

首都圏空港道路ネットワーク検討分科会 これまでのふりかえり

令和7年5月27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

第1回(令和6年9月3日)

○空港の機能強化を踏まえた、高規格道路ネットワークの基本方針策定に向け、議論を進めることを確認。

第2回(令和6年12月4日)

○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事務局から報告後、意見交換を行った。

第3回(令和7年1月21日)

○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事務局から報告後、意見交換を行った。

○成田国際空港株式会社、一般社団法人千葉県バス協会、一般社団法人千葉県トラック協会、成田商工会議所へのヒアリング結果を確認し、意見交換を行った。このうち、成田国際空港株式会社、一般社団法人千葉県バス協会については、直接、意見発表がなされた。

首都圏空港の物流・人流について

令和7年5月27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

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

中国 北京大興空港

24時間運用

- 2017年 第5滑走路完成
- 2019年 サテライトターミナル供用
- 2025年 ターミナル3完成

	現状	計画値(2025年)
年間発着回数	50万回	76万回
年間取扱旅客数	7,400万人	1.2億人
滑走路数	4本	5本

2019年 開港 (滑走路 4本)

	計画値(初期)	計画値(長期)
年間発着回数	62万回	88万回
年間取扱旅客数	7,200万人	1億人
滑走路数	4本	6本

中国 上海浦東空港

24時間運用

韓国 仁川空港

24時間運用

- 2018年 ターミナル2供用
- 2023年 ターミナル2拡張、第4滑走路供用

	現状	計画値
年間発着回数	39万回	79万回
年間取扱旅客数	6,800万人	1億人
滑走路数	3本	5本

シンガポール チャンギ空港

24時間運用

- 2019年 大規模複合施設Jewel供用
- 2020年代半ば 第3滑走路(現 軍用)の延伸および軍民両用化完了
- 2030年代半ば ターミナル5供用

	現状	計画値
年間発着回数	39万回	不明
年間取扱旅客数	6,563万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

中国 香港空港

24時間運用

- 2024年 北滑走路延伸、第3滑走路供用、ターミナル2拡張、ターミナル3供用

	現状	計画値
年間発着回数	43万回	時間値102回
年間取扱旅客数	7,470万人	1億人
滑走路数	2本	3本

日本 成田空港

- 2029年 B滑走路延伸、C滑走路新設

	現状	計画値
年間発着回数	30万回	50万回
年間取扱旅客数	4,318万人	7,500万人
滑走路数	2本	3本

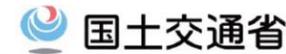
+ 羽田空港の機能強化と合わせ
⇒首都圏空港100万回

※「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。

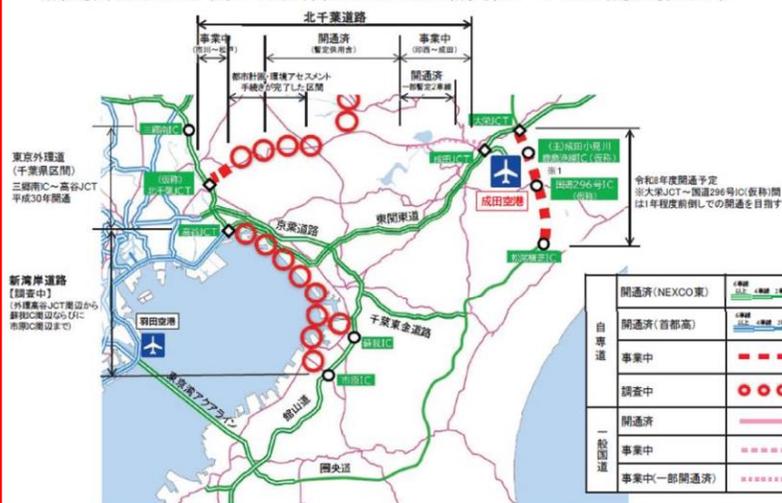


高規格道路ネットワークの整備等の取組

○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



※1 圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジ(千葉県からの要望事項)

○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、効果的分析・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。

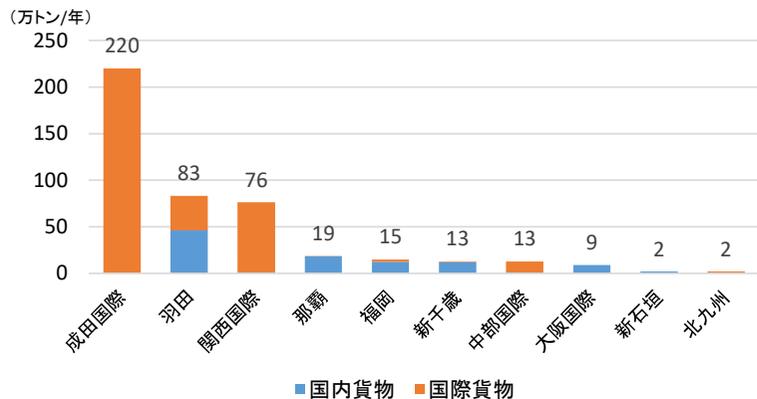
国土交通省を始め関係省庁においては、地元自治体と連携して、国家戦略特区制度の活用や関連インフラの整備を含めて、総合的な支援策を取りまとめてください。

鉄道共同輸送サービスの実証実験

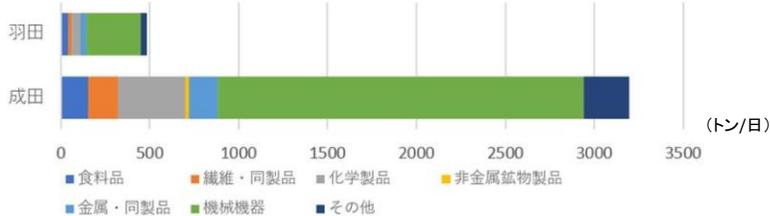
○モーダルシフト推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

- 成田空港は、国際貨物の取扱量が全国第一位であり、空港からの出荷先も都内が第一位
- 成田空港へ到着した旅客のうち4割以上の目的地が東京都内であり、最も多い
- 首都圏空港が一体となって機能を発揮するには都内への円滑なアクセスの確保が重要

