

成田空港発着車両の利用経路

○成田空港発着車両の約7割が、京葉道路・東関東自動車道を利用



※成田空港を起点または終点とするトリップの経路
走行台数はサンプルベース(全数ではない)
高規格道路(NEXCO及び首都高管理路線)、北千葉道路のみ表示
出典:ETC2.0プローブデータ(R5.10全日)
対象車種:全車

都道府県	都内経由※1		外環 利用※2	北千葉 道路 利用※3	圏央道 利用	アクア ライン 利用	その他 経路※4 利用
	京葉道 利用	東関東 利用					
茨城県	0%	0%	0%	0.3%	63%	0%	37%
栃木県	1%	3%	3%	1%	83%	0%	8%
群馬県	5%	9%	29%	1%	50%	0%	6%
埼玉県	12%	15%	48%	4%	14%	0%	6%
千葉県	6%	33%	2%	5%	2%	0%	53%
東京都	23%	71%	1%	1%	0.3%	0.2%	3%
神奈川県	6%	86%	0%	1%	0.3%	2%	5%
山梨県	22%	67%	1%	0.4%	1%	0%	9%
合計	14%	49%	5%	3%	6%	0.2%	22%

約7割

※1 外環の内側 (千葉県内発着は除く)
 ※2 京葉道路または東関東道を経由して成田空港を発着
 ※3 鎌ヶ谷市(鎌ヶ谷消防署前交差点)から成田市(押畑インター交差点)間を対象に集計
 ※4 一般道およびその他高規格道路を経由

成田空港をとりまく千葉県内の高規格道路ネットワーク

- 東京外環自動車道と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路は、起点側と終点側で事業を実施中
- 圏央道東側の未開通区間の大栄JCT～松尾横芝IC間は令和8年度に開通予定※1
- 高谷JCT周辺から蘇我IC周辺・市原IC周辺に至る新湾岸道路は令和6年度から概略ルート・構造の検討に着手



- 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
- 新たな高規格道路ネットワークの形成により、湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させ、我が国の国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域の更なる活性化を図る

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針

【求められるサービスレベル】

- 多車線の自動車専用道路

【起終点】

- 外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺

【配慮事項等】

- 千葉県三番瀬再生計画との整合
- 地域の生活環境に配慮
- 既存の都市計画や県の確保済用地を有効活用

■検討区間の概要



出典)「国土数値情報(行政区域・鉄道・河川)」(国土交通省)を加工して作成
車線数は全国道路・街路交通情勢調査(R3)を基に分類した。
※調査中路線は、概ねのルートを図示しているものではない

概略ルート・構造の検討(計画段階評価含む)

