

新湾岸道路 第3回 有識者委員会資料

（複数案の比較評価）

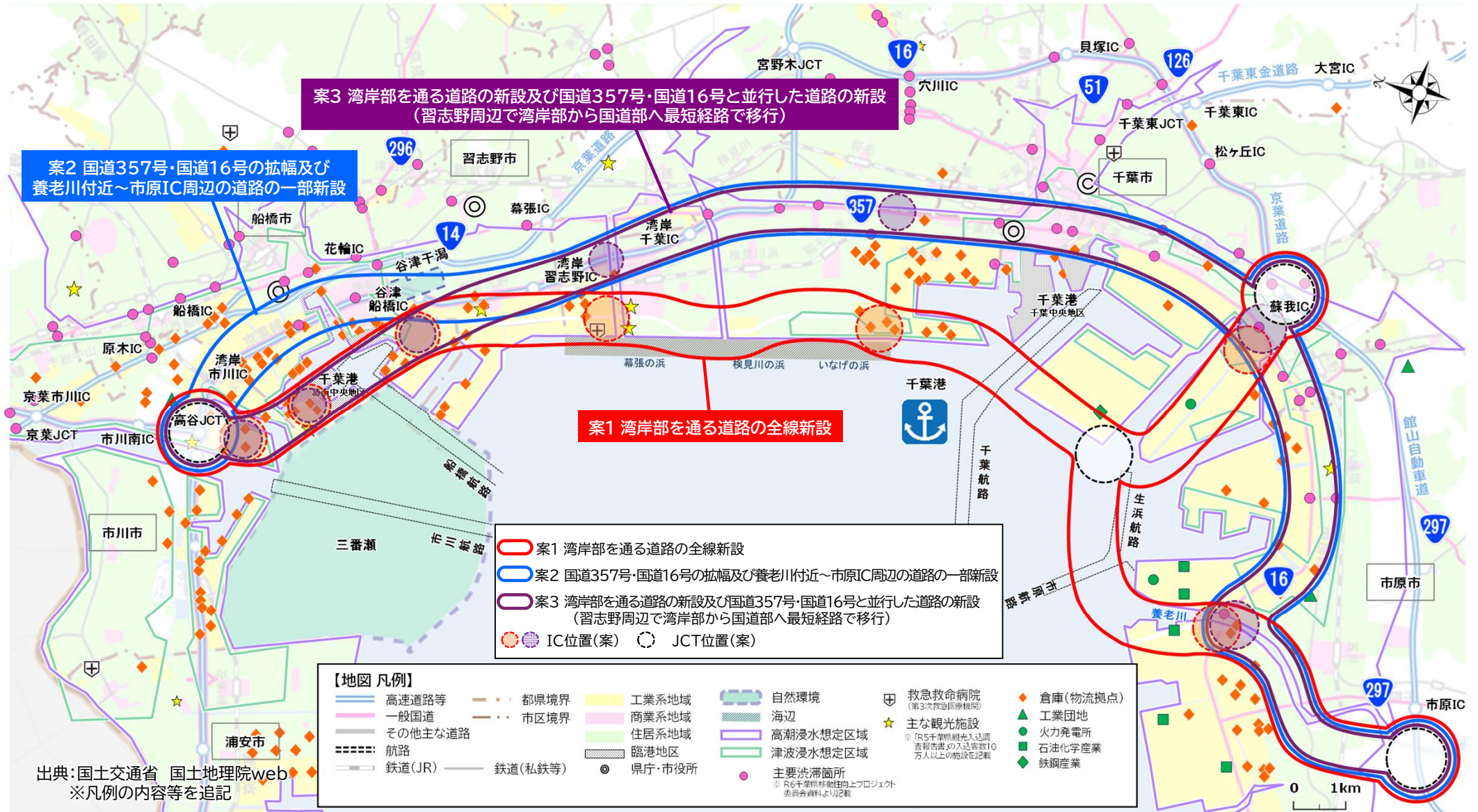
令和8年8月4日

目 次

1. 複数案の比較評価(案).....	2
2. 第3回コミュニケーション活動内容について.....	12
3. 今後の進め方.....	15

1. 複数案の比較評価(案)

(1) ルート・構造の複数案(1/2)



(1) ルート・構造の複数案(2/2)

	比較案				比較評価の参考
ルート の考え方	案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設	案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で 移行)	対策しない案 (ベースライン)
	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		沿線市の市街地を通過する既存の一般道路 (国道357号及び国道16号)を有効活用し、 市街地へのアクセス性を重視した走行性の高 い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地 を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセ ス性に配慮した自動車専用道路を全線新設す るルート案	
構造の 考え方	案1-1 高架構造を主体	案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	高架構造を主体	
標準的な 構造 (イメージ)					
補足事項	※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	※JCT部や航路部、航路部と近接する陸上部の各区間等は高架 構造を想定 ※沿道が住居系地域である区間は地下構造または半地下構造 を想定(半地下構造の場合は、当該区間内の渡河部は高架構 造を想定) ※車線数は、4～6車線を想定	※平面構造を主体とし、主要な交差点は立体構造を想定 ※国道16号の養老川付近から市原IC周辺までの区間は新設を 想定 ※車線数は、4～6車線を想定	※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	
ルート・構造に 関する付帯事項	・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分 析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は 「高谷JCT～市原のみ整備」を含めて検討する ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するア クセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討す る ・海浜幕張公園の活性化や千葉マリスタジアムの再整備、新ア リーナ建設等の地域計画と連携し、更なる観光需要に対応可能 となるよう、道路の配置や構造等の工夫について検討する ・千葉港において進められている埠頭再編計画等の港湾関連計 画と連携し、産業競争力の強化が図られるよう、道路の配置や 構造等の工夫について検討する ・地域が重視している景観(海への景観・富士山の眺望等)の保全 や事業期間の短縮等を図るため、周辺道路との交差処理に伴う 速度低下が生じるリスクや津波・高潮の浸水リスク等を回避で きる区間では、高架高さを抑制することを含めて検討する	・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分 析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は 「高谷JCT～市原のみ整備」を含めて検討する ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するア クセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討す る ・海浜幕張公園の活性化や千葉マリスタジアムの再整備、新ア リーナ建設等の地域計画と連携し、更なる観光需要に対応可能 となるよう、道路の配置や構造等の工夫について検討する ・千葉港において進められている埠頭再編計画等の港湾関連計 画と連携し、産業競争力の強化が図られるよう、道路の配置や 構造等の工夫について検討する ・地下構造又は半地下構造の区間における津波・高潮・短時間大 雨による浸水リスクについて、沿線自治体の地域防災計画等と の整合性を図りつつ、道路浸水対策について検討する ・地下構造区間における危険物車両の走行経路を確保するため の方策について検討する	・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分 析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」を含 めて検討する ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するア クセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討す る ・津波・高潮・短時間大雨による浸水リスクについて、沿線自治体 の地域防災計画等との整合性を図りつつ、道路浸水対策につい て検討する	・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分 析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」を含 めて検討する ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するア クセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討す る ・湾岸部から国道部へ移行する区間を中心に地域が重視してい る景観(海への景観・富士山の眺望等)の保全や事業期間の短 縮等を図るため、周辺道路との交差処理に伴う速度低下が生じ るリスクや津波・高潮の浸水リスク等を回避できる区間では、高 架高さを抑制することを含めて検討する	・道路整備以外の方策 について検討する

