

市川市都市計画道路整備プログラム

目次

1 都市計画道路整備プログラム概要	1
1-1 都市計画道路整備プログラム策定の目的	1
1-2 都市計画道路の整備状況	1
2 整備優先度の評価	3
2-1 対象路線の選定	3
2-2 評価方法	4
2-3 評価指標一覧	4
2-4 費用便益分析結果	6
3 優先整備路線（区間）の選定	7
3-1 優先整備区間の設定（市事業）	7
3-2 優先整備路線・区間の位置図（市事業）	8
3-3 優先整備区間の設定（県事業）	9
3-4 優先整備路線・区間の位置図（県事業）	10

令和4年9月

市川市

1 都市計画道路整備プログラム概要

1-1 都市計画道路整備プログラム策定の目的

都市計画道路の整備方針について、渋滞の緩和、防災機能の向上、利用者の安全等を確保することなどを目的に、将来交通量の推計や混雑度を算出し、費用便益の分析や各路線の評価を行い、道路整備の方向性や整備優先順位を整理するものである。

1-2 都市計画道路の整備状況

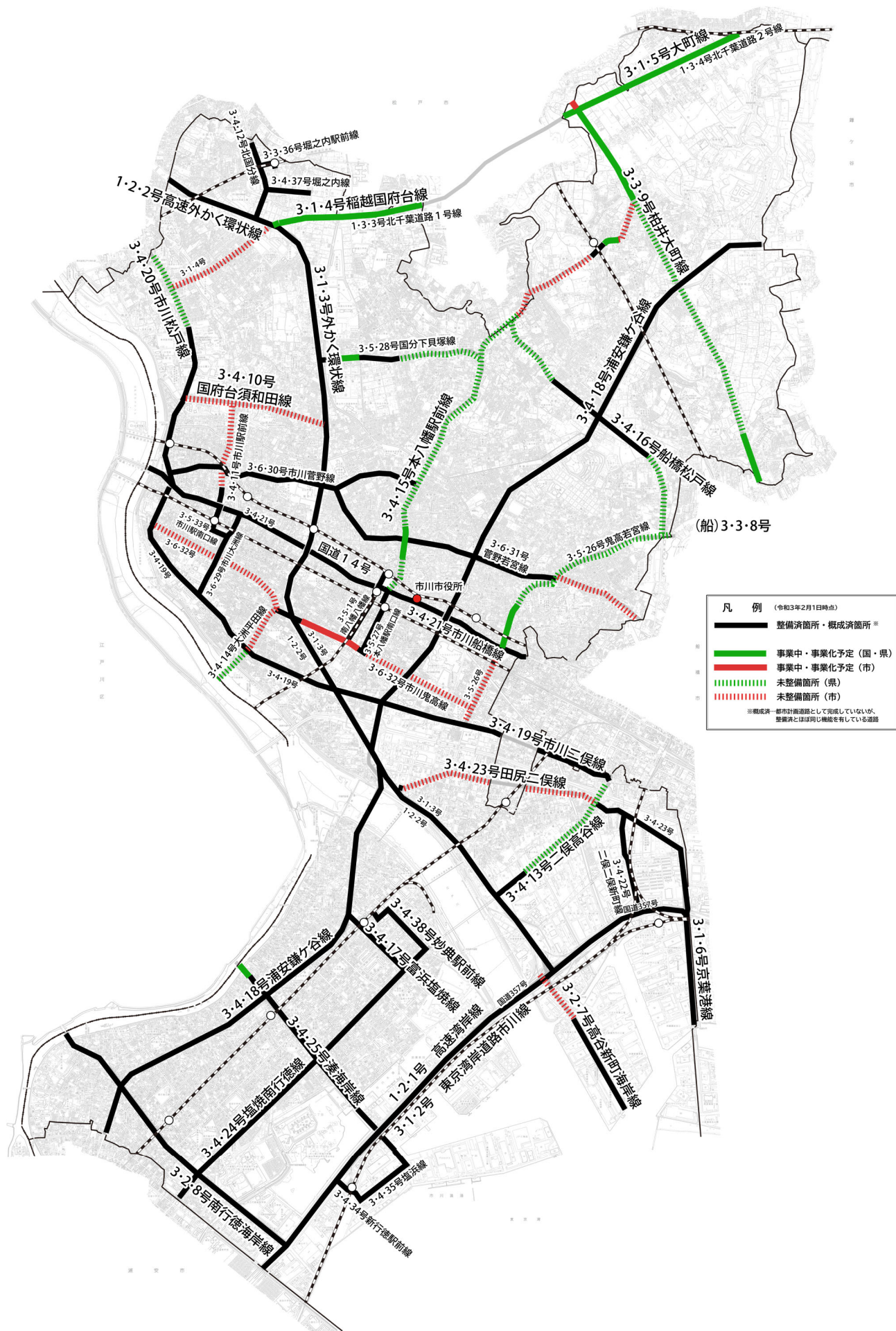
本市では、昭和15年(1940年)に最初の都市計画決定が行われ、全体で42路線、約120kmが都市計画決定されている一方で、未整備区間を有する路線が21路線ある。令和3年3月末現在、整備済み延長は約72.6kmで、計画延長に対する整備済み延長の割合は約6割である。

