新湾岸道路　第２回コミュニケーション活動
アンケート・ヒアリングにおける自由意見一覧

■意見聴取期間

アンケート(個人・企業)　令和7年7月31日(木)～令和7年10月5日(日)

ヒアリング　令和7年9月 1日(月)～令和7年10月5日(日)

■自由回答意見数　：5,567件

個人の方からいただいた自由回答意見　：5,373件

企業等からいただいた自由回答意見　：　173件

ヒアリング等でいただいた意見　：　21件

※個人が特定される部分は「●」、判読が困難な部分は「＊」に置き換えて記載

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1	湾岸地域の工場などへの連絡の良さ。トラック物流が円滑になるようにして一般車両の渋滞緩和になるようにしてほしい。				
2					市川から蘇我か市原までのルートで途中は海上道路もありかと
3		急激な人口減少が進行している今、新たに道路を造る理由が分からない。外環道路千葉県分で計画から完成に５０年。１５kmに１．５兆円を要したとある。新しい道路もどうせ５０年もかかり、そのkmから費用は５から１０兆円はかかるだろう。５０年後の日本人口は７０００万人。その頃の既存道路はガラガラと推定する。少なくとも現状交通渋滞等での損失金額は提示すべき。		望ましいルートはない。新しい道路は必要ない	
4					沿岸部は津波の被害を受ける恐れのあるため、地下区間は設けず、全ての区間を地上としてほしい。
5	新港湾道路を計画する上で重要課題事項は、16号(357号)の渋滞が慢性的にあり、どう緩和させることができるかと考える。要因としては、県の主要客先であるJEF・AGC様などは道路近郊に立ち並んでいるため、従業員並びに関係車輌と一般車輌が混在していることである。新港湾道路計画にあたり、動線を分けることにより、渋滞がどう解消されるかを検証して頂きたい。	16号線沿い(上)に新道路を設置し、またインター出入口はJEF/AGC様等の工場近郊に設置すれば、渋滞緩和を図れると思う。	渋滞緩和によるスムーズな物流事業の構築。	16号線の主要客先のヒアリングを実施し、最適な道路建設をすべきだと思う。	高速料金を安価に設定することで利便性向上を図る。
6	早期に開通できること	早期に開通できること			
7	現在候補地案として、養老川河口から市原ＩＣへのルートが公表されているが、河口付近は市民に開放された唯一のウォーターフロントであり、他県者も利用する海釣り公園が整備されている。当該エリアを回避するルートを検討すべきである。	①既存国道16号線の２階建てルート、②館山道路側道の拡充。			
8	三番瀬の環境を悪化させるルートとならないようにしてください。	三番瀬をラムサール条約登録を進めているはずです。その環境保護・漁業者への収穫へ影響があるような場所に、橋脚などを設置しないようにしてください。			
9	住民の安心安全	新たな一般道渋滞、騒音			
10	渋滞箇所の緩和				
11	コストパパフォーマンス	用地確保が重要	利用する車両からの眺望	環境関係で完成が遅れることは極力避ける	PA、SAが1か所必要
12	港の近くにＩＣがあること	国道３５７号及び国道１４号の渋滞解消			
13	交通渋滞緩和や港湾拠点への交通の便向上による産業の活性化	現状、千葉中央港や船橋中央港等港湾施設へのアクセスが悪く、利便性向上が必要。			
14	移動時間の短縮	検討区間の市原市までに限らず、袖ヶ浦市、木更津市、君津市、富津市までを一体的に整備すべきです	交通の遠近分離を考える際に、海沿いのルートについては、内陸部の接続道路を各市1ヶ所に抑えることが重要です	市原市から袖ケ浦市に掛けての区間には、老朽化した送電線や配管類が埋設された緑地があるため、ルートを整備するにあたっては、これらを集約化すべく共同構を一体的に整備した方が良いでしょう	速達性を重視するため、有料化した上で、通貨車両を産業関係車に限定すること

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
15	早期実現、早期実装	若松交差点～二俣新町手間まで続く渋滞の解消	半端な案は採用せず、ベストな案を採用する事		無料で利用できるのが一番助かるのですが…新湾岸道路が有料道路の場合、一般車両の料金を大幅に安くする事が望ましいです。そうする事で渋滞回避のために気軽に使う選択肢を考えることができます。（300円以下が望ましい）また、ららぽーとあたりの渋滞はいつもひどいのでついでに解消して頂けると幸いです。
16	既存の手段に問わない人荷輸送網	案1-1と1-2をハイブリッドしたルート（案1-1は従来の交通、案1-2は自動輸送専用交通）			
17		アンケート回答者はすぐに渋滞解消してほしいという思いで記入していると思われますが、実際に建設するとなると20年、30年かかるのではないでしょうか。その頃には自動運転や物流の改革もされているのではないかと思います。あえて大規模な道路を建設するより、地域の生活道路の安全などを優先するべきです。		ルート周辺には谷津干潟や養老川河口の干潟など自然環境が多く残されています。大きな道路を建設することにより、自然への悪影響が考えられます。環境団体のみなさんから懸念される自然への影響などについて詳細に聞き取りを行うべきではないでしょうか。	道路新設案が優位となるような記載では、新設案が良いと回答する方が多くなるのはないでしょうか。現道拡幅案について自治体負担もあるのではないでしょうか。千葉市の市役所前のアンダーパスも千葉市負担がありましたので、自治体負担についても示してほしいです。
18	生活道路との隔離と利便性	夜間の交通量と騒音問題	自然環境の保護		
19	なるべく早く整備できるルート	兎に角渋滞の早期解消を望む	迅速な整備	早く整備してほしい	
20	新しい道路を建設するより今ある既存の高速道路をうまくつかう方法を考えたらいいのでは。建設費や維持費を考えると新たに作るお金を現在の運営費に回すほうがいいのではないかと考えます。電車の利用、営業ドライバーの優遇で台数が減るのでは。	新たに作る費用はどう捻出するのでしょうか。	事業費	将来に向けての費用負担を残さないようにしてください	
21		まずは現道の渋滞解消。現道拡幅した場合、道路脇の施設への立ち寄りが不便にならないこと。レジャー運転手が多い地域なので、車線変更や流出入時の事故が増えることを懸念します。	騒音や生活ルート（病院、学校、買い物など）に関する既存住民への影響を抑えること		現道拡幅では渋滞対策に限界があると思われる。交通量分散の観点からも是非新設を進めてほしい。
22	自然環境の保全	道路を作るためのアンケートに誘導しており、項目が不適切	いつできるのか分からない道路には対策が期待できない。	新しい道路ができるまで、何の対策もしないのでは困る。今、困っている渋滞や騒音をいつまでも放置することは問題	道路を作ればすべて解決するという発想になっているのは大問題。渋滞の原因を解消してもらいたい。船橋市の若松交差点は、千葉・船橋海浜線の車線が少なく、右折・左折の待機時間が非常に増えている。もともと、車線が増やせる用地があるのだから、活用して3車線にすべき。
23	安全性	将来の負担にならないこと			自動車と歩行者の区別分離
24	騒音、排気ガスなどの公害に配慮して、既存の湾岸線との距離を空けたルートが望ましいと思います	自然環境に配慮しつつ三番瀬の埋立も推進すべきだと思う			
25	極力、海、川を利用し、橋脚を建てて建設するのが良いと思います。	公共公益用地を極力利用し、橋脚等にて、計画を進める	トンネル等を利用す	居住地、農地は避けるようにする	ジャンクションは、起点終点、必要拠点のみとして、必要によっては地下ジャンクションとする。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
26	騒音防止、従来の景観を阻害しないこと	湾岸地域の住宅地は交通の利便性よりもその環境(景観・騒音の少ない静かな環境)を理由に居住地として選択し、多額のローンや資金を投じてマンションや住宅を購入している人が多い。こうした住環境が変わっても代替地に引っ越すことは事実上困難なためこうした環境に悪影響を及ぼすことは避けるべきである。	自然環境の保護も重要であるが居住地からの海辺の眺望景観など人間の住環境の保全が優先されるべきである。		
27	東関道とのアクセスを	ETC専用のインターを多く作ってください			
28					半地下構造
29	三番瀬保全のため沿岸部ルート新設は絶対に行わず、内陸部ルートへの予定変更を行う。	三番瀬保全のため沿岸部ルート新設は絶対に行わず、内陸部ルートへの予定変更を行う。	現湾岸線の用地を拡幅し、357号線と連結した用地内で新設する。	三番瀬保全のため沿岸部既存予定第2湾岸線用地(浦安鉄鋼通り)の予定地案廃棄。	現湾岸線の拡幅(高層化含む)
30			街の分断を避ける	渋滞解消のために新しい道路を造っても必ずそこも渋滞になるので、一本の道路に託すのではなく、複数の対策を実施すべき。交通量の発生を抑える、目的地の分散を図る等々。	道路を造ることにより、その前よりいい自然環境、生活環境になるようにしてほしい。
31	現状、京葉道路を国道14号片側一車線区間（市川市菅野～千葉市美浜区の幕張まで）の実質的なバイパスとして料金を格安にしているが、そのせいで京葉道路が集中的に混んでいる。東関東道の少なくとも宮野木JCTまで京葉道路と同基準まで運賃を下げたほうがいいかとそうすれば新しく道路を作らなくてもいいかもしれない	1-2に同じ	すでに東京湾の自然はほぼないため、配慮する必要はそこまでないと思う。		
32	蘇我インターでの渋滞が強く予想され作っても無駄。	アクアラインの無料化が最も安上がりで、渋滞解消に有効。及び千葉西警察署から浅間神社前を通る道路の拡幅（地下化）や蘇我陸橋の改良で問題解決。	千葉で唯一残った海辺の景観を守ってください。	西湘バイパス下の海岸の景観が台無し。それと同じく千葉の唯一残った海辺の景観が台無しとなり、100年先まで悔いが残る計画で大大反対です。	
33	現状の自然環境を極力壊さないよう配慮する。	首都高から新湾岸ルートに入る際に、浦安において交通渋滞によりどん詰まりにならないように配慮願いたい。	住宅街に与える騒音や振動を最小限に抑えること。		
34	穴川など従来から指摘される慢性渋滞地域の解消も勘案したルート設計	湾岸地域だけではなく、例えば葛飾や北総地域から湾岸地域へのアクセスを阻む一般道路の対策。木下や464号線の鎌ケ谷以西など	14号や16号といった幹線道路との円滑なリンク		
35					東京湾口道路を含めて東京湾を環状的につなぐ道路、大深度地下の活用
36	地元住民の生活環境と景観	そもそも新湾岸道路は必要ない。新湾岸道路ありきのアンケートはおかしい	地下ルートは住宅地盤に悪影響なので論外。海岸ルートも生活環境・景観を破壊するので絶対反対。	住民の生活環境と景観を破壊する海岸ルートは絶対やめるべき	人口減少が予想されるなか新しい高速道路は必要ない
37	地域の景観、環境への配慮	環境、景観への配慮の点から是非１-2案で	工期の短縮	地下トンネル工法なら予定通り進む	浦安(江戸川河口)から対岸の蘇我辺りまで京葉ブリッジの実現を期待していたが、そういう案が出なかったのが残念
38			これから人口減少が間違いないのに新設は不要		
39	環境の悪化				
40	宮野木jctから千葉東jctの混雑が土日を含めて激しい。当面、湾岸千葉から蘇我までのルートを早期に開設して欲しい。				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
41	渋滞緩和	利便性、省エネ	アクアラインとの直結（現在の計画ルートでは渋滞が逆に増えてしまう）	アクセス	湾岸の工場地帯を縦断（買収しやすさ）
42			三番瀬は渡り鳥のくる希少地域であり、千葉県だけでなく東京都の人々の観察場所にもなっているので避けるべき		
43	排ガスの減少	今の渋滞箇所のバイパスにより、より多くの集客や住民の増加に繋がる事が必要			
44	華美すぎない維持管理費用を考えた持続可能なインフラ	案1-2地下構造を主体とする道路が良いと考えます			案1-2地下構造を主体とする道路が良いと考えます
45	新設するインターチェンジの場所、数等				現湾岸道路のバイパス的な道路として考えるべき。
46		渋滞緩和			
47					新ルートと接続する既存道路が渋滞ネックにならないような道路構造及び既存道路の整備
48	環境。景観。地下なら許容。	環境。景観。地下なら許容。			地下に埋めて全部トンネル化。
49	沿線の居住環境の悪化を招かないこと	第2湾岸道路構想沿線に居住しています。騒音、排気ガス等による居住環境の悪化を強く懸念しています。住宅街については道路を地下に通すなどの構造にすることが必要			
50	浦安市民が熱望したいること。	いち早く実現すること。	いち早い実現に向けたプロセス。配慮は織り込み済みと考える。	浦安市内の用地は準備が出来ています。三番瀬のアサリは全滅し考慮不要です。	対面通行でも良いので、早く開通してください。私の生きているうちにお願いします。
51	維持管理について。インフラの老朽化で衰退した文化も過去にある。今現在、水道管の再整備、少子化による人手不足、外国人労働者による工事の質の低下（住宅は特に著しいと聞きます）新たな高速道路建設よりも一般道路ルートの拡大を望む	新しい高速道路の建設ではなく、既存一般道路の修復優先と渋滞緩和地域を絞りそこの車線拡大を望む。一般道路は、このルートはずっとせせこましい。それもあり、信号でつかまると気持ちも落ち着かない。車線が拡大すれば（3車線あるだけでも違う）、渋滞していた場所でも運転にも余裕が生まれる。早く目的地に着くことはもちろん大事である。自家用車も通るが多くはトラックであることも認識する。だが、本当に早く着くことがすべてを解決するのか、気持ちの余裕が事故の減少に一役買うことも考える余裕が必要ではないか。住宅が近いのであれば、途中からヒュルッと車線に加われる小道を作る、交差点はあえて大きくし、スクランブル交差点を作る等、車の動きを制限しにくく歩行者との接触も避けられる可能性が高めつつ。これから人手も不足の一途、急げば仕事の質が落ちる可能性も。鬱病も、今や流行病。目新しいものに飛びついて、早く早くよりも、高速の下道ながら、運転中に春には桜が見えたり菜の花畑が見える、秋にはイチョウが見える、この橋を通る時は空に飛んでいきそうな気持ちになれる、そんな長く使える道路、愛される道路が欲しい。と、長く書きましたがトラック運転手さんは早いほうがいいのかな。下道を通りやすくすれば、そっちの道を通りたい、と思わせられたら、素敵だなと。個人的にはそう考えます。長く失礼しました。		自然を壊すのはやめるべきと考えます。自分は40代ですが、幼い頃市川市の二俣で暮らし、学校では四大公害を習い、雨が降れば家の白い車が黒になった記憶があり。大人になり、湾岸の空気が変化したこと、江戸川が綺麗になったこと、湾岸下道のゴミが軽減したこと、、こんな風に政治家は活動してくれるんだ、と思っています。汚染される前に、埋め立てをし、漁業に影響があったことも習いました。今後は今の自然環境の維持をした上で、自然災害も増えてきた昨今に出来るだけ労力を減らした工事で利便性を上げる必要があると思います。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
52	住んで居ない人は色々言いますが慢性的な渋滞を解消して欲しいです				
53	事業完了の迅速性	速やかな渋滞解消を期待する。暫定でも拡幅した部分を利用開始するなど、速やかに効果が実感できるような取組をお願いする。			
54		早めに着工をお願いします。生きてるうちに使用できるのでしょうか。			
55	景観と維持費	本件とは違う話になってしまいますが、船橋がネックになっているので船橋の浜町から本町にかけての二車線化や千葉市のアンダーパスの様な船橋回避ルートが欲しいです。		木更津市のアクアライン迄の延伸を見据えた計画	自転車や歩行者も安全に通れるようにして欲しいです。
56	渋滞対策	市原エリアでの連結	渋滞対策	渋滞対策	
57					新しいルートを作るのは大賛成ですが、東金→穴川は慢性的な渋滞です。今のルートであるとこの渋滞解消にはならないのでしょうか。東金道からそのまま湾岸に抜けられるルートが必要であると思います。お金をかけてもあまり意味がないと思います。
58	建設期間（早期実現できることが重要）	慢性渋滞発生要因には様々あるとは思いますが、東京千葉間の物流トラックと観光や商業施設への来訪車両の混在も要因と感じています。これらを分散化させるルートが望ましいと思います。		建設期間中の工事による渋滞の緩和措置。工事は長期間に及ぶので工事による車線規制などを極力避ける措置の検討が望まれます。渋滞発生は地域生活道路等への車進入を招き、交通事故や騒音などの地域生活環境悪化が危惧されます。	現状でも深夜早朝（23時～３時頃）は殆どが物流トラックであり、交通量多いけれども渋滞発生は少ない。一方朝６時～21時頃の時間は通勤、物流、観光、買い物といった様々な車両が国道に集中してしまうので慢性渋滞を招いていると考えます。新ルートは物流トラックと一般車両を
59					ルートは何でもいいのでとにかく早く事業化し、開通を目指してほしい。千葉は全国で交通事情ダントツ最悪です。
60	荒天時の交通の確保	強風、暴雨に対する防護設備		既存施設との接続点付近の渋滞	新道路への接続点は交差点としない
61		慢性的な渋滞の緩和こそ新しいルートを考案、施工、整備こそ重要と思います	念入りな計画からの実行力と迅速性及びメンテナンス力		
62	インターチェンジによる一般道路とのアクセスの充実	湾岸地域の景観に相応しいランドマークとなるようなルート選定と構造を検討していただきたい	景観性、走行性、アクセス性	京葉道路穴川付近の渋滞解消するための最適なジャンクション構造の検討	シンボリックな高架構造により、ドライバーが最適なルートを選択できるようなルートと構造を検討願いたい
63	埋立をあまり行わず、自然資源を残してほしい				
64	事業費、効果に加えて工事完了に必要な期間も含めて評価してほしい。				
65		千葉県民が使いやすい道路を希望する。京葉道路は、いつでも渋滞していて、不満足だ。最初から。車線は三車線ずつ作ってほしい。			
66	環境への影響、周辺の生活環境への影響(排気ガス、騒音等)	下記の「配慮しなければならない事項」は、いずれも重要な事項だと思います。			景観を重視し、地下を通すことも検討すべきだと思います。「千葉都心が見えるように海上を通して下さい」という意見を見たことがありますが、周辺住民から見れば、生活環境、景観環境が破壊されるため、やめてほしいです。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
67				第二湾岸道路を整備する前提で話が進んでいるようですが、先に既存の湾岸道路を整備するべきではないでしょうか。御局を始めとする既存の湾岸道路の事業計画には千葉県区間の自動車専用部（第３種第１級）については調査中のままとなっている区間が多いと考えます。また千葉市以南の地域における既存の湾岸道路の整備（一般部・専用部）が進めるのが先ではないでしょうか。既存のルートと異なる新しいルートの整備となると工事費の増額や完成までの期間などデメリットも多いと感じます。このまま第二湾岸道路を整備するのを進めるのであれば、出来るだけ早く完成にたどり着けるようにしていただきたいと考えます。構造の違いなどで一概に比較は出来ませんが、2011年に着工した外環自動車道の関越道～東名高速の完成時期は未定でいつ完成するかもわからない状況です。後5年掛かるとすると工事に約20年掛かることになります。第二湾岸道路も工事に20年も掛かるとなると社会情勢の変化などで多額の資金を使い全く新しい道路を整備する必要があるのかと疑問も生じてしまいます。しかし、現状を鑑みると千葉県湾岸地域の活性化やルート多重化など様々な利点がある道路なのでいち早く完成に繋がるよう努力を続けて頂いきたいと思います。長文、失礼いたしました。	
68	千葉港と直結したIC導入をしていただき、港を盛り上げてほしい。	貨物車専用道路道路の幅を広くとる、貨物車専用道路、先を見据えた自動運転に対応した道路への整備			
69	環境破壊景観騒音事故	道路建設の必要は無いと思うが、内陸部に作れば地域発展につながるかもしれない	作ればメンテナンス事業費が未来永劫に掛る高速道路料金	湾岸は開発しすぎているので道路建設の必要は無い。過度の開発は負荷が大きい。	物資を運ぶのが本命であるので東京湾地下道路がよい
70	パーキングエリアの設置場所	湾岸エリアは埋め立て場所です災害に弱く高速道路にしたら2次被害が心配。湾岸エリアより16号線を高速道路に原状の16号線上に高速道路に京葉道路穴川から千葉動物公園前から千葉北出口付近から柏までとして16号県央道路にしたらどうか。地盤が安定している16号線上を工事する湾岸エリアより費用かからない	地震に強い地盤	16号線上より16号地下に有料道路を作りましょう地盤も安定地下なら水道関係他インフラ関係の配管に注意してれば、地下なら騒音問題も解決出来る。京葉道路穴川付近から柏インターまでの区間としては	16号線地下に千葉県央道路として16号線地下に道路を作る費用もかからない用地買収は無し
71	千葉市、浦安市に住んできたが、京葉道路をどうにかしないと千葉の観光はよくならないと思う	渋滞によるCO２の排出や労働時間の損失の方が、既存の環境保護に大きな影響を与えると思う			
72	自然環境はいずれ崩壊するものと考えているので、これからを生きる人間の便利さや速達性などを考えてい欲しい		渋滞は今日も発生しているので、少しでも早い開通。		高架下の人工芝敷設による球技練習施設や、スケートパークなど悪い人種が寄り付きにくい作りにして欲しい
73	既に完成された地域ですから、現在の高速キャパを上げる対策が大気社会、産業に与える負担が少ないと考えます。	数少なくなった東京湾岸の自然や公園に悪影響のないルートであって欲しい。	埋め立てにより、一度無くなりかけた海岸と自然環境、住民の親和が半世紀をかけて形を変えて戻りつつあります。その地道な努力を無に帰す様な開発は行うべきではありません。	新しく開発してゆく地域ではありません。事業費や完成までの早さは優先せず、完成したことが地域住民にも喜ばれるものにして欲しいです。	現在の高速拡張案を支持します。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
74	開通までの期間短縮	千葉駅付近の高速道路アクセスの向上をお願いしたいです。千葉駅周辺に住んでいるが、東京方面、木更津方面、成田空港方面のいずれの方向へ向かおうとしてもインターチェンジが遠く、かつ渋滞しているため高速道路に乗るまでの時間が長く感じる。案1の場合は稲毛海岸付近か蘇我IC付近への移動が必要であり、現状と比べてあまり改善が見込めないため考慮をお願いしたい。	検見川立体と真砂スマートICとの兼ね合いについて	館山自動車道の古市場から市原ICの区間で高速道路に並行している道路が新湾岸道路の建設や周辺開発により更に渋滞するのではと心配しています。車線増設を検討したほうが良いと思います。	問1と重複しますが、千葉駅付近の高速道路アクセスが悪いと思っています。真砂IC付近から千葉市役所付近までは国道357号の敷地が広く未利用地も多いように見えるため、検見川立体の千葉駅方向への延伸や、新湾岸道路が案1になるのであれば千葉駅付近へのアクセス道を整備して欲しい。
75	景観。地下化。		地下から		
76	大地震の時の、海底の変化。	命に係わるようなことは、しっかり検討していただきたい。少々ゆっくりでも物資は安全に運んでいただきたい。	船のルート	この辺りは船が通る道を掘っていると聞いたことがあります。船が安全で有効に運行できることが大切と考えます。	
77	ディズニーランドへのアクセス	湾岸は観光向けの車が多いのでそれようのルートもあれば良い			
78	今の住みよい環境に影響を与えないこと、市の発展				
79					ルートは市川陸寄り
80	用地取得に時間がかからないルート	とにかく交通の分散による渋滞の緩和。交差点や出入口を減らして長距離を走る車両は新湾岸道路に誘導するとか。	用地取得で時間が取られるのが1番無駄なので用地取得がしやすいこと。	海辺を走るのであれば騒音問題はさほど重要ではないと思う。道路と住宅地の間に工場地帯を挟むので。	最低でも片側3車線は必須。信号交差点は極力減らしてIC方式とする。
81	第2湾岸道路。何なら第3も	慢性的な渋滞の緩和が第一	時間。自分世代が衰えたり死んだりした後に整備されても意味が無い	都内へ、あるいは千葉方面へのルートの使いやすさ	有料道路は既にあるのであくまで一般道。既存の道路の整備。ガタガタの部分や轍だらけで危険な箇所が多く、長年放置されているまま
82		ららぽーと近辺や二俣新町近辺の渋滞解消が最重要だと思います。先行している連続立交の事業は確実に大変大きな効果が表れており(明らかに渋滞が減りました)、感謝しています。新湾岸道路にも期待しています。一刻も早くの開通を願っています。	既存道路との接続や道路形状など。最近の作られる道路では少なくなりましたが、古い道路では既存道路との接続や道路形状などが原因となって渋滞が発生している場所が多々ある		
83	沿線地域の住居からの景観や騒音などの生活環境が変わらないようなルート設定	沿線地域の生活環境を変えてまで作らなければいけない道路とは思わない。自宅から海が見えていたのに道路しか見えなくなるようなことは絶対に避けるべき。千葉市美浜区だと、それほど交通量の多くない海浜大通りを市原方面や高谷方面へ延伸すれば費用も掛からず事足りるはず。ただ、このような道路でも大型貨物車などが頻繁に通るようになるはずなので、騒音対策は必要。	浜辺などで過ごす近隣住民が多いので、居住地から海辺への交通手段	自宅から海や富士山が見える世帯が多い場所なので、居住地からの眺望環境の確保は最も重要。将来の住居の価値が下がらないためにも、現在の眺望は変えてはいけない。	マンションが多く交通量の多くない海浜大通りには手を付けない、もしくは信号を減らして騒音を低減する。同時に海へ渡る歩道橋などの新設も必要。倉庫が多い高谷JCTから千葉船橋海浜線の茜浜辺りを繋ぐ道路は高架にして、工場が多い海浜大通り東端から市原までも高架にする。
84	休憩場所の確保	ゴミの不法投棄の防止	高谷以西の交通量を分散させること	清砂大橋通りの浦安市への延伸	旧江戸川を渡る橋を増やさなければ、結局江戸川放水路と旧江戸川の間で大渋滞になるだけだと思われる。
85	湾岸の景観	道路で街を分断している事の解消			
86	三番瀬の環境を守ること				
87	将来の交通需要（少子化、若者の車離れ、ETC化によって需要は減少すると思われる）	維持管理費、メンテナンス費用	地域の利便性（道路を通過するだけの人の利便性ではない）	（工事予定の）地域住民にとってどれだけ恩恵があるか	357号線の拡幅、高架化で十分交通渋滞は緩和される

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
88	通常の物資輸送、産業は大事。	新たな道路に車が流入しても、既存の交通が減ることはあまり期待できない。空いている道路は行き止まりになっているか、規制がかかっているような場所ではないかと思う。災害に強いまちとは遠くから物資を運ぶことではないと思う。	気温の上昇	気温が上昇していく猛暑の中、海沿いは風もあり比較的涼しさがあるのではないか（涼しいとまでは言い難いだろうが）。道路ができたら気温が上昇しないか考慮した方が良いのではないかと思う。	高齢者の運転が増えていて心配です。運転が分かりやすい、高齢の運転でも安全な道路ができるでしょうか。将来的に、自動運転を見据えた道路も考慮するのはどうでしょうか。また、気象の高温を考慮しないと今後どうなるのか心配です。
89			湾岸地域以外の交通に与える影響	市原･高谷間を整備すると、湾岸線の東京都内が混雑するのではないかと危惧します。	
90	全体の一部分の段階的な開通により、渋滞の一部緩和の早期実現を図る	時間の概念が大切である。現在の渋滞状況を一部でも早期に解消できることが重要である。	一部分の早期完成により、一部分の渋滞が早期に緩和されることが大切		湾岸習志野ICまたは湾岸千葉ICと蘇我ICを新たに結ぶルートを早急に作る必要がある。
91	浦安地区においては地下化を検討願いたい	環境並びに街づくりへの影響。高架は街を分断する。	地下化		
92		湾岸から南房総へのルートが一度山側に戻っているが、最短になるといいい			
93	新湾岸道路沿道の土地利用との調和と土地利用の向上（利便性の向上）が図れるルートが望ましいと思います	新湾岸道路を契機に埋立てを行い新たなまちづくりをするくらい湾岸地域を活性化するルート	１日も早く建設に着手し、供用ができるルート	早く建設できるルート、高速で通行できるようになるべく直線的なルート	海が見ながらカフェができるパーキングが欲しい。また、自転車専用道を併設して欲しい。
94	木更津へのアクセス分散化（アクアラインの渋滞緩和）	国道357号線で船橋方面に行く際に常に渋滞している点を解消すること、船橋内陸部での渋滞を緩和すること			
95	工事中の受託者及び周辺住民の安全性確保、経費の妥当性	船橋市に住んでおり、国道14号と国道357号の渋滞に日々困っています。特に国道14号は平日も渋滞がひどく、日々の悩みの種の１つです。この渋滞を改善していただけたら非常に嬉しいです。			船橋市民としては、ららぽーと周辺の道路環境も考慮していただきたいです。
96	開通まで短時間であること	物流にとっても使いやすく、渋滞のない道路。災害に強く、災害時にも使える道路			ドローン専用通行帯や新しい乗物の通路を併用してはどうか。道路だけでなく周囲の街の開発もふくめて行なってはどうか。埋立てし新しく街を作る。
97	排ガスの排出量量削減		既存店舗の経営に与える影響		インターチェンジのアクセスし易さ、
98		大気汚染で住環境の悪化が気になるので浦安市部分は地下にして欲しい	分岐などが複雑でなく分かりやすい道路設計で事故を防ぐ。逆走対策も重要		
99				案2現道拡幅案を希望します	
100	案1は強く賛成するがほぼ重複ルートになっている為、結果、効果が見込めないのでは?京葉、湾岸があるためICの位置等目的地別でルート選択出来るようIC位置をズラす工夫が必要なのでは?また幕張付近から16号方面、印西、常磐道の守谷方面に分岐出来るルートができると加平、柏あたりの混雑も緩和出来るのではと思う。	既存ジャンクションはコスト的な部分を考慮すると選択されやすいが案1を新木場辺りまたは羽田空港までの延長を見越して計画する事で飛躍的に速達性、混雑緩和に繋がるのでは?	高谷付近の混雑	外環と成田方面からの縦のアクセスは出来たがその中間の縦ルートを模索すべき。印西のデータセンターの誘致、住宅の開発を考慮すると幕張付近から印西に抜け常磐道までをつなげるルートができると千葉県全体の交通網の利便性が向上し物流拠点の誘致も見込め経済効果は大きいと思う	とにかく幕張付近から印西や常磐道にアクセスするルートが必要。
101	道路線形	既設道路渋滞の分散			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
102	戦争などの有事の際の防衛機能または復旧容易性	物流効率の向上と、それによる産業活性化、および東京都心・副都心への過剰集中リスクに対する国家的分散投資としての役割と人口密度のリバランス、複数種類の天災に対する耐久性・復旧可能性・同時被災リスク分散・緊急時の物流ルート確保			京葉道路自体が混雑しているわけではないのであれば、一般道路を拡充したり、IC専用簡易出入口の増設などによる対応のほうが、用地取得リスクや総事業費・既存施設の活用などの観点からも効率が良い可能性があるなら、新規ルートを作ることを大前提とするだけではなく、既存JCT・ICの負荷分散のための出入口増設と、電光掲示板による混雑案内の充実などでの対応も検討して欲しいです。
103	首都一極集中と高層マンションを見直せば解決する為、不要	道路はメンテナンスの面で採算が取れない事が証明されているから、道路に頼るのは愚策	地震が来ても壊れにくい道路は建設費の面で次世代の負担になるだけ	東京一極を改善すれば新ルートは不要	現状の道路は夜中も渋滞しているわけでは無いので、深夜に自動運転で運送すれば渋滞は減る。
104	災害時（特に津波関連時）でも通行が出来るルートが望ましい。	津波を想定すると、土地買収の問題がありますが、あまり海側に作る事は無いような気がします。			
105	住居の多い場所につくられるのは反対です。騒音と排気ガスの問題がある。	このままでいい。環境破壊になるし、いまのままで、不便を感じない。むしろ迷惑。排気ガスや、騒音、インバウンド、何一つ良いことはない。	環境破壊、騒音、排気ガス、人が来ることによる防犯の問題、何一つ良いことはない。強く反対します	住居のある場所は、騒音や、排気ガスの問題によりやめてほしい。また、海側につくるのも、景色が損なわれる、環境破壊につながるので、やめてほしい	16号線につくるのも、海側につくるのも、強く反対します
106	生活道路との接続			とにかく早く道路をお願いします。	
107	周辺住民の景観、騒音、排気ガスによる汚染				
108	新し今、357号線に出るまでの道も平日でさえ大渋滞で大変です。新しい湾岸道路を建設のさいはそのへんも考慮してもらえたらなと思います。				
109	内陸部から湾岸道路までの経路の渋滞緩和	湾岸部に高速ジャンクションや商業施設が固まっているせいで高速道路に乗り降りするトラックと商業施設に行きたい乗用車で混む。そこを緩和していただきたい。	交通渋滞がもたらす損害を考えたら配慮している場合ではない。		トラック専用道路を設ける
110	人口減なのに建設コスト増となる将来への負担	建設コストを負担するのは10～20年後の市民である。人口減が確実なのに建設する意味がまったくわからない。負の遺産となるのは確実なので、どうしても建設するなら、できるだけコストがミニマムなルートにすべき。			
111	景観や自然を壊さない工夫		既存の道路を拡張することで新たな自然を破壊しないでほしい		定期的に海にやってくる鳥たちを妨害しない工夫
112	地域住民の生活の質の向上につながること				高谷・三郷間のトンネルは、地域の環境や景観を損なうことなく、また、運転者のストレスも少ない地下構造だと思います。ある程度工事期間やコストが掛かるかもしれないが、長期的には経済的・社会的な効用の高いものになると思います。
113	海辺の静かな住宅地、今でも道路の騒音が残念なところです。これ以上海沿いの道路は作らないでください。現道路の拡張に賛成です。	せっかくのよい住環境を道路で壊さないでください。		自家用車以外の交通手段を充実させてください	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
114	環境保全、景観保全	環境保全は特に需要。海ルート優勢のようだが、地下を通すならまだいいのかもしれないが、そもそも埋め立て地であること、直下型地震の震源近くが想定されることを思うと、安全面不安	そもそも新ルートを作ること自体反対	上のアンケートで答えた通り	社会構造が急激に変化しているここ数年、本当にこの新道路建設が未来に向けて県民にとって利益になるのかどうか、立ち止まって考えようとする様子がない事にとても怒りを感じる。ここに巨額な投資をするなら、もっと別の所へ投資する必要あるのではないですか？市民の暮らしに目線が揃っていない。グッツもただの無駄金。税金が全ての財源が税金である事を考えると怒りしかない。
115	慢性的な渋滞の解消	早く完成すること		既存主要道路との合流地点の渋滞が新たに発生しないようにすること	
116	海辺の景観が損なわれないようにすること。				
117		一般道路への道路が渋滞しないように配慮する。		環境問題に気を付けてルートを考える。	
118	環境、景観への影響、地域住民の意見				そもそも高い費用をかけて環境、景観を破壊する必要がわからない。渋滞は一時の時間帯だけのことであれ、我慢すれば良いこと。作れば渋滞が解消される確約もなく、今後の維持費がまた掛かるだけと思います。土建屋が儲るだけの環境破壊
119	”概略ルート･構造の案”に示されている赤い案(最も湾岸寄り)が望ましいと考える。	出来うれば君津、木更津まで延伸させた方が合理的であると考える。	出来うれば地下で推進してもらいたい。	成田空港へのアクセスに東関東自動車道、及び京葉道路を利用されていますが、北千葉道路の早期開通により、既存道路の渋滞緩和になると考えているので、新湾岸道路より北千葉道路を優先した方が良い。	浦安市に残る、新湾岸道路の為に確保されている用地も、何とか活用できないのかな？と思うが、三番瀬があるので実用的ではないのか？いっそ全てを地下化なら可能なのか？
120	湾岸沿いの海のイメージと景観を壊滅的に破壊するルートには地下構造だろうが反対。今まで30年に亘って気づき上げたものがなくなります。	湾岸沿いに住まう人たちへの騒音と排気ガス、景観が損なわれます。チラシの案2しか選択肢はないと思います。そもそもこれだけの短い区間を莫大な金を掛けて作る意味が無いと思います。	湾岸の景観、騒音、排気ガス	ゼネコンの営業にそそのかされて湾岸だとお安いですよと言われて安易に湾岸ありきで進めることのなきよう願います。	完全な地下トンネルにすれば良い。
121	今後の人口減少社会と道路新設の矛盾。メンテナンス費も加えてのコスパ	新設道路より既存道路やインフラ（水道など）のメンテナンス	新設道路の採算性		
122	高谷～大井南間の渋滞が解消されなければ、作る意味がない	新木場から海側東京ゲイトブリジット通り大井南に抜ける高速３車線のルート造れ東京港トンネルからの渋滞が解消され千葉県側もスムーズに流れて渋滞が解消される	人工海岸えの影響です		新木場から海側東京ゲイトブリジット通り大井南に抜ける高速３車線のルート造れ東京港トンネルからの渋滞が解消され千葉県側もスムーズに流れて渋滞が解消される
123	工事費用が高額になり、景観を損なう工事は避けてほしい。	わざわざこの工事費の高騰している時に海側にあらたに道路を作るのはやめてほしい		景観と排気ガス問題、海側に道路を作ると海風で陸地方向へ排ガスが流れてくる	工事費の1番少ない３５７号を拡張等の案を進めたほうが早く完成もすると思う
124	青潮の原因となっている三番瀬周辺の海底部分の環境改善に資する土壌や掘削工事の工夫	地域住民にとって慢性的渋滞が酷すぎる交通環境の絶対的な改善を実現する事	首都直下地震や関東大震災などによる振動や津波を考慮した設計、周辺住民の避難の考慮。		地下構造は経費と工事期間を考慮すれば検討の価値が無いので、除外すべき。部分的な地下構造採用が限界。
125	海側の景色が綺麗なので、現在検討されているルートを増やすと景観が壊れてしまうかと思います。どうか綺麗な景色を壊さないで頂きたいです…。	上記では景色が悪くなってしまうことについて書いたのですが、海岸側の道が混んでいた事が殆どないためでもあります。幕張メッセで大型のイベントがあった際は多少混んでいましたが…。			
126	利便性	渋滞緩和	開通までのスピード感、早い方がいい	地下新設案を支持	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
127	近隣の環境汚染	現状でそれほど必要を感じていない。渋滞も許容範囲と思う	人口減少、財政逼迫を考えて道路建設を必要とは思えない、	近隣の環境汚染は、増やしてはいけない	現状では、新しい道路の必要はない
128	ビーチ、林や自然な生き物を守べきです。お金の無駄遣いをやめましょう。	上記と同じ。稲毛や幕張の現状の浜を壊さないで！			
129	高谷ジャンクション以西の渋滞解消にも寄与すること。	一部の渋滞が解消されただけでは、結局問題解決にならないので、高谷ジャンクション以西と一体となって、渋滞を解消してほしい。			
130	湾岸地域は埋め立て地なので地盤が弱い。東日本の震災の時も液状化が酷かった。これから起こり得る地震や天災のことを考えると道路新設するより現道拡幅の方が良いと思う。			湾岸地域はレジャー施設も豊富で公共交通を使えば便利なので公共交通を利用推進して欲しい。人口が多い地域(稲毛～幕張)にICを作ると一般道が渋滞し生活環境が変わって不便になると思う。	
131	現道路幅の拡大	現状景観の保持			
132	景観			せっかく、美しい海岸線があるのに、海沿いに高速道路を計画しようとする発想自体がありえないと思います。街の景観と騒音、どちらの面でも、海沿いに作る案はあり得ず、千葉の魅力を下げる握手だと思い悪手だと思います。	
133	景観、	千葉の湾岸沿いの美しい景観は維持してほしい			
134	海の景色を見るために住んでいる人もいると思うので、橋のような形ではやめていただきたいと思います。現在ある道を拡幅する案が1番適切だと思われます。	道が混むのはたかが知れてると思いますし、それに慣れてる人も多いと思います。なので、別の案の意見も聞いたは方がいいかと思われます。	あまり現実的じゃないと思います。千葉県にそんなお金はあるのでしょうか。	橋のような形で海が見えなくなるのは嫌です。	今ある道を拡幅するべきだと思います。
135	路肩の整備と、逆走できないような道路システムの作成と、歩行者・自転車専用道路の作成	湾岸道路の整備だけに留まらず、その前後の道路の整備も同時に行う必要があると思う。何故ならば、湾岸道路の拡張により該当区間に関しては渋滞が緩和されても、降りた先の道が狭かったり信号機の設置間隔が狭い場合など、渋滞を引き起こす原因となり、湾岸道路を作っても有料駐車場状態になりかねない。	振動や地盤沈下、工事により起こされた少しの振動でも上下水道の老朽化による破損		コンビニを配置して欲しい
136			沿線住人の意見を聞いたり、環境を守ったり配慮をすること。	第２案には反対。新築で用地を取得した際に、計画道路なしで取得しているので、後から近くに作られるのはどうかなと思う。	第1案に賛成。
137					道路新設による事業費負担現道路拡幅案に賛同します。
138	自然を守ってEcoな作りを優先する。			現在は、ガソリン車からよりクリーンなエネルギーや先進技術への移行期にあり、大規模事業の計画においては、こうした変化するモビリティの在り方や環境保全を十分に考慮する必要があると考えます。特に、本事業が将来にわたって持続可能であり、新しいモビリティ形態と調和・統合しながら、東京湾周辺の繊細な自然環境を守り、さらには新しく革新的な方法でその価値を高めていけるような計画となることを強く望みます。	本ルートは、将来の多様なモビリティに対応できるよう、歩行者や自転車、公共交通の利用者も安全かつ快適に利用できる構造とすることが望ましいと考えます。また、沿道や高架部などにおいては、緑地帯や植栽を積極的に設けることで、景観や生態系への配慮を図りつつ、周辺環境の改善にもつなげていただきたいと思います。さらに、災害時や非常時にも円滑な通行が確保できるよう、十分な幅員や代替経路の確保を検討していただきたいと考えます。
139	観光資源の創生	湾岸地域に人が集まる拠点を作る。横浜並みに			
140				地震や津波対策	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
141		渋滞緩和、東京へ、また、東京からのアクセスの良さ、産業、観光の促進			スマートICで利用しやすい道路
142	環境および景観の保全が何よりも重要	1-1の質問はズルい。「そう思わない」との答えはないはずしか得られないはず。	住民の住居の資産価値	「海」側ルートは、絶対に反対です	そもそも新ルートの必要性はいかばかりか。鉄道の整備を優先して進めて欲しい
143	完成時期の早期	早期実現のルート	早期実現	早期実現	早期実現可能の構造
144	交通量が多く排気ガスでの健康面が心配です。どうかこの点において何か施策を考えて欲しい				
145	海岸、浜等の景観を出来るだけ維持すること	高谷JCTからは、案1-1。谷津船橋ICから案2。幕張の浜からいなげの浜、千葉、市原の航路は、景観や大型船舶の往来を考えると避けたほうが良い。また、国道357号の道幅を拡張、蘇我陸橋も拡張すれば良いと思う			ハザードマップを見て地震が多い地域なので、地下構造は、疑問です
146	渋滞の改善				
147	千葉県の大切な資産である美しい海岸線を自らの手で壊さない保全する英断が必要	ドライバー不足の昨今で、今後車両が増えるのか。既存の道に追加工事する事で対応可能か、原点に立ち返って考えて頂きたい。	美しい海岸線の上部に高速はあり得ません。この土地を選んで住んでいるのです。利便性を求めて建設してからでは元に戻すことはできないでしょう。	海岸線のルートをやめてください。利便性を求め景観を損なう、近隣住民度外視の昭和の考えやめて頂きたいです。残念な日本橋と同じ事だと思います。また、埋め立て地への大きな工事は地盤沈下を呼びそうで心配です。	既存の建造物はルートの有効活用を再検討ください。
148	海岸の景観を損なわないこと	海岸の景観を損なわないこと		海岸の治安悪化	
149	景観への影響。海沿いの綺麗な景観が損なわれることが一番懸念している。	稲毛海浜公園等綺麗に整備されている浜辺でのイベント等、観光として来てもらう事を考えて高架構造はありえないと思う。絶対に地下構造が必須条件だと思う。	景観への配慮。浜辺でのイベントやプールに来る方等の地元民や観光客への配慮。		景観への影響を絶対に考慮に入れて欲しい。海沿いの美しい景観が好きで家の購入を決めた。高架構造は絶対にやめてほしい。時間がかかっても慎重に地下構造を強く勧めたい。
150	美浜区の景観、住環境への影響が大きい架構造は避ける	美浜区の特色であるアーバンビーチの価値を損なう恐れのある構造案は避ける	地下水への影響、津波や高潮への対策	沿岸部の歩行者フレンドリーな広い歩道や、危険を感じない適度な交通量を維持する	沿岸部に新設する場合は地下構造とする
151		湾岸環境と景観を壊さぬよう海岸を避けてなるべく内陸部357号線付近に			
152	自然保護や景観	特に船橋市付近の渋滞解消と、三番瀬の保護の両立が必要と思います。出来れば、景観が良くなる橋とかあると良いと思います。			
153	可能な限り景観を損なわない、かつ開発用地を減らさないような道路用地の計画立案	可能な限り景観・環境・産業(開発用地)に大きな影響を与えないような計画			それぞれのICへつながる南北軸の道路が渋滞しないような整備が望まれる。埋立地では他の用途に転用できるよう、道路用地は地下とし、河川・港湾部は地盤改良などの事業費が嵩むため橋梁構造がよいと思われる。
154	私の家の方(小室町)には高速の入り口まで車で1時側以上かかるため、もっと近くのicを使って欲しいです。	私の家の方(小室町に)入り口を作って欲しいです。高速が近くになさすぎます。	騒音・景観・運転しやすい道	初心者でも走りやすい道路を作って欲しい	小室町の方まで来る入り口を作って欲しい
155	高谷JCT以西（特に、東京、埼玉）地域の交通ネックの改善。	高谷～市原間の通過交通量の問題より、その外側の各路線とのJCT部ネックの流動性改善が主要な課題であるとなろう		海浜幕張～千葉みなと間の住宅地の公害阻止及び自然環境維持が何より重要	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
156	神奈川県に負けない新しい観光拠点の開発	千葉県は他県と比較すると、国道や高速道路の整備が遅れており、特に東京に近いエリアほど慢性的な渋滞が酷い状態である。昔から何十年も変わっていない。海に隣接している面で一致する神奈川県よりもはるかに劣っていて観光地として遅れをとっている。この状態を改善するためにこの新湾岸道路プロジェクトの重要であり、高架構造を主体とした海沿いの道を作り、そのエリアそのものを観光地に変えて、外国からの観光客や日本中からの集客を誘引できるエリアを作っていくことが望ましい姿である	特になし		
157	道路周辺環境の悪化、徒歩通行の分断	従来の道路の拡幅が現実的な解決策。	早期の渋滞改善の実現	湾岸道路の地下化は工期・費用が掛かりすぎる。従来の高速道路網の無料化（減額化）や従来の道路の拡幅で対応できるはず。	湾岸道路は環境・景観の悪化につながり、避けるべき解決策
158		海に近いルートは津波を考慮した場合は望ましくないと思う	（道路を高くする場合工事費が高くなる）		
159	新ルート開設より従来ルートの点検保守を優先するべきと考えます。また新たなインフラ整備よりは環境保護が大切に思います。		経済効率より環境保護を優先すべき。	山側の人が容易に海側に出られる。遠回りしなくて良い構造。	遊歩道や緑地の整備。
160		費用と工期			
161			海の目の前に作らないで欲しい。景観が悪くなる。音が今でさえうるさいのにもっとうるさくなる。	海を見えるように景観をよくして欲しい音がうるさくならないようにして欲しい	作るなら地下がいい作らないで欲しいけどうるさくならないようにして欲しい
162	高速道路の入り口、出口付近の渋滞がないようにしてほしい休日の渋滞がひどい為	建設工事中の混雑や通行制限をなくしてほしい	市街地に大型車両が通らないようにしてほしい		
163	付近に新たな道路ができることで、周りの住民が受けるデメリット。	震動や景観。		コストに見合ったリターンが得られない。	
164	現状の道路の修復をすれば良い、なにも今新たな道路を作る必要なない			環境、騒音、費用について第三者委員の検討を図ってほしい	何故必要なのかきちんと説明してほしい…
165		一般車の数は減少している中、道路を作る意味がわからない。将来を見据えた事業なのか疑問	湾岸に住居を求めた人たちは、景観や静かさ自然等を求めてきた人が多いはず、利便性だけならわざわざ千葉などは選ばない		どうしても作りたいなら、全面地下道にすべき
166	景観保護	千葉県の魅力を損なうような案には反対です。			
167	千葉の湾岸地域のうち幕張の浜から稲毛の浜までは人工造成とはいえ、唯一の憩いの海岸になっている。この環境を守ることが最も重要だと思う。	望ましいルートで考えるべきことは海岸線を守ること			ルート案では第2案の拡張案が最も望ましい。また1-1案はまったく望ましくない最悪の案である。第3案としては谷津船橋ICあたりから市川まで海底トンネルを海岸から離して掘ることだと思われる。土地購入問題もなく、工事中の渋滞もない。これが最も望ましい。
168	景観	利便性と渋滞解消			
169	生活圏内に対する騒音対策	何処か1カ所で事故が発生したさい、何時間も待機することなく、速やかに迂回出来ると良いと考えます。	建設費用・建設期間	自動運転などが進化してくるの似合わせて安心して走れる道路であってほしいい	EV化が進む中走行中又は位置し停止中に充電出来るように考えて頂きたい。
170	京葉道路と館山道の渋滞緩和				
171	なし	なし	なし		
172		渋滞の解消			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
173	習志野も含めて商業施設はもういらない！ららぽーとアリーナが良い例で道路を完成させてから作って！	自然を破壊して作っても自然の力に敵いませんよ	自然の保護	道路だけでなく木を植えるなど環境も一緒に考えて欲しい！道路が完成する頃地球が滅びている可能性の方が高い	用地取得に費用、時間もかかり戦後計画から未だ完成していない所ばかり、計画してる時点でそこに道路ができる予定と了承を得て売買せず市が買い取って確保するとかないんですか？今ある道路幅で工事をし、高架構造にて広い幅で道路を作る事はできないですか？地下や海底より時間、費用も技術もそちらのほうがかからないかと…また問4にも関係しますが、357を自転車で走って南船橋駅に着いてトイレの鏡を見たら顔が排気ガスで真っ黒でした！今頑張って構想計画を立てている方達が退職する前に完成は無理でしょう…
174	新道路沿道の既存居住地の環境(居住地からの海辺の眺望景観、騒音、大気質)	新道路沿道の居住地の環境(既存居住地からの海辺の眺望景観、騒音、大気質)			新道路沿道の居住地の環境を悪化させないよう地下を利用する等の考慮
175	湾岸地域に住んでいる人の意見が何より。そもそも地区が混むのは土日祝の日、この地区にまとまって商業施設をつくるから混む訳で。いきなり目の前に高速道路が出来たら環境崩壊である。	湾岸地域に住んでる人の意見が何より。いきなり目の前に高速道路ができるなぞ青天の霹靂！住宅がある場所は外すとか、元々道路を広げるとか。検討が必要	景観だけではなく構造案を見ると住まいの住宅箇所にもかかってて、ショック	湾岸地域に住んでいる人の意見。海や公園の景観が壊れるような事はやめていただきたい	住んでいる場所近くにIC案があり、ゾッとします。このような短い距離にICが必要ですか？湾岸地域中央には住宅が沢山あるんです、お構いなしの案はやめていただきたい。元々の湾岸を広げるなり、2階建ての様にするなりして欲しい。
176	横浜駅のように高速からアクセス良く千葉駅付近の発展	高谷JCT止まりで無く有明JCTまで伸ばして箱崎渋滞を無くしたい。習志野ICから蘇我ICまでの国道の混み方をどうかしてほしい			千葉駅付近もしくは千葉みなとから稲毛海岸あたりにIC
177	既存住人の住環境	千葉市美浜区打瀬地区は、港湾沿いに人工的に整備された自然に近い環境が整備されていて、その住環境の中で住みたいと育児世代の家族が絶え間なく流入し生活者が回転する街であることが、現在の住環境に建物ではなく町とした区域や範囲として大いに魅力があることを物語っています。高規格道路の建設は否定しませんが、その移動建造物のために経過が大いに棄損されることは容易である高架橋方式は反対します。	既存幹線道路との容易な乗り入れ	関東の高規格道路網から千葉県市原地区へのバイパスという渋滞回避が一番の目的であれば、ICは計画案ほど入らないと思います。具体的には高谷JCTから蘇我IC間は不要くらいの思い切った考えが必要だと考えます。	千葉県北東部の湾岸線にはすでに東関道が敷かれています。そのエリアの事業者・住民は既存の道路利用で十分であり、新たな高規格道路は必要ないはずです。新たな道路を利用される方は時間短縮や渋滞を緩和で快適に移動できる素通りでよいのではないでしょうか。
178	平成4年に改訂された千葉港港湾計画に基づく埋立地へのアクセス	県道拡幅案では産業拠点や観光拠点とのアクセス性及び速達性の向上が見込まれない。			高谷JCT先から習志野市茜浜付近までは地下化。習志野市茜浜付近以西は高架
179	道路を増やす事では無く公共交通機関の拡張に重点を置く	道路を増やす事では無く自動車を減らす事に重点を置く	車社会からの脱却	自動車の量が変わらなければ道路を増やせば渋滞は減るが、道路が拡張されると公共交通機関や自転車よりも自動車の方が便利になり、自動車の量が増えてしまう。たとえアメリカのような課題12車線のような道路を作っても公共交通機関や自転車などの選択肢を増やさなければ渋滞が解消される事は永遠にないだろう。	バス専用レーンや自転車レーンを確保する。緑化に力を入れる。
180	既存用地の活用	国道357の高架化部分を新湾岸道路化すれば、スマートICとの連結により現在の渋滞対策での高架化が活かせる	渋滞対策、PAの設置、EV用充電設備	海側のルートは自然、景観を後世に伝えるべき、日本橋の様にならない為に、357の高架化又は、地下化を望む。	現在計画中のスマートICから新湾岸とすべき

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
181	自然環境、地域資源、生活環境、景観への配慮			東京湾では今となっては少なくなった三番瀬等の干潟、幕張・検見川・稲毛の浜の素晴らしい景観や地域資源などへの配慮はとても重要だと思います。特に高架の道路は、よほど工夫しないと地域を分断してしまうため、高架とする場合は、デザインやアートの観点からも工夫した、既にある住環境・自然環境・景観等との調和を持たせる工夫が必要だと感じます。	いまある素晴らしい浜辺の景観や自然環境を壊さず、地域と海辺を分断しない、デザインやアートの観点からの工夫を考えて頂きたいです。むしろ今以上に良くなったよねとなるぐらいの工夫があると良いなと思います。
182	美浜区湾岸エリアの景観保全、ブランド棄損	新浦安から南船橋のショートカットのルートは必要だと思います。そのまま東関東自動車道に接続でも効果ありそうです。	景観棄損は土地価値の低下を招き大きな損失になる。		地下化のほうが交通を分断しないので良い。
183	主要商業施設の迂回路の設置				
184	渋滞緩和	渋滞が集中して意味がなくなるので、高谷JCTには繋げないで欲しい	より良い道路と回収のために高い通行料金を徴収すれば良い	何でもかんでもJCTに接続するのは渋滞するなど逆効果になる可能性があるので考えて欲しい	高谷JCTに接続しないで舞浜を通り、海ほたるへ行かれるような羽田方面まで行くルートしい
185	特に無い	特に無い	特に無い	特に無い	特に無い
186	混雑の緩和が最優先				
187					サイクリングロードを整備して瀬戸大橋のしまなみ海道の様にする
188		観光用として、サービスエリアをＰＡに欲しい			
189	特になし	特別なし			
190	対象地域住民の騒音問題	美浜区沿岸地域には多くの居住区域があるため、騒音問題が最も重要と考える		東京湾の自然と生態系への影響と地域住民の騒音問題	現状の京葉道路の地下にトンネルを設け2階建構造にしてはどうか
191	新ルートに集まる暴走族、騒音を撒き散らす迷惑車両の撲滅				
192				居住地からの海辺の景観が高速の高架によって今と変わってしまうと、ここに住むメリットが全く感じられなくなる	357より内陸側に地下構造を含めたルートを考えて欲しい。習志野市、船橋市の渋滞も緩和されるのでは
193	自然環境との共生				
194		都内と房総半島の行き来がスムーズになることを強く望む		とにかく金かけてでも早くやってほしい	全線高架の８車線が望ましい
195	慢性的な渋滞の解消	即応性を考えるなら用地に余裕のある第二湾岸道路の高架化が良いとは思いますが357号線の高架化も必要と思います。			
196			案1はいぜれも反対、美浜区の魅力の海の景観を大いに損ねる、現道拡張案でお願いします	海の景観を損ね無いこと、景観が魅力で美浜区へ引っ越しました	
197	稲毛海岸の景観を壊さない事	稲毛海岸の景観を壊さない事	那覇の波の上公園のような最悪な景観を作るな		人が住んでいない鎌ケ谷から白井を使えば良い
198		ゾーニング、景観			地下ルートで作りましょう
199	海や夜景の風景も残すべき、特に幕張の花火だと付近で停止する車両も出てくることも考慮してほしい				
200	渋滞緩和の道路はいらないし、作らなくていいと思う。若者は免許を取らないし車は購入しない傾向がある。救急車が渋滞を回避して走れても患者を受け入れる病院がなければ意味がない。埋め立て地においては道路より、災害の一時避難場所としての機能のみが必要であると考える。		周辺住宅への日照の影響がないようにしてほしい。緑（土）かなくなり、コンクリートばかりになり、夏場の気温上昇につながることになりかねない。		
201	経費がいちばん安くできる道路	金額はわからないがいちばん安くできる道路	金額	金額	わかりません
202			景観を乱さないで欲しい。		
203					現在の道路の上に高架で、または地下にトンネルで同じルートを作る

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
204	自動運転を社会実装する際のモデルとなる建設。世界モデルになる建築を。	景観維持	第二の日本橋にならないこと		
205		16号千葉北～柏上空にも高速道路を新設して、千葉圏域内で交通分散させるべき			
206	合流地点を少なくした方が良いのではないか	用地買収を考えると湾岸ルートが最適か		朝日でスピードが落ちている	JFE等のの出入り口の道幅を広げて欲しい
207		渋滞させない人間工学に基づいた仕組みづくり			
208		ルート以前の問題で、この道路の必要性が分からない。		お金の使い道を見直すべき。この道路は不要	
209	排気ガスなど自動車は産業用トラックなどに限定して、鉄道にシフトした欲しい。	鉄道も道路も、東京方面から千葉までの線しか道路も鉄道も建設していないのが不満である。可能なら沿岸部から常磐線方面への内陸部へループする回遊性のある鉄道を統合強化した欲しい。空港へのアクセスなら羽田空港から東京を経由して成田空港を経由して茨城県空港まで新幹線で高速に快適に結べば沿線住民も楽ではないか!?ただし、高速性と停車駅はトレードオフですから、千葉県や国家プロジェクトに格上げして調整すべき点です。	千葉県の都市化は沿岸部に狭く寄り過ぎており、もう少し面で捉えて開発する必要が有る。	今の望ましいルートを考えれば、どうしても利用者の多い地点を結ぶより直線化したルートが合理的に成らざるを得ず、千葉県全体の発展とや成田空港と東京から幕張辺りまでの沿岸部が中心となります。この点をどうバランスを取るのか？！千葉県は島状態になっているのが、発展を阻害する要因ですから鹿島など茨城県への接続を大切にして欲しいです。	既存の市川、松戸、埼玉県への縦貫道？と、八王子から埼玉県をぐるっと回って成田空港の近くに行き、木更津から東京湾岸道路も、これらを結び有機的に活用しつつ、東関道も活用されるのが効率的ですかね⁉
210	災害時の渋滞緩和				
211	ゼネコンが仕事欲しさにやりたいと思っているとしか思えない。これから、現役世代が減り、車を買えない貧困層が増える。車の交通は減っていくのが明らか。新しい道路よりも、既存の道路や、上下水道の老朽化の更新に血税を使うべきと思う。	新しい道路を作る余裕はないと思うし、既存のインフラに投資すべき。すでにあるものを大事に使う考えに変えていくべき。	案1も案2も不要。これから現役の就労人口は減っていくし、車を買える余裕のある世帯も減っていく。既存の道路をメンテして大事に使うべき。	新湾岸道路は不要。ゼネコンの新たな儲けでしかない。既存のインフラもメンテの費用が出せない状況で、新たな道路を作って、将来的にメンテの費用が出せるのか？増税にも今の時点で限度をすでに越えている。	
212	通過車両をいかにスムーズに流すことも地元生活者にとって重要です。	複数のルートを確保する観点では、既存道路とのアクセスは最小限でも良いと思う。	高架化による津波等の避難場所としての機能の確保。		
213	都心へのアクセス改善	周辺道路の渋滞緩和	現道路拡張はあまり渋滞緩和に繋がらないので新路線を再検討して欲しい	工事期間を短縮	東京湾トンネルなど
214		流通倉庫物資の運送ルート選択肢追加、一般道路混雑の緩和	高谷JCTの渋滞対策		
215	公共交通機関の充実、モノレールの延長等	総武線沿線も京葉線沿線を繋ぐモノレールやバスが充実すれば、慢性的な渋滞解消が出来る。	自転車や徒歩の人の安全性確保		
216	特になし	渋滞の改善			
217	環境に悪い影響が無いこと	現道拡張案を支持します。	100年後も高く評価されること。	利便性、経済性。	思いつかない。
218	新習志野から稲毛海岸までの現状維持	あまり出入り口を増やさず渋滞緩和を最優先に考る。	海浜幕張及び稲毛海岸エリアを守る為に地下道にするべき		大井JCTから大橋JCTのようなバイパス道が良い。
219	環境負荷の低減				海岸沿いの景観にも配慮して欲しい
220	走っていて気持ちいい	三番瀬は地下等、ギリギリ湾岸を通る	よくわからない漁業権、公然の場での必要性討議	将来分岐に関する事項	
221	新湾岸線道路プロジェクトをやめるべきである				
222	建設コストの低減				
223	湾に沿って内回りが望ましいが、せっかくの海岸の景観は維持。	便利さは重要だが、近隣住民や来訪者の憩いの場も必要。	埋め立て前の海に思いを馳せると、これ以上の景観を含めた負担を避けたい。	ぜひとも案２でお願いしたい。	京葉道路上りの武石～花輪のように無料期間を設け、魅力的なSAを作る。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
224	やはり建設費高騰に対する対策	まずは主な渋滞発生箇所、合流地点などの物理的改善を進めるのが先と考える。			分岐、合流までの導入道長さが渋滞発生の一つであることは良く知られていること。また下り勾配から上り勾配が続くような道も同じ。先ずはこれらのボトルネックとして、導入道の延長や十分手前からの分岐道路の新設、更にはアップダウン解消の一手段として特定の区間だけについては迂回路の新設も可能性を残しておくべきとは思う。
225					市原ICまでではなく、姉崎方面まで通行する道路にしてしてほしい
226			費用と期間		
227	自然環境保全	現行ルートとの合流地点で発生が予想される渋滞の回避対策			
228	波、風、災害に強いルート、既存の拡幅	波、風、災害に強いルート、拡幅			
229	地下構造にすべき	地下構造にすべき	地下構造にすべき	地下構造にすべき	地下構造にすべき
230	スムーズな実現性	周辺居住地の環境変化を小さくする			
231	美しい湾岸エリアの景観を残すこと	費用対効果		少子高齢化社会に向け、限られた税収の使い道がこれで良いのか、他にやるべきことはないのかよく考えてほしい	
232	R357の各交差点の渋滞解消	R357全線高架化	環境保全や美観	海岸線の道路建設案には反対	既存の道路整備や改良が必要、京葉道路、東関東道、R357の改良をで渋滞は緩和する
233		特に【船橋市内】の交通渋滞の改善を一番強く望みます。周りでも船橋市内の酷い交通渋滞と道の狭さで船橋市内は通りたくないという意見ばかりです。			特に船橋市内の酷い交通渋滞の改善です。船橋市内を避ける新しい道路をつくる。
234		湾岸エリア改善だけでなく、その先の都内エリアの分散化が出来ななければ、このエリアだけ新設されても改善はできないと思う。	動植物への影響と、排ガス等の環境対策と地域住民への丁寧な説明責任		車両別利用時間帯を決め、車両数を減らし、その先でルート再検討をするべきと思います
235		千葉市中心ルからのアクセス。現行案では、稲毛か蘇我に行かないと利用不可の状況で不便である。よって千葉市内の混雑緩和に寄与しない。		千葉市中心部からのアクセス。	千葉市中心部からのアクセス。
236	内陸部は、住宅地が多いので海岸沿いしか無いのでは。	なるべく信号が少なく、且つ流入しやすい工夫、高速道の合流のよう			
237	一般道路との無理のない接続､接続道路の新設	市川船橋習志野のR16の拡幅改良をしないのであれば､市街地の通過車輌を大幅に減らすことを真剣に検討すべき	地方に不要な道路を作るより､本プロジェクトのように必要なものを優先すべき	三番瀬を橋またはトンネルで通過させる方が効果が大きい	同上
238	合流ジャンクションの渋滞も考慮して欲しい。	車線の数が多く取れるルートを選択して欲しい。	工事期間が長期にならないルート。	工事期間の渋滞や騒音に充分な配慮が必要。	特になし
239	環境を壊さないこと				
240	都心方面国道357号からの接続の快適性	お台場方面からの接続の良さ			
241		工業車にとっても赤いラインが良いと思います。また湾岸から内陸に向かう縦のラインの道路の拡張内陸に向かう縦のラインに入るときに渋滞が起きて湾岸横のラインも影響を受け渋滞してしまうと思われる起きてしまう	工事は長期に渡ると思うのでその期間357など渋滞が起きては本末転倒かと感じるところもあります	赤いラインが良いと思います	休日にはららぽーと、幕張、稲毛、市原、館山方面アクセス良く日帰りちょこっとリゾートの充実望。平日は工業車も使いやすくなりますね
242	新しい建造物を海側に作るということは自然に対してネガティブな影響を免れない。人間のために自然を壊す行為は持続性の観点からしてはいけない。すでに作ってしまったものがあるので、今あるものを活かしながら作ってください。	人間の都合で自然を壊すな。	もっと、不便なルートをあえて作るが不便の過程に魅力を感じられるルート作り。	人間が余計なことをしてはいけない。最低限の改修案が望ましい。	大きく変えないことが大事。
243				幕張のICは病院の目の前になるので緊急性を考えるのなら混雑等を考えてICの場所を病院の前後にするべき	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
244				渋滞緩和し時間短縮こと‼	
245	初心でも安全に走れるルート。	渋滞のないルート。	走りやすい道路ルート。	渋滞。	
246	自然環境の保全と生活道路の安全性の向上	直面する想定される大規模災害への対策	極力不要な建設コストの圧縮と管理体制、環境の保全	減災対策を十分考慮した建設手法の検討	環境保全を考慮した海底トンネル道路の検討
247	土地買収のしやすさ				
248	自然(浜・干潟)との共存	・インターチェンジ構造→W連結トラックが乗り降りできる一般道路交差点の大型化R357との連絡が良好であること	R357・R14・R16との連結性	渋滞時の回避策→京葉道路へ逃がす方法の検討	用地をできるだけ少なくするためループ式構造の検討但し最小回転半径20m確保する
249	国道16号線内回りへの出入りの路線の拡大、渋滞の解消	穴川IC、蘇我ICの慢性的な渋滞の解消	国道16号内回り、51号への出入りが想定されていないので根本的な	今の案のままだと柏、成田方面へのアクセスが考慮されていないので大した効果は得られないと感じます	いなげの浜から穴川ICへ向かうルートの拡張を切望します
250		早期の実現			
251	最短距離で移動できることが最重要	景観を考慮しつつ最短距離の海岸沿いのルート		海岸地域の観光資源を保持しながら設置すること	海岸地域では防風林で目隠しし、景観を考慮
252	渋滞解消				
253		上り京葉道路(蘇我～穴川)の慢性的な渋滞解消			
254	はやく着工完成をして欲しい	とにかくはやく完成して高谷と穴川の慢性的渋滞を解消して欲しい	どうせ作るなら迅速にはやく完成させるべき	配慮を考慮しすぎて進まないことのないようにスムーズに進めて欲しい	なるべく海に近く、用地取得や工期を短く進めていけるように
255	新しいルートのICによる一般道路の益々の渋滞を考えて頂きたい。	高架構造だと海に近い所に橋桁が出来て土地が取られてしまうし、人の往来の自由が制限されてしまう	どうせお金を使うなら今の環境を壊さないように地下にして欲しい	環境	高架が出来るとその下は決められた場所しか通れなくなってしまう。渋滞も問題だとは思うけれどその近辺に住んでいる人の環境を壊さないで欲しい。まずは人だと思います。
256	景観の損失により物件価値が下落する事への懸念	排気ガスによる健康被害や暴走族による頻繁な騒音被害	花火大会における規制強化	案1-2の地下構造主体を希望→パーキングエリアのゴミ対策の徹底。	地下にする事での騒音緩和、地上パーキングにより経済効果アップ。
257	生活圏園の侵入進入禁止	それ以上で以下はない	事業費用が特に安くなるように	景観	幅広願います折角つくっても三車線らは必要
258	案1の莫大な工事費と災害時の崩壊危険性	景観、環境、工事費、災害時の損壊	海辺高架、地下工事は難易度高く災害時弱い	高架、地下案の費用対効果	海辺の高架と地下案は災害時不能
259	内陸の渋滞緩和への対応を併せて構想する	内陸へのアクセス性			
260	京葉道路の渋滞緩和	京葉道路の渋滞緩和	大災害への対応	渋滞緩和	
261	(35.6410716,140.0734597)の渋滞緩和をしていただきたい。海側の案1より案2の方が14号と357号からのアクセスが実用的。	環境問題と利便性を兼ね揃えたルートにするべきだと思う。	自然破壊、無駄なルート。		
262	建設費用	なるべく短期間で建設可能			
263	観光のための景観確保	災害時を考えると海側（地盤が弱い）に高架のものを立てると、マンション側へ倒れてきそうで怖い。今でもメッセのカウントダウンイベントがあるとマンションが揺れるくらいなので、このあたりに高架道路を建設して安全性確保といわれても信じられない。同じ意味で海側は災害時の交通確保には当たらないと考える。また、周辺の観光のため景観をよくするためと防風林を伐採されたことがある。砂が飛んでくるという被害に目をつぶって景観を優先したのに、今さら高架道路で景観を悪くするとはどういうことか。			地域発展のためには観光で遊びに来る人には通常の道路を使ってもらい（周辺で色々立ち寄れるよう）、仕事でここを通過したい車両向けに出入口は途中に設けなくてもよい。
264		救急搬送	沿道環境	周辺環境	車とバイクの走行車線の分離を希望します
265					新規ルートは既存道路との立体交差、6車線。R14･R357･京葉道路のキャパシティが貧弱なので高規格でお願いしたい。千葉習志野両市は海浜大通りを2階層にすれば用地取得が容易になるのではないか。
266	高谷以西も早く着工してほしい。三番瀬も対策によって渡り鳥への悪影響は無くなると思う。	三番瀬問題は鳥より人間という本音で進めてほしい		早期開通に適したルート選択が必要エセ環境団体は渋滞による沿線への悪影響を無視している	東関道とのアクセスも考慮してほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
267					貝塚トンネルの地下に船橋への地下トンネル2車線道路を作る
268	万が一の災害発生した場合の避難等を考えると、混乱回避の為、海側は回避すべきです。	最重要なのは、外環道路等が湾岸道路に流入して混雑が激しくなる、その先の道路拡幅を優先してからです。月一、コロナ回避で、車で都内に行くのですが、外環合流以降及び浦安辺りからの混雑が激しくて、この辺りから拡幅を優先してから検討すべきです。数ヶ月実車してから、確認して検討すべきでしょう。	既存ルートか14号線上で検討頂きたい。	景観等を阻害するルートで建設した場合、元に戻す事はできません。白砂を輸入し、テラスを建設したいなげの浜は、時間とお金をかけた意味が無駄になってしまう。自然環境を優先すべきです。	幕張からの下りは、14号等の上を検討した方が良いでしょう。
269	都市圏からの脱出についてのアクセスの良さ	住まい地域からのアクセスのよそ	国や県などの所有地をできるだけ使用するルート選び	上に同じ	対面通行ではなく、片側二車線通行を望む。
270	慢性的な渋滞をなんとかしてほしい	環境面			
271	市原インターからはいらない	東京に早く行ける利便、夜景がキレイになる。			
272				環境が破壊、減少することのリスクは、工事による熱量やガス等の発生によっても起こると思ったので、時間や時期にも配慮したらどうか。	道路は物流や緊急時のために欠かせないとは思うが、車の利用が減るような取組、例えば鉄道に近い乗り物の導入など手だてはないのかと思う。
273	近隣への騒音等の配慮				
274		湾岸地域の施設が使いやすくなる(施設利用時に出口渋滞とならない)IC位置を検討して欲しい。			
275	今の道路の整備千葉北道路道路の早期開通	今の湾岸線の整備千葉北道路の早めの開通	海の上は、かかりすぎ景観が台無しに	今の、湾岸道路の整備を、拡張はできると思う。	湾岸道路よりも、千葉北道路をこちらの方が安く済むのでは
276	慢性的な渋滞緩和		現状の景観や生命体に大きな損害を与えないこと		案1-1
277	除草してほしい	道路標識や道路白線などを、ドライバーから見えやすくきれいにしてほしい。			
278	道路の安全性及び周辺環境に及ぼす影響		新湾岸道路を建設するための費用及びその後も維持していくためのコスト	新しいルートを考える上で新たな土地であれば、用地取得の為に費用と時間もかかり、また海に近い埋め立て地であれば東日本大震災の時の様に大きな被害が広範囲に及びその修繕に再び多大なコストがかかることが予想される。地盤沈下の懸念もあり大きな災害がなくともメンテナンスに大きな負担がかかると見込まれる。	上記の理由からも既存のルート357を活用した新湾岸道路の建設が望ましい。増設の必要に応じて新たな土地の取得が困難な場合は高架や地下にするなどにしてみてはどうか。
279	環境等への影響を考える	海岸線なので環境が複雑に関わって来ると思う	だいたいが現在工場地帯ですが、途中が大変考える必要。	綺麗な砂浜がある地域	近くに団地等が多くあり環境的に無理では
280	渋滞の解消	海側を走ること			
281		海の自然をそのままにして欲しい。	車の渋滞緩和。	環境破壊をしないこと。	
282	災害に強い道路	現状道路の拡張は問題は少なく早期に完成するだろう。高架方式は海流の流れが変わり将来道路までの海は埋め立てが進むのでは。地下方式はトンネル会社や超おおてと族議員が望むところで完成までの費用は3倍に膨らむのではと考える	安全に早期に安く仕上がること	まず族議員を排除して純粋に技術者の意見を取り入れること	地下方式は視野が狭くなり安全性に欠ける。地上方式で道路幅に余裕を持たせることが最良。用地の問題があれば2階建て方式が、良い。
283	完成までの迅速性	千葉市湾岸地区と市原市とのアクセスの利便性向上			海岸沿いの工場地帯を通せば用地取得が容易ではないか。
284	新しいルートの道路建設	新ルートの建設	工事渋滞、生活環境	既存ルート拡幅はナンセンス	生活道路への配慮
285	現在の穴川Cの常時混雑の解消になる。	住宅への騒音への考慮	特に無し	住民の生活と環境	スマートICの設置
286	災害時の構造的安全性	自然の状態や景観を壊さないこと	利便性の追求だけを考えて欲しくない	海浜の保全	市原、浦安間の第二海ホタル案は検討しないのか
287	穴川、松が丘が毎日渋滞している	道路新設構想の案2の方が良い	環境問題、建設費,		
288	渋滞の緩和とアクセスの向上。	アクセスの向上。	環境の保全。	湾岸の環境保全と安全の確保。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
289	三番瀬等、環境に配慮する事	地域の防災や避難等に活用出来ればなを良い。	眺望が良く観光ルートになる様な道		
290	住宅街から離れていること	環境にできるだけ配慮する。周辺には公園などオアシス的なものを建設する。			
291	拡張工事案を望みます。		景観と自然環境保護	海岸の景観維持	車線変更指示がわかりやすいように
292	渡り鳥の飛来地域がある				
293	将来的な交通需要を考えた道路計画				
294	新ルートの建設を前提にしているが、上下水道老朽化対策など優先する公共工事が山積している中で道路新設は不要である				
295	複数のルートが運転中にナビに現れることによる判断の遅れで事故に繋がらないこと。	現道の拡幅メインにして、あまり新たな道路は作らないでほしい。現状でも京葉道路と湾岸道路の両方がナビでルート検索するたびにより空いている新しいルートとして提案されることが多く、急な進路変更で迷う人が増えることが想定される。			今の湾岸周辺の景観をあまり崩さないでほしい。この景観を見るために浜にくる人たちもいると思うので。
296	必要性を感じない	仮に通すにしても、沿岸部に集中させるのは望ましいとは思わない		沿岸部に集中させないこと	
297	既存の住宅や学校に迷惑にならないようなルートを考えること。	排気ガス、粉塵、騒音に気を付けるべき。	本当に必要なのか？を考える。	住宅、学校の迷惑にならないように、排気ガス、粉塵、騒音に気をつけて作る。あるいは計画はあっても廃止する勇気を持つ。	
298	工場に関係するトラックと観光の乗用車は分けて考える必要がある。	千葉市の357が混雑してしまうので、湾岸沿いにルート構築が必要	観光で県外の人が来やすいルート		京葉道路、湾岸線とのアクセスの良さ。複数ルートを選択出来るようにする。
299	新道路建設地域がいわゆる住宅地から離れていること。	多数の住民が暮らしている地域から離れていること。	住環境への影響、特に騒音防止が最重要点。		費用は膨張すると思われますが、騒音完全防止の観点から地下道路にしていただきたい。
300	既に一般人が入れる海岸線はほぼ無いに等しい。風光明媚な砂浜の景観を未来に残すことを第一に考えて欲しい。	残された風光明媚な海岸線を未来に残していただきたい。	人口減、車社会の縮小等今以上の渋滞は起こらない。		現状ルートの２階建化。
301	慢性的な渋滞の解消				
302	自然保護、環境保全	自然、環境、景観	現構築物の活用	新設案は自然、環境、景観を壊すので反対。是非、現ルートを活用する案で進めて欲しい	
303	他の主要道路との接続性				
304	東京方面から房総へのスムーズなアクセスが出来るかを最優先に考えて欲しい		あのね、費用はどんだけかかってもいいから道を作ってくれ		片側4車線にせい
305		拡幅の場合、工事中に片側通行で今以上の交通渋滞が起きるのは避けてほしいです。			
306	観光名所となりうる、美観、サービスエリア、先進性の確保。	自然との共生	防災、防衛に寄与する規格と規模、滑走路やヘリポート化が可能であること。	道路としてだけでなく多角的に考え各方面から予算を引き込むこと	鉄道または相応の輸送手段を併設
307	工期の長期化を防ぐ				
308	三番瀬や谷津干潟との共生。PAを設置して博物館を作って欲しい。	京葉道路の松ケ丘～幕張の渋滞が深刻だと思います。なので、現在の湾岸道路は検見川辺りで宮野木に北上しますが、北上せず蘇我ICに直結するルートを早く整備すべきだと思います。	花輪IC～中野木交差点及び296号線の渋滞解消		ディズニーランドや、ららぽーと高速道路との一体化
309	新湾岸道路による海風の遮断効果の増加し、内陸部における夏季高温化を促進するのではとの懸念。	できる限り東京湾岸から、砂浜、防風林を消滅させないこと。	昭和的道路プロジェクト思考からの脱却。	できる限り自然環境を人工物に置き換えないこと。ルート選定の判断材料として、街区スケールの数値シュミレーションによる新湾岸道路設置後の風系及び温度等がどのようになるかを県民に提示する。	
310	湾岸の自然環境と景観の保全	住民の意見を尊重すること。海浜の景観を観光資源にしようとしているのに高速道路によって景観が破壊される		なるべく事業費を抑えること。いまだに箱もの建設に執着する姿勢を改めてほしい。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
311	トラックや車の路上駐車からのゴミ不法投棄の徹底規制、ゴミ袋の様な有料化	路上駐車の不法投棄の徹底規制、ゴミ袋の様な道路利用などの有料化、暴走族や路上販売または個人営業禁止など。	夜中に個人主催の賭博イベントや責任(ゴミ投棄やマナー)の取れないイベントの禁止	トラック専用の駐車場の製作、マナー向上、犯罪、犯罪の温床化防止	道路占有は開催されイベントともっと計画や近隣への告知合わせて行うべき。
312	車線数をケチケチしない（作る意味がなくなるから）あと道路は既存のものより高規格に、最高速度が緩和できるように、より所要時間の短縮が望めるように（新しい道路を建設する価値をはっきりさせる為）	敷地が用意されている浦安市内にも迂回路は整備しないのか？	散々埋め立てして開発しておいて今更環境保護で建設反対は筋が通らないので、さっさと道路を建設するか全て自然に戻すかどちらかにすべき。まあ後者は無理だろうね。	環境保護団体はうるさそうだが、渋滞で無駄な排ガスモリモリもよっぽど環境に悪影響だから、代替案でも無い限りさっさと建設すべき。あと目先だけのコストカットにも気をつけてほしい。無駄な箱物行政のようになってしまわないように。	新湾岸道路が主に海沿いへ建設されるのであれば、通過需要的には大型トラックが主となるであろう。そういった車両を新湾岸道路へ誘導し、自家用車やバスなどは既存の357沿いを通過させるようにして、ニーズによって分離するようにしてほしい。工業地帯周辺を通る新湾岸道路と、住宅密集地・市街地付近も通る既存の湾岸道路の特性を考慮すれば、そう分けるのが合理的である。ちなみに道路は一般道になるのか有料になるのかどっちなんだろうか。下手に通行料を取れば一般道の渋滞は解消しないのでは？っていうかテキストボックスが1行表示なの何なんだよ。誰だよこのUI設計したの。意見沢山書いて欲しいんじゃないのか？何文字まで入力していいかわからないのもモヤモヤ。あと各質問の区別がつきづらい。何回も同じ事を質問されているように感じる。誰だこれでGOサイン出したの。
313	津波の影響を受けないこと。	既存のルートを活用、可能なら拡張。これからも起こるであろう地震やそれによる津波の影響を極力避けることができるよう。	地震に備えて、倒壊しないよう配慮。高架でない道路のほうが良い。		運送(トラックやトレーラー)の車やバスの用の道路と普通車用の道路に分ける。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
314		1-2案のオール地下化とIC,JCTが出来る事による渋滞の発生を防ぐ。	環境、景観、安全性、交通量		
315				環境	
316	今のままで十分です！	新しい道路を作るお金があったら、八潮の陥没事故のようにならないよう		新しい道路を作るより、八潮のようにならないような整備や電車の便を増やして欲しい。若者は免許を取らない。これ以上道路は必要ない。排気ガスが増え、環境破壊もある。絶対反対‼	新しい道路は要りません
317			市民の税金		
318	慢性的な渋滞の改善	渋滞緩和のためには外環道と蘇我IC,市原ICを直接結ぶ道路が必要	用地取得に多大な時間を要さないこと	本道路ができても騒音や景観の問題は現状より大きく変わることはない	ルートによっては地下ルート案もあると思う。
319	アクアラインの様な海上、又は海中に新たなルートを考える事も必要だと思う。建設費や環境問題を考えて新たなルートを希望する。				
320		輸送トラックなどの大型トラックとなるだけ同じルートにならないようにお願いしたい			
321	渋滞解消	工場地帯のトラック、商業施設への従業員や客の車両、とにかく混む要因ばかり			
322					少子化人口減少に近い将来交通量は減少するのでは、立ち止まって計画の中止を検討されてはどうですか。
323	ららぽーとを始めとする商業施設周辺の渋滞緩和				
324	インフラの維持管理の持続可能性	物資の輸送に過度に頼らない経済社会システムの構築	交通量の抑制によるCO2削減		洋上風力、太陽光パネルと一体となった湾岸エリアとしての一体的整備
325	観光地の渋滞緩和				
326	自然環境（東京湾岸…幕張の浜、検見川浜、いなげの浜、）、次世代に残してください🙏新ルール反対。	人口減少、少子化、超高齢化に、予算注ぎ込んで、道路よりサイクルロード、歩道整備して、今の環境守る、これ以上の環境破壊は断固反対です。	望ましいルートはありません。今の環境守ってください。	新たなルート開拓に断固反対します。	道路建設費用は、少子化、超高齢化社会、人口減少問題に回してください。
327	工事費、使用料金				
328	景観の維持	成田との関連性			
329	費用を無駄に使わない。	自然や景観への影響。			
330	現在の道路を拡幅すれば、騒音、振動が増大しかねない。	国道357より、海側のルートにすべきです。			
331	特に「谷津～蘇我の間で、初日の出を始め、ダイヤモンド富士等、日々の生活の中で富士山の楽しめる場所」の為、「お江戸日本橋上の高速道路の様な、住人の信仰心に近い観景愛を損なった轍は、踏むべきではない。」と考えます。	美しい富士山の歓景の保全の他、騒音・空気汚染・居住者の便利性を損なうプランは絶対に避けていただきたい。			
332	生活道路への流入	確実な渋滞の減少		特定の利権に影響されないよう	案1が希望ですが途中蘇我との接続は無駄な渋滞を引き起こすような気がしますので不要だと思う。
333	真に必要なのか？				
334	費用対効果	出来るだけ安く整備する事	海ほたるルートの今後の料金	市原市以南の人口が今後増える事は考えにくいので、市民活動にとって必要か考える必要が有る。	休日には宮野木JCT周辺が混雑するので、迂回路として、16号・357号を拡幅して接続を良くするべき
335	産業用と一般用で分けたほうがいいと思う				千葉県民用の道路を作って欲しい
336	人工海浜など湾岸地域の景観保全	現在、景観の良い湾岸地域、特に人工海浜地域の地下化による景観保全をはかり、地域の価値の低下を避けること。また、新規道路からの進入により現湾岸道路と新規道路に挟まれた地域の車両増による混雑回避と安全性確保に充分配慮すること。	居住者、児童、生徒の安心・安全	地域内の交通量増加抑制	美浜区内の海岸沿いは、景観保全、レジャー利用との両立、安全対策のため、地下化やICね削減（幕張の浜ICの削減）

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
337	渋滞の緩和	R357とは別のルート	騒音と排気ガス	生活道路と産業道路との境	なるべく信号機を設けない
338	工期と建設費用				
339	環境テロリスト共に屈せず最短ルートでの開通		俗物共に配慮しないことが大切		地下化できるところは地下化
340	時間とコスト	住民に迷惑を極力掛けない方式			
341			経済性、効率性、(近年似たような物流センターが、沢山作られているが、そういった事業者)		
342	湾岸線の渋滞緩和	高谷ジャンクションまででなく浦安インターに繋げて、ディズニーの来客につなげることで	蘇我、幕張のホテルの集客にもつなげるのがベターと思う。	三番瀬を保護するためにその区間は橋梁にするのが良いと思う	余りインターを多くすべきではないと思う。側道の渋滞が緩和されないと思う。
343		渋滞の無い道路			
344	湾岸沿いの景観及び騒音		湾岸沿いの景観及び騒音		
345	稲毛海浜公園やヨットハーバーは住宅密集地域にとって貴重な場所ですので、ぜひ存続させて欲しい。	海辺の景観に配慮した設計をして欲しい。	地震や津波の対象地域の為、防災面を考慮した余裕のある強度にして欲しい。		
346	今のままでいいと思う	今ある道路でいい。増やす必要性を感じない。物流の仕組みを考え直せばいいと思う。			高速道路はトラックしか走れないようにすればいいと思う。
347	環境面	渋滞解消と環境面への配慮			
348	騒音と排気ガスへの配慮	騒音と排気ガスへの配慮	地域住民への配慮	地域住民の健康被害と騒音対策	地下構造にする
349	美観	町の美観を一番に地下がよい	美観		
350	自然環境を破壊しないこと。地域住民の意見。	三番瀬や谷津干潟などの自然環境を大切にしてもらいたい。		新湾岸道路の必要性があまりわからない。	三番瀬や谷津干潟などの自然環境を大切にしてもらいたい。
351	渋滞の無い特定利用道路整備。生活流通車両専用やバス、トラック及び公共緊急車両や無人運転車両専用など	利用車両の分別利用と時間帯別を検討	建設時間。リニアのように時間かけすぎるといつのまにか時代に合わなくなってしまう。スピード感が大切	現状路線を基本にした未来志向の拡幅レーンの整備。	総てに総ての行政サービスは将来的に無理なように、利用目的は限定
352	湾岸道路は作らなくて良い。	そんな事にお金をかけるなら今の道路のヒビ割れなどを綺麗に安全にしてほしい			
353	作るのが前提ですか？必要性についての議論がされていないようですが。		辞めるという選択肢		
354	早期整備を図るため、用地取得の容易さや工事難易度など、事業実施環境の整いやすさ。				
355	災害時にちゃんと稼働できる	予算			
356	騒音、立退き等				
357	常に京葉道路は慢性的渋滞しているので、大きな工事、高速道路の新設が必要です				
358	海峡以外はトンネルを作らないほうが効率的だと思う	現道拡幅案で一部道路を地下化することで、渋滞を回避できると思う。	海浜の海側に道を作る必要はないと思う。		①蘇我ICから湾岸千葉ICまでの一部を地下化（現道拡幅案）、②市原ICから高谷ICTは、海峡区間以外は、地上で走行（道路新設案）、現道拡幅案を優先して整備するとよい。
359					稲毛区にもオープンハウスを設置して欲しい
360	渋滞の解消				
361	建設不要	環境保全今後の交通量	建設不要		
362					税金の使い道を少子化、厚生、防衛、
363	湾岸エリアの居住環境の維持	道路が完成した時点に置いて、国内の人口動態、自動車ニーズ、自動運転などの技術革新がどの程度進んでいるか外部環境の変化。これまでのような官僚による杜撰な開発計画は避けるべき。	目先の渋滞解消ではなく、将来ビジョン		
364	自然景観を損なわないこと。	海沿いの高架道路は景観に与える影響が大きく、また潮風にさらされる立地はメンテナンス費用を高くするように感じる。			
365	工事期間の長さ				
366	便利さを追求することだけでなく、そこに暮らす人々の生活の質を落とさないこと	千葉の海岸、浜辺を守ること			
367	現住民の生活環境の維持	排ガス等による環境面への影響抑制		大気汚染の軽減現状毎夏連日光化学スモッグ注意報が発令	
368	道路ができる時期の交通量が本当に正しいのか	高すぎる事業費用		自然環境への配慮	大きな道路だけでなく生活道路の整備

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
369	新しい道路の必要性を感じません。作りたいならもっと説明を。税金の無駄	説明不足。利権？	どれか一つと言うなら現道路の拡張です。	税金の無駄	他に考えることあると思います。どこの利権？
370	現在の景観を壊さないこと	いろいろな面から新湾岸道路の必要性は理解できる。しかし自動車主体ではなく沿線に住む人のことを第一に考えたルート設計が重要。景観を壊さない事は絶対に譲ってはいけない。沿線住民の目に入る道路（稲毛の浜や幕張の浜の目の前に道路ができる）は作らないことを優先してほしい。	時間、コストがかかっても景観を絶対に壊さないルート設定が必要	近隣住民の景観を大切にする気持ち	道路を利用しやすいかどうかより住民と環境にやさしいかが重要。地下構造で作ることが絶対条件
371	人口減少・若者の自動車離れ・高齢化に伴う免許返納など、将来的に交通量が減少していくことを考慮する	環境を破壊・影響を与えるような工事はしない			
372	船橋・習志野・市川辺りは湾岸地域まで南下しないと東西に移動できないのとその南北ルートが脆弱過ぎるのがそもそもの問題で、海側にルートが増えても地元民にメリットは期待できない。	問1-2の続き。船橋市はR14の拡幅は望めないため、総武本線や京葉道路の上下空間を利用して一般道を新設できないか検討してほしい。			通過車両を減らすため新設するが目的なら途中のICはゼロにするのも
373					今回の住民との対話のご対応（「運営主体」の企画）には感服いたします。しかしながら、時勢を踏まえると、「新湾岸道路」自体再考して然るべきと考えます。慢性的渋滞と言っても今後は少子化で人口減は明らかで、厚生、国防、依然復興しきっていない被災地（東北、石川など）、優先順位が違ってきていると考えます。私はこういった理由で「新湾岸道路」自体が振り出しに戻っても文句は言いませんし、むしろリスペクトいたします。
374	新たな道路の出現が生活環境を毀損することがないこと	海岸線の景観の保全			
375	積極的に新しいルート構築も良いが、既存との接続性も気にして欲しい。	むやみに既存ルートを拡幅すると分岐が分かりづらくなり、そのためにブレーキを踏んで渋滞が起きたり事故のリスクが高くなる。また、混雑しているエリアはわかっているはずなので、車を掃けさせるために新設と既設をちゃんと接続させるルート計画が必要である。	建設業の働き方を加味した施工工程。低コスト施工の実現のため、新技術の積極採用。無理に時間を要する地下く体を使わない。（用地取得で懸念があれば良いが）	船橋・市川・浦安・木更津など、特定の民間事業者がある意味渋滞の原因を作っているので、費用を一部負担してもらった方がよいのではないか？	問2-4の様に、混雑するエリアありきでまずはルート計画した方が良いのではないか？また、市原～浦安まで海上を通って都心へ抜ける）など、抜本的なルート案が必要である。また、結局都心の出入口は一緒なので、なるべく内陸部に入らずに海を攻めて羽田側に抜けるようなルートが必要。さらに、新聞に入っていた広告資料としては、丸や星、菱形の凡例が出ていないことや、チーバくんのコメントも海の余白エリアを埋めるだけで書いただけのようなので、もう少し資料作りを気にした方が良い。
376			特定のデベロッパーに偏らないで欲しい。		湾岸を望んで食事出来るエリアを確保しつ欲しい。
377	住環境の維持と景観確保	多額のコストをかけて新湾岸を作る必要性がある理由がわからない			
378	通行料金の安価	とにかく毎日渋滞で、通勤時に嫌になる。	高架橋にするなら、当然強度が大事	とにかく毎日、慢性的な渋滞で通勤時に本当に嫌になります。最近は東関東自動車道まで混んでいて、非常に困っているので、一日も早い別ルートの確保が望ましいです。	工事が大変だとは思いますが、新ルートを作るなら、地下ではなく高架構造がいいと思います。走行中の景観なども話題になるのでは？
379	利便性の向上地域の発展	近隣住宅地域の騒音、排ガス等への配慮			
380	地域の景観(特に海岸)の確保		現状の357号の拡張(場所によっては2階構造)	災害に強いルート	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
381		高架と掘削、トンネル区間を併用しつつ、景観や地区の情勢に配慮した環境となるような配慮			外環道の市川区間のように、周辺住民に配慮した区間も検討すべきと思います。こうすることで、その土地に合った柔軟な構造とし、結果的に長期的に健全な運用が図れることと思います。
382		慢性的な渋滞の回避が最重要だと考える。	工事の際も含め、完成後の安全性を確保してほしい。	海沿いを通すルートは景観を損なうことは避けるべき。	現在の国道のルートを地下構造または高架構造などで上下に拡大すると、新たな用地買収などが不要になるのではないでしょうか。
383	船橋市内の渋滞解消	道路幅を広く			
384	他の高速へ距離的に無駄のないルートで乗り入れができる。		地盤沈下など。	自然環境を維持しながら、無駄に遠回りをせずに他の高速に乗り入れできるようにしてもらいたい。	インター出口に大通りに合流する信号が無いようにしてもらいたい。出口渋滞が本線にまで影響するから。
385	自然や環境を守ること、これ以上海や森や緑地を破壊しないでほしい。	近い未来の利便性のための道路よりも、もっと未来の子どもたちに良質な自然を残していくほうがずっと大切だと思う。	海や川を大切にしてほしい。	今ある京葉道路の渋滞を減らす構造的な努力をするべき。それをせずに自然を破壊して、人口減少していく日本に新しい道路を作る意味がわからない。	せめてアスファルトを使わないでほしい。真っ黒で熱く、温暖化に貢献するだけです。
386	新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。	新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。	新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。	新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。	新ルート計画に反対です。もう道路はいらないと思います。人口も減るし、車も減ります。道路は作ったら維持費もかかるが、支えられないと思います。やめてほしいです。
387	実現スピード			現道拡幅案：千葉東～穴川間の朝夕の慢性渋滞による経済損失が多大だと思うので、現湾岸の展伸（千葉～蘇我）を最優先で整備し、経済性と水辺環境の保全を考慮し現湾岸拡幅方向性が良い思う。	
388	住民の生活環境への配慮	環境			新たな構造物の建設は将来世代の負債を増やすことになるので是非避けていただきたいです。
389	海の沿岸における開発による海岸の生態系への影響が案じられる開発による自然環境への影響や地域住民の憩いの場所が失われること				
390	生物の環境への配慮	新湾岸道路の構造案を見ましたが、なぜ三番瀬や浜辺の近く、養老川を通らなければならないのでしょうか。生態系が変わるのでは、と憤りを感じます	環境への負担と配慮	貴重な三番瀬や浜辺の環境は守るべき。今の時代、全てが便利な方向へ向かっているので、多少不自由なことも必要だと思う。	海辺は避けてほしい。津波のこともあるので。
391				私は養老川河口域や市原海釣り公園で釣りをし、千葉ポートパークで潮干狩りをする。これらの地域の自然環境や、自然環境を活用したレクリエーションへの影響について配慮してもらいたい。	
392	流通を担う大型車の、一般道を通過しないで早く移動出来るバイパスが必要	流通拠点と外環・館山道を直結して、一般車との分離を図る事で、慢性渋滞や事故のリスクを減らすのが重要だと考える。既存のルートは過飽和状態なので、拡幅では無く、本当の海岸線を繋げないと、産業と生活の分離は図れないと考える。	この広告で改めて考えたが、湾岸の工業地帯の上ならば、災害時の緊急の避難場所としても利用出来るパーキングがあれば、最悪、インターから上に乗ってしまえば、どんなに渋滞しても一時的には難を逃れる事も可能なので、運転免許やマイナカードで居住地が災害地区と認められる場合の緊急特別措置等もあればより良いかと思う。となると、海岸線の高架化のルートかと。	このところの災害の頻発を考えると、問2-2を考慮すると、周辺の理解や協力も得やすいかと考える。	問2-2を考えると、関連の法整備も必要かと考えるが、とにかくインターの坂の途中まで行けば、一時的ではあるが難を逃れる可能性が生まれるという事になれば、予算的にも用地買収や周辺の住民や事業者の協力や、さらには法整備や国等の補助金も得やすかったりしないかと。千葉県には、日本初の新しい災害対策のモデルケースとしても頑張って早く実現して欲しい。
393	景観を守る				
394			将来的な交通量の増減	工事中の生活環境	地下構造としてICは無し
395		実現の早期性			
396	環境、景観、騒音などへの配慮	コストが抑えられること			事故や災害などで被害が出ても復旧しやすいこと
397	住宅街をさける。	海側ルート		地震対策	
398	観光目的車両と配送車両の分離	利権に繋がらないこと。	利権に繋がらないこと	利権に繋がらないこと。千葉県民の為になること。	海の上(下)を通る

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
399	環境と財政、住民負担への配慮	従来の道路網のメンテナンス	負の遺産にしない配慮	財政黒字の範囲内で進めること	人口減少や車離れを踏まえても、千葉ICから蘇我ICまでを迂回させるのみで十分と思います
400	現在使用されている道路の使用状況と迂回路の検討	これからの人口減少や産業構造の変化による都市計画との連携が必要。またトラックは高速道路の割引や高架や地下の道路新設などで使用する道路を分けることはできないのか	通行するドライバーの安全に配慮した施設	三番瀬や海への影響を規制ギリギリで考えるのではなく、本当に保護できるかを検討してほしい。	案1はどちらも自然環境や景観への影響が大きく望ましくないと感じる。通過するだけの車両の目的地を調査して現在ある道路であまり使用されてないルートへの迂回路の検討などはしていますか？現行の湾岸道路や東関東自動車道を拡張や高架、地下の利用で産業用の車両と市民の車両が使用する道路を分けることはできないのだろうか？トラック輸送だけでなく鉄道や今後はドローンなど新しい輸送方法への移行も考慮して本当に必要な道路をつくってほしい。
401	作るICと道路の接続性	海側を通ることにより三番瀬、茜浜、幕張から稲毛の海浜公園の景観の保全			
402				海岸地域の景観や騒音、大気汚染美しい街づくりをしたのですから、利便性の理由で壊さないでほしい。沿岸地域の住人は少数なので、他の地域の多数の意見で少数の住環境を壊すことがないようにしてほしい。	沿岸の環境に影響を与えないよう地下に道路を通す
403			近隣住民の住環境の変化について深く考えるべきだと思います。私は現段階で提案されている意見には強く反対します。	住環境の変化、騒音問題、景観の問題、安全性(高速道路利用後は一般道路でも速度を上げてしまいがちという傾向。住宅地で事故が多発してしまうのではないか)	現在ある高速道路でも十分に機能を果たしていると思います。私自身新しい道路を作ることの必要性について疑問視しています。もし道路を新設するとなっても近隣住民の理解をしっかりと得て欲しいです。理解を得られないまま進めて、批判が相次ぐと無駄なコストが発生してしまうと思うからです。これからも今行なっているようなアンケートを定期的に行なって欲しいです。
404		現道拡幅ではなく、道路新設が重要	迅速に新湾岸道路の効果が出る様に、短期での整備	湾岸地域のバイパス路となるように、速達性を重視して、インターチェンジを最小限とする。	インターチェンジを最小限とする。
405		残された自然確保も同時に考慮してください			
406				景観！その場所に住んでいる住民の迷惑にならない地下道に道路を作るべきだ	
407	幕張地区の景観保持	湾岸地区の工場地帯への物流の迅速が改善			
408	海を望める景観の確保	国道357号線の全線立体化と全線3車線化	現状のままで、新たに道路を作らない事も案の一つとすること	今から道路を作り始め完成したころには、人口や物流も減っていて作る必要がなかったとなる事を想定する。工事費が今の若い世代の負担にならないようにして欲しい。	
409	高潮、津波、液状化への対策	安全性、環境保全、経済性を同時に満たし、将来の利用と地域の発展に耐えうるルートを選ぶこと	将来の災害と地域利用	道路新設案よりも道路拡張案の方が災害リスク、用地買収のリスクが軽減されるため、拡張案を支持する	現在の京葉道路の地下に新湾岸道路を作る
410	環境調和、人の憩いの場の破壊、景観	海際は絶対反対。357の延長線。自然破壊があったり、買収が難しいなら一部道路の地下化も検討すべき。	既存の湾岸道路を生かしてつなげて延長すること	海際は絶対反対。357の延長線。自然破壊があったり、買収が難しいなら一部道路の地下化も検討すべき。	一部地下の利用
411	用地買収がスムーズにできる				
412	休日の慢性的な渋滞を解消して欲しい				
413	羽田空港、成田空港←→東京ディズニーリゾート、東京ビッグサイト←→幕張メッセへのアクセス向上。	近隣住民への騒音対策	新湾岸道路に隣接するサービスエリア（海浜公園）の整備		海浜公園に隣接するETC専用インターチェンジの設置
414	渋滞の起因となっている商業施設も一緒に考えるべきだと思う。		周辺居住区への配慮		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
415	地震等の災害への耐性	現状の交通に影響しないこと（工事による車線規制等			災害時に新線が迅速に復旧できるような構造が良いと思う
416	道路不要	道路不要	道路不要	道路不要	道路不要
417		とにかくトラックが常に多いので一般車としては、運転もしづらく怖いです。そして、渋滞も常にあるのも時間が読めないので困ります			
418	サービスエリア（道の駅）を開設する	市原IC～蘇我IC間で分岐を作ること。危険物はアクアライン通らないので市原あたりから新湾岸に逃してあげると交通がスムーズになる。	危険物運搬が可能であること。京葉工業地域は石油化学関連が多いため、危険物運搬ができなければメリットない。	用地買収をとにかく早くスムースに。	
419	既存高速とのジャンクション。ここで目詰まりを起こしてほしくない。	イオン幕張新都心とかコストコとかの周りの渋滞が本当に酷い。土日はあの周辺に行くことが憚られる。日常生活に影響を強く起こしているので、その辺りを意識してインターを作ってほしい。高速から直結でイオン周辺に入れるようにして、観光客をそっちの道路に誘導して欲しい。	ない、早くやって欲しい。それほど土日が苦痛。	配慮は不要、イオンと協議して早く進めるべき。	イオンと直結させる。
420	複数路線	船橋、習志野方面から千葉、市原、さらに南に移動する際の道路選択が少ない	車道からの景観は人を呼べるものであり、失いたくない		高速道路の上下建設
421	液状化対策				
422				人口減進行、抜本的に見直すべき。	
423			災害で受ける被害のリスク		
424	三番瀬を含む東京湾の環境保全	京葉道路の拡幅、海上輸送の検討	環境保全、複合的な輸送手段の検討	環境保全	現状の計画には反対です。
425	環境保全	一般道の新設も必要かと思うが、湾岸千葉から蘇我ICまで更に拡幅し、信号の無いバイパス化するのが速攻性があり、環境負荷も少ないと思う。また、R357の市原方面までの全線に交差点の高架化を至急整備するのが必要と考える。	広範囲まで考えた地域住民、通過車両の移動の利便性を考える。東京から千葉、房総方面だけで無く、北総方面から千葉や房総方面の移動にも配慮が必要。	圏央道や港湾からの物流拠点が増えてトラックが増え、一般者の生活道路として、観光などの来訪者の県内移動など、シーズン、時間や曜日など複合的なクルマ移動が重なっても捌ける道路の幅や信号の無いスムーズな移動を考える事が必要。また、将来的な県内の観光、物流開発なども将来の交通量の増大を考え、アクアラインの交通量との相関性も考える必要がある。	本線は、信号など無くスムーズに、合流や他線に出るのもスムーズに、無理のない構造が必要。
426	景観に配慮したデザイン性のある橋脚橋桁等	既存道路の渋滞軽減	接続部分での負荷	海浜大通りを基軸とした整備でよい。海浜部のため、連続地下構造は、リスクのある割に費用も高くなり難しい	高谷接続部付近での渋滞。茜浜～浦安へのトンネル等も
427		一番重要な点は渋滞です特に３５７号線はいつも渋滞している			アクアラインのように市原から浦安まで通すようにすれば環境や移住地など問題なくなるかと、逆に景色も良いかと
428	事業の早期完成。現実的に可能な案の作成。	費用対効果と最重要部分の早期解決。アクアラインのように結局京葉道路利用者に負担をさせるような高価な計画は要らない。	早期開通	事業性	2つの案に反対はしませんが、もっと現実的な案として、湾岸千葉・宮野木間の稲毛の大カーブから357号に沿って千葉市役所付近まで2案通り拡幅し、そこから都川に沿って千葉東金道路に接続してはいかがですか。都市計画や立ち退きの問題はあるにせよ、他の2案より費用・時間を大幅に削減可能で、しかも京葉・東関道渋滞の根本的対策になります。将来的には1・2案も検討可能ですが、費用対効果と緊急対策として先行整備可能な案だと思います。
429	環境を最重視し新たなに埋め立てなど行わず市街地の中に建設して欲しい。	新たな埋め立てはしない。環境保全を第一優先にして欲しい。	利用者集中化の緩和	環境保全。３番瀬や谷津干潟などに生息、飛来する生き物への配慮。	渋滞慢性化道路の二階建て式
430		渋滞回避。一般道を含めてなんとかしてほしい。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
431					新湾岸道路の構想は高谷どまりになっている。空港、TDL、お台場へ抜けるルート新設も必須である
432	千葉市～市川市までの慢性的渋滞箇所を通らずに浦安、東京、その先の埼玉や神奈川に行ける道路がないのは非常に不便。物流の観点からも必須。そしてコストと納期。	コストを安くするので10年かかります！では全く意味がない。2年以内には開通出来る納期感を求む。	安全性。	環境を配慮するあまり、構造物の安全性が担保されないのは困ります。	海ほたるのように高架線タイプで海を望める道路が観光的にも望ましいのではないでしょうか。
433	幕張、稲毛の浜周辺の景観と浜辺を壊さないこと	この綺麗な幕張、稲毛の浜周辺の景観を崩さないこと。また、居住地からの景観圧迫がないことが最も重要。	工事期間	幕張新都心地域への車でのアクセスがよくなることによる幕張新都心市街、居住区における渋滞や不法駐車	湾岸線は特に渋滞が問題と思うことはない。むしろ湾岸線から館山道にダイレクトに入れるようになれば便利だが、大金をかけてまでやるべきことなのかは疑問。むしろ館山道の宮野木から千葉東間の道路の傾斜や車線の拡幅と車線増加したほうが良いのではないか。三番瀬、幕張、検見川、稲毛の浜の景観を崩すことはその地域に居住するものとしては論外な選択肢です。やるとしても案2の現道路拡幅しか考えられないと思う
434	今の道路で満足してるのでこれ以上いらない	埋め立て地で地震による液状化が不安なので新しい道路を作るよりメンテナンスなどのために税金を使ってほしい	道路はたりているのでこれ以上いらない		
435		ストレスの無い流れる道路にし、事故を減らす。		完成まで大変だと思いますが、道路が出来ることで、流通はもちろんレジャー等で利用する人も助かると思います。	今ある道路拡幅だと、工事中にさらなる渋滞を招く可能性があるのではないでしょうか？新しい道が出来る方が、2ルートとなり選択肢が増え、道路を整備する意味があると思います。また、拡幅だと事故等での封鎖の際も使えなくて困るのではないでしょうか。
436		設置場所の岩盤の強さ			逆走が起きない仕組み
437					357の船橋区間の道路状況改善して欲しいが事業採算は当然に重視すべき。高谷～湾岸習志野間のみ有料バイパスを設けるのが良いと思われる
438	海沿いの景観を壊さないでほしい	海沿いの景観を守るため、地下構造を強く要望します。	生活道路の安全		
439	自然を壊さない	海を壊さない、アスファルトで海を汚さない	そもそも本当にルートが必要かの検討	将来の人口減少、自動運転化を考慮	使わない道路を自然に返す
440	現状以上の自然環境の悪化は避け、一般的に交通量が減少している状況を考慮し現存道路の拡張を基準に計画すべきと考える。	上記に記したように、国道357と16号線の拡張を望む	『構想の案』の赤色で示されている海岸沿いでの新規施設は反対する		道路の高架化は反対で、地下化を望む
441	三番瀬、谷津干潟の保全と、鳥の飛来環境の保全				船橋三番瀬は地下で工事して欲しい
442	早期の実現性と工事金額	渋滞を解消して欲しい。大体の一般道である国道14号、16号、357号も混雑しており、代替になりきれていない。トラックが多いので、乗用車とトラックの住み分けができたら良いと思う			
443		渋滞改善			海沿いに道路新設、高架主体
444	現行自然に対する配慮が一番高くするべき			・現道	
445		新ルートの検討とあわせ既存の幹線国道とのアクセス、渋滞解消策にも同時並行で検討、調整いただきたい。		前述同様となります。	
446	景観の維持	景観の維持			トンネルなどの地下構造

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
447	アジアの国々の中でもどんどんと衰退していくこの日本で重要なのは産業を発展させることですがその前に国民の生活を守ることです。地方債などの借金や増税をしてまで新湾岸道路によって得られる社会的効果が大きいとは感じられません。また騒音や大気汚染などの環境問題にもさらに目を向けるべきです。周辺には谷津干潟や三番瀬などの自然環境があるのでもっと大切にすべきだと思います。	利便性より環境問題に重きをおいたほうがいいと思います。			
448	そもそも論として、本当に新湾岸道路が必要なのか。人口減少が進む日本で、下水道など既存インフラのメンテもまともにできていない現状。コンサルの言う事を鵜呑みにするのではなく、今一度しっかり考えてほしい。		新湾岸道路の必要性・必然性	土地収用費用がかかりすぎて、道路建設が細切れになることはないか。道路ができたころには交通量が減っている。	２９７号線沿いは、以前から道路拡張の話があったが、すでに頓挫している。五井の旧・イトーヨーカドー周辺の道路整備も然り。監督官庁が違う、という言い訳が聞こえてきそうだが、いずれも行政による税金の無駄遣いと考えている。車が増えないのに道路をつくってどうするのか？？？
449	近隣住民の騒音、振動、景観、自然環境への配慮	住宅地と海岸が道路によって分断されないこと			高架は景観、日照、高架下部空地へのごみ投棄など周辺環境に害を及ぼすため避けるべき
450				海辺は避けてください。海辺の景観が乏しくなるのであれば、美浜区に住む意味はあまりないです。	
451				建設ありきはおかしい。人口減少が見込まれ既存設備の維持費も必要。東関東自動車道もさほど混んでいない。	
452	幕張、検見川、いなげの浜は、県民の寄付で造られ松原です。残るように計画してください。	海岸線に沿い、橋脚で。	日本橋の高速の地下への例に検討してください。		
453	現在私は美浜区に住んでおります。海側に道路が出来ると景観が良くないので、案2がよろしいかと思います。	海岸線の景観を大事にしていただきたい。			
454	環境保全、干潟、湿地の回復、生き物の保全	干潟を埋め立てないこと			
455	高架道路絶対反対です。わずかに残った千葉市の海辺の自然を次の世代に必ず残してほしい。神奈川の工業地帯のような海沿いの高架など絶対に反対。	繰り返しになりますがわずかに残った千葉市の海辺の自然を次の世代に必ず残してほしい。神奈川の工業地帯のような海沿いの高架などありえません。ただし養老川や三番瀬の自然環境の近くに道路は作っていいと思います。養老川以外はすでに大きな道路があるからです。	現在の位置のまま湾岸道路を地下化するのがベストじゃないですか？		
456	幕張の浜からいなげの浜の間の景観	幕張の浜からいなげの浜の間の景観	地域住民の意見	幕張の浜からいなげの浜の間の景観	
457				絶対に地下を通してもらいたいです。	
458	環境への配慮を第一優先にすべき。利便性を優先して環境を破壊することは厳に慎むべきである。				環境破壊を低減するためにも、現有の湾岸道路を拡幅することが重要です。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
459		少子高齢化や物流需要の加速度的上昇、エアポートシティ構想との連携を鑑み、事業の早期実現を重要視していただきたいと考えます。例えば用地取得に期間を要する現道拡幅案や、相当の施工期間を有する地下構造案よりは高架構造とするなど。			案１－３として、素人ながら東関道と湾岸千葉IC付近で一度合流する提案をします。蘇我IC～(仮称)湾岸千葉JCT間は複数の航路や市街地を横断するため地下構造とし、湾岸千葉JCT～高谷JCT間は京葉線を潜る必要があることから一部地下構造から高架構造とし事業費の削減を試みます。あるいは東関道から一本分岐させ、検見川の浜付近に新設するJCT合流で合流します。狙いとしては、開通区間を２分化させることで段階的な開通を可能とし、事業効果の早期発揮が望めます。例えば蘇我IC～湾岸千葉JCT間を先行開通させることができれば、慢性的に渋滞している京葉道路のボトルネック区間の解消が可能と考えます。湾岸千葉JCT～高谷JCT間の先行開通がされれば東関道の成田空港～高谷JCT以西間で京葉道路、東関道との交通分担が見込め、千葉市～高谷JCT間の湾岸道路の渋滞について早期解消が望めます。広域幹線道路は全面開通して初めて効果を十分に発揮できるものと考えます。ですので、部分的に早期開通可能かつ効果を得られる選択肢があればぜひ検討していただきたいです。なお、湾岸千葉IC付近に地下構造で道路を新設することについての権利調整に余計に時間を要するのでは本末転倒と考えますので、多角的な検討をお願いします。
460				茜浜、幕張の浜は景観も良く残してもらいたい。また災害の際（首都直下型地震など）でも輸送のライフラインを維持できるような構造が望ましい。	
461	建設経費についてのアンケートがない	建設経費と施工地域の環境問題			実施するならば案2
462				赤ラインルートを希望	四国のしまなみ街道や海外の高速道路のような特徴もあり美しいデザインの道路にしてみたら良いと思います。例:サイクリングロードを併設する.高架下にレストランやベイサイドレストランを作るなど。
463	安全で安心して運転できる環境の確立				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
464		海沿いに道路を作る案1の方がいいと思います。市原に住んでおり、通勤で行く可能性のある、幕張へのアクセスが早くなるのがとても助かるからです。案2よりも、海に出たほうが時間短縮になると思うので安心です。また、案1の道路ができることによって、元々の16号などの道も混雑が緩和されると思います。案2のように既存の道路を拡張するよりも、海側の方が、住宅地等への騒音の心配も少なくなると思います。案1の道路が採用された場合、地下ではなく高架構造だと嬉しいです。閉所恐怖症があり、地下が苦手なためです。また海の上を通る方が、海ほたるへ行く道のように、景色が開けていて気持ちがいいと思います。また不安障害があるため、運転中に具合が悪くなってもいつでも下道に降りられるように、インターチェンジはなるべく多く設置していただけると嬉しいです。インターチェンジが多いほうが安心して道路を使うことができます。長くなりましたが読んでいただきありがとうございます。		海沿いに道路を作る案1の方がいいと思います。市原に住んでおり、通勤で行く可能性のある、幕張へのアクセスが早くなるのがとても助かるからです。案2よりも、海に出たほうが時間短縮になると思うので安心です。また、案1の道路ができることによって、元々の16号などの道も混雑が緩和されると思います。案2のように既存の道路を拡張するよりも、海側の方が、住宅地等への騒音の心配も少なくなると思います。案1の道路が採用された場合、地下ではなく高架構造だと嬉しいです。閉所恐怖症があり、地下が苦手なためです。また海の上を通る方が、海ほたるへ行く道のように、景色が開けていて気持ちがいいと思います。また不安障害があるため、運転中に具合が悪くなってもいつでも下道に降りられるように、インターチェンジはなるべく多く設置していただけると嬉しいです。インターチェンジが多いほうが安心して道路を使うことができます。長くなりましたが読んでいただきありがとうございます。	海沿いに道路を作る案1の方がいいと思います。市原に住んでおり、通勤で行く可能性のある、幕張へのアクセスが早くなるのがとても助かるからです。案2よりも、海に出たほうが時間短縮になると思うので安心です。また、案1の道路ができることによって、元々の16号などの道も混雑が緩和されると思います。案2のように既存の道路を拡張するよりも、海側の方が、住宅地等への騒音の心配も少なくなると思います。案1の道路が採用された場合、地下ではなく高架構造だと嬉しいです。閉所恐怖症があり、地下が苦手なためです。また海の上を通る方が、海ほたるへ行く道のように、景色が開けていて気持ちがいいと思います。また不安障害があるため、運転中に具合が悪くなってもいつでも下道に降りられるように、インターチェンジはなるべく多く設置していただけると嬉しいです。インターチェンジが多いほうが安心して道路を使うことができます。長くなりましたが読んでいただきありがとうございます。
465	環境破壊しないこと	海上ルート			
466	渋滞改善		自然環境		
467	357号線の慢性的な渋滞の緩和を切に願います	湾岸線の場合、災害時の地盤脆弱さが心配			
468				景観や自然環境に配慮する必要を感じません。一度大きな災害が起きれば防波堤や避難タワーなど景観を壊す施設を建設するのだから、初めから津波等から避難ができる新湾岸道路を設置することが経済的にも重要と思います。	
469	車での通勤に際する時間信頼性の向上	通勤時間帯の渋滞があまりに酷いため、かなり早い時間に家を出発せざるを得ず、睡眠時間が削られ生産性が低下している。通過時間の予見可能性が上がるとありがたい			
470	道路新設に反対です。重要なこと：自然環境保護、静かでクリーンで安全な生活環境、脱自動車のオルタナティブな街づくり、自転車走行環境と歩道の整備、公共交通機関の拡充、EVバスなど環境にやさしい交通手段の拡充	道路新設に反対です。重要なこと：自然環境保護、静かでクリーンで安全な生活環境、脱自動車のオルタナティブな街づくり、自転車走行環境と歩道の整備、公共交通機関の拡充、EVバスなど環境にやさしい交通手段の拡充	地球温暖化	自然環境保護、静かでクリーンで安全な生活環境、脱自動車のオルタナティブな街づくり、自転車走行環境と歩道の整備、公共交通機関の拡充、EVバスなど環境にやさしい交通手段の拡充	道路を減らす。自動車依存をやめる。オランダのように自動車ではなく人間が移動しやすいクリーンな街づくり。
471	景観	まちの文化			
472	自然環境に対する影響	ドローン，その他の進歩により交通量が今後増加するとは考え難い。道路建設は，最終的に負の遺産になると考えられる。	果たして現時点で新湾岸道路が必要か最高の必要がある。一度決定したことでも，時間の経過と，進歩により他の優れた方法があれば、計画を変更，中止すら勇気が必要。また目先の経済面だけを考えると将来的に悪い結果になる。	何のための道路か必要を再考する。利益を得るのは誰なのか。	
473	休日の渋滞がひどく生活がしにくい。				
474	住民の生活環境への影響。特に排ガス、粉塵。	付近住民の生活環境への影響。特に排ガス、粉塵。	今でも排ガスの匂いがきになる日が度々あります。これ以上の悪化は許容できません。		
475	コスト、拡張性、メンテナンス性、景観	砂浜の白い砂といい短絡的に見える			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
476	実際に渋滞問題を抱えているのは湾岸市川から谷津に至る一般道なので提示されているルートができても影響はないと思う。	渋滞の影響を受けないバイパスができればよいと思う。			
477	景観が非常に悪くなる	ずっと住んできていた街でとても気に入っているのにも関わらず、高速道路ができたら騒音問題や景観損失問題がある。その上、せっかくできたいなげの浜のエリアでゆっくりすることが全くできなくなることや、毎年の花火大会の際の景観が悪くなる			現在の状況のままでいい
478	人口減少するので新しい道路はいらないと思う	景観	高額の費用が懸念ならば新しい道路はいらない思う		
479	公害問題				湾岸は景観に配慮し道路建設に反対です
480	そもそも今回計画されてる湾岸エリアで他と比較して慢性的な渋滞が起こっているとは考えずらい。船橋、鎌ヶ谷、八千代などの14号より北側に高規格の高速道路や幹線道路がないことによる他の道路への影響が大きいと考えられる。また、アクアラインもそうだが、高速出口やジャンクションの作りにより渋滞を引き置きしている箇所も見受けられる。投資対効果をきちんと分析して県民が納得いくデータが必要である。	基本的に失った景観は２度と戻ってこないことを理解しておくべきである。千葉市として再開発に力を入れている区域は、なぜそこに力を入れているのかよく考えるべきである。また、ルートを考えるだけでなく、車線を増やす、江戸川、荒川を渡るための橋を増やす、踏切を無くすような道路設計など、考えて効果の出る箇所はたくさんあると予測される。なぜ渋滞がひどくないエリアに高速を作る理由があるのかわからない。	基本的に失った景観は２度と戻ってこないことを理解しておくべきである。千葉市として再開発に力を入れている区域は、なぜそこに力を入れているのかよく考えるべきである。また、ルートを考えるだけでなく、車線を増やす、江戸川、荒川を渡るための橋を増やす、踏切を無くすような道路設計など、考えて効果の出る箇所はたくさんあると予測される。なぜ渋滞がひどくないエリアに高速を作る理由があるのかわからない。	基本的に失った景観は２度と戻ってこないことを理解しておくべきである。千葉市として再開発に力を入れている区域は、なぜそこに力を入れているのかよく考えるべきである。また、ルートを考えるだけでなく、車線を増やす、江戸川、荒川を渡るための橋を増やす、踏切を無くすような道路設計など、考えて効果の出る箇所はたくさんあると予測される。なぜ渋滞がひどくないエリアに高速を作る理由があるのかわからない。	基本的に失った景観は２度と戻ってこないことを理解しておくべきである。千葉市として再開発に力を入れている区域は、なぜそこに力を入れているのかよく考えるべきである。また、ルートを考えるだけでなく、車線を増やす、江戸川、荒川を渡るための橋を増やす、踏切を無くすような道路設計など、考えて効果の出る箇所はたくさんあると予測される。なぜ渋滞がひどくないエリアに高速を作る理由があるのかわからない。
481	新設するのではなく拡張をまず議論すべき	環境と景観の保全	整備	住民の理解	現行の湾岸道路はさほど渋滞していないためその利活用をもう少し議論すべき。
482	海沿いに高速道路を作るべきではない。景観は未来へ残す財産。	概略ルート構造の案にある地図の案2青線エリアでの現道拡幅案が良いです。	一度壊した景観や自然はもう戻ってこないという未来への責任。	自動車の数は将来減ります。大規模な道路の建設はするべきではない。	長年愛した海の景色が道路に変わるなら引越します。
483	海岸線の景観	千葉市内の渋滞改善は必須であるが、海岸線の景観も千葉の魅力として考える必要がある			
484	地域の環境への配慮	地下を通すこと	ICの場所	地域周辺の交通量の変化に対するシュミレーションを慎重に行う必要がある	
485	景観が良くてこの街にマンションを買ったのにそれが損なわれることが許せない	マンション群のすぐ側に道路を作る事は住民の許可無しでどんどんすすめられていることが信じられない	景観と騒音と排気ガス		
486	海側の埋め立てはやめて欲しい	現住民の景観、環境、日当たりへの考慮	なぜ必要なのかわからない…説明、対話が不十分	今まで築き上げてきた湾岸地域の景観や環境が損なわれることは絶対に許せない。	何故必要なのか理解できていない…
487	景観を含めた、人々が安心して安全に海を楽しめる環境	今の海の自然な環境が大好きなんです、この道路が出来たら家からも海が見えなくなってしまうし、騒音や大気質の悪化などで安心安全に暮らせなくなってしまいますⓂまだ高校生だけどこのベイタウンが大好きで、大人になってからもこの街に帰ってきたいと思っています。どうか地下を通してくださいⓂⓂⓂⓂ			地下に通してくださいⓂ💩♀
488	人口海岸や三番瀬の環境保全				
489	道路を造るだけでなく、近い将来に千葉県の湾岸地域をどのような街にするか、街づくり構想と並行した道路造りをすること	自然災害に強い道路を造ること	アップダウンの少ない道路を造ること	ルート新設や増設の実績がある首都高やNEXCOがどのような点に配慮したかを調査すること	案1ルートを支持します。
490	沿岸部の環境保護	風や天候に強く影響を受ける事や環境保護の観点から沿岸部への道路新設には強く反対します海岸沿いに	既存の交通網とのアクセスと建設コスト		海を跨ぐルートには建設コストと工期が過大になり、コストパフォーマンスが悪い。
491	いち早く市川～幕張付近の渋滞地点を抜けられるか				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
492	景観と近くに住む住民の生活	工事期間ならびに、完成後に近くに住む住民に迷惑をかけないこと景観を変えないこと	住居と高速道路の離隔	開放的な海辺の景観に高架の道路設置は絶対反対	道路が完成する20年、30年後は車の台数が明らかに減っているのに、莫大な費用をかけて、また時間をかけて高速道路を新設する意味はあるのでしょうか？もしやるなら現場の拡張が良いと思います。
493	今のままでよい	海の景観が悪くなるから中止	中止	中止	中止にして
494	湾岸地域と北部地域を結ぶ県道、国道の渋滞解消	船橋市北部の住民は、湾岸地域へ行くまでに慢性的かつひどい渋滞をへなければならない。湾岸地域ばかりに税金を使っているのが同じ税金を払っているのに不公平である。			三番瀬の自然と景観を守る。橋にするなら、橋自体が美しい景観をつくるように。
495	自然環境保全と廃棄ガス	海沿いルートは反対です。	海辺の眺望景観	人口や自家用車依存が減少しているなか、新湾岸道路自体の必要性を全く感じていない	海沿いの景観を損なう道路は不要、持ち家の資産価値が下がるため反対
496		道が広く、わかりやすいこと。逆走なんかが起きないように。			
497	地盤				
498	千葉市が進めている湾岸エリアの観光開発	千葉市が進めている稲毛海岸から海浜幕張の浜辺の観光開発において景観を汚さないこと	景観		景観を守るために海の中に作ることも選択肢とする
499		環境への影響配慮			
500	景観の維持	現在の景観の維持（海辺周辺）	現在の景観の維持（海辺周辺）	現在の景観の維持（海辺周辺）	地下もしくは海底に道路を作る、時間帯で料金を変更する
501					新しくではなく、あるものを利用した計画をして欲しい。海側に作るのは、想像出来ない自然災害の不安を強く感じます。また、千葉の海、広がりのある景観を守っていただきたいです。
502	緊急時の流通確保	ヘルポートの併設、一般車の待避場所			
503	近隣住民の生活環境の整備。騒音、大気汚染等の公害。	海抜が低く、液状化しやすい地盤に道路を作る危険性。	地震に弱い地盤。	近隣住民の、住環境の悪化。	
504	新しい高速道路を造らない	利便性と渋滞の無限ループの解消	一極集中から地方分散	つくらない	高架道路を造らない
505		新湾岸道路がなるべく早期に開通可能なルートであること。どれだけ有益なルートでも開通に何十年も要しては意味がない。			将来的な自動車の自動走行に最適化された道路構造であること。
506	「幕張の浜」、「検見川の浜」、「いなげの浜」の景観を維持しつつ、設計を行う必要があるかと思っております。				
507	近隣住民の意見	海の景観			
508	南船橋駅前開発に伴った人口増加、交通量増加対策の必要性(地域に住む住人の通常生活に支障あり)				
509		慢性的な渋滞の解消と費用対効果の検証	環境保全		第二湾岸道路の有効活用
510		今の景観の変更を極力最小限にすること		公園がある海外沿いは地下構造にすべきである	海岸線の景観を維持するならトンネル構造となるが、このエリアの成田砂層を長距離、大断面、高水圧下の泥水シールドとなり事業費が辛いのでは？
511	工事費を抑えてもらいたい	新しい道路も良いが、生活道路の白線があちらこちらで消えかかっていて大変危険。お金の使い方はしっかり考えて欲しい。子供達が渡る横断歩道も薄くてわかりづらい。	近代化すれば良いわけでなく、自然を守って欲しい	県民の生活道路安全を見直してから、こういうプロジェクトを進めて欲しい	
512	南船橋や若松交差点周辺の渋滞を緩和できること	南船橋や若松交差点周辺の渋滞を緩和できること			
513	幕張から稲毛間の海岸エリアの景観保全	幕張から稲毛間の海岸エリアの観光資源を毀損することなく渋滞問題を解消すること。	現道とのjcによるアクセス性		
514		逆走防止を含めた事故対応必須！			
515	景観が変わる事には絶対反対。谷津干潟の周辺を、走るのは許されない。	地下を走らせるのには賛成。		景観と自然保護	海岸線の地下ルート
516	コストを下げる	時期を早める			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
517		これまでの街の景観と環境維持(海沿いへの高架橋の新築には反対)	地域住民の住環境に悪影響がないこと		現在のルートの拡張案で解決すること
518	海岸を風景として通行する観光資源としての道路	京葉道路の慢性的な渋滞の解消	千葉航路を越える千葉ベイブリッジを造ってほしい	環境ゴロをどう黙らせるか	3車線に加えて左右の路側帯を広く取って日本の高速道路の今後の見本となる道路としてほしい
519	産業エリアと居住エリアの分離を重視してほしい	産業エリアと居住エリアの分離を重視してほしい		そもそも必要性を感じない。これから少子高齢化による人口減がより進むのに必要な事業とは思えない。トラック輸送もドライバー不足が問題視されているのだから京葉線やりんかい線を活用した鉄道輸送に回帰する方策を考えるべき。Co2削減にも貢献出来ると思いますが？	どうしても作るのなら既存インフラの京葉道路、湾岸道の効率化を進めては？地下利用や複層化による輸送力増強を図ったほうが今から長い年月を経て用地確保を行うより手っ取り早い。あとは鉄道貨物利用で。
520	車窓の景色の楽しさ	道路そのものを観光地の一部にすること			
521	排気ガスの低減	事故が、あった際の回避ルートの確保	住民の納得感の醸成	特にありません	当該道路に進入する際の安全性
522	千葉港の所のみ通す	現状で新ルートをつくる必要性を感じない	千葉港の所のみ通す	湾岸線で充分。既存の物で渋滞対策すれば良い	幕張以降で千葉港を通すルートなら良いが、稲毛海浜公園を通すルートは景観を損なう
523	新湾岸に流れる外環がこれまでよりも混まないこと	外環と東京と高谷間の渋滞対策も必要			
524	ハザードマップを鑑みるに船橋市栄町は水害に弱く住宅用地に向いてないと思われます。震災で仙台東部道路が堤防の役割を果たしたことを鑑みてもむしろ栄町の住宅地を立ち退かせて物流拠点にしたほうが合理的ではないかと考えます。	合理性です。第二湾岸の目的の一つが物流の安定化である以上、既存物流拠点や工場地帯に建設するのは得策ではないと思います。	物流の安定化を図るのであれば第二湾岸のICと東関東道、京葉道路、外環道、首都高へのアクセスを鑑みた設計が重要だと思います。外環道神奈川地区は明らかに失敗するのでその二の舞だけは避けて欲しいです。	スピード。どんな手段を使っても早期実現して欲しい。	宅地と工業商業地区の完全分離。京葉道路以南は工業商業地区として再開発したほうが利便性は高くなるし、海神以北は宅地としての価値が挙がる。そして経営学の観点で言えばそうすべきであると思います。
525				ラムサール条約登録湿地の上や近くに新湾岸道路を景観や、動植物の保護のために絶対使ってはならない	東京湾沿い若しくは地下に道路を作る
526	地域の環境との親和性				
527	周辺環境への配慮	景観への配慮			
528	将来的な必要性、現在の必要性	「湾岸地域」とは何なのか、東京湾との接点をどう整備するのかが最重要。	将来的な維持費	現存する道路交通環境の改善と財務面の将来にわたる検討	やりたいなら、全て首都高一部区間のような地下道化すべき。
529	渋滞の緩和	特にららぽーと、習志野付近の渋滞緩和を考え、国道357号、湾岸道路や東関東自動車道以外の新ルートの建設が望ましいと思う。さらに海より地域に高架でも地下でも工期が早く、建設中にそれに伴うさらなる渋滞が発生しない方法で建設してもらいたい。	配慮する事を考えるならば、地下を通したら良いのかと思う。	地下を通せば、自然や景観、地域住民に配慮する事なく人知れず工事が進み完成するのが望ましい。	ルートは新案で良いと思います。
530	これからの人口減少に伴う道路利用率の低下を景観や環境を破壊してまで行う必要がない	道路完成時の人口数と高齢化に伴う道路利用率を加味したときに今より渋滞が減少することが想定してされる中で新しい道路を作る理由はないと考える	ただでさえ、埋立地として地盤が軟弱であるのに対し、高架や沈埋管を敷設したら、どのようになるか想像に硬くない。また浜辺近隣に住む者として振動や騒音による被害はとても容認できるものではない	ただでさえ、埋立地として地盤が軟弱であるのに対し、高架や沈埋管を敷設したら、どのようになるか想像に硬くない。また浜辺近隣に住む者として振動や騒音による被害はとても容認できるものではない	環境破壊や事業費を考えるのであれば、既存道路拡張が現実的と考える
531			道路の維持管理が同じ個所で、10年以上補修しない道路が多く、でこぼこが放置されている。	防災ルート確保の観点から道路補修の効率化、定期実施すること。	事故防止のため車歩分離や逆走被害軽減の分離帯設置すること。
532	交通事故の増加してぎ心配	環境悪化が心配			
533		海沿いのせっかくの外観が道路によって開放感がなくなってしまうのはとても嫌なので海沿いにつくるのは反対です		海沿いに住んでいて道路も広く高い建物もなくひらけた感じがとても好きなので海沿いに造るのは反対です！渋滞なども困ったことはございません！	
534	近隣住民への騒音	住宅地への騒音と人の流れへの配慮			住宅地から離れたエリアの海岸沿いの商業活用と総合的な展望を持った開発。
535	１）自然環境を大幅に破壊する場所に道路を造らない２）道路の維持管理にもお金や人手が必要なのでなるべく短い距離で道路を建設する	京葉道路の慢性渋滞区間は宮野木JCT～千葉東JCT間なのでそのう回路だけを造れば良い	不要な道は造らない、最短ルートにすべき～そもそも「第二湾岸道路」という名称がふさわしくない～とっくに無償になっているはずの京葉道路渋滞区間のう回路だけでよろしい	何度も書いたが、余計な区間の道を新規に作る必要は無い	主に３５７号線上とその延長線上にルートを作る

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
536	千葉市の需要な資産である人工海浜へ悪影響を及ぼさないこと	海岸エリア（海浜エリア）を通らないルートであること	人口減少の状況においては現状の道路インフラで十分のため、社会福祉等の分野に予算を回すべき。	海岸エリアの生活環境に影響がないこと	京葉道路と東関東自動車道と並行して自動車専用道路があるため、その道路を整備する対応で十分
537	景観の維持	完成後の景観は勿論、工事期間に発生する環境負荷に対し、湾岸エリアへの影響は最小限である事が求められると思います。			ICが出来ることによる既存道路への影響は無視出来ないと思います（必要に応じて既存道路の拡幅等実施）
538	倉庫物流のオフロード	幹線道路との接続経路			案1-2が最適と考えます。
539		既存の湾岸線を拡幅しなるべくお金の掛からない様に作って貰いたい。	金の掛からない方法を考えて欲しい。	なるべくお金を掛けない様にしてもらいたい。	
540	海辺や公園の景観、環境を壊さない	海辺の景観、公園の環境を守る	景観の配慮	景観と環境を守る	地下
541	海上を通る道路と既存の陸上道路との二重にある高速道路が望ましい	緊急時や災害時を含めアクセス可能であること	経済効果向上、エネルギー損失が軽減されること、レジャーにも使えるように海岸に降りられように	出来るだけ多くの知恵を出してもらい次の世代に役立つものを	海上ルートを精選するので地震や津波に耐えられる道路や構築物
542		交通渋滞の緩和、事故の防止			公害、自然については重要
543	案1-1は景観上望みません。案1-2又は案２を望みます。	稲毛の浜付近の大々的な観光スポットに投じた税金を台無しにする案だと思います。景観や騒音、公害を考えると地下を通すか、緑地を広く取っている357の拡張か地下化を希望します。	案1-1は今まで行って来た海の観光を台無しにすると思う。	環境と景観	地下を通す
544	浜の生物保護保全	配慮の項目に入ってますが、配慮じゃなく重要視してください。いなげの浜ではアジサシの保護をしており、最近やっと数が復活してきた所だったと思うのですが？保護活動団体や専門家に話を聞いて影響がないようにしてほしい。	浜や周辺の生物保護保全。ある程度の景観保護。	生き物(アジサシ他)への影響を最小限になるよう専門家に要相談。景観は最近それを売りに開発した矢先だったと思うので(稲毛の浜ビーチタウン)台無しにならないようにした方が良い。排ガスは少なくなるようにはできないのですか。	高架道路は決まりなのですか？どうせ作るなら発電施設(太陽光/太陽熱/風力/振動/音など)をくっつけて排ガスや音は周囲にもれないようにしてほしい。電気自動車優先もいいし、自己再生コンクリートを使ってもいいし、他の実証研究を兼ねてもいいし全国のモデルケースになるような道路にすれば多少費用は回収できるのでは。
545	住宅街外に高速道路を作らない事	どうせ、お国が決めることは国民の意見は無視。このアンケートもどうせ出来レースでアンケートすることに意味があって、結果は関係無い。そもそもアンケートに回答する人がどれだけいるのか？完全に反対	住民全員の意見	住民全員の意見	
546	建設時に既存ルートに影響を与えないこと。	費用対効果			
547	自然環境保全	折角検見川の浜稲毛海浜公園など作って素晴らしい景観と海岸の自然環境を作ったのだから案1は絶対に認められない	R357の広い中央分離帯が有るのだからここに建設するべき	何のために白砂を輸入してまで白砂青松の千葉の海岸線を作ったのか！	
548	環境破壊をしない	現道路拡幅案	新湾岸道路の必然性		
549	景観	人口が縮小に向かっているなかで、費用対効果の検討が必須。案1は海岸線を通るため景観が損なわれる心配がある。			
550	幕張を通過する人のための迂回ルートはほしいが、生活道路として使用するのに有料だと結局使わない。		海が見えなくなるのは、住民としては非常に残念に思う。価値も下がるのではないか。		
551					現行道路の拡幅が最良と考える。
552	極力、信号の無いこと。	生活道路と交差を極力減らす。			
553	トラックの交通量削減	渋滞解消			
554	海岸線の景観の維持	海岸線に道路を建設することには強く反対します。湾岸瀬の渋滞に不自由さは全く感じません。			
555	近隣住民、及び自然の安全と環境の確保	液状化のひどかった地域を候補地にあげているため、安全性の確保。また、道路を敷設した際の近隣住民への補償	治安		なぜ必要なのか、メリットとデメリットが不透明だと感じたためあまり乗り気になれない節がある。若者世代にも分かりやすく説明してもらえたらより賛成や改善案が集まると思う。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
556	環境破壊をしてまで新湾岸道路プロジェクトを進める必要性は全く感じません。	これから人口減の中で物流の必要性は感じません。そもそも不必要だと思います。	自然破壊を行ってしまうと復元はとても修復です。安易なプロジェクトには反対します。	環境は人間の為だけではありません。自然と共生してはじめて豊かに繁栄できるものです。安易な新湾岸プロジェクトのには心底反対いたします。	そもそも新湾岸プロジェクトの必要性を感じません。今の湾岸道路だけで充分問題ないと思います。
557	建設コストと時間軸のバランス				
558	幕張など海岸沿いの景観を壊すべきでない	結局高谷JCTで合流し、特に上りの渋滞緩和への効果は限定的な気がする	ばくだいな経費を使ってやる必要があるのか本質的な面で疑問がある		大災害時に房総半島が孤立しないよう災害対策の面での視点を重視すべきと思う
559	景観を良く考慮した乗用専用低速迂回路とする	湾岸浜辺沿いで防波水路を兼ねる。100年残る石造りのようなもの	道は単に渋滞解消用ではなく人々を繋ぐものであって欲しい		高架ではなく。平地に岩を並べ、メンテナンスは各区劃でできるやうにする、。
560	用地買収による地域住民の負担軽減	用地買収による住民負担を減らすため、三番瀬を南に迂回するか、三番瀬の上を通す。らららぽーとやIKEA近隣の用地買収は、地域への影響が大きすぎる。三番瀬は最低限守るが、漁業への影響はやむを得ない。高級車を複数台所有している漁業関係者が多いようで、三番瀬保護を名目に今まで甘い汁を吸ってきたのであろう。そのような状況で、何故現状維持しなければならないのか？	環境保護と漁業による利益保護は、分けて考える必要がある。漁業を保護して、用地買収される住民は犠牲になる、では不公平		
561	湾岸環境の保全	周辺住環境への影響極小化			
562	三番瀬の反対団体を抑え込むこと	蘇我より内陸側（大宮や松ヶ丘など）への延伸	事業費	事業費の透明性。谷津干潟はどうでも良いが養老渓谷は守ってほしい	松ヶ丘、大宮への延伸
563	景観を損なわない事	海沿いに効果構造を建築する事は、計画を損なう上に、地震などの災害にも影響が出やすいので反対側です。。			
564		道路へのアクセス性の良さ、分かりやすく事故が発生しにくいルートと及び入口が必要			既存の道路拡張も視野に入れること。新しい道路を作るのも大事だが、道を拡張し、直線が多いルートに変えることも必要。新ルートは、入口がわかりやすいよう、表記を増やすこと。
565	今の自然や景観、住生活環境を変えない、悪化させない	無駄に新しい構造物をつくらない。今の自然などをしっかりと保全し、今の住環境をしっかりと考えてほしい。稲毛海岸の騒音や治安が悪化した事例もあるので、その点をしっかりと考え、検証や検討をしてほしい。	行政として、しっかり住民のことを考えて、安易なことをしないでほしい。	提案の海沿いのルートがくるなら、今住んでいて環境含めて満足しているが、魅力や満足度がかなり下がる。	
566	海浜幕張でのスタジアムの新規建設などで自然が減ってしまい、住環境への魅力が下がると思うので、これ以上自然が減らないようにして欲しいです。また、個人的には検見川浜周辺は高い建物がなく空を見上げた際に広い空が見える事がとても好ましく思っているので高架構造の道路は作らないでいただきたいです。	海浜幕張でのスタジアムの新規建設などで自然が減ってしまい、住環境への魅力が下がると思うので、これ以上自然が減らないようにして欲しいです。また、個人的には検見川浜周辺は高い建物がなく空を見上げた際に広い空が見える事がとても好ましく思っているので高架構造の道路は作らないでいただきたいです。	美浜区は緑が多い点が魅力のひとつだと思っているのであまり自然環境を壊す開発はやめていただきたいです。		
567	水辺や緑の保護、都市機能の連携や分断回避	既存の東関道の拡幅による利便性向上と都市機能の損傷の両立を図るべきで、首都高同様の地域内近接道路設置による将来への禍根を残すべきで無い。	現状の高速道路と生活地域と離隔が確保された環境を維持尊重すべき。	海辺のエリアと生活地域との連続性を維持すること。	東関道の拡幅を中心に考えるべき。
568	景観を損なわない	内陸部につくるべきだ。	海の景観は残すべき		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
569	人口の増加推進と自動運転の促進	沿線もしくは住宅街を避けるルートが望ましい	埋立地が多い為、地震対策として、土壌にも配慮が必要	一刻も早い開通が必要な為、土地の買収に時間を掛けない事	無人バスなど、新しい交通機関も併設
570					案1-2では津波、洪水などの浸水が心配なので、高架構造で海岸沿いに新設するのが良いと思う。災害等の場合は緊急車両優先として、路肩を走れるように道路幅を確保することが良いと思う
571	幹線道路と生活道路とを明確に区切れること	道路としての機能に特化すること（目的地へのアクセスのための手段への特化）	観光名所となるような道路を目指すのはやめるべき（高架とした場合、美浜大橋付近や東京ゲートブリッジのような景色を楽しみながらといった形は渋滞を招くので案として避ける）	慢性的な渋滞を解消し、物流促進・観光促進を掲げるのであれば、特化するべき。現在の湾岸道路は沿道にスポットが多く、渋滞を誘発しているため、課題はそこにあるかと	案1-1が全体最適かつ、沿道の先にまで波及効果を生むことができると推察はする。他のルートで行くと沿岸部にこだわるのではなく、より海側へルートを出し、ICアクセス用のルートとするのが良いのでは。
572	第１案は高架の場合千葉港およびJFEに寄港する船舶への影響が大きすぎるしもし地下（海底）構造の場合は第２案と比べて工費が１５倍から３０倍に膨れ上がりますので現実的ではありません。	費用対効果を考えて案１は両方ともあり得ない。海底に道路を作る工法はケーソンを繋ぐ方法もありますが大地震の震源地真上の海底にしかも緊急救援物資搬送などというこじ付けは余りにも幼稚。このアンケートどなたが考えたのですか。技術者として４５年間働いてきた私からすれば言語道断なアンケートです。	建設工法、建設期間、費用対効果。すべて最良案を導き出すには数学が必要です。	同じ質問を繰り返してなんとする。	渋滞緩和のために新道路を作るにしても今ある道路との親和性を保たなければかえって路線がのび、時間がかかる弊害が生じる可能性があります。利用しやすく用地買収がやりやすいのは357と14号の拡充でよろしいのではないか。
573			周辺住民への配慮が重要。特に工事期間の長期化が想定されるが騒音や景観および道路閉鎖等の生活に対する対する配慮を重視して欲しい		
574	谷津干潟の生態系に及ぼす影響	谷津干潟を隠す形で、道路を拡幅拡張するなら野鳥の飛来に深刻な影響を及ぼします。	沿線住民の思い	谷津干潟、三番瀬は沿線住民が大切に思う宝です。	どうしてもルート変更が避けられないなら、東京湾側に新ルールを検討するしかないと思います。事業費がかさむのであれば、今すぐに着手する必要性を感じません。
575	土地取得のしやすさ	拡幅や、高架にする場合、土地取得が出来ないと、いつまで経っても開通しない。もしくは部分開通となってしまうため。			
576	今の環境がよいのでそれを壊すのは絶対に嫌です	京葉道路と湾岸高速を拡幅。これ以上高速道路はいりません。	今の環境を壊してほしくない		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
577		湾岸エリア住人市民一同を代表し、現在計画されている新湾岸高速道路建設に関して、以下の意見を申し上げます。記１.環境破壊と景観悪化の懸念本高速道路の建設により、海に面した浜辺や海の自然景観が著しく損なわれると共に、自然生態系も破壊される危険があります。特に、絶滅危惧種の渡り鳥コアジサシの繁殖地に建設されることで、種の絶滅リスクが高まることは看過できません。２.地域住民と高齢者への影響高速道路建設による排ガス、騒音、ゴミの増加は、地域の住環境を悪化させ、住人離れや高齢者の増加を招く可能性があります。結果として、地域の空洞化や過疎化が進む恐れがあります。３.将来的な交通需要の変化と不要性今後10年、20年の間に、交通手段の変化や物流システムの進展により、高速道路の渋滞緩和策や代替手段が整備される見込みがあり、その結果、今回計画されている道路自体の必要性が低下する可能性があります。４.環境と自然生態系の保護の必要性自然環境の保存と生態系の保護は、次世代への責務です。特に貴重な渡り鳥の繁殖地を破壊することは、多大な環境負荷をもたらし、地域の自然の循環を乱すことにつながります。 以上の理由により、計画中の新規湾岸高速道路建設には反対いたします。未来少年コナンのティキを知ってますか？物語の中のコアジサシが持つ象徴性のように市民と千葉県の自然環境と地域の持続可能な発展の橋渡しになる事を切にねがい、計画の見直しと代替案の検討を強くお願い申し上げます。			
578	安全な道路、白線が全く無い状況が現状である。	安全な道路、白線が全く無い状況が現状である。	安全な道路、白線が全く無い状況が現状であるにも関わらず、巨額な予算を投じて新たな道路が必要なのかが疑問だと思う	安全な道路、白線が全く無い状況が現状であるにも関わらず、巨額な予算を投じて新たな道路が必要なのかが疑問だと思う	巨額な予算を投じて新たな道路は必要ない
579					新たな用地買収が少ない案2現道拡幅案が望ましいが
580	海岸の環境や景観を壊さないで	稲毛の浜、マリンスタジアムなど海沿いの夕陽の見える地域に影響のないようにしてほしい	これを作る間に長年工事が各所で行われることへの不満		
581	風の影響		漁業・遊漁・商船系への影響(施行中も)が出ないルート	湾岸エリアで高架等を作る場合、時間がかかると想定され、この地域では多くの船が往来しています。漁業を行っている方もいます。そこで影響が出ないルートの検討をして頂きたいです。	
582			稲毛海岸～検見川浜の海浜公園を素敵にリニューアルしてくれているので、その景観を壊すようなルートの高速道路にはしないでほしいです。		
583		老朽化対応は必要だが新しいルートが必要だとは思わない			
584	先の世代に負担をかけない事	何十年か先の交通量に対する修繕費や経費	4～50年先の事	地震などの災害やゲリラ雷雨などの自然環境の変化	乗り口、降り口が多く何処にも行きやすくする

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
585	新湾岸道路完成に伴う従来の道路の混雑シミュレーションと対策。新たな抜け道として車の流れが変わり、渋滞、道を横切るのだが難しくなるため。	信号機、ゼルラーゾーンの増設。			
586	道路新設案(高架構造を主体)が1番よいと思う	現道拡幅案は毎日多い交通量の中での工事は捗らない気がするし、道路新設案の地下構造主体は費用がかかりそうな気がするので。案-1と案-2とではどちらが安価で出来るのかは非常に重要な気はする。	湾岸ICから蘇我ICまでの距離が長すぎるので、その間にICを作って欲しい		せっかく新設するなら、1、2車線ではなく、3車線で作って欲しい。
587	現状の改良に留めるべき	日の出～若松間の車線の拡張	若松交差点東行きの右折路の拡張するだけで若松交差点はすくはず。	日の出～若松までの立体化	
588			新ルート建設の際の工事に伴う通行止め等による、一時的な渋滞や交通量集中のリスクの大きさ。	とくに、船橋三番瀬や谷津干潟、また海浜地域の動植物の影響、海への影響などは最優先で考えなければいけない事項と感じる。貴重な干潟や三番瀬への影響は必ず排除しなければいけないと感じる。工事による影響だけでなく、物流網や観光アクセスルートの変化によるヒトやモノの動きによる長期的な生態系･環境へのリスク評価をしっかりしてほしい。	既存の道路の拡張で十分。京葉道路や湾岸道路の拡充、高速につながる国道や大きな県道の拡張を優先してほしい。
589	騒音や粉塵の抑制、街の景観の維持・確保	ぜひ地下構造主体で検討いただきたい		コストを重視して利便性を妥協すること	
590	現状のみならず、将来的なニーズへの対応	③、④、⑥、⑦は①と②が達成できればほぼ実現できるものと思います。また、③は交通ルールや緊急車両通行の運行体制の改善によっても実現できると思います。⑤は新湾岸道路プロジェクトとは別に早急に実現すべきものと考えます。	プロジェクト遂行時の安全と意見対立による分断	建設時、日常における事故が頻発しているように感じるため、より一層安全確保を考えていただきたいです。様々な事業において意見の対立から住民・関与者の分断が進み、事業進行の遅れにも繋がっていると思いますので、それらについても配慮をお願いします。	
591				東京湾の自然の確保と、近隣住民の健康および住居環境の維持。	渋滞解消は理解するが、人口減･少子高齢化加速するなかで車の台数は減少すると思う中で、新たな幹線道路が必要なのか、甚だ疑問を感じております。
592	平行に道路が並ぶので、電車のように各停と特急に分けたほうが良さそう。混雑するショッピングモールの近くには出入り口を作らないなど				
593	景観重視は譲れない、海岸沿いに高架などありえない	美浜区は景観を目当に居住を決めた人が多いはず。誰も海岸に高架ができることなど想定していない			沖あいに高架設置ならアクアラインのように景観への影響も少ないのでは？
594	住民の健康（排気ガスや夜間のヘッドライト）、景観を変えない、	美しい稲毛の浜や検見川の浜、幕張の浜の周囲の景観を変えないこと	夕陽や富士山が見えるマンションの資産価値が下がる場合の補償	美浜区が醜浜区にならないように、少なくとも高架道路は拒絶します。	今後、人口が急減するので、20年後は交通量が今の8割になる。
595	出来るだけ早く改善してほしいスピード感	なるべくはやく改善しないと千葉県全体の損失になると思う		工期	車と鉄道とうまく連携してほしい。バスだけでは輸送力に限界がある。
596	車両通行による騒音の軽減	地域住民の家が、高架下にならないようにして欲しい。地盤も考慮して土地を買っているので、地下道路も地域住民の家の下を避けてほしい。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
597		現在、特に渋滞が酷い地域(南船橋駅付近)への効果、及び幕張新都心における将来的な開発(MICE、特に将来的なIR計画や、スタジアム再開発、計画されているバスケットアリーナ、ベイパークエリア)などへの相互性、接続性などを鑑みるべきである。			湾岸地域のため、一直線のルートが多いと感じる。スピード制限について他の道路に比べてアドバンテージ(制限緩和)などがあっても良いのではないか。海沿いとなるため、それを活かした新たな景観が生み出されるべきである。そのため構想やデザインには力を入れてみては。例えば、東京地域の首都高などは走行車からの景観が有名である。
598	湾岸線より海側が良いと思う		早期に着工出来る		
599	排気ガスなどの環境汚染についても、しっかり考えて欲しい				
600					海浜大通りを頻繁に利用しておりますが、道幅も広く、三車線あるのでストレスがないです。現時点でも十分に恵まれた道路だと思います。美浜区は埋立地なので、車道も歩道も広く、よくできた作りですが、千葉の内陸方面に向かう道路は、狭くて歩道もないため、渋滞するし危険です。湾岸より先にやるべき道路があると思います。湾岸は何もしなくていいです。
601		高速道路出口の渋滞をなんとかしてほしい			
602	費用対効果	3本目の高速を作って本当に効果があるのか、について非常に関心があります。東関道より京葉道が混んでいたり、混雑する357と並行する東関道の容量に余裕があったりするのは、より安いルートを使う車が多いという面があるのではと思います。そうだとすると、3本目の高速を作っても同じ理由で利用率が上がらなければ、作った効果が出にくいのではないかと想像しています。横移動の3本目を作るより、縦移動を充実させることのほうが優先ではないか、とも思います。縦移動の一般道も外環も、いつでも混んでいるようなので。			
603	案２ルートは住宅地が多く騒音問題が発生する可能性大である。		自然環境を守るには高架にするかトンネルにする必要があると思われます。	湾岸付近は工業地帯であり大型車両が非常に多く騒音問題があり住宅地は避けるべきである。	工事費は多くなると思いますが、騒音問題、環境問題を考慮するなら案１－２がベストと思われます。
604			現状の自然環境に影響を与えないことです。		基本的には新湾岸道路建設反対。敢えて可能性を考えれば現道拡張案は二階建または地下式で同一軌道とはしない、平日はトラック専用とし普通車は通行不可とし償還期間を設けて将来は無料道路に。さらに現状では拡張も無理であれば全線海底トンネル方式にすべき。
605	インター周辺の生活道路の混雑緩和	高谷JCTからは海上を通し途中にICを作らない。特に市川、船橋、習志野は生活道路が混雑する。また、海上の方が用地取得がしやすい。	IC周辺道路の混雑	高谷JCTから浦安を回って三番瀬避けるように海上を渡り千葉方面へ	新湾岸が出来たことによりIC周辺の道路混雑。また、今後起こり得る大地震や大津波の対策。
606	環境				案2拡幅をなるべく道路新設で実現できると良い

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
607	ららぽーとと三番瀬の間あたりのアクセスを増やしてほしい。	ららぽーとと三番瀬の間あたりのアクセスを増やしてほしい。東京湾岸道路とは別に、歩行者・自転車も通れるような橋があると嬉しい。そしたらついでに日の出地区や栄町あたりも発展できないかなと思う。			自転車用の道路(歩道)を整備してほしい、いつも危ないので。
608	渋滞対策				
609	千葉市の、人口増加				
610					案2よりも案1のルートを支持。スルーする交通を湾側にオフロードさせたい。
611	災害(天候)に左右されない(影響を受けにくい)道路	ルート内のICを利用する(出入りする)車と、ルートを通過する(途中のICで出入りしない)車の分離化	環境と経済のバランス	いずれのルートであってもぜひ完成させてほしい	将来の設備更新(橋やトンネルほか)を見据えた道路作り
612	環境の保全	自然を残した道路作りになっているか			
613		大震災、大洪水に耐えられる強さ			
614	住宅地を通らないのが、望ましい。	高谷JCTが、地下道路なので海側を通れば高架構造になる為景色も良い	騒音	わかりやすいルート	高架が良い
615		速達性		一分環境	
616	案2の現道路拡幅にして下さい。案1は反対。大多数が同じ意見だと思う	三番瀬、幕張、検見川、稲毛など湾奥の自然と景観を改善する方向に、きちんと向き合ってほしい。案1は反対			
617	環境に配慮されたルート選択	環境や景観に配慮したルート選択	三番瀬に配慮してほしい	環境や景観を十分配慮すること	景観上、高架には反対です
618	イベント時の交通渋滞の緩和。毎回混むところはきまっているため、その部分の解消				
619	災害に強い湾岸になるようにして欲しい。	コストを押さえて欲しい。	環境に優しい	専門家の意見と住民の意見を大切に	道路の壁にソーラー発電や風力発電などを作ってはどうでしょうか?
620	商業施設の導線をしっかり考えた道路づくりをしてほしい。これは商業施設を建てた側にも責任があります。南船橋駅周辺の渋滞は病的です。				
621	三番瀬は保全したほうが良い				船橋市市川市習志野市でのインターチェンジへのアクセス道路の十分な整備
622	景観を犠牲にしない。	三番瀬、稲毛の浜などの景観を犠牲にしてまでの道路はいらない。			
623	道路のメンテナンス、経年劣化工事計画	冗長性			
624	観光に耐えうる橋梁が欲しい		とにかく渋滞しない事		横浜にはベイブリッジ。東京はレインボーブリッジ。千葉には誇れる橋が無いので、観光に耐えうる橋が欲しい。
625	現道路357の改良し、自然環境を破壊しない事を望みます。	幕張・検見川・稲毛の浜や公園などを破壊しないでください。高速道路などは空気や景色を変えてしまいます。	人口減少の為、ドライバー不足Nando		
626	人口やドライバー減少による効果減少	完成予定となる20～30年後のドライバー数を考えると、無人自動運転など新しい技術への対応を踏まえて計画を待つべき	人口やドライバーの減少による費用対効果の減少	完成予定の20～30年後の人口やドライバー数を考えると、環境を破壊してまでの効果があるのか強く疑問に感じる。遅すぎた。	今後の人口減少を考えると、既存道路の改良を行うことが環境にも費用にも優しいと考える。ドライバーの減少による無人自動運転などに対応した新しい交通への今後の対応も踏まえて、大規模プロジェクトは待つべき。
627	ベイタウンの景観を守ることと騒音対策。	ベイタウンは空が広くて静かで景色がいいことが魅力なので道路を外環道みたいな半分地下に埋めて騒音と景観を守って欲しい。	老人による逆走の防止対策。		
628	国道357の船橋・新浦安一帯が渋滞になると、まったく動かないから、その解消は大至急だ。				
629	建設後のイ税金の有効活用の観点から、ンフラ維持コストを低く抑えること	環境アセスメントの尊重観光資源としての環境維持			用地買収への困難は想定されるが、地下.空中構造物は損壊した際の復旧に時間を有する。このため拡幅案が自然災害等に対して妥当な選択

