

# 空港の機能強化に伴い求められる高規格道路ネットワークのあり方について

令和6年12月4日

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

- 成田空港は、現在でもピーク時間帯では需要が処理能力を上回っており、状況の改善が期待される一方で、老朽化した旅客ターミナル・貨物施設等の空港施設の大幅な能力向上が必要不可欠
- 成田空港の機能強化は、アジア諸国の成長を取り込み、日本経済の成長を図る重要な国家プロジェクトであり、R6.7の関係閣僚会議において総理が機能強化の取組の加速を要請

## 成田空港の使命

我が国の基幹インフラとして、ヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献

### 主要課題

- 変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 老朽化が進み、開港当初から変わらない分散・非効率な施設を改善し、施設取扱容量を拡大
- ファストトラベルや円滑な乗継、多様なネットワークなどによる旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間・サービス提供
- 先端技術導入による効率性・生産性向上、自動化・省人化
- 安全・安心・安定運用とレジリエンス強化への対応
- 公共交通・道路等による空港アクセスの改善強化
- 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献
- 地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献

### 目指すべき国際拠点空港としての姿

- ① **旅客ターミナル**  
直行需要とともに三国間流動や国際線・国内線の乗継需要を取り込み、世界と繋がる多様なネットワークをもつ国際ハブ空港
- ② **貨物施設**  
直送需要とともに三国間の継越需要も取り込み、路線便数とともに多様な航空物流ネットワークをもつ東アジアの貨物ハブ空港
- ③ **空港アクセス**  
速達性・利便性・確実性が確保され、公共交通が充実し渋滞の少ないアクセシビリティ
- ④ **地域共生・まちづくり**  
地域と空港が相互に連携し、一体的・持続的に発展していくための積極的な取組みと雇用の確保

### 『新しい成田空港』構想の方向性

① 旅客ターミナルを再構築し  
集約型のワンターミナルへ

② 新貨物地区の整備により  
航空物流機能を集約

③ 様々な選択肢で空港全体  
としての最適アクセスを実現

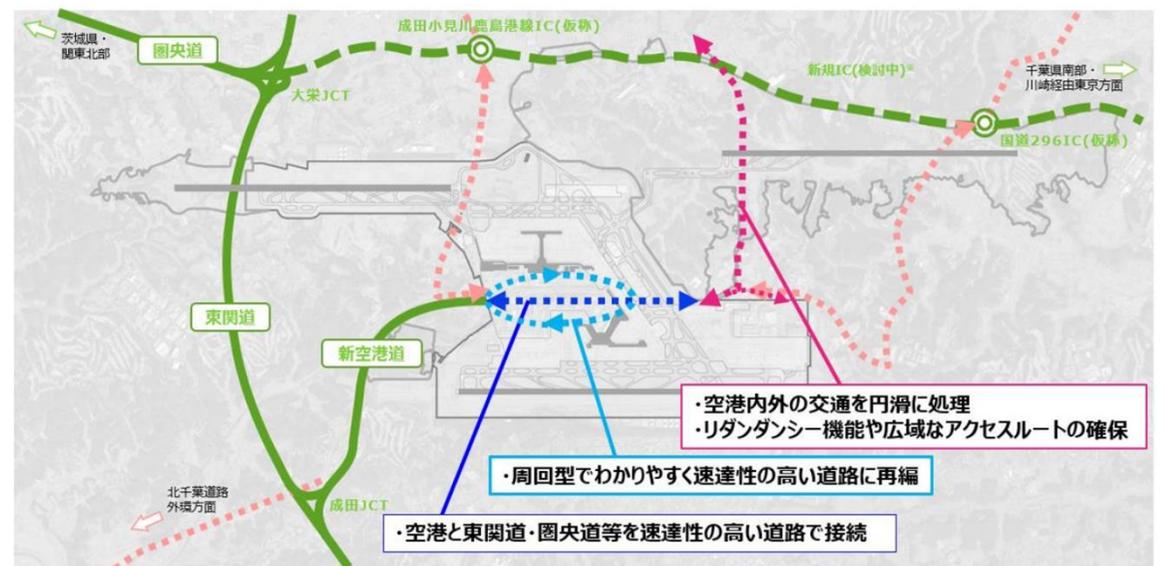
④ 地域と空港との相互連携  
による一体的・持続的発展

# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

- 成田空港全体の能力向上を図るため、滑走路延伸・新設のほかターミナル再編、新貨物地区等を整備
- 土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的運用等により、地域と一体的・持続的発展を図る

## 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。



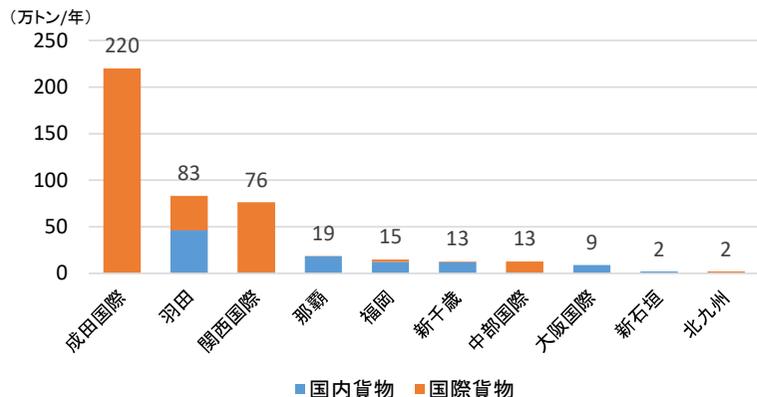
※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

