

## 第2章 都市計画第一種事業の目的及び内容

### 2.1 都市計画第一種事業の経緯

#### 2.1.1 都市計画第一種事業の経緯

一般国道 464 号北千葉道路（以下「北千葉道路」という。）は、市川市と成田市を結ぶ延長約 43km の幹線道路であり、市川市から印西市間については、昭和 44 年に都市計画決定されています。

全長約 43km のうち、鎌ヶ谷市から印西市間の約 19.7 km は、4 または 8 車線で開通しており、印西市から成田市間の約 13.5km は、現在、国と千葉県（以下「県」という。）が協同して整備を進めていますが、市川市から鎌ヶ谷市間の約 9km は事業化されていません。

そのため、地域の課題をより早く効果的に解決するため、北千葉道路（市川市から鎌ヶ谷市間）の計画の策定に向けて、国・県・沿線市で構成する北千葉道路連絡調整会議（※1、以下「連絡調整会議」という。）や千葉県道路協議会（※2、以下「道路協議会」という。）において、道路の構造や整備手法について検討を進めてきました。

また、北千葉道路の計画の概要や検討状況について広く沿線住民の方に知っていただくため、県、沿線市において、北千葉道路広報ワーキンググループ（※3）を組織し、広報紙の発行やオープンハウスを開催しています。

これまでの検討状況等は以下に示すとおりです。

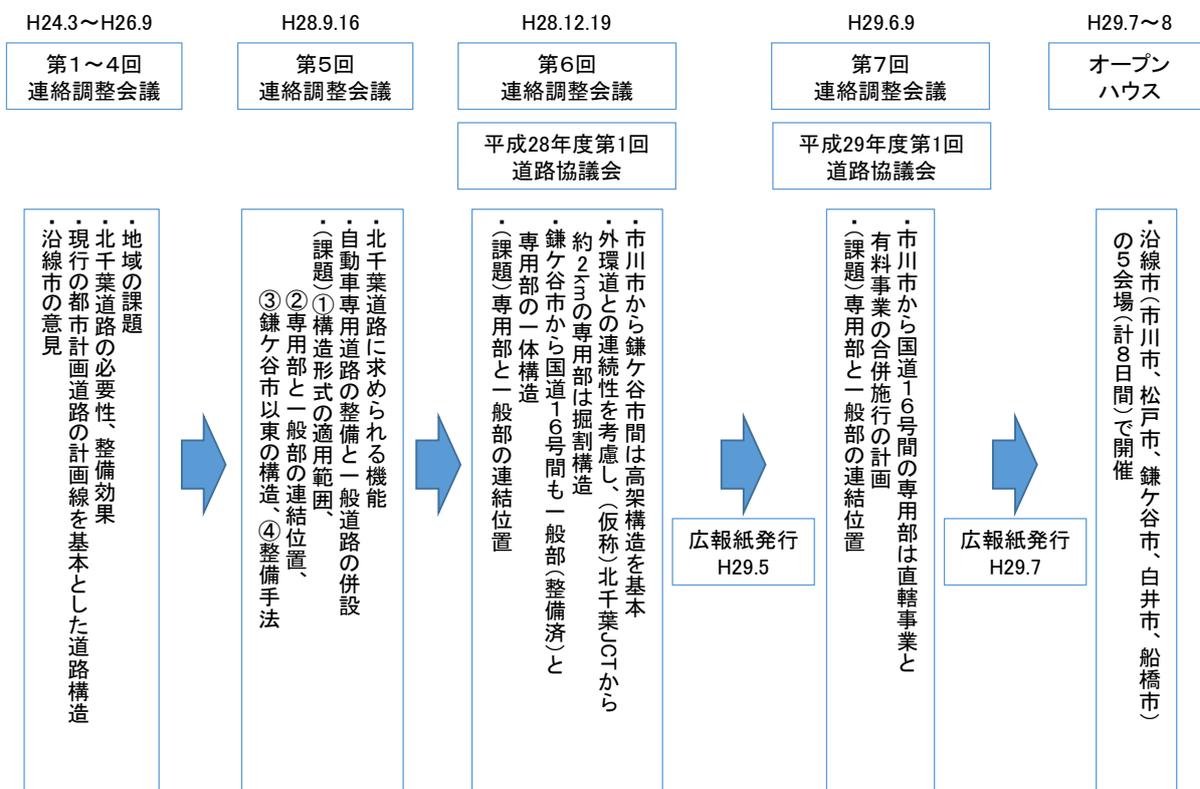


図 2.1-1 これまでの検討の経緯

第1回から第4回の連絡調整会議において、北千葉道路沿線地域の課題や必要性、現行の都市計画道路の計画線を基本として道路構造等の検討を進めることを確認するとともに、地域の課題を早期に解決するためには、本事業の早期着手、事業期間の短縮による早期効果発現を目指すための道路構造や整備手法とする必要があることを検討しました。

第5回連絡調整会議において、北千葉道路に求められる機能を確認するとともに、北千葉道路の基本構造に係る沿線市の意見を踏まえ、首都圏（東京外かく環状道路（以下、「外環道」という））と成田空港を連結するため規格の高い道路（自動車専用道路）が必要であることや、地域道路の慢性的な渋滞を緩和するため、一般道路を併設することを確認し、今後の課題として、①構造形式の適用範囲、②一般部と専用部の連結位置、③市川市から鎌ヶ谷市間の規格の高い道路で整備した場合の鎌ヶ谷市以東の構造、④整備手法について、引き続き検討することとしました。

第6回連絡調整会議・平成28年度第1回道路協議会において、北千葉道路に求められる機能や沿線市からの意見等を踏まえ、市川市から鎌ヶ谷市間の約9kmの区間については、一般部（4車線）と専用部（4車線）の併設構造とし、専用部については、早期整備が可能な高架構造を基本とするが、外環道との連続性等を考慮し、（仮称）北千葉JCTから約2kmの区間は掘割構造とすること、また、鎌ヶ谷市から国道16号間の約6kmの区間についても、整備済みの一般部（4車線）と専用部（4車線）の一体構造とすることや、市川市から国道16号間の専用部（自動車専用道路）は、早期整備のため有料事業を活用することを確認し、専用部と一般部の連結位置は引き続き検討することとしました。

