

市川市～船橋市地域における計画段階評価

1. 市川市～船橋市地域の課題

① 成田空港等の拠点への輸送安定性の低さと地域の幹線道路の慢性的な渋滞

○成田空港は、我が国の物流（国際貨物の約6割）、観光（日本人海外観光客の約4割）の空の玄関口。都心方面とのアクセス経路である京葉道や常磐道では渋滞が頻発しており、定時性に課題がある。（図1）

○国道464号は、2区間が県内国道ワースト10位に入る。主要渋滞箇所が多数点在し、終日20km/h以下の速度低下が発生し混雑している。（図2）

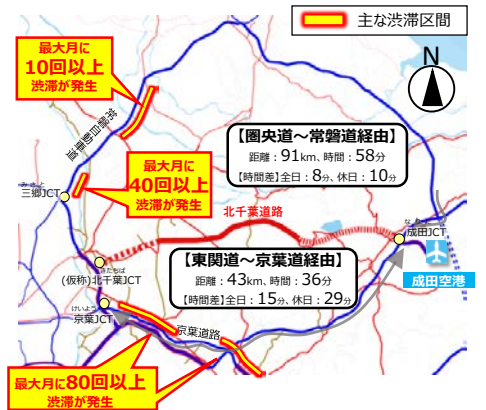


図1 成田空港と都心部を結ぶ高速道路の状況

出典：主な渋滞区間（NEXCO東日本ドらぶらHPより）、距離・時間：ETC2.0データ（R元.11、全日24時間）、時間差：ETC2.0データ（R元.11、全日24時間、休日昼間12時間）※混雑時間（90%ile値）と非混雑時間（10%ile値）の差

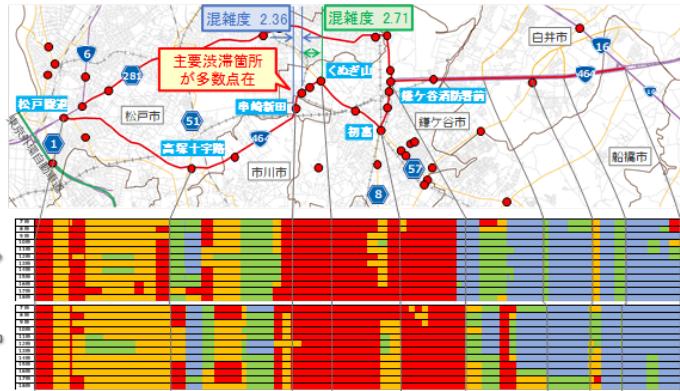


図2 国道464号の交通状況

出典：速度ETC2.0データ（R元.11、平日、昼間12時間）より作成
交通量・混雑度：H27全国道路・街路交通情勢調査
主要渋滞箇所：R2年度時点

② 交通混雑に起因する事故の多発

○国道464号（松戸隧道～小室）の死傷事故率は、千葉県内の平均を上回り、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約4割を占める。（図3）

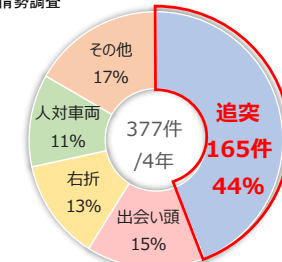


図3 死傷事故類型

出典：交通事故総合データベース（H27-30）

③ 地域産業の拠点から高規格幹線道路へのアクセス性の低さ

○市川市～船橋市地域には物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点が多く存在しているが、沿線地帯はICアクセスの空白地帯となっており、産業活動を担う物流交通の高規格幹線道路へのアクセス性が低い。（図4）

