

市川都市計画道路の変更（市川市決定）について（付議）

・【資料】

1. 変更計画書
2. 変更理由書
3. 総括図（抜粋）（都市計画道路 3・4・22 号）
4. 計画図（抜粋）（都市計画道路 3・4・22 号）
5. 総括図（抜粋）（都市計画道路 3・6・30 号）
6. 計画図（抜粋）（都市計画道路 3・6・30 号）

令和 5 年 1 月 2 6 日  
交通計画課

## 市川都市計画道路の変更（市川市決定）

1. 都市計画道路中 3・4・22号二俣新町線を3・4・22号二俣線に名称を改め、同路線ほか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・4・22	二俣線	二俣	二俣	二俣	約 990 m	地表式	2車線	16 m	JR京葉線と立体交差 幹線街路と平面交差2箇所	
幹線 街路	3・6・30	市川菅野線	市川 3丁目	東菅野 2丁目	真間 3丁目	約 2,680 m	地表式	2車線	11 m	京成電鉄京成本線と平面交差 自動車専用道路1・2・2号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

### 理由

都市計画道路の必要性等の検証を行った結果、3・4・22号の終点からの一部区間は、必要性（機能）を有しておらず、かつ、廃止した場合でも周辺交通への影響が見られないことから、終点位置を変更し、路線を短縮するとともに、新たな終点位置の地名に基づき路線名を変更し、あわせて車線数を決定するものである。

3・6・30号の起点からの一部区間は、同じく検証の結果、必要性（機能）を有しておらず、かつ、国道14号および県道市川松戸線が機能代替する現道となっていることから、起点位置を変更し、路線を短縮するとともに、車線数を決定するものである。

## 市川都市計画道路（市川市決定）の変更理由書

都市計画道路の中には都市計画決定から長期にわたり未整備のものもあり、社会情勢の変化により必要性が変化している可能性があることなどから、適宜見直しが求められている。本市では昭和15年（1940年）に最初の都市計画決定が行われ、順次整備が進められてきたが、未整備区間の割合は約4割となっている。こうしたことから、東京外かく環状道路や3・4・18号浦安鎌ヶ谷線などが供用開始されたのを機に、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、令和2年度から3年度にかけて都市計画道路の必要性の検証等を行い、「都市計画道路の見直しの方針」を策定した。今回、この方針に基づき、3・4・22号二俣新町線および3・6・30号市川菅野線の2路線について変更を行うものである。

3・4・22号二俣新町線は、二俣地内において、3・4・23号田尻二俣線との交差点を起点にし、3・1・2号東京湾岸道路市川線と交差し二俣新町地区に達する、市川市の南東部における地域的な幹線道路であり、延長約1,160m、幅員16mで都市計画決定されている。

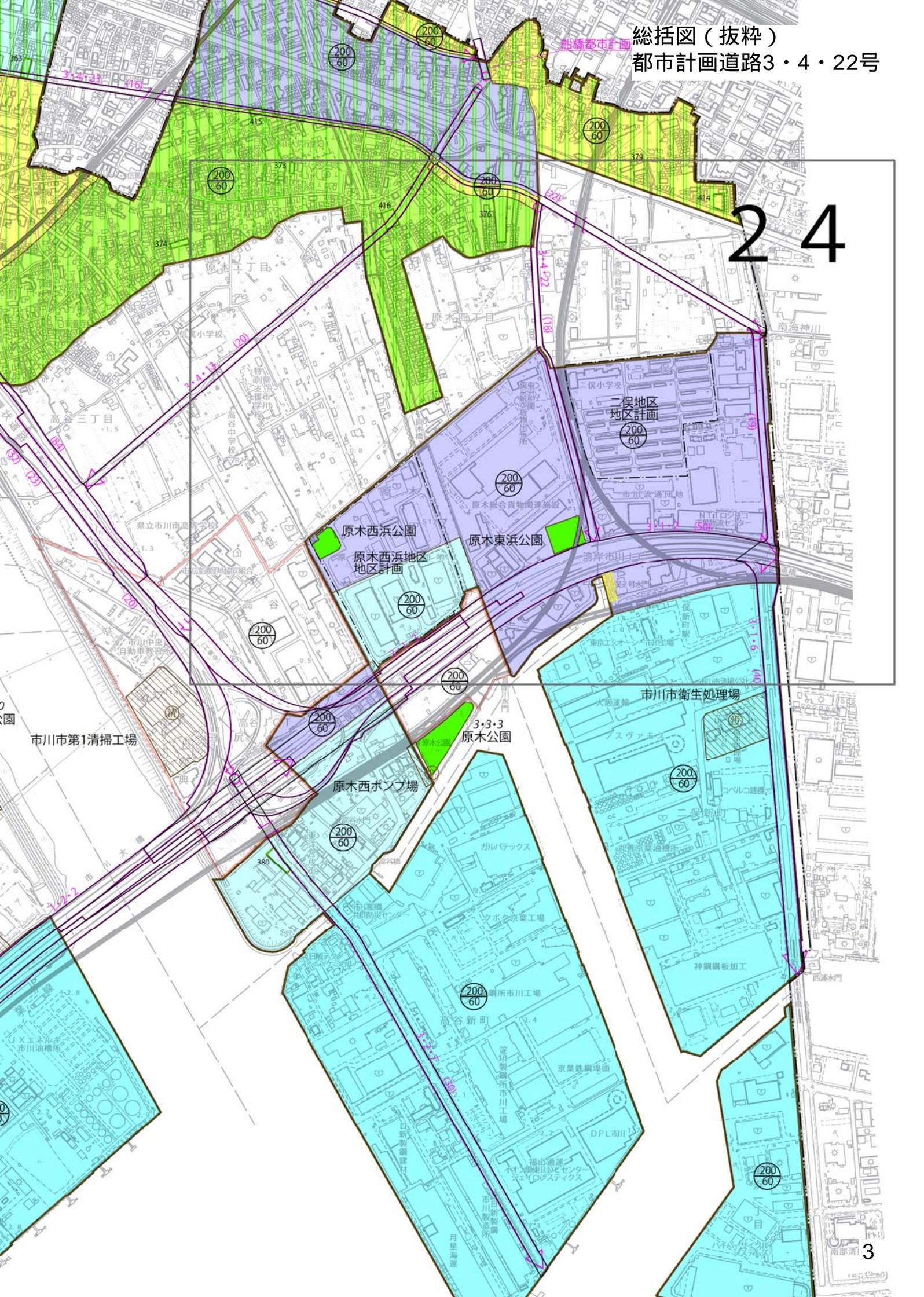
本路線のうち、起点から3・1・2号東京湾岸道路市川線までの区間については整備が完了しているが、残る終点までの区間は未整備となっている。この未整備区間は、検証の結果、必要性（機能）を有しておらず、かつ、未整備区間を廃止した場合でも周辺交通への影響が見られないこと等から、終点位置を変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。また、この短縮に伴い、終点が二俣地区となることから、二俣線への名称変更を行い、併せて新たに車線数を2車線に決定する。

3・6・30号市川菅野線は、市川3丁目地内において、3・4・21号市川船橋線との交差点を起点にし、京成電鉄京成本線および3・1・3号外かく環状線等と交差し、東菅野2丁目地内において、3・4・15号本八幡駅前線に達する、市川市の中部における地域的な幹線道路であり、延長約2,750m、幅員11.0mで都市計画決定されている。

本路線のうち、起点から3・4・20号市川松戸線までの区間は未整備であり、残る終点までの区間は整備が完了している。この未整備区間は、検証の結果、必要性（機能）を有しておらず、かつ、国道14号および県道市川松戸線が機能代替する現道となっていること等から、起点位置を変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。また、併せて新たに車線数を2車線に決定する。