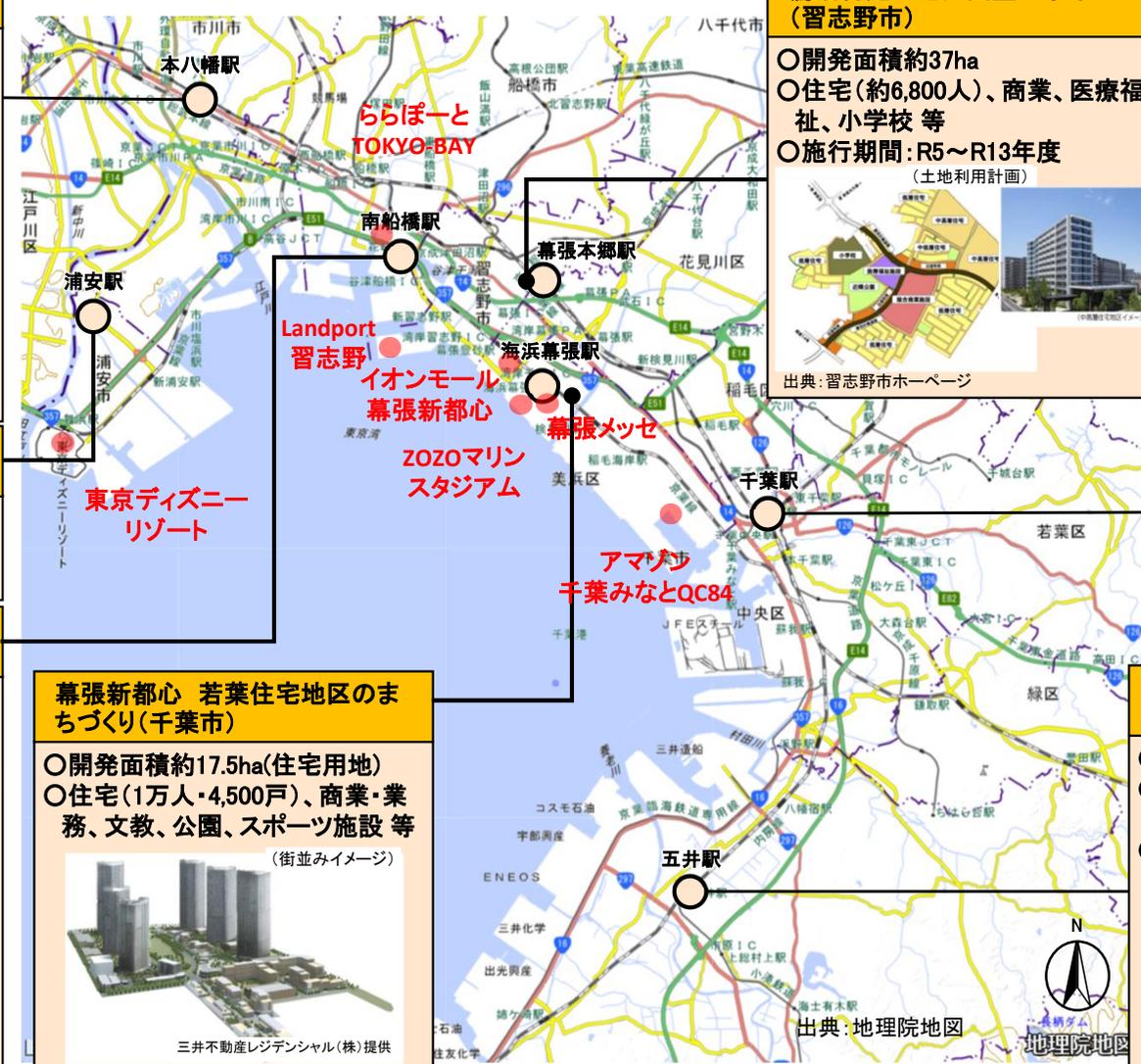
- 沿線地域へ丁寧に説明し、広く意見を聴取
- 国、県、沿線市が一体となって検討を進める

湾岸地域のポテンシャル

- 湾岸地域では、幕張新都心や鉄道駅周辺等で新たな都市開発が進み、更なる人口増加が期待
- 住宅だけでなく、商業・業務、医療福祉、文化交流、産業など多様な都市機能が集積
- 湾岸地域の広域交通の利便性向上により、新たな都市開発を支援

■湾岸地域の主な都市開発

※各市の住宅整備を伴う主な都市開発事業を抽出(事業中、今後事業化予定)
 ※赤字:既存の大規模商業・物流施設



本八幡駅北口駅前地区市街地再開発事業(市川市)

○開発面積約1.1ha
 ○住宅(約870戸)、商業、業務等
 ○R12年竣工・入居予定

(整備方針) (住宅イメージ)

出典:市川市ホームページ

猫実A地区土地区画整理事業(浦安市)

○開発面積約1.4ha
 ○密集市街地改善(地区180人)
 ○H31~R7年度完了予定

JR南船橋駅南口市有地活用事業(船橋市)

○開発面積約4.5ha
 ○住宅(約345戸)、商業、福祉等
 ○R5~8年開業入居予定 (土地利用計画)

(商業施設イメージ) (マンションイメージ)

三井不動産(株)提供
 三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典:船橋市ホームページ

幕張新都心 若葉住宅地区のまちづくり(千葉市)

○開発面積約17.5ha(住宅用地)
 ○住宅(1万人・4,500戸)、商業・業務、文教、公園、スポーツ施設等

(街並みイメージ)

