ワークショップでの議論の要旨

この要旨は、令和8年5月9,10,30,31日に開催された千葉市主催の「新湾岸道路に関する市民ワークショップ」でのご議論をファシリテーターの記録に基づいてひとつに取りまとめたものです。

1. 期待すること、懸念すること

(1) 達成すべき目標

① 交通渋滞

- 国道357号・14号・16号や京葉道路、貝塚IC周辺などで慢性的な渋滞が発生しており、平日・休日を問わず仕事や生活に支障が出ていることから、新湾岸道路により、こうした渋滞が緩和されることへの期待がある。
- 渋滞が緩和されれば、移動のしやすさや時間の読みやすさが高まり、暮らしやすさの向上、公共交通の定時性確保、物流の円滑化、地域活性化や土地の価値向上にもつながるのではないかという期待がある。
- 交通渋滞が排ガス等を通じて健康や生活環境の悪化につながっていることへの懸念があり、渋滞緩和が沿道環境の改善にもつながることへの期待がある。
- 国道16号・357号で物流車両や大型車と一般車両が同じ道路を利用していることが渋滞の一因ではないかという関心があり、アクアラインの活用も含めた交通の役割分担や物流交通の分散・分離が進むことで、渋滞緩和や安全性向上につながることへの期待がある。
- 物流施設の増加等により、かえって渋滞が強まることが懸念される。
- 道路整備をしても有料道路だと中小の運送会社は費用が嵩むので使いたがらないと思う。結局、市内の道路を使うことになり渋滞緩和、解消にならないのではないか。
- 新湾岸道路を整備しても、新IC周辺や蘇我IC、高谷JCTの先、穴川IC周辺、海浜大通りなどの周辺道路網の状況によっては、新たな渋滞や交通ボトルネックが生じ、渋滞箇所が移るだけではないかという懸念がある。
- ボトルネックを移動させるだけの整備にならないか気を付けて欲しい。
- 少しでも渋滞が緩和されるのであれば、どの案でも進めてほしい。

② 交通事故

- 通過交通や物流交通の混在が事故の一因ではないかという関心があり、新湾岸道路の整備や交通の分離によって、国道14号や千葉西警察署付近を含む周辺道路の交通事故が減ることへの期待がある。
- 事故について信号がない道路の方が安心。特に千葉西警察署周辺や日の出交差点などで危険に感じている。

③ 医療

- 医療のメリットがあるとは実感がわかない。新湾岸道路ができてマイナスになることはないだろう。
- 交通渋滞が減ることで、救急搬送や病院へのアクセスが円滑になり、医療面でも一定の効果があるのではないかという期待がある。特に、救急搬送が渋滞の影響を受けている実感があり、交通渋滞の軽減が命に関わる移動の改善につながることへの関心がある。
- 救急医療に関しては渋滞は深刻な問題だと思う。例えば、救急搬送用の専用道路を一部つくるなどの解決策も必要ではないか。

④ 防災

- 災害時に道路が寸断された場合でも、新湾岸道路が代替ルートや緊急輸送路として機能し、緊急車両の通行、避難、救助・復旧を支える道路になることへの期待がある。
- 防災面では広域的な役割よりも、地震時の津波や高潮への備えが身近な関心事であり、高架構造であれば一時避難場所として活用できることへの期待がある。
- 高架構造では津波・高潮時の安全性や塩害による耐久性、地下構造では冠水、液状化しやすい地盤での道路整備では構造安全性への懸念がある。
- 高潮・津波・液状化に加え、地震や火山灰なども含め、災害リスクの高い地域で道路が本当に機能するのか、災害に耐えられる構造や対策が必要ではないかという懸念がある。
- この道路が防災の視点でどう寄与するのかがわからない。

⑤ 物流・産業・観光

- 新湾岸道路の整備をきっかけに、海岸部や千葉みなと周辺、千葉駅周辺などが一体的に活性化し、観光拠点や新たな賑わいが生まれ、地域に人やお金が回ることへの期待がある。整備に併せて新技術導入や防災強化もなされることで、地域から期待される道路となることを期待したい。
- 現在幕張エリアでは、千葉駅そばのアリーナの移転や、新スタジアム計画などもある。新湾岸道路をつくるだけでなく、かつてあったモノレールの延伸など、クルマ以外の総合的な交通網の整備が大切だ。
- 物流の需要は高まっているのでトラックの交通量は増えることが想定される。渋滞が増えると排気ガスが増える要因にもなる。流山インターのように物流と一般車両の出口分離できるとよい。
- 千葉港や成田空港へのアクセス向上、京葉地区の物流円滑化、物流車両と一般車両の交通の振り分けなどにより、日常的に物が滞りなく運べる物流ネットワークになることへの期待がある。

⑥　アクセス性

- 千葉港、成田空港、羽田空港、都心部、柏方面などへのアクセス向上や、首都圏東部湾岸の広域道路ネットワークの強化により、他県から千葉への来やすさや地域の賑わい、迂回性も高まることへの期待がある。
- 成田空港方面や千葉港、千葉市中心部へのアクセス向上には期待がある一方で、東関道との接続やICの位置、一般道との結節のしかたによっては内陸側やインター周辺で新たな渋滞が発生しないかという懸念がある。
- 第二湾岸道路のように新浦安や都内方面までつながるネットワークが本来は必要だと思うが、一気に整備するのが難しいのであれば、まずは下道の接続強化や既存空間の活用など、新湾岸道路ができるまでの対策も考えたほうがよい。

⑦　生活環境

- 新湾岸道路が、住宅エリアのアクセス性や利便性の向上など、沿線に住む人にとってもメリットのある道路となり、新たな渋滞を生まない形で生活環境の向上につながることへの期待がある。
- 建設中に道路整備のため迂回路や資材置き場などで新たな渋滞が起きないようにしてほしい。国道16号陥没事故では現在工事による迂回路で渋滞や事故が起きている。
- 近所に高速道路が通過する人への配慮として、地下の方が良いのではないか。

