

第2回新湾岸道路 ワークショップ

令和8年5月30日（土）

令和8年5月31日（日）

国土交通省 千葉国道事務所

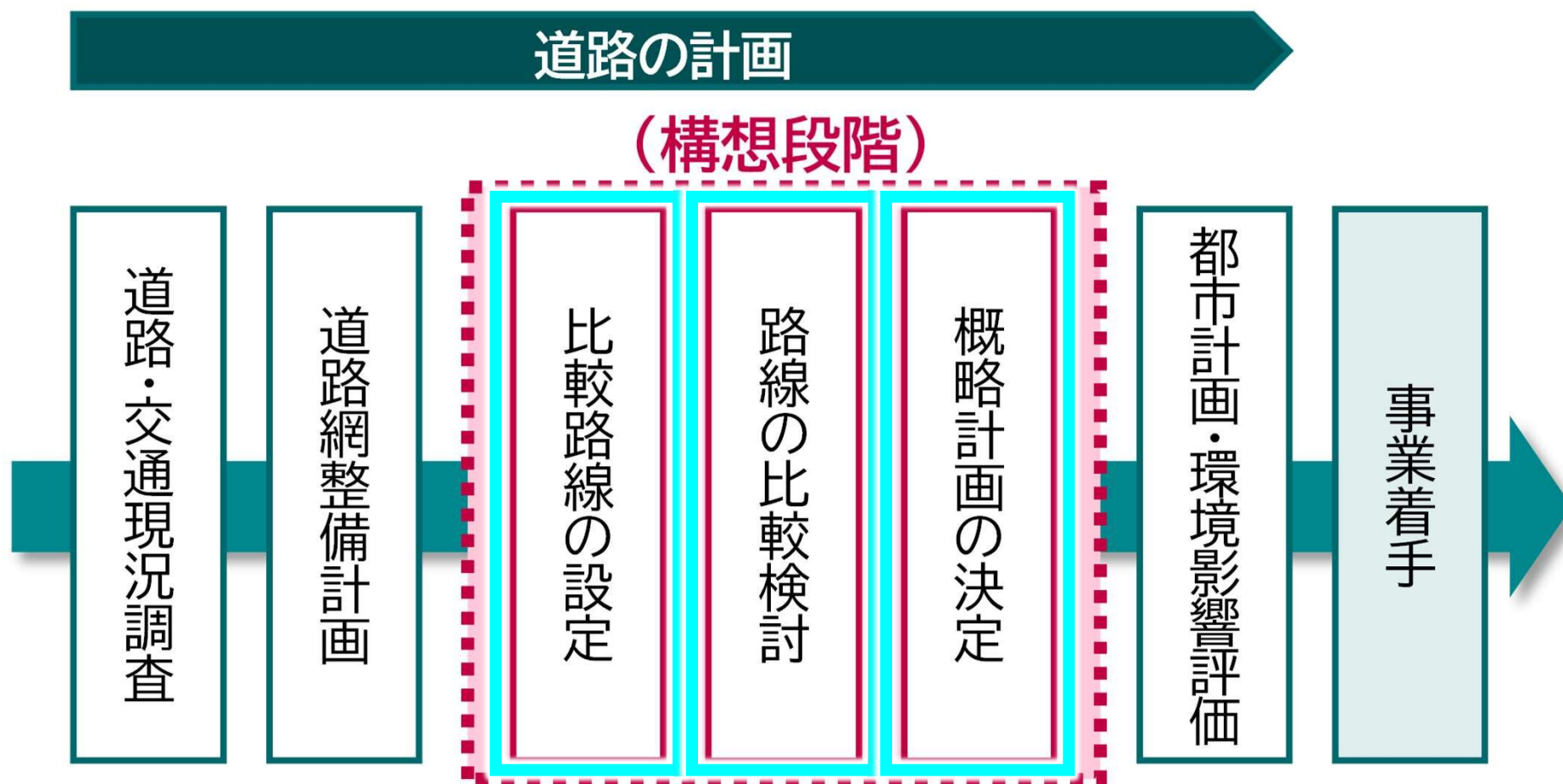
1. 新湾岸道路の計画検討の進め方
2. 道路計画の必要性
3. ルート・構造（案）

新湾岸道路の計画検討の進め方

道路事業の流れ

創刊号

2024.11



出典) 道路行政の簡単解説 1.道路事業の流れ,国土交通省HPを元に作成

道路事業の流れと検討対象範囲(構想段階)

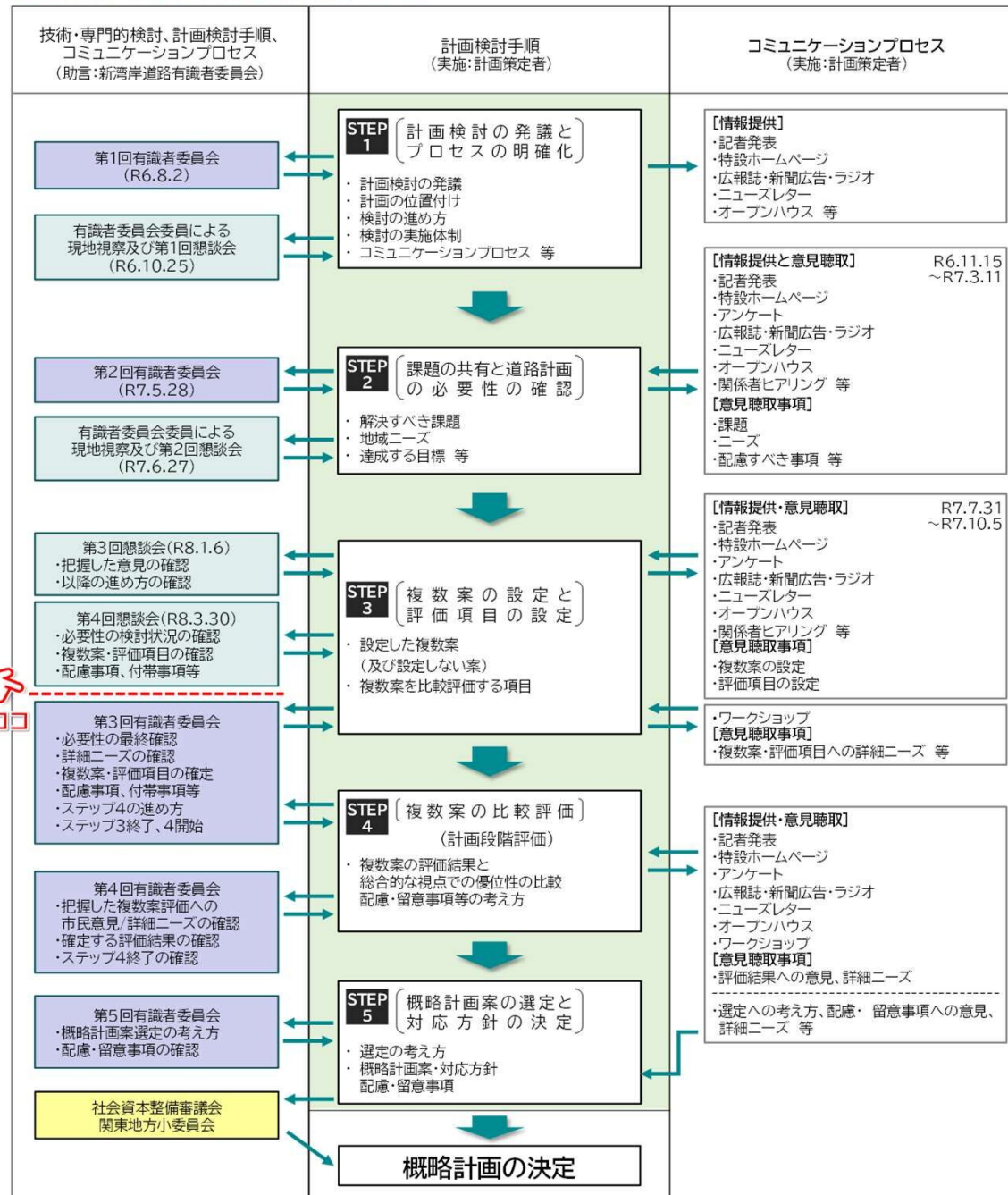
計画検討の進め方

第5号

2026.4

●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

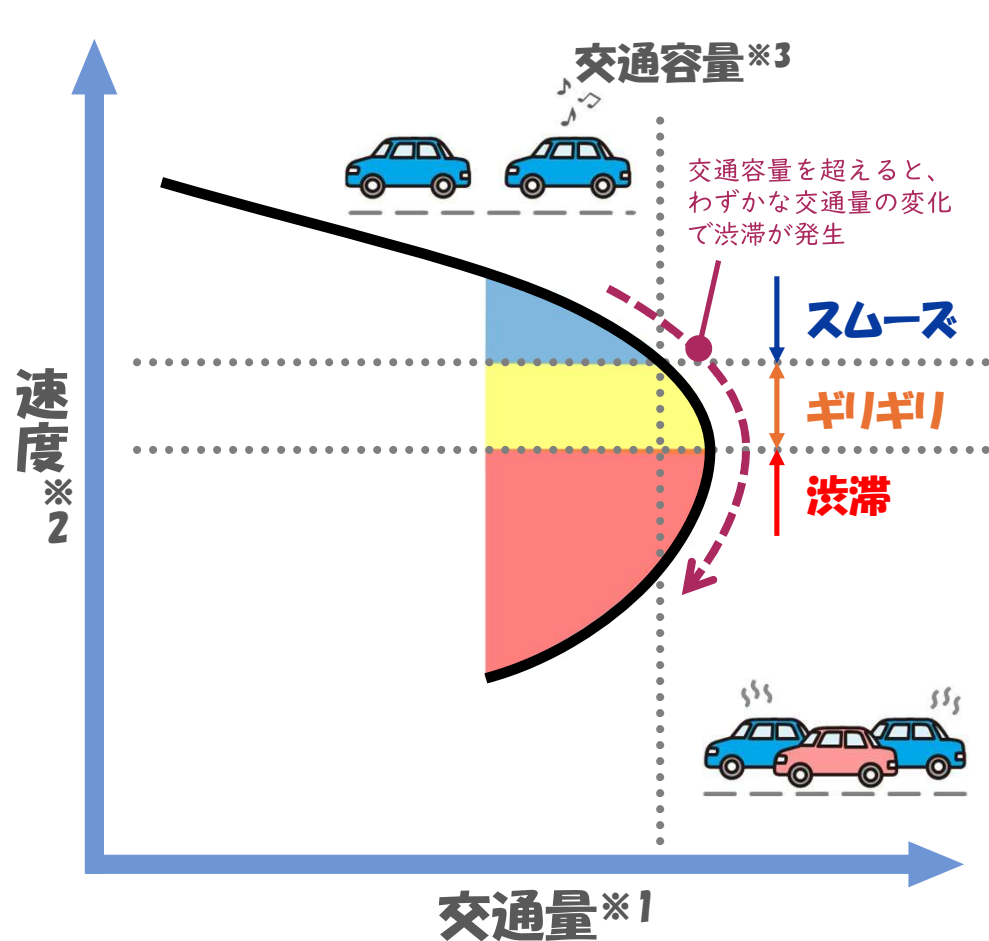


※社会資本整備審議会関東地方小委員会に適宜報告(未定)

