

1 調査名称：（野田市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：野田市

3 調査圏域：野田市全域

4 調査期間：令和6年度

5 調査概要：

千葉県都市計画道路見直しガイドライン（平成21年度策定）に基づく本市の都市計画道路の見直しの検討に当たり、当初都市計画決定から20年以上経過した21路線を検討の対象とし、検証の準備として各路線の調書作成を進めてきたが、直営の作業では難しい、将来交通量推計を業務委託にて行うことを目的とする。

I 調査概要

1 調査名称：野田市都市計画道路見直し検討業務委託

2 報告書目次

序章．業務概要

- 1．本調査の目的
- 2．調査の進め方

I 章．計画準備

II 章．将来交通量推計

- 1．道路ネットワークの作成
- 2．ゾーニング
- 3．ゾーン別人口フレームの設定
- 4．OD 表の作成
- 5．推計ケースの設定
- 6．現況交通量配分計算と再現性の検証
- 7．将来自動車交通量の配分計算

III 章．評価

IV 章．打合せ協議

3 調査体制

なし

4 委員会名簿等：

なし

Ⅱ 調査成果

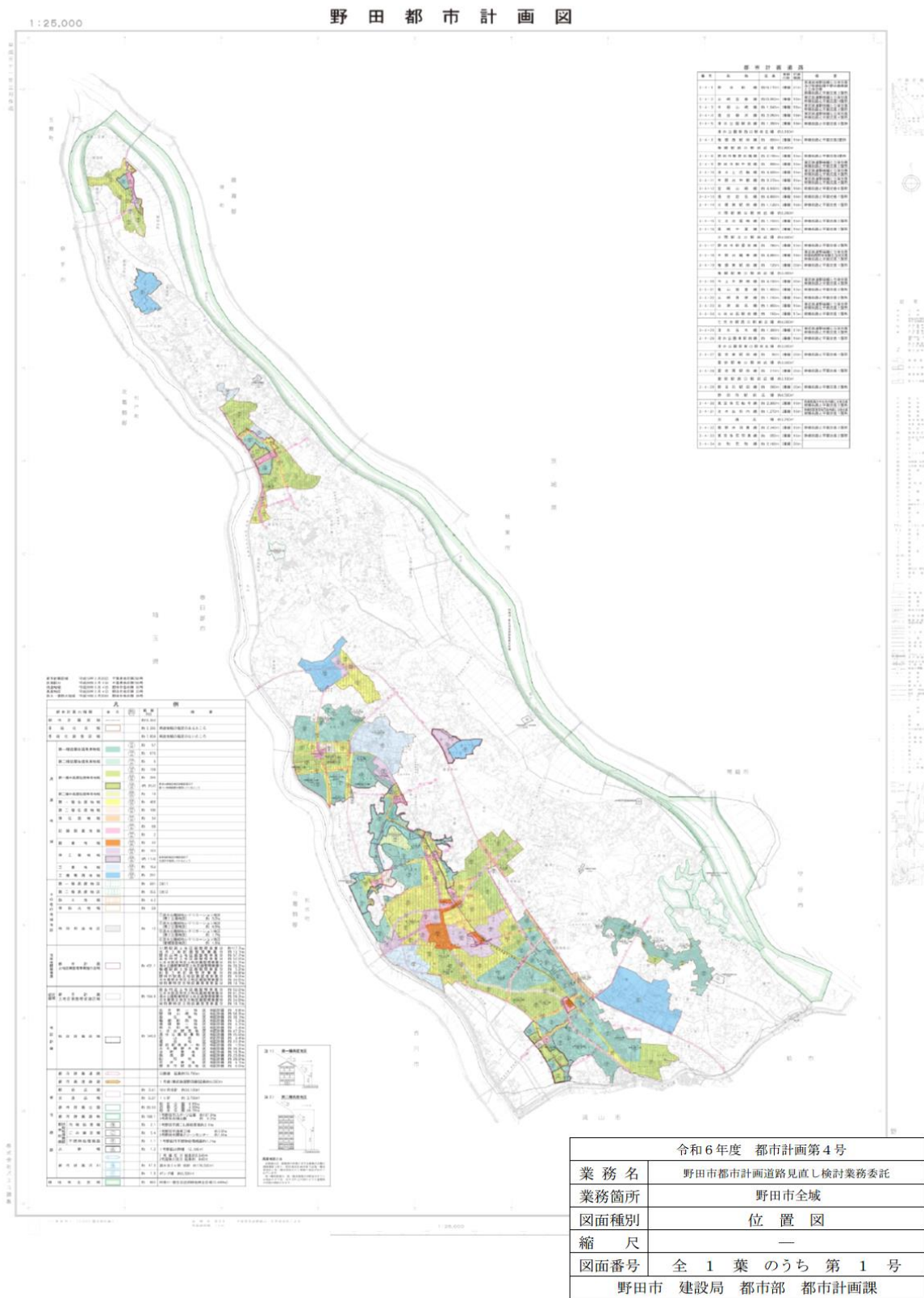
１ 調査目的

千葉県都市計画道路見直しガイドライン（平成２１年度策定）に基づく本市の都市計画道路の見直しの検討に当たり、本市の将来交通量推計を行うこと目的とする。

２ 調査フロー

仕様書の調査項目	作業内容
計画準備	Ⅰ章．計画準備 本業務の検討に必要な資料の収集、他市の事例等の収集を行った。
