

## 5. 第3段階：点検候補路線・区間の検証

●一次・二次評価により選定した7路線13区間について、ガイドラインに基づいた将来交通量推計による「交通流動の検証・評価」に加え、「費用対効果の検証・評価」を基に点検候補路線・区間を検証。

### <佐倉市における見直し方向性の検証方法>

- 見直し方向性の検討については、STEP1として、ガイドラインに基づき、点検候補路線・区間を「見直した場合」及び「見直さない場合」の交通量、混雑度の変化について将来交通量推計結果を基に比較し、点検候補路線・区間の見直し方向(定量的検討案)について検証する。
- さらに、交通改善に影響を及ぼす路線については、STEP2として「費用対効果」による評価を実施、交通流動、費用対効果の両面から総合的に見直し方向性を検証する。

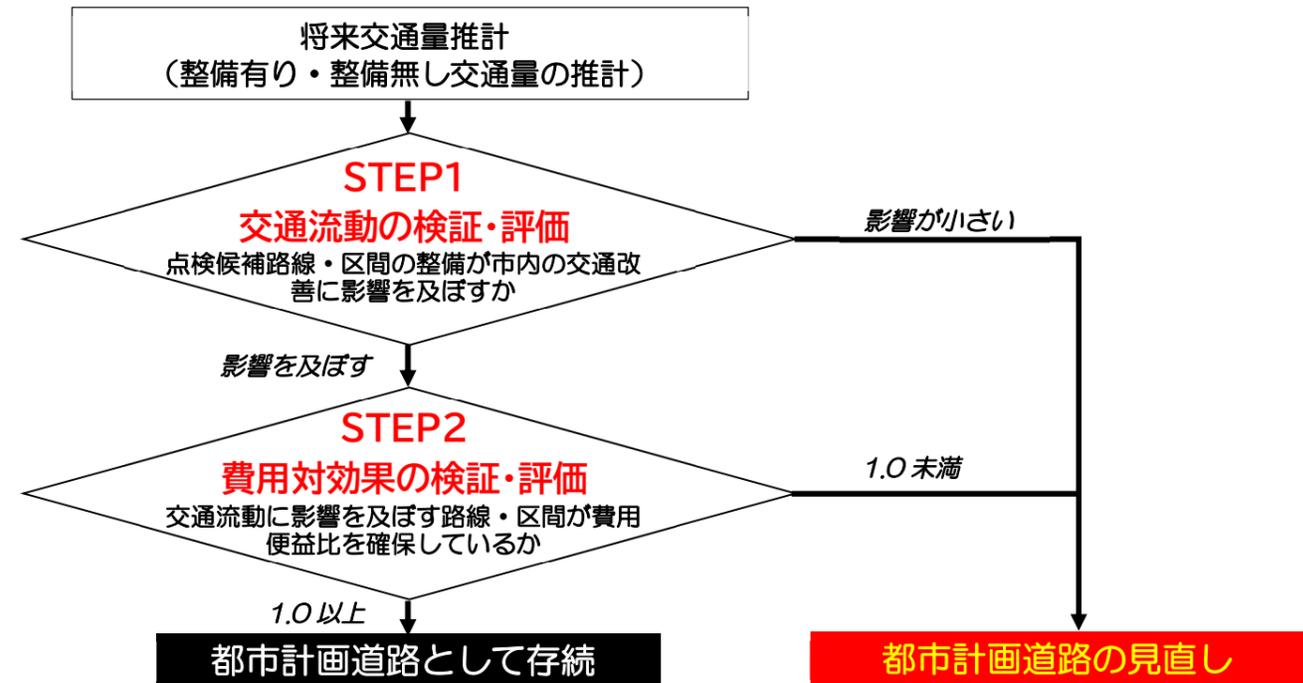


図 点検候補路線・区間の検証の進め方

### ■交通流動の検証・評価

交通流動の検証・評価は、将来推計結果を基に、「見直した場合(=整備無しの場合)」と「見直さない場合(=整備有りの場合)」との交通量の変化、混雑度の変化を比較・検証、広域的な影響や市内の主要幹線道路・混雑路線・主要渋滞箇所への接続路線における交通流動や混雑度への影響の有無など、下表に基づき以下の観点から評価する。

- ・影響を及ぼす:「混雑度 1.0 以上の区間が整備時に 1.0 を下回る」など、整備による交通改善が見られる路線。
- ・影響が小さい:「混雑度 1.0 以上の区間が整備後も 1.0 以下への変化が見られない」、「混雑度の変動が小さい」など交通改善への影響が小さい路線。

表 混雑度による交通状況の推定

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態といえる。
1.75以上	慢性的混雑状態。

↑ 混雑していない  
混雑度 1.0  
↓ 混雑している(数字が大きくなる程、混雑が悪化)