(2) 複数案の比較評価(案)【達成すべき目標】

比較ルート・構造の考え方				案1 湾岸部を通る道路の全線新設	案2 国道357号・国道16号の拡幅及び養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設	案3 湾岸部を通る道路の新設及び国道357号・国道16号と並行した道路の新設(習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)	対策しない案(ベースライン)
評価項目				案1-1 高架構造を主体	案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	高架構造を主体
交通渋滞	渋滞の改善による速達性・時間の向上	高速道路	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、既設の高規格道路から交通転換が図られ、高規格道路ネットワーク全体の渋滞の緩和が見込まれる 【新設道路を整備した場合の断面交通の混雑度 ^{※1} :0.7～0.9】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、既設の高規格道路から交通転換が図られ、高規格道路ネットワーク全体の渋滞の緩和が見込まれる 【新設道路を整備した場合の断面交通の混雑度 ^{※1} :0.7～0.9】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	引き続き交通容量を上回る交通が見込まれるため、交通渋滞の解消は見込まれない 【整備しない場合の断面交通の混雑度 ^{※1} :1.0～1.2】
		一般道路(国道357号・国道16号)	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、一般道路(国道357号・国道16号)の交通が高規格道路へ分散し、主要渋滞箇所の負荷軽減が見込まれる 【新設道路を整備した場合の断面交通の混雑度 ^{※1} :0.7～0.9】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、一般道路(国道357号・国道16号)の交通が高規格道路へ分散し、主要渋滞箇所の負荷軽減が見込まれる 【新設道路を整備した場合の断面交通の混雑度 ^{※1} :0.7～0.9】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	利用目的に応じた交通機能分担の適正化と新たな渋滞発生の抑制	アクセス道路	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路へのアクセス交通が分散し、既設の高速道路(京葉道路、東関東道)や一般道路(国道357号・国道16号)に接続するアクセス道路の交通集中は緩和するため、混雑状況の改善が見込まれる 【新設道路整備に伴いアクセス道路の交通量の負担が軽減する路線数 ^{※2} :4.5路線(路線総数:58路線)】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路へのアクセス交通が分散し、既設の高速道路(京葉道路、東関東道)や一般道路(国道357号・国道16号)に接続するアクセス道路の交通集中は緩和するため、混雑状況の改善が見込まれる 【新設道路整備に伴いアクセス道路の交通量の負担が軽減する路線数 ^{※2} :4.5路線(路線総数:58路線)】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
			新たな高規格道路へ通過交通等が転換し、その他の道路との機能分担が図られることで、高規格道路ネットワーク全体の走行環境が改善し、新たな渋滞発生の抑制も見込まれる	新たな高規格道路へ通過交通等が転換し、その他の道路との機能分担が図られることで、高規格道路ネットワーク全体の走行環境が改善し、新たな渋滞発生の抑制も見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
交通事故	交通機能分担による交通事故の減少		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)、アクセス道路において渋滞が緩和するため、渋滞に起因する事故の減少が見込まれる 【新設道路を整備した場合の一般道路の事故件数 ^{※3} :約1.3千件(対策しない場合から約2割減少)】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)、アクセス道路において渋滞が緩和するため、渋滞に起因する事故の減少が見込まれる 【新設道路を整備した場合の一般道路の事故件数 ^{※3} :約1.3千件(対策しない場合から約2割減少)】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	事故発生時や災害時に発生するルート選択枝の増加		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、事故や災害等に伴う通行止めが発生した際、既設の道路ネットワークと同時に通行止めとなる可能性が低く、迂回路として機能することが見込まれる 【新設道路を整備した場合の市市市～市原市間の選択枝数 ^{※4} :2ルート増加】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、事故や災害等に伴う通行止めが発生した際、既設の道路ネットワークと同時に通行止めとなる可能性が低く、迂回路として機能することが見込まれる 【新設道路を整備した場合の市市市～市原市間の選択枝数 ^{※4} :2ルート増加】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、救急医療機関へのアクセス性が向上するとともに、周辺道路の混雑緩和により救急搬送における速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における医療施設からの30分圏域 ^{※5} 面積:約9km ² 増加、人口:約3.7万人増加】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、救急医療機関へのアクセス性が向上するとともに、周辺道路の混雑緩和により救急搬送における速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における医療施設からの30分圏域 ^{※5} 面積:約9km ² 増加、人口:約3.7万人増加】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
			新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、救急医療機関へのアクセス性が向上するとともに、周辺道路の混雑緩和により救急搬送における速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における医療施設からの30分圏域 ^{※5} 面積:約9km ² 増加、人口:約3.7万人増加】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、救急医療機関へのアクセス性が向上するとともに、周辺道路の混雑緩和により救急搬送における速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における医療施設からの30分圏域 ^{※5} 面積:約9km ² 増加、人口:約3.7万人増加】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
防災	災害・事故に対する信頼性が高い道路ネットワークの構築		地震・液状化対策を講じ、浸水想定高よりも高い位置での整備となるため、倒壊・液状化のリスクや津波・高潮・大雨による浸水リスクを低減することが可能であり、火災の避難や救援・物資輸送の迅速化が見込まれる 【新設道路を整備した場合の道路沿線必要延長(高潮) ^{※6} :約5km(約6割減少)】 新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、臨海部のアクセス性が向上し、孤立化リスクの低減が図られる 【千葉港(葛南(東部・中央・西部)地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :3ルート】 【千葉港(千葉(北部・中央・南部)地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :2ルート】 【千葉港(五井地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :1ルート】	地震・液状化対策を講じ、浸水想定高よりも低い位置での整備となるため、津波・高潮・大雨による浸水リスクが相対的に高く、火災の避難や救援・物資輸送の迅速化は見込まれない 【新設道路を整備した場合の道路沿線必要延長(高潮) ^{※6} :約13km(同程度)】 新たな高規格道路が湾岸部に形成されないため、産業拠点や観光拠点へのアクセス性は向上せず、臨海部の孤立化リスクの低減は図られない 【千葉港(葛南(東部・中央・西部)地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :3ルート】 【千葉港(千葉(北部・中央・南部)地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :0ルート】 【千葉港(五井地区)へ連絡する新規ルート ^{※7} :0ルート】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化		浸水想定高よりも高い位置での整備となるため、津波・高潮等の避難場所として活用できる 防潮堤区間との効率のよい一体整備により、防災・減災機能の向上が見込まれる	浸水想定高よりも低い位置での整備となるため、津波・高潮等の避難場所として活用できない 防潮堤区間との効率のよい一体整備により、防災・減災機能の向上が見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	産業拠点や観光拠点とのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、産業拠点や観光拠点へのアクセス性が向上するとともに、周辺道路の混雑緩和により、速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における産業拠点(専強新部心)からの60分圏域 ^{※5} 面積:約88km ² 増加】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されないため、産業拠点や観光拠点へのアクセス性は向上せず、周辺道路の混雑緩和も限定的であり、速達性や時間信頼性の向上も限定的となる 【沿線6市における産業拠点(専強新部心)からの60分圏域 ^{※5} 面積:約3km ² 増加】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上		湾岸地域周辺の土地利用状況を踏まえたIC整備により、産業拠点や観光施設へのアクセス性が向上し、産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出が見込まれる	新たな高規格道路が湾岸部に形成されないため、産業拠点や観光施設へのアクセス性は向上せず、産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれない	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
物流・産業・観光	危険物積載車両の通行制限の有無		危険物積載車両の通行制限はない	危険物積載車両の通行制限はない	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
			新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、産業拠点や観光拠点へのアクセス性が向上するとともに、千葉港・空港を結ぶ道路の混雑緩和により、速達性と時間信頼性の向上が見込まれる 【沿線6市における成田空港からの60分圏域 ^{※5} 面積:約11km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加】 【沿線6市における千葉港からの30分圏域 ^{※5} 面積:約230km ² 増加、事業所数:約2.7万箇所増加】	新たな高規格道路が湾岸部に形成されないため、産業拠点や観光拠点へのアクセス性は向上せず、周辺道路の混雑緩和も限定的であり、速達性や時間信頼性の向上も限定的となる 【沿線6市における成田空港からの60分圏域 ^{※5} 面積:約9km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加】 【沿線6市における千葉港からの30分圏域 ^{※5} 面積:約5km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加】	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
港湾・空港拠点アクセス性	空港・千葉港へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
			新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
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		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	
	歩行者や自転車の利便性向上		新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる	新たな高規格道路が湾岸部に形成されることで、高規格道路・一般道路(国道357号・国道16号)へのアクセス交通が分散し、生活道路へ流入する通過交通が減少するため、歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる	沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	

