

# 具体的な検討

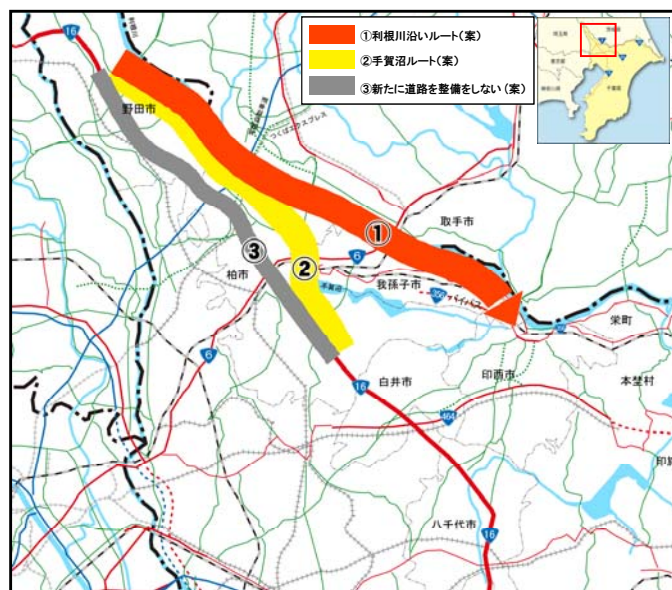
## 「計画のたたき台」の提示

以下に示す3つのルート案を比較検討しました。

①利根川沿いルート (案)

②手賀沼ルート (案)

③新たに道路を整備しない (案)



今後、「利根川沿いルート」を具体的に検討する案として考えました。(平成19年4月)

## 具体的に検討した内容

### ■交通 (P.2 ~P.7)

- ・ 利用交通量
- ・ 国道16号、周辺道路の交通量の変化
- ・ 利用特性

### ■環境 (P.8 ~P.9)

- ・ 土地利用の状況
- ・ 自然環境の状況

### ■事業の効率性 (P.10)

- ・ 既存道路ネットワークの活用及び既計画道路との連携

### ■市民アンケート (P.11 ~ P.14)

- ・ 「計画のたたき台」に対する意見

# 交通 ～ 利用交通量 ～

○利用交通量は「利根川沿いルート」「手賀沼ルート」、いずれの場合も概ね3万～4万台/日程度と見込まれます。

※ここでいう利用交通量は、平成17年の交通の流れを基にした現況配分交通量。

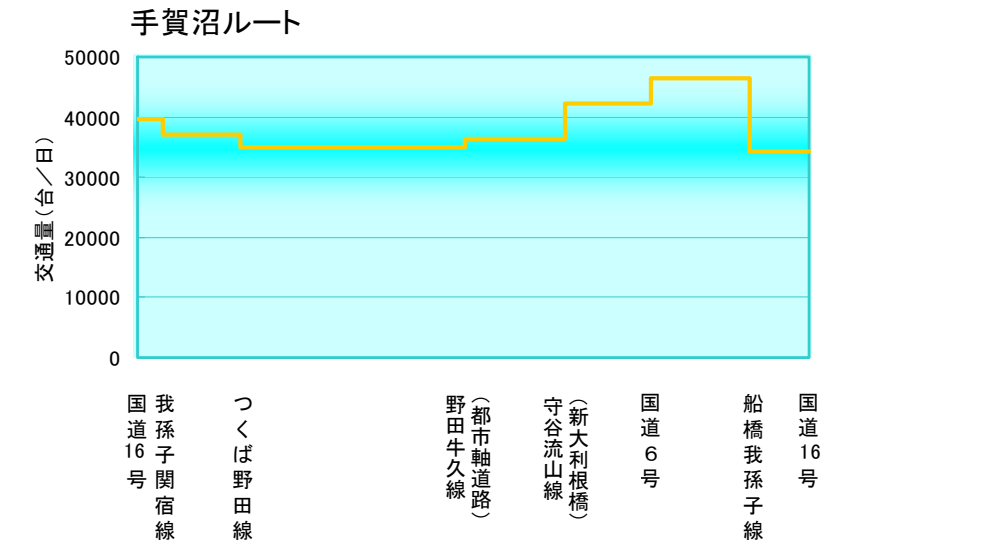
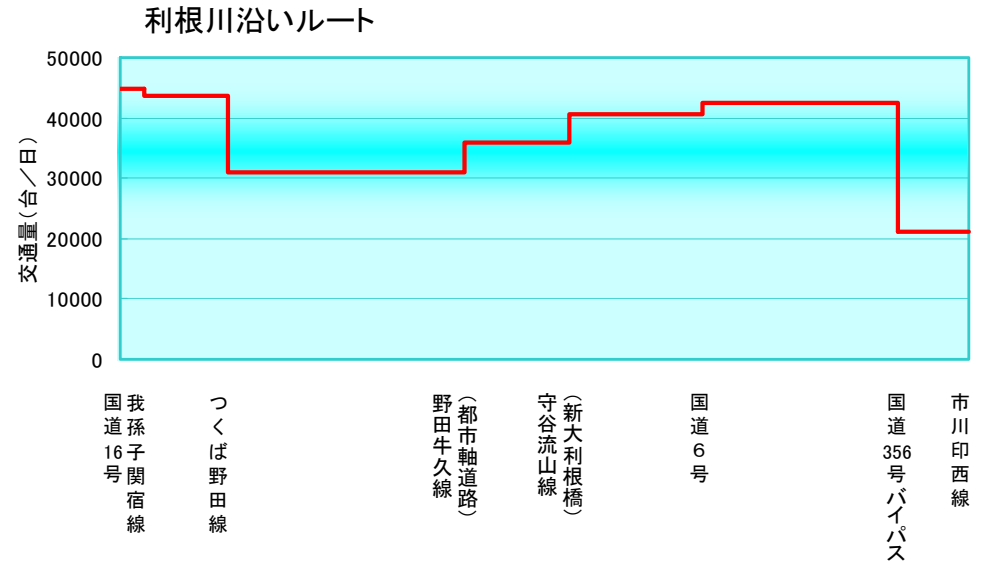


### 【交通量の推計条件】

- 道路網 : 現況道路網に、北千葉道路、圏央道、東京外かく環状道路などの現在事業中の主な路線と周辺地域の既計画路線を追加(上図の破線を追加)
- OD交通量 : 平成17年度自動車起終点調査による現況OD交通量
- 千葉柏道路 : 第3種1級4車線
- 交通量配分手法 : 分割転換率併用配分手法

