

## 9. 交通施設の整備

都市交通をとりまく社会経済環境は、首都圏の一極集中や、地方圏における人口減少、また、将来予想される高齢化、インフラの老朽化や地球環境への対応が求められるなど、大きく変化しつつあります。

一方、都市交通の現状は、都市部と地方部で様相が異なってきています。都市部では人口集中による交通渋滞や公共交通の混雑などの問題がいまだに顕在化しており、地方部では、人口減少による公共交通の縮小が進み、結果として自家用車への依存度が高まり高齢者の移動手段がなくなるなどの問題が顕在化してきています。

都市交通がこれらの諸問題を解決し、変化する時代に対応するためには、都市部では必要な道路の整備や公共交通機関のシームレス化等の合理化、一方、地方部では公共交通の再編や高齢者の移動手段の確保が求められています。

特に、都市計画道路については、長期に未着手である路線の見直しが課題となっており、上記課題に対応すると共に、各自治体で見据える将来的な都市構造や都市像に見合った幹線道路の再編を図ることが求められています。

### 1. 都市計画道路

#### (1) 道路計画

街路は、都市の骨格を形成し、交通機能、沿道利用機能及び供給処理施設の収容機能を有することはもとより、人々が安全で快適な都市生活を営むうえで必要な防災機能や環境保全機能をあわせ持つ都市の根幹的基盤施設です。本県では、都市化が急速に進展し、いまだ人口が増加している都市部では、都市基盤施設としての街路の体系的整備の見直しが必要とされており、多様なニーズに対応する質的充実が求められています。一方、地方部では、人口減少や高齢化が進展しており、地域の実情に即した見直しが求められています。

そこで、現代の複雑な都市交通を円滑に処理し、かつ都市環境をより住み良いものとするために、それぞれの地域特性に応じた対応が求められています。都市部では、必要な道路の見直しを進めると共に、モビリティの高い道路整備を進め、アメニティ豊かなみちづくりを計画的に進めることが重要となっています。一方、地方部では、進展しつつある人口減少や高齢化を踏まえ、将来都市構造の見直しを進めながら、都市計画道路の再編をすることが重要となっています。

令和4年(2022)3月31日現在、千葉市をはじめ37市9町1村において都市計画道路が決定されており、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路(歩行者専用道等)の総延長は約2,661kmに及んでいます。そのうち約1,526kmが改良済みであり、未整備である残りの都市計画道路については、各自治体で見直しが進められている状況です。  
(表-⑨-1)







# 9. 交通施設の整備

令和5年3月31日

都 市 名	駅 名	最終決定 年 月 日	決定面積 (㎡)
袖ヶ浦市	J R 袖ヶ浦駅南口	H6.11.18	4,800
	〃 〃 北口	H23.2.22	5,200
	〃 長浦駅	S63.2.5	2,300
館山市	J R 館山駅東口	S44.3.31	4,140
	〃 〃 西口	S44.3.31	5,500
茂原市	J R 茂原駅南口	S53.12.26	5,800
	〃 〃 東口	S53.12.26	3,200
	〃 新茂原駅東口	H5.7.16	3,600
	〃 〃 西口	H5.7.16	3,600
	〃 本納駅西口	H15.12.12	4,400
〃 〃 東口	H15.12.12	4,500	
旭市	J R 旭駅	H8.10.1	3,000
酒々井町	J R 酒々井駅	S44.1.29	3,400
	京成酒々井駅	S44.1.29	3,300
我孫子市	J R 我孫子駅南口	S46.3.23	3,000
	〃 〃 北口	S46.3.23	2,800
	〃 天王台駅南口	S41.10.19	2,400
	〃 〃 北口	S56.7.17	2,900
	〃 湖北駅南口	S41.10.19	4,500
	〃 〃 北口	H15.2.28	2,900
	〃 新本駅南口	S63.11.4	2,000
	〃 布佐駅南口	S63.11.4	2,400
成田市	J R 成田駅西口	S44.4.14	5,000
	〃 〃 東口	H19.2.23	6,800
	京成成田駅東口	S53.7.11	5,000
	〃 公津の杜駅	S60.5.31	6,200
	J R 久住駅	H3.3.26	2,600
	〃 滑河駅	R3.8.31	2,400
	成田高速鉄道成田湯川駅	H19.2.23	4,800
栄町	J R 安食駅南口	S57.7.20	3,600
	〃 〃 北口	S57.7.20	900
君津市	J R 君津駅坂田口	S49.6.11	8,100
	〃 〃 中野口	S49.6.11	8,200
香取市	J R 小見川駅	S29.5.11	1,800
	〃 佐原駅南口	H28.7.1	3,300
	〃 〃 北口	H28.7.1	5,800
東金市	J R 東金駅	S55.3.7	4,000
一宮町	J R 上総一ノ宮駅	S46.3.23	3,100
匝瑳市	J R 八日市場駅	S59.1.31	3,700
銚子市	J R 銚子駅	S21.6.27	6,900
いすみ市	J R 大原駅	H8.2.1	900
	〃 太東駅	H9.2.25	2,100
	〃 長者町駅	H9.2.25	2,500
鎌ヶ谷市	東武鎌ヶ谷駅	S62.12.11	3,300
	北総鉄道新鎌ヶ谷駅北口	H11.2.19	4,000
	〃 〃 南口	H11.2.19	4,000
	新京成初富駅	H11.2.19	2,800
勝浦市	J R 勝浦駅南口	H2.12.14	4,000
	〃 〃 北口	H9.4.1	3,500
印西市	千葉ニュータウン鉄道印西牧の原駅北口	H15.11.18	5,500
	〃 〃 南口	H15.11.18	7,800
	〃 千葉ニュータウン中央駅北口	H6.5.20	13,700
	〃 〃 南口	H6.5.20	14,900
	〃 印旛日本医大駅	H8.4.1	6,400
山武市	J R 成東駅北口	H24.3.30	3,400
	〃 〃 南口	H24.3.30	3,600
	〃 日向駅北口	H24.3.30	2,800
八街市	J R 八街駅北口	H10.8.14	4,000
長生村	J R 八積駅北口	H11.3.30	3,500
横芝光町	J R 横芝駅	H28.5.27	3,500
芝山町	芝山鉄道芝山千代田駅	H13.5.11	3,800