※1(断面交通の混雑度):新設道路や拡幅道路を整備した場合の交通量(2040年の将来交通量)で試算し、既存幹線道路の交通容量に対する混雑度を算出
※2(負担軽減路線数):将来交通量の推計結果を用いて既存幹線道路に接続するアクセス道路の交通量の負担が軽減する路線数を算出
※3(一般道路交通事故件数):令和3年度に国土交通省が実施した全国道路・街路交通情勢調査の結果と交通事故データから算出された現況の事故率に、将来交通量の推計結果を乗じて事故件数を算出
※4(ルート選択枝):新設道路や拡幅道路を整備した場合における災害時等のルート選択枝(迂回路等)を算出
※5(医療施設・産業拠点・成田空港・千葉港からの圏域):DRM(デジタル道路地図)データに旅行速度を設定し、新設道路や拡幅道路を整備した場合における各施設から一定時間へ到達可能な範囲を500m(メッシュ)単位で試算し、各メッシュに含まれる面積・人口等を算出
※6(道路沿線必要延長):新設道路や拡幅道路を整備した場合における高潮発生時の広域防災拠点から被災地の防災拠点までの道路沿線に必要な延長を算出
※7(千葉港新規ルート):新設道路や拡幅道路を整備により千葉港各地区の浸水エリアへアクセス可能となる新規ルートを示す