三井不動産レジデンシャル(株)提供

出典:千葉市ホームページ

鷺沼特定土地区画整理事業(習志野市)

○開発面積約37ha
 ○住宅(約6,800人)、商業、医療福祉、小学校等
 ○施行期間:R5~R13年度 (土地利用計画)

出典:習志野市ホームページ

千葉駅周辺の市街地再開発事業【千葉駅東口、新千葉2・3地区等】(千葉市)

○開発面積約1.1ha(2地区計)
 ○住宅、ホテル、商業、事務所、防災倉庫等
 ○R5年度完成

(千葉駅東口) (新千葉第2・3地区)

出典:千葉市ホームページ

(仮称)五井駅東口土地区画整理事業(市原市)

○開発面積約46ha
 ○住宅、文化交流、商業、教育、産業、グリーン産業等
 ○R8年度組合設立、工事着手予定

(五井駅周辺イメージ)

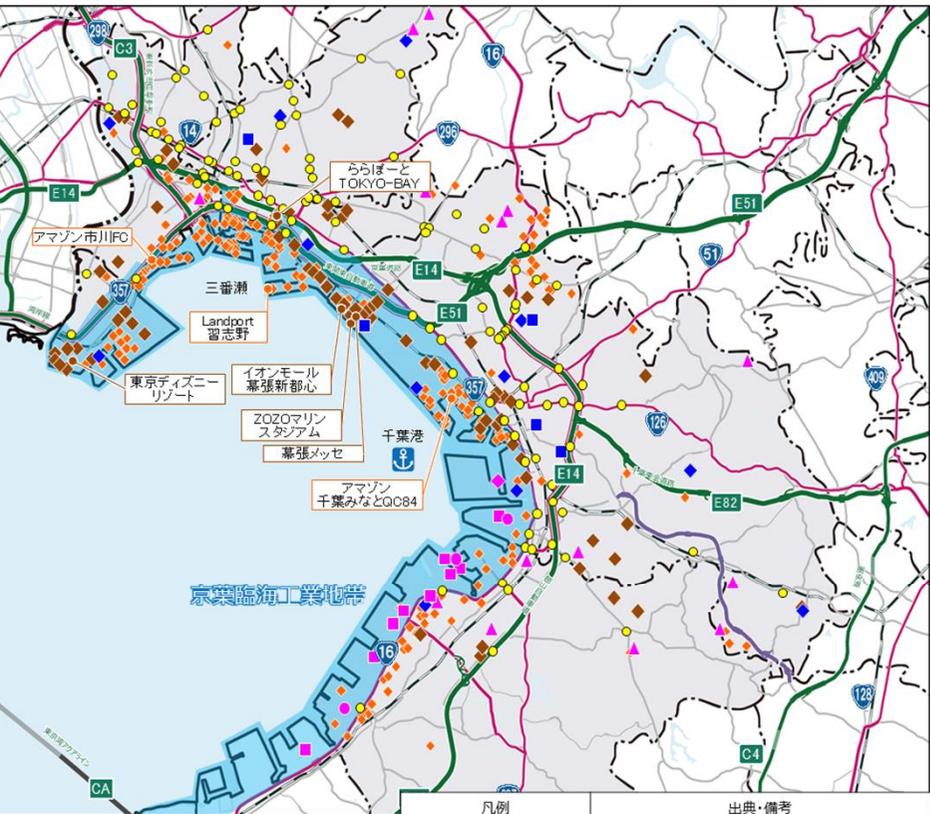
出典:市原市ホームページ

出典:新湾岸道路有識者委員会(令和6年8月)資料を一部加工

湾岸地域のポテンシャル

- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中する地域
- 国際拠点港湾の千葉港をはじめ、京葉臨海工業地帯や商業施設、物流施設が存在
- 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る

湾岸地域の施設立地状況



凡例	出典・備考
商業系：10,000m ² 以上(店舗面積)	全国大型小売店総覧2024 (東洋経済) 大型集客施設 (GoogleMap参照)
倉庫	登録倉庫事業者特別リスト (2023年7月1日時点) ※トラックレームは対象外
火力発電所	千葉港長期構想 (2017年)
石油化学産業	
鉄鋼産業	
工業団地	R2工業統計調査結果確報
主要渋滞箇所(国道)	R5第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
県立都市公園	千葉県立都市公園パークガイド2023
主な市立都市公園	
湾岸地区	浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