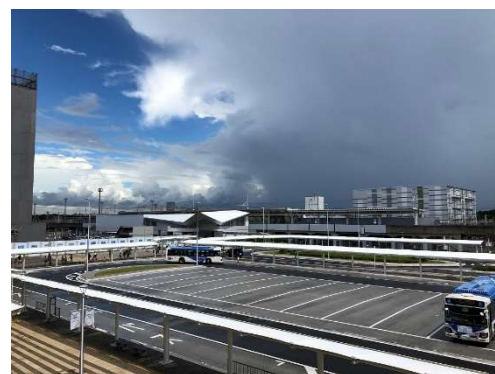
S：昭和、H：平成、R：令和



JR 佐原駅南口



JR 袖ヶ浦駅北口



JR 幕張豊砂交通広場



# 9. 交通施設の整備

## 2. 高規格道路

高規格道路は、人・モノの流れの円滑化や活性化によって、我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路です。また、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待でき、求められるサービス速度が概ね60km/h以上となっています。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等により、求められるサービス速度の確保等が図られています。

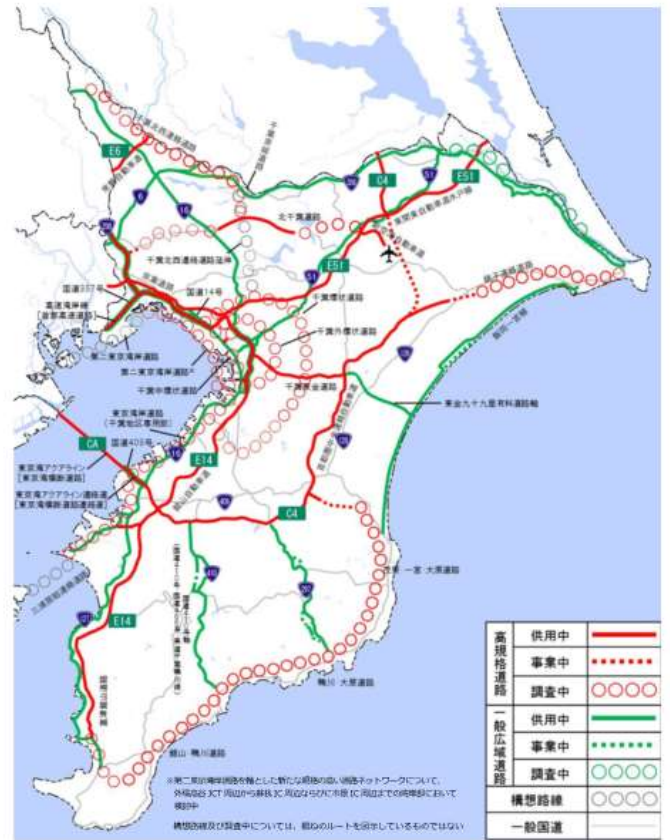
近年では、令和3年（2021）1月12日に一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）が都市計画決定され、令和3年度（2021）から市川市と松戸市の区間において、事業が進められています。

また、令和3年（2021）8月31日に銚子連絡道路（匝瑳市～旭市）が都市計画変更され、令和4年度（2022）から匝瑳市と旭市の区間において、事業が進められています。

更に令和3年度（2021）から国道127号富津館山道路の都市計画手続きが進められています。

図一〇一 1 広域道路ネットワーク

■ 広域道路ネットワーク図



千葉県広域道路交通ビジョン千葉県広域道路交通計画

表一〇一 3 高規格道路 路線一覧

路線名	
常磐自動車道	館山自動車道
東関東自動車道水戸線	新空港自動車道
首都圏中央連絡自動車道	京葉道路
富津館山道路	銚子連絡道路
茂原・一宮・大原道路	鴨川・大原道路
館山・鴨川道路	千葉中環状道路
高速湾岸線 [首都高速道路]	千葉東金道路
東京湾アクアライン [東京湾横断道路]	東京湾アクアライン連絡道 [東京湾横断道路連絡道]
千葉外環状道路	第二東京湾岸道路*
北千葉道路	東京湾岸道路（千葉地区専用部）
千葉環状道路	千葉北西連絡道路

