

# 地元・沿線市との協力体制による 北千葉道路事業の推進

木城 拓也

関東地方整備局 首都国道事務所 計画課 (〒271-0072 千葉県松戸市竹ヶ花86)

一般国道 464 号北千葉道路は、外環道と成田空港を最短で結ぶ計画延長約 43km の幹線道路であり、沿線地域の慢性的な交通混雑の課題を解決するとともに、首都圏の国際競争力の強化はもとより、災害時における緊急輸送路としても機能する重要な道路である。

令和 3 年度、一般国道 464 号北千葉道路(市川・松戸)の直轄事業による整備について、千葉県から要請を受けて、千葉県の権限代行事業として、外環から 3.5km の区間が国により事業化された。

国・市役所・地元の意識の違い等について整理・抽出し、地元や沿線市にどのようにアプローチしていくべきかを検討する。

キーワード 北千葉道路, 権限代行, 地元, 沿線市, 協力

## 1. はじめに

一般国道464号北千葉道路は、常磐道と東関東道のほぼ中間に位置し、外環道から千葉ニュータウンを経て、成田空港までを結ぶ延長約43キロメートルの道路である。

鎌ヶ谷市～印西市間は供用されており、印西市～成田市間については一部供用されているものの、成田市押畑～成田市大山間については千葉県において事業中である。また、市川市～鎌ヶ谷市間の約9.0kmは、昨年度まで未事業化区間であったが、令和3年度に外環接続部から3.5kmの区間について国で事業化された。(図-1, 図-2)



図-1 北千葉道路位置図



図-2 北千葉道路の供用状況(印西市)

北千葉道路は、多くの整備効果が期待されている一方、現状のアクセス性においては多くの課題を有している。都心方面と成田空港のアクセス経路である京葉道や常磐道では渋滞が頻発しており、定時制に課題があり、国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の周辺では、国道298号や外環道に向かう交通で混雑が発生し、京葉JCTや三郷JCTまでのアクセス性が低下している。(図-3)

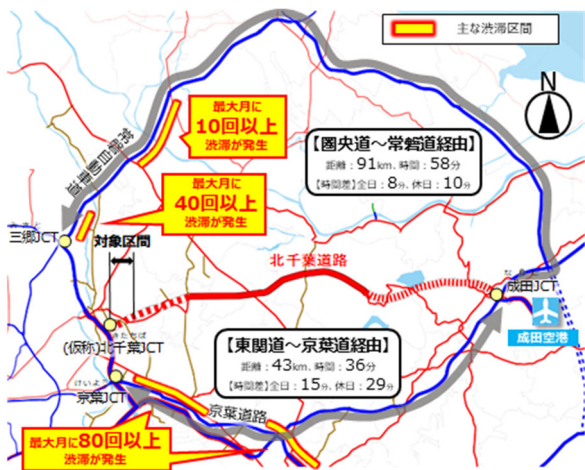


図-3 成田空港と都心部を結ぶ高速道路の状況

令和3年度に事業化された3.5kmに着目しても、沿線市である松戸市や市川市には物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点多く存在しているが、産業活動を担う物流交通の高規格幹線道路へのアクセス性が低い状況となっている。(図-4)

また、アクセス性が低い状況であることから、外環接続部である北千葉JCT周辺の主要道路において混雑が発生しており、国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の死傷事故率は、千葉県内の平均を上回り、渋滞が要因の1つとして考えられる追突事故が多くを占めている。(図-5)



図-4 北千葉JCT周辺の混雑状況



図-5 国道464号の渋滞状況

北千葉道路が整備されることで、以下の整備効果が期待されており、地元・沿線市からも早期整備が望まれている。

### (1) 周辺道路の渋滞緩和

北千葉道路は全線整備されることで成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性が向上する。また、北千葉道路整備により交通が転換し、国道464号の渋滞が緩和国道464号から東京外環への最短経路が整備されることで、首都圏の各方面とのアクセス性が向上する。

### (2) 交通事故の削減

国道464号の渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故が減少し、走行の安全性が向上する。

### (3) 地域産業の支援

高速道路アクセスが向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致の支援が期待される。

## 2. 北千葉道路(市川・松戸)の事業化

国道464号は千葉県管理の国道であるが、千葉県から要請を請けて、北千葉道路の外環接続部から3.5kmの区間について国が権限代行により事業を実施することとなった。

権限代行とは、道路管理者以外の者が、本来の道路管理者に代わってその権限を行使することである。権限代行に際し、千葉県は「関係機関との協議・地元調整等、関係市との協力体制の整備」「北千葉道路のアクセス道路となる都市計画道路の整備の推進」「地元住民の理解醸成への広報活動」等について、最大限取り組むことをうたっており、国としても沿線市・地元と協力して北千葉道路事業に取り組んでいくことが重要である。

