

◆概要

➤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

北千葉道路、新湾岸道路を有料道路事業を活用し、最優先でネットワーク形成

➤圏央道・アクアライン軸(ゲートウェイ・コリドー)の強化

成田空港から羽田空港へのルートである圏央道やアクアラインなどの機能強化へ向けた検討

➤高規格道路アクセスの改善

千葉港等の拠点アクセスの円滑化や高規格道路のIC周辺の県道等における渋滞ボトルネックの解消

➤ネットワークを賢く利用する取組

相対的に料金水準が低い経路において、交通偏在による渋滞発生が生じることを踏まえ、料金水準の整理・統一により、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保

需要に働きかけるTDM など、ネットワークをより有効に活用していくための方策や道路規格に応じた安全で快適な走行に向けて検討

<参考>アジア等の主要空港(広域道路)アクセス

○アジア等の主要空港では、片側4車線など多車線で、高速でアクセスできる、高規格な道路が都心から直達されている。例)仁川空港:片側3-4車線・100km/h、スワンナプーム国際空港:片側4車線・120km/h、桃園空港:片側3-4車線・90-100km/hなど

○多くの場合、空港までのアクセス道路を国(政府)が主体的に計画し、利用者負担を適切に活用し、公的資金や民間資金を適切に組み合わせること等により、集中的な投資によって早期に整備。例)仁川空港:約5年(40.2km)など

空港名	路線名 (空港～市内中心部)	基礎データ					整備主体	事業費	
		距離	車線数	所要時間	料金	制限速度		事業費総額及び事業期間	負担割合
仁川 (韓国)	仁川国際空港高速道路	約40 km	片側3-4車線 (計6-8車線)	25分	1,600-7,100 KRW (約170-754 円)	100 km/h	●ニューエアポート ハイウェイ株式会社	約1兆7,440億 KRW(約15.92億USD) 【1995-2000】	●国 16.3% ●民間 83.7%
香港	①ノースランタオ・ ハイウェイ ②ランタオ・リンク ③ルート3号線 ③' ③内のトンネル	約30 km (※1)	片側2-4車線 (計4-8車線)	18分	①-③0HKD ③'20-60 HKD (約 375-1125円)	50-110 km/h	①②③: ●空港開発指導委員会 (ADSCOM) ●新空港プロジェクト 調整事務所(NAPCO) ③'香港西區隧道有限公司	総額:257億2,514万HKD (約33.29億USD) 【1990-1997】 ①57億9,930万HKD(約7.5億USD) ②101億4,641万HKD(約13.13億USD) ③32億7,943万HKD(約4.25億USD) ③'65億HKD(約8.41億USD)	①②③ 特別行政区政府 100% ③' 特別行政区政府 66.6% 民間 33.3%
スワンナ プーム (タイ)	モーターウェイ 第7号線	約32 km (※2)	片側4車線 (計8車線)	16分	105 THB (約478 円)	120 km/h	●タイ運輸省高速道路局	総額:284億2,000万THB(約9.39億USD) ●Phase 1 【90年代初頭-1998】 ●Phase 2 【2006-2010.3】 ●Phase 3 【2016-2020.8】	●国 100%
桃園 (台湾)	国家第2高速公路	約40 km (※3)	片側3-4車線 (計6-8車線)	27分	0 TWD	90-100 km/h	●交通部国道新建行程局 (現 交通部高速公路局)	不明 【不明-1980】	●台湾当局 100%
クアラル ンプール (マレーシア)	①マジュ高速道路 ②南北高速道路中央 連絡道 ③連邦道路26号線	約57 km	片側3-4車線 (計6-8車線)	32分	①-②3.50 MYR (約122 円) ③0MYR	90-110 km/h	①: マジュ・エクスプレ スウェイ有限会社 ②: プラス・マレーシ ア・ベリハッド ③: マレーシア公共事業 局	総額:約23.2億MYR(約7.32億USD) ① 【2004-2007】 13.2億 MYR(約3.72億USD) ② 【1994.6-1997.8】 ③ 【1992-1998】 ②+③: 約10億MYR(約3.6億USD)	①国 73.9% 民間 26.1% ②③ 不明
成田	北千葉道路	約50km (※4)	片側1-2車線 (計2-4車線)	約65 ～ 130分 (※5)	未定	40-70 km/h	●国土交通省 ●千葉県 ●都市再生機構 (UR)	未事業化区間もあり精査中 【2005-事業中】	●国施行区間:国 66.6%/県 33.3% ●県施行区間:国 55%/県 45% ●UR施行区間 国 50%/県・UR 50% 国 50%/県25%/UR 25%

