第１４回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ＷＧ

日　時：令和８年１１月５日（木）１５：００～
場　所：千葉国道事務所　２０２会議室

議　事　次　第

１．開　会

２．挨　拶（千葉国道事務所長）

３．出席者の紹介

４．議　事

（１）将来の交通需要に対応した高規格道路ネットワーク　資料１

（２）湾岸地域の高規格道路における交通偏在　資料２

（３）成田空港「第２の開港」を支える広域道路ネットワークの充実・強化　資料３

５．閉　会

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

（趣旨）

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

（目的）

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

（審議事項）

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

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

（組織）

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

2．WGには座長を置き、座長は国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所長とする。
3．座長に事故がある時は、座長があらかじめ指名したものが、その職務を代行する。
4．WGの構成は、別表－1のとおりとする。
ただし、必要に応じ座長が指名する者を、委員として参加させることができる。

（事務局）

第5条　WG の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

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

（規則の改正）

第6条　本規則の変更は、本 WG の議決によらなければならない。

（補足）

第7条　本規則に定めるものの他必要な事項はその都度協議して定める。

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

別表－1

千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG名簿

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

令和８年度

第１４回 千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ＷＧ出席者名簿

所 属	役 職	氏 名	ふりがな	代理出席者 役 職	代理出席者 氏 名	代理出席者 ふりがな	備 考
関東地方整備局 千葉国道事務所	所 長	堤 啓	つつみ けい	ー	ー	ー	出席
関東地方整備局 首都国道事務所	所 長	山岡 敏之	やまおか としゆき	ー	ー	ー	WEB
関東地方整備局 道路部 道路計画第一課	課 長	三條 憲一	さんじょう けんいち	ー	ー	ー	欠席
関東地方整備局 道路部 道路計画第二課	課 長	小田桐 潔	おだぎり きよし	ー	ー	ー	WEB
関東地方整備局 道路部 計画調整課	課 長	山田 慎太郎	やまだ しんたろう	ー	ー	ー	WEB
千葉県警察本部 交通部 交通規制課	課 長	渋谷 圭	しぶや けい	ー	ー	ー	出席
千葉県 県土整備部 道路計画課	課 長	近藤 亮	こんどう りょう	ー	ー	ー	出席
千葉市 建設局 道路部	部 長	小池 雄一	こいけ ゆういち	ー	ー	ー	出席
東日本高速道路(株) 関東支社 総合企画部 総合企画課	課 長	湯浅 芳樹	ゆあさ よしき	ー	ー	ー	出席
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉管理事務所	所 長	寺島 良太	てらじま りょうた	副所長	飯野 健太郎	いいの けんたろう	代理出席 WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 市原管理事務所	所 長	及川 叙二	おいかわ じょうじ	副所長	中山 慎一	なかやま しんいち	代理出席 WEB
東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所	所 長	松原 仁	まつばら ひとし				出席
首都高速道路(株) 計画・環境部 計画調整課	課 長	渡辺 剛史	わたなべ たけし				WEB
首都高速道路(株) 計画・環境部 交通技術課	課 長	荒川 太郎	あらかわ たろう				WEB
首都高速道路(株) 保全・交通部 交通安全推進課	課 長	伊藤 稔	いとう みのる				WEB

資料1

第１４回　千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

将来の交通需要に対応した高規格道路ネットワーク

令和8年11月5日

関東地方整備局　千葉国道事務所

現状の渋滞への対策（第１３回WGの振り返り）

〇湾岸地域は都心方面と千葉県を行き交う人流・物流が集中、広範囲にわたる慢性的な渋滞の解消が喫緊の課題
〇国道357号では、渋滞の著しい箇所に対して、車線増設や交差点改良、交差点の連続立体化等を実施中
〇京葉道路は、これまでも渋滞対策を実施しているものの、依然として広範囲にわたり渋滞が発生
〇京葉道路ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し、渋滞が発生

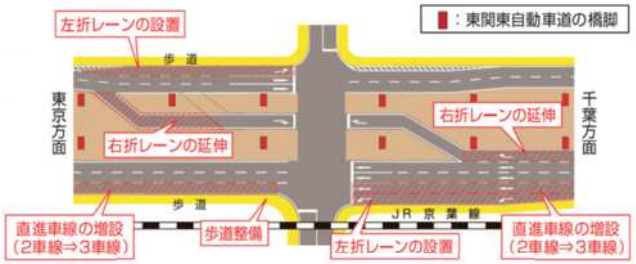
国道357号



日の出交差点付近



稲毛浅間神社前交差点付近

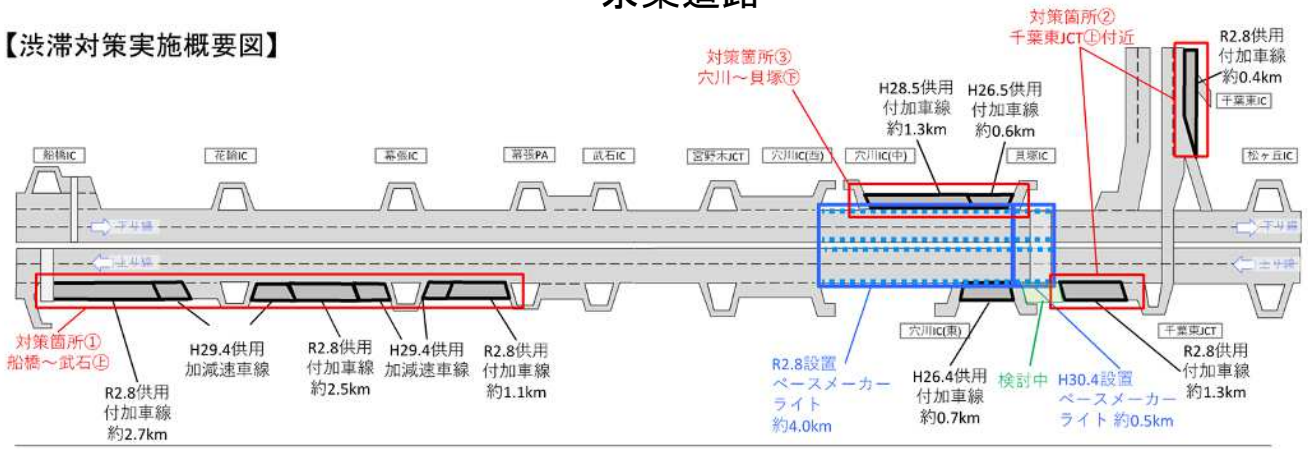


東京湾岸道路（千葉県区間）船橋市域



検見川立体、(仮称)検見川・真砂スマートIC

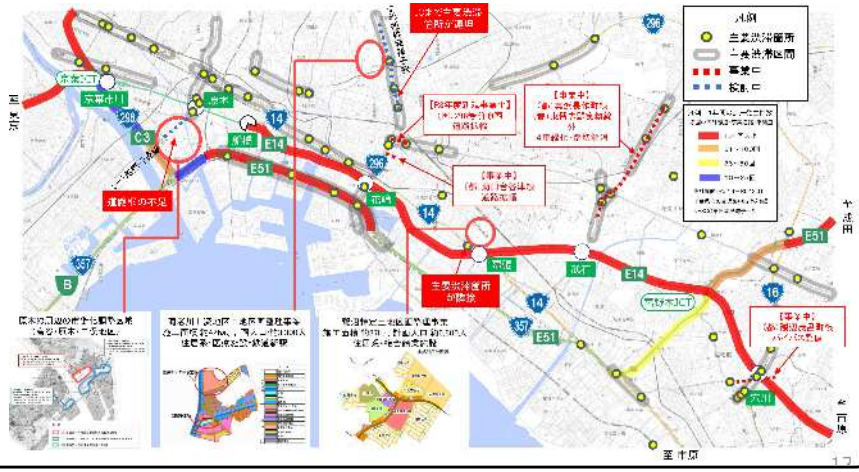
京葉道路



京葉道路IC周辺の一般道路



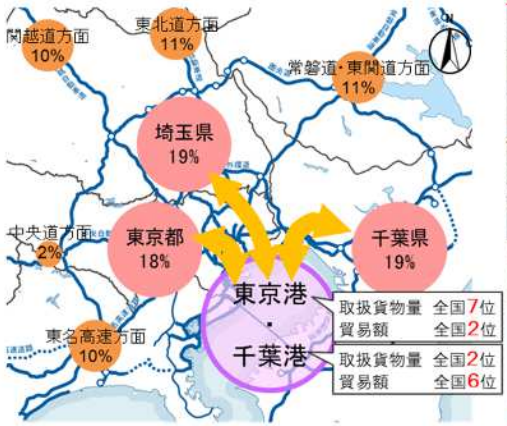
県道　船橋行徳線
（原木IC周辺）



今後見込まれる交通需要の増大

〇国際拠点港湾の千葉港では港湾機能の高度化が進められており、今後、取扱貨物量の増加が見込まれる
〇幕張新都心や鉄道駅周辺等では、新たな都市開発が進み、更なる人口の増加が見込まれる
〇都心との結びつきが強い成田空港は機能強化に着手、今後、湾岸地域の更なる交通需要の増大が見込まれる

■東京港・千葉港の取扱貨物の方面別割合



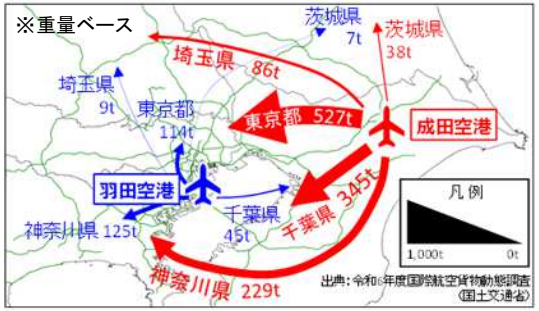
出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成31年3月）、
湾岸取扱貨物量ランキング（令和3年）、湾岸別貿易額ランキング（令和3年）