北千葉道路の事業化にあたり、今年度測量業務へ着手したが、事業化されてから初めての現地着手であり、地元へは慎重にアプローチしていく必要があった。

測量着手にあたっては、沿線市の広報紙掲載、自治会への測量チラシ回覧するとともに、UAV測量の作業についても別途お知らせをするなど、念入りの周知を図った。

また、測量を始めとする事業初期段階から、円滑な情報共有を図るため、地元からの問い合わせ・要望等を沿線市・県・国で速やかに共有するルールを構築している。

## 3. 国・沿線市が抱えている課題

今後より一層、沿線市・地元と協力して北千葉道路事業に取り組んでいくにあたり、市役所職員として7年勤務

し、令和3年度より首都国道事務所に出身している経験から感じたことを整理する。

### (1) 地元住民の思い

市役所職員として、日常的に地元住民と接していく中で感じた地元の思いを以下に述べる。

- 地元をより住みやすくしたい。
- 地元でどのような計画があるのか知りたい。
- 行政の事業に関わりたい・携わりたい
- 市役所は身近な存在であり相談しやすく、国は遠い存在で、距離感を感じる。

### (2) 市役所職員の意識

市役所職員として勤務する中で感じた市役所職員の意識を以下に述べる。

- よりよいまちづくりを推進していきたい。
- 限られた予算で、早急に事業に取り組んでいきたい。
- 地元からの意見・要望等により、予定どおりに事業が進まないことを懸念。
- 地元への周知や情報提供に慎重姿勢
- 市役所内では、道路事業以外にも多種多様な事業や取り組みを行っており、庁内調整に苦慮

### (3) 国の職員の意識

国の職員として勤務する中で感じた国の職員の意識を以下に述べる。

- 広域的観点から事業の必要性を認識
- 技術的検討を踏まえ、地元へ説明
- 地元住民への接点が希薄であり、事業への理解を得るのに苦慮
- 地域特性・地元事情・土地勘の把握が困難

地元の思いと市役所職員の意識について着目すると、「地元でどのような計画があるのか知りたい」「行政の事業に関わりたい・携わりたい」という地元の思いに対し、市役所は地元への周知や情報提供に慎重姿勢である。その背景には、地元からの意見・要望等により、予定どおりに事業が進まないことを懸念しており、この行き違いが行政への不信感を生む要因の1つとなっているのではないかと推察する。(図-6)

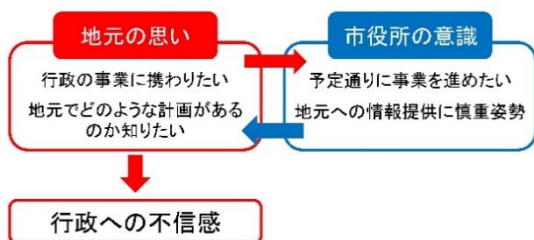


図-6 地元と市役所の意識の差

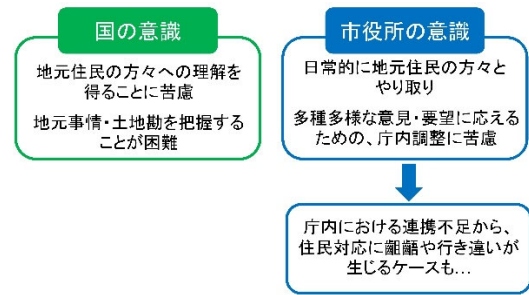


図-7 国と市役所の意識の差

また、市役所職員の意識と国の職員の意識について着目した場合、国の職員は地元住民と接する機会が少ないことから、地元住民の方々の理解を得ることに苦慮しており、地域特性や地元事情、土地勘を把握することも非常に困難である。

一方市役所は、多種多様な事業や取り組みを行っていることから、地元住民の方々からいただく意見や要望も部署毎に様々であり、庁内調整に苦慮している一面がある。庁内調整の連携不足により、住民対応に齟齬や行き違いが生じるケースも見受けられる。(図-7)

## 4. 沿線市・地元と協力するために

前章より、円滑に事業を進めていくうえで、市役所は重要な立ち位置にいるものと考えられる。

地元住民から遠い存在であると思われる国の職員は、専門的な知見や技術などの説明をしても、事業への理解を得ることが難しい可能性がある。地域特性・地元事情等を認識している市役所と協力し、地元住民の目線に立って説明することが大切であると考えます。

また、地元住民の積極的意見については、国の事業に有効な提案であれば、市として実現可能な施策化を図り、国・市役所・地元住民ならびに県が協働できるよう検討していくことが重要であると考えます。

## 5. 終わりに

北千葉道路事業を円滑に推進していくうえで、地元・沿線市との協力は必要不可欠である。地元への知見がある自治体も地域住民へのアプローチには苦慮していることから、国としてもより一層丁寧に取り組んでいかなければならない。

そのためにも沿線市との繋がりをより強固なものにしていき、国・沿線市が一体となって地元へアプローチをしていくことが望ましい。

国・沿線市・地元が協力して北千葉道路事業に取り組めるよう、今後の業務に従事していきたい。