

# 未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト

第4号

2025.7

## オープンハウスを開催します

新湾岸道路プロジェクトについて、皆様のご意見を幅広くお聞きするための場として「オープンハウス(パネル展示を中心とした情報提供)」を開催します。

新湾岸道路プロジェクトでは、これまで皆様から寄せられたご意見と千葉県総合計画を踏まえ、湾岸地域の「課題の共有と道路計画の必要性」を整理し、新湾岸道路有識者委員会のご助言をいただきました。

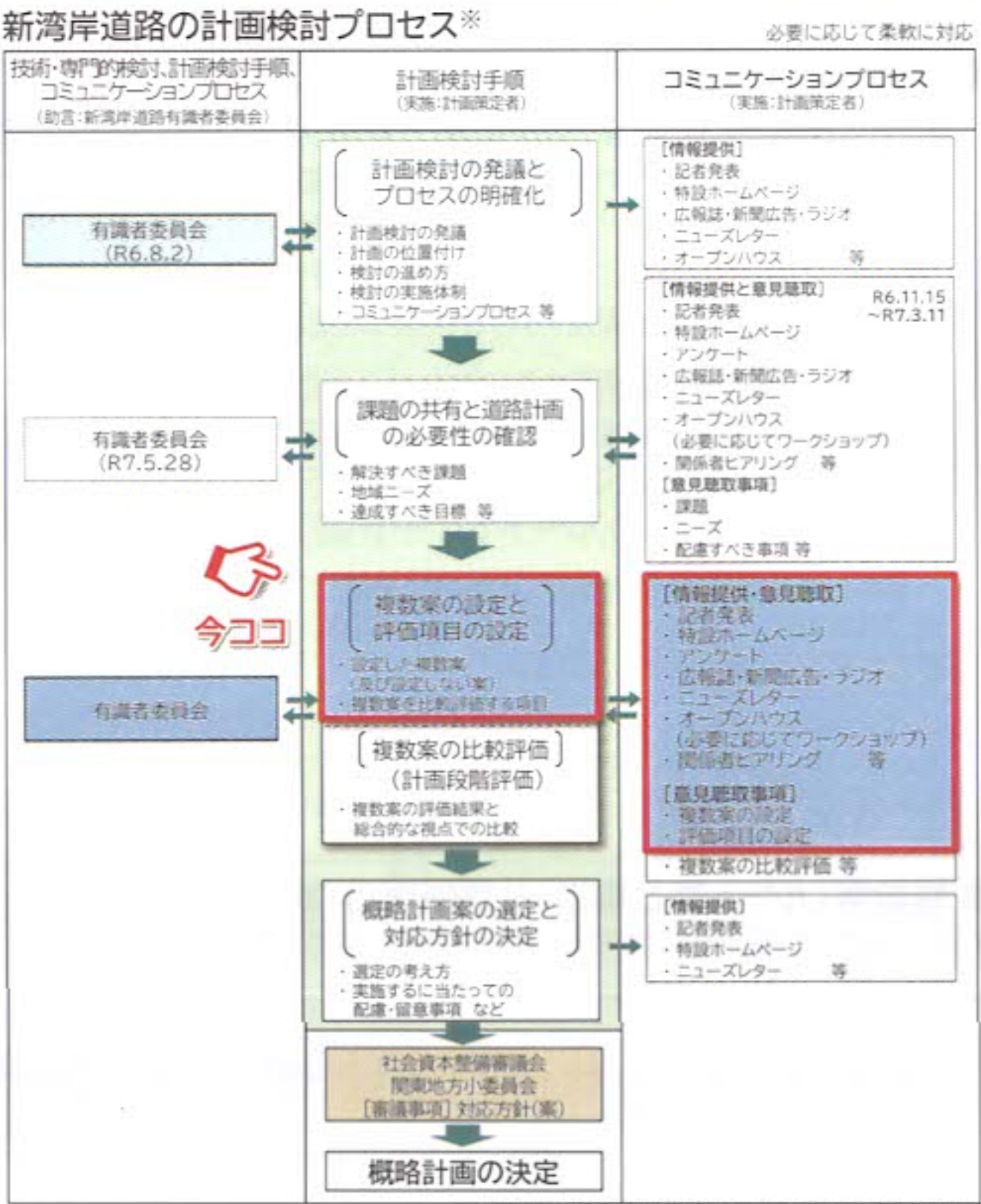
その結果、湾岸地域の課題を解決するには、新たな道路計画の検討が必要であると判断しました。