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
630	湾岸地域の物流関係の仕事に就いており、ほぼ全日における慢性的な渋滞に苦慮しています。出勤時間や退勤時間も渋滞に影響されており、帰宅して家族と過ごす時間が少なくなってしまう現状を早期に打開して頂きたいと思っています。約20年前に当時の堂本知事によって三番瀬への影響を考慮して白紙撤回された事情を鑑みて、私自身は自然環境の損失があっても、それを上回る経済効果や地域貢献があるならば致し方ない事だと思っています。幕張地区の既設道路を活用し、早期に新湾岸道路が建設される事を強く願っています。				
631	物流交通の分散	湾岸地域の慢性的な渋滞や事故の要因は、物流交通量の増加があるとおもいます。走っていても大型トラックが多く怖い思いをしたこともあります。物流トラックと一般交通を分けることが解決に繋がるとおもうから。	将来の千葉県の発展	コストにとらわれず、地域や日本の発展に寄与するあるべき道路を作って欲しい。	津波に強い構造にしていただきたい。※地下構造は不安がある
632	湾岸エリア居住地から海への景観	現存する道路の拡張		海の景観を高速道路建設で壊さないこと	現存道路の拡張(案2)
633	ルートとは関係ないかもしれませんが、湾岸を走る時に轍が気になります。大型車両がたくさん通るからだとは思いますが、その辺の耐久性を強くした方がいいと思います。	新しいルートだと海上を通る部分が増え、環境破壊になると思うので、現状ルートのまま、拡張できるならそれが1番良いのではと思います。	現状ルートを拡幅の方が用地取得リスクは軽減出来るのではと思います。		先ほどと重複しますが轍が気になるので大型車両の交通量が多いので耐久性を強化した方がいいと思います。それと大型車両の車幅が広いせいかセンターラインや路側帯のラインがすぐ薄れてしまっていて夜の雨の日などは見えなくて怖いのでこまめに修復して欲しいです
634	海岸の景観の維持、海洋生物への影響考慮				
635		景観	環境	観光スポット	砂浜利用
636	現在の国道だけでも騒音排気ガスの問題があります。昔は海も近くて過ごしやすい土地でした。これ以上の環境の悪化は耐えられません。ここで暮らしている人たちの健康の悪化を許してはなりません！	道路の近くで生活する人の環境の悪化への配慮	今まで、そして今これからも気持ちよく生活するための環境を大切にする事	現在の国道を拡幅やその他の方法で利用する事は断固反対いたします。	ずっと海岸側に新しく道を作ることしかありません。新しい道路はいらないかもしれません。昔登戸は干潟の広がる美しく楽しい海岸でした。今以上道路はいりません！
637	自然環境の保護	上記に書かれた質問は当たり前に重要だと思うばかりなので当然ほぼ強くそう思うにつける。全部叶えるために海辺に作るなんて勝手すぎる。それに目先のことばかり考えないでほしい。将来何十年したらまた経年劣化で費用かかる。既存の道路の拡幅がまだマシです。		これ以上！海らしい景色を潰すのやめてほしい。今の子供達が見る世界はどんどん美しい景色が消えてゆく。とても大事！！作ることの至ったならば高速の周囲一帯たくさんの自然公園(沢山の木々、海辺の生き物のために)を人口であっても作ること	
638	環境の保全	住民への周知	環境保全との両立	この道路ができたとたんに慢性的な渋滞にならないため広い道路が必要と考える	津波の避難として活用もできるので、案1-1が最良。瀬戸大橋のような美的な要素が必要。
639	稲毛海浜公園の近くを通るルートは絶対にやめてほしい。	自然環境の保護と景観の維持が大事だと思う。	稲毛海浜公園の側は避けて欲しい。	せっかく綺麗にした稲毛海浜公園の景観等を壊さないようにすること。	今のルートから簡単に移動できる構造にすること。
640	安価に造る。14号とららぽーと前の渋滞を緩和させる。	安全性は勿論のこと、安価かつ迅速に実用化してほしい。	湾岸の景観は重要ですが、新たに造る道路込みの景観を創造するのもアリなのかと思います。	あまり保守的にならず、近未来の日本を形作ってほしいです。	新興国に負けないカッコ良いNIPPONの湾岸に期待!!
641	早急に着工	国道からすぐの所が一番いいと思います			国道357の上を高速道路にすれば完成が早いのではないか
642	国道１６号線、船橋取手線、外房方面高速化	下総印西から銚子方面高速化	環境破壊への強い配慮		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
643	周辺経済の活性化	東関東自動車道の湾岸習志野から東京方面への渋滞は年々悪化しているように感じる。このままでは、東京勤務で自動車通勤している人達は、居住地として千葉市を選択する可能性は少なくなっていくと感じる。		現道拡幅案については、既に道路周辺の住宅環境や商業施設が整っており、今後の更なる劇的な変化は期待できない。一方で、道路新設案については、周辺に居住施設や商業施設が新設される余地があり、県民数の増加や経済活性化に寄与する余地が多いにある。成田空港があるにもかかわらず、観光スポットが少ない千葉県において、道路新設案は、新たな観光スポットを生み出す可能性を秘めていると感じる。	幕張の浜からいなげの浜までの区間は景観を損なわないよう、地下構造が望ましい。その他の区間は建設費の観点から高架構造を織り交ぜるべきだと思います。
644	幕張メッセ周辺の発展に伴う渋滞を考慮した湾岸地区へのルート新設が必要と思う	１４号や３５７号から離れたルート新設が必要と思う			
645	外観や地域住民への負担の無いルート	環境・外観への負担を少なくする意味で既存のルートの拡張を支持します			パーキングエリアの設置
646	海岸沿いの風景が素晴らしく、その景観は極力守っていただきたい。	海岸沿いは地下を通して欲しい			
647	新ルートアクセス部分で交通渋滞を発生させない		工事の安全性の確保、工期		
648	今の景観を損ねない事	災害時の対応と、今の景観を損ねない事		便利になるのはいいが、あまり自然を壊してほしくないほしくない	
649	景観				
650	短期間で完成するルート選定が重要				
651		渋滞解消、避難、アクセス便利		地下ではなくて、高架の方が良さそうで、	
652	電車、バス利用ができる限り必要	海側の道路は、環境に良いと思うが万一、津波等で通行止めになる事が予測しますが、緊急道路みたいな道路をお願いしたいと思います。			
653		慢性的な交通渋滞の解消や物流の効率化は重要だが、環境への負担や千葉県の資産である海岸線の景観を損ねるような計画には強く反対します。	海岸線の自然環境や景観は千葉県のみならず、後世に残すべき国民の大切な資産であると考えます。また用地買収の負担や新たな建設費用負担を考えれば現実的とも思えません。		現状、渋滞が発生する地点は固定化されており、その部分の高架化だけでもかなりの割合で改善が見込めるのではないでしょうか。環境負荷にも鑑み、既存の施設を活用した拡張案が望ましいと考えます。
654	イベント時の景観	花火大会			
655	環境破壊防止	自然の野鳥や魚などの環境破壊			
656	災害に強い道	付近住民の利便性と安全性			
657	市民の憩いや散策の場である林と砂浜を減少させることには反対です。	高齢化し、人口が減少する社会には、森や砂浜は残して置きたい貴重な財産です。	今後の５０年間の千葉県の人口動態を読み切って‼(減少するのでは?) を読み切って	拡充が不可欠の場合には、「案２」の青色のルートの補強拡充で‼	車が大切だった社会が、自動運転や、ドローン、自転車利用などで変ろうとしている中で?!
658	周辺環境（特に稲毛の浜や幕張の浜など）への景観配慮	建設費とそのルートでの効果を比較することの		用地取得などで時間と費用が想定外にかかってしまうと、造る意味が大きく損なわれる。すぐに使えるものを優先しつつ、段階的にでも部分開業できることが大切。国道３５７号の千葉市内は道路建設用の用地があるのでそこを活用しつつ、千葉市中心街からのアクセス向上も必須。	
659	費用対効果	三番瀬や海岸部の自然環境や将来の人口減になった時の利用減のときに借金だけが残るようだと問題だと思われます	以前にも第2湾岸道路の計画が有ったが辞めてまた再度の計画となると二度手間だし出来上がるまでの年月はどうなるのか？などよく考慮しての着工が必要です。	第2湾岸道路の建設以前に既存道路の渋滞対策及び拡張や利用の分散策を具体的早急に勘案して実行する	東関道及び京葉道路の混雑を見るに高谷JCTから習志野JCTまでの混雑解消を考えた方が良いのでは？宮野木JCTの混雑は現用のろせんの改良を検討してはどうですか？
660	観光も見据えた先進性	住みやすさ			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
661		①穴川の渋滞が酷いので裏湾岸の入り口（旧わんぱくランド付近、千葉市中卸売市場付近）にインターチェンジを作れば東京方面市原方面は分散されとても良い案だと思う②新湾岸道路案にて、検見川の浜にもインターチェンジを作ってもよいのでは（海浜病院、千葉西警察もある為）③現状湾岸道路において千葉西付近にインターチェンジを作った方が渋滞緩和（高速及び一般道含む）繋がると思う※湾岸千葉の使い勝手が悪い、湾岸習志野で降りる車が多い			
662	横浜にあるような近未来感				
663	信号を出来るだけ少なくする。	東関道と並行して走ること。	地域道路との接続		
664	渋滞の改善	民家、住宅街はなるべく避けた方が良い	自然環境		
665	観光的なもの	海側にしてほしい			
666	景観を損ねないかどうか	街から海方向を眺めたとき、高架道路が見えると味気ない。海岸沿いを観光スポットして発展させたかったらマイナスだと思う。	自然環境		今までの道路を拡張したらよいのでは。
667	騒音への影響が少ない	海側に新設することで騒音の影響を抑えることができる。千葉港や魚市場を盛り上げたい。	魚市場とのアクセスが良いか		今後東日本大震災のような地震が起きても影響がないなら新設地下道路一択❤無理なら新設高架線が良いと考える
668	千葉の所のように渋滞箇所を2階建てか橋は2倍幅にすれば良い	干潟の上は通さない事	シミュレーションを丹念に行う事、方法や結果は共有する事	ルートは今のままで良い、流れを止めない太くする事	線は複数でも良い、ボトルネックに注力して考える事
669	既存の道路整備をして貰いたい	既存の道路整備をして貰いたい	既存の道路整備をして貰いたい	既存の道路整備をして貰いたい	既存の道路整備をして貰いたい
670	湾岸道路で休憩できるスポットを用意してほしい。				
671	新しいルートの構築				
672	新設道路の建設は地下道路を実現する	既存の道路とは全く重ならない海辺のルートニック	地上の建物の移転、買収は極力避ける	海岸線の地下道路	車線分離する
673	生態系・環境の保全				
674	騒音や排気ガスが近隣の一般住宅や歩行者、自転車での通行者に影響しないか	三番瀬や谷津干潟の自然の確保、湾岸地域の地盤の安全性は重要だと考える	災害時でも安全が確保できるルートであるかを配慮すべき	自然や環境、安全の確保には配慮すべきであると思う	
675	早期完成。	自然を極力残してほしい。	三車線が確保できること。	合流地点で渋滞を起こさぬよう考え尽くされた道路設計。	高谷という知名度が低いので、一般の人には分かりにくい。知名度の高い都市を道路標識に記載するようにしてほしい。
676		これ以上道路建設はもう必要ないと思う。人口減少と言いながら道路ばかりをイケイケどんどんと増やしていくのは支離滅裂していると思う。税金の無駄だ。	これ以上の道路整備はやめてほしい。	道路整備はもう結構いらない。それより房総エリアの鉄道整備を良くしてくれるとほほえましい。東京都心と房総半島を直線距離で結ぶ東京湾海峡鉄道を整備してくれるとありがたい!!!	
677	周りの環境、景観との調和	海底トンネル化。令和島から、蘇我に向けての海底道路。浦安、船橋茜浜、幕張に接続道路建設。	20年後の需要予測が適切か？人口減少で、今までの混雑は改善では？	完全環境負荷ゼロ型。完全自動運転専用道路とか	海側には、必要ない。二階建てや、京葉道路より内陸。高速道路がないので。
678	自転車用通路の整備				
679		14号線の混雑回避ルートとしてバイパスが欲しい。また南船橋駅付近の混雑回避ルートもできると良い。			
680		慢性的な渋滞の解消			
681		穴川周辺の渋滞がひどいので、ぜひ解消して欲しい。			
682	成田空港利用者の９０%以上が千葉市・船橋市を素通りしてしまう状況の阻止。	本地域の産業力の向上、（健康・医療・福祉）産業拠点の構築。		本地域の産業力の向上、【健康・医療・福祉】産業拠点の構築。	
683	津波が来た時に使えない。	地震、津波の時にも使える仕様。			
684	市民の声や、外観を損ねることに目を向けた方がいいと思います				
685	スピード感				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
686	景観をそこわないよう考えるべき	美浜区の海岸は美しいので、そこに高架、陸橋があると景観が損なわれる	安かろう悪かろうにならぬよう精査すべき	湘南エリアのように知名度が上がればいいが、渋滞を分散できるよう商業施設や駐車場確保にも目をやった方がいい気がする	見える物ではなく、地下など外観重視
687	炭酸ガスの害を少なくする	地下構造を主体で考える	計画決定を早く		
688	湾岸の自動車専用道路という名称ですから、蘇我や市原で山の中を通すのではなく、将来的なことを考え木更津まで湾岸の自動車専用道路にしてアクアラインと結ぶべきではないかと思います。	そもそも、湾岸地域に袖ヶ浦・木更津を入れて考えていないことに問題があるでしょう。	物流時間の短縮や交通渋滞の解消	湾岸の自動車専用道路を蘇我や市原で山の中をつなぐのではなく、湾岸の自動車専用道路としてアクアラインにつなぐことを念頭に計画すべきだと思います。	千葉から先は木更津方向へは、国道16号の上に高架橋でつなぐ。
689			新設案に若松団地、IKEA隣のマンション辺りが入っているように見えます。立ち退きがあるという事でしょうか？そうでない場合、道路はマンションからどの位離れているのでしょうか？		
690	合流分岐など分かりやすく、事故の起きにくい、渋滞の起きにくい構造が望ましい。	下記に配慮すべき事項には触れるけれど、それを踏まえた上ということで書くなら、横浜方面から羽田、お台場、オリエンタルランド、幕張（メッセや新しいマリンスタジアム）を通り、アクアラインで東京湾を周遊できる道路は観光や物流などに効果があると思う。また造り方を考えれば、新しい街づくりの近未来的な風景の一部になりうると思う。ただ、近未来的と言っても、SFチックなものではなく、大気汚染、光害、騒音、など環境への配慮は必要で、それぞれの地域の歴史て文化をも守る、反映するようなことができてこその近未来型だと思っています。	上の選択肢と被るけれど、環境を守ることと共に、地域の歴史的文化（例えば、養殖や漁業）も守れ、それを紹介誘導できるようなことは大事かと。	自分は今山梨県に住んではいるが、元々市川市で育ち、今も実家があるので月に１～２回は帰ってきて滞在しています。実家のそばに県道の市川松戸線があり、以前は乗用車だけでなく大型トラックも多く、朝などは大渋滞、昼間でも車が常にたくさんいる状態でした。それが外環道路ができてから、トラックも減り、渋滞もできても以前のようなひどいことは無くなりました。できる前は高速なんてと思ってもいましたが、今はできたことでの効果は感じています。渋滞で言えば、今度は外環の高速、下道が通りたくないほど混んでいますが。そんな恩恵を感じていながら、それでも思うところは、市川市はもともと東京のすぐ隣にありながら恵まれた自然、緑が残り、昔の文化人の住居や東京の商家の別荘があったり、そういうものに選ばれるだけの環境などがありました。そういった本来の市川らしさなどが失われてしまったことは大変残念に思っています。そういうこともあり今は移住しているところもあります。ですので、湾岸道路を新しくする意義は理解しているし、便利になるのは助かりますが、文化、環境、景観などには思っている以上に十分な配慮が必要だと思われます。	2-4にも書いたが、外環道路ができてうちのあたりは車が減り、渋滞もなくなり逆に恩恵を受けているが、外環道路はいつも混んでいて通りたくない。A地点からB地点に行くのに距離的には外環道路（下道含む）を通った方が圧倒的に近くても、距離はあっても通らずに回り道したほうが早く、ストレスもない、のが現状。これでいいのか？と思ったりもする。なので、新しく湾岸を作ったり、改修するならばどこにもストレスを感じさせないものがいいと思う。
691	湾岸の景観や健康維持活動(ランニング、ウォーキング等)への悪影響が及ばないこと	湾岸の景観や健康維持活動(ランニング、ウォーキング等)への悪影響が及ばないこと。特に美浜区では湾岸の景観は幕張副都心のシンボルとなっている。また、マラソンやランニング、ウォーキングなどの場としてもその景観を含めた価値は首都圏では類のないものと考えている。現状の景観、状態はこのまま維持すべきである。			
692			地域住民にとってこ景観や生活環境は最優先で、それを渋滞解消やアクセス向上といった事は最優先事項を踏まえ検討すべき事であると考えます。		費用面はあると思うが、道路は地下埋設がベスト
693	騒音や大気汚染などの環境問題と建設地の景観を損なわない配慮		自然環境を損なわない配慮		新規ルートの設定ではなく、既存の構造物の上に同じ構造物を載せる二階建て構造にしてはどうだろうか？

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
694	高速道路計画により、住民も混雑に巻き込まれないのはいいが、地元産業地域が取り残される懸念。素通りされ地域活性化が見込めないのは寂しい。かっこ	地下もアクアラインのようなイメージはあるが、東京湾（千葉の海）のキレイな景色を見て、千葉の地産地消で休憩してもらうような、道路だけではない良さがあるといいと思う。		いつも渋滞するといった、ボトルネックの設計はしないでほしい。	一般道の場合、緊急車両も使える、自転車専用エリアを最初から確保するのはどうか。
695	経済的合理性(より安価なコスト)	利便性を最重視したルートの設定。	経済的合理性(より安価なコスト)	できるだけ短距離で各地を結んでもらいたい。	海底トンネルは不安。海上の道路の方が安全で利用しやすい。
696	幹線道路の渋滞解消	工事費を掛けすぎない		信号のタイミング低速車両が信号の度に止まるのが現状	
697	稲毛の浜を通る				
698	土地勘がなくても分かりやすい道路作り	合流地点をきっかけに混雑してしまうため、そうならないような仕組み作り			
699	渋滞緩和政策を強く願う	高速湾岸線への接続方法	各交差点の渋滞緩和対策	高速道路への接続と各交差点への立体化	
700	施工・維持管理コストの効率化	人口減少による建築および維持管理に携わる人員の減少により、将来的に安全かつ安価な維持管理が困難になると考える。また半島という地形上も相俟って、道路需要が今後伸びていくと思えない。また海岸上の高架ルートに関しては景観の悪化が想定され地元民としては避けてほしい。	事業費に関連するのかもしれないが、維持管理コスト	維持管理コストと景観への影響を最小限にすべき。	利用のしやすさもそうだが、維持管理しやすさを重視すべき。未来の世代への重荷となるため。
701		近年貨物・荷物運搬を主としたトラックと一般車との事故が多く見られます。ですのでそのような大型車両専用の車線を1つ設けるのと言うのは如何でしょうか。また一般的な利用客を楽しませるアイディアとしましては複景色外観を利用し複数箇所にモニュメント?像を見つける・間違い探しのような遊びを作り答案に書いてもらい報酬(ミニぬいぐるみやステッカー、キーホルダーなど)をGET!!のような子連れ共に楽しめる企画があると長距離の運転も退屈しないのでは私個人として考えております。			
702	新設の必要性はないと思います。	地下にするなど環境破壊（大気汚染、騒音、景観を損なう）しないルート）			
703	なし	なし	なし	なし	なし
704	東京湾から富士山がをのぞむ景観が損なわれないようなルートや道路構造にする。	千葉市美浜区の魅力ある街づくりに多大な貢献をしている湾岸地域の景観を保全する。	道路計画ルート案は、千葉市などの住みやすい街づくりなど地区全体計画と道路計画との整合は図られているのでしょうか。	海岸の景観を現状のまま保全するルート。ルートは既存の16号や357号の敷地を活用する。	新湾岸道路は大型車を通行禁止にして、自動運転の小型車両専用道路とすることで高齢者にも利用しやすい渋滞ゼロ、交通事故ゼロの新時代モデル道路を目指す。また、小型車車両専用道路にすることで事業費が削減できる。大型車は既存道路を通行する。
705	渋滞の解消	改善でなく新規追加が重要。		新規追加の道路	高架などで交差点の減少
706		一定以上の大型車の通行規制			
707	地域にとって美しい浜の景観を残しつつ建設	美しい幕張や稲毛の浜の景観と京葉工業地帯へのバイパスの様なアクセスの良さ			制限速度120キロに設定できるようなカーブも緩やかで見晴らしの良い道路
708	蘇我ですが高速で穴川や貝塚経由は料金的にも時間的にも不便だと感じていました。				
709	海辺の景観				
710	渋滞を解消していただきたいです	渋滞に関することでもあるのですが、渋滞が続くとイライラする方もでて、あおり運転など弊害が出てると思います。安心して走れるようにお願いしたいです	騒音もかなり困ります。たまに集団でバイクで走ってる方がいて音もうるさいけど怖いです。		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
711	現道も既存の生活道路も身動きが取れない場所と時間がとても多すぎるので、何処が渋滞混雑のボトルネックで、起因が何か、交通量の許容量も考慮して新道と新道へのアクセスルートを整備して欲しいです。	限界を超えている現道の拡幅や改善も新道供用開始までに進めて欲しいです。新道整備途中で地域の産業構造が使い勝手の悪さから衰退しないか危惧しています。	知名度、重要度が高い自然環境があるので、事業に支障をきたす意見や阻害をする個人団体等が現れるおそれがあります。事業が転覆しないような法務対応と事業推進をお願いします。外野から事業の横槍を入れられ割を食うのは私たち地元民なので。。		外郭環状道路のように立ち退き交渉で供用開始までに半世紀かかってしまわない事を祈るばかりです。
712	環境問題	災害時のルート確保、渋滞緩和、今後発生する維持管理		環境、維持管理	逆走防止感知器
713	海岸線の自然や景観の変化は極力避ける				
714	市街地から高速道路ICまでのアクセス時間の短縮や選択肢の多様化。また、京葉道路に集中している交通を分散させるIC配置や通行料金設定	現在の14号や357号を拡幅することは、沿道の建物立地状況（特に船橋、市川のあたり）をみると現実的ではない。慢性的な渋滞は私達の安定した日常生活や地域の経済活動の発展を日々阻害しているので、時間のかかる用地買収は最小限となるルートを選択してもらいたい。		船橋の海浜公園や幕張～稲毛の海浜公園は地域住民をはじめ多くの方のレクリエーションの場として親しまれているので、既存市街地から公園まで（徒歩や自転車）はもちろんのこと、湾岸道路から公園へのアクセス性にも配慮が必要。	サイクリングを趣味にしています。市原以南以東は、サイクリストにとって魅力的なエリアとなっていますが、江戸川のサイクリングロードから千葉市街を抜けるまで（あるいは、千葉市から江戸川サイクリングロードまで）はサイクリングロードが整備されておらず、自動車と自転車の双方の利用者にとって危険な箇所･区間が多いです。湾岸道路にはサイクリングロードを併せて整備すると、安全とモーダルシルト、健康増進、観光振興に繋がると思います。
715	一般道路との接続、湾岸から内地への本数増設	花輪と武石の間に環状線がない	有料なのに渋滞する		地下道
716		渋滞の緩和だったり利便性は重要だが、地震や津波の際にマヒする交通機能だと意味がないと思う。千葉は海に面している分、その可能性が高いので、出来るなら内陸の交通網を充実した方がよいと思う。		海辺の景観が道路で損なわれるのは、美しい千葉を汚すので反対です。	渋滞の度合いによって、上りと下りの車線数が変更できたら面白い。
717					このところ大雨による冠水被害をよく耳にします。
718	津波からの安全性	災害時、避難できるルートがとれる内陸に作っておくべきだとおもう。湾岸沿いは現時点でも渋滞ができても脇にそれて別ルートへ行くような選択肢があまり取れない。(一般道も渋滞している)７月30日の津波注意報が出た時、湾岸沿いで仕事していたが、電波も悪く情報を知りたくてもほぼ入ってこずとても怖かった。更には防災無線も鳴らない地域だったのかならなかったので、南海トラフがいつくるかわからないこの時代に沿岸沿いに作るのは避けたほうがよいのではと思う。7/30の時は警報が出た沿岸沿いの電車も止まって安全性を確保していたし、電車が止まり、高速まで封鎖となったら色々な障害が生じるのでは？災害時高速は通れる位置にないと困るのではないでしょうか。	地下はやめて欲しい	津波や地震などの災害を考え、沿岸沿いの地下はいざという時に逃げ場がないため。	
719	宮野木ＩＣ渋滞緩和	ＩＣに取り付け道路の整備	施工場所基礎確保買収		
720	観光客誘致		景色、渋滞緩和	案1-1が良いのでは？	せっかく海沿いを通るなら景観が見える方が良い
721	車に乗っていて海の景色が良いルート	海岸沿いで橋もつくり、港町横浜や神戸のような景観が美しくオシャレな千葉港となるようなルートなるような	いわゆる映えスポットとなる景観のルート		千葉航路は橋にして横断して欲しいです。名称も一般募集する。遊歩道も設ける

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
722	大病院へのアクセスのしやすさ	スピードを出しすぎる輩が多いから何とかしたい			
723	開通時期	無いよりはあったほうが良いと思うが、30年後とか50年後に開通ではその時に新たな道路が必要かどうか今の時点で判断のしようがない。というか人口動態から考えれば不要な道路になる可能性が高い。少なくとも10年以内の開通でなければ意味がないと思う			
724	物流専用道路				船橋↔　市原まで直行道路（湾岸地域通過車両を減らす）
725	修繕費用や管理などの人件費にかかるコスト観点	建設にかかる費用や管理にかかる費用に関して、今後の人口減少と物価上昇を厳し目に加味した損益分岐点比率を算出し、ペイできるものなのか慎重に判断すべき。昨今の大手デベロッパーによる都心の再開発案件ですら停滞している様子をみるに、あまり現実的ではないと考える。特に案1の高架案に関しては、道路開発における用地取得や建設コストといった一時的なコストダウンにのみ特化されており、環境保全とコスト観点の長期的視点が完全に欠落しているとしか思えない。	設問の設定から推察するに、主に交通の利便性以外の観点を、「配慮」としている時点で利便性以外の観点が軽視されている印象を受ける。目先の利便性だけでなく、長期的に負の遺産とならないか論点設定自体を見直すべき。	2-1記載事項と同じ	とにかく将来の負の遺産とならないようにしてほしい。目先の利益にとらわれないでほしい。
726	近隣県へのアクセス向上（埼玉、東京、茨城等）	国道16号、357号、京葉道路幕張IC～花輪ICの渋滞緩和が重要だと考えます。市川～蘇我間を直線的に結べる道路ができる事を期待しています。	沿岸部の風害や災害対策	三番瀬を始め、歴史的な景勝地はなるべく維持してほしい。また、京葉線のように雨風の影響を強く受けることが懸念されるので雨風や塩害対策も万全に行って欲しい	
727					ららぽーと渋滞解決にむけて頑張ってほしいです。
728		湾岸地域に行くまでの南北の道路が混み合っている。そのため、その渋滞が緩和できる位置に入り口を設けて欲しい		おしゃれにして欲しい	
729	今ある自然や環境をそのままに地域住民の憩いの場である浜辺をそのままにしてほしい	地域住民の憩いの場である海辺の景観を損ねたりすることのないようにしてほしい	排ガス地域住民の空気汚染	空気汚染問題、騒音問題、交通量が増えるにあたっての交通事故	
730	特に市川市内～習志野市内における慢性的な渋滞の解消	兎に角可及的速やかに。			工業地域への流出入の為に左折専用レーンを多く設ける、歩行者用歩道橋を各交差点に設ける等歩車分離を検討して頂きたい。
731	日の出、若松交差点の慢性的渋滞の解消	湾岸道路が東京まで繋がること	信号を極力減らして欲しい	自然環境の保護	国道357と並行する湾岸道路の延長
732	大地震に於ける被害	津波や液状化対応	騒音	防音壁の設置の費用	
733	物流の活性化	津波や地震など、災害に強い安全な道路	人口減少と利用者のバランスが大事。例えば通行料だけでなくショッピングモールや観光地へのアクセスの良さ等、普段使いしてもらえるようにする		スマートICを多く設置する、(港&)物流倉庫と直結した道路建設
734	安全性		自然保護	渋滞しない用にしてほしい	逆走できない様にしてほしい
735	京葉道路と合流する範囲・幅を渋滞防止め長く広くする	本計画は数十年前にあり道路を広くして有る カ所の有効利用で費用削減をして欲しい			千葉工業地帯を通過するので一般車両と貨物車両の通行帯や出入り口を検討する
736	開発に伴う自然破壊は、なるべく避けるべきと考えます。	既存のルートの拡幅や、上下（地下も考え）なるべく、自然破壊を行わない事。	建設費の償還をキチンと示す事	自然との調和	現存のルートの拡幅、または上、下（地下も考える）。
737	千葉県民の利便性	京葉道路以北に暮らす千葉県民の生活に利する事が第一。	地震津波を想定して海岸寄りは避ける事	人口減少期にあたり、首都からの行楽客を優先する事は避けること	京葉道路の拡幅がベスト
738	人と自然の共存		水鳥の生息地		
739		船橋一新習志野一海浜幕張周辺に用が無い人と用がある人で分けることや、立体交差で一般部も信号のない道路にすべき。	立体交差。他県に負けない道路網の構築。既存の道路の改良(357船橋習志野の用地確保部分の立体交差や、接続する県道8号の4車線化、立体交差化)	内陸部とベイエリアの接続。県道8号や県道9号の4車線化および立体交差化。千葉市都心部の都市高速の事業化(東関道検見川付近～千葉駅周辺)、千葉東金道路と湾岸部の接続。	一般部を船橋～海浜幕張を通過交通用道路と、通過しない信号のある道路に分けるべき。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
740		安全、快適、便利		自然との共生	道の駅などの施設のリンク
741	鎌ヶ谷方面に向かう高速道路の必要性。距離の近い道路では災害時に無意味。現状の渋滞緩和の為には湾岸道路の蘇我ラインを作るべき。	鎌ヶ谷方面にルートが無い。東京からのルートを増やさなければ、船橋や千葉で増やしても無駄。	東京から鎌ヶ谷など高速道路に遠い地域への計画を考えるべき。	渋滞している車の行き先別分析。高速から見放されている地域へのアクセス。	鎌ヶ谷辺りから外環や高谷、花輪などへのアクセス。国道16号の二階建て、せめて国道6号との交差点渋滞解消。
742	生活道路への通過交通の流入があり、危険なので、高谷から習志野市までの区間に有料の高速路線だけではなく無料通行できる路線が設置できるルートを考えてください。		ベイブリッジや鶴見つばさ橋、レインボーブリッジなど名所になるようないい景観になるように構造等を配慮してほしい。		高速を短い区間利用促進を図るために、料金体系を見直したらどうでしょうか。初乗りみたいな料金があると聞いたので。
743	住民の生活環境悪化を避ける	住民の生活環境、海辺の自然環境、海辺の景観、以上の3点が損なわれないような場所の選定			千葉市美浜区は海辺のレクリエーション施設が近年増加し、眺望が気に入って移り住む方々も多いです。地下にルートを作って欲しいです。
744		一定の団体の意見に寄り添い過ぎない事	暇を持て余す声の大きい市民や団体ばかりでなく、声に出す時間も無い現役世代の意見にも耳を貸すべき	協力する気のない浦安市の意見や関与を極力で排除するルート	リニア問題の静岡県と浦安市がダブってみえる。三番瀬を出しにして浦安市内のルート用地を自分のものにしたいだけ。環境を盾にして千葉県民や事業者の公共の福祉を阻害している浦安市にはかかわらないでほし
745	費用	新湾岸道路ができることによって、湾岸地域まで行くのにさらに時間がかかるようになる。湾岸に集中しすぎての渋滞なのだから、減らすことを考えるべきではないか。			
746	上記と重なりますが慢性的な渋滞は温暖化への影響も及ぼすため強く改善を望みます。	問1～2に同じ	特に住宅地とは関係がないように思われますので速やかに着手して頂きたいです。	住宅地に接する場合は防音壁などの配慮があると、よろしいと思います。	
747	強い耐震性	敏速な災害救援道路の確保の為に今まで以上に頑丈に！強い道路を作って下さい。			とにかく頑丈に！
748		渋滞のないスムーズな交通の確保	事業費は、安全で効果的な新湾岸道路が出来る事でペイ出来ると思う。用地などに左右されない工期の短い方法で考えて欲しい。	景観や自然環境も大事だか、人・利用を優先する視点が大事。	三番瀬側は環境配慮の地下構造。千葉港、市原側は橋梁等地上構造で背後の干拓地盤を津波・高潮から守る構造を検討して欲しい。
749	騒音や排気ガスなどの環境への配慮	近隣の土地の価値が下がらないこと			
750		船橋市の慢性的な渋滞解消への寄与	事業のスピード		地下構造部を多くし、上部を公園等とすると臨海部の景観・まちづくりが維持向上すると思います。新湾岸道路が街並みの中で街を分断しない形態が望ましいと考えます。
751	湾岸部に交通が集中の為、内陸部の交通の拡充を並行して開発をしないと慢性の渋滞対策にならないと思う				
752	景観と排気ガスによる大気汚染。	すでに交通量の多さから、排気ガスで大気がかすんでいたり、黒い粉が地面に落ちています。これ以上大気汚染進むのは人口流出につながります。また、海側に道路を作ることを想定されていそうですが、海側は市としては商業的な成功を求めているかと思います。それを道路を通すことで景観を壊したり騒音を増やすのは利害の不一致ではないでしょうか。			
753	R357一本に一般普通車と大型車や二輪車が混在しているのが一番大きな問題。	二輪車＆緊急車両、一般普通車、大型車、各車線を完全に分ける。	道路渋滞の解消。	沿岸部の物流拠点や工業地帯が多く点在しているので大型車が多く湾岸道路一路線に集中しているので、新旧どちらかに専用車線を設けてほしい。	一路線は二輪車兼、緊急自動車用車線と普通車の車線、もう一つの路線は大型車＆緊急車両の車線にして完全に分ける。
754	とにかく渋滞の解消をしてほしい		谷津干潟や三番瀬の自然を守ってほしい		福岡の都市高が参考になるのではないかと思います

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
755	これから人口減少社会になるので構成に負担のないような道路作りが必要です。道路の修繕費も今後増えるのでよく考えてください。	一番コストがかからず利便性が上がって効果が見られるルートを考えてください少なくとも市原から蘇我はそれほど混んでいません。	環境に重視してルートを考える必要が重要ですが出来上がった時点で既に人口が少なく必要がない道路であってはならないと思います。	現実的には蘇我から高谷ジャンクションまで充分だと思います	ジャンクションで渋滞が起こらないよう考える必要があります。2車線ではなく1車線ではどうでしょうか。
756	千葉市内から柏市方面常磐道への連絡道	湾岸部は、海沿いで風も強くて地震等の災害時の避難ルートとして内陸部への避難ルートが欲しい			
757	水害を考慮して、高架主体が望ましいと考える	渋滞の改善は当然として、車線減少や合流が可能な限り少ない交通システムの構築が必要	道路のメンテナンス性を考えること	道路の安全性はもちろん、上下運動を減らして安定した速度での走行が可能な道にする	見た感じ現在の道の拡幅工事は現実的では無い気がする
758	騒音	一般道への合流渋滞が起こらない方式、全ICをETC専用とする	砂浜周辺は地下構造にしてほしい	高速道路を新設すべき、IC・JCTは現行案でいいと思う	地下構造主体に道路を新設してほしい
759	京葉道路の平日通勤時間帯と慢性的な週末渋滞の解消		建設期間した場合、一般道渋滞		正直、提案区間は混んで無いと思う。
760	渋滞回避のために生活道路に侵入してくる車の軽減				
761	費用と工期				
762	道幅を広くしてください				
763	景観	湾岸道路として相応しい景観を強く望みます。	より良い住環境への寄与	千葉を全国に強くアピールするためには湾岸道路に相応しい機能性と景観を重要視してほしいと思います。	
764	東西より南北の道路整備の方が急務である	湾岸と内陸の道路整備が一番であり、湾岸千鳥町周辺の一般道路拡幅が最優先	道路の合流先の車線拡幅が緊急	ただ作って繋げれば良い考えは捨てる事。昭和から何も学んでないね	合流先の車線増。南北道路の最優先整備をやれば新湾岸は必要なし
765		房総方面へのルートでは千葉市付近の渋滞が特に酷いので解消してもらいたい。			
766	住環境への配慮				極力地下化すること
767	地震及び高潮・津波に強いこと	さらに、景観、騒音等の環境対応。			地震、津波へのレジリエンス強化や環境対策のため、湾岸部は地下構造とするべき。
768		災害時に千葉県民が移動、食料確保ができる事			
769	住環境に悪影響（騒音、振動、排ガス、ばいじん）を与えないこと。	首都圏直下型地震の際に想定される東京湾内の津波による影響	新湾岸道路の必要性を根拠づける事実を、「三郷から高谷の通行を閉鎖する」と想定することにより得られる効果	三郷から高谷の外環道の開通以後、市川、習志野などの湾岸地域で交通渋滞が発生し物資の流通が悪くなったことが「新湾岸道路」の整備の必要性の根拠として主張されています。そこで、提案します。三郷から高谷の外環道の通行を数年間閉鎖し、そのことにより発生する交通渋滞の増減、（不）経済効果（A）を測定し、その効果（シミュレーションは不適当です）と、新湾岸道路の建設費用総額（B）を比較してください。	高谷から蘇我付近までインターチェンジは設けないでください
770	湾岸エリアの景観	人口が減少傾向にある現状で、新たな道路が本当に必要なのかの検討は重要だと思います。	もし必要なのであれば、現在の道路拡張が望ましいと思います。		
771	首都高湾岸線上りの渋滞解消	羽田成田間の速達性および時間信頼性の抜本的な改善と開通までの工期短縮	用地取得と工期短縮の優先	用地取得と工期短縮の優先	多線化による渋滞リスクの長期的な回避と法定上限速度の高速化
772	排気ガスによる大気汚染の減少。	湾岸の海と緑の素晴らしい景観保持。		景観と大気汚染減少を保持するため	
773	排気ガスによる大気汚染	湾岸線の緑と海の景観保持。大気汚染減少。			景観と大気汚染減少保持のため地下構造が望ましいです。
774	道路が通る地域の環境や景観が損なわれないこと	習志野市から美浜区にかけての人工海浜にアクセスする道を妨げないこと	道路が通る地域の住民の意見を尊重すること		地下もしくは半地下の道路が望ましい
775	物流拠点等に合わせた計画的な出入り口の設置	景観の維持、騒音問題、自動運転専用道路の設置			片側3車線。景観を生かしたパーキング、サービスエリアの設置。
776	住民に対する騒音被害、環境破壊、空気汚染対策		地下高速道路、排気ガス、アクセス過剰集中		
777	現在の湾岸線には近傍に住宅地もありますので騒音が問題となっていますので、第二湾岸線は海上ルートにして住宅地への騒音が緩和されるよう配慮いただきたい。	第二湾岸ルート候補には谷津干潟など環境保全が必要な地域があります。これらの地域の保全できるよう配慮いただきたい。			浦安沖、稲毛海岸沖、養老川沖などは将来の観光客増に配慮した斬新なデザインの橋梁としても良いと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
778	県外から来る幕張メッセ等のイベントによる自動車を新しい高速に流して、一般道の渋滞緩和	インフラの老朽化、災害時のルート選択既存路線拡張時の工事渋滞を考えると新路線が良い	自然と共生		自動車からの景色など、走りたくなる道路
779	既存高速道路への複数箇所での接続	高谷ジャンクションの他にも、既存高速道路と接続点を持った道路		高谷ジャンクションの他にも、既存高速道路と接続点を持った道路	外環道路のような半地下道路
780	景観の重要性と建設時の周辺への配慮(特に地価工事)陥没事故があるかもと考慮できているのか	景観の重要性災害時(特に津波)における脆弱性周辺への騒音と振動	景観の重要性災害時(特に津波)における脆弱性周辺への騒音と振動	景観の重要性災害時(特に津波)における脆弱性周辺への騒音と振動	現在の高速道路を拡幅するなどで対処することが重要住宅密集地で作ることは軋轢を生むだけ
781		宮野木、千葉東JCTの慢性的渋滞に寄与するか。		事業費については、開通後何ヵ年でペイできるかを提示できるのであれば、かさむのは仕方が無いと思う。	
782	自然環境は最大限守る	景観の良いランニングされている方なども多いビーチ、浜の上に高速が走るのはどうなのかと思う			
783	早期実現性				
784	湾岸道路から千葉県北西部に向かう放射状のバイパス道路を作り市街地の渋滞緩和をする	東京湾の生態系の保護、出入り口付近の渋滞緩和、サービスエリア等の整備、景観を妨げない作り	湾岸地帯から東京湾を望む景観をこれ以上妨げにならないようにする	高架道路にするなら津波避難場所として使えるように整備し、備蓄倉庫も備える	
785	渋滞による環境への悪影響	地域住民への影響			
786	周辺地域の生活環境	環境汚染	東関道が千葉北ジャンクションに入らなくても良いルートがあると良いと思う	地域住民の理解が必須。もしベイタウンの資産価値が下がって人気が無くなったら、空き住居が増えて街のシステムも持続可能では無くなってしまう恐れがあります。ベイタウン住民は生活の質が下がれば自ら他へ移住する位の資産はあると思うので。	湾岸千葉から千葉北に行かずに蘇我方面に行けるルートがあると便利
787	広くて渋滞しない道路。外の景色が見える道路。				高架橋が一番いいと思う。
788	安全性必然性		地下道のルート		
789	分散化を図るには案1。風雨と冠水に要注意。	レジャーと産業の振り分けに、選択肢の複数化を。	完成までのスピード	レジャーと産業の振り分けに、選択肢の複数化を。	特になし。
790		産業と観光の発展。生活道路と物流、観光道路のすみわけ		地域の騒音や環境破壊。	京葉工業地帯の沿岸部を通る道路があると良い。16号とのすみわけ。
791		慢性的な渋滞の緩和	可能な範囲の建設コスト削減		トンネルなど建設コストが高い構造を避ける
792					橋脚の少ない美観を損なわない構造が望ましい
793	公害問題	自然破壊	完全地下化	経費は莫大にかかるが、将来のため	
794	慢性的な渋滞の改善		多少事業費が高くても将来有効なルートを選択すべき		トンネル構造が良いと思います
795	平常時の継続性の維持(風雨、災害に強く、使える道路)	現在の利用状況の調査及び将来の利用状況の予測を基に、既存のインフラの利便性向上や機能の向上のため、イニシャルコストをかけず、また将来の維持費がなるべくかからない計画とすべきと考えます。特に案1については高架の場合は風雨に弱く、景観、周辺環境にも良くないと思います。また、地下構造は埋立地であることから工事費や維持費にコストがかかります。また開通する頃の人口は少子化もあり通行量が減ると想像します。	完成時以降の将来の交通量予測	ジャンクションやインターチェンジでの誘導サインのわかりやすさと逆走などが起きない立体的な計画	現状拡幅案の一つとして、現状のルートと同じ所に地下構造を造り、そのルートを物流専用としてはいかがでしょうか
796					景観はともかく干潟や生物というのは我々の生活には関係ないしそもそもあの一帯は工場が多くあり生態系配慮する必要はない。活動家の意見は流して1日も早く新湾岸が開通することを強く望みます。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
797					既存の道路を拡張するのではなく、新たに道路を作り交通量の分散をはかってほしい。また、蘇我インターチェンジ付近にジャンクションを作る場合、蘇我インターチェンジ付近から沿岸の国道に向けて高速道路を引くことになると思うが、それに並走する形で新たな一般道も整備してほしい。
798	そもそも、既存の道路を整備すれば良い事であり、新設する必要性が無い。	そもそも、不要であり、海や自然環境を破壊してまでやる事ではない。世界の潮流とも逆行している。中止すべき。	環境破壊による恩恵に対する費用対効果	計画を中止する選択肢が先に必要であり、建造が前提である事がおかしい。失敗の本質。	既存の道路の再整備。
799	災害時、事故、道路の陥没等で交通が遮断された時の回避ルートが重要	早い実現、費用、メンテナンス性を考えると海側で高架構造が現実的である。	住民に対する騒音、空気汚染		東京湾側ルートならば、大型車が止まれるサービスエリア、道の駅等あれば便利
800	メンテナンスの簡易性				
801	通勤時間の縮減による、働きやすさ、私生活の充実、疲れ軽減。それによる働き世代のメンタルケア。	高速道路ではなく、国道357の渋滞緩和。特に船橋あたりの渋滞緩和。出来るなら、千葉市から浦安市あたりまで、船橋を通らずに行ける道路があれば、船橋もこまない。	海側を通すなら、安全性。	予算の確保と説明。先を見据えた予算配分。	新しいルートと平行して、既存のルートの拡張。予算のことを考えると難しいと思うけど、工事が増えると渋滞が増えて、物流や通勤に影響が増えるから、ルートが１度増えれば、工事も順番でずらせば、渋滞も減らせる。
802		湾岸地域に抜ける為の道路が慢性的に渋滞しているのがものすごくストレスです。朝夕の渋滞のせいで家から20分で行ける所が倍以上かかります。(千葉北IC～穴川～新港)毎日のことなので、なんとかして欲しいです。			
803	慢性的に渋滞している箇所が全く改善されていないので、分散できるルートを作って欲しい	海沿いの一般道を通っていても結局は内陸側に入っていかなければ先に進めないなど、千葉の湾岸一帯の道路は整備がイマイチだと思う。船橋で生活し、千葉県内に親戚が多く住んでいる者として、東京から千葉の奥に向かうルートは明らかに少ない。連休の時などはいつも渋滞してるのが当たり前になっている	アクセス	一番はどことどこにアクセスするかということが重要だと思います。千葉の湾岸部に道路を作ったら車は嫌というほど通るので、作って失敗はないと思うけど、どことどこにアクセスポイントを作るかは非常に重要。	現道拡幅案は渋滞緩和等のメリットは小幅な気がします。道路新設を推したいですが現行の湾岸線のように、例えば谷津船橋は上りの乗り口はあるが下りはないと訳がわからないのはやめて欲しい。
804	幕張の浜からいなげの浜までの観光資源の確保	浜を残す海の景観を残す			その先が詰まっていると渋滞対策の意味がないので東京の渋滞をなくすことが重要
805			早い工期		
806	環境保護		環境保護		
807					何度もの住民説明会、本アンケートなど、住民との対話の姿勢には敬意を表します。アンケートの主旨に沿わないコメントをお許し下さい。時世は税金を使うべき優先順位が違ってきていると思います。既被災地への対応（東日本大震災、石川等）、国防、福利厚生、等々。この企画は凍結で良いと思います。
808	ららぽーと付近など、常に渋滞しているところは、回避してください	適度な距離にSAは作って欲しい	合流の際、車線数が無くならないかなど、配慮がある	一瞬で判読できない掲示板は置かない	道と道の合流が複雑であると、事故や渋滞が起きやすいから、やめて欲しい
809	早期の開通	建設費用早期開通		高谷と蘇我間の優先着工	安価な土地取得ができない場合、現行路線の2階建て

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
810	美浜区が故郷です。国道357/14号から海寄りの地域は開発から数十年が経ち、机上の計画止まりの第二湾岸がない状態で街が作られ、湾岸の良好な住環境が維持されています。空港・千葉港から東京への通過交通容量増ならばまず、現道の車線増あるいは高速道路（京葉道含む）の車線増について地下化・現道上の高架化などを正面案として検討すべきではないかと考えます。		美浜区住宅地区の環境維持		
811	現状の渋滞道路と被らないルートで道路建設する事が重要だと思う。	地下道路建設。東西に往来する道路を増やす。（357号、14号等に被らないルートで）	干潟の環境は守りながら、建設を進めてほしい。	海洋生物、鳥類、動植物の保護。漁業や船の運航を妨げない様に配慮。	案1ー2地下構造主体が望ましい。
812	自然や景観に配慮してほしい	宮野木から東千葉までの渋滞の緩和および都心への利便性。千葉市内および千葉港に需要があるとは思えないので考慮の必要を感じない。		留意するのは三番瀬や谷津干潟ぐらいしかないと思います。	湾岸千葉インターから宮野木を経由しないで国道357沿いに蘇我および市原方面への延伸がコストも時間も少なくすむと思います。
813	湾岸地域の自然と景観の保全	海岸沿いのルートは湾岸地区の眺望を損なうので避けてほしい	地下道は地上の地盤にも影響が出るリスクを考慮して欲しい		
814	二車線以上の道路	南外房へのアクセス		交通量が集中しないICに配慮	
815	自然破壊をしない	現在の湾岸道路はそこまで混んでいないため、新湾岸を作る必要がないと思う	稲毛の浜は特に最近綺麗になってグランピング施設などもできたため、騒音問題・景観破壊だと思う		湾岸に道路を増やす必要はない、鎌ヶ谷や印西・鴨川に行くアクセスを良くするべきだと思う。
816	自然環境への影響	自然環境への影響		生態系への影響	
817	コスト縮減	敷設しやすい海沿い	IC周辺の渋滞	IC付近の渋滞	地震、高波、強風、塩害に強い構造、材質
818	現在の住環境の悪化を避ける。ベイタウンは静かな街であり、そこが良くて移り住んできた住民が多い。しかし、新湾岸道路がベイタウンの海側にできると騒音被害や景観の悪化を招く。これでは、現在のベイタウンの良さが大きく減退することになるので、是非ともベイタウンより内陸側に新湾岸道路を建設してほしい。	現在の住環境を悪化させないで建設すること。これをやると、建設反対運動が起こり、成田空港闘争のような事態に発展する可能性もある。そうなれば、建設が遅延し、費用が嵩むことになる。このようなことを考慮すると、新湾岸道路は地下に建設するべきである。	住民感情。住民を敵に回して建設を強行すれば、反対運動が起こり、せっかくの良いプロジェクトが悪魔化してしまい、何のために建設するのか分からなくなる。	住民を犠牲にした国家プロジェクトを強行すべきではない。開発は住民のためのものであり、国家のために住民が泣くような事態は、本来の政治のあるべき姿ではない。	内陸部にある高速道路の地下に新湾岸道路を建設するのが最善である。
819	渋滞が減ること	道路を広くし車線を増やす。裏道(地元の人が知ってる)は使わない。	地元の人の普段使ってる道を確認	地元の声	道を広くし車線を増やす
820	千葉東JCTの慢性的渋滞はひどい	湾岸線、京葉道路、館山道、東金線、東関道が短距離で交わる、穴川や千葉東、千葉北などの渋滞緩和は急務	道路を作るのに時間がかかりすぎる。サクサクと進めるべき	最優先は渋滞緩和であり、渋滞による排気ガスなどの環境汚染や事故など、大問題	1箇所または近距離にに複数の道路が交差しないよう（ボトルネックを作らない）
821	環境適合性、経済性、工期など、実現のしやすさが最重要	既存の道路を再開発が一番望ましい	壊された景観は戻りません。既存の道を拡充すべきと考えます。	最近の異常気象を鑑みますと海沿いの地下道はリスクが高いと感じます	16号と、365号の再開発が一番実現可能性高いのではないでしょうか
822	湾岸だからこその災害（海側からの危険や地盤）				
823	温暖化に伴う緑化対策やアスファルトの素材を検討し、温暖化のみでなく、災害時についても考慮したものにしてほしい				災害時の避難所などに兼用できるような公園やドッグランの併設し
824	人口の急減を勘案、過剰なインフラ投資には賛成できない	騒音、振動、排気ガス等、住環境に係わる悪化は一切あってはならないては	ルート以前に本計画廃止すべき	本計画反対	本計画反対
825	環境負荷をなるべく減らせること。	新たに土地を取得するのではなく、現在の湾岸線を多層にして、上下分離する方式がいいと考える。		これからの交通量の予測に、３割上乗せした計画でないと、将来また同じことを繰り返すことになると思う。	高速道と合わせて、一般道の整備も行わなければ、片手落ちになって全体的な改善にならないと考える。
826	既設の海岸線以内で最適なルートでLCCを最適化	海岸線は風が強いので既設の海岸施設に防災面で影響が出ないこと。	現在一番混みやすい道路網の交通量を緩和するICを接続する。		防風、塩害、耐久性面からのLCCを最適化する構造
827				幕張ベイタウンに住んでいるため案1-1のような道路の設立は絶対に避けていただきたい。許しません。	現状維持で問題ありません
828	既に住んでいる人々への影響を抑えること	千葉の魅力の一つ自然との共生を考えること			案1-2もしくは案2のような方向性を望みます
829		インターチェンジや出入り口を今まで以上に増やし、出入り口などでの交通集中・渋滞を減らすように、新ルートが良いと思う。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
830	高低差による冠水のリスク	台風、震災などの天候変化に対しても安全に使用できる道路	自転車などその他交通手段への安全性		
831	千葉周辺の渋滞緩和	姉ヶ崎工業地区から市原、蘇我地区を回避するルートが必要	市街地の回避	毎日、毎時間何処がいつも渋滞しているか明確ですね	高架、地下併用
832	東京方面に行く時に浦安周辺もほぼ渋滞しますので、合わせて改善しないと、そこにさらに多くの車が集まる可能性もあり、違う不満が出てきてしまうことも考えられます。渋滞問題の改善は全体的なバランスを見ないと、とても難しい問題だとおもいます。	埋め立てとなると思いますので、道路の強度、安全性が心配です。	新しさ、走りやすさ		新浦安のようにニュータウン的な見せ方をして、コンビニ、スタンド等の施設や海辺ならではの施設を作っていただけると、収益や雇用の増加となり、地域の活性化にも繋がるのではないかと思います。
833	自転車専用路側帯	右左折専用路線を長くして渋滞緩和になると思います	道幅が広くなる場合は横断歩道は危険なので陸橋が望ましい	湾岸道路は法定速度を守らない車が多いので歩行者を守るためにガードレールは必要	道路を新設しても現在の湾岸道路は混むと思うので右左折車線の延長や車線を増やした方が緩和するのではないかと思います。解答欄がないのでここに書きますが、問題4-3は渋滞するから湾岸線は避ける。
834	水害が来ても遮断されない工夫				
835	湾岸エリアの景観向上	せっかく未来の人たちのためにつくるのであれば、走ること自体が気持ち良い道路であって欲しいし、今までにない機能を持たせるのも良いと思う	せっかく未来の人たちのためにつくるのであれば、走ること自体が気持ち良い道路であって欲しいし、今までにない機能を持たせるのも良いと思う		
836	普段湾岸線・京葉道をよく利用しますが常に渋滞している。もし大きい災害が起きた時、現在のままでは緊急車両の通行・避難に影響が出で大きな被害が出てしまうと思う。東京湾の海沿いに片側４車線・５車線の広い道路が必要だと思う。	地震時の津波に対応する高架橋。	環境に配慮することは勿論だが災害時命を守れる道路を造ってほしい。	ランドマークになるような橋を造ってほしい	京葉道・湾岸線にアクセスできる道路
837	葉県の都市部は東西に延びる道より南北に延びる道が充実していない為東西に延びる道が渋滞するので南北に通る道路が必要	東西に延びる道路の充実より有効な南北に延びる道路を作る	特になし		
838	新ルートが既存道路の渋滞を新たに生み出さないようにして欲しい。	既存の生活環境を変えないようにして欲しい。	新ルートが既存道路の渋滞を新たに生み出さないようにして欲しい。	既存の生活環境を変えないようにして欲しい。	市街地に近いものではなく、第二アクアライン的な少し離れた位置（海上）に橋をかけてはどうか？
839	干潟や海洋生物の環境保護・保全	海岸へのアクセスや眺望	地震や津波に対する安全性	自動車だけではなく自転車などの交通手段についても配慮してほしい	出来れば自転車レーンを併設してほしい
840	完成までに要する時間	並走する京葉道路や東関道の料金見直し(割引き)することで、渋滞の分散図る。	新たな高架構造を作るのではなく、可能な限り現道路の拡張や地上/地下の2段化で対応。		
841	千葉の湾岸エリアのせっかくの「景観を悪化する」様なルートになることは、絶対避ける必要がある！		海沿いに建設した場合の強風や台風、災害時の津波や液状化など		スマートICなど、乗り降りの利便性の向上が必須！
842	今回検討されている案1沿線に住んでおり、更に交通量が増えることによる騒音、景観に影響が出るのではないかと懸念しております。そのため案1のルートとなるようであれば案1-2が前提で議論して欲しいです	湾岸道路沿いに住んでおり、土日の夜は騒音に悩まされることがあります。高架式は騒音、景観の影響が甚大であり、住民の住環境を十分に考慮してもらいたいです			
843		交通事故の誘発に繋がらないような対策が必要と思います			
844		1)東京都心までのアクセス時間の短縮2)渋滞に緩和			湾岸沿いに強風対策した高速道路
845	357の車線を増やす		早期着工		トラック等は全て新湾岸に流れるようにして欲しい
846	建設コスト、維持コスト	建設コストや建設後の維持コストを抑えたものにすべきと思います。新たな道路を作ることと、既存の道路を拡張することでは、維持コストに大きな差があると思います。			
847	宮野木ジャンクションに集中しすぎている。そのせいで１６号線の渋滞もひどくなっている。	湾岸コースが良い			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
848		海浜幕張エリアへのアクセス、ららぽーとTOKYObayへのアクセスがしやすくなる。			県道8号の渋滞や、緊急車両身動き取れず止まってしまう場面があります。
849	併せて休憩場所等の充実と共にお金が落ちる様な資源の確保。				繋がる沿線道路も併せての整備。
850	慢性的な渋滞の回避				
851	もし湾岸(例:幕張の浜、検見川の浜、いなげの浜等)部で道路を作る際、高架構造ではなく地下構造を採用するべきだと考える。現状の上記湾岸部では開放感や広い空、眺望、静かさ等極めて高価値を有していると考えており、この景観は美浜区を象徴するシンボルでもあると考える。そのため、本価値を損なわないよう配慮を強く希望する(チラシ案1-1を拝見し、このように思いました)	問1-2) で記入済み			
852		交通渋滞の緩和が一番の目的だと思う。わざわざショッピングモールに行くために新設道路を使う人はいないと思うので、浜の観光需要が現状どの程度で、新設の結果観光拠点のアクセス性が向上して収益を得られる見込みがあるのかが知りたい。		養老川の生態も用地取得にかかる時間も値感がよく分からないため、近隣住民が納得してコストがなるべくかからないかつ交通渋滞が緩和される計画であれば良いと思う	道路を拡幅するならば歩道空間も十分に取り、オープンスペースや滞留空間によって歩行者が海をみながら休める憩いの場にもなってほしい。
853	環境保全				
854	車幅を広くして欲しい	渋滞の改善、事故や故障などが起きた際に、渋滞を起きにくくする、東京と千葉間のアクセスの良さやタイムパフォーマンスの良さの改善が重要だと思う			信号の少なさ、または信号のタイミングを適切にし、渋滞を起きにくくする
855	船橋市、八千代市、鎌ヶ谷市、印西市の地獄の渋滞の改善及び近隣高速インターの増設				
856	湾岸道に流入する51号、126号の慢性的な渋滞の解消	車線の増加。過積載トラックは通るに決まってるので、耐荷重の高い道路。信号のタイミング。			海辺の道なら、上は自動車専用、下は自転車が通れるようにするなど。観光としての活用で収益を得る
857	地下ルート	海岸沿いを高架で高速走らせることは、景観、自然資源などからマイナス価値となると思います。	地下ルートはお金かかりますが、共存できると思います	お金をしっかり県として稼ぐために、熊谷さんはカジノを幕張にいれたいようですがそれはやめたほうがいいと思います。カジノ自体は、千葉県財政改善には役立ちますが、文教地区にカジノつくるのは賢くないです。巨大クルーザーでカジノ船にして、日本人、外国人問わずお金おとさせて、宿泊を幕張ホテル街にすることで潤う。	県の収入ふやして、高くても新高速ルートは地下に。
858	湾岸地域の景観、自然環境への配慮	特に海側への居住者に対する景観や住環境に対する配慮は必要。高架型道路によって景観や陽当たりなどが現状は最大限維持すべき。			
859	環境への配慮	人口減少時代において大規模公共工事で道路を作ること自体に反対です。	事業に反対です	新規の道路事業に反対です	
860	景観面での配慮	海上に道路ができると景観が悪化する	幕張～稲毛地区の海の自然環境及び生態系		
861	海浜ニュータウン地域など、住宅・商業地域における景観。	特に豊砂地区周辺から稲毛海岸にかけての区間では、沿線が既に既に住宅や商業地域として開発されており、湾岸の景観が街の魅力として認識されている。沿線地域の価値向上という観点から考えると、新湾岸道路建設による交通状況の改善とこれらの良好な環境の維持は両立されなければならないと思う。	将来の拡張性	将来の市川以西への延伸や新たなアクセス道路、インターチェンジなどの整備、また並行して新しい交通システムを導入する可能性など、新湾岸道路の将来についてはさまざまな可能性がある。こうした将来におけるさらなるインフラの高度化に容易に対応できる構造であるべき。	線形を良好にしてほしい。高規格道路である以上、高速かつ円滑に走行できることが必須条件だと考える。
862	地元民のルートの確保	地元民の日常を妨げない		地元民のルート確保	
863	環境問題	ボトルネック解消			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
864	慢性的な渋滞は、経済効果他地球環境的にも早期の解決を求める。景観、住民の意見等大事だが、用地買収を含め一日でも早く開通できるルートで進めて頂きたい。				
865	とにかく至る所で渋滞が多い早急に改善して欲しい	渋滞改善になるようなルートを考えてほしい			
866	湾岸地域以外の分散				
867			景観の維持、騒音対策	工事の影響による近隣地域での陥没事故防止	
868		京葉道路の渋滞解消			
869	合流時やサグで渋滞のならないようにすること	最高速度も上げられる道路作り。100kmは出したい。			
870	環境への配慮	谷津干拓や三番瀬の環境を最小にとどめること			
871	高谷がネックにならないこと		海辺の環境保全		
872	BayBridgeChibaの建設。つまり、海浜大通りを船橋から稲毛、千葉方面に向かって走ると、稲毛で突き当たる。その突き当たりをまっすぐに進み蘇我の方に抜けられるように千葉港をまたいでベイブリッジをかけて欲しい。シーサイドエリアのドライブを快適にできるので是非建設してほしい。	第1に海浜大通りの稲毛の突き当たりに千葉港をまたぐBayBridgeChibaの建設をして欲しいと書きましたが、第2に海浜大通りのドライブを快適にするために海に向かってすてきな食事ができる、フィッシャーマンズワーフの様なかっこよいレストランをいくつか建設することを望みます。第3に海の景観をけがすことのないルートにして欲しいと思います。	どのルートをとっても反対者が出るはずです。いくつかルートを決めて住民投票により建設に好意的な市や町のルートを選んだら良いと思います。	観光という次元。環境という次元。運営という次元。建設に関わる裏金問題。	常に美観を考えた構造
873				道路ができるまでに30年かかったら意味がないので、早急に開通すること	
874		自然環境の保全、海浜環境の保全			
875	渋滞緩和	各ルート同士のアクセスしやすさ。スムーズなルート切り替え			
876	ルートそのものが新たな観光資源として千葉県の魅力に貢献すること	現状、案2の現道拡幅案では災害時や道路機能の麻痺の際のリスクをあまり軽減できるとは思えないため、新たな道路として案1-1の道路新設案に期待しています			案1-1の海岸沿いルートに高架構造を新設する案に期待しています。現状、このエリアは景観が素晴らしいものの浜の周辺に観光施設が少なくもったいないので、大きな道路ができて椰子の木などが立てば海外の湾岸エリアのようなドライブにも魅力的なルートが誕生し、千葉エリアの新しい魅力になるのではと思っています。
877	千葉県の船橋・習志野・千葉市などの湾岸地域の道路渋滞解消				
878	災害に弱い湾岸地域にわざわざもう1本作るのは如何なものか、北千葉道路の有効活用した方が有意義ではないか？				
879	幕張、稲毛海岸の景観	京葉道路の稲毛区間、一般道路の稲毛、千葉近辺の渋滞解消	優先順位として、蘇我から稲毛区間		京葉工場地帯から東関道、357号にアクセスしやすくするのが重要
880	将来的な修繕について				
881	千葉市美浜区の沿線は海に面した住宅街になっているため騒音や景観への配慮は必要だと思う。				
882	少額でも有料化にした方が良いと思います。		レクリエーション会場と合わせることで、需要が増えると思います。	近隣への配慮。	片側3車線を希望しますが、用地確保が困難であれば2車線でも致し方ないと思います。
883	日本橋の上に建てた首都高を現在、地下道に変える大規模な工事をしています。海の景観や生態系を破壊しないよう十分に考慮してほしい！				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
884				幕張ベイタウンや幕張ベイパークの住人、利用者にとって海沿いの景観は海浜幕張エリアの資産価値として最も重要な要素であると考えています。そのためコストカットや利便性の追求による景観破壊につながるルート(海沿いルートであれば地上建設)は反対です。騒音問題や景観問題への対応として少なくとも地下ルートを希望します。	
885	長大トンネルで繋ぐと危険物積載車が通れないので、なるべく5000m以下のトンネルまたは高架で整備してほしい	とにかく早くできあがることです。慢性的な渋滞による経済損失は防いでほしいです。			
886	下道(抜け道連携)が、充実していること。	いくら高速を作っても、下道で回避できなければ、渋滞回避できない。	現場地域のエゴよりも、もっと広い地域の利便性が、結果的に現場地域の利便性に繋がる。	回避できない高速道路は、税金の無駄遣い	家の近所は巻き込まれたくない。って意識と、利便性は、相反する。
887			既存道路との連絡性		
888	建設費の抑制	費用と安全の担保	費用	浦安迄の延長	無し
889	景観を考慮して欲しい	千葉は交差点での車両の捌き方が良くない信号のタイミングがおかしい			工業地帯は高速景観重視個所は地下船橋側は案１で千葉側は案２習志野付近で入れ替わることが可能かどうか
890			三番瀬、谷津干潟の環境保全は当然のことですが、幕張や稲毛の浜の景観が悪くなるので湾岸の新道路建設は反対です。これからは人口減少になるし費用対効果が合わないですよね。何十年後に新道路が完成するか分かりませんが、完成する頃には人口減で交通量も減で今より慢性的な渋滞は減っていると思います。案2の現道路拡幅、一部新道路新設のほうが極めて現実的だと思います。		
891	渋滞の緩和につながるルートであれば、特に拘りはございません。	千葉港を起点とした商工業の物流と、一般市民の交通の分離ができるだけでも慢性的な渋滞の緩和につながると思っています。			
892	生活環境を壊さない				
893	渋滞緩和	渋滞緩和	渋滞緩和	渋滞緩和	立体交差や時間差信号等
894	工事費が高くなったり、工事期間の延長が続かないようなルート計画				
895		海側に高速道路を作るルートは景観の観点からもやめてほしいです。海側に住んでいるので高速道路の騒音も懸念しています。現時点で、バイクが走る音などうるさいので、高速道路を設置して、より交通量が増えるのはやめてほしいです。			
896	将来的な維持管理を見据えた持続可能性	渋滞緩和	信号機や交差点を少なくして利便性を高める	車線が途中で狭くならないで欲しい	逆走事故を防ぐため、道路に矢印を付ける

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
897		渋滞の解消。357号、東関東自動車道、14号、京葉道路、どこも慢性的に混んでいる。これにより外出が億劫に感じて県内各地への足が遠のいている。都内～房総へと移動する車と市川～蘇我内を移動する車の動線が分かれる事を大きく希望する。		第2案は357を拡大するだけなので、そこから右左折した先の一般道が混雑していれば357の流れも悪くなるし信号もあるので効果は薄いと思うので反対。湾岸地域に住むという事は少なからず海が近くにある事をメリットと考える人が多く日常的に海辺に散歩に散歩に行くなど海と共に生活しているので景観が損なわれる事は避けたい。具体的には海に向かって歩いていく景色に高架道路が視界に入る事で自然の海に近づいているというワクワク感の喪失。また走行する車の音が海辺に聞こえてくるなどすれば静かな砂浜で並みの音を聴くというような体験ができなくなる懸念。	渋滞の解決に効果が薄いと思うので案2は反対。この地域で暮らす人達の将来を考えると案1-2が良いと思う。利用しやすい道路という意味でも、通過する車両と近隣の目的地に行く為に道路を利用する車の動線を分ける事が近隣の住民にも通過する運送業の人などにも双方にメリットが生まれると思う。
898	大型貨物自動車の安全迅速ルート確保	動植物の生息場所確保、渋滞解消		騒音にならないルート確保	運転しているときの景観
899	環状道路と各経由する道				
900	景観保護	環境保護		道路を使わない人の理解	今の道路の活用
901					1-1案になった際の具体的な景観の変化が想像できないので良いとも悪いとも判断できない。様々な場所から見た時のイメージ図が欲しい。騒音対策をすると京葉道路のように近隣から見た時の圧迫感が強くなる事が懸念。一方で圧迫感の無い見通しの良いデザインになったとした場合、幕張メッセやマリンスタジアムでのライブイベント、ハーバーシティ蘇我など近隣で花火が上がる事がたびたびあるが、その際に花火が見える事で走行速度が低下して渋滞や事故の原因になる可能性がある。(実際に幕張で花火のある日に東関東自動車道で高速道路上で止まっている車や明らかに速度を落としている車を2024年と2025年に見た経験がある)。案2は根本の解決にならないので現状、渋滞の緩和と地域住民の生活への影響、交通の安全性を考慮すると案1-2が妥当だと思う。
902	コストと時間	今の生活に影響が出ないようにして欲しい。	既存の設備を活かすべき	交通安全、交通モラルの向上で解決できることも多いのでは?	新湾岸道路の必要性を感じない。必要なのは内陸のほうでは?では
903	いろんな方向からのアプローチが可能なこと。	どうして印西方面からのアプローチが無いのか、湾岸線に沿って何本も高速作って何の意味があるのでしょうか。	印西方面からのアプローチが無いのか、湾岸線に沿って何本も高速作って何の意味があるのでしょうか。	導線の分散	
904		ｺﾝﾋﾞﾅｰﾄｴﾘｱの渋滞緩和を期待したいです。			
905	湾岸エリアの景観の維持	神戸の阪神高速のような高架が目立つ、工場地帯にはなってほしくない	子孫など先の世代のことを考えた計画になるよう配慮しなければならない		
906	自然環境	慢性的な渋滞の緩和・緊急車両の迅速な移動			海上
907	首都高への渋滞解消	慢性的渋滞の頻度やその集中度合いから言っても今回のエリアではなく市川から箱崎間の渋滞解消に予算を集中させるべきだと思う。	千葉県から東京、または他県へのアクセス向上	断片的で低効率な改善より他のエリアとの連携を考えた総合的な利便性	首都高への渋滞を緩和する改修、または新たな道路の設置

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
908				動植物の生育については、三番瀬のみならず、検見川の浜にもカニなどが生育しており、子供達が身近に生態を学べる貴重な場所です。壊さないでほしいです。高架ができることにより、眺望が阻害され、きれいな浜と海も見れなくなります。もはや美浜区という名前がそぐわない場所になるので、高架建設はやめてほしい。	陸地に高架を建設した場合、高架下の治安悪化で、ホームレスや落書きなど好ましくないので、トンネルにして欲しい
909	新ルート近くに長く住む住民の日常生活への負担	磯辺分譲団地の●階に居住する予定です。30年ほど前実家の引越し時に階段しかない5階ではありましたが家から見える景観に見惚れ引越しを決めた経緯があります。他に何の取り柄もない家です。これ以上資産価値を下げたくないです。	景観。高架だけは避けて欲しい。	高架式道路による圧迫感、景観、耐えがたいです。	現在の湾岸道路の拡張を望みます。既に道路としてある部分であれば騒音も景観も損なわれない。仮に海岸ルートを採用するのであれば打瀬高浜間は地下式で工場地帯は高架でお願いしたい。また、車利用を控える事ができるよう公共交通機関を使いやすくしてほしい。京葉線の増便、バスの拡充など。
910	蘇我から幕張の交通渋滞の緩和	蘇我から幕張の交通渋滞の緩和			
911	景観	渋滞対策と安全性			
912	既存道路との接続	早期着工			
913	環境破壊を最小限に止めること				
914			早期に整備が可能		
915	海辺の景観や環境を破壊しないこと	海辺の景観や環境を守るために、道路構造、地下構造を主体にすべだと思う。高架化は、景観を阻害するためやめて欲しいです。	国道沿いの松林の保全と散策路やサイクリング道路の整備	現況の問題として、側道に多数のトラックが停車し、危険。また、ゴミのポイ捨てが横行している。	現道の地下構造案を検討して欲しい。用地買収の手間や事業費が大幅に削減できる。
916	既存のものを利用する	何かを潰して道路にする必要はない	構造物の維持更新費用再取得積立金など巨額の将来的負担	そもそも新湾岸道路は必要無いです新設は生活環境破壊となりますので反対です	
917		渋滞の改善、日常的に使うので渋滞は1番の問題			ゼロから作るのではなくて渋滞するポイントポイントを、考慮して作って欲しい
918				渋滞するポイントはもう決まってるのでそこを重点的に工夫して作っては幸せ	
919	交通機能を分散して渋滞を防ぐ				
920	千葉県の場合隣接都県との接続がボトルネックであり、新ルートの検討を要するのはこの地域では無いと思う		巨大構築物は、その建築・設置に係る事業費だけでなく、稼働後の維持や50年後以降の造り替えを見据えたコスト計算や予算措置などに、初めの段階から配慮する必要がある。	東京湾の沿岸部は干潟や津波などの災害を含む自然環境、港湾・航路の確保、人工海浜や渚を活用した観光資源開発政策、何より住民の生活環境破壊など懸念点が多すぎ、この地域の道路新設など検討に値しない。	この地域では国道14号、16号、357号線の拡張整備に50年もかけながらいまだに完成していない事実がある。海沿い新ルートより、この解消にあたるルート案１の方がまだマシ。
921	景観海沿いという立地をもっと活かすべきだと思います！	渋滞の緩和、安全性はもちろんですが、インターへのアクセスも大切だと思います。	観光客、レジャーだけでなく、地元住民の通勤、買い物などのいつもの生活がより良くになるようなルートであってほしいと思います。		千葉は、たくさん特産物、特に海産物が豊富なので、房総半島にある房の駅や道の駅にアクセスしやすくしてほしいと思います。夕飯の買い出しに行けるくらい気軽に利用できたらいいなと思います。
922	船橋エリアがボトルネックになっているのでその解消が必要	短期で解決できる現実案で検討するべきである	費用	費用を抑え、現実的に短期間で完成しないと意味がない	信号やサグを極力減らし、人間工学的に渋滞を無くする方法を検討するのが最良だと考えています
923	環境負荷や景観への配慮しながら、最大の効果を得ること				
924	生活居住者と買い物、イベント参加者との交通同線の分離				
925	釧路湿原のソーラーパネル工事のように元々あった自然環境の破壊を行わないこと。	湾岸道路の近くに作る必要を感じない。新しい高速道路を作るより一般道を充実化させてもらえれば良い。	海の近くなので地盤の調査。	千葉の少ない観光資源の海の眺望が道路のせいで損なわれたり、地球環境を守ろうという時代に環境を破壊して道路を作ることには反対です。	分岐ばかりあっても利用しづらい。元々の道路の車線を増やせばよいと思う。
926	高架下の有効活用や、景観を損なわないように。	合流や分岐点における十分な距離の車線確保(一般道も渋滞しないよう)	高架橋の下を航行する船舶に制限がかからないこと。	花火大会？航空機イベント？	強風対策

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
927	景観を損ねないこと	海沿いの景観は資源であり、また海風がスムーズに流れることで夏の暑さの軽減に繋がると考えています。海の際にこれ以上構造物を作るべきではないではないと思います			日本の人口が減るなかで、今道路を増やす必要性がわからないが海岸沿いにに作るのはやめていただきたい
928			通行料の適正化		
929	歩車分離交差点				
930	コスト	船橋市はとにかく渋滞がひどく、ららぽーと辺りは特に酷い。拡幅した方が新道路を作るよりコストが低い印象を受けるため、拡幅して流れを良くした方が良い。拡幅するためのセットバックも考えなければならないが、船橋市の中では、比較的土地が使えるイメージがあるため、交渉等は頑張って実現させてほしい。	利便性、コスト		
931	想定外の大人数が通る時の橋などの耐久性				
932	湾岸、海岸線の景観の確保。海岸や、海上に大きな人口構造物を作ることは折角維持確保されている素晴らしい海岸の景観を台無しにすることになるので、これだけは決してやらないで欲しい。日本橋における首都高の轍を踏まないで。	現在14号線は道路幅も広く、かなり余裕をもって作られている。これは当時、将来の拡幅を念頭に置いて作られたものと思われる。基本的にはこのルートをさらに拡幅あるいは立体化などによって増強することが費用的に考えても良いのではないか？			
933	高速道路と一般道の用途、配分の考慮			一般道の整備後の計画について説明して欲しい	
934	他県のバイパスのようにように、信号機のない道路	千葉県側から神奈川県へと東京湾を結ぶルート。橋やトンネルでもっともっと重要拠点を結ぶ。物流車両を大型車でも通行可能な幅員を取り、車両とバイクを区分した道路を考慮してみてはどうでしょう。	東京湾北部の生態系は壊れてる。改善が必要九十九里辺りから千葉港に向けてシールド工法で外洋と結ぶ等の海洋改善も考えて見ては		
935	騒音	環境	事故	トラックの環境問題	工期
936	いまの生活道路との接続で渋滞を生まない工夫				
937	災害対策が脆弱	所詮湾岸地域が混雑するのは目に見えているその周辺地域の道路が脆弱だから	台風や地震津波などの災害対策	一極集中市川の高谷周辺での事故が増える対応できる病院も少ない	軟弱地盤の地域を選択するのはコストがかかるだけ
938	湾岸の海岸線に沿って高架橋で作成し津波等の対策として下部にシャッターを下げられるようにすると津波対策となる		かかる費用は防災の役に立つ施設として増えても良いと思う		
939	今残る自然資源が完全に保護される事。	上記項目も大切だと思います。とは言え市川市から千葉市にかけて減少しながらも残る三番瀬や幕張海岸等の自然資源をつぶしてまで作るべきとは思いません。	事業者選定及び資金の流れの透明性		現行ルートの拡幅が良いと思う。
940	有料道路ではない				
941	騒音対策、排ガス対策、出入口渋滞緩和対策、トイレ、飲食店	船橋市浜町の住人ですが、24時間366日の騒音被害があります	人口減、車両利用減、資材高騰、人件費高騰、有識者不足から新しい道路よりも、下水管漏れ対策等をすべき	津波、強風、塩害、動植物の生息地確保	新しい道路は自然破壊になるので、いらない
942	地上の景観も大切だと思います。なので、予算はかさみますが、案1-2の池の高速道路が良いと思います。				
943					これからの高齢化社会において、物流の重要性（特に過疎地域にすむ高齢者への生活必需品の運送）は高まると思います。現行のままは良くないと思いますし、国道の拡張では解決がしないのではと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
944	事業費	そもそもこのアンケートは理想ばかり聞いている。財源が伴わないのであれば絵に描いた餅になってしまう。	事業費	物事全ては事業費がどれぐらいかかるのかということ	事業費が表示されないこのアンケートはおかしい。家や車を購入するときにまずは予算を考えてから話を進めるのではないか。理想ばかり聞いて、最終的に予算の関係でこれになりましたということになするためのアンケートだと考えるがそこのところを聞きたいものだ。
945	自然を破壊せず環境を守りながら達成すること	空いている土地の活用	子供たちが安全に道を通れること	海の方だけでなく既にある道路を使う	地下にする。４階建てくらいで交通量を増やす。電車の上か下に作る。
946		建設費用と実現までの期間。千葉の海をレジャーとして楽しめる景観、環境。		千葉の街づくりのコンセプト。千葉が単なる東京が便利になるためだけの物流拠点になることは望まない。この開発で千葉に住む人の生活が豊かになるような街づくり。みなとみらいはよくできている。観光客も多く、企業も多く潤っている。	案2を一気にやらなくても現状の357で車線減少する部分だけを集中的に拡幅して車線数が極力変更されないようにするだけで大きく改善するように思います。
947				やはり三番瀬の環境は残すべき。	高架とトンネルを組み合せる。
948	船橋市付近の渋滞				
949		若松交差点から湾岸市川インターの間を先行して完成させてほしい。最大のボトルネックです。		幕張海岸の景観を残してほしい。花火大会の会場も大事。	
950	生活道路の安全性の向上	現状道路網を維持修繕する案、つまり、何もしない案も検討案に追加する。	事業費	望ましいルート案決定の最終的意思決定者は、利害関係者（道路事業者、県、市、地域住民、環境保護団体、開発事業者）の中で誰なのか皆さんに明確しておくことが重要です。	現状の道路のままで渋滞により地域の流入する交通量を抑制すること公共交通機関へ分散などで、地域全体の環境が保全されること良いと思います。膨大な事業費を将来の人の負債にすることも無くなります。
951	湾岸地域住民の生活環境の維持を重要視頂きたいです。	近年、工事による陥没事故が多く起こっています。気候変動等を踏まえ、人的災害が発生しないよう、安全に十分に配慮した説計をお願いしたいです。	海沿いではなく、357の上空部や、より山側の地域での設計を希望します。海沿いは地盤も弱く風も強く、災害発生の危険性があると強く感じています。	過去、海沿いに建築した構造物で自然災害と共に地域住民に被害を及ぼした事例を十分に鑑みて、同じ轍を踏むことのないよう、慎重に計画して頂きたいです。	357を2階建て構造にする、または道幅を広げる案に賛成します。
952			工事のスピード、時間をかけ過ぎないこと	工事の時間がかかりすぎると費用も増えるため、計画的な実施が必要	大きな道路だけでなく小さい道路も渋滞削減のため、全て見直しが必要、一方通行の見直し
953					湾岸道路から柏、つくばと、上に延びる道を作って欲しい、現状市川に遠回りか、成田の方に遠回りをしないといけない為
954	早期建設の実現	用地買収や環境アセスメントに過大な時間をかけていては機を逃すため、工事難易度と費用および経済効果をはかり、早急な実現を最優先とするべき。	工事難易度	自然渋滞が発生しない構造	トンネルによる構造が景観面や用地面で優れているように思われるが、地盤に関する慎重な検討が不可欠で、保守コストも適切に評価すべき。
955		渋滞の解消			
956	東京への最短ルート				
957	住環境であったり自然環境であったり、環境に配慮したものであってほしい。	環境≒景観	現道拡幅の場合は、自転車道の確保について。	既存のルート、周辺の景観に馴染むような設計にしてほしい。	現道拡幅と海岸沿いのルートの開拓の案が出ていますが、高谷Jct～蘇我もしくは市原ICを結ぶ海底または海上ルートは無理なのでしょうか。(海ほたる的なイメージ)三番瀬があるので急に高架になるか潜るかになってしまうけれども。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
958	B/C	１．人口減少や社会構造の変化、周辺住民環境負荷を考慮した計画であること。２．住民合意形成に時間を要する現状においては塩漬けを避けるために用地買収の少ない計画であること。３．路線新設または現道拡幅の安易と思われる２択ではなく、渋滞はボトルネック解消が効果的であることは明らかであることから、ボトルネック箇所の部分拡幅や交差点改良あるいは単立や部分BP新設などを組み合わせた、低コストで早期運用ができるルートも含めるなど柔軟な計画を行うこと。４．沿線の再開発事業や企業誘致、防災拠点設置、BRT・LRTの併設などの付帯計画も含めた計画であること。５．高速道路の緑地帯利用や高速道路の拡幅部を一般道利用するなど、事業者間の弾力運用も検討した計画であること。６．大深度地下利用も検討した計画であること。	問１の「重要だと思うこと」と問2の「配慮しなければならないこと」の区別が難しいが、重要だと思うことをクリアしたことを前提にした事業推進において最も配慮しなければならいと思う事項は、適切に住民合意形成を図ることです。	問１の「重要だと思うこと」と問2の「配慮しなければならないこと」の区別が難しいが、重要だと思うことをクリアしたことを前提にした事業推進において配慮しなければならいと思う事項を記載します。１．事業着手後の社会環境変化や社会状況変化に応じて柔軟にルート計画変更を行える仕組みを作っておくこと。２．道路新設や道路拡幅などによる交通流変化により生じる既存の周辺道路の渋滞解消対策も併せて計画すること。	ルート帯に関しては問1と問2で記載済みのため、ここでは道路構造について記載します。１．進化の著しい超小型一人乗りEVや自動・無人走行などのモビリティ進化を考慮した道路幾何構造や給電施設エリアなどの検討を行うこと。２．渋滞の発生しやすい道路幾何構造を避けること。３．周辺住民環境負荷を考慮した防音シェルター付高架橋や地下構造を併用すること。４．イニシャルコストだけで判断するのではなく、構造物の維持管理費も含めたライフコストで構造を決定すること。５．特にランドマークとなる箇所は景観に配慮した構造であること。
959		国道１４号、３５７号など既存道路の渋滞解消			
960	日常的な渋滞を緩和したい				
961	海岸への景観、連続性が分断されることへの危惧。工事費用。	現状のルートは宮野木JCTの合流部分で混むのであるから、湾岸習志野と蘇我を結ぶルートが一番自然だと思います。海側にルートをとるのはただでさえほとんど海岸との関係性の希薄な千葉の状況をますます悪化させ、環境によっても相応しくない選択と思います。			千葉の方で木更津方面に行く場合市内高速の渋滞を回避するため蘇我インターからのる場合が多いのですが、入り口に至る経路が貧弱ですのでもう少しなんとかならないかと思います。
962	都心との距離を短くしてほしい	用地確保が容易は埋め立て地を通ってほしい			
963	船橋若松地区の渋滞が少なくとも50年前から解消できていないのは、千葉国道の怠慢と考える。新ルートより、まともな有識者を入れて若松の渋滞解消を優先すべきと考える。	今後の人口減少に伴い、そもそも新ルート必要あるか			
964			早くできてやすくできること		
965	環境を壊すことはやめてください				いまある道路の車線を増やしてください。新しく作るとお金もかかるし、維持費もかかります。
966	南北の広い道路も必				
967	谷津干潟や三番瀬等の生態系への環境	わからない			既存で決まっているルートだけでなく、いくつか候補を出し、それぞれにシミレーザーションをする事が大事だと思います。
968	新しいルートの安全性	どこの居住地からでもICまでの所要時間が均等になるようにすること。	周辺住民の声		
969	新ルート建設工事により既存のルート（現行道路）が混雑しないよう新ルートが望ましく、現道は一般車、新ルートはトラックなど大型車の迂回路としての役割を担う事で渋滞の緩和、安全性の確保につながるのでは？				
970	海岸の景観や環境を壊さないこと。	もう大きな道路は不要	大きな道は不要。	アクアラインの時のように、また大きな建設会社に仕事を割り振ることを優先するのではと思ってしまう。	身近な生活道路がもっと安全になるためにプラスになるような工夫。それを第一に考えれば、湾岸にまた自動車道路を作るという結論は出ないと思う。
971		従来の道路の拡幅では無く新たな道路の新設とジャンクションを起点とする渋滞の解消		建設コストは非常に重要な要因であるが、用地取得や反対運動対策に時間を要し結果的に建設コストが上昇すらことは本末転倒	ジャンクションを起点とする渋滞を緩和・解消するルート設定
972	事業費を抑え既存の357の拡張				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
973	今後の都市部の人口流入、物流増加、自然との調和。	多くの人の合意の元、国、県、市町村を巻き込んで早急に取り組んで貰いたい。			
974		ルート近隣施設への制約、悪影響が無いこと	工場近傍などは大規模災害や事故発生時に巻き込まれ事故等が起こらない様にすること。	東日本大震災で石油工場の爆発があったが、もっと小規模のトラブル等も想定し、安全なルートを構築するべき。	
975	そこに住まう住民にとって住環境にマイナスの影響があってはならない。		商業的な観点や物流の利便性を過度に追求するよりも地域住民の住環境を重視して欲しい。		既存道路拡幅はいいが、新設案になってしまうと不安を感じる。千葉の人が集まる地域は既存道路より内陸側に位置している為、新設位置になってしまうと既存道路位置より海側に住んでいる住民にとってマイナス面が多い為、既存道路と新設道路の間に住宅がある地域に関しては既存道路位置のままの案がよい。
976	東京、神奈川方面への迅速かつ安全な流通経路。	有料では無い。自動車専用道路。	冠水しない事。三車線ある事。	アクセスしやすい。	トイレ休憩出来るパーキングエリアが有ると良い。
977		完全な車歩分離	地域住民のみなさんにおかれては、ある程度の景観の変化は許容していただかないと何もできない。	ある程度の環境変化は許容する。	第二案のような道路を海側に造るというのも検討していいかも。
978	アクアラインの様に海に作る				
979	将来的な広域ネットワークへの拡張性	東京方面、木更津方面への延長可能性について見通しがあるのかないのか、ルートや構造を考える上で考慮されるのか			西側に比べて東側のICが少ない。市原埠頭にも接続するICを設けてほしい
980	これから海浜幕張周辺の開発が計画されています。更に渋滞が見込まれます。	1-1ですね。地下だと事故や火災時、危険ですし、高架の方が建設費が安くなります。	高架にした場合の大型船の入港ルートの確保	千葉湾岸エリアの慢性的な渋滞は国内でも随一です。早期着工を望みます。	京葉道路の無料区間の廃止。花輪インター出口上り線の我孫子側右折レーンの信号時間を延ばす。357号線湾岸市川IC～湾岸千葉IC間の3車線化。中野木交差点高架を延長し、357号線までの延長。
981	通行料		蘇我～幕張間は、14号の中央分離帯に柱建てて高架にすればいい。		
982	慢性的な渋滞を防ぐこと	新たな渋滞を起こさない	住民の意見		
983	三番瀬は守る	蘇我と宮野木間、谷津と市川間の通過車両をスムースに流すか、そのためにはどうするか。ようは信号を必要としない道路があれば良い。	湾岸千葉ICから宮野木JCTに向かう際、北上するポイントに「稲毛海岸IC」が必要	信号無し、片道一車線は、新湾岸でいなげの浜から市原ICまではありでは。同様に新設稲毛海岸ICから蘇我IC間も。	高谷JCTから船橋ICまでといなげの浜から生原までは地下
984	地震や台風など災害時の交通の安全性	大きな地震を経験したので思うのは湾岸方面の地盤の弱さにどう対応できるのか、また台風や慢性的に風が強い千葉なので強風時の対策も必須だと思います、京葉線は風に弱いので。			
985	湾岸の景観を損ねない案	海岸の自然や景観を損ねないように357現道拡幅案に賛成します			
986	道路のメンテナンス性。メンテナンス費や維持費。	既存の渋滞において、渋滞の発生しやすい日時、曜日、時間帯、車の種類などについて情報が知りたいです。また、交通量増加による、排気ガスの量が増えないことを望みます。そのためには、特に商用車の分野でBEV,FCVなどがもっと普及する施策を講じてほしいです。最後に、東京湾の自然への影響を懸念しております。潮干狩りができ、平塚のような白い砂浜と海が楽しめる街になってほしいです。きれいな東京湾になることも望みます。新しい道路ができることによって、東京湾の自然環境が悪化しないことを望みます。	道路のメンテナンス性の考慮が必要だと思います。特に、メンテナンス費や維持費についてよく考慮いただきたいです。人件費が高騰している今、将来的に想定以上にメンテナンスの費用が大きくなる可能性があります。できるだけメンテナンスの不要なルート、構造での検討をお願いしたいです。		素人の思い付きで申し訳ないのですが、案2において、既存の道路を二階建て構造にするのはどうかと思いました。案1にて、湾岸沿いに出ていく車で渋滞するようになってもよくないと思います。案1のコンセプトについては、東名高速が既存のルートと第二のルートができたことに似ているように感じます。東名高速の第二ができる前とできた後での効果や問題点の比較がわかると、色々な人が意見を出すにあたって参考になるように感じました。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
987	今後数十年、人口減少を見据えてこの巨額建造物の必要性を議論すること。	数十年先を見据えてこれ以上景観と自然に悪影響を与えないこと。道路を造ることによって直接恩恵を得る企業団体の視線で事業を進めないこと。	東京湾奥は汚染による悲惨な時期からある程度回復した。今後も自然と	高架案は九十九里有料道路や勝浦バイパスのような状況になり、これらは観光資源としての景観を壊滅させている。これらは建設当時の知見不足による負の産物だが、日本が観光国家になる以上絶対にしてはいけないことである。首都高も景観無視で造られた反省から地下化することが決まったはず。景観と自然は一度失ったら簡単には戻らない。	北西部の人口も20年後には減少に転じるし、車を使用する世代はもっと早く減少している。新たな道路を作るより現在の湾奥の環境改善とベイエリアの整備に使用し、地域としての価値を高めるべきである。現在の道路の混雑箇所のみの拡張で問題ない。
988		慢性的な渋滞の解消と一車線しかなくて歩行者とクルマ、自転車が入り乱れるエリアがある事がとにかく危険。そこで事故が起きると全くクルマが動かなくなり、帰宅時間が数時間遅れることもあり嫌悪感を抱く。この事が原因で他のエリアから引っ越してくる予定の知人が引っ越しを取りやめにしたり、湾岸とは別のエリアに引っ越す人もいた。			景観を意識する人が多いと思うので、予算がかさんだとしても地下を通すなどが可能ならその方法で行うと良いかと思う。生態系を意識することも重要だが、その際には湾岸エリアの住民の利便性が一向に向上されない・周辺の道路が慢性的に混み合うことにより事故に合う可能性も大いにある事も考えてもらいたい。
989		生活圏内の話なので、事故が少なく、静かに生活できること。	税金の無駄遣いにならいこと	生活している住民がいることを忘れないでほしい	自転車道の整備
990	景観				海沿いに高速道路を作るのは反対
991	海辺の生態系や景観や住環境を阻害しないこと	海辺に近いルートならば高架式ではなく、地下ルートであれば地域の理解を得やすいと思われる	人口減少していく中で新たな道路整備が投資に見合うのか、長期的視点からの検証や住民説明が必要ではないか		
992	新道路建設による既存の道路の交通渋滞の発生の懸念	本当に必要な道路なのか？	人口減少しているのが必要性があるのか？		
993	千葉市において美浜区付近海岸側は、日本で有数の特徴をもつ海岸であり、イベントの普及や自然の確保、幕張ベイタウンという日本を代表する地区であり、居住環境の確保も含め、絶対的に海側のルートを構築してはならないと思う。	千葉市において海岸側は、日本で有数の特徴をもつ海岸であり、イベントの普及や自然の確保において、守るべきものが多いところに、高速道路など作ってはいけないと強く反対します。ただでさへ、幕張でのイベントの多さから海側の道まで高速に接続する道にしては生活者にとっては大迷惑です。幕張ベイタウンは機能しなくなり、また	莫大な事業費をかけてどのくらいの年月がかかるのかわかりませんが、未来においてこの渋滞の状態が本当に継続するのか考え直すべき。十数年後には自動運転の車に皆、乗り、速度も守られ、また少子化により、車に乗る世代も減少し、カーシェアリングが進み、普段の交通量が減少する可能性も大きいと考えます。実際問題として、マンション内の駐車場での空きが増えているのも現実です。そのような現状把握や未来予想はどの程度行われているのでしょうか。数十年後には移動手段や配送運搬が、空を飛んで行われている可能性もあるわけですので、尊い千葉を代表する環境を破壊するならば、今ある現在の高速を拡幅する方向で考えることが必要だと考えます。	幕張ベイタウンという価値ある区域において、大切なことの１つに海際の自然環境の確保が大きいです。海際に高速道路などできたら、特に海側のマンションの人は、現在の景観が確保される前提で	
994		現状より、更に海上に近い形		事業費用の適正	海外に橋などを浮かせる技術の開発
995	港や河口部の開放				時間帯や信号で，進行可能道路の区分けを変える事を今より顕著にして，緊急車両の進行や物流の為の大型車両の進行が容易になるようなルールとシステム作りある地点まで直進しか出来ない道路とその地点までの間に右折左折を行える道路とに区分け
996		大型車両や重機車両が生活道路や通学路に進入出来ない仕組み。			
997	慢性的な渋滞の解消				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
998	景観	全てが効率・経済・安全のような物理的側面だけではなく、景観を維持するなどの心がうれしくなる心理面も考慮して計画を進めて欲しい。年末の予算消費のための道路工事より、自然景観を守るために使う税金であるならば納得が行く。	自然保護。	少子化・若者の免許取得率の低下や車購入率の低下、戦争等による世界的な運搬効率の低下の懸念などを思うと、安く建設したけれど使用率が上がらなかったり、景観が悪くなっただけで不評になるならば、造らないか、造ったとしても、のちに不評が起きない方法の選択をして欲しい。	
999		ルートを見たところ、道路の合流地点が結局同じで渋滞の緩和にはならない気がします。工事を行うのであれば他の合流(出入口)も考えないと意味がないようにないように思います。	騒音や排気ガス等の環境は住民の生活にかなり影響を与えます。		
1000	ポイ捨て問題！要所に監視カメラの設置	特に混み合う交差点に対してのアプローチ			極力交差点が無い道路。信号が不要な道路にしてもらいたい。
1001	費用対効果の試算				幹線道路やバイパスはとにかく信号(交差点)を減らす設計をしてください。
1002	高速道路のインターチェンジへの最短接続	渋滞緩和と都心へのアクセス	災害（津波）を考慮した場合、高架道路が望ましい	既存の湾岸道路と計画道路が接近すると東京方面への移動にはデメリットとなる	谷津船橋インターと接近している為、海岸側に移動
1003		渋滞の解消、特にトラック事故が多いので複数車線で安全確保			
1004	既存生態系への影響	環境や構造に関連したメンテナンス性や持続可能性		既存生態系への影響（例えば構造物による潮流の変化、汚染）に関して、専門家などと共に十分に協議、シミュレーションできているか。高度経済成長期の環境破壊への反省が活かせているか。	既存のアクセスが悪くなることはないかが気にかかる。幕張の花火などに支障が出ないか気になる。
1005		交通事故の減少及び事故発生時のルートの選択肢の増加			
1006	千葉県は都内から近い割に神奈川や埼玉と比べるとアクセスが悪いため、道路だけでなく電車の確保も進めていかないと人口増加は見込めないため、交通計画と合わせてまちづくり計画をした方が良い	千葉は正直これ！と言ったものがないため、本当に用事がない限りは来ないと思う。市原市は特に感じますが、地元民でも住みづらいし他は移動するにしても渋滞のせいで行きたい気持ちにならない。市原市は市役所が起点になっていないため、駅周辺の方しかアクセス性は良くないと感じる。蘇我インナーと市原インターの間でも距離がるので本来は中間にあっても良い。国分寺台や辰巳台は本当に高速などを通した方が良い地域だと思います。	仮に地下構造にした場合のいまニュースでも騒がれる陥没のリスク	本当にそのルートで何を求めるのかを提示することが必要だと思います。ただ渋滞回避だけでは今後人口が減っていくにも関わらず、なにも意味がないため本来の目的と2軸、3軸でプロジェクトを進めるべきです。	最終的に合流する高谷ジャンクションなどで渋滞が発生させないようにした方が良い。また、パーキングを下手に幕張辺りでつくることで花火大会等でのパーキング渋滞は避ける設計をした方が良いです。
1007	環境破壊	海側の地下道路が景観の破壊や台風時の通行止めなどなくベストではないかと考える	特に無し	環境破壊と景観の維持が必要	出入り口は谷津船橋ICのようにシンプルが一番
1008	東京湾岸道路(千葉地区専用)の建設と併せて考えて欲しい。				千葉港付近から市原市にかけて橋梁での建設なら、強風時の対策をして欲しい。(景色も見えると嬉しい)
1009	安全	安全	騒音にならない	安全	
1010	湾岸沿いは物流の主要の主要動線になっていると感じるので、物流の動線を優先的に考えれば渋滞も緩和されるのではないかと思う。あと、トラックは運転も荒いしゴミもそこら中に投げ捨てるマナーの悪い人間が多い		拡幅の場合は工事中の渋滞。迂回路。既存道路への影響。		騒音を考えるなら地下。崩落などの心配をする人が多いなら高架
1011	今ある生活道路の整備をしっかりしてほしい。新しい道路を作るよりも今ある道路を有効活用することで予算削減になるし三番瀬など自然が守れると思う。	オープンハウスのチラシを見ました。ルート案の2の方が賛成で、白線や道路の状態、信号などもっと良くしてほしいです。		事業費について、削減できるところは削減してほしい。そして削減できた分の予算を子育て教育分野に使ってほしい。例えば保育士や教員の処遇改善とか、掃除や事務などの外部委託費とか、学級人数を減らすとか…負担を減らせるようにしてほしい。	難しいかもしれないけれど、道路も歩道も狭いところが多いので広げていってほしい
1012	渋滞緩和	片道3車線以上がマスト。	乗り降りの解りやすさ	利便性	渋滞緩和、交通集中緩和

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1013	都心および羽田へのアクセス性と時間信頼性の向上。	都心部への最短ルートの設定が重要。三番瀬の保全を優先してルート設定するのは、本来の目的を考えるとナンセンス。人間社会の安全と経済性を優先すべき。			車内からの景観および事故発生時の安全性の面から高架構造を主体に整備すべき。
1014	357号線の市川塩浜周辺地域の道路のわだちでバイクに乗っている時あぶない				
1015	海沿いに商業施設があるので海沿いに高速道路がほしい				
1016	現在、高谷jTCが分かりにくい。				
1017				稲毛出身です。いなげの浜の真上に道路を通すことは非常に忌避感があります。風光明媚な避暑地だった稲毛の歴史を踏まえて、景観が守られることを願います。	
1018	海沿いの景観を守って欲しい	交通の便が良くなることは望ましいが、せっかくの海の景観や浜辺の雰囲気を損なって欲しくは無い			
1019	津波への対策				
1020				悪影響を受ける人が居ないこと	
1021	自然環境への影響	安全性と渋滞解消			
1022	湾岸はロジスティックの倉庫が点在しており、今もなお増え続けている。高速道路から降りて各倉庫につながる一般道路の慢性的な渋滞と倉庫に入る時間調整のトラックの違法駐車が1番心配になる。そのケアと回避する動線までシュミレーションして考えて欲しい。	湾岸は倉庫や工業地帯が多いと考えられがちだが、学校やマンションが点在するところもあり、生活圏になる場所もある為、景観や騒音に対して配慮が必要だと思う。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1023	内陸の道路計画がなってない、せめて海岸部できっちりした計画を立てて実行して欲しい。	排気ガスによる公害も考慮すべきだと思う。	公共の利益のためと事業費抑制の観点から土地収用の補償額の適正化を図り、ごね得を許さないようにして欲しい。		メンテナンスに費用のかからない方法を考えるべき。
1024	周辺住民の意向、特に騒音や日常の景観を妨害することのないよう	湾岸沿い高架新設は絶対反対	まず作ることありきではだめ	海沿いの高架新設は反対	14号や357号の車線拡張なら良い
1025		空港、港からの輸送車両による混雑が減って欲しい。		絶対:新ルート建設にあたる周辺の自然環境の保全	
1026	道路幅員拡張と安全性（災害等耐久）早期工事着工	予算も有ると思いますが都内の様に地下道も検討材料にしてはどうでしょうか？	早期着工完成	構想期間の短縮、早期実現に向けた対応	有料道路なのに渋滞が多いのは不満
1027					全6車線の地下道の方が好ましいと思うお金的に難しいと思うが東京湾の海をコンクリで囲うのは経済的損失がありそうな気がする海を見れて東京神奈川を見れるのが最高だからアクアの技術を活かして頑張れ
1028	既存の住環境の維持	空港への速達性は必要と考えますがそれと湾岸地域に新たに道路を作る関連性が不明。どうしても道路が必要なら住環境維持の観点から地下化が望ましい	美浜区は海に近いことが魅力の一つなので高架道路を整備して住居地域と海を分断することは断固反対	既存の環境を変更しない計画を検討すべし。	地下化以外は反対
1029	災害時、例えば地震、安心、安全に使える事	新しい道路を作ることは、渋滞解消になると思うが、自然環境との調和も重要だと思う	自然環境、事業費、利便性をどう捉えるかキチンと説明して欲しい		湾岸の新ルートとともに一般国道の整備も進めて欲しい
1030	自然環境の保護				大型車が多いため車幅を広く取ってほしい
1031		千葉街道の慢性的な混雑緩和			
1032		お金があるなら既存インフラのメンテナンスに使うべき		新しい道路を作ると新たにメンテナンス費用が掛かり無駄な費用が嵩むので既存設備で済ませるようにしてもらいたい。	
1033	周囲の環境配慮	現状のルートの拡張を第一に考えるべき。狭い範囲で新しいルートを作るのは最初は合理的見えるが長期的な保守費用や周囲の景観や環境面で良い案とは言えない		湾岸部に2つのルートを作るのは反対。現在のルートを拡張すべきです。	もし湾岸部に追加のルートを作るのであれば、地下のルートにすべき
1034	お盆、夏休み等の交通集中するときの、京葉道路の渋滞を救済することも考えていただければと思います	成田空港が第３滑走路が完成し、新ターミナルが完成するころまでになんとか新湾岸の具体的なプランを開示してほしいですね	アクアラインの渋滞の救済	圏央道の様にあとから２車線にしないで、最初から３車線で計画しないと、余計予算がかかると思います	海ほたるのような東京湾が見えるパーキングを作ってください、できたら東関東自動車道からも行きやすいところでお願いしたいです
1035	千葉市内千葉東ic渋滞緩和	千葉市内東金道路終点渋滞合流事故	16号接続	千葉東千葉市内大深トンネルか高架	一般道路接続
1036	円滑な物流、観光振興、転入者の増加、美しい高速道路の外観	市原市の工業製品出荷額は豊田市に次いで2番目であるため、慢性的な渋滞が発生することがある臨海部に高速道路を建設することにより渋滞の軽減を図ることができる。又圏央道の内側にアクアラインに直結した環状道路を建設する事により渋滞の緩和やスムースな物流を図る事ができる。	土地の取得に関してすでにあるバイパスや横浜市のような海上の美しい高速道路が良いと思う	千葉県の観光資源(主に外房)にも将来直結できる高速道路、漁業や農業関係の物流も考える	アドレスが判ればルートの案を作図しte。e-mail:●●●●●●●●
1037	車線を倍にする	狭いから	全く配慮しなくて良い	植木を植えない	植木を植えない
1038	環境保全		コスト		合流路を広くする
1039	新たなルート付近および周辺にマンション等の住民がいないこと。	有料の高速道路ではないこと。輸送費削減が広まりドライバーは有料道は選択しないため。	ルート周辺の地価。利便性が増せば地価は上がるが、マンションの価格や価値は騒音や光の影響で下がるため。	無料の一般道の拡幅を第一に考えるべき。	現場の地上の一般道の拡幅が一番安全かつ安い。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1040	我が国がアジアの中で一定の役割を果たしていくためには、海外へのアクセスを、首都圏各地とりわけ開発ポテンシャルの高い湾岸地域から高めていくことが重要。そのため、羽田、成田への定時性が確保できる高速アクセスを確保することを基本的な考え方とすることが必要。その観点から、（１）湾岸地域は海側であるほど道路延長が短く速達性が確保しやすいため、より海側をルートとすべき（２）高谷ジャンクションにつなげることだけではなく、新浦安、東京港埋立地から羽田沖、さらに横浜へ延伸する経路を想定の上、ルートを検討すべき。なお、海浜幕張界隈すでに住居用の土地利用が卓越する地域が多く、第二湾岸用地として当初より確保してきた土地は堀割構造などとして配慮する必要がある。	我が国の成長、というよりは、没落しないための成長のエンジンとなる骨格インフラとして	さまざまなことへの配慮については、ルート以外の解決方法もあるので注意が必要	自動運転の取り込み方	
1041	渋滞の緩和	渋滞の緩和と騒音	渋滞の緩和	渋滞の緩和	千葉港付近から海底トンネルにする
1042	川崎市周辺の人に比べて、市川市民の方が木更津館山への旅行に行きずらいのはとても歯がゆい気持ちでいます。スムーズに千葉県内の移動だけで完結できるように強く願っています。	浦安から新木場あたりの湾岸線は比較的スムーズな方なので、同じように市川から木更津方面まで信号がなく、気軽に行けるようになってもらいたいです。アクアラインの川崎まで行ったりしているので馬鹿馬鹿しいなと思っています。	積極的に海の方の立地を活用するべきだと思います。それが千葉県発展の強みだと思います。	費用がかかっても、千葉県周辺の全体的な渋滞緩和に繋がれば嬉しいです。	海沿いを積極的に活用し、ワンストップで市川から木更津方面まで行けるルート。
1043	３５７号、14号などの既存ルートに可能な限り近い場所を通す事		将来の人口減少に鑑み、安易に現在の人口集中場所から離れた場所を通さない事		側道を本線並行で利用できる距離を延ばし、輸送量に余裕を持たせること
1044	海岸の自然環境保持及び景観の維持	高谷JCT迄ではなく浦安IC新木場JCTを経て羽田空港迄伸ばすべきだと考えます。高谷JCT迄だと外環、首都高湾岸線が高谷JCT付近今以上混雑すると思います。	工事期間、せめて10年以内開通	工事費用や用地買収費用等で予算を超えるのであれば現行の道路を改良するのが良い。	新規開業区間は、地下化が良い。高谷JCT迄でなく川崎浮島JCT位が望ましい。
1045	幕張など湾岸エリア短縮できる道			休憩できるスポットは作っていただきたい。	トイレや動物のドッグランやカフェ
1046	渋滞緩和				
1047	工事費。景観。	357の拡張には賛成だが、道路の新設案は理解できない。これから外国人を入れたとしても、生産年齢人口も二割以上減ると試算されているというのに、新湾岸道路と言う巨大プロジェクトに膨大な費用を掛けて、一体なんの特になるのかわからない。しかも京葉工業地帯も縮小傾向なわけであって、プラン全体的に楽観的過ぎる。千葉の為にもっと別にお金を使ってほしい。	工事の完成までの期間の試算。	2050年の日本は、総人口の減少と高齢化がさらに進み、労働力人口の不足が社会保障費の増大や公共サービスの維持を困難にする超高齢社会となる見込み。しかも未来はさらにハードよりもソフト社会になり、京葉工業地帯の縮小も加速度的になる。（日産が工場閉鎖したが、あれと同様の事が京葉工業地帯にも沢山おきるわけだ）これが現実であって、しっかり現実をみて、平成初期の第三セクターの様に取り返しのつかないプランを進めるのでなく、357の拡張で終わらせてほしい。	357も、実際空いている時間帯はガラガラである。本当に慢性的に渋滞しているのか確認してほしい。
1048	工期				
1049	道路用地の確保にかかる経済性	R14号、R357号の渋滞緩和	一番は用地取得にかかる事業費だと思います。早期に実現できるルートの選択が良いと思います。	現行道路を首都高速のような2段構造にすれば、新設する場合に発生する用地取得等の費用を抑えられるのでは！	安く完成できるルートが良いと思います。構造的には今の道路の上に道路を造るのはいかがですか。
1050	東関東道は空いているのに国道357号が渋滞しているケースが多いと感じています。国道357号のバイパスとして一般道をより海沿いに通した方がいいとも思います。	東関東道は空いているのに国道357号が渋滞しているケースが多いと感じています。国道357号のバイパスとして一般道をより海沿いに通した方がいいとも思います。			
1051	船橋周辺の下道の湾岸道路の信号が多いため、慢性的な渋滞の原因になっている。	ららぽーとを迂回する道路を作るべき。ららぽーと訪問者と別の場所へ行く人の交通を分けるべき。			
1052	船橋エリア（南船橋～日の出交差点付近）の慢性的な渋滞緩和	新湾岸道路新設によって、穴川IC付近の慢性的な渋滞についても緩和されることを期待する。また、湾岸線上り方面を利用する際に湾岸習志野ICまで行かなければならず不便なので、湾岸エリアにICが増えることを期待する。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1053	湾岸エリアからの海の眺望を維持すること	渋滞の改善は必要と考えます。空港への所要時間が不安定で利便性が著しく低く、交通量の多さから事故も頻繁に発生しているので安全性も高いとは言えない。ただし、それを改善するために、貴重な海沿いの浜やランニングコース沿いに立体高速道路を立てて、排ガスによる大気汚染、海の眺望の破壊することは、千葉県の貴重な海(浜、マリンスポーツ、生活)を失うことになり、一度失えば二度と取り戻せない。そのような政策を行なうような議員、政党には一生票を投じることはない。		海の眺望、大気汚染は絶対に無視してはいけない。	地下高速道路の導入
1054	湾岸エリアの景観及び環境を壊すことは避けてほしい	現在の湾岸線を蘇我方向へ伸ばすのが現実的だと思う	地下構造は現在問題のマンホールのように将来リスクが高い		公共的なトラムやモノレールなどと道路の併用に！
1055	そもそも高速道より一般道のほうを優先すべき	混雑の回避		湾岸は羽田新木場間は混むがそれ以降は普通	南北をカバーできる一般道がなく混雑の原因
1056	環境景観保護	湾岸地域の環境、景観を損なわない事			地下道路
1057	自然や環境への負荷				
1058	出入り口へのアクセスの良さ				
1059	南船橋や海浜幕張の発展に対し、南北の交通が脆弱であり、多摩都市モノレールのような南北を繋ぐ事を最優先に考えるべき。	通過したい人と目的地の人の混在が事故や混雑の原因であり、また東京からの放射線交通網が先に進み、連絡路の整備遅れが、市内の滞留を招いている。横浜の港北地区と大黒埠頭との連絡道や多摩都市モノレールをもっと参考にしてほしい。	時間軸が遅くなると、人口減少や老朽化で効果が限定的となるため、高機能ではなく低コスト早期実現が優先と考える。	現在の湾岸線は地域の利用向け、更なる海岸沿いのバイパス線は通過目的の人向けとすべき。	松戸、柏など内陸部の利用者や目的地の人も、湾岸線経由となる現状が問題であり、南北連絡路と内陸部放射線道路がむしろ必要。
1060	一般道へのアクセス、トイレ等の休憩地点	降雪時、道路を凍結させない様な工夫	台風や降雪時の対応	休憩箇所の設置のお願い	アスファルトの素材をオールシーズン対応
1061	南船橋周辺は商業施設が密集し渋滞がひどいためルートを整備して生活道路の渋滞を解消して欲しいです。	南船橋周辺は、その近隣に住む人やそこを通過して出かける人が無駄な渋滞に巻き込まれているためその渋滞を解消できるルートがほしいです。	ジャンクションでは合流での渋滞が想定されるのでその対策	合流箇所の分散	
1062	少子高齢化により交通量が増加するかは不透明。既存の道路活用による早急で省コストな対策。	理想的な整備を追求しお金と時間をかけず、まずは手早く特に混雑する区間の混雑解消で良い。	理想を求め過剰なお金と手間がかからないこと。	船橋市付近の区間は東関東道のランニングコスト一部国負担などネクスコと協議し、ETC無料による共用区間化をするだけで各交差点起点の渋滞を緩和できるのではないか。	案を拝見すると実現できれば素晴らしいが実現に時間とお金がかかるように感じました。なるべく建てたり掘ったり買収拡幅など、時間、お金、環境負荷をかけない。ネクスコの協力も仰ぎ現有の施設を活用し、なるべくお金、時間、環境負荷をかけない考え方をしても良いのではないか。
1063	バイパスを降りた後の渋滞。花輪から千葉ニュータウンへ向かう道の渋滞。千葉は車線が少ない。横浜位すいすい走ってほしい	ある程度の住民の引越しによる道の拡張	大型施設（メッセやららぽーと等）からのスムースさ。		
1064					蘇我ICへの接続ルートは渋滞を加速させることが予想され、塩田町誉田町線の延伸と第二湾岸本線上のICと市原方面に加えて、宮野木までの間に接続することで、成田へのルートを確保することも必要があると思います。
1065	千葉の経済の発展に資するか	橋の夜景など千葉の観光経済の活性化に繋がるものにしてほしい。	開通までの時間	レインボーブリッジやベイブリッジのような観光資源として、地域経済に資するかという視点。	案1の千葉港から谷津の手前までは、既存道路の拡幅で良いのではないか。
1066	環境問題	三番瀬や谷津干潟の環境問題	自然えの環境被害		
1067	湾岸地域は、道路・鉄道・住宅の密集している地域なので、新しいルートは不可能だと思う。現状の道路（14号、357号）のルートをはずれずに高架化、地下化を図るか内陸部の通過を考えるべきだと思う。	新しいルートを作るなら、大きく迂回して、船橋市千葉市花見川区稲毛区など内陸部の地域を通せばよいと思う。自動車専用道なら多少距離が長くなっても支障はあまりないと思う。	海浜地域は、住民にとってふるさとであるとともに、首都圏の大切な風光明媚な観光地でもあります。ここに高架道路や騒音、大気汚染を持ち込んで欲しくはありません。		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1068	周辺住民への環境の配慮	上記に書かせていただきました、周辺住民への配慮です。現在幕張ベイタウン、海側マンションに住んでいます。景観が良い理由で、住んでいるのも一つあります。しかしながら、住んでみると、車の騒音も結構気になります。そんな中、案の一つである、高架の道路を作られると、景観が損なわれます。また、騒音も2倍、排気ガスも２倍となり、周辺住民や、ジョギングを楽しんでいる人には、影響は計り知れません。せっかく、案の中に、地中のトンネルも出てますので、全部とは言いません、住民がいる場所（特に幕張ベイタウンは、直撃です）は、トンネルにするなど、部分的な対策も十分とれると思います。予算の問題から、高架一択や３５７の案だけに、とどまらず、柔軟な対応を求めます。必ず、ご考慮ください。	上記に書きました、部分的なトンネル案です。		アクアラインのように、トンネル、橋を上手に利用して、民意に沿える道路であって欲しい。アクアラインで出来るのだから、新湾岸道路も出来るはず。
1069	慢性的な渋滞が緩和され、利便性が向上することに期待します。	災害時の緊急車両の通行および病院や避難所へのアクセスが向上され、その後の復興に向けた車両などの迅速な対応が可能になると思います。	自然環境に配慮した高架橋やランドマーク的な存在となるような構造物(橋梁)が良いと思います。	緊急時のアクセスはもちろんのこと、日頃の生活中での利便性を向上させることへの配慮が必要と思います。	既存の高速道路とのアクセスを考慮して利便性を向上させる。
1070		船橋市は三番瀬を除いて、市民が海と接する場が極めて少ない町です。道路建設によってこれ以上の景観のコンクリート化、道路建造物による景観の変更は望みません。むしろ、市民と海辺がいっそう近くなるような工夫が必要だと思いますます。			市川市の外環道路は地下化されていますが、同様の地下化がもっともよいものと考えます。
1071		渋滞緩和			
1072	近隣住民への配慮（騒音、排気ガス等）			近隣住宅への日照問題	
1073		交通量の分散。交通量の多い道路でも片側１車線が多くその上、抜け道少ない。よって、交通量が分散していないように感じる。		動植物の生態系への影響は十分に配慮しなければならないと思う	
1074	既存の道路の更新		次世代に負債を残さないという、マクロ視点	新規に道路を建造することが前提となっていることが問題	物流拠点を千葉県から減らす。
1075	費用対効果の最大化・自然破壊を最小にするために、一番の問題・渋滞箇所を迂回する様なルートにするべき（例えば、穴川を迂回するために、湾岸千葉から蘇我IC間だけをR357沿いに新設する等）	ICの数をもっと増やす（高速に向かう下道の渋滞の影響を受けないで、短時間で高速に乗れる様にする）。	地震・津波発生時にも影響を受けにくいルート・構造（高架構造が望ましく、地下構造では対策を実施しても、想定外が発生すると海水が流入して大惨事になる可能性が大きいので絶対に採用すべきで無い）		地震・津波対策された高架構造が望ましい（例えば津波の直撃を受けても、水を素通りさせて倒れず、水が引いたら、直ぐに使える様な構造等）
1076	降り口の下道が渋滞していると、高速の渋滞に繋がるので、降り口は大事だと思う		地下の高速が良いと思う		
1077	途中に道の駅やサービスエリアなど観光客の集客に繋がる施設があるといいと思います。				
1078	既存道路と渋滞のない接続				
1079	千葉市街の迂回				
1080	湾岸エリアという脆弱な土地基盤に作られるものに対して、災害時の効果や信頼性を望むのは極めて疑問だと思います	湾岸地域に望ましいルートは無いと思います。災害に弱い湾岸地域を避けて内陸側の道路インフラを強化し、そのインフラから南北方向に複数の強固なアクセス道路を作るべきです	人口減少、国力の低下する今後を考えると、これから新規の道路を作ることは、余りにも負担が大きすぎる。既存インフラの拡張、効率化及び災害等に対する強靭化をおこなうべき	道路新設案として提示されている一帯は、生活のみならず、観光、イベント、スポーツなどに使われており、自然環境の保全、眺望景観の保全、生活環境の保全すべてが必要な場所です。現在の問題は国道357号線を中心とした渋滞の解消なのですから、357号線の拡幅、地下への複線化、交差点の立体化、東関道から蘇我方面への高速の延長を14号、357上に追加するなど既存道路のキャパシティーアップとスピードアップを図るべきと考えます。人口減少が確定している今、湾岸エリアという脆弱な地盤に新たなインフラを建設することに反対します。道路のみならず護岸、防潮堤、石油、ガスタンクの耐震化等、既存インフラの強化に資源を向けてください。	1-4に記入
1081	一般道の渋滞緩和	一般道の渋滞緩和	一般道の渋滞緩和	一般道の渋滞緩和	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1082	沿道市民の利便性	道路が出来るだけ、通過交通だけでは、沿道市民に対する利便性には繋がらず、理解も得られにくい。沿道市民が道路を利用できる環境、道路建設に理解を得やすい環境とすることが重要である。	利用者が負担する料金	道路が出来ても、高額の料金負担を強いるようでは渋滞解消にも繋がらない	建設を行うのであれば、迅速に進めてほしい。とにかく都市計画決定から供用に至るまで数十年もかかっているようでは意味がない。用地取得も土地収用法をきちんと活用して迅速に行うべき。TIMEisMONEYである。
1083	降りられるIC同士の距離をできるだけ離す				トラックなどの事業車と一般車の通行が別れる通行帯
1084			自然環境		
1085		一般車両と営業ナンバー車両及び緊急車両の分断	海底道路を営業ナンバー及び緊急車両専用		
1086	湾岸千葉から市原までを繋ぐルート	宮野木から穴川あたりが混雑するので	絶対に自然や今の景観を破壊をして欲しくない		
1087	なし				
1088			安全性	案1-1,1-2は断固反対です。既存の道路(案2)で全く問題がないのに、わざわざ環境を壊し、景観を壊し、液状化のリスクを増やし、海の生物の環境破壊をする必要はない。現状維持を望む。	首都高のように入り組まない、シンプル、迷いは事故につながる
1089			海沿いに高速道路を作ると景観が損なわれる事		
1090		慢性的な渋滞が発生しているので、それの解消。案1と2があるが、そもそもどちらもやるべきだと思う。	新湾岸道路ができた後にIC近辺の道路が慢性的な渋滞になる懸念。	反対運動に対する対応。	案1-1が良いと考える。
1091	自然災害(津波等)の対応	埋立地に対応した強度			
1092	住みやすい街づくり				
1093	森林を伐採しないこと				
1094	工事期間が短いこと				
1095	国道357号、国道14号、県道297号の湾岸部だけに限らない東西交通網の慢性的な渋滞の解消を検討すべきであり、千葉市よりも、船橋市を中心としたエリアの交通網の改善として捉えて検討すべきと考えます。	湾岸部というよりも、国道357号から国道14号の習志野から船橋、市川間の渋滞解消ルートとして検討すべき。	本当に必要なエリアを行政のエゴではなく、利用者の要望と合致させること。	道路を使ったことにより、別の交通渋滞を発生させないこと。迂回ルートが確保されること。	今の土地状況を考えると国道357号線の地下部にバイパスルートを検討するのが良いと思うが、地下水位の高さ、東京湾から近さ等水害対策が確立でき、災害時に活用できるようにできたら良いと思う。
1096	通行料金に影響が無いように。	高速料金に影響ないようにしてほしい。	地盤の調査		
1097	コスト・工事期間(案1-2に対して)、景観保全(案1-1に対して)	慢性的な渋滞に対して、案1-1.1-2の晋ルートは膨大なコスト、長期の工事期間が予測され現実的ではない。案2の既存道路の拡幅が実現可能だと考えます。	費用対効果が重要。期待できる効果に対してどれほどの費用が掛かるかを検討する必要がある。	現状、京葉道路、湾岸線、海ほたる線があるが、4番目の道路は必要か？	既存の357線の拡幅か、上下2段道路が良い。
1098	千葉市から羽田空港へ行く道が渋滞により2時間半前にでても間に合わないことが多々ある。リムジンバスに乗っても時間が読めない。JRの空港アクセス線が京葉線と直通運転にならないのであれば、空港へのスムーズなアクセスは課題であると認識している。		海岸線の景観を損なわないこと、またイナプーなど子連れ施設も多いので安全面も最重要事項であると考える。		幕張近辺のコストコ、イオン、メッセの渋滞にzozoが来ます。渋滞緩和にむけて革新的なアイデアを考えて頂きたい。
1099					立体交差点をできるだけ採用し信号で停車しない道路構造にしてできるだけ車の流れを良くする。交通量を予測して作る段階から車線を多くして渋滞をさせない道路を作る。
1100	子どもの安全		海産物で食べるものへの影響		道路の利用料金を検討する
1101	予算	案2は道路を拡張していく案なので、現在ある住宅や店舗などの立ち退きをしていかなければならないかと思います。そのためにかかる時間や費用はどれくらいなのでしょう。案1-1と1-2と比較して困難さや予算は今のところどのように概算されているのか知りたいです。それが判断材料になると思うからです。			
1102	地域との交流拠点の確保	成田空港利用者との交流	周辺自治体との協働	新産業の誘致	
1103					明確な合流、分流、右折、左折などの道路表示や看板(例えば、路面を色分けする、等)

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1104					事故を防ぐ意味でも、道路標識や表示を分かりやすくして欲しい。右左折専用の道路などの場合は路面の表示及び、路面の色分け（他地域でもみられますが赤や青など路面全体に色を塗る）
1105	市原市の遊休農地、山林の有効活用!	人口密度が高い地域を回避すること!	コスパ。用地買収の困難さ。	用地買収、取得の容易さ!	橋梁、トンネルを多くする。
1106		慢性的な渋滞の解消と、事故等による道路閉鎖時の代替ルートの確保		建設期間の長期化による周辺環境への配慮	
1107	せっかく海に３方を囲まれている千葉県なので、海岸線は尊重して欲しい				
1108	水害、地盤沈下の対策	ある程度の環境保全	渋滞ありきで緩和策があれば考えましょう	立ち退きに渋るルート上の市民の希望を聞く	道路を立体にする、1階、2階など
1109	千葉市、又は16号から都心へのアクセスは重要ですが高矢にアクセスすれば現状の湾岸線の慢性的渋滞に拍車をかけるだけで、より悪い事になる、先ずはゲートブリッジに直接繋げるルート作成が必要と考える。	三番瀬を通りゲートブリッジに繋げる			
1110	東京湾の横断	都心への迅速なアクセス。環状線との連絡。	迂回路の確保。	冗長性の考慮。	4車線化。スマートインターの増設。
1111	特に下道の渋滞改善	渋滞改善の項目に含まれますが、下道の立体化または下道の交通量減が見込まれるルートが望ましいです。なるべく信号を減らしたルートにして流れをよくする、有料にするのであれば京葉道路よりも安く使いやすい価格にするなどして通過のためだけの利用者を誘導するなどの工夫を望みます。個人的に車を手放した大きな要因が慢性的な渋滞でした。渋滞に使っていた時間を経済効果のある活動に振り分けられるとよいと思います。	道路のデザイン	既に数十年前に大規模な埋め立てを行って環境を激変させてしまった経緯もあるため、今更一部の保全にこだわらず利便性を重視してもよいのではと思います。ただ地域住民の方への一定の配慮も必要かとは思います。	陸側の案の場合、R357千葉駅付近やおゆみ野の塩田町誉田町線などのように可能な限りバイパスや立体交差を用い、たとえ車線数が多く確保できなくても信号でのストップを減らして流れをよくできるとよいと思います。また交差点が減ることで歩行者との事故も減るのではないかと思います。また海側案のIC,JCT方式もよいと思います。
1112	費用が低廉であること	供用開始までの期間が短いこと			
1113	景観を大事にしてほしい。	騒音、大気汚染が無いこと。	治安	治安	
1114				高速道路だけでなく、並走する国道を広く整備してほしい。	船橋の若松交差点に車が集中する構造なので、そこを通過しないで済む道路網にしてほしい。また、若松を立体交差にすべき。海寄りのルートを強く推したい。
1115	JCTなどの接続部をいかに少なくするか	宮野木も千葉東もそうだが道路同士の接続が渋滞の最大原因。下り口の接続部もスムーズに流れる工夫が必要	海風の強さ	台風や悪天候による通行への影響が少ないようにする必要がある	
1116	環境への影響				国道にもスムーズにアクセスできる
1117	事業のスピードや実現性				利用料金が高額だと利用されない可能性があるため、なるべく安価にするべき
1118	海沿いを走るため風などによる速度規制が掛かりにくい		高速のルートを考えることも必要だが、それに沿った側道の整えも大切と思う	ジャンクションが複雑になれば事後が多くなる	
1119	５０年後の交通量の把握	大型自動車の時間規制と全道路の一方通行	費用対効果（交通量の把握と今後の増減）	新しい道路よりAIなどを使い信号機をコントロールしてどこまで緩和できるかシュミレーションすべき	公安委員会が認可したバギーや電動２輪車など自動車とどう棲み分けして走るのか？自転車車線も同様、道路を作るより先に整理することが多いと思います。
1120		部分開通などを選択肢に入れ、完成までの時間が短いルートが望ましい。	ICの数の制限		ICの数を限定し、東京方面から市原方向に流れる車両をターゲットに設計すればいいと思う。それだけで京葉道路と湾岸道路周辺の交通量が減るはず。蘇我ICとも繋げる必要は無いかもしれません。実際の分析は事業者に頼るしかありませんが、期待しています。
1121	谷津干潟へ悪影響を及ぼさないこと	安全性(地盤沈下や液状化が発生しないように)			
1122					向け地用の専用斜線やルート案内
1123	地震、津波などの災害が起きても人的被害が起こらないようにして欲しい。地盤が弱いので海の上を通りたくない。	16号付近にＩＣの設置をすると渋滞がさらに増えると思うので考え直して欲しい。	現在ある高速は残して欲しい。	16号付近にＩＣを設置してしまうと混雑が今より多くなると思います。なので新湾岸道路を新設するにせよ今ある高速道路は残して頂きたい。	
1124	合流地点の渋滞対策	海岸線の環境確保	地元の海産物が減少しないこと		
1125	自然環境		千葉西警察の交差点の改善		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1126		慢性的な渋滞の改善、特にららぽーとなど大型商業施設を使用しない者が渋滞を避けられるルートが必要。		湾岸地域の生活者に対する通行料の優遇措置	
1127	コストの削減		現ルートの活用		地震による復旧を早めるだめ地下を避ける
1128	道路を分散して、混雑をなくすこと。	湾岸地域の発展と混雑緩和を目指す。	自然とお金問題	自然、県民の承諾、お金の問題	できれば新しい道路は物流、工業の車両だけ使用する道路にしてほしい。そうすれば既存の道路の混雑の緩和、安全が図れます。
1129	海鳥の生活圏の保護	国道357号を通るトラックを減らす。又は分離する。			入り口は少なく、出口は多くする。
1130	コストを抑える、環境の事を考える	景観を損ねないようにしてもらいたい。現道をうまく利用し、余計な土地の買収や工事をする事の無いようにしてほしい			
1131				自然環境を護り、資金もかからないこと。	
1132		できるだけ低予算、良い効果	既存道路との交差をできるだけさせない。	自然環境や公害への配慮	
1133	わざわざ新湾岸道路に乗りに行ってまで時間短縮になるのか？(地元にメリットはなく、東京から内房地域へ行くドライバーたちのためのバイパス道だけじゃないのか？	現行の湾岸線の渋滞は、東京方面から来て主要交差点での右折待ちが長くなっているように思います。右折せず、右折路の地下化や左車線からの高架で右折…などで対策できませんか？	新湾岸地域はすでに埋立で工業団地が出来ています。それらを立ち退かせてまで道路を建設することのぜひをしっかり検討していただきたい。将来的に日本は人口減少していくのでそれを見据えて「交通量」予測をしてください。過剰な交通量予測に基づく新道路建設はやめましょう。	日本の人口減少傾向に配慮した信頼できる「交通量予測」	新湾岸道路は、東京方面から来たら右折は無いと思う。直進か左折ということに考慮して信号の時間配分をしてください。
1134		生活道路と産業道路の区分け			
1135	道路周辺の景観	貝塚IC付近の慢性的な渋滞の緩和		自然環境や生育環境の保護	交通費があまり高くなりすぎないこと
1136	渋滞の解消災害時にも安全な道路(津波等)	新しい道路を作ることで道路の選択肢が増えることが渋滞の緩和になる。	住宅地街を外す	現道路の拡張だけでは渋滞の回避は難しいと思う。でも、新しい道路を作るのは費用がかかるが、ICに珍しいお店を出展したりして集客する。	湾沿いの道路なら景色も良いし工場ら倉庫街なので騒音や大気環境はさほど気にならないのでは？
1137	環境保全				
1138	コスト	コストパフォーマンス			
1139	とにかく渋滞緩和それができれば流通がスムーズになるので他の質問もクリアできると思います	どこのポイントが渋滞で問題となるか考えて道路の接続やインターチェンジを考えるべき京葉道路の貝塚～穴川穴川インター上下16号湾岸道路の立体交差点以外の交差点などこの事により一般道まで渋滞している	千葉市はモノレールの失敗を教訓とすべき景観を気にするなら地下道にすべきで建設工事費は長期的回収とすべき	議員の意見や介入を無視して地域住民の安全、利便性を最重要とする現状の渋滞をなくしてほしい	将来の拡張性も視野に入れて地下道とする
1140	埼玉県に比べ、千葉県は東京都との接点が面積的に狭く、道路、鉄道共に混雑が激しいと思います。	湾岸道路は渋滞すると逃げ道がない	渋滞緩和	渋滞緩和	湾岸道路は渋滞すると逃げ道がなく、出勤に支障がある
1141	騒音排気ガス				
1142	自然環境に悪影響を与えない				
1143	自宅からの利便性、千葉市・幕張・房総方面への行きやすさ（「案2」がよい）	自宅からの利便性、千葉市・幕張・房総方面への行きやすさ（「案2」がよい）	完成までの速さ（要する時間）	県民全体の利便性、完成までの速さ（要する時間）	地下をうまく活用すること
1144	渋滞の緩和		環境破壊に繋がらないこと	動植物、海産物を守る	
1145	景観、観光資源、騒音	近年花火大会やイベントを開催し、「幕張の浜」としての観光地化などを経た、現在の地域経済への影響			
1146	道路拡張は事故増加につながる。今の渋滞は川や駅を越える道が限られているせいだと思う。駅をまたげる橋があると良い。	交通量の分散が重要。	新しく作った道のせいで、どこかが渋滞しないように。		初見の人でも走りやすいように、道路上にしっかり誘導ラインを引く。渋滞すると並ぶ道が分からなくなるため。
1147					蘇我インター付近から千葉西警察署交差点付近までの千葉市街地付近だけでも先行開業出来れば、貝塚トンネルおよび千葉東JCT付近の渋滞を考えずに移動が可能になるのではないかと考えます。次点で谷津船橋インター付近から高谷JCT間の優先開業出来ればなお渋滞対策には良いかと思います。
1148	景観の確保				地下道にしてほしい
1149	費用がかからない事と早期開通	貝塚トンネル辺りの渋滞対策にお金をかけるよりも早急に新湾岸道路の実現を目指すべき	貝塚トンネル辺りの渋滞対策にお金をかけるよりも早急に新湾岸道路の開通を目指すべきです	費用対効果を十分検討してください	湾岸千葉インター辺りから国道14号の上空懸架し市原辺りで合流するルートを作るだけでかなりの渋滞対策になりますし用地買収費用の削減になります

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1150	既存の幹線道路との重複を避ける	強風の影響の排除	沿岸産業との接点、スムーズなアクセス	洋上又は沿岸風力発電等、最新技術とのコラボレーション	交通事故の発生し難い道路構造。スピードが出易いのも良くない
1151	三番瀬の環境保護	そもそも建設は不要。日本は人口減少に向かっており、新しいものを作るより、今ある老朽化したインフラの補修を急いでほしい。下水道管、橋など。	建設反対です。もっとやるべきことをやりましょう。	三番瀬の環境保護	建設反対です。
1152	慢性的な船橋市湾岸地帯の交通渋滞の解決	海浜幕張付近及び船橋市の札幌ビール工場付近は、元々計画予定？で上下車線の間に土地があるので活用すべきである	早期開通(今後新しい千葉ロッテのスタジアムが完成すればもっと混雑が想定される)	ICを多く作ると、より用地が必要となり開通まで時間がかかるので、最低限で良い	この区間のみを利用したい方は、今の道路を利用して、計画されている道路は千葉～高谷までノンストップでもいいのではないか
1153	騒音の問題と軽減について				
1154	357号線の汚さ、トラックからの弁当ゴミなどの投げ捨て、タバコのポイ捨てなど酷い状況からから脱却	都内から浦安を抜けるルートをまず早く作って欲しい	とにかく早く実行すること		
1155					海岸沿いに高架道路は作らないでほしい。
1156	立体交差	信号先が上り坂だと必ず渋滞します。			
1157	工事中の一般道の渋滞				
1158	新湾岸道路へのアクセス道路を含めた片側2車線以上の道路の拡充	早期に開通が可能なこと			
1159	ベイタウンのような住宅地の側は地下道とし景観を壊さない事	海沿いの景観を絶対に壊さない事			
1160	車に乗っていて回りの景観含め楽しい道路かどうかが重要な要素と考える。	閉塞感のある地下トンネル、既存道路拡幅により何も変わらない信号数により度々止まらなければならないストレス。こういった走っていて楽しさを感じない道路はこれからの未来へ向けた持続可能な道路と言えるのか。。この観点が望ましいルート、道路構造を考える点で重要であると考えています。			①走っていての楽しい道路か。千葉市美浜区は長く海に面しているとはいえ、海が見える爽快感のある道路区間が一部となっており、折角の景観が生かしきれていない。是非、高架をある程度高くし海が継続的に見える走っていて楽しい道路にして欲しい。②都心部より人の流れを千葉市に作る。海側のルートで観光資源となる海ほたるのようなサービスエリア、観光スポットも同時に開発し千葉市の魅力を引き上げ人の流れを作りたい。③海沿いルートになる場合はレインボーブリッジ、ベイブリッジのような橋（道路）を含めた素晴らしい景観の一部となるような道路にして欲しい。→交通需要の観点を解消する前提があり、それ以上に地域の魅力や都心からの人の流れを作りたい。そのために道路を走ることが目的（景観）、道路の一部の海の見える人が集うサービスエリアを作り道路とそれに付随する観光資源が目的となる魅力あるソフト面の開発も必要と考えます。
1161	現状の拡張は考えたくない。そんなが余地あるとは思えない	現状の拡幅は賛成できない。そんな余地があるとは思えない。埋め立て地の地下は大深度地下となるであろうから、地震時の安全性に不安がある。	自然環境は重要だが、そおそもが案2は人工地盤。そこに重点を置くべきではない。	完成までの時間。用地取得に時間がかかるであろう案２は問題あり。	現時点では平面は無理であろう。地下は好きではないので効果が望ましい。それに施工も時間がかからないであろう。トンネルは残土など問題も発生する。
1162	地域住民の生活の質の低下、自然環境の破壊	大気汚染の悪化による健康への悪影響	日照権と景観の侵害	地域の分断、安全性の問題	新道路の建設に反対です。多くの高速道路が赤字経営となっているのに莫大な公費を投じる必要
1163	市原エリアからの災害時等石油製品の関東圏への輸送ルート確保	地下ルート			
1164		渋滞での経済損失、東日本震災の際の大渋滞		東日本の震災を基準に退避ルートを複数持った方が良い	
1165	現状景観が出来るだけ損なわれない様に	案1-2道路新設（地下構造を主体）			
1166	海岸沿いの道路はそこまで渋滞することもありません。三番瀬や谷津干潟だけでなく、稲毛海岸から海浜幕張までの海沿いは千葉市の観光資源の一部ですので景観が大きく変わること、海岸線の砂の流出や潮目の変化もしっかり考えていただかなくてはと思います。		本当にこのラインに高速道路が必要なのかの再調査	高速道路が何本も走るこの地区に追加の高速道路はいらないと思う	既存の高速道路の車線を増やす
1167	とにかく渋滞改善船橋の渋滞がひどすぎる	船橋市内の渋滞がひどい			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1168	工事影響による交通状況の悪化を防止すること	慢性的な渋滞を解決するために中途半端ではなく迅速且つ思い切った事業推進をお願いしたい。			案1でベイブリッジのような、見た目の良い大きな橋を作って欲しい。
1169	これ以上環境を壊すな				
1170	海の生態系を壊さないこと。	三番瀬や谷津干潟を壊さない事。ここを壊してしまうとあっという間に海の中の生物が死に鳥が来なくなり、昔のヘドロ臭い海に戻り住む人々へも悪影響になる。	森林や土など自然生物の割合を出来るだけ減らさないこと。	公害、騒音、地盤沈下などの対策	高谷JCTから海沿いでなく船橋方面の水辺でない方面、例えば原木ICや船橋ICをまっすぐ上に行き、海沿いの道路から逃げ道を作る事。多少遠回りでも成田空港等に続く道につなげる事。
1171		渋滞の解消		海辺のリクリエーシの保持	海の景色が見渡せる気持ち良く運転できるルート
1172	湾岸線沿いにショッピングセンター、アウトレットなど、集まりすぎてて週末はいつも、平日も慢性的に渋滞してるので、利用を控えてしまう。車線を増やすか、もっと海側に道路を作って欲しい。	船橋、市川、最近はその近辺でも渋滞が慢性化しているので、車線を増やすか、逃げ道を作って欲しい。	船橋辺りの湾岸線辺りはもっと渋滞緩和の為に、海側を整備した方が良いと思う。若松辺りの渋滞が慢性化している。	船橋から市川辺りに新しい道路の設置を。幕張から船橋へ抜ける際、海側の道路が若松町辺りで一つになり、それが渋滞の原因になっていると思う。海側に新しい道路を作って欲しい。	
1173	高谷JCTで、現状でも夕刻習志野料金所手前からの大渋滞です。新湾岸道路完成後の流入量で渋滞緩和できるか疑問です。	第一湾岸道路と接続は必要でしょうか？首都高速道路の料金所を拡大する措置が必要です。	延長し東京都内に直結するよう考慮した方が良い。一般道への流入減を図るべきだ。	ETCカードの読み取り機能改善により、首都高速への進入時の料金所を無くす工夫が必須。	浦安市では一般道路での振動、騒音規制が上限を超えている。対策のため地下道も考えられないか？
1174	美浜区打瀬のベイタウン在住につき、住宅エリアに新湾岸道路が敷設される事には断固反対する。交通事故増加や騒音問題への対策として、アクアラインのように沖合に道路を新設すべき。3番瀬のような環境への配慮は謳われているようだが、付近住民への配慮が最優先課題と考える。	近隣住民へ騒音や排ガス影響の負担増をゼロにする事が最重要課題。	コロナを経て湾岸エリアの交通渋滞は緩和される中、なぜ今新湾岸道路が必要なのか？道路行政の利権に絡み無理やり新設することが既定路線化されていると考える。	なぜ3番瀬への影響が質問のトップにくるのか優先度の付け方に疑問を感じる。近隣住民へのえいきよが最優先だと考える。	沖合の海上に新湾岸道路を新設する。
1175	景観。蘇我は海が近いのに、それを全く感じられない。これを機に是正して欲しい	千葉の東京湾沿いの課題だが、海を全く感じられないことはどうにかして欲しい。神奈川の海沿いは海の景観が素晴らしいので、千葉もこれを機に改善してほしい。高速道路である必要はないと思うので、海沿いで道路を作るのであれば、公園、商業施設等も一緒に整備して、海を感じられる景観を整えてほしい。			公園、商業施設、観光施設もセットで考え欲しい。道路だけ作るのはもったいない
1176	災害時に橋が渡れなければ千葉県は孤立した島のようなものです。そのために川を渡らなくてよいルートも考える必要があると思います。		津波		
1177	環境への影響が少ないこと	案1では、いなげの浜など海岸線の多くが、自然環境破壊につながり、景観の破壊にもつながると考えられる	コストと工期	天災や地盤の考慮	谷津船橋ICが利用しにくいので改良が必要
1178	シェルターにもなること		コンパクトシティー化のエリアのため自然環境の優先順位は低い	案1-2が良い	
1179	3.11の東日本大震災の時は湾岸地帯に液状化が随所に現れていたので、高架設計の際に充分配慮されたい。	湾岸道路そのものが津波の力を減殺に繋がる様な設計に加える可能性も検討願う。	緊急時の避難民の健康状態を考慮した設計とされたい。	上記各論をどの程度配慮出来るか、沿岸部の道路設計の思想に津波予想を極力配慮	
1180	コスト	慢性的な渋滞の改善早急な着工早期の完成コスト軽減せっかく作るのだから使いやすい道路がいい、ICからでないと使えないのでは結局使わなそう		環境負荷海辺の景観が変わったり工事で長期間使用できないのは残念	IC利用ではなくどこからでも合流できる方が利便性が高い海に高架道路を作るのは反対側
1181	生活道路への流入削減による自転車専用レーンの確保		維持費用		
1182	三番瀬の自然環境に悪い影響を与えない	環境、利便性、景観の美しさ			自動運転が導入しやすいように技術的、制度的に整えておく必要性
1183	湾岸地域の観光資源を潰さない前提で、既存道路の拡張もしくは湾岸地下案を推奨します	花火や海への集客で地域への観光資源をむざむざ潰す案は反対する		埋め立て地域の地下高速道路の安全性	拡張が既存で良いのではないか

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1184	高速道路への出入り口が増え、出入り口付近の慢性的な渋滞が解消されること	穴川IC付近は慢性的な渋滞をしており、高速道路を使わないのに、北へ向かうさいに渋滞に巻き込まれてしまう。ICを増やして交通量を分散して欲しい。	高架にする場合でも景観に配慮して、外から見てもおしゃれにして欲しい		稲毛海岸海浜公園はリニューアルしており、人が増えている。また、千葉市地方卸売市場も再整備を控えており、来客が増えると思われる。また、道路を挟んだ先にはアクアリンク千葉もあり、道路を横断する人が今後増加すると思われ、この辺りにICを追加するのであれば、車の交通量も増える。その為、歩車分離も同時に整備して、人も車も通りやすくしてください。
1185	ＩＣの侵入退出のわかりやすさ	環境保護、費用と需要性			
1186	地域への景観、公害、渋滞、資産価値などの影響	地上は景観、公害など影響があり地下を望みます。			地下を通してもらえるとありがたいです。市原と高谷をダイレクトにつなげると渋滞緩和につながると考えます。千葉市に用がある車両は今まで通りの湾岸と京葉道路で、市原以南に用がある車両は新道路で良いと思います。結果として千葉市にくる車両も増えると考えます。
1187	住環境への影響				
1188	無闇に道路新設せず既存道路拡張や高架化で維持費用の膨張防ぐこと	船橋地区の慢性渋滞解消	既存高速道路の拡幅化及び縦方向との幹線道路整備と接続		コンクリート舗装で耐久性アップ
1189	ルートを整備するまでの時間も重要、概算でよいのでルート毎に何年で整備できるか知りたい。	新しいルートまでのアクセス道路の整備も大切、	新ルートへのアクセス道路の渋滞		
1190				一般道への流入による混雑緩和策と実現ができていること。	道路新設が交通量分散という観点でよいと思う。が工事による混雑を考えると地下のほうかよさそう。
1191	環境保全				
1192	要不要の検討を綿密にすべきだと思う。				
1193	渋滞改善				
1194	将来需要を考えれば要らない				
1195	工期の短かさ				
1196	道路周辺環境（騒音、大気汚染など）の改善	この地域に用事があって走っている車よりただ通過するだけの車で渋滞が発生してますよね。全く別のルートで迂回させられないのでしょうか。地域住民としては流入量を減らしてもらう方が良いです。また、住宅地の近くを通すのは、その地域の住環境を毀損し、住宅の価値も毀損します。この影響も充分考慮していただきたい。	経済波及効果。事業費単独で評価するのではなく、経済効果による加点、周辺環境対策による減点を総合的に考えるべき。	昔よりは少しマシになった聞きますが、特にメッセ周辺は夜間爆音で暴走する集団が頻繁に見られます、この地域に道路を新設する事でさらに騒音が増すことを想像すると気が滅入ります。統計に出にくいこのような要因も充分考慮してほしいと思います。	既存の3案とは外れるが、浦安付近と千葉港付近を海上で接続すると、この湾岸地域を通過するだけのトラフィックの分離、経路の短縮、アクアラインのバックアップを兼ねる、三番瀬や谷津干潟に手を付けないなどの多くのメリットがあるように思います。なお、高架式の図に想定浸水高（？）1~5mとの記述があるが、これは周辺住宅などは沈んでも道路は守る、とも解釈でき、この地域の住民としては、それなら先に浸水対策をしてほしいと感じますので、この案には賛成できません。
1197					湾岸千葉ICから蘇我IC(蘇我JCT)までで十分なので早く建設して欲しい
1198	湾岸地域住民への悪影響を与えない				
1199	建設費用及び工事期間				
1200	渋滞が解消するならあっ花火大会が開けなくなる案1はありえない。	高谷に渋滞を移すだけであり、千葉市内の京葉道路の渋滞を移すだけなら意味がない。			週末の観光渋滞は鉄道の利用をもっと予算面で手当てすべきなのであって、渋滞問題を道路行政当局に任せていたら解決しないと思う。わたしほ道路に何でも反対という立場ではないし新東名や三環状は推進すべきと考えるが新湾岸はやめてほしい。
1201		自然災害等を考えた時道路は高架であることが重要			
1202	環境破壊	道路を作るにあたって既存の環境を破壊することのないように考慮する	埋め立てに伴う海の環境破壊	既存の海岸線を変更することのないよう埋め立てない	自転車がルート全体を通して安全に走れるための配慮
1203	来るべき自動運転カーを想定した整備	どこが混んでるかとか迂回ルートの案内をgoogleなどと連携	外国人運転手はルールを守らない傾向にあるので近寄りたくない		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1204	不法投棄など死角になる部分のクリーン化および、無駄なスペースを作らず、高架下などはスポーツなどできるスペースにする。	治安が悪くならない、クリーンなイメージを創出すること。	稲毛海岸から海浜幕張付近の海は、人が集まるエリアです。高架道路にしてドライブで海が見えるように防音壁は山側のみに付けるなど対応が欲しい。		入口から合流地点、ジャンクションなどは渋滞や事故の原因になるので、必要最低限でお願いしたい。
1205	京葉道路、国道357の慢性的渋滞の解消				渋滞緩和、運営費低減のためにETC専用とする
1206	景観の維持	千葉市は海を活用する方針である。それと齟齬が無いようにしたい。	埋立地の液状化対策として地下の排水路も兼ねること。	海浜大通りの上に高架で新しい道路を作ると、稲毛の浜と住宅地が分断されてしまう。景観も悪くなる。	いなけの浜から幕張の浜までは、なんとしても地下構造として欲しい。
1207	出入り口の渋滞緩和				
1208	居住環境への影響	海浜大通りに高架を設けることには反対	近隣住民とのコンセンサス	いなげ海浜公園と住宅地を分断するような高速道路は反対	海浜大通りは生活にも重要な道路なので、高速道路化や高架による高速道路建築には反対です
1209	環境破壊防止	一般道の対人事故絶滅	工期と工費	モノレールの環境破壊を反省すべき	全てが可能であれば案1-2が好ましいと思う
1210	稲毛の浜の上を通ると景観が悪い	国道357,京葉道路の渋滞削減ですが、その前後の合流の事を考えないと渋滞は減らない。道路はなるべくアップダウンを無くす	車線の増加ができる用地	国道とのアクセス。しかし下道が渋滞したら本末転倒	地下道路も視野に
1211		バイクのすり抜けが多すぎるので可能であれば２輪専用や物流車と一般車を分けて欲しい。			新道路を物流専用道にできれば渋滞は多少改善されると思います。
1212	住環境に騒音、排ガス等の悪影響を与えないこと	住環境に騒音、排ガス等の悪影響を与えないことを最優先に考えてもらいたい。			
1213	渋滞する箇所が変わるだけにならないような配慮				
1214	浦安市にも第二湾岸が来てほしい	渋滞緩和	357号線の渋滞の緩和		
1215	船橋市周辺のの湾岸道路渋滞と京葉道路穴川付近の渋滞がどの程度緩和されるか		事業化スピード		
1216	海沿いに高架で新設は、「海が見える道路」として、ドライブスポット、観光資源としても活用ができそう。ただ、強風が多いこと、潮風や波による劣化などコスト、耐久性的にも現実的ではないか。。現状の道路の中で、明らかに渋滞が多い場所は決まっているので、そこを迂回できるようなルートの新設が現実的ではないか。ららぽーとや幕張イオンなど人気商業施設、幕張メッセ、マリンスタジアム、ららアリーナ周辺の道路の渋滞については一番優先して解消すべきだと思う。				
1217	建設費用	海上を通すのであれば陸上と比較しコストが増大すると思われるため、通行料など含めコスト回収については慎重に考えるべきだと思う			
1218	湾岸エリアの景観を損ねないこと				
1219	騒音、大気汚染				
1220	現状ルートの整備が重要		現状の住環境や道路環境、周辺の環境を崩さないようにしてほしい。	環境、景観、生物多様性	
1221			治安の悪化		
1222	ルート上に交通集中を引き起こす施設の建設見込みが少ないルートであること	アクセスが向上することに伴って周辺エリアが開発され、それにより渋滞が引き起こされるようになっては本末転倒。沿道の開発見込みが少ないルート選定が望ましい。			流入口と流出口の車線は共用しない。
1223	地域住民の生活環境を侵さない	東京湾の景色を変えないでほしい			
1224	環境（美観）も必要かと思います。				
1225	新湾岸道路の計画検討は市川市～市原市までとなっているが、浦安市や東京方面といった西側へのネットワークも検討してほしい。		千葉市美浜区内では、海岸の眺望、景観に配慮した構造形式としてほしい。		
1226		埋立地エリアに道路をつくるのは、防災の観点から反対。埋立以外のエリアで道路をつくるなり、拡張した方が良い	埋立地エリアに道路をつくるのは、防災の観点から反対。埋立以外のエリアで道路をつくるなり、拡張した方が良い	埋立地エリアに道路をつくるのは、防災の観点から反対。埋立以外のエリアで道路をつくるなり、拡張した方が良い	埋立地エリアに道路をつくるのは、防災の観点から反対。埋立以外のエリアで道路をつくるなり、拡張した方が良い
1227	現在の道の利便性向上	埋め立てない。海への視界を隔てない。	一般道は今のまま平面中心で新しい道路はその地下や半地下で		内陸から行く時に現在の道路より遠くならない。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1228	景観・環境の保護ならびに騒音対策等地域住民への配慮		災害時の避難経路(高架および地下)		案1-2道路新設案(地下構造主体)
1229		海岸沿いの景観は極力守って欲しい			道路を含めた景観が観光資源になるものであれば歓迎です。東京ゲートブリッジのように。
1230	自然環境の保全	湾岸地域の建設の場合、海洋生物への影響を最小限にして欲しい			各道路の分岐の渋滞地区を避けるため、上下線の始終点を別地区にして下さい
1231	東関道、湾岸道などの合流渋滞	東京方面から房総へのスムーズなアクセス			
1232			維持費		高架橋の下を有効活用して欲しい
1233	運送ルートやトラック輸送の分散化	現役トラックドライバーです、トラック運送の分散化及びルート新設に当たり災害時緊急輸送路確保が第一にあると思います			災害時に強い道路（津波、高潮、液状化、強風等）に耐える構造が第一
1234	お金	時間			
1235	海岸部に新しく道路を作るのではなく現在ある道路を拡張した方が環境負荷が少なくて済むし費用も安い	これ以上海岸部に道路を作るのではなく現状の道路の拡張で対応して欲しい、海岸から見える景観も大事にして欲しい	環境をこれ以上壊さないこと、新しい道路はなるべく作らないで欲しい	住環境に対する配慮、スカイラインをこれ以上壊さない。	できるだけ地下構造にする
1236		今の生活に影響しないこと			メンテナンス性の良さ
1237					千葉市地方卸売市場がリニューアルするので、SA兼道の駅として高速道路を降りなくても、利用できるようにして欲しい。また、稲毛海浜公園やアクアリンク千葉へも行けるようにするとその地域の魅力がすごく向上すると思う。
1238	新たな交通ルート、もしくは既存の交通ルートを拡充するの何れの場合も、完成もしくは一部でも運用開始され、物流や防災といった目的の用に供される時期を、最も早くできる案を選択することが必要と考えます。理由は、どれほど高尚な目的で全ての要素を兼ね備えた計画でも、時間の経過により前提条件自体が変わってしまうので、今考えうる問題に対して、最善ではなくても最速で対応する必要があると思慮します。	１．どんなに良い計画も時間がかかりすぎては機を逸するので、最も早く実現できるルートを選択するほうが良いと思う。２．千葉から都心への物流需要と、都心部から千葉への観光需要が増加すると見込む定量的な根拠を示し、その根拠に基づいて、現状の３ルート案＋何もしないのいづれがベストなのか？またそれ以外は無いのかを考える必要がある。３．高野から蘇我までしか考えていないが、物流需要然り観光需要しかり、木更津・君津まで一体の湾岸道路との認識は必要ではないのか？を考える必要がある。４．例えば案２で357号線の拡幅を行う場合、建設工事中に既存のルートの渋滞や取り付け道路とのアクセスが悪化しないのか？5．案１－１や１－２でも、一部でも運用開始することで最も効果の得られる場所はどこなのかを検討する必要がある。	道路としての機能性や安全性「迂回路・代替路線を作ってやったんだから多少の使いにくさは我慢しろ」では困る。例えばアップダウンが多すぎて、それ自体が渋滞の温床になったり、湾岸で高架だがら風が強いのはあたりまえだから常に30キロ規制だとか、霧が出やすいためにすぐに通行止めになるとか、単に道路を造ればOKではなく、道路としての機能性が大切と思慮します。	１．建設後何年で補修ではなく更新が必要になる前提で建設するのか？２．直線道路が必ずしも安全とは言えないが、あまりに複雑なジャンクションや事故の温床となるようなカーブが必要なルートは避けるべき。３．中央環状線のように、あまりに高い高架やアップダウンは明らかに渋滞の温床なると考えられる。４．海岸線から東京湾に向かって高架道路が走っている景観が観光資源になりうるのではないか？５．今般のルートには、国道14号の改善が全く考慮されていないのはなぜか？	１．京葉道路の幕張インターから、花輪インターまでの間の国道14号線を拡幅し、国道357号との接続も改善すれば一定の効果が得られるのではないか？２．高架・地下化のいづれにしても、ルート１案のICだけに絞るのは生活道路への流入を防ぐ目的であろうが、海浜幕張から稲毛の浜の間の検見川浜の近辺に何らメリットがなくなってしまうのではないか？もっとたくさんICを作り、千葉市街地渋滞時の迂回路としての機能を持たせるべきじゃないか？３．一部有料化しても、可能な限り平坦でアップダウンを少なくした高架かトンネルにすべきとしてはどうか？４．国道357の千葉西警察交差点でのボトルネックが混雑の原因であり、稲毛～八幡宿までの各信号のつながりの悪さに起因した渋滞発生が懸念されるため、交差点はすべてアンダーパス化してはどうか？。
1239					作るなら自然や環境に配慮してシールドトンネルにして欲しいです
1240			コストがかかっても、生態系や景観を含む自然環境への影響を最大限配慮してほしい		
1241	環境への配慮		生態系の破壊は反対。幕張や稲毛の景観が悪化することも反対。		
1242				建設目的は渋滞解消が第一と思う。従ってどこがどの程度渋滞か示されなければならない。	
1243		湾岸部に道路を作る際は必ず現環境に対する犠牲は新湾岸道路の外に作る等で新たな地域創造を目指してもらいながら、ルートについてはシンプルで可能な限り直線的なルートを検討していただきたいです。また災害時に緊急車両がこの道路を利用しやすいような一般道の整備もお願いします。	配慮するがあまり急カーブ等事故の起こりやすい道路にはしないで欲しいです。		
1244					絶対案1が良い。
1245				三番瀬、谷津干潟等への影響は避けたい。	
1246	自然環境の保持	環境保持と渋滞緩和等のバランス			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1247	既存の道の幅を広げるなど、小手先の変更では改善にはつながらない				
1248	ららぽーとを中心とした下道の渋滞により、花輪インターなどは高速道路内まで遅延を招いています。結果としてこのエリアの混雑解消につながる設計を期待します。	ららぽーとを中心とした下道の渋滞により、花輪インターなどは高速道路内まで遅延を招いています。結果としてこのエリアの混雑解消につながる設計を期待します。			
1249				長い間、いなげの浜から幕張の浜までの区間は憩い、スポーツの拠点として高い価値があり、それを損なう高架は絶対に避けるべき。	人口減少、若年層の自動車利用の減少、将来的な首都機能移転等を考えるとこの計画は再考する必要がある。財政的にも既存の道路維持で精一杯では。
1250	既存の道路を拡充補強してほしい。海ほたるなど使いやすく	特に混み合うルートの改善	利便性も大事だが自然にも配慮がいる	環境問題	
1251	外観、環境を考えたルートの構築				
1252		景観		三案の中では、現在の14号の車線増加が望ましい。海辺の環境を大切に守りたいと思う	
1253	将来にコスト負担増が起こらない	ルートよりも財源	財源の問題		専門な問題はわからない
1254	通勤時の時間短縮	渋滞による無駄な時間、生活の質が下がること	スピード感、全体最適	課題は明らかであるのだから速やかな対応が最も重要	お金をかけてでも多くの人の利便性が向上する方法が望ましいと考える
1255	地震対策	地震発生後に機能するかが大事だと思います。海岸の近くに作れば、騒音は防げますが、地震発生後に道が壊れて事故が起きたら元も子もないと思います。	液状化現象の対策	東日本大震災の時に液状化現象が起きた場所の道路の材質を工夫できたら良いなと思います。	
1256					国道14号線のほうが優先的に拡幅が必要だと思います。
1257					国道14号の渋滞も解消して欲しい。交通量に車線の数が見合っていないと思う。
1258		災害発生時の安全性、自然環境に対する影響の考慮		将来の道路の延伸を考慮した、ルート計画	
1259	環境保全				新浦安のホテルエミオンから海に向かって伸びている道路は真湾岸道路になるために、現在工事をしてるのかと思ってました。
1260	新道路建設反対	他に税金の使い道いっぱいあるだろ			
1261	開通までの期間		開通までの期間	開通までの期間が一番最短の案	
1262	ルートが居住地の近くを通る際は、居住地の環境悪化の無い構造であってほしい。	一般道での危険物積載車両の通行量減少。		千葉市美浜地区での、ICの設置場所	
1263	そもそも道路を作ることが必要なのかを検討した方がいい。なぜなら人口減少に伴いトラック等の運転手も減っていくことが考えられるから。もしそれでも作るというのであれば、トラックや営業車限定の道路と一般車の道路を分けて物流の円滑化に特化して利便性を上げるとかの方がいいと思う。	海側に道路増設はあまり望ましくない。津波が万一来た時に使えないと意味がないし、海側は痛みも激しいと思うから。作るなら14号の脇に広げるように作る方がいいと思う。	建設費もそうだが、メンテナンス費用のことも考えてなるべく高額化しないような設計をするべき。	高架道路は建設費も日数もかかるうえ、メンテナンスや事故で落下することの危険性もあるため反対です。なので、今ある道路脇を拡張するとかで平面にする方がいい。もちろん、周囲の用地買収問題はあると思うが、現在も14号線沿いは元々騒音もありそこを移動しても良いと思っている人も少なくないであろうし、現存の道路もかなり道幅広いところもあるので、それを上手に活用して一般車と業務車を分けることで渋滞やトラックによる追突事故も減っていい気がする。	上記に同じ
1264	周辺環境への影響、高架構造及び現有道路の拡幅は影響が大きく、反対運動も予想される。	計画がなし崩し的に先延ばしになる様な計画にならない様にすべき。建設費は年を追うごとに高騰する。	周辺環境への影響。高架構造や現有道路の拡幅は周辺への影響が大きく反対運動も予想される。費用がかかっても地下構造を主体とすべき。	景観を損ねたりや住宅地への騒音等が懸念されると、反対運動が起こる可能性もあり、推進が遅れてしまう事が懸念される。	基本を案１−２として、千葉港部分は横浜ベイブリッジの様な観光に資する名所となる様なものとして、千葉中央港やポートパークを人が呼べる魅力的な地区として開発する。
1265	貝塚を迂回するルート				
1266	環境保全	通過車両の流入をさせない	通過交通の分離	用地取得しない方針	通過はすべて新ルート
1267	SA.PAは必ず欲しいです	経費が掛からない工法を！			
1268	千葉中央港地区の活性化に資する事		反対運動が起こって、計画が大きく遅延しない配慮が必要。実施時期が先延ばしになると、事業費の高騰で頓挫する可能性もある。現時点で割安に思える案でも、先延ばしになれば、結果的に高く付いてしまう事も。	トラフィックの改善だけではなく、地域活性化に繋げる事も重要。本件の場合は千葉中央港付近の再開発もセットで考えるべき。	基本的に案１−２(地下)として、千葉中央港部分は横浜ベイブリッジの様な見栄えの良い橋とすれば、千葉中央港の景観が格段に良くなり、マンションや商業施設の誘致につながり、千葉市の活性化にも資する。
1269		住宅地域とそうではない地域が隣り合っている。どの指標にも矛盾が生じると思われます。		海浜幕張から稲毛海岸の景観を重視して整備してきた経過と矛盾のないレート選択をお願いします。	利用しやすい事も大事ですが、景観も大事にして頂きたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1270	内陸部へのアクセスのしやすさ	湾岸線、京葉道路と縦に縦貫する道路が欲しい			
1271		慢性的な渋滞の解消			
1272	近隣住民への生活環境の安心への公約、騒音対策など	コスト、分類42.整備期間、分類43			
1273	中学生以下の年齢の子どもの交通安全の確保	地上道路だけでなく、地下トンネルや海底トンネル等も視野に計画を進めてもらいたい	事業費だけにとらわれ、中途半端な計画になってはいけない。やるならある程度の出費は許容すべきである。	現在もアンケート等で意見を収集しているが、様々な角度から議論してもらいたい	前述したが、地下トンネルや海底トンネルも視野に進めてもらいたい
1274	特に船橋地区の渋滞緩和をお願いしたい。	特に船橋地区の渋滞緩和のために新湾岸道路構想の実現をお願いします	渋滞緩和を絶対に実現すること	道路隣接地区にフォーカスするのではなく渋滞緩和を第一に考えるべき	幕張にICを作ると余計に海浜幕張地区の渋滞につながるのでは無いでしょうか。習志野か検見川辺りが良い気がします
1275	環境に負担をかけないこと				
1276	本当に新しい湾岸線は必要でしょうか。	新湾岸線有きで進んでいるのでは？と心配。海岸の環境を1番に考えて欲しい。の環境が心配。	とにかく環境汚染を避けるべき。		
1277	景観の維持。渋滞を無くすために幕張～稲毛の浜に高速道路を作るというのは、千葉県の資産をわかってないのでは。。	千葉県の資産である海を守れと思う。そもそも案1を考えた人物・団体の具体的な名称を示すべきだと思う。	千葉の資産である海を大事にしてほしい。そうしないと、東京日本橋の上に高速道路が走っているような景観になって外国にも笑われます。		
1278		船橋市在住ですが、357の渋滞、京葉道路の渋滞、千葉東JCTの渋滞があるため、日中の買い物やお出かけを躊躇う、中止にすることが多々ある。357の拡幅ではなく、道路の新設を希望します。		景観は二の次だと思うので早期対応をお願いしたい。	357の立体交差が全てできない以上、拡幅での対応は反対。新規道路にて蘇我までででも良いから接続して欲しい。
1279	新ルートは必要無い				
1280	自然環境を破壊しない	現道各幅	大気汚染		
1281	災害時のルート選択肢				
1282	一般車と物流トラックとのルート分離	これから物流のスピード化は必須だと考えます。今後物流トラックの自動運転化の促進などが考えられ、専用道路の整備が求められます。それを踏まえて、第二湾岸のルート、必要性を議論してほしいと強く希望します。		第二湾岸が高架の場合、湾岸エリアの景観が大きく変わることが予想されます。千葉には検見川から観るダイヤモンド富士など、魅力的な景観があります。それらに配慮した第二湾岸にしてほしいと願っています。	第二湾岸の高架ルートについては率直に反対です。地下ルート化など、湾岸エリアの景観に配慮したルート策定を強く望みます。
1283	景観	高架は景観を台無しにするので駄目。地下ルートがマスト。	地下道路にした上で海岸への徒歩ルート確保。	地下道路にした上で、海岸へのアクセスを容易にすること。	地下道路にする。
1284					新しいルートは魅力的東金道路も東関道も京葉道も集中箇所は慢性的な渋滞で千葉県民の自分ですら敬遠する。新湾岸道路が要所の地域を繋ぐバイパスみたいになればと思う。ただし沿岸部は地震や津波に対する不安が強い。大災害時の緊急使用と考えると千葉県だけでなく東京湾を囲む地域全体の備えとしての道路が必要ではないか。
1285	流れが良いこと	南関東で言えば、最も南側を走るルートなのだから通過する車がスムーズに通れるのが最良。	騒音に関しては、海沿いが工場地帯なのであまり問題にならない。３５７号がそもそも海沿いで住居の少ないところを通っている	３５７よりもさらに海沿いならば高架かトンネルになるだろうが、工費の問題が出てくるのにそれを公表しないところが問題。	トンネルにして北上するルートを作るしか選択できない
1286	自然環境に配慮すること。	三番瀬を埋め立てることがないように配慮すること。			
1287	地下構造は内部の気温が高温となり、事故等の際に危険で、二輪車の通行も不可能なため、高架構造とすることが重要。				
1288	安価で早く利便性が高いルート	湾岸エリアにて高架で建設			
1289					千葉県道１５号千葉海浜幕張線との並走
1290	自然環境を壊す配達はしてはならない	海沿い、海際際に造ることは自然環境にとって絶対的に良くない。人間の混雑や安全の都合は自然環境には関係ない。今ある湾岸道路を幅を増やすか陸橋にして、陸上を弊害してはならない！	幕張から稲毛海岸の海はリゾート化や憩いの場になっている。ここに、排気ガスと騒音と構造物があることにより、人々の精神面、楽しみ、休日感、リゾート感の場所てある所を奪う事になる。	景観がよい、憩いの場やリゾート感の場所を壊す事になる上、海の汚染にも繋がる。湾岸道路周辺が騒音や車集中に繋がって汚染された場所になっているので、ここの上か幅を広げ、新たに環境を壊して道路を造るべきではない。住民にとっては憩いの場である海周辺をいじって欲しくない！	海沿いがダメ。景観が悪くなる。海の汚染に繋がる。騒音により、憩いの場でなくなる。車が一気に集中してしまう。兎に角、海沿いは千葉にとってやるべきではない。
1291	一般道の改善を強く求める！	料金を発生しないで欲しい、シンプルにして欲しい	道路が複雑、なお有料道路が無くして欲しい	新しい道路より既存の道路の拡張を求める	増やす必要がない

