

事前評価

一般国道296号 前原西工区

令和8年3月18日

千葉県 県土整備部 道路計画課

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 経済的・社会的効果
4. 環境に与える影響
5. 総合的な評価

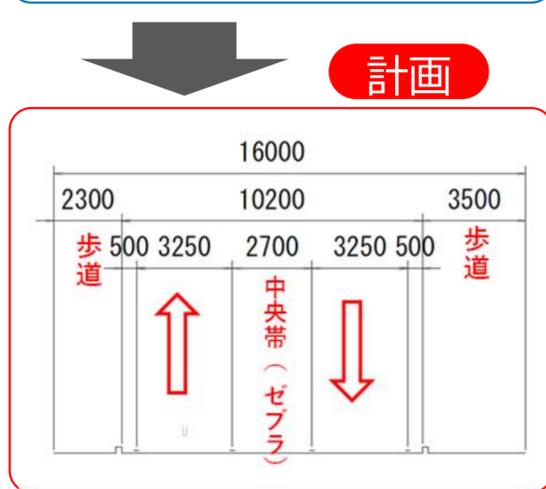
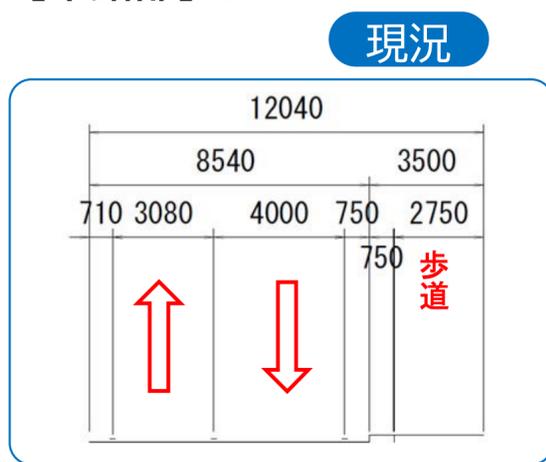
1. 事業の概要

■ 計画の概要

事業区間	ふなばし 前原西 外地先
事業延長	: L=0.5km
幅員	: W=16m
道路規格	: 第4種第1級
設計速度	: 60km/h
車線数	: 2車線
事業期間	: 令和8年度～令和17年度
事業費	: 約24億円
計画交通量	: 25,600台/日

■ 標準横断図

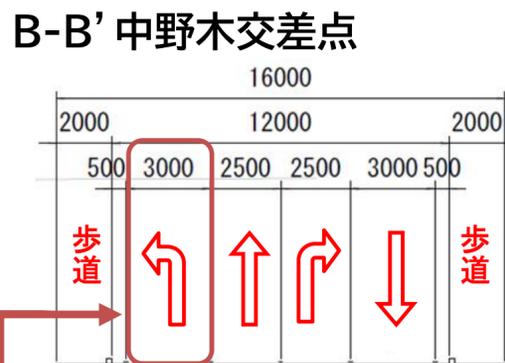
【単路部】A-A'



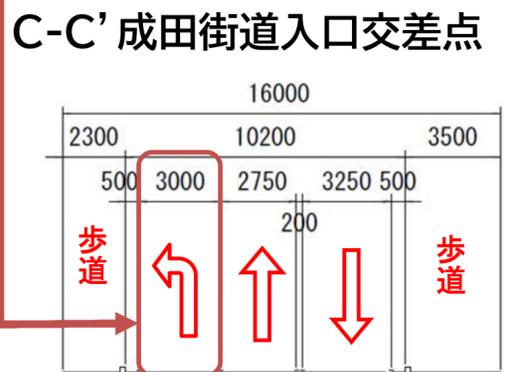
【交差点部】

計画

単位:(mm)



