

未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト

第6号
増補号

2026.7



新湾岸道路の必要性に関する追加検討について報告します

今回の追加検討は、新湾岸道路の達成すべき目標として掲げている「物流・産業」「港湾・空港」の観点から整理し、試算の詳細の検討状況について以下のとおり報告します。 ※「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 →

◆ 物流・産業

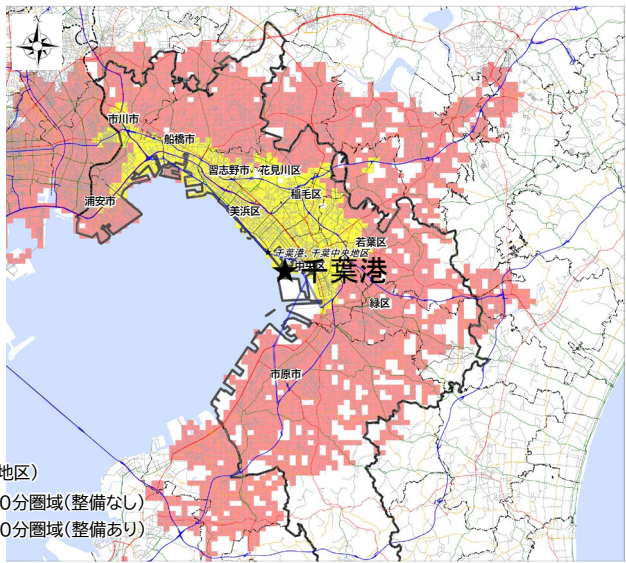
●新湾岸道路を作ったら？ → 物流・産業の効率化や生産性向上が期待されます

新湾岸道路の整備により、千葉港から30分以内に到達可能な範囲(30分圏域)が拡大するとともに、目的地に到着するまでの所要時間のばらつきが小さくなり、物流・産業の効率化が期待されます。

千葉港から**30分圏域**が広がり、
企業誘致や産業誘致が促進されます。

面積	約386km ² の増加	事業所	約39,600箇所の増加
整備なし	約 143 km ²	整備なし	約 30,800 箇所
整備あり	約 529 km ²	整備あり	約 70,400 箇所

千葉港からの30分圏域の広がり



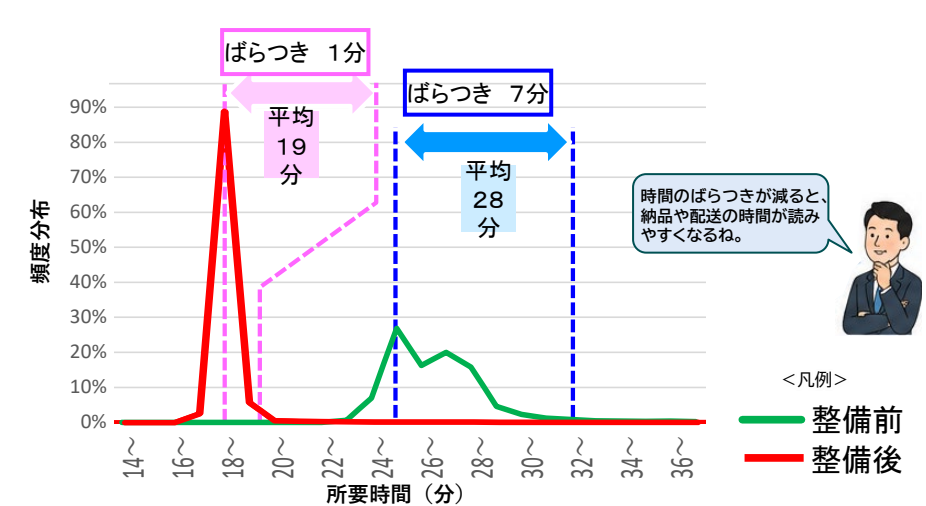
<凡例>
★ 千葉港(千葉中央地区)
■ 対象施設からの30分圏域(整備なし)
■ 対象施設からの30分圏域(整備あり)

(圏域拡大の算定の考え方、方法)
○道路ネットワーク条件として2024年度平均混雑時旅行速度をDRM(デジタル道路地図)に設定し、最短の所要時間で到達可能な経路を選択可能なアルゴリズムを用いて、千葉港から30分で到達可能な範囲(30分圏域)を500mメッシュデータとして算定。
○各メッシュデータに含まれる人口及び面積を集計し、道路整備前後の差を算出することにより、千葉港の30分圏域の広がりを定量的に算定。
○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る。

目的地に到着する所要時間の**ばらつき**が**小さくなり**、
到着時間の見通しが立てやすくなります

平均所要時間	約9分の短縮	ばらつき	約6分の短縮
整備なし	約 28 分	整備なし	約 7 分
整備あり	約 19 分	整備あり	約 1 分

移動時間のばらつきの変化(千葉港→江戸川区約27km)



