

空港の機能強化に伴い求められる高規格道路ネットワークのあり方について

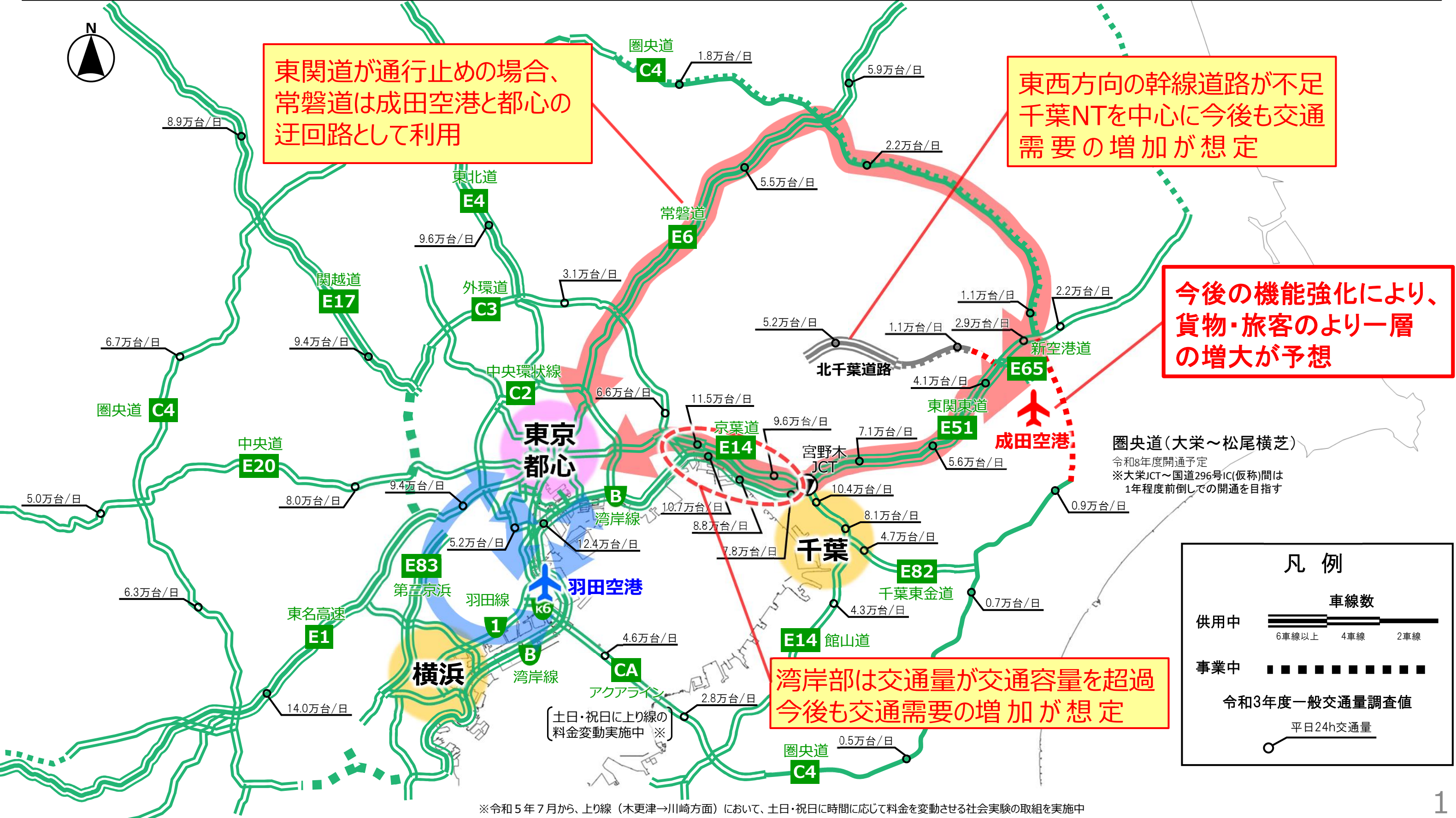
令和7年1月21日

千葉県道路協議会

