ることへの期待がある。
- 事故について信号がない道路の方が安心。特に西千葉警察署周辺や日の出交差点などで危険に感じている。

[医療]

- 医療のメリットがあるとは実感がわかない。新湾岸道路ができてマイナスになることはないだろう。
- 交通渋滞が減ることで、救急搬送や病院へのアクセスが円滑になり、医療面でも一定の効果があるのではないかと期待がある。特に、救急搬送が渋滞の影響を受けている実感があり、交通渋滞の軽減が命に関わる移動の改善につながることに期待がある。
- 救急医療に関しては渋滞は深刻な問題だと思う。例えば、救急搬送用の専用道路を一部つくるなどの解決策も必要ではないか。

[防災]

- 災害時に道路が寸断された場合でも、新湾岸道路が代替ルートや緊急輸送路として機能し、緊急車両の通行、避難、救助・復旧を支える道路になることへの期待がある。
- 防災面では広域的な役割よりも、地震時の津波や高潮への備えが身近な関心事であり、高架構造であれば一時避難場所として活用できることへの期待がある。
- 高架構造では津波・高潮時の安全性や塩害による耐久性、地下構造では冠水、液状化しやすい地盤での道路整備では構造安全性への懸念がある。
- 高潮・津波・液状化に加え、地震や火山灰なども含め、災害リスクの高い地域で道路が本当に機能するのか、災害に耐えられる構造や対策が必要ではないかという懸念がある。
- この道路が防災の視点でどう寄与するのかわからない。

[物流・産業・観光]

- 新湾岸道路の整備をきっかけに、海岸部や千葉みなと周辺、千葉駅周辺などが一体的に活性化し、観光拠点や新たな賑わいが生まれ、地域に人やお金が回ることへの期待がある。整備に併せて新技術導入や防災強化もなされることで、地域から期待される道路となることを期待したい。
- 現在幕張エリアでは、千葉駅そばのアリーナの移転や、新スタジアム計画などもある。新湾岸道路をつくるだけでなく、かつてあったモノレールの延伸など、クルマ以外の総合的な交通網の整備が大切だ。
- 物流の需要は高まっているのでトラックの交通量は増えることが想定される。渋滞が増えると排気ガスが増える要因にもなる。流山インターのように物流と一般車両の出口分離できるとよい。
- 千葉港や成田空港へのアクセス向上、京葉地区の物流円滑化、物流車両と一般車両の交通の振り分けなどにより、日常的に物が滞りなく運べる物流ネットワークになることへの期待がある。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

1.期待すること、懸念すること (2/3)

(1)達成すべき目標(2/2)

[アクセス性]

- 千葉港、成田空港、羽田空港、都心部、柏方面などへのアクセス向上や、首都圏東部湾岸の広域道路ネットワークの強化により、他県から千葉への来やすさや地域の賑わい、迂回性も高まることへの期待がある。
- 成田空港方面や千葉港、千葉市中心部へのアクセス向上には期待がある一方で、東関東との接続やICの位置、一般道との結節のしかたによっては内陸側やインター周辺で新たな渋滞が発生しないかという懸念がある。
- 第二湾岸道路のように新浦安や都内方面までつながるネットワークが本来は必要だと思うが、一気に整備するのが難しいのであれば、まずは下道の接続強化や既存空間の活用など、新湾岸道路ができるまでの対策も考えたほうがよい。

[生活環境]

- 新湾岸道路が、住宅エリアのアクセス性や利便性の向上など、沿線に住む人にとってもメリットのある道路となり、新たな渋滞を生まない形で生活環境の向上につながることに期待がある。
- 建設中に道路整備のため迂回路や資材置き場などで新たな渋滞が起きないようにしてほしい。国道16号陥没事故では現在工事による迂回路で渋滞や事故が起きている。
- 近所に高速道路が通過する人への配慮として、地下の方が良いのではないかな。

(2)配慮すべきこと(1/2)

[自然環境]

- 埋立地でようやく根付いた自然が道路整備で再び失われるのではないかなという懸念があり、三番瀬や河口部を含め、エリア全体の自然環境への影響を心配している。
- ラムサール条約に登録されている谷津干潟などの干潟で水環境が変化することによって、干潟の生き物だけでなく鳥類などの生態系全体に影響が及び、一度生息環境が変化すると戻らなくなってしまうことが懸念される。
- 行徳周辺では鳥害が深刻である。谷津干潟がなくなることによって鳥を追い払うことになるため、ますます鳥害が悪化することが懸念される。
- 三番瀬や稲毛海岸、谷津干潟周辺の防砂林などの海辺の緑地、干潟やアマモなどの貴重な自然資源を保全し、将来に引き継ぐことを重視する関心がある。
- 自然環境は配慮すべきことではなく、達成する目標を定めるべきではないか。近隣住民にとっては大切なことである。

[景観]

- 新湾岸道路と周辺地域が調和し、高架構造も含めて海辺と一体となった景観や、走って気持ちのよい景観が形成されることへの期待がある。
- 海浜通りの砂浜や海辺、幕張から稲毛海岸、千葉みなとにかけての海沿いの景観、海を臨む眺望や居住地からの見え方が、高架道路の整備によって損なわれるのではないかなという懸念がある。
- 景観は配慮すべき事項になっているが、景観についての達成すべき目標はないのか。
- どこでも工期中の景観は醜い。おそらく工事が何年にもわたるため、そのような景色が長期続くことは懸念される。

[居住環境]

- 高架化や交通集中により、海浜大通り沿い、幕張新都心周辺などで、海辺の開放感やまちと海のつながりが失われ、近くに住民にとって圧迫感や心理的負担が大きく、居住地としての魅力が損なわれるのではないかなという懸念がある。
- 道路によって公園や浜辺へのアクセスがしづらくなることや、高架下を含む地域の安全性・治安、自転車や歩行者も含めた身近な道路環境への影響に懸念があり、生活道路の改善を重視する関心がある。
- 新湾岸道路ができて「住むまち」としての価値が保たれ、現在の地域住民だけが不利益を受けないよう、居住環境を配慮事項ではなく達成すべき目標として重視すべきという問題意識がある。
- 道路整備によって渋滞が緩和、解消され、住環境が改善されることを期待している。
- 子どもや孫の世代にとって良い道路となり、安心・安全で住民に還元があり、地域の活性化にもつながることへの期待がある。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

1.期待すること、懸念すること (3／3)

(2)配慮すべきこと(2/2)

[経済性]

- 道路は整備して終わりではなく、陥没などの事故を防ぐための設計や、完成後の修理・維持管理費、人材不足も含めた長期的なメンテナンスまで見通して事業性を考える必要があるのではないか。
- 国・県・市の負担割合や税金の使われ方が見えにくく、メリットを受けにくい住民も含めて、だれがどのように負担するのかを明らかにしてほしい。
- 用地取得に時間がかかって事業が長期化することへの懸念があり、費用対効果を考えると既存インフラを活用する方が適切ではないか。

(3)その他

[将来シナリオ]

- 人口減少やエネルギー制約、移動・配送手段の変化が進む中で、将来も道路需要がどの程度あるのか、どのようなシナリオを前提に置くのかを踏まえて、この計画の必要性を慎重に見極める必要があるのではないか。
- 将来人口予測や完成時期、計画の実現性、この事業が千葉にとってどのような位置づけにあるのかが見えにくく、道路整備の必要性や前提条件を明確にしてほしい。
- 将来は人口減少や移動手段の変化、成田空港の拡張などで交通需要が変わる可能性があり、道路完成まで長期間を要することも踏まえると、新湾岸道路が将来の渋滞対策として有効なのか疑問。
- 将来技術が進進しても物流や人の移動で道路が引き続き必要になる可能性はあり、アクアラインの利便性も実感できることから、必要性があることに納得がいく。自動運転専用レーンなど新たな機能も視野に入れて検討してほしい。
- 物流交通が集まる物流施設を集中させなければ渋滞は解消されるだろうし、道路ができればさらに物流施設の集中が進み、渋滞が解消されなくなるのではないか。鉄道輸送の可能性も含めて検討が必要だ。
- 高齢化による免許返納を見据え、自動運転がしやすい高速道路を期待したい。

[道路整備のあり方]

- 20～30年後の社会変化やシナリオの変化も見据え、完成後の管理まで含めて、将来の変化に柔軟に対応できる計画や工法であることを期待している。
- 予算や事業主体がどうなっているのか、誰が決めてどのような枠組みで進めている事業なのかがわかりにくい。
- 住民にとってどのような街になったら良いのか、住民が望む街とは何かといった視点から考えてみても良いのではないか。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

2.評価に関すること (1/2)

(1)達成すべき目標に関する評価項目

[交通渋滞]

- ICの配置やJCT等の接続部における交通集中によって、新たな渋滞やボトルネックが発生しないかを評価してほしい。
- 対象区間の渋滞対策だけでなく、首都圏全体の道路ネットワークや他の道路整備計画の供用による交通流・交通量の変化を踏まえ、新湾岸道路の整備効果や必要性を広域的に評価する必要がある。
- 交通渋滞の緩和や新湾岸道路の必要性については、高谷JCT、船橋、穴川付近、千葉東JCTなどをはじめとする、現状の交通量、将来推計、渋滞箇所・時間帯、周辺道路への影響などのデータが示されないと判断しにくく、県全体・広域の交通状況も含めて可視化してほしい。

[防災]

- 広域的な救援・物資輸送機能に加え、新湾岸道路の整備によって周辺地域の防災力が高まるかを確認するため、高潮・津波・液状化への強さや、構造形式による防潮・被害軽減効果の違いを評価してほしい。
- 災害時の搬送・救助体制については、既存の輸送拠点や消防機能もあるため、新湾岸道路ができることによる防災上の効果を具体的にイメージしにくい。

[物流・産業・観光]

- 物流機能は経済に大きな影響がある。空港機能の強化に伴う物流や人流の変化も踏まえた検討が必要だ。
- 経済発展や物流増加の効果については、千葉港の機能強化や物流施設立地の前提、物流業界の意見、南船橋周辺をはじめとする物流量の見通しなどを踏まえて、根拠を具体的に確認したい。

