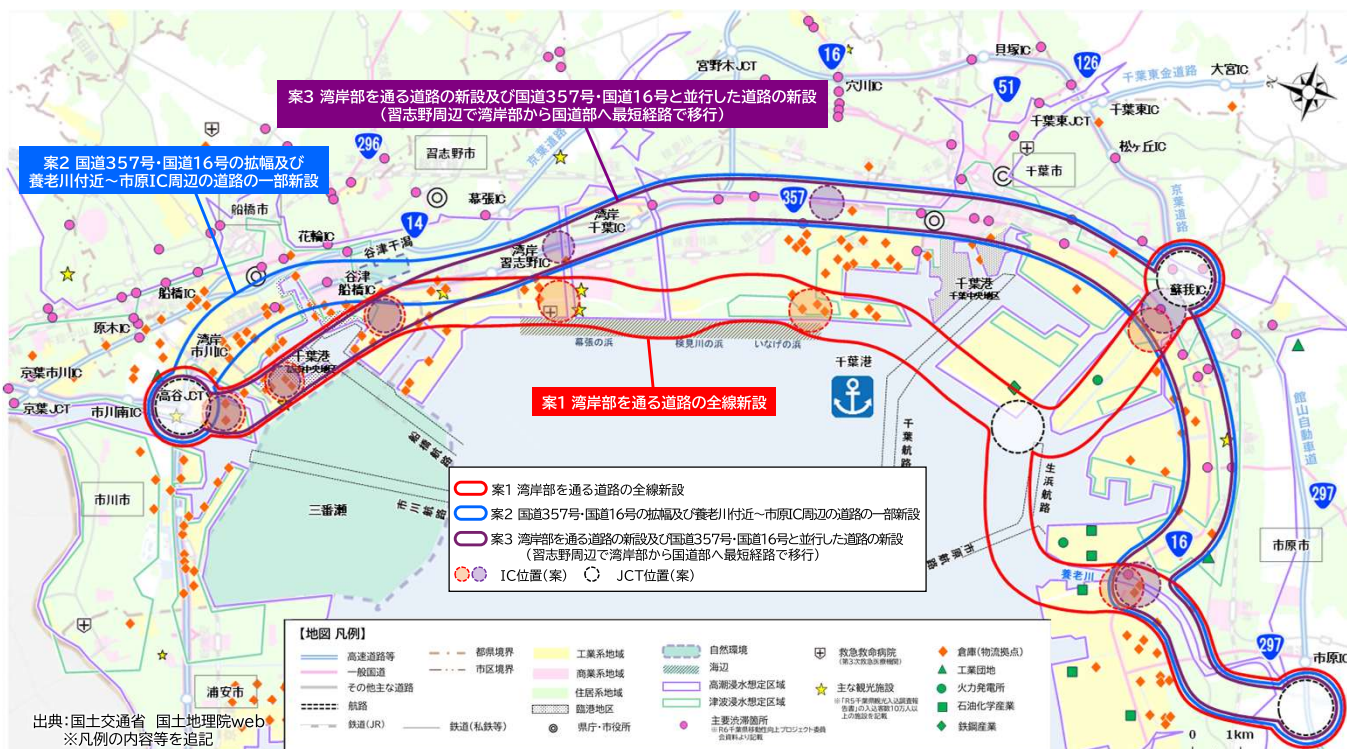


新湾岸道路プロジェクト

新湾岸道路(外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺)の複数案の**比較評価(案)・付帯事項**についてご意見をお聞かせください

比較評価の対象となる複数案(ルート帯と構造)を設定しました



比較案				比較評価の参考
ルートの考え方	案1 湾岸部を通る道路の全線新設 沿線の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセシビリティを重視した自動車専用道路を全線新設するルート案			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	案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	
標準的な構造(イメージ)				
補足事項	※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	※JCT部や航路部、航路部と近接する陸上部の各区間等は高架構造を想定 ※沿道が住居系地域である区間は地下構造または半地下構造を想定(半地下構造の場合は、当該区間内の浸水部は高架構造を想定) ※車線数は、4～6車線を想定	※平面構造を主体とし、主要な交差点は立体構造を想定 ※国道16号の養老川付近から市原IC周辺までの区間は高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	
ルート・構造に関する付帯事項	・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は「高谷JCT～市原のみ整備」を含めて検討する ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するアクセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討する ・海浜幕張公園の活性化や千葉マリスタジアムの再整備、新アリーナ建設等の地域計画と連携し、更なる観光需要に対応可能なよう、道路の配置や構造等の工夫について検討する ・千葉港において進められている埠頭再設計計画等の港湾関連計画と連携し、産業競争力の強化が図られるよう、道路の配置や構造等の工夫について検討する ・地域が重視している景観(海への景観・富士山の眺望等)の保全や事業期間の短縮等を図るため、周辺道路との交差処理に伴う速度低下が生じるリスクや津波・高潮の浸水リスク等を回避できる区間では、高架高さを抑制することを含めて検討する			・道路整備以外の方面について検討する