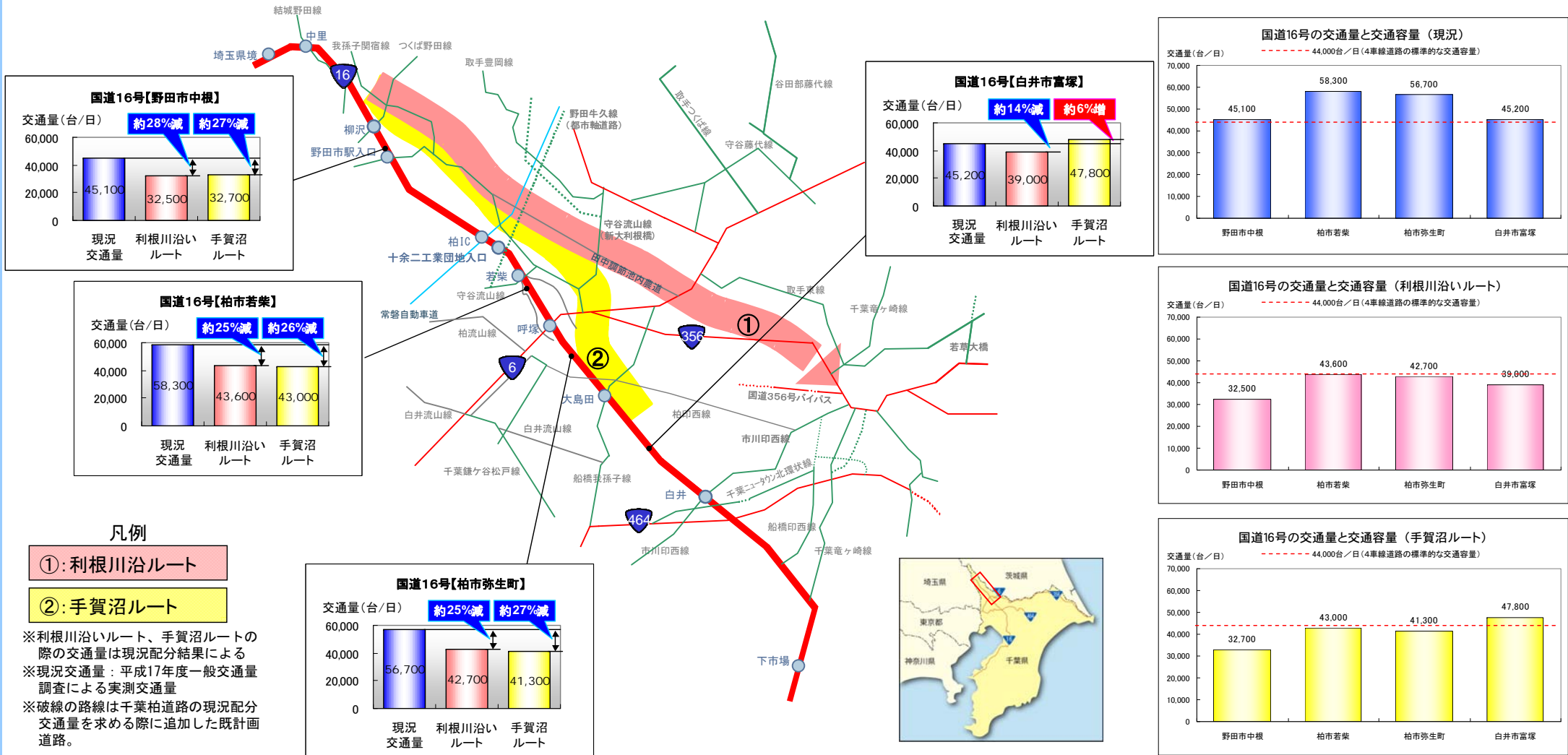
凡例  
 ①: 利根川沿いルート  
 ②: 手賀沼ルート

### 【利用交通量】



# 交通 ～ 国道16号の交通量の変化 ～

- 国道16号柏市呼塚交差点を中心とした区間の交通量は、「利根川沿いルート」「手賀沼ルート」いずれの場合でも、概ね25%程度の減少が見込まれます。
- 「手賀沼ルート」の場合、大島田付近で国道16号に接続するため、国道16号の白井付近の交通量は約6%増加するのに対し、「利根川沿いルート」では、約14%の減少となります。

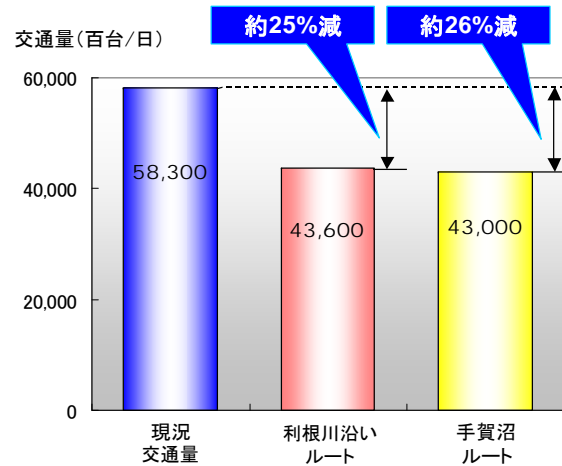


# 交通 ～国道16号の交通量の変化～

- 国道16号柏市呼塚交差点を中心とした区間の交通量が概ね25%程度の減少が見込まれます。
- 当該区間において25%減少した交通量は、概ね43,000台/日と見込まれ、八千代市内の国道16号、木更津市内の国道16号の日交通量に相当します。

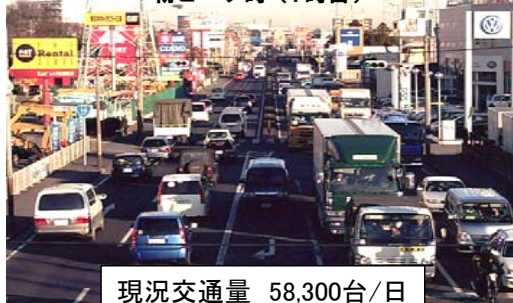
国道16号柏市若柴を中心とした区間では、

- ・概ね25%の減少が見込まれます。  
(約43,000台/日)



