

東京湾口道路の構想の実用化に向けた計画と 半島活性化を目的とした付帯施設の提案

Proposal for plans to put the Tokyo Bay Entrance Road concept into practice and for ancillary facilities aimed at revitalizing the peninsula

佐藤信治¹, ○樋口大雅²
Shinji Sato¹, *Taiga Higuchi²

The Boso region of Chiba Prefecture faces disadvantages in transportation and logistics due to its geographical characteristics as a peninsula. To overcome this, the Tokyo Bay Entrance Road project is being planned. This route connecting Yokosuka City and Futtsu City will enhance the redundancy of the metropolitan area's transportation network while also contributing to regional revitalization and securing alternative routes during disasters. Thirteen municipalities within the prefecture and economic organizations are collaborating to strengthen lobbying efforts with the national government. Moving forward, plans for ancillary facilities will also advance from the perspectives of environmental conservation and marine architecture.

1. はじめに

千葉県房総地域は、東京圏に近接しているものの、半島という地理的特性により道路交通や物流、企業立地、観光振興などの面で不利な状況にある。この課題を克服するため、各種道路インフラの整備が進められているが、人口減少・少子高齢化の進行や自然災害の激甚化に伴い、代替輸送ルートの確保が一層重要となっている。東京湾口道路の建設は、東京湾環状道路の一翼を担う重要プロジェクトであり、房総地域や三浦半島の活性化、さらには東京圏の一極集中緩和に寄与する。こうした背景から、首都圏の均衡ある発展と房総地域のさらなる活性化を促進するため、県内13市町と経済団体が協力し、本期成同盟会を設立し、国への働きかけを強化する。本提案ではこの三浦半島の南部・横須賀市と、房総半島の富津市をむすぶ東京湾口道路の構想の実用化に向けた計画の検討と、東京湾の環境保全を目的とした付帯施設を海洋建築の視点から研究・計画を行う。

観光資源の豊富な三浦半島と房総半島を結ぶことで、観光振興や地域経済の活性化も期待されている。一方で、建設費や環境影響、交通機関との調整といった課題も多く、慎重な対応が求められる。

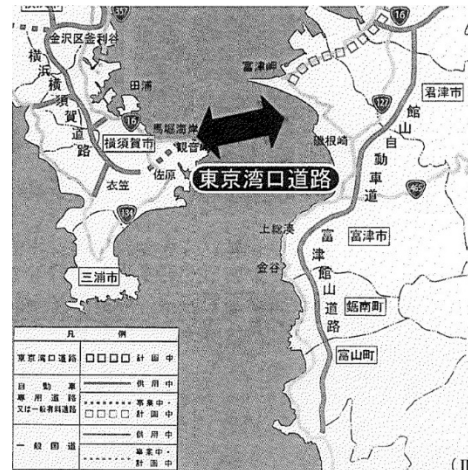


Figure1. Planned route for the Tokyo Bay Entrance Road connecting Yokosuka in Kanagawa and Futtsu in Chiba⁽¹⁾

2. 計画背景

2.1 東京湾口道路の構想

東京湾口道路は、神奈川県横須賀市と千葉県富津市を結ぶ全長約17kmの海上横断道路構想であり、国道16号の環状性を完成させるとともに、首都圏の広域交通ネットワークの強化を目的とする。構造形式は橋梁方式や海底トンネル方式が検討され、東京湾アクアラインに続く第二の湾横断ルートとして期待されている。加えて、交通の分散化や災害時の代替輸送路の確保により、首都圏のレジリエンス向上にも資する。また、

2.2 構想の凍結

東京湾口道路は、浦賀水道横断により国道16号の環状性を補完し、広域物流の効率化と災害時の冗長性を確保することを目的に構想された。しかし、巨額の建設費と費用便益比の不確実性、東京湾アクアライン採算性の失敗、国・県財政の制約、合意形成の難航が重なり、計画は凍結的扱いとなった。