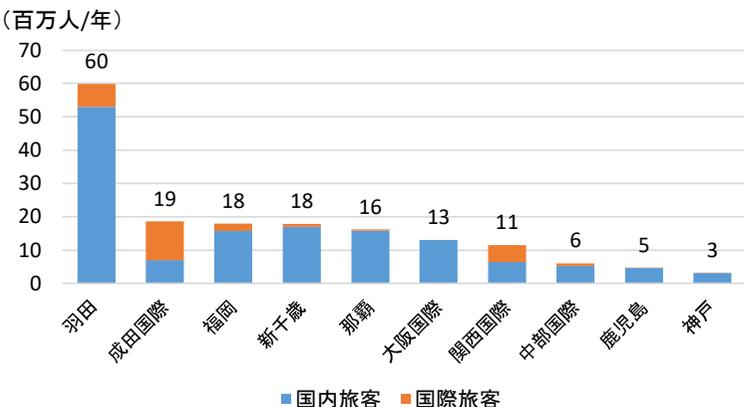
■空港別貨物取扱量順位(令和4年度)



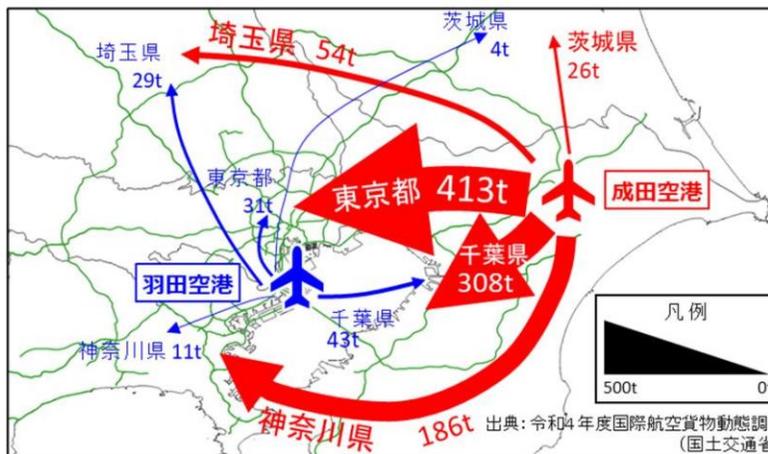
■国際貨物取扱量(重量ベース・輸出入合計、令和4年調査)



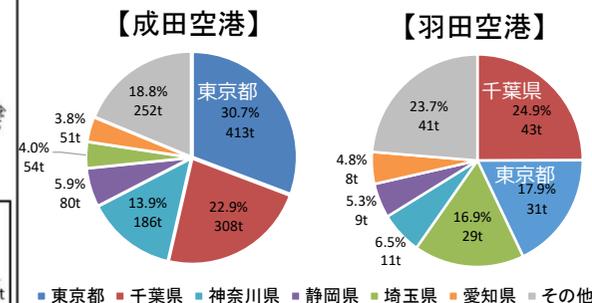
■空港別乗降客数順位(令和4年度)



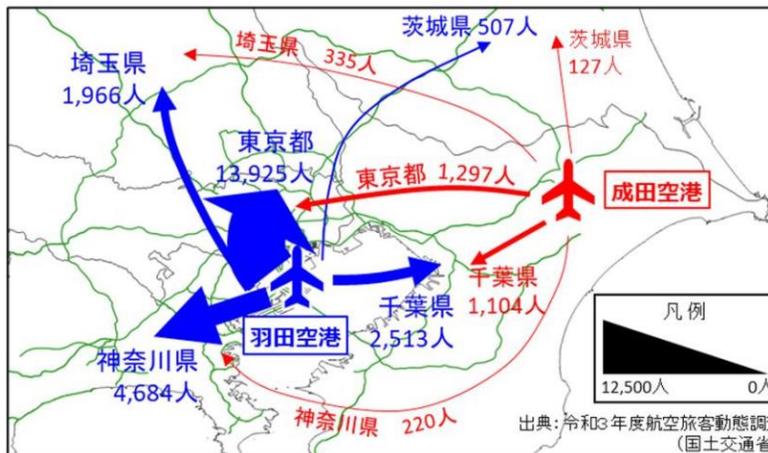
■成田空港・羽田空港への輸入貨物の集中地(重量ベース、令和4年調査)



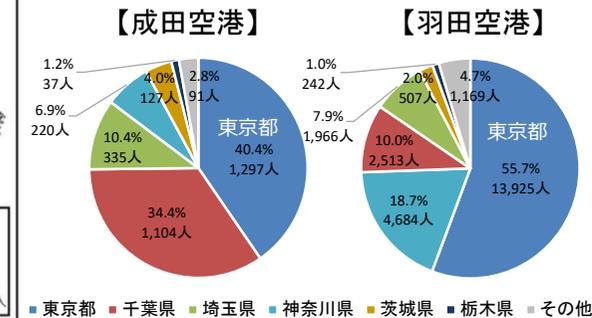
空港別輸入貨物の集中地(重量ベース、令和4年調査)



■成田空港・羽田空港の到着旅客の目的地(令和3年調査(平日))



空港別到着旅客の目的地(令和3年調査(平日))



貨物データの典拠: 令和4年度国際航空貨物動態調査(国土交通省)

旅客データの典拠: 令和3年度航空旅客動態調査(国土交通省)