都市計画道路一覧表(事業主体別分類表)

番号	名称 路線名	位置		幅員(m)	区域内延長				市事業	県事業	国事業
		起点	終点		総延長(m)	整備済(m)	概成済(m)	未整備(m)			
<今後整備が必要となる路線(一部事業中を含む)>											
3・1・4	稲越国府台線	稲越町	国府台5丁目	40~72	約 2,800			約 2,800	○	○	○
3・3・9	柏井大町線	柏井町1丁目	大町	22.0	約 4,400			約 4,400	○	○	○
3・4・14	大洲平田線	大洲2丁目	平田4丁目	20.0	約 900			約 900	○	○	○
3・4・15	本八幡駅前線	八幡2丁目	大野町3丁目	18.0	約 5,300	約 230		約 5,070	○	○	○
3・5・26	鬼高若宮線	鬼高3丁目	若宮3丁目	15.0	約 3,180			約 3,180	○	○	○
3・5・28	国分下貝塚線	国分5丁目	下貝塚1丁目	12.0	約 1,690		約 730	約 960	○	○	○
3・4・13	二俣高谷線	二俣1丁目	高谷	20.0	約 1,660	約 300		約 1,360	○	○	○
3・4・16	船橋松戸線	若宮3丁目	大野町1丁目	18.0	約 2,800		約 1,300	約 1,500	○	○	○
3・4・20	市川松戸線	市川2丁目	国府台5丁目	16.0	約 3,050	約 820	約 850	約 1,380	○	○	○
3・6・32	市川鬼高線	市川南3丁目	鬼高3丁目	11.0	約 3,900		約 360	約 3,540	○	○	○
3・2・7	高谷新町海岸線	田尻	高谷新町	30.0	約 1,700		約 1,220	約 480	○	○	○
3・4・10	国府台須和田線	国府台1丁目	須和田1丁目	21.0	約 1,580			約 1,580	○	○	○
3・4・11	市川駅前線	市川1丁目	真間5丁目	20.0	約 1,500	約 60	約 200	約 1,240	○	○	○
3・4・23	田尻二俣線	田尻5丁目	二俣	16.0	約 3,140	約 1,460		約 1,680	○	○	○
3・6・31	菅野若宮線	菅野3丁目	若宮2丁目	11.0	約 3,700	約 2,670		約 1,030	○	○	○

<整備完了が見込まれる路線(概成済含む)>											
1・3・3	北千葉道路1号線	稲越町	堀之内1丁目	27~41	約 1,210			約 1,210		○	○
1・3・4	北千葉道路2号線	大町	大町	23~52	約 2,040			約 2,040		○	○
3・1・5	大町線	大町	大町	51~67	約 2,040			約 2,040		○	○
3・4・25	湊海岸線	湊	塩浜1丁目	16.0	約 2,730	約 1,850	約 560	約 320		○	○
3・4・22	二俣二俣新町線	二俣	二俣新町	16.0	約 1,160	約 1,080		約 80	○	○	○
3・6・30	市川菅野線	市川3丁目	東菅野2丁目	11.0	約 2,750	約 2,680		約 70	○	○	○