【凡例】 赤字: 国(政府) 青字: 政府系企業(政府出資50%以上) 緑字: 地方自治体(広域/基礎自治体・地方政府出資50%以上の企業) 黒字: その他

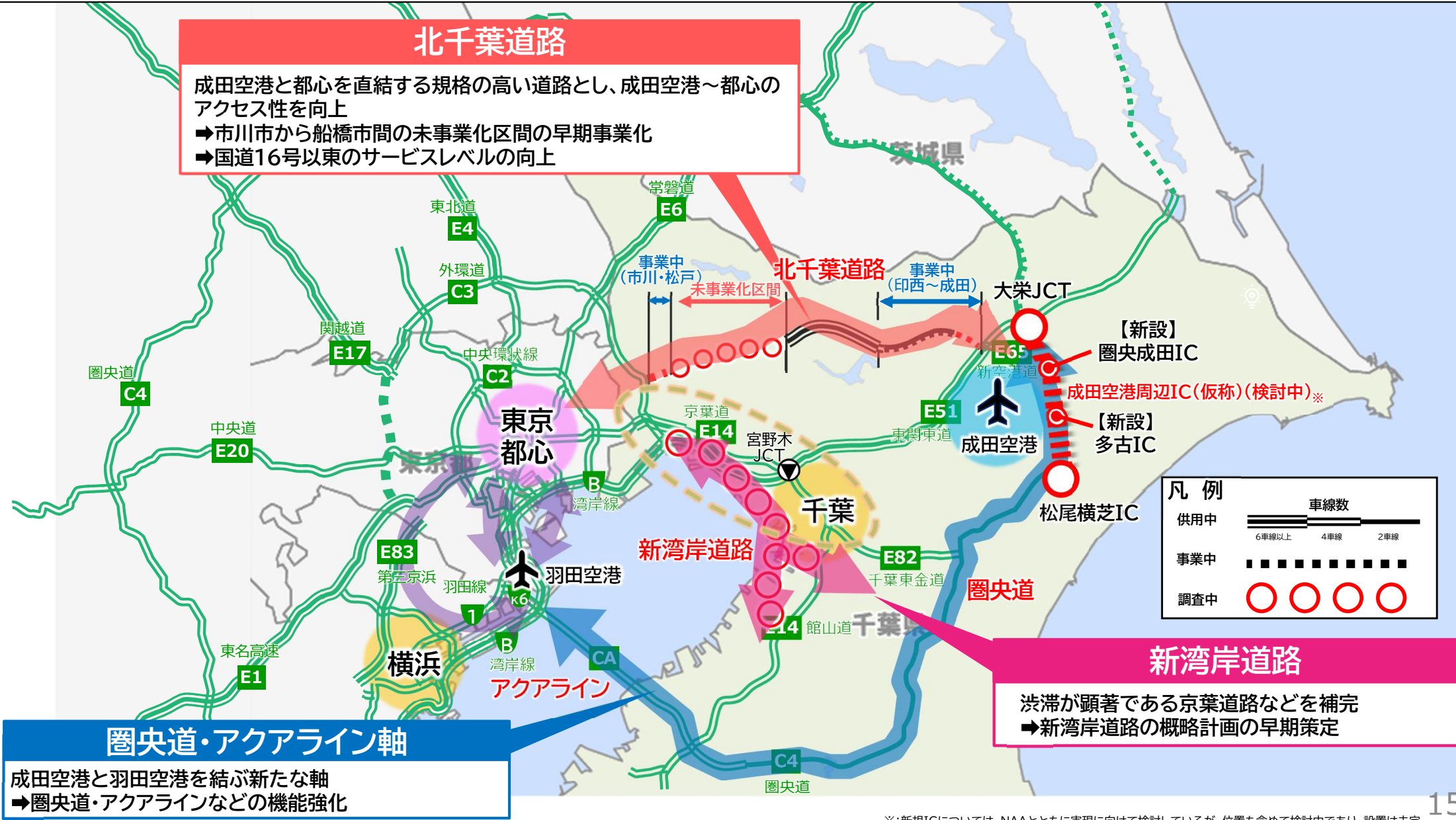
※本調査においては、政府系企業が過半数株式を取得している企業については、形式上民間企業であっても、政府系企業と整理