総括図（抜粋）  
都市計画道路3・4・22号

24



計画図(抜粋)  
都市計画道路3・4・22号



凡例



廃止する区域

総括図(抜粋)  
都市計画道路3・6・30号



江戸川

計画図(抜粋)  
都市計画道路3・6・30号



凡例

廃止する区域

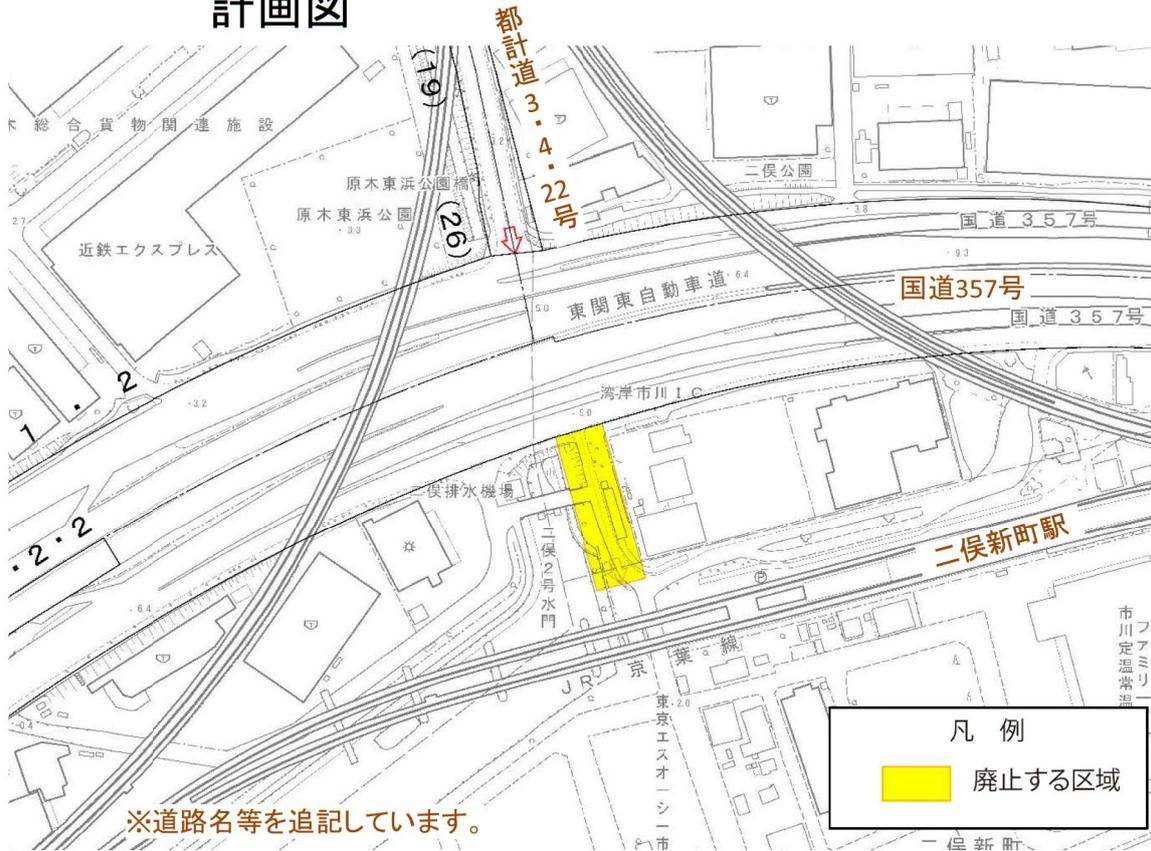
例



# 3・4・22号二俣線計画図(案)



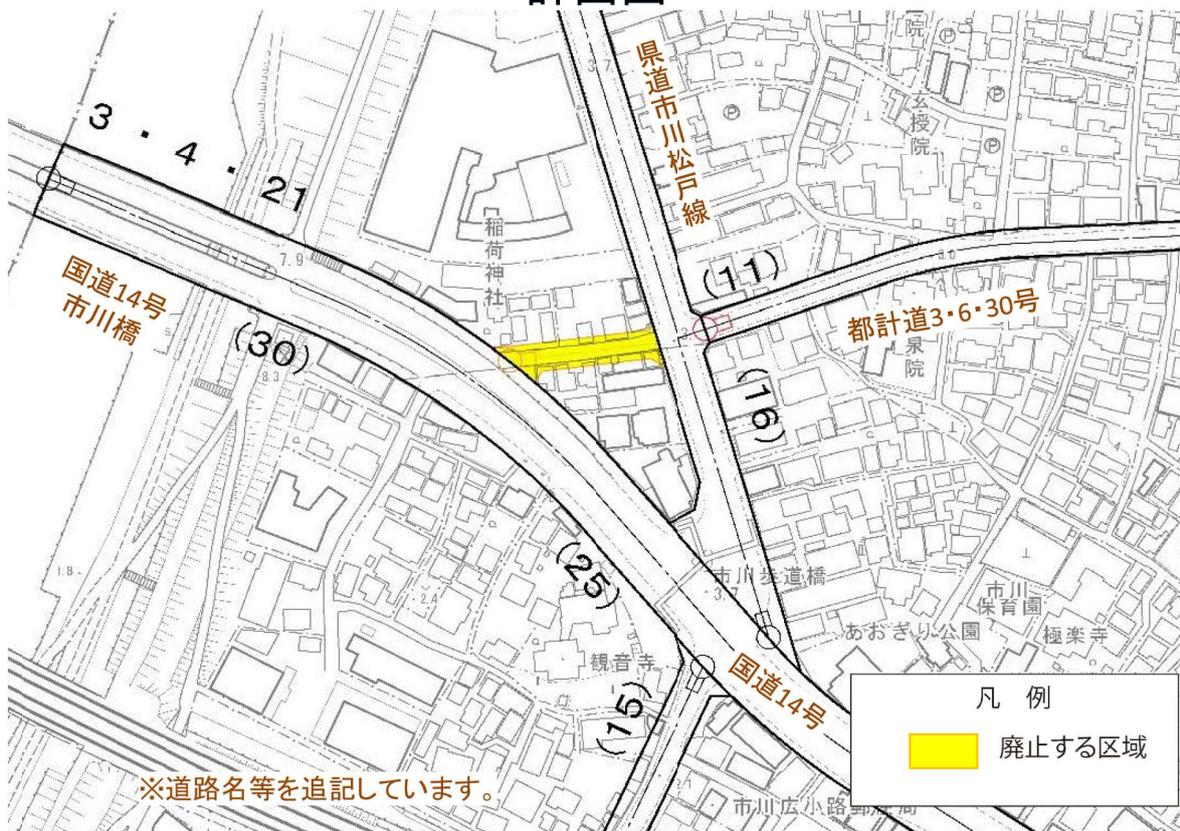
## 計画図



# 3・6・30号市川菅野線計画図(案)



## 計画図



# 変更都市計画(案)

※下表中、変更となる項目は変更前を赤書きで示しています。



## 市川都市計画道路の変更(市川市決定)(案)

1. 都市計画道路中 3・4・22号二俣二俣新町線を3・4・22号二俣線に名称を改め、同路線ほか1路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域		構造			
	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	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・22	二俣線 二俣二俣新町線	二俣	二俣 二俣新町	二俣	約 990 m 約 1,160 m	地表面式	2車線 (-)	16 m	JR京葉線と立体交差 幹線街路と平面交差2箇所	
幹線街路	3・6・30	市川菅野線	市川 3丁目	東菅野 2丁目	真間 3丁目	約 2,680 m 約 2,750 m	地表面式	2車線 (-)	11 m	京成電鉄京成本線と平面交差 (京成電鉄成田線と平面交差) 自動車専用道路1・2・2号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所 (6箇所)	

### 理由

都市計画道路の必要性等の検証を行った結果、3・4・22号の終点からの一部区間は、必要性(機能)を有しておらず、かつ、廃止した場合でも周辺交通への影響が見られないこと等から、終点位置を変更し、路線を短縮するとともに、新たな終点位置の地名に基づき路線名を変更し、あわせて車線数を決定するものである。

3・6・30号の起点からの一部区間は、同じく検証の結果、必要性(機能)を有しておらず、かつ、国道14号および県道市川松戸線が機能代替する現道となっていること等から、起点位置を変更し、路線を短縮するとともに、車線数を決定するものである。

# 見直し作業および変更手続きの経過



令和2年度～

都市計画道路検証作業

令和3年8月

都市計画審議会報告

令和3年11～12月

Web説明会・パブリックコメント

令和4年2月

「都市計画道路の見直しの方針」  
決定

令和4年5月

都市計画審議会報告

令和4年7月

案の概要の縦覧・公述の申し出  
受付

令和4年10月

都市計画審議会報告

令和4年11～12月

案の縦覧・意見書受付

本日

都市計画審議会付議

## ○見直しの必要性

- ・長期にわたり事業未着手の路線や区間が存在。
- ・人口減少等の社会情勢の変化により、交通需要が変化している可能性。
- ・まちづくりの方向性に変化が生じたことにより、整備の必要性に変化が生じている可能性。

## ○見直し手法

千葉県策定「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に示された手法に基づき、検証作業を実施。

- ・全42路線・総計画長約120km。
- ・整備済み約72.6km(6割)。
- ・昭和15年に最初の都市計画決定。
- ・未整備区間を有する路線は21路線。
- ・当初都決から20年以上経過し、全線未整備が6路線。