	2020年代	2030年代	2040年代
滑走路	★2028年度末 B・C滑走路等供用		
新旅客ターミナル	前抜き工事	ステップ1	ステップ2
新貨物地区	前抜き工事	★2030年代初頭新貨物地区供用 需要に応じて順次拡張	
鉄道	複線化は需要に応じて順次実施		
道路	滑走路横断道路	空港内幹線4車線化	空港内道路再編② ターミナルにあわせ順次整備
		空港内道路再編①	★新駅供用

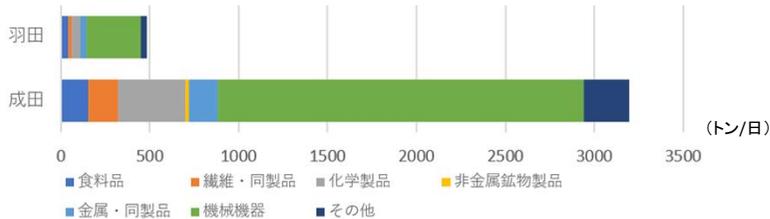
出典:「新しい成田空港」構想とりまとめ2.0概要(2024.7「新しい成田空港」構想検討会資料P.12,P.18より抜粋)

- 成田空港は、国際貨物の取扱量が全国第一位であり、空港からの出荷先も都内が第一位
- 成田空港へ到着した旅客のうち4割以上の目的地が東京都内であり、最も多い
- 首都圏空港が一体となって機能を発揮するには都内への円滑なアクセスの確保が重要

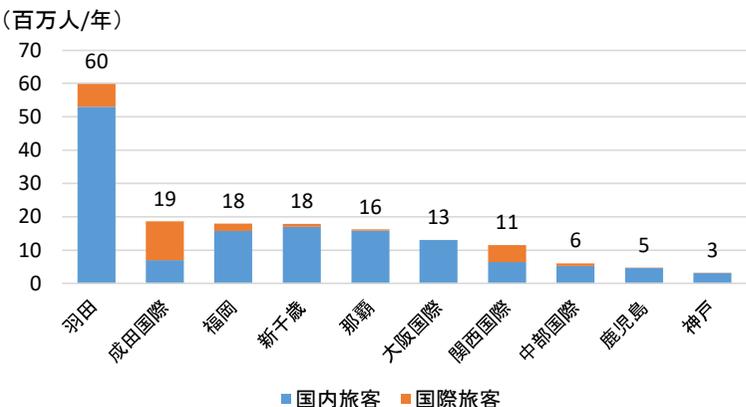
## ■空港別貨物取扱量順位(令和4年度)



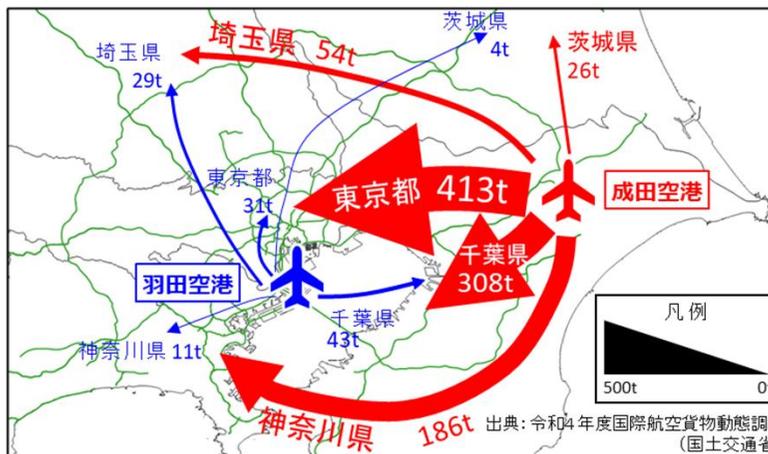
## ■国際貨物取扱量(重量ベース・輸出入合計、令和4年調査)



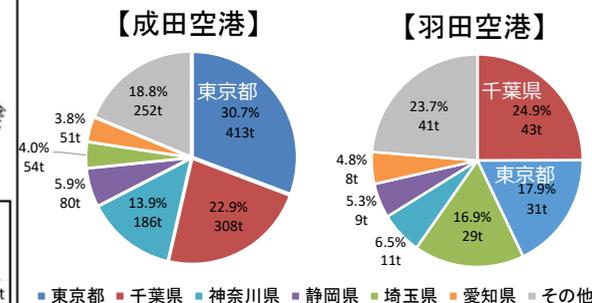
## ■空港別乗降客数順位(令和4年度)