■千葉港長期構想

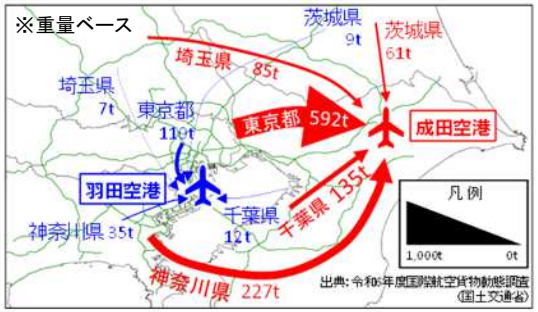


出典：千葉港港湾計画（平成30年11月改訂）
航空写真：地理院地図

■成田空港・羽田空港からの輸入貨物の集中地



■成田空港・羽田空港への輸出貨物の集中地



■湾岸地域の主な都市開発



新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。

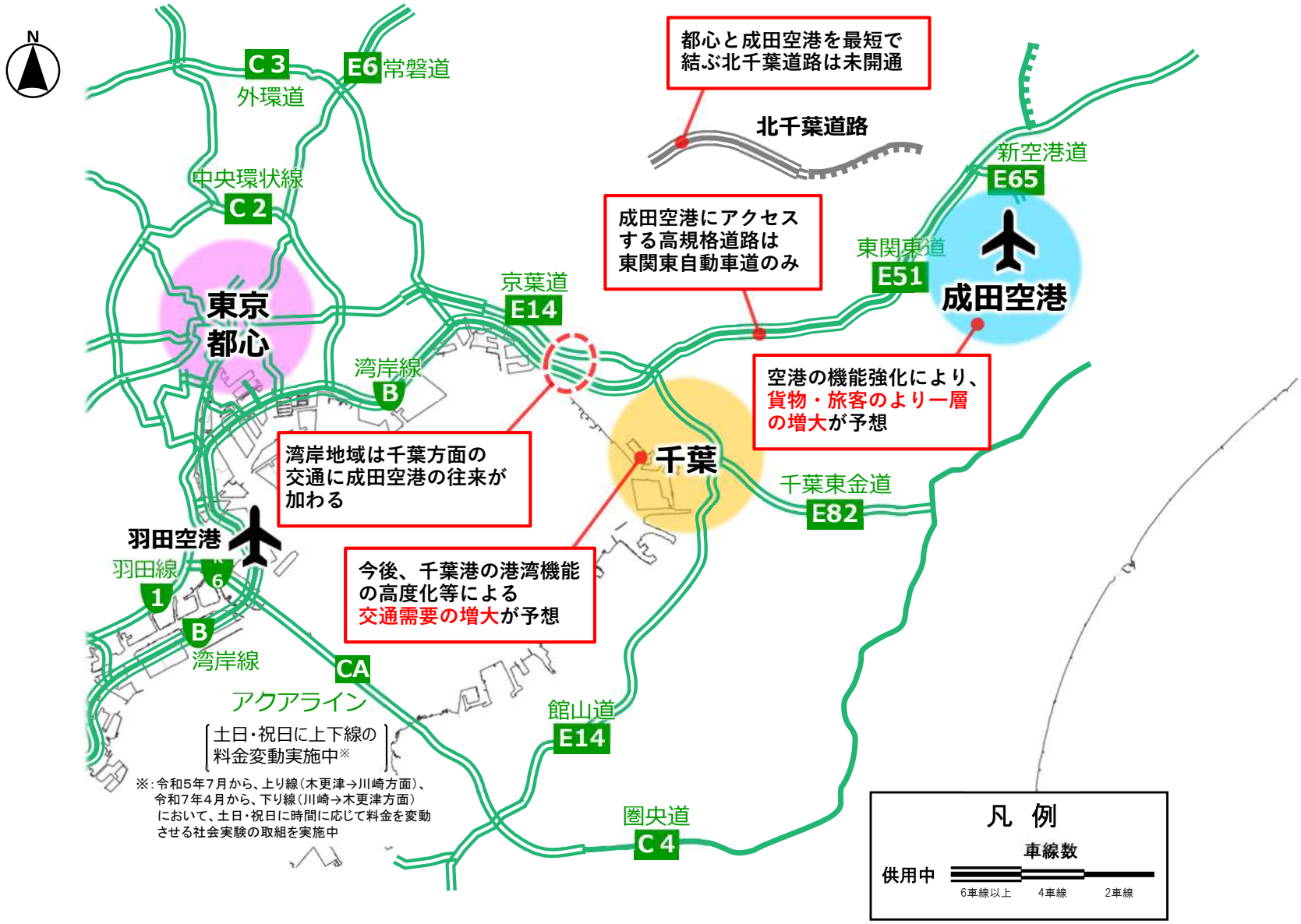


・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
・既存施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現状のまま示しております。
・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

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）

現状の高規格道路ネットワーク

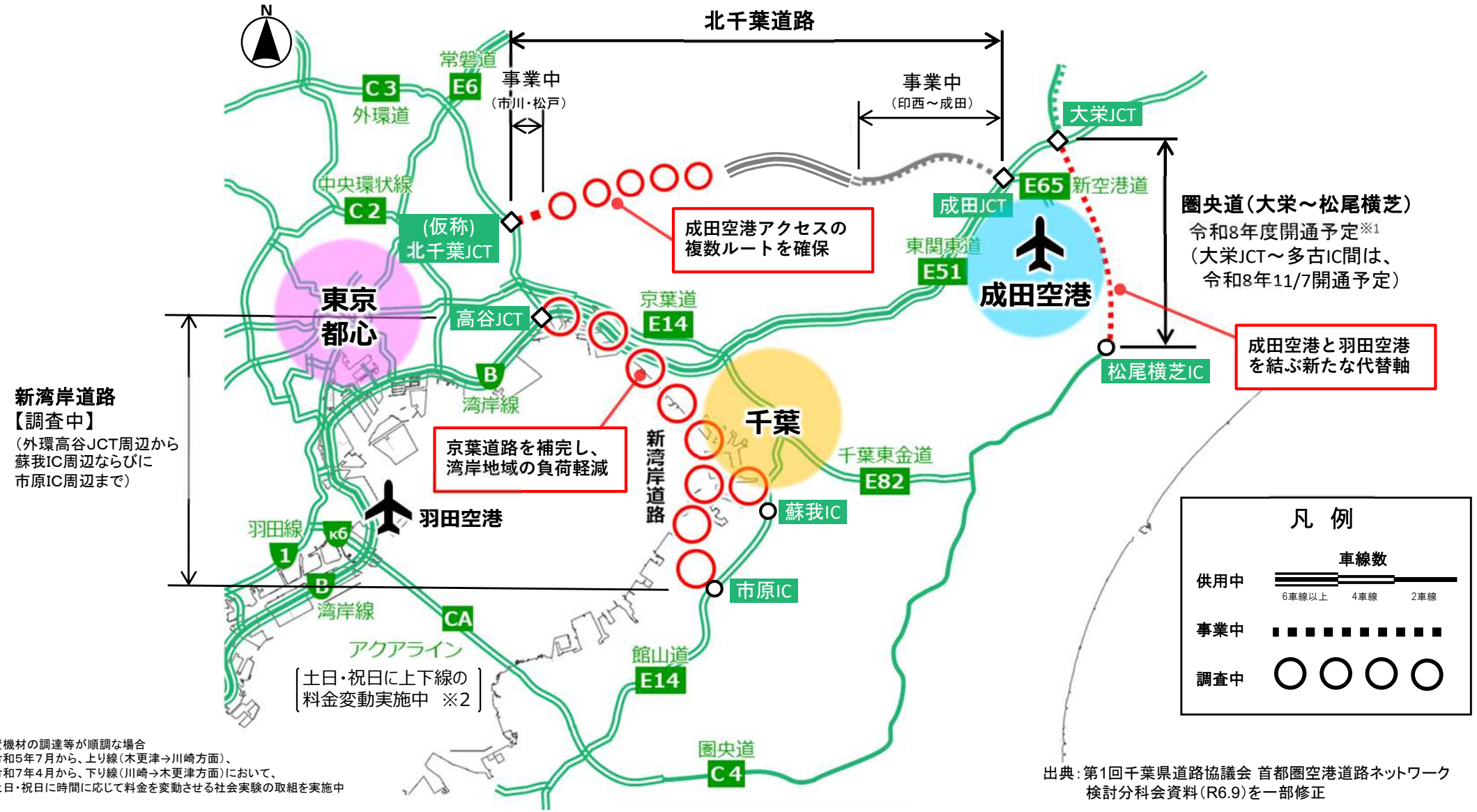
〇都心と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路は未開通、成田空港にアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみ
〇湾岸地域は千葉方面の交通に成田空港の往来が加わり、交通が集中
〇今後も湾岸地域の港湾機能の高度化や開発計画、成田空港の機能強化により交通需要の増大が予想



出典：第2回千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料（R6.12）を一部修正

将来の交通需要に対応した高規格道路ネットワーク

〇新たな成田空港アクセスとなる北千葉道路の整備により、湾岸地域の交通負荷が軽減し、成田空港の機能強化へも対応
〇渋滞が顕著な京葉道路を補完する新湾岸道路の整備により、今後の湾岸地域における交通需要の増大へ対応
〇圏央道（大栄～松尾横芝）等の整備と相まって複数の高規格道路ネットワークが有機的に機能し効果が最大化



※1：資機材の調達等が順調な場合
※2：令和5年7月から、上り線（木更津→川崎方面）、
令和7年4月から、下り線（川崎→木更津方面）において、
土日・祝日に時間に応じて料金を変動させる社会実験の取組を実施中

出典：第1回千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク
検討分科会資料（R6.9）を一部修正

新湾岸道路の検討状況

出典：令和8年8月4日　第3回　新湾岸道路有識者委員会

令和8年1月6日
第3回　新湾岸道路有識者委員との懇談会
1. 把握した意見の確認
2. 以降の進め方の確認

令和8年3月30日
第4回　新湾岸道路有識者委員との懇談会
1. 必要性の検討状況の確認
2. 複数案・評価項目の確認
3. 配慮事項、付帯事項　等

令和8年6月29日
第5回　新湾岸道路有識者委員との懇談会
1. 必要性の確認
2. 詳細ニーズの確認　等

【今回】

令和8年8月4日
第3回　新湾岸道路有識者委員会
1. 必要性の最終確認
2. 詳細ニーズの確認
3. 複数案・評価項目の確認
4. 留意事項、付帯事項等の確認
5. STEP4の進め方
6. STEP3終了とSTEP4の確認開始

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

新湾岸道路の計画検討プロセス※

※必要に応じて柔軟に対応

技術・専門的検討、計画検討手順、コミュニケーションプロセス（助言：新湾岸道路有識者委員会）	計画検討手順（実施：計画策定者）	コミュニケーションプロセス（実施：計画策定者）
第1回有識者委員会（R6.8.2） 有識者委員会委員による現地視察及び第1回懇談会（R6.10.25）	STEP 1 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	[情報提供] ・記者発表 ・特設ホームページ ・広報誌・新聞広告・ラジオ ・ニュースレター（創刊号） ・オープンハウス　等 [情報提供と意見聴取]　R6.11.15～R7.3.11 ・記者発表 ・特設ホームページ ・アンケート ・広報誌・新聞広告・ラジオ ・ニュースレター（2号） ・オープンハウス ・関係者ヒアリング　等 [意見聴取事項] ・課題 ・ニーズ ・配慮すべき事項 等
第2回有識者委員会（R7.5.28） 有識者委員会委員による現地視察及び第2回懇談会（R7.6.27）	STEP 2 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	
第3回懇談会（R8.1.6） ・把握した意見の確認 ・以降の進め方の確認 第4回懇談会（R8.3.30） ・必要性の検討状況の確認 ・複数案・評価項目の確認 ・配慮事項、付帯事項等 第5回懇談会（R8.6. 29） ・必要性の確認 ・詳細ニーズの確認	STEP 3 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	[情報提供・意見聴取]　R7.7.31～R7.10.5 ・記者発表 ・特設ホームページ ・アンケート ・広報誌・新聞広告・ラジオ ・ニュースレター（3号、4号） ・オープンハウス ・関係者ヒアリング　等 [意見聴取事項] ・複数案の設定 ・評価項目の設定
【今回】 第3回有識者委員会（R8.8.4） ・必要性の最終確認 ・詳細ニーズの確認 ・複数案・評価項目の確定 ・留意事項、付帯事項等 ・STEP4の進め方 ・STEP3終了、4開始		[情報提供] ・ニュースレター（5号） ・ワークショップ　R8.5.9,10 [意見聴取事項]　R8.5.30,31 ・複数案・評価項目への詳細ニーズ 等
第4回有識者委員会 ・把握した複数案評価への市民意見/詳細ニーズの確認 ・確定する評価結果の確認 ・STEP4終了の確認	STEP 4 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優位性の比較 付帯事項等の考え方	[情報提供] ・ニュースレター（6号、6号増補号、7号）
第5回有識者委員会 ・概略計画案選定の考え方 ・付帯事項の確認	STEP 5 概略計画案の選定と対応方針の決定 ・選定の考え方 ・概略計画案・対応方針 付帯事項	[情報提供・意見聴取] ・記者発表 ・特設ホームページ ・アンケート ・広報誌・新聞広告・ラジオ ・ニュースレター ・オープンハウス （必要に応じてワークショップ） [意見聴取事項] ・評価結果への意見、詳細ニーズ ・選定への考え方、配慮・付帯事項への意見、詳細ニーズ　等
社会資本整備審議会関東地方小委員会	概略計画の決定	