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

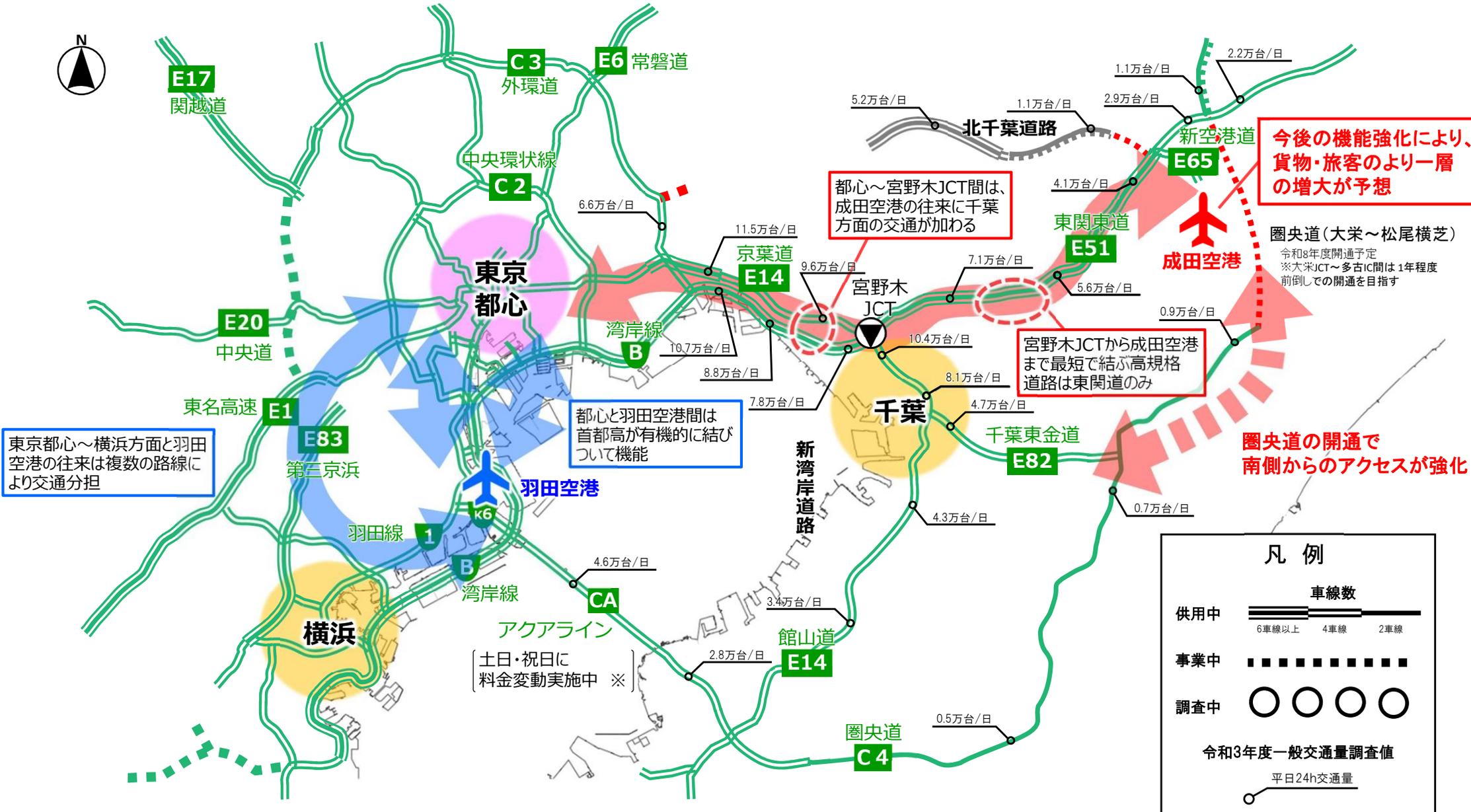
令和7年5月27日

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い
- 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



※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を実施中

成田空港発着車両の利用経路

- 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



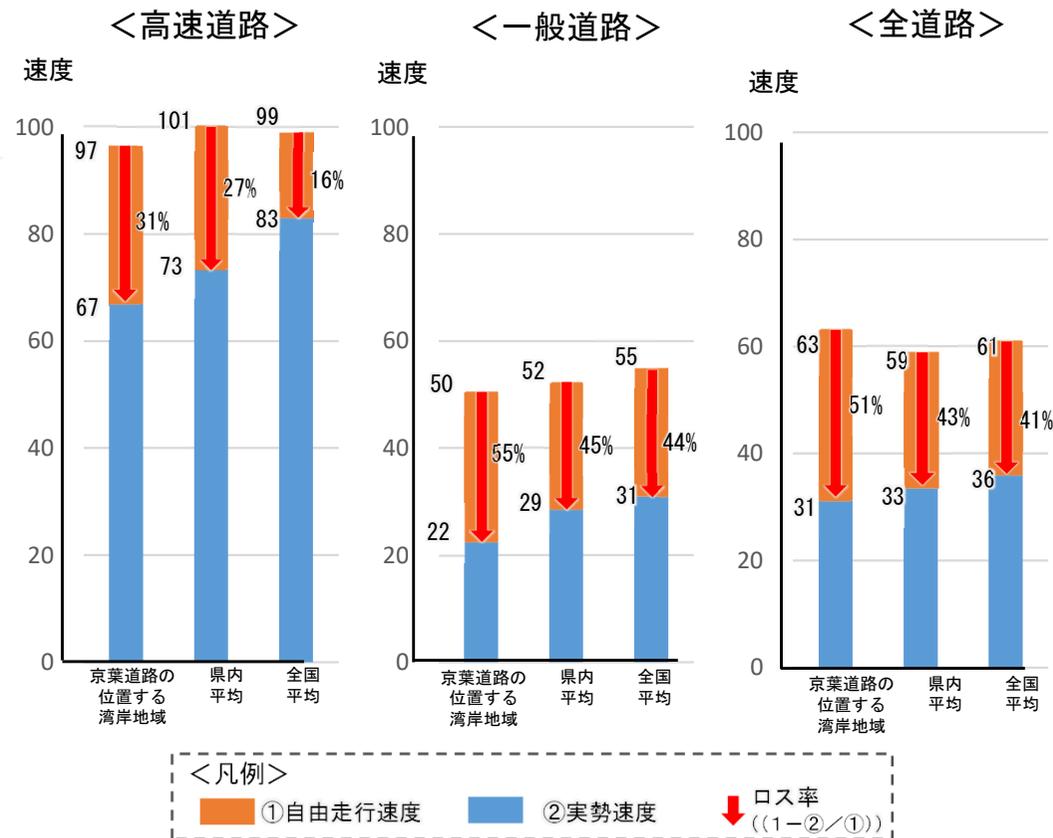
※成田空港を起点または終点とするトリップの経路
走行台数はサンプルベース(全数ではない)
高規格道路(NEXCO及び首都高管理路線)、北千葉道路のみ表示
出典:ETC2.0プローブデータ(R5.10全日)
対象車種:全車

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 利用
	京葉道 利用	東関東 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

