

## 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会での確認事項

令和7年11月20日

千葉県道路協議会

## 第1回（令和6年9月3日）、第2回（令和6年12月4日）

高規格道路ネットワークの基本方針策定に向けた議論

## 第3回（令和7年1月21日）

関係団体（成田国際空港株式会社、千葉県バス協会、トラック協会、成田商工会議所）へのヒアリング  
結果を共有

## 第4回（令和7年5月27日）

株式会社ちばぎん総合研究所 前田栄治社長、日本大学理工学部長 轟朝幸教授からの意見発表を  
実施

## 第5回（令和7年11月19日）

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（案）をとりまとめ

分科会で確認した内容(概要)

成田空港の機能強化

アジアの主要空港はアジアの成長を取り込み急成長

アジア主要空港では大規模拡張プロジェクト進行中、極めて大きな取扱能力を計画  
→ 路線獲得競争の激化  
旅客流動取り込みのチャンス



- ・日本全体の競争力強化の観点から成田空港の機能強化に着手
- ・滑走路の新設等、空港施設整備に合わせた環境整備が必要

8/26 国家戦略特別区域諮問会議(第64回)  
資料2「成田空港を核とした国際航空物流拠点機能強化について」より抜粋

**成田空港の更なる機能強化・成田空港周辺における環境整備**

国土交通省

○成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせて環境整備が必要。

**「更なる機能強化」の整備状況**

○令和10年度末を目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。既に準備工事に着手済み。今後、本格工事に着手予定。

**高規格道路ネットワークの整備等の取組**

○成田空港周辺の高規格道路ネットワークについて、事業中の箇所に加えて、更なる充実に向けた調査・検討を加速化

【事業中・調査中の箇所】

- ・圏央道(大塚～松尾横芝)は、令和8年度に開通予定
- ・北千葉道路(市川～松戸区間)は、外環道との接続部で有料道路事業を活用しながら、事業推進中
- ・新河内道路は、計画の具体化に向けた概略ルート等の調査推進中