※1 ①②③の合計のうち、空港から香港駅までの距離 ※2 モーターウェイ第7号線のうち、空港からバンコク市までの距離 ※3 国家第1高速公路+国家第2高速公路を利用した距離 出典) 自民党成田国際空港推進議員連盟

※4 外環矢切入口から国道464号・北千葉道路を利用した距離 ※5 参考 都心から東関東利用の場合: 約50～80分(昼間・平日) 第2回成田国際空港を拠点とした産業基盤強化PT (R7.10.23開催) の資料より

<参考> 成田と都心・羽田の連結強化、圏央道・アクアライン軸(ゲートウェイ・コリドー)の強化

○第2の開港の効果をも高めるため、北千葉道路や新湾岸道路などの整備や圏央道・アクアライン軸の強化による、成田空港アクセスの抜本的な高速化・多重化や、千葉県北西部の渋滞解消を強力に進め、広域道路ネットワークの整備を図ることが重要



北千葉道路

成田空港と都心を直結する規格の高い道路とし、成田空港～都心のアクセス性を向上

- ➡市川市から船橋市間の未事業化区間の早期事業化
- ➡国道16号以东のサービスレベルの向上

圏央道・アクアライン軸

成田空港と羽田空港を結ぶ新たな軸

- ➡圏央道・アクアラインなどの機能強化

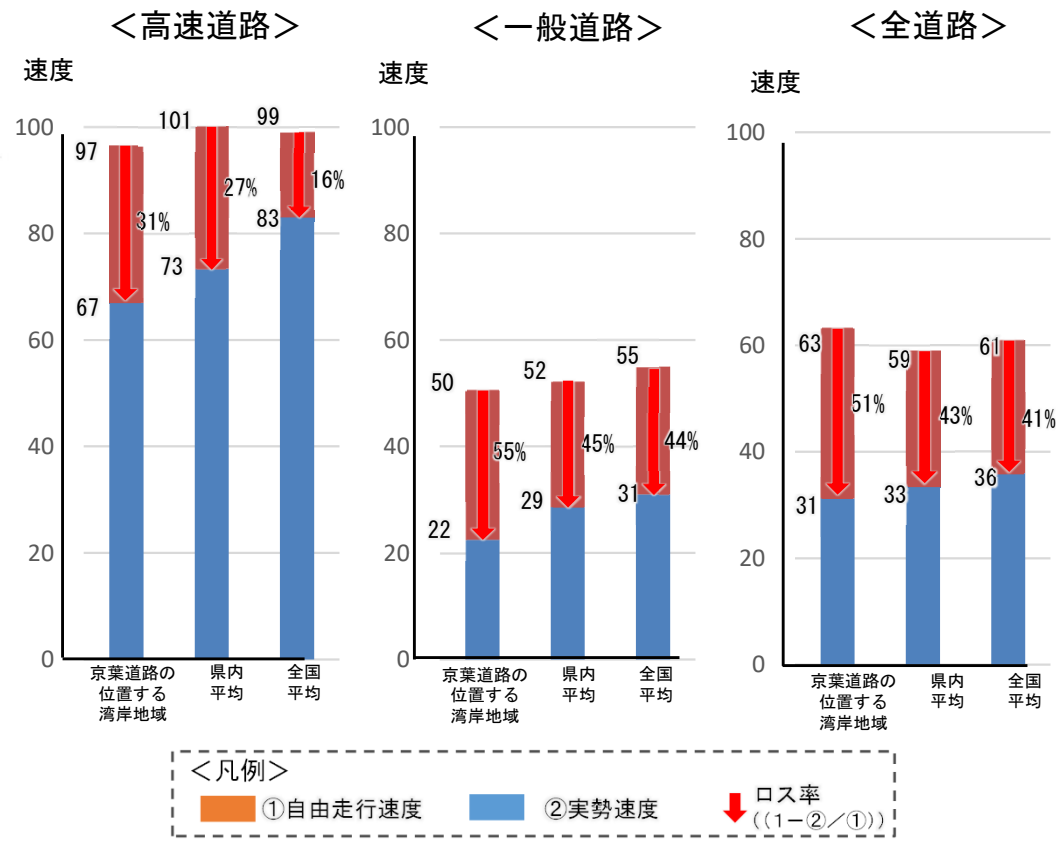
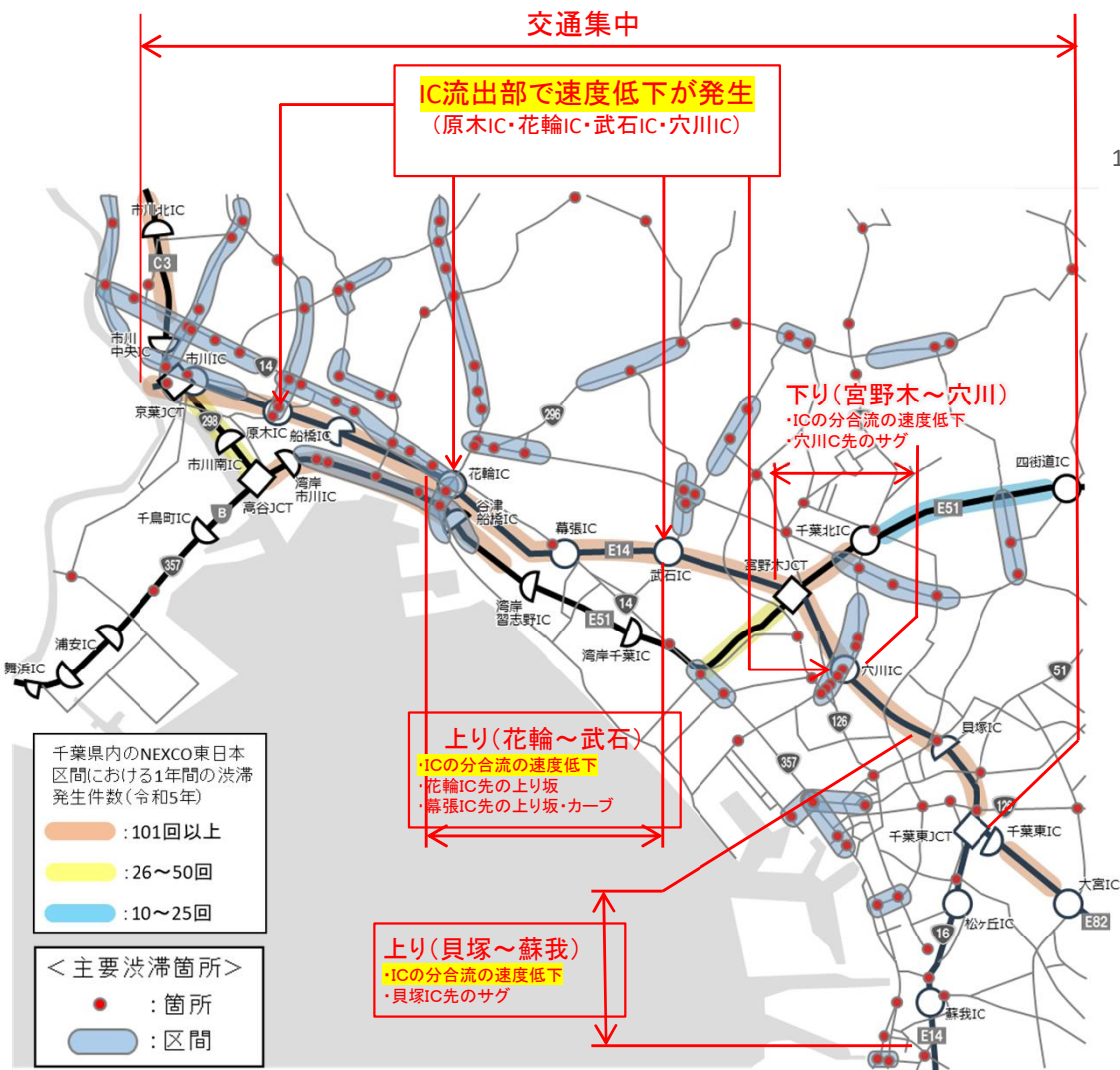
新湾岸道路

