

未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト

第6号

2026.6

新湾岸道路の必要性等の検討状況をご報告します

令和8年4月に「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト第5号」を公表し、第2回コミュニケーション活動(令和7年7月31日～令和7年10月5日)で、みなさまからいただいた**9,398件**のご意見をご報告しました。

いただいたご意見の中には、「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意見」や、「三番瀬や谷津干潟、養老川等の自然環境への影響が心配」といった「評価項目に関する意見(配慮すべきこと)」もありました。

ニュースレター第6号では、新湾岸道路の必要性について有識者からの助言をいただきながら一定程度定量的に試算した結果をご報告します。また、計画の具体化に伴う配慮すべきことに関する取組の検討状況を合わせてご報告します。



※「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト第5号」の詳細はこちら

●必要性に関する試算結果や配慮すべきことに関する検討状況の概要

今回の試算では、新湾岸道路の達成すべき目標として掲げている「渋滞」「交通事故」「医療」「防災」の観点から整理しました。試算の詳細や配慮すべきことに関する取組の検討状況については次ページ以降に掲載しています。

将来の見通しを踏まえた新湾岸道路の必要性(試算)

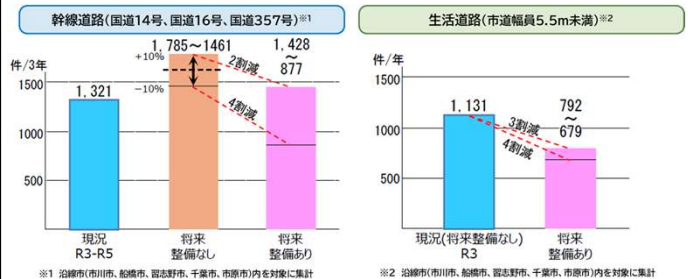
◆ 渋滞(※)

- 湾岸エリアの代表的な断面で現状の交通量の分析を行った結果、多くの区間で道路の処理能力を超過していることが分かりました。
- 新湾岸道路を整備しない場合、将来も多くの区間で渋滞が発生する見込みです。
- 新湾岸道路を整備することで、既存道路の交通量が減少し、渋滞の緩和が期待されます。



◆ 交通事故(※)

- 現状では湾岸エリアの主要な道路(国道14号、16号、357号)で死傷事故率が高くなっています。
- 他の整備事例をもとに行った試算結果によると、湾岸エリアの幹線道路・生活道路ともに事故件数の減少が期待されます。



◆ 医療

- 医療機関から30分以内に到達可能な範囲が拡大し、より広い地域において迅速な救急搬送が可能となることが期待されます。

◆ 防災

- 新湾岸道路を整備することで、災害時における救援活動や物資輸送の迅速化が図られることが期待されます。

配慮すべきことに関する取組の検討状況

- ルート・構造等の検討を進めるにあたって求められる要素と具体化に向けた取り組み事例について整理を進めています。

海辺の景観等の確保 (景観検討の実施/環境配慮の検討)

- 3次元デザインソフト
- 模型

【出典】大阪湾岸道路西部部(陸上高架橋)のCIMを活用した景観検討について (令和2年度近畿地方整備局研究発表会 論文集)

- 透光型遮音壁 (東京外かく環状道路(高架))
- グリーンインフラの取り組み

【出典】グリーンインフラの市場における経済価値に関する研究会

R8.3.12撮影

災害リスクの低減 (緊急避難路の確保)

最高津波水位のイメージ

計画約13m

最高津波水位10.1m

最高津波水位 10.1m に対し 宇和島道路の計画高は 約13m

弁天地区に設けられた緊急避難路

宇和島道路(高架)

緊急避難路(点検道路)

【出典】国土交通省四国地方整備局 一般国道56号 宇和島道路 (事後評価)資料

地域の賑わい創出 (再開発事業等との連携)

- にぎわいの広場およびその周辺区域

【出典】千葉市 幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業について

- 幕張公園の新アリーナ整備

【出典】ヒューリック株式会社 スポーツ・エンタメ事業への参画および千葉県立幕張海浜公園でのアリーナ開発について

産業競争力の強化 (港湾整備)

埠頭再編

物流施設等の立地促進

自動車用広場の整備

コンテナ集積の促進(注:2バース化)

老朽化岸壁の廃止、埋立・白蟻害・コンクリートの劣化・船渠、岸壁・ヤード配置の再編

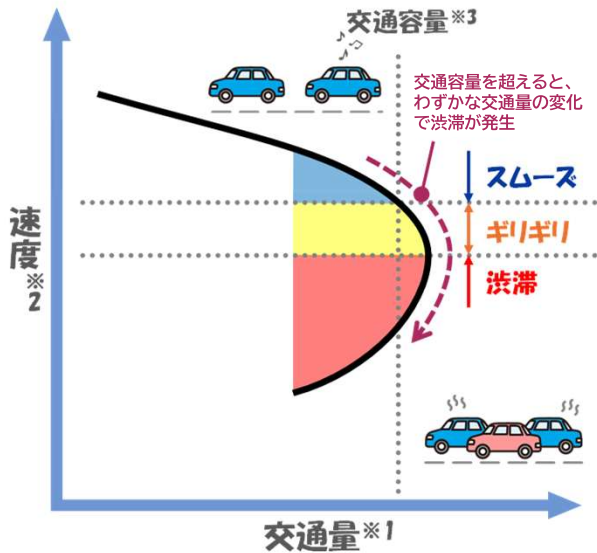
【出典】交通政策審議会第72回港湾分科会 資料1-1を加工

◆ 渋滞

●「渋滞」とは？

一般的に、渋滞は交通量の増加に伴い車両相互の影響が強まり、走行速度が低下することで発生します。特に交通容量に近い状態では、わずかな交通量の増加により渋滞が生じやすく、移動時間のばらつきが大きくなる傾向があります。