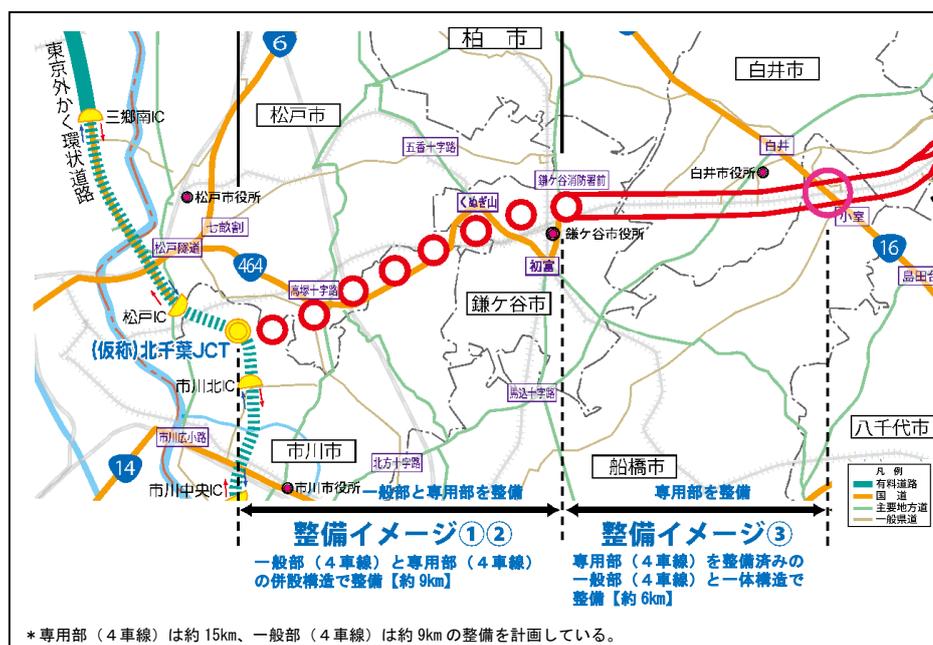
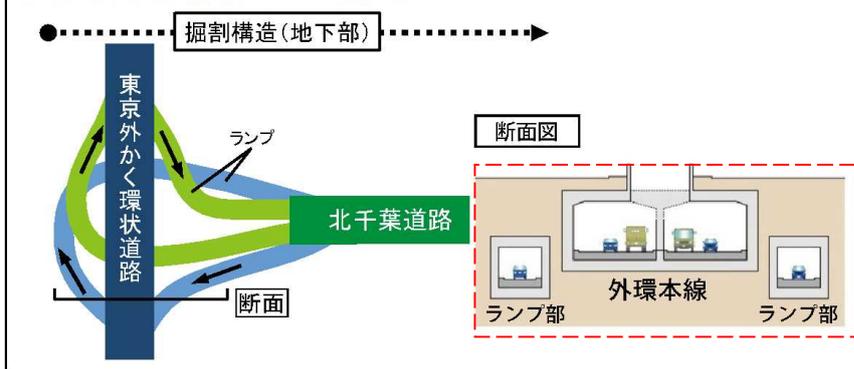


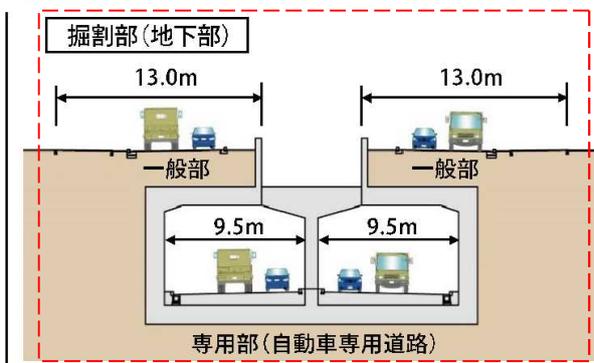
図2.1-2(1) 整備イメージ（整備区間の区分）

- ※1：北千葉道路連絡調整会議とは  
国・県・沿線市（市川市、松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市、白井市、印西市、成田市）で構成され、北千葉道路の計画策定に向けて検討・協議・調整を実施。
- ※2：千葉県道路協議会とは  
国・県・千葉市・高速道路会社で構成され、県内における道路施策等に関する検討及び幹線道路の計画・調整、道路行政に関する啓発活動を実施。
- ※3：北千葉道路広報ワーキンググループとは  
県・沿線市（市川市、松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市、白井市）で構成され、北千葉道路（市川市～白井市）の検討状況等に関する広報活動等実施。

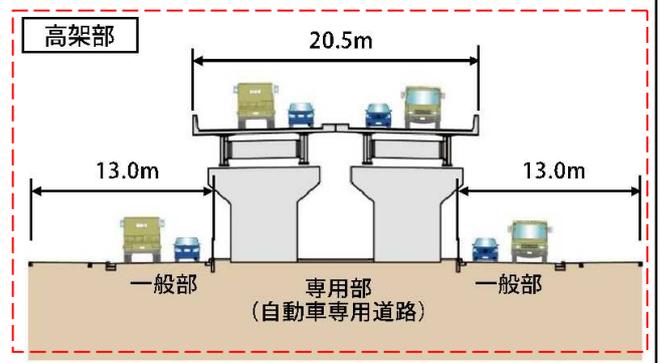
◆(仮称)北千葉JCTの構造



◆整備イメージ①



◆整備イメージ②



市川市～鎌ヶ谷市の整備イメージ

◆整備イメージ③



：整備箇所

鎌ヶ谷市～船橋市(国道16号)の整備イメージ

図2.1-2(2) 整備イメージ

※幅員については、道路構造令の車道幅員、路肩等を基に計画。今後、詳細な道路構造については検討。

第7回連絡調整会議・平成29年度第1回道路協議会において、市川市から国道16号間の専用部（自動車専用道路）は、直轄事業と有料事業の合併施行の計画とすることを確認し、専用部と一般部の連結位置は、広域的な交通ネットワークの形成、地域計画や土地利用の状況及び交通の安全性や円滑性等を検討の視点とし、引き続き検討することとしました。

## 2.1.2 上位計画

### (1) 千葉県

#### ① 千葉県総合計画「次世代への飛躍 輝け！ちば元気プラン」

千葉県総合計画「次世代への飛躍 輝け！ちば元気プラン」（平成 29 年 10 月、千葉県）では、千葉県が目指す姿として、広域道路ネットワークを形成し交流・連携・国際競争力の機能強化を図る上で北千葉道路の西側区間の早期事業化が必要であるとしています。

東葛・湾岸ゾーンでは、北千葉道路は魅力的なまちづくりにおける骨格となる道路であると位置づけられ、生活利便性の向上、物流施設の立地進展など、経済活動の面でも、首都圏における地域の競争力のますますの向上に資するとされています。（表 2.1-1）

表 2.1-1 千葉県総合計画「次世代への飛躍 輝け！ちば元気プラン」（平成 29 年 10 月、千葉県）

※関連箇所抜粋

## 第 2 章 千葉県が目指す姿（基本構想編）

### 第 1 節 時代背景と課題

#### (8) 広域道路ネットワークの形成

##### ① アクアライン・圏央道などによる交流基盤の整備

- 首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）や東京外かく環状道路（以下「外環道」という。）、北千葉道路等の本県の広域的な幹線道路ネットワークの形成は着実に進展してきています。特に、圏央道については、これまでに県内区間の約 8 割が開通したことにより、沿線地域では観光施設への入込客数の増加や事業所、物流施設等の企業立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れてきており、この効果を持続・拡大させていくには、東京湾アクアライン（以下「アクアライン」という。）の料金引下げの継続が不可欠です。
- 今後、圏央道の全線開通により、アクアラインと一体となって、成田・羽田両空港、さらには、東日本と西日本を結ぶ新たなルートが形成されます。また、外環道の県内区間の開通や北千葉道路の整備により、成田空港と首都圏を最短で結ぶ新たなルートが形成され、交流・連携や国際競争力を強化し、さらには、防災力の向上も期待されます。
- このため、残る圏央道の大栄・横芝間の早期整備、北千葉道路の東側区間の早期整備及び西側区間の早期事業化、さらには、暫定 2 車線区間の 4 車線化による広域的な幹線道路ネットワークの形成・機能強化を図るとともに、これらのストック効果を県内全域に波及させるため、広域的な幹線道路ネットワークと各地域を結ぶアクセス道路の整備が重要です。

### 第 4 節 県づくりの方向性

#### (1) 県づくりの基本的な考え方

外環道の開通や北千葉道路の整備により、県北西部の慢性的な交通混雑の緩和と、首都圏各地とのアクセスが強化され、この地域の交流拠点としての機能が一層向上し、首都圏における本県の役割が一層高まるものと期待されます。

#### (2) 地域の方向性

##### ③ ゾーンごとの方向性

## ○ 東葛・湾岸ゾーン

(千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、習志野市、柏市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市)

