

市川都市計画道路の変更（千葉県決定）について（諮問）

【資料】

1. 変更計画書	.....	P 2
2. 変更理由書	.....	P 4
3. 位置図（抜粋）	.....	P 5
4. 計画図（抜粋）	.....	P 6
5. 都市計画の変更の案（千葉県決定）に対する市意見案	.....	P 11

【説明資料】

1. 一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）・関連都市計画道路の 都市計画変更について	.....	P 12
---	-------	------

**<注意>**  
**この資料は、都市計画審議会の付議資料であり、  
都市計画決定図書ではありません。**

市川都市計画道路の変更（千葉県知事決定）

1. 都市計画道路中 3・1・4号稲越国府台線ほか1路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線 街路	3・1・4	稲越国府台線	市川市 稲越町	市川市 国府台 5丁目	市川市 北国分町	約 2,800 m	地表式	4車線	40～72 m	幹線街路と平面交差2箇所	
	3・1・5	大町線	市川市 大町	市川市 大町	市川市 大町	約 2,040 m	地表式	4車線	51～67 m	北総鉄道と立体交差 幹線街路3・3・9号柏井大町線と立体交差（連 結側道とは平面交差1箇所）	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

1・3・3号北千葉道路1号線及び1・3・4号北千葉道路2号線の新規決定に伴い、幅員を一部変更するとともに、車線数を決定するものである。  
また、本都市計画による3・1・4号稲越国府台線ほか1路線の事業が周辺環境に与える影響については、一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）の環境影響評価準備書に示す通り、都市計画を定める上で支障がないと判断する（環境影響評価が作成されたものについては、環境影響評価とする）。

2. 都市計画道路に1・3・3号北千葉道路1号線ほか1路線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
自動車 専用 道路	1・3・3	北千葉道路1号線	市川市 稲越町	市川市 堀之内 1丁目		約 1,210 m	地下式	4車線	27~41 m		
	1・3・4	北千葉道路2号線	市川市 大町	市川市 大町		約 2,040 m	嵩上式 地表式	4車線	23~52 m		
			市川市 大町	市川市 大町		約 1,430 m	嵩上式		23~52 m		
						約 610 m	地表式		24~27 m		

構造形式の内訳

なお、大町地内に出入口を設ける。

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

北千葉道路の整備を促進するため、1・3・3号北千葉道路1号線及び1・3・4号北千葉道路2号線を新規決定する。

また、本都市計画による1・3・3号北千葉道路1号線ほか1路線の事業が周辺環境に与える影響については、一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）の環境影響評価準備書に示す通り、都市計画を定める上で支障がないと判断する（環境影響評価が作成されたものについては、環境影響評価書とする）。

出口 終点方向  
入口 起点方向  
3・1・5号大町線に  
接続

## 市川都市計画道路（千葉県決定）の変更理由書

一般国道 464 号北千葉道路は、東葛地域、北総地域の東西方向の骨格となり、首都圏北部、千葉ニュータウン、成田国際空港を結ぶ全長約 43 km の幹線道路であり、国際競争力の強化を図るとともに、地域間の交流連携、物流の効率化など、地域の活性化に寄与するものである。本路線は、鎌ヶ谷市から印西市間の約 19.7 km が整備済みとなっており、残る区間のうち印西市から成田市間の約 13.5 km が整備中であり、市川市から鎌ヶ谷市間の約 9 km が未整備となっている。

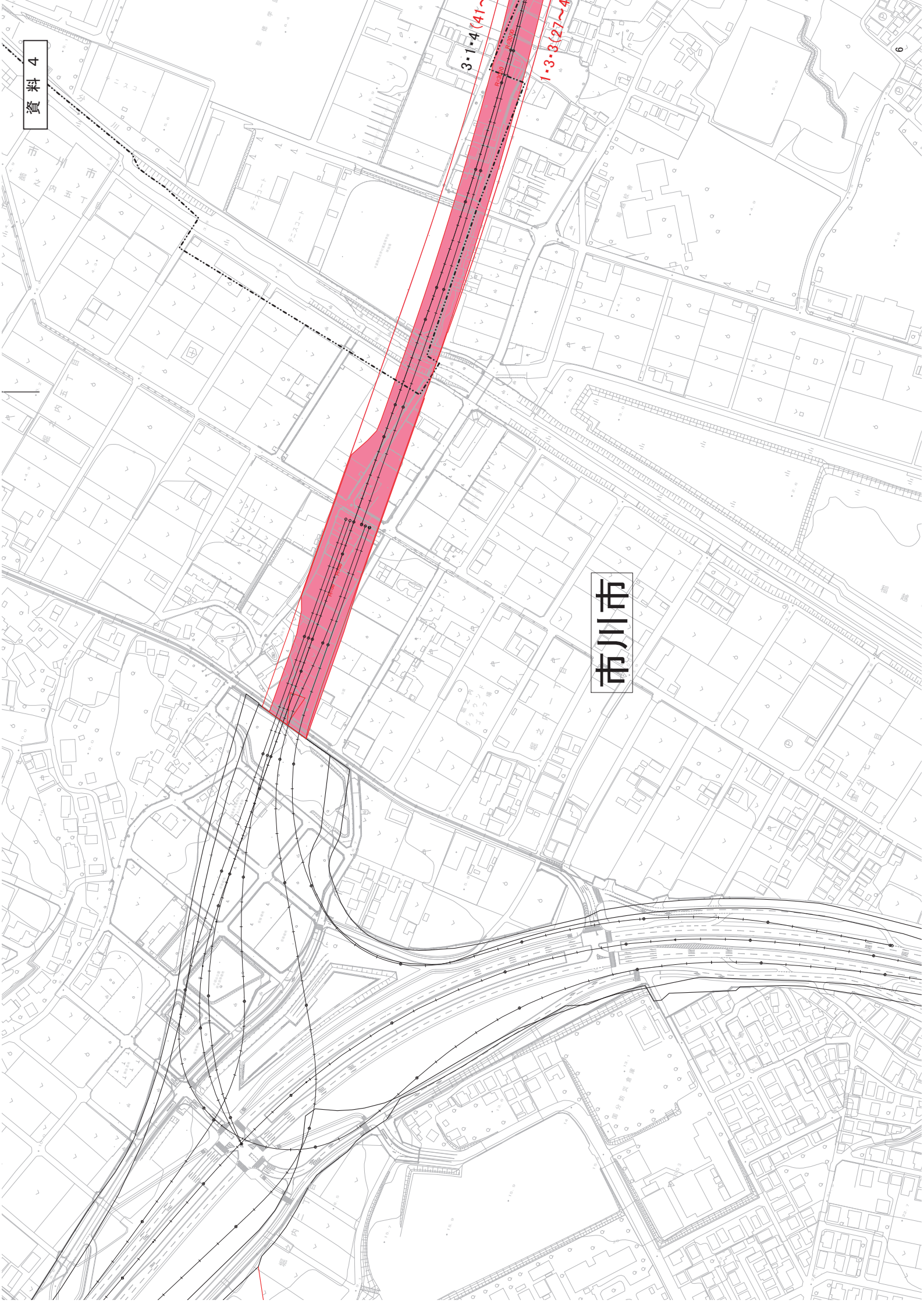
市川市から鎌ヶ谷市間は、東西方向の幹線道路が脆弱なため、一般国道 464 号や並行する県道等では、慢性的に渋滞が発生しているほか、緊急輸送道路 1 次路線となっている一般国道 464 号や並行する一般国道 356 号、一般国道 296 号はいずれも 2 車線しかなく、緊急輸送道路として脆弱なため、災害時の緊急輸送ネットワークの強化が必要となっている。

これら地域の課題等を解決するとともに、首都圏（外環道）と成田国際空港を連結することから、自動車専用道路（専用部）と一般国道（一般部）の併設構造とし、東京外かく環状道路（市川市）から一般国道 16 号（船橋市）間延長約 15km の専用部と、一般国道 298 号（市川市）と県道船橋我孫子線（鎌ヶ谷市）間約 9 km の一般部を同時期に計画、整備することを国、県、沿線市で構成する北千葉道路連絡調整会議等において関係者で確認している。

以上より、一般国道 464 号北千葉道路は、沿線地域に与える影響が大きい道路であり、市川都市計画区域から成田都市計画区域に至る広域的な範囲における根幹的な都市施設として都市計画に位置づけられているが、新たに自動車専用道路が計画されるとともにインターチェンジや副道等の整備も計画されたことから、市川都市計画区域から船橋都市計画区域までの都市計画道路について変更を行うものである。

「市川都市計画区域」については、北千葉道路の整備を促進するため、都市計画道路 1・3・3 号北千葉道路 1 号線及び都市計画道路 1・3・4 号北千葉道路 2 号線を都市計画道路に追加するとともに、都市計画道路 3・1・4 号稲越国府台線、都市計画道路 3・1・5 号大町線について、幅員等を変更し、併せて車線数を 4 車線に決定する都市計画変更を行うものである。

