

新湾岸道路 第3回 有識者委員会資料

（複数案の設定と評価項目の設定）

令和8年8月4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・・・・・・・・・・・・・・・・	3
-------------------------------------	---

1－(2)新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理・・・・・・・・	5
-----------------------------------	---

2. 第2回コミュニケーション活動で頂いたご意見の把握

2－(1)第2回コミュニケーション活動の実施概要・・・・・・・・	15
----------------------------------	----

2－(2)意見聴取の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	22
--------------------------------------	----

3. ワークショップの開催報告

3－(1)ワークショップの必要性和開催概要・・・・・・・・	46
-------------------------------	----

3－(2)頂いたご意見の整理・・・・・・・・・・・・・・・・	56
--------------------------------	----

目 次

4. 意見等への対応

- 4－(1) 意見要旨ごとの対応方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 65
- 4－(2) 道路計画の必要性の確認(対応分類a関連)・・・・・・・・ 106
- 4－(3) 評価項目の設定(対応分類b関連)・・・・・・・・・・・・ 121
- 4－(4) 複数案の設定(対応分類c関連)・・・・・・・・・・・・ 124
- 4－(5) 付帯事項の検討(対応分類e関連)・・・・・・・・・・・・ 137

5. 複数案の設定と評価項目の設定 【比較評価対象案】・・・・・・・・ 148

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) 新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理

(1) 第2回新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理 (1/2)

＜第2回新湾岸道路有識者委員会＞

○開催日：令和7年5月28日（水）15:00～17:45

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

○第2回新湾岸道路有識者委員会での主な意見

主な意見・指摘事項		対応方針
1	4300件を超える意見をすべてそのまま公開した上で、70項目の意見要旨にまとめた点に不足は感じない。	—（対応不要）
2	- 今後もプロセスの透明性を高く担保しながら進めること。 - 但し、若年層（20歳未満）や女性からの意見収集について対策をすること。	第2回コミュニケーション活動ではニューズレターの配架・配布箇所にも子どもセンターや道の駅を追加することにより若年層や女性からの意見収集に努めた。
3	「不動産価値の低減」は、道路が出来ると地価が上がるという考え方もあるので、環境面からの評価と利便性からの評価で分けること。	- 第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレターで、環境面は評価項目（案）の「配慮すべきこと」の「居住環境」に「居住地からの海辺の眺望景観」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。 - また、利便性は評価項目（案）の「達成すべき目標」の「物流・産業・観光」に含めコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
4	「根拠が示されないと疑問が残る」の意見を踏まえると、可能な範囲で数値的な根拠や定量的な根拠を具体性のある表現で今後のプロセスにおいて提示すること。	複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。
5	対応案a～eの分類はわかりやすい表現とし、「含める」や「申し送り」という表現は「含めた上で対応する」など構想段階における今後の対応が行われることが理解できる表現とすること。	第2回懇談会資料及びニューズレター第3号で今後の対応が分かるように「概略計画決定後の事業化段階で検討していきます」の表現に修正しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
6	対応案eは、構想段階においても付帯事項に記載しておくなど表現を見直すこと。	第2回懇談会資料及びニューズレター第3号で「概略計画決定後の事業化段階で検討していきます」の表現に修正しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
7	意見の「青潮対策」等に関連して、道路事業でも自然環境を良くするような投資が出来るのであれば、非常に良い方向になるのではないか。	概略計画決定後の事業化段階で検討する。
8	三番瀬や谷津干潟以外にもいなげの浜、幕張の浜、養老川河口の干潟なども配慮すべき事項として加えること。また影響が小さいという表現は慎重にすべき。	第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレターで、評価項目（案）の「配慮すべきこと」の「自然環境」に「養老川等」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。

(1) 第2回新湾岸道路有識者委員会の意見・指摘の整理 (2/2)

主な意見・指摘事項		対応方針
9	・「自然環境の専門家がいらない」の回答は、今後様々な評価項目に応じてそれぞれの専門家へヒアリングをするなど、どういう体制で行うのかを記述すべき。	・環境に関する特定の専門分野の知見を必要とする場合は、必要に応じてその分野に係る有識者にヒアリング等を行う。
10	・地域の皆様に長期的な視点での意見や将来的な夢(景観、観光、緑のインフラ、広範囲な地域活性化)が描け、提案いただけるような情報提供が出来るとう良い。	・第2回コミュニケーション活動のニューズレターにルート帯案や構造案を提示しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
11	・新たな道路を整備しない案は、複数案の効果を相対的に比較評価するためのベースラインとして次のステップでも提示するものである。	・道路を整備しない案を第2回懇談会の資料及び第2回コミュニケーション活動のニューズレター4号の複数案と評価項目(案)を示す際に比較評価のベースラインとして新たな道路を整備しない案を示した。 ・複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。
12	・道路はこれ以上必要ないという意見に対しては将来を見越した必要性を表現出来るとう良い。	・複数案の比較評価における定量的数値案の提示に向け検討を進める。
13	・達成すべき目標が評価項目(案)を網羅していないので、どういう視点で評価するのか表現を見直すこと。	・第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で評価項目(案)の表現を見直しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
14	・リダンダンシーなど一般になじみのない表現は伝わりやすい工夫をすること。	
15	・現道対策＋一部バイパス案は事業費が安いものの、用地取得など事業費以外の課題や困難さなどがあることを評価項目として表現すべき。	・ニューズレター4号の評価項目(案)に用地取得に関するリスク(用意取得に必要な時間)を「配慮すべきこと」に追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
16	・複数案と評価項目(案)の記載内容が評価結果のように見えるが、今後のコミュニケーション活動で頂いた意見も踏まえて見直すことも想定した事務局案として提示したものであり、評価にあたっての留意点や現時点の見通しを示す資料であることが分かるように表記すべき。	・第2回懇談会資料及びニューズレター4号の複数案と評価項目(案)の一覧表に「比較評価(案)」と追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
17	・評価項目の物流・産業・観光について、地域経済の活性化に寄与する観光や交流人口などの項目を分かるようにすべき。	・第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で、評価項目(案)の「達成すべき目標」の「物流・産業」に「観光」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
18	・渡り鳥に関する評価項目は、飛行経路に与える影響の視点だけではなく、海外事例のように渡り鳥のための環境がよくなる検討があってもよい。	・第2回コミュニケーション活動のアンケート及びニューズレター4号で、評価項目(案)の「配慮すべきこと」の「自然環境」に「動植物の生息環境及び生育環境」と表現を改めコミュニケーション活動で意見聴取した。
19	・配慮すべきことが達成すべき目標より粒度が粗いためバランスを取った方がよい。	・第2回懇談会資料に「配慮すべきこと」の評価項目(案)を記載した。
20	・達成すべき目標に港湾への影響(航路、拡張性など)を追加してもよい。	・第2回懇談会資料や第2回コミュニケーション活動のニューズレターで、評価項目(案)の「配慮すべきこと」の「居住環境」に「居住地からの海辺の眺望への影響」を追記しコミュニケーション活動で意見聴取を実施した。
21	海辺の眺望景観について、家から見える富士山というのも資産価値としての居住環境に関連するので記載を見直してはどうか。	
22	・ニューズレターの内容確認など次のコミュニケーション活動における活動内容について、懇談会を開催して議論をすること。	・第2回懇談会を開催しニューズレター3号・4号及びアンケートについて議論いただきご助言をいただいた。

(2) 第2回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理

＜第2回新湾岸道路有識者委員との懇談会＞

○開催日：令和7年6月27日（金）13:00～14:10

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

○新湾岸道路有識者委員との懇談会での主な意見

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

(3) 第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理 (1/2)

<第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会>

○開催日：令和8年1月6日（火）10:00～12:00

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

○第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会での主な意見

主な意見・指摘事項		対応方針
1	第2回コミュニケーション活動では、年齢や職業等の多様な属性の方々から前回を上回る具体的な意見をいただいております、当該道路計画に対する地域の関心の高さを感じた。	引き続き、関連する地域住民や企業等の意見を幅広く聴取できるよう検討する。
2	年齢や職業、様々な属性から回答があって良かった。利用頻度を見ると、普段は鉄道で通勤していて買物で道路を利用する方などが多い印象であるが、業務系の方はどうか。利用頻度の高い方の声が薄まっていないか心配である。	
3	道路の必要性に関する意見が多く寄せられた印象であり、属性を踏まえた意見の傾向分析を行う必要がある。また、懸念事項に関する意見も多いため、丁寧なコミュニケーション活動が必要である。	第2回コミュニケーション活動で得られた意見について、クロス集計を実施した。
4	前提条件が十分に共有されていない印象である。道路ができるのは20～30年後ということを認識の上、アンケートに回答いただいているのか疑問。	クロス集計の結果等を踏まえ、沿線自治体の協力の元、ワークショップを開催した。
5	現状は流山市や印西市に人口が増加しているが、将来的に高齢化したとき、20年後も同様の渋滞状況なのか見えていない。現状の問題課題は把握できたところであるが、道路が整備されるまでには時間がかかる。これらについて共通認識を持ってないと、自然環境や景観を阻害してまで進める必要があるのかという疑問を抱く。また、人口動向や物流の様態の変化を分析し、房総半島の人口が減るのであれば、現状の課題箇所のみでの局所的な対策を行えばよいのではないかという意見がでてくることも想定される。	
6	道路が整備されることで人口が増える、人口減少が食い止められる、通勤流動が増える効果もあると思う。両方の側面から検討する必要があると思う。	

(3) 第3回新湾岸道路有識者委員との懇談会の意見・指摘の整理(2/2)

主な意見・指摘事項		対応方針
7	人口動態や物流需要等、社会情勢の変化を踏まえた将来イメージができるような判断材料として、道路需要等に関してできるだけ定量的に示す必要がある。	必要性の説明に向け、課題や効果の将来見通し等について情報提供の内容を充実することを検討する。
8	意見を聞かれると反対の声を上げたい方が多いため、新しい道路、というコンセプトを示していくことが必要と思う。	
9	地元の方だけに寄与するものでなく、広域のネットワークを考慮している道路である。一方で地元の方への景観等への負担が大きいことも提示する必要があるのではないかな。	
10	そもそも、現状の環境の中には人工物もあることも提示する必要があるのではないかな。	
11	必要性の確認を先送りにしているため、必要性に関する疑問が多く寄せられるのは仕方がないことでもある。可能な限り判断材料を提示することが重要で、どのような効果があるか、現状の交通量に対して提示するのでも意味はあるし、将来のシナリオを仮定して試算することでもよい。	
12	現時点では判断できない、迷っている趣旨の意見はなかったか。	情報提供の内容を充実するとともに、意見聴取の際の回答方法を改善することを検討する。
13	ルート・構造に関する意見要旨は、それぞれが同時に実現できない意見が多い。真意を見極めて検討を進める必要がある。	ルート・構造に関する意見について、前提条件との整合性や意見内容の合理性を確認し、有意義な意見は比較評価案に追加する。

(4) 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う」「全くそう思わない」「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と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。

(4) 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。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。	

(5) 第5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5回新湾岸道路有識者委員との懇談会＞

○開催日: 令和8年6月29日(月)10:00～11:50

○有識者: 屋井委員長、池邊委員、小幡委員、佐々木委員、寺部委員、中村委員

○第5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	・ワークショップでは、年齢層や参加地区の偏りは見られたものの、関心のある市民が集まり、積極的に現状の課題等を議論いただいたことは大きなことである。	— (対応不要)
2	・ワークショップの参加者は高齢者が多かったものの、「孫が暮らして使いやすい道路にしたい」といった発言もあり、将来につながる討論がなされていた印象である。	— (対応不要)
3	・ワークショップでは、新湾岸道路の検討状況について認識している参加者が少なかったという意見もあった。年齢層にもよるがWEBなどの情報発信だけでは地元の方々に十分届いていないことが明らかとなり、広報手段のあり方についても課題として認識できた。	・これまでのコミュニケーション活動で実施した特設ホームページや新聞広告、地元ラジオ、広報誌等による情報提供をさらに充実し、より一層、丁寧で分かりやすい説明を行う
4	・ワークショップ結果の報告と頂いたご意見については、このような取り組みを行っていることも含め、できるだけ多くの市民の方々に周知するため、ニューズレター7号を早期に公表し、引き続きご意見をいただくとよい。	・ニューズレター7号を令和8年7月に公表し、ワークショップの結果の報告と頂いたご意見の周知を図った。
5	・今後整備される新たな道路であり、道路が景観のマイナス要因となるのではなく、プラスとなるような美しい景観を備えた道路のイメージを示していけるとよい。	・「付帯事項の検討」において、「海辺の景観の確保」に関する取り組み事例を掲載し、今後の複数案の比較評価にあたり、具体化に向けた取り組みの方向性を「付帯事項」として整理していく。
6	・道路の必要性については、ワークショップでの説明内容を踏まえてニューズレター6号において整理し発行したところであり、今後も住民に対して周知していく必要がある。	・必要性の検討状況については、ニューズレター6号増補号に掲載し公表した。ニューズレター6号の内容と併せて、引き続き、コミュニケーション活動で周知を図る。

(5) 第5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	成田空港の効果のような、広域的な視点から必要性を示していくことが重要である。	成田空港の効果などの必要性については、ニューズレター6号増補号に掲載し公表した。
8	一部区間の整備がどの程度の効果をもたらすのかを示せると良い。一部区間ではネットワーク効果が限られる一方、長期整備という点からは一部でも効果を発揮する箇所を早める等、計画ルートの方考え方を整理して示していくとよい。	ステップ4(複数案の比較評価)において、区間別の整備効果を参考提示し、今後の事業実施以前の段階における優先区間の参考として活用することを検討する。
9	成田空港の拡張により道路網にも影響が及ぶと考えられる。こうした関係性について、一般の方にも分かりやすい説明をしていくことが重要である。	成田空港の効果などの必要性については、ニューズレター6号増補号に掲載し公表した。引き続き、コミュニケーション活動で周知を図る。
10	道路整備の広域的な必要性だけでなく、周辺地域の方々にとってのメリットについても説明できるようにした方がよい。	「地域の価値」の項目を評価項目に追加し、評価内容について検討をしていくとともに、コミュニケーション活動で周知を図る。
11	千葉県や沿線市の上位計画において、地域の目標に対する道路の位置付けや役割が定められている。道路計画の構想段階では、地域の目標を定めていくものではなく、上位計画で整理されている地域の目標に対する道路の必要性を改めて、確認していく必要がある。	上位計画について、R7.10月に改訂された千葉県総合計画における新湾岸道路の位置づけを必要性の資料内に掲載した。
12	第1段階のスクリーニングの内容については、頂いたご意見を受け止め、その中から考慮に値する事項を抽出し、1次案として整理されている。	— (対応不要)
13	留意事項や付帯事項については、道路法改正や脱炭素方針など、近年の道路行政を取り巻く環境変化を踏まえ、道路整備に対する将来の考え方が変わりつつあることを反映した内容として示すことが望ましい。	「付帯事項の検討」において、これからの高規格道路に求められる役割のイメージとして掲載したWISENET2050のみならず、脱炭素に向けた取り組み事例を資料に追加した。

2. 第2回コミュニケーション活動で頂いたご意見の把握

2-（1） 第2回コミュニケーション活動の実施概要

(1) コミュニケーション活動(情報発信)の実施概要

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

■地域への情報発信について

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

16

(2) コミュニケーション活動(意見聴取)の実施概要

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

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

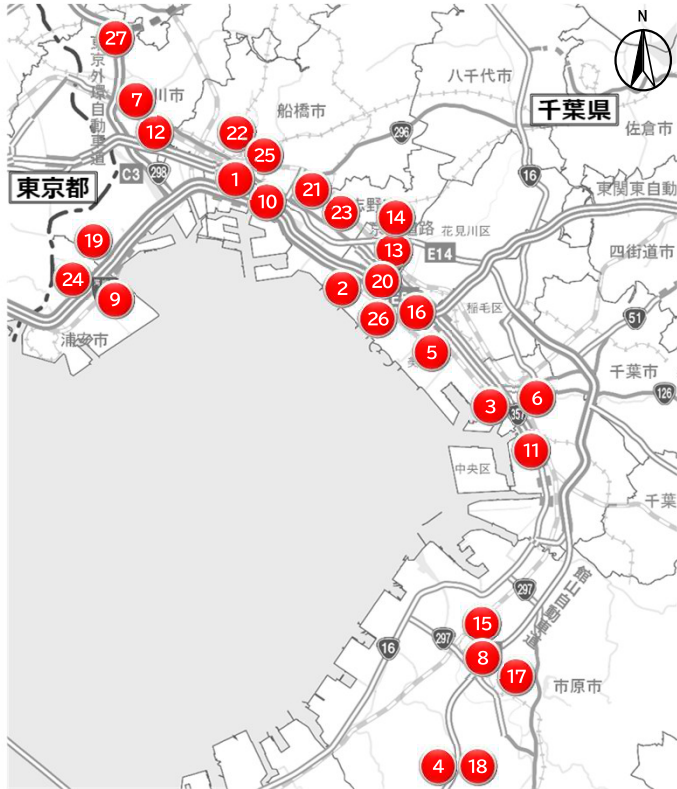
■地域との意見聴取について

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

(3) 意見聴取について (オープンハウス)

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

■オープンハウス開催会場



■オープンハウスの様子



⑤イオンマリンプアショッピングセンター ⑩ららぽーとTOKYO-BAY

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

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

(3) 意見聴取について（企業等アンケート）

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

■湾岸地域における主な企業・組織・団体等

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

(3) 意見聴取について（関係者ヒアリング）

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

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

■ 環境に関心のある団体へのヒアリング

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

■ 地域住民へのヒアリング

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

※ 聞き取り内容は、アンケート項目と同様

2. 第2回コミュニケーション活動で頂いたご意見の把握

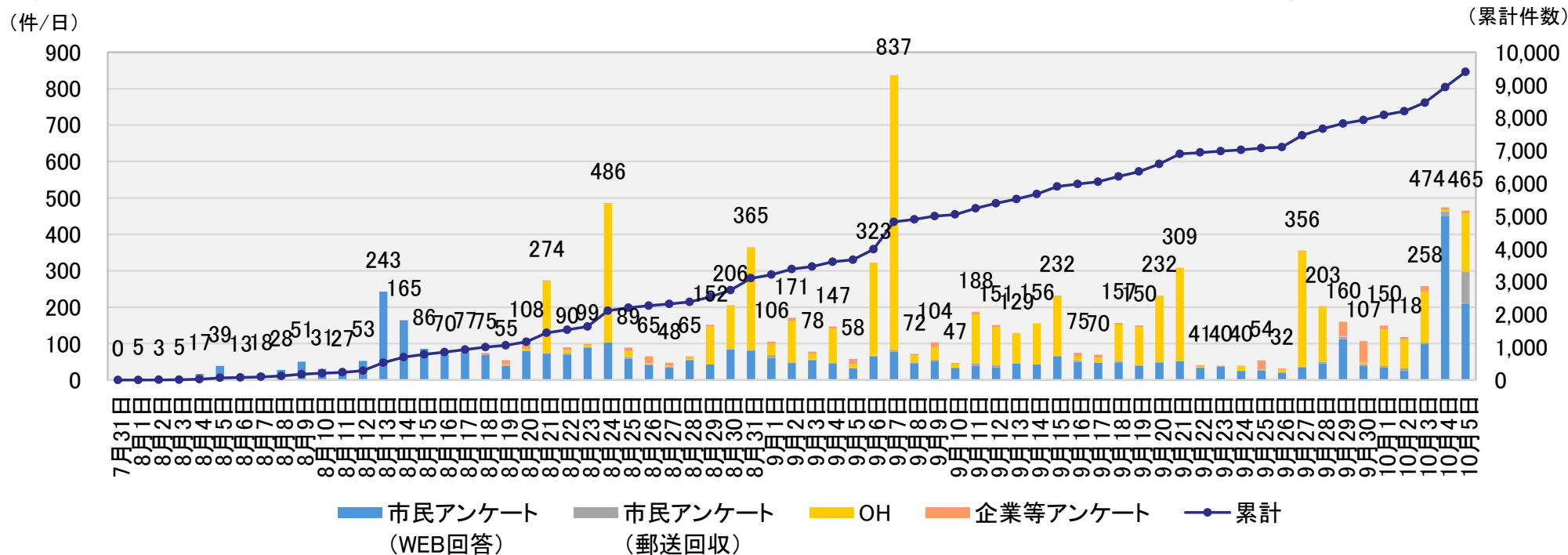
2-（2）意見聴取の結果

(1) 意見聴取の結果

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

■アンケート回答件数

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

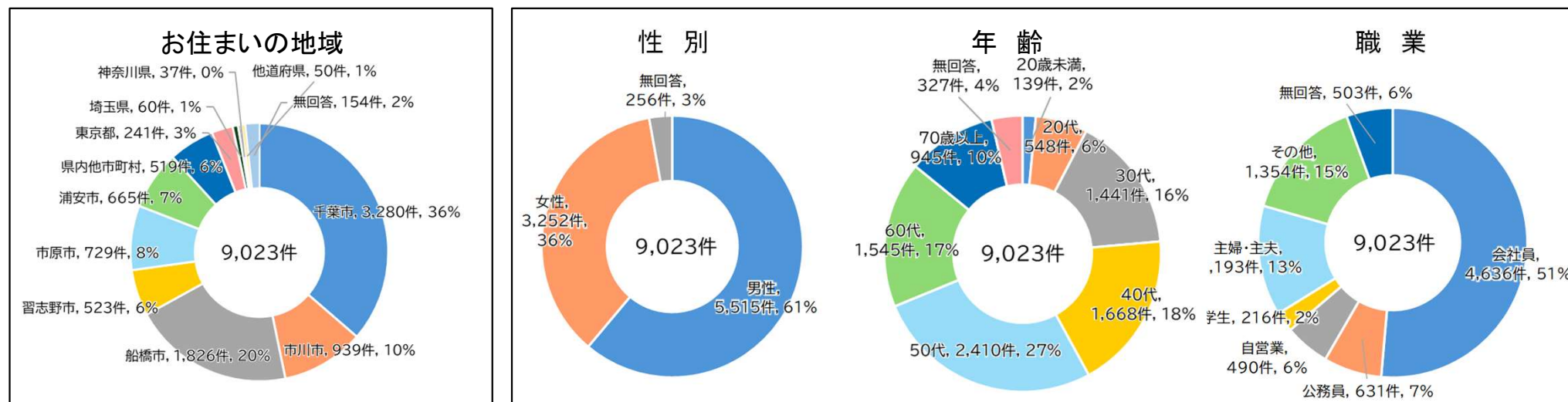


(1) 意見聴取の結果（市民アンケートの集計①）

○アンケート回答者の属性は、沿線6市にお住まいの方が約9割、男性が約6割、年齢は幅広い層から得られており、職業は会社員が約5割だった。

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

■アンケート回答集計（属性）



■アンケート回答集計（湾岸地域の道路の利用状況）



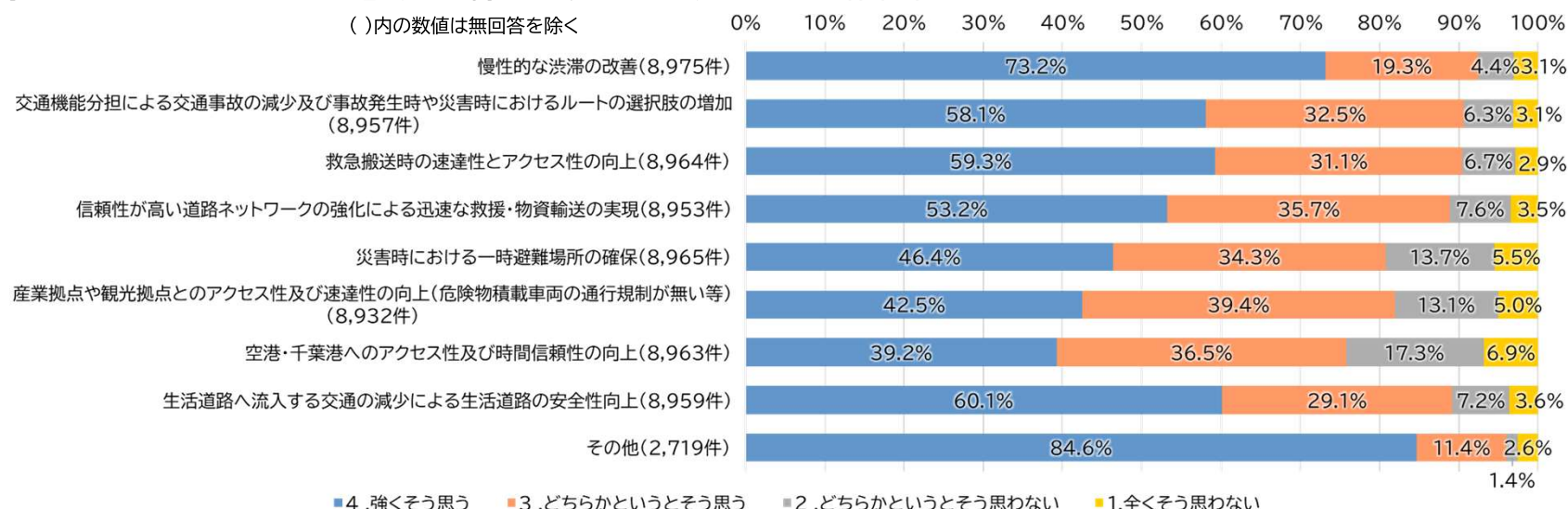
(1) 意見聴取の結果 (市民アンケートの集計②)

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

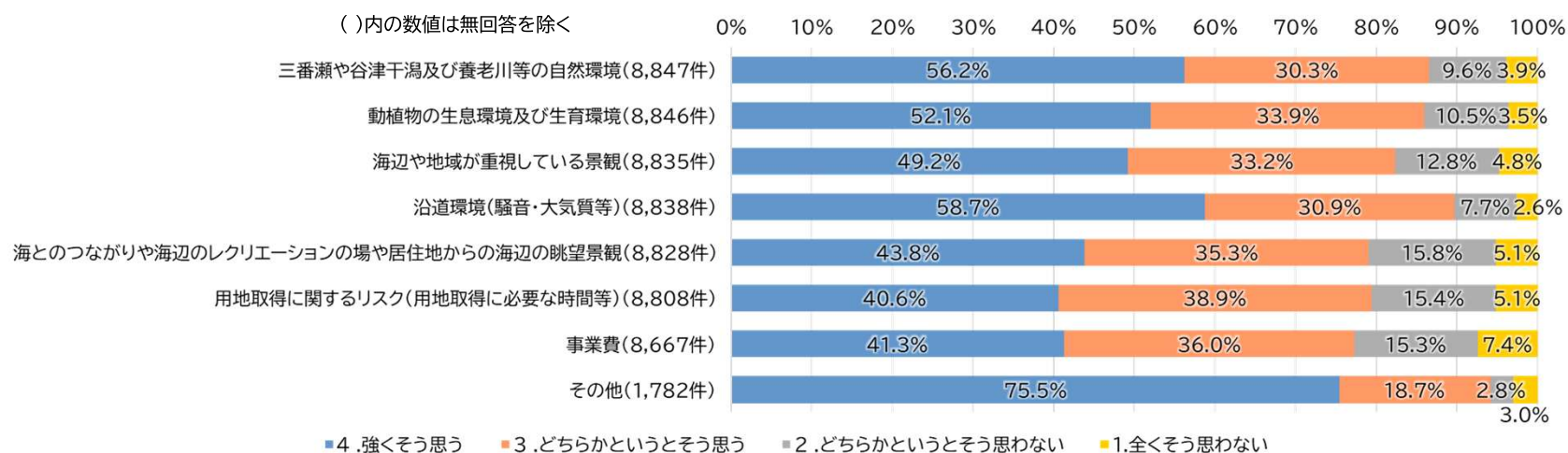
○新湾岸道路について配慮すべきことは、「沿道環境(騒音・大気質等)」や「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」をあげる回答者が多かった。

■アンケート回答集計 (課題、期待、配慮)

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



問2-1) 望ましいルートを考える際に配慮すべきこと(4段階評価)

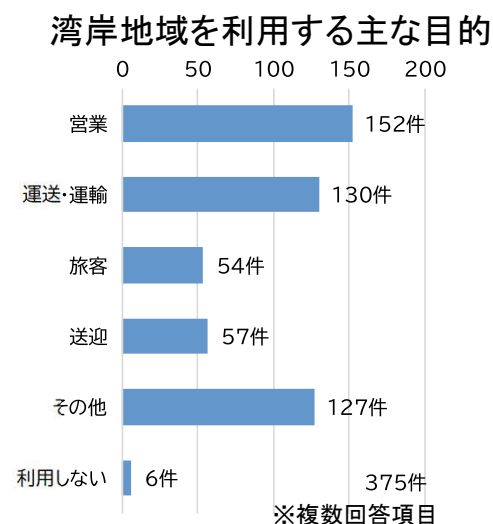
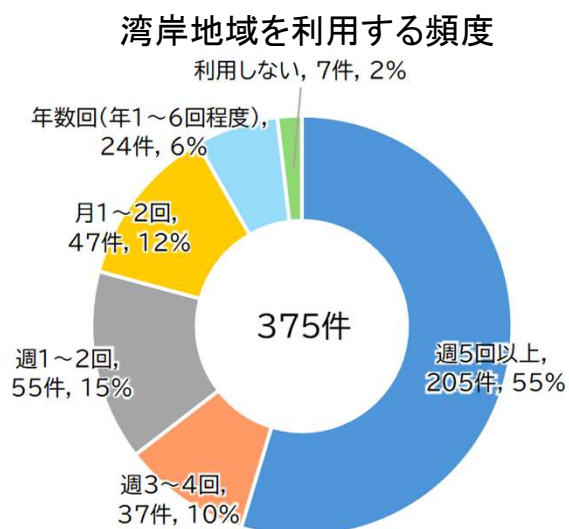
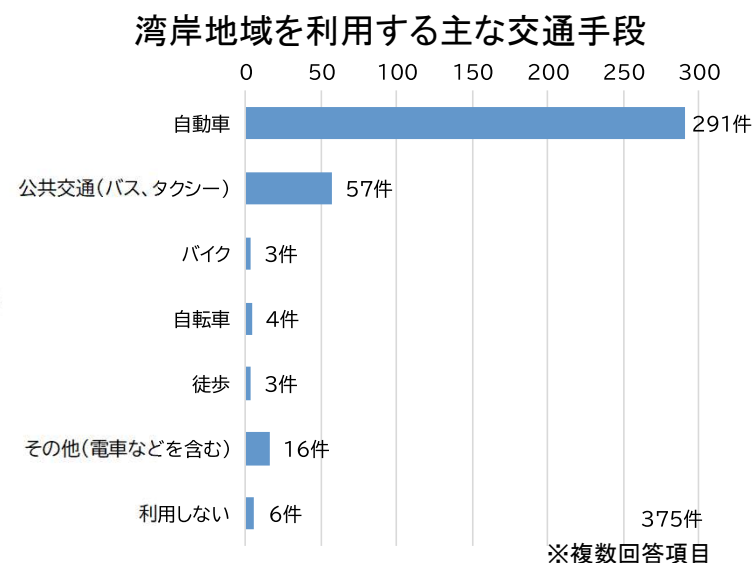
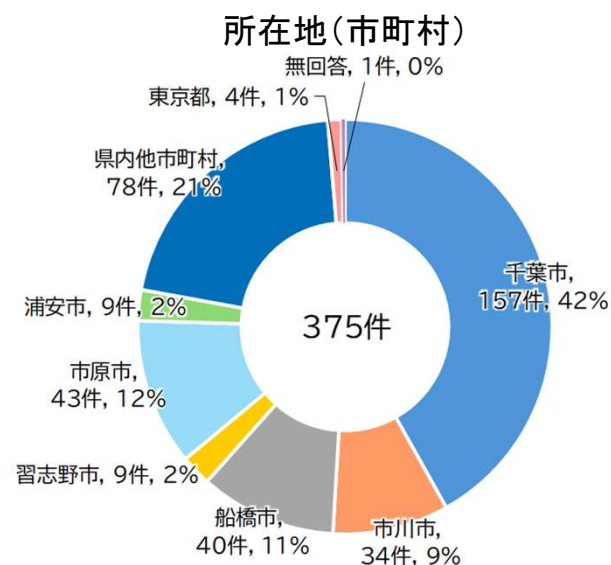


(1) 意見聴取の結果（企業等アンケートの集計①）

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

■企業アンケートの回答集計

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



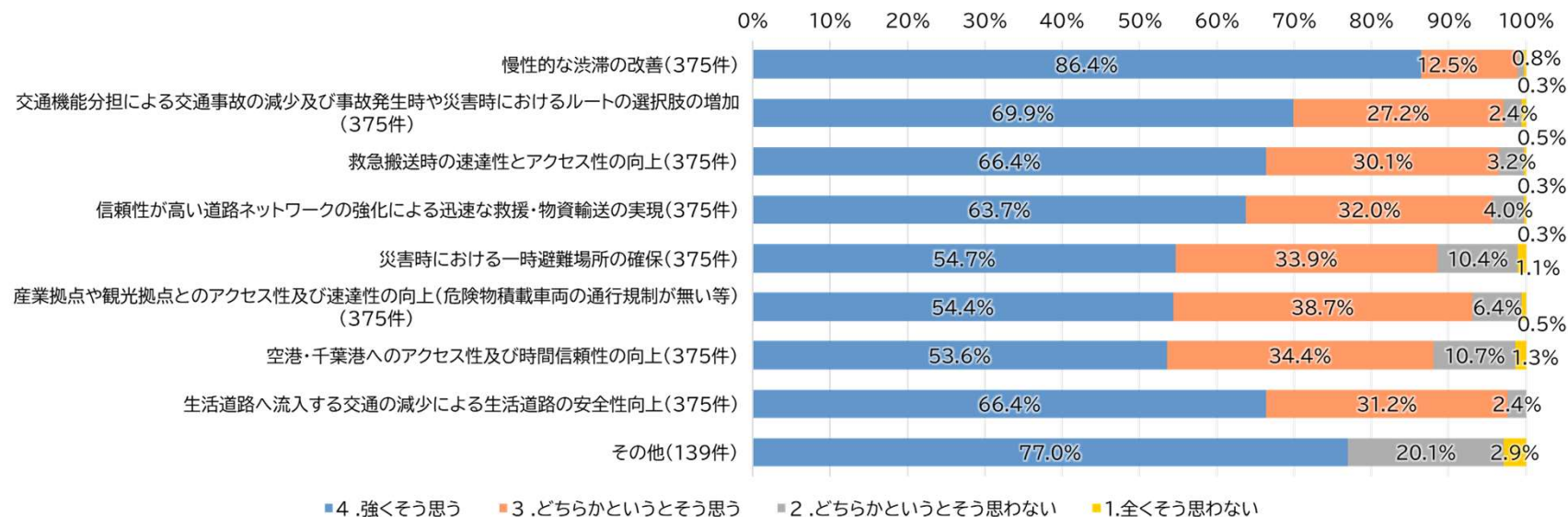
（１）意見聴取の結果（企業等アンケートの集計②）

○新湾岸道路について重要なことは、「慢性的な渋滞の改善」、「交通事故の減少」を挙げる企業が多かった。

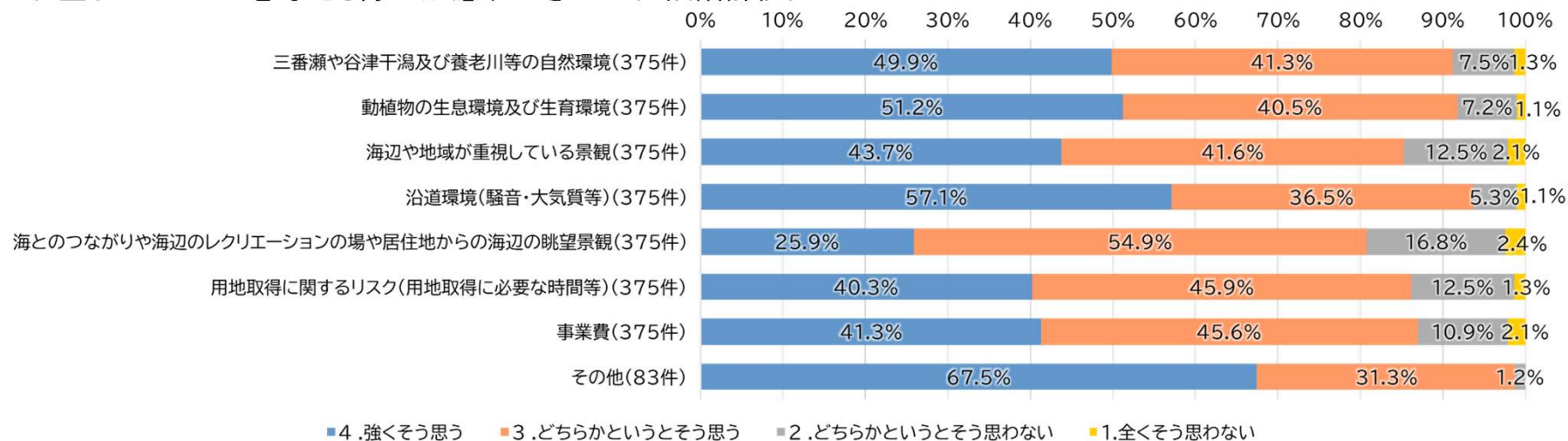
○新湾岸道路について配慮すべきことは、「沿道環境（騒音・大気質等）」を挙げる企業が多かった。

■アンケート回答集計（課題、期待、配慮）

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



問2-1) 望ましいルートを考える際に配慮すべきこと（４段階評価）



(2)意見分析の視点(達成すべき目標・配慮すべきこと)

○今後のコミュニケーション活動の進め方を検討するため、属性を踏まえた意見の傾向を分析。

集計方法

アンケートの属性とアンケート設問事項及び意見要旨等に基づく生意見の意見分析を実施。

達成すべき目標の重要度を 地域別に傾向分析	配慮すべきことの重要度を 地域別に傾向分析
アンケート設問	
①慢性的な渋滞の改善	①三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境
②交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート の選択肢の増加	②動植物の生息環境及び生育環境
③救急搬送時の速達性とアクセス性の向上	③海辺や地域が重視している景観
④信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現	④沿道環境(騒音・大気質等)
⑤災害時における一時避難場所の確保	⑤海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景 観
⑥産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上(危険物積載車両の通 行規制が無い等)	⑥用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)
⑦空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上	⑦事業費
⑧生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上	⑧その他
⑨その他	

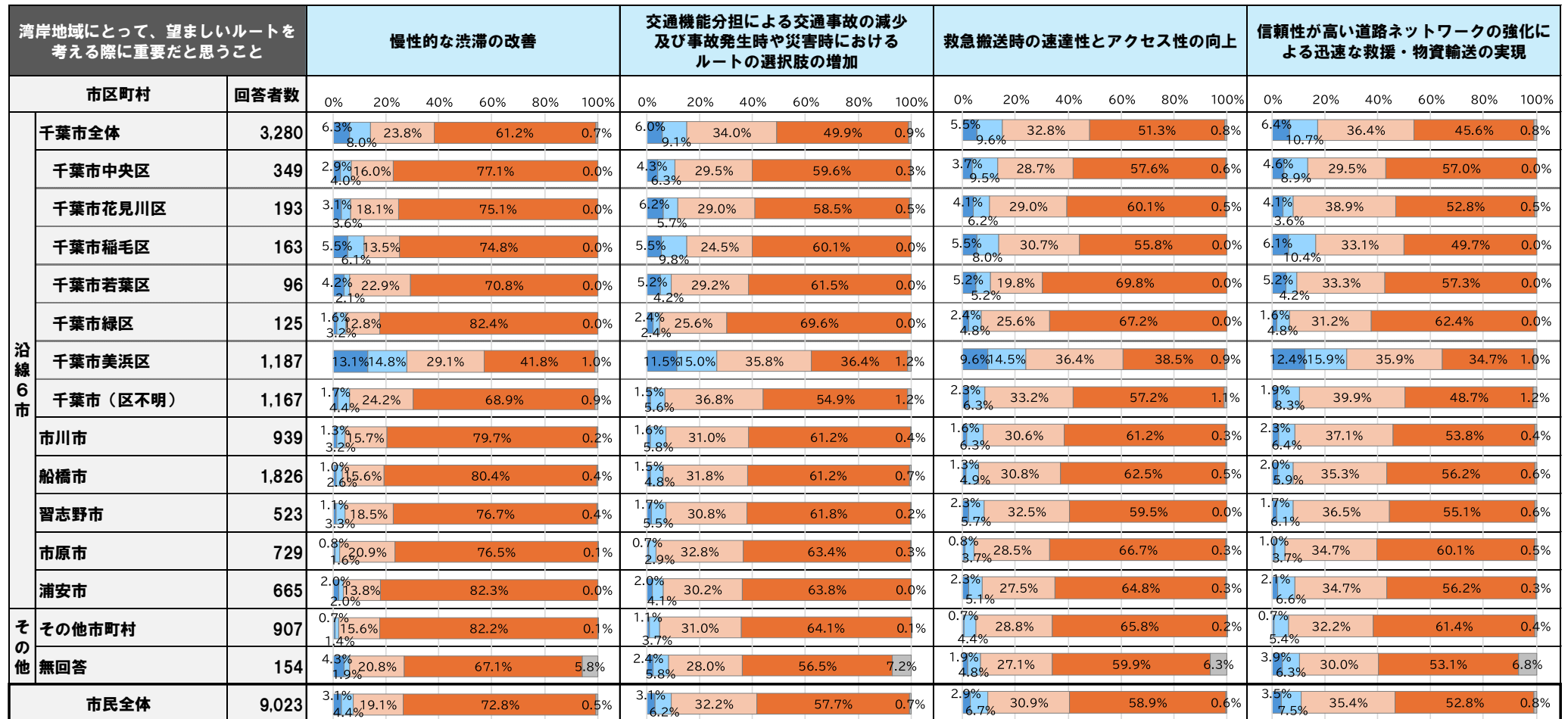


地域別
①千葉市(6区、他)、②市川市、③船橋市、④習志野市、⑤市原市、⑥浦安市、⑦その他市町村、⑧無回答

各意見について地域性を確認

(2)達成すべき目標の重要度を地域別に傾向分析(1/2)