渋滞が顕著である京葉道路などを補完

- ➡新湾岸道路の概略計画の早期策定

<参考> 高規格道路アクセスの改善

- 京葉道路は付加車線整備等の渋滞対策を推進しているが、依然として渋滞が発生
- 京葉道路本線の渋滞のほか、IC出口周辺でも速度低下が発生
 - ICに接続する路線も主要渋滞箇所・区間が連担し渋滞が広範囲に影響
- 湾岸地域のロス率は、全道路で51%と、全国平均(41%)及び県内平均(43%)を大きく上回っている。



※国土交通省にて算出した集計値。
※高速道路：高速自動車国道、都市高速道路、高規格幹線道路、NEXCO管理道路
※一般道路：高速道路以外の一般道路、主要地方道
※京葉道路の位置する湾岸地域：千葉市、市川市、船橋市、習志野市

<参考> 経路選択による料金格差

○現行では、都心から成田空港方面へ向かう際、京葉道路経由と東関道経由で料金に差があり、利用者の経路選択に影響しており、経路にかかわらず円滑なアクセスを確保することが重要。



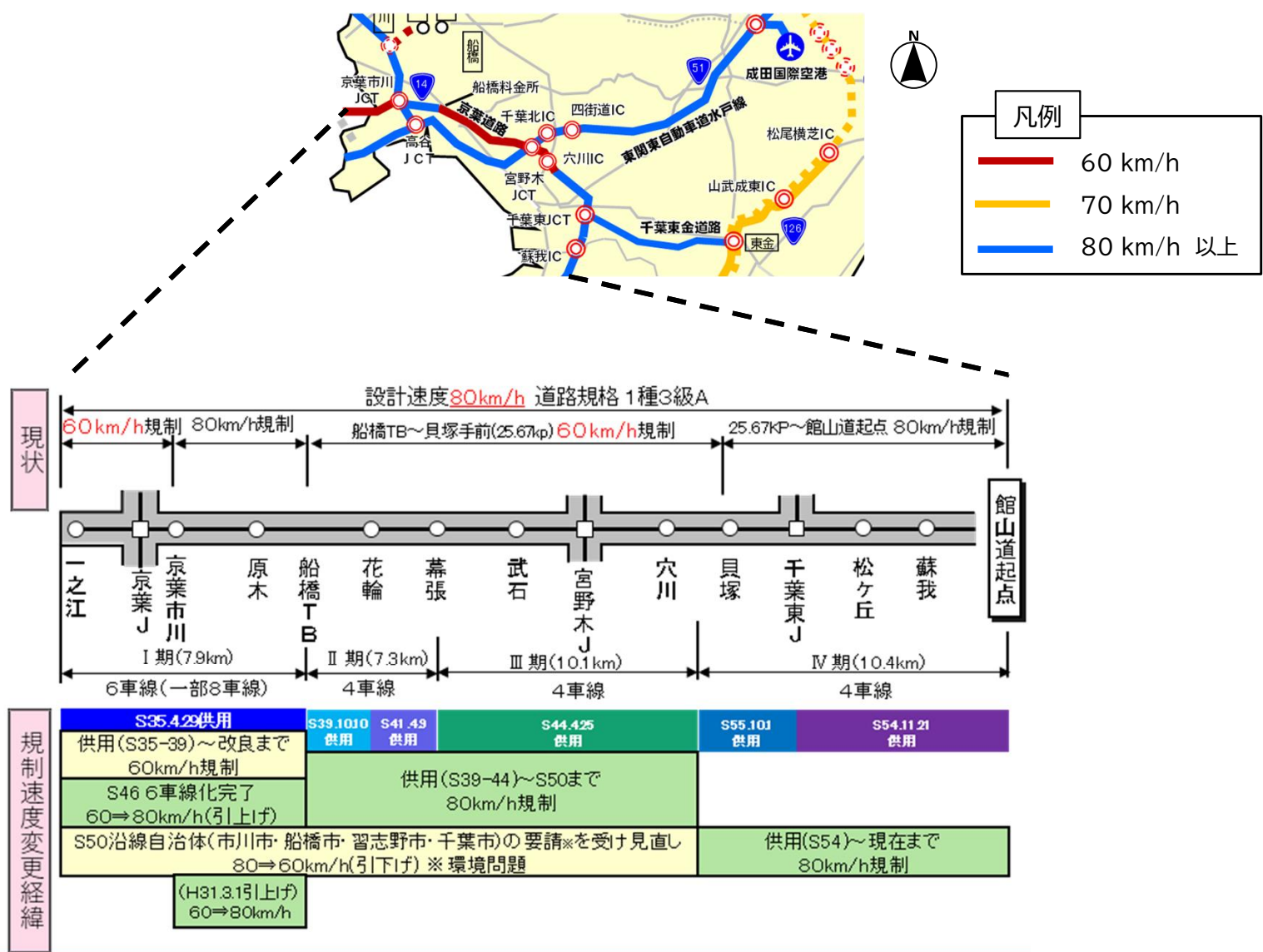
(参考) 京葉道路と東関東自動車道の料金比較(普通車・ETC車利用)