主交通である左折車線の幅員を確保



■ 平面図



写真①: 中野木交差点
混雑状況



写真②: 国道296号(単路部)
混雑状況



写真③: 成田街道入口交差点
混雑状況



2. 事業の必要性

(1) 上位政策と全体計画との関連

- 千葉県総合計画(R7.10公表)では、県内で特に人口が集中し、渋滞が深刻化している県北西部において人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞を解消する道路整備を最重要と位置づけ、国県道全体の円滑化に向けて、現道拡幅や交差点改良などを進めることが示されている。
- 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(R7.11公表)では、千葉港等の物流拠点へのアクセス強化や、高速道路の整備に合わせて、一般道路の渋滞対策を加速化することでシームレスなサービスレベルを確保し、渋滞ボトルネックの解消を図ることが示されている。

■ 千葉県総合計画 ～千葉の未来をともに創る～

■ 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

施策項目 II-3-① 半島性を克服する交通ネットワークの強化

(中略)

【取組の基本方向】

公共交通については、成田空港と都心間のアクセスの更なる改善や県内と都心とのアクセス利便性の向上、高速バスネットワーク拠点の充実など、交通ネットワークの強化に向け、協議・検討を進めていきます。

また、路線バスの再編やモード転換による利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通の再構築を図るとともに、駅のバリアフリー化の推進など、利便性や安全性の向上を図ります。

道路については、アクアラインと一体となって、首都圏の広域的な幹線道路ネットワークを形成する圏央道や、外環道と成田空港を最短で結び、首都圏の国際競争力を強化する北千葉道路、房総半島の先端部へ向かう高規格道路である富津館山道路の全線4車線化などの広域的な幹線道路ネットワークの整備を促進していきます。

特に人口が集中し、渋滞が深刻化している県北西部において人・モノの流れのボトルネックとなっている慢性的な交通渋滞を解消する道路整備を最重要と位置づけ、地域のみならず本県全体のポテンシャルを十分に発揮させる、新湾岸道路や千葉北西連絡道路の計画の具体化や、北千葉道路の全線直轄編入を国に働きかけていくとともに、広域的な幹線道路ネットワークへのアクセス道路を含めた国県道全体の円滑化に向けて、現道拡幅や、バイパス整備、交差点改良などの道路整備を加速していきます。

出典:千葉県総合計画 ～千葉の未来をともに創る～(R7.10) 千葉県

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
～千葉県版WISENET2050の実現に向けて～

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あり方について、「千葉県道路協議会」及び令和6年9月に設立した「首都圏空港道路ネットワーク検討分科会」において、意見交換を行いながら検討を進めてきたところである。

これまでの検討結果を踏まえ、千葉県道路協議会において、下記のとおり基本方針を策定する。

記

- 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、アジア主要空港に比肩するグローバル空港として機能させるため、空港施設やアクセスなど基盤インフラの戦略的構築が急務である。
- しかしながら、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いている。また、京葉道路を中心に、千葉県沿岸地域では慢性的な渋滞が面的に生じており、成田空港アクセスとしての機能を果たすことができず、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。
- 京葉道路については、交通容量不足などを要因とする渋滞箇所を特定し、渋滞対策に取り組むための料金見直しを活用し、一定の成果をあげているものの依然として渋滞が残存している状況にある。
- また、令和8年度には圏央道(大栄～松尾橋芝)の全線開通が見込まれており、成田空港へ南側からアクセスすることが可能となるため、これを活かして、都心との複数のアクセスルートを確認し、賢く使うことが必要である。
- 高規格道路の整備が地域にもたらす大きなインパクトは外環道千葉県区間の開通でも実証され、飛躍的な速達性・定時性の改善とともに、生活道路の交通安全の向上など、現在もその効果を発揮し続けている。
- 高規格道路ネットワークを真に利用しやすきものとするためには、引き続き、「ネットワークの充実・強化」「公平で利用しやすい料金体系」を実現する