2.3 東京湾口道路の実現による効果

第一に、国道16号の環状性が完成し、湾岸と内陸をつなぐ動脈が連続することで、経路選択の多様化や災

1:日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

2:日大理工・院(前)・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University

害時のバックアップ機能が強化される。第二に、東京湾アクアラインの代替・補完ルートとして機能し、渋滞平準化や緊急輸送網の二重化により、空港・港湾アクセスの信頼性が向上する。第三に、両半島を核とする広域観光圏が形成され、周遊性や地域ブランドの強化、観光消費の拡大が期待される。

3. 計画敷地

東京湾口道路の建設想定域である浦賀水道周辺は、三浦・房総両半島に挟まれた海域で、内湾の浅海から湾口に向け短距離で急深化する谷状の海底地形を示す。中央部には大型船舶の主要航路が通過する。このため、橋脚基礎の支持力・長期洗掘対策、桁下高と航路クリアランスの同時確保が設計上の主要制約となる。



Figure2. Planned site: Tokyo Bay offshore ⁽³⁾

4. 建築計画

4.1 全体構成

本計画の建築構成は、「第二のアクアライン」としての東京湾口道路と、その運用を支える付帯施設群を一体的に計画するものである。半島性の強い三浦・房総の二地域を交通と人流の両面で結節し、潮流発電等のエネルギー供給、商業・交流、点検・保全を集約する複合拠点を計画する。平常時の賑わいと有事のレジリエンスを両立させる湾口のランドマークを目指す。

4.2 モビリティ結節・交流促進拠点

「道の駅/海の駅」を兼ねるパーキングエリアを設置し、駐車・宿泊・商業・観光案内を統合する。車による広域周遊の中継点としつつ、栈橋を併設して観光船・連絡船との乗継ぎを確保し、海上アクセスと陸上アクセスの結節点を形成する。地域製品の販売や展示、展望デッキにより来訪動機を創出し、人流を三浦・房総へ波及。非常時は車両誘導の一時滞留や物資の船舶

積替え拠点として活用し、平常時の賑わいと有事対応を両立する。

4.3 維持管理・安全運用拠点

整備基地の機能を持ち、部材保管・補修工房・作業船栈橋を集約する。長大橋特有の遮断リスクに対し、緊急Uターンランプを設け、事故・災害・荒天時の反転退避を可能にする。非常用発電・消防設備・医療備蓄を備え、海上輸送（作業船・連絡船）と道路の復旧支援拠点として機能させる。

4.4 エネルギー・環境・研究拠点

海上に潮流発電設備を併設し、橋梁の照明・設備用電力と非常用電源の一部を自給する。予測可能な潮流により出力平準化とCO₂削減を両立。併設の海洋研究施設では、流況・波浪・水質・底質・生態の連続観測を行い、データを運用・保全や環境配慮設計に即時反映する。

4.5 橋梁の構造形式

1990年代では吊橋形式を採用した構想が進んでおり、この計画を軸に設計を行う。吊橋の橋脚を建築化し、橋梁と建築の双方の構造体になるような計画を行う。

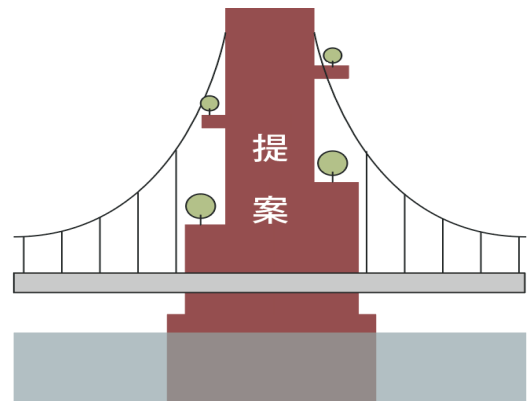


Figure3. Diagram of the Proposal Content

5. 参考文献

[1] 国土交通省より引用

<https://www.mlit.go.jp/>

[2] 富津市 HP : 東京湾口道路より引用

<https://www.tokyu-cnst.co.jp/works/295.htm>.

[3] Google earth より作成

[4] 『防災・安全』 東京湾口航路の保全と安全より引用

[5] 国土交通省 ; 川崎国道事務所「一般国道16号について」より引用