(2)　配慮すべきこと

①　自然環境

- 埋立地でようやく根付いた自然が道路整備で再び失われるのではないかという懸念があり、三番瀬や河口部を含め、エリア全体の自然環境への影響を心配している。
- ラムサール条約に登録されている谷津干潟などの干潟で水環境が変化することによって、干潟の生き物だけでなく鳥類などの生態系全体に影響が及び、一度生息環境が変化すると戻らなくなってしまうことが懸念される。
- 行徳周辺では鳥害が深刻である。谷津干潟がなくなることで鳥を追い払うことになるため、ますます鳥害が悪化することが懸念される。
- 三番瀬や稲毛海岸、谷津干潟周辺の防砂林などの海辺の緑地、干潟やアマモなどの貴重な自然資源を保全し、将来に引き継ぐことを重視する関心がある。
- 自然環境は配慮すべきことではなく、達成する目標を定めるべきではないか。近隣住民にとっては大切なことである。

②　景観

- 新湾岸道路と周辺地域が調和し、高架構造も含めて海辺と一体となった景観や、走って気持ちのよい景観が形成されることへの期待がある。

- 海浜通りの砂浜や海辺、幕張から稲毛海岸、千葉みなとにかけての海沿いの景観、海を臨む眺望や居住地からの見え方が、高架道路の整備によって損なわれるのではないかという懸念がある。
- 景観は配慮すべき事項になっているが、景観についての達成すべき目標はないのか。
- どこでも工期中の景観は醜い。おそらく工事が何年にもわたるため、そのような景色が長期続くことは懸念される。

③ 居住環境

- 高架化や交通集中により、海浜大通り沿い、幕張新都心周辺などで、海辺の開放感やまちと海のつながりが失われ、近くに住む人にとって圧迫感や心理的負担が大きく、居住地としての魅力が損なわれるのではないかという懸念がある。
- 道路によって公園や浜辺へのアクセスがしづらくなることや、高架下を含む地域の安全性・治安、自転車や歩行者も含めた身近な道路環境への影響に懸念があり、生活道路の改善を重視する関心がある。
- 新湾岸道路ができても「住むまち」としての価値が保たれ、現在の地域住民だけが不利益を受けないよう、居住環境を配慮事項ではなく達成すべき目標として重視すべきという問題意識がある。
- 道路整備によって渋滞が緩和、解消され、住環境が改善されることを期待している。
- 子どもや孫の世代にとって良い道路となり、安心・安全で住民に還元があり、地域の活性化にもつながることへの期待がある。

④ 経済性

- 道路は整備して終わりではなく、陥没などの事故を防ぐための設計や、完成後の修理・維持管理費、人材不足も含めた長期的なメンテナンスまで見通して事業性を考える必要があるのではないか。
- 国・県・市の負担割合や税金の使われ方が見えにくく、メリットを受けにくい住民も含めて、だれがどのように負担するのかを明らかにしてほしい。
- 用地取得に時間がかかって事業が長期化することへの懸念があり、費用対効果を考えると既存インフラを活用する方が適切ではないか。

(3) その他

① 将来シナリオ

- 人口減少やエネルギー制約、移動・配送手段の変化が進む中で、将来も道路需要がどの程度あるのか、どのようなシナリオを前提に置くのかを踏まえて、この計画の必要性を慎重に見極める必要があるのではないか。
- 将来人口予測や完成時期、計画の実現性、この事業が千葉にとってどのような位置づけにあるのかが見えにくく、道路整備の必要性や前提条件を明確にしてほしい。

- 将来は人口減少や移動手段の変化、成田空港の拡張などで交通需要が変わる可能性があり、道路完成まで長期間を要することも踏まえると、新湾岸道路が将来の渋滞対策として有効なのかが疑問。
- 将来技術が進展しても物流や人の移動で道路が引き続き必要になる可能性はあり、アクアラインの利便性も実感できることから、必要性があることに納得がいく。自動運転専用レーンなど新たな機能も視野に入れて検討してほしい。
- 物流交通が集まる物流施設を集中させなければ渋滞は解消されるだろうし、道路ができればさらに物流施設の集中が進み、渋滞が解消されなくなるのではないか。鉄道輸送の可能性も含めて検討が必要だ。
- 高齢化による免許返納を見据え、自動運転がしやすい高速道路を期待したい。

② 道路整備のあり方

- 20～30年後の社会変化やシナリオの変化も見据え、完成後の管理まで含めて、将来の変化に柔軟に対応できる計画や工法であることを期待している。
- 予算や事業主体がどうなっているのか、誰が決めてどのような枠組みで進めている事業なのかがわかりにくい。
- 住民にとってどのような街になったら良いのか、住民が望む街とは何かといった視点から考えてみても良いのではないか。

2. 評価に関すること

(1) 達成すべき目標

① 交通渋滞

- ICの配置やJCT等の接続部における交通集中によって、新たな渋滞やボトルネックが発生しないかを評価してほしい。
- 対象区間の渋滞対策だけでなく、首都圏全体の道路ネットワークや他の道路整備計画の供用による交通流・交通量の変化を踏まえ、新湾岸道路の整備効果や必要性を広域的に評価する必要がある。
- 交通渋滞の緩和や新湾岸道路の必要性については、高谷JCT、船橋、穴川付近、千葉東JCTなどをはじめとする、現状の交通量、将来推計、渋滞箇所・時間帯、周辺道路への影響などのデータが示されないと判断しにくく、県全体・広域の交通状況も含めて可視化してほしい。

② 防災

- 広域的な救援・物資輸送機能に加え、新湾岸道路の整備によって周辺地域の防災力が高まるかを確認するため、高潮・津波・液状化への強さや、構造形式による防潮・被害軽減効果の違いを評価してほしい。
- 災害時の搬送・救助体制については、既存の輸送拠点や消防機能もあるため、新湾岸道路ができることによる防災上の効果を具体的にイメージしにくい。

③ 物流・産業・観光

- 物流機能は経済に大きな影響がある。空港機能の強化に伴う物流や人流の変化も踏まえた検討が必要だ。
- 経済発展や物流増加の効果については、千葉港の機能強化や物流施設立地の前提、物流業界の意見、南船橋周辺をはじめとする物流量の見通しなどを踏まえて、根拠を具体的に確認したい。

④ アクセス性

- 羽田・成田空港等の機能強化に伴う将来的な物流・人流の変化や、千葉都心へのアクセス性、地域活性化・渋滞緩和への効果を踏まえ、主要拠点との結節性を評価する必要がある。