道路計画の必要性

「渋滞」とは？

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？

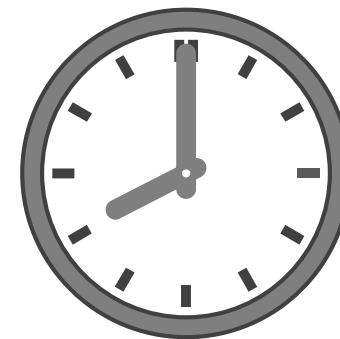
交通容量ギリギリの交通量では



渋滞が発生したり

発生しなかったり

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



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。

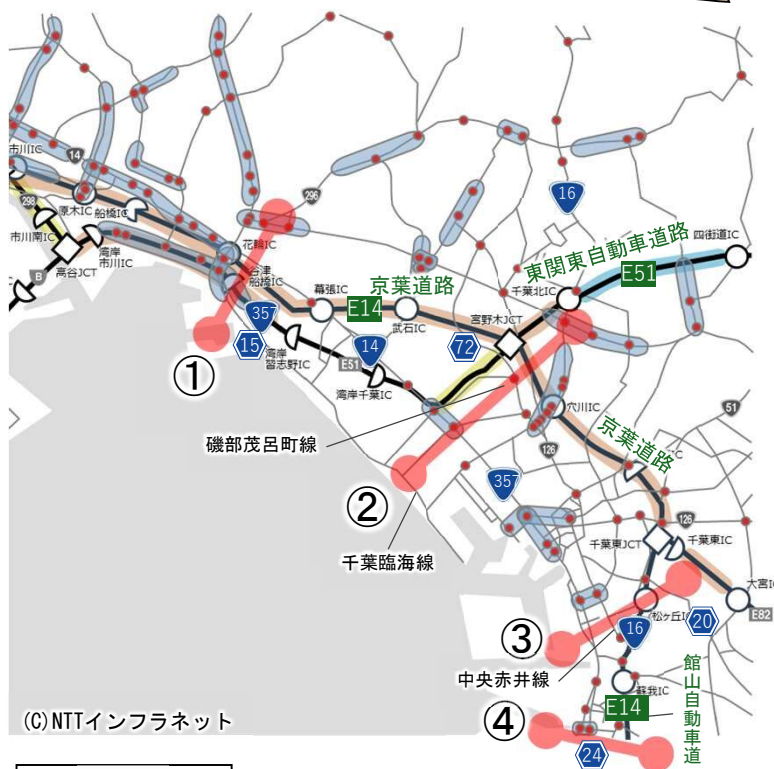
広い道・車線が多い道は
たくさん通れる！



狭い道・信号が多い道は
少ししか通れない…

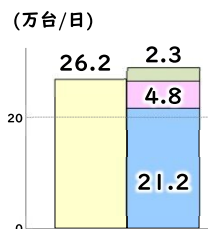


交通量を集計した4つの断面



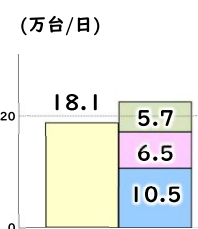
① 船橋市・習志野市断面
(試算結果)

交通容量を
2.1万台/日超過



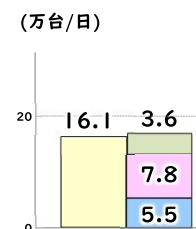
② 千葉市 断面
(検見川付近)
(試算結果)

交通容量を
4.6万台/日超過



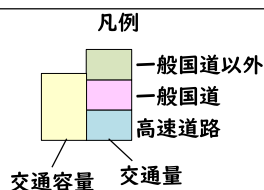
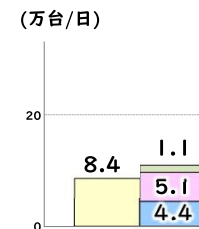
③ 千葉市 断面
(蘇我付近)
(試算結果)

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3年全国道路・街路
交通情勢調査 一般交通量調査

○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。

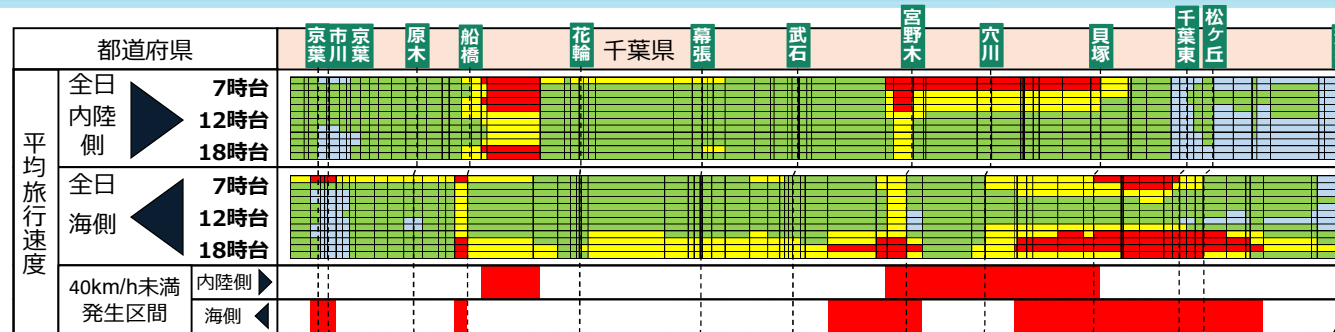


まとめ

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

京葉道路の 時間帯別走行速度



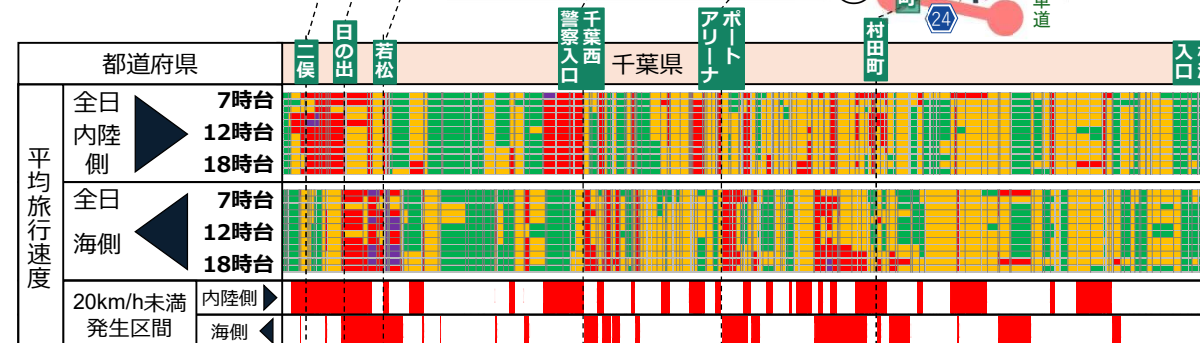
赤の区間で
渋滞が多く発生

出典:ETC2.0プローブデータ
(R05年1月~12月[全日])

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



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

出典:ETC2.0プローブデータ
(R05年1月~12月[全日])

湾岸エリアの試算(イメージ)

将来の交通量算定の流れ

① 現在の交通量・交通需要(人・モノの移動)



人の移動
(乗用車)



交通の流動
(OD)



モノの移動
(貨物車)

現在の
交通の流動

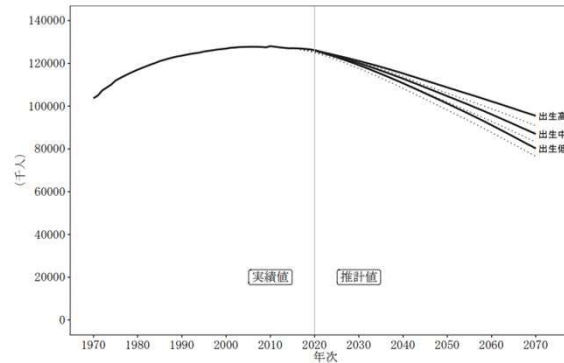
現在の
交通の流動

② 将来人口・GDP等を踏まえて、 将来の交通需要を推計

将来人口

全国将来人口(国立社会保障・人口問題研究所)
より中位推計の最新値

図Ⅱ-1-1 総人口の推移 —出生中位・高位・低位(死亡中位)推計—



実線は今回推計、破線は前回推計。

出典：日本の将来推計人口(令和5年推計)

将来GDP

最新の実質GDPの政府見通し(経済見通しと経済財政運営の基本的態度(内閣府))に、直近10年間の実質GDP(国民経済計算年報(内閣府))の平均変化量を加算して予測

※2040年以降は一定値に設定

③ 将来の交通需要を道路ネットワークに 配分して、各路線の交通量を推計

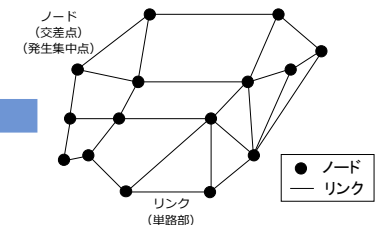
将来の交通需要



約80万ペア

将来の交通の流動
(OD)

