

未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト



複数案、評価項目が設定されました

🏠 新湾岸道路プロジェクトのSTEP3が終了しました

千葉県の湾岸地域では、新たな高規格道路について検討する新湾岸道路プロジェクトを進めています。

新湾岸道路プロジェクトでは、地域の課題や地域が目指す目標を見据え、新湾岸道路の概ねのルートや構造を定めるために、計画検討プロセスとして、5つのSTEPで段階的に検討を進めており、STEP3(複数案の設定と評価項目の設定)では、これまで複数案と評価項目の設定に向けて議論を進めてきました。

第3回新湾岸道路有識者委員会では、STEP3でのコミュニケーション活動と、頂いたご意見のとりまとめ、必要性の確認、ご意見を踏まえた複数案や評価項目等についてご審議いただきました。有識者委員会のご助言も踏まえてSTEP3を終了し、STEP4(複数案の比較評価)へ移行します。STEP4では、複数案の比較評価と付帯事項の考え方等を検討する予定です。

本ニューズレターでは以下の内容について、掲載しております。

● STEP3で実施したコミュニケーション活動を解説します

STEP3では、オープンハウスや市民ワークショップなどの多様な手法を通じて、新湾岸道路プロジェクトに関する情報の提供と意見聴取を行いました。皆様より、新湾岸道路に期待すること、懸念すること、ルートや構造に関するご提案など、多くのご意見をいただきました。

● 新湾岸道路がなぜ必要なのか、6つの視点から改めて確認しました

皆様からのご意見や有識者委員会でのご助言を踏まえて、STEP3でも引き続き、新湾岸道路が地域の暮らしや活動にどのような役割を担うのか等の必要性を改めて確認しました。渋滞、交通事故、防災、救急医療、物流・産業、港湾・空港アクセスの6つの視点で整理しています。

● ご意見を踏まえ、複数案を比較する評価項目を見直しました

STEP2(課題の共有と道路計画の必要性の確認)で整理した「達成すべき目標」と「配慮すべきこと」を踏まえ、複数案(ルート帯と構造)を比較するための評価項目を設定しました。交通渋滞、交通事故、医療、防災、物流・産業・観光、港湾・空港拠点アクセス性、生活環境などの効果に加え、自然環境、景観、居住環境、経済性などへの影響も含めた、多面的な比較を行う項目です。

● ご意見を踏まえ、複数案を設定しました

第2回コミュニケーション活動でお示した当初の複数案(ルートと構造)に対し、皆様から多くのご意見・ご提案をいただきました。これらのご意見を整理し、対象区間との整合性、設定条件との整合性、提案理由と内容の客観的な合理性などを確認しました。その結果、当初案の一部見直しや、新たな案を含め、STEP4で比較評価する複数案を新たに整理しました。

🏠 新湾岸道路プロジェクトは、今後STEP4に移ります

第3回新湾岸道路有識者委員会では、STEP3におけるコミュニケーション活動の取り組み、頂いたご意見のとりまとめ、必要性の確認、市民提案を含む複数案(概略ルート帯と構造)や評価項目について、委員の方々より承いただきました。これを以て、STEP3の検討は終了しました。

次は、設定した複数案の比較評価をしていくSTEP4「複数案の比較評価」の検討を始めます。有識者委員会では、STEP4におけるコミュニケーション活動や、比較評価(案)についても審議が行われました。



● 第3回新湾岸道路有識者委員会を開催

令和8年8月4日、新湾岸道路有識者委員会が開催され、STEP3を終了しSTEP4への移行が了承されました。委員からは、「アンケート、ワークショップで頂いたご意見の反映状況が分かりやすく確認できる資料となっている。」「時間のない市民にも関心を持ってもらえるよう、要約版の作成を検討すること。」「複数案の比較評価において、通るルートごとに異なる影響を丁寧に整理すること。」などのご助言をいただきました。

今後は、第3回コミュニケーション活動を行い、皆様のご意見を踏まえ、STEP4の複数案の比較評価の内容について検討を深めていくとともに、有識者委員会においてご助言をいただきながら、「新湾岸道路の計画検討プロセス」の流れに沿って、検討を進めていきます。

有識者委員会委員長よりメッセージ



昨年7月の第2回コミュニケーション活動の開始から1年が経過し、このたび複数案の設定および評価項目のとりまとめがなされました。新湾岸道路に対する期待の声や懸念点など、さまざまなご意見が寄せられましたが、事務局においてそれらのご指摘を真摯に受け止め、内容の反映に努めたうえで複数案と評価項目を取りまとめた姿勢を高く評価いたします。

今後は、STEP4の複数案の比較評価に移り、計画段階評価も含め重要な局面を迎えます。計画案の策定に向けて透明性と公正性を確保しつつ進めるよう、委員会として注視してまいります。(東京科学大学 特任教授・名誉教授 屋井鉄雄)

さまざまなコミュニケーション活動を実施 皆様からたくさんのご意見をいただきました

- 新湾岸道路プロジェクトでは、各STEPでさまざまな手法によるコミュニケーション活動を実施しています。STEP3では、令和7年7月31日から10月5日にかけて、第2回コミュニケーション活動としてアンケート、オープンハウス、ヒアリングなどを実施し、多くの皆様からご意見をいただきました。また、令和8年5月には市民ワークショップ(千葉市主催)を開催し、参加者の皆様と新湾岸道路に期待することや懸念することなどについて意見交換を行いました。
- STEP3におけるコミュニケーションプロセスとして実施した主な取り組みをご紹介します。
- コミュニケーション活動で寄せられたご意見は、計画検討に取り入れて検討を進めております。引き続き、新湾岸道路プロジェクトの検討にご注目いただき、皆様のご意見を是非お聴かせください。

● ニュースレターの発行

- 計画検討の状況、検討している内容、検討の進め方およびコミュニケーション活動の内容等を皆様にわかりやすく取りまとめ、逐次発行しています。
- ニュースレター各号は、特設ホームページから閲覧できるほか、オープンハウスなどの場でも紹介、配布しています。また、インターネットの利用が難しい方にも情報が届くよう、市役所等の公共施設に配架をしています。



● 関係者ヒアリング

- 沿線の関係者の方々から直接伺い、地域の状況や課題について詳しく聞き取りを行いました。
- 生活環境や交通の状況など各視点から寄せられた具体的なお意見は、計画検討を進める参考として活用します。



関係者ヒアリングの様子

● アンケート(自由記述)

- これまで「新湾岸道路プロジェクト」で整理された課題や、STEP3で行っている検討の進め方について、日頃感じていることをご記入いただき、広く皆様からご回答をいただきました。
- アンケートで頂いた市民、企業等併せて9,398件のご意見をHPで公表しています。回答者の関心事を意見要旨として取りまとめ、ワークショップで得られたご意見と併せて122件の意見要旨に集約し、それらの結果もホームページやニュースレター等で公表しています。