\*第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部において検討中

千葉県広域道路交通ビジョン千葉県広域道路交通計画



# 9. 交通施設の整備

## 3. 都市高速鉄道

本県においては、県北西部地域を中心として、東京都心への鉄道路線の混雑状況は依然厳しい状況にあります。

都心への流入交通手段を、東京都市圏パーソントリップ調査（H30年）の結果でみると、全体の約33%が鉄道を利用しており、都市高速鉄道の比重は、大量輸送機関として重要な役割を担っていると言えます。

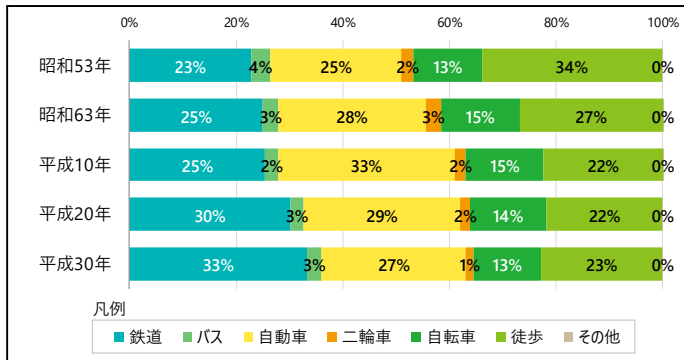
鉄道については、次のように都市高速鉄道として都市計画決定し、整備をしてきたところです。（表-⑨-4）

表-⑨-4 都市高速鉄道計画決定一覧

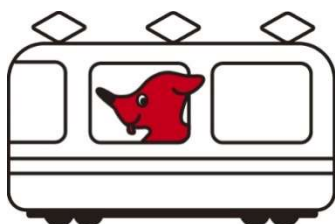
(令和5年3月31日現在)

鉄道の名称	最終決定年月日	都市計画区域及び延長		決定箇所数
		都市計画区域名	延長(m)	
J R 総武本線 (市川市・習志野市)	昭44.5.26	市川	4,250	2
		習志野	300	
J R 総武本線 (船橋市)	平8.10.29	船橋	7,770	1
東武鉄道 (船橋市)	昭51.12.24	船橋	2,440	1
J R 外房線 (茂原市)	昭53.12.26	茂原	6,780	1
J R 総武本線 (千葉市)	昭50.7.25	千葉	5,690	1
J R 外房線 (千葉市)	昭54.11.30	千葉	2,630	1
		船橋	1,460	
北総鉄道 (白井町～船橋市)	平17.12.27	印西	3,530	1
		計	4,990	
北総鉄道 (船橋市～印西市)	平17.12.27	船橋	750	1
		印西	12,070	
地下鉄新宿線 (市川市)	昭55.3.28	市川	2,040	1
東葉高速鉄道 (船橋市～八千代市)	平8.4.9	船橋	9,770	2
		八千代	6,110	
京成本線 (船橋市)	昭58.5.17	船橋	3,540	1
東武鉄道 (鎌ヶ谷市)	平8.2.16	鎌ヶ谷	3,470	1
千葉都市モノレール (千葉市)	R4.3.18	千葉	15,380	2
つくばエクスプレス (流山市)	平10.1.30	流山	7,900	1
新京成電鉄 (鎌ヶ谷市)	平11.2.19	鎌ヶ谷	5,170	1
つくばエクスプレス (柏市)	平11.3.30	柏	5,620	1
東武鉄道 (野田市)	平17.8.23	野田	4,000	1
		印西	4,340	
成田スカイアクセス (印西市～成田)	平17.12.27	成田	6,220	2
		計	10,560	
<b>合計</b>			<b>121.23</b>	<b>22</b>

図-⑨-2 代表交通手段別分担率の推移



成田スカイアクセス



千葉都市モノレール



つくばエクスプレス

首都圏新都市鉄道株式会社提供



# 9. 交通施設の整備

## 4. 駐車場の整備

道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、昭和32年（1957）5月に駐車場法が制定されました。

付帯義務制度等により、駐車場の量的整備については一定程度進展してきました。

駐車場に係るニーズが多様化している中で、今後の社会情勢等を踏まえて、量的な供給だけでなく、質の高い駐車場の整備を進め、まちの魅力の向上を図ることが必要となっています。

### (1) 駐車場整備地区

商業地域又は近隣商業地域もしくはその周辺の地域について、自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画法及び駐車場法に基づき駐車場整備地区が決定されています。

また、地方公共団体では、条例により、駐車場整備地区及びその周辺地域において、駐車需要の主たる発生原因となる大規模建築物に対し、一定の駐車施設の附置を義務付ける条例などを定めています。（表－⑨－5）