## 国道16号（柏市若柴付近）

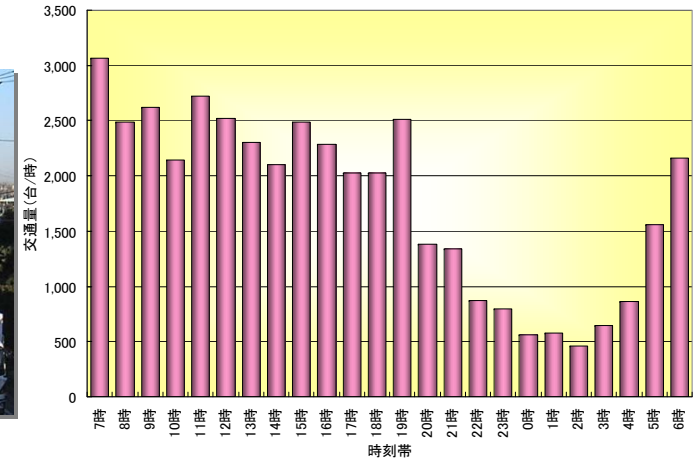
朝ピーク時（7時台）



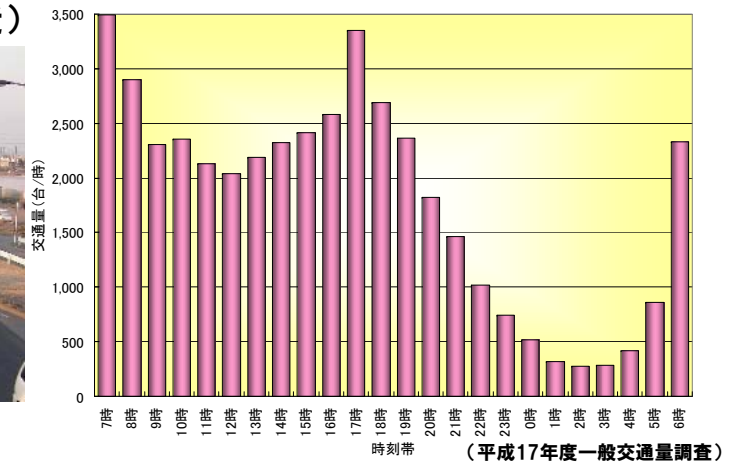
千葉県内の主要幹線道路で、約43,000台/日に相当する交通の様子

時間帯による交通の集中や沿線の状況等によって交通の流れは異なります。八千代市米本では、朝夕のピーク時で若干の混雑が見られます。

## 国道16号（八千代市米本付近）

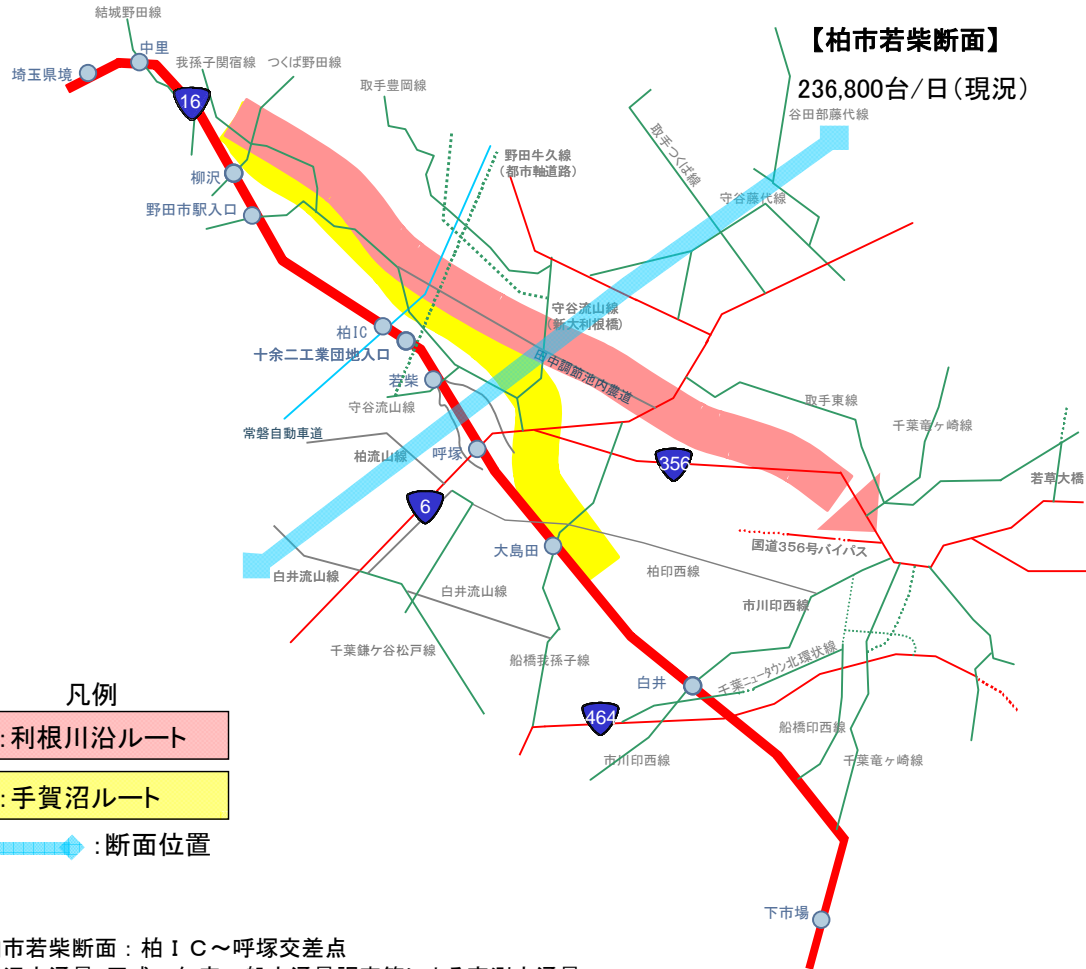


## 国道16号（木更津市長須賀付近）



# 交通 ～ 周辺道路の交通量の変化 ～

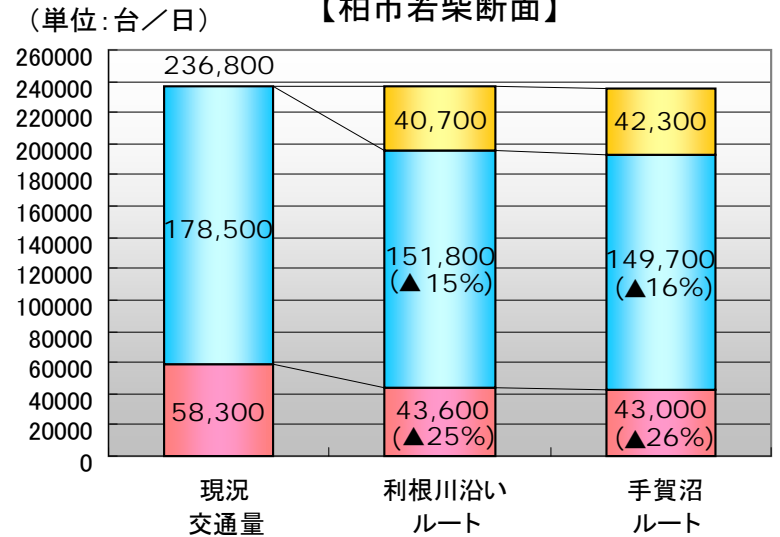
- 国道16号、周辺道路の交通量が千葉柏道路へ転換することが見込まれます。
- 交通の転換により、国道16号を含め周辺道路の混雑緩和効果が期待されます。



- 凡例
- ①: 利根川沿ルート
  - ②: 手賀沼ルート
  - ◆: 断面位置

※柏市若柴断面：柏IC～呼塚交差点  
 ※現況交通量：平成17年度一般交通量調査等による実測交通量  
 ※利根川沿いルート、手賀沼ルートの際の交通量は現況配分交通量  
 ※「断面交通量」とは断面を通過する、上り下りの交通量の合計。  
 ※破線の路線は千葉柏道路の現況配分交通量を求める際に追加した既計画道路。

