

千葉市内における環状道路・国道16号の形成過程について

日本大学 学生会員	○ 小野 隆之
日本大学 学生会員	横関 俊也
日本大学 正会員	川西 崇行
日本大学 正会員	伊東 孝

1. はじめに

国道16号線は、東京都心を通過せず、東京郊外地域を結ぶ環状道路である。千葉県内についてみれば、東葛地域と千葉市及び東京湾臨海部を連絡する重要な路線となっている。そうした同路線の重要性を意識しつつ、近年の地図（図-1）を見ると、千葉市内においては複数の路線が「16号」として指定されていることが見て取れる。これを関心の一契機として、千葉市内の国道16号線の路線の変遷、計画史的側面について調査した。

2. 千葉市における国道16号の成り立ち

2-1 国道16号の起源

国道16号の道筋の一部は歴史的には富津、木更津などの房総各地と鎌倉を結んだ中世の道「鎌倉街道」や、水戸道中からの分かれ道で柏～流山～野田～関宿を経て日光街道に合流する「日光東往還」の道筋に関連する。

2-2 千葉県の国道16号の経緯

現在の一般国道制度は、1952年の（新）道路法制定に伴い、一級・二級国道と路線指定されたものが、1964年の法改正によって、一級・二級国道が統合され、現在の一般国道と改められたことによる。

千葉県内における一般国道16号の路線指定の経緯は、まず、1953年5月18日の路線指定政令により、国道特37号が二級国道127号（起点館山市・終点千葉市）それまで府県道や町村道だったものが一つの環状道路二級国道129号（起点横浜・終点千葉市）として指定されたことにはじまる。

この路線指定の経過地が、1962年5月1日の路線指定政令での一級国道16号の経過地に一致している（二級国道127号が千葉市以南、同129号が千葉市以北）。このことから、二級国道127号・129号が、一級国道16号に振り替えられたと考えられる。



図-1 千葉駅付近の国道16号（○の中は16）



図-2 旧国道16号と千葉バイパス

3. 千葉市における国道16号

3-1 高度経済成長期の様相

千葉市は高度経済成長期を経て、都市機能が多様化し、また拡大した。中でも工業都市として発展し、京葉臨海工業地帯の主要な地域となった。またこの頃、モータリゼーションの展開と流通機構の変化、特に生鮮物資の迅速な輸送の必要などから、鉄道貨物輸送からトラック輸送に切り替えられ、国道16号は京葉臨海工業地帯の産業道路として重要な役割を果たした。また、千葉市が東京港における重要な流通センターとなっていくことから、漸次、道路交通の要地となり、国道16号は千葉市から放射状をなして通じているため、物資輸送の大動脈の一つとなった。

また千葉市内の台地や海岸埋立地には、住宅地域が次々と造成されていき、東京との結合関係も強まった。千葉市からの流出通勤者は、1955年には約18,000人だったが、10年後の1965年には約39,000人に倍増して

キーワード 国道16号 千葉市 環状道路

連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1 電話 047-469-5572 FAX047-469-2581

いる。流出通勤圏は京葉地帯、特に東京を主とし、千葉市は東京の住宅都市の性格も強くなったといことがわかる。

他方、千葉市の産業集積も次第に進み、千葉市への流入通勤圏は県内の中央部一帯にひろがり、県内外からの通勤者も1955年は約12,000人だったが、1965年には約38,000人と3倍にもなった。これらから、同国道は通勤道路としての重要性も併せもつことになったと考えられる。

千葉県下の国道16号は上記のような状況を背景に、穴川～長沼～柏方面が順次延伸整備され、千葉市街地において、木更津・千葉・大宮・八王子・横浜方面と結節し、交通量は増大した。また国道14号線と臨海部で結合して、木更津方面へと延びる臨海道路という性格も併せ持ち、交通量は急増していった。

千葉臨海工業地帯が完成する昭和60年には、自動車の保有率の上昇（1台／1世帯）もあって、国道14号線千葉－市原間12時間あたりの幹線交通量が165,000台と推計される混雑状況となり、そのため、通過交通を処理する路線の一つとして国道16号バイパスが位置づけられた。