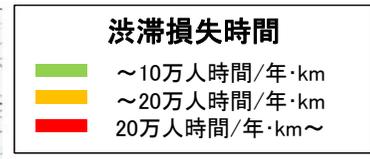
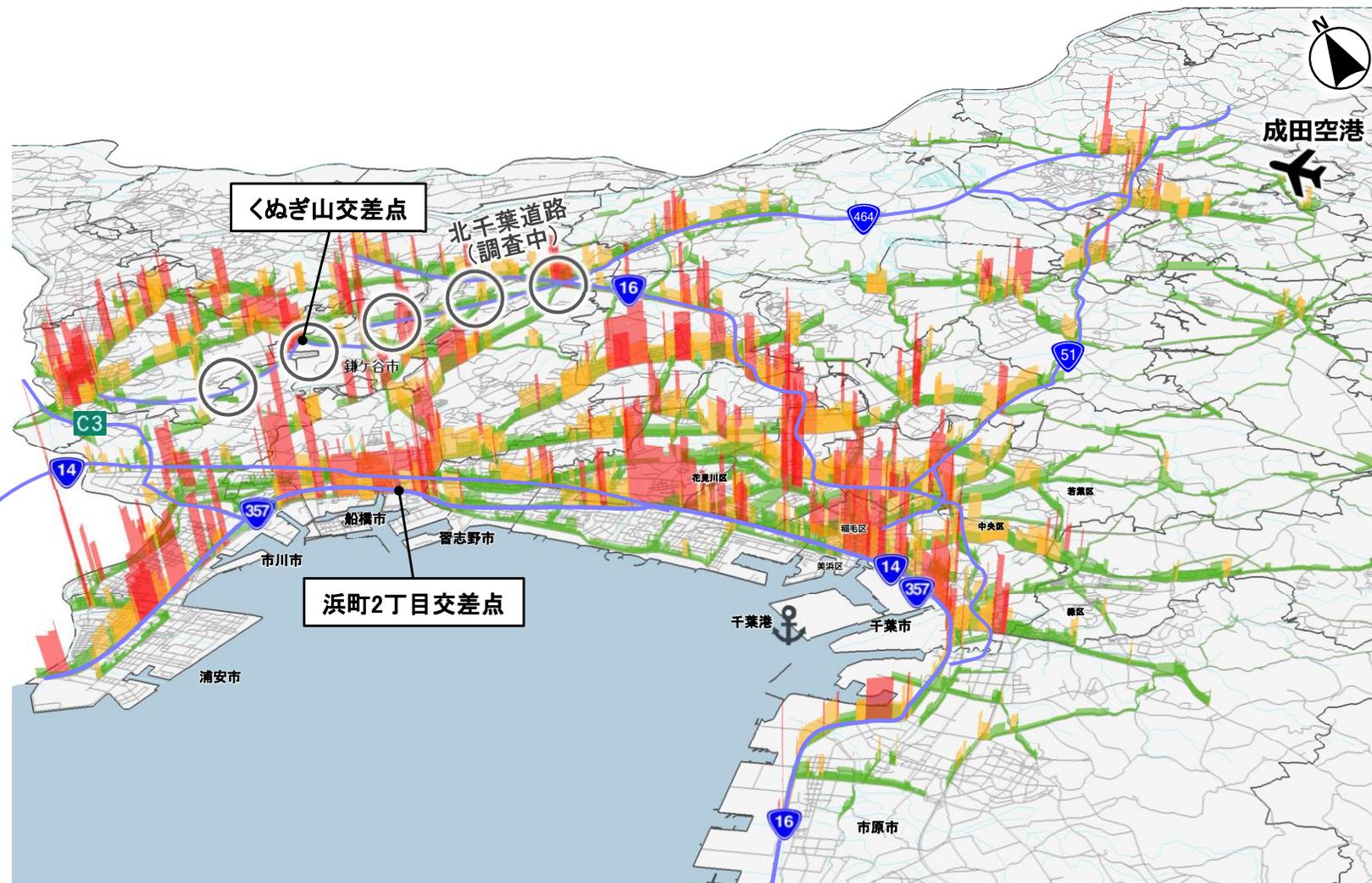
※1 外環の内側 (千葉県内発着は除く)
 ※2 京葉道路または東関東道を経由して成田空港を発着
 ※3 鎌ヶ谷市(鎌ヶ谷消防署前交差点)から成田市(押畑インター交差点)間を対象に集計
 ※4 一般道およびその他高規格道路を経由

- 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

- 湾岸地域では広範囲にわたり、京葉道路や国道14号、357号などで県平均の1.7倍以上の渋滞損失時間が発生
- 幹線放射道路が不足している県内陸の鎌ヶ谷市では、未整備の北千葉道路周辺の渋滞損失時間が大きい状況