**鉄道共同輸送サービスの実証実験**

○モータリタス推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

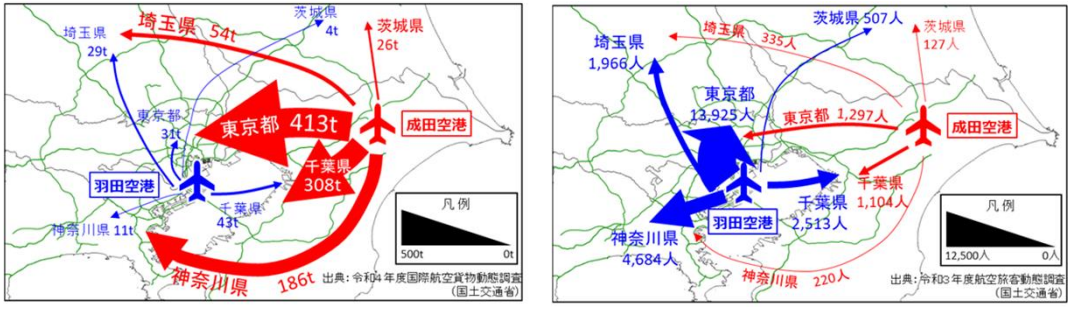
**【岸田総理 発言抜粋】**

今回新たに、成田空港を核とした国際航空物流拠点機能強化について、日本全体の競争力強化の観点から、国家プロジェクトとして取組を加速してまいります。

国土交通省を始め関係省庁においては、地元自治体と連携して、国家戦略特区制度の活用や関連インフラの整備を含めて、総合的な支援策を取りまとめてください。

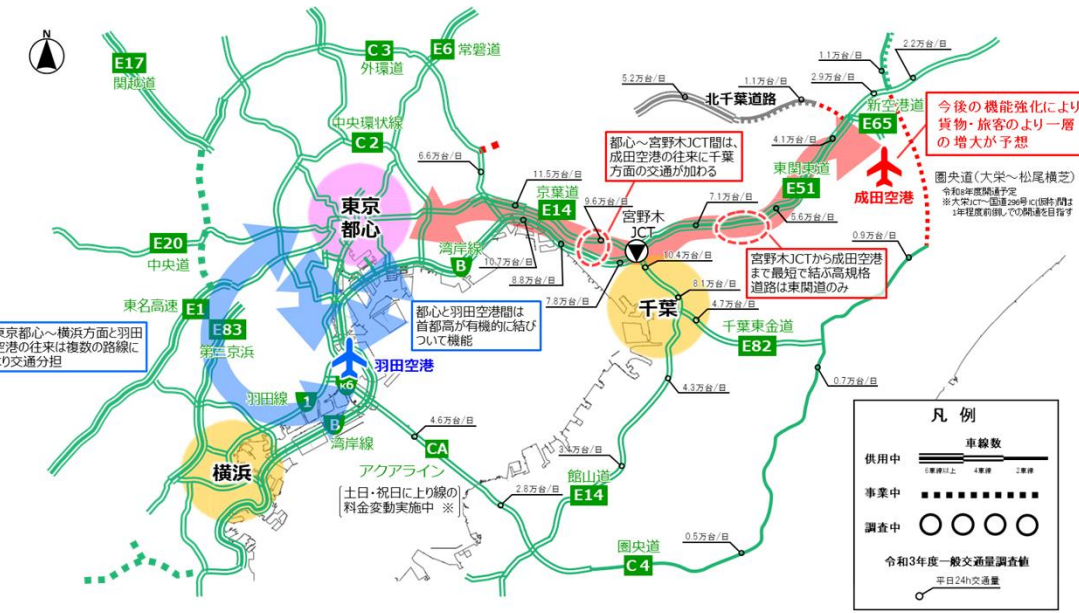
首都圏空港の物流・人流

成田空港は貨物の出荷先、旅客の目的地共に都内が最も多い



成田空港を取り巻く現状の高規格道路ネットワーク

- ・千葉側(成田)は、東京側(羽田)に比べて都心からの高規格道路の経路選択が不足
- ・都心から成田空港へアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみ
- ・成田空港の機能強化により、貨物・旅客のより一層の増大が予想



出典: 千葉県道路協議会(令和6年8月)資料



成田空港へのアクセスの課題

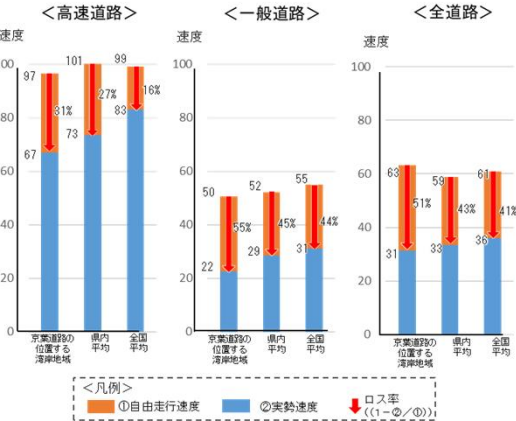
- ・成田空港発着車両の約 7 割が、京葉道路・東関東自動車道を利用
- ・都心～宮野木JCT間は、成田空港の往来に千葉方面の交通が加わる



都道府県	都内経由※1		外環利用※2	北千葉道路利用※3	圏央道利用	アクアライン利用	その他経路※4
	京葉道利用	東関東道利用					
茨城県	0%	0%	0%	0.3%	63%	0%	37%
栃木県	1%	3%	3%	1%	83%	0%	8%
群馬県	5%	9%	29%	1%	50%	0%	6%
埼玉県	12%	15%	48%	4%	14%	0%	6%
千葉県	6%	33%	2%	5%	2%	0%	53%
東京都	23%	71%	1%	1%	0.3%	0.2%	3%
神奈川県	6%	86%	0%	1%	0.3%	2%	5%
山梨県	22%	67%	1%	0.4%	1%	0%	9%
合計	14%	49%	5%	3%	6%	0.2%	22%

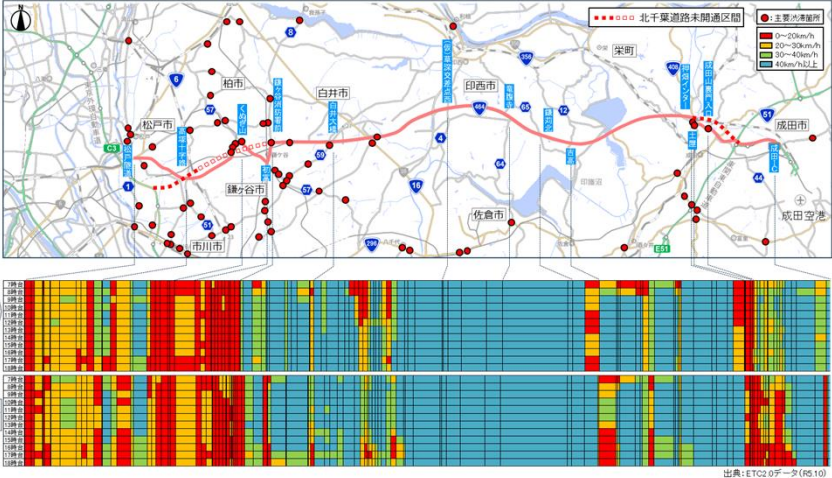
約7割

- ・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
- ・湾岸地域のロス率は、全国平均及び県内平均を大きく上回る
- ・京葉道路の I C 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



