

一般国道 464 号 北千葉道路

(市川市～船橋市)

計画段階環境配慮書

参 考 資 料

平成 30 年 1 月

千 葉 県

— 目 次 —

第1章 都市計画第一種事業の名称及び都市計画決定権者の名称	1
1.1 都市計画第一種事業の名称	1
1.2 都市計画決定権者の名称	1
第2章 都市計画第一種事業の目的及び内容	3
2.1 都市計画第一種事業の経緯	3
2.2 都市計画第一種事業の目的	6
2.3 都市計画第一種事業の内容	6
2.3.1 都市計画第一種事業実施想定区域の位置	6
2.3.2 都市計画第一種事業の種類	6
2.3.3 都市計画第一種事業の規模	6
2.3.4 対象事業について	7
2.3.5 その他都市計画対象道路事業に関する事項	11
第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況	15
3.1 自然的状況	15
3.1.1 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況	15
3.1.2 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	51
3.1.3 土壌及び地盤の状況	78
3.1.4 地形及び地質の状況	89
3.1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	95
3.1.6 景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況	145
3.1.7 その他自然的状況に関する事項	157
3.2 社会的状況	167
3.2.1 地域における計画・戦略・目標等	167
3.2.2 土地利用の状況	175
3.2.3 河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況	187
3.2.4 交通の状況	192
3.2.5 住宅の配置の概況、及び学校・病院その他の環境の保全についての配慮 が特に必要な施設の配置の状況	205
3.2.6 下水道の整備の状況	241
3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び 当該対象にかかる規制の内容その他の状況	242
3.2.8 その他の事項	307
第4章 計画段階配慮事項ごとに調査、予測及び評価の結果をとりまとめたもの	313
4.1 計画段階配慮事項の選定	313
4.2 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法	314
4.3 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果	316

第1章 都市計画第一種事業の名称及び都市計画決定権者の名称

1.1 都市計画第一種事業の名称

一般国道 464 号 北千葉道路（市川市～船橋市）

1.2 都市計画決定権者の名称

名 称 : 千葉県

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

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 19.7km 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。

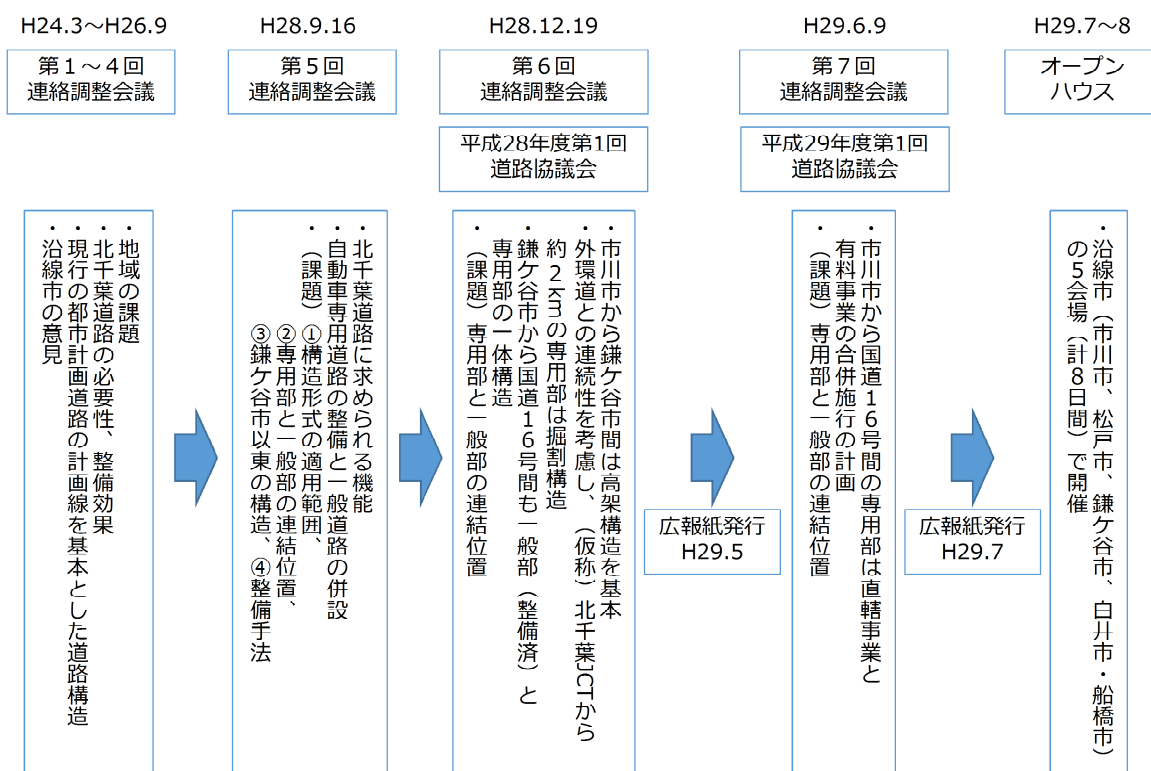


図 2.1-1 これまでの検討の経緯

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、また鎌ヶ谷市から船橋市（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、市川市から船橋市（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。