(2) 配慮すべきこと

① 自然環境

- 環境は配慮事項ではなく達成すべき目標として設定するべき。
- 新湾岸道路整備に当たっては、建設時だけでなく維持管理を含めた構造物のライフサイクル

カーボンや、モーダルシフトへの影響についても評価する必要がある。

② 景観

- 高架構造は景観や眺望への影響があきらかではないか。
- 高架構造の高さによって、マンションの低層階～高層階からの富士山や海の眺望がどの程度遮られるのか、具体的なシミュレーションで確認したい。

③ 居住環境

- 完成後だけでなく工事中も含め、排ガス、騒音、振動などの観点から、住民が住み続けられる居住環境を確保できるかを評価してほしい。
- 幕張から稲毛海岸にかけての海浜大通り沿いなどの住宅地では、道路整備後だけでなく工事中も含めて、騒音、振動、排ガス、空気汚染、風環境の変化、交通量増加、日照への影響などにより居住環境が悪化するのではないかという懸念があり、対策効果をデータで確認したいという関心がある。
- 住宅地・工業地など地域ごとの特性やまちの価値を踏まえ、千葉市民全体への恩恵が期待できるかを評価する必要がある。
- 新湾岸が整備されることで、住まいの資産価値が下がることが心配である。評価に「資産価値を保つ、あるいは向上することができるか」を入れてほしい。

④ 経済性

- 各案の工法・構造形式を明示した上で、概算事業費だけでなく維持管理・更新費を含むライフサイクルコストや用地取得の難易度を分かりやすく示して評価する必要がある。
- 完成までの期間も社会的コストであり、現在の課題解決や将来の暮らしに関わることを踏まえ、各案の早期実現性（用地取得・工事期間の内訳、構造形式ごとの工期差）を評価してほしい。
- 新湾岸道路の整備検討に当たっては、進められている千葉港湾整備の動向も踏まえ、将来の物流や交通需要への影響を確認する必要がある。
- 事業費を誰が負担するのかを明確に示す必要がある。国費を活用して整備を行う場合は、首都圏全体の交通課題や事業効果を踏まえ、他の道路事業との優先順位や費用対効果を比較した上で、その必要性を評価する必要がある。
- 事業費や構造別コスト、将来の費用増加も含めて、費用対効果や費用便益が十分に見えず、千葉市にとっての便益や料金回収も含めて、具体的なデータで妥当性を確認したい。
- 事業費は採用する工法によって大きく変動することから、試算の前提となる工法を明示した上で比較・評価する。

(3)　その他

①　将来シナリオ

- 道路計画については、広域的な交通ネットワークにおける位置づけを踏まえて評価する必要がある。
- 国などが進める脱炭素化、物流効率化の方針や、将来交通に関する計画との整合を踏まえて検討する必要がある。
- 2040年時点の渋滞シミュレーションが示されているが、新湾岸道路の完成時期が明確でない場合、その結果をどのように評価すべきか判断が難しい。将来予測の妥当性を判断できるよう、例えば50年後など、事業の進捗や供用時期を踏まえた複数時点でのシミュレーションや、より長期的な将来を見据えた分析をするべきである。
- 自動運転・無人物流・走行中給電など将来の交通技術の導入を見据え、各案が次世代技術に対応できるかを考慮する必要がある。
- 企業誘致や雇用創出、イベント時交通など、誰にどのような効果をもたらす計画なのかを具体的に見たい。

②　道路整備のあり方

- 道路をつくることを前提にするのではなく、道路をつくらない選択肢や、物流・海運・ドローンなど道路以外の手法、他地域の事例も含めて比較したうえで、総合的に道路整備の必要性を判断すべきではないか。
- 局所改良や部分的な改善、ロードプライシング、AI・自動運転等の新技術活用、物流施設の分散配置など、道路整備以外の方策も比較したうえで判断すべきではないか。
- 道路整備以外の対策との比較しなければ、道路整備が妥当なのか分からない。
- 達成すべき目標は網羅的に並べるのではなく、広域的な視点から物流や防災など何を重視するのかを重みづけして示し、新しい道路を整備するなら渋滞解消以外の目的や機能も明確にしてほしい。
- 取りまとめは、特定の主張に偏った都合のよいまとめ方にならないようにしてほしい。

3. ルート・構造への期待や懸念

(1) 案1の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 案1は海岸沿いを通るので、幕張などの景観への影響が大きい。
- 案1は過去の計画のルートそのままで、時代の変化を受けたアップデートがされていないと思う。
- 景観や騒音への配慮を両立するには、住宅地は地下、それ以外は高架とするなど、地下構造も含めた柔軟な構造の組合せを検討すべきではないか。
- 地域特性や土地利用に応じて、高架・地下・掘割構造を組み合わせるなど柔軟に構造を設定し、景観や住環境への影響を抑える工夫が考えられる。
- 既存インフラへの影響や既存計画を踏まえたIC配置など、案1を具体化する上での条件や考え方をもっと説明してほしい。
- 海沿いの街としての価値を尊重し、観光客が来るようなまちづくりを描いた上で計画に反映したい。
- 道路を整備したとしても、高谷JCTがボトルネックになって渋滞しそうだ。
- 第2湾岸道路用に確保した土地を活用すれば、用地取得なども容易になりそうだ。
- 容積率の割り増しなど、沿道住民に利益がある対策を講じればよい。
- 航路があると高架は相当な高さになるので、養老川河口の干潟に影響を及ぼすことにならないか。
- 事業は関係自治体が承認して、進むことになるだろうが、その前に近隣住民である当事者との話し合いを早めに行ってほしい。
- 新湾岸道路に沿って一般道が整備されるなら、バイパス機能や歩車分離、交通安全性を確保しつつ、地域の景観や魅力の向上にも資する道路として整備できるとよい。
- 新湾岸道路の整備によって景観や海辺の利用環境が変化し、地域がこれまで培ってきた魅力や価値が損なわれることがないよう、既存のまちづくりの方向性との整合を十分に考慮する。
- 海浜大通りの活用や美浜地区のみの拡幅など、既存道路や部分的な拡幅を生かして影響を抑える工夫も考えられるのではないか。

(2) 案1-1の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 高架構造は、防潮提の役割を担うことができるのではないか。内陸部への津波の浸水を防ぐことはできると思う。
- 案１－１は、高潮対策など防災面での強みがあり、それが地域の安心感や資産価値の維持にもつながるのではないか。
- 高架構造は、海辺と調和した景観や走って気持ちのよい道路となることへの期待がある。