● オープンハウス(パネル展併用)

- これまでの検討で整理された課題や、STEP3での検討状況等をお知らせし、地域の皆様からご意見を伺う場を設けました。
- オープンハウスは、短い時間でも多くの方が参加しやすい形式とし、皆様の声を伺う機会としています。計27箇所、約20,450名の方にご来場いただきました。
- 会場では、検討の進め方やこれまでのコミュニケーション活動の内容をパネルで示し、担当者が直接ご質問やご意見をお聞きしました。



オープンハウスの様子

● ワークショップ

- 千葉市主催の市民ワークショップを5月に計6回開催し、約60名の方にご参加いただきました。
- 千葉市では、今後のまちづくりに重要な役割を担う新湾岸道路の計画が地域にとってよりよいものとなるよう、湾岸地域の抱えている交通課題や配慮すべきことなどを皆様で共有し、新湾岸道路の計画についてご議論いただきました。
- また、ワークショップでの議論の内容や流れを参加者間で共有しやすくするため、文字だけでなく図やイラストを用いて視覚的に表現するグラフィックレコーディングを用いて整理しました。
- 寄せられたご意見やご提案は、ワークショップ参加者間で共有するとともに、提示された内容についてはこれからの計画の検討にも活用しています。



市民ワークショップ(千葉市主催)の様子
(5月10日開催)

意見要旨を再整理し、対応案を検討しました

第2回コミュニケーション活動で寄せられたご意見については、令和8年3月12日にご意見の内容に応じて、集約・区分した意見要旨として公表しました。また、令和8年5月9日、10日及び30日、31日に開催した千葉市ワークショップにおいて頂いたご意見を踏まえ、意見要旨を見直し、対応案を検討しました。

なお、意見要旨の整理にあたっては、頂いたご意見について、主張そのものではなく、その背景にある理由や関心事に着目して整理をしており、同じ趣旨のご意見は、数の多寡に関わらず、内容の近いものを集約し、少数であっても異なるご意見は一つの独立したご意見として扱いました。さらに、ご意見の内容に応じて、適切な区分を設け、その区分ごとに要旨をとりまとめました。

※下線部は、ニューズレター第5号（NL5号）で掲載した意見要旨にワークショップの意見を反映（追加・更新）した箇所

意見の分類		NL 5号	今回	意見要旨	対応案	
○新湾岸道路の必要性に関する意見						
新湾岸道路の必要性に 対する疑問		1)	1)	人口減少や産業構造の変化、技術革新などにより将来の交通需要は減少するため、需要見通しを踏まえて必要性を確認すべきであり、現状では道路が必要とは言えないのではないか	これまでも必要性に関わる情報提供を続けてきましたが、達成すべき目標について、課題や効果の将来見通しを引き続き提示します	
		2)	2)	現道の局所的な改良および維持管理、他の道路事業や既存のインフラ活用、高速料金の調整で十分ではないか		
		3)	3)	維持管理コストの抑制の観点から、新たな道路整備は抑制すべき		
		4)	4)	道路整備以外の施策によって対応すべき（公共交通、物流システム、TDM、信号制御等）		
		5)	5)	自動運転やAIの新技术活用による道路交通システムの高度化をすれば道路整備は不要		
		6)	6)	道路整備よりも他の地域課題解決に向けた予算投入をすべき		
		7)	7)	税金の無駄遣いを避けるべき		
		8)	8)	環境・景観への影響が大きいため新湾岸道路の整備は不要		
			9)	対象区間の渋滞対策だけでなく、広域的な交通ネットワークとしての効果を評価すべき		
○評価項目に関するご意見(達成すべき目標)						
交通 渋滞	慢性的な渋滞 の改善	9)	10)	高速道路(東関東、京葉道路、館山道等)の渋滞解消に期待	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を「高速道路」「一般道路(国道357号・国道16号)」「アクセス道路」に細分化します	
		10)	11)	一般道路(国道357号、国道14号等)の慢性的な渋滞解消に期待		
		11)	12)	湾岸地域へのアクセス道路(県道等)の渋滞解消に期待		
			12)	13)	定時性の確保に期待	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」の「慢性的な渋滞の改善」を一部見直します
		13)	14)	通勤時間帯や休日の激しい渋滞の解消に期待		
		14)	15)	利用目的に応じた交通機能の分離が進むことに期待		
				16)	渋滞箇所の移動や新たな渋滞箇所の発生が心配	「達成すべき目標」のうち、「交通渋滞」に「利用目的に応じた交通機能分担の適正化と新たな渋滞発生を抑制」を追加します
交通 事故	交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加	15)	17)	事故の減少に期待	「達成すべき目標」として、「交通事故」に「交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加」を設定しています 「達成すべき目標」のうち、「防災」にも「事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加」を追加します	
		16)	18)	災害・事故時を含めて迂回ルート確保に期待		
医療	救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	17)	19)	救急車両の円滑かつ確実な通行確保に期待	「達成すべき目標」のうち、「医療」の「救急搬送時の速達性とアクセス性の向上」を一部見直します	
		18)	20)	病院へのアクセス性向上に期待		
防災	信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現	19)	21)	災害時に緊急輸送ができるようになることに期待	「達成すべき目標」のうち、「防災」の「信頼性が高い道路ネットワークの強化による迅速な救援・物資輸送の実現」を一部見直します	
		20)	22)	津波や高潮、地震、噴火等があった場合に機能することに期待		
		21)	23)	事故や災害に強い道路としてほしい		
		災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化	22)	24)	高架構造は避難場所・ヘリポートや防潮堤等の副次的な効果を発揮することに期待	「達成すべき目標」のうち、「防災」の「災害時における一時避難場所の確保」を一部見直します
物流・ 産業・ 観光	産業拠点や観光拠点とのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上(危険物積載車両の通行制限が無い等)	23)	25)	産業・観光拠点へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上に期待	「達成すべき目標」のうち、「物流・産業・観光」の「産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上(危険物積載車両の通行制限が無い等)」を一部見直します	
		24)	26)	地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待		
		25)	27)	企業立地や産業誘致の促進、雇用の創出に期待	「達成すべき目標」のうち「物流・産業・観光」に「産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上」を追加します	
		26)	28)	道路自体が新たな観光資源や集客の拠点になることに期待		
		27)	29)	危険物積載車両が通行できるようにしてほしい		
港湾・ 空港 拠点 アクセ ス性	空港・千葉港へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	28)	30)	空港や港湾へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上に期待	「達成すべき目標」のうち、「港湾・空港拠点アクセス性」の「空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上」を一部見直します	
生活 環境	生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上	29)	31)	生活道路へ迂回する交通の流入減少や住民の安全確保に期待	「達成すべき目標」として、「生活道路」の「生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上」を設定しています	
		30)	32)	歩行者や自転車の利便性が確保されることに期待	「達成すべき目標」のうち、「生活道路」に「歩行者・自転車の利便性向上」を追加します	