そこで、湾岸地域の課題を解決すべく、新たな道路の「複数案(ルート帯と構造)」と複数案(ルート帯と構造)を比較するための「評価項目(案)」を設定しましたので、ご意見をお聞かせください。

なお、複数案(ルート帯と構造)を比較評価するにあたり、「新たな道路を整備しない案」をベースラインとして示しました。

### 複数案(ルート帯と構造)を比較するための評価項目(案)とは？

新たな道路の「複数案(ルート帯と構造)」を比較評価するための「評価項目(案)」の設定にあたっては、寄せられたご意見や湾岸地域にもたらす効果や影響を測るため、想定される地域住民、関係者等の価値観・ニーズ・懸念・心配等を反映しています。



※ 社会資本整備審議会関東地方小委員会に適宜報告(未定)

### 「達成すべき目標」に対する評価項目(案)

| 達成すべき目標                                     | 評価項目(案)          |                                                         |
|---------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------|
| 高速道路・幹線道路の適切な機能分担による交通混雑の緩和                 | 交通渋滞             | ・慢性的な渋滞の改善                                              |
| 高速道路への交通転換を促進し、事故発生時にも代替経路が確保される道路ネットワークの形成 | 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の選択肢の増加              |
| 交通の円滑化による医療施設への速達性や定時性の確保                   | 医療               | ・救急搬送時の速達性とアクセス性の向上                                     |
| 災害発生時の避難・復旧を支える道路ネットワークの構築                  | 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<br>・災害時における一時避難場所の確保 |
| 地域経済の発展を支える産業拠点・観光拠点への速達性とアクセス性の向上          | 物流・産業・観光         | ・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)             |
| 千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性と時間信頼性の向上                 | 港湾・空港拠点<br>アクセス性 | ・空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上                                |
| 生活道路事故の解消や歩行者・自転車の安全性を高める骨格道路ネットワークの形成      | 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                            |

### 「配慮すべきこと」に対する評価項目(案)

| 配慮すべきこと                         | 評価項目(案) |                                                        |
|---------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| 豊かな自然環境への配慮                     | 自然環境    | ・三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境<br>・動植物の生息環境及び生育環境                |
| 海辺の眺望景観の保全                      | 景観      | ・海辺や地域が重視している景観                                        |
| 居住環境(沿道環境、海とのつながりやレクリエーション等)の保全 | 居住環境    | ・沿道環境(騒音・大気質等)<br>・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 |
| 事業費                             | 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)<br>・事業費                      |

# 評価項目(案)を設定しました



| 比較評価(案) <sup>注4</sup>                             |                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 新設案(地下構造を主体)                                      | 案2 現道拡幅案(一部道路新設)                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用</p> <p>※車線数は、4～6車線を想定</p> | <p>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周辺までは一般道路を新設するルート案</p> <p>※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定</p> <p>※車線数は、4～6車線を想定</p>                                                                                                                    |
| 及び定時性は向上する                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅により慢性的な渋滞が緩和し速達性の向上が期待できる</li> <li>・現道の主要渋滞箇所が解消する可能性はあるが、交通分散が図られないため、走行性及び定時性は劣る</li> <li>・現道拡幅のため、一般道路との機能分離への期待は小さく、走行性及び定時性の向上は期待できない</li> </ul>                                 |
| 事故の減少が期待できる                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅により渋滞が緩和され、渋滞を起因とする事故の減少が期待できる</li> <li>・現道拡幅のため迂回路として機能しない</li> </ul>                                                                                                                |
| となるため、津波・高潮時に浸水するリスクがあり、迅速な救援・物資輸送経路として機能しない      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療機関への救急搬送時の速達性の向上は期待できるが、アクセス性は現状と変わらない</li> </ul>                                                                                                                                     |
| なるため、津波・高潮時に避難場所として活用は不可能                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状と変わらない</li> </ul>                                                                                                                                                                       |
| 以上となる場合には、危険物積載車両が通行制限と                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅により産業拠点や観光拠点への速達性の向上が期待できる</li> <li>・観光施設へのアクセス性は現状と変わらない</li> <li>・物流拠点へのアクセス性は現状と変わらない</li> <li>・危険物積載車両の通行制限はない</li> </ul>                                                         |
| 自転車の安全性の向上が期待できる                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅により東京都心や羽田空港と成田空港方面への速達性や時間信頼性の向上が期待できる</li> <li>・千葉港へのアクセス性は現状と変わらない</li> <li>・現道拡幅により生活道路へ流入する通過交通が減少し、生活道路における交通事故の減少や歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる</li> <li>・谷津干潟への影響を検討する必要がある</li> </ul> |
| 付する必要がある                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状と変わらない</li> <li>・交通が集中することによる現道の沿道環境への影響は検討する必要がある</li> </ul>                                                                                                                           |
| 浜公園などの海辺とのアクセス性は現状と変わらない可能性がある。                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状と変わらない</li> <li>・全線に渡り用地取得が必要であり、用地取得には、長期の時間を要する可能性がある</li> </ul>                                                                                                                      |
| 約2兆円                                              | 約0.5兆円                                                                                                                                                                                                                            |