- 美浜地区など沿線地域との丁寧な協議が必要ではないか。
- 高架構造は、沿道住宅地の景観、騒音、振動、大気汚染など住環境への影響が大きいのではないかという懸念がある。
- 防音壁は騒音対策として必要である一方、景観との調和をどのように図るかが課題である。
- 高架の高さによって日当たりや周辺景観への影響が変わるため、具体的な影響を確認したい。
- 高架構造とする場合でも、高さやデザインを工夫することで景観への影響を抑え、地域の象徴性や災害時の一時避難への活用も両立できるのではないか。
- 高架構造とする場合は、高さを抑えることや住宅地に近い部分を地下化することで、日影を含む住環境への影響を低減する工夫が必要である。
- 案1－1を整備しても、高速道路に沿って整備される一般道や海沿い地域、高谷JCT周辺などで新たな渋滞や交通の集中が生じるのではないかという懸念がある。
- 高架だと塩害の影響があるため、維持管理費用が懸念される。人材の確保もますます深刻化するなかで、道路の維持管理は今後の課題となる。
- 高架構造は海風の影響が大きく、安定的な利用に懸念がある。
- 高架構造は景観を損ない、地震や海風に弱いのではないか。
- 案１-１は誰が計画した案なのか。なぜこんな案を出してきたのかが不思議であり、高架構造とした理由も分かりにくい。
- 高架構造は、千葉市の「海辺のグランドデザイン」や沿道の景観・住環境と整合するのか懸念しており、将来世代に残したい価値が損なわれるのではないか心配だ。
- 案１－１は用地取得や費用の面で優位なので、国としてはこの案を選びたいのではないか。

(3) 案1-2の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 地下構造は近隣住民に圧迫感を与えにくく、地元住民の生活環境に配慮した構造として安心感がある。
- 眺望を保つことができるので、良いと思う。
- 地下構造は、騒音や排気ガスによる住環境への影響を抑えられることが期待される一方、換気口など地上部の施設やその周辺への影響が気になる。
- 地下構造は、事業費や工法、ヤードの確保、埋設物対応などの面で時間や費用がかかり、現実的な案かどうか慎重に見る必要がある。
- 地下構造は、水害や地震、高潮時の安全確保、浸水時の通行制限、事故時の避難など、防災・安全面での課題がある。
- 地下構造については、水害や地震などの際に被る影響も踏まえた検討を行う必要がある。
- 地下構造については、水害対策などを考慮すると事業費が増加する可能性がある。
- 地下構造は周辺の地盤沈下などの問題を誘発しないか心配だ。

（4） 案2の概略ルート・構造についての懸念や期待

- 既存道路を活用することで近隣住民にとってアクセスしやすく、海岸景観への影響を抑えられ、用地買収や事業費・費用負担も少なくできるのではないかという期待がある。
- 沖縄の国際通りや札幌など、広い道がまちの中心を通ることで、中心性を示すことができ、開放感や賑わいが生まれると思う。
- 案2がどのような考え方で設定されたのかが見えにくく、沿道の建物状況や用地取得の難しさを踏まえると実現可能なのか疑問がある。
- 案２については、既存道路の拡幅等に伴う用地取得や、沿道環境への影響が想定される。すでに現在の道路交通による騒音や生活環境への影響を受けている沿道住民に対し、さらなる負担が生じる可能性がある。
- 案2のルート沿いで影響を受けるかもしれない居住者はこのワークショップに参加しているのか。
- 案2については、全面的な拡幅だけでなく、信号の撤去や立体交差化、歩車分離などの部分的な改良により、即効性のある渋滞緩和を図ることも考えられる。

（5） その他の案（概略ルート・構造）の提案や懸念・期待、対策について

- 地域や沿道環境に応じて、高架・地下・平面・拡幅などを組み合わせ、既存道路も活用しながら柔軟にルート・構造を検討することが望ましい。
- 新たな道路を一から整備することにこだわらず、既存道路や既存空間を活用しながら、拡幅や立体交差など段階的な改良で交通改善を図ることも考えられるのではないか。
- 沿道の居住環境や景観への影響を抑えるため、地下や半地下など地上への影響を小さくする構造も検討する必要があるのではないか。
- 住宅の密集度合い等に基づいて高架、地下、平面で構造を検討し、エリアによって構造を変えてはどうか。いわば案1と案2の構造のハイブリッドにする。
- 海上部を活用する場合は、自動車交通機能だけでなく、景観形成や観光、物流、防災、インフラ収容なども組み合わせた多機能な施設として整備する考え方がある。
- 沖合沿いのルート案は生活環境への影響を低減させられそうだし、工事中の影響も少なく、人工海浜も整備できそうだ。一方で、現実的ではなさそうだし、景観にもよくなさそうだ。
- どの案にしても工事中も含め周辺住民への影響が大きいので、JR総武線の上に道路を通すというのもあるのではないか。
- 幕張エリアについては、示された走行速度のデータから大きな渋滞は発生していないように見受けられる。そのため、まず渋滞の要因となっている交差点やボトルネック箇所の解消を進める必要がある。
- 現道使用をすることにこだわりすぎて、アップダウンを繰り返すと、かえって交通事故が心配である。
- 千葉駅近くの地下化した部分や、新木場から有明付近の複線化した部分などは、走りやすくなったので良かったと思う。そういった成功例を知ることも考える材料になるのではないか。

- 大気汚染のことを考えると、ガソリンではない、EV車や水素自動車が普及すると良いと思うが価格が問題になっている。購入促進につながる支援があると良い。
- 案1－1、1－2は事業費が相当かかるが、有料になるとしたら料金の問題で利用しない車両も多くなるのではないか。料金を安くすると事業費を賄えない可能性があるし、高くすると使われなくなり、これでもやはり事業費を賄えなくなるかもしれない。
- どこにつくるにしても、一部の周辺住民にだけ負担がかかるのは避けたい。なかなか難しいが、考えることは必要。
- 新湾岸道路の整備については、沿道住民の理解と合意形成を図るため、道路整備に加え、用途地域の見直しや土地利用の高度化など、地域の価値向上につながるまちづくりを併せて検討する。
- ICの場所や構造で渋滞が発生するので、ルート・構造とセットで検討する必要があるのではないか。ICの周りの交通混雑もしっかりと評価して欲しい。
- 鉄道貨物での対応ができないか検討が必要だ。
- 信号制御の改善で対応できないか検討が必要だ。
- 国道を並走させるなどして混雑が緩和できるとよい。