首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

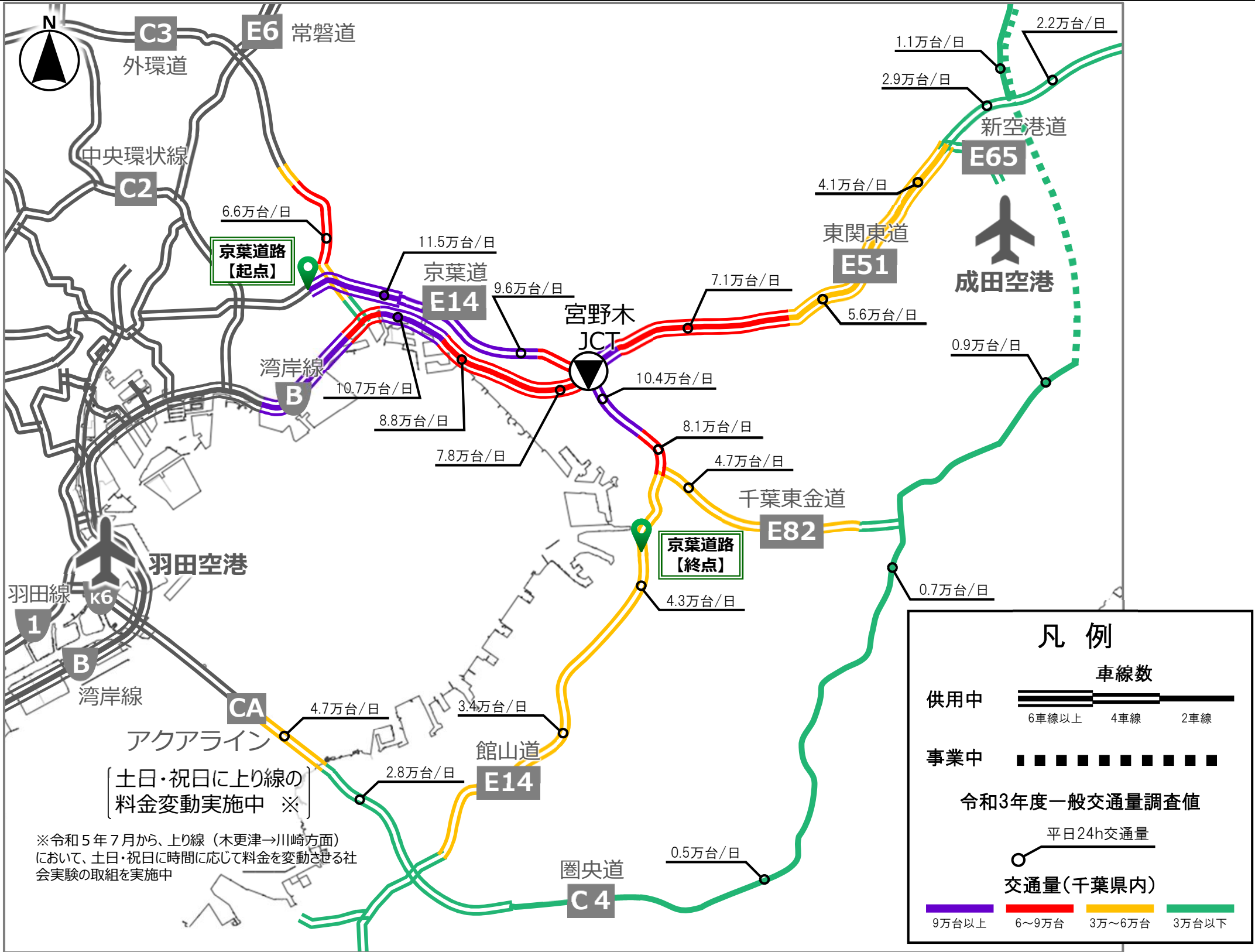