出典：道路の交通容量 (社) 日本道路協会

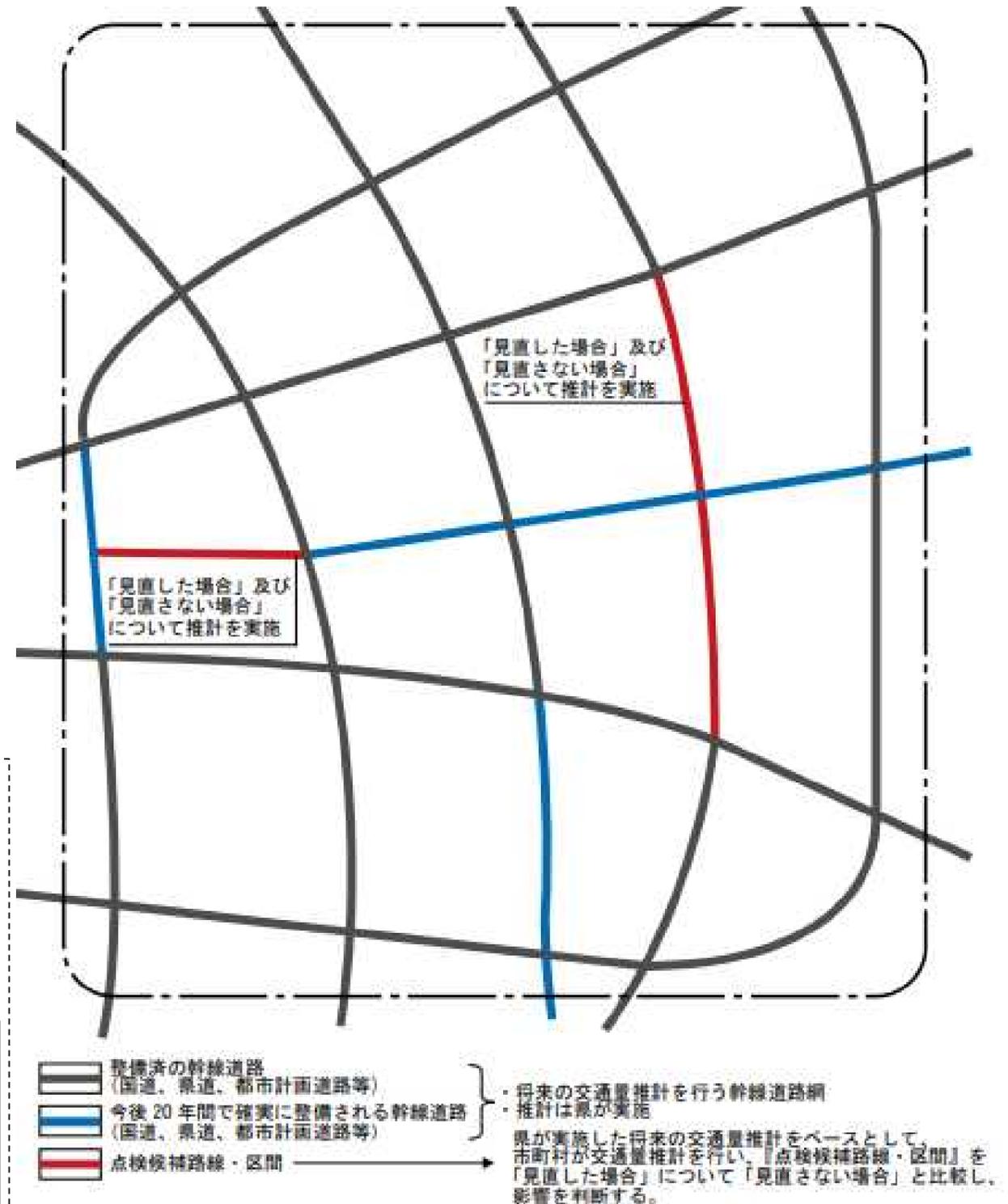


図 将来幹線道路網の設定と将来交通量推計

出典：千葉県都市計画道路見直しガイドライン

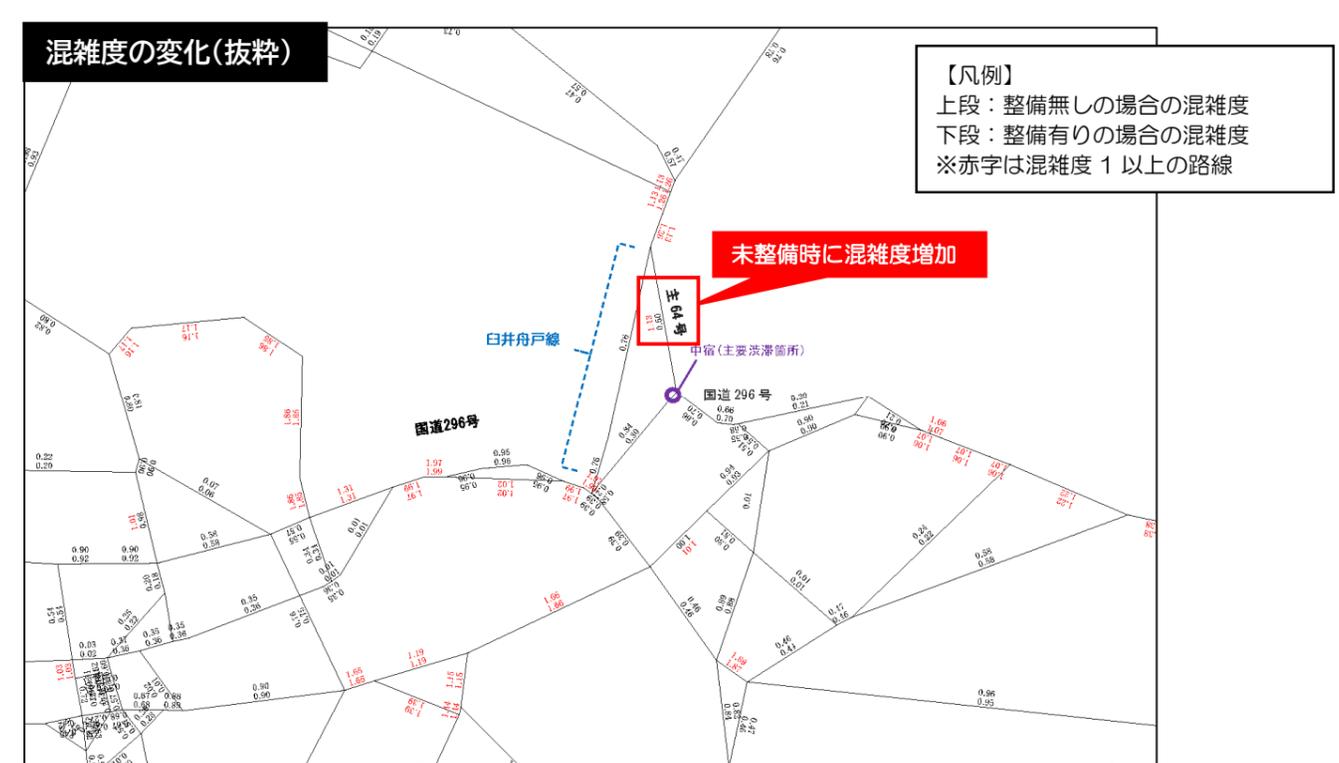