### (2) 都市計画路外駐車場

駐車場整備地区内において広く一般公共の用に供し、基幹的かつ恒久的な路外駐車場を必要に応じて都市計画決定し整備しています。（表－⑨－6）

表－⑨－5 駐車場整備地区決定状況

令和5年3月31日現在

都市名	都市計画 駐車場整備 地区名	面積 (ha)	最終指定年月日	駐車施設の附置を 義務づける 条例の施行日
千葉市	千葉都市計画	261.6	S46.8.24	S48.4.1
船橋市	J R 船橋駅周辺	190.4	H4.4.21	H4.10.21
	J R 西船橋駅周辺	33.6	H4.4.21	
松戸市	松戸駅周辺	70.0	R4.6.21	S58.12.22
	新松戸駅周辺	17.9	H6.2.15	
	八柱駅周辺	13.0	H6.2.15	
	東松戸駅周辺	11.1	H6.2.15	
市川市	市川駅周辺	29.0	H3.3.26	
	本八幡駅周辺	32.0	H3.3.26	
	行徳駅周辺	32.0	H3.3.26	
	南行徳駅周辺	32.0	H3.3.26	
柏市	柏駅周辺	77.6	H7.2.28	H7.3.30
市原市	J R 五井駅周辺	41.2	S52.3.25	
八千代市	八千代台駅周辺	25.0	H6.12.2	
	勝田台駅周辺	25.0	H6.12.2	
木更津市	木更津都市計画	158.7	H1.11.10	H2.4.1
茂原市	茂原都市計画	76.0	H3.2.26	H3.9.1
君津市	君津都市計画	93.0	S52.10.6	S48.6.25

表－⑨－6 都市計画路外駐車場

令和5年3月31日現在

名称	千葉市栄町 立体駐車場	船橋駅北口 地下駐車場	松戸駅西口 地下駐車場	茂原駅南口 公共駐車場	梨ノ木公園 地下駐車場	坂田駐車場
位置	千葉市栄町	船橋市本町	松戸市本町	茂原市千代田町	市原市五井	君津市東坂田
計画決定	S57.7.6	S63.1.29	S58.8.3	H3.2.26	H6.4.8	S52.10.6
区域面積 ( ha )	0.20	1.07	0.35	0.13	0.28	0.74
延床面積 ( ha )	0.73	2.15	0.87	0.65	0.44	0.74
供用台数	200	563	337	257	156	250
構造	地上5階自走式	地下2階機械式	地下2階機械式	地上7階自走式	地下2階機械式	平面
供用開始	S58.5.6	H2.11.26	S60.12.12	H4.5.1	H9.5.1	S53.4.10



# 9. 交通施設の整備

## (3) 届出駐車場

本県における届出駐車場(都市計画区域内に設置される自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場で、不特定多数の人が利用でき料金を徴収するもの)の設置状況は表-⑨-7のとおりです。

この届出制度により、路外駐車場の位置・規模等の把握や、設備・構造及び管理等について、一定の基準を満足させるための指導が可能となります。

表-⑨-7 届出駐車場の設置状況

令和5年3月31日現在

市町村名	平面式		立体式				地下式					平面・立体・地下複合形式		合計	
			自走式		機械式		自走式		機械式		自走・機械複合式				
	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	台数	箇所数	箇所数	箇所数	台数	
千葉市	80	19,232	30	8,438	11	329	3	1,188			3	26	153	29,187	
船橋市	54	11,104	14	10,227	3	291	3	311	2	706			76	22,639	
松戸市	27	2,919	8	3,691	2	471	4	512				5	46	7,593	
市川市	45	5,031	9	3,917	7	766	5	1,096					66	10,810	
柏市	19	3,671	12	5,206	4	260	1	102				2	38	9,239	
市原市	11	1,375	1	389		75						2	14	1,839	
八千代市	15	1,762	2	3,271								2	19	5,033	
木更津市	9	1,195	3	861									12	2,056	
茂原市	2	241											2	241	
君津市	4	550											4	550	
富里市	2	335											2	335	
印西市	17	7,098	5	1,635									22	8,733	
浦安市	26	27,027	10	3,161	1	100	2	1,303				12	51	31,591	
我孫子市	7	583	3	755									10	1,338	
鎌ヶ谷市	7	1,038		1,287			1	804				4	12	3,129	
鴨川市	2	155											2	155	
館山市	2	149											2	149	
香取市	5	587											5	587	
佐倉市	15	2,414	5	2,277			1	58					21	4,749	
酒々井町	1	354											1	354	
四街道市	1	34			1	58							2	92	
習志野市	6	885	5	2,613			2	1,571					13	5,069	
成田市	41	13,122	4	1,147									45	14,269	
袖ヶ浦市	12	1,041											12	1,041	
大網白里市	1	102											1	102	
銚子市	2	121											2	121	
白井市	4	584											4	584	
野田市	4	604											4	604	
流山市	3	579	5	3,763			1	183				4	13	4,525	
合計	424	103,892	116	52,638	29	2,350	23	7,128	2	706			654	166,714	





# 9. 交通施設の整備

## (4) 自転車駐車場

都市における通勤、通学、買物等のための自転車利用の増大に伴い、鉄道駅周辺等において放置自転車が発生し、交通上の問題とともに防災等都市環境上も障害となっていることから、自転車駐車場を都市計画決定し、街路事業として整備をしています。(表-⑨-8)