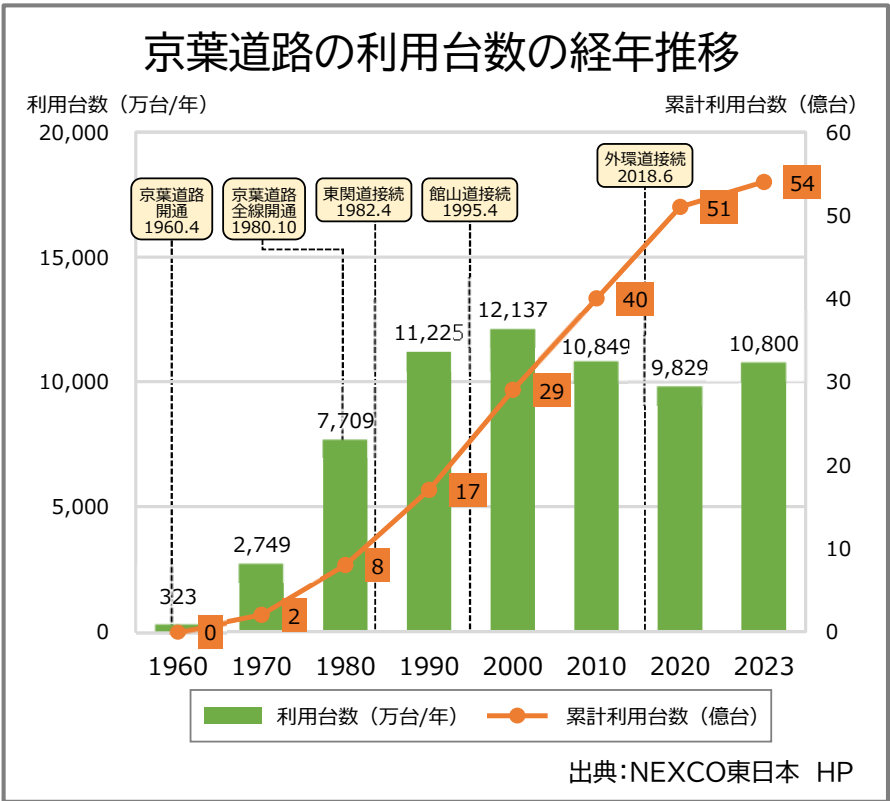
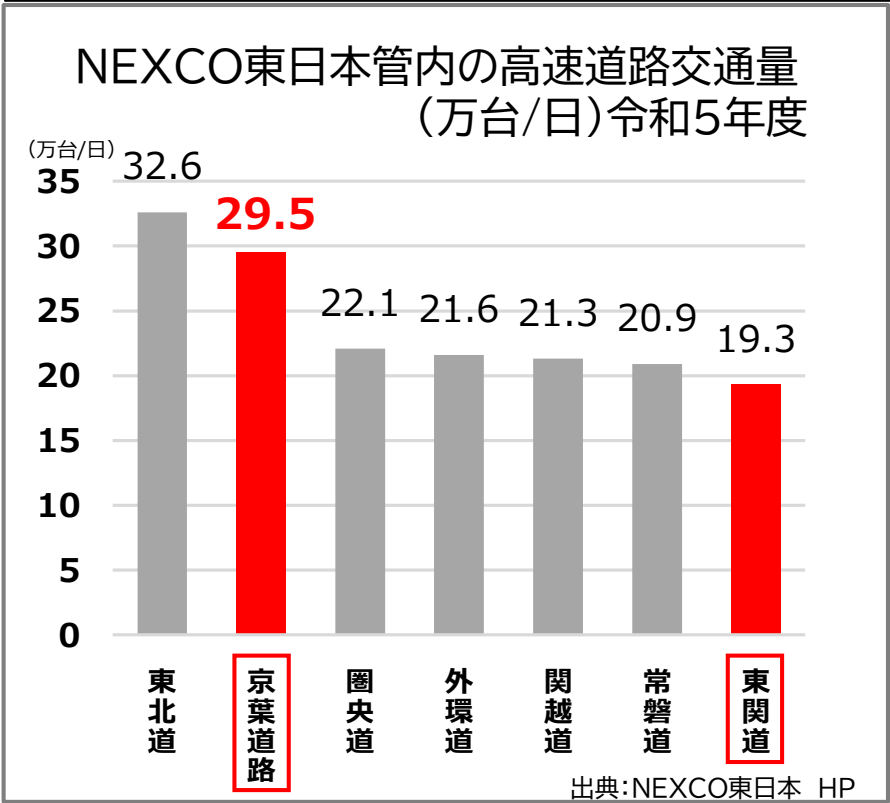
空港機能強化に対応した高規格道路ネットワークのあり方について