意見の分類		NL 5号	今回	意見要旨	対応案
○評価項目に関する意見(配慮すべきこと)					
自然環境	三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	31)	33)	三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配	「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」を一部見直します
	動植物の生息環境及び生育環境	32)	34)	鳥類等の動植物の生育環境や生態系への影響が心配	「配慮すべきこと」のうち、「自然環境」の「動植物の生息環境及び生育環境」を一部見直します
景観	海辺や地域が重視している景観	33)	35)	海辺の景観への配慮が必要	「配慮すべきこと」のうち、「景観」の「海辺や地域が重視している景観」を一部見直します
		34)	36)	景観も楽しめる走りとなるような道路としてほしい	「配慮すべきこと」のうち、「景観」に「走行時における良好な景観の確保」を追加します
居住環境	沿道環境（騒音・大気質等）	35)	37)	沿線地域の大气汚染・騒音・振動等の生活環境悪化が心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「沿道環境（騒音・大気質等）」を一部見直します
		36)	38)	地球温暖化や他の温暖化対策への影響が心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献」を追加します
		37)	39)	国道357号などの沿線の緑地保全も重要	
		38)	40)	沿岸部での工事は地盤沈下や地盤対策が心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「周辺環境の保全（地盤沈下・地下水等の対策）」を追加します
		39)	41)	工事中の大気汚染・騒音・振動・混雑が心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「沿道環境（騒音・大気質等）」を一部見直します
	海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観	40)	42)	憩いの場を与える海岸部と住宅地とのつながりは貴重	
		41)	43)	居住地からの海辺の眺望が損なわれるのではないかと心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」の「海とのつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観」を一部見直します
			44)	様々な視点場からのシミュレーションを用い、高架道路の高さが眺望にどのように影響するかを評価してほしい	
	地域の価値		45)	沿道の土地利用の高度化などにより、地域の価値向上や活性化が図られることに期待	
		106)	46)	海辺とのつながりや解放感の喪失、不動産価値の低減を招くのではないかと心配	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「地域の価値の維持・向上」を追加します
	負担の公平性		47)	特定の地域だけが影響を負担するようなことがないように、公平性についても配慮が必要	「配慮すべきこと」のうち、「居住環境」に「負担の公平性の確保」を追加します
経済性	用地取得に関するリスク（用地取得に必要な時間等）	42)	48)	用地の確保に時間とコストがかからない方がよい	「配慮すべきこと」のうち、「経済性」の「用地取得に関する課題（用地取得に必要な時間等）」を「事業期間」の「用地取得に関する課題」「地下埋設物の調整に関する課題」「施工に関する課題」に細分化します
	事業費・事業期間	43)	49)	事業費を安くしてほしい	「配慮すべきこと」として、「経済性」に「事業費」を設定しています
		44)	50)	事業に要する費用や期間について前提条件や負担の考え方を含めてを明示してほしい	「配慮すべきこと」のうち、「経済性」の「用地取得に関する課題（用地取得に必要な時間等）」を「事業期間」の「用地取得に関する課題」「占用物件の調整に関する課題」「施工に関する課題」に細分化します
			51)	維持管理・更新費用、用地取得費用を含む費用の算定をしてほしい	付帯事項として配慮できる事項を引き続き整理するとともに、今後の事業実施以前の段階における費用対効果分析や調査設計、関係機関との調整等を踏まえて検討します
○ルート・構造に関する意見					
ルート・構造に関する意見	【ルート】	45)	52)	渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい 【整備すべき一部区間】・高谷JCT～船橋・高谷JCT～新習志野・高谷JCT～幕張・高谷JCT～蘇我（蘇我～市原は不要）・高谷JCT～市原（蘇我は不要）・船橋市内・幕張～蘇我～市原・西千葉～蘇我・西千葉～市原・蘇我陸橋～村田橋（千葉市内）	複数案の設定にあたって検討した対象区間や4つの前提条件との整合性を確認するとともに、ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性の確認を行ったうえで、複数案の検討を行います
		46)	53)	沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から道路新設案と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい（起点側：新設、終点側：現道、または起点側：現道、終点側：新設、または新設と現道を使いわけしてほしい） 【新設⇒現道の合流箇所】・習志野付近／谷津船橋IC・幕張周辺	
		47)	54)	京葉道路（六川・貝塚・千葉東）の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関道（水戸線）等へ接続してほしい 【接続すべき箇所】・花輪IC・宮野木JCT・京葉道路千葉東JCT・千葉東金道路大宮IC	
		48)	55)	慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため、三番瀬を通過してほしい 【三番瀬を通過するルート】・沖合沿い・高谷～西浜・高谷～養老川（市原）・市川～京葉工業地帯 【検討対象の区間外】・東京～浦安～千葉・浦安直結・ゲートブリッジ直結・浦安～高瀬・新市場～木更津・浦安～谷津干潟・新浦安～南船橋	
		49)	56)	観光誘致や物流機能強化、大型・普通車の機能分離、渋滞緩和や高谷JCTの負荷軽減、羽田空港へのアクセス改善・速達性向上のため、起点を舞浜・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや姉ヶ崎方面まで延伸してほしい ※第二湾岸道路ルートを要望する意見も含む 【起点側】・浦安インターまで・ゲートブリッジまで・新市場・大井JCT・羽田空港まで・横浜まで 【終点側】・姉ヶ崎まで・木更津まで・湾口道路まで	
		50)	57)	更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい 【千葉県内の湾岸部】・幕張～市原・船橋～市原 【検討対象の区間外】・浦安～西浜～幕張・浦安～千葉港・浦安～蘇我・浦安～市原・千葉～神奈川・東京～房総エリア・東京湾横断・湾口道路・船橋～海ほたる・羽田（平和島）～蘇我	
		51)	58)	既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道（水戸線・館山道）の拡幅・立体化をすべき ・京葉道路・東関道（水戸線）・東関道（館山自動車道）	
		52)	59)	用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等してほしい ・JR京葉線・千葉臨海線	
	【IC】	53)	60)	新たな渋滞が起きないようなインターチェンジの位置を検討してほしい（追加・削除含む） 【追加IC】・検見川浜・船橋市内～習志野【削除IC】・船橋市・幕張・いなぎの浜・蘇我	
		54)	61)	商業施設や観光施設へのアクセスが高いインターチェンジを検討してほしい 【アクセス強化を図るべき施設】 ・ディズニールゾート・船橋IC・千葉港・大規模商業施設・幕張ベイトウン・海浜公園・千葉市役所	
	【構造】	55)	62)	用地取得による住民負担の軽減や景観確保、早期実現のため、案1について平面構造を検討してほしい	
		56)	63)	災害に強いルート確保、物流機能強化、海辺の景観や自然保護、沿道環境（大気質・騒音・振動）、費用抑制、早期実現のため、案1について高架と地下の組み合わせとしてほしい	
		57)	64)	案1について起点側・終点側は地下としてほしい（理由なし）	
		58)	65)	危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境（大気質・騒音・振動）の確保のため、案1について半地下構造としてほしい	
		59)	66)	災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架（2階建て構造含む）又は地下構造としてほしい	
		60)	67)	案2について現道拡幅は基本方針との整合性について説明してほしい	