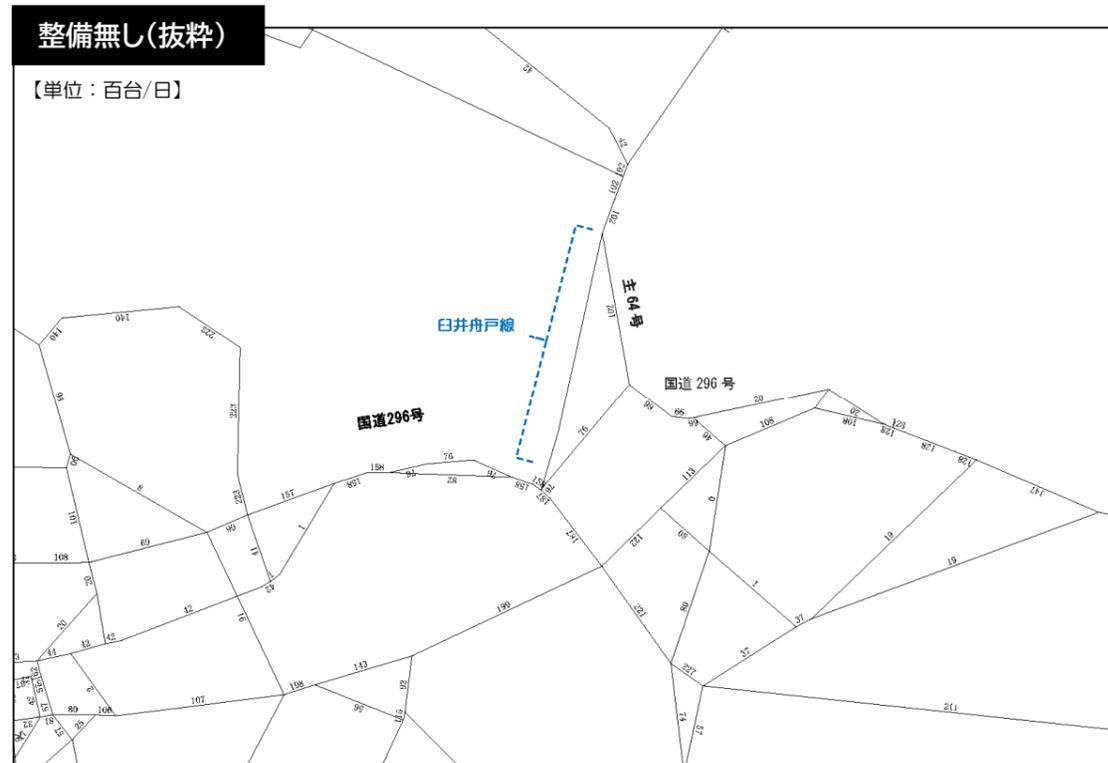
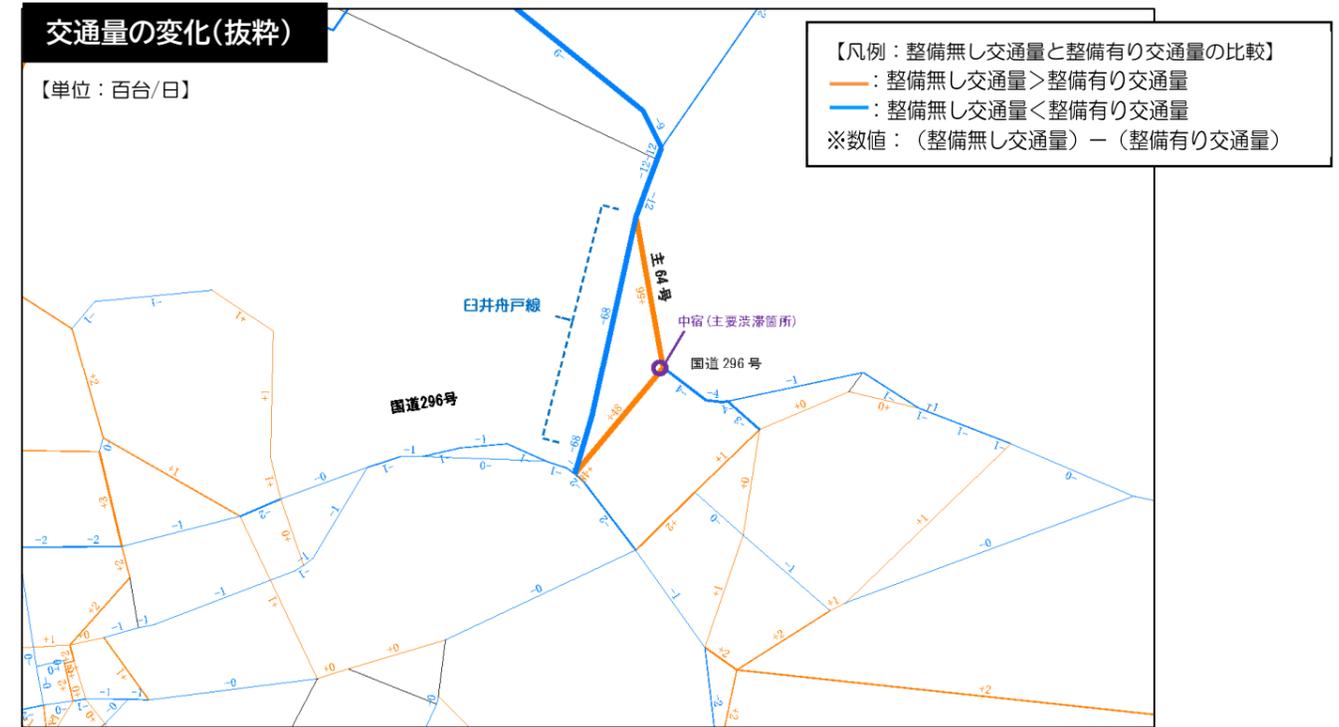
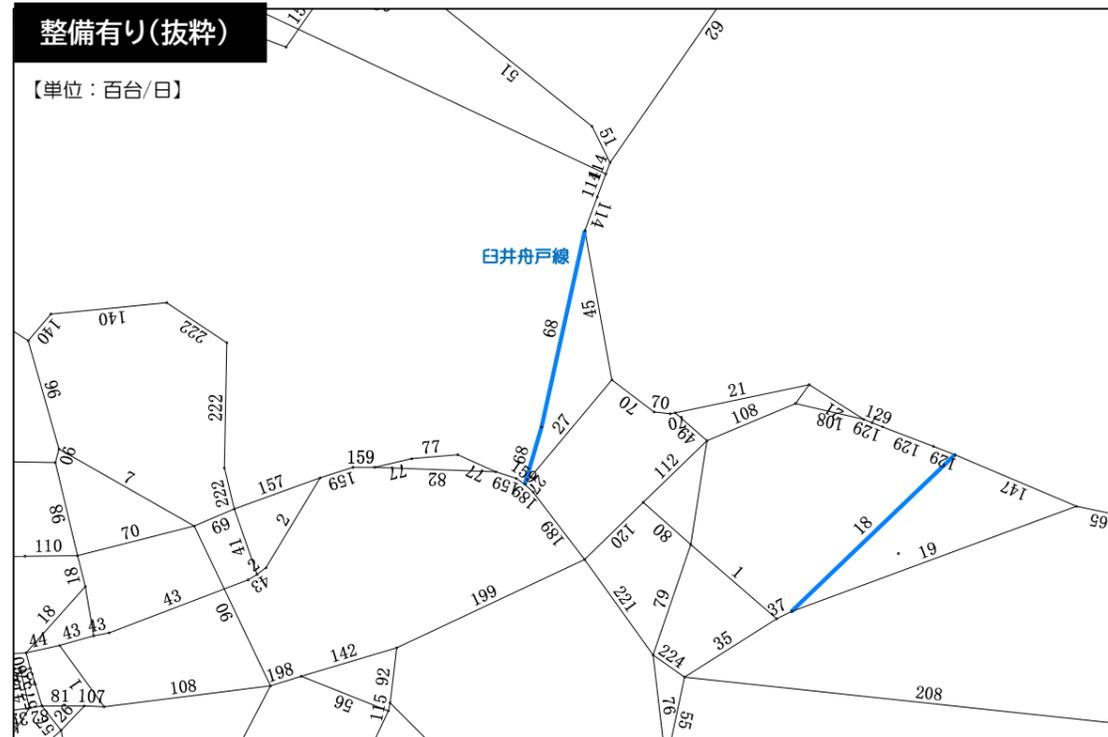
## 5-1 STEP1:交通流動の検証・評価