※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

- ・千葉県北部は東西方向の幹線道路が不足
- ・国道464号現道の主要渋滞箇所を中心に旅行速度が低下



- ・東関東道が通行止めとなった場合、成田空港からの高速道路の迂回路は常磐道方面のみ
- ・災害時の円滑な物資の輸送や救急医療活動の支援に妨げ



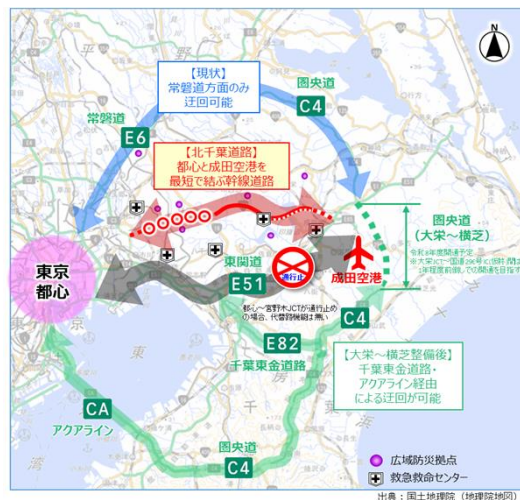
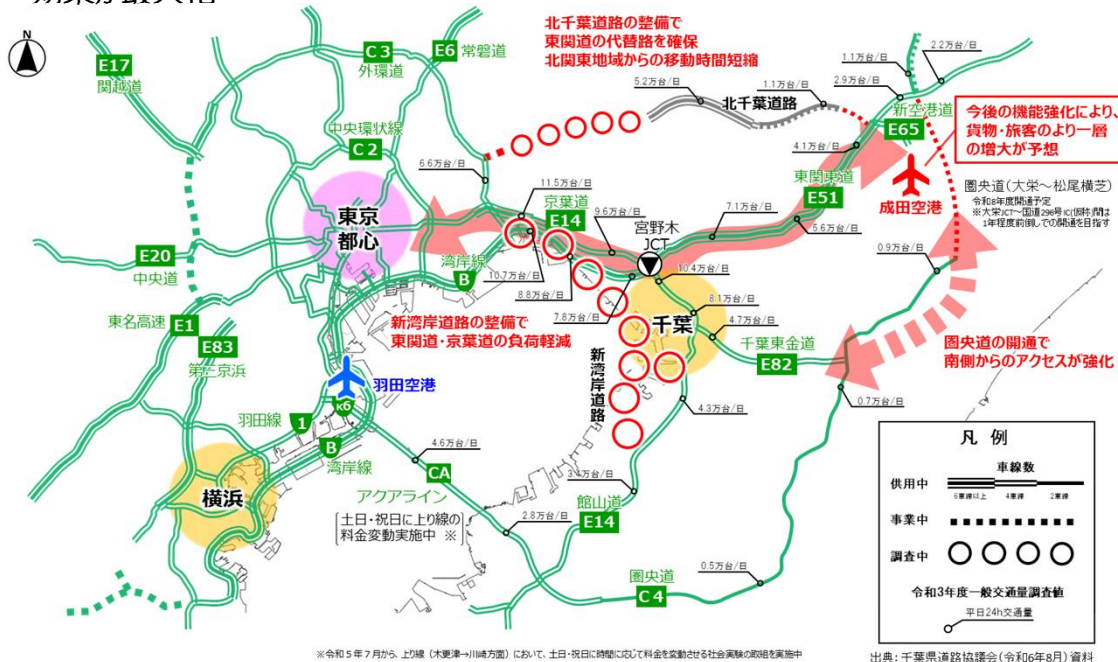
■房総半島台風における東関東道の被害状況  
(宮野木JCT～千葉北IC)