意見の分類	NL 5号	今回	意見要旨	対応案	
○複数案の比較評価に関する意見					
複数案の比較評価	61)	68)	多様な案を様々な観点で偏りなく比較評価し総合的に判断することが重要	今後、複数案の評価(案)の作成に際して客観的な観点から比較検討を行います	
	63)	69)	評価項目の重みづけや重視するポイントを明らかにすることが重要		
○新たな道路の具体的な計画検討の内容や利用に関する意見					
線形	64)	70)	速達性・円滑性確保のため線形の良い道路としてほしい	付帯事項として配慮できる事項を引き続き整理するとともに、今後の事業実施以前の段階における費用対効果分析や調査設計、関係機関との調整等を踏まえて検討します	
横断構成	65)	71)	混雑に応じた車線の運用ができるとよい		
	66)	72)	物流車両(大型車)を分離すべき		
	67)	73)	通過交通を分離すべき		
	68)	74)	新湾岸道路では十分な車線数を確保してほしい		
構造		75)	高架構造については、海風の影響や既存道路を活用した整備についての検討が必要		
		76)	地下構造については、騒音・大気質への影響、地盤沈下、施工性等についての検討が必要		
		77)	現道拡幅については、部分拡幅や立体交差化、歩車分離、勾配変化の抑制、段階的な整備も含めた検討が必要		
交差点	69)	78)	信号や交差点は最小限としてほしい		
	70)	79)	わかりやすい出入り口の構造や案内としてほしい		
	71)	80)	合流地点や交差点での渋滞対策を検討してほしい		
渋滞対策	72)	81)	新たな渋滞が発生しない対策を検討してほしい		
アクセス道路	73)	82)	高速道路と一般道のアクセス性を向上してほしい		
安全対策	74)	83)	安全に走ることのできる道路としてほしい		
大型車対策	75)	84)	車線幅を広くしてほしい(大型車対策、災害時に有利)		
	76)	85)	過積載に対応した耐荷重の高い構造としてほしい		
工事中対策	77)	86)	工事中の建設事業者・住民の安全を確保してほしい		
	78)	87)	建設技術の活用・開発に期待		
用地補償	79)	88)	用地がなるべく小さくなるようなルート・道路構造にしてほしい		
	80)	89)	沿線住民への補償を含め検討すべき		
景観等への配慮	81)	90)	景観に配慮した、デザイン性のある道路や橋梁としてほしい		
	82)	91)	漁業や船舶の航行に優しい構造物や、親水性の高い構造物としてほしい		
	83)	92)	緑道や歩行者のオープンスペースを整備してほしい		
	84)	93)	地球温暖化や気温変動に対応した構造にしてほしい		
	85)	94)	治安が悪化しないような構造としてほしい		
経済分析・事業手法	86)	95)	費用対効果を十分検討してほしい		
	87)	96)	新湾岸道路と他道路事業の総合的な整備優先順位を明確にしてほしい		
	103)	97)	渋滞の早期解消のための優先整備区間(高谷⇨船橋⇨幕張⇨宮野木⇨千葉東・蘇我のうちの一部区間)の設定や、費用抑制や景観保全のための対象外区間(高谷⇨幕張の浜、蘇我⇨市原の区間)の設定が必要		
	88)	98)	新湾岸道路の通行料金を工夫してほしい		
	89)	99)	新湾岸道路の維持管理コストを抑制すべき		
	90)	100)	道路建設に伴う自治体の費用負担を適正化・透明化してほしい		
関連道路	91)	101)	周辺道路の整備も合わせて行い、地域全体の交通円滑化を図ってほしい		
交通運用	92)	102)	時間帯によって利用できる車両を分けるべき		
付帯施設	93)	103)	パーキングエリアやサービスエリア、道の駅を設置してほしい		
技術革新・次世代道路施策	94)	104)	将来の技術革新や新たな機能を付加・拡充しつつ、脱炭素化や物流効率化の方針との整合を踏まえ、道路整備を行うべき		
自転車	95)	105)	自転車の走行空間を整備してほしい		
鉄道(新交通)	96)	106)	鉄道(新交通、モノレール)の走行空間を整備し総合的な交通網を構築してほしい		
○進め方の意見					
コミュニケーション	97)	107)	住民への丁寧な説明が必要	これまでのコミュニケーション活動で実施した特設ホームページや新聞広告、地元ラジオ、広報誌等による情報提供をさらに充実し、より一層、丁寧に分かりやすい双方向のコミュニケーションを柔軟に行います	
		108)	交通に関するシミュレーション結果の情報提供が必要		
		109)	ワークショップも含め、今後のコミュニケーション計画を明確化し、またやり方を工夫してほしい		
	102)	110)	アリバイ作りになっているのではないかと心配		
		111)	道路整備が前提の進め方となっていないかを明らかにするなど、納得できるプロセスで検討し、計画の内容やプロセス、スケジュールの情報を充実させてほしい		
		99)	112)		広くいろいろな立場の人から意見が反映されるとよい
		98)	113)		ヒアリング実施について早めに周知してほしい
アンケート	100)	114)	アンケートがわかりづらい、記入しづらい	次のコミュニケーション活動ではアンケートの質問項目や質問形式の改善を図ります	
	101)	115)	新たな道路整備の必要・不必要を回答できるようにしてほしい		
体制	104)	116)	どのように決めるのか分からない	引き続き、計画プロセスと有識者委員会の役割や透明性を明確に確保しつつ、検討を進めます	
	105)	117)	地元の状況を理解できる体制が必要であるが、有識者委員会の役割や位置づけなども説明してほしい		
○その他の意見					
その他	107)	118)	新湾岸道路の早期整備に期待	今後の道路行政において参考とします	
	108)	119)	道路整備による景観・自然環境の改変や事業費はある程度許容すべき		
	109)	120)	沿岸部では地域の計画に沿ったまちづくりをしてほしい		
	110)	121)	他地域の道路整備事例を参考としたらよい		
	111)	122)	道路行政全般に関する意見		

新湾岸道路がなぜ必要なのか、 6つの視点から改めて確認しました

地域の暮らし・活動・安全と道路の役割

新湾岸道路については、「人口減少などにより将来の交通需要は減少するため、道路は必要ないのではないか」といった新湾岸道路の必要性に関するご意見がありました。また、第2回新湾岸道路有識者委員会では、新湾岸道路の必要性について、さらに検討を深めるようにとのご助言もありました。

