

Ⅲ章. 幹線道路網体系の検討

■ 幹線道路網配置方針は妥当性が高いと評価

- ・ 本章では、我孫子市都市計画マスタープランに示されている幹線道路網配置方針図を定量的に評価し、そのあり方を検証する。

《ネットワーク全体の評価》

①交通の内訳

- ・ ケース 1 における交通の内訳別将来交通量の結果は次頁に示すとおりである。
- ・ 我孫子市に出発地と到着地を持たない通過交通は、千葉柏道路、国道 6 号、県道船橋我孫子線、3・5・15 号（根戸新田・布佐下線）の千葉柏道路との I C 以東の区間が担うなど、都市軸の外かくを形成する幹線道路が対応している。
- ・ 都市軸の外かくを形成する路線は、我孫子市に出発地と到着地を持つ内外交通も受け持つなど、幹線道路網配置方針図に示されている幹線規格どおりの交通を受け持つ。

②道路混雑度

- ・ 現況、ケース 3（千葉柏道路、構想路線なし）、ケース 0 の混雑度を 77 頁に示す。
- ・ 千葉柏道路がない場合は、国道 6 号や都市計画道路 3・5・15 号（根戸新田・布佐下線）に混雑度 1.5 以上の区間が連続して発生する結果となる。
- ・ 千葉柏道路がある場合は、部分的に道路混雑度が 1.5 を上回る区間はあるものの、連続した区間は概ね 1.25 を下回るなど、需給バランスは保たれる結果となる。

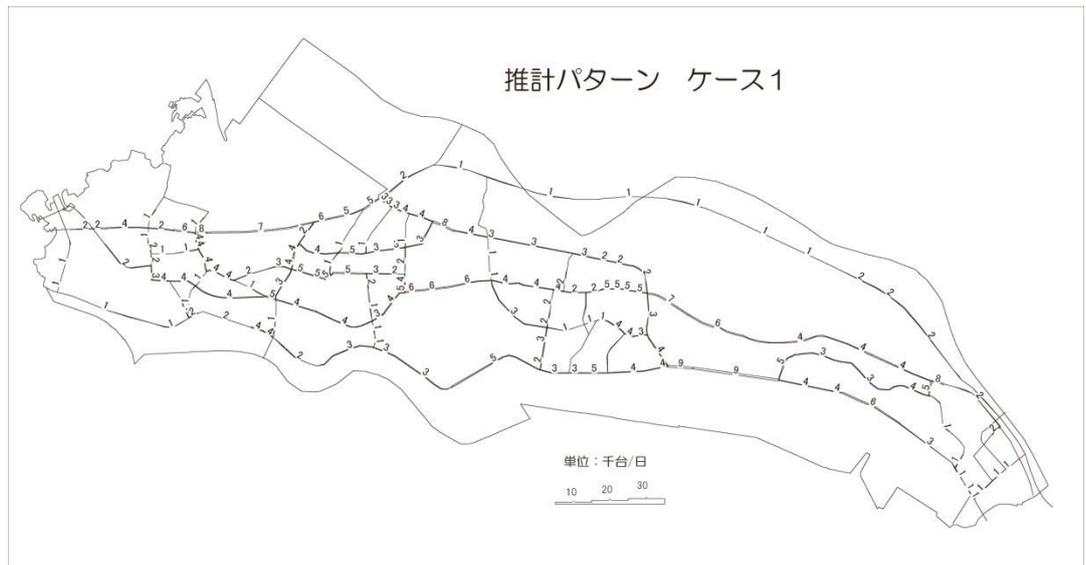
《構想路線の評価》

構想路線（（仮）利根川・中峠線、（仮）利根川・大作新田線）

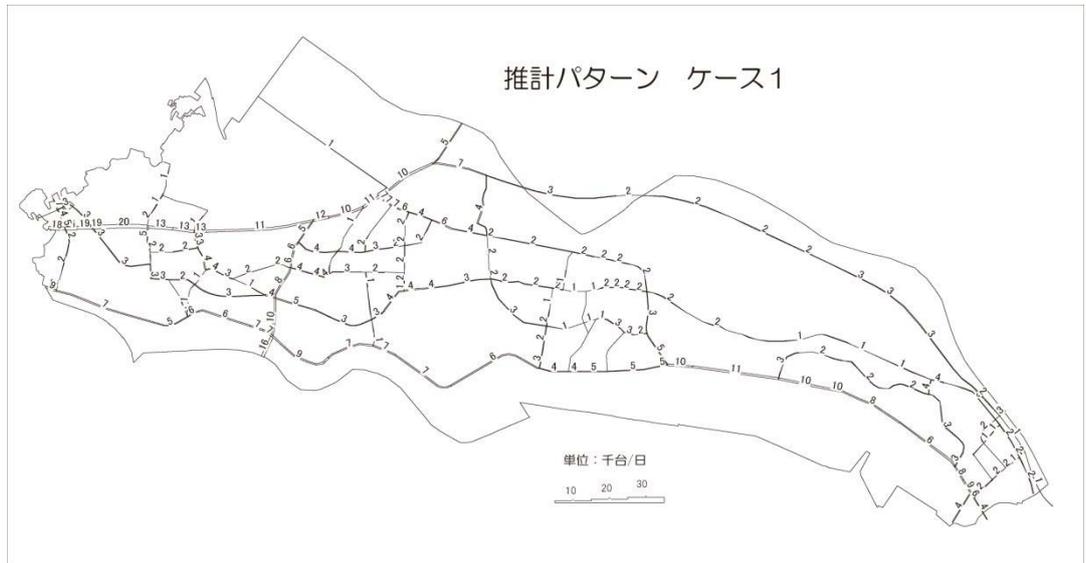
- ・ 千葉柏道路がある場合の交通量は（仮）利根川・中峠線が 100 台/日以下、（仮）利根川・大作新田線の 3・5・15 号（根戸新田・布佐下線）から国道 356 号までが 7 千台/日、国道 356 号から県道我孫子利根線までが 2 千台/日になることが予測される。
- ・ 千葉柏道路がない場合（57 頁ケース 10）の結果をみても、両構想路線の交通量はほぼ変化しない。
- ・ 我孫子市の幹線道路がラダーパターン（梯子状）を形成している中で、外かくを形成する路線が混雑しなければ、このような外かくを形成する路線を結ぶステップ機能の必要性が得られないことを意味している。