## 分科会で確認した内容(概要)

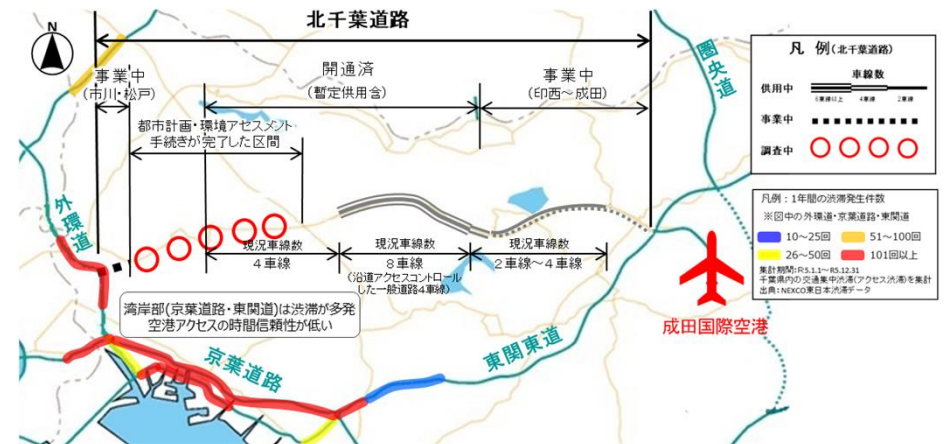
## 空港機能強化に対応した高規格道路ネットワークのあり方

- ・北千葉道路と新湾岸道路の整備により、現状の課題や成田空港の機能強化等へ対応
- ・圏央道（大栄～松尾横芝）等の整備と相まって複数の高規格道路ネットワークにより効果が最大化



- ・都心から成田空港まで複数の高規格道路で結ぶことにより、平常時・災害時を問わず、安定した人・モノの流れを確保
- ・大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートを確保することで、災害時における物資の輸送や救急医療活動の支援等が期待

(北千葉道路) 起点側と終点側で事業を実施中



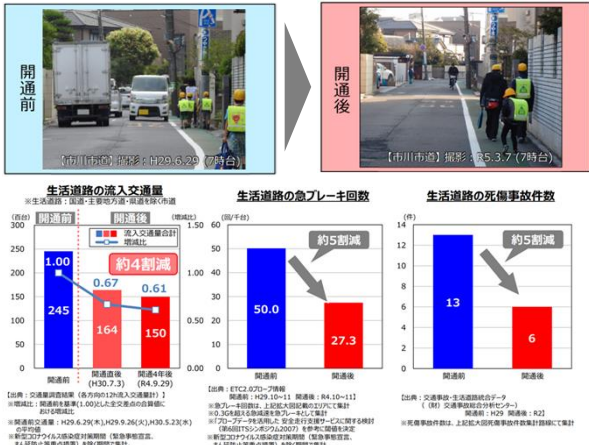
(新湾岸道路) 令和6年度から概略ルート・構造の検討に着手





高規格道路の整備効果

- ・東京外かく環状道路（千葉区間）の開通により、抜け道として利用されていた、生活道路の交通量が約4割減少
- ・高規格道路等、幹線道路の整備により、地域の安全性向上への寄与が期待



- ・成田空港を発着する高速バスは東関東・京葉道路の利用が集中
- ・北千葉道路と新湾岸道路の整備により都心方面の交通が分散され、成田空港へのアクセスが向上



- ・北千葉道路と新湾岸道路の整備により、千葉県内主要渋滞箇所のうち75箇所が改善と想定 ※千葉県道整備プログラムにおける計画・構想路線の両側3km圏内及び並行する現道を影響範囲と想定

渋滞改善影響箇所(想定)

北千葉道路	34箇所
新湾岸道路	41箇所
合計	75箇所

千葉県内の主要渋滞箇所(一般道) 243箇所の約3割に相当

【凡例】

- 事業中(区間)(供用)
- 計画・構想
- 高規格幹線道路・地域高規格道路
- 一般有料道路

<事業中の施策>

- (1) 交通を支える道路ネットワークの推進
- (2) 県内の主要プロジェクトに関連する道路整備
- (3) 安全・安心な道路づくり
- (4) 都市の渋滞対策に資する道路等の整備