[アクセス性]

- 羽田・成田空港等の機能強化に伴う将来的な物流・人流の変化や、千葉都心へのアクセス性、地域活性化・渋滞緩和への効果を踏まえ、主要拠点との結節性を評価する必要がある。

(2)配慮すべきことに関する評価項目(1/2)

[自然環境]

- 環境は配慮事項ではなく達成すべき目標として設定すべき。
- 新湾岸道路整備に当たっては、建設時だけでなく維持管理を含めた構造物のライフサイクルカーボンや、モーダルシフトへの影響についても評価する必要がある。

[景観]

- 高架構造は景観や眺望への影響があきらかではないか。
- 高架構造の高さによって、地表やマンションの低層階～高層階からの富士山や海の眺望がどの程度遮られるのか、具体的なシミュレーションで確認したい。

[居住環境]

- 完成後だけでなく工事中も含め、排ガス、騒音、振動などの観点から、住民が住み続けられる居住環境を確保できるかを評価してほしい。
- 幕張から稲毛海岸にかけての海浜大通り沿いなどの住宅地では、道路整備後だけでなく工事中も含めて、騒音、振動、排ガス、空気汚染、風環境の変化、交通量増加、日照への影響などにより居住環境が悪化するのではないかという懸念があり、対策効果をデータで確認したいという関心がある。

[地域の価値]

- 住宅地・工業地など地域ごとの特性やまちの価値を踏まえ、千葉市民全体への恩恵が期待できるかを評価する必要がある。
- 新湾岸道路が整備されることで、住まいの資産価値が下がることが心配である。評価に「資産価値を保つ、あるいは向上することができるか」を入れてほしい。

[経済性(1/2)]

- 各案の工法・構造形式を明示した上で、概算事業費だけでなく維持管理・更新費を含むライフサイクルコストや用地取得の難易度を分かりやすく示して評価する必要がある。
- 完成までの期間も社会的コストであり、現在の課題解決や将来の暮らしに関わることを踏まえ、各案の早期実現性(用地取得・工事期間の内訳、構造形式ごとの工期差)を評価してほしい。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

2.評価に関すること (2/2)

(2)配慮すべきことに関する評価項目(2/2)

[経済性(2/2)]

- 新湾岸道路の整備検討に当たっては、進められている千葉港湾整備の動向も踏まえ、将来の物流や交通需要への影響を確認する必要がある。
- 事業費を誰が負担するのかを明確に示す必要がある。国費を活用して整備を行う場合は、首都圏全体の交通課題や事業効果を踏まえ、他の道路事業との優先順位や費用対効果を比較した上で、その必要性を評価する必要がある。
- 事業費や構造別コスト、将来の費用増加も含めて、費用対効果や費用便益が十分に見えず、千葉市にとっての便益や料金回収も含めて、具体的なデータで妥当性を確認したい。
- 事業費は採用する工法によって大きく変動することから、試算の前提となる工法を明示した上で比較・評価する必要がある。

(3)その他

[将来シナリオ]

- 道路計画については、広域的な交通ネットワークにおける位置づけを踏まえて評価する必要がある。
- 国などが進める脱炭素化、物流効率化の方針や、将来交通に関する計画との整合を踏まえて検討する必要がある。
- 2040年時点の渋滞シミュレーションが示されているが、新湾岸道路の完成時期が明確でない場合、その結果をどのように評価すべきか判断が難しい。将来予測の妥当性を判断できるよう、例えば50年後など、事業の進捗や供用時期を踏まえた複数時点でのシミュレーションや、より長期的な将来を見据えた分析をするべきである。
- 自動運転・無人物流・走行中給電など将来の交通技術の導入を見据え、各案が次世代技術に対応できるかを考慮する必要がある。
- 企業誘致や雇用創出、イベント時交通など、誰にどのような効果をもたらす計画なのかを具体的に見たい。

[道路整備のあり方]

- 道路をつくることを前提にするのではなく、道路をつくらない選択肢や、物流・海運・ドローンなど道路以外の手法、他地域の事例も含めて比較したうえで、総合的に道路整備の必要性を判断すべきではないか。
- 局所改良や部分的な改善、ロードプライシング、AI・自動運転等の新技術活用、物流施設の分散配置など、道路整備以外の方策も比較したうえで判断すべきではないか。
- 道路整備以外の対策との比較しなければ、道路整備が妥当なのか分からない。
- 達成すべき目標は網羅的に並べるのではなく、広域的な視点から物流や防災など何を重視するのかを重みづけして示し、新しい道路を整備するなら渋滞解消以外の目的や機能も明確にしてほしい。
- 取りまとめは、特定の主張に偏った都合のよいまとめ方にならないようにしてほしい。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

3.ルート・構造への期待や懸念(1／2)

(1)案1の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 案1は海岸沿いを通るので、幕張などの景観への影響が大きい。
- 案1は過去の計画のルートそのまま、時代の変化を受けたアップデートがされていないと思う。
- 景観や騒音への配慮を両立するには、住宅地は地下、それ以外は高架とするなど、地下構造も含めた柔軟な構造の組合せを検討すべきではないか。
- 地域特性や土地利用に応じて、高架・地下・掘割構造を組み合わせるなど柔軟に構造を設定し、景観や住環境への影響を抑える工夫が考えられる。
- 既存インフラへの影響や既存計画を踏まえたIC配置など、案1を具体化する上での条件や考え方をもっと説明してほしい。
- 海沿いの街としての価値を尊重し、観光客が来るようなまちづくりを描いた上で計画に反映したい。
- 道路を整備したとしても、高谷JCTがボトルネックになって渋滞しそうだ。
- 第2湾岸道路用に確保した土地を活用すれば、用地取得なども容易になりそうだ。
- 容積率の割り増しなど、沿道住民に利益がある対策を講じればよい。
- 航路があると高架は相当な高さになるので、養老川河口の干潟に影響を及ぼすことになるか。
- 事業は関係自治体が承認して、進むことになるだろうが、その前に近隣住民である当事者との話し合いを早めに行ってほしい。
- 新湾岸道路に沿って一般道が整備されるなら、バイパス機能や歩車分離、交通安全性を確保しつつ、地域の景観や魅力の向上にも資する道路として整備できるとよい。
- 新湾岸道路の整備によって景観や海辺の利用環境が変化し、地域がこれまで培ってきた魅力や価値が損なわれることがないように、既存のまちづくりの方向性との整合を十分に考慮する。
- 海浜大通りの活用や美浜地区のみの拡幅など、既存道路や部分的な拡幅を生かして影響を抑える工夫も考えられるのではないか。

(2)案1-1の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 高架構造は、防潮堤の役割を担うことができるのではないか。内陸部への津波の浸水を防ぐことはできると思う。
- 案1-1は、高潮対策など防災面での強みがあり、それが地域の安心感や資産価値の維持にもつながるのではないか。
- 高架構造は、海辺と調和した景観や走って気持ちのよい道路となることへの期待がある。
- 美浜地区など沿線地域との丁寧な協議が必要ではないか。
- 高架構造は、沿道住宅地の景観、騒音、振動、大気汚染など住環境への影響が大きいのではないかという懸念がある。
- 防音壁は騒音対策として必要である一方、景観との調和をどのように図るかが課題である。
- 高架の高さによって日当たりや周辺景観への影響が変わるため、具体的な影響を確認したい。
- 高架構造とする場合でも、高さやデザインを工夫することで景観への影響を抑え、地域の象徴性や災害時の一時避難への活用も両立できるのではないか。
- 高架構造とする場合は、高さを抑えることや住宅地に近い部分を地下化することで、日影を含む住環境への影響を低減する工夫が必要である。
- 案1-1を整備しても、高速道路に沿って整備される一般道や海沿い地域、高谷JCT周辺などで新たな渋滞や交通の集中が生じるのではないかという懸念がある。
- 高架だと塩害の影響があるため、維持管理費用が懸念される。人材の確保もますます深刻化するなかで、道路の維持管理は今後の課題となる。
- 高架構造は海風の影響が大きく、安定的な利用に懸念がある。
- 高架構造は景観を損ない、地震や海風に弱いのではないか。
- 案1-1は誰が計画した案なのか。なぜこんな案を出してきたのかが不思議であり、高架構造とした理由も分かりにくい。
- 高架構造は、千葉市の「海辺のグランドデザイン」や沿道の景観・住環境と整合するのか懸念しており、将来世代に残したい価値が損なわれるのではないかと心配だ。
- 案1-1は用地取得や費用の面で優位なので、国としてはこの案を選びたいのではないか。

(3)案1-2の概略ルート・構造についての懸念や期待(1/2)

- 地下構造は近隣住民に圧迫感を与えにくく、地元住民の生活環境に配慮した構造として安心感がある。
- 眺望を保つことができるので、良いと思う。
- 地下構造は、騒音や排気ガスによる住環境への影響を抑えられることが期待される一方、換気口など地上部の施設やその周辺への影響が気になる。
- 地下構造は、事業費や工法、ヤードの確保、埋設物対応などの面で時間や費用がかかり、現実的な案かどうか慎重に見る必要がある。
- 地下構造は、水害や地震、高潮時の安全確保、浸水時の通行制限、事故時の避難など、防災・安全面での課題がある。
- 地下構造については、水害や地震などの際に被る影響も踏まえた検討を行う必要がある。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

3.ルート・構造への期待や懸念(2/2)

(3)案1-2の概略ルート・構造についての懸念や期待(2/2)