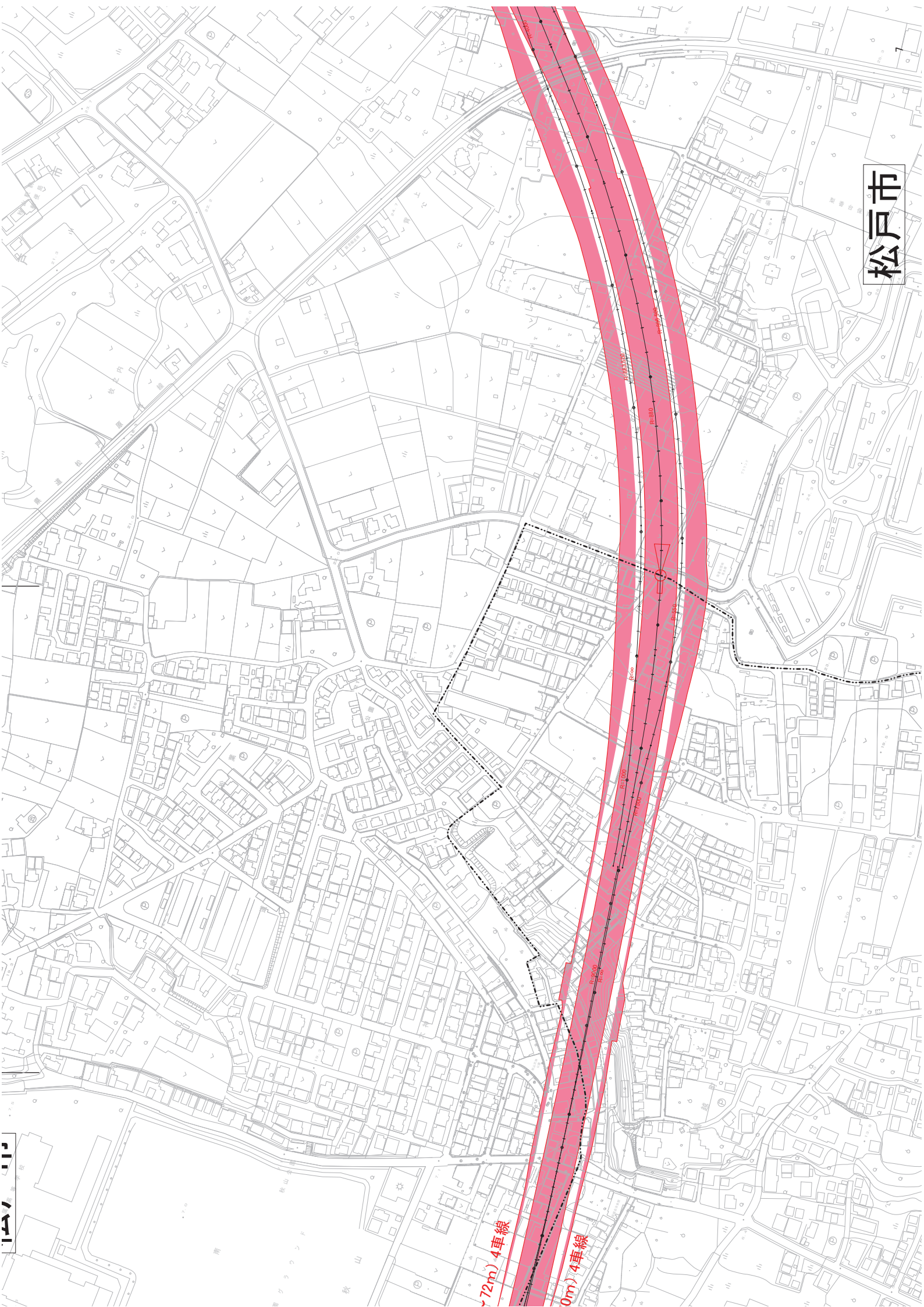




市川市

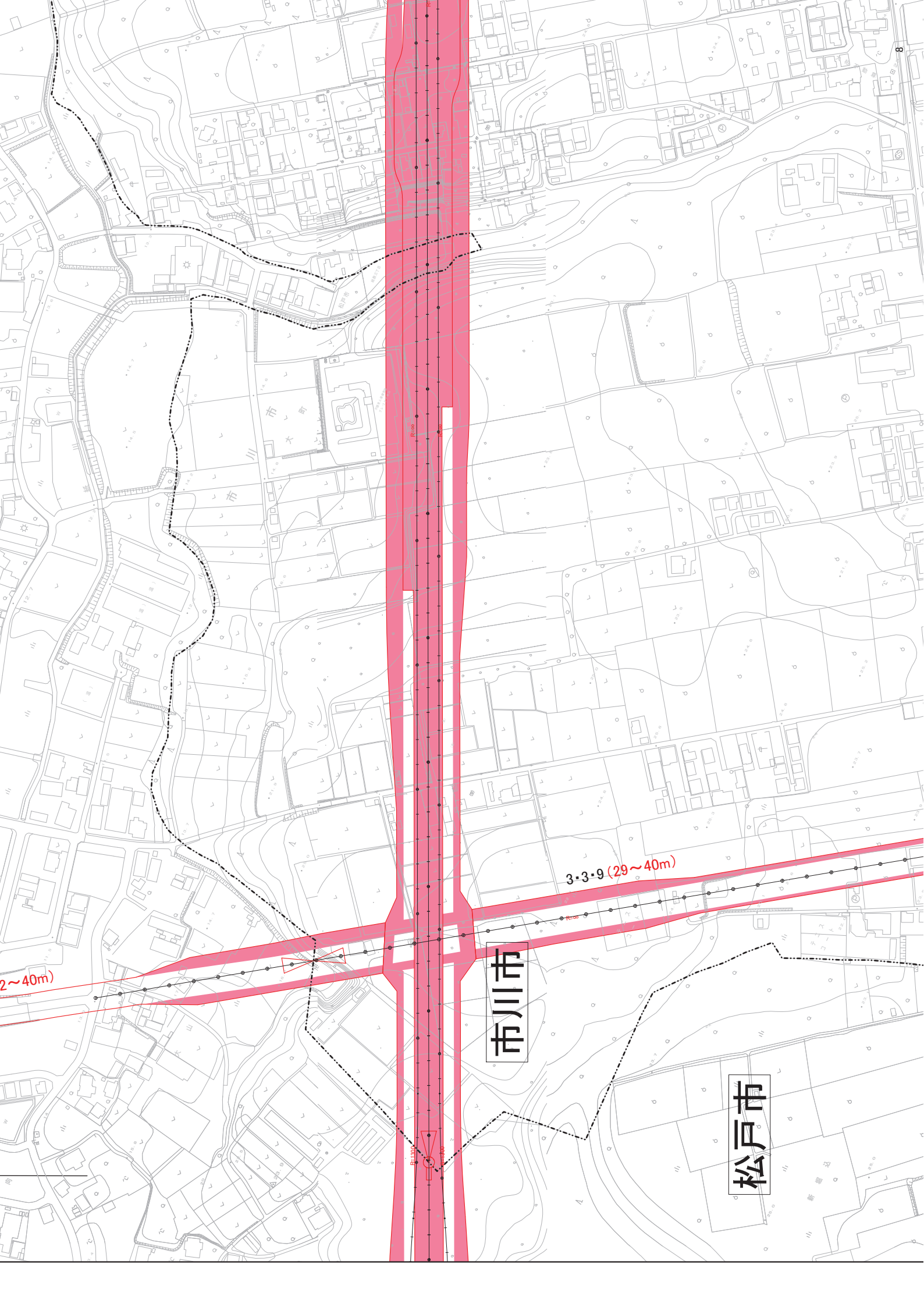
3-1-4 (41)

1-3-8 (27~4)



約72m) 4車線

0m) 4車線



2~40m)

3・3・9 (29~40m)