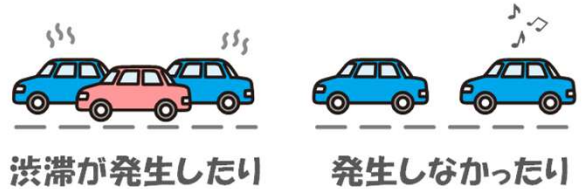
渋滞はなぜ起こる？



- ※1交通量 : 道路のある区間を一定の時間内に通過する自動車の台数
- ※2速度 : 自動車の移動距離を時間で割ったもの
- ※3交通容量 : 自動車が渋滞せずに走行できる最大の交通量

渋滞の影響は？

交通容量ギリギリの交通量では



時間が読めないから



早く出発しなくちゃ

●湾岸エリアの交通容量と交通量

湾岸エリアの交通状況を把握するため、船橋市・習志野市断面、千葉市検見川付近断面、蘇我付近断面、市原市付近断面の4断面について交通量の分析を行ったところ、いずれの断面においても交通容量を上回る交通が確認されています。

道路の交通容量(通れる量)を超えると、渋滞が発生



道路には、スムーズに通れる**交通容量**があります。
道の広さや車線の数、信号の多さなど、道路のつくりによって
通れる量は違います。
その量を超えると、車が多すぎて**渋滞**が起きます。

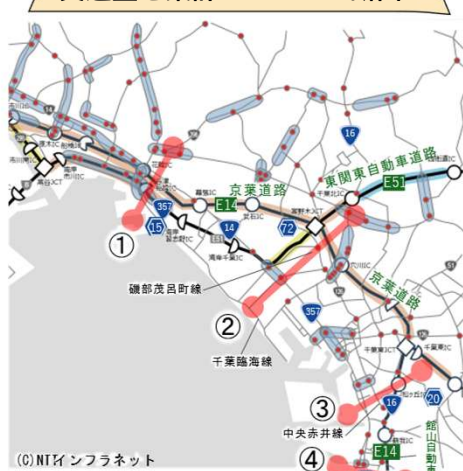
広い道・車線が多い道は
たくさん通れる！



狭い道・信号が多い道は
少ししか通れない…



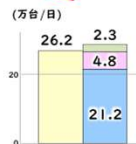
交通量を集計した4つの断面



(C) NIインフラネット

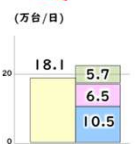
① 船橋市・習志野市断面
(試算結果)

交通容量を
2.1万台/日超過



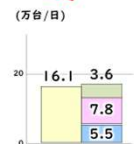
② 千葉市 断面
(検見川付近)
(試算結果)

交通容量を
4.6万台/日超過



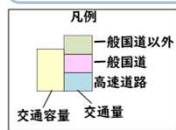
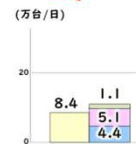
③ 千葉市 断面
(蘇我付近)
(試算結果)

交通容量を
0.8万台/日超過



④ 千葉市・市原市 断面
(試算結果)

交通容量を
2.2万台/日超過



データの出どころ
出典：令和5年度道路・河川
交通情勢調査一統交通量調査

○本資料では、渋滞の現象を可能な限り定量的に表す観点から、一日当たりの交通容量と交通量の比較による試算を一例として提示している。なお、渋滞は必ずしも交通容量の超過のみにより評価されるものではなく、合流部や信号交差点による影響、時間帯・場所による交通集中等、複数の要因が重なって発生する場合がある。