そこでSTEP3（複数案の設定と評価項目の設定）では、皆様のご意見等を踏まえ、新湾岸道路の必要性について、6つの視点（渋滞、交通事故、防災、救急医療、物流・産業、港湾・空港）から検討の深掘りを行い、道路が整備されない場合に残る課題や整備された場合に見込まれる改善効果など、道路の役割を整理しました。以下に概要を示します。

新湾岸道路の必要性に関する詳細な検討内容については、ニュースレター第6号及び同増補号に整理、公表していますので、合わせてご覧ください。



※「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト第6号」の詳細はこちら



※「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト第6号増補号」の詳細はこちら

● 既存道路の交通量の減少と渋滞の緩和

湾岸地域では、現在も幹線道路の交通容量が不足しており、幹線道路だけでなく、それらと交差する道路でも慢性的な渋滞が発生しています。

また、朝夕のピーク時間帯を中心に走行速度が大きく低下する区間があり、移動にかかる時間が読みづらい状況です。新湾岸道路が整備された場合、交通の一部が新しい道路へ移ることで、複数の路線で渋滞の緩和が見込まれます。

● 交通量の試算

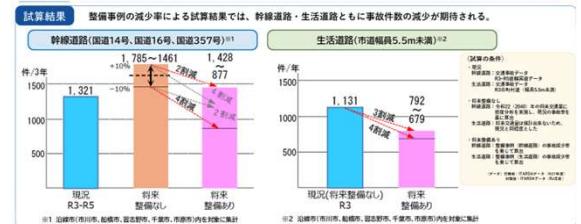


● 既存道路の交通量の減少と事故の低減

湾岸地域の国道は、県内一般道の平均を上回る死傷事故率の区間が連続します。また、生活道路では、高速道路や国道などの幹線道路の渋滞を避けるため、通勤・通学時間帯に生活道路へ自動車交通が流入し、安全性が低下することが課題となっています。

既存の道路整備事例では、新たな道路整備によって、既存道路の交通量が減少する傾向がみられ、これらを踏まえ、新湾岸道路が整備された場合の試算をすると、国道などの幹線道路や生活道路で事故件数の減少が見込まれます。

● 事故件数の試算



● 災害時の対応力の向上

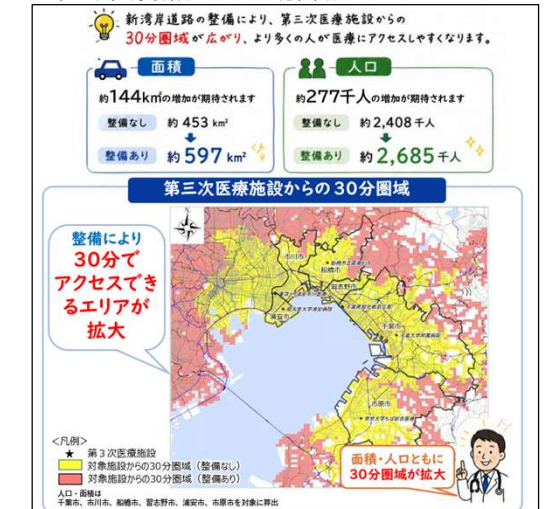
道路ネットワークの強化は、平常時の交通円滑化に加え、災害時に道路啓開が必要となる延長が減少し、救急活動や物資輸送の迅速化にも寄与するものと考えられます。

● 医療機関への迅速な搬送

県内の救急搬送人員ランキング上位5位以内に、湾岸地域の3市である千葉市、船橋市、市川市が入っており、湾岸地域の救急搬送人員は、県全体の44%を占めています。

新湾岸道路が整備されると、第三次医療施設から30分で到達できる範囲が広がる見込みです。

● 第三次医療施設からの30分圏域

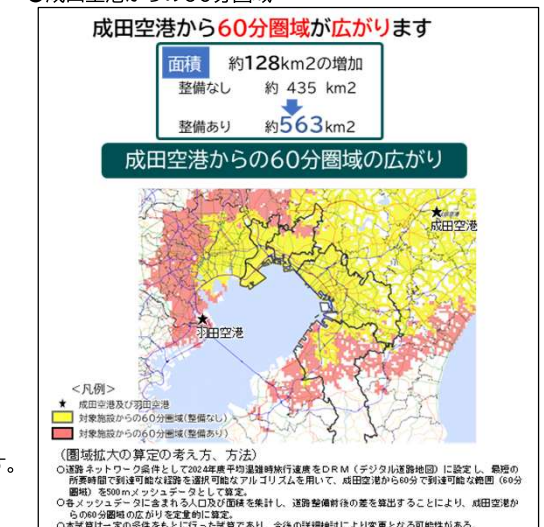


● 物流・産業の効率化や生産性向上

東京港・千葉港は、全国でも有数の貨物取扱量や貿易額を有する港湾であり、千葉港では今後も取扱貨物量の増加が見込まれています。

新湾岸道路が整備された場合、千葉港から30分で到達できる範囲が広がり、到達時間も短縮され、所要時間のばらつきも減少する見込みです。

● 成田空港からの60分圏域



● 港湾・空港の時間信頼性の向上

成田空港は、国際貨物の取扱量及び貿易額が全国1位であり、その約3割が東京方面へ輸送されます。また、成田空港では新滑走路の整備等で、年間発着回数を30万回から50万回へ、貨物量を200万tから300万tへ増やす機能強化が進められています。

新湾岸道路が整備されると、成田空港から60分で到達できる範囲が広がる見込みです。

※ 本試算は一定の条件をもとに行った試算であり、今後の詳細検討により変更となる可能性があります。

ご意見を踏まえ複数案を比較する評価項目を見直しました

👉 評価項目とは、客観的、合理的かつ公正な評価を行うための “判断材料”

湾岸地域の課題解決に向けて絞り込んだ複数案(ルート・構造)から、最もふさわしい案を選定するには、すべての案に対し、客観的かつ公正に比較する必要があります。この判断材料が、「評価項目」です。

複数案の比較評価は、特定の案を優先するためのものではなく、すべての案に対して、同じ基準を当てはめて、試算やシミュレーションによって得られた客観的なデータや地域の状況に基づいて、合理的かつ公正に判断するために実施するものです。

👉 第2回コミュニケーション活動とワークショップを踏まえて、評価項目を見直しました

設定した評価項目(案)に対し、第2回コミュニケーション活動とワークショップを通じて皆様から寄せられたご意見を踏まえ、ニュースレター第4号で掲載した「達成すべき目標」に対する評価項目と「配慮すべきこと」に対する評価項目を見直しました。