複数案（ルート帯と構造）の比較評価（案）を提示します

比較ルート・構造の考え方				案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び養老川付近～市原に周辺の道路の一部新設	案3 湾岸部を通る道路の新設及び国道357号・国道16号と並行した道路の新設（習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行）	対策しない案（ベースライン）
評価項目				案1-1 高架構造を主体	案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	高架構造を主体	
交通渋滞	渋滞の改善による速達性、時間信頼性の向上	高速道路		・断面交通の混雑度：0.7～0.9		・断面交通の混雑度：0.8～1.1	・断面交通の混雑度：0.7～0.9	
		一般道路（国道357号・国道16号）		・断面交通の混雑度：0.7～0.9		・断面交通の混雑度：0.8～1.1	・断面交通の混雑度：0.7～0.9	・断面交通の混雑度：1.0～1.2
		アクセス道路		・交通量の負担が軽減する路線数：28路線（路線総数：58路線）		・交通量の負担が軽減する路線数：16路線（路線総数：58路線）	・交通量の負担が軽減する路線数：24路線（路線総数：58路線）	
交通安全	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			・交通機能分担が図られ、新たな渋滞発生抑制が見込まれる		・交通機能分担が図られず、新たな渋滞の発生が見込まれる	・交通機能分担が図られ、新たな渋滞発生抑制が見込まれる	・新たな渋滞の発生が見込まれる
		交通機能分担による交通事故の減少		・一般道路等の事故件数の減少割合：対策しない場合から約1～2割減少		・一般道路等の事故件数の減少割合：対策しない場合と同程度	・一般道路等の事故件数の減少割合：対策しない場合から約1～2割減少	・一般道路等の事故件数（対策しない場合）：約3千件
		事故発生時や災害時におけるルート選択数の増加		・市川市～市原市間の選択枝数：2ルート増加		・市川市～市原市間の選択枝数：変化なし	・市川市～市原市間の選択枝数：1ルート増加	・市川市～市原市間の選択枝数：現状のまま
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			・道路啓開必要延長（高潮）：約5km（対策しない場合から約6割減少）	・道路啓開必要延長（高潮）：約13km（対策しない場合と同程度）		・道路啓開必要延長（高潮）：約6km（対策しない場合から約6割減少）	・道路啓開必要延長（高潮）：約13km（現状）
				・臨海部の孤立化リスクの低減が図られる千葉港（葛南地区）への新規ルート：3ルート千葉港（千葉地区）への新規ルート：2ルート千葉港（五井地区）への新規ルート：1ルート		・臨海部の孤立化リスクの低減が図られない千葉港（葛南地区）への新規ルート：0ルート千葉港（千葉地区）への新規ルート：0ルート千葉港（五井地区）への新規ルート：0ルート	・臨海部の孤立化リスクの低減が図られる千葉港（葛南地区）への新規ルート：3ルート千葉港（千葉地区）への新規ルート：0ルート千葉港（五井地区）への新規ルート：1ルート	・臨海部の孤立化リスクの低減は図られない
		災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化		・浸水エリア外までの避難距離が長い地域の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上が見込まれる	・浸水エリア外までの避難距離が長い地域の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上が見込まれる	・浸水エリア外までの避難距離が相対的に短い内陸部の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上は見込まれない	・浸水エリア外までの避難距離が相対的に短い内陸部の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上は限定定的となる	・浸水想定高よりも低い位置であるため、津波・高潮等からの避難場所として活用できない
医療	救急搬送時のアクセシビリティ、速達性、時間信頼性の向上			・医療施設からの30分圏域面積：約9km ² 増加、人口：約3万人増加		・医療施設からの30分圏域面積：約4km ² 増加、人口：約0.3万人増加	・医療施設からの30分圏域面積：約5km ² 増加、人口：約1万人増加	・医療施設からの30分圏域面積：約453km ² 、人口：約241万人（現状）
		産業拠点や観光拠点とのアクセシビリティ、速達性、時間信頼性の向上		・産業拠点（幕張新都心）からの60分圏域面積：約88km ² 増加		・産業拠点（幕張新都心）からの60分圏域面積：約3km ² 増加	・産業拠点（幕張新都心）からの60分圏域面積：約76km ² 増加	・産業拠点（幕張新都心）からの60分圏域面積：現状（約531km ² ）のまま
		産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上		・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出が見込まれる		・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれない	・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれる	・新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれない
物流・産業・観光	危険物積載車両の通行制限の有無			・通行制限はない	・通行制限の可能性はある（半地下（掘削）構造の場合、通行制限はない）	・通行制限はない	・通行制限はない	・通行制限はない
	港湾・空港拠点アクセシビリティ	空港・千葉港へのアクセシビリティ、速達性、時間信頼性の向上		・成田空港からの60分圏域面積：約11km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域面積：約230km ² 増加、事業所数：約2.7万箇所増加		・成田空港からの60分圏域面積：約9km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域面積：約5km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加	・成田空港からの60分圏域面積：約13km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域面積：約43km ² 増加、事業所数：約0.7万箇所増加	・成田空港からの60分圏域面積：約435km ² 、事業所数：約7万箇所（現状） ・千葉港からの30分圏域面積：約1143km ² 、事業所数：約3万箇所（現状）
		生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上		・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる		・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上は限定的となる	・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる	・生活道路における安全性の向上は見込まれない
生活環境	歩行者や自転車の利便性向上			・歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる		・歩行者・自転車の通行空間の確保は困難であり、利便性の向上は見込まれない	・歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる	・歩行者・自転車の通行空間の確保は困難であり、利便性の向上は見込まれない
		自然環境の保全		・三番瀬や谷津干潟等に近接し、養老川河口等を通過又は近接するため、地形や地質、生態系に影響（養老川河口の一部改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路、千葉航路、生浜航路、市原航路の周辺海域）を通過するため、地形や地質、生態系に影響（各航路の周辺海域の一部改変）を与える可能性がある		・三番瀬や養老川河口等に近接し、谷津干潟を通過又は近接するため、地形や地質、生態系に影響（谷津干潟の一部改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路の周辺海域）を通過するため、地形や地質、生態系に影響（船舶航路の周辺海域の一部改変）を与える可能性は小さい	・三番瀬や谷津干潟、養老川河口等に近接するため、地形や地質、生態系に影響（三番瀬や谷津干潟、養老川河口等の周辺部の改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路の周辺海域）を通過するため、地形や地質、生態系に影響（船舶航路の周辺海域の一部改変）を与える可能性がある	・地形や地質、生態系に与える影響は現状と変わらない
	動植物の生息環境及び生育環境の保全			・三番瀬や谷津干潟等に近接し、養老川河口等を通過又は近接するため、動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路、千葉航路、生浜航路、市原航路の周辺海域）を通過するため、これらに生息及び生育する動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性がある		・三番瀬や養老川河口等に近接し、谷津干潟を通過又は近接するため、動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路の周辺海域）を通過するため、これらに生息及び生育する動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性は小さい	・三番瀬や谷津干潟、養老川河口等に近接するため、動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性がある ・海域（船舶航路の周辺海域）を通過するため、これらに生息及び生育する動植物に影響（鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変）を与える可能性がある	・動植物の生息環境及び生育環境に与える影響は現状と変わらない
景観	海辺や地域が重視している景観の保全			・全線にわたり海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある	・高架構造区間を中心に、海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある	・海辺や地域が重視している景観に与える影響は小さい	・湾岸部の高架構造区間を中心に、海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある	・景観に与える影響は現状と変わらない
		走行時の良好な景観の確保		・道路構造等を工夫することにより、全線にわたり地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある	・道路構造等を工夫することにより、高架構造区間を中心に、地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある	・地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性は小さい	・道路構造等を工夫することにより、湾岸部から国道へ移行する区間を中心に、地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある	・走行時の景観は現状と変わらない
	沿道環境の保全（騒音・大気質等の対策）			・集落・市街地の周縁部に一部の区間で近接するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある		・集落・市街地の中心部に全線にわたり通過するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある	・集落・市街地の中心部に全線にわたり通過するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある	・大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に与える影響は現状と変わらない
居住環境	緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献			・湾岸部の緑地に影響を与える可能性がある		・一般道路（国道357号・国道16号）沿線の緑地に影響を与える可能性がある	・湾岸部に道路を新設する区間では、湾岸部の緑地に影響を与える可能性がある。国道部に道路を新設する区間では、一般道路（国道357号・国道16号）沿線の緑地に影響を与える可能性がある。	・沿道の緑地に与える影響は現状と変わらない
		周辺環境の保全（地盤沈下・地下水の対策）		・橋脚等を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響（地下水位低下等）を与える可能性がある	・大規模な地下構造物を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響（周辺の地盤変位に伴う家屋の損傷や地下水位低下等）を与える可能性がある	・橋脚等を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響（地下水位低下等）を与える可能性がある		・周辺環境に与える影響（地下水位低下等）は現状と変わらない
	海とのつながりや海辺のレクリエーションの場、居住地からの海辺の眺望景観の維持・向上			・海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある ・高架構造の下部空間を有効活用できる可能性がある	・海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある ・地下構造物の上部空間を有効活用できる可能性がある	・海辺のレクリエーション施設や居住地からの海辺の眺望に与える影響は小さい ・海とのつながりに与える影響は小さい	・湾岸部区間では、海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある。国道部区間では、海辺のレクリエーション施設や居住地からの海辺の眺望に与える影響は小さい ・湾岸部区間では、高架構造の下部空間を有効活用できる可能性がある。国道部区間では、海とのつながりに与える影響は小さい	・人と自然との触れ合いの活動の場に与える影響は現状と変わらない
経済性	地域の価値の維持・向上			・湾岸部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセシビリティの向上が図られる可能性がある ・既存の公共用地を有効活用することで既設の都市機能の大半を維持し、有効活用できる可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある		・国道部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセシビリティの向上が図られる可能性がある ・拡張用地の取得のため、既存の都市機能の一部が喪失する可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある	・湾岸部や国道部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセシビリティの向上が図られる可能性がある ・既存の公共用地を有効活用することで既設の都市機能の一部を維持し、有効活用できる可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある	・地域の価値に与える影響は現状と変わらない
		負担の公平性の確保		・一般道路（国道357号・国道16号）沿線の地域に負担が集中する可能性がある ・小さいが、湾岸部では居住環境に新たな影響を与える可能性がある		・一般道路（国道357号・国道16号）沿線の地域では、居住環境に追加的な影響を与える可能性がある		・居住環境に与える影響の負担は現状の分担と変わらない
	事業期間	用地取得に関する課題		・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合：約7割		・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合：約2割	・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合：約4割	・用地取得に関する課題はなし
		地下埋設物の調整に関する課題		・地下埋設物の移設等に一定の時間を要する可能性がある	・地下埋設物の移設等に長期の時間を要する可能性がある	・地下埋設物の移設等の調整に長期の時間を要する可能性がある	・地下埋設物の移設等の調整に一定の時間を要する可能性がある	・地下埋設物の調整に関する課題はなし
		施工に関する課題		・工事中混雑の発生が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業との調整は発生しない	・工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業との調整は発生しない	・工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される ・海運や漁業等との調整も必要ない ・既存道路事業の見直しが発生する可能性がある	・工事中混雑の発生が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業の見直しが発生する可能性がある	・施工に関する課題はなし
事業費		事業費		約1兆円	約2兆円	約0.5兆円	約1兆円	—