**断面交通量の内訳**  
【柏市若柴断面】

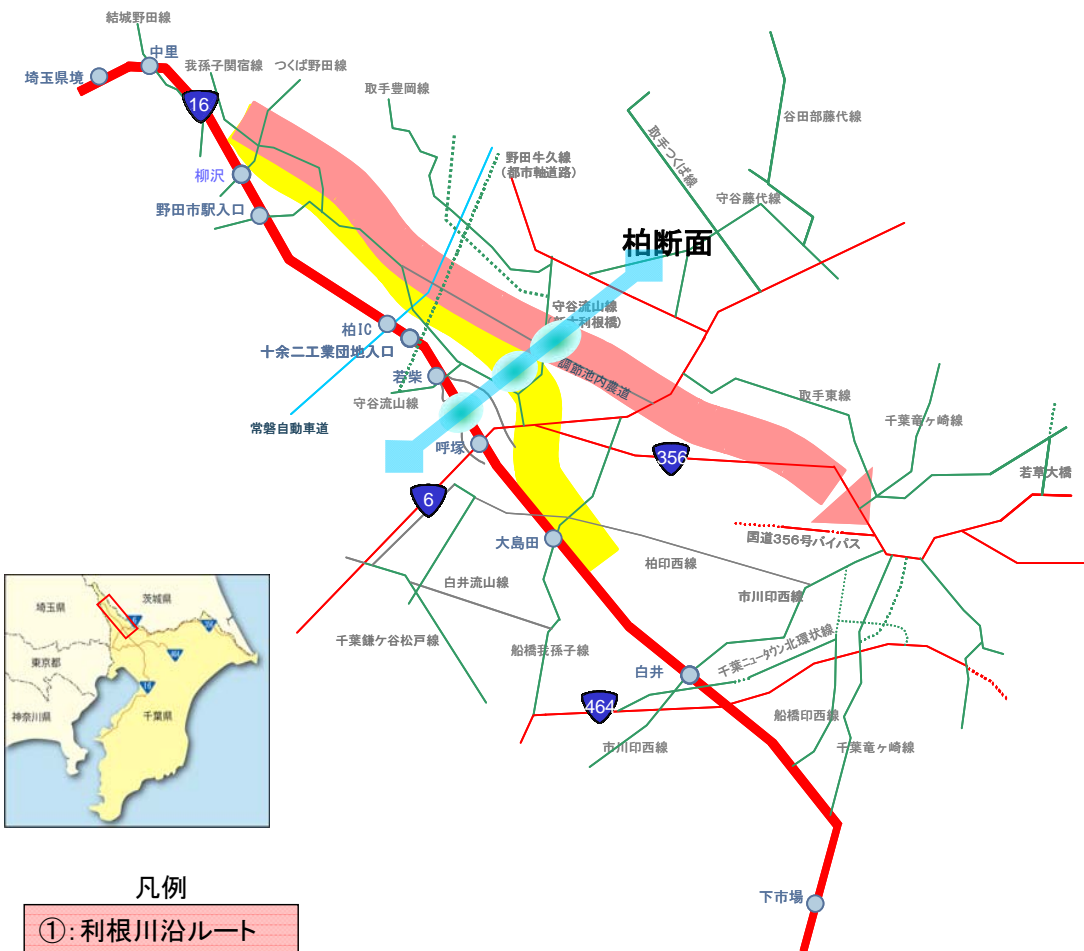


- 千葉柏道路
- 周辺道路
- 国道16号

※( )内の数字は、現況に対する増減率

# 交通 ～ 千葉柏道路利用交通の特性 ～

- 利根川沿いにバイパスを整備することにより、国道16号、周辺道路の交通が千葉柏道路へ転換することが見込まれ、国道16号を含め周辺道路の混雑の緩和が期待されます。
- 「利根川沿いルート」は、「通過交通」が半数以上を占めており、バイパスの機能が発揮されます。
- 利根川沿いにバイパスを整備することにより、国道16号を始めとした千葉県内の道路のみではなく、茨城県側も含めた広範囲での交通転換・混雑緩和が期待できます。



## 凡例

①: 利根川沿ルート

②: 手賀沼ルート

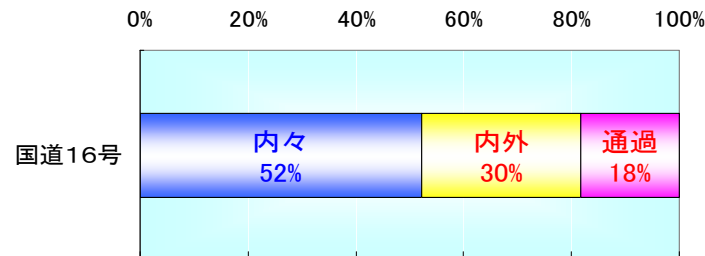
◆: 断面位置

※破線の路線は千葉柏道路の現況配分交通量を求める際に追加した既計画道路。

内々: 千葉柏道路の沿線市(野田、柏市、我孫子市、白井市)内で出発・到着する交通  
 内外: 千葉柏道路の沿線市と周辺地域間の交通  
 通過: 千葉柏道路の沿線市には用事のない通過交通

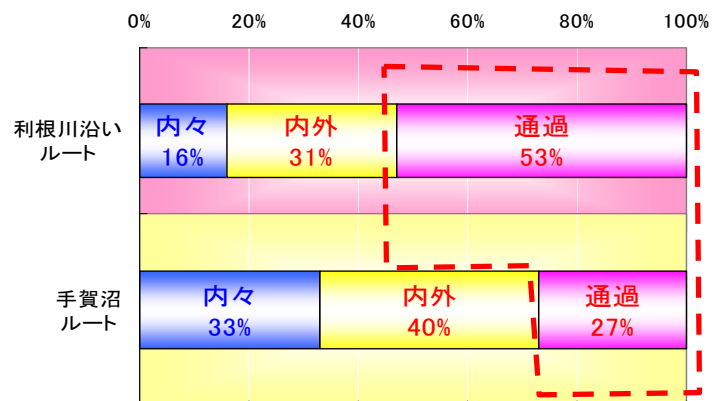
## 国道16号の利用内訳(現況)

・「内々」が約半数を占める。



## 千葉柏道路の利用内訳

- ・千葉柏道路は、「内外」、「通過」といった広域交通を担う道路となる。
- ・特に「利根川沿いルートの場合、「通過」が半数以上を占めており、交通軸として機能するものと考えられます。