■「達成すべき目標」に対する評価項目の見直し結果

※赤文字がニュースレター第4号から見直し内容
※青文字は評価にあたり分割した内容

評価項目		
交通渋滞	・ 渋滞の改善による速達性、時間信頼性の向上	・ 高速道路
		・ 一般道路(国道357号、国道16号)
		・ アクセス道路
	・ 利用目的に応じた交通機能分担の適正化と新たな渋滞発生抑制	
交通事故	・ 交通機能分担による交通事故の減少	
防災	・ 事故発生時や災害時におけるルートの選択肢の増加	
	・ 災害・事故に対する信頼性が高い道路ネットワークの構築	
	・ 災害時における一時避難場所の確保や防災・減災機能の強化	
医療	・ 救急搬送時のアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	
物流・産業・観光	・ 産業拠点や観光拠点とのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	
	・ 産業拠点や観光拠点の形成による地域の競争力の維持・向上	
	・ 危険物積載車両の通行制限の有無	
港湾・空港拠点 アクセス性	・ 空港、千葉港へのアクセス性、速達性、時間信頼性の向上	
生活環境	・ 生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上	
	・ 歩行者・自転車の利便性向上	

■「配慮すべきこと」に対する評価項目の見直し結果

※赤文字がニュースレター第4号から見直し内容

評価項目		
自然環境	・ 三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境の保全	
	・ 動植物の生息環境及び生育環境の保全	
景観	・ 海辺の景観や地域が重視している景観の保全	
	・ 走行時の良好な景観の確保	
居住環境	・ 沿道環境の保全(騒音・大気質等への対策)	
	・ 緑地保全等を通じた地球温暖化対策への貢献	
	・ 周辺環境の保全(地盤沈下・地下水等の対策)	
	・ 海とのつながりや海辺のレクリエーションの場、居住地からの海辺の眺望景観の維持・向上	
	・ 地域の価値の維持・向上	
	・ 負担の公平性の確保	
経済性	・ 事業期間	・ 用地取得に関する課題
		・ 占用物件の調整に関する課題
		・ 施工に関する課題
	・ 事業費	

頂いたご意見を踏まえ、複数案の検討を行いました

ルート・構造等に関するご意見について、実現性等を検討しました

ニュースレター第4号にてお示した案1(案1-1、案1-2)、案2に対し、アンケートやワークショップを通じて、皆様から様々なご意見やご提案をいただきました。寄せられたルート、IC、構造に関するご意見を元に整理した15の意見要旨について、

- ①対象とする区間が対象区間に含まれているか
- ②ルート・構造等が前提条件に合致しているか
- ③ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」が妥当か(客観的合理性があるか)

といった視点で内容を確認した結果、6つの意見要旨に絞り込まれました(第1段階の概略ルート・構造の評価(スクリーニング))。

次に、絞り込まれた6つの意見要旨のうち、4つの意見要旨については、各案への反映について検討しました。また、残る2つの意見要旨については、案1(案1-1、案1-2)や案2とは異なる案であることから、比較案の追加として検討しました(第2段階の比較案における取扱いの検討)。

詳細は下記の通りです。

● ルート・構造等のスクリーニングの流れ

複数案(ルート帯と構造)の提示(STEP3)

- STEP2で確定した「達成すべき目標」、「配慮すべきこと」に対して、以下の複数案(ルート帯と構造)を提示しました。

- 案1: 湾岸部を通る道路の全線新設
案1-1: 高架構造を主体とする案
案1-2: 地下構造を主体とする案
- 案2: 国道357号・国道16号の拡幅及び養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設
(平面構造を主体とする案)
- ※対策しない案(ベースライン)



提示した複数案(ルート帯と構造)

意見の募集

- 第2回コミュニケーション活動では、提示した複数案(ルート帯と構造)に対して、ご意見を募集しました。
- 皆様から、提示した複数案(ルート帯と構造)に対して、さまざまなご意見やご提案等を多数いただきました。

意見の反映

- 皆様から頂いた複数案(ルート帯と構造)に対するご意見・ご提案を読み解き、ルートに関する8つの意見要旨、ICに関する2つの意見要旨、構造等に関する5つの意見要旨(補足説明に関する意見【67】は除く)、計15の意見要旨に整理しました。

第1段階: ご意見を頂いた ルート・構造の評価 (スクリーニング)

- ルート・構造等に関するご意見やご提案から導かれた15の意見要旨から、第1段階(スクリーニング)として、①対象区間の整合性、②前提条件との整合性、③ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性を確認、評価しました。その結果、整合性や客観的合理性が確認された**6つの意見要旨**に絞り込みました。
- なお、ICに関するご意見については、概略計画決定以降、詳細に検討することとしました。

第2段階: 比較案における取 扱いの整理

- 第2段階として、第1段階(スクリーニング)で絞り込んだ6つの意見要旨について、第2段階(比較案における取扱い)の検討を行いました。各案への反映について検討するとともに、新たな案の追加について検討しました。

複数案の整理・統合

提示案を含めた
整理・統合

- 一部区間を整備する案に関するご意見を踏まえ、案への反映を行いました。
- 高架構造の高さ抑制や半地下構造などの構造に関するご意見を踏まえ、案1(案1-1、1-2)への反映を行いました。
- 案1から案2ルートへ移行するルート案及び国道357号の高架案に関するご意見を踏まえ、比較案の追加を行いました。

複数案の設定

- 第1段階と第2段階による検討の結果、当初提示した案1(案1-1、案1-2)と案2に加え、案3を新たな案として追加しました。

案1: 湾岸部を通る道路の全線新設(案1-1: 高架構造を主体、案1-2: 高架構造・地下構造を主体)

案2: 国道357号・国道16号の拡幅及び養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設

案3: 湾岸部を通る道路の新設及び国道357号・国道16号と並行した道路の新設(習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)

※ 対策しない案(ベースライン)

第1段階:ご意見を頂いたルート・構造の評価(スクリーニング)

第1段階(スクリーニング)では、①検討対象区間との整合性、②4つの前提条件との整合性、③「理由」と「内容」の客観的合理性を確認しました。その結果、整合性や客観的合理性が確認された6つの意見【52】【53】【62】【63】【65】【66】について第2段階(比較案における取扱い)の検討を行い、これを踏まえ、案1-1、案1-2について一部修正を反映するとともに、新たな案を追加しました。