### 5-1-1 臼井舟戸線

臼井舟戸線が未整備の場合、国道296号及び主要地方道64号の交通量が増加するなど、幹線道路の交通量に影響が見られる。

⇒混雑度でみると、未整備により主要地方道64号の国道296号への接続部分の混雑度が倍以上(0.50→1.13)増加し、混雑度 1.0 を上回る。

⇒また、当該区間には、千葉県の主要渋滞箇所である中宿交差点が位置し、臼井舟戸線未整備の場合、中宿交差点への影響も確認されるなど、交通混雑の影響が懸念される。

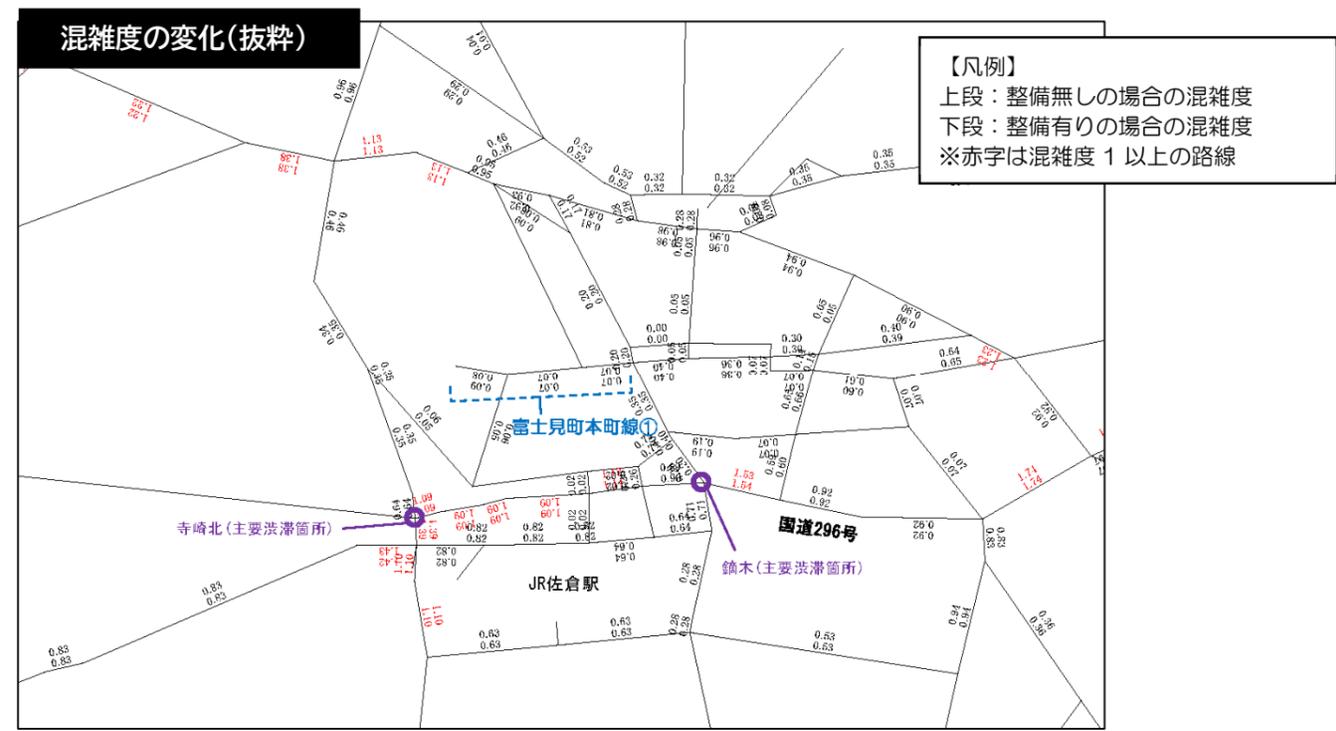
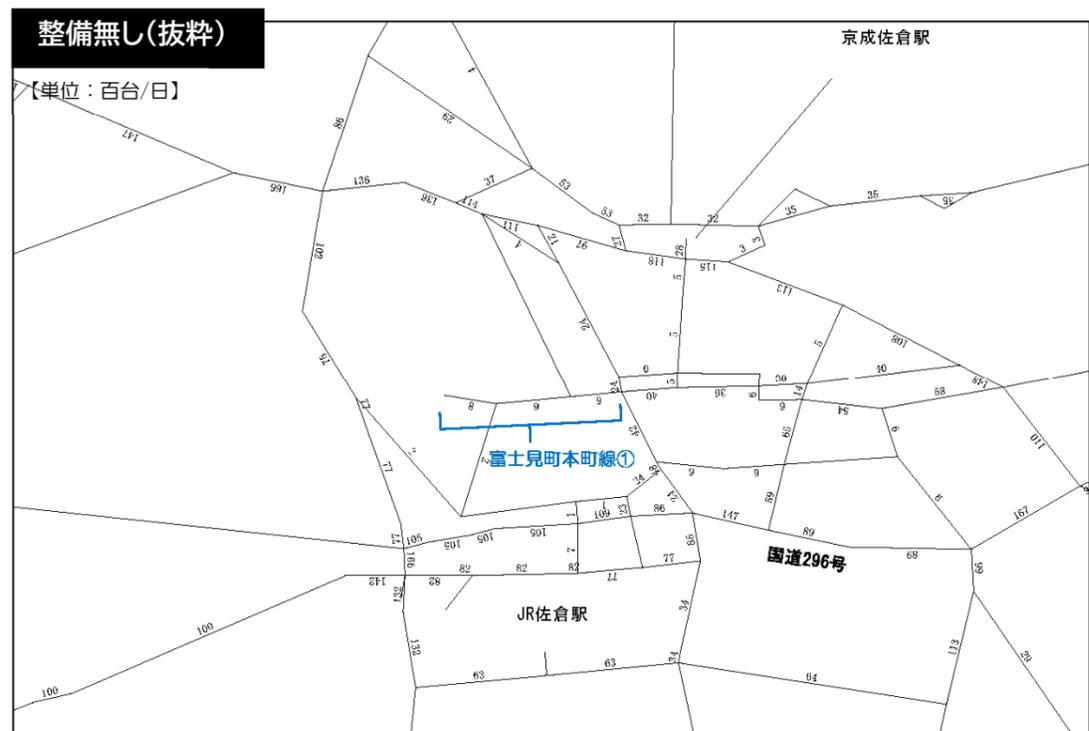
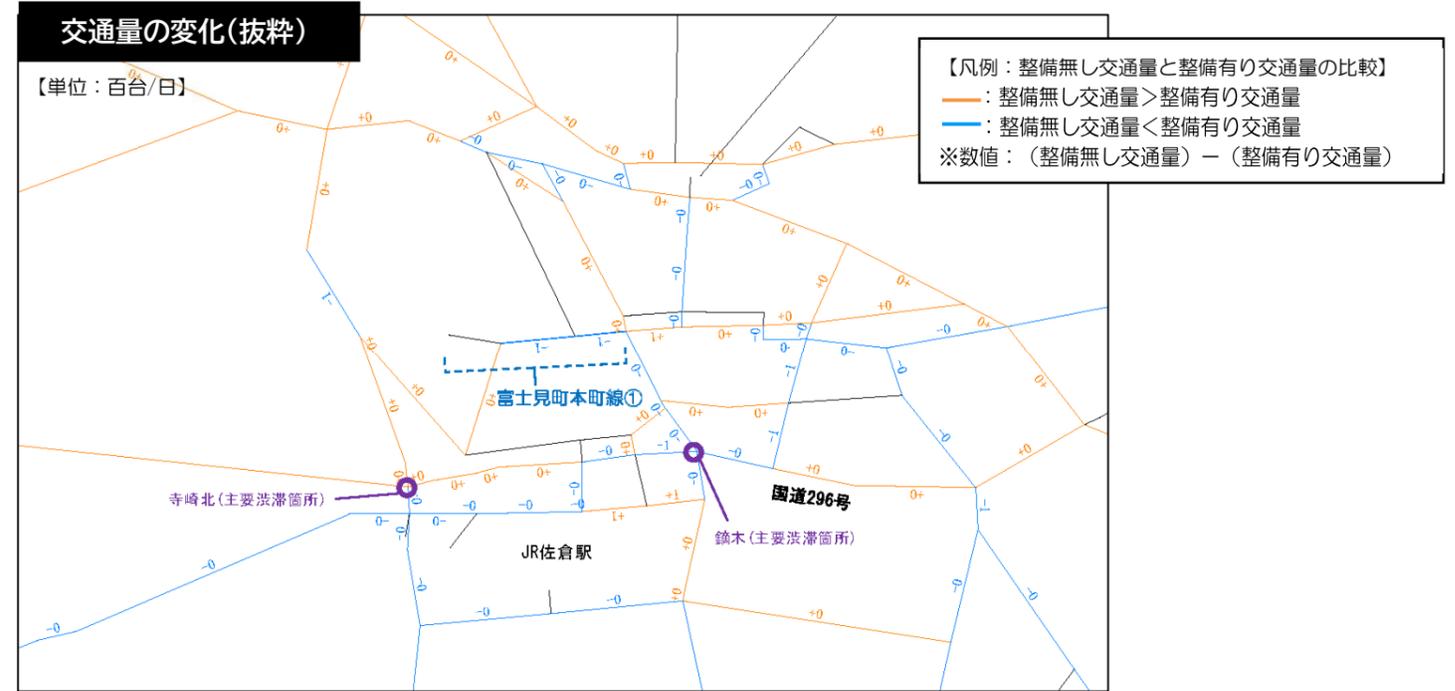
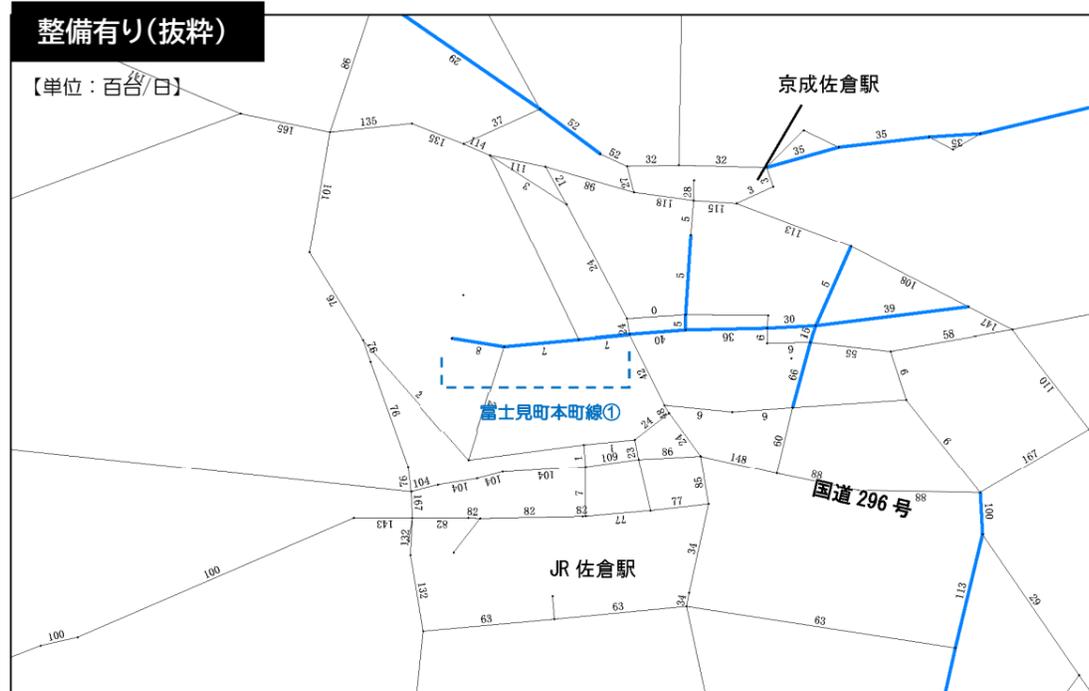


