

第5章 評価等の結果

5.1 都市計画の一体性・総合性の確保に関する評価結果

(1) 沿道土地利用など他の都市計画との整合性

本事業の市川市～船橋市間は、昭和 44 年に都市計画決定されてから既に 50 年近く経過しており、現行の都市計画決定区域に基づいて、民間の建築物等の建築に際しては建築行為の制限を受けているほか、土地区画整理事業や鉄道事業、他の都市計画道路についても、現行の都市計画決定区域に基づき北千葉道路が整備されることを前提として計画・整備されています。

以上より、他の都市計画との一体性・総合性が確保されているものと評価します。

表 5.1-1 に、沿道土地利用など他の都市計画との整合性に係る評価結果を示します。

表 5.1-1 都市計画の一体性・総合性の確保に関する評価結果

評価項目	評価結果
■沿道土地利用など他の都市計画との整合性	昭和 44 年に都市計画決定済みであり、現行の都市計画決定区域に基づき土地区画整理事業や鉄道事業などが計画・整備されていることから、沿道の土地利用など他の都市計画と一体性・整合性が図られているものと評価します。

5.2 自然的環境の整備又は保全に関する評価結果

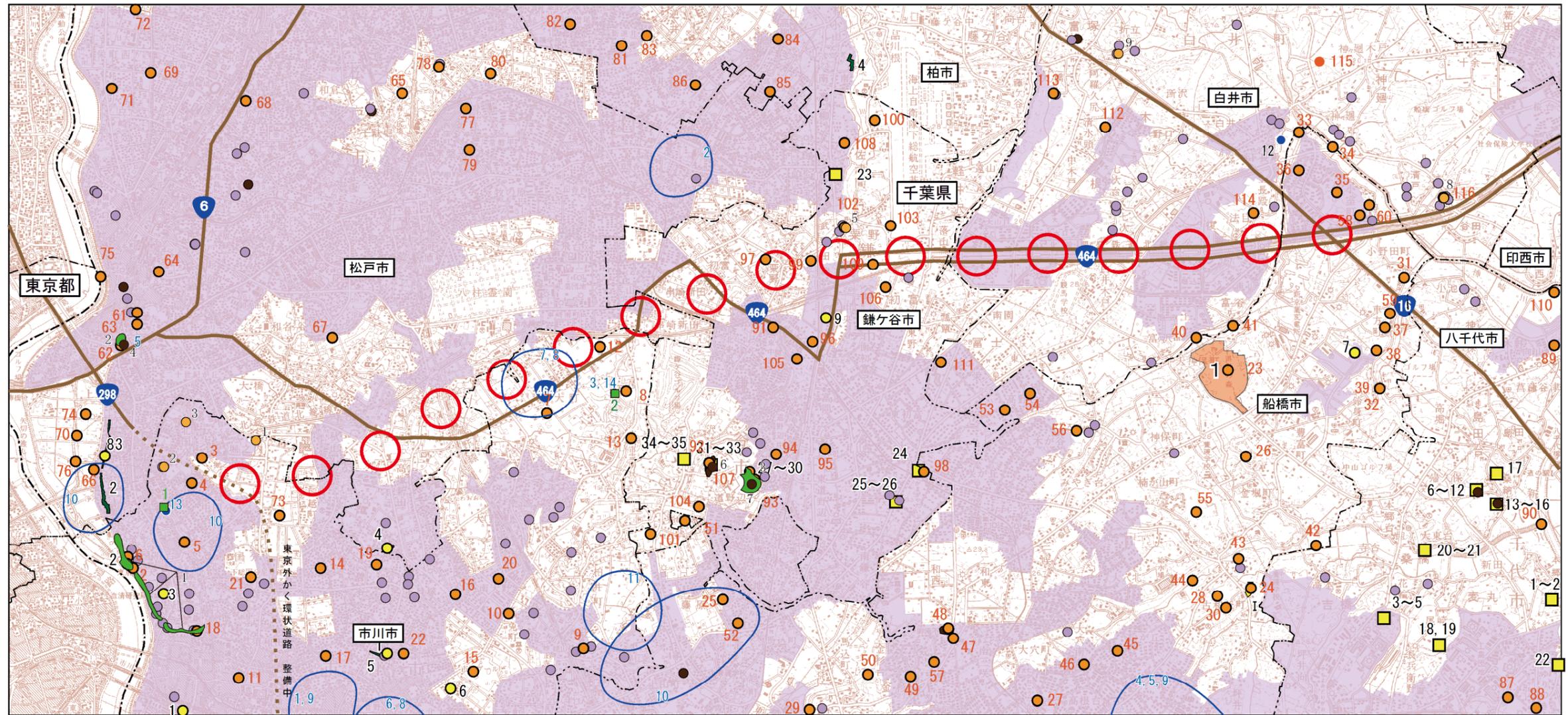
評価項目に係る調査は、既存資料に基づき表 4.3-2の「検討対象」の位置・分布を把握し、図 5.2-1に調査の結果として記載しました。予測では、表 5.2-1に回避等の状況を記載し、環境の状況の変化を把握しました。