る「ハード」・「ソフト」両面の取組が必要である。

- こうした認識を共有する中、「シームレスネットワークの実現」「多機能空間への進化」といったWISENET2050に示される考え方を十分に踏まえ、国・県をはじめとする関係者は、以下の取組に重点を置き、連携して、新時代の基盤にふさわしい質の高いネットワークの実現を目指すこととする。

<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、地域と連携を共有しながら、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。
- 新湾岸道路の計画の具体化にあたっては、広く関係する方々の意見を把握しながら、丁寧な合意形成を図る。
- 北千葉道路については、外環道から国道16号の間が自動車専用道路として計画されているが、国道16号以東についても、都心と成田空港を信号なく直結する規格の高い道路としてサービス水準を向上するため、計画の見直しを進める。

<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、ゲートウェイの効果を首都圏へと広域に波及させるコリドーとなるため、渋滞状況を監視し、圏央道やアクアラインなどの機能強化に向けた検討を行う。

<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、高規格道路ネットワークの効果が沿線地域に波及するよう、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を図る。

<ネットワークを賢く利用する取組>

- 成田空港の機能強化とあわせて道路アクセス強化にあたり、高速道路の

<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、高規格道路ネットワークの効果が沿線地域に波及するよう、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を図る。

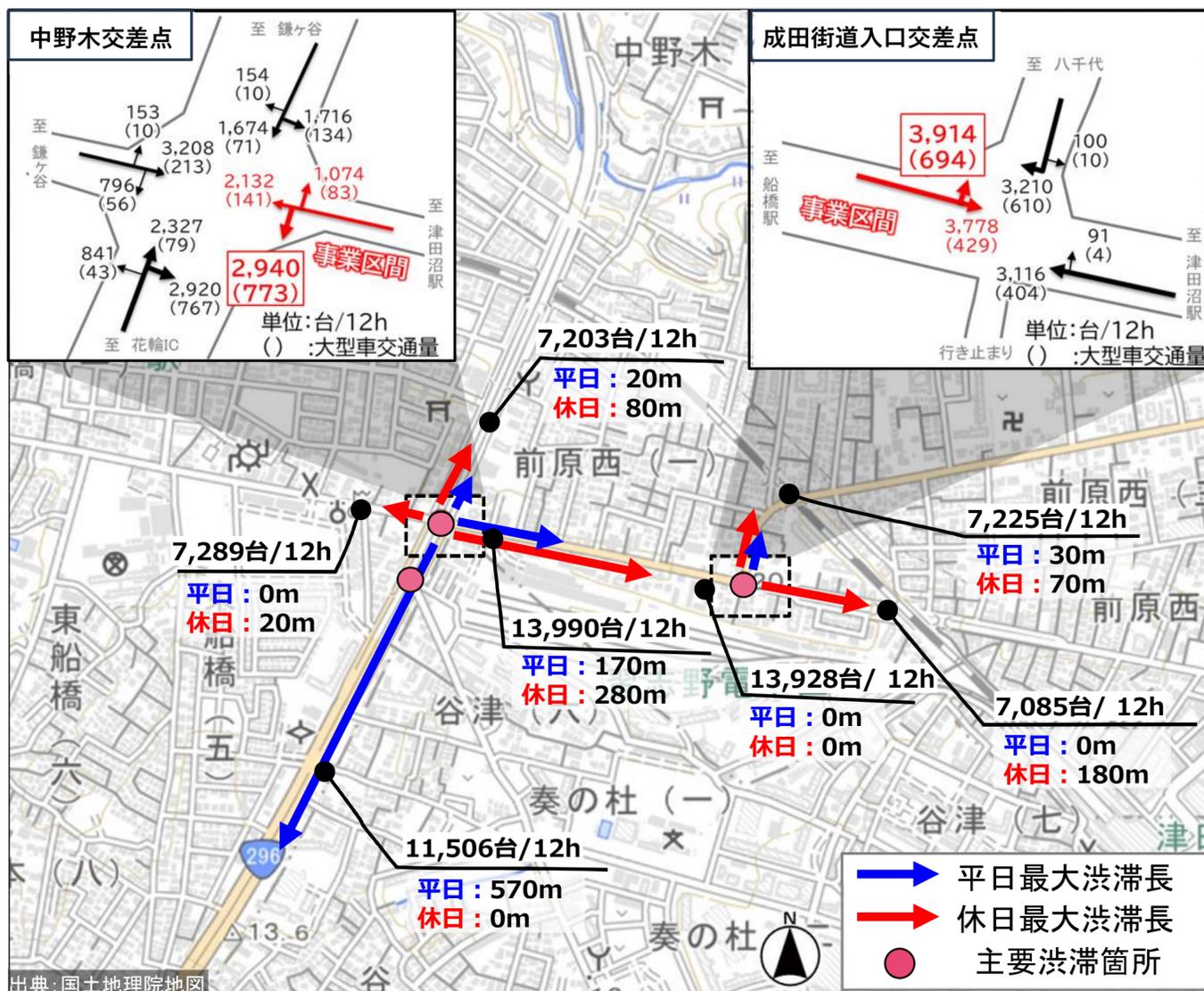
出典:新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針(R7.11)千葉県