※社会資本整備審議会関東地方小委員会に適宜報告（未定）

資料2

第１４回　千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討WG

湾岸地域の高規格道路における交通偏在

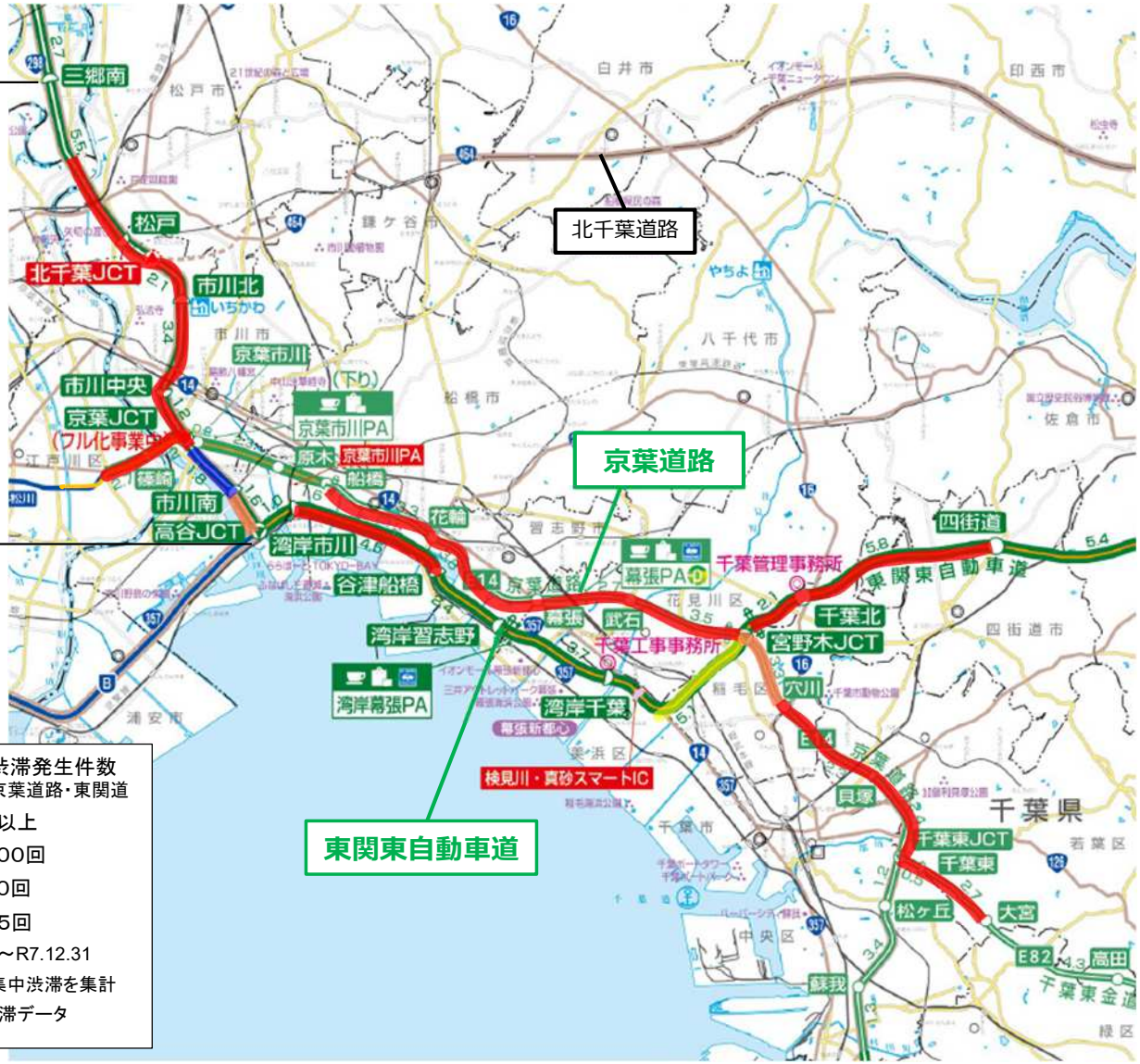
令和8年11月5日

東日本高速道路株式会社

1. 湾岸地域の高規格道路における交通状況

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

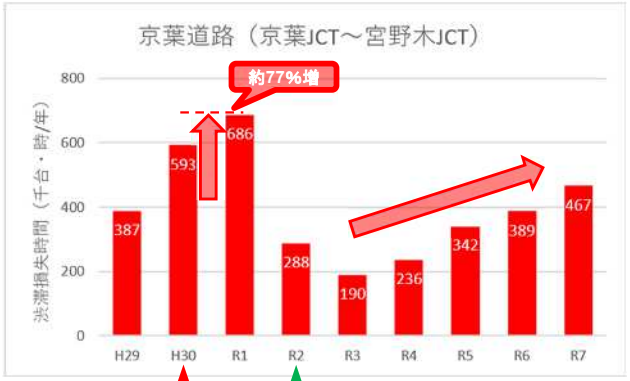
東京外環自動車道
（三郷南IC～高谷JCT）
H30.6開通



凡例：1年間の渋滞発生件数
※図中の外環道・京葉道路・東関道
- 101回以上
- 51～100回
- 26～50回
- 10～25回

集計期間：R7.1.1～R7.12.31
千葉県内の交通集中渋滞を集計
NEXCO東日本渋滞データ

東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）
開通後の京葉道路の渋滞状況



集計期間：H29.1～R7.12.31
NEXCO東日本 渋滞データ交通集中渋滞（アクセス渋滞含）を集計



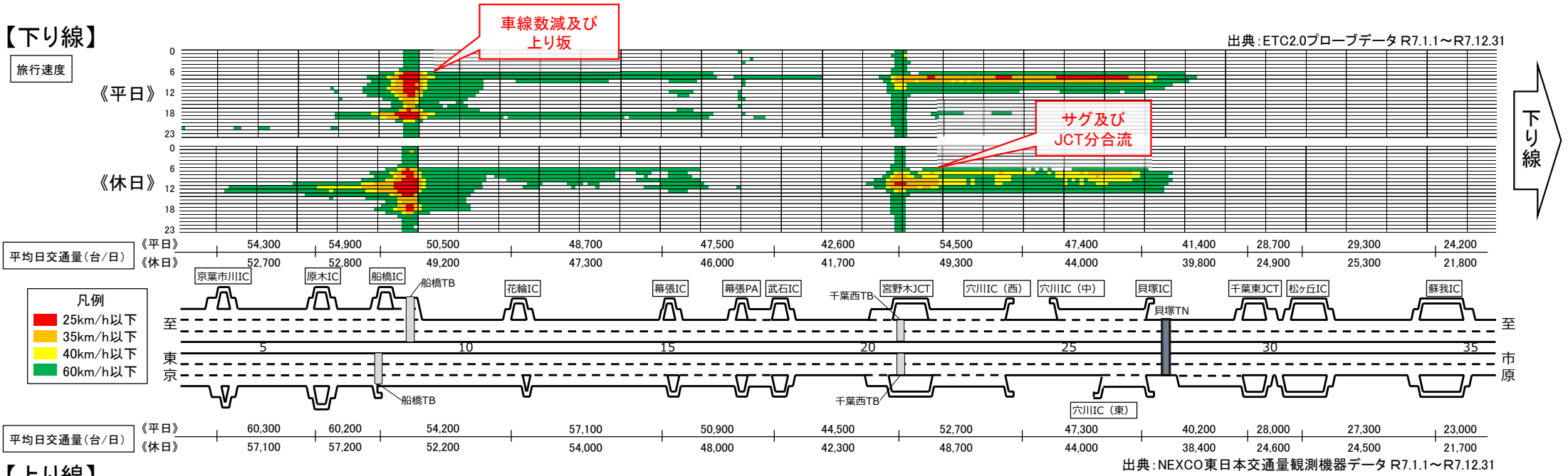
京葉道路　船橋本線料金所付近

2. 京葉道路の交通量及び旅行速度(渋滞)の状況

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

