

# 都市計画道路の見直し方針（案）について

---

佐倉市 土木部 道路建設課

# 1. 都市計画道路の必要性和見直しの背景

## 1-1 都市計画道路の役割

●都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設で、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、都市の骨格を形成するもので、市民生活や都市活動に欠かせない重要な施設。

表 都市計画道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路機能
		災害防止機能	災害時の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入機能	都市モノレール、バス停等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気、電話等の供給処理及び通信情報施設のための空間
道路附属物のための空間		交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成すると共に、その発展方向や土地利用の方向を規定する。	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する。	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：実務者のための新都市計画マニュアルⅡ（日本都市計画学会）

## 1-2 佐倉市の都市計画道路

●本市の都市計画道路は、令和5年4月現在、22路線、83,390mが決定(本市の事業区間 80,865m)。

表 佐倉市の都市計画道路

番号	路線名	延長(m)	幅員(m)	決定年月日	
				当初告示	最終告示
3・3・1	国鉄佐倉駅前線 (こくてつさくらえきまえせん)	310	24	S40.3.24	S55.3.4
3・4・3	京成臼井駅前飯重線 (けいせいうすいえきまえいいじゅうせん)	1,360	20	S47.8.4	S63.8.2
3・4・4	国鉄佐倉駅南口線 (こくてつさくらえきみなみぐちせん)	90	20	S40.3.24	S55.3.4
3・4・5	井野酒々井線 (いのしすいせん)	13,340	18	S40.3.24	S55.3.4
3・4・6	上座青菅線 (じょうざあおすげせん)	3,200	16	S40.3.24	S55.3.4
3・4・7	臼井舟戸線 (うすいふなどせん)	1,600	18	S40.3.24	S55.3.4
3・4・8	寺崎萩山線 (てらさきはぎやません)	4,850	18	S40.3.24	H27.3.17
3・4・10	富士見町本町線 (ふじみちょうもとまちせん)	1,900	16	S30.12.26	S55.3.4
3・4・11	羽鳥六崎線 (はとりむつさきせん)	3,120	16	S40.3.24	S56.3.20
3・4・12	京成佐倉駅北口線 (けいせいさくらえききたぐちせん)	1,400	16	S36.11.17	S55.3.4
3・4・13	寺崎石川線 (てらさきいしかわせん)	2,000	16	S40.3.24	S55.3.4
3・4・14	錦木鍋山線 (かぶらぎなべやません)	1,040	16	S40.3.24	S55.3.4
3・4・15	勝田台長熊線 (かつたたいながくません)	13,210	16	S30.12.26	S55.3.4
3・4・16	太田高岡線 (おおたたかおかせん)	5,620	16	S40.3.24	S55.3.4
3・4・17	四街道井野線 (よつかいどういのせん)	3,950	16	S40.3.24	S55.3.4
3・4・18	上志津青菅線 (かみしづあおすげせん)	5,050	16	S40.3.24	S62.2.27
3・4・20	岩富海隣寺線 (いわとみかいりんじせん)	7,930	20	S30.12.26	H9.4.4
3・5・21	下根大佐倉線 (しもねおおさくらせん)	3,280	12	S36.11.17	S55.3.4
3・5・22	京成佐倉駅前線 (けいせいさくらえきまえせん)	640	12	S30.12.26	S55.3.4
3・5・24	南志津一号線 (みなみしづいちごうせん)	1,290	12	S62.2.27	S62.2.27
3・4・25	江原台生谷線 (えばらだいおぶかいせん)	3,040	16	S63.8.2	S63.8.2
3・4・29	岩富寺崎線 (いわとみてらさきせん)	5,170	18	H27.3.17	
合計		83,390			

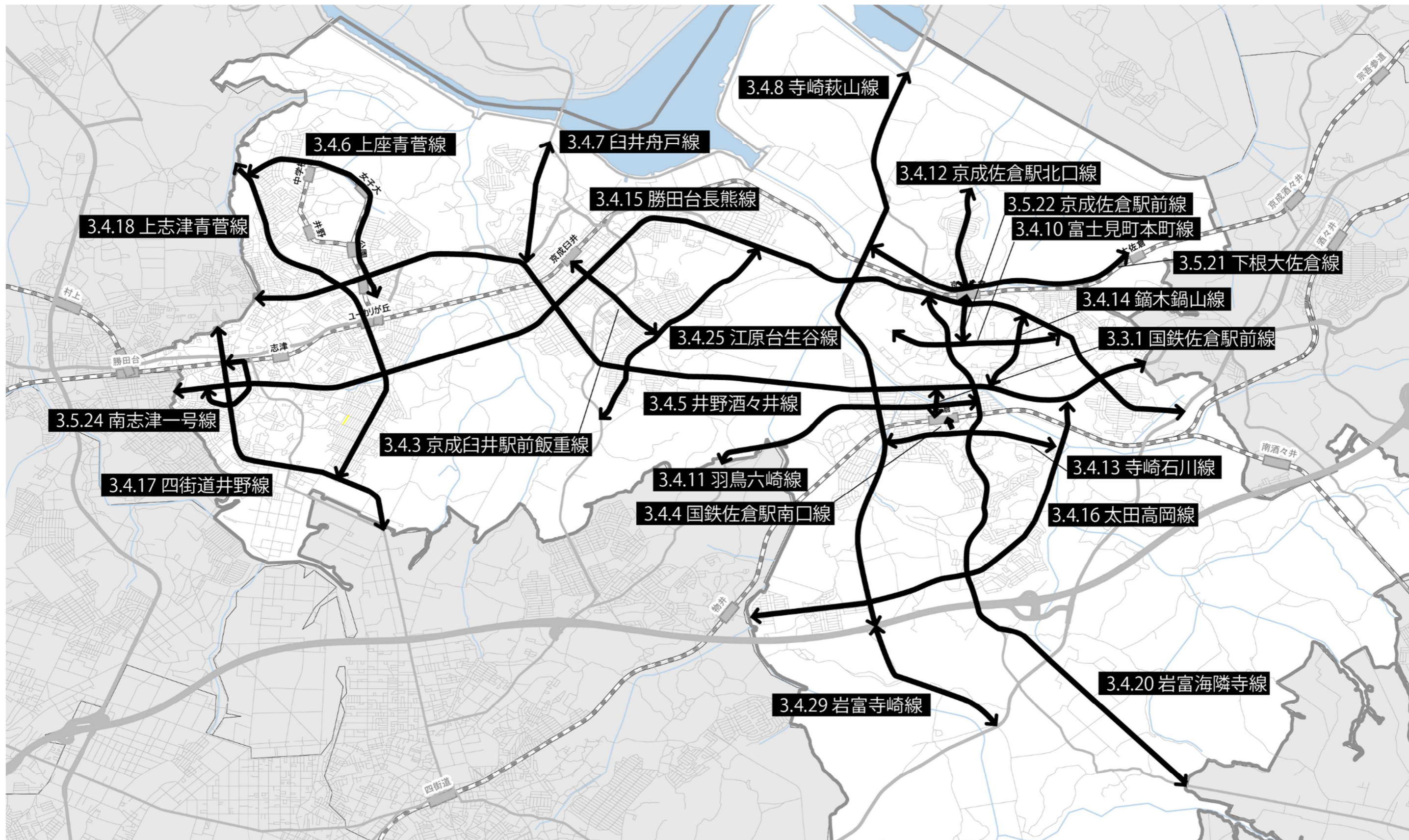


図 佐倉市の都市計画道路

# 1-3 都市計画道路の見直しの背景

## 少子高齢化の進展

- 本市では、これまで右肩上がりに人口が推移してきたものの、近年減少傾向に転じている状況。
- 佐倉市人口ビジョン(R2.3)では、今後、人口の減少、高齢化率の増加など、少子高齢化が進展していくことが予測されている。

