

鎌ヶ谷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・1号北千葉鎌ヶ谷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	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・1・1	北千葉鎌ヶ谷線	鎌ヶ谷市 大字軽井沢 字落山	鎌ヶ谷市 大字初富 字柵山	鎌ヶ谷市 大字初富 字林跡	約 3,480 m	地表式	4車線	31～100 m	北総線、東武野田線、新京成線 と立体交差 幹線街路と平面交差4箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

1・3・1号北千葉道路の新規決定に伴い、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・1号北千葉鎌ヶ谷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）。

2. 都市計画道路に1・3・1号北千葉道路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	地表式の区間における鉄道等との交差の構造			
自動車専用道路	1・3・1	北千葉道路	鎌ヶ谷市 大字軽井沢 字落山	鎌ヶ谷市 大字初富 字柵山		約 3,480 m	嵩上式 地表式	4車線	23～57 m		3・1・1号北千葉 鎌ヶ谷線に接続		
	構造形式の内訳		鎌ヶ谷市 大字栗野 字上葉貫台	鎌ヶ谷市 大字初富 字柵山		約 2,290 m	嵩上式	/	23～54 m				
						約 1,190 m	地表式		/	24～57 m		幹線街路と立体交差1箇所 北総線、新京成線と立体交差	
			なお、初富地内に出入口を設ける。									出口 起点方向 入口 終点方向	
			なお、栗野地内に出入口を設ける。									出口 終点方向 入口 起点方向	

「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・1号北千葉道路を新規決定する。

また、本都市計画による1・3・1号北千葉道路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）。

鎌ヶ谷都市計画道路（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。

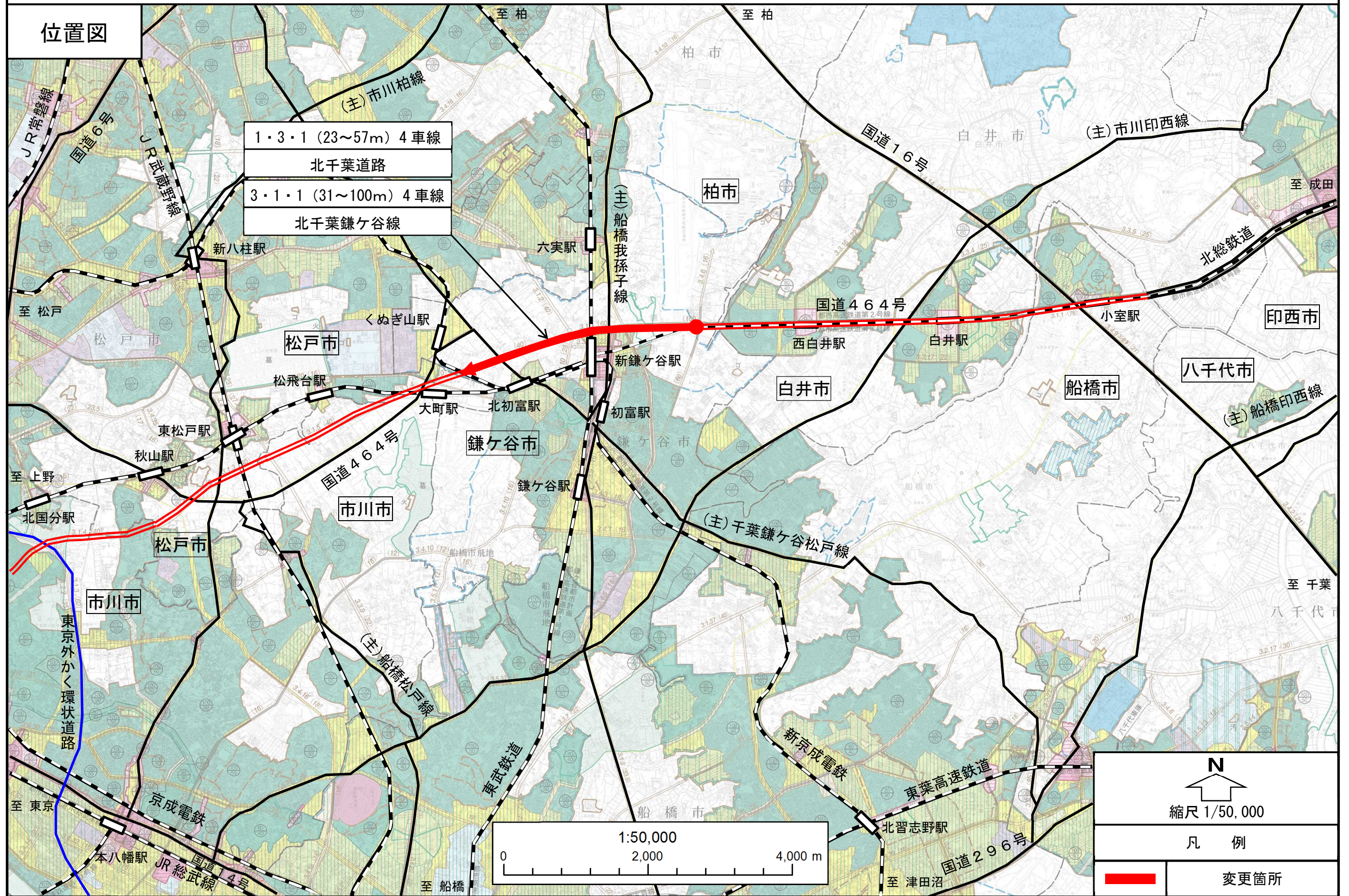
以上より、一般国道 464 号北千葉道路は、沿線地域に与える影響が大きい道路であり、市川都市計画区域から成田都市計画区域に至る広域的な範囲における根幹的な都市施設として都市計画に位置づけられているが、新たに自動車専用道路が計画されるとともにインターチェンジや副道等の整備も計画されたことから、市川都市計画区域から船橋都市計画区域までの都市計画道路について変更を行うものである。