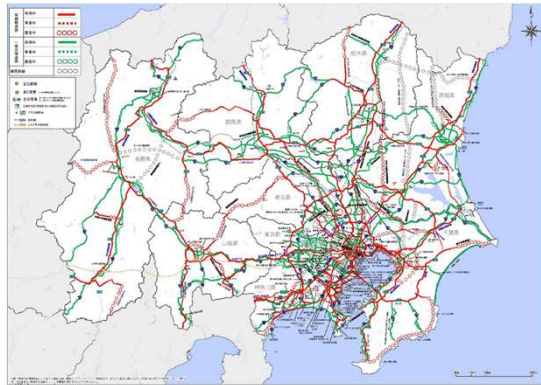
新湾岸道路の概要・進め方

○新湾岸道路について

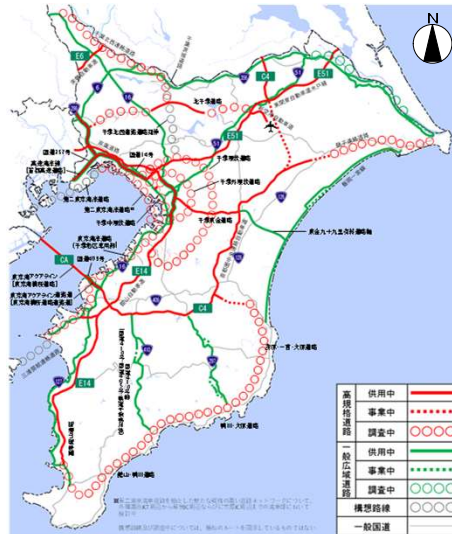
- ・「新湾岸道路」は、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺を結ぶ高規格道路として調査中の道路です。
- ・千葉県湾岸地域は、首都圏の経済活動を支える重要な拠点を有し、今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等に伴う交通需要の増大が見込まれる一方、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通円滑化が喫緊の課題となっています。
- ・新湾岸道路の計画の具体化にあたっては、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図る必要があるため、新湾岸道路有識者委員会の助言をいただきながら検討を進めています。

○計画の位置づけ

『関東ブロック新広域交通ビジョン・計画』及び『千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画』において、第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークを高規格道路に位置付け



出典：関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画（R3.7 関東地方整備局）
※概ねのルートを示しているものではない



出典：千葉県広域道路交通ビジョン 千葉県広域道路交通計画（R3.6 千葉県）※概ねのルートを示しているものではない

○湾岸地域の状況



湾岸地域は人・モノの流れが集中しています
慢性的な交通渋滞の解消が喫緊の課題です



今後も港湾機能の機能強化や物流施設等の立地が計画されています

○構想段階(概略ルート・構造)

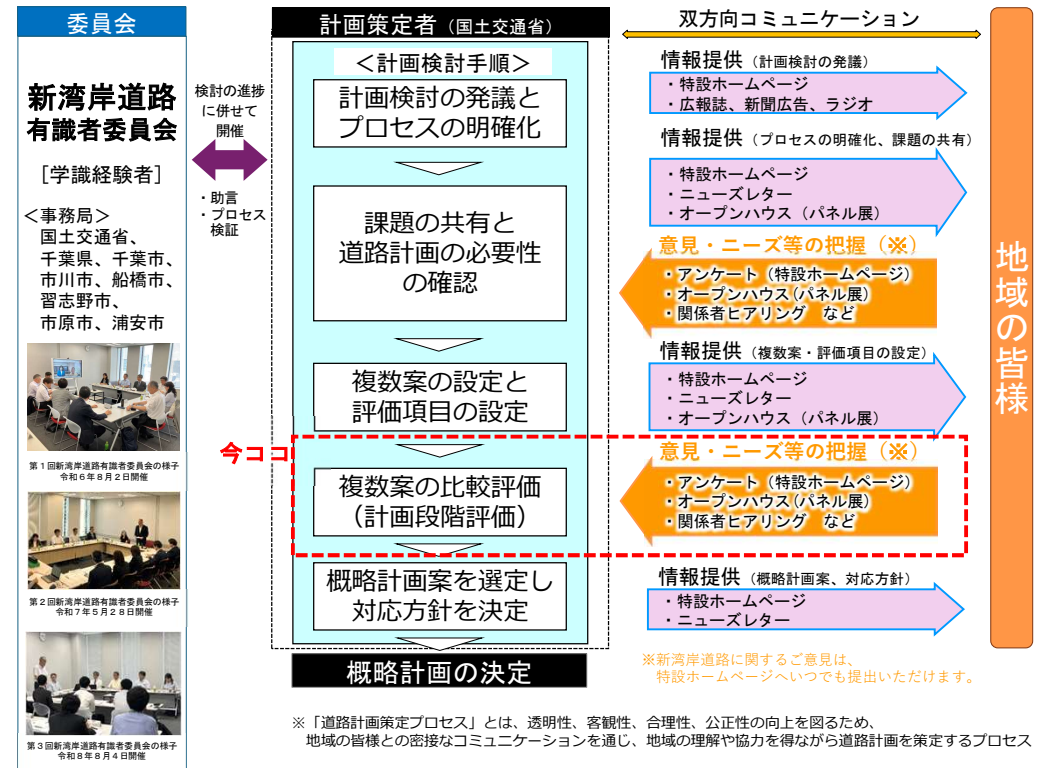
- ・新湾岸道路の計画の具体化は、詳細な計画(都市計画)を定める前に、先ず概略ルート・構造を示した概略計画を定めます(構想段階)。
- ・新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討では、検討過程から皆様とコミュニケーションを重ねながら手続きを進め、都市計画の決定に向けて基本的な事項を検討していきます。
- ・様々なコミュニケーションの機会を通じて、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図ります。



出典）道路行政の簡単解説 1.道路事業の流れ、国土交通省HPを元に作成
図 道路事業の流れと検討対象範囲（構想段階）

○構想段階の進め方

- ・新湾岸道路は、構想段階における道路計画策定プロセス※を通じて概略計画を策定します。
- ・新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討は、段階的に検討を進め、その都度様々な方法で地域の皆様とのコミュニケーションを重ね、ご意見や有識者委員会からの助言を踏まえながら進めます。



第2回コミュニケーション活動・千葉市ワークショップで頂いたご意見

○皆様からのご意見を踏まえた意見要旨

第2回コミュニケーション活動等でごいただいたご意見については、主張そのものではなく、その背景にある理由や関心事に着目して整理しました。また、同じ趣旨のご意見は、数の多寡に関わらず内容の近いものを集約し、少数であっても異なるご意見は一つの独立したご意見として扱いました。さらに、ご意見の内容に応じて適切な区分を設け、その区分ごとに意見の要旨をとりまとめました。

意見の分類	意見要旨
(1) 新湾岸道路の必要性に関する意見	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、需要見直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と 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と 3) 幹線道路コストの抑制の観点から、新たな道路整備を抑制すべき 4) 道路整備以外の施策によって対応すべき(公共交通、物流システム、TDM、信号制御等) 5) 自動運転やAIの新技术活用による道路交通システムの高度化をすれば道路整備は不要 6) 道路整備よりも他の地域課題解決に向けた予算投入をすべき 7) 税金の無駄遣いを避けるべき 8) 専断・無断への影響が大きいため新湾岸道路の整備は不要 9) 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
(2) 評価項目に関する意見(達成すべき目標)	10) 高速道路(東関東道、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待 11) 一般道(国道357号、国道14号等)の慢性的な渋滞解消に期待 12) 湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待 13) 定時性の確保に期待 14) 通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待 15) 利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待 16) 渋滞箇所の移動や新たな渋滞箇所の発生が心配 17) 事故の減少に期待 18) 災害・事故時を含めて迂回ルート確保に期待 19) 救急車両の円滑かつ確実な通行確保に期待 20) 病院へのアクセス向上に期待 21) 災害時に緊急輸送ができるようになることに期待 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 23) 事故や災害に強い道路としてほしい 24) 高層構造は避難場所・ヘリポートや防衛施設等の副次的な効果を発揮することに期待 25) 産業・観光拠点へのアクセス性、通達性、時間信頼性の向上に期待 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 27) 企業立地や産業誘致の促進、雇用の創出に期待 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 29) 危険物自動車専用が通行できるようにしてほしい 30) 空港や港湾へのアクセス性、通達性、時間信頼性の向上に期待 31) 生活道路へ迂回する交通の流入減少や住民の安全性確保に期待 32) 歩行者や自転車利用の利便性が確保されることに期待
(3) 評価項目に関する意見(配慮すべきこと)	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 34) 鳥獣等の動植物の生育環境や生態系への影響が心配 35) 周辺の農家への配慮が必要 36) 景観も楽しめる走りとなるような道路としてほしい 37) 沿線地域の空気汚染・騒音・振動等の生活環境悪化が心配 38) 地味環境化や他の道路整備対策の影響が心配 39) 国道357号などの沿線の緑地帯も重要 40) 沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配 41) 工事中の大気汚染・騒音・振動・混雑が心配 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 43) 憩い地からの海辺の眺望が損なわれるのではないかと心配 44) 新たな集客場やイベント・エンタメを創出し、商業施設の集客にどのように影響するかを評価してほしい 45) 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 46) 周辺とのつながりや開放感の喪失、不動産価値の低下を招くのではないかと心配 47) 特定の地域地代に影響を及ぼすようなことがないように、公平性についても配慮が必要 48) 用地の確保に時間とコストがかからない方がよい 49) 事業費を安くしてほしい 50) 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 51) 維持管理・更新費用、用地取得費用を含む費用の算定をほしい
(4) ルート・構造に関する意見	52)～59) ※下記に詳細を記載 60) 新たな渋滞が起こら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) 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 62) 用地取得による住民生活の軽減や景観確保、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) 危険物自動車専用通行や海辺の景観確保、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について現道を拡張ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい 67) 案2について現道拡張は基本方針との整合性について説明してほしい