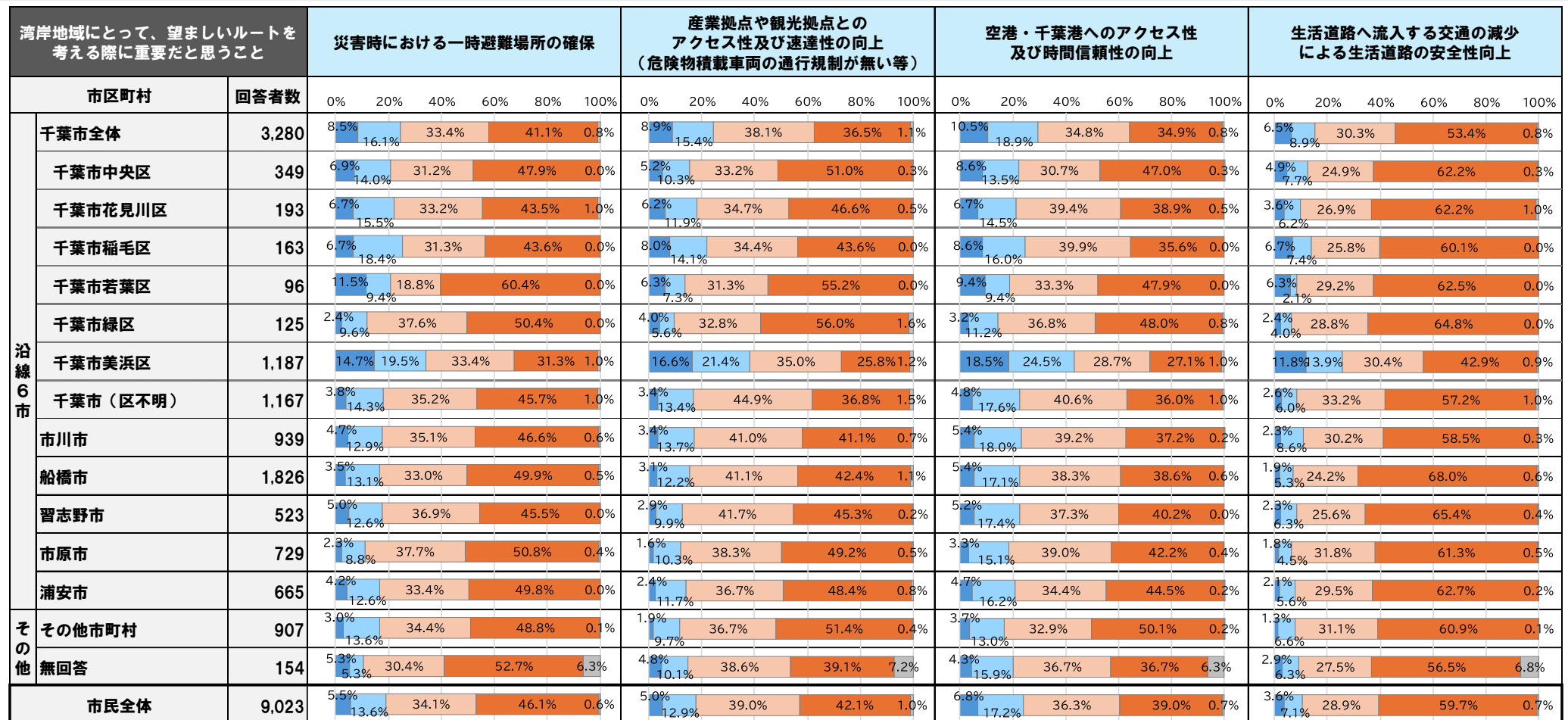
○評価項目(重要事項)の「慢性的な渋滞の改善」、「交通事故の減少」、「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」、「迅速な救護・物資輸送の実現」について、「3.どちらかといえばそう思う/4.強くそう思う」と回答した人の割合は、全体では約9割であるのに対し、千葉市では約8割(美浜区は約7割)、市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市では約9割以上。



凡例
 1.全くそう思わない
 2.どちらかというと思わない
 3.どちらかといえばそう思う
 4.強くそう思う
 無回答

(2)達成すべき目標の重要度を地域別に傾向分析(2/2)

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

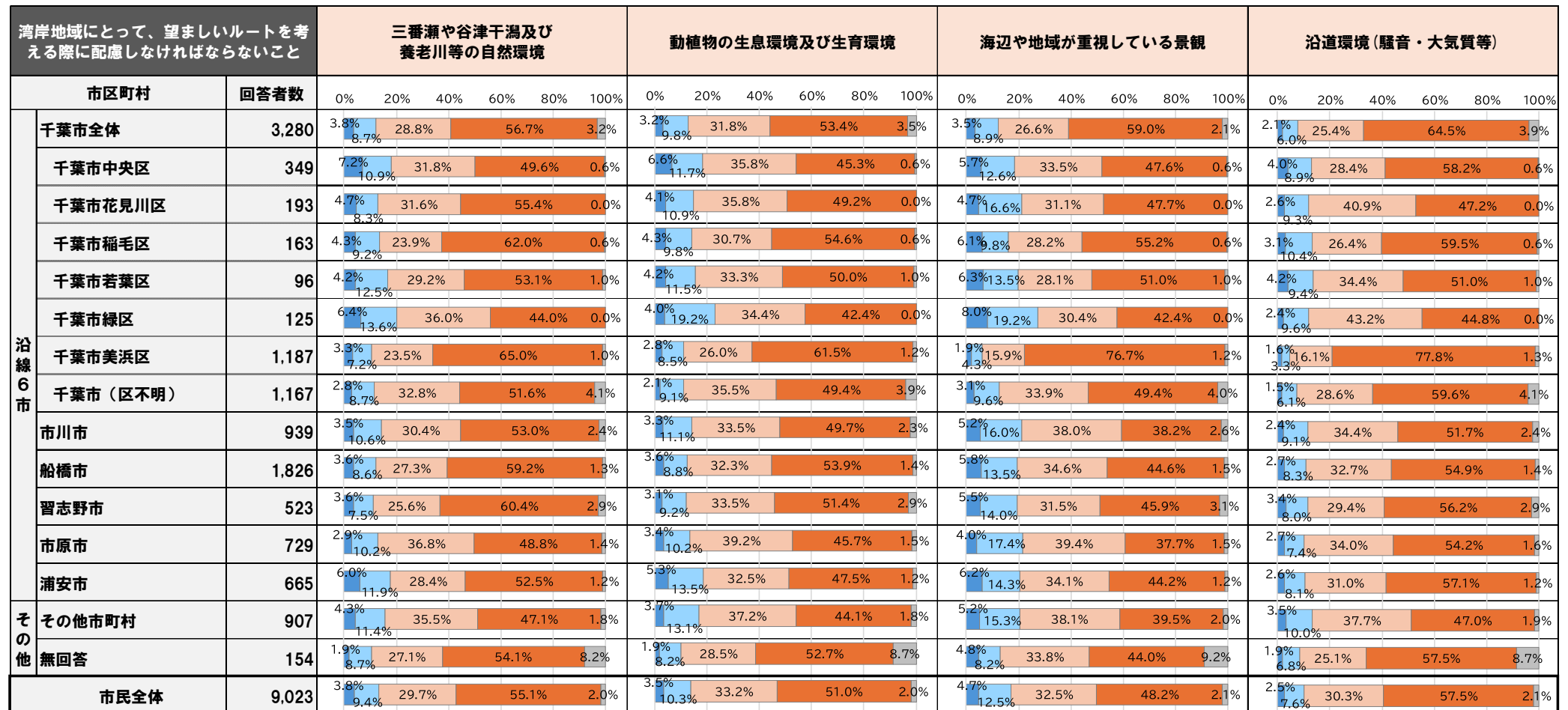


凡例
■ 1.全くそう思わない ■ 2.どちらかというと思わない ■ 3.どちらかといえばそう思う ■ 4.強くそう思う ■ 無回答

(2)配慮すべきことの重要度を地域別に傾向分析(1/2)

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

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



(2)配慮すべきことの重要度を地域別に傾向分析(2/2)

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

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

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

凡例

■ 1.全くそう思わない ■ 2.どちらかというと思わない ■ 3.どちらかといえばそう思う ■ 4.強くそう思う ■ 無回答

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

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

■千葉国道事務所「新湾岸道路ポータルサイト」



千葉国道事務所ホーム

新湾岸道路ポータルサイト

新湾岸道路ポータルサイト

第2回コミュニケーション活動

■オープンハウス (パネル展示を中心とした情報提供)

第2回コミュニケーション活動では、皆様のご意見を幅広くお聞きする場として、「オープンハウス(パネル展示を中心とした情報提供)」を令和7年7月31日～10月5日にかけて、沿線市役所(千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市)や、沿線に立地する集客施設、道の駅等、計27箇所で開催し、情報提供と意見聴取を行いました。

※オープンハウスは終了しました。ご協力ありがとうございました。



■アンケート

新湾岸道路の複数案(ルート帯や構造)や評価項目(案)について皆様のご意見やお考えをお聞きするため、下記のとおりアンケート調査を実施しました。

実施時期：令和7年7月31日(木)～10月5日(日)

※アンケート調査は終了しました。ご協力ありがとうございました。

[寄せられた自由回答意見はこちらから](#)

1. 個人の方からいただいた、自由回答意見				
No.	問1) ルートを考える際に重要な点(自由記述)	問2) ルートを考える際に配慮すべき事項(自由記述)	問3) ルートと構造に関するご意見(自由記述)	
1	海岸地帯の工場などへの連絡の良さ。トラック物流が円滑になるようにして一般車両の渋滞緩和になるようにしてほしい。			
2				市川から蘇我から市原までのルートで途中は海上道路もありかと
3	急激な人口減少が進行している今、新たに道路を造る理由が分からない。外環道路千葉県分で計画から完成に50年。15kmに1.5兆円を要したとある。新しい道路もどうせ50年かかると、そのkmから費用は5から10兆円はかかるだろう。50年後の日本人口は7000万人。その頃の既存道路はガラガラと推定する。少なくとも現状交通渋滞等での損失金額は提示すべき。		望ましいルートはない。新しい道路は必要ない	
4				沿岸部は津波の被害を受ける恐れのあるため、地下区間は設けず、全ての区間を地上としてほしい。
5	新湾岸道路を計画する上で重要課題事項は、16号(357号)の渋滞が慢性的にあり、どう緩和させることができるかと考える。更迭としては、県の主要客先であるJEF・AGC様などは道路近郊に立ち並んでいるため、従業員並びに関係車輦と一般車輦が混在していることである。新湾岸道路計画に当たり、動線を分けることにより、渋滞がどう解消されるかを検証して頂きたい。	16号線沿い(上)に新道路を設置し、またインター出入口はJEF/AGC様の工場近郊に設置すれば、渋滞緩和を促れると思う。	16号線の主要客先のヒアリングを実施し、最適な道路建設をすべきだと思う。	沿岸部は津波の被害を受ける恐れのあるため、地下区間は設けず、全ての区間を地上としてほしい。
6	早期に開通できること	早期に開通できること		
7	現在候補地案として、養老川河口から市原ICへのルートが公表されているが、河口付近は市民に開放された唯一のウォーク・フロントであり、他業者も利用する海釣り公園が整備されている。当該エリアを回避するルートを検討すべきである。	①既存国道16号線の2階建てルート、②龍山道路側道の拡充。		
8	三客瀬の環境を悪化させるルートとならないようにしてください。	三客瀬をラムサール条約登録地を進めているはず。その環境保護・進捗への取組へ影響があるような場所に、橋脚などを設置しないようにしてください。		
9	住民の安心安全	新たな一般道渋滞、騒音		
10	沿線地域の緩和			
11	コストパフォーマンス	用地確保が重要	利用する車両からの眺望	環境関係で完成が遅れることは極力避ける
12	津の近くにはICがあること	国道から7号と16号国道14号の渋滞解消		PA、SAが1か所必要
13	交通渋滞緩和や港湾拠点への交通の便向上による産業の活性化	現状、千葉中央港や船橋中央港等港湾施設へのアクセスが悪く、利便性向上が必要。		
14	移動時間の短縮	検討区間の市原市までに限らず、袖ヶ浦市、木更津市、君津市、富津市までを一体的に整備すべきです	交通の遠近分離を考える際に、海沿いのルートについては、内陸部の接続道路を各市1ヶ所に抑えることが重要	市原市から袖ヶ浦市にかけての区間には、老朽化した送電線や配管が埋設された緑地があるため、ルートを整備するにあたっては、これらを集約化すべく共同溝を一体的に整備した方が良いでしょう

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
新湾岸道路の必要性に対する疑問	・ 人口減なのに建設コスト増となる将来への負担。 ・ 人口減少・若者の自動車離れ・高齢化に伴う免許返納など、将来的に交通量が減少していくことを考慮する。 ・ これからの人口減少に伴う道路利用率の低下を景観や環境を破壊してまで行う必要がない。 ・ 高速道路を新設する必要は無いと思います。渋滞発生場所はある程度特定出来ていると思うので、現存の道路で解決出来ないか広く意見を募り、模索することから始めてもらいたいです。貝塚トンネル、千葉東ジャンクション、京葉道路と東関道の合流地点等、車線を増やす、合流の仕方を変更する等まだ出来るように思います。人口の急減を勘案、過剰なインフラ投資には賛成できない。 ・ ボトルネックは明確で、船橋港を渡る所で、両側の複数本の道路が、一般道1本と有料1本に凝縮され、しかも商業地域で人が集中する事にあります。高谷から15号まで橋で結べばボトルネック改善となります。長大な計画は結構ですがそちらはそれで進めて頂ければと思います。 ・ 1-1 すべてではない。船橋と市川だけ湾岸高架であれば十分。ほかは渋滞ないから。 ・ ボトルネックは船橋市内だけなので、そこを拡幅するか迂回するルートさえあればいい。 ・ 千葉県内の東関東道路はそんなに混まないですよ？357の渋滞を解決したいなら高速料金を大幅値下げすれば良いのでは？ ・ 理想的な整備を追求しお金と時間をかけず、まずは手早く特に混雑する区間の混雑解消で良い。 ・ 事業費の費用対効果、現状の幹線道路357号線を整備する方がよい。特に幕張インターから西側の船橋近辺の整備が重要。 ・ ゼロから作るのではなくて渋滞するポイントポイントを、考慮して作って欲しい。 ・ 船橋市の若松交差点や浜町交差点、日の出交差点の立体交差化が可能であれば、並行区間の新湾岸道路建設は必要ないと思う。千葉市区間における海上区間は、建設費が増大しそうなので必要ない。既存の湾岸道路の拡張（立体交差や高架化を含める）で良い。既存の湾岸道路から県道15号へのアクセスルートが比較的混雑しているので、そのルートの改良及び新規の建設はした方が良い。 ・ この先交通量、車の数が増えるとは限らない。災害時は有効だと思うが、他の工夫もできと思う。 ・ 人口減少下における維持運用費用と経済効果の兼ね合い ・ 今後の人口推移が少子高齢化により減少傾向に向かう可能性がある中、もし竣工したのちに利用者の数や維持管理に必要な人材が不足した場合はどうなるのか。本当にそこまでして必要なのか。 ・ ドライバー不足の昨今で、今後車両が増えるのか 既存の道に追加工事する事で対応可能か 原点に立ち返って考えて頂きたい。 ・ 利用率の低下と維持費負担の増大 AI制御・自動運転により交通分散が実現すると、新設された道路は想定交通量を大幅に下回る「空洞道路」となる可能性があります。その結果、利用者が少ないにもかかわらず、年間数十億円規模の維持・補修費だけが自治体に残り、財政を圧迫する構造になります。例：地方の高速道路やバイパスのように、「開通後の利用率が想定30～50%にとどまるケース」が現実には発生しています。 ・ 予算があれば従来のインフラメンテナンスに回すべき。新しい道路は必要ない。これから人口が減ることを考慮し、計画は廃止すべき。 ・ 途中まで完成している道路をはやく活用して、大型トラックのルートを確認して、生活道路から回避する必要がある ・ 道路が出来事は良いが、事業費を考え、他に使用する事も考える（社会保障費など） ・ 何兆円も投じて、居住環境、自然環境海辺の眺望等を壊してまで、新たに高規格の道路を増設する必要はないと思います。市の説明を聞いても、住民にとってのメリットは何もないように感じます。むしろ、既存の道路や歩道、街路樹などの定期的なメンテナンス、休憩用のいすの設置、自転車レーンの配備、上下水道管の定期点検・整備・補修などに、その予算を振り向けていただきたい、安心安全な生活環境を整えてほしいと思います。 ・ 今ある道路でいい。増やす必要性を感じない。物流の仕組みを考え直せばいいと思う。 ・ そのルートを作らなければならない理由が、千葉県民としてわかりません。莫大な費用を投じるのなら減税してからにしろませんか、水道管の工事を優先してください。こんな高速道路は望んでいません。 ・ 357だけでなく、選択が多い方がいいと思います。ですが、費用は税金だと思うので、少しでも費用がかからないように努力してほしいです。 ・ 折衷案はないのか。すでに三案に絞られているが実現のタイミングと効果を考えて、部分的には別の案を採用することを検討しないでいいか。 ・ 現在の混雑の原因が道路完成時まで続くのかを考える必要がある。船橋から東京寄りの物流センターはeコマースの発展もあり、今後しばらくは活用されるだろう。現在も新たな物流倉庫が次々と建設されています。しかし蘇我から市原方面の工業地域は、主な産業は鉄と汎用プラを主体とした化学産業であり価格面の競争力も低下して海外企業に押されている。今後の劇的な改善は望めない。そのような状況で、市原←→船橋←→高谷と結ぶルートが本当に必要かは疑問が残ります。船橋←→高谷で十分ではないでしょうか。よって、経済性を考えても内陸道路の拡張がよいと思います。収入を高めるのは重要ですが、他自治体が行っている振興策を行っても仕方がないと思います。（工業一偏倒）内陸の農業の大規模化、活性化などを行うのも一案ではないでしょうか。津波の想定も高くしようとの動きがある中で、湾岸道路の整備は防災面でも問題です。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問 1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
慢性的な渋滞の改善	・ 東関道及び京葉道の渋滞緩和。 ・ 京葉道路と館山道の渋滞緩和。 ・ 京葉道路の渋滞を特に穴川エリアのどうにかして欲しい。 ・ 早朝の京葉道路貝塚トンネル渋滞の改善、特に下り車線。 ・ 東関東自動車道の湾岸習志野から東京方面への渋滞は年々悪化しているように感じる。このままでは、東京勤務で自動車通勤している人達は、居住地として千葉市を選択する可能性は少なくなっていくと感じる。 ・ 国道357号及び国道14号の渋滞解消。 ・ 船橋エリア（南船橋～日の出交差点付近）の慢性的な渋滞緩和。 ・ 日の出、若松交差点の慢性的渋滞の解消。 ・ 高速道路ではなく、国道357の渋滞緩和。特に船橋あたりの渋滞緩和。出来るなら、千葉市から浦安市あたりまで、船橋を通らずに行ける道路があれば、船橋もこまない。 ・ 16号、357号は、要所要所で(ソガ、幕張イオン)混雑し、東京に出る際に時間がかかる。 ・ 千葉市→市原又はその先への行き帰りいつも混んでいるので、渋滞改善が優先だと思います。 ・ 難しい事は分かりませんが現状の渋滞を解消して欲しい。ららぽーとから北本町の自宅まで1時間以上もかかる時もあります。千葉県民である事にうんざりしています。いい暮らしがしたい。 ・ 内陸部から湾岸道路までの経路の渋滞緩和。 ・ 湾岸地域と北部地域を結ぶ県道、国道の渋滞解消。 ・ 太い道路に出るまで混雑する。縦（南北）の移動が大変。 ・ 穴川IC、蘇我ICの慢性的な渋滞の解消。 ・ 高速道路出口の渋滞をなんとかしてほしい。 ・ 宮野木、千葉東JCTの慢性的渋滞に寄与するか。 ・ 渋滞は実感しており千葉方面に向かう際は定時性がない。 ・ 物流の方々がとても苦労されている感じがします。時間がよめないストレスは本当に大変だと思います。ぜひ解決を！ ・ 湾岸地域の物流関係の仕事に就いており、ほぼ全日における慢性的な渋滞に苦慮しています。出勤時間や退勤時間も渋滞に影響されており、帰宅して家族と過ごす時間が少なくなってしまう現状を早期に打開して頂きたいと思っています。 ・ 湾岸道路は通勤時間や退勤時間に特に混む傾向があり、その時間帯の渋滞を緩和するための工夫、地下道路や空中道路の工夫が必要である。 ・ 休日の慢性的な渋滞解消につながる ・ 船橋ー新習志野ー海浜幕張周辺に用が無い人と用がある人で分けることや、立体交差で一般部も信号のない道路にすべき。 ・ 船橋港、新港、蘇我エリアのみへの速達性の向上に限定すれば、大型物流と一般交通の分離にも効果があるのではないだろうか。 ・ 交通機能の分散、再開発に繋がるとりくみ
交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルートの選択肢の増加	・ 生活圏内の話なので、事故が少なく、静かに生活できること。 ・ 渋滞に伴う事故が多発しているので改善されるといいと思う。 ・ 交通事故防止に関わる仕事をしている R14の事故率の高さ、美浜・千葉西署交差点等、事故多発交差点が交通量の問題だけではないが、交通分散により事故が減り、地域環境の安全につながれば。 ・ 災害時、事故、道路の陥没等で交通が遮断された時の回避ルートが重要。 ・ 普段湾岸線・京葉道をよく利用しますが常に渋滞している。もし大きい災害が起きた時、現在のままでは緊急車両の通行・避難に影響が出て大きな被害が出てしまうと思う。東京湾の海沿いに片側 4 車線・ 5 車線の広い道路が必要だと思う。 ・ 半島型の災害に対して既存の道路拡張では有効性が見込みにくいでバイパスルートの確保の点でも新たな道路が必要。 ・ 東日本の震災を基準に退避ルートを複数持った方が良い。 ・ 船橋中央ふ頭は新港大橋 1 本でつながっているため、災害発生時は電車も道路も代替手段がなく、災害時に陸の孤島になってしまう。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
救急搬送時の 速達性とアクセス性 の向上	・救急車両の通行確保も課題の一つと認識した。 ・当院としては、職員及び患者さんの通勤・通院に利用している方々が多くおり、出退勤時等に通勤渋滞に巻き込まれるケースが多々あります。また、救急車や災害時等の緊急時に渋滞に巻き込まれてしまうと人命にも影響を及ぼす可能性があります。 ・大病院へのアクセスのしやすさ。 ・災害時の緊急車両の通行および病院や避難所へのアクセスが向上され、その後の復興に向けた車両などの迅速な対応が可能になると思います。
信頼性の高い 道路ネットワークの 強化による 迅速な救援・物資 輸送の実現	・平時の利便はもちろん、津波や噴火といった大規模災害時にも、発災、復旧、復興の動脈となれるような強靱性。 ・災害時に救援・物資輸送が途絶しない道路ネットワークを整備することが重要であると考えます。 ・市原エリアからの災害時等石油製品の関東圏への輸送ルート確保。 ・湾岸部は、海沿いで風も強く地震等の災害時の避難ルートとして内陸部への避難ルートが欲しい。 ・津波の影響を受けないこと。 ・直下型地震発災時の津波対策をかねて計画できないか。
災害時における 一時避難場所の 確保	・高架化による津波等の避難場所としての機能の確保。 ・大災害など非常時に、歩行者も避難路としてアクセスできる手段を作ってほしいです。
産業拠点や観光 拠点とのアクセス性 及び速達性の向上 (危険物積載車両 の通行規制が無い 等)	・産業拠点や観光拠点とのアクセス性向上。 ・国際競争力の強化の観点で、成田及び幕張や千葉駅周辺から東京へのアクセスを向上させる事が非常に重要と考えます。 ・千葉は、たくさん特産物、特に海産物が豊富なので、房総半島にある房の駅や道の駅にアクセスしやすくしてほしいと思います。夕飯の買い出しに行けるくらい気軽に利用できたらいいなと思います。 ・流通を担う大型車の、一般道を通過しないで早く移動出来るバイパスが必要。 ・地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待。 ・都心へのアクセス向上が経済活動の生産性をもたらすと期待。 ・交通渋滞緩和や港湾拠点への交通の便向上による産業の活性化。 ・千葉市より東側地域が今以上に発展するための利便性改善、人口増加を計り地域発展や創造をするため重要だと考えます。 ・トラフィックの改善だけではなく、地域活性化に繋げる事も重要。本件の場合は千葉中央港付近の再開発もセットで考えるべき。 ・市原市の工業製品出荷額は豊田市に次いで2番目であるため、慢性的な渋滞が発生することがある臨海部に高速道路を建設することにより渋滞の軽減を図ることができる。 ・千葉の道路はまだ整備が遅れているように思われます。新たな道路の建設により、より身近な千葉になれば良いかと思います。そして、企業誘致に有効な道路アクセスが必要だと思います。 ・道路自体を美しく魅せて観光名所にする。 ・海岸を風景として通行する観光資源としての道路。 ・千葉港へのアクセスをよくすることによって、クルーズ船など泊れるようになりましたら千葉も世界への知名度が上がり、観光などの経済的な発展も広がります。ルートを美しいドライブルートの名前にし、干潟や、砂浜、房総半島ももっと知られるようになります。 ・途中に道の駅やサービスエリアなど観光客の集客に繋がる施設があるといいと思います。 ・長大トンネルで繋ぐと危険物積載車両が通れないので、なるべく5000m以下のトンネルまたは高架で整備してほしい。 ・危険物運搬が可能であること。京葉工業地域は石油化学関連が多いため、危険物運搬ができればメリットない。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上	- 都心および羽田へのアクセス性と時間信頼性の向上。 - 千葉市から羽田空港へ行く道が渋滞により2時間半前にでても間に合わないことが多々ある。リムジンバスに乗っても時間が読めない。JRの空港アクセス線が京葉線と直通運転にならないのであれば、空港へのスムーズなアクセスは課題であると認識している。 - 現状、千葉中央港や船橋中央港等港湾施設へのアクセスが悪く、利便性向上が必要。 - 東京港や横浜港は埠頭にほぼ直結で高速のICがあるにも関わらず、千葉港は特に千葉中央地区から高速ICが遠いため、陸上輸送の観点では非常に不利だと思います。千葉港の発展を目指すのであれば、千葉港直結のICは必須だと思います。
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	- 道路付近の地域住民の安全確保。 - 住宅地域への車の流入を防いでほしい。 - 南船橋周辺は商業施設が密集し渋滞がひどいためルートを整備して生活道路の渋滞を解消して欲しいです。 - 生活道路への通過交通の流入があり、危険なので、高谷から習志野市までの区間に有料の高速路線だけではなく無料通行できる路線が設置できるルートを考えてください。 - 自転車や徒歩の人の安全性確保。 - 自転車でもアクセスしやすく。車だと現状でもアクセスしやすいが自転車だと江戸川越えたりや海沿いの道は走りにくい。 - 新ルートが既存道路の渋滞を新たに生み出さないようにして欲しい。 - 新湾岸道路完成に伴う従来の道路の混雑シミュレーションと対策。新たな抜け道として車の流れが変わり、渋滞、道を横切るのが難しくなるため。 - 身近な生活道路がもっと安全になるためにプラスになるような工夫。それを第一に考えれば、湾岸にまた自動車道路を作るという結論は出ないと思う。
その他	- 高谷JCTで、現状でも夕刻習志野料金所手前からの大渋滞です。新湾岸道路完成後の流入量で渋滞緩和できるか疑問です。 - 現行ルートとの合流地点で発生が予想される渋滞の回避対策 - ジャンクションでは合流での渋滞が想定されるのでその対策 - ジャンクションで渋滞が起こらないよう考える必要があります。2車線ではなく1車線ではどうでしょうか。 - 高速出口渋滞緩和できる構造 - 海岸線は風が強いので既設の海岸施設に防災面で影響が出ないこと。 - 限界を超えている現道の拡幅や改善も新道供用開始までに進めて欲しいです。新道整備途中で地域の産業構造が使い勝手の悪さから衰退しないか危惧しています。 - 新しいルートと平行して、既存のルートの拡張。予算のことを考えると難しいと思うけど、工事が増えると渋滞が増えて、物流や通勤に影響が増えるから、ルートが1度増えれば、工事も順番でずらせば、渋滞も減らせる。 - 湾岸部と内陸部をつなぐアクセス・地域格差の是正。 - 臨海部に偏らない交通網整備と南北交通の改善。 - 周辺道路からのアクセスが良好であること。 - 市原市において、新湾岸道路は市原ICまでの計画であることから、その先の生活道路や国道16号の渋滞緩和策も検討していただきたい。 - 千葉の街づくりのコンセプト。千葉が単なる東京が便利になるためだけの物流拠点になることは望まない。この開発で千葉に住む人の生活が豊かになるような街づくり。みなとみらいはよくできている。観光客も多く、企業も多く潤っている。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	- 三番瀬との共存を前提とした開発。 - 三番瀬への影響もあるが、谷津干潟も絶対に影響させないようにすること。三番瀬と谷津干潟の湿地はセットで考えるべきである。 - 三番瀬、幕張、検見川、稲毛など湾奥の自然と景観を改善する方向に、きちんと向き合ってほしい。案1は反対。
動植物の生息環境及び生育環境	- 三番瀬と谷津干潟を往来する鳥類への影響を最小限にさせていただくようお願いします。 - 既存生態系への影響(例えば構造物による潮流の変化、汚染)に関して、専門家などと共に十分に協議、シミュレーションできているか。高度経済成長期の環境破壊への反省が活かしているか。
海辺や地域が重視している景観	- 湾岸、海岸線の景観の確保。海岸や、海上に大きな人口構造物を作るとは折角維持確保されている素晴らしい海岸の景観を台無しにすることになるので、これだけは決してやらないで欲しい。日本橋における首都高の轍を踏まないで。 - 東京湾越しに見る富士山の景観は幕張・千葉エリアにとって他の地域にはない貴重な財産。海沿いをよく散歩するが、人工構造物がこの景観を台無しにしてしまうかと思うとゾッとする。 - 地域住民のみなさんにおかれては、ある程度の景観の変化は許容していただかないと何もできない。 - 船舶航行を妨げず、用地取得制限も低いと思われる海上部分を、高さを保つ形で建設することで走行時の景観も楽しめる走りたくなる道路にしてほしい。
沿道環境(騒音・大気質等)	- 海岸沿いのコンビナート地域に物流道路を作ること、住居地区の環境悪化を軽減できる。 - 騒音・粉塵・日照障害・道路照明や車両ライトの連続的な明滅による光害等、生活環境の悪化。 - 騒音、排気ガスなどの公害に配慮して、既存の湾岸線との距離を空けたルートが望ましいと思います。 - 今でも排ガスの匂いがきになる日が度々あります。これ以上の悪化は許容できません。 - 住宅街に与える騒音や振動を最小限に抑えること。 - 幕張から稲毛海岸の海はリゾート化や憩いの場になっている。ここに、排気ガスと騒音と構造物があることにより、人々の精神面、楽しみ、休日感、リゾート感の場所である所を奪う事になる。 - 住宅地から2～3km以内には5m程度の遮音性の高い界壁が必要。 - 幕張の浜あたりに高架構造を造るにあたり、住居人のプライバシー対策のある防風壁やノイズリダクション機能も検討する。 - 慢性的な渋滞は温暖化への影響も及ぼすため強く改善を望みます。 - 本ルートは、将来の多様なモビリティに対応できるよう、歩行者や自転車、公共交通の利用者も安全かつ快適に利用できる構造とすることが望ましいと考えます。また、沿道や高架部などにおいては、緑地帯や植栽を積極的に設けることで、景観や生態系への配慮を図りつつ、周辺環境の改善にもつなげていただきたいと思います。さらに、災害時や非常時にも円滑な通行が確保できるよう、十分な幅員や代替経路の確保を検討していただきたいと考えます。 - 安全性。(地盤沈下や液状化が発生しないように) - ただでさえ、埋立地として地盤が軟弱であるのに対し、高架や沈埋管を敷設したら、どのようになるか想像に難くない。また浜辺近隣に住む者として振動や騒音による被害はとても容認できるものではない。 - 振動や地盤沈下、工事により起こされた少しの振動でも上下水道の老朽化による破損。
海のつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観	- 海の沿岸における開発による海岸の生態系への影響が案じられる。開発による自然環境への影響や地域住民の憩いの場所が失われること。 - 千葉の湾岸地域のうち幕張の浜から稲毛の浜までは人工造成とはいえ、唯一の憩いの海岸になっている。この環境を守ることが最も重要だと思う。 - 千葉市が誇る「海辺とまちが調和するアーバンビーチ」と住宅地の分断。 - 海の景色を見るために住んでいる人もいると思うので、橋のような形ではやめていただきたいと思います。現在ある道を拡幅する案が1番適切だと思われます。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
用地取得に関するリスク (用地取得に必要な時間等)	・ 用地取得に時間がかかると費用が増大するので公共用地があれば優先的に使うことを検討したほうがよいと考えます。 ・ 用地買収を多く伴うルートは、結局買収が順調に進まず事業がストップするためやめたほうが良い。地元自治体も業務上負担でしかない。 ・ 用地取得などで時間と費用が想定外にかかってしまうと、造る意味が大きく損なわれる。すぐに使えるものを優先しつつ、段階的にでも部分開業できることが大切。国道357号の千葉市内は道路建設用の用地があるのでそこを活用しつつ、千葉市中心街からのアクセス向上も必須。 ・ 工事期間が比較項目にないことはおかしい。事業費が提示できるのであれば、工事期間も提示できるはずである（一般的に5～6年後に供用されると誤解されている。有識者会議でも同様に指摘されている。） ・ 用地取得に時間がかかるといつできるか展望が見えない ・ 周辺住民への配慮が重要。特に工事期間の長期化が想定されるが騒音や景観および道路閉鎖等の生活に対する配慮を重視して欲しい。 ・ 長期にわたる工事による渋滞・交通規制の恒常化。 ・ 長期工事に伴う渋滞・交通規制の影響を事前に具体的に示し、実効性のある緩和策を示すこと。
事業費	・ 工事費を抑えてもらいたい。 ・ 近年、材料費や人件費が高騰しているが、総事業費や完成後の維持費等がどのくらいかかるのか。比較し、次世代の負担を軽くなるようにする必要がある。 ・ 案2は道路を拡張していく案なので、現在ある住宅や店舗などの立ち退きをしていかなければならないかと思います。そのためにかかる時間や費用はどれくらいなのでしょう。案1-1と1-2と比較して困難さや予算は今のところどのように概算されているのか知りたいです。それが判断材料になると思うからです。 ・ 国道357号よりもさらに海沿いならば高架かトンネルになるだろうが、工費の問題が出てくるのにそれを公表しないところが問題。
その他	・ 工事中の受託者及び周辺住民の安全性確保、経費の妥当性。 ・ 可能な限り景観を損なわない、かつ開発用地を減らさないような道路用地の計画立案。 ・ 街の景観形成や心象風景の喪失。 ・ 近隣住民の生活環境への影響を最重要視し、補償も含めた予算比較を行うこと。 ・ 沿岸バイパス案は工業地域を通るので景観より利便性、千葉幕張花見川地区は景観も考慮し桁の高さを低くするなどした方が良いのでは？ ・ 高齢者の運転が増えていて心配です。運転が分かりやすい、高齢の運転でも安全な道路ができるでしょうか。将来的に、自動運転を見据えた道路も考慮するのはどうでしょうか。また、気象の高温を考慮しないと今後どうなるのか心配です。 ・ 地域住民にとって景観や生活環境は最優先で、それを渋滞解消やアクセス向上といった事は最優先事項を踏まえ検討すべき事であると考えます。 ・ 湾岸地域の住宅地は交通の利便性よりもその環境(景観・騒音の少ない静かな環境)を理由に居住地として選択し、多額のローンや資金を投じてマンションや住宅を購入している人が多い。こうした住環境が変わっても代替地に引っ越すことは事実上困難なためこうした環境に悪影響を及ぼすことは避けるべきである。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

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

- ・ 1-1 すべてではない 船橋と市川だけ湾岸高架ですれば十分。ほかは渋滞ないから
- ・ 美浜区内の埋め立て地域については、第2湾岸道路は不要
- ・ 京葉道路、湾岸道路と役割・機能を分けるために蘇我と繋げず千葉駅周辺の中心部を迂回するルートにした方がよい。
- ・ 湾岸千葉から千葉北に行かずに蘇我方面に行けるルートがあると便利
- ・ 早期の完成のため、用地取得の難易度と総工費を抑えるため湾岸千葉ICと蘇我IC間を結ぶルートを検討する
- ・ 出来るまでに時間がかかると思うので、千葉西警察あたりに出来る出口から市原まで信号のない道路を作してほしい
- ・ 東関東道の水戸線と館山道を京葉道路を接続せずに湾岸千葉から蘇我を先に先行して欲しい
- ・ 費用や景観の問題があるので現行の湾岸道路の千葉西警察署から先の延伸を検討したどうか。
- ・ 若松交差点をバイパスするために、高谷から南進して市川港から三番瀬公園付近を通って高瀬町を繋げるべき。
- ・ 幕張付近から蘇我、市原まで新規高速で結ぶべき。
- ・ 市原JCTからの道路は必要ないと思いますが、ですので館山自動車道の車を蘇我JCTで受けた方がよいと思います。
- ・ マンションが多く交通量の多くない海浜大通りには手を付けない、もしくは信号を減らして騒音を低減する。同時に海へ渡る歩道橋などの新設も必要。倉庫が多い高谷JCTから千葉船橋海浜線の茜浜辺りを繋ぐ道路は高架にして、工場が多い海浜大通り東端から市原までも高架にする。
- ・ 千葉西警察署先からの延伸は357号線、16号線沿いにそって市原ICまで高架化、片側3車線以上が望ましい。
- ・ ルート帯については、現行の湾岸道路を千葉西警察署付近から357号線に沿う形で蘇我方面から市原ICへの延伸を図る。構造については高架化で片側3車線以上が望ましい。
- ・ 市原インターからはいらない
- ・ 現実的には蘇我から高谷ジャンクションまでで充分だと思います
- ・ 信号待ち渋滞の著しい船橋市若松付近、道が途切れている千葉市稲毛海岸（新港清掃工場）から蘇我までを建設すればまずは十分な効果が得られると思います。その間は既に開通している海岸道路を生かし、交差点のみ半地下にすれば投資を抑えて効果が得られるのではないのでしょうか。
- ・ 人口減少や車離れを踏まえても、千葉ICから蘇我ICまでを迂回させるのみで十分だと思います
- ・ 京葉道路の貝塚周辺での慢性的交通渋滞は東関東道と京葉道路が宮野木で合流することが原因と思う。湾岸千葉から蘇我までを直線的に結ぶ道路のみ建設すれば十分だと考える。
- ・ 高速道路として高谷JCTから蘇我ICまでは必要性を感じるが生浜から市原ICまでは高速は必要性を感じない
- ・ 湾岸線と京葉道路の合流部（宮野木JC）がボトルネックとなっており、湾岸～蘇我のみ建設すれば十分
- ・ 案1が希望ですが途中蘇我との接続は無駄な渋滞を引き起こすような気がしますので不要だと思う。
- ・ 特に船橋市内の酷い交通渋滞の改善です。船橋市内を避ける新しい道路をつくる。
- ・ 現状の混雑が激しい湾岸市川インター付近から若松交差点をバイパスするような高谷jctから新習志野駅付近の海側へ繋ぐ道があれば交通事情がよくなると思う
- ・ 高谷JCTからは、案1-1。谷津船橋ICから案2。幕張の浜からいなげの浜、千葉、市原の航路は、景観や大型船舶の往來を考えると避けたほうが良い。また、国道357号の道幅を拡張、蘇我陸橋も拡張すれば良いと思う
- ・ 工業地帯は高速 景観重視個所は地下 船橋側は案1で千葉側は案2 習志野付近で入れ替わることが可能かどうか
- ・ スタッフの方から聞いた、幕張あたりまでは新設でそれ以降は357の増設という案はよさそうに思いました。
- ・ ららぽーと付近の渋滞慢性化 そこをバイパスするルートはマスト 幕張以南は357の現道拡幅でもよさそう
- ・ 京葉工業地帯の輸送を新湾岸道路で担うと共に事故の際のルート選択の増加の為、通勤・観光などでの需要の高い京葉道路・東関東自動車道にアクセスできる宮野木JCTへの接続を希望する
- ・ ルートの事ですが蘇我ICから千葉東金自動車道の大宮ICあたりまで高速を作ると京葉道路の渋滞が緩和されると思います。
- ・ 蘇我ICへの接続ルートは渋滞を加速させることが予想され、塩田町萱田町線の延伸と第二湾岸本線上のICと市原方面に加えて、宮野木までの間に接続することで、成田へのルートを確認することもあると思います。
- ・ 東関東自動車道について稲毛近辺で分岐を作り宮野木方面と蘇我方面に進む道を作ればコストも低く渋滞の緩和も可能

