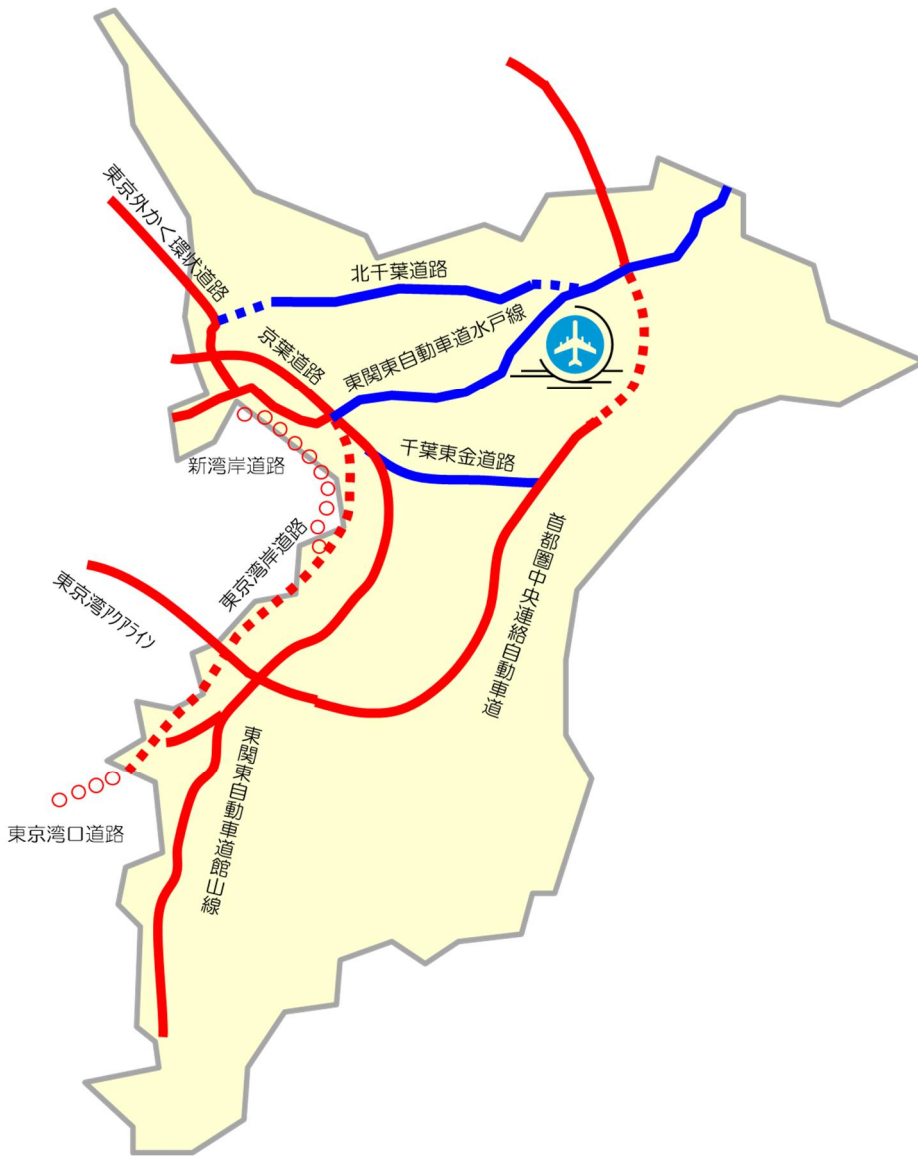


東京湾環状道路並びに関連道路の整備促進に関する

# 要 望 書

令和5年8月3日

様



東京湾環状道路並びに関連道路建設促進期成同盟

会長 千葉県副知事 穴澤 幸男

## 東京湾環状道路並びに関連道路の整備促進に関する要望書

千葉県内の幹線道路網の整備につきましては、日頃より特段の御高配を賜り厚くお礼申し上げます。

道路は、人や地域を相互につなぎ、「人」、「モノ」、「情報」をスムーズに行き来させる機能を担い、高規格道路ネットワークは、国土の骨格を形成するとともに、地域経済の好循環をもたらす地域の発展や広域的な連携を支え、災害時には救援活動や援助物資の輸送などに寄与する極めて重要なものであります。

東京湾環状道路は、湾岸部の主要都市や重要港湾、臨海コンビナート、大規模集客施設などの都市機能が集積する地域を環状に連結する、経済・産業・生活面において不可欠な幹線道路であり、東京湾環状道路の整備により生産性の向上や物流の効率化による民需誘発などのストック効果が期待されます。

東京湾岸道路の一部をなす国道357号では、塩浜立体や船橋市域の渋滞対策、湾岸千葉地区改良（蘇我地区）が進められているほか、（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて検見川立体が事業化され、交通の円滑化のために事業の早期完成が必要です。

さらに、湾岸地域においては、京葉道路などで交通量が多く、大型車混入率も高いことから、広範囲にわたり慢性的な渋滞が発生しています。今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等に伴う交通需要の増大が見込まれており、本県のポテンシャルを十分に発揮するため、新湾岸道路の計画の具体化が必要です。