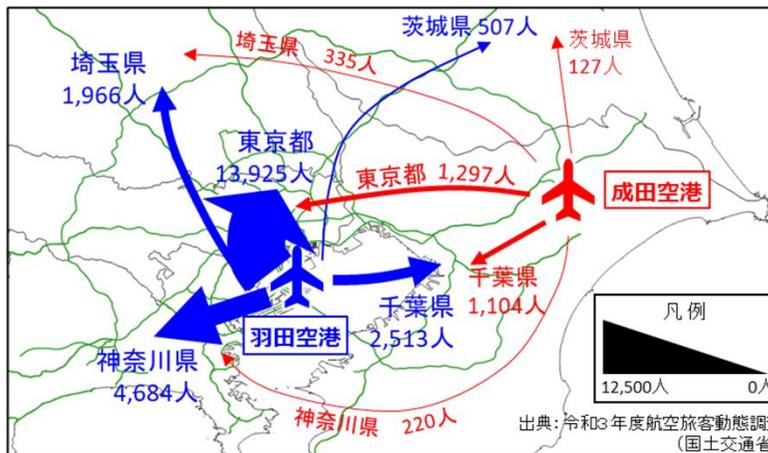
## ■成田空港・羽田空港への輸入貨物の集中地(重量ベース、令和4年調査)



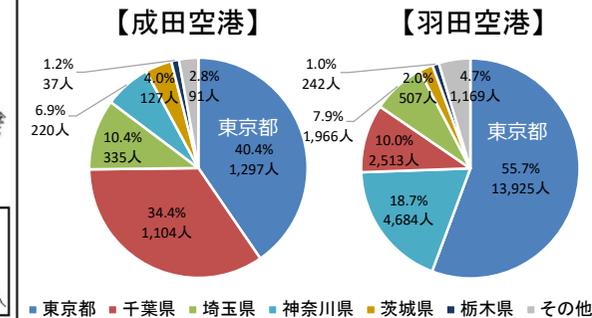
### 空港別輸入貨物の集中地(重量ベース、令和4年調査)