(2) 複数案の比較評価(案)【配慮すべきこと】

比較ルート・構造 の考え方		案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設		案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)		対策しない案 (ベースライン)		
		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シビリティを重視した自動車専用道路を全線新設するルート案		沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地からのアクセシビリティを重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案		湾岸部の住居系区域を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセシビリティに配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案				
評価項目		案1-1 高架構造を主体		案1-2 高架構造・地下構造を主体		平面構造を主体		高架構造を主体		
		・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に近接するため、地形や地質、生態系に影響を与える可能性がある		・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に生息及び生育する鳥類等の動植物の生息環境及び生育環境の一部を通過又は近接するため、動植物に影響を与える可能性がある		・谷津干潟を通過し、養老川等に近接するため、地形や地質、生態系に影響を与える可能性がある		・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に近接するため、地形や地質、生態系に影響を与える可能性がある		
自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境の保全									・三番瀬や谷津干潟及び養老川等の地形や地質、生態系に与える影響は現状と変わらない
	動植物の生息環境及び生育環境の保全	・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に生息及び生育する鳥類等の動植物の生息環境及び生育環境の一部を通過又は近接するため、動植物に影響を与える可能性がある								・動植物の生息環境及び生育環境に与える影響は現状と変わらない
景観	海辺や地域が重視している景観の保全	・地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)の一部を通過又は近接するため、全線にわたり景観に影響を与える可能性がある	・地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)の一部を通過又は近接するため、高架構造区間を中心に景観に影響を与える可能性がある	・地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山への眺望等)に与える影響は小さい			・地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)の一部を通過又は近接するため、湾岸部の高架構造区間を中心に景観に影響を与える可能性がある			・景観に与える影響は現状と変わらない
	走行時の良好な景観の確保	・道路構造等を工夫することにより、全線にわたり地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)を走行時に眺望できる可能性がある	・道路構造等を工夫することにより、高架構造区間を中心に、地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)を走行時に眺望できる可能性がある(地下構造区間では、地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山への眺望等)を走行時に眺望不可)	・地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山への眺望等)を走行時に眺望できる可能性は小さい			・道路構造等を工夫することにより、湾岸部から国道部へ移行する区間を中心に、地域が重視している良好な景観(海への景観・富士山の眺望等)を走行時に眺望できる可能性がある			・走行時の景観は現状と変わらない
居住環境	沿道環境の保全(騒音・大気質等の対策)	・集落・市街地等に近接するため、工事中を含め、一部の区間では、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある	・集落・市街地等に近接するため、工事中を含め、一部の区間では、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある(地下構造区間は換気塔による影響を含む)	・集落・市街地等を通過するため、工事中を含め、全線にわたり大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある						・大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に与える影響は現状と変わらない
	緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献	・一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地は通過しないため保全が図られるが、湾岸部の緑地の一部を通過又は近接するため影響を与える可能性がある		・湾岸部の緑地は通過しないため保全が図られるが、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地の一部を通過又は近接するため影響を与える可能性がある		・湾岸部に道路を新設する区間では、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地は通過しないため保全が図られるが、湾岸部の緑地の一部を通過又は近接するため影響を与える可能性がある。国道部に道路を新設する区間では、湾岸部の緑地は通過しないため保全が図られるが、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地の一部を通過又は近接するため影響を与える可能性がある				・沿道の緑地に与える影響は現状と変わらない
居住環境	周辺環境の保全(地盤沈下・地下水の対策)	・大規模な地下構造物の構築は想定されず、地下水位低下等に影響を及ぼす可能性は小さいが、地下水採取の規制地域において橋脚等を構築する必要があるため、工事中の期間も含め、周辺環境に影響(地下水位低下等)を与える可能性がある	・地下水採取の規制地域においてトンネル等の大規模な地下構造物を構築する必要があるため、工事中を含め、周辺環境に影響(地下水位低下等)を与える可能性がある	・大規模な地下構造物の構築は想定されず、地下水位低下等に影響を及ぼす可能性は小さいが、地下水採取の規制地域において橋脚等を構築する必要があるため、工事中の期間も含め、周辺環境に影響(地下水位低下等)を与える可能性がある						・周辺環境に与える影響(地下水位低下等)は現状と変わらない
	海とのつながりや海辺のレクリエーションの場、居住地からの海辺の眺望景観の維持・向上	・湾岸部に道路を新設することから、人と自然との触れ合い活動の場である海辺のレクリエーション施設(海浜公園等)や居住地からの海辺の眺望の一部を通過又は近接するため、海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある	・湾岸部に道路を新設することから、人と自然との触れ合い活動の場である海辺のレクリエーション施設(海浜公園等)や居住地からの海辺の眺望の一部を通過又は近接するため、海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある	・湾岸部に道路を新設することから、人と自然との触れ合い活動の場である海辺のレクリエーション施設(海浜公園等)や居住地からの海辺の眺望の一部を通過又は近接するため、海とのつながりに与える影響は小さい		・湾岸部の高架構造の区間では、人と自然との触れ合い活動の場である海辺のレクリエーション施設(海浜公園等)や居住地からの海辺の眺望の一部を通過又は近接するため、海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある		・湾岸部に道路を新設する区間では、海とのつながりを確保するため、高架構造の下部空間を有効活用できる可能性がある。国道部に道路を新設する区間では、湾岸部から一定の距離があるため、海とのつながりに与える影響は小さい		・人と自然との触れ合いの活動の場に与える影響は現状と変わらない
地域価値の維持・向上	地域の価値の維持・向上	・湾岸部の沿線都市開発等(幕張エリア、千葉港エリア等)と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある		・国道部の沿線都市開発等(幕張エリア等)と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある		・湾岸部や国道部の沿線都市開発等(幕張エリア、千葉港エリア等)と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある				・地域の価値に与える影響は現状と変わらない
	負担の公平性の確保	・将来交通の一部が湾岸部に分散するため、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の地域に負担が集中する可能性は小さいが、湾岸部では居住環境に新たな影響を与える可能性がある		・将来交通が一般道路(国道357号・国道16号)沿いに集中するため、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の地域では、居住環境に追加的な影響を与える可能性がある		・将来交通が一般道路(国道357号・国道16号)沿いに集中するため、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の地域では、居住環境に追加的な影響を与える可能性がある				・居住環境に与える影響の負担は現状の分担と変わらない
経済性	用地取得に関するリスクへの対応	・公共用地の活用が困難な区間を中心に用地取得が必要であり、一定程度の時間を要する可能性がある(沿線市の市街地を回避するため、家屋移転や企業移転等の影響範囲は小さい) 【公共用地の活用により用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1：約7割】		・全線にわたり用地取得が必要であり、長期の時間を要する可能性がある(家屋移転や企業移転等の影響範囲は広範囲に及ぶ可能性がある) 【公共用地の活用により用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1：約2割】		・公共用地の活用が困難な区間を中心に用地取得が必要であり、長期の時間を要する可能性がある(案1から案2へ接続する区間や国道部に道路を新設する区間を中心に、家屋移転や企業移転等の影響範囲は広範囲に及ぶ可能性がある) 【公共用地の活用により用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1：約4割】				・用地取得に関するリスクはなし
	事業期間	・橋脚等を断続的に構築する必要があるため、既設の地下占有物件の移設等の調整に一定の時間を要する可能性がある	・トンネル等の地下構造物を断続的に構築する必要があるため、既設の地下占有物件の移設等の調整に長期の時間を要する可能性がある	・全線にわたり道路を作り直す必要があるため、既設の地下占有物件の移設等の調整に長期の時間を要する可能性がある(一般道路(国道357号・国道16号)には、共同溝等が埋設)		・橋脚等を断続的に構築する必要があるため、既設の地下占有物件の移設等の調整に一定の時間を要する可能性がある(一般道路(国道357号・国道16号)には、共同溝等が埋設)				・占有物件の調整に関するリスクはなし
経済性	施工に関するリスクへの対応	・幹線道路が近接する区間では、現道の切り回しが発生するため、工事中混雑の発生が懸念される 【現道のR3交通量※2：2～3万台/日(千葉船橋海浜線・千葉臨海線)】	・幹線道路が近接する区間では、現道の切り回しが発生するため、工事中混雑の発生が懸念される。地下構造・半地下構造の区間では、地上部の施設に影響が及ばないよう沈下等の管理が必要となり、事業の長期化が懸念される 【現道のR3交通量※2：2～3万台/日(千葉船橋海浜線・千葉臨海線)】	・全線にわたり、現道の切り回しが多数発生し、工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される 【現道のR3交通量※2：3～6万台/日(国道357号・国道16号)】		・幹線道路が近接する区間では、現道の切り回しが発生するため、工事中混雑の発生が懸念される 【現道のR3交通量※2：3～6万台/日(国道357号・国道16号)】				・施工に関するリスクはなし
	事業費※3	約1兆円		約2兆円		約0.5兆円		約1兆円		

※1(用地取得回避区間割合)：新湾岸道路の複数案のルート帯において、国・県・市が公共用地として確保している用地を活用した場合、用地取得せずに整備可能な区間の割合
※2(R3交通量)：令和3年度に国土交通省が実施した全国道路・街路交通情勢調査の交通量調査結果から複数案のルート帯の中に含まれる主要道路の交通量を抽出
※3：事業費は類似事業を参考に算出し、精査中

(その他付帯事項)

- 三番瀬や谷津干潟及び養老川等の生態系、動植物の生息・生育環境、地域が重視している景観(海への景観・富士山の眺望等)、沿道環境に与える大気質・騒音・振動、地下水位等と与える影響について環境影響評価を実施するとともに、その結果を踏まえ、環境保全等の必要な対策や道路の構造・デザインの工夫等について検討する
- 将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献する観点から、グリーンインフラの活用や格別高い自転車通行空間の活用について検討する
- 沿線都市開発等の動向を踏まえ、沿線自治体と連携し、地域の価値を高めるための方策について検討する
- 事業費手引に示す事業費の精度向上を図るとともに、人口動態や沿線都市開発、成田空港の再拡張等の動向も踏まえながら、最新の交通需要推計に基づく費用対効果分析を行う
- 持続可能な社会の実現に向けて、自動運転や脱炭素等の技術革新の動向も踏まえ、道路の新たな機能について検討する
- 航路部等においては、海運・漁業等の事業継続や安全確保のために必要な対策について検討する