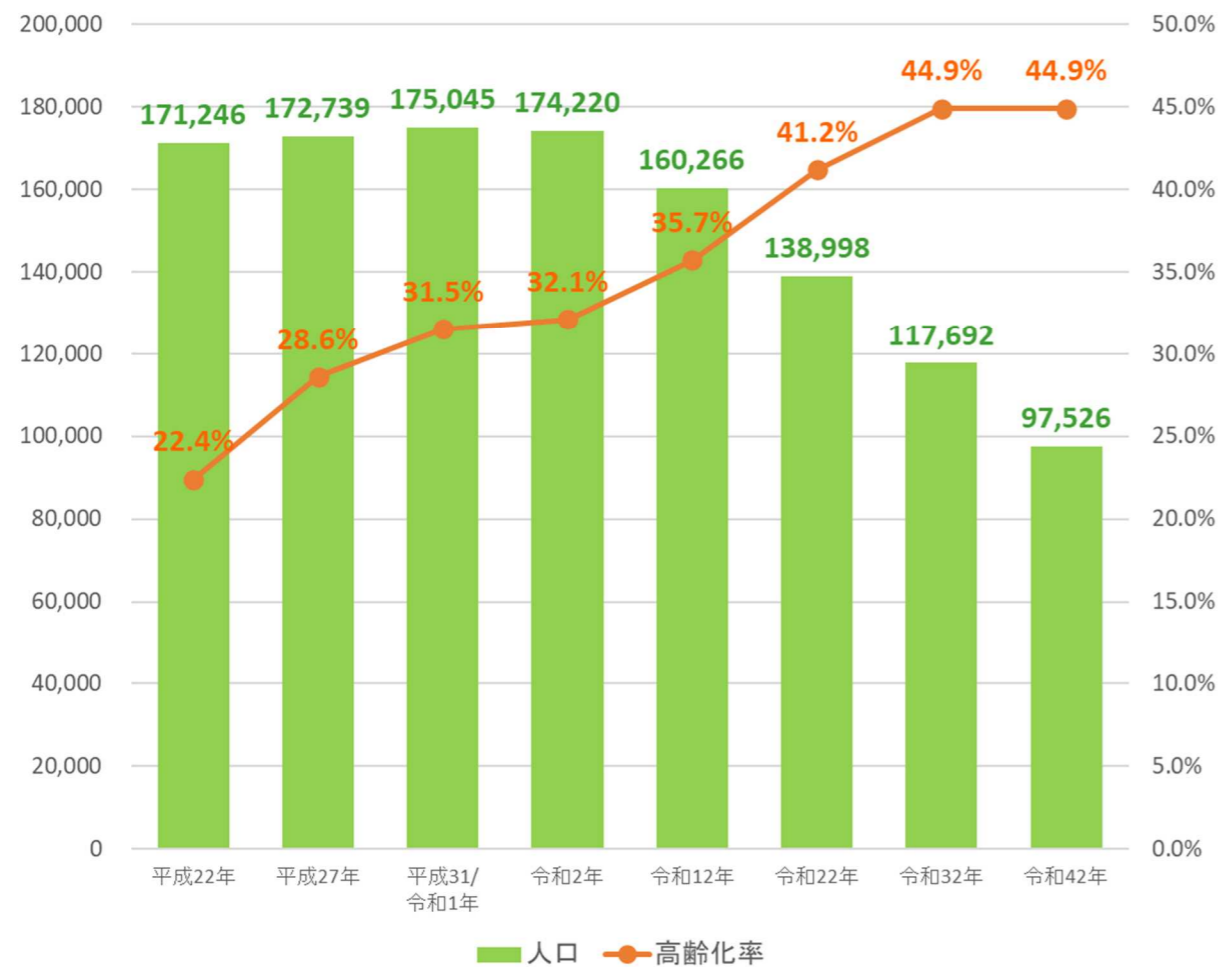


図 佐倉市の人口及び高齢化の推計（基準ケース）

出典：佐倉市人口ビジョン

## まちづくりの方向性の変化への対応

- 本市では、都市計画決定以降、まちづくりの方向性は、時代とともに変遷。
- 令和3年度策定の新たな都市マスタープランでは、『都市と農村が共生するまち 佐倉』の下、少子高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえ、『コンパクト+ネットワーク』の都市構造の形成に向けた将来像を設定。