選定された計画段階配慮事項の影響の程度は、表 5.2-1に示すとおりです。

道路の存在による植物、生態系は影響を与える可能性は小さいと評価します。自動車の走行による大気質、騒音及び道路の存在による動物、景観は影響を与える可能性があるとして評価します。

具体的な道路構造を決定する段階では、できる限り周辺の住居等の保全対象や重要な動物、植物等の生息地及び生育地、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を配慮して計画します。

なお、各評価項目について、回避が困難又は、必ずしも十分に低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討します。



凡例

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

人口集中地区 (DID)

- ○ 重要な動植物、注目すべき生息地
- 注目すべき群落等 (特定植物群落)
- 注目すべき群落等 (記念物)
- 注目すべき群落等 (巨樹巨木林)
- 重要湿地
- 特別緑地保全地区
- 鳥獣保護区
- 保存樹木
- 自然環境保全地域

- : 主要な眺望点と眺望景観
- : 主要な景観資源



1:62,500

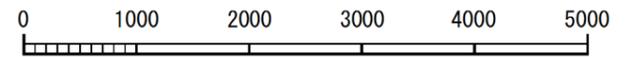


図 5.2-1 計画段階配慮事項の調査結果

表 5.2-1 自然的環境の整備又は保全に関する評価結果

計画段階 配慮事項	予測及び評価の結果
<p>■大気質</p> <p>■騒音</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市川市～鎌ケ谷市間、鎌ケ谷市～船橋市間のいずれの区間ルートも、一部が市街地を通過します。このため、大気質・騒音に影響を与える可能性がありますと評価します。
<p>■動物</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市川市～鎌ケ谷市間のルートは、タガメやゲンジボタルの一部の生息地を通過すると予測します。このため、動物に影響を与える可能性がありますと評価します。 鎌ケ谷市～船橋市間のルートは、既に整備済みの一般部の内側に専用部を整備する計画であり、重要な種の生息地等の改変は生じません。このため、動物に影響を与える可能性は小さいものと評価します。
<p>■植物</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市川市～鎌ケ谷市間のルートは、重要な種の生育地等を回避していると予測します。このため、植物に影響を与える可能性は小さいものと評価します。 鎌ケ谷市～船橋市間のルートは、既に整備済みの一般部の内側に専用部を整備する計画であり、重要な種・群落の生育地等の改変は生じません。このため、植物に影響を与える可能性は小さいものと評価します。
<p>■生態系</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市川市～鎌ケ谷市間のルートは、まとめて存在する自然環境を回避していると予測します。このため、生態系に影響を与える可能性は小さいものと評価します。 鎌ケ谷市～船橋市間のルートは、既に整備済みの一般部の内側に専用部を整備する計画であり、まとめて存在する自然環境の改変は生じません。このため、生態系に影響を与える可能性は小さいものと評価します。
<p>■景観</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市川市～鎌ケ谷市間のルートは、主要な景観資源の大町周辺の森を通過すると予測します。このため、景観に影響を与える可能性がありますと評価します。 鎌ケ谷市～船橋市間のルートは、既に整備済みの一般部の内側に専用部を整備する計画であり、主要な景観資源等の改変は生じません。このため、景観に影響を与える可能性は小さいものと評価します。

5.3 適切な規模及び必要な位置への配置に関する評価結果

(1) 適切な道路の配置

本事業の市川市～船橋市間は、昭和 44 年に都市計画決定されてから既に 50 年近く経過しており、土地区画整理事業や鉄道事業、他の都市計画道路についても、現行の都市計画決定区域に基づき沿道の土地利用など他の都市計画と一体性・整合性を図りながら計画・整備されています。