○ルート案に対して寄せられたご意見【52)～59)の意見要旨】

ルート・構造に関する様々なご意見を計画策定者として内容を整理し、右ページに図としてわかりやすく表現しました。

意見番号	意見要旨
52) 沿湾の早期解消や海辺の景観や自然保護、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみ 【整備すべき一部区間】	意見① ・高谷JCT～船橋 ・高谷JCT～新習志野 ・船橋市内 意見② ・高谷JCT～船橋 意見③ ・高谷JCT～船橋(蘇我～市原は不要) 意見④ ・高谷JCT～市原(蘇我は不要) 意見⑤ ・船橋～蘇我～市原 意見⑥ ・西千葉～蘇我 意見⑦ ・西千葉～市原 意見⑧ ・蘇我橋～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併用してほしい)	意見⑨ 【新設・現道の併用】 ・習志野付/谷津船橋IC ・蘇我周辺
54) 京葉道路(六川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道方面、東関東道(水戸線)等へ接続してほしい	【接続すべき箇所】 意見⑩ ・花輪IC 意見⑪ ・宮野木JCT 意見⑫ ・千葉東千葉東JCT ・千葉東金道大宮IC
55) 慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短期間確保、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】	意見⑬ ・沖合沿い 意見⑭ ・高谷～西浜 意見⑮ ・高谷～養老川(市原) ・市川～京葉工業地帯
56) 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	【検討対象の区間外】 ・東京～浦安～千葉 ・柏～浦安 ・新浦安～南船橋 ・新浦安～南船橋

意見番号	意見要旨
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・通達性向上のため、起点を蘇我・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや羽ノ宮方面まで延伸してほしい ※第二湾岸道路ルート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 【終点側】 ・姉ヶ崎まで ・木更津まで ・浦口道路まで ・浦安～西浜～船橋 ・千葉～新船山 ・東京湾橋南 ・羽田(平和島)～蘇我
57) 更なる通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 【千葉場内の海浜部】	意見⑯ ・船橋～市原 ・船橋～市原 【検討対象の区間外】 ・浦安～西浜～船橋 ・千葉～新船山 ・東京湾橋南 ・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、館山道)の拡幅・立体化をすべき	意見⑰ ・京葉道路・東関東道(水戸線) 意見⑱ ・東関東道(水戸線) 意見⑲ ・JR京葉線 意見⑳ ・千葉臨海線

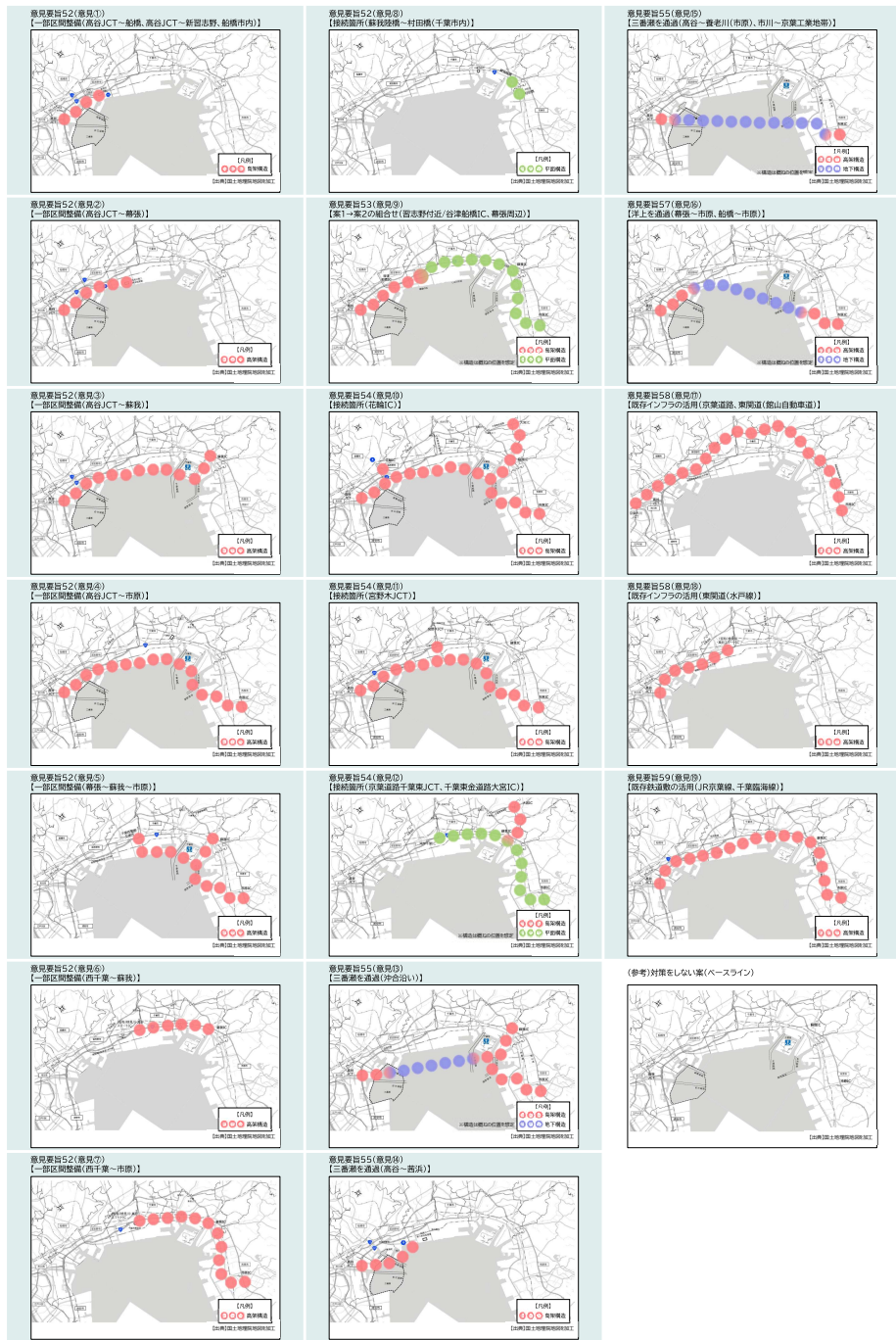
※検討の対象区間外が含まれるご意見については、図化はありません。



○いただいたご意見を図示化しました

アンケートで得られたルートに関する意見要旨を図化しました。

< 意見のルートイメージ >



必要性の確認(事故・渋滞)

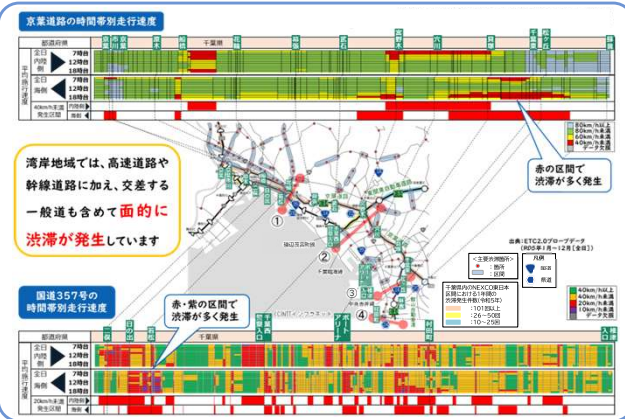
①既存道路の交通量の減少と渋滞の緩和

湾岸地域では、現在も幹線道路の交通容量が不足しており、幹線道路だけでなく、それらと交差する道路でも慢性的な渋滞が発生しています。

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があり、移動にかかる時間が読みづらい状況です。新湾岸道路が整備された場合、交通の一部が新しい道路へ移ることで、複数の路線で渋滞の緩和が見込まれます。

