

渋滞解消・経済振興へ高まる期待

湾岸地域の慢性的な渋滞解消へ、千葉県湾岸地区道路検討委員会が5月に「千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針」を策定しました。早期完成へ期待が高まる中、千葉県経済同友会など県内経済6団体と県は「新たな湾岸道路に関する座談会」を開催。フリーキャスターで千葉大学の木場弘子客員教授、日本大学の轟朝幸教授、ちばぎん総合研究所の水野創会長、千葉港運協会の青木信之会長、千葉県経済同友会幹事で赤星工業の赤星健二会長の5人が「湾岸地域の新たな道路が拓く千葉の未来」をテーマに語り合いました。座談会の模様は10月中旬から千葉県経済同友会や県のホームページにて配信される予定です。



新たな湾岸道路に関する座談会

千葉の未来創る大動脈



木場 湾岸地域では外環道357号の最も混雑する箇所が港の出入り口に当たっており、湾岸習志野インターチェンジ（IC）まで渋滞の中を走行しなければなりません。また、それぞれのお立場から感じる課題を伺います。最初に千葉港運協会の青木さんからお願いします。

青木 市川から袖ヶ浦まで133キロに及ぶ千葉港は、貨物の取扱量が18年連続で全国2位の大きな港です。千葉港には葛南地区と千葉中央地区に公共バースがあります。

葛南地区から東京方面や千葉方面に行くには、国道357号一俣交差点を経由し大変な渋滞の中を輸送しています。高速道路へのアクセスもこの道しかなく、1日の運行回数や運行時間が読めない非常に非効率な物流作業となっています。一方、千葉中央地区は国道357号船橋市目出付近の渋滞の様子

木場 交通政策の専門家轟さんはいかがですか。船橋から千葉にかけて、なぜ渋滞が発生するのでしょうか。それは東京湾の海上に道路ネットワークをつくれば、湾の一番奥の船橋・千葉に湾を迂回した交通が集中してしまうからです。北関東にも多くの工場があり、千葉から北へ向かう道路が貧弱です。外環道ができましたが、外環道に行くにも湾岸を通らざるを得ません。代替道路があれば交通量は分散します。例えば国道357号は

木場 国土交通省によると、全国で1人あたり年間40時間も渋滞で損をしているとです。

轟 渋滞の時間損失は、非常に大きな影響が経済にも生活にも出ます。

木場 千葉真唯のシンクタンク、ちばぎん総研の水野さんお願いします。

水野 湾岸地域の将来を展望すると、首都圏一帯中が進む中、沿岸地域でさまざまな開発が進み、千葉港や成田空港の機能拡張が進められています。今でも大変な将来はさらに交通容量が不足するでしょう。私の関心はここ



日本大学 理工学部 交通システム工学科教授 轟 朝幸氏

他に代替道路が少なく集中せざるを得ないのです。さらに千葉港や成田空港、物流施設もたくさん立地しています。湾岸地域には魅力的な観光地や大きなスタジアムもあり、どうしても交通が集中してしまうのです。

木場 国土交通省によると、全国で1人あたり年間40時間も渋滞で損をしているとです。

轟 渋滞の時間損失は、非常に大きな影響が経済にも生活にも出ます。

木場 千葉真唯のシンクタンク、ちばぎん総研の水野さんお願いします。

水野 湾岸地域の将来を展望すると、首都圏一帯中が進む中、沿岸地域でさまざまな開発が進み、千葉港や成田空港の機能拡張が進められています。今でも大変な将来はさらに交通容量が不足するでしょう。私の関心はここ



『湾岸地域における規格の高い道路』は『第9回千葉県湾岸地区道路ネットワークWG』資料に基づき千葉県が記載

千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針【概要】

- 東京都と千葉県を結び湾岸地域では、広範囲にわたり慢性的な渋滞が発生
- 国道357号の渋滞対策を促進するとともに、規格の高い道路として多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要
- 外環高谷JCT（ジャンクション）周辺から蘇我IC（インターチェンジ）周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部においてルートの検討を進めること
- ルートや構造の検討にあたっては、千葉県三番瀬再生計画との整合性を図ること。また、既存の都市計画や県の確保済み用地を有効に活用すること
- 今後は、速やかに計画段階評価の手続きに着手し、地域とのコミュニケーションを行いながら検討を進めること



千葉県港運協会会長/山九(株)執行役員東日本エリア長 青木 信之氏

新たな湾岸道路のICが駅周辺などにとっても本当できるのかです。港、工場に便利な場所か、次の世代だけでなく、現在、ICのためにどう作るかが課題へのアクセスが不便な千葉だと思っています。

