

東関東自動車道のリダンダンシーの確保

- 令和元年房総半島台風(台風15号)により東関東自動車道が寸断、都心から成田空港へは常磐自動車道方面へ迂回
- 北千葉道路等の整備により、首都圏における大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートを確認することで、災害時における物資の輸送や救急医療活動の支援等が期待



■房総半島台風における東関東道の被害状況(宮野木JCT～千葉北IC)



出典：NEXCO東日本(HP)

■北千葉道路周辺の広域防災拠点・救命救急センター



出典：海上自衛隊下総航空基地(HP)



出典：日本医科大学千葉北総病院(HP)

想定される大規模災害

- 近年、気候変動の影響により気象災害は激甚化・頻発化
- 南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震などの大規模地震の発生も切迫
- 災害時の被害を最小限に食い止め、円滑な避難、救援、復旧活動を支える道路ネットワークの機能確保が重要



平成23年東日本大震災時の液状化
(浦安市) 出典:千葉県資料



令和元年房総半島台風時の電柱倒壊
(館山市船形) 出典:千葉県資料

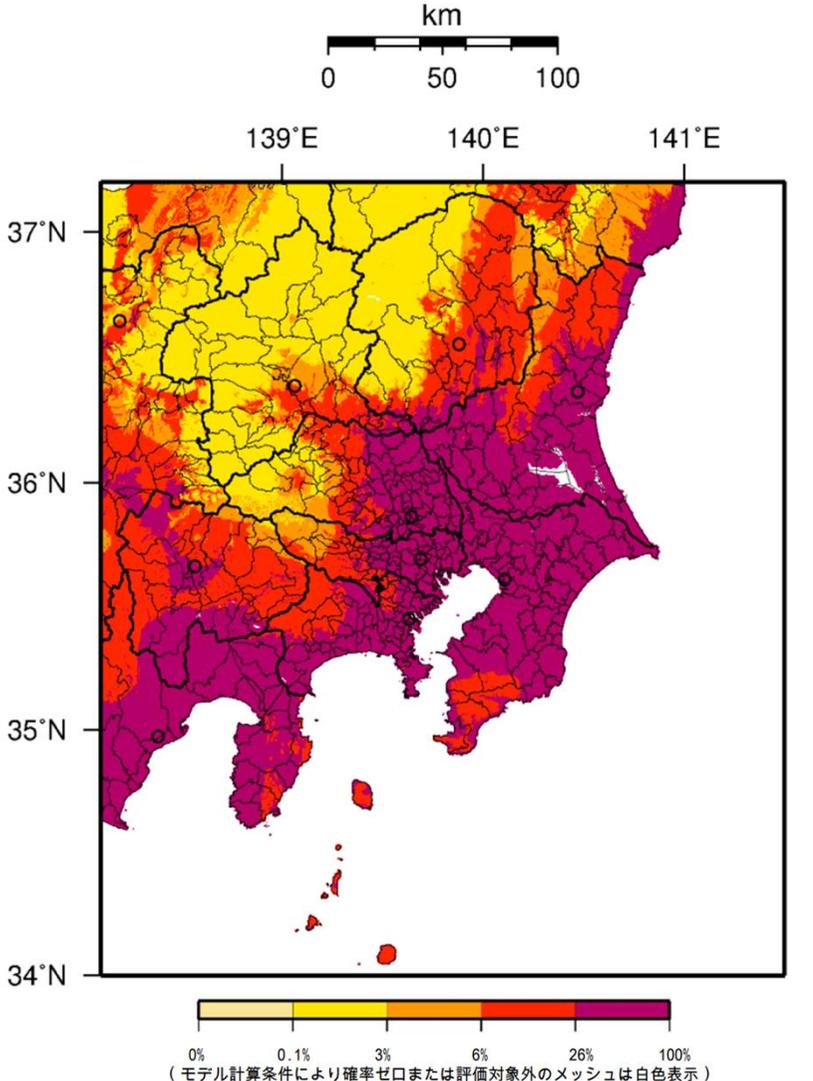


令和5年豪雨時の冠水
(千葉市稲毛区) 出典:千葉国道事務所X



令和6年豪雨時の土砂崩れ
(鴨川市) 出典:千葉県記者発表資料

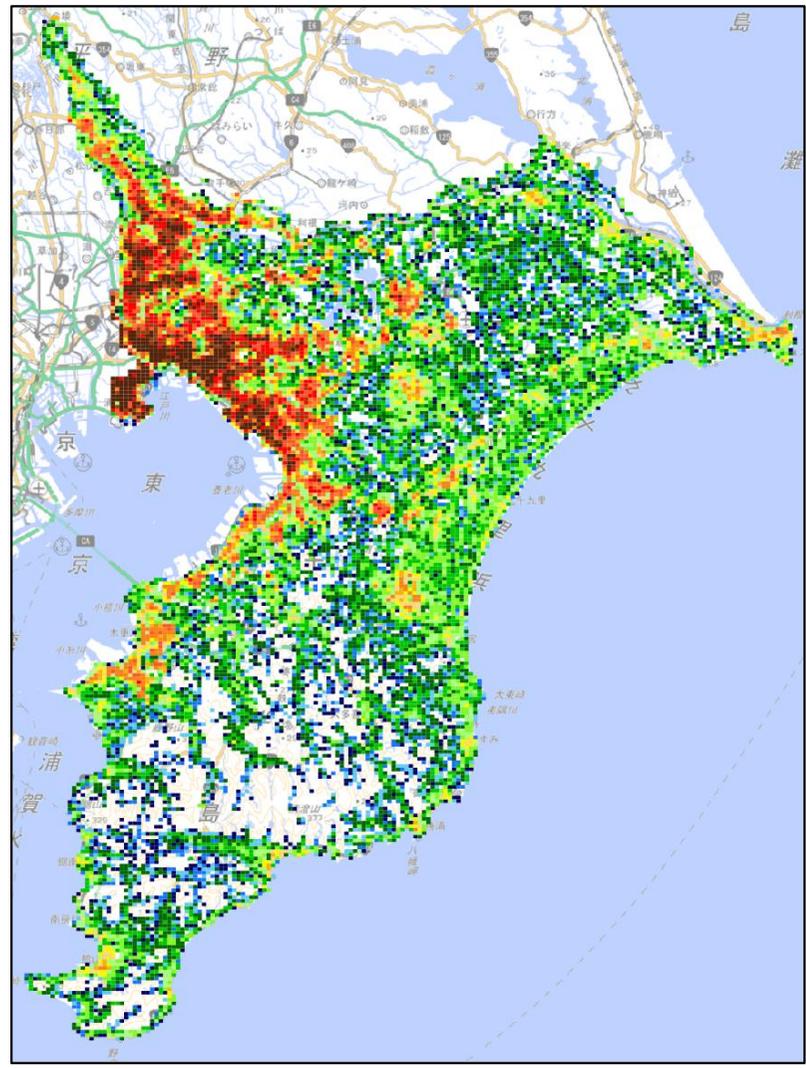
■今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率