既に、本ゾーンでは各市の地域資源を生かした魅力あるまちづくりが進められている中で、外環道や北千葉道路、国道16号千葉柏道路などを骨格とし、県道船橋行徳線や県道越谷流山線などの整備、国道357号・京葉道路の機能強化により、地域内外の交通の円滑化が図られ、生活利便性の向上、物流施設の立地進展など、経済活動の面においても、首都圏における本地域の競争力がますます高まると見込まれます。

とりわけ、外環道の開通により、首都圏各地とのアクセスが飛躍的に向上し、県内においても東京湾岸地域と東葛飾地域の連携強化が図られるなど、より一層ポテンシャルが高まります。今後も、東京湾岸地域の将来の発展のため、更なる交通円滑化を図る湾岸軸の強化が求められています。

首都圏での都市間競争における優位性の向上を目指して、各都市の持つ魅力を一層高めることに加え、河川や海岸、鉄道の沿線など、一定のつながりを持つ地域が連携し、地域全体としてのイメージアップを図ることなどにより、更なるステップアップが期待できる地域です。

## ② 千葉県国土利用計画（第4次）

「千葉県国土利用計画（第4次）」（平成20年7月策定、平成26年11月変更、千葉県）では、東葛・湾岸ゾーンが目指す方向性の中で都市機能の強化、物流の効率化、交通渋滞対策、沿道環境の改善に資するとして北千葉道路の具体化を促進することとしています。また、空港ゾーンが目指す方向性の中で成田空港と県北西部・都心部のアクセス強化を図るものとして北千葉道路を位置づけています。（表2.1-2）

表2.1-2 千葉県国土利用計画（第4次）（平成20年7月策定、平成26年11月変更、千葉県）

※関連箇所抜粋

### 第6節 地域別に目指す方向性

#### （1）東葛・湾岸ゾーン

道路については、諸都市の連携による都市機能の強化、物流の効率化や交通渋滞対策、沿道環境の改善等のため、外環道の整備や、国道16号千葉柏道路、北千葉道路の具体化を促進します。

#### （2）空港ゾーン

本地域では、成田国際空港を拠点とする空港関連・物流関係・先端技術産業の立地が進んでおり、大消費地東京へのアクセスが良い地理的条件や、平坦な北総台地が広がる土地的条件のポテンシャルを発揮した園芸農業が盛んなほか、大型店舗等の立地が進んでいます。

また、緑豊かな自然環境や成田山、歴史的文化施設等を生かした観光産業が展開されています。

そのため、地域の活性化を図るに当たっては、産業振興を支えていくため、発着枠30万回化の合意を受けて、LCC（ローコストキャリア）の就航や新規路線の開設などの新しい動きが活発化している成田国際空港の機能の拡充や、圏央道等の幹線道路ネットワークの整備、県北西部・都心部へのアクセス強化を図る北千葉道路の整備を進めることが望まれています。

圏央道や北千葉道路、圏央道に接続する国道296号や成田国際空港にも接続する県道成田小見川鹿島港線などの道路ネットワークの強化を図りつつ、周辺市町等と連携して空港機能を活用した地域振興に取り組むとともに、成田国際空港周辺地域における国際物流機能等の集積を図ります。

③ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

1) 市川都市計画区域マスタープラン

市川都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）では、中心市街地へ過度に集中する交通の混雑緩和を図るため、国道 14 号とともに北千葉道路を東西軸とした道路網整備に努めることとしています。（表 2.1-3）

表 2.1-3 市川都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）※関連箇所抜粋

3. 主要な都市計画の決定の方針

3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

b 主要な施設の配置の方針

ア. 道路

本区域の道路の整備にあたっては、交通体系の整備の方針に基づき、幹線道路と生活道路との機能分担を積極的に進める。

特に国道 14 号を中心に形成されている本区域の中心市街地へ過度に集中する交通の混雑緩和を図るため、国道 14 号や北千葉道路等の東西軸及び外環道、都市計画道路 3・4・18 号浦安鎌ヶ谷線等の南北軸の道路網整備に努め、外環道に接続する道路や江戸川架橋の整備を進めるとともに、市街地の一体的な整備を図るため、京成本線とこれに交差する道路との立体交差化を検討していく。

c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路	・ 広域的連絡機能強化 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

## 2) 松戸都市計画区域マスタープラン

松戸都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）では、東京方面との連携や、環状方向の都市との連携を図るために広域的な幹線道路として北千葉道路の整備を進めることとしています。（表 2.1-4）

表 2.1-4 松戸都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）※関連箇所抜粋

### 3. 主要な都市計画の決定の方針

#### 3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

##### ①交通施設の都市計画の決定の方針

##### b 主要な施設の配置の方針

##### ア. 道路

本区域の道路網の整備は、基本方針に基づき区域内での交通需要や通過交通等に対応した交通機能の確保及び道路が有する土地利用や空間機能に対する影響力を積極的に評価し、次の方針により道路網の整備・充実を図り道路の骨格の強化に努める。

- i. 東京方面との連携や、環状方向の都市との連携を図るために広域的な幹線道路として、1・3・1号高速外かく環状線、3・1・1号外かく環状線、3・1・2号馬橋五香六実線、3・1・3号高塚新田線、3・1・4号串崎新田線及び3・4・10号松戸国道6号線の整備を進める。

##### c 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路	・ 広域的連絡機能強化 都市計画道路3・1・3号高塚新田線 都市計画道路3・1・4号串崎新田線

### 3) 鎌ヶ谷都市計画区域マスタープラン

鎌ヶ谷都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）では、北千葉道路を主要幹線道路として位置づけ、整備の促進を図ることとしています。（表 2.1-5）

表 2.1-5 鎌ヶ谷都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）※関連箇所抜粋

#### 3. 主要な都市計画の決定の方針

##### 3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

##### ①交通施設の都市計画の決定の方針

##### b 主要な施設の配置の方針

##### ア. 道路

主要幹線道路として、本区域の北部を東西に走る 3・1・1 号北千葉鎌ヶ谷線の整備を促進するとともに、中心市街地に集中する交通の分散を図る 3・4・5 号船橋我孫子バイパス線の整備を図る。幹線道路として、中心市街地外郭の環状道路を形成する 3・4・7 号中沢鎌ヶ谷線及び 3・4・10 号中沢北初富線の整備を図る。

##### c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路	・市街地の交通渋滞解消及び市街地外郭幹線道路の整備 都市計画道路 3・1・1 号北千葉鎌ヶ谷線

#### 4) 印西都市計画区域マスタープラン

印西都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）では、北千葉道路を千葉ニュータウンの大動脈として位置づけています。また、区域内の道路網は、広域的な幹線道路である北千葉道路との整合を図って形成することとしています。（表 2.1-6）

表 2.1-6 印西都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 3 月、千葉県）※関連箇所抜粋

### 3. 主要な都市計画の決定の方針

#### 3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

##### ①交通施設の都市計画の決定の方針

#### b 主要な施設の配置の方針

##### ア. 道路

本区域内の道路網は、基本方針に基づき、北千葉道路等の広域的な幹線道路との整合を図り、ネットワークの有機的な形成に努める。

特に国道 356 号については、現在、木下地区の既成市街地での混雑緩和を図るため 3・3・7 号印西バイパス線の建設が進み既に供用中であるが、今後は、交通機能の一層の強化を図るため、交通需要の動向に応じた断面での整備を促進する。

また、千葉ニュータウンの大動脈として、東西の幹線である 3・1・1 号千葉ニュータウン中央線 1 号（北千葉道路）及び 3・1・2 号千葉ニュータウン中央線 2 号（北千葉道路）並びに南北の幹線である 3・2・3 号町田道添中ノ口線（主要地方道船橋・印西線）の整備を促進する。

#### c 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備を予定する施設等は、次のとおりとする。

主要な施設	名称等
道路	・ 中心地区の関連交通機能の向上 都市計画道路 3・1・1 号 千葉ニュータウン中央線 1 号（北千葉道路） 都市計画道路 3・1・2 号 千葉ニュータウン中央線 2 号（北千葉道路）