市川市

松戸市

R=200

R=200

R=200

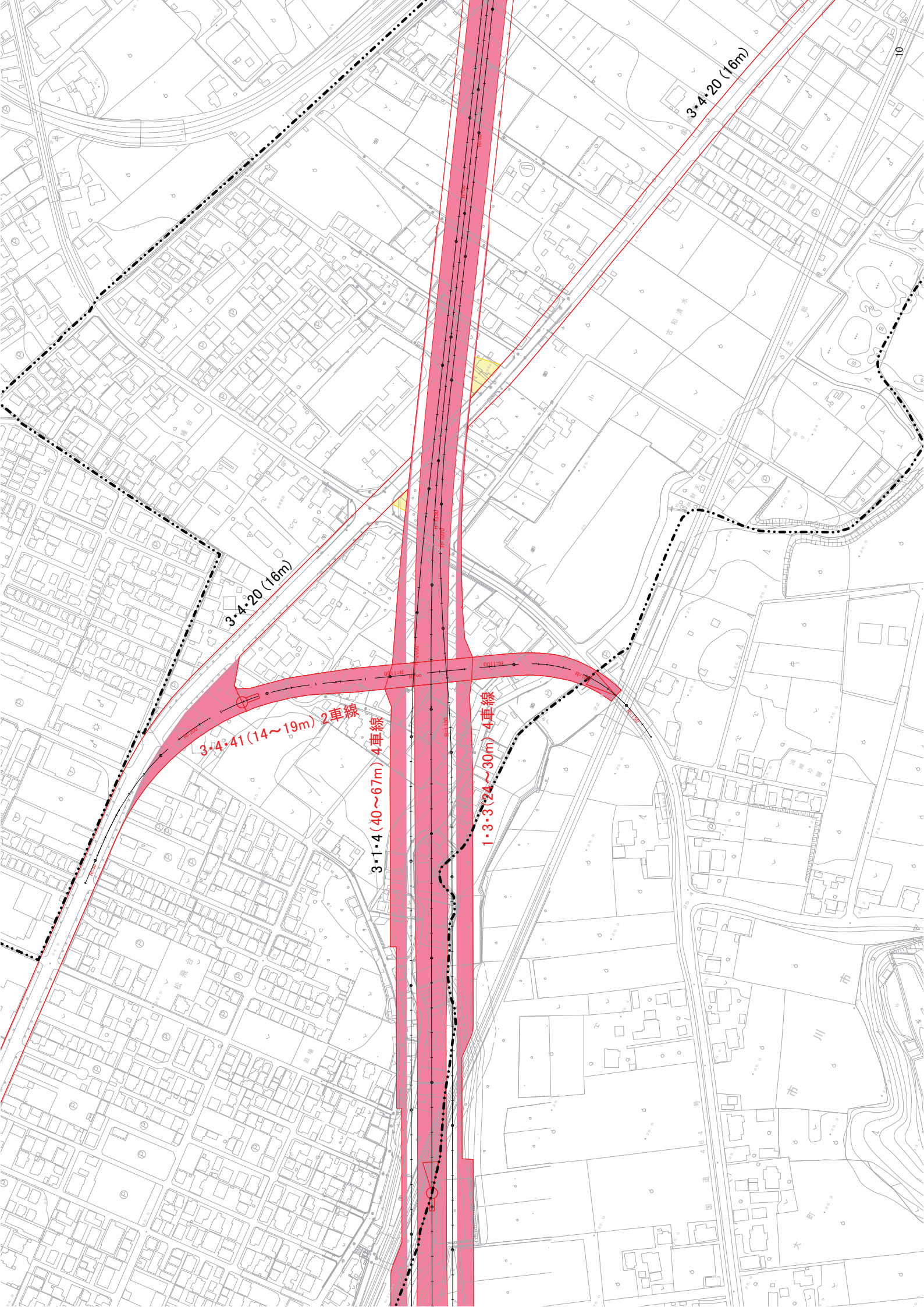


松戸市

市川市

3・1・5 (51~67m) 4車線

1・3・4 (23~52m) 4車線



3-4-20 (16m)

3-4-20 (16m)

3-4-41 (14~19m) 2車線

3-1-4 (40~67m) 4車線

1-3-3 (24~30m) 4車線

五和清水

市川

大町

10

(案)

市川第 20200108-0334 号  
令和 2 年 月 日

千葉県知事 鈴木 栄治 様

市 川 市  
代表者 市長 村越 祐民

## 市川都市計画道路の変更について（回答）

令和 2 年 1 月 8 日付け都計第 5 0 0 号- 3 で照会のありましたこのことについては、下記のとおり回答します。

## 記

- 1 外環道路などの先行事例で得られた知見を活かし、低層の住宅地である稲越地域をはじめ沿道の住環境に配慮した道路計画とすること。
- 2 大町地域においては、梨畑を中心とした優良な農地が広がっていることから、道路整備によって営農に支障がないよう配慮すること。  
しかし、道路整備により従前の営農環境を維持できない場合には、地権者の意向を踏まえた適切な土地利用への誘導に向けて、農業振興地域の変更等、関係機関協議が円滑に行われるよう配慮すること。
- 3 北千葉道路と交差する箇所も含め、歩行者及び自転車が安全に通行できる構造となるよう配慮すること。
- 4 事業実施の各段階において、地元への丁寧な説明に努めるとともに、住民意見を考慮すること。

以上

# 一般国道464号 北千葉道路(市川市～船橋市)・ 関連都市計画道路の都市計画変更について

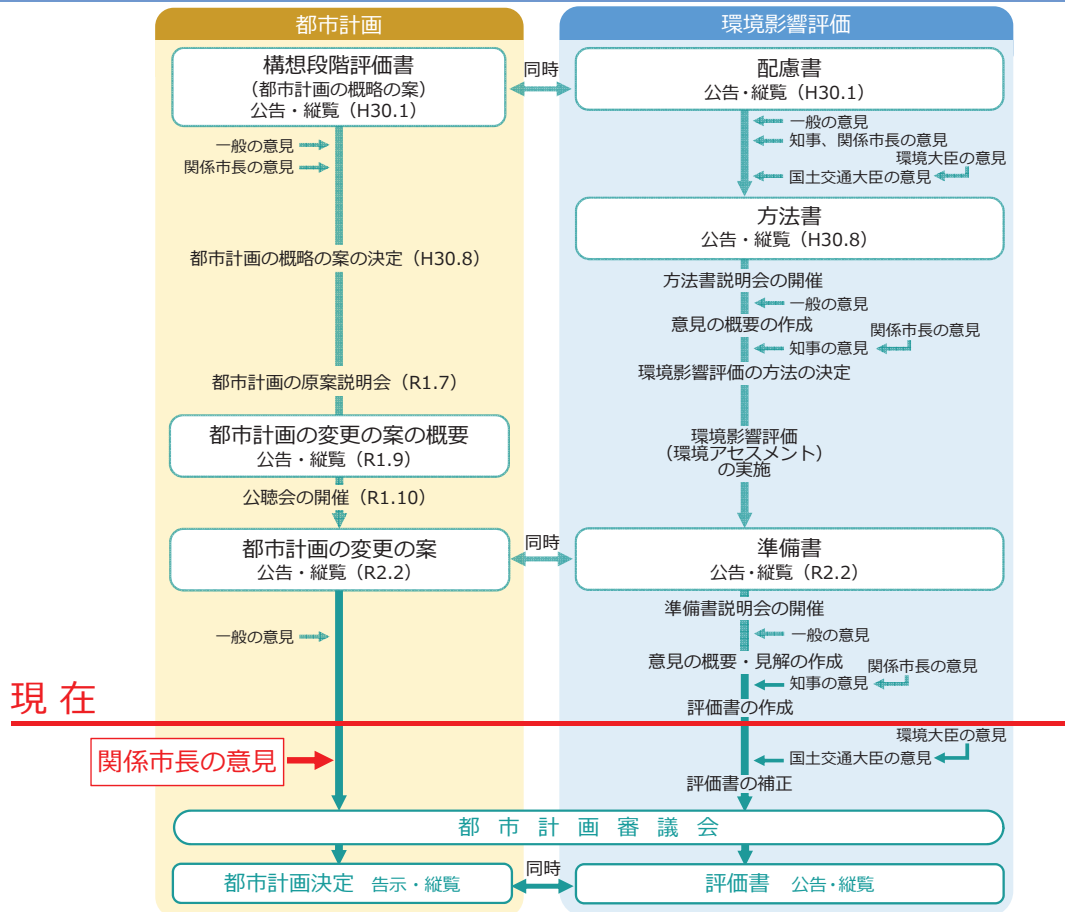


令和2年8月  
千葉県

## 【目次】

1. 都市計画・環境影響評価手続きの状況
2. 北千葉道路の概要、事業の目的
3. 都市計画変更の概要
4. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要
5. 北千葉道路の都市計画変更の計画概要
6. 関連都市計画道路の都市計画変更の計画概要
7. 市川都市計画道路に関する公述の要旨と県の考え方
8. 今後のスケジュール

# 1. 都市計画・環境影響評価手続きの状況



# 2. 北千葉道路の概要、事業の目的

## ○成田空港等の拠点への広域高速移動の強化

東葛飾地域、北総地域の東西方向の骨格となる道路であり、首都圏北部、千葉ニュータウン、成田空港を結ぶことにより、国際競争力の強化を図るとともに、地域間の交流連携、物流の効率化等、地域の活性化に寄与。