将来の道路ネットワーク



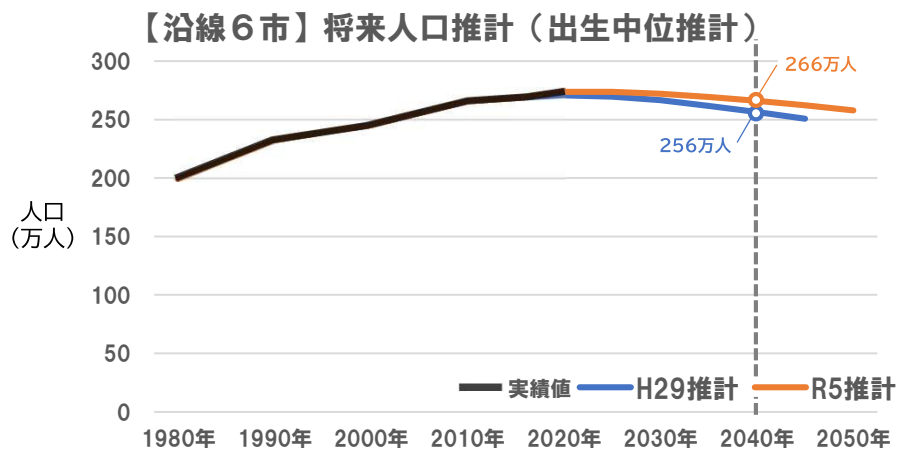
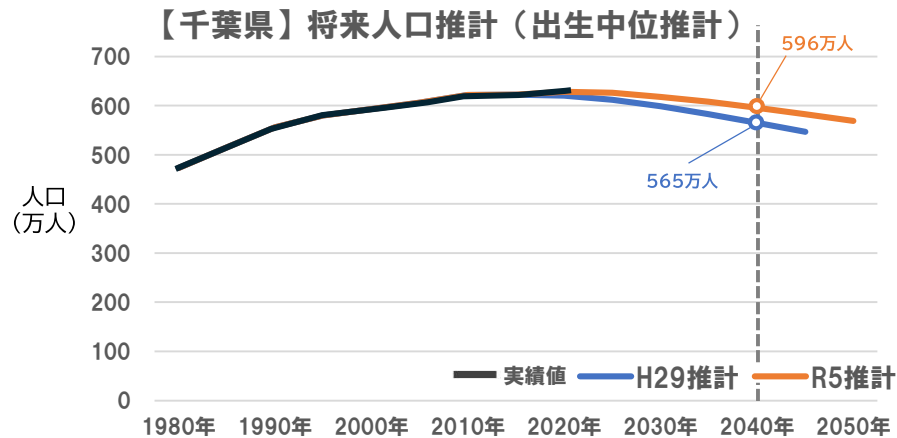
約11万リンク

各路線の交通量

「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。

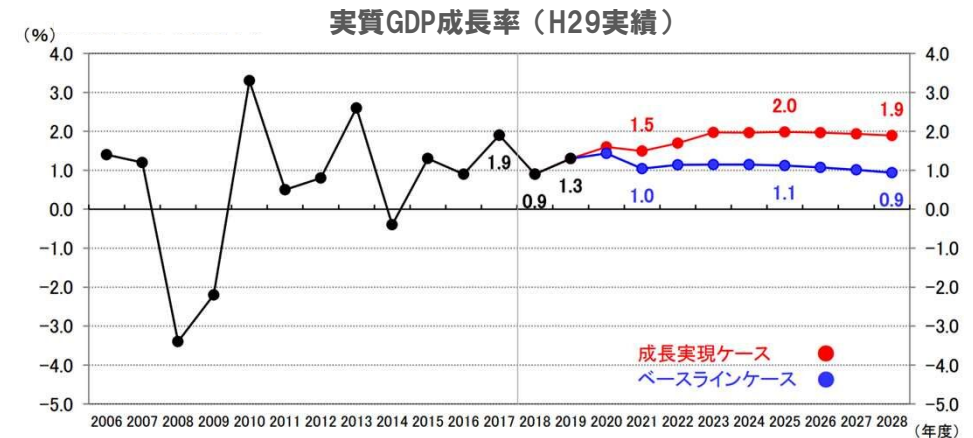
将来人口の推計(千葉県)およびGDP成長率(全国)

将来人口の推計(千葉県)

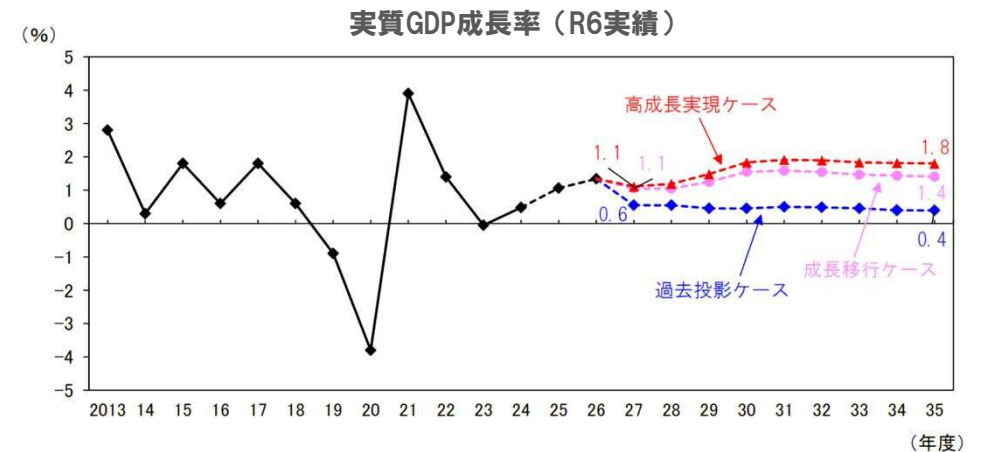


出典: 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口 より引用

GDP成長率(全国)



- ・実質GDP : 物価変動を除いた、経済の実質的な成長を示す指標
- ・成長実現ケース : アベノミクスで掲げたデフレ脱却・経済再生という目標に向けて、政策効果が過去の実績も踏まえたペースで発現する姿を試算したもの
- ・ベースラインケース: 足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移する姿を試算したもの



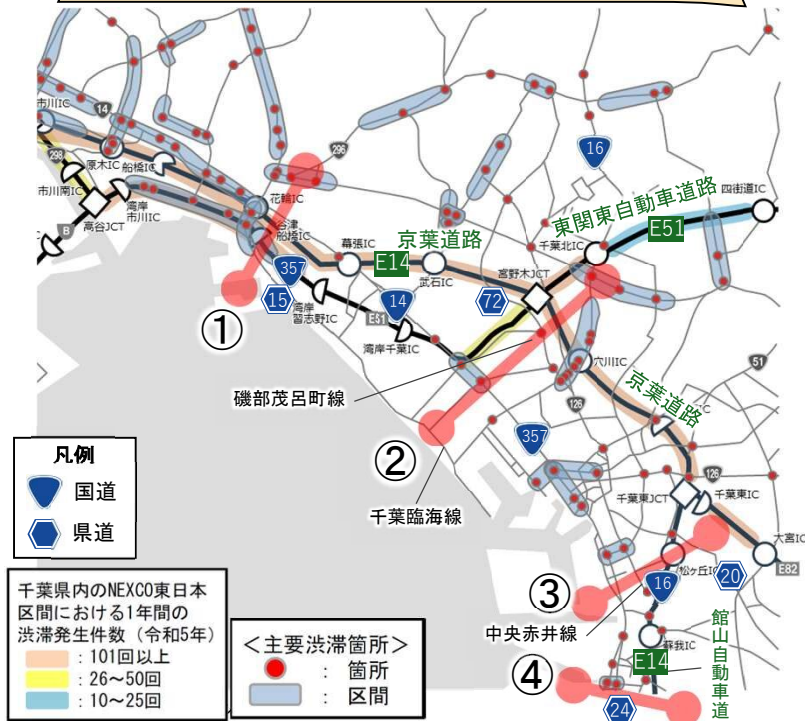
- ・高成長実現ケース: デフレ状況に入る前の期間の平均程度まで高まる想定
- ・成長移行ケース : 過去 40 年平均程度まで高まる想定
- ・過去投影ケース : 直近の景気循環以降、足下までの平均並みで将来にわたって推移する想定

出典: 内閣府 中長期の経済財政に関する試算 より引用

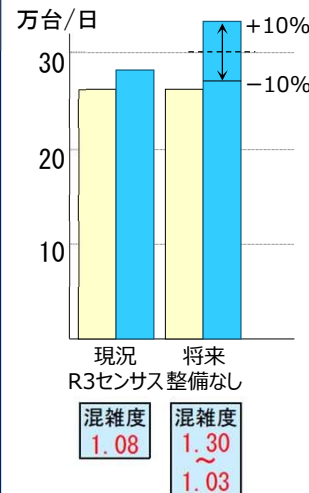
湾岸エリアの試算(イメージ)

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？

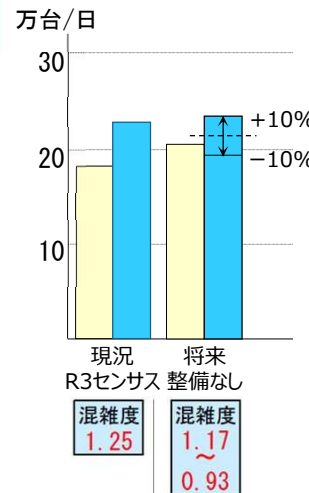
交通量を集計した4つの断面



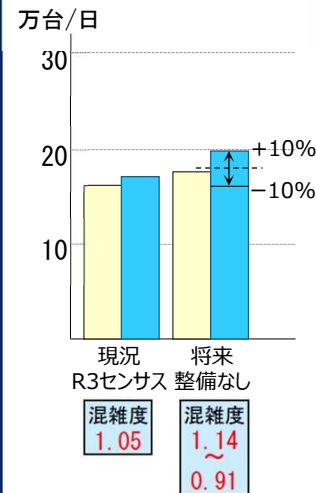
①船橋市・習志野市
断面
(試算結果)



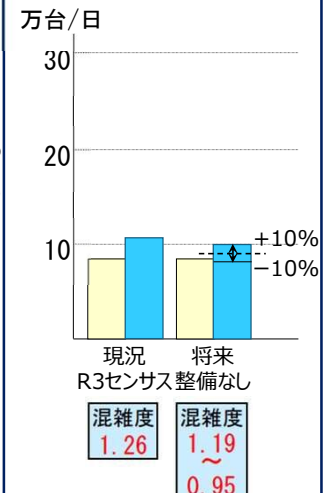
②千葉市(検見川付近)
断面
(試算結果)



③千葉市(蘇我付近)
断面
(試算結果)



④千葉市・市原市
断面
(試算結果)



【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
 ※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