【主要渋滞箇所】

- 主要地方道以上
- 一般県道、市道

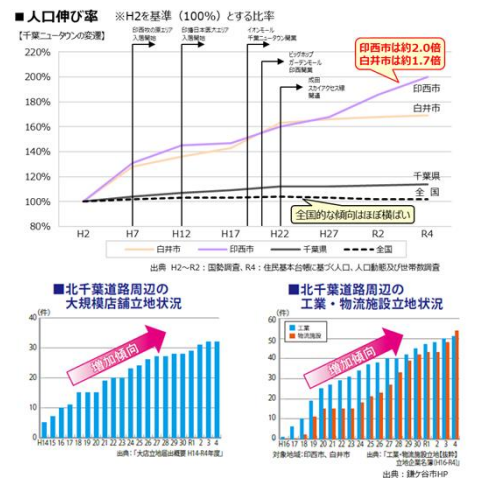
計画・構想路線の両側から3kmの圏内

千葉県道整備プログラムの計画・構想路線と並行する現道



出典：千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料(令和5年9月)を一部加工

- ・湾岸地域の港湾機能強化や物流施設の立地等に伴う交通需要の増大に対応
- ・千葉ニュータウン周辺の人口増加や物流施設の立地等に伴う交通需要の増大に対応



成田国際空港株式会社

国家プロジェクトとしての  
成田空港の更なる機能強化の重要性

- ・ 本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、訪日外国人旅行者の一層の増加が国家戦略の一つとして位置づけられている。
- ・ その大きな受け皿となる首都圏空港（羽田空港、成田空港）のうち、成田空港においては現状の30万回から50万回へ発着容量を拡大（更なる機能強化）し、その需要に対応する必要がある。

現在の成田空港を取り巻く物流・人流と  
高規格道路ネットワークの課題

- ・ インバウンド旅客にとって、空港から東京方面を主体とする目的地までノンストップで接続するバスは重宝される交通手段であるとともに、物流にとっても、成田空港-都心・羽田空港間の航空貨物輸送の需要が一定数ある。
- ・ 現状の高規格道路ネットワークでは、関東北部から成田空港まで迂回感がある。
  - ・ そのため、北千葉道路や新湾岸道路、圏央道等の整備による高規格道路ネットワークの充実、新たな高速バス路線網の構築による観光ニーズの創出や目的地までの速達性の向上にとって重要である。

成田空港の機能強化を踏まえた  
高規格道路ネットワークに求める役割

- ・ 首都圏の国際航空需要は益々増加見込みであり、成田空港がその多くを担う必要性を考慮すると、成田空港と都心の人流及び物流の増加に応じた速達性の確保のためには、成田空港周辺の高規格道路ネットワークの更なる充実を求めたい。

貨物施設整備や周辺市町と連携して計画する  
まちづくりなどを踏まえ求められる高規格道路の役割

- ・ 成田空港では、新貨物地区整備により航空物流機能を集約させる方向のため圏央道を経由した貨物の速達性の確保は非常に重要である。
- ・ 地域と空港の相互連携による一体的・持続的発展のため、周辺道路の混雑緩和に資する高規格道路を含む道路ネットワークの充実は重要である。

災害時における成田空港に求められる役割を踏まえた  
高規格道路ネットワークのあり方

- ・ 災害時において緊急輸送の拠点と位置付けられている成田空港にあっては、緊急物資・人員等の輸送受入機能が求められる。これらを被災地に迅速かつ確実に輸送させるためには、北千葉道路や新湾岸道路、圏央道等の整備による高規格道路ネットワークの拡充がリダンダンシーの確保のため重要である。

現状の課題と高規格道路ネットワーク拡充への期待

- ・ 北千葉道路や新湾岸道路、圏央道等の整備による高規格道路ネットワークの拡充は、成田空港と都心・関東北部との人流及び物流への速達性確保のみならず、新たな高速バス路線網の構築による観光ニーズの創出や、災害時における緊急物資・人員等の輸送ルートのリダンダンシー確保にとって重要である。
- ・ 成田空港の更なる機能強化による人流・物流の増加及び地域と空港の一体的・持続的発展のため、圏央道の4車線化等既存の高規格道路ネットワーク計画の機能強化を期待している。
- ・ 道路交通においても、自動運転や道路空間を活用した物流など様々な取り組みが検討されている状況を踏まえ、今後の技術革新やイノベーションについて柔軟に対応できる施設整備が望まれる。