# 交通 ～拠点間交通の円滑化～

○千葉県北西部地域は、物流拠点、業務核都市などが連携する重要な地域です。

○利根川沿いにバイパスを整備することにより、拠点間の交通円滑化が見込まれ、地域間連絡の利便性の向上が期待されます。

## 〈広域アクセスの強化〉

・千葉北西部地域から主要拠点へのアクセス利便性の向上が期待されます。

## 〈商圈の拡大〉

・柏、千葉ニュータウンなどで整備の進む商業施設等の地域間連絡の利便性が向上され、地域間での相互補完等による商圈の拡大が期待されます。

## 〈物流の円滑化〉

・内陸部の工場等から、物流拠点へのアクセス利便性が向上され、物流の円滑化が期待されます。

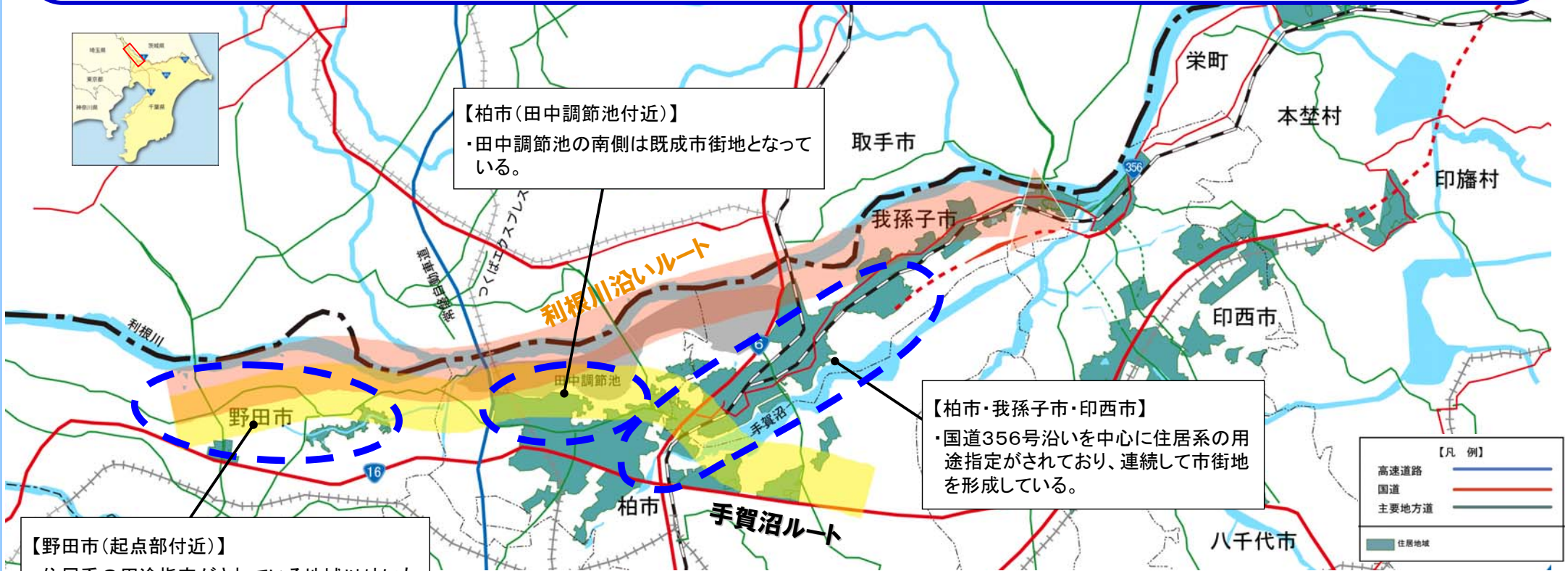


資料：千葉県企業庁 HP、茨城県立地推進室 HP

矢印表示(▶)：当面、既存の道路ネットワークの活用を基本に、千葉ニュータウン、成田、国道16号方面、茨城県方面等への円滑な交通分散体系を検討していきます。さらなる延伸については、交通の状況をみながら対応を検討する予定です。

# 環境 ～住環境からみた土地利用の状況～

- 利根川と国道16号に挟まれた地域の土地利用状況をみると、既成市街地・既存集落等が連続して立地する地域となっています。
- 「手賀沼ルート」は、「利根川沿いルート」に比べ、既成市街地・既存集落を通過する区間が長く、住環境への影響が危惧されます。
- ただし、「利根川沿いルート」も利根川沿いに近接する規制市街地に対する、住環境への配慮が必要となります。



【柏市(田中調節池付近)】  
・田中調節池の南側は既成市街地となっている。

【柏市・我孫子市・印西市】  
・国道356号沿いを中心に住居系の用途指定がされており、連続して市街地を形成している。

【野田市(起点部付近)】  
・住居系の用途指定がされている地域以外にも既存集落が存在している。

【市街地通過延長(概数)の試算】  
・「手賀沼ルート」が市街化区域内を通過する延長は、「利根川沿いルート」の約3倍。

矢印表示(▶): 当面、既存の道路ネットワークの活用を基本に、千葉ニュータウン、成田、国道16号方面、茨城県方面等への円滑な交通分散体系を検討していきます。



# 環境 ～配慮すべき自然環境の状況～

- 利根川と国道16号に挟まれた地域には、豊かな自然環境が残されており、貴重種\*の存在も見られます。
- 手賀沼周辺は「県立印旛手賀自然公園」に指定されており、この地域の「東葛らしさ」を形成する大きな要素ともなっています。
- 「手賀沼ルート」では、「県立印旛手賀自然公園特別地域」を通過することとなります。こうした自然環境等の立地条件に配慮すると、「利根川沿いルート」とすることが有利となります。
- 「利根川沿いルート」とした場合においても、古利根沼、河川沿いの自然環境等に対して十分な検討が必要となります。