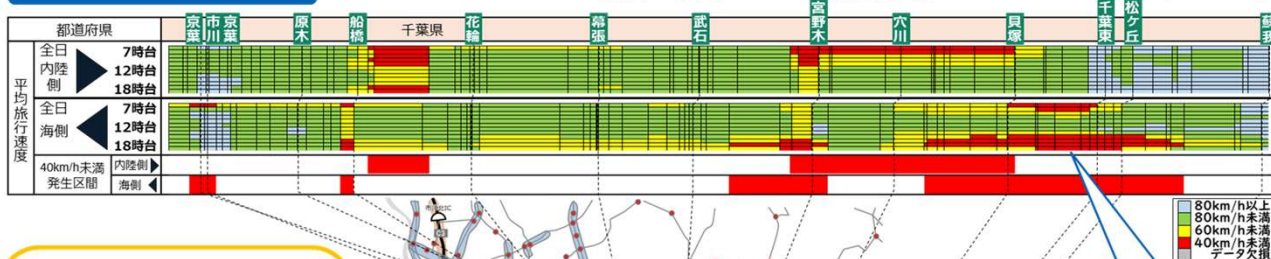


**湾岸エリアの代表断面では、
交通量が交通容量を超えています。**

●湾岸エリアの走行速度 → 朝夕の時間帯を中心に走行速度が低下しています。

京葉道路や国道357号をはじめとする主要路線では、朝夕の通勤時間帯を中心に走行速度の低下が見られ、交差する一般道等も含めて、面的に渋滞が発生しています。

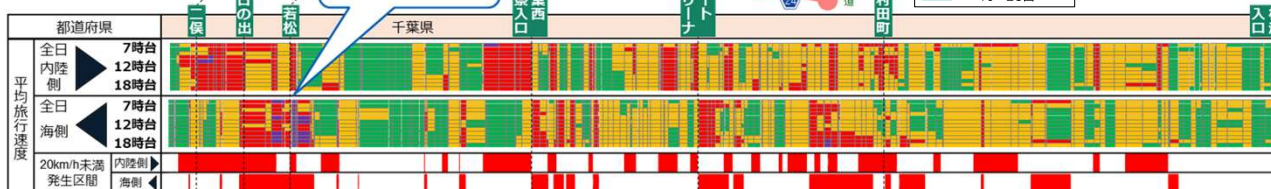
京葉道路の時間帯別走行速度



湾岸地域では、高速道路や幹線道路に加え、交差する一般道も含めて面的に渋滞が発生しています

赤の区間で渋滞が多く発生

国道357号の時間帯別走行速度



赤・紫の区間で渋滞が多く発生

第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

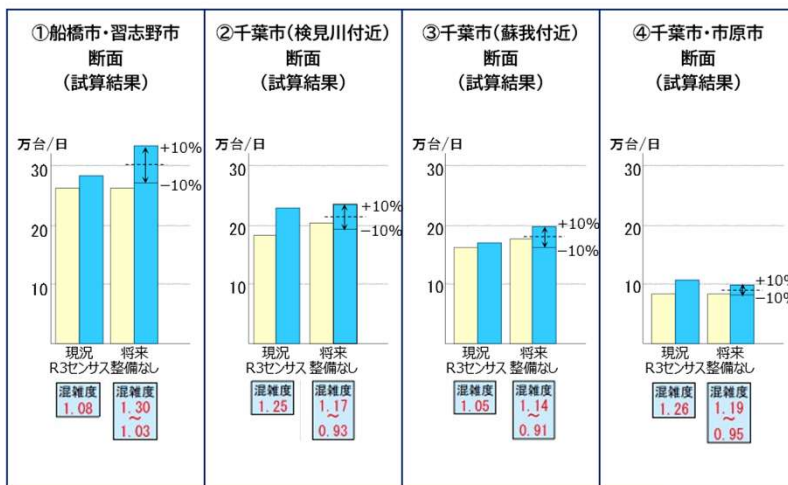
●湾岸エリアの将来の試算(イメージ) → 将来も多くの区間で渋滞が発生する見込みです。

全国道路・街路交通情勢調査や自動車起終点調査等のデータを基に将来交通量の推計を行っています。

新湾岸道路を整備しない場合、2040年時点では、現在より交通量が増加する見込みであり、多くの区間で混雑度が1.0を超え、引き続き渋滞が発生する見込みです。

新湾岸道路をつくらなかった場合、将来の交通はどうなるの？

交通量を集計した4つの断面

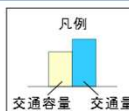


現在、交通量が交通容量を超過し、渋滞が発生していますが、将来においても渋滞は発生する見込みです。

【混雑度とは？】
道路をスムーズに通行できる交通量を1.0とした場合、どの程度混雑しているか示したもので、※1.0より高いほど混雑している

(算定の考え方、方法)

- 将来「整備なし」の場合は、将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、既存の幹線道路の交通量の見通し(2040年の将来交通量)を試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。
- ※1 社会経済情勢の変化：国内総生産(GDP)、人口、就業者数、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格 等
- ※2 感度分析(±10%)：費用便益分析マニュアル(令和7年8月)における感度分析(基本ケース値の±10%を変動幅)より引用
- それらの交通量を用いて既存幹線道路の交通容量に対する混雑度の見通しの算出を試みたもの。
- 本資料では、渋滞の現象を可能な限り定量的に表す観点から、一日当たりの交通容量と交通量の比較による試算を一例として提示している。
- なお、渋滞は必ずしも交通容量の超過のみにより発生するものではなく、合流部や信号交差点による影響、時間帯・場所による交通集中等、複数の要因が重なって発生する場合がある。
- 本試算は一定の条件の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る。



第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

●新湾岸道路を作ったら？ → 既存道路の交通量が減少し、渋滞の緩和が期待されます。

既存の道路整備事例(コラム①参照)では、新たな道路の整備によって、既存道路から新設道路へ交通の一部が転換するため、既存道路の交通量が概ね2～3割程度減少する傾向が見られます。

これらを踏まえ、新湾岸道路の整備により、既存道路の交通量が同程度に減少するものと仮定して整備後の交通量を試算すると、多くの断面で交通容量を下回る結果となり、渋滞の緩和が期待されます。