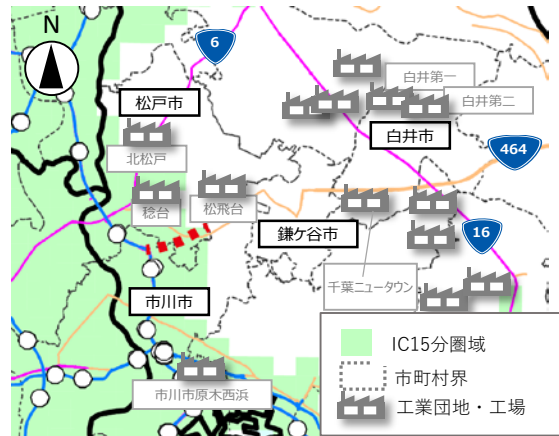


図4 高速道路IC15分圏域

出典：IC15分圏域：ETC2.0（R1.11、全日、昼間12時間）
工業団地：平成30年工業統計調査結果確報（千葉県HP）
※沿線4市のみ工業団地名を記載

2. 原因分析

① 幹線道路の不足

○千葉県北部地区では、首都圏のなかでも高速道路網密度が低く、ICアクセスの空白地域が広がる。（図5）

○当該地域の4車線以上の道路の整備率が首都圏の中でも最も低い。（図6）

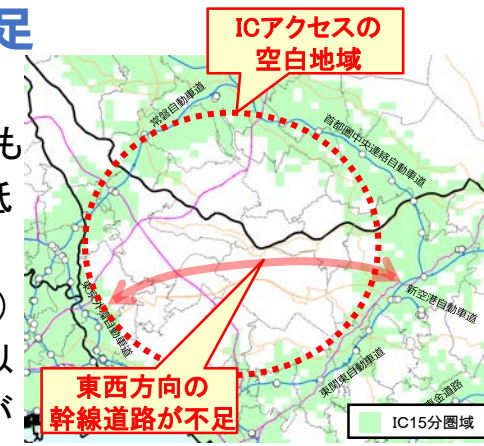


図5 高速道路網の空白状況

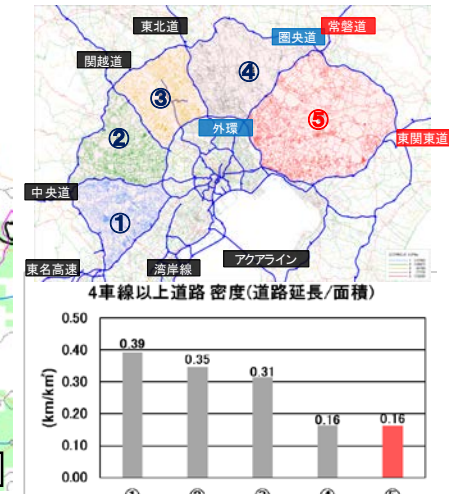


図6 4車線以上道路密度

※全道路：高速自動車道及び都市高速道路、一般国道、都道府県道、指定市道、一般都府県道、指定市の一般市道（全道路・街路交通情勢調査対象路線のみ）以上を対象に整理

② 東西方向の幹線道路の交通容量不足

○当該地域を東西に走る国道464号は、概ね全区間で混雑度1.0、一部区間では2.0以上と慢性的に混雑している。（図7）

○並行する県道281号を含めた総交通量が交通容量を超過している。（図8）また、地域を通過するのみの交通が約2～3割を占めている（図9）

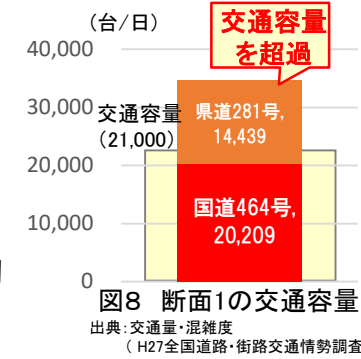


図8 断面1の交通容量
出典：交通量・混雑度（H27全国道路・街路交通情勢調査）

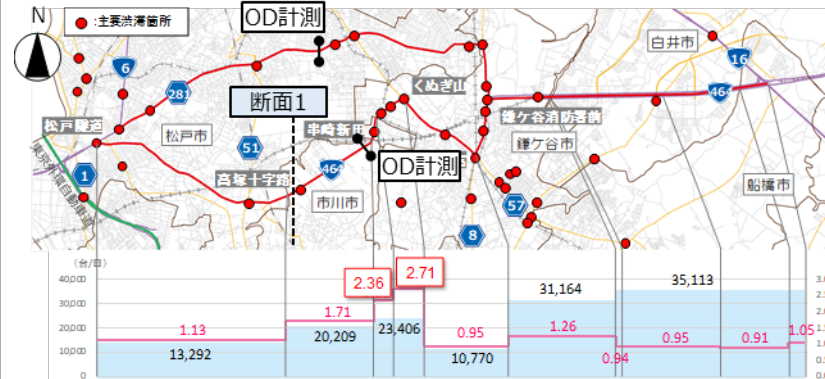


図7 国道464号の混雑度状況

出典：交通量・混雑度（H27全国道路・街路交通情勢調査）、主要渋滞箇所（R2年度時点）

地域を通過するのみの交通が流入

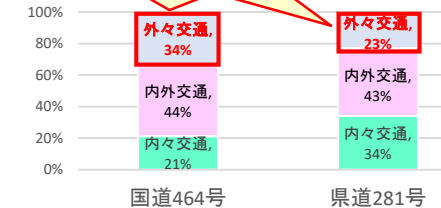


図9 国道464、県道281のOD内訳
（地域内：松戸市・鎌ヶ谷市・白井市）

3. 政策目標

① 広域高速移動の強化・周辺道路の渋滞緩和

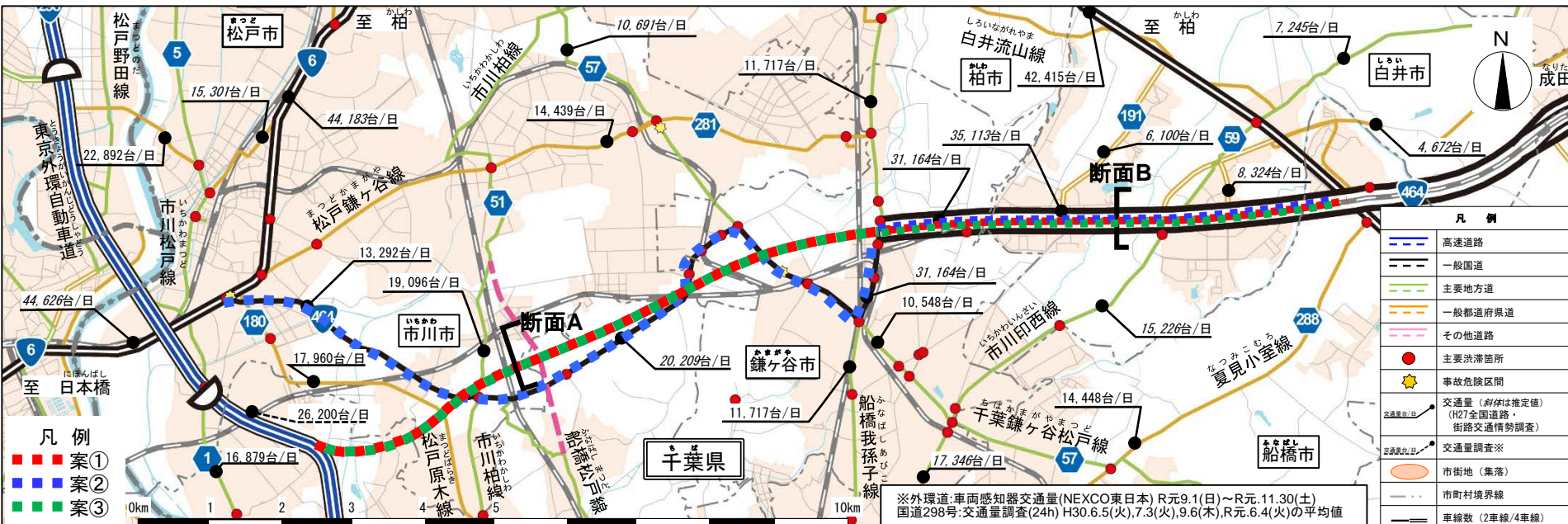
② 交通混雑に起因する事故の減少

③ 地域産業の支援

市川市～船橋市地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸		【案①】 バイパスを一般部4車線で整備	【案②】 国道464号現道(2車線)を8車線に拡幅	【案③】 バイパスを専用部4車線＋一般部4車線の併設構造で整備
