

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

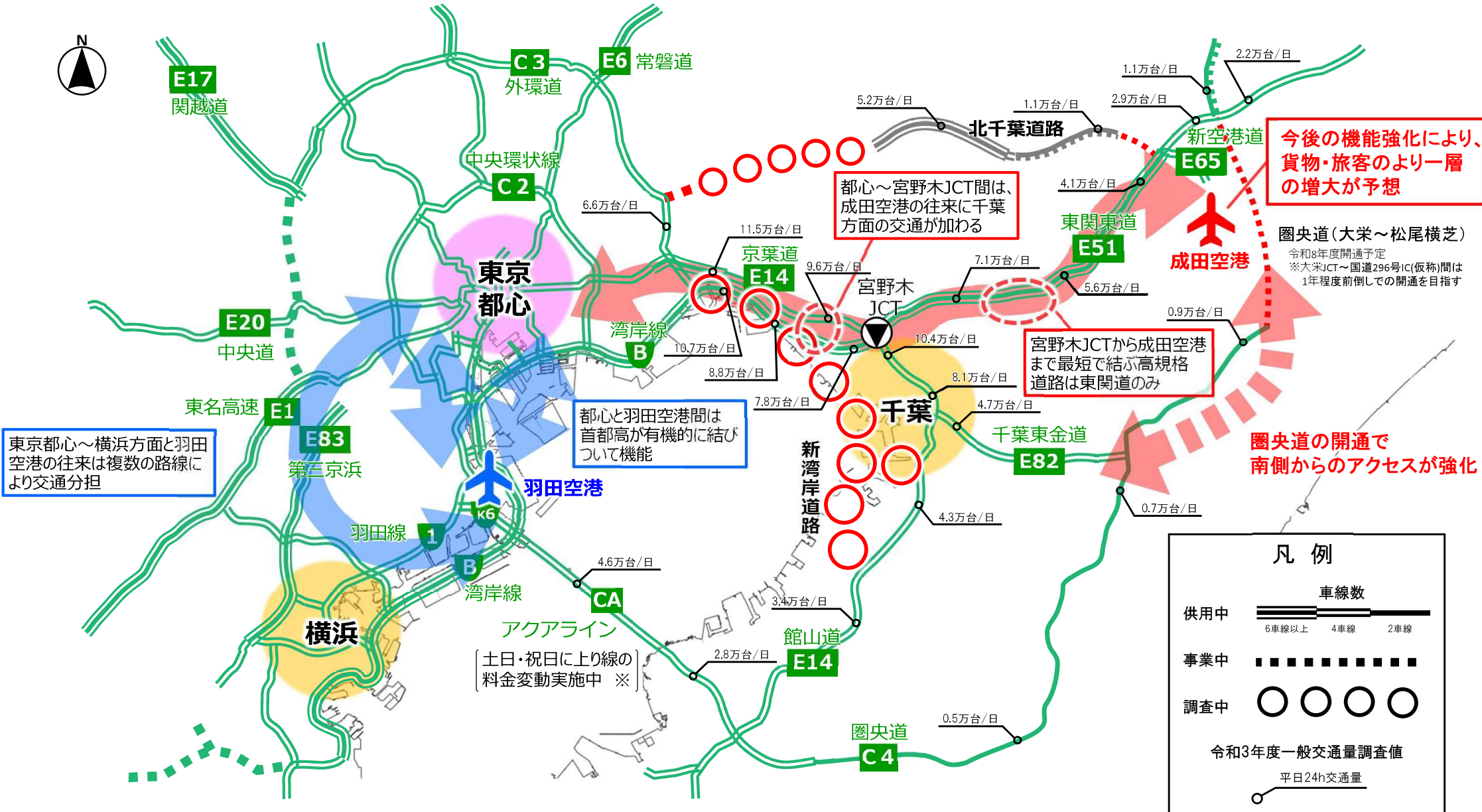
令和6年9月3日

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

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い
- 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



