

国土交通大臣 金子恭之 様
千葉国道事務所 堤啓 様

新湾岸道路の建設を中止し 既存道路の整備促進を求める要望書

2026年5月22日
日本共産党千葉県委員会
日本共産党千葉県議団
同 千葉市議団
同 市川市議団
同 船橋市議団
同 習志野市議団
同 市原市議団
同 浦安市議団

国と千葉県などが進めている新湾岸道路について、以下要望いたします。

新湾岸道路は2020年5月に開かれた「第2回千葉県湾岸地区道路検討会」で、「外環高谷JCT周辺から蘇我IC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」や「千葉県三番瀬再生計画との整合性を図る」「地域の生活環境に配慮した計画とする」「既存の都市計画や県の確保済用地を有効に活用する」とともに、「計画段階評価の手続きに着手する」ことなどが合意されました。

その目的は、渋滞解消、国際競争力の向上、防災力強化などがあげられていますが、新湾岸道路が出来たらどこの渋滞がどのくらい解消するのか、どういう国際競争力がどのくらい向上するのか、などは示されていません。

三番瀬再生計画との整合性でも、谷津干潟と三番瀬との間を高架構造で新湾岸道路が通る場合、谷津干潟との一体性を評価する再生計画と矛盾します。千葉市美浜区では海岸沿いに巨大な新湾岸道路が建設される可能性が濃厚で、住環境への配慮と相いれません。

そもそも新湾岸道路は第2湾岸道路構想の東側部分を先行してつくろうというもので、1967年の第5次道路整備5カ年計画において示された“3環状9放射道路ネットワーク”の一部を担う高規格道路です。しかし経済も人口も右肩上がりの当時と比べて、いまや経済成長は止まり、人口は減少に向かって加速しています。

仮に新湾岸道路の供用開始が30年後だとすれば、ちばぎん総研の人口予測で2025年からの30年間で、千葉県の15歳から65歳人口は約2割減少する見通しとなっており、これにともなって交通量も減るのは間違いありません。仮に交通量も2割減ると仮定すれば、各交通断面での交通量は交通容量の範囲に収まり、新しい道路を造らなくても渋滞はおおむね解消します。数兆円規模の事業費がかかり、数十年単位の工事期間がかかる高規格道路が、完成したら必要性が無くなるのでは社会的損失は計り知れません。

いまやるべきなのは、既存道路の改良による渋滞軽減や生活道路の安全対策であり、方針の抜本的な転換が求められています。よって以下の要望項目を実現するよう求めます。

〔要望項目〕

- 1、新湾岸道路について関係者をはじめ、広範な市民の声を聴き反映させること。
 - ① 実施されたアンケートは「必要ない」という意見が書けないものとなっていたので改善すること。
 - ② ヒヤリングの場が、説明を受けた後、第3者（ファシリテーター）にたいして一方的に意見や要望を言う形式になっているが、国交省に直接意見を言い、質問できる場を広範に設けること。
- 2、提示された複数ルート案について市民が納得できる説明を行うこと。
 - ① 高架構造と地下構造、現道拡幅のそれぞれについて工事期間を示すこと。
 - ② 国道357号線の立体交差や地下道など渋滞解消策全体を前提にした渋滞解消効果の検証を行うこと。
 - ③ 人口減少シミュレーションをもとに20年後、30年後の渋滞予測を実施すること。
- 3、各地域住民の要望に応えられるよう手立てをとること。
 - ① 千葉県三番瀬再生計画との整合性を厳密に図ること。
 - ② 谷津干潟・三番瀬の間の大規模橋梁など自然環境や生態系に影響を与えないようにすること。
 - ③ 千葉市美浜区地域では住宅地と海岸との一体性が損なわれないようにすること。
 - ④ 市原市では養老川河口域の自然を保全するとともに住宅地の住環境が保たれるようにすること。
- 4、幹線道路の渋滞解消のため立体交差化や交差点改良を進めること。
- 5、住宅地の生活道路について歩道整備などの安全対策を進めること。
- 6、新湾岸道路の建設は中止すること。

以上