将来交通量推計	Ⅱ章．将来交通量推計 将来交通量推計に必要な以下のデータを整理した。 ・道路ネットワークの作成 ・ゾーニング ・ゾーン別人口フレームの設定 ・OD表の作成 ・現況交通量配分計算と再現性の検証 ・将来自動車交通量の配分計算
評価	Ⅲ章．評価 変更・廃止に伴う周辺道路への影響を評価する。
打合せ協議	Ⅳ章．打合せ協議
業務報告書の作成	将来交通量推計の前提条件、検討結果を整理した報告書を作成する。

3 調査圏域図



調査圏域：野田市全域

4 調査成果

将来交通量推計

「千葉県総合都市交通体系調査（将来交通量需要推計）業務（令和 3 年度）」（以下、千葉県推計）及び「野田市都市計画見直し調査（車線数の検証）（平成 18 年 3 月）」（以下、H18 推計）を用いて、市内の交通量推計を行う。

推計条件

- 「千葉県推計」における野田市の令和 2 2 年発生集中量は現況（H 3 0）に比べ約 1 6 % 減であるが、過年度の将来地（H 4 2）に比べ約 3 1 %減少
- 将来の人口フレームは、「野田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（H 2 8． 3）」の将来人口（1 3 6， 9 7 5 人）を採用
- 面整備として、梅郷駅西地区、野田市駅西地区、台町東地区において区画整理事業が施行中であるが、いずれも住宅床・商業床が未定であることから、開発交通量は見込まない

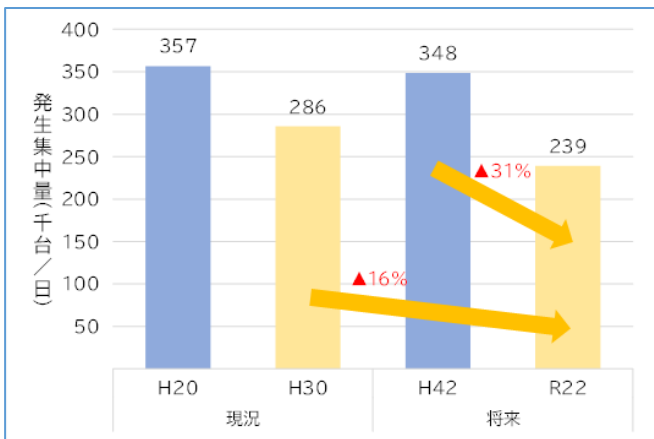
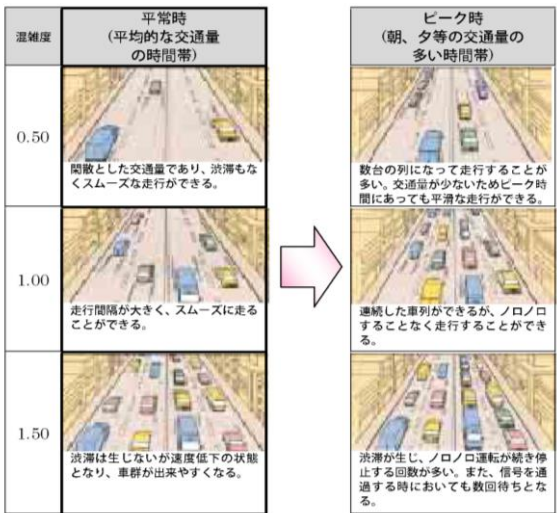