## 全都市計画道路



第一段階 検討対象路線の選定



第二段階  
一次評価 路線の必要性(機能)などを検証



第二段階  
二次評価 考慮すべき事情などの有無について検討



第三段階 将来交通量推計により影響等を判断



## 廃止候補路線等の決定

## 第一段階



### 全都市計画道路42路線



#### 検討対象路線の選定

第一段階

- 未整備区間を含む路線
- 当初都市計画決定から20年以上未着手の路線・区間
- 自動車専用道路及びそれに併設される一般道部については対象外



## 第二段階一次評価(全体)



第一段階検証後18路線



### 第二段階 一次評価

必要性(機能)・機能代替の可能性・整備条件を  
評価

- a. 必要性(機能)の有無
- b. 機能代替の可能性の有無
- c. 整備に係る制約条件等の有無

⇒一次評価として「存続候補」「変更候補」「廃止候補」  
の見直しの方向性を検討

15

## 第二段階一次評価(1/2)



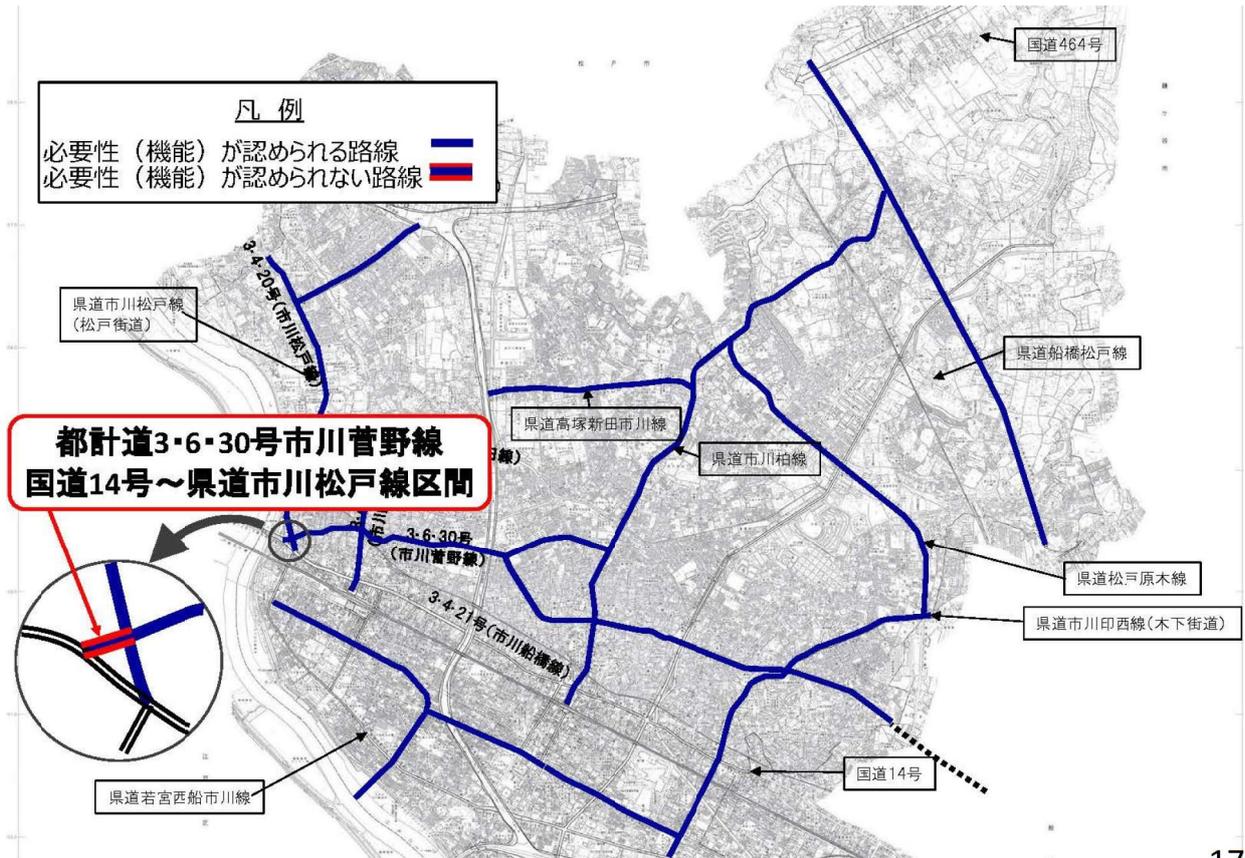
### 第二段階 一次評価

- a. 必要性(機能)の有無
  - ① 上位計画等による位置づけ
  - ② 都市間・拠点間の連絡
  - ③ 土地利用支援のための機能
  - ④ 交通処理等のための機能
  - ⑤ 都市防災のための機能
  - ⑥ 公共交通の導入のための機能
  - ⑦ 都市環境形成のための機能

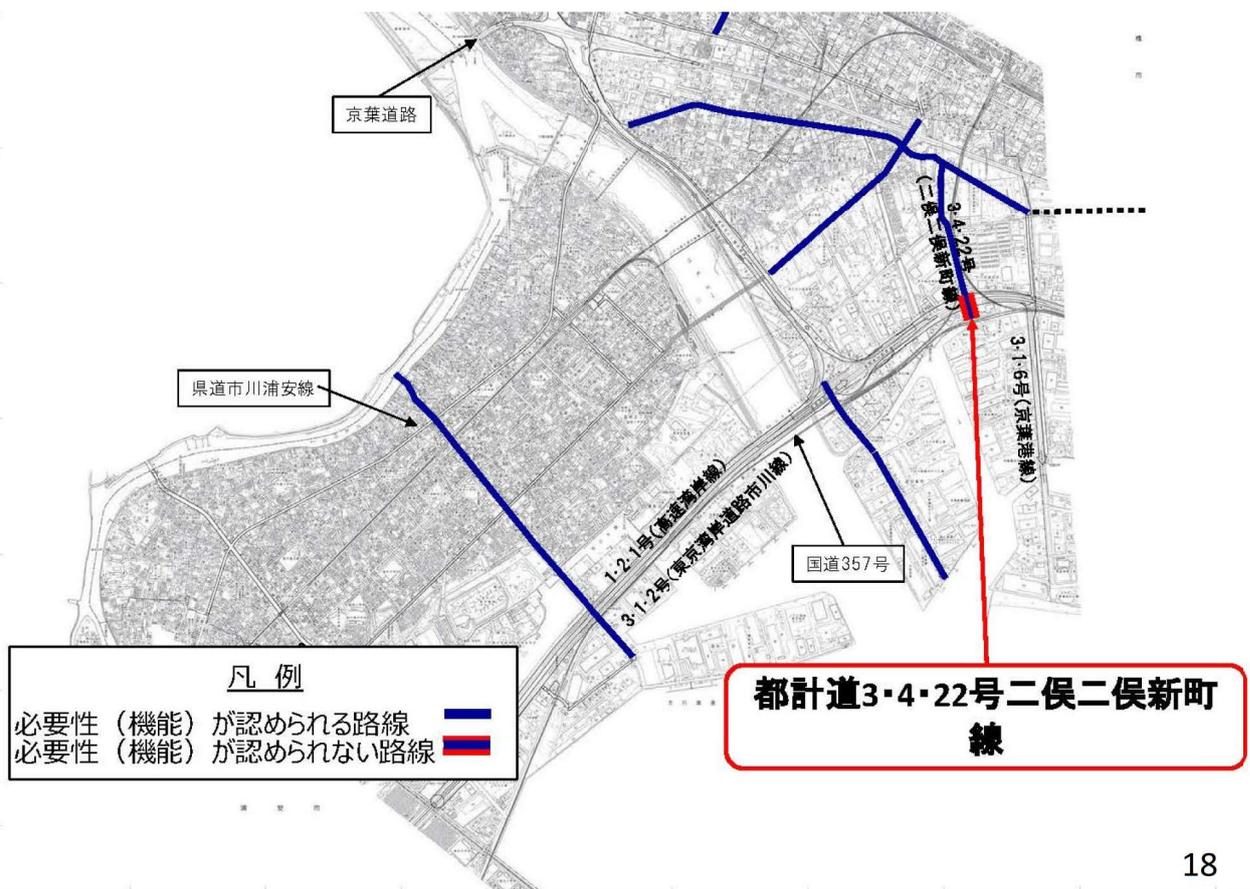
必要性(機能)が あり⇒bの視点による評価へ  
なし⇒廃止候補

16

# 第二段階一次評価(必要性(機能))北部



# 第二段階一次評価(必要性(機能))南部



## 第二段階 一次評価

### b.機能代替の可能性の有無

#### ⑧機能代替可能な現道の有無

機能代替可能な現道が

あり⇒廃止候補

なし⇒cの視点による評価へ

### c.整備に係る制約条件等の有無

#### ⑨地形的な制約条件等の有無

#### ⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無

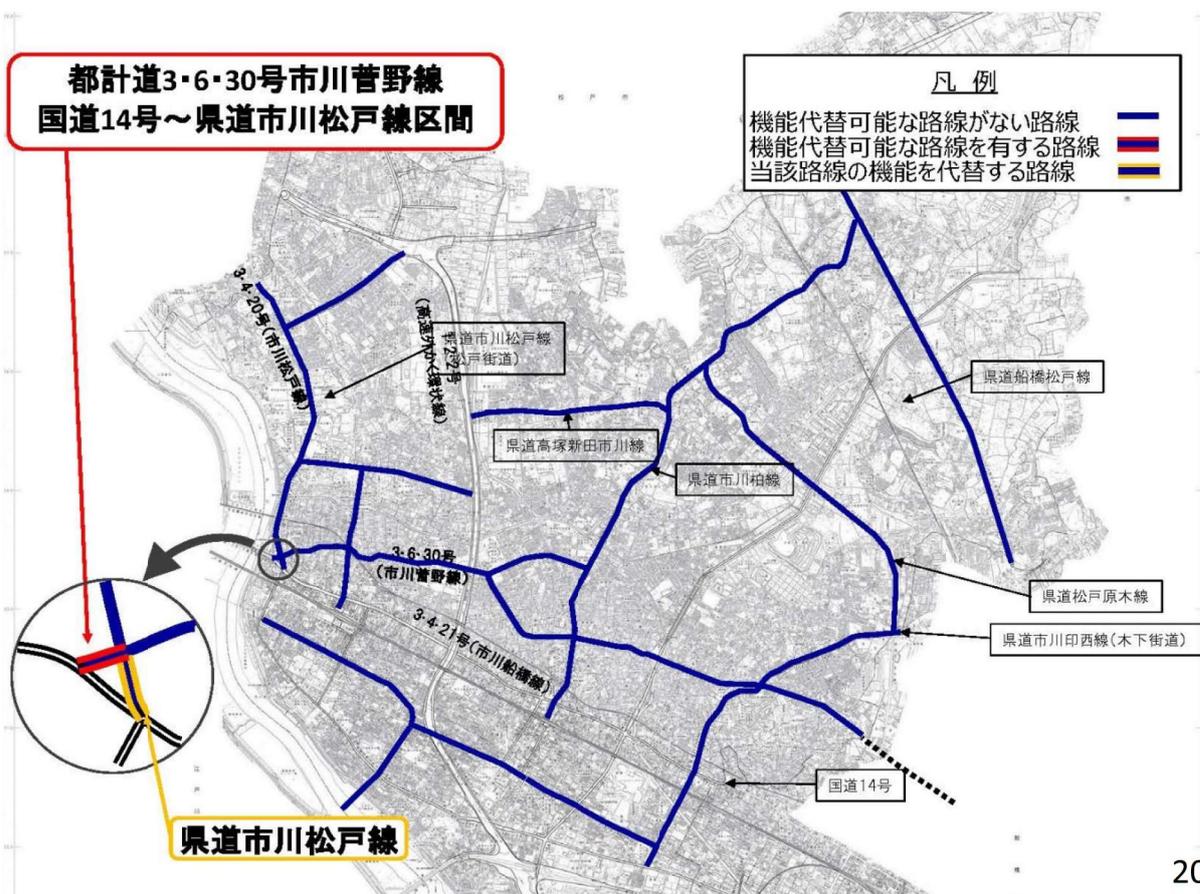
#### ⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