### 5-1-2 富士見町本町線①

富士見町本町線①未整備の場合、整備時と比較して交通量に変化は見られない(富士見町本町線①を通行する主な交通が、通過交通ではなく富士見町本町線①起終点を持つ交通であることが要因と想定される)。

⇒混雑度の変化で見ると、交通量の変動が小さい為、混雑度も大きな変化は見られない。

⇒また、並行する国道296号には千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置しているものの、富士見町本町線①整備の有無による大きな変化は見られない。

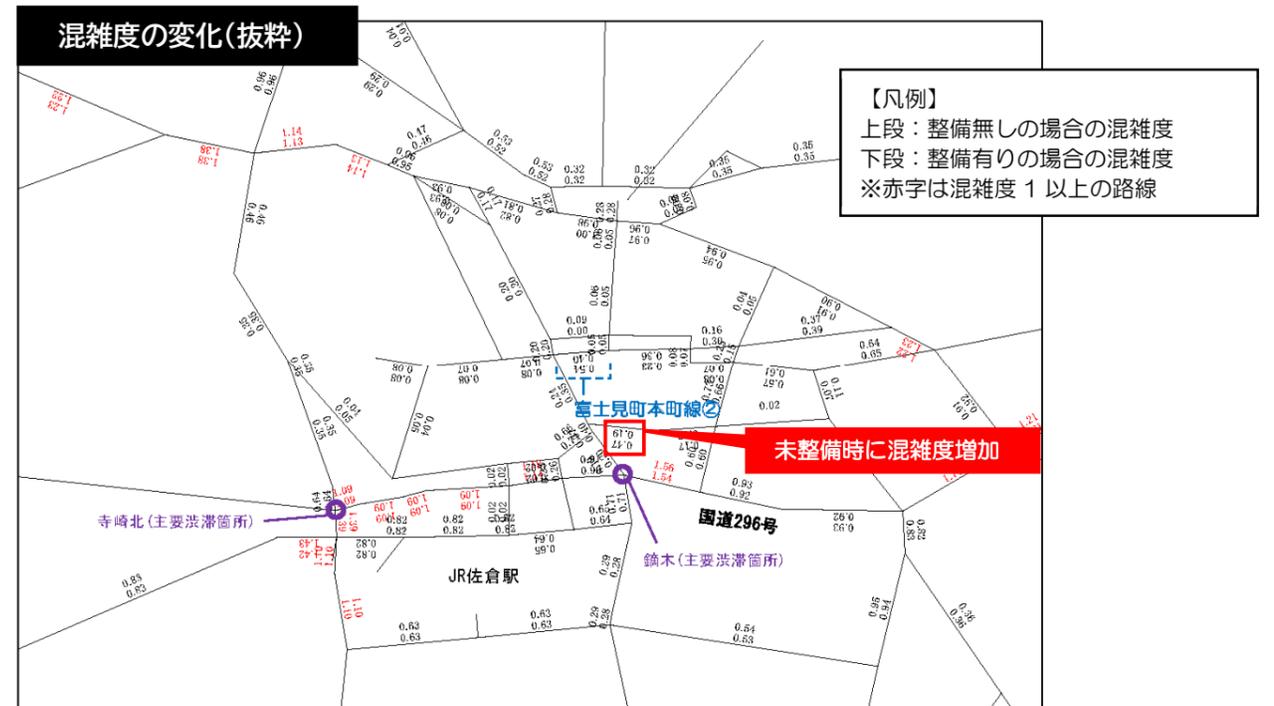
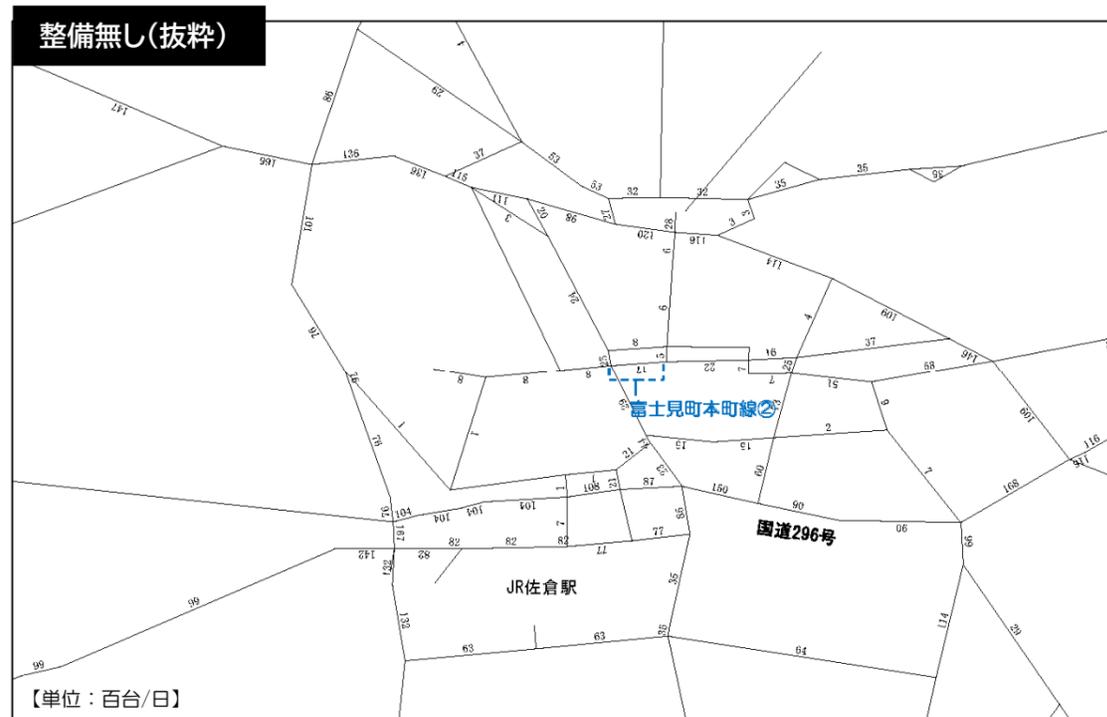
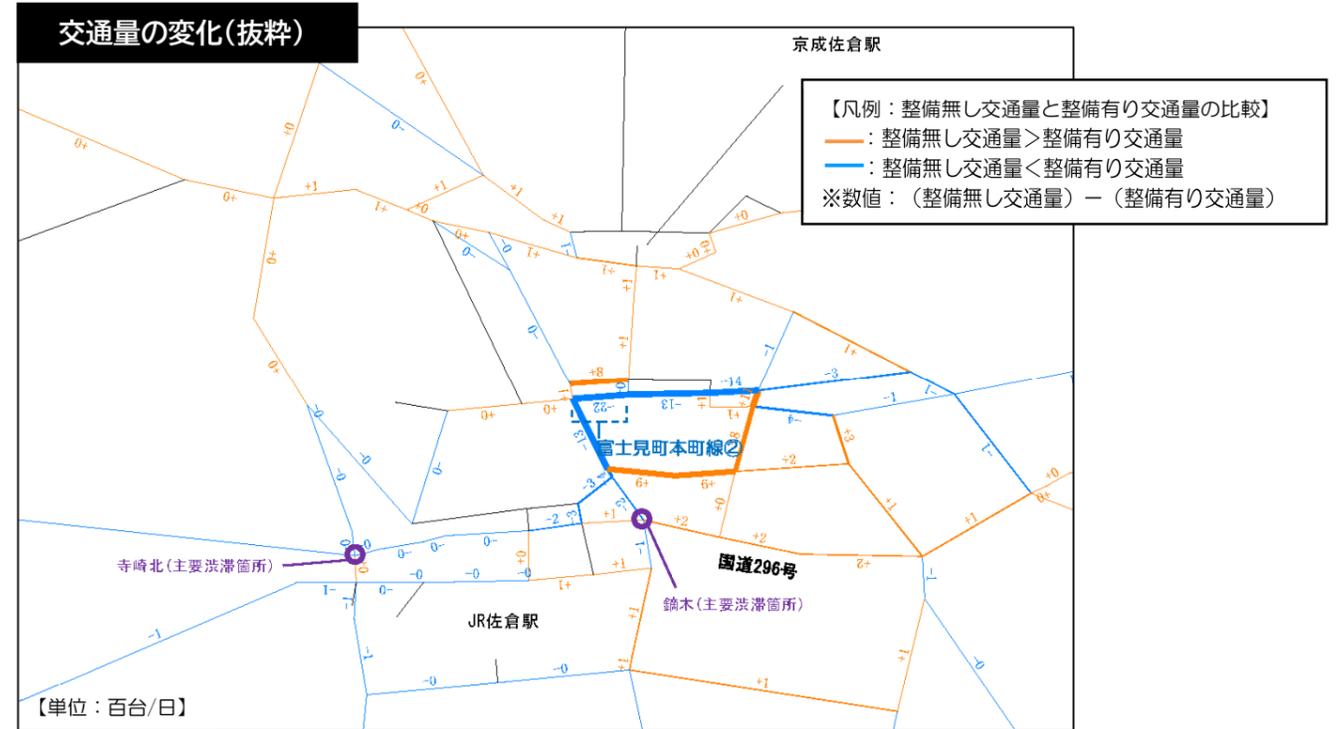
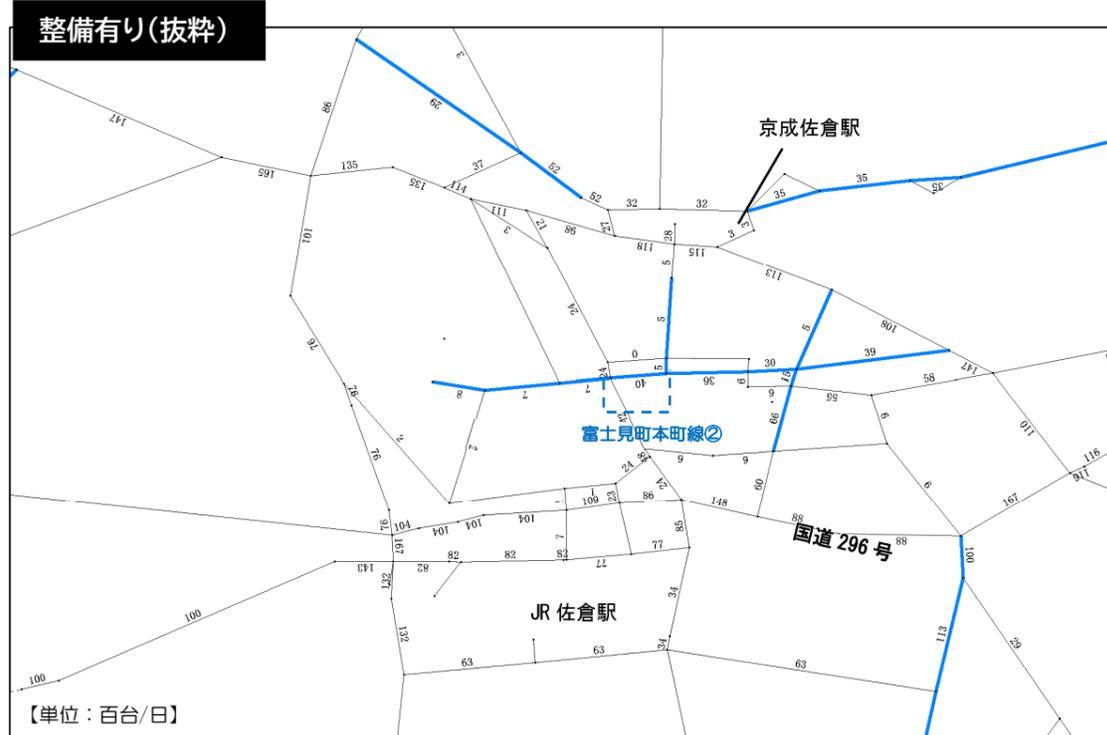