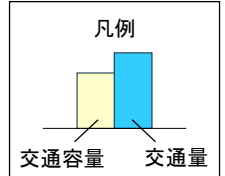
※2 感度分析（±10%）：費用便益分析マニュアル（令和7年8月）における感度分析（基本ケース値の±10%を変動幅）より引用

○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。

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。



外環道(千葉区間)の整備効果の事例



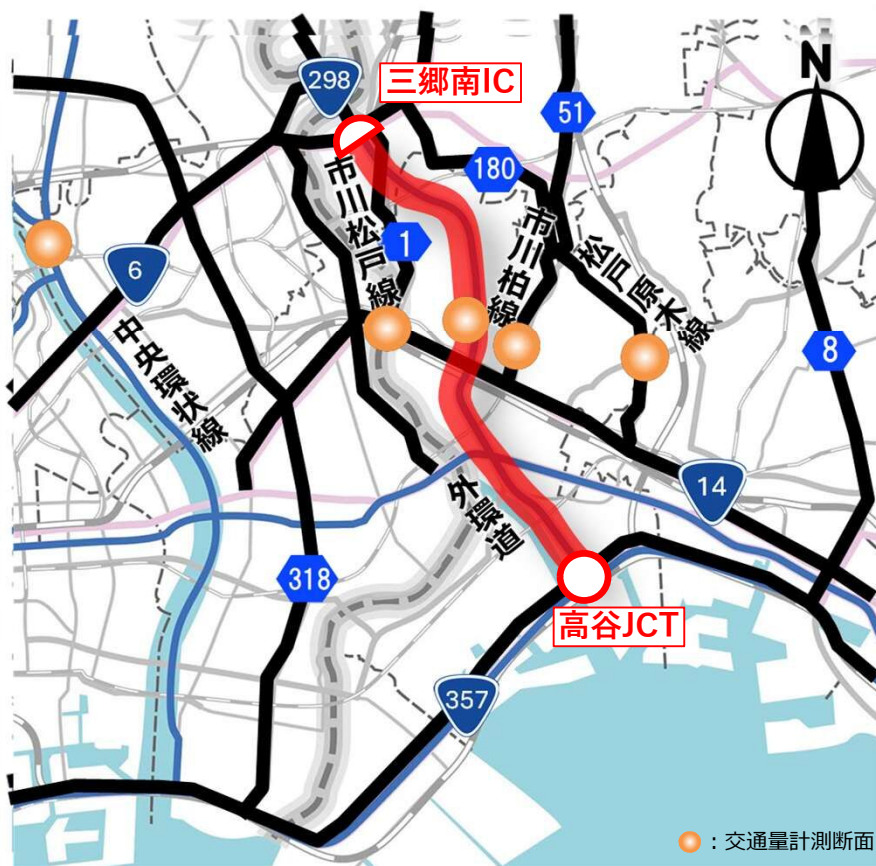
道路を整備すると、既存道路の交通量が減ります



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



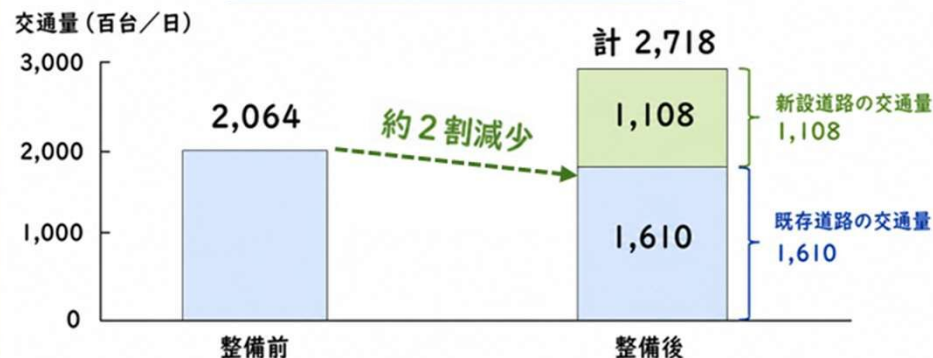
【出典：国土地理院地図を元に作成】

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%
	一般	松戸原木線	206	195	5%
		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



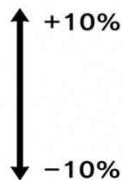
その他の既存道路の交通量減少の事例

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			

新湾岸道路を作ったら？

整備すると、既存道路の交通量が減って渋滞の緩和が期待されます

※整備事例を基に、
新湾岸道路を整備した場合の
各区間の概ねの交通量を試算

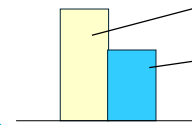


将来推計不確実性を
±10%加味



整備事例を基に
減少割合を設定

グラフの見方



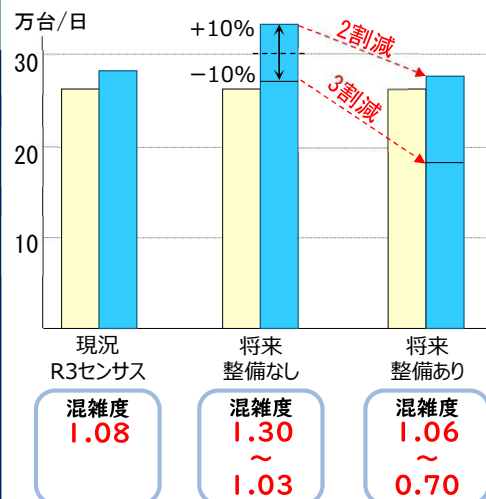
交通容量 (スムーズに通行できる交通量)

交通量 (実際の台数)

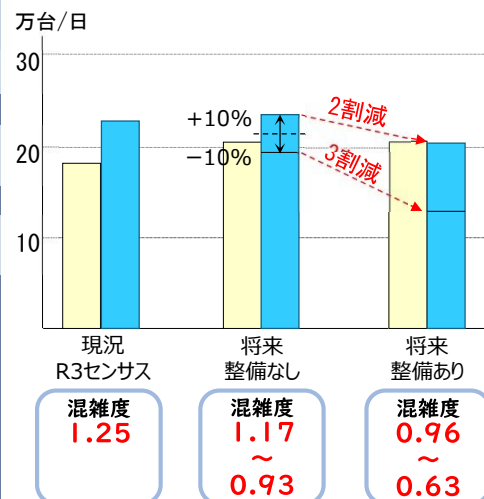


将来の交通量は人口や社会状況によって変動する可能性があるため、将来推計に対して±10%の変動を想定し妥当性を確認

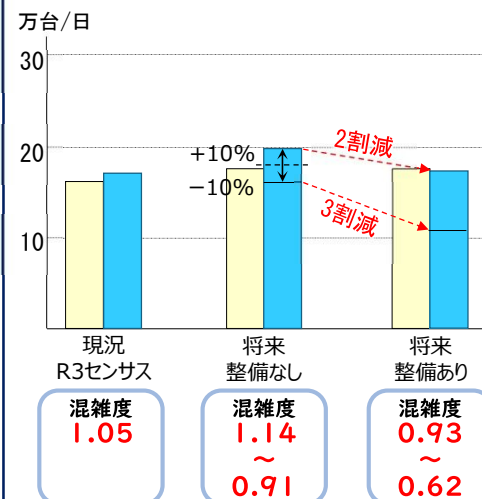
①船橋市・習志野市断面
(試算結果)



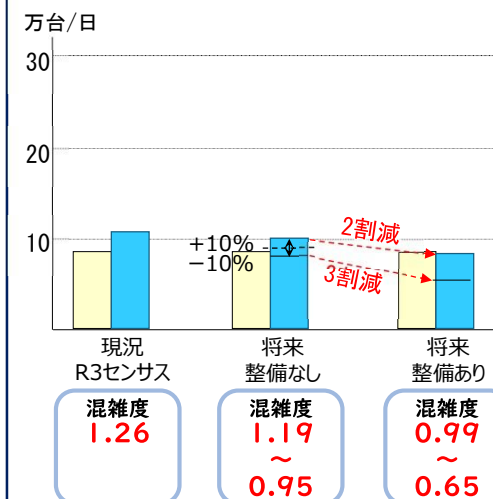
②千葉市(検見川付近)断面
(試算結果)



③千葉市(蘇我付近)断面
(試算結果)



④千葉市・市原市断面
(試算結果)



(算定の考え方、方法)

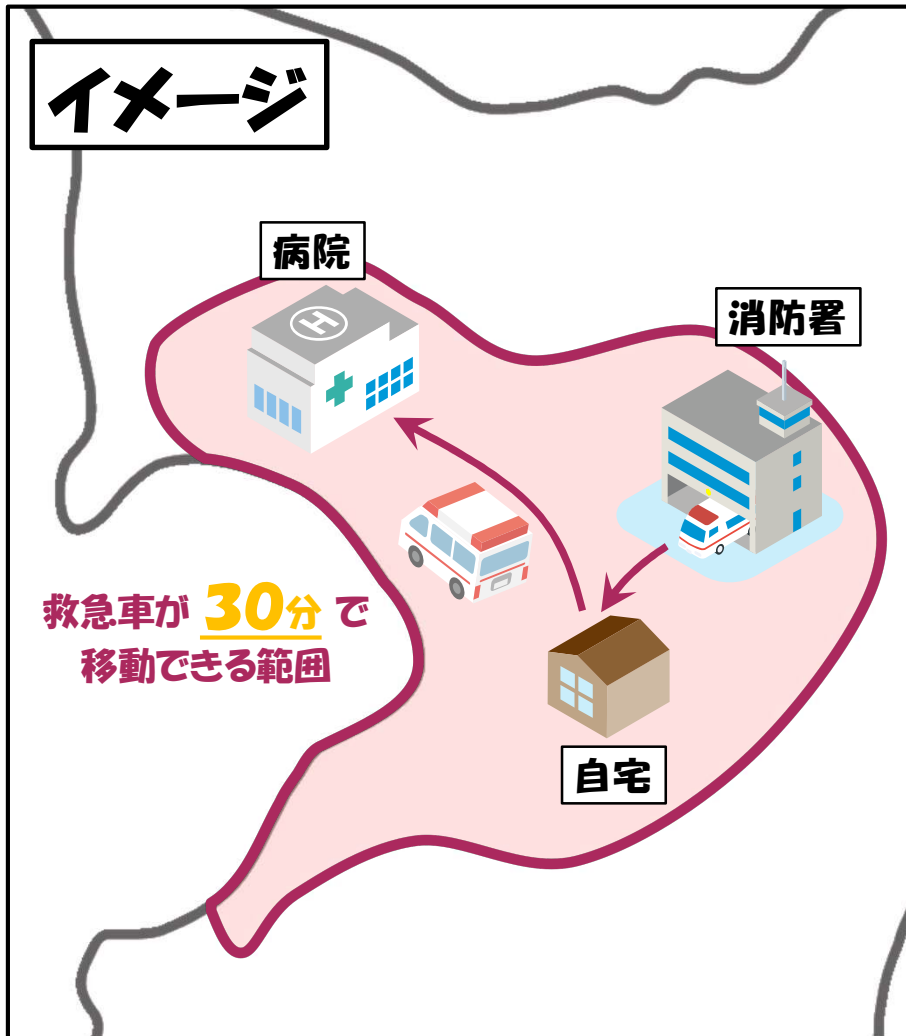
- 将来「整備なし」の場合は、将来の社会経済情勢の変化※1を踏まえた交通モデルを用いて配分解析(シミュレーション)を行い、既存の幹線道路の交通量の見通し(2040年の将来交通量)を試算。
- 試算された交通量に対し±10%の変動幅を乗じることにより感度分析※2を実施。
- ※1 社会経済情勢の変化：国内総生産（GDP）、人口、就業者数、免許保有率、自動車保有台数、道路ネットワーク、道路の構造規格 等
- ※2 感度分析（±10%）：費用便益分析マニュアル（令和7年8月）における感度分析（基本ケース値の±10%を変動幅）より引用
- 「整備あり」の既存幹線道路の交通量見通しは、現段階で I C 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。
- 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。