4. プロジェクトやWS、事業の進め方

(1) プロジェクトの進め方への懸念･期待

- このような納得できるプロセスでプロジェクトを進めてくれるとよいし、他の事例も知りたいが、目的や評価結果などを明確にし、スケジュールも定めた上で進めて欲しい。
- プロジェクトの目的や費用、スケジュール、事業主体、決定プロセスを明確にしつつ、様々な市民の意見や立場を踏まえた検討になるとよい。
- 道路を整備することが前提で進めているのではないか。
- ポジティブな評価だけでなく、ネガティブな評価も含め、多様な観点から評価し、また、沿道開発の予定などの関連することも考慮して総合的に判断して欲しい。評価に関する情報は分かりやすく提示し、多様な案から選ぶことが重要だ。
- 有識者会議の役割や位置づけを明確にして、審議の内容を広く公開して欲しい。ワークショップなどでの市民の意見の扱いについても説明して欲しい。県や市の関係部署の関り方も気になる。

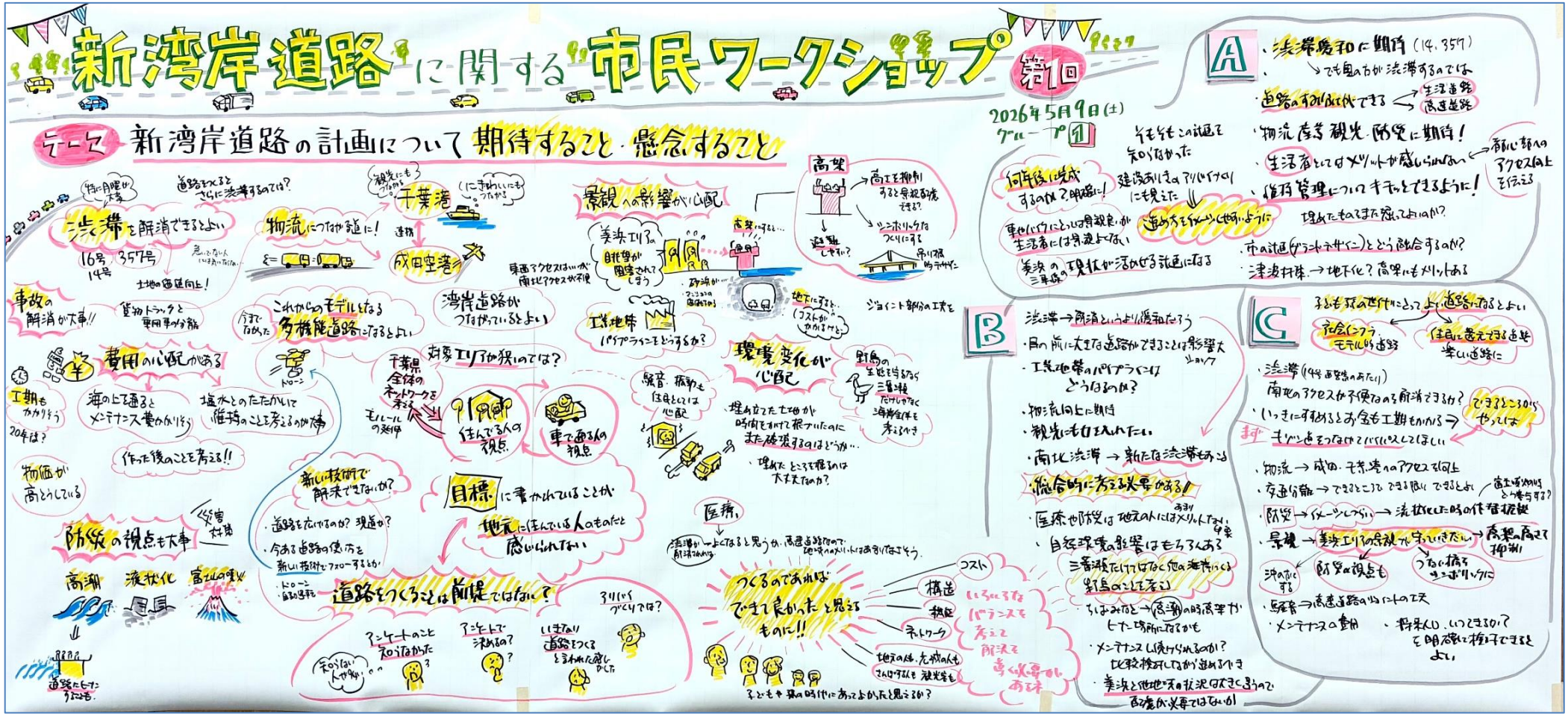
(2) コミュニケーション

- プロジェクトの情報がまだまだ行き届いていないようだ。計画の内容や、環境などの情報提供が未だ足りないし、アンケートの実施などの情報も不足している。様々な方法を用いて住民とのコミュニケーションを充実して欲しい。
- 整備した場合の交通の状態や景観に関するシミュレーションを行い、また事例を示すなど、イメージを確認できるような情報を提供して欲しい。
- 多くの人の関心を高める努力をしつつ、様々な市民から広く意見を拾い、影響の大きい地域にはしっかり意見を把握しつつ、切実な想いを汲み取った上で、意見への対応を示すことが大切だ。今後の検討でどのようにコミュニケーションを進め、どのように意見が反映され、どのように決めるのかを明らかにすることが大事だ。