## ■成田空港・羽田空港の到着旅客の目的地(令和3年調査(平日))



### 空港別到着旅客の目的地(令和3年調査(平日))

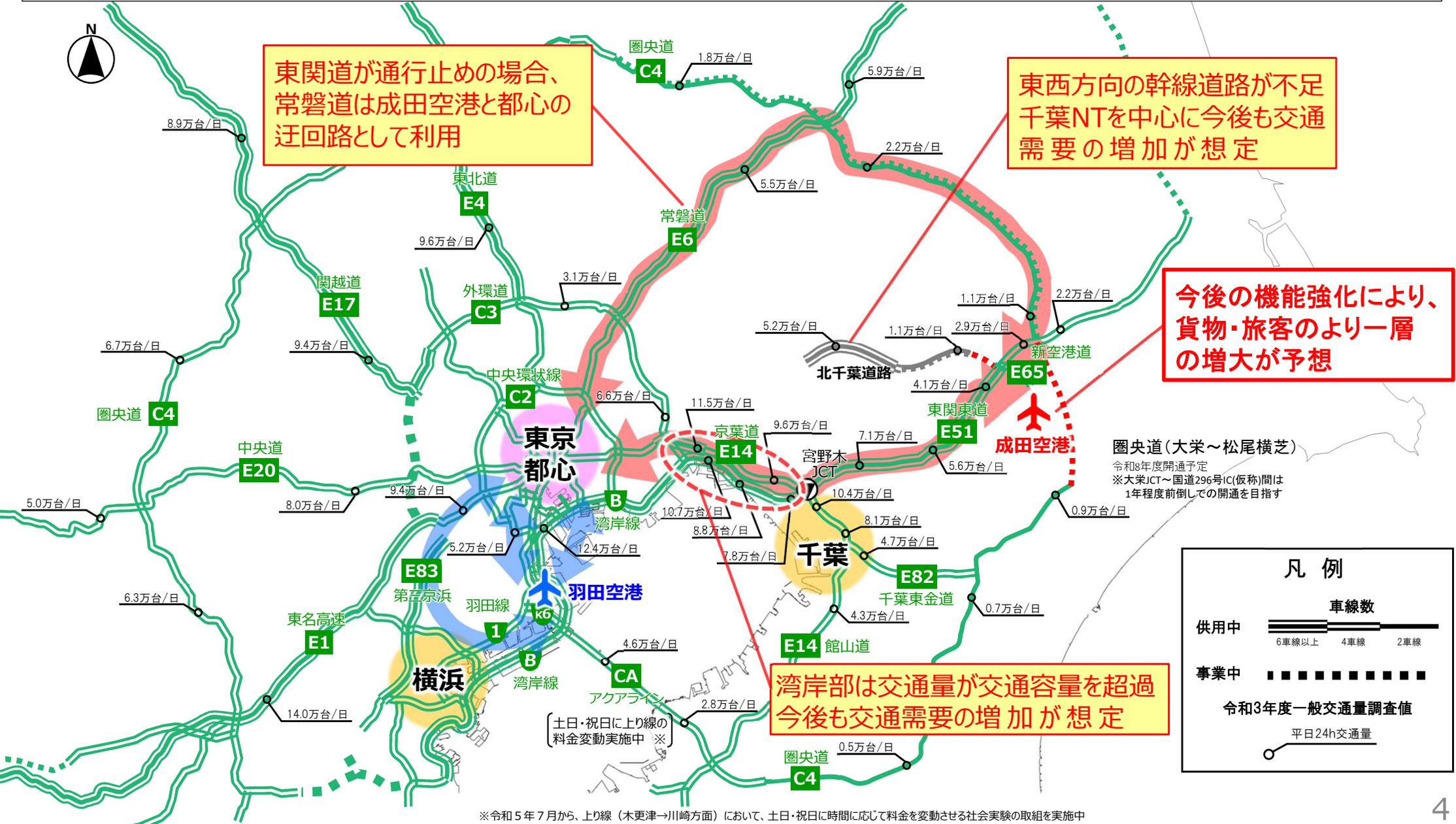


貨物データの典拠: 令和4年度国際航空貨物動態調査(国土交通省)

旅客データの典拠: 令和3年度航空旅客動態調査(国土交通省)

# 空港機能強化に対応した高規格道路ネットワークのあり方について

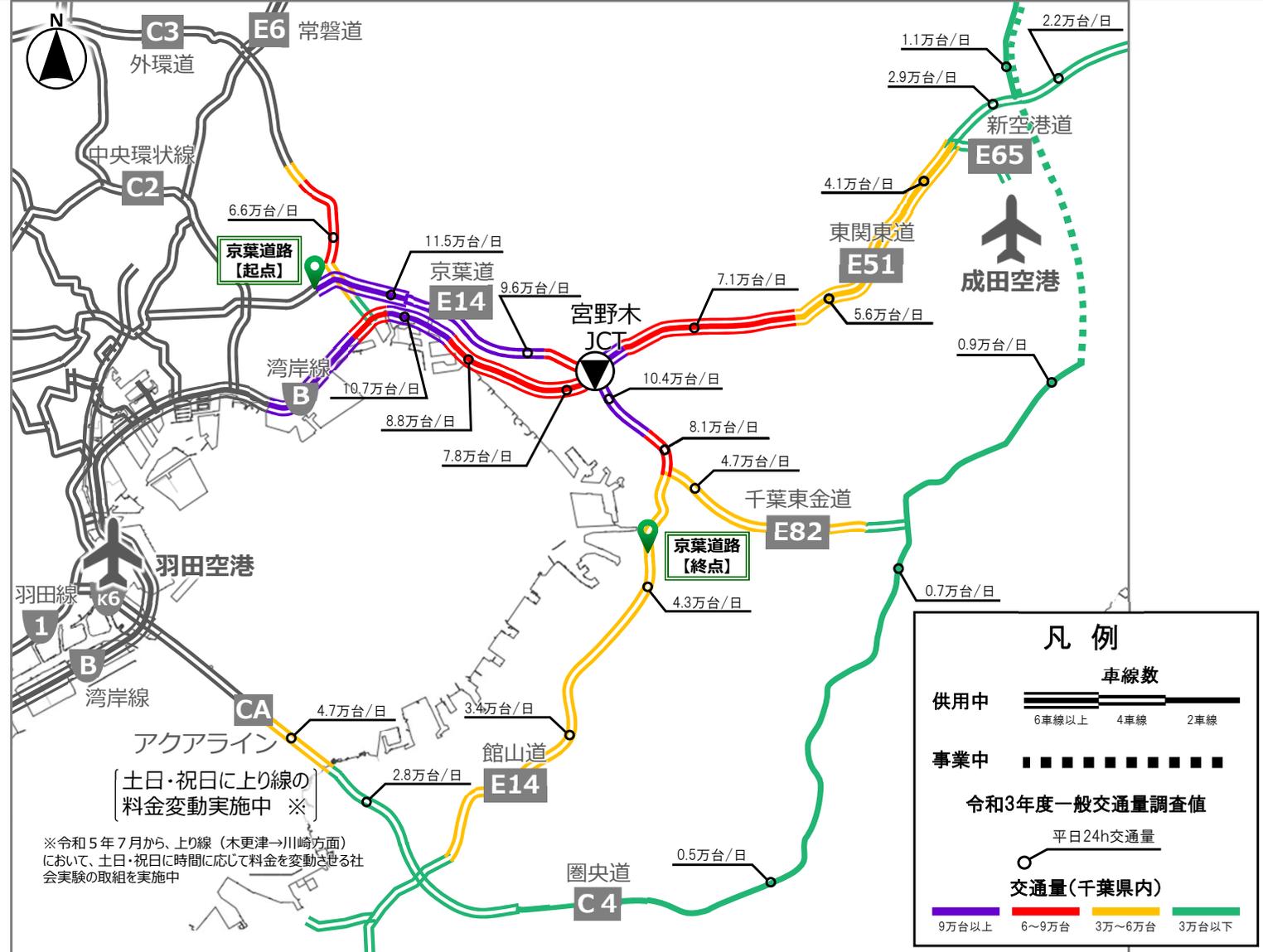
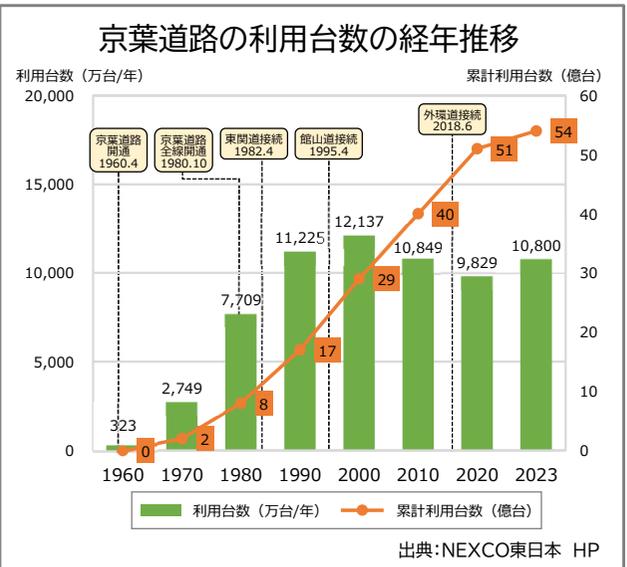
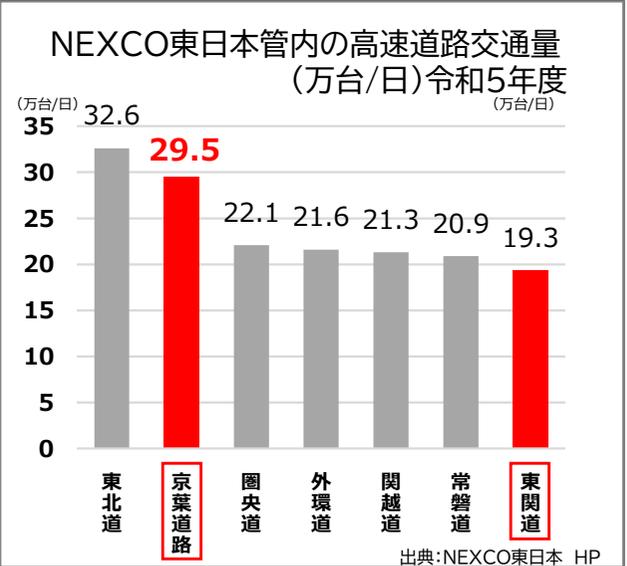
- 現状では、千葉側(成田)は、東京側(羽田)に比べて都心からの高規格道路の経路選択が少なく課題有
- 成田空港の機能強化に対応し、都内とのアクセスを考慮した広域道路ネットワーク整備の検討が必要