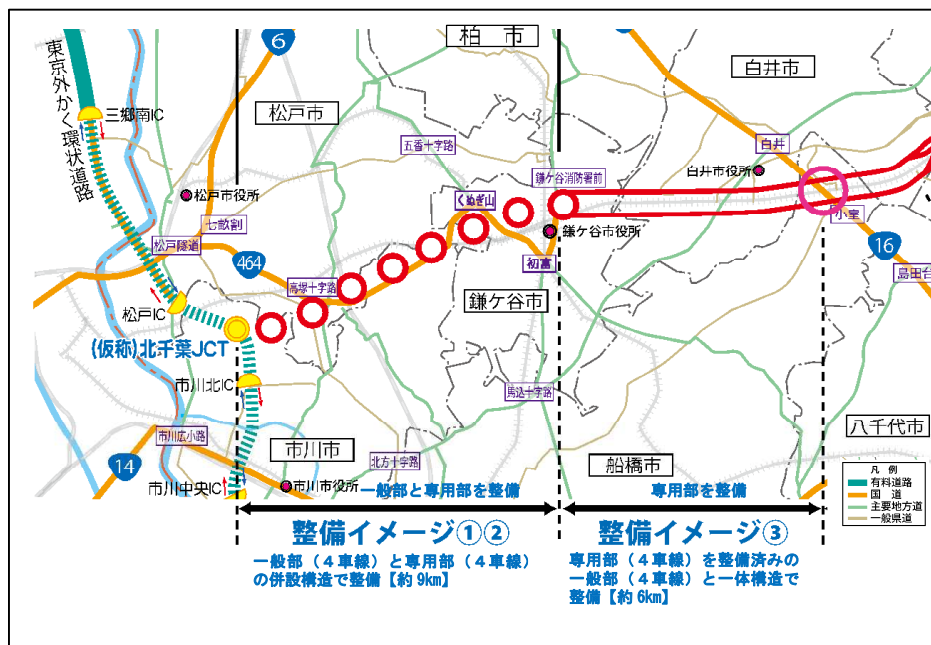
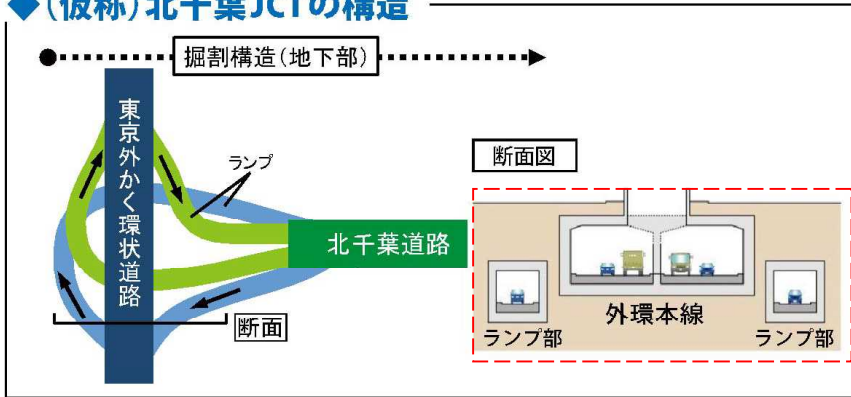


