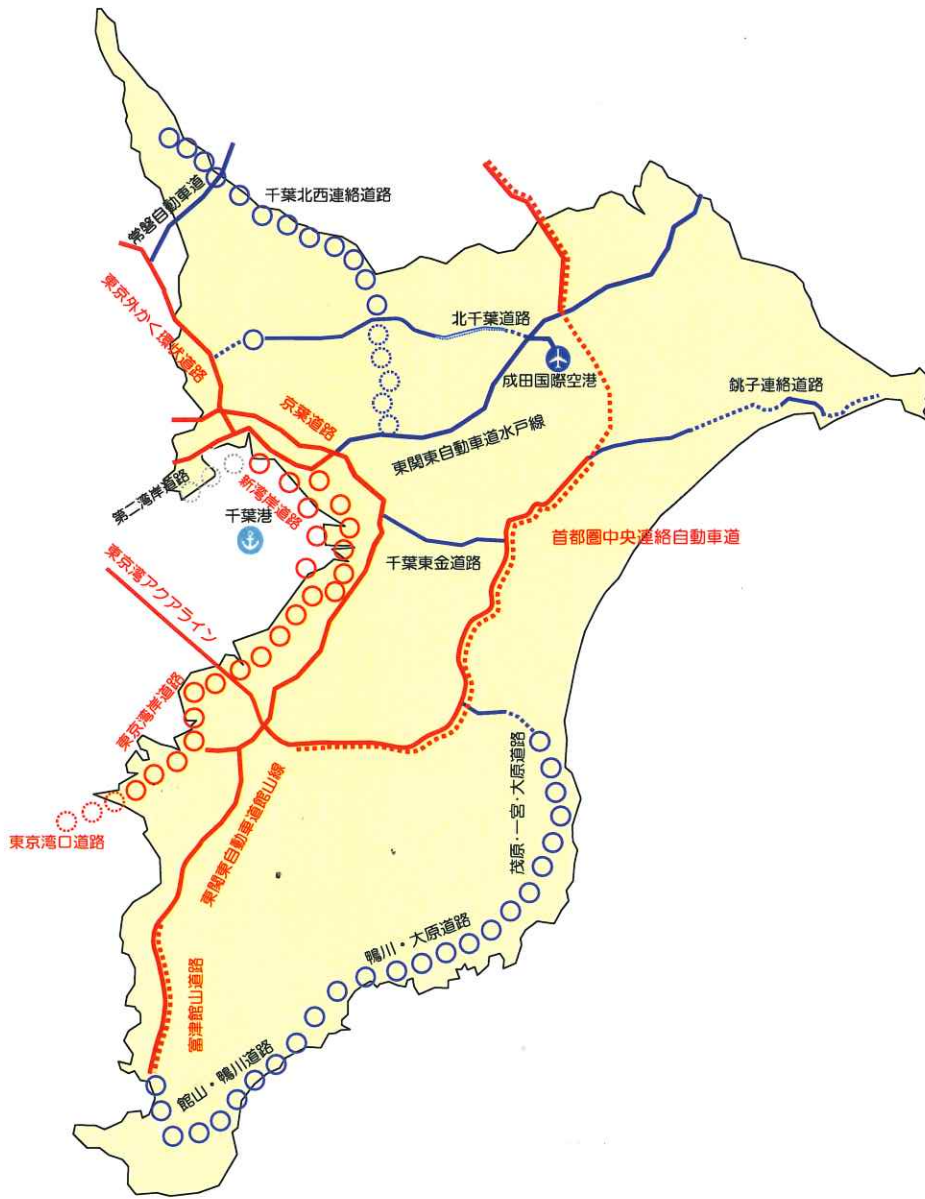


東京湾環状道路並びに関連道路の整備促進に関する

要 望 書

令和6年8月9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、さらには成田空港の機能強化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、新湾岸道路の重要性が高まっているところです。