3 - 2 千葉バイパスの事業概要

千葉バイパスは、千葉市稲毛区天台町から市街地を迂回し、同市中央区村田町に至る延長13.5kmのバイパスで、1970年に事業化された（表 - 1）。

千葉市内の幹線道路網は、前述の通り（旧）国道16号もふくめ、市の中心部に集中する放射状になっているため、市街地の渋滞は慢性化し、その抜本的な解決が望まれていた。そこでこれらの道路網を周辺市街地で相互に結び、交通流の市内集中を解消すること、特に千葉市内の通過交通を円滑に処理することを目的に、バイパスが計画された。

生活道路に入り込む通過交通を幹線道路に導く地域内交通の分散・整流化機能と、周辺都市相互を横方向

に結びつけ、連絡を強化する都市構造の誘導・連結機能が期待された。

3 - 3 千葉バイパスの整備効果

バイパスの整備によって、当初の狙い通り、市街地の交通量（特に休日）が減少して、JR千葉駅周辺市街地の自動車等による移動がスムーズになった。個別にみれば、広小路交差点の交通量が3500台減少し、末広街道の平均走行速度が8 km / h向上するなどの改善が見られた。また開通した区間周辺では、交通量が減少し、沿道の自動車騒音が平均で昼間1.4 d B、夜間2.8 d B低下した。

さらに、バイパス全線開通という点から見ると、より分散化がすすみ、大網街道の朝の混雑時の交通混雑が緩和した。中でも断面交通容量が不足していた松ヶ丘～蘇我町間が解消され、総体としての環境の改善が見られた。

バイパスが全線開通すると、最短時間で移動できることから物流コストの低減になった。また、道路状況によりさまざまなルート選択が可能となり、より短時間の搬送が可能となったので、緊急活動の支援にもつながった。

全線開通直前の千葉国道工事事務所の記者発表（2001年6月24日）によれば、千葉バイパスは、市内の道路と比べて線形や舗装の点で優れているため、事故率は低い。またバイパス全線開通により、千葉市内の通過交通も減ることとなり交通事故数も減少するものと見込まれている。

4 . おわりに

本研究の契機となった市内の国道16号の複数分岐指定について「謎解き」をすれば、昨2003年6月4日に路線のバイパス全通に伴う路線変更がなされるまで、千葉バイパスと千葉市街を通る旧国道がともに16号に指定されていたために、昭和48年から約31年間起こった現象であった。変更後の現在は、美浜区稲毛海岸5丁目～中央区村田町の区間が一般国道357号、中央区本町1丁目～稲毛区天台6丁目間の区間が一般国道126号となっている（図 - 2）。

国道16号は、千葉市以南では京葉臨海工業地帯の産業道路として、千葉市以北では首都圏のベッドタウン化した県北部地域の通勤・通学の足として重要な路線となっている。この千葉バイパス建設によって、多くの成果が得られた半面、旧道との結合部の渋滞等の新たな課題も生じている。現在、千葉柏道路の計画案が提案されているが、千葉バイパスで得られた知見を活かし、より充実した道路計画が望まれる。

表 - 1 千葉バイパスの整備年表		
年代	年月	国道16号バイパスにおける事業
昭和40年代	昭和44年6月	都市計画決定
	昭和45年度	事業化
	昭和47年12月	稲毛区天台町～若葉区殿台町工事着手
	昭和48年10月	稲毛区天台町～若葉区殿台町（下り線：1.5km）共用
昭和50年代	昭和54年6月	中央区都町～中央区星久喜町（1.8km）共用
	昭和54年11月	中央区浜野町（0.4km）共用
	昭和55年3月	稲毛区天台町～若葉区殿台町（上り線：1.3km）共用
	昭和55年10月	若葉区貝塚町～中央区都町（0.8km）共用
	昭和58年4月	若葉区高品町～若葉区貝塚町（0.3km）共用
	昭和59年4月	中央区星久喜町～中央区松ヶ丘町（1.3km）共用
	昭和59年8月	中央区浜野町～中央区村田町（1.3km）共用
	昭和62年3月	中央区蘇我町～中央区南生実町（1.2km）共用
昭和60年代	昭和62年4月	若葉区殿台町～若葉区高品町（1.6km）共用
	平成13年7月	中央区松ヶ丘町～中央区蘇我町（2.8km）共用
平成年代	平成6年6月	中央区浜野町（0.7km）共用