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1292	そのルートへの出入り口の幹線の整備が伴ってなければならない	原木中山への幹線整備	新湾岸ルート上の三番瀬保全考慮		
1293					地下構造主体と高架構造主体を組み合わせて実現するのも選択肢の一つとしてはありそうです
1294					渋滞を減らす為になるべく信号交差点を無くす。最低でも片側2車線、交通量を考えれば片側3車線は必要。
1295	新湾岸道路を計画検討するのではなく、既存の国道357号の地下化や架橋の整備やメンテナンス、湾岸道路のメンテナンスをもっと行って欲しい。	人口減少や流通はドローンを使用する計画もある中で莫大な費用をかけて新湾岸道路を整備する必要はないと考える。	工事を行うことで、環境破壊が必ずおきる。新湾岸道路の建設は中止して欲しい。	新湾岸道路を作らない欄をこちらのアンケートに掲載するべきと考えます。	既存の道路のメンテナンスと整備が不十分な中で新しい道路に費用をかけてほしくない。
1296				渋滞、騒音全てをクリアーすることは難航すると思いますが、修繕費を決めてから最優先にする項目を決めた方がいい。	
1297		東関東自動車道及び国道357号の混雑改善に寄与できるルート選定を望みます。			6車線(片側3車線)での整備。
1298	環境保全	沿岸、海沿いの景観は残してほしい	似たような環境下で道路があるエリアを参考にする	川崎～横浜の湾岸道や、関西の神戸～大阪港周辺道路のデメリットなどと比較する	千葉みなと、千葉市役所周辺にもインターがあるとあらゆる面で良いのではという声が多い
1299	自然破壊をせず景観を損なわなず、騒音や大気汚染にも配慮して欲しい。		ベイサイドの景観と公害問題	近隣住民の声を大切にして欲しい。そもそも人口は減り、社会が小さくなっていく未来に新しい道路はいらない。物流がより便利に早くという時代は終わりにして多少不便でも自然を愛したコンパクトな暮らしにシフトチェンジすべきだと思う。	357号の4車線化を検討して欲しい。
1300	既存の湾岸道路(357号線)の慢性的な渋滞の解消の一助となる道路	1を考える際、時間、経費と同時に自然災害に対して強固な道路		自然環境を重視するあまり、既存の住宅地や街なかを串刺しにするような計画には断固反対である。	災害に強い強靭強な構造と同時に津波対策も重視していただきたい。。
1301	地盤の問題	千葉県全体の利便性の向上			
1302	幕張や稲川の浜の景観、美観を損ねないこと	せっかくの県民の憩いの場であり、県の魅力であるビーチエリアの美観保全	必要性の検討と県民の理解	地域の最大の魅力であり、地域住民のいこいのばである海沿いのエリアの保全	現状拡幅案
1303	歩行者、自転車が安全に走行できるようにしてほしい。				
1304	千葉駅又は県庁の方面にインターを作ると渋滞緩和につながるのではないでしょうか	渋滞緩和、大型車との交通の危険性回避		千葉県の特色、綺麗さ、住みやすさや景観	
1305	ルート近隣住民の納得	住環境悪化や資産価値減少を招いた場合の住民への補償もコスト化の上比較すること。	日本橋の高速道路が地下化されるまで約80年間上空に空が見えなかった。美しい千葉市沿岸部の景観を残さなければ将来更なる（解体）コストが必要となるでしょう。	新ルート近隣住民の犠牲の上に利便性向上があるという理解が必要	京葉道路、東関道の二階建て化
1306	海沿いをドライブ出来る外観性	アクアラインのような観光スポットとしての機能			
1307	コスト重視でお願いしたい			羽田空港へのアクセスしやすさを考慮してほしい	
1308		出入り口の利便性を確保できるか			
1309	千葉の電車路線は不便なので、その不便な地域から都内に行けるルート	千葉は湾岸地域だけではなく、国道246号も混みます。陸から湾岸に行くみちが狭いから、混むからです。もう既存の道は難しいので、高架か、地下道路を増やし、湾岸に繋げて欲しいです。	信号があると渋滞するので、信号がない設計にして頂きたいです。	結局信号があると渋滞するので、信号がなく、合流、出口とすれば良いと思います。	
1310	人口数、利用度考えると、千葉市市役所周辺にインター乗り降り口があったら望ましい	政令都市としての役割機能を考える、決めるべきである。		海がぜが当たり難く、通行止めにならない無いように、入りよして欲しい	道路標識について、明確にする
1311	騒音対策	沿岸部のルートなら、騒音対策となるのでは	工事関連の車、工事関係者の車の通行による渋滞の配慮	一般道の拡幅では信号があるので、到達時間がかかる	トンネルが出来るなら、圧迫感のない大きさにして欲しい
1312	自然保護の観点が重要	船橋航路を横断する高い橋はやめて頂きたい。谷津干潟と三番瀬の鳥の往来が出来なくなるため	案2がベストであるが、もし案1-1の場合は船橋航路の横断だけは地下構造とすべきである	船橋航路を高い橋梁で横断した場合、鳥が三番瀬と谷津干潟を行き来出来なくなるり、ラムサール条約登録地の意味が無くなってしまう。	船橋航路の横断だけは地下構造としていただきたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1313	海沿いの景観を込みで不動産を購入しているので、そこへ道路を造られると景観が崩れて不動産価値が下がる。また、現状、渋滞で困っていない。	海沿いの景観、不動産価値を下げないで欲しい。地域の住民の意見をきちんときいて欲しい。それでも作るというのなら、該当地域住民に不動産買い替えのできる額を支払うべき			全く新しい道路は必要としていない。現状で十分足りている。必要性を全く感じないし、景観が崩れたり自然破壊につながるので大反対
1314	今の３５７より海側に作るのは鉄則内陸に作ったら渋滞は増えるし費用も膨大圏央道の市川松戸を見ればわかる	既に３５７より沖側に産業道路が物切れで存在している。トラックドライバーの寝場所になっている。ここを繋げればよいではないか	とにかく早く３５７より沖側のルートを作ってください。３番せなんてどうでもいい。	スピード第一。何年かかっているのか。あと費用をまずは押さえて開通しその後グレードアップすべき。	幕張からららぽーとに近寄らずに海側を橋でつないで浦安までまずはつなげることだ
1315	現在慢性的な渋滞が発生している幕張～船橋間の交通量分散	湾岸道の全体的な渋滞解消も大事だが、慢性的な局所渋滞が発生している幕張～船橋間の交通量分散を行わなければ、新湾岸道路開通後も同箇所の局所渋滞が発生し新道の効果を感じ難くなる恐れがあると考えています。エンタメ施設の集約する幕張～船橋間の交通量をどう円滑にして行けるかが肝であると強く主張致します。			
1316	必要性がないと思いますが、もし作るのなら地盤が安定して、天候(強風の影響など受けないところがよい)	埋立地でなく京葉線より内陸	三番瀬や、稲毛の浜は、首都圏の人にとって身近な数少ない海と触れ合える場所です。柏に住む高校生も浜辺で写真を撮ったり遊びに来ています。身近な自然が壊されるのが困ります。	新しいルートは必要ないと思います。それより古くなったインフラの整備が必要だと思います。	今の状態で何の不都合もございません。
1317	生態系の秩序悪化回避	景色			
1318	環境や景観				
1319		慢性的な渋滞を解消してもらいたいです。			
1320	自然環境への影響が最小限であること	干潟を残せない案は避けるべき	渡り鳥を中心とした自然環境の影響	自然環境への影響。	
1321	トラック等がスムーズに走行出来るようにする。道路の選択肢や車線数				海側にもう一本道を作る
1322	現在の三番瀬などの環境に影響を与えないルート	以前から第二湾岸の話はあったが三番瀬の環境への影響が考慮されて進んでいないと思うので案1-2の地下道がライフラインのバイパスなども併設できれば大変だが理想的なのでは。	現在ICがないエリアのアクセス性の改善		湾岸は地下に設置するとなるとルート上どうしても液状化による水没リスクがあると思うのできちんと対策して欲しい
1323	迅速な完成案1-1もしくは1-2でできるだけ早い完成	ららぽーとの渋滞の改善宮野木JCT周辺の渋滞の改善花輪IC周辺の渋滞改善			できるだけ三車線で下に作る道路も広く作って欲しい。出口渋滞が少ない構造だと嬉しい。
1324	自然破壊を最小に	既存の国道14号や357号の余剰部分を最大限に活用すべき。資材高騰や人手不足により建設コストがかかることは既に明白。ならば完成目的を実現するには現実に目を向けるべき。	建設コスト、自然環境の保護	西湘バイパスや、首都高の日本橋のような、景観や意味を無視した開発は避けるべき。現に日本橋は元に戻そうとしているし、西湘バイパスの弊害は言わずもがな。	本線障害時に、側道の渋滞防止のために、側道の連続立体交差化を進め、高速道路の障害を最小限に保つべき。
1325	津田沼武石あたりが混んだり、幕張に行くのに武石から行くか357か14号かでどれも混むので、もう1本高速を作って遠いところに行く車両がそちらを走ることで渋滞解消が狙えるならとても良いと思う！	渋滞の緩和	地下道が良いかなと思いますが、地盤沈下？		
1326	内陸は事業費及び開通までの時間がかかるので湾岸の海沿いを利用して				
1327		災害に強いこと			
1328		生活道路の渋滞緩和			
1329	整備費用				
1330				357船橋から幕張付近の慢性的に渋滞が発生しており俺を解消する一般道路の確保が望ましい	
1331				完成に時間がかかれば、そのぶん効果の積み上げが目減りするので、資金面や計画の完全性よりも早期完成を重視すべき	既存の湾岸線などではICやジャンクションで慢性的渋滞が目立つので、将来的な交通量増も見越してじゅうぶんな合流レーンの距離をとるべき

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1332	千葉には海があります。そして今回のルートは、３５７の渋滞緩和。なので、浦安から市原へ直接抜ける車にとって有益なものとすべきです（途中に立ち寄る車は、３５７を使います）。自由かつ既存住民・企業への影響を抑えるために、可能な限り海沿いのルートとし、現在の３５７線沿線の商業施設などへのアクセスは考慮しない方針とすべき。	３５７線の渋滞緩和が第一です。ですので、浦安から市原の間に立ち寄る車ではなく（これは結局３５７を使うから）、直接抜ける車にとって有益なルートとすべきです。既存の住民・企業への影響も考慮すると、できるだけ海沿い（陸地へのアクセスではなく）を選ぶべきだと考えます。加えて今回含まれていませんが、浦安から三番瀬を抜けるルートの検討もお願いしたい。これは千葉市や市原市から東京へ抜ける効果が大きく、アクアラインの渋滞緩和にもつながります。現在の東京都の住宅価格高騰による生活環境の改善ができるのは、海の沿岸に活用の余力を持てる施策だとおもいます。	高谷から市原だけでなく、千葉市、市原市から東京へ抜けるルート、東京ゲートブリッジも完成しているので、浦安からゲートブリッジから大田区のルートはぜひ考慮すべきです。	高谷から市原だけでなく、千葉市、市原市から東京へ抜けるルート、東京ゲートブリッジも完成しているので、浦安からゲートブリッジから大田区のルートはぜひ考慮すべきです。	既存の道路網と交差する地点では渋滞になりやすいので、できるだけ交差点は高架が望ましい。
1333			用地買収を多く伴うルートは、結局買収が順調に進まず事業がストップするためやめたほうが良い。地元自治体も業務上負担でしかない。	三番瀬は話題に上っているが、検見川の浜はコアジサシの営巣地となっている。高架で至近距離を通過するのは渡り鳥にとってリスクになるか検証した方が良い。	高架にするなら単純な桁橋ではなく、斜張橋などあえて景観の一部となり得るような構造を取り入れてほしい。
1334	検見川の浜の、静かな住宅環境の保存	いなげの浜、検見川の浜、幕張の浜は、静かな住宅地があり、海へ向かうと、広い空と、波の音を肌で感じられます。ここに高架ができてしまうと、最高の眺めと、住民の心の癒しが破壊されます。	同上	同上	
1335	環境破壊にならない計画	湾岸地域の景観の保全。道路の立体化には絶対反対。周辺住民にとって現状の道路で充分。産業道路となり住環境の劣化の恐れがある。		住環境を保持	現状の道路で充分
1336	このアンケートとは高速道路を建てる前提であり、必要なことばかりアンケートにしており、作ることでのデメリットを提供しておらず、質問者のいい方向に誘導するための誘導になっている。	京葉線の本数が減ったり、することで車で移動する人も多くなっている、もっと改善できることがあるのに道路を立ててお金を無駄に使う必要はない。	作らないことが最善		地下に作るならまだ、いいが景観や環境を害するために作るのはいらない
1337	住民の意見				
1338	災害などを考えれば、海沿いに作る新湾岸道路は現在ある湾岸道路や京葉道路よりも使える可能性は低いと思う。道路を作ることへの必要性はない。	湾岸線はそもそも高速道路や工場も多く、これ以上近隣住民の憩いの場所を減らさないで欲しい。	千葉の環境を壊さないで欲しい。これを作ることに賛成している千葉県や千葉市に失望している。	３番瀬や谷津干潟だけでなく	
1339	近隣住宅への騒音や空気汚染等のデメリット	問いに会ったようなメリットは理解できるが、もっと大切なのは、近隣住宅の騒音、景観の低下といったデメリットがないように工夫すること。これは絶対に欠かせない！、	さきも述べたが、最優先は、近隣住宅の騒音、景観の低下といったデメリットをなくすこと。	この付近の海沿いは東京湾岸でも珍しい広々とした景観であり、それが住民やレジャー訪問者から求められている思う。それらをないがしろにされるなら、そもそもロード開発などすべきでない！	全てのエリアに景観が日続くなわけではない。スタジアム～稲毛海浜公園の間が景観として現状のままであるべきだし、住宅もその辺りに集中しているわけだから、そのエリアのみ地下を通せばよいと思う。
1340	湾岸地域の自然環境の保護	総工費が安く、自然環境に影響を与えない	総工費の安さ		
1341	案2	三番瀬の環境が悪くなる	案2	案2	これ以上不要
1342	当初建設費と供用期間の維持管理費及び遠い将来に不要となった時の撤去費用の総額の比較	景観	将来像イメージを明確にするために湾外地域全体の立体模型に計画道路（案）を挿入したものを展示してほしい・または、３Dの画像により希望する視点からの景観が見られるようにしてほしい。パンフレットだけでは明らかに不足していると思われる。	新湾岸道路無しの案も含めて検討してほしい。	
1343	大規模商業施設へのアクセス性	50年後にも利用価値が高い道路となるように、将来普及しそうな自動運転やドローン配送との連携、大量物流は鉄道、トラックで個別配送拠点と連携できるような総合的な案	将来の各拠点の人口や産業動向		
1344	安全確保、工期短縮、工事費用のミニマル化	生活道路と産業道路の棲み分け、例えば、時間帯による大型車専用レーン、大型車、小型車専用レーン	右折左折車用の交差バイパスによる渋滞回避	産業道路と生活道路を分ける事	地下化は、湾岸部で安全に、安価に実現できるのか疑問
1345	既存道路の拡張	鉄道の新設		既存道路の改修拡大で良いと思う	
1346	環境保全や財政の観点から白紙撤回する選択肢	景観、騒音、排気ガス、光化学スモッグなどへの配慮			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1347	浦安市とその先の接続	千葉港からトンネルで浦安市の計画道路に接続する	目先の費用にとらわれず、50年100年先を見越した道を計画してほしい		
1348	千葉市街中心部へのアクセスの改善が重要だと思います。	立地上、震災等に強い構造が必要だと思います。			
1349		データに基づいた一般道を含めた渋滞の緩和			
1350	定時制の高い高速道路	朝夕時間帯の京葉道路、湾岸線、357の慢性的な渋滞により、到着時間が全く読めない。		物価高騰、労務費高騰などを見据えて一刻も早く事業に着手してほしい。	・渋滞のもととなる本線料金所は設置しない。将来を見据えて片側3車線の余裕を持った道路、速度向上のため曲線半径を新東名高速同様にする
1351	地震や津波など自然災害時に安全なルートの確保	交通量の分散化という単一目的だけでなく、今ある観光資源(海外から見た自然資源)の有効活用や保全の視点を併せて考える事が大切と思います。	大規模自然災害ぎ起きた際、新たに作ったルートが避難先と出来るような安泰な立地であること。臨海地域での津波や崩落を避けるべき。	地震や津波の被害を受けにくい地域かどうか	狭い国土を有効活用するのに地下鉄のように地下に道路を建設してはどうか。期間や費用より、恒久的に活用できる設備をじっくり構えて構築してはどうか。
1352	千葉港をクルーズ船は止まれる港にする	千葉港へのアクセスをよくすることによって、クルーズ船など止まれるよえになりましたら千葉も世界への知名度が上がり、観光などの経済的な発展も広くなります。ルートを美しいドライブルートの名前にし、干潟や、砂浜、房総半島ももっと知られるようになります。	経済発展計画。	県民から税金を取るばっかりではなく、投資を、してもらう形で資金を集める。県民には負担を掛けないことが大事です。	道路を楽しい「ドライブルート」にする。
1353	幕張の浜付近にインターを作ると、ただでさえ渋滞している海沿いの道が大渋滞で動かなくなるので反対します。	住環境や観光地の景観を破壊するのはやめてください。工事が始まったらベイタウンから磯部地区から住民の反対運動で大変なことになります。	ベイタウンの資産価値が損なわれて訴訟問題になった場合国が数千億円の賠償を払うことになる可能性があります。	とにかく、美浜区を醜浜区に換える事業はやめてください。高架道路も地下道路もいりません。	357にちゃんと拡張スペースが確保されているではありませんか。
1354	三番瀬というごく一部の人たちが気にかけていることで永年第二湾岸の整備が遅れているのは嘆かわしい。一部の人の意見を偏重するのではなく多くの人の要望に耳を傾けてほしい			多くの人が混雑で困っている中で全体的に見るとごく一部の渡り鳥の保護に偏った人たちの意見が大勢だと誤解しないでほしい	
1355	イベント開催時の渋滞解消	信号機設置場所	信号機設置場所	インターチェンジの渋滞緩和	道路3車線を確保する
1356	工場地帯であり、緊急道路の活用				
1357	慢性的に渋滞する交差点を高架化し、バイパスルートも作ってください	海沿いを埋め立てても良きので慢性渋滞を解消してください			
1358	小子高齢化で車輌利用者数は減少して行くのが現実です。道路の新規ルートなどの予算は社会福祉や教育振向けるべきです。昭和の土建国家を改めてください	ルー開発は不要だと思います	不要な開発です	現状で問題ありません	開発不要で安全維持管理につくすべき
1359	湾岸線と京葉道路を結ぶジャンクションが幕張辺りにあると便利だと思う。	建築費が膨大にならない様に検討する事が必要だと思います。蘇我と市原でつながるのはとても良い事だと思います。最終的に、市川辺りから羽田空港にアクセスし易い道路があると良いと思う	自然環境や環境汚染を考えて検討が必要だと思います。	便利だけで考えず、環境や生態系の事も考えた道路作りが必要だと思います。	安全性の保たれた道路作り。逆走防止対策など。
1360	通行料の負担減				
1361	騒音対策		50年先のメンテナンス方法		
1362	さっさと工事を開始するべき				
1363		地下トンネルにする。			
1364		千葉市や房総方面への渋滞緩和			
1365	船橋から海ほたるまで繋げてほしい	船取線からそのまま海ほたるを経由して神奈川方面へ行けるようになれば都心を抜ける手間も省け都心の混雑緩和にも繋がる	船取線の芝山あたりからバイパス工事にしてそのまま湾岸線にも繋げられると良い		
1366		湾岸線より更に沿岸部となると海上と考えられるが、船橋～幕張～千葉で得られている東京湾側の素晴らしい景観が損なわれるのは残念に思う。			
1367	三番瀬の保護と建設維持の費用	埋立地と軟弱地盤における高速道路にかかる工事費用や地震津波対策が莫大な費用がかかる。	新ルートを作ることが目的になっている。	渋滞発生が特定の箇所で発生していること。その原因対策が新ルートを作るでは費用が高い。	信号が少なくなるよう、バイパス路を作成すること。
1368	現在住んでいる場所が道路ができる事により退去の必要性があるかないか、その補償があるかないか！	その地域が活性化するかしないか、人口の増減があるかないか！	有料にするか無料にするか！	IC付近の渋滞緩和！逆走防止機能！	可能な限り無料に、有料なら低料金で！

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1369	行楽地へ向かう一般車両と湾岸工業地帯へ向かう事業車両の分離	用地取得が比較的容易と思われる海側のルートで早期に開通すること	あまりにも景観が損なわれるのであれば地下化も選択肢のひとつ	工業地帯や港に向かう大型トラック等の事業車両と行楽地へ向かう一般車両の分離	
1370	今後の少子化･行政財源減少の中で住民の税等負担が計画に見合う賛同が得られる案	インフラが劣化していく中で新たな計画が費用対効果で維持費を含め住民に負担をかけない方法が出来るのか？	維持費を含めSDGｓをクリア出来るのか？	温暖化での災害多発、災害規模拡大を踏まえた計画が必要。	今回の気象変動災害多発の想定から海岸部は避け内陸側が必要です。
1371	新道路建設が具現化出来ないのであれば、千葉～市原～木更津の産業道路をせめて3車線化することが必要だと思う。	アクアラインの利便性は良いが、鉄道が通ってないことで余計に渋滞が発生している感は否めない。鉄道があればその分の自動車移動が減ると考える。	温暖化問題		大阪や名古屋の高架道路も選択肢の一つ。
1372	アクセスルートの分散化				
1373	ゆずりあい車線の追加	既存の356号線/16号線/14号線の混雑が解消されるように	住宅や施設への騒音や道路整備に関する規制時間		
1374	インター出口、入口の一般道路でも渋滞が起きないような所を考える事も重要だと思います。				合流しやすいことも重要。
1375	目的地との距離に応じた道路の棲み分け(現状混在)	遠くへ出かける人も近くの用事の人も同じ道路を通らなくてはいけず混雑しているため取れる道の選択肢を増やしてほしい	都内から幕張を抜けるまでに時間がかかりすぎることで県全体の機会損失を産んでいるため一刻も早く拡充してほしい		
1376		遠藤交通を適切に吸い上げるため、複数の中間インターチェンジを計画すること。都市間輸送の速達性を十分に確保できる高規格な線形とすること。インターチェンジ設置の際には、出口からの渋滞が本線に延伸しないよう、流出先の交通対策を十分に行うこと。			
1377	事故防止の観点から複雑な道路でないことを望む	慢性渋滞が発生しない道路	着工から完成までのスピード	何十年もの間工事するような道路計画だけはおやめいただきたい	インターを降りてから信号で渋滞が発生するなど、懸念される場所に出入口を設けないでほしい
1378	環境破壊と、大気汚染	周りの住民への配慮			電車の本数を増やして、駅を便利にするとか、できないか。安全で地球環境にもやさしい
1379	高規格道路が湾岸地域しか道路が無いので16号から北上するルートの方が重要だど思う。				
1380				用地の活用、新湾岸へのアクセスのしやすさ	国道357号と2層式にして整備すれば用地問題だけでなく、開通後の新湾岸へ誘導しやすくなれると思います。
1381		目的と費用対効果の明確化			
1382		環境に配慮した恒久的施設			
1383			千葉の魅力を下げるルートは避けるべき	海辺の景観や海とにつながりは千葉特有の財産である。これを損なうようなルートを選択すべきではない。少子化で財政も先細りしていく中で費用をかけてまで新ルートを建設する必要性を重視して、現ルートを活用すべき。	現ルートを2階建にする
1384	鉄道ルートを考えてください。既存の成田空港と首都都市の道路も中途で止まっている。	鉄道を考えてもいいはずだ。必ず起こる地震や災害時の対応も考えると湾岸部よりは内陸部分の鉄道を設置			
1385	海沿いを走り高揚感や季節感を感じさせること				
1386	用地買収の難易度と建設コスト				
1387	必要性を感じない。無駄なことはやめてほしい。	道路は必要がない。老朽化しているインフラ整備にお金をかけてほしい	必要ないものはつくるな。	やることありきで進めないでほしい	ガソリン暫定税率のかわりになる財源を探してるのではないのですか？無駄にお金をつかわないでほしい
1388	大型車の通る道の整備せめて二車線に				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1389	なるべく早期に開業できるよう、より現実的なルートの選択が必要		なるべく早期に開業できるよう、千葉市及び市原市沿岸部は既存の湾岸道路を拡幅及び拡張する形をとって欲しい。		船橋市の若松交差点や浜町交差点、日の出交差点の立体交差化が可能であれば、並行区間の新湾岸道路建設は必要ないと思う。千葉市区間における海上区間は、建設費が増大しそうなので必要ない。既存の湾岸道路の拡張（立体交差や高架化を含める）で良い。既存の湾岸道路から県道15号へのアクセスルートが比較的混雑しているので、そのルートの改良及び新規の建設はした方が良い。
1390	最短距離で房総へいけるようにしてほしい			穴川などの慢性的な渋滞をなくしてほしい	
1391	京葉道路上り、宮野木JCT付近の渋滞解消。	館山自動車道、千葉東金道路から高谷JCTまでの渋滞解消	地下道の新設による事業費の高騰と建設期間の遅延。	渋滞緩和に対する優先度を考慮した着工	湾岸道路、湾岸千葉ICから蘇我ICまで新規道路の建設。
1392	日照、騒音等の低減	地下の活用	工事中の環境	道路の整備性	
1393	もともと決定済みの未整備都市計画道路の整備と並行して、両方の機能を確保すること。	湾岸地域はその景色や魅力を損なわないように配慮してほしい。道路におもきをおきすぎて、湾岸の景観を損なうのは街の損失だと思う。	湾岸道路の機能を明確に方針づけ、生活道路との区別を行う。	既存の道路の渋滞を引き起こさない。むしろ改善するように流入のしやすさ道幅など充分なものとする。	湾岸の街となる部分と、割り切って湾岸沿いを道優先にするところを整理して、魅力的な街づくりを行えるようにしてほしい。
1394	費用				
1395	三番瀬等の自然保護を優先した案として欲しい	京葉道路や湾岸高速、国道357からの渋滞回避可能とする			
1396	湾岸の景観や自然環境への影響	幕張の浜や稲毛の浜などの景観を壊さないこと			近隣の住民には利便性が感じられない上、騒音や景観などデメリットしかない
1397				特に幕張から稲毛にかけての海の景観を維持すること。	
1398	船橋市付近の渋滞解消	千葉市湾岸部への容易なアクセス	もともと埋立地だから景観は気にしない		千葉市湾岸部からの容易なアクセス
1399	交通量の分散				
1400	新しい道路による景観の悪化が一番困る。	何より新道路がもたらす景観の悪化は避けてもらいたい。幕張ベイタウン住民にとって新道路は要らない。			現在の居住者が新道路による景観悪化だけは避けるべき。
1401	建設費用自然環境との調和	湾岸地域について、新たな道路建設場所はないと思う。すでにある道路の拡張や整備で渋滞などは解決することを考えるべき	2-1で書いた通り、新たに道路を作って良い場所はない	同じことの繰り返しであるが、新たな道路建設はしてはいけないと考える。望ましいルートなどという質問項目自体に嫌悪感を感じる	ルート帯とは？新しい道路の？ということか？聞き方意味不明
1402	沿岸部は埋立で住民の宅地ですら液状化で悩んでいるのに大規模な工事はやめてほしい。14号の既存道路拡張案で十分。	高速道路の出入口を増やす事でも渋滞回避になる。渋滞の原因の１つ、信号を減らすために新道路建設でなく歩行者用の地下道や歩道橋を増やす費用に回せないのか	建設による地盤強度、振動における住居への影響は距離があると影響があっても補償されないし、見える傷でないと補償されない近隣住民には悪影響しかない	結局は何処かでの合流地点で渋滞は起きるので、部分的な回避のためや、季節の行楽渋滞のために無駄遣いせず環境保全して欲しい。メンテや保全に将来大変になるだけと考える。	沿岸部工事をするなら以前に液状化が起きた宅地の液状化対策をしてから工事を始めてほしい、もしくは沿岸部ルートは海浜幕張駅より北西の住宅が無いところからの分岐でのルートにして欲しい
1403	建設費用の問題。新規の道路建設には、莫大な費用が必要。既存の道路の活用による、交通緩和が望ましい。一人親の子供の援助などに、予算を回す必要が有ると思う。				
1404	「千葉県南部のみのアクセスを考えてる車両」が、千葉市などの市街地を通らず、湾岸沿いにスムーズに南下できるようにしてほしい	蘇我あたりが混むので、市原ICまでのスムーズに流れるようにしてほしい			谷津船橋ICは設けてほしい
1405	早期着工を強く望みます				
1406	高校まで過ごした稲毛、検見川がどんどん寂れていっています。高速道路による交通の利便性が高まることにより、また活気が戻る事を期待しています。	357と14号、16号、京葉道路の渋滞が解消される事を期待します。			海辺の景色が見られるような高速道路（アクアラインのうみほたる木更津間のような）だと、通ってみたいと思う人が増えると思う。
1407	徹底した地質調査		地盤沈下を起こさないこと		わかり易い案内標識の設置。広めの車線。
1408	海岸沿いの景観を変えないで欲しい			良く分からないけど、新しく道路を造るって事ですか？その工事は本当に必要ですか？	
1409	交通の分散化		工事に伴う規制等にて、現状の交通網に影響が出ないこと。(車線規制に因る渋滞悪化等)	・現案での東京側の合流地点は高谷JCTの為、渋滞が頻発する千鳥町以西方面へのアクセス改善にはつながらず、出来ればこれも考慮頂ければと。	
1410					一般的にJCT付近(特に合流時)では渋滞発生となる為、車線数，勾配などに配慮した設計を願います。
1411	渋滞の緩和			景観や生態系の環境など	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1412				現状の混雑による経済的損失と有害ガス排出量の増加が緩和されることを考えると、三番瀬等の局所的な自然環境が多少犠牲になる事は許容範囲内かと思います。脱炭素にも繋がるであろう本道路完成を心待ちにしています。	追い越し車線を追い越さず走る車が無くなる仕組みが欲しい。
1413	道路整備も重要かもしれないが、水道管入れ替えなど先に着手すべき事項を最優先してほしい。	今後「自動車」における目を見張るテクノロジー発展が見込まれており、必ずしも道路というものが現在ほど不可欠ではなくなる可能性があるため、臨機応変な対応(計画の白紙化含めて)を願う。	最優先は自然環境の保全・保護につきる。経済第一に環境破壊を従来のように黙認するならば、自然界からの淘汰が避けられない時代になったと感じる。自然との共存共栄を大切にしてほしい。	既存道路の拡張・整備をしつつ、緊急搬送にはヘリポートの充実、物質の輸送には洋上航路や航空輸送の検討、県内での内需拡大・地域活性化。東京中心の時代から、視点を拡大して新しい視点で施策構築を願う。	今回の湾岸道だけではないが、電柱の地中配管化により通常道路の走行しやすさも進めて欲しい。アスファルトから環境に優しい新しい素材への転換(水捌けの良さ、熱が籠らないもの、防音等々)。
1414	慢性的に発生している渋滞区間の迂回措置	現状の土地の買収だと時間がかかりすぎるので、シールドによる地下か海上への建設。	Ｆ市のような地元さえ良ければという発想ではなく、国の決定による断固たる姿勢。	漁業権等の権利が絡むところは出来るだけ配慮し、それ以外の景観や生態系に関するとことは二の次で良いかと思います。	現在の道路に対する拡幅では信号や周辺住民への騒音問題を解決できないので、沖合での新道路バイパスの建設を望む。
1415	拡張				
1416		環境に影響しない			最低4車線以上
1417	信号交差点の無いスムーズな流れ。自動車専用だけでなく、125cc未満でも通れる道路				多くの自動車はこの区間を通過する目的であるから、併走する湾岸を利用すれば良いのだから、湾岸市川～谷津船橋ICを無償化、若しくは割引して、湾岸の利用を促すのが、1番手っ取り早くて、第二湾岸を作る必要が無いので金額も掛からない
1418	ららぽーとは時間帯で非常に混む状態が何年も続いています、直接湾岸道路に入れるようにすべきと思います	ららぽーとからのアクセスは時間帯によって非常に混む状態が何年も続いています			
1419	車線を多くすべき。		とにかくスピード感を持って行う事		
1420	環境				道路の繋ぎ目を少なくする為に海外のそれを参考に。
1421			渋滞を配慮	渋滞を配慮して新しい道路	道路が通りやすくなり便利
1422	これ以上、高速道路は必要ない	自然環境の維持これ以上湾岸地域に箱物を作るな‼	自然環境	湾岸地域に，これ以上道路や箱物、高速ビルは不用余計内地な浜風が入らなくなり気温上昇に繋がる‼	
1423	船橋市の花輪icの渋滞が解消できればいいと思う	京葉道や東関東自動車道などの渋滞がなくなり房総半島や幕張、千葉などへ早く行けるようになれば便利になると思う			
1424	対災害耐性	台風や塩害を考えると地下選択が好ましいと推察します	出入口周辺の交通変化	時代としても環境面への配慮は欠かせないと思うが、主目的である交通アクセス改善達成に検討して欲しい。また道路補修や耐久性も上位だと考えます	湾岸地区の工場系トラックは新道を使うことが明確なメリットになるような経路・出入口にすると分散しやすくなるのではと思いました
1425	浦安方面への延伸も見据えた準備工事		インターチェンジや新湾岸道路へのアクセス道や関連側道の充実		将来を見据え片側3車線分の幅で建設。更に全区間ETC専用インターにして、通過時の速度制限を緩和
1426	R298やR464の接続を良くしてR357の回避するルートを作って欲しい。特に船橋駅周辺を通過するだけの車が多く迂回する道があると良い。	初期の第二湾岸道路の計画のように三番瀬を埋め立てて通る道があったほうが日の出や栄町の慢性的渋滞がなくなると思う。	騒音問題	防犯対策として道を塞ぐのも考慮する必要がある	ディズニーランドやマリンスタジアム羽田空港、成田空港と接続が良い道がいい。
1427	病院や教育施設から離れていること。	東日本大震災の際は、湾岸道路は閉鎖されてしまい、無用の長物となった。地震に強い全区間トンネルを検討すべき。	地震に強い。		
1428		自分自身は立体で走らせることに躊躇ないが、面倒な人たちが多そうなので三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。	三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。	三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。	三番瀬や谷津干潟等は海底トンネルを掘って通した方が無難だと思う。
1429	開通までのスピード感	自然の確保		国道357の下り千鳥町から若松間の渋滞緩和	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1430	他エリアや主要道路へのアクセス性	慢性的な渋滞は千葉県の経済に大きな損失をもたらしており、これを解消するのは喫緊の課題だと思う。また、千葉から東京へ抜ける道が少ないこともあり、ルートを増やすことは危機管理や環境面からも重要だと感じる。		現状を維持できる範囲で自然環境保全は絶対に必要だと思う。だからルート選定や建設中そして竣工後の環境激変を伴うような道路建設は望ましくない。周辺の住環境や景観に関してはある程度配慮する必要はあるものの、トータルで考えた場合の利便性や経済性など享受するものがあるのだから、多少の我慢は必要だと思う	
1431	環境や景観	環境や騒音	高架道路よりトンネル主体のほうが景観などは守れそう。	地盤沈下	最低片側3車線は必要だと思う。
1432	貴重な自然環境には手をつけないようにして頂きたい				東葛地域から千葉市にダイレクトにアクセスできると、より県内の往来が活発になると思います
1433	道路の地下化	環境にやさしい構造	とくにありません	特にありません	地下化と高架橋の複合案が良いのでは
1434	表記、表示の見やすさと通行の難易度の低さ				
1435	海辺の景観は大事にしてほしい。稲毛海岸や幕張海岸沿いに高速道路ができると、せっかくバスケのアリーナや新しい球場、プールなどで醸し出されたリゾートの雰囲気が台無しになってしまう。				
1436	慢性的な渋滞。だいたい渋滞するポイントは決まっているので決まっているのでそこの改善。	バイパスや地下道、又はアクアライン的な海上道路の建設。	スピード感。	一日も早く渋滞解消。京葉道路の慢性渋滞まで含めた北西部の渋滞はひどい。	北西部。
1437		土日祝日の渋滞がひどいので、土日祝日の交通量に耐えられる道路幅やルートにしてほしい。		下道の渋滞もひどいので、インターチェンジの場所やインターチェンジに向かう道路も合わせて整備するなど考慮してほしい。	
1438	湾岸の景観を損なわないで欲しい。	湾岸の景観を損なわないで欲しい。住民にとって浜や海岸の公園は憩いの場でおるので、道路によっては潰したり、景観を損なわないようにしてほしい。		道路上の坂や合流地点など渋滞にならないような作りにしてほしい。また、入り口や出口、変更箇所など運転していて分かり易いようにしてほしい。	高速道路と一般道路の合流地点で車線を減らさず、増やしてほしい。
1439	特になし	特になし	特になし	特になし	特になし
1440					将来的に東京の新木場周辺（ゲートブリッジあたり）との接続を見越して計画すると良いのではないか。ただし、その接続のせいで計画が遅れるのは本末転倒なのでまずは認可と開業に向けて進めていただきたい。
1441		時に無し。	時に無し。	特に無し。	特に無し。
1442	建設費の高騰の観点から、既存道路の拡幅をすべきである	内陸とのアクセスを十分に検討し、そちらの整備も同時に行うべき。湾岸道路にアクセスするための道路が混んで、生活道路に流入する事態になっているため。	信号があってはどんなルートであっても意味がない		信号のない高規格道路とすべきであるが、既存の道路の拡幅で良い。
1443	地盤が弱い地域があるので、避けるべき。もしくは自然災害に対応可能なルートの確立。	流通と一般車両の別ルート。	お金ばかりかけるダラダラした工事をするなら必要なし。		今ある道路の災害時対応耐久性の強化。
1444	半島性の脱却				
1445	市川市塩浜までルート伸ばすべき			渋滞の原因は大型トラックなので、大型トラックが国道に出ないで市原から市川市まで行き来できる必要がある	
1446	高谷JCTより東京寄りの渋滞解消	三番瀬谷津干潟など自然海岸の保全。市川・浦安から東京に抜ける構想ルートも実現してほしい。高谷までだと高谷がさらに渋滞する。	地震、津波、大型台風などの自然災害に対応できるか	外環のような地下化。しかし、浸水は心配。	
1447	効率化とコストパフォーマンス		津波や高潮等の自然災害		
1448	湾岸の自然環境の保全	湾岸の自然や美しい景観を壊さないでいただきたい。道路建設が前提となっているが、そもそも新湾岸道路は必要ない。道路建設以外で問題の解決方法を考えていただきたい。		人口減少に応じて中長期的には車が減ることが予想される中、大金を掛けて道路を作るのは無駄であると思います。同じお金をかけるのであれば、テクノロジーの開発にお金を使い、渋滞などの課題解決を考えてもらいたい。	
1449	環境保護と第二湾岸計画の廃止	これ以上の大気汚染・騒音増大・自然破壊への配慮	未来の方への自然継承	もう道路に無駄金を使わず、同じ道路へ使うなら保守点検をもっとやってほしいです	今あるインフラの活用で、アクアラインが休日料金を上げてから、京葉と東関道の渋滞が悪化してます

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1450		渋滞緩和と災害時の緊急ルート確保			
1451	大昔から用地がある浦安の鉄鋼通りから、三番瀬、高瀬町ルート	慢性的な渋滞ポイントの迂回			
1452	道路の設備的安全（下水管劣化による地盤沈下防止、道を沿岸に作るのはよいが塩害による劣化の早さ	道の設備的安全や維持年数	耐震年数		
1453	早期の完成	完成までに10年、20年かかっては、そのときの時代が変わってしまっている。早急な完成が可能なルートを選定がひつよう。	とにかく早期の完成	早期の完成以外ない	早期の完成できる方法
1454	ジャンクションをつくらない、	天候に強い道路	環境		
1455	トラック用路線と一般車用路線の区分	走っていて目印となる施設が見えるルート設定としてほしい	住民への説明、周知	景観や沿道環境などを考慮し、部分的に地下にする部分があっても良い	
1456			維持管理、整備性のよさ(費用、技術)		・駅や商業施設へ直接アクセスできる交差点をあえて作らず、移動目的の車と生活のための車を分離する・極力アップダウンをなくす・渋滞、よそ見防止の為なるべく海やランドマークなどが見えないようにする
1457	景観				
1458	今のままで、いいと思います。	ルートを考る必要性はありません	税金の無駄遣い、経費が永年かかる。交通がスムーズになることによって、スピードを必要以上に出す人が増え、それによって事故の大きさも変わり、事故件数も増えると思う		利用しやすい状況になると、また色んな混雑がが発生する
1459	海岸地域の景観維持及び賑わいの創造	海岸地域ののウォータフロントとしての商業的発展が必要、地上道路を作る事による分断では景観を守れない。	事業費の費用対効果、現状の幹線道路357号線を整備する方がよい。特に幕張インターから西側の船橋近辺の整備が重要		
1460	迅速な道路開通	迅速な道路開通により、千葉市美浜区や船橋市の湾岸地域の商業施設、娯楽施設への交通渋滞を軽減し、さらなる経済効果を高めることが重要である。			
1461					高谷止まりではなくもっと延伸して欲しい。羽田空港まで伸びてたら嬉しい。
1462	ルートを考える事も重要だが、一般道から流入する際のことも考えて欲しい。ひどく入りにくい箇所があるため、京葉道路等入りやすい道路に行ってしまう。	今は上記以外に思いつく事はない。			
1463			住宅地や観光地、商業地として高めてきた湾岸エリアの魅力を減じることなく、目的を達成することだと思います。	新湾岸による利便性などのために、高めてきた湾岸エリアの魅力や価値を減じることのないようにルートの決定や工法などについては慎重に考えてほしい。現在の候補案、高架にすれば映える観光写真は取れるだろうけれども、高速を降りればがっかりするような光景となる（日本橋の首都高のような・・）でしょうし、地下工法では住宅地として価値を高めてきたエリアの魅力を壊してしまいそう。現道拡幅で現在の目標を達成する方法をぜひ編み出していただきたいと思います。千葉にとってこの湾岸エリアの魅力を低下させてしまうとしたら、それはあまりにももったいないと危惧しています。	
1464	渋滞の緩和と経済効果のある施設への連絡				
1465	新しい道路による商業施設の誘致				
1466	景観				
1467		ららぽーと近辺の渋滞が週末はすごいので			
1468	渋滞の分散と湾岸部における風による通行停止の回避				3車線にして車線変更の簡易さ。渋滞時のトイレ利用できるようPA設置。
1469		357の慢性的な渋滞の軽減を対策して欲しい。景観維持や環境保護も大事かもしれないが、それ以上に渋滞に巻き込まれた時の不便さや苦痛は耐え難い。実際に道路を快適に安心して利用できて生活がスムーズになる方が有り難い。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1470		主要道路からアクセスし易いルート。	海辺の自然や景観を損なわないよう配慮した構造。極力地下を通すよう設計して欲しい。		
1471		渋滞の改善			
1472	主要道路の右折レーンの整備	主要道路の右折レーンの整備	内陸部と新インターチェンジのアクセス	生活道路への交通流入	
1473	美浜区海沿いに住んでいますが、海側の景観、騒音に配慮していただきたい				
1474			外に道路を作る場合の交通量が多くなることによる大気汚染問題		特に海沿いは景観が気になる。地上に新たに道路を作ったり、路線を増やすのではなく地下に道を通して欲しいことを強く望みます。大気汚染や騒音などに配慮した道路にしてほしい。
1475		地域住民への環境配慮		沿線住民の騒音被害、公害、安全	海沿いに高架式の専用道路を造るのが良い。
1476		渋滞しないこと			各地域の観光施設などへのアクセスがしやすくなると嬉しいです。
1477	建設費	既存の湾岸線の有用性を高める事			
1478	国道357号の交差点をすべて立体交差にするのが1番重要。拡幅しても特に船橋、357号14号の合流前後の渋滞は解消しないと思う。それくらいあの渋滞はひどい。				
1479	一般道路の検討	高速道路から一般道路へのアクセスと渋滞緩和	将来予測（道路トラヒックと利用シュミレーション）。	予算感と開発工期	日常の渋滞を起こさせない生活動線
1480		下道の357の渋滞も同時に緩和されれば、高速への流入量を調整できて渋滞緩和になると思う。南船橋あたりの渋滞もどうにか解決できれば望ましい。市川塩浜のオーバーパスの新設は大変ありがたい。			
1481	国道357号の交差点をすべて立体交差にするのが1番重要。拡幅しても特に船橋、357号14号の合流前後の渋滞は解消しないと思う。それくらいあの渋滞はひどい。また、高速道路も1番のネックは宮野木JCTの合流なので、開通予定の検見川・真砂スマートインターチェンジから蘇我ICをを高速道路でつなげれば大分改善するのでは？	国道357号の交差点をすべて立体交差にするのが1番重要。拡幅しても特に船橋、357号14号の合流前後の渋滞は解消しないと思う。それくらいあの渋滞はひどい。また、高速道路も1番のネックは宮野木JCTの合流なので、開通予定の検見川・真砂スマートインターチェンジから蘇我ICをを高速道路でつなげれば大分改善するのでは？			国道357号の交差点をすべて立体交差にするのが1番重要。拡幅しても特に船橋、357号14号の合流前後の渋滞は解消しないと思う。それくらいあの渋滞はひどい。また、高速道路も1番のネックは宮野木JCTの合流なので、開通予定の検見川・真砂スマートインターチェンジから蘇我ICをを高速道路でつなげれば大分改善するのでは？
1482	羽田空港までのルート確保	環境保全			
1483	海岸沿いの景観を壊さないこと。	海岸沿いの景観を壊さないこと。	まず既存道路の拡張や重層化を検討すべき。	沿線の生活環境を壊さないこと。	ルート案1-1、案1-2には反対。
1484				住環境への配慮	海岸沿いをルートとして検討されているなら、高架道路はフェスや花火大会などに配慮するならばもっとも採用してはいけない計画だとおもいます。
1485	これから高齢少子化が進み、若者の自動車離れが進む中で、高額な道路が必要なのか正直大いに疑問がある。				
1486	歩車分離				
1487	維持管理がこれ以上負担にならないこと。	現状の357の増強、渋滞緩和			
1488	浦安から羽田までの道路も検討して頂きたい。				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1489	①景観保護、②液状化エリアでの高架設置の回避、③住居エリア（ベイタウン）から遠ざけること	１美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間にルートが選定された場合のお願いです。当該区間には、海浜大通りが片側３車線で敷設されていますが、この路線上に高架を設置することは強く反対します。 理由は次のとおりです。 ①これまで保全されてきたベイエリアの景観が大きく損なわれることです。これまで市政において、ジョギング、散歩、サイクリング等を快適かつ安全にできるよう配慮されて設計されている道路環境が、空間を大きく遮る高架という大型構造物の設置により台無しになること。せっかく誘致したJFAの施設の視認性が大きく損なわれます。住居エリア、ホテルエリア、美浜園から東京湾を見渡すことが、高架によって遮られ、付近一帯の景観が損なわれ、住民や来訪者に閉そく感を与えてしまいます。 ②住居（住民）エリアにあえて、騒音、排ガスを誘導する結果となります。直近エリアにはベイタウンの住居区画があるにもかかわらず、交通量を増やすための道路（高架）を、あえて、この住居エリアのそば（海浜大通り）に設置することは本末転倒と考えます。一般的に道路が設置される場合、付近の住環境を改善させるため（例えば、住民の渋滞解消）、物流網を円滑にするため（付近環境に影響を及ぼさないルートの選択、地中化等）に行われるはずなのに、高架を設置して住居エリア方向に、騒音、排ガスを誘導することは大きな問題です。（住民訴訟に発展しかねません。） ③液状化エリアであるにもかかわらず、高架等の構造物や地下道を、住居エリア直近に設置することは危険であり、住民は不安の中での生活を強いられることとなります。このベイタウンエリアは東日本大震災でも液状化で被災したように、液状化リスクの高い地区です。そのうえでさらに高架等の構造物を海浜大通りに設置することは、付近住民を大きな不安におとしめてしまいます。	１美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間にルートが選定された場合のお願いです。当該区間には、海浜大通りが片側３車線で敷設されていますが、この路線上に高架を設置することは強く反対します。 理由は次のとおりです。 ①これまで保全されてきたベイエリアの景観が大きく損なわれることです。これまで市政において、ジョギング、散歩、サイクリング等を快適かつ安全にできるよう配慮されて設計されている道路環境が、空間を大きく遮る高架という大型構造物の設置により台無しになること。せっかく誘致したJFAの施設の視認性が大きく損なわれます。住居エリア、ホテルエリア、美浜園から東京湾を見渡すことが、高架によって遮られ、付近一帯の景観が損なわれ、住民や来訪者に閉そく感を与えてしまいます。 ②住居（住民）エリアにあえて、騒音、排ガスを誘導する結果となります。直近エリアにはベイタウンの住居区画があるにもかかわらず、交通量を増やすための道路（高架）を、あえて、この住居エリアのそば（海浜大通り）に設置することは本末転倒と考えます。一般的に道路が設置される場合、付近の住環境を改善させるため（例えば、住民の渋滞解消）、物流網を円滑にするため（付近環境に影響を及ぼさないルートの選択、地中化等）に行われるはずなのに、高架を設置して住居エリア方向に、騒音、排ガスを誘導することは大きな問題です。（住民訴訟に発展しかねません。） ③液状化エリアであるにもかかわらず、高架等の構造物や地下道を、住居エリア直近に設置することは危険であり、住民は不安の中での生活を強いられることとなります。このベイタウンエリアは東日本大震災でも液状化で被災したように、液状化リスクの高い地区です。そのうえでさらに高架等の構造物を海浜大通りに設置することは、付近住民を大きな不安におとしめてしまいます。	１美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間にルートが選定された場合のお願いです。当該区間には、海浜大通りが片側３車線で敷設されていますが、この路線上に高架を設置することは強く反対します。 理由は次のとおりです。 ①これまで保全されてきたベイエリアの景観が大きく損なわれることです。これまで市政において、ジョギング、散歩、サイクリング等を快適かつ安全にできるよう配慮されて設計されている道路環境が、空間を大きく遮る高架という大型構造物の設置により台無しになること。せっかく誘致したJFAの施設の視認性が大きく損なわれます。住居エリア、ホテルエリア、美浜園から東京湾を見渡すことが、高架によって遮られ、付近一帯の景観が損なわれ、住民や来訪者に閉そく感を与えてしまいます。 ②住居（住民）エリアにあえて、騒音、排ガスを誘導する結果となります。直近エリアにはベイタウンの住居区画があるにもかかわらず、交通量を増やすための道路（高架）を、あえて、この住居エリアのそば（海浜大通り）に設置することは本末転倒と考えます。一般的に道路が設置される場合、付近の住環境を改善させるため（例えば、住民の渋滞解消）、物流網を円滑にするため（付近環境に影響を及ぼさないルートの選択、地中化等）に行われるはずなのに、高架を設置して住居エリア方向に、騒音、排ガスを誘導することは大きな問題です。（住民訴訟に発展しかねません。） ③液状化エリアであるにもかかわらず、高架等の構造物や地下道を、住居エリア直近に設置することは危険であり、住民は不安の中での生活を強いられることとなります。このベイタウンエリアは東日本大震災でも液状化で被災したように、液状化リスクの高い地区です。そのうえでさらに高架等の構造物を海浜大通りに設置することは、付近住民を大きな不安におとしめてしまいます。	１美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間にルートが選定された場合のお願いです。当該区間には、海浜大通りが片側３車線で敷設されていますが、この路線上に高架を設置することは強く反対します。 理由は次のとおりです。 ①これまで保全されてきたベイエリアの景観が大きく損なわれることです。これまで市政において、ジョギング、散歩、サイクリング等を快適かつ安全にできるよう配慮されて設計されている道路環境が、空間を大きく遮る高架という大型構造物の設置により台無しになること。せっかく誘致したJFAの施設の視認性が大きく損なわれます。住居エリア、ホテルエリア、美浜園から東京湾を見渡すことが、高架によって遮られ、付近一帯の景観が損なわれ、住民や来訪者に閉そく感を与えてしまいます。 ②住居（住民）エリアにあえて、騒音、排ガスを誘導する結果となります。直近エリアにはベイタウンの住居区画があるにもかかわらず、交通量を増やすための道路（高架）を、あえて、この住居エリアのそば（海浜大通り）に設置することは本末転倒と考えます。一般的に道路が設置される場合、付近の住環境を改善させるため（例えば、住民の渋滞解消）、物流網を円滑にするため（付近環境に影響を及ぼさないルートの選択、地中化等）に行われるはずなのに、高架を設置して住居エリア方向に、騒音、排ガスを誘導することは大きな問題です。（住民訴訟に発展しかねません。） ③液状化エリアであるにもかかわらず、高架等の構造物や地下道を、住居エリア直近に設置することは危険であり、住民は不安の中での生活を強いられることとなります。このベイタウンエリアは東日本大震災でも液状化で被災したように、液状化リスクの高い地区です。そのうえでさらに高架等の構造物を海浜大通りに設置することは、付近住民を大きな不安におとしめてしまいます。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1489		２提案事項 上記１のような理由から、仮にルートをベイタウンエリアにしなければならないのであれば、次のとおり提案します。美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間の海側の沿岸沿いに敷設されている「暴風（砂）林」に沿って、低床の高架あるいは（土手のような）道路を設置するのがよいのではないでしょうか。理由は次のとおりです。 ①付近住居エリアからは相当程度離れており、住環環境への影響が少ないこと。海浜大通りに変更がなく景観は保全されること。 ②防風林は行政の管理地であり、施工上の問題が生じにくいこと（住居地区から離れており、通行止め、接収等が不要であり、工期も短縮できるのではないでしょうか） ③防災上も有意です。低床高架（地上高数メートル）や土手（道路）があれば、幕張の浜での海遊び、花火大会・フェス等のイベント客が津波時の避難場所とすることができること。 ④地理的に美浜大橋から海側に沿って、直線でマリンスタジアム方向に伸びることができ、道路延長も最短であるほか、将来的なマリンスタジアムも含めて道路の接続も設置しやすいです。	２提案事項 上記１のような理由から、仮にルートをベイタウンエリアにしなければならないのであれば、次のとおり提案します。美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間の海側の沿岸沿いに敷設されている「暴風（砂）林」に沿って、低床の高架あるいは（土手のような）道路を設置するのがよいのではないでしょうか。理由は次のとおりです。 ①付近住居エリアからは相当程度離れており、住環環境への影響が少ないこと。海浜大通りに変更がなく景観は保全されること。 ②防風林は行政の管理地であり、施工上の問題が生じにくいこと（住居地区から離れており、通行止め、接収等が不要であり、工期も短縮できるのではないでしょうか） ③防災上も有意です。低床高架（地上高数メートル）や土手（道路）があれば、幕張の浜での海遊び、花火大会・フェス等のイベント客が津波時の避難場所とすることができること。 ④地理的に美浜大橋から海側に沿って、直線でマリンスタジアム方向に伸びることができ、道路延長も最短であるほか、将来的なマリンスタジアムも含めて道路の接続も設置しやすいです。	２提案事項 上記１のような理由から、仮にルートをベイタウンエリアにしなければならないのであれば、次のとおり提案します。美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間の海側の沿岸沿いに敷設されている「暴風（砂）林」に沿って、低床の高架あるいは（土手のような）道路を設置するのがよいのではないでしょうか。理由は次のとおりです。 ①付近住居エリアからは相当程度離れており、住環環境への影響が少ないこと。海浜大通りに変更がなく景観は保全されること。 ②防風林は行政の管理地であり、施工上の問題が生じにくいこと（住居地区から離れており、通行止め、接収等が不要であり、工期も短縮できるのではないでしょうか） ③防災上も有意です。低床高架（地上高数メートル）や土手（道路）があれば、幕張の浜での海遊び、花火大会・フェス等のイベント客が津波時の避難場所とすることができること。 ④地理的に美浜大橋から海側に沿って、直線でマリンスタジアム方向に伸びることができ、道路延長も最短であるほか、将来的なマリンスタジアムも含めて道路の接続も設置しやすいです。	２提案事項 上記１のような理由から、仮にルートをベイタウンエリアにしなければならないのであれば、次のとおり提案します。美浜大橋から幕張海浜公園Gブロックの間の海側の沿岸沿いに敷設されている「暴風（砂）林」に沿って、低床の高架あるいは（土手のような）道路を設置するのがよいのではないでしょうか。理由は次のとおりです。 ①付近住居エリアからは相当程度離れており、住環環境への影響が少ないこと。海浜大通りに変更がなく景観は保全されること。 ②防風林は行政の管理地であり、施工上の問題が生じにくいこと（住居地区から離れており、通行止め、接収等が不要であり、工期も短縮できるのではないでしょうか） ③防災上も有意です。低床高架（地上高数メートル）や土手（道路）があれば、幕張の浜での海遊び、花火大会・フェス等のイベント客が津波時の避難場所とすることができること。 ④地理的に美浜大橋から海側に沿って、直線でマリンスタジアム方向に伸びることができ、道路延長も最短であるほか、将来的なマリンスタジアムも含めて道路の接続も設置しやすいです。
1490	湾岸地域と内陸部とのアクセス	千葉は全体的に南北のアクセスが非常に悪いと感じます。その為、新ルートと既存道路（特に京葉道路）とのアクセスは大切だと思います。	用地取得の意見の形成	用地取得は他の道路でも中途半端に終わってしまっているケースが多いので、必要用地の確実な取得をお願いします。	
1491	浦安市にも通してほしい	都内や羽田空港、神奈川へのアクセス向上		スピード感	
1492	休憩施設を広く作れる敷地並びに数多く確保できるルートを考えた方がよい				高低差の少ない構造が良い
1493	景観は守って下さい	地域住民の意見		海岸線は景観も良く市民の憩いの場所になってます。また新道路を作る事による流入などによる新たな渋滞が発生しないようにしていただきたい。	高谷から蘇我、市原まで地下トンネルで直通で通せばR357の交通量も減ると思います。
1494	高速と一般道路のアクセスとインターの信号と車線の適正化	迂回路の高速料金の補助	自動車以外の本エリアへのアクセス、房総へのアクセスと地域施設へのアクセスの分離した整備	首都圏から下総と成田、銚子、についての、情報提供対の強化、	京葉地域の買い物、レジャーに対する公共交通機関利用条例、マイカー規制
1495	渋滞の解消				
1496			大型車両の輸送力		
1497	生態系、環境への影響	自然環境への影響は最小限にするべき。既に湾岸部の環境破壊は凄まじいレベルである。			
1498		新しい道路は必要は無い	安全	そこに住むい人が、第一	新しいのを作るのではなく今の設備の充実
1499	船橋の海の環境				
1500	費用、工事期間、工事期間中の不便有無・度合い				
1501	現在ある道路とのつながり	居住者にとって不快感を与えないルートでの建設	自然環境ももちろんであるが、居住者の景観、騒音、大気汚染などへの配慮		地下道路が一択と思う
1502	臨海部に偏らない交通網整備と南北交通の改善	交通網が臨海部に偏り内陸側からの渋滞や東西が優先されることから無理な侵入による事故が多いため京葉道路の内陸側の整備が必要	南北交通と事故対策、歩行者や自転車への配慮	14号千葉西警察署交差点は徒歩南北移動に最低2回の横断歩道（東側移動では4回）横断を余儀なくされる。車も信号待ちが長く無理な侵入が多い。海側では歩行者や自転車などが多く危険性が大きく観光への影響も大きい地下化を望む。	現ルートなら地下化を望む

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1503	景観を壊すことで、千葉の沿岸部の価値を下げ、魅力が落ちること	景観を壊すことで、千葉の沿岸部の価値を下げ、魅力が落ちることで、企業や高所得者が千葉から離れ、税収が減ること。	費用対効果の試算が客観的に実施でき、ステークホルダーに対して十分に説明可能なこと	幕張の浜から稲毛の浜までの間に高架道路を建設しないこと。利権で意思決定しないこと。案1-1を採用しないこと。建設する地域の住民の住民投票により、賛成多数を得ること。得られない場合は、建設計画を白紙に戻すこと。	とにかく海岸沿いの建設はやめてください。アクアラインの時の検討を再検証してください。同じ間違えをしないでください。
1504	道路を作る目的ではなく環境を第一に考えて				
1505			居住地域に影響が無いようにして欲しい		地下化
1506	最短距離	並行して車の運転を減らす別の交通手段の開発をお願いしたい			
1507	海岸の生態系の保護	地震の時の津波の防波堤			
1508	将来の交通量と効率的輸送を踏まえた計画的な道路投資	地域ベースの移動と通過ベースの移動の効率的道路、生活領域と輸送領域の分離	短期的コストではなく、長期的な視点から考えたコスト	輸送効率向上による、CO2排出量削減	現道路拡張より複数の新設による、交通量、リスク分散
1509		房総半島へ行く主なる手段は現在では、海ほたると京葉道路2つしかない。災害時を考慮して、あと１つは欲しいてす。		京葉線のように、風の影響を受けて、すぐストップような道路では困ります。あと地下道が多くて、車両火災が起きた時の逃げ場についても対策を考慮して下さい。	市原までの車と、更に先へ行く車を分けて考えた方がいいと思います。現在の道路を広げるより、新たに別ルートを作った方が良いと思います。房総半島は都内から近いにもかかわらず発展が遅れてます。交通手段が一番の理由だと思います。
1510	排気やゴミの問題	移動の手段が増えることによって利便性だけではなく災害時の迅速な救護や支援が大事			
1511		私は湾岸地域にとって望ましいルートを考える上で、特に慢性的な渋滞の改善、安全性、災害時の信頼性、生活環境への影響が重要だと考えます。まず、慢性的な渋滞の改善は最優先です。国道357号は湾岸部の主要幹線であり、物流や通勤で慢性的に混雑しています。現道の拡幅（案2）では交通量が再び集中し、抜本的な解決にはつながらない可能性が高いです。新たな道路整備（案1）によって初めて交通を分散でき、渋滞解消に大きな効果が期待されます。次に、安全性と災害時の信頼性点で車線数を単に増やすだけでは、合流や車線変更が複雑化して事故リスクが高まる懸念があります。一方で、新たな道路を整備すれば救急搬送の速達性や災害時の代替ルートが確保でき、地域全体のレジリエンス向上につながります。最後に生活環境への影響は建設時･建設後も長期的に影響すると考えます。現道拡幅では住宅街や生活道路に近接しており、騒音や大気汚染の悪化が懸念されます。新設道路ならば計画段階から防音対策や環境配慮を組み込むことができ、結果として生活道路への通過交通を減らし、地域住民の安全と安心に資することが可能です。確かに、新設には事業費や用地取得といった課題もあります。しかし、短期的なコスト削減のために拡幅にとどまれば、将来的に渋滞や安全性の課題が再燃する恐れがあります。長期的に見れば、案1による新たな道路整備が最も合理的で持続可能な解決策だと考えます。		望ましいルートを考える際には、地域の景観と生活動線への影響にも注意が必要です。高架道路や大規模構造物は海辺とのつながりを断絶させ、居住者や観光客が海に親しむ機会を減らす可能性があります。景観や眺望を阻害しないようデザインに工夫を凝らし、歩行者・自転車のアクセスを確保することが重要です。加えて、事業費や用地取得の課題も軽視できません。大規模な投資は避けられませんが、将来の維持管理コストを含めた長期的な費用対効果を検証し、住民の理解を得ながら進める必要があります。	利用しやすい道路とするためには、安全性・利便性・環境配慮を同時に満たす構造が重要だと考えます。まず、安全面では車線構成を分かりやすくし、合流・分岐部の設計を工夫することで運転者の負担を減らしてほしいです。特に大型車と一般車の走行レーンを明確に分離すれば事故リスクが抑えられて初心者ドライバーの私でも運転する時に不安が少ないです。利便性の観点では、周辺の既存道路や公共交通との接続をスムーズに設計することで、渋滞緩和効果を最大化してほしいです。構造的な工夫によって地域景観に調和し、生活と共存できる道路となることを望みます。
1512	トラック（大型貨物）と乗用車（普通・小型・軽自動車）の使い分け（住み分け）や車線（路肩や退避スペース）の拡充	渋滞緩和と経路選択肢増設	綺麗事で失った機会費用が余りに莫大なので、迅速且つ頑強につくる事が最優先で、現存ルートと可能な限り重複や近似しないようにすること	独立ルートの確立	橋とトンネルの並走（併用）による災害対策能力の強化
1513	スタートが高谷ではなく浦安の方がいい	浦安を起点のほうがいいです			
1514	災害などに強く活用できる	環境や景観、観光が強化され、災害など安全面にも強いインフラを望む	コストと今後の効果バランス		埋め立て地区で安全面を重視しながら景観なども考慮したもので観光にてお金も入るもの
1515	上記のとおりだが千葉方面で混雑するのを避けたい				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1516	自然環境に配慮すること。	海をこれ以上汚れが発生することがないようにしてほしい。		自身の意見は、現道拡幅案です。新規に造ると環境も含め温暖化にも繋がります。多額の建設費と将来的に多額の維持費が必要です。誰が負担するのですか？昨今のインフラ整備が問題になっているのに新たに造るより既存の道を改良、整備していく方がいいと思います。それでも多額の費用です。他の国道や県道でも凸凹や狭い、見通し悪い、歩道が狭くガタガタ、路肩や路側帯がゴミだらけ等既存道路維持だけでもやることはあるはずです。新しい道路を造ることで喜ぶのは建設会社でしょうが、そのお金があるなら既存の道路を整備・維持をお願いします。	利用しやすいとどうしてもゆったりした部分が出来ますが、そういう所はゴミが溜まりやすいのでいわゆる死角みたいなのを無くしてほしい。
1517		効果が高そうなほう	影響に関しては何をしても視点の違いで良いことも悪いこともあるので気にしなくてもよいとおもう		できれば地下がいいと思う
1518		新湾岸道路建設を期待しております。問題は時間とコストだと考えます。			
1519	さんばん瀬など海の環境破壊の有無について住民の意見を踏まえしっかり評価してルートを決めて貰いたい。と検討し評価してから	海岸地域の環境悪化のない事、建設コストをかけ過ぎることのない事です。	既存道路に大渋滞を起こさないこと。	現在大渋滞を起こしている箇所回避できること。	ＩＣは、最小限で良いと思います。混雑回避するために。
1520					時間とコストが問題と考えます。それをクリアする案として、①新設する道路の自動運転への特化、②自動車走行以外に無人荷物専用搬送路（ベルトコンベアーのようなものなど）を考えます。自動運転に特化することで渋滞の解消、目的地への到着時間の正確度、事故の軽減などが考えられます。自動運転の実用化は世界的に進められている中で、本建設を距離としては世界初となるモデル事業とし、自動車産業に参入してもらうことにより、コスト面と話題性による時間短縮につながると考えます。また、荷物専用路を併設することにより、トラックを必要としない物資輸送を可能とし、渋滞の軽減を図れるとともに、災害時の救援物資の発送も可能とします。これも運送業界も参入してもらうことでコストの軽減につながると思います。世界初のモデル「自動運転・物資輸送統合型次世代高速道路」を提案します。渋滞改善が主目的だと車に乗らない人からは税金での建設に反対意見が出ると思います。世界初の道路を作る、また車に乗らない人も荷物の輸送や災害時の救援、また自動運転による乗り合い無人タクシーなどの活用といったメリットが挙げられると思います。また企業参加による税金負担の軽減も反対意見抑制につながると思います。ご参考にしていただたら幸いです。
1521	道路供用までの期間が短い事				
1522	東京湾の干潟機能、治水・防災機能を損なわないこと	谷津干潟や三番瀬、付近海岸を破壊する代償を考慮してほしい。その上で海上方面に拡張するならば、保護措置もしくは補完措置を講じる		用地取得に時間を要しようとも、一度作れば半世紀を超えて大動脈となる構造物になるのだから、焦燥にかられて性急な判断をするべきではない。	大型車両や特殊車両などの産業関連車両と一般車の棲み分けをしてほしい。
1523					船による水上ルートの可能性等も考えても良いと思います
1524	浦安市の利便性向上も	浦安市、羽田空港へのルートも考えてほしい			
1525	連絡する道路への渋滞の影響	浦安から先の渋滞状況を踏まえたルート設定		事業費	
1526	迂回のしやすさ			実現性	幕張近辺の渋滞が解消されればよい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1527	料金所のアクセスをよくしてほしい		なし		
1528		渋滞の解消、老朽化の解消			
1529	357号線の全線立体交差工事を早く進めたほしい。		用意取得に時間がかかりそうな場所は避けて、早く工事をすすめられる選択をしてほしい。		
1530		安全に慢性的な渋滞をしない走行ルート			
1531	次世代に新たな負担を残さない。	海の上でも地下でもコストが大きすぎる。		維持コスト。	
1532		増やしたルートを一般車が通るために使うのか、トラック等の輸送車両が使うのかによって想定するメリットデメリットが変わってくると思う。おそらく両方は取れないので、目的を固めるべきだと思う	新しいルートを作る場合、そのルートが便利になった結果多くの車がそちらを使うようになり、結局渋滞になってしまう(例えば特急電車の方が普通電車よりも混雑している、行楽シーズンの高速道路が一般道より遅い)という自体を防ぐために、便利すぎないルートにする必要もあると考える	用地の買収が現実的かどうかも事前に考える必要がある。	PAは観光者向けの観光地とするのか、それとも運送業者向けの休憩施設にするかは選択の必要がある
1533	現在の計画だと蘇我が確実に混雑するので、事前の対策をしておくべきだと思います。				
1534	GDPの創出と建設技術の維持と継承	国道14号、357号の慢性渋滞の解消、都心接続性の向上により千葉県の地価も上昇し、人口流入、新規開発、再開発が惹起される。	災害に対する耐久力	現有自然環境、騒音、用地買収リスクを考慮すれば結局地下ルートが最も優位ではないか。	将来の補修、技術革新による自動運転、供電システム導入など拡張性についても担保しうる構造としたい
1535	最短ルート	既に飽和している湾岸地域のあまりにひどい交通状況の改善にはやはり別ルートの確保は費用を考慮せずともやはり必須と考えられます。また、将来的な自動運転を見越した設計と対応が必要と考えられます。	渋滞や通行止めになりうる要素の徹底的な排除。	自然環境の保護の重要性は理解できるがであれば山林の産廃の投棄などによる破壊も同等に管理規制すべきであり、道路建設にばかり強い配慮が必要なのかがやや疑問。	渋滞を考慮するとルート途中で車線数を増減させるのではなく、全線一定の車線数での設計が望ましい。
1536				用地取得などで完成までに時間がかかりすぎると、今後の建築資材の価格高騰で、より建設自体が困難になると思うので、短期間で建設できるかどうかを一番に配慮した方が良い。	平面で道路を造ると土地買収など時間がかかるので、高架でつなげた方が速く建設できるように思う。
1537	船橋市の道路をなんとかしてほしい	総武線沿線の特に千葉街道の渋滞の問題解決		千葉街道の渋滞	
1538	環境保全	建設によル環境破壊をできるだけ押さえること	建設反対運動を適切に抑えきれること	自然環境の保全	想定以上の津波にも余裕で耐えられる構造
1539			資産価値の低下		道路拡幅と新設はダブルで行う
1540	なるべくたくさんの利用者から投票のような意見を受ける				
1541	企業誘致や観光など今後の千葉県を発展させる	色々な道路に接続して渋滞を緩和できるようにして欲しい		他県から利用も増えるので千葉県民への増税はやめて欲しい	
1542	地震に強い構造	既存道路の活用	塩害対策	将来の車の流通量予測からすると、車の台数が減少し、流量が減る可能性もある。建設コスト、ランニングコストの増加も考慮し、新設にあたるべき。	まずは湾岸千葉ICと蘇我ICの間の357線道路上部に高速道路建設を進め、慢性的に渋滞する松ヶ丘ICより先東京方面に流れる車の流量を分散化させるとともに、千葉市内へのアクセス強化を図るべき。
1543	今後の少子化も踏まえ考慮した計画を。		持続性、将来予算を踏まえた計画を		谷津船橋ICから湾岸市川ICまで無料化もしくは100円等に料金の低減したら渋滞は緩和しないのでしょうか？既存設備の有効活用が大切と思います。
1544	都市の景観				
1545	渋滞緩和策としての迂回ルートの確保	渋滞緩和策としての迂回ルート確保	環境に配慮するのは当然のことであり、前提以前の話。	環境に配慮するのは当然の話であり前提以前のもの。事業費に関しては、ランニングコスト含めて高速のように有償化含めたプランニングが必要。例えば、貨物など道路修復せざる負えないアスファルトにダメージを与える車両には料金加算など、工夫が必要と感じた。	案1-1以外の案2は本来の目的に対する効果が薄い。案1-2については、初期コストとランニング含めてハードルが高いと感じた。部分的に内陸の車幅改善をはかりつつ、案1-1との折衷案が現実的と考える。渋滞ポイントとしては、市川IC付近、花輪IC付近、稲毛付近、蘇我(アリオ)付近が渋滞ポイントとなっている。いずれも迂回ルートが乏しく、他の主要道路との分岐であり、こちらが改善されることが環境や事故含めた改善策となろうと考える。
1546	海の景観をつぶさないこと	現存のままじゃだめですか？	道の駅を作って欲しい。その時は車も運転できないけれどね。	できれば現存維持で。横浜のように、せっかく海があるのだから素敵な街にして。	老人と子供に配慮した道作り

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1547	渋滞の緩和	地域生活者と物流業との分離			
1548	道路建設の影響を受ける住民の意見			打瀬地区、海浜大通り沿いに高速道路を作らないで欲しいです。景観が悪くなるし、騒音も酷くなるのは明白。デメリットでしかないです。	
1549	自然環境保全、地盤等の保全(安全性の確保)、景観保全、騒音対策		事業費が無駄に膨らむことの無いよう、事前計画をしっかり立ててほしい。自然環境保全を疎かにするために費用を削ることの無いようにしてほしい。	1-2と同様。自然環境保全、地盤等の保全(安全性の確保)、景観保全、騒音対策。なお、これらは当然のことであり、「配慮」という考え方には強い違和感を覚える。	
1550	貿易に関する物流を上記の設問に関する問題点を解決すべく、千葉港（船橋・中央）にＩＣの設置をお願いしたいです。	港にＩＣがあれば港湾の業務を			
1551	渋滞が酷いので裏道や住宅街を通り抜ける車が多く強引で危険な車が多いので速度制限と停止線が重要だと思う				湾岸道路を自転車で走っている方が多く（レンタル自転車等〕轍もありとても危険なので自転車用の車線も作ってほしい
1552	湾岸道路には京葉線も並行して走っているので、新道路建設は大変なことだと思います。現状の道路の車線を増やすか、内陸部の道路の車線を増やした方が現実的だと思いました、16号線も増やした方がいいと思います。	船橋の道路事情が最悪なので、8号線の道路拡張、船橋内陸部の道路の拡張をした方が得策と考えます。	一度建てたらそう簡単に壊せないので熟慮が要ると思います。湾岸に莫大な費用をかけて片側1車線や2車線を作ることよりも内陸部の道路を拡張した方がいいと思います。環境を守っていくことも大事だと思います。	花見川区の幕張の瑞穂橋の延長道路が予算の関係上やアップダウンがすごいので止まっていることや、他にも内陸部に止まっている道路があるたおもいます。そこを放置せず計画の見直しもいることや、	高架よりも地上で無理のない予算でお願いしたいです。
1553	とにかく渋滞の緩和				
1554	将来の人口減少に伴う交通量を考慮したインフラ整備と維持費用のバランス	既存路線との連絡網軟弱地盤対策自動運転無人運転への対応			
1555	早く開通すること。生活者にとって日々の喫緊の問題です。大きな計画で時間をかけるより、小さな改良でも早い方が良いです。	ボトルネックは明確で、船橋港を渡る所で、両側の複数本の道路が、一般道1本と有料1本に凝縮され、しかも商業地域で人が集中する事にあります。高谷から15号まで橋で結べばボトルネック改善となります。長大な計画は結構ですがそちらはそれで進めて頂ければと思います。			357が慢性的に渋滞する一因に、首都高から東関道に入り別料金になる直前に多くの車が降りることにあります。湾岸習志野までの区間を無料にすれば、寄りたい人と通過したい人の弁別は出来ます。弊害は湾岸習志野からの一般道が混むことですが、これも中瀬の交差点が立体でないことに大きく起因します。そこの立体化はご検討下さい。
1556	道路、関連施設の耐震性、保守メンテナンス性	防災、環境保全	建設後の維持管理費	湾岸地域に必要か否か	渋滞緩和の為のAI活用
1557	いなげ、検見川、幕張の浜の景観は千葉の財産だと思います。損なうことがないルートにすべきだと思う				
1558	ショートカット	浦安から市原までを橋で結ぶ。東関東自動車道やアクアラインへも海上で繋げば渋滞しないのと、アクアラインが通行禁止になった時の逃げ道にもなる。		アクアラインの橋の工法が実証しているので湾内の橋を架けることに問題は無いと思う	現湾岸線に沿った提案は解決にはならないと思う。
1559	利便性	渋滞を避けることができたり、車線変更がスムーズにできたりと使いやすいか			
1560	工業地とのアクセスを考慮したルート設定	費用対効果			
1561	大きな自然災害(巨大地震)が起きたときにも耐えられる安全性のある構造物と安全な場所の選定と	これだけ巨大地震の危険がある時代であるから、新道路を作るのであるなら地盤の弱い沿岸地域は避けて地盤の堅固な内陸に作るべきだと思う。		災害時に極力影響の少ない構造物と場所選びが重要	
1562	近年、材料費や人件費の高騰しているが、総事業費や完成後の維持費等がどのくらいかかるのか。比較し、次世代の負担を軽くなるようにする必要がある。	環境アセスメントを実施し、市民、県民が不安にならないように安心する丁寧な説明が必要。			
1563	無駄な信号をつけない				
1564	高架や立体交差などで信号を極力減らせるようなルートを実現してほしい	特に渋滞が著しい区間なので、渋滞の緩和を最優先で対応してほしい。			
1565	道の駅の増設。	観光スポットの作成、道の駅の増設、	地域活性化	地域住民にも受け入れられる道路サイド施設の増設。	地元農産物や名物を使った飲食店などがある道の駅の増設。
1566	渋滞緩和		スピード感		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1567	用地の地盤の安全性	津波想定時に大勢の命を犠牲にしないルート。	工業地帯での事故等による弊害		
1568	船橋三番瀬や谷津干潟等の残された自然を回避したルートの検討	船橋市内の渋滞(浦安や市川はオーバーパスができてかなり改善されたと感じています。)			
1569	今住んでいる住民の声	今住んでいる方の環境、利便性の損失	住民感情	コスト	そもそも道路を作るべきという話の背景が懐疑的
1570			開通後の費用と利用料による収支	この区間の利用料だけで、年間のメンテナンスと将来の修繕賄えるくらいの利用が見込めるかをちゃんと見る必要がある。今後、人口減少を考えた際に、本当に必要か？	インターが便利なところにある。数が多い。
1571	自然環境保護	思い出がある土地が消えてしまうのが辛い	住民感情、コスト	今住んでいる住民の環境変化	地盤や生態系の破壊につながる観点からもう少し内陸側で作ることが望ましいと考える
1572	歩行者、自転車などとの住み分け		自転車問題		
1573	とにかく一般道の早期の渋滞対策	どの形であれ、早期にできることに取り組むこと	早期実現	高架構造ルートなど、最も実現までの時間が早い対策を重視	高架構造の道路新設を早める、トラックは夜間走行に
1574		平日午前、休日は終日混雑しますので、分散できるとありがたいです。東西のラインだけでなく南北も合わせて改善されると嬉しいです	お金はかかる事だと思いますが、何十年も使うものだと思うのでしっかりと作られるとありがたいです。湾岸に作るとなると地震、津波の影響も無視できないものになると思うので、そういった意味でも強固な道路であると良いかと思います。		
1575	暴走行為やあおり運転を回避する安全性	房総班と地域への利便性			
1576	14号の拡張、外環ができて生活道路に車が傾れ込んでいます。妙典の道が狭すぎる	第二湾岸はトラックと一般車の区別をしてほしい	千葉の道は海沿いでも景色を考慮してません。神奈川の道を参考に	渋滞回避、生活道路への流入回避	トラックと一般車を分けるべき
1577	湾岸と一般道との出入りのルートが限られているための渋滞が、一般道にもかなり影響しているので改善して欲しい。	湾岸周辺の一般道の道幅確保と、流出入口までのルート数の増加。千葉県から都内に入る際の料金の違いで、都内からの流入が多いため千葉県内の渋滞がひどくなっているのも改善策を考えて欲しい。			
1578	渋滞	道路周辺施設との連携による渋滞予防対策の徹底			
1579	これからの時代は、渋滞の無い先の時間の読める道路が必要とされると思います。コンビナートを抱える地域として、更に栄えるための条件の一つとなり得るものと考えます。	千葉の道路はまだまだ整備が遅れているように思われます。新たな道路の建設によりより身近な千葉になれば良いかと思います。そりて、企業誘致に有効な道路アクセスが必要と思います。			
1580	西船橋の辺、道狭い				
1581	高谷から蘇我、市原の交通量が多くもういっぽん並行して走る道路が必要。	高谷から養老川辺りまでをアクアラインのように海の上を走る道路を作るのが望ましい。	高谷から蘇我、市原の交通量は多くて	高谷から蘇我、市原の交通量が多くて、特に穴川近辺はひどいので東関道？、京葉道路以外に抵抗して走る。高速道路の必要だと思います。	357と並行して走れる道路を立体、または地下に作る。
1582					アップダウンの少ない、又は運転していて渋滞の原因となりうる高低差のある構造
1583	片側3車線以上の高規格道路にしてほしい	周囲の環境に配慮した構造にしてほしい	将来の交通容量増大にも対応した構造にしてほしい		自動運転の専用レーンや自転車専用レーンの設置
1584	強風などで通行止めにならない造りにして欲しい！！		近隣住人への説明と理解を得ること。	当たり前ですけど、案1-2にする際、地下に入るのに、雨や津波など浸水しない様な造りに。	より良い街になる事を願っています！
1585	市川-千葉間の昔からの自然との調和3.11の際の液状化を踏まえた強靭な設備の確保	3.11の際の液状化を踏まえた強靭な設備の確保と自然保護との調和	3.11の際の液状化を踏まえた強靭な設備の確保	市川-千葉間の昔からの自然との調和と3.11の際の液状化を踏まえた強靭な設備の確保	これまでの記載の通り
1586	景観の確保	景観の確保			人口も減少していくのでそもそも新湾岸道路はいらない

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1587	湾岸線は3～4車線でいいかもです。ららぽーとの出入口の渋滞解消。東京から帰る際、湾岸線がとちゅうから渋滞で動かないのに高速道路はすいているときがあるので、お知らせ盤で高速のが空いていますよとかお知らせしてくださると高速乗ったのにと思うことがあります。アクアラインがどうしても混む時はあるので、京葉道路やフェリーなどお知らせするなりして、分散させてもらえると助かります🙏	走っていて楽しいような景色の道路だとうれしいです	アクアライン土日は、時間帯によってもっと高くてもいいのでは？房総に行きたいのにいけないので。	渋滞	メロディーロード
1588	環境への配慮				
1589		都心から房総エリアへの移動時間の短縮し、移動だけで時間を使ってしまうため観光で嫌厭されるのが現状。早期開通すればそれだけ早く税収増等で費用回収できるので迅速に整備すべき。	将来浦安～羽田～横浜まで接続出来るように拡張性を残して整備する事。	新ルート建設案を支持するが一般道拡張案を放置していい訳ではなく、交差点における右左折レーンの確保など小規模な用地取得で改善可能な箇所は先行して進めるべきである。	レインボーブリッジや横浜ベイブリッジのように単なる交通インフラではなく観光資源になる千葉ブリッジを希望する。
1590	都心から千葉市沿岸部住宅・商業エリアの迅速なアクセス	国道357号、14号、京葉道路、東関東道や、周辺の県道・市道の慢性的な渋滞（特に夕刻）を改善してほしい深夜時間帯と比較して通過時間が3倍かかることもある	既存道路との接続性（湾岸部に迅速に行けるか、遠回り分の時間分を上回る効果があるか）	上記の通り、新湾岸道路に出るまでの時間が長すぎると、既存道路からの交通量の移動が起きづらいため、周辺道路の改善も一体的に行ってほしい	歩行者・自転車の通行利便性を多少犠牲にしてでも、平均速度を高めるために信号を減らす構造にしてほしい（沿道に用がない通過需要や、工場・倉庫にアクセスする大型車を優先的に湾岸部に流してほしい）特に船橋～千葉市区間の357号の立体化予定がない区間が混みすぎている上数十年単位で改善の目処がないため、新湾岸に力を入れてほしい
1591	安全性の高い道路	混雑をしない/交通ルールが守られている	安全性		ららぽーと周辺の改善
1592	自然環境の保持				
1593	長期的な視点で耐久性がある工法	道路のメンテナンスが簡単に可能な施工方法	逆走等の交通事故が発生し難い道路構造		
1594	将来の延伸も想定したルート設定。	速達性、渋滞緩和。新たな産業用地の開発に必要なインフラ。	自然環境も大切ですが、都市として必要な機能も重要ですので、両立するルートとしてほしい。	木更津、富津までの延伸と、湾口道路との接続	構想段階の評価において、木更津までの延伸も点線で構わないので入れて欲しい。
1595	国道14号の4車線化	船橋地区の信号待ちの改善	湾岸道路と14号の交差部が市原まで伸びて欲しい	トラックが多いので、譲り車線や、三車線化を希望します	朝の塩浜上り、栄町の下り方面の信号を30秒伸ばすだけで渋滞解消になると思う
1596	海浜地域の水産資源の確保	ボトルネックとなっている高谷JTC周辺の道路整備。	幹線道路の冗長性確保。		地下化も有力候補だと思う。
1597	料金が発生するなら渋滞しない高速が望ましい	京葉と湾岸が繋がるジャンクションが複数あっても良い	渋滞しない高速道路		高速なら８０キロ以上の速度が常にキープできる
1598		道路の利便性(開通時より完成系での供用を強く望む)	環境に配慮するあまり、計画が進まないと意味がない。	事業費よりも経済効果を優先してほしい。	環境に配慮するのであれば、長大橋を採用する。
1599	アクセスのしやすさ	利便性		利便性重視	高架重視
1600	国民の税金なので、議員で勝手に道路工事を決定しないでほしい。現在何に1番困っているのかを聞く耳を持って下さい。海の汚染、騒音を考慮すること。	美浜区は渋滞に困っていないので作る必要ない。船橋市に渋滞がひどいので船橋市のみで解決すべき。新湾岸道路反対‼	道路工事反対	騒音、汚染の可能性大であり、道路はいらない	反対‼
1601	難しい事は分かりませんが現状の渋滞を解消して欲しい。ららぽーとから北本町の自宅まで1時間以上もかかる時もあります。千葉県民である事にうんざりしています。いい暮らしがしたい。				
1602	稲毛海岸、検見川浜、幕張の浜の景観を変えるな	海岸沿いにこれ以上道路はいらない。現行の道路も無くしてほしいくらい。	道路はいらない。住環境守れ。	今でも夜間に道路の騒音が五月蠅い。高速道路はもってのほか。	357に既に高速用の広い空間が造ってあるのを知っています。
1603	少しだけ残っている、幕張、稲毛、千葉の海辺の景観を残して欲しい。船橋から横浜の景観のようになってほしくない。	景観	新しい道路を作っても渋滞する	設問がへた	新しくできた外環道の高谷から松戸北の、出口渋滞酷い。出口を出てすぐの信号はやめてください。
1604	環境への影響の考慮		既存道路とのアクセスや利便性		
1605	国道357のららぽーと周辺が特に慢性的に渋滞しているので、優先的に解消出来るルートを希望します	国道357の東京側の様な、併走のバイパス道路が有ると良いと思います。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1606	自転車道の併設				信号がないか少ない道路
1607		357も14号も慢性的に渋滞しているし、その上の高速道路も昼間は高速といえない速度で流れていることが多いので新しい道路ができたら渋滞の緩和につながると思う。		今の三番瀬から稲毛海岸、さらに蘇我方面へ続く一番海側のルートは、海浜公園などもありのびのびとした雰囲気がすごくいいと思うのでぜひこれは残しつつ、利便性が向上する道路開発をお願いします！！	地下に道路を通すのがいいと思います！
1608		商業施設へのアクセス(ららぽーと、IKEAなど)			
1609			地盤沈下などの道路工事による周辺住民への影響		
1610					千葉港をまたぐ部分では、横浜のベイブリッジの様なシンボリックな橋にして新たな観光名所を創出しても良いと思う。既存の道路空間を積極的に利用して完成までの時間を短縮できる様な工夫がほしい。有料とするならば、全インターチェンジをETC専用にして、その分インターチェンジを増やしてほしい。
1611	自転車でも利用したい	自転車でもアクセスしやすく。車だと現状でもアクセスしやすいが自転車だと江戸川越えたりや海沿いの道は走りにくい	歩行者を妨げないような作り		
1612	運転のしやすい道路。	私は県道15号を運転していて走りやすいと感じています。車幅が広く見通しが良いことに加え、路面や標識も整っており、安心して走行できます。湾岸道路の整備においても、このような「幅員のゆとり」「視認性の高さ」「路面や標示の整備」に配慮していただきたいです。			現在、私は平日の朝8時頃に新幕張橋を経由して千葉大学付近まで自動車を利用しています。その際、国道14号を利用しますが、とくに新幕張橋から千葉西警察署入口までの区間が特に混雑しています。この区間は現在2車線ですが、3車線化してもらえると渋滞緩和につながると思います。
1613	一般の車と物流の車との区別と対比だとは思うが一般の車が利用と考えると利便性を感じられない。	今現在ある一般道と高速道路の利便性を上げる事が重要だと感じる。新たに高速道路を作ることにより人の出入りが分散し閑散となるのは目に見えている。税金を投入後の回収を考えると利益は感じられない。	これからの地震や台風などの自然災害。通れない渡れないでは意味が無い。	お金をかける場合の利益率。利便性は一部の人間、全体で利益を得られなければ閑散化するのは地方で証明済み。	利用しやすいと言いながら海側の端にわざわざ高速道路を作るのは明らかに一部だけの物流関係の利便性のみ。一般車に旨味がある場所ではない。今ある物をしっかり整備と補習と拡張が第一ではないのか。圏央道等の考えは無いのか。
1614	干潟や森林などの自然環境を改善すること。	自然を壊す湾岸でなく人口減が見込まれる内陸ルートを開発すべき。	船橋が自然環境へ配慮していることが外部へ伝わるルート。	干潟を潰すくらいなら渋滞を我慢する、という市民を無視しない。	少しでも車移動を減らすため、例えば自転車道を整備する。
1615	沿線道路における不法投棄の削減、トラック路上駐車の削減	南船橋・ららぽーと周辺に居住しています。当該エリアの混雑緩和、および大型車両の走行に伴う騒音・大気汚染・不法投棄の改善に期待しています。特に国道357号や県道15号のゴミ、小便入りペットボトル、タバコの投棄は目に余る状態で、子供を乗せて走行していると「こんな環境で育ててゴメン」といつも思うほどです。道路状況が改善することで更なる物流倉庫の誘致増加、大型車両の増加が推測されます。それによって想定されるのが倉庫周辺での荷待ち路上駐車の増加と不法投棄の増加です。道路を改善するだけでなく、倉庫には荷待ちスペースの義務付けや、大規模トラックステーションの設置、警察による路上駐車の取り締まり強化（運転手がいても長時間の荷待ちによる駐車は違法のはずです）など、官民一体となって周辺環境の改善に取り組んでほしいです。		沿道環境については「配慮」ではなく、現状よりも改善すべき目標として検討してほしいです。	周辺環境への影響から地下構造主体を指示します。デメリットとして危険物搭載車両が通行できないこともありますが、走行車両のうち危険物搭載車両の割合は少ないかと思いますので、それは現道を通行いただくでよいかと思います。新道ができれば現道の速達性は増すはずです。危険物搭載に配慮して新道を高架と地下のハイブリッド構造にする案もあるかと思いますが、サグによる渋滞リスクが高いため、絶対に辞めてほしいです。高架は強風の悪化リスクがあり、それによるJR京葉線の速達性に影響を及ぼすと考えています。また高架より内側の内陸部は風通しの悪化によるヒートアイランド現象の悪化リスクもあると考えています。重ねてになりますが、地下構造主体を指示します。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1616	東京湾の環境保全	完成後の維持管理が困難無く容易な箇所、構造にする事。			既存の高速道路や有料道路との接続箇所は、どの方向へも進行可能な形で必ず設ける。
1617	千葉県内のネットワーク性	同じ千葉県でも東葛地域から千葉方面へは行きづらい		新しい道路をつくると、新たに渋滞が発生する箇所が出来ることが多いので、渋滞が出来ない構造として欲しい	シンボル性がある橋があっても良いのでは
1618	交通渋滞の緩和と交通事故が減少するような道路	交通渋滞の緩和			
1619		自動物流高速道路の併設			
1620	幕張メッセ等における大規模会議・競技大会に伴う人流の迅速な人流誘導	都市開発や交通量増加に対応できる拡張性を有するルートであることが望ましいです。さらに、緊急時の迂回ルートや臨時交通手段の確保が容易であることも重要です。			
1621	高速出口の信号改善と駐車場の整備。羽田空港は多くの車を収容・待機させているが、高速出口まで並ぶことがない。	京葉道路は高低差を解消しなければ、自然渋滞が改善されない。それを踏まえて、平坦な道路を作るとなれば湾岸線の増幅か新しい道を作る必要があると思う。海浜エリアは天候に左右されるが、冠水リスクを考えると陸路が安心。景色が楽しめれば、思い出も増える。	高速道路で迂回しやすいルート	通勤を含む商業車両の路線と観光道が分けてもらえると助かる。	充実したSA。混雑時の利用を促すのも必要。
1622	迂回ルート幕張や千葉市街を回避		沿岸海上での建設	土地問題	洋上
1623		環境保全			
1624			自然環境を壊さない徹底的な配慮が必要だ。		
1625	都心への車での通勤と買い物の速達ルートが確保されている住宅居住地の供給確保	都心へ高速道路と電車で行ける住宅地の供給。	都心への高速道路ルートが確保されたマンションや住宅地の供給。	地域の生活圏や商業圏の平面交通を道路上下の不便な階段やスロープで半分に分断減少しない、駅への重要最短路や400mおきの、高架下など平面での横断道路の確保。	段差やアップダウンの無い平面交通路を確保し、地域の通勤徒歩路や商業施設利用圏を半分に分断しない構造の作り込み。サービスエリアの商業施設や地域住民を対象としたイベントの地域住民の徒歩利用の解放還元。外環道のように土地利用の少ない小さく簡易な分散された出入口を多目に設ける。透明な防音壁で分断感や隔離感を無くし、見晴らしを良くする。
1626	自然環境への悪影響を最低限に留める				
1627	自然環境への配慮。		船橋市は大規模商業施設をどんどん作って交通渋滞と大気汚染を作り出している。大企業がお金儲けのために自然環境を汚すこはやめてほしい。		
1628			周辺の海浜公園の景観を大事にしてほしい。せっかくの海沿いの地域なのに人口物で埋め尽くされ千葉の魅力が低下。		
1629	災害時にも機能するレベルの強靭性を持った道路	湾岸地区に新設する場合、埋め立てた土壌に建設する訳で、地下ルート･高架ルートそれぞれに対しての地震による液状化の影響を考えた時に、より強靭性のある選択肢を生かすべきだと考える。特に災害時の機能を期待しているのであれば尚更。			
1630	第二のアクアライン	ララポートら辺の慢性的な渋滞、京葉道路の蘇我穴川貝塚の渋滞の解消			
1631	ルート近辺、特に海岸の自然環境維持、改善				
1632		現状の湾岸道路の老朽化と、一般道路の慢性的な道路の渋滞が少しでも改善されてかつ、利便性が向上するのであれば早期に実現していただきたい。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1633	ルートをよく考えないと高谷の渋滞がさらに酷くなるだけの気がします。案1、2いずれでも高谷の渋滞を緩和できるか検討していただきたいです				
1634	そもそも何十年も前に計画されたものを人口減少時代に時代に税金を使って作るのはコスパが悪い	海岸沿いに高架で建設するのは景観上も全く問題外。地下はコスト的にも1番高いはずで現在の道を拡張するのが1番現実的。			
1635		千葉湾岸域の状態（自然や海辺の環境、様な施設、設備）を配慮しつつ、湾岸都市部からのアクセスの良さのルート。インターが出来る蘇我は広域避難場所として臨海部にサッカースタジアムの公園があり、また羽田空港と成田空港の間に位置する。災害時に陸路と空路による救助や支援体制の拠点になりえ、そのために大きな駐車場を確保出来るようにする。	羽田へのアクセスの良さ		
1636		CO_2削減や持続可能な開発	安全性（津波・高潮・地震への耐性）		物流の効率を高めるためのトラック専用レーンスマート交通システム（渋滞情報
1637	谷津干潟と三番瀬、鴨場などの渡り鳥への配慮	宮野木から幕張あたりのボトルネックを迂回できる新ルートで観光と産業の慢性的な機会損失回避	自動運転専用レーンなど付加車線で将来に配慮		用地収用してでも無駄な橋やトンネルを減らし維持管理リスクを低減
1638		慢性的な渋滞の緩和、生活道路へ流入する交通の安全性			
1639	費用	安全	作業期間	時間がかかれば追加費用がふえるので早めに作った欲しい	
1640		制限速度の高速化	荒天による影響の受けにくさ		
1641	一般道路に入るときの場所をわかりやすく表記する。	事故が出来る限り少なくするように配慮	出来れば見やすい道路	広く渋滞しない道路	交差点あれば、曲がる場所に曲がる用の道路
1642	車線の数を多くする	16号線の中央分離帯がいらない。あの分を車線にすることで渋滞量を防げるのでは？			信号で右折車のみ通行可の時間を長くする。又はセンサー等で並んでいる車の数を把握し、規定量まで通貨させる。
1643	阪神高速湾岸線を参考に、内湾沿いルートとする			ＰＡの設置と用地確保	スマートＥＴＣゲートの設置
1644	気候変動や異常気象時に信頼性が低下しない構造	主幹道路の渋滞を避けるための生活道路への侵入は多く見られ、円滑な交通と安全性の低下を引き起こしていると実感している。湾岸地区における根本的な要因は経済活動に伴う車両を円滑に処理できない道路事情と認識している。具体的には市原～千葉市間では蘇我陸橋、村田川、市原警察周辺が代表的な渋滞ポイントになると思うが、車両の集中と拡散に必要な路線が少ないと感じる。通行量データを参考にこうした路線の拡張又は増設を通じて、円滑な交通を実現できることを期待している。その点で千葉市中央区の地下バイパスは有効な手段だと評価している。救急搬送時のアクセスは、道路増設や拡張に応じて自然と向上されるのではないかと考える。自由記載の災害時の信頼性について、年々重大化する気候変動や、降雪などの異常気象において、湾岸地区は運転者の知識や技能も含めて脆弱と認識している。新しく道路を建設するのであれば、こうしたリスクに対し耐性のある構造とすることで将来長期的に信頼性のある道路環境とできるのではないか（構造とは機器的構造に加え、運用面の構造も含む）	景観や立地などのメリットを評価して住まわれているのだから既存住民の意見は優先して尊重して欲しい。それについて何かデータがあれば活用頂きたい。費用は国の予算を活用して欲しい。湾岸地区における経済効果は小さくなく、単に千葉県の問題ではないと考えるため。		渋滞ポイントとなる蘇我陸橋、村田川を横断する路線の拡張、増設。目的地に応じた適切な路線の選択性を向上させるための増設（千葉市のアンダーパスのような）。国道におけるバイク、歩行者との分離（渋滞におけるバイクのすり抜けが多く、安全性の低下と車ドライバーの不安を煽っている）

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1645	現在の湾岸エリア(稲毛の浜から幕張方面へ)の公園一帯はとても素晴らしく、新たな観光地化してきています。この環境を損なうことが無いようにしていただきたい。特に公園上に高架を作る事は、景観を損ない、自然光を遮り、せっかく自然化してきている公園内の樹木や鳥、昆虫などの生態系を壊さ無い事に重きを置いて熟考していただきたいです。				
1646	人口浜の懸念				
1647		渋滞の緩和でしょうか。それにより事故も減ると思います。			
1648	住宅街の騒音や海浜の景観	用地買収や工事期間の短縮	充電設備の充実	土地買収や拡張工事の費用と時間	JR東日本の京葉線の上に道路を造る
1649	東京へのアクセス				徒歩通行可能自転車専用レーン
1650	工期	地震災害時にも道路確保			
1651	都内中心部から千葉県主要部へのアクセスの向上、副都心周辺の景観向上（目指せ、みなとみらい））				千葉県は京葉工業地帯に始まり、アウトレット、副都心幕張、ららぽーと、ディズニーリゾートと続きます。これらの千葉県における主要部へのアクセスは現状、国道３５７と東関道になりますが、渋滞が頻繁に発生している印象です。そこで新たな高速道路の建設を希望します。市原ＩＣを起点としてバイパスから国道３５７に繋がる分岐点周辺に大きな陸橋を作り、海上周辺まで伸ばします。そこから高架道路もしくは沿岸道路を建設し、湾岸沿い上記主要部を経由して、首都高につながる計画はいかがでしょうか。
1652			千葉特有の湾岸景観の保持、向上。	特に、三番瀬や海浜幕張等の海岸沿いは千葉県の強みとしてのポテンシャルを持つものであり、今後の千葉県の強みとなる可能性を秘めているのでなるべく保持される案を採用してほしい。	地下案であれば、湾岸の景観を保持し、今後観光資源として開発する選択肢も残すことができると考える。千葉の長期的な発展のためにも、千葉湾岸の景観は残してほしい。
1653	雨風対応	東京都心に早く安くアクセスできることが何よりも肝要	東京都心に早く安くアクセスできることが肝要	東京都心に早く安くアクセスできることが何よりも肝要	トラックレーンと一般車レーンの分別
1654				海浜幕張、検見川浜、稲毛海岸等海辺の眺望景観、環境への配慮。同地区海沿いの通りで最近トラックの通行が増え、それだけで環境が悪くなっている。	
1655	環境			維持管理費(高速無償化)	
1656	上流域の交通の吸い出しだけを優先すると、その悪影響が下流に集中する。今回の案では高谷JCTが該当する。高谷JCTへの接続は、東京湾岸地域への接続が完了した後で十分。	一部のルートだけでなく、その先を見据えた計画が重要	上流だけでなく、下流の交通状況も考慮する事	現在の構想だと、高谷JCTに交通が集中し、結果、問題の解決には至らない。高谷JCTへの接続の他に、浦安経由でゲートブリッジ方面への接続が必要不可欠。それが計画できないのなら、今回の案は現状を悪化させるだけの愚策。	高谷JCTへの接続は不要。現在の海上ルートは地下構造が望ましい。そうすれば三番瀬保存などの環境問題もクリアできる。
1657		車線数を多くして渋滞を減らして欲しい			
1658			意見は少ないかもしれないですが、銚子や旭など県の東から県の西や東京に出る大変さも無視しないでほしい。県北西部で生活や仕事に関連のある人の事ばかり話題に上がりがちだが、県の東のように遠過ぎて行くという選択肢そのものをほうきしてる		
1659			新たなルートが作られる事により、新たな近道ルートが住宅街にできないように配慮しなければならないと思う。		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1660	景観。道路の観光資源化	例えば、東京にあるゲートブリッジやレインボーブリッジのように			
1661	台風、津波対策	海沿いなので、雨風の影響を受けないか心配。	時間がかかるにつれ、物価など金額が高くなると思うので、短期集中で早期に完成させていただきたい	文化遺産などは避けたり、移設できるものは移設し、残せるものは残していただけたら嬉しい。	道路を2階建や3階建にし工業社と一般車を分けるなど
1662	新道ができた際、そこに流入するための道路整備も必要。手前渋滞の緩和も念頭に入れて欲しい				
1663	道路をを新たにつくる場合、きちんと将来補修メンテナンスができる範囲をしっかり試算して現実的な範囲でするべき。人口減少にによりにより税収も減るはずなので、そこを前提に計画してほしい	自然環境の保護	千葉の人口推移と税収見込み	耐震	
1664	環境面での配慮	費用面の問題はあるが外環と同じ地下タイプ		費用環境	地下ルート
1665	開通後の地域の発展	将来東京ゲートブリッチに接続しやすいルート			どのルートに関しても高谷ジャンクションが起点になっている。その為現状のジャンクション周りの渋滞及び其を避ける抜け道の事故の危険性(妙典橋、原木インターの接続を含む)を回避出来る構造を考慮してもらいたい
1666	東金道路から早く安く行けないと使わない。	東金道路から安く早く行けないと使わない	東金道路から早く安く行けないと使わない	東金道路より早く安く行けないと絶対使わない	大深深度工法自然環境など手遅れ
1667					新たな道路は産業貨物運搬を主に使用してもらいたい。つまり、大型貨物自動車専用道路とする。主旨)多量多重の貨物を迅速に運搬し、物流コストを下げ、人的な不都合を削減することに寄与する。また、全東京湾岸エリアの製造業のコストダウンを導く。運用)新道路の使用には鑑札を付与する。規定値を定めて適用する。補記)鉄道に比較すれば、在来線新幹線リニア線
1668	工事の際の近隣住民へのストレス	近隣住民はこの景観にお金を払っています。長期に渡る工事、騒音、環境破壊、人が集まってくることによるトラブルをどうお考えでしょうか？	今ある道路の拡張については問題無いと思います。わざわざ海側に道路を作る理由がわかりません。地震による津波が懸念される以上、緊急事態に機能する道路ではなくなります。必要ありません。	14号、357と湾岸がもうあるのになぜまた海側に作るのか意味がわかりません。工事による長期ストレスの補償はしてくれるのですか？してくれないですよね？災害時に使える道路なのですか？津波や液状化が心配されるのに？綺麗事はやめてください。	案1-1高架構造主体は断固反対です！357の拡張案、または千葉駅周辺のモノレール下のように一部地下に潜らせるなど、いくらでも案はあると思います。問題なのはららぽーと渋滞と舞浜手前の渋滞ですので、ピンポイントに回避する案はいくらでもあるのでは？
1669		船橋から都心へ向かうとき、首都高中央環状線、外環、圏央道、湾岸、アクアも慢性的に渋滞しています。京葉道や首都高の都心部を通っていったほうが速いのです。もっと渋滞すると、都心の下道を使ったほうが速いです。なのでバイパス道路をいくら造っても、渋滞する箇所が他の場所に移るだけなんだと思います。大きく迂回できるバイパスが必要です。ルート案はなぜ、高谷ＪＣＴまでなのですか。外環が延伸したせいで、高谷ＪＣＴ付近の渋滞がひどいです。このルート案通り開通したら、船橋市内の渋滞は劇的に緩和されるでしょうが、高谷ＩＣ付近の渋滞がもっとひどくなってしまいます。浦安付近の第二湾岸の用地も確保されていますよね？東京港臨港道路まで全部繋げたほうが絶対に良いと思います。そうすれば船橋から、都心に行くとき、大田区まで大きく迂回して都心に行く車が増えて、交通量が分散されると思います。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1670		京葉道路がいつまで経っても無料化されないため、R14号バイパスとして機能していない。料金所渋滞がひどい。			
1671	浦安市内、中央防波堤、羽田方面へもつなげてほしい				外環道路千葉区間のような半地下構造が良いと思います
1672			住居からの眺望、景観	住居からの眺望、景観が現在と変わるのは反対。騒音問題も含め、湾岸地域の住居街近くに健康は反対。	
1673	できるだけ短期間で完成できるルートの選定	既存の道路への接続にボトルネックが生じないような設計			
1674	なるべく多くの車に利用してもらえるルート		事業時間・工期の短さ（すばやく開通して欲しいです））		道路新設案となった場合、通行料は無料としていただきたいです。357・16号を通る通過交通は”無料で通れるから通る”という車が多いと思われます。そのため、新湾岸道路も無料にしないと、交通が上手く分散しないのではないかと思うからです。
1675			高速道路の料金	高速道路の料金帯が湾岸線や京葉道路と同じぐらいでないといずれかが混雑する状況となる可能性がある	
1676		渋滞の改善	騒音		
1677	混雑する商業エリアに関与せずに通過できる		住宅地域への騒音		
1678	京葉道路千葉東JC渋滞緩和	工事のスピード現道路を活かす案		完成までのスピード短期間	蘇我から宮野木までを急いだ方がいい
1679		慢性的に殆どの道で渋滞が酷いため、渋滞の緩和が重要と考える			
1680	千葉県の価値が下がらないこと	この地域が住みたい街、住み続けたい街、訪れるだけで嬉しくなる街であること	景観を度外視して建設した日本橋の上を通る首都高速道路は、今になって作り直していることを思い出してもらいたい。	海岸近くに高架道路の案を出した方に日本橋上空の首都高速道路について学んでもらいたい。また木更津と川崎を繋いでいる道路も強風の度に通行止めになっていることも思い出してほしい。	国道３５７号線を広げる方法が、この案の中ではまだいい方法と思われる。その際は新木場周辺のように遠くまでの路線と分けることで利便性もよくなると思われる。
1681	早く建設できるよう、まず国道357号主要交差点の立交差化を推進するべき	市川から千葉まで乗り降りできなくても立体交差で行けるようにして、途中で右左折する車両との分離がいい	海沿いに建設するなら、埋め立てを必要最小限にして環境が変わらないようにして欲しい	環境対策は当然ですが、建設時に地元の方への配慮もしてくれるといい	例えば、新しく建設する道路はトラック、バス専用にして乗用車との走行分離をして事故防止すればいいと思う
1682	安全するように	避難行く道方法	遊び場・公園を作りたい	津波防止	防災を考える。
1683	利便性向上により千葉市より南部の人口増加	渋滞緩和となるインターチェンジの設置場所			
1684	トイレ休憩所も忘れずに作ってほしい		道路を作ったあとの道路整備	トイレや休憩場所の確保、欲を言えば景色も楽しめたら良いと思う	地下か、半地下
1685		渋滞緩和、複数道路の完備による避難ルート確保		環境、特に海域の環境影響はいかに悪化させないかの検討は必要	海沿いの高架道路がよいと思うが、強風対策、塩害対策は必須
1686	三番瀬に流入する地下水脈の遮断の危険性を考慮する必要性	既存ルートの流入規制の検討がなされていない。			
1687	人口が減少しているので、道路に予算を使うより社会保障を優先するべき。	道路新設案は自然破壊、景観の悪化が進むのでやるのであれば現道拡幅が望ましい	京葉道路の拡幅または地下に増設	景観、環境破壊、将来人口の減少	
1688	４～５車線幅の道路				
1689	湾岸まで来る道は陸側の片側からになるので、そこに入る(出る)までの渋滞発生				
1690	沿道の住環境への配慮		海浜幕張・検見川浜・稲毛海岸の沿岸部へのこれまでの公共投資を無駄にしないこと	入出路での渋滞、通過車両の住宅街への流入	住宅地域ではルートを地下化、入出路は住宅地域を避ける
1691	実現のタイミング	費用対効果と実現のタイミング。		折衷案はないのか。すでに三案に絞られているが実現のタイミングと効果を考えて、部分的には別の案を採用することを検討しなくていいか。	
1692	騒音対策				
1693	水域の環境と景観の保全が最優先。埋立は不可。	三番瀬の保全、水域と水質の保全、動植物の保全、景観の保全、海浜公園の景観に高架は不可、埋立は不可。これらを確保できる範囲内でのみ渋滞対策は行えば良い。外環道のように莫大な事業費がかかるなら事業自体不要。	環境と景観の保全・向上が最優先。	時間とお金のかかるトンネルはなるべく避ける。必要な用地はだらだら時間をかけず、必要な事業ならすぐに収用手続きに入ること。	海辺の景観とマッチするよう、コンクリ色ではなく、白と水色の塗装を施す。休憩・眺望スポットやライトアップなどの付加価値の創出。
1694			とにかく早く作ってください。		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1695	渋滞が発生した際の迂回ルート	幕張辺りではイベントも多く開催され、とんでもない渋滞がしばしば起こっている。迂回ルートもほぼなし。こういった現状も考慮して頂けると有り難い。			
1696					船橋は出口が花輪インターしかないので、船橋インター入口の近くに出口を作ってほしい。
1697				三番瀬、谷津干潟は必ず守るべき大切な自然です！！！子供達の未来を考え、自然環境に影響の出るルートはやめて欲しい。利便性より守るべき価値のあるものがあることを忘れないで欲しいです。	
1698	景観、公園などの生活環境への配慮。				
1699	景観	東京湾地下ルート	自然環境、景観、避難経路	前記同様+緊急時の導線確保	市原市は高架にして千葉市入口から地下ルートが好ましい。市原市はコンビナート夜景や避難時、とくに津波などは避難場所になることと千葉市からは自然環境や船舶往来も激しいことと景観も考慮することで地下ルートが好ましい。高架は現東関東自動車道があることも理由となる。
1700	自然保護	案1-1案1-2案2は、今ある道路と変わらないので、出きるなら、お台場とか、大井辺りに直接繋がるように海の中をとうした方がいいと思います。	今と、同じルートでは、混雑が解消しないと思うので、別ルートを、考えるべきです。蘇我から羽田とか。	海岸線の維持	別のルート
1701	京葉道路、東関東道、国道14号357号の渋滞緩和	京葉道路、東関東道、国道14号357号のが常に渋滞しています。外環のおかげで市川の南北移動はかなり楽になりましたが、東西移動はかなり大変です。東関東道や京葉道路が常に渋滞しており、一般国道も信号があり渋滞もやはり厳しいです。現道拡幅だと、信号を無くせないため混雑緩和への効果はかなり薄いと感じます。新たな信号のないルートを作って欲しいです。お願いします。			
1702	景観が一番大事。景観が崩さないように地下道路に絶対して欲しい				
1703	渋滞が少なくなる事	渋滞が少なくなる事	わからない	わからない	わからない
1704	早期実現のために環境についてはある程度妥協すること	千葉県にはマトモな道がないというイメージを払拭してほしい	自然環境も大事だが交通事故による死傷者の方がもっと重大	干潟以外を部分開通をして住民に実感と開通機運を与えてほしい	地質を考えると杭を打って高架構造が一番だと思う
1705	干潟は、残してほしい。周り、特にイベント開催場所の帰宅渋滞…首都につながる道が集中する。宮野木ジャンクションから習志野、松戸を通るルートで分散化出来ればよい。	湾岸に集中する事を避ける為には、宮野木ジャンクションから、習志野、松戸に抜ける道を作るなど、分散化が必要？湾岸の渋滞箇所は、点在しています。ららぽーと辺りは、ひどいです。			
1706			案1が対費用が合う気がしない案件2の高架高速化、一般道の立体交差化がいちばん結果が出そう		
1707					東関道の上り、湾岸市川の後にすぐ、高谷ジャンクションがあり、微妙に下り坂で、いつも軽く渋滞するので、新湾岸線ができたら、さらに高谷ジャンクションあたりが混むのではないか心配です。湾岸市川の場所を動かすか、下り坂を直すかも一緒に検討して欲しいです。
1708	生活環境を変えない、守る	地下構造を主体にする	景観を変えない	危険物搭載車は既存ルートで良い	地下に作る
1709	該当地域及び周辺地域への利便性向上による経済の活性化				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1710	特に東関東自動車道、館山自動車道が合流する上り車線の渋滞緩和策として、案1にある生浜航路上のＪＣＴにより緩和されるものと察します。			優先順位、①安全に走行できる道路であること、②周辺環境への影響を最小限にとどめる道路であること、を前提として進めていただければと存じます。	案1、案2がうまく連動して、生浜航路上のＪＣＴ、高谷ＪＣＴ及び蘇我ＪＣＴを結んだ路線が環状線的に運用できることが望ましいと察します。
1711	自然保護	谷津干潟及び海、河川の保護を最優先すべき。また、工事のやり方についても、環境保護を優先とし、既存道路を一区間ごとに解体して新設するなどの工夫はすべき。			
1712					地下道路
1713	工事期間の短さ	海辺への環境影響の少なさ	渋滞軽減効果	利用を促す為の通行料金の安さ	上りだけでもPAを設置する
1714	混雑を避けたい				
1715	近隣環境への影響	357を迂回する裏道として生活道路が使用されています。普通車のみならずダンプ、トラック等の大型車両が通行し、道路の傷みも早く、信号のない横断歩道も多く、それらの車は止まらないので危険です。のどかな住宅地なのでぜひ解消していただきたいです。	谷津干潟や道路緩衝地帯としての香澄公園等の緑地に鳥等が住み着いています。環境への配慮は第一にお願いします。	357を拡張する案はやめてください。近隣住民は望んでいないと思います。高架についても、自然環境が守られるようにお願いします。	費用が高いときいていますが、海側の地下をご検討いただきたいです。
1716	タウンミーティング他、回覧に現状のデータを示し、仮設に至ったプロセスを共有していただきたい。また、施工業者の選定方法、予算もあらかじめ検討に盛り込むといいと思います。	老朽化と災害時	そもそもの必要性の根拠、定量化をお願いしたい。		
1717	景観の確保	自然は一度破壊すると元には戻らない。コストはかかるが、地下利用もあり。			
1718		自然環境の保全			
1719	コスト縮減	新湾岸道路の建設に反対します。人口減少の時代に、これ以上新しい道路は必要ありません。無駄なことに税金を使わないでほしいです。	コスト縮減	新湾岸道路の建設に反対します。人口減少の時代に、これ以上新しい道路は必要ありません。無駄なことに税金を使わないでほしいです。	新湾岸道路の建設に反対します。人口減少の時代に、これ以上新しい道路は必要ありません。無駄なことに税金を使わないでほしいです。
1720					景観と自然環境に影響の大きい案1は望ましくない。費用対効果が合わないと感じる
1721	298から東関道に合流するところがいつも混みやすいから何とかしてほしい				
1722	自然環境	自然環境（野鳥、水生動植物、植物、潮の干満）は最低限現状維持をする必要があります。			コストが高くなるかもしれませんが、地下道や現高速道路の上に二階建てで作るとか。
1723	渋滞の緩和	渋滞の緩和早く完成できるルート案			
1724	非常時のインフラの確保			ポイ捨てゴミ等の美観	
1725	周辺住民は今の環境上に住んでいる、環境の変化に対しての対応	工事費用が高くなっても、地下道路が良い（海地下に設ける）	生活環境の変化に対しての補償問題	周辺住民への配慮、自然環境保護、環境の変化への補償対応	完全な地下トンネルの道路が困難な場合は、半地下（出来るだけ深い）の道路で、完全に天井を覆ってしまい、騒音、大気汚染などから守る
1726	人口分散、工場分散		人口分散、工場分散		部分立体交差
1727	各地域住民の生活圏における交通利便性と安全性の確保	抜け道が一切無い構造	安全性	安全性	
1728	湾岸地域よりも京成電鉄路線より内陸部の道路渋滞が慢性的に酷い。高速道路はさして渋滞していないので湾岸地域の道路よりも内陸部のバイパスを作って流れを分散すべき。	新道路よりもボトルネックになっている部分の解消を図ること。一部道路区間が矮小となり妨げになっている箇所が整理されず放置されている。行政の手抜きか知恵足らず。	製鉄や重化学工場は京葉地域は都市化もあって元々競争力がないので追浜のようにほとんどが閉鎖になる。	道路は投資の乗数効果が極めて低く、建設工事の人手不足のなか、他のインフラ工事に資源を回すべき。	高架道路やトンネルは採算がとれるはずがないのは、バカでもわかる。ルート選定からそもそも地域の把握が出来てない。
1729		とにかく船橋市は湾岸線に出るまでも渋滞、渋滞の嵐。都内に行くまでどれだけ時間がかかるかわからない。本当に船橋市に引っ越してきてストレスでしかない。とにかく渋滞を無くすルートを！！	安全なルート確保		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1730		浦安市住民の生活移動ルートの利便性、子供達の安全性を高めて頂きたい。現在湾岸道路を渡る陸橋の老朽化、周辺環境の治安が悪く本町の中町の縦断が不便かつ心配なため。	自動車以外の人、自転車の横断ルートも考慮頂きたい。		
1731	住環境への影響	住宅地域への車の流入を防いでほしい	首都圏直下型地震が道路に及ぼす影響		
1732	現状おる道路の設備をきちんとやれば特に必要ない			税金の無駄使いなので、必要ない	
1733	トラック輸送と一般車の分離	自然への影響の配慮			
1734			耐用年数やメンテナンス費用		物流拠点や商業施設へ、高速から直接出入り出来るような仕組み。出口渋滞列ができた時のための余裕のある路肩(車線)構造。
1735	廃棄ガス削減に繋げてほしい				
1736		安全性が重要だと思います。そのため、ソーラパネルの設置はしないでくだしい。火災時に消火できないことなど安全性に懸念があらます。	安全性老朽化などでの安全をしっかり確認さてほしいです。新しくルートを作るのではなく今あるものをしっかりチェクしてください。	住民の安全を重視してください。環境だけでなく人的環境も必要だと思います。外国の方の運転がとても危険です。外国人の免許が簡単に与えすぎです。被害に遭うのは日本になります。どうか、外国人への免許について見直ししてくだしい。	
1737			環境		
1738	国道357号線と、それより東京湾岸寄りの道路混雑が激しく、ボトルネックにならない流動線を造るのが適切だと思われる	どこから来てどこへ向かう車が多いのか分析して、今の合流点がボトルネックになっているのを解消するべきだ。例えば今は稲毛の浜から南船橋の湾岸沿い道路は、必ず357号線か14号線に戻らなければ上りも下りも行き止まりになるので、ボトルネック箇所渋滞が酷すぎる	地下を通すなら地盤	震災の時に液状化した地域でもあり、簡単に崩れるインフラでは困る	
1739	インターの利便性	渋滞緩和	費用	費用	他の道路との交差
1740			未来の日本の為にこれ以上自然を壊さないで下さい	三番瀬のこれ以上の埋め立てはやめてもらいたい	
1741	湾岸エリア及びその周辺の中長期を見据えた在るべき都市開発方針	この地域における将来の移動や物流の需要予測や、自動運転などの技術革新を見据えてあるべき姿を定義して議論し策定することが重要だと考えます。	費用対効果	このエリアの将来のあるべき都市の姿を見据えて、丁寧に議論して合意を形成することが大切と考えます。	バイパス道路として、信号や交差点は排除して立体合流の構造としてほしい。
1742	ICで下道に降りる際、信号や合流での渋滞がなるべく起こらないように考えてほしい。	内陸側では複合的に渋滞が悪化すると思うので、東京湾沿いの工業地帯にし眺望を抑えることにより輸送メインで考えたほうがよいのでは。	液状化		
1743	プロジェクトのかかる時間とコスト。	千葉県全体に及ぼすメリットとデメリットをより具体的に整理し、過疎化する千葉県の活性化に繋がる様にして欲しい。			
1744	千葉県内の東西の動きに関する道路新設も重要だが、南北の動きに関する道路新設も重要。理由としては東西に道路が増えて混雑が緩和すると予想されても、県北から車が流入する		1-2の通り		
1745	自動車の分散	自動車が通りやすい環境	自然環境の保護	自然環境の保護	津波や地震から守る
1746	いなげの浜などの海浜レク施設の保全	首都圏から最もアクセスが良い海水浴場であるいなげの浜などの海浜レク施設の保全			湯河原町など、道路と海水浴場を共存させている他の事例の取り入れ
1747	なるべく早く、強固に造って欲しい				
1748	交通の便	非常時での交通選択肢の多様性は嬉しい			
1749		安全性	生態系への影響	海洋生物の保護	標識の見やすさ
1750	車線維持	慢性渋滞区間のスムーズな通行	実現性、早急な実行	入出口の渋滞回避	地下利用、埋め立て等
1751	騒音、排気、自然破壊	具体的にというのは施工とか？ルート？			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1752	騒音問題	赤字側の海沿いのルートが望ましい。あとは、予算とにらめっこ。	現道案だと騒音、用地取得に時間がかかり結果的に海辺案との予算と変わらなくなる。	陸地は、住民がおり騒音やいろいろと問題がでてくるが、海辺の新ルートであれば台風や豪雨でなければ通れるので時間的にも早く着工できる。	海辺に作るのであればそれなりの建設費がかかるのだろうから若干の値上げは仕方ない（新ルートのみ）がプラスしても200円程度の値上げでしていただきたい。もしくはETC2.0の車両は、通常よりも値引きだったらうれしい。
1753			早期（15～20年以内に）実現		
1754	海沿いに高架の道路ができるのは住民として望ましくない。また、最近は稲毛海岸に白砂を投入し、桟橋を作って観光地化しているのに高架道路ができてしまうと景観が損なわれてしまう。海沿いに道路はつくらないでほしい。地下に通すにしてもお金がかかるし地上に出てくる箇所もあると聞いたがそれは許せない。			そもそも新道路の建設が必須案件なのか納得できない。合流などの関係でバスの運行の乱れがでないか気になる。	既存の道路（国道）を利用するのが良いと思う。
1755	慢性的な渋滞解決のため、既存の高速道道の拡幅では無く、新ルート新設を期待する	花輪ICと千葉東JCTから湾岸線を直接結ぶ新ルートの新設	行政とNEXCOの迅速な動き		高速道路の2層構造
1756		普通車と大型車(トレーラーやコンテナ車等)で道路を分けられると有り難い。同じ4車線の内1車線を大型特殊みたいな既存の分け方では無く、上下で2～3車線ずつ普通車以下用と大型以上用みたいな。イメージの例としてレインボーブリッジの一般道路と高速道路のイメージです。そんな感じで分けられるとコストは嵩むが交通面では渋滞などは起きづらく、事故が起こっても回避しやすくなる。			
1757	津波の可能性があるため、対策を講じる事	既存の交通を邪魔しない工事の方法を考える	地元で生活している人達に配慮が必要		
1758	湾岸地域に住んでいる人にとって騒音や迷惑行為が増えない事、地盤沈下など起きてはならない事	地盤沈下、騒音、迷惑行為、環境変化	地震の多い国なのだから湾岸地域に作るべきで無い	元々道路のある所に道路を作るべき	道路の有る所に作るべき
1759			とにかく早く作ること		
1760	水害と浸水への対策	近辺の人々が安全な方へと避難できるようにしていただきたい	民家への影響、排気ガス、騒音などが酷くなる	近辺の方々への補償、避難のしやすさ	車だけでなく自転車や徒歩で避難、移動できるように二層式にする。騒音、公害対策を万全にする。浸水、水害、台風に耐えられるようにする。
1761	税金の費用対効果	利権絡みだったら不要	費用と環境配慮		
1762	現在の湾岸エリアのルートは良いと思う。	市川から船橋にかけて混雑は解消してほしい。	海辺地域の景観は確保してほしい。		
1763	予算。（費用対効果と申しましょうか。）	過大投資にならず、一方で渋滞を軽減するよう、費用対効果が重要だと考えます。		信号待ち渋滞の著しい船橋市若松付近、道が途切れている千葉市稲毛海岸（新港清掃工場）から蘇我までを建設すればまずは十分な効果が得られると思います。その間は既に開通している海岸道路を生かし、交差点のみ半地下にすれば投資を抑えて効果が得られるのではないでしょうか。	
1764	景観を壊さないこと。高層はNG。地下にしてほしい。				
1765	地上の建設は景観を損なう場合や騒音などの懸念があるためそこを充分配慮していただきたい		地上に建設することで景観を悪くしたり騒音など、市民にとって住み心地を悪くなるようなことは避けてもらいたい。また、それによって千葉市のイメージも悪くならないようお願いしたい		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1766	コンテナトレーラー（一般的なトラックとは別）ができるだけ一般道を通らなくて済むようなルートであること	東京港や横浜港は埠頭にほぼ直結で高速のICがあるにも関わらず、千葉港は特に千葉中央地区から高速ICが遠いため、陸上輸送の観点では非常に不利だと思います。千葉港の発展を目指すのであれば、千葉港直結のICは必須だと思います。	歩行者の横断のしやすさ	現道拡幅した場合、歩行者の横断がかなり制限されるのではないでしょうか。（歩道橋がある場所のみの横断か信号を長時間待つことになる）それをきちんと評価項目として示すべきだと思います。	(1)青ルートの自動車専用道路版（構架）の検討及び比較をぜひしていただきたい。(2)各案の構造的な観点からの耐震性や津波に対する耐久性を示していただきたい。(3)各案の事業費だけでなく、経済効果も示していただきたい。(4)各案の渋滞の緩和度を定量的に示していただきたい。
1767					赤の1-1、1-2の案はどちらも極めて非現実的。人口密集地であり高架にせよ、地下構造にせよ、工事が出来ない、
1768	京葉臨海鉄道などの貨物鉄道との接続性(モーダルシフトとの親和性)	物流と人流の動線分離。大規模災害時の緊急輸送道路としての可用性・堅牢性。貨物船の航行の妨げにならないこと。	他の代替手段との事業効果を比較すること。	高速道路ではなく港湾施設の増強・貨物鉄道高速化などの考えられる他の代替手段では事業目的とする効果が得られない見込みということを検討して欲しい。	高速道路内に自動運転の高速貨物鉄道を走らせて鉄道会社に建設・維持コストを負担させる。自動運転車専用レーンを将来的に設け，交通をスムーズにする。PA・SAの用地も確保しておく。
1769	常時渋滞箇所の改善	三番瀬の早急埋立、東京千葉間のルート改善	人間社会に置ける時間ロス	兎に角早急な渋滞の改善	湾岸地域及び内陸地域の慢性的な渋滞の改善
1770	三番瀬ルートの実現	三番瀬ルートの実現	沿線住民が強く望んだのに、凍結されたので、失った時間を取り戻す為の早期実現。	早期実現こそ配慮だ。	三番瀬は守る自然が無くなってしまったので、配慮の必要が無い。
1771	ルート案それぞれによる、費用、工事期間、渋滞緩和予測。	個人的には湾岸道路、296号共に渋滞しているので、新しいルートを新設して欲しい。海の見える海の駅、サービスエリアが新設されると嬉しい。			
1772	新しいルートを考えるのではなく、今ある道路を活用すべき	新しい道路は必要ない。千葉街道の拡張を考えるべき	自然環境。昨今、メガソーラーも自然破壊で問題になっている。道路も同じ。どうして自然を壊してまで作る必要があるのか？10年後20年後に今の様に交通量が増えているのか疑問がある。		千葉街道が1車線にも関わらず、右左折する事で渋滞が発生していると思われます。右折車線を作れない交差点を右折禁止にするだけで渋滞はかなり減るのでは？今できる事を検討せずに、安易に新しい道路を作る事を検討するなんておかしい。
1773	環境を壊さないように	建設の経済性	地震等の災害に強い．又避難場所になる	安全性と経済性	特に混雑する場所から、一般道に抜ける方法
1774	船橋市在住40年以上に成ります。三番瀬と船橋の海は絶対に残してもらいたいです。国道14号の渋滞緩和に繋がるようなルートを希望します。				
1775	現在の湾岸線の渋滞緩和		環境問題		
1776	街の環境、騒音、振動、景観	海沿いルートを選択する場合、地下ルートを強く希望します			
1777				生活に必要なルートでも、自然にも配慮した道路が大切と思う	
1778	自然環境破壊のない道路	災害時にも安全に走行できる道路		細かい分岐は不要	IC等を増やさず地域間を直行できるルートが望ましい
1779	各地域からの接続道路が渋滞しにくくスムーズに合流出来る一体的な整備が必要だと思います。	予算にかかわらずスピード感を持って早急に取組む事だと思います。			
1780	完成年月	安全で台風等の影響を受けず、完成が早いこと			
1781	速度無制限にしてほしい。	日本初の速度無制限道路を作ってほしい。	運転していしているときの景観を良くしてほしい。		イルミネーションを多様した、観光スポットにもなるような道路を。
1782	海岸線の浅瀬の確保と公園地帯への影響の少なさ				
1783	景観	高速道路を新設する必要は無いと思います。渋滞発生場所はある程度特定出来ていると思うので、現存の道路で解決出来ないか広く意見を募り、模索することから始めてもらいたいです。貝塚トンネル、千葉東ジャンクション、京葉道路と東関道の合流地点等、車線を増やす、合流の仕方を変更する等まだ出来ることがあるように思います。		本当にこれ以上道路が必要なのか疑問です。	
1784	あまりコストをかけない	ボトルネックは船橋市内だけなので、そこを拡幅するか迂回するルートさえあればいい	自然環境はできるだけ配慮を		自転車通行可能、平面交差を作らない、通過交通優先

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1785	早期開通	早期開通		早期開通	
1786	都心へのアクセス機能向上と湾岸地域の活性化	幕張副都心へのアクセス向上	周辺地域の活性化	幕張地域と谷津干潟周辺のアクサス向上と環境との調和	
1787	地域の騒音	道路設置による立ち退き問題			
1788	地域住民と産業車両の分離を進めてほしい。成田街道は歩道もほとんどないほどに狭いのに大型が多く通る。本当に危険を感じる。			地域の慢性的渋滞の解消	案1道路新設案のほうが良いと思う。357を拡張しても結局357に集中し、357へ向かう車の渋滞はかわらない気がする。利便性だと本音は湾岸よりも内陸に道路新設してほしい。
1789	将来的なメンテナンスのしやすさ				片側2車線は必要、できれば3車線
1790	一般道を含み、既存の道路網に悪影響が有ってはならない				必要に応じ、地下利用も視野に入れる
1791	コストパフォーマンス	交通渋滞を目に見えた第一の課題と考えるが、そのロスと、渋滞改善によるプラスの経済効果のシミュレーションが必要と思います。		浦安近辺だと、上りの信号や地権者（ディズニー手前のコンビニ）がボトルネックになっているかと思います。うまい、合流の手段があるといいですね。	案1と案2ではどのくらいのコスト差異がありますでしょうか？かけたコストに対し、不経済の解消に加え、回収できる発展が必要だと思います。
1792	慢性的な渋滞の解消	複数のルートが欲しい			
1793	周辺道路の再整備	京葉道路、14、16、357号線の渋滞の緩和	海岸との景観の調和。カッコよくしてほしい	自然にはある程度配慮しつつ、是非早期建設を進めていただきたい	軟弱地盤に建設する為の耐震性強化
1794	収益向上とメンテナンス性の両立	湾岸道路は立地上、津波被害が出た場合避難場所としては適さないので、いかに脱出しやすい構造にするかが重要と考えます。また、物流網の強化と自動運転対応を考える上で現状の道路とは別にすべきと考えます。			
1795	釣り人目線としていまある千葉の海の釣り場をなくさないような道路を作ってほしい		釣り場を無くさないでほしい	例えば海上にはしをかけるなら検見川などを釣り場をなくさないようなつりばをつくってほしい	陸上につくってほしい、
1796		事故が起きにくい見晴らしや道路標識が分かりやすい道路		生まれも育ちも千葉県で千葉県と千葉の自然が大好きです。三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境と動植物の生息環境及び生育環境は絶対に破壊しないでほしいです。	
1797	渋滞を緩和分散させる。そのためには既存とは別ルートが重要。				国道１４号線は冠水しやすいのでこちらに新湾岸線を付帯するのは望ましくないと思います。まずは冠水対策を。新湾岸線は海岸線に新設、車を分散させ渋滞も緩和できる。トラックも海岸線の方が倉庫、工場などへのルートが確保しやすいと思います。それによって街中の渋滞も緩和される。アンダーパスは集中豪雨が年々増えているのでやめた方がよいと思います。冠水する。工事費も高額。工期もながくなる等。
1798	しっかりとした輸送力を長く使っていけるように多めに予算を使ってでも良いものを作るべきだと思います。	輸送力重視でいいとは思いますが、そもそも美浜区自体を工業化したほうがいいのではないでしょうか？	住宅地から2~3km以内には5m程度の遮音性の高い界壁が必要。	理想を言えば東京都勝どきを通るようなトンネルタイプの界壁がある方が望ましいです。（もちろん特大車が通ることができる方が優先です。）	洋上を通るルート等もあるそうですが流石にメンテナンス性とコストを考えると陸上ルートで良いと思います。
1799	上下の複数ルートの整備	R357の浦安一習志野間の高架化を早急に行なって欲しい	渋滞による経済損失	事業費用は、諸外国のように入国税を徴収して充てて欲しい	ETC専用
1800	道路計画における、	道路計画における土地の買収について、スムーズに進めるための法律の改革。	土地所有者に対する、強制的な法律の改革	スムーズな土地の取得が出来る法整備	自転車専用、公共交通の道路も検討し、そもそも自家用車に頼らない計画を作る。
1801	自然環境の維持	高架構造による環境の変化は反対です			
1802	特になし	より安全に、救急および災害時の対応が考慮された、スピードのある輸送が可能。			
1803		大規模な費用が発生しないこと。			
1804		津波や高潮などの被害が出た際に、その影響を最小限に抑え、災害時に、いつでも使える道路にすることが、大事。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1805	道路からの景観				サイクリングコースも付けるべき
1806	業務車両専用道路も有りではないか?	生活圏との分離			
1807	この道路自体に反対派や不要な公共事業では？みたいな意見は受け止めつつも、無視することが重要だと思います。問1の重要性がはるかに高く、国を巻き込んでトップダウンで急ピッチで進めて欲しい内容です。			用地取得に多くの時間とコストが掛かりそうですが、何とか頑張って迅速に進めて欲しいです。北千葉道路の市川・鎌ヶ谷区間のように進捗なしみたいな状況は避けて欲しいです。ルート予定地には新規で建物を立てられなくするなど、市議会？県議会？含めて動いて欲しいです。コストについては、お金を積めばどうにかなるなら国から引っ張るなどして欲しい。現状のままでも慢性渋滞でものすごい経済損失が出ています	片側3車線は最低でも欲しいですね。
1808	以前計画してたルートが望ましい	既に用地が確保しているルート	三番瀬にこだわり過ぎだと思う	早期実現	既に用地確保している部分を積極的に
1809	基本的な考えです。８がけ時代です。拡張、拡大は絶対にダメです。現在有るものを有効利用することです。どうもこのこのアンケートは自分達の便利制を考え新設、拡張を考えています。先を見たアンケートにしてください。				
1810	兎にも角にも渋滞の緩和をお願いしたい	分散して選択肢を増やして欲しい。	排ガスを考えると、埋め立て地の先を通すべき	京葉道路、湾岸の渋滞を出来る限り緩和すること。環境云々も大事だが、渋滞による排ガス、ガソリン消費の増加は問題。	新しいルートはIC少なくて良いと思う
1811	将来の自動運転を視野に入れた道路及び付帯の設備、メンテナンス。	東京湾への津波の有無と程度を熟慮して高架か地下を選択する。地下の場合の安全性は重要。	将来のこのエリアの位置付け		
1812	無料の高規格道路である事。				無料の高速道路にして、インターチェンジを多く設置して欲しい。
1813	交通量の分散		利便性	コスト	耐震性
1814	自然を守る事。	既存の施設の有効活用と自然を守る事。や			
1815	谷津船橋ICは渋滞、重大死亡事故をつくるため最悪の投資(税金の無駄使い)であった。357の渋滞にも拍車をかける、最低のIC。呪われた出入口である。	千葉県は渋滞を発生さす道路をつくるのが、上手である。外環、298が開通して直ぐ、市川大橋下りは連休中大渋滞。新ルートは、片側4車線以上で、ジャンクションは、2車線確保し、全て立体交差にしないと新たな渋滞を生む。	中途半端なIC、ジャンクションは作るべからず。成田(空港)、羽田(空港)、市原(アクアラインの東端)の３ICだけでも良い。そうすると、現在の湾岸の渋滞が減り、排ガスが最大限に減少する。	357の高架化、市川市、特に、船橋市は東関道、JR京葉線から357を離すべき。	千葉県民は利用しなく良い。新ルート(新道路)は拠点通過型。現在の湾岸(首都高、東関道、357)のトラヒックを下げて、渋滞を無くして、谷津船橋ができる前の渋滞がない湾岸に戻して、高速料金を払ってよかったと思える湾岸に戻し貰いたい。
1816	三番瀬の環境保護				
1817	津波対策	地下は首都直下地震に脆弱性を感じ、海上ルートは景観に難あり。拡幅がベストと思います。(コスト面の情報がないため考慮していません)	特にありません。	前述のとおりです。	メンテナンスを考慮した場合、塩害対策を考慮しても地上の方が簡便ではないか。
1818					既存の湾岸道路は自転車の走行に支障がある(車道はトラックが多い、歩道は狭い)ので自転車レーンの設置を検討してほしい
1819	14号と357以外に船橋に帰ってこれる大きい道路	渋滞の解消			
1820	都内に抜けるルートこれぞ湾岸西葛西舞浜浦安	居住者が多くなっている場所または観光場所がある地域税金を沢山払っている地域住民優先して	地上ばかりに目を向けるのではなく船料金も考えてみて	トラックなどの運搬車は船での移動もありえるかなと。湾岸の海を利用し景観も損なう事なく費用対効果もあり。環境に優しい。	海路を是非考えて
1821	大きな商業施設への直接的なアクセス(商業施設周辺の渋滞緩和や細い路地を抜けて走る車の減少目的として)	津波などが発生した際にも防げる効果があるとなお良い			国道357との2階建て道路(用地取得の必要が少なく建設出来るのではないか)
1822	同乗者が風景を楽しめるルート、自然など現在の環境に打ち解けるルート、地域を分断しないこと	既存の幹線道路との接続の良さ、接続時の右左折渋滞がないこと、	工期が計画通りに進むこと	既存の通行の妨げにならないこと	小さな流入道路がないこと、道の駅など規模が比較的大きな周辺施設があること
1823	コスパとインフラの充実と市民人口の増加に繋がる公共事業	重複しない効率の良い事業	浦安と幕張を短絡可能なブリッジまたは海底トンネル	用地買収の少ないルート	できれば景観騒音を考慮すると半地下方式
1824	観光性	通り道ではなく、目的地になるような施設を周辺につくる		工事にあたり自然を守ることは当然だが、守るべき自然がそこにあることを知ることができるような学習的な施設や掲示物を作る	
1825	渋滞回避		自然環境の保護、大気汚染		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1826	商業施設と生活圏の利便性向上	景観を損なわないルート	一般道路との接続		
1827		最低、片側3車線は必要だと思う			
1828	AI/ITテクノロジーを活用した信号制御等のリアルタイム制御による渋滞緩和	アセットだけではなくセンサー・モニター・データ活用によるリアルタイム制御ができるはず			
1829	関西のような湾岸線でお台場まで繋げる	上り線と下り線を上下にした構造で渋滞の緩和	現在の湾岸線を廃止した再開発	海の上に計画	ルートはお台場まで…構造は上下の2階建
1830				いまある三番瀬、谷津干潟は都市開発が進む中で守られてきたとても大切な自然環境なのでそれを壊すような道路開発は反対です。	
1831	新湾岸道路は不要	新湾岸道路は不要	新湾岸道路は不要	新湾岸道路は不要	新湾岸道路は不要
1832	建設費と経済効果	騒音や排ガスなどの環境破壊			
1833			アンダーパスは冠水の心配あり？液状化対策は？		
1834	三番瀬を守る	3番瀬を守る。無駄に埋め立てない。			既存の道路拡張など、今あるもの活用していただきたい
1835	車両合流地点の渋滞緩和	芝浦物流近くの合流でいつも渋滞している為	海岸近くに道路建設	海の先に道路を建設したら、景観も損なわれる。それと花火大会やマリンスタジアムの花火など最近は季節問わず多く開催しています。海岸近くに建設したら路駐が絶対問題になると断言します。	トンネルを掘り地下ルートが、問題も起こらず良いかと思います。バイク専用レーン、トラック専用レーン
1836	天候の影響を受けにくい。		高速道路の乗り降りの場所が混雑しないエリアであり、かつ道路の構造も導線がスムーズでわかりやすい。		
1837					京葉道路の高架化
1838		内陸の第2案に賛成。海沿いは災害時に利用できない可能性が高く、陸橋の場合は景観の問題がある。			
1839	費用がかからないルート	人口が減っていくのであれば交通量が減ると思われるため新たな道路建設は不要			
1840	千葉県の地域に第二湾岸は不要。羽田行きのバスも頻繁に利用するが、その先の東京方面の慢性的な渋滞を先ず解決した方が良い。	千葉県内の東関東道路はそんなに混まないですよ？357の渋滞を解決したいなら高速料金を大幅値下げすれば良いのでは？			
1841		コンビナート、工業団地間を結ぶことによる、生活圏内へのトレーラー、大型トラックの流入減			浦安新町からの延伸（第二湾岸道路）と、生活圏内への大型トラックの流入減
1842	車道を増やすこと	特に無し	今後の利用の利便性を一般民衆へ発信	特に無し	トンネルではなく路上道路でほしい
1843	地震、津波が起きた場合の強度		八潮陥没事故のような事故が起きた際の周囲環境の検討及び修繕費の検討		
1844	渋滞解消				
1845	現在の湾岸ルートとは違うルートの創設。できれば海に。あと海の生物に影響与えないよう浮き橋のような道路	浜辺にもう一本。またはメガフロート的なもの	急がなくて良いので、地元民の合意の上で工事	成田空港増設や移民大量流入にたいし、車の運転は日本の教習所を通って、免許取得者のみにしてください。高速道路に住み着く、渋滞になったら物ごいする、道路を逆走、信号無視をする等の人間は即逮捕、国に送り返す、世界で交通ルール守る民族は日本人くらいです。役人や政治家は外の世界知らなさすぎます	日本なので標識は日本語のみ。あと、政治的プロパガンダの標識立てないでください。北海道や津軽の高速道路はだめな見本
1846	台風、地震に不安の無いルート作り		本当に、新しいルートが出来たらば、改善する事は多いか!?	海の上を通るルートの安全性。又、駅周辺の商業施設へのダメージは? 東北地震の様な大規模地震に対して、工場地帯にルートを作る安全性の説明	一般車両と分けてトラックなどの輸送車両を、時間帯で優先させたらどうか?