将来推計不確実性を
±10%加味



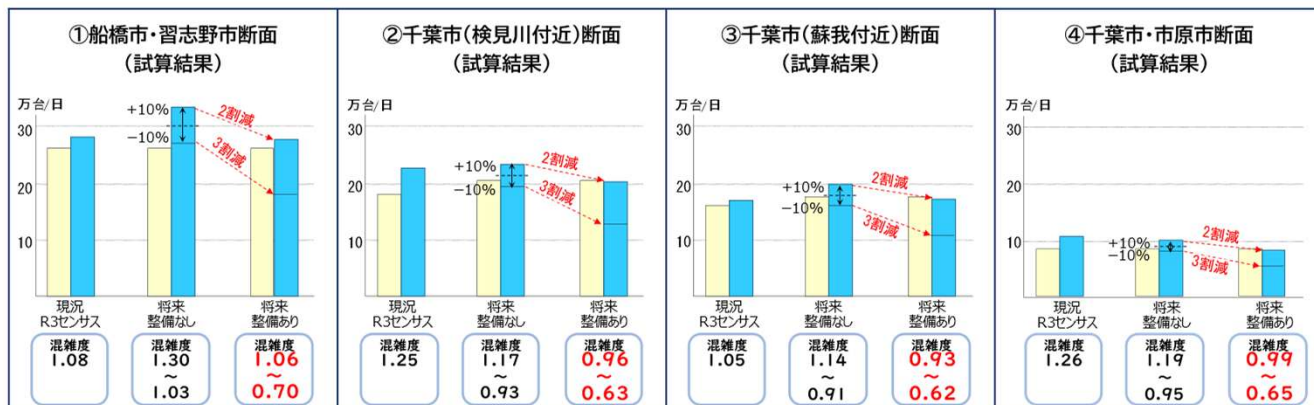
整備事例を基に
減少割合を設定

グラフの見方

交通容量 (スムーズに通行できる交通量)
交通量 (実際の台数)



将来の交通量は人口や社会状況によって変動する可能性があるため、将来推計に対して ±10%の変動を想定し妥当性を確認



(算定の考え方、方法)

○将来「整備なし」の場合は、将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、既存の幹線道路の交通量の見直し(2040年の将来交通量)を試算。
○試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。

※1 社会経済情勢の変化：国内総生産 (GDP)、人口、就業率、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格 等
※2 感度分析 (±10%)：費用便益分析でマニュアル (令和7年8月) における感度分析 (基本ケース値の±10%を変動幅) より引用

○「整備あり」の既存幹線道路の交通量見直しは、現段階でIC等による接続位置が定まっていなかったため配分解析が困難なことから、道路整備の事例を用いて、新設道路への交通転換に伴う既存幹線道路の標準的な交通量の減少率(減少幅)を上記の将来交通量に乘じて試算。

○本図の整備後交通量は、整備有りの状況を可能な限り定量的に表す観点から、他の類似事例における交通量減少率(概ね2～3割)を参考に算出した試算結果であり、実際の交通状況や道路条件等により変動する可能性がある。

第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

◆ 医療

●救急搬送も改善される？ → 医療機関への迅速な搬送が期待されます。

新湾岸道路の整備により、交通の円滑化が図られることで走行速度の向上が見込まれます。その結果、医療機関から30分以内に到達可能な範囲が拡大し、より広い地域において迅速な救急搬送が可能となることが期待されます。

医療アクセス 30分圏域の出し方

イメージ



(算定の考え方、方法)

○道路ネットワーク条件としてDRMデータに旅行速度を設定し、整備前後の30分圏域(施設から各メッシュへの所要時間を最短経路アルゴリズムを用いて到達可能範囲を分析)を図化。

○整備前後における第三次医療施設からの30分圏域(人口・面積)は、国勢調査の500mメッシュデータを集計して算出。

○本試算は簡易的な手法により新湾岸道路の整備効果を算定した結果であり、今後の詳細検討により変更となる可能性がある。



新湾岸道路の整備により、第三次医療施設からの30分圏域が広がり、より多くの人が医療にアクセスしやすくなります。



面積

約144km²の増加が期待されます

整備なし 約453 km²

整備あり 約597 km²



人口

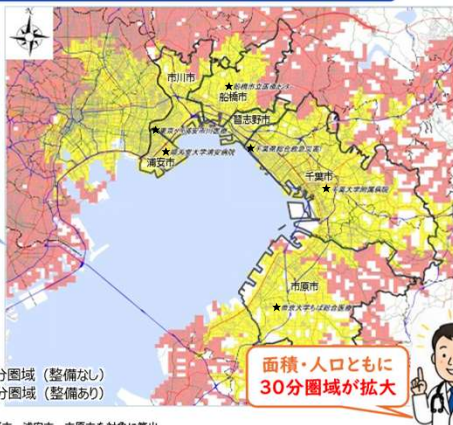
約277千人の増加が期待されます

整備なし 約2,408千人

整備あり 約2,685千人

第三次医療施設からの30分圏域

整備により
30分で
アクセスできる
エリアが
拡大



<凡例>

★ 第三次医療施設
■ 対象施設からの30分圏域 (整備なし)
■ 対象施設からの30分圏域 (整備あり)

人口・面積は千葉市、市川市、船橋市、習志野市、浦安市、市原市を対象に算出

面積・人口ともに
30分圏域が拡大

第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

🔊 コラム①

外環道(千葉区間)の整備による交通量の変化は？

💡 道路を整備すると、既存道路の交通量が減ります



環状道路や道路の拡幅などを行うと、既存道路から新設道路へ交通の一部が転換するため、既存道路の交通量が約2～3割減少しています。

東京外かく環状道路
(三郷南IC～高谷JCT)の例

東京外かく環状道路 (三郷南IC～高谷JCT) の例



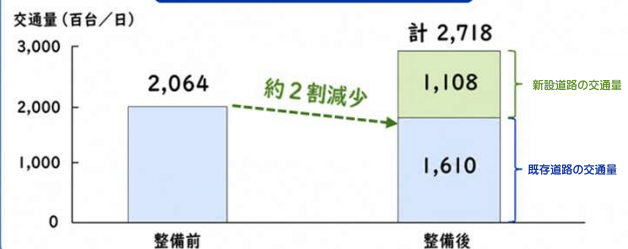
【出典：国土地理院地図を元に作成】

交通量の変化 (単位：百台／日)