表-⑨-8 自転車駐車場の設置状況

令和5年3月31日現在

都市計画 区域名	市町村名	名称	面積 (ha)	構造階層	供用台数
市川	市川市	市川駅北口	0.08	地上2層・半地下1層	1,410
	市川市	本八幡駅地下	0.14	地下1層	1,050
船橋	船橋市	二和向台駅第一	0.15	地上3層	2,300
	船橋市	船橋駅第3	0.07	地上3層	1,100
松戸	松戸市	五香駅東口第2	0.05	地上3層	1,005
	松戸市	五香駅東口第3	0.07	地上1層	880
	松戸市	五香駅西口第2	0.05	地上1層	582
	松戸市	六実駅第二	0.05	地上1層	773
	松戸市	北小金駅北口参道第1	0.07	地上2層	840
	松戸市	北小金駅南口第一	0.07	地上4層	1,564
	松戸市	松戸駅西口公園下	0.20	地上4層	1,871
	松戸市	稔台駅南口第一	0.06	地上2層	617
成田	成田市	成田駅西口	0.33	地上2層	1,770
	栄町	安食駅北口	0.12	地上3層	1,400
佐倉	佐倉市	京成佐倉駅南口	0.07	地上2層	458
	佐倉市	京成志津駅南口	0.05	地上3層・地下1層	660
	佐倉市	京成臼井駅北口	0.04	地上2層	583
	佐倉市	京成臼井駅南口	0.09	地上2層	1,368
	佐倉市	JR佐倉駅北口	0.08	地上2層	720
	佐倉市	JR佐倉駅南口	0.15	地上2層	1,630
習志野	習志野市	京成実籾駅北口	0.24	地下1層	1,050
	習志野市	京成津田沼駅南口	0.11	地上3層	1,854
	習志野市	JR新習志野駅前	0.18	地上2層	2,207
	習志野市	JR津田沼駅南口	0.07	地上1層、地下1層	1,000
柏	柏市	JR柏駅東口第1	0.05	地上2層	1,420
	柏市	JR柏駅東口第3	0.11	地上4層	2,621
	柏市	JR柏駅西口第1	0.09	地上3層、地下1層	1,840
市原	市原市	五井駅西口第2	0.08	地上3層	878
八千代	八千代市	勝田台駅栄町公園地下自転車	0.32	地下1層	1,800
我孫子	我孫子市	我孫子駅北口	0.19	地下2層	1,946
四街道	四街道市	四街道駅北口	0.06	地上3層	1,600
いすみ	いすみ市	大原駅南	0.72	地上式	500



# 9. 交通施設の整備

## 5. 東京都市圏総合都市交通体系調査・道路交通センサス

### (1) 東京都市圏総合都市交通体系調査

本県は、世界最大の都市圏である東京都市圏に含まれており、人や物の動きが都県を越えて広域に及んでおり、人々の多彩な活動や物の流れを支える交通のあり方は都市圏全体を見据えた広域的な課題として検討していく必要があります。このため、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的として「東京都市圏交通計画協議会」を昭和43年（1968）に発足しました。協議会では、主に東京都市圏における人の動きを調査するパーソントリップ調査と物の動き及びそれに関連する貨物自動車の動きを調査する物資流動調査を行っています。

※東京都市圏交通計画協議会構成団体

国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、独立行政法人都市再生機構、首都高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社

### ア パーソントリップ調査

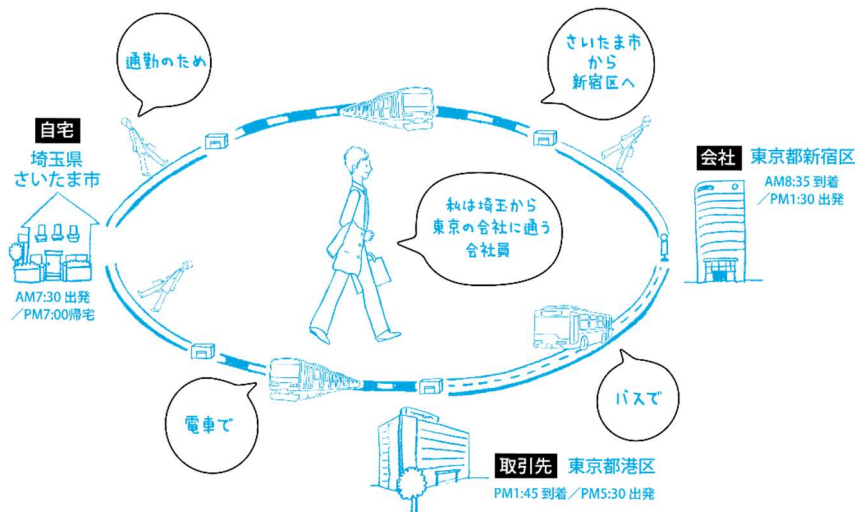
パーソントリップ調査は、10年に1回の頻度で「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどある人の平日の1日の動きを調べるものです。

調査結果からは、表-⑨-9のように鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

表-⑨-9 パーソントリップ調査で集計できる項目

原単位関係	外出率	出かけている人と出かけていない人の割合
	原単位	1日あたりの平均的な移動回数
	免許保有率	免許を持っている人の割合
発生・集中交通量	発生交通量	どこで、どのくらい移動が発生しているのか
	集中交通量	どこに、どのくらい移動が集中しているのか
分布交通量関係	分布交通量	どこからどこへ移動しているのか
端末交通関係	端末交通の種類	最寄り交通機関までの手段
滞留人口関係	滞留人口	どれだけの人が滞在しているのか