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1847	第1－1は反対。地震、津波があれば機能しない。第1－2は埋め立て地は地盤沈下と液状化現象（東北震災時に）おきるので機能しない。	美浜区打瀬の住民には、景観、騒音、大気汚染、環境の悪化、湾岸地区の建設は断じてはんたい。	既存のある３５７号線、16号線の拡張工事のにするべきである。	前述のでも記入済みですが、房総地区に安全に荷物輸送は、埋め立て地区に道路は危険です。	国家事業でする道路は、経費が掛かろうとも、安全な場所選びが必須。
1848				今ある貴重な自然環境に対しての影響を最小限にとどめようという取り組みや働きかけ、努力がみられないと感じます。地域を良くするためだとしても、地域特有の自然に影響があることはよくないと思います。	
1849	生活圏の保全	長期的交通需要の把握現実的建設計画永続的修繕計画気象条件や災害リスク他の優先課題への対応	道路により分断されることによる津波等の災害時避難経路遮断	収用及び環境や治安上悪影響を受ける所有者と利用者への十分な補償	現道周辺は荒廃した空き家も多く見かけるため一体的な整備をするとともに沿道の利活用を積極的に検討したい
1850					現状の16号、357号線より海側に新しい道路を作って欲しい。それにより東京から千葉の工業地帯へのバイパスになり、アクセスが格段に良くなる。（イメージとしては東京横浜間の3本の道）
1851		慢性的な渋滞の緩和と生活道路への流入阻止以外に無いです		色々な意味で、近隣への配慮は絶対に必要だと思う	
1852					案2が利用しやすいと思う。千葉県の首都圏整備も大事だが、県内の国道・県道の管理整備もお願いしたい。
1853	案1につきましては、地下構造、高架構造にどちらにしても膨大な費用がかかる。	費用と工期の長期化	費用や景観の問題があるので現行の湾岸道路の千葉西警察署から先の延伸を検討したらどうか。	成田空港の機能強化のタイミングで東関東道との接続。	千葉西警察署先からの延伸は357号線、16号線沿いにそって市原ICまで高架化、片側3車線以上が望ましい。
1854	公共輸送（バス等）、及び物流（トラック等）への配慮	拡張が予定されている成田空港への更なるアクセス強化（速達性など）	事業着手から事業完了までのスピード感		
1855	環境への影響を最小にして欲しい。	環境の保全	大気汚染	用地買収の少ないルートが望む	海底トンネル案もある
1856	海へのダメージの軽減	ビーチの再生			PA＆SAetcの充実
1857	渋滞が少なく、円滑な流れの確保				
1858	その他のロートとのアクセス	合流地点が立体交差になっている。自動車専用道路	住民の理解	沿道の環境	自動車と歩行者の分離（自動車専用道路）立体交差
1859					東名や新東名のようなルート分けもいいかもしれないが、基本的には現状のルートのままでいいと思ってます。ただ、修繕などが難しい場合は別ルートがあった方が管理しやすいかもしれませんが、もし新ルートやるなら357の少し海側の3番瀬海岸との間の工場地帯辺りを希望します。海をいじるのは余り良いとは思えないため
1860	自然環境に配慮	沿線エリアへの悪影響			地下
1861	全ての道路に対して、地震などの災害に対応できる道路や渋滞緩和を目的とした道路の作成		税金の使い道		
1862	工事費用			案1-1については、海辺の景観、眺望が損なわれるし、動植物の生息環境もいも著しいダメージを与える。	
1863	必要な土地は買収を行い、早く広い道を作って欲しい。				
1864		新設			片側3車線の確保、既設の東関道や京葉道路との相互利用のしやすいI.C配置
1865					極力立体交差とし、信号のない道路網を構築することで渋滞を解消する。速度超過への牽制として常設オービスを複数設置する。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1866	道の利便性と船橋問題、船橋市に降り口を無くす、バイパスを作るべき。	現道拡幅案は本当に意味がない、今の357と高速が並走していて、結局渋滞緩和していない、同じ所に2本道を作る意味がわからない、別なコースを作らないと意味がない、本当に千葉県の高速とか、一般道の合流が入る車、出る車が同レーンにある所が多い、千葉県の道路インフラは本当にひどい、高齢の運転もさらに増えるので、入るレーンと出るレーンが一緒みたいなのは辞めて欲しい、357の浦安にそのパターンがあり、渋滞の原因になっている。今の千葉県の主要道路を作った方は何にも考えないで作ったとしか思えない。あと船橋市にもっと道路に対してお金を出させるべきだと思います。渋滞の原因になる施設を沢山誘致や現存していて、その施設から莫大な利益を得てるくせに、道路改善をしない、船橋に用がなく、通る人にとったら、本当に最悪な地帯だ。船橋市に出入り口を無くす、バイパスを作るべき。	出来る限り自然はそのままにして欲しい。	地下を通すのが良いと思いますが、巨大地震などが起きた時、被災、復興がしやすい方を選んで欲しいです。大災害を踏まえて高架構造主体か地下主体を検討して欲しいです。	現道拡幅案は本当に意味がない、今の357と高速が並走していて、結局渋滞緩和していない、同じ所に2本道を作る意味がわからない、別なコースを作らないと意味がない、本当に千葉県の高速とか、一般道の合流が入る車、出る車が同レーンにある所が多い、千葉県の道路インフラは本当にひどい、高齢の運転もさらに増えるので、入るレーンと出るレーンが一緒みたいなのは辞めて欲しい、357の浦安にそのパターンがあり、渋滞の原因になっている。今の千葉県の主要道路を作った方は何にも考えないで作ったとしか思えない。あと船橋市にもっと道路に対してお金を出させるべきだと思います。渋滞の原因になる施設を沢山誘致や現存していて、その施設から莫大な利益を得てるくせに、道路改善をしない、船橋に用がなく、通る人にとったら、本当に最悪な地帯だ。船橋市に出入り口を無くす、バイパスを作るべき。
1867	出来るだけ早く完成させる				悪天候や自然災害に強い道路が良い
1868	環境保全				
1869	生活道路を含む渋滞の緩和		災害への強さ(災害時でも使えること)	メンテナンスの容易性	高谷ジャンクションは複雑なので、新湾岸道路と接続する際に今以上に複雑な道にならないようにしてほしい
1870	千葉駅中心部への自動車アクセスの悪さ			既存のインフラストラクチャーとの関係、無理な移転や必要以上の干渉を避ける、つなげるべきは繋げる	運輸支局入口交差点にアンダーパスを設けて新道にできるであろうICへのアクセス性向上、
1871	ラダー化及び新設部の末端での渋滞防止対策の実施	ラダー化及び新設部の末端での渋滞防止対策の実施	ラダー化及び新設部の末端での渋滞防止対策の実施		工業地帯への出入りの車両及び通過車両にとって利用しやすい構造
1872					浦安市ではすでに用地が確保されているので、最初から東京までつながるルートとして計画していただきたいです。
1873				費用対効果の評価結果を明確に開示すること。場合によってはプロジェクト中止も選択すべき。	
1874					絶景のカフェやおしゃれな道の駅的なお店、温泉などあったら使いたいと思う
1875	騒音防止壁によって景観が損なわれてしまうこと	最近湾岸地域にマンションや施設が建っていることもあり、自動車の騒音問題の対策をしないといけないと思います。ただトンネルのような騒音防止壁は景観を損なってしまう恐れがあると思うので、騒音と景観を両立した構造、場所にして欲しいと思います。			1.合流する車線より本線の車線の方が多いようにする。2.合流後の本線の車線を減らさない。3.合流は渋滞防止で長くする。4.逆走ができない構造にする
1876	自然環境及び生活環境に悪影響を与えない（むしろ整備の結果で改善されるよう考えるべき）				地下構造主体の整備がのぞましい（国道14号、千葉市中心地の地下構造の道路のような形態は良いと思います）
1877	バイクのすり抜けが減ること	16号の渋滞の解消。移動ルートが限られすぎているために混雑していると感じています。	地盤が安定しているのかどうか		
1878	県民の生活環境を守ってほしい。（他県民やインバウンドの流入による慢性的渋滞の対策や騒音対策、交通事故防止策の徹底と道路使用料の徴収。千葉県民は優遇。				
1879	既に生活している住民、生物への配慮	費用対効果。少子高齢化、車の運転も自動化が当たり前、空飛ぶ車などという話題も耳にします。これらの活用も踏まえた計画があればよいと思います。お金と時間かけて道路作ったけど要らなかったとならないように。今ある道路のメンテナンスも考慮して頂けると（下水道と似たことにならないように）			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1880		高谷JCTから都内方面の首都高速車線数増加			成田空港機能強化により、インバウンド、アウトバウンドとも増加となるが、鉄道アクセスだけでなく、バスも必要なカテゴリーであるが、道路渋滞等の時間ロスは全てにおいてデメリットでしかなく誰も得とならないので都内までの道路環境改善は必須であり、バス優先車線の追加なども検討したほうがよい
1881		慢性的な渋滞と周辺地域の土地の整備	道路の狭さ（道幅）自転車走行できる道路の整備		
1882	海釣り公園を通るルート	経済性			
1883	排気ガスによる大気汚染が少いこと				信号が少い、高架またはアンダーパス
1884		景観重視	景観と利便性		
1885	実際該当ルートの住民の意見を聞いてください。	道路自体を地下にすること			地下構造を希望します。
1886			市内に3本目の高速になるが、子供たちや住民への空気への影響が気になる。住民には、あまりメリットがないように思える。		
1887	物流に必要な場所	湾岸道路より陸側は、住宅が有難しいと思うので海側に作るのが工事するのにも良いと思う。	幕張辺りは景観を気にする様に思うが物流の方が優先した方が良い。良くなれば工場とか出来て雇用も増え住人も増える。	高谷から千葉東金道路と結ぶのか良いと思うが蘇我迄行けるならそれも良いと思う。	357号広いので中央分離帯に高架を建てるルートも出来れば良いと思う
1888	2車線以上				
1889	工事期間の渋滞を最小限にしながら迅速に進めて頂きたい	新規区間を増設して地下を通して欲しい			
1890	せっかく新湾岸道路を造るのならば妥協なく素晴らしい新道路を建設して欲しい	穴川16号線↔新港横戸町線終点地区新港が朝晩渋滞している。新港新湾岸線とつなげて欲しい			
1891			地震、災害に耐えられる		
1892		兎にも角にも慢性的な渋滞の解消を望みます			市原ICから高谷JCTまでの直通地下ルート
1893		幹線道路が渋滞する時間帯はいつも同じであり、慢性化していると感じる。改善するべき。			
1894	費用対効果（安全性・維持補修の容易性・抗堪性）	新湾岸道路への入出路の最大限の確保	新湾岸道路の南北を分断する方向を避ける	既存道路との連絡路・新湾岸道路の南北の連絡路の最大限の確保	海岸沿い地下道は抗堪性が著しく低いので高架・既存道路拡張が望ましい
1895	観光に来た人に湾岸エリアの魅力を見せること	目的地までの時短ルート			
1896	車線幅に余裕がある				
1897					幕張から南船橋に向かう近辺が、夕方の渋滞が発生するポイントだと思う。新しい湾岸道路を作るのは大きく費用、期間がかかってしまう為、ポイントを絞った効果的な渋滞解消策を考える方が少ない費用、短期間で効果を得られらのでは無いですか。
1898	交通量の分散	京葉道路、湾岸道路と役割・機能を分けるために蘇我と繋げず千葉駅周辺の中心部を迂回するルールにした方が良い。	持続可能な収益見込みと経年劣化への対応		二車線以上の確保、高架下を保育園や保育クラブ、駐車場等の有効活用
1899	渋滞の本質・真の原因の把握	高低差、合流方法、車線数	渋滞の解消が周辺住民への最大の配慮	高低差、合流方法、車線数	ゲートブリッヂと同様の考え方で三番瀬課題は解決可能かと。
1900	国土の強靭化と交通アクセスの向上	慢性的な東京と千葉の渋滞解消するための第二湾岸線は必要	自然環境に配慮しながらコストアンドベネフィットを徹底し費用を圧縮する事	千葉の海岸線の環境に配慮、三番瀬など	表1-1の高架での検討が望ましい
1901		旧・第二湾岸の用地(浦安、習志野、美浜区)も活用をお願いしたい。慢性的な渋滞は葛西～辰巳なので、そこを避けるルートがほしい			
1902	海岸沿いにインターを作ると、インター周辺の生活道路が大混雑するのでそれは避けてください。	海沿いの住宅街の住環境が悪くなることは避けてほしい。	ベイタウンは通商産業省のグッドデザイン賞を受賞した街です。高架道路は反対です。	これ以上道路はいりません。	案２の357号に高架道路を併設することに賛成です。事業費も一番安い。
1903	物資輸送のトラック通行が少ない「快適な住環境」の確保	住環境と産業立地の分離を目的とした都市計画の整備			
1904	渋滞緩和				
1905	交差点をなるべく減らし信号渋滞を減らすこと（船橋ららぽーとあたりが酷い）				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1906	湾岸地域の景観の維持向上				沿岸部に高架構造の道路を新設することは反対です。渋滞解消は重要な課題ですが、都市の景観や環境を最優先に考えていただきたいです。
1907		第2湾岸道路の早期整備。357号/8号の若松交差点を中心とする渋滞の解消	観光名所(景観)となるようなデザイン性の高い、三番瀬を横切る第二湾岸道路の造成。	幕張新都心から東京都へ繋ぐ、南船橋エリアを通過しない、第2湾岸道路を整備すること。	第二湾岸道路と既存の湾岸道路をバイパスする道路も整備すること。
1908	これ以上の海の埋め立ては必要ない	現状の海岸を破壊しない方法			
1909	できるだけ迅速に整備ができるルートが望ましい				
1910		渋滞の緩和		自動車専用にした方がいい。	なるべく地下を通す
1911	三番瀬の保全				
1912	環境、景観に配慮したルート				
1913	若松交差点などの慢性的に渋滞発生している箇所に対するトータルな道路行政としてのトータルでの手当て。				
1914	海側の新設道路は不要	第3案の既存道路の拡張がベスト			
1915	将来人口を考慮した葛南地域の増強				自転車が車道を走らないようにする仕組み。
1916		渋滞解消、高速へのアクセスまでの渋滞も解消してほしい			
1917	館山道を通らずに市原に抜ける道				
1918	通行すること自体が快適に思える（走行したくなる）魅力的な道路	事故や渋滞が発生しない、安全安心に走れる道路、また、地震発生の際、津波の影響等を受けないこと	港湾資源の確保	周辺住民の方々への配慮	周辺道路からのアクセスが良好であること
1919		事故をおこさせない作り			津波などを防御できたらいいなと思います。
1920					高架が良いと思う
1921		ただ交通量を分散するだけではなく環境配慮を考えた政策	建設工事で排出するco2排出量	湾岸高速であるゆえに構造物の劣化が進みやすいことから保守についても効率的に永く安全に使えること	想定外の温暖化などにも構造物が耐えられること
1922	東京湾の生き物の生活環境の維持	交通渋滞の緩和と東京湾の生き物との共存。	工事の標準化による費用削減と長く使えるルートの決定	自然環境への負荷軽減。	立体的な多層構造でルート用地削減
1923	谷津干潟や船橋三番瀬などの自然保護、砂浜のある海岸線の保護				
1924				三番瀬や谷津干潟には一切手を入れない。	
1925	沿線に観光施設を誘致してほしい。景観が良いパーキングエリアがあるとといい。また自転車専用道路を作ってほしい。	道路開通によって生まれる街などの計画	既存の道路との接	サイクリングやアウトドア、レジャーなどを後押しするようなことを考え	
1926		上り線の千葉東JC～花輪IC、下り線の宮野木JCT～貝塚IC間の慢性的な渋滞の軽減	新規路による慢性的な渋滞緩和度合いと、総工費ならびに用地取得の難易度のバランス		早期の完成のため、用地取得の難易度と総工費を抑えるため湾岸千葉ICと蘇我IC間を結ぶルートを検討する
1927	景観を損なわないように地下トンネルのルートがよい		357ルート渋滞解消のため案2を推奨。もし案1の場合は、自然や景観を損ねないように全てトンネルの案1-2を推奨！		
1928	西湘バイパスの様に波浪に左右される道路にはして欲しくない	沈埋函の活用			
1929					案2を主にルートを考えてほしい。
1930	十分な道幅が確保されていて、かつ安全性が高いこと				
1931	地下構造を主体とする場合は特に、地下水への影響		空と海辺の景観維持は是非考慮いただきたいです。お願いします。。		産業面で選ばれる地域になるために、慢性的な交通渋滞→交通事故事故発生→事故渋滞による交通渋滞、の悪循環を抑えられたらと思っています。そのためには、高速道路からアクセスされる一般道の整備（地上、地下、歩行橋等の立体交差を増やすことによる幹線道路の信号削減など）もセットかなと思います。あと、環境のよさが決め手で湾岸住民になった身としては見上げる空、海岸線が狭くなるのは嫌だなと思います。
1932	三番瀬をアンタッチャブルにしては骨抜きである	三番瀬をアンタッチャブルにしては骨抜きである	新湾岸の有効性	三番瀬をアンタッチャブルにしては骨抜きである	三番瀬横切り、浦安へ直結
1933	予算の低減、大地震でも安全、豪雨でも安全				案

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1934	道路の走りやすさ	道路の走りやすさについて、片側3車線だと、費用が掛かるが渋滞や緊急時の際に影響を少なくできる。また、カーブが少ない方が運転手の負担を軽減できる。		建設費については、渋滞が多くかなり困っているので、できるだけ多く使ってほしい。後から改良するより、初めからよくできた状態で作ってほしい。	地下でも地上でもいいので、片側3車線にしてほしい。費用を減らために、一部スマートICも良いと思う。
1935	案2の影響は現道の拡幅ということで把握しやすいと思うが案1は自然次第な面も多く結果的に案2以上の費用が必要になりそう	京葉線の脆弱性を思うと海上ルートは災害時に役に立つとは思えない	これまでの地域の海辺との共生への努力が全て無駄になるのではという懸念がある	地域住民の生活を守ること	近年の人智を超える自然災害の多さや変化を思うと海上ルートは不安
1936	トラック作業車は別のルートもう1つ作り乗用車と道路を分ける。それによって大きい事故は防げる		一般住宅に騒音の迷惑をかけ	合流が多いため、渋滞が引き起こる。その部分を解消しないといけないと思う	
1937	既存住宅街の環境維持	案２既存国道の広い中央分離帯をきちんと活用してほしい	既存国道中央分離帯の有効活用	静穏な住宅街の環境を維持	美浜区部分の国道中央分離帯は広すぎて何も活用されてない。歩行者迷惑だが将来に活用されるものと信じ永年我慢してきた。ここを活用していただきたい。
1938	冠水など災害発生の脆弱性	近年の気候変動、異常気象による災害を発生について、これまでの常識に囚われずに対策を講じる必要がある。冠水など発生すれば、緊急車両や救援の妨げになる為。	対象地域住民への配慮や何らかの還元など優遇措置。	対象地域以外の利点が大きいため、対象地域住民への配慮は必要と考える。	景観を配慮した高架を軸に、冠水災害発生対策を講じた最小限の地下通路を組合せて費用も抑える。
1939	事業費				
1940	本当に目的（渋滞緩和や救急搬送のスムーズ化）を達成できるのか？	つくるのありきに読めるが、本当に必要なのか？高速よりイオン周辺の駐車場渋滞の方が問題だと思うが	住民のストレス	案1のルートは生活道路に重なっており、おまけに短い区間に多くのICがある。海に近過ぎ景観・風にも影響を与え、長期間の工事は住民のストレスを増加させる。本当にやめて欲しい。慢性的な渋滞というが、頻繁に旅行に行くが、この区間で不便を感じたことはない。緩和されると思えないしむしろ、一般道の渋滞が増えるのでは	新湾岸道路は不要。リスクが多すぎる。便利になると思うのは地元住民ではないのでは？湾岸の拡張工事で十分
1941	景観の維持	人口減少時代において数十年かけて新たな道路を作るなど愚の骨頂			
1942	工事期間				
1943	長期のプロジェクトになるため、速成できるのか、また完成までの間どのように交通を捌くのか、万全の対策をしていただきたい。	第二湾岸の建設ありきではなく、今ある道路の抜本的改良にもっと力を入れてほしい。R357は湾岸市川～香澄をすべてトンネルにするだとか、谷津船橋までの東関道を無料化するなど。発生する経費はこれだけの交通麻痺を引き起こしている三井不動産に請求すればよい。	そもそも三番瀬の環境保全が原因で計画が棚上げされたことや、R357の改良が着々と進んでいる状況で別経路を(しかも有料道路で)考えるのは順序がおかしい。		東関道・R357ともに栄町～若松の渋滞が根本的原因であることは明らかなのであるから、第二湾岸をどうしても作るというのであれば高規格な一般部の整備はセットとしていただきたい。R298からの分岐部も現在の片側1車線では確実にパンクする。
1944			地域住民への配慮	地域住民への騒音問題	地下道にしてほしい
1945					一般道を敷設すること際、千葉北道路のような70kmの出すことのできる一般道にすること。
1946	津波や高潮騒音空気汚染	先ず船橋から東京寄りを整備した後千葉側を検討すべき	５０年後のモビリティ環境の変化	道路を造ることを目的にして欲しくない	現状の渋滞の理由を先ず解決して下さい
1947	環境への影響	環境を変えると、元にもどらない事、戻すための努力が必要となるので、影響は、最小限にすることが望ましいと考えます。	交通需要	人口減少となっていくため、必要性が不明確。	湾岸線ではなく、内陸部を通過するルートが良い
1948	新しく道路を作らなくても東関道の湾岸市川と湾岸千葉間を無料開放すれば357の渋滞緩和に繋がるのでは？				
1949	複数の路線へのアクセスの利便性	船取線の拡充など、千葉から北上する一般道の渋滞解消			
1950	住宅地域は通らない	現湾岸道路はポイ捨てによるゴミや暴走車両による住環境の悪化が著しく、新湾岸道路建設によって同様の事態が想定されるから。			
1951	自然を壊さないルート	新湾岸道路は必要かどうか	ラムサール条約干潟を守る		
1952	景観の保全。特に稲毛海浜公園はそのまま残して欲しい。				
1953	もっと必要なところに作るべき	鎌ヶ谷大仏交差点の渋滞解消の為、高速道路を作るなら賛成			はっきり言ってほとんど京葉道路と並行に走る高速道路は無駄に思う。確かに穴川、貝塚辺りが頻繁に渋滞するが、そこまで大したことはない。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1954	費用対効果	東関道に誘導する	本当に必要な工事なのか	東関道、京葉道路の活用	京葉道路の拡張
1955	現在の生態系に影響が無いようにして欲しい。	騒音			
1956		南北に川を渡る橋が少ないので渋滞が発生する災害による落橋などに備え、リスク分散の観点からも、既存の道路を活用し橋を多く架け、複数ルートの確保を同時に進めてほしい			
1957	湾岸道路は中心部ののアクセスもいいので、目的地の分散を考えると湾岸側に道路を作ってほしい	渋滞緩和。目的地の分散		周辺住人の同意	ららぽーとエリアの活性化が報道されているので、更に渋滞が見込まれると考えます。
1958	騒音対策を考えるとなるべく海側がよいのでは？	大型車の休憩場所(長時間ではない)があること、道幅がある程度広いこと	大型専用ライン整備とかどうだろうか		
1959	船橋周辺の渋滞の解消	渋滞の発生箇所の要因の分析、改善ができれば新しい道路は不要だと考えます。沿岸地域は災害リスクは高く、発生した場合は使えなくなる確率が高いのではないでしょうか？安全性の面からも地盤のしっかりした場所で緊急輸送を考えるべきです。内陸の方が災害拠点としては良いのではないでしょうか？	素案を考える際に明らかに間違っている選択肢ではないのでしょうか？昔からの城のあるような場所に災害拠点を置いてそこから道路を組み立てたほうがいいと思います。道路ありきで災害をどうにかしようというのはおかしい考え方だと思います。	車で避難する人が発生した場合渋滞します。徒歩での避難路を考慮する必要があります。	構造物は最小限でもっと人間生活や自然との調和を考えたほうが安全安心な道路建設につながると思います。突っ込まれて誰も責任を取れないような道路を造るべきではない。
1960	海の中をトンネル				
1961		新しいルートが必要なのかが具体的に見えてこない		新しいルートの必要性	
1962	自然環境の確保	渋滞緩和も必要ですが、なくなりつちある干潟を保護する事が、東京湾の環境を維持出来る	接続道路の改善	渋滞緩和も必要ですが、なくなりつちある干潟を保護する事が、東京湾の環境を維持出来る	接続道路の改善
1963		高谷での合流だとそれより先、東京側の湾岸道路の渋滞がひどいので浦安あたりでも別の海側に高速道路を造らないとメリットが少ないと思う。			
1964	将来、交通渋滞が少なくなればいいです。	将来、交通渋滞が少なくなればいいです。			
1965	並行して走る一般道の整備	ICの安全性。乗り降りする車が平面で交差するICがあるが、やめてほしい	ICへのアクセスしやすさ	案1で船橋海浜公園辺りにIC計画あるが、現状道路が1本しかなく国道357まで渋滞が発生する。市川方面、習志野方面に抜けられる一般道の整備も併せて必要である	最低でも、片側二車線必要。合流個所の見通しをよくしてほしい。高谷JCTは直前まで合流する車が見えず危険な個所がある。
1966	車だけでなく歩行者や自転車にも配慮してほしい。	狭い道に無理矢理つくった自転車道は危険すぎる。子供が事故にあわないかいつも不安です。一部の場所だけでなく街全体の自転車道を安全な広さを確保して下さい。あと車の青の時間が長すぎるのに歩行者の横断歩道の青の時間が極端に短すぎます！車の渋滞緩和は別の方法を考えて下さい。車の渋滞緩和は車優先で歩行者の事を考えていないと思います。歩行者や自転車を使う人の事も考えて下さい。自動車ばかり優先しないで歩行者や自転車を使う人の事も考えて道を作って下さい。	一部のだけではなく街全体の歩道を広くし、安全が保証できる広さの自転車道を作り、西船橋など歩行者や自転車を使う人が多い地域は信号の待ち時間は車と歩行者平等にして下さい。いつの間にか車の青の時間だけ異常に長くされ、歩行者の横断歩道が青の時間はあっという間に終わるようにされてしまって非常に生活しずらく不便で不満でいっぱいです	狭い道に無理矢理つくった自転車道は危険すぎる。子供が事故にあわないかいつも不安です。一部の場所だけでなく街全体の自転車道を安全な広さを確保して下さい。あと車の青の時間が長すぎるのに歩行者の横断歩道の青の時間が極端に短すぎます！車の渋滞緩和は別の方法を考えて下さい。車の渋滞緩和は車優先で歩行者の事を考えていないと思います。歩行者や自転車を使う人の事も考えて下さい。自動車ばかり優先しないで歩行者や自転車を使う人の事も考えて道を作って下さい。	自転車道を自転車道を街の一部ではなく全ての道で広く確保して下さい。無理矢理作った自転車道も交通量が多いのにあの狭さの自転車道は危険すぎる。新築マンション建設ラッシュで人がとても増えているのに。14号沿いは車の青信号になる時間が異常に長いのに、歩行者の青の時間は極端に短かすぎる。
1967	生活道路との差別化		環境配慮	環境破壊などを極力抑えたルート配置	
1968	自然及び生活、防犯環境への影響です	1、千葉県の中南部の各主要施設、ライフラインへのアクセス性物流確保の他に人口減少と自然災害を見据えた各地からのアクセス幹線として、県内の主要施設、エリアへの道路とのアクセス性を考慮したルート2.今後の自動運転のレール機能を果たすルート選定今後の人口減少で自動運転やドローン輸送などAIを使った輸送を行う上での経路安全確保とハブ基地へのアクセスを考慮したルート3.住環境を配慮したルート		防犯対策大規模幹線道路の周辺は排気ガスなど汚れていることが多く、人が立ち寄らない。結果人の目が届きにくい地域が増え防犯上のリスクが高まる。不法投棄等も環境汚染につながる	高速道路への集中を避ける意味でも並走ルートが好ましいのではと考える。沿線に車社会対応が進んでいるため。海沿いに新たに設けるのは、それだけの物量が発生するかによるだろうが、これから人口が激減する中、新設ルートの意義を見出すことが必要と考えるためだ。道路は維持にもコストがかかる。既存の維持と合わせてできる環境が良いのではと思う
1969	必要性に疑問。利権の匂いを感じる	必要性の根本的見直し。す		プロジェクト必要性自体に疑問	
1970	海側に高架式道路が設置され景観が損なわれることによる地価や建物価格、経済損失についても試算、検討したい	海側に高架式道路が設置され景観が損なわれることによる地価や建物価格、経済損失についても試算、検討したい			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1971			五井から姉崎まで渋滞が多いので、姉崎方面まで延伸してほしい。		五井から姉崎まで渋滞が多いので、姉崎方面まで延伸してほしい。降雨災害等考えると、地下より地上のほうが望ましい。
1972			迅速に行う		
1973	排ガスの問題をクリアする。夜間割引をやめて！夜間のトラックが増えてSA駐車場が満席。そして夜間の排ガスが増えて換気扇を逆流し息苦しくて寝られなくなっている。夜間割引による車両の増大も問題。	海上利用。			
1974	自然環境保護	三番瀬などに住む生き物の多様性の維持、地球温暖化対策の障害にならないように計画を進めてもらいたい。			
1975	地下しかない。	今の環境を変えずに、新たなルートをつくる。地下しかない。	新しい高速道路名、近くに住んでいる人への配慮。地下に作るしかない。		
1976		既存のルートを活かした方法	環境	既存のルートを活かす方法	
1977	自然環境への悪影響や負荷の軽減				
1978			決定のプロセス		
1979	湾岸地域の自然景観を道路そのも設置や事業用車両の増加により壊さない事	湾岸地域は工場や大規模倉庫等が多くトラック等の交通量が非常に多い。これらと一般の交通とを極力交わらないように検討すべき。	現行の道路と望ましいルートとの接合部分での混雑緩和や生活環境への影響		工場群，倉庫群が集中し、その間に居住地（特に大規模団地，マンション群）が存在する湾岸地域では、生活道路と産業道路との役割を整理しなおす必要がある。単にもう1本道路を通せばよいといった考えでは一時的に改善されても結局ボトルネックの箇所が増えるだけ。
1980	既存の道路とできるだけ独立したレートで合流は市原市より南が良い	行楽渋滞が激しいので宮野木をできるだけ通過しないルートにして下さい	千葉県、特に内房、外房が発展するための将来への投資です。けちってはいけないとおもいます。	行楽渋滞で週末は生活が麻痺する。はやく解消してほしい。	高架橋なら高波を回避できて交通が遮断されないと思う
1981	まず、答えがおかしい。誘導しているとしか思えない。	国民の税金を使うという前提のもとで、この道路計画はいらない。誰かが望んでいるかのような質問が羅列されていることもおかしい。これは道路を作る前提で作られた設問であり、作らないという選択肢がないことがおかしい	そのルートを作らなければならない理由が、千葉県民としてわかりません。莫大な費用を投じるのなら減税してからにしてもらうか、水道管の工事を優先してください。こんな高速道路は望んでいません	国会議員たちの脱税に対して厳しく取り締まってください。全てはそこからです	そもそも道路建設前提での設問をやめてください。
1982	望ましいルートに向かう道路の渋滞防止	国道16号や平成通りの渋滞緩和	道路の２車線化と信号機の削減	市原市の県道の２車線化	２車線化
1983	自然環境や生活環境への考慮	初期費用と合わせて維持管理費用も比較が必要。また、用地取得の実現可能性(見込みの所要期間等)			関東大震災による倒壊や損傷リスク
1984				費用が大事ですが、慢性的な渋滞を解消するには沿岸部に道路を作るのが1番いいと思いますが、環境への配慮の問題も考えて進める必要もあると思いますので、その辺りは難しいところだと思います。	せっかくいい道路を作っても既存の道路に問題があれば、根本的な解決にはならない可能性があるので、セットで考えて欲しいです。
1985	海岸の景観を損なわないこと			幕張稲毛シーサイドランニングコースは、6.5kmにわたり素晴らしい景観の続く、関東でも屈指の人気コースで、県外から走りに来る人もいるほどです。ランニングコースだけでなくこの景観ありきで、マリンスポーツ関連の設備や温泉施設が成立しているとも言え、景観に悪影響を及ぼす案1-1には反対です。	
1986					３つの案の中では、案1-1が良いと思います。
1987	騒音・大気汚染対策	生活道路に慢性的な渋滞が発生し、住民が自家用車を使いにくいし、慢性的なアイドリング音や排気に曝されている。渋滞が解消する時間帯には抜け道目的の車が高速で走り抜けるので危険を感じる。	周辺の集客施設の有無・規模など	せっかく新しいルートを建設しても、そこへのアクセスがまた新たな渋滞原因になっては全く意味がない。	ある程度のバイパス機能。通過のみを目的とした発想が必要と感じる。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1988	環境を重視し、住民の意見を反映すること。計画ありきで考えるべきではない。人口減少、運転手不足化等を考え、バス網改善、鉄道輸送、船舶輸送等も対象にした輸送構築を考えるべきです。	現状でのネック工程の改善をどこまで真剣に検討したのか公開することが重要です。計画ありきで進めるのは問題です。	住民の意見・意向。	現状での各ネック工程の改善策を具体的に考えること。	現状での渋滞を軽減する施策を具体的に考え、実行することにより、新ルートにも活用されるものがある。千葉西警察近辺の改善を早急に行うことで改善点が見える！
1989		将来的に現在の道路が老朽化した場合や災害時のリスク分散を考えて、新設案の方がよいと考える			
1990	地下のルートも新たに作って欲しい	地下のルートも新たに作って欲しい	渋滞	車線を増やす	海底トンネルを増やす
1991	物流の効率化と地域の活性化	船橋の慢性的な渋滞の原因となっている道路の少なさ	開通までのスピード	用地確保や建設に手間がかかる方法ではなく従来の道路の拡張から始めて欲しい	より現実的な方法で従来の道の拡張と行き止まりになっているところの開通
1992	即効性				地元住民や観光客のニーズに鉄道と道路インフラが現状あまり融合していない
1993	三番瀬等の自然環境保護	三番瀬等の自然環境保護			海底トンネル化
1994	南北の道路の整備	長距離、中距離と距離にあわせて選択。車線の増加、減少を、極力減らしてもらう。			
1995	特定の事業者への利益を重要視しない事	住民の利便性			
1996	建設コスト	過大なコストをかけずに宮野木～松が丘間の慢性的な渋滞を解消する			京葉道路の貝塚周辺での慢性的交通渋滞は東関道と京葉道路が宮野木で合流することが原因と思う。湾岸千葉から蘇我までを直線的に結ぶ道路のみ建設すれば十分だと考える。
1997		船橋市は生活道路かせまいため、幹線道路の抜け道として生活道路を利用してほしくない。			
1998	経済効果・収益性		人口減少下における維持運用費用と経済効果の兼ね合い		トラックなどの業務用車と一般乗用車の分離（業務用車専用道など）、人口減少を意識した次世代の交通システムや技術・法規制への対応（無人運転・ダブル連結トラックなど）
1999	国道14号、国道16号の交通量減少	船橋市内～習志野の一般道の交通量減少を実現できる地点へのインターチェンジ新設			
2000	地域住民への配慮(1-4等にある問題)	公害(騒音、振動、空気汚染、犯罪の増加等)、また地盤(液状化)は大丈夫なのか	近隣住民の住居の資産価値の低下問題		確かに千葉は混む。しかし、新高速の前に、大通りでない既存の道が狭すぎるので、まずは一般道の拡張を考えてはどうか(そもそも高速に入るにも出るにも、そこに通じる道が大混雑している)。立ち退き問題や費用云々と言われそうなので、例を上げると東京のど真ん中の外苑東通り等を参加にしてみるのも一考かも知れない。構造に関しては、海浜大通り近くに住む者だが、高架になれば景観や公害が、地下になると地盤がどうなるのか、の予測等がないと言えない。ただ渋滞緩和や便利になる、だけで進めては欲しくはない。災害時には必要かも知れないが、「狭い日本、そんなに急いで
2001		千葉県の経済発展と、事業費用、環境への影響のバランス		自然環境・景観の保護と、事業費用のバランス。	
2002	災害に強いルート				
2003	合流ポイントの分散化。道路の拡幅やルートを増やしたとて、いつも渋滞するのは合流地点。または出口付近。	そもそもの生活道路の整備。１４号、木下街道、成田街道など。ここが改善されない限り変わらない気がする。	道路の解りやすさ。	千葉北のように出入口や合流分岐が入り混じっていることは解りづらい。また、東関東道の一部のように下道進入が右側からであることに危険を感じる。そういった地点ではどうしても滞留が生じるように感じる。	道路表示の分かりやすさ。分岐するのにどちらにも同じ行き先が表示されているのがいつも不思議でならない。どちらからも行けるのは分かる、間違いではないのも分かる。そこを上手く無駄なく誘導できるような表示にできないものかと感じる。ナビを利用することが多いがやはり目で見て分かる安心感が欲しいところ。
2004	三番瀬などの環境影響が最小化出来ること				
2005	特に新浦安は生活道路に大型トラックが入ってくるため危険	途中まで完成している道路をはやく活用して、大型トラックのルートを確保して、生活道路から回避する必要がある	3番瀬は人工的に道路の湾寄りに移動させて問題ないと思う。それよりも渋滞解消と安全確保が優先と思う	渋滞解消は必須。物流拠点としての潜在的メリットを消滅させてはならない。税収確保の面から強く思う。	元の三番瀬のルートにもどすべき。埋め立ても実施し、鉄道も通すのが良い。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2006	陸海空で首都圏物流の拠点の役割を担う千葉県で物流業者のスムーズな輸送をかなえるために「一刻も早い建設」が必要である。	陸海空で首都圏物流の拠点の役割を担う千葉県で、今まで、将来を見据えた抜本的な改善を実施して来なかったツケが慢性渋滞を引き起こしています。海岸の景色など考慮せず、海沿いに複線の道路を建設すべきです。	海沿いに複線の道路を建設すべきです。	無し。これこそ国と県が先導して進めるべきこと。	プロに任せます。
2007					国道257号を通って幕張から船橋に移動する際、道路にごみがたまっていて悲しくなる。
2008	確実な渋滞解消	道が少ないので、目的の道路前から渋滞になっていること			
2009	渋滞しないでほしい	いろいろ	いろいろ	いろいろ	いろいろ
2010		渋滞の有無			狭くない道幅
2011					新たに道路をつくるのではなく既存の道路の整備、街路樹の育成に努めるべき。土木インフラをこれ以上増やしても産業の発展には全く寄与しないばかりか損失のほうが大きい
2012	既存道路とのアクセス。始点終点だけではなく、途中からもアクセスしやすいこと。				片側3車線だとよい。また、新湾岸道路の趣旨を鑑みて、自動車専用とし規制速度を60km/hより速くしたほうが良い。
2013					千葉県内の外環道のような半地下構造で建設はいかがでしょうか？半地下構造なら風の影響もないし、危険物車両の通行も可能ですし
2014	湾岸方面の幹線道路に出るまでのルートが少ないので、幹線道路に入りやすくするために右折レーンの確保と右折信号の点灯時間を長めに設定してほしい。ほとんどの渋滞原因は右折のしづらさ。	稲毛海岸方面～蘇我まで、357に代わる海沿いの新しいルートを作っていただけると、千葉～蘇我の357渋滞を回避できる。蘇我～五井までの車線を増やすと工場地帯の通勤渋滞が減る。	住宅地を抜けなくても良いように幹線道路への主要道路の信号待ち渋滞を減らす。中央分離帯が多いと渋滞するので中央分離帯分を右折レーンや道路にかえる。	幹線道路へ入る道は歩行者や自転車等とは別ルートにし、スムーズに幹線道路に入れると良い。信号ではなく高速道路のように合流にする。	幹線道路への道を信号ではなく高速道路のように合流にし、その先の車線を増やし合流渋滞を回避する。
2015	とにかく渋滞がひどいので解消して欲しい。	新湾岸道路は、都内と房総の観光地を行き来する車が、通過するだけの市川、船橋を渋滞させない作りとして欲しい。また、一般道路との合流も渋滞をひどくする原因になっているので合流地点にも渋滞緩和策を講じて欲しい。車線数も多くしないと結局渋滞となる。			
2016	地震に耐えられる強固で安全なルート。	天災に耐えられる強固で安全なルート、また美的センスも備えた観光需要を創造できるものであればなお望ましい。	今の気象状態による人体への影響を悪化してしまう点がないか、検討すべき。		素晴らしい景観を楽しめるもの。
2017	早期開通	既存の穴川付近に集中する交通経路の改善			
2018	湾岸側に車両が集中することを如何に分散させるか	高谷以西への集中解消。都心への速達性	海岸側を通ることから地盤面、地耐力。工事費の増大。	成田空港へのアクセスが無い	高谷以西のアクセス
2019		千葉県内部のアクセス利便化により、都市部の人口分散に寄与して欲しい		東京湾側と九十九里側とのアクセスについても考慮したルート	・費用面では、高架案が良いと思う・地下案であれば、海岸部の地盤強化により埋め立て部分の有効活用による財源確保につながるものであれば、良いと思う
2020	海沿いの景観を損なわないでほしい。海沿いの道路に高架構造は絶対にやめて欲しい。それをするほど渋滞していない。	海沿いの景観を損なわないでほしい。海沿いの道路に高架構造は絶対にやめて欲しい。それをするほど渋滞していない。	海沿いの景観を損なわないでほしい。海沿いの道路に高架構造は絶対にやめて欲しい。それをするほど渋滞していない。	海沿いの景観を損なわないでほしい。海沿いの道路に高架構造は絶対にやめて欲しい。それをするほど渋滞していない。	海沿いの景観を損なわないでほしい。海沿いの道路に高架構造は絶対にやめて欲しい。それをするほど渋滞していない。作らざるを得ないなら、地下構造にしてください。
2021	渋滞を避けて安全（細い抜け道ではない）な道を通る	大雨の時水が溢れていることがないように。			渋滞している箇所はいつも同じなのでその改善と対策。
2022	生活エリアと産業エリアの分離	住環境保護のために習志野市・千葉市美浜区の海に道路を通さない。自然保護のために、船橋三番瀬・習志野臨海公園・習志野親水護岸の海に道路を通さない。			
2023	液状対策	津波対策	光化学スモッグの発生頻度	高架	高低差のない平らな道路
2024	建造スピード	国道いつもすごく渋滞しとるから、早めに実施すると大変助かります	安全性的		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2025	今後100年の千葉県への経済効果。目先の事業費に囚われず、潜在的な影響（コストとリターン）全てを加味した上でのルート選定。※車に乗らないので、交通渋滞状況についてはすみません、状況を把握しておりません。	千葉県の魅力（海や自然）を維持向上させること。湾岸に高架で建てたら、千葉県はただの東京のベッドタウンになります。東京にはない千葉の魅力はたくさんあります。千葉の未来のため、お金をかけてでも高架を避けたルートを構築することが長期的な目で見て、千葉県全体にとってより良い効果が生み出されると思います。	事業費だけでなく、そこから生ずる収益（あるいは収益の減少）も考慮したほうが良いと考えます。目先の事業費は安く済んだが今後50年100年の千葉県の収益、魅力、リターンの減少効果がそれをはるかに上回る場合、本末転倒の結果になります。	目的と手段が入れ替わっては本末転倒の結果を生むことがあります。交通の便向上→千葉県が良くなるではなく、千葉県を総合的に良くする→交通の便向上という順番で意思決定していただければありがたいです。	門外漢のため、専門家の皆様にお任せいたします。
2026	海辺やその周辺への環境破壊の影響	海岸線の美観保持	津波による被害		
2027	整備完了を早く達成できるルート	整備完了を早く達成できるルート			橋梁（観光スポットとする）
2028	大雨、地震、津波を考慮したルート	人口減少、物流減少が予想より早く来ることがわかっているのに新設ではなく車線増設で十分	海沿いは何万人もの県民、市民が生活している。環境汚染	先にも記入したように、人口、物流車の未来の減少。無駄使い	内陸へのアクセスが悪すぎる。海沿い回避はおかしい。津波などを考えるとあり得ない
2029	船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を解決してからやるべき。仕事途中であちこちとっちらかしてる人たちにまた新しい仕事なんて安心して任せられるはずがないです	船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。	船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。	船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。	まずは、本当に困っている、早急になんとかすべき船橋市～習志野市～千葉市花見川区～緑区および外房ら辺の数多の未開通道路を貫通してからやるべきです。
2030	地元にとっての利用価値として新湾岸道路の価値が少ないと説く地方議員のブログを見かけましたが、千葉方面の利用者さんには渋滞の絶えない船橋市をバイパスしてもらうことで、14,357号線の交通量の軽減に役立て、市内の道路網の再生の切り札としてほしいと思います。	既存道路の拡張は用地買収ができるとは到底思えないです。	以前の計画での取得済み用地を最大限に活用して、早い完成を望みます。		三番瀬付近のみ地下にして、残りは県道15号の上を通るような複合型は考えられないでしょうか？
2031				過疎地、飛び地にならぬような配慮	
2032	アクセスと混雑緩和				
2033	災害時の一時避難場所というより、能登半島地震の経験から半島地域として重要な災害時の基幹道路、物流道路として図日必用。	今後の東海地震などを考えると東京湾沿岸の津波に想定外では無いくらい、海底地形も踏まえたルートを考えてほしい。を	アクセスも考えた時、緊急時のアクセスルートの想定も考えたらどうか。	アクセスを考えるとなるべく、沿岸に近い場所に構造物を設置したい。費用も多少少なくなる。	やはり構造的には、海岸部なので塩害が気になるので、コンクリートの橋になると思うが、重いので軟弱な地盤を考え、最新技術により新構造の橋を期待したい。
2034	道路を利用する人が無料かつ快適に使用できるルートの設置。	無駄なお金は使わずにその地域に住む人々に使うのが第一であり、ルートを設置する必要があるならばいかに低コストかつ安全性を保てるかを検討することが重要。	利用者数の見込みがない場合は作る必要がなく、無料にするか、無理なら建設費用をその地域の人に還元するべき。	このルートの採算性が見込めないため、作る意味が無いと思います。	現在の道路で賄えるため、新しいルートを設置するのではなく、県民や市民のために使うべきだと思います。
2035	災害時は道路交通よりも空輸の充実を図る方が良いと思う	新しい道路作ることがだれにとって良いことなるのか全くわからない			
2036	速度の見直しが必要、事故の減少！	観光地へのアクセスが良い事。	PAの増		
2037			沿岸地区なので震災の際の耐久性		スマートインターチェンジの増設
2038		迅速な建設実行			ちはら台・千葉ニュータウン方面の側道方式
2039		交通量を多く処理できる道幅，車線数			
2040		①交通事故や、環境悪化による健康被害の減少を第一に考えてほしい。②生活に使用することが多い14号の渋滞解消を期待しています			
2041	地上げに遭わない	地震で最初に被害を受けることがないように		山手通りのように、ずっと地下も運転手に負担がかかるが、横浜の前の東横線のように、高架にして街が分断されるのも避けたい	拡幅工事では迂回ルートできず残念
2042	自然環境の保護	浜の保護景観		幕張の花火は無くさないでほしい	
2043	目的地別の合流の少ない道路	目的地が、見やすく分かりやすい標識や道路面標識の充実。業務用車両と一般車両の道路区分の区分け。区別	交通事故の多発。犯罪の増加。	千葉県の財産となる目玉道路を作る。	業務車両と、一般車両を分ける。登り車線、下り車線、歩行者用、自転車用に分ける。
2044	費用対効果	沿線住民の理解	沿線住民の理解	千葉市は湾岸地域を水辺に親しむ街と位置付けているはずだが、この海沿いを	
2045	今後人口減少は分かりきった問題です。新たなインフラ建設は安易な発想だと思います。人口が減少すれば、移動そのものも減ります。現ルールの拡幅が精一杯の改善策だと思います。	新たなルートは入りません。	費用対効果です。	新たな借金を後の世代に残さない事。	現ルートの交差点付近拡幅です。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2046	ルート選定から開通までの時間と、それまでに失われる機会費用の評価	公共事業（インフラ整備）には、決定から着工を経て開通までに、時間がかかる。開通までに要するその時間コストや着工が遅れることに伴う建設費の物価上昇も評価に含めるべきである。		開通までの意思決定に要する時間。	ルート決定までに要する時間と開通までに要する時間を示すことで、全体的な時間コストをわかりやすく示すこと。
2047	船橋市に住んでいますが、高速道路に乗るまでに2時間かかることも多いです。高速道路、有料道路までの道が渋滞緩和になるようお願いしたいです。	複数車線			
2048	地域の景観と環境に悪い影響を与えないこと	住宅や公園の近くは地下ルートで、工業地域は高架が良い			住居地域は地下構造、ほかは高架構造の使い分けが重要
2049	自然と景観の保護	谷津干潟周辺の自然や幕張～千葉港エリアの景観の保護を重視しています。自然環境を維持しつつ、都心へのアクセスの良さと落ち着いた住環境を両立しているところに、価値を感じています。そのため、沿岸部に高架構造の道路を新設する場合、転出を考えます。			
2050		時間帯によっては混雑していることが多いため、混雑緩和のためにするのは分かるが、高速道路が増えたとしてもこの物価高のご時世、そちらを通る人はあまりいないのではないだろうか。トラックなど運搬車両はそちらを通るかもしれないが。国道などの拡張のほうが混雑緩和につながるのでは？と私は思う。		混雑緩和のために道路設計するのは分かるが、それによって今ある自然環境を壊してしまう恐れがあるのであれば、良くないのではないか。今も昔もそれにより絶滅してしまったものも多い。都心になればなるほど、人口も多いせいだろうが、後世に自然をどんどん残せなくなっていると思うため、必ず配慮し壊さないでほしい。	
2051	横のアクセスだけでなく、縦のアクセスも重要だと思う	湾岸道路（357）と第二湾岸道路で所々で、縦にもつなげてほしいできれば、オーバーパス及びアンダーパスで現在の湾岸線（357）は、千葉県は平面交差が多く交通量の多い道路との交差点は信号が交互に青になるためそこで大体詰まる。	船橋三番瀬や葛西の浜など残したいと思うが、谷津干潟のように夏はすごいにおい等出ているので、そこを考えて何とかできないものか？	きちんと調査をしたうえで進めればよいと思います。	拡張でなく、別ルートのほうがいいと思う、拡張だと車線に無理が出て車線の絞り込み等で結局渋滞緩和しないと思う。
2052	湾岸地域の景観と渋滞	建設に必要な膨大なコスト、今後は少子高齢化から自動車は減ることが見込まれ、新たなルート建設は不要。	建設に必要な膨大なコスト、今後は少子高齢化から自動車は減ることが見込まれ、新たなルート建設は不要。		
2053				干潟や海浜公園など自然、眺望に十分配慮してほしい	
2054	料金の一貫性	道路の安全性	時間の短縮	ラッシュアワー	旅行する時の利便性
2055	これから人口も減りドライバー数も減るが、一時の混雑のみでかなりな税金投入し、しかも有料では今迄のみ道路公団と変わらない。	三番瀬は東京湾奥にとて貴重な干潟だと思います。公共工事の必要性をしっかりしていただきたいです	交通量の絶対数もあると思いますが、出口及び周辺等の改善で少しでも改善できないのか？出口周辺道路、信号げんじ等	アクアライン、外環等の活用	２案は既に用地余ってる場所も見受けられる2案の地下だと制約や費用がかかるでしょうが…
2056	自然環境をできるだけ残せるようにする事		メンテナンスが恒久的に行える安全な構造物であること		
2057	予定ルートに居住している住民の声が一番大事です。	人口減少が更に進む状況のなか、無駄な公共事業に資源（金）を投入は必用ありません。	計画事態が無駄です。		
2058	公共交通に従事する者です。湾岸線は都心と空港をアクセスする重要路線です。慢性的な渋滞は追突事故の危険性と出入口周辺道路の渋滞により、高速道路のみならず、一般道路も渋滞が起こります。空港へ向かう方はフライトの時間等、定時制が求められる事から渋滞緩和が求められます。	主要道路に直結するインターの設置			
2059	国道357号線の検見川・船橋市内の渋滞緩和を最初に解決して頂きたい。また、新湾岸道路は、二輪車通行禁止にして頂きたい。現在の357号線は、二輪車の危険なすり抜けが多すぎる。		海沿いに高架道路が建設されても、惜しい程の景観でもないし、土木構造物が増えたくらいで、変化する程の自然でもない。	海からの塩害や高潮対策。設備劣化の考慮	全て高架
2060		船橋市や市川市での慢性的渋滞解消			
2061	快適な自転車交通ルートの確保		一般道や既存道路との接続		近年の新設道路にありがちな自転車道の整備はかえって走りづらくなっているため、R357と同様に幅広な自転車歩行者道として整備すべき。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2062				自然環境と近隣住民への配慮	
2063	景観の保全	景観の保全			
2064	海上を高架で走行する	人手不足解消の為に自動運転。海上走行の観光資源		用地買収を最小限にする	上下線を上下2段にする
2065	ららぽーとへのアクセスがしやすくなると良い				
2066	主要道路が最終的には一箇所にあつまるため結局、そのジャンクションを先頭に渋滞が発生している	千葉県への目的地により別ルートを選択できるように複数の主要道路の確保	道の駅やパーキングの整備	抜け道に生活道路の使用禁止	
2067	適切な交通量の需要予測と費用対効果	高規格道路から市内に入る道路で渋滞が発生してしまうと意味がないので、接続される道路網を一体として交通量シミュレーションを踏まえ決定してほしい	地震、津波などの自然災害のリスク。	今後の都市計画。海辺のリクリエーションを拡張していくのか、住宅地にしていくのか等。そういうのにアンケートと人口増加データ、何処から何処に向かう車が多いかなどの交通量データを活用してほしい。	京葉道路と湾岸道路を結ぶ経路を増やし、総合バイパスになるようなルートを設ける。
2068	幕張の浜・検見川の浜・いなげの浜等３沖合の有効活用	幕張の浜等３沖合に出島を造成し、国際港を造り観光客船を受入れる、と共に国際的な医療施設も備える。加えて海外からの留学生対応の寮施設も考慮し、国際都市を形成する。	沖合出島を構築するに際し、地下構造道路新案による土砂の活用も考えられる。	新計画案に対応する周辺地域の開発計画との連動。	周辺地域の快適生活環境の確保と国際都市出島との関係から地下構造案が推奨できるが。
2069	自然や景観などを損なわないこと	すでに、埋立地となっており、人工的に手が加えられている地域なので、これ以上、自然や景観などを損なわないことが大切かと思う。			案1では、新規工事と新規道路の建設になるので反対。案2のように、今の道幅を広げることの案内賛成。単純に広げるだけでなく、歩行者、自転車、自動車全てにおいて利用しやすいようにして欲しい。
2070		人間の首のように、血流が集まり、万が一の急所とならないようなルート。			
2071	環境問題、景観、	環境は破壊してしまえばもとにもどりません。人が住んでいない場所に建設をするのであれば、現状と同等確保してが必須。住んで無い人は利便性だけを追求するわけで、地域住民、環境を、払って実行すべきでは無い。			
2072	人口減なども見据えた長期的視点での必要性	これ以上景観破壊のような建造物が必要なのか、特に海岸沿い	現道路の改良で対応できる可能性はないか、特に南船橋エリアの信号を減らすこと	渋滞の原因をよく分析して、道路増設ありきにならない案も考えるべき	信号待ち渋滞が多いので、信号を減らす
2073	塩害や津波に対応して欲しい	東京湾全体の交通量最適化			
2074	自然環境確保とエリアの景観を悪化させないこと	将来にわたる維持管理コストが想定される災害や人口減少社会を踏まえ、コストを負担しうるかどうか。また、大災害時に復旧しやすいかどうか。		建設期間が長期に亘るため、建設中に大震災が発生しても事業継続しやすいかどうか。	
2075	自然や景観の保全・保護	慢性的な渋滞の解消を検討するに当たり、今後の人口減少に伴う渋滞緩和を考慮すべきだと思います。その検討を踏まえて、整備や維持管理に伴うコストと渋滞緩和のバランスが取れるルートを選定すべきと考えます。現状の渋滞状況をベースに結論を導くのでは検討が足りないと言わざるを得ないと考えます。			
2076	谷津干潟・三番瀬などの自然への影響の最小化。今後、日本人は減少していくので現在の道を維持していればそのうち渋滞は解消される。渋滞の解消よりもその道を作ることによる新しい価値を考慮してほしい。新しい価値などないのであれば現在の自然を維持する方がよいかと思われる。人が減れば渋滞は解消される。	どこを改善したとしても、ボトルネックはどこかには発生するので、湾岸地域の渋滞の解消は他の場所への渋滞の押しつけ(移動)と考えてよいかと思われる。改善自体はもちろん賛成だが何もしなくても人が減って改善が見込まれるのであれば、何もしない方がよいのではないだろうか？			
2077	海岸線自然環境の保全	物流の利便性や災害緊急時の動線などよりも、通常の住民生活をより考慮し、開発よりも現在の環境の保全と改善を重視すべき	自然環境の保護、住民生活の重視	開発ばかりに目を向けず、既存ルートの保全や改善を考慮すべき	
2078	伝統を守る		私たちの税金を、私たちの伝統を壊すために使わないでほしい	住民の意見	道路建設をやめてほしい。高速道路を作ることのメリットや、具体的な未来図が全く想像できません。
2079	幕張新都心に新たに作られる球場による混雑を緩和させる導線				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2080	千葉県の東葛、内陸部への交通アクセスも併せて考えていかないと、湾岸エリアだけがもの、人が増えてしまい、抜本的解決策にはならない。	内陸部と湾岸エリアへの効率的且つ安全なアクセス。併せて環境面への配慮が必要も強く求めたい。	利用者、周辺の住民にとっても機能的且つ美しい道であって欲しい。		
2081	海沿いの景観を変えないでほしい。	美浜区は海沿いに高速ができてしまったら住宅が高速道路に挟まれる形になってしまうのでもし海沿いに高速が通るならば地下トンネルなどにしてほしい	空気汚染による健康被害(喘息やアレルギーなど)	もともと高速道路が近く海沿いの景観や静かな環境を気に入ってここに家を買い住んだので新しい高速道路づくりには正直なんで？って思いました。湾岸にはすでに高速道路はあるし京葉道路もあるの2本の高速道路があるのに今更急に新しい高速道路を作らないでほしい。もしもどうしても作るのであれば街の下に外環のような地下トンネルにした方が良いと思います。ごく一部の人間の都合のために環境を変える事をもっと慎重に考えていただきたいです。	海沿いは反対です。そんなに高速道路がほしかったら地下トンネル検討してください
2082		首都高湾岸線の慢性的な渋滞にも寄与できるかもしれない。如何にせよ、建設には賛成です。		現在の景観は保たれないと、住民としては、計画に失望する。	アクアラインのように、要所要所で、景観が重要なところはトンネル、景観よりも高架にすべきところは高架と、柔軟に計画すべき。予算もあるでしょうが、お金に換えられないものもある。
2083	隣接県の道路への絶対的なトラフィック容量の確保	千葉渋滞の最大の問題点は隣接県の道路のトラフィック容量が足りないことだ。いくら千葉が頑張っても慢性的な渋滞を解消することはできない。			千葉内陸部から湾岸へのルートはここ数十年でずいぶん良くなったので、これが生かされるルートとなることを期待しています。
2084	地域経済の発展		周辺住民への配慮		
2085				海岸沿いの景観と動植物への環境変化がある事は断固反対します	海岸線沿いのルートでは無く案2の現状道路の拡張を希望します
2086			ベイタウン海岸の景観を損ねない		案2を希望
2087	京葉道路からの分散（渋滞緩和）				
2088	船橋の袋小路を造らない道路整備が必須	観光目的と通勤業務車両は分けてほしい	従来通りの手法では改善不可能なので画期的なアイデアが必須	船橋は中途半端な収用ばかりなので都市に相応しい道路造りを求む	市川みたいな碁盤の目に整備するべき
2089	なるべく用地買収を必要としないルート	ルートの地盤、工事のしやすさ	工事搬入ルートの近隣への配慮		高架ルートが災害、事故に対応しやすい
2090	臨海部立地企業の経済活動の活性化				
2091		自然の破壊が少ないこと。			既設の国道の拡張、渋滞個所の改善
2092		国道14号の渋滞の解決		14号とのネットワーク	出来る限り地上で、河川や沿岸部でやむを得無い場合は高架がよい
2093	環境破壊	渋滞緩和、インターチェンジと幹線道路との連結	幹線道路への利便性	事業費・維持費について、厳しく積算してほしい	スマートインターチェンジ、サービスエリヤの充電設備・公共交通であるバス利用促進のため、現行東関東道
2094	環境破壊を重視	渋滞緩和、インターチェンジと幹線道路への連結	幹線道路への利便性	事業費・維持費について厳しく積算して欲しい	公共交通であるバス利用促進のため、現行東関東道(湾岸習志野～千鳥町付近)のバス専用レーン化(時間帯限定でも可)についてご検討をお願いをしたい。スマートチェンジ、サービスエリヤの充電設備
2095	液状化で凸凹の道路を直しもせず、高架の高速道路を作ろうとしているのはおかしい。	これだけの軟弱地盤の振動のリスクを考慮しているのか	建設反対。国交省が作りたいだけ	住民の暮らし	なぜ高架の高速道路を作るのか
2096	穴川地区の慢性的な渋滞解消	３５７よりも更に海側の工場と海の境目ルート			
2097	騒音、渋滞対策	東京側の接続可能な地域、新木場あたりから都心にどうつなげるか。また市原市から先の渋滞対策。	船橋、習志野、千葉市内への接続ポイント	千葉県内を横断する環状道路R19バイパス、船橋から松戸へ通じるバイパス整備など東京へ出るほうが早いケースの解消が必要	既存道路の2階建てで用地買収に時間をかけない。
2098		休日の慢性的な渋滞解消につながること		騒音が住民に与える影響でしょうか。	宮野木JCはわかりにくく、行先を間違えることがあるのでわかりやすい構造にしてほしい
2099	津波への対応道路が水没しない様に				
2100			交通量の分配率。若者の車離れと今後の交通量。配送業者のドローン以降率。	必要性が少なくなると費用が無駄になるので、人口の推移なども配慮が必要。	住居も作り、人を分散させる。
2101					バス、物流
2102	騒音や排気ガスなどの周辺環境問題の改善	他道路からの流入経路が渋滞しないようにする対策および事故や逆走といったことを最小限にする道路設計が必要不可欠と存じます。	スムーズな工事ができるルート		信号や坂道、カーブは渋滞の原因になるため、可能な限り無くすことで交通をスムーズにしていただきたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2103	穴川インターの渋滞が解消されるよう願います				
2104	大型船（クルーズ船等）の航行に支障が出ないこと	JR京葉線の代替路線として高速バスが運行可能であること			
2105	既存の道路の維持管理を優先すべきである。	そもそも新しい道路の建設ありき、での本アンケート設問はおかしい。			
2106	周辺道路との連結が円滑であるか否か				高架化もしくはアンダーパスを使う
2107	混雑する市街地をパスし、内房側へバイパスすること	アクアリンクから五井まで、海のの上を走る道路を作るのが一番現実的かと思います。	早く完成すること	一般道は、千葉県民にもメリットがないといけないので、単なるバイパスにはしてほしくないです	大地震を考えると、地下ではなく高架の方が修復はしやすいため、効果がベストかと思います
2108	景観の保持	海岸沿いがルートに入っているをみました。せっかくの素晴らしい財産を高速道路にするのはあり得ないと思います。			
2109	自転車専用道路や歩道の整備（除草含む）	市川市と船橋市を迂回して東京方面へ行けること。		安全性を第一優先にしてほしい。	補助信号や右折、左折・左折時の優先レーンの整備など。
2110				西警察署付近のR14はかなり混雑します。開発によってより混雑することの内容、将来の道路計画を見据えて、ケチらないでやって欲しいです。	新港穴川線地下道は、恐ろしいほどの渋滞が常態化しており、本来であれば15分で行ける道のりも、うっかり入ってしまったために渋滞にはまり、40分以上かかってしまいます。しかも途中で抜け出す出口もなく、非常に残念な道路となっています。もし整備の段階で、もう少し予算をかけて穴川インターの先まで延長していれば、このような深刻な渋滞は避けられたはずです。結果として、新港穴川線地下道は「昼間は地元の人があえて避ける道路」となってしまいました。こうした中途半端な整備ではなく、将来を見据えた本格的な道路計画を望みます。観光客が敬遠したくなるような混雑が、千葉は多すぎます。ぜひとも、周辺交通機関の渋滞を緩和も徹底してやっていただきたいです。
2111		渋滞の改善			
2112	車窓から見える眺望の確保	広さ、照明、休憩所	休憩所	眺望を考慮した休憩所。避難所としても活用できる	休憩所から海岸に出ることが可能等な構造、特に夜景の眺望を生かす。
2113				ＩＣ付近が混雑しないようなルート設計	
2114	景観に対しても配慮してほしい				
2115	特に船橋～市川の間の渋滞を減らしてもらいたい	習志野市茜浜～舞浜～新木場をつないで船橋を迂回するルートが良いと思う			
2116		千葉市の中心へのアクセス			
2117	経済効果	海岸の沿岸を通るルート。若しくは地下ルートを検討する。既成の市街地を通過させないルートなど	100年先を見据えた大きな構想が必要。		高架にする場合は自転車専用道路を設ける。特に景観の良い場所。
2118	先の大地震において液状化した地域であり、相応の地盤改良が必要となることが容易に想像できると思われる。防災に資するのであれば、地盤・液状化対策を入念に行うことが肝要。	防災の観点から、ちば情報マップを参照すると浦安に限らず、広域に5m以上の浸水が想定される地点が見受けられる。案1-1中の想定浸水高1～5mはいささか頼りない数字に思える。	用地取得に関するリスクに関連するが、実現性の高いルート選択を考えるべき。		
2119	渋滞改善	建設費の地元負担	実際に利用できるまでの期間	市内中心地からの利便性	
2120	現在の混雑度が、受忍限度を超えているとは思えない。水道等の生活インフラの更新すら出来ない現状での新道路建設は、持続可能では無いと思います				
2121		住民の生活に近い所にはルートを作らない事		住民の生活に近いところにつくるにはやめてほしい	
2122	住宅地を、脅かさない設計。外観、環境	357の上など負担の少ないスペースが良いと思います			
2123	自然環境の保護との両立、短い工期で供用できること	既存道路網からのスムーズな接続(流入流出しやすさ)			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2124	短い工期で供用できること	既存の道路からのスムーズな流出入ができる構造が実現できるルートであること。現道の14号上りの千葉西警察署から先で、3車線が2車線に減るような不可解な構造は断じて不可。		ある程度事業費がかさんでも、短い工期で供用できる、または、片側3車線である等、後顧の憂いを残さない高規格道路であるべき。	自動運転専用レーンや、国交省が進めている自動物流道路などを取り込むことで、高規格な道路を作ってほしい。そちらの方からも予算を引っ張ってきて、カネに糸目は付けないぐらいの勢いがほしい。
2125	津波対策	津波軽減	耐久性	メンテナンス負担減	
2126	道路新設案（海沿い）のルートは必要ないと思う	海岸沿いに新設するより、現道拡幅案を進めるべき	本当に必要なのかどうかの判断		緊急車両が専用レーンの確保。最低、片側三車線。
2127	景観や穏やかな環境を考えて住居を構えている方々への配慮	住居購入の際に湾岸道路が通る計画はなく、景観を著しく損なう	幕張エリアは今後レクリエーション事業が発展すると思われるが、高速乗り口がすでに2箇所あり十分と思われる		地盤を考えると難しいと思われるが、地下道路が好ましい
2128	災害への耐性(地震/津波)		トラックが塞がない道作り		
2129	渋滞緩和に似ているが、千葉はどこかで詰まる構造の道路が多く感じるので分散・回避ができると良い。	今の高速ルートは、東関道も幕張辺りから京葉道路に一旦向かい、また別れるのでこの時に集中するし、蘇我から内房方面はこれがなくなればもう少し渋滞も解消されると思われる。			
2130	空港，港へのアクセスについて、当事者でないので考えが及ばないのが感想である。				
2131	海岸の生態系の維持	現在、多くの人が検見川浜、稲毛の浜で、ウォーキング、サイクリング、ジョギング、各種マリンスポーツを楽しまれています。	現在、検見川浜、稲毛の浜等の海辺で多くの人がウォーキング、サイクリング、ジョギング、各種マリンスポーツ等を楽しまれています。また、野鳥観察で心を和ませている方もあり、週末は周辺住民のオアシスのようです。新しい湾岸道路でこのような環境や景観が破壊されるのは、本当に悲しく海岸ギリギリのルートが建設されると、静かな海辺の姿は一変し野鳥も近寄らなくなるでしょう。徒歩圏内に静かな浜辺がある環境を住民としてはなんとか守りたいという心境です。	建設費、今後きたるべき災害に対する役割	
2132	コンビニ以外の駐車場付きの休憩所	現行ルートのさらなる渋滞を避けたルート選定			渋滞緩和と安全及び時間の確実性が目的であり雨風の影響がない地下道は理想でわないかと思う
2133	片側2車線以上の道路であること	混雑した際に別ルートで迂回できる道も充分な道端で整備すること	道路幅が充分にあり、歩行者自転車も通りやすいこと	道幅の広さ	道幅が広く、道路沿いに利用しやすい店舗があること
2134	環境の維持	住民の声	資産価値の維持	費用対効果	国道357の交差点の高架、アンダーパス
2135	景観と生活環境への影響	地中化			
2136	既存住宅や景観への配慮	工事の騒音や粉塵が与える近隣への影響			
2137	インターチェンジ等の交通事故防止と商業施設拡充など近隣住民への利便性の提供	景観悪化や排気ガスや騒音や暴走族出没でで近隣住民に迷惑をかけないこと	近隣住民が歓迎する仕組みをつくること	ルートの近くの近隣住民の生活を悪化させないこと	自動運転の検討
2138	地域住民の生活を脅かされないこと	357号線の拡幅及び立体化	千葉市として海辺の自然環境の保全	高速道路の立体化	道路の拡幅や立体化
2139	近隣住宅の景観維持				
2140	環境を壊さない。	今でも車の騒音、排ガスがひどいのでこれ以上はやめてください。高架道路で景色を壊すのもやめてください。	交通量・物流量につて将来見通しの提示。	莫大な建設費：費用対効果	自動車以外の運搬手段を考えてください
2141				打瀬～磯辺～高浜に続く、素晴らしい景観・環境を毀損しないことに配慮しなければならない。	騒音・排ガスを考慮し、住宅街と隣接する箇所は地下道とする。現在でも海沿いの道の騒音は酷い。
2142	景観、騒音、悪臭	出来レースにしない。交通機能にのみ焦点を充てることなく、環境に配慮する。	出来レース（＝高架構造）ありきにしない。	同上	国道357号、16号を高架構造にする案も考える
2143	環境保全	地域住民への理解	将来に渡る交通量の実態調査	周辺環境への配慮	環境保全の観点から地下構造が良い
2144	湾岸沿いの景観は保ってほしい。道路ができたことで海沿いの景色が変わるのは望まない。	京葉道路との事故渋滞などでの渋滞緩和がされるとなお良い。	湾岸地域の地盤沈下などもきちんと考えてほしいし、高速ができることで幕張近辺がこれ以上渋滞することは望まない。だったら今のままでいい。	一般道の渋滞状況も日々変化しているし、マリンスタジアムの移転などもあるので、渋滞状況は湾岸沿いは悪化すると思う。	現在の湾岸線の拡張が影響が少なくて良い。
2145	水辺にはブランドカを下げない事	ある程度は357を整備は必要だと思うが、高速道路を整備するとお金が取れる			
2146	ららぽーと近くの渋滞回避				
2147	移動時間の安定性	辰巳JCTで合流による渋滞が慢性化しているのでしているので、既存道路との接続箇所は十分検討していただきたいです。	三番瀬の議論で中止になった過去を繰り返さないように。現在の技術で極力影響が出ないよう設計してほしい。		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2148	千葉西警察入口交差点の渋滞や事故が少なくなること				
2149	生活環境の保全				
2150			湾岸ルートの範囲はすごく風が強いので、高速で走り抜ける際の安全性。風が強い時は海水がミストのようになりますが、塩害の予測はどうか。地震や高潮時の安全性も確保できるか心配。	既存の高速へのアクセス、合流の際に混雑しないか。間の住宅地に影響はないか。	既存の高速の下に貨物線用レーンを作る。
2151	新しい道路は環境を悪化させるため必要無い。	追加の道路建設はすべきでない。	新しい道路は不要。	新たなルートは不要。環境破壊になる。	
2152	騒音を減らす	谷津干潟や三番瀬の環境保全	住民への説明を徹底してほしい		自転車道の設置
2153	人間の心				
2154			海浜エリアの景観やそこに住む住民への配慮		
2155	住環境、景観、海辺との親和性に影響を及ぼさないこと	三番瀬の生物保護より美浜区の住民の保護を最優先していただきたい。	ルート沿線住民の減少と補償および高架周辺のスラム化	費用や時間がかかっても住環境破壊は絶対避けるべき	地上・高架には制限があるが、地下には制限がないので、費用がかかっても地下トンネルとすべき。海底の地下トンネルなら最短コースが引ける。
2156	今の湾岸線は上りは新習志野駅あたりからお台場のあたり、下りは市川塩浜から海浜幕張あたりまでの渋滞がひどく、高速も渋滞しているので、解消していただけるとありがたいです。		耐震性	有料道路にして、マイカーの通行を減らしても良いと思います。	バスやトラックの料金を下げて、マイカーは一般常識とは逆に高くする。
2157		高速道路への接続、住宅街道路へのスムーズな接続			県道15号を若松-日の出-西浦-二俣新町を通るようにつなげてほしい。南側は海浜大通りを市原方面に延伸して主要な工業地帯からの乗り入れを容易にして欲しい。
2158				一つだけお願いしたいことがあります。高架方式になった場合の各地イメージ図を市民に提示してください。それがないとあとから住民と皆様とでややこしいことになることが予想されます。お忙しいところ恐れ入りますが、ご検討いただければ幸いです。	
2159	京葉道路の渋滞を特に穴川エリアのどうにかして欲しい	道路の拡幅			
2160					高谷など便利になり逆に混雑して不便になった。これは関係ないですがトラックやバス運転手のマナーが悪くなり不快に思う（追い越し車線を低速度で走り渋滞を誘発している）
2161		渋滞のボトルネックが無いこと。通行止めになった際に代替ルートがあること。			
2162	景観を損なわないこと		産業優先にならないこと。		現在ある道路の整備拡張を優先すべき
2163	自然環境と住環境の保全	三番瀬と谷津干潟の自然環境や住環境を悪化させない	住環境の悪化を防ぐ	海辺の景観、眺望を悪化させない	
2164	ICからの接続する国道や県道に下りやすく、入りやすいして欲しい。	東関東道の水戸線と館山道を京葉道路を接続せずに湾岸千葉から蘇我を先に先行して欲しい	早期開通することで渋滞などの環境負荷の軽減できる	湾岸線では地下は望ましくない。（コストや水没防止施設の維持）	並行している国道357号の歩道で、高谷JCTから千葉西警察は車道に変え、歩道側を横断や縦断橋にしたほうがよいのではないでひょうか
2165		近隣の住民の意見を一番重視して欲しい。周辺環境や景観を損なうような工事を市民の血税を使ってまでやるものではない。			海沿いではなく357号線に高架橋道路を建設する案を考えて欲しい
2166	漁業や自然環境への配慮も必要だと思います	交通が与える地域へのダメージも考慮するべきだと思います			
2167	新しい道路は不要。	新しい道路はいらない。	環境破壊は反対。	新しい道路が必要と思わない。	新しい道路は不要。
2168	新しい道路の使いやすさ	新ルートの乗り降りのしやすさや、現行の道路の渋滞緩和			
2169	千葉市湾岸の住宅地域（特に海浜幕張～稲毛海岸）の環境を害するべきではない。特に高架型は選択するべきではない。湾岸に高架型を建築するくらいなら何も建てないほうがよい。	千葉市湾岸の住宅地域（特に海浜幕張～稲毛海岸）の環境を害するべきではない。特に高架型は選択するべきではない。湾岸に高架型を建築するくらいなら何も建てないほうがよい。	千葉市湾岸の住宅地域（特に海浜幕張～稲毛海岸）の環境を害するべきではない。特に高架型は選択するべきではない。湾岸に高架型を建築するくらいなら何も建てないほうがよい。		地下形式（掘割形式）は費用がネックになると理解している。例えば、住宅地域に対応する部分（具体的には現マリンスタジアム～アクアリンクちばあたり）だけ掘割形式とし、他部分を高架型とするなどの対策は講じてはどうか？

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2170	主要街道から逸れる際の動線が一車線ばかりでは交通渋滞は改善できない				
2171	道路新設（高架構造）以外、考えられない。	円の内側（海岸近く）に道路を作ることにより、経済性や住居環境にも良い	地下構造は水没対策が必要	居住地からの海辺の眺望景観は一個人の意見に振り回されないことが重要	幕張の浜あたりに高架構造を造るにあたり、住居人のプライバシー対策のある防風壁やノイズリダクション機能も検討する。
2172	交通アクセス向上と渋滞解消のために、経済合理性に優れ出来るだけ早期に開通できるルートを望みます。		地域住民には保守的で変化を嫌う意見もあるようですが、開通後数年もすれば大多数が気にもしなくなる景観や環境への未知の懸念よりも、早期開通と経済合理性を最優先して下さい。	都心や羽田空港などへのアクセス時間の短縮	事故発生時でも継続通行可能性の最大化と災害に対しての強靭性
2173	新湾岸道路の必要性がどこまで切迫しているのか理解出来ない。ルート選定に当たっては、環境、景観、住民への影響等が十分に考慮される必要がある。	新ルートの必要性について、住民に十分に理解してもらうことが最優先。その目的や目標次第でルートも変わるはず。住民としては、景観に与える影響や騒音などの住環境に配慮されなければならない。	目的、目標について関係者の理解を得る事。きめ細かい対応が必要。	本計画について唐突に知らされたという印象。こんな話が進んでいたとは思いもよらなかった。おそらく関係地域の住民のほとんどは認識していないと思われる。計画を進める前に、丁寧に、しつこく関係住民への説明を続けてもらいたい。たまたま、マンションの掲示を見て本計画を知ったがほとんどの人は知らないの現実と思われる。	海岸線のルートについては千葉の自然や景観を壊さないよう最大限の配慮が必要。既存の湾岸線道路の拡幅も検討すべき。渋滞のボトルネックになっているところの対策で対応出来ないのか？ボトルネック部分の拡幅、重層化など考えられないのか。コストダウンにもなる。
2174	これ以上、自然の領域に踏み入れてまで産業の為に、己の利益の為に、生きていかねばならないのか。私達は考え直すべきだ。	自然	国土交通省は新しい道でなく老朽化した道の修理から着手すべきだ	排気ガス、騒音、交通事故、現時点で何が問題なのか、本当に作る必要があるのか？もしできたら、環境や人間にどんなメリットがあるのかもっと検討すべき	これ以上自然を破壊すべきでないと思う。人間だけの、一強勝ちの企業だけの利益の為に税金は使わないで。の老朽化してる道、橋、他にもやるべき重要な事があるはず
2175	渋滞への早期対策と効果的な投資（何年も先の供用では意味がない）	渋滞解消効果について新湾岸に回避する車両は一部に限られるため、船橋市、千葉市主要道路の渋滞緩和の効果は限定的である。船橋市・千葉市（美浜区～中央区）の渋滞は交差点等合流部の交通集中が主要因で、両エリアに高規格道路1本通すだけでは渋滞は解消せず、交差点・合流部・JCT/ICの欠陥等への複合的な対策が必須である。※渋滞状況はGoogleマップ等参照すれば明らかまた、アクアライン（約10km）の総事業費約1兆4,400億円を超える2兆円の血税を浪費するのではなく、効果的な投資をすることがこれまで長い間渋滞対策を先送りして地域の発展を妨げてきた行政の責務であり、県民・国民の合意を得られるものであると考える。		環境保護と三番瀬との一体整備について千葉県三番瀬再生計画や東京湾再生会議との整合性に留意すべきである。東京湾奥部の一体的再生が、東京湾の再生や三番瀬保護につながる。東京湾奥部で毎年発生する青潮により多くの海生生物が死滅している事実を忘れないでほしい。千葉県の実施している貧酸素分布調査では、三番瀬～幕張の浜～稲毛海岸の人口海岸が貧酸素対策に一定の役割を果たしていることがわかる。一方、海岸沿いの地下道路は、海岸と接続している後背地の地下水脈を寸断し水循環環境を悪化させ、地盤の液状化・海洋生態系に影響を与えることが考えられ、血税２兆円を投入して元に戻らない環境破壊＋高保守コストを今後の世代に残す安易な計画には極めて強く反対する。	既存道路の活用について既存の県道（千葉船橋海浜線）・市道（海浜大通り）は、一部片側3車線道路となっており渋滞も少ないが、両端のR357/14の渋滞ためバイパスとしてのポテンシャルを生かせていない。（北千葉道路は制限速度70km、道路の構造を改善して同等レベルにできる）
2176	新道路設置に伴う住民生活環境犠牲の徹底排除	千葉市緑と水辺のまちづくりプラン2023（令和5年度～）との整合性維持。周辺環境への影響排除(夜間早朝騒音と振動、粉塵、景観破壊)	既存インフラの拡大、流用、活用		まずは既存国道の上空路で検討、アセスメント実施。海側に作るなら防災面からも堀割り必須。
2177	海の景観の保護				
2178	地元の理解	眺望や景観の維持、騒音がない。海辺とのつながり		眺望や景観の維持、騒音がない。海辺とのつながり	作るのであれば、環境をそこなわないように、地下に片側3車線くらいのものを作った方が良い
2179	道路の橋脚設置に際し、「その場所に住む生物」への配慮・保全		自然が守られる事が最低条件		
2180	国道の車線拡充または地下道		海浜幕張地区の住環境、眺望などの価値を低下させない	海浜幕張地区の住環境、眺望などの価値を低下させない	国道の車線拡充または地下道
2181	地下化が重要	地下化が重要	地下化が重要	地下化が重要	
2182		渋滞緩和、利便性			
2183	慢性的な渋滞の緩和・事故等災害時の迂回路・逃げ道		海や海岸の眺めは、千葉の資産だと思うので高架構造が良いと思います。		房総地域の活性化につながって欲しい？
2184	先細る税収による建設、維持のコストを抑える	当初のアクアラインの様に通行料が高くなり、利用者が少ないなら意味がない			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2185	まずは渋滞の緩和、アクアライン木更津金田ICの休日の渋滞により近隣の住宅道路にも多大な影響がある状況を一刻でも早く打開すべき。また357号、千葉西警察署から市原までの断続的な渋滞も住民にとっては深刻である。	ICの入口に車両が集中しても住宅地に影響がないよう離れた場所に設置するのが望ましいと考える	環境への影響も大事であるが、物流コストの上昇＝製品への転嫁に歯止めがかからない現状を踏まえ国民の負担軽減の為にも背に腹は代えられない	とにかくスピード感を持って取り組んで欲しい	海上ルートにするのであればゲートブリッジのようなシンボルになるような構造物になると良い
2186	景観を破壊しないこと	新しい街の近くでは、何故そこに住むことを決めたかを考えると、景観が非常に重要である。	災害時、沿岸部は機能しなくなる可能性が大きい。		第2案が望ましい。案1-1は絶対に認められない。
2187					将来の交通量増加を見据え、片側3車線計6車線構造として欲しい
2188			稲毛の浜から幕張の浜にかけて、高架のような空間を遮るような構造物もなく、空と海を調和させながら景観を保全し、これによりランニング、ドライブ、サイクリングなど、市民などが利用しているにもかかわらず、この貴重な千葉市の財産を台無しにするような道路の建設は非常に問題があると考えます。この貴重なエリアを台無しにしないよう、ルートを１４号に沿った高架や地下道を求めます。マリンスタジアムの移転も同様に、今の場所に価値があるのに、陸側にすることには価値を損なうと考えます。	稲毛の浜から幕張の浜沿いには住宅が直近にあります。この沿線に道路を建設することは、住民訴訟の大きなリスクがあると考えます。景観を損ね、騒音や排ガスをもたらすことは、せっかくの千葉市の財産であるベイエリアの景観を大きく損ね、結果、単なる移送路としての価値しか持たなくなり、市民の憩いや集いの場から程遠くなっていくと考えます。	14号沿いに地下道を設けるのが、一番便利だと考えます。
2189	現在の生活環境を壊さないこと。景観や周辺環境が著しく損なわれる事は生活という生きる営みを揺るがす事にならないように考えてほしい	現状の慢性的な渋滞がどれだけの影響があるのかそもそも分からない。既存の住民の住環境が損なわれる選択は絶対に避けるべき。そこには景観がもちろん含まれます。		そもそも必要なのか？必要性を感じていない	
2190	環境への影響				
2191	渋滞の緩和による排気ガスの減少、	一般道の渋滞の緩和を考えて欲しい			
2192	現状の渋滞改善は最重要課題であると思うが、そのために過度に費用を安く抑えようとはせずに、片側3車線で整備するであったり、サグを				
2193	自然の確保				
2194	・配慮すべきこと＝配慮すればよいのではなく、達成すべき目標として位置づけていただきたい。	ルート周辺の地域住民の十分な理解	高架道路によるデメリット（効果によるエリアの分断・街づくりへの影響、景観の悪化、地価下落、資産価値の減少）	①千葉県＝良好な景観の形成に関する基本方針、千葉市＝景観計画など景観に関連する事象の評価項目化。	これからの時代に開発目標ありきの高架道路はない。住居関連エリアは地下構造とすべき。
2195					高齢社会に向かい、新たな道路は不要ではないか思います。
2196	自然環境の保護		適正な予算		安全性
2197	信号機の設置箇所などよく検討して欲しい				首都高のようにサーキットにならないようにしてほしい
2198				海近くに住んでおります。今でも周りの工場建設や船の騒音・振動で悩んでいますが、この景色で救われています。確かに、生活向上の為には渋滞の緩和も大切だと思います。収入にも観光に力を入れるのも大切です。でも、この道路工事の為に、もっと騒音や振動に悩まされ、挙句の果てには唯一の救いの景観が損なわれるなんて、本当に耐えられません。千葉ポートタワーやポートパークからの綺麗な景観が変わるのも嫌です。断固反対です。	普段から車を使います。湾岸でルート取るよりも、もう少し内側の方が使うには便利そうです。他の道とのアクセスのしやすさは、国道357・14・16の上か地下が1番。私的には、千葉東インター入口を良く使うので、そこに繋がってくれたら千葉県のどこの地域にも行きやすい。
2199	住宅地の環境や住宅地からの景観の維持		住宅地からの景観。その景観を加味した値段を払って住んでいます。資産価値の保守は絶対に死守するべき項目です。	行政で居住地と決めて住宅地とした以上、その住宅地の資産価値を守ることは大前提です。道路を作るのであれば住宅地の景観や環境を損なわない方法を取る義務があります。	住宅地近くに道路を新設するのであれば、地下に作ってください。
2200		沿線住民への影響：大気汚染、騒音、交通量が逆に増えることによる			
2201	既存の居住環境に影響を及ぼさない				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2202	すでに開発済みのエリアに資するだけでなく、未開発エリアの産業インフラともなり、京葉エリア全体の発展に寄与すること。		金銭のような取り返せる負担は問題ないが、自然環境・沿道環境など道路設置後に取り返せないような負担が生じるのであれば最大限に配慮するべき。		アクアラインを6車線化などで拡張しつつ、千葉市以南と京浜エリアのトラフィックを分散し、市原市や上総エリアに新たな産業拠点が作られやすい環境を整えることも比較検討するべきでは。自動運転車両用レーンは設置するべき。
2203	景観				分岐、合流がしやすいこと
2204	配慮すべき項目に入っている、自然環境や景観、沿道環境は、上記項目と同レベルで考えるべき地域資源だと思います。	住まいは東京ですが、千葉に実家があり、千葉で多くの活動を行っているため、東京と千葉を毎日のように行き来しています。また、東京圏では数少ない浜辺は貴重な地域資源で、週3-4日行きます。その観点では、①渋滞解消と②自然環境&景観の2点が特に重要です。	新規に高架とする場合は、高架や高架下の活用による海辺の魅力の付加価値向上も配慮頂きたい。	東京から近くで数少ない浜辺の魅力を案1-1は激減させてしまうことを危惧しており、これらは重要だと思う項目と同等に扱うべきだと思う。	一方で、現状、多くの評価項目を見ると案1-1が有力案に見える。高架とする場合は、景観に影響を与えない工夫、海辺と街とが分断されない工夫、むしろ道路ができたことでより良くなる工夫が必要だと思う。建築の専門家だけでなく、アートやデザインの力を借りてはどうだろうか。
2205	住民への悪影響景観を損なう様ルートの設計は資産価値を低下させることに最大限配慮すべき	住民への配慮として、環境悪化や健康被害、および高架により景観を損なう様なルートにはしない事	特にベイタウンの海岸沿いの景観や幕張地域の将来計画との関連性を踏まえたルート設計は必要だと理解する	海岸沿いのルートに縛られず現行の国道14、16号の高架及び地下構造を考えるべきではないか	上記の通り湾岸地域に新設の湾岸道路に拘らずに既存の国道の高架道路を優先して検討するべきではないか
2206	環境面の配慮、景観面の配慮	道路新設により、街の動線を分断しないようにしてほしい。	数十年かける事業になるかもなので、迅速に工事を進行させること	新設道路とは別で、一般道路も拡張できるところはしていったほうがよい。	主には地下化してほしい。
2207	慢性的な渋滞の解消	平行している国道１４号線が習志野市内から片側１車線になり、慢性的渋滞の原因になっている。第三のルート完成により、交通量の分散が進むといいと思う。	海岸を走るということで、建築物の塩害や津波対策	未来でも改良せずに使えるくらいの先見性をお願いしたい。	海岸を走る道路で、地下道路はリスクが高いと思う。合流分散は立体交差を基本として安全な道路を目指してみてはどうだろうか
2208	何よりも住民ありきであり、生活環境への影響をゼロまたは最小限となるルートを検討すべき	居住者が存在する地域は地下化する必要がある。	地震・津波・噴火などの自然災害に対する安全性	すでに住民がいるエリアでは住環境への影響がないこと。住民へのメリットがなく負担だけを強いる計画とならないこと。	東関道は湾岸千葉インターの先で北上させているが、分岐させた湾岸ルートを建設して延伸する。
2209		将来的な交通量・人口予測も想定した上で、本当に必要なものかを住民も含めて検討できるようにしてほしい。道路建設ありきになっているアンケートに違和感を感じる。また、景観や住宅地への影響も懸念点であるはずなのに、3案の図示が曖昧で評価しづらい。どの案で進んでも聞いた話と違うという印象を持つように感じる。そもそも、幕張メッセ・zozoマリンスタジアム・lalaアリーナ・ディズニーランド等湾岸地域には集客施設が集まりすぎており、これらも交通量を麻痺させているのではないか。渋滞緩和のための道路建設ではなく、渋滞を起こさないための都市開発・方策も必要なのではないか。			
2210	アクアラインのように強風で通行止めにならないルート				
2211	周辺住民への影響	周辺住民の住環境確保将来の維持管理費増大	将来の維持管理費将来は需要が減る事を正しく評価していない	現道拡幅で十分。京葉道路と東関道で複数ルートは確保できている。新ルート建設ありきで議論が進んでいるのは明白であり、間違っている。	船橋の改良で渋滞解消はできる新ルートが出来る頃には需要が減少している
2212	新設するSAの経済効果	高架構造を増やしてBAYエリアの景観を見ながら移動できると嬉しい。	工事に関わる不透明なお金の流れが絶対に発生しない事	談合や収賄などが行われないよう事業費の透明性を守って欲しい	地下構造って自然災害による水没不安があるので高架構造の方が安心できる
2213	騒音、光害、景観		騒音、光害、景観		地下構造にすべき
2214	既存の道路ネットワークへの負荷をいかに減らすか。	当該区間と接続する区域外との連係の良さ合理性。	当初事業費だけでなく、百年以上先の維持管理及び更新までふくめた事業採算性。		社会インフラは一度作ってしまうと遠い将来に渡り維持管理
2215	国道３５７号線の地下は使用出来ないのかしら⁉	地下国道出来ませんか？	地下国道しか思い浮かばない		
2216	船橋港、新港、蘇我エリアのみへの速達性の向上に限定すれば、大型物流と一般交通の分離にも効果があるのではないだろうか。	葛西JCTへの直結、東関東自動車道成田方面への接続、ICの設置箇所の限定によって、通過車両や大型物流車両を誘導する。東関東自動車道や、京葉道路は、一般車両や地域交通に役割をシフトする。			市原、葛西、成田、高谷間の通過を主眼においた、アクアラインのようなバイパスとし、物流や、リムジンバスのような交通に特化しても良いと思う。
2217		バイパスを複数増やし分散させることで渋滞を減らす			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2218	全く新規でルートを考えるのではなく、既存の改修でまかなうべき。	新たなルートはいらない。	なるべく費用を抑えた事業とすべき。		
2219			そこに住んでる人たちへの影響。景観、騒音、排気ガスなど。	新湾岸道路の必要性を感じない。	
2220	これから、人口が減るのに、新しいインフラより、既存の整備をしてほしい			水道料金の値上げなどはやめて、インフラの新設をやめてほしい	
2221	早期実現性	早期実現性から、高谷JCTからいなげの浜周辺までは、『海岸線で高架』、千葉アクアリンク周辺から市原までの間は、工場周辺の安全性を考慮して（不安全性を回避して）『地下道』が望ましいと考える。また、千葉アクアリンク周辺には第２の海ほたるのような人が集まるSAの設置が望ましいと考える。さらには、羽田空港へのアクセスを考えると慢性的に渋滞している葛西周辺を避けて、高谷JCTあるいは市川PA周辺から、地下道を通って、羽田～横浜に抜ける高速道路も併せて建設が必要と考える。	問１－４）に同じ		問１－４）に同じ
2222		慢性的な渋滞の改善	用地取得に関するリスク（用地取得に必要な時間等）		
2223	人口減少の今、今ある生活を脅かすような、高速道を作るメリットは一切ない	人口減少の今、今ある生活を脅かすような、高速道を作るメリットは一切ない	人口減少の今、今ある生活を脅かすような、高速道を作るメリットは一切ない	人口減少の今、今ある生活を脅かすような、高速道を作るメリットは一切ない	
2224	対災害性	ヘリポートとして使う。	耐震性		メインテナンス性
2225	上りの高谷ジャンクションは、既に慢性的に渋滞していますが、さらに交通量が増えることで、有料道路の利便性が損なわれるのではないかと憂慮します。高谷以降の東京方面の渋滞解消にも積極的に取り組んで欲しい。現在、大型トラックが追い越し車線を占拠しており、渋滞の原因の一つになっているのではないでしょうか。120キロから80キロへの速度規制も、走りにくく、80キロ区間は100キロにしてほしいと考えています。	高速道路の渋滞解消に、もっと取り組んで欲しいです。		千葉市（千葉駅周辺）と東京を、もっと身近に繋げることで、今は寂しくなっている千葉駅周辺がもっと活性化することを期待します。	
2226	千葉県の魅力向上				
2227			千葉ポートパーク、稲毛海岸など人工の自然環境にも多くの生物が生息しており、環境への配慮が必要		
2228	もう湾岸道路があるので必要ありません		地域住民の意見	地域に住んでいる住人の意見。	新湾岸道路は必要なし。地下に作るなら許容。
2229	他の都道府県と差別化できるような要素を組み込むとなお良いと思います。				千葉みなと周辺はレインボーブリッジのように、眺望景観の面も含むような高速道路にすると良いです。
2230		通行できる車種を限定すること。		用地買収にお金がかかったとしても最短ルートでの開通を望む	高架式
2231		景観			
2232	湾岸の景観				
2233	現状船橋市付近に出口の計画がないので、渋滞が解消されるか不安	谷津干潟や三番瀬など、国際条約であるラムサール条約に登録された稀有な湿地があり、環境面に配慮しつつ、かつ混雑や渋滞の解消に繋がる道路づくりが求められると思います（難しいのは百も承知ですが）	上記事項以外特になし	上記事項以外特になし	東京と千葉のダイレクト道路のイメージがあり、船橋市在住民の肌感覚としては、14号を東進する際、幕張インターまで牛歩の進行になっているので、なんとかしてほしいのが本音（それにより、鉄道や徒歩移動をよくしております。成田の親戚に会いに行くのに、あの混雑はキツいです）
2234	渋滞解消と津波対策の両立				
2235	ジャンクションとの繋がりと、どの箇所で合流や出ることができるか				場所により、今の道路の拡張や高架でいくのが実現しやすいのかなと思う
2236		慢性的な渋滞を解消していただきたいです。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2237			今後の人口推移が少子高齢化により減少傾向に向かう可能性がある中、もし竣工したのちに利用者の数や維持管理に必要な人材が不足した場合はどうなるのか。本当にそこまでして必要なのか。	東京湾岸に新たに道路を作る際に私が懸念しているのは、環境への負担です。東京湾は、谷津干潟、三番瀬、盤州干潟などの湿地帯を保有していますが、そこに飛来するシギ・チドリ類を主とする渡り鳥の数はここ10年間純粋な増加傾向にあるとは言えません。そんな中、高架化が進んだ道路ができてしまった場合、野鳥の飛行進路を阻害しさらに飛来数が減少してしまうのではないかと疑っています。	
2238	高速バス路線の利便性向上				
2239	現居住者への配慮				
2240					いなげの浜近辺に住んでおります。大型トラックや暴走族など、現時点でも窓を開けると騒音が気になっており、地下構造としていただけると大変助かります。海岸沿いは、千葉市としても力を入れて開発してると認識しており、道路が新設されることでより活性化し、利便性も高まると思うので新設案に賛成です。ただ、地下構造の場合は安全性により配慮する必要があると思います。（防犯カメラの設置など...）
2241					千葉市と東京を結ぶ道はすべて混んでいるので出来るだけ早く新湾岸道路ができるべきだと思う
2242				幕張の浜から稲毛の浜までの現在の景観を損ねるような道路整備には反対します。	
2243			道路近辺に住む住民の騒音問題	海浜幕張の海沿いに住んでいるが夜間10時以降の車やバイクの騒音に悩まされている。計画にさらに道路を通すことが案の１つとして提案されているが、現状の騒音問題の解決や対策がなされてない以上更なる道路の増設は問題を悪化させると考える。	
2244	震災などの非常事態になる時の代替手段となる交通になるべきだと思う	技損のルートの代替となるようなルートであり構造	既存のルートでは賄えられないルートであり構造	今のルートだと震災では緊急時の渋滞、損傷は回避できないので、地下化などして回避できるようにするべきだと思う。造る以上、費用は掛かるのであれば、中途半端なことはしないほうがいいと思う	
2245	環境保護	防犯面も強化してほしい			
2246	車両にとって効率の良い速度での通行や、渋滞等の停止時間を削減することによる排ガス等の削減による温室効果ガスの排出抑制効果	半島型の災害に対して既存の道路拡張では有効性が見込みにくいのでバイパスルートの確保の点でも新たな道路が必要。	既存の道路の通行に悪影響後でないような設計	災害時に活用できるような堅牢性を備えた道路設計が必要。	ミニアクアラインではないが高野JCTから市原までの海底ルートでも良いのではないか
2247	早期完成が一番だと考えます。買収に時間がかかるルートよりすぐに取り掛かれるルートでとにかく早期実現を願います。	三番瀬の開発を凍結したのは大変残念だった。これによって千葉の発展がかなり遅れたのは間違いない。とにかく早期実現できるルートを願います。			
2248	湾岸道路や東関東道や京葉道路のバイパス道路として産業・観光面において活用され、且つ高規格であること	湾岸地域～東京都市部へ向けた高速且つ安定的な交通が確保されるルート			
2249	渋滞の無い(少ない)道	車線を片側三車線や立体構造にするなどし、渋滞を減らす取り組みをして頂きたい			
2250	ディズニーリゾートへのルートの専用化	現道でもいいけど平面交差をすべて無くせば渋滞は減ると思います。			平面交差をすべて無くす、自転車専用レーンを整備（たまに自転車が入ってるのを見ます
2251					最大限の容量を確保すべく、海側のルートを採用してください。
2252	利便性や、周辺道路・地域との回遊性。		十分な車線数を確保すること。		高架構造（地下よりかは安価で工期も短い可能性が高い）。車線を片側3車線+右折/左折専用レーンは確保すること。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2253	今後、他の臨海副都心エリアや工業地帯の開発、及び再開発のモデルケースとなるよう、将来を見据えた野心的かつ挑戦的な施策	現在、西側の起点は市川市高谷までの計画であるが、京葉連絡の利便性向上や災害対策を考慮するのであれば、高谷以降現行の湾岸道路に接続するのでは何の意味もない。浦安市以西のルート策定か、若しくは慢性的な交通渋滞の解消のためのなんらかの施策や、強靭化のための施策を併せて行うべきである。	現状の計画では、市川市高谷で現行の湾岸道路、及び外環道に接続するようだが、高谷付近は現在（外環道のIC整備後から）も渋滞の頻発エリアであり、また既にJCTの構造が入り組んでいる。ここに新たな湾岸道路を接続するのは現実的であるとは思えない。	幕張副都心エリアやベイエリアへのアクセス改善、加えて二次的に16号線沿いの工業地帯への所要時間短縮が見込まれる一方で、千葉駅付近へのアクセス改善については考慮されていないように思える。湾岸地区から千葉駅や県庁方面へは現在でもアクセスがしづらいので、交通量の増加が期待できる本計画と併せて、その点も考慮していただきたい。	充分な容積的余裕をもち、なおかつ線形がよく安全に高速度で巡航できる道路としてほしい。
2254	市原以南エリアへの観光客増加	宮野木～市原周辺の渋滞による経済的損失の低減			現行の国道との接続、費用対効果の面から高架構造にする事が望ましい
2255	周辺生活道路の渋滞緩和	道路拡張案と道路新設案、両方ともやらないと渋滞緩和には繋がらないと思う。			
2256	国道357号の立体交差（特に船橋市内）	県道15号線を若松交差点を経由しないで高谷ジャンクションへ抜けるルートの構築、千葉卸売市場から運輸支局交差点を経由しないで蘇我インター方面へ抜けるルートの構築			
2257	立体交差によるスムーズな通行				
2258	負担感が少ない建設費用	負担感が少ない建設費用		負担感が少ない建設費用	
2259		基本は地下構造にして欲しいが、千葉港付近だけはレインボーブリッジや横浜ベイブリッジの様なランドマークとなる橋梁にして欲しい。			片側3車線は欲しい
2260	IC出口の渋滞解消(花輪)、ららぽーと、船橋市場近辺の慢性的渋滞の解消	船橋駅やららぽーと周辺の矢印信号を増やす、時間を長くする			
2261	自然環境、景観の保全				
2262					ルートはともかく冠水すると厄介なので地下トンネルは避けてほしい
2263	千葉駅周辺及び行政省庁の集まる中央区中央エリアの道路アクセスの拡充				
2264	周辺住民の生活環境の維持向上				
2265	当該区間のほぼすべての地区で恩恵があること		着工及び竣工までの期間	とにかく、用地取得着工竣工の期間。チンタラしてるヒマはない。というか、なぜ今までなかった？レベルの話	用地取得や景観を考えると、外環高谷～花見川美浜大橋を超える辺りまで道路新設。海浜病院付近～千葉地方卸売市場付近まで、現道路の拡幅。アクアリンク千葉付近～蘇我及び市原インターまでの道を新設。これが竣工までの速さ，検見川の浜～稲毛海浜公園の景観の確保による用地取得の遅れを両立できない。何回も言いますが、チンタラしてるヒマはない。これでも私が生きてる間に開通するのか不安でしかない。
2266	内陸部との連携も意識したルート	千葉の一番の問題は北西部の内陸アクセスだと思うから			ハーフインターは避けた方が良い
2267					あえてインター数を減らし、バイパス利用を中心にする
2268	工事期間がより短いこと。（京葉道、東関堂、アクアラインの渋滞の慢性化の対策）	道路設置には用地買収が時間がかかるので、用地買収の期間が最短であること。			
2269					上部を高速道路、下部を一般道にするなど高速道路と一般道両方を造ってほしい
2270	景観･騒音問題が懸念事項としてあります。		騒音問題は特に配慮しなければならない	現道路の拡張を強く懇願します。新道路建設は時間や事業費もかかるし、景観･騒音問題があります。	既存道路拡張
2271	景観と自然、エコなこと	海沿いの景観は千葉宝だと思います。空や海を見える景色を高架道路で無くさないでほしい。海外の自然と調和した交通機関を参考にするといいかも。	ルートの安全性	最近道路の陥没事故が起きているので、長期の目線で安全性のある道路にしてほしい。埋立地の地盤であるし地下道や高架道路は心配。	県外のレジャー利用の車は有料にすると他の道路へばらけるかも、県民や市民は無料カードで無料で通れる。または路面電車（自動運転）など公共の交通機関を便利にして車の利用を減らす。今の案の中では一般道の拡張アイデアがいいです。自然や景観を残す方法で頑張ってほしいです。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2272	現湾岸道の車をできるだけ新湾岸道に誘導し、地域住民が現湾岸道をより使いやすくなるようにすること		新湾岸道が地域を分断する「壁」にならないようにする配慮		新湾岸道が地域の障壁とならないようにする一方で、災害時の防潮堤としての役割も担ってほしい。備蓄倉庫も備えた、災害時の拠点になるような道路であると地域のために作っている感がでる。
2273					幕張メッセやZOZOマリンスタジアムへ向かう車による本線の渋滞対策。
2274		物流網の強化発展に伴う混雑緩和			
2275	谷津干潟への影響を考えて、もし既存の道路を使ったり、高架構造の場合も、谷津と船橋のつながり部分は、橋をかけるのではなく、地下構造にして、鳥たちを守って欲しいです				
2276			地震		
2277	なるべく早く完成すること	どうせ作るなら良い景観になって欲しい。例えば名港トリトンは良い景観だと思います。	千葉と船橋で海岸付近の人口が全く違うので分けて考えないといけない。まずは船橋エリアの渋滞対策が最優先。		渋滞のひどい船橋エリアを優先して最短で作れる方法を検討して欲しい。
2278	既存のルートにおける渋滞の軽減				現状の混雑が激しい湾岸市川インター付近から若松交差点をバイパスするような高谷jctから新習志野駅付近の海側へ繋ぐ道があれば交通事情がよくなると思う
2279					片側4車線にしてほしい
2280					自然破壊、生態系への影響、湾外沿いの景観破壊、工事費など、何一つメリットを感じられないため、反対
2281	幕張新都心や蘇我でのイベント開催時の渋滞緩和、日常生活路の確保				
2282		慢性的な渋滞の改善			
2283	生活道路流入を防ぐために、市街地から少し離れた道路にすることが重要ではないか。	新道路建設			
2284		渋滞の解消に実効性のあるルートにすること			
2285	商業観光施設の誘致湾岸道路の利用率向上				ららぽーと付近の渋滞慢性化そこをバイパスするルートはマスト幕張以南は357の現道拡幅でもよさそう
2286		平面交差、信号がない自動車専用道路であること。			
2287		357号船橋市内の混雑と、京葉道の穴川～千葉東の混雑の解消・緩和するためのバイパスとバックアップ機能が最重要だと思います。			
2288		ベイタウンに住んでいるので、景観や騒音を考えた時に、地下が現状拡張が望ましい			費用や時間はかかっても構わないので、景観を重視すべき
2289	三番瀬など現状の環境への影響がまったく発生しないこと！				
2290	慢性的な渋滞を改善することでどの程度私たちの生活が効率的になりメリットを得られるかが重要だと思う		耐震、耐津波性能		道は片側二車線以上とし、必要以上にICを増やさないでほしい。道路の勾配も渋滞の原因になるのでなるべく平坦な構造にしてほしい
2291	建設工期及び経済性	決まったら早く作ることが重要である			
2292	環境への配慮	環境への配慮			
2293	用地に生活する人の負担が少ないこと	用地に生活する人の移動があまりないことや、用地買収に向けての費用が少ないことと、ランニングコストや安全面を考えること。高速や地下は災害時不安である。		用地に生活する人の移動があまりないことや、用地買収に向けての費用が少ないこと、ランニングコストや安全面を考えること。高速や地下は災害時不安である。	現在、南船橋、新習志野付近に流通センターが増えているようだが、もう少し分散させたり、湾岸高速へのアクセス経路がすでに渋滞している。信号や車線の工夫が欲しい。
2294			今もそうだが、入口が多く出口が少ないと渋滞を引き起こす。根本的な考え方でスムーズに走行できるようになる		
2295	むしろ湾岸地域以外の開発				
2296			千葉・東京間の移動時間の短縮	用地取得が容易で、完成までの期間が短くなるルートが望ましいと思います。	
2297	渋滞の緩和				

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2298	コストコの良い代替案の選定	人口減少社会における過大な需要予測の問題点本計画の需要予測は、日本の深刻な人口減少を過小評価しているのではないか。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2060年には総人口が1億人を下回る。これは生産年齢人口および消費者人口の激減を意味し、物流・人流の総量が現在より大幅に減少することは自明である。数十年後には閑散とする可能性が高い道路に、莫大な税金を投じることは将来世代への負債となる。計画の前提となる交通需要予測を、最新の人口動態に基づき再算定し、計画の必要性そのものを根本から見直すべきである。	国内貨物輸送量の長期低迷と将来予測の乖離我が国の国内貨物輸送量は、トンキロベースで長らく横ばい、あるいは微減傾向にある。EC化による多頻度小口配送は増えているが、全体の物流量を押し上げるには至っていない。今後、人口減少が本格化すれば、国内の生産・消費活動は縮小し、基幹物流の需要は確実に減少する。30～50年後という超長期スパンで見た場合、新たな巨大インフラを建設するほどの輸送需要増は考え難い。既存の道路網の効率化で十分対応可能であり、本計画は明らかな過剰投資である。	技術革新による既存インフラの効率化意見5：自動運転技術がもたらす既存道路の容量拡大効果本計画が完成する頃には、レベル4以上の高度自動運転車が社会実装されている可能性が極めて高い。AIによる車群（プラトーン）走行は車間距離を劇的に短縮し、人間の運転では不可能な高密度輸送を実現する。これにより、既存の高速道路の交通容量は現在の1.5倍から2倍以上に向上すると試算されている。新たな道路を建設せずとも、技術革新によって輸送能力は飛躍的に向上するのである。巨額を投じて物理的な道路を増やすより、既存インフラへの技術投資こそが賢明な選択である。	ライフスタイル変革による交通需要の質的変化リモートワークやオンライン会議の普及、そして地方分散の動きは、コロナ禍を経て不可逆的な社会変化となった。これにより、都心部への画一的な通勤需要は減少し、交通の平準化が進む。また、高齢化社会の進展は、長距離の移動需要を抑制する要因ともなる。このようなライフスタイルの変化を考慮せず、旧来の成長モデルに基づいた道路インフラを増設することは時代錯誤である。未来の社会構造に合致しないインフラは、利用されず維持費だけがかさむ負の遺産となりかねない。
2299	渋滞の緩和。	渋滞緩和によって、移動時間の短縮、定時性、温室効果ガスの削減などが見込まれる。			
2300	病院・学校・商業施設などへのアクセスがスムーズになるようなルート構成				①夜間や悪天候でも見やすいLED標識や反射ラインを整備②道路沿いに一時停車や休憩できるスペースを適度に配置③渋滞や混雑をセンサーやAIで検知し、信号や案内表示を自動で最適化する仕組み④冠水検知システムの導入し、冠水警報を道路情報板やアプリに連動⑤病院・学校・商業施設などへのアクセスがスムーズになるようなルート構成⑥人や自転車が行き来できる跨道橋や地下道を整備⑦イベント、工事、交通情報を電子表示板で柔軟に表示⑧将来の自動運転社会を見据えて、車線・標識・通信インフラを整備⑨将来的なトラックの自動運転導入を見据え、通信インフラ・車線認識の整備
2301	とにかく流れをよくするべく、既存道路の信号のタイミングも調整する。	渋滞の解消です。	最高速度を70km/hにした方がいいです。		「案1-2道路新設案(地下構造を主体)」がいいです。
2302	大雨時、災害発生時を考慮した、安全性の高さ				
2303	まず繁忙期の大渋滞緩和！	繁忙期の大渋滞緩和！帰宅出来ない位なんで…	暴走族対策の強化！		宿泊施設がある大型SAの創設
2304	交通の分散	大型車がメインとなり得る道路	海を汚さない工事とルート	あまり、カーブやアップダウンが増えないようにして欲しい	
2305					幕張～稲毛の浜はせっかく整備した高架を
2306	アクセス向上による千葉市以南の活性化	内陸から海沿いに抜ける道路整備も併せて行わないと結局混むと思います。			
2307	自然を破壊しないこと	一度自然を壊したら元のようには戻すことは難しい。目先の利益にとらわれてはいけない。景観についても深く考える必要があると思う。			地下構造なら自然を守れるのではないかと思う。
2308	千葉市湾岸地域～船橋市へ至る国道の混雑は週末でもあり買い物行くにも戸惑う				
2309	信号交差点のない道路を造る		共産党、動労等左翼の建設妨害リスクの排除	通過交通が千葉市街の中心部に入らないようにしていただきたい。	大型車の駐車場を十分確保した休憩所を設置して、大型車運転手の働き方改革のモデル事業になってほしい。同時に合流部や道路端で停車している邪魔な大型車の排除をしてほしい。
2310	生活道路と産業道路の分離				
2311	景観	高規格道路だけでなく、一般道も併設してほしい。一般道国道３５７号も渋滞がひどいためバイパスが欲しい			
2312		まずは高架にすべきでは？若松あたりを	コストを払ってでも、交通利便性の解消（景観を乱さず）		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2313	国道357号線のシンボル性	国道357号線自体が沿線のシンボルと化しており、その再来を目論んでいるとしたら失敗に終わる。国道357号線自体を車線を増やすなど設備強化すべき			国道357号線自体のシンボル性の強化
2314	景観の維持				
2315	湾岸道路利権反対。税金で自然破壊するな。	海の埋め立て反対	湾岸道路自体が自然破壊で望ましくない税金の無駄	湾岸道路いらない税金の無駄。自然破壊反対。	既存の道路の道を増やせば良い
2316	幕張へのアクセスの改善	県外からのアクセスのしやすさ			
2317	一般車両と貨物車両を分別してそれぞれ専用道としての運用	既存道路（アクアライン）との差別化	地域が望む道路であるか		
2318	国道357号線の慢性的な渋滞を改善してくれるようなルート	国道357号線の慢性的な渋滞を改善してくれるようなルートと、東京方面への速達性の向上をしてくれるようなルート			
2319	長年ボトルネックとなっている船橋市の渋滞回避。船橋市民の生活道路と船橋市通過車道路の分離。	14号は幕張ICから市川インター入口交差点まで片側一車線。アンダーパスが有れば良いのにと何度思ったことか。357号は若松交差点から二俣交差点がネック。船橋市高瀬の中央通りと三番瀬海浜公園に架橋して迂回路作ってほしいと思っていた	至急対策を実行すべき。東京一横浜間と比較して整備が遅すぎる		14号は幕張ICから市川インター入口交差点まで片側一車線。アンダーパスが有れば良いのにと何度思ったことか。357号は若松交差点から二俣交差点がネック。船橋市高瀬の中央通りと三番瀬海浜公園に架橋して迂回路作ってほしいと思っていた
2320	渋滞解消				
2321					強風や洪水などの自然災害の影響を受けにくい構造がよいと思う
2322	新湾岸道路を作ること自体が前提であることに強い違和感を感じる。必要性の是非を改めて市民に問うことが重要だと思う	海辺の景観や自然保護	湾岸道路の在り方そのもの		首都圏全体の一般車両を抑制する方策そのもの
2323	湾岸地域以外の交通との接続性	湾岸地域の交通の迂回ルートの並行整備			既存道路の拡張に際して湾岸地域をスルーする車用の車線を整備する
2324	慢性的な渋滞の解消				静岡県愛知県を通るようなほとんど信号のないバイパス道
2325	住宅街の騒音、安全性、景観を損なわないこと。	工事費の増大から有料道路にすることも視野に入れて良いと思う。また、海浜幕張から稲毛海岸にかけての住宅街では騒音や日照を加味して地下化して欲しい。工場地帯などは高架で良いと思うので複合的な計画になる方が合理的と考える。		工事費の増大から有料道路にすることも視野に入れて良いと思う。また、海浜幕張から稲毛海岸にかけての住宅街では騒音や日照を加味して地下化して欲しい。工場地帯などは高架で良いと思うので複合的な計画になる方が合理的と考える。	工事費の増大から有料道路にすることも視野に入れて良いと思う。また、海浜幕張から稲毛海岸にかけての住宅街では騒音や日照を加味して地下化して欲しい。工場地帯などは高架で良いと思うので複合的な計画になる方が合理的と考える。上り坂では速度低下防止のエスコートライトは必須だと思う。海浜幕張ICでは降り口を複線化（指定方向路3車線など）し、通常よりも分岐から出口の距離を長くすることが必要と思う。南船橋ICも同様の可能性大。
2326	過積載車両、暴走行為車両への自動取り締まり装置の設置	高架構造と立体交差を用いた高速道路に準じた構造としてもらいたい。	道路開通に伴って道路周辺の用地買い占めなどを抑制できるようにしてもらいたい。		信号は可能な限り設置しないでもらいたい。港湾部、河川部を越える際の橋梁と立体交差を共用化することで、コスト低減などが計れないか検討してもらいたい。
2327					地下に掘る
2328	とにかく慢性的な渋滞を解消して欲しい。特に船橋と市川の境目。アップダウンが多過ぎるから？				
2329	自然環境および景観への配慮		工事にどのくらいの期間必要なものなのか。将来的に人口減や自動運転の発達があったときにも必要性はあるのか		
2330	ルートの選択肢を増やしてほしい				沿岸を高架道路でぶち抜くべき。
2331	環境に対する配慮	早期完成	内陸路であるなら、自転車レーン及び歩道の確保	都市の再開発事業とリンクさせた総合的な都市計画	自転車レーン及び歩道の確保
2332	既存の景観の確保が必要。既存インフラの維持費用との兼ね合いを考慮する	既存の国道の拡幅工事を検討実施する。右折待ち渋滞を無くす			新設道路と既存の高速道路との合流渋滞が発生すると思われるので合流の構造に関してよく考える必要がある。
2333	海辺の景観の保全		海辺は付近の住民の憩いの場ですので壊さないでください	海辺の環境・景観の保全	地下に埋めてください

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2334	道路を作るだけではなく維持を考えた時に道路の新設は必ずしも必要とは思えない。人口が減少するのに財源はどこから確保できるのかアンケートに必要な情報が揃ってない。		特に幕張新都心にお住まいの方は眺望がよく住宅を購入されていると思うので資産価値が下がるような景観は絶対にしてはいけない。外観が出来防音トラブル多発してますよ。防音壁の設置で予算は膨らむと思う。		
2335		とにかく渋滞を無くして欲しい			
2336	大型トレーラーなどを市街地の国道367号線へなるべく通さないことや、災害時の代替ルートとして第二湾岸道路を整備することはとても重要だと思う。	海浜大通りや高瀬中央通り、高洲鉄鋼通り、ディズニーシー南側道路など、既に用地確保されている道路を活用して、将来的に東京ゲートブリッジ方面へ接続できるようにしてほしい。			
2337	沿線住民の住環境の保持（特に景観）	沿線住民の住環境の保持（特に景観）千葉市美浜区は東京都心にも千葉中心部にも近く、それでいて公園も多く海浜公園も近いという郊外の要素も持ち合わせており、将来コンパクトシティを志向する際にも重要な居住地となるため、この地域の住環境を保つことは物流と同様に重要である。			完成する頃には需要が少ない、では環境に対する負荷とのバランスが取れない。また日本橋近辺の首都高速道路が地下化するように、これからの時代は景観・住環境を重視すべきである。「そこを利用すると早く安価に造れるから」で方法を選択する時代ではない。
2338	そもそもの計画の必要性が疑問	脱炭素の観点からも自動車での利便性や流動量を増やす政策に疑問を感じる(特に自家用車)。産業車に現在の高規格道路を優先的に使って貰い、自家用利用は鉄道に移行させるように鉄道事業を新規建設すべきでは	既に高規格道路に隣接している地域の生活環境負担	既に高規格道路に隣接している地域がこれ以上壁に囲まれているような圧迫感を感じないようにすること。	それでも計画を実現が必要なら地下主体が良いと思う。
2339	丁寧な議論は必要と思うが慢性的な渋滞改善の早期解決には一部区間有料化も検討余地があると考える		地権者の比較的少ない地区に構築されるものと思うため、できる限り用地買収にかける時間を少なくするため、公共の利益のために強制執行の積極活用を頂きたい	ラムサール条約に係る地域は配慮は必要とは思うも、そこが要因になって遅延することは避けて欲しい	早期開業のため、一部区間有料化も検討すべき
2340	景色	渋滞がなくなることによる観光客の増加が見込める		自転車も安全に走れる道路	
2341					高速料金を時と場合により変えてみる
2342	通行道路の選択肢を増やすことではなく目的で使い分けることを強制すること	そして道路の開発とあわせて街を開発し発展させ、通行や通過だけでなく街や施設に求心力を持たせること	効率と実現可能性と実現所要時間	相談や議論をする猶予はなく速やかに実現と完成に向けて動くこと	沿岸部にゼロから道を作るのは現実的ではないから14号の中央の空きスペースを起点にルートを考慮したらいいかと
2343					重要！
2344		渋滞の緩和			
2345					先日の説明会では、国交省の方は冒頭の説明のみで退席され、高架構造ありきで説明されたとのことでした。某マンションの住人ですが、理事会議事録でその旨確認しました。海浜大通り沿いに高架が設置される計画が選択されれば、ベイエリアの景観破壊、住居専用エリアへの交通量の誘導し、騒音、排ガスを住居直近に誘導したことで、住民訴訟を辞さないとの動きがあることをお伝えします。市川の外環道のようにせめて地下構造にするなりして、住民の反対運動や訴訟に発展しないことを願います。高架にするのであれば14号にすれば既存の工事箇所も使えてコストカットにもなるのではないでしょうか。かなり大きな住民運動の動きになってますので、ご留意願います
2346	現状の海浜大通りは美浜区民にとって生活道路の一部になっているため、その機能も維持されるべき				
2347	大きな道路の整備は必要と思いますが、例えば夏見小室線など常時渋滞する道への影響も考えていただきたいです	ルートの他、信号制御によっても渋滞解消できるのではと思う箇所が多数あります。40年以上同じ場所が渋滞しているので無視せず調査してほしいです	三番瀬等、漁業への影響も充分に考慮していただきたい	道路整備と共に、海苔生産者減少の問題なども切り離さず多面的に考えてほしい	
2348	首都直下型地震レベルの震災に対する耐久性、安全性	既存のルートが被災した時の代替となるルートであること	音、振動、光、水質、排気ガスなどが、人だけでなくあらゆる動植物に及ぼす影響を考慮してほしいです。		大災害など非常時に、歩行者も避難路としてアクセスできる手段を作ってほしいです。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2349	信号機の青から赤へ変わるタイミングを道路の混雑に合わせて適宜変えるべきではないでしょうか？	現状で渋滞箇所がほとんど決まってるのだからそこの箇所を立体交差する方が工期早いと思います。	検見川付近の14号線との合流部分を拡張すべきかと思います。		
2350	自然環境・景観を損なわない	海辺の景観や静かな環境を維持する		今後少子化が進み人口の増加も見込まれない中、わざわざ自然景観や海辺の景観を損なってまで用地買収に多額の税金を費やす必要があるのだろうか。元々ある道路の拡張で渋滞緩和ができるのではないだろうか。台湾の高速道路のように道路を2階建にするなど工夫することで費用も抑えられるのではないだろうかないだろうじゃ。	
2351	住宅地より海岸沿いの商業地区や工業地区を通過するルートとして欲しい	海岸線沿いは港や商業施設、緑地などがあるので、これらの施設との連携を望みます			
2352	国道14号国道357号を繋ぐ縦の道路の慢性的渋滞の解消と京葉線と東関道の交差できる道路をもっと小刻みに作ってほしい。幕張から習志野間の縦の分断は酷すぎる。周辺の開発だけが進み交通量ばかり増え、住民にとってとても不愉快。	357のさらなる複線化とくに船橋から市川にかけて、またバイパスにして幕張船橋市川からインターを作り一気に浦安もしくは新木場あたりに直結するような高規格道路の開通。14号の複線化幕張インター付近から西船橋駅周辺まで。とにかく地下でも海上でも立体化でも構わないので、とにかく早く着工し開通させてほしい	該当地域の道路周辺に在住者の交通量増加による日常生活の不便さ不愉快さ。とにかく早く解消してもらいたい		357のバイパス化、14号と357号が分かれるところにさらなる高規格道路を作る。14号、357のさらなる複線化。国道沿いの信号を減らし、なるべく合流で側道の信号渋滞を減らす。海上に高規格バイパスを作り一気に千葉から都内へ進める道路ごできると住民は渋滞から逃れられる。幕張、南船橋周辺の大規模商業施設に直結する国道への出入口をつくる。
2353		住宅に及ぼす騒音への配慮。珍走団など			
2354	景観				
2355		それぞれの案の完成後のイメージを住民と共有した上で説明会やアンケートを取るべきだと思う。特に海沿いの高架案は景観などの課題もあり、完成イメージがないと判断ができない。			
2356		京葉道路の慢性渋滞が緩和すること		早期実現	
2357			自然環境には強く意識を持って事業にあたっていただきたい。景観に関しては高架道路のある海岸の風景も一つの味わいとして個人的には受け入れられると考える。		
2358	国道357号の歩道は防音壁と街路樹に囲まれており、周辺から見ることができない。なので、夜間だけでなく昼間の通行が怖い（治安的な意味で）ので、歩道部の改良も同時にしてほしい。	交差点の数の削減が重要だと考える。速達性の向上だけでなく、加速減速回数も削減されエネルギー（燃料）の浪費防止になるから。	沿線には観光地が点在し、他県からの通行者も多い。なので、丁寧な道路標識の設置も配慮すべきと考える。	建設に関わる人々の労働環境	信号を減らし、立体交差にする。
2359		湾岸地域よりも渋滞緩和を目指さなければならないところはないか。建設可能なところに資金を集中させず、時間がかかろうとも必要なところに事業費を投入すべきでは		景観や環境への配慮が最重要と考える。一度失うともとには戻らない。	景観に配慮し地下構造にするには莫大な費用が必要。それほどの費用をかけて道路を建設する意味があるのか。さらなる一極集中を招かないか。地下構造は景観上は問題なくとも、環境上及び安全上の懸念が残る。
2360	物流などのトラック、バスやタクシーなどの公共交通を優先した道路でお願いします。個人の移動は京葉線やバスを使う誘導政策を。	終点は市川の高谷ではなく、都とも連携して空港や物流拠点のある羽田を目指すべき	湾岸エリアの渋滞は慢性化しているので、早急に対応すべき。後に回せば事業費は嵩んでいくばかり。	三番瀬の環境、幕張の海の景観は大事	本格的な高速道路が無理でも、トラックやバスやタクシーなど事業用の車に限った通行ができる橋の架橋だけでも県内の移動はスムーズになると思う。
2361	景観が損なわれない。	船橋の渋滞が緩和されれば問題ないと思う	景観が損なわれる、工事費の無駄な出費		船橋の渋滞が緩和されればその他の地域は問題ないと思われる
2362	渋滞の酷い交差点の立体交差化で解決可能と考える	景観への配慮と無騒音	船橋市の交通環境の改善	美浜区内の埋め立て地域については、第2湾岸道路は不要	国道14号と国道357号の船橋市内の改善
2363	船橋から千葉にかけての慢性的な渋滞を解消するには新木場あたりか第2湾岸道路を考えるべきでは？	湾岸道路の4から6車線化と共に第2湾岸の新木場から木更津間を作ってほしい	コストと料金のバランス	港湾部の橋、トンネルのコスト	出来るまでに時間がかかると思うので、千葉西警察あたりに出来る出口から市原まで信号のない道路を作ってほしい
2364		市役所前のようにアンダーパス及び海上への設置であればインターチェンジ？になるようなものを設置してくれた方が、道路との緩急接続が取れるのではないか？			既存の357号線との接続ができるようにして欲しい、例えば蘇我陸橋の分岐を活かして海沿いへアクセスし会場ルートの策定。細かい道路からの接続だとアクセスも悪くなるため
2365		蘇我陸橋付近の渋滞解消、穴川インターとの接続			信号を減らす

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2366	上り坂で信号などで自然渋滞が発生している場所があるので、そういうのを回避して欲しい	地盤が安定してること	路面温度を下げる舗装工事をお願いしたいです。	湾岸道路だと耐震性が気になります	合流場所など、すっきりわかりやすルートをお願いしたいです
2367	道路開発による防犯や地域分断解消の観点	道路開発による防犯や地域分断解消の観点も考慮いただきたい。既存357号の側道の植栽や遊歩道などの管理が行き届いておらず、通行を躊躇い地域の分断を招いている状況である。管理の行き届かない植栽や遊歩道が道路に変わるのであれば、開発により地域の結びつきが活性化するものと思われる。			既存357号の拡幅を主体に検討いただきたい。現状も357は走りやすい道路であるが信号交差点が多いこと、交通量比での車線数の少なさにより平均速度が低下する印象。交差点を立体化しつつ拡幅することで、長距離は東関道、中距離は357の立体交差部、短距離は357の側道部と距離による分離が可能と考える。
2368	景観、コスト				
2369	三番瀬などの自然資産保全	高速ができる場合、料金所は少なくしてほしい			
2370	景観				
2371	景観、自然、眺望の維持				
2372	357の渋滞解消は必須です。				
2373		無人バス、タクシーなども公共交通手段のテクノロジーのですか導入地域として今迄になかった新たなモデル地域として発展してもらいたい	目指すのはその地域、ルートが好きだから育てて行きたいというビジョンを忘れないことだと思います。	いつも清潔で美しさを保っていることだと思います。	湾岸地区または近接地域なので水資源を活用した再生エネルギーで施設の運営ができるルートと構造が期待されます。
2374	ルートの近隣環境の景観、騒音			海浜幕張エリアへの転居が決まっておりますが、付近の環境への影響について懸念しています。高架ではなく地下を通す道路をぜひ採用いただきたいです。	
2375	大型商業施設等の周辺道路に迂回路や専用道路の新設	渋滞回避			地下、地上、橋上の3階層構造、有料化ETC専用入場として走行台数のリアルタイム把握による混雑回避
2376	生物環境への悪影響の有無	谷津干潟はラムサール条約にも登録されている重要な湿地であり、しかも決して広くないので、それに影響するようなルートは好ましくないと思います			
2377		渋滞しない事			
2378	自然環境、景観				
2379	渋滞回避				
2380	渋滞の回避				
2381	安全、液状化や地盤が弱い場所への影響	思いつきや予算での開発はやめてほしい。横浜みなとみらいのような整備した開発ができなかったのに今更、地盤沈下、液状化、人口減少してるのに新ルートは不要だと思う。もっと計画的にお願いしたい。電車の本数が増えれば、渋滞緩和出来ると思う。	自然破壊、雑な開発に感じる。物資の安全と液状化エリアの安全性、質問にもあった環境破壊、老朽化対策も踏まえ、他案がある。今あるものをもっと有効に利用出来るなど代替案も出してアンケートしてほしい	液状化、地盤沈下、景色、環境レイアウト	電車を増やす。なぜ渋滞してるのか、何故こうなってしまったのか。横浜のようなオシャレ感が演出出来なかったのか。アイデアの前に理由も知りたい
2382	景観				
2383	建設も維持もなるべく安いコストで利便性が上がることを願います	まずは渋滞解消のため、既存の道路の拡幅か、その上の高架なら抜け道となり助かる。			
2384	現在の交通量と、新ルートで予想される交通量	維持管理コストと交通量のバランス			
2385		既存の生活道路の渋滞悪化を避けること。			都内とのスムーズな移動の実現、既存の生活道路の渋滞悪化防止を強く希望
2386	定期的な渋滞の緩和				
2387			仮に湾岸部に建設する場合のインフラ維持コスト		
2388	景観	警官が損なわれたり、海の近くなので風が強かったり、新しい道路はぜひ地下に設置してほしい			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2389	周辺エリアにおける慢性的な渋滞の解消	より長期的な展望として、千葉東金道路と湾岸地域(国道357号及び新湾岸道路)の接続による貝塚IC及び千葉東JCT周辺の慢性的な渋滞の解消、並びに当該接続道路上での千葉駅ICの設置による千葉市中心エリアにおける高速道路へのアクセス性向上及び穴川IC等周辺道路の渋滞緩和を期待します。			サグ部の回避、トンネル内における輝度の高いLED照明の採用等、渋滞学の知見を最大限活用することを期待しています。千葉東JCTのような「合流」・「トンネル」・「上り坂」という渋滞の原因が混在するような構造は極力回避するようお願いいたします。
2390			話し合いが中途半端になってはいけない		
2391					三番瀬の環境保護問題については、経済効果との兼ね合いの中で目を瞑ることもやむを得ないと思う
2392			趣旨をわきまえず、水をさしてしまい申し訳ありませんが、人口減少が見込まれる昨今、首都圏には人口が集中しているとはいえ、巨額の予算を注ぎ込んで、新しい道路を敷くこと自体に反対です。		
2393	緊急輸送道路	海上	防災	緊急	高架式
2394				渋滞が確かに酷いので道が増えれは走りやすいが、合流地点が結局地獄のような混み具合になるし、道路建設によって近隣住民が大切にされていた景観や安全性が悪くなると思うため、新たに高速道路を設けるのではなく、下道をわかりやすく整備していただけるほうが現実的かなと思います。	
2395	地域住民の同意				
2396	海辺の公園や居住者の景観への配慮				
2397		環境重視			
2398	京葉ジャンクションの早期フル化		リサイクル部材の使用		合流、分岐（入路・退路含む）等の合流車線を１ｋｍ程度余裕を持たせる
2399				道路建設に伴うCO2排出量	
2400					ZOZOマリンスタジアム等の海浜幕張駅周辺地域は住宅街が近接することやイベントによる渋滞が想定されるため、地下化、もしくは大幅な車線増が良いと思う。ただし美浜大橋は地上で越えざるをえないと考えられるため、防音壁の設置が望ましい。
2401	路線バスや高速バスの利便性の向上	路線バスや高速バスの利便性の向上	路線バスや高速バスの利便性の向上	路線バスや高速バスの利便性の向上	路線バスや高速バスの利便性の向上に資することを検討すべき
2402					案2で拡幅が難しい所は高架構造にする可能性はありますか。
2403		商業地域に向かうルートと通過するルートを明確に分ける事が混雑改善に重要だと思います			
2404	湾岸部の景観	湾岸部の景観		湾岸部や海辺の景観	
2405	国土交通省の所管するインフラの建設よりも、今建設当初から経過している耐用年数を越えるようなインフラ（特に下水道・橋梁など）の補修・改修を優先すべきです。	現在の国道３５７線の橋桁下に、大量のごみがおそらく輸送関係者から不法投棄されています。そのごみの撤去はほとんど行われていない状況で、もし建設を進める場合には、構造上不法投棄場所がないように設計してください。	環境破壊とならないこと。ラムサール条約登録を進めていることから、三番瀬の環境に影響しては困ります。		
2406	宮野木JCTへの接続もお願いしたい	京葉工業地帯の輸送を新湾岸道路で担うと共に事故の際のルート選択の増加の為、通勤・観光などでの需要の高い京葉道路・東関東自動車道にアクセスできる宮野木JCTへの接続を希望する	なし		日常的な通勤時間に京葉道路・東関道ともに事故が起きているのでその際の迂回路としての需要も担っていただきたい
2407		海岸近くから陸地部へスムーズに移動できるルートの確保、緊急時や救急走行が円滑にできるルート確保		市川市には鳥獣保護区もあり、動植物の生態に影響がないよう進めてほしい。三番瀬や干潟などの貴重な自然を守りながら、共生できる環境に配慮して計画を検討してほしい。湾岸地域でも浜辺で遊べる自然と触れ合える環境を残してほしいです。	夏場の日差しを抑えられるよう道路沿いに樹木が植っていると良いです。道路計画に合わせて豊かな居住環境づくりの推進を期待しています。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2408	景観を損なわない				
2409	環境配慮				
2410	景観を妨げないこと	安易に海沿いを高架にしない		海沿いを高架にしたら海と一体になった美浜区の生活環境が壊れる	
2411	渋滞問題。道が狭い。				
2412	船橋エリアの慢性的な渋滞の解消のために道路新設は必須。新道整備後に現道拡幅も併せて実施してほしい。	環境なども大事だが、それを旗印に十数年も停滞させた結果が今である。折り合いを取って前に進まねばならない。	配慮の結果の停滞を許してはならない	先の震災での357号線の被害を考えるに、液状化対策は配慮が必要と考える。	沿岸部民として、南北方向の道路との連結を大事にしてほしい。なるべく高規格での整備と速度制限の上限緩和を願いたい。
2413	とにかく混まない				
2414	蘇我、市原から先の区間でバイパスに接続できる(もしくはバイパス整備の予定がある)か		そもそも、こういった事に配慮していて道路整備が遅れていることの方が異常。一刻も速く事業化して、安全に工事を進め、安全な道路を整備する方が、長期的には良い結果になると思う。		千葉県内の袖ヶ浦から君津にかけて、素人目にも道路が未整備である部分があるが、市原から先は整備してもらえるのか？
2415	稲毛海岸～市川塩浜にかけての海沿いの景観の維持	海を挟んで東京を見渡せる海岸線の景観は、今後観光産業の一つになり得るものであると考えられるとともに、海浜幕張地区における海岸線の住宅への交通量の増加によって考えられる影響を考慮すると、高架型及び拡大型というのは厳しいと考えます。	災害時に強い湾岸道路とするべきであると考えます。それ故に、地盤のことを配慮しなければいけないと考えます。		大型貨物車や乗用車が通るとともに、バイクの交通量もかなり多くなる道路になると考えます。現状すり抜け行為などによる事故も増加しているように感じていることより、道路の端にバイク専用レーンなどを作ることなど「初めての取り組み」に挑戦して欲しいと考えます。
2416	湾岸線と京葉道路の機能分担				
2417	渋滞解消	渋滞緩和			
2418	館山道からのアクセスの向上		多少のリスクはあると思います。		
2419	環境、景観を損なわないこと	パティオス在住だが、海を眺める景観を損なうこと	海岸地域の景観		地下にする場合、地盤沈下など、住民への影響はないのか
2420	景観を最優先に考えていただきたい。便利さばかりを追求するのではなく、自然を大切にすることを一番に考えるべき。	海岸からさらに海側に高速道路を建設することには絶対反対です。これ以上景観を壊すのは良くないと考えます。安易過ぎます。湾岸道路を二階建てにしてください。	交通渋滞が問題であれば、別の輸送手段を検討するべき。大型のドローンで物流を実現するとか、新しいアイデアを取り入れるべき。とにかく、これ以上自然を破壊するのは止め手いただきたい。	既存のルートを最大限活用するべき。	二階建ての検討をお願いします。既存の道路を二階建てにし、上下で上り線と下り線を分ける案です。できるはずです。
2421	船橋市運動公園から船橋駅に向かう道路の慢性的な渋滞をどうにかしてほしい。県道のため、市に要望しても改善しない。とても困っています。		船橋市運動公園から船橋駅北口の慢性的な渋滞の解決		
2422	交通の時間の短縮と災害に対する道路インフラの堅牢な構造と環境との調和	アクアラインや圏央道や主要県道との接続性			
2423	地域の活性化				
2424	地域住民の生活環境	地域住民の生活環境に与える影響、安全の確保、中長期的な観点での費用対効果	地域住民の声	地域住民に対する丁寧な説明	東関東自動車道について稲毛近辺で分岐を作り宮野木方面と蘇我方面に進む道を作ればコストも低く渋滞の緩和も可能
2425			環境も地域の資産だと考える。		
2426	新高速道路を増設する事はその道路の周辺の住人のことを考えてほしい。	周辺住民の環境を確保して欲しい。湾岸に新高速道路を海上に増設する場合い、夏の南西の風の時には排気ガス、騒音等の問題が心配である。また、景観が損なわれる。音、空気、景観に配慮していただきたい。			
2427	湾岸高架反対	１－１すべてではない船橋と市川だけ湾岸高架ですれば十分。ほかは渋滞ないから	千葉市に湾岸高架はいらない。やるなら３車線程度か部分高架で	稲毛浅間神社前を全面高架にすれば十分。	高速道路だけだったら反対。やるなら京葉道路と東関道全部無料化しろ。
2428	自然破壊（谷津干潟など)だけは、出来るだけ避けてほしい。		近隣の承諾、理解		
2429	今後の自然災害への対応(首都直下地震・台風等)	ガソリン等の車より将来のクリーンエネルギ車や自動運転を考慮		どのルートを選択しても将来的に課題は残るのでリスク軽減策も同時に考慮する。	公共交通機関との併用策はどうでしょうか。
2430	安全の管理と安心	地下や高架も言いが地震などの事を考えるとどうかと思う			
2431	トラック専用のレーンを地下トンネルにつくる	海側にもう1本バイパスか357の地下トンネルにする	早期の完成	なるべく短い時間と、土地の買収が極力、発生しないルート	357に地下トンネルをつくり、それまでは交差点の改良

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2432	船橋周辺の渋滞を避けて走れる湾岸道路がほしい	船橋の渋滞は人口や構造上、不可避。千葉県の発展には船橋周辺を避けて都内と千葉市が繋がるルートが必要だと思う	湾岸の海に環境を求める必要ない。全部埋め立ててでも構造を良くしたほうがいい。三番瀬行ったことありますか？臭いし海汚いし。無駄です。海行きたければ房総へ行ったほうがいい。そのためにも船橋を避けた道路が絶対必要だと思う		
2433	都心部行くのアクセス				
2434			元々汚い東京湾の水質をどうにかしないと環境に配慮すると言っていても意味がないのではと思う。道路を作ってからの環境を考えるよりも現在の汚さをなんとかするべきではないか。	渋滞の減少	立体交差を基本として平面交差を減らす。また、湾岸道路以外も296や船取県道の渋滞解消をなんとかして欲しい。
2435		時間信頼性の向上(可能であれば短縮)するなら企業誘致、人の移住等とセットで推進してみてはいかがでしょうか。			いずれのルートにしても接続する一般道で混雑、トラブル等を抑えられるよう現状確認とシミュレーションの上に計画すること
2436	道の駅トラック休憩所				
2437			幕張の海への景観の配慮。高架で見えなくなるようなことは避けたい（道路の地中化を希望します		
2438	海浜幕張の景観を乱さない		海浜幕張の海と住居エリアの一帯性		作るなら絶対に地下化すべき
2439	出口の増設。多ければ多いほど良い。	一般道も平行して整備が必要ですね。	都内への流れが多いので、若葉区方面の開発整備が必要ですね。	木更津方面の渋滞解消。	出口をとにかく増やして欲しい。
2440	平時の利便はもちろん、津波や噴火といった大規模災害時にも、発災、復旧、復興の動脈となれるような強靭性	横浜、木更津はもちろん湾岸全体に及ぶ(防災機能含む)利便への配慮	三番瀬を始めとする自然観光へのアクセスとしてのそれを損なわない配慮	「既存の道路の更新」にとどまらないこの先の発展を見越した開発（湾岸トンネル）	パシフィコ横浜などとの一体化につながるような幕張稲毛と一体化した平時の産業行楽の利便を、（風で止まる京王線のバックアップ含む）事情時に活きる強靭な防災道としての開発https://●.●.com/●/●/●.html?m=0
2441					既存高速道路との合流がスムーズになる事。大きめのSAPA
2442	景観		沿線に海を活かした商業地を誘致。船橋などの沿岸部はレストラン、ホテル、温泉施設、プール、船の発着場などあっていいと思う。		
2443	地域の生活環境と景観への影響を最小限に抑えること	幕張ベイタウンは、千葉市が誇る「住宅地と海辺が調和した街」であり、新湾岸道路の建設は、騒音・光害・粉塵・日照阻害・景観の分断など、生活環境に直接的な影響を及ぼす可能性があります。構想段階で生活環境への影響を最小化する設計思想を明確に位置づけることが重要です。また、**トンネル方式（案1-2）**など、環境への負荷を最小限とする選択を強く求めます。	「地域の暮らしと景観を守ることが最優先」であり、住民に寄り添う設計・方式選定を求める。「費用対効果」よりも「将来のまちの価値保全」を基準にしてほしい。居住環境への影響と地域住民の理解・納得を得ながら進めること	幕張ベイタウン地区では、住宅密集地と海浜公園が隣接しており、道路建設による騒音・光害・振動・粉塵などの生活影響が顕著になる懸念があります。また、長期にわたる工事による渋滞や交通規制、歩行者・自転車の安全確保も大きな課題です。行政には、環境影響への補償を含む丁寧な説明と、土休日を含めた住民参加型の説明会を強く求めます。	案1-1（高架方式）は、土地買収を要さずコストを抑えられる反面、騒音・光害・景観分断の観点から住民生活に深刻な影響を及ぼすため、採用すべきではありません。一方、案1-2（トンネル方式）は建設費が約2兆円規模とされる大規模投資ですが、その分、環境負荷を最小化でき、住民の生活と街の魅力を守る現実的な選択肢です。地域の理解と協力を得るためにも、費用対効果だけでなく生活環境への影響を最重要視した方式選定を求めます。
2444	近隣住居への排気ガス、騒音を考慮したルート、街全体の自然や、外観を考慮しまルート	美浜区は都心に近いながらも、海があり、自然も多い。この自然と共に生活している人も多く、マラソン、ウォーキング、釣り、散歩などを楽しむ人が多い。その環境を壊さないルートを考えることが重要だと思う。			現在の湾岸、京葉道路を拡張した道路
2445	景観	景観を破壊しないこと。			
2446	湾岸地域に存在する商業施設出入りに対する考慮。また、新しい大型施設に合わせた道路改修。				
2447	地域の暮らしと景観を守ることが最優先、住民に寄り添う設計・方式選定を求めたい。費用対効果よりも将来のまちの資産価値の保全を基準にしてほしい。	幕張ベイタウンは、千葉県、千葉市が誇る住宅地と海辺が調和した街であり、新湾岸道路の建設は、騒音・光害・粉塵・日照阻害・景観の分断など、生活環境に直接的な影響を及ぼす可能性があります。構想段階で生活環境への影響を最小化する設計思想を明確に位置づけることが重要。	幕張ベイタウン地区では、住宅密集地と海浜公園が隣接しており、道路建設による騒音・光害・振動・粉塵などの生活影響	費用対効果だけでなく生活環境への影響を最重要視した方式選定	高架方式は費用優先で住環境を損なう懸念が大きく、容認できません。環境負荷を抑えるトンネル方式が地域と共生できる最適な選択です。
2448		景観を損ねないで欲しい		地下にして欲しい	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2449	利便性も大切ですが、住人の意見を尊重してほしい	わざわざ別な場所に道路を作ることない。現状道路を拡大すれば良い	海側の住人の生活環境	海が見えるベイエリアに家を買い良い環境で生活を続けていたにも関わらずどんどん環境が変わっていきその結果道路を生活環境エリアに作られるなんて考えられない	今ある高速道路の環境間で道路を拡大することで解決出来ないか？新たに海沿いに道路を作る必要がないと思う
2450			東京湾全体や、幕張、検見川、稲毛の浜の景観に配慮して欲しい		
2451	自動車専用道路を作っても、357号線の渋滞改善は見込まれず、一般に多く使う道路の改善が重要と考えます。				
2452	景観を守る				
2453	これからの時代大切な観光業の点から、週末の房総方面への他県からのアクセスの向上が大切だと思う。それを改善することで、週末の渋滞が解消されれば住民の生活の質も向上する。	利便性が第一でになりがちだが、周辺地域の環境(景観、空気汚染、騒音)を第一にしなければいけない。の配慮が	騒音	湾岸地域なので液状化が心配。、安全性の点で土地の調査を厳しく行なってからルート設定いた方が良い。	
2454	将来性	まず、20年後に渋滞が起きるほどの車が走っているのか疑問です、なので自動運転が可能な道路を天候に左右されない地下に計画し自動運転道路のテスト参加企業から補助金を得て建設するのが将来性があると思う、近隣の住民にとっても建設時の混雑や景観の損ないもなく、自動運転と分けることで既存の道路の渋滞回避にもつながるのではないでしょうか	建設中の近隣住民への配慮	工事が始まることで工事渋滞で今以上に渋滞するのでは大変迷惑です	今計画しても走行可能になるのは20年後ならば自動運転道路（主に産業車両向）と分けることで自動車産業にも京葉工業地帯の企業にとっても将来性があるのではなでしょうか？そのことによって既存の道路も混雑が減ることと産業用車両と同じ道路を走行しないことで安心もできる。20年後の道路を将来性を考えないで現状の想定で建設することは無駄な道路を建設するだけのことになり兼ねなず、無駄に次の世代に借金を残すだけだと思います
2455	R16で飲食店があり生業を続けられるよう配慮して欲しい	●●郵便局近くの町会役員です　R16号沿いの飲食店が定着しています　また勢いのある会社は土地を求めている様に見えます。その人達を道路拡張で押しやらないよう、海上の高速道路道案を希望します。	マンションに住んでいるとR16号のゴーと言う音が気になる時もあります。	高速道路案案外夕方から、夜の景色な良いのでは	蘇我から養老川まで臨海鉄道の上を高架で使えないの？
2456	新しい環境になるなら、分かりやすいその場にあった標識の提示	無謀なレベルでの運転の回避と抑制	生活圏の住んでいる人への配慮	大型の実際の走行状況で危ない運転手にならない道の作成	信号を無くす又は、車歩分離の信号のみにする
2457	船橋市内の慢性的な渋滞への回避道路	湾岸道路を出た先で渋滞するのでまずは船取線の道路の拡張			
2458	作らない方が良いと思う	近所に住んでいる人への配慮			近所に住んでいる人が嫌だと思っていますよ！だから、作らない方が絶対いいと思います！
2459	騒音、大気汚染などの住環境への影響	千葉市として、幕張・検見川・いなげの浜は日本一長い人工海浜として打ち出しており、様々なイベントか開催されていますが、もし高架構造となると、大切な観光資源が失われ、力を入れてきた幕張新都心のブランディングにも多大な影響を与えるので、海岸沿いになるのであれば、地下構造一択です。			地下構造一択
2460		既存道路との平面交差や信号がなく、スムーズに合流できること。特に右折レーンが混雑しないよう特に配慮してほしい。			
2461	幕張新都心と東京地区の速達性向上による企業誘致と千葉県全体の活性化	千葉県や安全自治体の税収増加			地下区間と高架区間をミックスしたルートも検討されたい
2462					景観への悪影響を与えない方式を強く望みます
2463	今現在存在する環境を守り植樹などで木を増やす事	新しく道路を作ったから更に気温上昇に繋がった。とならない様に、海からの風向きや流れ、植樹や日没後の自動散水など、ありとあらゆる手段で気温上昇を食い止めて頂き、『新湾岸道路モデル』として発信出来る位して欲しい			
2464		できるだけ早期に開通できること	観光価値の毀損にならないこと	開通時間	海の上に橋をかける

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2465		南船橋駅付近に在住です。主に国道357号線を利用することが多く、千葉市や都内に出かけています。自動車でたった5kmの道のりを進むだけでも、慢性的な渋滞につかまってしまい、とてもイライラしてしまうことがあります。事故が起きないよう車間や速度に十分気をつけて走行していますが、狭い車間でも急いで走ろうとする車が縫うように走り危険な目に遭うことが数えきれないほどあります。また、通行していて何度も事故現場を見かけることもあり、生活する上で通らねばならない道が、とても安心できる道ではないと通る度に感じます。渋滞の解消を1番に望んでおり、安心して通れる道ができたらうれしいです。ぜひともよろしくお願いします。			今ある道路の車線を増幅したとしても、渋滞の解消や事故を防ぐ効果ぎ高まるとはあまり思えません。道の選択肢を増やし、交通しやすい環境になることを望みます。具体的には、海側に新しく湾岸道路ができて欲しいです。（途中ルートに既存の道路と完全に合流するところを作らないで欲しいです。ものすごい渋滞になる原因になると思うからです。）
2466	連節する道路も整備が必要				
2467	湾岸沿いには物流倉庫や商業施設が多く、どちらの利用者も多く慢性的な渋滞が発生していると考えます。物流は現在の道路をしようし、船橋方面から市原方面への観光などの速達性を良くしてほしいです。				
2468		海岸に沿って造るのは絶対に反対。			アクアラインみたいなの造れないか？
2469		海が美しく見える現状を変えて欲しくない			
2470		工期の短さ（用地買収の長期化や特殊工法を用いた際の工事の長期化は避けるべき）			
2471	景観				
2472	自然環境を壊さないこと	景観を変えないこと			
2473	海や、干潟、自然環境を守ること	とにかく海を埋め立てたり、環境破壊は絶対にして欲しくありません。なので、どうしても道路を変えないといけないなら、今ある場所か、環境破壊しない場所で何とか改良するのが良いと思います。	新たに海や干潟や川などを埋め立てたり、自然を壊すようなことだけは絶対にやめて欲しい。です	全ての項目に関わりますが、これ以上埋め立て地を増やさないで、自然を保持する事が一番の重要です	ルート帯は、海を埋め立てたり、地下を掘ったり、海に柱を建てたり、環境を壊すことは絶対にしないで欲しいです。今より更に海側に新道路とか絶対にやめて欲しいです。陸地で何とかなるならまだましです。
2474	市川、船橋料金所の撤去。	環境とのバランス。費用対効果の第三者、市民評価。	なぜ、第二が必要かが説明不足		道路ではなく、ドローン回廊を設けるべき。
2475	地下化による景観確保、下道渋滞回避				
2476	地元住民の暮らしやすさ	騒音問題	歩車分離	自動運転を見越したスムーズな交通	平時は車のみ通行可とする
2477	事業費(税金)を極力抑えること。	事業費(税金)を極力抑えること。	東関東自動車道の一部区間を無料にすれば新しい道路作成や国道357の拡張の税金を抑えることができると考えます。	事業費(税金)を極力抑えること。	東関東自動車道の一部区間を無料にすれば新しい道路作成や国道357の拡張の税金を抑えることができると考えます。
2478	14号の混雑改善				
2479	鴨川のソーラーパネル建設は絶対反対です。この問題が終わる前に高速道路の話を進めないでください。	山を切り崩すのは反対です。これ以上千葉から山を奪わないでください。	山を切り崩さないでください。	自然環境を重視してください。鴨川のソーラーパネル建設のような横暴な政策は許しません。	
2480	船橋の縦の動線や木下街道など、道の逃げ道が少ないところが多すぎる。とにかく逃げ道をつくることを徹底した方がいいのではないか。				
2481	既存国道等の拡幅			既存のスペース確保の場所活用	
2482	建設費、維持費の低減。	人口減少、国の予算歳入の減少、災害発生時の復旧費用を念頭に入れたルート選定。	建設が終わる頃の人口と経済の伸びが道路の必要性、維持費とマッチしているか。	今必要なものご建設が終わる頃も必要であることの妥当性を示すこと	合流地点や交差点で渋滞にならないような分岐、立体交差、合流の設置

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2483		空港及び各観光施設（ディズニー、南船橋エリア、海浜幕張エリア）へのアクセスはとても重要だと思います。特に海浜幕張に2万人規模のアリーナやスタジアムが新設されると、確実に今の交通網ではパンクしてしまいます。		景観への配慮は確実にしてほしいです。できれば都市部は地中化が望ましいです。	片側３車線以上で、途中で車線の減少等渋滞の原因になる構造を排除
2484	357は完全にキャパオーバーな道路になっていると感じます。一般車とトラック等を分けるべきだと思います。	渋滞の解消、安全の為、現在の357に手を入れる以外の新ルートの構想。			海側にぐるっと新ルートを造る。景観等も考え未来都市っぽく美しくカッコよく！笑
2485	PAのような休憩施設を設けること				
2486			京葉道路、東関東道、外環道との接続		
2487	船橋、習志野内陸部との速達性	既存ルートの車線増	東京湾の漁業資源維持の為の三番瀬維持		
2488			事故を少なくする。京葉道路の貝塚トンネルのところは事故が多すぎる。土日は毎度事故があると思う。		
2489		既存高速道路を含めた選択肢の増加。事故時の迂回ルート確保	漁業者への影響		
2490	津波、水害対策、高架橋を強く希望		景観に溶け込むような高架橋	周辺の住民の意見。	他府県の方でもわかりやすい道路標示
2491			海辺の景観重視	海辺の景観重視	新湾岸道路は必要ありません。絶対に作らないで
2492	美浜区高浜から打瀬までの海側は住宅街であり、景観のみならず騒音や交通量の拡大、排気ガスの増加等によって著しく生活環境が悪化する可能性があることから、その区間は完全に地下にするか別ルート、もしくは計画の中止をお願いしたい。	稲毛の浜、検見川の浜、幕張の浜を高速道路で住宅街と分断するようなことは辞めてほしい。慢性的な渋滞は問題かもしれないが、今後人口減少が進むにもかかわらず交通量は増え続けるのか疑問。既存の道路を拡張することはできないのでしょうか。	ルート周辺の住環境と景観	景観と環境は変えないでほしい。	もし、どうしても計画を実施する場合は米国ボストンのビッグディグ事業のように高速道路の地下化を検討してほしい。外環のような半地下ではなく景観に配慮して地上部は公園のような形にしてほしい。
2493	千葉県の発展	景観			
2494	周辺住民の景観維持または工事用	既存周辺住民の生活環境を低下させないこと			
2495		選択肢にあげていただいたことは、どれも新たなルートの実現により解決又は大幅に改善が見込まれるものであり、ぜひ建設を実現して欲しいと思っています。湾岸地域の近隣に住むいち市民としては、慢性的な渋滞により貴重な時間を、家族とのレジャーや買い物といった本来充実させたいことではなく、単なる移動時間に費やさざるを得ないことに困っています。		環境への配慮等を実現するには、どうしてもお金と時間の問題が出ると思います。配慮をする程度で、どれだけお金と時間に差が出るのかを公表していただけると、建設の議論が深まり納得感を得やすくなるのではないかと思います。また、お金については海外からの旅行者から通常の高速代とは別に徴収させていただける仕組みがあると、より良いのではないかと思います。	１車線形式や、一部のルートから利用を可能とするなど、段階的に利用出来る建設構造にしていただけるとありがたいです。
2496	渋滞の原因	現状の道路の問題	景観	今後の交通量	現状の道路の拡張、渋滞の対策
2497	50年後、100年後を人口減少を見据えた道路整備計画。	渋滞のボトルネックは浦安大井間の都内区間であり、その箇所が変わらない限り渋滞問題の根本的な解消は出来ないと考える。			道路建設はコスパの高い新習志野、二俣新町間の一般道路新設に限定し、南船橋に合流する車両の分散を図ることが重要。市原千葉港間は船舶の往来を考慮すると高層の橋脚またはトンネル建設が必要となるのでコスト高となり割が合わない。一般道路の拡幅で対応するべき。
2498	いま現在の生活が保障されて欲しい	ルートにかかる住民の心配を無くす事	ルート近くの住民にかかるストレス緩和	住民の生活	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2499	10年後の社会では、AIによる交通最適化・自動運転の普及が急速に進むと予測されます。これらの技術がもたらすのは「交通量の激減」と「渋滞の構造的解消」です。AIがリアルタイムで信号制御・経路分散・需要予測を行う社会では、物理的な道路拡張よりもデジタル制御による効率化が主流となります。したがって、現時点での「道路新設前提の交通需要予測」は、10年後の実態を反映していない可能性が極めて高いと考えます。この点を無視して整備を進めることは、未来の利用実態にそぐわない過剰投資となりかねず、再検証が不可欠です。	【1】利用率の低下と維持費負担の増大AI制御・自動運転により交通分散が実現すると、新設された道路は想定交通量を大幅に下回る「空洞道路」となる可能性があります。その結果、利用者が少ないにもかかわらず、年間数十億円規模の維持・補修費だけが自治体に残り、財政を圧迫する構造になります。例：地方の高速道路やバイパスのように、「開通後の利用率が想定の30～50%にとどまるケース」が現実に発生しています。【2】環境・地域資源の不可逆的喪失湾岸部での新設道路は、埋め立て・干潟破壊・生態系の分断を伴います。AI交通制御により道路の増設が不要となる未来において、取り返しのつかない自然破壊だけが残ることになります。結果：環境価値・観光価値・漁業資源など、地域の「持続可能な資産」が損なわれ、未来世代に負の遺産を残すことになります。【3】都市設計・モビリティ政策との不整合10年後には、AIモビリティ（自動運転シェアカー、無人配送ドローン、オンデマンド交通）が主流となり、「道路中心」から「モビリティ中心」への都市構造転換が進みます。にもかかわらず、物理的道路拡張に依存する計画を進めれば、都市開発や交通政策の整合性が失われ、結果として都市機能の分断・重複投資が発生します。 例：再開発地区で「想定していた車交通が減り、道路用地が余剰化」するなど、都市空間の最適利用が阻害されます。 まとめると技術革新を無視した道路新設は、 ①「使われない道路」として財政を圧迫し、 ②「失われた自然」として環境負荷を残し、 ③「政策不整合」として都市の成長を妨げる、という三重の損失を招く可能性があります。	自然環境は、一度失われれば人間の時間軸では回復し得ないという特性を持っています。埋め立てや干潟の消失により破壊された生態系は、再生に数十年、場合によっては数百年を要し、その過程で地域固有の生物多様性や漁業資源は元の姿に戻らない可能性が高いのです。経済投資は数年で回収できますが、自然は取り戻すために「世代」を要する資産です。したがって、現時点での開発判断は、未来世代の生存基盤を左右する重大な決断となります。	高市政権が掲げる国家方針の中核には、「クリーンエネルギーによる経済成長の実現」が位置づけられています。特に、カーボンニュートラル達成（2050年目標）に向け、再生可能エネルギー・水素・次世代原子力・蓄電技術を組み合わせた「エネルギーミックスの最適化」が進められています。これらは単なる環境政策ではなく、AI・DXと連動した産業再編の推進エンジンとして明確に位置づけられています。具体的な方向性・政策例：洋上風力発電の国家戦略化（千葉・銚子沖を含む）政府は「洋上風力発電促進区域」の指定を全国で進めており、千葉県沖合（銚子・いすみ・南房総）も有力な導入拠点です。湾岸部での新設道路による環境負荷よりも、再エネ基地としての海域活用が国策上の優先課題になっています。水素社会の推進と輸送網の整備高市政権下では、水素エネルギーのサプライチェーン構築（製造・輸送・利用）を加速中。これにより、道路よりもパイプラインやエネルギーハブへの投資が優先される傾向にあります。→10年後には、車が化石燃料ではなく「水素・電気」で走る社会が前提となる可能性が高い。スマートグリッド／分散電源化AIによる電力需給最適化を前提に、都市・地域単位での分散エネルギー制御が導入されつつあります。 →これにより、広域送電や大型インフラよりも、地域ごとの自律分散ネットワークが重視される方向へ。GX経済移行債（グリーントランスフォーメーション債）による投資誘導国として20兆円規模のGX投資枠を設定。今後10年で「道路よりもエネルギー変革・環境インフラへの投資」が中心となる見通しです。このように、高市政権の掲げる国家の優先投資分野は「道路拡張」ではなく「脱炭素・エネルギー転換」に明確にシフトしています。したがって、千葉湾岸地域の将来像を考える上でも、道路建設による環境負荷より、再エネ導入・分散型都市構造への転換が国家方針と整合します。10年後を見据えた公共投資は、「走る車」ではなく、「動かすエネルギー」に向かうのが、高市政権の戦略的方向です。これに逆行するのではなく、追従する形にすることこそ、千葉県の新しい未来への構築につながると考えられます。	スマート交通化：AIとデータで「混まない・迷わない道路」AI信号制御システムの導入リアルタイムの交通データに基づいて信号を最適化。渋滞を分散させ、既存道路でも「スムーズな流れ」を実現。→新たな車線拡張なしに実質的な交通容量を増やす。AIナビゲーション連動GoogleMapsなどと連携し、AIが「交通量を分散するルート」を推奨。→道路全体をネットワークとして使う発想に転換。動的料金システム（ダイナミック・プライシング）混雑時間帯や区間ごとに料金を柔軟に変動。→ユーザー行動を分散させ、ピーク集中を抑制。このようなAIとデータを活用することで、現在の交通渋滞の課題を大きく改善することは現在すでにある技術で可能です。
2500	景観				
2501	渋滞の激しい宮野木jctからの独立性			既存ルートとのアクセス性	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2502					海辺の景観保護や事業費の負担や工事期間などを考えると、道路の新設案は非常識ではないかと感じる。渋滞解消の必要性は理解するが、今後の人口減少や既存インフラへの投資の必要性が増していくことも十分に考慮すべきで、既存道路の拡幅程度が現実的ではないかと思う。
2503	景観を大事にしたいという声は多いです。個人的には慢性的な渋滞が解消してくれることを期待きています。	慢性渋滞箇所は道路拡幅しても良いのではないかと思います。			
2504					高架化や地下化などの話があるが実際自分の家や周辺ではどのような形になるのか3Dなどで見えるようなものを事前につくってほしい
2505	各主要交差点、各主要ICへの確実な接続	景観配慮		千葉県から富士山を展望する方角となるため配慮が必要	
2506	湾岸都市部ばっかり綺麗にしやがって、若葉区の狭くて草木ボーボーの道を綺麗にしやがれ！	湾岸都市部ばっかり綺麗にしやがって、若葉区や緑区の狭くて草木ボーボーの道を綺麗にしやがれ！	湾岸都市部ばっかり綺麗にしやがって、若葉区や緑区の狭くて草木ボーボーの道を綺麗にしやがれ！	湾岸都市部ばっかり綺麗にしやがって、若葉区や緑区の狭くて草木ボーボーの道を綺麗にしやがれ！	湾岸都市部ばっかり綺麗にしやがって、若葉区や緑区の狭くて草木ボーボーの道を綺麗にしやがれ！
2507	海浜大通り沿いに住んでいる者です。海が見える景観を重視して住宅を購入したので海浜大通りに高速を作るのは辞めて欲しいです。			問い1-2にも回答しましたがもし海浜大通りに新しい道路を通すのであれば地下に通してください。景観は守られるという事でこのマンションを購入したので。	
2508	地下構造の新設	地下構造の新設	地下構造の新設	地下構造の新設	地下構造の新設
2509	東京と千葉市を結べば良いわけではない。実際には千葉市より県北西部のほうが重要なのだから。	現在の湾岸道路から離れすぎないこと。市川から市原までぬければいいのではなく、船橋、習志野へのアクセスも重要。	県民が全て納得する案なんか絶対にないのだから、どうバランスを取るか、それが腕の見せどころである。	「反対」で騒ぐ人の中には、それを生業にしている人がいる。	現道の拡幅はやめた方が良い。4車線のところは6車線にすべきだかそれ以上は無駄。駐車車両があったり、みんな追越車線を走りたがるので第一車線はつぶれてしまう。
2510	流れが変わるため、新たな渋滞が起きないように	千葉北出口の慢性的な渋滞を放置しないでほしい	風対策	外環で終わるのではなく、浦安や東京都内の第2湾岸も検討してほしい、更に物流のトラックのような低速車が流れを遮らないような快適な道路にしてほしい	
2511	合流のわかりやすさ				
2512	地域経済の活性化	国際競争力の強化	自動運転車両の導入環境		自動運転車両の導入環境
2513	早期実現性	様々な観点で検討することももちろんだが、早期実現するためにはどうすべきかを念頭に検討を進めてほしい。第二湾岸の構想自体、相当前からあった認識のため。			若松から栄町の区間は曜日時間帯問わず、慢性的に混雑している印象。部分的でもバイパスの設置や立体化によって早期の問題解決を図ってほしい。
2514	渋滞の解消ができるといいな。				
2515	千葉が東京の付属品としての位置付けではなく、千葉としての魅力が出せるような街づくり。	羽田空港へのアクセス改善がポイント。千葉から舞浜、豊洲、羽田空港へアクセスする第2のアクアライン。そして、幕張、千葉、千葉寺、大森、おゆみのルートの強化	未来永続性。いつかは起きる大きな地震があっても耐えられる構造、もしくは復旧が早いルートの選択と迂回ルート確保。	地盤の強いエリアのルートを強化する。台地部の車線数増。歩道と自転車道の快適性向上。自動運転車専用レーンの製作。迂回ルートの確保と南北の接続ルートも用意する。	幕張と千葉を拠点として、千葉寺、大森、おゆみのの千葉ベッドタウンのルート強化。動物園も繋ぎ山手線のような循環ラインもあると良い。
2516	自然環境、住環境(排ガス、騒音含む)、景観				基本事業に反対。仮に実施するとしても完全地下化。
2517	折角作るのであれば、お金は出し渋らずに片側3車線や4車線といった大規模なものとし、現在の湾岸線や357が事故等で機能停止した際にも迂回車を完全に受け止めきれる(つられて渋滞しない)ような体制を整えてほしい。	１：設計段階から自動運転車への応を考慮してほしい。２：暫定二車線で開通などとという愚行は決して犯さないでもらいたい。それなら最初から無くてよい。３：人口減少の世の中にあって「これ以上のインフラ投資は必要ない」といった意見も当然上がっているものと思われるが、首都圏の人口は地方から吸い上げることで依然として増加傾向にあるため、インフラへの更なる投資は必要不可欠であり、このような頓珍漢な意見に考慮する必要はない。			１：案２の現道拡幅案には反対。どうせ左車線が路駐に潰されるのが関の山。２：通行料は無料もしくは【諸外国と比較しても遜色のない低廉な料金】とし、多くの人に利用する機会を与えるべき。（本邦の高速道路／有料道路通行料は他の先進諸国と比較しても著しく高額！はっきり言って非常識かつ法外！地理的条件から建設費が跳ね上がることは理解しているが、だからと言って高額な料金設定に納得はいかない。）
2518	現在のルートの確保と強化	これから人口もドライバーも減る一方なのに新しい道路を造ることことが必要なのか？後々のメンテナンスなどが大変になることを考えてプロジェクトを立ち上げるべき。	配慮することがあるなら新しいルートを考える必要はない		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2519	海沿いに自動車専用道路を建設する事は、海の価値を著しく毀損してしまうので、海の価値を考えたルートにするべき。	海沿いに自動車専用道路を建設する事は、海の価値を著しく毀損してしまうので、海の価値を考えたルートにするべき。	海沿いに自動車専用道路を建設する事は、海の価値を著しく毀損してしまうので、海の価値を考えたルートにするべき。	海が与えてくれる景観、癒し、アクティビティ等、海の価値	既存の東関道の拡充が海への配慮、事業費の観点から望ましいと考える。
2520		景観、環境に配慮すること			完全地下構造とすべき。天候の影響を受けにくい、景観を壊さない。神奈川の沿岸部のような圧迫感のある構造は湾岸エリアの魅力を著しく下げる。
2521	横断する道路との交差点部分を歩行者、自転車にとって、快適、安全にすること。				既存の357号が市街地の大きな分断要素になっている。緩衝緑地を設けるの必要もあり、それはやむを得ないが、交差する道路の歩行者の安全性、快適性への配慮が全くできていない。国道357はそういう性格の道路だろうが、交差点部分は、同時に交差する市道でもある。新湾岸が、既存拡幅となるとその懸念は大きくなる。交差部分は人間らしい空間にするべきである。
2522	費用対効果と建設期間の短縮	357号線現道拡幅案を基本に現状渋滞の解消を計る	道路新設案と現状拡幅案をミックスさせる	千葉県企業局保有の道路予定敷地の活用	現状、渋滞慢性部分からの工事着手
2523	住環境、景観、千葉市ブランドイメージへの配慮	千葉市ベイエリアの住環境、千葉市ブランドイメージ、	物事の進めかた、イメージパースの作成での説明を怠り情報をみえる化せずのちに資産価値を毀損された住民との訴訟などが発生すると千葉市ブランドイメージが毀損される	高架道路とする場合などのイメージパースを作成しての住民説明が必要かと思います	千葉市美浜区のベイエリアは、良質な住民地区として整備されてきました。最近では親水海浜としてのブランドイメージ戦略も進めて、ブランド価値向上と経済効果も生みつつあります。高架道路による住宅地域と海岸の分断眺望悪化の悪影響は大きいと思います。ルート選定もそうですが、千葉市ベイエリアに設置する場合は外環や市役所前のような半地下または地下化が必要と考えます。
2524	357号線に集中してしまう状況は変えないといけない。仕事で現場に行く際の時間が読めない。				高架道路が基本で部分的に地下道路にする。
2525	船橋市内の渋滞を緩和させて欲しい。特に成田街道296号線の渋滞と、歩道の少なさが危な過ぎる。	船橋市内の渋滞を緩和させて欲しい。特に成田街道296号線の渋滞と、歩道の幅が短く、安石が全く無い箇所が多くて危な過ぎる。	船橋市内の渋滞を緩和させて欲しい。特に成田街道296号線の渋滞と、歩道の幅が短く、安石が全く無い箇所が多くて危な過ぎる。	渋滞緩和と、まわり道を増やしてください。一方通行も多すぎる。※都内は細やかに整備されていて住みやすかった。	
2526	圧迫感をできるだけ提言した景観	土日祝日の午前の下り、午後の上り方面の渋滞緩和	将来の震度６弱の地震およびスーパー台風来襲を想定した強度の確保	千葉県内にいらっしゃる方々の駐車場の確保	地元の企業活動（流通）や生活道路と、他県の皆様の観光ルートの分化が進めば便利さが向上するものと考えます。
2527	少なくても20年先の交通量や土地利用を予測したルート計画	人口減による交通量や住民の減少を予測して道路の新設、改良を考える		時間やコストの上では既存ルートを活かせたらと思うので、部分的な改良も検討して欲しい	渋滞が特に激しく、今後も減少が見込まれまい部分を高架または地下の二重構造にするい
2528	海辺の景観	これから、人口が減って車を持つ人が少なくなっていくのに、新湾岸道路は必要ないと思う。今でも、ららぽーとから新港につながる海沿いの道路は、混んでないです。税金の無駄です。もっと、必要としているところに使った方がいいです。いいと思う。	環境問題	湾岸の景観、世界からの観光客が多いのに、環境問題、景観が損なわれる	新たにつくるのではなく、今ある道路に渋滞のところだけ、拡張すればいいと思う。車線を増やす。
2529	高速道路へのアクセス	渋滞を避けられるようにすること			
2530				自然環境を優先し、騒音や景観など人間が我慢すれば良い。	終点は市原のみで良いと思う。渋滞は蘇我あたりまで発生するためそこに終点を設けない方がよい。理想は地中に道路を設けることが良いが、九十九里有料道路のようにすればある程度景観も保たれるのでは。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2531	災害時、最悪をも想定した場合に於いての危機管理	一番に重要なのは国民の安全性です。大きな地震（国内、海外も含む）時に起きる渋滞はもちろんですが、海外からの津波など、予想外な自体にも如何に最善の選択肢が取れるかが、ルート選択についても重要なポイントと思います。予想外の事態が起きた場合にも対応出来るインフラはもちろん、管理側の責任も問われる何か困難な事態となった時にも充分な想定を前もって計画をすれば人々の安全が保たれる。それが一番だと思います。	道路、周辺にも丈夫な構造	周辺地域への排気ガスなどの環境汚染対策	道の駅にはもうどうせ、泊まるんだろうから、全域的にキャンピングカーもゆったり泊まれる駐車スペース（有料にする）、地域ならではの、、何か、、、地震、津波が来ても安心構造の展望台沢山作る。
2532	地域への新しい道路の侵襲を最小にとどめること	景観に影響を及ぼさないこと	騒音・大気汚染・事故等による環境及び住環境への悪影響	全く新しいルートを作るのではなく既存のルートを拡張すべき	もし海岸に作るのならば地下以外は認められない
2533	渋滞によるエネルギーの無駄遣い		特定団体への癒着にならないこと		
2534	景観（特に稲毛の浜～幕張の浜）				
2535	景観				
2536	車幅の拡張	高速から降りてからの渋滞	居住者の移転		
2537			ニュースレター「未来をつなぐ 新湾岸道路プロジェクト4号」をみると，「配慮すべきこと：自然環境」の「三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境」「動植物の生息環境及び生育環境」に養老川が加わったことは非常に評価できる．公開されている資料「第2回新湾岸道路有識者委員会」の議事録を拝見すると，委員の佐々木先生が「養老川河口」という文言を追加するために尽力されたことが伺え，この委員会が適格な有識者を選定されていると評価できる．　しかしながら，ニュースレター第4号や記者発表資料での「複数案（ルート帯と構造）と評価項目（案）を設定しました」の地図に関して，三番瀬・谷津干潟には，凡例の「自然環境」の枠で囲まれているが，養老川は囲まれていない．視覚的にも「配慮すべき自然環境」の範囲を示すことはする必要がある．	どうしても，養老川付近にICを建設予定ありきで，変更まかりならないという場合は，特に養老大橋左岸側付近に貴重な干潟面と塩性湿地があるので，道路は右岸側に建設することが「配慮すべき」な具体的な解決法であることを述べておきます．なぜ左岸側かというのは「養老川周辺の干潟域」，「養老川から富津にかけての水路」は，三番瀬や谷津干潟と同様に，環境省の「生物多様性の観点から重要度の高い海域」および「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」に詳しいです．今後これらの地域は2030年までに「30by30」目標のOECMに組み込まれるのではないであろうか？どうしても左岸側に広がる塩性湿地を荒れ地という価値観で，道路建設用地ととして適切と考えているなら，せめて潮見通り（潮見大橋）より上流部に建設することが「配慮すべき」の中で，最も配慮が低い選択であると思う．養老川の塩分勾配により配慮すべき絶滅危惧の貝類，カニ類，ゴカイ類は潮見大橋より下流側に生息していることから．	案1に関して生浜航路北側付近に「JCT」位置案がある．案1ではその「JCT」から南側に進路を変更し，海面を通り，東側に進路を変更し養老川河口に直結するルートになっている．そもそもなぜこのルート帯が案として挙がっているのが不明であるが，わざわざ養老川河口向かう必然性が分からない．また養老川河口ICから蛇行ルートで館山道の市原ICに接続するものが「常識的に明らかな非効率性がない」ルートとして理解に苦しむ．渋滞緩和のため館山道へ直結する目的で，非効率性が無いルートは，「JCT」から東側へそのまま進むことが効率的で建設費の抑制になるのではないか？すなわち「市原ふ頭線」から「国道297号（大多喜街道）」を進み「辰巳団地入口交差点」付近で館山道へ直結すればよいことである．何か現在の蛇行の多い「養老川沿いルート」に比べて，「市原ふ頭線」から「国道297号（大多喜街道）」ルートに重大な非効率性があるのであろうか？「市原ふ頭線」から「国道297号（大多喜街道）」は直線で道路規格も広く，都市高速道路のように一般道の上に高架化するのはそう難しいことではないと思えるが．案2に関してもわざわざ国道16号を通り養老川に直結しているが，こちらも国道297号に向かい「辰巳団地入口交差点」で館山道へ直結すればよいことである．案２の場合，「稲荷台通り」，「市役所通り」なども直線で規格も広い．案1および２養老川付近にICを建設予定となっているが，養老川河口自体が「配慮すべきこと：自然環境」であることもそうであるが，そもそもここにICを設置すると国道16号がより渋滞するのではないか？そのあたりのシミュレーションをしての案なのであろうか？養老川大橋付近は常に渋滞しており，私は「潮見通り」に迂回し，潮見大橋を渡るルートを選択している．上記にもコメントを書いたが，「辰巳団地入口交差点」付近にJCTおよびICを設置するのが「常識的に明らかな非効率性がない」案と思える．
2538	観光地として人の賑わいを生むに資すること。アクセス性や景観。	稲毛海岸～海浜幕張の住宅地かつ憩いの場になっているエリアに高架を作ることはありえない。	上記エリアは地下化が必須だとして、それ以外の場所に高架を作るとしたら、ランドマーク性や車で走ること自体が楽しみになるような道であるべき。		地下に道を作る際、騒音問題は徹底しなければならない。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2539				千葉市の幕張の浜・海浜大通り沿いに住んでいます。今回の新湾岸道路プロジェクトに関しては、私ども沿線住民の生活環境に悪影響が及ぶことを最も懸念しています。	
2540			災害（津波、地震、洪水）への考慮		
2541	ブランドイメージの強化	まずルートというワードがよくわかりません。方向性という意味ですか？もしそうであればブランドイメージ向上のため、さらなる景観の向上に努めるべきだと思います。具体的には新浦安や海浜幕張地区のベイサイドシティに湘南のような要素を加えるべきかと思っています。そのため行き過ぎた道路インフラの強化についてはあまり良いイメージはありません。災害時重要であることは重々承知しておりますが、それと同じくらいにブランドイメージも重要なのです。			
2542				千葉市の幕張の浜・海浜大通り沿いに住んでいます。今回の新湾岸道路プロジェクトに関しては、私たち沿線住民の生活環境に悪影響型及ぶことを最も懸念しています。具体的には、道路新設による騒音や大気汚染、景観の悪化などです。このような悪影響により沿線住民の生活の質や住居不動産の経済的価値の低下をもたらすことのないようなルートや構造にしていただきたい。	問２）の意見欄に記載したような沿線住民の生活環境への悪影響を回避するために、地下構造を取り入れたプランにしていただきたい。高架構造とする場合は、景観を害することのない高さとし、かつ、騒音や大気汚染を防ぐためにドームのようなカバーを備えたものにしていただきたい。
2543	渋滞				
2544	交通の隘路の解消	木更津の金田地区へのアクセス改善	交差点の接続部の渋滞解消		
2545	地域活性				
2546	早期可能案の提示	早期着手			
2547				幕張から稲毛にかけての、海辺の景観は大切にしてもらいたい。	インターを少なめにして、東関道や京葉道路は地元の人が使いやすくしてもらいたい。
2548	湾岸に新たに高速道路を造る必要性は高いが、蘇我、市原インターに繋げるより、千葉東金道路と繋げることを優先すべき	千葉東金道路、千葉東ジャンクションから地下で国道357までトンネルで途中出入口なしでルートを作るだけで、京葉道路穴川付近の慢性渋滞はかなり軽減できるだろう	作って終わりではなく、老朽更新の方法を考慮して作る		時間帯によって上下の車線数を入れ替えられる幹線道路の整備
2549	ルート付近の住民の意見				
2550	景観				案1-1がいいと思います
2551	自然環境への配慮	現在の谷津干潟の環維を維持継続できること、自然は戻せない。		自然環境への配慮。	
2552	海の景観	建設・環境負荷・維持コストの利用者・受益者負担			千葉港から陸揚げ輸送用に海岸沿）の地下に道路を通すルートを検討してほしい
2553	そもそも新たなルートが必要性見直すべきと考える。人口減少や車の台数が減少する中で、道路を増やすのではなく、自動運転やシェアリングなどの最新の動向を踏まえて見直すべき	投資の最小化と環境への配慮であり、どうしても必要ということであれば既存のルートの拡張を選択すべき	投資の最小化、地域への影響の極小化	改めて必要性を見直すべき	新規ルートではなく、既存ルートの拡張
2554	まちづくりとの連携，一般道との接続	ノルウェーや韓国で見られるような規格の高い自転車道の併設を検討して欲しい。	渋滞による経済損失は甚大であり1日も早く整備して欲しい。	用地取得や工事についてなるべく早くできるように地域ぐるみで加速して欲しい。	高規格な自転車道を併設して欲しい。
2555	観光や住民のための景観保全				
2556					土地の買収には時間も費用も生活を変える必要がある住民も出てしまうので海岸側の方がよいとおもう。海岸側も住宅地周辺は景観が損なわれたり花火の見え方に影響が出たりしそうなので、住民地域は地下に、工業地域は安価な高架が良いと思う
2557	大気質（自動車排出ガス／粒子状物質）の汚染増大の防止。、車両走行音増大防止	沿道環境（大気質・騒音・振動・排水等）の確保	沿道環境（大気質・騒音・振動・排水等）の確保	周辺環境道路（高速＆国道＆県道）等のスムーズな連絡	高雨量時の排水口の確保
2558	海岸の景観を確保して欲しい	できるだけ既存ルートの拡張、高架などでして欲しい	既存ルートの利用	浜辺の景観を確保	片側三車線欲しい
2559	早期実現				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2560	千葉県民にとって、費用的にも負荷が低い方法を選択して欲しい。				
2561		早く完成させられるルートと方式を選択すること。数十年で千葉だけでなく東京も人口減少が見込まれているので早く完成させられなければ意味がない。	既存の道路施設の最大限の活用		若松交差点をバイパスするために、高谷から南進して市川港から三番瀬公園付近を通って高瀬町を繋げるべき。高速道路は東関東自動車道の美浜区で宮野木方向と直進するルートを新設し、蘇我より南に接続するのが最も効率的だと思います。
2562	東京に人口や機能が集中し過ぎ。三番瀬付近を通過しないこと。	三番瀬付近を通らない	谷津干潟と三番瀬を守る	谷津干潟と三番瀬を守る	アクアラインのように、海の沖合(三番瀬の沖合)に作る
2563	埋立地という特異な地盤環境に対応し得るのか？という視点。				
2564				自然環境及び住環境	現在ある道路網を効率的に使用することを徹底する。各種インフラの維持や安全性向上を中心に予算を使って欲しい。
2565	景観。これが一番大事だと思います。景観は取り戻せないので。	高架の道路は絶対に反対です。特に稲毛の浜、幕張の浜は折角作った海辺の景観です。	景観		
2566	周辺の住環境と湾岸エリアの特徴、魅力を活かした地域開発。	千葉の湾岸エリアは海と街の繋がりが特徴であり、魅力の根源です。高度成長期に工業や物流拠点の集積地として開発されてきましたが、幕張や稲毛、千葉みなとエリアはレジャーや観光、業務、商業、そして何より住宅地として一体的に開発することで他の地域にはない魅力ある地域として価値が高まってきています。これらの価値は一度失われると二度と取り戻すことができないため、開発の際には最も重要視すべきことだと思います。アクセスや物流の問題は鉄道や船舶、航空機も含めた総合的に考えるべきことで渋滞がひどいから道路を新しくつくる、というのは議論を意図的に狭めているように思います。	地域住民の同意	私は現在の幕張の環境を前提にマンションを購入しています。環境を活かした賑わいのある街づくりがなされ、街のコミュニティなど海のある暮らしが今度も育まれていくことを期待しています。海側に高架道路ができるような環境変化は全く予測していませんでしたし今後暮したいとも思えません。20年以上の暮し、思い出、地域への想いをを軽く考えて欲しくないですし、仮に強引に道路開発が始まってしまった際には諦めて他の地域への転居も考えますが、売るにしても大きく資産価値が損なわれるため全く受け入れられません。住民の意向を無視するような開発だけはして欲しくないですし、その際は訴訟が起きても仕方ないと思います。	国道14号はもともと道路用地も広く開発を前提としているルートだと認識しています。これら既存の資産を活用することが大前提だと考えます。
2567			三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境に配慮		
2568	海の景観を守りたい	工事中の市民生活の利便性	今まで同様の歩行者道路の確保や通学時の児童生徒の安全確保	工事中に不便のないようにしてほしい	候補2予定地にて、高架が良いのではと考えると
2569	自然保護	海の環境保全は必須			海岸線を変更しない
2570	高速道路の入り口と出口の渋滞緩和	渋滞の緩和	高速道路の料金の値上げはやめてほしい	走りやすい道路になると、わざと騒音をだすバイクや車が集まってくるので、それらの対策はしてほしい	渋滞時に迂回しやすい
2571	道路を作る周辺住民の権利保護と意見の尊重				
2572			ルート案1-1、案1-2は強く反対です。幕張ベイタウンのマンションのすぐ近くで道路完成までの工事期間中の騒音、大型トラックの通行、道路完成後の居住環境が著しく損なわれます。近くに海浜打瀬小学校があり騒音、排気ガスが心配です。		
2573	作るのなら地下道。海辺の景観を守ること。	自然を守ることが1番大切。	将来に向けて景観を守る事	海辺の景観を守ること。	地下道の一択のみ
2574	地域住民への影響および景観が損なわれることが無いこと	海岸沿いに新設する案は高架であれ地下であれ絶対反対です。この地域には生活を営んでいる住民がいます。また美しい景観があります。平穏な暮らしと美しい景観を壊すことは絶対あってはなりません。	地域住民への影響	道路を作ることによって地域住民の生活を脅かすことはあってはなりません。実際、湾岸地域の道路（国道・高速）を利用していますが、渋滞で困ったことはありません。渋滞はその時だけのことですが、道路の新設は地域	新設するのではなく、現在ある道路を改修してください。海沿いの道路は高架であっても地下であっても絶対に新設しないでください。
2575		慢性的な渋滞の解消が他の解決に繋がる			
2576	景色が悪くならいようにしてほしい	景色が悪くならいようにしてほしい	景観	景観	
2577	今のままで良い				
2578		そもそもこんなルートは作る必要がない	少子化で人口も減るのに今更こんな道路は必要ない		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2579	景観や騒音等、環境面への配慮		現状の渋滞の把握と要因の分析をし、住民に説明をしてほしい。	まず、現在の高速道路や国道で生じている渋滞に関して、発生している場所と時間帯と要因を把握すべき。ネックになっている箇所に関して拡幅や拡張をすべき。して、やの渋滞が	現状で渋滞を起こしている箇所を拡張するなどして、渋滞を緩和や起こさないようにする方式を採用してほしい。で海側のルートになるときは、案1-2のトンネル方式にすべき。案1-1の高架方式は、ベイタウンの住民にとって景観が損なわれるため、絶対に反対。
2580	生活している住民のストレスや健康面を第一に考える事。	海沿いのルートには住宅街があります。住民の健康が第一だと思います。稲毛海岸の空を見て随分と空が綺麗になったと言った友達がいました。	将来子ども達にこの環境をのこす事。	住民の思い。	
2581	環境と景観。都内と奥房総のバイパス道路なのに、地元が犠牲を強いられないよう配慮を求めます	高架道路でも1兆もの工事費を投下するのであれば、既存の14号や357のボトルネック解消の方が安く、早く渋滞緩和に繋がらないでしょうか。高架、地下化も作ったら終わりでなく、必要なメンテ料も更にかかるので、そのかかるべき金額を14、357の整備に使ってください	高架や地下化の2択の他に、半地下化にして、フル高架程高さが目立たなくできないでしょうか。更に高架すべき箇所と半地下化を交えるなど、景観にも配慮をもとめます。県道15号を順次半地下＋セミ高架など考えられないでしょうか。		問2-2と同じです
2582	千葉の道路はトラックなどが多く路面が荒れていて、運転していて疲れる。路面整備をしっかり直して走りやすくして欲しい！	路面の整備穴や地割れが多すぎる			
2583	渋滞の緩和、複数ルートの整備は、災害対策や経済発展の上で重要であると考える。				
2584	浦安・東京方面への延伸が容易に出来るようにしてほしい		用地取得に関するリスクと同じ事かも知れないが、工期が可能な限り短く完成が早い方法で作ってほしい。	居住地からの眺望景観というがそもそもが埋め立て地からの眺望景観なのではないか？それは他所の人の眺望景観を奪った結果得られた物で大して配慮をする必要性を感じない。	オープンハウスで聞いたことだが海上区間は一般部を設けないということだがこれだと中途半端な道路にならないか？事業費の問題はあるだろうが再考を願いたい。
2585	工期				
2586	新湾岸道路なんて本当に必要だと思わない	新湾岸道路は公害の原因にしかならない。海岸の景観が損なわれる	海岸の景観を損なう！	海岸の景観が損なわれるし、せっかくの海岸が汚れる原因となる	海ほたる2を作ればいい
2587		今の生活環境を壊さないルートを考えてほしい			
2588	幕張の浜、稲毛海岸は千葉市にとっても大切な海岸の景観地区、安らぎの場であり地域の土地価値を向上させるもの。安易な高速道路建設計画でこれらを破壊すべきでない。	高速道路だけの味気ない千葉の海岸、景観にしてはいけない。未来へ残すべきもの。日本橋の高速道路を地下化するのも同様。景観を破壊してはいけない			
2589	現状のままでよい	海の眺めなどが良いのに、高速道路を造るのは反対だ。			
2590	必要性を感じない				
2591			三番瀬と谷津干潟を往来する鳥類への影響を最小限にしていただくようお願いします。		
2592	海の側の美しいエリアに高速道路を作ることは強烈に反対	自然、自然環境の静けさ、過ごしやすさを崩さない	千葉市の希少性と価値が落ちるから海側の環境には影響を及ぼさないこと	現在、渋滞が起きている場所、時間帯の状況に対して高速道路まで建設するのは過剰投資。混んでなくガラガラの時のが圧倒的に多い。	海側に片側に車線の高速道路を作っても効果は少ない。やるなら湾岸などの既存の高速道路の脚を補強した上で、二階建てにする方が新たな被害を生ずに問題が解決する。地下化は高いがもっとアイデアだと思う。
2593	高齢化が進み、若者が車を持たなくなって来ている今、そもそも新しく高速道路を作る必要はないと思う。				
2594	住環境	本当に必要な道路なのか。何十年も前からの構想であれば尚更、これからのことを考えることが大事だと思う。今、そして今後必要なのか再度考えてみてほしい。	景観		
2595	沿岸地域の高層マンション住居の景観を著しく悪くしてはならない	現道の拡大、幅増がよい、高架と地下の新設は予算が超越する	居住地からの眺望景観が最も重要である、マンションの価値の暴落はあってはならない	自然環境や小動物、魚、三番瀬、谷津干潟は守るべきである	現道の拡大をする構造以外の選択肢（新道建設）は強く反対する