	路線	整備前	整備後	減少率
既存道路	高速 中央環状線	1,492	1,143	22%
	松戸原木線	206	195	5%
	一般 市川柏線	103	79	23%
	市川松戸線	263	193	27%
	小計 (既存道路)	2,064	1,610	22%
新設道路	高速 外環道※	—	716	—
	一般 国道298号	—	392	—
	小計 (新設道路)	—	1,108	—
合計 (全体)		2,064	2,718	—

※：新設の外環道 (三郷南IC～高谷JCT) が開通後、当該区間における交通量を計測

既存道路の交通量の変化



その他の既存道路の交通量減少事例は？

並行する道路の交通量減少率

別線整備	東京外かく環状道路	横浜環状北西線	中部横断自動車道
	減 22%	減 17%	減 34%
現道拡幅	国道357号 湾岸千葉地区改良	東関道 千葉富津線	国道17号 上武道路
	減 26%	減 33%	減 23%

全体で 約2～3割減少

◆ 交通事故

●事故が起きやすい道路とは？ → 渋滞や見通しの悪い箇所では事故が多く発生しています。

交通事故は、「渋滞時の追突」や「見通しの悪い箇所」、「狭い道路」などで発生しているほか、渋滞を避け、生活道路を抜け道とすることで事故が発生しています。

事故の起きやすさは、「死傷事故率」という値を用いて分析を行っており、「死傷事故件数」を、億台キロで割ることで算定されます。

事故が起きやすい道路

①交通渋滞が発生している道路での追突事故



②見通しの悪い交差点等での衝突事故



③狭い道路での接触事故



幹線道路の渋滞と生活道路

幹線道路で渋滞が発生



渋滞を避けて、
生活道路へ迂回



生活道路で接触事故が発生

死傷事故率ってなに？

死傷事故率とは・・・

**車が1億台キロ走ったときに発生する
事故の件数**

①死傷事故件数 ÷ ②1億台キロ

①死傷事故件数

・死者または負傷者が発生した事故の件数



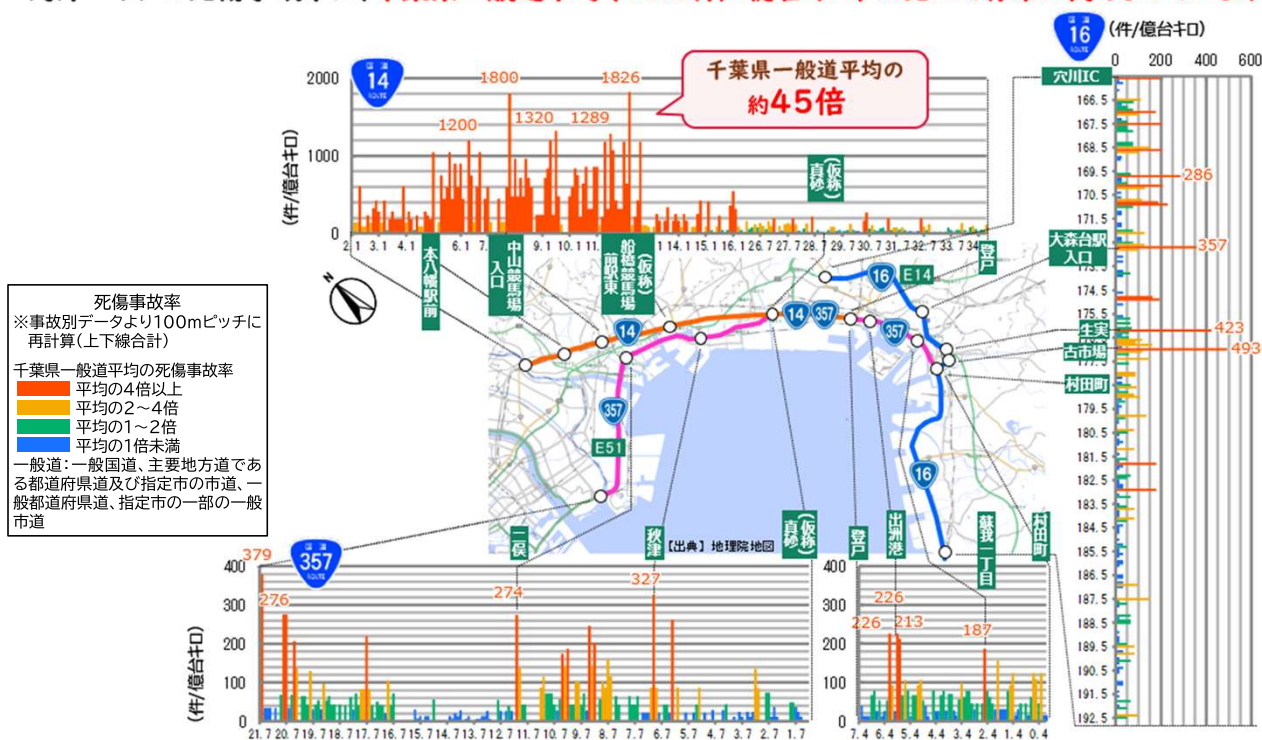
②1億台キロ

・1万台の車が1万km走行、または
10万台が1,000km走行した距離

●湾岸エリアの死傷事故率は？ → 主要な道路で死傷事故率が高くなっています。

湾岸エリアの国道14号、16号、357号の死傷事故率は、渋滞が多い区間や交差点で高くなっていることが分かります。国道14号では、千葉県平均の約45倍に上る死傷事故率となっています。