以上より、適切な道路の配置がなされているものと評価します。

表 5.3-1 に、適切な道路の配置に係る評価結果を示します。

表 5.3-1 適切な規模及び必要な位置への配置に関する評価結果

評価項目	評価結果
■適切な道路の配置	昭和 44 年に都市計画決定済みであり、現行の都市計画決定区域に基づき土地区画整理事業や鉄道事業などが計画・整備され、沿道の土地利用など他の都市計画との一体性・整合性が図られていることから、適切な道路の配置がなされているものと評価します。

5.4 円滑な都市活動の確保に関する評価結果

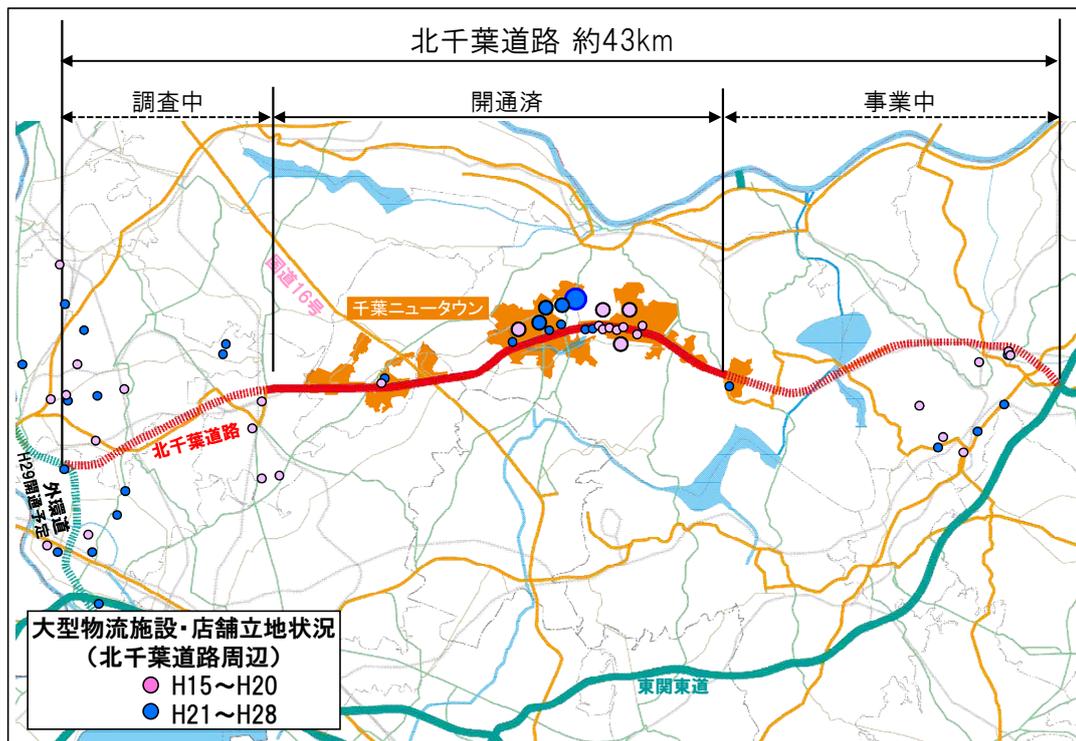
(1) 産業活動の支援

千葉ニュータウン地域は、物流施設や商業施設等が多数立地（図 5.4-1）しているが、高速道路のインターチェンジへのアクセス時間が 30 分以上かかる地域（図 5.4-2）となっており、地域の持つポテンシャルを活かしきれていない地域となっています。

本事業の実施により、高速道路ネットワークへのアクセス時間の短縮が期待されるほか、外環道の整備後は、外環道と成田空港を結ぶ最短ルートとなるため、都心から成田空港への移動時間の短縮効果が期待されます。