●湾岸エリアの走行速度 → 朝夕の時間帯を中心に走行速度が低下しています。

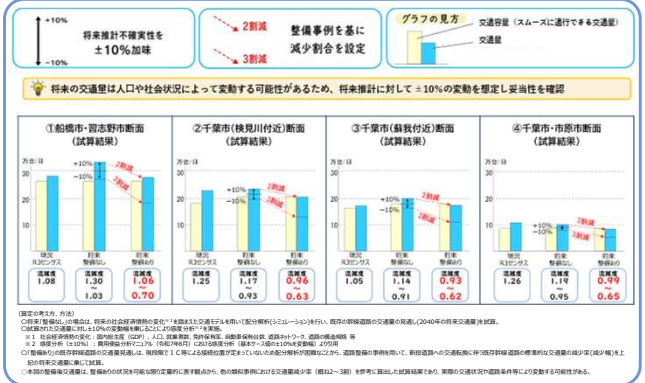
京葉道路や国道357号をはじめとする主要路線では、朝夕の通勤時間帯を中心に走行速度の低下が見られ、交差する一般道等も含めて、面的に渋滞が発生しています。



第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用 「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

●新湾岸道路を作ったら → 既存道路の交通量が減少し、渋滞の緩和が期待されます。

既存の道路整備事例(コラム①参照)では、新たな道路の整備によって、既存道路から新設道路へ交通の一部が転換するため、既存道路の交通量が概ね2~3割程度減少する傾向が見られます。これらを踏まえ、新湾岸道路の整備により、既存道路の交通量が同程度に減少するものと仮定して整備後の交通量を試算すると、多くの断面で交通量を下回る結果となり、渋滞の緩和が期待されます。



第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用 「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

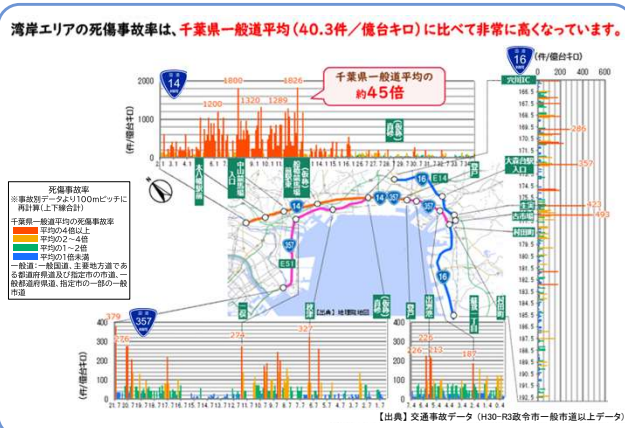
②既存道路の交通量の減少と事故の低減

湾岸地域の国道は、県内一般道の平均を上回る死傷事故率の区間が連続します。また、生活道路では、高速道路や国道など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、安全性が低下することが課題となっています。

既存の道路整備事例では、新たな道路整備によって、既存道路の交通量の減少する傾向がみられ、これらを踏まえ、新湾岸道路が整備された場合の試算をすると、国道などの幹線道路や生活道路で事故件数の減少が見込まれます。

●湾岸エリアの死傷事故率は？ → 主要な道路で死傷事故率が上がっています。

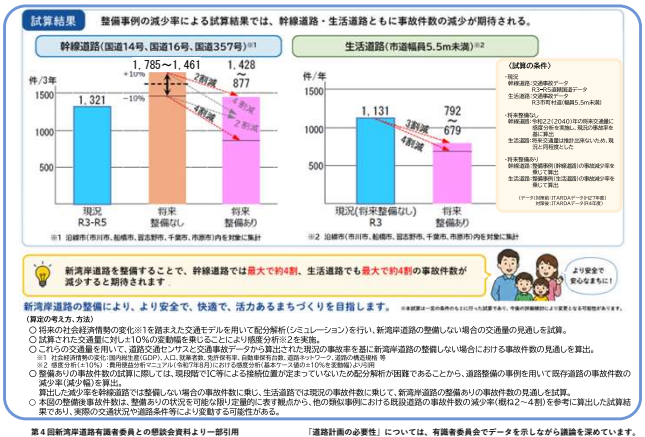
湾岸エリアの国道14号、16号、357号の死傷事故率は、渋滞が多い区間や交差点で高くなっていることが分かります。国道14号では、千葉県平均の約4.5倍に上る死傷事故率となっています。



第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用 「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

●新湾岸道路を作ったら → 既存道路の交通量が減って、事故の低減が期待されます。

既存の道路整備事例(コラム②参照)では、新たな道路の整備によって、既存道路の交通量が減少するため、既存道路の交通量が幹線道路で約2~4割、生活道路で約3~4割減少する傾向が見られます。これらを踏まえ、新湾岸道路の整備後の交通量を試算すると、幹線道路・生活道路ともに事故件数の減少が期待されます。

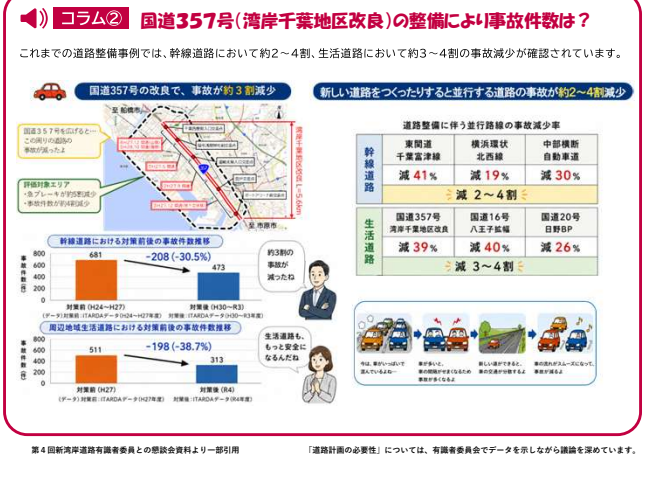


第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用 「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

(事例①)道路整備による渋滞緩和



(事例②)道路整備による事故減少



③災害時の対応力の向上

④医療機関への迅速な搬送

⑤物流・産業の効率化や生産性向上

⑥港湾・空港の時間信頼性の向上

第3回新湾岸道路有識者委員会資料より一部引用
「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

- ・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は「高谷JCT～市原のみ整備」を含めて検討します
- ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するアクセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討します
- ・海浜幕張公園の活性化や千葉マリンスタジアムの再整備、新アリーナ建設等の地域計画と連携し、更なる観光需要に対応可能となるよう、道路の配置や構造等の工夫について検討します
- ・千葉港において進められている埠頭再編計画等の港湾関連計画と連携し、産業競争力の強化が図られるよう、道路の配置や構造等の工夫について検討します
- ・地下構造又は半地下構造の区間における津波・高潮・短時間大雨による浸水リスクについて、沿線自治体の地域防災計画等との整合性を図りつつ、道路浸水対策について検討します
- ・地下構造区間における危険物車両の走行経路を確保するための方策について検討します