<全区間整備(概成)済み路線>											
1・2・1	高速湾岸線	塩浜3丁目	高谷	30.0	約 4,400	約 4,400				○	○
1・2・2	高速外かく環状線	北国分1丁目	高谷	35.1	約 9,690	約 9,690				○	○
3・5・1	南八幡八幡線	南八幡5丁目	八幡3丁目	14.0	約 830	約 330	約 500			○	○
3・1・2	東京湾岸道路市川線	塩浜3丁目	二俣	100.0	約 5,970	約 5,670	約 300			○	○
3・1・3	外かく環状線	北国分1丁目	田尻	60.0	約 10,110	約 10,110				○	○
3・1・6	京葉港線	二俣	二俣新町	40.0	約 1,860	約 1,860			○	○	○
3・2・8	南行徳海岸線	相之川1丁目	塩浜4丁目	30.0	約 3,310	約 3,310			○	○	○
3・4・12	北国分線	堀之内2丁目	堀之内3丁目	20.0	約 930	約 850	約 80		○	○	○
3・4・17	富浜塩焼線	富浜2丁目	塩焼2丁目	18.0	約 810	約 810			○	○	○
3・4・18	浦安鎌ヶ谷線	新井2丁目	大野町4丁目	18.0	約 11,780	約 11,500	約 280		○	○	○
3・4・19	市川二俣線	市川2丁目	二俣1丁目	16.0	約 6,080	約 5,630	約 450		○	○	○
3・4・21	市川船橋線	市川2丁目	高石神	16.0	約 4,100	約 850	約 3,250		○	○	○
3・4・24	塩焼南行徳線	下妙典	南行徳3丁目	16.0	約 3,700	約 3,700			○	○	○
3・5・27	本八幡駅南口線	南八幡4丁目	南八幡4丁目	15.0	約 490	約 490			○	○	○
3・6・29	市川大洲線	市川1丁目	市川南2丁目	11.0	約 900	約 500	約 400		○	○	○
3・5・33	市川駅南口線	市川南1丁目	市川南1丁目	14.0	約 200	約 140	約 60		○	○	○
3・4・34	新行徳駅前線	塩浜3丁目	塩浜2丁目	20.0	約 260	約 260			○	○	○
3・4・35	塩浜線	塩浜2丁目	塩浜2丁目	16.0	約 600	約 600			○	○	○
3・3・36	堀之内駅前線	北国分町	北国分町	22.0	約 100	約 100			○	○	○
3・4・37	堀之内線	北国分町	北国分町	16.0	約 470	約 470			○	○	○
3・4・38	妙典駅前線	下妙典	下妙典	17.0	約 660	約 660			○	○	○