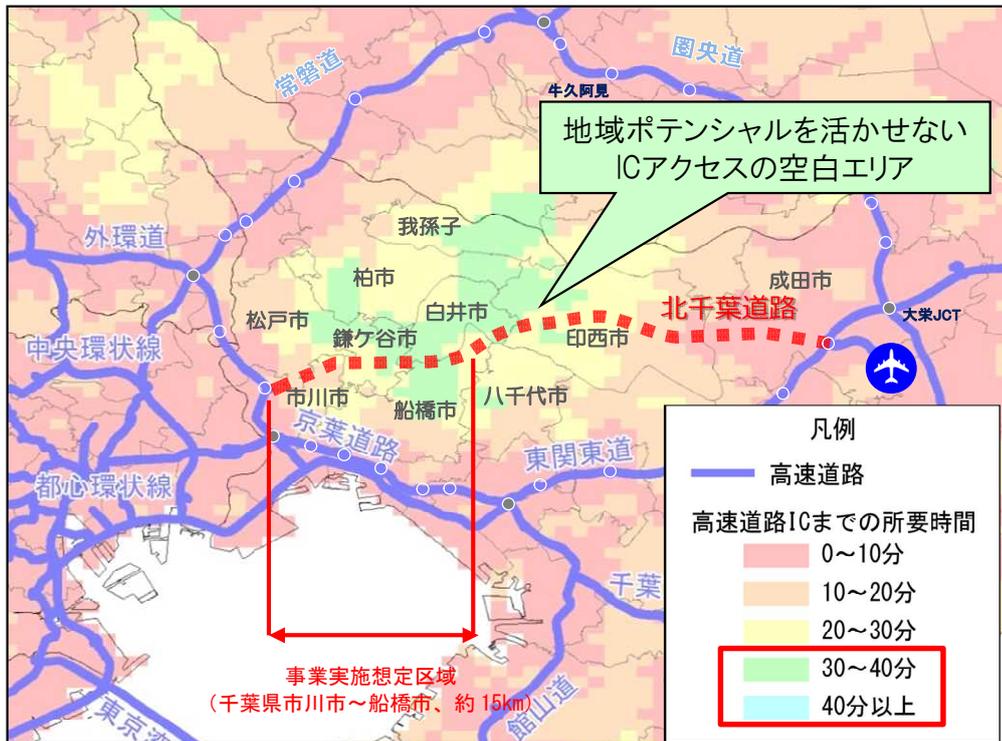
以上より、産業活動の支援に資するものと評価します。

表 5.4-1 に、産業活動の支援に係る評価結果を示します。



引用：「第 5 回北千葉道路連絡調整会議資料（平成 28 年 9 月 16 日）」

図 5.4-1 北千葉道路周辺の主な企業立地状況



引用：「第5回北千葉道路連絡調整会議資料（平成28年9月16日）」

図 5.4-2 IC アクセス時間（外環・圏央道開通後）

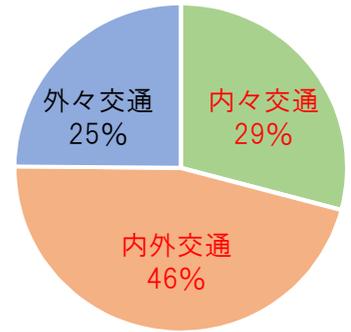
(2) 周辺道路の渋滞の緩和

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、国道 464 号や並行する県道等では交通容量が不足しているため、慢性的に渋滞が発生しており、周辺地域の多くの交差点が主要渋滞箇所指定されています(図 5.4-3)。

本事業の実施により、新たな東西方向の幹線道路として機能することで、交通容量が拡大され、交通の分散が期待されます。

以上より、周辺道路の渋滞の緩和に資するものと評価します。

表 5.4-1 に、周辺道路の渋滞の緩和に係る評価結果を示します。



内々・内外交通が交通量の7割以上を占める

※H17現況ODより集計
内々交通:北千葉エリア(松戸市(R6以南)・市川市(R14以北)・鎌ヶ谷市)内相互の交通



出典:平成27年度 首都圏の主要渋滞箇所(主要渋滞箇所) / プローベータ(H27.10)(終日混雑)