- 現状では、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少なく課題有
- 成田空港の機能強化に対応し、都内とのアクセスを考慮した広域道路ネットワーク整備の検討が必要



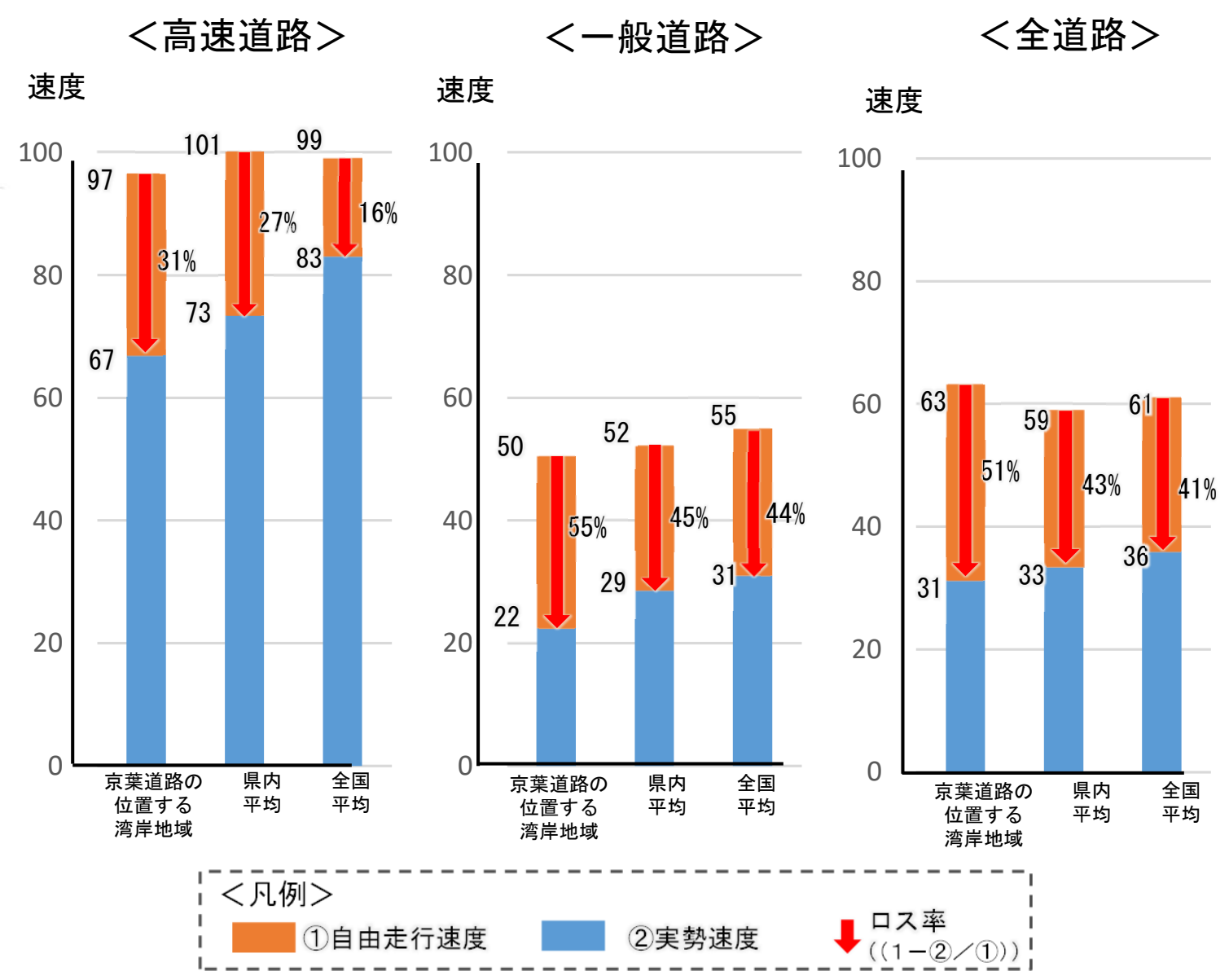
高速道路ネットワークの交通量

- 千葉県内の高規格道路は都心と千葉県湾岸地域を結ぶ区間に交通が集中
- NEXCO東日本管内の総道路延長において京葉道路が占める割合は、約1%に過ぎないが、年間総利用台数は同管内の約10%（年間約1億台）



湾岸地域の渋滞状況

- 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

関係機関へのヒアリングについて

令和7年1月21日

千葉県道路協議会

首都圏空港道路ネットワーク検討分科会

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。

『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0など、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

関係機関へのヒアリング <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。

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。
- ・ IC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。

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。

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心部・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周辺の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。

