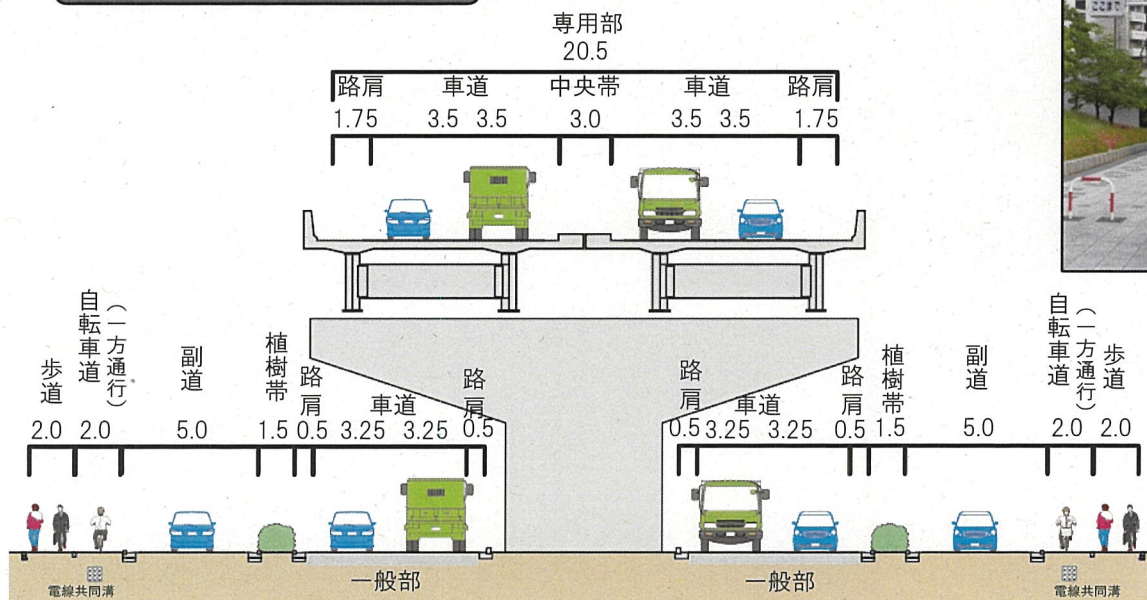


3. 計画の考え方 ③横断構成【外環～鎌ヶ谷】

- 計画ルート中央に専用部(中央帯、車道、路肩)、その両側に一般部(路肩、車道、路肩)を配置することを基本とし、構造基準等を踏まえつつ、必要用地を出来る限り小さくするよう計画する。
- 一般部の外側には、中心線から順に、植樹帯、副道、自転車道、歩道、電線共同溝を計画することを基本とする。各幅員は、必要のない箇所には設置しない。
- 自転車道は、道路の両側に一方通行の形態で計画することを基本とする。
- 歩行者などの横断は、各交差点での平面横断(横断歩道)を基本として計画し、必要に応じて、立体横断施設を計画する。
- 沿道環境を保全するため、必要に応じて、遮音壁や環境施設帯を計画する。

専用部(標準部のイメージ)

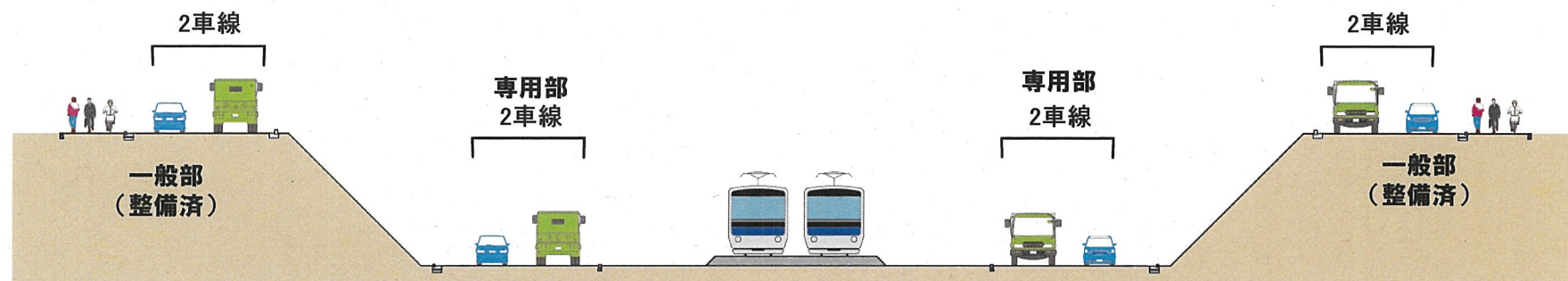
(単位:m)