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、コンテナ岸壁の増深・延伸・2バース化、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 千葉港湾事務所の主な事業)
- ・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
 - ・千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業

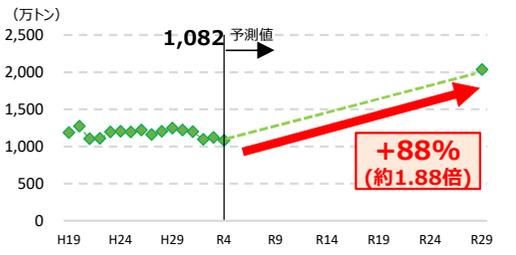
出典：千葉港港湾計画(平成30年11月改訂)
航空写真：地理院地図

外貿内貿コンテナ取扱量の伸び(千葉港)



※括弧は、H19を1とした時の伸び率
出典：千葉県港湾統計(平成19・24・29年、令和4年)

千葉港における貨物取扱量の目標



出典：千葉県港湾統計(令和4年)、千葉港長期構想(平成29年1月)

湾岸地域のポテンシャル

- (仮称)検見川真砂スマートICの整備により、千葉港・千葉市中心部から高速道路へのアクセスが向上
- 産業や観光など地域振興の効果により、高規格道路ネットワークへの交通需要の更なる増大が見込まれる

■東関東自動車道 検見川・真砂スマートIC(仮称)

<概要>

路線名：東関東自動車道 水戸線
わんがんならしの ちばきた
 (湾岸習志野IC～千葉北IC間)

設置場所：千葉県千葉市

接続形式：本線直結型

形式：片方向(2/4)(東京方面)

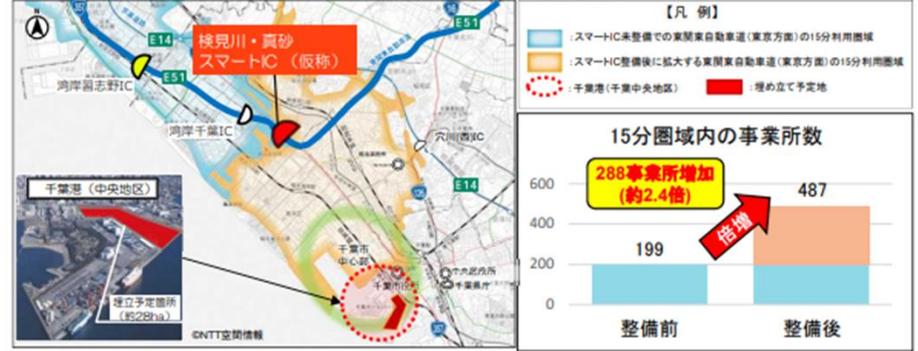
運用形態：全車種24時間

<位置図>



整備効果 産業の振興

- ・国際拠点港湾である千葉港は、完成自動車の取扱貨物の増加に対応するため、埋め立てによる土地造成を予定しているなど、今後さらなる港湾機能の強化が見込まれる。
- ・千葉港や中心市街地から高速道路へのアクセスが向上するとともに、東関東自動車道(東京方面) ICへの15分圏域内の事業所が倍増し、物流の円滑化による生産性の向上が期待される。



整備効果 観光の振興

- ・千葉市の主要な観光地である千葉みなとや稲毛海浜公園では、賑わい施設整備による観光需要の増加が見込まれる。
- ・首都圏と観光地とのアクセス時間が短縮することで、交通の利便性が向上し、更なる観光需要の増加が期待される。



- 東京外環自動車道(千葉県区間)から千葉ニュータウンを経て、成田空港までを最短で結ぶ延長約43kmの幹線道路
- 沿線地域の慢性的な交通混雑の緩和や首都圏の国際競争力の強化に資するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能するなど、様々な効果が期待