# 高速道路ネットワークの交通量

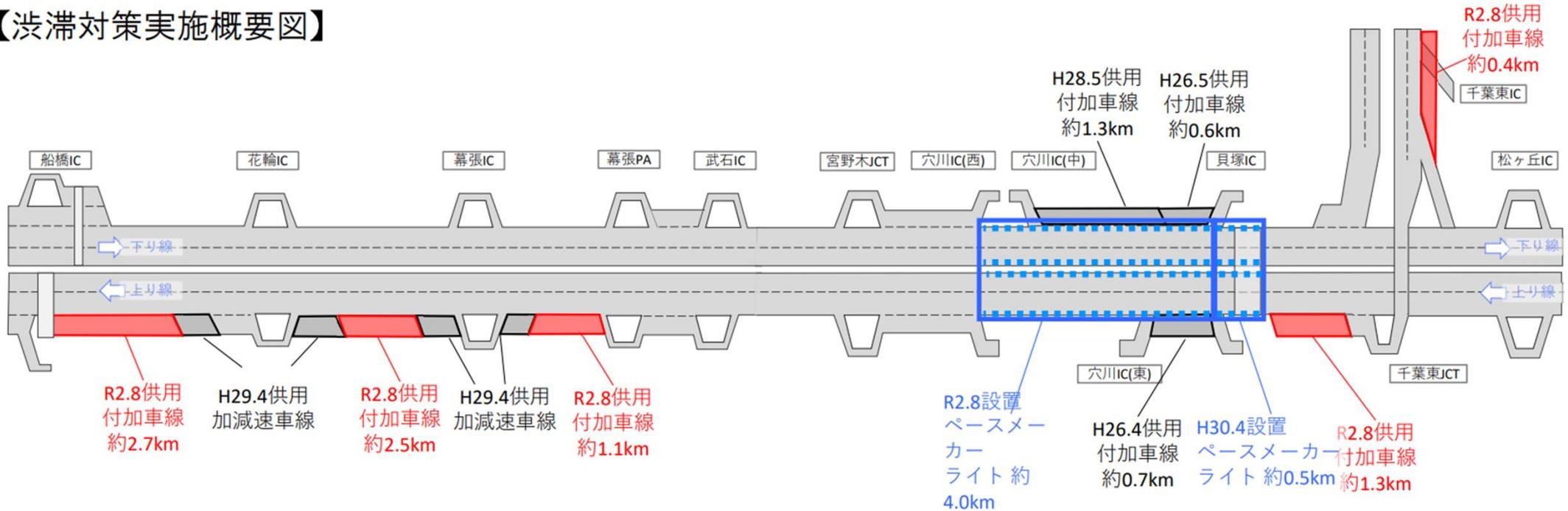
○千葉県内の高規格道路は都心と千葉県湾岸地域を結ぶ区間に交通が集中  
 ○NEXCO東日本管内の総道路延長において京葉道路が占める割合は、約1%に過ぎないが、年間総利用台数は同管内の約10%(年間約1億台)