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

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

- 花輪ICと千葉東JCTから湾岸線を直接結ぶ新ルートの新設
- 高谷から千葉東金道路と結ぶのか良いと思うが蘇我迄行けるならそれとも良いと思う。
- 京葉道路の宮野木JCTから先の渋滞を緩和することを考え、湾岸線から直接新たな新湾岸線に接続すべきである。今後、日本の玄関口である成田空港の需要の拡大が見込まれ、成田空港と東京都心を結ぶ新湾岸線が必要となる。
- 三番瀬を巨大橋で渡り、千葉～浦安～東京へのルートも検討して欲しい
- とにかく早く3 5 7より沖側のルートを作ってください 三番瀬なんてどうでもいい
- 三番瀬横切り、浦安へ直結
- 三番瀬を通りゲートブリッジに繋げる
- 大昔から用地がある浦安の鉄鋼通りから、三番瀬、高瀬町ルート
- 三番瀬の早急埋立、東京千葉間のルート改善
- 湾岸道路の4から6車線化と共に第2湾岸の新木場から木更津間を作ってほしい
- 三番瀬を横切るルートも教えて欲しい
- 茜浜あたりの道や、三番瀬ぐらいのエリアは通過予定地として賛否両論ありそうなエリアだとは思いますが、おそらくさらに海側に新設するよりはベターだと思うので、そこを通すことを推したい。
- 谷津干潟は埋めて浦安方面へ延ばしてもいいのでは。
- 新浦安から南船橋のショートカットのルートは必要だと思います。そのまま東関東自動車道に接続でも効果ありそうです。
- 高谷から養老川辺りまでをアクアラインのように海の上を走る道路を作るのが望ましい。
- 京葉工場地域と市川とを直接海上で結ぶ。
- 市川市高谷～市原を一直線で結ぶ。
- 現道拡幅と海岸沿いのルートの開拓の案が出ていますが、高谷JCT～蘇我IC付近もしくは市原IC付近を結ぶ海底または海上ルートは無理なのでしょうか。(海ほたる的なイメージ)三番瀬があるので急に高架になるか潜るかになってしまうけれども。
- 船橋から千葉にかけての慢性的な渋滞を解消するには新木場あたりか第2湾岸道路を考えるべきでは？
- 羽田空港までのルート確保
- ルートを渋滞が最もひどい浦安付近まで良くなるなら作る意味があると思うが、手前までなら作る必要はないと思う。何より、海岸の美しい景観をこわすのはやめてほしい！作るなら地下に作るべきだと思います。
- 千葉市、又は16号から都心へのアクセスは重要ですが高谷にアクセスすれば現状の湾岸線の慢性的渋滞に拍車をかけるだけで、より悪い事になる、まずはゲートブリッジに直接繋げるルート作成が必要と考える。
- 浦安方面への延伸も見据えた準備工事
- 浦安から羽田までの道路も検討して頂きたい。
- 浦安市、羽田空港へのルートも考えてほしい
- 将来東京ゲートブリッジに接続しやすいルート
- 将来浦安～羽田～横浜まで接続出来るように拡張性を残して整備する事。
- 高谷JCT迄ではなく浦安IC新木場JCTを経て羽田空港迄伸ばすべきだと考えます。高谷JCT迄だと外環、首都高湾岸線が高谷JCT付近今以上混雑すると思います。
- 高谷で終点とするだけでなく東京・横浜方面への延長を希望します
- 船橋、浦安、有明付近など普段から渋滞が発生する場所は通らず、千葉市内 から羽田、川崎方面へ直通出来ること。
- 最終的には木更津IC迄延伸してほしいです
- アクアラインとの直結 (現在の計画ルートでは渋滞が逆に増えてしまう)
- 五井から姉崎まで渋滞が多いので、姉崎方面まで延伸してほしい。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

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

- ・姉崎袖ヶ浦ICと市原IC間にJCを作り、R16上に高架させると良いと思う。そのまま高谷JCに接続、外環に直接つなげる。
- ・木更津、富津までの延伸と、湾口道路との接続
- ・五井から姉崎まで渋滞が多いので、姉崎方面まで延伸してほしい
- ・高谷～大井南間の渋滞が解消されなければ、作る意味がない
- ・既存の道路とできるだけ独立したルートで合流は市原市より南が良い
- ・東京へのアクセスは現湾岸道路のみとし、新湾岸は渋滞なく千葉から神奈川へ最短で往来のみのバイパスとする
- ・幕張から ららぽーとに近寄らずに海側を橋でつないで浦安までまずはつなげることだ
- ・三浦房総連絡道が出来ることを強く望む。
- ・湾岸を強化するより房総と東京（西と東）のバイパスを作るだけでよいと考える。
- ・海底トンネル化。令和島から、蘇我に向けての海底道路。浦安、船橋西浜、幕張に接続道路建設。
- ・千葉港からトンネルで浦安市の計画道路に接続する
- ・浦安から市原までを橋で結ぶ。東関東自動車道やアクアラインへも海上で繋がれば渋滞しないのと、アクアラインが通行禁止になった時の逃げ道にもなる。
- ・東京湾地下ルート
- ・アクアリンクから五井まで、海のの上を走る道路を作るのが一番現実的かと思います。
- ・浦安と幕張を短絡可能なブリッジまたは海底トンネル
- ・浦安(江戸川河口)から対岸の蘇我辺りまで京葉ブリッジの実現を期待していたが、そういう案が出なかったのが残念
- ・アクアラインのように市原から浦安まで通すようにすれば環境や移住地など問題なくなるかと、逆に景色も良いかと
- ・船橋⇄市原まで直行道路（湾岸地域通過車両を減らす）
- ・今と、同じルートでは、混雑が解消しないと思うので、別ルートを、考えるべきです。蘇我から羽田とか。
- ・船橋から海ほたるまで繋げてほしい
- ・東京湾にもう1つ橋をかけるのはどうか？蘇我→羽田空港等
- ・既存の東関東道の拡幅による利便性向上と都市機能の損傷の両立を図るべきで、首都高同様の地域内近接道路設置による将来への禍根を残すべきで無い。
- ・京葉道路の拡幅または地下に増設
- ・どうしても作るのなら既存インフラの京葉道路、湾岸道の効率化を進めては？地下利用や複層化による輸送力増強を図ったほうが今から長い年月を経て用地確保を行うより手っ取り早い。あとは鉄道貨物利用で。
- ・既存の高速道路の車線を増やす
- ・渋滞緩和ということであれば、東関東道を部分的に二階建てにするなどではダメなのでしょうか
- ・東関東道、京葉道路の活用
- ・京葉道路と湾岸高速を拡幅。これ以上高速道路はいりません。
- ・現在の京葉道路の地下に新湾岸道路を作る
- ・高速道路の上下建設
- ・京葉道路、東関東道の二階建て化
- ・JR東日本の京葉線の上に道路を造る
- ・蘇我から養老川まで 臨海鉄道の上を高架で使えないの？
- ・船橋市内～習志野の一般道の交通量減少を実現できる地点へのインターチェンジ新設
- ・幕張の浜付近にインターを作ると、ただでさえ渋滞している海沿いの道が大渋滞で動かなくなるので反対します。
- ・幕張にICを作ると余計に海浜幕張地区の渋滞につながるのでは無いでしょうか。習志野か検見川辺りが良い気がします
- ・蘇我インターでの渋滞が強く予想され作っても無駄。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

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

- ・ いなげの浜のICは、かえって渋滞を招きそうな気がします。
- ・ 道の利便性と船橋問題、船橋市に降り口を無くす、バイパスを作るべき。
- ・ 貿易に関する物流を上記の設問に関する問題点を解決すべく、千葉港 (船橋・中央) にICの設置をお願いしたいです。
- ・ 案1-2について、ベイトンからICを利用しやすい位置に造るなどすれば、資産価値も上がる可能性がある
- ・ 人口数、利用度考えると、千葉市市役所周辺にインター乗り降り口があったら望ましい
- ・ 大規模商業施設へのアクセス性
- ・ ディズニーリゾートへのルートの専用化
- ・ ディズニーランドや、ららぽーと高速道路との一体化
- ・ 海浜公園に隣接するETC専用インターチェンジの設置
- ・ 船橋は出口が花輪インターしかないので、船橋インター入口の近くに出口を作してほしい。
- ・ 用地取得や景観を考えると、外環高谷～花見川美浜大橋を超える辺りまで道路新設。海浜病院付近～千葉地方卸売市場付近まで、現道路の拡幅。アクアリンク千葉付近～蘇我及び市原インターまでの道を新設。これが竣工までの速さ、検見川の浜～稲毛海浜公園の景観の確保による用地取得の遅れを両立できない。何回も言いますが、チンタラしてるヒマはない。これでも私が生きてる間に開通するのか不安でしかない。
- ・ 早期実現性から、高谷JCTからいなげの浜周辺までは、『海岸線で高架』、千葉アクアリンク周辺から市原までの間は、工場周辺の安全性を考慮して (不安全性を回避して) 『地下道』が望ましいと考える。
- ・ 工事費の増大から有料道路にすることも視野に入れて良いと思う。また、海浜幕張から稲毛海岸にかけての住宅街では騒音や日照を加味して地下化して欲しい。
- ・ 問2) の意見欄に記載したような沿線住民の生活環境への悪影響を回避するために、地下構造を取り入れたプランにしていきたい。高架構造とする場合は、景観を害することのない高さとし、かつ、騒音や大気汚染を防ぐためにドームのようなカバーを備えたものにしていただきたい。
- ・ 景観・自然環境・早期実現性から高谷JCT～稲毛の浜周辺までは高架、千葉港から市原周辺は景観から地下が良いと考える。
- ・ 海辺の景観の維持と渋滞の解消、物流ルートの確保を両立する案として、案1-1と1-2のミックス案を提案します。幕張の浜～いなげの浜に至る海辺の陸地帯は1-2の地下として、それ以外を1-1の地上化とし、事業費を抑えつつ景観と機能を両立する案を強く希望します。
- ・ 景観と走っている時の楽しさと防災、災害時の医療へのアクセス等を考えると、湾岸に高速道路を新設 (主に地下、ところどころ橋) がちょうど良さそうな気がします
- ・ ①オ1-1、②オ1-2案の折中案、なるべく費用のかからない様に。費用対効果重視。
- ・ 高谷JCTから船橋ICまでといなげの浜から生原までは地下
- ・ 高谷・三郷間のトンネルは、地域の環境や景観を損なうことなく、また、運転者のストレスも少ない地下構造だと思います。ある程度工事期間やコストが掛かるかもしれないが、長期的には経済的・社会的な効用の高いものになると思います。
- ・ 千葉県内の外環道のような半地下構造で建設はいかがでしょうか? 半地下構造なら風の影響もないし、危険物車両の通行も可能ですし
- ・ 完全な地下トンネルの道路が困難な場合は、半地下 (出来るだけ深い) の道路で、完全に天井を覆ってしまい、騒音、大気汚染などから守る
- ・ 東京駅近くの首都高や市川～松戸あたりの外環道のように、高架式でなく半地下式であれば景観・騒音などクリアしやすい
- ・ できれば景観 騒音を考慮すると半地下方式
- ・ 既存のルートの拡幅や、上下 (地下も考え) なるべく、自然破壊を行わない事
- ・ 2案は既に用地余ってる場所も見受けられる2案の地下だと制約や費用がかかるでしょうが…
- ・ 国道357号の交差点をすべて立体交差にするのが1番重要。拡幅しても特に船橋、357号14号の合流前後の渋滞は解消しないと思う。それくらいあの渋滞はひどい。
- ・ 第2案の地下構造案が良いと思います。①独立ルートとなるので既設との取り合いが悪くない②地下であれば用地取得が地上よりもまし以上2点が理由です。
- ・ 既存道路の2階建てで用地買収に時間をかけない。
- ・ 357現道の2層化に賛成 用地買収費用は安くすみそうだが建設費が増加しそうなので他のルートとの比かくが重要だと思う

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見
問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。
・現状拡幅案の一つとして、現状のルートと同じ所に地下構造を造り、そのルートを物流専用としてはいかがでしょうか ・湾岸地域は、道路・鉄道・住宅の密集している地域なので、新しいルートは不可能だと思う。現状の道路 (14号、357号) のルートをはずれずに高架化、地下化を図るか内陸部の通過を考えるべきだと思う。 ・357号線の全線立体交差工事を早く進めたほしい。 ・R357の広い中央分離帯が有るのだからここに建設するべき ・用地幅が狭いならば、上下2段の高架として、地震、津波に対しても通行可能な構造が良いのではと考える ・案2について、基本方針に合致していない、この案が出てきた理由が説明されていない ・道路の壁にソーラー発電や風力発電などを作ってはどうか? ・50年後にも利用価値が高い道路となるように、将来普及しそうな自動運転やドローン配送との連携、大量物流は鉄道、トラックで個別配送拠点と連携できるような総合的な案。 ・EV化が進む中、走行中又は一時停止中に充電出来るように考えて頂きたい。 ・歩道を設けず横断する必要があるエリアは歩道橋を設置。 ・サイクリングを趣味にしています。市原以南以东は、サイクリストにとって魅力的なエリアとなっていますが、江戸川のサイクリングロードから千葉市街を抜けるまで (あるいは、千葉市から江戸川サイクリングロードまで) はサイクリングロードが整備されておらず、自動車と自転車の双方の利用者にとって危険な箇所・区間が多いです。湾岸道路にはサイクリングロードを併せて整備すると、安全とモーダルシフト、健康増進、観光振興に繋がると思います。 ・日本橋の高速の地下化を例に検討してください。 ・トラックや車の路上駐車からのゴミ不法投棄の徹底規制、ゴミ袋の様な有料化。 ・除草してほしい。 ・将来像イメージを明確にするために湾外地域全体の立体模型に計画道路 (案) を挿入したものを展示してほしい、または、3Dの画像により希望する視点からの景観が見られるようにしてほしい。パンフレットだけでは明らかに不足していると思われる。 ・費用対効果の試算が客観的に実施でき、ステークホルダーに対して十分に説明可能なこと。 ・建設方式の選定にあたり、費用対効果のみに偏らず、環境・景観・住民生活を守る観点を最優先すること。 ・渋滞緩和に対する優先度を考慮した着工。 ・道路は物流や緊急時のために欠かせないと思うが、車の利用が減るような取組、例えば鉄道に近い乗り物の導入など手だてはないのかと思う。 ・無料で利用できるのが一番助かるのですが…新湾岸道路が有料道路の場合、一般車両の料金を大幅に安くする事が望ましいです。そうする事で渋滞回避のために気軽に使う選択肢を考えることができます。(300円以下が望ましい) ・より良い道路と回収のために高い通行料金を徴収すれば良い。 ・新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。 ・建設後の税金の有効活用の観点から、インフラ維持コストを低く抑えること。 ・できるだけ短距離で各地を結んでもらいたい。 ・道路を作ればすべて解決するという発想になっているのは大問題。渋滞の原因を解消してもらいたい。船橋市の若松交差点は、千葉・船橋海浜線の車線が少なく、右折・左折の待機時間が非常に増えている。もともと、車線が増やせる用地があるのだから、活用して3車線にすべき。 ・今後の人口減少を考えると、既存道路の改良を行うことが環境にも費用にも優しいと考える。ドライバーの減少による無人自動運転などに対応した新しい交通への今後の対応も踏まえて、大規模プロジェクトは待つべき。 ・経済波及効果。事業費単独で評価するのではなく、経済効果による加点、周辺環境対策による減点を総合的に考えるべき。 ・道路新設案が優位となるような記載では、新設案が良いと回答する方が多くなるのではないのでしょうか。現道拡幅案について自治体負担もあるのではないのでしょうか。千葉市の市役所前のアンダーパスも千葉市負担がありましたので、自治体負担についても示してほしいです。 ・住民への説明、周知。 ・インフラの整備は重要ですが、立ち退きが関係する場合は対象住民に対する丁寧な説明が大切。

(3) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見
問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。
・ 問1の「重要だと思うこと」と問2の「配慮しなければならないこと」の区別が難しいが、重要だと思うことをクリアしたことを前提にした事業推進において最も配慮しなければならないと思う事項は、適切に住民合意形成を図ることです。 ・ 交通量の分散化という単一目的だけでなく、今ある観光資源(海外から見た自然資源)の有効活用や保全の視点を併せて考える事が大切だと思います。 ・ 住民説明会は行政主導の一方的な日程ではなく、土休日等にも開催し、住民との対話、意見交換の場を確保すること。 ・ 今回の参加者は少ない。呼べば、もっと来ると思う。ヒアリング実施についての案内が遅い。(遅くとも1か月前には周知されるべきである) ・ なるべくたくさんの利用者から投票のような意見を受ける。 ・ 稲毛区にもオープンハウスを設置して欲しい。 ・ 同じ質問 (素人相手のアンケートですので、もう少し具体例や仮設? 的な説明がないと答えられない。例えば【アクセス性】? 皆さんわかるのか?) ・ アンケートの設問が、新たな道路整備を前提としているので、必要・不必要を回答できるようにして欲しい。 ・ 道路を作るためのアンケートに誘導しており、項目が不適切。 ・ アンケート回答の選択肢が大ききyes、noの2択となっており、恣意的である。わからない、考え中などのどちらにも該当しない回答選択肢があるべき。 ・ 望ましいルート案決定の最終的意思決定者は、利害関係者 (道路事業者、県、市、地域住民、環境保護団体、開発事業者) の中で誰なのか皆さんに明確しておくことが重要です。 ・ 新湾岸線ありきで進んでいるのでは? と心配。海岸の環境を1番に考えて欲しい。環境が心配。 ・ 利権に繋がらないこと。千葉県民の為になること。 ・ 現在から将来にわたっての課題、問題点の検討に以下の点から合理性がないと考えます ①渋滞によるデメリットの具体性がない ・交通事故が多いのは14号の道路の道幅、歩行者がいることなどが原因なのでは ・救急搬送による課題としてそもそも人口が少い地域で、搬送できる病院の数が少いことは課題ではない 全国との比較 (人口あたり) や、渋滞により搬送できなかったことで生じた問題 (死亡) などを分析すべき ・ 幕張の浜から稲毛の浜までの間に高架道路を建設しないこと。利権で意思決定しないこと。案1-1を採用しないこと。建設する地域の住民の住民投票により、賛成多数を得ること。得られない場合は、建設計画を白紙に戻すこと。 ・ 有識者会議に地元の人 (自治体からの代表や交代制など) を含めるべき。 ・ 特に海側の景観や居住環境について、有識者が地域状況や魅力をよく理解して進めることが重要である。 ・ 有識者委員会の中に水産関係者を入れてほしい。 ・ 高速道路の下や側道にも余地は相当ある。埼玉の17号線の浦和周辺のように上下の利用など工夫できる要素は十分にある。 ・ 新湾岸道路無しの案も含めて検討してほしい。 ・ 既に数十年前に大規模な埋め立てを行って環境を激変させてしまった経緯もあるため、今更一部の保全にこだわらず利便性を重視してもよいのではと思います。ただ地域住民の方への一定の配慮も必要かとは思っています。 ・ 千葉の魅力UPの為にも早く着工してほしい。道の駅を併設してほしい。モノレールを延伸して海辺へのアクセスがよくわるといいつまり案1を希望 ・ 私も参加した。千葉市が平成26年度に実施した「海辺のグランドデザインワークショップ」平成28年に千葉市が作成した「海辺のグランドデザイン」(千葉市長熊谷俊人)の内容を重要視して欲しい。現在、千葉知事になられた熊谷さんの思慮深さを望みます。私の意見では案1-1、2で通過予定の幕張の浜～検見川の浜～いなげの浜は人工海辺エリアは他の地域 (工場や倉庫など) と違うのでこのルートは大変な気がしますので案2の現道拡幅案が良いと思います。※現在の湾岸道路より海側は団地、マンション、個人家屋が密集しているエリア。 ・ 今後の都市計画。海辺のリクリエーションを拡張していくのか、住宅地にしていくのか等。そういうのにアンケートと人口増加データ、何処から何処に向かう車が多いかなどの交通量データを活用してほしい。 ・ そもそも三番瀬の環境保全が原因で計画が棚上げされたことや、R357の改良が着々と進んでいる状況で別経路を(しかも有料道路で)考えるのは順序がおかしい。 ・ お盆、夏休み等の交通集中するときの、京葉道路の渋滞を救済することも考えていただければと思います ・ 住民を犠牲にした国家プロジェクトを強行すべきではない。開発は住民のためのものであり、国家のために住民が泣くような事態は、本来の政治のあるべき姿ではない。

3. ワークショップの開催報告

3-（1）ワークショップの必要性和開催概要

(1)ワークショップの必要性

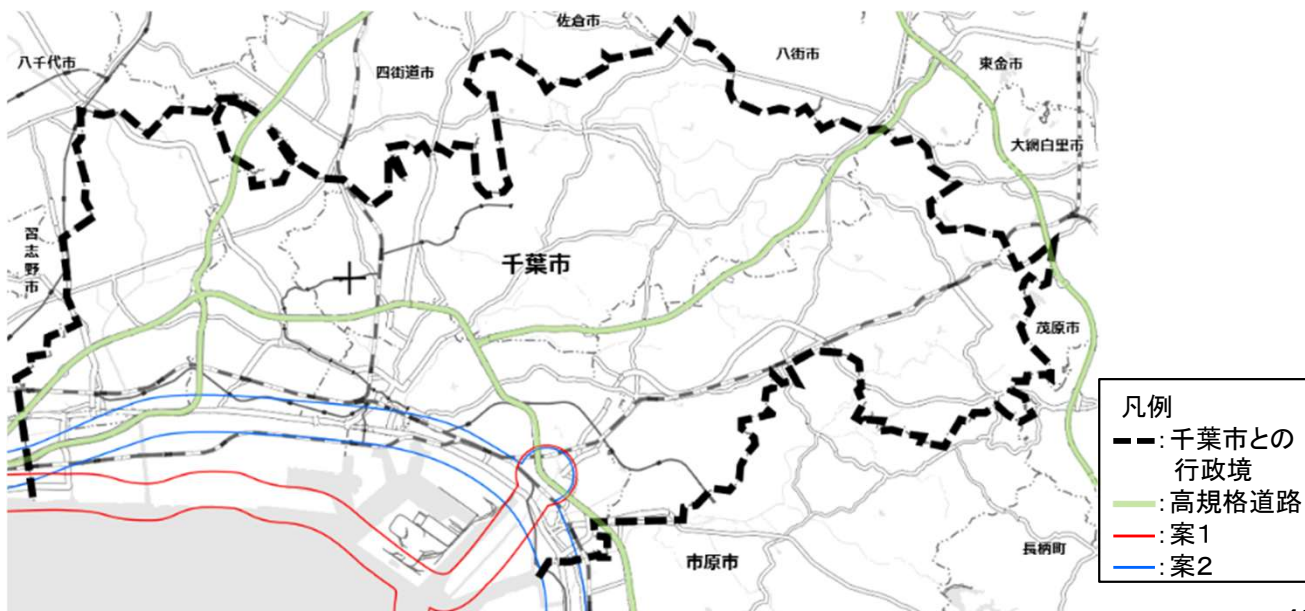
■ワークショップの必要性

- 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、意見分析の結果、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)

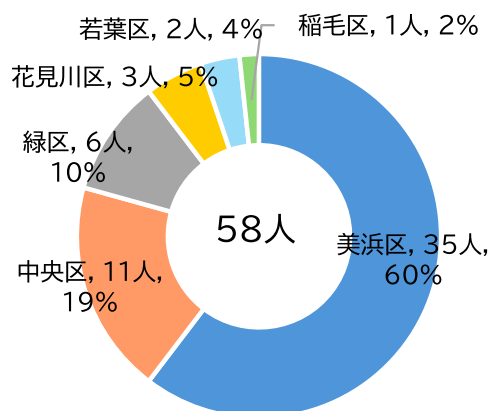
(2)新湾岸道路に関する市民ワークショップの実施結果

○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。

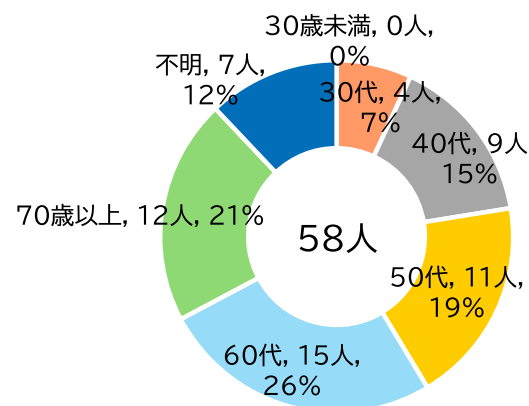
■参加者の属性集計

お住まいの地域

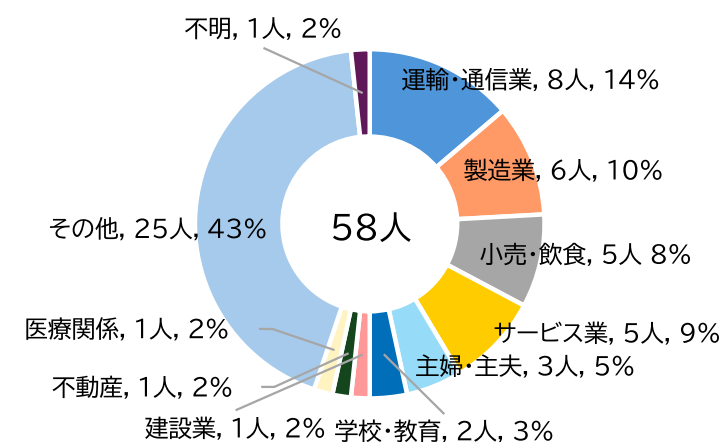


【1回目】

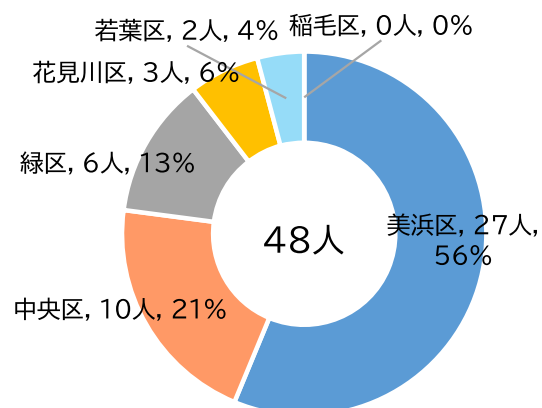
年齢



職業

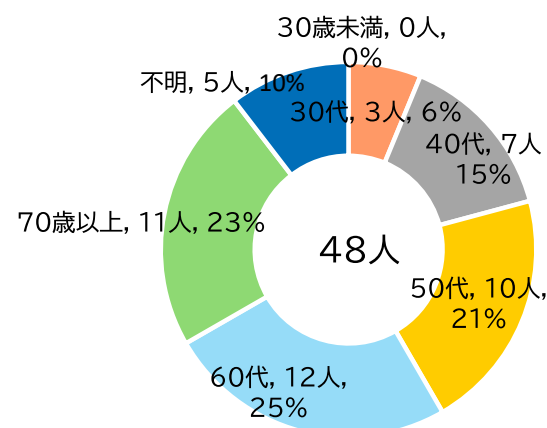


お住まいの地域

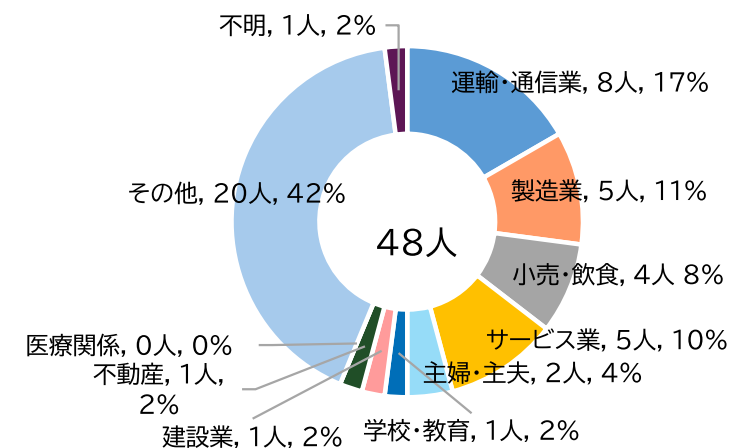


【2回目】

年齢



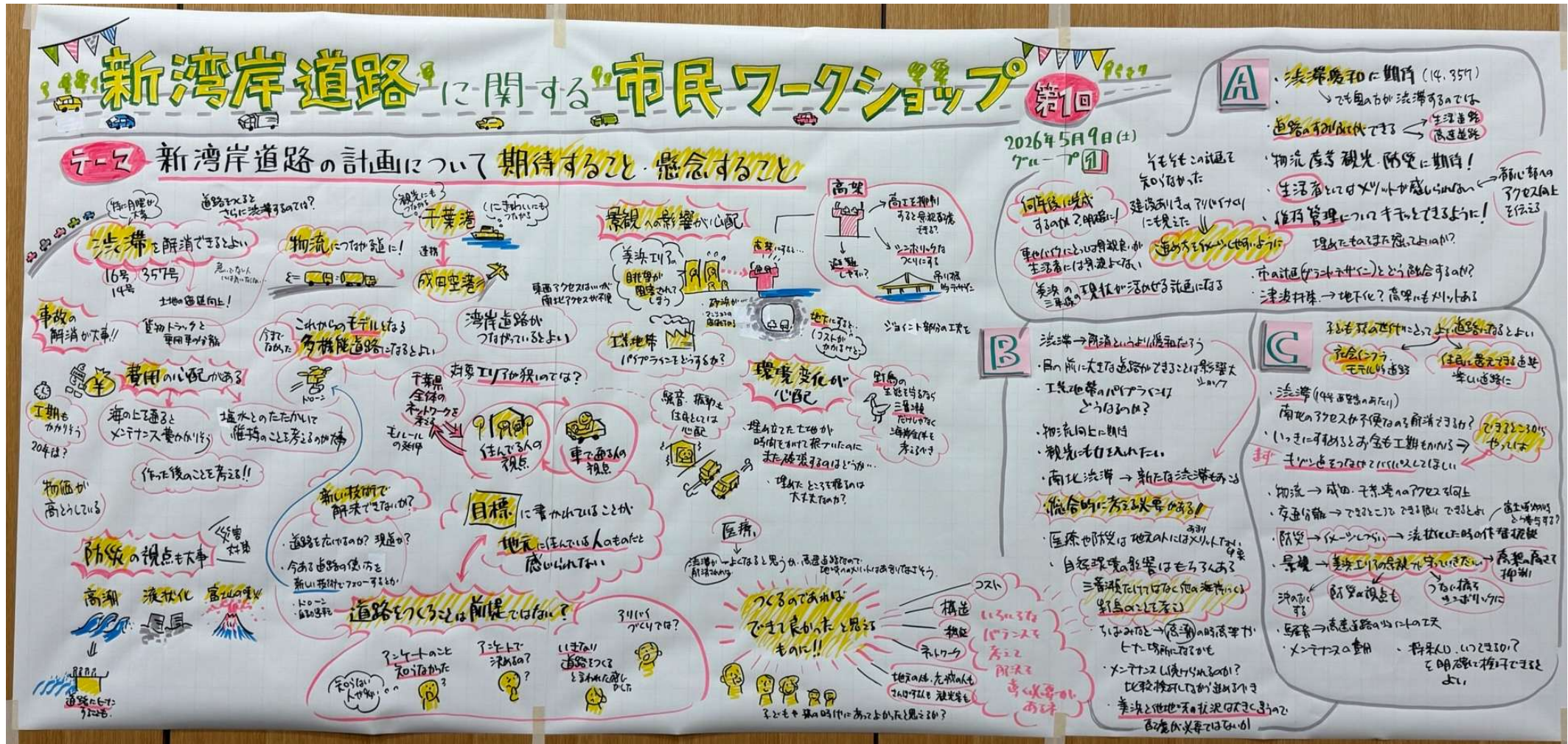
職業



(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

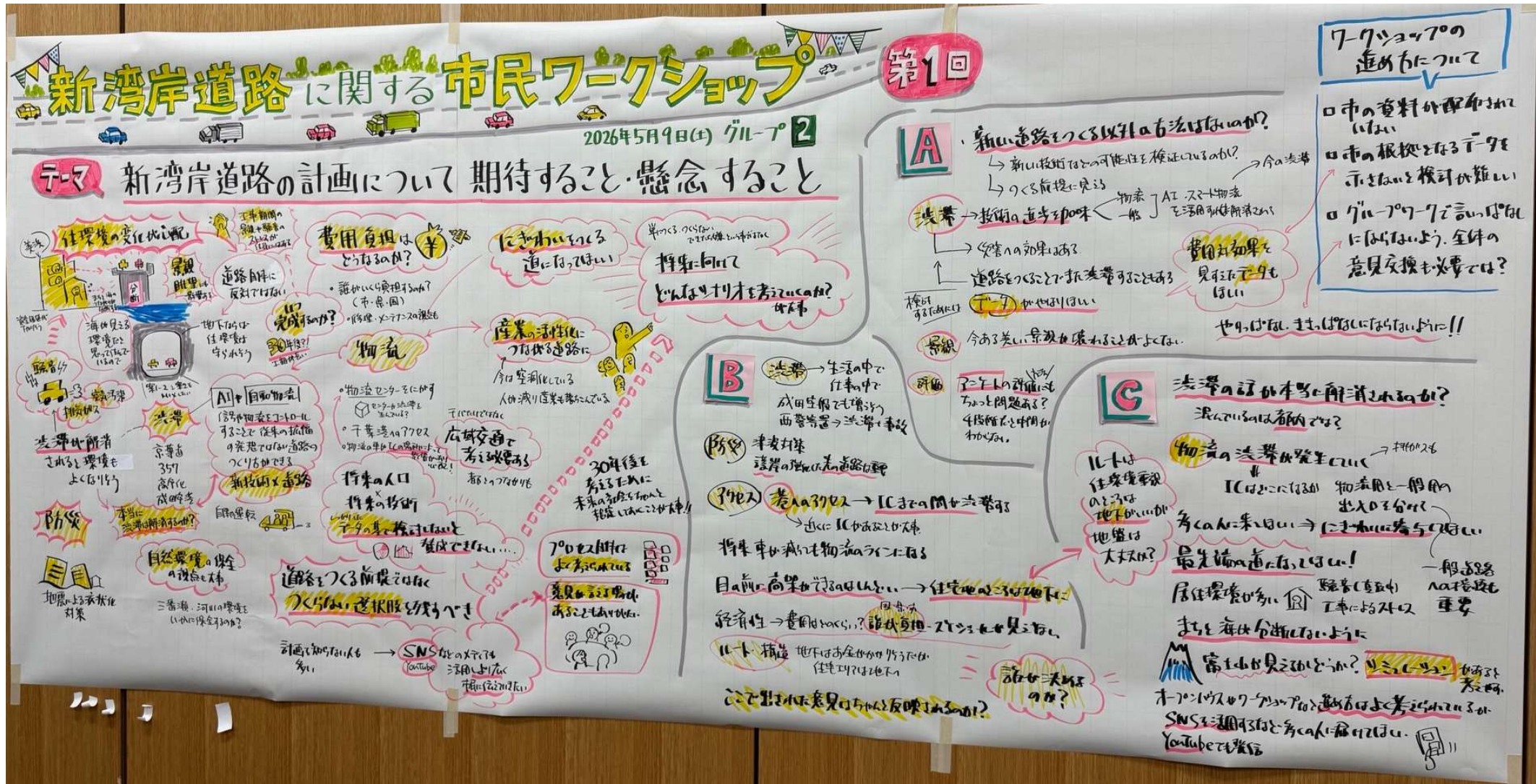
グラフィックレコーディング 作成



(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②

■日時:5月9日(土) 15:00~18:00

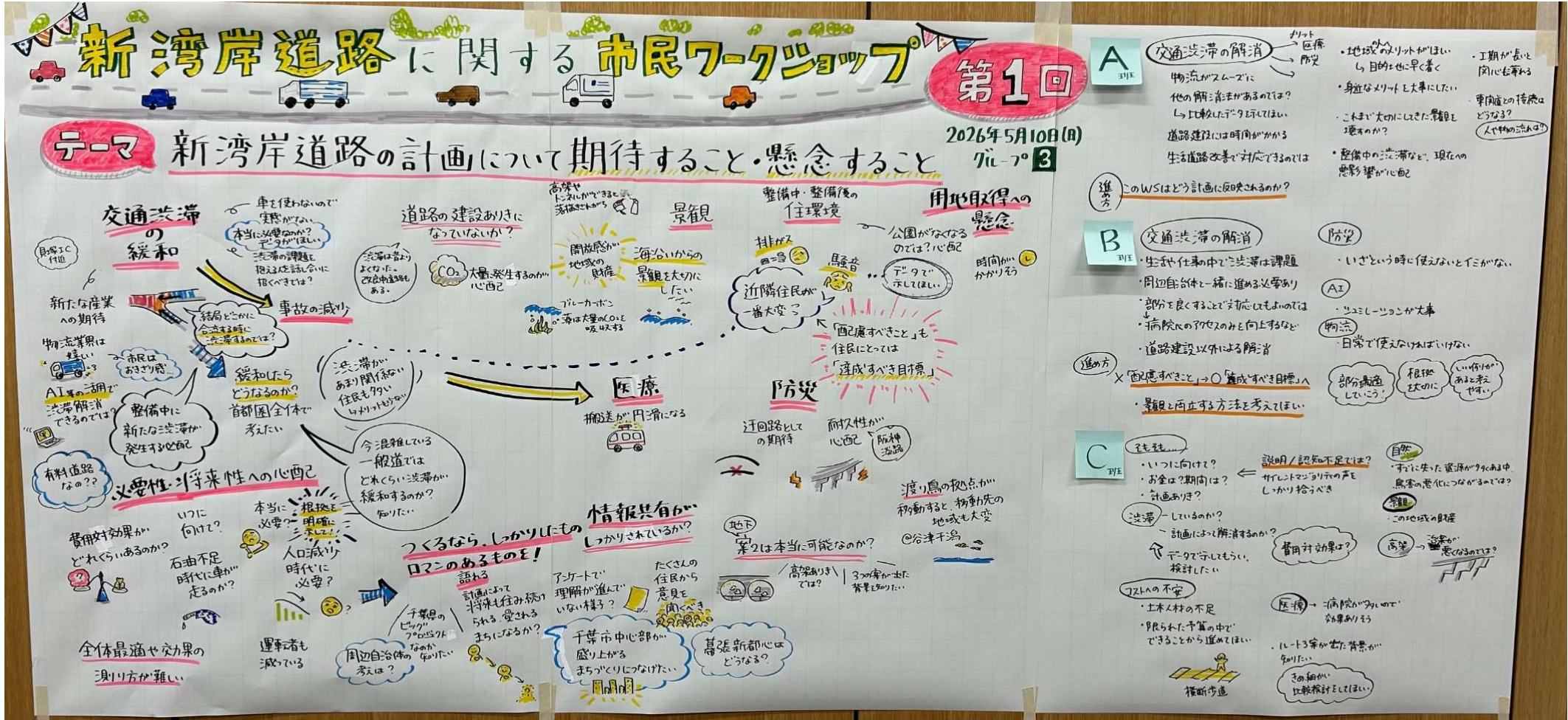
グラフィックレコーディング 作成



(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

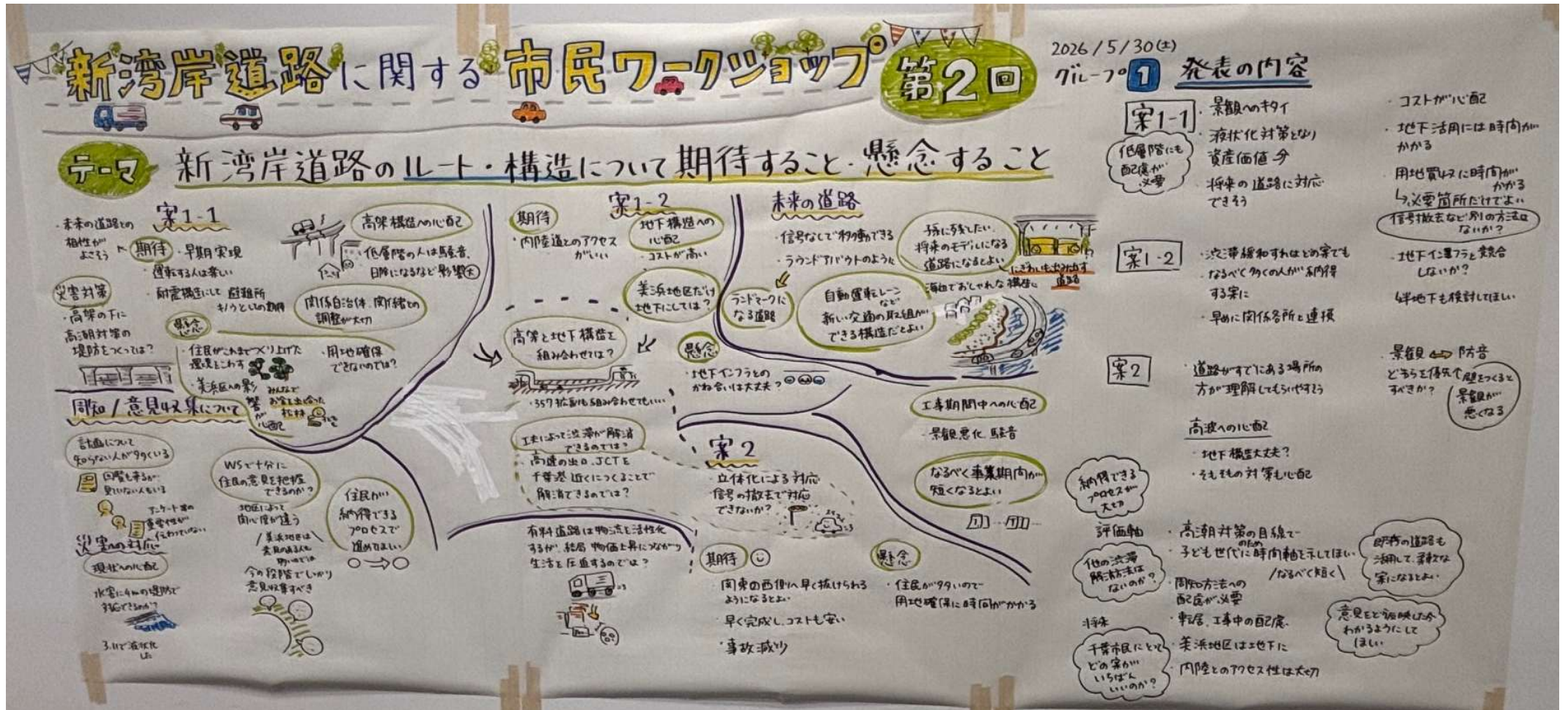
■日時 5月10日(日) 13:00~16:00

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

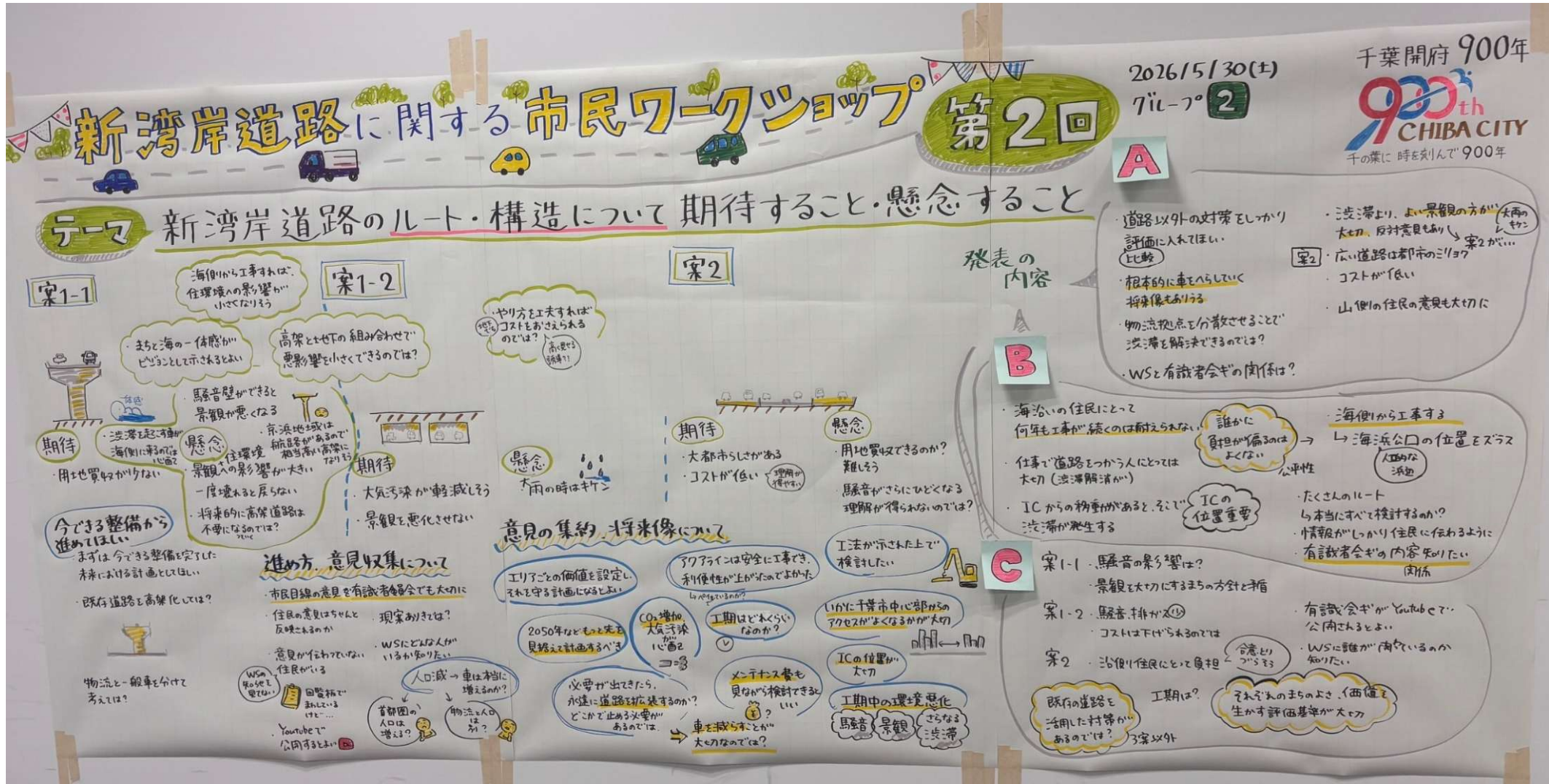
■日時 5月30日(土) 9:00~12:00
グラフィックレコーディング 作成