- 地下構造については、水害対策などを考慮すると事業費が増加する可能性がある。
- 地下構造は周辺の地盤沈下などの問題を誘発しないか心配だ。

(4)案2の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 既存道路を活用することで近隣住民にとってアクセスしやすく、海岸景観への影響を抑えられ、用地買収や事業費・費用負担も少なくできるのではないかと期待がある。
- 沖縄の国際通りや札幌など、広い道がまちの中心を通ることで、中心性を示すことができ、開放感や賑わいが生まれると思う。
- 案2がどのような考え方で設定されたのかが見えにくく、沿道の建物状況や用地取得の難しさを踏まえると実現可能なのか疑問がある。
- 案2については、既存道路の拡幅等に伴う用地取得や、沿道環境への影響が想定される。すでに現在の道路交通による騒音や生活環境への影響を受けている沿道住民に対し、さらなる負担が生じる可能性がある。
- 案2のルート沿いで影響を受けるかもしれない居住者はこのワークショップに参加しているのか。
- 案2については、全面的な拡幅だけでなく、信号の撤去や立体交差化、歩車分離などの部分的な改良により、即効性のある渋滞緩和を図ることも考えられる。

(5)その他の案(概略ルート・構造)の提案や懸念・期待、対策について

- 地域や沿道環境に応じて、高架・地下・平面・拡幅などを組み合わせ、既存道路も活用しながら柔軟にルート・構造を検討することが望ましい。
- 新たな道路を一から整備することにこだわらず、既存道路や既存空間を活用しながら、拡幅や立体交差など段階的な改良で交通改善を図ることも考えられるのではないかな。
- 沿道の居住環境や景観への影響を抑えるため、地下や半地下など地上への影響を小さくする構造も検討する必要があるのではないかな。
- 住宅の密集度合い等に基づいて高架、地下、平面で構造を検討し、エリアによって構造を変えてはどうか。いわば案1と案2の構造のハイブリッドにする。
- 海上部を活用する場合は、自動車交通機能だけでなく、景観形成や観光、物流、防災、インフラ収容なども組み合わせた多機能な施設として整備する考え方がある。
- 沖合沿いのルート案は生活環境への影響を低減させられそうだし、工事中の影響も少なく、人工海浜も整備できそう。一方で、現実的ではなさそうだし、景観にもよくなさそう。
- どの案にしても工事中も含め周辺住民への影響が大きいの、JR総武線の上に道路を通すというのものもあるのではないかな。
- 幕張エリアについては、示された走行速度のデータから大きな渋滞は発生していないように見受けられる。そのため、まず渋滞の要因となっている交差点やボトルネック箇所の解消を進める必要がある。
- 現道使用をすることにこだわりすぎて、アップダウンを繰り返すと、かえって交通事故が心配である。
- 千葉駅近くの地下化した部分や、新木場から有明付近の複線化した部分などは、走りやすくなったので良かったと思う。そういった成功例を知ることも考える材料になるのではないかな。
- 大気汚染のことを考えると、ガソリンではない、EV車や水素自動車が普及すると良いと思うが価格が問題になっている。購入促進につながる支援があると良い。
- 案1-1、1-2は事業費が相当かかるが、有料になるとしたら料金の問題で利用しない車両も多くなるのではないかな。料金を安くすると事業費を賄えない可能性があるし、高くすると使われなくなり、それでもやはり事業費を賄えなくなるかもしれない。
- どこにつくるにしても、一部の周辺住民にだけ負担がかかるのは避けたい。なかなか難しいが、考えることは必要。
- 新湾岸道路の整備については、沿道住民の理解と合意形成を図るため、道路整備に加え、用途地域の見直しや土地利用の高度化など、地域の価値向上につながるまちづくりを併せて検討する。
- ICの場所や構造で渋滞が発生するので、ルート・構造とセットで検討する必要があるのではないかな。ICの周りの交通混雑もしっかりと評価して欲しい。
- 鉄道貨物での対応ができないか検討が必要だ。
- 信号制御の改善で対応できないか検討が必要だ。
- 国道を並走させるなどして混雑が緩和できるとよい。

(1) ワークショップで頂いたご意見の整理

4. プロジェクトやWS、事業の進め方

(1)プロジェクトの進め方への懸念・期待

- このような納得できるプロセスでプロジェクトを進めてくれるとよいし、他の事例も知りたいが、目的や評価結果などを明確にし、スケジュールも定めた上で進めて欲しい。
- プロジェクトの目的や費用、スケジュール、事業主体、決定プロセスを明確にしつつ、様々な市民の意見や立場を踏まえた検討になるとよい。
- 道路を整備することが前提で進めているのではないか。
- ポジティブな評価だけでなく、ネガティブな評価も含め、多様な観点から評価し、また、沿道開発の予定などの関連することも考慮して総合的に判断して欲しい。評価に関する情報は分かりやすく提示し、多様な案から選ぶことが重要だ。
- 有識者会議の役割や位置づけを明確にして、審議の内容を広く公開して欲しい。ワークショップなどでの市民の意見の扱いについても説明して欲しい。県や市の関係部署の関わり方も気になる。

(2)コミュニケーション

- プロジェクトの情報がまだまだ行き届いていないようだ。計画の内容や、環境などの情報提供が未だ足りないし、アンケートの実施などの情報も不足している。様々な方法を用いて住民とのコミュニケーションを充実して欲しい。
- 整備した場合の交通の状態や景観に関するシミュレーションを行い、また事例を示すなど、イメージを確認できるような情報を提供して欲しい。
- 多くの人の関心を高める努力をしつつ、様々な市民から広く意見を拾い、影響の大きい地域にはしっかり意見を把握しつつ、切実な想いを汲み取った上で、意見への対応を示すことが大切だ。今後の検討でどのようにコミュニケーションを進め、どのように意見が反映され、どのように決めるのかを明らかにすることが大事だ。

(3)ワークショップの進め方

- ワークショップの結果は参加者に確認をとり、広く公開してほしい。議論した結果がどう反映されるのかが分からないのでアリバイ作りになっていないか、都合よくまとめられるのではないかと心配だ。議論の前提をはっきりさせることも大切だ。
- 様々な立場の人が議論できるワークショップは貴重なので今後も続けて欲しい。議論を通じていろいろと学ぶこともあり、資料も分かりやすかった。
- ワークショップはもっと早いタイミングから実施して十分な理解のもとで議論する必要があったのではないか。今後のステップでワークショップを実施されるのかも明確でない。
- 議論の対象を千葉市以外にも広げたい。
- 事前に資料を読む時間が欲しかった。また、当日はあまり意見が言えなかった。

(2) ワークショップで頂いたご意見のまとめと対応(案)

- ワークショップを通じて立場の異なる参加者がお互いの考えや意見を共有し、議論を重ねることにより、相互理解が促進された一方、議論の過程では、参加者の新湾岸道路の検討状況に対する認識の違いを確認。
- ワークショップでは、住民に対するより丁寧な説明が必要との意見も寄せられたことから、今後のコミュニケーション活動にあたっては更なる取組・工夫を検討・実施。

■ワークショップを踏まえた対応(案)

ワークショップにおける対応	成果・課題	ワークショップを踏まえた対応(案)
千葉市よりワークショップ開催について住民周知を実施 - 千葉市長が定例記者会見にて開催報告 - 湾岸地域の自治会（地区連協19箇所）への個別訪問及びチラシ配布 - 市内小中学校等に約28,000部のチラシ配布	約60名が参加（1回目：58名、2回目：48名）	ワークショップの取組を広く共有を図るため、ニューズレター7号を新たに発行。その際、多くの参加者から寄せられた質問は、Q&Aとして整理
新湾岸道路の検討状況や比較ルート・構造の案、新湾岸道路の必要性等について、わかりやすさに配慮した説明を実施	- 新湾岸道路の検討状況について認識している参加者は少ない - 専門的な情報も含まれるため、理解度を高めるには、わかりやすい説明が必要 - 関係者の理解を深めるため、データや事例などを活用した更なる説明が必要	- ニューズレター6号（R8.6発刊）において、渋滞や事故等の将来見通しをとりまとめ、ホームページで公表するとともに、沿線6市において配布 - できるだけ多くの住民にご理解いただけるよう、ワークショップで用いたわかりやすさを工夫した説明資料を基にニューズレター6号の紙面を構成 - 有識者委員会等での議論を重ね、理解醸成に必要な情報（データ、事例等）を充実
6～8名のグループに分かれ、立場の異なる参加者がお互いの考えや意見を共有し、議論（ファシリテーターが整理）	立場の異なる参加者が、会話を通じて直接意見交換することで、相互理解が促進	更なる相互理解が進むよう、情報媒体や実施場所の多様化（鉄道駅・車両における広告等）、多様なツール（オープンハウスにおける座談会等）の活用を検討

3. 意見等への対応

3-（1）道路計画の必要性の確認（追加・修正）

(1) 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)

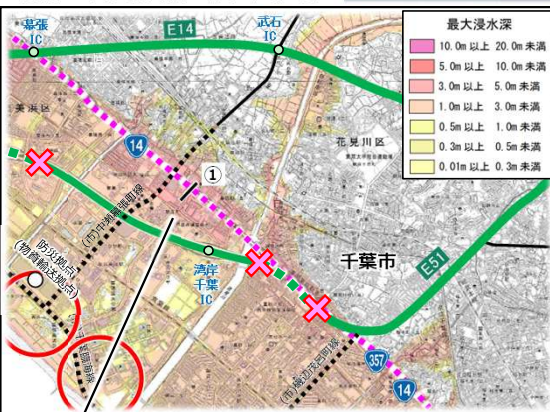
○千葉県策定の高潮浸水想定(令和3年7月)で想定されている最大規模の高潮発生時には、湾岸地域内の全ての幹線道路(高速道路、一般道)が浸水する可能性があり、防災道路としてのネットワークが寸断。

凡 例	高潮発生時
通行可能区間(高速)	通行可能区間(高速)
通行不能区間(高速)	通行不能区間(高速)
通行可能区間(一般道)	通行可能区間(一般道)
通行不能区間(一般道)	通行不能区間(一般道)
～1m	広域防災拠点(救援・自衛隊)
～3m	防災拠点(市役所・救援物資拠点)
～5m	防災拠点(港湾)
～10m	10m～
10m～	I C(インターチェンジ)