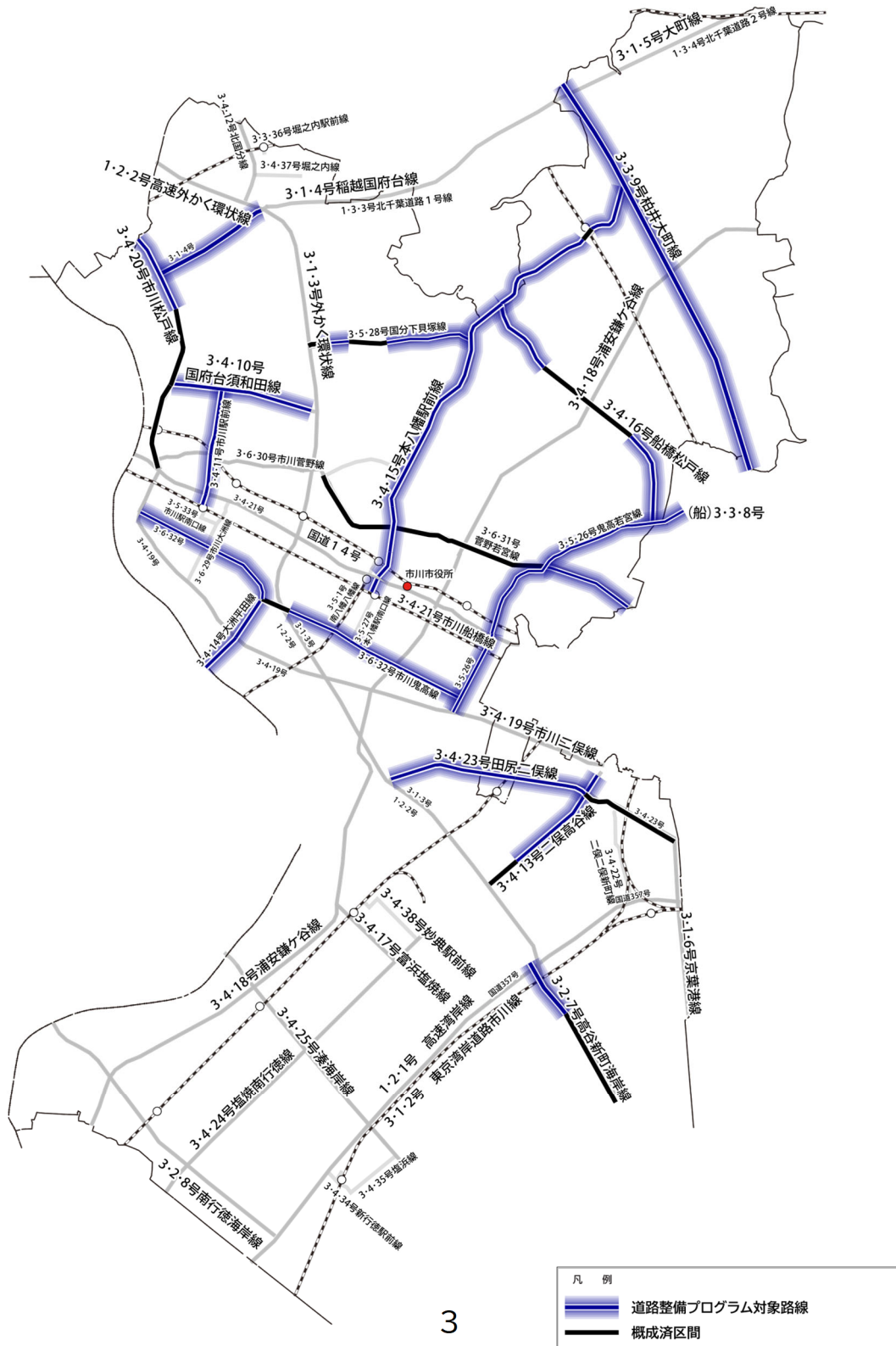
2 整備優先度の評価

2-1 対象路線の選定

本市において都市計画道路の路線は現在 42 路線あるが、整備済みあるいは概成済みの路線は 21 路線である。また、整備完了が見込まれる路線が 4 路線、都市計画道路の見直しにより未整備区間を廃止とする路線が2路線※1あり、これらを差し引いた 15 路線※2を対象路線として選定した。

※1 都市計画道路の見直しにより一部区間が廃止(全線整備済)となった路線は3・4・22号、3・6・30号。

※2 市・県事業区間となるものは別路線として設定、3・6・32号は外環以西以東で別路線として設定した。



2-2 評価方法

都市計画道路の整備効果は、道路交通の円滑化に留まらず、土地の高度利用、渋滞解消、良好な住宅地の供給等広範囲にわたる。そのため、整備優先順位の検討に当たっては、道路整備による様々な効果を包括的に評価する必要がある。

しかし、整備効果すべてを定量的に評価できる費用効果分析手法は確立されておらず、このため交通要因に着目した費用便益比(B/C)を評価の主軸としつつ、B/C では評価できない様々な要因については定性的な評価を行い、それらの定性評価も加味して総合的に整備優先順位を決定することとした。

評価指標としては、混雑度や費用対効果等の項目に加えて、市川市の都市構造や防災機能、交通要因等の評価軸に基づいて評価項目を選定し、重要度により評価点を設定した。

各評価軸のうち、「都市構造上の位置付け」では、上位計画での位置付けや駅・商業地域等へのアクセス機能など、都市の骨格を形成するために欠かせない項目を評価する。また、「防災機能」では、災害避難路や緊急輸送道路の指定の有無から、災害時における救援活動及び物資輸送路について評価し、「交通要因」では、通学路としての利用状況やバス路線との関係から、安全で円滑な交通処理機能の形成に資する項目を評価する。

2-3 評価指標一覧

各路線の評価指標の詳細は以下の通りである。

No.	評価軸	評価項目	評価内容	評価点
1	都市構造上の位置付け	上位計画での位置付け	上位計画である都市計画マスタープランにて位置づけられている路線を評価する。	都市計画マスタープランにて、骨格となる路線とそれを補完する路線として位置付けられた路線
2		高速道路へのアクセス	ICアクセス機能との連携を評価する。	高速道路等インターチェンジへのアクセス機能を有する
3		駅へのアクセス	1日平均乗降客数の多い鉄道駅へのアクセス機能を有する路線を評価する。	乗降客数による重みづけ 1日平均乗降客数5万人以上の駅について 駅へ直接接続する路線 駅周辺500m以内を通る路線 1日平均乗降客数5万人未満の駅について 駅へ直接接続する路線 駅周辺500m以内を通る路線 ※1日平均乗降客数は2019年度実績を使用 市川駅123,150人、本八幡駅120,322人、市川大野駅23,606人、下総中山駅48,362人、原木中山駅27,467人
4		商業地域へのアクセス	商業地域・近隣商業地域を通る路線や物流施設へのアクセス路線を評価する。	商業地域を通過・接続する路線 近隣商業地域・物流施設を通過・接続する路線
5		住居地域へのアクセス	人口密集地区内を通る路線を評価する。	人口密集地区(15000人/km ²)内を通る路線 ※人口集中地区(5000人)市全体(8700人)
6		4・4路線	外環受け入れ時の整備路線に指定されており、外環への接続機能を強化する役割を担う路線を評価する。	外環受け入れ時の整備路線に指定されている 市事業:3・4・14号、3・4・23号、3・6・32号、 (整備済:3・4・12号) 県事業:3・4・13号、3・5・28号、 (概成済:3・4・19号、3・4・21号)
7		都市構造の骨格形成効果	土地利用、交通体系といった都市の構造的な形成に果たす効果を評価する。	都市の骨格形成効果の高い、幅員の広い路線 主要幹線道路(幅員22m以上) 幹線道路(幅員16m以上22m未満)