(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



■日時 5月31日(日) 13:00~16:00
グラフィックレコーディング 作成

グラフィックレコーディング 作成

テーマ 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

世を知らなかった 

11

3. ワークショップの開催報告

3-（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に期待がある。
- 物流施設の増加等により、かえって渋滞が強まる懸念がある。
- 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るべき。
- 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のか。
- 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、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な。

(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な。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な。
- 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な。
- 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なという懸念がある。
- 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な。
- 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なという懸念がある。
- 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な。
- 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な心配だ。
- 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な。

(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。

4. 意見等への対応

4-（1）意見要旨ごとの対応方針

(1) 意見要旨ごとの対応方針(案)

頂いた意見のとりまとめ方法

○皆様からのご意見について、「意見の見方」、「意見の集約」、「意見の内容に応じた区分」を踏まえて意見要旨としてとりまとめる。
○意見要旨に対して、対応案を「a頂いたご意見に対する補足説明の実施」「b評価項目(達成すべき目標、配慮すべきこと)への反映について検討」「c複数案への反映について検討」「d 複数案の評価(案)の作成に際して参考」「e 概略計画決定以降の事業実施以前の段階に検討」「f 今後のコミュニケーション活動等の進め方の参考」「g 道路行政等の参考」の7分類に分類してとりまとめる。

【皆様からのご意見】

主な意見の聴取内容

○第2回コミュニケーション活動
・「複数案(ルート帯と構造)」
・複数案(ルート帯と構造)を比較するための「評価項目(案)」

○千葉市主催のワークショップ
(第1回)
新湾岸道路の計画について期待すること、懸念すること

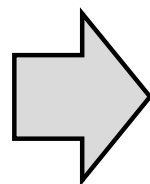
(第2回)
新湾岸道路のルート・構造について期待すること、懸念すること

意見のとりまとめ対象

○第2回コミュニケーション活動
(令和7年7月31日～10月5日)
・市民アンケート(WEB・郵送)
・オープンハウス(パネル展)
・企業等アンケート
・関係者ヒアリング

○千葉市主催のワークショップ
(第1回) 令和8年5月 9日・10日
(第2回) 令和8年5月30日・31日

意見要旨
として集約



【意見要旨】

①意見の見方

・主張ではなく、理由となっている関心事に着目

②意見の集約

・同趣旨の意見は集約。意見の多寡ではなく、少数でも異なる意見は一つの意見として整理

③意見の内容に応じた区分

(1)新湾岸道路の必要性に関する意見

(2)評価項目に関する意見
(達成すべき目標)

(3)評価項目に関する意見
(配慮すべきこと)

(4)ルート・構造に関する意見

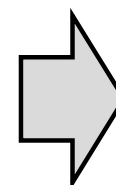
(5)複数案の比較評価に関する意見

(6)新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見

(7)進め方の意見

(8)その他

意見要旨
の対応案
を整理



【対応案】

④意見要旨への対応を7種類に分類

a 頂いたご意見に対する補足説明の実施

b 評価項目(達成すべき目標、配慮すべきこと)への反映について検討

c 複数案への反映について検討

d 複数案の評価(案)の作成に際して参考

e 概略計画決定以降の事業実施以前の段階に検討

f 今後のコミュニケーション活動等の進め方の参考

g 道路行政等の参考

(2) 意見要旨と対応案

(1) 新湾岸道路の必要性に関する意見

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨	対応案
新湾岸道路の必要性に対する疑問	1) 人口減少や産業構造の変化、技術革新などにより将来の交通需要は減少するため、 <u>需要見通しを踏まえて必要性を確認すべきであり、現状では道路が必要とは言えないのではないか</u>	a
	2) 現道の局所的な改良および維持管理、他の道路事業や既存のインフラ活用、高速料金の調整で十分ではないか	a
	3) 維持管理コストの抑制の観点から、新たな道路整備は抑制すべき	a
	4) 道路整備以外の施策によって対応すべき（公共交通、物流システム、TDM、 <u>信号制御等</u> ）	a
	5) 自動運転やAIの新技术活用による道路交通システムの高度化をすれば道路整備は不要	a
	6) 道路整備よりも他の地域課題解決に向けた予算投入をすべき	a
	7) 税金の無駄遣いを避けるべき	a
	8) 環境・景観への影響が大きいいため新湾岸道路の整備は不要	a
	9) <u>対象区間の渋滞対策だけでなく、広域的な交通ネットワークとしての効果を評価すべき</u>	a
		達成すべき目標（渋滞、事故、医療、防災、港湾・空港アクセス、物流・観光・産業）について、課題や効果の将来見通しを提示する

(2) 意見要旨と対応案

(2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)(1/2) ※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類		意見要旨	対応案	
交通渋滞	慢性的な渋滞の改善	10) 高速道路(東関道、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待	b	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を「高速道路」「一般道路(国道357号・国道16号)」「アクセス道路」に細分化する
		11) 一般道路(国道357号、国道14号等)の慢性的な渋滞解消に期待	b	
		12) 湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待	b	
		13) 定時性の確保に期待	b	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を一部見直し
		14) 通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待	b	
		15) 利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待	b	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」に「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を抑制」を追加する
		16) 渋滞箇所の移動や新たな渋滞箇所の発生が心配	b	
交通事故	交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加	17) 事故の減少に期待	b	「達成すべき目標」として、「交通事故」に「交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加」を設定済
		18) 災害・事故時を含めて迂回ルート確保に期待	b	
医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	19) 救急車両の円滑かつ確実な通行確保に期待	b	「達成すべき目標」のうち、「医療」の「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」を一部見直し
		20) 病院へのアクセス性向上に期待	b	
防災	信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現	21) 災害時に緊急輸送ができるようになることに期待	b	「達成すべき目標」のうち、「防災」の「信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現」を一部見直し
		22) 津波や高潮、地震、噴火等があった場合に機能することに期待	b	
		23) 事故や災害に強い道路としてほしい	b	
	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	24) 高架構造は避難場所・ヘリポートや防潮堤等の副次的な効果を発揮することに期待	b	「達成すべき目標」のうち、「防災」の「災害時における一時避難場所の確保」を一部見直し

(2) 意見要旨と対応案

(2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)(2/2) ※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類		意見要旨		対応案	
物流・産業・観光	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 (危険物積載車両の通行制限が無い等)	25)	産業・観光拠点へのアクセス性、速達性、 <u>時間信頼性</u> の向上に期待	b	「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」の「産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上（危険物積載車両の通行制限が無い等）」を一部見直し
		26)	地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待	b	「達成すべき目標」のうち「物流・産業・観光」に「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」を追加する
		27)	企業立地や産業誘致の促進、 <u>雇用の創出</u> に期待	b	
		28)	道路自体が新たな観光資源や集客の拠点になることに期待	b	
		29)	危険物積載車両が通行できるようにしてほしい	b	「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」の「産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上（危険物積載車両の通行制限が無い等）」を一部見直し
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	30)	空港や港湾へのアクセス性、 <u>速達性</u> 、時間信頼性の向上に期待	b	「達成すべき目標」のうち、「港湾・空港拠点アクセス性」の「空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上」を一部見直し
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	31)	生活道路へ迂回する交通の流入減少や住民の安全確保に期待	b	「達成すべき目標」として、「生活道路」の「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」を設定済
		32)	歩行者や自転車の <u>利便性</u> が確保されることに期待	b	「達成すべき目標」のうち、「生活道路」に「歩行者・自転車の利便性向上」を追加する

(2) 意見要旨と対応案

(3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)(1/2)

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類		意見要旨		対応案	
自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	33)	三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」を一部見直し
	動植物の生息環境及び生育環境	34)	鳥類等の動植物の生育環境や生態系への影響が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「動植物の生息環境及び生育環境」を一部見直し
景観	海辺や地域が重視している景観	35)	海辺の景観への配慮が必要	b	「配慮すべきこと」のうち、「景観」の「海辺や地域が重視している景観」を一部見直し
		36)	景観も楽しめる走りとなるような道路としてほしい	b	「配慮すべきこと」のうち、「景観」に「走行時における良好な景観の確保」を追加する
居住環境	沿道環境 (騒音・大気質等)	37)	沿線地域の大気汚染・騒音・振動等の生活環境悪化が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「沿道環境(騒音・大気質等)」を一部見直し
		38)	地球温暖化や他の温暖化対策への影響が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献」を追加する
		39)	国道357号などの沿線の緑地保全も重要	b	
		40)	沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「周辺環境の保全(地盤沈下・地下水等の対策)」を追加する
		41)	工事中の大気汚染・騒音・振動・混雑が心配	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「沿道環境(騒音・大気質等)」を一部見直し
	海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観	42)	憩いの場を与える海岸部と住宅地とのつながりは貴重	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観」を一部見直し
		43)	居住地からの海辺の眺望が損なわれるのではないかと心配	b	
		44)	様々な視点場からのシミュレーションを用い、高架道路の高さが眺望にどのように影響するかを評価してほしい	b	

(2) 意見要旨と対応案

(3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)(2/2)

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類		意見要旨		対応案	
居住環境	地域の価値	45)	<u>沿道の土地利用の高度化などにより、地域の価値向上や活性化が図られることに期待</u>	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「地域の価値の維持・向上」を追加する
		46)	<u>海辺とのつながりや解放感の喪失、不動産価値の低減を招くのではないかが心配</u>		
	負担の公平性	47)	<u>特定の地域だけが影響を負担するようなことがないよう、公平性についても配慮が必要</u>	b	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「負担の公平性の確保」を追加する
経済性	用地取得に関するリスク (用地取得に必要な時間等)	48)	用地の確保に時間とコストがかからない方がよい	b	「配慮すべきこと」のうち、「経済性」の「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を「事業期間」の「用地取得に関するリスクへの対応」「占用物件の調整に関するリスクへの対応」「施工に関するリスクへの対応」に細分化する
	事業費・事業期間	49)	事業費を安くしてほしい	b	「配慮すべきこと」として、「経済性」に「事業費」を設定済
		50)	<u>事業に要する費用や期間について前提条件や負担の考え方を含めてを明示してほしい</u>	b	「配慮すべきこと」のうち、「経済性」の「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を「事業期間」の「用地取得に関するリスクへの対応」「占用物件の調整に関するリスクへの対応」「施工に関するリスクへの対応」に細分化する
		51)	<u>維持管理・更新費用、用地取得費用を含む費用の算定をしてほしい</u>	e	今後の事業実施以前の段階における費用対効果分析等を踏まえて検討する

(4) ルート・構造に関する意見(1/5)

意見の分類		意見要旨		対応案	
ルート・構造に関する意見	【ルート】	52)	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)	c	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を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行う

(2) 意見要旨と対応案

(4) ルート・構造に関する意見(2／5)

意見の分類		意見要旨	対応案	
ルート・構造に関する意見	【ルート】	53) 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	c	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を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行う
		54) 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	c	
		55) 慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため、三番瀬を通過してほしい 【三番瀬を通過するルート】 ・沖合沿い ・高谷～茜浜 ・高谷～養老川（市原） ・市川～京葉工業地帯 【検討対象の区間外】 ・東京～浦安～千葉 ・浦安直結 ・ゲートブリッジ直結 ・浦安～高瀬 ・新木場～木更津 ・浦安～谷津干潟 ・新浦安～南船橋	c	

(2) 意見要旨と対応案

(4) ルート・構造に関する意見(3／5)

意見の分類		意見要旨	対応案	
ルート・構造に関する意見	【ルート】	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 56) ・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	c	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を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行う
		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】 57) ・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	c	

(2) 意見要旨と対応案

(4) ルート・構造に関する意見(4／5)

意見の分類		意見要旨		対応案	
ルート・構造に関する意見	【ルート】	58)	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）	c	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を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行う
		59)	用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等してほしい ・JR京葉線 ・千葉臨海線	c	
	【IC】	60)	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	c	

(2) 意見要旨と対応案

(4) ルート・構造に関する意見(5／5)

意見の分類		意見要旨	対応案	
ルート・IC・構造に関する意見	【IC】	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 ・幕張ベイトウン ・海浜公園 ・千葉市役所	c	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を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行う
	【構造】	62) 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	c	
		63) 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	c	
		64) 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）	c	
		65) 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	c	
		66) 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	c	
		67) 案2について現道拡幅は基本方針との整合性について説明してほしい	f	次回のコミュニケーション活動において丁寧な説明を行う

(2) 意見要旨と対応案

(5) 複数案の比較評価に関する意見

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨		対応案	
複数案の比較評価	68)	多様な案を様々な観点で偏りなく比較評価し総合的に判断することが重要	d	今後、複数案の評価(案)の作成に際して客観的な観点から比較検討を行う
	69)	評価項目の重みづけや重視するポイントを明らかにすることが重要	d	

(6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(1/4)

意見の分類	意見要旨		対応案	
線形	70)	速達性・円滑性確保のため線形の良い道路としてほしい	e	今後の調査・設計段階において検討する
横断構成	71)	混雑に応じた車線の運用ができるとよい	e	
	72)	物流車両(大型車)を分離すべき	e	
	73)	通過交通を分離すべき	e	
	74)	新湾岸道路では十分な車線数を確保してほしい	e	

(2) 意見要旨と対応案

(6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(2/4)

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨		対応案
構造	75)	高架構造については、海風の影響や既存道路を活用した整備についての検討が必要	e 今後の調査・設計段階において検討する
	76)	地下構造については、騒音・大気質への影響、地盤沈下、施工性等についての検討が必要	
	77)	現道拡幅については、部分拡幅や立体交差化、歩車分離、勾配変化の抑制、段階的な整備も含めた検討が必要	
交差点	78)	信号や交差点は最小限としてほしい	
	79)	わかりやすい出入り口の構造や案内としてほしい	
	80)	合流地点や交差点での渋滞対策を検討してほしい	
渋滞対策	81)	新たな渋滞が発生しない対策を検討してほしい	
アクセス道路	82)	高速道路と一般道のアクセス性を向上してほしい	
安全対策	83)	安全に走ることのできる道路としてほしい	
大型車対策	84)	車線幅を広くしてほしい(大型車対策、災害時に有利)	
	85)	過積載に対応した耐荷重の高い構造としてほしい	

(2) 意見要旨と対応案

(6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(3/4)

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨		対応案	
工事中対策	86)	工事中の建設事業者・住民の安全を確保してほしい	e	今後の調査・設計段階において検討する
	87)	建設技術の活用・開発に期待	e	
用地補償	88)	用地がなるべく小さくなるようなルート・道路構造にしてほしい	e	
	89)	沿線住民への補償を含め検討すべき	e	
景観等への配慮	90)	景観に配慮した、デザイン性のある道路や橋梁としてほしい	e	
	91)	漁業や船舶の航行に優しい構造物や、親水性の高い構造物としてほしい	e	
	92)	緑道や歩行者のオープンスペースを整備してほしい	e	
	93)	地球温暖化や気温変動に対応した構造にしてほしい	e	
	94)	治安が悪化しないような構造としてほしい	e	

(2) 意見要旨と対応案

(6) 新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見(4/4)

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨		対応案
経済分析・事業手法	95)	費用対効果を十分検討してほしい	e
	96)	新湾岸道路と他道路事業の総合的な整備優先順位を明確にしてほしい	e
	97)	渋滞の早期解消のための優先整備区間(高谷⇔船橋⇔幕張⇔宮野木⇔千葉東・蘇我のうちの一部区間)の設定や、費用抑制や景観保全のための対象外区間(高谷⇔幕張の浜、蘇我⇔市原の区間)の設定が必要	e
	98)	新湾岸道路の通行料金を工夫してほしい	e
	99)	新湾岸道路の維持管理コストを抑制すべき	e
	100)	道路建設に伴う自治体の費用負担を適正化・透明化してほしい	e
関連道路	101)	周辺道路の整備も合わせて行い、地域全体の交通円滑化を図ってほしい	e
交通運用	102)	時間帯によって利用できる車両を分けるべき	e
付帯施設	103)	パーキングエリアやサービスエリア、道の駅を設置してほしい	e
技術革新・次世代道路施策	104)	将来の技術革新や新たな機能を付加・拡充しつつ、 <u>脱炭素化や物流効率化の方針との整合を踏まえ、道路整備を行うべき</u>	e
自転車	105)	自転車の走行空間を整備してほしい	e
鉄道(新交通)	106)	鉄道(新交通、モノレール)の走行空間を整備し総合的な交通網を構築してほしい	e

今後の事業実施以前の段階における費用対効果分析や調査設計、関係機関との調整等を踏まえて検討する

(2) 意見要旨と対応案

(7) 進め方の意見

※下線部は、第2回コミュニケーション活動で頂いた意見を基に作成した意見要旨にワークショップの意見を反映(追加・更新)した箇所

意見の分類	意見要旨		対応案	
コミュニケーション	107)	住民への丁寧な説明が必要	f	これまでのコミュニケーション活動で実施した特設ホームページや新聞広告、地元ラジオ、広報誌等による情報提供をさらに充実し、より一層、丁寧に分かりやすい説明を行う
	108)	交通に関するシミュレーション結果の情報提供が必要	f	
	109)	ワークショップも含め、今後のコミュニケーション計画を明確化し、またやり方を工夫してほしい	f	
	110)	アリバイ作りになっているのではないか心配	f	
	111)	道路整備が前提の進め方となっていないかを明らかにするなど、納得できるプロセスで検討し、計画の内容やプロセス、スケジュールの情報を充実させてほしい	f	
	112)	広くいろいろな立場の人から意見が反映されるとよい	f	
	113)	ヒアリング実施について早めに周知してほしい	f	
アンケート	114)	アンケートがわかりづらい、記入しづらい	f	次回のコミュニケーション活動ではアンケートの質問項目や質問形式の改善を図る
	115)	新たな道路整備の必要・不必要を回答できるようにしてほしい	f	
体制	116)	どのように決めるのか分からない	f	引き続き、有識者委員会の透明性を確保しつつ、検討を進める
	117)	地元の状況を理解できる体制が必要であるが、有識者委員会の役割や位置づけなども説明してほしい	f	

(2) 意見要旨と対応案

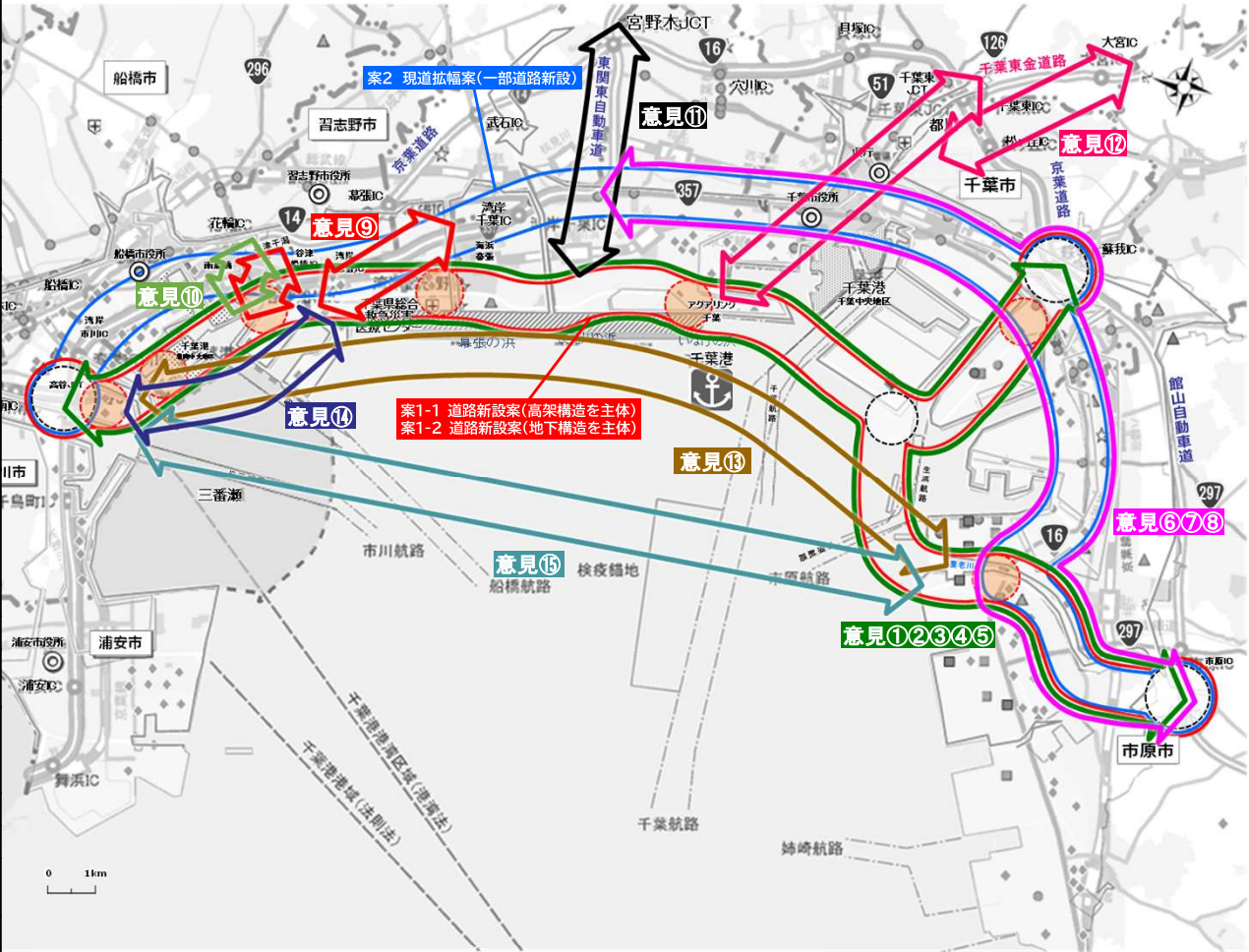
(8) その他の意見

意見の分類	意見要旨		対応案
その他	118)	新湾岸道路の早期整備に期待	g
	119)	道路整備による景観・自然環境の改変や事業費はある程度許容すべき	g
	120)	沿岸部では地域の計画に沿ったまちづくりをしてほしい	g
	121)	他地域の道路整備事例を参考としたらよい	g
	122)	道路行政全般に関する意見	g
			今後の道路行政において参考とする

(参考)ルートに対して寄せられた意見(イメージ)

ルート案に対して寄せられた意見(1/2)

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

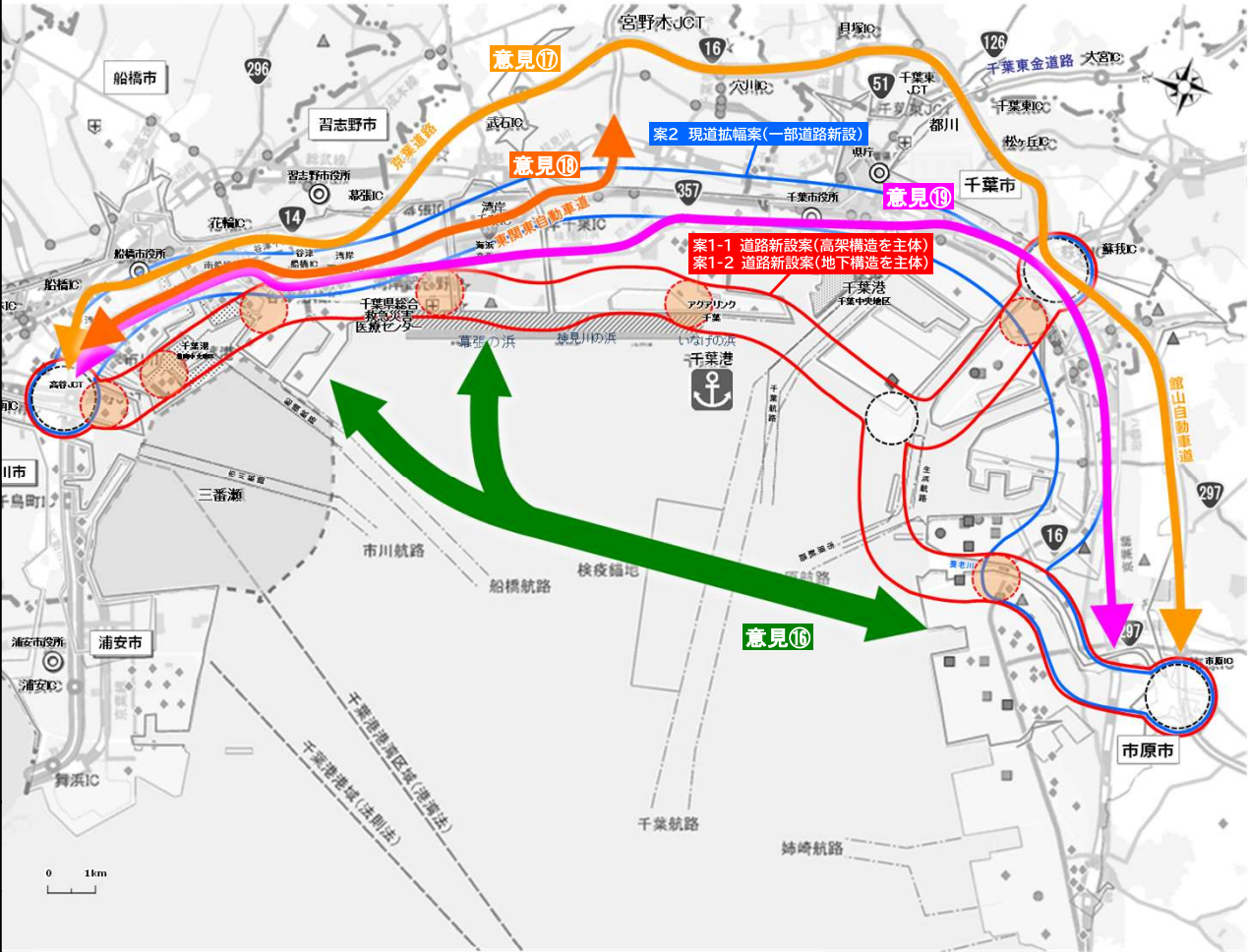


※検討の対象区間外が含まれるご意見については、図化はありません。

(参考)ルートに対して寄せられた意見(イメージ)

ルート案に対して寄せられた意見(2/2)

意見の分類	意見要旨	図中番号
ルート	観光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崎方面まで延伸してほしい ※第二湾岸道路ルートに要望する意見も含む 【起点側】 ・浦安インターまで ・ゲートブリッジまで ・新木場 ・大井JCT ・羽田空港まで ・横浜まで 【終点側】 ・姉崎まで ・木更津まで ・湾口道路まで	図化なし
	更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい 【千葉県内の湾岸部】 ・幕張～市原 ・船橋～市原 【検討対象の区間外】 ・浦安～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	意見16 図化なし
	既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道（水戸線・館山道）の拡幅・立体化をすべき ・京葉道路 ・東関東（館山自動車道） ・東関東（水戸線）	意見17 意見18
	用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等してほしい ・JR京葉線 ・千葉臨海線	意見19

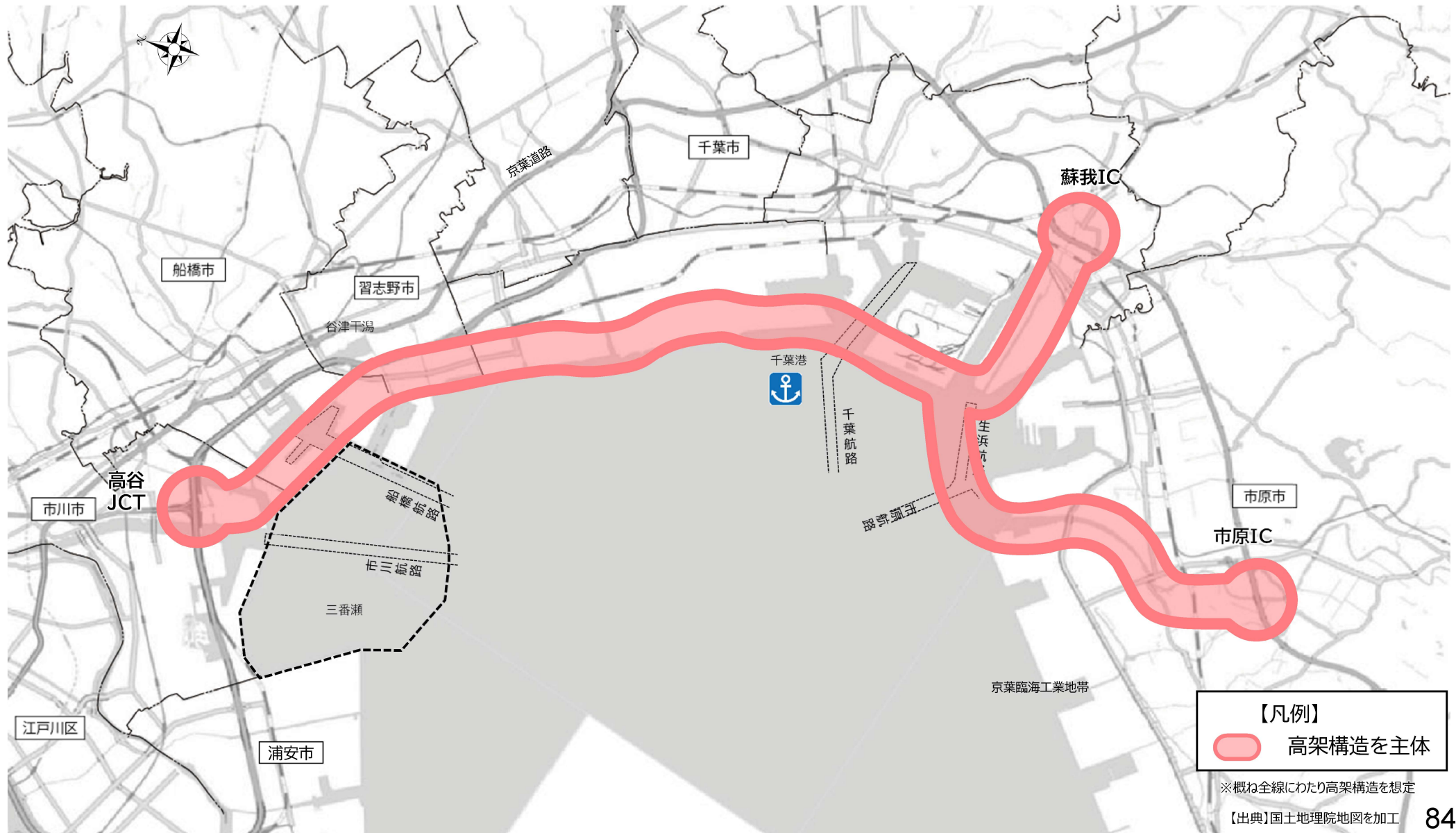


※検討の対象区間外が含まれるご意見については、図化はありません。

(参考)案1-1 道路新設案(高架構造を主体)

比較ルートの考え方

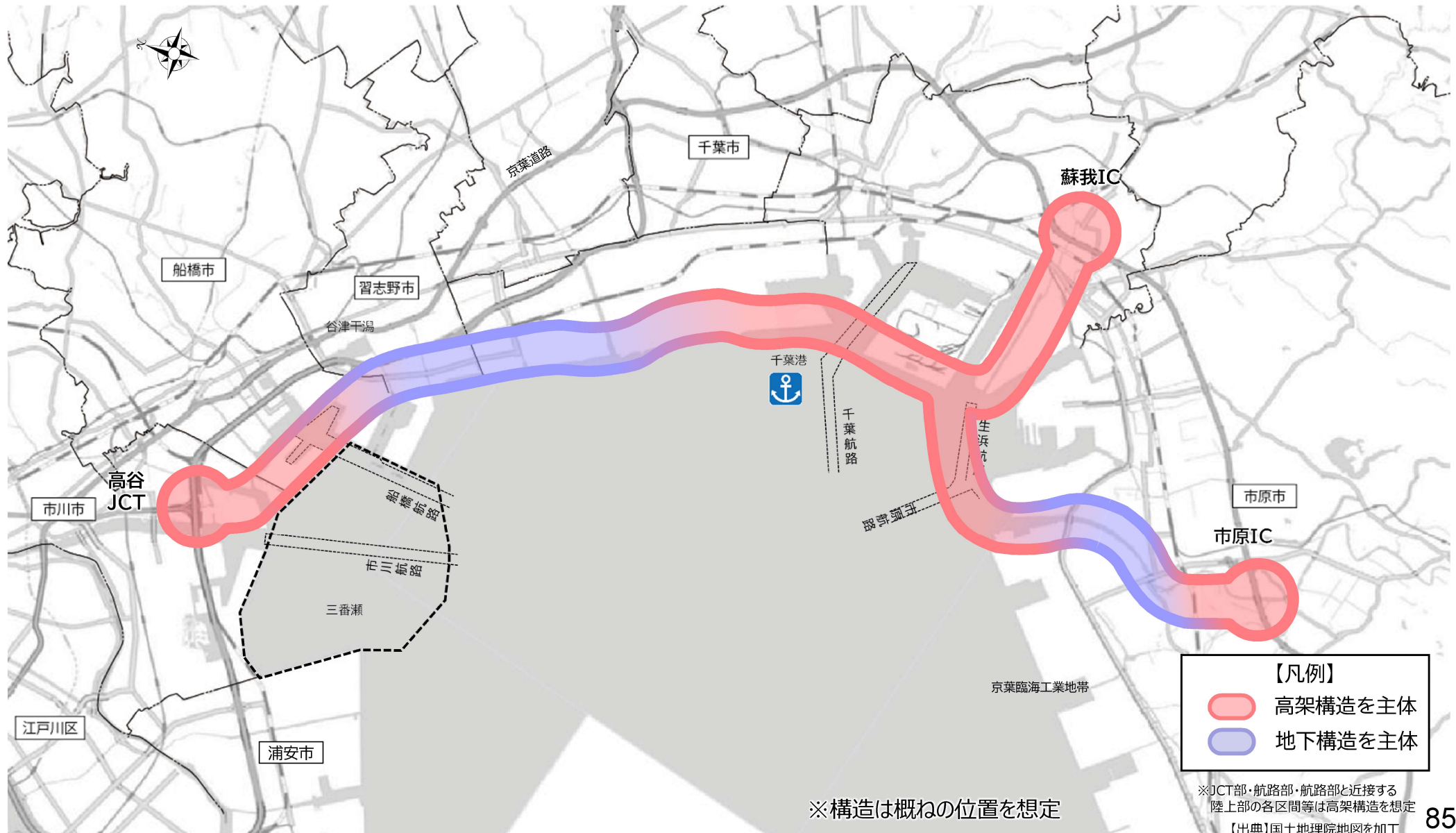
○沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート(高架構造を主体)



(参考)案1-2 道路新設案(地下構造を主体)

比較ルートの考え方

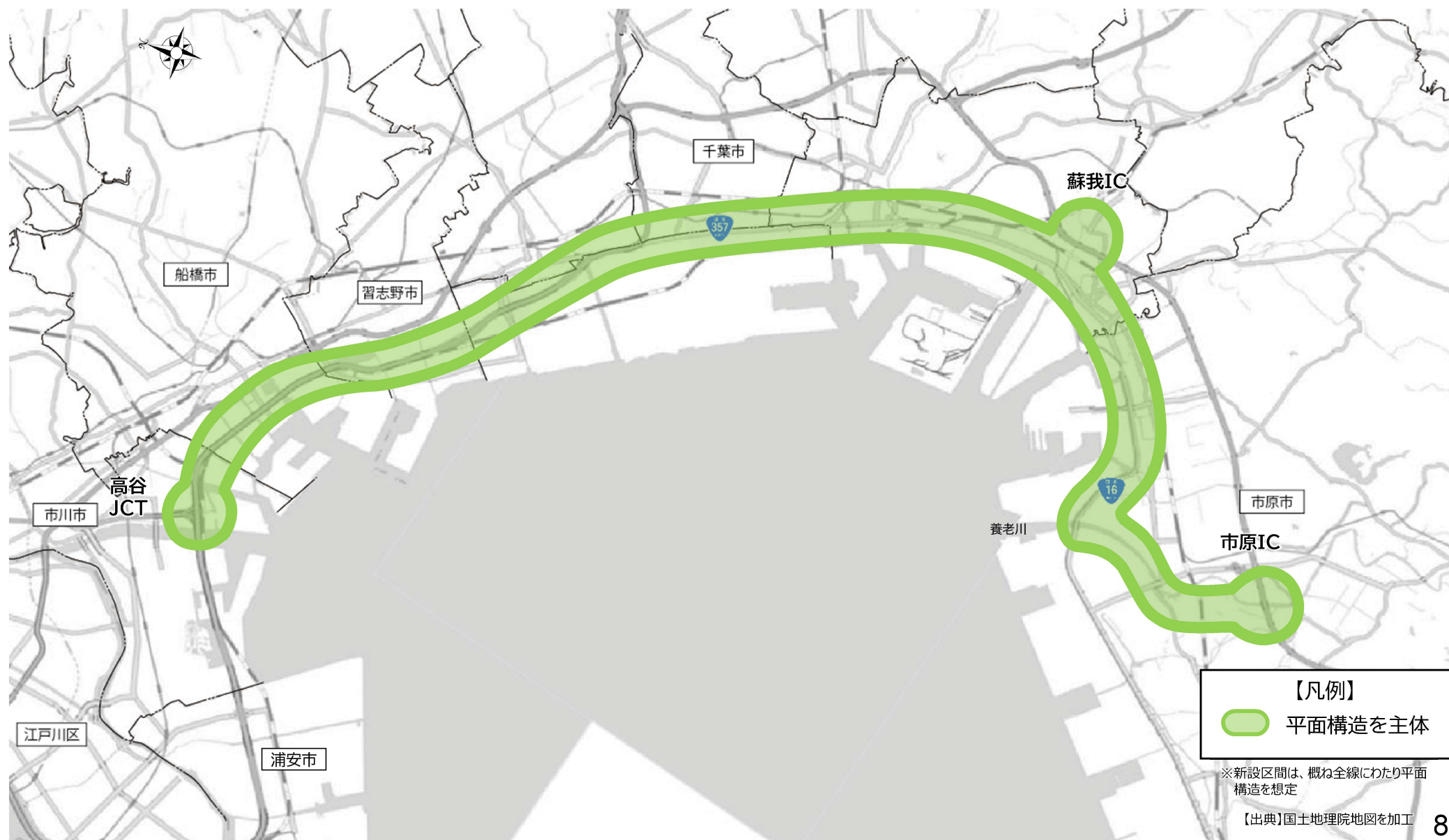
○沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート(地下構造を主体)