湾岸エリアの死傷事故率は、千葉県一般道平均(40.3件/億台キロ)に比べて非常に高くなっています。



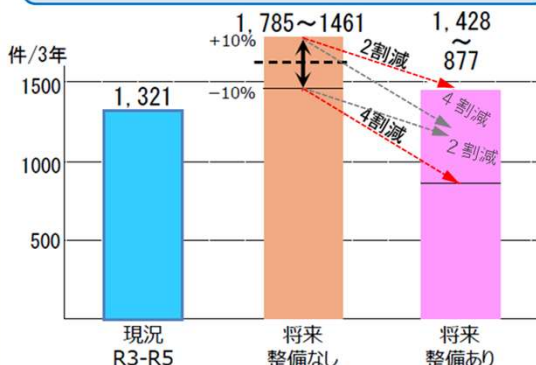
●新湾岸道路を作ったら？ → 既存道路の交通量が減って、事故の低減が期待されます。

既存の道路整備事例(コラム②参照)では、新たな道路の整備によって、既存道路の交通量が減少するため、既存道路の交通量が幹線道路で約2～4割、生活道路で約3～4割減少する傾向が見られます。これらを踏まえ、新湾岸道路の整備後の交通量を基に試算すると、幹線道路・生活道路ともに事故件数の減少が期待されます。

試算結果

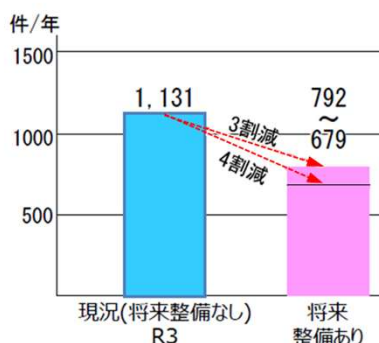
整備事例の減少率による試算結果では、幹線道路・生活道路ともに事故件数の減少が期待される。

幹線道路(国道14号、国道16号、国道357号)※1



※1 沿線市(市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市)内を対象に集計

生活道路(市道幅員5.5m未満)※2



※2 沿線市(市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市)内を対象に集計

〈試算の条件〉

- ・現況
幹線道路: 交通事故データ R3-R5直轄国道データ
生活道路: 交通事故データ R3市町村道(幅員5.5m未満)
- ・将来整備なし
幹線道路: 令和22(2040)年の将来交通量に感度分析を実施し、現況の事故率を基に算出
生活道路: 将来交通量は推計出来ないため、現況と同程度とした
- ・将来整備あり
幹線道路: 整備事例(幹線道路)の事故減少率を乗じて算出
生活道路: 整備事例(生活道路)の事故減少率を乗じて算出

(データ)対策前: ITARDAデータ(H27年度)

対策後: ITARDAデータ(R4年度)



新湾岸道路を整備することで、幹線道路では最大で約4割、生活道路でも最大で約4割の事故件数が減少すると期待されます。



新湾岸道路の整備により、より安全で、快適で、活力あるまちづくりを目指します。

※本試算は一定の条件の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。

(算定の考え方、方法)

- 将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、新湾岸道路の整備しない場合の交通量の見通しを試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。
- これらの交通量を用いて、道路交通センサスと交通事故データから算出された現況の事故率を基に新湾岸道路の整備しない場合における事故件数の見通しを算出。
- ※1 社会経済情勢の変化: 国内総生産(GDP)、人口、就業者数、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格 等
- ※2 感度分析(±10%): 費用便益分析マニュアル(令和7年8月)における感度分析(基本ケース値の±10%を変動幅)より引用
- 整備ありの事故件数の試算に際しては、現段階でIC等による接続位置が定まっていないため配分解析が困難であることから、道路整備の事例を用いて既存道路の事故件数の減少率(減少幅)を算出。
- 算出した減少率を幹線道路では整備しない場合の事故件数に乘じ、生活道路では現況の事故件数に乘じて、新湾岸道路の整備ありの事故件数の見通しを試算。
- 本図の整備後事故件数は、整備有りの状況を可能な限り定量的に表す観点から、他の類似事例における既設道路の事故件数の減少率(概ね2～4割)を参考に算出した試算結果であり、実際の交通状況や道路条件等により変動する可能性がある。

第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

📢 コラム② 国道357号(湾岸千葉地区改良)の整備により事故件数は?

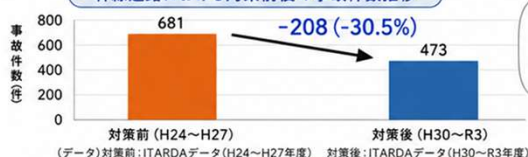
これまでの道路整備事例では、幹線道路において約2～4割、生活道路において約3～4割の事故減少が確認されています。



