

東京湾環状道路並びに関連道路の整備促進に関する要望書

千葉県内の幹線道路網の整備につきましては、日頃より特段の御高配を賜り厚くお礼申し上げます。

道路は、人や地域を相互につなぎ、「人」、「モノ」、「情報」をスムーズに行き来させる機能を担い、高規格道路ネットワークは、国土の骨格を形成するとともに、地域経済の好循環をもたらし地域の発展や広域的な連携を支え、災害時には救援活動や援助物資の輸送などに寄与する極めて重要なものであります。

東京湾岸道路や新湾岸道路、東京湾アクアライン、東京湾口道路などで構成される東京湾環状道路は、湾岸部の主要都市や重要港湾、臨海コンビナート、大規模集客施設などの都市機能が集積する地域を環状に連結する、経済・産業・生活面において不可欠な幹線道路であり、東京湾環状道路の整備により生産性の向上や物流の効率化による民需誘発などのストック効果が期待されます。

東京湾岸道路の一部をなす国道357号では、塩浜立体や船橋市域の渋滞対策、湾岸千葉地区改良（蘇我地区）が進められているほか、（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジ及び検見川立体では事業が進められており、交通の円滑化のために事業の早期完成が必要です。

さらに、湾岸地域においては、京葉道路などで交通量が多く、大型車混入率も高いことから、広範囲にわたり慢性的な渋滞が発生しています。今後も港湾機能の強化や物流施設の立地、さらには成田空港「第2の開港」に伴い、交通需要の増大が見込まれており、これらと連携し本県のポテンシャルを十分に発揮するため、新湾岸道路の重要性が高まっているところです。

新湾岸道路については、計画の具体化に向け、8月4日に第3回新湾岸道路有識者委員会が開催され、新たなルート・構造が追加された複数案などが示されました。今回示された案も含めて、引き続き、多くの関係者から意見を伺うため、国・沿線市とともにコミュニケーション活動を実施することとしています。

東京湾アクアラインにおいては、「アクアライン割引」の継続により、「人」と「モノ」の流れを活性化し、本県はもとより首都圏全体に大きな経済効果をもたらしています。一方で、休日を中心に交通集中による渋滞が発生していることから、交通の円滑化に向けて、ETC時間帯別料金の社会実験を実施しているところです。今後も、首都圏全体への経済効果をさらに高めていくため、「アクアライン割引」の継続が必要です。併せて、アクアライン着岸地周辺地域の交通の円滑化を図るため、東京湾岸道路の未整備区間となっている、袖ヶ浦市から木更津市間などの計画の早期具体化が必要です。

関連道路である首都圏中央連絡自動車道については、残る未開通区間である大栄ジャンクションから松尾横芝インターチェンジ間の一日も早い全線開通が必要です。

東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路は、対面通行の2車線であるため観光シーズンや休日等において渋滞が発生しているとともに、工事や事故等による通行止め等も数多く生じていることから、防災力向上や観光振興のため、早期に4車線化を図る必要があります。

つきましては、地方創生及び国土強靱化を推進し、湾岸地域が持つポテンシャルを十分に発揮させるため、東京湾環状道路並びに関連道路の早期整備に向け、次の道路整備推進について、特段の御配慮をいただきますようお願いいたします。

記

1 東京湾環状道路について

(1) 一般国道357号東京湾岸道路の整備推進

ア 塩浜立体事業や船橋市域の渋滞対策を早期に完成すること。

イ 湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の着実な事業推進を図ること。

ウ （仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジと併せて検見川立体の事業推進を図ること。

(2) 新湾岸道路については、外環高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺並びに市原インターチェンジ周辺までの間において、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、県・沿線市が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進めること。

また、千葉県と東京都を結ぶ区間についても検討を進め、計画の具体化を図ること。

(3) 東京湾岸道路の千葉地区専用部や未整備区間、国道409号の4車線化を含む東京湾アクアライン着岸地周辺道路網の調査推進及び計画の早期具体化を図ること。

(4) 首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化等を図るため「アクアライン割引」の継続に必要な予算を確保すること。