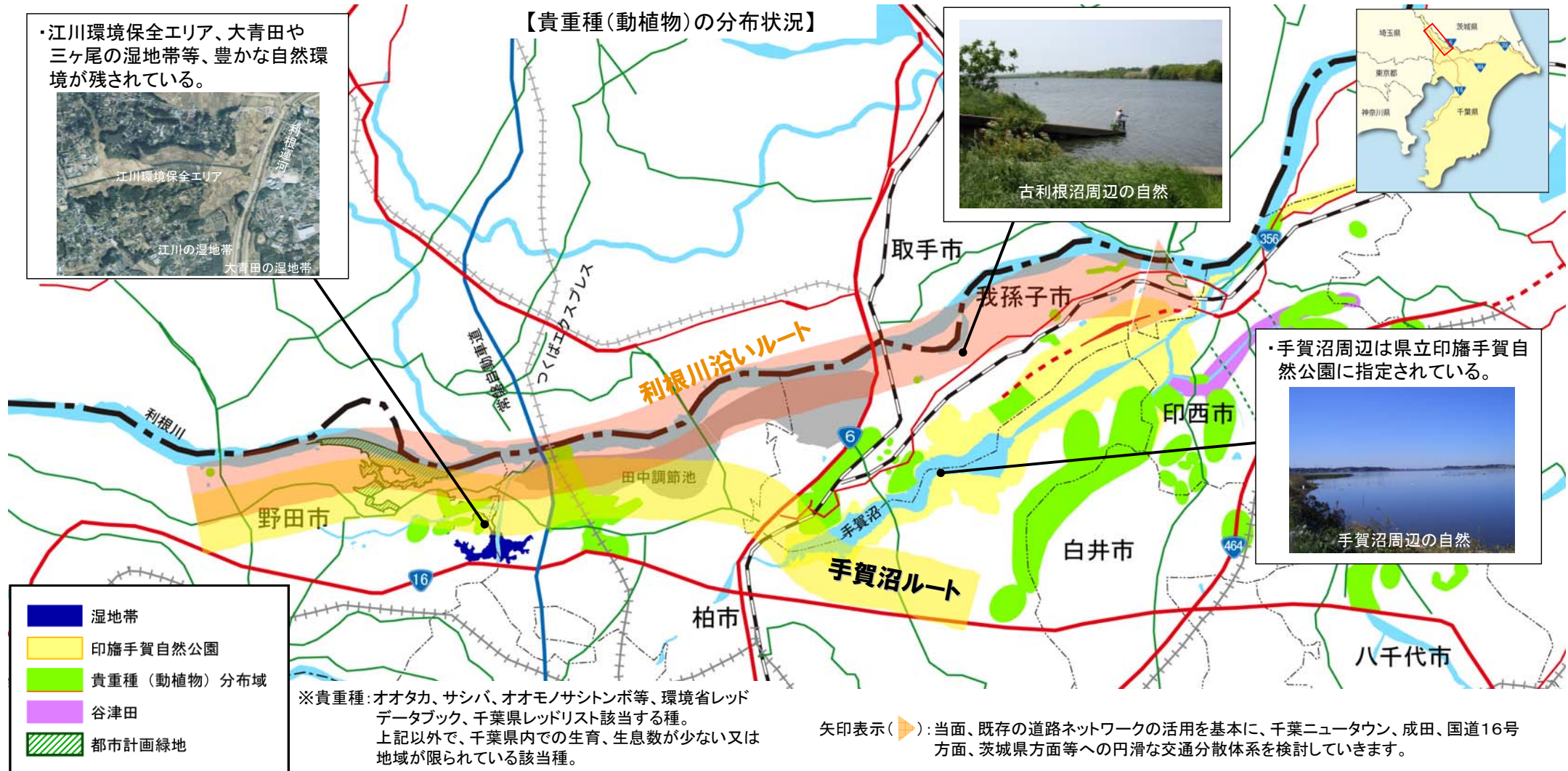
・江川環境保全エリア、大青田や三ヶ尾の湿地帯等、豊かな自然環境が残されている。



【貴重種(動植物)の分布状況】



古利根沼周辺の自然



・手賀沼周辺は県立印旛手賀自然公園に指定されている。



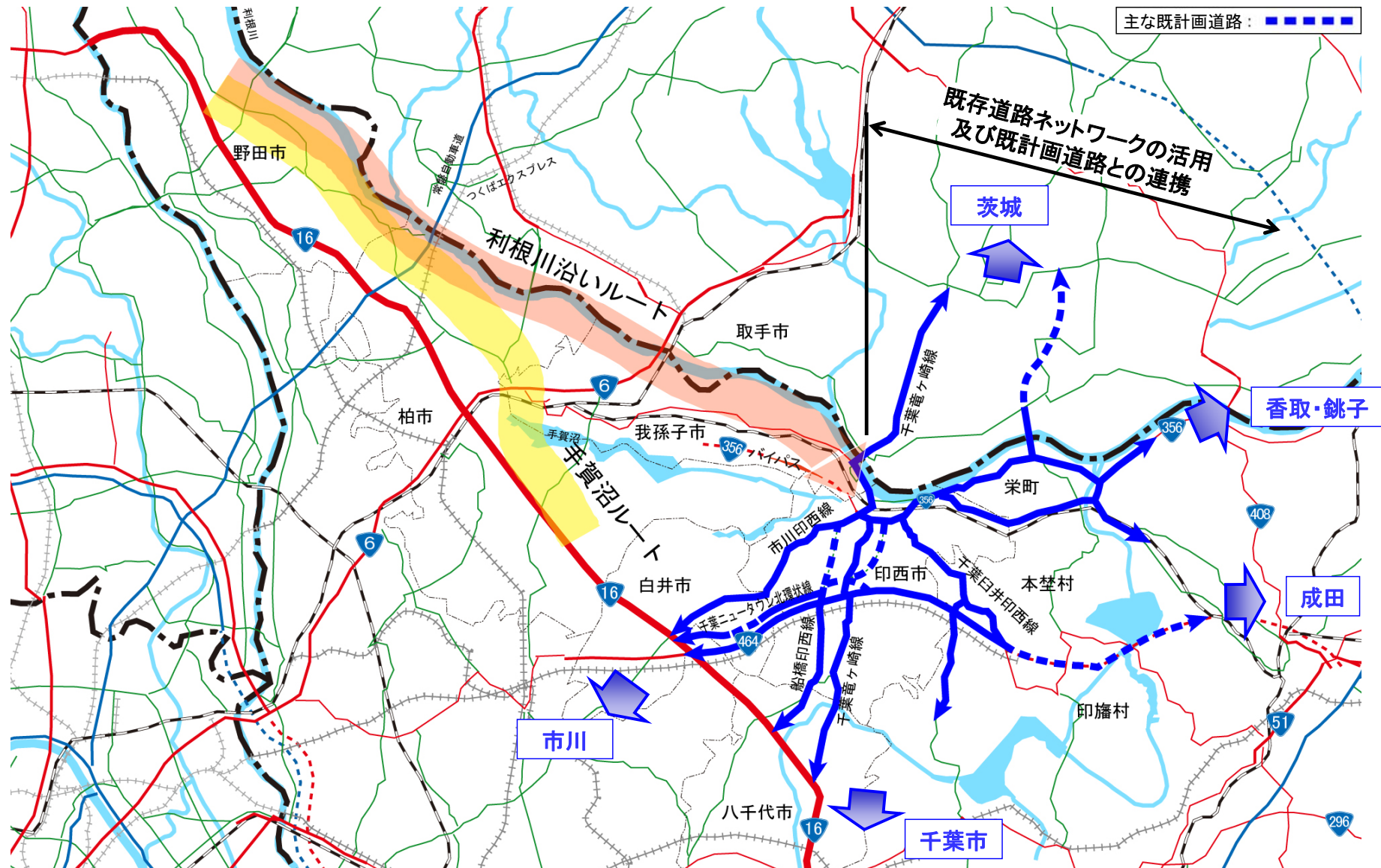
手賀沼周辺の自然

※貴重種: オオタカ、サシバ、オオモノサシトンボ等、環境省レッドデータブック、千葉県レッドリスト該当する種。  
上記以外で、千葉県内での生育、生息数が少ない又は地域に限られている該当種。

矢印表示(▶): 当面、既存の道路ネットワークの活用を基本に、千葉ニュータウン、成田、国道16号方面、茨城県方面等への円滑な交通分散体系を検討していきます。

# 事業効率性 ～既存道路ネットワークの活用～

○「利根川沿いルート」は、既存道路ネットワークの活用及び既計画道路と連携することにより、千葉ニュータウン、成田、国道16号方面、茨城県方面等への円滑な交通分散が期待できます。



# 「計画のたたき台」の公表と市民アンケートの実施

○「計画のたたき台」について、リーフレット配布、パネル展等により皆様からご意見をお伺いしました。  
 ○合わせて行った市民アンケートでは、1654人の方々からのご意見をいただきました。

## ＜「計画のたたき台」の公表＞

### リーフレットの配布

新聞折込(関連市域): 39万部  
 道の駅(やちよ、しょうなん): 2,000部  
 パネル展での配布: 約5,500部



### パネル展の実施

#### 商業施設

- ・ジャスコ千葉ニュータウン店(千葉ニュータウンエリア)
- ・イトーヨーカドー八千代店(八千代エリア)
- ・ジャスコノア店(野田エリア)
- ・そごう柏店(柏エリア)
- ・エスパ我孫子店(我孫子エリア)