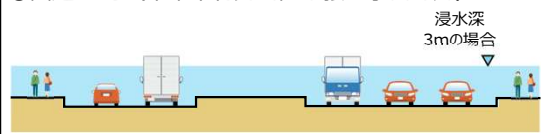
国道357号東京港トンネル通行止めの状況



【出典】：東京国道事務所K(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

(啓開必要延長の算定の考え方、方法)

- 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。
- 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・救護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。

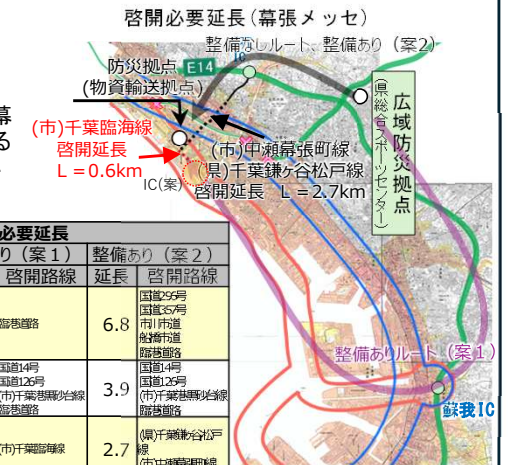
ステップ	定義
STEP1	県外からの高速道路～広域防災拠点(救援部隊、医療救護)までのルート ・被災地にできるだけ近い広域防災拠点(発災後12時間以内で到達(啓開)) ・緊急輸送ルートでの広域防災拠点アクセスルートで選定
STEP2	広域防災拠点(救援部隊、医療救護)から被災地までのルート ・広域防災拠点から被災地(発災後48時間以内で到達(啓開))
STEP3	被災地内の交通機能を確保するルート ・特に基大な被害を被った地域(発災後72時間以内で到達(啓開))



【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県道事務所、千葉県県土整備部道路環境課

(啓開必要延長の試算結果)

- 新湾岸道路が整備されることにより、千葉県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



支援ゾーン	広域防災拠点(救援部隊)	被災地の防災拠点(物資輸送拠点)(緊急輸送施設)	啓開必要延長			
			整備なし	整備あり(案1)	整備あり(案2)	
東葛・葛南	鎌ヶ谷市営陸上競技場	千葉港(葛南中央地区)	延長 6.8	延長 0.6	延長 6.8	
千葉中央	県総合スポーツセンター	千葉港(千葉中央地区)	延長 3.9	延長 3.9	延長 3.9	
		日本コンベンションセンター国際展示場(幕張メッセ)	延長 2.7	延長 0.6	延長 2.7	
計			13.4	5.1	13.4	

○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

(啓開必要延長の算定の考え方、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となる見込み。

(1) 必要性の確認—物流・産業

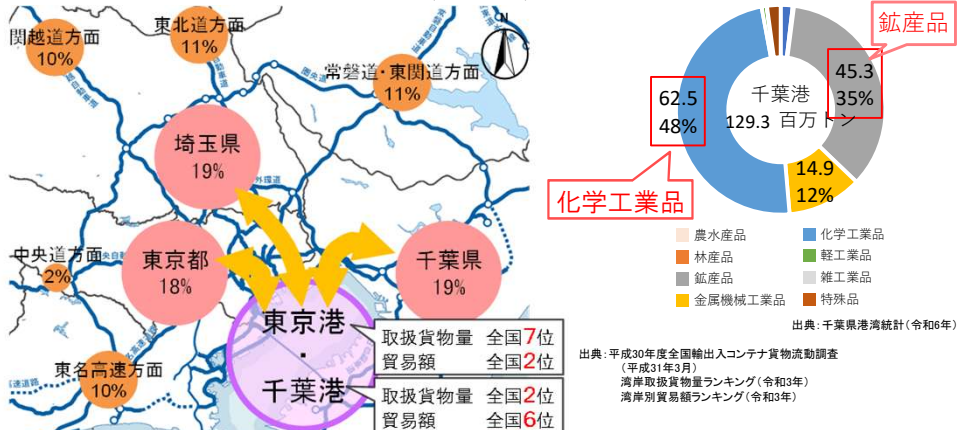
- 東京港・千葉港は全国でも有数の取扱貨物量および貿易額を誇る港湾であり、その取扱品目は化学工業品、鉱産品が多くを占める。
- 千葉港のコンテナ取扱量は増加傾向にあり、千葉港長期構想に基づき今後も取扱貨物量は増加していくことが予想されている。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、千葉港からの30分圏域は約3.7倍に拡大することや、取扱貨物の多くが輸送されている湾岸部の時間信頼性の向上が見込まれ、産業立地機会の拡大や既存物流施設の輸送効率向上等に寄与することが期待される。

■現状の課題認識

(千葉港へのアクセス性)

- 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
- 千葉港長期構想に基づき、千葉港の取扱貨物量は今後も増加していく見込み

■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合(平成30年) ■千葉港の品目別取扱貨物量(令和6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

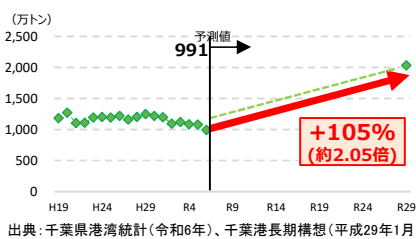
- 物流機能の向上: 老朽岸壁の廃止、埋立による物流施設等の立地促進、自動車・コンテナヤードの拡張、コンテナ岸壁の増設・延伸・2パス化、自動車用岸壁の延伸
- 緊急物資輸送網の強化: 緊急輸送道路(臨港道路)接続緊急物資輸送用岸壁、幹線貨物輸送用岸壁配置変更

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 千葉港湾事務所の実施事業)

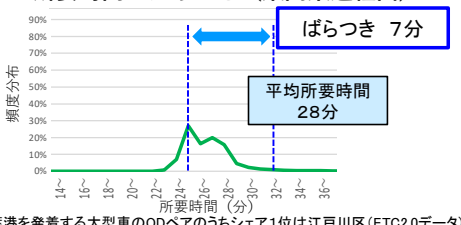
- ・ 千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・ 千葉港湾岸直轄湾岸保全施設整備事業

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

■千葉港における貨物取扱量の目標



■千葉港・江戸川区物流拠点間の所要時間のばらつき(東関東道経由)



■整備効果の見通し

(圏域拡大の算定の考え方、方法)

○ 道路ネットワーク条件として右表の旅行速度をDRM(デジタル道路地図)に設定し、最短の所要時間で到達可能な経路を選択可能なアルゴリズムを用いて、千葉港から30分で到達可能な範囲(30分圏域)を500mメッシュデータとして算定。

○ 各メッシュデータに含まれる人口及び面積を集計し、道路整備前後の差を算出することにより、千葉港の30分圏域の広がりを定量的に算定。

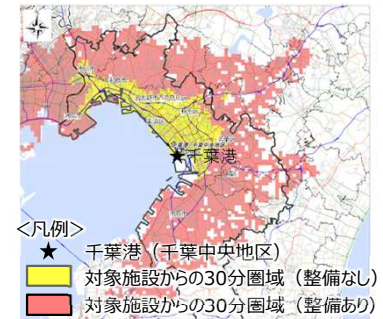
(圏域拡大の試算結果)

- 新湾岸道路の整備により、千葉港からの30分圏域が拡大する見込み。
- ・ 30分圏域(面積) 整備なし: 約 143km² ⇒ 整備あり: 約 529km² **約 386km² 拡大(約3.7倍)**
- ・ 30分圏域(事業所数) 整備なし: 30,799箇所 ⇒ 整備あり: 70,446箇所 **39,647箇所増加(約2.3倍)**

<千葉港からの30分圏域の変化>

物流圏域	30分カバー面積(km ²)、事業所数(箇所)					
	全面積	事業所	整備なし		整備あり	
			面積(割合)	事業所(割合)	面積(割合)	事業所(割合)
千葉	271	28,343	96(35%)	21,158(75%)	210(77%)	27,505(97%)
東葛南部※	187	35,979	47(25%)	9,641(27%)	165(88%)	35,285(98%)
市原	358	8,566	0(0%)	0(0%)	154(43%)	7,656(89%)
沿線合計	816	72,888	143(18%)	30,799(42%)	529(65%)	70,446(97%)

※東葛南部: 市川市、船橋市、習志野市、浦安市(八千代市除く)



(時間信頼性の算定の考え方、方法)

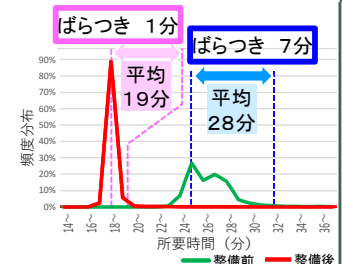
○ 千葉港を発着する大型車のODペアのうちシェア1位を占める江戸川区との最短経路(東関東道経由)について、ETC2.0の2024年度時間別全データをヒストグラム化して整備前の所要時間のばらつきを算出

○ 整備あり(新湾岸経路)の時間信頼性の試算は、新湾岸道路の旅行速度を80 km/hに設定し、その他の区間については、整備前のETC2.0の2024年度時間別全データをヒストグラム化して所要時間のばらつきを算出

○ ばらつきは、全データのうち10%タイル値(渋滞が少ない時の所要時間)、95%タイル値(渋滞が多い時の所要時間)の所要時間の差として時間信頼性を算定

(時間信頼性の試算結果)

- 新湾岸道路の整備により、千葉港・江戸川区物流拠点間の所要時間が短縮、ばらつきも改善する見込み。
- ・ 所要時間 整備なし(東関東道経由): 28分 ⇒ 整備あり: 19分(新湾岸経路) **9分短縮**
- ・ ばらつき 整備なし(東関東道経由): 7分 ⇒ 整備あり: 1分(新湾岸経路) **6分短縮**



■整備しない場合の将来見通し

(圏域の算定の考え方、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、千葉港からの30分圏域を算定するとともに、その内、湾岸6市を対象に面積や事業所数を算出。

