

船橋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号千葉ニュータウン中央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	千葉ニュータウン中央線	船橋市小室町	船橋市小室町	船橋市小室町	約 1,580 m	地表式	8車線	76 m	幹線街路3・4・9号船橋国道16号線と立体交差		
	車線数の内訳		4車線			約 670 m	/					
			8車線			約 910 m						

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

1・3・2号北千葉道路の新規決定等に伴い、区域の変更及び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号千葉ニュータウン中央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・2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・2	北千葉道路	船橋市 小室町	船橋市 小室町		約 670 m	地表式	4車線	23～25 m	幹線街路と立体交差1箇所	

「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・2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・2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）。

船橋都市計画道路（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。

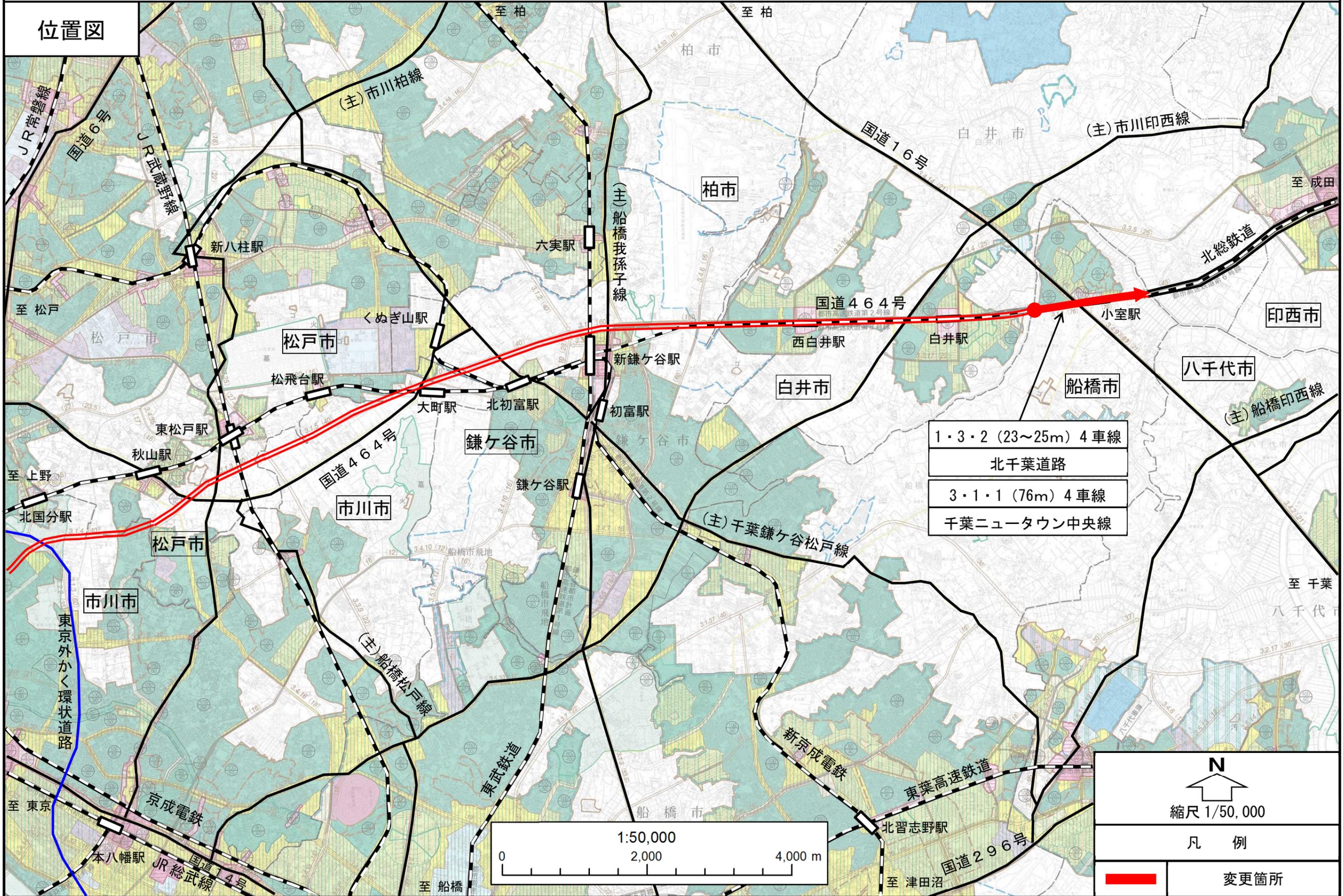
以上より、一般国道 464 号北千葉道路は、沿線地域に与える影響が大きい道路であり、市川都市計画区域から成田都市計画区域に至る広域的な範囲における根幹的な都市施設として都市計画に位置づけられているが、新たに自動車専用道路が計画されるとともにインターチェンジや副道等の整備も計画されたことから、市川都市計画区域から船橋都市計画区域までの都市計画道路について変更を行うものである。