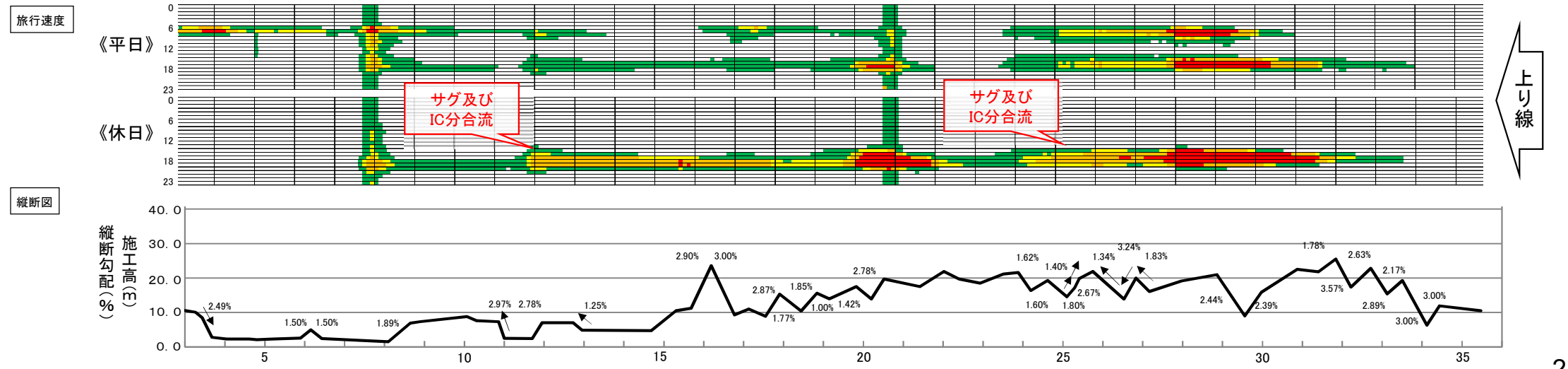
【下り線】

出典:ETC2.0プローブデータ R7.1.1～R7.12.31



出典:NEXCO東日本交通量観測機器データ R7.1.1～R7.12.31

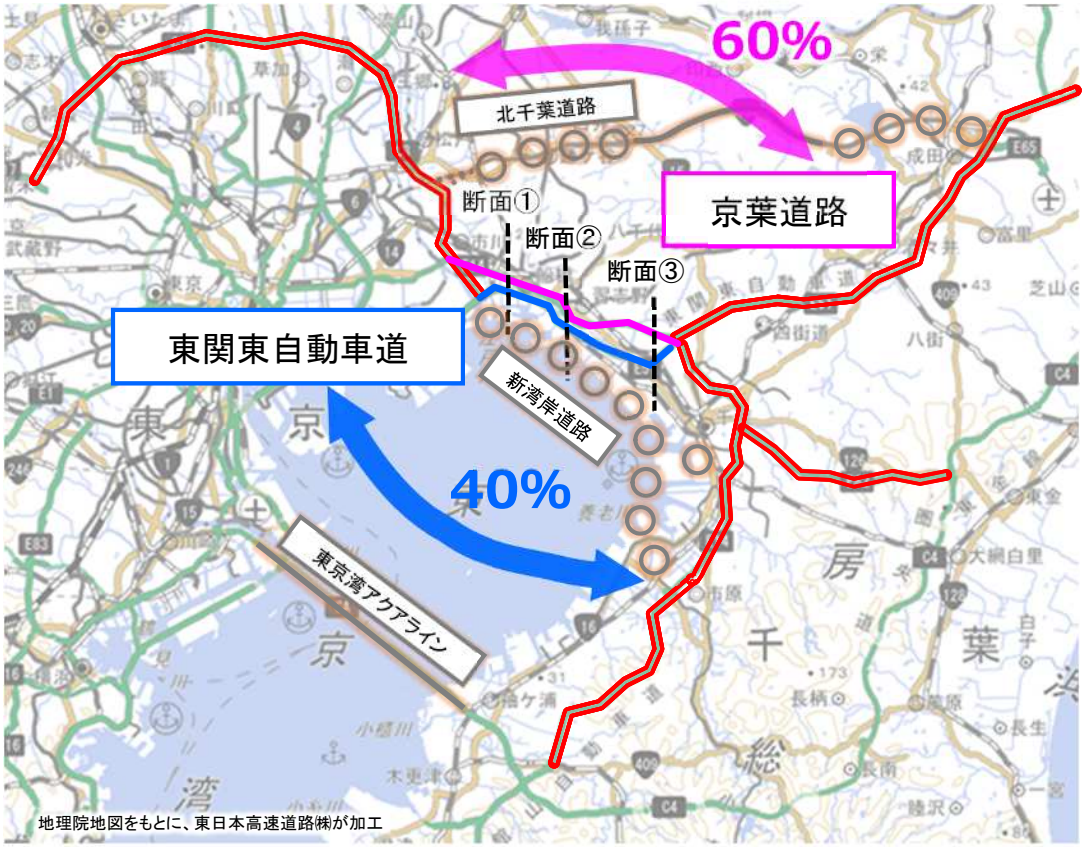
【上り線】



3. 湾岸地域の高規格道路における交通偏在

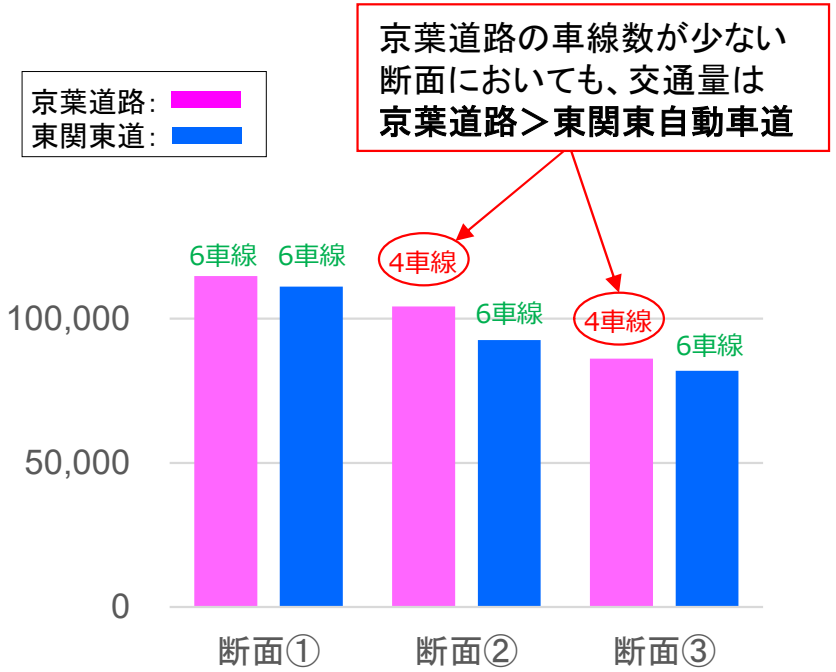
〇湾岸地域は東関東自動車道と比較して、京葉道路の経路分担率が高い状況
〇京葉道路の車線数が少ない区間でも、東関東自動車道よりも京葉道路の交通量が多く、交通が偏在

■東京外環自動車道⇔宮野木JCT以東※の通過利用における経路分担率



※東関東道（宮野木JCT～大栄IC）、京葉道路・館山道（宮野木JCT～木更津北IC）、千葉東金道路を対象
資料：ETCデータ（R7.4.1～R8.3.31）

■断面交通量（台/日）

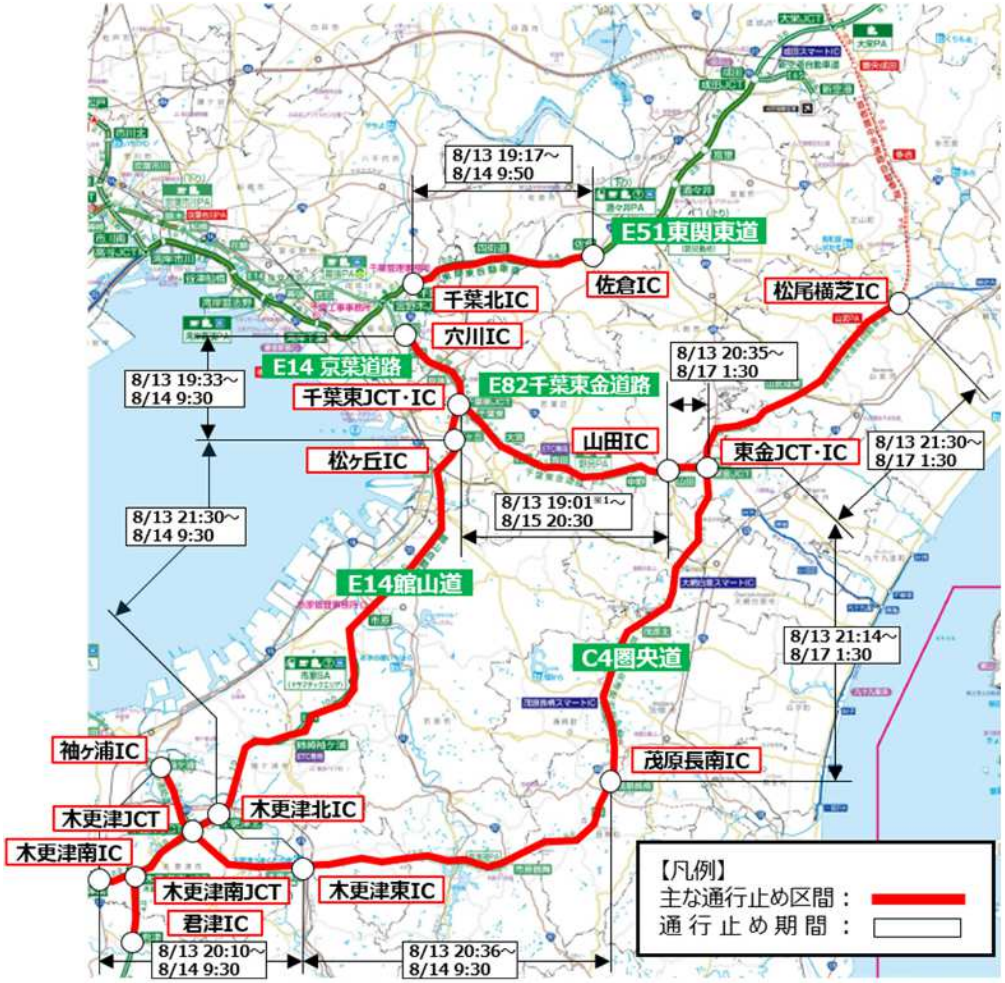


資料：NEXCO東日本交通量観測機器データ（R7.1.1～R7.12.31）

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

4. 令和8年8月13日豪雨による主な影響

〇R8.8.13の線状降水帯による記録的大雨の影響で、多数の箇所にてのり面崩落等の被害が発生
　高速道路の5路線（京葉道路・東関東道・千葉東金道路・圏央道・館山道）に亘る通行止めとなった
〇災害への備えの観点等から、更なるリダンダンシーの確保が重要