注4 次、次の段階で評価するものであり、今回は参考とする 注5 事業費は精査中 注6 事業費は、類似事業を参考に算出

| 比較評価の参考                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>対策をしない案(ベースライン)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性は現状と変わらないため、交通渋滞緩和の見込みが低い</li> <li>・代替経路が確保されず、事故渋滞の発生状況は現状と変わらないため渋滞を起因とした事故減少の見込みが低い</li> <li>・交差点での速度低下は現状と変わらず、救急医療施設への速達性や定時性の確保は現状と変わらない</li> <li>・災害時の避難・物資輸送を支える道路ネットワークは現状と変わらないため、災害時の避難・物資輸送を支えられない</li> <li>・産業・観光拠点への速達性は現状と変わらないため、高速ICへのアクセス性が向上されない</li> <li>・速達性は現状と変わらないため、千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性は向上されない</li> <li>・生活道路における交通事故解消や歩行者・自転車の安全性確保は現状と変わらないため、幹線道路の交通事故の緩和の見込みが低い</li> <li>・現状と変わらない</li> <li>・現状と変わらない</li> <li>・現状と変わらない</li> <li>・現状と変わらない</li> <li>・現状と変わらない</li> </ul> |
| —                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| —                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

## 複数案(ルート帯と構造)を設定しました

アンケートで寄せられた「湾岸地域において解決すべき課題」「新湾岸道路に期待すること」「道路の付加機能」についてのご意見を踏まえ設定した「達成すべき目標」の具体的な対策案としての複数案(ルート帯と構造)を設定しました。

### ■ 複数案(ルート帯と構造)の設定にあたっては、次の条件を満たす案を検討しました。

- 1) 常識的に明らかな非効率性がない。
- 2) 法的な基準を満たしている。
- 3) 達成すべき目標に適合している。
- 4) 三番瀬の海域をこれ以上狭めないことを原則とする。

### ■ 複数案(ルート帯と構造)は、下記2案を設定しました。

案1※… 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1は、案1-1 道路新設案(高架構造を主体)と案1-2 道路新設案(地下構造を主体)の2案に分かれます