※渋滞損失時間は、一般都道府県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差

出典：ETC2.0プローブ情報、R5年10月1日～31日(全日)データを基に作成

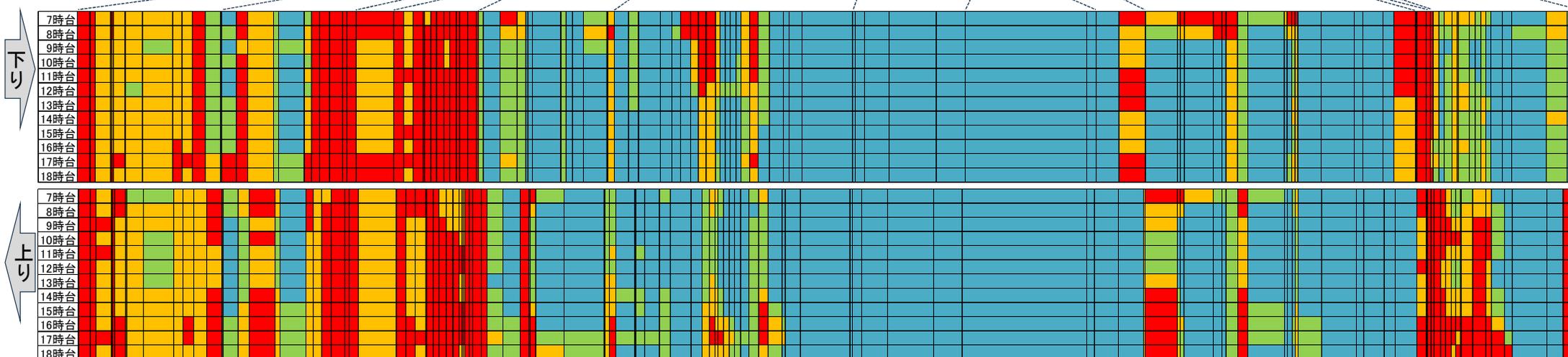


国道357号 船橋市浜町2丁目付近



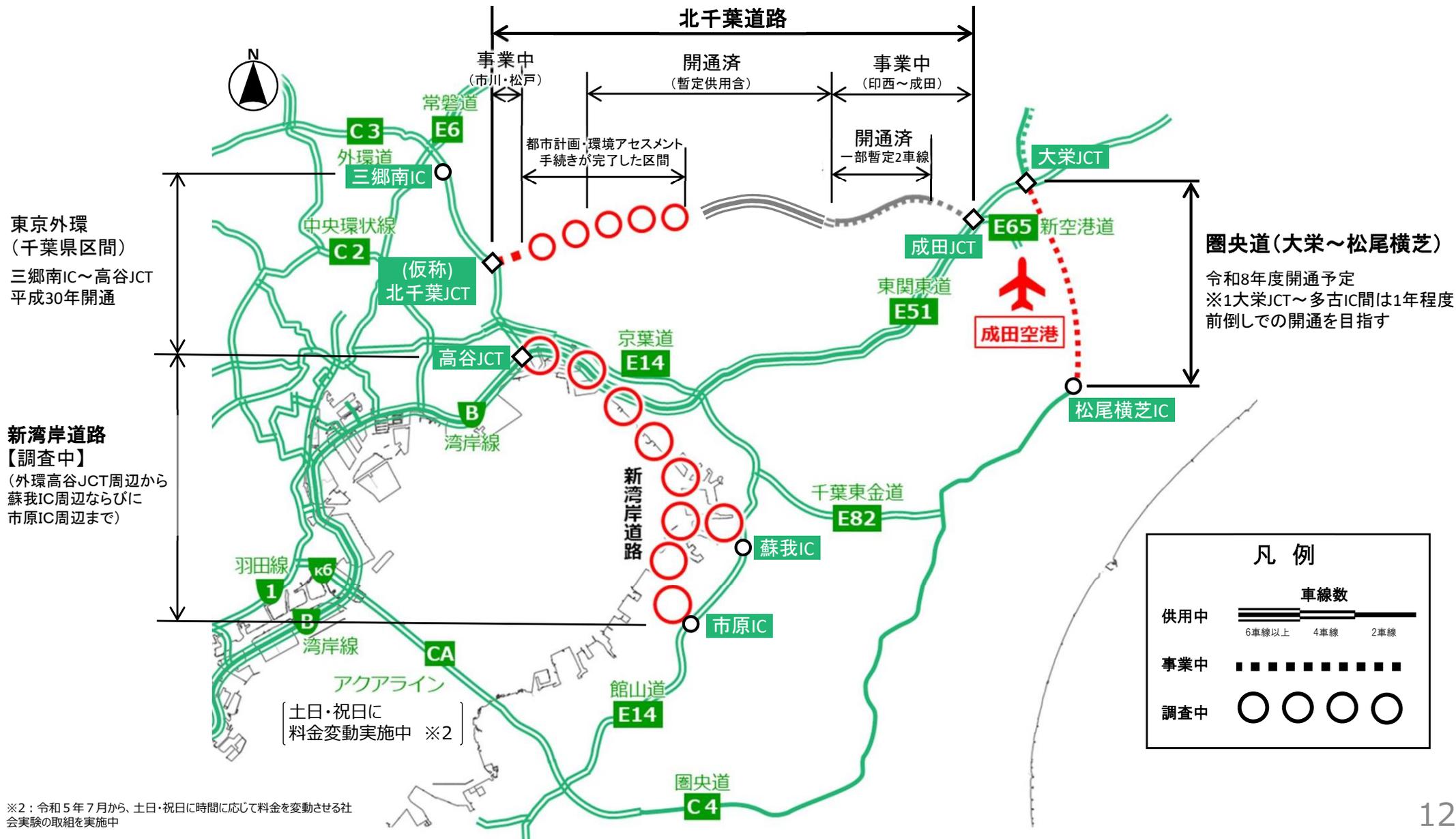
国道464号 鎌ヶ谷市くぬぎ山交差点付近

- 千葉県北部は東西方向の幹線道路が不足
- 国道464号現道を中心に主要渋滞箇所が多数存在し、旅行速度の低下が発生



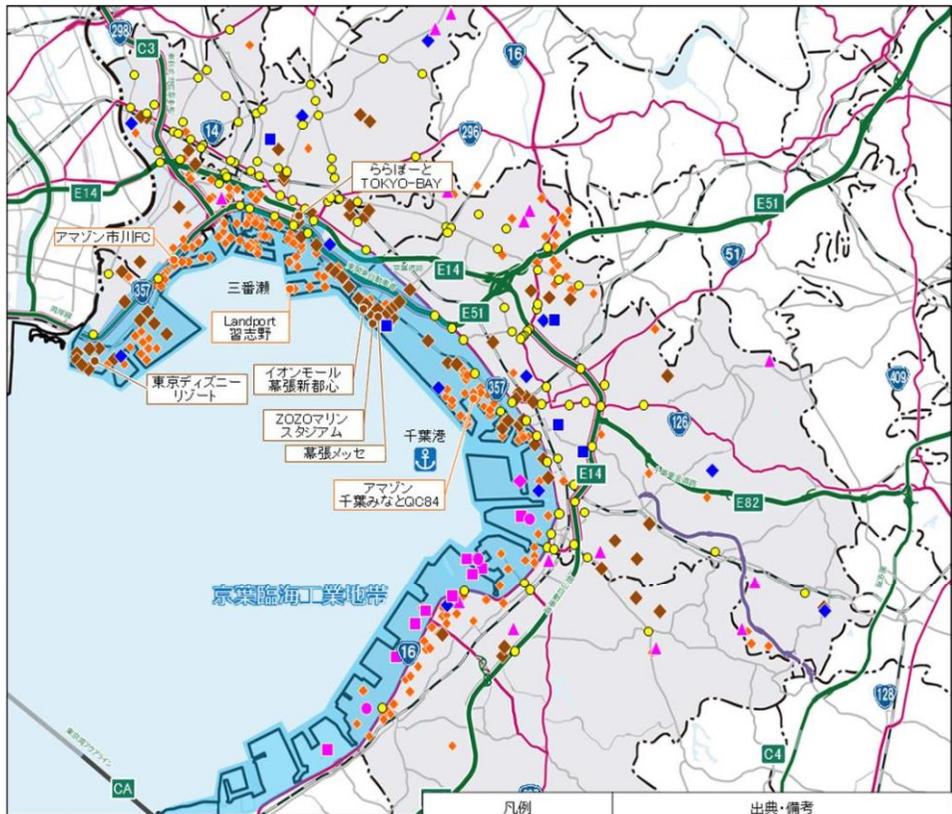
成田空港をとりまく千葉県内の高規格道路ネットワーク

- 東京外環自動車道と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路は、起点側と終点側で事業を実施中
- 圏央道東側の未開通区間の大栄JCT～松尾横芝IC間は令和8年度に開通予定※1
- 高谷JCT周辺から蘇我IC周辺・市原IC周辺に至る新湾岸道路は令和6年度から概略ルート・構造の検討に着手