「鎌ヶ谷都市計画区域」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・1 号北千葉道路を都市計画道路に追加するとともに、都市計画道路 3・1・1 号北千葉鎌ヶ谷線について、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。

鎌ヶ谷都市計画道路の概要（千葉県知事決定）

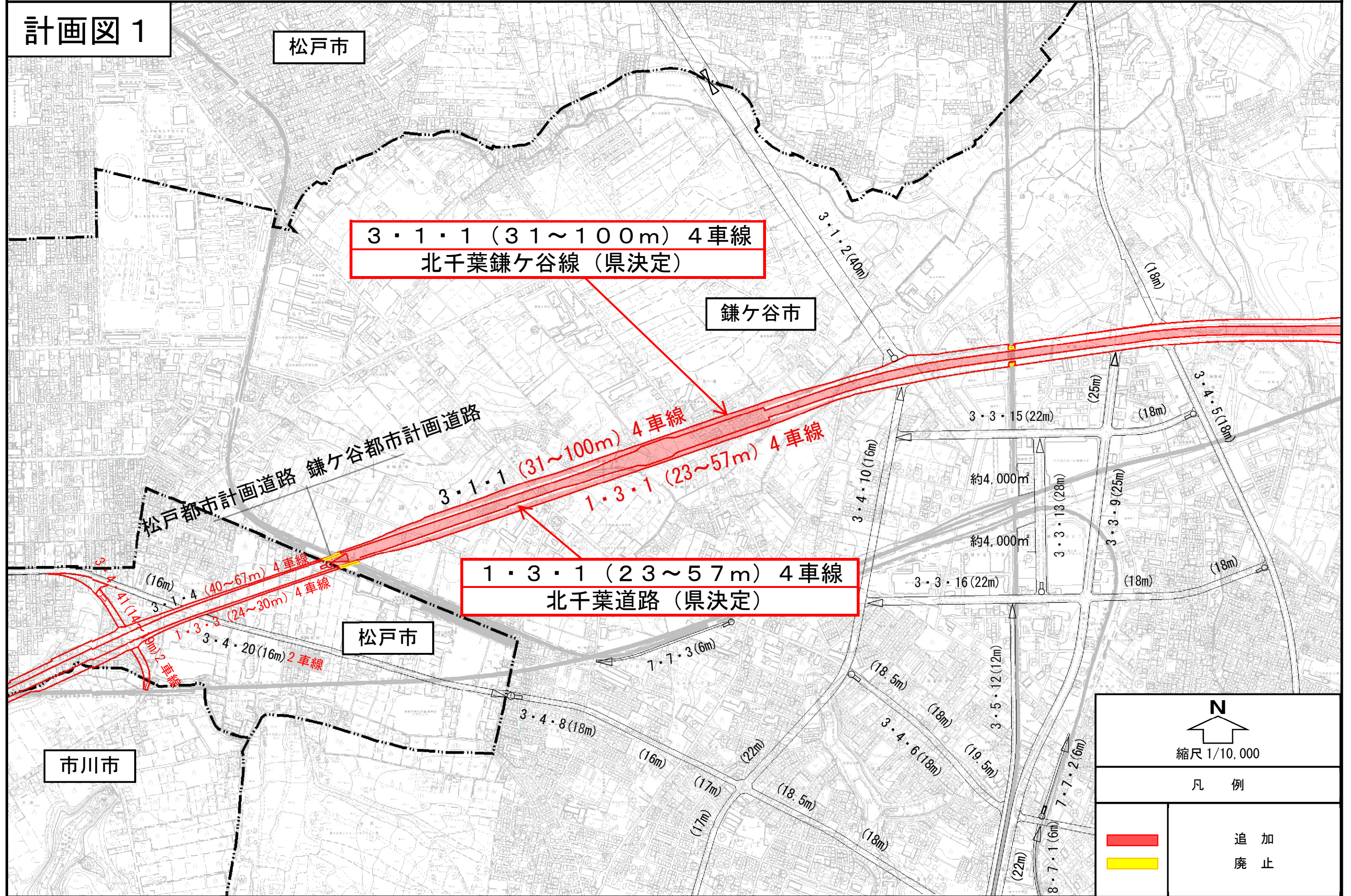
名 称		変 更 の 内 容									
番号	路線名	旧番号	旧路線名	起点	終点	線形	延長	構造形式	幅員	車線の数	備考
3・1・1	北千葉鎌ヶ谷線	—	—	—	—	—	3,440m→ 3,480m	—	40m→ 31~100m	4車線	1・3・1号北千葉道路の新規決定に伴い、延長、幅員を一部変更するとともに、車線数を決定