No.	評価軸	評価項目	評価内容	評価点
8	防災機能	災害避難路	広域避難場所や拠点医療救護所へのアクセス機能を有する路線を評価する。	広域避難場所等へのアクセス機能を有する
9		緊急輸送道路	緊急輸送道路に位置づけられた路線を評価する。	緊急輸送道路に位置づけられている、または整備されることにより緊急輸送道路に位置付けられる可能性が高い路線。
10	環境保全機能	美観保全	歴史・景観資源を有する路線を評価する。	歴史・景観資源のある道路
11		観光施設アクセス道路	観光施設に接し、主要幹線道路、幹線道路に接続する道路区間である	観光施設へのアクセス路線
12		レクリエーション施設アクセス道路	レクリエーション施設に接し、主要幹線道路、幹線道路に接続する道路区間である	レクリエーション施設へのアクセス路線
13	交通要因	通学路	路線の一部が小中学校の通学路として利用されている路線を評価する。	路線の一部が通学路として利用されている ※完成・概成済、事業中区間は評価対象外
14		バス路線	バスネットワークを支える路線として機能していることを評価する。	バス路線として機能している
15	その他	事業実現度	事業区域内に事業実現性に影響を与える支障物件を有する路線をマイナス評価する。	事業区域内に鉄塔等の支障物件を有する。(減点措置)
16		再開発事業関連	将来人口の見込まれる市街化区域において早期に道路整備を行うことが望まれる路線を評価する。	早期に道路整備を行うことが望まれる路線
17		混雑度	将来交通量推計を基に混雑する路線を評価する。	混雑度 1.5 以上の路線 ※「街路事業事務必携 平成 19 年」の街路事業の採択基準(平成 18 年)より 5年後における推定交通量が現在車道の交通容量を超える都市計画道路であって、その倍率(混雑度)が東京区部及び政令指定都市においては 2.0 以上、その他の都市については 1.5 以上であるもの。
18		費用便益比	検討対象路線すべてに対し費用便益分析を行い、費用便益比が高い路線を評価する。	費用便益比 1.2 以上～1.5 未満の路線： 費用便益比 1.5 以上の路線 ※「街路交通事業事務必携」(令和 2 年)より 国の新規事業における採択時評価の確認事項である、B/C=1.0 以上に対しリスクを加味し、1.2 および 1.5 を評価基準として設定。

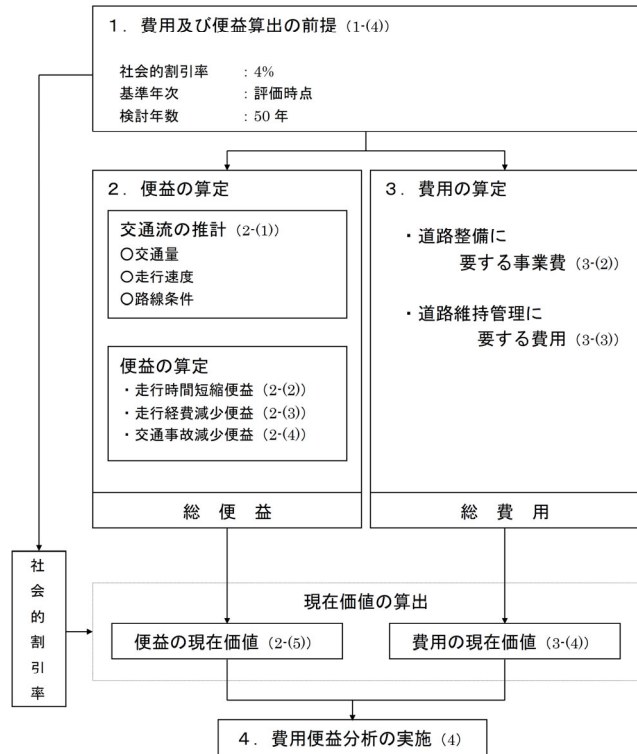
2-4 費用便益分析結果

道路整備プログラムの評価対象路線について、将来交通量推計(参考資料参照)と概算事業費算出を行い、その結果を用いて費用便益比を算出した。

費用便益分析は、国土交通省の「費用便益分析マニュアル(平成30年2月)」に準拠して実施した。分析の詳細は右図のフローの通りである。

はじめに、対象となる各路線の概算事業費を算出し、これを「費用」とした。次に、対象となる路線の事業中や未整備区間が整備された場合の「便益」を将来交通量推計により算出した。最後に、概算事業費と将来交通量推計の結果を用いて各路線の費用便益比(B/C)を算出した。