ルート		現行
①京葉道路経由	篠崎IC → 宮野木JCT (18.7km)	490円※1
②東関道経由	湾岸市川IC → 宮野木JCT (16.7km)	710円※2

※1 首都高連続利用の場合
※2 大都市近郊区間として算出

<参考> ネットワークを賢く利用する取組(最高速度規制のあり方の検討)

- 京葉道路では、設計速度80km/hに対し、過去の経緯から最高速度が60km/h引き下げられた区間が存在。
- 道路規格にあったパフォーマンスを実現するため、京葉道路などの最高速度規制のあり方についても検討していくことが必要。



最高速度規制が60km/h区間があり、周辺道路と比較してパフォーマンスが低下

<参考>2050年、WISENET(ワイズネット)の実現

○「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



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

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 (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 (山形県交通ターミナル)

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、観光資源の魅力を向上
- 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)



車両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

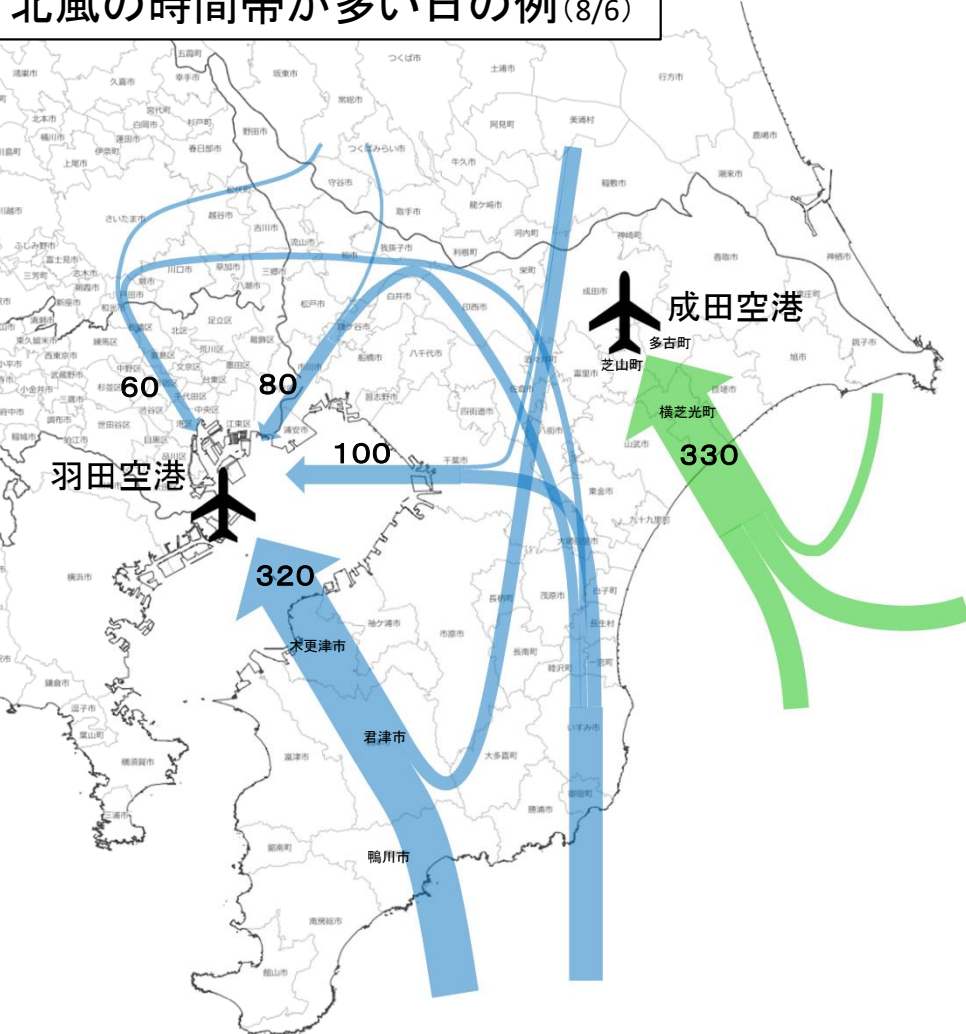
- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