東京都心～横浜方面と羽田空港の往来は複数の路線により交通分担

都心と羽田空港間は首都高が有機的に結びついて機能

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

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(大栄～松尾横芝) 令和8年度開通予定 ※大栄JCT～国道296号IC(仮称)間は1年程度前倒しでの開通を目指す

圏央道の開通で南側からのアクセスが強化

凡例

車線数

供用中: 6車線以上, 4車線, 2車線

事業中: 点線

調査中: 円

令和3年度一般交通量調査値

平日24h交通量

※令和5年7月から、上り線(木更津→川崎方面)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

高速道路ネットワークの渋滞状況

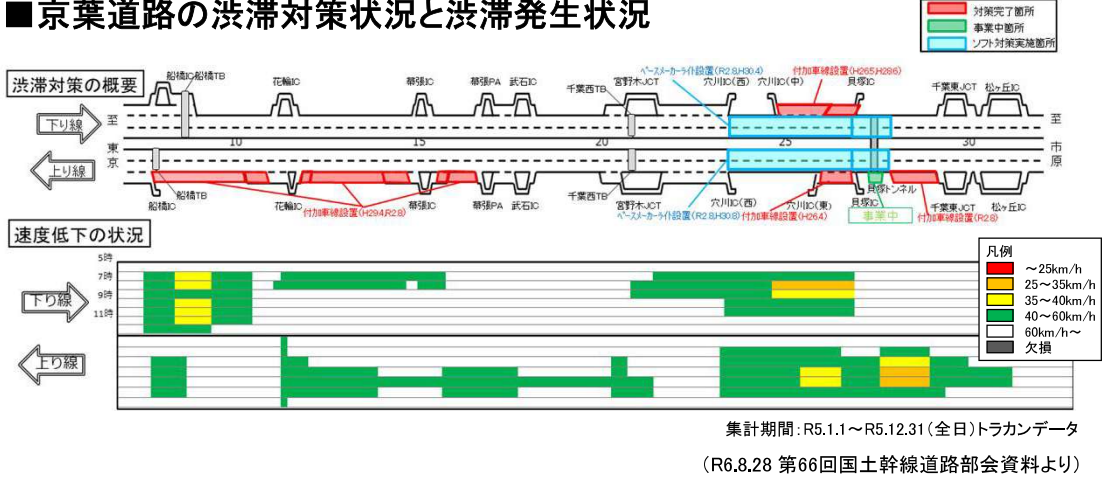
- 都心と千葉県湾岸地域を結ぶ高規格道路は京葉道路と東関東自動車道に限られる
- 京葉道路は慢性的に渋滞が発生、付加車線整備等対策を推進しているが、依然として渋滞が発生
- 東関東自動車道は、東京外環自動車道(三郷南IC~高谷JCT)開通のネットワーク完成後、渋滞損失時間が増加