救急搬送も改善される？

医療アクセス 30分圏域の出し方

イメージ



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

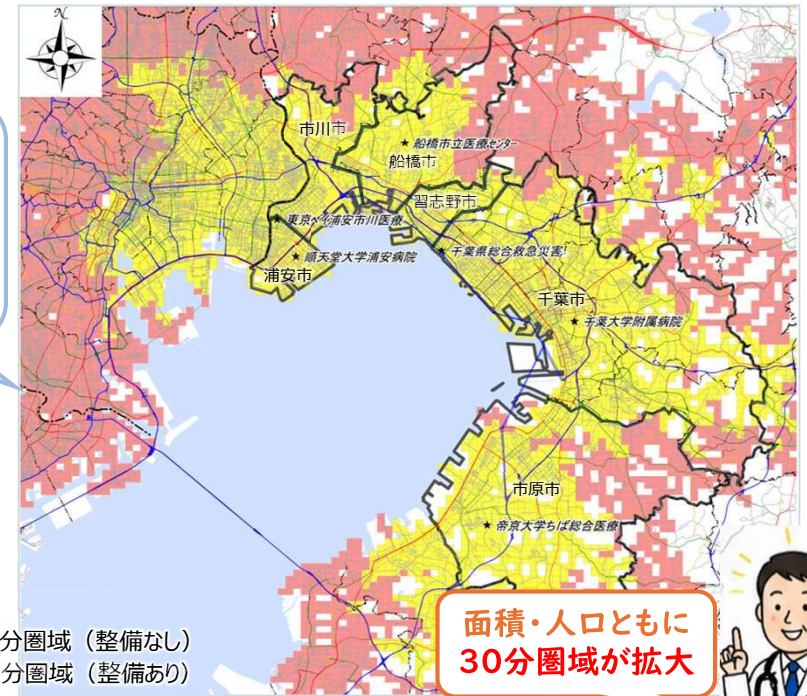
整備なし 約 2,408 千人



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3次医療施設
- 黄色 対象施設からの30分圏域（整備なし）
- 赤色 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



（算定の考え方、方法）

- 道路ネットワーク条件としてD R M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。

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。

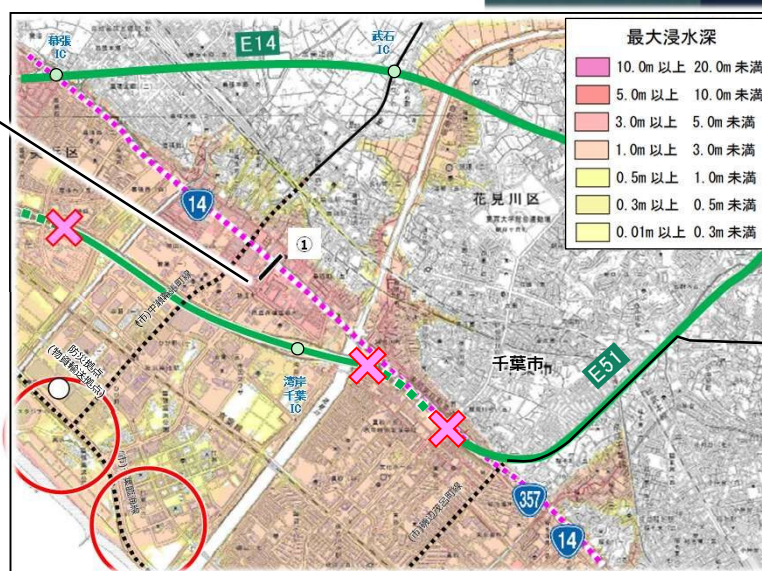
災害に強くなる？

国道357号東京港トンネル通行止めの状況

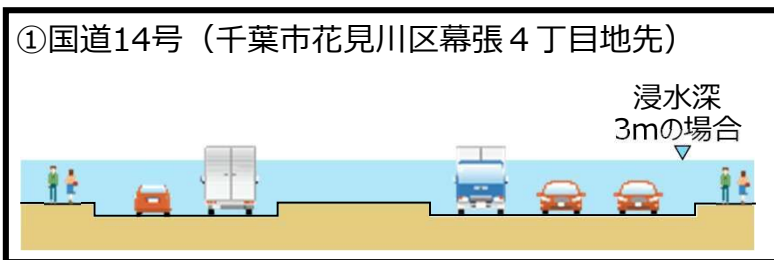


【出典】：東京国道事務所X（令和7年9月11日）

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



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



■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）

湾岸エリアは防災道路としてのネットワークに課題がある

事故が起きやすい道路とは？

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

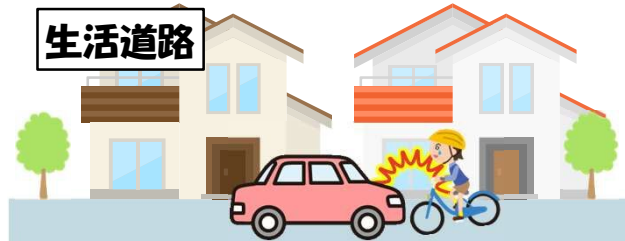


幹線道路の渋滞と生活道路

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

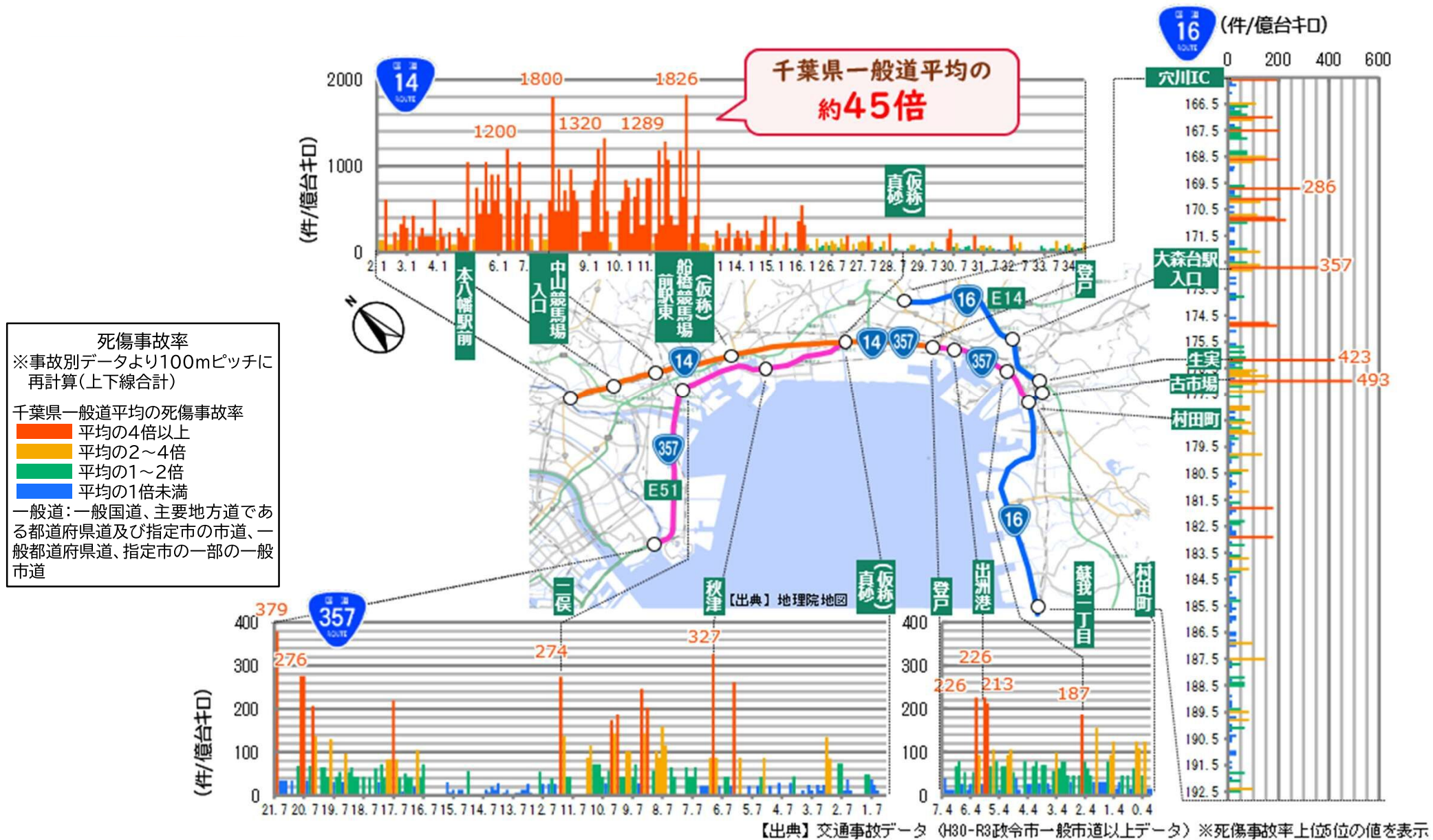


②1億台キロ

・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？

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。



湾岸エリアの死傷事故の試算(イメージ)