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、京浜急行を經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。

○「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
- ▶ 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 (品川駅西口駅前)

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

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



※「現状」は2018年度の数値 (出典：各空港Webサイトや報道発表資料等より)

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

○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た環境整備が必要。

「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。



鉄道共同輸送サービスの実証実験

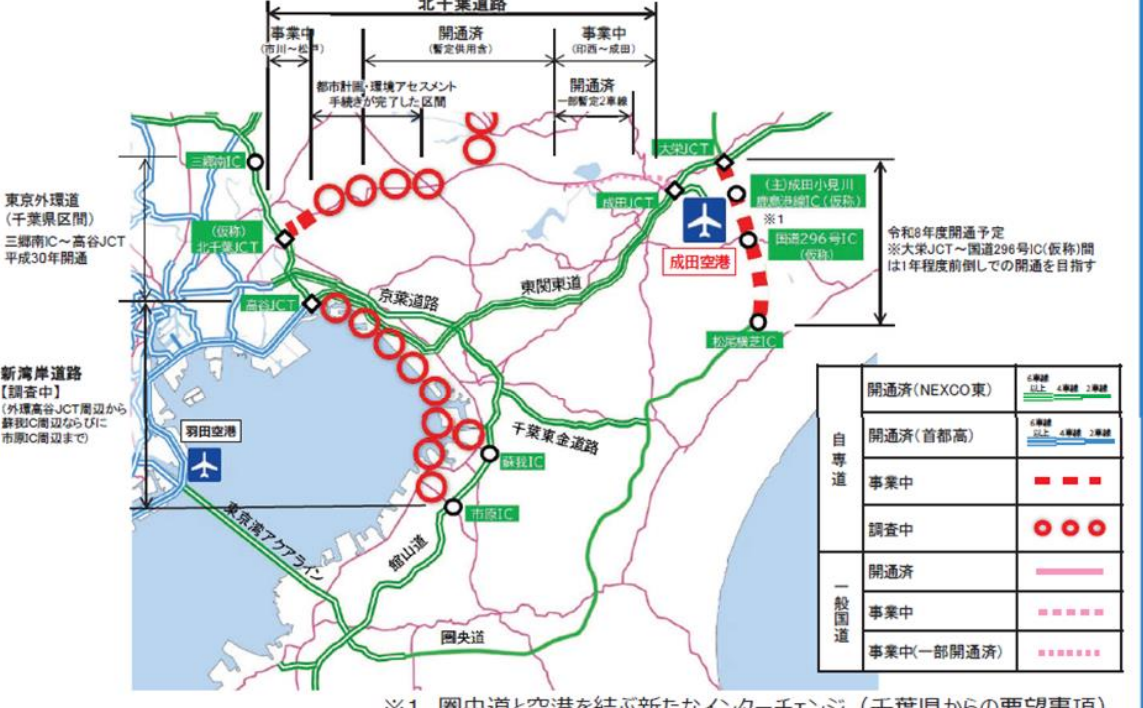
○モーダルシフト推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

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（大栄～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
- ・新湾岸道路は、計画の具体化に向けた概略ルート等の調査推進中