なお、費用便益比はすべての路線において1.0を上回っている。



路線番号	路線名	代表 幅員 X m	延長 km	改良済			基本 事業費 億円	基準年における 現在価値費用 億円	基準年における 現在価値便益 億円	費用便益比
				A km	事業中 B km	未着手 km				
<未整備箇所>										
3 2 7	高谷新町海岸線	30	1.70	1.22	0.00	0.48	25.45	20.94	29.22	1.40
3 4 10	国府台須和田線	21	1.58	0.00	0.00	1.58	129.93	103.85	146.85	1.41
3 4 11	市川駅前線	20	1.50	0.26	0.00	1.24	106.41	83.79	116.41	1.39
3 4 14	大洲平田線(県事業、3・4・19号以南)※	18	0.47	0.00	0.00	0.47	30.03	24.05	36.69	1.53
3 4 14	大洲平田線(市事業、3・4・19号以北)※	18	0.43	0.00	0.00	0.43	48.71	39.99	58.93	1.47
3 4 23	田尻二俣線	16	3.14	1.46	0.00	1.68	112.50	91.80	142.05	1.55
3 6 31	菅野若宮線※	16	3.70	2.67	0.00	1.03	65.34	54.65	68.31	1.25
3 4 13	二俣高谷線	20	1.66	0.30	0.00	1.36	60.47	47.50	70.37	1.48
3 4 16	船橋松戸線	18	2.80	1.30	0.00	1.50	42.88	35.46	47.49	1.34
3 4 20	市川松戸線	16	3.05	1.67	0.00	1.38	42.22	35.27	54.96	1.56
<一部事業化>										
3 6 32	市川鬼高線(外環以西)	14	1.80	0.18	0.00	1.62	115.94	94.09	110.85	1.18
3 6 32	市川鬼高線(外環以东)※	14	2.10	0.18	0.65	1.27	88.27	71.51	83.85	1.17
3 3 9	柏井大町線	22	4.40	0.00	1.59	2.81	191.04	153.73	262.38	1.71
3 4 15	本八幡駅前線(県事業、3・4・16号以南)	18	3.25	0.14	0.35	2.76	212.81	169.06	211.75	1.25
3 4 15	本八幡駅前線(市事業、3・4・16号以北)	18	2.05	0.18	0.00	1.87	75.75	60.13	88.13	1.47
3 5 26	鬼高若宮線(県事業、国道14号以北)	15	2.31	0.00	0.46	1.85	81.27	66.70	80.01	1.20
3 5 26	鬼高若宮線(市事業、国道14号以南)	15	0.87	0.00	0.00	0.87	51.88	41.97	54.42	1.30
3 5 28	国分下貝塚線	12	1.69	0.73	0.32	0.64	26.82	22.99	28.14	1.22
3 1 4	稲越国府台線	40	2.80	0.00	1.21	1.59	249.87	201.12	295.30	1.47
合計		-	41.30	10.29	4.58	26.43	1757.60	-	-	-