### 5-1-3 富士見町本町線②

富士見町本町線②未整備の場合、富士見町本町線に並行する路線の交通量が増加、特に南側の市道の増加が大きく、また、富士見町本町線とその南側市道の2路線の間をつなぐ南北方向の路線にも変化があり、未整備時に西側を通過していた交通が、整備時では東側を通過していると想定されることから、京成佐倉駅前を通る路線と国道296号との間の北東と南西方向の通過交通の経路選択に影響があったと考えられる。

⇒但し、交通量の変化量は小さく、混雑度を見ても、富士見町本町線②未整備時にて富士見町本町線の南側市道の混雑度は増加しているものの、整備時でも混雑度は1.0を大きく下回り(整備時0.19→未整備時0.47)、影響は小さい。

⇒また、並行する国道296号には、千葉県的主要渋滞箇所である寺崎北交差点および錦木交差点が位置しているものの、富士見町本町線②整備の有無による大きな変化は見られない。

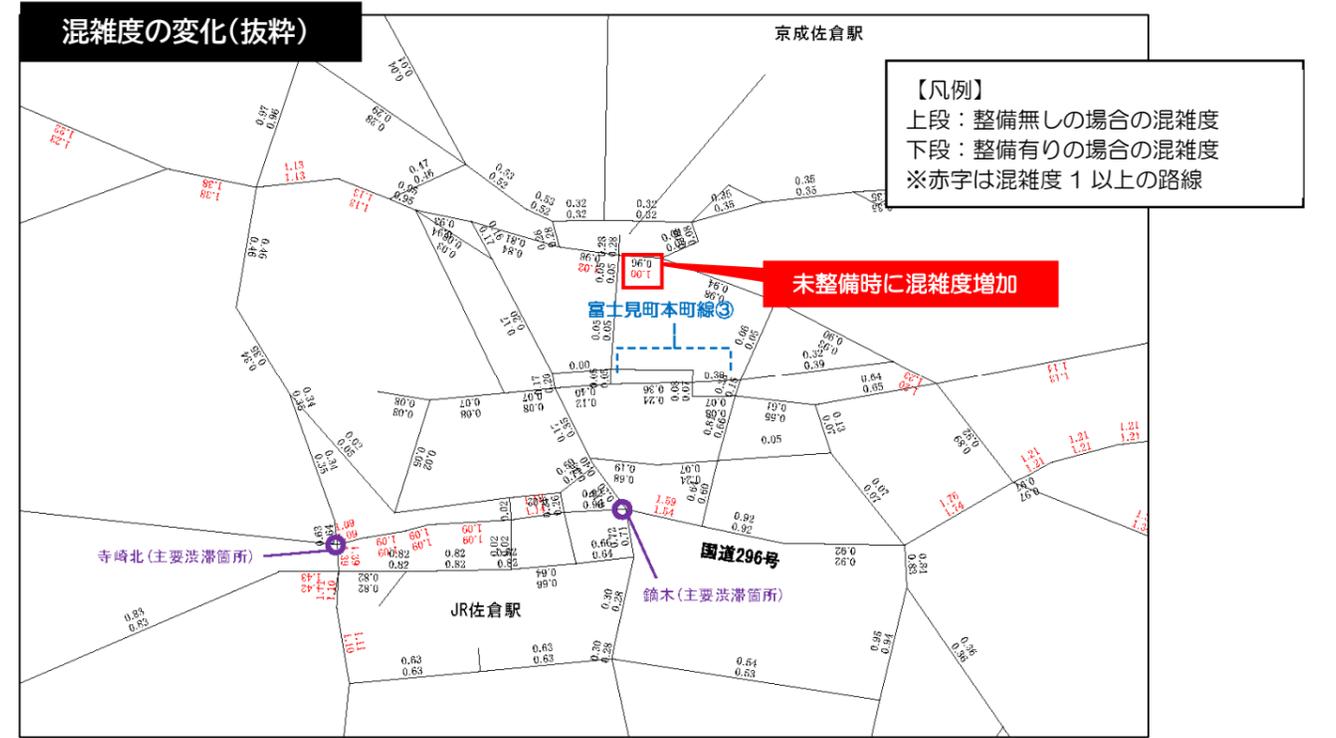
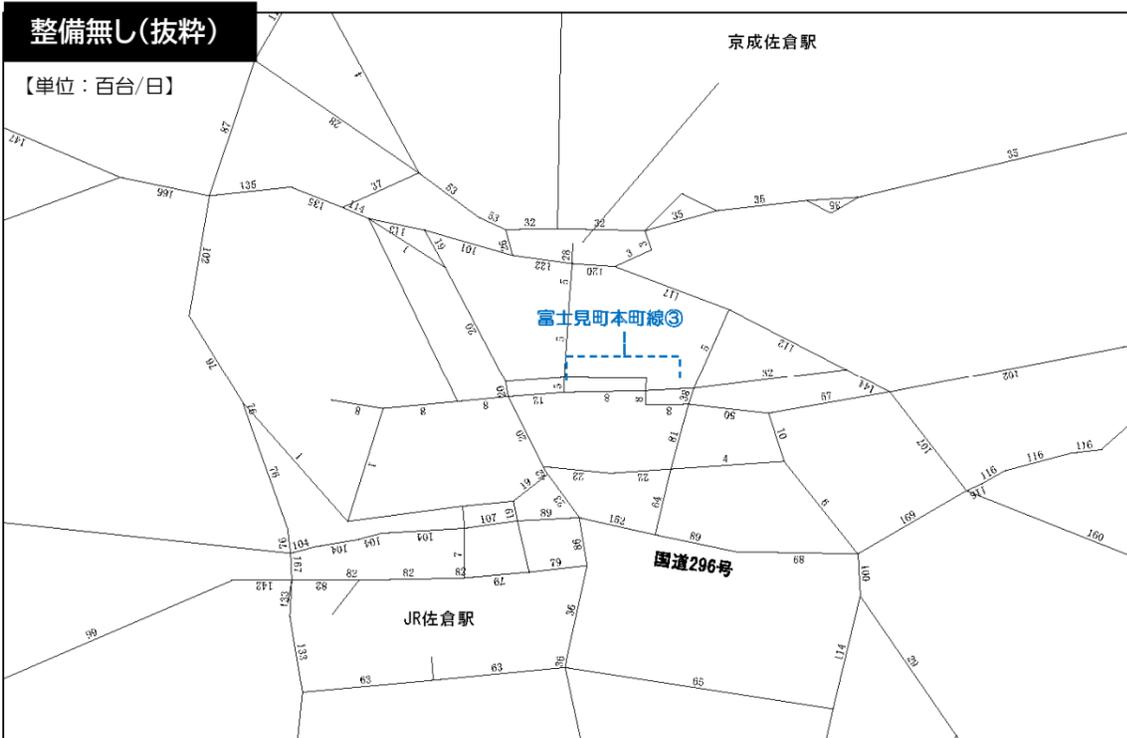
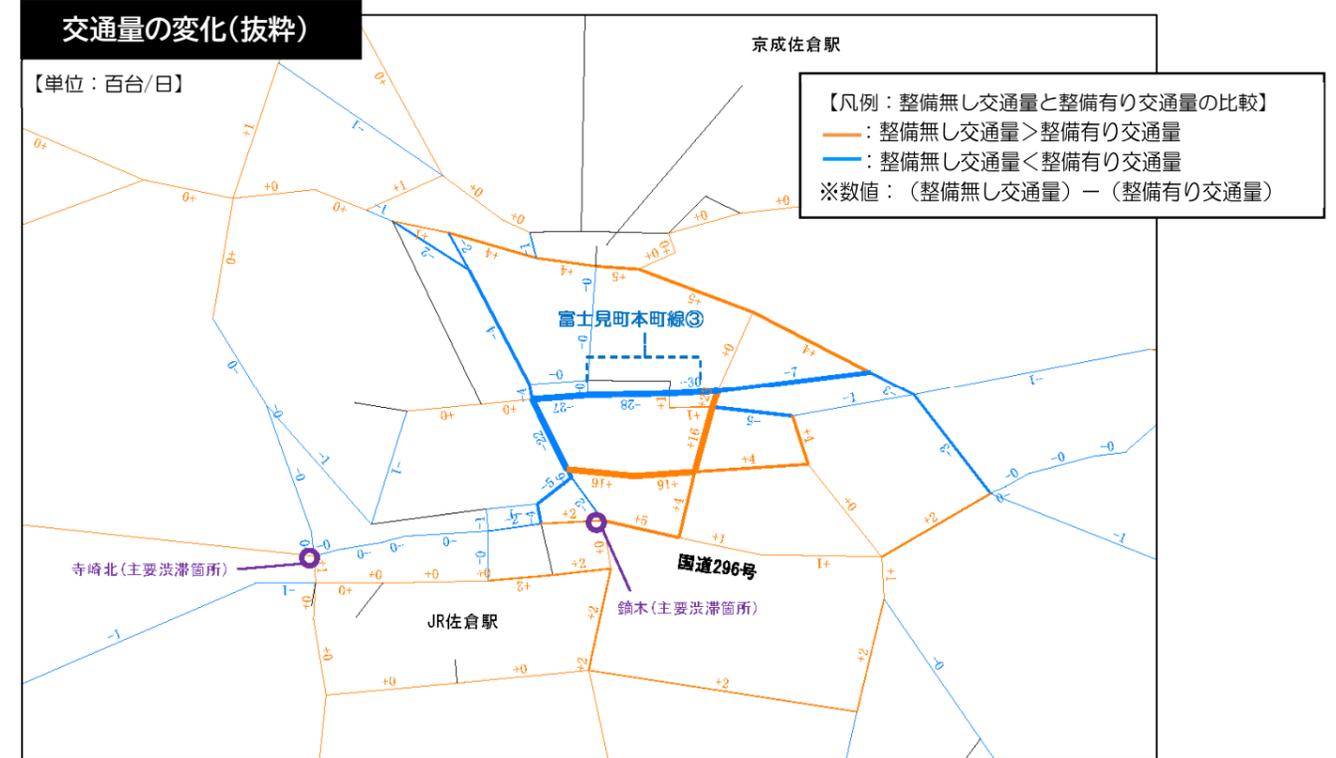
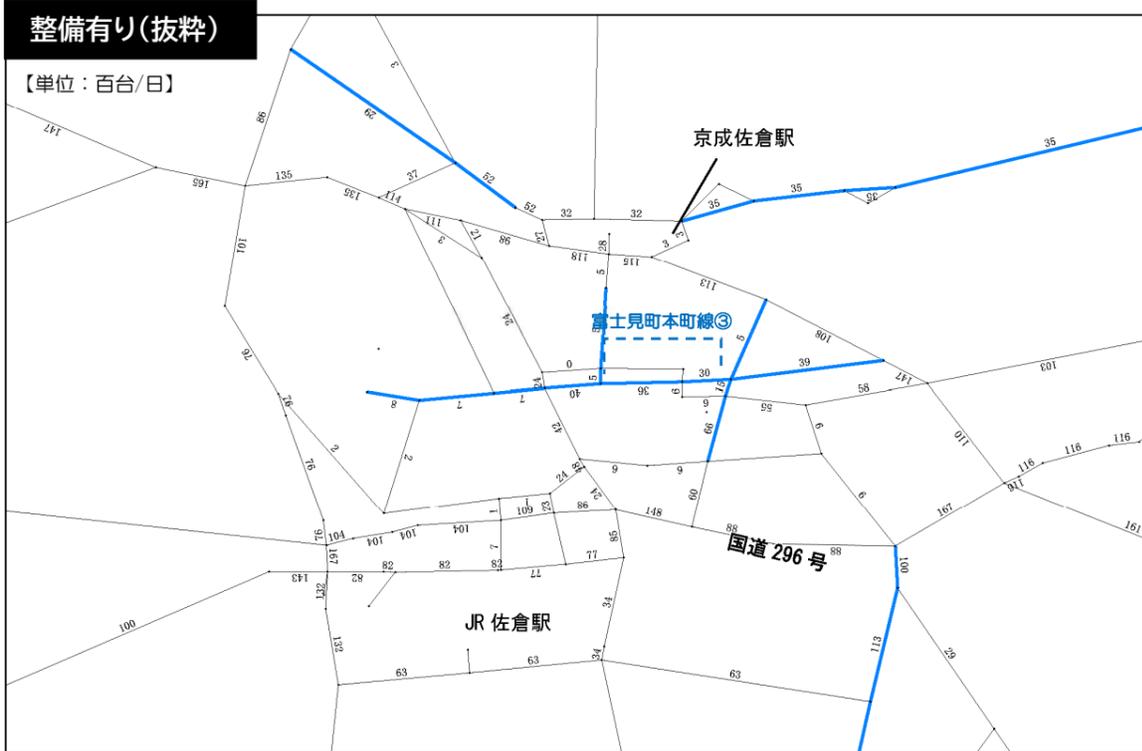


5-1-4 富士見町本町線③

富士見町本町線③未整備時では富士見町本町線②と同様、富士見町本町線に並行する路線の交通量が変化、特に南側の市道や富士見町本町線とその南側市道の2路線の間をつなぐ南北方向の路線に変化があり、未整備時では西側を通っていた交通が、整備時では東側を通っていると想定されることから、京成佐倉駅前を通る路線と国道296号との間の北東と南西方向の通過交通の経路選択に影響があったと想定される。

⇒富士見町本町線②の未整備と異なる点として、富士見町本町線③未整備時では京成佐倉駅前を通る路線自体への影響が確認、混雑度は増加しているものの変動幅は小さく(整備時 0.96→未整備時 1.00)影響は小さい。

⇒また、並行する国道296号には、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および錦木交差点が位置し、錦木交差点の混雑度に若干の増加は見られるものの、整備の有無による大きな変化は見られない。