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2596	海辺の眺望や環境を損なわないこと	居住地周辺を通過する高速道路計画について意見を申し上げます。高架構造による計画は、地域の景観を大きく損なう懸念があり、住民の強い反発を招くおそれがあります。そもそも、莫大な税金と人員を投入してまで新たに建設する必要性には疑問を感じております。地域住民の理解と協力を得るためにも、景観や住環境に配慮し、真に必要性のある計画かどうかを慎重に再検討されることを強く望みます。		マリンスタジアムの移転	
2597			新湾岸道路を通す事により本当に渋滞は緩和されるのか。新湾岸道路を通す事により生活を脅かされる住民がいないか。	新湾岸道路により被害を被る近隣住人に納得のいく説明をしていただきたい。	
2598	357号、京葉道路、東関道等のバイパス的ルート。ネットワークの多重性が重要。	湾岸地域にとって局所的な交差点改良は焼石に水だと思うので、路線として検討すべき。千葉県は道路ネットワークが脆弱と感じるので選択肢を増やすことが良い。	新湾岸道路が出来た後の維持管理に掛かる費用	357拡幅案は、沿道の土地所有者の財産を手放してもらう（用地買収に協力してもらう）ことが必須なので、地権者への配慮が必要。地権者は案2に対してどのような意向を持っているのか気になる。案２で決まって、用地買収で長期化するのは誰の得にもならないと思います。	結局、案1-1になってしまうという声をよく聞きます。であれば、案1-1と決めて、高架の高さ・景観への配慮の仕方・眺望の保全・などに対して具体的な数値やイメージパース図などを示して、詳細な話を双方で詰めていくのが良いと思います。構想段階なので具体的なことが示さないというのは理解しますが、モヤモヤ感を感じてしまうので。新湾岸道路が出来ることに期待してますので、ぜひ検討をお願いします。頑張ってください！
2599	住宅地が存在するエリア、区間に関する生活、環境、景観等への影響の除去	生活環境を変えてまで必要な道路整備だとは思わない。			どうしても整備するのであれば、既存道路を活用するB案、A案の高架化は絶対に反対。
2600	357号線の中央分離帯や横の空地の有効活用	357号線に部分的に高架線を組み合わせる案の検討	段階的な新湾岸道路PJの推進（費用対効果チェック）や工期の短縮化	全てを決めてPJを進めるのでは無く、区間を分けてステップ毎に効果の検証&計画見直しを行なっていただきたい。	先ずは最も費用対効果が大きいと見込まれる区間のみを進めていただきたい。
2601	埋立地で地盤が弱く、かつ成田空港への燃料輸送パイプラインがある湾岸地域への道路建設は避けるべき。	海の自然環境に影響を及ぼすことは絶対に避けるべき。陸上で地盤の安定した場所の方が強度も心配なく長く利用できるはず。海辺は塩害もあり、風も強いので避けるべき。		そもそも、人口は減少傾向で車を利用する人も減ってくるはず。道路の新設は不要だと思う。	どうしても道路を作るなら、今まである道路の場所で、地上もしくは地下に作るのが良い。内陸なら地下構造にもできるし、立体化もできるはず。現に千葉市役所のあたりは地下構造も作りすごく良くなった。
2602	景観、環境を壊さないこと	①そもそも必要性があるのか。莫大な費用と時間をかける割にその必要性がさほど感じられない。なぜなら完成する頃には車も人口も減少しているので渋滞も解消しているはず。そもそも新道路を造るほどの渋滞なのか疑問。②環境、景観を守る。美浜区の海岸は陸から海へのアプローチが、高い建物がなく広い空を感じならが海まで行けるので素敵。だが、高架構造の道路が出来てしまうと、景観、環境の損失は甚大。よりによって、美浜区の海岸は憩いの場所になるように美しく整備されている最中なのに。人間らしくいられる憩いの場こそ現代には必要なはず。たいして必要のない道路建設はそれに逆行している。			
2603	既存住居への影響の極小化	既存道路の高架化等既存住民の生活環境や資産価格への影響が考えられる案は受け入れ難いです。			
2604	現在全く必要性感じておりません。むしろ新湾岸道路建設により、周りの自然環境破壊、動植物に与える影響、景観の悪化、騒音問題など、新たな問題発生が懸念される。今、千葉県ではメガソーラーによる自然破壊、生態系に与える影響が取り沙汰される中、少しでも自然環境をこれ以上破壊せず、守って行って欲しいです！	現在全く必要性感じておりません。街灯を増やす、道路状況の整備、草木の手入れをして欲しいです			現状で必要性は全く感じておりません

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2605	慢性渋滞の完全解消と環境保全との調和	首都高では今更に日本橋に空をと地下化を進めている。一度作ったものを直すのは非常に難しい。慢性的な渋滞を解消しつつも、少なくとも今の自然環境は保全すべき。	高速道路の下や側道にも余地は相当ある。埼玉の17号線の浦和周辺のように上下の利用など工夫できる要素は十分にある。		
2606	混雑や危険を増やす要因を作らない	望ましいルートと思える場合でも景観や自然環境を変えるのはストレスになる。一度開発すると戻らない。	望ましいルートの説明不足で書きにくい	望ましいルートに賛成していないので配慮について書く事がない	
2607				地域住民の健康	
2608	建設コストだけではなく、維持管理に多額の費用がかかる。水道や下水などの社会インフラが老朽化しているための更新がままならない上に、若者のクルマ離れと人口減少が著しいのに、新しい高速道路が必要だとは思わない	稲毛や幕張の浜から見える西日に輝く東京湾が故郷の海であり、誇りなので、決して海岸沿いに高速道路など作らないで欲しい。また、地下も海水の混じった地下水なので、地下に埋設したら、早くにコンクリートは傷むので、修繕費が莫大にかかる。辞めてほしい	海岸沿いは景観が損なわれるので辞めてほしい。海に埋設は、どれほど地下の海水混じりの地下水がコンクリートを傷めるか、想定以上なので辞めてほしい	長期的な修繕費の費用	現状の湾岸道路を拡幅する
2609				本事業計画自体に懐疑的であり、結論ありきのような進め方には不信感を抱きます。当方の居住する美浜区を含む沿線住民は、工事中の騒音・振動、周辺道路の渋滞悪化等で生活が損なわれ、完成後も騒音・空気汚染、景観悪化が想定できますが、その渋滞解消効果や拠点間アクセス強化の必要性については十分な説明になっているとは思えません。事業費用は鉄道の利便性向上や既存道路の改良等に充てていただきたいです。	
2610	住居があるエリアへの影響を考慮してほしい	マンションがあるエリアだけでも地下に道路を通すなど、景観と騒音を考慮してほしい。	せっかく海と駅が近く、海辺の街づくりができそうな場所なのに、道路を作ってしまったら街としての魅力が消えてしまう。海の利用価値をいま一度考えていただきたいと思います。		海に道路を作るのはとてももったいないと思います。海辺ではなくもう少し内陸に通してほしい。例えば今ある道路の上ではだめですか？
2611	騒音や景観問題	湾岸道路に面する幕張ベイタウンは住宅地で、現在の道路でも騒音があり、ここに高速道路ができるとなれば尚更騒音は大きくなると思う。また、景観の良さで選んだ土地が道路建設で景観も損なわれる。			
2612	周辺の自然環境への配慮	周辺で生活する動植物へ影響を考慮した騒音、光、大気汚染などへの対策			谷津干潟や三番瀬以外にも現存する自然環境およびその周辺は維持できるルートが望ましい
2613	当該ルートの住民および地域との合意形成	住環境や自然環境への影響を最小限にとどめること	新ルート建設による経済効果と自然環境や住環境への数字では表せないマイナス効果とのバランス	住環境や自然環境へのネガティブなインパクトを最小限に抑えるため、地下化は必須	地下化を前提に検討してほしい
2614	環境保全	新設道路は海岸線を通す予定ですが、そこからIキロ陸側に東関道があります。全然混んでいません。なのに渋滞解消のために新道路建設は意味がわかりません。	環境を守る	海に遊びに行くのが好きです。環境を壊してまで不必要な道路を造る意味があると思えません。	
2615	地下ルート建設	地下ルート建設	地下ルート建設	地下ルート建設	地下ルート建設
2616	環境に影響を与えない、住民の健康や生活に影響を与えない。	住民の健康、安全。	千葉市美浜区は千葉市の中でも住民の多い地域、海沿いに救急センタや、高校もある。地域住民の生活、健康に被害を与える様な高速道路を作るべきではない。	大気汚染、粒子状浮遊物質、景観への配慮。住民に対する丁寧な説明を繰り返す。一時的な、説明会でなく、全員への説明了承が取れる様に最大限周知し住民の同意をとる。	現在の住民に影響んを与えないように、海底の地中にトンネルを掘って通す。液状化現象が起きても大丈夫な構造にする。
2617		とにかく渋滞緩和。具体的に一般道路の357が土日や近隣イベント時に渋滞しているのはもちろんのこと、平日も一般車と物流のトラックで渋滞。それも市川南あたりからららぽーとまで下りは9：30を過ぎると平日でも大渋滞。市川南あたりから幕張に行きたいことが多いのにルートが1つしかなく、常に大渋滞。高速にのる距離でもない。スムーズに通過できるのは経験上20:30以降のみ。		本エリアに居住する人々の利便性。高速だけでは地元民が常日頃利用する357の解消は見込めない。357の回避ルートも合わせて検討しない限り本エリアの渋滞緩和の抜本的な見直しにはならないと思う	高谷から若松の交差点が大渋滞している印象なので、そのエリアを回避して海浜幕張側に投げられるルートがベストだと思います
2618	近隣住民の声	近隣住民の声を聞いて、住民の生活を脅かさない事	居住地域の回避	居住者からの視界に入らない事	新湾岸道路の必要性を感じられない

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2619	東京都の有明地区のように、R357に並行した区道江511,512,615,630,青海・有明南連絡線のようにR357を使わずに有明地区内を行き来できる経路が茜浜、日の出、西浦、二俣新町、潮見、高谷の各洲にも絶対に第二湾岸よりも先に必要です	経路案を地図に書き込んだ画像をtwitterへ投稿しました。アカウントが無くても見られます。https://●.com/●/●/●	第二湾岸の三番瀬付近はかなり沖になり、事実上の海上道路になるので冬場には凍結しやすくなるのではないですか？（北九州か福岡で発生）	ホンダやGoogleのネットに繋がれて移動経路が収集されているサービスから動線分析を真面目にやってほしい。震災時の移動経路分析が行われたように。	京葉線と武蔵野線でピギーバッグ型等の荷車運行を行いやすくするために市川塩浜前後の複々線化、引込線の建造も含めるべき。道路財源で地上の明治通りの拡幅と合せ技で副都心線を建造したように。
2620					海浜幕張エリアでは、住宅エリアと隣接することになるため、地下化することが望ましいと考える。地上とする際に構造上の工夫によって景観悪化は抑えられるかもしれないが、騒音が発生するため、静かな住環境を維持することはできないので、地下化するのが望ましい。
2621					湾岸は雨風が強いことが多いので、天候に左右されることのないよう、地下化するのがベストだと思います。
2622	望ましいルートを考える際に重要だと思うことは、新湾岸道路を作らないで、渋滞を緩和すること	望ましいルートを考える前に、望ましいこれからを考える必要があると思う。人口も減るし、AIの活用もあり、渋滞そのものが減る未来かもしれないのに、未来に負の道路を作らない方が良いと思う。	メンテナンスなどにかかる費用などを将来世代に負担させないために、作らないという案を考えること。	道路を作ることが目的になっているとしたら問題である。作らない案も含めて提示する必要がある。将来のことを予測して。	
2623					長期計画なので完成時の人口、物量等相当慎重に実行していただきたい。 完成時には渋滞も解決し、人口減少で高額を投資しても無駄ということはさけて欲しい。 渋滞には困らなくても道路が通ることで環境・眺望に悪影響をこうむる地区の住民の意見は特に尊重していただきたい。 子孫に残すものは良いものであるべきです。
2624					1-1高架構造
2625		交通混雑を少なくする為に早期開通を望みます		⑦なるべく少なく	
2626	環境財政	公的支出は回避すべき		そもそも新湾岸道路は不要だから回答できない	全くなにもしないのが正しい
2627	事業費（高架	⑨現状より約2倍だが検討の余地あり		①ぜひ自然環境を現存させる方針は強く要望する ⑦約1兆円精査中とか地震対策は高架橋の為、阪神・淡路の震災等参照し湾岸全体をより強固安全対策が必要と思います	高架構造に対して地震対策、永年の保守点検に膨大な費用は懸念します。
2628		高浜南団地に住んでいる者ですが、近くに高速道路が出来るのは景観・騒音等、迷惑になります			
2629		なるべく道路利用料を安くしてほしい		とくに別に映響はない	高速バス便を多くしてほしい
2630					・予算と工事時間で、案2の現道拡幅案がいいと思います
2631				海洋環境に配慮	
2632		①現状の渋滞状況を具体的に示して欲しい ②美浜区における交通安全意識は低下している。先づこちらを改善するのが道筋***だと思う ③モデルを提示すべきだと思う ④現状がどう問題なのか明確に示すべきである ⑥このような計画（予定）があれば、示すべきで、これと一緒に考えていきたい		⑦出来る限り正確に見積もりをすべきで、それを示して欲しい	このプロジェクトの執行において、出来る限り民主的手続を採って欲しい。秘密裡に行なわれている気がする。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2633		①作っても十年、二十年経った時の修善（ぜん）はどうするのか ②美浜区いなげの浜→あの景観はどうするのか？		⑦←・｛人件費	・湾→物流の為・地下が良くて
2634					ルート帯エリアの住民（美浜区・中央区）の方々の声が届きますように。 生活圏に影響が出ると思います。 説明会をやってほしい。 若い方のアンケート（20代～30代40代）のアンケートをとってほしい（できればポイントをつけて！！）
2635		元々うめ立て地なので新しく道路を作るにしても、地盤は弱いハズなので、安全性に問題はあると思います。 しかし、どうしても357の渋帯は船橋あたりは、はげしいので、その点の改善はしたほうが良いとは思います。 ただ、三番瀬や自然をこわしてまでの道路は不要と思います。		谷津干潟は昔はとんでもなく汚れていた頃もありましたが、今は改善され、鳥の楽園的なことにもなっています。そこは死守して下さい。	地下道にするのはまずムリだと思います。ただ今後は自動車の数も人口減少により減少するのでは？ そして自動運転技術の向上ですべての車が一定の速度で制御されれば、渋帯も発生しなくなるでしょう。 どうしても作るなら、道路の脇はすべて植樹して環境に配慮した道路にしてほしいです。
2636					海ぞいに東関道のような高か道路にすると風が強い地域なので道路が閉さされる心配がある
2637					高谷IC→谷津船橋ICを道路新設案Ⅰ 谷津・船橋IC→蘇我ICを案2、現道拡幅案Ⅰ-11-2案では住宅地域の中に車が増加する可能性あり
2638					高架にして早く出来てほしい
2639		・京葉道路、船橋料金所以東の拡ふく ・14号、357号の合流地点以東の車線拡大（2+2=2）の解消			
2640		トラック他輸送車両の過積載の規制、千葉地区は特に重量オーバーと思われる車両が多い			海側に作った場合の風の流れが停滞し、週辺地区の気温が上昇することをさけてほしい。
2641		環境に配慮された施設であることが望ましい。工事中においても。			
2642					1の①案がよい
2643		新湾岸道路の計画を今回のパネル展で初めて知りました。 実現するには多くの人に知ってもらうためPRが必要だと思います。 個人としては今後は人口が減少し物流もちがうかたちでの発展を（ドローンの発展など）も考えられるので新設は不要だと思います。 必要であれば、拡張で充分だと思います。		一度失った自然はとり戻すのに時間がかかるのでこれ以上東京湾は開発しなくてよいと思います。 稲毛や検見川で海水浴ができたのがうらやましいです。	新設で作るのであればすべて地下道でやって下さい。
2644					建設費を抑えながら利便性向上させる
2645		展望 ①人口減少8,0003人への見込み ②GDP名目は上がるが（インフレ）実質は変らない。量的に！！ ③全国的なインフフのメンテコスト上昇する 結論 ①この十年ぐらいの目込みにおける交通政策に限定する イ）トラフィクジャムの百年消（部分的効率的なインフラに集中 若松交差点の拡巾・立体的→ウラへ		ロ）357と海側県道の拡巾2+2→2+3（3+2）時間的規制方式 ハ）一部立体・ブリッチ化に限定将来メンテナンスコストをおさえられる 以上	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2646		現在の道路を整備して車線を増やすとか歩行者や自転車が車道に出る機会を減らすようにすれば結構改善されるのでは…。		海側に新らしくーから作るのは環境にとってもよくない気がする。	車線が急に少なくなったり歩道や自転車道がせまくなったりなくなったりするところが危険だと感じている。 工事費や期間を考えても現状の道路を整備する方が現実的だと思う
2647		近隣住民への直接の説明会をぜひ開催して意見をきいてほしい。 環境問題騒音・景観・その他観光公害的海浜公園の開発工事がすすんでいるが、この関連を説明してほしい。 将来の展望（20年先ぐらいの***）はどうなっているのかも知りたい。			
2648					あたらしい道は必要だと思います
2649					検見川陸橋周辺の出入口。 高速の分岐が良いと思います
2650		反対する人は近くに住んでいる人だけ。他は無関心。もう高速道路は必要ない。予算をたてたからと言って使う必要はない。予算を使うために昔は戦争を行った。この道路の計画案も、やめる勇気が絶対必要だと思います。いえ、思うのではなく必要ない。もう自然をこわす道路計画は古すぎます。いったい何年前の事なのでしょうか。		自然をこわさないで！！道路の下の日影のつらさを知っていますか？見た事ありますか？高架線の暗さをしっていますか？現実に古い考えはもうやめて下さい！！	
2651					案1-1は反対。ZOZOの球場が海風によるサビ被害がひどいことから耐久性に限界があるのでは。また景観も損ねる。案2であれば現状の357を拡幅するので、環境や（特に自然・居住）に問題ない。美浜区住民は現状の景観を大事にしているので海に高架を建てるのは絶対に反対。
2652					慢性的な混雑、騒音、観光客のうるささ（何とかしてほしい）
2653					船橋市周辺の道路の混ざつがひどく、それに伴う習志野や千葉市の道路が混んでいるので、船橋市の道路の整備を先ずお願いしたい。
2654					県外から観光で来た人は有料にする等、千葉県民や千葉市民にとって有益なものにしてほしい。生活道路と観光の人の道をわけられる工夫も可能ならお願いしたい。
2655					14号沿いに住んでいるので、家の横が道路になるまたは家自体が道路になる案は困る。住居が多いエリアは地下に道路を作って欲しい。
2656					千葉港～稲毛海岸迄のモノレール
2657					・元々ある道路の地下に新たに作るのはどうだろうか ・災害発生時にどのような事が起きても対策できるような場所を作るのはどうだろうか
2658					・船を使うなど（カーフェリーなど） ・357号の地下を使う ・海に橋を作る（アクアラインの様なもの）
2659				高架にすると景観が良い反面、居住地からの景観が悪くなるので、居住地（鉄道から富士山がながめられる景色）からの景色が悪くならない様な道路にしていただきたい	事業ヒなどが大きくない高架の方がいいと思います

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2660		渋滞はできる限りないようにご検討下さい。（特に船橋あたり）		・眺望景観は是非保つようお願いいたします。 ・騒音や排気ガスができる限り削減できるようお願いいたします。	東日本大震災において美浜区は液状化現象が見られ、計画停電の対象外地区にも指定された場所です。（災害救助法適用地域）新道路敷設は、埋立地域のある海岸付近よりも内陸側にする方が良いと考えます。
2661	景観				景観を考慮し、若干沖合に高架ベースのルート帯とする等。
2662				事業費が多少高くても地域にお金が落ちて経済が潤えばそれでもよいと思う。	・産業や災害時メインの道路であれば、沿線住民の生活や景観への影響が小さいものが良いと思います。 ・他県から来た人に誇れるようなデザイン性の高い道路にすると良いと思います。
2663		・幕張ベイタウンに住んでいます。 ・目の前に道路が出来るとなると騒音、排気ガスが今の2倍以上となります。道路を作る以上は最大限の配慮をお願いします。 ・アクアラインみたく部分的な高架やトンネルを組み合わせる等。 ・ベイタウン付近の建設はトンネルでお願いいたします。			
2664		①国道357号線西警察入口交差点の渋滞がひどく、朝・夕の近辺の生活環境、大気汚染が心配⑦年2回空港利用するが成田方面へのアクセスは良いが羽田方面時間が読めない		③今のまま！すばらしい美浜区です。 ④357沿線在住、大気汚染・騒音 ⑤とても良い景観です	
2665		・基本的に現状（及び将来の）渋滞は耐えられるレベル、がまん出来るレベル。首都圏の他の高速の渋滞レベルよりはマシ→よって必ずしも新湾岸は不要。ただし、千鳥町→大井までの構造的渋滞の改善策は必要→新湾岸とはこの部分の増強である。千鳥町→大井＞今田の新湾岸、優先度合い。		⑤びじょうに強く思うを作ると、③→⑤きれいな海沿いに高架橋を作るなどとんでもない全くセンスがなさ過ぎる。⑤→⑤本来こんな新湾岸が不要と思うが仮に作るなら、①問2の③⑤を絶対クリアーする事→地下化②高谷から先、千鳥町→大井までも渋滞対策に含めるべき	とにかく経済合理性だけで判断するのではなく、景観・眺望などを犠牲に絶対するな。仮にやる場合は地下化しかありえない。
2666		渋滞のかんわをして欲しい		海辺の景観を残しつつ環境（騒音、大気汚染）は減らして欲しい	
2667					・案1では、住宅地域が近いので、道路と住宅地の間に緑地等を置くことにより、騒音、大気汚染対策を確実にしてもらいたい。また、美浜区の人工海浜は、三番瀬や谷津干潟ともつながりのある、東京湾の生態系にとって重要な浜辺であるから、野鳥や渡り鳥に悪影響が及ばないことを望む（千葉市の鳥は絶滅危惧種コアジサシ） ・交通渋滞を解消するより簡単な方法を行ってから、新道路を計画してもよいのではないかと思う。
2668		完成まで30，40年間かかるのであれば現時点ではなく将来の人口、物流量を想定して計画すべき。人口減少が予測される中、物流も今以上に増えるか疑問		特に美浜区においては海浜公園と住宅地のつながりが強く住民にとっては生活に欠かさないものになっている。三番瀬や谷津干潟の保護はもち論、身近な自然とのつながりに配慮してほしい	ルート帯としては、案2の現道拡幅案を推す。
2669					ルートを渋滞が最もひどい浦安付近まで良くなるなら作る意味があると思うが、手前までなら作る必要はないと思う。何より、海岸の美しい景観をこわすのはやめてほしい！作るなら地下に作るべきだと思います。
2670	物流のスピードアップ		工事期間		案1の海側のルートが望ましい（工期の短縮が可能）

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2671		慢性的な渋滞解消に効果あると思う。しかし、莫大な工事費（推定1兆円）を思うと、実現の可能性ありやなしや？			
2672		①夏休みのイベント時渋滞で生活に支障あり③救急医療センターへの搬入輸送が渋滞で問題あり⑤変更の事例表示がない為・不明⑥交通量の増加緩和に貢献期待したい⑦ICの設置場所に寄ってさらに混雑が予想される⑧地下構造（案1-2）にて、一般道混雑緩和を期待する⑨生活道路の利便性を第一に考えて欲しい		⑧意見を早急にまとめ、事業を進めて欲しい	海岸環境の変化により生活が不便にならない様工夫して欲しい。よって地下（案1-2）にて生活環境との調和を考慮して欲しい。
2673					特になし
2674					湾岸千葉IC～宮野木JCT間からの延伸
2675					既存ルートの拡充である程度車線が増えるなら海上や岸辺に新設する必要はないと考えている
2676		アンケートの@のいみが分りにくい		③うめたて前は透明度海深30mだった由⑧今以上開発しないこと	
2677					①国道14号船橋競馬場エリアの拡幅計画をする。（片側一車線を2車線にする） ②他は現状維持で計画している事業費を橋・トンネル等道路管理費にあてる。 ③現状は渋滞しているヶ所もあるが計画道路が完成する頃には人口減少、経済不安等で不要な長物となると予想している
2678	観光地化がこわい	なるべく効率的な方法で検討して頂きたい。		・観光地化による混雑は地域住民に悪影響があるので考慮して欲しい ・交通網が整備されることは大賛成である	なるべく海側に設置した方が地域住民に好感が持たれる
2679				景観、沿岸環境別途 新湾岸道路建設に関して。 ・美浜区海岸地域の特徴 景観は富士山、海、夕日、湾岸の夜景、東京スカイツリー、ディズニーランドと湾岸エリアの花火が見えます。 道路、歩道は広く交通量も多くはなく渋滞もあまりありません。なので出かける時は近くの高速道路（湾岸習志野、湾岸千葉、谷津船橋）のICまであまり時間がかかりません。また、お散歩、ジョギング、サイクリングなど楽しめます。徒歩、自転車での通勤、子供達の通学も比較的安全です。 海岸近くの大きな公園（幕張、検見川浜、稲毛）があり小さな子供達を含めて家族で遊びに来ます。 高架な道路＝景観が損なわれる IC建設＝交通渋滞、交通量の増加により安全性が損なわれる これらの事をすべてクリアして高速道路建設は可能でしょうか？ 美浜区高浜地区在住●●●●	
2680					慢性的な渋滞を改善するため、新湾岸プロジェクト案の他にも道路網の整備が必要

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2681		都市インフラ交通インフラの整備再構築の観点からも湾岸地域の道路整備は重要と考える。現在の慢性的な渋滞は千葉県の地域経済にとっても負の要素となっている。そのため新たな交通路の整備は必要でしょう。		交通インフラ整備の進展と観点から新たな道路は必要と考える。しかし湾岸に整備するなら今、稲毛検見川船橋市川には東京湾に重要な自然が残っている。千葉県北西部の観光の場としても大切にしなければならない。今まで以上の湾岸の景観を損う道路は望まれていないと思う。	湾岸***（沿岸）地域の砂浜のある、稲毛検見川習志野船橋市川は地下を通す道路ルートを整備することはできないだろうか
2682					・案1-1，1-2を実施することによる環境への影響既住宅建造物への影響が懸念される。実施する際には充分な調査、途中断念する選択肢も用意しておくことが必要 ・案2で充分だと考える。
2683					案1が良いと思うが費用面が心配（できれば地下）
2684					幕張あたりの海の景観はできる限りそのままにして欲しいのでその辺の地下化は必須かなと思います。
2685					案1-1，案1-2がよいと思う
2686		災害発生時に緊急車両が通行できる専用の車線を確保するべき。		トラックや乗用車が同じ車線を使用すると騒音や汚染の問題も関係するため、可能であればトラックのみ走行可能な道路の確保。	
2687		千葉湾岸の景観を損わないようにお願いします			案1-2希望です
2688		とにかく早く道路が新設されるルートが望ましいです。今の渋滞を早く解消し渋滞による社会的損失を低減して下さい。		とにかく早く道路を作ることが重要です。現在、建設に反対している人も道路ができれば、その良さを理解できると思います。外環道（千葉県区間）でも、完成前は反対されていましたが、今となっては誰も異論が無いことがその証左です。	自動車の利便性だけでなく、自転車利用の利便性も高めて頂きたいです。併せて現在の自動車専用道路の利便性を高めるため、制限速度の見直し、（特に京葉道路の60km/h区間や東関東道の80km/h区間）より速く走れるようにして欲しいです。
2689		国際競争力の強化の観点で、成田及び幕張や千葉駅周辺から東京へのアクセスを向上させる事が非常に重要と考えます。		水質を向上させる施策とセットで進めていただきたい	交通事故による渋帯を防止すべく道路幅について十分な余裕をもたせてほしい
2690		・道路整備もそうですが・警察庁と連携して信号の時間（交通量に応じて）右折車線を増やす※交差点のアンダーパス、オーバーパスを増やす等同時に検討して欲しいです。			1ページ目に記入しました
2691					ITデバイス等で交通状況がわかるスマートシステム
2692		千葉市→市原又はその先への行き帰りいつも混んでいるので、渋滞改善が優先だと思います。			
2693					緑地帯の整備
2694				案1，2のルートは反対です。	
2695		①現状、美浜区では深刻な渋滞は発生していない④他の道路（例えば千葉縦断***道路） ⑧交通安全への懸念が大きい		①原状を差し示してほしい②〃④懸念がある⑦もっと明確に、長期的な費用見積りが必要	このプロジェクトを民主的手続で行ってほしい。・まだ決まっていない」***との回答は行政の怠慢であると考えます。現状では断固反対
2696				③と⑤は特に強く思います	案1-1は高架構造のため海岸の景観を損うため避けていただきたい。案1-2については津波などの自然災害への備えが可能なのか？
2697					東京～千葉間が海沿いを走ることによって行き来しやすくなることで、より良くなると考えます。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2698		千葉市美浜区付近に居住地があるが、平日、休日にかかわらず、東京方面へ向かう主要道路は慢性的に渋滞している。主要道路の渋滞をなくす方策はもちろんのこと、移動をスムーズに行うための区画・道路整備を行うようお願いしたい。		特にありません	特にありません
2699		仕事で湾岸エリアを車で通ることがあるが車（トラック）の量が多く、怖い思いをすることがある。特に夕方は渋滞もひどく改善希望だったのでもし実現するならありがたい気持ちです。			なし
2700				騒音など点から地下構造にて計画お願いします。	案1-2地下構造にて御検討下さい。
2701		県外へのアクセスが便利になるとよい。		自然との共存は大切にしたい。一度失ったものはもどせないと考えます。	高速道路は入りやすい分岐にしてほしい。（表示や道路はばや、待機道路など）（→信号）（右折）
2702					ルートとしては現高速の拡張よりは新ルートの方がメリットが多いと思うが海沿いルートでは景観が気になる
2703					定期的に住民に意見を聞く機会があるといいと思います。
2704		渋滞の改善が必要特に南船橋ソガ		特になし	費用はかかるがノルウェーの地下のラウンド？ロカタの幅確保
2705		私は案1-1を支持しています。なぜかというと、まず案2の場合は現道拡幅案では、周りの住民との引っ越し相談により、多くの時間、人手、お金が発生してしまいます。結局、交通問題を解決するため、高速道路を建築しようと思っても、完成されたのが10年後などは意味がないと思います。つぎに、案1-2の場合では、地下トンネルを掘るため、たくさんのコストとリスクも伴います。そして、千葉は海に近いからいざ自然災害が発生すると、地下トンネルで走った人々の命も危なかったです。インフラを整うことはいいことですが人命優先はなり***より重要です。また、コストと時間がかかるため効率とコスパの面も悪いです。最後に、案1-1を支持する理由は、三つあります。一つ目はコスパの良さです。（時間、人手問題、コストの面から推している）			
2706		二つ目は経済上との相乗効果が最大です。千葉県では多くの面積、人口、恵まれた自然風光がそろっています。また、首都圏との抜群な位置関係でもともと東京以外に人気NO.1の存在だったはずですがしかしながら、Sumoの住みランキングではTOP10は一つもなかった。埼玉県の大宮なんかは長年TOP3なのに、その理由の一つは千葉県の交通の良さが足りない点だと思います。もし案1-1ができたら、次世代はマイホームを買うときに東京との通勤が速いから、千葉湾岸地域は人気が高まっていくはずです。そして在宅ワークとsecondlifeを味わうため千葉湾岸地域でsecondhouseと別荘を買う人も増えるでしょう！			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2707		三つ目、将来性があること。特にインバウンドトルント②ブームに乗って、外国人旅行者、外国人投資者達は湾岸地域を楽しむ、投資するための下準備にも言えるでしょう！つまり、交通利便性がupしたら人気が高まっていく→観光移住が増える↑→地価上昇→大規模開発↑→不動産価値↑→国内外の投資家に注目される→税収↑、GDP↑につながると思います！そのほか、いずれの案が完成されたまで、目の前に交通じゅうたいを解決するため時間帯ごとに料金設定のしくみを作ればいい。例えば通勤Timeの17:00～21:00まで小型自動車を優先させる路線の設定、Time値引きの設定、夜22：00～朝5:00まで大型トラックを優先ルートや、Time値引きなどを設定すれば、スムーズに高速に走れるでしょう:)是非ご検討下さい！			
2708		輸送用ドテク車と一般生活用車の利用ルートを分けたい		海辺景観を確保したい。湾岸習志野IC―幕張の浜IC→高谷JCT～幕張の浜部分の建設が不要。あるいは二期工程として後倒しにする。幕張の浜IC―蘇我ICと市原ICの分岐点→地下構造を主体。浸水・塩害・横風のリスクがない。住民の影響がない。	案1-3新提案：道路新設案（地下構造を主体）、始点は幕張の浜から建設する。理由は以下になる。 ①元案2現道拡幅案は道路沿線の土地売買が発生し、断固売却しない人がいる可能性があり。 ②案1-1高架道路新設案は海辺景観を破壊し、今後の浸水・塩害・横風を防止するためのメンテナスが料金が高いと思う。 ③案1-2地下道路新設案は、高合JCT～幕張の浜JCTまでの建設は、元々の高谷JCT～湾岸千葉ICの高速道路と重複したかと思う。
2709		R357、R14、京葉道路、東関道、全てがひどい渋滞で大きなロスがうまれている。とにかく5～10年の早い対策が至急必要		対応策に時間がかかってしまっては「絵に書いたもち」になってしまうので理想を追い求めるより現実的な案を早急に実施すべき	とにかく既存の道路の拡幅等、スピードを重視すべき。あとは商業施設（ララポート、イオンタウン、メッセ）等に費用負担をしてもらいその周辺の駐車場へ入場する車のさばきをよくする手段を実施してもらう。
2710		新湾岸道路建設は反対です。他に優先してやるべき事項をやってその後であるならばよい。			
2711	海沿開発		液状化		案1-1を賛成します。せっかく湾岸地域ですので海沿い景観を見ながらトライブは楽しくなりそう。
2712					シンボル的な橋ができると良いです。
2713	出入口の混雑				案の①市原から千葉、②千葉から高谷を福合させる
2714					海上に橋が作られると観光でも活用できそう
2715		R357のE57との並行区間が2車線なのが問題。周辺に道がないのでららぽーとのところですごくつまってロスになっている。ららぽーと付近を通過する車を別ルートにできればよいのでは。高架でつくるのがまるいと思います。無料にしないとあまりいみがなさそう。		地下にするとC3+R298みたいに有料にしないと採算がとれなさそう。地下にしてしまうと工事のとき環境がこわれる気がします。	今のR357ともう一本のダブルネットワークが安定してつかえるようにしてほしい
2716		災害時の避難ルートとして活用したい		自然は壊さないで欲しい	幕張の浜、検見川の浜、いなげの浜の景観はそのまま残して欲しい。騒音も配慮、浜の近くに出入口の設置などで渋滞にならないで欲しい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2717				自然は残して欲しい	景観を重視するエリア（幕張の浜～いなげの浜）は海辺の眺望景観や立地を活かした施設を重視して欲しい。そのエリアは地下構造を主体とし、それ以外を高架構造を主体などハイブリッドな計画もありかと。
2718				海沿いに住んでおりますので住環境を考えてほしいと思っております。近くには小学校中学校もあります。海辺の景観も気に入り引っ越してきましたので、海が見え、散歩ができる環境はそのまま維持してほしいです。	海沿にある住宅付近は地下にする案でお願い出来ればと思います。
2719					ETCの活用があると良い
2720		この辺りの（～花輪IC）高速道路は必ず混む時間帯があり下りるまでに約30～1時間かかる事もあり時間がない時困っていた。新道路ができるにあたって今より利便性が良くなるならばぜひ！プロジェクトを進めてほしい。		船橋の景観はそのまま残しつつ渋滞解消してほしい	
2721		市原市に多く大規模現場が増え工事車両が多くなる→市原まで現状千葉市船橋市から行くより都内のアクアロード経由の方が早い事も多い。このプロジェクトは、京葉道路と分けて計画する事で、工事車両の分散を計れると思う。		セグメントによるトンネル工事は地盤沈下のリスク、近隣への理解をえる必要があるが、理解を得るまでの時間が大きすぎる。	埋め立て地にトンネルを通すと、液状化による周囲のインフラへのえいきょう大。ただし、コスパは良いと思われる。良いゼネコンを選定して、近隣へプレゼンして下さい。
2722					海辺での景観利用ができるのではないか。新たなルートによるリスクを減らす対策が取ることができる。
2723					・事業費よりも安全性（地震・つなみ・事故対策）を重視した計画とすべきと思う ・案1-1が望ましい
2724		災害時に十分に活用できる道路が増えることを希望します			
2725		②③→災害時は適切な交通規則が優先平常時現状と今後の交通量の見込（道路、水路、多様化含む）			新道が必要か現在の道路の多重化/時間規制等コスト（将来の利用者負担が可能か）
2726					案2の現道拡幅案の方がお金もかからず良いのでは？普段通勤等で使用している人の声からは、京葉道路が事故等で渋滞することが多いイメージなので、その迂回ルートとしての役割も果たせたら良いと思う。そもそも東関道を蘇我ICまでのばすことはできないのか？
2727		①については渋滞緩和を図るなら、案1だけで良く、車線も4車線で充分と考える。こういった、少しの変化で充分なところにお金をかけるのではなく教育や子育て関連に使って欲しい。案2は反対。金がたくさんかかりそうなので。←全体的に低い数字を選んだのは、現状そこまで大きな問題ではないから。案1は4車線で賛成。案2には反対。資金は有限。		①～⑤考慮できるならすれば良いと思う。特に①、②については、その地域特有の個体もいるであろうから。それ以外はどこに住んでいても平等に起こりうるマイナス要素なので、そこまで考慮する必要はない。	
2728		反対です。税金を使って無駄なものを作ろうとしている。そこまで必要なものとは思えない船橋や市川の渋滞はなんとかしないといけないとは思うがここはそこまでではない⑤→これなら他の施設を作るべき		肺がんの原因は（タバコより）排気ガスではないかと言われてる（喫煙者が減ったのに肺がんはそこまで減ってない）そこの研究をおろそかにして道路ばかり作るのはおかしい	道路は必要じゃない

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2729		・新湾岸道路プロジェクト不要 ・ひどい渋滞はない ・予算（事業費）が大きくかかる ・環境の問題 ・インフラを最優先してほしい（下水道など）		案1は、考えられない→反対	
2730		・生活道路の事故が絶えまなく発生しているなかで、湾岸地域の道路拡充だけで解決するのかは疑問 ・千葉港～幕張の海への観光プロモーションを市として行っているなかでの景観を変えてでの工事をする事への説明が聞きたい ・案-1と案-2の2つを生かした道路つくりを行って欲しい		事業費の使い方を明らかにして欲しい	案-1と案-2のハイブリット案での道路作成
2731	建設費				海上ルートもご検討いただければ幸いです。理由は既存の案はどれも環境へのインパクトが大きく地元住民の反対も避けられないためです。
2732		現在の混雑の原因が道路完成時まで続くのかを考える必要がある。船橋から東京寄りの物流センターはeコマースの発展もあり、今後しばらくは活用されるだろう。現在も新たな物流倉庫が次々と建設されています。しかし蘇我から市原方面の工業地域は、主な産業は鉄と汎用プラを主体とした化学産業であり価格面の競争力も低下して海外企業に押されている。今後の劇的な改善は望めない。そのような状況で、市原←→船橋←→高谷と結ぶルートが本当に必要かは疑問が残ります。船橋←→高谷で十分ではないでしょうか。よって、経済性を考えても内陸道路の拡張がよいと思います。収入を高めるのは重要ですが、他自治体が行っている振興策を行っても仕方がないと思います。（工業一偏倒）内陸の農業の大規模化、活性化などを行うのも一案ではないでしょうか。津波の想定も高くしようとの動きがある中で、湾岸道路の整備は防災面でも問題です。		内陸部から湾岸部に人口が移動してきている状況にあって、湾岸部の住環境や景観の保全、工害の防止は極めて重要だと考えます。内陸部の人口が減少し空き住居、土地の問題も生じているのでそれらの土地を上手に活用して既存の道路を拡張するなどをした方が、市民の生活環境向上には有意義だと思います。稲毛～新習志野までの湾岸道路は混雑は全くしていないので、その道路を上手く活用すべきと思います。混雑しているのは船橋から東京寄りの物流センターの所だけです。（稲毛～新習志野までの湾岸道路）←ここが住宅街なのでその環境は守って頂きたいです。	景観をそこなう高架型は不要です。トンネルは一案ですが耐地震と費用を考えると課題があります。内陸部の道路拡張が最良と考えます。ルートについては上述しましたが、一番の混雑と住環境に影響が少ないのは船橋（新習志野）←→東京間なので、その箇所の整備をすすめるのが先決だと思います。（内陸部の道路拡張が）→多くの住宅街からアクセスでき、結果的に防災（救援）にも使えます。湾岸部の道路では内陸の街は救えません。市長や知事も言っている都市と田舎が混在した千葉の魅力を考えると、田舎性も大事にして頂きたいです。
2733					・シールドで地下構造にするのが良いとは思うが時間とお金がかかりますよね。 ・案の2は、現道の両側に住戸がはりついているので困難かと。
2734				三番瀬等の自然を守る対策が重要。海岸線（特に稲毛海岸）の40年余りに成長した防風林や散歩や運動に毎日行き来している。海の景観を守ってほしい。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2735	観光・景観	物流の大動脈としての重要性を理解している。何らかの対策が必要と思う。しかし千葉市民としては「浜（ビーチ）」は宝です。前市長がファイブビーチをアピールして、オーストラリアから白い砂を持ってきて、さらにデッキを作りまし（稲毛海岸）。浜の景観をこわすことはありえない！！「日本橋」といっしょです。もしⅠ-1であれば市民として「損害賠償請求」の裁判をおこします。Ⅰ-2，2の案は難易度が高くⅠ-1になりそうで大いに心配です。（案）海岸ぞいの道路の真上ならば良いと思います→とにかく浜につきでる浜の景観をこわすことだけはやめて下さい。お願いします！「日本橋の失敗」は二度としないで下さい。安易に走らないで下さい。千葉市役所、千葉県、がんばれ熊谷知事大いにがんばれ！			
2736		人口も減少し高齢化する時代に新たな道路建設をする意味があるのか再検討をお願いしたいです		案1-1、案1-2の海浜ルートは海沿の景観を壊すので反対です。地下構造も地震による液状化が心配されるので反対です。	今ある道路を、専用道路（災害時用）を一般車と分けてはどうか。災害時は封鎖して救急車両専用道路にするなど（八重洲のように）
2737		赤いルートの道幅を広げて高架構造を主体はやめてほしい。357も広げていけば全体的に道が広がって良いと思う。道路広げる時に自転車の道も作ってください。		景観が良くない1-1はやめてほしい。千葉港から養老川あたりまで橋かけてみたら？高架はそこなら良いかな。	
2738	景観保全	案1-1，1-2ルートで案2の手法を用いて景観を守る。部分的に拡張、高架、あるいは橋を架けるとか。千葉にもブリッジがあってもよいと思う。			表に記載
2739		・357はひろげられる場所だけでも広げる ・海ぞいの道もひろげて千葉港のあたりからは高架にする ・高谷JCTから船橋までは高架をあたらしく作って海ぞいの道につなげる。 上記3つでどうでしょうか			問1に書きました
2740	住民への配慮	住民に迷惑がかからないように	住民への配慮	住民が騒音等に悩まされることのないように	本当に新しい道路が必要なのか検討すべき。
2741			予算		新しいルートを希望するが、予算の差が大きいので、利用価値に重きを置いて再検討してほしい
2742					道路の渋滞が気になっています
2743					気候変動などで雨なども増えているので地下構造などについてはしっかりと安全性を考慮したものを考えて欲しい
2744					液状化を経験している地域での新道建設にともない耐震構造に不安を感じます
2745					湾岸沿いに高架を作るのは避けて頂きたいです。（今の環境が気に入って居住している打瀬地区住民です）
2746					357、16号線を拡張した高速道路建設を希望します。また、可能ならば第2アクアライン建設し、分散をお願いします。美浜区新港地区の利便性向上を景観をふまえてください
2747					海側はやはり自然と景観が関わるので是非今の状態をくずさないでほしい357号・14号を整備、特に信号の多さをなんとかしてほしい。横断歩道とのかねあい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2748		真砂のスマートインター開設後の状況にもよりますが南船橋周辺の渋滞や千葉市の高速道路へのアクセスを考えると案1が良いと思います			高谷JCT周辺は高架、海浜幕張付近から地下の構造を希望します。
2749		①特に若松の辺り			
2750		マンション建設など人の動きは年々変化するが道も変化しなければならない。せっきょく的に進めるべき。			
2751					案1-1が望ましい
2752	早期に				
2753	早期に				
2754		渋滞の迂回ルートの対応が必要。自然環境への配慮が必要。			
2755	環境保全	こあじさし、生息地の保全、コストコ近くの渋滞の改善。			
2756					特になし
2757				若松団地立てかえのため稲毛海岸に借ずまいとしています。青いラインの計画だと自分達のたてかえ後の住まいに、赤いラインだと海の生き物たちに影響があるのではないかと心配しています。この道路ってそもそも必要なのですか？いらないような気もしています。	
2758		特にあさ、夕方一方向の渋滞			
2759					検見川から四街道に行く時、とちゅうがすごくこむので、少しでも車が新しい道に行ってくれるとたすかります。
2760					（サービスエリア、パーキングについて県民の声おみやげやさん、食事・飲物を飲める休めるラウンジを所々に作って頂ければ販そくにもつながると存じますが…）
2761					分岐、合流をスムーズにできるよう
2762					道路建設と合わせて地元の住民が受けられるメリットについてくわしくご説明いただければ、賛同する人が増えると思います
2763		豊砂幕張（コストコ）渋滞なんとかしてほしい。ZOZOマリン移転でひどくならないか、とても心配です。よろしくお願いします。			
2764				海岸道路の高架案は反対です。せっかくの景観が悪くなるので	
2765					357はいつも混んでいる。走っている車も多いけど、357に入ろうとしている車も多い。渋滞をなんとかしてほしい。（拡幅等）海沿いの道に高架橋ができると風景がかわってしまいそう。
2766					高架がよいと思う。東京外環道のような防音壁を必要とする。地下もよいが災害時の対応が心配。
2767					費用対効果（10年先20年先に本当に必要か？人工減少
2768					地下ルートが一番望ましい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2769		①海沿いのRouteでが良いです。現在、千葉港から南への道路はなく、国道によりになり混雑の原因となっています。是非とも海側Routeで実現して欲しいです。 ②地下道の選択はさけてほしいです。走行中に地震発生などで水没のおそれもあります。 ③高谷インターでの合流は混雑の原因とならないでしょうか。今の高速を2階だてにすることも検討して欲しいです。少しう回しながらの外環などへの合流を作るなども必要だと思います。			
2770	観光資源景観の向上	・道路新設案の方が土地買収の要が少なくジン速に実現できそうでよい。 ・新設案①と②の抱きあわせで地下をほとんど通り、景観に寄与する。橋部分のみ地上高架がよい。 ・この橋がゴールデンゲートブリッジやレインボーブリッジのように美しく話ダイ性があるものにし観光資源、また住宅地の価値向上に寄与するものであってほしい。具体的にはレトロフューチャーなもの、デザイなどはどうでしょうか？・楽しみにしています。			道路新設案の蘇我IC行きと市原IC行きを両方つくるなど、ルートを一部二重化できるならして、事故や渋滞、工事、災害時、選択できる道すじが残るようにしてはどうか
2771	排ガス防止	稲毛海岸に住んでいます。景観は犠せいにしても良いですが空気が悪くなる、インターチェンジ周辺で逆に混むのは困ります。海風の影響は考えて排ガスが内陸側に流れ込まないようにして欲しい。いっそ海上に高架を作ることは？京葉工場地帯と市川とを直接つなげれば良いのでは？		前ページに記載しましたが、騒音、大気質は重要と思います。また、工事中の影響も考えるべきかと。航路への影響	京葉工場地域と市川とを直接海上で結ぶ。
2772		大変期待しているが、まずは経済効果の算出が急務だと思います。			各案メリットデメリットあるのでよく考えてほしい
2773		首都圏（東京・埼玉）方面との時間距離短縮が県・市の活性化につながると考えるため			
2774		特に⑧子供が多い地域の交通安全性			
2775				自然を守りつつ救急車がとおりやすくこまない道路	
2776		いなげの浜は生かしてほしい			
2777		空港へのアクセス向上生活道路の安全			
2778		①357沿いの拡げるのも良いが渋滞改善できるのかギモンな所もある ③救急車の移動等で道をあけれないときに広い道路だとたすかる。 ⑦空港へのアクセスが時間短縮になればいいと思う		①自然に関してはほどよく確保してほしい ③景観は重視したいが高くなるなら仕方ない。	
2779					普通の自動車の騒音は気になりませんが、暴走族の音が気になります。特に案1の付近は夏休み、春休み期間中になると毎夜暴走をしているので、新しく道路を作るなら、取締りも厳しくしてほしいです。
2780		357沿線の（都心←→千葉）間の交通の利便性を改善してもらえると、生活の質が向上すると考えます。			現実的であるかはありますが、海底トンネルでのルートとなると、自然への配慮や景観に関して見映を損なわないのかなと考えます。最適な形で検討してもらえると良いと考えます。
2781		案1、できれば案22つ			
2782		案1-1が良いと思います。			
2783	周辺の環境				

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2784				③④⑤千葉市美浜区育ちで、子供の頃から見慣れた海岸沿いの風景は、案1-1だと失われてしまう気がして、案1-2ですとトンネルを掘る費用がかかってしまうと思いますので、案2がベターではないかと思います。	
2785					現在のルートを活用する案が現実的と思います。
2786		東京に向かう主要道路がいつも渋滞になっており解消してほしい。357がマヒすると代替がない		稲毛海浜公園の利用や景観はそのままにしてほしい	稲毛海浜公園は地下を通してほしい（問2に書いた理由のため）
2787		工費・利便性を考えて造る。市街地の渋帯解除。			
2788				現状の道路、特に千葉はぬけ道がなく、穴川の交差点は難関です。	
2789					マリンスタジアム移点による渋帯緩和を見据えたルートにしていただきたいです
2790		案2としてしまうと市民の住環境が著しく損われる（市民以外の道路の利用者の増加により治安が損われる）		税金を投入する以上費用が安いのは必す	
2791					道路建設と車の交通量増は「いたちごっこ」というふうに思います。道路を増やすことも大切ですが、交通量を減らす努力が必要と思います。かつて、首都東京から埼玉、関西などに官庁の移動計画がありましたがどうなったのでしょうか利便性もありますが、中央集中をかんわする対策も必要と思います
2792		蘇我IC、市原ICへのアクセスを考慮して、渋滞緩和対策を行なってほしい。		海岸の景観を重視して大気汚染に配慮した対策を行なってほしい。	案1-1沿岸道路新設案を希望する。（京葉道路の渋滞緩和対策にもなる）。
2793		①→新しい道路は新な渋滞を作る。改善にはならないと考えます		自然環境***の保護は特に気をつかうを計画をしてほしい	新しい道路は新なる渋滞をつくるので大気汚染等の環境汚染は増えると思う
2794		R357、京葉道路の渋滞解消に寄与するルートを望みます。海浜幕張周辺の一般道は商業施設で土日はいつも渋滞していますが、それを（改善は難しいにしても）悪化させないよう配慮してほしいです。		・公共事業は事業費が当初から何倍にも増嵩するのが世の常なので、しっかり精査してほしい ・沿道環境や景観は、あまり土地カンが無いので分かりませんが、現代では無視できないものだと思う	・有料か無料かは未定とのことでしたが、交通分散を促すのであれば、キョリに応じた適正な料金とすべき。 ・公共用地に作るのであれば、原則高架でよいと思う。（費用、地盤、工期の面で優位だと思う） ・ICを一般道のどこに取りつけるかは、一般道の渋滞の現況をよく考慮して決めてほしい ・経路の選択肢をふやすため、首都高7号←→京葉J←→高谷J←→｛東関道新湾岸の往来をできるようにすべき
2795					案1-2海辺の景観と沿道環境を重視、用地取得の時間等などを考慮する。最近トラックの多さが目立つ。それも大型。要はそれらを地下を走らせればよい。ついでに地下鉄も作ればよい。高谷（市川塩浜）～蘇我間
2796		とにかく船橋周辺の渋帯がひどく14号、357号だけでは足りていない。高速も東関東、京葉共に朝ラッシュ時ひどく進まないので3本目が必要。			案1-1を主体に、一部地下化が良いかと思う
2797					安全を中心的に考えてほしい。
2798		新道路建設によるメリットをもう少し挙げての説明を頂きたい。完成目標年を設定されているのかどうかも伺いたい。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2799		①357号線および14号線はいつも通退勤時混むので深刻な状態⑧これまで静だった周辺の交通量が増えて住みづらくならないように対応を検討下さい			稲毛海岸海浜公園より臨む富士山の景観などを考えると案1-1は阻害要因になる。案2は極めて現実味があるので先ずは案2-1案1-1の方向にて検討いただくことを望みます。
2800		千葉市役所での展示をみた事が以前ありました。できたらいいなあと思いました。		環境に配慮してほしいと思います	
2801				⑥用地買収が進まないリスクを考慮し地下で検討すべき	
2802	地域住民を重視		住民の生活重視	1.海岸エリアの環境は最低限守る 2.交通重視で環境を犠牲にするべきでない 3.国の政策重視を避け住民生活重視の見方で進めるべき 4.将来像を具体的に示し、今後その通りに実現しているか、しっかりとけんしょうして行くべきである 5.過去様々の提案がされ実施されてきているが、その検証が全くされていない 6.マクハリ地区の開発において、当初の計画と現実の状態が全く違っている過去の提案の失敗等、明確に住民に説明し、それをくり返さない手法を明確にする。	海岸部の景観は最低限守る。海岸地域ルートができる場合、地下道化は必須となる。昭和時代の考え方は捨ててほしい。
2803		・習志野IC→千葉市への357、14号の合流渋滞が困る ・西方面の船橋市（日の出、若松）の渋滞は困る		自然と共存を希望する	
2804	景観		居住地への影響	高架構造とする場合、海沿いの住宅地において強風になったり逆に風が届かず夏場に暑くなる等の影響がない様にしていただきたいです	地下の案を希望します
2805		穴川IC～蘇我ICの渋滞が改善されることは東京方面と房総方面を結ぶ際の利便性が向上することにつながると思う。トンネルルートの場合、景観には良いと思うが工費・工期が大きくかかる上、事故や災害時にあまり機能しなくなるのではないかと思う。		せっかく作った幕張～いなげの浜の景観は損なわないようにしてほしい	357号、16号の拡張だけでは信号もできてしまうので、渋滞の大幅改善にはつながらないと思う。拡張工事期間中に通常以上の渋滞が発生するかもしれない。美浜区の区間は住宅が密集しているので多くの人に大きな負担が生じることがないようにしてほしい（用地買収、騒音など）
2806					生活道路が混雑（交通量の増加）し、生活の利便性、道路の安全性が損なわれること
2807		地域住民にとってもよりよくなったと実感できるルート災害時において湾岸地域の安心となるもの工事においての地域における負担を考えたもの			高架構造はきんきゅう時にやくだつと感じた。道路工事の渋滞が心配。
2808					逆走しにくい作りにして欲しい
2809		無理に道路を広げなくても現状の道路の整備（かんぼつ事故等）に資金を投入した方が良い気もします。			
2810		自然かんきょう（特に海の資源）は、守るようにしてほしい。このエリアの財産であると思う。			
2811		災害時や地震の時にいくつもルートがある方が望ましいと思う。ただ、地盤が強いとは思えないので、その対策もふまえ高額になることが予想されるので景観も含めこわしてまで作るべきなのかなと思った。		生息環境の配慮と景観や騒音対策には配慮してもらいたい。それを考えてこの地域を購入した方も多いと思う。	地下や高い橋を作っては費用がかかるのと、メンテも大変だと思うので反対
2812					湾岸を高架にしてこのエリアの新しいシンボルルートとする。
2813				湾岸習志野IC周辺の渋滞をどうにかしてほしい	
2814					完全な幹線道路にすることで信号をなくし、渋滞をなくしてほしいです

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2815		東京方面に向うのに時間が読めない		個々人の意見を尊重しすぎると、決まるものも決まらない。多少の犠牲は仕方ない、公共の利益を重んじる。	信号の設置方法がおかしい
2816		そんなに渋滞してますか？		高谷JCT→海測の道につなげる高架橋（有料でも可）高谷JCT―ソガIC→357も拡張→海測の道今の道路拡張ソガIC―市原IC→ここは高架橋（有料）ETCのみもし案1-1になった場合でもいなげにICはいらない。	土日のいずれか1日は車をつかいます。回答用紙に地図を描いておいてください。
2817					今現在は特に思いつきません
2818		⑤→高架であったとしても一時ひなんに適しないと思う。⑥→現行の京葉道や東関道を通れば良い		④→現357号拡幅の場合は重視⑥→現357号拡幅の場合は重視	海岸側ルートでも地下と高架のハイブリット案があっても良いと思う
2819		千葉県湾岸地域の付近にある地域の道路は曜日、時間帯を問わず常に渋滞が激しく、まず何よりもこの改善に取り組んでほしい。上記の要因による⑧の悪化（渋滞を回避しようとした車の流入による危険）の改善にもつながると思われ、交通事故の減少などにもつながっていくと思われる。		全ての事柄について最善の選択を行うことは不可能と思うため、効率的に事業を進めるための動きをしていただけると良いと考えている。確かに環境配慮なども大事とは思うが、日本全体の経済的な面での検討もお願いしたい。	案1-1の採用にて、費用や事業期間の観点から現状1番現実的かと思われる。だだし、ICの設ける位置なども評価いただき、逆に357や14号の部分的な状況悪化にならないようにしていただきたい。
2820					海沿いは静かな住宅街の雰囲気あり、あそこに高速ができると住環境が変化しそうなのが気になる
2821				新しい道路が出来る事に賛成です	
2822					①これから日本の人口は現在よりも減少傾に有り、物量の増加にそなえて大きな道路は多いほど良いと思うが、既存の道路拡張ですむのではないか？ ②40年近く住んでいる人間としては景観がそこなわれるのはゆるしがたい！
2823		高架でよいと思うが、地震でたおれないもので			
2824					・貨物の利用でトラックドライバーや車両の削除減 ・既設の道路に右折レーン追加する ・信号機の表示の最適化etc今でもやれることは沢山あると思う。道路を作った後の維持・管理も加味し検討してほしい。
2825					渋滞少なくする為の新しい道路がほしい
2826		渋滞の解消を一番の目的として検討をして頂きたいです。信号をほとんど少なくする、高速道路の出入口等のイメージを基本とする等。		自然環境への影響を少なくさせるのに最善な構造の検討をして頂きたいと思います。	区間によっては高架、トンネル等に分ける等の検討も行ってほしいと思います。
2827		渋滞はそんなにひどくない。案1は反対です（環境や事業費用が問題）。		環境や事業費用を考えても不要と思う。下水道などインフラを優先してほしい。	
2828		茨城県日立市には海の上を走る道路があります。案を見るとその様なところもある感じ。期待しています。自転車・徒歩・車が安全に通れる道路を期待します。			
2829		災害時に機能する道路であって欲しい。1の案は神戸地震のイメージがあるが、対策をアピールしてもらいたい。2の案は水対策についてアピールしてもらいたいです。この次オープンハウスやパブコメを行うときは、ぜひVRなどで可視化してください。		環境は大事だと思う。その中で少しでも景観に配りょできればよいのではないか。	
2830		より便利な新道路ができると赤の道路がより混雑する気がする。予算がゆるすのであれば案1-2の好ましい幕張や稲毛の浜は貴重な観光資源のため景観をそこねるのは良くないと感じる。		幕張だけではなく新道路より再開発がすすんですみやすい街にしたい	昼の京葉線は本数が少なく朝も都内と比べれば本数がすくないため新道路による千葉と東京のアクセス向上、道路新設案による経済の動きをもっと具体化してほしい
2831					景観を維持するために地下構造を希望

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2832	雪せつ時				夕方のラッシュ時に稲毛16号が混むのが気になります。人の横断まちなし
2833		新湾岸道路を布設する為に説明会を多数の会場で開設・新聞折込チラシにも入れ、公共施設にもおいて、既成事実を作った上で、アンケートの賛成・反対に関わりなく進めようとしている意図が見えている。環境グループ（野鳥の会、三番瀬署名ネットワーク等）に属し、皆で反対している。			
2834	アクセスの向上				スマートICの設置
2835		④→具体的にどういうことか不明			
2836	千葉県をどうしたいか？ポリシー	東京湾内環状地下道を考えては？		三番瀬、谷津干潟だけを保全してもしょうがない	高架にすると港にアクセスする船の高さ以上にせざるを得ないので大変です
2837					東関東道路の一部、無料区間等。
2838					道路利用の料金をなるべく少なくできるように努力してほしい
2839					用途別の走行レーンの設定をする
2840					ルート帯の利便性を重視するとともに自然災害も考えたほうがいいと思います。eg,地震により津波。
2841		・災害時の物流・救急ルート確保としては、海岸に寄り過ぎない方が良い。 ・臨海地域に増える物流センターへ往来する大型車両が、生活圏を短距離で抜けられる道路の整備が必要。 ・海側の高架ルートの場合、景観以外に、風の流れを考慮する必要有り。内陸の気候・気温に影響が出る。都内湾岸エリアのように、沿岸に高層建築が林立すると事後が大変。ランドスケープ全体を考えた、道路建築行政を期待。		今残っている自然環境は、そのまま残す努力が必要。コスト意識も重要だが、100年・200年後を考えいかなければならない。子々孫々に恥じ無い決定を下せるように。	357号線ルートの高架化の検討を希望
2842		渋滞の改善特に西警察356の道			
2843		357や14号、高速道路の慢性的な渋滞改善は大切だが、それらに流れる一般道の渋滞も住民には非常に重要な問題であり本施策にあたり共に改善を願いたい		検討されている地域はとても大切な自然環境が多く存在している。これらをこわすことなく検討していくことがいまいる我らの使命であると考える	十分に検討された結果のルートであると思われ今ある案からの選択で良いと考える
2844				景観は、幕張～稲毛まで配慮いただければ他は工場地帯かつ東関道、京葉線の高架もあるので問題ないと思います。	案1は、幕張、検見川、稲毛を除き工場地帯が主と思いますので、高架構造を基本に一部地上もしくは地下構造が望ましいと思います。案1、案2ともに並行して事業化しても良いのではないかとも思いました。いずれにせよ早期の事業化を望みます（40代なので車を運転しているうちに！）
2845		車線の増設（現在の2車線から3～4車線へ）は賛成、多少の事業費の支出はやむを得ない。			稲毛の浜等は景かんを良く地下構造にして他の地域は高架橋にする等、複合しても良いと思います。
2846				③⑤ー特に重視しています。よろしくお願いします。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2847					災害に強く。も大切ですが環境を第一に。景観も。よろしくお願いします
2848					オーシャンビューのマンションを資産価値を重視して購入したので景観が損なわれるのは非常に困ります。この地域はそのような方が多いと思います。この点を是非ともご考慮いただけるとありがたいです。青のルートを希望します。
2849				東京湾の中で貴重な浜辺だと思います。できれば残したいです。	現在の湾岸の景観がとても好きです。青いルートを希望します。
2850					ルート案1-2港湾・ジャンクション以外はすべて地下化の案がベスト。他の案は機能面環境面で、改悪となる。千葉市景観計画を尊重した案として下さい。
2851					環境に配慮した道路にしてほしい。一度作ってしまったものを元に戻すのは不可能に近いと思うので。今、稲毛、検見川、幕張の浜は市民のいこいの場となっており、この土地の価値を高めているものの一つなので、景観をそこなう道路は将来的にもメリットが少ないと思う。
2852				交通量が多くなるのが心配。	景観を損なわない様にが1番です。鳥も来なくなってしまわない様地下が良いですね
2853		①はもちろんですが、医療関係者としてはぜひ③に力を入れていただけると有難いです			
2854					案1-1は、景観がそこなわれ、いままで保っていた海岸の風景が見れなくなってしまうため、希望しない。現道拡幅案を一番望んでいる。
2855		私は美浜区に住んでいますが、案1-1道路新設案（高架構造）は絶対に反対します。海浜の景観が失われる事と、ICもうちの近くには新設されない予定ですし、他地域からの車両が大量に通過するだけの何もメリットがないからです。海の景観は大切です。高架は作らないで下さい。			
2856		・幕張～いなげの浜の景観、観光拠点として千葉市の収益源になっているので、それをそがいしないようにしたい ・未来の交通について自動運転、モビリティ、等のりものが変わっていく？いろんな移動手段を説討してほしい ・つくること、こわすこと今後、経済が縮小し、人手不足になる中、現在あるインフラの整備もおいつかなくなる見込みなので、手っとり早くつくるだけを考えるのではなく、管理のしやすさ、撤去、そこまでイメージして考えられたら良いのかなと思う			高架にする場合、景観を考えた設計・デザインにしてほしい
2857	実現までの時間				地下案が望ましいが高架のデザイン性や高架下の活用案次第では高架もあり。
2858	予算初期投資維持費				地下構造は初期投資額が大きく、洞内での事故対応が心配です。
2859					案2より案1のルート新設がいい。仕事からの意見として新設ルートで大地震等の安全上に不安がある（お客様を乗せるので）
2860					案1-1を希望します。
2861		①→もう少し高速道路のルートを増やしたら渋滞なんかも防げるだけでは無く人や車の通りもスムーズにいくかと思います。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2862	渋滞はしてない	外環ができるとも大変な工事、長期に渡る工事、それも完成してなない。2兆円・1兆円・5000億…そんなお金日本にはあるんですか。私たちの税金で大企業の仕事を作り出そうとしているのですか。今の道路の修理、千葉街道などの利便性をよくすること、幸町へ抜ける道路の渋滞は解消すべきです。		海辺の自然環境は決して破かいしてはならない。ラムサール条約を決めて稲毛の浜の保全にも力を入れてほしい。凍結されたままにしてください。子どもがぜん息にかかって大変なときがありました。（京葉コンビナートの排気ガス）やっと落ちついてきているのでこのままにしてほしい	
2863		一番は渋帯する場所をどうするかだと思います。希望は第二湾岸で浦安の内側から太田市場に直接行く別ルートがあるとありがたい。浦安・船橋近ぺんの渋帯は、本当にきつい			
2864					沈埋トンネルが望ましい
2865				高齢者減少に共なう、車も減る。そのバランスは？	
2866	経済性・自然災害	1）将来の税収の増減見通しも考慮してますか？ROIはどの位に見詰っていますか？ 2）自然災害（富士山の噴火や首都直下地震等）のリスクマネジメントは？ 3）有料道路にすべきだと思う。 4）将来の若者への負担が過大にならないでしょうか？ 5）千葉県には地下鉄が無いが、道路でなく鉄道という選択肢もあるのでは？			地盤がゆるくないですか？南海トラフや首都直下地震で一瞬ですべてが無駄になり、残るのは借金だけ？という事態はぜったい無いと言い切れますか？高齢化と人口減社会で本当に必要なのだろうか？案2で充分？
2867				事業費がばく大にかかるので税金でまかなえるか心配です。	
2868					①湾岸道路整備とともに東京湾横断道路を充実させるべきと思われる（複数架橋する。）がどうか ②将来の自動運転（車の）の進歩により自動車数の抑制がはかられるとの意見もあり、それによれば今後の道路の必要性も変わってくると思われるがどうか。
2869		千葉市の道路は渋滞が特にひどいと思う（過去に住んだ兵庫、岡山、愛知と比較して新道路建設を急いでほしい		環境に配慮するのも大切だが渋滞による大気汚染の方が心配。アクセス向上によるタイムロス軽減と環境の為にも早期の実現を！！	できるだけ国道とは別のルートを！！
2870					トンネルではなく、地上ルートを望みます
2871		⑨船舶の高さに干渉をする恐れがある。高架化は検証に慎重にすべきと思う。			
2872					案1-11-2は海岸沿の自然をこわす。又高架は住宅からの景観をこわす。地下は工事費がかかりすぎる。案2が妥当と考える。
2873				慢性的な交通渋滞を解消することも、環境を保護することにつながると思います。全てを保全すること＝自然環境保護と言いきれるのか、擬問に思います。景観のために地下化を望む声が多いのかもしれませんが、それは費用が多くかかること、維持費も多くかかることをしっかり理解してから決めないといけないと思います。	
2874		①及び⑥について。市内は交通量が多い道路が複数あるが、大型ショッピングモールの休日の混雑やイベント会場等1つイベントがあった場合、その出入りと重なってただでさえ混雑している道路がより混雑し、目的地が到達に時間を要することとなるため、①タ～⑥は考慮されるべき事項と思ます。			
2875		湾岸道路の渋滞解消のため是ひとも必要と思います			環境等を考えると地下が望ましい
2876					357号と高速道路を横切る道路を新しく作ってほしい。習志野市だと秋津・香澄の交差点しかないため。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2877					ICを湾岸習志野と湾岸千葉？の間につくってほしい。具体的には歯科大や西警察あたりに1つICをつくってほしい。案2を推奨。
2878		統計的に慢性的な渋滞部分のみ地下構造等、フレキシブルに道路案を作成願いたい。			
2879		船橋市の海沿いの道路は渋滞がひどく、入るのが苦痛である		建設費の高騰による税金への影響を懸念する	
2880					案1-2がいいです！
2881		湾岸より南北の道路が弱いのが気になっている。			どちらかと地下がいい
2882					個人的には案1-1がいいと思います。
2883		市川～幕張間の渋滞が酷い。車線数が不足しているためであることは明白。早急にルートを確定し開通を望む			三番瀬にできるだけ影響を与えない様ルートを決めてほしい
2884		幕張→東京方面への渋滞をどうにかして欲しい			
2885		バイパスで信号なしがいいです			
2886				私は千葉市の海辺（いなげ～豊砂）で水辺活動（ビーチクリーンや水質調査）を行っております。海辺の活動を続ける中で生き物が東京湾に多くいることや水辺の環境について関心を示し、環境教育という点で前向きに多くの方に知ってもらうことができています。道路ができることは心から望んでいる一方で、水辺の環境や景観は守ってほしいと思います。	案1-2は良いかと思いますが、地盤やルートの安全性が若干心配ではあります。できれば案1-1はやめてほしいです
2887		・道路幅を広げる ・海岸道路の高架は景色が良くなくなるので反対です。			
2888				海辺の公園、住宅地、砂浜の連続性の維持	
2889					案1がいいと思う
2890		14号、357号の慢性的な渋滞は、検見川ICの設置のみでは改善不可能なため新ルートによる千葉港・市原へのアクセスは不可欠である。早急なアセスメント、および事業計画を希望する。			高規画＊＊＊道路の設置によるそう音・排ガスに対して、地下トンネルの設置も含めるべきでは。特に稲毛海岸地域については、生活圏とも近いため、地下トンネルであることが望ましいと考える。
2891					地下道路の整備が良いと思いますが、工事年数を考えると、案1が良いとも思います。
2892				ベイタウンの景かんを守りたい。	案2現道路拡幅案を希望します。
2893					生活面での渋滞を減らしてほしい
2894					・京葉道路と合流する際の渋滞の緩和 ・ルートにより料金が違ったと思いましたが、何とかなりますか？
2895				人口が減る中で、完成した際、どのくらいの利用者がいるのか、採算が取れるのか心配。稲毛海岸や、ポートパークからの景観は是非残して欲しい。	
2896	右欄に記載	・案1と案2の両極端なルートだけでなく、ミニバイパス、ミニ高架化、交差点改良、部分拡巾なども取り込んだ案3、4、5…の複数案を検討してほしい。 ・将来的に負の遺産とならないよう、B/Cは大き目になるルートを選定してほしい。		・住民合意形成はしっかりやってほしいです。	・ルートの中で全て高架、全て地下、全て拡巾といった極端な構造ではなく、ルート中でこれらを組み合わせて構造を考えてほしいです。
2897		目的地を目指す際、渋滞を考慮して出発時間を考えなければならない。また、渋滞による排気ガスが与える環境への影響も改善が必要。		生態系が崩れない様、対応が必須	工事費用はかかるが案2海岸の地下希望
2898	自転車専用道路拡充	湾岸千葉、習志野IC出口付近の車線拡充高谷～市原迄の道路新設→市原SA拡充			
2899		個人的には湾岸高架ルートが良いと考える		コストは投資やメンテナンスも入れて時間も含めて考えるべき	湾岸高架ルート

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2900		高速にいるときも、高速からおりたときも渋滞があるともうちょっと道路改善してほしいなと思う。ただ私の運転はうまくないので現在の道路の幅を増やすとなると迷いそうでこわいなとも思う。新しい高速道路ができるとうれしい。家からも近くなるので			埋めたて地での高速道路の安全性が若干不安（地震）
2901		・現状京葉道路貝塚渋滞の解消 ・人口増加対応のキャパの拡大			景観の確保
2902				ICの場所が住宅地の場合不安がある	ふく雑なルートにはしないでほしい
2903		現状、市川～千葉間の慢性的な渋滞は目にあまるものとなってます。千葉県民のみでなく、県外からの観光客にも悪い印象をあたえているので早い改善が必要と思います			案1-1の高架案が良いと思います。ただ渋滞の解消にとどまらず、ぜひ海がきれいに見える道路にして欲しいです。背の低い車でも見えるような配慮もおねがいします
2904	特になし		特になし		トイレ休憩がちょこちょこあると良い。トイレが近いので。
2905		千葉市の魅力が向上する案にして欲しい。海の見える道路は必須です。シンボリックな橋も必要。デザイン性の高い高架道路にし、地下構造とのハイブリッド案にしたらどうですか。現道路拡幅は反対です。			
2906					海側の地下がよいと思いました
2907					とにかく湾岸道路の渋滞をなくしてほしい海の下に道路を作ってほしい
2908					中央分離帯などの緑地化
2909		環境・騒音関係は考えなくていいと思います（元々湾岸地区の騒音がうるさすぎるので）		・地権者数の増加を妨ぐためにトンネル（大深＊＊＊度法）を活用したルートの設定 ・高架の場合もなるべく沿岸側の法人地権者（工場の構外移転や構内再築を活用）を中心としたルートの設定 ・道路拡幅は一般の難地権者が増えるため避けたい。	・草の根でのこうような活動についてご対応頂きましてありがとうございます。 ・今後は様々な意見が出てくるとかと思いますが、早期供用完了に向けよろしくお願いします。
2910					・新道路検討とともに、高速料金見直しによる渋滞緩和も検討して欲しい。 ・スマートETCの出入口を増やす。
2911		船橋～千葉方面に夕方、松ヶ丘や穴川での渋滞をなんとかしてほしい			ICを分さんさせてルートをえらべるようにしてほしい
2912		費用はかかっても良いと思うので渋滞の解消や目的地へのアクセスが向上する方法になれば良いと思う。		高架だと景観が悪いと思うので地下にした方が騒音も減ると思う。	地下構造にして、火災発生時の避難ルートの確保をしっかりして欲しい。
2913					357との立体構造
2914		週末の混雑をかんわしてほしい日の出交差点など			
2915					住民としては地下構造の新設が望ましい
2916					浜辺に高架が建つのは反対
2917					蘇我ICから市原ICまでは館山道があるので赤い道路（新高速）の分岐～市原まではいらないような気がします。しかもこの部分（蘇我ICから市原ICまで）あまり混まない（国道は混んでるけど）
2918		高速道路として高谷JCTから蘇我ICまでは必要性を感じるが生浜から市原ICまでは高速は必要性を感じない			
2919					・357に入るとき車が多く、渋滞している。拡幅してほしい。 ・海ぞいの道に高架橋ができると風景がかわってしまいそう。
2920				①←守っていくのはとても大切だと思っています。	357現道の2層化に賛成。用地買収費用は安くすみそうだが建設費が増加しそうなので他のルートとの比かくが重要だと思う。
2921		特に船橋近辺の渋滞改善を期待します。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2922					赤の方が＊＊＊いいと思います。青の広げただけではあまり意味ないと思う
2923		道路新設の高架型が一番良いと思います。地下は水害の可能性があるし、現道拡張は立退き問題で困る人が出てくるから。			高架型にする際もわかりやすさが大切
2924					海の景色が楽しめる素敵な道路をドライブしたいです。
2925					ららぽ～とZOZOマリンコストコetcのじゅうたいかんわ
2926					地下にして安定して通れるようにして欲しい。眺望はもともと期待しないので渋滞を減らすのに注力して欲しい。その方が周辺の市への経済も良くなって費用対効果が良くなると思う。
2927		国道357号の蘇我、船橋、市川、稲毛、14号の穴川ICあたりは日中いつも混んでいる。なるべく建設費、維持費がかからない方法で渋滞が緩わされると良い。		自然環境、景環を維持しつつ騒音、大気質が悪化しないことを望みます	357蘇我あたりはぬけ道がないので高速道とうまくつなげてほしい
2928		・なるべく早く渋滞を改善してほしい ・事業費は高くなると思うが、トンネル案は海の環境や景観の面で良いと思う			
2929		国道14号の渋滞解消の為バイパスの様な位置付の道路にして欲しい。		自然環境を優先にしてほしい	海辺の景観及び環境（生態系）を壊さない様に地下に建設した方が良い
2930		案1は景観がわるくなり、湾岸の生活者に影響が強く与える。16号の高架化はよい。			16号と357号の2階立てならよい！
2931					バスや公共交通機関の充実
2932					案1-1だと景観が悪くなると思う
2933					案1-1は景観が悪くなるので反対です。
2934					専用交通機関の併用（LRT等）
2935		ベイエリアの観光とショッピングにおける渋滞が減ることを望んでいます！			
2936					幕張ベイタウン周辺は、景観が大事なので、そこだけでも地下通路にしてほしいです！！
2937					沿岸地域の高架化による景観そう音等居住環境の悪化
2938				景観は良くしてほしい	ちか構造
2939		既存道路の改良で改善出来ないか見直し必要		今後の人口推移を考慮必要	
2940					混雑緩和ができるような見通しのよい構造
2941		現在は美浜区に住んでいますが、以前は西船橋に住んでいました。国道14号は片側1車線で慢性的な渋滞、357号も市川～ららぽーと前まで渋滞しており移動が本当にストレスでしたので新しい道路には渋滞改善を期待しています。一方で海沿いの景観には配慮を頂けますと幸いです。			
2942	開通までの年数				立体交差など、信号まちの少ない構造
2943					南船橋のララポートがすくように
2944					時間帯や曜日などで車線が可動して車線数が変更出来ると良い
2945					渋滞しない
2946	現在ある環境への配慮				
2947		16号の渋滞緩和をお願いします			
2948					じゅうたい改善に期待
2949		357号の船橋市区間、14号の船橋市区間だけがネックなので、そこを改善してほしい。また、同時に南北ルートもお願いします。		可能なかぎり、国から出してもらって下さい。	357の上り下りを改善するだけでも良いとは思います。
2950		谷津干がたや海浜公園等の自然が多く残る場所があるので、今まで通りその景観は残してほしい。海浜幕張の海沿いは慢せい的な渋滞があるので、その解消もしてほしい。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2951		房総半島から帰ってくる車が休日夕方に多すぎて目詰まりを起こしているのを何とかしてほしい		海辺の埋め立てや、海の景観を損ってほしくない。	地下化、（高架など、地上部への建設は絶対反対
2952		海浜幕張～稲毛海岸のレジャーイベントの活性化するような他県・東京からの来訪が出来るような道路が良いです		費用対効果がみこめるのであれば予算をかけても良いですが、作ることを目的とする道路になってしまうのであれば、不要です。	14号と357の合流（下り）の渋滞かいしょうしてほしい
2953					三番瀬、谷津干潟、用保護。海岸の景観が悪くなるので高架はやめてほしい。強風時もあぶないため。
2954		災害時（震災時）の物資供給ルートの確保は重点的に対応いただきたい。		特に大型車が通行する時の排ガス規制等周辺の動植物に悪影響及ぼさないような工夫も必要。周辺の市町のみに税負担かからないように対応いただきたい。	現在実施済の千葉市庁舎前の地下道のように路道の全てを地下道にするのではなく部分的な地下道化でも十分に効果ある渋滞ポイントも多いと思います。そういった改造で費用も安くあげられるのであれば取組みの一助といただければ幸いです。
2955		車通勤していた時期とても渋滞になやんでいたので、ルートが増えるのは良いと思う			説明してくれた方がわかりやすい言葉で話してくれて良かったです。パネルはあまりくわしくは見れませんでした。
2956		357号、14号とも渋滞がひどすぎます。元首相の選挙区なのになさけないです。税は財源ではないので財政拡大をして公共事業をやりまくって下さい。消費税もハイシ！ガソリン税もハイシ！		谷津干潟は昔みたいに自由にあそべるようにしてほしい。ラムサール条約を白紙に！	ちばにシンカンセンとリニアモーターカーを走らせよう。ちか鉄もつくろう。
2957					既存の生活道路がそのまま活用できるようなルート・構造
2958					海側の高架道路は絶対反対
2959		浦安～幕張にあそびにくる時にいつも357が混んでいて改善してほしいです！！			
2960					現在確保できている用地と現道を合わせて拡幅できれば安く実現できそうな気がする
2961		国道16号の蘇我以北はいつも混んでいるので、沿岸にも高速があるとうれしい。			
2962	周辺環境への影響	新しく作るなら周辺住宅環境への配慮をして皆が納得出来る環境整備を期待する			なしもしくは既存道路の拡張・改善
2963		都内に向かうルートが限られているので、新たなルートが増えてくれる形が良いと思います。			京葉道路や東関道とのアクセスの良さが必要だと思います。
2964					赤いみちがいいと思います。（海寄りのルート）
2965					新浦安方面へ行きやすい道ができれば、ディズニー渋滞へのかん和が期待できるのかなと思います。
2966		高速道路案より有料トンネル（一般道）を希望。 ・食品コンビナート（船橋）←→海老川対岸の埋立地 ・旧江戸川を挟んだ対岸の埋立地 これによりアクアリングちば周辺より2～3のトンネル（有料）で浦安までつながる。景観もあり、報道のような湾岸高速は止めたいところ。 ・第2は千葉港を挟んだトンネル（有料）大型船が通るため全てトンネルしかない			
2967		案2現道拡幅案（一部道路新設）で、十分と思う。		案1-1、1-2は、予算的にも、環境を考えても不要。	
2968		現状の道路を広げる形で早期に改善をはかって頂きたいです。			
2969		海沿いに橋をたてて道路をつくるのは景観が悪くなりそうなので希まない。			
2970					幕張の浜～稲毛海岸間の、海辺の景観をこわさないよう配慮してほしい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2971		・高谷で終点とするだけでなく東京・横浜方面への延長を希望します ・高谷IC付近の渋滞が更にひどくなるのではないかと心配しています		幕張ベイタウン地区は景観保全地域に指定されています。景観において課題の残る高架案には強く反対し、トンネル案を支持します。日本橋も景観を考慮し、高速道路の地下化をすすめている昨今です。又、高架下の治安やコンクリート柱へのイタズラも心配されます。是非ともトンネル化で進めて下さい。	
2972		GoogleMap等で渋滞が予めわかっていても、迂回ルートがなく渋滞に巻き込まれるしかないので選択肢があるとよい			車線を増やす
2973		通勤・帰宅時間帯の渋滞が多い			沿岸部ですか可能なら地下もありかと思います
2974		美浜区から習志野方面へ日用品の買い物に行く際にメッセなどのイベントで渋滞がこまっています。生活に利用しやすい道路のけいかくをお願いします。			有料ではなく、一般道だと、渋滞の改善と、自分生活に利用するには使いやすいと思いました。
2975		案1-1,2は環境への影響が大きいと思われるが、それについての言及が見当たらないのが大いに疑問である			
2976		費用ももちろん重要ですが単に安価になる計画ではなく、総合的に見て、渋滞の緩和や利便性の良い案を検討頂けたら嬉しいです。住民にとっては普段利用できる一般道での計画を希望します。			
2977		湾岸の景観の保持を希望する			
2978		よく、まくはりに来る時に渋滞をみかけるので、自分がこうなるのはいやだな～と思うのと、事故などがなくなれば死亡リスクなども減るので、そういう心配が減ったらいいなと思います		自然環境をいしきしないと将来の子どもたちの代などで大変になると思いました。ただ、かなしい事故などは減ってほしいので、ルートは、こうりょしてほしいです	
2979					16号の用地にも1本道路をふやす
2980				新しく道を作るとなると事業費は高くつくと思うので、そこはしかたがないと思う。先の事を考えると道を作って渋滞を改善することが仕事や周りの住人にとっても使いやすい物になっていくと思う。	
2981		東関道と近い場所に並行して構築する必要性ないのでは。将来的に維持カンリできなくなるリスクも視野に入れてほしいです。今のままで充分と考えます。			
2982		海辺の景観は、県や市（近隣）住民にとって財産だと思う。経済性・効率性もわかるが、海辺に高架物を建てて街を海を分断してしまって本当に良いのだろうか。お金で測れることだけではなく、広い視野と柔難な発想で考えて欲しいと思う。土建会社等に誘導されることのないようお願いします。		海辺の景観	
2983		ららぽーと辺りと蘇我の渋滞緩和につなげてほしい。税金がかかったとしても。			景観は2のつぎの話かなと思う
2984		湾岸地域の人口増加による渋滞の緩和、緊急時のルート確保			首都高へのスムーズなアクセスが出来ると良い
2985		船橋競馬場や浜町附近が常に渋滞しているので新しい道路は必要だと思う。京葉道路や東関東自動車道も混んでいるので新設の高規格道路が出来ると物流や移動時間の短縮につながると考える。		用地取得に時間がかかると実現が難しくなるので、費用が多少かかっても、国や自治体、企業が所有する土地に建設するのが望ましい。	高架新設案が最も実現性、経済性が高く早期着工が見込めると思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
2986		浦安・市川方面から、船橋・幕張方面に毎週車で買物に行くが、渋帯がひどいので何とか解消してほしい。高速道路を使っても渋帯しているので、高速道路の意味がないと感じる。経済的損失も大きいので早期に実現してほしいが、環境や周辺にお住まいの方への一定の配慮も必要と考える。東京方面からの利用もあると思うので、税収に余裕のある東京都にも費用負担してもらいたい。			災害や事故の他、アクアライン閉鎖時に湾岸に流れてくる車もあるので、干回できるように、拡幅以外の案が望ましい
2987		三番瀬、養老川河口＊＊＊、検見川幕張、稲毛の浜の環境と景観を維持して欲しい。船橋、市川、千葉港付近の船舶の航行は確保しなければならない。周辺一般道の渋滞は別途対策が必要。より具体的なルート、構造、費用負担を提示して欲しい。			船橋海浜公園部分、干潟は避けて欲しい。すると海浜公園北側から市川航路を越えて高谷新町へ抜けるルートになるのか。高い橋（海面から20m？）を架けることになると思うが環境への影響は？
2988					富士山が見られるような眺望は残すべきと思う
2989				自然環境に配慮した上で、交通渋滞の解消ができるようにしてほしい。	
2990				用地取得にかかるお金よりも時間がかからない方法を選択してほしい	幹線だけでなく市道、場合によっては生活道路と接続して、幹線への集中をなくしてほしい
2991					千葉東JCTが渋滞するため、そがのうかいルートを期待しています
2992					防災緊急＊＊＊を重視した構造
2993		渋滞の改善も必要ですが時間をずらすことも重要だと思う			新しいルートをつくるより今ある357を強化することが望ましい
2994		②←もし、これらを解消して良くしていきたいのなら、案2が良いと思う。ベイタウンに住んでいるので、幕張やいなげの浜を素敵に整備しているのに、景観をそこなうビーチに道路を作るのには大反対です。地下に通せるのならいいと思いますが、現実的に難しそう。浜をおしゃれに、すてきにして下さっていること、感謝しています。住んでいてきれいで、とても良いところだと思います。 「ゆ」が、景観くずしてしまったのも残念です。もっと、おしゃれな建物にしてほしかった。		自然をこわすことは、今の時代に逆らうこと。「環境を大切に」と、子どもたちにも教えている大人が、わざわざ、浜、海を破壊してしまうようなことはしないでほしいです。自然は守りましょう。千葉の都会派海大好きです。	問1にかいてしまいました。ルートは案2でおねがいしたいです。ぜひ、きれいな浜は宝にして、それは人を集客する力にもなります。今まさに幕張からいなげにかけて、きれいにしているのだから、それをつらぬき、車やトラックは、陸の案2でがんばって下さい。
2995				自然環境を守りながら、ルートと考える。	
2996				三番瀬などの環境は重要であるとともに、人をそこに集めることも重要である。道路と建設は重要であるが、自然的けいかんを残すことは最重要である。	
2997					16号の拡張が現実的ですが、案1-2が理想的かと思います。第2のアクアラインみたいで良いです。
2998		船橋市に在住していますが、慢性的な渋滞に悩まされています。改善に向けて取組みの推進をお願い致します。＊＊＊		渋滞による経済的損失は大きなものと捉えています。環境、景観の考慮も必要と考えますが、その為に、この取組が、停滞することのないよう、積極的な推進をお願い致します。＊＊＊	内陸側への迂回ルートも是非ご検討ください。＊＊＊
2999	景観・環境	・357線などは、一般車両だけでなく、京葉工業地帯などの運般車両も多いので、①案の方が効果的 ・千葉市の臨海部は丁寧に市街地整備が行われてきたため、景観なども良く、①-2案（地下）の方が望ましい		・首都圏の中でも市川～千葉周辺は良好な地域なので、事業費がかかっても最良の案を採択すべきでは（①-2案） ・埋立地の市街地が成熟してきているため、再度大規模な工事が入るのは望ましくない（60年前と同じ反対運動が発生するのでは？）	・①-2案が良いと思います
3000		慢性的な渋滞は、産業全体に非効率。千葉の発展のため、是非改善してもらいたい。			幕張～稲毛の海岸の景観は、大切にすべき。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3001		車だけでなく自転車等も使い易い道路にしてほしい		※リスクについて面倒な手続なく公共地等があれば活用して早期に進むようにしていただきたい	
3002					現在の住環境・景環・自然環境への影響は最低限にしてほしい
3003		とにかく千葉県北西部の道路はまともに機能していない。南北方向はともかく東西方向だけでも早急な改善が望まれる。		三番瀬や、谷津干潟は、影響について急進的な反対派が存在するが、ノイジーマイノリティであり、無視してほしい。それらは確かに大事だが、新湾岸道路がなければ地域社会そのものが死ぬ	
3004	工事による交通渋滞				新湾岸はバイパスとしての役割を主とし、分岐や交差は少なくしても良いと思います。
3005					自転車専用レーン、バス専用レーンが必要だと思う。
3006					早期の開通を希望する
3007					既存道路の上に高架を通すのがスムーズに進むと思う。印西市の計画道路を作るのを優先すべきと思う（京葉道路の交通量は減ると思う）
3008		船橋357の市内の信号渋滞とか気になってます。			
3009					地下が望ましいと思います
3010		357号線の慢性的な渋滞を改善してほしい。			海浜幕張付近に高速バスの降り場を設置する。
3011					今まで大型トラックの通行がなかった一般道路に大型トラックなどが通行しなくなるとよい（騒音・震動が気になる）
3012					海ルートの場合、357へ出る為に住宅地に大型車が通行しないか心配。地下ルートの場合、美浜区はうめたて地なの、じばんちんかしないか心配
3013					自然環境、海辺でのレクリエーションに配慮し、地下、地上を合わせた新規ルート案はあるのか。
3014					事業費をミニマムに
3015		栄町に住んでいます。出掛ける際に千葉方面だと時間帯を考えて動かないと渋滞にはまってしまう。秋津のファミリーマートで事故を起した際にレッカー車が到着するまでに2時間位待ったので不便に思いました。		谷津干潟はラムサールもあるので、なるべく島達に影響の無いようにしたいです。	現道路を拡幅案で考えてます。
3016					特に無し
3017	空路の活用		技術の発達	ドローン等の活用による社会の変化	物流や人の移動の手段としての道路だと思うのですが、道路建設に投資するという考え方以外の検討が必要と思います
3018					景観がいいというのは大切なことなので、そこは保存したままがいいと思う。湾岸道路の景観が好きでドライブ目的で使用しているという話もよくききます。
3019					自動車専用であれば交通の便利差も向上すると思う
3020		現状渋滞がひどく、短距離でも移動に時間がかかる。道が狭く緊急車両を避けることもできない。新しい高速道路ができることによって渋滞、緊急車両の問題を解決できればよいと思う。又、生活道路への車両が減ることで事故のリスクも減ると思われる		自然環境との共存は可能な限り取るべきであると考える。用地取得に時間がかかりすぎるのは問題の先送りとなるので良くないと考える。事業費がかかりすぎるのは問題だが高速道路の使用費から補填すると良いと思う。	案1-1が個人的に折衷案となっていて良いと思う。前述で高速使用費から事業費の補填と書いたが、安ければありがたい
3021		慢性的な渋滞を改善する事を最優先で実施してほしい		事業費は高額になってもかまわないと思う	1-1案が良いと思う

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3022		現道拡幅が1番現実的だと思うが、あまり渋滞の改善にはならなそう。（そもそも事故等もよく見かけてとにかく混雑している印象のため）赤いルートで道路ができれば渋滞面は改善が期待できそう。		自然環境を保護していくために今の環境を保つ→道路を作らない方が良いとも思うが、便利にしていくためには仕方なさそう。千葉は海辺に面しているし観光も人気なので景観をくずさないでほしいという思いもある。事業費がかかったとしても地下構造が実現すると良いなと思う。	
3023					357の地下道路をのばしたらどうか
3024		渋滞による経済損失を無してほしい			交差点での信号持ちを無くしてほしい
3025					ららぽーとやイオンモールがある辺りは、お休みの日だけ運転するような方が多く、事故になりそうな場面をみかけることがあります。わかりやすいつくりだと良いなと思います。
3026					既存の交通ネットワークとの接続
3027				貴重な自然は必ず残して欲しいです	
3028		内房―外房のアクセスの利便性。首都高を経由しない千葉―さいたまの交通網の整備。			①高架②拡充③地下の順で
3029		京葉道路はどちらかというと内陸側にあるためICを降りてから湾岸側へ行く時に渋滞が激しい。海沿に新道路を作り、主要部にICを作る事で生活圏の交通状況が改善すると思います。		海沿に作る事で騒音等はある程度、許容される（京葉コンビナート）と思う。	姉崎袖ヶ浦ICと市原IC間にJCを作り、R16上に高架させると良いと思う。そのまま高谷JCに接続、外環に直接つなげる。
3030				自然環境、住環境を考えると、地下道路が現実的に最良と考えます。	・千葉みなと―稲毛海岸―検見川浜―海峡幕張のマンションが並ぶ住宅街のエリアは、是非地下通路が良いと思います。（上記③、④、⑤） ・各マンション所有者の資産価値を考慮すべきとも思います。低下した場合、保障はされるのですか？
3031		東京湾という自然をこわすことなく千葉の半島を観光にアクセスしやすい道路を希望します			
3032					事業費が税金にかっかってくる点が気になる
3033					案1-1：JR京葉線と平行するあたりの移置なら良いが、海岸線となると景観が非常に悪くなりそう。 1-2：景観も悪くならず、稲毛の自宅からも、いなげの浜にICができれば、使いやすくなる 2：357号沿いに自宅があるため、歩道がせまくならないかの不安がある。信号も多く、あまり効果があるとは思えない
3034		おねがいします			
3035		①はなんとかして欲しい。時間が予定以上になる。			
3036		湾岸地域ではイベント施設やアミューズメント施設もある。利用者の利便性向上に期待する。		景観を守るよりも、景観のよい道路をつくるようにしてもいいではないか。	
3037					高架式
3038		高谷～日の出、船橋の渋滞を改善してほしい全て同一構造とするのではなく、都市部は地下や立体、16号沿いは拡幅など、ハイブリッドな工法も考えてほしい。			
3039					拡張案は、数十年規模の計画になる可能性があり、実現が遠すぎる。地下案は道路サイドの商業的な可能性がなくなると思われる。
3040		渋滞の改善？は、疑問です。（ひどい渋滞は、感じないので。）		海辺や地域が重視している景観がそこなわれないよう十分配慮してほしい	インターチェンジ等、スムーズにETC利用で出入り可能にしてほしい
3041					・供う歩道の横断方法

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3042		現状道路の拡幅では接続道路・回遊道路の慢性渋帯解消には効果が薄いという気がします居住地である幕張ベイタウン地区では特に海沿い（県道15号沿い）のマンションからの景観確保を理由に強く反対する声をしばしば耳にする印象です本件PJを着実に前進させていくためにはＩ法は地下新設・地下をメインに検討し財源手当として利用者負担を軸として進めていくのが上等という気がしています			
3043		じゅうたいなくなってほうしです。みちひろくなりたい。			
3044					海沿いに作るルートは、できるだけ景観に影響しないといいなと思います
3045					特になし
3046				過度に自然保ゴに投資すべきでない	出入口は最小限で良いと思う。長距離トリップ拠点間交通を重視すべき
3047	京葉道路やR357に集中する交通需要偏在の解消	湾岸地域の地形的な条件（埠頭へのアクセスが限られるなど）から、R357に交通が集中しやすくなっています。また、京葉道路の料金が他の高速道路と比べて安く、無料区間も存在することにより、交通が集中する傾向にあります。これらの問題を解決するため、海側に道路を新設し、適切な有料道路の料金体系を導入することが必要と考えます。	新湾岸道路の確実かつ速やかな実現	自然環境が大切であり「インフラは不要だ」と主張する人もいるが、子や孫の世代が現在よりも豊かで快適な生活が送れるように道路などのインフラをしっかり整備することが、現在に生きる我々の責任であると考えます。また、道路新設により海沿いの眺望が変わることで、マンション等の資産価値が下がるという意見もありますが、そもそも自動車専用道路ができることで周辺の渋滞が解消し、物流の効率化も図られ、利便性が向上することで、地域全体の資産価値が飛躍的に上がることを理解されているか疑問に感じます。	新湾岸道路を確実かつ速やかに実現するため、海沿いの確保済み用地を利用して、建設技術が確立している高架式が最適であると考えます。また、湾岸地域のモーダルシフトを促し、交通負荷の軽減を図るため、新湾岸道路沿いに自転車走行空間を確保して、ノルウェーや韓国のように自転車ハイウェイを実現して下さい。
3048					渋滞解消・新交通網整備は重要。けど、環境保全には細心の注意を。
3049					地下に道路を作るより地上で高架構造の方が、運転する側としては、安心。強風で通行止めが多くなるかもしれないが、その際は仕方がないと思う。
3050				三番瀬にいる生物（クロダイ、シーバスなど）が引続き釣れるようにして欲しい	
3051					信号がない。
3052		湾岸道路の混雑の緩和につながる計画を立案してもらえたら。コストパフォーマンス等も念頭に入れて、現在の国道357の拡幅案が望ましいと思います。		周辺の自然環境、住環境等を念頭に入れた計画の策定を望みます。	現在の357号線の拡幅が望ましいと思います。
3053	公衆トイレの整備ドライバー向けPA	昨日、千葉港湾岸を車で通行した。道路の拡幅だと工業地帯のトラックが車線変更で左右に移動してより、危検が増すと思った。また、千葉港は特定港で大きな船舶の出入りが多い。また、港の沖には、複数の船舶が錨泊している。台風時などを考えると、地下新道が一番良いと考える。		環境や、景観も大切だと思うが、渋滞などの改善や港への物流アクセス改善の方が先だと思う。	港の工業地域のトラックが待てるPA、SAがあれば良いと思う。船舶の通航をさまたげない様にしたい
3054					現実問題として、3つの案のどれか1つに決めるのは難しいと思うので、その場所ごとに、今ある道路を拡張するところ、高架にするところ、地下（海底）にするところと分けて考えていくのが良いと思う。
3055	住んでいる地域の景観と案全性	今、ベイタウンに住んでいます。とてもきれいな景観で、住んでいる上での、魅力、大きなポイントになっています。よって…①案1-1高架のプランですと排気ガスで健康上悪く、景観も悪化するので、反対。 ②案1-2地下だと埋めたてなので地ばんが心配。地下にするなら、東京わんの海の下にして欲しい。			最初のページに書いてます

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3056		千葉西警察の交差点、改善が難しいので、道路を作ってほしいと思いますが、自然と海レジャーのことを考えると、高架が良いのかな。			
3057					坂道を減らして357の南船橋付近のように渋滞回避してほしい
3058					・景観重視の所のみ地下化してそれ以外を地上に出せば￥は抑えられる？ ・357を活用するなら信号をさけられるようアンダーパスにしないと拡幅だけでは渋滞緩和のメリットは少なそう
3059		・安全面の確保 ・眺望、街並の確保 ・CO2対策 ・地元住民の意見を重視して欲しい			安全面を確保して地下道の導入
3060		木更津の方に行くときに慢性的な渋滞になってしまうので、きやすく行くことができない。本数（道路の）が少ないため何かあったときに他の道に逃げることができない成田空港に行く道は比較的運転しやすいので、あれくらい広くて、見やすい道路が良い		三番瀬や谷津干潟、幕張等は住んでいる人の生活に近い場なので大事にしてほしい	概存の道路のかくちょうだと、できるまでにその道路がじゅうたいしそう。地下につくると、地震等で問題ないか心配
3061		渋滞が解消すれば千葉の車移動が増え、結果的に千葉経済にプラスになると思います。車移動が苦痛に感じる今日この頃です。		事業費に関しては安いに越したことはないものの、意図を説明すれば納得は得られると思います。	・無償化・２段の道路
3062		千葉市からの交通アクセスの多様化を確保して欲しい。特に南房総地区と県北。柏地区の流通を助けられる湾岸でいて欲しい。			南海トラフ地震を想定した運用を考慮して欲しい。トンネルは浸水が心配。高架は倒れないよう堅ろうに
3063		特に、船橋～千葉の混雑状況が深刻だと思うので、道路の新設・拡張のどちらでも、改善されるとよい。			
3064					地下トンネルにして、地上と分ける。
3065		不要現状で足りる		道路は不要	ない
3066		平日・土日とも渋滞しているので2つの道がえらべるとよい。		海沿いの景観は大きな財産なのでできるかぎり温存してほしい。	・1番は地下を通す案1-2ルートがよい。→景観が守られる、2つの道があるため。 ・現行の湾岸道路と接続してくれるとよい。
3067	眺望	自宅が中央港のマンションの為景観が壊われることを強く心配しています			新設案に賛成しますが、港湾や景観が壊われる地点は地下構造を希望します。
3068					案1-1が良いと思いました。比較的安価で実現できそう。新たな道路新設により、経済効果が見込めそう。
3069					海岸ルートだとツナミが心配。
3070		確かに渋滞はあるが、料金体系を工夫するなどすれば、もう少し改善できる方策もあるはず。※なんでも道路を作れば良いというものでもない気がするが。		案2がよいR357に並行して敷設プランが良い。塩浜から辰巳にかけて既に設置されており、同じような形での計画がスムーズ。案1は幕張の浜／いなげの浜など景観への影響が大きく反対。（特に案1-1は近年住民のコンセンサスが取れない）（案1-2は地下構造だが事業費がかかりすぎるのでは…）	案2で、ララポートあたりだけ、地下構造にし、その他は高架等で計画するのがよいのでは…
3071		湾岸道路←→ソガへ抜ける道をまず整備して欲しい。（千葉湾の海に沿った新道を建設）船橋のララポート周辺の渋滞は何とか改善して欲しい。その為の新道は必要。幕張の海の景観は可能な限り維持を希望します。			
3072					ベイタウンに住んでいるので眺望や景観が変化するのはとても嫌です。工業地帯を高架にし、住居部分は地下へという案を希望します

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3073					いつも混んでいる印象ですが、この一区間を改修したとしても本当に渋滞のかいしょうとなるのか？にげる道がないために渋滞するという事もあるので、京葉道路とつなげるとか…このように色々考える（広く意見をとる事）は良いと思う。
3074	不動産価値	都内へのアクセスにおいて京葉線、湾岸線共に渋滞がひどいこと。改善は必要			案1-2が事業費はかかると思うが、環境配慮や用地買収の観点でベターと思料。
3075		海岸に道路を作った時、地震の時心配			
3076		休日の宮野木JCT千葉東JCT交通集中が内房外房の観光活性の防げになっているのでは？新ルートには、上記改善を望みます。			IKEA→メッセP→いなげの浜部分は今ある道路の上に、高架にして浜辺の景観を保存したい
3077		357より京葉道路と14号の渋滞緩和に重点をおいてほしい（有料でも可）			
3078		今後の交通量の予測と経済予測及び人口動態との整合性	将来ビジネス	結局、千葉県をどのような県にしたいのか、それがあっての道路計画であって欲しい	
3079				新設案エリア（美浜区打瀬）に居住。住民としては、交通渋滞の改善について問題意識を持っているとともに景観の悪化海辺のレクリエーションの場が失われることに大きなデメリットを感じている。特に打瀬や若葉の住人は、海辺の景観やレクリエーションに魅力を感じて住んでいる人が多いので、海岸線のエリアは保全してもらいたい。	
3080				環境保護の必要のため	
3081		14号や357号、京葉道路での渋滞問題は慢性的に起きており、今後も想定されえるのであれば重要であると考える。またそれ以上に京葉道路や湾岸道IC利用者の一般道での渋帯も同等以上に発生しているためこちらの対策もとても重要であると考える。		これまで育ててきた東京湾環境をまた人間の都合で破壊しえることは問題外。自然環境を壊すことなく計画していくことは当然の責務であると考える。	これ以上の内陸での案もあってよいと思うが土地問題あり、現行案しかないと考える。
3082					きれいな海岸線があり、周辺の人達がジョギングをしたり海をながめたり、遊びに行く場所に新しい道路を作るのは絶対反対します。元々の357を広げた方が良いと思う。
3083					三番瀬、谷津干潟等市川野鳥の楽園など自然環境の保護・保全も併せて希望します。
3084		空港へのアクセスで時間が読めないのは大変なので改善してほしい		三番瀬や谷津干潟の貴重な自然はぜひ守ってほしい	内陸側とのアクセスも考えたルートにしてほしい
3085		道路ができることで地域格差を作らない		海風による気温上昇につながる等ないようにしてほしい	地下案もいいと思うが工事の長期化や通れない道がでると困るなと思う
3086					自転車が安全に通れるようにしてほしい
3087	週末の渋滞改善				
3088		仕事で357号を使うので少しでも渋滞が改善してくれたら助ります。			選択が広がればより利用しやすい
3089					走行車線が減少する場所を少なくしてほしい
3090		⑤←湾岸沿いのため、津波が発生する地震の際は必要なのか。騒音対策と共に高い壁の方が良い気が…。		案1の場合、どの程度金額が追加になるのか。	
3091					○路線を増やしただけでは解決にならないと思う。
3092	幕張ベイタウン等ルート周辺の住人への配慮	そもそも新湾岸道路の必要性が分からない。建設すべきなのか？			浦安と千葉港を結ぶルートは？
3093		・357のララポートあたりがひどすぎる。・市役所に近い所にICがない政令市は千葉くらいなので、アクセス改善した方がいい。・トラックが生活道路に流入するのは防いだ方がいいと思っていたので、必要な道路と思う。		・拡張案は実行できるとは思えない。 ・けいかんの部分は確かに配慮は必要だが税金の違い次第では仕方ないとも思う。 ・あまり時間かかると人口も減るので負担が後世に残るリスクもあると思う。	・現状ルートがいいのかなと思う。
3094					車線数を統一して欲しい（2車線／3車線がある）

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3095		自転車のすぐ横を車が走っているのをよく見かけるので、道路を整備する事は安全面から早めにやった方がいいと思います		通勤時などの平日時間帯はさけるべきだと思う。	渋滞はどこの道路でも発生する事だと思うが災害時など防災面からも早めに手をつけた方がいいと思う
3096		津波等災害時へ備えた整備を期待したい。			災害に強いつくり騒音対策
3097		休日の混雑解消に繋がれば嬉しいです。		海の景観を大切にしてほしい。	案1は予算が高額・案2で十分なのでは。
3098		高架構造を海の上に作ると船に影響が出るのではと思いました。また、物流のために改善が優先だと思います。		干潟で暮らす海鳥が守られるよう考慮されると良い。そもそも、湾岸にそのような生き物が現在いるか知らないけど。	
3099	景色	沿岸はいいが・風雨の影響・騒音（これでイベントなくなった）を考慮すべき			
3100					道路新設が良いと思うが①海沿いは風が強いので地下構造が良いと思うがコストが心配②新設すると国道との結節点でまた渋滞が発生するのではとの懸念があります
3101		コスト、工期、自然と共存を計ることが必要条件として、案1-1が良いと思う。早期実現が、最重要！		環境問題は、世論の状況で変化する。今後も、環境との共生は大切なので、2番目の重要項目とするのが良い。	案1-1と案2を両方やる
3102					高架による景観が悪くなる
3103	騒音				費用対効果もありますが案1-2地下構造が景観も含めて良いと思う。
3104	景観保全				案1-2地下主体がよいと思います
3105		東京みたいに湾岸に高い建築物があると街が暑くなってしまうので、避けていただけるような造りにして下さい			
3106		現状の千葉県は社会党か共産党の影響に道路上のインフラ開発がまったく進んでおりません。ですのでこの案は非常に賛成です。			
3107		私は貨物運転手であるが環状線が出来てから高速道路の渋滞が下り線も発生して慢性的である。 道路は高架と地下を組み併せ市原IC～高谷JCTを指示したい。船橋市の国道14号線と湾岸の渋滞対制としてI.Cを花輪の外に日の出町から 西浦町にかけて増設して頂きたい。		1.自動車渋滞による大気汚染が①～⑤より重視 2.用地取得や事業費は湾岸部の為、少である。	船橋市内の花輪IC～湊町交差点や湾岸道路の渋滞解消の為、日の出町～西浦町にかけてのI.C増加を切に希望する。
3108		・海岸線が一番よいと思うが海の生体型をこわされるが心配 ・地下構造		現在の自然をこわさないで道を作ってほしい。	地下道（安全な） できる限り直線
3109				漁師の友人などがいるので漁場に影響がないようにして欲しい。	
3110		市川港の1歩先まで伸ばしてもらえると便利です。			
3111		新しい湾岸道路ができるとしてICだけでなくそのまま従来の道路へ入れるようにしてほしい 信号で止まらず高架でどうにかならないか。		船橋の市民税への影響がどうなるか	表面にも書きましたが交差点をなるべく高架にしてほしい。
3112	環境への配慮	出来るだけ大型トラックと分離して欲しい（車線等）			高架とトンネル方式のハイブリッドで考えて欲しい
3113		花輪ICの近くにすんでいるが、いつも道が混んでいてこまっている。 津田沼駅方面もいつもこんでおり、どちらにしても出ることができない。 ららぽーと近くは渋滞ひどくて近よれない			
3114		湾岸道路の渋滞、14号に合流する道の渋滞がひどいので、湾岸が整備され交通量が増えることにより、駅周辺、14号周辺の道路も渋滞がひどくなるようならそちらもぜひ整備していただきたです。 ららぽーと周辺の渋滞も改善してほしいです。		海辺の景観が損なわれるのはさけてほしいと思いました。	スタッフの方から聞いた、幕張あたりまでは新設でそれ以降は357の増設という案はよさそうに思いました。 そうなった場合の予算、道路計画が知りたいと思いました。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3115	自転車との分離	・自転車の後ろに車が続いている。 ・自転車の事をもっと考えないと危ない。 ・自転車がこわい。 ・地下か2案がいいなー。 ・地上の一案だと、海、こわすのかなぁって心配。 ・道路が基本的に船橋市は狭く、すれ違い事故にあって、もめている。どっちかの車が止まらないと通れない。自転車のの通るスキマもない。 ・狭いのだから、草などを、連絡しないでも定期的にかってほしい。		おうだんほどうで止まらない車多い。 自転車が歩行者扱いしたらいいのか分からない…。自転車＞車？（優先）	1-1もけいかんは良さそうだな…
3116		ならばないどうろにしてほしい イルミネーションがあるどうろ じこがあってうかいするルートがかんぱんにでたらいい ひなんじょがいっぱいある ちこくしないでのれたらうれしい おとのなるどうろをふやしてほしい		アマモをふやす。ふやしすぎるとよくない。 赤しんごうでもまがるときはいっていいからそれがいい。	1-1
3117		本当に必要な道路なのか 普段使わないのでよくわかりませんが、いろいろな問題が解決できるように考えてほしです。			特に思いつかないです。
3118		・海の方に道路を作る方に賛成です。 ・船橋市に入るとやたらと渋滞がひどくなるので、片側4車線ぐらいで道路をつくってほしい、大型車が多いと走りにくいので大型はなるべく専用レーンを作ってほしいかもと思います。		・事業費はある程度の出費はやむを得ない ・再び渋滞が問題になって改めて工事になるぐらいなら、今ここでしっかりした道路を作ってほしい	・今、船橋市の渋滞がひどいのは、信号の多さもあると思うので信号は少なく、物流大型車はなるべく新しく広い道路を走ってもらって策の工夫をしても良いかも（高速道路の登坂車線のようなものがあっても良いのかも） 大型車に混じって走るのが怖い時があるので
3119					案1-1を強く希望渋滞回避 葛南中央地区にICを設置していただきたい。（災害時のルート確保）
3120					ルート選択の意見・・・案1-2道新設案（地下構造を主体）を選定する。 ①既存道のルート利用（建設費用の減少の為） ②環境への負荷の軽減（地下構造により三番瀬の動植物の保護等）
3121					使用しやすいように通行料金をおさえてほしい。
3122					道路と電車＜モノレールとのかねあいがあり、道路だけに特価することなく、特に問題のある所は重視し、検討されたらと思います。
3123		案2で出来るなら案2が最善。 ただし船橋市内は別途用地確保が必要になるが、葛西から延びている高架を延長すれば、それで渋滞は解消できる。		船橋航路に巨大橋を架けるのは絶対止めてほしい 谷津干潟との島の往来が不能になる。 幕張、稲毛は確保済用地を利用してほしい。 三番瀬は絶対に通らないようにしてほしい。	
3124		普段車を使わないため、あまり意識していませんでしたが、新たな道、もしくは現在の道が拡幅し、交通の便が向上するという計画を知り、興味を持ちました。 みんなが安心して暮らせる街になれば良いと思います。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3125		・湾岸地域の特に船橋区間の渋滞を改善して欲しい。		・ルートだけではなく、実際の施工時、維持管理面でも自然環境への影響が少なくなるよう考えて欲しい。 ・高規格道路ができることでの騒音問題は大きいと思うので、その辺りの対策をしっかり検討して欲しい。 ・現道拡幅にすると、用地取得に多くの時間を要してしまうことから、案1-1or案1-2が良いと思う。	
3126		湾岸市川IC～の渋滞の回避ルートがない			利用目的によって、レジャーや物流を分けるとか
3127		個人的には案2の方が費用・完成時期を考えると良いと思います。	地震などの自然災害		
3128					自然環境を壊さず、災害救急の向小で途中で止まらない案
3129		14号をよく使うのですが、常に混んでいるのでそれが解消してくれると嬉しいです			
3130		自動車道路を作る必要がない。 人口は減少している。交通量も減少している。CO^2を増加させる施策はすべきではない。 ヨーロッパでは鉄道で大量のベンツなどを輸送しているのをよく見る。 現在の鉄道を活用し、気候変動を改善する対策をすべき。 千葉県は自動車道路建設に予算が使われ、生活・福祉・教育予算が少ない。 県立高校をつぶす（船橋北高）より船橋北高校を存続させてほしい。		第2湾岸道路を作る必要はない。	
3131					・自動運転に対応する構造又は専用レーン ・物流専用レーンや公共交通（バス等）への配慮。 上記のような次世代のモデルケースとなるような高機能道路を検討すべきと考えます。
3132		・物流の車と一般の車が別ルートで分かれていると安心して運転できると思います。 ・渋滞によって救急者などが遅れるのは、なるべくない方が安心できる。		三番瀬と谷津干潟は残したい 事業費は低くしてほしい そのために高架になるのは良いと思う 高架にした時に新しい形の活用があると良いのでは？ 遊べる場所や、買い物や、飲食できる場所がある高架下の活用（鉄道のような） 見て楽しめる高架道路、イルミネーション、映像	赤い線の海側が良いと思いました。工期とコストから高架でも良いかと。 集まれる場所がある高架下にも上にも、楽しい道路
3133		是非早目に出来るようにお願いします。			
3134	京葉道路	⑨京葉道路→ボロボロ 改修して欲しい		歩行空間がなく、危険を感じている	
3135					地上と地下両方。道から車や徒歩で海を見る。
3136				三番瀬は海鳥の大切な地域です。	
3137		渋滞が改善できる事が大切。船橋市内はいつも渋滞するので。		災害がおきたときの対応をおねがいしたい。	
3138		一つ一つていねいに説明していただいたので詳しくわかりとても勉強に成りました。 家族にもプリントを見せて日常の車、運転により注意してもらいたいと思いました。			運転する身として道路の拡充はとても興味が有りました。
3139		①→平日、祝日問わず渋滞しているので、時間の最適化のため改善して欲しいです。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3140		有料道路は、他県からの需要はあるかもしれませんが、地域住民は使うことは少ないと思う。 出来れば一般道、もしくは低料金での通行可能で考えていただきたいです。 混んでいると言っても、曜日によりかなり差があります。そういうときの事前とうろくして通行可能にすれば多少のかんわになるかもです。			
3141					案1-2のように、できるだけ海寄りの方が、東京↔千葉間の走行距離が短くなって良いと思います。
3142					難しいことはよくわかりませんが、自然環境を守って下さい。 渋滞改善とても大切だと思います。みんなが使いやすいようにがんばって下さい。応援してます(^-^)
3143		イベントや大型連休の時の一時的な大渋滞の改善もあるといいです。			
3144					案1-2が良いと思います。できればシールド工法にてお願いしたい。 今後の事を考え、完全自動化車両が通行できる方法を検討して下さい。埋立はしないとの事ですので安心しました。
3145		この案の中では案1-1を選びました。効果が多と思われます。		強化、長期安全を第一に考え、事業費は多少高くなることはやむを得ないと思います。 １００年くらい持つ建造物であってほしい。	夢としては、2層構造にして、車だけでなく人や他の交通機関等（美術館、公園などの施設を含む）も利用可能な道路を構築していただければ嬉しです。
3146		地震も多いので、津波対策や災害がおきた時のリスクを考えて欲しい。			
3147				一度、破壊してしまった生態系は戻せないので配慮していただきたいです。	
3148					ルートと工事方法を同時に提示されないと、東日本大震災の様な大地震の時の液状化防止対策について考察できない。
3149					案1-2がより良いと思います。
3150					自転車用道路がほしいです
3151		リスク分散の観点から、複数経路を確保できることは、輸送、防災の観点から重要と思慮されます。		用地買収の観点より、海に近いルートの実現性が高いと思います。	
3152		②・⑥→産業用大型車と一般車を分ける バックアップは必要		守って欲しい	専門家におまかせします
3153		救急搬送時など、生命に関わることがあることに対して、周辺に住むものとして一刻も早く道路を作って欲しいです。		異常気象が問題となっているため、これ以上環境破壊されないことは大事だと思います。少しでも早く道路ができるのであれば事業費がかかることは理解します。	とにかく交通事故が起こらないような走行しやすい道路、安心、安全で運転手がイライラせず、皆が心穏やかに運転できるような道路が理想です。
3154				海が見えるというのはとても良いので、景色の良さは大切にしていただきたいと思います。	357を拡充するよりは、やはり新たに海岸沿いに道路を作っていただきたいです。
3155		船橋市内の渋滞はひどいので改善してほしい		自然環境はこわしてしまうと元には戻らないため、守っていただきたいです	最近はゲリラ豪雨や線状降水帯の発生など、今までにない天候のうごきがあるため、それにも対応できる安全性も確保していただきたいと思います。
3156		①→宮野木、千葉東などの渋滞解消		地震の際の液状化が起きた時に安全か？	大規模な商業施設が出来て新たな渋滞要因にならないか？
3157					京葉道路の慢性的な渋滞の問題を改善してほしい。
3158					利便性と環境保ごのバランスが重要と考えます。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3159					ららぽーと周辺の渋滞がひどく、ララアリーナができた事によるさらなる渋滞があると思いますので、そこを緩和してもらいたいです。
3160		逆走防止になるように			
3161	コスト				
3162	自然環境との調和				
3163		建設自体に反対です。環境問題のみならず、今後人口減や税収減が予測される中、メンテナンスが必要になる大型建設物は警戒せざるをえません。八潮で水道管の事故があったばかりです。既存のインフラのメンテナンスの継続が可能と見つもった上での計画ですか？全国で病院の倒産も相次ぐ中、そんなに税金って余っているものですか？再考を願います。			
3164					新たな連結地の構築と実現性のスピードを考えると案1-2が良いのではないかと思いました。
3165				浦安、行徳付近の渋滞はどう対応するのか？	西方面への延伸
3166					ドローンの進化により空飛ぶ車の時代が今、眼の前です。 この道路建設に反対です。湊町に住んでいます。
3167		案1-1or1-2が良いと思う			早期に整備してほしい
3168					事業費を考えると案1でいいのかな？
3169		東京を通らずに千葉から神奈川へ行けるルート（渋滞解消のため）		耐震構造	東京へのアクセスは現湾岸道路のみとし、新湾岸は渋滞なく千葉から神奈川へ最短で往来のみのバイパスとする
3170				幕張などの海のレジャー区域については、眺望等に特に配慮した方が良いと思います。 三番瀬などについては、環境を理由に整備が遅くなることのないようにお願いします。 現在の湾岸地域の渋滞による経済的な損失や、排ガスにともなう環境の悪化の解消の方が千葉県にとって大事だと思います。	できるだけ地下構造とし、その上部を公園等とすることにより、まちの分断だけでなく、まちをつなぐような道路であってほしいと思います。外環の和光などはうまく設えているところが多いように感じます。
3171		交通渋滞がひどいので前向きにお願い致します。			
3172				・渋滞が緩和すれば排ガスが減ると思う	・新しく眺望が良くなるように作って欲しい（ベイブリッジの様に）
3173					案1-1が望ましい
3174		完成までに海面上昇もありうる（イギリス政府発表） 受け入れの病院が少ない。			
3175		ららぽーと近くいつも渋滞しており、私はいつも自転車で移動しているため渋滞していると車道を通るのがこわいので慢性的な渋滞の改善は必須だと思う		三番瀬は船橋を代表する干潟だと思うので、避けることの出来る新設案の方がいいと思う。 事業費は新設案の方がかかるが、現実だと用地取得にお金と時間がかかるので	
3176					・三番瀬の近くを通るので、一時待避などから三番瀬を見られるように（ながめが良い場所で）
3177				台風や豪雨の際川のはんらんが気になる	
3178					湾内の埋め立てをしないルート設計
3179		主に都心方面しか使いません			ハーフインターチェンジは不便

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3180				南船橋周辺の渋滞緩和のため、南船橋エリアの導線の最適化を熱望します。 現在の「湾岸線」エネオス、デイリーヤマザキの手前あたりから新湾岸へ入るルートがいいのではないでしょうか。	現在の浜松町2丁目、若松交差点について特に前者の利用者が増えています、歩行者だけでなく、自転車利用者にとっても安全となるよう、自転車も利用可能な歩道橋エレベーターの整備をお願いします。 自転車を押してスロープ降りる際の事故が過去数年で何件も発生している。
3181		国道357号の渋滞はいつでも海浜公園から船橋駅へのバスを利用しているが、時間よりだいぶ遅れて到着する。 休日に357号を利用（海浜幕張～日の出間）するが、夕方船橋に向かう時は14号を利用することがほとんどである。		休日のららぽーと渋滞をどうにかしてほしい	
3182		常に大型トラックやトレーラーが多く、仕事なのだがしかたないが、スムーズに走れたら良いなと思っていた		せっかく海や自然豊かな場所なので、残せる物は残して行きたいと思う	市のいろいろな場所へ行きたいが、住んでいる場所は南部なので北部へ行くのは大まわりして行かなければならないので、そんな道ろが出来たらと思う
3183					地域発展の基になる様に！
3184				以前は車を利用していましたが、今は徒歩中心（健康の為）です。 少子化となり、道路の整備（増加）はそんなに必要ないかと思います。 車を利用している時に思ったのが、雑草がひどく、側道が見えなかったりして、大変な事もありました。 現在は徒歩中心となり、木陰がなく、この夏は思案しながら歩いています。 前もって緑化して下さっている所は歩きやすいです。 温暖化となり、道路脇の緑化整備等に力を入れた方が良いと思います。 現状維持が環境保全となり、温暖化も止められるのではないでしょうか。	
3185		災害（天候、地震、津波etc)に強い交通網の構築が必要ではないでしょうか。 特に最近、想定外のことが次々に発生していることから、交通渋滞のみならず、災害発生状況の把握のためにもすべての箇所にカメラを設置して、現状把握の精度を高めていけたらと思います。 そのコントロールセンターの充実も求められるのではないでしょうか。		公共工事の遅れは、用地買収の遅れが目立っているようにみえますので、計画の実施を早めるような対策ができたらよいと思います。 住民の生活、企業の活動、公共機関の機能拡充のためにも、是非とも成功してほしいと思います。	将来的には、湾岸ルートとアクアラインの間にももう1つ橋ができると物流、観光のポイントになるのではないでしょうか？
3186					・新木場付近の交通渋滞の改善も検討してほしい
3187	車道と自転車分キ		古い道路の見直し（⑦に回答）		古い道路の見直し（車道、自転車、通行人の分岐点）
3188		港からのインターが遠く、幹線道路、周辺道路の慢性的渋滞により物流が滞っている。全国でも類を見ないインターの遠さ。 ドライバー不足は物流の喫緊の課題。港から直結するインターの設置を希望			千葉中央地区は、いなげ辺りにインター位置案があるようだが、すぐ乗れるインターの設置、トラック専用の道路からインターに乗れるようおねがいしたい。物流がとどこおらないようにお願いします。
3189					早急に生活道路の渋滞解消
3190					トラックが多いので道路にわだちが沢山できているので丈夫で走りやすいようにしてほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3191					案1-1が良いと思うが、海沿いに住む人から騒音や景観の問題があるかもしれませんね。案2が事業費が安価におさえられそうで、金銭的はベストだと思う。ただこれも道路沿いの住人の賛同が得られるか、土地を売ってくれるかが問題となりますね。用地取得に時間がかかり、実現しなかった例は全国に沢山あるので、その辺りも考えて、トータルで実現性が高い方法に決めてほしいと思います。完成する頃、この辺りがどのようになっていると想定できるかも見通しがわかれば、知らせてもらいたいと思います。
3192				早期実現の為には事業費増は仕方ないと思う。	「案1-1」に賛成です。
3193		・災害時道路としての役割は大きいと考える ・自然環境、景観等の問題は大きいのではと感じる			
3194				谷津干潟の保善を確保すること 船橋特有の環境の確保 *宅地への環場を確保すること特に安全、騒意	
3195		船橋市内の渋滞を何とか回善してほしい。 「いつも真っ赤！！」		自然はこわさないで！！ 青いルートが最善かと？！よくわからないですが…	
3196				三番瀬は保全してほしい。	案2は周辺道路の渋滞がひどくなるのではないか心配。
3197		R357は実家へ向かうとき常に利用。商業施設も周辺に多いので、土日祭日の休日の混雑は身近に感じ困っています。 歩道の広い辺りも多いが人通はとても少ないと思うので、そこの活用をし、道路の数を多くするのと、逃げ道を増やすなどして欲しい！ 道路新設、地下高架案は経費多すぎます。 「現地拡幅案」を推進します。 特に日の出の交差点、逃げ道が青になっている時、歩行者信号の青になるタイミングもよく考えて欲しい！		④→建て物、補助を提案 ⑦→困っている所に手が届く制策が欲しい	問1にたくさん書いた こう下下にコンビニ等トイレ利用できる場所の設置
3198		新湾岸がゆくゆくは江東区の若洲の方のゲートブリッジと直線的につながれば、大いに効果がありそうな気がするので、そうなるなら特に実現した方がいいと思う。		茜浜のあたりの道や、三番瀬ぐらいのエリアは通過予定地として賛否両論ありそうなエリアだとは思うが、おそらくさらに海側に新設するよりはベターだと思うので、そこを通すことを推したい。	現行の357も立体＋側道の構造にしつつあるが、この新しい道も当初からそうしておけば容量がとれるのではないかと思う。
3199					①都心へのアクセス ②県内近隣との相互の利益共有 ③環境への配慮 ④景観の維持 →を考慮した案の検討
3200					船橋、市川はぬけ道がない。道路が狭い
3201		私は車を運転しませんので、正直良く分かりませんが、①、②、③、④、⑤、⑥、⑦、⑧、総じて大事な事だと思います。それ故にお金（費用）は考えないで率直に4を選びました。		はっきり申し上げて、費用の事は考えないで、やはり事業費がかかるのは仕方ない事だと思います。ですから⑦も4に致しました。 ①～⑥も大事ですから4に致しました。	難しいのでパスさせて戴きます。
3202		案1-2が良いと思います。			
3203		通過するだけの車のルート分離			二輪車の通行制限（騒音）
3204		ららぽーと付近の渋滞を改善できる様なルートを設定してもらいたい 船橋↔鎌ヶ谷方面の南北の道路をあわせて計画してもらえると助かる		海からの風が強くならない様な建設をしてもらいたい ⑦→ある程度はしかたない 成田↔羽田空港の直達できるルートがあると望ましい	歩道橋を多数か所に設置してもらいたい

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3205		③～⑧は①の解消（改善）によって、向上すると思います。 よって、①が最重要だと考えます。		自然環境の保全はもちろん大切だと思います。ただし、費用という点を考え、バランスのとれた建設が重要だと思います。	湾岸地域の道路の利用状況を踏まえて、新設がいいのか、現道拡大幅がでも大丈夫なのか、わかりやすい説明を望みます。
3206				谷津干潟の環境へは配慮して欲しいが、景観への影響は余り気にならない	
3207		新浦安、都内にも延ばして下さい！！			自転車やバス専用レーンの活用など（ランニングレーンも）
3208	環境整備	ラムサール条約の三番瀬の埋立が可能か	市の負担	道路建設に伴う市の負担	建設計画の立案の遅れ
3209	IKEA横交差点の渋滞	・再開発が進む南船橋駅周辺。特にIKEA横の交差点の渋滞の悪化。 東京方面に向かう渋滞により、マンションの駐車場が車が出せない。 ・ららぽーと、IKEA、タカスポ等利用者の車が一斉に集中する。 交差点に無理やり車輌が入る為、歩行者の進行を妨げている。			・船橋市内の移動を目的としていない人たちの車輌を、東京方面に**させる。 ・親水公園から14号に出る交差点を左折オンリーとやめる。 ・食品コンビナート側の路駐トラックを、全部撤去させる。
3210				船橋だけにかぎらず、他市の海岸などのイベント会場や海への景観など、きにすることはある。	事業費などはかかってしまうが、景観などは大事だと思うので、地下につくるほうが自分はいいと思う。 357などこむじかんたいがストレスのため、少しかいぜんされるのはいいと思う。
3211					災害時にも利用できるよう、他の一般道との繋がりも含め考えてほしい。
3212		環境破かいにつながる計画だと思う。 この計画事態に反対 完成時期も未定で、その時渋滞状況が現在と同じとも考えられない。 三番瀬の保然が必要			
3213		救急事案での利用率は京葉道と湾岸道でどちらが高いか思慮する必要が有ると感じる。		湾岸部域の道路新設は環境面では有用であると思案 現道拡幅案は現状の渋滞問題の解消には有効であると考える	船橋北部域および印西、鎌ヶ谷地区の住民の東京方面行に際する、流入量を減少させることも同時併行に考慮する必要も有ると思われ
3214		普段から渋滞に悩まされているので、このアンケートで解決に繋がれば良いなと思った。		今までの環境、景観を重視する上では、騒音や大気汚染等は気になる点ではある	どちらが良いのか、あまり想像がつかない。 高架構造、地下構造どちらとも気になる。
3215		現在も、渋滞が生活圏内でおきている為、早急に改善して欲しいです。			357, 14号線が慢性的に渋滞している。 早急に対応が可能な方を優先して欲しい。
3216		災害時に陸の孤島にならないような対策が必須です。	特になし		災害時に陸の孤島にならない事が最優先と考えます。
3217		ららぽーと、IKEA、COSTCO辺りの日常的な渋滞が改善されてくれるとうれしい		どんどん気温が上がっているので、自然は守ってほしい	地下は事故や災害がおきた場合のリスクが高いと思う
3218		③→ドライバーの意識の向上が望ましい ⑥→土日以外は業務用と考えると、平日との利便性、通行車両の限定等		海岸線の景観が良いのはありがたいが、Parkingがあると良い	第一案拡幅するなら、二段式が案として欲しい 第二案基礎工事と海の汚染を充分に考えて欲しい
3219					東側からの流入で混んでいる事が多いので、ソガの扱いが（ＪＣ等）重要になると思う。（レジャー帰りの時） 西側から東側に抜ける場合の要望はすでに出つくしていると思う。
3220					東京湾おくの自然は未来に残す大事な場所。時間を掛けてもトンネルの道にしてほしい！！
3221		渋滞改善は必須		住民としては利便性重視だが、騒音問題は重要だと思う	車線数は多くしてほしい（渋滞改善の為）
3222				高架を通るか地下を通るかでどのくらい生態けいにえいきょうがでるか、環境にふかがかからないようにするにはどうしたらいいかが気になります	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3223		若松町交差点を通過するのに何度も信号待ちが必要なのが困る（夕方、幕張方面から戻る時） どうにか解消してほしい			・高架にすると、風の影響きょうが心配。（JR京葉線がよくとまる） ・地下にすると、工期と事業費が心配。
3224		船橋市南部清掃工場がある潮見町は、内陸へのルートが新港大橋のみとなっている。そのため、災害時に道路が寸断させるリスクがある。 新湾岸道路の建設により複数ルートが確保されることで、災害時のごみ処理対応がより確実になる。よって新湾岸道路は災害の観点から必要不可欠。		船橋と習志野に架ける橋については、地域のシンボルとなる、周辺と調和したデザインとし、橋脚部には三番瀬や谷津干潟が展望できるような場所を設ける。	
3225					・高速道路（専用部分）だけでなく、一般部についても整備が必要だと考えます。 ・車だけでなく、人や自転車も通れるような専用レーンを整備することで地元への貢献や理解が得られると考えます。
3226					用地取得より整備が遅れるのはもったいないため、できる限る少ないルートが望ましいと思います
3227	無料で通れる部分も必要				
3228	メイン通りの数多くして	そもそも人と事が多すぎる。 渋滞を改善させるのであれば、市民に対しバイク（原付、原付二種）の使用をうながす活動をする方がずっと効力がある。（例；原付、原付二種を日常使用するにあたる特典・支援）等、別視点での考えが必要。		金かけてでも良い結果か 金かけずにそれ程度の結果かは、それ程重要ではない。 何が重要なのか、今一度、県、市、市民で考える必要有り。	そもそも千葉県は独自すぎる運転（ヘタ）が多すぎる。 教習の内容、公安そのものから見直す必要すらある。新ルート以前の問題。
3229		新湾岸道路必要ない 日の出地区に住んでいるが、現在騒音と振動に病まされている 東関道出きたときに反対したが、ぜんぜん改善されない 第2案は反対 第1案地下でしたらやむを得ずよいと思う		新湾岸建設大反対 公害で病んでいる 毎晩ねむれない	第1案地下ルート
3230		湾岸地域の渋滞改善を		道路建設による環境悪化破壊を極力重視する	
3231		今日の湾、最初から立派な道路を建設すべきだった ごめんなさいのひとことがあればうれしいでーす			
3232		新しい道を作ることはとてもいい事だと思います。実際、災害時等におけるルートも今だと少ない気もします。 慢性的な渋滞の改善として船橋～浦安区間の改善を求めたい		①、②自然的なところをこわしてまで道を作るまでとは思わないが、景観等は特に気にするポイントではないと思っています。	渋滞や災害時に対応できる構造を考えてもらえたらいいと思ってます。
3233					①数年後に完成であれば、必要だと思う ②現在の出生、死亡比率を見ると、将来の人口減少が見込まれ、車両が減る可能性あり 完成までに30年以上時間を用するとなると、その時点で計画の見直しが必要になると思います
3234	かん線道路への利便利性		公平性		
3235		120km/n制限での開通を望みます			3車線での整備、トラックが多い事が**される 2車線では遅い**でつまってしまう
3236					海中高架？
3237		海ほたるへ向かう道路、幕張周辺、千葉西けいさつ府近、船橋周辺→渋滞が多い為、スムーズに通る様がんばって欲しい		海に近すぎると環境問題もだが、風が強いと通行止めになる為、これからの天候不順も含め考えて欲しい	千葉のJCの所が常に渋滞している為、その辺りからの分散が出来る道を作って欲しいです

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3238					自動車、二輪車（バイク、スクーター）、自転車、歩行者それぞれの安全性を確保できれば良いかと。特に自転車は専用レーン以外の走行禁止*の規制を加える
3239					案2が良い。 いなげの浜等を残したい。
3240		花輪インター下り混みすぎ 原木インター上り方面から出て合流しづらい 南船橋周辺、LALAアリーナも出来てさらに人が集まるようになったが、渋滞がひどいので、案1-2の船橋インターは是非ほしいが、船橋には京葉道路で上記問題あり、穴川インター周辺も常にと言ってよいほど渋滞して事故が多いので案1か2かどちらがよいかと聞かれると一長一短			案1か2かではなく、船橋など特に混む所の渋滞解消策にしぼった方がよい気もします。
3241					案2を事業費と景観の面から採用してほしいです。 ただ、本当にこの事業が必要なのか道路の理用状況を見ながら、冷静判断してほしいです。また、案2に決まった場合、全ての道路を3車線拡張するべきなのかどうかも検討してほしいです。
3242		357の混雑は、改善してほしい。 千葉港のうめたてにより、さらに混むのであれば、早く何とかしていただけるとありがたい。		環境保護は重要。海岸のレクリエーションを市民として楽しんでいきたい。	①案1-2：景観は千葉県において大切にすべき。という理由 費用面で次点で②案1-1：道路から海が見えると良い
3243					料金別で走行車線が変わるプラン
3244		国道近くに70年近く生活しています。 以前は眼下に干潟の広がる美しい土地でした。今以上に道路が広がり交通量が増える事、耐えられません。重量のある車が通る時は振動が夜ねている時もひどいです。			このようなアンケートのチャンスがあること、とても良いと思います。 しかし、家の前の道路が増える事、絶対反対です。よろしくお願いいたします。
3245				完成するまでのスピード。実現性。	
3246					道路の建設に*る事業費を維持コスト（例えば50年とか100年）の総額が、将来の日本経済にとって相応なのか否かがポイントかな。
3247					京葉道路とか東関道を2階だての構造に
3248		物流が滞らないようにトラックなどが通りやすい道になるとよい		工事費が高いなと思う（1兆円～2兆円）	SAがあったら嬉しい（車ではなくても入れるとなお良い）
3249		特に④、⑦重視です。 千葉の経済力向上のため、空港や港への物流網強化が需要だと考えます。 一般車ももちろんですが、大型車が利用しやすいICやPA,SAの設計優先だと、より合理的だと思います。		③⑤はマストです。海の景観は千葉当該エリアの観光地が持つ大きな「千葉らしさ」であり、なによりも優先することだと考えます。 ⑦経済力向上により、費用をペイできるポテンシャルはあると思います。いっぱい使っちゃってください！	コスト、景観保護をふまえると案2が現実的だと思います。
3250		津波等の災害が発生した際に、すみやかに避難できるルートが必要だと思う。		自然環境を優先してルートを作ってほしい。	池袋のような構造の道路がいいと思う
3251		混雑をなくすのは大事だが、この道路の近くの道が混雑してしまうと近所の人間にとっては困ります		大気汚染防止	地下にできるといいと思う
3252					道路よりも公共交通を増やしてほしい
3253		大型車両が多く、気がはるので道幅が大きくなるとありがたい。		海岸沿いは美しさをキープしてほしい	海側は地盤が心配。海抜も低いし…
3254					千葉駅の近くからアクセスできるようにしてほしい
3255		事故が減るとよいと思います。		干潟、よく行くので守ってほしいです。	海沿いに作るなら、ドライブしやすいながめのよい道路がよいです。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3256					土地の取得、費用、道路の費用を勘案し計画をすすめてると思いますが、次世代までの耐久性が気になる所ですので、その点を重点的に考えてもらいたい。 地下鉄がないので、地下への設置が望ましいと思います。 また、インターチェンジは市川まで1ヶ所程度がいいと思います（コストや渋滞を考えて）。あまり渋滞がなく通行料も安価であれば利用したい。
3257					京葉道路も渋滞の解消になるように蘇我インターへの接続がいいと思います。
3258					道路が広くなった場合、そこに車が集中するという事はないのか？
3259	特になし				
3260		道が非常に混んでいると感じます。 ぜひこの機会に改善頂きたいです。			
3261					今ある道路を広げる案で
3262		16号線の混雑が減ると市原市へのアクセスが便利になる			混雑が減れば時間がよめるのでアクセスしやすくなる。
3263				⑦事業案について 費用は安さにこだわる必要はないと考えます。道路建設によって将来もたらされる地域の利益、利便性の向上などをしっかりと追求し、適切な予算を投じるべきと考えます。中途半端なものより、こだわっていくべきと思います。	
3264			安全		
3265					道路を有料かしたら、使う人が減るのではないか。
3266		羽田空港への高速バスのアクセス 時間短縮を特に希望します			
3267				事業費、環境に配慮した建設をお願いします	
3268				自然環境全ての保全が必要だと感じます それが守られたうえでの計画をお願いします	
3269					今回始めての話のようなもので、あまりはあくしてはなく、かいぜんできるのであれば…
3270		渋滞のないスムーズな交通ができる事を望みます			
3271		ぬけ道が無く、渋滞に*いるとかなり困る			大型車と普通車の区別
3272				道路は景観等のあとあとのことを（廃墟化や災害等）考えて地下に作るのが望ましい	やはり車専用のものは地下がよい
3273					国道357の拡張はさけてほしいです。
3274				環境にできるだけ悪い影響を与えないようにして欲しい	
3275		普段から渋滞しやすい道路が通行しやすくなるのはとてもありがたいと思う			地下道路帯の案等良いと思う
3276					個人的には、コストと工期はかかるが、新道の建設が好ましい
3277					かなりべんりになると思います。
3278					海沿いのショッピングセンター付近の混雑が緩和されると良いと思います。
3279	実現可能性	用地買収を確実に進めて、しっかり最後まで実現できる計画を！			
3280					現道拡幅がよいのではと考えます
3281		千葉から東京方面へ車で移動する際、幕張でのイベントや稲毛のプールでの混雑が多く不便だった。回避のため一般道を使うと道が細く危ないと感じることが多かったので、海側新道路と現在の国道で二分するのはとても便利に感じる		稲毛や海浜公園のリニューアル、砂浜など力をいれていた事業のマイナスにならないでほしい。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3282					右折のさいにじゅうたいにならいような信号の工夫
3283					地下構造がよいと思います。
3284		建設完成時期の交通量の予測と、現在の渋滞の解善が適合するかがわかりません 現在の渋滞はわかりますが			
3285		赤ルートの自動車専用道路は必須と思う。現在京葉道路が担っている交通の分散と、国道14、357の渋滞緩和を図り、千葉中心部へのアクセス性、定時性、安全性の向上に資する路線となってほしい		稲毛の浜、幕張付近（いずれも赤ルート）は特に自然環境への配慮が求められると思う	事業費、工期とも増大、長期化すると思うが、シールドトンネルなど大深度の地下構造とせざるを得ないかと思う。工業地帯や港湾地域は、シンボリックな橋架がどうかなと思う。
3286					とにかく早く作って欲しい
3287		渋滞のない（少ない）道路が希望です			景観の良さ、集客などを考えて、千葉のレインボーブリッジをかけてください。
3288		とにかく渋滞するところの改善ができれば、地域の活性につながると思う（現に、いきたいけどこむから…と外出できない所もあるため） あとは新しい道ができた場合、自転車専用のところがほしい		環境保全は大切だが、景観は二の次でいいと思う。 用地取得のためにも、早くから住民へ説明同意が必要と思うが。 すんでいる所を変えるのはむずかしいと思う。	自転車専用ルートがほしい
3289					・案1と案2の複合案も考えられるという説明だったので、その案も明示されるとよいと思う ・部分開通についても計画段階で考慮に入れる（具体的に案として示す）とよいのでは？
3290					安全性の重視
3291		新しい道路が出来ると新しい会社が入ってきて、又混雑するのでは？			自然災害にどこまで対応できるでしょうか。
3292		渋滞の改善は必要だと思うが、いなげの浜や幕張の浜にICを設置する（案1）の意図は分からなかった。			
3293		①②→ふだん湾岸地域の道路を利用していないので、どのくらい渋滞しているのか実感がないです ⑤→湾岸道路をつくることと一時避難場を確保することの関係性がわかりません ⑧→トラックがせまい生活道路に入ってこないようになるのはよいと思います		①②→千葉県の海岸の自然環境をこわさないことが大切とおもいます ③⑤→“海を見たら道路しか見えない”というのではとてもがっかりです ⑥→時間がかかっては、今の問題点が変化してしまう可能性があります→人口減少で車の台数がへるなどして必要性が低くなるなど ⑦→多額の事業費は将来世代につけをまわすことになります	・幕張にインターができるとしたら、マリンスタジアムの建てかえ場所と重なるなどの心配がある。また、すでに建っている県総合救急災害医療センターは入院患者もいることから、車の騒音、振動、排気ガスの影響をうける心配がある。 ・首都直下地震がおきたら、高架にしても地下にしても道路の大きな被害がありそうで心配。 ・対策をしない案にはメリットがかかれていないのはおかしい。事業費はかからないので、将来世代に税負担がかからずにすむ、工事による自然破壊もないということを明記すべき。
3294					一般道と高速道のすみわけをし、その効果を高いものにして欲しい。
3295		・道を拡げる案だと、信号待ちによる渋滞は発生してしまうので、別でルートを作る方が良いと思う。 ・景色の変化に乏しいトンネル（地下）だと事故が起きやすく、改善までに時間を要すると思うので高架の案がよいと思う。		・事業費に1兆～２兆要しても、国民一人あたりの負担としては軽微なので気にしてない。 ・今後の物流問題にも影響を及ぼすので、早期に実行できる案を選ぶ必要があると思う。	
3296		個人的には案1-1が良いと思います 災害時の別ルート確保と、逃げ道の選択肢は多い方が良いと思います。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3297				いなげの浜の一帯などの景観を一新する道路	せっかく道路ができるなら、一挙両得を狙い、デザイン性があり、全国に知れわたるような、名所になりうる斬新な高架道路ができるとおもしろいと思います。国際的なコンペ形式で地元民の投票でデザインを決められるとよいです。
3298				ドローンだけ通る道、筒 陸路以外も技術進歩をかんがみて	・産業車と民間（一般車）と区別区分した道路 ・ランドマーク的な高架橋なら長い目で受け入れられるかも ・スカイツリーみたいな夢のあるサンダーロード（ひらいしんがいっぱいあって雷が落ちる） ・松が植えてる道
3299					1番がいいです
3300					案1-1が良いとは思います。地下構造主体では津波等の影響を受けやすいし、工事期間も長くなってしまうので。16号などはいつも混雑ぎみなので、これを機にぜひ円滑な交通網が出来る事を願っています。
3301			将来の見直し	・工事中の地震発生対応を。 ・何年後になるのかその時点の、国、県、市の体力人、モノの確保は可能か（人*不足、物資不足、高トウ） ・おなじお金で現在ある生活道路などの長寿命化の方がよいのでは。	
3302					既存の道路の拡幅は望まないが、なかなか難しいと思います。（14号は現在狭いので自転車・歩行者はこわいです）
3303		①について、357号の渋滞は部分的（市川塩浜・船橋日之出）であり、ピンポイントでの対策で十分と思う ②～⑤災害時には一般車両の規制を優先する	新湾岸は不要		部分的な渋滞個所の改善を望む 357の舞浜の立体化、今後船橋市、日の出、市川市塩浜など
3304		①→朝、東京方面がこむので改善したい ③→命は大事			
3305		地震や富士山噴火など、災害があった時にも、いくつかの選択肢があることで安心感は増すのではないかと思います。		景観もある程度配慮した方がいいと思いますが、生態系への影響が少ないことが1番重要だと思ってます。 それを壊してまで利便さを求める必要はないです。	
3306					案1-1が現実的と思います。
3307					海底ルート
3308					案1のルートの方が交通への影響が大きく変わるので良いと思う。 トンネルは風の影響が大きい地区は採用すべきと思う。
3309					救急搬送時の速達性の向上を強くのぞみます。 以前救急搬送で転院した事があります。
3310		自然環境が害されることなく工事の着工が行われますことを強く望みます			交通渋滞の時間帯に合わせて何かルートがあると良いと思います。
3311					新しいルートを増やすと、災害時にも利用できて良いと思います。
3312					特に思いつきません
3313	継続性	海水塩分の影響でつくったものがどれくらい使えるのか、またその整備の為のコスト等		既に景観は破壊されている様に感じられてしまったので、最早、歪な景観を維持するより、新しい工場型の景観を提案されて欲しくすら覚える。	海水の影響、また整備等の維持コストの試算をみたい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3314					人口減少傾向を考えると完全な新設はリスクが高いと感じる。（建築費増大、建設人口の人不足も） 現在の道路の補修が年々必要となっていることも併せ、現況市道の補修とあわせた再整備を考えて欲しい。
3315		市川～幕張方面で357をよく利用するが、渋滞の改善と大型トラックがスピードを出していていつも危険を感じているので、改善してほしいと思います。 自然環境も大事にしてほしいです。		環境は大事に考えてほしいいです。動植物も同様に。	地震や災害での影響が気になっています。新しく作るものが地球にとって、環境にとって良いものになるよう、配慮すべきことをなるべくクリアしたものを作ってほしいです。
3316		このあたりの工業倉庫地帯での渋滞がものすごいので、改善する事で地域の仕事や関わる事への助けになると思う。		災害（台風、地しん）などへの対さく、海辺に面している事への対さくは必ずかと。 *ばんなどからも安全面も重要	行き止まりのうめ立て地なので、つながる事での交通のかんわが見込まれるが、下へおりるインターチェンジをできるだけ多くする事で、内陸のじゅうたいかんわにつながるのではと思う。
3317		渋滞の改善を希望します		特になし	特になし
3318					ジャンクション等本線とのつながりに**うを持ってほしい
3319					1. 高架方式は景観上および経費の問題があるが、災害時には有効 2. 地下方式は災害時に有効？経緯費がかさむ。景観、工事中の問題が少ない。 3. 拡幅方式は工事期間が長くなり、この間の渋滞、経費が安く上がる**等を考慮の上、個人的には高架方式が良いと思う。
3320					海側にメインの交通量の多い道路を作り、市川、船橋、千葉市など出入口を増やし、どこからも乗り入れできる様にしてほしい
3321					環境への配慮をしてほしいです
3322		普段利用しない湾岸の高速道路の入口、出口が混雑している。またわかりにくい。 船橋もずっと渋滞しているイメージがある。 その部分の改善されるとありがたい。		用地取得に時間がかかり計画が進まないのはどうかなと思う。 ただ海に道路というのもどの位の保証があるのか…気持ちは海側だが悩ましいところ。	
3323		渋滞しているイメージがあるのでそれが解消されるとうれしい。 千葉方面に行くときと帰るとき、どうしてもこんでいるので。		干潟は本当に守ってほしいです	道路に慣れてない夫がよく道をまちがえるので、分岐がわかりやすいとうれしいです
3324					とくに案1-1の場合のイメージ絵や画像で景観をみたいと思いました。 案1-2の場合、地下水などの流路にも影響があると思われ自然環境や動植物へのシュミレーションがどの程度正確にできるのか気になります。
3325		完成される頃には人口も減り、車も少なくなるのではないかと思います。生活道路の整備の方を優先してほしい			
3326					14号や357の分岐のわかりやすさ
3327					新湾岸道路に連がる高速への乗り入れのしやすさも
3328		①→CO^2削減のため ⑦→時間信頼性を重視するのであれば、鉄道を利用すればよい			
3329	レジャー施設へのアクセス				幕張メッセ、マリン球場へのアクセスも考慮してもらいたい
3330		京葉道路の渋滞改善		三番瀬の地下を通して浦安につなげる。	
3331				①→沖に新たに干潟を作ればいいのでは？または、この部分のみ地下で浦安方面へ→（問3自由意見へ）	※（問2）の自由意見と同じようです。 谷津干潟は埋めて浦安方面へ延ばしてもいいのでは。 干潟は新しく沖に作る

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3332		③救急走行をさまたげる事案が減少する道路があれば良い			
3333					湾岸道路を作るにあたって、わかりやすいように標識などの設置をする
3334				景観 首都高、日本橋あたりを高架で作ってしまったため、現在地下にするための費用や労働力に苦慮していると思うので、じっくり考えてほしい	
3335					自転車をよく利用するので、自転車利用（または徒歩者）の利便性がはかれると良い。
3336		渋滞をひきおこしている商業施設にも㊞問題の改善、建設費の負担をしてもらいたい。		海辺の景観をそこねないようにしてほしい（日本橋のようにならないように）	大地震や津波に対応できる道路として設計してほしい
3337		357道路は渋滞が多いので新しい道路が出来ればとても良い。救急搬送にとってもかなりの期待が持てると思います。 災害を考えると海に近いので、地下道路と高架はどちらも可否があります。長い期間じょうぶであるのがいいですが。 千葉港は季節によって渋滞があり、有料道路となって、生活道路への流入がなくなり、生活の安全性がたもたれれば良いです。		三番瀬の環境が変わる事がないよう配慮があれば、皆の理解がえられるでしょう	案1-1が良く見えました。道路の高さがあるので津波はいいが…**は案1-2の半分
3338				三番瀬、谷津干潟はラムサール条約等もあるので、ある程度考慮する必要があるとは思うが、市原辺りはややどうでもいい印象。 自然＞経済性（成田空港へのアクセスと物流倉庫のアクセス性） 日本の国力が低下しているのを踏まえたら、再起するきっかけの1つになる位の覚悟を持ってほしい。 成田空港へバス等もより早く到着できれば、東京の街のレベルもトータルして下げずに済むと思う。日本人は羽田を選びがちだが、羽田一極は辛いのでは。 成田エクスプレス、スカイライナーも結構事故や故障多いので、代替ルートは必要。	海辺のトンネルは5km以内が制限が少なくていい、というのは頭になかったが、そう云えば三遠信南？の（南アルプスで現在作ってるトンネル）4998mを思い出した。 私が生きている間に開通すればいい。
3339		渋滞が改善されれば、交通の便が便利になり、車での移動が快適になると思います。		環境問題を優先的にして頂き、道路が皆にとって良い物であって欲しいです。	地下構造で実現できれば、環境問題に配慮出来て良いと思います。
3340		成田空港と羽田空港をよく使いますが、本当に渋滞がひどく時間がよめません。			案1-1を希望します。 全部トンネルより景観が良い方がいいです。
3341					・事業費を考慮しなければ、海側のルートで地下構造が望ましと思います。 ・務めている会社は、海岸ルート上にあるので、情報を細かく、又、早い段階でいただきたいと考えます。
3342	事業の早さ	・なるべく早く、経済的効果が出る様に進めて欲しい。 ・渋滞は誰も得しないので。	地域産業に	・地域産業の経済的効果（事業参加等）の配慮もお願いしたい。（地産地商）	
3343					・1-1案が良いと思う。 ・早く使えるようになると良い。
3344		この先交通量、車の数が増えるとは限らない 災害時は有効だと思うが、他の工夫もできると思う			
3345		千葉の湾岸エリアは以前から渋滞が多く、その解消が一番需要だと思う 複数のハートの選択肢があるのは良い		東京湾の千葉側の海に子供の頃から親しんできたので景観が大きく変わることには抵抗がある	ただ、高架案で下のスペースを有効活用するというのは良いアイデアだと思った

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3346		市川～千葉にかけて慢性的な渋滞が起きており、日常移動がそがいされている。 その渋滞により、移動しようという思いがなくなってしまうことにつながる（活発需要につながるもの） →住民の不安をなくす意味でも整備を進めて欲しい。		住民として、生態系への影響は気になる。 最小限になるとありがたい。	今後の話になるが、整備による効果をもう少し住民に直接的に伝わる形（生活道路が安全になる、バスの定時性があがる、最寄りの病院への時間が短くなる、など）で示す方が、オープンハウスとしてはありがたい。 もちろん、企業視点（物流効率化など）も重要なので、そこがわかりやすくなるとより良い。 一早く整備が進み、日本の発展につながることを期待しています。
3347					◎慢性的な渋滞の改善の必要性は強く感じますが、新ルートならびに現道拡幅ともに充分な効果検討を願いたい。 ◎新ルートについては高架構造に賛同します。（個人的に地下は恐怖感があります。）
3348		現在の高速道路だけでは渋滞の改善は難かしいので海側にもう一本の高速道路が必要と思う。		船橋の三番瀬は重要なので是非配りょうして欲しい。	1～2
3349					大型輸送車両と危険物輸送を357号に集約又は分散させる場合のルート(ICまで住宅地を避けるなど)確保が大切だと思う。 危険物輸送は計画地が起点になることから、一般道を通る事も多いため、いかに渋滞を発生させないか？がポイントになると思います。 大型輸送車の利用料金を月額制で割安になれば、高速の利用量が増加し、一般道が空くのでは？
3350					海ホタルに繋げ、尚、三浦房総連絡道が出来ることを強く望む。
3351		高速道路もいつも渋滞しているヶ所が決まっているので、その辺を考慮して頂きたい。 松ヶ島付近、16号も時期により渋滞するので幅を広くしてほしい。			
3352					徒歩、自転車利用は少いと思うが、ウォーカブルで適度な植生がある。 又は小川等の水性が在る 自動車優先でない道路にしてもらいたい
3353					わかりやすい案内をしてほしい
3354				早く作って下さい。 湾岸地域の渋滞がひどいです	
3355					・風と事故のけねん ・道幅を広めにする。
3356	代替道路による渋滞解消	京葉道路は慢性的に渋滞しているので。 工業地域出入りの車をまとめて2ルート確保できるのが良いと思います。		海辺付近で中心は工業地域となるので、存続している自然環境はできるだけ維持してほしいです。 石油コンビナートとかが多いので火災リスクも考慮する必要ありそうですね。	市原IC終点案に賛成します。
3357		千葉県は半島だから県内に入るとき、 県外に出るとき道が限られていると感じる。 観光地も多く渋滞もあちこちでしていると感じる 改善するといいと願う。			
3358		幕張～船橋あたりまでの357号線の渋滞がひどいので、バイパス的に使える道路が望ましいと思う。 交差点を減らして(立体交差など)走りやすい道路を望みます。		環境破壊は望みませんが、ある程度の妥協は必要かと思う。共存できる計画を実施してほしい。	交差点、信号を減らす､無くす。 立体交差などを使ってスムーズな走行ができるようにする
3359					地下道路に関心を持った。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3360				いろいろな面で善悪の事が考えられるが、時代も世の中も前進している今日。 良い悪いだけではないが、危険をさける事に注意して皆で考えて進行していかれる事を希望します。	どうしてもメリットデメリットがそれぞれにあると思うけれど、後もどり出来な今は。 よい結果が生れる事を希望します。 皆様頑張って下さい有難うございます。
3361					案１・工場地帯の空気汚染が気になる(近づいて健康被害が無いかどうか) 案２・拡幅工事は工地を確保できるのか？
3362					アクアラインほど費用がかからないなら、海ぞいに道路作ればよいと思う。
3363		船橋-千葉間の慢性渋滞の解消			地下高架の高速道路
3364					渋滞が起きうる要因を少しでも減らして欲しい。
3365					現道拡幅より新設の方が望ましい。
3366				①ｵﾘ1-1、②ｵﾘ1-2案の折中案、なるべく費用のかからない様に。 費用対効果重視。	
3367		トラックが多いので、危険車制限して欲しい。			渋滞かんわを優先して欲しい
3368		市川から船橋、幕張方面に向かう際、必ず渋滞を通らなければならないのが不便で、改善してほしい。			市街地を外れてバイパスのような機能が強くなればいいと思います
3369		もっと県外から千葉にアクセスしやすい様にしてもらいたい 京葉コンビナートが有り、今後もますます発展させるために交通網を整備してもらいたい			
3370					地下構造が望しいと思う
3371				将来的に自動運手自動車が増えて渋滞が減る気がしているため 将来不要になった場合のことも考えて造ってほしい(新湾岸道路自体は造るの賛成です)	
3372				土地を広げると、費用がかさむかもしれないので、案①がいいと思う。	自動運転車が出てくると思うので、自動運転専用レーンを作ると良いと思う。
3373				案1-1，1-2の工事で、海つり公園に影響があるのではと思い。	
3374					案1-1が利用しやすい
3375				すみやかな着工をお願いします	
3376				工事期間中に逆に渋滞が長くならないように	
3377					地下計画は環境面においてもいいと感じています 道路専用も交通量の改善につながると思います。
3378					案1-1として、新設道路は運送業専用とし、自動運転用の道路とすることで、既存道路の通行量の削減を目指す。
3379		・現道の拡幅案は実際には既に建物のある箇所ばかりなので、立ちのきをする等、実現が困難に思う。 ・案1-1は海岸に沿う形だが、腐食対策などが心配。 係の方の説明が不足していたため、大変分かりにくかった。			
3380					幕張付近から蘇我、市原まで新規高速で結ぶべき。 (千葉西警察の慢性渋滞を早く解消すべき)
3381					案1-1が良い
3382					トイレのあるサービスエリアがあるとよい
3383					高架構造主体がよい トンネルは事故が多いため、渋滞を引き起こしやすいのではないか？
3384					高速道路