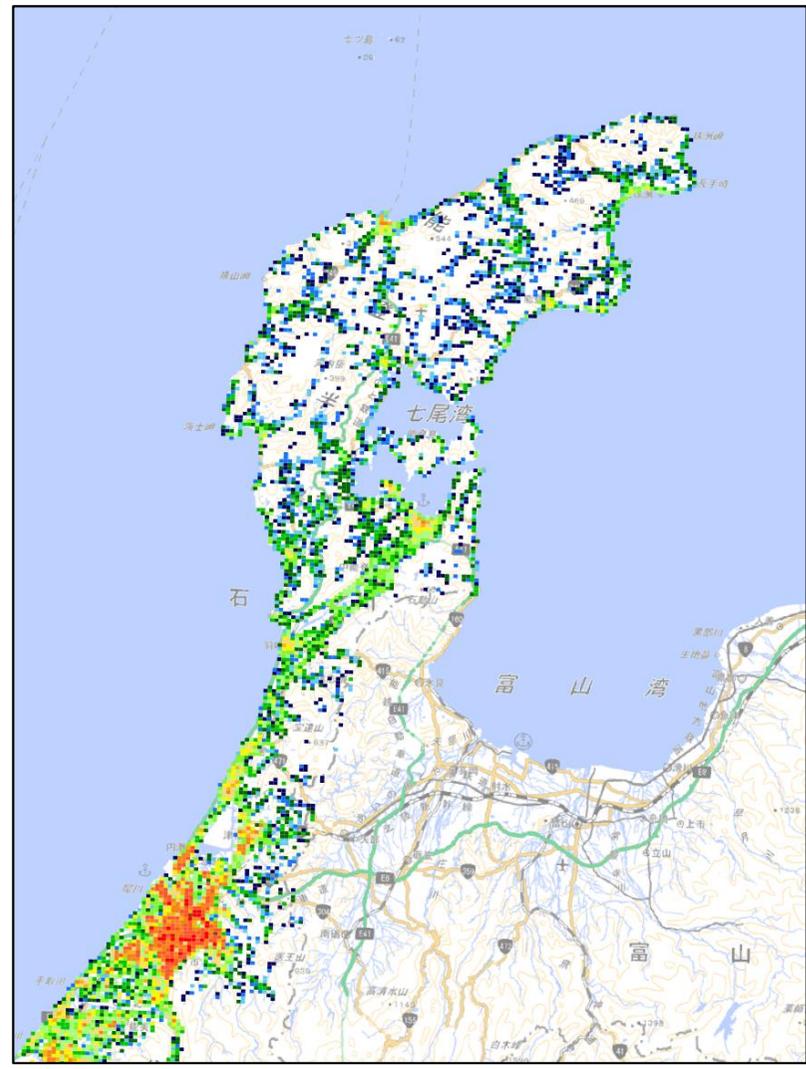
房総半島の脆弱性

- 千葉県南房総地域は、山あいに集落が点在し、奥能登地域と同様、アクセスする道路が限定
- 災害時における主要拠点間のアクセス向上による、防災機能の改善・強化が重要

＜房総半島と能登半島における人口密度＞



房総半島



能登半島

出典：R2国勢調査



災害時の成田空港の役割

- 成田空港は、「緊急輸送の拠点※1」となる空港
- 特に、「航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保※2」のために重要な空港として位置づけ
- 羽田空港事故(R6.1.2)による滑走路閉鎖時は、成田空港が「ダイバート」や「テクニカルランディング」により対応

■災害時に空港が果たした役割

<東日本大震災で仙台空港が果たした役割>



←陸上自衛隊のヘリコプター
捜索拠点として活動

C-130米軍輸送機による
輸送活動→



<能登半島地震で能登空港が果たした役割>



←C-130自衛隊輸送機による
輸送活動

米軍ヘリによる輸送活動→



■羽田空港事故時の成田空港の対応



○ダイバート：当初目的地空港とは異なる空港へ着陸すること

○テクニカルランディング：燃料補給だけを目的とする寄航

※1 緊急輸送の拠点機能

- ・発災後早期に救急・救命活動等の拠点機能
- ・発災後3日以内に、緊急物資・人員等の輸送受入機能

※2 航空ネットワークの維持、背後圏経済活動継続のための機能

- 地震災害発災後、3日を目途に民航機の運航を再開
(極力早期に通常時の50%に相当する輸送能力を確保)

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

- 成田空港は貨物取扱量が全国1位、乗降客数は全国2位
- 物流・人流とも都内との結びつきが最も強い一方、高規格道路の不足による平常時、災害時の課題が顕在
- 成田空港の機能強化等による交通需要の増加や、激甚化する災害に対応した高規格道路ネットワークが必要