新湾岸道路については、本年6月に、国、県、沿線市等で構成する「新湾岸道路検討会準備会」が開催され、概略ルート等の検討を行うための体制について議論を進めることが確認されたところです。

東京湾アクアライン着岸地周辺地域では、「アクアライン割引」ETC普通車800円の継続により、「人」と「モノ」の流れを活性化し、本県はもとより首都圏全体に大きな経済効果をもたらしているところです。今後も、この経済効果をさらに高めていくことが重要なことから、「アクアライン割引」の継続が必要です。

一方で、アクアラインでは、特に休日を中心に交通集中による渋滞が発生し、周辺地域においても、地域の発展に伴う新たな交通課題が発生していることから、交通の円滑化に向けて、特定の時間帯に集中する交通の分散を図る取り組みを継続するとともに、東京湾岸道路の未整備区間となっている、袖ヶ浦市から木更津市間などの計画の早期具体化が必要です。

関連道路である首都圏中央連絡自動車道の残る未開通区間である大栄ジャンクションから松尾横芝インターチェンジ間については、国際競争力の強化や国土強靱化のため、一日も早い全線開通が必要です。

東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路は、対面通行の2車線であるため観光シーズンや休日等において渋滞が発生しているとともに、工事や事故等による通行止め等も数多く生じていることから、観光振興や防災力向上のため、早期に4車線化を図る必要があります。

つきましては、地方創生及び国土強靱化を推進し、湾岸地域が持つポテンシャルを十分に発揮させるため、東京湾環状道路並びに関連道路の早期整備に向け、次の道路整備推進について、特段の御配慮をいただきますようお願いいたします。

## 記

### 1 東京湾環状道路について

#### (1) 一般国道357号東京湾岸道路の整備推進

ア 塩浜立体事業や船橋市域の渋滞対策を早期に完成すること。

イ 湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の着実な事業推進を図ること。

ウ （仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて検見川立体の事業推進を図ること。

(2) 新湾岸道路については、外環高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺並びに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部において、多車線の自動車専用道路として、速やかに計画段階評価に着手し、計画の早期具体化を図ること。

また、千葉県と東京都を結ぶ区間についても検討を進め、計画の具体化を図ること。

(3) 東京湾岸道路の千葉地区専用部や未整備区間、国道409号の4車線化を含む東京湾アクアライン着岸地周辺道路網の調査推進及び計画の早期具体化を図ること。

(4) 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等を図るため、「アクアライン割引」の継続に、必要な予算を確保すること。

(5) 「アクアライン割引」の前提である、平成26年4月に導入された3つの料金水準とこれに伴う料金水準の引き下げについて、高速道路の利用促進や地域経済への効果を踏まえ、継続すること。

(6) 東京湾口道路は、実現に必要な画期的な技術開発など調査の重点化を図るとともに、アクアラインの6車線化も含め、交通容量の拡充方策について、中長期的な視点から検討すること。

## 2 東京湾環状道路の関連道路について

### (1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

ア 大栄ジャンクションから松尾横芝インターチェンジ間については、一日も早い開通を図ること。

イ 県境から大栄ジャンクション間の4車線化については、確実に事業を進めること。また、松尾横芝インターチェンジから木更津東インターチェンジ間については、早期に4車線化を図ること。特に事業化されている松尾横芝インターチェンジから東金ジャンクション間については一日も早く4車線化工事に着手すること。

ウ 圏央道と空港を直結する新たなインターチェンジについて、具体化が図られるよう必要な助言を行うこと。

エ (仮称) かずさインターチェンジの早期整備を図ること。

オ 神崎パーキングエリア(仮称)については、令和6年度までの供用に向け、確実に整備を進めること。また、山武パーキングエリア(仮称)については、早期供用を図ること。

カ 圏央道のストック効果を最大限発揮させるため、銚子連絡道路や長生グリーンラインなどインターチェンジへのアクセス道路が確実に整備されるよう必要な予算を確保すること。

### (2) 東京外かく環状道路の建設推進

東京外環自動車道(以下、外環道)の京葉道路との接続部である京葉ジャンクションについては、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。また、東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分に発揮させるため、東名高速道路から湾岸道路間の計画の早期具体化を図ること。