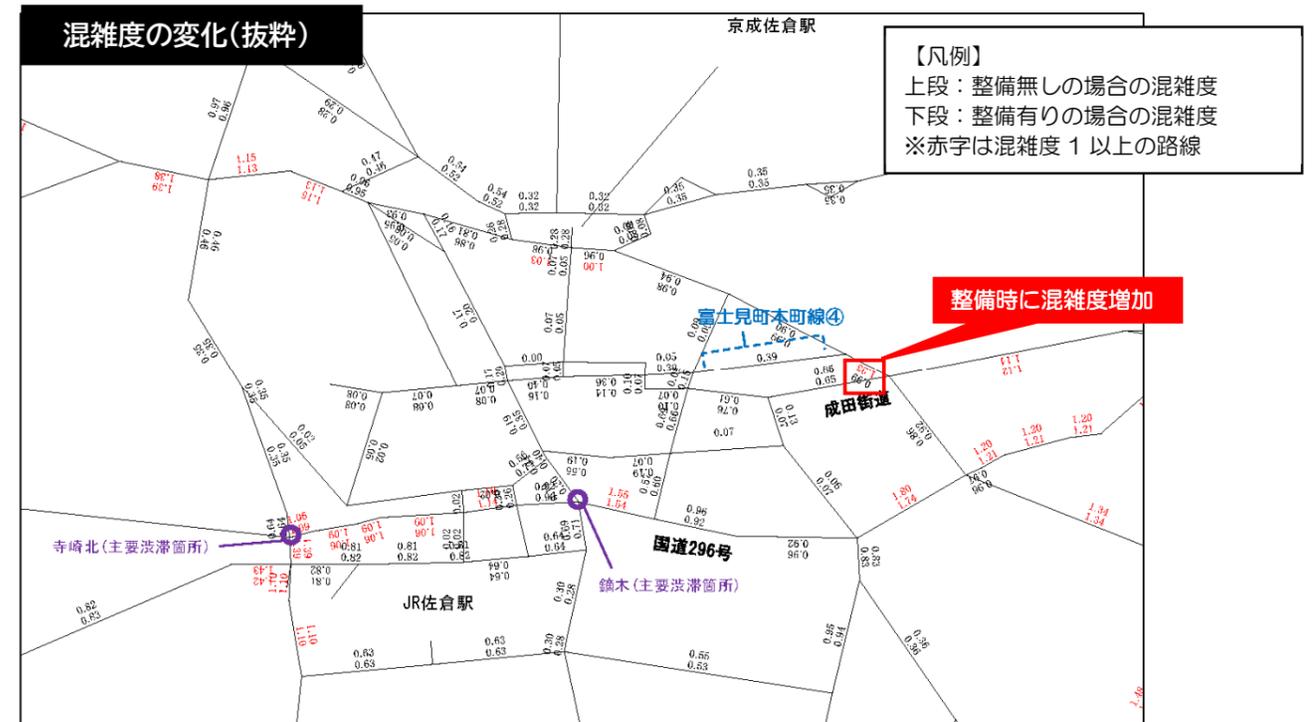
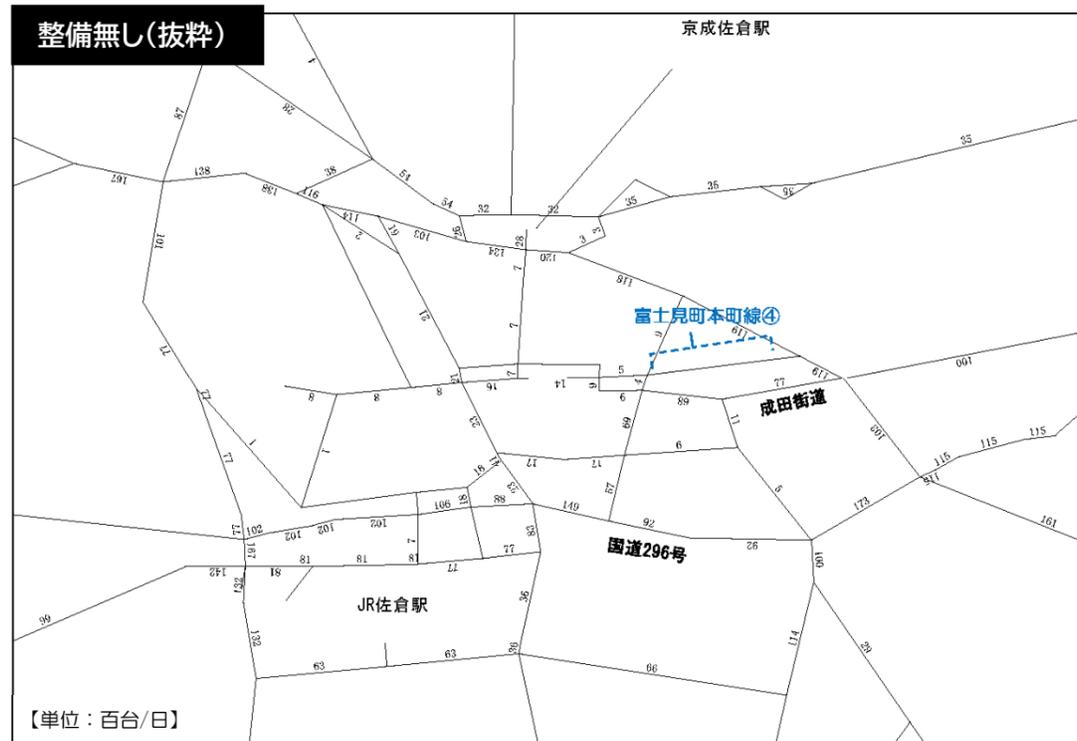
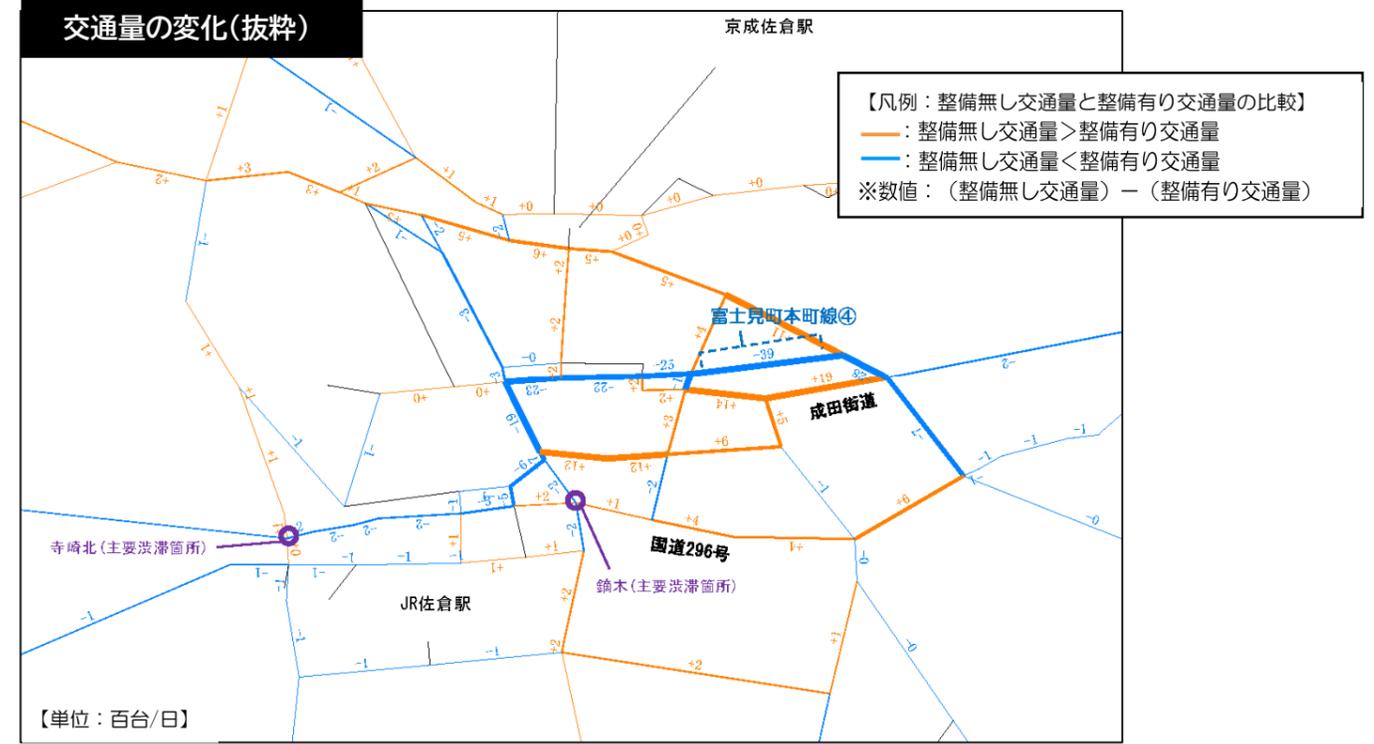
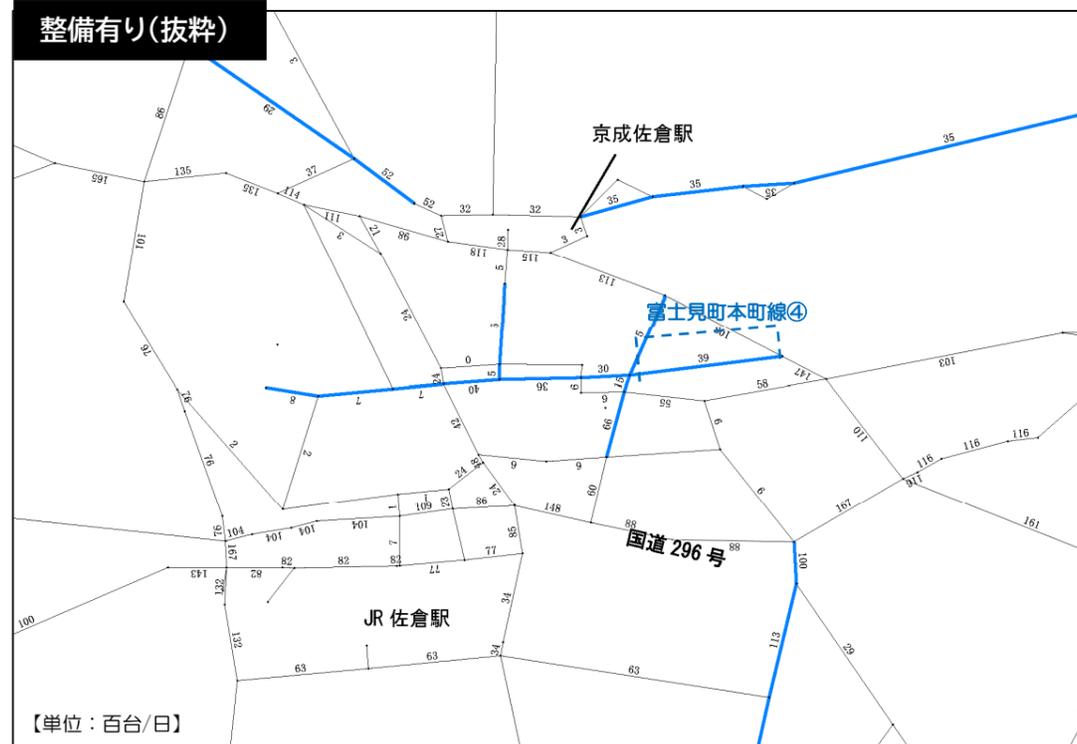