<現 状>

都心と千葉県湾岸地域を結ぶ高規格道路は京葉道路と東関東自動車道のみ

- ・成田空港発着車両の約7割が、京葉道路と東関東自動車道を利用
- ・都心から成田空港までの経路で渋滞が発生

県北部は東西方向の幹線道路が不足

北千葉道路の未整備区間周辺は渋滞損失時間が大きい

東関東道が通行止めとなった場合、成田空港からの高速道路迂回路は常磐道方面のみ

災害時の円滑な物資の輸送や救急医療活動の支援の妨げ

<見込まれる状況変化>

湾岸地域は千葉港の機能強化や物流施設等の立地増加による交通需要の増加

成田空港の機能強化やこれを契機とした物流施設の立地増加等による都心と成田空港間の交通需要の増加

千葉ニュータウンをはじめとする県北西部では人口増加や物流施設等の立地増加により交通需要が増加

風水害や雪害の激甚化・頻発化

首都直下地震等、大規模地震の発生が、高い確率で想定

<高規格道路ネットワークのあり方>

幹線道路の交通容量拡大と道路規格を踏まえた適正な交通機能の分担が必要

【千葉県湾岸地域】
新湾岸道路の整備

【県北部の東西方向】
北千葉道路の整備

- ・ルートを選択肢が増えることで、特定の区間への交通集中を回避
- ・幹線道路の整備により、抜け道として利用されていた生活道路が転換し、地域の安全性が向上

災害時のリダンダンシーの確保が必要

都心から成田空港まで複数の高規格道路で結ぶことにより、平常時・災害時を問わず、安定した人・モノの流れを確保

今後の進め方(案)について

令和6年8月30日

令和6年度 第1回 千葉県道路協議会

- ・首都圏空港の機能強化を踏まえた高規格道路ネットワークのあり方
- ・今後の進め方



令和6年9月3日

第1回 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

- ・配慮すべき検討上の課題整理
- ・整備効果の把握 等



令和6年12月4日

第2回 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

- ・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 等



関係団体よりヒアリング

○空港の機能強化を踏まえた、高規格道路ネットワークの基本方針

- ※首都圏空港の機能強化を踏まえた高規格道路ネットワークのあり方について、分科会で具体的な検討を実施
- ※成田空港周辺の一般道の整備計画について、別途新たな検討な場を設けて具体的な検討を実施

【参考】2050年、WISENET(ワイズネット)の実現

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。



※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築

スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路(若手県山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ(四国環状道路ターミナル)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進
高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電腦化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

(2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開)

車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO2の削減を推進

アジア主要空港では大規模拡張プロジェクト進行中、極めて大きな取扱能力を計画 → 路線獲得競争の激化
旅客流動取り込みのチャンス

中国 北京大興空港 24時間運用

- 2017年 第5滑走路完成
- 2019年 サテライトターミナル供用
- 2025年 ターミナル3完成

	現状	計画値(2025年)
年間発着回数	50万回	76万回
年間取扱旅客数	7,400万人	1.2億人
滑走路数	4本	5本

2019年 開港 (滑走路 4本)

	計画値(初期)	計画値(長期)
年間発着回数	62万回	88万回
年間取扱旅客数	7,200万人	1億人
滑走路数	4本	6本

中国 上海浦東空港 24時間運用

韓国 仁川空港 24時間運用

- 2018年 ターミナル2供用
- 2023年 ターミナル2拡張、第4滑走路供用

	現状	計画値
年間発着回数	39万回	79万回
年間取扱旅客数	6,800万人	1億人
滑走路数	3本	5本

シンガポール チャンギ空港 24時間運用

- 2019年 大規模複合施設Jewel供用
- 2020年代半ば 第3滑走路(現 軍用)の延伸および軍民両用化完了
- 2030年代半ば ターミナル5供用

	現状	計画値
年間発着回数	39万回	不明
年間取扱旅客数	6,563万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

中国 香港空港 24時間運用

- 2024年 北滑走路延伸、第3滑走路供用、ターミナル2拡張、ターミナル3供用

	現状	計画値
年間発着回数	43万回	時間値102回
年間取扱旅客数	7,470万人	1億人
滑走路数	2本	3本

日本 成田空港

- 2029年 B滑走路延伸、C滑走路新設

	現状	計画値
年間発着回数	30万回	50万回
年間取扱旅客数	4,318万人	7,500万人
滑走路数	2本	3本

+ 羽田空港の機能強化と合わせ
⇒首都圏空港100万回

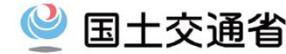
※「現状」は2018年度の数値

(出典：各空港Webサイトや報道発表資料等より)

8/26国家戦略特別区域諮問会議(第64回)

資料2「成田空港を核とした国際航空物流拠点機能強化について」より抜粋

成田空港の更なる機能強化・成田空港周辺における環境整備



○成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要。

「更なる機能強化」の整備状況

○令和10年度末目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。既に準備工事に着手済み。今後、本格工事に着手予定。