「船橋都市計画区域」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・2 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 号千葉ニュータウン中央線について、区域の変更及び車線数を 8 車線に決定する都市計画変更を行うものである。

船橋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	千葉ニュータウン中央線	—	—	—	—	—	—	—	—	8車線	1・3・2号北千葉道路の新規決定等に伴い、区域の変更及び車線数を決定

船橋都市計画道路の変更について（千葉県決定）



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。

船橋都市計画道路の変更に係る意見書の要旨

1 [REDACTED] 船橋市

- ① ランプを新設することで既存歩道の動線を無くすことのないようランニング、サイクリングも楽しめるような幅員の広い通路を要望する。
- ② ランプができることにより、将来にわたり南側通路の建設ができなくなるのではないかと懸念している。南側通路を造ってもランプが邪魔をし、せっかくの駅近、ダイヤモンド型インターの間、16号と464号の交通の要衝等のメリットを活かすことができなくなる。
- ③ 白井駅と西白井駅間にハーフICを予定しているが、16号からのアクセスを考えると信号機も多く、連続性を保てないため、小室、白井駅間にもスマートIC等の出入口の設置をお願いする。
- ④ 国道16号との交差部から東側を含めた「国直轄」による早期事業化、早期全線開通を強く要望する。
- ⑤ 小室駅南側の新設ランプを先行して整備するよう要望する。16号アクセス向上のためにも16号以東の区間も国に早期で事業化し、先行して開通させるよう要望する。
- ⑥ 小室駅南側に通路を設け、ランプ中央の土地を活かす改善をお願いする。

2 [REDACTED] 船橋市

- ① 以下の理由から小室ICのうち「国道464号上り（成田方面）から国道16号外回り（千葉方面）」「国道16号外回り（柏方面）から国道464号（鎌ヶ谷方面）」のランプの計画を中止し、それに代わる都市計画道路の設置を要望する。
 - 1) 両ランプはV字型の接続で遠回り、最短接続できる「東関道、県道船橋印西線」や「常磐道、船橋我孫子線、県道千葉ニュータウン北環状線等」があり、利用者が見込めない。
 - 2) 「国道464号上り（成田方面）から国道16号外回り（千葉方面）」の運用は非現実的のため、谷田付近から国道16号に接続するなどの別の都市計画道路が必要になると考える。
 - 3) 船橋市次期都市計画マスタープランでは、コンパクトプラスネットワークの考えのもと各エリアに拠点を設け機能を集約し、その区間をつなぐ

ことで公共交通機関を維持させるとしている。小室駅南側が市街化されない場合、豊富地区等の北部地域とアクセスが悪い状態が続き、北部唯一の鉄道が活かせず、船橋市の次期マスタープランと整合していない。

- ② 小室 I C と白井駅間に上りランプ（鎌ヶ谷方面）の設置を要望する。
 - 1) 国道 16 号から白井 I C までの区間は約 3.0 km あり、16 号からの車は全長約 15 km の有料道路の内、1/5 を使用できない。またこの区間には信号が 4 つもあり連続性もなく、アクセス性は良いとは言えない。
 - 2) 国道 16 号は中型、大型車が多く、これが登坂路の多い 464 号に流入すると交通の流れが悪くなることが予想される。要望するランプはスロープだけでよく、敷地面でも十分可能と考える。国道 16 号からの車をすぐに高速部へ流すことができ、白井の国道 464 号沿線住民の環境影響も改善され、白井 I C 付近の渋滞緩和効果も得られる。
- ③ 以下の理由から小室 I C から白井市谷田の無料部までの区間を有料部と同時に事業化するよう要望する。
 - 1) 北千葉道路は成田空港と接続が求められた道路であり、高速性が分断される状況はコンセプトと異なる。
 - 2) 谷田～小室間には無料部の出口が計画され、膨大な量の車が通行すると予想される。出口から先は登坂路となるため慢性的に渋滞するリスクが高い。この渋滞対策のために新たな都市計画道路、既存道路の車線増なども視野に入れる必要があるため、早期からの事業化が必要になる。