【参考1】 複数案の比較評価(案)【簡易版】

(2) 複数案の比較評価(案)【簡易版】【達成すべき目標】

評価項目				比較ルート・構造 の考え方		案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設		案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で 移行)		対策しない案 (ベースライン)			
						案1-1 高架構造を主体		案1-2 高架構造・地下構造を主体		平面構造を主体		高架構造を主体			
達成すべき目標	交通 渋滞	渋滞の 改善に よる 速達性、 時間信頼 性の向上	高速道路	断面交通の混雑度※1:0.7～0.9				断面交通の混雑度※1:0.8～1.1				断面交通の混雑度※1:0.7～0.9			
			一般道路 (国道357号・ 国道16号)	断面交通の混雑度※1:0.7～0.9				断面交通の混雑度※1:0.8～1.1				断面交通の混雑度※1:0.7～0.9			
			アクセス道路	交通量の負担が軽減する路線数※2:45路線(路線総数:58路線)				交通量の負担が軽減する路線数※2:29路線 (路線総数:58路線)				交通量の負担が軽減する路線数※2:44路線 (路線総数:58路線)			
		利用目的に応じた交通機能 分担の適正化と新たな渋滞 発生の抑制		新たな渋滞発生の抑制が見込まれる				新たな渋滞の発生が見込まれる				新たな渋滞発生の抑制が見込まれる			
	交通 事故	交通機能分担による 交通事故の減少		一般道路の事故件数※3:約1.3千件(対策しない場合から約2割減少)				一般道路の事故件数※3:約1.6千件 (対策しない場合と同程度)				一般道路の事故件数※3:約1.2千件 (対策しない場合から約2割減少)			
		事故発生時や災害時における ルート選択枝の増加		市川市～市原市間の選択枝数※4:2ルート増加				市川市～市原市間の選択枝数※4:変化なし				市川市～市原市間の選択枝数※4:1ルート増加			
	医療	救急搬送時のアクセシビ、速達性、時 間信頼性の向上		医療施設からの30分圏域※5 面積:約9km ² 増加、人口:約3万人増加				医療施設からの30分圏域※5 面積:約4km ² 増加、人口:約0.3万人増加				医療施設からの30分圏域※5 面積:約5km ² 増加、人口:約1万人増加			
	防災			道路啓開必要延長(高潮)※6:約5km (対策しない場合から約6割減少)		道路啓開必要延長(高潮)※6:約13km (対策しない場合と同程度)		道路啓開必要延長(高潮)※6:約6km (対策しない場合から約6割減少)				道路啓開必要延長(高潮)※6:約13km(現 状)			
		災害・事故に対する信頼性が 高い道路ネットワークの構築		臨海部の孤立化リスクの低減が図られる 千葉港(葛南地区)への新規ルート※7:3ルート 千葉港(千葉地区)への新規ルート※7:2ルート 千葉港(五井地区)への新規ルート※7:1ルート				臨海部の孤立化リスクの低減は図られない 千葉港(葛南地区)への新規ルート※7:0ルート 千葉港(千葉地区)への新規ルート※7:0ルート 千葉港(五井地区)への新規ルート※7:0ルート				臨海部の孤立化リスクの低減が図られる 千葉港(葛南地区)への新規ルート※7:3ルート 千葉港(千葉地区)への新規ルート※7:0ルート 千葉港(五井地区)への新規ルート※7:1ルート			
		災害時における一時避難 場所の確保や防災・減災機能の強化		避難場所として活用できる 防災・減災機能の向上が見込まれる		避難場所として活用できない 防災・減災機能の向上が見込まれる		避難場所として活用できない 防災・減災機能の向上は見込まれない				避難場所として活用できる 防災・減災機能の向上は見込まれない			
	物流・ 産業・ 観光	産業拠点や観光拠点との アクセシビ、速達性、 時間信頼性の向上		産業拠点(幕張新都心)からの60分圏域※5 面積:約88km ² 増加				産業拠点(幕張新都心)からの60分圏域※5 面積:約3km ² 増加				産業拠点(幕張新都心)からの60分圏域※5 面積:約76km ² 増加			
		産業拠点や観光拠点 の形成による地域の 競争力の維持・向上		産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出が見込まれる				産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創 出は見込まれない				産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創 出は見込まれる			
		危険物積載車向 の通行制限の有無		通行制限はない		通行制限の可能性ある (半地下(堀割)構造の場合、通行制限は ない)		通行制限はない				通行制限はない			
	港湾 ・空港 拠点 アクセシビ	空港・千葉港への アクセシビ、速達性、 時間信頼性の向上		成田空港からの60分圏域※5 面積:約11km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加 千葉港からの30分圏域※5 面積:約230km ² 増加、事業所数:約2.7万箇所増加				成田空港からの60分圏域※5 面積:約9km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加 千葉港からの30分圏域※5 面積:約5km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加				成田空港からの60分圏域※5 面積:約13km ² 増加、事業所数:約0.1万箇所増加 千葉港からの30分圏域※5 面積:約43km ² 増加、事業者数:約0.7万箇所増加			
	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		交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる				交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上は限 定的となる				交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見 込まれる			
歩行者や自転車の利便性向上		歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる				歩行者・自転車の通行空間の確保は困難であり、利便 性の向上は見込まれない				歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便 性の向上が見込まれる					

※1(断面交通の混雑度):新設道路や拡幅道路を整備した場合の交通量(2040年の将来交通量)で試算し、既存幹線道路の交通容量に対する混雑度を算出

※2(負担軽減路線数):将来交通量の推計結果を用いて既存幹線道路に接続するアクセス道路の交通量の負担が軽減する路線数を算出

※3(一般道路事故件数):令和3年度に国土交通省が実施した全国道路・街路交通情勢調査の結果と交通事故データから算出された現況の事故率に、将来交通量の推計結果を乗じて事故件数を算出

※4(ルート選択肢):新設道路や拡幅道路を整備した場合における災害時等のルート選択肢(迂回路等)を算出

※5(医療施設・産業拠点・成田空港・千葉港からの圏域):DRM(デジタル道路地図)データに旅行速度を設定し、新設道路や拡幅道路を整備した場合における各施設から一定時間で到達可能な範囲を500mメッシュ単位で試算し、各メッシュに含まれる面積・人口等を算出