(参考)案2 現道拡幅案(一部道路新設)(平面構造を主体)

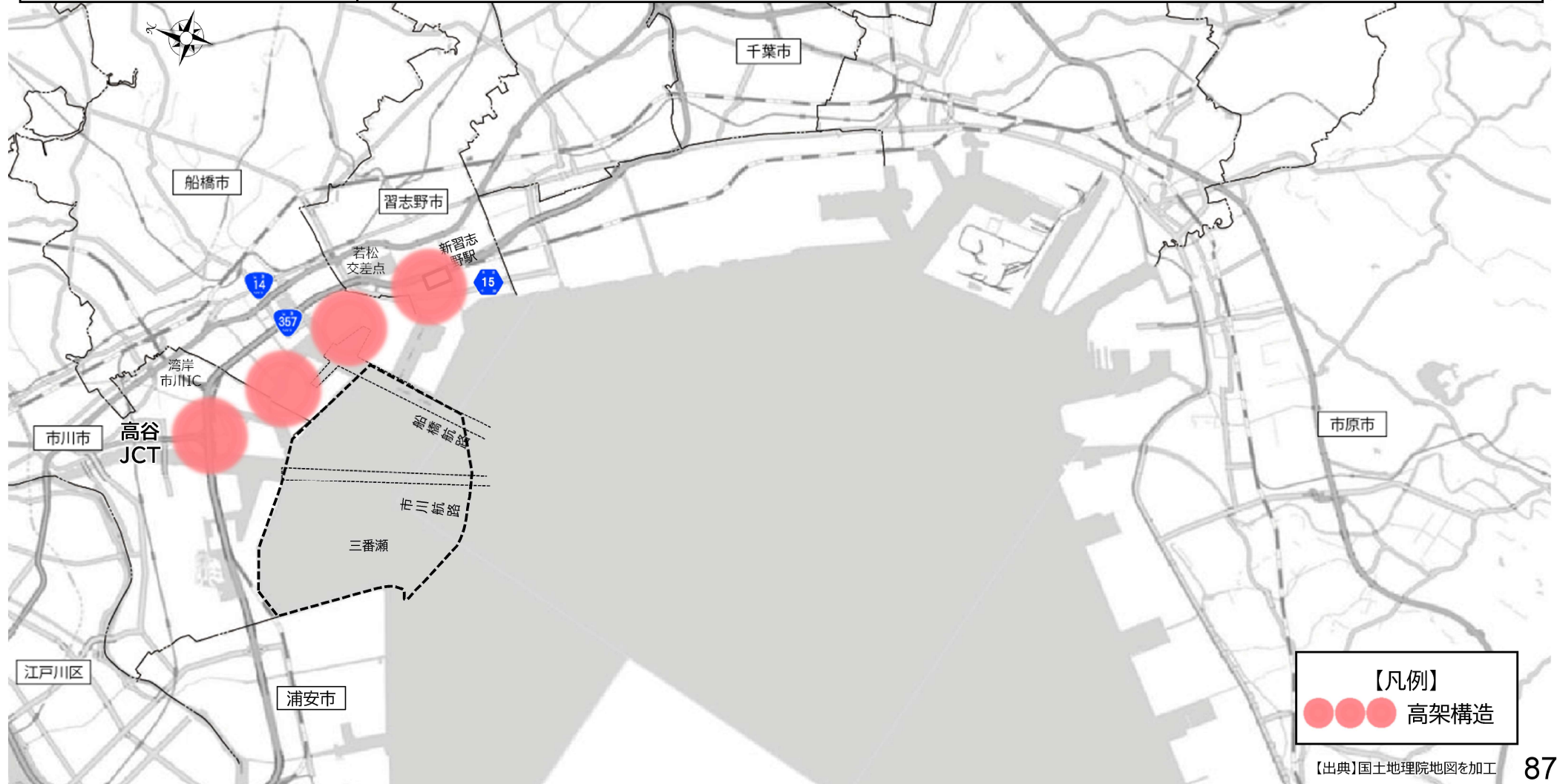
比較ルートの方

○国道357号と国道16号を拡幅し、国道16号の養老川付近から市原IC周辺まで一般道路を新設するルート



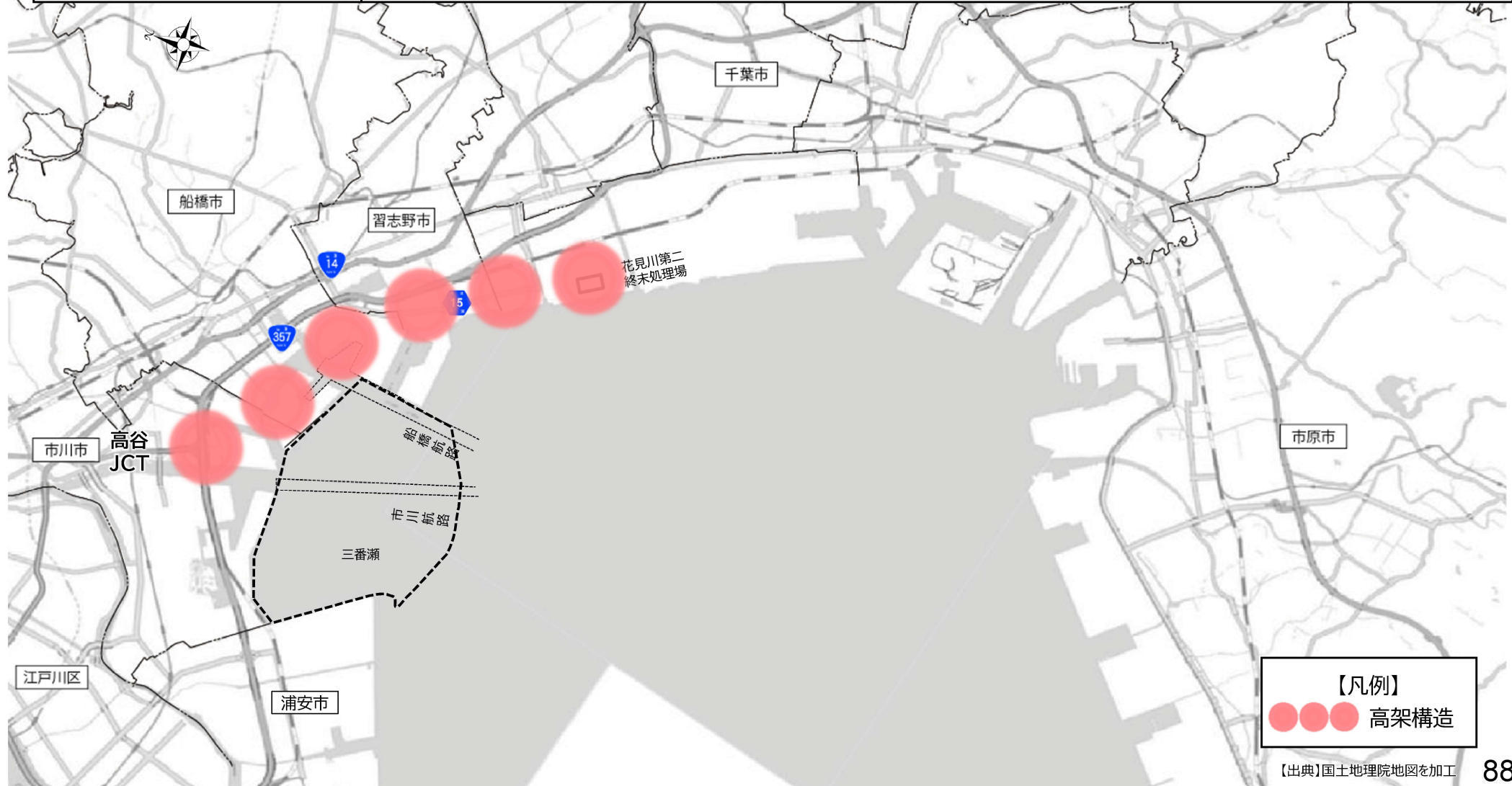
(参考)意見のルートイメージ(意見①)(一部区間整備(高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内))

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい 【高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内】
元となった主な意見	○現状の混雑が激しい湾岸市川インター付近から若松交差点をバイパスするような高谷JCTから新習志野駅付近の海側へ繋ぐ道があれば交通事情がよくなると思う。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし新習志野駅付近の県道15号交差点付近に接続するルート。 ○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な新習志野駅付近の県道15号と接続。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



(参考)意見のルートイメージ(意見②)【一部区間整備(高谷JCT～幕張)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【高谷JCT～幕張】
元となった主な意見	○案1-1がバランスの良い案 幕張より東側まで伸ばさず。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。 等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし幕張(花見川第二終末処理場)付近の県道15号に接続するルート。 ○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な花見川第二終末処理場付近の県道15号と接続。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



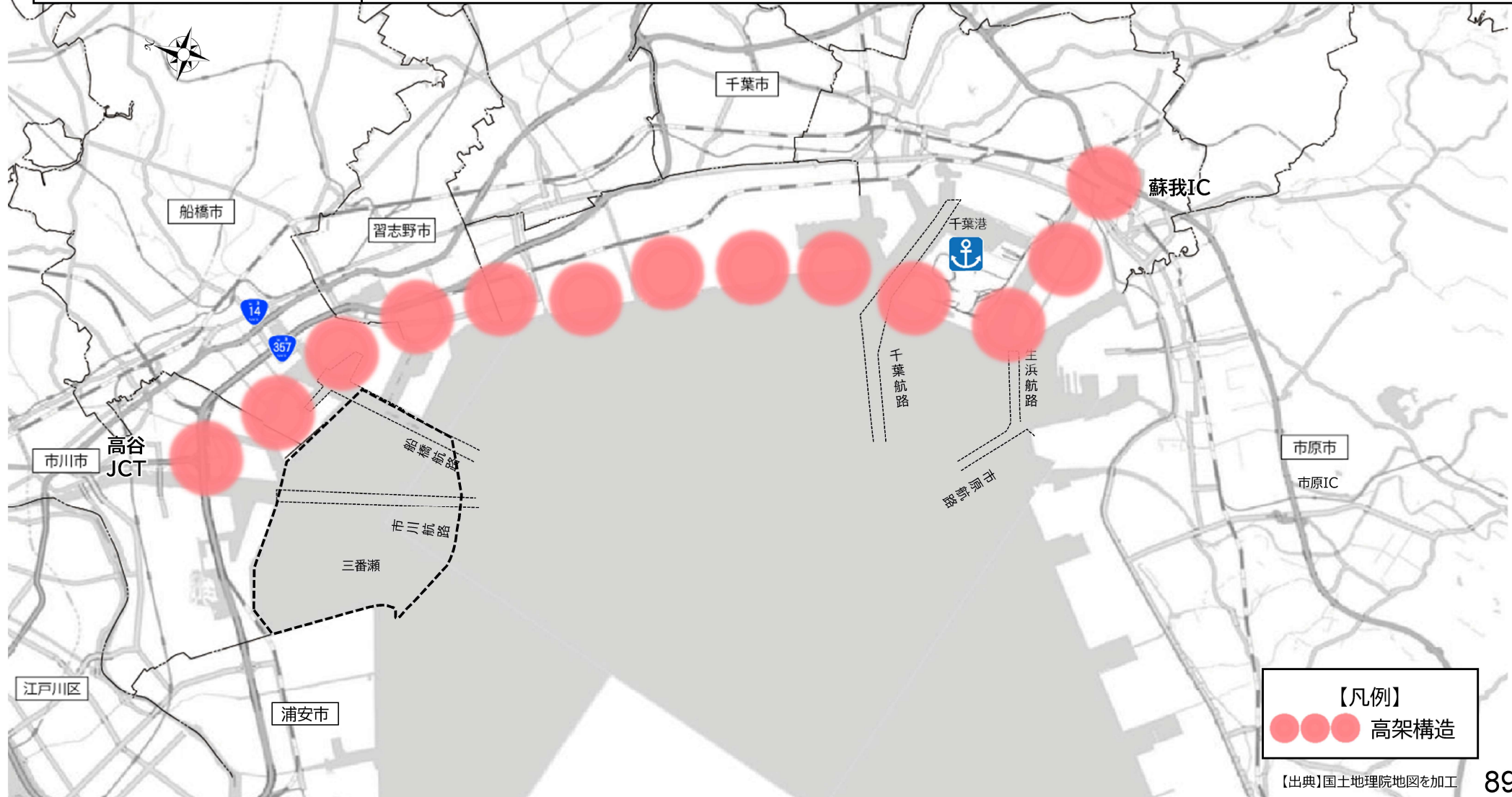
【凡例】


 高架構造

【出典】国土地理院地図を加工

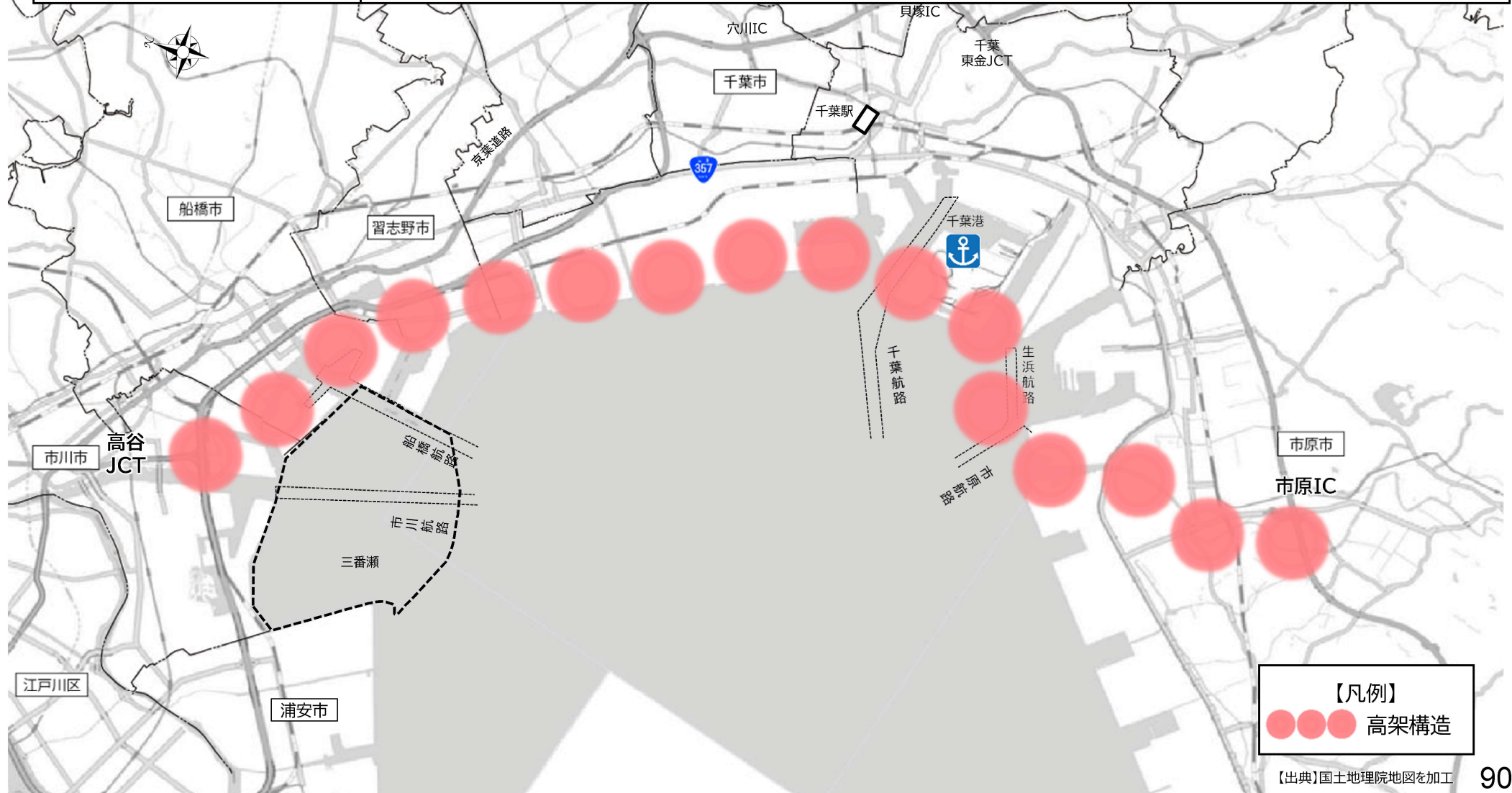
(参考)意見のルートイメージ(意見③)【一部区間整備(高谷JCT～蘇我)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【高谷JCT～蘇我】
元となった主な意見	○高速道路として高谷JCTから蘇我ICまでは必要性を感じるが生浜から市原ICまでは高速は必要性を感じない。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近に接続するルート。 ○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避け湾岸地域のアクセス性を重視して蘇我ICと接続。 ○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



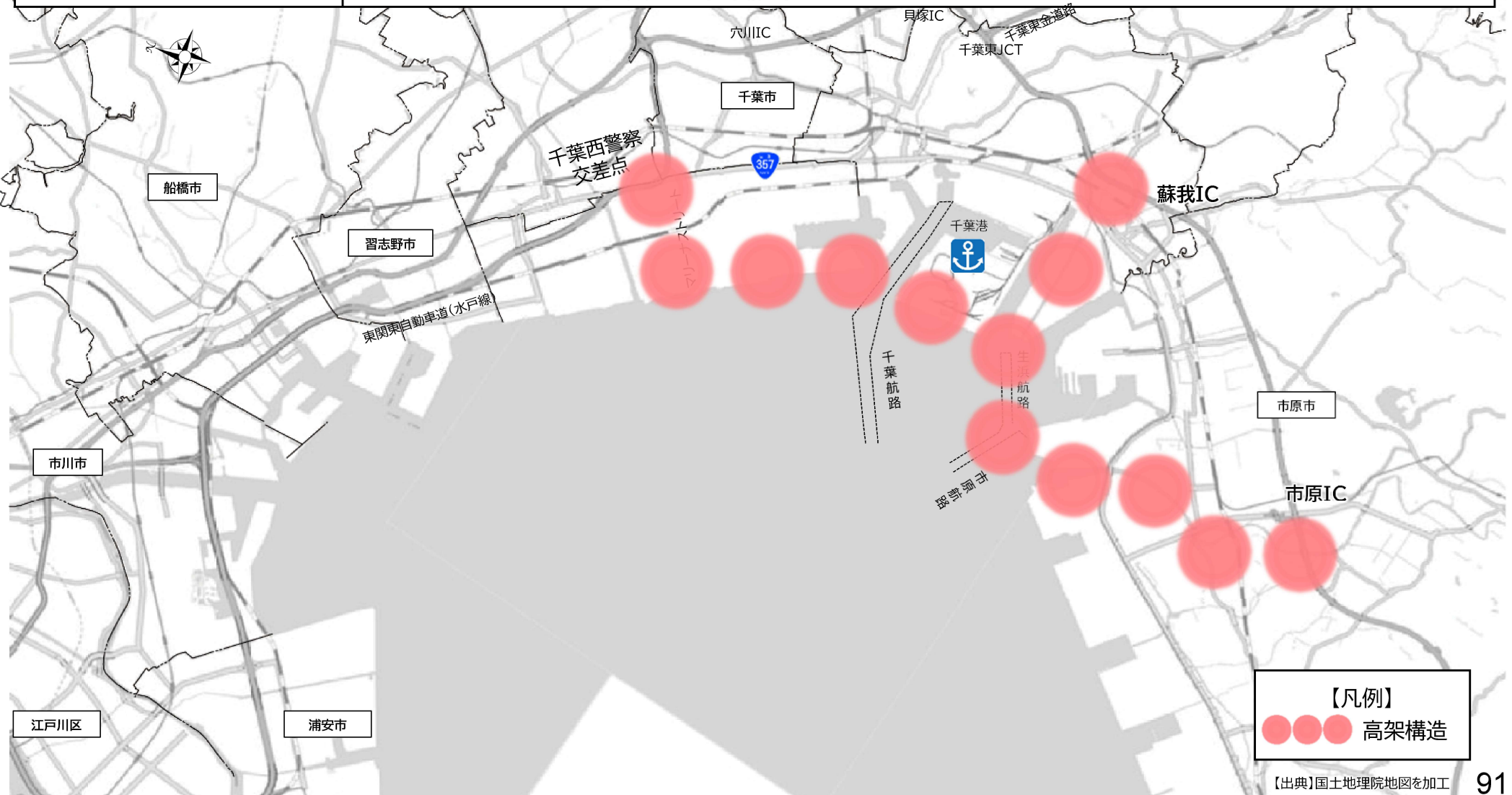
(参考)意見のルートイメージ(意見④)【一部区間整備(高谷JCT～市原)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【高谷JCT～市原】
元となった主な意見	○京葉道路、湾岸道路と役割・機能を分けるために蘇我と繋げず千葉駅周辺の中心部を迂回するルールにした方が良い。 ○案1が希望ですが途中蘇我との接続は無駄な渋滞を引き起こすような気がしますので不要だと思う。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし市原IC付近を高架構造に接続するルート。 ○蘇我IC付近には接続せず交通機能を分担することで既存ネットワークの混雑(貝塚、穴川、千葉東金等、千葉駅周辺)箇所の交通集中を回避可能とする。 ○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定し高架構造を基本。



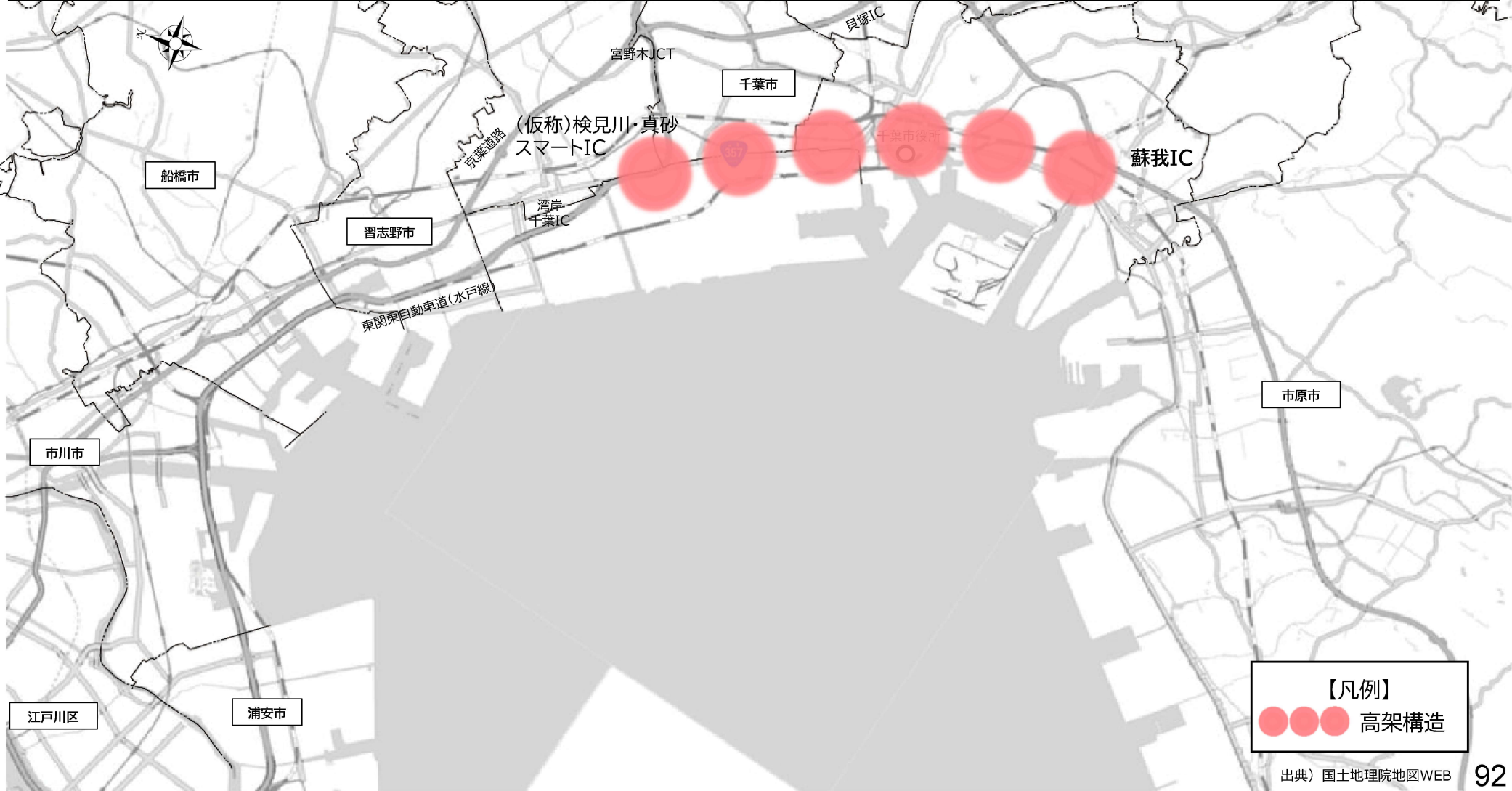
(参考)意見のルートイメージ(意見⑤)【一部区間整備(幕張～蘇我～市原)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【幕張～蘇我～市原】
元となった主な意見	○幕張付近から蘇我、市原まで新規高速で結ぶべき。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○確保済み用地を有効活用しながら、東関道の千葉西警察交差点付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○交通機能を分担することで混雑箇所(貝塚、穴川、千葉東金道路等、千葉市内)の交通集中を回避可能とする海側ルート。 ○千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定し橋梁構造を基本。また、東関道への接続は国道357号千葉西警察交差点付近でJCTを設け現道(市道：マリナストリート)の公共用地を有効活用した高架構造。



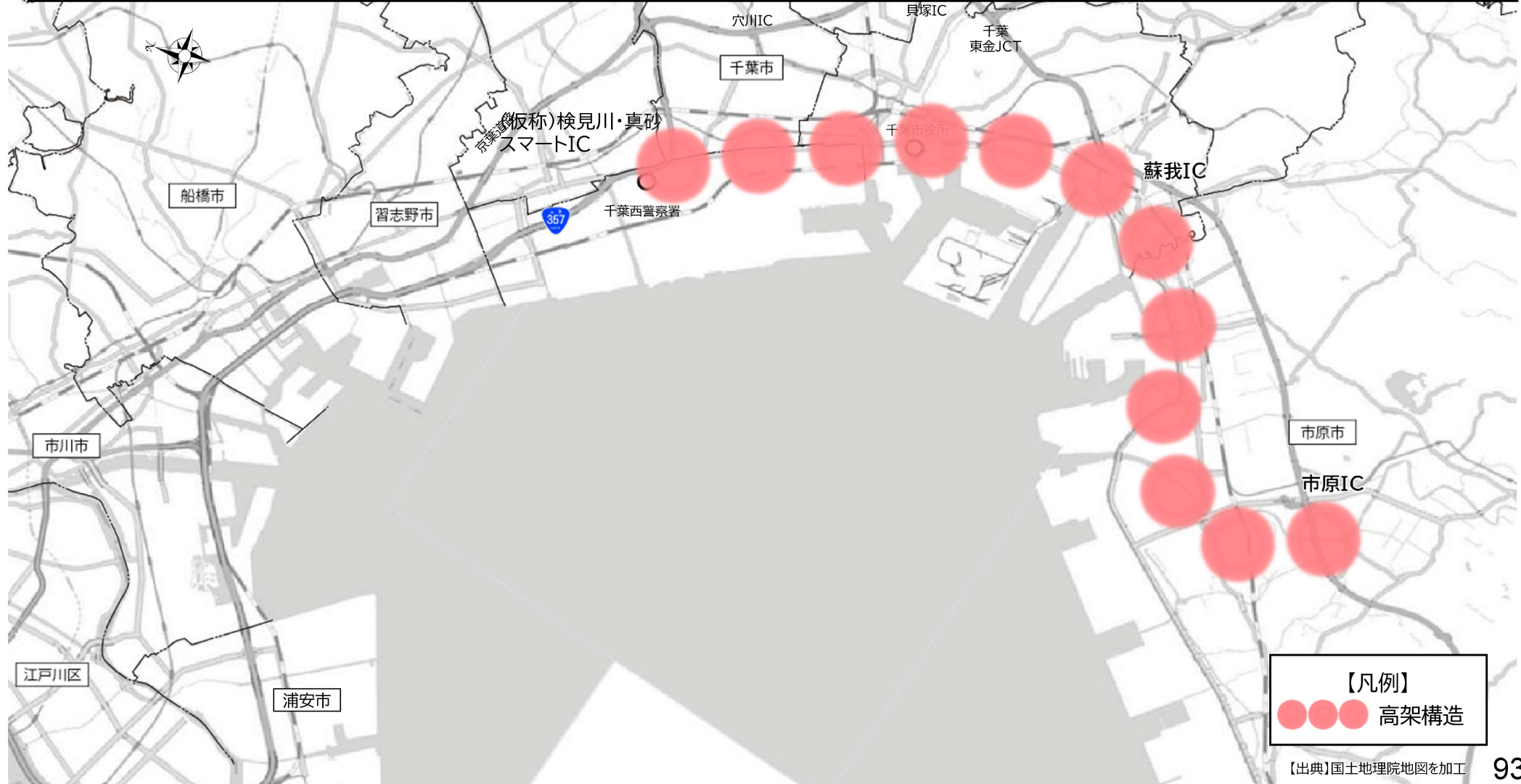
(参考)意見のルートイメージ(意見⑥)【一部区間整備(西千葉～蘇我)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【西千葉～蘇我】
元となった主な意見	○早期の完成のため、用地取得の難易度と総工費を抑えるため湾岸千葉ICと蘇我IC間を結ぶルートを検討する。 ○京葉道路の貝塚周辺での慢性的交通渋滞は東関東と京葉道路が宮野木で合流することが原因と思う。湾岸千葉から蘇我までを直線的に結ぶ道路のみ建設すれば十分だと考える。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。 等
検討の技術的視点	○(仮称)検見川・真砂スマートIC～蘇我ICを接続するルート。 ○(仮称)検見川・真砂スマートIC～蘇我IC間の国道357号の事業予定地外に用地を新たに確保し、京葉道路の混雑(宮野木、貝塚等)箇所や国道357号の交通集中を回避可能とする橋梁構造を基本。



(参考)意見のルートイメージ(意見⑦)【一部区間整備(西千葉～市原)】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【西千葉～市原】
元となった主な意見	○費用や景観や自然環境の問題があるので現行の湾岸道路の千葉西警察署から先の延伸を検討したかどうか。 ○ルート帯については、現行の湾岸道路を千葉西警察署付近から国道357号線に沿う形で蘇我方面から市原ICへの延伸を図る。構造については高架化で片側3車線以上が望ましい。 ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○確保済み用地を有効活用しながら、千葉西警察署付近の(仮称)検見川・真砂スマートICから蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○京葉道路の混雑箇所(貝塚、穴川、千葉東金等)の交通機能の分担を回避可能とする現道(国道357号、国道16号)を活用するルート。 ○(仮称)検見川・真砂スマートIC付近から蘇我IC付近の区間は、国道357号の事業予定地外に新たな用地を確保しつつ、早期実現を可能とする橋梁構造を基本。 ○蘇我IC付近から市原IC付近の区間は、津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



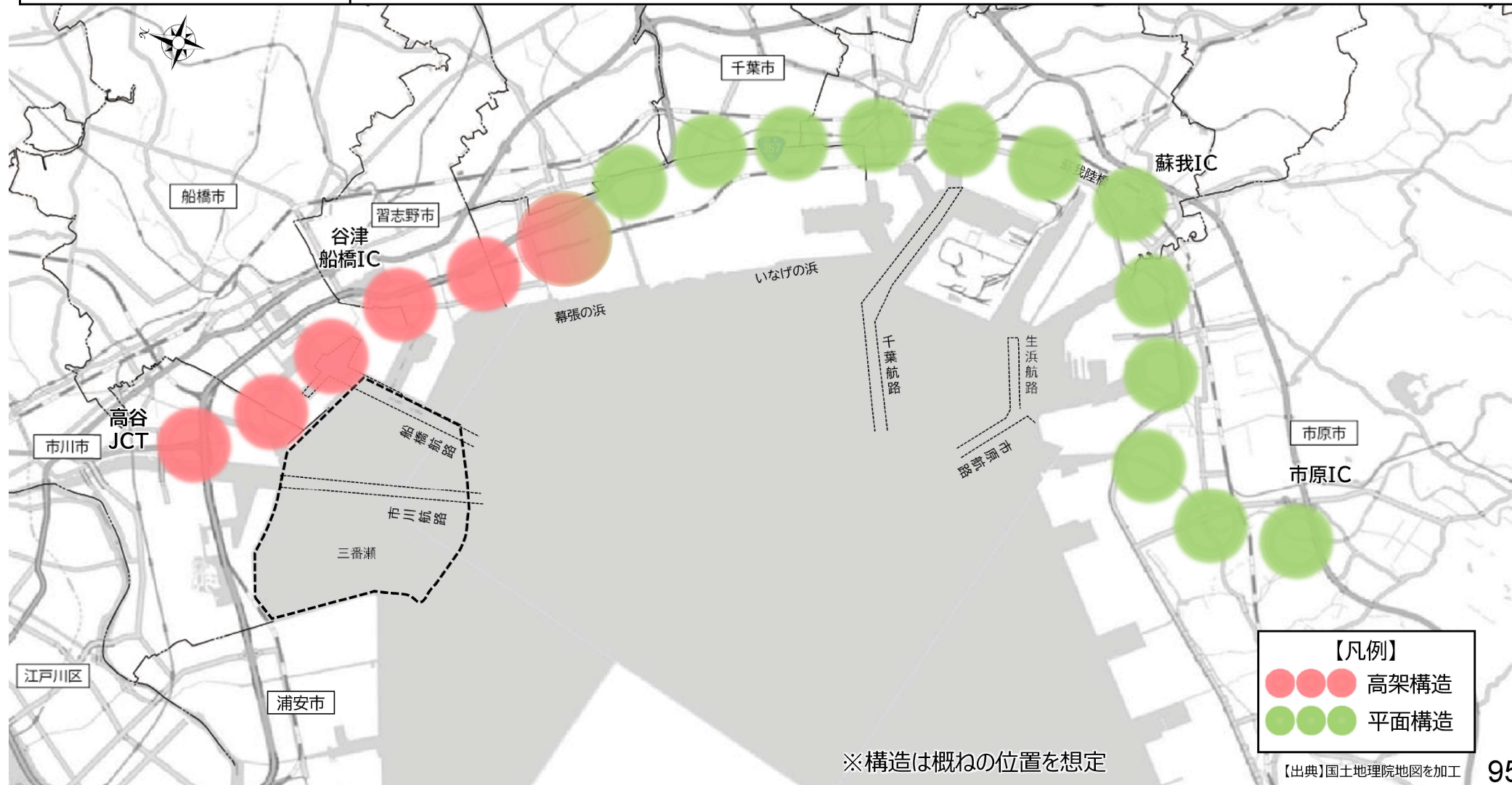
(参考)意見のルートイメージ(意見⑧)【接続箇所(蘇我陸橋～村田橋(千葉市内))】

意見要旨【No.52】	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい【蘇我陸橋～村田橋(千葉市内)】
元となった主な意見	○渋滞ポイントとなる蘇我陸橋、村田川を横断する路線の拡張、増設。目的地に応じた適切な路線の選択性を向上させるための増設。(千葉市のアンダーパスのような) ○蘇我陸橋と市役所地下道の混雑を何とかしてほしい。早く安くできる方法でよいのではないのでしょうか？ ○費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき。等
検討の技術的視点	○蘇我陸橋付近を起点とし村田橋付近に接続するルート。 ○国道357号蘇我地区の短距離の渋滞緩和を重視し、蘇我陸橋南交差点付近から市原市八幡町交差点付近まで平面構造を想定。



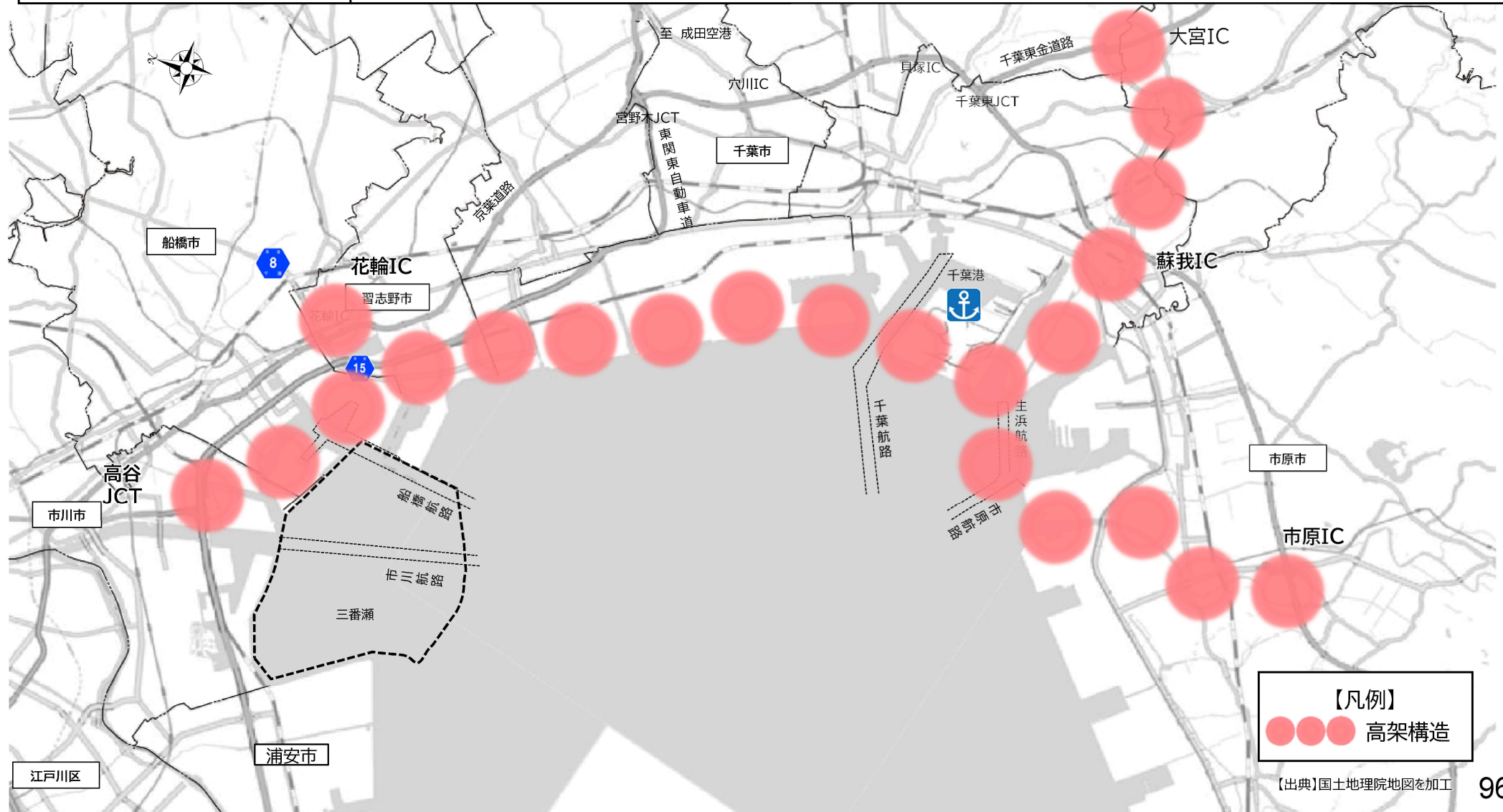
(参考)意見のルートイメージ(意見⑨)【案1→案2の組合せ(習志野付近/谷津船橋IC、幕張周辺)】

意見要旨【No.53】	沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から道路新設案と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい(起点側;新設、終点側;現道、または起点側;現道、終点側;新設、または新設と現道を使いわけてほしい)【習志野付近/谷津船橋IC、幕張周辺】
元となった主な意見	○新設と現状国道357号の拡大をバランスよく混ぜてほしい。(コストと工事期間を考慮して) ○高谷JCTからは、案1-1。谷津船橋ICから案2。幕張の浜からいなげの浜、千葉、市原の航路は、景観や大型船舶の往来を考えると避けたほうが良い。また、国道357号の道幅を拡張、蘇我陸橋も拡張すれば良いと思う。等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○市川・船橋・習志野区間は津波・高潮時の浸水を回避し、早期完成が実現可能となる高架構造を基本。千葉から市原区間は沿線土地利用や景観配慮、費用抑制の観点から既存の公共用地の有効活用を想定した平面構造を基本。 ○起点側の海側ルートは大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。



(参考)意見のルートイメージ(意見⑩)【接続箇所(花輪IC)】

意見要旨【No.54】	京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関東(水戸線)等へ接続してほしい【花輪IC】
元となった主な意見	○花輪ICと千葉東JCTから湾岸線を直接結ぶ新ルートの新設。 ○京葉道路の宮野木JCTから先の渋滞を緩和することを考え、湾岸線から直接新たな新湾岸線に接続すべきである。 等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、市原IC付近を起点とし花輪IC付近や蘇我IC付近及び大宮IC付近や市原IC付近に接続するルート。 ○京葉道路(花輪、穴川・貝塚・千葉東)の交通機能の分担や迂回路を確保する観点から千葉東金道路にも接続するルート。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。