- 東京都と千葉県を結ぶ湾岸地域は、都心方面と千葉県を行き交う人・モノの流れが集中する地域
- 国際拠点港湾の千葉港をはじめ、京葉臨海工業地帯や商業施設、物流施設が存在
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

■湾岸地域の施設立地状況



凡例	出典・備考
商業系：10,000m ² 以上(店舗面積)	全国大型小売店総覧2024(東洋経済) 大型集客施設(GoogleMap参照)
倉庫	登録倉庫事業者別リスト(2023年7月1日時点) ※トランクルームは対象外
火力発電所	
石油化学産業	千葉港長期構想(2017年)
鉄鋼産業	
工業団地	R2工業統計調査結果確報
主要渋滞箇所(国道)	R5第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会資料
県立都市公園	
主な市立都市公園	千葉県立都市公園パークガイド2023
湾岸地区	浦安市、市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市

■千葉港長期構想



- ### 千葉港の目指す姿
- 公共埠頭の物流機能の強化により、背後に立地する企業の国際競争力強化や国内物流の安定性向上
 - 賑わい空間の連携を図るための海上交通のネットワーク化及び市民生活の安全・安心を支える防災機能の強化
 - 地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出
- ### 千葉中央地区の主な計画
- 物流機能の向上：老朽岸壁の廃止、埋立による物流施設等の立地促進、自動車・コンテナヤードの拡張、コンテナ岸壁の増深・延伸・2バース化、自動車用岸壁の延伸
 - 緊急物資輸送網の強化：緊急輸送道路(臨港道路) 接続緊急物資輸送用岸壁、幹線貨物輸送用岸壁配置変更
- 港湾機能高度化に係り取り組まれている事業
(令和6年度 千葉港湾事務所の主な事業)
- ・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
 - ・千葉港海岸直轄海岸保全施設整備事業

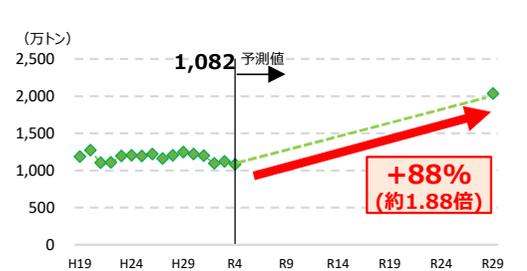
出典：千葉港港湾計画(平成30年11月改訂)
航空写真：地理院地図

■外貿内貿コンテナ取扱量の伸び(千葉港)



※括弧は、H19を1とした時の伸び率
出典：千葉県港湾統計(平成19・24・29年、令和4年)

■千葉港における貨物取扱量の目標



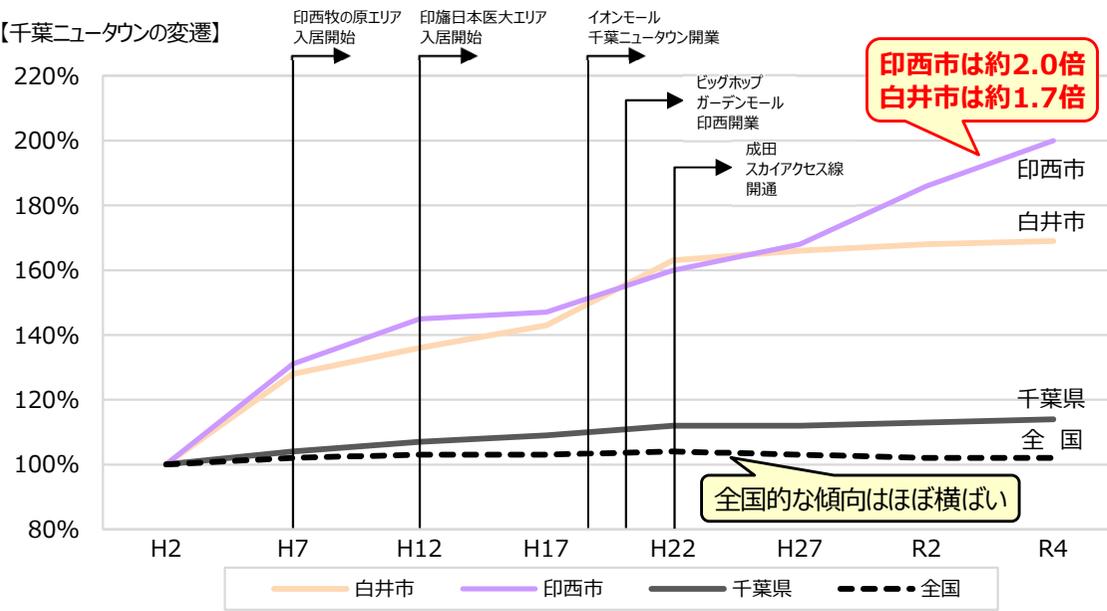
出典：千葉県港湾統計(令和4年)、千葉港長期構想(平成29年1月)