制約条件等が

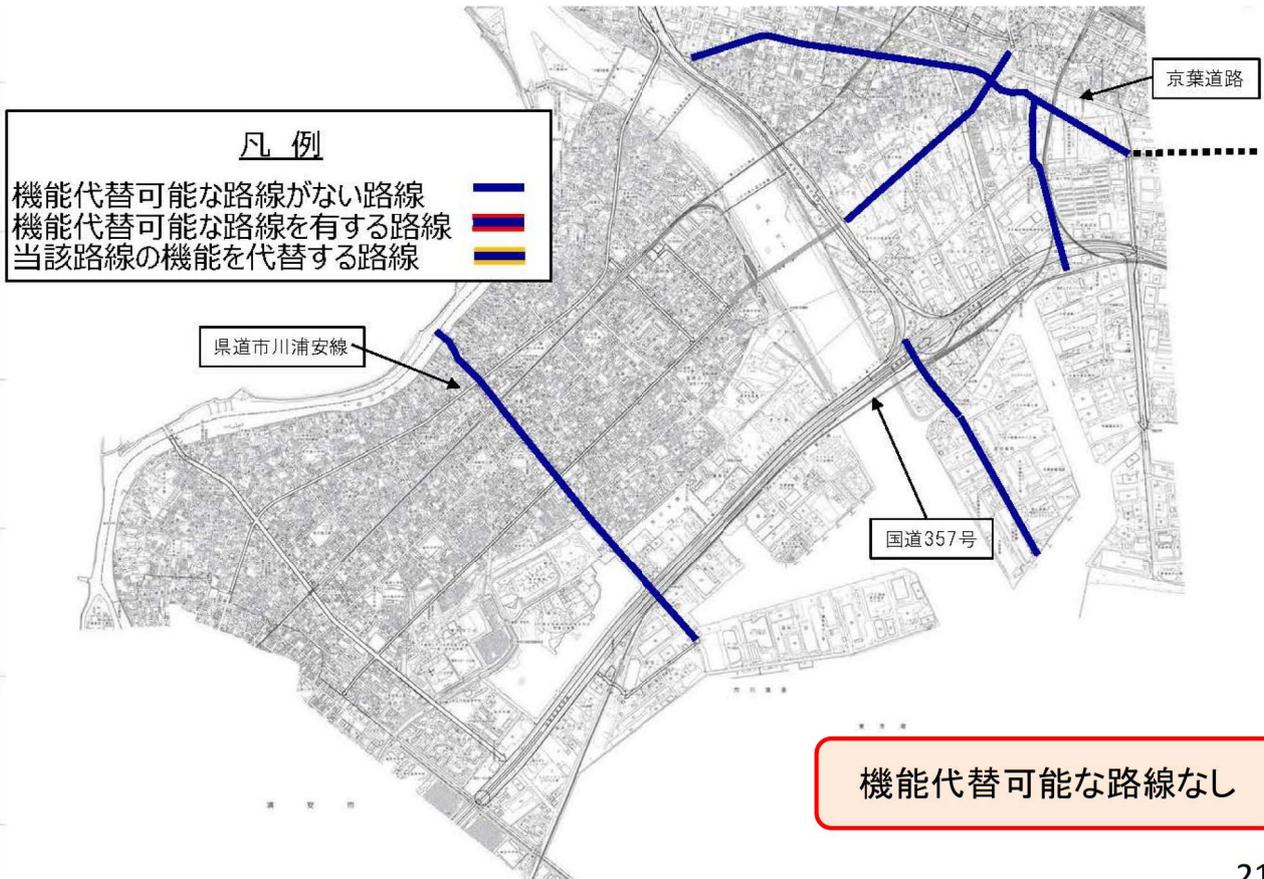
あり⇒廃止候補または変更候補

なし⇒存続候補

# 第二段階一次評価(代替路線)北部



# 第二段階一次評価(代替路線)南部



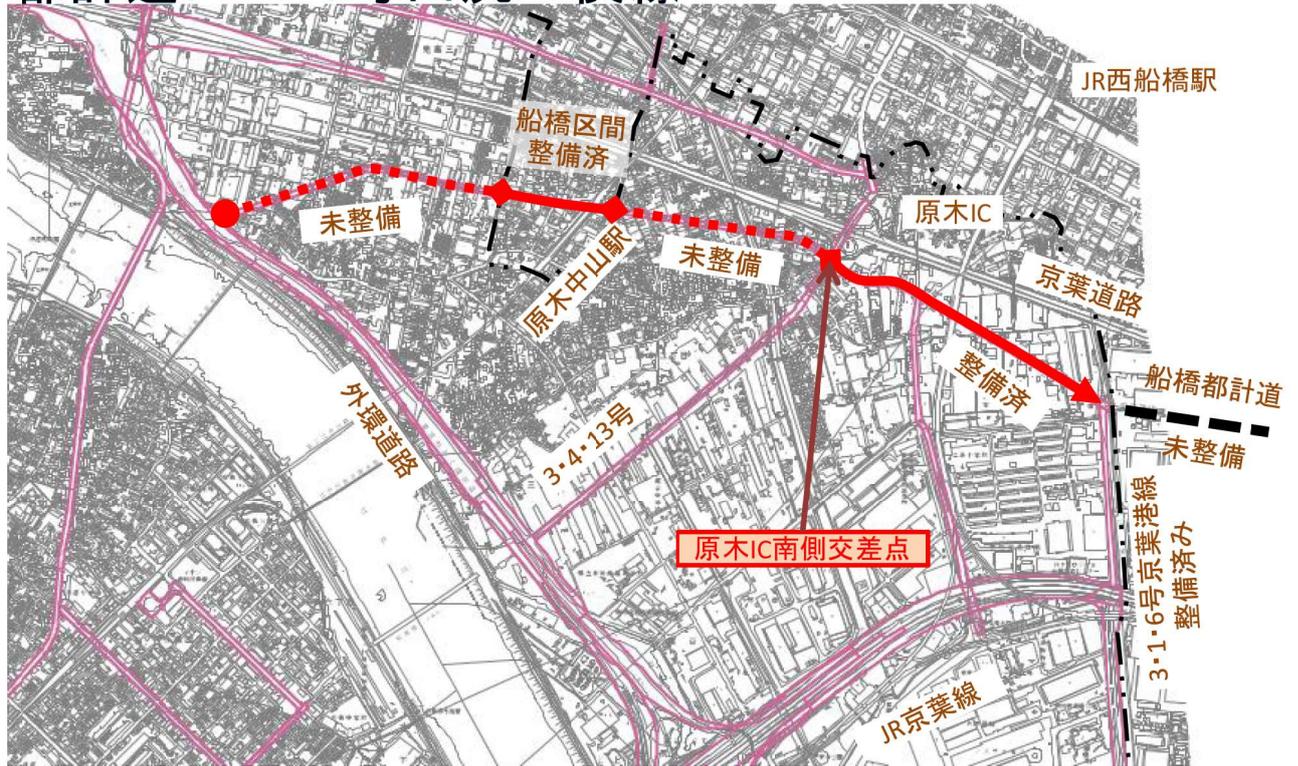
# 第二段階一次評価(整備に係る制約条件)