国道357号の改良で、事故が約3割減少



幹線道路における対策前後の事故件数推移



周辺地域生活道路における対策前後の事故件数推移



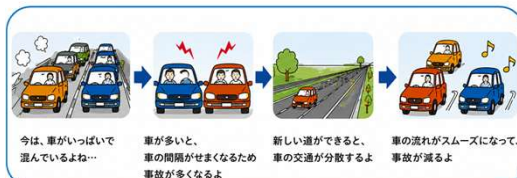
約3割の事故が減ったね

生活道路も、もっと安全になるんだね

新しい道路をつくらたりすると並行する道路の事故が約2～4割減少

道路整備に伴う並行路線の事故減少率

幹線道路	東関東 千葉富津線	横浜環状 北西線	中部横断 自動車道
	減 41%	減 19%	減 30%
≧ 減 2～4 割 ≦			
生活道路	国道357号 湾岸千葉地区改良	国道16号 八王子拡幅	国道20号 日野BP
	減 39%	減 40%	減 26%
≧ 減 3～4 割 ≦			



第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

◆ 防災

●新湾岸道路で災害に強くなる？ → 災害時の対応力の向上が期待されます。

道路ネットワークの強化は、平常時の交通円滑化に加え、災害時における救援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。

国道357号東京港トンネル通行止めの状況



【出典】：東京国道事務所X（令和7年9月11日）

凡 例		高潮発生時
—	通行可能区間（高速）	
---	通行不能区間（高速）	
—	通行可能区間（一般道）	
---	通行不能区間（一般道）	
□	～1m	広域防災拠点（救護・自衛隊）
□	～3m	
□	～5m	防災拠点（市役所・救護物資拠点）
□	～10m	防災拠点（港湾）
□	10m～	I C（インターチェンジ）

①国道14号（千葉市花見川区幕張4丁目地先）



■千葉市稲毛区黒砂地先の高潮時の道路冠水



2023年9月8日（台風13号時） 2023年9月7日（平常時）



出典「水防法」に基づく高潮浸水想定について[千葉県HP]
広域防災拠点とは、千葉県大規模災害時応援受援計画より

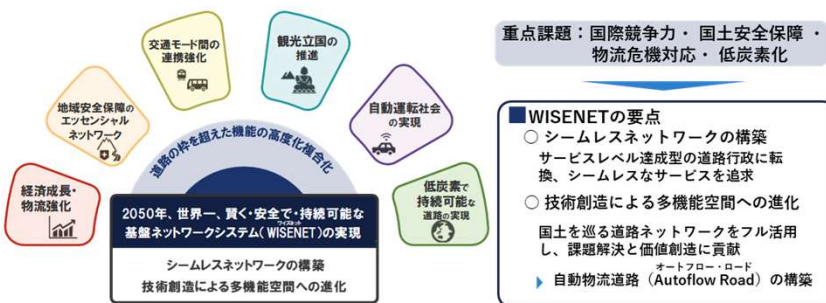
第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

「道路計画の必要性」については、有識者委員会でデータを示しながら議論を深めています。

▶▶▶ コラム③ 新時代の課題解決と価値の創造

「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



自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

自動物流道路（オートフロー・ロード Autoflow Road）

道路空間を活用した人手によらない新たな物流システムとして、自動物流道路（オートフロー・ロード）の実現を目指します。

物流危機への対応、低炭素化推進のため、諸外国の例も参考に、新たな技術によるクリーンな物流システムの実現に向けた検討を開始します。

スイス CST

主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転カートを走行させる物流システムを計画中



出典：Cargo Sous Terrain HTP

イギリス MAGWAY

低コストのリニアモーターを使用した完全自動運転による物流システムを計画中



出典：Magway社提供資料

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、強固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（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

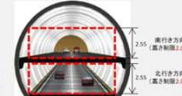
- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ（京都市）

治水機能

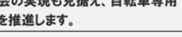
頻発する集中豪雨に対処するため治水機能への道路ネットワーク活用を推進します。



国土交通省

マレーシア SMART

高速道路と放水路の共用トンネルとして導入（2007）



国土交通省

高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進します。



国土交通省

ノルウェー（E39国道）

高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備



国土交通省

◆ 配慮事項と付帯事項

構想段階では、道路の概ねのルートや構造を決めるため、解決すべき課題や背景、達成すべき目標に照らし、事業の効果、環境、費用等を踏まえて複数案を比較、評価する必要があります。この中で示された効果や課題は、概略計画決定以降に検討熟度を高めていくことが重要です。このため、取組の方向性を「付帯事項」として整理していく予定です。

現在、ルート・構造等の検討を進めるにあたって求められる要素と具体化に向けた取り組み事例について整理を進めています。

海辺の景観等の確保(景観検討の実施／環境配慮の検討)

景観への配慮が必要な事業では、構造等の詳細検討にあたって景観検討を実施している事例が存在しています。また、遮音壁を設置する際、日照を確保し、見通しが良く圧迫感を低減させる透光パネルの遮音壁を設置している事例も見られます。

●3次元デザインソフト



【出典】大阪湾岸道路西伸部(陸上高架橋)のCIMを活用した景観検討について(令和2年度近畿地方整備局研究発表会 論文集)

●模 型



●透光型遮音壁(東京外かく環状道路(高架))



R8.3.12撮影

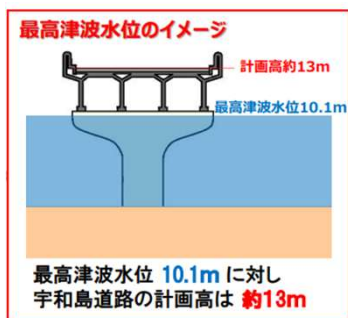
●グリーンインフラの取り組み



【出典】グリーンインフラの市場における経済価値に関する研究会

災害リスクの低減(緊急避難路の確保)