図-⑨-4 パーソントリップ調査のイメージ



# 9. 交通施設の整備

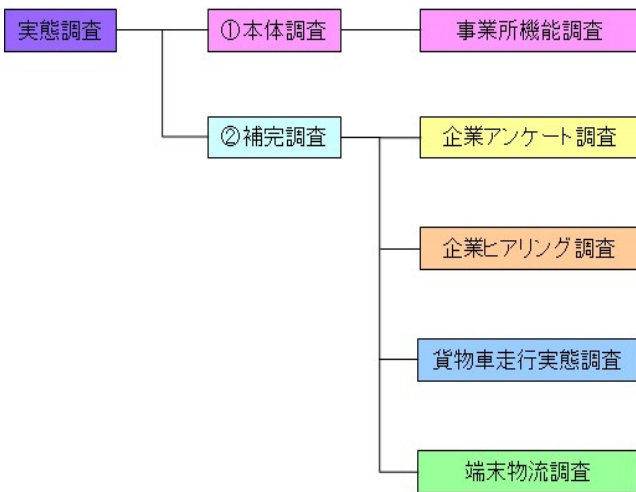
## イ 東京都市圏物資流動調査

東京都市圏物資流動調査は、10年に1度の頻度で、東京都市圏に発生・集中する「モノ」の動きを捉えることを目的とした調査です。

東京都市圏物資流動調査は、事業所機能調査（本体調査）と補完調査から構成されています。

図-9-5 第5回東京都市圏物資流動調査体系

(参考)



### (ア) 本体調査（事業所機能調査）

東京都市圏内に立地している物流施設や工場といった「物流」に関係した企業・事業所を対象に、立地場所、立地場所の選択理由、施設の面積規模、従業員数、取り扱っている物資の品目、発生集中量、輸送先・輸送元の地域、施設に出入りするトラックの大きさや台数などを調査します。

図-9-6 事業所機能調査のイメージ



### (イ) 補完調査

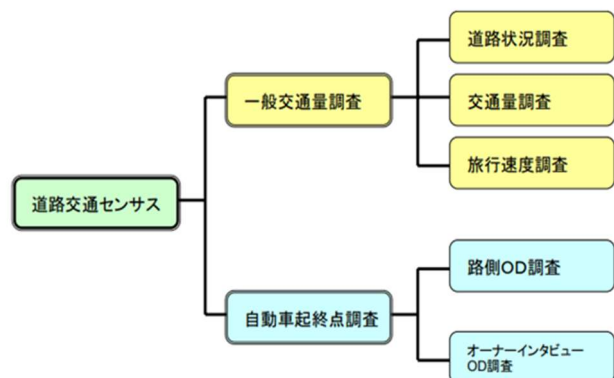
企業アンケート調査、企業ヒアリング調査は、東京都市圏内で「物流」に関係した活動を行っている企業を対象に物流施設の立地、輸送に対する考え方や企業戦略について調査しています。貨物車走行実態調査は、物資を運ぶ大型の貨物車の走行経路を調査しています。端末物流調査は、商店街やオフィス街などの中心市街地における荷捌きの状況について調査を行っています。

### (2) 道路交通センサス

道路交通センサスは、全国の道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地等を調査するものです。

道路交通センサスの調査内容は、断面交通量、旅行速度、道路状況（道路幅員、車線数、歩道設置状況）などの実測を行う「一般交通量調査」と、アンケート調査等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」に大別されます。

図-9-7 交通センサスの調査体系



# 9. 交通施設の整備

## 6. 千葉県総合都市交通体系調査

本県では、令和3年度(2021)には、第6回東京都市圏総合都市交通体系調査を基礎データに千葉県内の将来自動車交通量を推計し、本県の都市計画道路見直しに係る見直し候補路線等の定量的検証のための基礎的データの作成を行うことを目的として実施しました。

### (1) 交通量推計結果

#### ア 混雑度ランク別延長

現況では、著しく混雑する区間(混雑度1.75以上)が11%、混雑が見られる区間(混雑度1.0以上)が33%となっていますが、将来、事業中路線や供用予定路線が整備された場合、減少します。

#### イ 市町村別面積混雑度

- ・現況では、東京に近い地域で混雑度が1.25以上の地域が多くなっている一方で、県の南部はほとんどが混雑度1.0未満となっています。
- ・事業中路線が整備された場合、令和12年までに供用予定路線が整備された場合のケースにおいては、東京に近い地域の混雑は野田市、船橋市、我孫子市で緩和されます。習志野市は1.0以上に増加し、県の東部および南部では混雑度0.5を下回る地域が大幅に増加しています。
- ・現行計画路線の全てが整備された場合、東京に近い地域の柏市、市川市、船橋市を除き、混雑度1.0を超える市区町村はなくなります。