## ○周辺道路の渋滞の緩和

市川市から鎌ヶ谷市間は、東西方向の幹線道路が脆弱なため、慢性的に渋滞が発生しており、交通分散による渋滞の緩和。

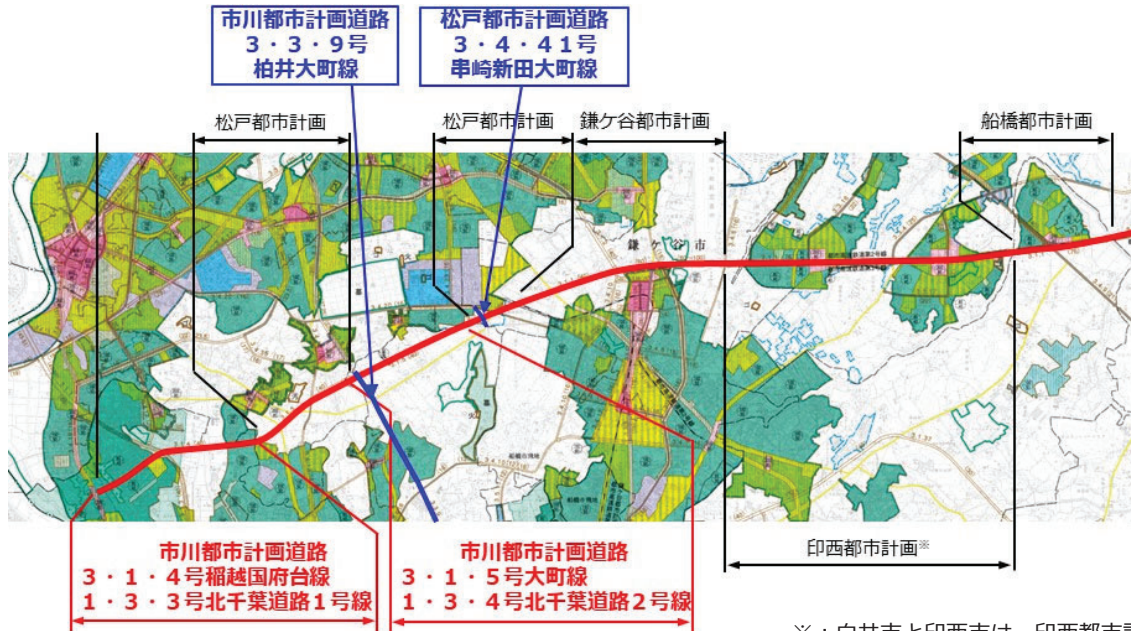
## ○災害時の緊急輸送ネットワークの強化

一般国道464号等は2車線しかなく緊急輸送道路として脆弱なため、災害時の緊急輸送ネットワークの強化。



### 3. 都市計画変更の概要

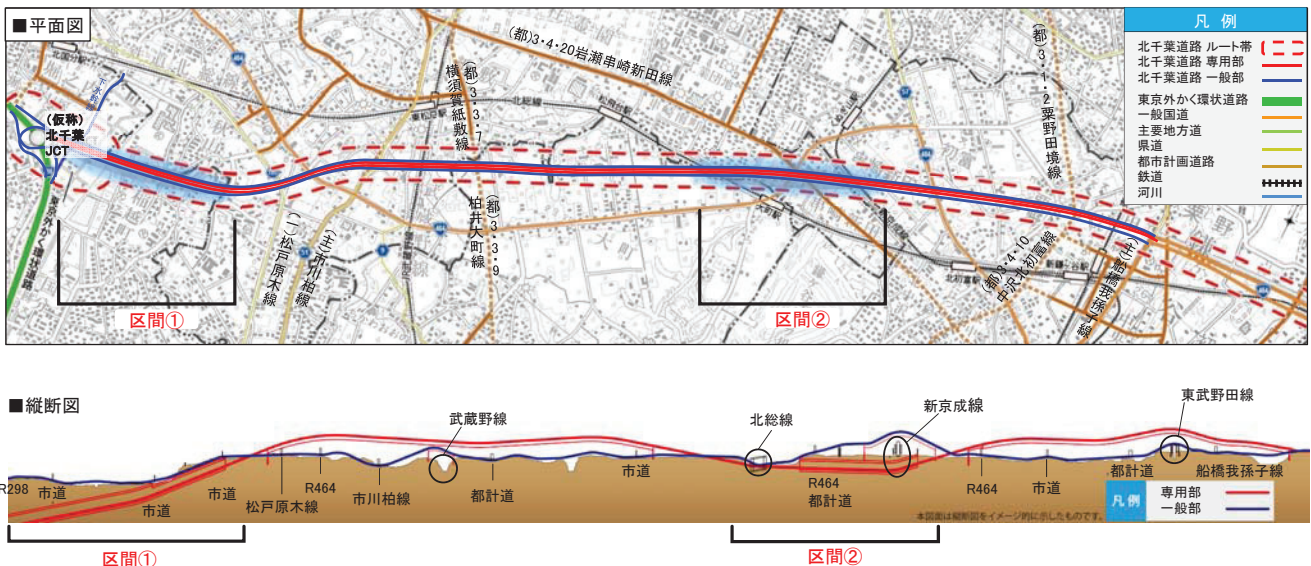
- 北千葉道路（市川市～船橋市）は、5つの都市計画区域に跨るため、区域毎に道路の位置、規模、構造などの計画について、昭和42年から44年にかけて、都市計画決定されている。今回、事業化に向けて必要な幅員や構造等が明らかになったことから、一般部の変更と自動車専用道路を新たに決定する。
- 北千葉道路の変更と併せて、交差する市川都市計画道路3・3・9号柏井大町線、松戸都市計画道路3・4・41号串崎新田大町線、市川都市計画道路3・1・4号稲越国府台線、1・3・3号北千葉道路1号線、市川都市計画道路3・1・5号大町線、1・3・4号北千葉道路2号線を新たに決定する。



### 4-1. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要(1)

#### ○専用部 (外環～鎌ヶ谷)

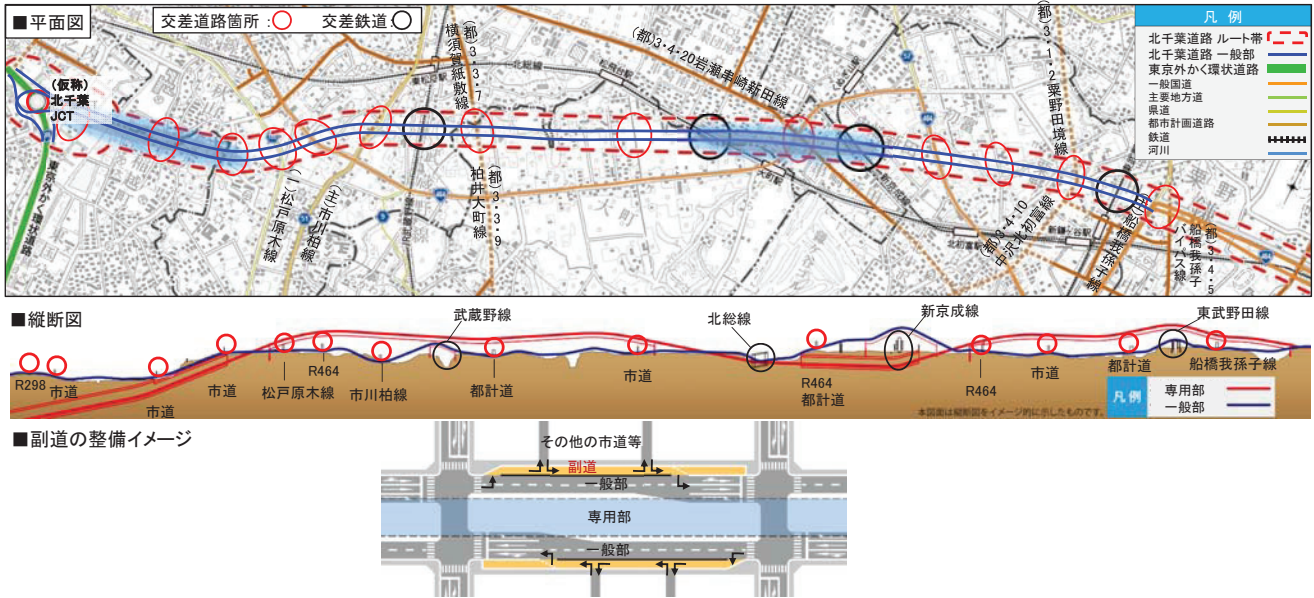
- 計画ルートが多数の一般道や鉄道と交差すること、路線の重要性等を踏まえ、市街化が進んでいる地域において、できる限りの早期整備を目指すことなどから、高架構造を基本に計画する。
- 但し、次の区間については、現地の状況や構造基準等を踏まえ、地下構造を基本に計画する。
  - ・ 外環～県道松戸原木線までの間（約1.6km）【区間①】
  - ・ 北総線交差部（松飛台地区 約1.7km）【区間②】



## 4-2. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要(2)

### ○一般部 (外環～鎌ヶ谷)

- 国道464号などの地域の幹線交通を担う路線や、沿線地域の生活道路など多数の一般道と交差する。一般部の走行性、安全性を確保しつつ、一般道との最適な道路ネットワークを形成するため、地表式を基本として計画し、
  - ・ 地域の幹線交通を担う路線については、交差点での接続を基本とする。(14箇所)
  - ・ 沿線地域の生活道路となっている路線については、副道を介しての接続を基本とする。
- 鉄道との交差箇所については、現地の状況や構造基準等を踏まえ、高架あるいは地下構造による立体交差とする。(4箇所)



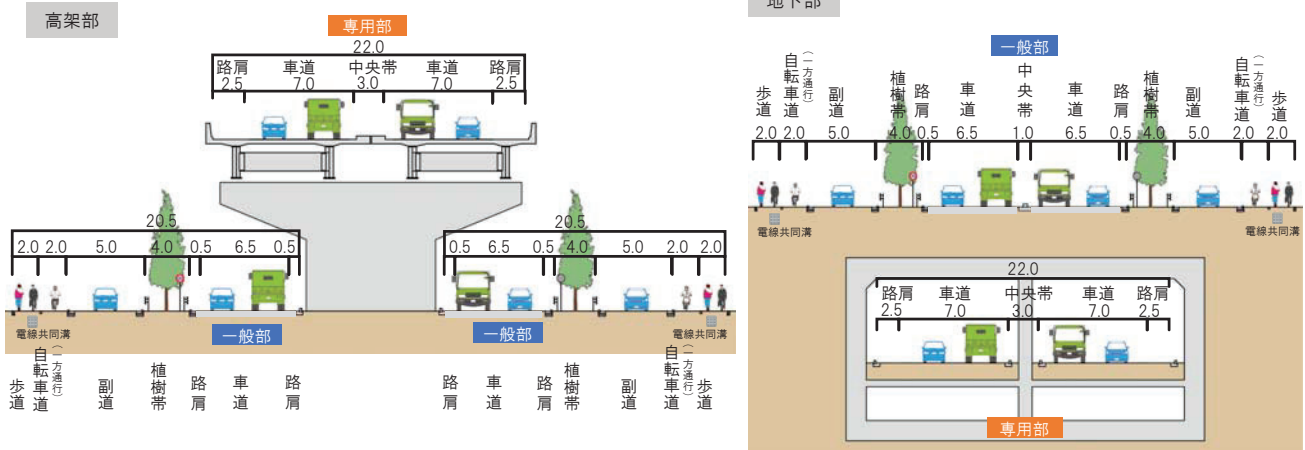
## 4-3. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要(3)