- 全国的に人口がほぼ横ばいの傾向の一方で、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

■人口伸び率

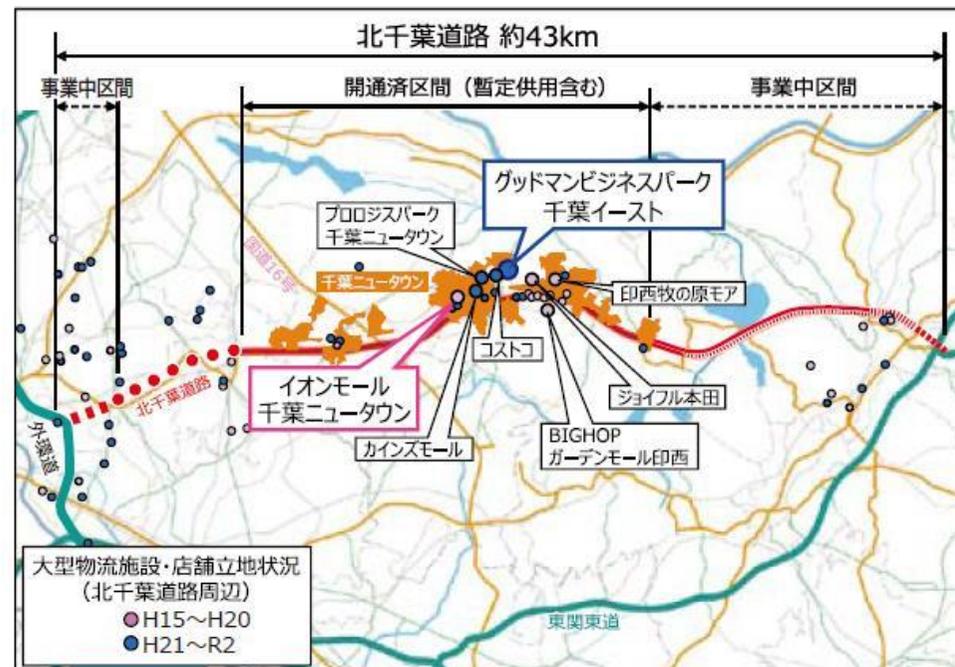
※H2を基準（100%）とする比率

【千葉ニュータウンの変遷】



出典 H2～R2：国勢調査、R4：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

■北千葉道路(千葉ニュータウン)周辺の主な企業立地状況



■北千葉道路周辺の 大規模店舗立地状況



出典：「大店立地届出概要 H14-R4年度」

■北千葉道路周辺の 工業・物流施設立地状況



対象地域：印西市、白井市 出典：「工業・物流施設立地【抜粋】立地企業名簿(H16-R4)」
出典：鎌ヶ谷市HP



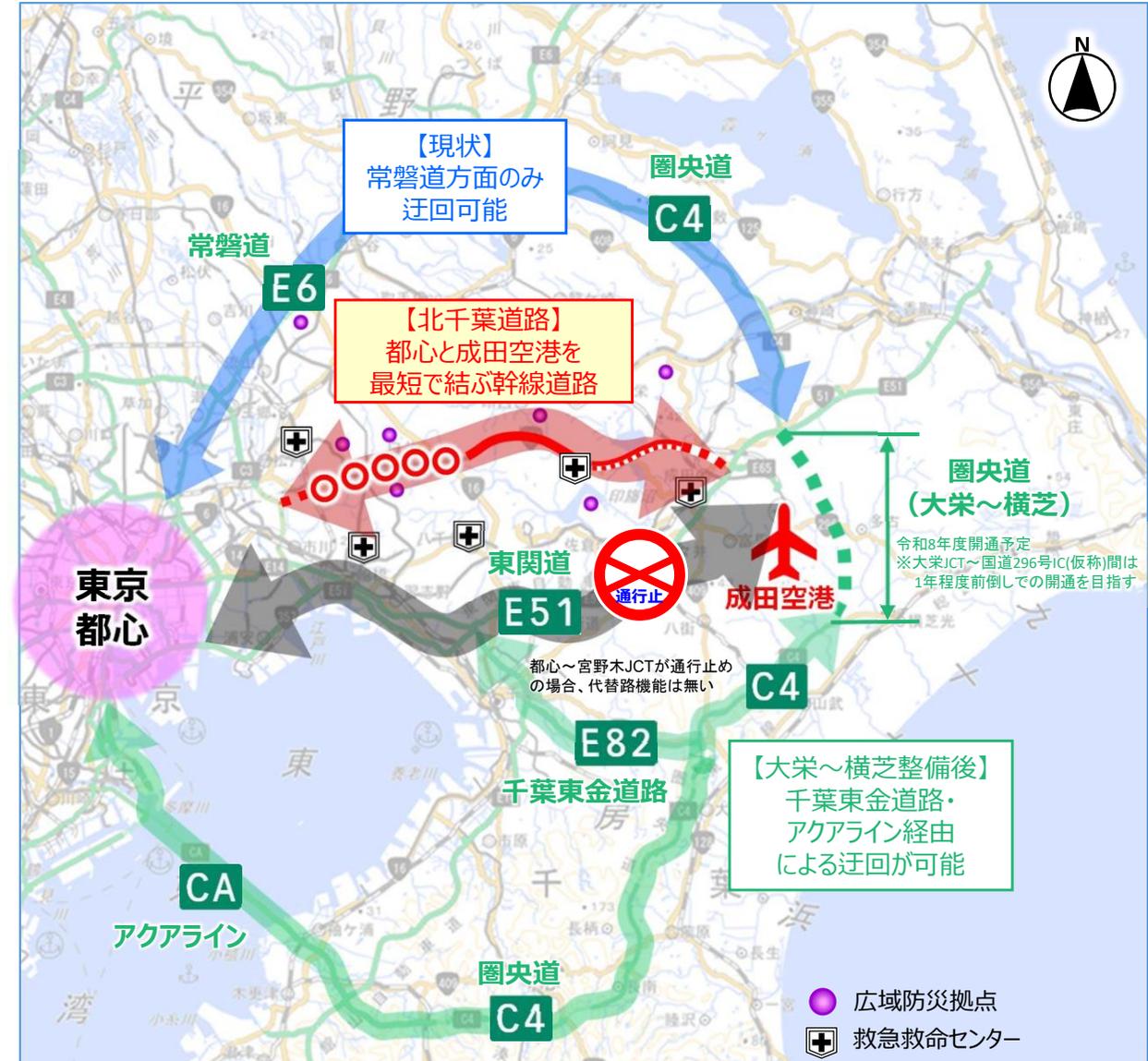
イオンモール千葉ニュータウン



グッドマンビジネスパーク 千葉イースト

東関東自動車道のリダンダンシーの確保

- 令和元年房総半島台風(台風15号)により東関東自動車道が寸断、都心から成田空港へは常磐自動車道方面へ迂回
- 北千葉道路等の整備により、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



出典：国土地理院（地理院地図）

■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)



出典：NEXCO東日本(HP)