図 1 野田市の発生集中量（千葉県推計 H20・H30）



出典 「建設白書」（平成元年）

混雑度は、以下の式により算出される

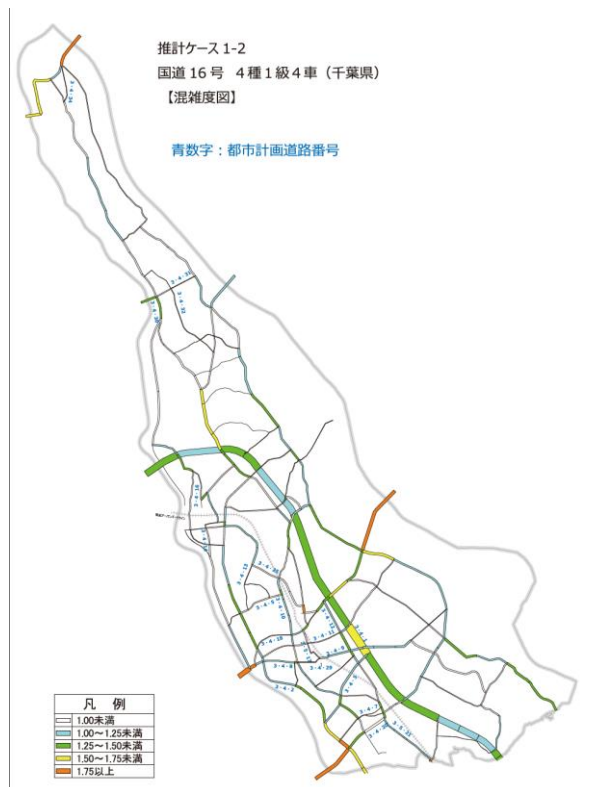
$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量}}{\text{道路容量}}$$

混雑度は、1 日（24 時間）の交通量を用いて一定区間の交通状況を示す指標である。交通容量とは、一定区間において車両を通過させる能力をいう。混雑度と交通状況の関係は、個々の路線により異なるが、「道路の交通容量」（社団法人 日本道路協会）では以下のよう示されている。（一部簡略化）