### ○横断構成 (外環～鎌ヶ谷)

- 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(電線共同溝敷設) 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。

標準横断図

(単位:m)



## 4-4. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要(4)

### ○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。

標準横断面図

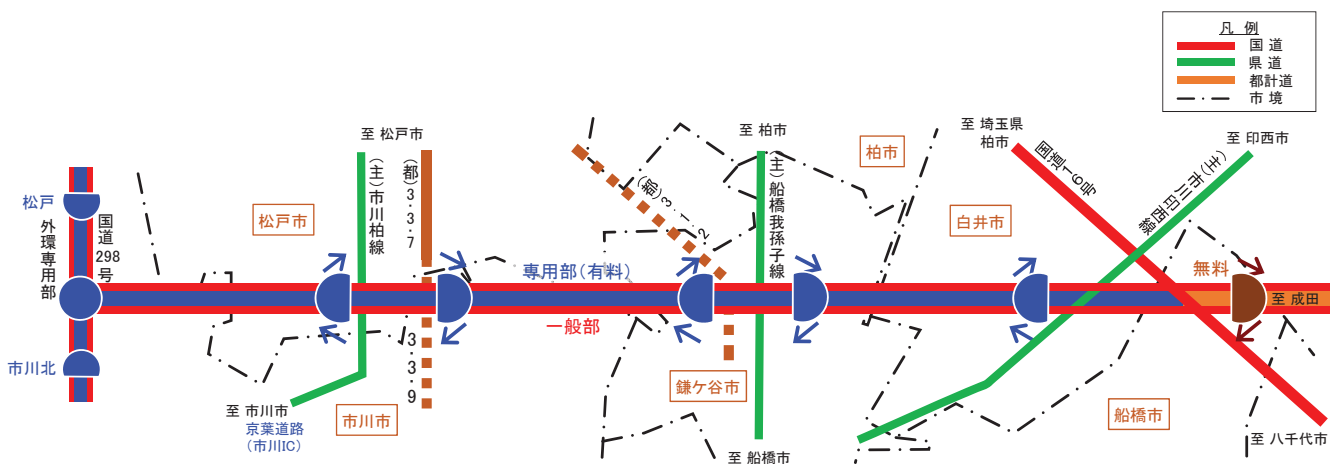
(単位:m)



## 4-5. 北千葉道路(市川市～船橋市)の概要(5)

### ○連結位置・構造(外環～国道16号)

- 計画ルート周辺は、市街化が進んでいる地域であり、用地取得面積を少なくすること等を勘案しダイヤモンド型ICの計画とする。
- ICの配置は、交通上の拠点と目される都市に連結する主要道路あるいは計画道路が交差する主要道路との交点に設ける計画とする。





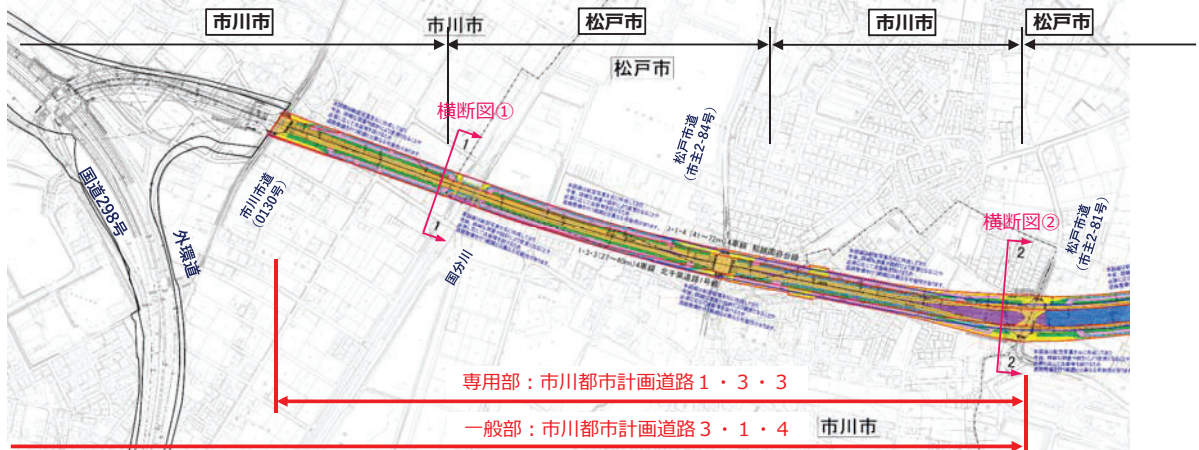
## 5-1. 北千葉道路(市川市～船橋市)の計画概要

・今回、都市計画決定する道路の構造は以下のとおりです。

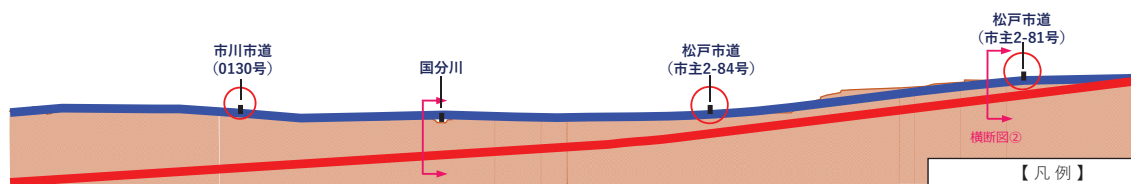
項目	内容
起終点	起点：千葉県市川市 終点：千葉県船橋市
延長	約15km
車線数	・市川市～鎌ヶ谷市（約9km）：自動車専用道路（専用部）4車線 一般国道（一般部）4車線 ・鎌ヶ谷市～船橋市（約6km）：自動車専用道路（専用部）4車線
設計速度	自動車専用道路（専用部）：80km/h 一般国道（一般部）：60km/h
種級区分	自動車専用道路（専用部）：第1種第3級 一般国道（一般部）：第4種第1級
構造の概要	地表式（盛土構造、切土構造）、掘割式（掘割構造）、 嵩上式（高架構造）、地下式（トンネル構造）