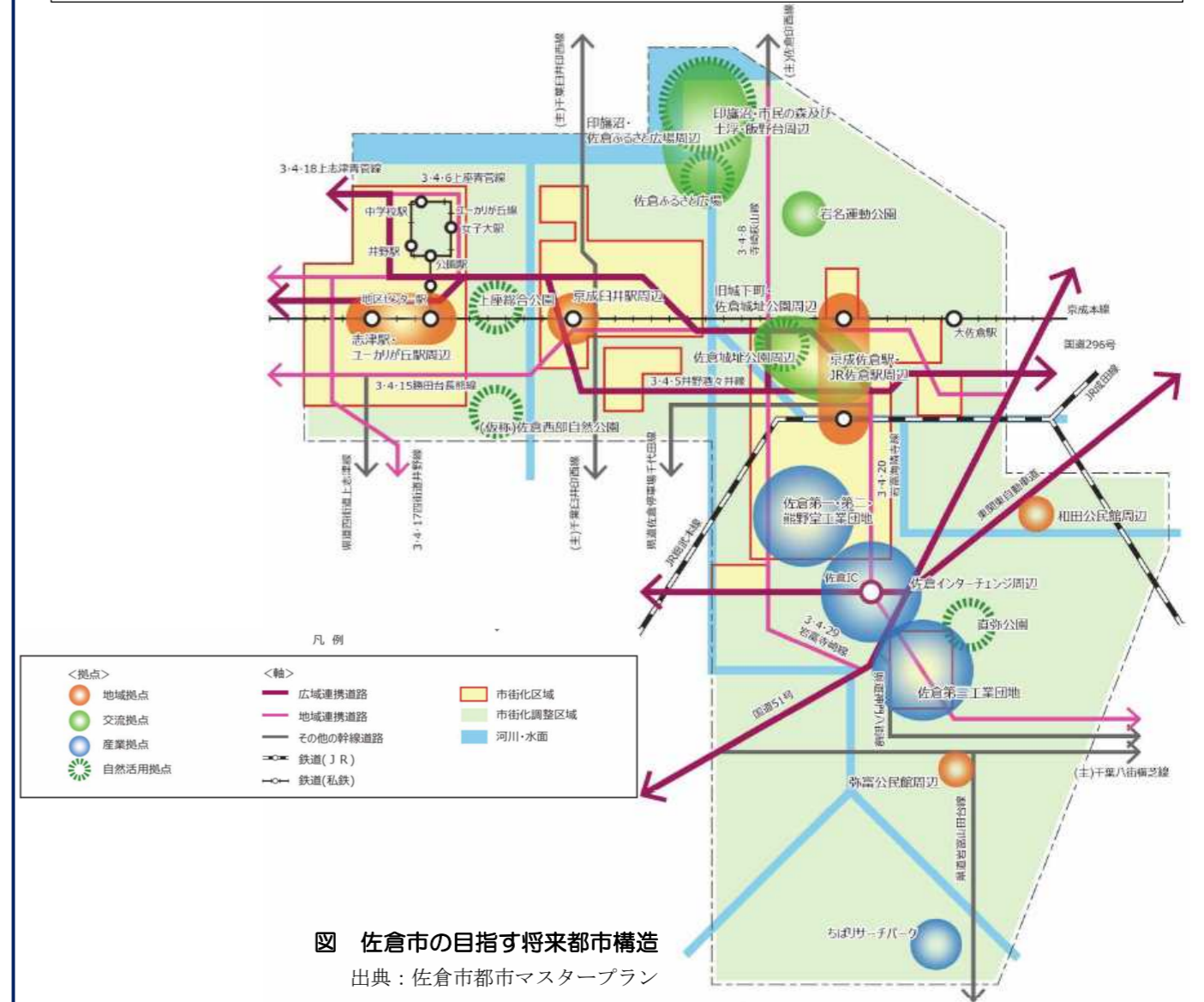


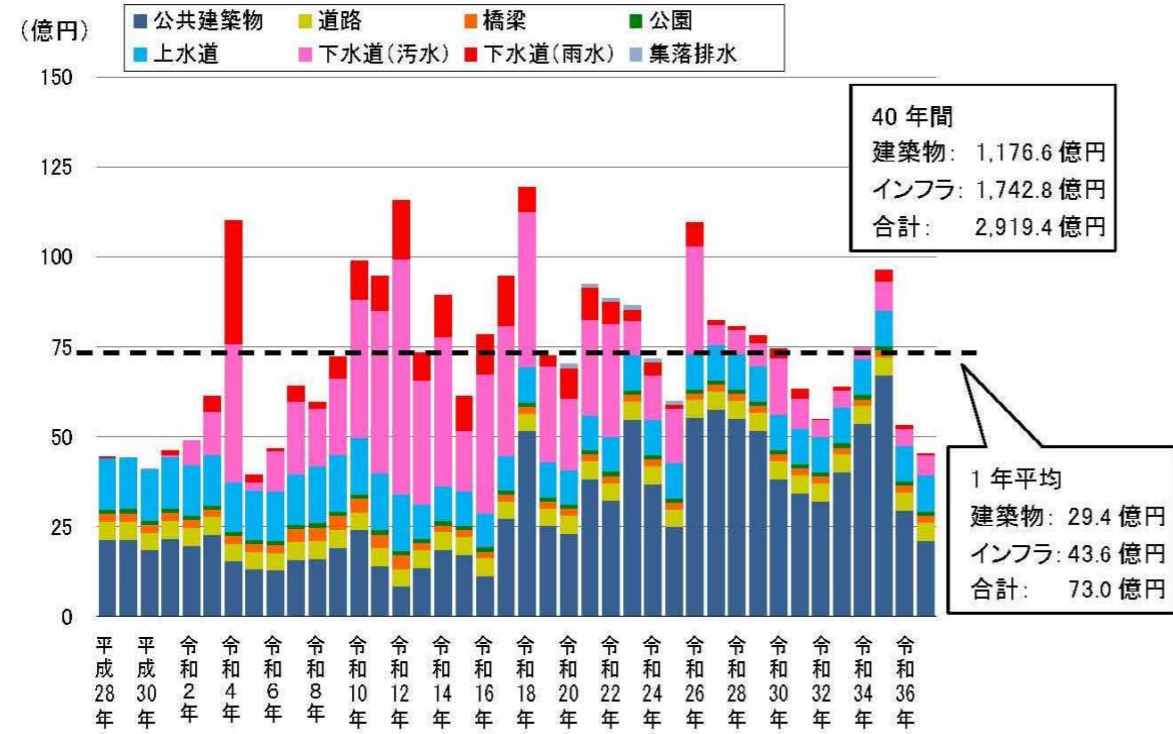
図 佐倉市の目指す将来都市構造

出典：佐倉市都市マスタープラン

少子高齢化をはじめとした社会情勢の変化や、まちづくりの方向性の変化への対応に向けた都市計画道路の必要性の検証が必要。

## 公共事業の効率化への対応

- 本市では、今後、道路を含む公共施設・インフラの補修・更新に多額の費用を要することが試算。
- また、人口減少・少子高齢化の進展により、予算の使い方の変化も想定される。
- 都市計画道路にかかる土地が長年に亘り建築制限をうけていること。



出典：佐倉市公共施設等総合管理計画

事業費を効果的・効率的に執行する観点から、既存道路の活用可能性等を踏まえた上で、整備必要性の検証が必要。

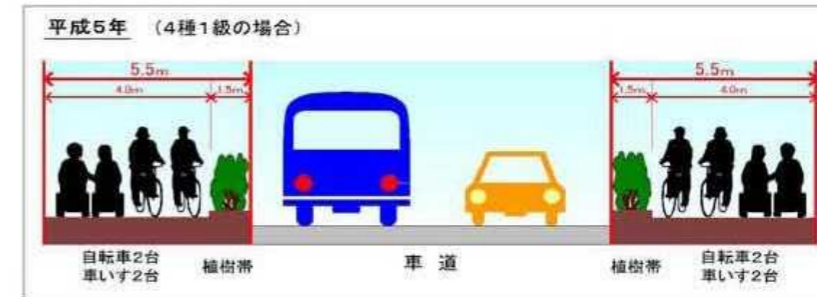
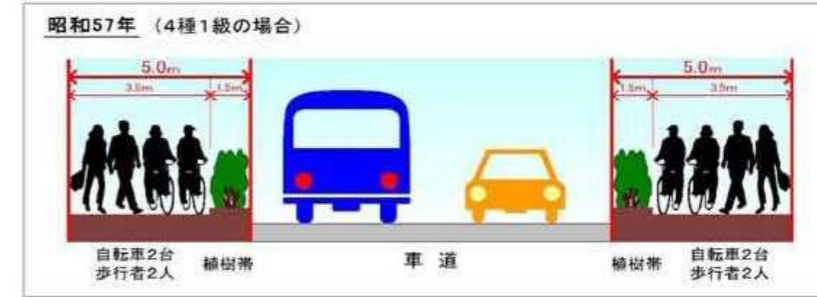
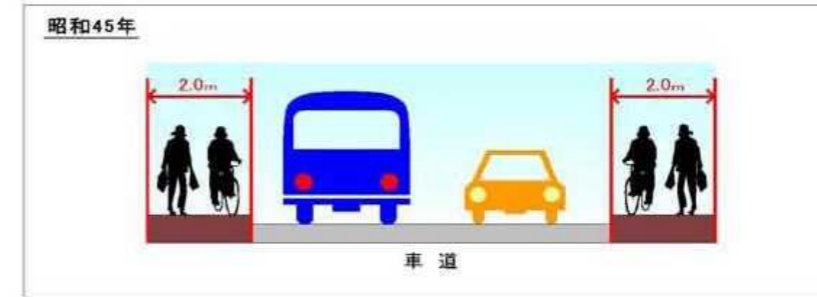
## 整備実現性への対応