○東京湾アクアライン（上り線：木更津→川崎方面）において、令和5年7月から、土日・祝日に時間に応じて料金を変動させる社会実験の取組（ピークロードプライシング）を実施中であり、効果を分析・評価の上、効果的な料金を検討

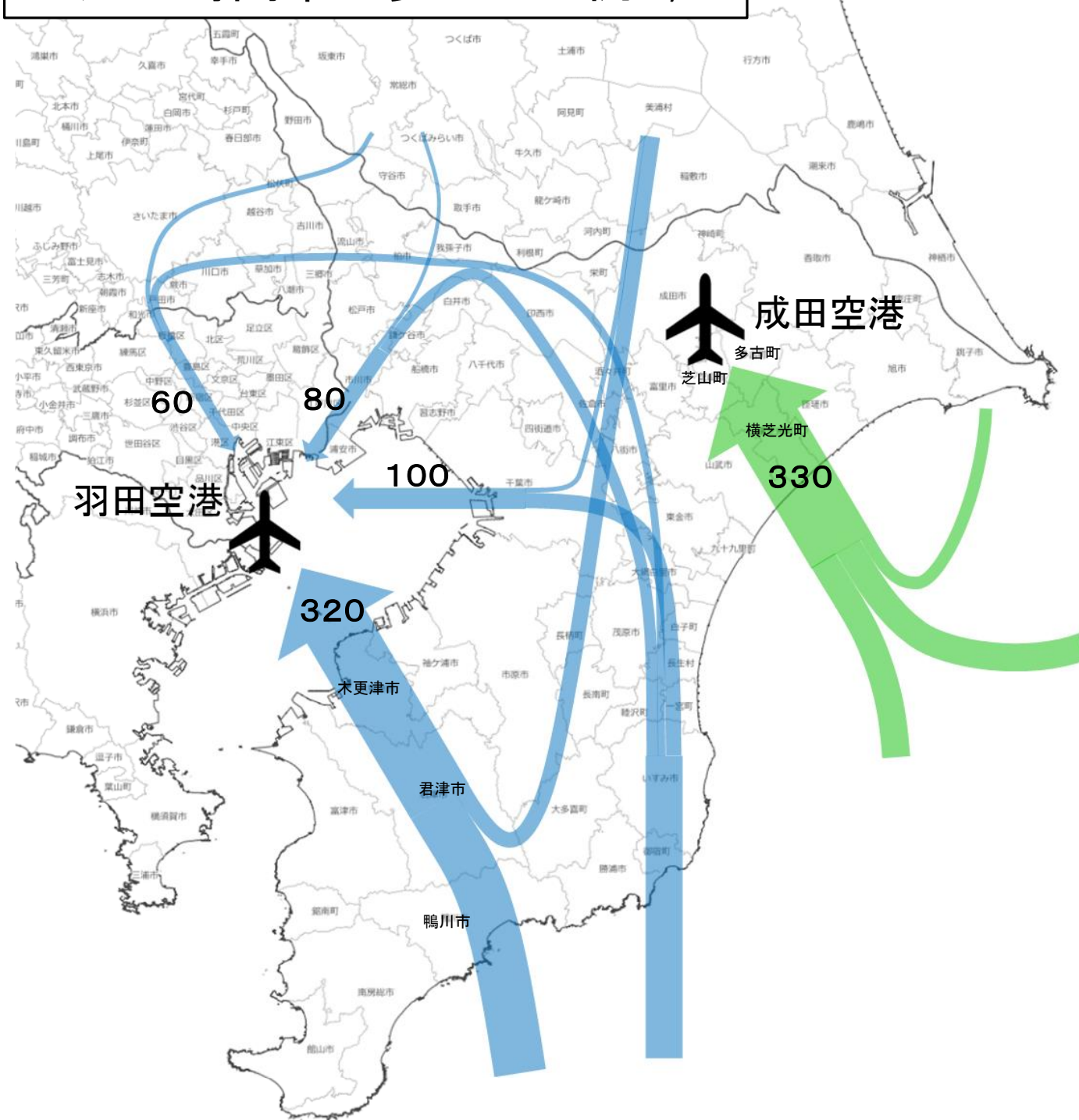
【岸田総理 発言抜粋】

今回新たに、成田空港を核とした国際航空物流拠点機能の強化について、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。