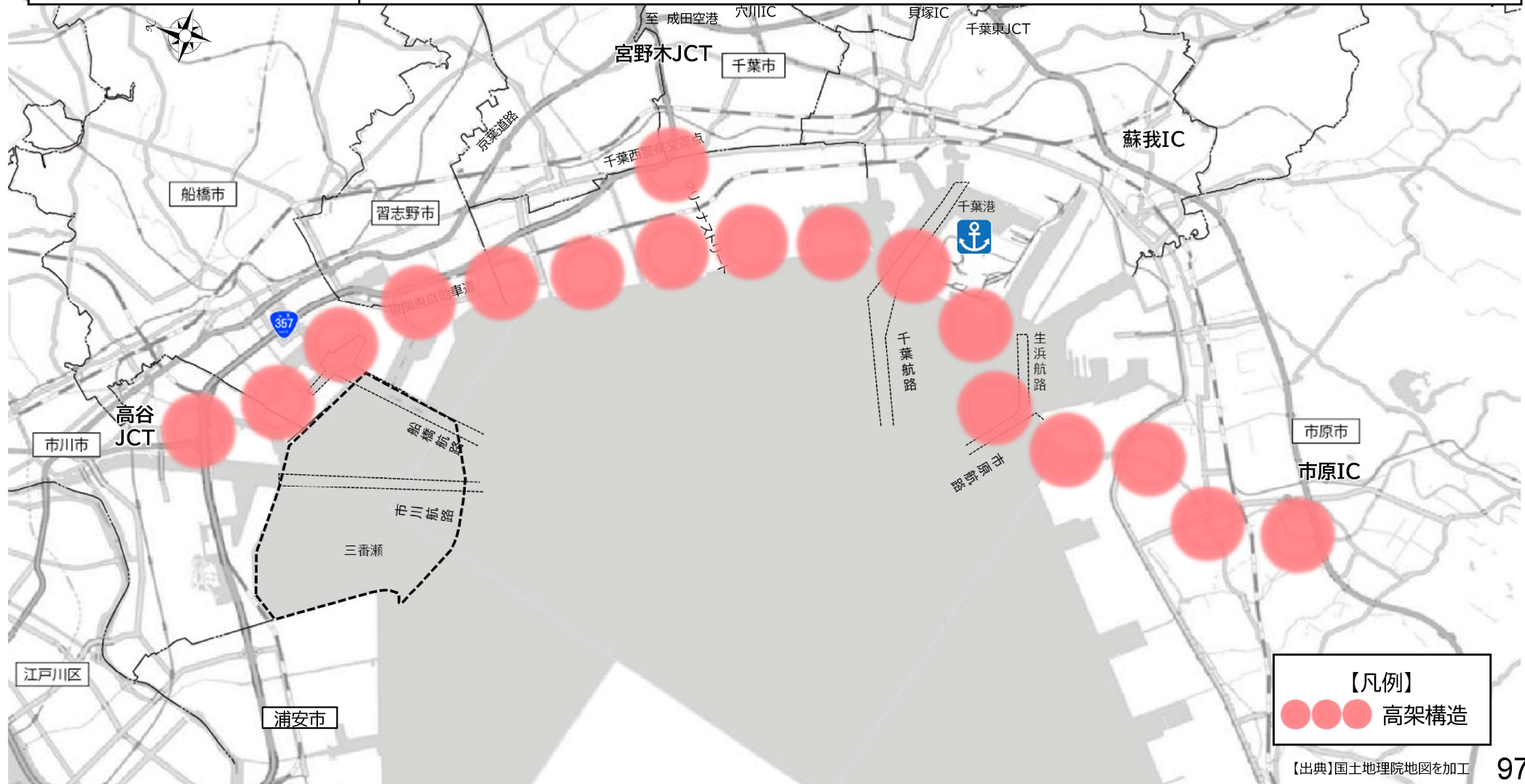


【凡例】
● ● ● 高架構造

【出典】国土地理院地図を加工

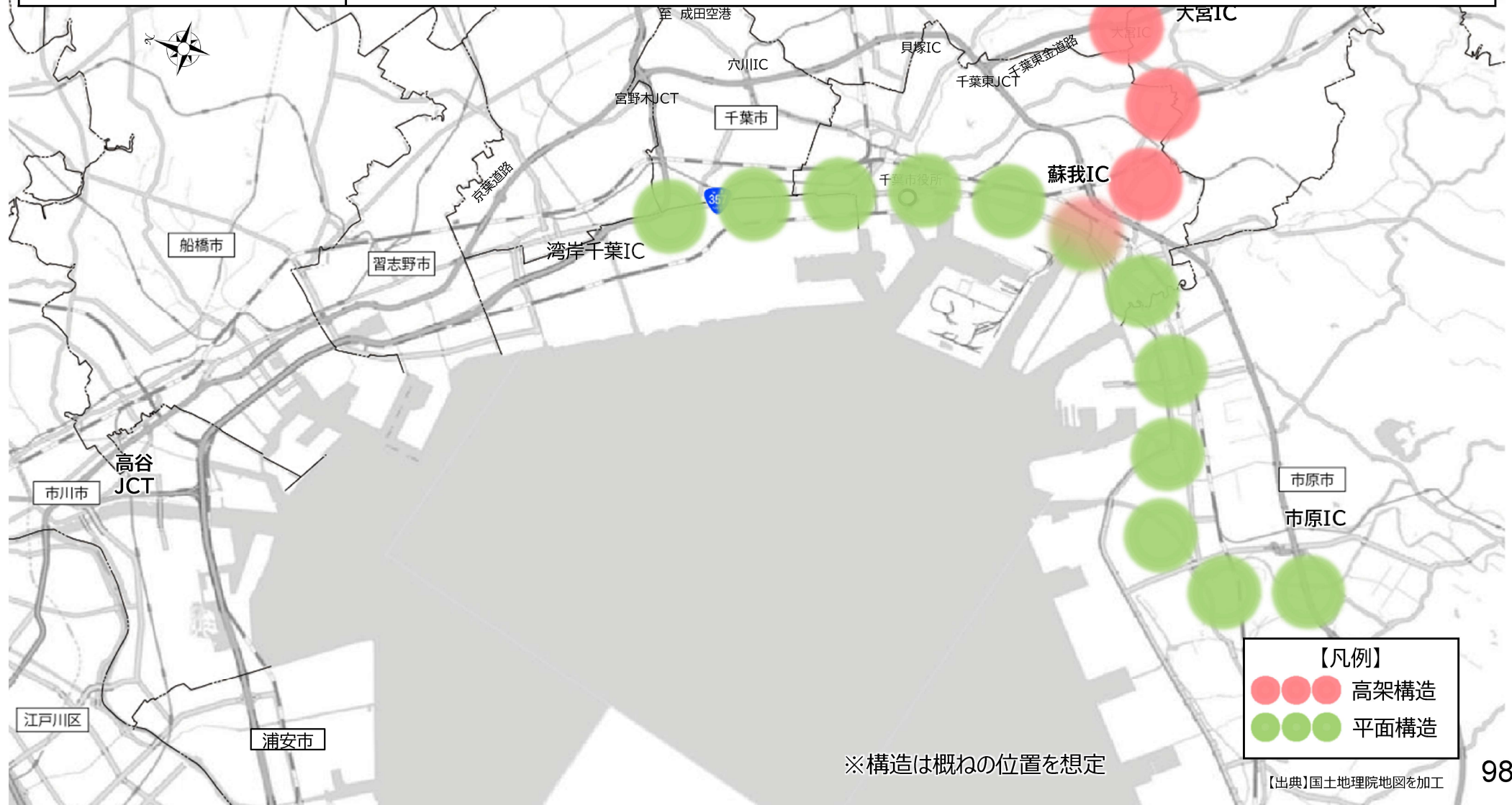
(参考)意見のルートイメージ(意見⑪)【接続箇所(宮野木JCT)】

意見要旨【No.54】	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 【宮野木JCT】
元となった主な意見	○京葉工業地帯の輸送を新湾岸道路で担うと共に事故の際のルート選択の増加の為、通勤・観光などでの需要の高い京葉道路・東関東自動車道にアクセスできる宮野木JCTへの接続を希望する。 ○京葉道路の宮野木JCTから先の渋滞を緩和することを考え、湾岸線から直接新たな新湾岸線に接続すべきである。 等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし宮野木JCT方面の東関道と市原ICに接続するルート。 ○湾岸部からの成田空港へのアクセス強化や宮野木JCT周辺の渋滞緩和等を踏まえ宮野木方面への東関道に接続するルート。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。また、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



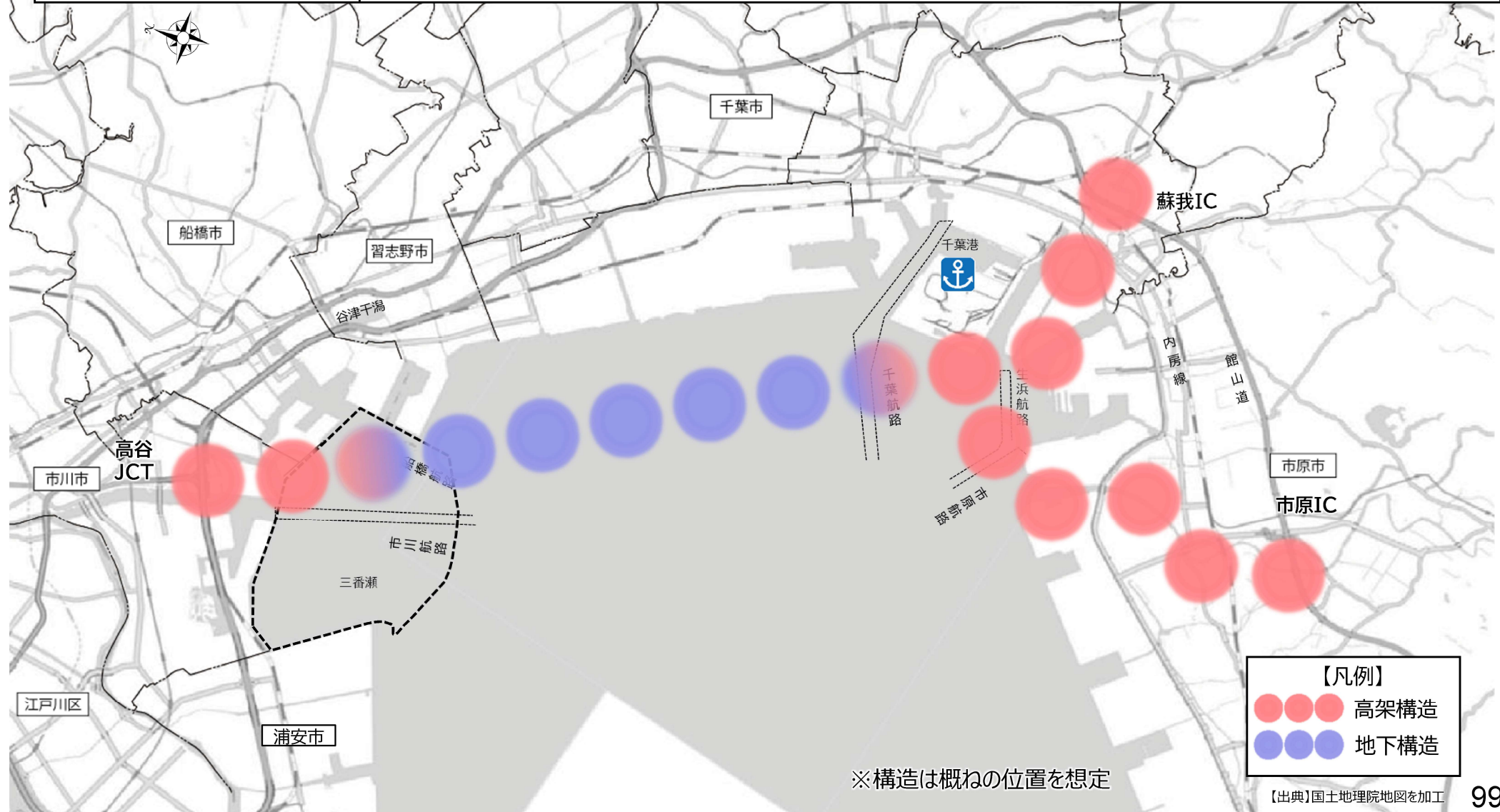
(参考)意見のルートイメージ(意見⑫)【接続箇所(京葉道路千葉東JCT、千葉東金道路大宮IC)】

意見要旨【No.54】	京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関東(水戸線)等へ接続してほしい【京葉道路千葉東JCT、千葉東金道路大宮IC】
元となった主な意見	○湾岸千葉IC付近・宮野木間の稲毛の大カーブから国道357号に沿って千葉市役所付近まで2案通り拡幅し、そこから都川に沿って千葉東金道路に接続。 ○千葉東金道路と湾岸地域(国道357号及び新湾岸道路)の接続による貝塚IC及び千葉東JCT周辺の慢性的な渋滞の解消、並びに当該接続道路上での千葉駅ICの設置による千葉市中心エリアにおける高速道路へのアクセス性向上及び穴川IC等周辺道路の渋滞緩和を期待します。等
検討の技術的視点	○確保済み用地を有効活用しながら、湾岸千葉IC付近を起点とし市原IC付近に接続するルート。 ○蘇我IC付近には接続せず京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和や費用抑制を図ることを重視し、湾岸千葉IC付近から市原IC付近は事業予定地外に新たな用地を確保し平面構造を基本。千葉東金道路大宮ICまでは新たな用地を確保して高架構造を基本。



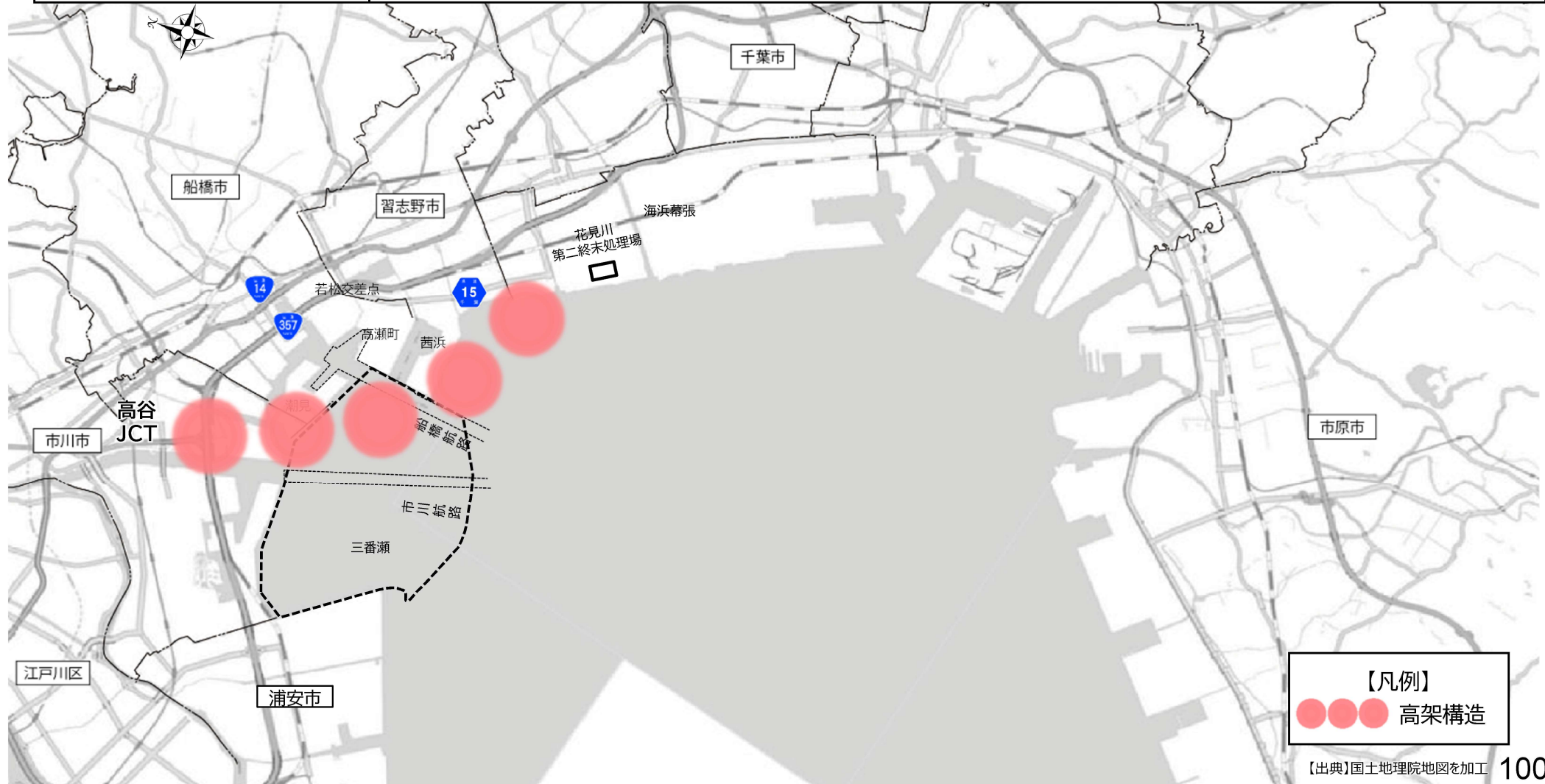
(参考)意見のルートイメージ(意見⑬)【三番瀬を通過(沖合沿い)】

意見要旨【No.55】	慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため三番瀬を通過してほしい【沖合沿い】
元となった主な意見	○高谷JCTからは海上を通し途中にICを作らない。特に市川、船橋、習志野は生活道路が混雑する。また、海上の方が用地取得がしやすい。 ○三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。等
検討の技術的視点	○三番瀬を通過し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に最短距離で接続するルート。 ○早期整備の観点から洋上区間は極力直線的に結ぶルート。 ○起点側及び千葉港付近では大型船舶の航行に支障がないよう地下構造で通過。千葉港付近は2地点接続を可能とするため洋上でトンネル構造から高架構造に切替え、蘇我・市原の両地区に接続することを想定。



(参考)意見のルートイメージ(意見⑭)【三番瀬を通過(高谷～茜浜)】

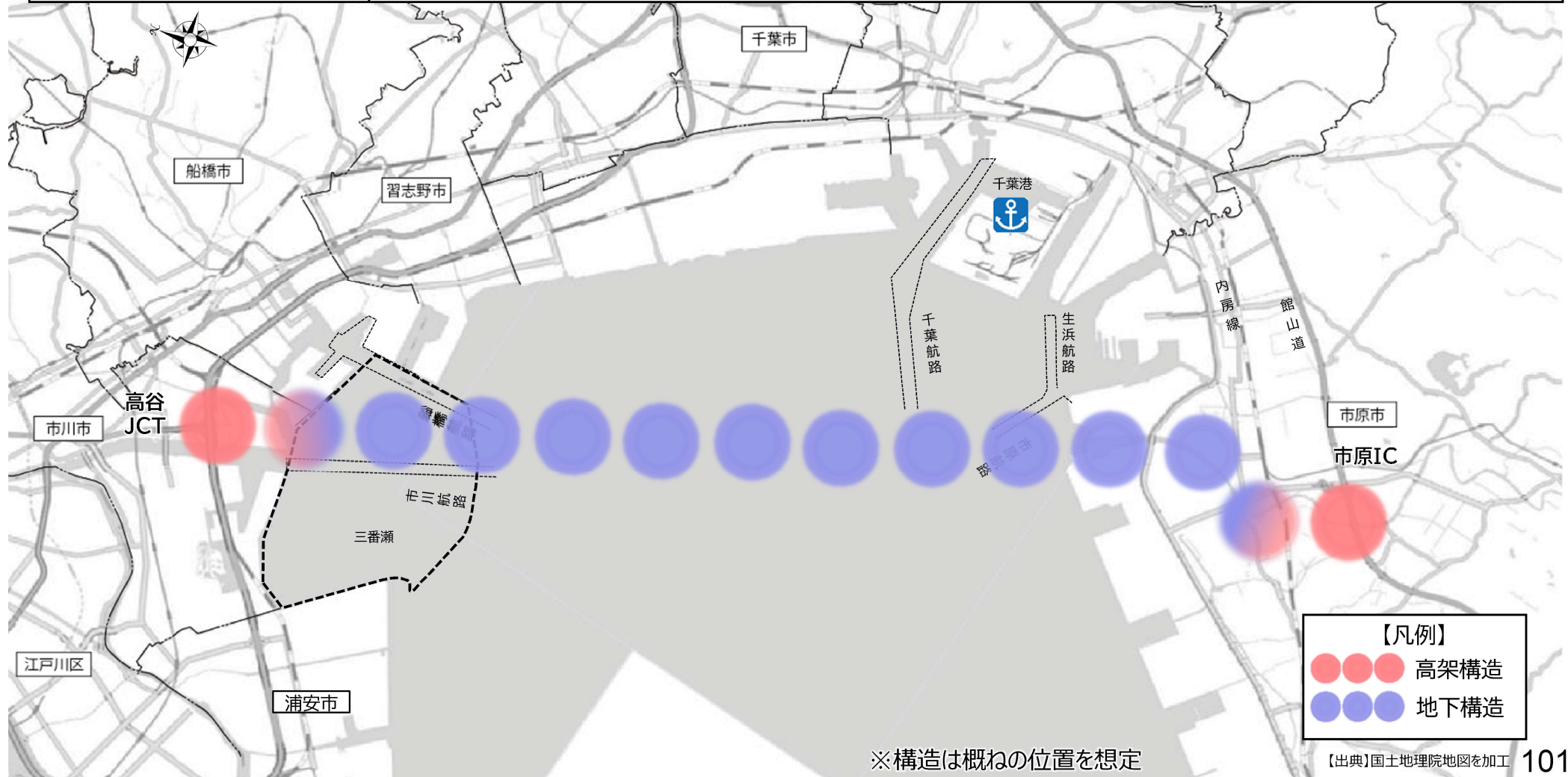
意見要旨【No.55】	慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため三番瀬を通過してほしい【高谷～茜浜】
元となった主な意見	○高谷JCTからは海上を通し途中にICを作らない。特に市川、船橋、習志野は生活道路が混雑する。また、海上の方が用地取得がしやすい。 ○高谷JCTから船橋までは高架をあたらしく作って海ぞいの道につなげる。 ○海浜幕張～船橋市若松間は海浜線があるので途中、高瀬町から潮見に渡る橋をつくて国道357号のバイパス化して高谷方面に抜けられるようにしたい。等
検討の技術的視点	○三番瀬を通過し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCT付近を起点とし茜浜付近に最短距離で接続するルート。 ○船橋市内渋滞路線(国道14号、国道357号)を避けることを重視し、高谷JCTから海側を通過し、国道357号の交通集中を回避可能な茜浜付近の県道15号と接続。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を通過する長大橋梁を想定。また、早期実現のため三番瀬を高架構造で通過。



【凡例】
   高架構造

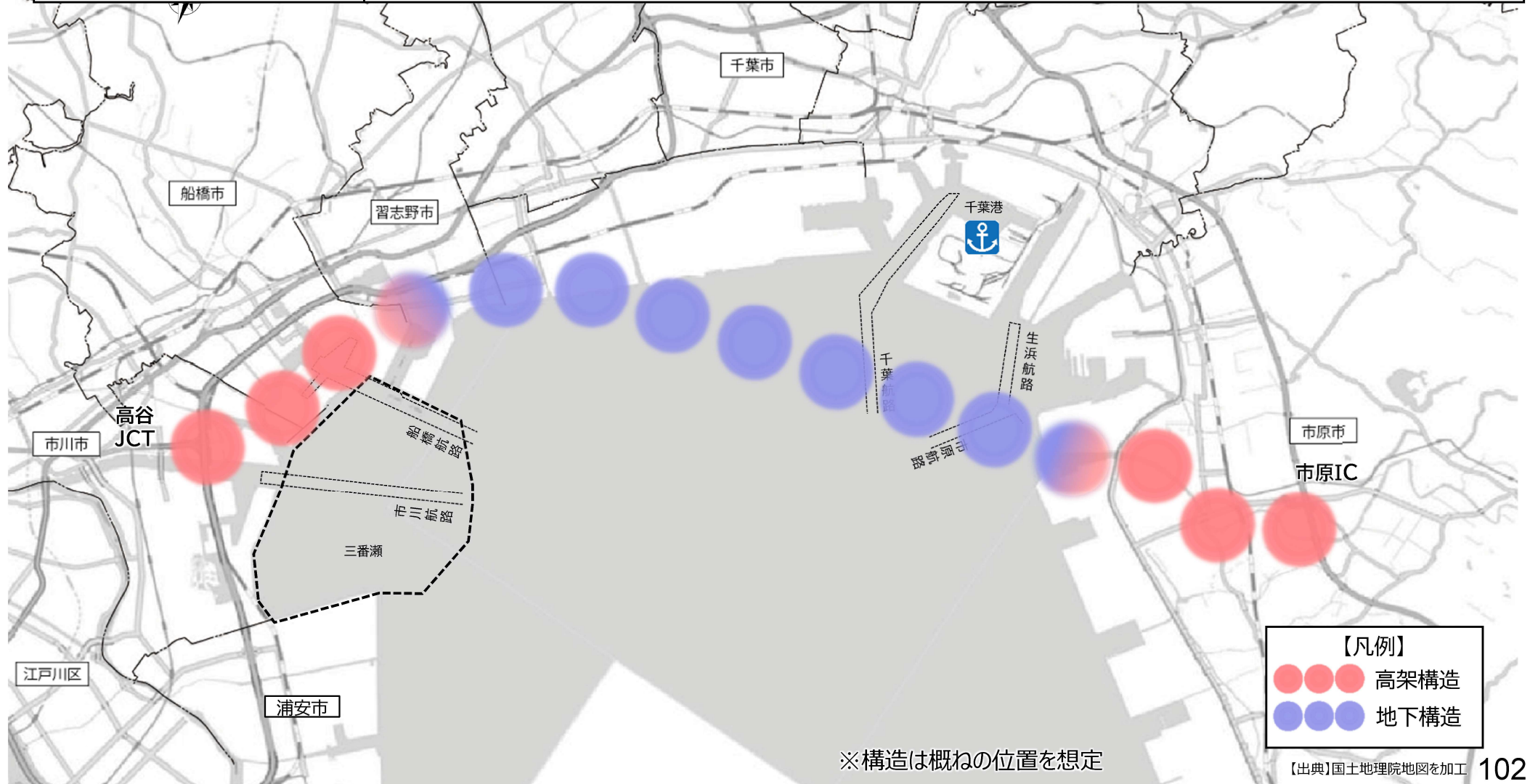
(参考)意見のルートイメージ(意見⑮)【三番瀬を通過(高谷～養老川(市原)、市川～京葉工業地帯)】

意見要旨【No.55】	慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため三番瀬を通過してほしい 【高谷～養老川(市原)、市川～京葉工業地帯】
元となった主な意見	○現道拡幅と海岸沿いのルートの開拓の案が出ていますが、高谷JCT～蘇我もしくは市原ICを結ぶ海底または海上ルートは無理なのでしょうか。(海ほたる的なイメージ)三番瀬があるので急に高架になるか潜るかになってしまいうけれども。 ○アクアラインの様な海上、又は海中に新たなルートを考える事も必要だと思う。建設費や環境問題を考えて新たなルートを希望する。等
検討の技術的視点	○三番瀬を通過し、高谷JCT付近を起点とし市原IC付近に最短距離で接続するルート。 ○千葉港の大型船舶の航路の確保や今後の港湾開発を考慮し終点を市原方面としたルート。 ○起終点付近は大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋で通過することを想定。市街地は景観への影響を避けて極力洋上を地下構造を基本。 ○地下構造は、効率性を考慮し極力直線的な線形。



(参考)意見のルートイメージ(意見⑬)(洋上を通過(幕張～市原、船橋～市原))

意見要旨【No.57】	更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい【幕張～市原、船橋～市原】
元となった主な意見	○船橋⇄市原まで直行道路(湾岸地域通過車両を減らす) ○東京湾地下ルート 等
検討の技術的視点	○三番瀬を回避し確保済み用地を有効活用しながら、高谷JCTを起点とし船橋・幕張周辺と市原IC付近に接続するルート。 ○速達性の向上や交通分担機能を図るため船橋・幕張周辺から市原地区を最短距離の洋上通過で接続するルート。 ○大型船舶の航行に支障がないよう航路上空を長大橋梁で通過することを想定。海洋部は大型船舶の航行を支障がないように地下構造で通過することを想定。 ○市原市内は、早期実現が可能となる既存の公共用地の有効活用や津波・高潮時の浸水回避を想定した高架構造を基本。



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

意見要旨【No.58】	既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道(水戸線・館山道)の拡幅・立体化をすべき【京葉道路、東関東道(館山自動車道)】
元となった主な意見	○どうしても作るのなら既存インフラの京葉道路、湾岸道の効率化を進めては？地下利用や複層化による輸送力増強を図ったほうが今から長い年月を経て用地確保を行うより手っ取り早い。あとは鉄道貨物利用で。 ○京葉道路、東関東道の二階建て化。等
検討の技術的視点	○既存のインフラを有効活用し、京葉市川JCT付近を起点とし市原IC付近に接続するルート。 ○用地買収の削減や道路ネットワークの有効活用を想定し、起点は京葉市川IC付近を想定。 ○京葉道路と東関東道(館山自動車道)の用地を有効活用を想定し複層化の高架構造を基本。



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

意見要旨【No.58】	既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道(水戸線・館山道)の拡幅・立体化をすべき【東関道(水戸線)】
元となった主な意見	○渋滞緩和ということであれば、東関東道を部分的に二階建てにするなどではダメなのでしょうか。等
検討の技術的視点	○既存インフラを有効活用し、高谷JCTを起点とし(仮称)検見川・真砂スマートIC付近に接続するルート。 ○東関東自動車道(水戸線)の用地を有効活用を想定した複層化の高架構造を基本。



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

意見要旨【No.59】	用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等としてほしい【JR京葉線、千葉臨海線】
元となった主な意見	○船橋市は国道14号の拡幅は望めないため、総武本線や京葉道路の上下空間を利用して一般道を新設できないか検討してほしい。 ○JR東日本の京葉線の上に道路を造る。等
検討の技術的視点	○既存インフラを有効活用し、高谷JCT付近を起点とし蘇我IC付近と市原IC付近に接続するルート。 ○JR京葉線の鉄道用地の有効活用を想定した複層化の高架構造を基本。



4. 意見等への対応

4-（2）道路計画の必要性の確認（対応分類a関連）

対応分類a：頂いたご意見に対する補足説明

(1)新湾岸道路の必要性の整理

3. ステップ2:課題の共有と道路計画の必要性の確認

(1)解決すべき課題の共有と道路計画の目標の設定

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

(2)道路計画の必要性の確認

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

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

※構想段階における道路計画策定プロセスガイドラインを一部引用

将来の見通しを踏まえ、新湾岸道路の必要性を定量的・定性的に整理

(2) 必要性の確認__上位計画の確認 千葉県総合計画(R7.10策定)における新湾岸道路の位置づけ

- 千葉県総合計画は、県政全般に関する最上位の基本的かつ総合的な計画。
- 令和7年10月に新たに千葉県総合計画が策定され、計画の実現に欠くことができないインフラストラクチャとして「新湾岸道路」を位置付け。

- 千葉県では、県政全般に関する最上位の基本的かつ総合的な計画である、新たな「千葉県総合計画」を令和7年10月に策定し、基本理念として「千葉の未来をともに創る ～県民を守り、支え、そして飛躍する千葉の実現」を掲げており、その中でも、新湾岸道路は多様な目標の前提となり、その実現に欠くことのできないインフラストラクチャとして位置づけている。

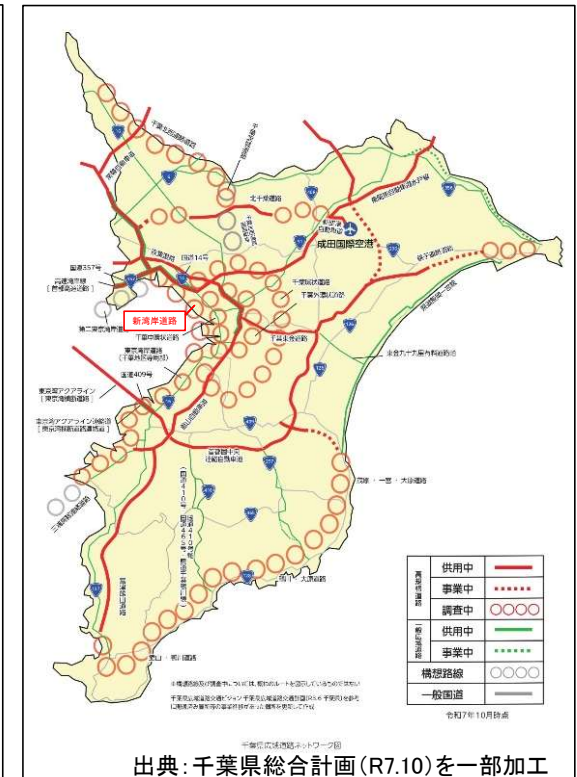
<千葉県総合計画における新湾岸道路の関連事項等>

- ・渋滞が深刻化している県北西部において、慢性的な交通渋滞を解消する道路整備として、最重要と位置づけ

目標指標 II-3-① 半島性を克服する交通ネットワークの強化

【指標 県都1時間構想(現状79%)、県内の主要都市から県都千葉市までの都市間連絡速度(現状40km/h に寄与)

- ・半島性を克服する交通ネットワークの強化、交流を支える道路ネットワークの整備・有効活用
- ・成田空港や千葉港などの国際的な拠点へのアクセス向上、効果を拡げるための道路整備
- ・激甚化する災害への対応力強化、半島性を踏まえた防災対策の推進
- ・幹線道路や生活道路など道路の階層性に応じた機能の発揮による交通安全環境の改善
- ・新たな産業・地域づくりと企業誘致の推進
- ・成田空港等の主要な交通拠点からのアクセス向上
- ・適切な医療を効率的に提供する体制の確保、安全な生活環境の実現



出典: 千葉県総合計画(R7.10策定)より一部抜粋

- 首都圏広域地方計画は、「国土形成計画（全国計画）」を基本として、首都圏の国土の整備等の方針や目標を定めるもの。
- 令和8年6月に第3次計画が策定され、広域的なインフラの充実・強化の一つとして、「新湾岸道路」を位置づけ。

＜首都圏広域地方計画における新湾岸道路の関連事項等＞

○広域的なインフラの充実・強化

- ・ 災害から国民の命と暮らしを守るために防災・減災、国土強靱化の観点からインフラ整備を進める
- ・ 厳しい財政制約や人口減少、技術革新、ライフスタイルや価値観の多様化等社会情勢が変化しているため、インフラのストック効果を最大化していくことは、投資効果を最大化する観点からも重要
- ・ 北千葉道路や千葉県湾岸地域における新湾岸道路など、高規格道路ネットワークの構築による成田空港や千葉港へのアクセス強化を実現することで物流の活性化に寄与した「経済波及効果」の創出、CO2削減、エネルギー効率化、快適性向上など、新たな社会的価値を創り出すことが期待

＜産業集積とサプライチェーンの強化・相互連携＞

- ・ 北千葉道路や新湾岸道路など、高規格道路ネットワークの構築により、成田空港からの輸出入・国内の空輸を活用する付加価値の比較的高い製品を生産する事業所の立地促進、製品の開発や商圏・販路の拡大、航空機産業の集積が期待

＜広域的な交通インフラを活用した地域連携プロジェクト＞ (東京湾内地域)

- ・ 国際拠点港湾の千葉港をはじめ、首都圏の重要な拠点を有しており、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ており、新湾岸道路などの整備による機能強化が図られる地域

●成田空港機能強化に対応した 高規格道路ネットワークの整備（千葉県）

空港機能強化に対応した高規格道路ネットワーク



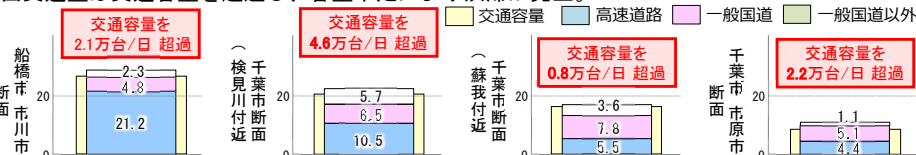
(3) 必要性の確認—渋滞

- 現在、湾岸地域では幹線道路等の交通容量が不足し、幹線道路に交差する道路も含め、慢性的な渋滞が発生。また、朝夕のピーク時間帯を中心に走行速度が大きく低下する区間も存在するなど、時間帯別の渋滞も発生しており、時間信頼性が低い。
- 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、新湾岸道路への交通転換により、複数路線で渋滞緩和が見込まれる。

■現状の課題認識

(断面交通量)

○断面交通量は交通容量を超過し、容量不足により渋滞が発生。

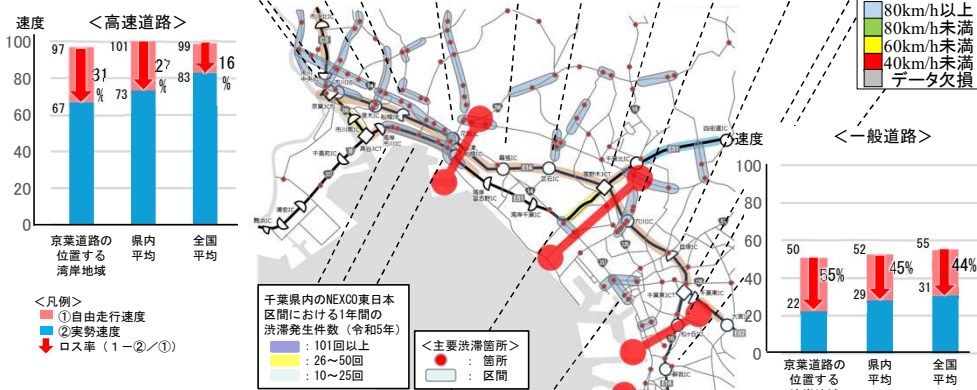
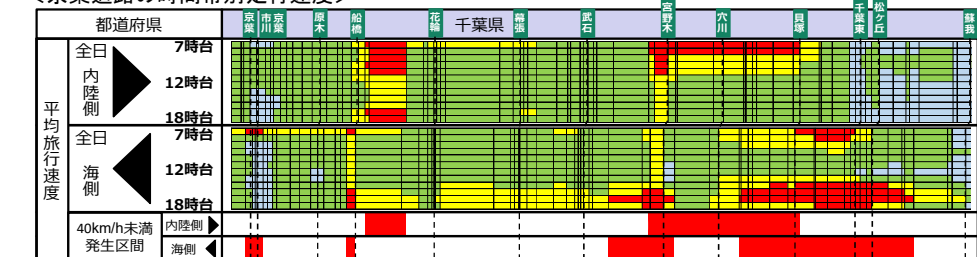


出典：令和3年道路交通センサス

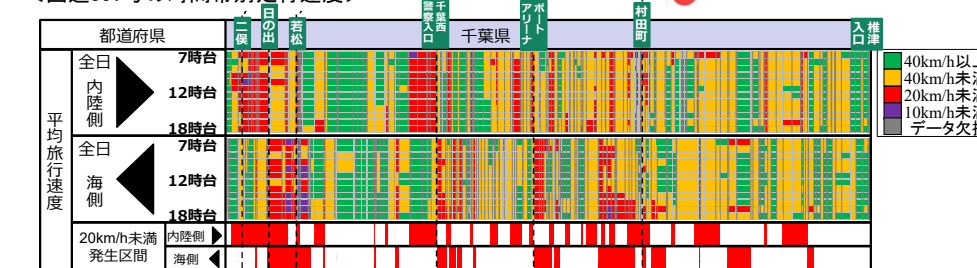
(湾岸地域における主要渋滞箇所)

○湾岸地域では、高規格道路や幹線道路に加え、交差する一般道路も含め、面的に渋滞が発生。

<京葉道路の時間帯別走行速度>



<国道357号の時間帯別走行速度>



出典：ETC2.0プローブデータ（R05年1月～12月【全日】）

■整備効果の見通し

(混雑度の算定の考え方、方法)

- 新湾岸道路「整備なし」の場合は、将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析（シミュレーション）を行い、既存の幹線道路の交通量の見通し（2040年の将来交通量）を試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。

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

- 「整備あり」の既存幹線道路の交通量見通しは、現段階でIC等による接続位置が定まっていなため配分解析が困難なことから、道路整備の事例を用いて、新設道路への交通転換に伴う既存幹線道路の標準的な交通量の減少率（減少幅）を上記の将来交通量に乘じて試算。
- それらの交通量を用いて既存幹線道路の交通容量に対する混雑度の見通しの算出を試みたもの。

道路整備に伴う並行路線の交通量減少率	別線整備	減22%	減17%	減34%
東京外かく環状道路	北西線	減22%	減17%	減34%
中部横断自動車道	東関道	減26%	減33%	減23%
国道357号	湾岸千葉地区改良	減26%	減33%	減23%
東関道	千葉富津線	減26%	減33%	減23%
国道17号	上武道路	減26%	減33%	減23%
合計		減2～3割		

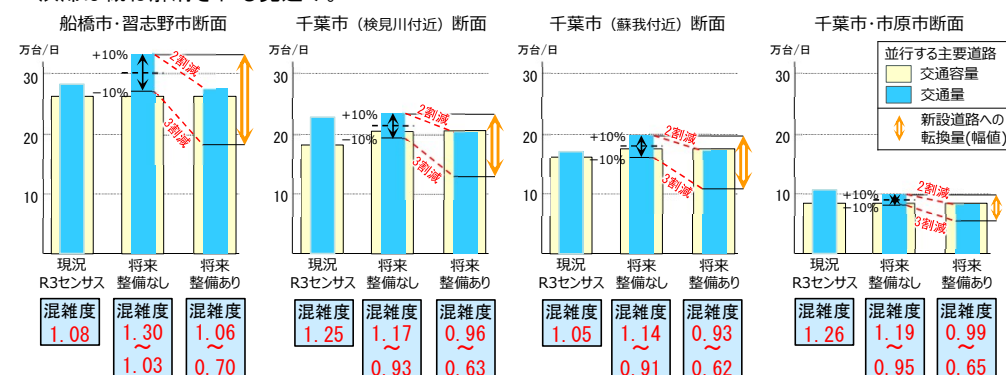
(東京外かく環状道路(三郷IC～高谷JCT)の例)