## 5-2. 計画概要(1) 市川都市計画道路1・3・3、3・1・4

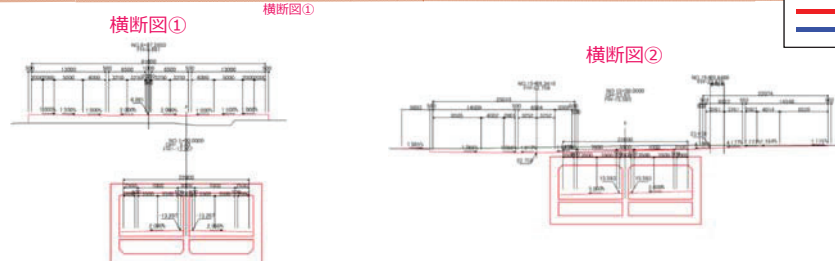
【参考図】



【縦断面図】



【横断面図】

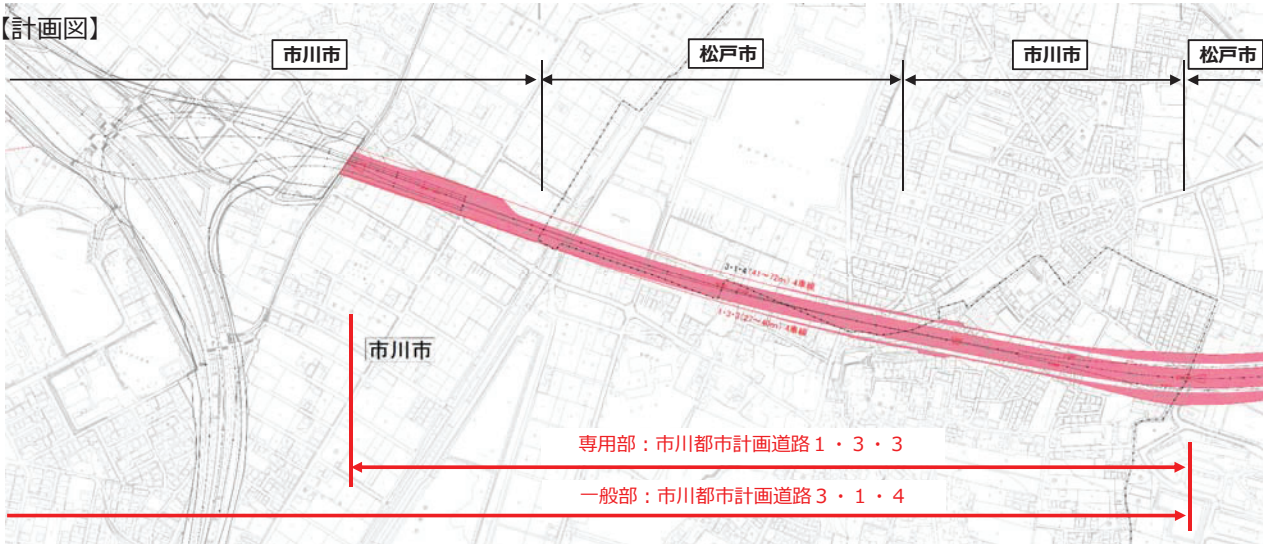


## 5-2. 計画概要(1) 市川都市計画道路1・3・3、3・1・4

【計画書】

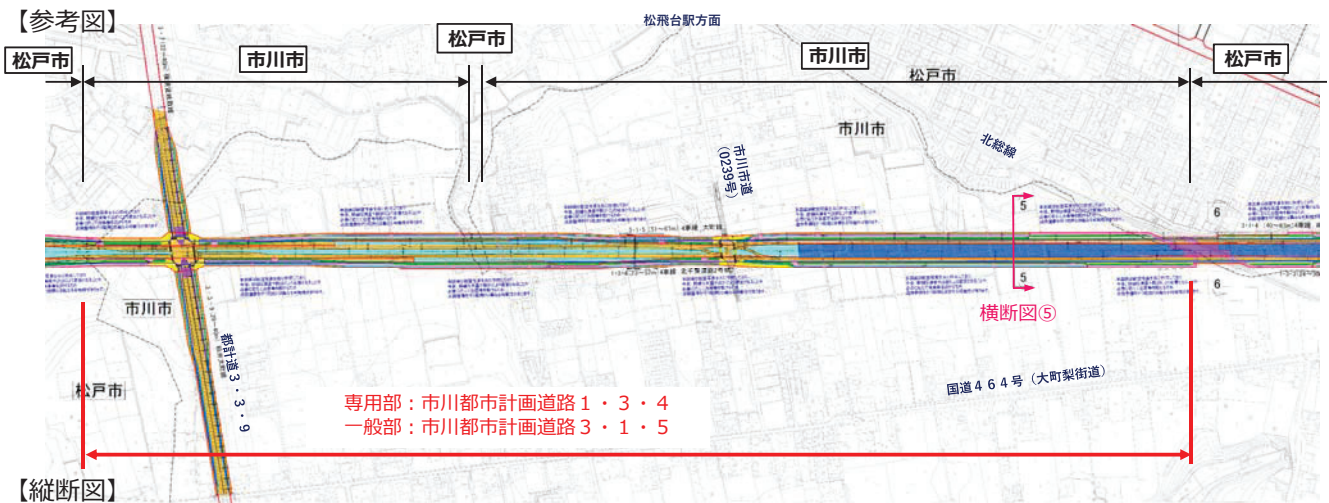
名称		位置 (起点～終点)	延長 (m)	構造 形式	幅員 (m)	車線数	変更 区分
番号	道路名						
<b>市川都市計画道路</b>							
1・3・3	北千葉道路1号線	市川市稲越町～ 市川市堀之内1丁目	約1,210	地下式	27～ 41	4	新規
3・1・4	稲越国府台線	市川市稲越町～ 市川市国府台5丁目	約2,800	地表式	40～ 72	4	変更

【計画図】

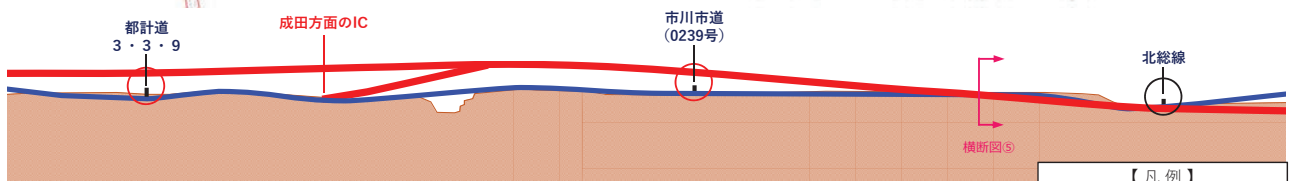


## 5-3. 計画概要(2) 市川都市計画道路1・3・4、3・1・5

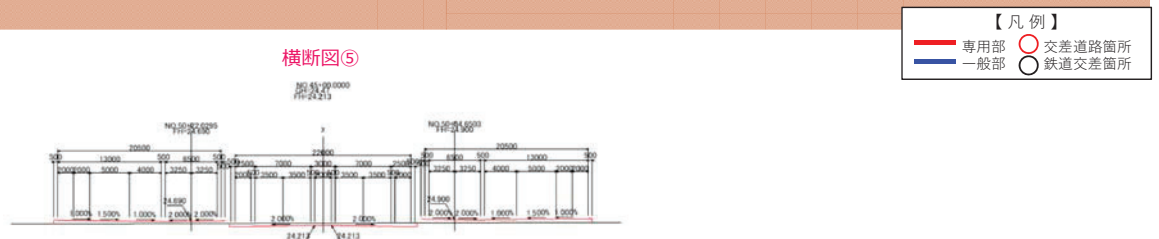
【参考図】



【縦断面図】



【横断面図】

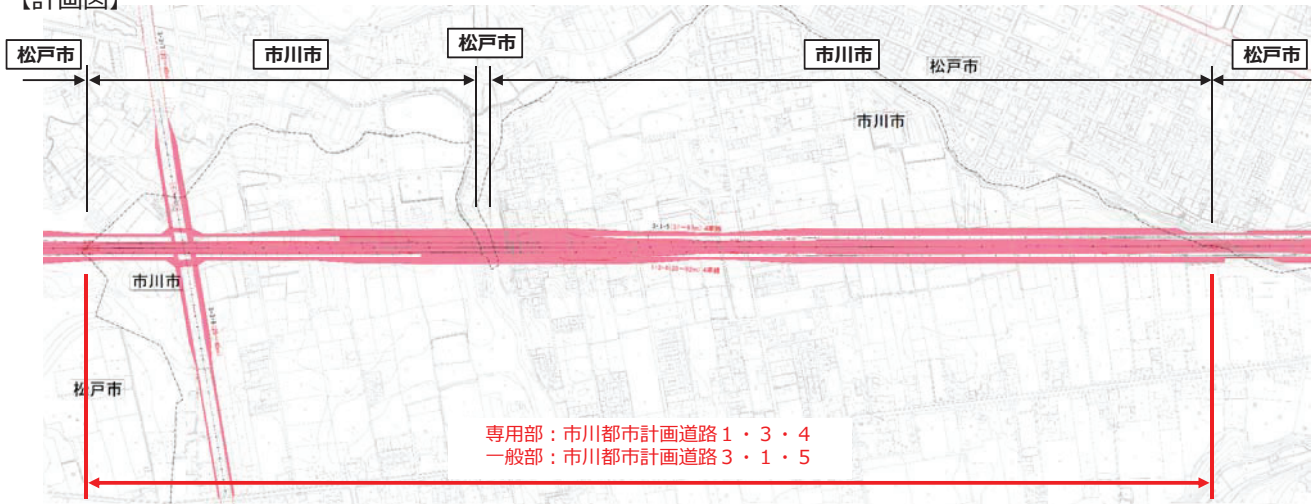


## 5-3. 計画概要(2) 市川都市計画道路1・3・4、3・1・5

【計画書】

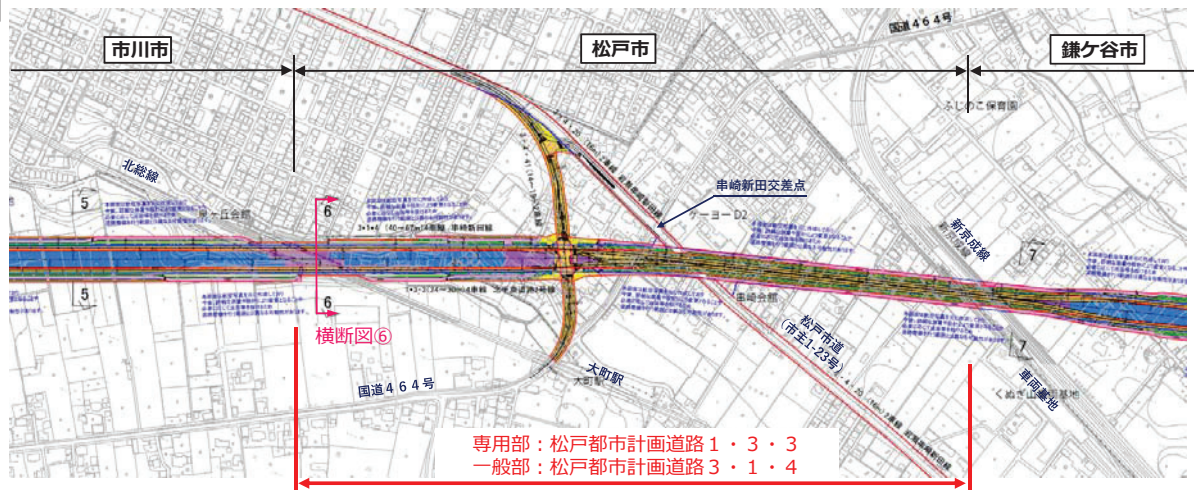
名称		位置 (起点～終点)	延長 (m)	構造 形式	幅員 (m)	車線数	変更 区分
番号	道路名						
<b>市川都市計画道路</b>							
1・3・4	北千葉道路2号線	市川市大町～ 市川市大町	約2,040	嵩上式 地表式	23～ 52	4	新規
3・1・5	大町線	市川市大町～ 市川市大町	約2,040	地表式	51～ 67	4	変更