千葉県湾岸地域の高規格道路ネットワーク

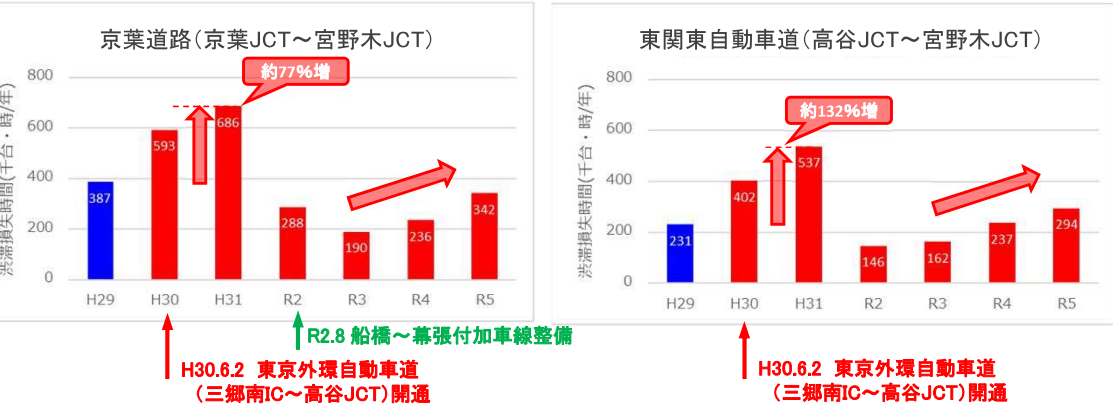


集計期間：R5.1.1~R5.12.31
千葉県内の交通集中渋滞(アクセス渋滞)を集計
NEXCO東日本 渋滞データ

京葉道路の渋滞対策状況と渋滞発生状況



東京外環自動車道(三郷南IC~高谷JCT)開通後の渋滞状況

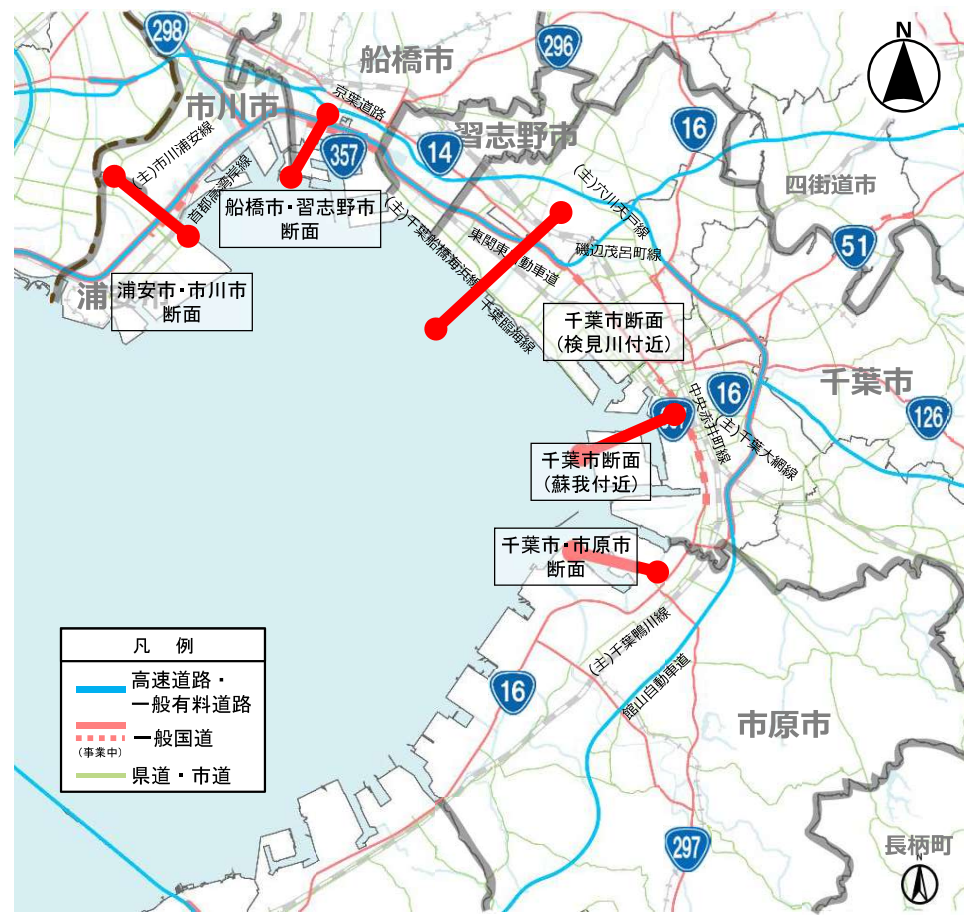