成田商工会議所

成田空港機能強化への期待

- ・ 日本の玄関口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、その効果を高める基盤インフラの戦略的構築が急務。
- ・ 成田空港と羽田空港は首都圏空港として一体としてとらえ、羽田空港の機能を高めると同時に成田空港の機能強化をどのように羽田空港と連携させるかを、日本経済界のトップにも認識してもらうように訴えることが重要。
- ・ 成田空港の機能強化に合わせて、空港圏の周辺9市町が個性を出せるような土地利用計画・まちづくり計画とするために、国家プロジェクトとして県市が一体となって進めることが肝要。

地域の発展のために求める高規格道路ネットワークのあり方

- ・ 鉄道は成田から京成スカイアクセス、都営地下鉄、京浜急行を経由して羽田に至っている。  
道路もスムーズに遠回りしないルートが必要。
- ・ 銚子の地位向上を目指したい。圏央道の開通により圏央道の外側にも光が差し込み、成田周辺地域、特に銚子を中心とした県北東部の発展が大きなインパクトとなる。
- ・ 首都直下型地震や台風による被災時における救援活動のために 成田空港への代替ルートの確保が必要。数本の道路が有機的につながっていることが重要。
- ・ 川崎市では工業地帯の再編により物流施設等が計画されている。  
千葉県も湾岸部への着目が必要。  
新湾岸道路を自然環境に配慮しながら進めることが重要。

高規格道路ネットワーク拡充への期待

- ・ 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、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面的に生じ、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。
- ・ 圏央道の開通により環状道路が形成され、成田と羽田を結ぶ新たな代替軸となる。  
玄関口の効果を首都圏へと広域に波及させる経路となり、人や物を運ぶだけでなく、観光や沿線のポテンシャルが見えてくる。新しい社会環境変化が起こることが予想される。
- ・ アクアライン6車線化も圏央道の完成により現実味を帯びてくる。圏央道の4車線化も含め機能強化に向けた検討が必要。
- ・ 北千葉道路、新湾岸道路もスピード感を持ち、最優先での形成を図ることが必要。
- ・ 目的地までスムーズに到着できるように、成田空港等の拠点へアクセスする高規格道路のICや周辺の一般道路における渋滞ボトルネックの解消を図ることが必要。



千葉県バス協会

成田空港利用者のアクセスルートの課題

- ①平常時の渋滞
  - ・ 運転者不足を背景とした、輸送効率化や定時性の確保などに支障
  - ・ マイカー利用からバス利用へ転換する施策が必要
- ②災害時の通行止め
  - ・ 令和元年台風19号の暴風で東関道が長期間通行止めとなり、大きく迂回を強いられ運行に支障が生じた。既存の東関道の更なる暴風対策など信頼性の向上に加え、迂回路となる路線の整備が必要。

インフラ拡充におけるバス事業への配慮

- ・ 成田空港の旅客ターミナルが分散し、バスの旅客から不評。鉄道の方が利用客が多い状況。
- ・ 空港旅客施設のワンターミナル化や圏央道の新たなインターチェンジを見据えて営業所の立地や新規路線の計画に必要な情報の提供を希望。

高規格道路ネットワーク拡充への期待

- ・ 飛躍的な速達性・定時性の改善により、バス利用者の利便性向上に期待。
- ・ 北千葉道路、新湾岸道路の早期整備による、新たな営業路線の拡大に期待。
- ・ 圏央道の概成により、成田空港からアクアラインを経由し、羽田空港へ向かう新たなルートが形成され、首都圏空港の効果を広域に波及するとともに、災害時の代替路として期待。
- ・ 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行うことが重要。
- ・ 特に圏央道4車線化は、信頼性のあるネットワークの構築により、新たな営業路線に期待。
- ・ I C周辺的一般道路における渋滞解消についても、定時性の確保や利便性向上に期待。

千葉県トラック協会

成田空港アクセスにおける『物流の課題』

- ①平常時の渋滞
  - ・ ドライバーの労務負担の軽減、輸送時間の短縮、定時性の確保など物流効率化の推進に支障
  - ・ 特に成田空港に関連する物流輸送は、都内のみならず千葉市中部・湾岸部とも密接に関係
  - ・ 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生じ、経済活動に損失を与え、生産性を著しく損ねている。
- ②災害時や事故による通行止め
  - ・ 成田空港に乗り入れる高速道路は、東関東自動車道のみで迂回する高速道路がない。