東日本大震災以降、津波浸水エリア内に位置する高架区間等を活用し、緊急避難階段を設置するなどにより、避難場所の確保を支援する取り組みが広がっています。



【出典】国土交通省四国地方整備局 一般国道56号 宇和島道路(事後評価)資料



【出典】千葉県高潮浸水想定区域図

地域の賑わいの創出(再開発事業等との連携)

湾岸地域には千葉県内でも有名な観光地が立地し、年間の観光入込客数は約7,200万人にのぼり、県内の観光産業を牽引しています。幕張海浜公園の活性化や千葉マリスタジアムの再整備、新アリーナ建設といった地域計画との連携を図りながら、更なる観光需要の増加に対応するため、交通円滑化や安全確保の観点から支援する取組が行われています。

●にぎわいの広場およびその周辺区域



【出典】千葉市 幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業について

●幕張公園の新アリーナ整備



【出典】ヒューリック株式会社 スポーツ・エンタメ事業への参画および千葉県立幕張海浜公園でのアリーナ開発について

産業競争力の強化(港湾整備)

千葉港では、千葉中央区の船舶の大型化やヤード不足等に対応するため、土地の造成を含む埠頭再編計画を推進しています。物流拠点の整備に伴う産業競争力の強化に向け、交通円滑化の観点から生産活動の効率化を支援する取組が行われています。

■主な計画の内容(物流機能の向上)【千葉中央地区】



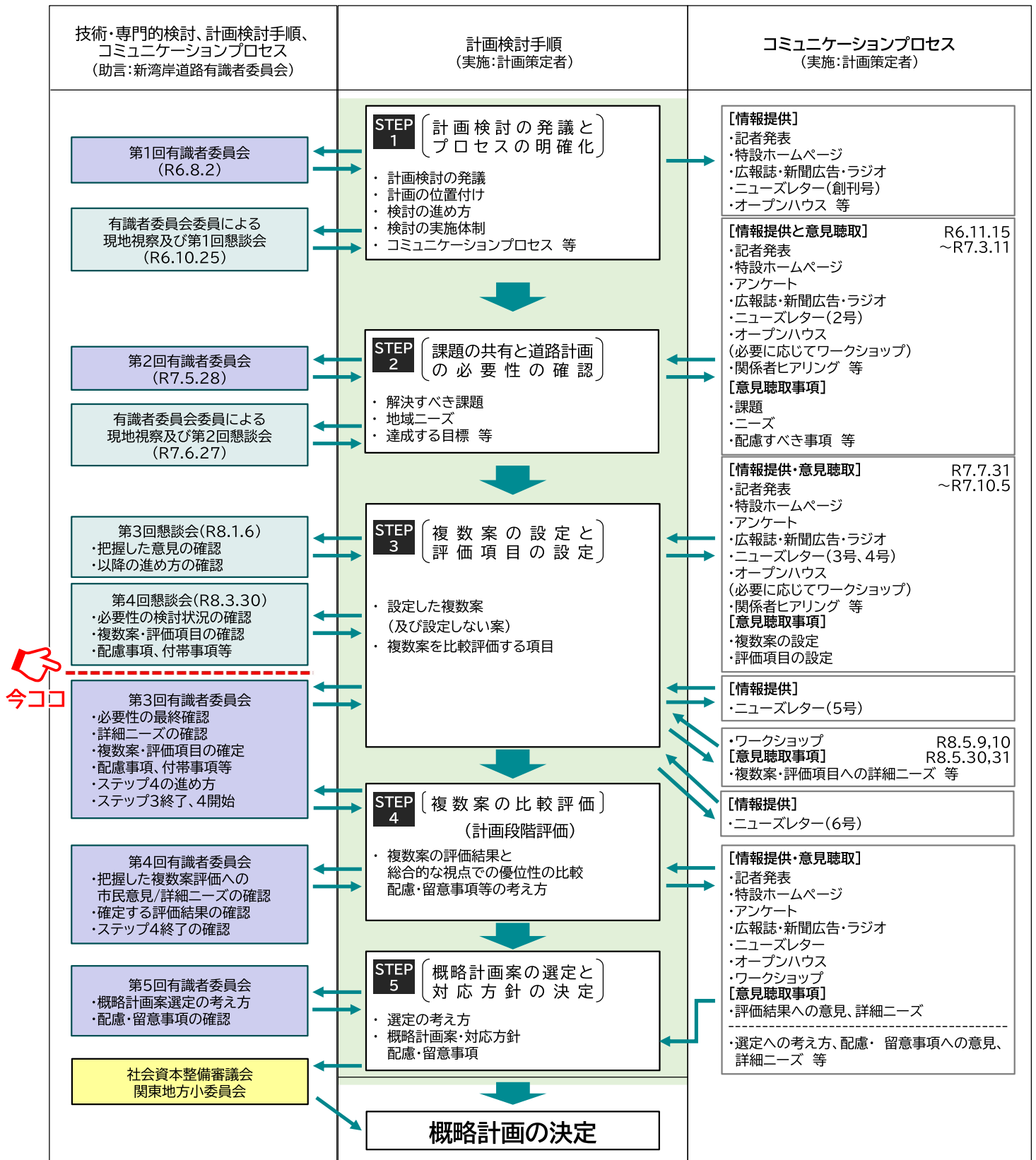
【出典】交通政策審議会第72回港湾分科会 資料1-1を加工

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きます。

●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



※社会資本整備審議会関東地方小委員会に適宜報告(未定)

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