北千葉道路(市川・松戸)(国施工)事業進捗

- R3年度事業化
延長3.5km、事業費1,900億
- R6年度 用地買収着手

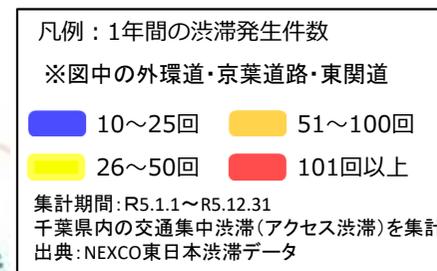
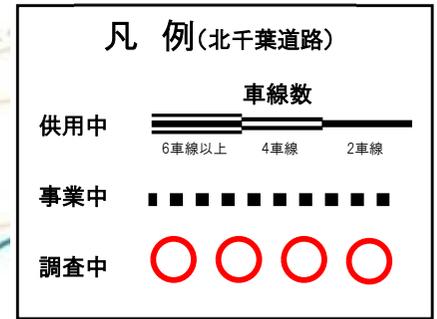
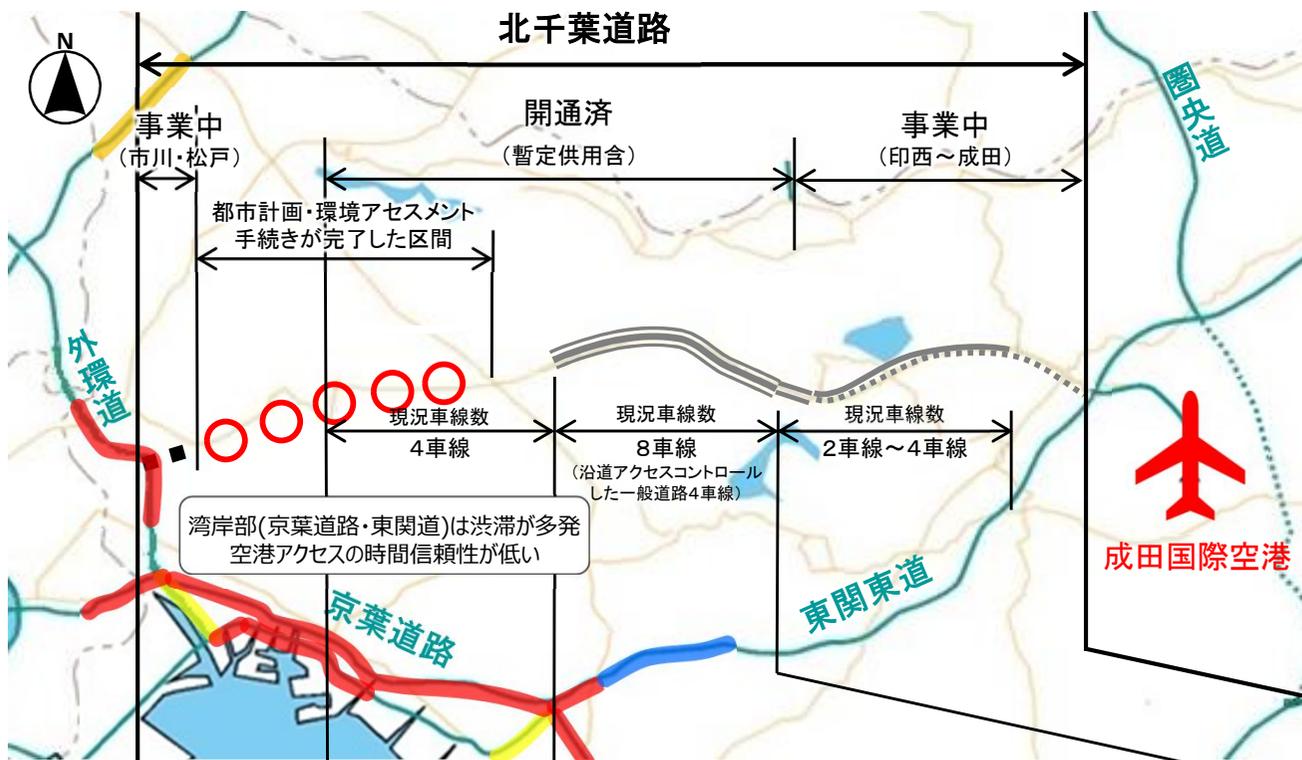
※地下の外環道との接続等、今後地下トンネルなどの工事を予定