- 本市の都市計画道路の整備率は61%と、幹線道路を中心に整備が実施されている一方で、京成佐倉駅周辺等を中心に未整備区間が残存し、その多くが計画決定後40年以降経過。
- 未着手路線の要因については、予算制約上の理由のほかに、現状の都市構造や鉄道・河川との交差等地形上の制約より整備が進められなかった等の要因も存在。

未整備路線について、沿線の地形的要因などや、市全体の交通処理状況を勘案しつつ、整備実現性を考慮した対応を図っていく必要。

## 道路構造令への対応

- 道路構造令は、昭和45年に制定後、6回の改正が行われ、平成13年7月の改正では、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保することが求められるなど、時代とともに規定が変更。
- 本市の都市計画道路の都市計画決定(最終告示年)は、昭和50~60年代に集中。
- また、未整備区間の中では、重複する幹線市道等の路線で、都市計画道路が担う交通機能を代替している区間があることが想定。



平成13年~

○いままでの道路区分によらず、交通量の状況によって以下の考え方により、歩行者・自転車の通行空間を確保

- ・自動車及び自転車が多い場合は、自転車道(2m)を設置
- ・自動車が多い場合は(自転車道設置する道路除く)は、自転車歩行者道を設置
- ・自転車歩行者道を設ける以外の道路は、歩道を設置

	歩行者が多い道路	歩行者が少ない道路
自転車が多い道路(600台/日以上)	自転車道2m+3.5m	自転車道2m+歩道2m
自転車が少ない道路	自転車歩行者道4m	自転車歩行者道3m

図 道路構造令における自転車歩行者道の規定の変遷

出典：千葉県都市計画道路見直しガイドライン

計画内容が最新の道路構造令に適合しない路線が存在することが想定され、対応(計画幅員をはじめとした整備内容の変更等)を図っていく必要。

## 2. 都市計画道路の見直しの基本的考え方

●都市計画道路の見直しは、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン(平成22年3月)」(以下“ガイドライン”と表記)のプロセスに準拠して検討。

表 見直し検討の用語の定義

見直し結果		内容
存続		現都市計画道路をそのまま存続すること。ただし、局所的な計画変更等の軽微な変更を行う場合がある。
変更	ルート	現都市計画道路の起終点、経由地等を変更すること。
	車線数・幅員	現都市計画道路の計画幅員の変更や車線数の設定・変更を行うこと。
廃止		現都市計画道路を廃止すること。全線及び区間の廃止。



図 都市計画道路見直しのプロセス

出典：千葉県都市計画道路見直しガイドライン

### 3. 第1段階：見直し検討対象となる都市計画道路の選定（検討路線の選定）

●設定した選定路線の基準に基づき「14 路線 28,978m」を検討路線として選定。

#### <選定路線の基準>

視点1：都市計画決定から20年以上経過している路線・区間（但し、現在事業中の区間を除く）

視点2：未整備の区間を含む路線（自動車専用道路を除く）

表 見直し検討対象となる都市計画道路の選定（検討路線の選定）

番号	路線名	延長 (m)	幅員 (m)	視点1			視点2				
				決定年月日		視点1 評価	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	整備率	事業実施状況	視点2 評価
				当初告示	最終告示						
3・3・1	国鉄佐倉駅前線	310	24	S40.3.24	S55.3.4	○	310	0	100.0%	事業完了	×
3・4・3	京成臼井駅前飯重線	1,360	20	S47.8.4	S63.8.2	○	1,360	0	100.0%	事業完了	×
3・4・4	国鉄佐倉駅南口線	90	20	S40.3.24	S55.3.4	○	90	0	100.0%	事業完了	×
3・4・5	井野酒々井線	13,340	18	S40.3.24	S55.3.4	○	8,974	2,116	80.9%	事業中	○
3・4・6	※上座青菅線	3,200	16	S40.3.24	S55.3.4	○	3,140	60	98.1%	事業中	○
3・4・7	臼井舟戸線	1,600	18	S40.3.24	S55.3.4	○	0	1,600	0.0%	未着手	○
3・4・8	寺崎萩山線	4,850	18	S40.3.24	H27.3.17	○	1,886	2,964	38.9%	事業中	○
3・4・10	富士見町本町線	1,900	16	S30.12.26	S55.3.4	○	0	1,900	0.0%	未着手	○
3・4・11	羽鳥六崎線	3,120	16	S40.3.24	S56.3.20	○	1,352	1,768	43.3%	事業一部完了	○
3・4・12	京成佐倉駅北口線	1,400	16	S36.11.17	S55.3.4	○	1,400	0	100.0%	事業完了	×
3・4・13	寺崎石川線	2,000	16	S40.3.24	S55.3.4	○	941	1,059	47.1%	事業中	○
3・4・14	鑄木鍋山線	1,040	16	S40.3.24	S55.3.4	○	278	762	26.7%	事業一部完了	○
3・4・15	勝田台長熊線	13,210	16	S30.12.26	S55.3.4	○	10,044	2,956	77.3%	事業一部完了	○
3・4・16	太田高岡線	5,620	16	S40.3.24	S55.3.4	○	3,271	2,349	58.2%	事業一部完了	○
3・4・17	四街道井野線	3,950	16	S40.3.24	S55.3.4	○	1,911	1,974	49.2%	事業一部完了	○
3・4・18	※上志津青菅線	5,050	16	S40.3.24	S62.2.27	○	4,694	356	93.0%	事業中	○
3・4・20	岩富海隣寺線	7,930	20	S30.12.26	H9.4.4	○	2,656	5,274	33.5%	事業一部完了	○
3・5・21	下根大佐倉線	3,280	12	S36.11.17	S55.3.4	○	469	2,811	14.3%	事業一部完了	○
3・5・22	京成佐倉駅前線	640	12	S30.12.26	S55.3.4	○	157	483	24.5%	事業一部完了	○
3・5・24	南志津一号線	1,290	12	S62.2.27	S62.2.27	○	1,290	0	100.0%	事業完了	×
3・4・25	江原台生谷線	3,040	16	S63.8.2	S63.8.2	○	2,078	962	68.4%	事業一部完了	○
3・4・29	岩富寺崎線	5,170	18	H27.3.17		×	3,033	2,137	58.7%	事業中	○