※ IC<sup>注1</sup>の位置は、主な連結する道路を国道や主要な県道等とした場合のイメージとして示しています

案2… 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周辺までは一般道路を新設するルート

なお、案1と案2を比較評価するにあたり、「対策をしない案<sup>注2</sup>」をベースラインとして示しました。

今後は、様々な案を比較評価することで、最も適切な対策案を検討していきます。

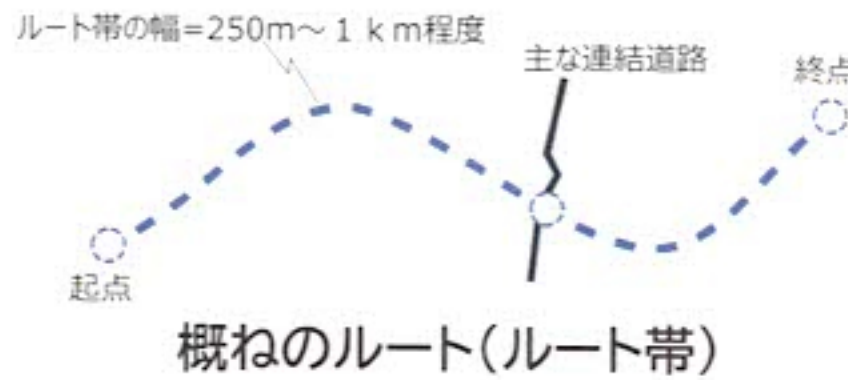


出典: 国土交通省 国土地理院web  
※凡例の内容等を追記

### 概略計画の概ねのルート(ルート帯)とは

概略計画では、新たな道路について、①起終点、②車線数などの諸元、③概ねのルート(ルート帯)、④主な連結する道路、⑤主たる構造、⑥その他必要な事項を定める計画です。

概ねのルート(ルート帯)は、250m~1km程度の幅を持つルート帯として図示され、のちに定める都市計画の案の前提となりますが、ルートが通過する土地の範囲を規定するものではありません。



出典) 構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン、平成25年7月、国土交通省道路局、国土交通省HPを元に作成

### ■ 複数案(ルート帯と構造)と評価項目(案)

| 評価項目(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)                                                                                                                                                                                          |
| 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案                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                              |
| 標準的な断面(イメージ) |              |  <p>※概ね全線に渡り高架構造を想定</p> <p>※車線数は、4~6車線を想定</p> <p>※JCT<sup>注3</sup>部・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</p> |                                                                                                                                                                                                              |
| 達成すべき目標      | 交通渋滞         | 慢性的な渋滞の改善                                                                                                                                                                                 | ・新設道路への交通転換が図られることで現道の慢性的な渋滞が緩和し速達性の向上が期待できる<br>・新たな道路ネットワークが形成されることにより、交通分散が図られる上に現道の主要渋滞箇所を通過しなくなるため、走行性向上が期待できる<br>・高速道路の選択肢が増加することにより、通過交通の転換促進が図られ、一般道路との機能分離が期待できるため、走行性及び安全性の向上が期待できる                 |
|              | 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の選択肢の増加                                                                                                                                                 | ・新設道路への交通転換が図られることで通過交通を幹線道路(現道)から分離し、渋滞が緩和されることで渋滞を起因とする事故の発生が抑制される<br>・事故や災害等による高速道路の通行止め発生時に迂回路として機能する                                                                                                    |
|              | 医療           | 救急搬送時の速達性とアクセス性の向上                                                                                                                                                                        | ・救急医療機関への救急搬送時の速達性とアクセス性の向上が期待できる                                                                                                                                                                            |
|              | 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                                                                                                                                                         | ・浸水想定高よりも高い位置での整備を行うため、津波・高潮等の影響を受けにくく、迅速な救援・物資輸送経路として機能する                                                                                                                                                   |
|              |              | 災害時における一時避難場所の確保                                                                                                                                                                          | ・千葉港(葛南中央地区)へのIC整備により、連絡路が確保され、孤立化のリスクが低減される<br>・浸水想定高よりも低い位置での整備を行うため、津波・高潮時に避難場所としての活用が可能                                                                                                                  |
|              | 物流・産業・観光     | 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)                                                                                                                                                | ・交通分散が図られることで、並行する高速道路の混雑が緩和し、産業拠点や観光拠点への速達性の向上が期待できる<br>・IC整備により観光施設へのアクセス性が向上し、新たな観光・集客拠点の創出が期待できる<br>・新たな道路ネットワークを形成することで物流拠点へのアクセス性の向上が期待できる<br>・高架構造のため、危険物積載車両の通行制限はない                                 |
|              | 港湾・空港拠点アクセス性 | 空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上                                                                                                                                                                   | ・新たに道路ネットワークを形成することで、東京都市圏や羽田空港と成田空港方面への速達性及び時間信頼性の向上が期待できる<br>・千葉港(千葉中央地区)へのIC整備により、千葉港へのアクセス性の向上が期待できる                                                                                                     |
| 配慮すべき点       | 生活環境         | 生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上                                                                                                                                                               | ・新設道路への交通転換が図られることで生活道路へ流入する通過交通が減少し、生活道路における交通事故の減少や歩行者の安全性の向上が期待できる                                                                                                                                        |
|              | 自然環境         | 三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境                                                                                                                                                                       | ・三番瀬や谷津干潟を避けることが可能<br>・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に形成された生態系に与える影響を検討する必要がある                                                                                                                                               |
|              | 景観           | 動植物の生息環境及び生育環境                                                                                                                                                                            | ・三番瀬や谷津干潟及び養老川等に生息及び生育する動植物に与える影響を検討する必要がある                                                                                                                                                                  |
|              | 居住環境         | 海辺や地域が重視している景観                                                                                                                                                                            | ・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                                                                                                                                                                              |
|              |              | 沿道環境(騒音・大気質等)                                                                                                                                                                             | ・交通分散が図られ渋滞が緩和し、現道の沿道環境の改善が見込まれる可能性は大きいですが、新設道路に対する沿道環境対策は必要である                                                                                                                                              |
|              | 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)                                                                                                                                                                  | ・自然との触れ合い活動の場となる海浜公園などの海辺とのアクセス性は新設道路の橋脚により低下する可能性があるが、高架の桁下を有効活用できる可能性がある<br>・千葉港(葛南中央地区)へのICの整備により、自然と触れ合い活動の場となる三番瀬へのアクセス性が向上する<br>・居住地からの海辺の眺望に与える影響を検討する必要がある<br>・一部用地取得が必要であり、用地取得には、ある程度の時間を要する可能性がある |