集計期間：H29.1~R5.12.31 NEXCO東日本 渋滞データ交通集中渋滞(アクセス渋滞含)を集計

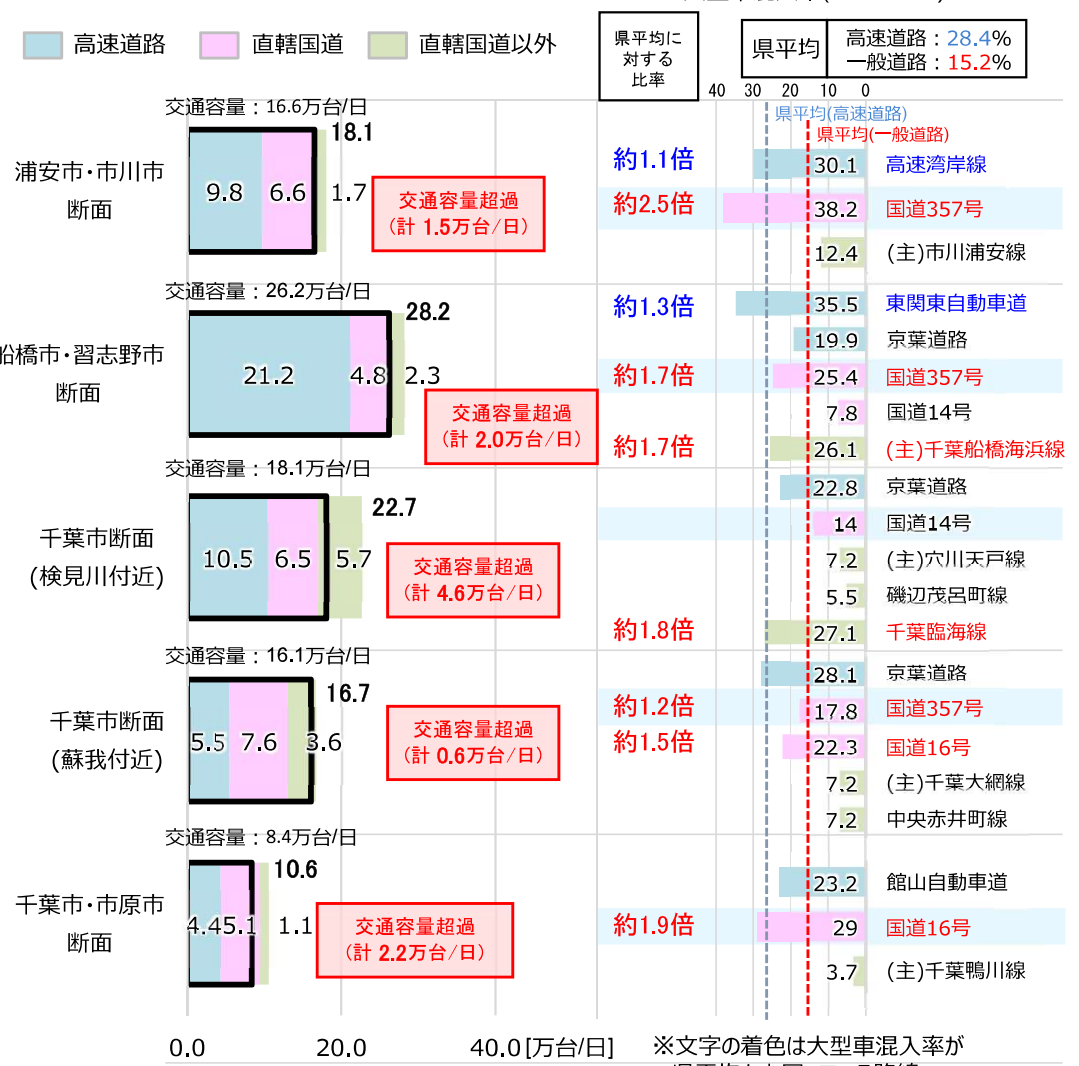
湾岸地域の交通特性(交通容量)

- 千葉県内の湾岸地域における東西方向の主要な幹線道路においては、各断面で交通量が交通容量を超過
- 浦安市・市川市断面と千葉市・市原市断面においては、高速道路以外の一般道路(国道357号、国道16号)でも大型車混入率が高速道路の県平均を上回っている