※各幅員は、構造基準上の最小値を参考として記載しているもの。

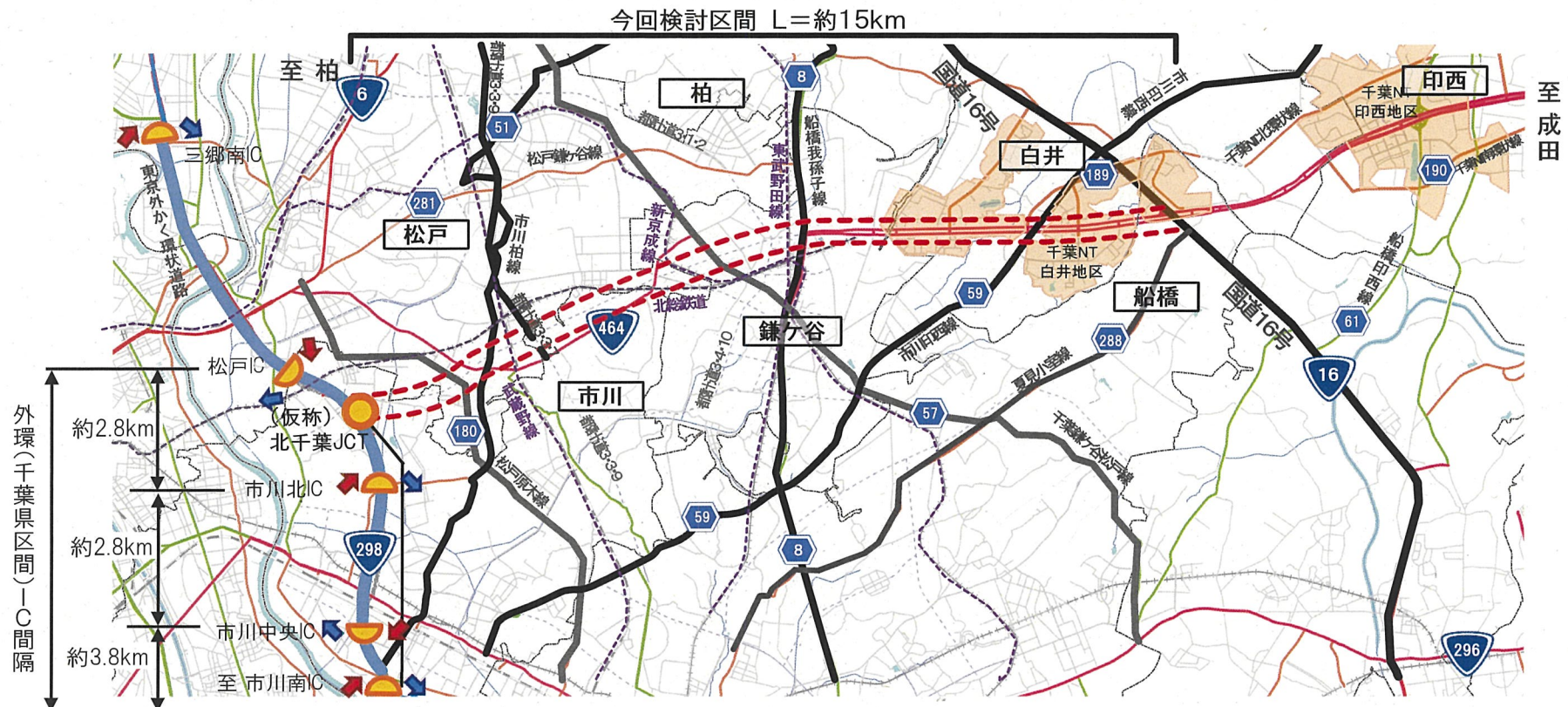
3. 計画の考え方 ③横断構成【鎌ヶ谷～国道16号】

- 北総線の両側(上下線分離)に専用部(路肩、車道、路肩)を配置するよう計画する。
- 一般部については、沿線のまちづくり(千葉北部地区新住宅市街地開発事業(千葉ニュータウン事業)により宅地造成)と併せて整備されており、外環～鎌ヶ谷間との道路構造の連続性も保たれることから、現時点での計画の見直しは行わない。



3. 計画の考え方 ④連結位置・構造【外環～国道16号】

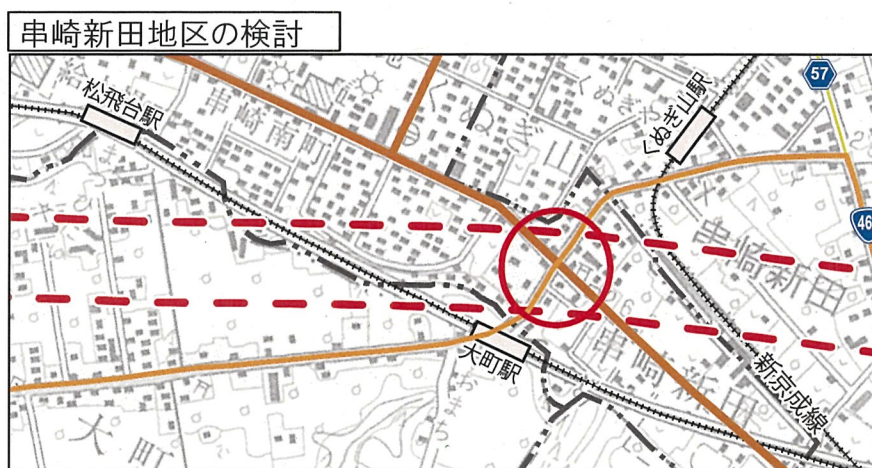
○ 連結位置・構造については、計画ルートが接続し類似の構造(専用部、一般部の併設)を有する外環においては、連結位置間隔が3～4kmのハーフC構造を採用していること等を踏まえつつ、最適な道路ネットワークの形成、構造基準、安全性、周辺土地利用状況や必要用地、料金収入と償還計画等を総合的に勘案して計画する。



3. 計画の考え方 ⑤接続路線【外環～鎌ヶ谷】

- 一般部と交差点を形成、あるいは副道に接続する既存路線・計画路線については、一般部及び接続路線における走行性や安全性の確保等の観点から、必要に応じて、線形や幅員等の見直しを行う。

(例)



串崎新田地区の『一般部と国道464号、都計道3.4.20の3路線の交差』については、仮に既存路線を前提とした交差とした場合、2箇所の交差点が近接(間隔70m)して形成されることから、一般部の走行性や安全性等に影響が生じる。

4. 第8回連絡調整会議の総括

● 計画の考え方

- 北千葉道路(外環～国道16号)の専用部・一般部の基本構造・横断構成、連結位置・構造、接続路線について、計画の考え方を議論し合意。

● 今後の検討課題

- 外環～国道16号間について、計画の考え方に基づき、引き続き国、県及び沿線市が調整を図りつつ、速やかに概略計画(1/2,500)を策定する。
- 印西～成田間(事業中区分)の速達性・定時性確保の手法について、引き続き県にて検討。

● 情報発信

- 県、沿線市が連携し、概略計画の策定に向け引き続き、地元への情報発信を実施。

※国、県、沿線市で連携し、地域との合意形成を進めながら実施。