

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
<p>新湾岸道路の必要性に対する疑問</p>	<ul style="list-style-type: none"> 人口減なのに建設コスト増となる将来への負担。 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。 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。 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、京葉道路と東関東の合流地点等、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。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。 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。 1-1すべてではない。船橋と市川だけ湾岸高架であれば十分。ほかは渋滞ないから。 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。 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？ 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。 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。 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。 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。 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。 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 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。 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。 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30～50%にとどまるケース」が現実には発生しています。 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。 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認して、生活道路から回避する必要がある 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) 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。 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。 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。 357だけでなく、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。 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いでいいか。 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。津波の想定も高しよ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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
慢性的な渋滞の改善	<p>問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東関道及び京葉道の渋滞緩和。 ・ 京葉道路と館山道の渋滞緩和。 ・ 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。 ・ 早朝の京葉道路貝塚トンネル渋滞の改善、特に下り車線。 ・ 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。 ・ 国道357号及び国道14号の渋滞解消。 ・ 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。 ・ 日の出、若松交差点の慢性的渋滞の解消。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。うらぼ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。 ・ 内陸部から湾岸道路までの経路の渋滞緩和。 ・ 湾岸地域と北部地域を結ぶ県道、国道の渋滞解消。 ・ 太い道路に出るまで混雑する。縦（南北）の移動が大変。 ・ 穴川IC、蘇我ICの慢性的な渋滞の解消。 ・ 高速道路出口の渋滞をなんとかしてほしい。 ・ 宮野木、千葉東JCTの慢性的渋滞に寄与するか。 ・ 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。 ・ 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！ ・ 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。 ・ 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。 ・ 休日の慢性的な渋滞解消につながること ・ 船橋-新習志野-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。 ・ 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。 ・ 交通機能の分散、再開発に繋がるとりこみ
交通機能分担による交通事故の減少及び事故発生時や災害時におけるルート選択肢の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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・避難に影響が出て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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
<p>救急搬送時の 速達性とアクセス性 の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 救急車両の通行確保も課題の一つと認識した。 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。 大病院へのアクセスのしやすさ。 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。
<p>信頼性の高い 道路ネットワークの 強化による 迅速な救援・物資 輸送の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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靱性。 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。 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。 湾岸部は、海沿いで風も強く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。 津波の影響を受けないこと。 直下型地震発災時の津波対策をかねて計画できないか。
<p>災害時における 一時避難場所の 確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高架化による津波等の避難場所としての機能の確保。 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。
<p>産業拠点や観光 拠点とのアクセス性 及び速達性の向上 (危険物積載車両 の通行規制が無い 等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 産業拠点や観光拠点とのアクセス性向上。 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。 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。 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。 地域経済の発展や地域活性化、労働生産性の向上に期待。 都心へのアクセス向上が経済活動の生産性をもたらすと期待。 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。 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。 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。 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。 千葉の道路は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。そして、企業誘致に有効な道路アクセスが必要だと思います。 道路自体を美しく魅せて観光名所にする。 海岸を風景として通行する観光資源としての道路。 千葉港へのアクセスをよくすることによって、クルーズ船など泊れるよう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がります。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。 途中で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。 長大トンネルで繋ぐと危険物積載車両が通れないので、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。 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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問1) 湾岸地域にとって、望ましいルートを考える際に重要だと思うことは何ですか。
<p>空港・千葉港へのアクセス性及び時間信頼性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都心および羽田へのアクセス性と時間信頼性の向上。 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。 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。 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。
<p>生活道路へ流入する交通の減少による生活道路の安全性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路付近の地域住民の安全確保。 住宅地域への車の流入を防いでほしい。 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。 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。 自転車や徒歩の人の安全性確保。 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。 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。 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、道を横切るのが難しくなるため。 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。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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 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 ジャンクションで渋滞が起これ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。 高速出口渋滞緩和できる構造 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。 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。 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。 湾岸部と内陸部をつなぐアクセス・地域格差の是正。 臨海部に偏らない交通網整備と南北交通の改善。 周辺道路からのアクセスが良好であること。 市原市において、新湾岸道路は市原 I C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。 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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
三番瀬や谷津干潟及び養老川等の自然環境	<ul style="list-style-type: none"> 三番瀬との共存を前提とした開発。 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にすること。三番瀬と谷津干潟の湿地はセットで考えるべきである。 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。
動植物の生息環境及び生育環境	<ul style="list-style-type: none"> 三番瀬と谷津干潟を往来する鳥類への影響を最小限にさせていただきようお願いします。 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しているか。
海辺や地域が重視している景観	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。
沿道環境(騒音・大気質等)	<ul style="list-style-type: none"> 海岸沿いのコンビナート地域に物流道路を作ること、住居地区の環境悪化を軽減できる。 騒音・粉塵・日照障害・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。 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。 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。 住宅街に与える騒音や振動を最小限に抑えること。 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、リゾート感の場所である所を奪う事になる。 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。 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。 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。 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。 安全性。(地盤沈下や液状化が発生しないように) ただでさえ、埋立地として地盤が脆弱であるのに対し、高架や沈埋管を敷設したら、どのようになるか想像に難くない。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。 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。
海のつながりや海辺のレクリエーションの場や居住地からの海辺の眺望景観	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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番適切だと思われる。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