出典：千葉県道路協議会(令和6年8月)資料

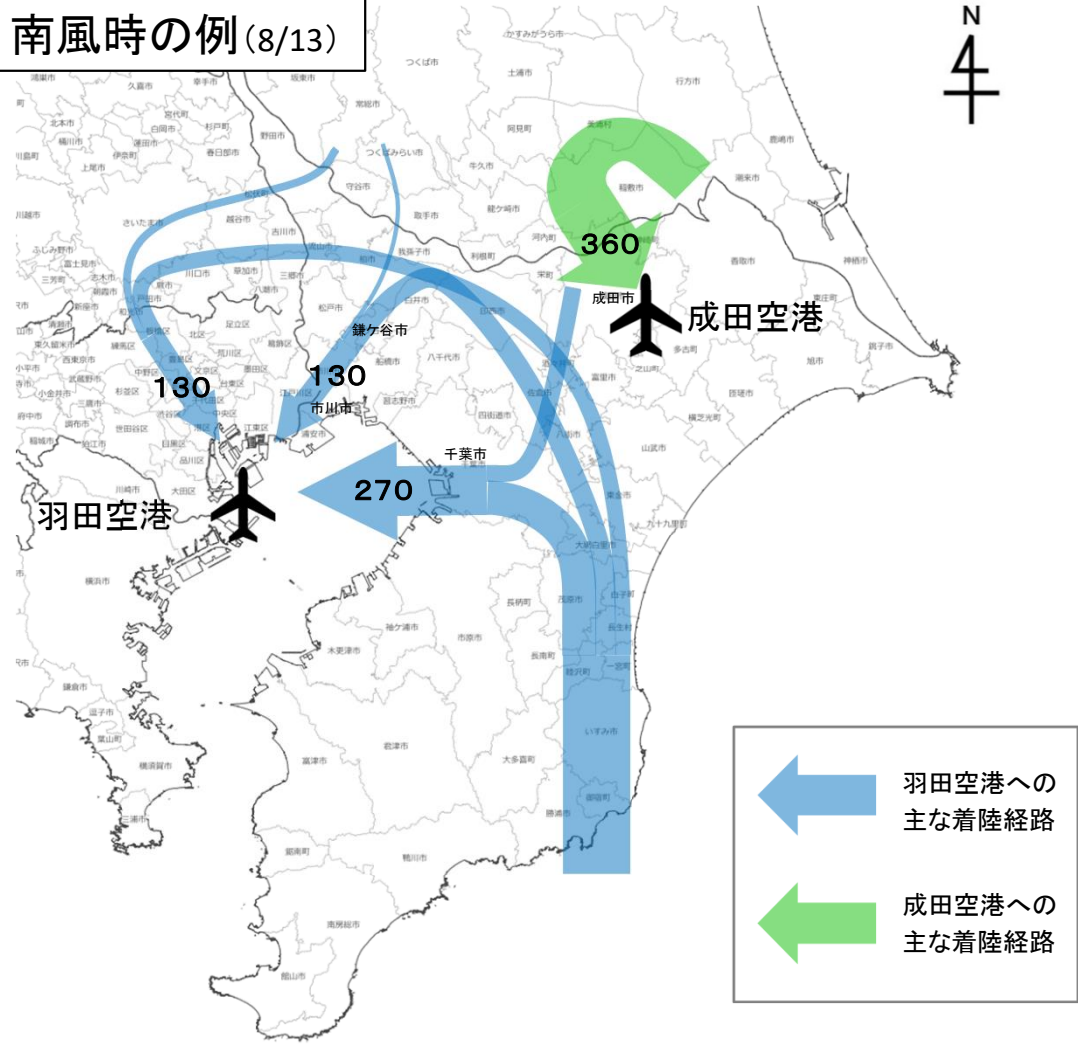
<参考>羽田空港・成田国際空港への主な着陸経路

- 羽田空港・成田空港へのアプローチは、北風時は、南東方向からの進入となる。
- 南風時は、羽田空港は東方向が多く、成田空港は北西方向からの進入となる。
- 成田国際空港は、今後の空港機能強化により、発着回数のさらなる増加が見込まれる。