木場 港は一変、道路は？

青木 県により2030年代前半を目標とした千葉港湾岸計画の改訂をしていただき、船舶の大型化に対応した岸壁の設置やコンテナヤードの拡張などが盛り込まれています。港の機能が良くなれば、船舶の機能が良くなれば、船の輸出入が増え、貨物が集まり、車両による物流も増えます。港だけが拡充されれば、その機能が十分に発揮されないと思います。

赤星 千葉がラストベルト（さび付いた工業地帯）にならないよう、人口減少社会でも、経済は再活性化されなければなりません。港の機能が良くなれば、船舶の機能が良くなれば、船の輸出入が増え、貨物が集まり、車両による物流も増えます。港だけが拡充されれば、その機能が十分に発揮されないと思います。



千葉県経済同友会幹事 赤星工業(株)代表取締役会長 赤星 健二氏

木場 道路が未来を拓く

青木 災害発生時に港は緊急輸送物資の供給基地になると決まっていますが、港に至る交通網が機能していなければなりません。一般道は災害時には大渋滞です。新たな湾岸道路は、港の機能を最大限発揮するため、港の近くにICが必要と考えられています。

赤星 2011年の東日本大震災のとき、国道16号や357号は全く動きませんでした。代替道路はよく考えなければなりません。

あいさつ



県と千葉県経済同友会を含め六つの経済団体の主催で、新たな湾岸道路に関する座談会を開催いたしました。この座談会が県と経済界が一丸となって、建設促進の機運をより一層高めるきっかけとなることを期待

建設促進の機運醸成へ

千葉県経済同友会代表幹事 白鳥 豊

千葉県湾岸地域は首都圏の経済活動を支える重要なエリアである一方、既存の幹線道路はなお慢性的な渋滞が発生しており、経済団体としては交通円滑化が喫緊の課題であると認識しています。

湾岸地域の交通課題の解決に向けて、国や県、千葉市、NECCO東日本から構成される「千葉県湾岸地区道路検討会」で検討が進められ、本年5月に沿線市の意見を踏まえた「千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針」が策定されたところであります。今後さらなる検討が進められると思っております。

今回の座談会では、学識経験者や関係企業のパネリストの方から「湾岸地域」の意見や思い、経済団体の今後の活動の参考にさせていただくことも、多くの方々に新たな湾岸道路について、広く知っていただくことを期待しています。

木場 このように大きな計画では、さまざまな方向の合意形成が重要になります。市では既に住宅が建っている中で、住民の方たちの合意形成をどう図るのでしょうか。各地で利害がぶつかる可能性があります。できるだけ早く計画段階評価の手続きに着手して、丁寧な意見交換が必要だと思います。

青木 今回のように開かれた形で意見を言うのは良いことだと思います。新たな湾岸道路は、どこを通るのかで大きく意見は異なると思います。われわれは湾岸部に近い利便性の高い場所

木場 交通政策の専門家轟さんはいかがですか。船橋から千葉にかけて、なぜ渋滞が発生するのでしょうか。それは東京湾の海上に道路ネットワークをつくれば、湾の一番奥の船橋・千葉に湾を迂回した交通が集中してしまうからです。北関東にも多くの工場があり、千葉から北へ向かう道路が貧弱です。外環道ができましたが、外環道に行くにも湾岸を通らざるを得ません。代替道路があれば交通量は分散します。例えば国道357号は

木場 国土交通省によると、全国で1人あたり年間40時間も渋滞で損をしているとです。

轟 渋滞の時間損失は、非常に大きな影響が経済にも生活にも出ます。

木場 千葉真唯のシンクタンク、ちばぎん総研の水野さんお願いします。

水野 湾岸地域の将来を展望すると、首都圏一帯中が進む中、沿岸地域でさまざまな開発が進み、千葉港や成田空港の機能拡張が進められています。今でも大変な将来はさらに交通容量が不足するでしょう。私の関心はここ

木場 1日でも早い完成を

水野 千葉県は60年を経て、千葉県が最大の湾岸道路が完成するのを待っています。新しい湾岸道路ができて、時を経て、みんなが「できて良かった」と思える展開をやっていただきたいです。

木場 合意形成のために

青木 まだまだ伸びる千葉のポテンシャルを最大限発揮できる新たな湾岸道路に大いに期待しています。

水野 千葉の今後10年を展望すると、港の機能強化や成田空港の3本目の滑走

木場 最後にこの道路に

赤星 ぜひ千葉県のために進めていただき、未来を創っていただきたい。