高規格道路ネットワーク拡充への期待

- ・ 速達性や定時性の改善、生活道路の交通安全の向上などの効果は、将来にわたり発現。
- ・ 北千葉道路、新湾岸道路は、スピード感を持って最優先に整備が必要。
- ・ 成田空港から圏央道、アクアラインを経て羽田空港に至るルートは、成田と羽田を結ぶ新たな代替軸となり、その効果は首都圏へと広域に波及。
- ・ 渋滞状況などを監視し、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行うことが重要。
- ・ I C周辺的一般道路における渋滞ボトルネックの解消による成田空港や千葉港等の拠点へのスムーズなアクセスに期待。

前田 栄治 ちばぎん総研社長

千葉県道路ネットワークに関する論点

道路ネットワーク整備の重要性

- 広大な県土と分散する経済圏の結合が必要
  - ・経済圏の中心は千葉市だが東葛地域や県南東部などとは距離が有
- 半島性のデメリット解消とメリット活用
  - ・国としての幹線道路が整備されにくかったのがこれまでの歴史
  - ・一方、東京に隣接している半島であり、自然や農漁業など豊かな天然資源のメリットを道路整備によって活かすことができる
- 相対的な道路整備の遅れと外環道開通等に伴う摩擦的な渋滞増加
  - ・千葉県は渋滞の時間ロス率が全国比より高く、湾岸地域で顕著
  - ・外環道に接続する京葉道・東関道で摩擦的な渋滞が増加
- 東京都一極集中の緩和
  - ・首都圏では色々な経済などが東京都へ一極集中
  - ・道路整備を行う事で、千葉県も東京一極集中緩和の一翼を担える
- 首都圏企業のニーズの高さ（37交通PJ中、トップ10の5つが千葉県）
  - ・北千葉道路、圏央道、新湾岸道路などが含まれる
  - ・これら路線は、千葉だけでなく首都圏全体の企業のニーズが高い
- 国家プロジェクトである成田空港機能強化の効果最大化
  - ・都心とのアクセス向上とともに、幅広い観点から、隣接の茨城県を含め、首都圏全域のアクセス向上の道路ネットワークを作る必要がある

ネットワーク整備に際しての視点

- 道路整備の優先順位
  - ・千葉県全体の中では外環道や成田空港に関連する道路がまず大事
  - ・外環道は渋滞対応と接続道路、成田空港は東京とのアクセス改善が重要であり、北千葉道路、新湾岸道路が第一順位となる
- 圏央道の4車線化（圏央道経済圏も）
  - ・成田空港の機能強化の効果を首都圏全体に浸透させるためには、圏央道の強化が不可欠。東京都一極集中の緩和にも役立つ
  - ・成田空港の強化を1つのトリガーとして経済圏が広がる可能性
- 圏央道の外側の道路整備
  - ・圏央道の内外で経済・インフラ格差が千葉県はかなり大きい。
  - ・半島性のメリットの活用及び空港機能強化の効果最大化といった観点からも、外側の道路整備も大事になってくる。
- 渋滞緩和のための料金体系の見直し（統一化など）、料金所の廃止
  - ・道路整備によるリダンダンシーが無駄にならないよう、代替ルートが活用できるような料金体系の統一化を目指していくべき
  - ・京葉道路と東関道では料金の安い京葉道路が使われる傾向にある
  - ・将来的に料金所が無くなれば相当円滑な道路になる
- 自動運転レーンの設置（ドライバー不足対応、渋滞緩和）
  - ・全国に先駆けて、自動運転レーンを設置していくことが大事

財界の立場としてのご意見

- ・2050年にかけて県の人口は1割減少し、特に南部東部では4割以上減少
- ・千葉県経済にとって、持続可能で活力を生む交通インフラの構築というのは極めて大事な課題  
(創立50周年提言「千葉県2050年の将来像」千葉県経済同友会 R7.2)



轟 朝幸 日本大学 理工学部長

千葉県北部の高規格道路ネットワーク

- 湾岸部が混雑するのは地理的、既存ネットワークから自明
  - ・房総方面からアクアラインより北側へは湾岸を通らざるを得ない
  - ・成田空港から埼玉や東京北部へ向かう場合も湾岸を迂回している
  - ・新湾岸道路と北千葉道路がないと、湾岸はいつまでも混み続ける
- 非幹線の目詰まりが、湾岸部をはじめとした幹線負担を助長
  - ・高規格道路でない一般広域幹線の交通が貧弱であることが問題
  - ・湾岸は物流の比率が高く、道路の容量が下がるため混雑する