【52】 渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい	【53】 沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から湾岸部を通る道路の全線新設と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい	【54】 京葉道路(穴川・貝塚・千葉東)の渋滞緩和、迂回路の確保、成田空港からのアクセス強化、物流機能強化のため、宮野木JCT、千葉東金道路方面、東関東道(水戸線)等へ接続してほしい	【55】 慢性的な渋滞緩和や用地買収による住民負担軽減、最短ルート確保、早期実現のため、三番瀬を通してほしい	【56】 観光誘致や物流機能強化、大型・普通車の機能分離、渋滞緩和や高谷JCTの負荷軽減、羽田空港へのアクセス改善・速達性向上のため、起点を舞浜・羽田空港・横浜方面、終点をアクアラインや姉ヶ崎方面まで延伸してほしい	【57】 更なる速達性向上や走行時の景観確保、早期整備等のため、洋上を高架又は地下構造で通過してほしい	【58】 既存のインフラの有効活用や費用抑制、買収用地の削減の観点から、京葉道路、東関東自動車道(水戸線・館山道)の拡幅・立体化をすべき	【59】 用地確保が困難のため、既存の鉄道敷を立体構造等としてほしい	【60】 新たな渋滞が起きないようなインターチェンジの位置を検討してほしい	【61】 商業施設や観光施設へのアクセスが高いインターチェンジを検討してほしい	【62】 用地取得による住民負担の軽減や景観確保、早期実現のため、案1について平面構造を検討してほしい	【63】 災害に強いルート確保、物流機能強化、海辺の景観や自然保護、沿道環境(大気質・騒音・振動)、費用抑制、早期実現のため、案1について高架と地下の組み合わせとしてほしい	【64】 案1について起点側・終点側は地下としてほしい(理由なし)	【65】 危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境(大気質・騒音・振動)の確保のため、案1について現道を拡幅ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい	【66】 災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい
第1段階(スクリーニング)基準														
①検討の対象区間(高谷～蘇我、市原)との整合性														
※起終点が検討区間の一部	他の候補路線の検討区間	※一部の意見では、起終点が検討区間を超えて	起終点が検討区間を超えて	起終点が検討区間を超えて又は起終点が不一致						※一部の意見では、起終点が検討区間を超えて				
②検討の4つの前提条件※1との整合性														
※1 I 常道的に明らかな非効率性がない II 法的な基準を満たしている III 通成すべき目標に適合している IV 三番瀬の海域をこれ以上狭めない														
	三番瀬の海域を狭める		洋上は施工が著しく非効率	既存道路幅に収まらず、複雑な調整も必要で著しく非効率	鉄道幅に収まらず、複雑な調整も必要で著しく非効率								起終点の道路構造上、著しく非効率	
③ルート・構造等に関する意見の「理由」と「内容」の客観的合理性														
※整備する区間によって、効果や課題の一部が減少	※案1と案2の接続区間において、谷津・海軍基地周辺の影響について検討が必要							※提示したIC位置の案は、新たな渋滞が起きないよう、周辺道路の整備状況等を踏まえた上で設定	※交差道路との接続等により、走行性が低下する可能性有	※区間ごとに沿道条件や整備条件が異なるため、効果や課題への影響は異なる			※市川・船橋区間では、土地の有効活用余地あり(地下埋設物等への配慮は必要)	※千葉区間では、土地の有効活用余地あり(地下埋設物等への配慮は必要)
第1段階(スクリーニング)結果														
各意見を簡易的に評価(定性的評価)した上で、比較案における取扱いを検討	案1から案2へ接続する位置等を含め、比較案における取扱いを検討	検討の対象区間と整合しないため、比較案として取り扱わない	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	概略計画決定以降、現実のIC位置(案)を基本とし、事業実施以前の段階における接続道路や周辺施設の計画・整備の状況を踏まえてICの詳細位置を検討	高架高さの抑制を含め、比較案における取扱いを検討	案1-2が高架・地下の組合せであることに鑑み、比較案における取扱いを検討	4つの前提条件と整合しないため、比較案として取り扱わない	案1-2に類似する案として、比較案における取扱いを検討	千葉市区間を中心に、比較案における取扱いを検討	千葉市区間を中心に、比較案における取扱いを検討
※概略計画決定以降、詳細に検討														
【凡例】 : 比較案における取扱いを検討 : 概略計画決定以降、詳細検討時に取扱いを検討 : 整合性や客観性が認められず比較案として取り扱わない														

第2段階:比較案における取扱いの整理

第2回コミュニケーション活動で寄せられたご意見への対応案

意見要旨 (スクリーニングを 通過した意見)	【52】 渋滞の早期解消や海辺の景観や自然確保、費用抑制、早期実現のため一部区間の整備のみでよい	【62】 用地取得による住民負担の軽減や景観確保、早期実現のため、案1について平面構造を検討してほしい	【63】 災害に強いルート確保、物流機能強化、海辺の景観や自然保護、沿道環境(大気質・騒音・振動)の確保のため、案1について半地下構造としてほしい	【65】 危険物積載車両の通行可や海辺の景観保持、沿道環境(大気質・騒音・振動)の確保のため、案1について半地下構造としてほしい	【53】 沿線土地利用や景観、費用抑制、早期実現の観点から湾岸部を通る道路の全線新設と現道拡幅案を組み合わせたルートとしてほしい	【66】 災害に強いルート確保、土地の有効活用、自然保護、費用抑制のため、案2について現道を拡幅ではなく高架(2階建て構造含む)又は地下構造としてほしい
第1段階 スクリーニング 結果	各意見を簡易的に評価(定性的評価)した上で、比較案における取扱いを検討する	高架高さの抑制を含め、比較案における取扱いを検討する	案1-2が高架・地下の組合せであることに鑑み、比較案における取扱いを検討する	案1-2に類似する案として、比較案における取扱いを検討する	案1から案2へ接続する位置等を含め、比較案における取扱いを検討する	千葉市区間を中心に、比較案における取扱いを検討する
第2段階 比較案における 取扱い検討の 方向性	各意見の定性的評価を踏まえ、以下について検討を進める ①「高谷～蘇我のみ整備」「高谷～市原のみ整備」については、案に含まれるものとして取り扱うこととし、事業費等の精度向上が可能となる過程において慎重に取り扱う旨の留意事項を検討する ②「高谷～蘇我のみ整備」「高谷～市原のみ整備」以外は比較案として取り扱わないこととし、STEP4(複数案の比較評価)において、区間毎に効果や影響を提示し、優先区間の検討の参考として活用することを検討する	案1-1について、概略計画決定以降の詳細検討に際し、交差道路を避けるための縦断勾配に起因するガレに伴い発生する走行性の低下等の影響を考慮しつつ高架構造の高さ抑制について検討する旨、留意事項に記載することを検討する	案1-2について、「JCT部等の高架構造からの擦り付けや沿道の土地利用状況等を踏まえ、地下構造の概略の想定位置を検討するとともに、その結果を補足事項として記載することを検討する	案1-2について、半地下構造を含めて比較評価する旨、補足事項として記載することを検討する	「幕張周辺」で案1から案2へ接続する場合、幕張新都心周辺の街並みへの影響が大きいことから、「習志野付近/谷津船橋IC」周辺で案1から案2へ最短経路で合流するルート案を比較案に追加することを検討する	国道357号の千葉・市原区間の高架化について、複数案に追加することを検討
案への反映						
案1-1への反映						
案1-2への反映						
比較案の追加						

【用語の定義】

- ・補足事項: ルート・構造の複数案における主要な構造の前提条件を補足する事項であり、標準的な構造(イメージ)では表現できないことから同図において、「※」で記載する内容
- ・留意事項: 構想段階以降の事業実施以前の段階において検討すべき申し送り事項として、STEP3(複数案の設定と評価項目の設定)の複数案において、注釈で記載する内容(STEP4において、付帯事項として取り扱う内容)
- ・付帯事項: STEP4の比較評価における各案の付帯情報として記載する内容であり、STEP3における留意事項を含め、構想段階以降の事業実施以前の段階において検討すべき申し送り事項