どうやって調べたの？

将来のまちの変化をふまえて、死傷事故件数を計算しました。

将来の事故件数を算出

現況の事故率
(事故件数/
交通量・延長)



将来交通量

現況の事故率に将来交通量をかけて、
将来の事故件数を算出

〈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



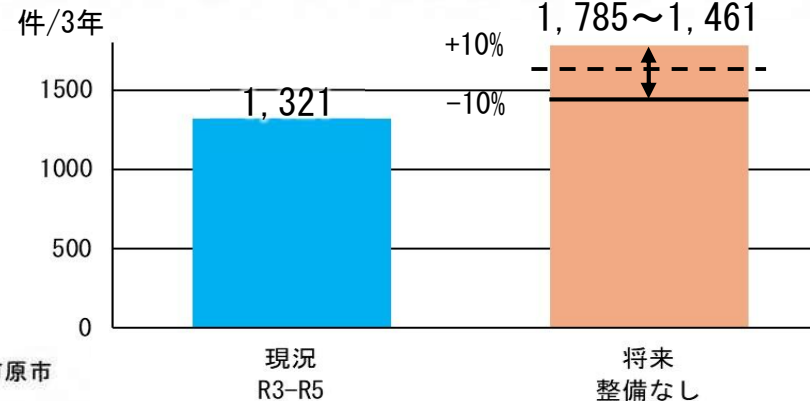
この方法で、「整備しない場合（将来）」の事故件数を見通しました。



調べた結果

幹線道路の事故件数（年間）

整備しない場合は、事故の数が増えると予想されます。



整備しない場合、
事故の数は約1～4割
増える見込み

対象：市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

(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
- 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。

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。

国道357号(湾岸千葉地区改良)の整備効果の事例



国道357号の改良で、事故が約3割減少

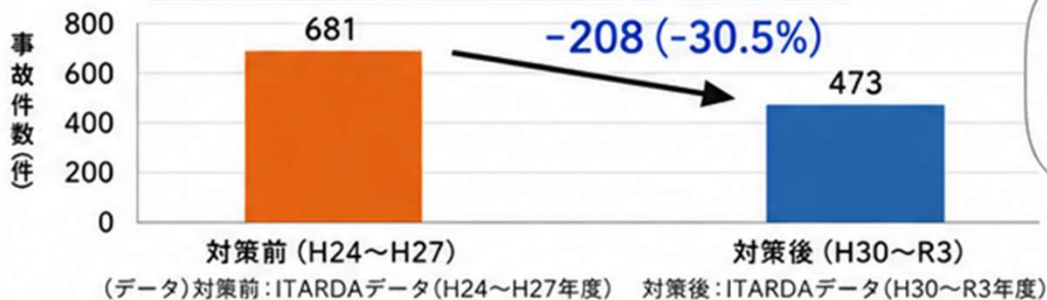
国道357号を広げると…
この周りの道路の
事故が減ったよ

評価対象エリア

- ・急ブレーキが約5割減少
- ・事故件数が約4割減少



幹線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



周辺地域生活道路における対策前後の事故件数推移



生活道路も、
もっと安全に
なるんだね



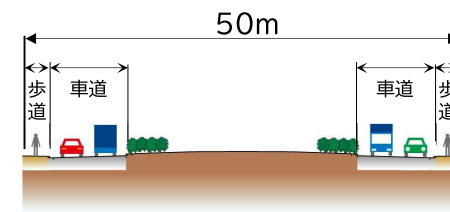
湾岸千葉地区改良の開通状況

開通状況

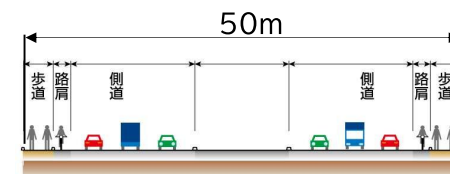
①	平成27年	5月	一般部(稲毛浅間神社前～運輸支局入口) 本線4車線 → 6車線開通
②		9月	一般部(運輸支局入口～登戸3丁目) 本線4車線 → 6車線開通
③		12月	地下立体部(登戸3丁目～ポートアリーナ前) 本線4車線、側道4車線開通
④		12月	一般部(千葉西警察署入口～稲毛浅間神社前) 本線4車線 → 5車線開通(山側3車線開通)
⑤	平成28年	10月	一般部(千葉西警察署入口～稲毛浅間神社前) 本線5車線 → 6車線開通(海側3車線開通)

標準横断面図

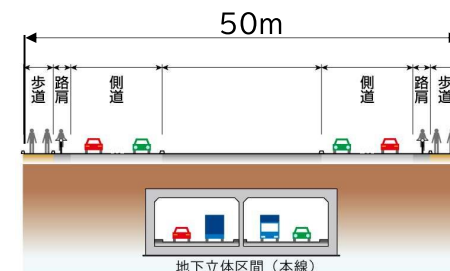
整備前



整備後(一般部)



整備後(地下立体部)



事後評価結果(令和6年度)より一部引用

その他の事故削減効果の事例



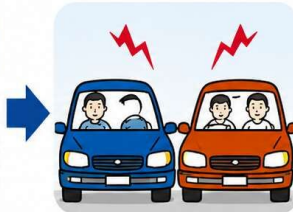
新しい道路をつくったりすると
並行する道路の事故が約2～4割減少

道路整備に伴う並行路線の事故減少率

幹線道路	東関道 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 ≡		



今は、車がいっぱいで
混んでいるよね…



車が多いと、
車の間隔がせまくなるため
事故が多くなるよ



新しい道ができると、
車の交通が分散するよ



車の流れがスムーズになって、
事故が減るよ

新湾岸道路を作ったら？

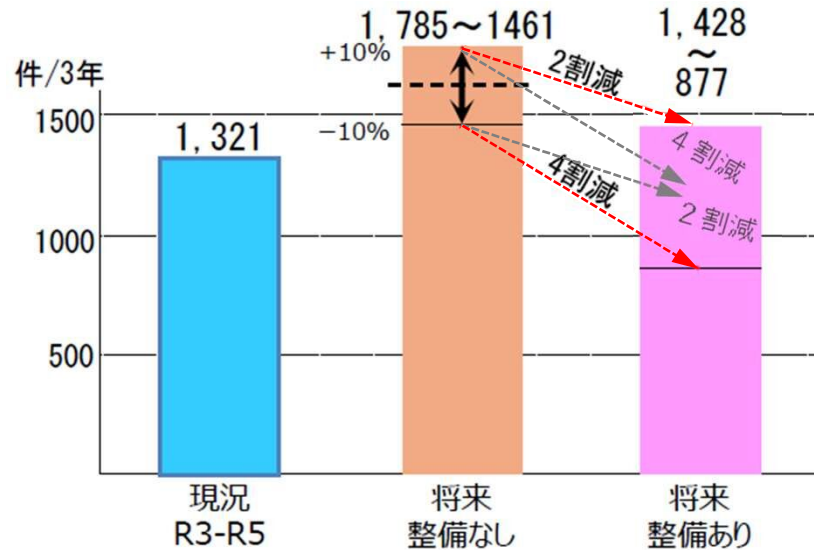


整備すると、交通量が減って事故の減少が期待されます

試算結果

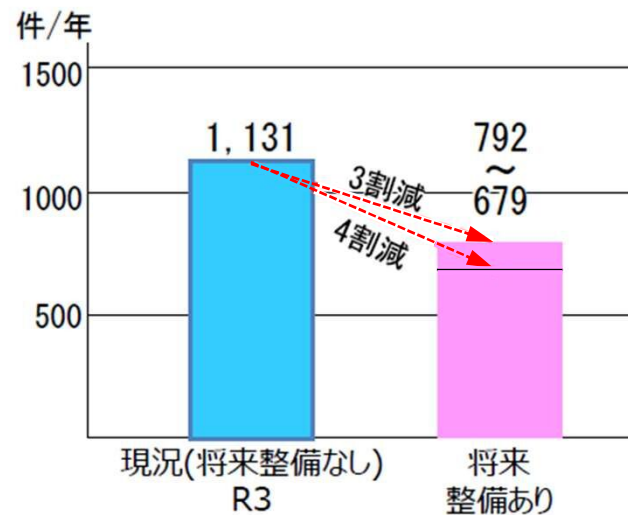
整備事例の減少率による試算結果では、幹線道路・生活道路ともに事故件数の減少が期待される。

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 I C 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。

WISENET(ワイズネット)2050

「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



重点課題：国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化

WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献
オートフロー・ロード
▶ 自動物流道路(Autoflow Road)の構築

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を走行させる物流システムを計画中



出典：Cargo Sous Terrain社HP

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、強靱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(若手黒山田町)

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(山形県酒田駅周辺)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進 高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



車道と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

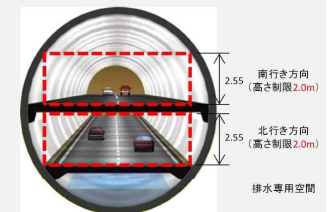
- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

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。

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)



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。

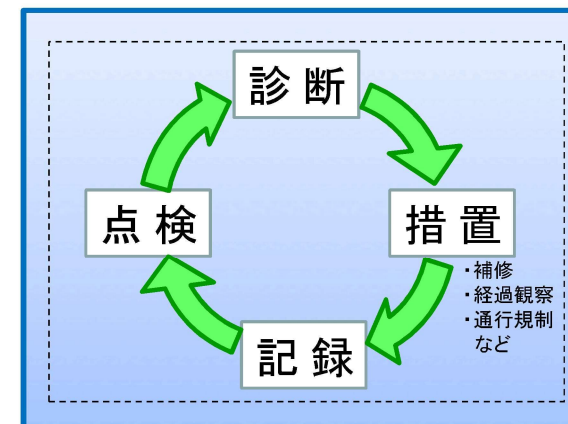
ノルウェー(E39国道)

高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備



道路メンテナンスの取り組み

- 定期的な点検・診断がルール化し、
道路施設の健全性が統一的な基準の下で明確化
- 損傷マップや道路メンテナンス年報の公表（見える化）により、
道路メンテナンスの問題意識を広く共有
- 点検DBの整備により、継続的なデータの蓄積・データ活用の基盤を構築



