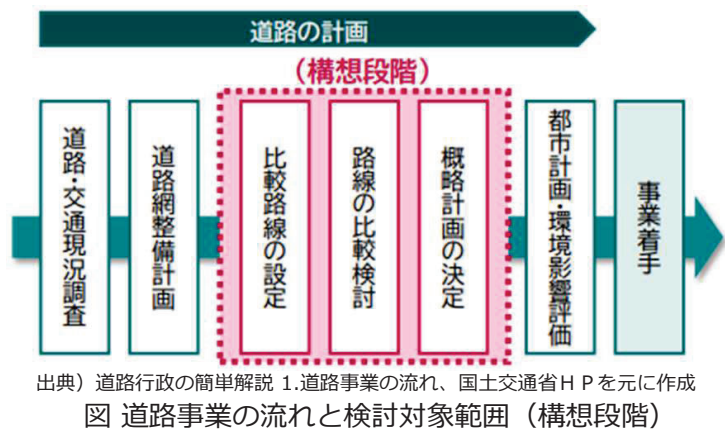


新湾岸道路の進め方

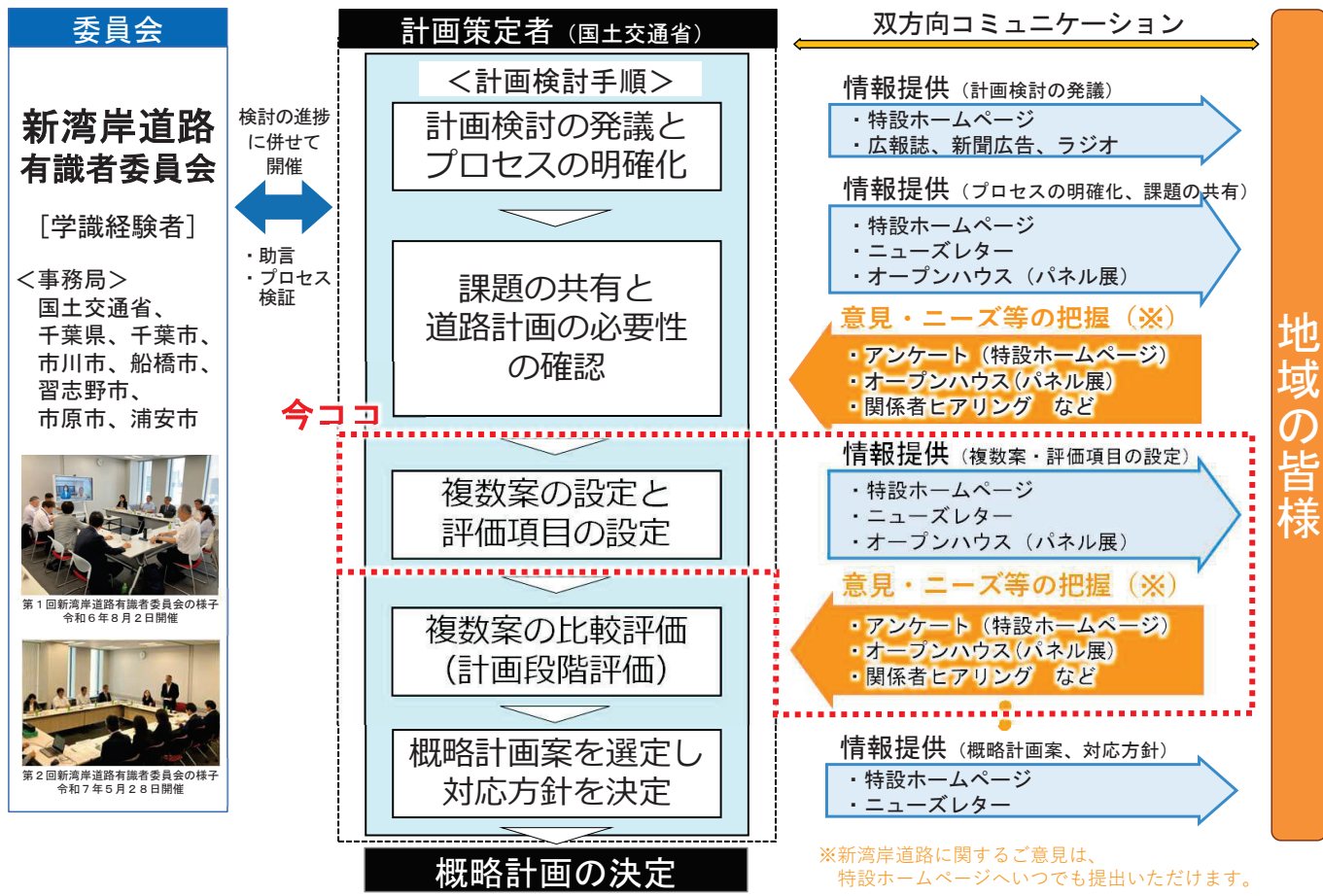
構想段階(概略ルート・構造)

- 新湾岸道路の計画の具体化は、詳細な計画(都市計画)を定める前に、先ず概略ルート・構造を示した概略計画を定めます(構想段階)。
- 新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討では、検討過程から皆様とコミュニケーションを重ねながら手続きを進め、都市計画の決定に向けて基本的な事項を検討していきます。
- 様々なコミュニケーションの機会を通じて、広く関係する方々の意見を把握しながら丁寧に合意形成を図ります。