「達成すべき目標」と「配慮すべきこと」における比較評価(案)を提示します

【案1-1、案1-2】

比較ルート・構造の考え方			案1 湾岸部を通る道路の全線新設			
			案1-1 高架構造を主体	案1-2 高架構造・地下構造を主体		
評価項目						
達成すべき目標	交通渋滞	渋滞の改善による速達性、時間信頼性の向上	高速道路	・断面交通の混雑度※1：0.7～0.9		
			一般道路（国道357号・国道16号）	・断面交通の混雑度※1：0.7～0.9		
			アクセス道路	・交通量の負担が軽減する路線数※2：28路線（路線総数：58路線）		
		利用目的に応じた交通機能分担の適正化と新たな渋滞発生の抑制	・交通機能分担が図られ、新たな渋滞発生の抑制が見込まれる			
	交通事故		交通機能分担による交通事故の減少	・一般道路等の事故件数の減少割合※3：対策しない場合から約1～2割減少		
			事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加	・市川市～市原市間の選択枝数※4：2ルート増加		
	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		・道路路開必要延長（高潮）※5：約5km（対策しない場合から約6割減少）	・道路路開必要延長（高潮）※5：約13km（対策しない場合と同程度）	
				・臨海部の孤立化（リスクの低減）が図られる 千葉港（葛南地区）への新規ルート※6：3ルート 千葉港（千葉地区）への新規ルート※6：2ルート 千葉港（五井地区）への新規ルート※6：1ルート		
			災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化	・浸水エリア外までの避難距離が長い地域の津波・高潮等の避難場所として活用できる ・防災・減災機能の向上が見込まれる	・浸水エリア外までの避難距離が長い地域の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上が見込まれる	
	医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	・医療施設からの30分圏域※7 面積：約9km ² 増加、人口：約3万人増加			
	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（幕張新都心）からの60分圏域※7 面積：約88km ² 増加			
			産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上	・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出が見込まれる		
			危険物積載車両の通行制限の有無	・通行制限はない	・通行制限の可能性がある（半地下（掘削）構造の場合、通行制限はない）	
	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	・成田空港からの60分圏域※7 面積：約11km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域※7 面積：約230km ² 増加、事業所数：約2.7万箇所増加			
			生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上	・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる		
生活環境		歩行者や自転車の利便性向上	・歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる			
		自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境の保全	・三番瀬や谷津干潟等に近接し、養老川河口等を通過又は近接するため、地形や地質、生態系に影響（養老川河口の一部改変）を与える可能性がある※8 ・海域（船橋航路、千葉航路、生浜航路、市原航路の周辺海域）を通過するため、地形や地質、生態系に影響（各航路の周辺海域の一部改変）を与える可能性がある※8		
景観	海辺や地域が重視している景観の保全		・全線にわたり海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある※8	・高架構造区間を中心に、海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある※8		
		走行時の良好な景観の確保	・道路構造等を工夫することにより、全線にわたり地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある	・道路構造等を工夫することにより、高架構造区間を中心に、地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある		
配慮すべき点	居住環境	沿道環境の保全（騒音・大気質等の対策）	・集落・市街地の周縁部に一部の区間で近接するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある※8			
		緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献	・湾岸部の緑地に影響を与える可能性がある※8			
		周辺環境の保全（地盤沈下・地下水の対策）	・橋脚等を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響（地下水水位低下等）を与える可能性がある※8	・大規模な地下構造物を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響（周辺の地盤変位に伴う家屋の損傷や地下水水位低下等）を与える可能性がある※8		
		海とのつながりや海辺のレクリエーションの場、居住地からの海辺の眺望景観の維持・向上	・海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある※8 ・高架構造の下部空間を有効活用できる可能性がある	・海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある※8 ・地下構造物の上部空間を有効活用できる可能性がある		
		地域の価値の維持・向上	・湾岸部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある ・既存の公共用地を有効活用することで既設の都市機能の大半を維持し、有効活用できる可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある			
		負担の公平性の確保	・一般道路（国道357号・国道16号）沿線の地域に負担が集中する可能性は小さいが、湾岸部では居住環境に新たな影響を与える可能性がある			
		経済性	事業期間	用地取得に関する課題	・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※9：約7割	
地下埋設物の調整に関する課題	・地下埋設物の移設等に一定の時間を要する可能性がある			・地下埋設物の移設等に長期の時間を要する可能性がある		
施工に関する課題	・工事中混雑の発生が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業との調整は発生しない			・工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業との調整は発生しない		
	事業費※10		約1兆円	約2兆円		

※1（断面交通の混雑度）：新設道路や拡幅道路を整備した場合の交通量（2040年の将来交通量）で試算し、既存幹線道路の交通容量に対する混雑度を算出
※2（負担軽減路線数）：将来交通量の推計結果を用いて既存幹線道路に接続するアクセス道路の交通量の負担が全案全路線の減少台数の平均よりも減少する路線数を算出
※3（一般道路等事故件数）：令和3年度に国土交通省が実施した全国道路・街路交通情勢調査の結果と交通事故データから算出された現状の事故率に、将来交通量の推計結果を乗じて事故件数を算出
※4（ルート選択肢）：新設道路や拡幅道路を整備した場合における災害時等のルート選択肢（迂回ルート）を算出
※5（道路路開必要延長）：新設道路や拡幅道路を整備した場合における高潮防災拠点から被災地の防災拠点までの道路路開に必要な延長を算出
※6（千葉港新規ルート）：新設道路や拡幅道路を整備した地域により千葉港各地区の浸水エリアへアクセス可能となる新規ルートを算出
※7（医療施設・産業拠点・成田空港・千葉港からの圏域）：DRM（デジタル道路地図）データに旅行速度を設定し、新設道路や拡幅道路を整備した場合における各施設から一定時間で到達可能な範囲を500mメッシュ単位で試算し、各メッシュに含まれる面積・人口等を算出
※8（今後の具体的なルート位置や道路構造を決定する段階において、できる限り回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である）
※9（用地取得回避区間割合）：新湾岸道路の敷設ルート帯において国・県・市が公共用地として確保している用地を活用した場合、用地取得せずに整備可能な区間の割合
※10：事業費は類似事業を参考に算出し、精査中
（その他付帯事項）
・三番瀬や谷津干潟及び養老川等の生態系、動植物の生息・生育環境、地域が重視している景観（海への景観・富士山の眺望等）、治道環境に与える大気質・騒音・振動、地下水水位等に与える影響について環境影響評価を実施するとともに、その結果を踏まえ、環境保全等の必要な対策や道路の構造・デザイン等の工夫について検討する
・将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献する観点から、グリーンインフラの活用や規格の高い自転車通行空間の活用について検討する
・沿線都市開発等の動向を踏まえ、沿線自治体と連携し、地域の価値を高めるための方策について検討する
・事業着手に向けて事業費の精度向上を図るとともに、人口動態や沿線都市開発、成田空港の再拡張等の動向も踏まえながら、最新の交通需要推計に基づく費用対効果分析を行う
・持続可能な社会の実現に向けて、自動運転や脱炭素等の技術革新の動向も踏まえ、道路の新たな機能について検討する
・航路部等においては、海運・漁業等の事業継続や安全確保のために必要な対策について検討する



ルート帯と構造、付帯事項を提示します

【案2、案3、対応しない案(ベースライン)】

○ 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

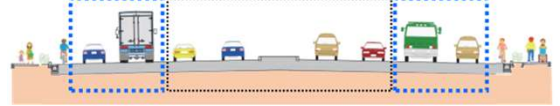
自然環境(三番瀬)を避け、沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案です。平面構造を主体とし、主要な交差点は立体構造を想定しています。また、国道16号の養老川付近から市原IC周辺までの区間は新設を想定しています。車線数は、4～6車線を想定しています。



ルート・構造に関する付帯事項

- ・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」を含めて検討します
- ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するアクセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討します
- ・津波・高潮・短時間大雨による浸水リスクについて、沿線自治体の地域防災計画等との整合性を図りつつ、道路浸水対策について検討します

現道拡幅 国道357号・国道16号 現道拡幅



標準的な構造(イメージ)

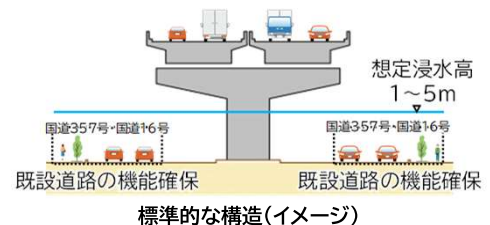
○ 案3:湾岸部を通る道路の新設及び国道357号・国道16号と並行した道路の新設(習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)

湾岸部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、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です。概ね全線にわたり高架構造を想定しています。車線数は、4～6車線を想定しています。



ルート・構造に関する付帯事項

- ・構想段階以降の事業実施以前の段階において、費用対効果分析等を踏まえ、段階的整備や「高谷JCT～蘇我のみ整備」を含めて検討します
- ・高規格道路や一般道路(国道357号・国道16号)と交差するアクセス道路の渋滞対策について各道路管理者と連携して検討します
- ・湾岸部から国道部へ移行する区間を中心に地域が重視している景観(海への景観・富士山の眺望等)の保全や事業期間の短縮等を図るため、周辺道路との交差処理に伴う速度低下が生じるリスクや津波・高潮の浸水リスク等を回避できる区間では、高架高さを抑制することを含めて検討します



参考) 対策しない案(ベースライン) 交通混雑、災害時の代替経路確保、沿線地域の交通課題等については、抜本的な解決策が講じられないので、道路整備以外の方策について引き続き検討します。