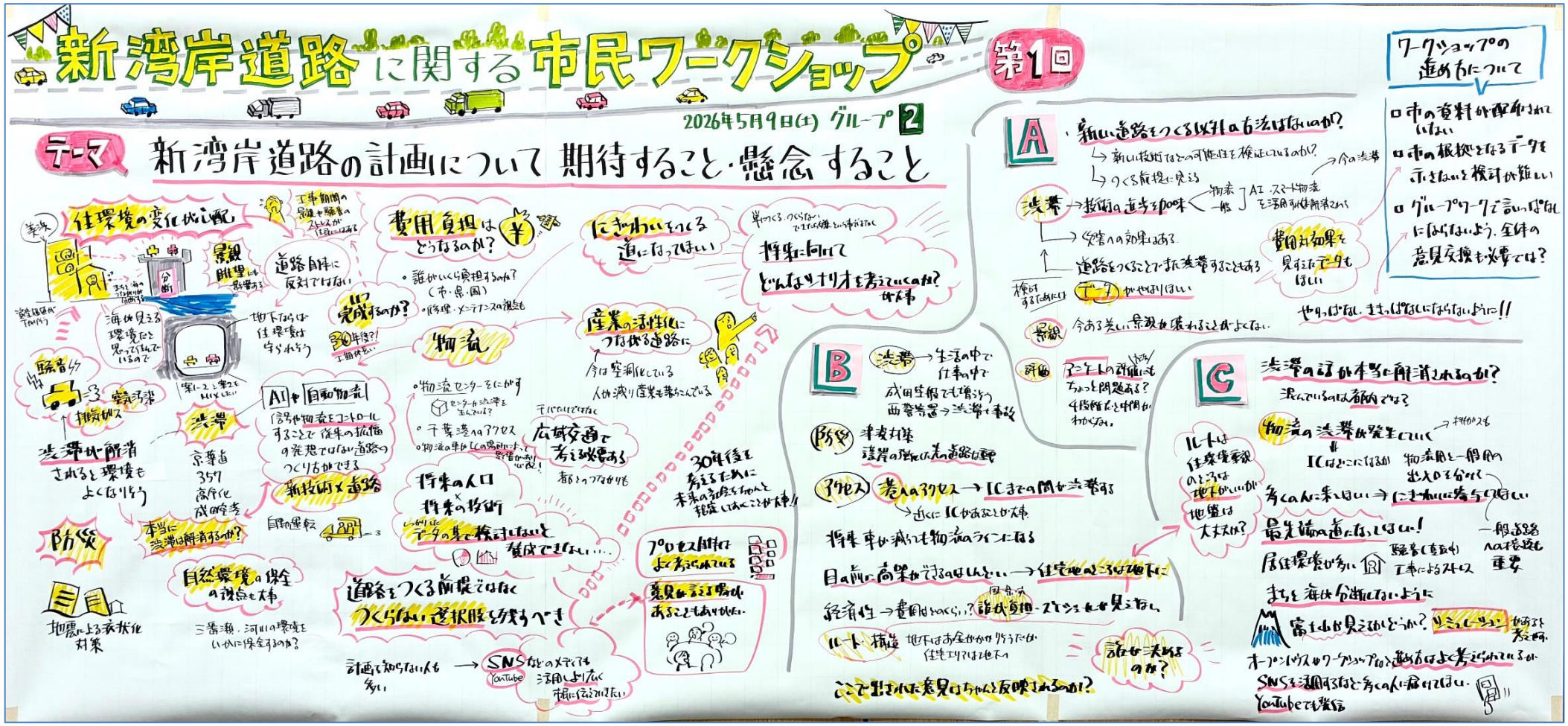
(3) ワークショップの進め方

- ワークショップの結果は参加者に確認をとり、広く公開してほしい。議論した結果がどう反映されるのかが分からないのでアリバイ作りになっていないか、都合よくまとめられるのではないか心配だ。議論の前提をはっきりさせることも大切だ。
- 様々な立場の人が議論できるワークショップは貴重なので今後も続けて欲しい。議論を通じていろいろと学ぶこともあり、資料も分かりやすかった。
- ワークショップはもっと早いタイミングから実施して十分な理解のもとで議論する必要があったのではないか。今後のステップでワークショップを実施されるのかも明確でない。
- 議論の対象を千葉市以外にも広げたい。
- 事前に資料を読む時間が欲しかった。また、当日はあまり意見が言えなかった。