※1　高田IC～中野ICは20:31から、中野IC～山田ICは20:35から通行止め開始


東関東道の被害状況
（佐倉IC～四街道IC）


千葉東金道路の被害状況
（山田IC～東金IC）


圏央道の被害状況①
（東金IC～大網白里SIC）


圏央道の被害状況②
（東金IC～大網白里SIC）


圏央道の被害状況③
（東金IC～大網白里SIC）


圏央道の被害状況④
（大網白里SIC～茂原北IC）

資料3

成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの充実・強化

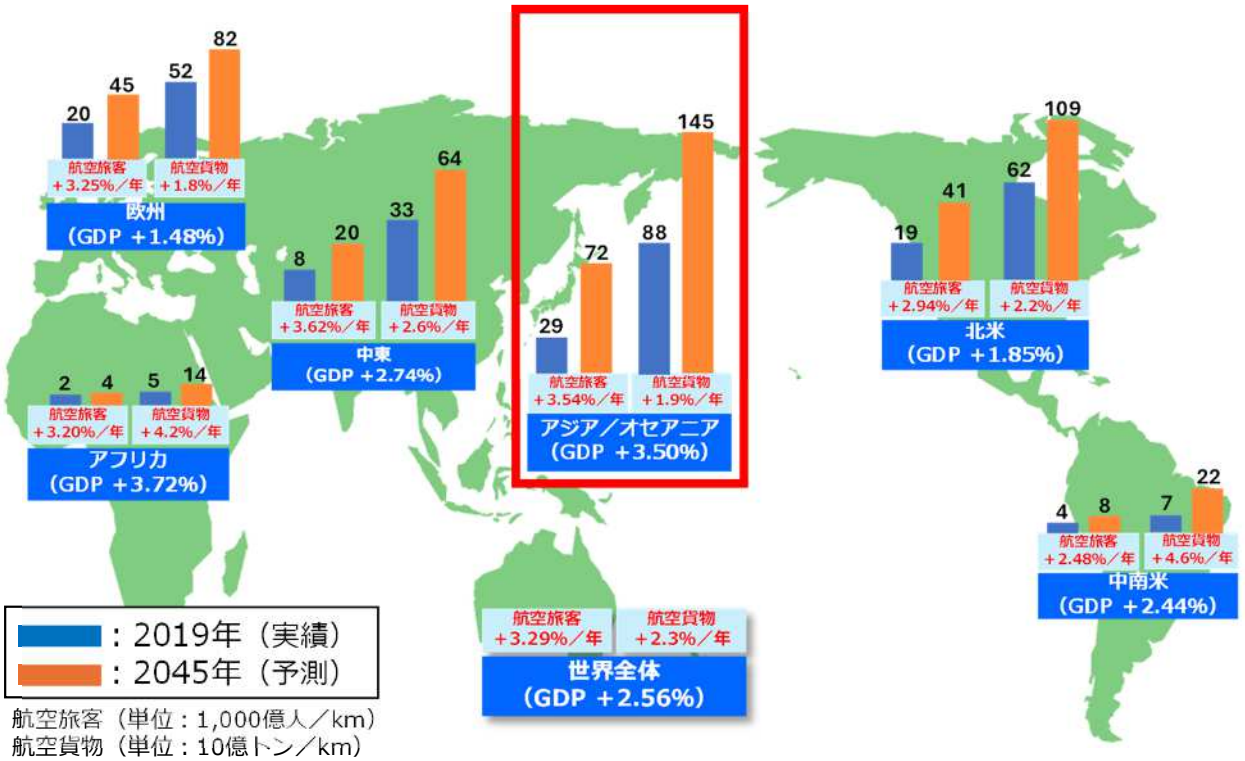
令和8年11月5日

千葉県

成田空港の果たすべき役割と重要性

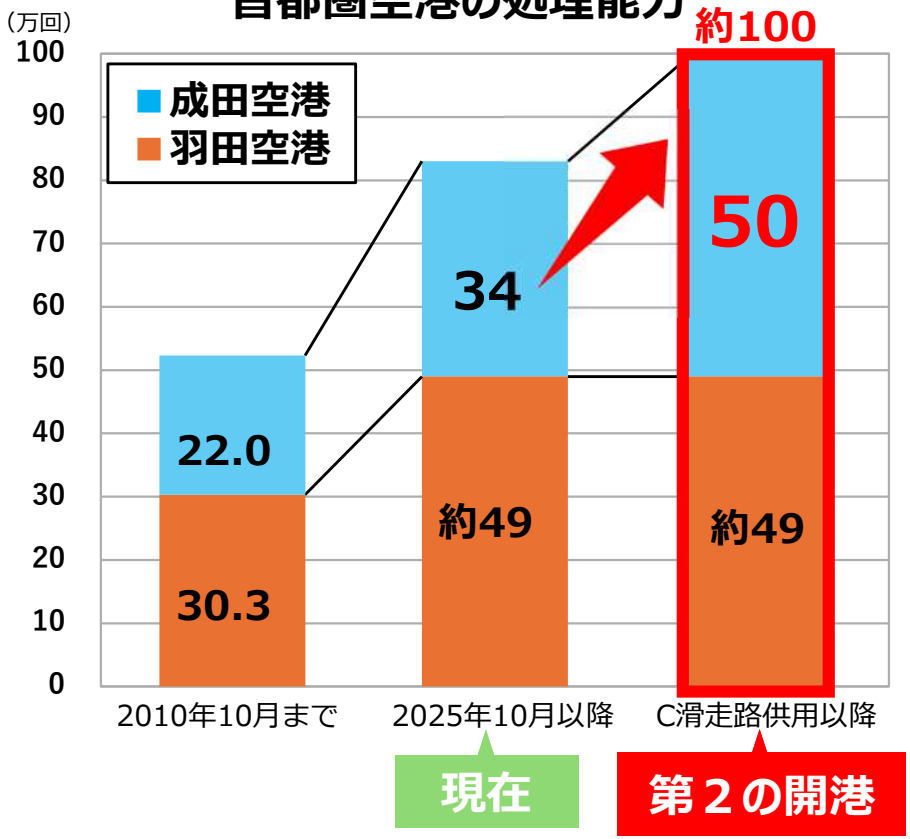
○日本の産業競争力強化のためには、空港機能の活用等を通じて、特にアジアにおいて顕著な経済成長を背景とする物流をはじめとした活発な経済活動を取り込む必要がある。
○羽田空港の年間発着容量は既に約49万回に達しており、今後、首都圏空港がアジアを中心とする活発な経済活動を取り込むうえで、年間発着容量50万回への拡大に向けた拡張事業が進められている成田空港の果たす役割は極めて重要となる。

世界の地域別航空旅客・航空貨物需要及びGDP成長率の推移予測（2026～2045）



出典：（一財）日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」（令和８年３月）

首都圏空港の処理能力



※いずれも年間当たりの回数である。
※回数のカウントは、１離陸で１回、１着陸で１回のため、離着陸で２回とのカウントである。

出典：成田空港「第２の開港」を起点とするアクションパッケージ(R7.6)を一部修正

成田空港第2の開港プロジェクト

〇3本目となるC滑走路を新設するとともに、既存のB滑走路を延伸し、年間発着枠を50万回（現在34万回）に増加
〇これにより、旅客数7500万人、貨物量300万t、空港内従業員7万人へと増大

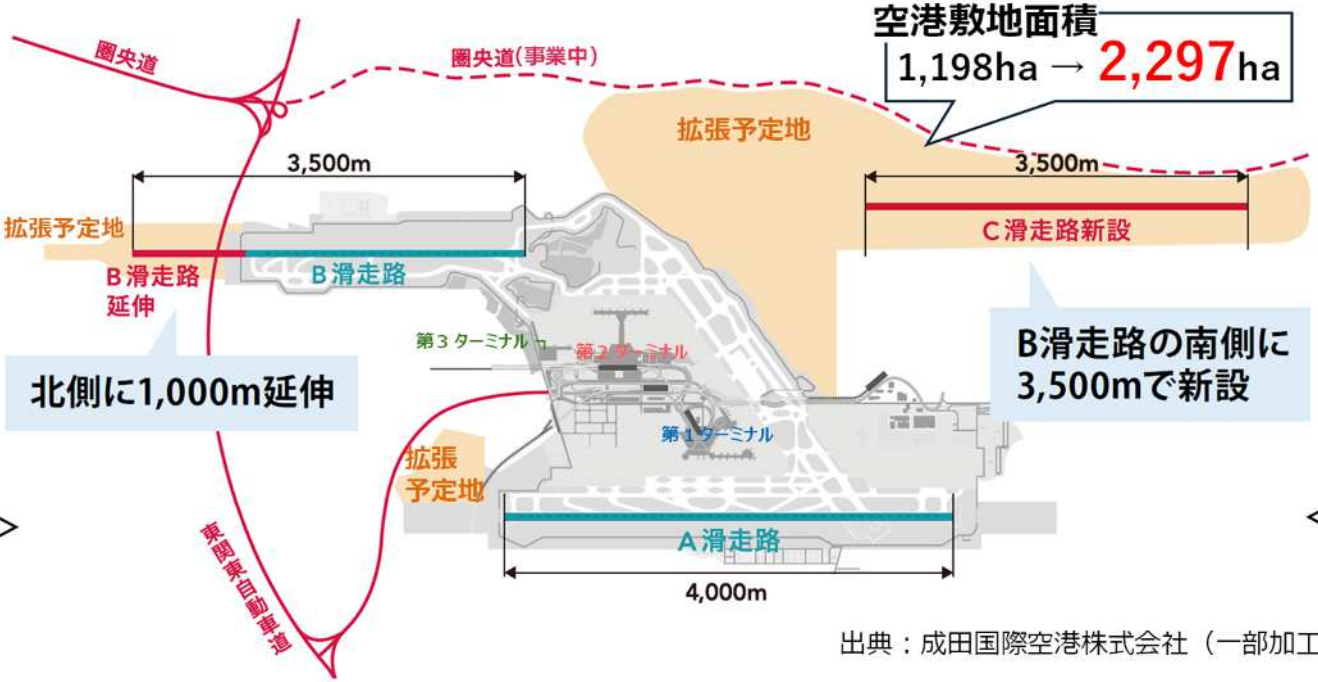
現在進行中の成田空港の拡張事業

滑走路

2本
（4,000m
2,500m）

↓

3本
（4,000m
3,500m
3,500m）



出典：成田国際空港株式会社（一部加工）

空港敷地面積
1,198ha → 2,297ha

運用時間
（夜間飛行制限の変更）

6:00 - 23:00

↓

2019年冬ダイヤ～
6:00 - 0:00

↓

C滑走路供用後*
5:00 - 0:30

＊飛行経路下における一定の静穏時間を確保するスライド運用を実施

年間発着枠 34万回 → 50万回

発着回数50万回時に期待される効果

- **旅客数**：年間4000万人 →約7500万人
- **貨物量**：年間200万t →約300万t
- **空港内従業員**：4万人 →約7万人

出典：成田空港「第２の開港」を起点とするアクションパッケージ(R7.6)を一部修正

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（概要）（R7.11策定）

＜成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成＞

○　唯一の成田空港アクセスである東関東自動車道に加え、都心と成田空港を最短で結び外環道と接続する北千葉道路、及び渋滞が顕著な京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続する新湾岸道路を車の両輪として、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、最優先で新たなネットワーク形成を図る。

○　新湾岸道路の計画の具体化にあたっては、広く関係する方々の意見を把握しながら、丁寧に合意形成を図る。

○　北千葉道路については、外環道から国道１６号の間が自動車専用道路として計画されているが、国道１６号以東についても、都心と成田空港を信号なく直結する規格の高い道路としてサービス水準を向上するため、計画の見直しを進める。

＜圏央道・アクアライン軸（ゲートウェイ・コリドー）の強化＞

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

＜高規格道路アクセスの改善＞

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

＜ネットワークを賢く利用する取組＞

○　成田空港の機能強化とあわせた道路アクセス強化にあたり、高速道路の経路間における料金水準の差異等により、相対的に料金水準が低い経路において、交通偏在による渋滞発生が生じることを踏まえ、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要である。

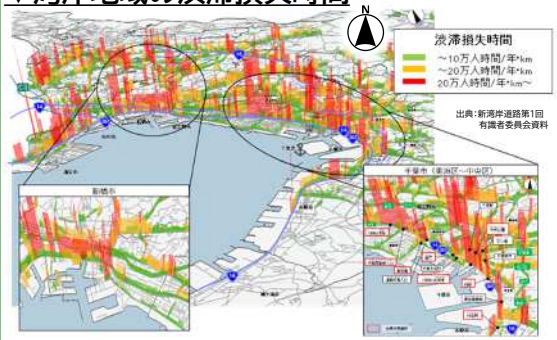
○　需要に働きかけるTDMなど、ネットワークをより有効に活用していくための方策や道路規格に応じた安全で快適な走行に向けて検討を行う。

県内道路ネットワークと湾岸地域の課題

○現状で成田空港にアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみであり、都心から経路選択が少ない。
○湾岸地域を経由すると、渋滞による時間ロスの割合は、全道路で51%と、全国平均（41%）及び県内平均（43%）を大きく上回っている。
○成田空港の機能強化に対応し、都内とのアクセスを考慮した広域道路ネットワーク整備の検討が必要

湾岸地域の渋滞状況

▼湾岸地域の渋滞損失時間



▼非幹線の目詰まりが幹線負担を助長

➢昔ながらの国道





国道１４号（千葉街道）

➢産業用道路の未整備





国道３５７号（若松交差点）

➢企業立地



（仮称）新習志野駅前物流施設計画
（習志野市 R10竣工予定）
出典：東京建物ﾛｼﾞｽﾃｨｯｸｽHP



MFLP船橋南海神計画
（船橋市 R9竣工予定）
出典：三井不動産HP

東西方向の幹線道路が不足
千葉NTを中心に
今後も交通需要の増加が想定

都心～宮野木JCT間は、成田空港の往来に千葉方面の交通が加わる

宮野木JCTから成田空港まで最短で結ぶ高規格道路は東関道のみ

都心と羽田空港間は首都高が有機的に結びついて機能

今後の機能強化により、貨物・旅客のより一層の増大が予想

圏央道の開通で南側からのアクセスが強化

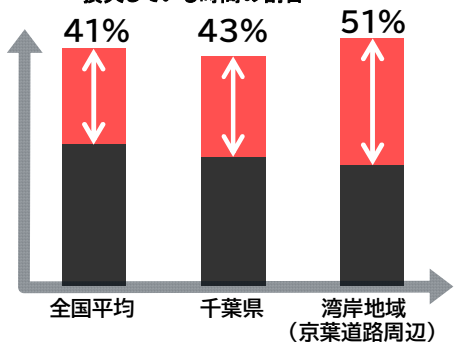
東京都心
羽田空港
千葉
成田空港
宮野木JCT
北千葉道路
新空港道
E65
東関東道
E51
京葉道
E14
湾岸線
B
千葉東金道
E82
新湾岸道路
館山道
E14
アクアライン
CA
湾岸線
B
圏央道
C4
中央環状線
C2
湾岸線
1
B
K6
成田空港周辺IC（仮称）
圏央道
（大栄～松尾横芝）
令和8年度開通予定
※大栄JCT～多古IC間は
令和8年11月7日開通予定

5.2万台/日
1.1万台/日
1.1万台/日
2.9万台/日
2.2万台/日
4.1万台/日
6.6万台/日
11.5万台/日
9.6万台/日
7.1万台/日
5.6万台/日
0.9万台/日
10.7万台/日
8.8万台/日
10.4万台/日
8.1万台/日
7.8万台/日
4.7万台/日
4.3万台/日
4.6万台/日
3.4万台/日
2.8万台/日