「達成すべき目標」と「配慮すべきこと」に おける比較評価(案)を提示します 【案2、案3、対応しない案(ベースライン)】

比較ルート・構造 の考え方			案2 国道357号・国道16号の拡幅及び 養老川付近～市原に周辺の道路の一部新設		案3 湾岸部を通る道路の新設及び 国道357号・国道16号と並行した道路の新設 (習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)		対策しない案 (ベースライン)	
			平面構造を主体		高架構造を主体			
評価項目								
達成すべき目標	交通 渋滞	渋滞の改善による速達性、時間信頼性の向上	高速道路	・断面交通の混雑度※1：0.8～1.1	断面交通の混雑度※1：0.7～0.9		断面交通の混雑度※1：1.0～1.2	
		一般道路 (国道357号・国道16号)	・断面交通の混雑度※1：0.8～1.1	・断面交通の混雑度※1：0.7～0.9				
		アクセス道路	・交通量の負担が軽減する路線数※2：16路線(路線総数：58路線)	・交通量の負担が軽減する路線数※2：24路線(路線総数：58路線)				
	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の抑制		・交通機能分担が図られず、新たな渋滞の発生が見込まれる	・交通機能分担が図られ、新たな渋滞発生の抑制が見込まれる		・新たな渋滞の発生が見込まれる	
		交通機能分担による交通事故の減少		・一般道路等の事故件数の減少割合※3：対策しない場合と同程度	・一般道路等の事故件数の減少割合※3：対策しない場合から約1～2割減少		・一般道路等の事故件数(対策しない場合※3：約3千件	
		事故発生時や災害時におけるルート選択枝の増加		・市川市～市原市間の選択枝数※4：変化なし	・市川市～市原市間の選択枝数※4：1ルート増加		・市川市～市原市間の選択枝数※4：現状のまま	
	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		・道路開閉必要延長(高潮)※5：約13km(対策しない場合と同程度)	・道路開閉必要延長(高潮)※5：約6km(対策しない場合から約6割減少)		・道路開閉必要延長(高潮)※5：約13km(現状)	
		災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化		・浸水エリア外までの避難距離が相対的に短い内陸部の津波・高潮等の避難場所として活用できない ・防災・減災機能の向上は見込まれない	・浸水エリア外までの避難距離が相対的に短い内陸部の津波・高潮等の避難場所として活用できる ・防災・減災機能の向上は限定的となる		・浸水想定高よりも低い位置であるため、津波・高潮等からの避難場所として活用できない	
		医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上		・医療施設からの30分圏域※7 面積：約4km ² 増加、人口：約0.3万人増加	・医療施設からの30分圏域※7 面積：約5km ² 増加、人口：約1万人増加		・医療施設からの30分圏域※7 面積：約453km ² 、人口：約241万人(現状)
	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(幕張新都心)からの60分圏域※7 面積：約3km ² 増加	・産業拠点(幕張新都心)からの60分圏域※7 面積：約76km ² 増加		・産業拠点(幕張新都心)からの60分圏域※7 面積：現状(約531km ²)のまま	
産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上			・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれない	・産業の効率化や新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれる		・新たな企業誘致・観光・集客拠点の創出は見込まれない		
危険物積載車両の通行制限の有無			・通行制限はない	・通行制限はない		・通行制限はない		
配慮すべきこと	港湾・ 空港拠点 アクセシ ビリティ	空港・千葉港へのアクセシビリティ、速達性、時間信頼性の向上		・成田空港からの60分圏域※7 面積：約9km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域※7 面積：約5km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加	・成田空港からの60分圏域※7 面積：約13km ² 増加、事業所数：約0.1万箇所増加 ・千葉港からの30分圏域※7 面積：約43km ² 増加、事業所数：約0.7万箇所増加		・成田空港からの60分圏域※7 面積：約435km ² 、事業所数：約7万箇所(現状) ・千葉港からの30分圏域※7 面積：約143km ² 、事業所数：約3万箇所(現状)	
		生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上		・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上は限定的となる	・交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が見込まれる		・生活道路における安全性の向上は見込まれない	
	生活 環境	歩行者や自転車の利便性向上		・歩行者・自転車の通行空間の確保は困難であり、利便性の向上は見込まれない	・歩行者・自転車の通行空間の確保が可能となり、利便性の向上が見込まれる		・歩行者・自転車の通行空間の確保は困難であり、利便性の向上は見込まれない	
		三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境の保全		・三番瀬や養老川河口等に近接し、谷津干潟を通過又は近接するため、地形や地質、生態系に影響(谷津干潟の一部改変)を与える可能性がある※8 ・海域を通過しないため、地形や地質、生態系に影響を与える可能性は小さい	・三番瀬や谷津干潟、養老川河口等に近接するため、地形や地質、生態系に影響(三番瀬や谷津干潟、養老川河口等の周辺部の改変)を与える可能性がある※8 ・海域(船橋航路の周辺海域)を通過するため、地形や地質、生態系に影響(船橋航路の周辺海域の一部改変)を与える可能性がある※8		・地形や地質、生態系に与える影響は現状と変わらない	
	自然 環境	動植物の生息環境及び生育環境の保全		・三番瀬や養老川河口等に近接し、谷津干潟を通過又は近接するため、動植物に影響(鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変)を与える可能性がある※8 ・海域を通過しないため、これらに生息及び生育する動植物に影響を与える可能性は小さい	・三番瀬や谷津干潟、養老川河口等に近接するため、動植物に影響(鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変)を与える可能性がある※8 ・海域(船橋航路の周辺海域)を通過するため、これらに生息及び生育する動植物に影響(鳥類等の動物の生息環境及び重要な植物群落等の植物の生育環境の一部改変)を与える可能性がある※8		・動植物の生息環境及び生育環境に与える影響は現状と変わらない	
		海辺や地域が重視している景観の保全		・海辺や地域が重視している景観に与える影響は小さい	・湾岸部の高架構造区間を中心に、海辺や地域が重視している景観に影響を与える可能性がある※8		・景観に与える影響は現状と変わらない	
	景観	走行時の良好な景観の確保		・地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性は小さい	・道路構造等を工夫することにより、湾岸部から国道部へ移行する区間を中心に、地域が重視している良好な景観を走行時に眺望できる可能性がある		・走行時の景観は現状と変わらない	
		沿道環境の保全(騒音・大気質等の対策)		・集落・市街地の中心部に全線にわたって通過するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある※8	・集落・市街地の中心部に概ね全線にわたって通過するため、工事中を含め、大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に影響を与える可能性がある※8		・大気質、騒音、振動等が住居などの沿道環境に与える影響は現状と変わらない	
	居住 環境	緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献		・一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地に影響を与える可能性がある※8	・湾岸部に道路を新設する区間では、湾岸部の緑地に影響を与える可能性がある。国道部に道路を新設する区間では、一般道路(国道357号・国道16号)沿線の緑地に影響を与える可能性がある※8		・沿道の緑地に与える影響は現状と変わらない	
		周辺環境の保全(地盤沈下・地下水の対策)		・橋脚等を構築する必要があるため、工事中も含め、周辺環境に影響(地下水位低下等)を与える可能性がある※8			・周辺環境に与える影響(地下水位低下等)は現状と変わらない	
海とのつながりや海辺のレクリエーションの場、居住地からの海辺の眺望景観の維持・向上			・海辺のレクリエーション施設や居住地からの海辺の眺望に与える影響は小さい ・海とのつながりに与える影響は小さい	・湾岸部区間では、海辺のレクリエーション施設や景観に影響を与える可能性がある※8。国道部区間では、海辺のレクリエーション施設や居住地からの海辺の眺望に与える影響は小さい ・湾岸部区間では、高架構造の下部空間を有効活用できる可能性がある。国道部区間では、海とのつながりに与える影響は小さい		・人と自然との触れ合いの活動の場に与える影響は現状と変わらない		
地域の価値の維持・向上			・国道部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある ・拡幅用地の取得のため、既存の都市機能の一部が喪失する可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある	・湾岸部や国道部の沿線都市開発等と連携することにより、都市機能の高度化や拠点アクセスの向上が図られる可能性がある ・既存の公共用地を有効活用することで既設の都市機能の一部を維持し、有効活用できる可能性がある ・不動産価値に影響を与える可能性がある		・地域の価値に与える影響は現状と変わらない		
負担の公平性の確保			・一般道路(国道357号・国道16号)沿線の地域では、居住環境に追加的な影響を与える可能性がある			・居住環境に与える影響の負担は現状の分担と変わらない		
経済性	事業 期間	用地取得に関する課題		・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※9：約2割	・用地取得を回避できる可能性がある区間の割合※9：約4割		・用地取得に関する課題はなし	
		地下埋設物の調整に関する課題		・地下埋設物の移設等の調整に長期的時間を要する可能性がある	・地下埋設物の移設等の調整に一定の時間を要する可能性がある		・地下埋設物の調整に関する課題はなし	
		施工に関する課題		・工事中混雑の発生や事業の長期化が懸念される ・海運や漁業等との調整も必要になる ・既存道路事業の見直しが発生する可能性がある	・工事中混雑の発生が懸念される ・海運や漁業等との調整に時間を要する可能性がある ・既存道路事業の見直しが発生する可能性がある		・施工に関する課題はなし	
事業費※10			約0.5兆円	約1兆円	—			