#### 千葉県内関係市庁舎内

- ・野田市、柏市、我孫子市、印西市、白井市、八千代市



### 千葉国道事務所ホームページ

千葉国道事務所ホームページ内サイト



## ＜市民アンケートの回収数＞

	アンケート回収数
郵送による回収	1,375
パネル展(市役所)	148
パネル展(商業施設)	96
インターネット	35
合計	1,654件

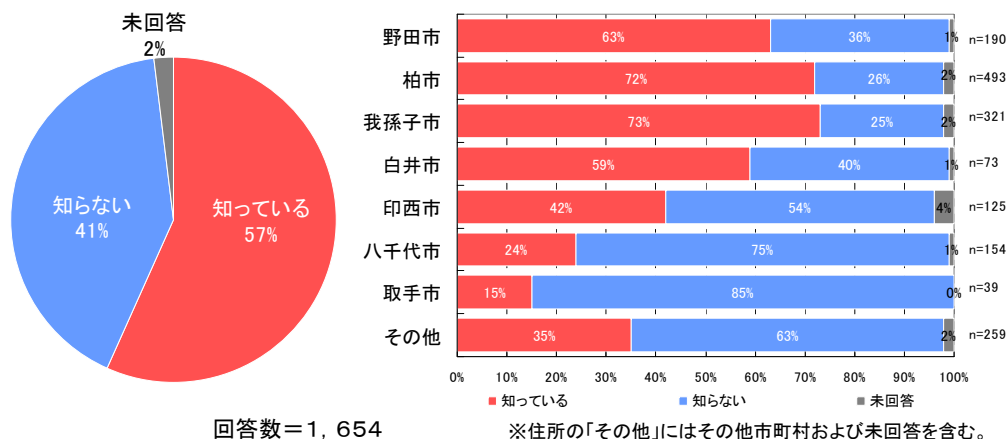
# 「計画のたたき台」に対する意見（市民アンケート）

○「国道16号バイパスの必要性」について、約8割の方が「必要」と回答しています。

○「利根川沿いルート案」については、約7割の方が「良いと思う」とする一方で、約2割の方から「良くないと思う」と回答しています。

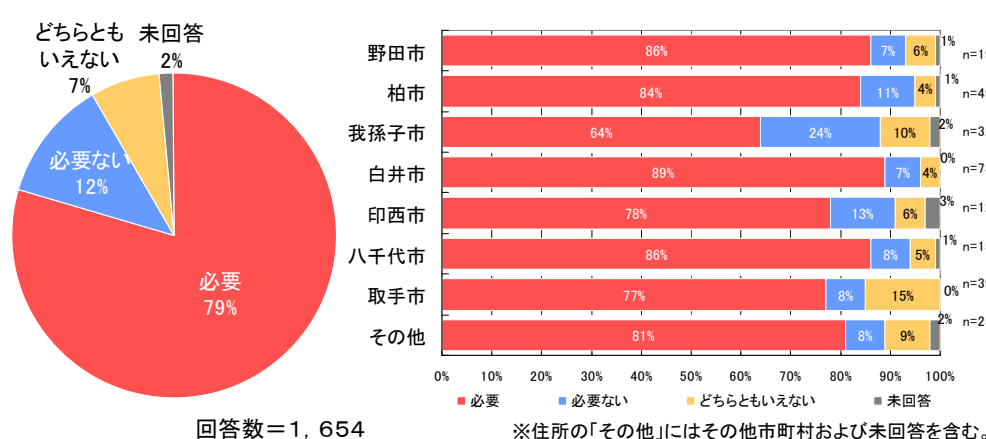
問：国道16号の渋滞問題を解消することを目的とした「千葉柏道路」の計画をご存知でしたか？

全体の約6割(57%)の市民が「千葉柏道路」の計画を知っていると回答。



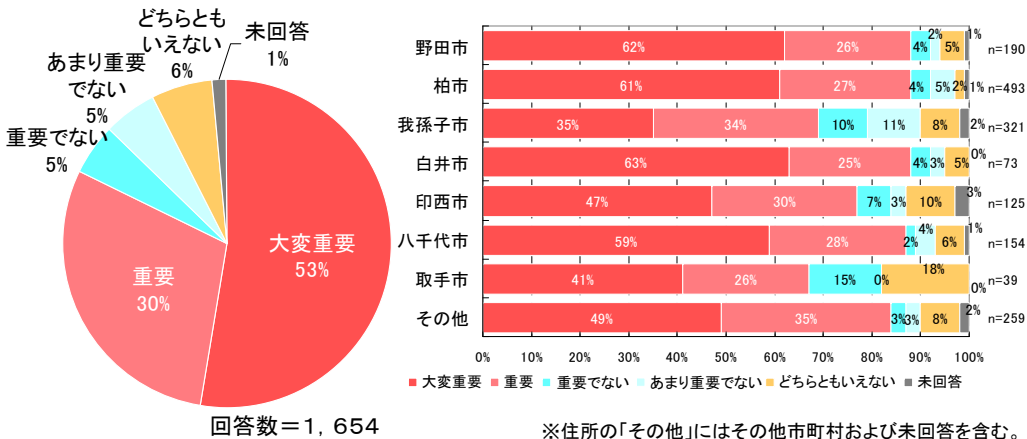
問：渋滞や交通事故等の問題を解決する国道16号バイパスの必要性を感じていますか？

全体の約8割(79%)の市民が国道16号バイパスの必要性を感じていると回答。



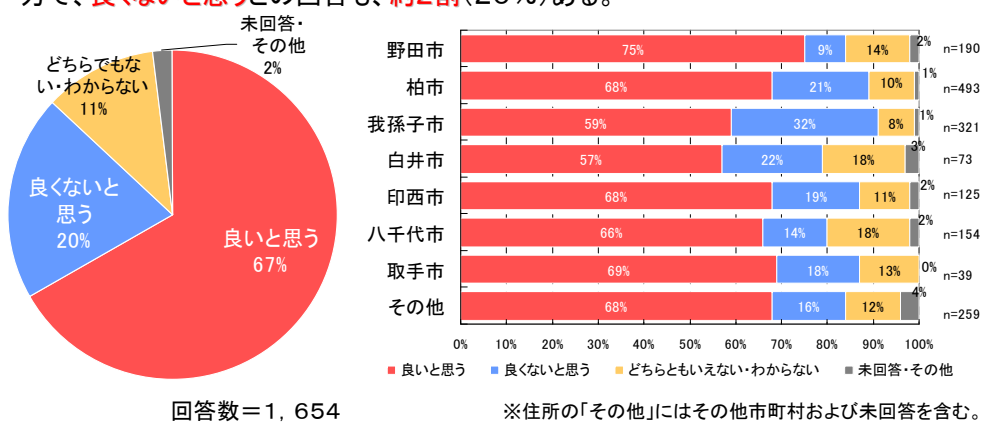
問：千葉県北西部における国道16号の渋滞を解決することはあなたにとってどの程度重要だと思いますか？

全体の約8割(83%)の市民が渋滞問題を解決することが重要と回答。



問：今回提示した計画のたたき台「利根川沿いルート」についてお聞かせ下さい。

全体の約7割(67%)の市民が「利根川沿いルート」について良いと思うと回答。一方で、良くないと思うとの回答も、約2割(20%)ある。



# 「計画のたたき台」に対する意見（市民アンケート）

- 市民アンケートでは、1,654人の方々から2,165件のご意見をいただきました（複数意見を含む）。
- 意見としては、「計画のたたき台（考え方）に関する意見」が1,884件（87%）、「今後の具体的なルート検討に向けた意見」が281件（13%）となっています。
- その中で、「住環境や自然環境への十分な配慮を望む意見」「整備効果等を含めた具体的な検討結果を求める意見」等様々な意見をいただいています。
- 概略計画の検討に際しては、ここでいただいた意見を十分に踏まえて検討を進めていきます。