3 優先整備路線（区間）の選定

2-3 にて設定した評価指標に基づき評価を行い、特に優先的に整備する区間を市・県事業に分け整理した。

3-1 優先整備区間の設定（市事業）

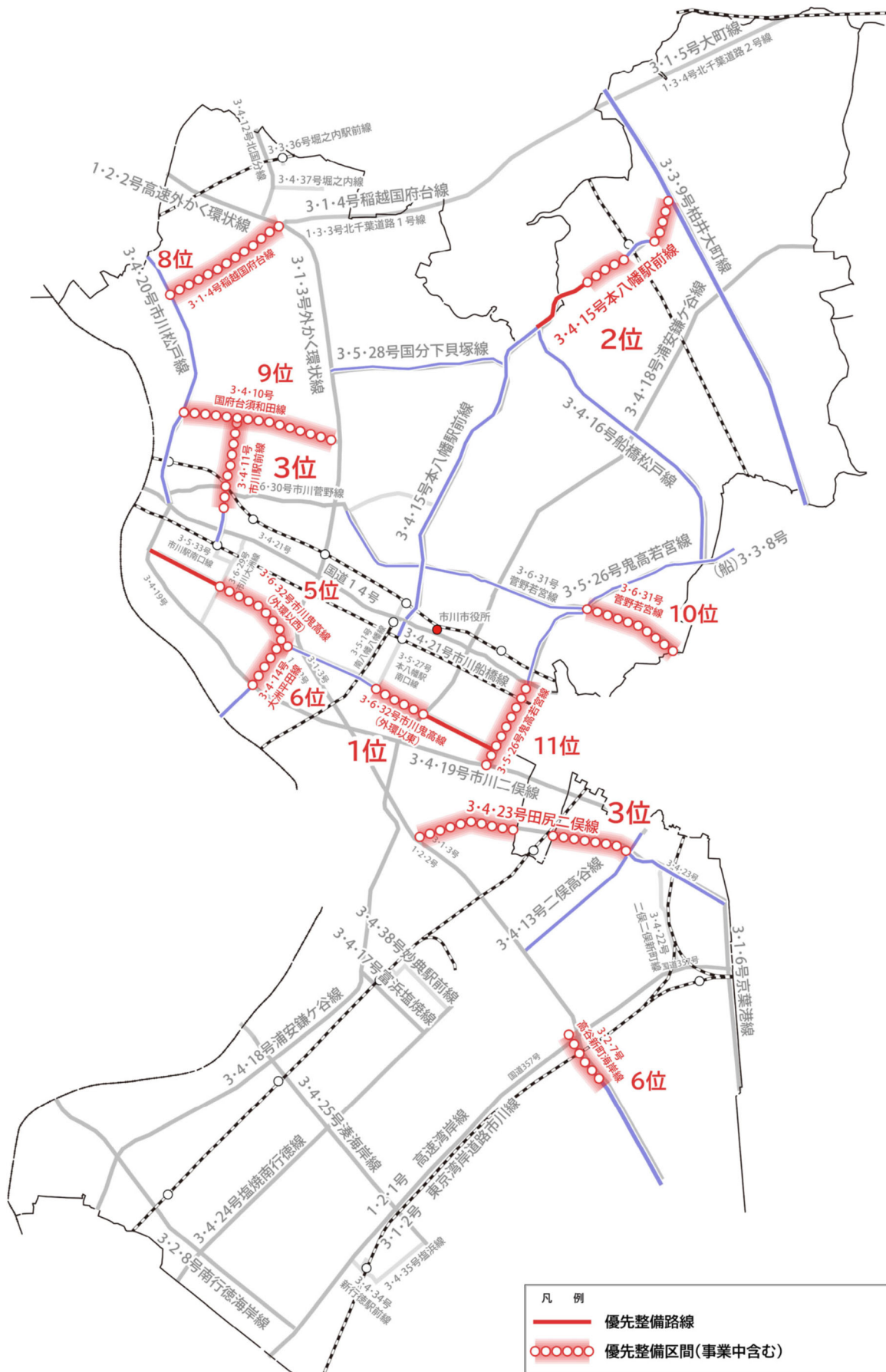
順位	名称	事業区間	主な評価項目
1位	3・6・32号 市川鬼高線 (外環以東)	現在事業中区間の東側約600mの整備 ※南八幡4丁目～南八幡1丁目付近	高速道路・駅・商業地域・住居地域へのアクセス、4・4路線、通学路 都市構造の骨格形成効果
2位	3・4・15号 本八幡駅前線	〔北部区間〕 県事業3・3・9号に接続する約600mの整備 ※大野町3丁目付近	上位計画での位置付け、災害避難路 駅・商業地域へのアクセス、通学路 都市構造の骨格形成効果、バス路線
		〔南部区間〕 迎米バス停から市川大野駅までの約450mの整備 ※大野町1丁目～大野町2丁目付近	上位計画での位置付け、災害避難路 駅・商業地域へのアクセス、通学路 都市構造の骨格形成効果、バス路線
3位	3・4・11号 市川駅前線	国道14号から3・4・10号までの約1240mの整備 ※市川1丁目～真間5丁目付近	駅・商業地域・住居地域へのアクセス 都市構造の骨格形成効果 通学路、バス路線
	3・4・23号 田尻二俣線	国道298号から京葉道路原木ICまでの船橋市区間を除く約1700mの整備 ※田尻2丁目～原木3丁目付近	高速道路・駅・住居地域へのアクセス 都市構造の骨格形成効果
5位	3・6・32号 市川鬼高線 (外環以西)	国道298号接続部整備済区間から市道0119号までの約850mの整備 ※新田4丁目～平田4丁目付近	高速道路・駅・商業地域・住居地域へのアクセス、4・4路線、通学路 都市構造の骨格形成効果
6位	3・2・7号 高谷新町海岸線	国道357号から概成済区間までの約480mの整備 ※田尻～高谷新町付近	高速道路へのアクセス、緊急輸送道路 都市構造の骨格形成効果
	3・4・14号 大洲平田線 (3・4・19号以北)	国道298号接続部整備済区間から3・4・19号までの約430m ※新田3丁目～大洲1丁目付近	住居地域へのアクセス、4・4路線、災害避難路、都市構造の骨格形成効果 災害避難路
8位	3・1・4号 稲越国府台線 (外環以西)	3・4・20号から国道298号までの約1175mの整備 ※堀之内2丁目～国府台5丁目付近	高速道路・商業地域へのアクセス 都市構造の骨格形成効果
9位	3・4・10号 国府台須和田線	3・4・20号から国道298号までの約1580mの整備 ※国府台1丁目～須和田1丁目付近	高速道路へのアクセス 都市構造の骨格形成効果
10位	3・6・31号 菅野若宮線	3・5・26号から若宮2丁目までの約960mの整備 ※中山1丁目～若宮2丁目付近	商業地域へのアクセス 都市構造の骨格形成効果
11位	3・5・26号 鬼高若宮線 (国道14号以南)	国道14号から3・4・19号までの約880mの整備 ※鬼越2丁目～鬼高3丁目付近	商業地域へのアクセス 通学路 事業実現度(マイナス評価)