## (参考) 都市計画見直しの基本方針

「都市計画見直しの基本方針」(平成26年7月、千葉県)では、広域的な活動、交流のさらなる活性化が期待される広域道路ネットワークとして「北千葉道路」が位置づけられています。また、広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、都市づくりの基本的な方向としては、総合的・計画的なまちづくりによる地域の活性化を目指すこととしています。(表2.1-7)

表2.1-7 都市計画見直しの基本方針(平成26年7月、千葉県) ※関連箇所抜粋

### 見直しの背景(社会情勢)

#### ③ 圏央道等の広域ネットワークをはじめとするインフラの整備進捗

県内においては、首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」という。)、東京外かく環状道路(以下「外環道」という。)、北千葉道路等の整備が進み、広域道路ネットワークの形成が進展し、県内及び県を超えた広域的な活動、交流のさらなる活性化が期待されている。

これら広域道路ネットワークと共に社会経済のグローバル化の進展を受け、成田国際空港や千葉港等のポテンシャルを活かし、人口減少に対応する上でも人や物を引き付ける魅力あるまちづくりが必要となっている。

### 都市づくりの基本的な方向

#### (2) 圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街

現在、整備が進む圏央道、外環道、北千葉道路等をはじめ、将来の広域道路ネットワークを踏まえ、戦略的な企業誘致を図るなど総合的・計画的なまちづくりを進める必要がある。

このため、引き続き広域道路ネットワークの整備を進めるとともに、インターチェンジ周辺等にふさわしい物流などの新たな産業集積を図り、雇用や定住の促進により、地域の活性化を目指す。



広域道路ネットワークを活かした物流・業務機能等のイメージ

### 都市計画の見直し指針

#### (2) 都市計画区域マスタープラン(51 都市計画区域)等の見直しについて

#### ③ 広域道路ネットワークの整備に伴い、インターチェンジ周辺等へ産業を誘致し、雇用や定住促進を図った都市づくり

地域経済の活性化のための産業の創出や地域経済の活性化に向けて、圏央道、外環道、北千葉道路等の広域道路ネットワークの整備に伴い、インターチェンジ周辺等へ物流などの新たな産業を誘致するとともに、雇用や定住促進を図るものとする。

## (2) 市川市

### ① 市川市都市計画マスタープラン

北千葉道路は、市川市のうち北部（北東部、北西部）地域に位置しています。「市川市都市計画マスタープラン」（平成 16 年 3 月、市川市）の全体構想において、市北部を東西につなぐ北千葉道路の整備を促進すると位置づけられています。（表 2.1-8）

表 2.1-8 市川市都市計画マスタープラン（平成 16 年 3 月、市川市）※関連箇所抜粋

#### 第 1 章全体構想

#### 3. まちづくりの整備方針

#### 4. 快適な交通環境づくり

#### ●地域や拠点を結び、市民生活や交流を支える交通体系の形成

#### 広域的な連絡機能の強化

- ・市北部を東西につなぐ北千葉道路や臨海部をつなぐ第二湾岸道路の整備を促進します。

図 2.1-3 市川市都市計画マスタープラン（平成 16 年 3 月、市川市）

※『快適な交通環境づくり』に関する方針図



### (3) 松戸市

#### ① 松戸市都市計画マスタープラン

「松戸市都市計画マスタープラン」（平成 11 年 6 月、松戸市）では、ネットワーク形成の考え方の中で、北千葉道路が広域交通の骨格として位置づけられています。また、北千葉道路の沿線地域である東部地域では、広域的な自動車交通の骨格となる北千葉道路の整備を促進することとしています。（表 2.1-9）

表 2.1-9 松戸市都市計画マスタープラン（平成 11 年 6 月、松戸市）※関連箇所抜粋

#### 第 3 章部門別方針

#### 3. 交通施設の整備方針

#### (3) 道路の整備方針

#### 2) 方針

#### ① 幹線道路の整備

#### 1. ネットワーク形成の考え方

市域をほぼ取り囲む常磐自動車道路、東京外かく環状道路、北千葉道路、船橋関宿線と、市内を貫く国道 6 号、都市計画道路 3.1.2 号線を広域交通の骨格とします。また、これらと連携しながら市内各地域間の連絡性を高める放射・環状方向の骨格的な幹線道路ネットワークを形成します。