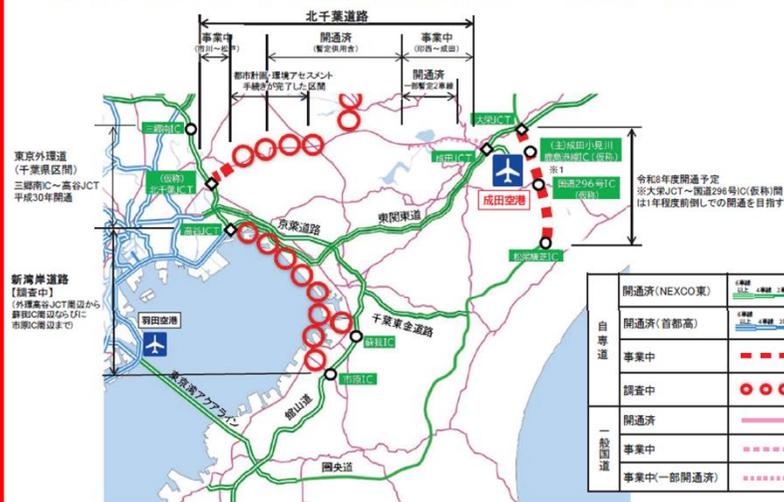


高規格道路ネットワークの整備等の取組

○成田空港周辺の高規格道路ネットワークについて、事業中の箇所に加えて、更なる充実にに向けた調査・検討を加速化

【事業中・調査中の箇所】

- ・圏央道(大栄～松尾横芝)は、令和8年度に開通予定※
- ・北千葉道路(市川～松戸区間)は、外環道との接続部で有料道路事業を活用しながら、事業推進中
- ・新湾岸道路は、計画の具体化に向けた概略ルート等の調査推進中



※1 圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジ(千葉県からの要望事項)

○東京湾アクアライン(上り線:木更津→川崎方面)において、令和5年7月から、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(ピークロードプライシング)を実施中であり、効果的分析・評価の上、効果的な料金を検討