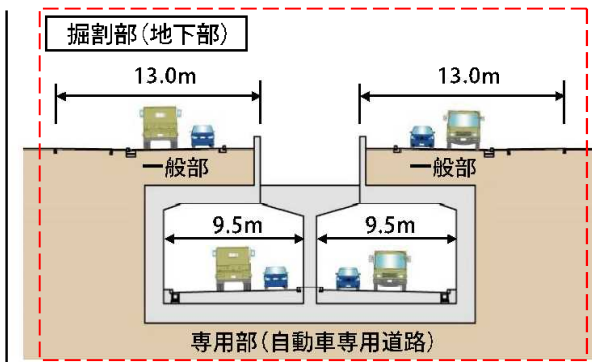
図2.1-2(1) 整備イメージ（整備区間の区分）

- ※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

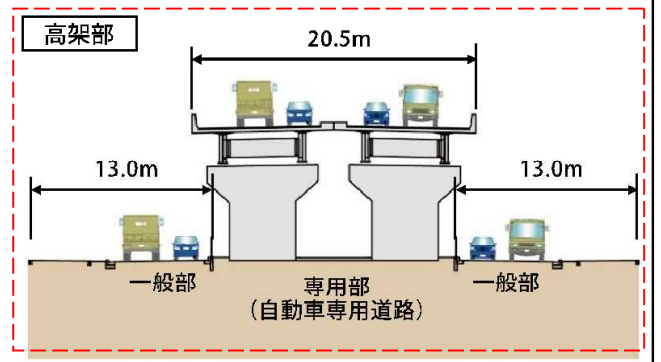
◆(仮称)北千葉JCTの構造



◆整備イメージ①

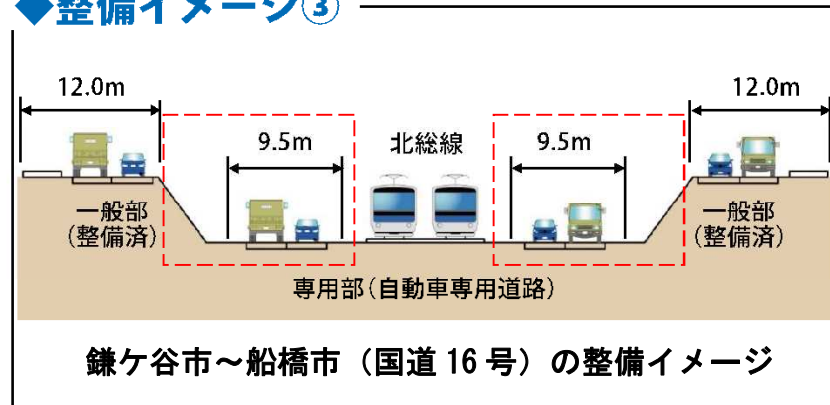


◆整備イメージ②



市川市～鎌ヶ谷市の整備イメージ

◆整備イメージ③



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、市川市から船橋市（国道16号）間の自動車専用道路については、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。

以上の検討結果を踏まえて、計画段階環境配慮書に反映しました。

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進めていきます。

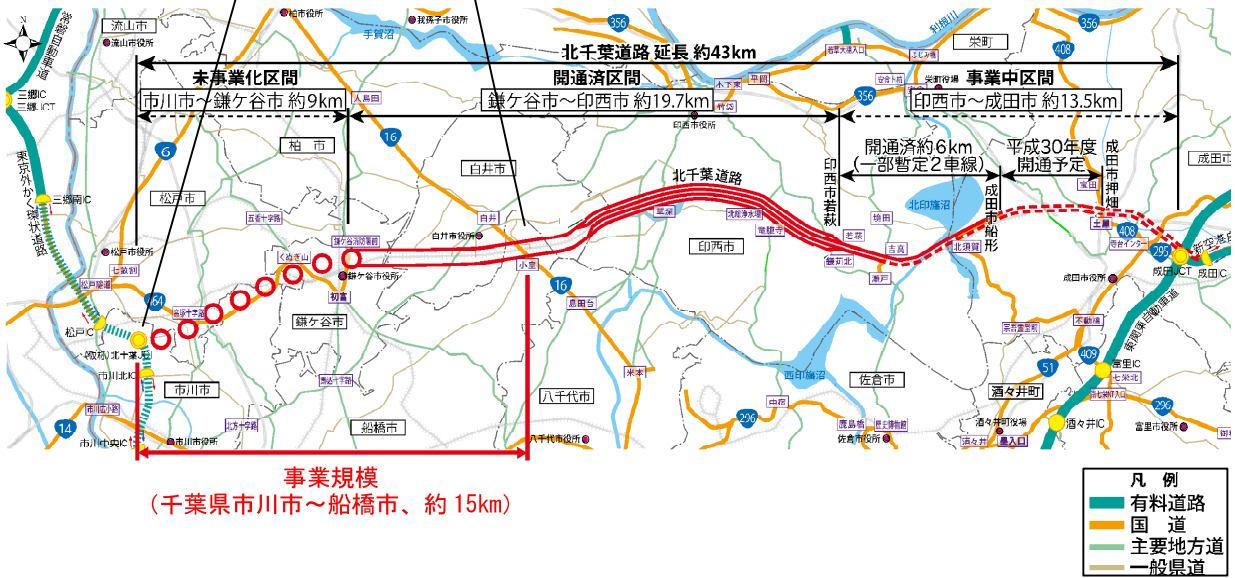
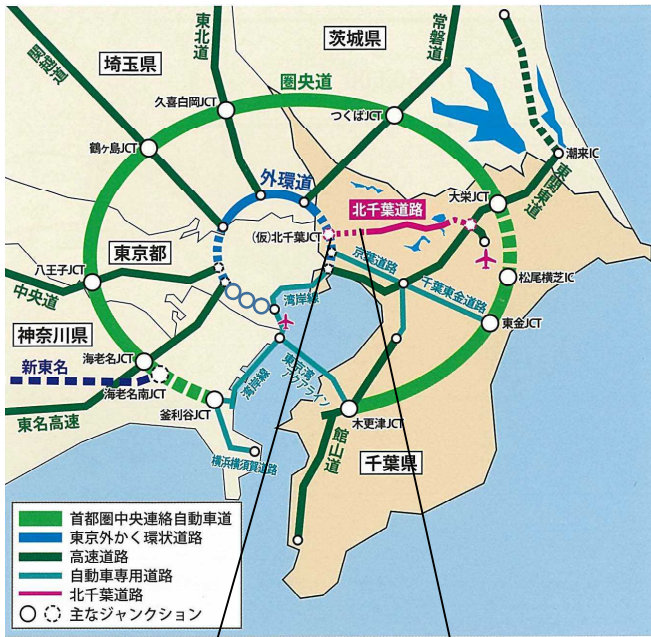


図2.3-1 事業規模