松戸・市川等の市街地部での用地取得を予定



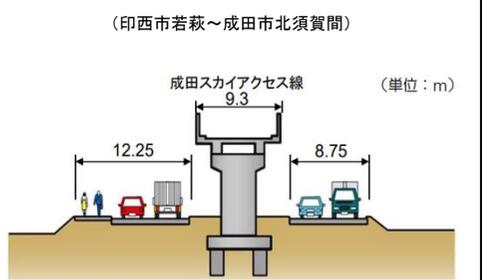
外環道との接続箇所では、最大土被り約18mのトンネル工事を予定



未整備区間端部(鎌ヶ谷市内)

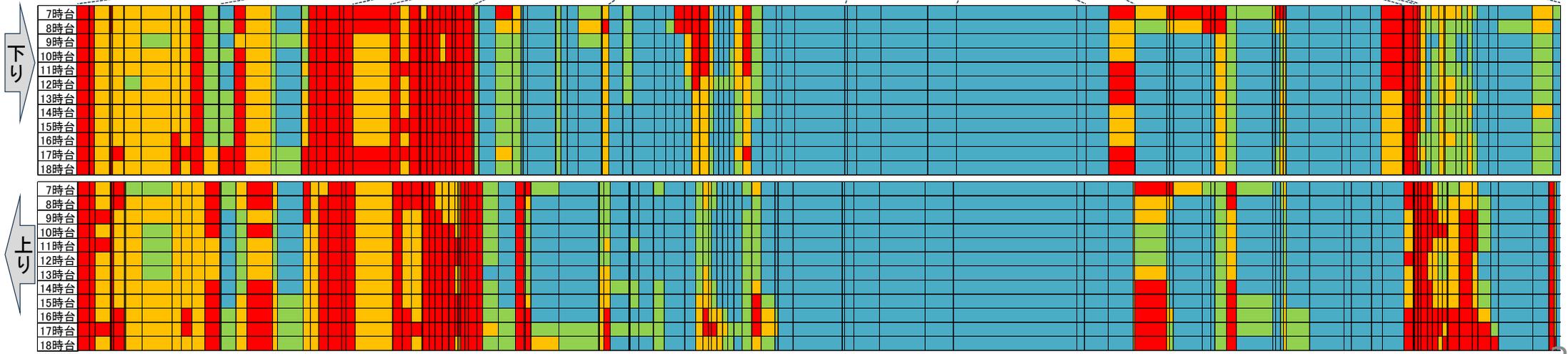


計画横断面図



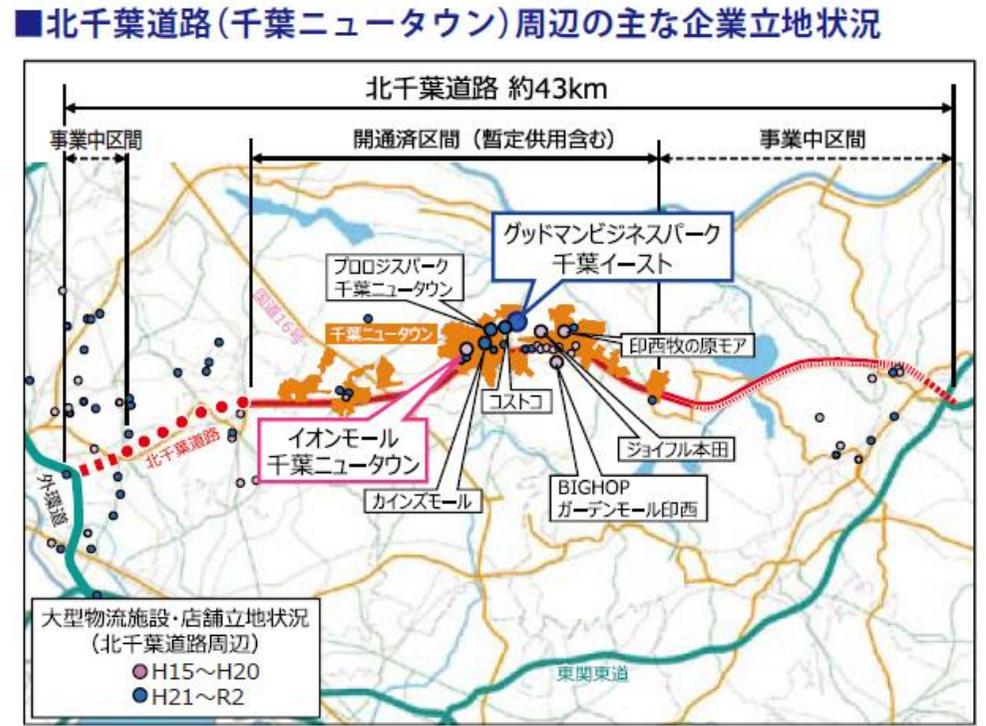
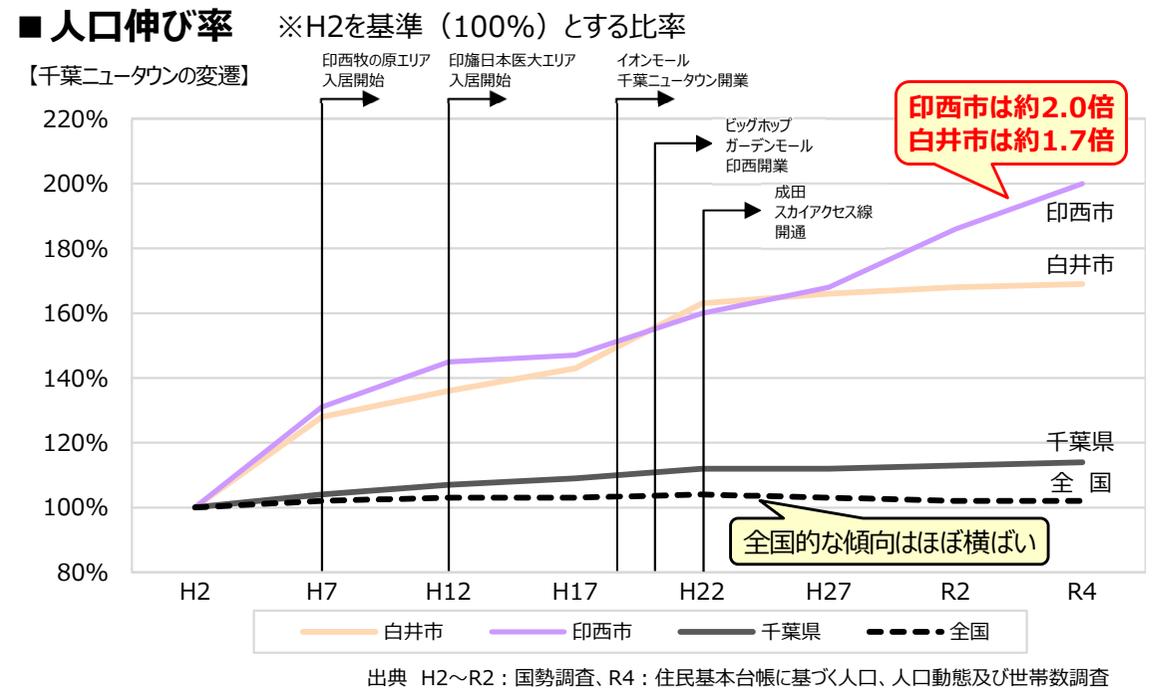
北千葉道路周辺の交通特性

- 千葉県北部は東西方向の幹線道路が不足
- 国道464号現道を中心に主要渋滞箇所が多数存在し、旅行速度の低下が発生



北千葉道路のポテンシャル

- 全国的に人口がほぼ横ばいの傾向の一方で、印西市、白井市は千葉ニュータウンの変遷とともに人口が増加
- 北千葉道路周辺では、千葉ニュータウンを中心に、工業・物流施設や大規模店舗の立地が増加傾向
- 今後も、人口増加や沿線の物流施設の立地等の開発計画による交通需要の増大が見込まれる