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3385				湾岸道路の景観は人気があると思うのでいかすべき ドライブで利用する人もよくいるイメージがあります。	
3386					357号湾岸千葉出口(上り高速)付近混んでいるので早急な対応が必要
3387					湾岸千葉出口(上り)の渋滞緩和してほしい
3388		・海沿いを走る道路が望ましい(走ってて気分がよい) ・その道路から直結する観光スポット ・交通死亡事故の減少 ・音、光が周辺に影響が少ないように(完成後)		・環境は維持できるよう注意が必要。 ・海は千葉にとって重要。形を変えない埋立は地盤が様々な災害が後から問題になるので ・地域住人のその恩けいを受けると思うので、バランスよく 作り始めてできませんでしたが1番困る しっかりお金をかけてしっかりしたものをつくるべき。	
3389		慢性的な交通渋滞の改善してほしい。			
3390					災害に対する考慮をしっかりしてほしい。
3391					行ってみたくなる様な何かがあるなど
3392	観光				道の駅を作る チーバくんを出す
3393		養老川の近くに住があり、50年位前から道ができるとうわさがあります。早くうりたい！			
3394					高架、トンネル案、etc.難かしい案件であるが、必要大であり、現実化する様検討して欲しい。
3395		南船橋駅周辺の渋滞や宮野木JCT、穴川IC周辺は特に問題であり、改善に湾岸道は必要である。 千葉県庁周辺へのアクセスの改善に期待している。		事業費をかけても道路整備に必要。	案1-2が妥当。地下構造で景観、用地、自然環境の問題を最小限におさえれると思う。 ICは多く設けてほしい。
3396		他県からの車の流入に困っている。			千葉市内を経由せず、館山方面に抜けるルートを早く作ってほしい。
3397		渋滞そん失が大きいので、確実に渋滞を無くせるルート。		早期完成するもの。 将来の維持費と利便性のバランス	風による通行止が多いと困るので、対策を。 鳥害についても同様。 接続ICの配置で新たな渋滞はできないように。
3398	金額				
3399		京葉道路経由で内房に来る際に必ずといっていいほど渋滞にはまります。(穴川ICあたり) 幕張や都内へ向かう際に渋滞を避けるためにアクアラインを使うことが多いですが、アクアラインも慢性的に渋滞し、かつ時間帯によっては料金が跳ね上がるため、選択肢が増えるのは大変ありがたいです。 また、高速バスで内房から都内へ出る本数が増えれば人口増にもつながると思います。		渋滞が解消することで観光客増も期待できると思われ、事業費が高くなることはある程度許容されればと思います。	可能であれば3車線の高速道路が望ましいと思います。
3400				*	
3401					時間帯によって、車道数を変更する等、広げるのではなく、仕組みで建設コストを下げてほしい。
3402	物流関係				
3403					工期短かく安全なルートがいいですね。
3404	事故等出口				
3405					電車もいっしょに通してほしい
3406		アクアラインのように東京湾を渡す橋がもう1つくらいあると街が活せい化すると思う。 鉄道についてもべんりにしてほしい。			東京湾にもう1つ橋をかけるのはどうか？ そが→羽田空港等

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3407		渋滞による工業地帯への負担の低減にぜひ行ってほしい		残念ながら景観は現状ですでに良好とは言えない状況なので配慮すべきとは言えないと思う。 赤字事業にならないように事業費については最大限配慮していただきたい。	
3408					特になし。
3409		・道路の渋滞におけるかんわされて良いと思います。			
3410		千葉県は地震や台風など自然災害が多いので、救援に行きづらい地下道路は向いてないと思う。		住居と工業用用地と住みわけすりゃよくない？ 資材がどんどん高くなってて、人件費もあがりそうだから、タイミングってあると思う。	人口減少をさけられないので、維持に重点を置いたほうがいいと思う。
3411					高架構造希望
3412		渋滞がやはり困ります。		千葉の良さは（自然）残してほしいです。	案1-2がいいと思いました。
3413				環境重視より安全性と災害時に使える場所としての道路を今作る事が将来の日本と首都圏にとって重要だと思います。	新設案で高架構造
3414		出来れば新しい道路は作らないですむ方法、対策を望む。		特に養老川河域は千葉県を代表する川なので景観、自然環境をこわすようなことはして欲しくない。	案1で市原ICからJCTまでのルートは、養老川域を通さず、297号沿いを真直ぐ伸して海岸沿いまで延長、湾を周回するルートにして欲しい。 ・防音壁は必ず高く付けて下さい。
3415					湾海になった場合。強風の時のリスク
3416	建築コスト	災害時に物流が停止しないとありがたい 16号線がもし入線禁止になったらとか		昭和、平成と用地取得が進まず、期をのがした感のある道路が多い気がする。 人口減で、税収入なども減ると思うので、市原市役所の方々も将来のこととても考えて、税(収税)をつかわれてます。	できるだけ、既存のモノをベースにするのがよい気がします 既存の道路の補修も必ず続く必要なコトなので・・
3417		国道がいつも混んでいる			
3418	人の流動性の向上	交通の流動性が低いと地域の活性度が下がる。 人が移動し易い方が発展するのは他地域を見ても明白。 作るのか前提になっているので別によいが、ストップはしないでほしい。 あとは、それ自体が観光資源になるものをデザインしてもらえると人を呼ぶのが楽だと思います。 アクアラインていどのレベルでも十分。	期間短縮	時間がかかるとその分金もかかるし、効果も遅くなる。 買収に時間がかかるルートは悪手。	サイクリング/マラソンなど、有料でも人が来ると思う。 ルートのデザイン(道路の、構造物としての)に金をかけても回収できると思うので、道だけでなく資源として作りたい。 作ったあとに手をいれるより最初にいっしょにやる方が安い。 担当の方の人手は足りないと思うので、大学や民間を入れてしまっていいと思う。
3419		通勤の利便性が上がる		騒音が多くなるのは困る	市原からのルートを希望します。
3420				案2、現道拡幅案(一般道路新設)に賛成します。 高速道路も、一般車も走れるようにして考えて欲しいです。 (目的地まで急ぐ際に利用したいので	
3421					片側3車線にて
3422		通きん時間の信頼性向上。(一般道、高速道)			
3423		物流のトラック専用や自動運転貨物等、ネットショッピングが増えてトラック専用等道路(AIで事故防止) 人、自転車、バイク禁止等 地下水や保護動物へのはいりょ ※くま、さるはのぞく		あさりやはまぐり等、さいしゅするやからははいじょ！	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3424		環境に配慮したルートを考えてほしい。 例えばアクアラインのように道路を海の上に作るのではなく、なるべく陸地を通るルートにすると少しはましになると思う。		利便性と渋滞緩和にこう献するルートがあるといい。 利便性としては下記問3に記載していることはもちろんのこと事故が起きると通行止めになると困るので最低でも片側2車線になるように整備してほしい。 渋滞緩和としては従来のルート(館山道、アクアライン、東関道、京葉道路等)より所要時間を短縮ルートをつくることで混雑の分散を図ってほしい。	館山自動車道の市原IC辺りからJCTとして分枝するルートがあると利用しやすいと思う。
3425					有料道路は望まない。 事故等含めて、渋滞した時の回避方法は初めから入念に考えて欲しい。
3426					地下のルートが望ましい。
3427		数十年前に話を聞いたが仲々、進まない。 もう、ないと思っていた。			海面下を通したら(トンネルでも良い)
3428					特になし
3429	都心へのアクセス	・16号のトラックの渋滞解消を望みます。別ルートができることで297バイパスの市原IC付近の交通量が減少すると良いです。		早くできあがってほしいです。	工場地帯と海上は高架構造で良いと思うが、住宅密集地等は、騒音への配慮が必要と思います。
3430		渋滞を改善して欲しい。 県外からの旅行者も増えると思います			有料じゃない方が良いと思います もしくは月500円くらいで乗り放題とかならいいかも
3431		357号線の渋滞は課題の重要度、影響度が大きいため、早急な対策を希望しています。			有料化は必須と考えています。
3432					土日等はあれば渋滞(一般道)が少くなくなりそうです
3433		休日の午後のより、混雑する場所が混み具合がすごい(船橋の日の出とかラポート前とか) 357号だけでなく入るのも大変			市原方面からどこを目的地として使う人が多いのか把握して、道を検討してほしい
3434		現在慢性的な渋滞が課題になっている。ルートのためアクセス性も考慮して安全面も担保しながらの設計に期待したい。		既存の施設や家などの考慮し近隣住民の理解を得ながら設計していく必要がある。	ルートによってトンネル、橋など柔軟に対応いただく必要があると思う。
3435				養老川河口は市民に開放された唯一のウォーターフロント。 日本最大の重化学工業の集積地でもあり、これらの環境維持を最優先すべき。 人口減少の中、インフラ整備として本当に必要か、極力最小限を目指すべき。	
3436		事故や出勤時の渋滞改善の為、ルートを増やして欲しい。			車線を増やすと左右移動が渋滞時大変なのでルートを増やして欲しい
3437		館山道の側に住んでいるが、土日の朝など、バイク(改造車)の騒音がひどい。 橋を立てるより、地下に新道を造ってもらった方が騒音問題が少ないのではないかと思う。 コストコのトラックによる道路のゆがみがすごいので、アスファルトに対策してもらいたい。バイパスがガタガタでこまっている。		市原市海保を開発したら、イノシシやサルなどの動物が多く出没するようになった。 生息環境は充分注意するべきである	騒音対策をしっかりしてください、草も道路にはみ出しすぎている
3438					分岐を分かりやすくして欲しい。
3439		拡幅すると事故が多くなると思う。			
3440		渋滞の改善を希望します		特になし	特になし
3441					海岸を通るのであれば、景色を楽しめる方が、通る理由につながるかと思います。
3442					赤いルートがよい 道を広げてもそこに集中するので青いルートはあまりよいと思わない
3443					休める場所(SA,PA,コンビニ等)は欲しいです
3444					費用を重視して、将来の高速料金を減らして欲しい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3445		案1-1のルートに賛成です。 案1－2だと費用が多額になってしまうし、案2だと用地を増やすことが難しい気がします。			災害時などにおけるルートの選択が多いほうがよいと思います。
3446					案1-1が良いと思われる。
3447					海がわに高架でつくると良いと思います
3448					Ｒ16号のバイパス(千葉～柏～野田)までのルートをつくってほしい
3449				自然を壊してほしくないです。 景観にも配慮をおねがいします。	
3450					・案1を希望→1－1が現実的に感じる ・案2は、あまり効果が期待できない
3451	経ざい合理性	コスパと現有資産の活用			鉄道や路面電車等も活用
3452		西湘バイパスを参考に検討して下さい。		景観は見なれれば問題ないと思う。	西湘バイパス
3453		千葉市、船橋市等に行く時に車の交通量が増え、いつも混んでいる		船橋の三番瀬等の野鳥や、貝と言った生き物との共存も大切だと思う	・工業地帯は、橋で、船橋等は地下道が良いのかなと思う
3454		環境への配リョをし早期完成を望みます			・市原起点として頂きたい ・天気に左右されない地下が良いのでは
3455	速決性	ルートの決定についてスピード感が大事		用地取得等のリスクは徹底的に下げてほしい	可能な限り紛れがない早くできるルート想定(国有、県有などの共用地の利用)を考慮していただきたい
3456		千葉駅～市原へ向かう際、そが周辺の渋滞が激しく利便性や交通の質がかなり悪いと感じている。 みカある街づくりにし、県の活性化を図るためにも、渋滞の解消はマストと考える。		海浜、まくはりに住んでいる人は、オーシャンビューという視点で住居を構えたと考えるのが自然だと思うので、景観を害すようなルートにはしないでほしい。 千葉都市モノレールをみるのと一緒で。	地下化が良いと思う。
3457		いつも、千葉から市原に来る際、(逆も)蘇我のあたりがとても混んで、うんざりすることがあります。 それが解消されるなら、すごく良いと思います。		湾岸地域に住む方々の景観が多少そこなわれるのはいたしかたないのかなと思います。 それよりも、自然環境を保護しつつ、迅速に開発を進めていただけたらありがたいです。	案1-1が良いと思いました。拡幅案は、取得に時間がかかりそうだと思いました。 案1-2の、地下に造る案は、こちらも掘りすすめる作業が大変そうだと思いました。
3458		①に対しては、30年後くらいの完成であればその頃に渋滞状況はどうなのか？と思って必要性は感じていませんでしたが、災害時やネットワーク強化等の点を説明受けまして、そういう時は、必要かな？と理解しました。 お金の事も説明を受けまして、今の段階で1兆円2兆円、4兆円と言っても実際、30年くらいかかると、何倍にもふくれ上がる事は、十分予想されます。この負担の税金の事は心配になります。 今の気持ちとしては、半々な感じです。			
3459					コスト高になることは承知の上で、周辺環境へ影響を及ぼしにくい地下構造を主体としていただきたい。 一方、拡幅となる場合には周辺の居住者への補償(立ち退き)を十分にしていただきたい。
3460					自宅が計画候補ルート内のため、実施となるのであれば早めの情報と、必要な検討内容、費用などを教えてほしい。
3461					住民に十分周知し、年数、予算についても伝えてほしい。
3462		国道356号を利用しているが、蘇我、稲毛付近は慢性的に渋滞しており、早急な改善をお願いしたい。		環境保護は重要だが、交通を分散し、流動を確保することが環境改善につながると考えます。	現道拡幅では、効果に限界がある。 市街地の環境改善の視点からも、バイパス案での検討をお願いしたいです。
3463		・トラック専用レーンやＢＰの整備で一般車との分離。(港への直結ルート)		・透水性舗装や、植栽帯によるヒートアイランド対策 ・街路樹や植栽帯で景観、日陰、騒音対策	・スマート信号や交通センサーを用いて、検知による安全確保 ・交通流の可視化、誘導による混雑回避 ・港湾施設の上部利用による土地活用

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3464		駅、バス停、港湾などの公共交通機関との接続を強化し、公共交通の利用を促進 工業地帯や港湾へのアクセスルートを整備し、物流を効率化		沿岸部は津波や高潮などの自然災害リスクが高いため防災の観点から計画されるべき。 また、生態系への影響や緑地の確保、景観保全など地域の自然環境と調和したルート計画の配慮が必要と考える。	・スマートモビリティの導入 スマートフォンアプリや道路上のデジタルサイネージを通じて交通渋滞や事故、災害情報をリアルタイムで提供。主要な駅や商業施設を結ぶルートに自動運転バスを導入することで高齢者や観光客などの移動手段を確保し、交通渋滞の緩和につなげる。 ・多様なニーズへの対応 自転車専用レーンの整備や歩行者空間の創出、トラック駐車場の設置など、車だけでなく歩行者や自転車、物流など様々な利用者のニーズに対応
3465		工場地帯へ流入する大型車と地元住民の乗用車の棲み分けができることが望ましい。			歩行車、乗用車、大型車の棲み分け
3466		357号線の渋滞がひどいので、早く新しい道路を通してほしいです。			
3467		357の渋滞がヒドい			赤いルートが良い
3468					案1を希望します
3469					景観重視の為、地下構造を望む。
3470	上記①の改善	特に357号線の若松交差点至急立体化すべき			
3471					早く埼玉、北関東に行きたい。 市川まで行くの大変
3472				千葉湾岸エリアの景観はすばらしいのでそれを失われない形がよい。	
3473		今後災害等が起きたときのことを想定して、検討していただきたいと思いました。 地域住民の声も大切ですので、近隣にお住まいの方々の意見等を直接きく場があるといいと思いました。			
3474		市原から都内へ向かう渋滞の解消		できるだけ早く防災的にもすぐれている事	
3475					1-1案推し
3476		船橋辺りの渋滞をなんとかしてほしい。 ソガの渋滞もひどい。		ヒガタは守りたい	16号のまん中に高速を作ってほしい。 ムダに広い。
3477		週末の朝・夕の渋滞が激しいので、解消を願います。			アクアラインの海ほたるの様なSAがあると良いと思います。
3478					案1-2希望
3479		渋滞を改善できたらうれしいです。 浦安＝D幕張で1時間かかるので不便に感じます。 プロジェクトがんばって下さい。			海を通す方が用地取得は早いと思います。 ***は既に残念なのであまり気にしなくて良いかと思います。
3480		蘇我陸橋、船橋ララポート近くの渋滞をなくして欲しい			渋滞を***為バイパスを多くして欲しい
3481					案内表示のわかりやすいものにしてもらいたい。
3482	観光	357号の改善（16号）			車線等の減少を少なく、道の駅等の新設
3483					早期開通を第1優先として、予算投入して頂きたい。
3484	観光				SAや道の駅を作って地元の人にも行きやすい場所になると良いと思う。 温泉とかもあると楽しそう。
3485					現在の渋滞の解消と、地域経済の発展を考えた、利用者、住民視点に基づいた案をお願いします。
3486				・税金をしっかり使う ・ムダをなくす ・人口増やす分、道路、インフラ設備は1番先にやる事 【とくに千葉は遅く浜砂などに金をかけてる意味がわからない（何億も）】	朝、昼、夕、仕事の事、買い物、通学時間とてもこみ合う。 分散するといいなと思う。 ご年配等にも運転しやすくなると良い。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3487	東葉道路やR16に集中する 交通需要**の解消	湾岸地域の地形的な問題（アクセスする道路が限られる）ことから、交通が集中する傾向にあります。 これを解消するため、海側に新設することが良策と考えます。	早く完成できるルートとすること	公共用地をできるだけ利用して、早急に完成することを配慮してもらいたい。	物流の円滑化のため、自動物流道路の整備も視野に入れて下さい。
3488					合流部での渋滞緩和
3489					自動車で走るだけでなく、今後は子供が自転車などで利用することになる道とも交差するようになるので、できるだけ事故が起きないようなつくりにしてほしいです。
3490					一方向のIn/outのICにしない。スマートICにしない。
3491					なるべく現状の景観をこわさないよう。拡幅がよいと思う。
3492		16号、357号は、要所要所で（ソガ、幕張イオン）混雑し、東京に出る際に時間がかかる。		・安全性（車線増加もいいと思うが、事故が増えるのではないか？名古屋や大阪みたいな道路は走りづらいので） ・スムーズに到着時間が読めるようになると便利だなと思う。	
3493					インターチェンジは多めに設置してほしい
3494		16号はいつも渋滞しているので時間もかかり、予定がくみづらい		速い完成が望むが、工事費もあるので、バランスが必要だと思う。	渋滞、安全性を考えると、自動車専用として独立させたほうがよいと考える。 ETC等で有料化も考えてよいと思う。
3495	産業				そがへは分枝しなくてもいいのでは？ 未来の千葉を支える産業、修職先をぜひ今お金を使って確保してください。 その為に納税してます。
3496		海浜公園の入り口の渋滞が、さんばしが出来てから増えたと感じています。この対策も必要と感じています。			東関道や京葉道路とのアクセスを湾岸地域により便利にすると、一般道の混雑が減ると思います。
3497				三番瀬保存	経費がかかってもよい*
3498		穴川ICのまわりは常に混んでいる。 作草部に住んでいるので救急車が多い。(みつわ台HP、山五HP) 以前の避難場所の学校は今工事中。			
3499	環境.三番瀬.養老川.東京湾の水質	・国道357号、16号、14号の渋滞はひどく、蘇我、習志野、船橋、市川の地域は特に解消しないといけないと思う。 ・千葉県は千葉港(市川～君津)、成田空港、銚子漁港のような物流の起着点があるにも関わらず、それらを都心や全国へアクセスさせる道路が少なかったり、性能が弱かったりする。新湾岸道路では、ぜひ、高架道路新設案で話を進めてもらい、県南へのアクセス改善と、現道の渋滞解消による信頼性の高い道路ネットワークの作成を進めてほしい。 ・高架道路新設案では一部用地取得や、景観の悪化、三番瀬などの環境への影響はあるかもしれないが、現道の拡幅に比べたらましだと考える。			
3500		20～30年後に果たして、今の渋滞などの交通状況(予測)がどうなるか不明。 特に高架は美浜区の海岸景観をこわす。人口も減少する。			
3501					新しいルートにて第二湾岸道路つくって下さい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3502		・既存道(357)の２階建案を提案します ・用地取得上も、一番、問題が起こりにくい。 ・新しい道路が出来ると道迷いが起こる危険が多い ・既存のルートの拡充の方が、市民生活上は、影響が少ない。 ・2の案とは別に、16号線の充実が切実に望まれる。 ・16号そのまま2階建にし、上を高速道路にして、成田空港につながるようにすると、千葉の経済発展に多いに寄与する筈である。			
3503					災害時の2ルート確保、景観、自然環境の保全を考慮し、事業費は多くなるが、地下構造が良いと考えます。
3504	既存住環境への配慮	地下構造主体が望ましい。 【理由】 ・騒音問題 ・排気ガス問題(換気塔でまとめて排気) ・メンテナンス費用将来にわたる維持(海水) ・既存景観への配慮 ・施工性 ・工期短縮		地下構造のほうが事業期間の見通しがつきやすく、用地取得含め、結果事業費が低くすむ。 高架、拡幅は事業費がふくれあがる恐れ。	
3505		とても昔、総武線で新小岩-錦糸町間を通園し、千倉から新小岩までマイクロバスで旅行したことがある。 とにかく鉄道も道路も二度と使いたくないという印象。 いろいろな鉄道ができてかなり混雑も解消された。 道路については自動車に乗らないのでわからないが、あの頃のようなのか、千葉には住みたくない。 できれば江戸川より(千葉の中心はイヤ) そういうことが解消されることをのぞむ		リニア工事でも環境アセスをやっていたはずがかなりの影響大 そういうことのないように配慮を願いたい。	拡幅だと、名古屋の100m道路を思い起こす。 渡りきれないこと、広い道路は交通量、走行速度ともに暮らしの地域から切りはなされたイメージがある やはり別ルートを期待する。
3506		東京と千葉を結ぶルートとして、この湾岸エリアを通る計画は良いと考えるが、同時に地震や津波に対する安全な構造として機能を果たせる様にして欲しい。 沿線にはレジャ施設や商業施設、工場や港湾が建ち並んでいることから、広いルート(道路幅)を確保して欲しい。		現在のルートの代替であるべきと考えるが、比較的用地取得し易いルートで緩やかな線形となって欲しい。	用地幅が狭いならば、上下2段の高架として、地震、津波に対しても通行可能な構造が良いのではと考える
3507		首都直下地震を想定した際に、現在の国道や京葉道路などが被災した時の代替ルートとして有効なものを作ってほしいと思います。 あと、海のそばなので、塩害に対する耐性や、維持管理のコストも含めて検討していただきたいと思います。			
3508					地下が多くなればと思います
3509		現在の渋滞解消をしていくことは否定しませんが、今から計画、実施をすすめている間に交通量も人口も減少していくことになり、ばく大な税金をかけて行う必要があるのか問われます。		現状の千葉西交差点の渋滞解消策は、「検見川立体」をすすめても改善しないと思われます。 費用対効果、環境と財政負担を考えて、きめるべきです。	
3510	357(14号)をお手本にしてほしい！				
3511		基本357沿いに計画が良いと思う。海岸沿いは景観が悪くなる。		海辺の景観は特に重視	きぞんの357号線を上手に活用。
3512		緊急車両が現在渋滞により走行が難しくなっているので、早期の開通を期待しています。			東西軸との連絡を考慮した整備を期待します。
3513		10年後までに完成			住居に配慮してほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3514					地下だと、けいかんをそこねない、＆そう音問題がかいけつする。
3515		湾岸線の渋滞の有無について大きな話題になっているとの認識がなく、必要性がわからない。現状の道路を維持で良いと考える。		インフラ整備について一番重要視するのは費用と時間と考える。	
3516					・オ2湾岸との接続 ・館山道とのかんわ性
3517	長持ち(将来の子供たちがになうメンテナンス費用)				
3518				将来の人口減少を踏え、完成したときには道路がガラガラという事態は困る。スピード感等計画性をもってやってほしい。	
3519	TOTAL的な事業	ドローン等の利用とAIの使用により、TOTAL的な事業が必要と思います。			信号の利用方法(制御等)
3520					災害に強い構造を
3521		・景観 ・長期的な維持/メンテナンスの費用			将来的に人口減となる中、道路(構造物)ばかりにならないか？
3522					特になし。
3523		渋滞の改善と災害時の時の避難場良いと思いました。		海辺が良く見えると良いと思います。	道路がふえると渋滞が少なくなると良いと思います。
3524			速達性		
3525					357号線の拡幅がよいと思う。 市川高谷から千葉蘇我の場合、間の市が利が無い。
3526		スピード(実現可能性)			災害時に利用できるように
3527		交通量が多くなりすぎると、交通事故の可能性が高くなることが心配です。 また、救急車や消防車のさまたげになると、災害等への対応がおそくなることが心配です。		事業費があまりにも大きくなりすぎると、計画が途中で止まってしまうことが心配です。 また、そのために、税金等が増えることも心配です。東京の湾岸の様な、案1-1であれば景観等もよいと思います。	事業費と年数など、また景観等を考えると、案1-1がよいと思います。
3528			構造物の耐性	東京湾に生息する生物になるべく影響のないルートを計画することが重要と考えます。 海岸沿いのルートは潮の影響を受けやすいので修理や点検が他の陸地のルートより必要になると思います。	
3529		一般市民の視点からだと渋滞かんわが優先だと思っていたが京葉工業地帯や千葉港などへの物流も大事だとわかったので早期に実現してほしい。 現3案の中では費用なども考慮して高架案が良いと思う。ルートは将来的な事も考えて市原ICからが良いと思う。		全ての環境に配慮するのはむづかしいと思うが、自然も大切なので極力現状いじが望しい。 眺望はある程度でぎせいになってもしかたがないような気がする。	現357や14号の交差点の立橋化も推進していただきたい(現在進行中の所もたくさんあるが) 構造的には費用を考えると高架が良いのかな。
3530					高速料金をなるべく安すく。
3531		一般道路(357等)ならいいですが、狭い道では慢性的な交通渋滞をさける為の車が多いので道の改善を急いでもらいたいです。			
3532					(地下構造を主体の場合) 半地下道路にした方がいい。
3533		東海地震に際して既存住民のヒナン行動をサマタゲないように、高架にした。 新道から、車は下りてこないように制限されたい。 現行のETCシステムは過積車はとどめられずに通行している。これの対策をしないと、産廃とかの通路にされる。		三番瀬は川砂流入減と、海面上昇でいずれ無くなります。保全を考えて、計画の足カセとする必要はありません。 道路そのものを景観とすれば、問題なし。 (高架を洋上に作る場合) 道路で景観がなくなるのではなく、新しい景観拠点を道路上でPAとして作ればよい。災害ヒナン場所になる。	高谷JCから千葉側を作る際、東京側へものばせるように、予め端をつなげられる構造とすべき
3534					高架構造で車だけでなく…人や自転車も！
3535					東京の方まで伸びると良いなと思います。船橋辺りの渋滞がなくなるといいなと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3536				・道路の整備に伴う ・千葉中央港の埋め立てには反対です。	
3537		早急な事業化を期待します。		環境問題を全てクリアして事業化することは実際には不可能だと思う。 事業費へも大きく反映するのであまり深く考慮しないことが必要だと思う。 そもそも東京湾岸の工業地帯である。	
3538		さらなる事故が発生しかねないので渋滞を改善してほしい 生活道路が狭いと感じる時がある。			
3539		ｵ2案を希望します。			
3540					千葉港中央地区に勤務しているので、中央地区との道路を直結していただきたい 今後、機能強化が見込まれるため、早期の道路網の強化をお願いする。
3541	港に近いICを望む	・千葉港の物流を円滑するためのIC直結道路を期待したい ・早期着工を望む。	安全性		トンネル等の場合は渋滞がない様にお願いしたい。
3542		通勤時間帯の高速道路付近の渋滞がひどいので、それが少しでも解消されるといいなと思います。			
3543					一般道および地下道路を合わせる(景観がよい所)
3544				自然には特に気をつけていただきたい。千葉は海が観光メインとなっている為	
3545		災害時の対応力の向上につながるよう交通量の増加による住環境の悪化の防止。 Co2排出量の削減			大型車輌と一般小型車輌の分離。(通行帯の区別)
3546					青
3547					特に渋滞する場所のみ立体にする
3548					渋滞は問題だが自然環境を壊してほしくない。新しい道路をつくるのは望ましくない。
3549					利便性を考えると高架橋がよい、コスト面でも地下よりは安くなる。安全性を考えると、湾岸道路は、大型貨物専用が望ましいのではないでしょうか。
3550					案2で良い。案1-1, 1-2は費用がかかり過ぎと、人口減なので。
3551			工期		コスト、工期、工事の難易度等、課題は多いが、完成時の眺望を考慮すると案2が良いと感じました。
3552					高架構造を主体としたものが1番良いと思いました。 ・道路を新しくつくった方が今後他の道路の修復の際も利由できる。 ・海底はリスクがあって恐い。
3553					なし
3554		災害時の対応のしやすさは、いまの時代かかせない大事な事。		自然は一度こわしたら再生不可能。できる限り残していきたい。 観光、毎日の生活に必要なもの 時間的に想像がつきにくい	地下のタンクローリーなど通れない道路があると知り、建設費用とのバランスがとれないのではと感じました
3555				いなげの浜については、埋め立てられる前の景観を残したいという思いから人工海岸をつくったり、松が献木によって植えられたりして大切にされてきた場所なので、その景観は残せるような、そこなわないような道路を考えた方がよいのではないかと感じました。	
3556				稲毛海岸の風景が変わることのないようにご配慮いただきたいです	
3557					千葉ポートタワーでのJC

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3558					案1-1の有料通路化に期待したい。 16号、357号は出来るだけ市民の生活道路に利用出来るようにするのが望ましいと思う。
3559					海沿いで風が強いので風と音に対する策。 自転車も無理なく通れる道があるといい。
3560					拡幅案よりも新設案の方が良いと感じた
3561		津波対策。IC位置。高渕、高浜～打瀬はさけてほしい			
3562	環境保全	湾岸地域の景観や環境保全が必要であると思いつつ、慢性的な渋滞の改善のために新道路を作る必要があると思う。 景観や環境保全に配慮できるのであれば、高架上の案でも良いと思う。(時間とコスト的に)			景観保全、環境保全に配慮した高架上に道路を新設するルート
3563		日本全体でみて、湾岸道路は必要性から優先度の高い道路と思う。新しい道路の整備にあたって、限られた予算の中で是非とも優先的に考えるべき。むしろこれまで着工していないのは遅すぎたともいえる。東京湾横断道路が相当前に完成しましたが、その時点で計画を立て、状況を鑑みて着工し、現時点で完成しているぐらいであったべきと考えます。			
3564		湾岸地域に商業施設が増えるごとに渋滞が悪化しているので道路の改善は必須と思います。			
3565		・南船橋のララポートのところがいつも混んでいて、幕張まで行くのが時間がかかる。 ・東京（私の場合は江戸川区）から千葉方面へ行くルートが少ない。橋が少ない。		・今後何十年も使うことを考えると、事業費が高くなるのは仕方がないと思う。 ・幕張の花火が見えなくなってしまうのは残念。	・ICの出入口は必ず左車線にしてほしい。 ・幕張メッセとララポートへは利用者が多いため、行きやすい出入口を作ってほしい。
3566		市川-幕張間の慢性的な渋滞が改善されると有難い。			
3567					沿道環境を考慮すると、地下構造が望ましい。
3568		普段使用する道路として渋滞しているのは不便。改善されるとうれしい。			
3569		船橋に行きたいのに道が混みすぎて行けない。住民の方が職場にいるが出勤の為に二時間早く出発している。			
3570		物流拠点へのアクセスが良い道路にしてほしいです。			
3571		湾岸地域における著しい渋滞損失を最も重要視している。		既存のルート選定にあたって藩瀬の保全への意識はいきすぎ。人工的に干潟を整備すれば十分。	地下だと危険物車両が通行できないことや、避難経路の確保が必要となり、コスト対パフォーマンスが悪い。全線高架構造が良い。
3572					有料か無料かでも、重要な場所が変わってくるのでは。 有料のとき→千葉北JCT～そがの混雑をなくしてほしい。 無料のとき→市川～習志野がいつも詰まっているのを解消してほしい。 （この区間、優良が増えてもR357は変わらなさそう）
3573				団地取得等に関する必要な期間や道路開通予定時期によっては、交通量や交通環境が変化している可能性が高いので、今後の湾岸地帯の人口量や人口流入量が増加もしくは横ばいの試算がなされているかどうか気になります。 湾岸地帯ということもあり、震災等の発生リスクや耐久度について工事が実現可能性が高まった際に公表してほしいです。	新湾岸道路の始点と直線的に結び、ボトルネックとなる地点にジャクションを設けてみる。 船舶の出入が必要であれば海底、クリアできるのであれば海上に架橋する方法。
3574					案2格幅による早期改善。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3575		災害時のルート確保と同時に耐久性が今後求められると思うので、ただ新しい道路を作るだけでなく、何十年後の運用についても考えて取り組んでほしい。		自然環境破壊によって今後地球への影響を考えると慎重に取り組んでほしい。	
3576		道路新設も良いが、20-30年必要になる事業なので時間が掛かりすぎ。→市川塩浜の高架で20年？鉄鋼団地に用意してた道路は使用せず？時間が掛かってるイメージ。 概設の道路で慢性的な京葉道路（宮野木近く）、東関道幕張付近の渋滞解消を早目にお願いしたい。			時間帯料金をもっとめりはりつける。
3577		渋滞が少しでも改善されるのは良いと思う。			
3578				早くできる方法を考えてください。団地買収に時間が掛からない、事業費が安価となるようにルート構造を選んで下さい。	新湾岸道路と併せて、東京湾岸道路（温浜立体）の整備、高谷JCTから西側の都県内ルートの検討も進めて下さい。
3579					干潟より渋滞緩和を望んでいます。不便より自然をとりたくないです。
3580		慢性的な渋滞の改善は必要と考えますが、生活道路への流入することは迷惑とも思う為、より良い検討策をお願いします。		交通の便利さは大切ですが、自然環境を破壊するような案は今一度考え直す（見直す）ことが大事と考えます。	
3581					新設することによりメリットの方が大きいと思われる道路なので、事業費とマンパワーをかけてほしい。
3582		費用と環境負担の関係性により要検討。			
3583		浦安から西側へのルートについても早期に実現お願いします！		三番瀬への配慮で遅れてしまっているのが残念。	作るのであれば、利便性を最大限にできるよう配慮お願いします。
3584		高速		便利になるのがいいが、伊勢湾岸や名阪みたいに（JCTが）無機質な感じにはなってほしくないです。	逆走を防ぐ為、わかり易い表示をしてほしい。入口直前だけでなく、出口手前からの表示と、直前では高速入口専用レーンを設けて方面がはっきりわかるようにしてほしい。
3585		浦安市までの357道路がとても渋滞していることが多く、千葉方面に行くことがとても少ないです。 ただ、千葉に住んでいる友人と会う事がありますが、その時に困ることが多いので、別ルートができますと助かります。		近年の自然が守られていない事で人々の生活にもかかわっていると思いますので、自然を守ることでどちらにも良い事だと感じます。	海ルート（海の上や海ほたるの様な）作りをできるのであればいいとは思います。
3586		必要性があるならすぐ取り掛かれる案で進めればいいと思う。 災害が多いので、災害に強い道路にしてほしい。		近隣の住民の方への理解が第一だと思う。	有料道路ができる事で今の道路の混雑（渋滞）が少なくなるなら、ぜひ作っていただきたいです。
3587		単なる利便性ではなく、災害時道におけるライフラインの一部ととらえていただきたい!!		環境（自然、生活）の保全を最優先した開発としていただきたい。	
3588					地下もしくは高架による信号の削減。
3589		震災の時の渋滞を経験→道路網と交通案内との連携が必要→立体交差の拡充か。		三番瀬は残すべき。	357の拡充が望ましい。
3590				全ての自然環境を破壊して道路を造るのではなく、どれかを残すことができれば自然環境への被害を少なくできると思う。	
3591		夕方、夜の渋滞がひどいのでそれを解決できればうれしいです。		自然を守りながら渋滞をなくしたい。	目的地ごとに使う道路を分ける。
3592		浦安市が今回、計画から外れ、つながるとしても50～100年先になると感じています。 （つまり道路に入るまでの時間は短縮されない） 普段も、東京側に向かう方がアクセス性がよく、むしろこちら側の拡充をしてほしい。 （三番瀬で課題も千葉側の方が大きい） 舞浜と東京江戸川区との間の橋を増やしてほしい。		事業費はペイするならあまり関係ない。	浦安から市原側にぬける道（橋架）も考えられるか。
3593					案1高架がいいと思う。
3594				自然環境を壊さないで道路を作ってほしい。	現在の道路を広げるのがいいと思います。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3595					全ての課題を解決する事はないと思う。
3596		船橋方面の渋滞が多いので、解消されることを期待している。 市原方面へ向かう際、京葉道路を経由するのが時間、ルートに不満がある。		三番瀬、干潟は大切にしている人が多い印象。 ベイエリアの眺望は幕張エリアは特に気にしている人が多い。	ぜひ実現してもらいたい計画なので、実現可能性の高い方法をとってほしい。
3597		浦安から357に出るまでの渋滞も激しいので改善してほしい。千葉県民なのに、なかなか（浦安）千葉にいけない。			
3598					千葉市、船橋市の辺りは渋滞がひどく買い物の選択肢から外れる。なので少しでも早く実現して欲しい。 実家が館山にあるので、いつも千葉市内での渋滞にひっかかる。実現すると行き帰りがかなり楽になる。
3599					湾岸エリアの渋滞が解消することで、房総地域への時間的な距離が近くなり、房総地域の活性にもつながると思います。
3600					人口減少の中、新たな土地の開発等なかなか厳しいと思うので、今ある土地など活用できたらと思います。（素人の考えですが）
3601		既存道路の渋滞緩和は必要。（南船橋の渋滞） 地下、沿岸等生活への負担を抑えることも必要。 千葉県や自治体のみの財源負担ではなく、都や国にも負担を求めるべき。		環境改善を含めてメリットが出せるのではないでしょうか。騒音、振動については対策をとるべきと考えます。	常磐道の柏エリアのように掘り下げて分離することも希望します。
3602		特に15号、357号の若松の渋滞がひどいので改善、新道路は早急に作ってほしいです。 船橋～幕張間の15～357のアクセスも悪いので改善にもつながると思います。			15号あたり～357に信号なしでアクセスできる道路。
3603				コストと今後の修ぜんのやりやすさも配慮してほしい。作って終了となると未来に負の遺産となるため、税金などで苦しい思いをすることが予想される。 地下にほることも、地上に架橋をつくることも、コストは高くなるはずなのでその点が気になる。	道路の拡張であれば緊急時の利用のてんかいがやりやすいのでは？
3604	地域の発展	・片側３車線、計６車線。 ・交差点を極力なくす立体交差。 ・用地確保がしやすい、環境にも良い深部トンネル（シールド工法）による道路。 ・市川市高谷～市原市を真っすぐ深部地下道路で一直線に結ぶ。		なるべく地下に道路を作る。（50mより深いところ） 道路と一緒に電気、通信、ガス、水道、下水道の幹線も敷設する。	市川市高谷～市原を一直線で結ぶ。
3605		赤色のルートがいいと思います。		自然を守るといいと思います。	赤色のルートがいいと思います。 ・上記に加え、塩浜立体の早期開通と357の日の出エリアの渋滞解消の施策を是非お願いします。 ・青色のルートだと湾岸千葉からだと途中だから渋滞があまり緩和されないと思います。
3606					357だけじゃなく、選択が多い方がいいと思います。ですが、費用は税金だと思うので、少しでも費用がかからないように努力してほしいです。
3607				三番瀬等の干潟は残してほしいです。	
3608				利便性がよくなることによって自然がこわされるのは、これからを生きていく子ども達に申し訳なく思います。 今の自然を壊さずに利便性をあげるのはむずかしいと思いますが、環境をこれ以上悪化させたくないです。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3609		357は平日、休日にかかわらず渋滞のイメージ。以前より迂回ルートがほしかった。		観光用SAポイントを作れば…。（海ほたるみたいな）	渋滞ポイントを回避できるルートの確保。 千葉全体の観光も上がるのでは…。（船橋、宮野木、千葉東、海ほたるなど）
3610		船橋、市川の渋滞を何とかしていただきたい。ララポに車で行く気にならない。 事業費はいくらを算定？タイムリーな進捗伝達をお願いしたい。			決定プロセストは透明化しているの？
3611		船橋市浜町に親戚が住んでいる。浦安から渋滞していなければ15分くらいの距離のところ、ララポート渋滞（らら渋と呼んでいる）トラックによる渋滞で１時間くらいかかる。時間が読めないので困る。			案1-1高架構造を主体として増設。
3612		地域住民より利用する方へのアンケートが必要だと思う。（毎日利用している方など）			合流高低差のない道路→渋滞しない道路。
3613					仕事で使わないといけない時、いつも混んでいるので、着く時間がよめない。大型も多いので、前がみづらい時も多い。今よりも車線を増やしてほしい。
3614		渋滞解消に新しい道路は必要ない。ドライバーのマナー向上と衛星通信を利用した運転システムの開発すればよいだけ。 南海トラフ発生時湾岸に避難場所になるとこはない。 望ましいルートを考える前に、50年後トラックが道路を走っているか？考えてほしい。走っていると思う人は頭が固すぎ。物流はドローンに置き換わり会社員も社用車を使うことはない。すべて仕事はオンライン。	人口減少	地球温暖化ストップのため新しい道路はいらない。利権がらみでゼネコンが儲かるだけ。事業費の見積もりがずさん。地下なら５兆円以上必要。25年後には１割、50年後には2割千葉県の人口が減る。車も減ることを検討してほしい。 ルート決定は10代、20代、30代の人の意見を取り入れて！	公害の一切発生しない方法を採用してください。→結局作らないのが一番！
3615		どちらかといえば、もう少し緩やかなスケジュールで人々が生きた方がいいと思うので、生活の効率化よりも人命の点を重視した方がいいと思っている。		良いルートを選んでいるということが強く示せるのならば、費用や用地については多少かかっても仕方ないのではないか。生物の環境自体は失ってしまうのと戻すのに大変であると思うので重視した方がいいのではないか。	今後の自動車の在り方や人々の働き方、遊び方の変化とどう連動していくかも考えがあれば教えてほしい。 自動運転の実装後の人々の動き、テレワーク（自宅や貸しオフィスなど）やレジャー、外での遊びの減少（夏は暑すぎて外に出なくなりました）。 そういった未来の人間の生き方とどう活用されていくのかまで考えたら良いかなと思いました。
3616					お話を聞いて案1-1が費用や水害などの影響を考えても一番良い感じを受けました。
3617					費用を抑えるという面では、対象の道路全てに施工するのではなく、特に混み合う箇所に新しく増設する等。
3618		357の渋滞は年々ひどくなる一方です。 湾岸部の人口が増加し続けているので災害時に避難できるか不安である。			
3619		今後、起こりうる災害リスクに耐えうる構造にすべき。リスクを増大させる可能性もある。構造物を作ると崩れる、水害なども起こりうる。 うまく災害と共存できる技術を活用してもらえたらよい。		自然に優しい工法があれば最大限使ってほしい。海苔など千葉の水産資源を傷つけると、その産業も生活をおびやかされる。	合流のための無理な車線変更が必要となる道路はやめてほしい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3620		既存の357号14号の拡幅はボトルネックはそのままで、解決には至らないと思っている。 一方、新ルートを通るとしても、地下化はコスト面が不安。 ある程度長い距離の地下道になることが予想できるので、事故発生時の交通影響や物流への影響が読めない（陸上より、2次、3次被害が多そう）。 なので、三番瀬事態は避けた高架道路がベターなように思う。			沿岸部を通過する高架の高規格道路があれば良い。 地下は建設費や地盤の不安がある。 拡幅はキャパシティは増やせるが、ボトルネックの解消にはならないと思う。
3621		普段、土日のみ運転するが、たまに浦安ICから幕張方面へ高速を利用する。体感として、あまり渋滞している印象はない。 それより357沿いの湾岸市川～の渋滞のほうが慢性的に発生しているのでそちらの改善をしてほしい。			
3622					できれば3車線。
3623		1.京葉道路の宮野木-貝塚IC慢性的渋滞回避からIC、蘇我-市原へのスピードアップを期待しています。 2.建設期間、費用を考慮し、対雨風、対地震津波に強い対応をしてほしい。 3.埋立て海岸案を期待します。 4.東関道の修理拡大よりも新規を期待します。		1.費用をかけても長期利用可能な建築対応。 2.期間は10年ぐらいを希望します。	ゴルフ、ソフトボールの試合などで東関道、京葉道路を利用している。スムーズで安全な高速道路を希望します。
3624	自然保護、大気汚染への心配	・大気汚染が一番気になります。今でも湾岸があり、地上にもう一つできると心配です。川崎市のようになりたくない。 ・実施するなら地下で。		・人間の利便性のためだけに進める工事で自然を壊すのはもう古い。 地震視点で世界をリードすることをやってほしい。	・地下構造にして、地上は地域、環境価値が上がることに取り組んでほしい。
3625		一般車と商用、緊急者を分けて流れるようにした方が良い。			
3626		案1-2は費用面に課題がある。 案1-1は海岸の環境保全。 案2が良い。			
3627					早期実現できるルートを期待します。
3628	ルート自体の強靭性				慢性的な交通渋滞は環境にも良くなく、災害時において道路の確保は重要と考えます。加えて、そのルートが災害時に強靭であることも大切な要素であり条件と考えます。
3629		慢性的な渋滞の改善を希望しますが、点ではなく、線や面での解消までお願いします。			
3630		土日は電車の方が早いですが、家族ででかける際は車の方が便利なので曜日によって渋滞の改善などを変えていただけるとありがたいです。			土日と平日でルートを変えるなど。
3631		高谷、船橋付近の渋滞緩和につながるとありがたいです。			
3632	周辺住居の環境改善	現在国道357号線の隣に住居がある。慢性的に振動、騒音を感じるため、交通量分散、新湾岸の構造による周辺環境の改善をしてほしい。			周辺地域の住環境の静音性、振動を考慮すると、案1-2が良い。 また、用地確保の見通しも案2ではないため不要のため案1-2が良い。
3633		千葉（幕張や南船橋）に行く際に渋滞が激しく、時間が読めないことが多々あるので、整備してほしい。		地域住民の意見を参照してほしい。	トンネルを活用してほしい。
3634		案の2で、事故が発生した時に避難できるような避難路（地上への）を整備するのがよいと思う。		環境に配慮し、この自然をこれからの世代の人に残せるように。	日本橋の地下へ高速が移動しようとしている。今はよいかもしれないが、自然を守るためには費用はかかるかもしれないが、地下の方がよいのでは。
3635		騒音や振動などにも配慮したルートでお願いしたい。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3636				もともとある道ひろげるのが安くていいと思う。	
3637					高谷ジャンクソンより、浦安の方へも同じ千葉県なので作ってもらいたい。地下へ通る様、三番瀬を参考にして。
3638		幕張へ行く時に、いつも渋滞しているし、事故が起きそうで怖いです。		海岸近くのうかい路は危険なのではないかと思うのですが、海を見ながら走れるのに気持ちいい気がします。	運転しないのでアイデア思い浮かばないです。
3639	スムーズな交通の流れ		なし		インターチェンジのスムーズさ。
3640		湾岸沿いの国道はとにかく渋滞がひどいので、コストをかけても解消を図った方が良いです。			
3641					スムーズな合流。
3642		仕事、プライベートで357、16号を使っているが、事故や故障車が一台あるだけで、大変な渋滞になっている。 印西（千葉～）の464とその下道（ビックホップ→イオン千葉～）のような、２車線の開通が理想であると思います。		交通網の発達により、環境を（干潟、動物）の悪化は配慮してほしい。	357については、右折信号や右折レーンを長くすべきだと思う。 ララポート（若松交差点？などは、大型車が一台、二台で右折レーンがうまってしまっている状態を目にする。 途中（357）で右折できるが、きわどい時がたくさんある。
3643		1.国道357号の渋滞により、新浦安駅～江戸川スポーツランド～本八幡バスの遅れが発生しており、交通の渋滞の改善が必要かと思う。 又、案1道路新設率について（地下構造） 地震や水没の危険があり、先日の地下陥没事故があったので心配。			
3644					施工費と経済効果のバランスかけた金額に見合うのか。
3645		①、②の項目が現状の課題として最も大きいと感じています。		自然環境が大切なのは前提として、それへの配慮で事業が止まってしまうのは本末転倒ではないか。	浦安市からの渋滞が減るのはうれしいが、直接道路が接続されないのは残念です。
3646		津波の時は高い所がいい（避難）。		コストと耐性。	
3647		一般道路の平日のみならず、休日の渋滞は多く経験します。これは許容量のギリギリの範囲で動いており、理由を問わず、運転量のプラス要因で渋滞になるのだろうと思います。 例えば、木更津に行くのに湾岸道路を経由した方が時間的に短縮できる（料金は別として）ことは、一つの考える例といえる。			高速道路頼りにならない一般道を希望します。
3648		時間帯によって回避できなくしたい。 救急車が通る場合、どかなきゃいけないと、スペースがないとできない。		ある程度は自然を残したい。景観を重視したいが、そうするとコストがかかる為、なやむところではある。 大気汚染やそうおんなども配慮してくれれば良いと思います。 時間が掛かると思います。コストがかかるのでなっとくのいくこうじをしてほしい。	
3649		時間による渋滞、常に渋滞している。 できれば拡張したほうがよい（せますぎる）。		住居地は騒音は避けられない。住居地により景観は考えなければならない。	
3650		常に356が渋滞していて利用しにくいと思っています。			なるべく早く道路を作ってほしいので時間と費用を重視して進めてほしいと思います。
3651		東京湾岸の新しい埋め立てのあしがかりとなる新道になると良いと思います。		自然保護も良いが、市川野鳥が楽園のような糞害が出ることはこまる。	
3652		南船橋の357の渋滞の緩和。 空港勤務なのでぜひ。 運転の荒さなど目立つ（トラック）。			片道3車線の大きい道路。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3653	右記参照	東京湾をぐるりと回らざるを得ないから流れが悪くなる。湾岸を強化するより房総と東京（西と東）のバイパスを作るだけでよいと考える。つまり東京第2アクアラインや第3アクアラインの元が先でよい。 又、何十年かかって実施する様なものは何ら計画とはいわない。 1～2年で着手できなければ行政の怠慢と肝に命ずべきです。		自然のことを考えないことはありえない。 技術の進捗で解決できる。 リスクはない。 事業費もいつもどこかから出てくるでしょ。 メンテナンスコストをその負担方法を事前に用意する事（マンションの長期修繕計画みたいに）	
3654	若松交差点の渋滞改善	高架式の道路の新設による渋滞の緩和には賛成する。地下道路の新設は費用面と地盤沈下の恐れの理由で賛成できない。 道路幅を広くすることは土地取得や工事の影響もあるので賛成できない。 若松交差点の混雑をなくしてほしい。 最近、新設されたアリーナの影響で新たな混雑があるので、どうにかして欲しい。		環境と景観は重要であり、千葉県の魅力が損なわれるように道路を新設してほしい。 景観をよくすると、千葉県の魅力が上がる。	最近、東京都と舞浜の間で道路ができて車の運転がしやすくなった。 同じようにスムーズに乗り入れできるようにしたらいい。
3655		357は古い道路なので、新しい道路を作る方がいいと思うし、いろんな可能性が広がると思う。 新しく新設することで、以下が実現出来たらうれしい。 ・ララポート付近の交通渋滞の改善。 ・産業トラックなどの住み分け（大きなトラックは怖い） ・357沿いは観光拠点としての価値が上がっているので、もっとアクセスしやすい様になる人が集まっても許容できる様になるといい。 ・工場地帯との住み分けを希望する。 ・浦安市民からすると、三番瀬の下にトンネルを掘って浦安から千葉に短時間で行けるようにしてほしい。	地盤沈下	千葉に人を呼べるルートが必要。 千葉はたくさん良いところがあるが、工業地帯というイメージも強い。 湾岸は千葉を生かしていく大切な財産と捉えて魅力ある千葉にするために使用してほしい。	地下を使うルートがいい。
3656					湾岸線の渋滞をどうにかしてほしい。南船橋のあたりとか。
3657		今ある道路を広げるより、別に作る方がお金はかかるが生活する上では都合が良いと思う。地下道路は、現在皆さんも利用していると思うので、良いと思う。海風の影響も無くて済むと思う。事故の時は困るけど、それはどの状況でも同様だと思います。			地上プラス地下（風の強い所等）も良いと思う。
3658				道路完成までのスピード感。	
3659					357の混雑区間の整備。
3660				三番瀬などはぜひ守ってほしい。	新しいルートの方が、交通量が分散し、使いやすいかなぁ…
3661					事業費が高騰する中で、今後のメンテ費も含めて継続できる案を選んで頂きたい。 自家用車を有していない為、あまり大きな額をかけたものは…。 震災、災害の対応が出来る物を期待しています。
3662		土日の午前中～渋滞があるので（10時頃）子供連れで出かけるとどうしてもぐずってしまう。平日の夕方も混んでいて、大変な日もあった。（保育園の迎えに間に合わないなど）		空気がきれいなことは子育てで重要なので三番瀬ののどかな感じは残してほしい。	「合流」がとくに混んでいると感じているので迂回ルートを何ルートもあると分散すると思う。ララポートTokyo-BAYへ向かう専用のルートがあると問題解決すると思う。
3663		湾岸道路は常に混んでいて非常に困っている。新しいルートが待ち遠しい。			
3664		生活で車利用に支障をきたす渋滞が慢性的にあるため、①道路拡張②新道路開通のSTEP性での緩和をお願いしたい。		比較的財源、観光資源には恵まれているのでしっかりと予算を建てて実施すべき。	近隣を買収しての拡張は時間を要するので、案2を進めてから案1を行う長期的な計画をお願いしたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3665					通常移動の車両と郵送移動の車両ルートを分ける等の対応。
3666					どっちのルートにしろ、完成した時の人口は半分。 2.2兆円をかけてどれだけのメリットが発生するのか？他に金をかける所があるのではないか？
3667					新設と現状357の拡大をバランスよく混ぜてほしい。（コストと工事期間を考慮して）
3668		平日と週末にかかわらず、千鳥町地域に通過する際に多少渋滞します。花輪ICも同じ状況だと思います。		交通利便性を考慮しても、最終的には自然と平和に暮らしたいと思います。	特にありません。
3669					あまり海沿いルートにすると、災害時のリスクが高いため、トンネルや内陸が願います。 高架の場合、耐震、耐津波などのリスクに耐えられる設計を。
3670		1.当PJの位置付けや今後のプロセスが分かると助かります。 2.浦安市から伸びている旧第2湾岸予定地の取扱が（ホテルエミオン東京ベイのわきのところ）気になりました。 3.メンバーを絞って市民WGで意見とりまとめも有効かと思いました。		1.そもそも実現可能性がぴんとこないので、前述のとおりプロセスと開示いただくと助かります。 ・どういった予想を期待される効果からアンケートを取り始めたか知りたいです。 2.生物環境もそうですが、リゾート的要素のある環境整備が進めば良いと思いました。	早く安く整備できる案が優先かと思います。
3671					高齢者にも走りやすい道路ができないか。今の渋滞の多い道路は危険です。
3672				海底トンネル。	
3673		④、⑤等の現状で問題がないところ前提。課題点は渋滞だと思うため。		これらを前提に不動産取得をされている方がいるはず。	357に流入する道路の渋滞解消も一緒に考えてほしい。
3674					船橋あたりがとても渋滞するのでなるべく早く実現してほしい。埋立の場合は地震の液状化が気になるが、用地取得に時間がかかるのであれば海側に高さのある道路を作ってはどうでしょうか。
3675		渋滞について、ララポート近くの道路は直線を増やしてほしい。			
3676	環境保全		完成時期		
3677					東京湾を通るルート。
3678					必要性のある道路だけを。
3679					心配なのは災害時の対応。 どの地域にどのような支援が必要かも考える。 災害時も有効な道路がほしい。
3680		別ルートがあった方が迂回できるので道路新設案1-1などがいいと思います。			海沿いになるなら、台風などの災害時の対応など対策必要だと思います。
3681					貝塚の場所、渋滞をなくす。
3682					なるべく経費を低く抑え、環境にも住民にも配慮しながら、災害にも対応できる道路が良いと考えます。
3683		現在の渋滞を減らすことが一番重要だと思う。		新しい道路は効果があると思うが、海岸の景観が失われるのが良くないと思う。	
3684		日の出、若松の渋滞を何とかして欲しい。			
3685		渋滞改善が重要である。		景観にも配慮した開発が望ましい。	現実的なのは拡張案だが、地下ルートも是非期待したい。
3686				Battery専売電収入を得る。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3687		海岸辺りに行く時、内陸側を通らないといけない等の制約があると思うので、その制約が無くなれば良いと思います。また、自家用車が無く、カーシェアを利用することを考えますが、慢性的な渋滞のことを踏まえると、電車を選んでしまいます。車でも渋滞のことを考えずにアクセスしやすくなるように改善されれば良いと思います。		見晴らしの良い景色等は保護できるのであれば、した方が良いと思います。	以上を踏まえると、案1-2が最適と思います。強風のリスク回避、景観保護、速達性でバランスが取れていると思うためです。
3688					地下がよいかな。
3689		行楽シーズン時の宮野木ジャンクションなどの渋滞が酷くて、房総に遊びに行くのを悩むことが多い。環境にも配慮しながら、高架と地下道がうまく繋がった道ができるとうれしい。			
3690					新しい施設等の方が多くできて、渋滞の改善が後になってるように感じます。
3691		事業停滞を防ぐ為にも赤ルート（海岸線）を進めてほしい。			地震に対する耐久性を重視してほしい。
3692					新道路の設建を考えてほしい。
3693		新しい道路を作ることと同時に今ある国道の改修もしてほしい。 千潟IC周辺までが混んでいて、浦安から千葉に行くのに混みすぎているため。			
3694		3.11の時湾岸道路が渋滞し、浦安から出て行けなかった。			
3695		道路ネットワーク及び鉄道ネットワークを強化してほしい。特に私鉄による不動産開発が千葉に関しては弱いと思う。 関西地域をモデルに町づくりを進めてほしい。			高架化は工事として、非常に高額なので、見直すか、予算を増やしてキチンと道路を整備してほしい。
3696		ルートが少ない（R357、14号）。			信号を少なくしてほしい（陸橋などで）。
3697		特に湾岸千葉IC～湾岸市川IC間の朝と夕方の渋滞がひどいのではやく解消してほしい。		案1-1がいいと思う。 案1-2は費用が大きすぎる。 案2はあまり渋滞解消にならないため×	高架で住宅から離れたところがいい。
3698		①のような渋滞に悩む。事故などが多い。			
3699		早期の一括着工が望まれる。			高谷から東京方面のルートを併せて充実させることが必要と言える。湾岸道路の交差点立体化は進んでいるが、すでに容量一杯で朝夕は渋滞が発生している。首都圏にとって損失である。
3700				高架化がベストと思うが、無料利用できるのか不安。	
3701		八千代市や習志野市などの内陸地域へのアクセスの選択肢がもっと有るとよい。現状、内陸地へのアクセスは一部の国道や県道（例えば国道296や県道262など）に依存しており渋滞も慢性化しているうえ、道の狭い生活道路への流入も多い。			新湾岸道路案については、案1-2が良いかなと思います。（案2は拡幅が難しそう。）上記以外にも国道296号のバイパス化など県西の内陸地域とのアクセスの利便性についてもぜひ検討してほしいです。
3702					高架構造と地下構造を最適な配置で
3703					海岸に近い地域に居住しています。湾岸道路の他にまた建設されると、特に排気ガスによる大気の悪化がとても心配です。全部地下にして下さい。
3704		市内生活道路の渋滞緩和は地域住民にとっては喫緊の課題。		費用対効果（イニシャル・ランニング）を十分に検討して欲しい。インフレを含み総工費を考慮すること。	案2→1-2→1-1の順で希望。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3705					谷津船橋インターで東関道に入るルートができた。船橋市内を通過するだけの車に社会実験で高速道路料金を減免し、高速道路利用を促しては如何か。（ex.土休日だけでも）ガソリン暫定税率廃止となれば予算確保も厳しいのでは。
3706					現在の道路拡張すると用地の問題があると思う。海岸の道路は私は良いと思う。安全性と眺望のも配慮して造れば良いのでは。
3707		①千葉港からのきょりが357より近いから357がすくと思います。			問2①についてできるだけ三番瀬や谷津干潟などからはなしたりしたほうがいいと思う。構造は1-1の案がいいと思う。幕張のあたりは夜の間にライトアップしたりすれば景観がマシになりそう。
3708		船橋近辺は景観はすでに失われているのであまり気にせず高架にしてしまってもいいと思います。見た目が気になる地域はデザイン性の高い橋などにして付加価値を上げるようにすれば納得する人が多くなるのではないかと思います。			必要ならば1-1案と1-2案の良い所取りで作るのも良いかと思います。完成後のメンテナンス性が良い計画がのぞましいです。北の位置を混むところからはずして、千葉港辺りから都内へのアクセス性を高めるという目的を優先するとよいのではないかと思います。
3709					1-1案が有望。予算、工事期間等も検討を急ぐべき。
3710	千葉県の活性化	ルートにそれぞれ違う特性を持つ地域があると思います。案1-1、1-2、2の3種を地域の特性に合うように使い、部分部分違う工事はできないでしょうか？案2のみは問題の解決にならないので反対です。			
3711		ララポート周辺の土、日、朝晩の渋滞に悩まされています。周辺に住む住人より！！			1.周辺道路中の拡大。2.UnderPassの導入。
3712					国道14号より北側の方にも道路をのばしてほしい。
3713		渋滞による住民、観光客のプチストレスがなくなるのが第一と思います。			
3714		湾岸道路は慢性的に渋滞しており、とても普段利用する気になれません。首都圏の交通アクセス改善が一番の課題と思います。また、上記に伴い、船橋市街（ららぽーと付近）への道路も渋滞してしまう。		湾岸道路の道幅拡大を強く望みますが、一方で沿道環境の悪化は防ぐ必要があると思います。	
3715		②③⑧について、人の安全につながる項目は特に重要だと考えます。		谷津干潟のような貴重な湿地を今のまま残し続けることは、自然が減少しつつある現代において重要な項目であると考えます。生き物のくらしを守ることは、私たち人間のくらしを守ることでもあると思っているからです。事業費は一旦置いておいて、自然環境への影響が最も低いルートの実現が望ましいのではないかと考えます。	1-1案が最も良い案ではないかと思います。災害に対する有効度が高く、自然環境への影響も最小限に抑えられるからです。案2が工事のハードルの低さで優位だろうと推測しますが、今後数十年以上にわたって利用されるであろう道路ならば、安全面等で勝る案1-1に一票を投じたいと思います。
3716			意味のあるお金の使い方をして下さい。		
3717		東京～千葉へのルートが限られているのでどうしても船橋市内、又、ららぽーとやIKEAからの帰り道が渋滞になります。少しでもルートを増やして分散させて欲しいです。			船橋から直接東京都へアクセスできる道も考えて頂けると分散の1つになるかと思う。
3718					湾岸道路はいつも混んでいるというイメージがあるので海沿いの道をうまくとり入れて利用しやすい道にしてほしい。千葉の奥へも行きやすくしてほしい。
3719		ボックスカルバートで地下に道を入れると渋滞やそう音も少しすくなくなるかな？			
3720		一般車両と、トラック、トレーラー等の大型産業用車両の区分けが出来ればよいかと思います。産業用トレーラーについては通行時間制限のかん和ができればよいかと思います。			高架構造にするのが予算上及び環境負荷の面でもよいと思います。モデルとして阪神高速5号線が参考になるかと思います。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3721					現行道路拡張案に賛成。理由は高速道は無料にならないから。有料化期限を抑えても法改正してまで有料化するなら高速道は高速道は新設しなくてよい。
3722		花輪IC近くに住んでいますが、14号がとくに週末、渋滞が多いです。商業施設も多くあるので、混雑していると思うのですが、徒歩の人と車との接触しやすいほど多くの人と車が行きかうところなので、渋滞が少しでも少なくなるとうれしいです。	液状化	自然保護にはぜひ配慮していただけると良いです。またこのあたりは東日本大震災の時に液状化が起きた地域でもあるので地盤には注意していただきたいです。	青のルート帯の方が、工費は少しおさえられそうな気がします。
3723	交差点の立体化	国道357号の交差点の立体化の推進。車線の拡大。		三番瀬や谷津干潟の自然は貴重なため、自然保護への配慮は必要。	海浜幕張～船橋市若松間は海浜船があるので途中、高瀬町から潮見に渡る橋をつくって357号のバイパス化して高谷方面に抜けられるようにしたらよい。
3724				土地取得や環境への配慮で長い時間がかかってしまうリスクを低減できる方法を考えるべき。	高架の方が高潮等の浸水には強いと思うが、景観等で環境団体からの反対が強く出るのでは？
3725		バスの利便性向上のため優先道路や分離化等。			IC出入口付近の渋滞も考えてくれるとありがたい。
3726				環境保護は大切。近隣住民への配慮。高化学スモッグや廃ガス公害などの問題。健康被害への配慮。	一般車両と事業車両の区分け。流入のしやすさ。
3727				道路沿いの住宅への配慮（騒音）	
3728		宮野木の渋滞解消は必要。現存のものを利用しつつ、あたらしい路線は必要。概略ルート案1-1、1-2については海岸沿の為危険も考えられるため賛成できない。			
3729					強風対策、地中化が良いと思う。
3730				環境や景観がそこなわれない事が最低条件だと考えます。	
3731			特になし		
3732		少し入りこむと細くなる道が多い。ららぽーと/船橋駅付近の渋滞がひん発しているように思う。			
3733	耐久性	海風等の影響の腐触に耐えられること。		現状、環境等が保全されているとは感じ難い。取り壊しても良いとは思わないが工場地域や橋脚等の巨大構造物という景観を創出する観点をみてみたい。	
3734					とにかく渋滞がひどいので解消してほしい！
3735		357の渋滞の解消			バスやのりあいスクールバス、タクシーなどの専用レーンがあるといいと思う。
3736		湾岸地域は必ず渋滞するのでルートの選択肢の増加は強く望みます。災害時も逃げ場が無い。		地域住民との調整が大事だと思う住宅もあるので住みづらくなるのはあり得ない。自然をこわすのもどうかと思うので、残しつつ考えてほしい。	雨が降ったらその水を再利用できる、車が走った運動量を何かに変換して再利用出来る、音を何かに変えられるなど、単なる道路にしない。
3737		渋滞に伴う事故が多発しているので改善されるといいと思う。		自然をなくすのはよくないから。	道を間違えても迂回できるルートがあるといい。
3738		休日は船橋周辺の道路が混んでいるため。			
3739					自転車との共有ルートが欲しいです。自動運転に対応するシステムの普入。
3740					道路の幅を広げる。（歩行者・自転車は歩道橋を使う。必要であればエレベーターをつける。）
3741					なるべく費用がかからないようにしてほしい。早く着工してほしい。
3742					高架のルートは北側に建物等がある場合、日照景観等支障がある。
3743		14号などの慢性的な渋滞の緩和を希望します。救急搬送などのリスク軽減も希望。			
3744					海側なので津波等災害がおきない様に出来るだけ気を使って作る。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3745		以前、渋滞中に停止していたら周りの事故に巻き込まれました…。渋滞は無いにこしたことないです。			
3746				事業費に対していくら経済効果あるか、ざっくりでいいから採算してほしい。	
3747		車線が2車線だと少ない。3車線以上にすることは難しいと思うので、一定区間合流できない道を作ることも良いかも。北総部の464号線のバイパスが良い例。		学校等の学習環境。（騒音）	
3748					湾岸道路の木更津まで通してほしいです。
3749		夕方頃の交通状況・渋滞がよく目立つ。			案1-1、1-2における市原市へのルートの選択肢が増えることはとてもありがたい。
3750		14号、ららぽーと付近の渋滞を改善するべき。357号から船取線に入る信号が短い。			道幅の拡張。信号の時間を適切に。
3751					商業建物の分散していたらそもそも渋滞しなかったのでは？
3752		太い道路に出るまで混雑する。縦（南北）の移動が大変。		鵜の糞害、河川で魚が釣れにくくなっている。	
3753					渋滞の緩和
3754					災害リスクが少ないルート、道路にしてほしい
3755					車での移動の方が楽なので車を利用したいと思いますが、この辺りの道路は何処も混んでいて不便に感じます。少しでも改善されたらありがたいです。
3756					一般道の交差点立体化での混雑緩和
3757		千葉、特に船橋は渋滞がひどく、将来的に長く住みつづけるのは悩みどころ。解消することが人が長く住みつづけるために絶対必要。千葉はいい所なので、その点が残念に思う。			
3758		渋滞の改善。海側でなく陸側に作る。		災害にも強い道路。	内陸部も通すトンネル。
3759		連休や休日の花輪北の渋滞を改善して欲しい。谷津ICの事故低減。谷津干潟の保存重要。湾岸一帯の経済活性化。船橋～千葉⇒葉山のような町に出来たら…理想。			
3760		花輪北の渋滞がひどく、北から徒歩だと20分程度で帰宅できるところ、車だと一時間以上かかってしまうこともあります。渋滞の解消に期待します。			
3761		ららポート渋滞の回避。357号14号だけでは車の量が多すぎて回避不可。			357号線からの回避。
3762		渋滞の改善になるならしてほしい。救急車の移動時が大変（多分）だから拡大した方が良いと思う。空港などのアクセスで渋滞回避できるならしたい。		自然が少しでも戻るならどうかと。	
3763					357～14号の渋滞がほんとうに困る…。そこが1番助かる。
3764		将来的に車を利用する人口自体減少すると考えられる現状において、今、道路等のインフラを拡大する必要性を感じない。物流や交通法規等、別のアプローチにて渋滞の改善や事故の減少を計るべきである。自然を破壊してまでの新ルートには断固反対である。			現状のままで車の利用方法等、別のアプローチで考えるべきである。
3765		人口減少や産業の構造が大きく変わっていく中で、渋滞の改善を目的として新しく道路を作る意味が全く分からない。物流についても、今まで通りトラックで運ぶことが10年後もメインになっているとは思えない。		一度自然をこわすと元にもどすのにすごく時間も手間もかかる。メガソーラー問題もいま大きな問題になっている事と同じではないか？	新しく道路を作るよりも、もっと違うことに税金を使って欲しい。
3766					自転車と車が通れる道を分けてお互いが安全に走行できるようにしてほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3767				事業費に関しては安いほうがもちろんいいが多少高くなるとしても安全、利便性その他の配慮を優先するべき	現在の案の中では湾岸の地下案（1-2？）がいちばんいいと思う
3768					住民と観光の住み分け案１＝地下が望ましい
3769					地下化が望ましい（騒音、景観を重視）
3770		R357の渋滞が日常的で改善をしてほしい。特に千葉市～船橋市にR357を通っている中で谷津船橋ICより先、県道8号との交差点まで車が進まない状況（夕方）なので一般道の流れを新湾岸道路開通により改善して頂きたい。		環境面に影響がでないようにするのは理想であるが、事業費や工程への影響もはかりしれない。できれば早く道路を開通してほしいので現況で自然環境へのリスクは低減しつつも、用地取得や事業費、沿道環境を優先して取り組んでほしい	案１の道路新設案を希望します。事業費リスクを考えるならば高架構造の方が望ましいです。市川、船橋、習志野、千葉にかけて京葉道路、東関東道の二本以外に大きい道路があまりないので、湾岸部での新設には大いに賛成です。利用しやすい道路として現道の近く、例えば千葉マリンスタジアムの前の道路を高架として新設し、比較的使いやすいのかと思います。
3771		外環から延伸する海沿ルートが出きれば、かなり便利になると思われる。建設費はかかるが是非お願いしたいです。			
3772					有料道路となる場合の通行料に関し、利用しやすい金額であれば有料道路側の利用も増え、一般道路の交通量増加をおさえることができる
3773					別ルートで分散をはかった方が渋滞緩和と災害の時の道路確保に役立つと思います。道路より高い位置に設定
3774					事業費は、かかると思いますが、地下の道路がいいと思います。
3775					案②を希望します。海沿いの景観を含めベイタウンに住居をかまえたため、案1-1は反対です。
3776					案①の橋のパターンは地域の景観や大気汚染など考えられ、案②または案①も地下パターンを要望します。
3777		高架道路が出来ることによってけしきが悪くならないか？JR京葉線のように風が強いと走れなくなることはないのか？費用はどこからもってくるのか？心配はたくさんあるかと思います。今の子供たちに将来ふたんをかけることのないような計画をたててほしい			
3778					・災害時に強い道路であること・周辺生活者の生活環境を守ることをお願いしたいです
3779		①市川のあたりの渋滞どうにかしたい			357とは別のルートほしい
3780		とにかく渋滞が少しでも軽減されることが希望です			
3781				自然環境の保全は大切だと思います。景観については、重視しなくていいと思う	
3782					・信号の設置状況と間隔・事故になった車のよけ道
3783				高架構造の場合強風などで通行止めになるのであれば意味がなくなる。現道拡幅は着工に時間がかかると思うので一番りそうだがじつげんするのがむずかしそうだ	
3784		千葉県中央区から市川湾岸部に車で通勤しているが全体通じて渋滞がひどいです		極力自然環境を悪化させないルート設定を望みます。海底トンネルもあり	
3785		大型ショッピングモールの周辺の道路事情をもう少し改善していただきたい（片道一車線を改善する等）			
3786				・湾岸地域ならではの景観は重視していただきたい。 ・騒音や大気汚染等で日常生活に影響がでないようにしていただきたい。	地下は災害時の危険性が懸念されるため高架構造が良いと考えます

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3787				船橋の海であさりや海苔が取れなくなってしまった	バスルートが充実するとよい。高齢者が湾岸地域に住みづらいので
3788		自然への害はないものを望む			
3789		①→週末の渋滞解消。⑧子供の通学時の安全性向上		⑦地方自治体の予算だけではムリ。国をまきこみ補助金が必要	生活道というより、首都圏からの買い物客やトラック等産業用の道路が出来て欲しい
3790				自転車も通れる道路の作成	
3791					千葉東JCT渋滞がひんぱんにあるので改善して欲しいです
3792					看板、標識等見やすければ。
3793		①←これ！をよくしていただきたいです！			
3794					海沿いがいろいろ活性化
3795					道路が出来る事は良いが、事業費を考え、他に使用する事も考える（社会保障費など）
3796		通勤で車を利用しているが蘇我や幕張でのイベント等によるR357の渋滞がひどい時があるため少しでも車が分散できる道路ができればと思います。	景観	高架にすると景観が保てなくなることが考えられるのでバランスを見てルートを決めて欲しい	東関道の北とリンクしているとよいと思うが沿道との渋滞との配慮も必要
3797			道路脇の雑草除去		道路脇の雑草が生えている事が多く歩行者のさまたげとなっている、また景観をそこなっている。
3798					三番瀬の環境は守ってほしい
3799					海の近く
3800					景観は守ってほしい
3801					耐震構造等直下型地震への対応
3802					なるべくスムーズに移動できるようにしてほしい。生活で使う道路と高速等の大きな車が通る道路を分けてほしい。
3803					道路新設で早く実現してほしい。一般道路の渋滞が減るようにしてほしい。
3804		県道69号の交通量減少を強く願います。自転車に趣味で乗りますが、歩道も路側帯もせまく、それでいて大型車含め交通量が多いため、できれば避けたいルートですが、津田沼、船橋方面の用事では必ず使わなければならず、たまに怖い思いをしています。			
3805				景観・大気質・費用	現在ある道路の利用
3806				稲毛海岸に住んでいるので357の道路拡張か計画無しを希望します。	R357の拡張か計画なし。
3807					案1高架主体
3808		いつも混んでいるので、千葉方面に行くのをひかえてしまっている。すいてたらもっと行きたい！！			
3809					スマートICのみとする
3810				海側の高架構造主体は景観に注意してほしいと思う	
3811		①平日の357号の渋滞は30年前から改善して欲しいと思っていた。14号も⑤東日本大震災のとき市原付近で夜間足止めになった		①浦安側の三番瀬での潮干狩りをたまにしている	浦安市民なので市川辺りが出入口になると便利
3812					浦安市357号のえいきょうがあるのか？浦安までは含まれないのか？TDRじゅうたいも一緒に考えてほしい。
3813		海岸の生態系に影響が少ないのであれば案1が良いと思います。			
3814					首都高ののりかえのしやすさが必要だと思います。高架も地下も港湾との話し合いが大変そう。
3815		複数ルートを持つことは大事！			幕張地区に居住しています。海辺の景観は大切にしてほしいです。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3816		R14の幕張以西の工事が進まない。現在の交通状況では新たな道路を検討せざるを得ないと考える。しかしながら、自然へのダメージを大きくしない場所、工法の工夫をお願いしたい。最近の道路で良いと思っているのは、R464の印西エリアの方式で、この方法を既存のR357を2段構造とする方式を取れれば、新たな団地の購収が不用となり。これまで以上の自然へのダメージを少なくできると考えます。千葉県は立地的に以遠が無いことからこれまで交通（道路整備）に遅れている。利用する人（個人・事業に）にとって有効な策をとり入れたものを作っていただきたい。			
3817					高架構造希望
3818		何を目的に工事をするのかを明確にして、着手いただきたいです。私は埼玉にも住んでいますが、山をきり開くのは大変で、その自然を残したままの場所は多いです。ムダに工事することなく、目的達成のための動きをお願いしたいです。		埋めたてではありますが、自然への影響を私は一番考慮していただきたいです。何げない住宅地から安全に海につながることなど、大事にしていただきたいです。	信号有・信号なし、2つの同路線の構造がいいです。工事部分はミニマムにし、自然を最大限のこし、例えば今ある357の上に立体で作るなど、そこが将来空間輸送ターミナルに出来るなど（ドローン到着場所等）もろもろ考え357立体がいいなと今は思っています。
3819		貝塚トンネルの渋滞解消は急務！			習志野ICから市原ICまでの復路
3820					地下をメインにして。
3821		休日は常に渋滞が発生している。千葉の空港方面、房総方面の全ての車が集結してしまっている。			千葉の各方面へ向かうルートの分散
3822		西船橋周辺の渋滞が特にひどい。近年裏道が特にひどくなった。			
3823					トンネルでなくて、堤防になる構造。
3824					地下がいい。アクアラインとかでも風が強くてハンドルすごいとられる。海沿いだと風が心配。湾岸地区だけじゃなくて内陸部ルートともつながりやすいとうれしい。
3825		渋滞により、生活けんないの人がこまっているので改善してほしい。			できるだけ、なる早で作れるやつが良い。ただ災害時にもやくだつものにしてほしい。
3826	景観・公害	予定地近隣住民です。現在非常に良い環境で子育てをしています。道路の必要性は十分に理解していますが、14号と海側にの間に住む住人は流入車の（裏道として利用）や交通量増大による事故や公害を懸念しています。また数年後にはスマートICを設置されるとのことで不安です。地下化を希望します。海の景観は千葉市の財産だと考えています。そうでなくても半地下にするなど公害、景観、交通の流入を絶対的に確保していただきたいと考えています。		砂浜近隣住人です。これまでのように子供、両親を連れて安心して砂浜に出られる環境を確保してほしい。	地下化。半地下化。×高架化は絶対反対。
3827					道の駅など休けいで立ち寄れる場所があると良い。
3828					海上ルート
3829	渋滞における事故				交通の渋滞を考えてほしい。
3830		早めに出来てほしい			
3831		赤いルートの湾岸ルートを早めに希望します。			
3832	環境				景色の良い道路で産業用でない道路
3833		新ルート（上）の方が災害や事故の時に強いと思いますが、そこに住んでいる人や働いている人への環境が変わることになるのでより強いメリットが必要だと思います。		景観もそうですが、風や光の影響も配慮する必要があり、生活への影響が大きいと思います。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3834		慢性的な渋滞がおさえられる事は大事だが、この所よくある、大雨によるしん水、高波、地震による利用制限などがおきて、せっかく作った道路が意味がなくなることだけはおきないようにしてほしい。		海側（上）に作る案が良いとは思うが、どうしても自然の構ぞうを変えてしまうので、今住んでいる魚等に悪影響を起こさないよう（100%はむりだと思うが）なるだけ考えてほしい。	
3835				案の1が良いと思いますが、環境に影響が出ないような方法を考えてもらえばと思います。	地下を通る道が良い。
3836		船橋市内は14号、357号とも渋滞。市内に住んでいても利用をさけたいと思う。			
3837		トラックなどの輸送車の高速な移動			遠方への移動を重視して、近場のICは不要。千葉市内を通ると意味がない。
3838		問2）の回答（裏面）になります。357の拡大は周辺住宅への影響もあるため、新しく作るほうが良い。災害時のルート確保が重要だと思う。交通が遮断されるとこまる。		生息環境に配慮が必要だと思う。	高架構造で津波も防げる堤防にする。
3839		災害時に有益な道路になると良いと思います。		環境が破壊されないようにその土地に合った配慮を考えると良いと思います。	湾岸部に建設されるため、災害時にも使用できるように、強い作りをしたほうが良いと思います。事業費はかかると思いますが、地盤や材料を良質なものにすると壊れにくいと考えます。
3840		渋滞回避になるなら新ルートを是非作ってほしい。高野ICの新ルートは便利だけど入り込みすぎて標識が分かりづらい部分があるので、分かりやすい掲示をして頂けると尚可だと思う。		草木がけっきょくのびほうだいになるので、植木はシンプルにした方が良い。ゴミが増える。	分かりやすい道路標識
3841		東京から千葉357のルートを良く利用しているが、とにかく高谷より先幕張手前までがひどい渋滞となる。高速を使用したりしているが、新道路ができる事により渋滞の回避ができるといい。時に成田空港を利用する際もあるので回避したく、新道路を期待している。			地下ルートで考えるとリスクは少ないか。橋だと大地震が心配。
3842		現在の道路の拡幅等今のインフラを最大限に活用すべきと考える。		過去の道路設置の歴史を振り返ると海の埋立てをくり返し道路を新設して、更にまた海を埋立てる事を何度も行って来たと考えられる。安易な先を見通していない騎乗だけの検討により、環境が回復できないような開発・道路整備はもう止める時期だと思う。人口減少等を考慮すると、インフラ整備の美名のもとに今までと同様の事を繰り返すのは止めるべきである。	
3843		357の渋滞改善		渋滞が減ればそもそも改善すると思う。	全立体交差
3844		広域間バイパス機能（関東圏）		初期の事業投資が高くても、長期的に効果が得られるのであれば、期待できるのであればよし。（早期の事業完了が重要）	
3845		住居地にうかいする為に通りぬけが多い。		14号沿いがうるさいので分散はいいと思う。	道がせまく、道路を増やすことが難しいので、上下に増やすのは良いと思うが災害の液状化が心配。東日本の時大変だったため。
3846		そもそも自動車で空港まで行く割合がそこまで多いのかは疑問。運送車の住宅地内への流入が多すぎて危険を感じることが多い。		災害時の道路の陥没や地割れ、液状化などによる被害を想定した上でのルート選びが必要になる。眺望に関しては、観光地では考えることが望ましいが、多くの場合は該当しないと思う。	
3847		別に道路を作っても良いが、それまでの行く道路が集中して渋滞しているので今までの道路を広くしてほしい。		私は違う所から船橋に来たのですが、空気が悪く、夏は光化学スモッグで今はゼンソクになっています。	
3848					357線、ララポートまでの通が常に込んでおり、特に市川～船橋旭町までをなんとかしてほしい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3849		357湾岸道路の渋滞、特にららぽーとに来るまでの道路の渋滞を是非改善していただきたい。道を増やすとか。			
3850		習志野市の踏切渋滞の改善を望みます。			幕張インター周辺の渋滞と踏切の渋滞を何とかしてほしい。
3851					外環へはいる車で午前の湾岸道路が混むのと、高速から出た車が右から左車線へ無理に車線変更するのでそのあたりも含めて考えてほしい。
3852					急なカーブなどがない走りやすい、見通しの良い道路づくり。新東名のような、なめらかで走りやすい構造。道路幅や車線の確保で渋滞が発生しにくい構造。でくじが混まない、一般道との連携を希望します。
3853		国道357号、14号の渋滞がひどく生活に極めて大きな支障が出ている。道もせまく、歩道もない。子供たちの通行が危険すぎる。	渋滞の抑制	とにかく渋滞を減らして欲しい。	道を拡げて下さい。とにかく車がスムーズに進むようにして下さい。子供たちの為にも、歩道を確保して下さい。
3854		渋滞の緩和。自転車の通る道の確保。			
3855		歩道広げてほしい。子どもがあぶない。自転車もあぶない。			
3856		渋滞が改善するといいなと思います。大型トラックとの並走が怖い時があるので、（特に右左折時）それが少しでも安心できたらなと思います。			
3857		検見川浜から八幡宿に国道で通勤しているので、朝夕の渋滞を解消希望。			
3858					高架下を有効活用できたら良いと思う。
3859					最高速度制限標識について、交通事故や悪天候、その他作業や工事に対応する為、LED式にした方が良いと考える。SAを1ヶ所新設してほしい。
3860		災害時の代替ルートの確保として、災害時でも使用できるルートを造ってほしい。		既存の計画等を生かした計画をしてほしい。	自転車を利用した観光ルートの新設。インフラツーリズムを考慮した構造物の設置。
3861		ららぽ周辺によく来ますが、とにかく混んでいて困るので、渋滞を改善してもらえると助かります。			湾岸エリアと合わせて、14号の混雑回避をお願いいます。
3862					新しい道路を作ると平行して、14号の拡張を行ってほしい。
3863		道が改善されても根本的な渋滞改消にはつながっていないから。		環境保全を第1にしてほしい。	見た目もよいルート造り。
3864				お金はかけないとつくれない、改善されないので、みんなで予算つくってほしい。	地下に建設は、建設所要時間・コスト・危険性が高いのであんまり。花火や観光でしゃへい物になるが、地上につくるがよい。（以前船橋に住んでました。）
3865				渋滞の解消は希望するが、家からの景観が損なわれるのは反対。	
3866					1-2トンネル案がbetter。幕張～津田沼のルートが無さすぎる。14号の下にトンネルも有り？
3867					橋はやめた方がいいと思う。トンネル（案1-2）がいいと思う。
3868		高速道路をおりても357が渋滞しており目的地に着く時間が一般道を使った時と変わらない時があるので良い案だと思う。			第1案の場合、おりた時に渋滞の起きにくい設計をしてほしい。第2案は土地の誘致がむずかしいと思う。
3869		16号線登戸～そ我の渋滞解消を期待。			自転車専用レーンの整備
3870		千葉南方へ出掛ける時はいつも渋滞がネックになるので改善してもらえると出掛けやすくなる。		事業費は有効な手段ならある程度高額になっても納得感は得られると思う	柏、松戸方面に抜ける道も混雑するため、そこもルートの混雑に影響していると思うので付近のルートも併せて考えるのが良いのでないか？

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3871		渋滞が非常に多く朝の時間帯に全く進まない。高速道路もそうですが一般道も増やしてほしい			
3872	分岐のわかりやすさ		分岐のわかりやすさ		
3873					下道に抜ける道路の整備
3874					IKEA側からのトラック等の車の量が減るようになれば渋滞が減り生活しやすかと思います 長期間使える道路にしてほしい
3875					ベイサイドエリア居住の為、車の通行が増える事による空気騒音は非常に気になる
3876					幕張や稲毛のところに高架の道路を作ると景観に影響が出ると思います。
3877		幕張～花輪までの渋滞がひどいのでそれを改善してほしい		幕張～稲毛のはんいは東京湾エリアでも砂浜があり、海を一望することができるので、このコースをとるのであれば高架橋ではなくトンネルで道路を建設してほしい	車線は357と同じように片側3車線以上が望ましい
3878		現道として357、東海東道がある中で、千葉県内の渋滞緩和を1として考えるべきではないかと考えます。成田空港への道路アクセスはあまり現状でも問題と考えてなくまずは357の塩浜立体完成-幕張地区の改善をしてほしく考えます。		道路新設はコスト的にかなり難しいのでは、現実的なコスト、また各施設へのアクセスを考えると357をベースに考えるのがよいと思います。	交差する道路の立体化はマストで舞浜立体357上りが完成して357はだいぶよくなりました
3879	安全なルート		予算		
3880					津波の防波堤的役割となるのか？地下道は液状化リスクは？頑張ってください
3881					ルートがわかりやすく誰もが間違わない様に逆走が起きない様な工夫をしてほしい
3882		住民としては渋滞が改善されることを第一に考えてほしいです		用地取得のリスクや事業費を考えると道路を新たに作るよりも、京葉線の利便性や速運性を向上し、今よりも鉄道と湾岸道の共存を目指した方が良いのかもしれません。	ルート帯、構造どちらも期間として早く完成する方が良いです。
3883		渋滞が緩和されるなら早く事業を進めるべき。特に災害等必要な時にライフラインの確保が困難になるため		渋滞を考えると、現状の環境を維持したまま改善することは困難なためある程度の自然環境の減少はやむを得ないと思う	
3884					案1-1のルートが良いと思う。
3885					信号の無い道路、スムーズな合流が出来るようにする。海の上の道路
3886					・日用使いが多いルート(ららぽーととIKEAなど)の混雑を改善してほしい ・住む人が増えることで地価も上がっていく
3887					ルート別に交差点が分かれていると混雑が減ると思います
3888		一般道の歩道整備など安全性を高めることを望む			自動車専用道路を整備することにより、新たに発生する周辺地域の渋滞などに十分に考慮頂きたい
3889		途中の信号で慢性的な渋滞が発生している。信号が原因なのが分かっている箇所は改善できたらありがたい			
3890	景観				
3891	・環境保護 ・コスト ・近隣住民への配慮 ・景観				案1か案2
3892		慢性的な渋滞は困るので、、、		自然保護の観点は、、、それを理由に開発が止まるのはいかがかと、、、	地表面に出来ると望ましいかと。
3893		渋滞改善1番強く望む			
3894		車線が多くなることは嫌です。事故が多くなる			
3895					コスト、実現性
3896					JCTの渋滞がしにくい構造

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3897		国道を中心に混雑がヒドすぎるので、生活に支障がでている		自然には是非配慮してもらいたい	
3898		どのに行くにも混んだ道を通る必要があるので解消したい			
3899	・道路状況による・地域のブランド力の低下				自転車や歩行者も使いやすいなる道路 南船橋付近の渋滞の解消をしてほしいです 歩道橋などもぼろぼろで、LaLaPortにきてくれた人などが不安になっているのであわせて直してほしいなと思います
3900				早く新湾岸道路ができるよう確保済の用地を利用して高架式で作って下さい	高速アクセス道路の改善も併せてお願いします。
3901				⑤→動画はなくてもせめてイメージ画くらいはあるかと思って来ましたがなくて残念でした	
3902					既存国道の渋滞緩和が一番望ましい
3903					自然を考えて、地中か地上か検討してほしい
3904					環境に配慮したかたちでかつ、渋滞を改善できる道路をお願いします
3905		利便性と共に自然環境にも配慮できればと思う			
3906					・トラック等の運送専用の道を一般車と時間帯によって分離できる等あれば渋滞が減ろのではと感じます ・複数の行き方ができる（東京→千葉は357か14号を通らなければならない為）
3907					357を全部立体にすれば良い 東関東道市川～千葉北まで無料にすれば良い
3908		同じ場所でいつも渋滞している。車に対して道が少ない＆せまいと考えるが、信号などの今のシステムも見直すべき			
3909					貨物の車から列車等の利用
3910					物流の方々がとても苦労されている感じがします。時間がよめないストレスは本当に大変だと思います。ぜひ解決を！
3911		混んでいるせいで海側のバスの本数が少ない印象なので、災害時や、緊急時にもっと事がスムーズに動くといいな！		海が見えるのが1番好きなところなので、景観が悪くなる、空気が悪くなるのはちょっと嫌	
3912	不動産の資産価値の維持	事業による不動産の資産価値の低下は防止してほしい	工具による事故	持続的に使えるインフラとして設置してもらいたい	地域住民と観光客の両方にメリットがあるような案をお願い致します
3913		娘が市原に住んでおります。孫(4才）が渋滞にかかるのを嫌がって、帰るのは夜遅くになってしまいます。早く帰れるとありがたいです			高速と、側道の両方がうまくつかえると良いですね
3914		357の渋滞にいつも悩んでいるので、是非受理してほしいです			どのルートでもよいので、早く渋滞改善してほしい。景観よりも利便性を重視してほしい
3915		毎日の渋滞に疲れる。大型車が多いから少しでも交通量の緩和が望まれる。			
3916				海が見えるの地域なので見えなくなるのはもったいない	いなげの浜にお金をかけている為、案1だと納得できない人がでてくると思う。
3917		①は特に		①は特に	
3918					全体的に道が細いところが多い広くするべきだと思うが費用等の問題がでてしまうので資金的な問題があると思う
3919					案1-1が新しいルートになる点と事業費の面でメリットが大きいと思います
3920		国道や京葉通りへトラックがあふれているので新湾岸に流入することで渋滞の解消。地域産"米"への生産性向上へ繋がると思います。 また430運行におけるトラックドライバーの休憩場所の確保（周辺地域への排ガス、騒音に配慮をして）を考えてほしいです			可能であれば地下をメインで渋滞や交通量の多い地域に出入口（入口だけでも）作ってほしいです

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3921		慢性的な問題をまずは解決すべき			時間と費用がかかっても根本的な問題解決となるようにねばり強く進めて欲しい
3922					渋滞の緩和を是非お願いします。ですが税金の使い過ぎをしないようにお願いしたいです。357をひろげるよりは海沿いの道路でお願いします
3923		渋滞がひどいのでその改善。交差部の立体交差化など（既設の道路の改修も含む）R357栄町、日の出、浜町2丁目、若松等		屁理屈言って妨害してくる環境保護団体などに負けずにどんどん進めてほし	
3924		渋滞の緩和が急務			
3925					信号が少ない
3926		ララポートに来るときに357がいつも混んでいるので是非車線を広げて欲しい			
3927		渋滞時の緩和、震災、水害の時の避難場所の確保			
3928		お体が不自由な人への支援			
3929		高谷から合流時もすごく混むのでその辺も改善してほしい。そして日の出までも断続的に混むので案1-1がすごく理想的だと思う		近隣住民の方の事も考慮が必要ではあるが生活道路の環境を維持しつつ双方が納得いく状態にできればよいと思います	迂回できる為の道を確保等もあるとよいのかも
3930		いつも渋滞しているところ(ララポート付近）があるのでここの解決だけを優先するのがよいです			問1の所同様（高速も混んでるので、、、）
3931		・交通渋滞の解消 ・トラック等の貨物輸送車とその他の車両の輸送路が分離できればと普段から感じています。港が近くトラックが多いので			
3932		県内から県内の移動が今よりもっとスムーズに動けたら嬉しい		孫との自然観察が今よりもっとスムーズに出来たら良い	標識をもっと増やしてもらいたい
3933					交通渋滞がなくスムーズな通行ができる構造がよい。事業費のことは気にせずに、長い将来にわたって持続可能な道路にして欲しい
3934				道路を新しく海側に作る場合、高架構造はやめて欲しい。西湘バイパスのようにすぐ風の影響で通行止めになったり幕張～稲毛の浜まで海洋レジャーをしている人も多いので景観的にも生態的にもやめて欲しい。(騒音や排気ガス）地下構造の場合も、アクアラインが完成した際魚の種類や生態にも影響があり船で釣りをしていますが、1年ぐらい周辺が釣れなくなり、見ない魚が増えました。できればやめて欲しい。	
3935					ICが近いと更に渋滞があるのではないかが不安。事業費もそうだが、実際に始まった場合の工期が長く、途中で状況が変わり中途半端にならないかきちんとやり切れるのか
3936		渋滞がとにかくすごく、救急車が通りにくいのをよく見る。道路新設案の方がお金がかかるが新設案のほうが良いと思う			
3937		何故千葉だけ週末は道路が混むのか長年思っていたから			
3938		・常に渋滞していて生活しにくい ・交差点に地下や高架道路を作って信号待ちを無くして欲しい ・千葉湾岸エリア～神奈川湾岸エリアを活性化できるように生活利便性を向上して欲しい			
3939		普段カーシェアを利用しており旅行などで利用することが多いため渋滞の改善が図れればいいと思う			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3940		ララアリーナが出来てから、イベントの度に信号の歩行者の行き来でかなり渋滞ができていた。南船橋からららぽーとへ行く上の歩道橋のように、歩く歩道を作ってほしい。14号、湾岸道路渋滞緩和を希望します			
3941		空港までのアクセス			
3942		渋滞を改善して欲しい			
3943					景観の維持、中央分離帯の緑地化
3944		・国道14号渋滞をどうにかして欲し ・道がせまい ・信号のタイミング			
3945		船橋市は土日、平休問わず、渋滞がひどい為改善してほしい。		渋滞改善の為であればある程度許容できる	
3946	高速代の合理性	合理的な高速料金の設定が必要！			
3947					第二のアクアライン、船橋市(主に駅～らららぽーと）のアンダーパス
3948		穴川IC周辺の＊＊的な渋滞解消			
3949					渋滞の緩和をぜひお願いしたい
3950					湾岸エリアの道路なので安全性が気になる
3951					花輪→蘇我の最短ルートの作成
3952		県内東西南北の幹線道路に平日・土日渋滞が激しい道路が多く、災害時などの支援節の輸送に問題が生じる可能性があると思います		ラムサール条約に含まれる谷津干潟は国際的に配慮が必要な可能性がありそうですね	
3953					交通状況と費用対効果完成までの時間今後の人口減少等も考えて、作らない事でも良いと考えます
3954					住宅地を避ける生活等の影響を少なくする(海の埋め立てetc)騒音対策(深夜時間帯の住宅近くは高料金)
3955		渋滞箇所の検証、対策をすぐにして欲しい			
3956					道路を広くしてほしい要望特に375が混雑しているので広くしてほしい。
3957					特になし
3958				三番瀬には海底トンネルで	
3959		357の渋滞がひどすぎるる			道路新設案(高架構造)
3960		船橋の渋滞は特にひどいことで有名。少しでも改善できる方向にもっていってほしい。地震が起きても利用できるような道路が良いと思う。		地下道にした方が自然への影響が少なくて良いと思う	・信号が少ない ・渋滞区間をとびこえられる
3961		地元の方々が渋滞で困っていると思う 357や16号・14号はいつも渋滞しているので救急車が来ると大変 信号がない事		①・②・③→代替用地を用意すれば良い ⑤→道の駅等でコンパクトに設置等 ⑦→いつかやらないといけない事なので早く決断した方がよい	・地下道がよい ・信号がない ・鉄道も並行できれば良い
3962		慢性的な渋滞は、苦労も多く早く改善されるとよいなと思います。休日に千葉へ来ることが多いですが車での買い物やちょっとした観光におけるストレス(車の多さ、時間の見通しのたたなさ）があり、なんだかせわしない気持ちになることも多いです。地域住民の方に迷惑をかけない改善策があると助かります。			
3963					周辺の自然環境を考慮して欲しい。道路の近くに住んでいるので道路の周りに緑を増やすなど？
3964					地震リスクを考えると構造物落下の危険が周辺環境にない地下の方が良いと思います
3965	風景を良くする				海の見える街並みづくりをしてほしい。道路優先ではなく
3966		日常生活での一般道渋滞は中々厳しく感じており産業の効率化含めて費用がかかっても、より充実した選択肢が選択されてほしい。		海岸地域をより産業・観光に活用してほしい	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3967					案2を希望します
3968		道路は人でいう血液の流れと一緒なので一点集中になると事故渋滞で道が流れなくなって結局は経済も、活動も止まるので複数必要。当然の様にR357拡張だけでなく。千葉内陸に進入するルートも伏せて整備が必要		事業費が大きくなったとしても千葉への経済効果が大きければ行うべき。国は金を作ることが出来、借金で破綻とデタラメも言わせない様、明確な根拠を示して道路建設をすすめるべき。	R357の拡張と内陸側ルートのダブルネットワーク
3969		有料道路は出来るだけ使いたくないが、そうすると357しか東京方面に出られない。迂回ルートがあるなら教えてほしい。(公表してほしい) 京葉道路も湾岸線も混雑していて乗っても実際はあまり早くならないイメージがあるので、料金安くなればもう少し分散するかなとも思う。		環境破壊になるくらいなら今のままでも良いと思う。景観はあまり気にならない	
3970					人の通る歩道、自転車、車と分けることができたら事故が減る
3971					バス専用道路を作る
3972		357等、大変渋滞が多いのでこれを解消できるのが望ましい。一方で検見川浜突堤や茜浜等の魚釣場や谷津干潟等の自然は壊さないように配慮したい。357、16号の拡張が良いと思います。		問一に記載しました	問一に記載しました
3973		市原以南に行く機会が多いが京葉道路等の慢性的な渋滞の改善は強く望みたい			
3974		商業施設等の周辺の迂回ルートが欲しい。渋滞につっこむしか選択肢がない。			船橋～習志野間を別ルートか立橋等でかわせるルートが欲しい
3975		商業施設等の渋滞を改善して欲しい。			船橋～習志野間を別ルートがかわせるルートが欲しい。
3976					・道路が狭い ・渋滞を解消するルートを作ってほしい
3977		市川～南船橋(幕張)辺りの慢性的な渋滞をなんとかしてほしい			市川～浦安間で今造っている渋滞改善のようなものを市川～南船橋あたりにも！
3978					手書きマップで記載されている
3979					・道の幅を広くする ・SA、PAをつくる ・安心、安全な道路
3980		平日も休日も常に渋滞しているので改善されるととてもありがたい			
3981		慢性的な渋滞の改善は特に必要			
3982					・災害に対する強度 ・道の駅かSAをつくる ・ショッピング施設周辺(ららぽーと、TOKYO-BAY,イオンモール幕張新都心）の渋滞の解消 ・無料で使える
3983		現状渋滞の時間が多く必要と思われる			
3984					ソガ立橋の交差点が現在複雑な構造になっているが、ソガICへとどうつながるのか知りたい
3985		海張の浜、いなげの浜、現在走っていて気分、心も晴れ々しています。高架は絶対反対です。			現道拡幅案に賛成です
3986	千葉市内発展				出口は全てスマートインターで良い
3987		景観を考慮し地下道が良いと思う救急搬送時のルート確保が重要だと思う		自然や動植物の環境を壊してまで作る必要性はと考えてしまいます。	1度レジャーで訪れた際とても混雑していた。回ヒルートは必要だと思う。信号が少ない方がよいかと。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
3988	物流トラックの交通量抑制	現在357号線を走るトラックの交通量がとても多く一般の人が車を走らせる際に時々怖いと思うことがあります（特に夜間）千葉県しして必要なトラック交通なのか千葉県民として疑問に思います。東京湾の物流として千葉をキ点として他の県に荷物を運ぶため通り道となっているのなら、作業車用専用道路などが良いと思います		・今後人口減少していく上でコストをかけて新しい道を作りメンテナンスなどのお金をどこまでかけれるのか心配です。 ・千葉の内陸にはヤードが多く道路の便利性があがりトラックが産廃などを持ちこみやすくなるのが心配です。	
3989					今16号がヤバい混み方をしてるので、案1-1、1-2の方が良さそう
3990		交通じゅうたいの解消			
3991	なし		なし		なし
3992					スマホで渋滞がわかると良い
3993					費用は掛かるが貨物用（→ただし仕事中に限る）と自家用で割けられるなら、分けたほうが良い
3994					・最終的には木更津IC迄延伸してほしいです・明確に大型ダンプ、普通自動車道路を分けてほしい
3995					早期実現期待してます
3996	渋滞解消	いつでも混んでますよねとくに夏は東京→千葉2時間かかった事があります。産業も観光ももっと利便性生かせると思いますが、完成すれば？アクアラインも夏は毎席混んでいるしね。			ルート問題ないものと思えます。海岸地区を開発が進みマリンスタジアムも異点きまって、環境にかんしてはそれほどの問題ないものと考えます。
3997		京葉道路の宮々木辺りの渋滞、船橋辺りをもっとスムーズになるように		いなげ海岸辺りの人は、せっとくが大変そう蘇我住みとしては生きている間にほしいのでスピード優先	ETCのみで平たんな渋帯が発生しにくい道路
3998	交通網の充実	大きな道路が複数できると渋滞の解消になるし事故時のルート確保にもなる			立体交差を考えて通過時間が少くなるようにしてほしい
3999		①→船橋付近			
4000		現状の主要幹線の渋滞が日常化していることから、物流と含めて根本的な解消策を考慮する必要を感じます。説明を聞いて思ったことですが現状の357号を複層化（2階建）にする案はいかがでしょうか？		メンテナンスを含めたコストを重要視することが第一と思います	複層化することの検討
4001					交通量の分散
4002					現在ある道路（16、357）と、枝の道路のアクセスを良くし、町中の車をそちらに向かわせられれば、新たな道路を作るほとではないかと。それ以前に車の量を減らす、その他の手段が便利になると良いかも
4003			完成年度		海側ルートは土地の問題が無いが工事のむずかしさ等の事もあり意見のある所である。
4004			なし		なし
4005		今の問題（渋滞）を直接的に解決するより、ライフラインや災害時の選択肢が増えるよう考えた方が良いと思う。		①②③⑤についてルートを考える際に、そのまま残すことより代わりの案を用意することも考えたい	高架は実績もあり用地を確保しやすいので、早期実現に向いていると思う。
4006		成田空港の機能強化に合わせ、増加するインバウンド客の流入を考慮してほしい。千葉県が通過点にならないよう、観光エリアの整備と合わせた計画が必要。		高速道路ならインターチェンジごとに利用目的となるような来たくなるような地域の整備も併行して進めることがあると思いました。	羽田・成田などの線からの流入を、取り込めるようしてほしい。渋滞する、旧外房有料道路（赤井寮）との接続も早期実現検討してほしい。
4007					景観と走っている時の楽しさと防災、災害時の医療へのアクセス等を考えると、湾岸に高速道路を新設（主に地下、ところどころ橋）がちょうど良さそうな気がします。混雑緩和はもちろん必須だと思います。（現状、買い物や遊びで東京へ行く時は電車にすることが多い）
4008					市川～木更津方面に行く車両と他の車両を分けるのに必要かと思う

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4009		渋滞が減るといいなと思います。		便利になるのは良いですが自然環境に最大限はいりょして計画して欲しいです。	
4010		・費用対効果（安いだけでなく） ・災害時のライフラインの確保等等も考慮して建設してほしい			
4011		運用開始までの期間（計画からできるまで時間がかかり計画時に評価した内容が時代おくれになってしまう）→物価上昇前に工事を完了させる		台風など強風時に通交止などにならないように地下がよい。	電気自動車や自動運転に対応できるように運転中に充電できたり、ネットワークでの信号システムなどをつくる
4012	逆走車をブロックする機能				①歩行者の侵入ができない道路 ②電機自動車の充電設備がある道路 ③逆走車が侵入してこない構造になっている道路
4013		全部重要			
4014					予算があれば従来のインフラメンテナンスに回すべき。新しい道路は必要ない。これから人口が減ることを考慮し、計画は廃止すべき。
4015		100年利用を前提に考えると、第3湾岸道路も想定するか、しないか（人口、車両の状態考慮）を含め総合的に検討していただきたい！			非常出口（災害時専用等）の設置（インター間に複数）
4016		①14の渋滞解消（鷺沼、湊町？船橋一帯） 357の渋滞解消（西警察前、日の出、湊町二丁目） ④千葉港周辺の高速道路が無い問題の解消 ⑥アクアラインが使いづらい方へ※電車メインで車をお持ちでない方が多い可能性も有り ⑧大変ありがたい		①千波県を名乗るにあたり必須だと思う ③⑤ビーチエリアのイベントの存続+マリンスタジアム移転の打撃軽減に	ICの位置はこの辺りで良い。新港は大変需要が高いので道幅が広いと良いかもしれない。個人的には1-2が千波県であること、千潟・三番瀬の維持で賛成であるが、ランニングコストで1-2と1-1の総額が埋まるようであればより一層1-2を推す。
4017		土日に16号を利用しています。アクアラインが通れない時などに渋滞するときがあって困っています。改善できたら嬉しいです。			
4018		⑥②と同じ質問？⑦⑥と同じ質問（素人相手のアンケートですので、もう少し具体例や仮説？的な説明がないと答えられない。例えば［アクセス性］？皆さんわかるのか？）			☆既存道路とのアクセス性（連絡路線）を高くしないと、面的効果は少ないと思う◎人口減少が進むなか150年先にどうなる？維持管理の事業費の問題が大きくのしかかる。心配。
4019					案1-1高架がいい
4020	自然環境	地震がきた時の津波対策 谷津干潟を守る			
4021			工期	主婦なので、安く且つ早く工事できる案がいいと思います。	追加するからには将来的な人口増加も加味して道路は多めにしてほしい
4022		集中して渋帯する箇所があったら意味がない			
4023					海の上使うと環境への影郷が心配ですが、2
4024					なし
4025					特になし
4026		羽田空港へのアクセスの向上を願います			
4027					海の近くなので自然環境の確保を確実に！
4028					ただ道路をつくるのではなく、たとえば壁に｛海のいきものの絵を書くなどして、千葉の干潟に住む生きもの等、みて楽しいデザインにする。（通って、もし渋滞しても、その絵を見て、時間をつぶせるような…なにか）
4029		千葉県は半島で、産業もさかんで観光地も多く、平日も休日もとても車が多く思う。渋滞の改善はどんどんすすめてほしい。		道路整備と環境保持は両立がむずかしいと思うが新しいルートを作ってはほしい。	やはり地下道路でしょうか
4030	病院に行く為の道路	千葉市等へ車で通勤を考えています。四街道市から51号まではスムーズですが51号がこみぐあいが時間的に違う為にとても困っています。道を作る事はとても良い事ですので、反対はあるでしょうが是非考えてほしいです。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4031		357号線の渋滞がひどいのでう回ルートは是非実現してほしい		環境を破壊する事なく調和するような道路を望みます	なるべく交差点を減らしてパイパスとして機能するような道路にしてほしい。立体交差などで止まらず進めるようになるとよいと思います。
4032					京葉道路の渋滞をなんとかしてほしい。湾岸道路も渋滞してるし、あと1本高速道路をぜひ作ってほしい。
4033					車線を増やすよりも新しく道路を新設して利用車がせんたくできる方がいいと思います。
4034					津波や地震などの心配があります
4035					特になし
4036					なし
4037	多車線・最短	穴川IC周辺の渋滞がひどいから周辺一般道も渋滞がひどい千葉市の中心部近くにICがないため		事業費はかかっても将来後悔しないルートが必要	千葉市中心部（千葉駅など）からのアクセス考慮も必要大切地下ルートが望ましい
4038		357でQQ車が進みにくそうにしていたのを見ていて他にもルートがあればいいのにと思いました。		⑦地下にした際の費用がとても高くなりそうなので元々ある道から考えた方がよいのではないかと思いました。	
4039				環境への影響及び開通後における施設の維持管理ができるだけ安価、安全が確保されるものとなって頂たい	用地取得に係る時間、費用、及び周辺地域への影響を考慮するとできるだけ地下構造によるものが望ましい
4040					・千葉港を渡る際、シンボリックとなる橋架を！ ・早期の実施を強く望む
4041		渋滞による事故減少は期待したい。渋滞によって裏道となる住宅地への流入が減るのなら、新らしく道路ができると良い。		①←千葉県にとって大事だと思う。 ④騒音等は分散されると良いと思う（案1） ⑦費用は国、県なのでしょうか。（自治体も）	道の駅を作るといいと思うけれど、さらに渋滞してしまうかもしれない。時間も費用もかかるので現道路を拡幅したいと思うが分散したほうが、本当は渋滞が減りそうなので、決められない。。。
4042					住宅地を避けてほしい
4043					道路を広げる（青ルート）でお願いします
4044					・費用のことがあるので難しいかもしれないが、357号の拡幅もしつつ、海側の新設もすればよいと思う ・現在の海側の道路は景観もよく走りやすいので渋滞の多い所を高架または地下にすればよいのかな…と思います
4045					海底トンネル等をふやして利用しやすくする！
4046				東京湾の環境を考えての整備内容か大事であると思う。希少な生物、数が減少している生物を保全するだけでなく、増やす取組も大事だと思う。事業の実施と合わせて生物の住みやすい環境整備もしてもらいたい。	地下の方が天候等に左右されず利用できると思う。
4047		渋滞の改善を希望します		特になし	特になし
4048					特になし
4049		長女が箱崎周辺に居住、次女が海外に居住（永住）、私専用の車を利用して高速道路は（首都高・東関東・千葉東金・館山道）を良く利用します。それらの渋滞改善や救急搬送の確実性をいつも心配して運転しています。避難場の増加になるなら増々期待します。		新しい高速道路を作るのは反対も多いと思います。専問家も混じえて根気よく説得していって下さい。	
4050					渋滞を無くし、スムーズに通行できることによりストレスが軽減されると思う。海ぞいに出来るといいと思うが災害も心配なので、そのような対策も考え便利になるといいと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4051				千葉市内の法人タクシードライバーです。千葉市民でもあるので、公私ともに市内主要国道の慢性的渋滞は常に考慮せざるをえないので、新ルートあるいは現道拡幅のどちらにも期待しています。しかし、最も私が重視しているのは用地取得の時間や着工、工期です。5年、10年、15年といった規模だと思いますが、なるべく早期に、部分的にでも利用開始となることを期待します。	
4052		千葉市に居住し海とのつながりは美浜区がその海浜の長さは4km程あり、都市景観の重要な市の海、里、山の海の部分を多く包含しています。1950年代からの湾の埋立は千葉県の中では海浜地域として人工海浜を造りました。そこに魅力を感じ居住している者も多数います。海浜エリアの景観を考へると、そこに高規格な高架道路はそぐいません。357号線の一般道は船橋ララポート部分と美浜区真砂から14号に入る所の拡幅及びアンダー、オーバーパスを取り入れ現在の14号に繋げる等で重分機能を持たせると思います。			高架道路新設は、オープンカットのカルバートや、海辺では沈埋化トンネル等で景観に配慮して欲しい。特に美浜区部分は海浜を考慮して高架ならは沖合2km、又はオープンカットのボックスカルバート埋設等考へてもらいたい。が今のままでの景観を保存する事を一番考へてもらいたい。
4053					357号の補強、重層化により、高谷―日の出の通過車輌と船橋地区利用車との流れを分けていく。
4054		船橋方面から市原方面への一般道での時間短縮			工期は短い方が良いと思うので高架が効率的と思う
4055					高谷までではなく羽田空港までの海上ルートを通してほしい。渋滞は都内のほうがヒドいので、う廻ルートが必要なのでは？
4056					高架
4057				最も大切なことは自然生態系への配慮だと思う	3案あるどれか1つに決めるのではなく場所によって適した案を選択できないのか。いなげかいがん～幕張の住宅地や景観が大切な場所間は地下、工業地帯は上に、それが難しい、または渋滞の深刻さが小さいところは車線を増やすなど柔軟に対応してはどうか。
4058		湾岸道路の渋滞対策としての代替路が必要			
4059					・ICにアクセスする間の渋滞等が発生しないこと ・高架構造と地下構造において維持管理や施工費等のランニングコストと施工性を考慮しておくことが重要と思う
4060		少しでも渋滞が解消してくれれば便利になって良いと思う		道路の近くに住んでいるため交通量がふえたり走行車の速度があがると騒音が心配	
4061					・戦後に造られた道路の補修も併わせて検討していただきたい。 ・橋にせよ地下にせよ、安全面を重視していただきたい。
4062				1-1案が良い。完成して早くその道路が利用したい。	
4063		主要道路は慢性渋帯が常にあるので、抜け道とか逃げられるとこがあったりしたらいいなと思います		走りながら景観がいいと気持ちいいので、それをキープしつつ、新しくなっていくといいなと思います	
4064					地震・津波が起きた時に道路だけでなく非難出来るスペースがあってほしい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4065				自然環境・生活環境への負荷を最小限に。現道の立体化・車線増でかなりの部分対応できると思う。美浜区の静かな環境が破壊されることのないように願っています。湾岸（沿岸）部のみでなく、広い範囲で交通の分散を考えることも大切ですね。北千葉道路等との進展を願います。	357、16、126等できるところから立体化・交差点の改良をまず進めてほしいです
4066		災害時（地震・津波など）の物資の輸送がスムーズにできるように考えてほしい。		①②自然や動植物の環境を大切にしながら開発してほしい⑦災害時のことも考えて国からの助成割合を大きくした方がよい	ルート案1-1、1-2、案2、うまく組み合わせて計画することができないか？検討してほしい。
4067		慢性的な渋滞を知っていると避けようとする→細い道や知らない道を通ることになる→事故		海辺や沿道が汚れている、うるさい等→観光業にもえい影をおよぼす	信号なし（ありもあるけど）は渋滞改善になると思う。（図あり）
4068				私は三番瀬で野鳥を観察している。干潟のもつ経済価値は大きいので、これを軽視してはいけない。一方渋帯による経済ロスも大きい。両方解決するのが本当の解決である。そのためには工夫が、智恵しぼりが必要だが、それは簡単ではない。しかしそれは生きるための戦いである。	
4069		蘇我在住です。車は運転できませんが京葉道路などの主幹道路の渋滞が解消されるのなら賛成です。		自然の景観が保たれることを望みます。千葉県が好きなので	
4070		長いこと千葉に住んでいるが、周辺だけでなく、近郊の住民にも「あの辺の渋滞はひどい」と言われている。近くには施設がたくさんあり、今後もイベント等で車や人が集まることは必ずあるため、これを期に根本的に道路を新設し、一時的に不便な環境になったとしても、中途半端にせず、一新させてほしい。			
4071		地下に作る方が合理的だと思う。予算が大変だと思うが、ぜひ新道路を作って、渋滞を回避できるようにがんばってほしい。			
4072		地下に作るのが良い		地下に作るのがよい	地下に作り水害対策にする
4073		16、357号の渋滞緩和してほしいとくに朝・夕の通勤時		湾岸部は工業地ばかりなので道路最優先で良いと思う	
4074		③④物流等へ自動運転車のレーンを考えた新たな道路を作る東京―千葉のトラックは自動運転システムて実施出来る		①②③事業をスタートしてしまうと後もどり出来ないので環境リスクを考えながら進めてほしい	・スマートインターを活用したどこでもアクセス出来るように ・千葉北インターからR357、蘇我まで先行で作る
4075					雨水などがたまらないアスファルトなど
4076				案1-1高架構造は海岸線の景観が損われる現在の海岸から見える海の景色を守りたい 案1-2地下構造は海の生物の生息・生育環境の悪化が懸念される海岸は現状維持が望ましい現道路拡幅案をお願いしたい	
4077					357号を1車線拡げるだけではあまり意味がない案1がいいと思うが、費用がかかりそうもう少し検討が必要ではないか
4078		案1-1希望です（高架）			高速道路の渋滞緩和を望みます。
4079					第2東名のようにトラブル時のうかい路が欲しい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4080					案1-2は地下に構造物を埋める為の工事での三番瀬への影響が未知数である。リニア新幹線の工事で川の水が干上ってしまう等、事前での想定外のことがおきる。工費も一番高い。絶対に選ぶべきではない。案2は「全線に渡り用地取得が必要」とあり、いつまでたっても完成しないことが予想される。無理な話である。案1-1かこの事業計画の抜本的な見直しも検討すべきでは？
4081					・道路を作っても維持費等たくさんかかるのでは？ ・最初の予算より莫大な費用がかかるのでは？ ・人口が減っているのに必要なのか？
4082	スピード感	スピード感をもって進めてなるべく早く実現してほしい。		現代の技術をもってすれば自然環境や景観は守りつつ実施できると思う	案1、2共に信号を限界まで無くしてほしい
4083					千葉東金道路の大宮ICから京葉道路の宮野木JCT又は花輪ICまで通行していますが、事故渋帯や交通量が多く渋帯しています。 特に千葉東ICから穴川IC付近まで渋滞しています。朝、東金方面の車と館山方面の車の合流が問題だと思う観点は渋帯です。物流や観光、仕事のための道路にするには色々な考え方がありますが千葉東金道路の大宮ICと高田ICの間にJCTを作り、京葉道路の松ヶ丘ICと蘇我ICの間にもJCTを作り、いなげの浜にICを作り、湾岸千葉IC東側にもJCTを作り成田方面に通行可能にしたら良いと思います。すべて新設道路は高架構造を主体でよいと思います。この方法だと距離は短かくなります。 また市原IC近くの養老川ICと蘇我IC近くのIC湾岸習志野近くのIC、谷津船橋近くのICは必要ないと思う。
4084				環境保全は大事	長い地下道路はせっかくの景観が見えないのでよくない
4085		早期の実現を望みます			
4086		渋滞の緩和及び安全な道路設計		安全で、早期建設可能で安価な予算で環境にやさしいルートでの建設。案1-1に賛成です。	合流地点の渋滞を緩和できるような道路ジョイント構造をお願いします。
4087		いろいろ教えていただきました。個人の生活上、渋滞はいつも問題であると感じておりました。いい道路ができるといいと思います。お金も大事ですね。このように広報し、意見をきいていくことは大切だと思います。おつかれ様です。			
4088			本当に必要？		
4089					海上、又は海中（トンネル）の利用により陸地側は避けた方が良いのではないか
4090					トンネル手前渋滞改全に向けて考えてもらいたい。
4091		いつも渋滞する場所はだいたい同じなので、高架になれば良いなと思っています。浦安に住んでいますが船橋方面にすすむと急に混んだりするので回ヒできるルートになるといいなと思っています。平日・土日と混むところは大体同じです。信号のリレーが良くなくて混むのかなと思っています。			信号がなるべく少ない高架がよいです
4092		渋滞による周辺の			とにかく車線を増やして欲しい
4093					自然環境や景観眺望に配慮した建築であれば、地域の活性化にもなり、良いかと思う。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4094		事故が起きた時など本当に混むので、とても良い案だと思います		近くに住んでいる人は嫌なことも多いかもしれません	
4095	コストetc				現案でも良いと思います
4096	液状化の心配	⑨パネルにはなかった		長崎いさはや湾のケースでも専門家の意見はあてにならなかった。大丈夫と責任を持って言い切れる方はいますか？	
4097		●●さんに聴いていただきました。長時間、参考になるご説明をきけました。ありがとうございました。（本日、来れなかった人に私の思いではなく、フラットに話を伝える様努力します。）			
4098		救急車輌等が迅速に通行できるように整備されると良い。住宅地に専用道路を通すと渋滞の解消につながらないと思う。			自然環境を浸触しない範囲で専用道路が整備されることは望ましいと思う
4099		災害時に一時避難場所になるという具体例が分からなかった		市川市、船橋市に広がる干がたは守って保存してほしい	
4100		費用が高くても安心安全を第一に配慮した事業を期待する。そのための増税・負担は仕方ない。災害などの想定外により使えないでは困る		すべてが丸く収まればいいけど、そうはいかないと理解できるが、やはり、自然体系はこわしてほしくない。景感は、いつかは慣れる。	急には思いつかない
4101					357号現道の主要交差点を立体交差とする案はどうでしょうか。
4102					案②の357を使用する計画がこうりつ的ではないかと思います
4103					全く新しいルートだと用地も工費も大きくなると思います。どちらかといえば案2が好ましいと考えます
4104					地下化
4105		早めに…を心がけてますが、思うように出発できず、渋滞にハマってしまうこともよくあります。スムーズな動線を作っていただけるとドライバーさんなども心穏やかな運転ができると思います。また、災害が起きたときも海沿いを走行するので、すぐに陸の方へ行ける道も作っていただきたいです。よろしくお願いします。		自然は残せるものは残していただけると、海の生き物、動物なども、まだ近くでふれることができると思います。費用はかかると思ってます。でも、やるときにやって（耐震等含め）住みやすい千葉県にしていただきたいです	
4106		千葉方面へのルートが限られており、渋滞を相定した時間で家をでたりしているので2パターン、3パターンとルートを選んで出発できることは良い点だと思います		建築費が上がっているので費用については慎重に検討すべきかと思います。	起伏の少ない構造にして渋滞リスクを回避してほしい壁をつけることで騒音や風の影響を少なくすることで通行止め抑正
4107	耐久性	⑤災害時利用は無理筋なのかと感じてしまう ⑨塩害腐触等に対応できるのか		環境への配慮は必要だが、現状・環境が守られているとも感じない	
4108	災害発生時の被害軽減	高潮や津波による影響を考慮されていることはよく理解できたのですが、そもそも震災が発生したときに被害がある可能性の高いエリアに設置してしまうと結局避難場所としての機能は果せないのではないかと思います。	計画の柔軟性	人の生活のためだけを考えず、他の生き物との共生の視点はあらゆる方面から可能性を検討していただきたいと思います。また、必要とする時間は予想が難しいと思いますし、時間が経てば社会も変化すると思いますので、計画を修正できる柔軟性は常にもっていていただきたいと思います。	案1-2よりは案1-1が良いと考えております。ただ、TDM等同時並行で進む取組もあるかと思いますので、常に対策をしない案に立ち返えれる柔軟性はもっていていただきたいなと思います。
4109					渋滞の改善を希望します
4110		救急搬送の速達性は大事だと思う。		①→環境に付づいした面は大事だと思う	特になし
4111					・車線を増やす ・狭い道路を広くする
4112	環境				
4113		千葉県の道路のイメージとして渋滞による時間が読めないのが現状			
4114	実現性	早くできるルートの構築			時期を逸しているので早くできるルートを考えていただきたい
4115					交通量を減らすには新しく道路をつくるしかないと思う。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4116				失われた自然は二度と戻らない。生体系の事も考りょしてほしい。	
4117		安心安全を重視		自然を大切にしたい	
4118		渋滞の解消は確かに必要だと思うので、なるべく早く実現すると良いと思う		三番瀬は都内近郊で数少ない環境の保全がなされているのでそこは守って欲しい	トンネルの方が周りの影響は少ないと思うが、幕張メッセあたりの様な歩行者の少ない所は高層でも良いと思う
4119		357、京葉道路は常に渋滞していて使いにくい。また船橋辺りの裏道もあるが、細くわかりにくいので、大きな道路が拡大してもらったり、もう1つのルートがあるといいと思う。		⑦の事業費については、インバウンドでの外国人から何らかの使用料という形で収益を増やせないか。成田空港、ディズニーランド、その周辺のホテルなどのアクセスもよくしていくので、通行料など形で日本国民との差別化が可能にならないか。	地下が一番いい。できればシェルターとして活用できたら良い。海の上だと風に雨の影響をうけやすいので。道路の幅をひろげるのは住んでいる人々がいる場合、時間がかかるのではないか。
4120					案1-1がいいと小4・中2の女子が話し合っていた案2はいつもこんでいる道だから
4121		自分の足で買いに行く			
4122		水辺を走るので水害の被害をうけないように			
4123		発注注文配達をへらす自分の足で買いに行く電車バスを使って			
4124					事業費を低くするために現在あるもので使えそうなものを活用していただければありがたい。高架は高くつきそうなのであまりやらないでほしいかも知れない。
4125					なし
4126		やはり、R357を主に慢性的な渋滞が発生しており、迂回しても渋滞していることも多いので、①②については特にそう思います			
4127					案2の場合、工事の際に更に渋帯は発生しないのか。個人的には案1のどちらかが良いと思います。
4128					案2
4129					案2
4130					千葉県は他の県と比べて交通事故件数が多いと言われているため、事故発生時のルート分岐の撰択肢の増加の対応が必要と思います。
4131		現在の高速ではPA・SAの駐車マスの数が路線の交通量に対して少ない。大型のSA、PAの設置が望ましい。（外環・京葉・湾岸共に少ない）			高規格道路が望ましい
4132					道路のはばが広い方が災害時に有利（読めない）ですよね
4133		土日の夕方、京葉道路の上りがとても渋滞している。新しい道路を早急に望みます。			案1-1が経済的に良いかと思います。
4134					事業費とのバランスも大切ですが、より早く整備できる方法、構造としてほしいです
4135					できるだけ早く工事に着手してもらいたいです。
4136		千葉の湾岸エリアは渋滞がひどいので少しでも解消されるとありがたい		幕張、いなげ、検見川の浜の環境が大きく変わることが心配	高架の下のスペースを有効活用できると良い。
4137		・京葉道、東関道の渋帯をなくして欲しい・穴川ic～貝塚ic・浦安～辰巳jc			京葉道と東関道をつなぐと再び渋帯の原因となり意味がうすくなるので、あくまで別道路として渋帯解消を目的として欲しい
4138		⑨→一般道と高速道路との連携、渋帯による排ガスなど		三番瀬、谷津干潟など自然には配慮頂きたい。一度こわれるともとにもどせないため！	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4139		①③④⑥⑦←言葉は異なるが趣旨が重複している。 ⑨→・コンサル・シンクタンクのバイアスの排除（当然にバイアスが課されることに留意） ・人口減少必至の時代における正確な需要予測～完成までに20～30年を要することを見越したその時点での必要性 ・他の計画道路との整合性（ex.北千葉道路との需要の衝突		⑥事業費に用地買収費用は含まれるのか関係者多数とあり年数が更にかかって、人口がますます減少する	需要の大きい当面の年数は車線を多く確保しつつ、人口が減少し需要が低下すれば路側帯を余裕を持って整え緊急車輌等に備える
4140		このエリアの渋滞に一番効果的なのは、正直一般車両と工業車両を分けることだと感じます。現実には難しいかと思いますが…。		①千葉のせっかく海に面しているエリアです。海まで地続きでアクセスできる、触れられるのと海がただ見られるだけ、というのは全然違います！三番瀬から稲毛・幕張・千葉と海浜公園が並ぶ場所をつぶさないルート、青い線のルートでの検討を強く望みます。 ②今現在でも休日等かなり混んでいますが、施工中の通路利用はどのようになるのか（通行止め）。南船橋のあたりなど、施工の想像がつかないです。素人意見ですが…。 ③維持管理費の負担は千葉県になるのか？	
4141		市川→蘇我をたまに車通勤するが、早朝6時台でも渋滞、夕方の帰宅時間もあたり前のように渋滞しています。防災面で心配なので、造るなら早めが安心		①②←います！ ⑤既に道路がたくさんある工業地域のイメージです	
4142		⑦現在ある道路以外に新規で作る方が良い。			災害に強いもの、いざ震災の際のルートの確保は重要だと思う。家族がリムジンバス利用で羽田空港へ行く際にも、遅延度々あり、フライトに遅れそうでヒヤヒヤしたことも度々ある。スムーズなアクセスができるとありがたいと思う。
4143	近隣のそう音・しんどう				
4144		東京都内の道路の幅や、駐車場などの受け入れ先の大幅改善がなければ、外からの道路を沢山つくっても解決しない		三番瀬の干潟上に構造物はつくってほしくない	現行の湾岸道路の拡幅が一番のぞましい。
4145					表職等の見やすさ、わかりやすさ、矢印の表示
4146				特に干潟に関しては、貴重なものなので環境を守ってほしい	
4147	既存高速道路との渋滞緩和	道路の坂による自然渋滞の是正一般道、高速道路ともに新しい道路を作る、拡張しても、車の台数が少なければ影響は少ないが、少しでも多くなるとすぐに渋滞になるので、その点も考慮するとよいと思う。合流も坂があると渋滞しやすい		環境は一度破壊されると元に戻らないのでその点は考慮すべきと思います。安全面には十分に配慮してもらいたいが、時間がかかりすぎるのであれば、クイックに効果が出ることも必要なのではないか。	東関道、京葉道があるので、その道路との乗り入れがあると一般道から高速の利用が増えるのではないか。高速が渋滞すると思うと一般道の利用が増えると思うので
4148		⑤市川周辺は国府台以外に大きな避難場所が少ないため、外環を避難の際の一時目的地に考えていました。その点で心強いです。		①自然環境の保全はヒートアイランド化等にも関係しますので、是非お願いします。 ⑤景観は出来た施設（高架など）含めて見所になればいいなと思っています。 ⑦耐久性のあるものを造って頂ければ…	お年寄の利用出来るバス等の公共機関がルート上にあると便利だと思います
4149		現状道路を使っている中で、渋滞が課題と感じることは何度もあった。ので、渋滞の改善と速達性の向上は特に重要な改善すべき課題だと思う。一方で、災害時、津波の危険がある中で、沿岸部の高台道路に避難する人がどの程度いるのかが分からず、防災の視点から何かメリットがあるとは思えなかった。観光についてもこの地域から車で来る人がどの程度見込めるかが分からないので、何とも言えない。自分は少ないと思う…		生態系についてはよく分からないが被害がでない用にしてほしくはある…海辺道路の景観はマチの人が大切にしている1つだと思う。海辺の歩行空間や地域住民が使う稲毛、海幕の公園からの海の景色が守られる計画にしてほしい！	高架にするなら海辺生かした高架下空間になるといいなと思います！！
4150		357の般橋区間を何とかしてほしい		早く都市計画決定してほしい	インターチェンジをこまめに作ってほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4151				三番瀬と谷津干潟の島の往来を確保してほしい	自然保護に十分配慮してほしい。特に船橋航路に巨大橋をかけないでほしい。案2は全ルート拡幅でできるか不明
4152		渋滞の改善のため前向きにお願いします。			
4153					青色のルートの方が良いと思う。
4154					信号が少なくなるようにして通過時間がへるようにして欲しい
4155		貝塚トンネルがいつも混雑している			案内板がわかりにくい部分があるので外から来た人にもよくわかる様な表示がほしい
4156				景観人気が高い地域だと思うので、景観は残した方がいいと思います	
4157					案1-1（地下は経費がかかるので）
4158					地下構造案のほうが渋帯の減少にもつながりいいと思っています
4159					1月2日
4160		渋滞の改善を希望します		特になし	特になし
4161					千葉東全道の渋滞の改善も考えてルートを考えてほしい
4162				自然を壊すだけの開発があってはならないと考えます自然を侵すなら代わりの場（動植物のすみか）を、学問的な知識を持った方と一緒に考え、設置していく必要があると思います	
4163					湾岸千葉から降りて357がメッセのイベントで動ごかないのを改善してほしい。赤ルートが良いです
4164		地震の際に出入口が少なく渋帯になってしまった改善と慢せい的に混む地点の改善（抜け道、ETC出口の増設）			表と同じ
4165					早期開通！
4166		湾岸線よりもR16に代わる高速が欲しい京葉道路で混雑する理由の一つに千葉北での混雑が宮野木JCT等にも影響があり、千葉北ICが混雑するのもR16に流れてその先で一般道も混雑すると考えて、その緩和ができれば湾岸地区の高速の流れも良くなるのでは？と考えます			事業費等が考慮されないのであれば海上を通すほうが良いのかとは思う
4167					地下構造と高架橋の複合構造が良い
4168					自然環境に配慮した地下を希む特徴のあるサービスエリア（海におりられる等）
4169					案1-1希望理由：案1-2はトンネルに関する諸問題（危険物・熱がこもる・眺望問題・工期と工費）、案2は拡幅工事に伴う諸問題（工事渋滞・工期）が気になる為
4170		現状、新設の必要性についてはさほど大きいものとは感じていない。		新設に費やす予算は規存道路、橋竿へのメンテナンスに充てることを優先すべきと考えます	わからない
4171					なるべく早くの整備を願ます。
4172		救急車が優先できる路線があると良い			JR幕張駅へおりるルートがあると良い
4173					拡案2京葉道優先で！
4174		国道16、357ともに平日、祝日問わず渋滞が発生している為、時間の予測がつきにくい。			
4175					トラックと普通車とが安全に通行できる様に考えてほしいと思う（時間をわけて優先するとか、
4176		高速道路の多重性、代替性の確保、（ネットワーク化）		早く作り、渋滞を早く解消すること。そのため、確保済用地を確保して海側に高架形式でのルート構造を望みます。	高速道路と併せて、ICアクセス（一般道）も拡幅等により対等と進めて下さい（特にR14幕張IC付近）
4177		個別の渋滞のヶ所について差が大きく全体的に見直しが必要と思う		費用対効果の面が最重要と思う	持ち合わせていない
4178		慢性的な渋滞の解決？			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4179					地下構造が景観には良いと思います
4180		357の渋滞の改善がとくに必要			
4181		渋滞の改善			
4182					どちらかと言えばトンネルより高架の方が望ましいと思う
4183		宮野木～蘇我の渋滞回避をやってほしい			案1-1が良いと思う（高架）地下は大雨でキケン
4184					車線は2車線以上で、自動運転を見すえて道路を作る。
4185					案1-1が良い
4186					特になし
4187					より海に面する道路
4188		⑤←よくわからないです。災害時に道路がひなん場所になるの？			案1-2、1-1だと、できるまでにすごく時間がかかりそうで、できた時にはもう死んでるかも。
4189		色々な幹線道路へのアクセスができる様になるのは良いと思う		沿道の住民の方への配慮をしながら事業を進めてほしい	連続立体で下りる箇所が多ければ良いと思う
4190					千葉港から浦安までいっきに！
4191		千葉東JCTの合流渋滞の解消を願います			
4192					ETCによるスマートICをりべん性を考えて増やしてほしい
4193	交通案内				
4194		SAの設置、道の駅の新設で地域の活性化をしていただきたい			
4195					地下構造（案1-2）が良い
4196					災ガイ上
4197					災害時たとえば”つなみ”のときなど不安です最適な道路をのぞみます！！
4198		住居が北海道なので十分な答えができない		札幌から来たので申し訳けありません完成時には私は生きていません	
4199			安全性		
4200					・湾岸沿いの道路が現実的 ・埋立時に漁業問題はほぼ終了 ・京葉道路開通前より居住しているが、近時は動かない道路になってしまった感あり
4201				①～③環境変化に考慮	湾岸ルート
4202		船橋市域の渋滞を何とかしてほしい			千葉東金道路から新湾岸道路へのアクセスを加味したルート選定してほしい
4203					高架構造でも地下でも三番瀬の保護をして欲しい
4204		渋滞の改善とそれに伴う地域住民の安全性のバランスが重要と思います。		対象地域の海洋生物にかかわる仕事の手伝いをしているので、環境保全を強く望みます。	
4205		京葉及び湾岸の混雑はひどい			千葉市内は357号線の上に高架で船橋市内は地下化
4206					美浜区をはじめとする埋め立て地における地盤沈下への対策
4207					案1-2が一番ベストな形だと思いますが、費用と工事にかかる時間を考えると難しいような気がします。
4208					・高速道路の合流点での混雑を緩和してほしい ・なるべく早く安い工事費で
4209					京葉道路の全面的なリニューアルを強く希望します
4210		穴川IC付近の慢性的な渋滞の解消（費用をかけてでも）			
4211		じゅたいがいやです。			
4212					アクアラインのように時間帯で料金が減ると渋滞も少なくなるような感じがします
4213			なし		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4214					景観を重視すると地下道の方が良いと思うが、災害時の観点の不安から、対策を強力して欲しいと思います。
4215	事故渋滞	事故発生時にう回するルートの拡大を求めます			
4216	安全性（災害時）				一般道からの入りやすさ
4217		京葉道路や国道357号の渋滞状況を考えると、新しい道路を作って交通を分散することが適切と考えます。その際は高速で走行可能な（できれば100km/h以上）自動車専用道路が望ましいと思います。		・海辺に高架橋がある都市景観もステキだと思います ・今の渋滞を子や孫の世代に残してはいけないと思います	海辺の高架橋はデザインに優れたものを採用して下さい
4218					湾岸地域内の生活者と産業従事者の道路の住み分けをして欲しい。
4219		①、④、⑦、⑧とにかく渋滞がひどく、どこに行くにも時間がかかります。渋滞を気にすることで県南に行く機会も少なくなっています。県の発展を考えても渋滞改善が重要と考えます。		⑥公益を重視して欲しい。個人の権利ばかりが強くなると全体の発展の防げになると考えます。	メンテナンス性も考慮して長く使える道路にして欲しいです
4220					船橋エリアの交通インフラを整のえて欲しいです。新しい高速道路以外にも、千葉市内の地下バイパスの様な道を作れないでしょうか
4221				完成までの時間がはやい方法で作ってほしい	完全に新しい道路を作ってもできるころには人口減であまり必要なくなっているのではないか。357改良や京葉道（船橋→幕張pa3車線化などできそうなところからやったほうがよいのでは
4222					市原市まで時間がかかるので、速く着く、道路が空いている方が望ましい。高架が望ましい（時間渋滞の解消）
4223	毎日渋滞が困る				千葉東JCと貝塚インター付近のじゅうたいかんわ
4224					船橋まで赤ルート新設、船橋～市原は拡幅で対応して予算を抑える
4225		早期完成出来るルート（方法）で作って欲しい		現在の渋滞がひどい状態の方が環境に悪い	
4226					赤ルートは船橋まで後は青ルートにする
4227		湾岸に道路をつくる場合の災害などが懸念されるため、災害対策、災害が起きたときの対処			地面に接する面を小さくし、風通しを良くし、上部を広くとる
4228		海側にルートがあるのは様々な面での代替ルートとしてよいと思う。都民としてアクアラインを使わずに、館山方面に出られるのはありがたい。			
4229					市川―幕張エリア間の慢性的な渋滞の解消に向けて信号の少ない道路ができると嬉しい
4230		この道路が渋滞したときに生活道路が抜け道にならいようにしてほしい 物流を担う人達が便利・快適に使えるのが良い			
4231		検問が無くなったのは何故？成田空港敷地内			トイレ、飲み物（自販機）が357にあれば充分なのでは？ でも、雨を考えると、高架＋地下＋地上の三構造がベストかもね。 あと、バイクが357はものすごく危ない。以前はバイク進入禁止だった気もする。トレーラーの下じきになってるバイク事故を見た。
4232		国道の慢性的な渋滞解消お願いします。 平成通りも全線開通させるとよいと思います。			
4233					半地下・半高架

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4234		357の稲毛-幕張間（14号との分岐前）の渋滞をなくしたい トラックが多いわりに道幅が狭い所も多いので幅員をふやしたり新道路を作って欲しい		大阪の南海線付近の様にたてて下さるとうれしい。 海岸の少し内側に入れてりして、けいかんを損ねる対策できたらよい	
4235					より実現の可能性が高いルート帯・構造を作っていただきたいです
4236					千葉地方から東京中心に一気に行ける道が欲しい
4237				極力、事業期間の短縮、早期供用につながるような案としていただきたい。	・速達性、災害時のリスク等を総合的に考慮すると、案1－1高架での道路新設案が望ましいと思います。 ・また、既存用地を活用し、早期の事業化、供用を強く望みます。 ・LCCで評価し、将来的に維持、管理しやすい形での整備を望みます。
4238			コスパ	⑧コスパ→渋滞改善による利便性向上によるプラスでの経済効果	
4239		・地域の交通課題の解決 湾岸地域では、国道357号や生活道路が慢性的な渋滞が深刻であるため、望ましいルートとして、既存の交通ネットワークを補充し合い、交通流を分散させるべきと考えています。 ・地域住民の生活環境への配慮 騒音、振動等への影響を最小限に抑えるルート選定が必要。特に住宅地や学校、病院の近接地では、地下構造や緑化？構造も場合によっては必要と考えます。 ・将来の都市構造と整合性 新湾岸道路の供用開始まで長い期間を要するため、将来の都市開発や人口動態を見据えたルートを選定すべきと考えます。 空港等との連携を強化するルートが地域の地域の持続性にも貢献できるのではないでしょうか。	法令など	・技術的、経済的な制約 地盤条件、既存インフラとの交差、施工の難易度等の技術的な観点が必要であり、事業費や維持管理費などの経済性も重要な判断材料になると思います。 ・法令 当たり前ですが、都市計画法、道路法など、関係法令の整合性。慎重な検討をお願いします。	評価項目はどれも重要であり、欠かす事は出来ません。 望ましいルートは各評価項目のバランスが取れたルート設計が必要と考えています。
4240					地下構造だと危険物積載車が通れないとのことなので地下構造には反対 高架構造主体のプランがコスト的にも交通の分散もできて効果に期待できる気がします
4241		３５７号の渋滞は時間が読めないくらいひどいため、早めの解消を望みます。			事業費もあるが、案2よりかは案1-1、1-2のルート（構造）が望ましいと思う
4242		夕方の357の渋滞を解消してほしい			案1-1と1-2をミックスしてほしい
4243				どうしても人間の利便性を優先してしまいますが、今後の地球温暖化に影響がない方法も視やに入れてほしいです	
4244		渋滞が無くなるのは良いと思います。 海も良いですが、と中のお店へのアクセスがなくなるので千葉全体のお金の流れがかたよるのかなとも思いました。 もっと人が外から来るようになるなら陸路がかくだいした方がいいなと思います。		時間がかかるのはしかたないと思う。 買収でお互いにwin-winになる案がそれぞれの事案で互いにできればいいですね。	
4245					高速道路が希ましい
4246		渋滞が解消されると都内へのアクセスがしやすくなるので渋滞が改善されると嬉しい			
4247					渋滞が予想されるGWやお盆の時などに、車のナンバーによる走行規制を行う。
4248					車線を増やす
4249					はやく造って下さい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4250		信号や交差点が少なく、直進がスムーズにできる道路がよいと思う 地下よりは高架のほうが走りやすいと思う 現状の道路でも車線を倍にする位ならば効果はあると思う		環境や景観と調和できる計画をのぞみます。 一部地下化するとか	海沿いに新設するなら、直進する場合は止まらないで行ける様な道路がよい立体交差点にするとか
4251		渋滞は事故も引き起こすイメージがあるし、環境にもいいと思えない。改善は望ましい。		自然環境と、人々の心のおだやかさを大事にすすめられたらいいと思う	
4252					できれば無料の自動車専用道路にして欲しいです
4253					宮野木JC～千葉東JCの渋滞解消のため 新湾岸と東関道、東全道路へ有機的に接続できるようにしてほしい
4254					出口はいくつ増えでほしい
4255	景観			時間をかけてもいいから、海や川をよごさないでほしい 海外にたくさんお金をばらまいてるから、この案にもつかえると思う	国道の上に橋を作ったら海の方の景観も悪くならず、通行量も倍になる。
4256					従来の景観によくなじむようにしてほしい。
4257					他県などのアクセスなど便利にしてほしい 市原からより多くの場所に気軽に行ける道路にしてほしい
4258					・途中から入れるルートを多くつくること。 ・そのルートを利用して行けるところが増えること。
4259		休日の渋滞が特にひどいと感じるのでぜひ改善していただきたいと思う。			
4260		生活道路の環境改善につなげてほしい。		周辺で生活している人への配慮が必要。	高架よりは地下の構造が望ましい。
4261		①→信号の時間の調整。（交通量の少ない方を短くする） ②→通行止めの処置をする。 ③→ヘリポートの増設。（通行をふうさして道路上ヘリポートなど） ⑤→案1の高架橋を避難場所として使う。 ⑧→R16号の上にもう一本R16号の増設し、そちらへ車を流す。		①→三番瀬のゴミをもう少し減らしてほしい ④→防音へきの設置	・R357を二階構造。（R16号、R14号も） ・東京方面に行く車は357を通行しなくてもよい構造（アクアラインのような海工を通す）
4262		国道16号の慢性的な渋滞 事故多発による渋滞 幕張周辺の高速からの合流地点の渋滞			
4263					案2現道拡幅案がいいと思う。 なるべく自然を壊したくない。費用も安くすむ。
4264				自然環境への配慮が重要と思います。	
4265	SA（サービスエリア）を設置して地産物品を販売。 PRも進めてほしい！				
4266	道路わきの草の管理 歩道のかく保				
4267					案1-1がよいと思う
4268		大きいトラックや乗用車がまざってるので通るとき恐いなと思ってたので早い方でおねがいしたい			
4269		朝、夕方の渋滞をなるべく減らしたいので、完成が早い案が実現できたら嬉しいと思います。			
4270		そが立橋の信号のタイミングを改善すればそれも渋滞改善に寄与すると思います。		案1がいいが谷津干潟などの自然環境に大きな影響があるなら案2がいいかもしれない。	メンテナンスしやすい（数十年単位でみて）構造を選択してもらえたら…。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4271		市原市からアクセスをすると高速も、下道（ららぽーと周辺はとくに）渋滞している。時間のロスにもなるし、出かけることを控えてしまうので、まず、この渋滞を解消する道づくりをしてほしいい。 個人的には幕張エリアへのアクセスがよくなるとうれしい。		地下を通すとあるが、リスクはどのていどあるのか？ うめたてなどすると液状化リスクが。 南海トラフなど大災害の際の被害リスクが気になる。	現在使っている主要道路と合わせて、渋滞を解消してほしい。
4272					地下構造で三番瀬や海辺景観を守りつつ、ロケーションのいいSAを作れる所では地上部にでてくるような形状が良いです。
4273					海沿いで海風などのサビ対策
4274		国道16号などの渋滞を早期に解決する必要があります。		我々が感じている渋滞を将来世代に残さないため、新湾岸道路が、早く完成できるよう、確保済用地を使って高架式で整備して下さい。 自然環境だけを残して何もしなければ渋滞は残ります！	新湾岸道路の整備を併せて、東京湾片道路（千葉地区専用部）や東京湾アクアライン6車線化の整備により、東京湾環状道路の整備も促進して下さい
4275		普段渋滞がとても気になっていたので、改善して頂けるならとても嬉しいです。 事故渋滞も多いと思うので、選択肢が増えてくれたら嬉しいです。		安全と健康は第一に考えたいです。	
4276					バイクせんよう道路。なぜなら車と車のあいだを通るバイクがいるから。
4277		湾岸道路の渋滞をなんとかしてほしい			
4278		災害時の対応はしっかりと考えてほしいです。 高架構造は、劣化が心配。かといって地下構造も、水道管のニュース（道路かんぼつ）を見ると本当に安全か心配です。		環境はぜひ第一に考えていただきたいです。 便利になっても、住みにくい千葉になってしまいそう。	
4279					いつも混んでいるのでぜひ計画立てて下さい
4280				湾岸エリアはすでに埋立てされたエリアであり手つかずの自然ではないと思います。 自然環境が大事なのは当然ですが、今の技術で共生する環境を作ることが出来るのではと思います。	いなげの浜のICは、かえって渋滞を招きそうな気がします。
4281		通勤時間帯だといつも渋滞していて迂回ルートが少ない。			
4282		東日本大震災を経験して、職場から40km先の自宅まで歩いた経験から、道路というものに注目。 「千葉は道路が狭い」で引っ越しをちゅうちょしていたので、新道路に期待。		①②を優先してもらいたい。 名古屋の100m道路までいかなくても幅の広い道路は渡り切れない。 地下道や陸橋は防犯上問題あり、一人で歩いていて対面や背後から人が来るとこわい。 （→千葉中央駅から千葉みなとへの歩道は良い）→海岸沿いが良さそう。	問2を参照下さい
4283	市原市の発展	・東京と電車で近くなれば都内へ通いやすく、住居する者が増え市原市が発展する*** ・東京、埼玉と近い既存の京葉道路は危険物車両と大型車両、海底トンネルは一般車で分ける ・第２のアクアラインのような高速道路及び電車が通るトンネルを、市原～葛西JCTで繋いで、市原～東京・埼玉を近くしてほしい			アクアラインのような海底トンネル（問1で記載のようなルートで）
4284		休日の高速道路の渋滞がひどいと思います。			
4285					渋滞時の車線減少などがわかりずらい。
4286		都内へのアクセス道が少ない千葉県 今回の道路も含めて第2アクアライン等の検討も急ぐべきと思います		開発と並び得ない事ですが、最大限の配慮が必要かと思います	現357号線を広げるより、もう1本作った方が良いと思います 金額がかかると思うが、トンネルが良いかと

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4287				渋滞改善の目的は分かります しかし、今から計画して実行するのに20年後とかなると、その時に必要なのかは不明です。 今後、ドローンや空飛ぶ車がもっと現実の物となるかも知れませんし、人口は減っていくばかりです。 今ある道路や橋を維持していくのも、人が数なくなると税金も減るので、とても大変な事になっていくと思います。 今は必要だと思えても、それが20年後には負の財産になってしまう事にもなると思います。 とてもむずかしいです。	
4288		防災や地域経済の発展の為、早期の事業化をお願いしたい。			メンテナンスになるべく経費のかからない構造が望ましい
4289		国道16号穴川付近の渋滞改善をしてほしい		利便性を重視してほしい	案1-1が良いと思う
4290		トラックなどの車両が多く、危険性（無理な割込みなど）を感じるので新しい道路作成によって、ある程度住み分け的なものができると良い。			
4291		案1-1が良いのでは。 仕事で毎日16号を利用するが、海沿いの工場の様子で、渋滞も多いので、それが良くなるならうれしい。 案1-1、防災面、自然環境への配慮としても良いのではと思った。			
4292					事業費は少なく早めにできるルートで
4293		海沿いで被災のリスクが高い場所に主要道路が集中するのはいかがなものか。			
4294	早く帰れる		道の使用料金	商業施設を併設すればいい。	
4295		渋滞は色々な問題を引き起こすので、改善することは色々な問題をかいけつできると思う		用地取得は時間がかかり、現実に時間がかかりそう	
4296		・慢性的な渋滞が発生しており、千葉市や船橋市方面への車での所要時間が非常に読みにくい。部分的な3車線もあるが、根本的な解決になってない。 ・事故が起きると車線が完全にロックしてしまう。 ・市原ICを起点としてほしい。五井～村田町までの渋滞もひどいので、ソガICでは解決しない。			・高架構造の方が大雨などの災害時の際に安心である。
4297		仕事の関係で国道357号を利用するが、日中は慢性的に混み困っている。自営業なので見積価格も上げられず高速有料は難しい		改善した道路の何年後かに修繕費が重なり税金負担が過大となる様では困るな	
4298		常に渋滞が発生することと、交通事故も多いので事故がある度に更に渋滞になるから渋滞の解消を強く求めます		事業コスト。 工事中に更に渋滞が発生することへの懸念がある。 一般的な再開発でも用地取得に時間がかかるので、実現するかの不安。	
4299		渋滞の改善は難しいと思われます。市原から都内に行くルートを何パターンかあると子供連れ世帯も助かるかと思います。			
4300		・渋滞の改善はもちろん必要だが、将来的な二次利用（ひなん所など）と、費用とのバランスが重要かと思う ・景観はあまり必要ないのでは？（ほぼ全ての用地が工業地帯や物流拠点のため） ・地盤の強固性は考慮されているのか？		①～⑤→現時点で予測すら提示されていないのはアンフェアすぎないか？（アンケート回答者が評価できない） ⑥・⑦→私は税金を必要な部分につぎこむことは賛成	・内陸側のルートはそもそも考慮されていない？ ・海に構成する（アクアラインのように）は不可？
4301					津波等の備え 日常生活の音、におい等の軽減

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4302				⑤→景観はそんなに気にしないです。	
4303		混雑しない構造に…			実家（市原市）が新たなルート計画のインターチェンジとなる場所に近いので、今後工事が始まってからの渋滞等は少々心配になりました。 現在ある道路の拡幅は更に渋滞が増えるのでは？と単純に想像しましたが… 海沿いに住んでいる方にとっては景観問題も発生していると聞き、計画が実行されるまでは様々な問題解決に向けての対策が必要と知りました。 可能な限り、多くの人々が納得できるようになることを希望します。 特に災害時に便利になるルートができると嬉しいです。
4304		普段（平日）車に乗ることがほとんどないので渋滞の状況など把握しておらず、あまり必要性を感じない		最近（ここ数年）海沿いは活気があるので（経済的に）それを活かす（邪魔しない）方向で進めてほしい	（新聞など読んでいる方だと思うが…）この計画自体今回初めて知ったのでもっと周知が必要ではないか
4305					（案1）の方で高架案が良いが、住宅等の反対がある場合は地下
4306					案1-1希望
4307		千葉県南から宮野木を経由せずに湾岸道路方面に行ける様になると利便性や時短が期待出来る 但し、船橋三番瀬や海づり公園などの海と共生する地域への配慮は必要 また、新道建設によりメンテナンスやランニングコストの高とうが予想されるため、高速料金の値上げが心配			新設のほうが良いが、前述のリスクについての打ち手は必要 コストとのバランス
4308		市原市住みで、船橋市内の会社に通勤しています。家-会社まで、電車とバスのりかえなど時間がかかり、1.5ｈかかり（片道）大変です。 保育園のよび出しに（熱など）かけつけるのに時間がかかるため、転職も考えていたのですが、新湾岸道路ができて、通勤が早くなれば、会社をやめなくてすむので、上手くできてくれれば、とてもありがたいです。 渋滞が少なかったり、運転しやすい道路だとうれしいです。（ペーパードライバーくらいの状態なので…。）		大気汚染や騒音は少ない方がうれしいです。	会社まで上手く行けるようになればうれしいです。
4309					地下トンネル化はリスクが大きい防音を十分考慮した高架地上型が推奨。
4310				開通までに最短で25年～30年を要するビッグプロジェクトです。 全る困難を乗り越えて、是非実現される事を祈っています。	
4311			津波リスク		案1は災害時の津波が心配。
4312					案1-1がよいと思います。とにかく早く実現させてほしいです。
4313		美浜区はそれほど渋滞ではないので海の汚染や環境を考えると道路は必要ないと思う。 とくに海岸の方は騒音や汚染が心配。			船橋のところの渋滞はひどいので、その部分をなんとかするとよいと思う。 市の税金をもっと建設より、福祉などに使ってほしい。
4314					工事費、景観等に留意してほしい。
4315					海の生物の保護と景色がそこなわれない事をのぞむ
4316					沿岸をさける。
4317					眺望が気になる。高さ等の情報がほしい。
4318	特になし				美浜区にすんで約50年になりますがかんきょうの変化におどろいています。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4319		高架式にする場合、交通による騒音をなるべく低減させる方法とここ見て頂きたい思います。			休日の習志野方面への国道14号等の渋滞の解消を希望します。
4320					なし
4321				③④高速が出来ると景観と騒音になやまされると思われる。 海側の道路は絶対反対です。 ⑥なるべく安価な14号線を利用すべきと思います。	・現在国道14号線の中途半端な地下道を全面的に改造して地下に道路を作った方が、経済的にも絶大な少ない金額ですむと思う。 ・現状、湾岸道路（県道）の海側に建設の方向性ですが、騒音と景観面で、たいへん良くないと思う。又、県道15号の道路にはパイプラインがあるので地下は無理なのでは？ こんな道路必要ではないと思う!! 車のこんでいるところのみ良く考えてうかい路を作るべきだと思います。
4322	市街地に於ける交通の除外、湾岸へ通過				旧存高速道路網との連結を考慮した接継を重視してほしい。 千葉県東部（銚子～九十九里方面）と県南部（湾内工業地帯）から発生する交通量が千葉市南西部（五井、蘇我）に集中するのを処理するために早期に着手することを望む。
4323		新道を作るよりきぞんの道をくふうしてから新道を考えてもいいのかと思います。 今でも道のかんりが出来てないのにガソリン税を道路以外に使ってほしくない。 特に歩道の管理がずさんだと思います。			
4324		住宅地などへの車両侵入による危険性を防止して頂きたい。高齢者や学生（小、中、高）への安全性を確保するのが最も必要！		海岸線を高架で建設する案は景観を損ない、千葉市が誇れる水際の憩いの場が著しく失われるので強く反対します。	
4325		ルートもまだ定まっていないので明確な回答は出来ませんが、期待値は高いです。 有料になるのか、一般国道なのかもわからないので今後を見ていきたいです。		左記についてはどれも重要課題なので検討を重ねて進めていってほしい。	
4326					一番海側に作ることは、反対です。
4327					平面図ではなく、3D等の方がわかりやすいと思います。
4328		渋滞がなくなるのは、とても良い事			
4329			耐震地盤		☆357→16号・・・が耐震地盤上安全（東日本地震の強さ） ☆海側に作る場合は、高速道路（有料として欲しい）。
4330					今現在とおっている高速と対極にあるようなところを直してほしい。（選択肢を増やす）
4331		既存の大きな住宅地域に新道路にアクセスするための大型車両が大量に流れ込んでしまうのは、地元住民の生活・住環境を考えて回避するべきではないでしょうか。			埋立地に地下トンネル、弱い地盤に高架はありえません。 R357の拡張が良いと思います。
4332			公共の福祉	景観など地域だけが享受する利益より、もっと広いエリアの住民、利用者が得られる利点（公共の福祉）を大切に事業計画を進めてほしい	
4333					本当に渋滞して困っている地域に道路を新設して今ある道路とつなげるでは解決にならないのだろうか。
4334	環境保全				・現道払幅案が良い。 ・海岸周辺の自然環境や景観をこわさないように。
4335					各方面にアクセス可能なルート・構造が良い
4336					検見川浜駅周辺に住んでいる者としては、高速のICがやや遠いので、検見川周辺にもIC（スマートICで良い）を作っていただきたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4337			人口減少 マイカー所有の減少も含めて考え直すこと		東京都の様な樹木ばっさいは強く反対します。 環境に配慮して欲しいです。 個人としては必要性はあまり感じません。
4338	耐久性	匝瑳の避難タワーの件から、使用に耐えられる道路であって欲しい。		・現状の環境を悪くしろとは言わないが、人工の景観を整備する方法も見たい	
4339				・景観を守って欲しい。 Baysideエリア、ドライブ	
4340		・自宅へ帰るのに土、日は特に時間がかかるので、16号からも高速に入りやすい場所（市原ＩＣ辺り？）があると、東京方面へ帰る人達も、トラックも便利？になるのでは？と思いました。			
4341					案2の現道拡幅案が望ましい（費用面、交通量の増加、工事時間等）
4342		1）三番瀬を通らないことを知り少し安心した。 2）千葉市花の美術館から幕張海岸へ至るサイクリングロードは私が気に入っているコースなので、これがどの様になるか心配あり。 3）新しい道路の必要性は判らないでもない。市原工業地帯から東京方面に行く、現在の高速道路は千葉市の北辺を遠廻りしているので、市原側の人は待望しているのでしょう。（私には関係ないが）		1）現在、美浜区の海岸は50年来の整備により良い景観を保ち、大いに満足しています。（市の努力にも感謝） 2）せっかくの景観が損なわれないことを祈る。 3）事業費から見ると現国道の拡幅が良いとは思うが、緑線の住民の意見も聞くべき。 4）予算は誰が出すのか。千葉県・市に大きな負担が及ばないことを祈る。	湾岸（海辺）高架か、国道拡幅か必要性も含めて良く（十分に）検討して欲しい。
4343					近年災害が多いので、大地震にも耐えられる様、また、そのような事態に活用できるような構造であってほしいです。
4344	地域の騒音が気になるが便利になるのは良い				
4345				今、この湾岸道路の必要性を急に判断するだけの交通事情をよく知りません。 但、公共事業で言えば、下水道整備などにも費用をまわしてほしいです。 インフラ整備、とても心配です。	
4346				海浜地区の良い所をつぶさないで欲しい	本当に新湾岸道路が必要なのでしょうか？ 海沿いにある高架道路は、横浜、都内などにありますが居住者が多いし、とにかく景観は変えて欲しくないです 幕張エリアはイベントも多いので、海沿いの道路は余計に渋滞の元になりそう。（百歩ゆずって案2がいい）
4347		千葉市は海辺の景観に力を注いで今までいろいろな施設を作ってきたと思います。 海辺にはよく出かけいて景観を楽しんできました。 道路は作ってほしくありません。 そのお金はもっと他のことに使ってほしいです。生活道路の整備など			
4348					道はばをなるべく大きくしてほしい。
4349		海の景観と騒音が一番心配です。			
4350	新ルートの災害強度				災害に強い道路にしてほしいです。地震や浸水に耐えられる構造が好ましいです。
4351					今ある高速道路から分岐を作り、交通緩和の改善はできないか？
4352					ルート帯の良いと思われる順 ①第2現道拡幅案 ②第1案-2道路新設（地下構造） ③第3案1-1道路新設（高架構造）

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4353		基本的に反対→財源 ・高谷北西が問題（ララポート） ・14号再利用（第2案） やるとしても地下（半地下）			
4354	外観	新設ルートでは既設の砂浜に建てるとすばらしい砂浜の風景及富士山の風景も台無しとなると思います。			
4355		原則、道路建設には反対です。どうしても必要となればトンネル方式でお願いしたい。		海ごしに富士山が見える景観が見えなくなるようなことはこまる。	造るにしてもトンネル方式にしてもらいたい。（原則は道路建設反対です）
4356	美しい自然破カイ				
4357					現在の交道に関しては不満は感じていません。 道路等の修理をおねがいしたいです。
4358					話がいつごろまとまるのかいささか不安ですが、長期的に見て是非お願いしたい。 出来るだけ安価に作ってほしいが、一たん起きている道路カンボツ事故などの徹底見直しが先だと思う。
4359	ルート上の住宅のえいきょう	海側に住んでいるので どんなルートになるか早く知りたい。		住居からの景観が変わってしまう心配 ほこりや音の心配	地上案ならば今の湾岸に沿うルートがよいと思います
4360		一層のこと高谷JCTから千葉港の海上を橋脚等で、海上を利用することはできないか。			
4361		・物流と生活道路が同じなので慢性的に渋滞が多い。 ・道路計画と一緒に物流拠点建設などの計画も一緒に考えていくことが必要なことだと思う。		環境面に関しては整備が必要ではあるが、税金の使い方をしっかりと議論していく必要がある。	3車線と物流専用レーンを作るなど
4362	1期工事2期工事	京葉道路の渋帯が観点です 京葉道路は千葉東JCTから宮野木JCTまで地下構造にした方が良いと思います。 新湾岸道路ですが1-1の案で高架構造の方が良いと思います。 ただ羽田空港の方には行く事が出来ますが成田空港の方にアクセス出来ませんのでアクセス出来るようにしてほしいです。		自然環境はこわさないように 景観を悪くしないように 事業費は1期工事2期工事にわけて様子を見るようにした方がよいと思う。	総重量と積載物で最大56トンの車が通るので道路に負担がかかるのでしっかりした道路にしてほしい。
4363		年よりにやさしく！			コミュニティバスなどの充実
4364				環境悪化	高化学スモッグが多発しているのにさらなる新設はいかがか。反対です。 環境悪化
4365				①せっかく干潟があって毎年鳥さんたちが来ているのに、来る所がなくなってしまう。 昔、どろだらけの干潟を整備して下さった男性（習志野の市議になった方）がいたと思うので、ムダにならないよう自然環境最優先でお願いしたいです。	
4366				・千葉は海が有名で個人的にも好きな所、魅力なので、景観は重視していただきたいです。 ・用地取得となると、地元の方の協力が大変必要かと思うので、きちんとした説明がより必要になるかと思います。	案1-2を希望します。
4367					案1-2が望ましいと思います。
4368	本格的自動運転可能道路		財源考える		地下でなく高架、現状道路拡ふく
4369					・渋滞のしにくい道路 ・災害時に様々な選択市がとれる ・今後の展開もみすえて計画を作ってほしい
4370	生活環境への影響	大気汚染や騒音、また海の景観にどう影響するのかをきちんを検討されなければ、計画することに絶対反対です。			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4371		南船橋～浦安までのトラック渋滞の改善 物流センターの建設ラッシュで交通量が増える一方につき			・今の365号の上に高架線をつくる ・東関道～首都高湾岸線の当該区間の無料化
4372	1	新湾岸道プロジェクト第4号から、客観的な観点に立って結論から言うと新しい道路は必要だと思う。京葉道路の朝夕の交通渋滞や事故渋滞毎日と言ってよいほどです。この事により救急搬送が速達性がなくなります。平常時災害時の物資輸送も困難になります。物流・産業・観光も渋滞により困難になります。港湾空港アクセスも困難な状況です。生活環境は新しい道が出来ると、交通量の減少により安全性の向上が期待できます。自然環境については影響を与えないようにするところです。居住環境はほとんどが新道ができても変わりないと思います。経済性については、高架構造を主体にして、宮野村JCTから南のジャンクションより西側は道路は作らないと良いと思います。又渋滞の事になりますが、千葉東金道路の大宮インターから京葉道路武石インターまで上り下りが渋滞すると考えてよいと思う。観点は渋滞です。新しい道路のルートですが、千葉東金道の高田ICと大宮ICの間にジャンクションを作り、京葉道路の松ヶ丘ICと蘇我ICの間にもジャンクションを作り、いなげの浜にICを作り、宮野木ジャンクションから南のＲ３５７と東関東の交点にジャンクションを作り、成田方面に行く道を作った方が良いと思います。 京葉道路の松ヶ丘ICと蘇我ICとの間のジャンクションから宮野木の南のジャンクションまでの間は国交省大臣が指定する、重要物流道路（国際海上コンテナ40フィート（背高）が通行できる道が良いと思う。	1	三番瀬や谷津干潟及び養老川の自然環境には考えたルートでは、関係ありません。動植物生育環境考え強く思う。景観が悪くならないように強く思う。騒音については考えなければならないと思う。大気質は重要な問題だと思う。ディーゼルエンジンから出る硫黄酸化物や窒素酸化物が空中で化学反応をおこし、酸性雨となるので心づかいした方がよいと思う。海辺の景観を悪くしないよう思う。用地取得は時間がかかると思う。 事業費は十分見て失敗しないように。経済性は宮野村JCTの南から高谷までの道路は作らない方が良いと思う。 ・お願い この新湾岸道路計画運営主体が国県市ですのでこれからの道路利用者として関係あるので有識者委員会に参加してみたのですが出来たらお願いします。	新ルートは高架構造主体。松ヶ丘ICから蘇我ICの間から宮野村JCTの南JCTまでは、国際海上コンテナ40フィート背高が許可なしで通行できる国土交通大臣が指定する、重要物流道路です。 ちなみに千葉東金道で成田まで行く事が出来ますが、国際海上コンテナは道路に負荷がかかります。
4373		・平日のラッシュ時に357を通ると、時間が読めないため、生活道路を通ってしまっている。新湾岸道路が完成したら、そういうことは減るだろうと期待している。 ・同じような半島地形を持つ神奈川は、色々なところに自動車専用道があり、運転しやすいが、千葉はその点、弱く、渋滞が多いという印象。それが改善されたらと思う。		三番瀬、谷津干潟への影響が最小限になればと思う。	ルート帯、構造は1-1が良いと思う。 新設で造った方が渋滞解消につながるし、津波発生時の避難場所として最適だからである。 片側3車線はほしいところです。
4374					アクアラインや京葉線に代表されるように、風に弱くすぐ止まるようだと機能しないのでトンネルメインがよいのではないか 一方で、地盤があまりよくないので時間もかかるでしょうから、臨機応変さも主要。
4375		第1ルートは費用面および千葉港(大型船の流入)等で経費はぼう大になり、困難ではないか ※今の357号の拡幅、又は*上道**が****反か、高架方式が良いのではないか		第2案が望ましい、357号高架式	357号の高架式は、費用も少なく、工事も楽ではないか