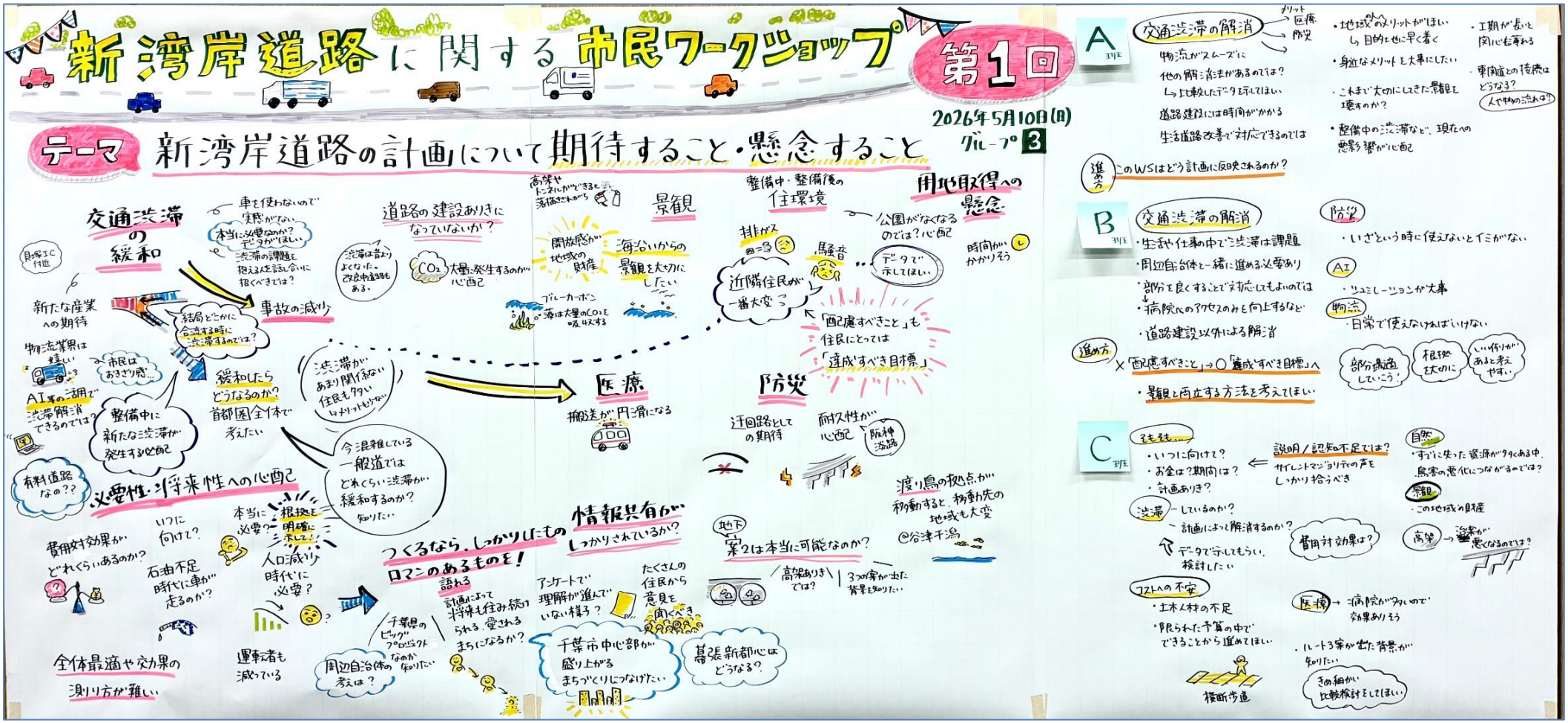
【グループ①　令和8年5月9日AM実施（第1回）】



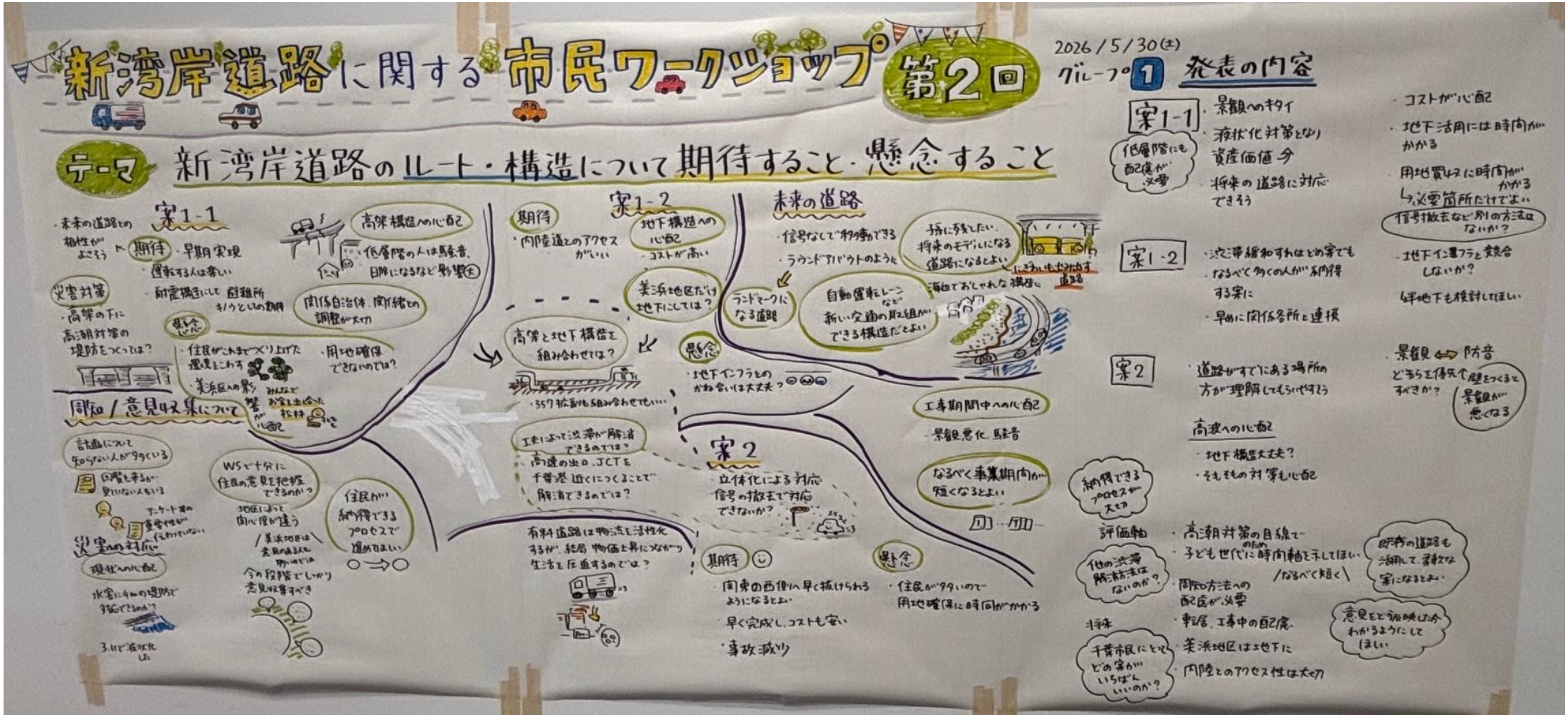
【グループ②　令和8年5月9日PM実施（第1回）】



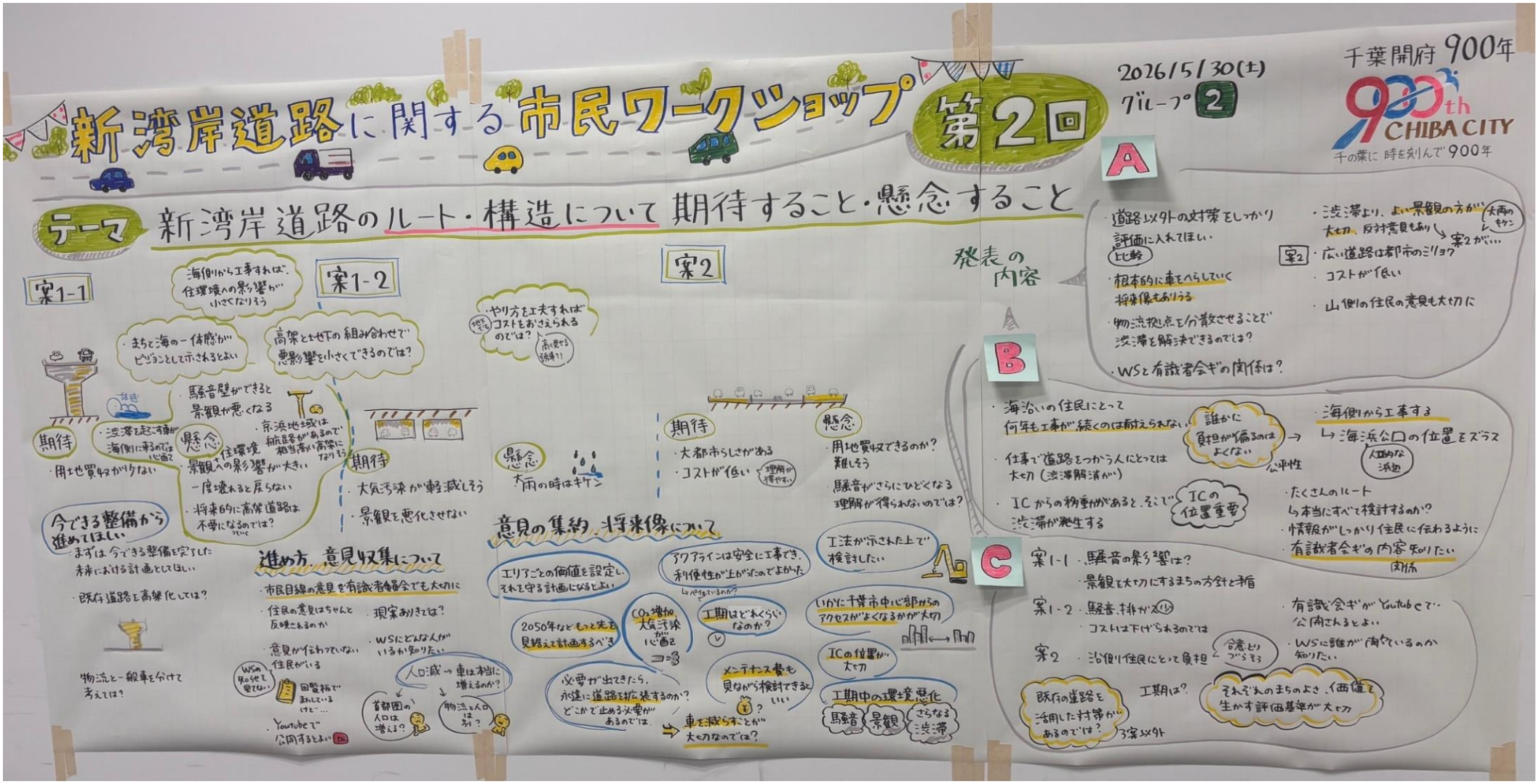