■断面別交通量観測位置



■断面別交通量および交通容量

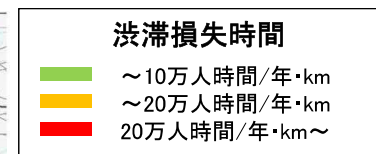
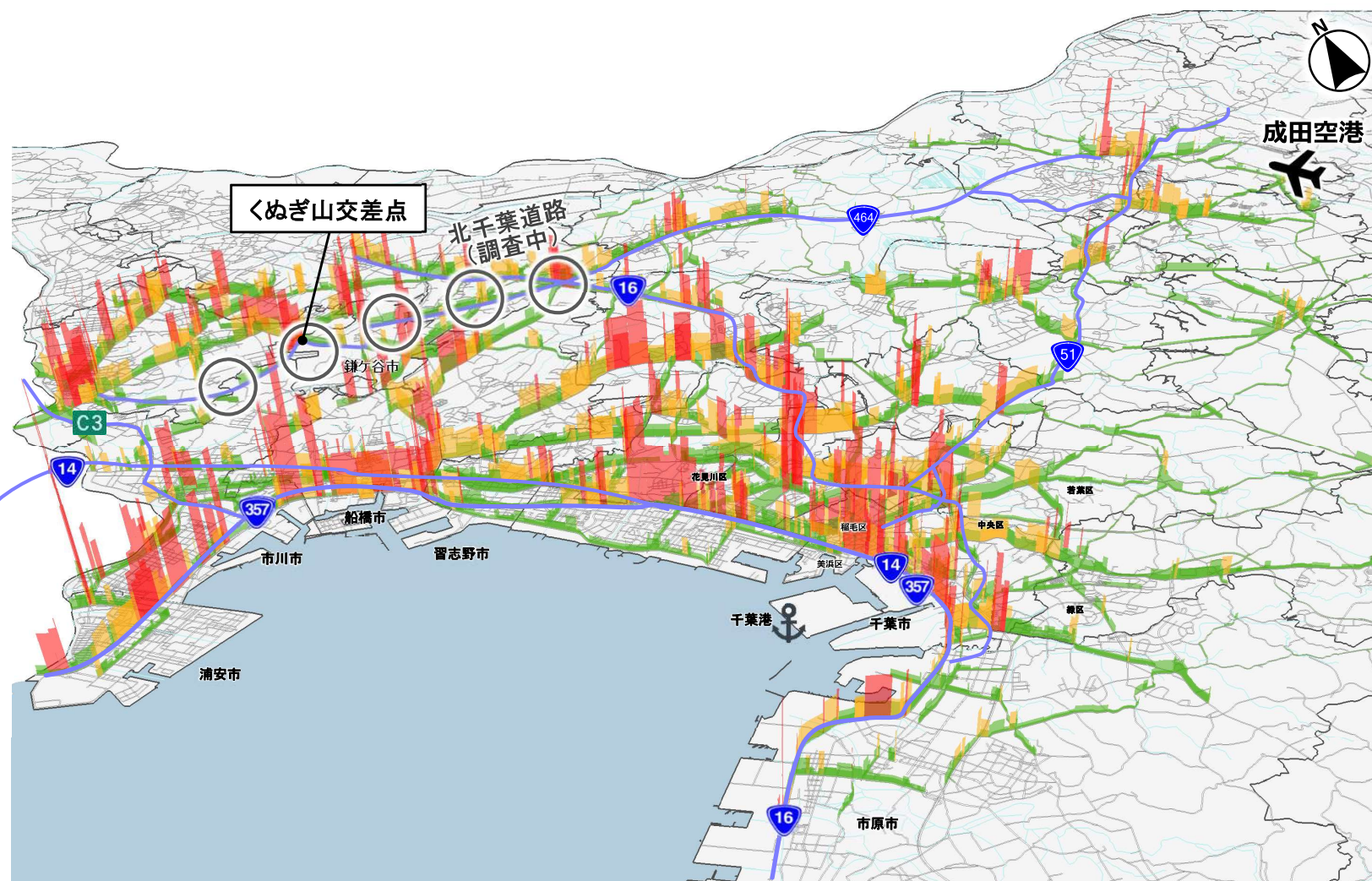