【計画図】

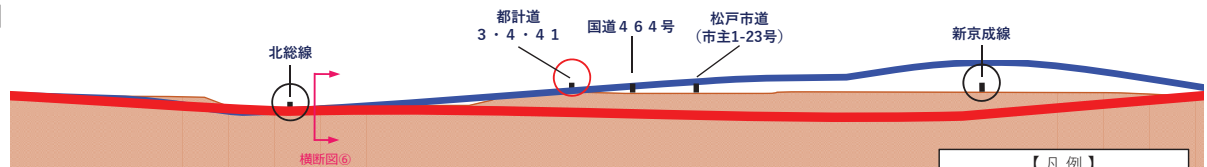


## 5-4. 計画概要(3) 松戸都市計画道路1・3・3、3・1・4

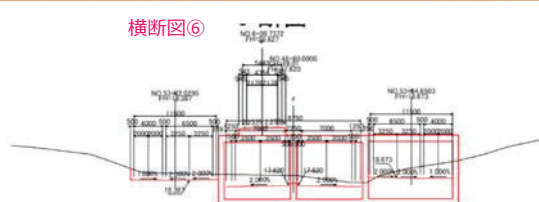
【参考図】



【縦断面図】

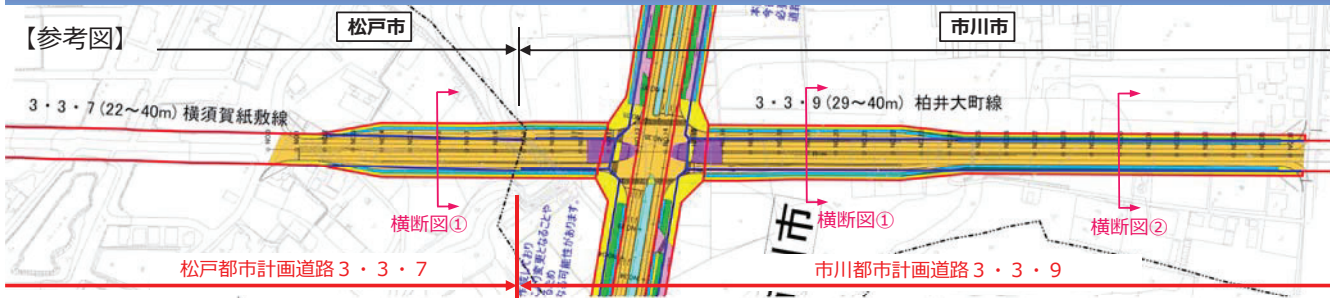


【横断面図】

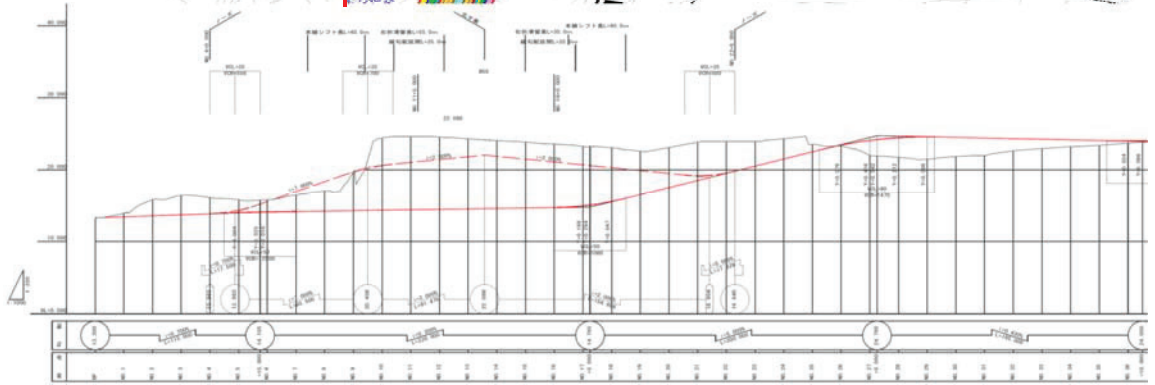


## 6-1. 市川都市計画道路3・3・9、松戸都市計画道路3・3・7

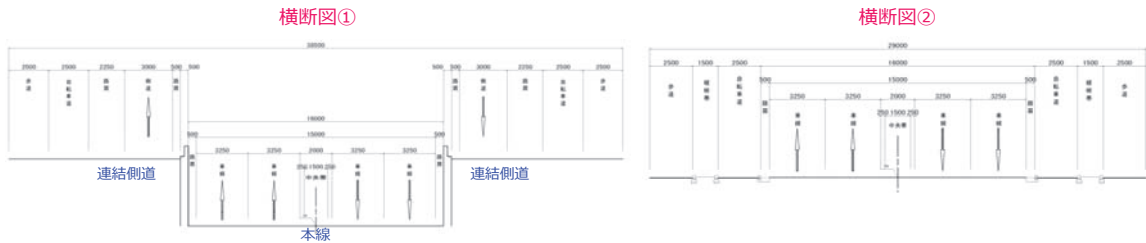
【参考図】



【縦断面図】



【横断面図】

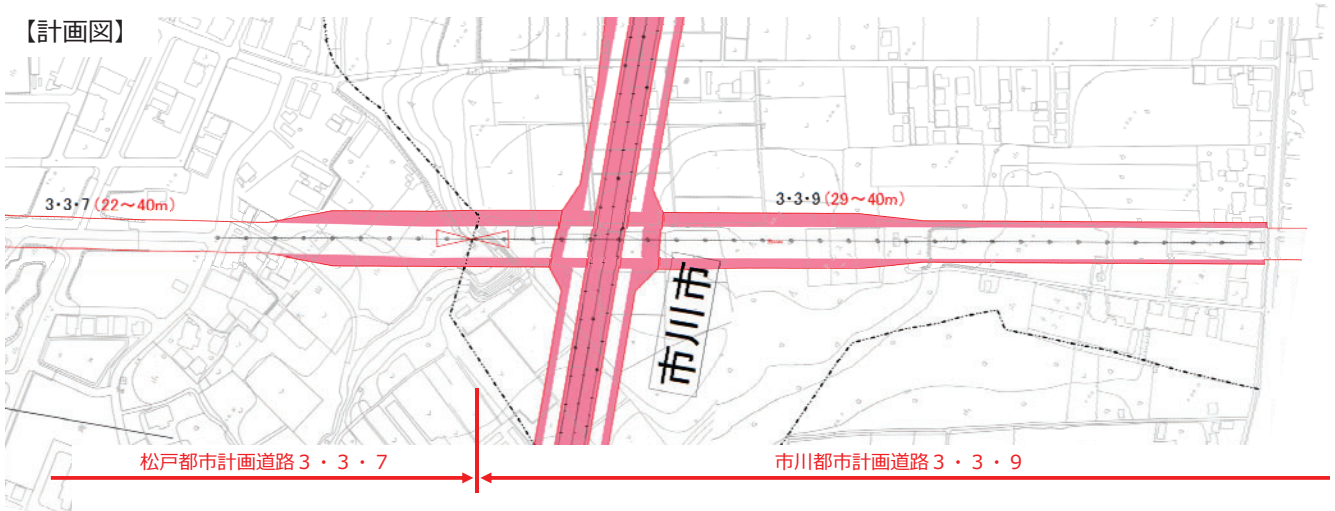


## 6-1. 市川都市計画道路3・3・9、松戸都市計画道路3・3・7

【計画書】

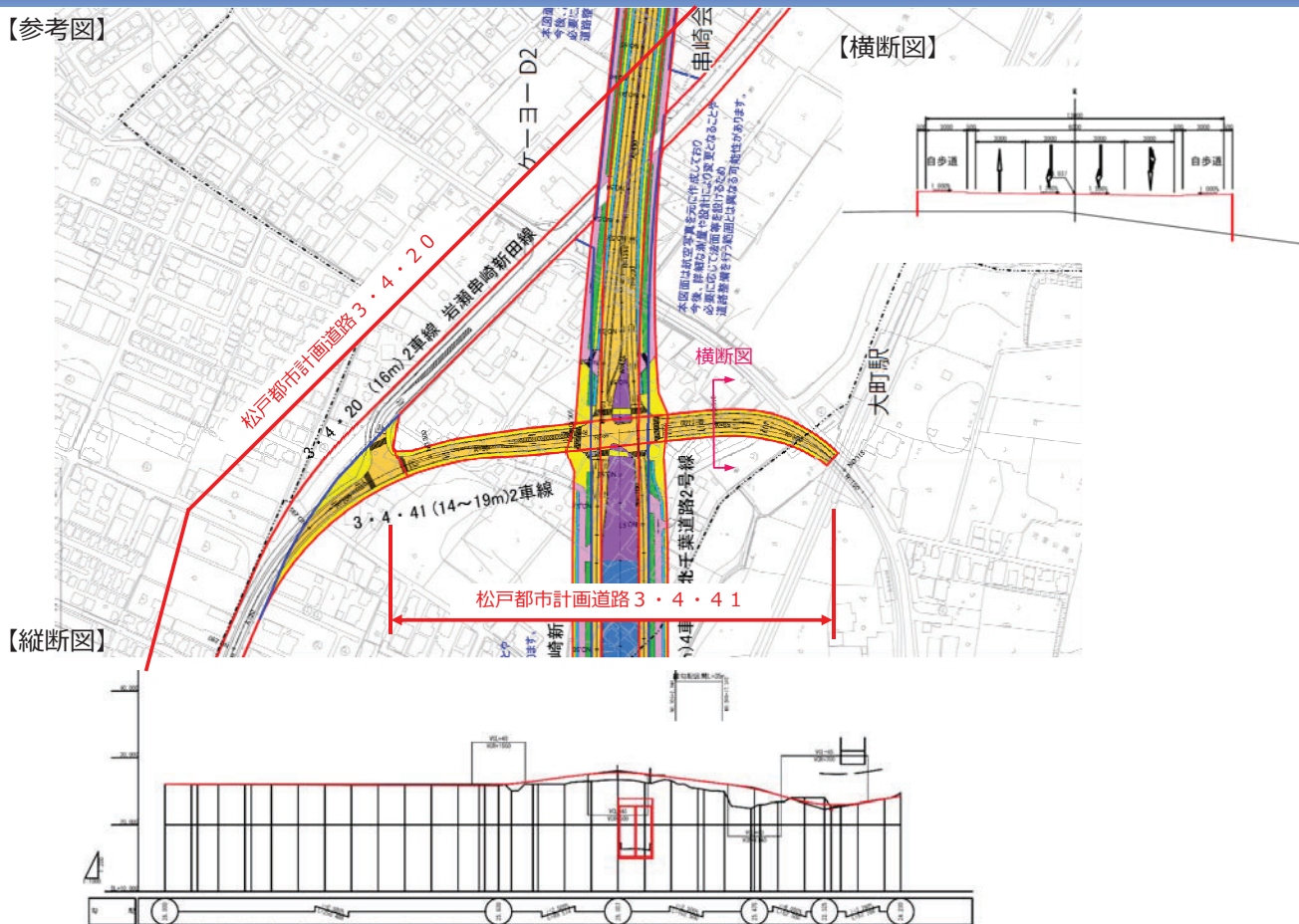
番号	名称 道路名	位置 (起点～終点)	延長 (約・m)	構造 形式	幅員 (m)	車線数	変更 区分
<b>市川都市計画道路</b>							
3・3・9	柏井大町線	市川市柏井町1丁目～ 市川市大町	約4,400	地表式	22	4	変更
<b>松戸都市計画道路</b>							
3・3・7	横須賀紙敷線	松戸市横須賀2丁目～ 松戸市紙数字大山	約9,030	地表式	22	4	変更

【計画図】



## 6-2. 松戸都市計画道路3・4・20、3・4・41

【参考図】

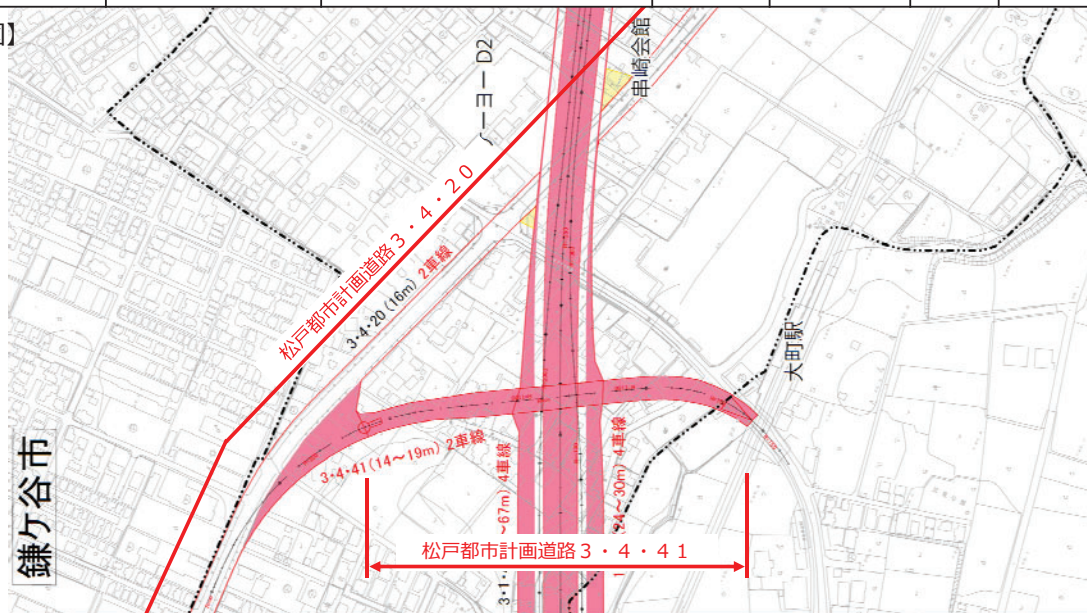


## 6-2. 松戸都市計画道路3・4・20、3・4・41

【計画書】

名称		位置 (起点～終点)	延長 (m)	構造 形式	幅員 (m)	車線数	変更 区分
番号	道路名						
<b>松戸都市計画道路</b>							
3・4・20	岩瀬串崎新田線	松戸市大字岩瀬字高畑～ 松戸市大字串崎新田字東里	約7,150	地表式	16	2	変更
3・4・41	串崎新田大町線	松戸市大字串崎新田字南里～ 市川市大町	約310	地表式	14～ 19	2	新規

【計画図】



## 7. 市川都市計画道路に関する公述の要旨と県の考え方(1)

公聴会 : 令和元年10月6日(日) 午後2時から  
 開催場所 : 曾谷公民館  
 公述人数 : 1名

	公述の要旨	県の考え方
都市計画道路の位置・構造について	<p>現在の国道464号の交通量では、一般国道4車線、自動車専用道路4車線、その他に側道2車線等の大規模な新設道路が必要なのか。</p> <p>少なくとも自動車専用道路は少ない。外環との接続部付近にインターチェンジを作る程度にとどめるべきである。必要だということならば、その根拠を具体的な資料を示し説明するべきである。</p> <p>今回の道路計画は、地域の生活環境を守っているかどうかという立場に立って考えるべきであって、側道や自転車道というものが、規定に基づいて自動的に付いているとしか思えず、地域のためになっていない。