(時間信頼性の算定の考え方、方法)
○千葉港を発着する大型車の00ペアのうちシェア1位を占める江戸川区との最短経路(東関東道経由)について、ETC2.0の2024年度時間別全データをヒストグラム化して整備前の所要時間のばらつきを算出。
○整備あり(新湾岸経路)の時間信頼性の試算は、新湾岸道路の旅行速度を80km/hに設定し、その他の区間については、整備前のETC2.0の2024年度時間別全データをヒストグラム化して所要時間のばらつきを算出。(整備後の頻度分布は外環(千葉県区間)を使用)
○ばらつきは、全データのうち10%タイル値(渋滞が少ない時の所要時間)、95%タイル値(渋滞が多い時の所要時間)の所要時間の差として時間信頼性を算定。
○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る。

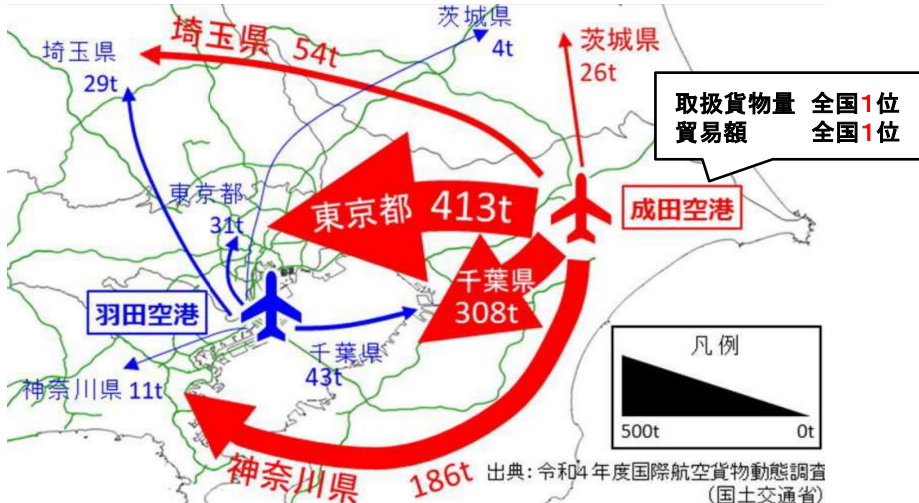
◆ 港湾・空港

●新湾岸道路を作ったら？ → 港湾・空港の時間信頼性の向上が期待されます

新湾岸道路の整備により、成田空港から60分以内に到達可能な範囲(60分圏域)が拡大します。

【成田空港及び羽田空港の輸入貨物について】

- 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、約3割が東京方面に輸送
- 羽田空港から輸入された貨物の約4分の1が千葉方面に輸送



取扱貨物量 全国1位
貿易額 全国1位

【成田空港】
東京都 413t
千葉県 308t
神奈川県 186t
埼玉県 54t
茨城県 4t
千葉県 26t

【羽田空港】
東京都 31t
千葉県 43t
神奈川県 11t
埼玉県 8t
茨城県 9t
千葉県 11t

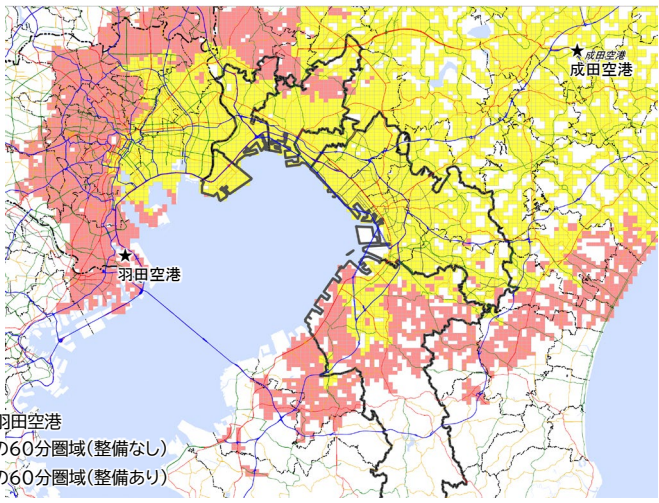
出典: 令和4年度国際航空貨物動態調査(国土交通省)

【出典】: 令和6年度 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

成田空港から60分圏域が広がります

面積	約128km ² の増加
整備なし	約 435 km ²
整備あり	約 563 km ²

成田空港からの60分圏域の広がり



<凡例>
★ 成田空港及び羽田空港
■ 対象施設からの60分圏域(整備なし)
■ 対象施設からの60分圏域(整備あり)