(3) 東関東自動車道館山線とその一部を構成する富津館山道路の4車線化

ア 東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路について、早期の4車線化を図ること。

イ 東関東自動車道館山線の富浦から館山までについては、計画の具体化を図ること。

ウ 富津館山道路の終点部である富浦インターチェンジから館山市内までの国道127号の館富トンネルを含む川名・富浦地区について、早期の4車線化を図ること。

(4) 京葉道路の渋滞対策の推進

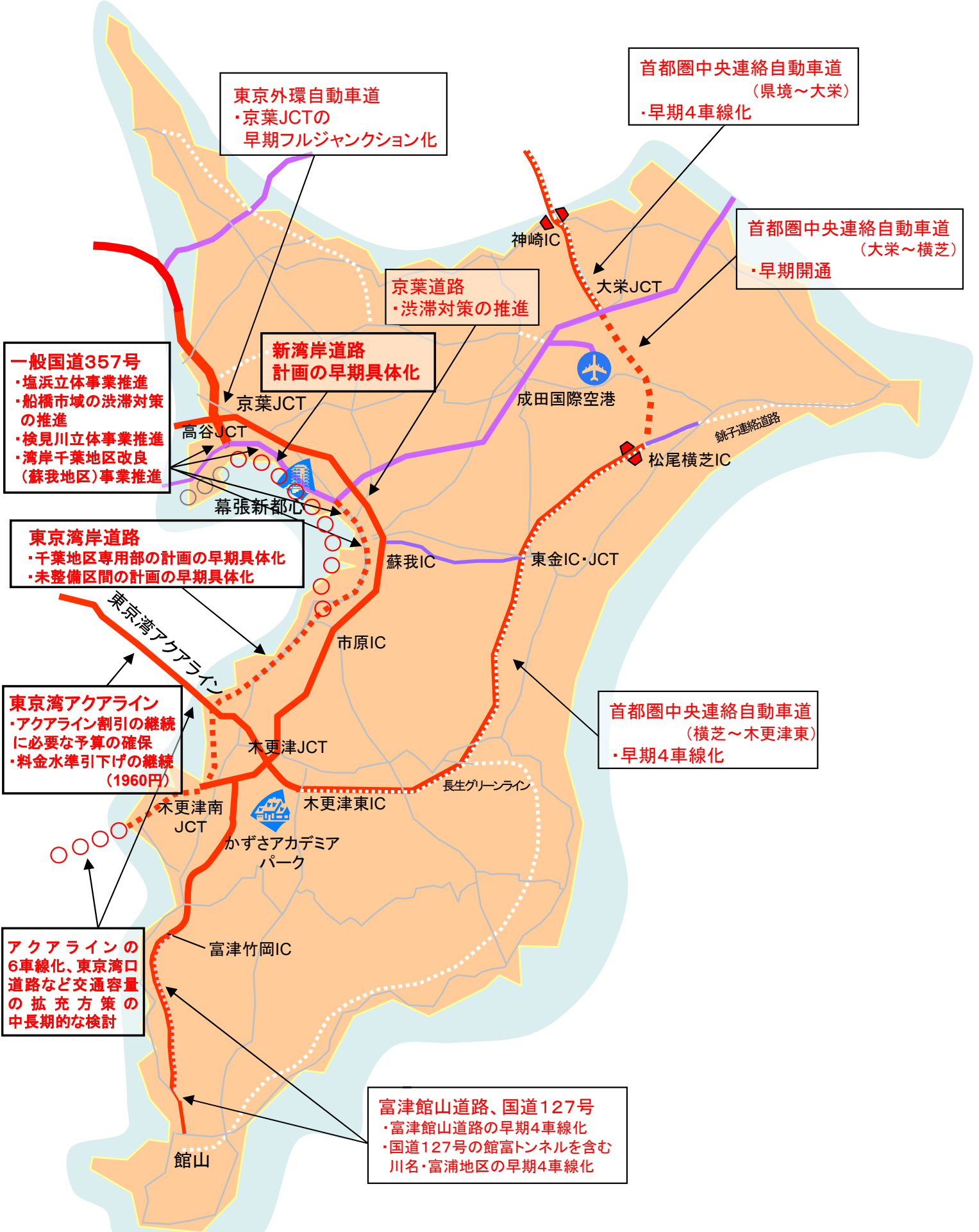
渋滞の著しい京葉道路については、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

### 3 予算の確保について

(1) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を確保し、計画的に事業を推進するとともに、対策期間完了後も、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと。

(2) 道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源を創設するとともに、道路関係予算全体を増額し、必要な予算を確保すること。

# 東京湾環状道路並びに 関連道路の要望箇所



## 東京湾環状道路並びに関連道路建設促進期成同盟 要望者一覧

千葉県副知事	穴 澤	幸 男
船橋市長	松 戸	徹
(一社)千葉県経済協議会長	金 子	庄 吉
市原市長	小 出	譲 治
松戸市長	本郷谷	健 次
市川市長	田 中	甲
浦安市長	内 田	悦 嗣
習志野市長	宮 本	泰 介
千葉市長	神 谷	俊 一
木更津市長	渡 辺	芳 邦
君津市長	石 井	宏 子
富津市長	高 橋	恭 市
市川港開発協議会長	嶋 村	満
船橋市臨海工業地区 連絡協議会長	岡 本	幸 雄
(一社)千葉食品コンビナート 協議会長	加 瀬	晴 久
(一社)千葉県商工会議所 連合会長	佐久間	英 利
<b>JFE</b> スチール (株) 東日本製鉄所副所長	浅 見	健一郎
市原市臨海部工場連絡会		
中袖工場連絡協議会		
北袖工場連絡協議会		
日本製鉄 (株) 東日本製鉄所 (君津地区) 副所長	高 松	利 明
市川臨海工業会長	鈴 木	城 治
袖ヶ浦市長	粕 谷	智 浩

(令和5年8月1日現在)