	得られた主な意見
	問2) 望ましいルートを考える際に配慮しなければならないことは何ですか。
<p>用地取得に関するリスク (用地取得に必要な時間等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 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。) • 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配慮を重視して欲しい。 • 長期にわたる工事による渋滞・交通規制の恒常化。 • 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、実効性のある緩和策を示すこと。
<p>事業費</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 工事費を抑えてもらいたい。 • 近年、材料費や人件費が高騰しているが、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。 • 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。 • 国道357号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。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 街の景観形成や心象風景の喪失。 • 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。 • 沿岸バ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？ • 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。 • 地域住民にとって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。 • 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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 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
- 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。
- 東関道とのアクセスも考慮してほしい。
- 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。
- 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。
- 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
- 費用や景観や自然環境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かどうか。
- 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。
- 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。
- スタッフの方から聞いた、幕張あたりまでは費用抑制の観点から新設でそれ以降は357の増設という案はよさそうに思いました。
- 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。
- 羽田空港までのルート確保
- 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。
- 千葉市、又は16号から都心へのアクセスは重要ですが高谷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、ま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。
- 三番瀬横切り、浦安へ直結
- 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。
- 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。
- とにかく早く3 5 7より沖側のルートを作ってください 三番瀬なんてどうでもいい
- 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。
- 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。
- 市原ICまでではなく、姉崎方面まで通行する道路にしてほしい。
- 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の削減 (幕張の浜ICの削減)
- 船橋⇄市原まで直行道路 (湾岸地域通過車両を減らす)
- 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
- 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。
- 浦安付近と千葉港付近を海上で接続する。
- 浦安と幕張を短絡可能なブリッジまたは海底トンネル
- JR東日本の京葉線の上に道路を造る
- 蘇我から養老川まで 臨海鉄道の上を高架で使えないの？
- 鉄道または相応の輸送手段を併設。
- 現在の湾岸、京葉道路を拡張した道路。
- 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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 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が、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。
- 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。
- 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。
- 第二案のような道路を海側に造るといっても検討していいかも。
- 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。
- 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
- 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。
- 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。
- 千葉県内の外環道のような半地下構造で建設はいいか？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
- 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。基本方針と整合していない。どのような過程で案が出されてきたのかの説明がない。
- 現状の道路(14号、357号)のルートははずれずに高架化、地下化を図るか内陸部の通過を考えるべきだと思う。
- 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かりが重要だと思う
- 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
- 既存の湾岸道路の拡張(立体交差や高架化を含める)
- 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。
- 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。
- 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)
- 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。
- 渋滞緩和策として物流車両優先車線の設定。
- 主要幹線道路(国道357号・国道16号)への大型車両(タンクローリー、コンテナ車等)の乗り入れ制限。
- 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。
- 利用車両の分別利用と時間帯別を検討。
- デイズニーランドや、ららぽーと高速道路との一体化
- 案1-2について、ベイタウンからICを利用しやすい位置に造るなどすれば、資産価値も上がる可能性がある
- 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。
- 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。
- 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。
- 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
- 積極的な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。
- 一般道路との無理のない接続、接続道路の新設。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 事故や災害などで被害が出てても復旧しやすいこと。
- 降雪時、道路を凍結させない様な工夫。
- 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。
- 事故防止のため車歩分離や逆走被害軽減の分離帯を設置すること。
- 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もどうでしょう。
- 車線の増加。過積載トラックは通るに決まっているので、耐荷重の高い道路。信号のタイミング。
- GDPの創出と建設技術の維持と継承。
- 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。
- 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。
- 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)。
- 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をして欲しい。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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、できれば東関東自動車道からも行きやすいところをお願いしたいです。
- 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か?
- 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。
- EV化が進む中、走行中又は一時停止中に充電出来るように考えて頂きたい。
- 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。
- 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、安全とモーダルシフト、健康増進、観光振興に繋がると思います。
- 日本橋の高速の地下化を例に検討してください。
- 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。
- 除草してほしい。
- 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。
- 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。
- 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。
- 渋滞緩和に対する優先度を考慮した着工。
- 道路は物流や緊急時のために欠かせないとは思いますが、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。

(2) 主な意見の把握 (アンケートで得られた自由回答意見)

得られた主な意見

問3) ルートと構造に関するご意見 (例: 利用しやすい道路となるためのアイデア) についてご自由にお書きください。

- 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)
- 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。
- 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。
- 建設後の税金の有効活用の観点から、インフラ維持コストを低く抑えること。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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ではないのでしょうか。現道拡幅案について自治体負担もあるのではないのでしょうか。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。
- 住民への説明、周知。
- インフラの整備は重要ですが、立ち退きに関係する場合は対象住民に対する丁寧な説明が大切。
- 問1の「重要だと思うこと」と問2の「配慮しなければならぬこと」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ぬと思う事項は、適切に住民合意形成を図ることです。
- 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。
- 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。(遅くとも1か月前には周知されるべきである)
- なるべくたくさんの方の利用者から投票のような意見を受ける。
- 稲毛区にもオープンハウスを設置して欲しい。
- 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設?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?)
- 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。
- 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。
- アンケート回答の選択肢が大きき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。
- 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。
- 新湾岸線あり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。環境が心配。
- 利権に繋がらないこと。千葉県民の為になること。
- 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。
- 有識者会議に地元の人(自治体からの代表や交代制など)を含めるべき。
- 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。
- 有識者委員会の中に水産関係者を入れてほしい。
- そもそも新たなルートが必要か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。
- 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。
- 新湾岸道路無し案も含めて検討してほしい。