2. 事業の必要性

(2) 交通の状況

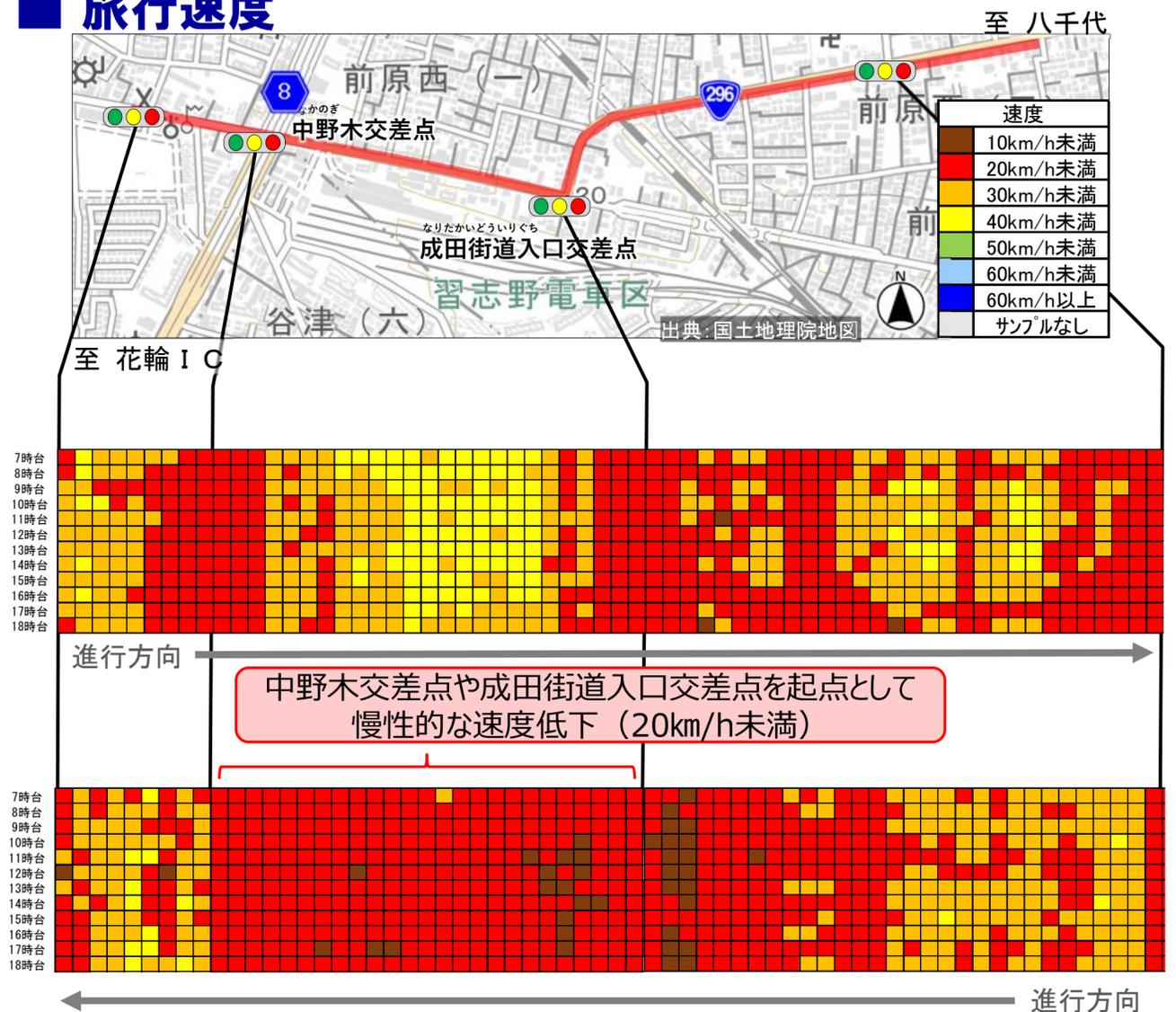
- 本事業区間は国道296号や県道長沼船橋線、船橋我孫子線など幹線道路が集中する区間であり、特に国道296号から中野木交差点を左折する車線の交通容量不足により慢性的な渋滞が発生。また成田街道入口交差点においても国道296号を西から北へ左折する車両が多く、同様の渋滞が発生。
- 特に主要渋滞箇所である中野木交差点の千葉港（葛南東部地区）に向かう車線の渋滞の影響は、隣接交差点（成田街道入口交差点）にまで及び、南習志野工業団地を起点として千葉港へ向かう貨物車の物流効率も低下