○広域を連携する高規格幹線道路など…外環道、北千葉道路、船橋関宿線、常磐自動車道、国道 6 号、都市計画道路 3.1.2 号線

#### 第 4 章地域別構想

#### 11. 東部地域

#### (3) まちづくりの方針

#### 3) 交通環境の充実

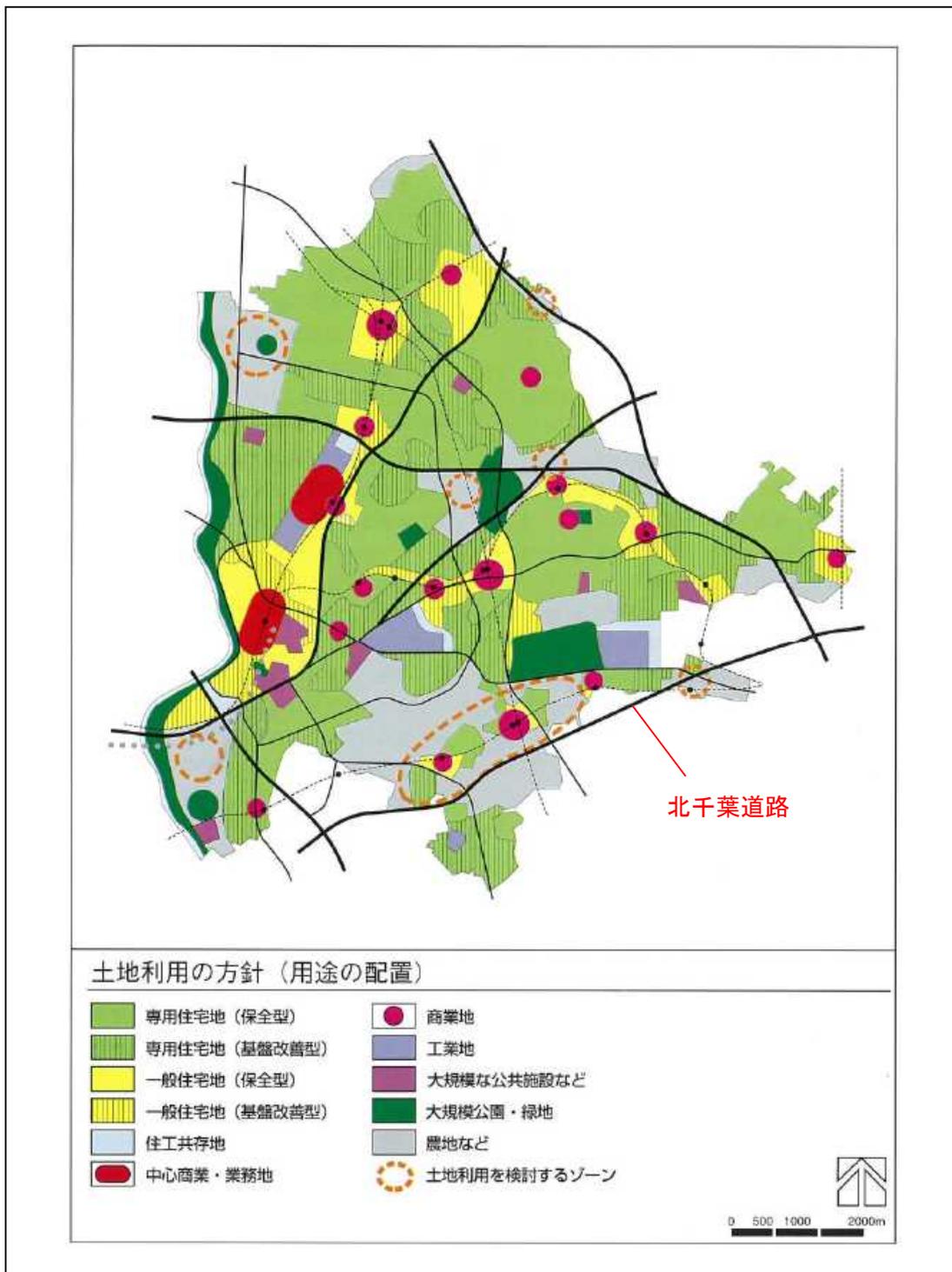
#### ● 幹線道路網の整備の推進

既存道路の混雑を改善し、地域内の駅周辺へのアクセスや他地域との連絡を向上させるため、都市計画道路 3.3.6 号線、3.3.7 号線、3.4.12 号線、3.4.35 号線などの整備を推進して、幹線道路のネットワークを確立します。

また、広域的な自動車交通の骨格となる北千葉道路の整備を促進します。

図 2.1-4 松戸市都市計画マスタープラン（平成 11 年 6 月、松戸市）

※土地利用の方針図



#### (4) 鎌ヶ谷市

##### ① 鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン

「鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン」(平成15年2月、鎌ヶ谷市)では、北千葉道路が東西方向の通過交通を処理することにより、市中心部の交通環境の改善と、沿線地域の土地利用の可能性を高める効果が期待されています。(表2.1-10)

表 2.1-10 鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン(平成15年2月、鎌ヶ谷市) ※関連箇所抜粋

#### 1 全体方針

#### 1-4 将来都市像と都市構造

#### (2) 将来都市構造

#### ア 軸の形成方針

#### 1) 道路

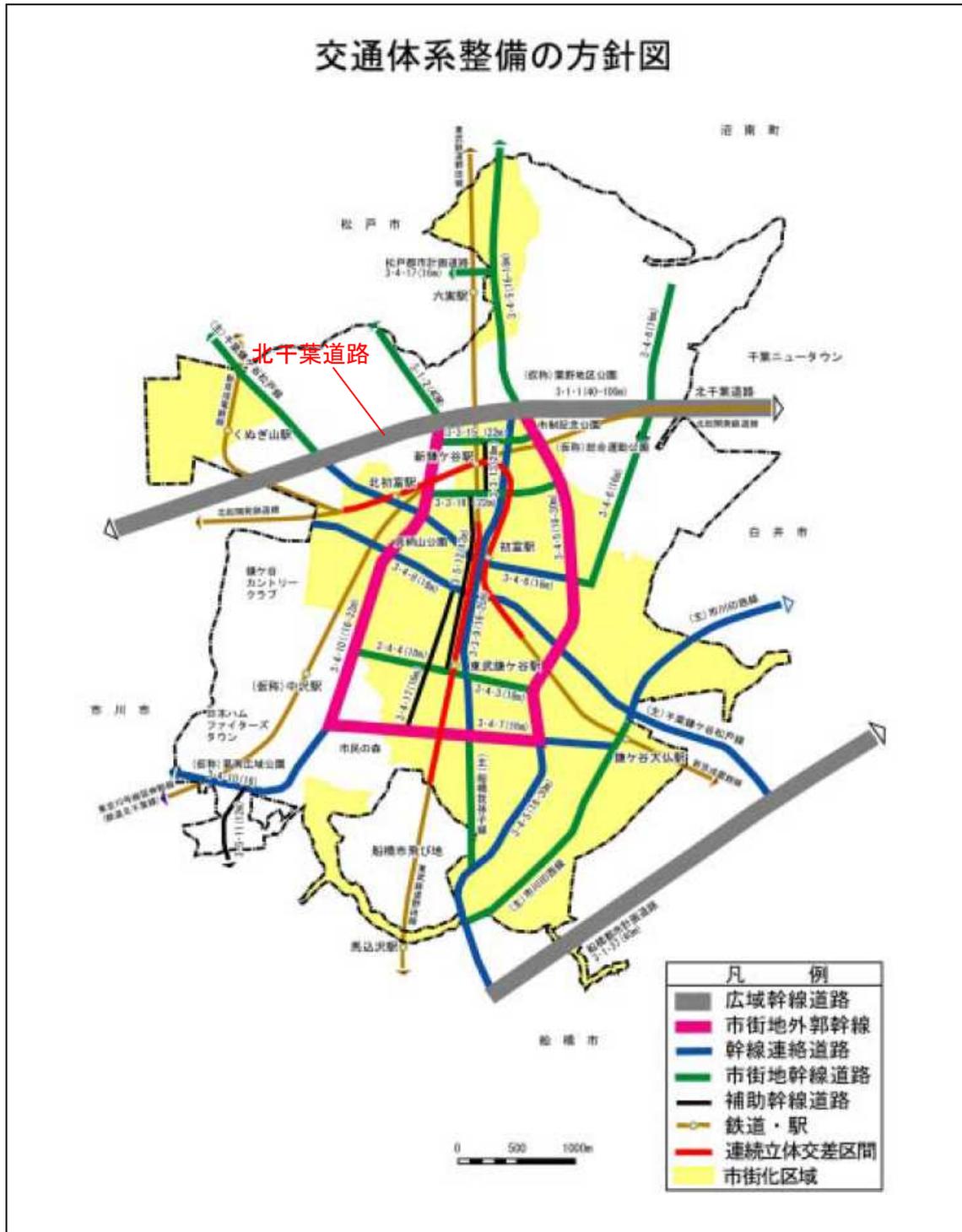
#### ○北千葉道路

東関東自動車道と常磐自動車道の間において、新東京国際空港と都心を結ぶ地域高規格道路であり、都心側は東京外かく環状道路に、成田側は新東京国際空港線に直結するとともに、東関東自動車道を経て首都圏中央連絡自動車道に連絡します。

市内では、鎌ヶ谷都市計画道路 3・1・1 号北千葉鎌ヶ谷線(W=40~100m)であり、東西方向の通過性の交通を処理して、市中心部の交通環境を改善するとともに、沿線地域の土地利用の可能性を高める効果が期待されます。

図 2.1-5 鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン（平成 15 年 2 月、鎌ヶ谷市）

※交通体系整備の方針図



(5) 白井市

① 白井市都市マスタープラン

「白井市都市マスタープラン」(平成 28 年 3 月、白井市)では、国道 464 号が広域幹線道路に位置づけられており、整備の促進と適切な維持管理が要請されています。(表 2.1-11)

表 2.1-11 白井市都市マスタープラン(平成 28 年 3 月、白井市)※関連箇所抜粋

5-2 都市施設の整備方針

5-2-1 交通体系の整備方針

基本方針

●道路のネットワーク

「広域幹線道路」「地域間幹線道路」「都市幹線道路」「補助幹線道路」による道路のネットワークの形成を図ります。

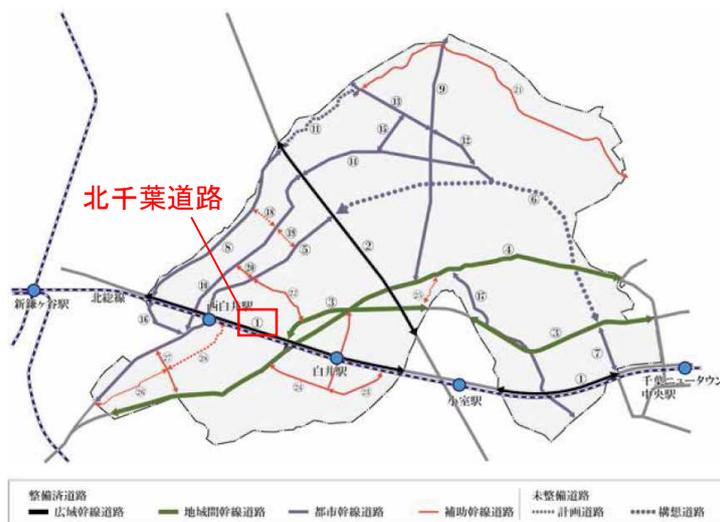
なお、計画道路については計画的に事業を推進し、構想道路については計画化への検討を行います。