※「3・4・6上座青菅線」、「3・4・18上志津青菅線」は、整備率が90%以上で、現在実施中の事業完了後には全線整備済となる為、検討対象より除外

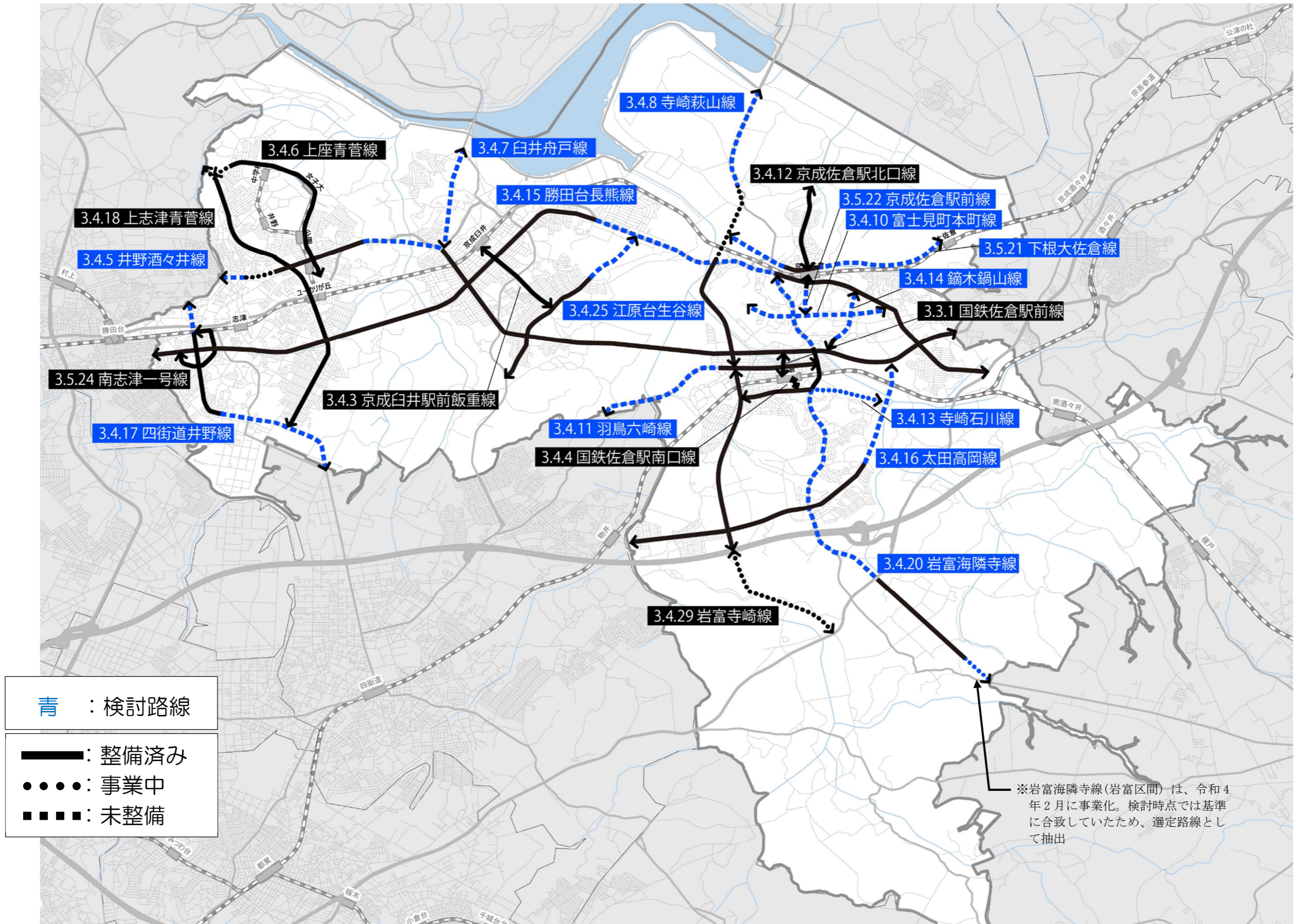


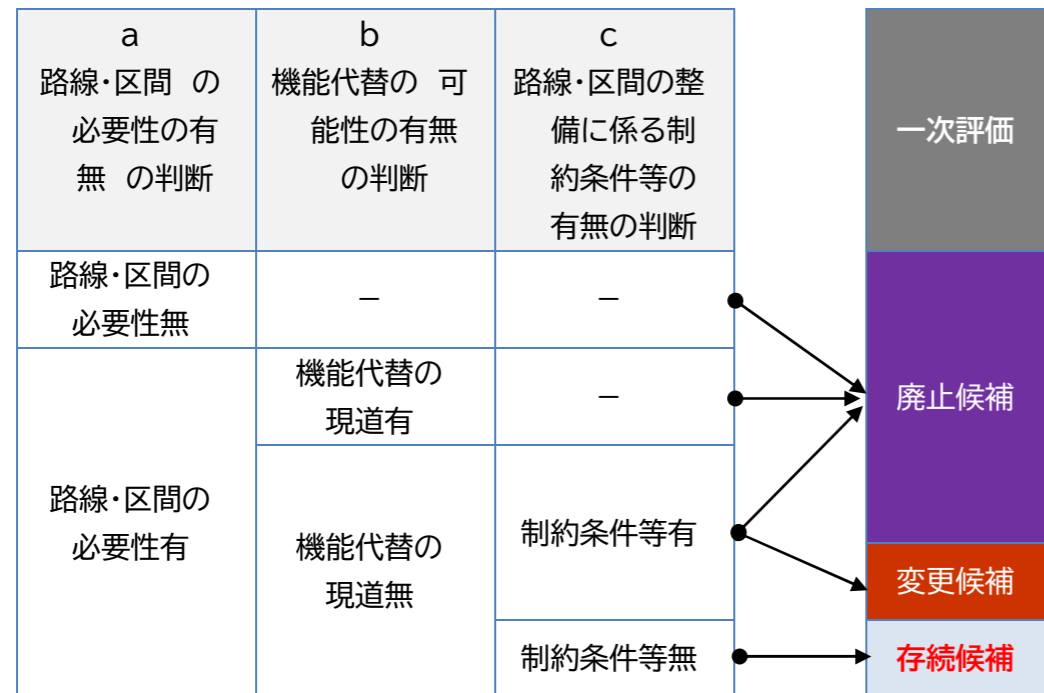
図 見直し検討対象となる都市計画道路の選定（検討路線の選定）



## 4. 第2段階：点検候補路線・区間の選定（一次・二次評価）

●前項にて選定した検討対象路線を対象に、第二段階として、以下に示す定性的な視点により路線毎に路線・区間の必要性(機能)、機能代替の可能性、路線・区間の整備条件等の有無について一次評価として評価するとともに、地域性などを踏まえ二次評価を実施した上で、点検候補路線・区間を抽出。