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 対策をしない案とは第2回新湾岸道路有識者委員会が提示した「新たな道路を整備しない案」のことである 注3 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 注4 比較評価(案)

# 複数案(ルート帯と構造)と評価項目(案)へのご意見をお聞かせください

今回は、「複数案(ルート帯と構造)」と複数案(ルート帯と構造)を比較するための「評価項目(案)」について、皆様のご意見をお聞かせください。

## 第2回オープンハウス(パネル展)を下記の日程・場所にて開催します

オープンハウス開催日には担当スタッフが常駐し、ご意見やご疑問について直接お伺いします。オープンハウス(パネル展)の参加予約は不要です。どなたでもご自由に参加できますので、皆様の参加をお待ちしております。

### ●オープンハウス(パネル展)の開催会場・開催スケジュール

※ オープンハウスの開催日以外の日はスタッフの常駐はいたしません



<オープンハウスの様子>



イトーヨーカドー幕張店



オープンハウス  
(パネル展)の詳細  
情報は、こちら

| 会場                   | 会場                  | オープンハウス   | パネル展示期間*                        | 開催時刻    |
|----------------------|---------------------|-----------|---------------------------------|---------|
| ① 船橋市役所              | 1階美術コーナー            | 8/21(木)   | 8/19(火)~8/22(金)                 | 9時~17時  |
| ② イオンモール幕張新都心        | グランドモール2階アクタス前      | 8/24(日)   | 8/21(木)~8/25(月)                 | 10時~17時 |
| ③ 千葉市役所              | 1階情報ステーション          | 8/29(金)   | 8/25(月)~8/29(金)                 | 9時~17時  |
| ④ 市原SA               | 上り                  | 8/30(土)   | —                               | 9時~16時  |
| ⑤ イオンマリニピアショッピングセンター | 本館4F催事スペース          | 8/31(日)   | 8/28(木)~9/1(月)                  | 10時~17時 |
| ⑥ きぼーる               | 1階アトリウムスペース         | 9/2(火)    | 9/1(月)~9/3(水)                   | 9時~17時  |
| ⑦ 市川市役所              | 第1庁舎1階ファンクショナルーム    | 9/4(木)    | 9/1(月)~9/5(金)                   | 9時~17時  |
| ⑧ アリオ市原              | ザシティ1階 中央下りエスカレーター横 | 9/6(土)    | 9/3(水)~9/7(日)                   | 10時~17時 |
| ⑨ イオン新浦安ショッピングセンター   | 4階大型ビジョン横通路         | 9/7(日)    | 9/4(木)~9/8(月)                   | 10時~17時 |
| ⑩ ららぽーとTOKYO-BAY     | 西の広場                | 9/7(日)    | 9/5(金)~9/9(火)                   | 10時~17時 |
| ⑪ アリオ蘇我              | サンコート広場             | 9/11(木)   | 9/8(月)~9/12(金)                  | 10時~17時 |
| ⑫ ニッケコルトンプラザ         | 2階ウエストコート           | 9/12(金)   | 9/8(月)~9/12(金)                  | 10時~17時 |
| ⑬ 幕張PA               | 上り                  | 9/13(土)   | —                               | 9時~16時  |
| ⑭ 幕張PA               | 下り                  | 9/14(日)   | —                               | 9時~16時  |
| ⑮ いちはら子ども未来館(weほーる)  | エントランスホール           | 9/15(月・祝) | 9/11(木)~9/15(月・祝)               | 10時~17時 |