※6(道路啓開必要延長):新設道路や拡幅道路を整備した場合における高潮発生後の広域防災拠点から被災地の防災拠点までの道路啓開に必要な延長を算出

※7(千葉港新規ルート):新設道路や拡幅道路の整備により千葉港各地区の浸水リスクが軽減される新規ルートを算出

(2) 複数案の比較評価(案)【簡易版】【配慮すべきこと】

比較ルート・構造 の考え方 評価項目			案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設	案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移 行)	対策しない案 (ベースライン)	
			案1-1 高架構造を主体	案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	高架構造を主体		
配慮すべきこと	自然 環境	三番瀬や谷津干潟及び 養老川等の自然環境の保全	地形や地質、生態系に影響を与える可能性がある					地形や地質、生態系に与える影響は現状と 変わらない
		動植物の生息環境 及び生育環境の保全	動植物に影響を与える可能性がある					動植物の生息環境及び生育環境に与える影 響は現状と変わらない
	景観	海辺や地域が重視 している景観の保全	全線にわたり景観に影響を与える可能性 がある	高架構造区間を中心に、景観に影響を与 える可能性がある	景観に与える影響は小さい	湾岸部の高架構造区間を中心に、景観に影響を与える 可能性がある	景観に与える影響は現状と変わらない	
		走行時の良好な 景観の確保	道路構造等を工夫することにより、全線 にわたり地域が重視している良好な景観 を走行時に眺望できる可能性がある	道路構造等を工夫することにより、高架 構造区間を中心に、地域が重視している 良好な景観を走行時に眺望できる可能性 がある	地域が重視している良好な景観を走行時に眺望でき る可能性は小さい	道路構造等を工夫することにより、湾岸部から国道部 へ移行する区間を中心に、地域が重視している良好な 景観を走行時に眺望できる可能性がある	走行時の景観は現状と変わらない	
	居住 環境	沿道環境の保全 (騒音・大気質等の対策)	工事中を含め、一部の区間では、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響 を与える可能性がある		工事中を含め、全線にわたり大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある		大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境 に与える影響は現状と変わらない	
		緑地保全等を通じた 地球温暖化対策への貢献	湾岸部の緑地に影響を与える可能性がある		一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地に影響 を与える可能性がある	湾岸部に道路を新設する区間では、湾岸部の緑地に影 響を与える可能性がある。国道部に道路を新設する区 間では、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地 に影響を与える可能性がある。	沿道の緑地に与える影響は現状と変わらな い	
		周辺環境の保全 (地盤沈下・地下水の対策)	工事中も含め、周辺環境に影響(地下水位低下等)を与える可能性がある					周辺環境に与える影響(地下水位低下等)は 現状と変わらない
		海とのつながりや海辺の レクリエーションの場、 居住地からの海辺の 眺望景観の維持・向上	海辺のレクリエーション施設や景観に影 響を与える可能性がある 高架構造の下部空間を有効活用できる可 能性がある	海辺のレクリエーション施設や景観に影 響を与える可能性がある 地下構造物の上部空間を有効活用できる 可能性がある	海辺のレクリエーション施設や居住地からの海辺の眺 望に与える影響は小さい 海とのつながりに与える影響は小さい	湾岸部区間では、海辺のレクリエーション施設や景観に 影響を与える可能性がある。国道部区間では、海辺のレ クリエーション施設や居住地からの海辺の眺望に与え る影響は小さい 湾岸部区間では、高架構造の下部空間を有効活用でき る可能性がある。国道部区間では、海とのつながりに与 える影響は小さい	人と自然との触れ合いの活動の場に与える 影響は現状と変わらない	
		地域の価値の維持・向上	湾岸部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの 向上が図られる可能性がある 既存の公共用地を有効活用することで既設の都市機能の大半を維持し、有効活用で きる可能性がある 不動産価値に影響を与える可能性がある		国道部の沿線都市開発等と連携することにより、都市 機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能 性がある 拡幅用地の取得のため、既存の都市機能の一部が喪 失する可能性がある 不動産価値に影響を与える可能性がある		地域の価値に与える影響は現状と変わらな い	
		負担の公平性の確保	湾岸部では居住環境に新たな影響を与える可能性がある		一般道路(国道357号・国道16号)沿線の地域では、居住環境に追加的な影響を与える可能性がある		居住環境に与える影響の負担は現状の分担 と変わらない	
	経済性	事業 期間	用地取得に関する リスクへの対応	用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1：約7割		用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1： 約2割	用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※1：約 4割	用地取得に関するリスクはなし
			占用物件の 調整に関する リスクへの対応	地下占用物件の移設等に一定の時間を要 する可能性がある	地下占用物件の移設等に長期の時間を要 する可能性がある	地下占用物件の移設等の調整に長期の時間を要する 可能性がある	地下占用物件の移設等の調整に一定の時間を要する可 能性がある	占用物件の調整に関するリスクはなし
			施工に関する リスクへの対応	工事中混雑の発生が懸念される 海運や漁業等との調整に時間を要する可 能性がある 既存道路事業との調整は発生しない	工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念 される 海運や漁業等との調整に時間を要する可 能性がある 既存道路事業との調整は発生しない	工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される 海運や漁業等との調整も必要ない 既存道路事業の見直しが発生する可能性がある	工事中混雑の発生が懸念される 海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある 既存道路事業の見直しが発生する可能性がある	施工に関するリスクはなし
		事業費※2		約1兆円	約2兆円	約0.5兆円	約1兆円	—