表 1 一次評価の方法



視点	項目	検証項目	
a. 路線・区間の 必要性(機能)の有無 の判断	上位計画等	<b>上位計画等による位置づけの有無</b> 総合計画や都市計画マスタープラン(法第18条の2)等の上位計画等に定められた路線は、都市及び都市交通の将来像を踏まえ総合的に検討されたものといえ、継続して整備に向けた取組みを進めていく路線・区間であるといえる。そこで、 <b>検討路線の上位計画における位置づけの有無について判断</b> する	
	市街地形成機能	<b>都市間・拠点間の連絡のための機能の有無</b> 成熟した都市型社会を迎え、持続的な都市づくりのためには、他都市との交流・連携を促進していくことが重要である。そこで、 <b>検討路線の都市間を連絡する機能や主要な交通結節点へのアクセス機能や交流・促進を支えるために大きな役割を果たす機能の有無について判断</b> する。  <b>土地利用支援のための機能の有無</b> これからのまちづくりは、既存市街地の活性化やコンパクト化等が求められ、また、まちづくりの方針の転換等により、面的整備事業や大規模開発計画等の土地利用計画が中止・休止され、関連する都市計画道路の整備の必要性が低下していることが考えられる。そこで、 <b>検討路線のまちづくりの促進や土地利用の転換を支援する機能の有無について判断</b> する。	
	交通機能	<b>交通処理等のための機能の有無</b> 社会情勢の変化や道路ネットワークの変化等により、都市計画決定時と比較して、交通需要等が変化している場合が考えられ、また、今後の高齢社会に向けて、安全で快適に利用することができる自転車や歩行者空間の形成が求められている路線・区間もある。そこで、 <b>検討路線の交通処理等のための機能の有無について判断</b> する。	
	空間機能	<b>都市防災のための機能の有無</b> 防災への意識が高まりつつある中で、生活の安全性の向上が求められる。そこで、 <b>検討路線の災害時の避難路や緊急活動、消防活動が困難な区域等の解消のための機能の有無について判断</b> する。  <b>公共交通の導入のための機能の有無</b> 道路は、都市モノレールや路線バス等の公共交通の導入の空間として不可欠なものである。そこで、 <b>検討路線の公共交通の導入のための機能の有無について判断</b> する。  <b>都市環境形成のための機能の有無</b> 環境と調和した個性・魅力あるまちづくり等のためには、植栽、幅員の広い歩行者道・ストリートファニチャー等のための空間確保が必要である。そこで、 <b>まちづくりのための空間確保など、検討路線の魅力的な都市環境形成のための機能の有無について判断</b> する。	
	b. 機能代替の可能 性の有無の判断	代替性	<b>機能代替可能な現道の有無</b> 財源が厳しさを増す中で、効率的に都市計画道路を整備していくためには、現道を積極的に有効活用していくという考え方が必要になっている。そこで、 <b>検討路線の機能を代替できる現道の有無について判断</b> する。
		c. 路線・区間の整備 に係る制約条件 等の有無の判断	制約条件
地域への影響			<b>沿道地域の街並み、商店街への影響の有無</b> 現計画の内容のまま整備することにより、沿道地域の歴史的街並み等の良好な街並みやコミュニティ、商店街、良好な自然環境を喪失してしまう場合が考えられる為、 <b>検討路線の整備にあたっての沿道地域への影響の有無について判断</b> する。
	道路構造令への対応	<b>現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無</b> 道路構造令の改正に伴い、検討路線の計画内容で事業実施を行う場合、道路構造令の規定から、歩道等の必要な幅員が確保できず、道路構造令との不整合が生じ、事業実施が困難になる場合がある。そこで、 <b>検討路線の計画内容で現行の道路構造令の規定を満足できるかという視点で検討を行い、道路構造令との不整合の有無について判断</b> する。	

●なお、選定した検討路線は、整備済み区間が混在し複数の区間にまたがっている路線について区間分けするとともに、都市計画道路と交差している場合についても区間分けを実施、下図に示す「14 路線 29 区間」にて評価。

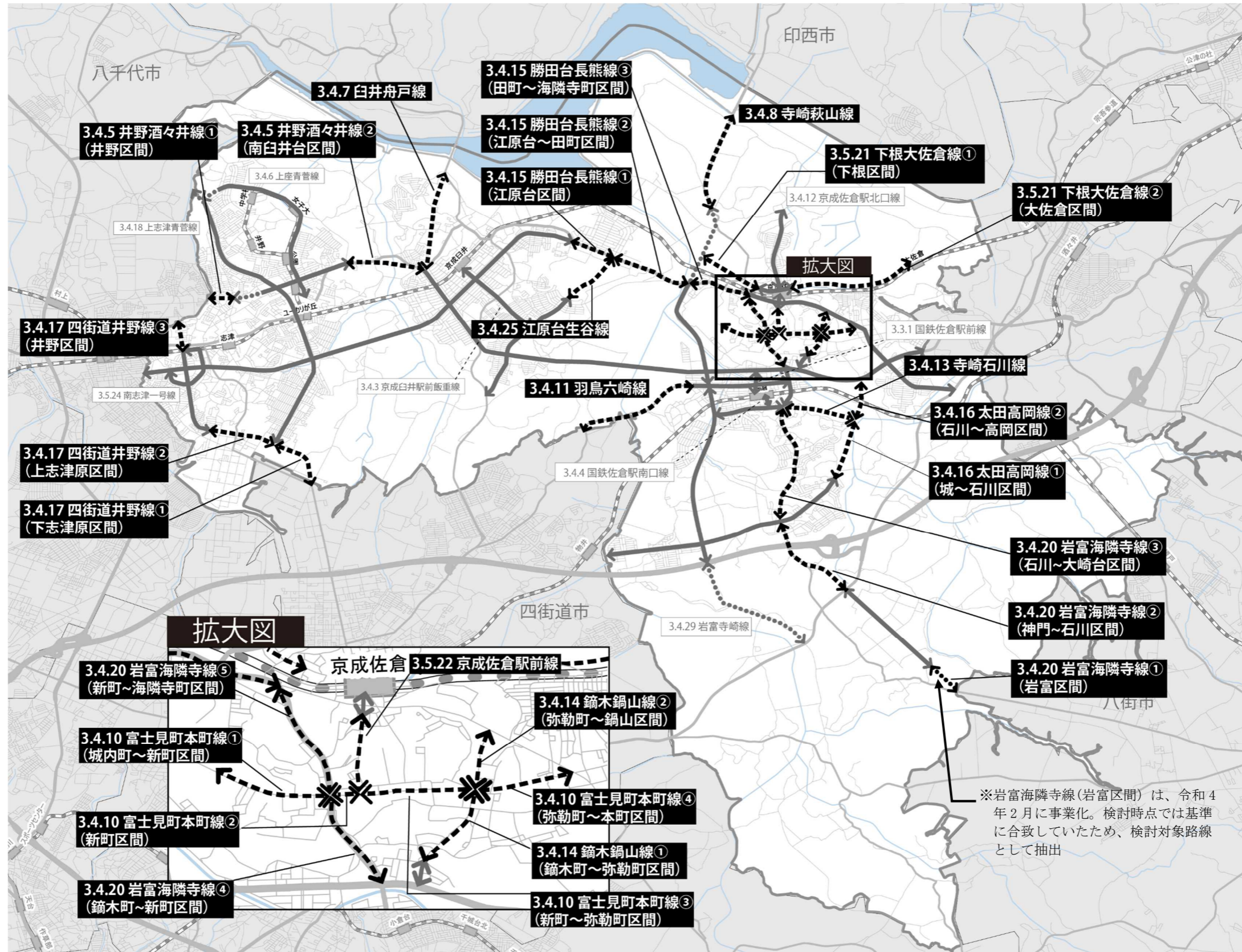


図 評価する路線・区間

4-1 一次評価の実施

●一次評価として、ガイドラインに基づき「a. 路線・区間の必要性(機能)の有無の判断」、「b. 機能代替の可能性の有無の判断」、「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断」の組み合わせにより確認。  
 ●具体的には、「a. 路線・区間の必要性(機能)の有無の判断」が 0 点と評価した路線・区間及び「b. 機能代替の可能性の有無の判断」にて代替路有りとして評価した路線・区間を廃止候補として、廃止候補の基準に該当しない路線で「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断」で 1 点以上の路線を変更候補として、それぞれ抽出した。  
 ⇒廃止候補として、**必要性関連指標に該当無しとなった「太田高岡線①②」、「下根大佐倉線①②」、「江原台生谷線」、代替機能を有する「井野酒々井線②」、「臼井舟戸線」、「寺崎萩山線」、「富士見町本町線①～④」、「羽鳥六崎線」、「鍋木鍋山線①②」、「勝田台長熊線①～③」、「岩富海隣寺線③～⑤」、「京成佐倉駅前線」**の 11 路線 22 区間を抽出、変更候補として**「四街道井野線③」**の 1 路線 1 区間を抽出した。