(試算結果)

○ 湾岸6市における千葉港からの30分圏域は、面積: 約143km²(約18%)、事業所数: 約3.1万箇所(約42%)となり、大半の地域において30分圏域外となる見込み。

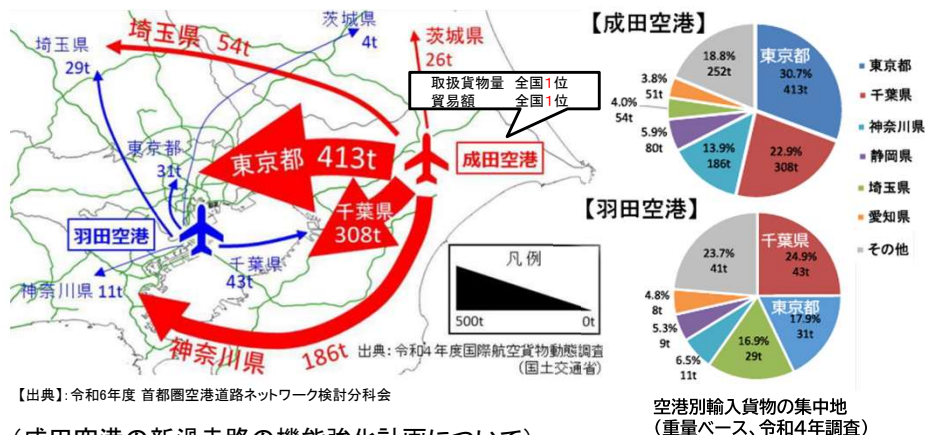
(1) 必要性の確認__港湾・空港

- 成田空港から輸入された貨物の約3割が東京方面に輸送され、羽田空港から輸入された貨物の約4分の1が千葉方面に輸送。
 - 成田空港は新滑走路の整備等により年間発着回数が30万回→50万回、貨物量が200万t→300万tに増加する機能強化を進めており、エアポートシティ構想※の実現に向けた取組も相まって、今後、成田空港からの貨物量の増加に伴い、交通量の増加も見込まれている。
 - 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、成田空港の60分圏域は約1.3倍に拡大し、羽田空港も60分圏域内となり、時間信頼性の向上も期待。
- ※「成田空港に関する四者協議会」において、「成田空港第2の開港プロジェクト」が本格化する中、空港と周辺地域が一体となって発展していくための未来への道筋として合意された構想

■現状の課題認識

(成田空港及び羽田空港の輸入貨物について)

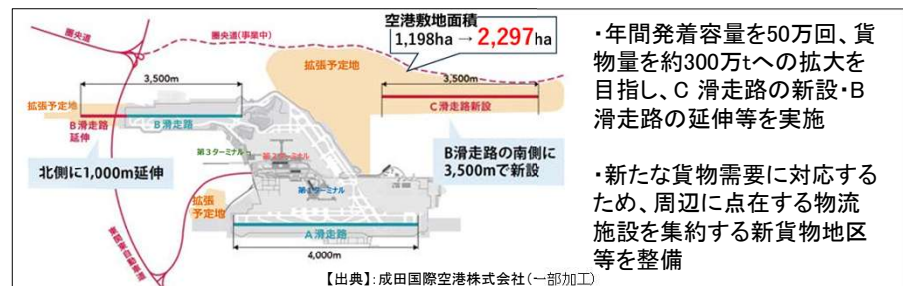
- 成田空港は国際貨物の取扱量及び貿易額が全国1位であり、約3割が東京方面に輸送
- 羽田空港から輸入された貨物の約4分の1が千葉方面に輸送



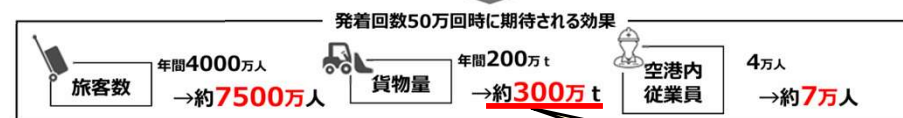
【出典】：令和6年度 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

(成田空港の新滑走路の機能強化計画について)

- 成田空港は、2029年3月に向けて新滑走路等の機能強化を実施中
- エアポートシティ構想を踏まえ、民間の物流デベロッパーによる開発も始動しており、今後、更なる物流の増加も見込まれる



年間発着枠 30万回 → **50万回** 約20万回増



【出典】：成田空港「第2の開港」に向けて(令和7年7月) 千葉県

約100万t 増

■整備効果の見通し

(圏域拡大の算定の考え方、方法)

- 道路ネットワーク条件として下表の旅行速度をDRM(デジタル道路地図)に設定し、最短の所要時間で到達可能な経路を選択可能なアルゴリズムを用いて、成田空港から60分で到達可能な範囲(60分圏域)を500mメッシュデータとして算定。
- 各メッシュデータに含まれる人口及び面積を集計し、道路整備前後の差を算出することにより、成田空港からの60分圏域の広がりを定量的に算定。

【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 (ETC2.0 2024年 度平均)	80km/h
京葉道路		60km/h
国道・県道		40km/h
市道、その他道路		30km/h

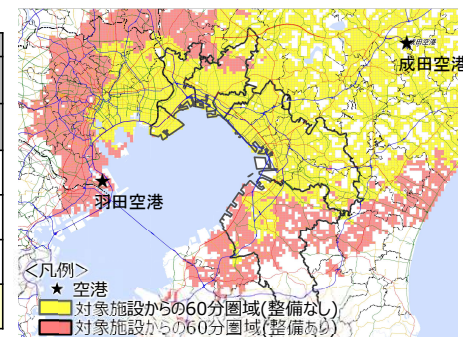
(圏域拡大の試算結果)

- 新湾岸道路の整備により、成田空港からの60分圏域が増加する見込み。
 - ・ 60分圏域(面積) 整備なし：約435km² ⇒ 整備あり：約563km² 約128km² 拡大(約1.3倍)
 - ・ 60分圏域(事業所数) 整備なし：65,828箇所 ⇒ 整備あり：71,524箇所 5,696箇所増加(約1.1倍)

<成田空港からの60分圏域の変化>

物流圏域	60分カバー面積(km ²)、事業所数(箇所)					
	全面積	全事業所	整備なし		整備あり	
			面積(割合)	事業所(割合)	面積(割合)	事業所(割合)
千葉	270	28,343	221(82%)	28,052(99%)	225(83%)	28,103(99%)
東葛南部※	186	35,979	151(81%)	33,124(92%)	174(94%)	35,691(99%)
市原	358	8,566	63(18%)	4,652(54%)	163(46%)	7,730(90%)
沿線合計	814	72,888	435(53%)	65,828(90%)	563(69%)	71,524(98%)

※東葛南部：市川市、船橋市、習志野市、浦安市(八千代市除く)



■整備しない場合の将来見通し

(圏域の算定の考え方、方法)

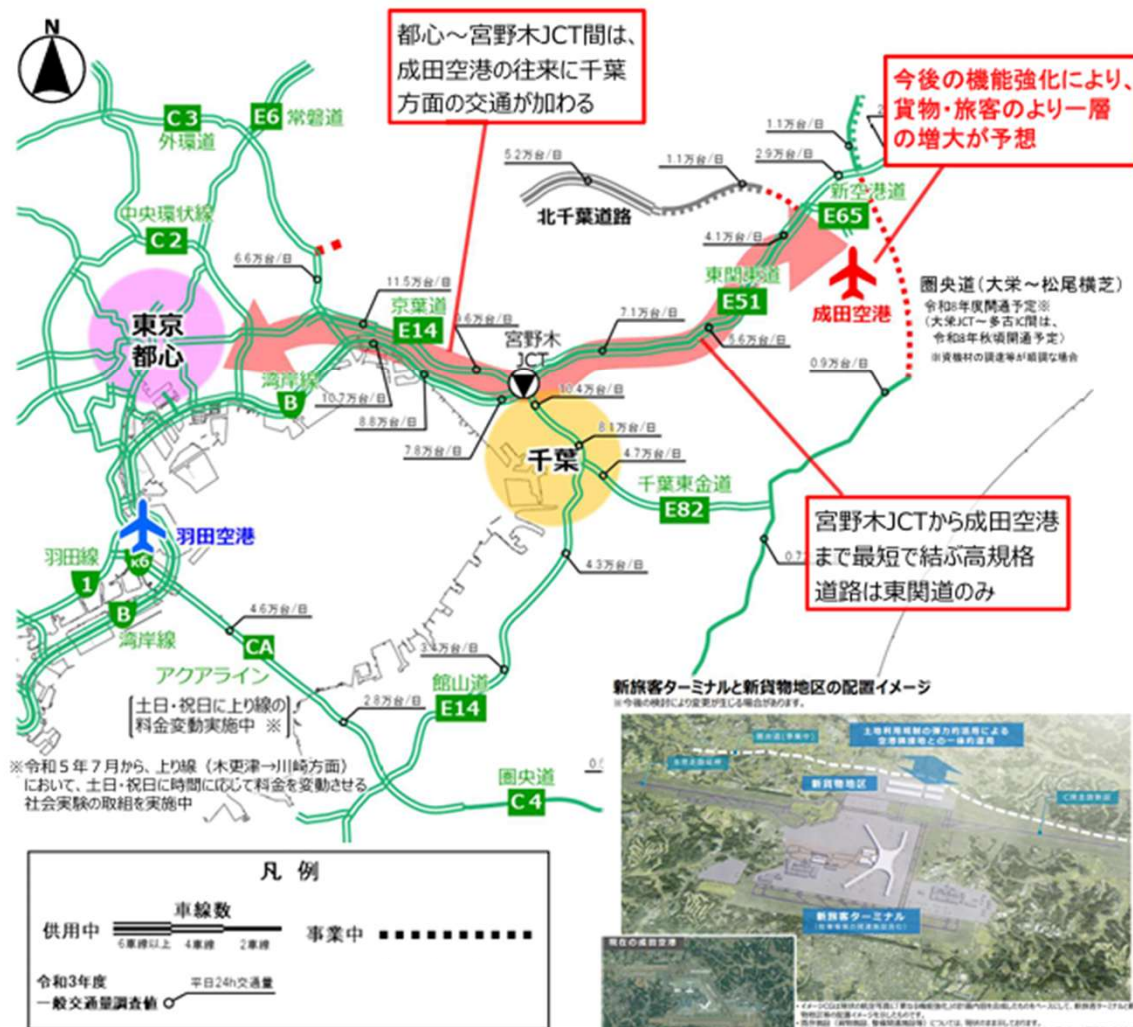
- 2024年度のETC2.0プローブデータにより各路線の平均混雑時旅行速度を設定し、成田空港からの60分圏域を算定するとともに、その内、湾岸6市を対象に面積や事業所数を算出。