出典: 交通量・大型車混入率・大型車混入率県平均値: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)
 交通容量: 道路構造令に規定されている設計基準交通容量を使用
 地図: 「デジタル道路地図データベース」(財)日本デジタル道路地図協会、「国土数値情報」(国土交通省)を加工して作成。事業中間は千葉国道事務所事業概要パンフレット(2024.4)を基に分類した。

※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある
 ※文字の着色は大型車混入率が県平均を上回っている路線
 ※ハッチ部は海側に位置する一般国道
 出典: 新湾岸道路有識者委員会(令和6年8月)資料

交通状況(渋滞)

- 湾岸地域では広範囲にわたり、京葉道路や国道14号、357号などで県平均の1.7倍以上の渋滞損失時間が発生
- 幹線放射道路が不足している県内陸の鎌ヶ谷市では、未整備の北千葉道路周辺の渋滞損失時間が大きい状況



※渋滞損失時間は、一般都道府県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差

出典：ETC2.0プローブ情報、R5年10月1日~31日(全日)データを基に作成



国道357号 船橋市浜町2丁目付近



国道464号 鎌ヶ谷市くぬぎ山交差点付近

北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される渋滞改善

○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

道路整備に伴う影響範囲図



【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

出典：千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料(令和5年9月)を一部加工

東関東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



出典：国土地理院（地理院地図）

■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



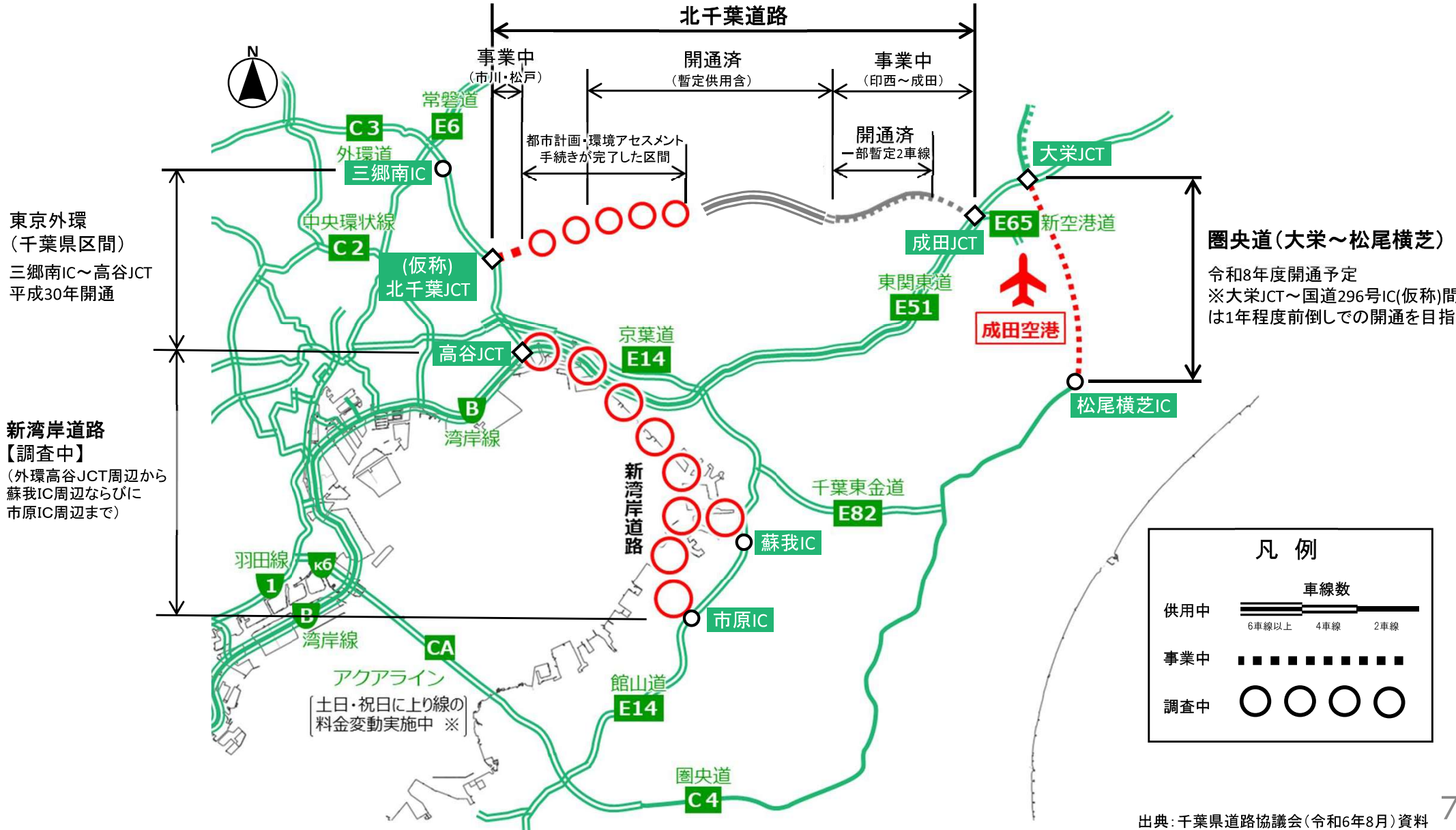
出典：海上自衛隊下総航空基地(HP)