出典:「第5回北千葉道路連絡調整会議資料(平成28年9月16日)」

図5.4-3 周辺道路の渋滞状況

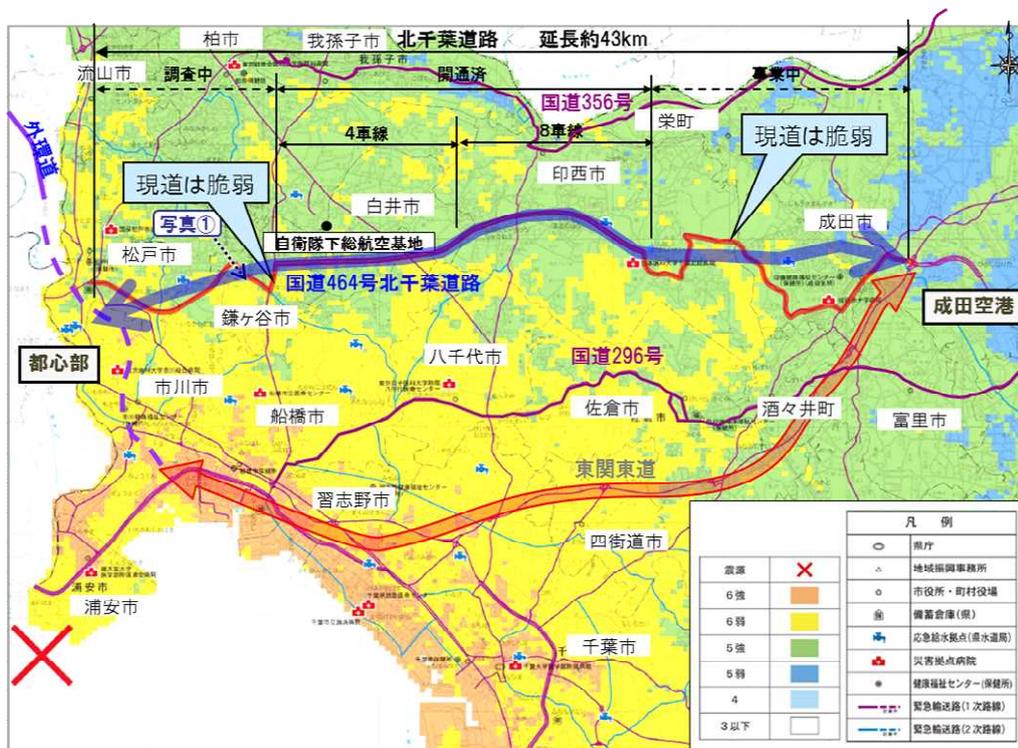
(3) 災害時のネットワークの向上

緊急輸送道路 1 次路線となっている国道 464 号及び並行する国道 356 号、国道 296 号はいずれも 2 車線であり、緊急輸送道路としての脆弱性が懸念されます。

本事業の実施により、緊急輸送道路の新たな東西軸として機能することによって、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークが形成されます(図 5.4-4)。

以上より、災害時のネットワークの向上に資するものと評価します。

表 5.4-1 に、災害時のネットワークの向上に係る評価結果を示します。



出典：千葉県地震防災地図(H24年度) 想定震度分布図(東京湾北部地震)

出典：「第 5 回北千葉道路連絡調整会議資料(平成 28 年 9 月 16 日)」

図 5.4-4 東京湾北部地震の想定震度分布図

表 5.4-1 円滑な都市活動の確保に関する評価結果

評価項目	評価結果
■産業活動の支援	高速道路のインターチェンジへのアクセス時間の短縮効果や都心から成田空港への移動時間の短縮効果が期待されるため、産業活動の支援に資するものと評価します。
■周辺道路の渋滞の緩和	新たな東西方向の幹線道路として機能することにより、交通容量が拡大され、交通の分散が期待されることから、周辺道路の渋滞の緩和に資するものと評価します。
■災害時のネットワークの向上	緊急輸送道路の新たな東西軸として機能することにより、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークが形成されることから、災害時のネットワークの向上に資するものと評価します。

5.5 良好な都市環境の保持に関する評価結果

(1) 農業的土地利用への影響

本事業の市川市～鎌ヶ谷市間については、鎌ヶ谷市と農業振興地域が指定されている市川市において、農地として、一団の利用地が多く分布しているが、松戸市においては、宅地化が蚕食的に進んでおり、一団の利用地は少なくなっています。