(試算結果)

- 湾岸6市における成田空港からの60分圏域は、面積：約435km²(約53%)、事業所数：約6.6万箇所(約90%)となる見込み。

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





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合わせ、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



3. 意見等への対応

3-(2) 概略ルート・構造案の評価(第1段階)

- 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(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
	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】・沖合扱い／・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・立体化をすべき 京葉道路／・東関道(水戸線)／・東関道(館山自動車道)
IC	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
	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
構造	54	商業施設や観光施設へのアクセスが高いインターチェンジを検討してほしい 【アクセス強化を図るべき施設】 ・ディズニーリゾート・船橋IC・千葉港・大規模商業施設・幕張ベイタウン・海浜公園・千葉市役所
	55	用地取得による住民負担の軽減や景観確保、早期実現のため、案1について平面構造を検討してほしい
	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
(スクリーニング)

複数案の設定にあたって検討した
対象区間との整合性を確認

複数案の設定にあたって検討した
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法的な基準を満たしている
③達成すべき目標に適合している
④三番瀬の海域をこれ以上狭めない

第2段階
(比較案での取扱い検討)

第3回コミュニケーション活動で示す複数案の検討

【第1段階】概略ルート・構造の評価 ルート関連の意見要旨①

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) 資料を修正
※赤文字が追加・修正内容

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(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
区対象 (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、「高谷JCT～蘇我(蘇我～市原は不要)」、「高谷JCT～市原(蘇我は不要)」の2つの意見は部分的に整合、その他の意見は起終点が不整合。		×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	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	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の接続区間において、谷津干潟の環境への影響について検討が必要	
	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周辺の改変の影響について検討が必要。案2の区間ではほぼ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。

【第1段階】概略ルート・構造の評価

ルート関連の意見要旨②

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) 資料を修正
※赤字が追加・修正内容

番号		48	49	50
意見要旨		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 ・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	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	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～蘇我 ・千葉～神奈川 ・東京湾横断 ・船橋～海ほたる ・羽田(平和島)～蘇我 ・浦安～千葉港 ・浦安～市原 ・東京～房総エリア ・湾口道路
区間 (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、「沖合沿い」は整合、「高谷～養老川(市原)」、「市川～京葉工業地帯」の2つの意見は部分的に整合、「高谷～茜浜」は起終点が不整合。その他の意見は対象区間外のため不整合。	×対象区間外のため不整合	×起点は高谷JCT周辺、終点は蘇我・市原周辺としており、「幕張～市原」、「船橋～市原」は起終点が不整合。その他の意見は対象区間外のため不整合。
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	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	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いるため不整合(検討対象の区間外の一部意見のみ)
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】概略ルート・構造の評価 ルート関連の意見要旨③

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) 資料を修正
※赤字が追加・修正内容

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
区対象 (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	×既存道路用地の範囲内で道路整備を行うことが困難、且つ、既存道路との複雑な調整(既存道路の走行性や安全性の確保等)が必要となるなど、厳しい制約条件下での道路整備は極めて非効率	×鉄道用地の範囲内で道路整備を行うことが困難、且つ、鉄道との複雑な調整(近接施工・駅舎改修等に伴う安全確保や施工時間帯の調整等)が必要となるなど、厳しい道路条件下での道路整備は極めて非効率
	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	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	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な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	×施工中は併設する鉄道との複雑な調整(近接施工、駅舎改修等)が必要となり、道路整備の長期化や、施工に伴う鉄道の利便性低下が懸念

(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、課題の有無に応じて付したものの(「○：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		53	54
意見要旨		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	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】 ・船橋IC ・千葉港 ・大規模商業施設 ・幕張ベイトウン ・海浜公園 ・千葉市役所 【検討対象の区間外】 ・ディズニーリゾート
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)
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	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	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	△提示した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た上で設定。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	△提示した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た上で設定。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
	商業施設や観光施設へのアクセス向上		○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。

(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】概略ルート・構造の評価

構造関連の意見要旨①

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) 資料を修正
※赤文字が追加・修正内容

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	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			×起終点の道路構造(高架・盛土構造)に鑑みると、地下構造での再整備は著しく非効率
	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	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	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		△区間ごとに沿道条件や整備条件が異なるため、採用する構造形式によっては、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		△地下構造とした場合、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(案1-1より景観阻害が軽減する可能性あり)	△区間ごとに沿道条件や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		△区間ごとに沿道条件や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への影響は異なる	
	沿道環境(大気質・騒音・振動)		△区間ごとに沿道条件や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への影響は異なる	
	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より買収対象が増える可能性があるが、沿線の有効活用が可能な既存の公共用地の状況によっては、住民負担の軽減が図られる可能性あり		
	費用抑制		△区間ごとに沿道条件や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があり	△区間ごとに沿道条件や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	×交差道路との接続処理等により走行性が低下する可能性がある。また、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。

【第1段階】 概略ルート・構造の評価

構造関連の意見要旨②

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) 資料を修正

※赤文字が追加・修正内容

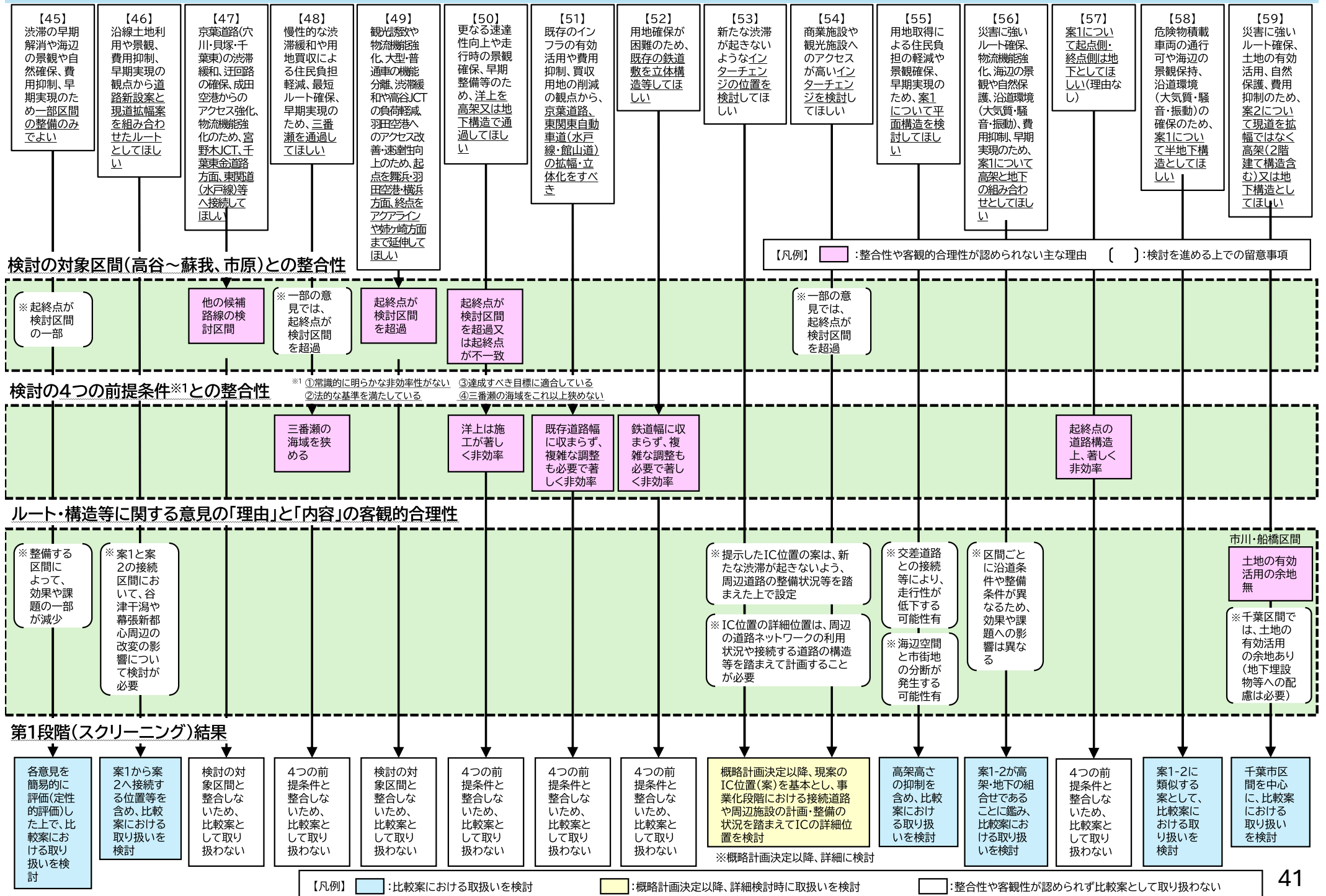
番号		58	59
意見要旨		危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境(大気質・騒音・振動)の確保のため、案1について半地下構造としてほしい	災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい
区対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象		
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない		
	法的な基準を満たしている		
	達成すべき目標に適合している	※評価項目において合理性を確認	※評価項目において合理性を確認
	三番瀬の海域をこれ以上狭めない		
評価項目 (注2)	災害に強いルート確保		△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への影響は異なる	
	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への影響は異なる	
	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。一方、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(「○」: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】概略ルート・構造の評価（スクリーニング結果）