新湾岸道路については、先日の8月2日に、学識経験者で構成される「新湾岸道路有識者委員会」において、計画検討の発議が行われ、概略ルート・構造の検討について着手されたところであり、早期計画の具体化が必要です。

東京湾アクアラインにおいては、「アクアライン割引」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ます。一方で、休日を中心に交通集中による渋滞が発生していることから、交通の円滑化に向けて、ETC時間帯別料金の社会実験を実施しているところです。今後も、首都圏全体への経済効果をさらに高めていくため、「アクアライン割引」の継続とともに、アクアライン着岸地周辺地域の交通の円滑化を図るため、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間において、地域の理解が深まるよう、市民とのコミュニケーション活動に協力して、積極的に役割を果たしていくので、有識者委員会における助言等を踏まえ、早期に概略ルートや構造の検討を進めること。

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、東京湾アクアライン通行料金引下げが首都圏にもたらす効果等を十分踏まえ、「アクアライン割引」を継続すること。

(5) 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、令和8年度の開通に向け、確実に事業を進めること。併せて、大栄ジャンクションから国道296号インターチェンジ（仮称）間については、1年程度前倒しでの開通に向け確実に事業を進めること。

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、令和7年度から令和8年度までの開通に向け確実に事業を進めること。また、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、一日も早く工事に着手すること。

ウ 4車線化未事業化区間については「成田空港の更なる機能強化」による交通量の増加に対応するため、「高速道路における安全・安心基本計画」の優先整備区間に選定し、早期事業化を図ること。

エ かずさアカデミアパークへのアクセス強化のため、地域プロジェクトの支援として設置が発表されている、(仮称)かずさインターチェンジの早期整備を図ること。

オ 「地域活性化インターチェンジ制度」が、成田国際空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジに適用できるよう、所要の措置を講ずるとともに、事業化に向け、必要な助言を行うこと。

カ 神崎パーキングエリア(仮称)の内回りについては、令和7年度、外回りは令和7年度から令和8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。