【岸田総理 発言抜粋】

今回新たに、成田空港を核とした国際航空物流拠点機能の強化について、日本全体の競争力強化の観点から、国家プロジェクトとして取組を加速してまいります。

国土交通省を始め関係省庁においては、地元自治体と連携して、国家戦略特区制度の活用や関連インフラの整備を含めて、総合的な支援策を取りまとめてください。

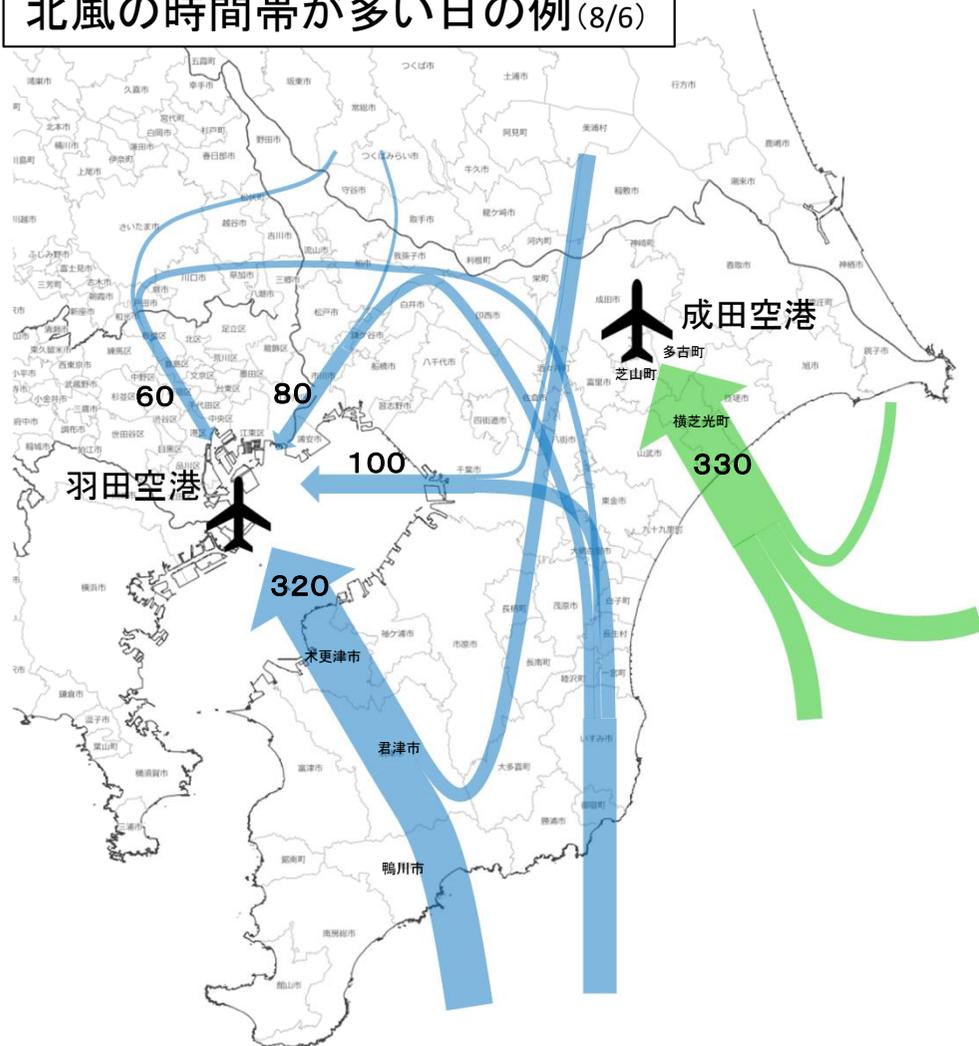
鉄道共同輸送サービスの実証実験

○モーダルシフト推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