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4376					案1道路新設が良いと思う。 地下道路ではない方が良い。 とにかく、どの道もすいてるといいですね。
4377					案1新設案(高架案)を推します 道自体が美しい景観を造るような海上道路がよいです
4378					市原内の産業とのつながり、メリットの具体例があると市民はイメージしやすいかも。
4379		渋滞の改善はぜひお願いしたい。大変迷惑です時間のムダ			
4380		地元の人にとっては、日々の渋滞が減るのは大変助かる。 災害に弱い道路(高架等)を補えると良いのかと思う。			R357が都内で行っている拡幅/高架/新設が渋滞緩和に大きな効果を出していると思うので、同じ様なアプローチが良いのではないか。その方が無駄が少ないと思う。
4381		たしかにいつも混雑している 流れが良くなればうれしい			
4382		千葉県の産業がより盛んになるように、アクセス、速達性を向上させることが重要だと思う。			
4383					早く工事を進めましょう。
4384				配慮が必要な項目は多々あると思うが、早期の供用が望ましいと考える。	
4385		休日や通勤時の渋滞の改善してほしい			高架や地下を使用して計画するべき 事業費が高い場合は、見直しして下さい。
4386		渋滞解消より、災害等の場合の対策が重要。 重要と思うが、他の道路の状況に大きく依存すると思う。 あまり生活道路への影きょうは期待しない方がよいと思う。		景観が良くなるような、すばらしい道路にしていただきたい。予算はある程度かかっても後々構造物として、歴史に残るようなものにしてください。 時間がかかればかかるほど、価値がさがってしまいますので、きぜんとした用地取得をしてください。	
4387		市原市として有効なアクセスルートを提案してほしい		新ルートによるR357地域の分断を考慮してほしい	新湾岸道路としてのシンボルブリッジ構造(千葉港)を検討してほしい。
4388					・現道拡幅率は用地取得の難しさが高いように感じる。(現道横に定着した店の買収等) ・沿線に住んでいると、国道16号の渋滞がわずらわしいと感じている。実際に16号を通らないで目的地に向かうこともあるので早急に進めてほしい 工場へ向かう車と一般市民との分離を図るうえで案1-1が最も適していると感じた。
4389				京葉工業地域の構造の変化も見こして考えるべき。	本線だけでなく、周辺道路への影響まで考慮して欲しい。
4390					渋滞をなくし、大型車との分別、費用の軽減をめざす
4391		今現在、生活苦状態にえいきょうは有る？開道までにどれぐらい？		自然に対してのえいきょうが気になります。人の手で今ある自然をこわさないでほしい。	
4392	物流				構造的には高架にして、海の上を計画すべきと考える
4393		高速道路が**併行することに疑問			用地確保が困難でなければ現道路の拡幅が望ましい
4394					・防災上の点では、高架計画が良いと思う。 ・事業の開始が大事だと考える。東京側より千葉側(市原)の状況が良いなら市原側からの着工を考えて欲しい。
4395		東日本大災害時に道路状況が分からず混乱した経験がある ⑤災害時における一時避難場所の確保は県として実施してほしい			
4396					・長期的な安全性、災害に強いものであって欲しいです

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4397	水はけの悪さ改善				
4398		・自転車用の(サイクリング通路)があると自転車側も安心できます。			
4399		車の運転中に、自転車の走行がこわいので、サイクリングロードがあるといいかも・・・			渋滞は改善された方がいいと思うが、安全な道路がよい。 自然との共生、環境について、考えてほしい。
4400	観光ルート		かんぽつのない安全		
4401		朝、夕の通勤時間帯の渋滞緩和(国道357号、16号)			
4402					緊急時に必要な道路を作ることも考慮していいと思う
4403					整備に時間とお金ばかりかかり、いつまでもできない…はさけてほしい 部分的に整備や、部分開通も考えておいてほしい
4404				環境保護と利便性の兼ね合いとそれに伴なう事業費や用地取得の兼ね合いが配慮点だと思う。	
4405		国道など幹線道路の渋滞改善に加え、そこから分きする市道等の改善も併せて実施してほしい。		将来的な人口減少をふまえて投資の判断をしてほしい。	特になし。
4406				沿道地域を含めた道路整備	
4407					雨風などの影響の受けづらい地下構造を強く望みます （アクアラインの例）
4408		早期開通の実現、期待しています。		自然環境や動物の保護 騒音、大気質も大事だが、まずは道路の開通、交通の利便性が生活向上になると思う。	道路新設の方がいいと思う。
4409		土日に高速がいつも渋滞しているので是非はやくつくってほしい			新しい道（高速道路）が良いと思う。
4410				橋、又は地下道で！	
4411					工場地帯を結ぶなどの、経済効果を生みやすい場所に道路をしくのがよいと思います。 現道拡幅案の方が、それにふさわしいように思います。
4412					インターチェンジをたくさん作ってほしい
4413		・京葉道路及びIC周辺の道路の渋滞緩和が一番大切 ・(国)357号、特に若松交差点の渋滞解消に期待			案1-1が1番良い
4414		3.11のとき大変だったので、同じような状況にならないようにしてほしい			早くつくってほしいです
4415		（便利になりすぎると、逆にじゅうたい等が発生しやすくなる可能性もあると思うので、便利になりすぎるのもどうなのかなとは思います）		自然環境や生息環境などについてはどうしても少し悪くなるのは仕方ない部分かと思うので、なるべくそれらを維持できればいいと思います。	
4416		夕方の357,14号の渋滞を改善してほしいです。			案1-1，景観が良い場所は案1-2にするなど、検討してほしい
4417				案1での観光の強化を希望	千葉県をもっと観光や新しい町づくりを希望します
4418		渋滞がかいしょうされるといいです			
4419		人工減と観光を重視			既在道路、各種災害リスクならびにリニューアル難***
4420	ついでに	津波の防波堤として			坂道はなし
4421		京葉道路が混雑している為、改善してほしい。			走行のしやすさ
4422					高架にしてある程度景色も楽しめるとよい余裕のある設計で走行しやすいとよいと思う
4423		完成までの時間を短期で実施してほしい			支線からの合流における視認性が高い（事故の発生率を低下させる）

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4424		渋滞解消を望む		観光のルートとしても活用できるように	この道を通ると普段見ることができな景色が見ることができる道路
4425		検見川浜、いなげの浜への影響三番瀬への影響は回避してほしい		人口減や車数の減少の見通しをよく考えてほしい。そんなに道路は必要ない。	
4426	橋を作って	千葉は特に渋滞が多い千葉は川が多いので橋を多く作ってほしい		たくさんの魚たちが増えてほしい	
4427		千葉の方の道は道が混むのが嫌です			
4428		国道357市川―船橋間渋滞ひどい			
4429					災害に強い道路の構築
4430					費用・環境にも考慮してほしい
4431					日々の生活における時短につながる環境にしてほしい
4432	安い高速代		安い高速代		わかりやすい案内
4433					車線数が多い方が良いと思う
4434					常に止まれるパーキング
4435		①→特に館山～→千葉に向かう上り線での渋滞に悩まされております。			成田方面に向かう路線が東金や君津側から増えると、千葉県内の移動もより充実するのではと考えます。よろしくお願いします。
4436		120km道路にしてほしい。			
4437		357の渋滞の改善			
4438					他高速道路へのアクセスのしやすさ
4439					京葉道、渋滞緩和に努めて下さい
4440				今までの埋立で東京湾の環境は残念ながら悪化しており、これ以上の悪化は防いで頂きたい。	
4441					コストを抑えた工事。工事による渋滞の防止。
4442			高速代金		
4443		①・信号による渋滞を解消する為に立体交差にする ・時差式信号の導入 ⑤SNSなどで避難場所を通知する 道路標識を整備する ⑦路線バス専用の車線を設ける ⑧時間帯規制を作る		⑥計画内容を細かく説明し、用地所有者の理解を得るようにする	・サービスエリアのような休けいできる場所を設置する・地下通路にして交差点が無いようにする
4444	建設コスト上昇が問題コストに見合うか？				
4445		市川（住まい）から市原（実家）まで渋滞で苦労して約40年たちました。			
4446					地域住民との意見をふまえ景観に配慮した高架構造の案が良いと思う
4447					渋滞が発生しないよう複数のルートがあること
4448		船橋付近の混雑をかいしょうしてほしい外かんとの接続がべんりになるとうれしい		うまくバランスを考えてがんばってください	案1-2が一番のぞましい次は案2がよい
4449					公共の利便性をある低度優先させるため、沿道の店や家屋が協力して道路の建設に対応して欲しいと思います
4450					標しきをわかりやすく設置希望
4451					率直に言うと利便性の追求と環境負荷のバランスがもっとも大切で、人、ひとりひとりが全体の調和を考え、あるてい度での満足でこと足りるという考えにたつ事が重要と思います。
4452		⑤ペット可の場所を増やして下さい			
4453					案1-1が高さ制限なく通れて良いと思います。
4454					案1-1
4455		京葉道路の船橋あたりから蘇我くらいまでの渋滞。湾岸市川ICあたりの渋滞。土日昼間はこみすぎて動かない。		自然環境に配慮するのはとても大事だと思います。湾岸市川ICあたりの環境が良くないと思う。	案1-1はとても良いと思います。市川→市原までが近く早くなりそう。
4456					車線をふやす。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4457					海沿いの有料道路の場合、無料道路も併設してほしい。外環道のように。
4458		①議論検討も重要ですが早期開通を希望します。 ②分散化の為に・北千葉道路？（北総線沿い）を早期開通希望・圏央道大栄JC～早期開通希望		昭和初期に比べると東京湾埋立により環境を変えているのだから、最小限度の保護も重要だが、利便性（時間のロス、防災対策）を優先すべきです。	
4459					地下道路がいいと思います
4460		千葉市内の渋滞の改善をして欲しい			
4461		16号線の渋滞の解消をしてほしいです			
4462		新しい道路が出来て京葉道路も湾岸も渋帯がなくなります様に。			
4463	自動車専用道路ができるルートを選べる	①～⑧を実現するためには自動車専用道路を既存自専と一体になってNWを形成することが重要です		国道16号などの渋滞に伴い、抜け道として生活道路が利用されて困っています。早く新湾岸道路が建設できるよう、既存用地を活用して、比較的安価な高架形式で計画を決めて下さい。	既存の自動車専用道路のパフォーマンス向上も図ると良いと思います。例）京葉道路の60km/h制限区間の見直し（80km/h化）京葉道路の貝塚TNの拡幅
4464		慢性的な渋滞を早期に改善しないとこれからの車の増加に対応出来ないと生活、観光分野に強く影響を及ぼすと思う		千葉の素晴しい自然を守る事、第一	
4465				自然については便利になるだけでなく大切に残していくべき	
4466		市川、船橋、辺りの交通が悪く車での移動が不更であるそのカイゼンになるのであればとても助かる		自然も残していかなければならない財さんである事、生体系も保全していかなければならない	
4467		トラック等の車両が走りやすい道路にしてほしい			特になし
4468					案1-1で、とりあえず進めるのが良いかと思います
4469		渋滞の改善は早急に進めてほしいので、スピード感のある対応を望みたいです。		騒音対策は必要では。	案1（高架でも地下でも）でよいのではと思います。
4470		早期実現を希望します。			1-2が良い！！
4471				利便性を重視するあまり、自然を壊すのは良くないと思う。	
4472		R357を東に行く時高谷を越え二保？ララポ手前当りの渋滞の改善を望みます。			
4473		357の若松の交差点付近の渋滞が慢性的になりすぎていて、私の住んでいる市川市から千葉市の方面、またその先への車でのアクセスが非常に不便。 う回路もすべて立往生するような混み具合で、渋滞中は１ミリも進まない時間が長く、道路に閉じ込められたような感覚になる。 この状態で災害が起きたらどうするのか？きん急車両は通れるのか？ 千葉県の道路行政は様々な事情があり難しいのは理解しているが、未来に向けて必要なモノを作っていくという強い気持ちで進めてほしい。			
4474		造る前提でアンケートをされるのは困ります。 多額の税金を使い、将来まで維持管理するには、人口が減っていくこと、経済も縮小していくこと、輸送手段も変わっていくこと、等々100年先まで見越して考えるべきです。 もう造らない。この選択を１つ入れて下さい。		ルートを考える前提に答えたくないですが、とりあえず。	
4475					これが出来ると市原方面が行きやすくなる。
4476	なし		なし		高速湾岸線との接続
4477	なし		なし		

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4478		現在の道路の渋滞の緩和になるルートにしてほしい		環境も大切だが、現状の渋滞の改善の方が優先的に解決すべき問題だと思う。	地震や水害に強いルート、構造にしてほしい
4479					ながくべんりに利用できる道路をつくってほしいです。
4480		・新しい道路完成の為新たな渋滞発生の防止 ・空港リムジンバスの安心起用		・三番瀬、谷津干潟の地域の防音カベの作成	主な観光地を通るルート作成（幕張メッセ、いなげ公園等）
4481		渋滞の改善には配送事業者や一般企業による通勤時間帯の改善も必要と考えています。		自然環境や生物の環境の変化が少ない様に配慮してほしい。	高架による対策が良いと考えています（総合的に）
4482	耐久性				
4483		外環などの高速道路とネットワークを形成できることが大切だと思います。		現在の生活を享受できるのは、先人が頑張って道路を作ってくれたためです。 我々も子孫のために便利となる「道路」という贈り物を残す責任があります。 早く、そして渋滞解消の効果が大きい自動車専用道路を整備して下さい。	時速120kmで走行できる自動車専用道路にして下さい。（それ以上でも可）
4484		これからは自動運転の時代 新しい道路には、自動運転に必要な設備を用意して欲しい。			案1-1が良いです。
4485					新たな自動車専用道路新設にあたり、新たなJCTも新設されるが、そこでの渋滞の発生が少なくあってほしい。現在の宮野木JCT等と同じレベルで渋滞が発生するようでは困る。
4486					東京方面についても早期の検とうが必要と思います。 車線数は片側3車線を希望します。
4487		①慢性的な渋滞の改善←やはりここが一番改善してほしいです。			時間がかかりすぎたら意味がないので、用地取得の時間によってルートを検討することが必要
4488		高速（京葉道路等）の慢性渋滞が解消されるのでも良いと思う。特に宮野木あたり		もともと工業地域のため、景観騒音等が問題になりにくと思う。	
4489		土日はいつも357は渋滞しているので渋滞しているので渋滞していると事故や災害時に困るので渋滞しているとスムーズにいかない 逃げ道などあると良い 広い場所が確保できると良い 産業、観光などやはり渋滞がおこるので事故等道が渋滞すると生活道路にもかかるので安全になるとよいと思う		自然に影きょうがなくなると良い 自然を大切にして欲しい 景観が美しくなっていて欲しい 騒音が少しでも静かになると良い ゴミが落ちていることが多いので少なくなれば良い 高くなるのがあたり前だが少なくなって欲しい	ルートが広がれば大変助かるが自然環境等ひびくのが問題だと思う
4490					案1赤い道路をつくるとよい。検見川・幕張の細い道が混みすぎている現在、もっとスムースになるとよいです。 △青い道路を拡張するのはよくない。
4491					案2が良かったです。
4492		行徳～市川南間の渋滞についても考えて欲しい。			
4493		今後人口が減少するといわれていてもまだまだ交通量は多いと思います。 土、日だけでなく平日もトラックが多いしなかなか目的地までたどりつけないし事故があったりすると他に道もなく大幅なロスになるので新しい道は必要だと思います。			あまり高速は使用しないので下道が広がるといいです。
4494		①湾岸道路、東関道路を回避しようと14号に向かっても渋滞している為、ぜひ、第3、第4の道路を新設してほしい。 ②ただ新設するだけでなく、A道路はトラック不可、B道路は全車両通行可など分けてほしい。トラックの存在はストレスなので、分けるようにしてほしい。 ③成田空港行のバスは時間が読めず、乗れない。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4495		・周囲に大型店があると渋滞が激しくなるので、倉庫が多い地区に道路を造って、買い物などに来る車が来ないルートがいいと思います（船橋あたり）		大気汚染や騒音問題が起きないようにしてほしいです。	交差点はなるべく立体化して信号を少なくして欲しいです。
4496					357格幅より、湧側に別道をつくるべき。
4497		渋滞の改善が可能であれば非常に有りがたいです。		自然環境の保全に重きを置くべきだと考えます。	
4498		船橋あたりの357号線がいつも渋滞しているので工場地域に行くだけの道路があるのは望ましいが海洋資源や環境を考えると大がかりなものはどうかとも思う。			仕事などで使われる大型車専用道路などがあれば一般車と分かれる分渋滞が緩和されるのでは？
4499					高速道路との共有
4500					第二湾岸は地下+R357道路増設希望
4501					具体的には、わかりませんが、渋滞改善できるルートにして頂けると生活するのにありがたいです（もっとレジャーに行きやすくなります）
4502					拡張案を推します。環境面、長期に需要があるか等も含め、新設は疑問です。 長期化については、これに限らず用地買収に係る法整備がそもそも重要です。
4503		ららぽーと近辺の渋滞を改善してもらいたい。 日中帯はR357の混雑が酷く、千葉方面へ行く際は東関東道を使わざるを得ない。 コストを嫌っての交通集中も理由のひとつかと。			交通分散を目的とするなら、現R357とルートを分離してほしい。 浦安←→千葉を行き来したい車が、船橋や幕張でつかまっているので、スルーできるようになれば、より高い分散効果が期待できるのでは。 コスト面はある程度度外視してでもやってもらいたい。
4504		安全と暮らしやすさ、とか難しい判断ですが、やはり、未来の若い人たちが安心してすごせることを第1に考えてもらえたらと思います。		これ以上、自然環境をこわすことをしないでほしいし、してはいけないと思う。	これから先、人口が少なくなるので、10年、20年先の居住マップも考りょしながらなるべく海を汚さない方向で考えてほしい
4505				自然環境は1回低下、もしくは無くなってしまうと、回復が難しいので、保護、環境維持に最善を尽くすべきと思います。利便性も大事ですが、次世代のためにも環境保護にも配慮願いたいです。	道路幅は狭いと思うので、少しでも広めの幅にした方が良いと思います。
4506				自然環境と災害のことを1番に考えてほしいです。	地震の時の津波被害についても考慮した道路づくりをしてほしいです。 地球を一番に！
4507		渋滞が多い箇所はこの方法とか、一つの案にしぼらなくて良いのでは？			一つの案にしばられないで交通量が多い箇所と少ない箇所を分けて改善した方が良いのでは？
4508					トンネルはダメ
4509					ふくざつなルートにならないように事故の少ない様にして頂きたい。 かぎられた予算を有効的に利用してほしい。
4510					市原までのルートが新たにできることは大事と思います。
4511		旅行がすきなので計画通りに到着できるとうれしいです。		自然が大好きです。	ガソリンをあまり利用しない車
4512		慢性的な渋滞で日常の買物外出に支障がある			
4513					案1の方が良い
4514					種別道路として例えば緑ナンバー専用道路とかを取り入れるなどの工夫が必要と感じます。 急なカーブや坂をなるべくゆるやかにする構造が必要だと思います。
4515		357の地下に同ルートで作る			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4516	幹せん道路本数	高速、下道セットで東京方面から千葉方面の本数を増やして欲しい。 ②→以前台風で電車が止まり陸の孤島になったバス路線ふくめて対策されるとうれしい。		保全も大事だが交通の便を改善し利用する機会が増えた方がよりいいと思う。 ⑥→早く完成して欲しい。 ⑦→利便性をあげて経済活動で回収できればいい	湾岸に高速を作る場合も、下道が併設されるとより良い。
4517		どのルートがより早く完成するのか（用地買収等も含めて） 50代なので20年以内に出来てくれると利用できそう		今、市川塩浜駅の奥に公園を作るため整備していると思いますが三番瀬の土を堀りかえすのにニオイがしているとか聞きました。 住んでいるところにニオイがしているようなのか気になります	
4518					全てを地下もしくは高架構造にするのではなく、くみ合わせて作る 景観を重視したいところは地下など
4519		船橋付近の渋滞の緩和されるような構造にしてほしい		景観を守りつつ便利で快適な道路を作るのが理想だが、ある程度住民の理解が得られるのなら、自然を切り開くこともやむをえないと思う。	車線数が多いほうが良い 出来る限り信号が少ない方が良い
4520		渋滞の改善を希望します		特になし	特になし
4521					地下案が難しいとは思う。 長時間、地下を運転することによる、ドライバーへの影響が気になる。
4522		事故渋滞時の回避ルートとして生活地域の回避ルートがナビ等で案内されないよう湾岸エリアで解決できるように。 案2より案1を望む。		三番瀬は浦安などはうめたてずみ。 市川市の三番瀬を残すのかは疑問がある。	案1が良いと思う。2は根本解決にならない。 危険が増す気がする。
4523					市川市から千葉市へのルートで橋が少ない事が問題かと思う。 橋を増やせば、357ももっと良くなるのでは？
4524					357の渋滞をまずはどうにかしてほしい。 浦安から南船橋辺りまでは特にひどい。 道路（357）を自転車が走行している点も問題だと思う。
4525		市川から千葉方面に行くのに、船橋あたりがどうやって行っても渋滞していて困っている。 渋滞の改善が最大の利点と思う。		現在ある三番瀬や稲毛の海浜公園は守られてほしい。	
4526		渋滞は環境にもよくないので、改善した方がいいと思います。		自然環境のことも考えていただきたいです。	車だけでなく、自転車もはしりやすい道路がうれしいです。
4527	工事着工、計画のフィジリティの立てやすさ	①②③④→そもそもやる目的だから。 ⑤⑥→ついで目的は別に不要かと。 ⑦→①と②と何がちがうのか？ ⑧→交通量へっても安全性が上がるとは思わない ⑨→ルートかくほ（土地かくほ）が実現味あるのか？ 目的のために即効性のある部分だけでも早く着手するとか、効果を早く出してほしい。		①②③④⑤→人間主体の考え方は良くないので、配慮はすべき。 人体への影きょうも総交通量はかわらないので問題ない？ ⑦国が出すならそれで良い。 千葉県民、市川市民の負担はないと思う。	工事中のキカンを短期にするための工夫をしてほしい。ずっとうるさいのはかんべん。
4528		自然災害が起こったときに最も行政と県民にとって損害の少ない案を希望します			
4529		市原方面へ行く際宮野木JCT経由で穴川・貝塚の渋滞にはまることが多いので、それを解消してほしい。		東関東自動車道をうまく利用して事業費をおさえてほしい。	
4530		青ルートは用地買収に時間がかかる他、拡幅してもあまり意味はないと思うので、赤の新ルートを望みます。 地下他は景観が損なわれる可能性はあるものの、費用的には素人ながら現実的なのではないかと考えます。 1日も早い開通を望みます。		景観や環境も大切だが、現状357は交通パンクを起こしているので、早く建設着手できる方法で進めてもらいたい。	新ルートに加え、現状の357の交差点部の立体交差を進めてもらいたい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4531		お金がかかるのは必要なので高くなってもしかたないと思う。			高架構造にするなら一部下を商業施設にして欲しい。
4532		・357への集中を避けるべきだと思う ・貨物車の交通分散は重要だと思う。		騒音・大気の問題は重要、地域に歓迎される道路であるべきと思う。	信号の調整、例えば、357の浜町2丁目交差点のような右折・左折ルートがあったとしてもそれを超える交通量により慢性渋滞となっていては意味をなさないのでは、と思う。貨物車が別ルートを取れるだけで解ショウすることはあるのでは、と思う。
4533					案1-1に賛成です。
4534		とにかく渋滞がひどいので解消してほしい。 千葉の観光地に行きたくても、渋滞であきらめてしまうことが多いので。		環境保護は重要。	三番瀬や海岸の砂浜などの環境を維持してほしい。
4535				景観は残して欲しいと思います。	
4536				環境問題は最重要と思う反面、できるだけ早く、完成してほしい希望もあります。	途中、SAなどを充実させてほしい。 できれば、EV充電設備で、おねがいします。
4537		幕張エリアの住居増加による人口増加等、渋滞が増えるため選択肢としてうかいルートがほしい。			
4538		道路新設をして欲しい。（高架構造希望） 毎回渋滞し、渋滞して動かないことで子どもが居ると困る。 スムーズに進むようにして欲しい。			トンネルは、地下問題も多いので高架として実施するのが良い。
4539		渋滞が必ずおこる 大雨の時の水はけ			
4540		費用と環境への配慮は重要だと思う			
4541					案1-1をベースに検討いただくことを望みます。
4542					緊急車両がスムーズに通れる様に真ん中の道を作って欲しい。 ドイツでは、渋滞の時には、真ん中だけ開けて車が止まっているので。
4543	新しいルートを作ってほしい	R357拡幅案はダメ			14号や357以外の新しいルートを作ってください。
4544	料金				
4545		交通量がふえて人（歩行者）の安全がおびやかされる機会が多くなった 車は車、人は人、で安全に住み分けをしたい		・景観うんぬんより現在問題視されている大量に通る車による渋滞を早急に解決してほしい。 ・船橋周辺に大型施設が（幕張周辺にも）たくさんできていて交通量と人の移動の量が見合ってない。そこももっとちゃんと考えてほしい	うみう、むくどりのフン、鳴き声の問題（集団で高い場所にあつまる） トラックなどの大型車両によるルート近くの一般道への（住宅街への）路上駐車やアイドリング音
4546		いつも渋滞している所のその先の整備も合わせて考慮してほしい。 信号元示の改繕など。 災害時（津波）の拡大を防げるような構造体とすべき。（倒壊しない。杭構造） 地下構造とした場合、浸水の被害の方が大きいと思われる。		・自然環境が近年の温暖化に与える影響が大きい。できる限り自然を壊さないよう整備して欲しい。 ・ある程度の景観は考慮してほしいが、整備上、しかたないと思う。 ・用地取得に時間を要するのであれば整備の時間がなるべく短期間でできる方法の方が良い。	事業費、時間を考慮すると、高架構造が良いと思う。
4547	自然保護	渋滞が発生することにより、してはならない道でトラックのUターンなどが良く行われていて気になる 海岸沿いの自動車道は自然への悪影響だけではなく水辺への行き来がしにくくなる 壁ができるイメージ・悪いイメージ			
4548					材料等の適切なリサイクルによる取得
4549		物流拠点として発展させて下さい。		自然を破壊してまでの拡張は望まない。	できるだけ事業費の負担が小さい様に
4550		357号線について、車線は十分にあると思うが、トラック等産業用の車輌と千葉湾岸部から東京に流れる車輌がともに走るため、少し危険を感じる			

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4551		毎回目的地までの到着時間が読めない。			
4552	なし		地域住民の合意		高架化が望ましい
4553	なし		なし		
4554					その道路にたどり着くまでが大変なので、そこを考えた上でつくって欲しい。
4555					特に船橋周辺は常に混雑している印象があるのでバイパス道路のルートには賛成したい
4556			ランニングコストメンテナンス		海に近いルートだと地震、津波などの災害時の耐久性が心配。 また、塩による腐食も心配。メンテナンス費用も膨大になると思われる。 357号を拡張した方が良い。2階建てや地下など土地の買収を少なくする案なども検討いただきたい。
4557		現在の357号の慢性的な渋滞は、木更津方面へ行く際の大きな時間ロスになっている。高谷JCTを中心とした延長が望ましい。		三番瀬の環境も重要だが、以前計画が停止したことで、現在の渋滞を解消できていない。前に進めなければならない。	余裕を持った車幅であり、カーブがゆるやかであること。
4558		渋滞や交通事故等については、それにともなう経済効果も加えると良いのでは？		SDGｓについての検討も必要では？	事業費も重要ではあるが、管理費マネージメントコストを含めた検討が必要なのでは？
4559		渋滞の改善は是非実現して頂きたいが、時間のかからない方法で進めて欲しい。 費用負担は増えると思うが、実際に作るのであれば完成までの時間は短くして頂きたい。 この先人口も減少し、税収も減るものと思われるが、必要なところに使用することは大事なことと思います。			
4560		船橋、幕張へ行く時の渋滞がひどくトラックなどの大型車も多く危険。 それらを回避する目的プラス成田空港利用時の渋滞緩和も含め案1-1を希望。			
4561		県住民の負担が少なく、工期が短い案が良い? ららぽーとに早く着く未来が楽しみです。			
4562					今ある道路を拡張する案もよいと思うが、もともとあるものなので老朽化している部分などないかそういった面の安全性も配慮があると安心できると思います。
4563		**事項に書きましたが、渋滞箇所ごとに原因があると思うので、長距離道路を作るより、効果的に解消できるように各箇所ごとに考える方が現実的ではないでしょうか。 ?また、市川～浦安など、新設道路と従来道路の合流以降の地域の新たな渋滞の発生の可能性にも配慮してほしいです		特にこの地域は自然、環境を好んで住んでいる方も多いので、自然環境への影響を最少限にすべきと思います。	・浦安-幕張間では以下の渋滞の原因への配慮が必要と思います。 ・船橋方向への左（右）折車による渋滞 ・市川ICへ入る車の合流と幕張方面への直進車がクロスして起こる渋滞 →これらを解消するためには船橋側の内陸寄りのバイパスがよいのではないか また、ICへ直接しん入できる道路があればよいのではないか。
4564		357の船橋・浦安・幕張の渋滞が非常に多く不便。 通勤時の混雑、事故渋滞も頻繁なため、道路拡張はして欲しい。 TDRもあり、不慣れな運転手も多いので、道幅・車線多い方がスムーズになる。		東京湾の生態系に影響なければ良い。住民への騒音も注意すべき。	案1-1高架構造・・・地下は浸水等の災害リスクがあるためこちらに賛成。ただ案2が優先希望 案2上記と並行しこちらも実施して欲しい。 問１の理由の通り。
4565		今回のコース案の範囲外な事もあり、必要性を感じない。 3案の中から選ぶのなら案2がいちばん安くすむのでそれがいいと思う			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4566		357、東関道と通ってはいるがいづれも慢性的な渋滞が発生し易すく、もう1本幹線道路があれば増大する需要に対応できると思う。但しさらに海側に造るとなると、土地所得は容易には出来ると思うが、塩害、風による対策で建設費の増大が見込まれる為対費用効果の面で（少子化含め）どうかとは思う。			
4567					・トラックなどの輸送車と、一般の乗用車が別々のルートを使えると良いと思います。
4568					災害時や救急対応のためにも、使える道路を増やす案が良いと思います。
4569	新湾岸で千葉がもっと良くなる				トンネルばかりの道路では千葉のみりょくを感じてもらえない
4570					穴川の渋滞に困ってます。
4571		穴川の渋滞（朝7～9時）			
4572					ベイエリア船橋などは、今のまま 新道は、そのまま蘇我まで直通
4573	料金	アクアラインの様な時間別の料金体系orトラック等は新湾岸を通ると安くなる等。		どうせ作るなら費用掛けて上記の課題を全て解消して欲しい	なるべく直線+傾斜のない道路（渋滞の原因になるから）
4574					事故が起こりにくい構造にしてほしい
4575		災害時のリスクを考え、災害時における一時避難所の確保などはもちろん、普段でも、所々に道の駅などの広い場所を作り、子供達が安全に遊べる場所も欲しい。道の駅に、直売所があると、（安くて新鮮な食材が買えると）うれしい。			
4576		ららポートの渋滞の改善は必須だと思うから。			
4577		・ららぽーとの所の渋滞がひどく、昼間は夜の3倍時間がかかるため改善してほしい。 ・交通事故があった時に他のルートがなく救急車が困っていたため早く改善が必要と思います。			
4578		谷津付近から千葉方面へは、渋滞は頻度が少ない アクセスより投資コスト、維持コストを総合的に判断した方が良いのでは？		事業の際の維持コスト、三番瀬、谷津干潟のシーズン以外の集客、オフシーズンでの活用方法は、どう考えているか？投資に見合った事業なのか？	
4579		357が渋滞していると救急車も通れない。産業を向上させるのと観光・生活に適した道が必要か。			
4580					海底トンネル
4581				事業費に関しては税金を使うのでよく考えてほしい 人件費、資材など高くなっているので予想している費用にはおさまらないことも考えて使用してほしい	
4582		東道利用の可否		人間のエゴで動植物の生息環境や生育環境・自然環境を破壊することは決してあってはならない、と強く思います。	
4583		1.東関道-市川の渋滞、京葉道路-宮野木IC渋滞などの解消 2.成田空港へのスムーズな通行時間の短縮 3.湾岸産業道路のスムーズな運用 4.海岸沿いルートを希望します。		1.長期にわたって安全な道路を建設してほしい。	
4584					渋滞改善による事故の発生率が少しでもへるようにルートが増えるといいと思う
4585					現状に影響が大きな地域は現状から大きく変えず、他地域は新規で作っても良いかと思う
4586		商業施設の増加に伴う渋滞にまきこまれることが多いので、商業施設周辺の信号の配慮等も同時に必要だと感じる		千鳥町周辺のにおいも走行中気になることが多い	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4587		渋滞や事故は現在進行形で起きているため実施のスピード感が重要だと思います。 人口動態は徐々に変化し平地もある程度の確定で行えるため実施のタイミングによって最適は考え方が変わると思いました。 左の回答は現時点での状態を勘案した意見となります。		自然環境はここ10～20年をもって一定の変化（海水温etc）が想定されていて変化を起こさないという視線より社会の適応が重要だとおもっているため①.②を「２」としました。	案1-1を推します。中でも部分開通を進めてほしいです 渋滞と事故という事象が起きていて、その解決が急務だと思うからです 人口減少に伴い、時間の経過とともに事態は改善するためこんかいの案そのものの需要が下がってくると考えます。
4588		①渋滞に関して ららぽーと東京ベイ付近（船橋付近）が混むイメージです。高谷JCT～沿岸習志野ICあたりまで一気に行けるようにして、船橋へおりたい人とその先へ行きたい人に分けるべきだと思います。 JR京葉線・武蔵野線の本数が少ないので車移動になるのではないでしょうか。	できるまでの時間	景観より、実際の環境生活上の利便性が大事です	海辺に作ることで騒音被害の軽減になると思います。地下に通すと、道路が陥没するなど大きな事故に発展する恐れがあるため、案1-1を私は推します。（1-1だと海辺のマンションの住民の景観に関する対策が必要だと思います。） 時間短縮が大事です。
4589					・渋滞情報のわかりやすい表示、周知（不要な外出も控えられるため）があると渋滞のかんわにつながると思う ・個人的には、現在する道路の拡張が良いと思う ・海中・海上への増設の費用やメンテ、自然災害を考慮して。
4590	道路沿いの商業活性化	・とにかく、渋滞の発生頻度が高く、時間がかかることにいつもストレスを感じています。 ・皆がその時間を、移動先での活動に使えるようになることで、周辺地域の経済がより盛んになって地域全体がうるおう。市民の楽しみが増えることを期待します。		・スムーズに交通が流れることだけでなく ・途中でたちよれる（横方向への流れと行き先となる商業施設の増、その誘致）ことにも期待したい。 ・道路の構造、信号へ仕組み自体にもITなどを駆使しさらなる安全性・便利性を希望したい。	・混雑情報の充実
4591		ららぽーと東京ベイから市川ICぐらいまではいつ通っても混み合っているのでこの辺りがスムーズに通れるようになってくれると助かるなと思います。稲毛海岸のプール*、湾岸沿いの施設に行く場合新設の案が通れば利便性も良くなり便利になると思う。			
4592		・特に船橋市区間での渋滞が酷い ・水路橋でのアップダウンが大きく、トラックで走ると速度を上げ切れずに後ろと詰まらせてしまう。	実現可能性	・第２湾岸道路の計画が実現できなかった要因に環境問題があるので、その反省を活かして実現可能性の高い案で進めてほしい ・船橋市区間の現道拡幅は用地取得に時間を要するので、この区間はバイパス化が必要だと思う。 ・千葉市区間は用地が取れているのでそれを活かす方向性で進めた方が良いと思う。 ・千葉湾の海側を橋でつなぐのは大型船の航路があることを考えると現実的ではない ・あかね浜～千葉みなと区間の第二湾岸ルートの現道は商業施設やメッセがあり、こちら側に通退交通を流すのは望ましくないと思う。	・高谷JCT～あかね浜は海側にバイパスを新設し、そこからハーフJCTで357現道につなげた上で北東は公有地と取得済の用地を活かして連続立体化するのが現実的だと思う。 ・南葛中央地区に出入口を設けるのは橋の高さを考えると困難だと思う。 ・宮野木JCT～千葉JCTの混雑対策のためにも蘇我ICまでは早期実現してほしい。
4593	費用維持費				
4594				①②←これ大事 ⑥⑦←時間とお金がかかってもしかたがないと思う	
4595		特に②.③が大切だと思う。		①.②.④は関連が強く、重視していただきたい点です。 事業費はもちろん大切な事項ですが、事業費を削減するために環境が損なわれないようにと思います。	現状の道路とうまくドッキングできればよい 混雑するところだけ新設、拡張するとかトラック専用の道路を作るとか。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4596					おそらく、現状行っていると思うが、信号（生活道路へ入る）を少なくする為高架道路にして、側道を作って、生活道路へ入る等は、如何でしょう？ 357号で下り、市川の高速入口を越えたあたり（日之出？）は、いつも信号で混む。
4597		・千葉県内の慢性的な渋滞の解消 ・物流車両の迂回		三番瀬等、環境の保護。	
4598		357の渋滞改善を強く希望します			・案1-1を希望します。 ・案2は、時間がかかること（実現に向けて）車線が増えたら、運転しづらいことが懸念です。 ・サービスエリア（地域に根ざした）ものを新設してほしい。
4599		湾岸道が大変便利で使っているのですが、渋滞もよく発生しています。 新しく道路ができることで、より早く色んなところに行けるようになると良いと思います。		谷津干潟は古くから自然を守っている地域なのでこれからも守りつづけてほしい	事故が起きにくい構造が良いです。
4600	大量の税金を使うのは反対			大量の税金を使うのは反対	
4601		国道357号については、船橋市付近での渋滞が不便に思います。その点の解決は優先いただければと思います。		案1のルートで高架とすると、広域的に海辺の景観に影響が出るかと思います。全域の地下化に難しいかと思いますが、地域の声等も考慮して、適切に検討いただければと思います。	現道拡幅により、周辺の高速道路からの流れが増え、結果的に渋滞すると困ります。 アイデアとならず恐れ入りますが、将来交通量をなるべく細かく検討いただければと思います。
4602		市川塩浜駅から市川クリーンスパ方面に行く道路が特に夕方くらいの時間になると渋滞がひどくいつもの倍の時間がかかってしまうので、混雑の解消のため道路を増やした方がいいと思う。		谷津干潟や三番瀬の鳥類は保護するべきだと思う。 自然環境はできるかぎり残しつつ、交通渋滞改善のため道路を増やしてほしいなと思う。 現在の道路から分岐するのも良いかも。	今は高架の道路なので新しい方は地下にした方が騒音問題もかんわされそうだと思う。
4603		千葉県の観光地に行こうと思ってもだいたい一本道なので渋滞を思うと二の足を踏んでしまい、神奈川や山梨とか高速で行きやすい所に行ってしまいます。 近そうで遠く感じる千葉に行きやすくしてもらいたいです		三番瀬、干がらは大事にしてもらいたい	
4604		新しく道路を造る必要性をあまり感じていない。 税金を教育や福祉に多く使ってほしい。 道路が大きくなったり、増えることで自然環境への悪影響も心配です。		野鳥の観察舎や御猟場など限られた自然環は大事にしてほしい。 近くに大きな道路ができることで工事を含め悪影響が出ることは止めてほしい。	
4605		湾岸地域には、他の都市部にある様な車線の多いバイパス的な役割を果たす道路がない。 沿岸に道路を造り、特にトラックは分離すべきと思う。		環境については重視して欲しい	
4606		木更津方面に行く時のルートが１つしかなく他にあると渋滞が少なくなると思うので			
4607					複数ルートができることは災害時や事故発生時などを考えると大事なことだとは思う。 でも、自然環境、特に海へのえいきょうはないように配慮して欲しいと思う。
4608					高架構造で進めてほしいです。
4609		課題感によると思いました。 渋滞が発生しているのは現象であって、それによって発生している具体的な課題によってどちらのルートを選択すべきか決めるのが良いと思います。個人としては車利用は多くなく、渋滞によって不都合が発生した実感はあまりないため、災害時や緊急時のルート増加が解決されるべき課題のように思いました。		自然環境や景観については優先度はそこまで高くないと思います。 前問で回答した通り、人命が優先されるべきと考えます。	問１、問２で回答したように、緊急時の対応が優先度が高いと考えているため、赤のルートが良いと思います。費用や対応期間の問題はありますが、長期的に人々のためになる認識です。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4610		357の渋滞が改善されると嬉しいです。ららぽーとやイオンやコストコに行く時に必ず渋滞にはまります。時間をずらしても多少渋滞するので、根本的に変えないとずっと不便なままだと東京方面に出かける機会が増えていってしまうと思います。 また災害についてとても気になります。地下に通すのは、浸水によって閉じ込められてしまうのでは、と地下道を避ける要因になりかねないと思います。 高架では津波や地震で身動きが取れなくなった時。どのように対応すればいいのかしっかりと提示されればとても良いと思います。 道路の拡張案は道路沿いに住んでいる人や企業の負担が大きすぎると思います。		住んでいる方々の意見を大事にするべきだと思います。 景観の悪さや騒音で人がいなくなる、若い人が出ていってしまうようなことがないといいなと思います。 子育て世代の若い人たちの利便性と環境を整えて、住みやすい県になればいいなと思います。 案1-1と1-2を必要に応じて選択した道路が理想です。	例えば、大きなトラックなどの専用レーンを作って時間帯によって渋滞解消のために規制するなどして今ある道路を生かしながら、必要なところだけ高架道路を作って欲しいです。 地下道は災害時の不安が大きいので、反対です。
4611				案②でお願いします。	国道357号を広げて車が流れるようにすれば高速道路は必要ないと思います。また館山道や宮野木JCTを改良すれば混雑はなくなります。 今のインフラで改良をお願いします。税金が出ますので今回意見しました。
4612					立体交差になるとありがたいです。
4613				市のきちょうな資源ですので	
4614		ディズニーランドやららぽーとなどの商業施設による渋滞は企業にも参加してもらって改善してもらいたい。		三番瀬の貴重な自然環境は保護していきたい。	
4615		地下道路はリニアなどの地下かいはつで地盤ちんかなどのニュースを見るので希望しません。 地下かなどの問題、道路のかんぼつなどもこわいです。			
4616					渋滞解消に向けてぜひ進めて欲しい。
4617		・土曜・日曜繁忙期などの渋滞かん和を期待したい。 ・災害時のルート獲ホも期待したい。 ・空港へのアクセスは特に生活に関係がないため、必要性は感じない。 ・物流については現状充分満足しているので、更なる向上は不要。 ・海の景観は千葉ならではなので大切にしてもらいたい。			
4618					東関道の「湾岸市川」と「湾岸千葉」の間を無料通行可にすれば、新たに道路を作らなくても渋滞が少なくなる。コストもかからない。
4619			事業のスピード	早く進めていただきたい。	
4620		湾岸市川～谷津船橋のR357の渋滞改善←土地ないので、現道格幅は厳しそう。 成田空港アクセスは高速の役割？北千葉道路の進捗とも関わりそう。 R357以外の千葉線道路への迂回抑制にはなるかも。		環境団体の反対があり大変ときいていますが・・・。 高谷～幕張付近でも先行開業すると変わると思います。	「高架案」が良いと思います。 新ルートによる渋滞緩和、事業費のバランス的に、 美浜区との調整&予算次第では、部分的に地下案もありか。
4621					景観に良い名所となるような吊り橋や斜張橋として頂きたい
4622		千鳥町出口～船橋の渋滞改善		どうせ工業地帯なので、環境は無視	3車線化、ララポとイケアに費用を負担させる

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4623		常日頃から、物流の車と、景観、日常での商業施設（ららぽーとTokyo-BAY、IKEA、木更津のアウトレット）など、他目的で利用する人が１つの道をつかうため、渋滞、混雑が慢性的だと感じている 加えて土日祝になると、事故等で車線が減少し、更なる交通渋滞が発生。 横にぬける道もないため、ひたすら待つのみという現状があるように感じる。 目的別に道路をわける。横にぬけられるルートをつくる。車幅をひろげる。もしくは混雑が主な所、主要な所にバイパスや地下、橋をつくり、交通をうながすのは、賛成です。 （最近は地下がゲリラ豪雨でうもれることもあるので、地上がよいのではと思います。）			
4624		「慢性的な渋滞の改善」はぜひ改善してほしいです。そのためには、新ルートは、必要だと思います。 「お金」は必要で、我々の負担はいくらか？は知りたいです。 ただ、インフラ整備による経済効果は高く、負担をおしても、将来をみすえて、計画を前に進めてほしいです。 「高架」でも「地下道」でも「安心」「安全」な通行の保証は守らなければならないと思います。			
4625		・市川市～千葉湾の災害時の安全性。		人工地での景観よりも住民又は利便性を優先でよいと思う。	案2は用地取得がわりに合わない気がする。 穴川IC周りにもう1本降り口は可能か
4626				地下ルートにすることによって、三番瀬などの自然環境の保持。 海側の高架構造は、これからの災害、特に台風や、津波などの影響を受けにくい、最低限の影響でとどめられる、地下構造が希望	新プロジェクトについて、行政の方から説明を受けて、案1の新設や地下構造を主体に賛成。 事業費が一番かかってしまうが、トラックなどの事業所用の輸送車と、一般車の自家用車との、分離をする事によって渋滞緩和が見込まれるのと、近隣住民の移動の時の渋滞に巻き込まれる事が少なくなる。
4627					案1-1が望ましいのではないか。 事業費と道路新設というルートの選択肢が増えるというメリットとのバランスがとれていると思う。
4628		渋滞の改善は、湾岸道路は、必要と思います。			案1-1と案1-2をうまく組み合わせてほしい。 現行の356号の拡ちょうは、ムリがあると思う。
4629					地震や台風など大規模災害時に耐えうる構造、ならびに避難時に最適なルート設定。
4630		慢性的な渋滞は時にそう思う。一向に良くならないと思う。			車道の他に歩道と自転車道の整備をしてほしい
4631					自然環境と現在居住している人間にとって今あるプラス面を保ちつつ、交通渋滞について改善できれば良いと思います。 コストはかかると思いますが、お金にはかえられないものもあるので、慎重に検当して下さい。
4632		船橋のららぽーとTokyoBAY付近の渋滞がひどいので、早めに対策（スポットでも良いので）をしてもらえるとうれしいです。			地震の心配があるため、地下の構造はやめた方が良いのではないかと考えます（用地の問題は地下が楽かもしれませんが）。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4633		船橋のララポート渋滞がひどいので、なんとかしてほしいです。 個人的には、浦安から市原かもっと先くらいまで、第二の千葉県内アクアラインが欲しいです。そうしたら、房総半島までレジャーに行きやすくなるので、観光業が豊かになって、インバウンドの波に、より乗れると思います。		費用が気になるので、できればお金のかからない方法でお願いします。	
4634		ららぽーと、イケア、まくはりイオンなど、家族で出かけることが多いですが、渋滞にはまらないように早めに帰宅せねばならず、ストレスです。 した道もこんでいるので、困っています。		景観よりも事故が減るほうがありがたいのが本音です。	地下（トンネル）は子供がこわがります。 地上だとたしかに環境問題が気になります。
4635	なし				地下ルートが望ましいが、浦安エリア（357の格幅）が未だ終りが見えない状況で、新たなルートが出来る話は本当に始まるのか？
4636		現状の高規格道路との兼ね合いが充分なのか（活用+拡張の選択肢）		大規模インフラを現代に設立するリスク	現在、海浜幕張地域で仕事をしていますが、これ以上道路で通すことが難しいと思っているため、現道活用+拡張か、地下になるのかと思っています。（マリンスタジアムの移行もある・・・）
4637		①平日はトラック、休日は自家用車といつの時間帯も混雑している。また、合流も多く事故につながりやすいと感じたことが多々あるため。			現在の道路の拡張よりは、導線を交えた方が交通状態の改善につながると考える。
4638		南船橋エリアの渋滞が改善されるのはとてもありがたい。			
4639		必要な道路だと思います。 自然とバランスとって造られればよいと思います。 説明ありがとうございました。			
4640		道路を作ってほしい。			
4641		その他、車輌を減らすこと。 物流の車を減らすことが難しいのであれば個人の自家用車を減らしていく。 公共交通機関の利用を増やしていく工夫など		・沿道環境→生活レベルが下がる。健康がそこなわれてしまう ・事業費→以前の第2湾岸のように、中途半端に終わるようなことにならないでほしい。	・2つめのアクアライン（海の中）を作る。（事業が大きくなりそうなので、難しいとは思うが）
4642		今後の経済の成長が見込めないので１兆円規模の成長を前提とした大型投資には賛成できない。		経済成長が見込めない事 環境への影響を考えると賛成できない。	
4643	自然環境への影響がある	成田空港は方向がちがう。 安全性は別の問題。交通量が減るとして一般道の安全性が高くなるとは思えない。			
4644					案1で新しい道路を作って欲しい
4645					案①で新しい道路があれば良いと思います。 手段は多ければ多いほど良いと思うから
4646					案1-1道路新設案を希望
4647		早くこないと意味はないアンケートを何回もとる必要はないと思う	早期完成		極力地下案を採用して欲しい
4648	湾岸エリアの生活環境と海浜の市民活用				
4649		幕張～稲毛においては、住宅及び人口海岸があり海と街が分断されてしまうので、コストはかかるが地下が望ましいと考える。			
4650		②とても大切です。ぜひ実現して下さい。④同感です。よろしくお願いします。		⑦一度作ってしまうと数十年から百年程は支障なく使えるので費用の多過はあまり考えなくて良いと思います。	地震等の事を考えると高架式が良いと思います。何かあった時の対策も容易だと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4651					案2が良いと思いました。案1は地盤ももろく地震のけねんがあるのと、案2の方が住宅地に近***くより利便性が求められると思います。どちらも大気汚染や至空形***へのつながりや、環境を守って対応いただけるとうれしいです
4652	景かん	ビーチ、砂浜からの富士山のながめをなくしたくない			
4653					船橋のことはよくわからないけど、湾岸千葉ICから先はあまり混んでいる気がしない。それより今ある高速がもっと高速として使えるようにした方が良いと思う。高速の出入口がいつも混んでいることが気になる。 柏から千葉港に行くのに高速を使うより一般道を使う方が速く目的地に着くようなので今ある高速を見直してほしい。
4654				案4①高谷JCTからイケアのあたりまでは新設海側の道を拡張する&②357のまくはりあたりから拡張 案5案4の①&いなげの浜から市原ICまで高架新設	案3357の2階立て 357の中央分離帯に橋ゲタをつくり上に道路をつくる。 ①上は高速有料、下は一般道。 ②上下ともに一般道、上り下りを別車線とする。 357を広げて海側に高架を作るより工事は効率化できる。
4655		案1のだと海のせいたい系にえいきょうする。昔にじっさいそうだったと聞いた。			
4656					人口減少や流通量の変化に対応できる柔軟な仕組みを考慮してほしいです。
4657					湾岸線と京葉道路の合流部（宮野木JC）がボトルネックとなっており、湾岸～蘇我のみ建設すれば十分
4658		****（じゅうたいしていているので）			
4659		災害時対応については第1に考えて欲しい。		想定ルートのそばに居住している者として沿道環境にはぜひ重点を置いて下さい。	現在の湾岸ルート拡幅が良いと思いました。完成までの期間や費用等色々と考慮すべき点はあると思いますが、永遠に残り使用し続けるべきものなので、じっくりと最善の選択を望みます。
4660		物流センター建設ラッシュでトラック増加			東関道の千葉IC～高谷出口を無料化希望これにより、365号の船橋あたりの渋滞を改善できる
4661					立体交差にして景観も美しく、自転車と歩道の隔離
4662					案2の車線拡幅は効果が限られると思う。 せっかくなら案1の道路新設がいい（費用にもよるが）。案1の場合、高速道路でなくてもいいが、自動車専用道路とすべき。
4663		渋滞の緩和			海側に高架構造がよいと思います。道路の増設は用地取得に時間がかかると思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4664		通勤で京葉道路（有料）を利用しています。市川ICで外環+湾岸+周辺一般道から首都高7号へ流入し、渋滞ストレスが強い状況です。新しい湾岸国道を作っても「高谷」で合流という計画では、新旧の湾岸国道の合流で渋滞、更に市川ICで京葉道へ流入する車が増加、篠崎ICから千葉方面の上下区間の渋滞増の予感が増すばかりとなり、新道作成には参成できません。357国道の渋滞のネックは船橋市内（若松・日の出・二俣）浦安・市川付近です。完成していない船橋地域のオーバー（アンダー）パス道路の作成を急ぎ、市川浦安の右左折用道路の整備、そして全体的な357国道の拡幅でかなりの渋帯が緩和できると考えますので、357拡幅案に参同します。		お金がかかる新道作成が本当に渋滞緩和につながるかがあやしいと感じます。357国道はオーバーパスが充実して信号待ち回数が少ない良い道路です。船橋市内のオーバー（アンダー）パスを充実させることでかなり渋滞ストレスが解消できるはずです。	市川市内で各道路が収束するルート作りが渋滞の主な原因かと思います。都心へ直結する新ルートを国・都・県で設計・計画する必要があります。柴又街道が都・県合意で江戸川に新橋作成で延伸となった（着工合意）例が参考になるかと思います。
4665					津波災害の際に地下構造は不安を感じる。
4666					幕張・市原を海岸で結ぶルート
4667		マイカー持ちではないので、これは正直専門家の人達で決めればいいと思いますが、強いて言えばアクセスの利便性より安全性重視。		沿岸に住んでいますが、案1-1（高架）は断固反対です。海岸も含めての住環境なので、生活圏が分断され、行き来が難しくなる上、住居からの景観が大きく損われ、騒音も懸念。また周辺の防風林などの自然への影響も気になります。高架が出来たら確実に地域から退居すると思います。マリンスタジアムが塩害で老朽化しているように海沿いに風にもろに当たる高速を作る長期的なコスパもどうかと思います。	1-1は上述の通り反対ですが、1-2も沿岸の道路沿いの歩道、歩道橋、交差点などのアクセスが長期（年単位）で影響を受けるとなると、それに耐えられるメリットを地域住民として感じないのであれば快くないです。そもそも幕張の海沿いはもっと人を呼び込む開発をして住民エリアとの交流を促進するべきだと思います。案2は詳しくは分かりませんが、既在インフラの拡張で渋滞が改善するなら一番低リスクな気はします。
4668					新しい道路を作ることによるメリットとデメリットを明確にしてほしい。
4669	海辺の景観・環境を損なわないこと			海辺の眺望・景観・環境を損なわないよう、配慮してほしい。案1-1は断固反対。	景観・環境に配慮し地下構造が望ましいルートとしては、海辺の景観を損なわない案2で推したい。
4670					海側を通る案がよいと思う
4671					渋帯する357号の交通量を減少できるように、海側とし、陸上からの維持管理が、可能な限り実施しやすいルート
4672					高潮災害、地盤沈下への対応の検討を十分にお願いします。
4673		今後も災害が多いと思うので地域の安全性や緊急時の対応がよりスムーズであることは必須だと思います。			現在の生活環境をこわす事は最小限におさえてルートは検討していただきたいです。
4674		早く開通ができるルートを選定して下さい。		用地取得が少く、事業費を比較的安くして、早く開通できるようにして下さい。自然環境以上に生活環境を改善することが重要です。	新湾岸道路が片側3車線で120km/hで走行できる構造として下さい。
4675					拡幅の場合、渋滞による排気公害を最小化する工夫が必要。
4676		並走する国道、有料道路の渋滞が激しいので改善して欲しい！物流車との分離等も考えると良いのでは（インフラ整備だけでなく）		自然環境、景観もルート沿いの特徴の一つなので十分な配慮を頂きたい！	
4677		船橋付近の国道14号の渋滞解消の一助になるのであれば良いが、東京方面とのアクセスのための高速道路であれば地元民への期待は少ないように思う		水辺の野鳥達への影響は個人的に危惧しています。一度離れてしまった野鳥が再び戻ってくるのか心配	
4678					新道路がどのような形で出来たとしてもそのアクセスの為に住宅街の交通量が多くならなければ良いと思う。
4679					美浜区だと案1はICが出来ないと利用のメリットがない
4680					JCT等での渋滞緩和を避けるべきと考えます。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4681		幕張に住む身として、一般道で千葉に行く場合、357号（14？）の検見川～稲毛間で2、30分かかることもあるので海沿いに大きくう回して稲毛の先で国道に入るか千葉港方面から回り込む状況。また、週末は千葉～ソガ付近の（上り）渋滞がイヤなので午後以降にそこを通る予定は一切組まなくしている状況。新高速は大いに期待しています。東京方面から千葉市を通過して房総に向かう（またその逆）人と、千葉市内で動く人達をうまくすみ分けできるルートにすべき。		⑥に関して、千葉県、千葉市は成田空港しかり、幕張駅周辺の開発失敗しかり、用地取得がスムーズに行くことを決して想定すべきではないと思いますし、事業が大きく停滞しうる大きなリスクと考えるべきです。自然環境は配慮すべきだが、今時点でリスクは有無のレベルでわからないとのことなので、現状開発された環境で現存されていることを考えると、あまりセンシティブに考えすぎなくてもよいのかとも思う。	工場エリアと美浜区の洗練されたエリアと自然環境のあるエリアでそれぞれに応じた、地下、高架の組み合わせはできないか。
4682		平日の朝夕の渋帯がなくなれば良いなと思う。出発する時間によって到着までの時間が大きく変わるので、どの時間に出ても所よう時間にムラがない道路がほしい		現在の環境をできるだけ壊わさないようにしてほしい。	早く新湾岸道路を作ってほしい。
4683		もう一本高速が有れば良いと思う。			特になし
4684					案2は拡張工事の際、車線が減ってじゅうたいするので案1が良い一方、ドローンが発達しすると、交通量は減る事も考えるべき
4685		357の慢性渋滞の解消を強くのぞみます。期待しています。			
4686					複数車線でずっと通してほしい。
4687	千葉が世界NO.1になる橋！		事業費を大量に民間投下！	⑥→時間をかけては意味がない！ ⑦→お金をもっとかけて民間に落とす！ ⑧→お金をもっとかける！！	←京葉もUPグレード
4688				⑥←用地取得には100年くらいかかりそう現実解は案1-1が良いと思う	
4689			自転道がほしい		
4690				⑤番については、今までのイベントなどが続けられる方法を検討してほしい。幕張ではメッセのイベント等で人がたくさん来るので、そのときにも使いやすい整備をしてほしい。	災害時にも安全に使える方法があれば、今まで通りに生活できる案1-2が良いと思った
4691					地下構造でしCTのみ高架などの地上だけでなく問題点におうじて組み合わせて景観もまもるようにするといいと思いました
4692				千葉の豊かな自然を守りながら交通渋滞を引きおこさないルートがあるとよい	蘇我方面に湾岸沿いから行けるルートがあるとよい
4693					周辺に住んでいる住民としては、あまり景観に影響がないルートを希望します。他方で、工期や経済性についても、考慮する必要があることも理解します。
4694					景観が損われないでほしいが、千葉の交通の便が良くなるのはとても嬉しい
4695					案1橋のルートが1番いいと思います
4696					高架化が有効と考えます
4697		①←大事なことだけど地盤が不安			工業地帯用生活地帯用に分けられると動きやすい
4698		案2の現道拡幅案が良いかと思います		海辺地域や動植物の生息環境や生育環境はこわさない方が良いと思う。今から作るにあたり事業費等がかかりすぎるのもどうかと思う。	今ある道路を拡幅がよいかと思ってます

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4699		現状の14・357号の拡幅で充分であると思う。新しい高速道路は必要なし。何故ならば、優先順位的に、必要と考えられるのは、①現在の一般道の道路下の整備・見直し②災害危険度を踏え、道路環境を再点検すべきである。		唯一に近い幕張から稲毛にかけての浜が消えてしまいそうで心配です。	プライオリティー的には、新しい道路の整備ではなく、既存の道路及び各種配管の整備である。
4700		国道357の拡張を支持します。新らしい海側の道は環境問題が気になります。自然環境に悪影響があると思われます。			
4701					案1の方が利便性が上がりそうで期待できるが、事業費や自然環境への影響が気になります。せっかくなら車で通って楽しい（見晴らしがよい等）だと嬉しいです。
4702		新しく（案1）のルートは海岸沿いのため津波警報が出た時には使えないのではないかと思うし、実際に開通する頃には色々な移動手段が出来ている可能性もあるため案2の今ある道路を整備して欲しい			
4703		渋滞は大きな課題ですが、これは当計画区間だけの整備で解消できることではないと思います。むしろ、早急に整備するべきは市川から都内方面の区間であると考えます。		用地取得費等の観点からは「案1」で進めるという考えに寄ってしまうと思いますが、当該区間の海辺の景観は全国でもあまり例のない貴重なものです。まず、高架案はあり得ません。（特に幕張～稲毛区間）	どうしても「案1」になる場合は、高架と地下を併用する方向しかないと考えます。また、極力ICやJCTは少なくするべきです。そのようなものを設けても、周辺に物流施設が増えるだけで、むしろ混雑を増やすだけです。そのあたりを考えた一体的な都市計画としていただきたいです。
4704		生活道路として使用しているところでの渋滞はその日の予定も立て辛く、改善されると大変うれしいです。千葉市はイベント等も多いため、道路の選択しが増えるのも渋滞かんわにつながると思います。できれば有料ではない方がありがたいです…			
4705		生活する場所に新しい道路ができるので朝から夜にかけて（1日を通して）、静かに生活できることが一番うれしい。とくにメッセやZOZOマリンでのイベントの際大渋滞がおきるので、何も用のない一般市民はめいわくに感じることがある。これが解しょうされるならありがたい。		この道路を作るにあたり、税金が使われるのであれば、該当する市に住んでいる市民に何かしらの、おんけいがあれば、いいな…と思う。	合流での混雑がないこと。 子供達が事故にまきこまれないこと。
4706		①→立体交差、右左折レーン、信号で上手く対応できないか千葉西警察前は信号をかえてから渋帯がひどくなった ②→海上、船、水路は活用できないか 一般ドライバーのマナーの悪さによるところも大きいと思う ④→一般ドライバーのマナーが悪ければ道路を良くしても同じだと思う ⑤→高架道路を避難場所にしたら搬送路になりませんよね ⑥→幕張、検見川、稲毛の浜などの観光（いこい）がつぶされませんか？どう配慮するか？ ⑦→利用することが少いのでわかりません ⑧→机上の空論でないことを祈ります ⑨→14号沿線に住んでいますが無駄に交差点をいじくりまわして、税金を浪費している様にみえる		案1-2の2兆円の予算がとれるなら、案2を採択して差額1.5兆円で自然環境保全や、古い道路の修理等メンテナンスを充分に行ってほしいせっかく整備した海岸の風景をつぶさないでほしい	「道路を作ることが目的になっているのは問題」という御意見がありました。この先の人口減少とか税収減とか、費用対効果とか充分に検討をおねがいします。
4707		①道路が出来るころには自動運転化が進み、人の時間にかかる損失は大幅に減ると考えるから。 ②14号の事故の発生率と新道路の因果関係が明確ではないと考えるため。		景観や自然環境を保たないのであれば、千葉に住む意味がなくなる。東京の方が良くなってしまうので、東京で働く人たちが流出することになり、税収が減るだろうから、十分に配慮して欲しい。	そもそも新道路は不要だと思うが作るなら357を広げて欲しい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4708		現在から将来にわたっての課題、問題点の検討に以下の点から合理性がないと考えます。 ①渋滞によるデメリットの具体性がない ・交通事故が多いのは14号の道路の道幅、歩行者がいることなどが原因なのでは。 ・救急搬送による課題としてそもそも人口が少い地域で、搬送できる病院の数が少いことは課題ではない。全国との比較（人口あたり）や、渋滞により搬送できなかったことで生じた問題（死亡）などを分析すべき。		・千葉県や千葉市は、 ①住民が離れて住民税の税収が減ることも検討にあたり考慮していますか ②住民が所有する資産の資産価値が大幅に下がることを考慮していますか ・メリット・デメリットの検討・試算・将来の人口減少・IT技術の発展（自動運転）など前提条件の検討が不十分と考えます	・そもそもアンケートの件数が少い、4000件の意見だけで十分な検討ができているとは思わない ・アンケート結果の開示は意見の羅列ではなく、年齢、居住地などごとに分析した結果を開示すべき ・アンケートにこたえている企業名は公表すべき
4709				良いものができる場合は費用が多少高くても問題ないと思う。	
4710					なし
4711				谷津干潟は鳥たちにとって大切な場所です。人の都合で他の生物に悪い影響がおきないようにしてほしいです。	
4712		改善点は京葉道路の大渋帯が観点です。 交通事故の減少させるには高速道路にするべきです。 救急搬送は大渋帯が問題となります。 迅速な救援物資の輸送は国際海とコンテナ（40フィート背高）が通れる道が良いと思います。 現在国土交通大臣が重要物流道路と認めた道は国道16号、圏央道、富津館山自動車です。 平時、災害時の時も、物流道路を作った方がよいと思います。 工場にアクセスできる道が良いです。 積載車両の通行規制が無いと道路に負担がかかるよになります。 高速道路にすると生活道路の安全性が向上します。 ルートと構造の策定の結果を知りたいです。		市原JCTからでなく蘇我JCTからの高速ですと養老川の自然環は心配なくなります。 又生態系についても重要な事です。 景観はそんなに気にしなくてもよいと思います。 騒音や大気質も問題となっています。 レクリエーションは第2の問題だ思います。 用地はルートとして、海岸のなるべく国有地を使用するべきです。 事業費は経済的に工事を1期と2期に分けるべきです	ルート帯は成田空港にアクセスできる道路として、宮野木JCTから南西、357国道の交点にJCTを作り、それから高谷JCTの方には様子を見て2期工事とするべきですが、又成田空港へは千葉東JCTから東金自動車道で圏央道で（工事中）成田ICまで行くことも出来ますが東金自動車道は総重量が25トン、長さ12.0Mを超える車両は許可なく通行できません。 たとえば国際海上コンテナ（40フィート、背高）は通行できません。 道路に負担がかかさようになります。 又ルートの事ですが蘇我ICから千葉東金自動車道の大宮ICあたりまで高速を作ると京葉道路の渋帯が緩和されると思ます。
4713		救急・災害時の速達性とルート確保は必要だと思うが、海などの環境保全や周辺の住民の理解は必要だと思う			ルートの選択肢が増えることは災害時、救急の観点から望ましいが、事業費と環境、周辺への影響を加味する必要がある
4714		一度事故が発生すると渋滞がひどく、更に事故が起こることも有るので、是非新ルートを造って欲しいです			
4715				習志野市の茜浜における景観への配慮をお願いします。	道路中央に自動運転トラックのレーンを設ける等、新技術の実装ができる道路にしていただきたい。
4716		交通事故防止に関わる仕事をしている。 R14の事故率の高さ、美浜・千葉西署交差点等、事故多発交差点が交通量の問題だけではないが、交通分散により事故が減り、地域環境の安全につながれば。		湾岸だけでなく多方面との優先順位をつけ効率的にできれば…	
4717		交通の安全性を重点に考えて欲しい。 自転車専用路を考慮して欲しい。			今後の人口状態の推移と自動運転普及後の交通状態をどう考慮しているのか知りたい
4718				地域住民への説明、環境保護の必要性を感じる	災害に強い道路を作ってほしい
4719	案内板の内容				
4720				利便性も大切ですが自然を大事にしていただきたいです！	
4721					右折する時などにその場が確保されている道路
4722					蘇我陸橋と市役所地下道の混雑を何とかしてほしい。早く安くできる方法でよいのではないでしょうか？

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4723	既存ルートのメンテナンス	京葉道路の無償化	建設期間		①3車線道路（片側最低） ②可能な限り陸路（用地買収）埋立。 ③既存道路と接続を限定、流入流出点を厳選する ④大型車両の通行料金を安価に（結局料金をケチって市街地走行することが横行して本末転倒に。 ⑤海岸は高価なので避ける ⑥京葉道路無償化に。
4724		道の駅新設希望			
4725					案1-2が良いと思いました
4726					357拡幅だと結局混みそうなので、新設してほしい
4727	上記で良いです。		特に有りません		
4728					右折、左折レーンを長く
4729		新湾岸道路ができれば千葉東JCT付近の渋滞は緩和されます。 高速道路にすると交通事故が減少します。 救急搬送時の速達性が向上します。 平時、災害時の物資輸送は迅速になります。 ただ道路に負担がかからない頑丈な道路にしなければなりません。 災害時の避難場所にするには大きな休憩所があった方がよいです。 産業拠点のアクセスは重要な事です。 空港へのアクセス性は、成田空港に行くのがこのルートでは困難です。 高速道路にすると生活道路の安全性が向上します。		道路を作るのに生態系への悪い影響は避けたいです。景観についてはわかりません。沿道環境も社会問題となっています。海辺のレクリエーションや海辺の景観については分かりません。用地取得は公用地を使った方がよいかと思います。事業費は1期工事から様子を見て2期工事を施工した方がよいと思います	ルートは高速道路にして構造は高架構造がよろしいと思います。ただ必要でないインターチェンジ、やジャンクションは作らない事です。むだな高速道路もそうです。
4730		①⑦について。 物流業界に勤めています。 実際のトラックやトレーラーのドライバーではありませんが、配車手配や納品先とのやり取りをしていると、いかに時間の無駄なく納品先へ荷物を届けるかが大事になっているので、交通渋滞の改善は、大事な点だと考えます。 ドライバーさんたちの勤務時間にも関わってきます。		①について。 谷津干潟は休みの日に訪れてリラックスできる場所で、父親とバードウォッチングをしたりしています。 現状、谷津干潟の間を道路が通っていますが、さらに幅を広げて影響が出ないか心配しています。	1-2案がいいのではないかと思っていますが、災害の事も考えるとその他案も考慮すべきと考え直しました。
4731				海側に住んでいるので大気質は気になります	
4732		①→ららぽーと渋滞の改善！！希望			
4733					・ららぽーと渋滞の改善になるような道路も考えてほしい ・ららぽーとの駐車場を増やすことで、14号の渋滞の改善を希望
4734					r357をさけた第2わんがん道路を造くった方がいいと思う
4735					環境に配慮した道路づくり
4736					慢性的な渋滞が発生する場所が限られているので案1の道路新設案にきたいします
4737					工期の短さも重要
4738		357、14号の渋滞を改善して頂きたい			案1を希望します。
4739					高谷JCTでの渋滞が心配ですが
4740				労務費高騰のトレンドが高まっているので可能な限り早期実現を期待しています	片側3車線など将来を見越した構造
4741				現状高架道路に近いところに住んでいるので音のうるささや、同じ目線に道路ができたときの抵抗感を実感している。その辺の対策をしっかりとっていただきたい。（できれば既存の高架道路もその対策をしてほしい。）	地下構造だと騒音リスクが少ないがメンテナンス等高架より多くのお金がかかるイメージ。高架にする際にしっかりと騒音対策とプライバシーの保護がとれれば近りん住民の抵抗感はへるのでは。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4742				災害リスクが気になる。 時間かかるなら、人口が減って、利用者も減って、意味がうすれてしまうのではとも思う。	
4743					新設、環境やラムサールに配慮して、新しい道路を海ぞいに、
4744					案1-1を希望します
4745		通院に湾岸道路を使用。 時間帯により渋滞、交通事故多く渋滞がおこります。 トラック何とかしてほしい。			合流しやすい構造
4746		・湾岸市川付近の合流非常に危険改善が必要・二俣交差点付近の渋滞解消		湾岸道路ゴミが多すぎ。対策必要。	
4747					毎日渋滞がひどいので、1日でも早い道路新設を望みます。
4748		平日、休日ともに時間帯によって渋滞するポイントがあり新しい道路の開設によって改善されることを強く望みます。③④についても危機回避の観点からも重要と考えます。 （例：東名と新東名***の関係のように）		三番瀬などは他にないため保全は必要と考えます	
4749	環境へのはいりょ				
4750		高速道路の渋滞状況改善は急務	開通までの時間	案1-1でスピーディーに実現してほしい。	地下構造は時間も費用もかかるため高架を活用してほしい。船の航路部分は地下でもいいかもしれない。
4751		やはり自然さい害等も気になる1つなので②⑤はさらに大事な1つだと思います。外房などにあそびに行くルートでは赤線が良いかなと思います。自分で車を運転できてる内に利用できたらうれしいかなと…きたいしてます。		むずかしい事かもしれませんが考えていただけたらと思います。	ご説明して下さった方の話で内容ははあくしてはありますが、自身の案はむずかしいですね。
4752	横断歩道が長すぎない				
4753					既存道路とのアクセス面。一部の地域に出入口が集中することで、地元住民とのトラブル（騒音、渋滞）を発生させないようにする必要がある。元より、交通エリアの大きい地域を拡張させるなど。
4754		国道357号が慢性的に渋滞しているので、新しい湾岸道路ができることによって渋滞の解消につながることを期待します。			海辺を高架で走る新たなルートが眺望や景観の面から良いと思います。
4755					案1の場合、IC付近の交通集中が心配
4756					案1-1を支持します
4757					案1-1、1-2を支持します
4758		慢性的な渋滞による経済的な損失は非常に大きいと考えます。なるべく早くの開通を希望します		様々なマイナス面ばかりを配慮しスピード感が遅れることの方が問題であると考えます	なるべく早く開通する為に用地買収等が少ないルートを選択するべき
4759		幕張津田沼の地域は今たてかえなどでお金がかかっています。 コスト的に高くなりすぎて税金が上がらないようにして下さい。			
4760					船橋の道路環境の悪さが特に気になる。渋帯や細い道、14号なのに1本道路など、もう少し走りやすいのをのぞみます。京葉道路も渋帯が結構あり、お金を払っても混んでいる。
4761		新湾岸道路と東関道のアクセスも考慮いただけるとうれしい。 ※成田空港の機能が強化されるので			
4762	実現性	早く目標達成されるような構想を進めてほしい			橋梁ならそれがランドマークとなるような構造にしてほしい
4763					定期券（千葉県民とか千葉県の会社とか…）
4764				用地取得に時間がかかるといつできるか展望が見えない	地下は火災などがこわい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4765		最も気になることは費用と完成時期。 数十年後であれば ①AI信号機による渋帯の緩和 ②自動運転による渋帯緩和 ③人口減による渋帯緩和 の可能性がある。 道路はできたが渋帯ナシではメンテ費用がかかるだけなので意味がないのでは？	いつ完成か？		
4766		マンションや施設の開発が先走りされ道路の渋滞がものすごく土、日は特に古くから住んでいる者にとっては、昔の方が住み易かったと思う事ばかりです。水道管などのメンテも気になります。開発も大事ですが、何十年後の負担も考えてほしいです。			
4767		国道357号線の慢性的な渋滞は、千葉県の産業、観光、生活基盤として、重大な課題であり、改善を求める。		新規道路を建設するてとして意義はあるか、その維持費や、コストを評価すれば、大規模になることは明白で、むしろ、357号線の拡充を考える方が現実的。	357の車線の拡大と、上下分離の完全化を進めてほしい。
4768			時間（工期）		一搬道での有料化システム（ルール）時間帯毎での有料システムetc
4769		幕張周辺の渋滞の改善は期待したい。		海に面している案1は、配慮すべき点が沢山あるが、既に項目に入っている部分で、充分に時間をかけて考えてもらいたいと思う。	
4770	費用				
4771					3車線い上で作ってほしいです
4772		常に渋滞している印象があるためそれが改善されることを特にのぞみます。			あまりくわしくはわかっていませんが、じばんのあんていしているルートが良いです。
4773		ららぽーと～メッセ集辺の渋滞を解消してほしい		騒音は減らしてほしい	海中トンネルが可能であれば実施してほしい
4774		ららぽーと、ららアリーナ付近と、幕張新都心のイオンの渋滞がひどく、特にイベント終了後、車を出すだけで30分以上かかることがある。アルティーリ千葉が2万人入るアリーナをつくると言っているがその前に道路をなんとかしてほしい			災害時のことを考えると道路を広げる案2より案1-1のような案が良いと思います
4775					ルート案は1-1の道路新設案が良いと思います。交通渋滞の改善が最優先のため、実現可能性が高いかつ時間が最もかからない案で進めていただきたいです。
4776					・片道3車線も検討して良いかと思います。（事故渋滞を考慮して） ・幕張付近出口についてはイベント等がある日の渋滞が心配。（出口のつくりを工夫するなど？？） ・貨物系車輌が多く通過するかと思いますので、道幅は広めにお願いします。 ・道路両端に風からのあおり防止＆騒音防止のために壁を付けて下さい。
4777		渋滞は資源・時間の無駄なので、早期に着工・完成が必要である。拡張案は一時しのぎにすぎないので望ましくないと考えます。景観が重要な箇所のみ地下、それ以外は地上が望ましいです。		必要な事業費はかけるべきである。景観は柔なんに対応すれば良い。	重複するが、景観・災害時バックアップ・工期を念頭にⅠ-1案が望ましいです。
4778				気軽に海が見えることが千葉の湾岸エリアの良さだと思うので、今の景観が悪くならないような計画だと嬉しいです。幕張、稲毛、船橋あたりの海辺を鎌倉エリアのようなブランド価値を高めたり観光エリアにしてほしいと思っているので、地下構造が良いと思いました。	震災時に全く湾岸線が動かなかったので、何か対策を期待しています。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4779		・実現可能性の高いものから、着手されるとよいと思います。北千葉道路以南の地域は、片側2車線道路自体が少ないと感じますので、用地取得の見込みがたつ所から、2車線化を進められるのがよいと思います	事業期間	・実現可能性として、特に用地取得が懸念されるところです。案2については、幕張IC以西の状況を見るに、拡幅はかなり難しいのではないかと感じます。 ・時間はかかりますが、案1～2の地下化が環境面を踏まえても良いように思います。案1-1だと、神戸のような景観になると思いますが、谷津や三番瀬に合うのかは、少々疑問に感じてしまいます。	湾岸新設に賛成です。東西軸が強化される一方、接続する南北軸の強化についても、並行して検討されることを望みます。
4780		渋滞の改善		騒音による公害	外環道との直結
4781		船橋市内の生活道路の渋滞を改善してほしい。			
4782		物流車両と一般の車両とのすみ分けができると良いです。			
4783		海上輸送と陸上輸送の接点の強化			
4784		現状の道路を拡幅するよりも新しい道路を作るほうが、用地取得にかかる時間が抑えられ、また現状の道路が古くなったり災害等で使えなくなったりしたときの代替手段となるので良いと思う。人口減少が見込まれる中でそこまで費用をかけて建設するのはどうかという意見も分かるが、このまま何もしないという選択肢は将来の世代に対して結果的に負担をかけることになると考える（現状の道路もいずれは抜本的な工事が必要になると思うので）。			
4785		蘇我周辺の慢性的な渋滞やららぽーと付近の渋滞は是非改善してもらいたい。 と思う一方で、1兆円など並外れたコストをかけてそれだけの費用対効果が出せるのか、と考えてしまう。 少子高齢化でこのプロジェクトが完了する頃には団塊の世代も運転をしておらず、交通量が減少している可能性があることを考えると、現状のままが一番よいのではと考えます。			
4786		⑤直下型地震での被害を少くする構造津波の対策に役立てないか？ ⑦羽田空港へ直接行けると便利になると思う		④高架橋にした場合の風対策 ⑥⑦安価にこした事はないが、必要な機能を考え、ある程度はしかたがない。	東西のルートとともに南北の道路（船取線）を四車線化も考えてもらいたい
4787					休日の京葉道路朝の下り渋帯対策として市原につなげる
4788		災害時に住民がその場所まで大雨や地割れの中、車を使ったり、使わないでたどりつける距離なのか、安全性はどうかが課題だと思います。 ⑥→千葉県の湾岸地域は単なる通過点で、足を止めてくれなくなるのが心配です。 新しい道路、入口での渋滞が気になります。		自然を守ることは大切ですが、その時に生きる人が好都合なように、自然を変えることも必要と思います。	道路の横に車を停めれるスペース、歩けるスペース、休憩スペースを広く確保していただきたいです。
4789	環境配慮				渋滞が暖和されたら良いと思います
4790	湾岸線の新しいルート	①②渋滞がおこると、にげ道が14号線方面で、みんないっしょで、さらに渋滞がひどくなるから。			・高速道路のみで、一般道路はナシにする。・高速道路の出入口をすくなくする。
4791					稲毛～蘇我だけでも先に作ってしまいましょう！穴川～貝塚の現状から、成田～房総方面に出かけられない状態です。
4792		日常的に現道を利用しているため、渋滞が緩和されるととても嬉しいです		景観よりは自然環境への影響を懸念します	現道の拡張で渋滞が緩和されるなら、案2が経費も削減できて良いのではないかと思います
4793		渋滞の改善			
4794					道路近隣の土地の利用方法でにぎやかにしてほしい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4795		せっかく計画していただくのであれば、案1で高速道路を作っていただきたいなと感じます。今度地震の可能性などが極めて高いこともふまえると十分な強度があるなら1-1の方が良いのかと思いましたが…。悩ましいと感じます。			高速出口と一般道の繋がりを気にかけていただければ、出口すぐに信号や交差点などつまりやすい原因があると、出口渋滞がおきやすいと感じます。
4796		周辺道路の渋滞の改善を期待します		・将来のために必要なコストはかけるべき、と思います。 ・道路を作る事で生活環境や産業にメリットができる。	・高速道路新設の方がメリットが大きいと感じました。 ・1-1か1-2は将来の維持も考える必要がありそう。
4797		地震などによって影響を受けやすい場所だと思うので、基盤作りなどをしっかりして欲しい。千葉市内に勤めに出ていて、いつも大きい車が多くて怖いときもあるので改善してくれると嬉しい。		内湾は観光や漁業なども盛んで、これから子供をつれて遊びに出るのを楽しみにしているので、環境が変わらないといいと思う。	可能であれば立体は混雑が緩和されると思う
4798		地元住民は有料ではないこと。 通過する方は有料。		今の景色をそこなわないでほしい	高架はNG。 現状の道路に併設または地下がよいが、地震による損壊が心配。
4799		②まずはマナー教育では？スマホ見ながら運転している、住宅街でもものすごいスピードで走ってくる自動車、自転車がある等 ⑧生活道路にトラックなどが多く入ってくるようになったら安全面が心配		④道路ができることで生活道路の交通量が増えないか（うかい路として使われないか）心配安全面や生活環境に大きく影響するので ⑥自身の土地を買収されるなら道路なんていらない。近くに交通量の多い道路を造る場合も同じ	基本、新道路建設には「反対」です。交通事故の減少は、まず交通マナーの教育が先ではないでしょうか。仮に建設が決定した場合、案1の海側にして欲しい。案2の現道路の拡張は反対（生活への影響が大きい）。ルート案で示している範囲はが広すぎ。もう少し範囲を狭めて示して欲しい。
4800					・稲毛公園と合わせてみちの駅をつくってほしい ・堤防機能や雨水の貯流機能もほしい
4801				貴重な自然環境や景観への配慮はぜひお願いしたいです。	案1について、現状の国道からはなれたルートだと、幹線道路へ行こうとする車で結局渋滞するので（今も第2湾岸から14号や357号線に入ろうとする渋滞がひどいです）「横移動」についても配慮していただきさいです。 又、新設によって団地など子供が多い区域の交通量が増えるのもこわいです。
4802		・混む目的地の車線を多く ・目的地別に専門に走れる道路があると便利		標識、看板をわかりやすく。 ・色分けをするか、枠線を分けるか（二重線等）するとわかりやすい。	・目的地専門の道路があると便利、他の目的地の車が入りづらくすると走りやすい。
4803		案1の場合、インターチェンジから357や14号に出るための車が増え、そのルートの渋滞が増えるのが非常に好ましくない。		千葉市が稲毛海浜公園を整備して景観をよくしようとしている中、道路を高架で作ることはとても良くないことだと思う。また、自然環境の保全にも配慮すべきだと思う。	
4804		産業用道路と生活道路の分離			
4805					分岐の表示を分かりやすく（見やすく）して欲しい。
4806			海岸の景観		案2幕張の浜の景観をこわしてほしくないです
4807				進捗を早めてほしい	
4808					右折レーンを大きめに取って、無駄な待ち時間が発生しないようにしてほしい
4809				とにかく費用を極力少なくできる方法Routeが重要。また工事が長期にわたり、生活や現在***の交通への影響が長びくことを避けるのが望ましい	
4810	環境に配慮	三番瀬、谷津干潟の保全は必ず配慮していただきたい。地盤が弱いので地下にルートをもぐらせるのは、不安があります。高架の方が良いです。			
4811	災害対応		災害対応		工期の早い方を選ぶべき（防災対策のため）
4812		常にららぽーと付近が混雑しているので変化していってほしいです。			古家などをどうにかして道路をひろげる

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4813			安全性		地下を掘る構想はコスト・安全面にて不安あり。既存道路の拡張が現実的かと考える。
4814		週末の慢性的な渋滞の改善がされることを期待しています			
4815		船橋の14号はいつも渋滞しています。新しいルートがあったほうが良いと思います		自宅は谷津干潟近いので、なるべく、自然環境こわさないように、お願い致します。	トンネルよりには、橋の方が作りやすいかなぁと思いますが、渋滞改善できれば、助ります！
4816		渋滞は確かに課題だと思う一方、人口減少を考えると数十年かけてこの道路をつくる必要はあるのかなとも思います。 一方、以前東京に住んで、千葉に引越して来た身としては、想像以上に千葉は観光資源を有していて、魅力のある場所という驚きもありました。 渋滞はあれどその土地のインフラ、→インバウンド担うなら安全性は大事かと。 魅力を拡充することで興味のある人はちゃんと来てくれると思うので、（移住、レジャーどちらも）そちらにもしっかり資源をふり向けた方が良い気もします。 また、東京から千葉へくる人も多いと思うので都の意見も聞く必要はあると思います。			
4817		①→内陸道路の拡幅も進めてほしい			
4818		船橋市内は道が狭く、歩行者と車の距離がギリギリとなる場所がたくさんあります。事故防止の観点から古い道路の整備を進めていただきたいです。（成田街道周辺、渋滞が多く困っています）			子育て層としては、事故防止が重要なので、人と車が接触するリスクのない道路づくり（車歩分離）を大事にしてほしいと思います。
4819					千葉市周辺の（貝塚近辺）道路は必要と思われるが、習志野・船橋近辺は現状で良いかと思う。
4820					景観や用地取得を考えると地下が良いようにも思いますが、地下にすると土地のかんぼつ等その上に住む人に困ったことがないようにできればと思います。
4821		第一に渋滞が一番改善してほしい。空港アクセスについては湾岸地域でこれ以上の速達性は必要なく他地域でのアクセス向上を目指せばよいと思う。		景観はあまり重視していない。千葉に美しい場所は他にもあり補えると思う。三番瀬の生態系は国を支える重要な物があるわけではないので保護も必要ではあるが、交通の利便性をあげる方が重要であると考える。	第2の道路が必要だと考える。沿岸ぞいに道路を新設する案をきぼうします。地下化ではなく高架化の方が望ましい。沿岸地域は地盤が弱いので地下はあまり考えられない。
4822		早く整備できるルートを選定する必要があります。		自然環境を保護することも大切ですが、それ以上に渋滞の無い人間の生活がより良くなることが重要と考えます。用地取得が極力少く事業費が低いことが重要と考えます。	・周辺の自動車専用道路と一体となって効果を発揮できるようにして下さい。 ・京葉道路の混雑緩和のため、料金の引上げ（無料区間の廃止）や60km/h規制区間の80km/h化が必要と考えます。
4823		休日の際、渋滞がストレスなので解消してほしい		環境汚染は避けてほしい	う回ルートがいくつかあると助かります。特に横浜へのアクセス
4824					・急坂は渋滞の元になるので避けて欲しい ・いなげの浜付近の浜辺の景観は損なわない様に
4825		ルートを広くする方が新たに造るよりやりやすいかもしれないが車線が増えることによる（事故の）危険が考えられる。ルートが増える方の案に賛成ですが大雨などの災害に対する策をしっかりと考えていただきたい。地球環境の変化を思うと、地下の方が良いのかと思います。		今ある状況をなるべく変えずに（地上部）緑を減らさずに生態系を乱さない方向でお願いしたいです。いずれ自分にふりかかってきますので！	前頁にも記載しましたが車線変更が複雑にならない様な行く先がわかりやすい道路。また、一箇所でまちがえたとしても（進路）リカバリーできる様な工夫をしてほしい。
4826		道路（車道）を舗装良くしてほしい。			
4827					合流地点や高速と県道の区別が分かりやすいと良いなと思います。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4828					案1 ・高架、地下を組み合わせて地域の状況に合わせて複数のプランを検討してほしい。 ・災害時の対策は必須（地震、水害）
4829		357渋滞回避で船橋市街地まで車が来る場合もあるので、湾岸地域の車はそちらで（湾岸）流せるのが望ましい		⑥→時間がかかると条件が変わってしまう（ex成田街道拡張）	案1が根本的解決に近いだろうが、実現性を考えるなら案2（コスト面含め）。但し、応急処置にしかすぎず、長期的にこの地域を活用するなら案1でがんばってほしい。
4830				現状でかなりの騒音があります。これ以上はムリ。	道路を作らない場合も案に含めて欲しい
4831		朝の通勤時間帯の渋滞が少しでも減ると嬉しい			トイレ休憩だけができるPAが増えると嬉しい
4832					混雑しているエリアに限定して拡張してはどうか（幕張～稲毛付近の海側道路は平日・休日とも混雑は見られない）不要な工事によって環境が悪化し、生態系へ影響が出てくると思うが、そのあたりをどのように評価している計画なのかと思う。357ルートの混雑地域のみ拡張していく案でご検討いただきたいと思います。
4833		人口増のトレンドに対して道路の供給が追いついてないように感じる		需要が間違いなく増えていると思うので、お金をかけてでも継続（読めない）的な投資をすべきタイミングかなと感じる	こんでるときに選択肢があることも大事だが、利用者としては選択肢が必要なくなるくらいに広い道路があるとわかりやすい
4834		357及び14号の渋帯の改善が望まれる			谷津干潟の事（読めない）を守って欲しい
4835		道幅がせまく車も渋滞しやすく歩きや自転車も危なく感じることが多いです。また右せつ車両のために後がつまってしまい中々進まず渋滞ができてるように思います。		三番瀬は今後も大切にしてほしい	他のICと同じ道沿いにICを作るとけっきょく渋滞はかんわされないのでは…と思います。
4836					既存道路との合流部分における渋滞発生を低減させられるような対策を講じる必要があると思います
4837		・高速道路というより一般道での貨物車両と一般車両を分けることで357の渋滞を減らすことはできないのか。 ・道はばがせまいことで自転車と自動車で事故が増えてる気がするのでそこも改善できるのではないか。 ・道はばを広げることで救急車輌もスムーズに動くことができるのでは ・災害時におけるひなん場所は学校や商業しせつだけではなくもっと活用できる場所がないか検討してもいいと思う。		*モリシアの件や旧ヨーカドーにおいて閉店してもずっと空いたままの空間がもったいないもっと有効活用するべきだと思う	
4838		もし、蘇我IC←→湾岸市川で道路を新設する場合、中間に357号とつなげるICを1ヶ所もうけてほしい。 例）湾岸千葉ICと直けつなど ※その方が利べん性がある。渋滞かんわになる。			
4839		案1-1が良いように思うが、コスト面が心配ではある			
4840					これから数十年後には交通量が減り、自動運転も充実すると今抱えている渋滞などを元に考えるのはまちがっている。道路が出来上がる時期以降の世の中の状態を考えて選択しを考えるべきでアプローチ自体がまちがっている。
4841		・渋滞の改善を最優先に ・新しい道路建設により景観も良くなることを期待します。			
4842					案1-1希望
4843	充分な車線	出入口の一般道で混まないようにしてほしい			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4844		船橋市の渋滞緩和を実現してほしいです。			
4845		外環自動車道建設の際費用も時間もかかっていたと思うので、抑えられる方法での建設がのぞましいです。357の渋帯解消を、是非実現してほしいと思っています。			
4846					保育園などと隣接する際の騒音、大気汚染対策、防音壁の色などへの配慮
4847	工事費用と回収	生活への一般車輌と、物流産業へのトラックの住み分けを今よりも強化した方が良くて、名古屋の豊田自動車の取組による環状道路（恵那からセントレア、三重方面の横のアクセス）みたいなものが良いと思います。結局は産業が発展しないことに生活は豊かにならないので豊田がやった様な、物流に対して優しい道路を作って、一般車はあまり走らない様なルートを作った方が良いかと思いました。歳入のことを考えると工期が短いのは①の赤ルートですね。名古屋の地下鉄の借金の失敗の様にならぬように、選択した方が良いです。	事業者が使いやすい道路	①←ラムサール条約があるので。 ⑥←一番大事 ⑦←一番大事 ⑧愛知の豊田が主体で作った環状道路を見習うべし	井舎の上を通るようにしても良いです。この高速はまさにそうなっています。 トヨタだけあると思いました。 車メーカーが深夜にテスト走行もしています。その位、道路としても使いやすいです
4848				幕張や検見川の浜の景観への影響	
4849		距離は短く費用も大きくは変わらないので、効果・環境面でメリットの大きい方法を選べば良いと思う		・環境 ・渋滞軽減効果 ・景観	主要高速との接続
4850		商業施設（ららぽーと等）の行きかう人々の渋滞も改善してほしいと思う			
4851		その他幕張IC←→市原内は別のルートの開通によりかなり渋滞は無くなっていると思う。 私は国道14号で蘇我IC迄行きそこから高速を使っている。 新しい高速を作り便利になるのは良いがはたして多額のお金を使うのは？ むしろ、国道14号で***の場所を***り、それを利用すれば良のでは。 むしろ、東京方面への道路（ルートのを増やした方が良いのでは？			
4852	近隣住宅のそう音				
4853		船橋のららぽーとエリアの混雑はひどい。 津田沼エリアに住んでいるが土日祝日は自動車に乗らず自転車移動になっている。		湾岸エリアだけでなく千葉県全域で車の流れを考えてもらいたい。	高速だけでなく狭い千葉県内の国道の整備（296はひどい）
4854					事業費と時間はほかよりかかるが、地下構造を主体とした新設案が望ましい景観もそこなわれないため
4855		地下構造に関するメリットが見出せない。幕張等でのイベント開催時の渋滞緩和は期待できると思う。		我々の税金からも多額の費用が事業費に費やされると思うのでしっかり採算は取れるのか、また何年でプラスになるかなど、費用面でもっと具体案を出してほしい。	イベントが開催される施設の近くにインターチェンジを設置しない。
4856		成田←→羽田への直通道路がほしい 船橋←→鎌ヶ谷の南北に移動する道路 船取、木下街道の中間に一本ほしい。		安いほう良いが、ある程度の機能が必要なのである程度はやむおえなし	国道道路の横断歩道の間が長い為、多めに確保してもらいたい。 街路樹を植えたいが、枯葉の処理もあるので、植木する木を選定してもらいたい。
4857		反対であるがどうしてもというのであれば2案			
4858		今の道路はわかりにくいので、皆が安全に通行できるようにお願いしたい。			防災への対処はどうか宜しくお願いします。
4859					案1-2
4860					案1の2が良いと思う。
4861		陸と海の間のR14をこえるのが渋滞でいちじるしく時間がかかる	早期完成		京葉道路、湾岸道路R14、R357を２階建てにして用地を取得せず交通量を倍に
4862		少しでも自然を残せる様に			少しでも自然を残してもらいたい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4863					災害が起きた時にも強い道路。（地下に道路を通したときの避難経路も含め）
4864				もちろん事業費はおさえるべきだが、渋滞による利便性の低下、安全性の低下を考えると、きちんと投資して解消につとめるべきと考える	車線の増加、立体化、歩行者の青信号時間をもう少し短くするなど車両を優先して流してみては？
4865		若松の渋滞緩和、357と14号の合流地点の渋滞緩和		景観は特に問題ないと思う。	アップダウンを少なくし、自然渋滞を発生させない
4866		50年弱住んでいるが道路が脆い。何一つ改善していない。 2車線道路を増やしてほしい。右折レーンを増やしてほしい。			
4867		湾岸地域の渋滞により14号や成田街道など船橋市全体が渋滞していて家から出ることができない。 救急・災害時にも生命にかかわる問題なので早急に事業を進めてほしい。		時間をかけずに道路を増やしてほしい。	信号が少なく、渋滞しない道路を造ってほしい。
4868				自然環境は大切にしてほしい。	
4869		ららぽーと周辺と、若松の渋滞を改善するようにしてほしい。 周囲の生活道路もこんでいるので、357に入るルートも増やして生活道路を安全にとおれるようにしてほしい。		用地取得が大変だと思うので新設は現実的でないと思う	分かりやすい標しきをたくさん作ってほしい。 いつも357を下りるのか迷うため
4870					花輪-幕張のじゅうたい、船橋のワンガン付近のじゅうたいが気になります。 車がどこへ向かっていることが多いか調べてルートを決めた方が良いと思います。
4871		右・左折車が多く交差点がいつもつまっている 曲がったところの道路がせまく全く進まない			バイパスにしてほしい
4872					渋滞の原因となっている企業にも資金と土地を提供してもらう。
4873		湾岸地域の渋滞の改善のためには、14の車線増加等の改良が必要に思います。		新ルートは基本地上だが、三番瀬付近のみ地下にするのも有りだと思う。	まずは14の改良が先だと思う。 一般道路の方が地元利用を考えるといいかと思う。
4874					事業用の車輪を海沿いに走らせるルートを作る。
4875		災害などの緊急時に複数の自動車道があると便利だと思う。 また配送業の方々にとっても、渋滞が減れば効率もあがり、働き方もよくなると思う。		実現するまでの時間がかかりすぎると効果が減少するのではと思います。 眺望は利便性が上がれば、多少の我まんはしかたないと考える。また、自身も眺望については、仕方ないと思うこともありました。	高校生の子供と緊急時や老朽化などを考えると新しい路線で高架型がよいのではと話をしました。
4876		ぜひとも船橋市内の渋滞の緩和に整備を期待します。			
4877				産業の発展や、生活利便性の向上には一定の自然破壊を伴うものであるが、一定の範囲なら仕方ないと思う。 （昭和とは異なり）現在は、環境を破壊しない技術も進化しており、活用すればよい	
4878		渋滞がネックで出かける意欲が無くなることが多い。		元より工場など多い地帯だから	早く開通できるルート
4879					常に混雑している状態が早く改善されるよう、期待しています。
4880		14号線、357線はいつも渋滞しているのでとても改善してほしいです！（夕方が最悪です）			×14号線は信号多すぎ、道も狭く、右折レーンもない所が多い ×357号線は蘇我に向う道と市原に直接行ける道を早く作ってほしい

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4881		船橋市駿河台地区からはどちらに行くにも渋滞があり生活が不便です。 8号線、357周辺の生活道路とのアクセスが便利になることを強く願っています。 がんばって下さい！ありがとうございます。			
4882		高速道路が作られる事を強く要望します。			
4883					費用対効果も含め、早急にすすめられる案1-1ですすめて頂きたいです。
4884		渋滞していて、ぬけるまでにかなり時間がかかってしまうことが多いので、渋滞の改善に力を入れていただけると助かります。 事故による渋滞はとくに時間がかかるので、回避できる広い道があるとうれしいです。		安全と健康が一番大事です。	
4885					安全かつ快適に自転車が通れる自転車道もあると助かります。 車や鉄道を使わずともお出かけができますし、潮風をあびながらサイクリングができる名所になると思います。
4886		・項目①～⑧は、全て重要だと思います。 ・新ルートあるいは道路払張（R357、R16）は必要。 ・個人的には京葉工業地域（倉庫群、工場等）の車両と一般車両の区分けが必要。 ・R357・R16の混雑が工業地域への車両の出入が原因なので、何か一番の原因となっているのか、原因の選択と集中を行う。 ・私的な意見としては、全てを網羅するのではなく、物流経路主に設定すべきだと思う。 下手に作って、「宝のもちぐされ」だけはならないようにして欲しい。		選択と集中により、本当に大事なことを、その効果を考えてルートは考える。 但し、環境は次世代に継ぐものなので、現状をボトムとしてよりよくなるようにして欲しい。	
4887					複数案の中の1つ拡幅案が予算面で現実的かと考えるが現道より広くなり、３車線以上となると、通行する線のスピードが車線変更等の個人的な運転のしやすさの心配がある。 新道路の際、通行費用がどのくらいとられるのか気になる。
4888					年中渋滞しているので、うんざりする。道路を整備するなら、ぜひ自転車道も作っていただきたい。 車でしか行くことができない道路に、自転車の選択が増えると、車の交通費が減る。環境にも優しい。 千葉県を日本で1番自転車に優しい県にしてほしい。
4889					高架式が増えると良いと思う
4890		渋滞の改善ができれば利便性がさらに上がると思います。		高架式にしてもらえるといいなと思います	
4891					ルートが決定し工事が始まった時に渋滞にならないようにしてほしい。
4892					工事が始まった時になるべく渋滞にならないように考慮していただきたい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4893		私は千葉東金道路の大宮ICから毎朝高谷JCTを経て、野田流山方面に仕事にいっていますが京葉道路の上りが交通渋滞とか事故渋滞で大変困っています。新湾岸道路が出来ると京葉道路の渋滞も緩和されると思います。 渋滞により緊急搬送や物流にも影響します。 新湾岸道が高架構造になれば避難場の確保にもなります。 車の通行規制は国際海上コンテナ（40フィート）が通行出来る道路にしてください。 京葉道路も千葉東金道路も車の長さ12M重量25トンまでとなっていますので、空港へのアクセスですが、地図の1の案だと成田空港には行く事が困難ですね。 生活道路へ流入は高速道路にした方が安全性が向上しますね。		生態系の環境は第一に考えるべきですね 騒音、大気質等は住環境から道路を離した方がよいと思います。又車の検査も関係してきますね。 レクリエーションや海辺の眺望については分かりません。 用地取得については道路の土地を公用地なるべく使用した方がよいと思います。 事業費については工事を、1期工事と様子を見ながら２期工事に分ける方が良いと思います。	ルートに関しては、成田空港に行くようにして、構造は高架構造にした方が良いと思います。新しい道路が策定して、工事着工、工期、など知りたいです。 成田方面に行くには、北千葉道路が計画中で出来てないし、圏央道が完成して、千葉東金道路を経て、成田ICに行く事が出来ますが大きな貨物自動車が通るのは問題があると思います。
4894					案1-1
4895		案1 案2では現行の調節がたいへんかと			
4896					大型のトラックが安全に通れる状況
4897					大型の安全通行をできるように。
4898					三番瀬を通す案で再考してほしい
4899	予算等	これから人口も減るしムダな道路になるのではないか。	今後の通行量	通行量に見合った予そく等できているのか。くどいが金も。	高架式になると思うのでトイレの設置要。
4900					眺望や用地取得などリスク・課題のあるエリアは案1-2、用地取得済のエリアは案1-1など組み合わせて早期実現して下さい
4901	自然環境	案1-2が期待できるように思います。 自然環境、救援の際に検討材料があると思うが、千葉県の強みの１つである観光地としての役割と空港・港に配慮できるとよいかと思う。 景観も守ってくれるとうれしいです。		産業に関わること、景観	
4902				谷津干潟の近くに住んでいるので、案2が良いと思うのですが、影響が出ないか心配です。	案2が良いと思います。既存の道路回りを有効活用した方が良いと考えます。ただしそのためには道路拡張や立ちのきが必要だったりと課題があるでしょうが・・・。 新たに道路をつくる（案1）よりは、事業費・維持費がおさえられる気が致します。
4903				安全で経済性	
4904		地震時に高速道路を止めることが多いのでは？ 工事期間中の渋滞を回避して欲しい。			地震時を考えると地下構造が安心できる。
4905	環境保全	渋滞の改善は必要だがそれ以上に環境（特に三番瀬などの海洋生物や水質にかかわる環境）をいかに保つかを第一に考えて欲しいです。		環境（自然）は一度こわせば、二度と元には戻らない事を踏まえて、なんでなくてもこわされて行く自然を必要以上に踏みにじる事なくすすめて欲しい	
4906					渋滞緩和の為にもぜひ行ってほしい。ルート、構造については案1-1が費用的にも工期的にも実現性が高いと考えます。案2については近隣等の調整や、緊急時における渋滞発生のリスクがあると思います。
4907					環境に配慮した道路にしてほしい。
4908		高速道路が出来流れが良くなる事は大切ですがそこに行く町の道の整備がもっとも大事な事ではないでしょうか。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4909		・船橋、千葉市地域の渋滞解消 ・湾岸地域の景観の重視			・現状の第2湾岸道路を広げて、大きい道にした方が良い。 ・又は、新規であれば、アクアラインみたく、海の上に道路をつくってほしい。 ～ゲートブリッチからつなげて、湾岸をはうように道をつなげてほしい。
4910		自宅周辺が、一生渋滞していて、日常生活に支障をきたしているので今すぐにでもどうにかして欲しい。5km移動に30分～45分見込まなきゃならないのは異常だと思っているが、物流倉庫、商業施設、集合と住宅だけはサクサク許可され建設が進むのはおかしいと思う。 道路を計画したらどうかなぁ…なんてのんびりされても困る。県庁所在地の千葉市に行こうなんて考えず、東京都内に行った方が早いといつも思っている、、、		谷津干潟の虫やニオイの話を聞くと環境がちゃんとしているのか不安、、、 散々あれこれ建てて（倉庫等）騒音や大気質などあったもんじゃない。	若松交差点～千葉みなと（ZOZOマリン等）のあの道を片側3車線路駐取りしまりにして、それ以降高架にするなど、ある道路を利用しながらすぐにどうにかして欲しいです。
4911				騒音には十分配慮してもらう必要はあるが、海沿いであればそこまで問題ないのでは。	
4912		評価の各項目は、要望としては「やりたい」が普通の考えだと思う。 俄然コストが発生するわけで、それが税金なんだと思う。 だとすると、どれにどのくらいのコストがかかりますけど、必要かと思いますか？と答わない限り意見のない質問にならないでしょうか？		前のページと同じ。 やりたい、必要か？と問われれば普通「○」です。	将来発生するコスト（イジ費）を考えて総合的に判断して欲しい。少子化で子孫も少なく税収も減るのは今後さけることはできない。とすると、未来の子供のことも考えて欲しい。交通も少子化を考えると今後は交通量もへるのでは？
4913		作る必要がない。 どうしてもであれば2案を指示する。			
4914					道路が利用しやすくなると商業施設が増えると思うのでまた混むと思う。
4915					357号線は常に渋滞がすごいので改善は必要である。 災害時や緊急時は特にそう思う。
4916		357号は物流トラックが多く非常に混雑します。 生活していてとても不便な為道路を増やしてほしいです。			海の上に道をつくれないか その方がはやく作れるのでは・・・ 湾岸線みたいに・・・
4917				案1-2地下案が良さげ	
4918	安価な通行料	生活道路に大型トラックが入ってこないようにしてほしい。 ※自転車が安全に路肩を走れない これから老朽化した道路の陥没が増えることを想定すると		景観は新しく作る道路が魅力ある景観を作れば良いと思う ただ、自然環境は壊すと復活に時間を要すので守ってほしい	もしかしたらトラック用の道路を作るだけでも渋滞カンワするかも？
4919					道路幅を広げる 道の整備（ジャリを減らす）
4920		・環境保全 ・14号線が慢性的に渋滞していること		地下構造にして、陸上部を有効に活用すれば予算が上がっても構わないと考える	大型ショッピングモール等と誘致しても良い
4921		渋滞がなくなるのはありがたい がんばって下さい		渋滞よりはマシ	広げるよりは別ルート
4922					案2が良いと思いました。慢性的な渋滞がヒドイエリアなので…
4923		Bルートを希望です。			実際どの程度道路（渋滞）するか分かりませんが現状千葉方面に向うにあたり、渋滞が多く、抜け道が少ないので中々利用していない状たいです。 千葉方面に向かう時は遠回りのルートで向うので早目の対策を願っています。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4924		慢性的な渋滞により、自家用車を手放した。 なるべく早期の渋滞改善をお願いしたい。 案1の海上+局所的な案2の併用が必要と考えます。			
4925		慢性的に渋滞する幹線道路の改善を求めたいです。			地上の用地買収は時間がかかるため、地下道路を中心に建設するべきと思います。
4926					案1-1、を希望。 案2は、土地取得に時間がかかる。 案1-2は、事業費が多くかかる。 案1-1も、増外等に、必要な経費も、言う必要はあると思う。数十年後の整備費等。
4927		沿岸部に大型トラックの専用道路など一般生活とは別の道路を建設。 14号を一部地下化して渋滞の緩和。 自動運転専用道路を全国で広めて導入。 湾岸地帯に造るのならば災害を念になるべく人間を立ち入らせない道路作り。		道路は市民のライフラインだからお金をかけても構わない。 湾岸エリアは千葉の入り口だから道路環境を良くすべき。 工業地帯、東京湾の為（埋め立て）もともと自然環境を気にし過ぎなくて良い。 最悪JR京葉線の用地を借りて運用してみる？	湾岸エリア以外にも船取線や木下街道など、船橋～鎌ヶ谷、柏方面の道路事情が悪過ぎる。 船橋中央部当たりに広い道路をつくって欲しい。 半島のた為人口が狭くなるのはしょうがない、都内、埼玉から（茨城）からの千葉県への流入を増やせるよう、湾岸エリア以外も整備してほしい。
4928				→こわすとなかなか元に戻せないので専門家の意見もしっかり聞いて欲しい。	構造-海沿いなのでメンテナンスに費用がかからない、又修理しやすいもの。地下は好まない。 利便性が高まるのは助かります。
4929	渋滞にともなう経済のコスト高	千葉の県道・国道・市道全てにわたり、ぜいじゃく、ひどすぎる。 特に今の新湾岸道路はすでに作りおえていてもおかしくない道路。 ⑧への生活道路流入がひどすぎる。（成田街道） 三番瀬をとるのか、経済をとるのか、極ろんすぎるぎろんがひどい。		自然をとるがゆえ、三番瀬をとるがゆえ、他がぎせいになっている。情けない。 環境に配りょしつつ、高速を作れば良いだけ。	
4930				稲毛海岸近くに実家があり、景観が大きく変わるのは反対	
4931					海岸線を通るルートは、地上（内陸部）よりも良いと説明を受けた。 事実、その様に思う。付け加えるなら全区間地下にすれば若干工期も短くなるのではないか。
4932	湾岸道へのアクセスのよさ				風や津波に強い、道路ネットワークを作って下さい。
4933					湾岸ルートまでの陸からのルートを増やす。
4934					用地取得は現実的でないと考えます。
4935		鎌ヶ谷から湾岸に出るまで1時間以上かかります。 船橋市域の渋滞が要因と考えられますので、早く新湾岸道路が完成するルートを選んで下さい。（用地取得が高く、事業費が低い		子や孫のために渋滞を残したくありません。 日本が世界のまん中にいるためにも渋滞が無くなり、経済成長できるよう新湾岸道路を案1-1で早期に完成することを望みます。	自動車専用道路のネットワーク化が重要です。 成田空港へのアクセスの観点から、北千葉道路も早く整備して下さい。
4936		・物流（トラック等）と一般車のすみ分けをして渋滞を解消して欲しい。 ・トラックによる物流も重要なので「産業道路」を整備し一般車が渋滞に巻きこまれないようにして欲しい ・その「産業道路」に合流するのに渋滞が発生しないようにして欲しい			案1道路新設の高架が望ましい
4937					357号線の渋滞緩和を最優先に考えてほしい。 高速はアクアラインの３車線化である程度は改善がみこめるので

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4938		湾岸道路や京葉道路はまん性的に渋滞しているので、京葉間の高規格道路がもう1本必要だと思う。 北千葉道路とともに計画を進めてほしい。			道路新設にする場合は外環のように側道があると利用しやすいと思う。
4939					R357から分かれる道の信号の短かさが気になります。 特に船橋駅方面への混雑がひどいです。
4940					・地震発生時、湾岸エリアでは多くの土地で液状化現象が発生していましたが。 ・地震発生時の安全性等について。 ・高架で進める場合、歩道を並設し、映える場所等設置する等
4941		渋滞が減ることで、無理な車線移動も減ったりストレスが減り、事故なども減ると思う。 無理のない範囲で通りやすい道路を作ってもらえると良いと思う。		地下構造の方が景観、騒音には良いと思う。 一方干潟や海などもあるので環境面心配。	
4942					安全対策をしっかりしてほしい（災害など）
4943					地震、つなみなどの災害に対するそなえをわかりやすくしめしてほしい。
4944		PMの渋滞がかなり多いため対策して欲しい			出口ICの改善対策
4945		休日になると渋滞が多いので改善して欲しい			
4946		午後・夕方時間帯の渋滞解消を希望。			渋滞道路との経路やアクセス性の考慮。
4947		地域（市内）住民が渋滞にまきこまれる。時間的損失が大きい。		コストをかけてでも早急に対策すべき。 長年、話が進んでいない	地下構造で通過のみの車両を通す
4948		船橋市は道路の幅が狭く、自転車が安心して車道を走ることができないので、自転車が走りやすいようにしてほしい。			
4949		・全体的な交通量が多いので新たなルートが必要。		便利になることは大切だが、事業費に見合ったものにしてほしい。	既存の増設でなく、新規ルートでの建設を希望します。
4950		船橋市、千葉県内は慢性的な渋滞が多いと思う。		三番瀬や谷津干潟等の課題に配慮して、アクアトンネルのように、海底トンネル式が良いと思います。	アクアトンネルの用な海底トンネルが良い。
4951		避難場所を想定する必要はないと思う。 危険物積載量は渋滞のルートで良いのでは。		案2の事業費は低く見積もっているよに思う。用地取得だけで事業費以上必要と思う。	
4952		新しい道路が出来て、交通渋滞の改善につなげて欲しいと思いますが、 運転しやすい(わかりやすい)道路にして、安全で事故がないようにしていただきたい。 ①②③④が重要だと考えます。			
4953		海沿いなので地盤が悪そうなので、高速道路を作った場合、災害の時すぐに逃げられる様な対策が必要だと思いました。一般道路の使用が普段は多いので、一般道路の新設が良いかなと思いましたが、今ある道を工事するのは大変なので、高速道路の方が良いと思います。		工事中に起こる渋滞や騒音を考えると、高速道路の方がいいと思います。	千葉は道が細くて歩道が狭いので、一般道の際には自転車、歩道をちゃんと広く取って欲しいです。
4954		もし拡幅工事で対応できるのなら、その方が望ましいと思います。海沿いのルートをとる事の利点が今ひとつわかりません。		自然環境への配慮をお願いしたいです。谷津干潟のような場所を壊さずに道路建設していただきたいと強く思います。	
4955		習志野市にインターが欲しい。			案1-1
4956					道路新設案の案1-2は浸水の可能性などを考えると、案1-1のほうが良いのではないかと思う。
4957					出入口案内表示に力を入れていただきたいです。
4958	有料道路不要	R357の片側3～4車線化を希望します。赤いルートを一般道としてR357にバイパスとして開発費通行料は無料にして欲しい。		とにかく税金を無駄遣いしないで、いい道路を作って欲しい。マリンスタジアム前の道路の東京方面への延長と、制限速度の80km化のみで充分だと思います。	とにかく費用をかからない方法でやって欲しい。
4959					自然環境を第一に考えていただきたい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4960				三番瀬や谷津干潟は、大変な時もあってやっと守られていると思う。いつまでも自然環境は守って欲しい。	
4961					歩道分離にすれば事故も少なくなるし、渋滞もしなくなり物流もスムーズになるので案1を希望します。
4962		渋滞については新しい道路が出来れば京葉道路の渋滞も緩和されると思います。新しい道が出来れば、交通事故も減少しますね。救急搬送も速達性が向上すると思います。物資輸送については、重い車や長い車が通行できるような道路が良いと思います。災害時の避難場所にするには、やはり高架構造の道路がよいと思います。産業拠点については、工場や倉庫の近くに道を通したほうが良いと思います。空港へのアクセス性については成田方面にも行く道路にもした方がいいと思います。		生態系の心配は重要な事だと思います。景観についてはわかりません。騒音・大気質についてはなるべく住環境から道路を離して作るべきだと思います。海辺のレクリエーションの事はわかりません。用地取得については、なるべく高架構造の高速道路のほうがよろしいかと思います。	ルート帯は成田方面に行く道路も考えた方が良いと思います。構造は高架構造にした方がよいと思います。また、インターチェンジが少し多いと思います。
4963		成田空港⇔都心のアクセス向上は必須。インバウンドで京成から混雑してしんどい。湾岸地域を観光開発するキャパシティはないのでは。都心⇔成田、千葉の通過需要と地元の利用の棲み分けが重要だと思う。		幕張-稲浜に橋を通すのは地元の人は絶対に納得しない。14号はたしかに混むけど、切望するとまでは地域の人は考えていないのでは。そういう意味では、騒音・景観破綻などがリスクとなってまで必要とは考えにくいのかも。千葉で用地買収がうまくいくわけがない（成田の件とか）	既存の14号の上or下に通す。いっそのこと千葉→台場-羽田あたりまでトンネル通して遠近分離を図る。
4964		道路を作って下さい。		自然を守って欲しいです。	ICが必要です。
4965				その地区ではゴネる人が多くいると思うので、うまく運ぶといいなと思う。多額になったとしても安全に配慮して欲しい。	
4966		357号、14号の渋滞は何とかして欲しいと前から思っていました。特にこれからは災害時の混乱をさける為に今から早めに対応して頂きたいと思います。			
4967		道路工事の終了時間を確実に守る。		地道に用地取得を行う	規制のテーパー部を200～300mにする
4968		谷津干潟は散歩スポット＆三番瀬同様、生物多様な場所なので出来れば影響がないようにして欲しい。習志野のアイデンティティ的にも。子育て世代ですが、イオン、ららぽーとの渋滞がひどく、生活範囲が特に土日はかぎられてしまうので解消して欲しい。		たまに香澄や津田沼に深夜暴走族のような人達が走っており、走りやすい道路になると千葉の暴走族が集合しないか心配。特に南部はひどいので北上してこないか心配。	
4969		土日祝の幕張イオン、コストコ、船橋ららぽーとと周辺ICは極力近づかないようにしています。東関道は意外なほど渋滞せず、成田方面は気にならないのですが、羽田へバス利用すると定時性がやはり気になります。357号、14号の間に住んでいますがそこまで気になりません。		①地域の特色としてしっかり守るべきだと思う。 ③海浜幕張エリアへ景観はなかなかよいと思うので、可能ならば守って欲しい。 ④少し関連性が低いかもしれないが、暴走族が出るようになるとも思え、取り締まりを強化することを検討して欲しいと思う。 ⑥⑦実用性、タイムラインは気になる。既存の交通量を減らすような方向性での施策があるのかは気になる。	
4970					幹線道路の整備
4971		習志野市民にとっては、東西のラインより南北のラインの改善の方が優先度が高い。後者を改善することは、前者の改善にも資するはずで、資金的にも安く、時間的にも速くできることと思います。	既存の公共インフラの保全・整備	既存の公共インフラが劣化していく中で、新たなものに多大な税金を投じることは慎重になるべきだ。人口減や税収減も考えなくてはならず、高度成長時代の考え・発想とは異なる視点や発想でいどむ必要があると考えます。	案2の方が京葉道路との距離が近く、両者の南北のアクセスを良くすることで相乗効果が高まると考えます。
4972		千葉市周辺の渋滞により、千葉市以南へのアクセスがおっくうに思う。			案1で良いと思うが、なるべく既存設備を使う工夫が必要と思う。
4973		金額の事を考えなければ道路新設案に賛成。慢性的な渋滞は正直うんざりする事があります。			

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4974					実家に帰る時
4975					案1-1がよいのかと思います
4976					高架の道となると冬場の凍結なども気になります。景観が良くなることによる、よそ見運転、動画撮影なども心配です
4977				自然は守るべき	14号の渋滞を減らして欲しい
4978				なるべく景観を壊さないよう、できればお安くできると良いと思う。人口減に向け車も減ると思われるので、みあうものを作って欲しいです。	
4979		災害時、液状化により通行不能にならない様な行動にしていただければと思います。			
4980					大型車両と普通車が分かれていたら、安心して運転できるのにな～
4981				将来的に大きな影響のある計画と思うので、事業費はケチらずしっかりかけるべきところだと思います。案1-2の地下構造主体がよいと思います。特に幕張の浜から稲毛の浜は市民の憩いの場となっています。地下構造がよいと思う。	案1-2の地下構造主体でお願いします。
4982					早急な計画、完成を期待します。
4983	信号の設置				信号を無駄に設置せず、歩行者優先とするところや新しい道路の形があればそれを採用するなど
4984				周辺住民への騒音が少なくなるようにして欲しい。	
4985		357号道路、特に若松あたりがいつも混んでいるので、困る事が多いです。是非改善して欲しい。		三番瀬の自然は是非、壊さないで欲しい。	もし有料道路にするのならば、逆走できない様な道路にして欲しいです。これから高齢者の方の運転が増えると思うので。
4986	海上路が良い	①R357、R14大変渋滞が慢性的なので。 ⑤海側なので少々不安。 ⑧とにかくR357、R14に集中している。 ⑨GPSナビがつながる、外環トンネルはつながらない。			
4987		渋滞の緩和が一番。常に渋滞している感があるので、新しいルートの確保は必要と思う。		⑥時間がかかると思う。	一番良いと思うのは高架道路と思う。騒音問題や眺望の問題
4988					高速道路（京葉・湾岸）下り使用時、宮野木JCT前後から千葉東JCTの渋滞がひどい。混雑を考慮すると蘇我IC辺りへの合流は高速道路の渋滞を悪化されると思うので、蘇我合流は無い方が良いと考える。
4989		緊急時に対応できるルートの確保が必要と考えます。湾岸地域には、地震や津波発生時に避難できる場所があると安心です。		案1-1が東京の湾岸地域と同様なので景観も良いと思う。案1-2は事業費が高くなり、工事期間も長くなると思われます。その結果、税金などが高くなりそうで心配です。	緊急時を想定し、新しい道路に病院や消防署がすぐつながると良いと思います。
4990	幹線の副線化	船橋、幕張の国道14号357号、地域の渋滞の解消を。		環境は今の車はクリーン	道路の副線化と早期の地域渋滞の解消を。
4991		市川・船橋・習志野での移動時の渋滞がなくスムーズな運転を希望します。		早期に着工を期待します。	海岸側のルートを希望します。
4992					利便性が高く、災害時安全性が高い案を選択して欲しい。
4993					地下構造を主体としたほうが迂回路としての役割も期待でき、景観への影響も少ないと思うのでよいと思う。
4994	出島の構築	出島の構築について、幕張浜から稲毛浜の沖合に出島を構築する案を検討されたい。		全てが重要。中でも、自然環境の保全と生活環境の確保が特に重要。そのうえで、経済効率性を追求されたい。	幕張浜～稲毛浜間は地下構造案にして、その沖合に出島を設けてほしい。今の出島には、国際客船が停泊できる港を設置するとともに医療施設や海外留学生対応の寮施設の設置等を併用して検討されたい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
4995					慢性的な渋滞の改善につながる事を期待します。新ルートは眺望や景観の観点から新ルートで高架の案が良いと思います。
4996				①②については、すでに影響の少ないルート選定をしているように思います。千葉市の人工の浜もできてから50年ですし、うまいことどうにかできたら良いかと。	現在、JR京葉線は強風で止まったりするので、天候・災害に強いルート、構造にしていただきたいです。
4997		渋滞緩和の為、是非新ルートを着工していただきたい。			現在検討されているルートが一番望ましいと思います。既存のルートがあるのでやはり湾岸のヘリを走らすのが一番良いと思います。
4998				環境に関する配慮はもちろんだが、干潟近ぼうという土地にこのような建設ができるか興味がある。	
4999					最も事業がスピーディに行える高架構造でのバイパス案で進めて欲しい。
5000					車の為に作るのであれば車優先に考えてもらってよいと思います。
5001					案1-1を希望します。新湾岸道路に併設する自転車道があると良いと思います。これだけ長い道路なので、休憩施設（SAPA・道の駅）を整備していただきたい。
5002					極力、早く新湾岸道路ができて欲しいので、用地取得に時間を要しない地下構造がよいと思います。
5003		国道16号より海側の渋滞がひどく、船橋・習志野・市川の渋滞の解消を至急の行政対策の様に思う。16号より外側の市町村との渋滞と大きく違いひどいので解消を望む。渋滞が解消される事により市内の経済効果も大きくなると思う。			
5004				案1-1、三番瀬と谷津干潟を行き来している鳥への影響があると思うので。また、景観がそこなわれるので反対します。	
5005				今の景観を残してほしいです。	
5006		案1-1、海岸の景観を損なわないように船橋⇔稲毛間は既存の4車線道路上に高架を作ればよいと思います。			
5007					案1-2、案2
5008		50年後の使い方、補修を考慮の上、ルート、規格を設定願います。			既存道路との連絡を優先願います
5009				工事費は妥当な金額を希望します。これから先、私には想像できなくよくわかりません。	浦安市の位置が十分にわかりません。星マークは何ですか？（地図に記入されています）市役所、ディズニーランドもわかるように書いてあるのがよいです。
5010					早期整備が可能となる構造及びルートの選定
5011		慢性的な渋滞は、いざという時にもリスク。次世代のモビリティも視野に入れ、検討をお願いします。		自然環境も大事だが、人間の利便性の方が重要	
5012		現在日中に浦安～木更津間を移動する際はアクアライン経由の方が早い状況が変わる事を期待しています。			
5013		早急な着手を希望します。			案1を希望します
5014		朝夕の渋滞がひどい。穴川IC～京葉市川ICをよく使うが、渋滞を見込んで行動しなくてはいけないので、改善されたら嬉しい。		できるだけ早くつくってくれたらどんなことでもやるべきです。	案1の橋と地下のミックスとか？
5015	若松の渋滞解消	357の渋滞解消を必ず実現して欲しい。		景観をよくすると、他県から新しい道路を使う人が増えて、千葉県を訪れる人が増えると思う。千葉県の良い所がわかるレインボーブリッジとか名所になる道路に出来ると良い。	高架の方が実現しやすいと思うし、現状の道路との接続にも良いと思う。
5016					主要の信号の所は陸橋で出来るだけ海沿いのルートで早急に実現させて下さい。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5017		現道拡幅案のルートよりも道路新設案のルートが望ましいと思います。案1-1もしくは案1-2を新設することによって案2（現道）の交通量は減少すると思います。現道拡幅の場合、用地取得等問題があると考えます。		案1-1よりも案1-2の方が予算が多くなると説明して頂きましたが、納税者としてあるいは費用対効果として国としても県市としても重要な道路なので事業費が約2兆円かかってもよいと思います。	
5018		三番瀬を横切るルートも教えて欲しい			歩行者や自転車の動線が多く、道を渡れるようにして欲しい。
5019					三番瀬を利用して欲しい。一般道にして欲しい。
5020					浦安市への影響が一番気になります。以前の第二湾岸道路の予定地はどのようになるのでしょうか。
5021				現行の防音壁を完全透明化して海とディズニー周辺の景観を改善しましょう。	高架下の商店、エンタメ、教育、創造、スマート農業などへの活用促進をお願い申し上げます。高架の災害、インフラ強じん化工事と合わせて。物流トラック専用道路を別途、高架（高速道路用）にトンネル、高架の上に追加の高架、もしくは道路を広げて用ける方法をご提案させていただきました。
5022	費用対効果				地下構造を主体とした場合、防災等含めて有効利用を検討して欲しい。
5023		伊勢湾岸道や、広島都市高速のように全体を高い高架橋で建設をした方（千葉湾をつり橋で）がよいと感じます。東側の接続部を館山道とするのはどうなのか。県内の湾岸線は東関道方面（成田空港）に行く車が多く、蘇我ICではなく千葉東JCTと接続させた方が効果的と感じます。		環境保全、地震、高潮対策、風対策などを万全に行って欲しいです。トラックなどの物流と、バス・自家用車などの人が乗る車とはそれぞれで分けることができると安全性や利便性が増すのでは？と感じます。	千葉湾（千葉航路）を渡る部分をつり橋にして、ベイブリッジやレインボーブリッジのような新たな観光資源として活用するというのも面白いと思います。
5024					道路新設案の1-1を支持します。高谷から浦安方面のルート開設は、湾岸道路（現在の低速一般道路部分）を2階建ての高架はどうでしょうか？
5025		渋滞がひどく毎日大変な思いをしているので、是非改善して欲しいと思います。		必要な時間をなるべく早くして欲しいです。	
5026					信号のタイミングを良くして欲しい。アップダウンを少なめに。
5027		現在の湾岸道路は常に混み合っており、以前にも計画されていた第二湾岸道路は必要だと思います。上に通すか、下に通すかで予算が違ってきますが、海との関係もあり難しいと思われますが、便利になると思います。		三番瀬は貴重ですので、必ず残して欲しいですね。	上のルートを通して欲しいです。橋を通す。
5028					案1（赤線）地下道の場合は埋め立て地なのか？思いっきり沖になるか。案2（青線）であれば立体はマスト。案1と2共通して湾岸エリアを通さずに交通量を減らすよう別ルートを作る。例えばバイパスにして信号の数を減らす。立体にする。
5029					高架があると周辺の住居環境（日当たり、治安）に影響するので気を付けていただきたい。長期計画で地上げできたところから道路拡幅していくのも悪くないと思います。
5030				鳥が増えすぎて経済が悪化している。鳥を駆除して欲しい。環境改善を求む。	新しく赤い道を作ったほうがよい。
5031		外房から浦安、東京方面に向かう時、高速だと穴川や宮野木の付近がいつもネックになる。千葉市街を避けてアクセスできる道路や増える交通量に対応できる道があると良いと思った。			案1-1がよいのかと思った。357と別ルートの方がよいと。選択肢が増える。
5032				自然はできるだけ残す形が良いと思います。お金が沢山かかるのが心配。	地下に作るのが良いのだろうけれど、地上に作るよりお金がかかりそう。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5033		案1-1が1兆円程度の建設工事費で作れるのであれば、利便性含めメリットがあるように感じる。渋滞によるドライバーの労働時間の解消。物流の改善による経済効果等のインフラ強化は必要と感じる。			
5034					赤ルートが良いと思うが、事業費が高いのが気になる点です。70歳以上なので、どちらのルートが出来ても利用することはないと思うが。
5035		非常時のルートが増えると人々は迷う。いざというとき必ず行くべき道を作るべきだ。トラックの休憩所を作れば、時間調整の道路上の駐車が減り、通行がスムーズになる。空港も公共交通機関を使ってもらうべきだ。		自家用車と業務車両を分ける。プロドライバーを守ることは生活の必需。環境と利便性の両立はありえない。遊び目的の人々には公共交通機関を利用してもらう。	これから人口が減るのは事実なので、街も道路も広げず、費用が増えすぎない様コンパクトに点と点をつなぐ道路を維持して欲しい。
5036		現状の357号の信号間隔の適正化、時間・流量によりAI等で利用できないか？			
5037		救急車両の通行にも支障があることをよくみかけます。ひどい渋滞はなくして欲しいです。			
5038	用地買収	便利で安全になって欲しい		自然は失われると元に戻らない	地下を使う場合、水に気を付けて欲しい
5039					道路新設案に賛成ですが、費用の面で…。時間がかかっても実現して欲しいです。
5040		一部区間の混雑に不満を感じている為	経済的効果		以前、浦安から357で市川方面に向かう時、常時混雑していたが、改修工事により緩和されたがその様な対応で実施できれば費用対効果が良いと思われる。
5041		ららぽーとが大きくなるので、今まで以上に道路が混みそうなので、改善されるといいなと思います。			
5042					案1の方が良い。大型トラックが多く、運転していてこわい事もあるので地下などを主に使って欲しい。沿道のゴミもひどい。
5043		渋滞しても回り道の道路があれば良いと思います。高速道路の方が良いと思います。交通事故が減少するからです。また、救急搬送時の速達性が向上すると思います。物流については、国際海上コンテナが通る事の出来る道路がよいと思います。高速道路を高架構造とする事により、高架構造の上が避難場になると思います。また、高架構造にする事により、危険物積載車両の規制がなくなりますね。空港千葉港へのアクセス性ですが、浦安市民の方は東関東自動車道で成田方面又は羽田方面に行く事が出来ますね。高速にする事により生活道路へ流入する交通が減少すると思います。	経済問題	開発により生態系に影響を与える事はさけたいと思います。海辺の景観とかレクリエーションなどについては分かりません。騒音・大気質については車の検査や道路の作り方について考えた方がよいと思います。	ルート帯について、浦安市民又は館山自動車道方面の方でも税金とか経済的に高谷JCTから湾岸千葉ICまでは東関高速自動道を使用して湾岸千葉ICの所にJCTを作り、稲毛の浜あたりの振動にもJCTを作り館山道方面につないだ方がよいと思います。
5044		地下50m以下に作ったらどうか			
5045					道路周辺住民の意向に沿うような形で高架や地下の整備をお願いします。
5046				どちらも年数回行くが、10年前と比べてよくなっているのだろうか	
5047				道端に緑を増やして欲しい	
5048		千葉県内の道路は平日休日、昼夜問わず渋滞しているイメージです。一日も早く開通させていただき、ららぽーと付近の渋滞を改善してほしいです。			現道の真上や地下、沖合など用地取得がなるべく必要ない形で進めてほしいです。（早期開通のため）
5049					事業費がかかっても案1-2を採用すべきである
5050				湾岸道路添いに用地を求めることが可能ならば、現状を広げられたらよいと思う。海の上や海中に道路となると地震のことなどが心配	利用する人と住民との両方の意見をよく聞き取って納得のいく新しい道路ができるとよいと思う。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5051		上りも下りも常に渋滞しているところがあるのでそこを解消できるかどうかがルートを考える際に重要だと思います（花輪、市川、浦安あたり）		野鳥の楽園は守ってほしいです。以前市川の文化についての演劇をみた際にあそこができるまでの話を学びました。ぜひ守ってほしいです。	
5052					海沿いに新しく道路を建設してほしい。渋滞がないよう今の357との接続地点もあってほしい。
5053		非常に便利になり船橋ICがスムーズに開放されると思う			
5054	環境	自然環境を大切にできれば…			
5055		国道357、東関道などの渋滞を見れば新しい道路が必要だと思います。新しい道が出来れば京葉道路の渋滞も緩和されると思います。交通事故も減少すると思います。物流も迅速になるでしょう。高架構造の上を避難場所にする事もよい事ですね。又、産業も観光もアクセス性が向上するでしょう。生活道路への流入も少なくなると思います。		生態系に影響を与える事は避けるべきです。用地取得に関してはなるべく住宅地を避けた方がよいと思います。	ルート帯は成田空港に行くルートも考えた方がよいと思います。インターチェンジが少し多すぎます。
5056	防音等静しゅく性	現状及び近い将来を考えるとすぐにでも検討をし、案をまとめて作成し建て始めないとまにあわなくなる事が想定出来ます		自然環境については一度環境悪化が起こると修復に永い年月が掛かるので設計段階で充分配慮をお願いします。	
5057		千葉県の経済発展と渋滞改善。産業用の車を一般車の区分ができると安全になるため		地下には長い年月を考えた際、安全性に不安を感じます。生態、自然環境については知識に欠けるため本日はくわしい意見はもてませんでしたが、十分配慮すべきと思います。	成田空港へのアクセスと千葉県内の観光と産業の発展につなげていただきたい
5058				当該地域に海浜景観が存在しているのか疑問	地下案がよいが費用対効果といった点でどうか。今後、人口減少社会になる中でその点の検討が必要
5059	環境				案1-2として沈埋シールドではなく、普通のシールド工法で行ってほしい。海の環境を悪くしない。
5060					ルートにより業務用メインになると思われるルートと、日常生活に使うルートが分かれる可能性があるという話を伺い、なるほどと思いました。
5061					逆走車なくす対策をとって欲しい
5062					渋滞の緩和に有効だと思う（排気ガス問題も）
5063					和歌山や鳥取に旅行に行った際、トンネルが大変多く作られていました。海べりなのでトンネルは無理かと思いますが、どうなのでしょうか
5064		現段階では判断がつきにくい			人口減少が言われている現在、そして未来にせっかく生き残る自然や景観を壊してまで道路を拡張したり、新道路（一部の利用者の為の）を作る必要性を感じません。住みたいと思える街づくりに力とお金を注いで欲しいです。
5065					道路新設案（地下構造を主体）を希望します
5066					高谷JCTから先の検討もしてほしい。案１・案２をそれぞれ組み合わせて、B/Cを考慮して検討を進めてほしい
5067					市街地から、新しい道への渋滞が起こらないよう、そちらも新設をすすめていただきたい。
5068					357号線、14号線の１車線区間の渋滞が激しいので、今回の計画と思われます。何とか速やかに計画を実現して欲しい。海側ルートは幕張メッセでイベントがある時などの渋滞が起こりそうで心配。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5069					安全第１でお考えいただけましたらありがたいです
5070		イオン前を5mの歩道にしてほしい			
5071		現状の湾岸道路は事故がなければ問題なし？		海岸沿いを避けてください	ラムサール条約登録に影響がない様に、足桁の下に不法投棄ゴミを捨てられない構造を検討してください。
5072		357の渋滞が改善されてほしいです。災害が起こった時に選択肢がふえてほしい		景観よりも利便性重視	災害の時を考えて、高い位置に作ってほしい
5073		357号がいつも混んでいるの解消されるとうれしい			地下は水害等を考えるとやめた方がよいと思う
5074		・渋滞改善のために過度にケチらず新規で道路を作ってほしい ・蘇我～高谷まで片側３車線で将来の交通量増加にも対応できるように。ムリなら幕張～高谷間だけでも。 ・千葉港（千葉区/船橋区）のアイコンとなるような橋をかけても良いのではないか。 ・外房方面からのアクセスを考えてほしい。旧外房優料～蘇我JCTのスムーズな線形など。 ・海浜幕張周辺の眺めもなるべく保全を希望（市原/ソガ～いなげの浜は高架橋、いなげ浜～幕張は地下、幕張～高谷は橋など） ・サグ等も極力無くし、設計20km/hを目指してほしい			
5075		1.休日の商業施設周辺の渋滞解消 2.物流倉庫増加にともなう大型車両の増への対応		生態系への影響評価	
5076		現在の慢性的な渋滞が起こっていることは、利用者のストレスの増大、交通事故のリスクの増加、緊急車両の通行の妨げの３つの観点で問題だと思います。是非建設をお願いしたいです。		やはり多大なお金を投資して作るだけの価値があるのかを、住民全員にアンケートとって示した方が良いと思います。	景観の問題を考えるとトンネルが良いと思いますが、費用のことを考えると高架の方が現実的だと思います
5077		西千葉ケイサツ付近の渋滞解消を希望します。特に高速からの合流地点の混雑解消。 新規建設道路に関して、車輌の増加が房総半島先端への影響の悪化が有ると思う。これから人口減の中でアクアからの車輌と高速道路からのインバウンドの増加で事故や環境悪化となるのではと心配です。従い、２案を支持します。			
5078					案の１の１は望ましくない。案１の２の方がよい。
5079					自然災害に強い道路となれば、台風による強風でも制限なく利用できるなど
5080		朝方、夕方におけるピンポイントな渋滞の改善。それに伴う事故の処置に対する時間の短縮		海沿いの大規模な道路の開通はかなりの事業費がかかる面と用地関係がめんどくさくなりそう	
5081					自然や環境をこわさなければなおさら良いと思います。
5082		現在、市川～船橋付近の道路事情がひどいことになっているのは周知の事実であり、また、少子高齢化、働き方改革などの影響により物流問題の解決は緊急性が高い			案③（357、16号の拡幅案）は、まず完成しないと思料する。
5083		既存の道路の改良で渋滞を緩和するのも大事だと思います		三番瀬は船橋みたいな大都市の中で貴重な場所だと思います。自然環境をぜひ残してほしいと思います。	ビッグデータの活用で、効率的な対策がとれないかと思います
5084		渋滞緩和や災害・事故の時のルート確保、速達性はとても重要だと思うが、今ある湾岸道路を利用して事業費も適切な形で作ってほしい。		自然環境を壊す、海辺の景観を損ねるなら、新しい道路は必要ないと個人的には感じる	案２に賛成！！

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5085		渋滞の改善が目に見える方がより効果をアピールできると思う。			
5086					第2案でお願いします。
5087					第2案
5088					海の景観を台無しにする（特に高架構造）ルートはやめて下さい。案2が良いと思います。もしベイタウン近隣を通る際には地下構造しか考えられません。
5089		千葉市美浜区においては、渋滞の問題は感じられない。また、海辺への親和性、景観、自然との調和を大切にしたい。この地域の資産、価値をなくして欲しくない。ゆえに、道路新設案の1-1（高架構造）には強く反対します。渋滞は船橋あたりからなので案2。			
5090		浦安⇔船橋間の慢性的な渋滞の改善を進めるべきで美浜区⇔浜野間の渋滞は大きな問題ではないと思う。①現道拡幅案②道路新設地下主体			16号の高架化で車線を増す目的地別で高架と地上と地下を組み合わせて利用しやすくする。市川-船橋-習志野を先行させて行い様子を見てデータを取ってから本格的に全体を行う。
5091	景観	ICの利便性向上			幕張エリアの渋滞改善をお願いします。地下がいいと思います。それで埋め立ての危険性が悪化しなければ。
5092		成田空港は観光客の増加を目指して拡張計画が立てられています。そのうえ、より多くの観光客が東京へ直行できるように鉄道を改良されています。一方、千葉に行きたがる観光客はこの道路を使用できると思います。		海辺などへ行けるように歩道が必要だと思います。	
5093					旧道路より少し料金安く設定できれば分散されるのでは？
5094					自然環境や景観を大切にして欲しい。無駄・不要な工事はやめて欲しい。未来にむかって向いている方向が違う。
5095	早くつくってほしい				
5096					パーキングを使いやすく。
5097		便利になるのは嬉しいですが、費用が心配です。		美しい道をドライブできるのは嬉しいです。	決まったプランに従います。
5098				案1にした場合、海浜幕張周辺に人が来たくなくなる。人口が極端に少なくなる。人が去る。案2にした場合、効率よく移動ができ、コンプレーンも少ない。 海浜幕張地区案2にした場合望む事。人が来たい、住みたい、滞在したい地区にして欲しい。他の都市を参考にして欲しい。例えばコペンハーゲン・サンフランシスコのピアニースのプムナードデサンダレ・スイスのジュネーブレマン湖周辺、日本では熱海の海岸遊歩道、一度は来てみたい。買い物などでたくさんお金を使ってくれる地区にしていただきたい。千葉は素晴らしい所だし、おしゃれでセンスが良い。何回も来てみたいと思える千葉にして欲しい。千葉駅のモノレールで空が見えない、人が来なくなった。駅だけがにぎわう所のような失敗はしないで欲しい。おしゃれでセンスの良い千葉を強く望みます。	
5099				事業費について、公共事業は費用対効果では表せられないところがあると思うので、安心安全なインフラ整備をお願いします。	
5100					高架と地下の組合せの検討
5101					生活道路に流入する車によって休日はかなり渋滞するエリアがあるので、利便性とのバランスを重視して欲しい。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5102				三番瀬・谷津だけではなく稲毛浜～検見川浜～幕張海浜公園のランニングルートやレジャー施設の眺望景観は金額に換算できない財産だと思います。左⑥や⑦で容易に案1-1を採ることに反対します。	
5103					ルート案1と2の混合案が良いと思った。
5104					案2、既存の施設、設備を利用する方がよいと思います。
5105		海沿いに住む住民にとってはメリットが少なくデメリットが大きいと感じる。受益者の意見に限らず負担者の声に特に耳をかたむけて頂きたい。騒音・海の眺望、工事期間中の不便となどを極力軽減して欲しい。千葉市、千葉県の発展につながるという意味で計画自体に反対しているわけではありませんが、住民への最大限の考慮をお願い致します。		沿道に住む住民にとって生活環境が変わるリスクと資産価値の減少リスクが心配です。	
5106		①慢性的な渋滞にであったことはない②新しいルートを作っても交通事故は減らないと思う			東京直下型地震の発生確率が高いのに、湾岸ルートの道路を敢えて作ろうとするのか？自然環境、景観等の観点からも建設反対。将来人口減少に向かって、物流も減るのでは？
5107		現在は交通渋滞が激しいが、今後は少子高齢化となり、車の量が減るのではないか？道路も重要ですが、今後の事も考えると福祉等に予算を付けたほうが良いのでは？船橋市民からすると湾岸道路より成田街道（国道296）の渋滞解消の方が大きな問題だと思ってます。			地震などの自然災害を考えると地下通路のほうが安全安心だと思う。
5108					沿道の景観や動植物への環境変化を考える現道拡幅案2を希望
5109					海岸の景観を損なわない。357ルートの整備を希望します。
5110	早期実現性	慢性的な蘇我や船橋周辺の渋滞解消が最優先と考えます。			景観・自然環境・早期実現性から高谷JCT～稲毛の浜周辺までは高架、千葉港から市原周辺は景観から地下が良いと考える。
5111		新規ルート案			
5112		湾岸地域に作る事がほぼ定めている様な文面です。案1-1には反対です。			案1-1は絶対反対。目の前（マンション）に高速道路は騒音・大気汚染・景観etc住んでる者に重大な被害である。案1-2の地下にするなら考えるが、津波、地震で水没する案2の国道に作るべきです。国が勝手に定めるべきものではない。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5113	経済的な事	渋滞の事ですが、10月2日午前浦安市から千葉市に向かう途中、国道357号線も東関東自動車道も渋滞してました。貨物車が目立ちました。原因が交通量なのか事故なのか分かりません。やはり新湾岸道が必要だと思いました。 また、千葉東金道路の大宮ICから京葉道路の武石ICまでの上下の渋滞も新しい道が出来ると渋滞が緩和されると思います。また新しい道が出来れば交通事故の減少、救急搬送の速達性は迅速な物流につながると思います。産業や観光のアクセス性も向上すると思います。ただ、この高速ルートでは成田空港へのアクセスが困難です。また高速道路にする事により生活道路へ流入する交通が減少するでしょう。 経済的な事になりますが、湾岸千葉ICにジャンクションを作り、それより上り方面は2期工事にして、千葉東金道路の大宮ICにジャンクションを作り、蘇我JCTまで高速を作り、京葉道路の渋滞を緩和した方がよいと思います。京葉道路の渋滞は毎日で、土曜日は武石ICから貝塚ICの上りが大渋滞しています。渋滞していると目的地に着く時間が読めなくなります。これは大問題です。 先生方は分かりますか、これはこれから作る新湾岸道路と関係あると思いますがどうでしょうか。全国放送の朝30分ごとのラジオで京葉道路の貝塚ICで事故とか渋滞のつながりとか放送があります。 ラジオで聞いた事ですが京葉道路の黒字でその分はアクアラインに回しているとか、京葉道路は地下道にする事だと生態系に影響を与える事は避けるべきです。		用地取得に関しては、なるべく住宅地を避けて公用地を使用したほうが良いと思う。経済的には1期工事と2期工事に分ける事ですね。	構造は高架構造で高速道路の方が良いと思います。また、この計画だとインターチェンジの数が多いと思います。すみませんがこの高速計画だと館山自動車道の市原ICから高谷JCTの延長にしか見えません。市原JCTからの道路は必要ないと思いますが、ですので館山自動車道の車を蘇我JCTで受けた方がよいと思います。
5114		幕張ベイタウンの住民です。①の慢性的な渋滞の改善は必要だと思いますが、新しく道路を作ってすぐに解消するものとは思えず、事業費との見合い、コストパフォーマンスを良く考える必要があると思います。		幕張ベイタウンの住民としては、⑤の海辺の眺望景観が損なわれないことを強く強く希望します。ベイタウン住民は名前のしめす通り、海辺の眺望（海がマンションから見える）、散歩がてら気軽に海辺にアクセスできるといった海がそばにある、感じられる暮らしを最重要視しています。全国的に見ても貴重なこの街環境を守り、さらに発展されていくことを強く願っています。案1-1は絶対に避けていただきたく宜しくお願いいたします。	海辺の景観の維持と渋滞の解消、物流ルートの確保を両立する案として、案1-1と1-2のミックス案を提案します。幕張の浜～いなげの浜に至る海辺の陸地帯は1-2の地下として、それ以外を1-1の地上化とし、事業費を抑えつつ景観と機能を両立する案を強く希望します。
5115		羽田空港へのアクセスは浦安から東京方面の渋滞が改善されないと、新湾岸道路の改善だけでは向上しないのではと考えます。黒砂付近のバイパス道路での渋滞を何度か経験したことも、上記の様なことを思います。		湾岸の現在の景観は、とてもすばらしく千葉の魅力的な観光資源だと思います。できれば、このままであることを望みます。便利、効率も大事ですが一度作ってしまったもの、崩れたしまったものは元に戻すのは大変です。ただ、物流に関わる方々の渋滞のご苦労もわかりますので、難しいですね。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5116	周辺地域の経済価値や文化			経済効果については⑥⑦のバランスだけでなく、幕張地区においては成立時からのコンセプトや文化もあり、景観や環境、またイベントやスポーツや施設利便性などの阻害やそれを基にした発展性が損なわれると魅力や資産価値が低減し、千葉市も県も住民税の減少や観客や顧客の現況による経済効果の減少にもなることなど、総合的に考えて計画を進めてもらいたい。	景観地区と物流合理性地区を区分し、景観地区では地下構造にするなど目的別に接合するような方式を検討してもらいたい。始点や終点ではその先の合流後や流入路の利便性や逆走回避などの考慮をしてもらいたい。
5117					357の拡幅である程度解消できるのでは？京葉道路の方が混んでいる。箱崎の合流地点を複線化すること。千葉東ICあたりの道路整備を望む。
5118	騒音、都市計画	評価項目（案）に千葉市や県の景観や自然、海辺を中心とした街づくり、方針、計画などの整合関係、守られる事、守られない事も記載すべき。市民は日常的に市、県の施策をベースに街どくりに参加し将来的な生活像を考えているため。	街づくりへの影響	案1-1、千葉県、市の計画との整合。沿岸部を高規格の高架道路が通行する事で、千葉市を中心としたエリアの魅力が大きく損なわれる懸念。現在の14号線沿いの利用地の活用をしたほうが良い。案1-1高架はあり得ないと考える。発想自体がおかしい。昭和の首都高建設での反省点となった事を踏まえるべき。	沿岸地域は地下構造化以外にない（案1-2）事業費、開発にかかる期間で決めるのは将来にたいするツケを負うことになる。利便性や事業費、期間が重視され過ぎている感が否めない。地域住民にも配慮するため、評価項目（案）の配慮すべき事を達成すべき目標に位置づけて欲しい。
5119		三番瀬～幕張の浜から稲毛海岸までの路は地下埋没型がいたしかたないと諦めの選択ですが、近隣住民とては道路が地下に通ったとしても振動は絶対にないような作りにしていただきたい。でも海側よりも内陸側の方がよいと思う。		東京の日本橋も地下に埋めていくと決まった今日、環境への配慮はとても重要なことに思える。	現14号線の地下を通せばよいのでは…
5120	美観				
5121	湾岸部の景観	基本的には交通機能を強化することが目的であり、災害時の避難場所の副次的な機能に混同すべきではないと思います。		湾岸地域には住宅地域が広がっており、海辺に親しむ文化が培われてきています。海辺へのアクセスや景観を大きく害するような形態での建設には反対します。	住宅地周辺の景観を害さないための配慮をしたほうがよいと思います。具体的には現マリンスタジアム～アクアリンクあたりまでは地下トンネルとし、それ以外は高架とし事業費を抑えつつ海辺へのアクセスにも配慮する事
5122				美浜区の海岸は千葉市民のいこいの場であり、動植物も生息する貴重なエリアである。千葉市民の財産であり、決して破壊される様なことがあってはならない。また、海からベイタウン方向に風がふきますので、交通量が多くなると排気ガスなど健康に影響することになる。利便性以上に環境に配慮して欲しい。	現在の道路を拡幅するのが良いと思う。 少々、時間がかかっても環境を優先にして欲しい。
5123				自然環境が沿道環境（排気ガスの流入等）を重視したルートを希望します。	
5124		検見川の交差点の渋滞がひどいのでなんとかして欲しい			案2では交差点で渋滞すると思うので、費用等から見て案1-1が適当だと思う。357は現段階で拡幅加納な箇所を拡幅すればいいと思う。
5125					案2は渋滞緩和しないと思う。高谷の上りでつまる。災害時を考えても案1-1が良いと思う。問1,2にも共通して、全体的なバランスが重要だと思います。
5126		新ルートの必要性が不明。新ルート建設以外の対策、対応もあるのではないかと思う。		自然環境、景観、住環境の維持が優先されるべき。一度、建設されるとこれらの失われたものは回復できない。	海岸線に建設するのは止めてもらいたい。仮に建設されなければならないとすると、地下式あるいは沖合、洋上（アクアラインのように）にして欲しい。
5127		完成時期はいつ頃ですか？人口減少の時代に何故新しい道路がいるのでしょうか？		現在、道路に大きな問題があるとは思えません。環境を犠牲にして道路を作るのは反対。	海の中に道路を作るのは反対。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5128					歴代知事が放置してきた社会インフラ整備の取り組みには大いに期待しています。県民の手取時間増加、環境再生実現のチャンスですが、公開案に疑問があり提言としてまとめさせていただきました。ご一読いただけると幸いです。 <公開された有識者会議案> １)渋滞解消効果に疑問船橋市・千葉市（美浜区-中央区）の渋滞は、交差点等合流部の交通集中が主要因。両エリアを高規格道路1本で接続しただけでは渋滞は解消せず複合的対策が必要。 ２)既存道路の活用を否定県道（千葉船橋海浜線）・市道（海浜大通り）は、両端の渋滞でR357/R14バイパス高架に限界がある。 3)環境保護と三番瀬整備の視点を欠く海岸沿いの地下道路は、地下水脈を寸断し水循環環境を悪化させ、液状化・海洋生態系に影響を与える。血税2兆円をとうじ環境破壊+高保守コストの国民負担に強く反対。一方、社会インフラ整備事業に三番瀬再生の視点が無い。 例:東側埠頭整備（干潟エリア拡張）+市川航路廃止（船橋航路経由ルート整備）+三番瀬の垂直護岸廃止 <渋滞対策（船橋市エリア）> 1.1:バイパス新設（R357高谷JCT-秋津:専用部/一般部、新湾岸道路の一部） 1.2:R357立体化（高谷JCT-若松交差点） 1.3:東関道・R357改良（秋津-千葉西警察入口交差点:専用部拡幅/一般部立体化） 1.4:東関道改良（高谷JCT・湾岸市川IC合流部） 1.5:連絡道整備「高谷新町-二俣新町-西浦-栄町-日の出-浜町」（一般部） 1.6:花輪IC改良（構造変更・信号廃止） <渋滞対策（千葉市:美浜区-中央区）> 2.1:R357/14合流部改良（2車線区間→3車線、信号廃止） 2.2:幕張IC合流部改良 2.3:R357/R14稲毛地区改良千葉西警察入口交差点-陸運局入口交差点（専用部新設:東関道分岐/一般部立体化） 2.4:黒砂水路周辺整備（穴川-蘇我）陸運局入口交差点-海浜橋交差点（専用部新設/一般部整備） 2.5:バイパス新設（新湾岸道路の一部）海浜橋交差点-蘇我IC/市原IC間（専用部/一般部） 2.6:京葉道改良船橋IC-幕張IC、穴川IC-松ヶ丘IC（3車線化）
5129					海岸に構造物を設置することは将来の世代にとって良いことなのか疑問があります。 リスク分散については、そもそも浦安から船橋にかけて多くの巨大物流施設を集中させている方が危険かもしれませんね。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5130		羽田空港への高速バスをよく利用するが渋滞が起こっている箇所まではスムーズに車が流れている 渋滞を起こし箇所を中心に拡幅したら新しい道を造る必要がないように思う。			幕張ベイタウンに住んでいるが海側に高架の新道ができることは景観がそこなわれ絶対に反対する。 海側にどうしても新道をつくるというなら案の1-2にあるトンネル方式しか認められない。
5131					海辺に高架を建てるのは絶対反対
5132		地域で暮らす人の日常生活に悪影響が出来るだけでないようにすることが大事だと思う。			自動運転車の実現など今後10年ぐらいで交通環境が大きく変わる可能性が高いと思うのでもう少し検討を先延ばしにした方が良いように思う。
5133	景観生活の質	①渋滞はいくら道路を作ってもネズミとネコみたいに解決がつかないだろうと思います。なのでどのように***をうまく工夫するかになると思います。 ②③④⑤これらについて実際の問題を聞いたことがありません。もんだいとして出すのはやや不適切かと思います。 ⑥このデータは見たことがなく判断できません。産業観光とのアクセスなどは船橋以降の問題（大きくいうと首都高など）かと思います。 ⑦これも⑥と同様で成田へのアクセスは渋滞などないですが、羽田方面（つまり首都高と湾岸）が問題だと思います。 ⑧これは生活道路を運送業などが利用するということですね。高速路の有料化がなくならないほうがむしろ生活道路を利用してしまう理由だと思います。 ⑨これは住民として議論の余地がないです。		①②③人口浜に生まれる自然の保全は東京湾の奥とても重要だと思います。 ④⑤海岸近くのマンションに住んでいるためこれら２つがもっとも懸案とするところですし市の人口浜の利用活性化にも反していると思われます ⑥これは国道357号の上に高架をつくることで＊＊リスクがなくなると思います。ぜひこの案を考えてください。	357号線の上に高架を工場地帯に入ってからいくつか分岐をしていくのが良いと思います。
5134		慢性的に発生している渋滞を改善することが暮らしやすさをまず向上させるための1番の対策だと考える。 災害時の一時避難場所は内陸側を活用することで解決できるのではないかと考えている。 現道拡幅ではなく第2ルートを新設することで通行者へのルート選択を可能にし必要時間が短くなれば通行規制の問題はクリアできる。 新ルートを持っておくことで既設ルートの補修実行も楽になるため（う廻路ができる）是非新設案を検討してほしい		事業費はかかってしまうものであるため「何を優先すべきと考えたか」の明確な説明があれば良いと思う。その場合、外観に配慮するよりも道路の規格を優先して欲しい	第2案の地下構造案が良いと思います。 ①独立ルートとなるので既設との取り合いが悪くない ②地下であれば用地取得が地上よりもまし 以上2点が理由です。
5135		現状の湾岸線で問題と感じるのは渋滞の状況。 新ルートができるのであれば渋滞の改善に割り切って建設し、既存道路に別の役割を持たせて改善する等、問題と解説柵を切り離して検討するのはどうか。			新ルートの作りやすさだけでなく補修やメンテナンス等、数十年先の工事を含めて事業費を検討する必要があると思う。また、補修工事時の事故リスクを見据えた構造とするべき。
5136					松戸、流山方向に向かう車が多く利用者の増加も予想できるのではないか。このルートがないために357の渋滞がひどい。この緩和も同時に検討してほしい。
5137		車を走らせている時に渋滞が多いと道路を作って意味がないので渋滞の改善を重視してほしい。また、生活道路の渋滞をしないように本堂尾を渋滞しないようにしてほしい。よく利用するのが観光なので、産業拠点と観光拠点のアクセスがよいと利用しやすい		この間谷津干潟に行ったときすばらしい自然だったのでこの環境を保ってほしいと思います。道路を走っている時周りの景色が見やすくなっていると気分的に良いから景観を重視します。	周りの本来いる人たちにとって良い方向で道路を作って欲しいです。
5138					道路を作った後の周りの整備も考えてください。
5139	出口IC				IC付近の道路

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5140		渋滞を減らす		近接への配慮	高架にする
5141	現実性	用地確保等、現実に実施可能な計画にすべきでは？メンテナンス性も考えて高架、地下等を決めてほしい			
5142	九十九里方面からの迂回				房総方面からのルートの埼玉への内陸部迂回。（湾岸を迂回）
5143					これから首都圏から遠い地方の人口が減っていくと思うので高いコストが必要な新道路ではなく道路拡幅が良いと思う。
5144					案1-1がバランスの良い案のように思う。日頃の渋滞を思い返すと市川～船橋あたりがピークなので幕張より東側まで伸ばさずに案2につなげてもいいかなと思いました。
5145		時間帯によって渋滞が多いので代替ルートがあるとよい			既存ルートへの接続ポイントを多く設定してほしい
5146		渋滞の改善を希望します			
5147					渋滞を減らしてほしい
5148					高谷JCTから船橋までの渋滞がひどいのでその付近の対策が必要と思うのですが自然環境への影響は考えて計画してほしいと思います。案1で進めていく必要があるのかなと思いました。
5149					道路新設（案1-1、2）で分散が良いが、自動車専用道で利用料がかかると結局使われることが減るため有料案は望ましくない。三番瀬周辺の環境へは配慮が必要。自転車が357号は通れないので自転車への配慮もしてほしい。
5150		南行徳に住んでいますがららぽーと含め湾岸線の渋滞が改善してくれるとありがたい。		利便性は重要だが費用（コスト）環境にはぜひ配慮ください。	実現に向け頑張ってください。
5151		R357の市川より東側が渋滞がひどいため		渋滞がひどい方が環境への影響が悪い。三番瀬も大高に比べたら大分良い環境になっており工事による配慮はそんなにしなくても良いと思う。	海の方へ新設する案が現実的と思う。用地確保も早い。
5152		昼間時間帯の渋滞を強く希望します。夢物語で終わることなく実現可能性のある案を希望します。現実的には現行ルートの拡幅、交差点の立体化などが現実的なのではと思います。			
5153		慢性的な渋滞が改善されればより移動範囲が広がり経済のためにも良い影響が得られるのではないでしょうかと考えます。		生態を破壊しては意味がないのと考えるのでやはり配慮した計画が望ましいと思います。	
5154		高谷～蘇我ルートが良いと思います。道路新設案（案1-1）			安価なタイプを希望します。
5155		浜町の交差点や休日の京葉道の渋滞は早く解消できるとよい。東京方面から千葉市中心部へのルートは現状で貧弱なので道路新設を支持する。		海側ルートが渋滞減少にはよいと思うが、千葉市内区間は高架にすると景観的魅力が損なわれる。幕張～稲毛の浜付近は外環の千葉区間のような構造にできないか。船橋航路や千葉航路をまたぐ部分は橋梁になるのならデザイン的にも楽しめる（横浜ベイブリッジのような）橋にすると一つの名所になって良い。	三番瀬などの水鳥の安全には十分に配慮してほしい。
5156					SAの充実
5157		船橋の渋滞がすごいなと思う。道が狭く、車の運転がしにくい。自転車とぶつかりそうになる。		道路からの景観がすごくいいと思う	案1で橋とトンネルを組み合わせる
5158					日常的に利用するにあたり渋滞が減る案が良いと思います。
5159					案1のルートを望みます。案2のルートは用地取得にかなりの時間を用すると思います。
5160				地震、災害に強い道路の建設を望みます。	地下構造が一番良い案と考えます。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5161					合流の危険が少ないように
5162					地下道だと災害時などでパニックになりやすいと思う。
5163					現道拡幅案にて進めることが良いと思いました。
5164					現道拡幅が今後の人口減少、メンテナンス費用を考えると一番良いと思います。
5165					道を間違えたときに戻りやすい構造になっているとよいと思います。
5166		千葉に観光に行きたいが渋滞があるので二の足を踏んでしまう。アクアラインが高くなったので使いずらいです。			
5167		渋滞			東京へのアクセス改善
5168					道路が高すぎると怖いので極端に高所を走らせるのはやめてほしい。
5169		慢性的な渋滞により千葉を通るルートを避けてしまいがちです。キャンプ場も多く魅力的ではありますが、湾岸地域を通る場合だとやめてしまう			新しいルートを作った方が、目的地に応じて分散されるのでよいと思う。
5170		市川方面によくきます。一般道でも埼玉より混みがすごいと感じることがあります。ルートが増えると車の量も分散され、ゆくゆくは混みの解消にもつながると思いますのでそういったところに税金を使っていただきたいです。これからも千葉にたくさん遊びに来ますのでよろしくお願いします。			
5171		船橋・千葉方面へ行く際は渋滞していることが多い。この取り組みには賛成。早い実現をむかえてほしい。		消費者としては右期項目はあまり気になるところはない。	
5172				稲毛の海沿いはイオンモール周辺を除けばあまり混んでるイメージはなく見晴らしも良いので今の環境を大切にした方が良いかと思います。	仕事でもプライベートでも１４号、357号を利用するが平日の朝が渋滞するイメージが強いです。遠方へ向かうよりどの車も既存の道路周辺に用が多い気がするので拡幅が良いのではと思う。
5173	経済的なこと	道路については目的地に時間通りつけばよいと思っています。交通渋滞や事故渋滞がなくなることを願っています。新湾岸道路ができれば救急搬送も物流も迅速にいくと思います。今回の案は高架構造の高速道路の方が良いと思います。空港アクセス性は成田空港にも行けるようにしてほしいです。		環境問題としては生態系が崩れないように願いたいです。事業費（経済性）については1期工事と2期工事に分けて工事した方が良いと思います。約1期工事が長さが17kmで6000億円で完了すると思います。	ルート（起終点）について千葉東金道路の大宮ICから蘇我JCTを経て千葉西警察入口の信号機あたりの東関東自動車道にジャンクションを作り成田空港にアクセスできるようにして第１期工事を終了した方が良いと思います。第２期工事はそれから高谷JCTまでとした方が良いと思います。また、市原JCTからの新しい道路は必要がないと思います。別なことですが朝夕とかラジオでは毎日のように京葉道路の貝塚ICで渋滞してますと放送されています。渋滞はなぜ発生するか道路を地下構造にするとか改善しなければなりません。
5174					有料道路外からも利用できるSA・PAなどを作って欲しい。都市部のSA、PAが少なすぎると感じる。結果一番近いSA・PAの入口が混んでしまっている。料金所が混むので料金所付近にSA・PAを作って欲しい。
5175		貝塚ICの混雑をなくしてほしい			地中の方が良いと考える。
5176					どれか一つの案にこだわらず複合的に考えてみてもよいのではないかと思います。また渋滞の激しい場所でのピンポイントの対策も必要だと思います。また災害時の避難所になるようなサービスエリア的なものがあると良いです。あと自転車の通行が危ないので何か対策が必要だと思います。二輪車のこともう少し考えてほしいです。
5177					合流しやすいといいと思う