(5) 東京湾口道路は、実現に必要な調査を進めるとともに、アクアラインの6車線化も含め、交通容量の拡充方策について、中長期的な視点から検討すること。

2 東京湾環状道路の関連道路について

(1) 首都圏中央連絡自動車道の建設推進

ア 大栄ジャンクションから松尾横芝インターチェンジ間については、令和8年度の開通に向け、確実に事業を進めること。併せて、大栄ジャンクションから多古インターチェンジ間については、令和8年秋頃の開通に向け確実に事業を進めること。

イ 県境から大栄ジャンクション間の４車線化については、令和８年度の供用に向け、確実に事業を進めること。また、事業化されている松尾横芝インターチェンジから東金ジャンクション間の４車線化については、一日も早く工事に着手すること。

ウ ４車線化未事業化区間については、圏央道の全線開通や、「成田空港第２の開港プロジェクト」による交通量の増加などに対応するため、「高速道路における安全・安心基本計画」の優先整備区間に選定し、早期事業化を図ること。

エ かずさアカデミアパークへのアクセス強化のため、地域プロジェクトの支援として設置が発表されている、かずさインターチェンジ（仮称）の早期整備を図ること。

オ 神崎パーキングエリア（仮称）については令和８年度までの供用に向け、確実に事業を進めること。また、山武パーキングエリア（仮称）については、早期供用を図ること。

カ 圏央道のストック効果を最大限発揮させるため、成田空港周辺インターチェンジ（仮称）及び、銚子連絡道路や長生グリーンラインなどインターチェンジへのアクセス道路が、確実に整備されるよう必要な予算を確保すること。

（２）東京外かく環状道路の建設推進

東京外環自動車道（以下、外環道）の京葉道路との接続部である京葉ジャンクションについては、京葉道路千葉方面と外環道高谷方面とを連絡するランプの整備を進め、早期にフルジャンクション化を図ること。また、東京外かく環状道路を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分に発揮させるため、東名高速道路から湾岸道路間の計画の早期具体化を図ること。

（３）東関東自動車道館山線とその一部を構成する富津館山道路の４車線化

ア 東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路の４車線化に向けて、早期に事業化すること。

イ 東関東自動車道館山線の館山までについては、計画の具体化を図ること。

ウ 富津館山道路の終点部である富浦インターチェンジから館山市内までの国道127号の館富トンネルを含む川名・富浦地区について、早期の4車線化を図ること。

(4) 京葉道路の渋滞対策の推進

渋滞の著しい京葉道路については、貝塚トンネル付近の車線追加等による抜本的な対策について、調査・設計を進め、早期に工事に着手するとともに、引き続き、必要な渋滞対策を行うこと。