また、本事業の鎌ヶ谷市～船橋市間については、本事業の予定地として用地が取得されており、農地としての土地利用はありません。

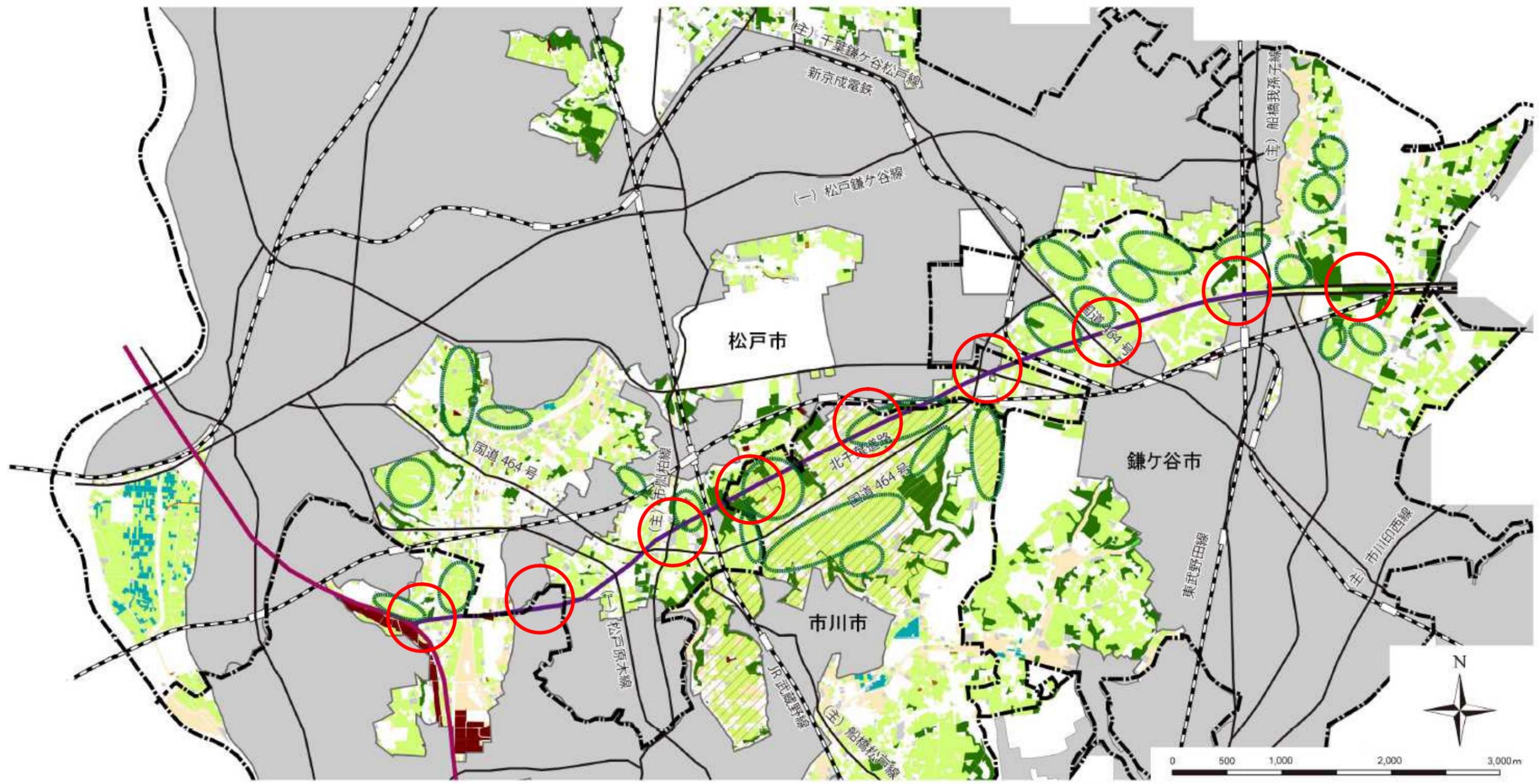
以上より、農業的土地利用への影響は少なからずあるものと評価します。

本事業の実施により、一部地域において一団の農地を通過することから、農地への影響については、今後の手続きの中で検討を進めます。

表 5.5-1 に、農業的土地利用への影響に係る評価結果を示します。

表 5.5-1 良好な都市環境の保持に関する評価結果

評価項目	評価結果
■ 農業的土地利用への影響	一部地域において一団の農地を通過することから、農業的土地利用への影響は少なからずあるものと評価します。



凡		例	
	一団の非都市的土地利用地		屋外利用地
	田		山林
	畑		其他空地・未舗装地
	採草放牧地		用途改変中土地
			東京外かく環状道路
			北千葉道路
			其他の主な幹線道路
			鉄道
			農振農用地区域
			市街化区域界
			行政界

: 事業実施想定区域

(出典：都市計画基礎調査)

図 5.5-1 非都市的利用地の分布状況