広域幹線道路

・広域間の連携を担う広域幹線道路について、整備の促進と適切な維持管理の要請

① 国道 464 号	広域幹線道路	⑱ 市道 00-139 号線	補助幹線道路
② 国道 16 号		⑲ (仮) 根七次台線	
③ 一般県道千葉ニュータウン北環状線	地域間幹線道路	⑳ 市道 00-009 号線	
④ 主要地方道市川印西線		㉑ 市道 00-137 号線/市道 00-002 号線	
⑤ 一般県道西白井停車場線/市道 00-007 号線/市道 00-016 号線/市道 00-017 号線/市道 00-018 号線	都市幹線道路	㉒ 市道 00-010 号線	
⑥ (仮) 木十余一線		㉓ 市道 00-129 号線	
⑦ 市道 00-020 号線		㉔ 一般県道白井停車場線/市道 00-015 号線	
⑧ 市道 00-021 号線/市道 00-135 号線		㉕ (仮) 下長殿線	
⑨ 市道 00-001 号線		㉖ (仮) 富士南園栄線	
⑩ 市道 00-006 号線/市道 00-007 号線		㉗ 市道 00-111 号線	
⑪ 市道 00-136 号線		㉘ 市道 12-002 号線	
⑫ 市道 00-103 号線			
⑬ 市道 00-003 号線			
⑭ 市道 00-004 号線/市道 00-005 号線			
⑮ 市道 00-102 号線			
⑯ 市道 00-121 号線			
⑰ 市道 00-012 号線/市道 00-013 号線/市道 00-014 号線			

道路ネットワーク方針図



## (6) 船橋市

### ①船橋市都市計画マスタープラン

「船橋市都市計画マスタープラン（改訂版）」（平成 24 年 3 月、船橋市）では、幹線道路と市内道路網の体系的な整備方針を以下のように設定しています。（表 2.1-12）

表 2.1-12 船橋市都市計画マスタープラン（改訂版）（平成 24 年 3 月、船橋市）※関連箇所抜粋

#### 第 2 章 全体構想

#### 4 項目別目標とまちづくり方針

#### (3) 交通体系

#### まちづくり方針

#### 1) 効率性とやさしさをあわせもつ道路網の形成

#### ①体系的な道路網の整備

- 通過交通を円滑に処理し、市内の交通混雑を緩和するため、周辺都市を連絡する東西方向、南北方向及び環状路などの幹線道路の整備を国や千葉県に要請し、体系的な道路網の形成を促進します。
- 市内を起点とした交通が市外にスムーズに出られるように、幹線道路へ効率的にアクセスする市内道路網の形成を推進します。
- 生活に関わりの深い市内の道路については、幹線道路と円滑な接続を図ることにより、きめ細かな道路網の形成を図ります。
- 住宅が密集し、道路幅員の狭い地区においては、地区計画制度などの各種整備手法により、道路空間を確保し、生活に密着した道路網の整備に努めます。



## 2.2 都市計画第一種事業の目的

北千葉道路は、東葛地域、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することが期待されます。

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、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ます。新しい幹線道路となる北千葉道路が整備されることで、交通が分散され、渋滞の緩和が期待されます。

また、緊急輸送道路 1 次路線となっている国道 464 号や並行する国道 356 号、国道 296 号のいずれも 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です。

以上の解決が必要な課題と求められる機能から、当該道路の政策目標は以下とします。

- 成田空港等の拠点への広域高速移動の強化
- 周辺道路の渋滞の緩和
- 災害時の緊急輸送ネットワークの強化

## 2.3 都市計画第一種事業の内容

### 2.3.1 都市計画第一種事業実施想定区域の位置

都市計画第一種事業実施想定区域の位置は、図2.3-2に示すとおりです。

起点：千葉県市川市

終点：千葉県船橋市

### 2.3.2 都市計画第一種事業の種類

一般国道の改築

### 2.3.3 都市計画第一種事業の規模

規模：約15km

- ・千葉県市川市～鎌ヶ谷市

自動車専用道路（専用部）4車線、一般国道（一般部）4車線

- ・千葉県鎌ヶ谷市～船橋市

自動車専用道路（専用部）4車線

#### 2.3.4 対象事業について

本事業は、首都圏との広域交通ネットワークを形成し、広域的な地域圏の連携や物流機能の強化を図ること等を目的に、外環道と国道 16 号を結ぶ延長約 15km の自動車専用道路（市川市～船橋市間の専用部）の整備を計画しており、「環境影響評価法」（平成 9 年 6 月 13 日法律第 81 号、最終改正：平成 26 年 6 月 4 日法律 51 号）における「第一種事業」に該当します。

一方、一般部は、市川市の外環道（国道 298 号）を起点とし、千葉ニュータウンを経て、成田市へ至る延長約 43km の幹線道路であり、地域の活性化や周辺道路の混雑緩和等を目的とし市川市～印西市間が昭和 44 年に都市計画決定されています。そのうち鎌ヶ谷市～印西市間については、既に整備済みです。ただし、市川市～鎌ヶ谷市間の約 9km については未整備の状況です。

しかし、市川市～鎌ヶ谷市間の一般部については、これまでの道路協議会や連絡調整会議での検討において、既に都市計画決定された一般部の区域を活用して専用部を導入し、専用部と一般部の併設構造とすることが確認されており、専用部の連結路は併設する一般部に設置する構造を検討しています。また、一般部と専用部の事業目的を同時に達成させるためには、同時期に計画し、整備することが必要です。

以上のことから、市川市～船橋市間の専用部と市川市～鎌ヶ谷市間の一般部を一体の対象事業として本事業の環境影響評価を実施することを踏まえ、都市計画手続きを進めていきます。