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5178	京葉道路との接続				
5179					コストはかかるが時間優先で進めてほしい
5180		④信頼性が高い道路NWとは。沿道建物の耐震性、耐火・防火建築物の性能まで持たせるならよいがこの施業に住宅局が入ってないなら0点⑦東京・川崎側はアクアラインにする施策がもう少しうまくいくといいのにねか⑧そもそも千葉県の東京湾沿いは道路NWが貧弱。特に船橋は4車線道路がほとんどない。50年前からほとんど拡幅されていないので今更。		①折角、用地確保しているが三番瀬を通るしかない③東京ディズニーランドシーくらいの覚悟・金をかけてでもやる気が自治体にないのなら言っているだけ無駄。自治体からはその熱さが感じられない。⑥時間がかるならこのままあきらめて。なんとなく計画残して人口減少コンパクト代まで国交省はそおっとしておいたらどうですか。⑦今から計画しても向こう10年で２倍になる。中野区役所のようにならぬよう頑張ってください。	交通集中は仕方ないのですが、付加車線や合流分岐を作るときにボトルネックないように考え抜いてください。 ×東名の青葉～蛯名は付加車線はワープ車線で追越側に付加して欲しかった ×首都高の堀切～小菅みたいな合流してから分岐もボトルネック ○中塚ICの渋谷～大井のようにトンネルを左右逆転して掘って左で合流分岐できるようなアイディアでやって欲しい。
5181		災害時の代替ルートとして機能してほしい			津波リスク等に備え地下ルートが望ましい
5182		観光したいと思っても道が混んでて行きにくいと思うので渋滞の改善はぜひお願いします。			渋滞を回避できるようあたら数ルートを作ってもらいたいです。同じ道に車が渋滞しすぎていると思います。
5183		渋滞の改善を求めます。		騒音について	
5184					高架構造を基本として景観が重視される地域は地下道を採用してほしい。
5185		千葉県は海を隔てているので交通機関の充実が大事になると思う。			橋で海を渡るといいと思います。
5186		どのような家でも地域住民にとって一番よい案をとってください。利用者（通過者）よりも地域が利用、住みやすい道路づくりをお願いします。地下案トンネルがOKです。			
5187					京葉道路の混雑も何かしらの対策をお願いします。
5188		渋滞の改善			
5189		②③④分岐型へシフトさせる⑥⑦産業、観光（ビジネス）の開店を早くさせることは自然環境保全と比べて重要度が低い。空港、港へのアクセス向上は最も考慮されるべき			
5190		千葉市あたりまで千葉の道はとにかく混むし主要道路でも道幅がせまいと感じます。		環境への配慮は必要だと思います。時間がかかると計画そのものを見直す必要が幾度となく出てしまい無駄が多くなります。	1-2道路新設の方が住んでいる人や環境への影響が少なそう。ただ1-1で拡幅できると普段の通行の安全性が確保されそうです。
5191				人口の減少を考慮して計画を進めていただきたい。若年層のマイカー、運転離れも考慮。物流等業務利用者が優先的に走行できるように。	
5192		いつも渋滞している357にところどころに橋を作ったりしているが千葉方面は少ない。			
5193	景観		居住環境		
5194		14号から357を利用することが多いので渋滞が緩和されるなら良い		干潟や動植物の情報が少なく判断できないので情報が増えれば考えも悪くないかもしれない。	357ひろげる。案2が良いと思う。
5195	費用対効果			湾岸ルートの場合、地盤が弱いと思うが安全性に配慮して設計してほしい。東日本大震災の時に液状化した地域は特に配慮してほしい。	案1-1または案2の比較的工事費のかからない維持管理費がかからない方法を望みます。
5196					優先道路、信号がわかりやすい表示
5197		渋滞が発生する原因として臨海地域の道路があると減少すると思う。		用地取得に時間がかかると事業の進展が見えないように見える。そこを早いととても良いです。	
5198		検見川合流、千葉方面西警察の渋滞事故は少ないかと思っている。災害時、美浜は液状化がすごかった。道が広いと救急車も走りやすい。住宅街に入る車が少なくなるとかなり渋滞も減る		①②③これは守って欲しい④最近の車は音、大気あまりきにならない⑤海側の眺めは大事⑦お金かかるの仕方なし	案1-1で幕張-千葉港間が1-2地下がいい

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5199					船橋や八千代など市川からだとアクセスしにくく湾岸を使用している。他の市へのアクセスがよくなれば湾岸道路も多少すくのでは。南船橋や千葉市あたりに他国道との合流され混むので迂回できる道をつくれないか
5200		市川ジャンクションのわかりにくさ。京葉と湾岸の複雑。南船橋の混雑。			
5201					ICでの出口で信号で渋滞してしまう。IC出口の一般道の対策を最初に行って改善されないときに新湾岸道路を考えるべき。
5202		外環道から房総半島を直結する速達性の高い道路が必要。市川～宮野木間の渋滞や穴川貝塚間の渋滞を回避できる道路が必要。		未来に遺すインフラとして中途半端なものは作らず必要なものはコストをかけて作って欲しい	京葉道路、東関東自動車道の休憩施設配置とのバランスを考慮して新湾岸道路にも立派な休憩施設（ハイウェイオアシス）を配置してほしい。ルート選定は産業への寄与ばかりではなく新たな付加価値（物流専用レーン、物流滞留スペースなど）も考慮して選定してほしい。
5203		宮野木ジャンクションがどうしても混雑するのでそこらを通らず蘇我方面に行く高速ができるのは賛成です。		新しく開通予定の道路周辺の住民ではないのでどうしてもこのあたりの項目についてはそれほど関心をもてなくなってしまう。ごめんなさい。	地下はコストが高そう。限りなく高架でよいのでは？
5204					谷津船橋IC付近から東京方面に向かう道路の渋滞に困っております。（特に土日の夕方頃）
5205					渋滞が改善され災害時等に避難場所が確保されるのはよいと思うが新しい道路の費用を違ったところに使うことができるのであれば自転車が走りやすいように一般道を整備するとか道をもう少し広くするとか子供たちが通学する道をもう少し安全にするとかなども考えていただけるとうれしく思います。一意見として357の船橋あたりの渋滞がもう少しどうにかなればといつも思うので案2がよいのかも。今の子供たちが住みやすい場所でありますように。
5206		災害対策を重視した計画の方がよいと思います。			地下建設の案はあまり賛成できません。災害時には使えない可能性が大きいのではないでしょうか。
5207		房総半島へ行くルートは常に渋滞しているイメージがあるので解消してほしい。コストがかかる方法ではなく技術力を使って短期間で作って欲しい。		大阪地区にある湾岸線のような高速道路のみでよいので早く作って欲しい。内陸部に作ると立ち退き等で時間がかかるので海沿いもしくは海につくるのがよい。	
5208					福島県の堤防のように自転車で走れるルートを全線に整備して非常時の車両ルートにする。霞ヶ浦の周囲がそんな感じ。エコフレンドリーな印象。観光的アピールができてよいと思います。車以外のモビリティにも配慮していただきたいです。
5209		他の道路の渋滞解消にどれくらい効果があるのか？（どのくらい利用されるのか？）が一番重要な判断ポイントになると思います。		自然環境は残していただきたい。効果があるのであればある程度のコストは仕方ないと思う。	赤ルートのどちらかが良いと思う。海と道路の景観がきれいになると良い。道路の周りの緑地化、公園など住民が利用できるものが欲しい。
5210		どのルートでもよいですが357の渋滞を改善してほしい。となると有料だと難しいかも。		木を植えてほしい	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5211				②谷津干潟の付近、ラムサール条約の渡り鳥に配慮し地下構造を推奨。③④工業地帯を通るところは気にしなくてもよいが、住居のある地域は重要。⑥蘇我ICのあたりは田畑あたりに作って、用地取得リスクを減らしてほしい。	工業地帯の中を走る高谷～谷津付近までは事業費を抑えるため高架。千葉船橋海浜線からは景観の確保。そう盤の低減の観点から地下案が良いと思う。（その方が事業への合意形式も得られやすいと思う）千葉船橋海浜線では換気塔が不要なことが中央分離帯が広く確保されていることから外環の市川付近のような閉削で真ん中にスリット開口があるものが良い。千葉航路をこえるところは鶴見つばさ橋のようなスリムな斜張橋が良い。
5212		渋滞の改善も必要だと思いますが災害時の避難場所の確保重要だと思う。		自然、生育環境は大切に残したい。次に景観も考えてほしい。	日本の中で一番、見た目が素敵な道路にしてほしい。アイボリー、グレーの色は飽きました。例えば上海高速道路とか。斜張橋も日本一素敵な色味のある橋にしたいなぁ。
5213		当然やると思いますが、道路の整備にあわせて電気や光回線などのインフラ整備と、それによる収益でコスト圧縮も出来ると良いですね。		今後の京葉工業地帯が鉄や石油から他のものに変わるのかそれにより物流や渋滞の状況も変化すると思います。将来のビジョンと併せて考える事が大切だと思います。	特にありません。海外の事例などを参考に良いアイディアあれば考えてみる価値ありそうです。
5214		渋滞、とくに一般道などは車が動かないこともあるので、渋滞の改善は賛成です。沿岸部は夏に花火大会などがあり、高架での新道路の作成は反対意見も増えるのではないか（地下構造のほうがいい）事業費がかかるのは仕方のないことなので、交通の利便性、自然環境に配慮した良い物をつくって欲しいと思います。			景観のこともあるので、地下構造がいいと思います。
5215					東京西部と神奈川に比べて道路が少ないのはしようがないが、震災時の橋がもう少しあると望ましいが、塩焼きの橋etcこういったものを作って下さる納税額が多い法人個人に深謝します。
5216					海沿いなのであらゆる災害時の不安。幕張など混雑地帯とそうでない地帯のあたりを細かく調べて作って欲しいです。住民の方々の声をよくリサーチ
5217		地区の分断がないように新設ルート設計をお願いしたい			少し離れた道沿いに飲食店等増やして欲しい。住宅に交通量が増えるのはNG。道の駅？
5218		市川市～船橋市間の国道14号、357号の渋滞の解消がもっとも重要と考える。また、危険物積載車の通行規制については、必要ではあるものの、船橋、市川は食品系の倉庫が多く物流面の需要は非情に大きい→危険物系は国道357号、一般物流は新湾岸のような形で誘導できると良い。		一度三番瀬の問題がおこっているため、ある程度の考慮が必要	費用はかかるものの（危険物積載車が通れない可能性もあるものの）地下ルートがのぞましいと考えている
5219		市川～船橋間の道路をよく利用するが特に渋滞がひどいと感じるため、改善されると良いなと考えています			
5220					逆走を完全に防止する流入口の配慮をお願いしたい
5221		案1-1を期待してます			案1-1を期待してます
5222					渋滞部のICを作らずスルーできるようになればOK
5223		市川塩浜や北千葉道路の早期の完成を望む		三番瀬を巨大橋で渡り、千葉～浦安～東京へのルートも検討して欲しい	防潮堤と道路を一体化した構造。トンネルは工期・金額もかかるので橋・高架橋中心で進める方がよいのではないか。浦安・船橋～千葉にすでに完成している第二湾岸道路をなるべく活用して欲しい。
5224		バイパスが出来ることにより、環境にも影響を与えるので是非実施して欲しい。地域住民も助かる。		三番瀬の大切さをつたえるプロジェクトを市でもやっているのでそこは守って欲しい	海は残して欲しい。357ルート希望。
5225					信号少なく、流れる道のり

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5226		三番瀬の保全（案2）。案①の場合の期間とのバランス、早期実現を望みます。			
5227		2ルートあると生活面でも助かります		自然環境は大事	高架と地下を併用したら良いと思います
5228					海上ルートだと事業費が安くなるかなと。日立市の海上ルートなどもよいと思っている。
5229					案1-1が良いと思います。高架であれば運転者からベイエリアが見え、観光ルートともなる。
5230		慢性的な渋滞を解消して欲しい。そうすれば出かける回数も増える。			
5231					信号少なくして欲しい
5232					物流専用レーンの確保
5233			4		
5234			4		
5235			4		
5236					案1-1のように湾岸を小回りで回る事と高架主体で見晴らしの良い道を望みます。
5237		第二湾岸道路は広く大きな影響を与えます。あらゆる分野で100%を担うのではなく60～70%程度の満足度で良いと思います。		沖縄の普天間と同じように埋立ててしまうと埋立をしなかった将来姿は分かりません。三番瀬は絶対に避けるべきです。	上（問2）に三番瀬の埋立は絶対に避けるべきと記しました。トンネルという選択しもあるはず。但し、トンネルにするとアプローチに影響を受ける土地（例えば浦安市）がありこられ考慮すべです。
5238				養老川の遊水地が医療センターの移転で少なくなり養老川が満水になるのが心配。桜並木や遊歩道の整備が一部で終わっている。下流に沿って川はばが狭くなっているのが心配	
5239					案2の現道拡幅案がよい
5240	担当される方へ	谷津船橋IC⇒高瀬町（冷凍団地）、待機トラックがやむを得ず路上駐車して見通しは悪いし渋滞はひどいし、インター入口の2→1車線部分ではマナー、ゆずりあいのない無法地帯になっていますね。 今R14、R357で車をぶつけたり故障するとえらいことになりますしね・・・ 船橋東町のあたりに私立医療センター移転ですもんね。 今ある倉庫が便利に！ではなく、周辺各地へスムーズにアクセスできゆとりにある待機場所を設けて内陸部をも視野に入れた地位・価値の向上と暴騰の抑制。 一般道を適度に利用し、各エリアがスムーズになる「弱点のない道路網」の形成 房総から成田空港が見えない。混みすぎる 逆に今がひどいのでIC設置をきっかけとした発展に期待している 国道296号の大和田新田（八千代市（コーシン牛乳から習志野市運輸支局まで））を「休日雨の日中」「平日、夕方5～7時」に走ってみて下さい・・・・。	本道至近に限らず周辺の広域的な速度な発展と利便の構造	草かり、景観及び大気環境を悪化させない、スムーズな交通、管理のため通行規制を行いやすいバイパス的な他の道路との連結 現道を整備するだけの余裕が欲しい。（国道の他、京葉、東金道なども） 「施設の近くだから便利！」といった開発で渋滞が圧縮されグリッドロック寸前になったりするようなインターチェンジの配置にならない事を望む 三番瀬から二俣交差点は渋滞がひどく曲がれないことが多いのでIC設置により流れが変わることへ大きく期待している 歩道、路肩の除草たいへんですよね・・・たぶんまずはそこからですかね・・・ 市原地区は道幅が欲しいという感情はあり内陸部工業団地帯もトラックや自家用車の通行もあるとみると五井駅南側地区にもＩＣの欲しい気持ちはあります。（Ｒ１６方面に対するバッファもあればと思います） やらずにいると一極集中。そもそも来れる人の数が頭打ちに住環境も悪くなると税収も落ち込むのでは・・ 何でも直結！近い！便利！とはいかないんだけとすごく思っています	高速道、バイパス道から各目的地のアクセスする際に交通量、台数を吸収できるバッファがない（例：千葉北、谷津船橋IC）と「あることで渋滞の原因」になってしまう。設置位置となる自治体の都合（例：幕張豊砂駅）も多分にあると思うが、高瀬町（谷津船橋IC）のインターチェンジは物流に対してのアクセスはとてもよいが、先のバッファのなさがどうしても引っかかる。（小型車のみのスマートICなど限定的な運用ならいい）その分習志野市茜浜のしおかぜホール付近に配置が可能であれば、幕張-津田沼-船橋への適度な分散があるようには思う。同様の集中の回避として、幕張の浜よりも（宮野木-湾岸千葉間のICのなさ、成田方面への房総からのアクセスのためにも）検見川浜のあたりにIC、JCTを配置することができたらと思う。インター付近にトラックステーション、待機プール（例：公園、共用駐車場など）も欲しい。ないと大変。
5241					三番瀬を保全すること！
5242		パネル拝見致しました。 沖合に何れ市原まで伸ばす雰囲気感じます。既存のルート改築は考えないのでしょうか？千葉モノレールの横になると思います。	人口減少による人、物の流れの減少	JFE等の工場内に既に道路用地があるのは分かります。計画時の1980年代と違い人口減少は確実です。既存ルートの一部立体交差点の拡幅で十分です。後の世代に借金を残すだけです。	357一部脇に用地があります。交差点に左折レーンを設けるだけでも流れがよくなります。一部に高速の合流の様なインターチェンジしては如何でしょうか？

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5243		長期計画と緻密な調査による事業計画が必要。新設された道路もすぐに渋滞し高速料金も次なる修繕費改修費にまわり市民に一向に還元されない道路計画、公費の有効活用を切望。 上り下り線のように車両通行可能スペース確保により救急搬送車、空港アクセス、災害時道路の利用	強固で耐久性の高い建造物	新湾岸道路と居住地の間にグリーンベルト地帯又は防風林公園計画により大気汚染、騒音対策、景観問題解決に役立て、グリーンベルト地帯に市民のレクリエーション、憩いの緑化地帯をつくり一部地域産業モール（地域とコラボレーションによる海産物、海辺遊歩道、谷津干潟と地域の活性化につなげる）グリーンベルト帯設置モール出店エリアへ立ち寄り可能なアクセス湾岸道路より2～３出入口（無料）。 羽田空港-テーマパーク-幕張海岸 - 千葉海上船交通網整備渋滞緩和対策の一案 速やかな用地取得が必要、用地提供者及び協力者への一定期間の優先的なオファーによる敏速な協力と理解。（例：協力者に対する還元：高速料金優待カード、公園利用優待など） 一部事業費をグリーンベルト地帯における出店権利よりの収入源を捻出、必要経費、事業にあてる 100年スパンでの事業計画、次世代迄持続可能な強固な耐久性の高い建造物計画、産業廃棄物減少努力	何期に分担してでも100年、150年先においても通用する大胆でスペシャルな計画をしていただきたい。 50年前後で劣化し目先の計画は公費の有効活用にかけており長期に耐久性の強固な道路事業に期待しております。
5244		根本的に湾岸に集中する都市構造に課題。アクアライン側の強化と船橋市と習志野市の北側に東京にアクセス（経由外環・C2）する自動車専用道を造ると湾岸以外のエリアも活性化すると思う。（人口密度も課題では？） 高架の場合、耐震性と両立する？		千葉の最大の都市性と自然の共存だと思う、東京23区のようなコンクリート世界は魅力を感じない。環境保全は「配慮すべきこと」ではなく厳守項目である。	
5245		最初からありきで質問されているので答えられない 作る必要はない	私達の税金	三番瀬は高架になるとのこと。野鳥が三番瀬と谷津干潟を行ったり来たりできません。ぶつかって死ぬ事も考えられれます。 又、工事30年間続くとその間トラックの騒音、振動、大気汚染と周りの環境を悪化させます。人間だけでなく野鳥そこに住む底生生物も汚染物質で死んでしまう可能性あります。物の為ではなく人間に優しい道路にいまある道路を見直して使える所を有効活用してほしい。 東京湾は数十年後に大きな地震や津波が来ると言われています。環境破壊して地震の被害が大きくなることは絶対避けなければなりません。	オープンハウスでも質問しましたが、案1も案2も20～30年かかる。その間にずっと人口はヘリ、自動車も減ります。2兆も税金をかけて造る必要はない。 例えば今も高速道路代は高い（値段）ので時間帯を決めて安くし下道の混雑緩和とめざし高速道路をもっと庶民に開放する 物流を考えるなら船で東京湾をゆくとか、鉄道で運ぶとかSGDｓを実行してほしい、また、高速道路の値段ですが、千葉県民も負担するとのこと。益々、私たちの税金をむだ使いしないでほしい
5246		税金を新湾岸道路建設の費用に用いることについて反対します。 再度、住民に是非をべき事をと考えます。 なぜなら、つい最近ですが、イオンマリンショッピングセンターでこういう事が問題となっている事を確認しました。 未来の事について家族で話し合う時間ももてませんでした。 行政機関は企図をごまかす為に巧みな宣伝をしていますが、ほんとうに美浜区人民の利益になろうとは思えません。 一部の投資家に税金がいくのでしょう。 これからは民の側に立って行政を考えていってほしいものです。		環境保全の為ハ破棄すること。美浜区でなくなる。	今後、人口減少となる為、公害排出の道路はいらない。廃案にするべきと考える。
5247		現道付近に集積する施設を分散することで交通の絶対量を減少、分散する方法とバイパス案を併用することが人口減の時代を迎える今後効果的と考える		自然環境への配慮、沿道環境、用地取得に関するリスクの面から現道活用案に反対する	高架構造を主体とするバイパス整備案が現実的

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5248				子供のころ、千葉に伺う際船橋をすぎたら右側は海でした。道路も必要ですが、次の世のために自然も残してあげてほしいです。 60年の間に車があるのがあたり前の世の中その間に国道14号の南には京葉道路と357号線作るのが大変だとは思いますが今後はメンテナンスも必要です。人口が減少となっていく未来、次の子供たちに今の国みたいに借金をもたせる事がないようによろしく願します	災害時における救急搬送時もありますが、つなみを心配してます。ある程度の高さが必要な道路があれば良いと思います。夢にはなりますがトンネルは無理でしょうか。上の部分にはソーラーを入れて道路で電気を作れたら良いと思います。側面は透明な壁にすれば風景も見る事ができます。
5249		第3号第4号機関紙「未来をつなぐ新湾岸道路プロジェクト」で拝見致しました。＊＊見通し等含めて考慮しながら気を配る必要でやや＊＊していると存じます。ただ、実際にはどうか？目で確認なさってはどうでしょうか？（現場視察として時間帯ごとに調査してみるとか・・・）		決して自然を大切にしないといけないでしょう。船橋は船橋であってはならない事を。おそらく騒音、大気質が気になります。特に357号にはね。	すみません、何か思い浮かべません。
5250					案1-1を支持する
5251		朝、夕方、土日、祭日の夕方の大渋滞を早く改善して欲しいです。			片側3車線の道路をお願いしたいです。2車線はすぐ渋滞します。
5252		◎新湾岸道路を建設する場合、左記項目はすべて重要だと思う。☆B地区ですがご近所周知してません。◎千葉港→蘇我IC、千葉港→市原IC案①のルートだけでいいのでは？◎案②のアンダーパスは液状化、冠水。浸水の危険性ありかと大丈夫ですか？		すべてそれぞれおなじくらい配慮が必要な項目だと思います。⑦事業費については本当に必要な工事なのか？地球温暖化、災害対策など重要とされることも多々ある。税金の使い道。都市計画税が増税にならないか心配。	国道14号（稲毛区、美浜区）渋滞にあった事がない。海岸道路も同じく。16号柏方面→千葉穴川道路は渋滞緩和の必要性の方が大きいと思います。
5253		新たな湾岸道路は産業貨物運搬を主にすることに使用してもらいたい。大型の貨物自動車専用道路とする。（主旨）多量、多重の貨物を迅速に運搬して、物流上のコストをさげ、人的な不都合も削減することに寄与できる。また、前東京湾岸の製造業のコストダウンを導く。（運用）新湾岸道路には艦札を付与する。規定以上の搭載能力車両に通行の艦札を付与する。（補記）・鉄道に比較すれば在来線と新幹線とリニア・通常の高速道路にも通行車両の制限があるのだから、それを積載貨物の量に適用する。			ルートは京浜工場地帯と京葉工場地帯の一帯を結ぶ
5254		京葉道路貝塚IC宮野木JCT幕張IC間の土日の渋滞解消をして欲しい。朝夕の京葉道路幕張⇔市川IC間の渋滞を解消して欲しい。ゆえに第2湾岸道路を早期に建設して欲しい。			案1-1高架構造が良いと思う。メンテナンス、建設費の縮減、用地買収が少なく済む。
5255		・穴川の渋滞改善をしてください。 ・外国人の運転が危険です。外国人の免許を簡単なテストで取らせるのはやめてください。特に千葉県免許センターで外国人の方へ寝ていてもいいと指導されているそうです。どうか交通安全ために調べてください。 ・また、ソーラーパネルをパーキングえ使用しないでください。温暖化の原因となります・		自然環境、動物や生態にも影響が起こります。ソーラーパネルは人の体にも負担になります。	
5256		1.案2の意見です。（千葉県の発展のチャンス）2.考慮すべき項目2-1地域利用者の利便性、共重性の向上a美浜、花見川、稲毛区の生活道路の改良と新設（幅広道路）b.ウォーターフロントから内陸まで貫通した道路の改良と新設道路（幅広道路）2-2.自家用車の繁華街への来入削減（バスも含む）aLRTの導入検討（ヨーロッパの事例検討）2-3a50～100年先を見た街作りの検討bウォーターフロントを生かした未来思考の街作り・東京湾の自然の活用		1.事業費は東京都が大幅負担すべき。湾岸道路利用県の負担はあるのですか？2.自然を生かすプロジェクトの設定必要	アクアラインの増設

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5257		早く建設を進めてください。渋滞で排ガスがきけんな状況では。又一部にトンネルとの話を聞いていますが、安い方が、又、名古屋港を見学しましたが観光的なシンボルとして見学の価値が増えるかな、完成が早いのではそれが一番です。			
5258		重要な道路が数本しかなく、どこも渋滞が多く、湾岸地域に行きたくてもいけない。近距離と遠距離の交通を分離するとともに沿道施設を利用しやくすなってほしい。		沿岸部は工場等が多いので早期の効果発現、工場移転による事業費の増大、事業中止や車線数が少なく効果が小さいなど気を付けて進めてほしい	千葉県は湾岸地域を含め道路が渋滞する箇所が多いと思うので全域を含め整備してほしい。整備も良いが穴が多いのでなおしてほしい。お金はかかるが海の上や海の下、官地を活用しはやくつくってほしい。
5259	このプロジェクトに反対	私はこのプロジェクトに反対です。2,30年先の開通と聞きましたが、その頃には人口も流通も車を運転する人も激変していると思うし、そのころは老人福祉を受けられない人々があふれていると想像できます。私達の多額の税金は福祉に使って欲しいです。		習志野市から海沿いの緑や空に開けた空間はこのあたりの財産だと思います。実際に住んでいる地域住民にとって高速道路で今の景色がなくなるはストレスに感じますし、今でもそれなりの交通量があるのでベランダも窓も黒く汚れます。道路ができれば更に空気も悪くなります。私は生きてないかもしれないが、子供達の世代にも海がよく見えて空が広く気持ちの良い景色を残して欲しいです。海底トンネルを作る案もあるが費用もさらに増えるしなおさらこのプロジェクトに反対です。	
5260				東京湾の景観重視、ダイヤモンド富士の維持	
5261	内陸へのアクセスの強化				
5262		現在、千葉市美浜区の人口は15万人この先は人口減少高齢化率は上昇。習志野市も同様の事が言えます。千葉県湾岸エリアも今後減少していくようです。。。となると車の所有台数も減少していくと思われます。そうした状況で道路の建設は必要なのでしょうか。確かに増えれば救急時のアクセスルートの選択肢が増えると思いますが、自然環境に影響を与え住民の健康被害、憩いの場所の消失など様々なリスクから考えて必要なのでしょうか。災害時の一時避難とありますが、これだけの住宅数の一時避難場所の確保なんてできるのでしょうか。住民が多いため、災害が起きたら自宅で避難と聞いてます。無理だと思います。		一度壊してしまった生態系はもとには戻すことはできないです。三番瀬谷津干潟養老川への影響を十分検討するとあげられていますが検見川の浜、稲毛海浜公園はどうでしょうか。造られて数十年ここまで育った環境、三番瀬や谷津干潟から渡り鳥も回って来ている場所もあります。公共の地で土地の買収などの必要がないとの判断で道路を通して環境を破壊してしまっていいのでしょうか？これらの公園はかなりの人が利用しています。ごぞんじでしょうか？散歩、マラソン、サイクリング、ヨット、ウインドウサーフィン、カヌー、バードウォッチング、景色を鑑賞などこうした憩いの場なのです。市民の健康への悪影響につながるのではないでしょうか？美浜区は子育てもしやすいと引越して来た若い人たちも大勢いると思います。道路によって子供がぜん息、高齢者の中にも体調をくずす原因を作ってしまう事も考えられます。以上の理由から私は案1-1は反対です。もしどうしても道路を作るというのであれば、1番渋滞する区間（谷津干潟のあたり、蘇我陸橋のあたりと聞きました）のみを地下構造で造る。案1-2地下構造を主体の事業費は約2兆円とありますが部分的に行えばもっと少なくすむはずです。	

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5263	環境を考える	人口減少のこの時代に必要とは思いません。ドライバーさんが少なくなっている今、バスやタクシードライバーさんも少なく本数（バス）など地域で困っている状況。救急性のこと速達性など今でもやっていけると思います。何故今なのか完成するのにもかなりの時間がかかり、もっとドライバーさんがいなくなります。でも＊＊＊＊時代がすすめば流通などドローンが運んでくれるようになっているはずです。環境のことを考えれば公共の交通手段を利用するようすすめるべきです。でも人口がへるのでそれでもまにあうと思います。		美浜など海があることによりいいところだと考えています。なのに高速をつるくとなるとかなり悪化されると思います。地震（東北）液状化や既存の施設などがこわれたあり、＊が傾いたり＊＊の＊＊＊＊が＊＊壊れているのをみています。海抜3mつなみなどのことを考えるとなぜ湾岸線につくるのかわかりません。それもかなり高額をかけてです。今なる道路のメンテナンスに使うべきです。	上記にも書きましたが、うめ立て地に何故つくるのでしょうか。。美浜地区だけでもかなりの被害がでました。つなみなどくるといわれている所にたてるのはどうかと思い絶対反対です。
5264		特に必要とは思わない。		景観や騒音が気にある	本当に必要ですか？
5265		現状渋滞ないし道路は不要です。反対！		地域住民のことをまず考えるべき美浜区の住民より	
5266		これからの人口が減り通行量が減る事になるためにこの様な道路は本当に必要か！需要予測、しっかりとおこなっているのか？	公金のムダ	いいかげん安易な予測はやめてもらいたい。くどいが金のムダ	ムダな工事はヤメロ。
5267		美浜区の住人として必要性を感じない。不用である		人口が減る方向で数年後には渋滞も解消されるのでは？必要性を感じない。住民として必要ない。	
5268		高浜南団地の住民です。道路の新設は必要ないと思います。今の静けさが好きです。			
5269		成田⇔羽田の双方へ最短で結ぶ路線途中新幹線駅へ補助道路。東京方面への道路も必要ですが、南北への道路の拡幅を検討してもらいたい。船取線、木大街道成田街道の渋滞がひどい。		沿道と住宅地の境に緑地帯（公園やスポーツ施設）を設けたい。横断歩道、歩道橋を短い間隔で設けてもらいたい。国道4号に横断歩道が少ない、押しボタン信号でも可。安価にこだわらず必要な機能を盛り込む為の予算は確保してもらいたい	直下型地震発災時の津波対策をかねて計画できないか
5270		・物流、救急搬送における速達性、定時性の向上は喫緊の課題でありそのためには渋滞の改善は早急に行うべきである。 ・一方、まったく新しい道路を建設するには時間もかかり費用もばく大になる。 ・以上の観点から既存のインフラを活用、改良したほうが時間的にも財政的にも有利である。 ・現在の住民、行政の財政状況を考慮するとでるだけ負担を抑えた事業とすべきである。 ・また、有料道路としての継続的な利用者負担しできるだけ抑えなければならない。 ・以上を総合的に考慮すると渋滞場所とその理由を早急に調査、整理して、優先順位をつけ、既存インフラの拡張、立体交差化をすすめるべきである。		・湾岸エリアは貴重な動植物の生息地域でもあり、その環境は既にかなり破壊されておりこれ以上の人為的な変更は避けるべきである。 ・特に案1-1、案1-2の地域は自然景観歴的な景観にすぐれ、住民のいこいの場にもなっており、景観の変更は望ましくない。 ・用地取得リスク、事業者を考慮すると案2についてさらに検討を進めるべきである。 ・案2により沿線環境の悪化が想定されるが自動車のＥＶ化等の改良、鉄道インフラとの連携、バス等公共交通機関の充実、緑化、光触媒技術等の新技術の採用、交通情報の伝達方法の改善でかなり抑えられると考える。	・案2の現道拡幅を重点的に検討すべきである。 ・基本的に信号を減らすことを考え、渋滞箇所、重要道路との交差部について拡幅、立体交差化を進める。 ・案2と湾岸、京葉、圏央道を互いに補完関係の道路と位置づけ連携を考慮した開発整備をすすめる。 ・鉄道との連携を考慮した周辺整備も考慮する。（コンテナヤードの設置、駅へのアクセス道路の整備等） ・道の駅の整備で快適な運転環境を整えるとともに周辺海産物、農産物の提供をして地域産業の発展を計る。 ・本案については、インフラの老朽化対策という位置づけも考慮していく。
5271		都市計画道路を完成させる。海側から陸側に行く道路が無く千葉の発展を止めている。習志野市鷺沼の都市計画道路3・4・11号380ｍの橋を廃止したのは最悪の行為である。習志野市が決定権者であるならば国と県は良い街を作る道路を作る意志がない。指導力もない。そして習志野市の住民に知らせることなく廃止するのは幕張本郷駅前の鷺沼土地区画整備地に15階建てマンションを8棟建てるのに都市計画道路及び下水の鷺沼幹線がじゃまになり業者のいいなりに動いた習志野市である。		千葉主都構想をもって整備して行くこと。古墳が日本一多いのも生活しやすい場所である。東京湾の自然環境の整備雨水と汚水の下水管を別にして汚水を肥やしに使用する木更津市方式を取る。	船を使った1900年代の様に海上交通を考えたら良い。先祖は浦安や中央区の親戚へ行くのに船で往来していた。汚物は東京からの業者が買い畑の肥やしにしてた。
5272			20年後30年後に必要とされるか		

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5273					爆発、火災を避けるためと用地取得を少なくするために地下構造。2回床下浸水、高潮で道路が水につかりました。養老川河口から館山自動車道まで市原市の都市計画道路沿いの場合、めったにないことだと思いますが、トンネルの中に水を流し込むこともあり得ると考えています。
5274		羽田 - 成田の両空港を結ぶ渋滞の心配がない道路。現在は千葉側の検討ですが、浦安から先の案も示していかなければ根本的な渋滞の改善にはつながらないと思う。		報道等とは違い近隣住民の感覚だと三番瀬はなくてもよい。ただ、共存出来るのであればその限りではない。	観光線というよりは物流線。また、災害に強い新湾岸となってほしい。
5275		造ることを前提としたアンケートなのでどう答えたらよいのでしょう。答えられません。		・工事期間を含めて完成後も４を達成できないと思います。ですから造らないでほしい。この事業が千葉県住民の生活をよくするものなら多額の税金（１−２兆）を使ってもかまいません。しかし。住民のためになる道路とは思えません。この予定額（１−２兆円）でおさまるのか否か疑問。一時避難場場所となる？？海の方面に避難しようとしますかね？	ルートはどこを通っても生活に支障をきたす被害を受ける住民はでてきますね。
5276		葛西付近、木場から箱崎方面に向かう分離、東京トンネル手前の渋滞の解消（朝夕のラッシュ時間帯で都内に向かう流れ）		自然環境への影響をもちろん考えられていると思いますが、検討のほどお願いします	
5277		①いつ渋滞しているのか？場所、時間帯を教えてください。⑤津波や地震の避難場には全くならない。⑥そこ迄行くのが大変でどこから車以外に逃げる人々が高速道路に入れるのか？		①排ガス、振動や騒音で鳥等の小動物を守る事は出来ない。人口が減る事が想像出来るのに何でそんな道路を作る必要があるのか？お金がもったいない。他にもっと直したりする事につかってほしい！	今ある道路の車線をふやせば良いと思う！
5278		何兆円も投じて、居住環境、自然環境海辺の眺望等を壊してまで、新たに高規格の道路を増設する必要はないと思います。市の説明を聞いても、住民にとってのメリットは何もないように感じます。むしろ、既存の道路や歩道、街路樹などの定期的なメンテナンス、休憩用のいすの設置、自転車レーンの配備、上下水道管の定期点検・整備・補修などに、その予算を振り向けていただきたい、安心安全な生活環境を整えてほしいと思います		※工事中における①～⑤の設問に関する事項及び安全・安心の確保が重要※設問事項にあってしかるべき	現にある道路で十分
5279		今回複数のルート案が設定されたが、このルート案ー1に最も近い美浜区に住んでいる住民としては全く受け入れられない案である。地元への具体的な説明もなく、前回のアンケートをベースにこのルートが効果あるとしているが最も重視してほしいのが計画されているルートに住んでいる「住民の声・意見」ではないだろうか。オープンハウスやヒヤリング等の場を設定しているが見に来なさい、言いたいことがあれば来て言ってくださいという姿勢が見えて、計画段階で地元に来る姿勢が全く見られない。前回の約440?件のアンケートの中には「作ってほしくない」「計画そのものが受け入れられない」「新道路に反対」という意見があったが、有識者会議報告や、第3号、4号ではほぼ無視された状態であり、「新道路を作るにはどうしたらいいのか」ということが前面に出ており「作って欲しくない」の意見が無いに等しく扱われている、おかしくないか。		今回のアンケートにしても「案」ルートを考える際に重要な事は何かという内容で「作らない」という選択肢が含まれていない、住民無視のアンケートとしか言いようがない。 景観についての評価が述べられているが「千葉市の4つの宝物」1.加曽利貝塚、2.オオガハス、3.千葉氏、4.海辺として、海辺と町が調和するアーバンビーチが挙げられている。 景観を守るのであればこのような道路を作ることは全く理解できない。 美浜区地元の住民の多くは海辺と緑の調和、自宅から海の見える景観を求めてここに住んでいる、これを壊す計画には受け入れられない。	災害時におけることも評価している、災害時の高架道路上を一時避難場に活用と述べているが、とってつけたこのような表現は全く理解できない。これを実現しようとしている有識者の感覚を疑わざるを得ない。 ・予算はどのよ1に算出しているのか、1兆円や2兆円となっているが15年後、20年後の金額なのか示していない。示してほしい ・今、行うことは渋滞対策であれば、新道路計画の前に、船橋、蘇我近辺の対策で多いアンダーパス、拡幅、バイパスの整備であり、人口減少後どうなるかわからない15年~20年後の計画ではないと思う。 ・ルート案−１の近辺の地元住民への説明会、意見交換会、等を実施することを要望する、白治会、丁目単位、地区連単位等多くの住民が出席できる場を積極的に開催してほしい。
5280		稲毛高浜南団地の住民です。湾岸地区に高速道路は不要だと思います。設置大反対です。混雑しているところからの交通状況の改善が図れないのですか！！		海が見えなくなる絶対反対です。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5281		計画されようとしている案１−１に最も近くに住んでいる者として高架構造はやめてほしい。利用者は通っている（道路を使っている）時は一時的に利益を受けているが近くの住民は365日24時間振動、音、排気ガスの被害めいわくを受ける事となる。意見を聞く事で最も重視して欲しいのは建設予定地に最も近い住民の意見ではないか？地元への配慮が感じられないパネル展やヒアリングは自分から行かない人も多い。説明会、意見交換会を地元で行うべき。		10月3日小学校中学校へキッズチラシを配布するとの情報が入った。どの様な内容のものを配布するのか、今迄の情報を知らない子供達に「作る側」の都合の良い情報を渡す様なまねはやめて欲しい。・子供達に「不用な道路」だったという様な物は造らないで欲しい。・美浜区内に新湾岸道路、特に高架構造は反対・事業費は10〜20年後はどの位になるのか？全く明示されてないのはおかしい	・湾岸地域について「配慮すべき事」に今になって「住居環境、景観」を追加するとは今迄何を議論していたのか疑う。まず最も近い計画地区に＊＊住民を思いうかべないとは理解出来ない
5282					用地の確保が大変だと思います。
5283				東京湾の自然を残してほしい。野鳥や魚の生きる東京湾であってほしい	人間にとって便利は生活を求めるより今ある自然をを保存し、森や野鳥、魚が生きられる状態でありたい。自然を壊したらもう元には戻らない。
5284	地域の環境	・ルート周辺に住んでいる人の利便性〔インターなどが適所にある等〕が必要で通過するだけの道路では地元に何の恩恵が無くては地元の賛同は得られない。・国、自治体、市民のコンセンサスを大切にして欲しい。	住環境	・私も参加した、千葉市が平成26年度に実施した「海辺のグランドデザインワークショップ」平成28年に千葉市が作成した「海辺のグランドデザイン」（千葉市長熊谷俊人）の内容を重要視して欲しい。現在、千葉知事になられた熊谷さんの思慮深さを望みます。私の意見では案1-1、2で通過予定の幕張の浜〜検見川の浜〜いなげの浜は人工海辺エリアは他の地域（工場や倉庫など）と違うのでこのルートは大変な気がしますので案2の現道拡幅案が良いと思います。※現在の湾岸道路より海側は団地、マンション、個人家屋が密集しているエリア。	1.案1-2が千葉市内で実現すると良い（コストがかかりそうですが、、、）2.京葉道路を2階建てにして上下線を別々にして交通量を捌く3. 案2は拡幅ですが2と同様に2階建てにしてはどうか。
5285		そもそもこの道路が必要かという議論があったのだろうか？県、市の広報で見たことがないが・・・・。日本はこれからどんど縮んでいく、人口減少、工業生産額減少、京葉工業団地帯の生産額（重工業）減少。とりわけ重工業は衰退、AI時代巨額の費用かけてこの道路が必要だろうか？時代遅れの無用のものとなるのでは。渋滞は自然となくなるから！！		千葉市民としては海岸にせり出す道路だけは止めて欲しい。貴重な生活（生活、環境、観光等）であるビーチの景観を壊すことは絶対に止めて欲しい。	作ってほしくないが、作るとしても海岸の上にやめてほしい。すでにある道路の真上なら・・・。
5286				三番瀬などでノリ栽培や貝の採取をして生活を営んでいる水産業者に影響を与えないようなルートを考えてください。人間（漁業者、遊漁船業者）がいきるために海の環境を守って下さい。海域環境を守ることは大切だと思いますが、一部の自然保護団体の活動は理解しませんし私は大嫌いです。	
5287		先日、イトーヨーカドー幕張店でのパネル展・オープンハウスにいかせて頂きました。ありがとうございました。くじ引きで湾岸道路のチーバくんバッジを頂いたので大事にしたいと思います。		③高架構造は圧迫感があり眺望を妨げるという懸念に対しては通常5〜10m程度の桁点を逆に30〜50mにする検討をお願いします。かえって圧迫感が街中をとてつもなく桁の高い高架鉄道（新交通）が走る様子を＊＊＊＊＊事があります。⑤幕張ベイタウンなど沿道に建つマンションへの対策は道路桁や支柱が窓の正面に当たる物件を買い取り（価格を下げて）購入希望者に転売する方法の検討をお願いします。また、防音壁は透明なものを使用して下さい。	道路新設案（新湾岸道路）と現道拡幅案のうち既に一部事業家されている黒砂、検見川 - 蘇我間の専用部新設を同時に進めて欲しいです。（千葉市役所前は既に完成。）パーキングエリア（PA）の用地は千葉市蘇我町にある廃棄物処分＊＊＊（メガソーラーを設置）が眺めがよさそうなので検討をお願いします。一般車の利用出来るパーキングにして欲しいです。

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5288		・速達性は現状と変わらないため、交通渋滞緩和の見込みが低い。 ・代替経路が確保されず、事故減少の見込みが低い。 ・交差点での速度低下は現状と変わらず・・・。 ・災害時の避難・物資輸送を支えられない。 ・高速ICのアクセス性が向上されない。 ・アクセス性は向上されない。 ・交通事故の緩和の見込みが低い。		現状と変わらない	
5289		基本的に国道14号と357号しか無い為、日常的に渋滞が発生しており経済的にロスである。環境には十分配慮しながらもルート検討頂きたい。		自然環境保護面の対応（環境アセスメント）をていねいに且つタイムリーに公表しながら進めていただきたい。特に三番瀬は確実に保護して頂きたい。	案1-1と案1-2を地域、場所によりうまく使い分けて施工頂きたい。高谷JCTを起点にし施工した場合、外環、東関道、京葉道路が現状よりさらに混雑することが予想される為、市川市・浦安市⇔江戸川区の道路（橋）の強化が必要ではないか。
5290	＊＊			「渋滞、渋滞」でもう嫌だ	環境が整備されるとホッとしますねえ・・・
5291		くるまがおおいからいずれとしをとるからひつようだとおもう		子どもやまごにみせたい。むりかもしれないがみてみたい。しょうがないとはおもうがいい	
5292				自然を一度壊すと取り返すことができなくなりますので配慮してほしいと思います。	
5293	外灯				SA、PAは現在障碍者用トレイ（大きいベット付）が1か所ある所がほとんどですが、緊急時の為に2か所は欲しいです。使用中でなかなか入れず困ったことが多くあります、緊急時用、トイレ、公衆電話も幅寄せして止めるスペースも作って欲しいです。
5294		357号線の下りは渋滞の緩和は期待出来るでしょうが上りの場合東京から浦安そして市川の二俣あたりまでは現在より悪くなると予想している。		道路の東側終点つまり高谷から浦安付近は渋滞が起き易くなるのではないか、道路の沿道付近というよりは終点付近の環境が悪化するのではないか懸念しています。	
5295	空気汚染				
5296	地域の発展	交通網の整備が地域の発展となります。早急に実施して下さい。			
5297		問1～7について千葉市～市原市については2,3。習志野市～船橋～市川～浦安については4,3。問8についてはどの地域においても大切。東京方面へ向かう時習志野～特に船橋市川浦安で渋滞にまき込まれ問題である。		①②三番瀬、谷津干潟、習志野茜浜街道（富士見百景）養老川～県民、国民の財産、自然を大切にする事によって豊かになる。③⑤千葉市美浜又海岸大通りの住民として街から海辺へ歩いていける花火きれいに良く見える緑・海・空が続きさえぎる物が無く、この眺望景観はこの地域の財産である。これらを壊さないでもらいたい。経済優先ではなく人間本来の豊かさ、調和、自然の文化を大切に将来に渡り禍根を残さない様にしてください。	①市原～幕張IC（16号→357⇒14号）辺り迄は道路の幅が広いので拡幅しない（もしくは無理なら高架）で中央緑地を使う費用も助かる。幕張IC辺りから左習志野茜浜辺りの方へ地下構造にしその辺りから工場地帯なので浦安迄高架構造でつなぐ②①がダメで止むおえず道路新設案にする場合千葉港あたりから習志野あたり迄は地下構造（絶対）にする市原～千葉港あたりと習志野～浦安は工場地帯なので高架構造にする
5298					地域住民に対する通行のメリット（ETCカードと連動したポイント還元など）景観と沿線環境とのリンク。「自然にやさしい」道路（沿線の照明はソーラー発電など）
5299		出生から船橋市に住んでします。とにかく慢性的な渋滞をなんとかしてほしい。歴代の県知事、市長はなにをしてたのか！！許されない！！40年以上も慢性渋滞は許されない！！		慢性的な渋滞をなんとかすれば自然と環境問題も解決する。渋滞するから環境破壊になるのです。40年以上も慢性渋滞は許されない	塩害被害に強い建設。塩害に強い建設業者を選ぶべき

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5300		只々、今は先ず検見川真砂スマートICを並びに検見川立体並びに特に千葉西警察～蘇我陸橋北口迄の片側連続3車線化をして海浜大通りをもっと有効活用積極的に。そして三番瀬だけはいつ迄も確実に全域保全を！		そもそもこれから少子高齢化により総人口だって確実に減少していく中でここまで新しく追加する必要が有るのか。先ずは今は検見川真砂スマートIC並びに検見川立体で穴川の混雑緩和を図りながら海浜大通りももっと活用すべきでないか。特に海浜大通りは美浜区なら全区間いつでも空いている。ここをもっと有効活用できれば誠に十分有難い。	今はとにかく海浜大通りの有効活用。そして検見川真砂スマートICの推進と検見川立体で穴川の混雑緩和後は、国道357号の神明町出州港～蘇我迄の片側連続3車線化で
5301		国防という観点も必要と思います。			率直に人口減少となる中で既存施設の拡充（道路事業のみならず鉄道を含めた施設の再編や補充）も必要と思料
5302		・元の景観を維持すること。・渋滞解消などねらいをはっきりさせること。		居住地からの景観は大切。トラックも普通車を安全に通行できるようにする。	高架にはしないで下さい。（景観の観点から）また、ICは京葉線の駅に準ずる＊があると望ましいです。
5303		案1-1幕張、検見川、いなげの浜の部分は地下。案1-2千葉港部分に市原（養老川）までは高架つり橋景観場も好ましい。	道路整備	千葉市内の道路整備が遅い	
5304				※私の住んでいる原木中に言わせてもらえない。現在原木インター付近できたばかりの高谷IC市川松戸道路、市川ICそう言う市街地の渋滞がひどい。そちらを先にやってもらいたい。	案2の現道拡幅案に賛成。現357は途中から成田方面に行ってしまうので蘇我IC方面に延伸する。そうすれば京葉道路の渋滞も解消されるでしょう。
5305			案1-2		
5306		実感として「渋滞している」「時間がかかってイライラする」という箇所は湾岸市川を下りてららぽーと辺りまでの渋滞。それ以外は車線も多く車がつまっていてもガマンできる範囲。その箇所以外はハッキリ言って公費のムダ使いで建設会社ゼネコンへのタレ流し。1兆円も2兆円もそれ以外のところへ使うべし。		「道路をつくるべし」が前提にあるので環境問題が生じる。最低限の増幅ですませれば何の問題もない。民家の近くに道路をつくらなければ騒音もない。	そもそもこの道路拡幅したいと言い出したの誰か？市民じゃないだろう。公費を使いたがる役人とゼネコンか？
5307	交通路の耐用年数		地震		
5308		どうしても建設であれば案2の現道拡幅で案1-2の地下構造※アクアラインの様に海底トンネルに。◎建設有りはだめ！！			案1-1、1-2は今でも産業道路化（大型トラック、夜中通行）多くなっている。沿線そばの住民として安眠が阻害されつつある現状を有識者はどう考えているのか？車が渋滞しない方がおかしいのに安易に何兆円もの資金を注ぎ込む価値があるのか（環境を壊してまで道路を作る理由）。。。少子高齢化が進行している中逆行化の考えでは？ルート建設ありきでは？・新規、建設年月（期間）を出されていないが？雑然過ぎはしないか！！
5309		交通量の緩和と渋滞防止を第１に考えてほしい。			案1-2を希望。今後の交通量増加を見込んだ広めの道路。完成後に更に交通量が増え再工事している道路をよく目にする。企業から増税にて税収は増えるためケチケチしない工事にてゆとりある道路。個人への増税ではなく企業への増税にて対応
5310					渋滞解消の為にラウンドアバウトを推進して欲しい。パーキングエリアの充実
5311				環境が第1優先。生き物調査を各専門家を交えてする事。どんな生物が海、河、陸、空にいるのか、それらにひつような環境は何か。今までどう変わってきているのかきちんと調査してください。	
5312		救急搬送の速達性は最重要だと考える			案2を見ると車線変更が大変そうなので好みではない。・案1-1が最も良いと思う。357はこの地域に用事のある車それ以外は新ルートを通ってもらうなどすみ分けができると大型車と自家用車の事故は減るのではないか

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5313				海辺の美しい景観を維持できるような道路（照明を含む）デザインが必須。世界からコンペでデザインを募集すべし。ICの数は最小限とすべし。	
5314	湾岸地域における移動時間信頼性の向上	例えば千葉市から浦安市へ移動したとする。R357を使って移動したとき早朝や深夜であれば30～45分程度で移動できる。しかし日中や夕方は市川～船橋近辺の渋滞により90分以上ようすることもあり移動時間の予測をたてることが困難となる。どの時間につかっても大体同じような時間で移動できるようになることでルートとしての信頼性向上につながると考える。		元々埋め立てでできたエリアでありある程度の変化は仕方がないのではないか	基本は信号をなく、また、ある程度高速度で走行できるようにし、流出する時のみ本線から外れる形（その先信号を作る）とすることで本線の流れを止めないようにする
5315		とにかく渋滞の解消に力を注いでいただきたい			変更になった場合、わかりやすいパンフレット等を充実させていただきたい。
5316					地震や津波に耐えられる構造を採用して下さいますようお願いします。
5317		沿岸部は想定外の車が多いので（自然災害）緊急時にアテにならないと思う。災害時には14号や16号を一般車両と規制出来る様にしたら良い。東京都を参考にしてください。地下構造で信号を減らせばアクセスが良くなると思う。		他県の人からも景観の良い道路で有名であも気持ちが晴れて好きな道路であるので地上に道路は作らないで欲しい。道路を作るならば地下構造が良い。	地元重視より移動優先として施設付近に出入口を作り信号等を減らす（渋滞緩和にもなる）
5318		新湾岸道路ありきが前提となっていると思いますが、鉄道への振替は検討済みでしょうか？検討の余地は残されていないのでしょうか？計画案を出されている方は歩いて確かめていただきたいと思います。（2/2）もきちんとみて下さい。お願いします。一生懸命考えました。	将来、未来へつなぐ道路	将来世代に豊かな地域であって欲しいと強く思っています。少なからず海岸線はこれ以上自然環境を壊さないで人や渡り鳥に大事な場所である為環境を整える方向性に進んで頂きたいと強く願っています。景観はもちろん風の影響、砂の流れの影響等で着工から完成まで完成してから尚の事大きな影響を与えると思います。道路を利用するに配慮するだけでなく環境を保有するすべての人（生き物）に良い地域として残って欲しいです。	車を運転しないのでわからないが混雑地点だけを検討する事が出来ないでしょうか。運転しない人々にも優しい地域であって欲しいと思います。膨大な税金は皆平等に払っています。ご検討のほどよろしくお願いします。
5319				現在、京葉道路、館山道は混雑はあまり見られない。たまに連休の時渋滞するだけ。これ以上無理にルートを複数化する必要はないと思う。海も見えなくなり景観が悪くなる。無駄な事業費は使わなくて良い。	国道357号国道16号線の車線を増やす。海側3車線にすれば混雑は避けられる。
5320					案1-1と案1-2の併用道路構想を提案します。現行拡幅案は厳しいと思います。
5321		物流に視点を置けば利便性や効率性において納得し得る		塩害について不安あり→景観を損なうおそれ→地域印象の悪化→地域発展の停滞？	
5322					357を良く利用していいます。行徳から船橋迄の渋滞が改善される事を強く望んでいます。現在の高速道路を2階建てにして一般道を拡張できればいいのでは？と思いながら通行しています。色々と難しい問題はあると思いますが、できるだけ早く実現できるといいと考えています。
5323					空港・千葉港・房総地区の利便など考えるとICは出来るだけ少ない方が良い事業費を少なくする為

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5324		ベイタウンに住んでおり現道路事情に不満はない。働きに行く人のほとんどは電車を利用しておりたまにレジャーで自動車を使い遠出をするのがほとんどではないか。幕張に住んでいて却って道路事情が（交通量）が増えると街中がこむため弊害がでる。できるだけこの地域は素通りをして欲しい。つまり一般道路への出入口は無くして欲しい。千葉市でもこの地域以外の地域にとっては道路の重要性は理解できなくはないが、この地域に住む人にとってはそんなに便利に今以上にする必要はない。感じられない。		費用については、千葉市以外、県、周辺市、国で予算をつけて道路を作ってほしい。海側の景観は保たれているのでそのままにして欲しい。千葉みなとの海岸近くはもっと観光に力を入れても良いと考える。せっかくの施設がもったいない。住民参加が必要だと思うが、シニアマンションでは活性化できないのでそれが残念。意欲的な人がもっと住めるような海浜幕張側と分散しても良いのではないか。	
5325		災害時における複数のルート確保（アクセス向上）		事業費をかけすぎない安全なルート	
5326		利用しやすいルート			
5327	円滑な交通の体現	・従来、県の道路開発への取り組みは弱く国頼みの傾向が見られた。（圏央道の松尾～大栄間の遅れぶりなどが明白）・この時間は30年前に着手しておくべきものであったと思う。・県開発関連の君津＊＊＊空閑地の利用なども考慮した道路網の整備は早急かつ実に推進すべきである。・熊谷知事がリーダシップを更に強くして国の尻を叩いて推進することを願う。・16号線の混雑振りは目に余るものでこれは一例に過ぎない。			特になし。最速で完成出来ることが重要
5328					JRや私鉄との土地の共有による道路の整備や海上、河川の利活用を推進すべきと考える
5329	市民の財産	①CO2や排ガスで子供がゼンソクになる。②現在でも産業道路的に存在している。③救急には距離的に長すぎる④平時と軍事用の両目的で作ること（新京成もJR京葉線も軍用線だった）⑤機能しない⑥観光の役には立たない⑦今のhighwayを専用にするとよい⑧乗入れ制限は効果ない⑨インフラは国民の財産	橋	①スケールが小さいがやらないよりまし。②害になるだけである。③すでに損なわれているので今更ムリ④24Hrなので音がウルサイ⑤汚い海と黒砂は「景観」とは言えぬ⑥公共のインフラとして役立つ⑦税の用途として良い⑧美しい橋を残したい	平時のノンビリ、ボンヤリの県民に国としての軍用を叩き込んで欲しい。戦車の走れぬ高速など亡国のインフラに過ぎない。
5330		（①に対し）特に船橋～千葉間（⑦に対し）旅客ターミナル整備が必要ではないか？（千葉港）			横浜に比肩しうる景観、利便性の向上案1-1が最適と思います。
5331		(1)「望ましいルートを考える」前にこの計画の必要性、計画から完成までの時間、かかる経費の大体の規模、実施主体と負担の分担ー千葉市民にとってどう負担がのしかかるのか明らかにしてから住民の声をきいてほしいー計画の必要性～人口減少のみとおしから交通量をどう予測しているのか今でも運転者の高齢化、バス、タクシー、トラックなどの運転手不足の中で道はつくったがが運転する人がいない少ないこのみとおしをどうみているのか。①渋滞～今ある渋滞、今すぐとりくむべきことを数十年の計画をみせられてもイミがない（R357と湾岸の合流する若松などすぐにバイパスなどつくりとりくむべき）		（2）ルートについて・住民に一番直接の被害を被るのは千葉市民とりわけ美浜だと思われます。1981年の当時の＊＊リーフには海側、海岸沿いに高架、地下、などの高速道路ができるなんてかいてません。ムリしてつくる必要などまったくみあたりません。	
5332	環境破壊及び予算の無駄遣いだけ	渋滞は高谷JCTから上り方面でその改善は優先すべき。救急車で対応可能。海側に建設するとリスクが高まる。空港とは関係ない千葉港の需要には疑問。生活道路が改善するとは考えられない。	三番瀬で知事が反対して消えたのに今なぜ。明確な理由を知りたい	検見川浜、稲毛海浜公園も同様。いなげの海を埋め立て居住地を確保。いなげの浜を残す為に海辺を作りオーストラリアから白い砂を輸入して環境維持しているのに海辺の環境悪化でムダとしか思えない。環境破壊だけ。資金の無駄使い住環境改善に尽力すべき。国家予算が厳しく収支改善が厳しいのに考える事自体が時間と金の無駄。	既存ルートで拡幅すべき

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5333		20～30年前に考えて道・極論古い町並から別に来る新しい発想が必要。現在の町、住民は現拡で良い。道路と電車は常に一体として考えるべき新しい電車線を考える。人口減を考えて欲しい。町を作る（＊＊＊）ゆえに車と電車は一体		新しい所につくる海の中が良い	
5334			騒音・日照	工事により自然環境が悪化する。国道357線は中央部に緑地帯があり道路を拡幅して対応すべきである。高架下の渋滞等に騒音と日照時間減少が考えられる。	現有の国道357号線を拡張して湾岸道路を作れば経済的に5000億円以上の節約になると聞いている。埋立地に高架の道路を作ることは関東大震災や南海トラフ地震、富士山の噴火が予測されており、高架への津波や高架道路への火山灰の降下を考えると危険性が高い。税金のムダ使いと危険性から高速道路は反対である。（建設業者の利益を考える必要なし）
5335					激しい渋滞時の迂回路必要と思います。
5336		最も早く開通する案にして下さい		1日も早く開通させてください。早い方が事業費も安くすみます。	用地取得の少ない案で一番早く開通できる案1-1
5337				三番瀬・谷津は陸地を環境に問題のない所は海側を。要は海側か陸側かを決めるではなく部分的な道路を・・・！	市川～千葉迄全線を海のルートではなく部分的に陸地を走る道路と併用しての道路が良いのでは。それが総予算とか工期の短縮につながるのでは？現在のルートの様に2種類の陸か海側かの選択しには反対です。部分的に海・部分的に陸地をが理想では。
5338		交通混雑の緩和のため。14号線の近くに住んでいます。とにかく混雑していますので。			高架構造が良いと思います
5339		魅力ある道路を希望します。		現在海浜幕張地区は副都心として計画も良く、海・ショッピングモール野球場など他では類を超えた素晴らしい環境です。もし道路を案1-1の高架構造にすると周辺はいづれ人は来なくなり神奈川県や全く別の場所に人の流れが変わります。前例として千葉駅から千葉中央公園モノレールが素晴らしい空を塞ぎ解放感がなくなる事でとしが廃れてしまいました。二度とこのような失敗はしないようヨーロッパの海岸を参考にするとか、他県から来た人や外国人に千葉は発想やセンスがよく実にオーガナイズされたおしゃれな所だと思って頂くようお願いします。国交省千葉国道事務所計画皆様の知恵と英知で機能美あふれた新湾岸道路を熱望します。	①案②希望、不可なら案1-2（地下構造）。船橋IC周辺又は高瀬から千葉港周辺まで地下構造でお願いします。
5340	公害問題の未然防止				
5341		とにかく東京へ安全かつスピーディーに到達できるようにしてほしい。渋滞が多すぎる！		なるべく道幅お大きくとってほしい。	3車線4車線かのうではないか
5342					・コンポジット舗装の採用・床版防水の強化・道路幅員を広げ120km/h道路にする（国道なら80km/h？）ほぼ直線に建設する・防音壁の設置
5343		現状、川、橋を割っての避難！当時は果たして橋が無傷か？不安		高浜6丁目海に近い方。現時点日中でも大型車通行騒音大です。夜中は橋の継ぎ目の段差による大型車のドンと云う音に目が覚めます。車数が増える不安と高架での音の不安が地下道での地盤沈下の不安。赤色ルートに賛成智えある工事にお願いします。	
5344			ベースライン	人口減少時代の町づくりが必要。事業費、保全管理が次世代の負担となる。よってベースラインを評価する。	

1．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5345	設問不適	・設問が不適 ・ルートの思考以前に必要かどうか！ ・地域の自然環境を破壊してでは利益も何もない ・建設工事費用どのくらいになるのか！ ・税金が投入されることを忘れるな！ ・大阪万博や他の公共工事は実費用が予算を大きく超過するのが現実！ ・もっともまともな事案に税金を使え！		・環境破壊と大気汚染さらに騒音公害はまっぴらだ！ ・ハコモノ案件より物価対策に血税を使用しろ！	・設問が意味不明？ ・第二湾岸とやらが必要かどうかが先決だ！アホぬかすな！
5346		14号線、357号線県道15号線とも渋滞対応が遅れ経済的損失が大きい事は周知の通りだが、＊＊の税金がかかる新道路を作るより既存ルートの改繕がすべて行われた様に思えない。		高架化を行う事で失われる環境は将来に渡りよみがえる事なく、周辺地域の大きさは損失になると考えます。	
5347		蘇我、幕張など渋滞をなくしてもらえると良い。湾岸に道路を整備するのであれば地下にうめてほしい。			
5348	廃棄ガス等公害				高速、国道、へのアクセスが迅速であること。ジャンクション出口等の渋滞緩和
5349					車の通行量がいずれ減少してくるのに新しく必要なのか。 確かな新しいデータで検討をさらにする方がいいと思う。 高架にした場合、近隣の住宅が影になったり今以上の排気ガスの悪影響は予測しているのか メリットだけでなくデメリットの開示も必要
5350		建築資材、人件費高騰の折が多いと思いますが、高齢化社会、人口減少の将来を見すえた”後悔のない”方策を望みます。			ある程度海上ルートになることもやむを得ないのかと思います。（環境破壊を少なくして）
5351					合流のしやすさ
5352					事業費が確保できれば環境への影響が少ないトンネル構造が望ましいと思います。
5353		道をよくすると経済へ良い影響を与えると考えます。			
5354					地上ルートだと目の前を通るので？
5355	遊びに便利		便利		夏のイベントを増やしてください。
5356		日常高速道路等を利用していてルート検索しても時間どおり通行できなくて困っている。道幅が狭いと大型車の風圧で危険を感じる時がある。分岐が多いので分かりやすい標示がほしい			分岐点をわかりやすくする
5357		景観に配慮してほしい			景観に配慮してほしい
5358					スムーズに走れる道路、安全な走るエリアがのわかりやすい道路、逆走などわかりやすい表示
5359					幕張ベイタウン在住の者ですが、景観に優れ世界的にも評価される街であり地下化して欲しい。（ベイタウン地区のみでよい）
5360					合流や分岐のわかりにくさを何とかしてほしい
5361					常に渋滞がおきがちなのでなんとかしてほしい
5362					景観破壊のない事 住居への影響のない事 公害の影響のない事 地盤沈下の影響のない事
5363					美浜区に引っ越して来た人達は景観の良さで移住してきました。それが無くなると住民税も減り、市税をあっぱくします。

１．個人の方からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
5364					案2がいいと思った。道路の類を増やすより拡幅がいいと思った
5365				自然も大切だと思うので共存できるようなプランがあるといい	千葉の魅力UPの為にも早く着工してほしい 道の駅を併設してほしい。 モノレールを延伸して海辺へのアクセスがよくなるといい。つまり案１を希望。
5366		都内へ出る際選択肢が広がったり、混雑が緩和されるのであれば良い 海側の建設であれば海浜幕張付近の混雑も減るのでよい		今ある土地を使用し早く開通してほしい	浜のあたりの景観はこさわぬように地下が望ましい
5367		今現在の困難が感じられないので必要は無いと思う。 説明の場はあると聞いたけれど話し合い場はもうけているのだろうか？ 決定事項を市民に伝えるだけでは納得がいかない。 現状維持を強く希望する			
5368		自然環境を壊さないでほしい 現状を維持し広い公園でくつろげる場所を無くさないでほしい			何故か海側に道路を作るのが決まっているようだが、本当に今の環境を壊さないでほしい。
5369		危険を感じる箇所が長年改善されていないように感じる 東関道と国道357及び一般道のアクセスがこわいので最優先整備を感じる		個人的に④を重視したい。	今のところ考えが浮かんでいない
5370					海辺ルートを選ぶ場合は景観、騒音、排気ガス等考慮して地下が望ましい
5371		コストと利便性のバランス現在の問題を深堀り分析しソフトや改修で解決（改善）することも検討が必要では			
5372		渋滞が特に気になるので案1-1高架構造がすみやかにできるのでいいと思います。		環境に配慮も必要ですが、事業費がかかるのはしょうがないと思います。	
5373					地下をとおしていただけると住みやすくなると思います

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
1	京葉臨海部勤務者の利便性向上（一般道路の交通渋滞緩和）	主要幹線道路（国道357号・国道16号）への大型車両（ランクローリー、コンテナ車等）の乗り入れ制限	天災への対策（首都直下型地震・大津波への備え）	既存インフラ（国道357号・国道16号等）の老朽化対策	大規模な用地確保を必要としない国道357号・国道16号の拡張（地下or高架）
2					歩道を設けず横断する必要があるエリアは歩道橋を設置
3	市原市において、新湾岸道路は市原ＩＣまでの計画であることから、その先の生活道路や国道16号の渋滞緩和策も検討していただきたい。7月30日の津波警報時には、電車が止まったこともあり、生活道路、国道16号ともに渋滞が発生した。救急車両の通行確保も課題の一つと認識した。	地域のニーズに応える管理体制	地域の景観を壊さない管理。国道16号は中央分離帯の草木が伸び放題で、年に1度程度の剪定。景観が悪いだけではなく、見通しも悪く交通事故につながる恐れがある。外灯もなく暗い。危険を感じる。		
4	千葉県以西の湾岸線・並走する国道の渋滞の解消				
5	強靭性	アクセス性の乏しい半島であるが故、う回路の充実は喫緊の課題	自然環境・住環境への影響を最小限に抑えること	構造物の設置は密集地であれ、過疎地であれ、それぞれの影響への対価として利益が見込めるか	
6	既存道路（特に高速道路）との接続性	首都高湾岸線の渋滞緩和	流通や観光に大きなメリットがあると思われるので費用は掛かっても実現すべきと思う。		
7	①安全性②利便性	湾岸地域の経済活性化			
8	慢性的な渋滞解消				
9	特になし				
10	早朝の京葉道路貝塚トンネル渋滞の改善、特に下り車線	貝塚トンネルを改善するプロジェクトをつくるべき	現状の渋滞をアイディア等で改善出来ないのか	環境、天候不順、工費、時間、今後本当に必要か、高齢化で、	海上道路吊橋等、最短距離等々
11	東京湾アクアラインを使用することが利便性や立地を考慮すると良いと感じる。一方でアクアラインの土日及び夕方の渋滞発生緩和は優先事項と考える。その意味でも新湾岸道路の機能はアクアラインに類似した利便性や機能性を持たせたものであって欲しいという希望より問１の評点とした。	慢性的な渋滞の改善だと思う。また湾岸地域は工場なども多数あり、定期定修などで工事業者が集中するため渋滞が改善できるようなルートを考えて欲しい。	合流地点の渋滞	外観の雰囲気を楽しみながら運転することが好きなので、そういった車窓から見える外観といったところにも考慮いただけると良いと思う。また騒音について	トイレなど休憩場所の設置。パーキングエリアの設置。休憩スペース(宿泊可)設備の設置
12	住居地域と流通道路の隔離		中途半端にならないように何を重要視するかある程度決めた方が良い。環境と利便性は完全に両立はできないと思われる。		
13	物流の効率化（ドライバーの労働時間対策）	既存ルート不通時のバックアップ	ルート内のIC数（利便性のため、一定量が必要）	既存ルートとの接続が容易である	
14	観光客のアクセス向上				
15					あわせて東京湾岸道路未整備区間（袖ケ浦市から木更津市間）の計画の早期具体化を要望します。
16				東京湾越しに見る富士山の景観は幕張・千葉エリアにとって他の地域にはない貴重な財産。海沿いをよく散歩するが、人工構造物がこの景観を台無しにしてしまうかと思うとゾッとする。	渋滞緩和ということであれば、東関東道を部分的に二階建てにするなどではダメなのでしょうか
17	新湾岸道路は必要ない、理由は都市部の分散化を考えるなら湾岸ではないし、その予算を既存のインフラの整備に回すべき			新湾岸道路は必要ない、これ以上湾岸地域の利便性を高めることは都市部の集中化を加速させるものとなり長期的な県全体の為の計画ではない。	
18	インフラの整備は重要ですが、立ち退きが関係する場合は対象住民に対する丁寧な説明が大切。				

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
19		慢性渋滞改善の為の分散や事故渋滞時の代替ルート確保が目的になるので、既存高速道路との近さが重要だと考えます		とにかく事業が早く進行する事が大事ですので、用地取得で遅れが出ないようなところを選定する事と考えます	
20		千葉県全体の発展や利便性向上に寄与すること。湾岸道路だけではなく半島性克服のための周回する道路や既存道路の4車線化、接続する県道市道も含めた総合的な計画が必要だと思う。	事業費について「全くそう思わない」にチェックしたが、事業費は大きければ大きいほど国民の所得が増えるので「事業費を大きくすることについて「強くそう思う」。30年間公共投資を少なくするという誤った政策を続けてきたが転換するべき。	建設工事のフロー効果を発現するために事業費は大きく、ストック効果を発現するためにできるだけ早くが望ましい。また、県内の建設関連業者を活用してもらいたい。	平面交差の少ない十二分な幅員の道路が必要だと思う。
21	自動運転での物流も考慮した機能を備える道路		これからの車社会に最重要な機能を備えた道路	安全確保と効率の良い管理	複数階構造にして、リニアカーでハブ地までの短時間移動が可能となる機能
22	地震・津波等災害への強靭性				
23	国道357号線から遠くない場所に設置して欲しいです	物流エリアに特化した道路と、それ以外の道路が必要だと思います	信号の少ないバイパス形式が必要だと思います	一般道と同じ高さではなく、高所を通行する形状が良いと思います	
24	物流運搬車両の優先性（物流拠点等の効率化）	物流拠点間の最短距離	震災時の道路への影響		
25	迂回可能な主要幹線道路へのアクセス性				
26	新道路を充実させすぎない	新道路の機能を充実させすぎると、他ルートを選択することに不利を感じ新道路を積極的に利用しようとする。そうなると、新道路が渋滞し逆に利用しづらくなる			
27	環境・景観維持				
28	トンネルエリアを無くし危険物積載車両が運行できること	大型船舶の航行を妨げない海上部分ルートの設定		一般道と合流する地点の渋滞発生状況	船舶航行を妨げず、用地取得制限も低いと思われる海上部分を、高さを保つ形で建設することで走行時の景観も楽しめる走りたくなる道路にしてほしい
29	車の流れが変わることで地域の商業施設の衰退	維持管理や交通事故が発生した際のリスクが低いルートが望ましい。海底工事や海上工事で船舶の制限が発生し業務が滞る懸念。	海洋物流への影響	維持管理費や今後AIによる自動運転に対応した道路を先進的に目指す	新しいルートも必要だと思いますが渋滞緩和、生活道路の車の流入を減らすならGoogleマップのナビがAIを使ってCO2排出が少ない、交通量が少ない、最短距離、信号が少ない等を総合的に判断した結果、車両が1台しか通れない道や生活道路を案内している現実があります。新しいルートを作ってもその選択肢に入っていかないと改善が見込めないと思われます。IT企業によるナビに規制等も必要だと思います。知らない道でなおかつ細い道を案内されたら事故も増えるし、地域住民にも迷惑になります。
30		通常災害・大規模災害に緊急車両の通行の妨げにならないようにしていただきたいです。			
31	千葉県・東京都・神奈川県の港湾区域全体の機能向上				
32	アクアラインへの国道１６号からのアクセス向上（袖ケ浦～金田）とアクアライン渋滞緩和策による湾岸道路利用車両の分散化。	国道１６号の高規格道路化。蘇我陸橋の渋滞緩和政策の実施	産業・観光と生活道路との切り離し。	交通事故の発生。渋滞の緩和。湾岸道路利用時の利便性	アクアラインの利便性向上による湾岸一帯の交通量最適化。国道１６号の高規格道路化。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
33	自然環境保全	未来の子供たちへ負の遺産とならない計画をお願いしたい。	自然環境等の調和	豊かな自然環境を未来へ繋ぐこと	立体化
34		交通機能の分散、再開発に繋がるとりくみ			
35	物流車両と一般車両との分離	物流車両が市街地に流入しないルートの設定	海岸沿いのコンビナート地域に物流道路を作ることで、住居地区の環境悪化を軽減できる。		高速道路基準のインターチェンジを設置し、メイン道路の信号を無くす
36					1．燃料代や通行料金が最小となるルートを自動検索。２．渋滞などが発生しやすい場所はバイパスなどを整備する。３．ドライバーの休憩や荷降ろしが安全かつ効率的にできるスペースを増やす。４．交通量に応じて信号制御を最適化し、流れをスムーズにする。５．EV貨物充電スタンドや自動運転車向けの専用レーンを整備。などなど
37	内陸部や南北方向のネットワーク整備				

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
38	千葉港の役割の重要性の再認識と、その役割・機能を十分発揮させるには、慢性的な交通渋滞と道路不具合の解消は不可欠であるが、加えて、昨今、物流の２０２４年問題とされる「トラックドライバーの労働時間外規制」、「ドライバー不足」に伴う我が国の物流の危機から脱するため、トラックドライバーの輸送時間短縮・運行回数（回転率）の向上、すなわち物流の効率化を図る観点から、港からすぐ乗れる新湾岸道路の設置が必要	○昨今、２０２４年問題とされるトラックドライバーの労働時間外規制や、深刻なドライバー不足に物流業界は直面しており、このまま何もしなければ、２０３０年度には約３４％（約９億トン相当）の輸送力が不足すると試算されるなど、物流の効率化が喫緊の課題となっている。 この課題を克服するには、国道１６号・国道３５７号線等の幹線道路やその周辺道路の慢性的な交通渋滞や、全国でも類を見ないインターから遠いなどの不具合を解消する必要がある。 現在、千葉港に通じる国道１６号・国道３５７号線等の幹線道路の慢性渋滞、及び幹線道路に出るための周辺道路の渋滞、不具合（幹線に通じる道路が少なく限られる、大型車両の通行に適していない）、更には最寄りのインターの京葉道路：穴川インターまで約８ｋｍと遠く、大型車両の通行に適しておらず、東京方面へは更に約１２ｋｍと遠い湾岸習志野インターから乗る不便さを強いられている。 港からすぐ乗れる新湾岸道路が設置されたならば、交通渋滞緩和、インターまでの運行時間の短縮により、運行効率（回転率）が向上することで、運行回数の増加が見込め、道路運送事業者の負担は大幅に改善されることが期待される。 ○千葉港の公共埠頭（葛南中央地区・千葉中央地区）には、耐震強化岸壁が現在５バース、将来的には７バース計画されており、３０年以内に発生する大規模地震（首都直下型地震・南海トラフ巨大地震）の確率が７０及び８０％と試算される中、大規模災害時の緊急物資輸送基地としての役割を担う千葉港へのアクセスの向上、慢性渋滞の解消のための港からすぐ乗れる新湾岸道路の設置は必須の課題となっている。また、設置の際は、スムーズな運行が不可欠なことから、大型車両専用車線を設けていただきたい。 ○千葉港は港湾計画が平成３０年１１月に改訂され、現在、千葉中央地区を主体に千葉中央・出洲埠頭間の埋立による用地確保や、千葉中央埠頭の岸壁の延伸・増深等の整備が順次進められており機能強化が図られている。その機能強化に不可欠な道路の不具合（最寄りインターが遠い、周辺道路（臨港道路）の不具合等）が解消されなければならず、新湾岸道路の整備と千葉港の機能強化を図る整備（工事）は一体となって検討・議論されなければならない。	レジャー・憩いの場・自然環境としての水辺空間と物流が機能する港湾エリアとを明確に分離し、それぞれの動線を確保する必要がある。	○ソーラス条約上、港湾への一般の立ち入りは制限されており、本来、物流として機能する港湾エリアと観光・レジャー施設・自然レジャー・憩いの場・自然環境としての水辺空間と物流が機能する港湾エリアとを明確に分離し、それぞれの動線を確保する必要がある。千葉中央埠頭と出洲埠頭間の埋立（約２７ｈａ（第１期分約４ｈａは既に予算化））が計画）にインターの設置ができないか検討していただきたい。 それが不可能とされれば、一般車と区分すべく、大型車両専用のスマートインターの設置、港からインターまでの大型車両専用のバイパス道路を設置していただきたい。 また、三番瀬の環境維持と、物流及び防災（耐震強化岸壁が船橋中央埠頭に備わる）の役割を担う葛南中央地区の渋滞緩和、並びに新港大橋１本で接続されていることからのリダンダンシー（代替手段・ルート）の確保は、互いに領域を犯かさず（干渉されず）合意を見出していく必要がある。 それには、一般車と大型車両との通行区分を明確にするため、専用車両のバイパス道路の設置、車線規制や専用車線（大型車両専用車線を設けるなど一般車との区分）を設けるなど、独立した動線の確保が必要と考えます。	○概略ルート案2現道対策＋一部バイパス整備案は、用地買収に相当の時間を要することが想定される。防災対策、慢性的な交通渋滞解消等は喫緊の課題であり、出来るだけ早急に実現が望まれることから、本案の採用は考えにくい。 ○概略ルート案1-1及び1-2におけるインター位置案が、ＪＦＥといなげの浜周辺に示されているが、この間は千葉航路により大型船舶が通行している。 近年、船舶の大型化や将来的にクルーズ客船を千葉港に誘致することが計画されているが、横浜港では横浜ベイブリッジの橋下から海面まで５３ｍを超える大型客船が入港するようになり、ベイブリッジの外の大黒ふ頭客船ターミナルの設置（２０１９年）を余儀なくされたこと、日本発着クルーズは船舶大型化の傾向があり、岸壁やクルーズターミナル等の受け入れ施設の大型船への対応需要が益々高まると考えられている。（日本に寄港する外国客船の中でも最大級を誇るＭＳＣベリッシ（171,598トン）が日本発着クルーズに就航、世界最大級クルーズ船：アイコン・オブ・ザ・シーズ250,800トン初就航2024年） 千葉中央Ｉ岸壁等港内へのクルーズ客船誘致を将来想定するなら、1-2案「地下構造」が妥当と考えられる。無論、港外（千葉中央Ｈ岸壁）に停泊をさせることを想定するなら、1-1案「高架構造」でも可能だが、荷役岸壁との併用は、荷役や船舶の寄港に少なからず影響が生じるものと考えられる。
39	災害発生時の交通路の確保	既存の交通網が使用不可になっても使用できること緊急輸送物資の供給が速やかに行うことが可能なこと	自然と調和のとれた外観にすること	自然環境と調和のとれた外観で未来へとつながることを想像させること	風雨に強く少々のことでは交通規制とならない構造を望む

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
40	土地の高低差、地盤の安定性、災害リスク（地震・洪水など）を考慮しているか		（IC付近については）住宅地や学校、病院などの近接性を避ける等といった安全性の確保	可能な限り、地元住民の意見や要望を反映していただきたい。	
41	なし	とにかく、渋滞の緩和を願う。	なし	なし	なし
42	子どもやお年寄りでも安心して利用することができる安全性	湾岸道路は通勤時間や退勤時間に特に混む傾向があり、その時間帯の渋滞を緩和するための工夫、地下道路や空中道路の工夫が必要である。	学校や病院、老人ホームなどの近くには道路を作らないこと。		
43	二俣新町付近の信号機の時間差による歩者分離	船橋中央ふ頭は新港大橋１本でつながっているため、災害発生時は電車も道路も代替手段がなく、災害時に陸の孤島になってしまう。	これ以上自然破壊が進まないようにしてほしい。	地域住民の生活環境悪化（騒音・大気汚染等）させないよう十分に配慮が必要。	渋滞緩和策として物流車両優先車線の設定
44	分散した交通量が、合流する地点の渋滞緩和・接続性	物流を重視するか観光を重視するか	津波・高塩・液状化などの自然災害リスクへの対応	環境への配慮	湾岸部と内陸部をつなぐアクセス・地域格差の是正
45	自然環境と交通利便性の調和				
46	上記以外には特にない。	①首都圏直下型地震等の非常時の医療車ルート確保が重要。医療機関への短時間搬送を考えたIC位置の検討も必要。②これだけインバウンドが増える中、成田空港行き高速バスの、鉄道並みの時間正確性も求められる。	上記以外には特にない。	行き過ぎた景観配慮や事業費不足や用買の遅れ等で開通が大きく遅れることがないよう求めます。千葉経済の要でもある湾岸地域のポテンシャル向上のためにも新湾岸道路の早期開通を望みます。	ルート帯は、現道拡幅案は課題が多過ぎると思われるので道路新設案が望ましい。ルート決定後に相応しい構造（橋梁or地下）を長い延長スパンで選択。地下構造は距離が長いようであればシールド工法も選択肢。
47	災害時の一般車両と緊急車両のルート分け	災害時に緊急車両が滞る事なく通れるルート	津波被害を受ける可能性があるルート	騒音対策	利用料金の価格を抑えてほしい
48			渋滞情報	渋滞状況によりルートを選択するので、オンタイムでの渋滞情報	
49		慢性的な渋滞の改善		用地取得をスムーズに行う事	
50	周辺環境への配慮。実現可能な予算規模と工期であること。	既存の公共用地を活用する案は望ましいと考えます。	周辺環境への配慮。実現可能な予算規模と工期であること。	用地取得に時間がかかると費用が増大するので公共用地があれば優先的に使うことを検討したほうがよいと考えます。	用地取得に時間がかかると費用が増大するので公共用地があれば優先的に使うことを検討したほうがよいと考えます。
51	成田空港有事の際、１か所ではなく複数個所からアクセスできる交通網	柏、松戸などの内陸部との交通ルートの整備			４車線化
52	国道16号道路の中央分離帯の活用（市原市南部）				
53	物流網の効率化	自然や住みやすさへの配慮			
54				耐震とメンテナンス	
55		建設費と維持管理費に対する交通効果。東京ディズニーリゾート来訪者やイベント時のアクセス改善。	東京湾沿岸の埋め立て地の耐震性、地盤沈下対策。	公費負担と民間投資のバランス。	自動運転車や次世代物流システムへの対応。
56	出入口がわかりやすい道路	道路付近の地域住民の安全確保			
57	災害時の避難ルート確保			沿岸パイパス案は工業地域を通るので景観より利便性、千葉幕張花見川地区は景観も考慮し桁の高さを低くするなどした方が良いのでは？	
58					京葉地区での新湾岸道路新設にあたっては、物理車両と公園利用車両との交錯を防止し、事故の増加を防ぐようして頂きたい。
59	災害発生時における緊急支援物資、災害派遣などの供給拠点と供給先を繋ぐためのルートと構造	案2の現道拡幅案については、臨海部からの輸送効果が極めて低く、災害時の緊急支援物資の供給の拡充にも繋がらない。また、現道拡幅には用地買収が前提となれば、工期、金額ともに現状想定よりはるかに要すと考え、総合的に考えると案1しかルートはないと考える。	高架構造道路とした場合には自然との調和も考慮したデザインにより眺望環境の悪化にならないよう配慮することが必要と考える。	現状の様々な課題を解決するために新湾岸道路の建設が望まれている中で、生物や自然に配慮した計画とすべきことは当然とするなか、生物及びその生態系の維持に対しては最大限の配慮をし、自然環境と調和のとれた未来を繋ぐ道路とすべき考える。	先の設問で回答したとおりルートに関しては、道路新設案しかないと考える。構造については、京葉地区は浸水等のリスクも考慮し、高架構造にすべきと考えるが、全線を高架構造とすべきとの考えではない。また、新湾岸道路については、有料道路となることが想定されるが、物流において通行毎にかかる通行料金は物流コストの増加につながることから、京葉道路、東関東自動車道と同等の金額設定をお願いしたい。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
60		・開通区間内（特に船橋市内）における渋滞ポイントの改善・湾岸エリアと東京都内の所要時間短縮・区間内の大型集客施設や物流施設周辺のバイパス効果・幹線道路の他、抜け道として使用される住宅街の道路渋滞解消		・三番瀬との共存を前提とした開発・海への眺望景観が事業において重要である施設等に対して道路によって海への眺望が阻害されないこと	
61	三番瀬など環境への漠然とした悪影響と言う理由で一番重要でインパクトのあるルートを避けてはならない。両立できる工夫をする。			完成までのスピード	地下構造と高架構造の併用で、工期の短縮できる方式
62		車線を増やして慢性渋滞が起こらないようにして欲しい。			
63					弊社敷地内において陸上部は建物・設備があり、地下部はガス配管等埋設設備があるため高架橋、トンネルは不可であります。
64	物流の効率化により物流増	潮見町にインターを作ってほしい。	自然環境	海への環境	時間帯によって料金の変動を行う。
65		児童生徒登下校中の安全の確保			
66	交通渋滞の解消		用地買収に時間の掛かりそうな場所をルートから外す。		
67	既存ルートと相互に行き来が出来るようにしてほしい				自然災害にも対応したルート及び構造（台風等）
68	物流ルートとしての最適化はもちろんですが、走行時の景観も千葉の魅力を高めることとなります。	交通渋滞の緩和（千葉市周辺の慢性的な渋滞の改善）			
69	降雪や高波・強風に強い道路設計		降雪や高波・強風に強い道路設計		道路自体を美しく魅せて観光名所にする
70		首都東京への交通集中の分散化。京葉道路、東関東道・首都高湾岸線ルートの他にもう一本高速道を増設してほしい。			千葉市以南の高速道路の延長。首都高速道路を千葉市内にも延長拡大
71	千葉県浦安市付近から横浜までのルート				
72	地下道路と地上道路の併用		住民の合意	建設期間、コスト	一般車両（乗用車等）と大型車両（トラック・ダンプ）との分離通行
73	高速へのアクセルの悪い海側エリアの利便性の改善	千葉市中央区など、人口の多いエリアから高速へのアクセスが悪く、市内の混雑の解消がされにくくなっていたので海沿いのルートは解消に寄与すると思います。			出入り口の混雑の原因にもなるのですべてをスマートICとしてほしい
74	道路を新たに作るのであれば、交差点を無くしインターチェンジにしてください				
75	周辺環境を考慮、調和。	利用者の要望を聞く。	環境保全		

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
76		湾岸地域における道路は、慢性的な渋滞が多く発生しており、それにより、無理な運転による交通事故や物流における弊害が発生していると思われる。また、本市においても、湾岸地域の公園等は、駐車場を整備している箇所も多く、市内外からの利用者の来園を期待している。安全にかつ円滑に公園に来園していただくこと、また、利用者の増加を望むためにも、上記の課題は解決すべき事項と認識しており、望ましいルート検討を期待したい。		本市の特徴の一つである、ラムサール条約登録地の谷津干潟は水鳥等たくさんの生き物たちが生息し、渡り鳥の中継地とし重要な場所とされております。また、茜浜緑地にある茜浜緑道については、関東の冨士見百景に登録されるなど、海辺の景観を特色としている都市公園があります。令和８年度を始期とする次期習志野市基本構想において、都市空間形成の基本的な考え方として「新習志野駅勢圏に活性化」や「自然景観を活用した魅力の創出」を記載しており、今後、湾岸地域の都市公園等についても、景観を活かした利活用や連続性の確保等を検討する予定です。ルートについて検討する際は、これらのことに配慮していただけますようお願いいたします。	
77			地域住民の意見をしっかり聞く・参考にする		
78	港（船）から陸揚げされた重量（数十トンの変圧器）や長大物（風力発電機、人工衛星）などの目的地となる施設までの輸送ルート	接続地点交差点、接続道路の交通容量	大規模物流倉庫、商業施設等の開業の余地の有無。余地があるならばそれを見越した道路構造	現行交通量（推計）の１．５から２倍程度の交通量となった場合でも、渋滞が発生しない車線数。	歩行者、自転車、原付等が誤って侵入しない構造
79	産業拠点や観光拠点とのアクセス性向上	観光拠点とのアクセス性	動植物の生息環境及び生育環境		高速出口渋滞緩和できる構造
80		安全性が高いルート、費用も極力抑えての工事			
81	長期的に物流施設と道路計画のバランスをとる必要がある。新湾岸道路により改善されても物流施設が増えれば同じ課題を繰り返すことになるのでは。		三番瀬、谷津干潟、養老川に限らず、沿岸部の自然環境や動植物への配慮が必要。	市川市から千葉市にかけての沿岸部は多くの水鳥が生息する場であり、特に個体数の多いカワウやカモ類やカイツブリ類の採食場所や休息場所となっています。繁殖地として海岸を利用するコアジサシ、渡りの中継地や越冬地として沿岸部を利用するシギ・チドリ類にも影響を与えないよう配慮が必要です。	
82	約1,800haに及ぶ浅海域「三番瀬」の自然環境の保全が重要であると考えます。	自然環境の保全、騒音や大気環境への影響を抑制し、住民生活の質の確保、物流の効率化や経済活動の円滑化、観光振興のいずれにも配慮したバランスの取れたルート選定が望ましいと考えます。	災害時に救援・物資輸送が途絶しない道路ネットワークを整備することが重要であると考えます。	1.道路建設や計画の段階で周辺に与える影響への配慮2.工事時の騒音や交通規制による地域への負担軽減3.観光施設への来訪者が、安全かつ利便性の高い経路でアクセスできること4.物流や経済活動への影響を軽減すること5.緊急時にも利用可能な道路ネットワークであること6.将来の人口増加や観光・物流拡大にも対応できること	京葉地区での新湾岸道路新設にあたっては、ルート帯の渋滞軽減や主要道路との接続面での利便性を確保するとともに、ランプ等の建設による大型車両の分散や待機場所の確保により渋滞緩和を図ることが重要です。
83	京葉道路渋滞緩和及び成田空港と都心のアクセス向上	湾岸地域には、物流倉庫や多種多様な企業、東京ディズニーリゾート等テーマパークやレジャー施設が密集しており、湾岸線、京葉道路の渋滞回避は、もちろんであるが、国道357号線の慢性的な渋滞回避を緩和する工夫が必須と思われる。		日本の玄関口である成田空港と東京都心を渋滞なく結ぶことによる経済効果、湾岸線・京葉道路の渋滞回避及び地域住民の道路建設への理解が必須と思われる。	京葉道路の宮野木JCTから先の渋滞を緩和することを考え、湾岸線から直接新たな新湾岸線に接続すべきである。今後、日本の玄関口である成田空港の需要の拡大が見込まれ、成田空港と東京都心を結ぶ新湾岸線が必要となる。
84	京葉道路、湾岸線、国道357号線の渋滞緩和	貨物と一般車両のルートを分けて渋滞を緩和することが何よりも重要だと思います。		自然環境に配慮しつつ、コストや工期も慎重に検討し、空港拡張に合わせた整備が望ましいと思います。	渋滞対策として出口の増設が必要であると思います。また、サービスエリアにはバス専用駐車スペースを設けることが必要だと思います。空港アクセスは複数ルートが望ましいです。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
85	湾岸線、京葉道路及び国道357号線の渋滞緩和			沿岸部の自然環境を回避するルートの選定に加え、慢性的な渋滞が発生している国道357号や京葉道路の負荷軽減並びに都心から成田空港へのアクセス向上も重要と考える。	・成田空港の交通アクセスは、国際競争力や地域発展を左右する基盤となることから、成田空港と都心間においてバス専用レーンを設置願いたい。・高齢ドライバー等の逆走を防止するため、インターチェンジに物理的および視覚的な対策を講じて欲しい。・高速バスの路線網が拡充すると、自家用車からの転換が進み、交通量の抑制と環境改善にも寄与することから、ETC割引の更なる拡充をお願いしたい。
86	湾岸線、京葉道路及び国道357号線の渋滞緩和	成田空港、京葉工業地域、房総半島の経済、観光に重要な道路になりると思うので、なるべく早いタイミングで実現してもらいたい。		自然環境に配慮する事は大切であると思うが、コスト面も考慮し妥協案が必要だと思う。	国道・首都高高速・東関東道・一般道・新湾岸道路のそれぞれの道路管理者間で情報を共有し渋滞の発生が無い様施策をお願いします。特に高谷JCT付近で渋滞が発生しないようお願いします。
87		湾岸地域は企業やレジャー・商業施設が多数存在していることから、自動車の集中は避けられないので新湾岸道路は旅客・貨物輸送専用道路が望ましい。		蘇我ICから新湾岸道路への接続だと、東関東自動車道と千葉東金道路からのアクセスが千葉東JCTを通過するため、千葉東JTCの混雑はさけられない。宮野木JCTから新湾岸道路へアクセスできると、穴川・貝塚・千葉東JCTの混雑緩和が見込めると思う。	湾岸エリアは旅客・貨物輸送車両と一般車両の棲み分けは必要な地域だと思われる。
88		湾岸道路と並行するルートであるならば、交通量に偏りがあっては意味がない。特に平日においては大型車と普通車を分けてしまう等の工夫が必要かと思う。		三番瀬等の環境問題を考えるのであれば、守るべき部分だけでも地下道にすれば良い。	普通車に関しては、スマートインターチェンジを多めに作り多種の車両が出口に集中しないようにする。
89		今現在の状況把握と渋滞対策が必要と考えております。湾岸地域には物流倉庫等はもちろんのこと、商業施設やイベント会場、zozoマリンスタジアム等で密集している地域でもあるため、第二湾岸からの多方向へのアクセス方の整理（第二湾岸から湾岸線や東関東道へのアクセス方）が必要と考えております。慢性的な渋滞箇所の先頭には、多方向へのアクセスする新規道路（東関東道・湾岸道路・国道１６号線への新たな入路等の整備や誘導ルートの拡張）が急務と考えます。		谷津干潟などの環境保護はもちろんのこと、商業施設への渋滞緩和や近い将来に行われるであろうzozoマリンスタジアムの移転工事など、また、幕張メッセでのイベントごとの対する対策（イベント施設機材等の搬入時のルートなどにも現在、第二湾岸が使用されており、それ相応の配慮が必要と思われる。	今現在の道路を利用しての構造変更は難しいと考えます。現在の第二湾岸道路では２車線・３車線が主で、その間は流れているように感じますが、結果、第二湾岸道路の入口・出口（稲毛～谷津）での慢性的な渋滞が発生しているのが現状であるため、東京湾（海上）に新な湾岸道路及びサービスエリアなども盛り込んだ新湾岸道路を構築したほうが良いと考えております。（新たな観光地としても稼働できるような道路）いづれは、アクアライン・高谷・東京ゲートブリッチ付近に接続、また、新名所として、幕張メッセ周辺から東西にアクセスできるようサービスエリアなどがあると周辺は大きく様変わりするのではないでしょうか。
90		現況の国道及び高速道路等の渋滞が酷い箇所もあり、通過車両の影響が多いと思われるため、バイパス的なルートが必要だと思います。設置ルートについては、湾岸側のルートだけではなく、千葉市地区であれば内陸側のルートも必要だと思います。		三番瀬等の環境保全には配慮が必要であると思いますが、県道15号線がある湾岸沿いは、現道の上部を利用した高架構造が、景観上は悪くなるが新規に海岸部もしくは海上に建設する(高架及びトンネル構造)よりは、経済的負担と環境負荷が少なくなると思います。	現道上部に建設する高架構造が、ルートの新規建設等よりは建設費が抑えられ、IC.の設置も容易だと思います。バイパス道路が完成した後に、現道である京葉道路及び東関道には、IC.の増設を行い利便性を向上させる事が、必要であると思います。
91		船橋、浦安、有明付近など普段から渋滞が発生する場所は通らず、千葉市内から羽田、川崎方面へ直通出来ること。		・途中区間で出入りが無いようにし、極力少なくする。・インター周辺の道路の整備、一般道の整備が必要です、一般道の渋滞が予想される。	既存の道路はそのまま残し、新たに建設する道路は長距離を走行する車のみとする、その事により渋滞の発生を減少させるこ出来ると考える。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
92		特定の時間帯において、自家用車と旅客･貨物車等の特定車両を通行や通行禁止を設ける。			現在のルート上に建設したほうが工事費等が安価になるのでは。
93		上り、高谷JCTの渋滞、千鳥町料金所手前からの渋滞、葛西JCT手前渋滞等、渋滞緩和ルートが望ましい。（高速バスの定時運行）		高谷JCTにつなげることで、渋滞がさらに悪化すると考えられる。都心まで渋滞のないルートが必要。宮野木JCT（東関道）・高谷JCT（外環道）・葛西JCT（中央環状）・有明JCT（11号台場線）へ接続できる途中分岐JCTを設置し千葉県及び成田空港から都心及び羽田空港へのスムーズな定時運行で、時間短縮が図られる。	もう少し海側に海底トンネルを建設しゲイトブリッジを経由して京浜島から湾岸線へ接続することで都心への時間短縮。途中、東関道、宮野木へつなげるJCT、外環自動車道の高谷へつなげるJTCと中央環状線の葛西へつなげるJCT、レンボーブリッジへつながるJCTにて本線の渋滞緩和にもなる。
94		新湾岸道路の計画は海沿いを走るルートになるので、災害(津波・耐震）や、塩害に強い構造にする必要がある。また、旧外房有料道路や千葉東金道路からスムーズにアクセスできる環境を作り、内陸部から都心や羽田空港への所要時間を短縮することで、内陸部の地域活性化に繋げて欲しい。		現在、蘇我周辺はスポーツ施設やショッピングセンターだけでなくJFE等の工場もあり、一般車や貨物車が入り乱れ、交通が集中しているように感じられるので、蘇我地区を通過するだけに使ってる車両をうまく逃がすことが必要と感じる。	車両は自動運転技術が進化しているが、道路はあまり進化していない様に感じる。未来に向けより安全快適に通行できる環境を整えて欲しい。例えば、車と道路が通信して流れを調整したり、通行目的に合わせ車両を自動的に振り分けたり、乗車人数の多い車両は渋滞時でも優先的に通行できるレーンを設けるなど、進化する道路作りを期待している。
95		ルート案１－１、１－２については、高架構造、地下構造にしても湾岸地域ということもあり地盤の問題や耐震構造とともに、膨大な費用と期間がかかると推測する。		地下構造の費用と工期の長期化については、よく考える必要がある。成田空港機能強化のタイミングで新湾岸道路と東関東道（宮野木JC方面）との接続。（千葉西警察署付近にJCTの設置）	ルート帯については、現行の湾岸道路を千葉西警察署付近から357号線に沿う形で蘇我方面から市原ICへの延伸を図る。構造については高架化で片側3車線以上が望ましい。（国道357号線、16号線との併用）
96		湾岸地域から地方へ行く場合も都内を経由しなければならない為、都内方面へのルートに選択肢が増えれば、混雑状況を見てルート選択することができる。貨物やバスの優先道路があることで定時性を図れる。		中心街や一般道混雑箇所にICを設けると現行より渋滞悪化の可能性がある為、避けるべき。京葉道路・湾岸道路・新湾岸道路の交通量が平均になるよう走行環境が緩和されているとよい。	内房・外房～都心の場合は、京葉道路を経由せず、市原ICまたは蘇我ICから館山道・新湾岸道路へアクセスできると、東関東道と京葉道路の合流である宮野木JCT付近の混雑緩和につながるのではないか。
97		地域住民の交通量増加に伴う騒音や、早朝深夜帯における貨物車の違法駐車等の問題があります。海浜地域に道路を整備することが望ましいです。		陸送の輸送が多い地域であるため、生活道路等の混在箇所をなくす工夫が必要だと思います。	道路渋滞の課題はありますが、通退勤時間帯の一人一台の利用では渋滞の慢性化は避けられず、公共交通での移動をしやすくする方法も必要であり、パークアンドライドの整備も踏ませた道路整備が望ましいです。
98		一般車両と貨物車両の棲み分けが重要である。現状の渋滞は、大型貨物車の集中や高速道路にアクセスする道路が狭いことが原因であるため、新湾岸道路が実現されれえば一般車両、公共交通、貨物者車両との間で棲み分けが出来ると考えられる。		新湾岸道路実現のうえで、完全２車線化は必須である。なるべく貨物車両に通行してもらうために、通行料金についても配慮する必要がある。	高速道路へのアクセス道路の車線増設や、場合によっては新たにインターチェンジを新設することも必要である。
99		湾岸地域は、工場地帯の為、貨物自動車の輸送が多いので貨物車両優先道路を作って渋滞を少しでも緩和させてほしい。		高架構造、地下構造を作るにあたっては、コストの問題が発生する為、考える必要がある。	貨物車両、バス専用道路の建設をしてほしい。ジャンクションでは、上下線に合流できる道路を作ってほしい。
100		湾岸地域では、大型貨物車両が特に需要が高いと思われるため、ICも市街地を避けたルートであって欲しい。		湾岸地域であるため、自然災害の影響を考慮する必要があると思います。	台風、地震、津波などの対策が必須であり、有事の際は観光客を含む多数の人員、車両が避難できるといいと思います。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
101		・現在主なルートである東関道・京葉道を利用している事業者が双方ルートに取って利用しやすく、新設される出入口・分流・合流等の渋滞等にならない事が重要です。・交通混雑の緩和及び物流の円滑化により地域経済の活性化に繋がるルート設定。・新規に造るルートなので湾岸地区に埋め立て方法で造るのが最善だと思います。この地区には新しい物流倉庫を造り経済の更なる発展を目指してゆくと思われます。・渋滞緩和と交通円滑化を目的とする事から、旅客、運輸、自家用の棲み分けを徹底する。		・出入口、分流、合流での渋滞。・事故や災害時での迂回・避難経路。・極力、直線的であり起伏等、渋滞の起因にならないように。・自然環境への影響を十分に考慮し沿線住民の意見を広く把握することが必要。・片側3車線で作り貨物車線と高速車線との分離が不可欠です。・三番瀬は、数々の魚貝や水鳥の生息地、海苔養殖漁業、アサリ漁などの漁場なので、地元住民に納得のいく説明会を開く。	・合流、分流車線の延伸化。・東関道、京葉道への接続。・夜間照明等、視認性、安全性の為の設備。・災害時の緊急輸送路として、地震や津波に耐えられる耐久性、高潮や塩害などに対する維持管理コストを考慮した設計が必要。・各市及び二市の中間部分(境目)にはICを造り、ICと内陸部有料ICとの間に取付道路は必ず必要となります。・バス、トラックが必ず休憩できるSAを作る。・成田空港拡張や羽田空港、湾岸地域を結ぶ道路なので旅客を優先してほしい。
102		・観光拠点や産業拠点を考慮したアクセスを考え、車両限定時間を設けて渋滞緩和を考えることが望ましい。		・事故等が発生した際、緊急車両等がスムーズに走行できること。・環境・騒音等を考慮すること。・地域住民の生活道路等の渋滞緩和を視野に入れること。	・慢性的に渋滞箇所の見直し・バス・トラック等の優先レーンを増設・ジャンクション手前にて、行き先別に走行レーンの色分けをしスムーズな走行環境を構築
103		湾岸地域では京葉道路、国道１４号線、国道３５７号線、東関東道、と４つの道路が横断しているが、比較的交通が集中しているのは２つの国道と京葉道路である。交通渋滞解消による物流リスク解消のためには、有料道路の増備に加えて、通行料金が無料もしくは比較的安価である道路の整備も必要であると考える。		海底への道路建設は建設費が高騰になるうえ、地上とのアクセスにも支障をきたす恐れがあり、東関道や京葉道路と同様の方法で整備することが望ましい。また、周辺道路(特に縦断道路)や地域とのアクセスのし易さについて配慮すべきと考える。	○国道１４号線は、東京都心と千葉都市部を結ぶ幹線道路であるにも関わらず、地域によっては殆どの区間で片側１車線となっているため、引き続き車線の増強が不可欠である。○国道３５７号線は、近接する商業施設や工業団地の密集により慢性的に交通量が多いが、東京都区内よりも千葉県内、特に船橋市内にて渋滞が頻発している。船橋市内の交差点の立体化も併せて推進することで、湾岸地域の移動が円滑になるのではないか。
104		①自動運転専用レーンを併設することが望ましいルート②公共交通専用レーンを併設することが望ましいルート③電気自動車が充電しながら走行できる専用レーンを併設することが望ましいルート④３０年先を見据えたうえで望ましいルート		①自動運転、公共交通専用、電気自動車が充電しながら走行等について利用者に魅力があるルートであることに配慮が必要と考えます。	①適切な建設費用を考慮したルートで、自然災害等に強靭な構造のもの②自動運転専用、公共交通専用、電気自動車が充電しながら走行等の現在の高速道路にないアイデアを取り込んだもの
105	新たな道路が開通したことによる弊害を発生させない	京葉道路や高速湾岸線の渋滞緩和	湾岸地域の各市への公平性		①高谷ＪＣ以西（高谷JC～大井間）の渋滞緩和を切に願います。
106		湾岸地域は都心寄りに工業地域と住宅地が混在している為、どの様に物流ルート、生活環境ルートの棲み分けるのか海上ルートとして市原、千葉港を物流の基本ルートとして内陸ルートを生活レジャー優先とする工夫		湾岸地域の環境の保持、自然豊かな三番瀬、住宅地と交通機関の充実騒音問題。物流施設及び商業施設の立地を考慮する	慢性的な渋滞の解消、出口より流出先の道路整備。高速道路と一般道のアクセス通行時間帯にごとに料金を変える
107		・湾岸地域における交通、物流のデジタル化、スマート化に対応したインフラ整備（自動運転配送など）			
108		対象地域の特性を鑑み新湾岸道路については、自家用車その他の車両と混在させるのではなく貨物車両専用道路とし、混雑緩和を回避するための物流車両専用道路とすることが重要と考える。		問1-4の趣旨に即すために、倉庫・工場等からのIC等の出入がスムーズになるルートにすることが必要と考える。	渋滞緩和が趣旨であることから、可能な限り車線数を増やすことが望ましい。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
109		現在の湾岸線より工業地域沿いのルートにして、物流輸送及び旅客輸送事業者が優先に通行できる		現在の国道357号線（市川、浦安付近）及び湾岸線の渋滞解消。そのために新たな国道を併設。	新たな湾岸線と国道を二層構造にして、合流渋滞や事故を回避するために、出入口（加速・減速車線）の構造について、直線で長い車線が良い。
110		慢性的な渋滞の改善	交差点で人とクルマを区分する信号の設置	右折信号の矢印の時間延長（右折する際、数台しか通過できない）	船橋から千葉方面に右折する際、直進車と右折車のレーンを見直すべき
111	環境への影響	自然環境破壊しないようにして、自然、生態系、大気汚染、騒音の影響を最小限にする必要がある。	災害リスク（地震、液状化、高潮、津波など）への対応		
112		・渋滞の解消・成田空港へのアクセス強化・周辺地域の産業活性化		・谷津干潟など周辺地域の自然を破壊しない・東京湾沿いの景観を守る	地下道（工費の兼ね合いがあると思いますが…）
113		湾岸地域には企業や工場が多く交通量も多い。このため住民の生活道路も渋滞や交通事故の危険性などの懸念も多く、住民の生活を守るためにも生活道路を確保できるような工夫が必要		環境保護は勿論のこと、千葉県には多くの観光スポットも存在し、たくさんの観光客が訪れている地域でもある。シーズンには渋滞により住民の生活にも影響が出ているため、今後の千葉県の発展を考えるのであれば、観光地・工業地域・生活圏としてもあらゆる角度から配慮する必要がある。	現在バス優先道路は多く存在するが、機能していないのが現状。路線バスの主要のルートには「バス専用道路」BRTやPTPSの導入も検討してほしい。
114		357号線の慢性的な渋滞を考えると湾岸地域を走行する車両数は多く、特に貨物を始めとする、営業車両が多い。貨物専用時間帯などの工夫をするなどの対策があると渋滞緩和に繋がる。		現在の湾岸線よりも海沿いに作るしかないように思うが、工事費用および長期化などを踏まえて考えていかないとならないと思います。	京葉道路、東関東自動車道路との接続が好ましいと思うが、どこで合流するかなどの対策を踏まえて考えていく必要があると思う。
115		新湾岸道路は一般車両を避けた棲み分けが重要と考えます。大井JCTから千鳥町付近が東西に渡り渋滞している傾向が多々ある。渋滞と騒音を避ける工夫として棲み分けが重要である。		コストを重要視した上で海上に近いルートをが必要である。近隣住民の騒音と環境汚染を考慮したうえで、大気汚染や地球温暖化を考えたうえでSDGｓの推進を行うことが重要と考えます。	湾岸線と同等に京葉道路の渋滞緩和を進めるべきである。常に渋滞している京葉道路を避けるため湾岸線に交通量が集中しがちであるため、京葉道路の出口後の一般道路の整備を整えることが重要と考えます。
116	新湾岸道路が開通したことによる弊害を発生させないこと				高谷JCから以西（大井JC付近まで）の渋滞問題を先に解決してほしい
117	慢性的な渋滞の解消と新たな渋滞問題を発生させないこと	新湾岸道路が開通しても、渋滞箇所が西にずれるだけで、高谷JCから大井JC付近までの渋滞が緩和されないと何も変わらないと思う。			話題性があり、お客様を呼べるSAの設置
118	海上輸送手段もあるため、船舶航行に支障ないルートの検討も必要と思います。	バースに接岸する最大サイズの船舶が新湾岸道路の高架の橋脚などと干渉することなく航行できること。	実施ならば早期の実現が望ましい		
119	神奈川臨海地区や羽田空港へのアクセス向上				海ほたるの様なSAの建設
120	高谷ＪＣから羽田空港間の渋滞緩和				
121	首都圏に向かう際に、湾岸道路もかなり渋滞が出来ているので新湾岸道路が出来ればかなり変わると思います。	走りやすさ・料金・渋滞	新湾岸道路を建設する際に、良くなる面は良いのですが、自然環境などが変わるのは避けたいです。		「公共交通であるバス利用促進のため、現行東関道(湾岸習志野～千鳥町付近）のバス専用レーン化（時間帯限定でも可）についてご検討をお願いします。
122	環境を破壊を重視	渋滞緩和、インターチェンジと幹線道路への連結（利便性）	幹線道路への利便性	事業費・維持費について、厳しく積算を行ってほしい。	スマートインターチェンジ・サービスエリアの充電設備の設置。公共交通であるバス利用促進のため、現行東関道（湾岸習志野～千鳥町付近）のバス専用レーン化（時間帯限定でも可）についてご検討をお願いしたい。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
123		若松交差点、14号と357号合流地点の渋滞緩和	道路開通までの時間を最短にする	物価の高騰を見込んだ予算建て。	高架式の方が、地震復旧に強いと思うので、高架式が良いと思います。
124	住宅密度の緩和		災害などで、倒壊してしまった時の被害シミュレーション		
125	深夜早朝のトラック産業車両等の一般道走行を減らして欲しい	夜間早朝の通行料(営業車)をさげて通行量を増やす。	都市化とは選択である	住民の生活環境の悪化を如何にして防ぐか	安くて便利の他なしと思う
126	平日週末問わず通勤時間帯に市原から穴川までの上下線間と週末市原から上り線とアクアラインが混んでいて普段の生活に支障が出て困る。毎日お祭り開催されているみたいで事故も多いのでルートを増やすなど改善をお願いしたい。				
127	県南部の速達性も意識してほしい		地域住民の意向		
128	既存の道路網との接続。成田空港や千葉港、工業団地、観光地、主要市町村との接続。	工業以外でも、観光や農業が千葉県は重要であり、交通網の整備は必要、さらに防災上太平洋岸へのアクセツにも早急に対応がいる。	自然環境は千葉県の宝であり無用な開発は厳禁、また文化財や教育・研究施設も配慮が必要。	道路網ばかりではなく、道の駅やガソリンスタンド、休憩や飲食の施設の確保、道案内の看板、緊急用のスペースにも考慮し、地元地域との便宜も図る必要がある。	トンネルやアンダーウエイは雨風に弱い、また、道路が重なり合って道に迷うので、わかりやすい構造が好ましい。
130	インター近くの駅と駐車場の確保できるルート鉄道との接続性	千葉市内のモノレールとの接続と駐車場の確保できる場所のインター設置及び各種プロスポーツチームの拠点との接続性	千葉県内に還元される利益		モノレールや路面電車との接続で観光地の渋滞とそれに伴う排ガスなどを少なくする
131	稲毛海浜公園の景観や安全、アクセスが悪くならないこと				
132	幹線道路の渋滞緩和	東関道の千葉北インター渋滞	東関道及び京葉道の渋滞緩和		
133	ない。		ない。		そもそも新湾岸道路の必要性を感じない。
134	利便性	経済性	PDCAサイクル	現在路線の更なる立体化	新線をつくるよりインフラ整備重視した現在路線の更なる立体化
135	渋滞緩和		日照問題		
136		用地買収など迅速に進めて頂きたいと思います。		騒音問題、道路幅の広さなど	信号機の少なさ、側面の草木を少なくし道幅が狭くならないように
137	バス運行における定時運行実現のため慢性的な渋滞解消		事業用自動車と一般自動車の差別化	公共交通であるバス利用促進	現行東関道（湾岸習志野～千鳥町付近）のバス専用レーン化（時間帯限定でも可）についてご検討をお願いしたい。
138		そもそも新湾岸ルートが必要か考えるべき従来路線の補修整備が必要			
139			考慮や配慮をしすぎても話が進まない。経済性や利便性等、合理性を勘案して迅速に実行するべき。	今後の千葉県の経済や、人口動態に基づく、10年先、20年先、30年先といった未来予想も織り込んだ方が良い。	何かの意見で蘇我以南では、現状の交通網では物流倉庫の需要は少ない、という意見を見た気がする。市原辺りにも物流倉庫群の計画を立てて、そこにアクセスしやすい新ルートを検討するなどしてもいいかもしれない。
140	地域発展	千葉市より東側地域が今以上に発展するための利便性改善、人口増加を計り地域発展や創造をするため重要だと考えます。			
141		渋滞の緩和			
142		湾岸千葉の出口周辺混雑および市川料金所混雑の解消			

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
143	市街地を経由して工業地帯と行き来する車両が市街地をパス出来るルートが出来る事	イベント時や大型施設での催し時期になると、湾岸エリアの搬送業務や通勤に支障があるので、バイパス道路の開通は非常に有効と考えます。			東京駅近くの首都高や市川～松戸あたりの外環道のように、高架式でなく半地下式であれば景観・騒音などクリアーしやすい
144	渋滞の緩和				
145				一刻も早い整備をお願いします。	
146	千葉県の発展のために交通の便は良くなってほしいと思います。新幹線が通っていないので、車の便は良くしていただきたいです。	渋滞の緩和			
147		一般道への出入り口が渋滞しないこと			
148	出口入口付近での渋滞緩和措置	工業地帯に行き来する商用車が多い場所へのIC設置		商用車(特に物流関連)が湾岸工業地帯へスムースに移動出来る環境を、今後の工業地帯の拡大計画と併せて検討頂きたい。	館山道路との合流で蘇我市原から京葉道路の渋滞緩和は出来ないだろうか。
149	分かりやすいルートであること	防犯カメラなどスピード違反を厳しく取り締まる対策など			左折、右折等を簡単にする誘導路。
150					ETCしか走れないように（渋滞緩和の為）
151	環境に配慮した道路構造への改善をお願いいたします。	国道357号とは異なるルートの選定が望ましいと考えております。	災害リスクの低いルートでの検討が望ましいと考えております。		京葉地区での新湾岸道路新設にあたっては、案1-1（高架構造主体）が望ましいと考えております。
152		・公共交通の利用促進を前提としたルート設計。・観光、商業施設への導線設計。		・津波や高潮への耐性があり、代替ルートを確保すること。	・緊急車両が通行可能な広幅員。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
153	現状の課題解決だけでなく、千葉港の将来像（機能強化・利便性の向上）に対応した道路整備	・千葉港港湾計画改定（平成30年11月）2030年代前半を目途→千葉中央ふ頭と出洲ふ頭間の埋立、岸壁の増深・延伸等により、千葉港は機能強化・利便性向上が図られる。→新規航路や貨物量の増加、埋立やヤード・後背地の整備の進展により、更なる貨物需要の増大・首都直下型地震及び南海トラフ巨大地震の３０年以内の発災確立７０%→千葉港中央地区には耐震強化岸壁２バース、将来的にはさらに４バース（内１バースは整備中）備わり、緊急物資輸送基地としての役割を担う。・物流の２０２４年問題（トラックドライバー不足）への対応や環境対策（CO2排出量削減）の推進→船舶へのモーダルシフト推進（長距離トラック輸送削減）上記を踏まえ、国民生活、千葉県経済を支える港湾、千葉港の各種役割は重要、その機能を十分発揮させるには、千葉港の物流量の増加等も踏まえた、道路の渋滞解消、道路の整備は不可欠と考えます。千葉港の将来像（機能強化・利便性の向上）に対応した道路整備をお願いします。	①多重性（リダンダンシー）、ネットワークの確保②千葉港（特に千葉港千葉中央地区）の港湾機能を活かせるルートであるか（千葉港から首都圏の高速道路ネットワークへのアクセス等）③海上を通るルートについては、港湾を利用する船舶の航行に対する影響	①多重性（リダンダンシー）、ネットワークの確保といった観点から、新湾岸道路は、既存ルートが災害や事故等により不通になった場合に、代替・補完できる道路であることが必要不可欠と考えます。 ②現在、「千葉港（千葉中央地区）」は、近接する国道１４号、国道３５７号線の慢性的な交通渋滞が解消されていません。加えて、港から幹線道路に出るルートが限られ、しかも市街地を通過する必要があり、道幅も狭いことから、大型車両の通行には適さず渋滞を更に加速化しています。また、千葉中央地区からの最寄りのインター（京葉道路・穴川インター）まで約8kmと遠く、全国でも類を見ず、大型車両の通行にも適しておらず、東京方面に向かうには、千葉港から約１２Kmの東関東自動車道・湾岸習志野インターから高速に乗る不便さが常態化しています。千葉港は、千葉県内は、もとより、東京方面、埼玉・北関東方面への物流の窓口となっており、千葉港（特に千葉港千葉中央地区）の港湾機能を活かすには、首都圏の高速道路ネットワークへのアクセスが重要です。また、千葉港は、取扱うコンテナや自動車等その取扱い貨物は全て、大型トラックやトレラー等の大型自動車で搬入・搬出しており、今後、千葉港の機能強化・整備に伴い、その取扱量の大幅な増加が見込まれ、これに伴い、千葉港周辺や高速道路のICまでの道路の交通量も増加が予想されます。 今回示された案では、どちらも千葉港千葉中央地区から高速道路のICまでのアクセスといった点で問題があると考えます。 当組合が管轄とする千葉中央地区では、２０３０年代前半を目標に、千葉県の千葉港港湾計画に基づき土地造成を含む埠頭の再編計画が進められていますが、港湾施設から新湾岸道路に直接アクセスできるような港湾機能と一体となった新湾岸道路のルートの検討をお願いします。 ③近年、コンテナ船をはじめとする船舶の大型化は著しいものがある。千葉港港湾計画においても船舶の大型化に対応した岸壁の整備を予定していますが、海上を通るルート案については、橋梁の位置や高さ、工法などが、港湾を利用する船舶の航行等に影響ないか十分に配慮する必要があります。	・問2-4）にも記載させていただきましたが、現在示されている案では、千葉港から、高速道路のICまでのアクセス道路の渋滞といった問題が解消されません。港湾施設から新湾岸道路に直接アクセスを要望しますが、直接アクセスできない場合には、新湾岸道路の整備と併せて、ICまでのアクセス道路の整備が必要不可欠です。・新湾岸道路においては、高速道路内の物流車両の渋滞を緩和する策として登坂車線の様な“物流車両優先車線”の設定を提案したい。又、渋滞や事故のリスク回避として、新湾岸道路合流地点である接続道路やインターチェンジの渋滞を減らす工夫を検討していただきたい。トンネルの入り口周辺や坂道等減速により渋滞しやすい箇所があるが、減速による渋滞回避のため平坦な場所を増やし高速道路内の登り下りを極力つくらないなど、計画段階から高速道路内の渋滞が起こらないよう様々な対策をお願いします。
154	建設コストが安く、早期に着工できるルート	高速料金を安く早期に着工・完成できるルート。自然を壊さないルート。		潮流変化による自然への影響、漁業関係者への影響と補償	交通量を分散させるため、出口を増やす
155	国道１４号のキャパオーバーを解消するための新ルートへの動線				南船橋ららぽーとへの進行方向の道路幅を拡張すべき。
156	三番瀬等への環境配慮				
157	高速バス停がある主要JR駅からのアクセス	国道１６号（京葉工業地帯、及び八千代～柏区間）の渋滞緩和		建設工事中の規制等による渋滞発生や事故・災害の防止対策	

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
158	東京電力PGでは、新設、既設道路下部に電力ケーブルスペースの確保をお願いしたい。現状、千葉方面から都内向けへ大容量の電気を送る送電ルートが不足しており、新たに構築する場合、市街化した地域を通るルートを確保することは非常に困難であり、昨今増えつつある再生可能エネルギーの都内向けの送電に課題がある状況です。千葉北西連絡道路下部に電力ケーブルが敷設できれば、千葉方面からの再生可能エネルギーを都内へ供給するルートとして活用可能と考えています。				
159	非常時における広域防災力の機能確保。	新湾岸道路網から広域防災拠点間の迅速なアクセス可能が重要。	都市機能等への影響が少ない公共空間の活用。	道路ユーザーのニーズに応じた道路の適切な機能分担。	既存道路等の公共空間を活用し、地下構造・高架化が望ましい。
160	自然環境への配慮	三番瀬及び東京湾の環境保全及び再生		三番瀬及び東京湾の環境保全と再生に資すること。	三番瀬及び東京湾の環境保全と再生に資すること。
161	大型化する船舶の航路や岸壁の確保などの物流機能及び賑わいを創出する港湾緑地との連携	港湾は物流拠点としての役割を担っているため、望ましいルートを検討する際は港湾と主要な物流拠点（物流倉庫など）を効率的に結ぶルートであることが重要。そのため、既存の高速道路ネットワークとの接続により輸送距離や時間を最小化し、物流コストを抑えるルートが望ましい。	貨物車両が市街地を通行しないようなルート選定が望ましい。		案1ルート案において、千葉港葛南中央地区の港湾施設を通過する形になっており、荷役等に影響を及ぼすことが推察されるため、ルート設定される際は港湾機能への影響ができるだけ少なくなるよう配慮いただきたい。
162	国道の３車線化や立体交差化	国道をまたぐ交差点の朝夕の渋滞の解消	車以外の交通機関の拡充		国道については全て立体交差
163					京葉地区での新湾岸道路新設にあたっては湾岸地区にて営業活動をしている企業、団体としては複数ルートの確保および渋滞緩和は大きな課題である。バイパス・高架化も一考と考えます。
164				昨今、人件費の上昇に伴い、様々な費用が増加しております。少しでもコストが圧縮できるように検討を	

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
165	自然環境保全	当会が千葉県から管理を委託されている行徳鳥獣保護区では、東京湾から流れ込む海水と保護区内の淡水湿地等とが入り混じり、絶滅危惧種なども含む貴重な生態系が育まれています。魚などの水生生物や水鳥の多くは東京湾との間を行き来しており、当保護区と同じく湾岸に位置する谷津干潟、江戸川放水路、三番瀬、そしてその沖合が、それぞれの特性を生かしながら機能しあうことで、都市化の中において東京湾岸の自然をかろうじて支えてきました。この湾岸の自然を将来にわたって保全し続けることが課題であると考えています。	自然環境保全	新湾岸道路のルート検討にあたっては、以下の点に配慮していただきたいと思います。〇湾岸地域には行徳鳥獣保護区、江戸川放水路、三番瀬、谷津干潟をコアとした貴重な自然資源が分布すること。〇新湾岸道路の建設により湾岸に位置する行徳鳥獣保護区、江戸川放水路、三番瀬、谷津干潟と沖合の海洋との分断等を引き起こすリスクがある。そのため、これらの干潟・湿地環境を利用する水鳥等に代表される生態系・生物多様性に回復不可能な影響を及ぼす可能性があること。〇仮に事業実施後に自然環境へのマイナスの影響が明らかとなったとしても、道路躯体の撤去による回復は困難であり、有効な代償措置（ミティゲーション）の実施も見込めないこと。〇仮に事業実施後の事後調査においてモニタリングを行ったとしても、事業を実施しなかった場合との生物の増減等の比較は困難であり、則ち「新湾岸道路建設との因果関係は不明」という結論が安易に導かれることが予想されること。〇上記を踏まえ、自然環境への影響については、事業の中止も選択肢として含めた上で十分に検討すること。なお、④⑤については、①②③の生物多様性や生態系が健全に機能することで得られる生態系サービスであり、それらを支える根幹として①②の保全が欠かせない。	
166	茂原街道の活用	穴川が混みすぎ	通学の利便性と就職先企業の通勤	通学の利便性と就職先企業の通勤	湾岸から内陸へ
167	無し	当院は救急車両での搬送や転院などが多いのですが、特に土日祝日の交通状態は非常に条件が悪いので、渋滞や交通量が多いことへの対策が重要と考えます。	空路の動線	基幹災害拠点病院である当院はドクターヘリの受入や転院などヘリでの移動があるため、空路の動線に影響の出ないような構造体にしていただくことを強く要望いたします。	救急車が緊急時に渋滞に巻き込まれて通行できなくなることが無いように、路肩に車両が通行できる十分な幅を確保することを要望します。
168		市原-千葉間の「渋滞」とされる区間を、もっとも交通量の多い時間帯に利用するが、格別に苦痛は感じない。			
169	北部とのアクセス向上	私は北部地域の住人であるので、湾岸地域にとって、という文言自体に違和感を感じます。例えば、災害が起こった際、湾岸地域には物資が届きやすくなりますが、南北の道路はそもそも片側1車線しかなく、災害時には機能しないと思われます。その点に関して、包括的な道路の構想をお願いしたいです。	長期的なメンテナンスのしやすさや費用	利用車が児童生徒の通学路へ流入しないようなルート	
170		当院としては、職員及び患者さんの通勤・通院に利用している方々が多くおり、出退勤時等に通勤渋滞に巻き込まれるケースが多々あります。 また、救急車や災害時等の緊急時に渋滞に巻き込まれてしまうと人命にも影響を及ぼす可能性があります。		環境への配慮も必要であるが、人件費や物価高騰の中、事業費がどれぐらいかかるのかも注視する必要があるかと思います。	今回3つの案が示されておりますが、用地取得や工期等に係る時間が記載されておりませんので、それぐらいの時間を要するのかを追加してもらえると良いかと思います。

２．企業等からいただいた、自由回答意見

No.	問1)ルートを考える際に重要だと思う事項		問2)ルートを考える際に配慮すべき事項		問3)ルート帯と構造に関するご意見
	（その他）	（自由記述）	（その他）	（自由記述）	（自由記述）
171					養老川の河口については、海づり施設や養老川臨海公園（養老川臨海第１公園・養老川臨海第２公園）が整備されているため、利用者への配慮や釣果が減らないようにしていただきたい。・また、緑地運動公園の北側出入口についても支障が無いようにしていただきたい。
172		・渋滞を緩和するために道路の拡張や、歩行者・自転車の安全を考慮した道路の整備が必要だと考えます。 ・防潮堤、避難施設の充実化及び地震に備えた耐震化が必要だと考えます。 ・湾岸地域に慢性的な渋滞が続いているので、緩和に期待したいが、時期や時間帯による決定的な解消には至らず、結局は混雑が懸念され、費用対効果が低いのではと感じます。 ・大型車両の通行量を分散したほうが良いと思います。		・人口減少に伴い、インフラ維持管理費の負担が増えるのではという懸念があります。 ・湾岸地域の漁業関係者の同意及び補償について考慮が必要と考えます。 ・市原市沿岸を通過することから、観光資源である工場夜景へのアクセスが良くなる可能性があります。	・時期、時間帯別で車線増減できる仕組みがあると良いと感じます。現在は合計６車線ですが、混雑時間帯は上り４車線、下り２車線に中央分離帯の変更ができる仕様などがあればと考えます。 ・消防隊の進入口の設置は必要と考えます。
173		新湾岸道路の整備にあたっては、幕張メッセをはじめとする地域内主要施設の利便性の維持・向上、慢性的な渋滞の解消、そして幕張新都心全体の活性化といった地域の重要課題を的確に捉えたルート選定が不可欠であると考えます。 とりわけ幕張メッセは、国内外から多数の来場者を迎える大規模かつ国際的なイベント拠点であり、大型車両による資材搬入出や来場者のアクセス利便性は、施設の運営効率のみならず、地域全体の競争力を左右する重要な要素です。 しかしながら、現状ではイベント開催時に限らず、周辺道路に混雑が発生することもあり、交通利便性が損なわれる恐れがあります。こうした課題を解決するためには、物流・人流の効率化を図るとともに、イベント開催時など突発的な交通集中にも柔軟に対応可能な道路構造が求められます。 そのため、新湾岸道路の計画においては、地域への来訪者や搬入出車両が円滑に出入りできるインターチェンジの設置をはじめ、既存の高速道路網や成田空港・羽田空港などの広域交通ネットワークとの接続性を最大限に高める構造とすることが重要です。これにより、国内外からのアクセス性が飛躍的に向上し、幕張新都心が「広域交流拠点」としての機能を一層強化できると考えます。 上記の観点から、本地域の経済活性化と交通課題の解決に資する、最も効果的かつ持続可能なルート帯及び構造となるよう、前向きな検討をお願いいたします。		新湾岸道路のルート及び構造を検討するにあたっては、単なる交通機能の強化にとどまらず、地域の持続可能性や都市としての魅力向上を見据えた視点が不可欠であると考えます。 幕張新都心は、海辺の開放的な景観と先進的な都市設計が融合した、千葉県を代表する都市拠点です。新たな道路整備に際しては、この地域が持つ景観的価値や都市イメージを損なうことのないよう、景観との調和を十分に意識した計画が求められます。 また、沿岸部にはホテル、公園、住宅地などが立地しており、日中は海を望む開放的な空間、夜間は閑静な空間が形成されています。こうした都市環境を維持するためにも、新湾岸道路のルート設定にあたっては、騒音・振動・排気ガスなどの生活環境への影響を可能な限り抑える構造的配慮が必要です。 加えて、幕張新都心は今後も施設整備や人口流入が見込まれる成長エリアであり、将来的な交通需要の増加に対応できる余裕ある構造設計が望まれます。中長期的な都市成長に柔軟に対応できるルート・構造とすることで、地域の発展と交通円滑化の両立が図られると考えます。 以上の観点から、幕張新都心の都市特性と環境価値を十分に踏まえた慎重な検討をお願いいたします。	幕張メッセや、今後整備が予定されている千葉マリンスタジアムの利便性向上のため、新湾岸道路から直接アクセス可能な専用ランプウェイの設置や、幕張メッセを利用する大型車両の搬入出をスムーズにするための一般来場者との交通分離など、「専用アクセスルート」の整備を希望します。 そのほか、新湾岸道路の整備効果を最大限に引き出すためには、高谷ジャンクションより西側の機能拡張も並行して進めることが不可欠です。都心方面とのアクセス改善により、広域的な交通円滑化と地域間の相乗効果が期待されます。また、東関東自動車道においては、時間帯を限定した公共交通機関専用レーンの導入などを検討することで、バス等の速達性・定時性を確保し、地域住民や来訪者の移動手段の多様化にも寄与するものと考えます。 最後に、新湾岸道路の検討にあたっては、現状の社会情勢や人口構造のみならず、道路が完成する将来の社会・経済状況等を見据えたシミュレーションを行うことが重要です。人口減少や高齢化、環境の変化、観光需要の拡大など、将来の都市構造や交通需要を的確に予測したうえで、柔軟性と持続可能性を備えたインフラ整備を進めるようお願いいたします。

３．ヒアリング等でいただいた意見

No	ルートを考える際に重要だと思う事項	ルートを考える際に配慮すべき事項	ルート帯と構造に関するご意見	その他
1	・渋滞の解消が重要との認識（それ以外は特に困っていない）。 ・渋滞箇所も船橋と蘇我で国道357号が車線減少する箇所のみとの認識。 ・企業誘致等、経済活動を優先させるべきではない。 ・新たな道路整備の必要性が不明確。渋滞解消が目的ということであれば、具体的データを示して欲しい。	・景観を壊してまで作る必要があるか（特に案１）。 ・工事中の環境悪化・生活環境の悪化が懸念される。 ・大型車が地域を通過することで環境悪化が懸念される。 ・資産価値（地価）の低下が懸念される。 ・スケジュール（着工時期、完成時期の見込み等）を示して欲しい。	・渋滞している所だけの部分改良で十分ではないか。 ・船橋の渋滞箇所は、海浜大通りと国道357号の合流部で発生している。海浜大通りをそのまま三番瀬（の北側）に延伸させれば解消するのではないか。 ・案１は景観が損なわれる。 ・地元として案１（バイパス整備）の必要性が分からない。案２（現道拡幅）で対応して欲しい。 ・地下構造の場合、地盤に影響がないか心配。 ・案２で立体構造の案も考えられないか。 ・案２は用地費が高騰するのではないか（年月の経過により）。 ・「対策しない案」を選択できるようにして欲しい。 ・アクアラインを利用すれば良いのではないか（建設費用でアクアラインの通行料金を下げれば良いのではないか）。 ・海上ルートも検討して欲しい。 ・稲毛のヨットハーバーや人工砂浜など、せっかく整備したのに勿体ない。	・アンケートの設問が新たな道路整備を前提としているので、必要・不必要を回答できるようにして欲しい。 ・LINE等でもアンケートして欲しい。 ・有識者会議に地元の人間（自治体からの代表や交代制など）を含めるべき。 ・道路整備のメリットが地域外のみであり、地元のメリットが感じられない。 ・道路を作るよりも鉄道を作ってはどうか（地域住民にとっては鉄道の方が嬉しい）。
2	・事故に配慮するには新規路線の整備が必要。	・景観に配慮すべきという意見も理解できるが、シンボルという観点から魅力的な道路を考えることで住民理解も得やすいのではないか	・蘇我周辺は現在も渋滞しているため、IC接続による渋滞悪化が懸念される。 ・海側のルート（案1-1）の方が望ましいと考えられる。 ・高架構造であれば防災面も期待できる。 ・デザイン性のある道路整備を行い東京湾のシンボルとして欲しい。	・渋滞の実態調査はどこまで実施されているのか、渋滞状況の実態を知りたい。 ・60年前にも湾岸地域における道路整備が構想されたと記憶しているが、それが進んでいないようで、もどかしい思いがある。 ・スピード感のある事業。早期に供用することを望む。
3	・湾岸道路の事故渋滞の解消が必要。高速道路、船橋エリアの国道の渋滞が激しい。 ・ＩＣ周辺の混雑は避けるべき。 ・海側ルートが望ましいが津波対策は必要。津波発生時に使えない道路はつくる必要がない。 ・ニューズレターに記載の地域の課題についての項目は網羅整理されている。	・湾岸エリアの排気ガスはひどく問題。住環境に影響させないように海側ルートとすべき。 ・建設後の維持管理コストも考慮する必要がある。海上ルートは維持管理コストが大変と思われる。	・ベイブリッジのように道路から景色が楽しめ、走っていて気持ちがよい道路がよい ・海側ルートがよい。海辺の景観を考えると地下構造がよい。 ・海側ルートが望ましいが、地下構造の場合、津波が怖い。対策は必要。津波発生時に使えないのであれば、地下構造にすべきでない。 ・既存の湾岸道路を拡張しただけでは渋滞が解消されるのか不明。 ・現在の蘇我陸橋付近まで渋滞しており、これよりも海側を通すルートでないと意味がない。	・千葉県全体のプロジェクト、将来像を見据えた計画となっているのか分からない。千葉県全体の計画に寄与するようにしてほしい。 ・今回の参加者は少ない。呼べば、もっと来ると思う。ヒアリング実施についての案内が遅い（遅くても１か月前には周知されるべきである） ・将来のことなので若い世代に参加してもらいたい。対面参加のほか、ＷＥＢ参加（ＺＯＯＭ）も可能とすれば若い世代も参加すると思う。若い世代の意見を聞くほうがよい。 ・新湾岸プロジェクトの目標像、地域の将来像、スケジュールを示してほしい。途中で頓挫しないようにしてほしい。 ・どのような方法で進めるのか、いつまでに完成するのか、地域住民にもっと情報提供してほしい。多くの人に伝える必要がある。
4	・渋滞や事故について、人口減少が見込まれる中で将来課題に寄与する道路であることが必要である。 ・防災について、津波や高潮があった場合に機能する道路である必要がある。 ・地域経済の観点から、海側は開発が進んでいるが内陸側に人を呼び込む道路が求められる。 ・将来道路が完成した時に、計画当時に地域問題をよく考えていたと言われる道路にしてほしい。 ・マリンスタジアムの再開発計画もあり、周辺のＩＣ・交通影響が気になる。	・特に海側の景観や居住環境について、有識者が地域状況や魅力をよく理解して進めることが重要である。 ・谷津干潟への影響がないようにすべきである（保全すべきである）。 ・湾岸道路の現道拡幅は沿道の用地影響が大きいと思う。	・海側は千葉県の魅力の多い地域でもあり高架構造とすべきか疑問である。 ・海に近く、津波や高潮の際に防災機能が発揮できるか疑問である。 ・昔の第二湾岸道路の計画用地を使用して現在の自転車道が整備されていると聞いており、地域生活者にもよく利用されており、新湾岸道路が整備された際も保全されることが重要である。 ・海側を通過する場合、景観への配慮が必要であり地下構造にすべきである。 ・案２の地下構造案は考えられないのか。 ・京葉道路や館山自動車道を拡幅し、老朽化対策を実施しながら再整備することは考えられないか。	・行政としては広報に力を入れていると考えるが、プロジェクトを知らない人も多くあまり浸透していない。計画路線の周辺だけでなく、内陸側もＩＣアクセスの影響があり周辺住民に説明会などを行うべきである。 ・将来利用する若い世代の意見を聞くことが重要である。 ・平面図だけでなくＣＧや映像などでイメージできるとわかりやすい。
5	・津波対策をするべきである。 ・物流関係者のニーズを広く把握する必要がある。 ・新たなIC整備後の交通状況を踏まえた計画とすることが重要だと考える。 ・渋滞等道路課題については、よく実態を把握し、現道の部分改良によって改善が図れないのかどうかという観点で検討して欲しい。	・三番瀬、谷津干潟だけでなく国道357号沿線の緑地保全も重要である。緑地が減ると温暖化にも影響があると考える。	・海側のルートでかつ、地下案が最も望ましい。 ・現道拡幅によって既存の住宅街や公園緑地が失われることに抵抗がある。	・新たな道路整備計画が千葉県の周辺開発やプロジェクトとどのように関係しているのかを知りたい。 ・改善できる箇所から早期の供用を望む。 ・住民の意見が計画に反映されるよう、意思決定プロセスを透明化し、決定権者が誰なのかを明確にすべきである。

３．ヒアリング等でいただいた意見

No	ルートを考える際に重要だと思う事項	ルートを考える際に配慮すべき事項	ルート帯と構造に関するご意見	その他
6	・将来人口が減少する中で、現在発生している渋滞が引き続き発生するのか検証が必要（必要性が疑問）。 ・JCT周りの渋滞が発生しないように。	・事業費は今後の社会情勢の変化により、さらに変動し拡大する可能性があるのではないと思う ・居住環境の面では、現状では暴走族の騒音が気になっているので、増えないようにしてほしい。	・ららぽーと前の渋滞などピンポイント対策でもいいのでは。 ・メンテナス等金がかからないように。	・新たな道路整備には反対 ・目標（課題）を貨幣換算して効果を評価すべき ・これだけの莫大な予算を投じるのであれば、それを既存の道路（老朽化対策を含む）のメンテナンス費用等にあてるのがよいと思われる
7	・施工時の漁業への影響。海の中をカルバートで開削工法だと漁業への心配がある。シールドトンネルなら問題ないのでは。	・房総半島方面の地域が潤い、国のためになるなら協力したいが、漁業振興という観点からも、ルートや構造に十分に配慮して欲しい。例えば、漁業に優しい構造物や、親水性の高い構造物の検討など。 漁業者は、我が国の食料自給率の維持・向上に寄与している。道路の整備によって、魚種や漁獲量にどんな変化をおよぼすのか、予測することは難しいと思うが、そのような影響をしっかり調査・分析して欲しい。	・ルート案が定まっていない中では、具体の意見をいえる段階ではない。 ・橋のスパン、潮流、漁業への影響が気になる。案1-1は懸念が多い。 ・海側に橋を造ると景観も変わるが、漁業・景観・親水など複合的に良い方向にもっていってほしい。 ・航路等への影響、ルート・構造が見えないと何も言えない。ボックスとすると施工方法や施工時の影響が気になる。 ・案2は既存住宅が多く建設に時間がかかるのではないか。 ・案２で地下構造もあるのではないか。	・影響があるとした場合、漁業者への補償があるのかどうか、率直にいえばそういうことを知りたいと思っている。 ・かつてに比べると、東京湾の稚魚が減り、魚の再生産力が衰えている。東京湾横断道路の影響かは分からないが、近年は東京湾で獲れる魚種（スズキやイワシなど）に変化が起きている。 ・有識者委員会の中に水産関係者を入れてほしい。 ・今後、組合員対象の説明会も開催して欲しい。 ・説明会の開催について、もう少し早く日程調整して欲しい。
8	・高架構造案は、海沿いの景観保全の観点から千葉県総合計画や千葉市都市景観条例と整合していないと感じており、整備にあたってはこれらとの整合性の確認が重要であると考える。 ・道路新設に伴う不動産価値の低下も懸念している。この点についても評価項 目に加えてほしい。	・居住環境の観点から、景観や騒音、振動、排気ガスについて配慮するべきである。 ・ベイエリアが軟弱地盤で液状化し易いという点を考慮して計画するべきである。 ・排気ガス等の影響を最小限に抑えるため、IC設置位置は居住地域から遠方としてほしい。 ・事業費の比較は、ミスリードにつながる恐れがある。道路の構造やその施工区間（延長）などが曖昧で、積算根拠の信頼度が低い。	・高架構造が景観を分断し、見通しを悪くするのではないか。また、海へのアクセスに影響があり、日常の散歩や海浜レクリエーションなどの面で、スムーズな移動を阻害するのではないか。 ・道路整備が不可欠な場合は、景観の保全やSDGs達成の観点から地下構造を主体とする案1-2が望ましい。 ・案２について現道拡幅だけでなく、地下構造を主体とした案は考えられないか。	・今回のヒアリングで何を確認・収集したいのか、前回のヒアリングとの位置づけや目的の違いを明確にし、住民に分かりやすく説明するべきである。 ・前回のヒアリング意見がどのように反映されたのか、過程が不明瞭である。
9	・利用者（トラック・タクシー等運転手）・沿線地域住民の意見を評価に反映する必要がある。 ・ららぽーと付近の渋滞解消が図られるようにしてほしい。 ・新たなJCT、ICで渋滞しないようにしてほしい。 ・谷津船橋IC付近は渋滞のメカニズム、現状なぜ渋滞するのか十分に解析しないと新しい道路ができても同じ状況が発生する可能性がある。 ・地下案の津波等浸水に対しては、アクアラインが対応できているのだから可能なはず、「津波・高潮時に親水リスクあり」は削除してほしい。	・景観・騒音・照明等生活環境が悪化しないようにしてほしい。 ・道路ができることによって資産価値が下がることが気になる。 ・海岸沿いのマンションは、照明（車・道路）で寝られなくなるのが不安。 ・ベイタウンは景観条例によって景観が守られている。景観は「配慮すべき項目」というより、むしろ「達成すべき目標」とも言える。	・マンションの目前を通過するし、騒音対策の防音壁も湾岸線と同じようなものがつくのは考えられない。 ・千葉市の花火大会が幕張の浜で実施される。ベイタウンの公園から見ることもできるが、道路ができると見えなくなるのではないか。 ・京葉道路の宮野木JCT～武石ICまで側道がなく、現在それが国道に流れて渋滞している。案1-2になった場合、車が集中するので、あらかじめ分散する工夫が必要。 ・地下案と言いながらインターチェンジ部は浮いてくるのではないのか。地下というなら市原～高谷まで全て地下構造で行くのでないか。 ・事業費が案1-1と案1-2で１兆円差が理解できない。国の意図を感じる。事業費は対象としないで評価してほしい。事業費を出すなら根拠を出してほしい。住民は案1-2がいいが、高いことを理由に選ばれないのではないか不安を感じている。 ・コストは掛けるところには掛けるべき。コストを削るために景観を捨てるのは違うと思う。 ・整備のスピードは住民の合意に影響されると思う。中央環状新宿線は地下で早くできたが、外環の関越東名は未だにできていない。早くやるなら案1-2。 ・造り方を上手くやれば資産価値も上がる可能性がある。例えば、ベイタウンからインターチェンジを利用しやすくするなど。 ・事業費が高くなるなら有料にして利用者に負担してもらえばいいのでは。 ・幕張・検見川・いなげの浜の周りにしか人は住んでいない。この区間だけ地下にすればいい。 ・案２は評価でプラス面が少なく、一般の人が他案と比較できない。悪い面もあればいい面もあるはず。選ばないように言われている感じがする。 ・国道357号を横に広げると秋津公園の一部がなくなり景観の問題もある。拡幅して、ある程度でも効果があるならいいのかも。 ・海側の工場等から国道357号に出るのが混んでいて大変という話をトラック運転手から聞いたことがある。	・ベイタウンの人達にアンケートをすれば案1-2にほぼ固まる。 ・幕張ベイタウンの住民は大半が案1-2を望んでいる。この課題を解消する話し合いをしていく方が事業は早く進むのではないか。 ・幕張ベイタウン内は景観条例で守られて来た地域。TV-CMでも使われている。道路ができるとこれまで守ってきたものが台無しになる。

３．ヒアリング等でいただいた意見

No	ルートを考える際に重要だと思う事項	ルートを考える際に配慮すべき事項	ルート帯と構造に関するご意見	その他
10	・現在の道路渋滞を速やかに解消すべきだと思う。 ・機能分担という表現があるが、その説明がない。物流や港湾機能のことなのであれば、その将来の需要推計を示すべきである。	・ルート帯（案）の地下部分に通る成田空港の燃料パイプラインについて、配慮されているのか不安である。 ・この辺が埋立地で地盤が弱く液状化し易いという点に触れられていないのが不安である。 ・美浜区に住んでいる住民は、この美しい海辺のまちに愛着を持っている。景観や騒音、排気ガスにも十分配慮してほしい。	・海辺の景観保護のため、高架案には反対である。 ・景観条例との整合性などの面から考えると、案1-2の地下構造を主体とする案が望ましいのではないか。 ・最低限、住宅街を通る区間については地下構造にするべきである。 ・案２は用地買収の観点から、非現実的な案だと感じる。 ・新しい道路を整備しないという案は考えられないか。既存の道路の部分改良でも渋滞解消できるのではないか。	・自治会が解散したため、情報伝達がスムーズになされていない。 ・第二湾岸構想は環境団体等の反対運動によって、白紙撤回となった経緯があるが、それがまた突然出て来たという印象が拭えない。 ・住民のメリットという話題もあったが、この計画は産業道路という位置づけだと理解している。部分的な供用開始を含め早く整備して欲しい。 ・過去の歴史的な変遷なども踏まえて、分かりやすく説明すべきである。 ・計画ありきで進んでいるようにみえる。美浜区の住民にはこの計画を知らない人が多い。新湾岸道路計画について周知徹底すべきである。
11	人口減少、車減少、物流も変化する。必要性に疑問がある。 ・整備目標を示してほしい。パネル展で聞いても「まだ決まっていない」という回答ばかりで不満である。 ・渋滞解消というが、どのくらい渋滞があるのか示してほしい。第2湾岸の時運送関連の車両が減るという事で事業がなくなった。 ・自動運転の実験結果も踏まえて計画が必要 ・大型配送センターが計画道路周辺で多数計画されている。そういうところと関連してこの道路計画があるのではないか。 ・IC周辺で新たな渋滞が発生する可能性がある。	・ニューズレター第3号でアンケートを踏まえて「配慮すべきこと」に「居住環境」等を追加とあるが、最初から配慮すべきではないか。 ・事業費は実際に供用される頃には何倍にもなっているのではないか。	・通過する市・区で人が住んでいるのは美浜区だけ。ここに通す必要があるのか。 ・案1-1は景観がダメになりマンションの資産価値が下がる。日照、振動、粉じんなどの影響もある。資産価値がどれくらい下がるか知りたい。不安解消をするような説明が欲しい。資産価値が下がるなら補償も考えてほしい。マンション住民に同じ意見の人は多い。 ・景観がどう変わるのか説明がない。不安のない計画としてほしい。 ・美浜区の埋立地は、液状化し易い土地。ここに地下ボックス計画できないのでは。 ・案２で高架案も可能ではないか。用地問題もないように思える。 ・案２が最も安いので、少しでも効果があるのなら、この案でやってみるのもいいのでは。 ・一般道が渋滞しているなら高速道路を無料にして使えばいいのでは。	・千葉市の市民便利帳で示されている４つの宝物の一つに美浜区の海が上がっている。千葉市のハザードマップに浸水区域に想定されている。朝日新聞（9/6）の「県内のずっと住みたい街」で美浜区は第3位にランクされている。 ・アンケートが道路を造る前提で構成されているのは問題がある。 ・住民目線で計画をたててほしい。 ・有識者委員に住民代表も入れるべきではないか。 ・人が住んでいる所に出向いて住民説明会を開くべき。
12	・人口減少した時に、この道路がどう生きるのかという見当が必要。未来の観点で考えてほしい。 ・船橋市内陸部の渋滞が緩和されるのならメリットがあると思う。	・三番瀬、谷津干潟、幕張の浜等を観光資源として生かせる道路にしてほしい ・経済性の金額が倍・半分違うが本当か？財政が厳しい中でどこからお金が出るのか気になる。 ・現在谷津干潟の上を道路が通過していてもったいない。いなげの浜等どうなるのか、自然環境が変わってしまう。三番瀬の環境は守ることが大事。 ・人口の浜（幕張、検見川、いなげ）は、千葉市が力を入れている観光資源、守る必要がある。 ・事業費で維持管理費はどのように考えられているのか。	・インターチェンジの配置理由を知りたい（特に近隣となる真砂付近）。	・貨物移動を考えるなら貨物鉄道整備案はないのか？
13	・蘇我～市原の渋滞箇所や京葉道路の渋滞区間などを解消されたい。 ・観光面も重視すべき（神奈川～東京～千葉をつなぐ道路として）。	・高架構造の箇所については、日照にも配慮すべき。	・案１はコスト面や自然環境への影響が気になる。 ・案１はなるべく陸側を通過させるべきではないか（幕張地域等、ルート帯の一部が海側に出ているが、陸地内に収めるべき）。 ・第２は現道拡幅ではなく、現道（国道357号や国道16号）の中央帯の緑地部分を利用すべき（高架構造）。緑地がない区間については地下構造もあり得る。 ・現道拡幅は用地買収に時間がかかる。事業のスピードアップの面からも望ましくない。 ・八幡にもICが欲しい。 ・終点を館山道に接続させるのではなく、海岸沿い（国道16号）に自専道として延伸させてはどうか。 ・市原以南まで延伸させて欲しい。	・構想段階から何十年も進んでいない。スピードアップされたい。 ・湾岸地域はもっと発展すべき地域なのに、道路が構想のままではよくない。 ・湾口道路にも期待していた（鉄道も合わせて整備して欲しい）。 ・物流事業者や湾岸地域の企業等にも意見を聞くべき。

３．ヒアリング等でいただいた意見

No	ルートを考える際に重要だと思う事項	ルートを考える際に配慮すべき事項	ルート帯と構造に関するご意見	その他
14	・工事期間が比較項目にないことはおかしい。事業費が提示できるのであれば、工事期間も提示できるはずである（一般的に５～６年後に供用されると誤解されている。有識者会議でも同様に指摘されている。）。	・三番瀬への影響もあるが、谷津干潟も絶対に影響させないようすること。三番瀬と谷津干潟の湿地はセットで考えるべきである。 ・ラムサール条約を軽く考えていないか。エリア登録されており、影響させることはできない（案２の現道拡幅はダメ）。 ・千葉県には良い点がいくつかある。美浜区エリアは景色を守る必要がある。パイプラインは移設すればよい。高架構造は絶対に反対である。 ・インフラメンテナンス費用を考えるべき。今あるインフラを活用することを優先で考える必要がある。千葉県には高規格道路構想がまだ多く残っている。	・お金の使い方が違うのではないか。インフラの安全性を優先すべきであり、現道改良で充分である。 ・潮見町付近ＩＣは防災上で計画されているのであれば、別の道路を計画すべきである。 ・案２を評価する。現状では船橋エリアだけが混雑している。 ・千葉県の基本方針では高規格道路と示されているのに、なぜ案２現道拡幅が立案されているのか。基本方針に整合していない。どのような過程で案が出されてきたのかの説明がない。 ・人口減少化において新たな道路整備は必要ない（今後は渋滞しない）。道路整備が前提は再考すべき。またメンテナンスの負担が増加する。せいぜい案２の現道改良程度に留めるべき。 ・新設と現道改良のいいところ取りができるハイブリッドの案がよい。現在の道路用地をもっと活用すべき。 ・千葉市役所前のアンダーパスの整備により混雑が解消した。現道改良で解消すると考えられ、部分的な改良で充分である。 ・すでに新聞報道もされているが、船橋航路を高架橋で通過する構造は、三番瀬と谷津干潟の間を行き来する野鳥の飛行ルートを分断することになる。絶対に反対である。 ・軟弱地盤エリアとなるが、地下構造として大丈夫なのか。 ・美浜区エリアにはパイプラインが埋設されていることは周知されているが、地下構造で整備できるのか？ ・案１とする場合には、船橋航路は地下構造とすべき。 ・現道拡幅は谷津干潟に相当影響するのではないか。 ・案１－２の説明のコメントがあるが、文字が小さく説明不足である。 ・ルートが１ｋｍ幅として示されているが、案２は現道拡幅ではなくなるのではないか（現道から外れるのか）。	・高速道路の場合には、料金が高いため現道が混雑する。新しい高速道路が整備されても利用料金が払えない。 ・自動車移動にこだわる理由はなにか。物流は海上の船利用でよいのでは。海外のように海上、河川利用による物流を促進すればよい。 ・高速料金はフレキシブルにして、もっと既存の高速道路を活用すべきである（アクアラインのように時間帯別料金による交通転換させる）。 ・アンケート回答の選択肢が大きくyes、noの２択となっており、恣意的である。わからない、考え中などのどちらにも該当しない回答選択肢があるべき。 ・東京都側の計画はどうなっているのか。沿線市に浦安市も入っていることはおかしいのではないか。 ・自動運転が進めば、高速道路のフル活用ができるようになるはず。新たな道路整備は必要ないのでは。
15	・工期が最も重要（早く整備できるルートを選ぶべき）。 ・渋滞が課題であるが、湾岸地域は混雑する曜日・時間が限定的である。 ・一方、京葉道路は慢性的な渋滞状態であり、改善して欲しい。 ・市川や船橋は、一般道路の状態が悪過ぎる（渋滞）。 ・新しい道路ができると、生活道路に車が流入してくることを懸念。 ・交通量が減少する中、新しい道路は必要か。	・高架構造の箇所は騒音に配慮すべき。 ・これだけのコストをかける必要があるのか疑問。	・案１－１（高架構造）は用地買収に時間を要するのではないか。 ・案１であれば、案１－２（地下構造）の方が景観上望ましい。 ・案１は自専道のみの整理では意味が無い（側道が欲しい）。 ・案２は用地買収に時間がかかり過ぎるのでは。 ・案２はコストが安い。工期が短いのであればより良い。 ・交通量は減少傾向なので、案２で現道拡幅する方が良いのでは。 ・案２を自専道で整備すべき（側道を付ける）。 ・高谷JCT以西も必要ではないか。 ・高谷JCT～千葉港間は不要ではないか。 ・湾岸道路が湾岸千葉ICの先で宮野木JCT方向に曲がってしまうが、そのまま国道14号方向に自専道で延伸させて欲しい。 ・高谷JCTはパンクするのではないか。 ・市原方面へのアクセスを考えれば必要な道路である。 ・大型車両が走行可能な道路が不足しているため、今後、連結トラック等の走行を考慮すれば必要な道路である。	・自動運転になれば、渋滞は解消するのではないか。 ・一般道の改良を優先して欲しい（新しい道路よりも）。
16	・船橋区間の渋滞解消 ・人口減少、トラック輸送減少の中、新しい道路が必要か疑問。	・自然を守るべきであり壊してはならない。 ・野鳥が逃げていくので大きな橋は不要である。 ・どれくらいの期間で工事するか(工事期間)を明記すべき。 ・環境に対する影響の内容を具体的に記載すべき。	・今ある道路を活用すべき。 ・複数案の比較では案2の現道拡幅案（一部道路新設）がよい。	・アンケートで複数案（ルート帯と構造）を問い、幅広く意見を集約するべきである。 ・少ない参加者の意見が総意といえるか疑問。 ・説明会や住民ヒアリングへの参加者が増えるよう工夫する必要である。 ・ヒアリングは、住民の質問や疑問に答えてもらえる形式がよい。 ・住民意見がどう反映されたか、明確に示して欲しい。 ・時間帯で高速道路利用の金額を差別化し、いろんな工夫をすれば渋滞を緩和できるのではないか。 ・対策についても住民と一緒に考えていくべき。
17	・移動時間の短縮 ・時間信頼性の確保 ・都心から千葉南房総へのアクセス性も必要。 ・災害時の安全性は重要。	・土地利用状況も考慮すべきである。 ・高架案では航路にも配慮が必要。 ・景観は沿線住民目線だけでなく、利用する運転者の眺望も大切。 ・費用対効果や採算性も必要。	・案1-1高架構造は利用する運転者の眺望が優れる。過去計画のように三番瀬を橋梁構造で通過するのが望ましい。 ・案1-2地下構造は大雨時の防災面が懸念。換気施設も必要となるためコストがかかる。 ・案2は地域分断が懸念される。	・安価にすれば、交通量が増えて渋滞が発生するので、料金設定も重要である。

３．ヒアリング等でいただいた意見

No	ルートを考える際に重要だと思う事項	ルートを考える際に配慮すべき事項	ルート帯と構造に関するご意見	その他
18	・羽田―成田空港の速達性向上は滑稽に感じる。ルートをどう考えているか示してほしい。羽田―千葉港の速達性なら分かる。 ・交通渋滞の具体的な数字（台数）が出ていないので示してほしい。 ・車の保有台数をどう考えているのか。人口減少すれば台数が減ると思う。そうすると整備の必要性に不安がある。具体的な数字を示してほしい。 ・圏央道の大栄―横芝間の効果を把握して、この道路の必要性を確認する必要がある。 ・高谷から東京側の他で検討しているルートも示してネットワークの全体像が分かるようにしないと判断できない。 ・外環から北千葉道路で成田に行ければ交通分散する。その際、湾岸の交通量は減少する。それでも必要か検討が要る。 ・浦安の国道357号の部分改良で効果が上がっている。今回の議論の中に反映されていない。	・養老川の上を橋で通すのは首都高日本橋等と同じく下が暗くなるのではないか。 ・東日本大震災で工場爆発があったコスモ石油からどれくらい離れているのか。 ・便利になるのはいいこと。ただ三番瀬、谷津干潟などの環境は守る必要がある。 ・メンテナンス費用はどう考えているのか。メンテナンス費用も類似事例から整理できるのではないか。 ・事業費は物価上昇に合わせて都度都度見なおしていく必要がある。	・富津―久里浜間の道路を造った方が効果があるのではないか。アクアラインの代替路線にもなる。 ・海上部の自転車はどこを走るのか、模型等でわかりやすく示してほしい。 ・千葉市区間の住環境に与える影響が心配 ・いなげの浜付近は、古い建物が多いならそこの建て替えと合わせてルートを通せる可能性もある。 ・歩行者・自転車が通りやすくていい。高速道ありきの検討でないのは良かった。 ・基本方針に高規格の自専道を整備するとあるのに、この案は方針に合っていない。なぜ案２が出てきたのか説明がされていない。案２の効果構造なら方針に合致する。 ・現在のR357は谷津干潟部分を通過している。ここを広げる計画。どう考えてこのルートを提案しているのか。	・千葉県が強い県になれるようにこの道路を考えてほしい。
19	・渋滞は実感しており千葉方面に向かう際は定時性がない。 ・なぜ渋滞対策で路線整備が必要なのかを示して欲しい。 ・東京湾や千葉県など全体計画のフレームワークを示し上で必要性を示す必要がある。 ・ルート案の全体像が分かりにくく、広域な視点でなぜここに道路整備が必要なのか説明が必要。 ・地域の将来像を見据えたうえで道路の必要性を示すことが必要。	・地域環境が壊れないか心配である。 ・現道整備案で緑地帯が無くなり騒音・塩害が悪化することが懸念される。 ・交通量増加に伴う排ガス、騒音、振動など環境悪化が懸念される。	・地下構造は振動・液状化が懸念される。 ・初期コストだけなく維持管理コストも考慮した検討が必要。 ・高架構造とし、護岸と一体で整備を行うことで高潮対策となる。 ・渋滞要因はトラックターミナルから高速道路までのアクセス路で多く案2ではメリットがない。 ・アクアラインのように海を横断する道路があってもいいのではないか。	・道路整備が前提となっている。人口減少や物価上昇の中で費用対効果が不透明であり要否の判断が難しい。 ・事業期間が示されていないため実感しにくい。 ・沿線地域が持つ課題意識やプロジェクトに参画した目的を示して欲しい。
20	・道路が整備された場合、経済効果がこれだけ見込まれ、事業費を負担する周辺市にはこれだけの直接効果、間接効果が期待できるということを具体的に見せるべきである。	・谷津干潟への影響を考慮してほしい。	・案1-2が理想的だと考えるが、コストとリターンを見ないと評価や判断ができない。 ・海沿いに高架を作るのであれば、埋め立て地を作り、土地改良するのもいいのではないか。また併せて高潮対策をすることも考えられる。 ・案２は土地買収を考えると、提示されている事業費で本当に不足がないのか懐疑的である。 ・中央分離帯を自動運転の専用レーンにするということも考えられるのでは	・東京一極集中の是正と地方創生という考え方に対し、本道路の整備は首都圏の機能を強化するという考え方ではないか。この点を問いたい。 ・新湾岸道路の整備には、どちらかというと賛成の立場である。 ・市民へのメリット（良い影響）とデメリット（悪い影響）を明らかにしないと、地域住民としては意見を述べにくい。 ・住民ヒアリングの意見がどう反映されるのかが知りたい。 ・“湾岸”と名の付く道路のため、近隣住民へは第二湾岸構想を連想させるのではないか。 ・完成時期が30年後だとすると、影響があるのは若い世代である。若い世代への意見集約（沿線に立地する大学の協力など）の方法について、検討する必要がある。
21	・長期工事に伴う渋滞・交通規制の影響を事前に具体的に示し、実効性ある緩和策を示すこと。	・騒音・粉塵・日照阻害･道路照明や車両ライトの連続的な明滅による光害等、生活環境の悪化・千葉市が誇る「海辺とまちが調和するアーバンビーチ」と住宅地の分断・街の景観形成や心象風景の喪失・長期にわたる工事による渋滞・交通規制の恒常化が強く懸念される。 ・近隣住民の生活環境への影響を最重要視し、補償も含めた予算比較を行うこと。 ・建設方式の選定にあたり、費用対効果のみに偏らず、環境・景観・住民生活を守る観点を最優先にすること。	・案2の場合には打瀬地区への直接的な影響は限定的と考えられるものの、案1を有力候補と仮定した場合には、隣接するマンション群に深刻な影響を及ぼすことが強く懸念されます。 ・特に案1-1 「高架方式」は、土地買収が不要で費用を抑えられるものの、騒音・光害・景観分断など住民生活に最も大きな悪影響を及ぼす案であり、地域として強い反対が想定されます。対して、案1-2「 トンネル方式」は、建設費が約2兆円規模とされ投資費用は大きいものの、その分、 生活環境や景観への影響を最小化できる方式であり、多くの住民が望んでいます。	・住民説明会は行政主導の一方的な日程ではなく、土休日等にも開催し、住民との対話、意見の交換の場を確保すること。 ・経済効果や建設費だけを根拠に拙速に進めるのではなく、地域の暮らしと環境を守る姿勢を行政が明確に示すことを強く求めます。 ・住民の声に真摯に耳を傾け、将来に禍根を残さない形で計画を進めていただきたい。