※今後、本市としては上記の評価に基づいて都市計画道路の整備を進めていく。

※『4・4路線』市事業:3・4・14号、3・4・23号、3・6・32号、(整備済:3・4・12号)

3-2 優先整備路線・区間の位置図（市事業）

選定した優先整備路線の位置は以下の通りである。



3-3 優先整備区間の設定（県事業）

順位	名称	事業区間	主な評価項目
1位	3・4・13号 二俣高谷線	国道298号接続部整備済区間から京葉道路原木ICまでの約1350mの整備 ※原木3丁目～原木2丁目付近	上位計画での位置付け、緊急輸送道路 高速道路へのアクセス、4・4路線 都市構造の骨格形成効果、混雑度
	3・4・15号 本八幡駅前線	約350mの整備、県道市川柏線の拡幅 ※八幡4丁目～東菅野1丁目付近	駅・商業地域・住居地域へのアクセス 都市構造の骨格形成効果、混雑度 緊急輸送道路、通学路、バス路線
3位	3・4・20号 市川松戸線	概成済区間から松戸市境までの約850mの整備、県道市川松戸線の歩道拡幅 ※国府台5丁目付近	上位計画での位置付け、商業地域へのアクセス、都市構造の骨格形成効果、 災害避難路、緊急輸送道路、通学路
4位	3・3・9号 柏井大町線	〔北部区間〕 県事業 3・1・5号(北千葉道路)に接続する約1050mの整備 ※大町～大野町3丁目付近	上位計画での位置付け、高速道路へのアクセス、都市構造の骨格形成効果、 災害避難路、緊急輸送道路
		〔南部区間〕 船橋市境までの約500mの整備 ※柏井町1丁目付近	上位計画での位置付け、高速道路へのアクセス、都市構造の骨格形成効果、 災害避難路、緊急輸送道路
	3・4・14号 大洲平田線	都県橋を含む約450mの整備 ※大洲2丁目付近	上位計画での位置付け、4・4路線 都市構造の骨格形成効果、災害避難路 緊急輸送道路、通学路、バス路線
	3・5・28号 国分下貝塚線	国道298号から曾谷橋交差点までの約300mの整備 ※東国分2丁目付近	上位計画での位置付け、 高速道路・商業地域へのアクセス 4・4路線、通学路、バス路線
7位	3・5・26号 鬼高若宮線 (国道14号以北)	国道14号から約465mの拡幅整備 ※高石神付近	商業地域へのアクセス、緊急輸送道路 都市構造の骨格形成効果、通学路、 バス路線、混雑度
8位	3・4・16号 船橋松戸線	松戸市境から概成済区間までの約770mの拡幅 ※大野町1丁目～若宮付近	上位計画での位置付け 都市構造の骨格形成効果、 緊急輸送道路

※県事業については、上記の評価に基づき、事業中の区間については早期完成を、未事業の区間については早期事業化を千葉県に対して要望していく。

※『4・4路線』県事業：3・4・13号、3・5・28号、(概成済：3・4・19号、3・4・21号)

3-4 優先整備路線・区間の位置図（県事業）

選定した優先整備路線の位置は以下の通りである。