表 一次評価結果

番号	路線名	一次評価		a.路線・区間の必要性(機能の有無)								b.機能代替可能性有無	C.路線・区間の整備に係る制約条件等有無						
				評価	廃止・変更理由	上位計画等	市街地形成機能		交通機能	空間機能			a 合計	代替性 機能代替可能な現道	制約条件	地域等影響	道路構造令対応	c 合計	
						上位計画等による位置づけ	都市間・拠点間の連絡のための機能	土地利用支援のための機能	交通処理等のための機能	都市防災のための機能	公共交通の導入のための機能				都市環境形成のための機能	地形的な制約条件等	沿道地域の街並、商店街への影響		現行道路構造令との不整合
3・4・5	井野酒々井線①(井野区間)	存続		●	●	●	●	●	●		6	無				0			
	井野酒々井線②(南臼井区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●	●	●	●			5	有				0			
3・4・7	臼井舟戸線	廃止候補	代替機能現道有の区間		●	●	●				3	有	●			1			
3・4・8	寺崎萩山線	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●			●		●	4	有				0			
3・4・10	富士見町本町線①(城内町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●	●		●	4	有	●	●		2			
	富士見町本町線②(新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●			●	3	有	●	●		2			
	富士見町本町線③(新町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●			●	3	有	●	●		2			
	富士見町本町線④(弥勒町～本町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●			●	3	有	●	●		2			
3・4・11	羽鳥六崎線	廃止候補	代替機能現道有の区間		●						1	有				0			
3・4・13	寺崎石川線	存続			●						1	無				0			
3・4・14	鍋木鍋山線①(鍋木町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●			●	3	有	●	●		2			
	鍋木鍋山線②(弥勒町～鍋山町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●	●		●	4	有	●	●		2			
3・4・15	勝田台長熊線①(江原台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●		●		●			3	有				0			
	勝田台長熊線②(江原台～田町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●				●			2	有				0			
	勝田台長熊線③(田町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●		●	●	●		●	5	有				0			
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間								0	無	●			1			
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間								0	無	●			1			
3・4・17	四街道井野線①(下志津原区間)	存続		●	●						2	無				0			
	四街道井野線②(上志津原区間)	存続		●	●				●		3	無				0			
	四街道井野線③(井野区間)	変更候補	制約条件有りの区間	●	●	●	●				4	無	●			1			
3・4・20	岩富海隣寺線①(岩富区間)	存続		●	●						2	無				0			
	岩富海隣寺線②(神門～石川区間)	存続		●	●		●	●			4	無				0			
	岩富海隣寺線③(石川～大崎台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●	●	●	●			5	有				0			
	岩富海隣寺線④(鍋木町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●	●	●	●		●	6	有	●	●		2			
	岩富海隣寺線⑤(新町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●	●	●	●		●	6	有	●	●		2			
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間								0	無			●	1			
	下根大佐倉線②(大佐倉区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間								0	有			●	1			
3・5・22	京成佐倉駅前線	廃止候補	代替機能現道有の区間			●	●			●	3	有	●	●	●	3			
3・4・25	江原台生谷線	廃止候補	必要性指標該当無区間								0	無				0			

## 4-2 二次評価の実施

- 二次評価として、一次評価の評価視点でもある「上位計画で位置付けられている路線」、「都市間・拠点間の連絡性機能を有している路線」については、市としての重要性や広域的な重要度の観点から、また、市民等から整備の要望が挙げられている路線について、市民ニーズの観点から、該当する路線を候補から除外。
  - また、事業進捗度の視点として、整備率 0%の路線については、必要性の有無などに関わらず廃止対象候補とした。
- ⇒その結果、**必要性の視点より井野酒々井線②、寺崎萩山線、羽鳥六崎線、勝田台長熊線①～③、四街道井野線③、岩富海隣寺線③～⑤の計 6 路線 10 区間を、廃止・変更候補から除外。**(なお、**臼井舟戸線は、必要性の視点では都市間連携に資する路線となるが、進捗率 0%の為、事業進捗度の視点から廃止候補路線として選定。**)

表 二次評価結果

番号	路線名	一次評価		二次評価					
		評価	廃止・変更理由	必要性の視点			合計	事業進捗度の視点 整備率 0%が 該当	二次評価
				上位計画 等による 位置づけ	都市間・ 拠点間の 連絡のた めの機能	市民等 からの 要望等 の有無			
3・4・5	井野酒々井線①(井野区間)	存続							
	井野酒々井線②(南臼井区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●	●	3		上位計画に位置付けられ、都市間連携に寄与、さらに要望の挙がっている路線の為廃止候補から除外
3・4・7	臼井舟戸線	廃止候補	代替機能現道有の区間		●		1	0%	都市間連携に資する路線となるが、進捗率 0%の為、廃止候補路線に選定
3・4・8	寺崎萩山線	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●		1		上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外
3・4・10	富士見町本町線①(城内町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間					0%	(必要性の視点で該当がなく、進捗率 0%の為、引き続き廃止候補路線として選定)
	富士見町本町線②(新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間					0%	(必要性の視点で該当がなく、進捗率 0%の為、引き続き廃止候補路線として選定)
	富士見町本町線③(新町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間					0%	(必要性の視点で該当がなく、進捗率 0%の為、引き続き廃止候補路線として選定)
	富士見町本町線④(弥勒町～本町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間					0%	(必要性の視点で該当がなく、進捗率 0%の為、引き続き廃止候補路線として選定)
3・4・11	羽鳥六崎線	廃止候補	代替機能現道有の区間		●		1		都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外
3・4・13	寺崎石川線	存続							
3・4・14	鍋木鍋山線①(鍋木町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間						
	鍋木鍋山線②(弥勒町～鍋山町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間						
3・4・15	勝田台長熊線①(江原台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●			1		上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外
	勝田台長熊線②(江原台～田町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●			1		上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外
	勝田台長熊線③(田町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●			1		上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間						
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間						
3・4・17	四街道井野線①(下志津原区間)	存続							
	四街道井野線②(上志津原区間)	存続							
	四街道井野線③(井野区間)	変更候補	制約条件有りの区間	●	●	●	3		上位計画に位置付けられ、都市間連携に寄与、さらに要望の挙がっている路線の為変更候補から除外
3・4・20	岩富海隣寺線①(岩富区間)	存続							
	岩富海隣寺線②(神門～石川区間)	存続							
	岩富海隣寺線③(石川～大崎台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●		2		上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外
	岩富海隣寺線④(鍋木町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●		2		上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外
	岩富海隣寺線⑤(新町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	●	●		2		上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間						
	下根大佐倉線②(大佐倉区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間						
3・5・22	京成佐倉駅前線	廃止候補	代替機能現道有の区間						
3・4・25	江原台生谷線	廃止候補	要性指標該当無区間						