出典：日本医科大学千葉北総病院(HP)

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※
- 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



新湾岸道路の概要

- 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



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

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

北千葉道路の概要

- 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

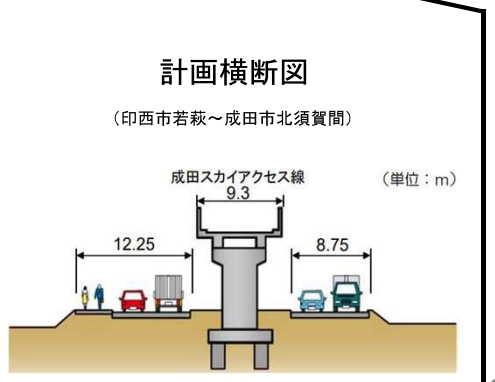
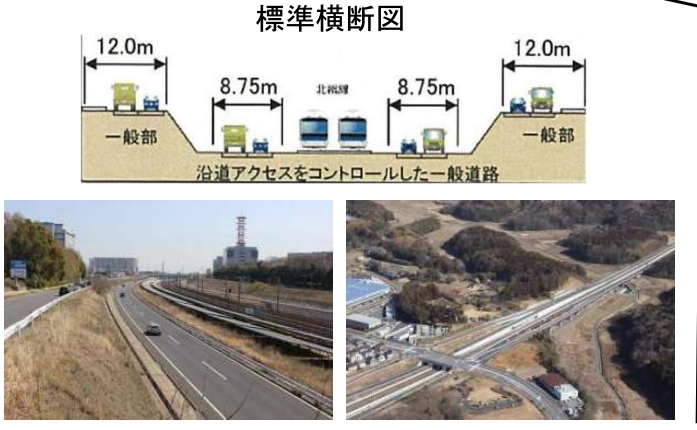
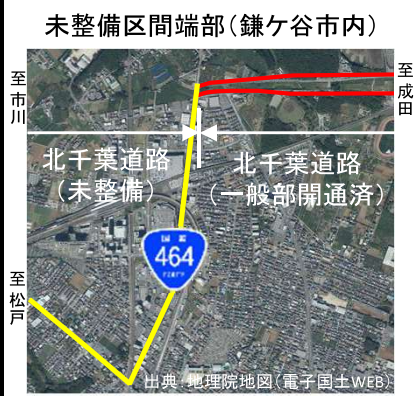
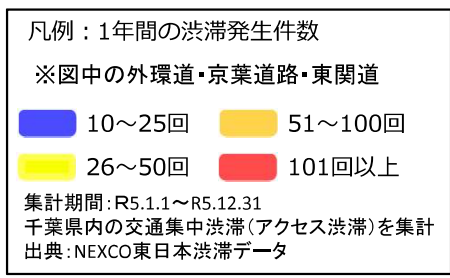
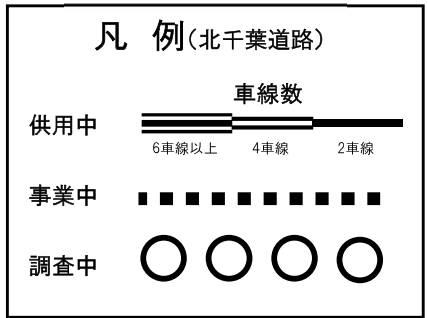
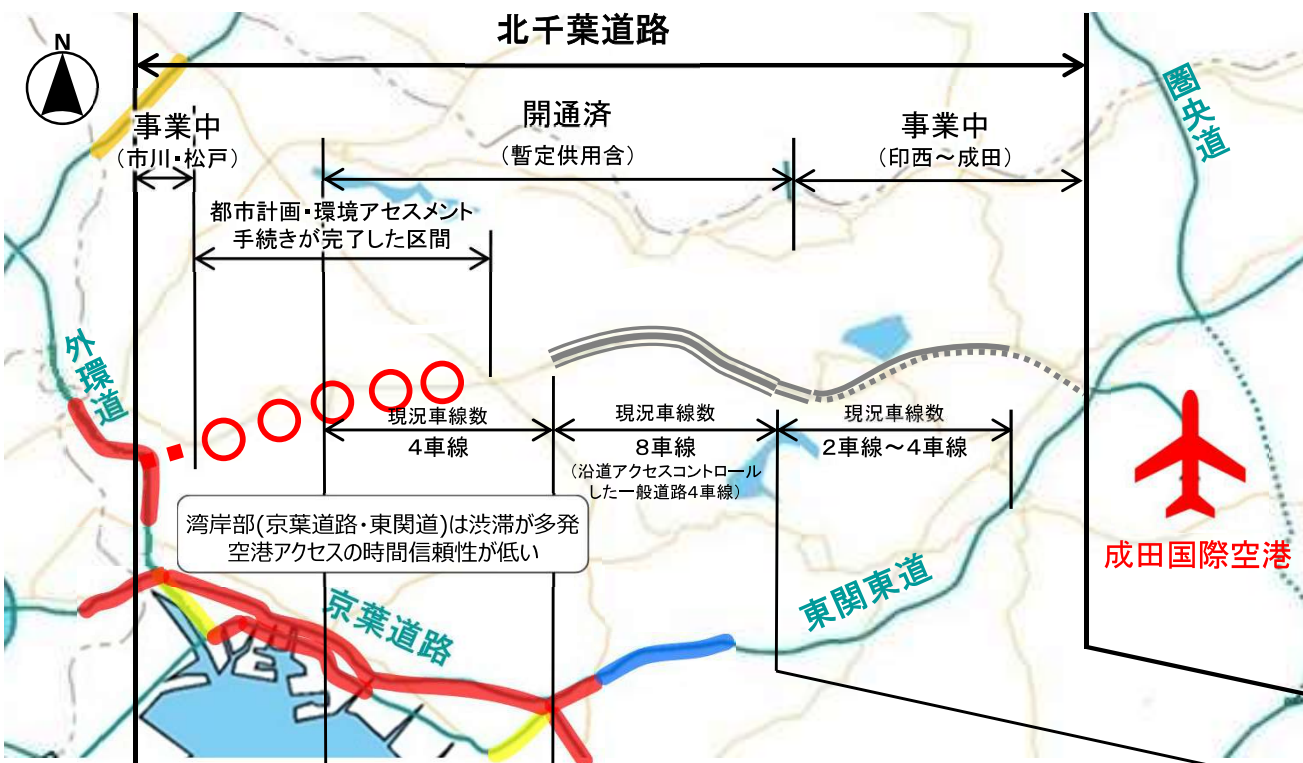
※地下の外環道との接続等、今後地下トンネルなどの工事を予定



松戸・市川等の市街地部での用地取得を予定



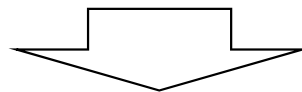
外環道との接続箇所では、最大土被り約18mのトンネル工事を予定



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

⋮

○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