## 第二段階一次評価(整備に係る制約条件)



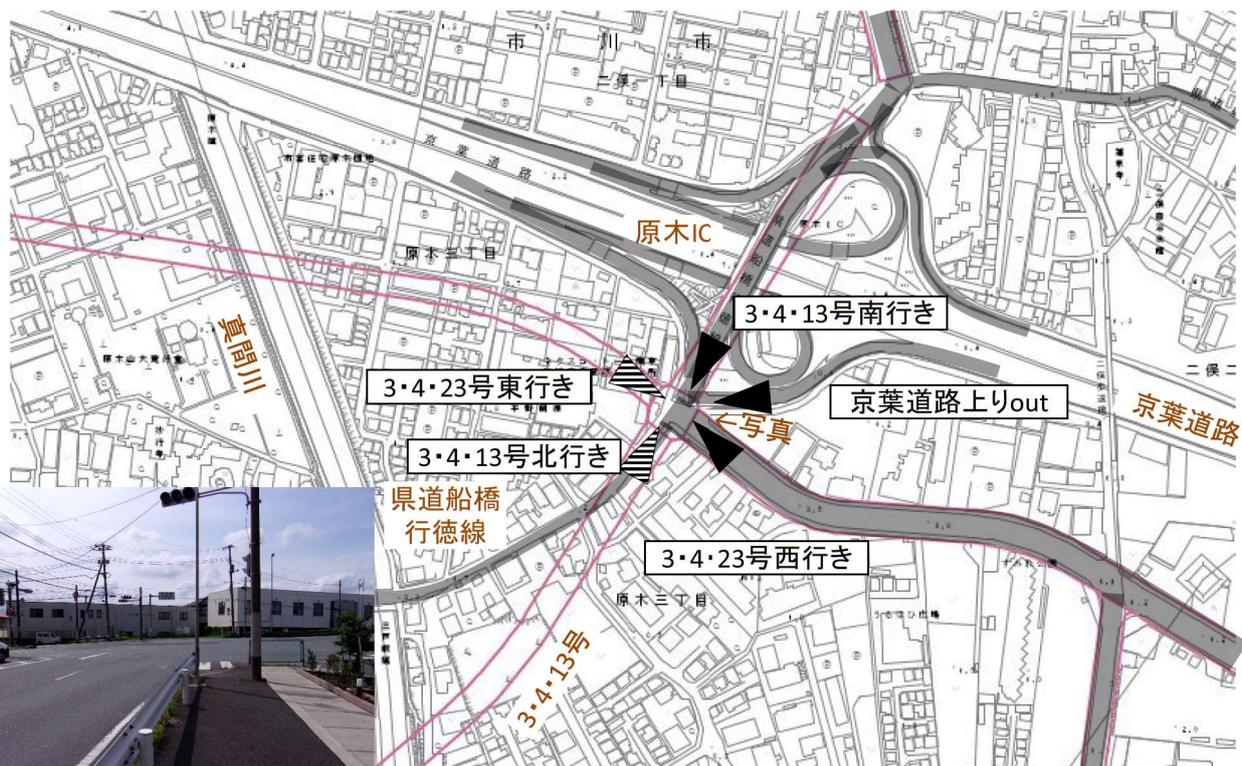
- 都計道3・4・23号田尻二俣線



## 第二段階一次評価(整備に係る制約条件)



- 原木インターチェンジ南側交差点の流入(5方向)



## 第二段階一次評価(整備に係る制約条件)



- 都計道3・6・30号市川菅野線

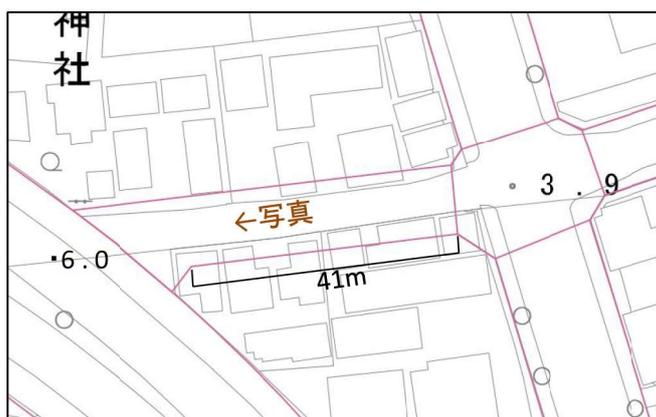


25

## 第二段階一次評価(整備に係る制約条件)



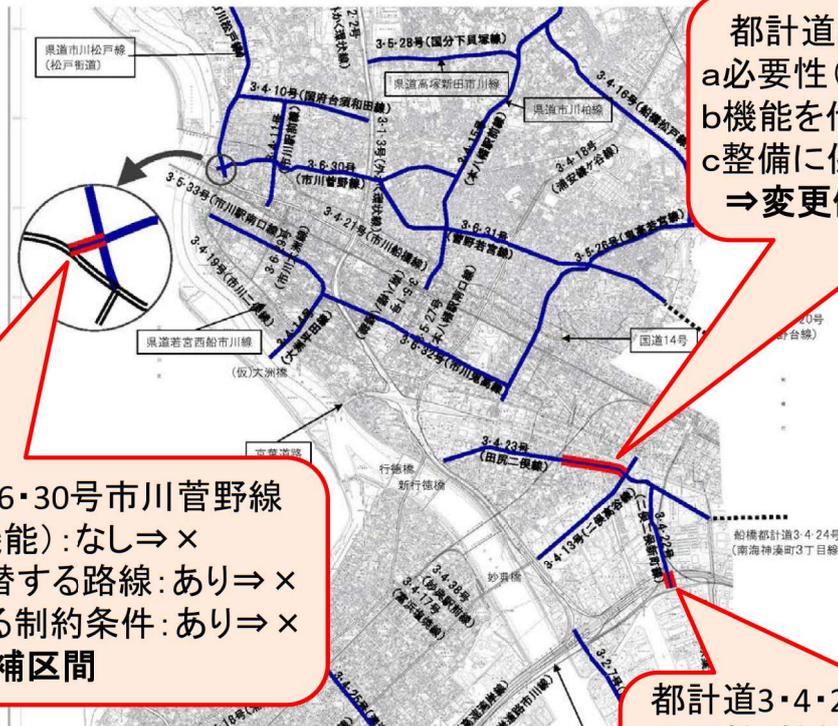
- 都計道3・6・30号市川菅野線



- 設計速度40km/hの場合の最大縦断勾配: 7%  
 $((6.0\text{m}-3.9\text{m}) \div 7\% = 30\text{m})$
- 交差点取付部の緩勾配区間長の最小値: 40m  
 $(40\text{m}+30\text{m}+40\text{m}=110\text{m}>41\text{m})$

26

## 第二段階一次評価まとめ



**都計道3・6・30号市川菅野線**  
 a必要性(機能):なし⇒×  
 b機能を代替する路線:あり⇒×  
 c整備に係る制約条件:あり⇒×  
 ⇒廃止候補区間

**都計道3・4・23号田尻二俣線**  
 a必要性(機能):あり⇒○  
 b機能を代替する路線:なし⇒○  
 c整備に係る制約条件:あり⇒×  
 ⇒変更候補区間

**都計道3・4・22号二俣二俣新町線**  
 a必要性(機能):なし⇒×  
 b機能を代替する路線:なし⇒○  
 c整備に係る制約条件:なし⇒○  
 ⇒廃止候補区間

## 第二段階二次評価



- ①3・4・22号二俣二俣新町線(国道357号以南の区間約180m)
- ②3・4・23号田尻二俣線  
(船橋市境東から原木IC南側交差点約750m)
- ③3・6・30号市川菅野線(国道14号から県道市川松戸線間約70m)