図-9-2 混雑度ランク別延長

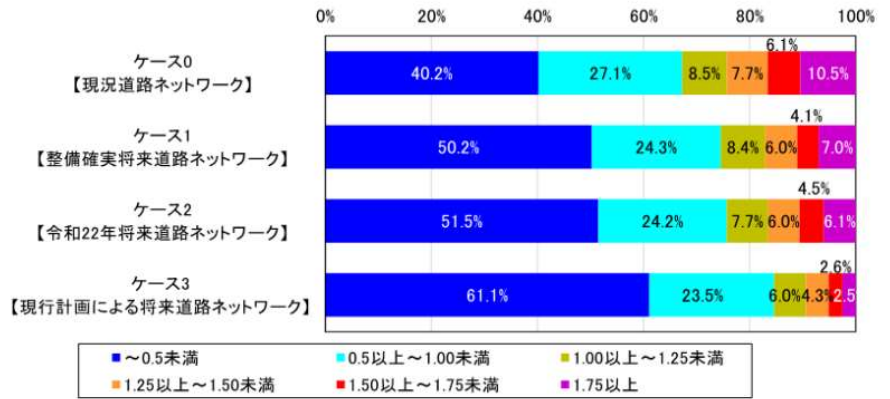
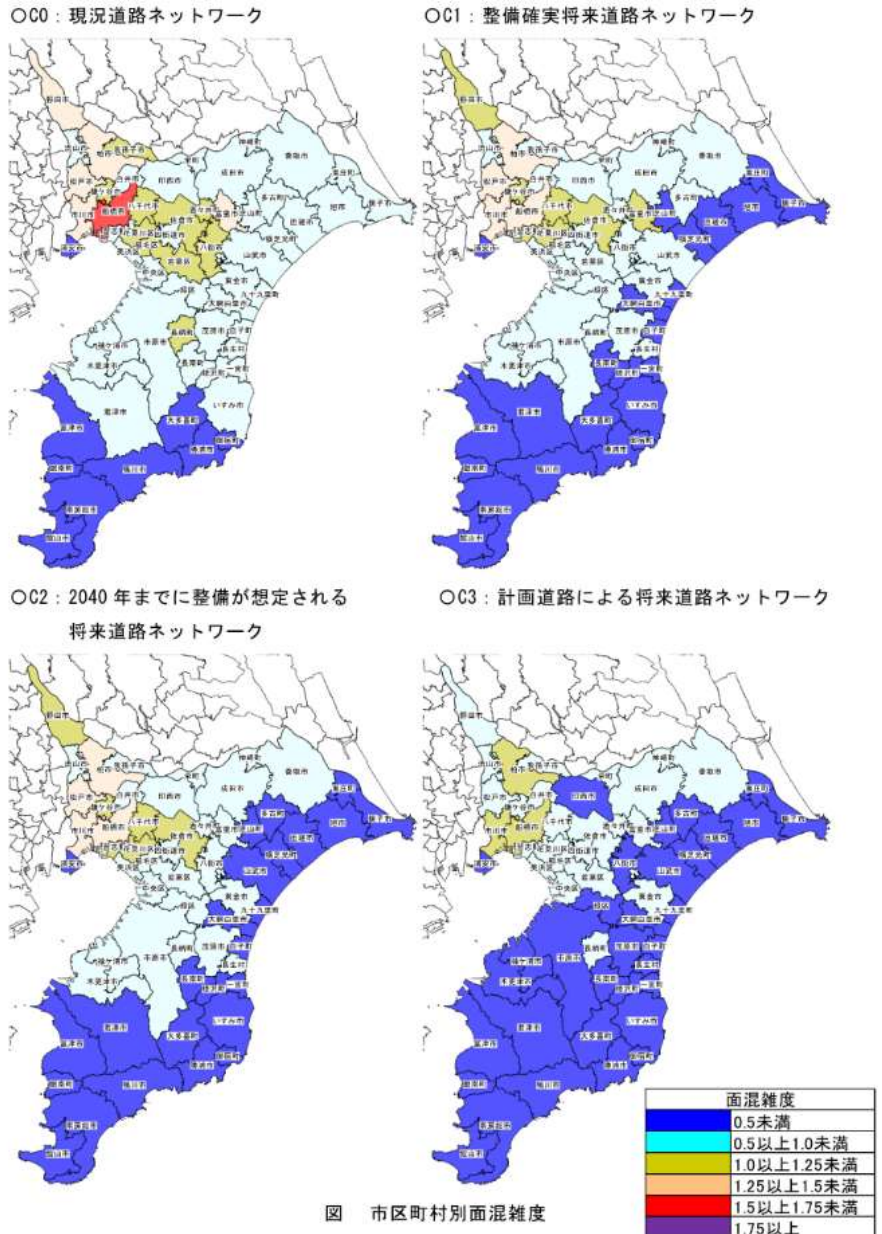


図-9-3 市町村別混雑度



# 9. 交通施設の整備

## ウ 地域間別断面混雑度

- ・現況では、ほとんどの断面における混雑度が1.0を上回っています。
- ・将来においては、ほとんどの地域で交通需要は低下するため、混雑度は現況よりも低下します。ただし、千葉県内の東京に近い地域（市川市、浦