※1(断面交通の混雑度)：新設道路や拡幅道路を整備した場合の交通量(2040年の将来交通量)で試算し、既存幹線道路の交通容量に対する混雑度を算出
※2(負担軽減路線数)：将来交通量の推計結果を用いて、既存幹線道路に接続するアクセス道路の交通量の負担が全案路線の減少台数の平均よりも軽減する路線数を算出
※3(一般道路等事故件数)：令和3年度に国土交通省が実施した全国道路・街路交通安全調査の結果を交通量データから算出された現状の事故率に、将来交通量の推計結果を乗じて事故件数を算出
※4(ルート選択枝)：新設道路や拡幅道路を整備した場合における災害時等のルート選択枝(迂回路等)を算出
※5(道路開閉必要延長)：新設道路や拡幅道路を整備した場合における高潮発生後の広域防災拠点から被災地までの道路区間に必要な延長を算出
※6(千葉港新規ルート)：新設道路や拡幅道路を整備により千葉港各地区の浸水エリアへアクセス可能な新規ルートを選出
※7(医療施設・産業拠点・成田空港・千葉港からの圏域)：DRM(デジタル道路地図)データに旅行速度を設定し、新設道路や拡幅道路を整備した場合における各施設から一定時間で到達可能な範囲を500mメッシュ単位で試算し、各メッシュに含まれる面積・人口等を算出
※8(今後の具体的なルート位置や道路構造を決定する段階において、できる限り回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である
※9(用地取得回避区間割合)：新設道路の敷設ルート帯において、国・県・市が公共用地として確保している用地を活用した場合、用地取得せずに整備可能な区間の割合
※10：事業費は類似事業を参考に算出し、概算中
(その他付帯事項)
・三番瀬や谷津干潟及び養老川等の生態系、動植物の生息・生育環境、地域が重視している景観(海への景観・富士山の眺望等)、沿道環境に与える大気質・騒音・振動、地下水位等と与える影響について環境影響評価を実施するとともに、その結果を踏まえ、環境保全等の必要な対策や道路の構造・デザインの工夫等について検討する
・将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献する観点から、グリーンインフラの活用や規格の高い自転車通行空間の活用について検討する
・沿線都市開発等の動向を踏まえ、沿線自治体と連携し、地域価値を高めるための方策について検討する
・事業費に同じく事業費の削減方向を設けるとともに、人口動態の再調査や人口動態、成田空港の再調査等の動向を踏まえながら、最新の交通需要推計に基づく費用対効果分析を行う
・持続可能な社会の実現に向けて、自動車運転や脱炭素等の技術革新の動向も踏まえ、道路の新たな機能について検討する
・航路部等においては、海運・漁業等の事業継続や安全確保のために必要な対策について検討する

比較評価(案)の詳細版は
第3回新湾岸道路有識者委員会資料で
ご確認ください



皆さまのご意見をお聞かせください！

スマートフォンやPC等で参加



郵送で参加



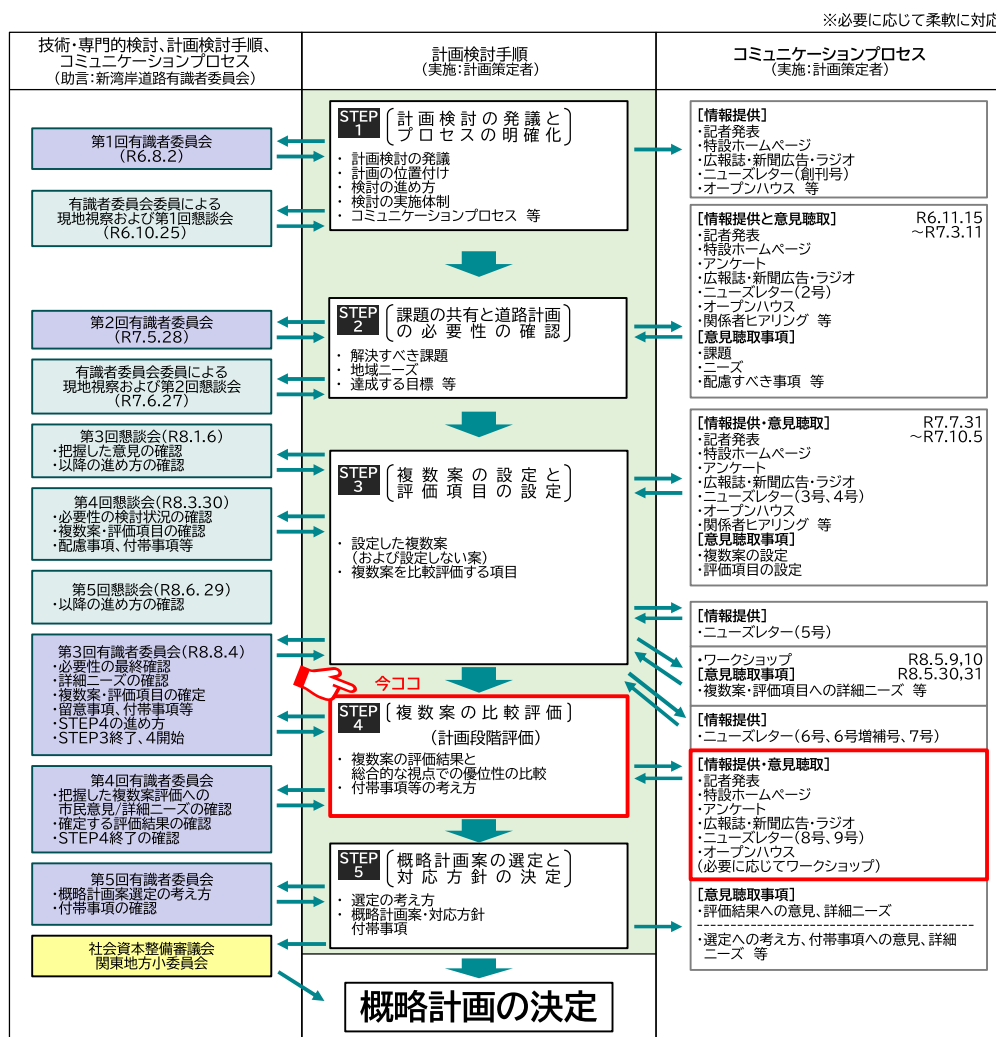
オープンハウス(パネル展)に参加



検討の進め方と今後の検討プロセス

現在検討を進めているSTEP4(複数案の比較評価の段階)では、複数案の比較評価(案)や付帯事項の案に対する皆様からのご意見を踏まえ、比較評価と付帯事項を検討します。これらの検討においては、有識者委員会での審議を経てご助言をいただきながら進め、透明性・公正性の担保に努め、進めていきます。

今後、複数案の評価が定まった段階で、次のSTEP5(概略計画案の選定の段階)に進みます。STEP5では、概略計画の案を選定し、対応方針を決定します。その後、概略計画を決定し、都市計画や環境影響評価などの具体的な計画の段階に進みます。



湾岸道路ポータルサイト

https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index080.html



新湾岸道路の概要や有識者委員会の会議資料、今後のコミュニケーション活動の詳細等がご確認いただけます

WEBアンケートサイト

<https://form.run/@shinwangandouro3>



アンケート募集期限
令和8年11月8日(日)まで

新湾岸道路プロジェクトにおけるコミュニケーション活動の運営主体
国土交通省千葉国道事務所、千葉県、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、市原市、浦安市