鎌ヶ谷都市計画道路の変更について（千葉県決定）



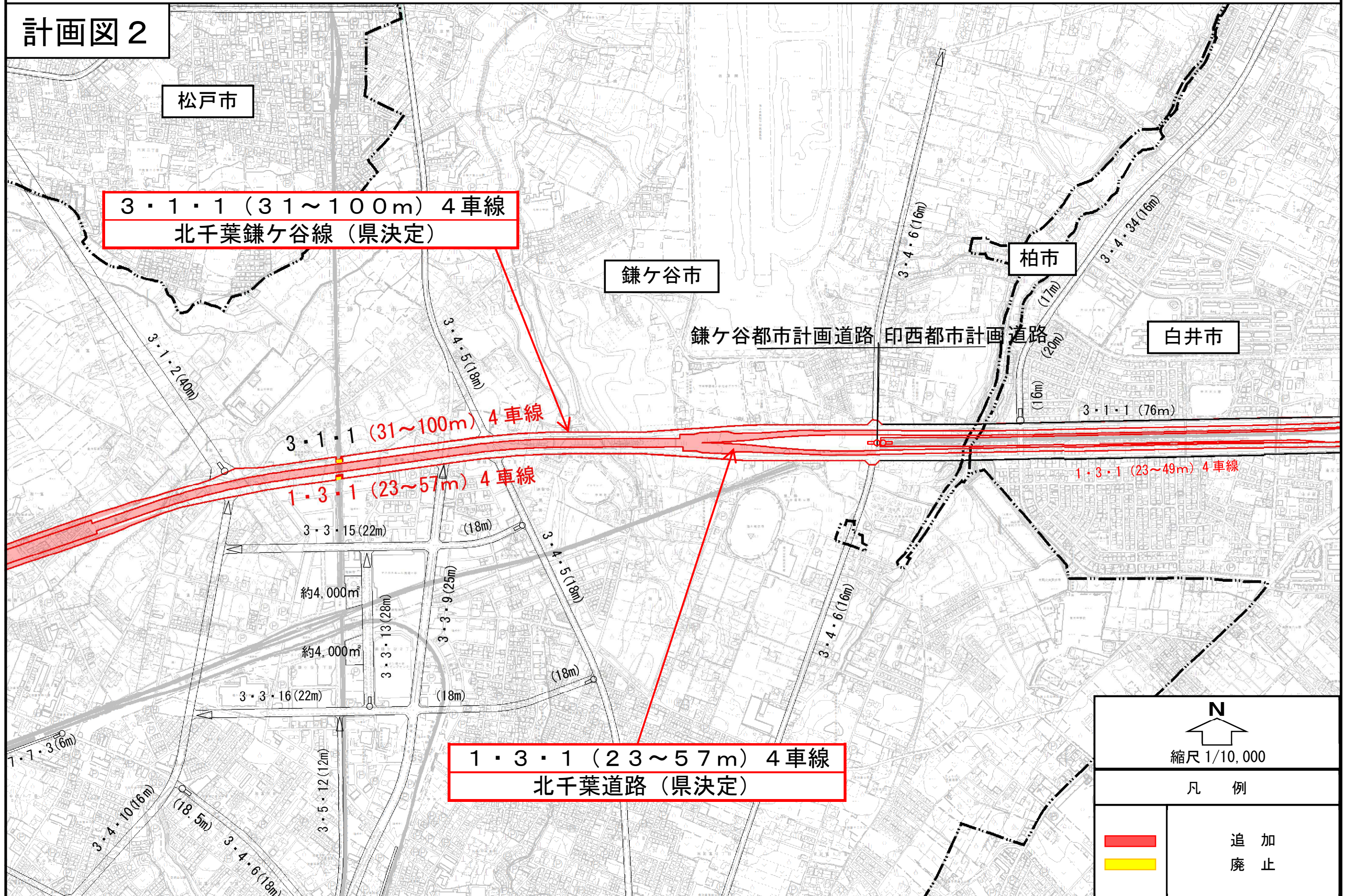
鎌ヶ谷都市計画道路の変更について（千葉県決定）

計画図 1



鎌ヶ谷都市計画道路の変更について（千葉県決定）

計画図 2



意見書の要旨の提出について

都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第1項の規定により、都市計画の案を公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出があったので、同法第21条第2項において準用する同法第18条第2項の規定により、その要旨を貴審議会に提出します。

鎌ヶ谷都市計画道路の変更に係る意見書の要旨

1 ■■■■■ 鎌ヶ谷市

- ① 以下の理由により北千葉道路と県道 8 号線（船橋我孫子線）との交差部に自転車、歩行者用の横断通行帯（地下道を含む）の設置を要望する。
 - 1) 自転車歩行者は百数十メートルの距離を迂回することになる。
 - 2) お年寄りや子供連れ、ベビーカー利用者、体の不自由な方々にとって百メートル超えの遠回りを強いられることは大変な苦痛となる。
 - 3) 交差部の南側にある新鎌ヶ谷地区には、私鉄線 3 駅、大型商業施設、市役所など多数の公共施設があり、北側の栗野・佐津間地区からの施設利用者の多くが通行する。本年 3 月から新鎌ヶ谷駅が急行の停車駅となるため、今後益々利用が増えると思われる。
 - 4) 道路計画にあたり沿線市の主な意見の一つに「道路構造面からの地域分断の影響が少ないような配慮が必要」とある。また連絡調整会議の資料には「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」と記載している。