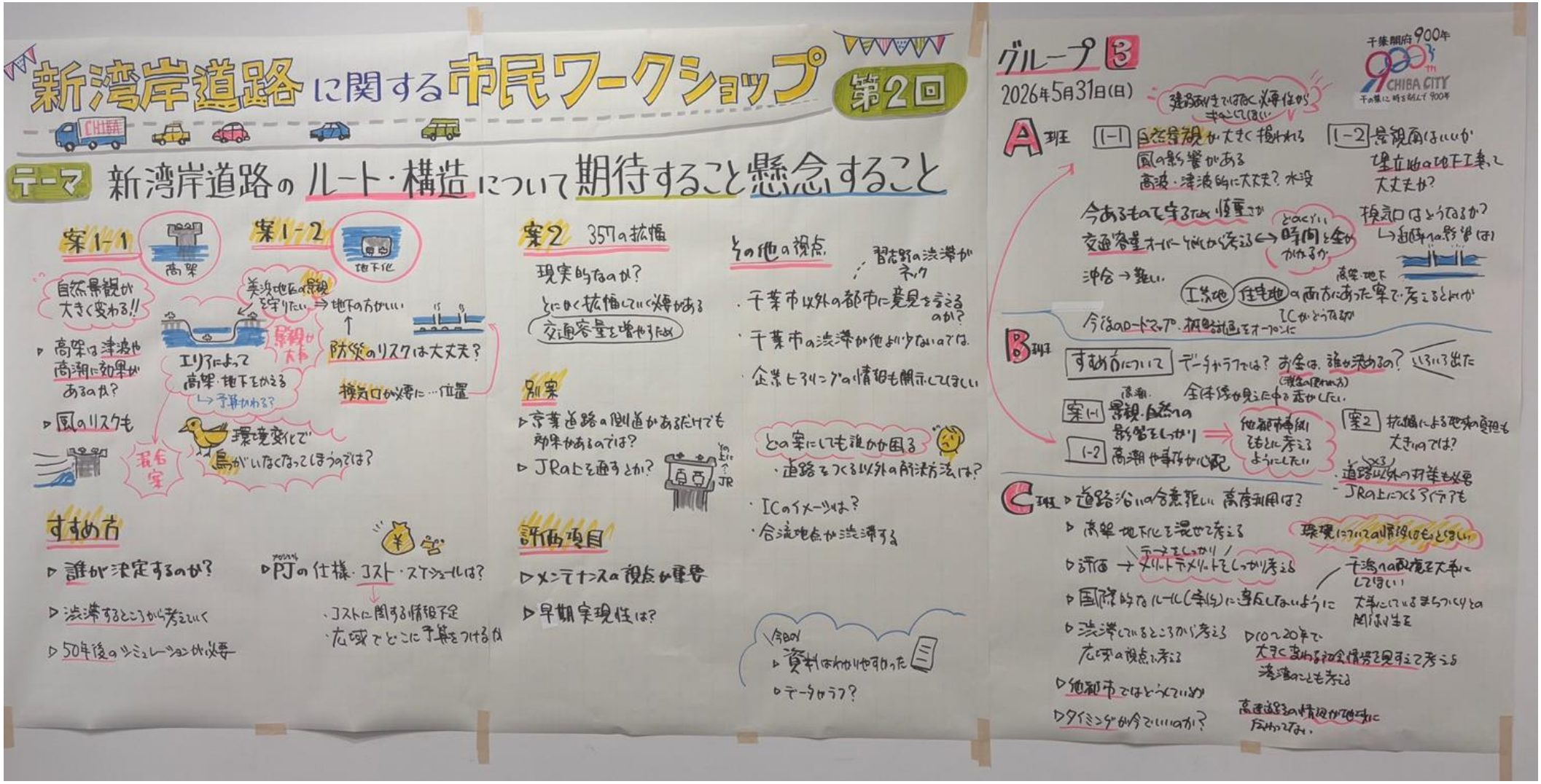
【グループ③　令和8年5月10日PM実施(第1回)】



【グループ①　令和8年5月30日　AM実施(第2回)】



【グループ② 令和8年5月30日 PM実施(第2回)】



【グループ③　令和8年5月31日　PM実施（第2回）】