キ 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。

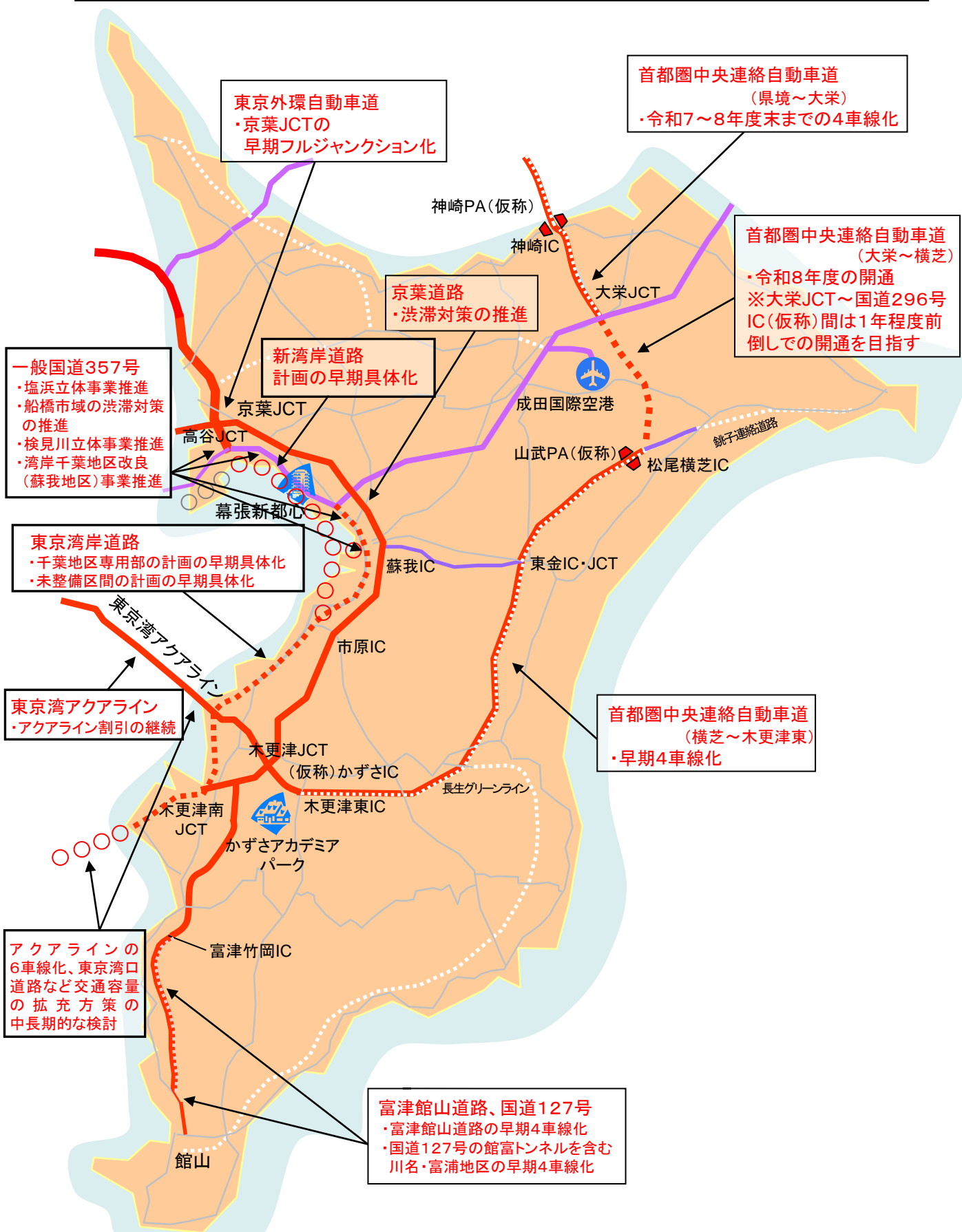
3 予算の確保について

(1) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の最終年度となる令和7年度においても、必要な予算・財源を確保すること。また、令和6年能登半島地震などを踏まえ、国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、切れ目なく、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めるために必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること。

(2) 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。

(3) 道路整備・管理が長期安定的に進められるよう、新たな財源の創設等により、令和7年度道路関係予算は、賃金水準などの上昇も加味した上で、必要な予算を満額確保すること。

東京湾環状道路並びに 関連道路の要望箇所



東京外環自動車道
・京葉JCTの
早期フルジャンクション化

首都圏中央連絡自動車道
(県境～大栄)
・令和7～8年度末までの4車線化

首都圏中央連絡自動車道
(大栄～横芝)
・令和8年度の開通
※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

京葉道路
・渋滞対策の推進

新湾岸道路
計画の早期具体化

一般国道357号
・塩浜立体事業推進
・船橋市域の渋滞対策
の推進
・検見川立体事業推進
・湾岸千葉地区改良
(蘇我地区)事業推進

東京湾岸道路
・千葉地区専用部の計画の早期具体化
・未整備区間の計画の早期具体化

首都圏中央連絡自動車道
(横芝～木更津東)
・早期4車線化

東京湾アクアライン
・アクアライン割引の継続

**アクアラインの
6車線化、東京湾口
道路など交通容量
の拡充方策の
中長期的な検討**

富津館山道路、国道127号
・富津館山道路の早期4車線化
・国道127号の館富トンネルを含む
川名・富浦地区の早期4車線化

神崎PA(仮称)

神崎IC

大栄JCT

成田国際空港

山武PA(仮称)

松尾横芝IC

銚子連絡道路

蘇我IC

東金IC・JCT

市原IC

木更津JCT
(仮称)かずさIC

木更津東IC

木更津南
JCT

かずさアカデミア
パーク

長生グリーンライン

富津竹岡IC

館山

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	山 崎 清 美
市原市長	小 出 讓 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
JFEスチール(株) 東日本製鉄所副所長	下 村 俊 博
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6年8月1日現在)