政策目標	広域高速移動の強化	○ 鎌ヶ谷以東は専用部が整備されることにより輸送安定性が向上するが、鎌ヶ谷以西は平面交差点が連続するため輸送安定性の向上は限定的	○ 鎌ヶ谷以東は専用部が整備されることにより輸送安定性が向上するが、鎌ヶ谷以西は平面交差点が連続するため輸送安定性の向上は限定的	◎ 都心から成田空港への輸送安定性の向上
	周辺道路の渋滞緩和	○ 新たな一般道整備により現道利用からの交通が転換し、国道464号等の混雑が改善	△ 現道の交通容量増加により、国道464号等の混雑が改善するものの、平面交差点等により周辺道路を含む渋滞緩和は限定的	◎ 新たな高速道路と一般道の整備により通過交通や現道利用からの交通がより多く転換し、国道464号等の混雑が改善
	交通混雑に起因する事故の減少	○ 混雑が改善され、事故が減少	△ 混雑が残存するため、事故の減少は限定的	◎ 混雑が改善され、事故が大きく減少
	地域産業の支援	○ 新たな道路整備による渋滞緩和、選択経路の増加により、企業活動に寄与	△ 混雑が残存するため、企業活動への寄与は限定的	◎ 高速道路アクセスが向上することで、円滑な企業活動に加え、土地のポテンシャル向上に寄与
その他	生活環境への影響	△ 平面構造であるため、地域分断の影響がある	△ 平面構造であるため、地域分断の影響がある	△ 一般部により、地域分断の影響がある
	自然環境への影響	△ 案②に比べて自然の改変は多い	○ 既存道路を拡幅するため、自然の改変は少ない	△ 案②に比べて自然の改変は多い
	周辺環境への影響	○ 支障物件数 約450件	△ 支障物件数 約1,400件	△ 支障物件数 約600件
	事業費	○ 約2,000～2,500億円	△ 約3,500～4,000億円	△ 約5,500～6,000億円
総合評価		○	△	◎



対応方針(案): 案③による対策が妥当
【計画概要】
 ・路線名: 一般国道464号
 ・区間: 千葉県市川市堀ノ内～千葉県船橋市小室
 ・延長: 約14.6km
 ・車線数: 専用部4車線、一般部4車線
 ・設計速度: 専用部80km/h、一般部60km/h

(参考)当該事業の経緯等 都市計画決定等の状況
 S44.5 都市計画決定
 R1.7 都市計画(変更)原案説明会
 R3.1 都市計画変更決定

都市計画変更に伴う計画の検討状況
 H29.6 千葉県道路協議会開催(専用部有料・直轄の合併他)
 R1.5 千葉県道路協議会開催(概略計画策定)

地域の要望等
 R1.7, 11 北千葉道路建設促進期成同盟が要望
 R2.8 北千葉道路建設促進大会
 R2.10 北千葉道路建設促進期成同盟会設立総会
 R2.11 期成同盟会及び期成同盟が要望
 R3.1 千葉県知事が要望