| ⑯ 千葉市美浜区役所           | 1階ロビー               | 9/18(木)   | 9/16(火)~9/19(金)                 | 9時~17時  |
| ⑰ 市原市役所              | 第1庁舎1階市民プラザ         | 9/19(金)   | 9/16(火)~9/22(月)<br>(9/20、21を除く) | 9時~17時  |
| ⑱ 市原SA               | 下り                  | 9/20(土)   | —                               | 9時~16時  |
| ⑲ ソコラ南行徳             | イトーヨーカドー2階エスカレーター前  | 9/21(日)   | 9/18(木)~9/22(月)                 | 10時~17時 |
| ⑳ イトーヨーカドー幕張店        | 2階ABCマート前           | 9/27(土)   | 9/24(水)~9/28(日)                 | 10時~17時 |
| ㉑ 奏の杜フォルテ            | 2階展示スペース            | 9/27(土)   | 9/24(水)~9/28(日)                 | 10時~17時 |
| ㉒ イオンモール船橋           | 1階ローカスト前            | 9/28(日)   | 9/24(水)~9/28(日)                 | 10時~17時 |
| ㉓ 習志野市役所             | 1階展示スペース            | 10/1(水)   | 9/29(月)~10/3(金)                 | 9時~17時  |
| ㉔ 浦安市役所              | 1階市民ホール             | 10/2(木)   | 9/29(月)~10/3(金)                 | 9時~17時  |
| ㉕ 船橋駅前総合窓口センター       | エスカレーター脇            | 10/3(金)   | 10/1(水)~10/3(金)                 | 9時~17時  |
| ㉖ 打瀬公民館              | —                   | 10/3(金)   | 10/1(水)~10/5(日)                 | 9時~17時  |
| ㉗ 道の駅いちかわ            | —                   | 10/5(日)   | 10/1(水)~10/5(日)                 | 10時~17時 |

## アンケート調査を行っています！

『複数案(ルート帯と構造)』と『評価項目(案)』について、広く皆様からご意見を募集いたします。アンケートの回答は、以下の3つの方法をご用意しています。



### スマートフォンやPC等で回答

スマートフォンやPC等からご回答いただく場合、下記QRコードからアクセスし、アンケートフォームからご回答ください。



### 郵送にて回答

郵送にて回答いただく場合、オープンハウス会場等でお配りする回答用紙にご記入いただき、ポストに投函してください。



### オープンハウス(パネル展)に参加

パネル展示・オープンハウス会場にてアンケートを直接ご提出ください。

本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号、最終改正令和7年6月20日公布 法律第73号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となるため、今回を含む今後の意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

## 複数案(ルート帯と構造)や評価項目(案)について皆様のご意見やお考えをお聞かせください！

### 新湾岸道路プロジェクト

# アンケートフォーム

【募集期限】令和7年10月5日(日)まで

【アンケートフォーム】<https://form.run/@shinwangandouro2>



### 新湾岸道路ポータルサイト

[https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba\\_index080.html](https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index080.html)

新湾岸道路ポータルサイト

検索



### お問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所計画課

TEL:043-287-0314

受付時間:平日9:00~17:15

### 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

国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所、千葉県県土整備部道路計画課、千葉市建設局道路部、市川市道路交通部、船橋市建設局都市計画部、習志野市都市環境部、市原市土木部、浦安市都市政策部