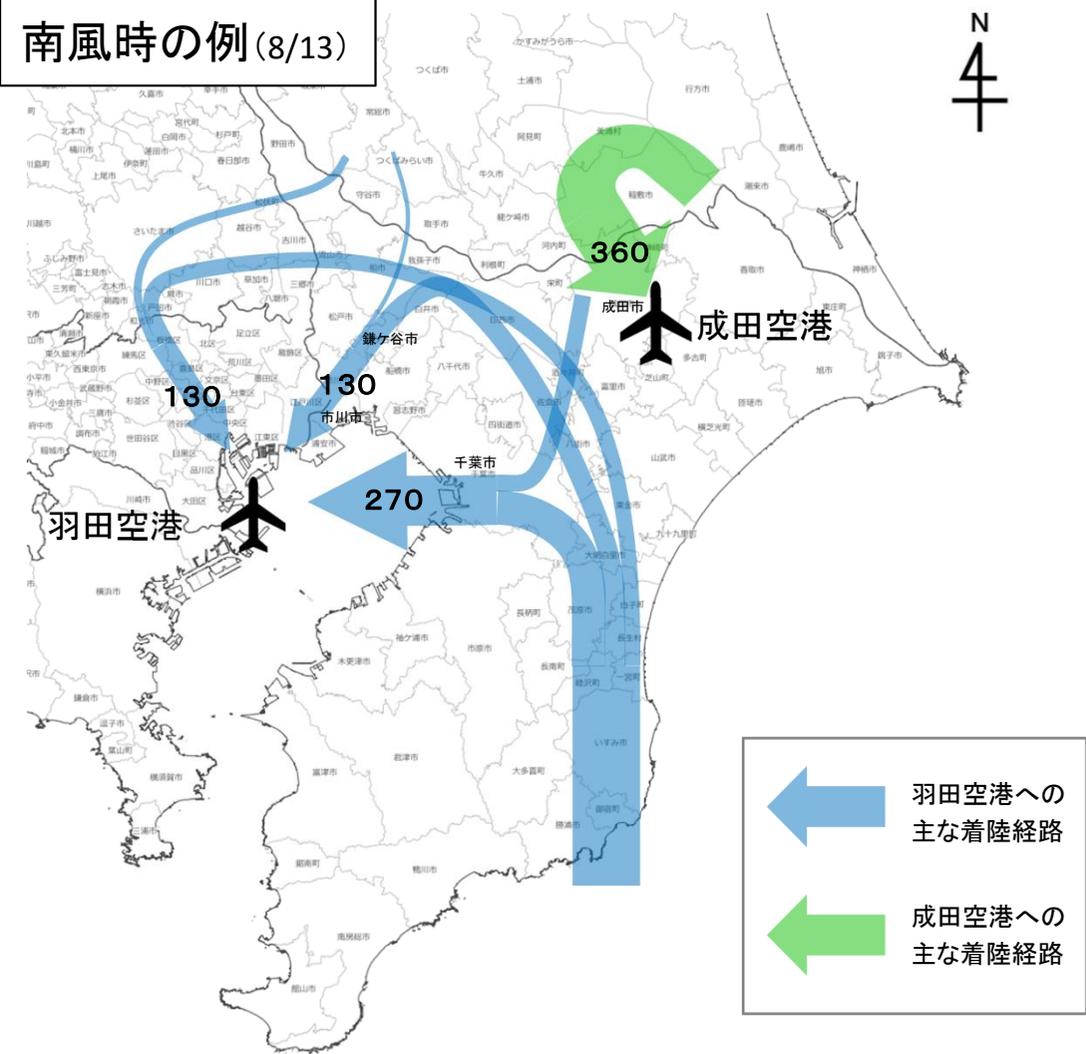
【参考】羽田空港・成田国際空港への主な着陸経路

- 羽田空港・成田空港へのアプローチは、北風時は、南東方向からの進入となる。
- 南風時は、羽田空港は東方向が多く、成田空港は北西方向からの進入となる。
- 成田国際空港は、今後の空港機能強化により、発着回数 of のさらなる増加が見込まれる。

北風の時間帯が多い日の例(8/6)



南風時の例(8/13)