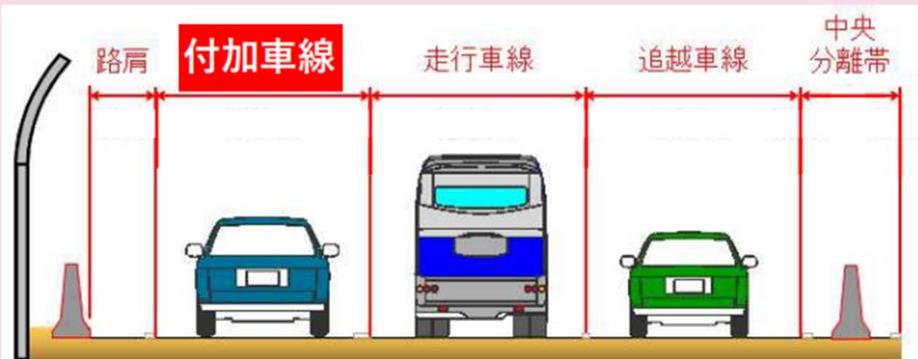
# 京葉道路渋滞対策の概要

○京葉道路の渋滞対策の一環として付加車線を設置する対策を実施

## 【渋滞対策実施概要図】



## 【付加車線設置】



## 【ペースメーカーライト(速度回復誘導灯)の設置】



光を流れるように進行方向へ点灯させ、速度回復を促す

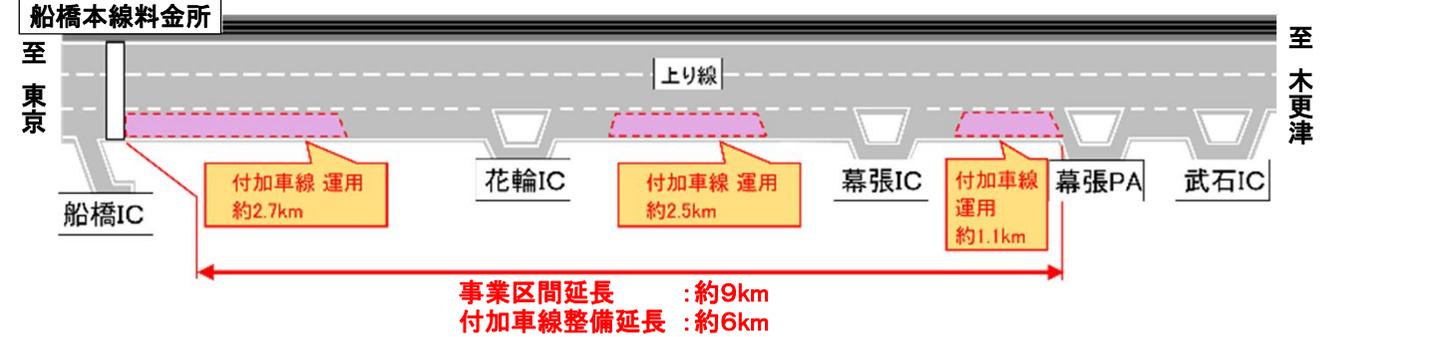
# 武石IC→船橋IC(上り線) 渋滞対策の概要

- 京葉道路 船橋IC～武石IC間(上り線)は、サグや上り坂による速度低下等が原因で渋滞が発生
- 付加車線整備後は、R4の渋滞損失時間がR1と比べて約8割減少(55.1→12.3万台・時間)