表 1 推計ケース一覧

※R16BP：千葉北西連絡道路

No.	時点	ケース名	広域		市内	
			ネットワーク	OD 表	ネットワーク	OD 表
①	現況	推計ケース 1-1	現況ネット	現況 H300D	R5 ネット	現況 H300D
②		推計ケース 1-2			R5 ネット ※国道 16 号を 3 種 1 級 4 車（H18 推計時）から 4 種 1 級 4 車（最新の千葉県推計の設定値）へ変更	
③	将来	推計ケース 2-1	将来フルネット ※R16BP の整備を見込まない	将来 R220D	将来フルネット ※全ての都市計画道路が整備済み	将来 R220D ※R16BP なし
④		推計ケース 2-2	将来フルネット＋R16BP ※R16BP の整備を見込む		将来フルネット＋R16BP ※全ての都市計画道路が整備済み、かつ R16BP の整備を見込む	将来 R220D ※R16BP あり
⑤	点検候補	推計ケース 3	将来フルネット ※R16BP の整備を見込まない		将来フルネットー点検候補路線 ※全ての点検候補路線を変更・廃止した場合	将来 R220D ※R16BP なし
⑥		推計ケース 3-1			将来フルネットー 3・4・2 ※3・4・2 を廃止した場合	
⑦		推計ケース 3-2			将来フルネットー 3・4・15 ※3・4・15 を廃止した場合	
⑧		推計ケース 3-3			将来フルネットー 3・4・10 ※3・4・10 の終点を 3・4・3 との交差点に変更し幅員を 16m とした場合	
⑨		推計ケース 3-4			将来フルネットー 3・4・10 ※3・4・10 の終点を 3・4・7 との交差点に変更し幅員を 16m とした場合	
⑩		推計ケース 3-5			将来フルネットー 3・4・10 ※3・4・10 の終点を 3・4・3 との交差点に変更し幅員を現道合わせとした場合	
⑪	追加推計	推計ケース 4-1	現況ネット	現況 H300D	R5 ネット＋野田橋 4 車線化＋3・4・20 ※R5 ネットをベースに野田橋を 4 車線化し、3・4・20 を整備済みとした場合	現況 H300D
⑫		推計ケース 4-2			R5 ネット＋野田橋 4 車線化＋3・4・20＋3・4・34 ※R5 ネットをベースに野田橋を 4 車線化し、3・4・20 及び 3・4・34 を整備済みとした場合	
⑬		推計ケース 4-3		将来 R220D	R5 ネット＋野田橋 4 車線化＋3・4・20＋3・4・34 ※R5 ネットをベースに野田橋を 4 車線化し、3・4・20 及び 3・4・34 を整備済みとした場合	将来 R220D ※R16BP なし
⑭	将来検討	推計ケース 5	将来ネット		将来フルネットー廃止検討路線 ※必要性の高い路線のみを残したネット、以下の路線を一部廃止したネット 3・4・2、3・4・3、3・4・4、3・4・10、3・4・11、3・4・12、3・4・13、3・4・15、3・4・16、3・4・20、3・5・21、3・4・22、3・4・23、3・4・26、3・4・33	



1-2 現況



2-1 都市計画道路整備



2-2 都市計画道路整備（千葉北西連絡道路込）



3 検討路線未整備廃止・変更



4-2 野田橋4車線化，
3・4・20 今上木野崎線整備（現況交通量）



4-3 野田橋4車線化，
3・4・20 今上木野崎線整備（将来交通量）



5 必要性の高い路線のみのネットワーク

評価

見直し前後で交通量や道路混雑度を比較評価し、周辺道路に与える影響を検証する。

表 2 比較評価パターンの一覧

比較パターン	比較ケース	影響評価
比較 1 点検候補路線 の変更・廃止 影響	推計ケース 2-1 & 推計ケース 3	● 点検候補路線をすべて変更・廃止した場合でも、将来フルネットにおける混雑度ランクから大きな変化は見られない。3・4・2の一部区間は、接続する路線の廃止により交通量が転換することから、混雑度ランクが将来フルネットの1未満から1～1.25未満へ上昇する。 ● 市内全体では、点検候補路線の変更・廃止による影響はほとんどない。
比較 2 野田橋等の整備効果	推計ケース 1-2 & 推計ケース 4-2	● R5 ネットにおいて野田橋を4車線化することで、野田橋の混雑度ランクは1未満へ低下する。 ● 3・4・20の整備による周辺道路の混雑度ランクへの影響は見られない。 ● 3・4・34の整備により、地方主要道松伏春日部関宿線の混雑度ランクは1未満へ低下する。 ● 市内全体では、野田橋の4車線化は野田橋の混雑を緩和させ、3・4・34の整備は周辺道路の混雑を緩和させる。
比較 3 将来再編検討 ネットワーク の効果	推計ケース 2-1 & 推計ケース 5	● 必要性の高い路線のみを残した道路ネットワークでは、将来フルネットでの混雑度ランクの分布から大きな変化は見られないものの、3・4・2の一部区間は、接続する路線の廃止により交通量が転換することから、混雑度ランクが将来フルネットの1未満から1～1.25未満へ上昇する。 ● 再編検討により廃止する路線区間の多くは、将来フルネットでは交通量が少なく、並行する路線で処理を賄えることから、市内全体では、将来再編検討ネットワークとした場合でも周辺道路への影響はほとんどない。