

●都市計画第一種事業及び都市計画決定権者の名称（第 1 章）

項目	内容
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）
都市計画決定権者の名称	千葉県

●都市計画第一種事業の目的及び内容（第 2 章）

項目	内容
事業の目的	東葛飾地域、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、成田空港とを結ぶことにより、成田空港の潜在能力の向上による首都圏の国際競争力を高め、さらには地域相互の交流連携、物流の効率化など、地域の活性化に寄与することを目的としています。主な効果は次のとおりです。 ○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
事業実施想定区域の位置	起点：千葉県市川市、終点：千葉県船橋市
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

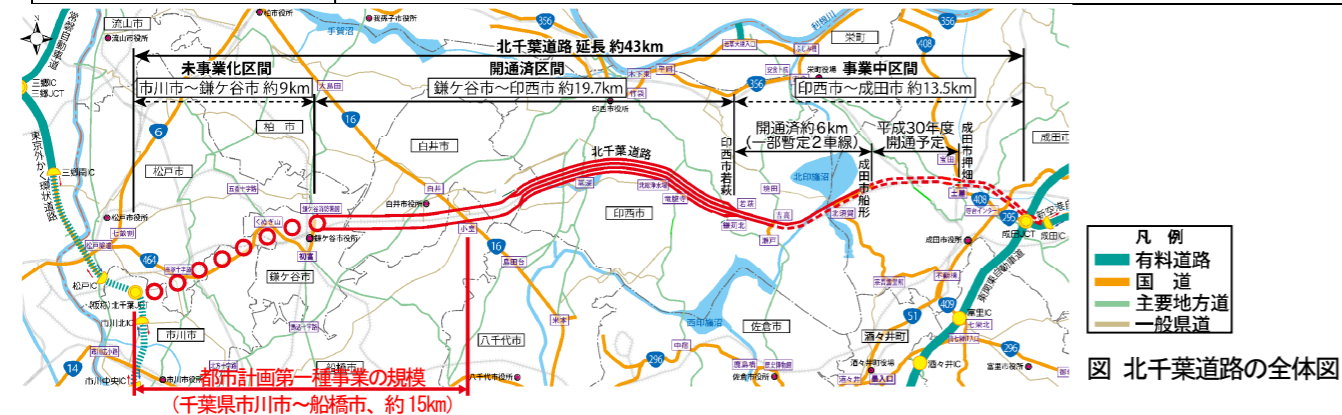


図 北千葉道路の全体図

◆位置等の設定についての考え方

事業実施想定区域の位置又は規模に関するルート案については、事業目的が達成可能であり、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。

◆ルート案の設定にあたっての考え方

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、市川市（外環道）～船橋市（国道 16 号）間の専用部（4 車線）約 15 km と市川市～鎌ヶ谷市間の一般部（4 車線）約 9 km について一体的に整備を進める計画です。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います。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あり、社会的影響や自然環境等に与える影響なども踏まえ、現行の都市計画決定区域を基本としたルート案を選定しました。

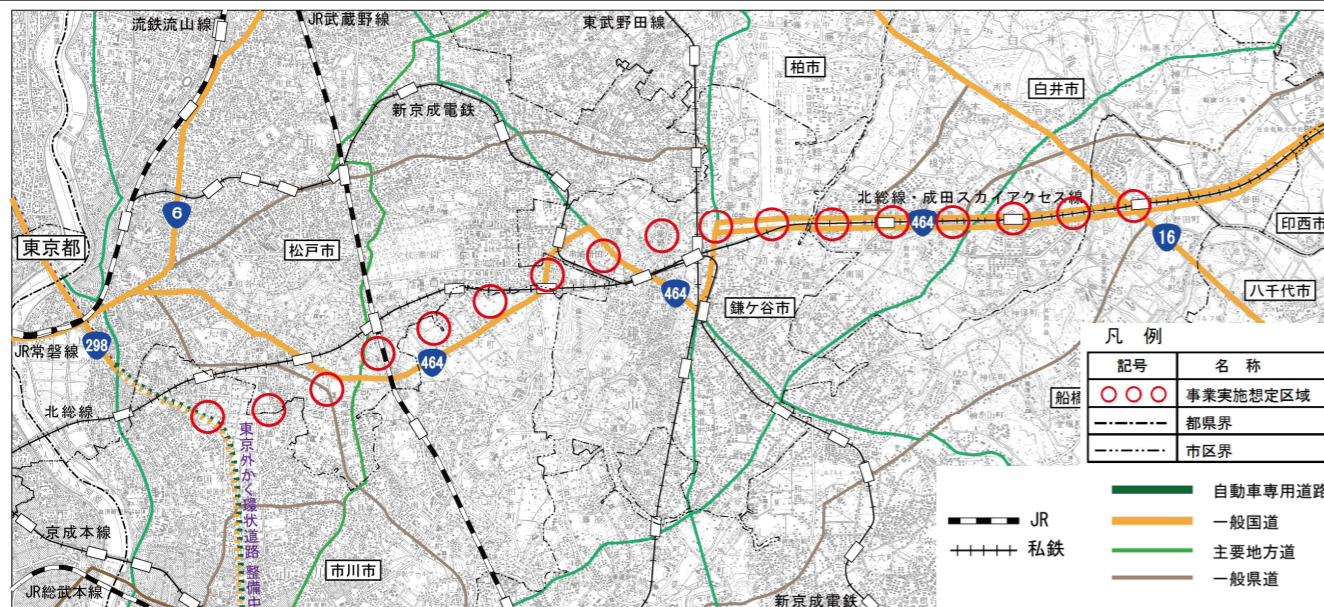


図 事業実施想定区域

●上位計画等における位置付け

北千葉道路（市川市～船橋市）は、「千葉県総合計画」、「千葉県国土利用計画」及び「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）」等の上位計画に位置付けられた施設です。