2 ■■■■■ 鎌ヶ谷市

- ① 現道の県道 8 号線の存続が極めて重要として、以下の通り意見を述べる。
 - 1) 県道船橋我孫子線バイパスが、県道 8 号線と分岐する馬込十字路付近から再び合流する栗野十字路付近までの約 5 km 間は、両線が南北に走り交通分散の効果が発揮できる。
 - 2) 新鎌ヶ谷駅周辺は商業地区として賑わいを見せてきており、さらに急行停車駅となり乗降客の増加も予想され、国道 464 号の北部地区からは、車、自転車に限らず、徒歩通勤者・ベビーカーを押す高齢者も余計な迂回路を避け、現行道路で往来したいのは当然である。商業地区に立地する店舗も顧客減少のため転地の可能性もあり、賑わいの阻害要因にもなりかねない。
 - 3) 県道船橋我孫子線バイパスには、新京成線の下をくぐる半地下トンネルがある。昨今の激しい水害のため一時的に水没の可能性もあり、南北通行幹線道路としての両線の並立は重要である。

- 4) 国道464号から南方面での火災発生時には、国道の北側にある鎌ヶ谷消防署から出動する場合、遠回りとなり早期消火を遅らせることになりかねない。
- 5) 県道8号線及び県道船橋我孫子線バイパスと国道464号とのそれぞれの平面交差点での信号設置は100mと距離が短いため危険であるとの趣旨で県道8号線の交差点を遮断する計画としているが、道交法第4条による信号機設置の指針では、信号距離間が150m以内であっても、信号灯器を誤認する恐れがなく、交通の円滑に支障を及ぼさないと認められる場合はこの限りでないとして、遮断に至らずに信号設置は十分可能である。

3 XXXXXXXXXX 鎌ヶ谷市

- ① 船橋我孫子バイパス線と県道8号線の間が100mしかなく、安全性や円滑化から信号機の設置は困難と考えるとしているが、道路交通法による信号機設置の指針には、信号灯器を誤認する恐れがなく交通の円滑に支障を及ぼさないと認められる場合はこの限りでないとしている。遮断でなく車が通行するにはどういう信号機が必要なのか考えてもらいたい。
- ② 北千葉道路が開通になれば、関係市また鎌ヶ谷市はもとより個人にも大変な恩恵が見込まれ、一日も早い開通を願っている。船橋我孫子バイパス線が開通するのも大賛成。

4 XXXXXXXXXX 鎌ヶ谷市

- ① 栗野地区から新鎌ヶ谷方面は、道路が脆弱で自転車、歩行者の安全が担保されていない。北千葉道路ができることで自転車、歩行者にはより負担がしいられる。
現状維持の時間で新鎌ヶ谷方面に行けるよう検討を望む。

5 XXXXXXXXXX 鎌ヶ谷市

- ① 県道船橋我孫子線の直進を遮断し、南北軸の移動を船橋我孫子バイパス線一本とすることについて、以下の通り考える、

- 1) 車の分散化の観点から南北移動をバイパス線のみとするのではなく、2者(2線)択一の選択肢とすべき。すべての車がバイパス線を利用することになればバイパス線の各交差点は更なる負担となり、今まで以上の渋滞が予想される。
 - 2) 地元住民の移動を不便にしてまで一般走行部にも速達性、円滑化、走行性を確保するという使命となるのか。
 - 3) バイパス線の渋滞は県道千葉鎌ヶ谷線などへの影響も大きい。更に沿道には多くの学校があり、歩道があったとしても子供たちが交通事故に巻き込まれるリスクが高まる。
 - 4) 新鎌ヶ谷は市の中心を担う街として、今後とも賑わいを高めるため公共交通や車という集客手段を多く持つべきであるが、船橋我孫子線の南北の移動が不便になれば、車での来店客が減少し、商業施設からの賑わいが薄れる。