【第2段階】概略ルート・構造の評価（比較案における取扱い検討）

- 第1段階（スクリーニング）では、①検討対象区間との整合性、②4つの前提条件との整合性、③「理由」と「内容」の客観的合理性を確認。その結果、整合性や客観的合理性が確認された6つの意見（【45】【46】【55】【56】【58】【59】）について第2段階（比較案における取扱い）の検討を実施。
- これを踏まえ、案1-1、案1-2について一部修正を検討するとともに、新たな案の追加についても検討。

第2回コミュニケーション活動で寄せられた意見への対応案

意見主旨 〔スクリーニングを通過した意見〕	【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	【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	【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	【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るルートとしてほしい	【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 スクリーニング結果	各意見を簡易的に評価（定性的評価）した上で、比較案における取扱いを検討する	高架高さの抑制を含め、比較案における取扱いを検討する	案1-2が高架・地下の組合せであることに鑑み、比較案における取扱いを検討する	案1-2に類似する案として、比較案における取扱いを検討する	案1から案2へ接続する位置等を含め、比較案における取扱いを検討する	千葉市区間を中心に、比較案における取扱いを検討する
第2段階 比較案における取扱い検討の方向性	各意見の定性的評価（次頁参照）を踏まえ、以下について検討を進める ①「高谷～蘇我のみ整備」「高谷～市原のみ整備」については、案1に含まれるものとして取り扱うこととし、事業費等の精度向上が可能となる過程において慎重に取り扱う旨の留意事項を検討する ②「高谷～蘇我のみ整備」「高谷～市原のみ整備」以外は比較案として取り扱わないこととし、ステップ4（複数案の比較評価）において、区間毎に効果や影響を提示し、優先区間の検討の参考として活用することを検討する	案1-1について、概略計画決定以降の詳細検討に際し、 <u>サグや交差道路による走行性の低下等の影響を考慮しつつ高架構造の高さ抑制について検討する旨、留意事項に記載することを検討する</u>	案1-2について、 <u>JCT部等の高架構造からの擦り付けや沿道の土地利用状況等を踏まえ、地下構造の概略の想定位置を検討するとともに、その結果を補足説明に記載することを検討する</u>	案1-2について、 <u>半地下構造を含めて比較評価する旨、補足説明に記載することを検討する</u>	「幕張周辺」で案1から案2へ接続する場合、幕張新都心周辺の街並みへの影響が大きいことから、「習志野付近/谷津船橋IC」周辺で案1から案2へ最短経路で合流するルート案を比較案に追加することを検討する	国道357号の千葉・市原区間の高架化について、複数案に追加することを検討

案1への反映を検討

案1-1への反映を検討

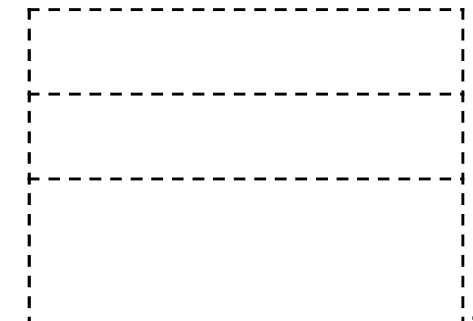
案1-2への反映を検討

比較案の追加を検討

【参考】第2回コミュニケーション活動で示したルート・構造（案）

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

案2 現道拡幅案（一般道路新設）
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^{※1}までは一般道路を新設するルート ※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定



注1 インターチェンジの略で高速道路と一般道路の出入口 注2 ジャンクションの略で高速道路相互を直接接続する施設

【第2段階】概略ルート・構造の評価(比較案における取扱い検討)【意見要旨45】の定性的評価

- 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」において示された「整備すべき一部区間」(8区間)について、簡易的に定性的な比較評価を実施。
- 「整備すべき一部区間」(8区間)は、第2回コミュニケーション活動で提示した案1または案2の一部区間であるため、「達成すべき目標」に関する効果や「配慮すべきこと」に対する影響は、案1・案2の一部にとどまり、とりわけ、「起終点が検討対象(高谷～蘇我・市原)と不一致」の6区間は、渋滞等の課題が存する区間の多くが対象外であることから、湾岸地域全域で「達成すべき目標」を達成する見込みは小さいものと考えられる。このため、これらの意見については、複数案の比較評価にあたり、比較案として取り扱わず、「市川・船橋周辺」「習志野周辺」「幕張・西千葉周辺」「蘇我周辺」「市原周辺」の区間ごとに「達成すべき目標」に関する効果や「配慮すべきこと」への影響を提示し、区間特性を把握することにより、整備の優先箇所の検討のあたっての参考として取り扱うこととすることが妥当。
- 一方、「起終点が検討対象(高谷～蘇我・市原)と一致」の2区間は、起終点が一連の検討対象区間であり、渋滞等の課題が存する区間の大半を含むことから、相当程度の効果を発現する可能性がある。このため、案1-1に含まれるものとして複数案の比較評価を行うこととし、事業費等の精度向上が可能となる過程において慎重に取り扱うことが必要。

■意見要旨45に関する簡易的な定性的評価

【凡例】 ●●● 高架構造 ●●● 平面構造

意見	起終点が検討対象(高谷～蘇我・市原)と不一致						起終点が検討対象(高谷～蘇我・市原)と一致	
	高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内	高谷JCT～幕張	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)	高谷JCT～蘇我	高谷JCT～市原
イメージ								
交通渋滞	市川～船橋周辺のみ改善	市川～幕張周辺のみ改善	幕張～市原周辺のみ改善	千葉周辺のみ改善	千葉～市原周辺のみ改善	千葉周辺のみ改善	市川～蘇我周辺のみ改善	湾岸地域の全域で改善(千葉市中心部は限定的)
交通事故	市川～船橋周辺のみ改善	市川～幕張周辺のみ改善	幕張～市原周辺のみ改善	千葉周辺のみ改善	千葉～市原周辺のみ改善	千葉周辺のみ改善	市川～蘇我周辺のみ改善	湾岸地域の全域で改善(千葉市中心部は限定的)
医療	市川～船橋周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	市川～幕張周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	幕張～市原周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	千葉市周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	千葉～市原周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	現状と同程度(改善はほぼ見込めない)	市川～千葉周辺の医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)	湾岸地域全域で医療機関のアクセスが向上(千葉県総合救急災害医療センター等)
防災	市川～船橋区間のリダンダンシーが向上	市川～幕張区間のリダンダンシーが向上	幕張～市原区間のリダンダンシーが向上	現状と同程度	現状と同程度	現状と同程度	市川～蘇我区間のリダンダンシーが向上	湾岸地域全域のリダンダンシーが向上(千葉市中心部は限定的)
物流・産業・観光	千葉港(葛南地区)の施設へのアクセス性が向上	千葉港(葛南地区)の施設へのアクセス性が向上	千葉港(千葉地区、五井地区)の施設へのアクセス性が向上	現状と同程度	現状と同程度	現状と同程度	千葉港(葛南地区、千葉地区)の施設へのアクセス性が向上	千葉港(葛南地区、五井地区)の施設へのアクセス性が向上
港湾空港アクセス性	千葉港(葛南地区)のアクセス性が向上	千葉港(葛南地区)のアクセス性が向上	千葉港(千葉地区～五井地区)のアクセス性が向上	現状と同程度	現状と同程度	現状と同程度	千葉港(葛南地区～千葉地区)のアクセス性が向上	千葉港(葛南地区～五井地区)のアクセス性が向上
生活環境	市川～船橋周辺のみ改善	市川～幕張周辺のみ改善	幕張～市原周辺のみ改善	千葉周辺のみ改善	千葉～市原周辺のみ改善	現状と同程度	市川～蘇我周辺のみ改善	湾岸地域の全域で改善(千葉市中心部は限定的)
自然環境	三番瀬や谷津干潟等への影響検討が必要	三番瀬や谷津干潟等への影響検討が必要	養老川等への影響検討が必要	三番瀬や谷津干潟、養老川の周辺は通過しない	養老川等への影響検討が必要		三番瀬や谷津干潟、養老川等への影響検討が必要	三番瀬や谷津干潟、養老川等への影響検討が必要
景観	JCTや航路部等の高架橋の影響検討等が必要	JCTや航路部等の高架橋の影響検討等が必要	JCTや航路部等の高架橋の影響検討等が必要	国道357号沿線の高架構造の影響検討等が必要	国道357号沿線の高架構造の影響検討等が必要	国道357号沿線の影響検討等が必要	JCTや航路部、住居系区域等の高架橋の影響検討等が必要	JCTや航路部、住居系区域等の高架橋の影響検討等が必要
居住環境	住居系区域は通過しない	住居系区域は通過しない	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要	住居系区域を中心に居住環境への影響検討が必要
経済性	千葉航路、市原航路を跨ぐ大規模な高架橋等の費用が不要	千葉航路、市原航路を跨ぐ大規模な高架橋等の費用が不要	市川航路、船橋航路を跨ぐ大規模な高架橋等の費用が不要	既存道路や地下埋設物等の再構築等の費用が必要(航路を跨ぐ大規模な高架橋等は全て不要)	既存道路や地下埋設物等の再構築等の費用が必要(航路を跨ぐ大規模な高架橋等は全て不要)	現道拡幅の費用が必要(航路を跨ぐ大規模な高架橋等は全て不要)	市原航路を跨ぐ大規模な高架橋等の費用が不要	航路を跨ぐ大規模な高架橋等は全て必要

3. 意見等への対応

3-（3）留意事項と付帯事項の確認（追加）

- 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）

海辺の景観の確保 (景観検討の実施)

●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

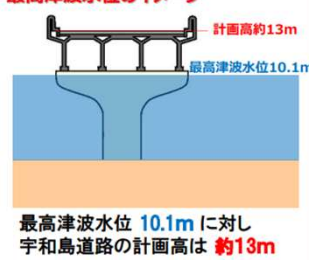
●グリーンインフラの取り組み



【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)