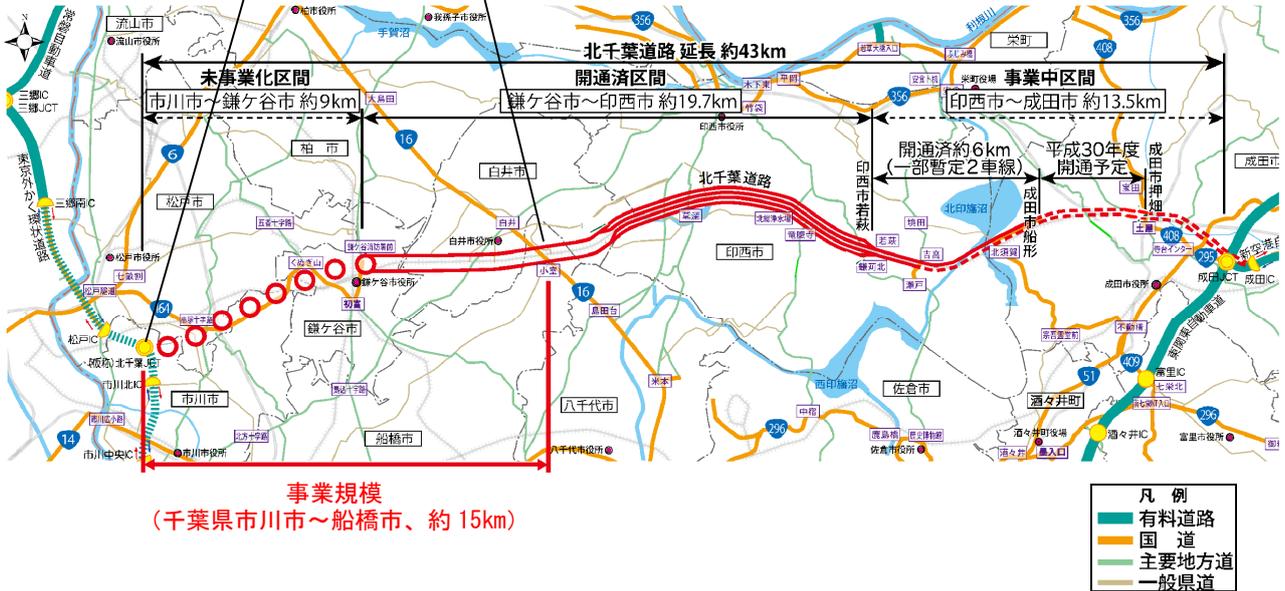
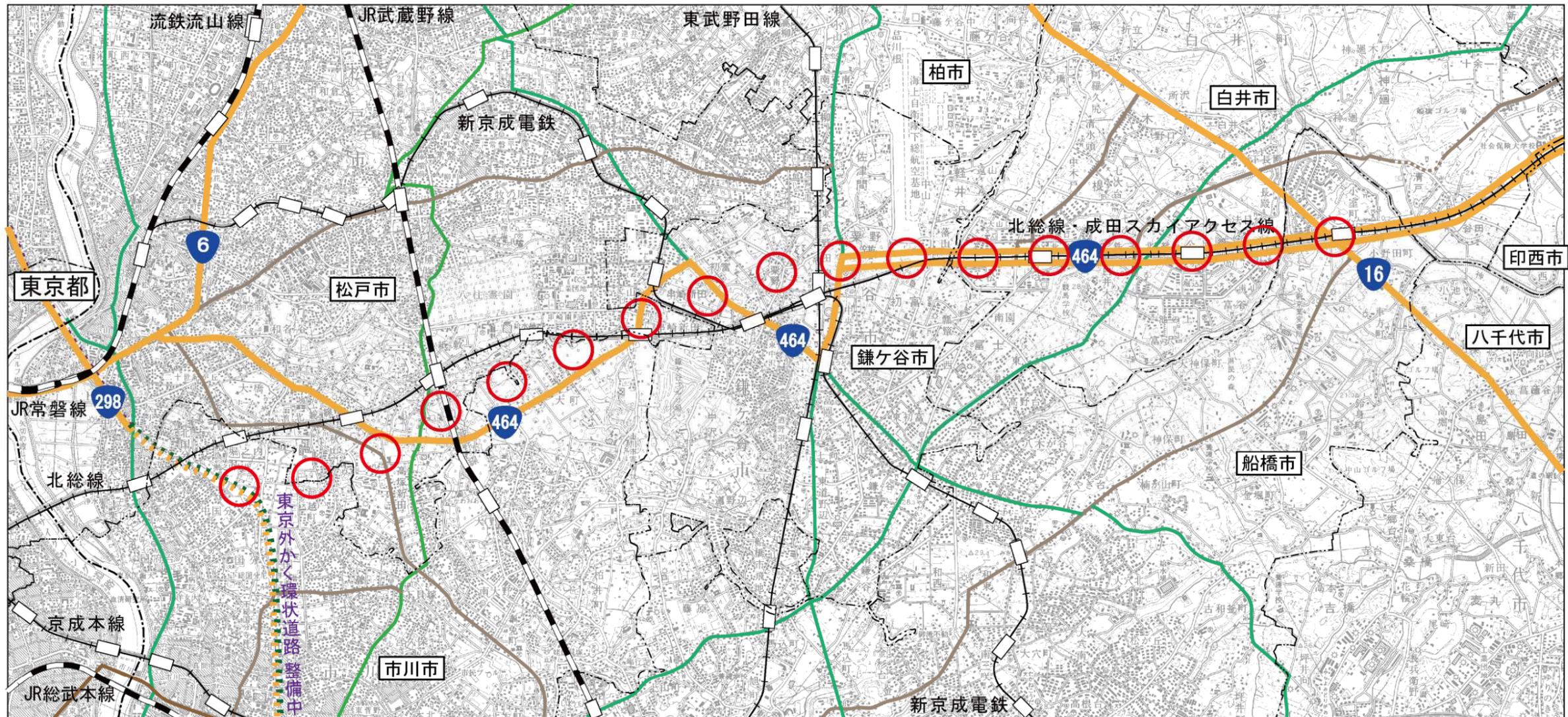


図2.3-1 事業規模





凡例

記号	名称
○ ○ ○	事業実施想定区域
-----	都県界
-----	市区界

- +—+— JR
- ++++ 私鉄
- 自動車専用道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

※事業実施想定区域が該当する対象自治体は、市川市、松戸市、鎌ヶ谷市、柏市、白井市、船橋市の6市であり、そのほかその周辺として八千代市、印西市も含めて「構想段階評価書」をとりまとめました。

※以下、本図の範囲を「事業実施想定区域及びその周囲」と称します。



1:62,500



図2.3-2 事業実施想定区域の位置  
 <計画段階評価における本事業の位置(案)>



## 2.3.5 その他都市計画対象道路事業に関する事項

### 1) 位置等の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関するルート案を適切に設定する必要があります。

ルート案については、事業目的（2.2 に記載）が達成可能であり、社会的影響や自然環境、生活環境に与える影響などを踏まえ、現実的に実施可能な案を設定しました。

### 2) ルート案の設定にあたっての考え方（複数案を設定しない理由）

本事業は、成田空港等の拠点への広域高速移動の強化などの事業目的を達成するために、検討を行った経緯（2.1 に記載）を踏まえ、市川市（外環道）～船橋市（国道 16 号）間の専用部（4 車線）約 15km と市川市～鎌ヶ谷市間の一般部（4 車線）約 9km について一体的に整備を進める計画です。

市川市～船橋市間については、昭和 44 年に都市計画決定されています。

都市計画決定から既に 50 年近く経過し、その周辺地域では用途地域が都市計画決定されており、現行の都市計画決定区域に基づいて、土地区画整理事業や鉄道事業等、他の都市計画道路が計画・整備されている状況です。

さらに、鎌ヶ谷市～船橋市間については、周辺に海上自衛隊下総航空基地及び鳥獣保護区が位置していることに加え、一般部（4 車線）は既に整備されており、専用部の事業予定地も既に確保されている状況です。

本事業のルートについては、成田空港等の拠点への広域高速移動の強化などの事業目的が達成可能であり、かつ、上記のような社会的影響や自然環境等に与える影響なども踏まえた結果、現行の都市計画決定区域を基本としたルート案以外は現実的ではないと考えられます（図 2.3-3）。

以上のことから、現行の都市計画決定区域を基本としたルート案とし、複数案を設定しないこととしました。



市川市(外環道)

北千葉道路 延長約15km

船橋市(国道16号)