●都市計画に関する評価結果（第 6 章）

(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。

(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	評価結果
大気質	市川市～鎌ヶ谷市間、鎌ヶ谷市～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ると評価します。
騒音	市川市～鎌ヶ谷市間のルートは、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ると評価します。
動物	鎌ヶ谷市～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。
植物	市川市～鎌ヶ谷市間のルートは、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。 鎌ヶ谷市～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。
生態系	市川市～鎌ヶ谷市間のルートは、まとまっ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。 鎌ヶ谷市～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、まとまっ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。
景観	市川市～鎌ヶ谷市間のルートは、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ると評価します。 鎌ヶ谷市～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。

なお、各評価項目について、環境影響の回避が困難、又は必ずしも十分に低減されないおそれがある場合には、今後実施する環境影響評価において、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。

(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

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。

(4) 円滑な都市活動の確保に関する評価結果

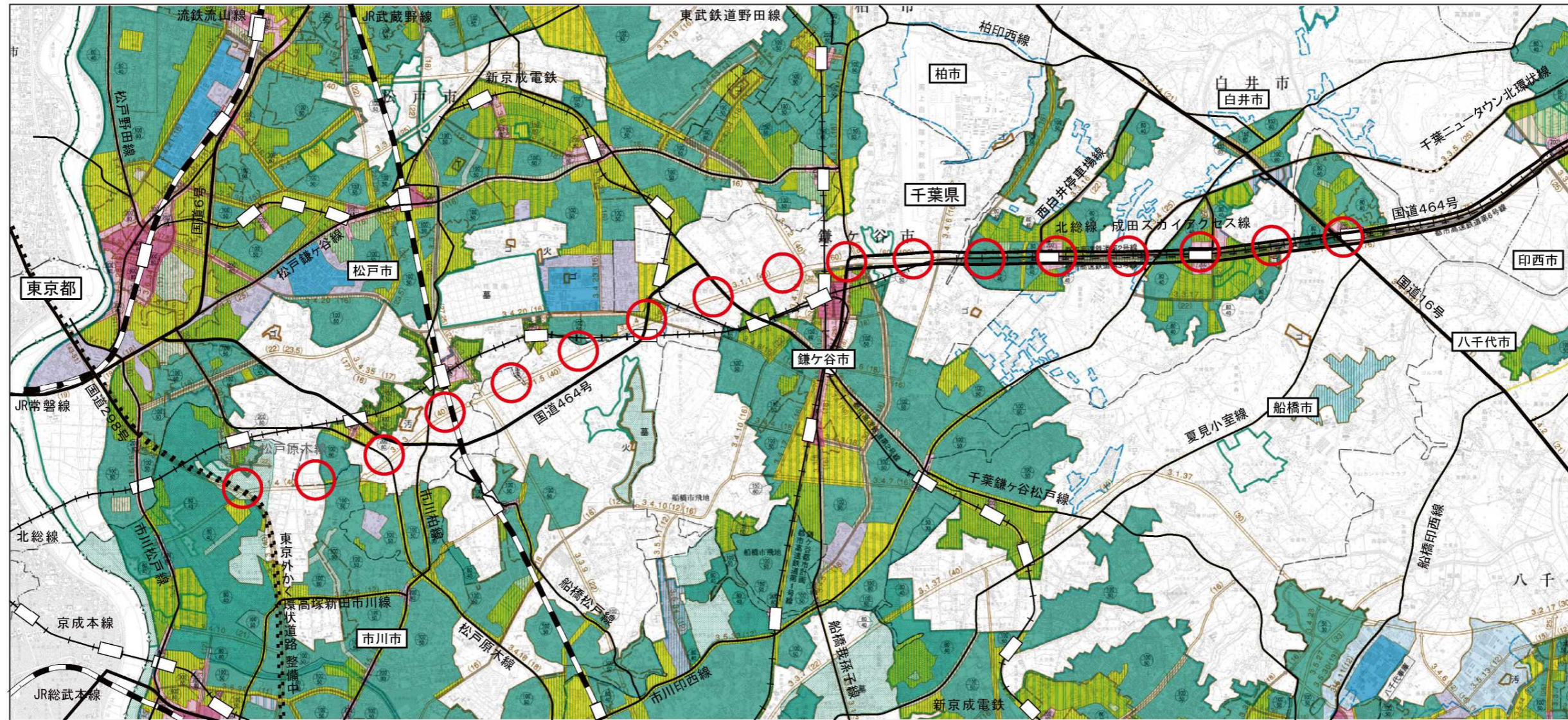
評価項目	評価結果
産業活動の支援	高速道路のインターチェンジへのアクセス時間の短縮効果や都心から成田空港への移動時間の短縮効果が期待されるため、産業活動の支援に資するものと評価します。
周辺道路の渋滞の緩和	新たな東西方向の幹線道路として機能することにより、交通容量が拡大され、交通の分散が期待されることから、周辺道路の渋滞の緩和に資するものと評価します。
災害時ネットワークの向上	緊急輸送道路の新たな東西軸として機能することにより、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークが形成されることから、災害時のネットワークの向上に資するものと評価します。

(5) 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。

なお、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。

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

	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域



1:62,500