路線	交通量(単位:百台/日)	整備前	整備後
高速	中央環状線	1,492	1,143
一般	松戸原木線	206	195
	市川柏線	103	79
	市川松戸線	263	193
小計		2,064	1,610
減少率		減22%	
高速	外環道※	—	716
一般	国道298号	—	392
小計		—	1,108
合計		2,064	2,718

※：新設の外環道(三郷IC～高谷JCT)が開通後、当該区間における交通量を計測

(混雑度の試算結果)

- 整備事例の減少率による試算結果ではいずれの断面においても、各路線の交通量は容量以下となり、渋滞は概ね解消される見込み。



○今後、複数案の比較評価において案ごとの混雑度の見通しについて推計を行う予定。

■整備しない場合の将来見通し

(混雑度の算定の考え方、方法)

- 将来の社会経済情勢の変化を踏まえた交通モデルを用いて配分解析（シミュレーション）を行い、新湾岸道路を整備しない場合の交通量の見通しを試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析を実施。

(試算結果)

- いずれの断面においても、将来時は交通容量を上回る交通量が見込まれる。

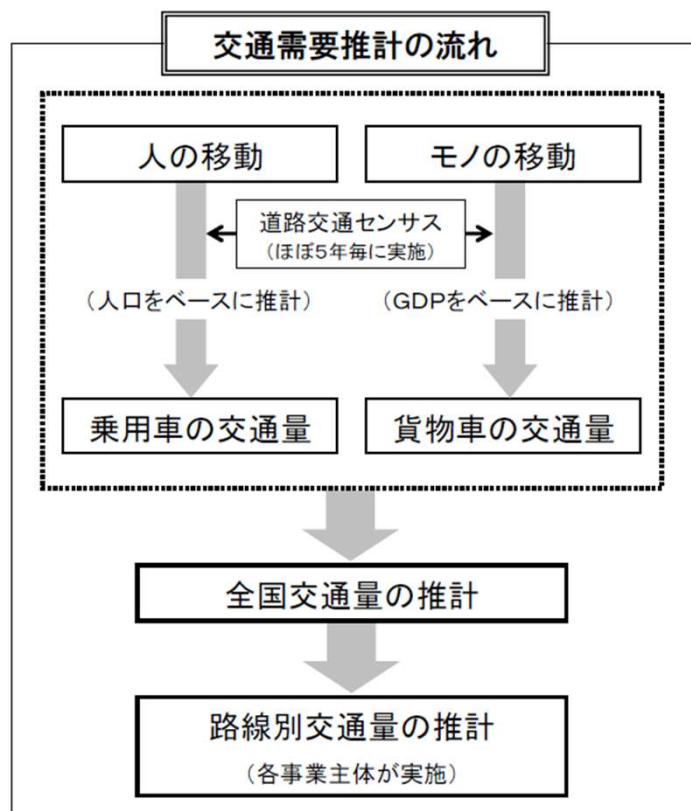
※船橋市・習志野市断面：1.03～1.30 千葉市(蘇我付近)断面：0.91～1.14
 千葉市(検見川付近)断面：0.93～1.17 千葉市・市原市断面：0.95～1.19

(参考) 将来交通量推計の補足説明

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

■将来交通需要推計手法（道路）

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

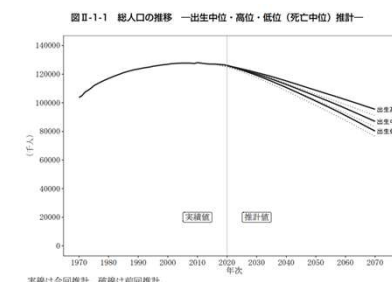


出典：道路の将来交通需要推計に関する検討会 報告書
資料1-2 新たな将来交通需要推計より抜粋

（生成交通量の推計）

- 将来人口に加えて、国内総生産（GDP）・就業者数・免許保有率・自動車保有台数・各地域の大規模開発計画等を踏まえて将来の交通需要を推計

- 人口：全国将来人口（国立社会保障・人口問題研究所）より中位推計の最新値
- GDP：最新の実質GDPの政府見通し（経済見通しと経済財政運営の基本的態度（内閣府））に、直近10年間の実質GDP（国民経済計算年報（内閣府））の平均変化量を加算して予測 ※2040年以降は一定値に設定



出典：日本の将来推計人口（令和5年推計）

- 上記を踏まえ、道路の将来交通量需要推計は、人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について、地域間を行き来する自動車交通の流動量を推計する。

- 人の移動：将来人口等に基づいて、「1人当たりトリップ数」や「1台当たり平均利用距離」などの変化から推計
- 物の移動：将来GDP等に基づいて、「貨物の高付加価値化」や「自営転換の進展」などの変化から推計

（交通流の推計）

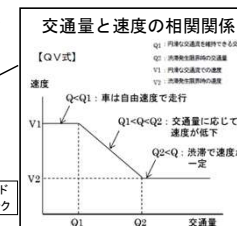
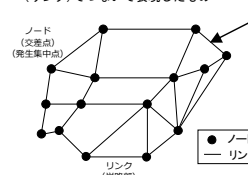
【発生集中交通量】

- ・ 人口や自動車保有台数等を説明変数とするモデル式により都道府県別や市町村別、ゾーン別発生集中交通量に分割

【配分交通量】

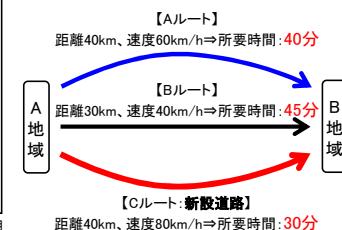
- ・ 年間の平均的な一日の交通量に対し、QV式（交通量と速度の相関）等のリンクパフォーマンス関数を用いる（有料道路等は転換式）
- ・ 道路ネットワークは一般都道府県道以上の路線を対象とすることを基本とし、現況に加え、事業中路線も考慮

道路網を模式的に交差点等に見立てた点（ノード）と点を道路網に見立てた線（リンク）でつないで表現したもの



出典：将来交通量推計手法（道路）平成22年11月

地域間を移動するルート選択のイメージ



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

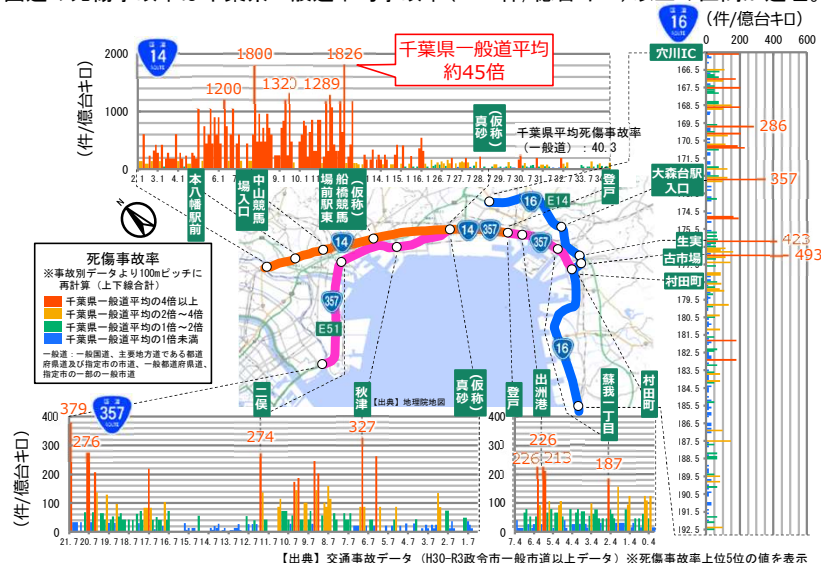
(3) 必要性の確認_事故

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

■現状の課題認識

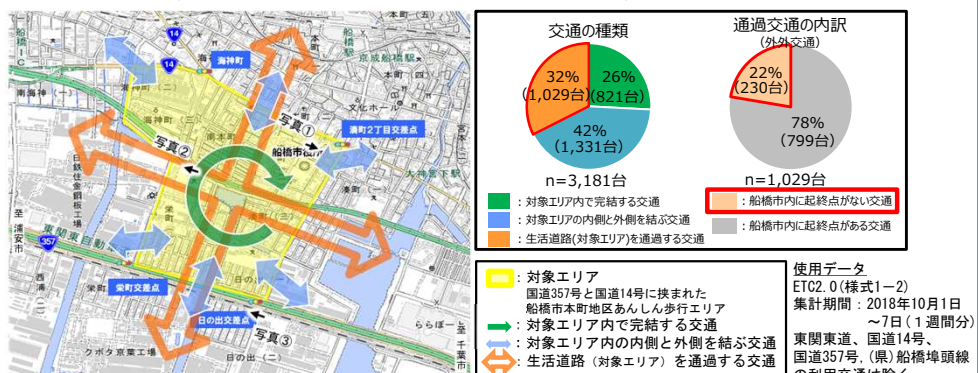
(湾岸地域の死傷事故発生状況)

○ 国道の死傷事故率は千葉県一般道平均事故率(40.3件/億台キロ)以上の区間が連坦。



(生活道路への車の流入事例(船橋市))

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

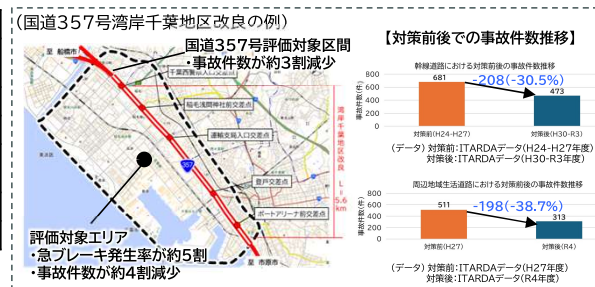


■整備効果の見通し

(事故件数の算定の考え方、方法)

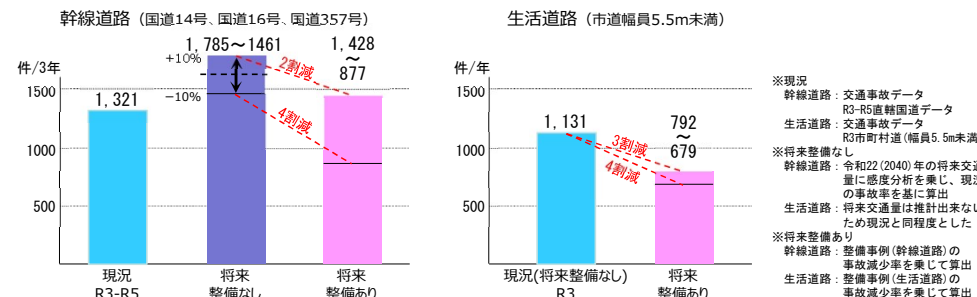
- 将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、新湾岸道路の整備しない場合の交通量の見通しを試算。
 - 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。
 - これらの交通量を用いて、道路交通センサスと交通事故データから算出された現況の事故率を基に新湾岸道路の整備しない場合における事故件数の見通しを算出。
- ※1 社会経済情勢の変化: 国内総生産(GDP)、人口、就業者数、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格 等
※2 感度分析(±10%): 費用便益分析マニュアル(令和7年8月)における感度分析(基本ケース値の±10%を変動幅)より引用
- 整備ありの事故件数の試算に際しては、現段階でIC等による接続位置が定まっていなかったため配分解析が困難であることから、道路整備の事例を用いて既存道路の事故件数の減少率(減少幅)を算出。算出した減少率を幹線道路では整備しない場合の事故件数に乘じ、生活道路では現況の事故件数に乘じて、新湾岸道路の整備ありの事故件数の見通しを試算。

	道路整備に伴う並行路線の事故減少率		
	東関東道 千葉富津線	横浜環状 北西線	中部横断 自動車道
幹線道路	減 41%	減 19%	減 30%
	減 2~4割		
生活道路	国道357号 湾岸千葉地区改良	国道16号 八王子拡幅	国道20号 日野BP
	減 39%	減 40%	減 26%
	減 3~4割		



(事故件数の試算結果)

○ 整備事例の減少率による試算結果では、幹線道路・生活道路ともに事故件数は減少する見込み。



○ 今後、複数案の比較評価において案ごとの事故件数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

(事故件数の算定の考え方、方法)

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

(試算結果)

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

(3) 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）

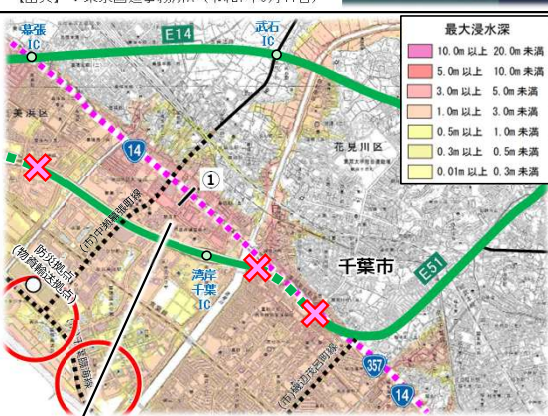
- 千葉県策定の高潮浸水想定（令和3年7月）で想定されている最大規模の高潮発生時には、湾岸地域内の全ての幹線道路（高速道路、一般道）が浸水する可能性があり、防災道路としてのネットワークが寸断。

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

国道357号東京港トンネル通行止めの状況



【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。

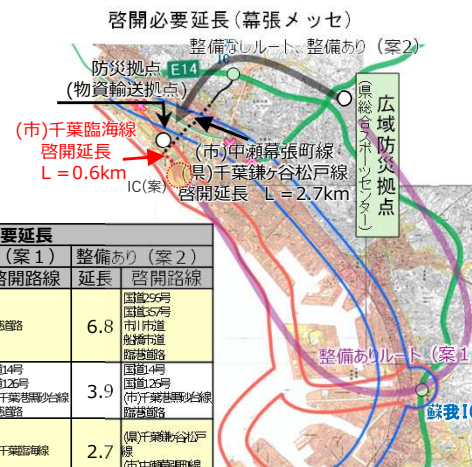
ステップ	定義
STEP1	県外からの高速道路～広域防災拠点（救援部隊、医療救護）までのルート ・被災地にできるだけ近い広域防災拠点（発災後12時間以内で到達（啓開）） ・緊急輸送ルートでの広域防災拠点アクセスルートで選定
STEP2	広域防災拠点（救援部隊、医療救護）から被災地までのルート ・広域防災拠点から被災地（発災後48時間以内で到達（啓開））
STEP3	被災地内の交通機能を確保するルート ・特に基大な被害を被った地域（発災後72時間以内で到達（啓開））



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



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）	
			延長	啓開路線	延長	啓開路線
東葛・葛南	鎌ヶ谷市営陸上競技場	千葉港（葛南中央地区）	6.8	0.6	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）	3.9	3.9	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）	2.7	0.6	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。

(3) 必要性の確認_医療

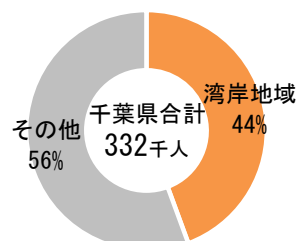
- 湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占め、ランキング上位5位以内に3市(千葉市、船橋市、市川市)が入っている。
- 千葉市の例では、今後、人口減少が進む一方、高齢者の割合は増加する見込みであり、救急搬送件数は横ばいで推移する見通し。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、第三次医療施設からの30分圏域は約1.3倍に拡大する見込み。

■現状の課題認識

(湾岸地域の救急搬送)

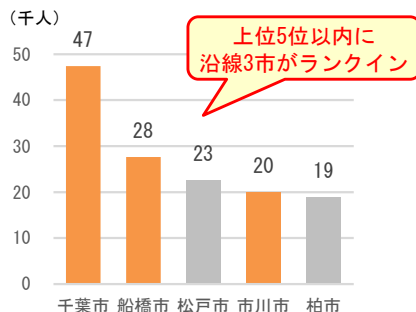
○湾岸地域の救急搬送人員は千葉県内の44%を占めており、千葉県内の救急搬送人員ランキング上位5位以内に湾岸地域の3市(千葉市、船橋市、市川市)が入っている。

■救急搬送人員割合(令和5年)



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

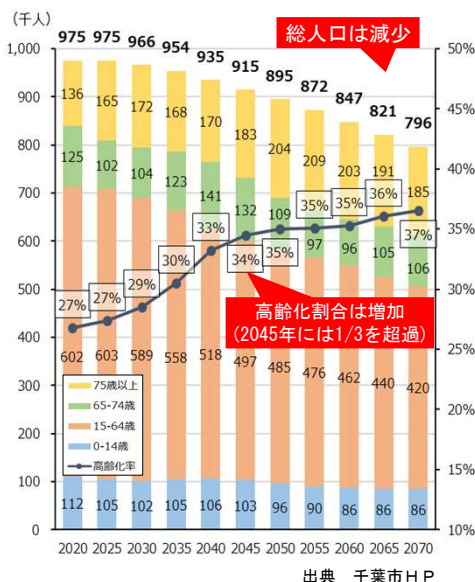
■救急搬送人員ランキング(令和5年・千葉県内上位5位)



(千葉市における将来の見通し)

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

■千葉市の将来人口及び高齢化率の推計

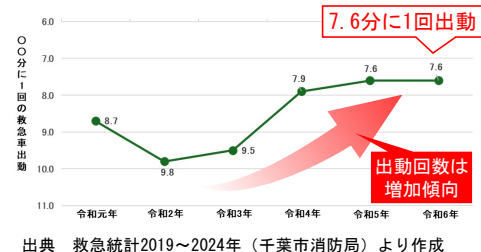


■千葉市年齢階層別年間救急搬送件数推計



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

■千葉市の救急車出動頻度



■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、第三次医療施設から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、第三次医療施設の30分圏域の広がりを実量的に算定。

【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		80km/h
京葉道路	混雑時旅行速度(ETC2.0 2024年度平均)	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、第三次医療施設からの30分圏域が増加する見込み。
 - ・30分圏域(面積)：約144km²増加(整備なし：約453km²⇒整備あり：約597km²)
 - ・30分圏域(人口)：約227千人増加(整備なし：約2408千人⇒整備あり：約2685千人)

<第3次医療施設からの30分圏域の変化>

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

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

※東葛南部：市川市、船橋市、習志野市、浦安市(八千代市除く)

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

■整備しない場合の将来見通し

(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、湾岸6市に立地する第三次医療施設からの30分圏域を算出。

(試算結果)

○湾岸6市における第三次医療施設からの30分圏域は、面積：約453km²(約55%)、人口：約240千人(約88%)となり、一部の地域において30分圏域外が残る見込み。

(3) 必要性の確認__物流・産業

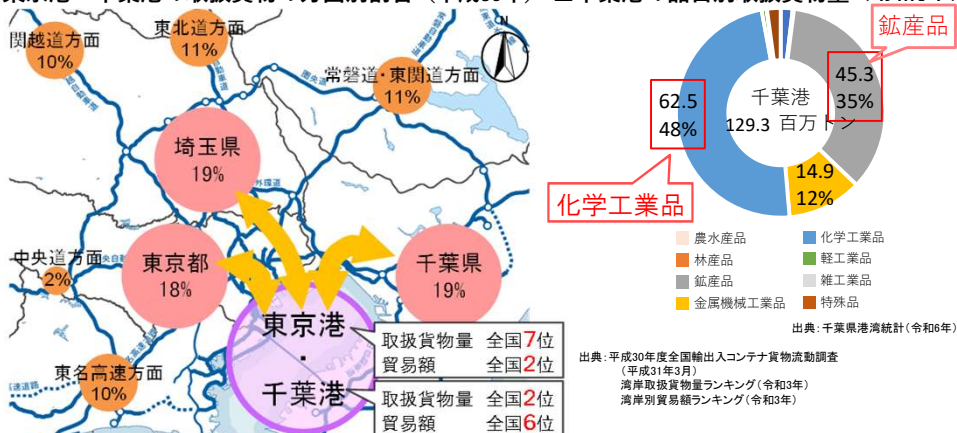
- 東京港・千葉港は全国でも有数の取扱貨物量および貿易額を誇る港湾であり、その取扱品目は化学工業品、鉱産品が多くを占める。
- 千葉港のコンテナ取扱量は増加傾向にあり、千葉港長期構想に基づき今後も取扱貨物量は増加していくことが予想されている。
- 簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果、千葉港からの30分圏域は約3.7倍に拡大することや、取扱貨物の多くが輸送されている湾岸部の時間信頼性の向上が見込まれ、産業立地機会の拡大や既存物流施設の輸送効率向上等に寄与することが期待される。

■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

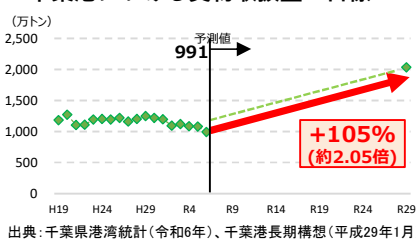
千葉中央地区の主な計画

- 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

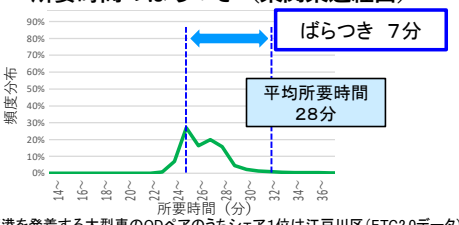
- 港湾機能高度化に係り取り組まれている事業(令和6年度 千葉港湾事業の主な事業)
- ・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・千葉港海岸直轄湾岸保全施設整備事業

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分圏域に到達可能な範囲(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。

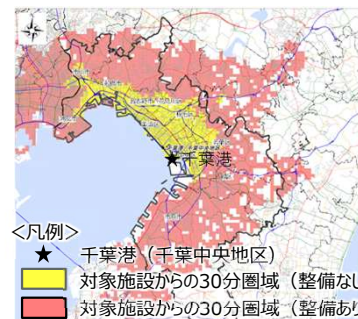
(圏域拡大の試算結果)

- 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)

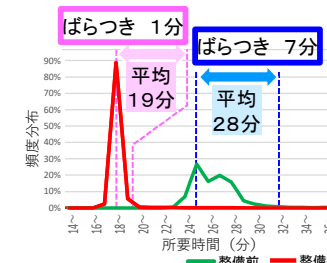


(時間信頼性の算定の考え方、方法)

- 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(新湾岸経由)の時間信頼性の試算は、新湾岸道路の旅行速度を80km/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(新湾岸経由) **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(新湾岸経由) **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。

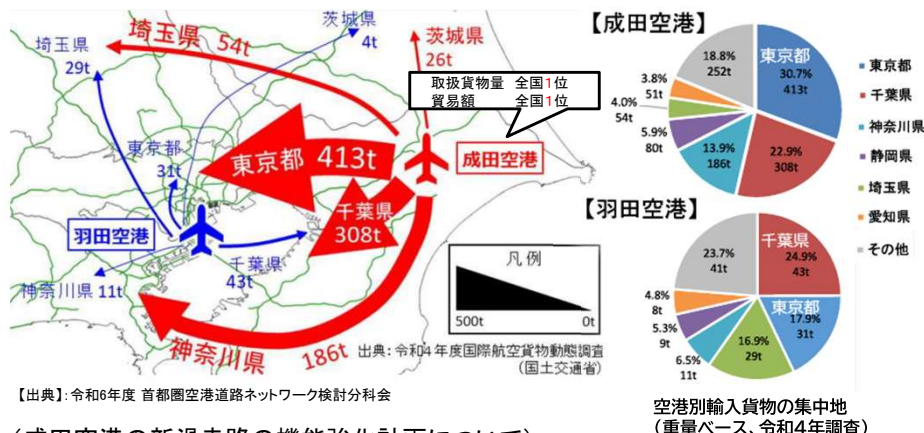
(3) 必要性の確認__港湾・空港

- 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)

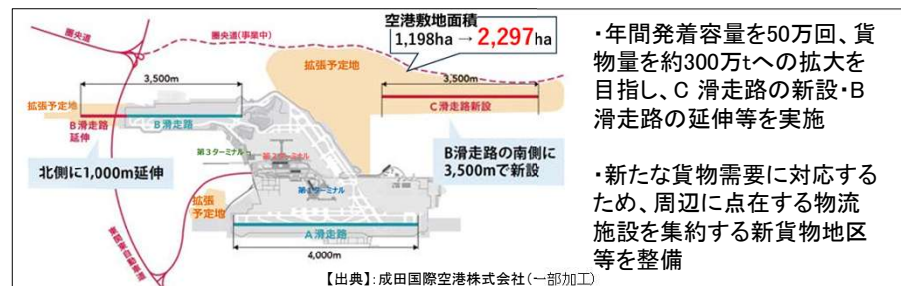
- 成田空港は国際貨物の取扱量及び貿易額が全国1位であり、約3割が東京方面に輸送
- 羽田空港から輸入された貨物の約4分の1が千葉方面に輸送



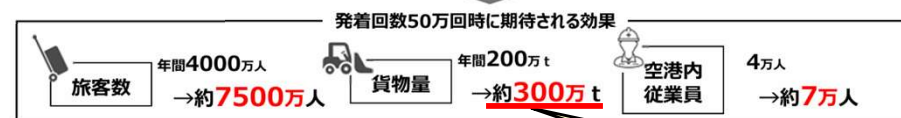
【出典】令和6年度 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

(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

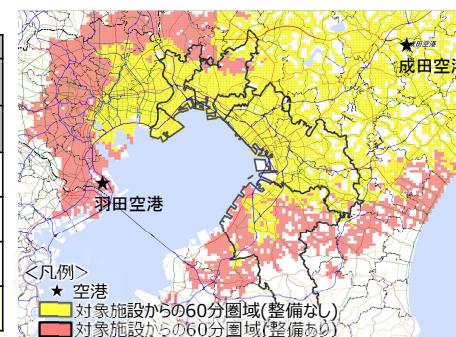
(圏域拡大の試算結果)

- 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)

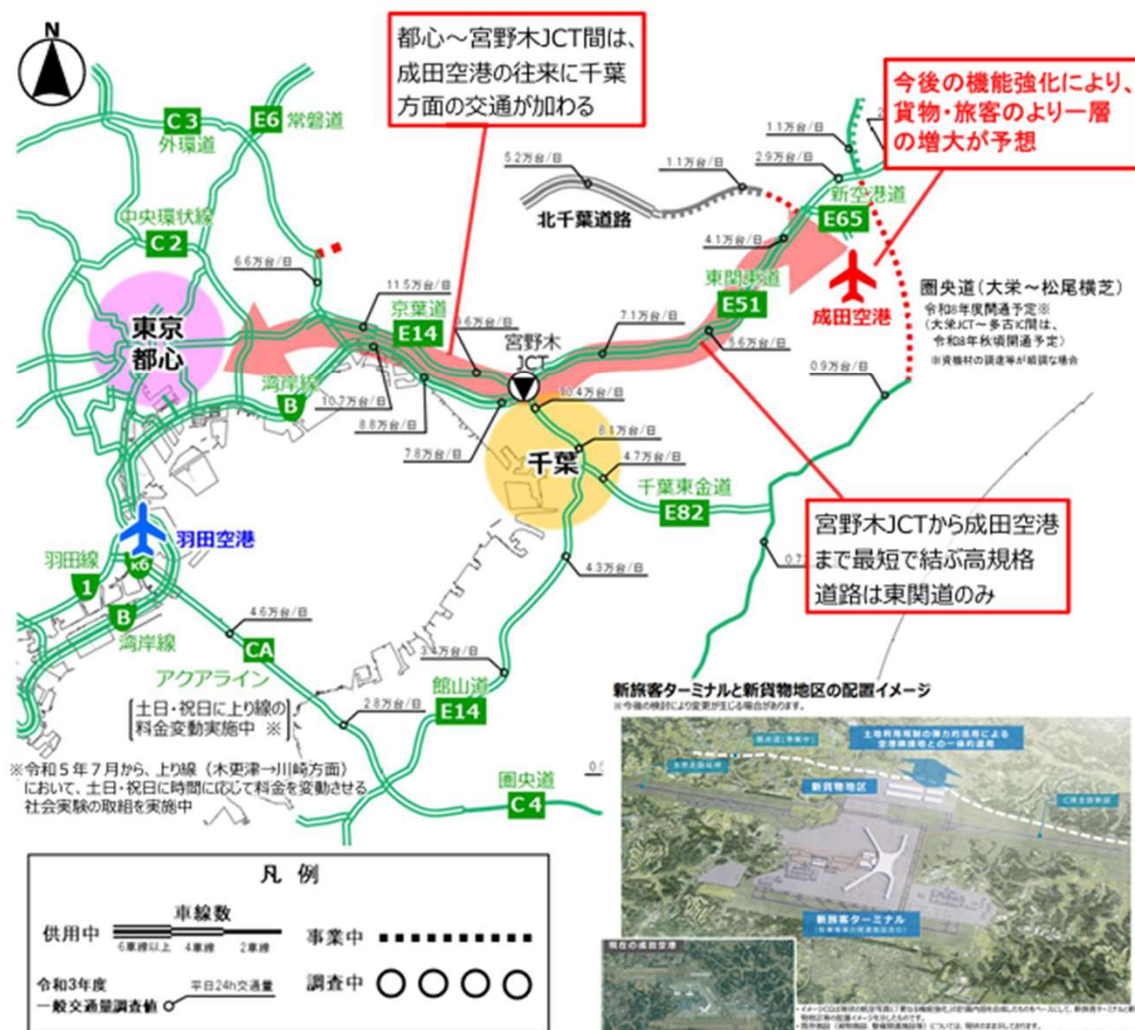
- 2024年度のETC2.0プローブデータにより各路線の平均混雑時旅行速度を設定し、成田空港からの60分圏域を算定するとともに、その内、湾岸6市を対象に面積や事業所数を算出。

(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



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

■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:「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)



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

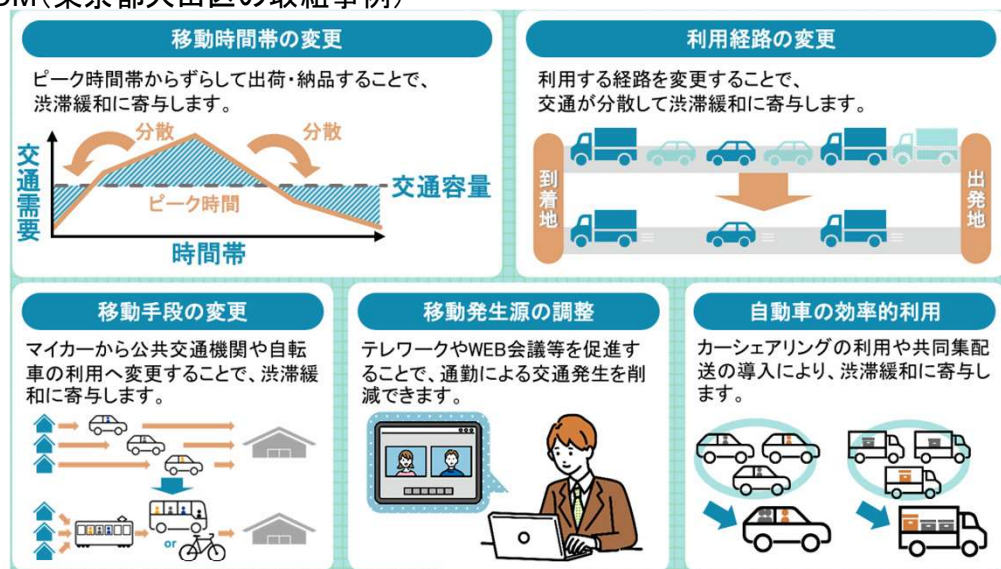


(3) 必要性の確認__道路整備以外の対応策

- 人流・物流の円滑化・効率化にあたっては、交通量を需要側から調整する「交通需要マネジメント（TDM）」や「モーダルシフト」の取組が進められているほか、PTPS（公共車両優先システム）やAI・自動運転技術等の「高度道路交通システム（ITS）」の活用に向けた検討が進められており、湾岸地域を含む全国各地において社会実験等を通じた効果確認や技術検証が行われている。
- これらの取組では一定の効果が確認されている一方、更なる効果発現にあたっては、社会受容性の拡大を図るとともに関連インフラの整備や新技術の確立・普及が必要であり、AIや自動運転等の技術革新の進展を踏まえつつ、道路整備と一体となって取組を進めることが肝要。

道路整備以外の人流・物流に関する施策の例

OTDM(東京都大田区の実証事例)



【出典】令和6年度 東京都移動性向上委員会

自動物流道路(成田空港周辺での取組事例)

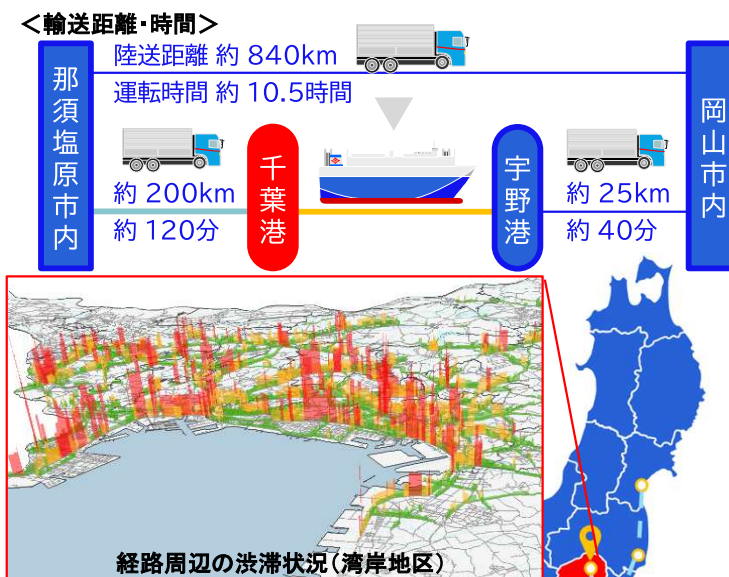
県道用地 天神峰トンネル



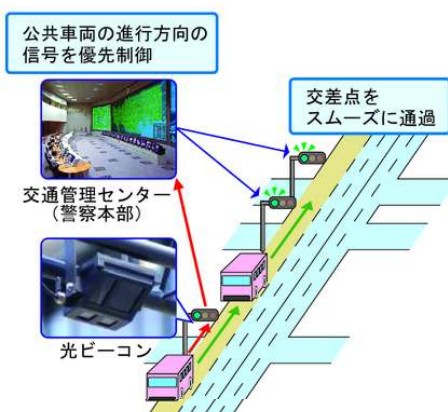
搬送機器	A. 自動カート型	B. 非自律型	C. 自動運転車両	D. トレーリング型	E. リニアモーター型
	タフドランキー	ecoro shuttle	自動運転車両 (ティアフォー提供)	トレーリングトラクター	CUEBUS
協力企業	大林組 PLIBOT	大林組 PLIBOT ecoro GmbH	大成建設 大成ロテック ティアフォー	ナガセテクノサービス Tracteasy	CUEBUS

【出典】千葉県・成田国際空港HP、実証実験概要資料を基に作成

モーダルシフト(千葉港のRORO船を活用した輸送例)

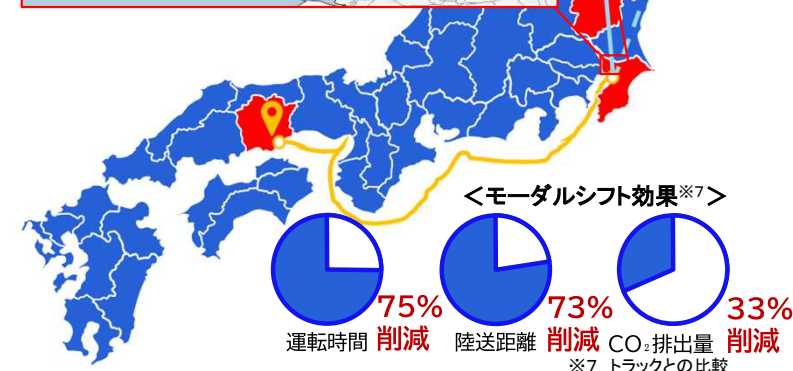


OPTPSによる信号制御



【出典】警察庁ウェブサイト

<https://www.npa.go.jp/hakusyo/h24/honbun/html/o4430000.html>



【出典】千葉県ポートセミナー資料(大王海運の講演資料)を基に作成

- 大田区臨海部では、国道357号京浜大橋周辺地域の道路の渋滞緩和を目的として令和6年度より実施中。
- ビッグデータを活用して実施前後の交通状況を比較した結果、TDM施策中に一定が効果は確認された一方、企業へのアンケート結果によると、渋滞緩和効果を「まあ感じた」と回答した事業所は全体の11%、渋滞緩和効果を「感じなかった・どちらともいえない」と回答した事業所は全体の89%であり、渋滞緩和効果の実感は限定的。
- TDMプロジェクトを「アンケート実施前から知っていた」と回答したのは全体の9%であり、TDM施策に取り組めていない事業所の存在も確認。
- 企業へのアンケート結果も踏まえながら、プロジェクトの継続的な周知や渋滞緩和効果に関する情報の発信、取り組み意欲を高める仕組みの検討を引き続き進めていく方針。

■大田区臨海部TDM(実施概要)

実施目的

大田区臨海部における国道357号京浜大橋周辺地域の道路の渋滞緩和

実施内容

業務を妨げない範囲で取り組み可能なメニューに取り組みいただくために、地元自治体や周辺の事業所等に働きかけを実施

対策メニュー



周知対象

- ・京浜大橋周辺の組合に所属する企業・団体
- ・上記の企業や団体に勤務する従業員

周知方法

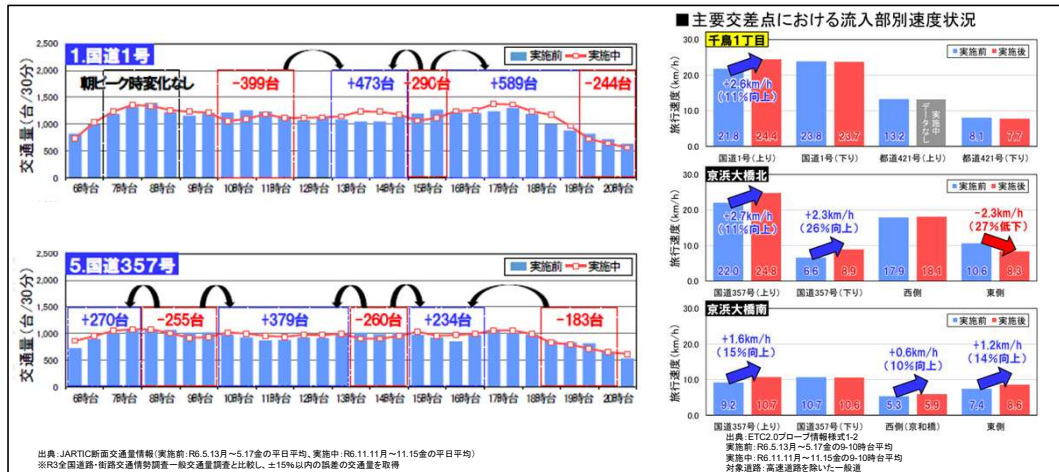
- ・京浜大橋周辺の組合等に所属する企業、団体に働きかけ、チラシ配布
- ・ホームページ等での周知



■実施範囲



■実施結果(交通量・旅行速度)



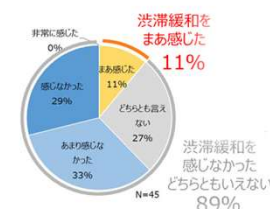
■企業へのアンケート結果

○アンケート実施概要

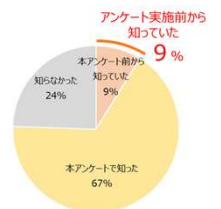
- 以下の組合・連合会に所属する事業所(386社)
- ・城南島連合会
 - ・東京都京浜島工業団地協同組合連合会
 - ・羽田鉄工団地協同組合

45社から回答あり(回答率：約12%)

○渋滞緩和効果の実感程度



○プロジェクトの認知度



4. 意見等への対応

4－(3) 評価項目の設定（対応分類b関連）

対応分類b: 評価項目(達成すべき目標、配慮すべきこと)への反映について

(1) 評価項目の設定(達成すべき目標)

○第2回コミュニケーション活動とワークショップを踏まえ、「達成すべき目標」に対する評価項目(案)を見直し。

■「達成すべき目標」に対する意見要旨と対応案

評価項目 (案)	意見要旨	対応案
交通渋滞	・ 定時性の確保に期待 ・ 通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を一部見直し
	・ 高速道路(東関東、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待 ・ 一般道(国道357号、国道14号等)の慢性的な渋滞解消に期待 ・ 湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を「高速道路」「一般道路(国道357号・国道16号)」「アクセス道路」に細分化する
	・ 利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待 ・ 渋滞箇所の移動や新たな渋滞箇所の発生が心配	・ 「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」に「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を抑制」を追加する
	・ 事故の減少に期待 ・ 災害・事故時を含めて迂回ルート確保に期待	・ 「達成すべき目標」として、「交通事故」に「交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加」を設定済
医療	・ 救急車両の円滑かつ確実な通行確保に期待 ・ 病院へのアクセス性向上に期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「医療」の「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」を一部見直し
防災	・ 災害時に緊急輸送ができるようになることに期待 ・ 津波や高潮、地震、噴火等があった場合に機能することに期待 ・ 事故や災害に強い道路としてほしい	・ 「達成すべき目標」のうち、「防災」の「信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現」を一部見直し
	・ 高架構造は避難場所・ヘリポートや防潮堤等の副次的な効果を発揮することに期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「防災」の「災害時における一時避難場所の確保」を一部見直し
物流・産業・観光	・ 産業・観光拠点へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上に期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」の「産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上(危険物積載車両の通行制限が無い等)」を一部見直し
	・ 地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待 ・ 企業立地や産業誘致の促進に期待 ・ 道路自体が新たな観光資源や集客の拠点になることに期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」に「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」を追加する
	・ 危険物積載車両が通行できるようにしてほしい	・ 「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」の「産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上(危険物積載車両の通行制限が無い等)」を一部見直し
港湾・空港拠点アクセス性	・ 空港や港湾へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上に期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「港湾・空港拠点アクセス性」の「空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上」を一部見直し
生活環境	・ 生活道路へ迂回する交通の流入減少や住民の安全確保に期待	・ 「達成すべき目標」として、「生活環境」の「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」を設定済
	・ 歩行者や自転車の利便性が確保されることに期待	・ 「達成すべき目標」のうち、「生活道路」に「歩行者・自転車の利便性向上」を追加する