**第二段階  
二次評価** 当該路線にかかる地域において考慮すべき事情  
などの有無について検討

## 第二段階二次評価(3・4・22)



1

原木方面から湾岸道路への  
接続が当初都市計画決定の  
目的であり、達成済みである。

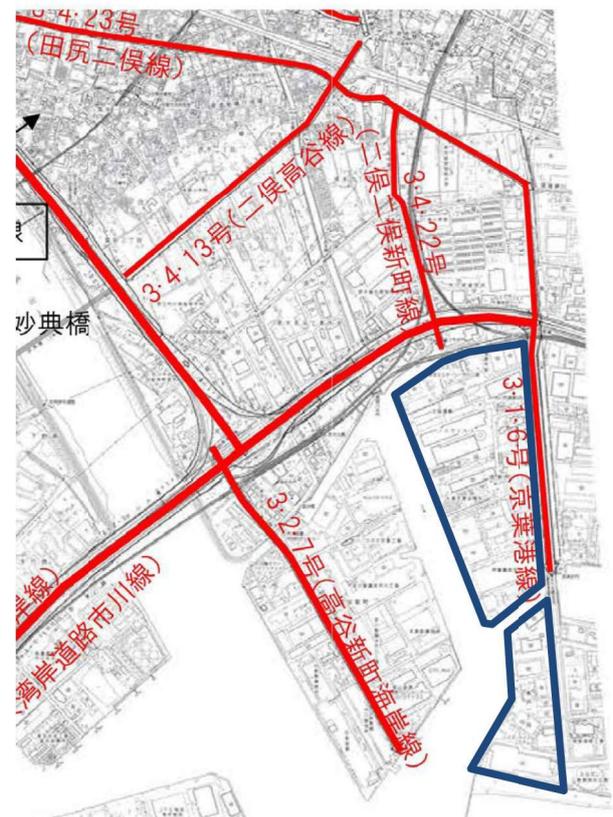


## 第二段階二次評価(3・4・22)



2

二俣新町地区等へのアクセ  
ス道路としての機能は都計道  
3・1・6号京葉港線が有してい  
る。



## 第二段階二次評価(3・4・22まとめ)



### 第二段階 二次評価

原木方面から湾岸道路への接続が当初都市計画決定の目的であり、達成済みである。

二俣新町地区等へのアクセス道路としての機能は都計道3・1・6号京葉港線が有している。

⇒廃止候補区間とする。

第三段階評価へ

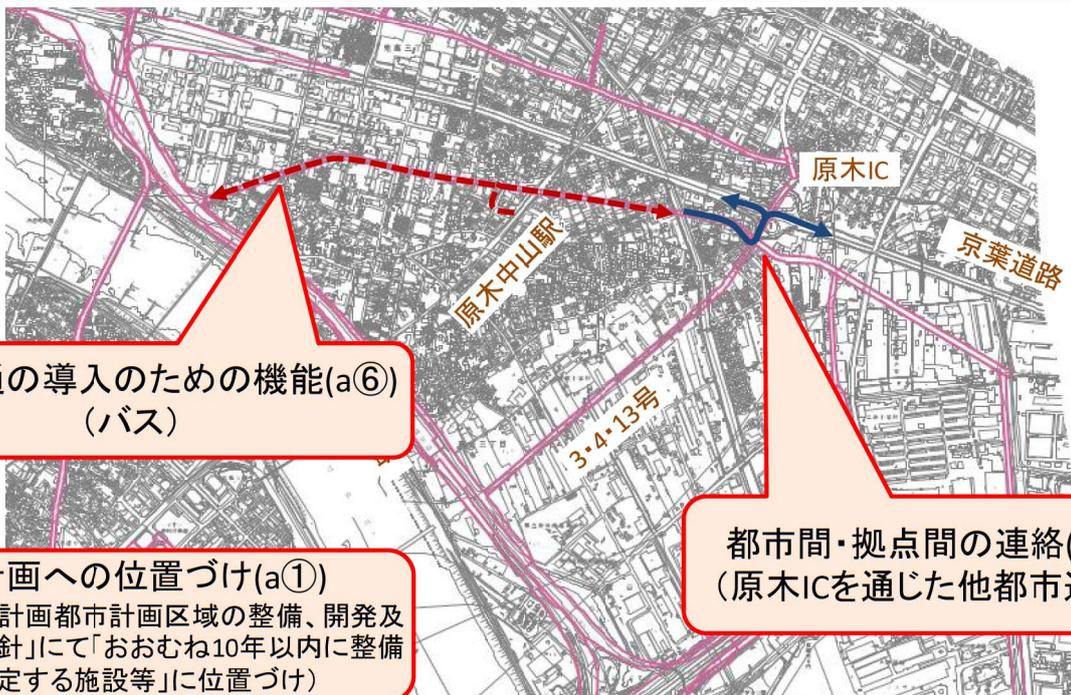
31

## 第二段階二次評価(3・4・23)



1

都市計画道路としての必要性(機能)は認められる。



公共交通の導入のための機能(a⑥)  
(バス)

上計画への位置づけ(a①)  
(「市川都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」にて「おおむね10年以内に整備を予定する施設等」に位置づけ)

都市間・拠点間の連絡(a②)  
(原木ICを通じた他都市連絡)

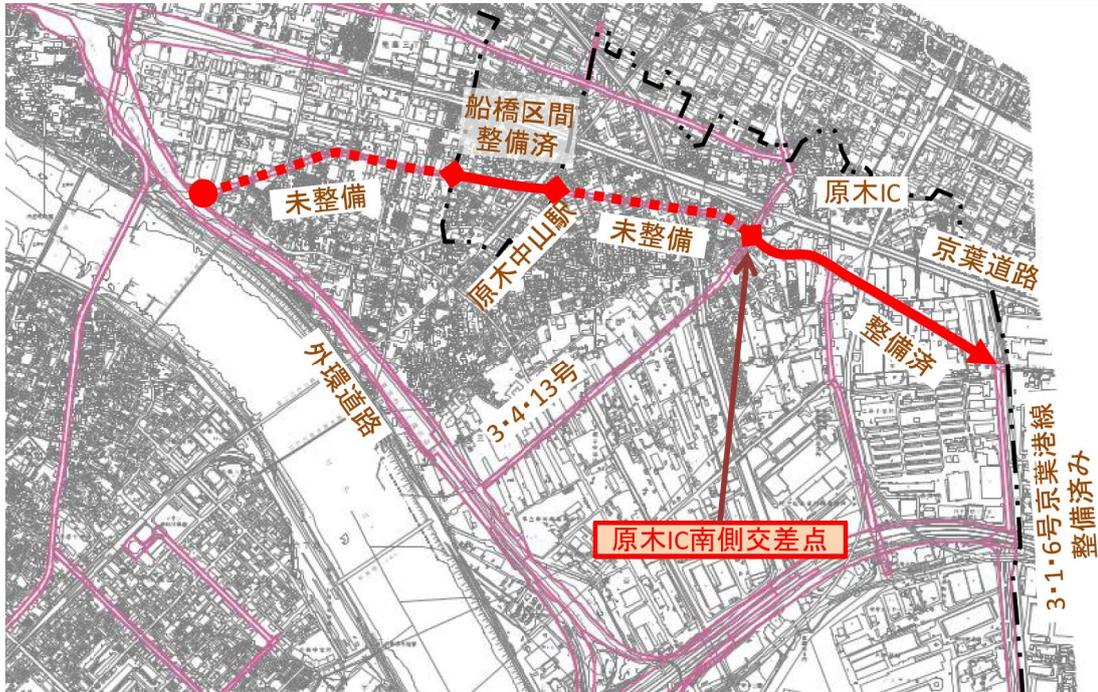
32

## 第二段階二次評価(3・4・23)



2

整備済み区間がある。



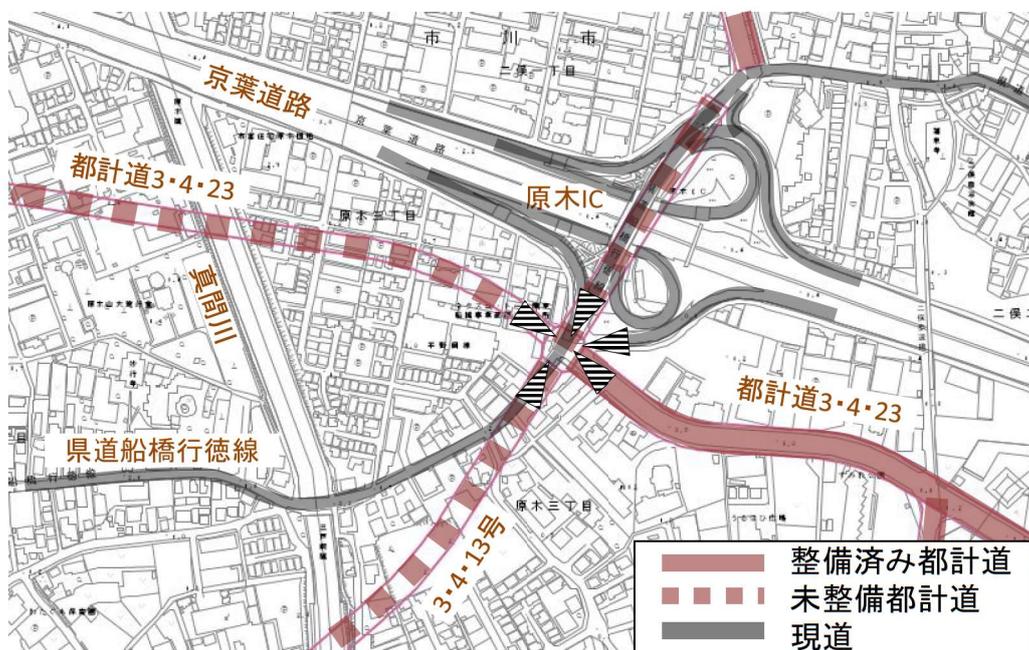
33

## 第二段階二次評価(3・4・23)



3

現計画で生じる変則交差点の解消に関しては、今後、都計道3・4・13号の事業化に向けた検討と一体的に検討を行う。



34

## 第二段階二次評価(3・4・23まとめ)



### 第二段階 二次評価

都市計画道路としての必要性(機能)は認められる。

整備済み区間がある。

現計画で生じる変則交差点の解消に関しては、今後、都計道3・4・13号の事業化に向けた検討と一体的に検討を行う。

⇒存続候補区間とする。

35

## 第二段階二次評価(3・6・30まとめ)



### 第二段階 二次評価

一次評価 { a必要性(機能):なし  
b機能を代替する路線:あり  
c整備にかかる制約条件:あり  
のとおり。



⇒廃止候補区間とする。

第三段階評価へ

36

# 第三段階



- ①3・4・22号二俣二俣新町線(国道357号以南の区間約180m)
- ②3・6・30号市川菅野線(国道14号から県道市川松戸線間約70m)