- 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)



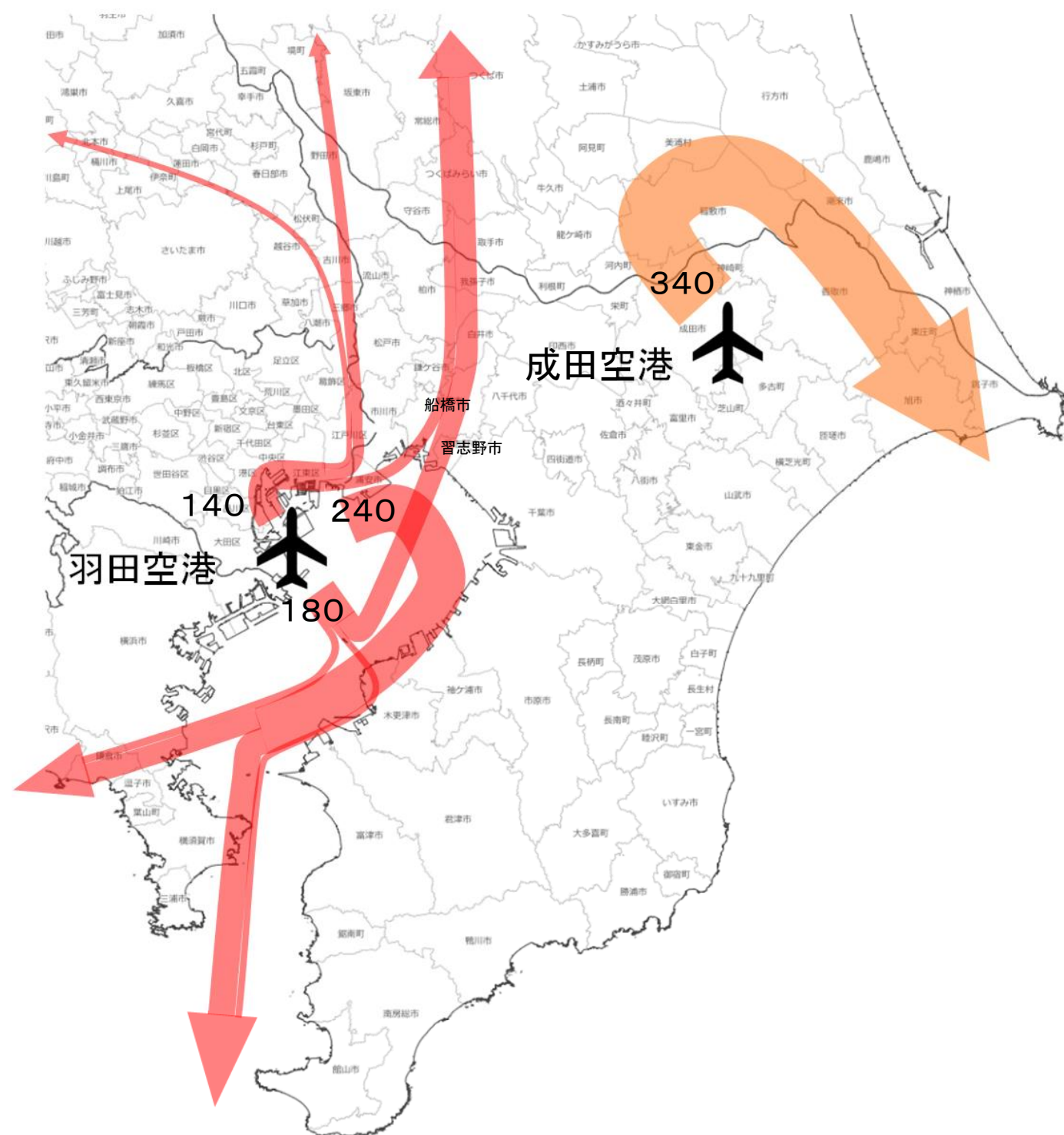
南風時の例(8/13)