アクアラインの社会実験は上下線で実施中

凡 例
車線数
供用中
6車線以上 4車線 2車線
事業中
調査中
令和3年度一般交通量調査値
平日24h交通量

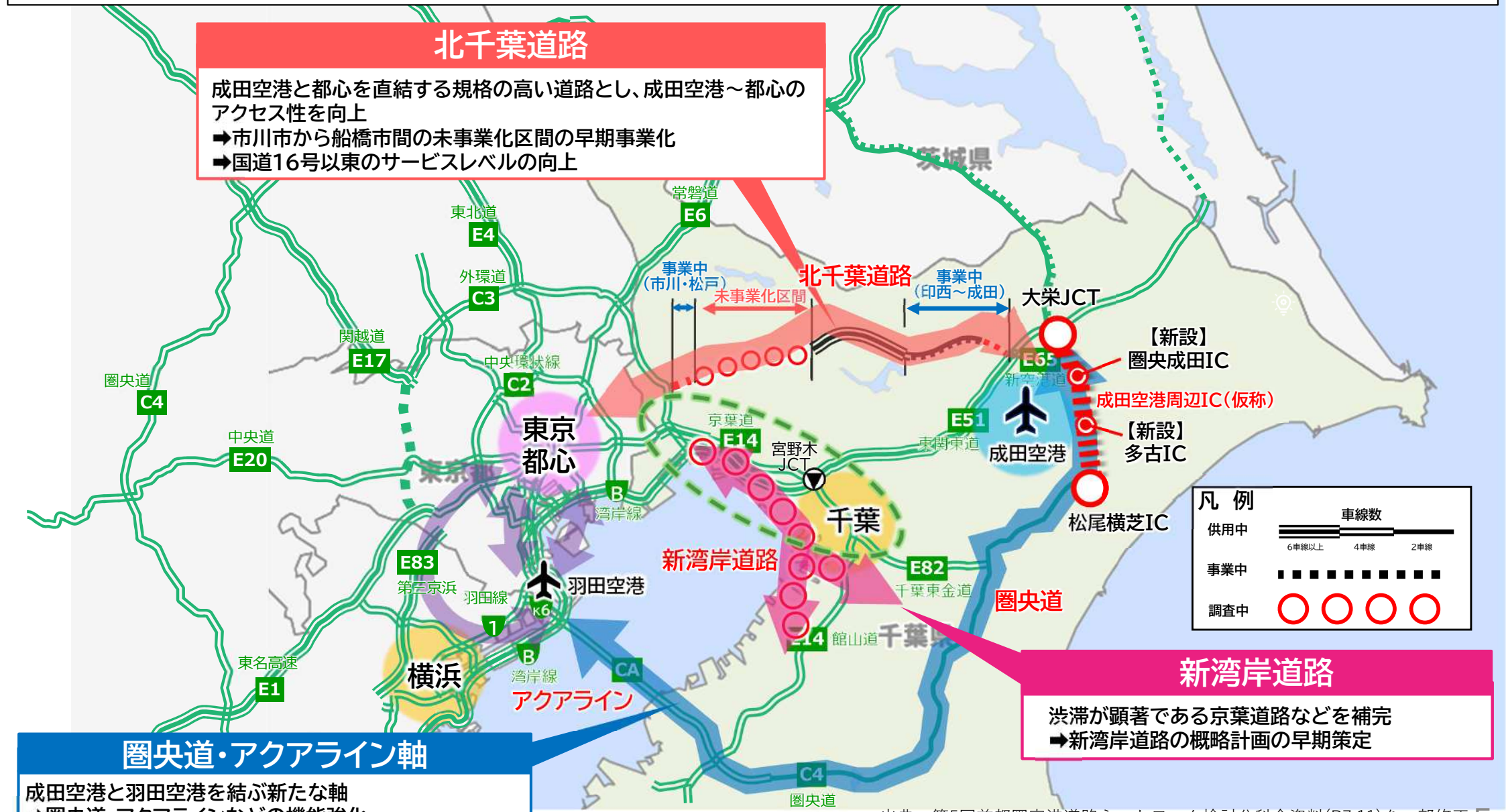
渋滞による時間ロス※の割合
※自動車の移動時間のうち、渋滞などにより損失している時間の割合



出典：第4回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R7.5)を一部修正・加筆

成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成

○第2の開港の効果を高めるため、北千葉道路や新湾岸道路などの整備や圏央道・アクアライン軸の強化による、成田空港アクセスの抜本的な高速化・多重化や、千葉県北西部の渋滞解消を強力に進め、広域道路ネットワークの整備を図ることが重要



北千葉道路

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

圏央道・アクアライン軸

成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸
➡圏央道・アクアラインなどの機能強化

新湾岸道路

渋滞が顕著である京葉道路などを補完
➡新湾岸道路の概略計画の早期策定

出典：第5回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R7.11)を一部修正

京葉道路ＩＣ周辺の渋滞対策

〇京葉道路ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連坦し、渋滞が発生。
〇今後も区画整理事業等による将来の交通需要の増加が想定されるため、対策の具体化に向けた検討が必要。



原木IC周辺の市街化調整区域
（高谷・原木・二俣地区）

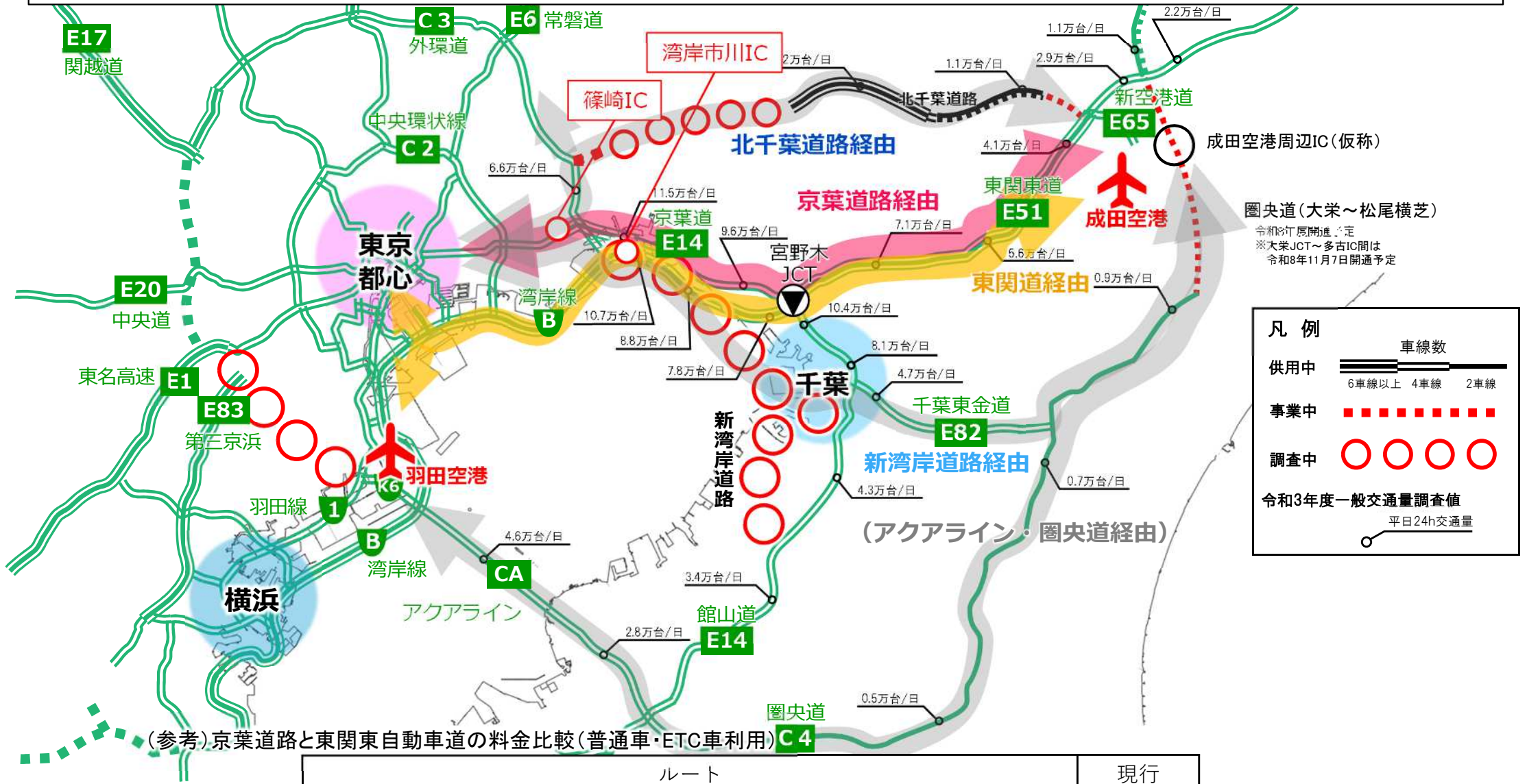
海老川上流地区土地区画整理事業
施工面積:約42ha、計画人口:約3,300人
住居系・医療施設・鉄道新駅

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

出典：第１３回　千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループ（R8.6）資料を一部修正

経路選択による料金格差

○現行では、都心から成田空港方面へ向かう際、京葉道路経由と東関道経由で料金に差があり、
利用者の経路選択に影響しており、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要。



（参考）京葉道路と東関東自動車道の料金比較（普通車・ETC車利用）

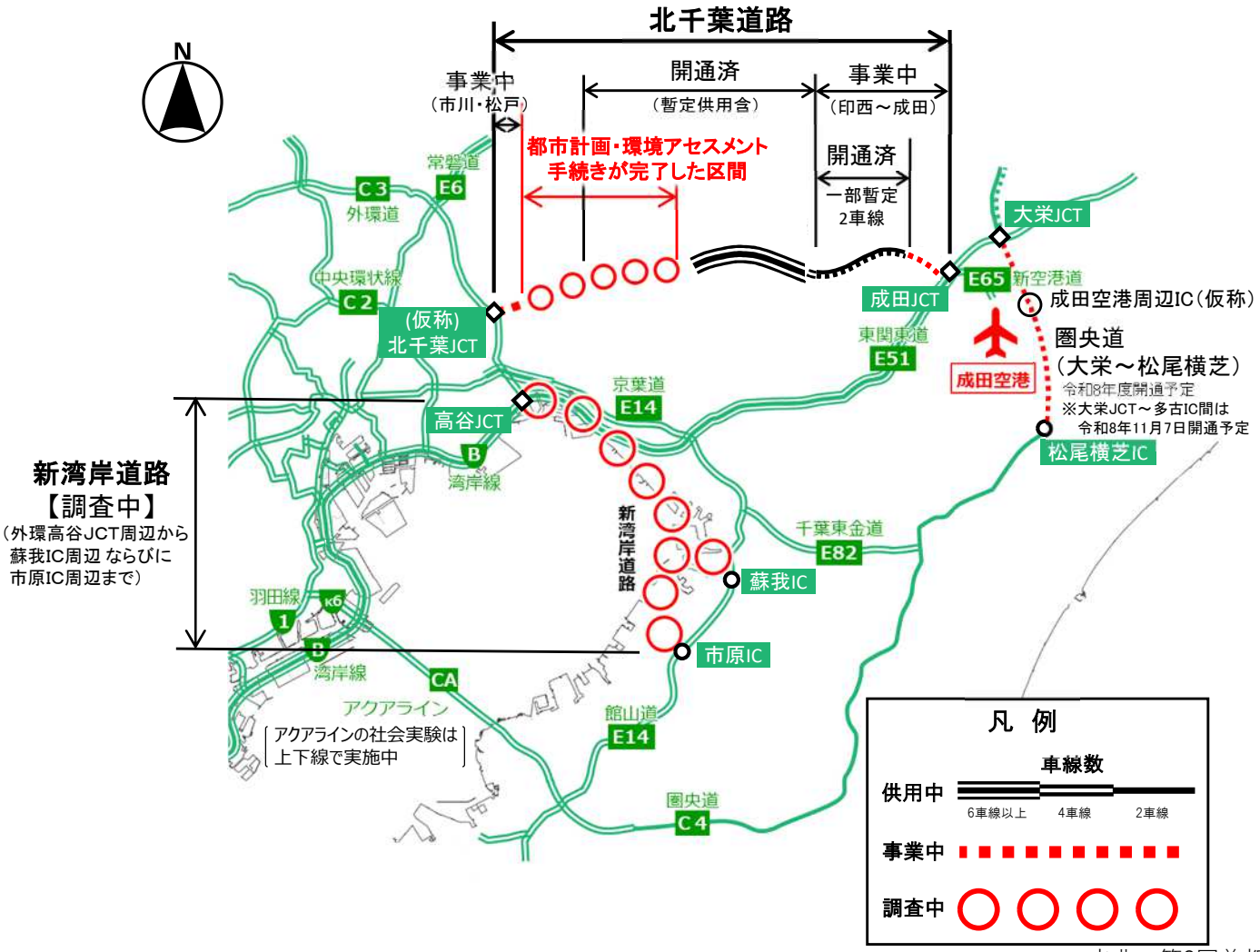
ルート		現行
①京葉道路経由	篠崎IC　→宮野木JCT（18.7km）	490円※1
②東関道経由	湾岸市川IC→宮野木JCT（16.7km）	710円※2

