

成田空港「第2の開港」を支える
広域道路ネットワークの早期実現に関する
要 望 書

令和7年11月25日

成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークの早期実現に関する要望書

日本のゲートウェイである成田空港を核とする機能強化は、今後の日本全体の競争力を左右する国家プロジェクトであり、その効果を高めるためには、併せて、基盤インフラを戦略的に構築していく必要があります。その際、成田空港と羽田空港を首都圏空港として一体で捉え、互いに連携・補完を図る視点が重要であり、その実現には羽田空港や首都圏と成田空港をつなぐ広域道路ネットワークの充実強化が必要です。このため、これまで国、県等で構成する千葉県道路協議会及び首都圏空港道路ネットワーク検討分科会では、「シームレスネットワークの実現」等の WISENET2050 に示される考え方も踏まえ、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広域道路ネットワークのあり方について検討を進めてきたところであり、今般、令和7年11月20日令和7年度第1回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」がとりまとめられました。

この基本方針では、現状で、成田空港にアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみであり、リダンダンシーを欠くとともに、通過経路となる京葉道路や国道357号を含め千葉県湾岸地域では、慢性的な渋滞が地域の社会経済活動に損失を与え、生産性を著しく損ねている等の課題が整理されました。また、これらの課題に対応し、北千葉道路、新湾岸道路の早期整備に最優先で取り組むとともに、複数経路が選択できるネットワークを賢く活用していくことの必要性等が位置づけられました。

つきましては、この基本方針を踏まえ、成田空港「第2の開港」を支える広域道路ネットワークを早期に実現するため、下記の事項について、特段のご配慮を賜りますよう、ここに要望いたします。

<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>

- 都心と成田空港を直結する北千葉道路、渋滞が顕著な京葉道路を補完する新湾岸道路について、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、計画的・安定的に予算・財源を確保するなど、最優先でネットワーク形成を図るようお願いします。

(北千葉道路の整備促進)

- 北千葉道路の事業化済み区間の早期整備を図るとともに、残る未事業化区間である市川市から船橋市間について、国による早期事業化をお願いしたい。
- 都心と成田空港を直結する北千葉道路は、高いサービスレベルが求められることから、国道16号以东についても信号なく直結する規格の高い道路として計画見直しを図るとともに、国道464号全線の直轄編入を図られたい。

(新湾岸道路の整備促進)

- 新湾岸道路の計画の具体化を図るにあたり、県・沿線市は、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、概略ルートや構造の検討を促進いただきたい。
- 湾岸部の都県間についても検討を行い、計画の具体化をお願いしたい。

＜有料道路事業を活用した整備加速＞

- 首都圏の料金については平成28年に整理・統一がされているが、京葉道路等には激変緩和措置が導入されている。
- 令和8年度の圏央道（大栄～松尾横芝）の開通等により、複数経路が選択できるネットワークが形成される中、料金水準の整理・統一を進めることにより、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することの重要性が示されたが、その実施に当たっては、急激な負担増に留意し、段階的な移行を図るとともに、その収入を含めた有料道路事業を活用することにより、新たなネットワークの整備促進をお願いしたい。

＜圏央道・アクアライン軸の強化＞

- 成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸となる圏央道・アクアライン軸を強化するため、渋滞状況を監視し、圏央道の4車線化やアクアラインの6車線化など、機能強化に向けた検討をお願いしたい。
- 成田空港周辺での実装に向けて実験中の自動物流道路については、航空貨物の保税輸送が著しい成田・羽田間においても実現できるよう、圏央道の4車線化やアクアラインの6車線化と併せて検討をお願いしたい。

＜高規格道路アクセスの改善＞

- シームレスなサービスレベルを確保し、北千葉道路や新湾岸道路といった高規格道路ネットワークの効果を沿線地域に広げ、千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のインターチェンジ周辺一般道路における渋滞ボトルネックの解消が図られるよう、国において必要な支援をお願いしたい。とりわけ、成田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ついては、早期の連結許可および新規事業化を併せてお願いする。
- 更に、千葉県の湾岸地域では、渋滞による時間ロスの割合は、全国平均41%に対して、湾岸地域の道路は51%と全国平均を大きく上回る状況となっている。これを改善するため、渋滞の著しい、国道14号、国道296号、県道船橋我孫子線、県道船橋行徳線などの対策を講じるため、早期に補助事業等として採択するようお願いしたい。また、県道船橋行徳線と接続する原木IC周辺の交通環境の改善に向けた抜本的な対策についても、国や高速道路会社において協力をお願いしたい。
- 加えて、現在事業中の国道357号の渋滞対策の推進及び（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジ事業の促進や都市計画道路磯辺茂呂町線、都市計画道路美浜長作町線、都市計画道路東習志野実籾線、都市計画道路菊田台谷津線などのインターチェンジへのアクセス道路についても着実に整備できるよう必要な予算の確保をお願いしたい。

＜道路規格にあったパフォーマンスの実現＞

- 京葉道路などの高規格道路の規制速度については、道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、新時代にふさわしいあり方を関係者間で検討していただきたい。

要望者一覧

千葉県知事

熊谷俊人

北千葉道路沿線市

市川市長

田中 甲

船橋市長

松戸 徹

松戸市長

松戸 隆政

成田市長

小泉 一成

鎌ヶ谷市長

芝田 裕美

印西市長

藤代 健吾

白井市長

笠井 喜久雄

新湾岸道路沿線市

千葉市長

神谷 俊一

市川市長

田中 甲

船橋市長

松戸 徹

習志野市長

宮本 泰介

市原市長

小出 譲治

浦安市長

内田 悦嗣