### 4-3 点検候補路線・区間の選定

●一次評価、二次評価を踏まえ、点検候補路線・区間として、「臼井舟戸線」、「富士見町本町線①～④」、「鍋木鍋山線①②」、「太田高岡線①②」、「下根大佐倉線①②」、「京成佐倉駅前線」、「江原台生谷線」、の7路線13区間を点検候補路線・区間として選定。

表 点検候補路線・区間

番号	路線名	一次評価		二次評価		点検候補 路線・区間
		評価	廃止・変更理由			
3・4・5	井野酒々井線①(井野区間)	存続		－		
	井野酒々井線②(南臼井区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられ、都市間連携に資する路線、さらに要望の挙がっている路線の為廃止候補から除外	
3・4・7	臼井舟戸線	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持	都市間連携に資する路線となるが、進捗率0%の為、廃止候補路線に選定	●
3・4・8	寺崎萩山線	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられている路線の為、廃止候補から除外	
3・4・10	富士見町本町線①(城内町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持	一次評価で選定し、さらに進捗率0%の為、廃止候補路線に選定	●
	富士見町本町線②(新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持	一次評価で選定し、さらに進捗率0%の為、廃止候補路線に選定	●
	富士見町本町線③(新町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持	一次評価で選定し、さらに進捗率0%の為、廃止候補路線に選定	●
	富士見町本町線④(弥勒町～本町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持	一次評価で選定し、さらに進捗率0%の為、廃止候補路線に選定	●
3・4・11	羽鳥六崎線	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外	
3・4・13	寺崎石川線(※)	存続		－		
3・4・14	鍋木鍋山線①(鍋木町～弥勒町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持		●
	鍋木鍋山線②(弥勒町～鍋山町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持		●
3・4・15	勝田台長熊線①(江原台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外	
	勝田台長熊線②(江原台～田町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外	
	勝田台長熊線③(田町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられている路線の為廃止候補から除外	
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間	候補維持		●
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間	候補維持		●
3・4・17	四街道井野線①(西志津原区間)	存続		－		
	四街道井野線②(上志津原区間)	存続		－		
	四街道井野線③(井野区間)	変更候補	制約条件有りの区間	候補除外	上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線、さらに要望の挙がっている路線の為変更候補から除外	
3・4・20	岩富海隣寺線①(岩富区間)	存続		－		
	岩富海隣寺線②(神門～石川区間)	存続		－		
	岩富海隣寺線③(石川～大崎台区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外	
	岩富海隣寺線④(鍋木町～新町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外	
	岩富海隣寺線⑤(新町～海隣寺町区間)	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補除外	上位計画に位置付けられて、都市間連携に資する路線の為廃止候補から除外	
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間	候補維持		●
	下根大佐倉線②(大佐倉区間)	廃止候補	必要性指標該当無区間	候補維持		●
3・5・22	京成佐倉駅前線	廃止候補	代替機能現道有の区間	候補維持		●
3・4・25	江原台生谷線	廃止候補	必要性指標該当無区間	候補維持		●

※「3・4・13 寺崎石川線」は第2段階で存続路線と評価されているが、終点側で接続している「3・4・16太田高岡線」が、第3段階で廃止と判断された場合、必要性を再度検証する。

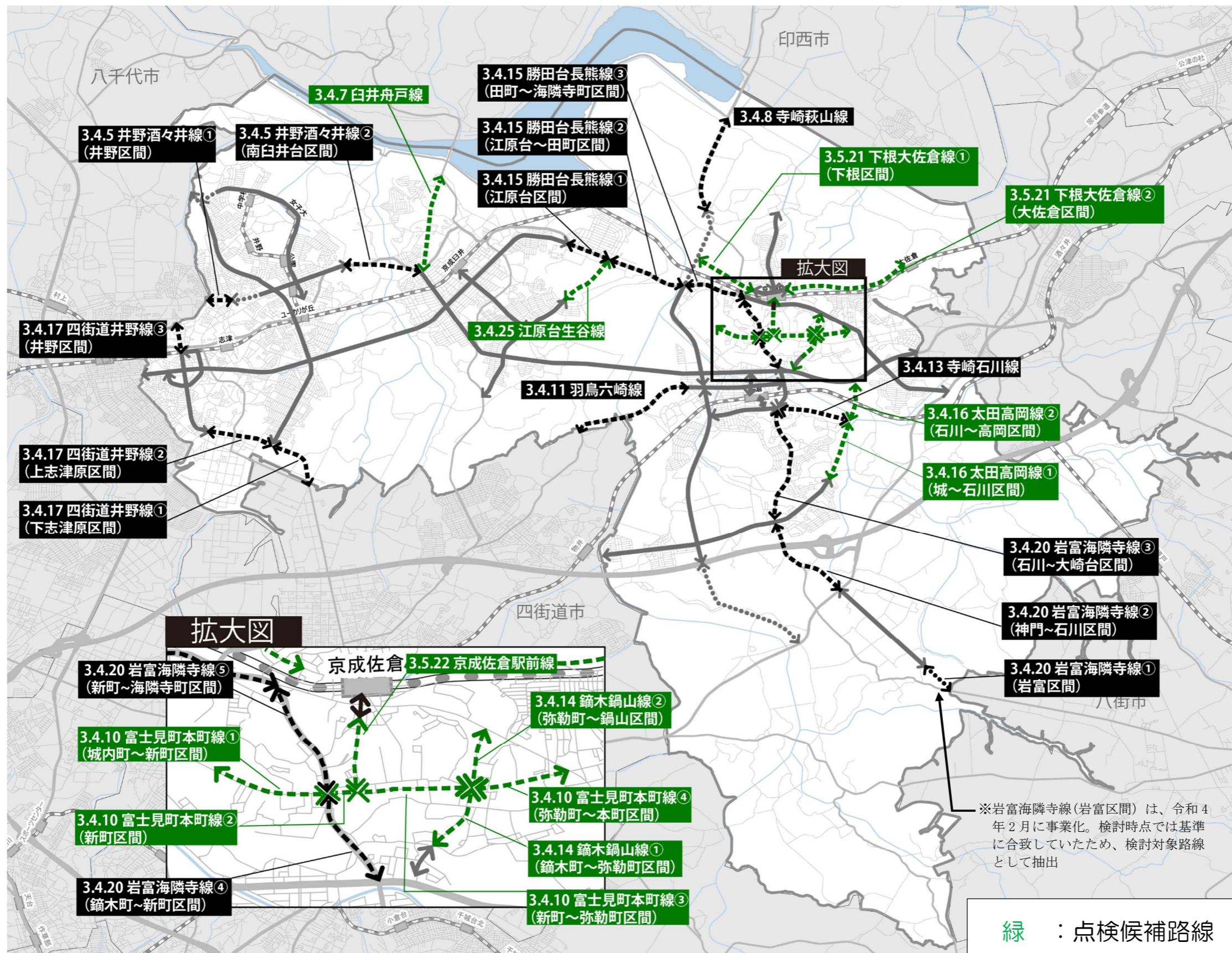


図 点検候補路線・区間