※1　首都高連続利用の場合
※2　大都市近郊区間として算出

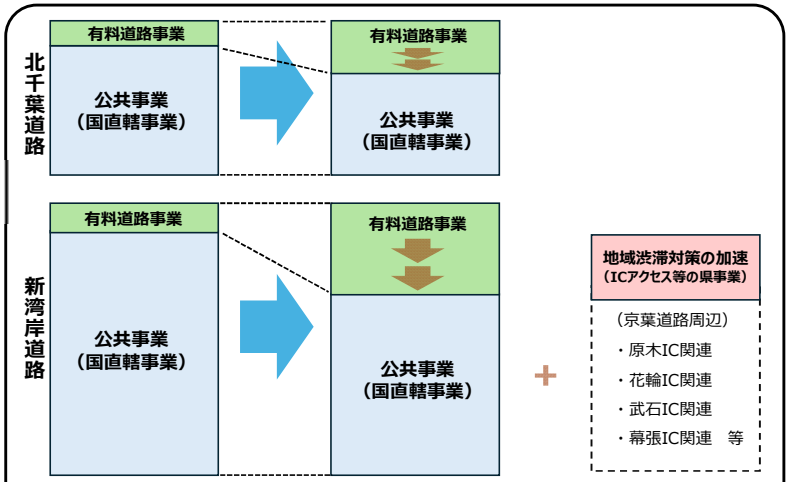
出典：第5回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R7.11)を一部修正

有料道路事業の活用による整備加速に関する提案

○今年度の圏央道（大栄～松尾横芝）の開通等により、複数経路が選択できるネットワークが形成される中、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要。
○料金水準の整理・統一に当たっては、急激な負担増に留意し、段階的な移行を図るとともに、その収入を含めた有料道路事業を活用することにより、新たなネットワークの整備を促進。



料金水準の整理・統一を進めることにより、
経路にかかわらず円滑なアクセスを確保



京葉道路の料金見直しにより、北千葉道路・新湾岸道路に有料道路事業を活用

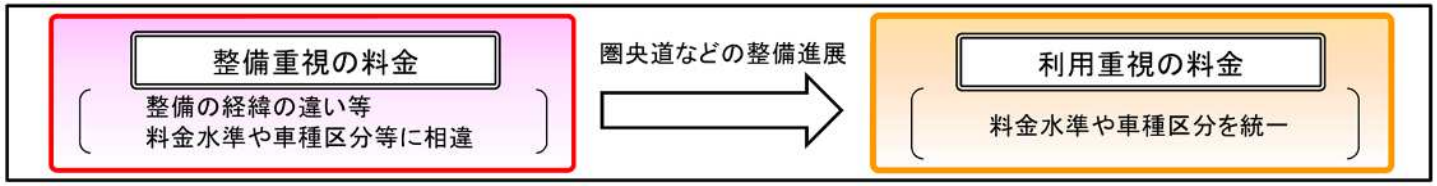
※北千葉道路の都市計画道路・環境アセスメント手続きが完了した区間は速やかに事業着手
※新湾岸道路は計画の具体化が図れた後に早期整備

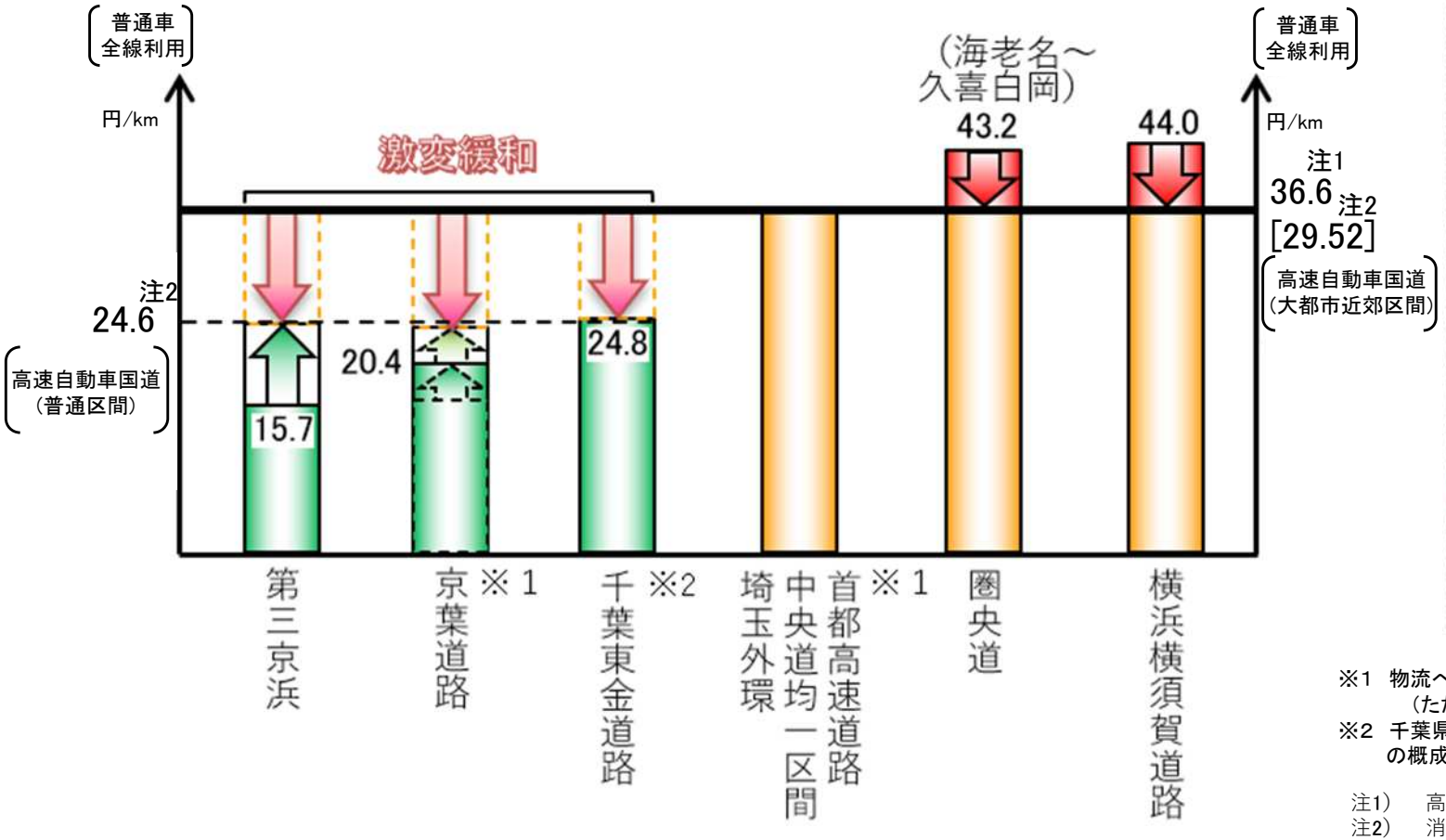
計画的なネットワーク整備を促進

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

料金水準の整理・統一（H28.3「首都圏の新たな高速道路料金について」）

○平成28年4月以降の首都圏の高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申（平成27年7月）を踏まえ、「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（平成27年9月）」を発表。
○平成28年3月1日に国が事業許可。







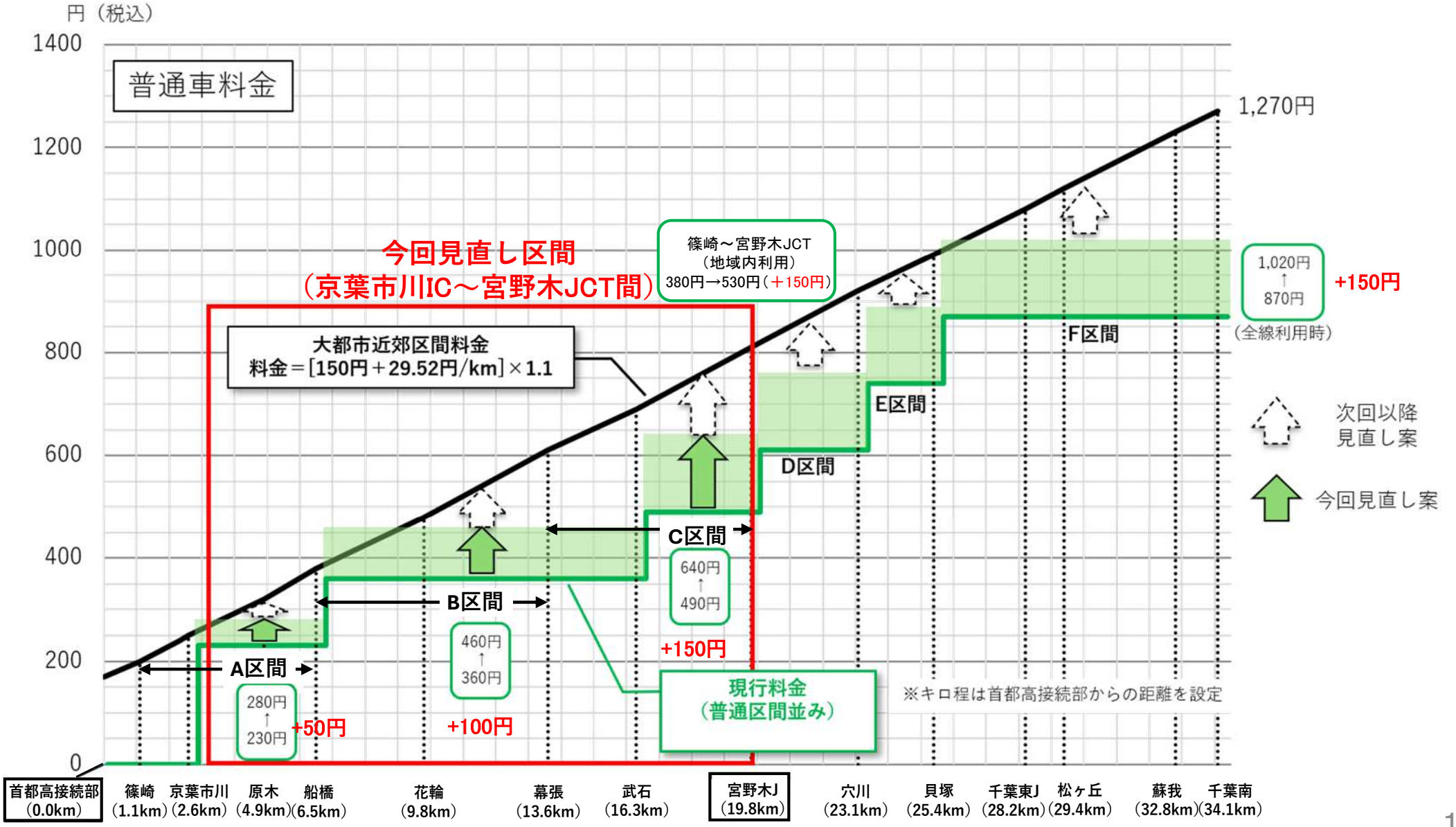
※1　物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
　　（ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き）
※2　千葉県内の高速ネットワーク（千葉外環、圏央道（松尾横芝～大栄））
　　の概成後に整理