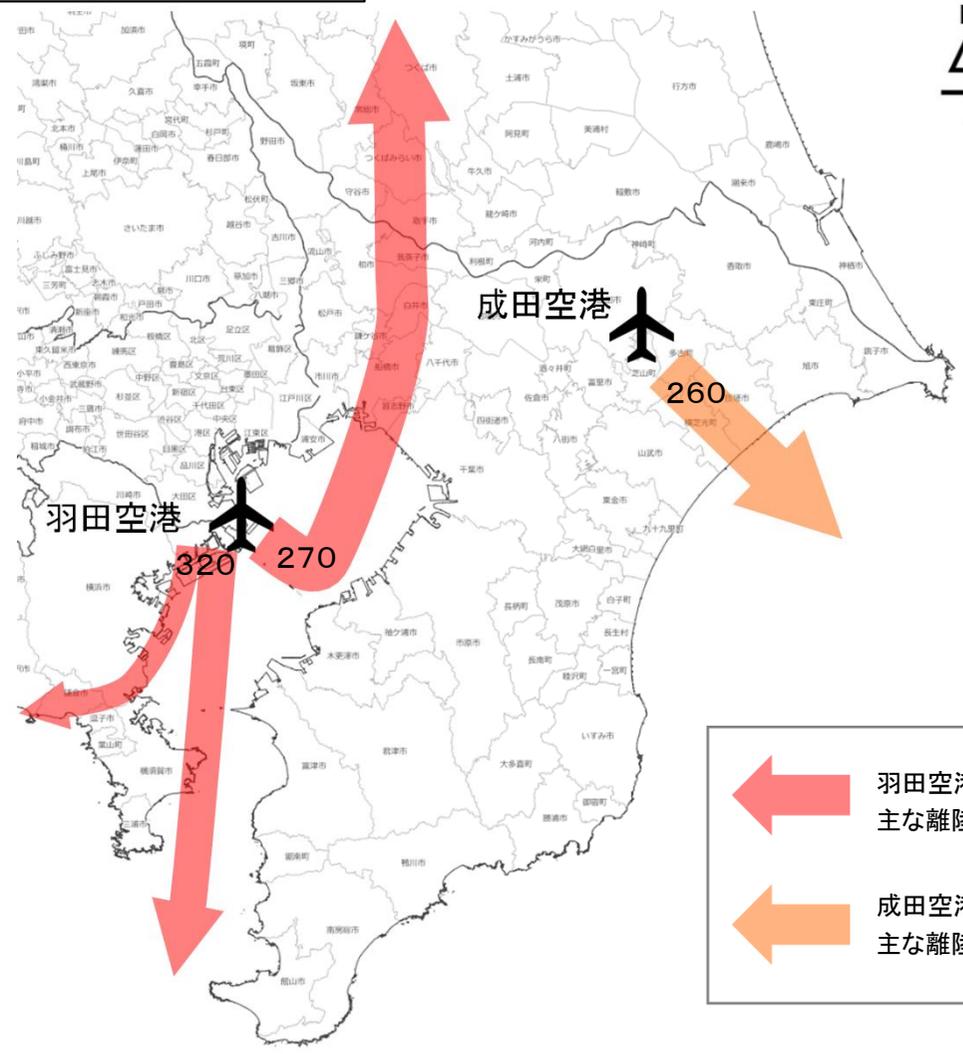
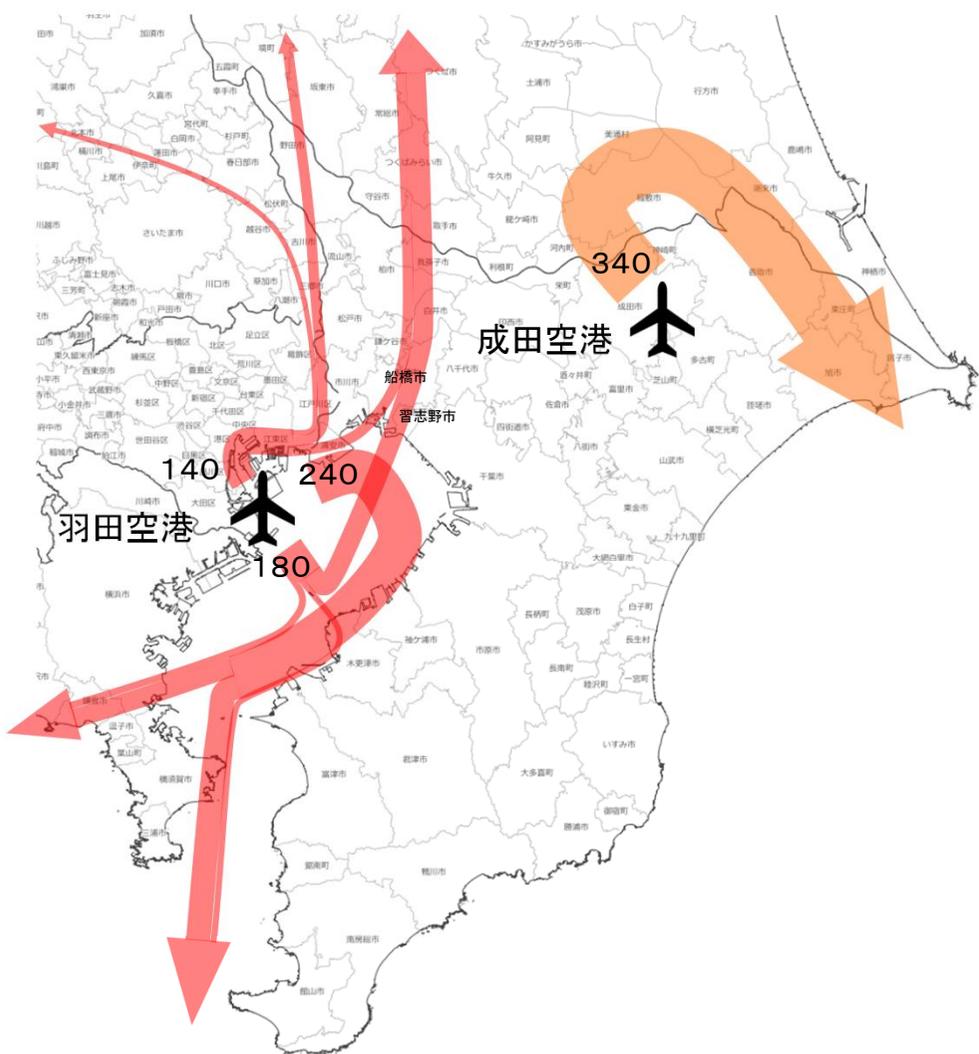


※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。

○羽田空港からの離陸は、北風時は北東・南東・北西方向、南風時は南西・南東方向となる。
○成田空港からの離陸は、北風時は北西方向、南風時は南東方向となる。

北風の時間帯が多い日の例(8/6)

南風時の例(8/13)



← 羽田空港からの
主な離陸経路

← 成田空港からの
主な離陸経路

※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。