構想段階の進め方

- 新湾岸道路は、構想段階における道路計画策定プロセス※を通じて概略計画を策定します。
- 新湾岸道路の構想段階(概略ルート・構造)の検討は、段階的に検討を進め、その都度様々な方法で地域の皆様とのコミュニケーションを重ね、ご意見や有識者委員会からの助言を踏まえながら進めます。



※「道路計画策定プロセス」とは、透明性、客観性、合理性、公正性の向上を図るため、地域の皆様との密接なコミュニケーションを通じ、地域の理解や協力を得ながら道路計画を策定するプロセス

「達成すべき目標」「配慮すべきこと」「道路計画の必要性」

寄せられたご意見を踏まえ「達成すべき目標」「配慮すべきこと」を設定しました

第1回コミュニケーション活動で皆様から寄せられたご意見を意見要旨として整理し、新湾岸道路の達成すべき目標と配慮すべきことを、以下の11項目に設定しました。

達成すべき目標			
交通渋滞	交通事故	医療	防災
高速道路・幹線道路の適切な機能分担による交通混雑の緩和	高速道路への交通転換を促進し、事故発生時にも代替経路が確保される道路ネットワークの形成	交通の円滑化による医療施設への速達性や定時性の確保	災害発生時の避難・復旧を支える道路ネットワークの構築
物流・産業・観光	港湾・空港拠点アクセス性	生活環境	
地域経済の発展を支える産業拠点・観光拠点への速達性とアクセス性の向上	千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性と時間信頼性の向上	生活道路事故の解消や歩行者・自転車の安全性を高める骨格道路ネットワークの形成	
配慮すべきこと			
自然環境	景観	居住環境	経済性
豊かな自然環境への配慮	海辺の眺望景観の保全	居住環境(沿道環境、海とのつながりやレクリエーション等)の保全	事業費

「達成すべき目標」を達成するためには、新たな道路計画が必要

湾岸地域における「達成すべき目標」を達成するには、新たな道路計画の検討が必要であり、新湾岸道路有識者委員会でも了承が得られています。

湾岸地域における新たな道路計画の検討においては様々な可能性を踏まえつつ、湾岸地域の自然環境や景観、居住環境、経済性にも十分に配慮しながら検討を進めていきます。

達成すべき目標		新たな道路を整備しない案
交通渋滞	高速道路・幹線道路の適切な機能分担による交通混雑の緩和	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
交通事故	高速道路への交通転換を促進し、事故発生時にも代替経路が確保される道路ネットワークの形成	代替経路が確保されず、事故渋滞の発生状況は現状と変わらないため渋滞を起因とした事故減少の見込みが低い
医療	交通の円滑化による医療施設への速達性や定時性の確保	交差点での速度低下は現状と変わらず、救急医療施設への速達性や定時性の確保は現状と変わらない
防災	災害発生時の避難・復旧を支える道路ネットワークの構築	災害時の避難・物資輸送を支える道路ネットワークは現状と変わらないため、災害時の避難・物資輸送を支えられない
物流・産業・観光	地域経済の発展を支える産業拠点・観光拠点への速達性とアクセス性の向上	産業・観光拠点への速達性は現状と変わらないため、高速ICへのアクセス性が向上されない
港湾・空港拠点アクセス性	千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性と時間信頼性の向上	速達性は現状と変わらないため、千葉港や成田・羽田空港へのアクセス性は向上されない
生活環境	生活道路事故の解消や歩行者・自転車の安全性を高める骨格道路ネットワークの形成	生活道路における交通事故解消や歩行者・自転車の安全性確保は現状と変わらないため、幹線道路の交通事故の緩和見込みが低い

※渋滞への対処として、TDM等の交通量の抑制施策があるが、物流等も含め大きな役割を担う国道357号の交通量を勘案すれば、新たな道路を整備することなしに交通量の抑制施策のみでは、物流・産業等を含めた目標の達成は困難

新たな道路計画が必要

※新たな道路を整備しない案は、複数案の設定において、比較評価のベースラインとして提示

複数案（ルート帯と構造）について、どう思われますか？



	案1 道路新設案		案2 現道拡幅案(一部道路新設)
ルート概要	沿線市の市街地や自然環境(三番瀬や谷津干潟)を避け、既存の公共用地を有効活用し、千葉港や京葉臨海工業地帯へのアクセス性を重視した自動車専用道路を全線新設するルート案		国道357号と国道16号を拡幅し、国道16号の養老川付近から市原IC周辺までは一般道路を新設するルート案
標準的な断面(イメージ)	案1-1 道路新設案(高架構造を主体)	案1-2 道路新設案(地下構造を主体)	 <p>※車線数は、4～6車線を想定</p>
	 <p>※概ね全線に渡り高架構造を想定</p> <p>※車線数は、4～6車線を想定</p>	 <p>※JCT部・航路部・航路部と近接する陸上部の各区間等は高架構造を想定</p> <p>※車線数は、4～6車線を想定</p>	

概略計画とは

概略計画では、新たな道路について、①起終点、②車線数などの諸元、③概ねのルート(ルート帯)、④主な連結する道路、⑤主たる構造、⑥その他必要な事項を定める計画です。概ねのルートは、250m～1km程度の幅を持つルート帯として図示され、後に定める都市計画の案の前提となりますが、ルートが通過する土地の範囲を規定するものではありません。

ルート帯の幅=250m～1km程度

概ねのルート(ルート帯)

出典) 構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン,平成25年7月,国土交通省道路局,国土交通省HPを元に作成

現時点で想定している標準的な横断面を示すものであり、今後、詳細に検討します。