出典：国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所
第1回千葉県地下占有物連絡会議 より引用

新技術の活用事例

点検支援技術性能カタログに掲載された技術を活用し、
定期点検の効率化・高度化を推進

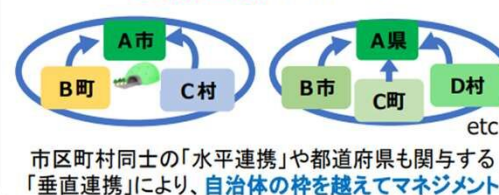


出典：国土交通省 老朽化対策の取り組み より引用

地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)

技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保
するため、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」とし
て捉えることで、効率的・効果的にマネジメントしていく取り組み。

広域連携の群マネ



多分野連携の群マネ



【3つの束】



【マネジメント戦略】



出典：国土交通省 群マネ特設HP より引用

ルート・構造(案)

複数案(ルート帯と構造)

第4号

2025.7

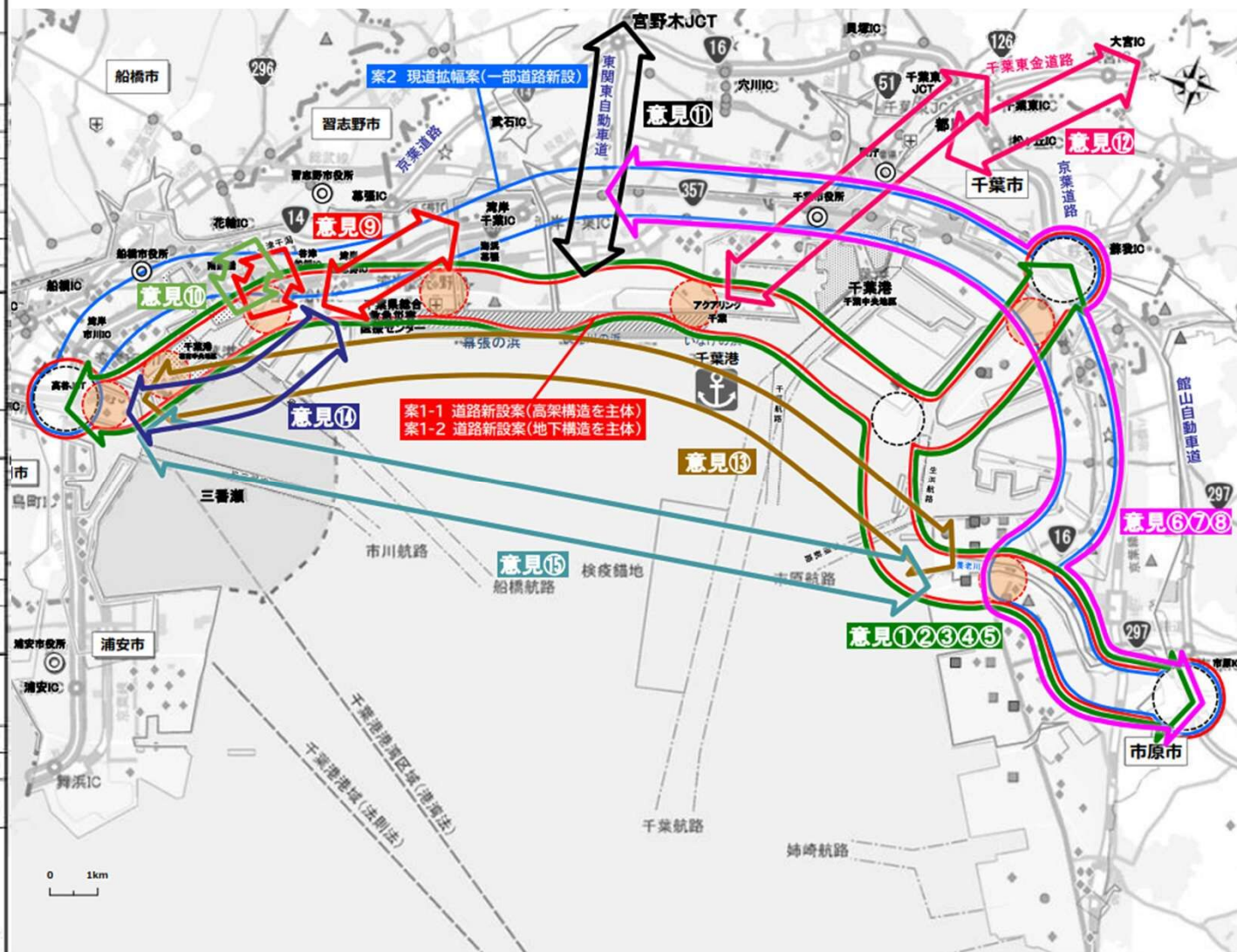


案1-1 道路新設案 (高架構造を主体)	案1-2 道路新設案 (地下構造を主体)	案2 現道拡幅案 (一部道路新設)
想定浸水高 1~5m 既設道路の機能確保 ※概ね全線に渡り高架構造を想定 ※車線数は、4~6車線を想定	既設道路の機能確保 ※JCT部・航路部・航路部と近接する陸上部の各区間等は高架構造を想定 ※車線数は、4~6車線を想定	現道拡幅 国道357号・国道16号 現道拡幅 ※新設区間は、概ね全線に渡り平面構造を想定 ※車線数は、4~6車線を想定

ルートに対して寄せられた意見（イメージ）

ルート案に対して寄せられた意見(1/2)

意見の分類	意見要旨	図中番号
45)	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	意見①
	・高谷JCT～新習志野	意見②
	・船橋市内	意見③
	・高谷JCT～幕張	意見④
	・高谷JCT～蘇我（蘇我～市原は不要）	意見⑤
	・高谷JCT～市原（蘇我は不要）	意見⑥
	・幕張～蘇我～市原	意見⑦
46)	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てほしい） 【新設⇒現道の合流箇所】	
	・習志野付近/谷津船橋IC	意見⑧
	・幕張周辺	
	・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（水戸線）等へ接続してほしい 【接続すべき箇所】	
	・花輪IC	意見⑨
	・宮野木JCT	意見⑩
	・京葉道路千葉東JCT	意見⑪
	・千葉東金道路大宮IC	意見⑫
47)	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	意見⑬
	・高谷～豊浜	意見⑭
	・高谷～養老川（市原）	意見⑮
	・市川～京葉工業地帯	
	・[検討対象の区間外]	
	・東京～浦安～千葉	
	・羽田～蘇我	
48)	・浦安直結	
	・ゲートブリッジ直結	
	・浦安～高瀬	
	・新木場～木更津	
	・浦安～谷津干潟	
	・新浦安～南船橋	
	・図化なし	

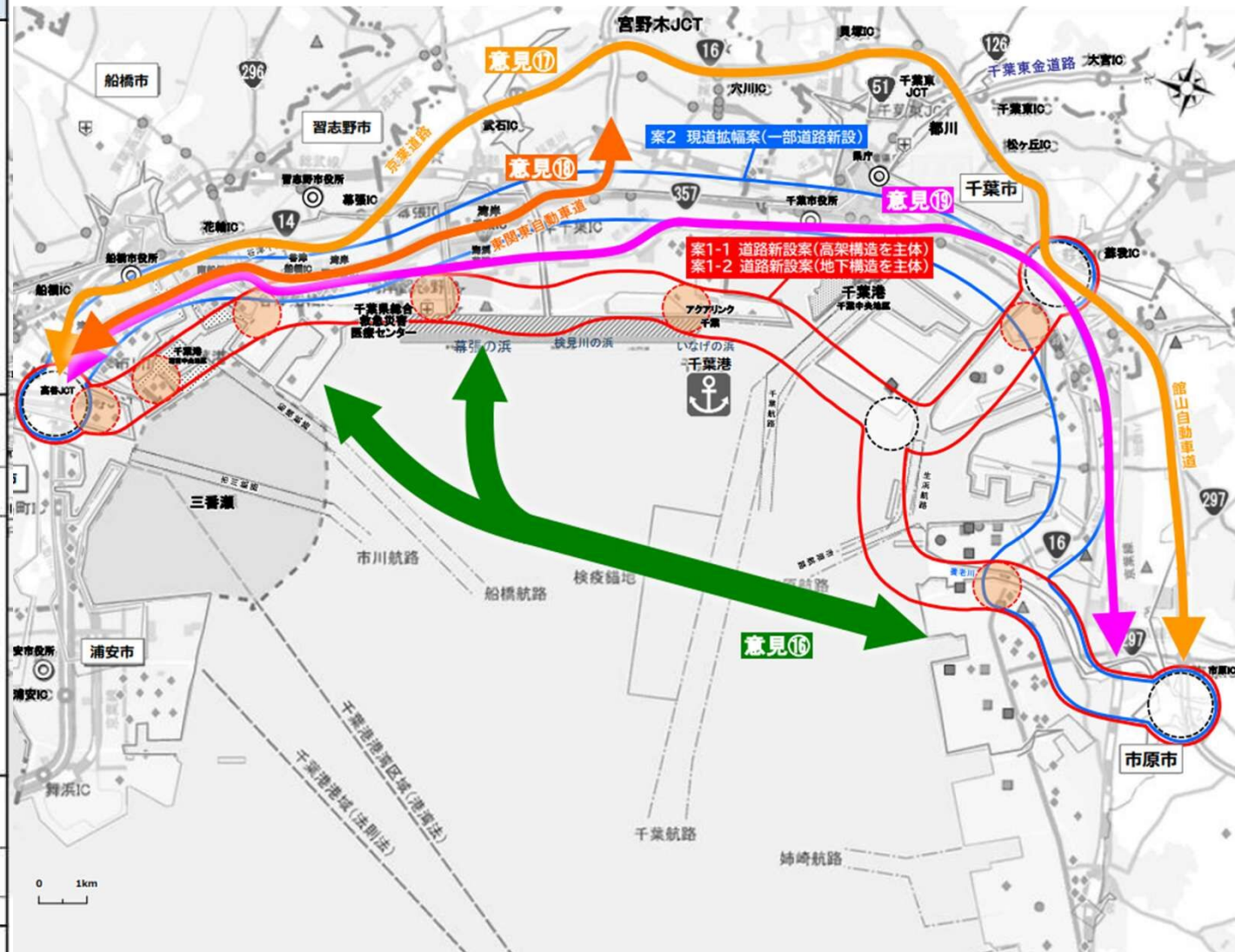


第4回新湾岸道路有識者委員との懇談会資料より一部引用

ルートに対して寄せられた意見（イメージ）

ルート案に対して寄せられた意見（2/2）

意見の分類	意見要旨	図中番号
ルート	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に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 - 新木場 - 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	図化なし
	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	意見⑭
	【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	図化なし
	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（館山自動車道） - 東関道（水戸線）	意見⑮ 意見⑯
52)	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	意見⑰