延長約9km

延長約6km

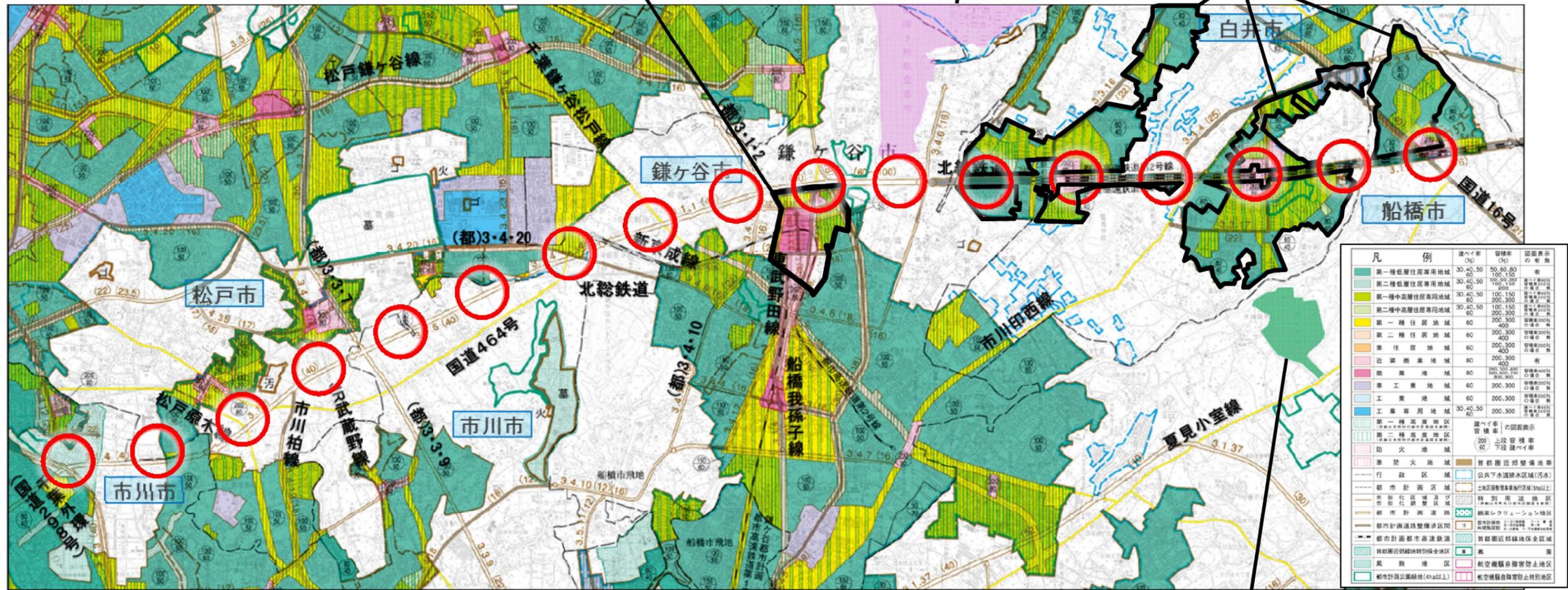
現在の都市計画決定：昭和44年都市計画決定

現在の都市計画決定：昭和44年都市計画決定 一般部4車線は整備済

北千葉道路の都市計画線に合わせて  
土地区画整理事業が施行済み

海上自衛隊下総航空基地

千葉ニュータウン事業区域



鳥獣保護区

凡例  
○ : 事業実施想定区域

図 2.3-3 事業実施想定区域と都市計画図

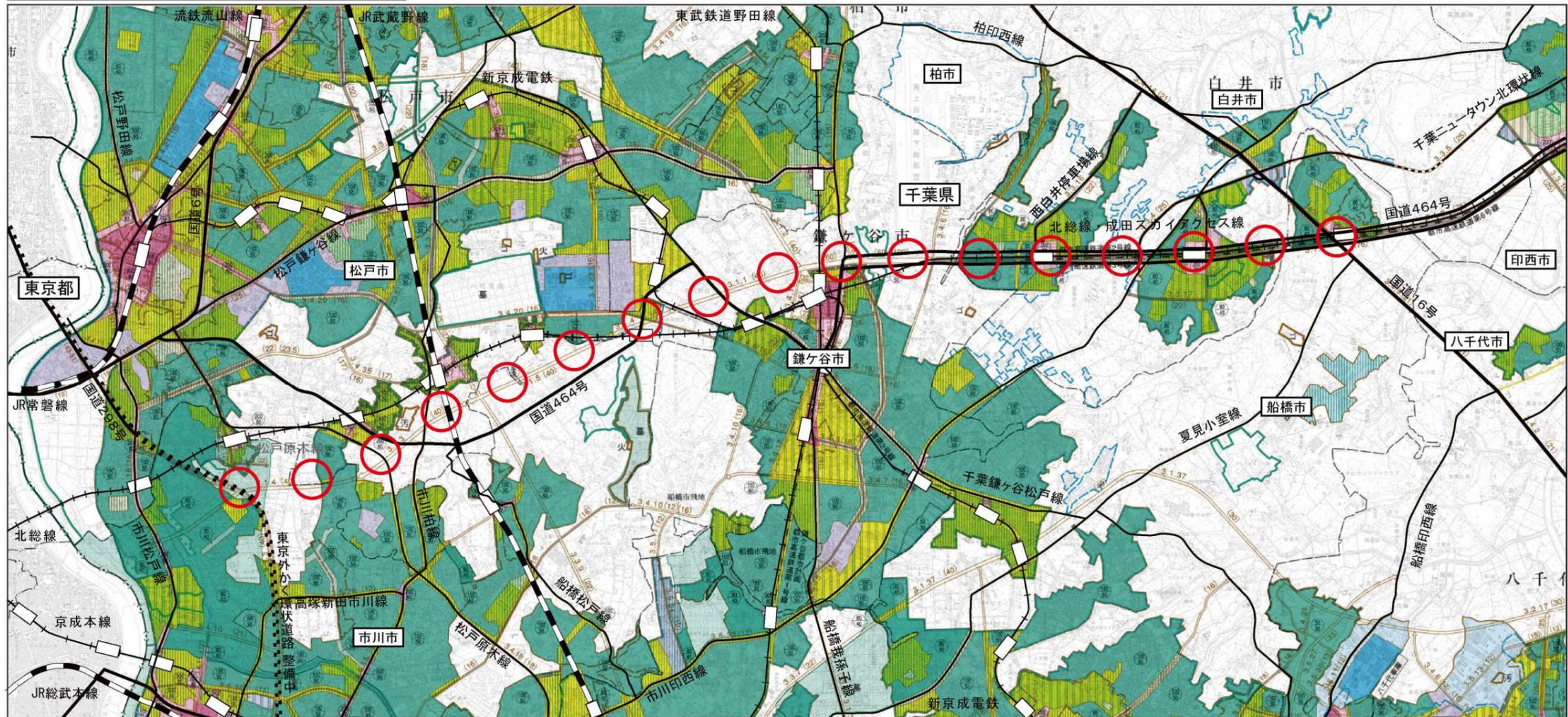


## 2.4 都市計画の概略の案

都市計画の概略の案を図 2.4-1 のとおり設定しました。



# 都市計画の概略の案



## 凡例

記号	名称
○ ○ ○	事業実施想定区域
-----	都県界
- - - - -	市区界

—+—+—+—	JR
+++++	私鉄
—————	自動車専用道路
—————	一般国道
—————	主要な県道
- - - - -	事業中

[Green]	第一種低層住居専用地域
[Light Green]	第二種低層住居専用地域
[Yellow-Green]	第一種中高層住居専用地域
[Light Yellow-Green]	第二種中高層住居専用地域
[Yellow]	第一種住居地域
[Light Yellow]	第二種住居地域
[Orange]	準住居地域
[Pink]	近隣商業地域
[Red-Pink]	商業地域
[Purple]	準工業地域
[Light Blue]	工業地域
[Dark Blue]	工業専用地域



1:62,500



図 2.4-1 都市計画の概略の案