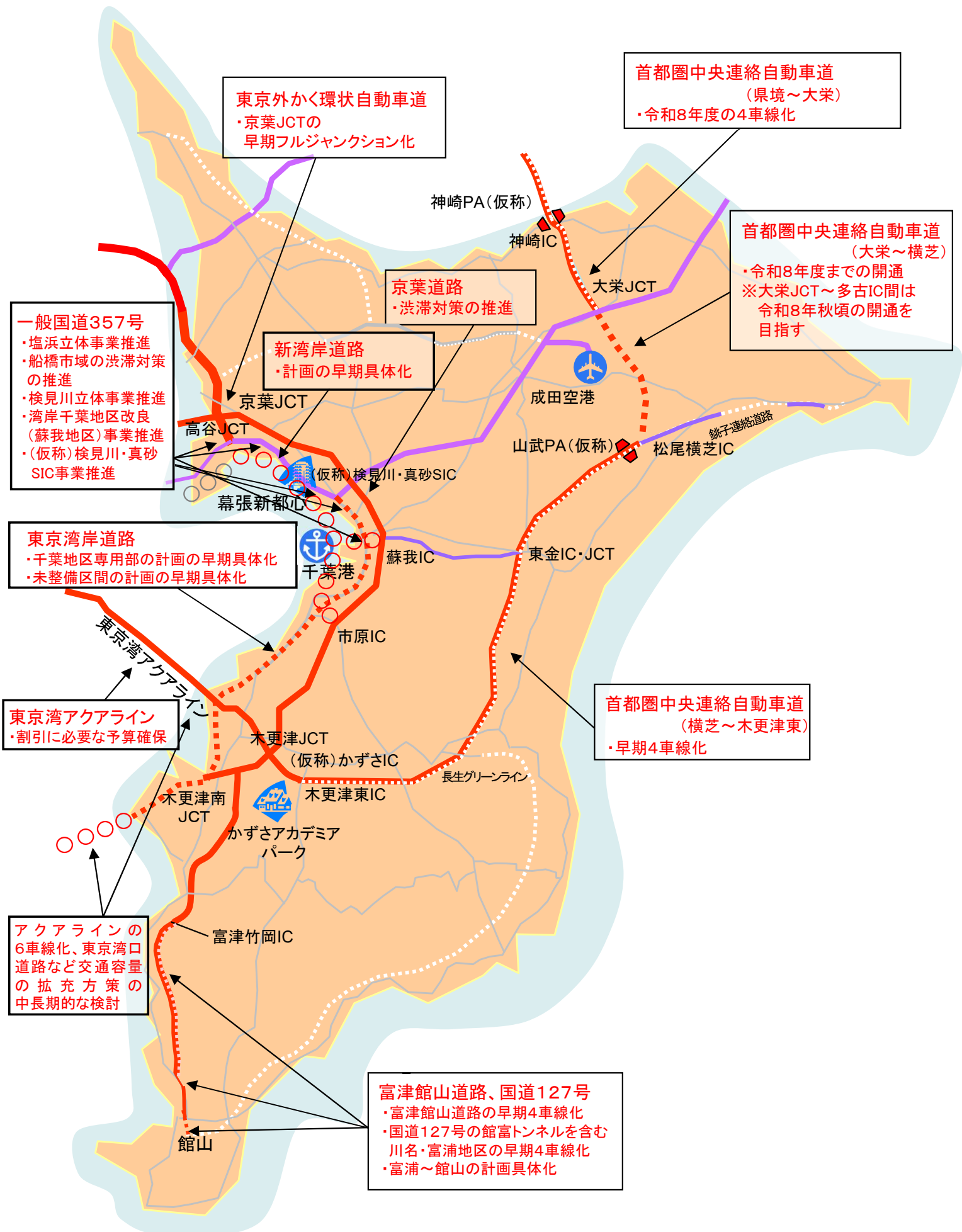
3 予算の確保について

(1) 防災・減災、国土強靱化の取組みの加速化・深化を図り、国土強靱化実施中期計画に基づき確実に事業を実施できるよう、危機管理投資による強い経済の実現の観点も踏まえ、必要な予算を通常予算とは別枠で満額確保すること。

(2) 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保に取り組むこと。

(3) 計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう、新たな財源の創設等により、令和9年度道路関係予算は、資材価格等の高騰、近年の建設業における人件費の上昇等の影響を十分に踏まえ、必要な予算を満額確保すること。

東京湾環状道路並びに 関連道路の要望箇所



東京湾環状道路並びに関連道路建設促進期成同盟 要望者一覧

千葉県副知事	高 梨 み ち え
船橋市長	松 戸 徹
(一社) 千葉県経済協議会長	小 西 雅 子
市原市長	小 出 譲 治
松戸市長	松 戸 隆 政
市川市長	田 中 甲
浦安市長	内 田 悦 嗣
習志野市長	宮 本 泰 介
千葉市長	神 谷 俊 一
木更津市長	渡 辺 芳 邦
君津市長	石 井 宏 子
富津市長	高 橋 恭 市
市川港開発協議会長	荒 川 弘 理
船橋市臨海工業地区連絡協議会長	岡 本 幸 雄
(一社) 千葉食品コンビナート協議会長	山 田 修
(一社) 千葉県商工会議所連合会長	佐 久 間 英 利
JFEスチール(株) 東日本製鉄所千葉地区総務部長	岩 元 亨
市原市臨海部工場連絡会	
日本製鉄(株) 東日本製鉄所(君津地区) 総務部長	笹 田 和 幸
市川臨海工業会長	鈴 木 城 治
袖ヶ浦市長	粕 谷 智 浩

(令和8年8月1日現在)