長期的施策 空港アクセスネットワークの拡充

- 高規格道路ネットワークの充実
  - ・湾岸道路の負荷を軽減しなければ、全体的な流れはよくならない
  - ・北千葉道路が一般道のまま、高規格と位置づけるのは若干疑問視
- 道路ネットワークの階層化
  - ・高速道路の下が時速60kmの道路だと、実際の旅行速度は30km程度  
アクセスコントロール等による “中速道路” が必要
  - ・産業道路として、物流に特化した道路も必要
  - ・細街路が貧弱だと幹線に負荷がかかる
- 土地利用との整合
  - ・物流拠点と交通拠点をしっかりとネットワークにすべき

緊急時の広域道路ネットワーク

- 災害時の成田空港の役割
- 救援救助への対応
    - ・救助活動拠点、海外救援物資の受入拠点
  - 空港関係者、旅客のアクセス
    - ・鉄道不通時、空港運用の維持のための従業員参集
    - ・帰宅困難者（帰国者・出国者）の対応

混雑の緩和方策

- ①既存ストックの改良（供給サイド）
  - ボトルネックの解消
    - ・高規格道路：付加車線、料金所・合流部の改良・運用改善
    - ・一般道：交差点改良・交通運用改善
  - 道路規格にあったパフォーマンス
    - ・京葉道路の規制速度緩和、東関東道の120キロ規制速度の拡大
  - 新システム・技術の導入検討 大型車専用レーン（トラック・バス）
    - ・自動物流 ドライバー不足にも対応
- ②既存ストックの有効活用（需要サイド）
  - TDM 料金施策
    - ・0D統一料金 経路の平準化・アクアライン、圏央道への誘導  
京葉道路ボトルネックの混雑緩和
    - ・混雑課金（ダイナミックプライシング）主に時間帯の平準化
  - TDM 情報提供と誘導
    - ・Navi機能の高度化 所要時間、料金を時間帯別で最適化
    - ・トラックドライバーへ、信頼性の高い所要時間情報の提供が必要
  - TDM 道路の負荷を下げるのはモーダルシフト
    - ・鉄道の充実 旅客輸送の速達性向上・低価格化、貨物輸送の導入

混雑整備の加速

- 道路整備財源の検討
- 自動車関連税の限界
    - ・一般財源化した自動車関連税以上の投入が必要
    - ・低燃費化・EV化によるガソリン税の減収への考慮も必要
  - 負担のあり方の検討
    - ・日本を代表する成田空港へのアクセスへの国の協力・負担
    - ・非幹線の整備は県・市町村が分担して実施すべき
    - ・混雑料金・0D統一料金による料金値上げの場合  
新たな道路整備へ充当することの理解を得ることが重要

# 分科会で確認した内容(まとめ)

- ・ 日本全体の競争力強化の観点から成田空港の機能強化に着手
- ・ 滑走路の新設等、空港施設整備に合わせた環境整備が必要

- ・ 都心から成田空港へアクセスする高規格道路は東関東自動車道のみ
- ・ 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る
- ・ 成田空港発着車両の約7割が、京葉道路・東関東自動車道を利用

## 千葉県北西部

### 【東葛・印旛地域】

- ・ 東西方向の幹線道路が不足
- ・ 国道464号現道の主要渋滞箇所を中心に旅行速度が低下
- ・ 印西市、白井市は千葉ニュータウンの変遷とともに人口が増加
- ・ 北千葉道路周辺では、千葉ニュータウンを中心に、工業・物流施設や大規模店舗の立地が増加傾向
- ・ 今後も、人口増加や沿線の物流施設の立地等の開発計画による交通需要の増大が見込まれる

### 【湾岸地域】

- ・ 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
- ・ 湾岸地域のロス率は、全国平均及び県内平均を大きく上回る
- ・ 京葉道路の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
- ・ 今後も港湾機能の強化や物流施設の立地等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれる

## ハード面の取組

### 北千葉道路

- ・ 都心と成田空港を最短で結び外環道と接続
- ・ 首都圏における大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートを確認

### 新湾岸道路

- ・ 京葉道路を補完し外環道・東関東自動車道館山線と接続
- ・ 湾岸地域のポテンシャルを十分に発揮させ、国際競争力の強化や首都圏の生産性向上、湾岸地域の更なる活性化を図る

## ソフト面の取組

- ・ 料金体系の整理・統一、TDMなど

- ・ 渋滞やリダンダンシーの不足等、現状の課題や成田空港の機能強化等、将来の交通需要の増大へ対応
- ・ 圏央道(大栄～松尾横芝)等の整備と相まって複数の高規格道路ネットワークにより効果が最大化



## ◆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