※1(用地取得回避区間割合)：新湾岸道路の複数案のルート帯において国・県・市が公共用地として確保している用地を活用した場合、用地取得せずに整備可能な区間の割合

※2：事業費は類似事業を参考に算出し、精査中

【参考2】 区間別の主な整備効果

複数案のルート・構造の比較案の検討【区間別の主な整備効果】

比較ルート・構造 の考え方					案1 湾岸部を通る道路の全線新設					案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設					案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)				
					市川・船橋	習志野	幕張・西千葉	蘇我	市原	市川・船橋	習志野	幕張・西千葉	蘇我	市原	市川・船橋	習志野	幕張・西千葉	蘇我	市原
					(市川市・船橋市)	(習志野市)	(千葉市)		(市原市)	(市川市・船橋市)	(習志野市)	(千葉市)		(市原市)	(市川市・船橋市)	(習志野市)	(千葉市)		(市原市)
評価項目・指標	交通 渋滞	渋滞の改善による速達性・時間信頼性の向上	高速道路	断面交通の混雑度※()は整備しない場合	0.9 (1.2)	0.8 (1.1)	0.8 (1.0)	0.7 (1.1)		1.1 (1.2)	0.9 (1.1)	0.9 (1.0)	0.8 (1.1)		0.9 (1.2)	0.8 (1.1)	0.8 (1.0)	0.7 (1.1)	
			一般道路 (国道357号・国道16号)																
			アクセス道路	交通量の負担が軽減する路線数※()は路線総数	18路線 (22路線)	18路線 (21路線)	6路線 (11路線)	3路線 (4路線)		9路線 (22路線)	12路線 (21路線)	6路線 (11路線)	2路線 (4路線)		16路線 (22路線)	18路線 (21路線)	7路線 (11路線)	3路線 (4路線)	
	交通 事故	交通機能分担による交通事故の減少		一般道路の事故件数※()は対策しない場合との比較	約500件 (約2割減少)	約100件 (約2割減少)	約600件 (約2割減少)		約100件 (約1割減少)	約600件 (同程度)	約200件 (約1割増加)	約700件 (同程度)		約100件 (約1割増加)	約500件 (約3割減少)	約100件 (約3割減少)	約500件 (約2割減少)		約100件 (約1割減少)
		事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加		ルート選択肢数	市川・船橋～市原間 2ルート増加	習志野～市原間 2ルート増加	千葉～市原間 2ルート増加		市原～浦安間 2ルート増加	市川・船橋～市原間 変化なし	習志野～市原間 変化なし	千葉(～市原間 変化なし		市原～浦安間 変化なし	市川・船橋～市原間 1ルート増加	習志野～市原間 1ルート増加	千葉～市原間 1ルート増加		市原～浦安間 1ルート増加
	医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		医療施設からの30分圏域※()は現況	面積:約3km ² 拡大 (約142km ²) 人口:約2万人増加 (約130万人)	面積:約0km ² 拡大 (約192km ²) 人口:約0万人増加 (約91万人)		面積:約5km ² 拡大 (約119km ²) 人口:約1万人増加 (約20万人)		面積:約0km ² 拡大 (約142km ²) 人口:約0万人増加 (約130万人)	面積:約0km ² 拡大 (約192km ²) 人口:約0万人増加 (約91万人)		面積:約4km ² 拡大 (約119km ²) 人口:約0万人増加 (約20万人)		面積:約2km ² 拡大 (約142km ²) 人口:約1万人増加 (約130万人)	面積:約0km ² 拡大 (約192km ²) 人口:約0万人増加 (約91万人)		面積:約3km ² 拡大 (約119km ²) 人口:約0万人増加 (約20万人)	
		災害・事故に対する信頼性が高い道路ネットワークの構築		道路啓開必要延長(高潮)※()は区間延長	約1km (約7km)	約4km (約6km)		無		約7km (約7km)	約6km (約6km)		無		約1km (約7km)	約5km (約6km)		無	
	防災	災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化		一時避難場所の有無 減災機能確保	高架:有 地下:無 減災機能:期待できる	高架:有 地下:無 減災機能:期待できる	高架:有 地下:無 減災機能:期待できる	高架:有 地下:無 減災機能:期待できない	高架:有 地下:無 減災機能:期待できない	無 減災機能:期待できない	無 減災機能:期待できない	無 減災機能:期待できない	無 減災機能:期待できない	無 減災機能:期待できない	有 減災機能:期待できる	有 減災機能:期待できる	有 減災機能:期待できる	有 減災機能:期待できない	有 減災機能:期待できない
		産業拠点や観光拠点とのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		幕張新都心からの60分圏域※()は現況	面積:約0km ² 拡大 (約170km ²)	面積:約0km ² 拡大 (約225km ²)		面積:約87km ² 拡大 (約137km ²)		面積:約0km ² 拡大 (約170km ²)	面積:約0km ² 拡大 (約225km ²)		面積:約3km ² 拡大 (約137km ²)		面積:約0km ² 拡大 (約170km ²)	面積:約0km ² 拡大 (約225km ²)		面積:約75km ² 拡大 (約137km ²)	
	物流・産業・観光	危険物積載車両の通行制限の有無		通行制限の有無	高架:無 地下:有	高架:無 地下:有	高架:無 地下:有	高架:無 地下:有	高架:無 地下:有	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無
港湾・空港 拠点 アクセス 性		成田空港からの60分圏域※()は現況		面積:約0km ² 拡大 (約151km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約3.3万箇所)	面積:約0km ² 拡大 (約221km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約2.8万箇所)		面積:約11km ² 拡大 (約63km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約0.5万箇所)		面積:約0km ² 拡大 (約151km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約3.3万箇所)		面積:約0km ² 拡大 (約221km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約2.8万箇所)	面積:約9km ² 拡大 (約63km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約0.5万箇所)		面積:約0km ² 拡大 (約151km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約3.3万箇所)		面積:約0km ² 拡大 (約221km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約2.8万箇所)	面積:約13km ² 拡大 (約63km ²) 事業所:約0.1万箇所増加 (約0.5万箇所)		
	千葉港からの30分圏域※()は現況		面積:約48km ² 拡大 (約47km ²) 事業所:約1.6万箇所増加 (約1.0万箇所)	面積:約78km ² 拡大 (約96km ²) 事業所:約0.4万箇所増加 (約2.1万箇所)		面積:約104km ² 拡大 (約0km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約0万箇所)		面積:約0km ² 拡大 (約47km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約1.0万箇所)		面積:約5km ² 拡大 (約96km ²) 事業所:約0.1万箇所増加 (約2.1万箇所)	面積:約1km ² 拡大 (約0km ²) 事業所:約0万箇所増加 (約0万箇所)		面積:約10km ² 拡大 (約47km ²) 事業所:約0.4万箇所増加 (約1.0万箇所)		面積:約9km ² 拡大 (約96km ²) 事業所:約0.1万箇所増加 (約2.1万箇所)	面積:約24km ² 拡大 (約0km ²) 事業所:約0.2万箇所増加 (約0万箇所)			

※ 記載の数値は、四捨五入しているため、個々の集計値の合計とは必ずしも一致しない場合がある

2. 第3回コミュニケーション活動内容について

(2) 第3回コミュニケーション活動(情報発信)の実施内容

■地域への情報発信について

※赤文字が第2回コミュニケーション活動からの追加内容

周知方法	周知可能対象者	概要	実施予定	実施期間(予定)
特設ホームページ	特設HP閲覧者	・特設ホームページを開設し、計画の進捗、これまでの検討資料など新湾岸道路に関する情報を提供	・千葉国道事務所「新湾岸道路ポータルサイト」 ・千葉県、沿線6市の各HPで新湾岸道路コーナーの作成、新湾岸道路ポータルサイトへのリンクを掲載	・令和8年8月～
新聞広告 ラジオ テレビ	新聞読者 BAYFM聴者 千葉テレビ視聴者	・地元新聞や地元ラジオで、新湾岸道路の意見聴取の実施について情報提供	・千葉日報 ・BAYFM78 ・千葉テレビ	・令和8年8月～
SNS(X・YouTube)	X・YouTube視聴者	・新湾岸道路の概要について、X(旧Twitter)にて記事等を掲載し情報発信するとともにYouTubeを用いて概要の解説動画を配信	・X(旧Twitter):千葉国道事務所、千葉県、千葉市、船橋市、市原市、浦安市、 市川市、習志野市(※調整中) ・YouTube 関東地方整備局、千葉市、 千葉県、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市(※調整中)	・令和8年8月～
ニューズレター	ニューズレター読者	・新湾岸道路の検討状況や内容など、その時々々のニュース情報を湾岸地域の地域住民等に情報提供	・ニューズレター「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」第6～9号を各それぞれ約5万部発行 ・電子媒体:新湾岸道路ポータルサイトへ掲載 ・紙媒体:湾岸地域の沿線市(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市)の公共施設(市役所、公民館、 子育て支援センター、教習所、免許センター など)約300箇所に配架(※調整中)	・令和8年8月～ 電子媒体の掲載 ・令和8年8月～ 各施設へ配架
オープンハウス (パネル展併用) (必要に応じて ワークショップ)	オープンハウス(パネル展)来場者・通行人	・市役所や集客施設等でパネル展示等による情報提供を行うとともに、対話形式による解説や意見聴取を行う	・沿線市(区)役所:千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市 ・集客施設:ららぽーとTOKYOBAY、アリオ市原、イオンモール幕張新都心など ・道の駅いちかわ、休憩施設、 江戸川区スポーツランド 等、28箇所で開催	・令和8年9月～ ○オープンハウス ・沿線市役所 9:00～17:00 ・集客施設 10:00～17:00(閉店まで パネル展) ○パネル展 ・沿線市役所 9:00～閉庁まで ・集客施設 10:00～閉店まで(※調整中)
パネル展単体	パネル展来場者・通行人	・新湾岸道路の検討状況や内容など パネル展示 による情報提供	・ 6市の公民館等(※調整中)	・令和8年9月～
広報誌 広報チラシ	広報誌読者	・千葉県や沿線各市の広報誌でオープンハウスの開催や意見募集等を呼びかけ	・千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市(1～2回/月)	・令和8年9月～
	6市全戸	・新湾岸道路の広報チラシを湾岸地域の住民に情報提供	・湾岸地域の沿線市(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市)及び 江戸川区の一部地域 にポスティング:約96万部、新聞折込:約39万部	・令和8年8月～
	県庁・市役所・駅の利用者等	・千葉県や沿線市の拠点施設でデジタルサイネージにて意見募集等を呼びかけ	・千葉県庁、沿線市役所 船橋駅、舞浜駅、イオンモール船橋、アリオ市原など(※調整中)	・令和8年8月～
	県庁・市役所・駅・公共施設使用者等	・オープンハウスの開催日時と場所をポスターで掲示	・千葉県庁、沿線市役所、 道の駅(市川市、市原市) 幕張PA、JR・モノレール各駅、ソウナン行徳、公民館、 子育て支援センター、教習所、免許センター 、など(※調整中)	・令和8年8月～
その他	6市内の小・中学校の世帯	・沿線市の公立・私立の小中学校(教育委員会含む)へキッズチラシを配布	・沿線市の小・中学校(※調整中)	・令和8年8月～
	電車利用者	・電車内広告による情報提供	・京葉線、京成線、千葉都市モノレール(※調整中)	・令和8年9月～