最高津波水位のイメージ



井田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

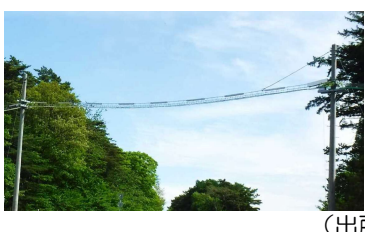
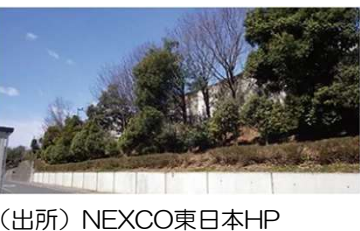
産業競争力の強化 (港湾整備)



【出典】交通政策審議会第72回港湾分科会 資料1-1を加工

参考(1) グリーンインフラの活用

- 近年、道路整備におけるグリーンインフラは、単なる環境配慮に留まらず、カーボンニュートラル・防災・地域活性化を同時に担う社会インフラ戦略として位置づけ。
- 道路整備におけるグリーンインフラ活用の事例も増加。

雨水・水循環管理	雨水貯留浸透施設  貯留機能を有する州浜に雨水を取り込み、時間をかけて地中に浸透させる仕組み (出所) 京都市HP	バイオスウェル  砂利を敷き詰めた側溝により、時間をかけて雨水を土中に浸透させる仕組み (出所) 町田市HP	SA/PAでの水循環利用  大分自動車道 山田SAでは、上部の手洗い器で使った水が、下の小便器に流れて洗浄することによる節水を実現 (出所) NEXCO西日本HP
生態系・生物多様性	地域性苗木による法面緑化  建設現場などに自生する樹木のタネをあらかじめ採取し、地域性苗木として育て、のり面に植える緑化手法を展開 (出所) NEXCO中日本HP	アニマルパスウェイ  ヤマネやリス等の生息域を分断する道路に小動物が安全に移動するためのアニマルパスウェイを整備 (出所) 岩手河川国道事務所	ミティゲーション  自然環境への影響緩和・自然再生のための措置、在来種による緑化等を推進。 (出所) 所沢市
気候変動適応・緩和	道路区域内植栽(CO₂吸収)  地球温暖化防止に寄与する樹林形成のため、道路区域内に植栽 (出所) NEXCO東日本HP	壁面緑化  遮音壁前面へのツタ類による修景緑化。壁面の修景緑化により遮音壁の存在感、圧迫感、単調性を軽減 (出所) 国総研「道路用遮音壁に関する景観評価の現状と事例」	防雪林・飛砂防止林  防雪林や飛砂防止林は、厳しい気象状況下での交通障害を防ぐ役割 (出所) 北海道開発局HP
景観・地域共生	IC内生態緑地  高速道路のIC周辺・法面を地域住民・自治会・学校に提供し、協働で花壇・樹木植栽を実施 (出所) NEXCO中日本HP	SA/PA里山・農園  土捨て場跡地を活用して野生生物生息環境を創出。高速道路利用者が生き物観察できる地域開放型ビオトープ (出所) NEXCO西日本HP	地域景観植栽  地域景観との調和を図った植栽 (出所) 国総研「景観デザイン規範事例集」

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork



重点課題: 国際競争力・国土安全保障・
物流危機対応・低炭素化

■WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に
転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活
用し、課題解決と価値創造に貢献

オートフロー・ロード

▶ 自動物流道路(Autoflow Road)の構築

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)

道路空間を活用した人手によらない新たな物流システムとして、
自動物流道路(オートフロー・ロード)の実現を目指します。

物流危機への対応、低炭素化推進のため、諸外国の例も参考に、新たな技術によるクリーンな
物流システムの実現に向けた検討を開始します。

スイス CST

主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転
カーゴを走行させる物流システムを計画中



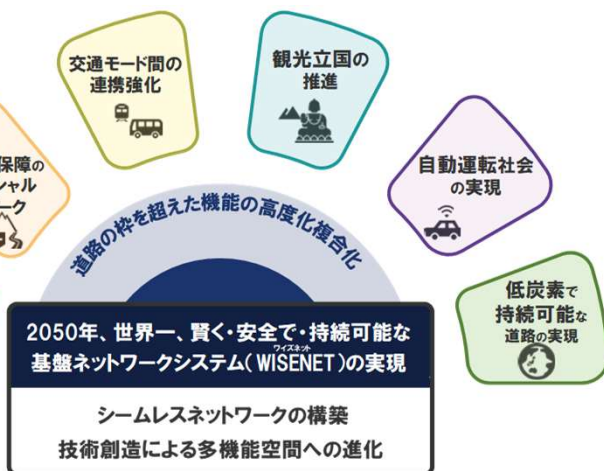
出典: Cargo Sous Terrain社HP

イギリス MAGWAY

低コストのリニアモーターを使用した完全自動
運転による物流システムを計画中



出典: Magway社提供資料



経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路(岩手県山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



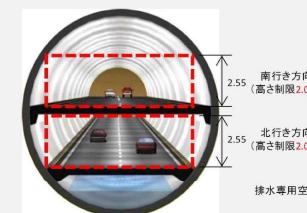
バスタの整備イメージ(山形県交通ターミナル)

治水機能

頻発する集中豪雨に対処するため治水機能
への道路ネットワーク活用を推進します。

マレーシア SMART

高速道路と放水路の
共用トンネルと
して導入(2007)



高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用
道路の整備を推進します。

ノルウェー
(E39国道)

高速道路と並行して
規格の高い自転車道を
国が整備



観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進 高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

(2024年度新東名高速道路、
2025年度以降東北自動車道等で
取組開始、将来的に全国へ展開)



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

4. 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

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

【今回】

令和8年6月29日

第5回 新湾岸道路有識者委員との懇談会

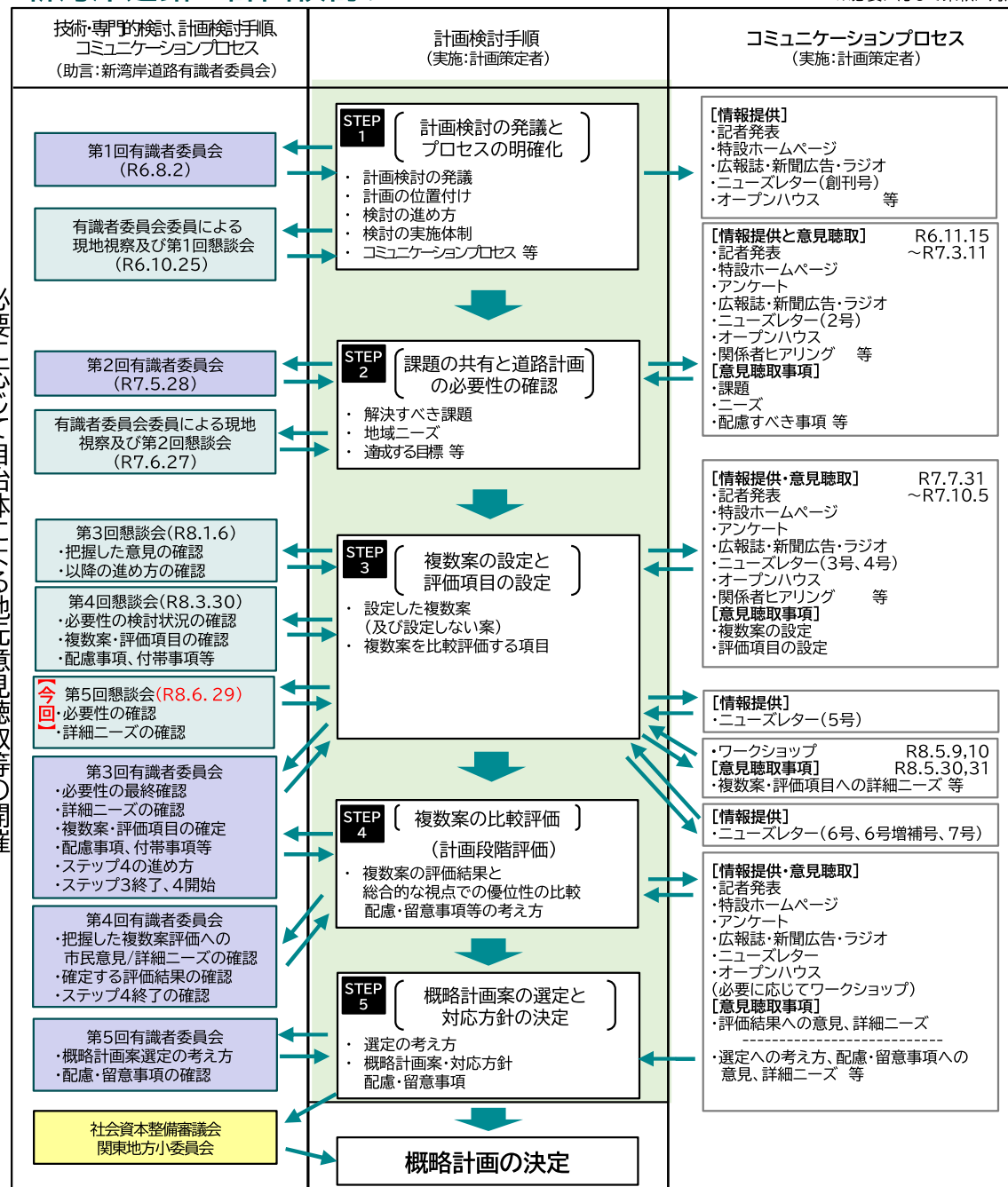
1. 必要性の確認
2. 詳細ニーズの確認 等

第3回 新湾岸道路有識者委員会

1. 必要性の最終確認
2. 詳細ニーズの確認
3. 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4の進め方
6. 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



必要に応じて柔軟に対応
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
地元意見聴取等の開催