## 第三段階

将来交通量推計により、周辺路線・区間への影響等を判断

# 第三段階評価(3・4・22まとめ)



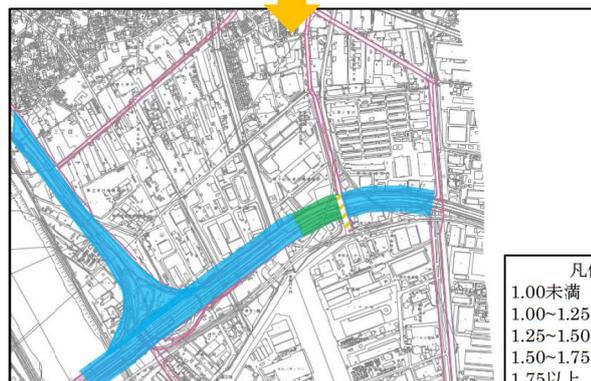
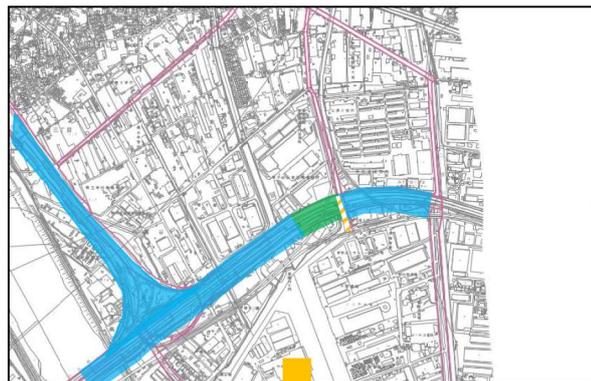
## 第三段階

交通量を推計し、混雑度を比較。  
↓  
廃止による影響なし。  
↓  
廃止候補区間とする。

全都計道整備時



3・4・22号廃止の場合



凡例	
1.00未満	白
1.00~1.25	青
1.25~1.50	緑
1.50~1.75	黄
1.75以上	赤

# 第三段階評価(3・6・30まとめ)



## 第三段階

交通量を推計し、混雑度を比較。



廃止による大きな影響なし。



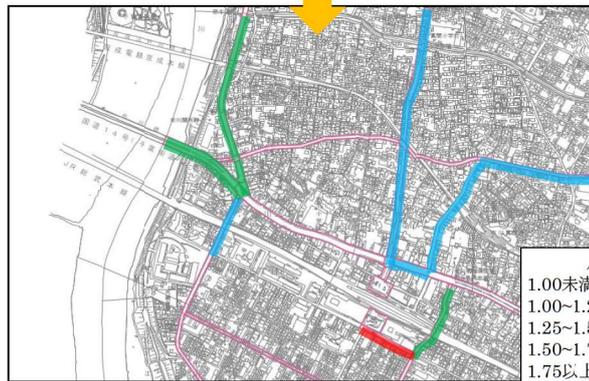
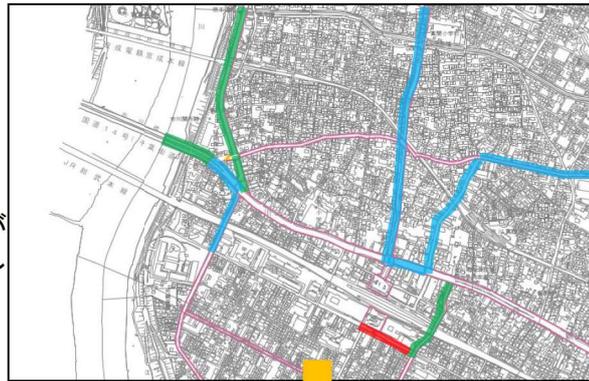
廃止候補区間とする。

全都計道整備時

※本区間は構造上整備が不可能だが、仮に整備したものと推計。



3・6・30号廃止の場合



凡例

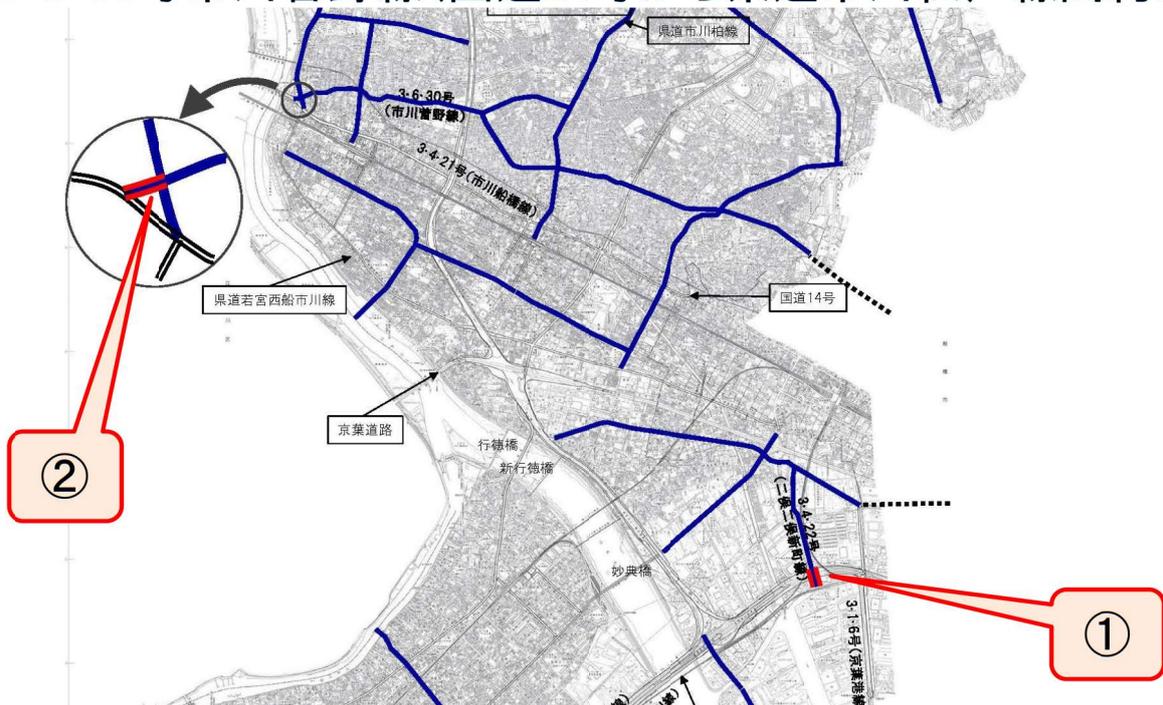
1.00未満	白
1.00~1.25	青
1.25~1.50	緑
1.50~1.75	黄
1.75以上	赤

# 見直しの方針(案)



以下の2路線を廃止候補区間とする。

- ①3・4・22号二俣二俣新町線(国道357号以南の区間約180m)
- ②3・6・30号市川菅野線(国道14号から県道市川松戸線間約70m)



# Web説明会・パブリックコメントの実施



- 実施期間 令和3年11月15日(月)～12月14日(火) 30日間
- 意見提出 1名4件

No.	ご意見の概要	市の考え方
1	北千葉道路開通時、北千葉ジャンクションと都内との交通は新葛飾橋並びに市川橋へ続く松戸街道が担うので、この間の交通混雑を解決することが重要である。	市内道路の交通状況につきましては引き続き注視してまいります。
2	北千葉道路開通時、北千葉ジャンクションと市川橋方面の最短動線は中国分のバス通りのみであるので、安全に走行できるよう、歩車道を整備すべきである。	ご意見は関係部署と共有します。
3	北千葉道路開通時、北千葉ジャンクションと市川橋方面の最短動線は中国分のバス通りのみであるので、都市計画道路3・1・4号稲越国府台線を早急に具体化すべきである。	ご意見は今後の事業の参考とします。
4	北千葉道路開通時、市内全域の交通量が増大することは明らかであるので、京成線の連続立体化を行うべきである。	京成本線の立体化については、担当部署において、木下街道(都市計画道路3・5・26号鬼高若宮線)のアンダーパス化後の交通状況を検証し、改めて方向性を見極める予定としています。

41

## 変更都市計画(案)

※下表中、変更となる項目は変更前を赤書きで示しています。



### 市川都市計画道路の変更(市川市決定)(案)

- 都市計画道路中 3・4・22号二俣二俣新町線を3・4・22号二俣線に名称を改め、同路線ほか1路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域		構造		
	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	地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線街路	3・4・22	二俣線 二俣二俣新町線	二俣	二俣 二俣新町	二俣	約 990 m 約 1,160 m	地表式	2車線 (-)	16 m	JR京葉線と立体交差 幹線街路と平面交差2箇所
幹線街路	3・6・30	市川菅野線	市川 3丁目	東菅野 2丁目	真間 3丁目	約 2,680 m 約 2,750 m	地表式	2車線 (-)	11 m	京成電鉄京成本線と平面交差 (京成電鉄成田線と平面交差) 自動車専用道路1・2・2号と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所 (6箇所)

### 理由

都市計画道路の必要性等の検証を行った結果、3・4・22号の終点からの一部区間は、必要性(機能)を有しておらず、かつ、廃止した場合でも周辺交通への影響が見られないこと等から、終点位置を変更し、路線を短縮するとともに、新たな終点位置の地名に基づき路線名を変更し、あわせて車線数を決定するものである。

3・6・30号の起点からの一部区間は、同じく検証の結果、必要性(機能)を有しておらず、かつ、国道14号および県道市川松戸線が機能代替する現道となっていること等から、起点位置を変更し、路線を短縮するとともに、車線数を決定するものである。