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

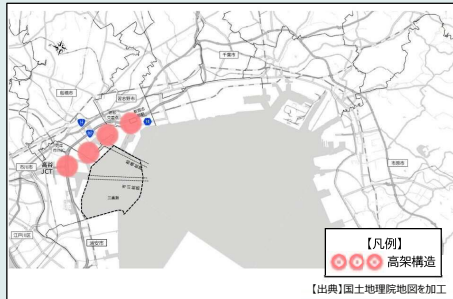
意見のルートイメージ

第5号

2026.4

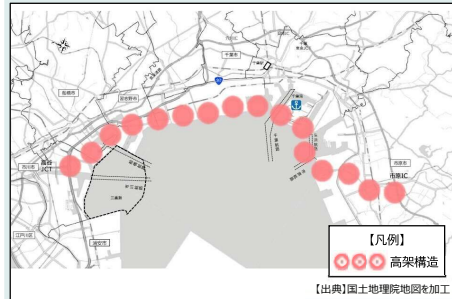
意見要旨45(意見①)

【一部区間整備(高谷JCT～船橋、高谷JCT～新習志野、船橋市内)】



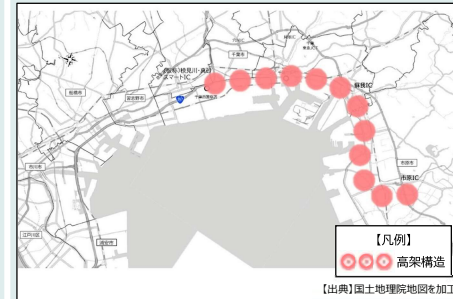
意見要旨45(意見④)

【一部区間整備(高谷JCT～市原)】



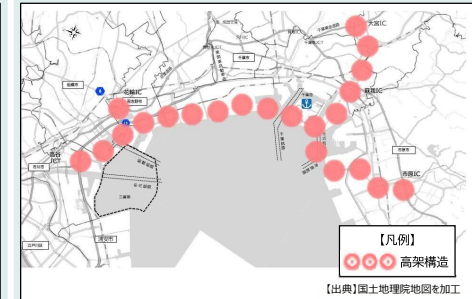
意見要旨45(意見⑦)

【一部区間整備(西千葉～市原)】



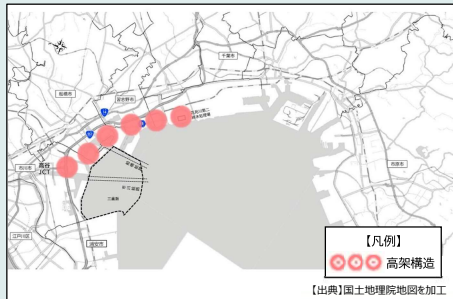
意見要旨47(意見⑩)

【接続箇所(花輪IC)】



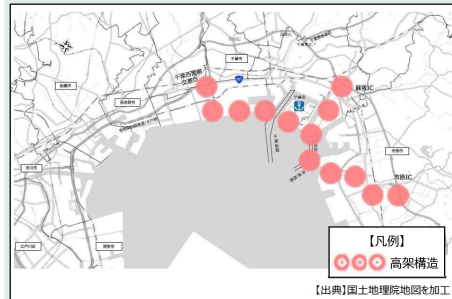
意見要旨45(意見②)

【一部区間整備(高谷JCT～幕張)】



意見要旨45(意見⑤)

【一部区間整備(幕張～蘇我～市原)】



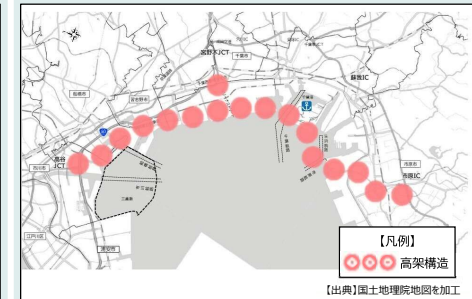
意見要旨45(意見⑧)

【接続箇所(蘇我陸橋～村田橋(千葉市内))】



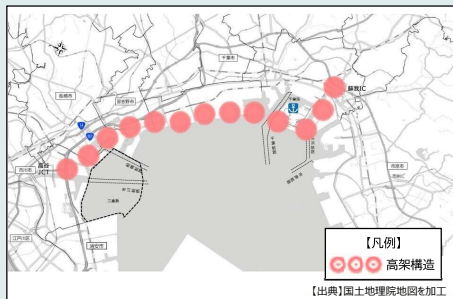
意見要旨47(意見⑪)

【接続箇所(宮野木JCT)】



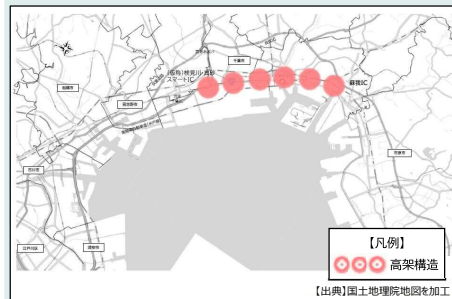
意見要旨45(意見③)

【一部区間整備(高谷JCT～蘇我)】



意見要旨45(意見⑥)

【一部区間整備(西千葉～蘇我)】



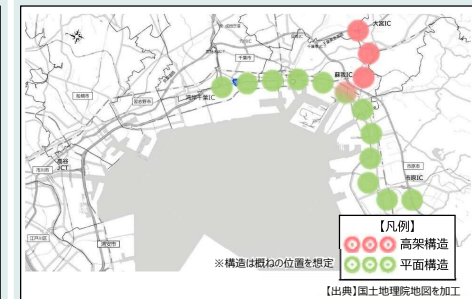
意見要旨46(意見⑨)

【案1→案2の組合せ(習志野付近/谷津船橋IC、幕張周辺)】



意見要旨47(意見⑫)

【接続箇所(京葉道路千葉東JCT、千葉東金道路大宮IC)】

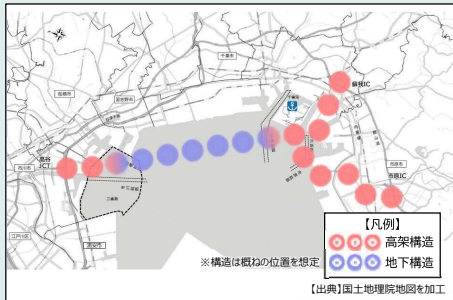


意見のルートイメージ

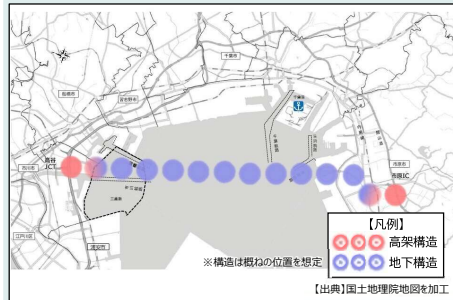
第5号

2026.4

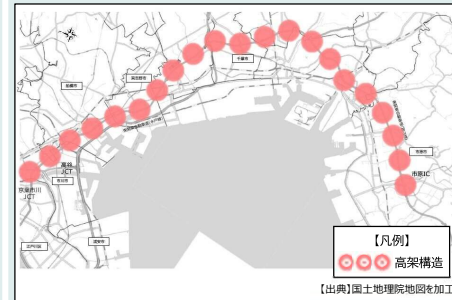
意見要旨48(意見⑬)
【三番瀬を通過(沖合沿い)】



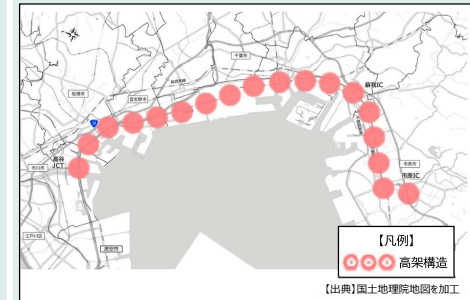
意見要旨48(意見⑮)
【三番瀬を通過(高谷～養老川(市原)、市川～京葉工業地帯)】



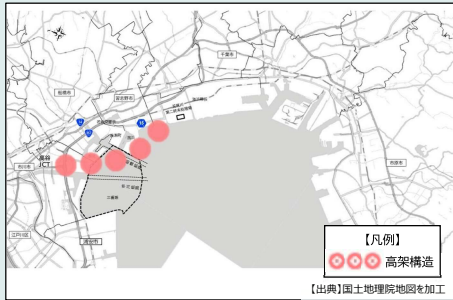
意見要旨51(意見⑰)
【既存インフラの活用(京葉道路、東関道(館山自動車道))】



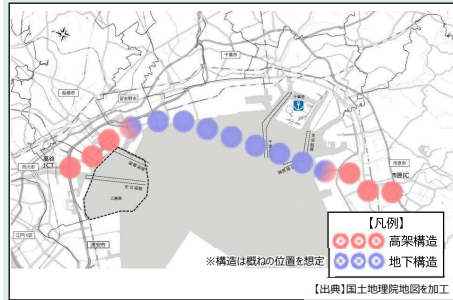
意見要旨52(意見⑲)
【既存鉄道敷の活用(JR京葉線、千葉臨海線)】



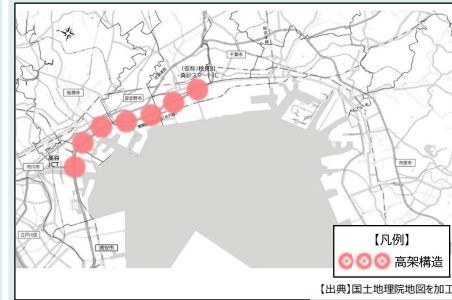
意見要旨48(意見⑭)
【三番瀬を通過(高谷～茜浜)】



意見要旨50(意見⑯)
【洋上を通過(幕張～市原、船橋～市原)】



意見要旨51(意見⑱)
【既存インフラの活用(東関道(水戸線))】



(参考)対策をしない案(ベースライン)