イオンモール千葉ニュータウン



グッドマンビジネスパーク 千葉イースト

北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される整備効果

○北千葉道路と新湾岸道路の整備により、千葉県内主要渋滞箇所のうち75カ所が改善と想定

※千葉県道路整備プログラムにおける計画・構想路線の両側3km圏内及び並行する現道を影響範囲と想定

渋滞改善影響箇所(想定)

北千葉道路	34箇所
新湾岸道路	41箇所
合計	75箇所

千葉県内の主要渋滞箇所(一般道)
243箇所の約3割に相当

【凡例】

- 事業中区間(供用)
- 計画・構想
- 高規格幹線道路・地域高規格道路
- 一般有料道路

<事業中の施策>

- (1)交流を支える道路ネットワークの推進
- (2)県内の主要プロジェクトに関連する道路整備
- (3)安全・安心な道路づくり
- (4)都市の渋滞対策に資する道路等の整備

【主要渋滞箇所】

- 主要地方道以上
- 一般県道、市道

● 計画・構想路線の両側から3kmの圏内
— 千葉県道路整備プログラムの計画・構想路線と並行する現道

道路整備に伴う影響範囲図



北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される整備効果

- 成田空港を発着する高速バスは東関道・京葉道路の利用が集中
- 新湾岸道路と北千葉道路の整備により都心方面の交通が分散され、成田空港へのアクセスが向上



北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される整備効果

- 東京外かく環状道路(千葉区間)の開通により、抜け道として利用されていた、生活道路の交通量が約4割減少
- 高規格道路等、幹線道路の整備により、地域の安全性向上への寄与が期待

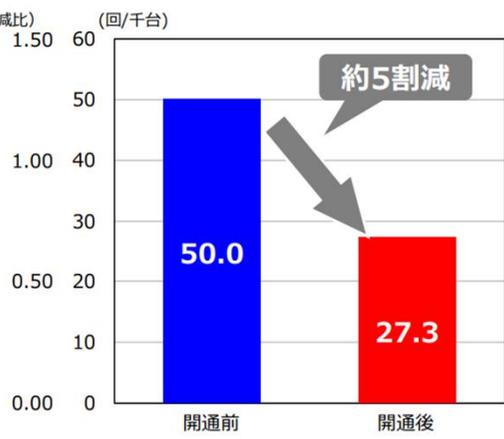


生活道路の流入交通量
※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く市道



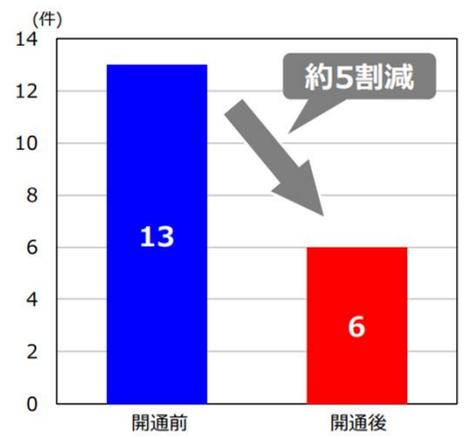
【出典：交通量調査結果(各方向の12h流入交通量計)】
 ※増減比：開通前を基準(1.00)とした全交差点の合算値における増減比
 ※開通前交通量：H29.6.29(木), H29.9.26(火), H30.5.23(水)の平均値
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。

生活道路の急ブレーキ回数



【出典：ETC2.0プローブ情報
 開通前：H29.10~11 開通後：R4.10~11】
 ※急ブレーキ回数は、上記拡大図記載のエリアにて集計
 ※0.3Gを超える急減速を急ブレーキとして集計
 ※「プローブデータを活用した安全走行支援サービスに関する検討(第6回ITSシンポジウム2007)」を参考に閾値を決定
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。

生活道路の死傷事故件数



【出典：交通事故・生活道路統合データ(財)交通事故総合分析センター
 開通前：H29 開通後：R2】
 ※死傷事故件数は、上記拡大図死傷事故件数集計路線にて集計