(3) 第3回コミュニケーション活動(意見聴取)の実施概要

■地域との意見聴取について

※赤文字が第2回コミュニケーション活動からの追加内容

実施内容	実施対象	概要	実施箇所等	実施期間
アンケート※ ※アンケートの質問項目や質問形式について改善	地域住民	・特設ホームページに個別用意見フォームを開設しインターネットを閲覧した人にアンケートを実施してもらうことで意見の把握を行う ・ニューズレターに紙媒体のアンケートを折り込むことでデジタルに接していない層からも意見の把握を行う	・新湾岸道路ポータルサイト内の個別用Webアンケート ・ニューズレター「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」第9号にアンケート票を挟み込み	令和8年8月～
	湾岸地域を利用している企業	・特設ホームページに企業用意見フォームを開設しアンケートを実施してもらうことで意見の把握を行う ・経済産業、運輸物流、医療教育等の企業・団体・管理者等へアンケート協力依頼文を送付し企業の意見把握を行う	・新湾岸道路ポータルサイト内の企業用Webアンケート ・アンケート協力依頼文送付先の企業・団体・管理者等 沿線企業 地元経済・商工業団体 公共・観光交通、物流業者 医療関係 警察、消防本部 教育機関 施設管理者 漁業協同組合 まちづくりに関心のある協議会等	
オープンハウス (パネル展併用)	地域住民	・市役所や集客施設等でパネル展示等による情報提供を行うとともに、対話形式による解説やアンケートを実施してもらうことで意見の把握を行う	・沿線市(区)役所:千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市 ・集客施設:ららぽーとTOKYOBAY、アリオ市原イオンモール幕張新都心など ・道の駅いちかわ、休憩施設(幕張PA、市原SA)、江戸川区スポーツランド等 計28箇所で開催	令和8年9月～
		・市役所・区役所で行うパネル展の開催期間中に地域住民等が意見交換を行い、相互理解の醸成を図りながら住民意見の聴取を行う	・事前予約制とし、広報誌やSNS等を活用して周知 ・市役所・区役所の庁舎内(3会場を想定) ①船橋会場、②千葉会場、③市原会場 (※調整中)	
関係者ヒアリング	環境に関心のある団体等	・環境に関心のある団体等に個別説明を実施して意見聴取を行う	・環境に関心のある団体 (漁業組合や三番瀬保護団体)	令和8年9月～

3. 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

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

【今回】

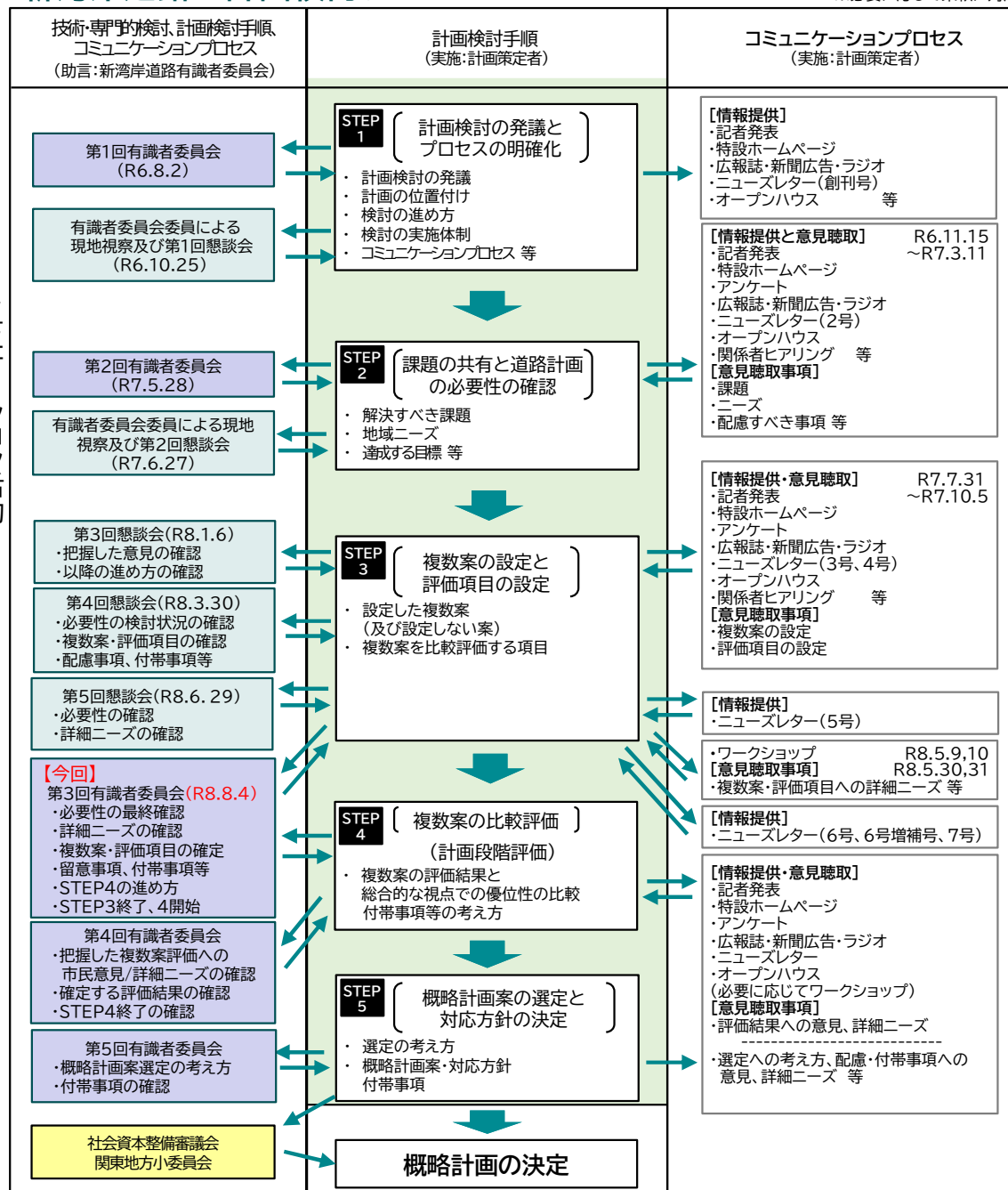
令和8年8月4日

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. 留意事項、付帯事項等の確認
5. STEP4の進め方
6. STEP3終了とSTEP4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



複数案の評価に関する詳細ニーズの把握
必要に応じて自治体による地元意見聴取等の開催