■ 周辺交通量・渋滞状況



出典: 断面別自動車交通量(平日)、滞留長・渋滞長調査結果(R4.2)

■ 旅行速度



出典: 船橋市「交通ビッグデータ見える化協議会 第10回会議」ETC2.0プローブデータ(走行履歴: 様式1-2)より算出2022年9~11月の平均値

2. 事業の必要性

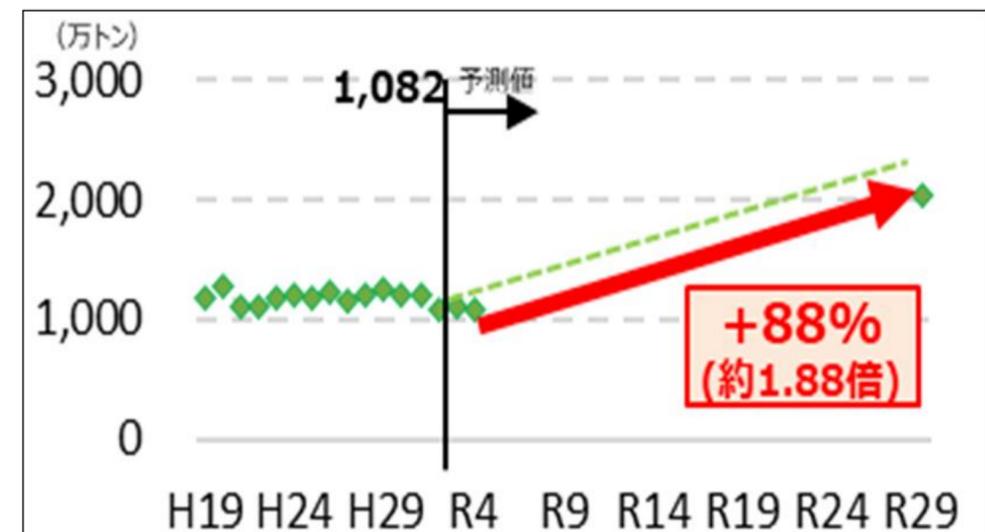
(3) 千葉港アクセスの強化

- 南習志野工業団地と千葉港(葛南東部地区)を結ぶ大型車のアクセスルートは、合理的な経路選択を行うと主要渋滞箇所を通過することから物流生産性の低下が生じており、物流事業者からも国道296号の渋滞に関する意見なども挙がっている。
- 当該地域では国際拠点港湾である千葉港の機能強化が2030年台前半に向けて進展しており、交通需要の増大に対応していくためには早期整備が不可欠である。

■ 千葉港へのアクセス性向上



■ 千葉港における貨物取扱量の目標



出典: 千葉県港湾統計(R4)、千葉港長期構想(H29.1)

■ 事業者へのヒアリング

大型車両での通行道路が限られ、渋滞を避けられない。



国道296号を通行できないと大きな迂回が必要となる。



出典: 南習志野工業団地事務局および団地内の企業へのヒアリング結果

2. 事業の必要性