北風の時間帯が多い日の例(8/6)



南風時の例(8/13)

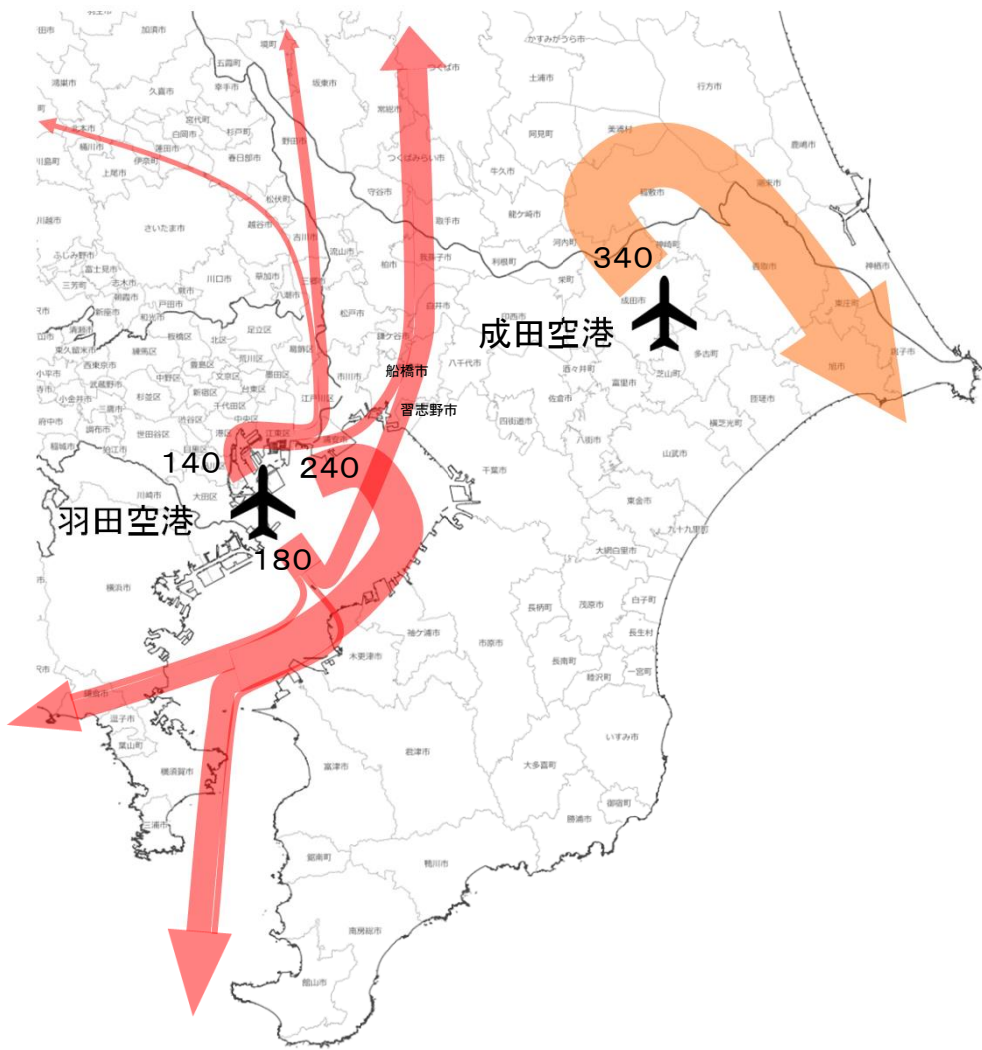


※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。

<参考>羽田空港・成田国際空港からの主な離陸経路

- 羽田空港からの離陸は、北風時は北東・南東・北西方向、南風時は南西・南東方向となる。
- 成田空港からの離陸は、北風時は北西方向、南風時は南東方向となる。

北風の時間帯が多い日の例(8/6)



南風時の例(8/13)



羽田空港からの
主な離陸経路

成田空港からの
主な離陸経路