安市など）における県外との交通需要は増加するため、これらの地域の断面では、混雑度が横ばいまたは微増しています。

- ・現行計画全路線が整備された場合では、いずれも現況よりも大きく改善される結果となります。

表 断面需給バランスの状況

断面	断面	ケース0			ケース1			ケース2			ケース3		
		交通量	交通容量	混雑度	交通量	交通容量	混雑度	交通量	交通容量	混雑度	交通量	交通容量	混雑度
		(百台/日)			(百台/日)			(百台/日)			(百台/日)		
① 江戸川断面	埼玉県境	2,910	1,636	1.78	2,694	1,924	1.40	2,621	1,924	1.36	2,545	1,924	1.32
② 江戸川断面	東京都境	5,105	4,388	1.16	5,194	4,388	1.18	5,245	4,388	1.20	5,333	4,680	0.94
③ 国道6号北側断面		3,598	2,832	1.27	3,290	2,832	1.16	3,260	2,832	1.15	3,446	3,760	0.92
④ 国道6号南側断面		4,388	3,082	1.42	4,005	3,082	1.30	3,992	3,082	1.30	4,222	4,554	0.93
⑤ 国道14号北側断面	江戸川～習志野市・千葉市場	3,674	2,816	1.30	3,721	2,816	1.32	3,701	2,816	1.31	3,315	3,496	0.95
⑥ 国道16号東側断面	千葉市・八千代市場～国道6号間	2,734	2,168	1.26	2,762	2,168	1.27	2,892	2,258	1.28	2,675	2,498	1.07
⑦ 国道16号東側断面	国道6号以北（6号含まず）	2,186	1,488	1.47	2,059	1,488	1.38	2,097	1,974	1.06	2,650	2,638	1.00
⑧ 千葉市・市原市場断面	海岸部～圏央道間	2,161	2,542	0.85	1,850	2,542	0.73	1,850	2,542	0.73	1,867	4,586	0.41
⑨ 大網白里市場断面	圏央道～海岸部	419	642	0.65	313	982	0.32	313	1,062	0.30	306	1,086	0.28
⑩ 核都市広域道路東側断面	京葉道路～千葉市場	2,076	1,610	1.29	1,864	1,610	1.16	1,801	1,610	1.12	1,557	1,898	0.82
⑪ 圏央道南側断面	海岸部～小湊鉄道沿線	1,474	2,256	0.65	1,254	2,256	0.56	1,285	2,296	0.56	1,230	3,152	0.39

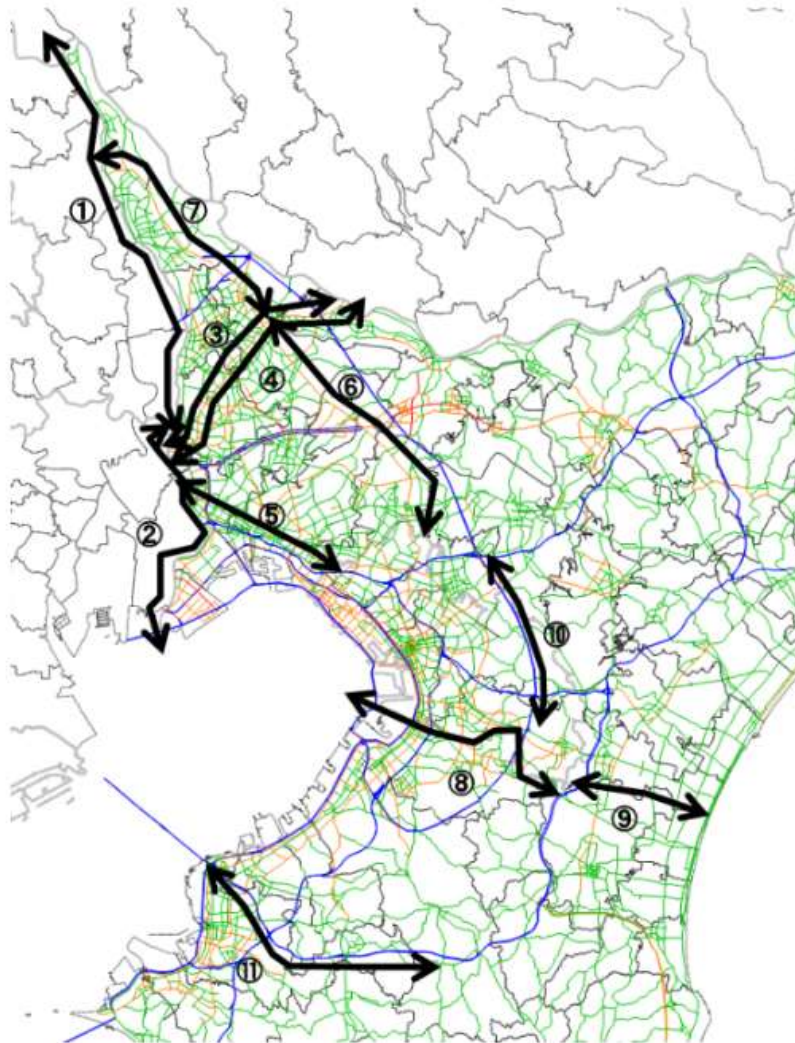


図 断面需給バランスを把握した断面

※ 図示した道路ネットワークは、ケース3



# 9. 交通施設の整備

## (2) 都市計画道路の見直しの方向性

### ア 見直しの方法について

『都市計画道路の見直しの手引き（総集編）』（平成29年（2017）7月国土交通省都市局）においては、見直しの基本的な方向として、「存続」「変更」「廃止」が定義されています。また、他県の事例では、「追加」も判断結果として位置づけていることもあります。

### イ 見直しの方向性の検討

- ・検証の結果、現況で混雑度が高い地域でも、将来では改善される地域が多く見受けられました。
- ・今後、将来交通量推計結果とその需給バランスから、上記の見直しの定義に当てはまる路線を整理し、都市計画道路の見直しに反映させていくことが想定されます。