また、船橋我孫子線沿線には、車の利用率が高い路面店が多く出店し、沿線の賑わいと明るさをもたらしているが、船橋我孫子線を利用する車が減少すれば来店者数も減り、各店舗の撤退となり沿線を暗くし、市全体を衰退へと導く。
- ② 市道4号線が北千葉道路により分断され、栗野から北初富方面への移動、新鎌ヶ谷から元山方面への移動に相当の不便をきたし、地域同士の交流がなくなる。また緊急車両の移動にも不利になるのではないか。
 - ③ 副道があることで一般走行部本線から直接、沿道施設への自由な出入りが不可能となり、沿線の開発・整備に支障が生じるのではないか。また、副道は片側通行を基本としているが、東武野田線の西側では両面通行となっている。その場その場で通行方式が変わると、高齢者は片側通行を両面通行と思い込み逆走事故が発生するのではないか。
 - ④ 北千葉道路があることで地域コミュニティを分断することがないよう願う。北部地区全体が市の他の地区と分断され、疎外感を生むことがないよう願う。
 - ⑤ 北千葉道路が早期完成し、都内、北関東から成田空港方面等への移動が速やかに行われることを望む。

6 ■■■■■ 鎌ケ谷市

- ① 事業の目的には、生活しやすい利便性も大切な要素であり、以下の通り考える。
 - 1) バイパス線が開通しても栗野十字路で混雑し渋滞は解消されないなら、県道8号線は直進が良い。
 - 2) 県道8号線と国道464号の交差点は人も車も横断できるようにしてほしい。立体横断（エレベーター）や地下道はやめてほしい。

鎌ケ谷市の北千葉道路建設は高架式ではなく地下式にして建設することが最適と考える。
 - 3) 災害発生時、バイパスだけではパニック発生被害甚大になるから県道8号線も生かすべきである。
 - 4) 高架橋は南北地域差の壁になり、さまざまな利害をもたらすものとする。
- ② 慢性的渋滞と認識されている県道57号鎌ケ谷松戸線、8号船橋我孫子線、船橋我孫子バイパス線、国道464号が、北千葉道路完成後、利便性の向上と円滑な交通の流れになるかが課題である。

7 ■■■■■ 鎌ケ谷市

- ① 県道8号線が南北に分断されることによって生じる影響について、以下のよう考える。
 - 1) 県道8号線の渋滞緩和を目的としてバイパス線は建設されているが、県道8号線が分断されると県道8号線の混雑をバイパス線に移動させるだけで、本当の混雑緩和とならないのではないかと懸念される。バイパス線北側が開通していない現在でもバイパス線は朝夕に交通渋滞を引き起こす交差点がいくつも存在するのに、その上、市外から鎌ケ谷市を通過する車両までが通行するようになると著しい交通の混乱が引き起こされる。
 - 2) 駅や店舗へ大回りとなりアクセスしにくくなってしまふ。徒歩で移動する高齢の方々、自転車での移動、ベビーカーを押す子育て中の親御さんたちにとっては大きな負担となる。
 - 3) バイパス線は、新京成線をアンダーパスで通過するが、バイパス線が浸水で不通になった場合、市内を南北に直通にできる道路がなくなり市内の交通が大きく混乱する。迂回する車が生活道路に侵入してくれば、交通事故が発生する可能性も高くなる。

- 4) 市内商業の衰退を引き起こしかねない。
- 5) 8号線が分断されると鎌ヶ谷消防署は、北千葉道路の北側に位置することになり、南側に行くには大きく迂回することを余儀なくされ、初動の遅れにつながりかねない。
- ② 県道8号線と船橋我孫子線バイパス線の交差点距離が短い場合でも、交差点改良などの道路交通環境の改善について関係機関等と調整しながら設置することはできるので、信号機を設置することによって県道8号線と船橋我孫子バイパス線は両方とも生かすことも不可能ではない。
- ③ 鎌ヶ谷市内の住民の理解も了解もないまま進められている住民不在の都市計画で、決して許されるものではない。

8 XXXXXXXXXX 鎌ヶ谷市

- ① 本計画は地域経済の活性化にとっても重要なものだと思っており、自治体関係者の皆様の努力に感謝しています。千葉県に住んでよかったです。ぜひ計画を前に進めてくださいますようお願いいたします。