比較評価の対象となる複数案(ルート帯と構造)を設定しました



比較案 ^(注1)					比較評価の参考
ルートの考え方	案1 湾岸部を通る道路の全線新設		案2 国道357号・国道16号の拡幅及び養老川付近～市原IC周辺の道路の一部新設	案3 湾岸部を通る道路の新設及び国道357号・国道16号と並行した道路の新設(習志野周辺で湾岸部から国道部へ最短経路で移行)	
	沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案		自然環境(三番瀬)を避け、沿線市の市街地を通過する既存の一般道路(国道357号及び国道16号)を有効活用し、市街地へのアクセス性を重視した走行性の高い一般道路に作り直すルート案	湾岸部の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、湾岸部・市街地双方へのアクセス性に配慮した自動車専用道路を全線新設するルート案	対策しない案(ベースライン)
構造の考え方	案1-1 高架構造を主体 ^(注2)		案1-2 高架構造・地下構造を主体	平面構造を主体	高架構造を主体 ^(注2)
補足事項	※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定		※JCT部や航路部、航路部と近接する陸上部の各区分等は高架構造を想定 ※沿道が住居系地域である区分は地下構造または半地下構造を想定(半地下構造の場合は、当該区分内の渡河部は高架構造を想定) ※車線数は、4～6車線を想定	※平面構造を主体とし、主要な交差点は立体構造を想定 ※国道16号の養老川付近から市原IC周辺までの区分は新設を想定 ※車線数は、4～6車線を想定	※概ね全線にわたり高架構造を想定 ※車線数は、4～6車線を想定

(注1)比較評価を行う各案は、事業費等の精度向上が可能となる過程において優先整備区分等について慎重に取り扱うこととし、「高谷JCT～蘇我のみ整備」又は「高谷JCT～市原のみ整備」の案を含めて検討する

(注2)周辺道路との交差処理に伴う速度低下が生じるリスクや津波・高潮の浸水リスク等を回避できる区分では、高架高さを抑制することを含めて検討する

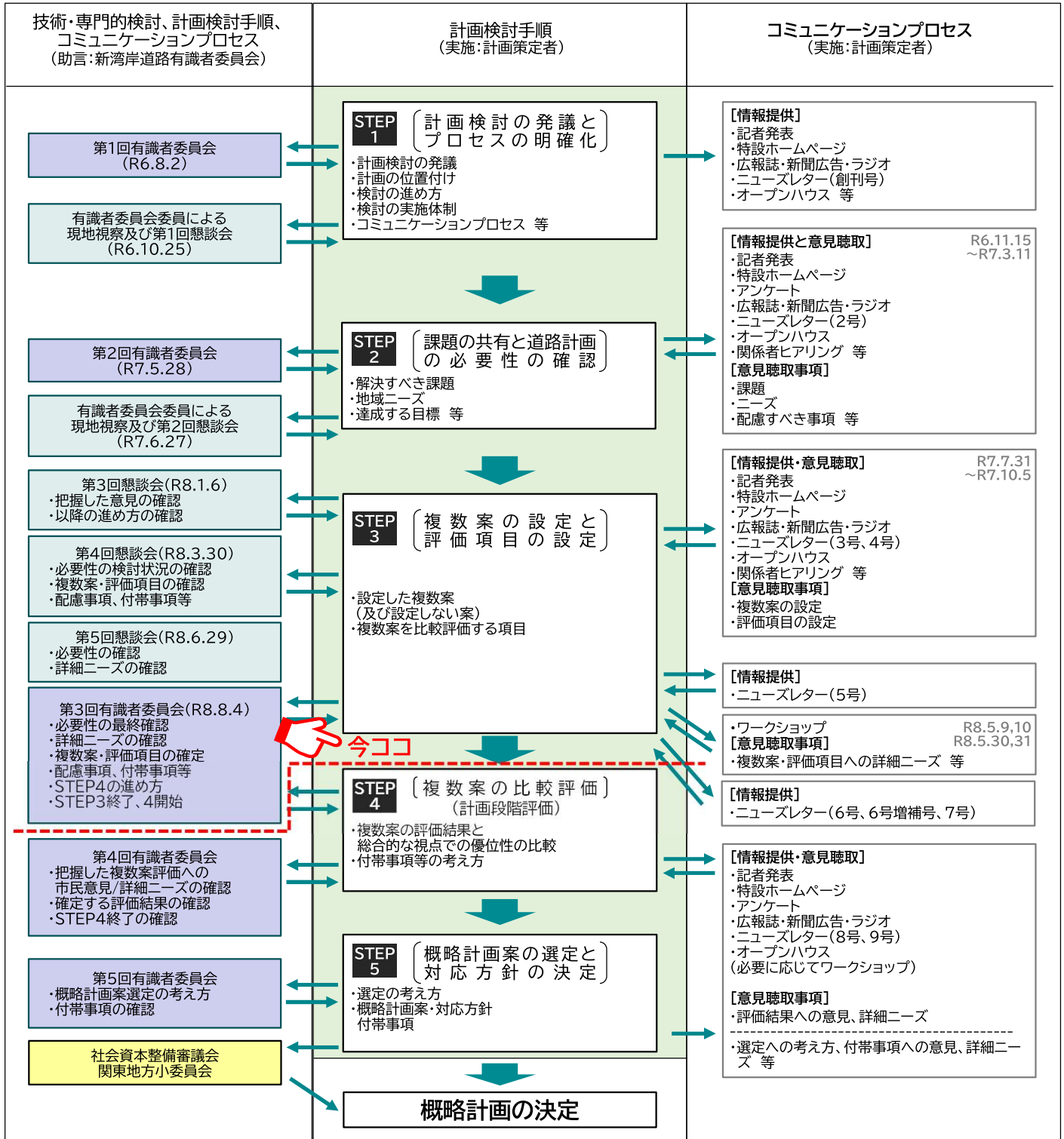
今後の進め方

新湾岸道路は、「新湾岸道路の計画検討プロセス」の流れに沿って検討を進めています。

今回お示した複数案や評価項目、検討の進め方等の状況について、皆様に広報・情報提供し、STEP4の比較評価(案)についてご意見をいただくために、第3回コミュニケーション活動を実施します。

●新湾岸道路の計画検討プロセス※

※必要に応じて柔軟に対応



新湾岸道路ポータルサイト

https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/chiba_index080.html

新湾岸道路ポータルサイト

検索



お問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所計画課



TEL:043-287-0314

受付時間:平日9:00~17:15

新湾岸道路プロジェクトにおけるコミュニケーション活動の運営主体

国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所、千葉県県土整備部道路計画課、千葉市建設局道路部、市川市道路交通部、船橋市建設局都市計画部、習志野市都市環境部、市原市土木部、浦安市都市政策部