42

# 3・4・22号二俣線計画図(案)



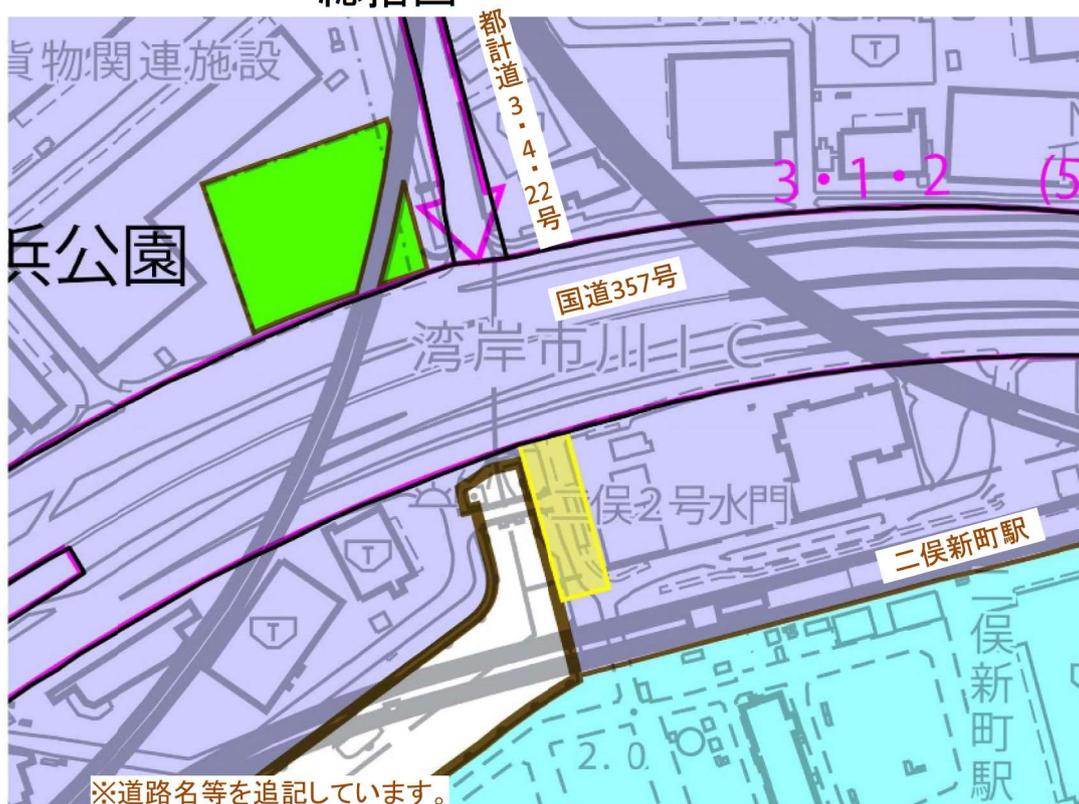
## 計画図



# 3・4・22号二俣線計画図(案)



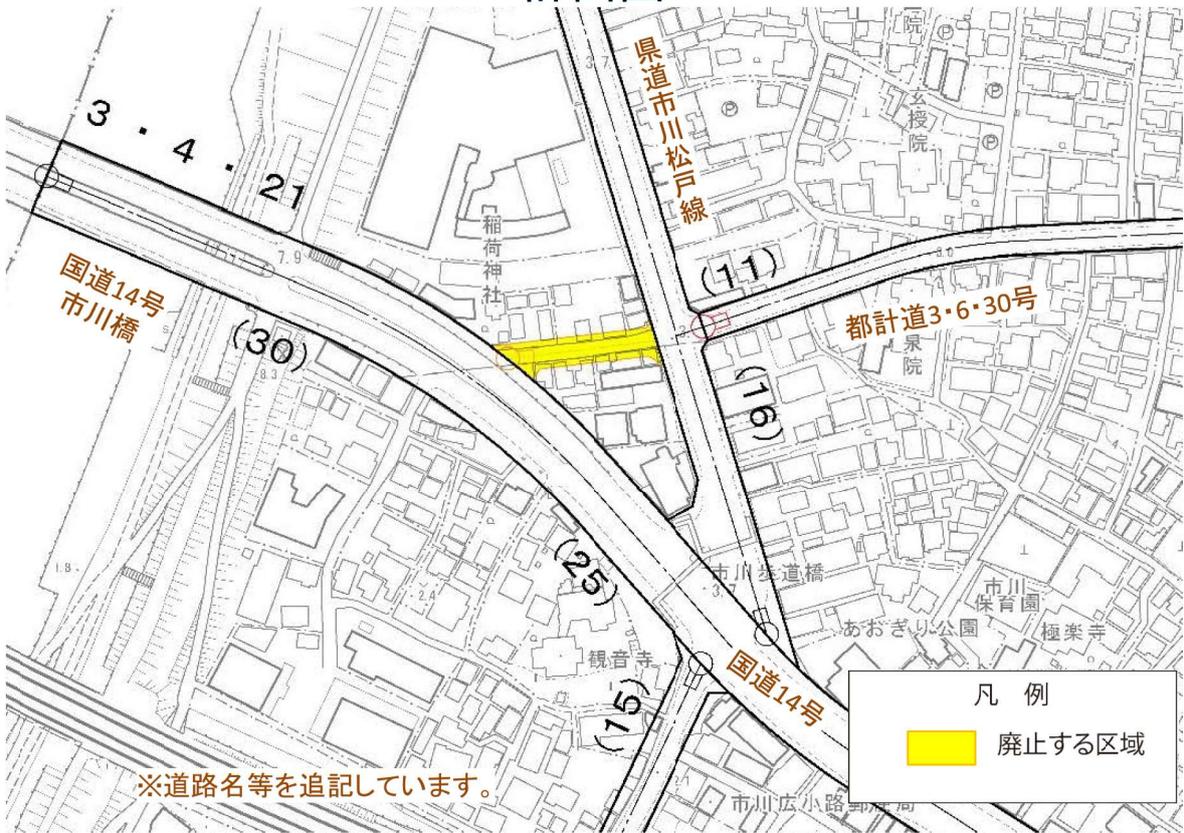
## 総括図



# 3・6・30号市川菅野線計画図(案)



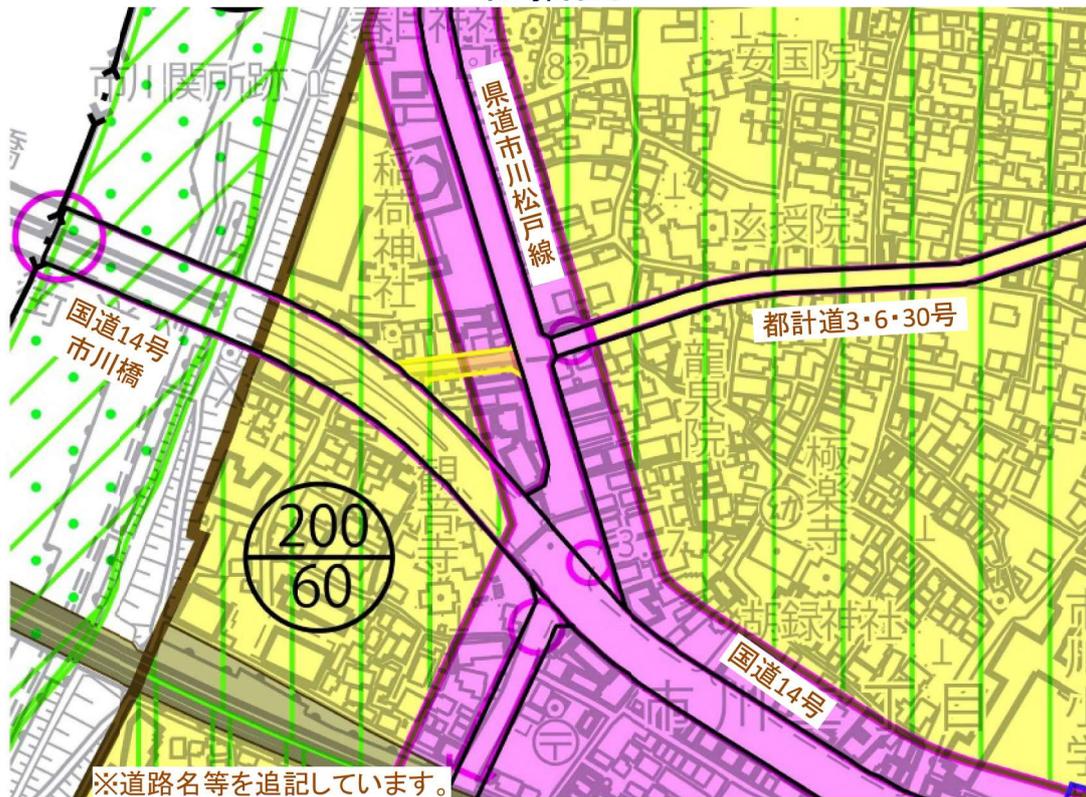
### 計画図



# 3・6・30号市川菅野線計画図(案)



### 総括図



## 案の概要の縦覧・公述の申し出の受付



- 実施期間 令和4年7月12日(火)～7月26日(火) 15日間
- 縦覧者 1名
- 公述の申し出 なし

## 案の縦覧・意見書の受付



- 実施期間 令和4年11月22日(火)～12月6日(火) 15日間
- 縦覧者 なし
- 意見書の提出 なし

# 今後の予定