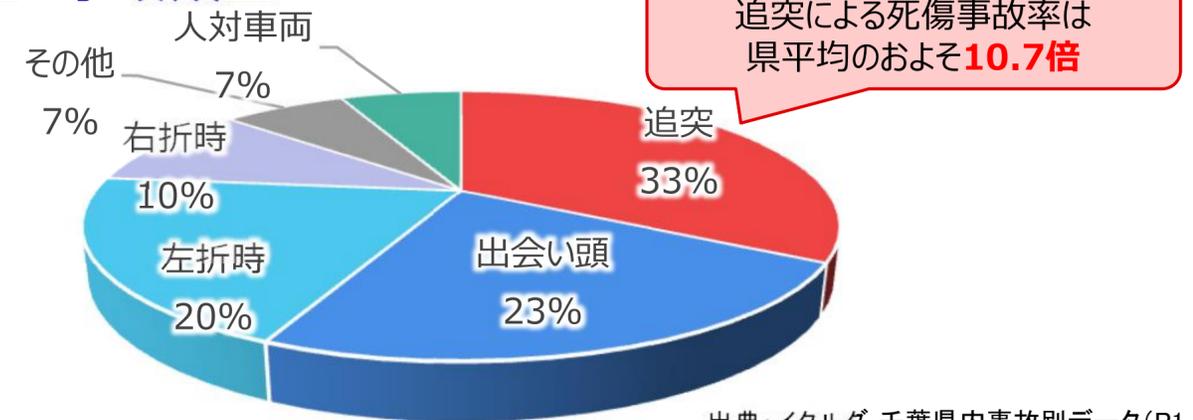
(4) 交通事故の発生状況

- 当該区間は事故危険箇所該当しており、渋滞に起因する追突事故に着目した場合の死傷事故率は、県平均の10.7倍となる141.7件/億台キロとなっている。(県平均(追突のみ): 13.2件/億台キロ)
- 加えて当該区間はゾーン30プラスに指定されている中野木地区の外周道路であり、本地区の安全性向上のためにも交通の円滑化を図る必要がある。

事故発生状況



事故類型



死傷事故率

出典: イタルダ 千葉県内事故別データ(R1-R4) ※事故件数: 30件/4年
単位: (件/億台キロ)

		①事業区間	②県平均	①/②
事業区間全体	全ての事故	425.2	31.8	13.4倍
	追突のみ	141.7	13.2	10.7倍
中野木交差点	全ての事故	653.4	86.6 (交差点)	7.5倍
	追突のみ	196.0	30.6 (交差点)	6.4倍
成田街道入口交差点	全ての事故	196.0	86.6 (交差点)	2.3倍
	追突のみ	65.3	30.6 (交差点)	2.1倍

死傷事故率

1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率

死傷事故率(件/億台キロ) = 死傷事故件数 / 走行台キロ (走行距離 × 交通量)