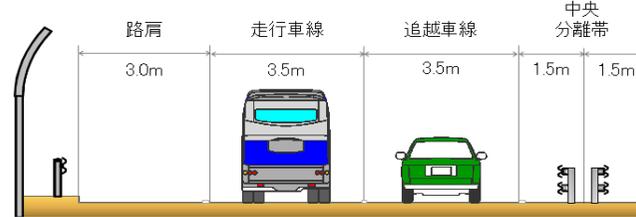
## ■位置図



## ■付加車線運用図



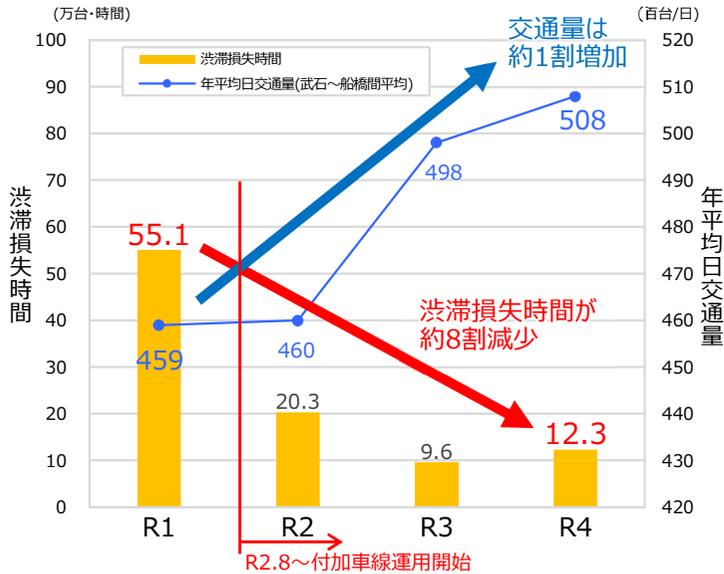
## 【対策前】



## 【対策後】



## ■交通量と渋滞損失時間の推移(武石→船橋(上り線))



出典: NEXCO東日本トラカンデータ、渋滞データ

## ■現地状況

### 【対策前】



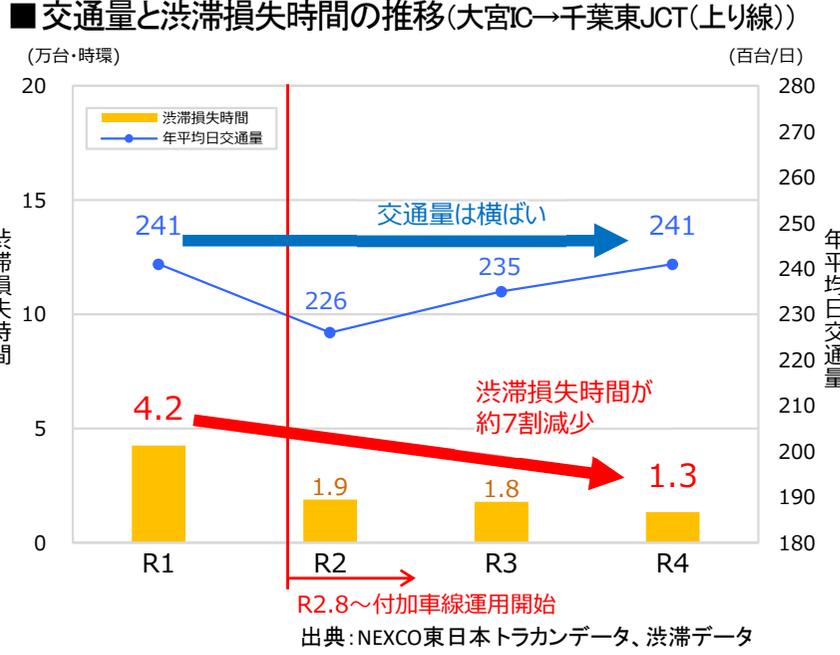
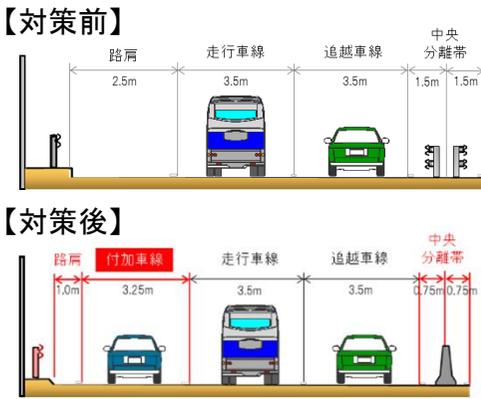
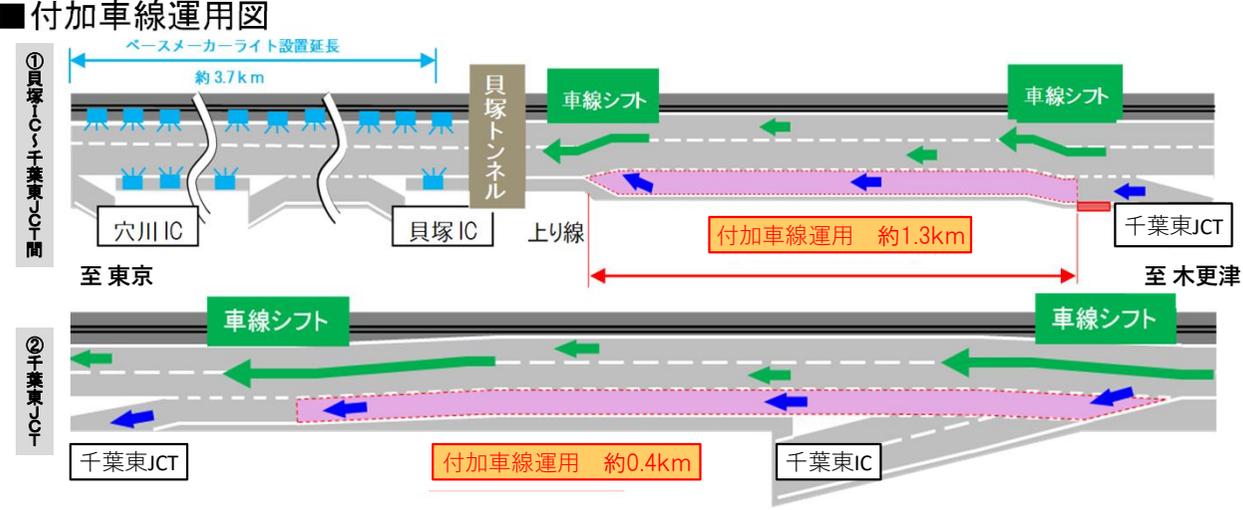
### 【対策後】