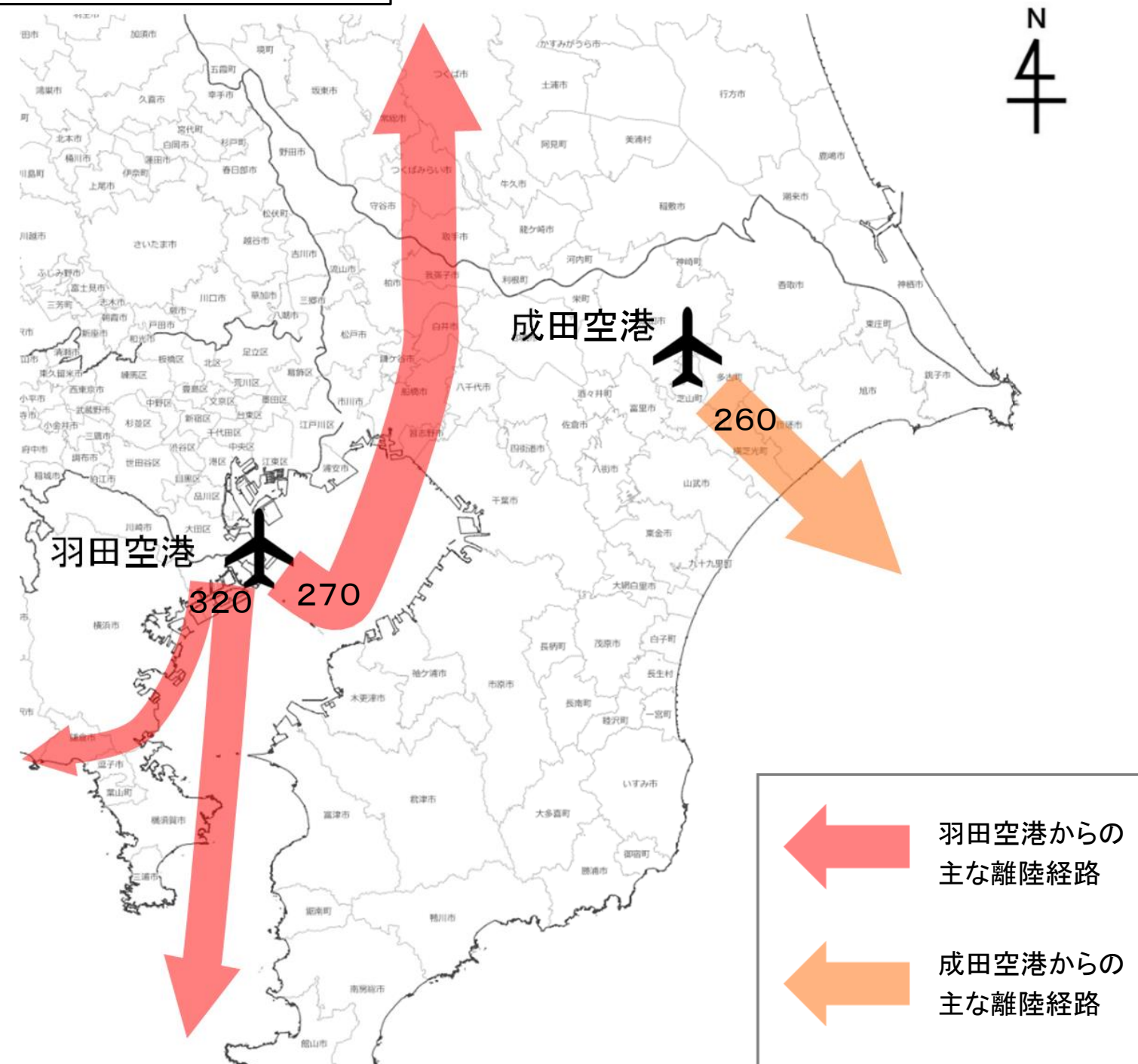
※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。

○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)



※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。