注1）　高速自動車国道（大都市近郊区間）は、東名高速の例
注2）　消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

出典：国土交通省「首都圏の新たな高速道路料金について」(H28.3)より引用

京葉道路　料金設定の見直しの提案（イメージ）

〇激変緩和措置の一部を解除し、その料金収入を北千葉道路等の整備促進に活用し、計画的な道路ネットワーク整備財源を確保。
〇東関東自動車道と並行する区間において、経路によらない料金設定により、交通偏在を是正し道路ネットワークを有効活用。
〇物流への影響等を考慮し、50円～150円の増額とすることで、急激な変化とならないよう料金設定の見直し。



関連した要望活動（R8.7.24）

○令和8年7月に、千葉県、北千葉道路建設促進期成同盟会、新湾岸道路整備促進期成同盟会による、成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現に関する要望活動を展開。

北千葉道路をはじめとする成田空港「第２の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現に関する要望書

都心と成田空港を最短で結ぶ重要な路線である北千葉道路をはじめとする広域道路ネットワークは、成田空港を中心とする、「第２の開港」による効果を広域的に波及させるため、さらなる充実と強化が不可欠であり、これに加えて、国道や県道等のアクセス道路の改善も着実に進め、空港アクセスの抜本的な高速化、多重化に取り組む必要があります。

さらに、空港周辺地域では、国の「戦略産業クラスター計画」の素案において、関東圏で唯一、ＭＲＯ産業をはじめとする航空機産業クラスターの形成が盛り込まれるなど、この地域が産業集積の呼び水となることが期待されています。

昨年１１月には、国、県等で構成する千葉県道路協議会において「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」がとりまとめられ、北千葉道路や新湾岸道路について有料道路事業を活用し最優先で早期整備に取り組むとともに、シームレスなサービスレベルを確保に向け、高規格道路アクセス改善などを提言しました。

また６月には、渋滞が顕著な県北西部を含む湾岸地域の円滑な交通を確保するため、千葉県湾岸地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループが開催され、高規格道路ネットワークの有効活用に向けた対策の検討が開始されたところです。

つきましては、これらの状況を踏まえ、北千葉道路をはじめとする広域道路ネットワークの整備を早期に実現するため、下記の事項について、特段のご配慮を賜りますよう、ここに要望いたします。

＜北千葉道路の整備促進＞

○　都心と成田空港を直結する北千葉道路のうち全線で唯一、一般部の事業化がされていない市川・鎌ケ谷間については、直轄調査を早期に取りまとめ、一日も早い事業化を図ること。さらに、市川市から船橋市の専用部について、併せて早期事業化を図ること。

○　成田市区間について、県では最大限前倒しした最速工程により整備を進めており、工事の本格化に伴い、必要となる事業費が集中する時期を迎えることから、開通に必要な予算を満額措置すること。さらに印西市から成田市の４車線化について、「第２の開港」の進展に伴う交通需要の増加に遅れることの無いよう、必要な予算を確実に確保すること。

○　本年４月に国の直轄区間に編入された北千葉道路（市川・松戸）について、早期整備を図ること。

○　北千葉道路は、高いサービスレベルが求められることから、国道１６号以東についても信号なく直結する規格の高い道路として計画見直しを図るとともに、国道４６４号全線の直轄編入を図ること。

＜新湾岸道路の整備促進＞

○　新湾岸道路の計画の具体化を図るにあたり、県・沿線市は、地域の理解が深まるよう、市民とのコミュニケーション活動に協力して、積極的に役割を果たしていくので、有識者委員会における助言等を踏まえ、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。

○　湾岸部の都県間についても検討を行い、計画を具体化すること。

○　ルートや構造の検討にあたっては、千葉県三番瀬再生計画との整合性を図るとともに、地域の生活環境に配慮した計画とすること。

＜有料道路事業を活用した新たなネットワーク形成と整備加速＞

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

○　首都圏の料金については平成２８年に整理・統一がされているが、京葉道路等には激変緩和措置が導入されている。

○　今年度の圏央道（大栄～松尾横芝）の開通等により、複数経路が選択できるネットワークが形成される中、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することの重要性が示されたが、その実施に当たっては、急激な負担増に留意し、段階的な移行を図るとともに、その収入を含めた有料道路事業の活用による新たなネットワークの整備促進を図ること。

＜高規格道路アクセスの改善＞

○　渋滞が顕著な県北西部において、交通需要の増加が想定される高規格道路のインターチェンジ周辺の一般道路の渋滞ボトルネックの解消に向け、国道１４号、県道船橋我孫子線、県道船橋行徳線などの対策を講じるため、早期に補助事業等として採択すること。また、県道船橋行徳線と接続する原木インターチェンジ周辺の抜本的な対策についても、国等において支援を行うこと。

○　加えて、現在事業中の国道３５７号の渋滞対策の推進及び（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジ事業の促進や国道２９６号、成田松尾線、都市計画道路磯辺茂呂町線、都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線、都市計画道路菊田台谷津線などのインターチェンジへのアクセス道路についても着実に整備できるよう必要な予算の確保を図ること。

＜圏央道・アクアライン軸の強化＞

○　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、圏央道の４車線化、アクアラインの６車線化や、これらと併せて、両空港間の航空貨物輸送を担う自動物流道路の実装など、機能強化に向けた検討を進めること。

＜道路規格にあったパフォーマンスの実現＞

○　京葉道路などの高規格道路の規制速度について、道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、関係者間で取組を加速すること。





R8.7　要望当日の様子

［要望の概要］

○要望日程
- R8．7．24（金）

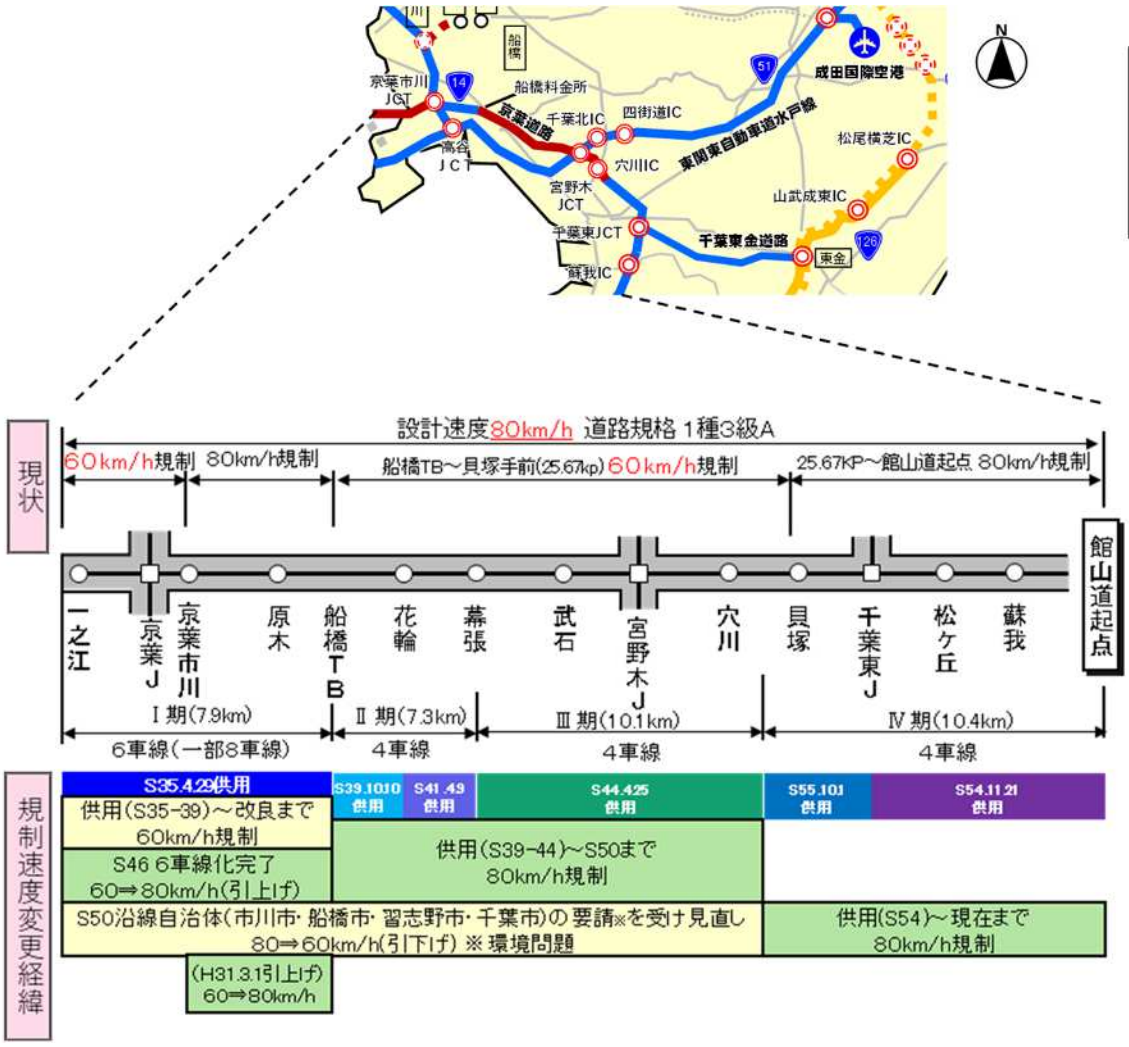
○要望者（（　）書は出席者）
- 千葉県（千葉県知事）
- 一般国道464号北千葉道路建設促進期成同盟会　（鎌ケ谷市長、市川市長、船橋市長）
- 新湾岸道路整備促進期成同盟会（千葉市長、市川市長（再掲）、船橋市長（再掲））

○対応者
- 廣瀬国土交通省　技監

＜参考＞ネットワークを賢く利用する取組（最高速度規制のあり方の検討）

○ 京葉道路では、設計速度80km/hに対し、過去の経緯から最高速度が60km/h引き下げられた区間が存在。

○ 道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、京葉道路の最高速度規制の見直しに向けた検討に着手。



最高速度規制が60km/h区間があり、周辺道路と比較してパフォーマンスが低下

検討状況

・令和7年度より、関係者(国、県、沿線市、高速道路会社、県警)による検討会を設置。

・道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、京葉道路の最高速度規制の見直しに向けた検討に着手。

出典：第5回首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料(R7.11)に追記