■北千葉道路周辺の広域防災拠点・救命救急センター



出典：海上自衛隊下総航空基地(HP)



出典：日本医科大学千葉北総病院(HP)

北千葉道路と新湾岸道路の整備により期待される整備効果

- 成田空港は貨物取扱量が全国1位、乗降客数は全国2位
- 物流・人流とも都内との結びつきが最も強い一方、高規格道路の不足による平常時、災害時の課題が顕在
- 成田空港の機能強化等による交通需要の増加や、激甚化する災害に対応した高規格道路ネットワークが必要

<現 状>

都心と千葉県湾岸地域を結ぶ高規格道路は京葉道路と東関東自動車道のみ

- ・成田空港発着車両の約7割が、京葉道路と東関東自動車道を利用
- ・都心から成田空港までの経路で渋滞が発生

県北部は東西方向の幹線道路が不足

北千葉道路の未整備区間周辺は渋滞損失時間が大きい

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の妨げ

<見込まれる状況変化>

湾岸地域は千葉港の機能強化や物流施設等の立地増加による交通需要の増加

成田空港の機能強化やこれを契機とした物流施設の立地増加等による都心と成田空港間の交通需要の増加

千葉ニュータウンをはじめとする県北西部では人口増加や物流施設等の立地増加により交通需要が増加

風水害や雪害の激甚化・頻発化
首都直下地震等、大規模地震の発生が、高い確率で想定

<高規格道路ネットワークのあり方>

幹線道路の交通容量拡大と道路規格を踏まえた適正な交通機能の分担が必要

【千葉県湾岸地域】

新湾岸道路の整備

【県北部の東西方向】

北千葉道路の整備

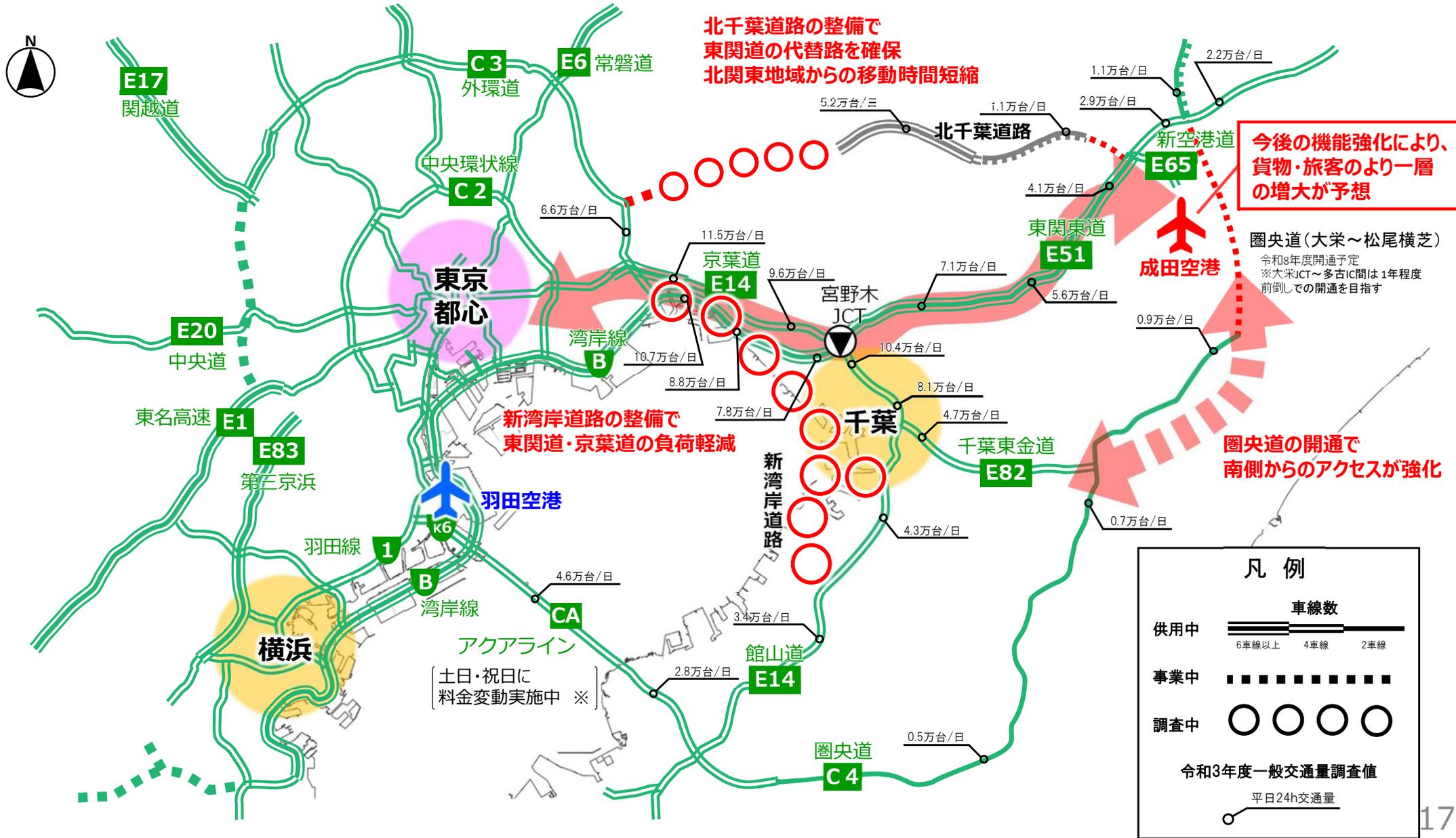
- ・ルートを選択肢が増えることで、特定の区間への交通集中を回避
- ・幹線道路の整備により、抜け道として利用されていた生活道路が転換し、地域の安全性が向上

災害時のリダンダンシーの確保が必要

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

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

- 北千葉道路と新湾岸道路の整備により、現状の高規格道路の課題や成田空港の機能強化へ対応
- 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が有機的に機能し効果が最大化



※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を実施中

関係機関へのヒアリングについて

令和7年5月27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

これまで分科会で確認した内容(ヒアリング)

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。

『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が重要である。

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。

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。
- ・IC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。

これまで分科会で確認した内容(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、輸送効率化や定時制の確保などに支障
 - ・ 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号の暴風で東関東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。既存の東関東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經由し、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。

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や周辺的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。

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。