図Ⅲ-1 将来 (H42) 交通量推計結果 【ケース1】

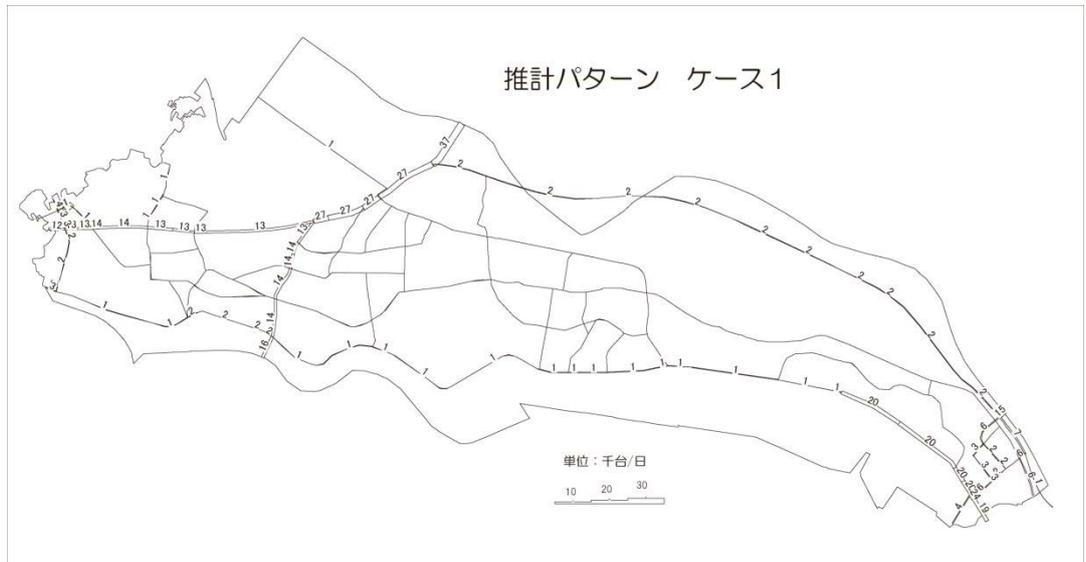
【内々交通量】



【内外交通量】



【通過交通量】

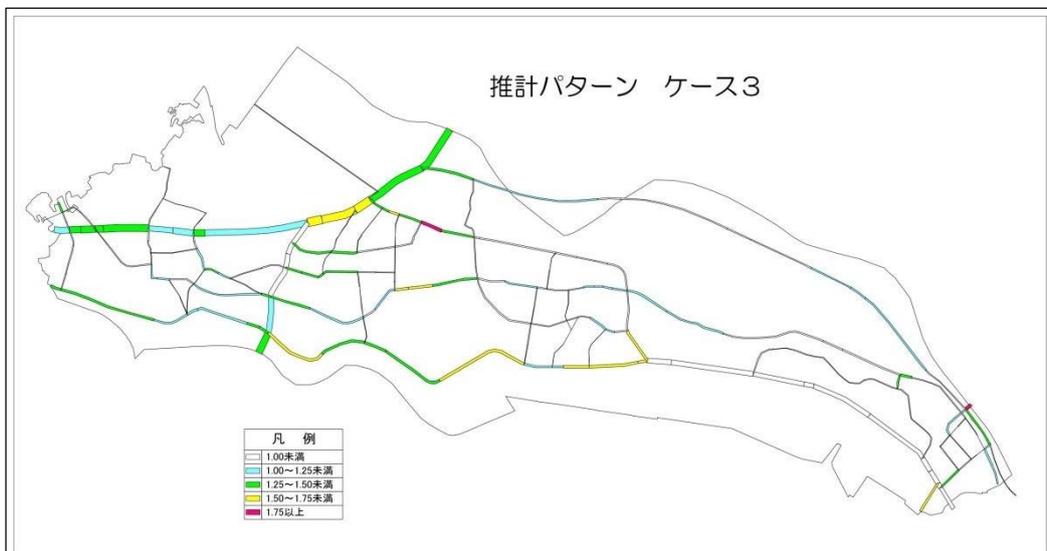


図Ⅲ-2 交通量推計結果 混雑度

現況
(H20年)



ケース3
(H42年)
千葉柏道路なし
構想路線なし



ケース0
(H42年)
千葉柏道路あり
構想路線あり