## 【市民アンケートでいただいた主な意見】

1.計画のたたき台（考え方）に対する意見（1,884件）		
(1) バイパス整備は必要（1,576件）		(2) バイパス整備は必要ない（308件）
(1)-1「利根川沿いルート（案）が良い」というご意見（1,325件）	(1)-2「利根川沿いルート（案）は良くない、どちらとも言えない」というご意見（251件）	
<p>&lt;主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の早期実現が期待される（467件）</li> <li>②広域的な渋滞緩和効果がある（451件）</li> <li>③既成市街地から離れることから、住環境への配慮が期待される（305件）</li> <li>④地域間交流の活性化が促進できる（78件）</li> </ul>	<p>&lt;主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①利根川沿いルートは大きく迂回することから、渋滞緩和効果があるか疑問（125件）</li> <li>②国道16号の現道を改良（全線拡幅、地下道路化、2階建構造）することで、交通容量が拡大（45件）</li> <li>③利根川沿いの自然環境や住環境に配慮したルート・構造検討が必要である（35件）</li> <li>④広域的なネットワークの検討が必要である（29件）</li> <li>⑤既存道路（国道、県道、市道、農道）を整備し活用すべき（17件）</li> </ul>	<p>&lt;主な意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①道路整備は不要（高齢化、人口減、税金の無駄、住環境破壊）（188件）</li> <li>②車自体（交通量）を減らせば、現状の道路で十分である（67件）</li> <li>③国道16号の現道改良（交差点の立体化等）による既存道路の活用で十分である（35件）</li> <li>④北千葉道路、千葉外かん、圏央道が整備されれば、現在の国道16号で十分である（9件）</li> <li>⑤信号処理等の効率化と運転マナー向上で、渋滞緩和が図られる（9件）</li> </ul>

# 「計画のたたき台」に対する意見（市民アンケート）

## 【市民アンケートでいただいた主な意見】

### 2. 今後の具体的な検討に向けた意見（計画の賛否に関わらず、すべての回答より整理集約）（281件）

#### <主な意見>

- ①将来の周辺地域の考え方（土地利用状況、交通安全、渋滞対策等）についても明示して欲しい（69件）
- ②計画案に対して、交通量の予測、渋滞要因、費用対効果等を明示して欲しい（68件）
- ③沿道住民に対して十分な説明が必要である（38件）
- ④矢印から先（起終点を含む）の計画を明示して欲しい（37件）
- ⑤千葉県北西部の国道16号以外の渋滞区間も含めて整備効果を整理して欲しい（32件）
- ⑥高規格な道路で主要交差点は立体化して欲しい（20件）

## 具体的検討

	利根川沿いルート（案）	手賀沼ルート（案）	新たに道路を整備しない（案）
■交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●野田市～八千代市（国道16号）の渋滞区間を大きく迂回することから利便性が向上し、広域的な範囲での渋滞・混雑の緩和が期待される。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉柏道路の利用交通量は、概ね3～4万台／日程度と見込まれる。</li> <li>・国道16号柏市呼塚交差点を中心とした区間の交通量は概ね25%程度の減少が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>●国道6号及び国道356号、北千葉道路（国道464号）と接続が可能となり、茨城方面や千葉ニュータウン、成田方面など新たな地域連携が形成される。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用のうち通過交通が半数以上を占めており、バイパスの機能が発揮されるものと考えられる。</li> <li>・利根川沿いにバイパスを整備することにより、千葉県内のみではなく茨城県側も含めた広範囲での交通転換・交通混雑緩和が期待できる。</li> <li>・広域的なネットワークが形成されることで、拠点間の交通の円滑化が見込まれ、「広域アクセスの強化」、「商圏の拡大」、「物流の円滑化」などが期待できる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●呼塚交差点を中心とした野田市～柏市（国道16号）の渋滞区間を迂回することから、呼塚付近の渋滞緩和が期待できる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉柏道路の利用交通量は、概ね3～4万台／日程度と見込まれる。</li> <li>・国道16号柏市呼塚交差点を中心とした区間の交通量は概ね25%程度の減少が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>●野田市～柏市の短い区間で迂回となることから、千葉ニュータウンや成田方面への連絡性は期待できない。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用のうち内々、内外交通が道路利用の中心となり、交通転換・渋滞緩和の影響範囲は利根川沿いルートに比べ限定される。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交差点改良やバス停車帯等の局所的な改良を実施するが、抜本的な渋滞・交通混雑緩和は期待できない。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号には交通容量を大きく上回る交通が流入しており、局所的な対策では抜本的な対応とはならない。</li> </ul> </li> </ul>
■環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利根川沿いに近接する既成市街地に対する、住環境への配慮が必要となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内通過延長は「手賀沼ルート」に比べ、短くなる。</li> </ul> </li> <li>●利根川沿いとするにより、現在ある利根川周辺の自然環境や周辺地域への影響に関しても配慮していくことが必要となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・手賀沼と一定の距離を保つことが可能。ただし、利根川沿いの自然環境等に対しては十分な検討が必要。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既成市街地を通過するルートとなることから、住環境への配慮が必要となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内通過延長は「利根川沿いルート」の3倍程度。</li> </ul> </li> <li>●「県立印旛手賀自然公園特別地域」を通過するルートとなることから、景観をはじめとする自然環境への配慮が必要となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境、貴重種の存在する地域に影響を与える可能性が高い。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●将来的にも、国道16号の渋滞・交通混雑緩和が期待できないことから、生活道路を含めた広い範囲での住環境の悪化が懸念される。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞に起因する様々な問題が進展する。</li> </ul> </li> </ul>
■事業効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既成市街地の通過を最低限とすることができることにより、効率的な事業進捗が期待できる。</li> <li>●既存の道路計画の活用が可能となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・既成市街地の通過を最低限とするなどに加え、既存道路ネットワークの活用及び既計画道路と連携することにより、効率的な事業展開が図られ、千葉ニュータウン、成田、国道16号方面、茨城県方面等への円滑な交通分散が期待できる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●手賀沼や既成市街地を通過することから、用地取得や環境対策などに多くの時間が必要となる。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・既成市街地や手賀沼の通過などにより、効率的な事業展開を図ることは難しい。</li> </ul> </li> </ul>	
評価	○		

「計画のたたき台」の提示

比較ルート案の具体的検討 ↓ 利根川沿いルートが有効

市民アンケート  
・1, 654人から回答

- バイパスの必要性
  - ・約8割がバイパスの必要性を感じている。
- 「利根川沿いルート」に対する賛否
  - ・約7割が「利根川沿いルートが良い」
  - ・約2割が「良くない」
- 自由意見（2, 165件：複数意見を含む）
  - ・「渋滞の緩和」や「地域間交流の活性化を期待する」という意見がある一方で、「あまり利用されないのではないか」等の効果を疑問視する意見もよせられている。

# 「利根川沿いルート」の考え方

千葉柏道路(利根川沿いルート)を評価したところ

- 野田～柏区間の国道16号の交通量は概ね25%程度減少するなど、周辺道路を含めた交通混雑の緩和が期待されます。
- 利根川沿いにバイパスを整備することにより、広範囲での交通転換、交通混雑緩和が図られ、地域間の連携、交通の分散が期待されます。

などの効果が見込まれることから、千葉県北西部の交通の円滑化には「利根川沿いルート」が有効と考えます。

今後は

- 住環境、自然環境等に十分配慮したルートを検討していきます。

さらに

- 交通の状況に応じて、交差点改良等の現道対策を検討していきます。
- さらなる延伸については、交通の状況を見ながら対応を検討していきます。



利根川沿いの構想ルート帯を検討していきます。

構想ルート帯とは

今後、具体的にルートを検討する際の概ねの位置と範囲を、約1kmの幅をもって示すものです。

## ●千葉柏道路概略計画の案の策定に向けて

千葉県北西部の交通の円滑化を図るため、千葉柏道路のルートや既存道路との接続を検討する範囲を明示する「利根川沿いの構想ルート帯」の検討をしていきます。

今後、具体的に道路を計画するにあたって配慮すべき点、交通量の見直し、計画の課題を「構想ルート帯」の公表と合わせて示していきます。