</p>	<p>これまで北千葉道路周辺地域の課題や求められる機能、道路構造等について、千葉県・沿線市・国等の関係機関で構成する北千葉道路連絡調整会議等で検討してきた結果、成田空港等の拠点への広域高速移動の強化や周辺道路の渋滞緩和、災害等の緊急輸送ネットワークの強化を図るためには、専用部(自動車専用道路)と一般部(一般国道)の併設が必要と考えています。</p> <p>なお、副道についても、生活道路となっている路線が副道を介して一般部に接続するため必要であると考えています。</p> <p>沿道環境の保全のため必要に応じて遮音壁や環境施設帯の設置を計画しており、沿道から一般部への自由な出入りが制限されるため、また、一般部の走行性の確保のため副道の整備を考えています。</p> <p>自転車道については、市が地域の状況を踏まえ策定した自転車ネットワーク計画に整合し、構造基準を満たす内容で整備する計画としています。</p>

※上記内容については、県都市計画課ホームページにおいて公表

## 7. 市川都市計画道路に関する公述の要旨と県の考え方(2)

	公述の要旨	県の考え方
環境について	<p>市川市全体でみると、この北東部の地域というのは緑地も多く、保水機能を持った農地のある地域で、非常に貴重な地域である。そこにこのような大きな道路を造るのは基本的に反対である。</p> <p>この道路計画に関して、千葉県は交通量を示していない。都市計画手続きと並行して進めている環境影響評価手続きでは、予測交通量が想定されているはずであり、その交通量が根拠のある数字なのかどうかを都市計画手続きで十分議論されるべきである。</p>	<p>広域高速移動の強化や周辺道路の渋滞緩和、災害等の緊急輸送ネットワークの強化のため、本計画による北千葉道路の整備は必要であり、事業実施に伴う自然環境への影響については、都市計画手続きと並行して進めている環境影響評価手続きにおいて検討しているところであり、今後、環境影響評価準備書において、調査、予測及び評価し、必要な保全措置を講じてまいります。</p> <p>将来交通量については、今後公表する環境影響評価準備書において示します。</p> <p>また、準備書においても縦覧期間中に説明会を開催するとともに、住民の方は意見を提出することができます。</p>

※上記内容については、県都市計画課ホームページにおいて公表

## 7. 市川都市計画道路に関する公述の要旨と県の考え方(3)

	公述の要旨	県の考え方
その他	<p>稲越地域、大町地域で住民を入れた検討会を作り、道路と合わせてどんな街にしていくのかということについて住民総意を踏まえた合意を作っていくべきである。</p> <p>外環では地域分断が酷く、北千葉道路でも外環で起きたことと同じことが起こるのではないかと大変心配しており、分断を防ぐ発想が示されておらず問題があると考えます。</p>	<p>地域のまちづくりについては、地元市において検討されるものと考えます。</p> <p>なお、県としては、市のまちづくり計画に、必要な協力をしていきます。</p> <p>今回の計画では、稲越地区において、北千葉道路と立体交差する橋梁の整備、大町地区において、北千葉道路と立体交差する副道を設けるなど、主要な市道の平面交差点と併せて、地域分断がおこらないようできる限り配慮したものとしています。</p>

※上記内容については、県都市計画課ホームページにおいて公表

## 8. 今後のスケジュール