出典: 第12回千葉県湾岸地区ボトルネック検討WG資料(R5.6)

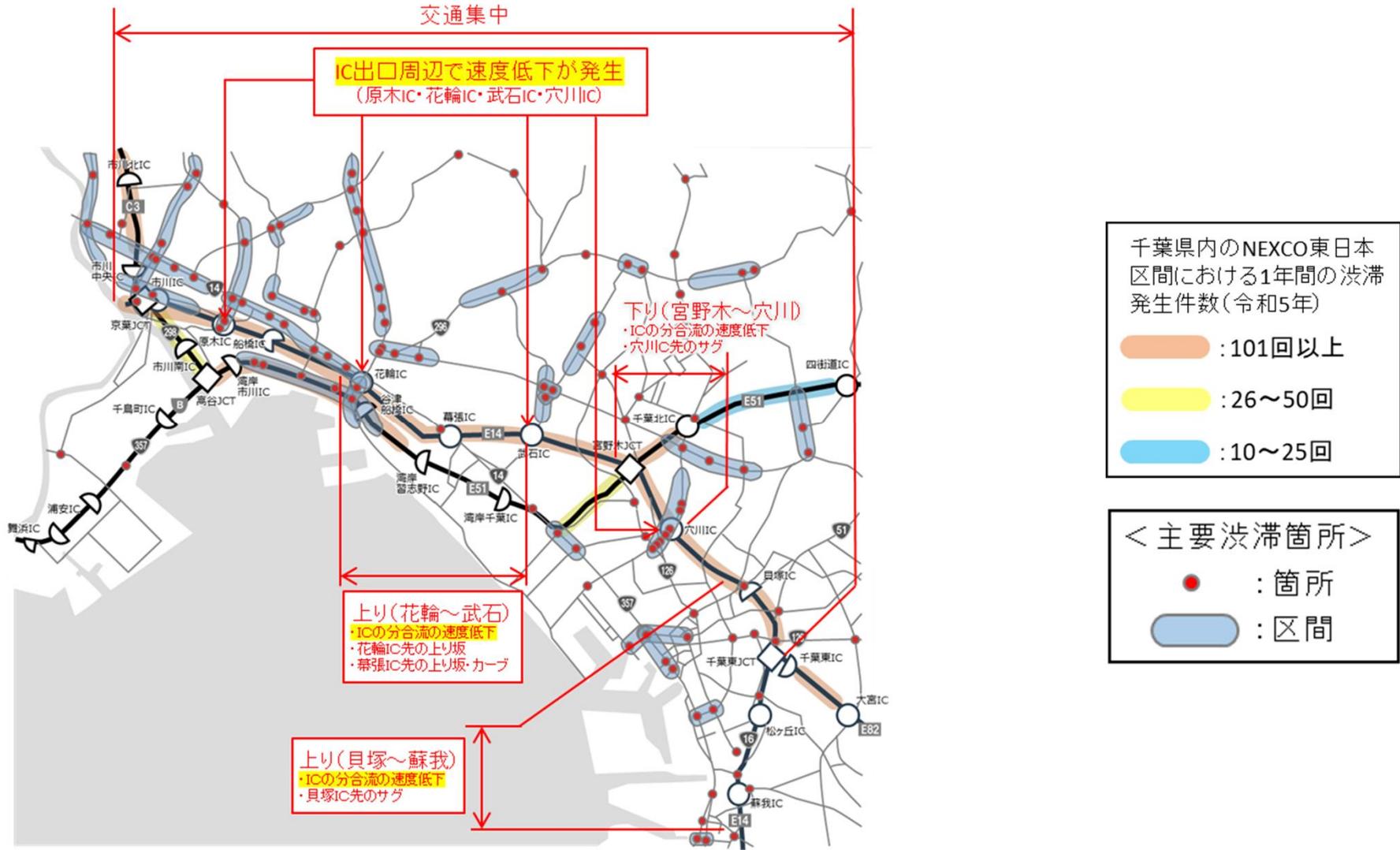
# 千葉東JCT付近(上り線) 渋滞対策の概要

- 京葉道路 貝塚IC～千葉東JCT間(上り線)の渋滞により、千葉東金道路においても渋滞が発生
- 付加車線整備後は、R1と比べてR4の千葉東金道路の渋滞損失時間は、約7割減少(4.2→1.3万台・時間)し、千葉東金道路から京葉道路(下り線)方向の渋滞が緩和



# 湾岸地域の渋滞状況

- 京葉道路は付加車線整備等の渋滞対策を推進しているが、依然として渋滞が発生
- 京葉道路本線の渋滞のほか、IC出口周辺でも速度低下が発生  
ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し渋滞が広範囲に影響



出典:首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料(関東地整HP)を一部加工

# 京葉道路IC周辺道路について

○原木・花輪・武石ICは、IC出口周辺で旅行速度が20km/h以下  
 ○交通量の多い国道・県道に接続し、主要渋滞箇所も周辺に多数存在



# 京葉道路IC周辺道路について

○穴川ICはIC出口周辺で旅行速度が20km/h以下  
 ○接続する路線は交差点が短い距離で連担し、主要渋滞箇所が多数存在