■「達成すべき目標」に対する評価項目の見直し結果

評価項目(案)			※赤文字が見直し内容 ※青文字は評価に あたり分割した内容
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	
		・ 一般道路(国道357号、国道16号)	
		・ アクセス道路	
交通事故	・ 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を抑制	・ 交通機能分担による交通事故の減少 ・ 事故発生時や災害時におけるルートの選択肢の増加	
医療	・ 救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		
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		
	・ 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		
物流・産業・観光	・ 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		
	・ 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		
	・ 危険物積載車両の通行制限の有無		
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		
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		
	・ 歩行者・自転車の利便性向上		

(2) 評価項目の設定(配慮すべきこと)

○第2回コミュニケーション活動とワークショップを踏まえ、「配慮すべきこと」に対する評価項目(案)を見直し。

■「配慮すべきこと」に対する意見要旨と対応案

評価項目 (案)	意見要旨	対応案
自然環境	・ 三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配	・ 「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」を一部見直し
	・ 鳥類等の動植物の生育環境への影響が心配	・ 「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「動植物の生息環境及び生育環境」を一部見直し
景観	・ 海辺の景観への配慮が必要	・ 「配慮すべきこと」のうち、「景観」の「海辺や地域が重視している景観」を一部見直し
	・ 景観も楽しめる走りとなるような道路としてほしい	・ 「配慮すべきこと」のうち、「景観」に「走行時における良好な景観の確保」を追加する
居住環境	・ 沿線地域の大気汚染・騒音・振動等の生活環境悪化が心配	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「沿道環境(騒音・大気質等)」を一部見直し
	・ 工事中の大気汚染・騒音・混雑が心配	
	・ 地球温暖化や他の温暖化対策への影響が心配	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献」を追加する
	・ 国道357号などの沿線の緑地保全も重要	
	・ 沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「周辺環境の保全(地盤沈下・地下水等の対策)」を追加する
	・ 憩いの場を与える海岸部と住宅地とのつながりは貴重	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観」を一部見直し
	・ 居住地からの海辺の眺望が損なわれるのではないかと心配	
経済性	・ 様々な視点場からのシミュレーションを用い、高架道路の高さが眺望にどのように影響するかを評価してほしい	
	・ 沿道の土地利用の高度化などにより、地域の価値向上や活性化が図られることに期待	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「地域の価値の維持・向上」を追加する
	・ 海辺とのつながりや解放感の喪失、不動産価値の低減を招くのではないかと心配	
	・ 特定の地域だけが影響を負担するようなことがないように、公平性についても配慮が必要	・ 「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「負担の公平性の確保」を追加する
	・ 用地の確保に時間とコストがかからない方がよい	・ 「配慮すべきこと」のうち、「経済性」の「用地取得に関するリスク(用地取得に必要な時間等)」を「事業期間」の「用地取得に関するリスクへの対応」「占有物件の調整に関するリスクへの対応」「施工に関するリスクへの対応」に細分化する
経済性	・ 事業に要する費用や期間について前提条件や負担の考え方を含めて明示してほしい	
	・ 事業費を安くしてほしい	・ 「配慮すべきこと」として、「経済性」に「事業費」を設定済

■「配慮すべきこと」に対する評価項目の見直し結果

評価項目(案) ※赤字が見直し内容		
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	
	・ 動植物の生息環境及び生育環境の 保全	
景観	・ 海辺の景観や地域が重視している景観の 保全	
	・ 走行時の 良好な景観の確保	
居住環境	・ 沿道環境の 保全 (騒音・大気質等への 対策)	
	・ 緑地保全等 を通じた 地球温暖化対策への貢献	
	・ 周辺環境の保全 (地盤沈下・地下水等の 対策)	
	・ 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	
	・ 地域の価値の維持・向上	
経済性	・ 事業期間	・ 用地取得に関する リスクへの対応
		・ 占有物件の調整に関する リスクへの対応
		・ 施工に関するリスクへの対応
	・ 事業費	

4. 意見等への対応

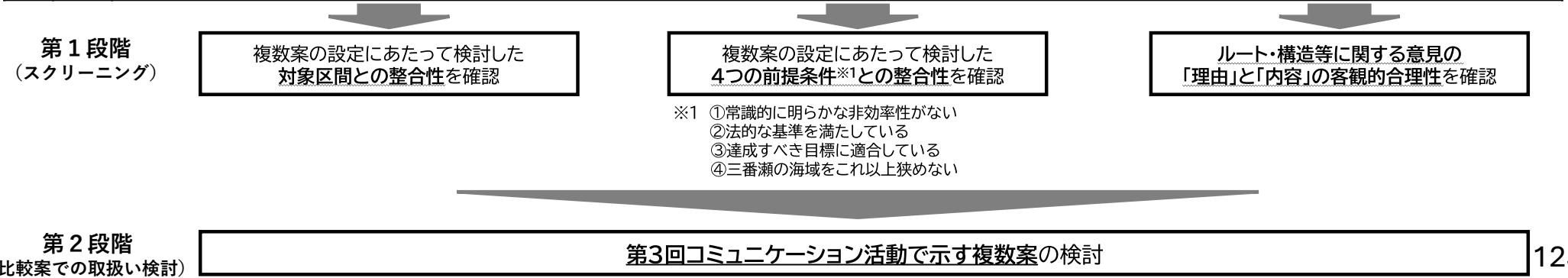
4-（4）複数案の設定（対応分類c関連）

対応分類c：複数案への反映について

概略ルート・構造の比較評価(案)に対する意見への対応

- 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	52	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)
	53	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
	54	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
	55	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
	56	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ばしてほしい ※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
	57	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
	58	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	59	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
	60	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	61	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
	62	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
	63	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
	64	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)
	65	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
	66	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】概略ルート・構造の評価 ルート関連の意見要旨①

番号		52	53	54
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、東関東（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

番号		55	56	57
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 ルート関連の意見要旨③

番号		58	59
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 間 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、大型建築物が連担しており、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。

【第1段階】 概略ルート・構造の評価 IC関連の意見要旨①

番号		60	61
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

番号		62	63	64
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。

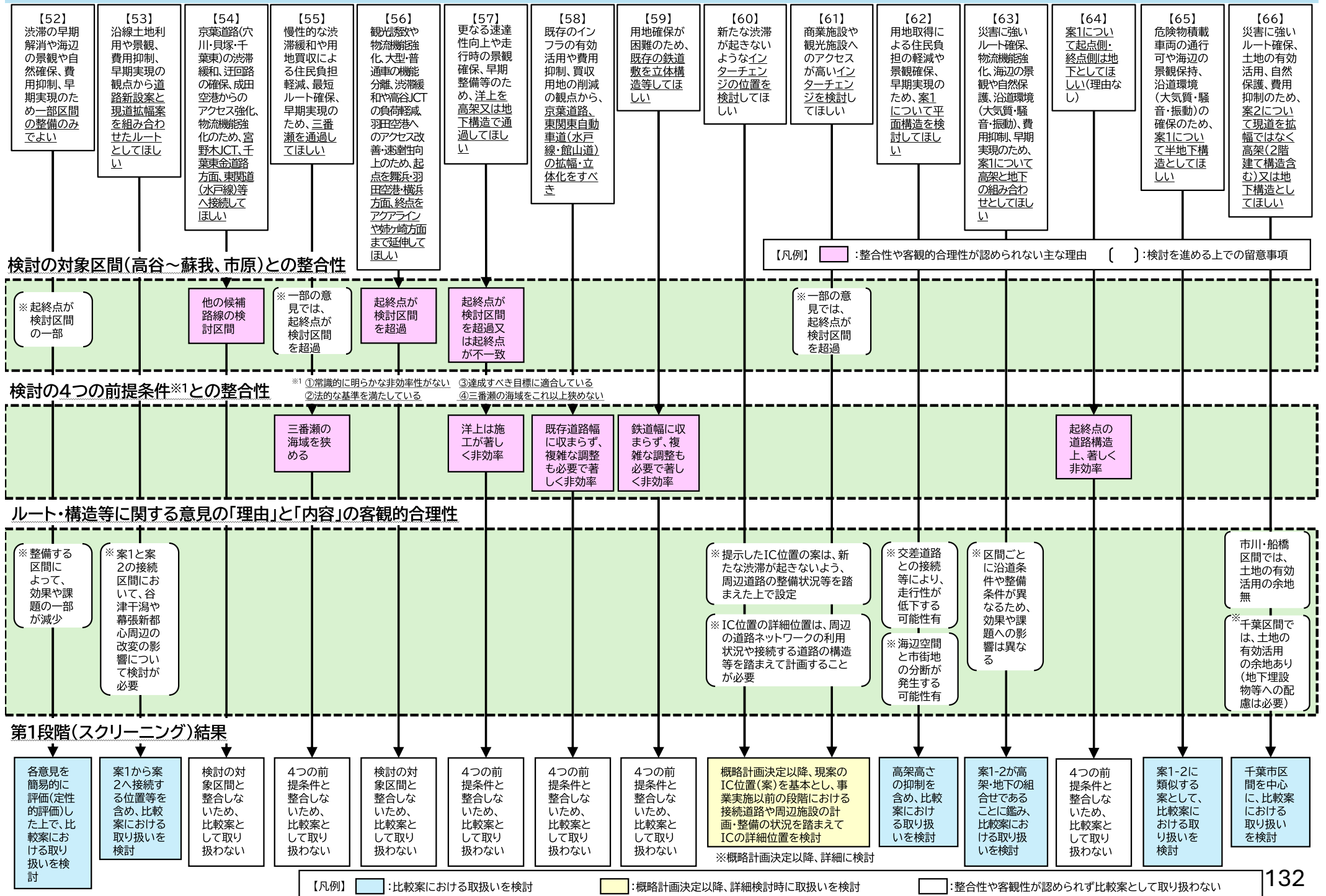
(注3) 表中の評価に関する記述の文頭に記されている記号は、評価の参考とするため、複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つ前提条件との整合性やルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性等について、課題の有無に応じて付したもの(「○」：整合性や客観的合理性が認められる)「△」：整合性や客観的合理性の一部に課題がある)「×」：整合性や客観的合理性に重大な課題がある)。各欄のコメントは記号を補足的に説明したもの。

【第1段階】概略ルート・構造の評価 構造関連の意見要旨②

番号		65	66
意見要旨		危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境(大気質・騒音・振動)の確保のため、案1について半地下構造としてほしい	災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい
区間 対象 (注1)	高谷～蘇我、市原の区間を対象		
前提条件 (注1)	常識的に明らかな非効率性がない		
	法的な基準を満たしている		
	達成すべき目標に適合している	※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わた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（【52】【53】【62】【63】【65】【66】）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

意見要旨 〔スクリーニングを通過した意見〕	【52】 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	【62】 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	【63】 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	【65】 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	【53】 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	【66】 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、STEP 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、交差道路を避けるための縦断勾配に起因するサグに伴い発生す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	案1-2について、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、その結果を補足事項として記載することを検討する	案1-2について、半地下構造を含めて比較評価する旨、補足事項として記載することを検討する	「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

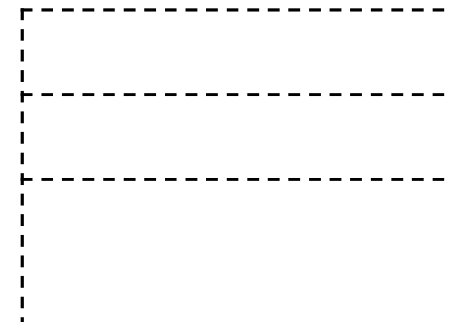
【用語の定義】

- ・補足事項：ルート・構造の複数案における主要な構造の前提条件を補足する事項であり、標準的な構造（イメージ）では表現できないことから同図において、「※」で記載する内容
- ・留意事項：構想段階以降の事業実施以前の段階において検討すべき申し送り事項として、STEP3（複数案の設定と評価項目の設定）の複数案において、注釈で記載する内容（STEP4において、付帯事項として取り扱う内容）
- ・付帯事項：STEP4の比較評価における各案の付帯情報として記載する内容であり、STEP3における留意事項を含め、構想段階以降の事業実施以前の段階において検討すべき申し送り事項

【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	
※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	※JCTは2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}周辺までは一般道路を新設するルート案 ※新設区間は、概ね全線にわたり平面構造を想定 ※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52】の定性的評価

- 意見要旨52「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52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

【第2段階】ルート・構造の複数案(1/2)

第2回コミュニケーション活動で示したルート・構造の比較案

比較案				比較評価の参考
ルートの考え方	案1 道路新設案		案2 現道拡幅案(一般道路新設)	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		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 ^{注1} 周辺までは一般道路を新設するルート案	
標準的な構造(イメージ)	案1-1 高架構造を主体	案1-2 地下構造を主体	平面構造を主体	
	※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・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	※新設区間は、概ね全線にわたり平面構造を想定 ※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

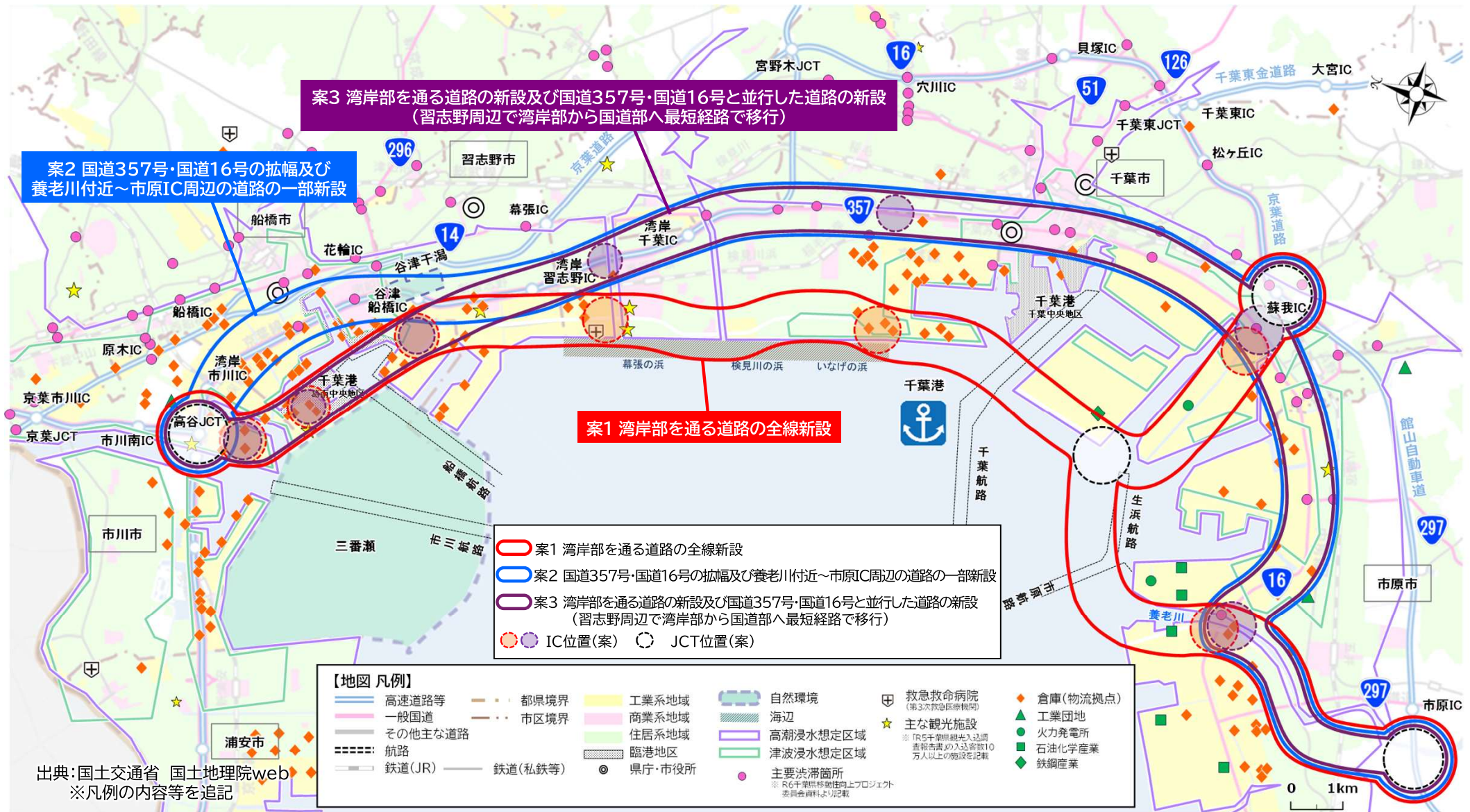
意見要旨を踏まえて設定したルート・構造の比較案

※赤字・枠が追加内容

比較案 ^(注1)					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 ^(注2)	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 ^(注2)	
	※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	※平面構造による拡幅を主体とし、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	

(注1)比較評価を行う各案は、事業費等の精度向上が可能となる過程において優先整備区間等について慎重に取り扱うこととし、「高谷」JCT～蘇我のみ整備又は「高谷」JCT～市原のみ整備の案を含めて検討する
(注2)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

【第2段階】ルート・構造の複数案(2/2)



4. 意見等への対応

4－(5) 付帯事項の検討(対応分類e関連)

対応分類e：概略計画決定以降の事業実施以前の段階に検討

複数案の比較評価における留意事項と付帯事項の整理

- 構想段階は、概略計画を定める段階（概ねのルートや基本的な道路構造等（概略計画）を決定）であり、解決すべき課題・背景や達成すべき目標に照らし、概ねのルートや道路構造等について、事業の効果、環境、費用等の総合的な観点から複数案を比較・評価を行うことが求められる。
- 複数案の比較・評価で示す効果や課題は、概略計画決定以降に検討熟度を高め、効果を増大するための工夫や課題解決のための方策を具体化することが必要。
- 複数案の比較評価にあたっては、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）

（１）海辺の景観の確保 （景観検討の実施）

- 透光型遮音壁
（東京外かく環状道路（高架））



R8.3.12撮影

- 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

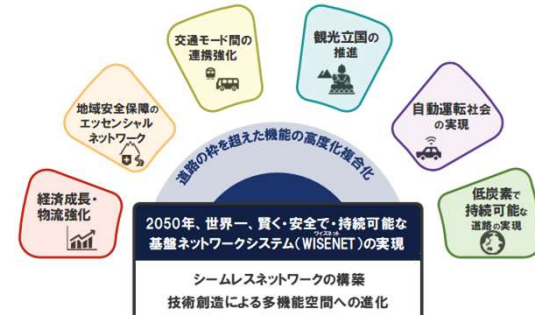
（２）災害リスクの低減 （緊急避難路の確保）

弁天地区に設けられた緊急避難路



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

（３）新時代の課題解決と価値創造 （WISNET（ワイズネット）2050の実現）



（４）地球温暖化への対応 （道路脱炭素化推進計画・自転車活用推進計画の推進）

- 道路緑化（グリーンインフラ）



【出典】道路脱炭素化推進計画 国土交通省 関東地方整備局

- 自転車通行空間の整備
（自転車活用の推進）



（５）地域の賑わい創出 （再開発事業等との連携）

- 公園活性化施設



【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

（６）産業競争力の強化 （港湾整備）

- 千葉港の埠頭再編計画



【出典】交通政策審議会第72回港湾分科会 資料1-1を加工

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

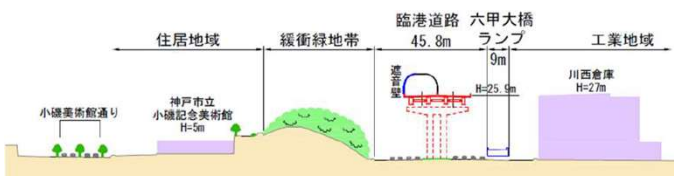
参考(1-1) 海辺の景観の確保(景観検討の実施)

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

■大阪湾岸道路西伸部 路線図



■断面図と周辺環境の明示の例



■検討に用いた視覚資料の特長

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

参考(1-2) 海辺の景観の確保(景観検討の実施)

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

路線名	位置図	写真① 道路上	写真② 外観
東京外かく環状道路 (高架)	 【出典】国土交通省 首都国道事務所HP	 R8.3.12撮影	 R8.3.12撮影
国道298号 (平面)	 【出典】国土交通省 首都国道事務所HP	 R8.3.12撮影	 R8.3.12撮影

参考(2) 災害リスクの低減(緊急避難路の確保)

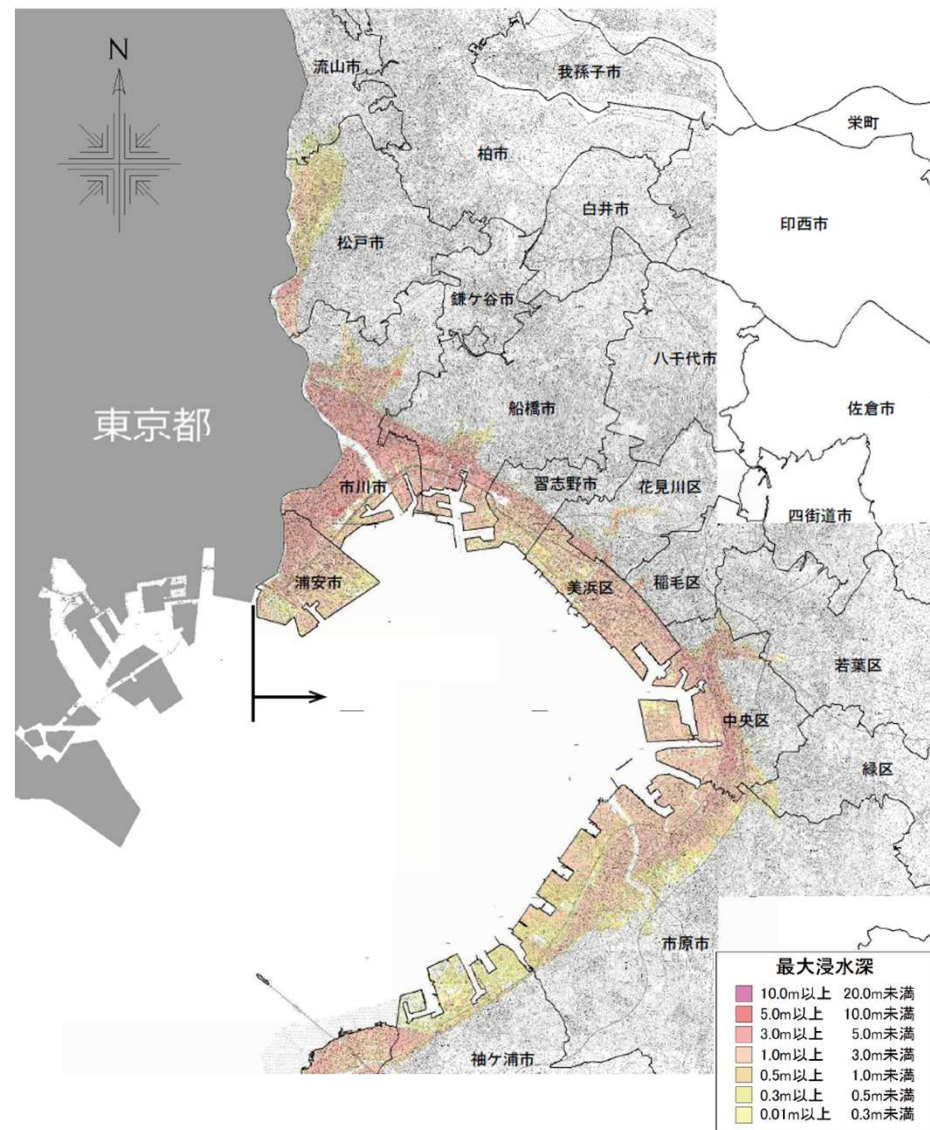
○東日本大震災以降、津波浸水エリア内に位置する高架区間等を活用し、緊急避難階段を設置するなどにより、避難場所の確保を支援する取り組みも展開。

■緊急避難階段(宇和島道路)

▼緊急避難路としての宇和島道路



■千葉県における東京湾沿岸高潮浸水想定区域図(浸水深)



【出典】千葉県高潮浸水想定区域図

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

参考(3) 新時代の課題解決と価値創造(WISENET(ワイズネット) 2050の実現)

○「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。

※ 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

道路の枠を超えた機能の高度化複合化

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

シームレスネットワークの構築
技術創造による多機能空間への進化

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



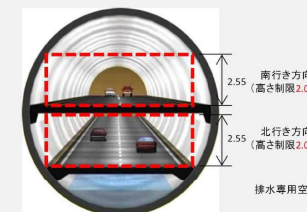
バスタの整備イメージ(山形県交通ターミナル)

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

参考(4-1)地球温暖化への対応(道路脱炭素化推進計画の推進)

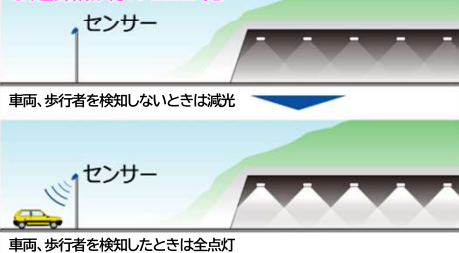
○道路法改正に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定し、脱炭素化技術を活用しながら道路全体のCO₂排出量の削減目標を、2040年度約7割削減、2050年度カーボンニュートラルとして協働で取り組む枠組みが構築されたところ。
○関東地方整備局で策定した計画では、①道路管理分野 ②道路整備分野 ③道路利用分野の3分野で道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量の削減目標を設定。

■具体的に取り組む施策と事例

① 道路管理分野

- ・道路関係車両の電動化
- ・道路関係車両の稼働削減
- ・道路照明のLED化
- ・再生可能エネルギー活用
- ・道路空間への太陽光発電設備の導入

●道路照明のLED化



出典:令和8年度道路関係予算概要(R8.2)【国土交通省】

- ・2030年度までに道路照明のLED化100%達成を目指す
- ・車両や歩行者がいない場合に減光し、車両や歩行者を検知した時は全点灯するセンサー照明を導入

●道路空間への太陽光発電設備の導入



路面太陽光発電の実証実験(関東技術事務所 千葉県)
出典:第14回道路技術懇談会資料(R7.3)【国土交通省】

- ・太陽光発電設備は、道路空間での導入を推進
- ・社会実装を見据えた国道等の歩行者空間で現地実証を行い、実証結果を踏まえ路面太陽光発電を推進

② 道路整備分野

- ・低炭素建設機械の導入促進
- ・低炭素アスファルトの導入促進
- ・低炭素コンクリートの導入促進
- ・道路緑化

●低炭素アスファルトの導入促進



低炭素(中温化)アスファルトの施工状況(群馬県)

- ・CO₂排出量の削減効果が高い、製造温度を30℃低減させた低炭素アスファルトの試行を実施

●道路緑化



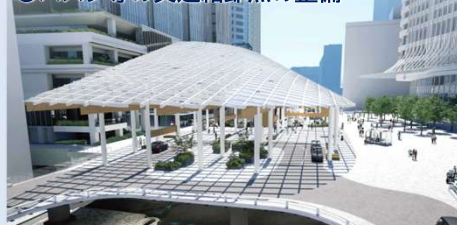
適切な街路樹管理の例(東京都)

- ・環境施設帯等の道路緑化に適した空間に適切な街路樹管理による道路緑化を推進

③ 道路利用分野

- ・バスタ等の交通結節点の整備
- ・自転車通行空間の整備
- ・主要渋滞箇所における渋滞対策
- ・道路交通の適正化
- ・TDMの導入促進
- ・EV急速充電器の設置促進
- ・シェアモビリティの活用促進

●バスタ等の交通結節点の整備



品川駅西口駅前広場 整備イメージ ※今後変更となる場合があります
・バスタ等の交通拠点整備に低炭素な新たなモビリティ(移動用小型車、遠隔操作型小型車、乗合型車両)の利用促進を目指す

●自転車通行空間の整備



管内における自転車通行空間整備事例(武蔵浦和区間)

- ・自転車ネットワークの連続性の確保など、自転車活用の更なる推進に向けた検討を推進

④ その他の取り組み

- ・道路協力団体等との連携
- ・ネイチャーポジティブの推進
- ・サーキュラエコノミーの推進

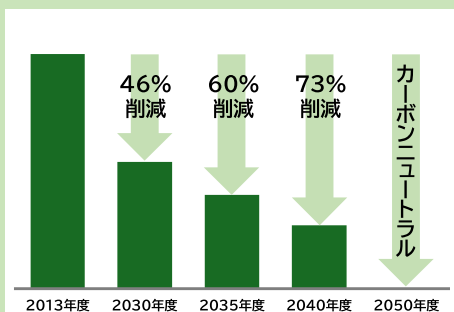
●道路協力団体等との連携



道路協力団体による花壇整備(山梨県)

- ・花壇整備、植栽管理

道路全体のCO₂排出量の削減目標 (道路脱炭素化基本方針)

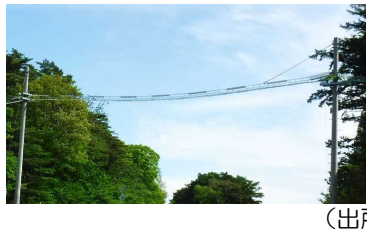


【出典】道路脱炭素化基本方針(概要版)(R7.10)【国土交通省】

参考(4-2) 道路脱炭素化に向けた取り組み(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  建設現場などで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」

参考(4-3) 地球温暖化への対応(自転車活用推進計画の推進)

○持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の推進を一層図るため、令和8年5月に「第3次自転車活用推進計画」を策定し、目標の一つに「自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現」を設定。

○国・自治体は、自転車ネットワーク計画や自転車活用推進計画を策定の上、自転車利用の拡大を促進。

■カーボンニュートラル実現に向けた道路分野の脱炭素化の推進 ■ 千葉県内自転車ネットワーク計画の策定状況(R7.8時点)

- 道路分野の脱炭素化のため、公共交通、自転車、徒歩など低炭素な交通手段への転換促進が必要
⇒ R7.4 道路法の改正(道路分野の脱炭素化の推進)

■我が国のCO₂排出量のうち道路分野の占める割合



自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→ **自転車の利用促進**を図る
→ 通勤目的の自転車分担率増加により**約28万tのCO₂削減**を目指す（2013年度比）

＜自転車利用促進に向けた国の施策＞

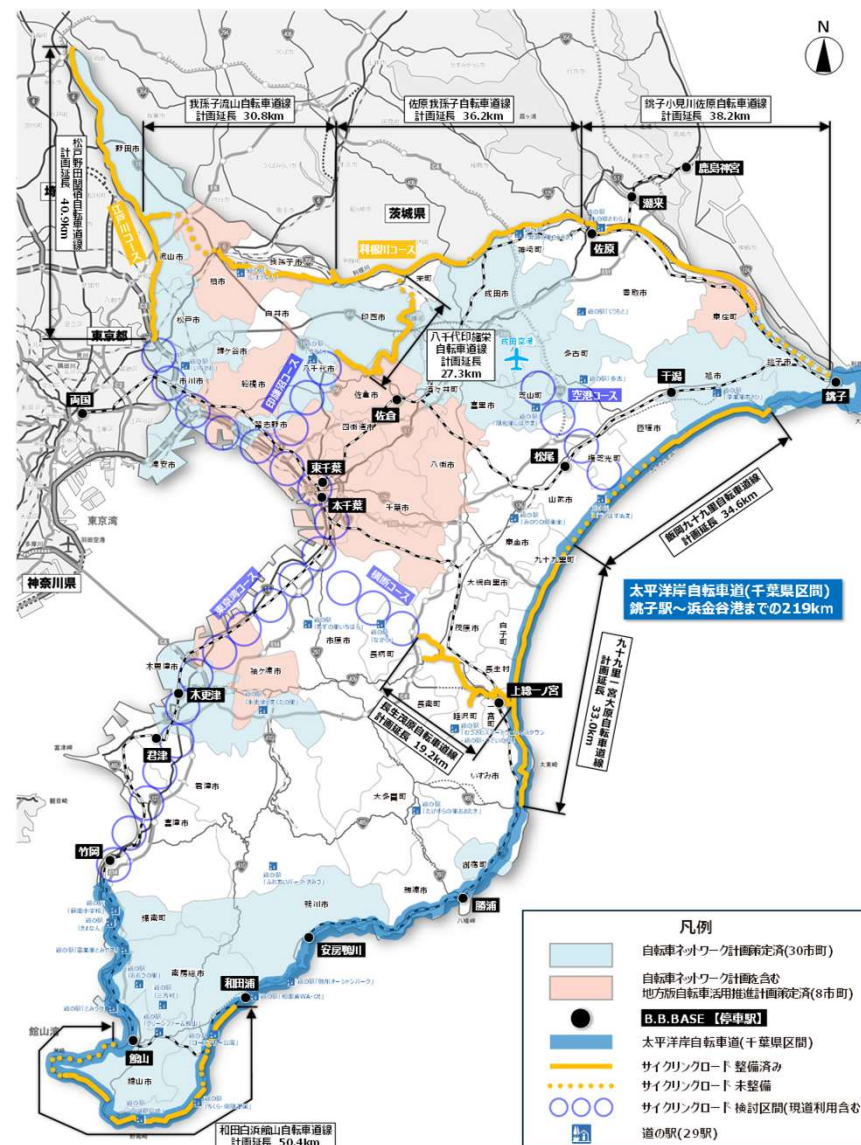
- ・自転車通行空間の計画的な整備の推進
- ・シェアサイクルの普及促進
- ・自転車を利用した健康づくりの啓発
- ・自転車通勤の促進

【出典】：安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会（国土交通省：R7.10.2開催）

■ 第3次自転車活用推進計画の策定(R8.5.29)



【出典】：自転車活用の目指す姿を新たに示した5カ年計画を策定！（R8.5.29記者発表資料）



【出典】：千葉県第2次自転車活用推進計画を基に作成

参考(5) 地域の再開発事業等との連携による賑わい創出

- 湾岸地域は千葉県内でも著名な観光地を有し、年間約7,200万人の観光客が来訪し、県内の観光産業を牽引。
- 幕張海浜公園活性化や千葉マリンスタジアム再構築、新アリーナ建設等、地域計画の具体化に向けた検討が進展。

■幕張地区周辺の再開発計画



【出典】千葉市 千葉マリンスタジアム再整備基本構想（令和7年9月）

■幕張地区周辺の再開発計画



①アルティアリー千葉新アリーナ

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



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

②公園活性化施設

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



【出典】千葉市 幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業について

③千葉マリンスタジアム再構築

- ・開業目標2034年
- ・収容人数33,000人前後を想定

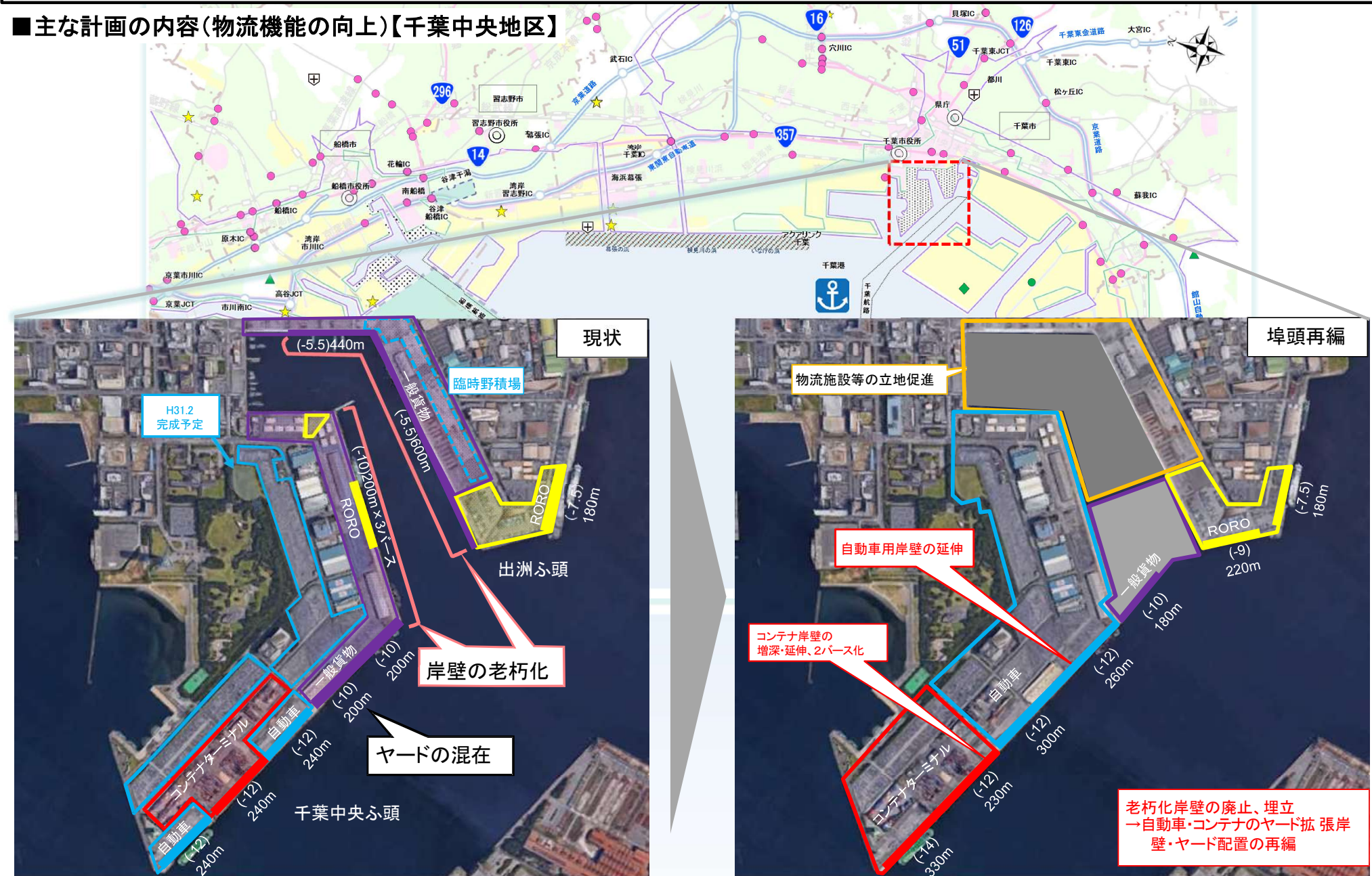


【出典】上記のイメージ図に関してはイオンモール（株）の事業協力者公募への提案資料からの抜粋であり、屋外型スタジアムを前提として作成されました。現在は屋内型を見据えた検討をしているため、建物形状は変更される可能性があります。

参考(6) 港湾整備による産業競争力の強化

- 千葉港では、千葉中央区の船舶の大型化やヤード不足等に対応するため、土地の造成を含む埠頭再編計画を推進。
- 物流拠点の整備に伴う産業競争力の強化に向けた検討が進展。

■主な計画の内容(物流機能の向上)【千葉中央地区】



5. 複数案の設定と評価項目の設定 【比較評価対象案】

(1)ルート・構造の複数案の設定【比較評価対象案】



比較案(注1)					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）	
	沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や千葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案		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	対策しない案(ベースライン)
構造の考え方	案1-1 高架構造を主体(注2)	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(注2)	
	既定道路の機能確保 既定道路の機能確保	既定道路の機能確保 既定道路の機能確保	既定道路の機能確保 既定道路の機能確保	既定道路の機能確保 既定道路の機能確保	
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分等は高架構造を想定 ※沿道が住居系地域である区分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、当該区分内の渡河部は高架構造を想定) ※車線数は、4～6車線を想定	※平面構造による拡幅を主体とし、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周辺までの区分は新設を想定 ※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

(注1)比較評価を行う各案は、事業費等の精度向上が可能となる過程において優先整備区分等について慎重に取り扱うこととし、「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は「高谷JCT～市原のみ整備」の案を含めて検討する

(注2)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分では、高架高さを抑制することを含めて検討する

(2) 評価項目の設定 【比較評価対象案】

○「達成すべき目標」と「配慮すべきこと」に対する評価項目を設定

■「達成すべき目標」に対する評価項目

評価項目		
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
		・ 一般道路（国道357号、国道16号）
		・ アクセス道路
	・ 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抑制	
交通事故	・ 交通機能分担による交通事故の減少	
	・ 事故発生時や災害時におけるルートの選択肢の増加	
医療	・ 救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	
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	
	・ 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	
物流・産業・観光	・ 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	
	・ 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	
	・ 危険物積載車両の通行制限の有無	
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	
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	
	・ 歩行者・自転車の利便性向上	

■「配慮すべきこと」に対する評価項目

評価項目		
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	
	・ 動植物の生息環境及び生育環境の保全	
景観	・ 海辺の景観や地域が重視している景観の保全	
	・ 走行時の良好な景観の確保	
居住環境	・ 沿道環境の保全（騒音・大気質等への対策）	
	・ 緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献	
	・ 周辺環境の保全（地盤沈下・地下水等の対策）	
	・ 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	
	・ 地域の価値の維持・向上	
	・ 負担の公平性の確保	
経済性	・ 事業期間	・ 用地取得に関するリスクへの対応
		・ 占用物件の調整に関するリスクへの対応
		・ 施工に関するリスクへの対応
	・ 事業費	