(圏域拡大の算定の考え方、方法)
○道路ネットワーク条件として2024年度平均混雑時旅行速度をDRM(デジタル道路地図)に設定し、最短の所要時間で到達可能な経路を選択可能なアルゴリズムを用いて、成田空港から60分で到達可能な範囲(60分圏域)を500mメッシュデータとして算定。
○各メッシュデータに含まれる人口及び面積を集計し、道路整備前後の差を算出することにより、成田空港からの60分圏域の広がりを定量的に算定。
○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る。

(参考)成田空港「第2の開港」を支える道路ネットワークの必要性について

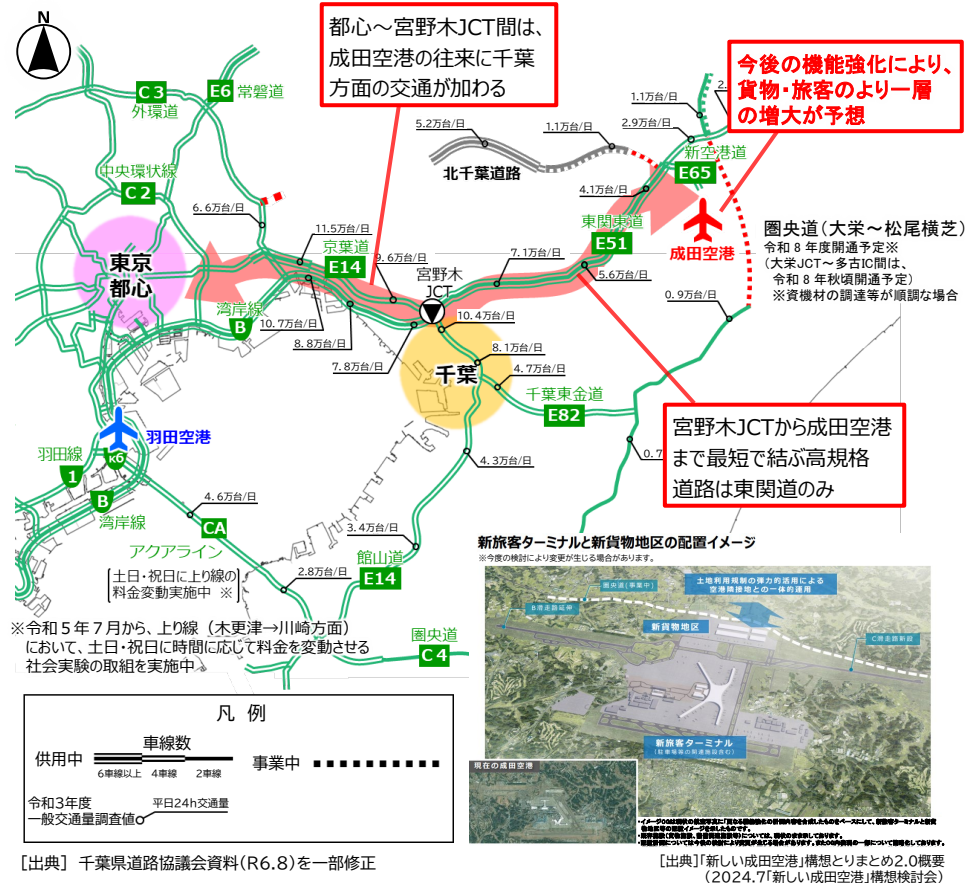
令和7年11月、県、国及び高速道路会社などで構成される千葉県道路協議会において「新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針」(以下、「基本方針」という。)を策定しました。

成田空港の機能強化の効果を広域的に波及させ、羽田空港との連携強化を図る高規格道路ネットワークのあり方については、この基本方針において、渋滞が顕著である京葉道路などを補完するため、新湾岸道路を成田空港「第2の開港」を支える道路ネットワークの1つに位置づけています。

東京都心と成田空港間の高規格道路ネットワークの現状

都心と成田空港を直接結ぶ高規格道路は東関道のみとなっており、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り京葉道と東関道に交通が集中している状況です。

今後も湾岸部は港湾機能の強化や物流施設の立地、成田空港の機能強化等により、交通需要の増大が予想されています。



京葉道路・東関東自動車道の渋滞発生状況

京葉道路は広範囲にわたり渋滞が発生



成田空港「第2の開港」を支える高規格道路ネットワークの早期実現に向けて

新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(抜粋)

<成田と都心・羽田の連結強化につながる新たなネットワーク形成>

○唯一の成田空港アクセスである東関東自動車道に加え、都心と成田空港を最短で結び外環道と接続する北千葉道路、及び渋滞が顕著な京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続する新湾岸道路を車の両輪として、地域と意識を共有しながら、スピード感を持ち、有料道路事業を活用し、最優先で新たなネットワーク形成を図る。

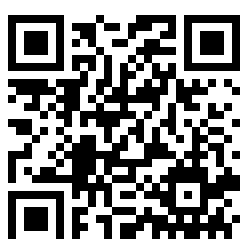


新湾岸道路ポータルサイト

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