5-1-5 富士見町本町線④

富士見町本町線④未整備時では、富士見町本町線が負担していた交通を、京成佐倉駅前を通る路線や成田街道の富士見町本町線との並行路線、富士見町本町線②の南側街路などが負担している。なお、京成佐倉駅前を通る路線については、富士見町本町線④以北は交通量が増加しているものの、富士見町本町線④以南は交通量が減少している。

⇒混雑度を見ると、整備により混雑度が大きく低下する区間が見られない一方、整備時にて混雑度が1.0を大きく上回る(富士見町本町線④以北区間:、整備時1.23→未整備時0.99)。

⇒なお、並行する国道296号には、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および錦木交差点が位置しているものの、富士見町本町線④整備の有無による大きな変化は見られない。

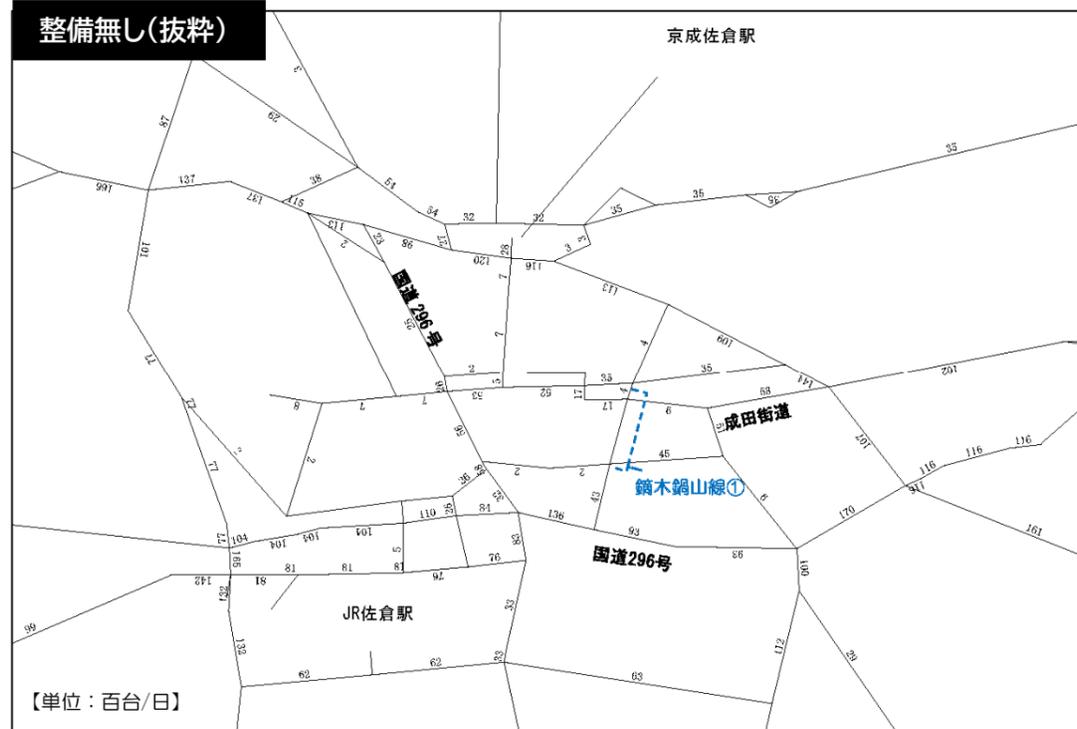
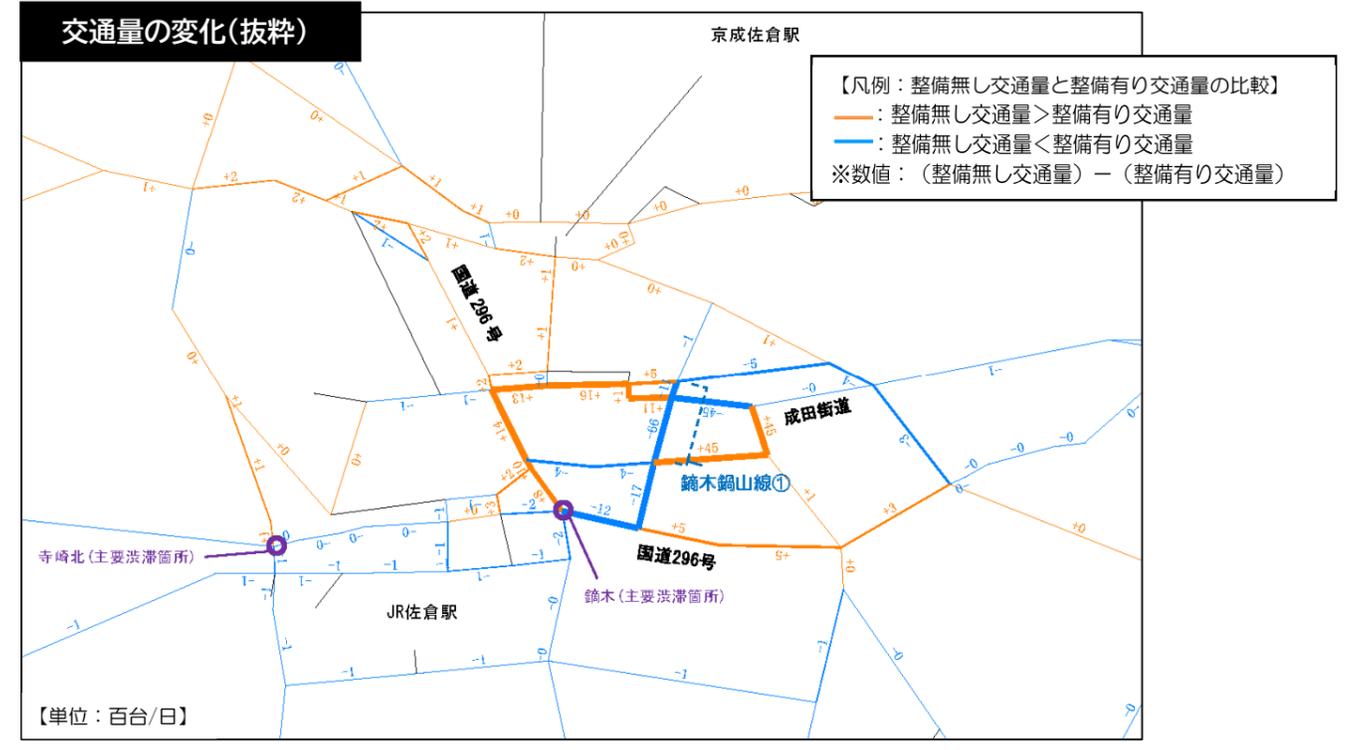
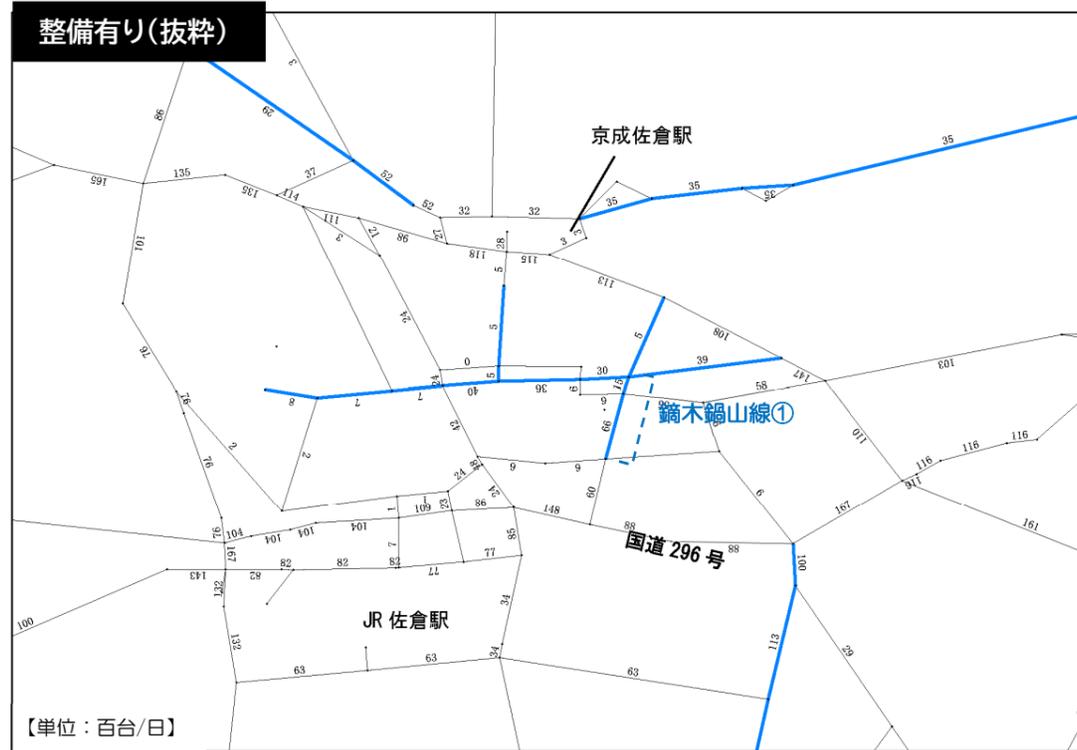


5-1-6 鍋木鍋山線①

鍋木鍋山線①未整備時では、国道 296 号西側や富士見町本町線の交通が増加する一方で国道 296 号南側の交通が減少するなど、主に鍋木鍋山線①周辺路線の交通に影響を及ぼし、その他の路線の交通量の増減は小さく、広域的な影響は小さいものと想定される。

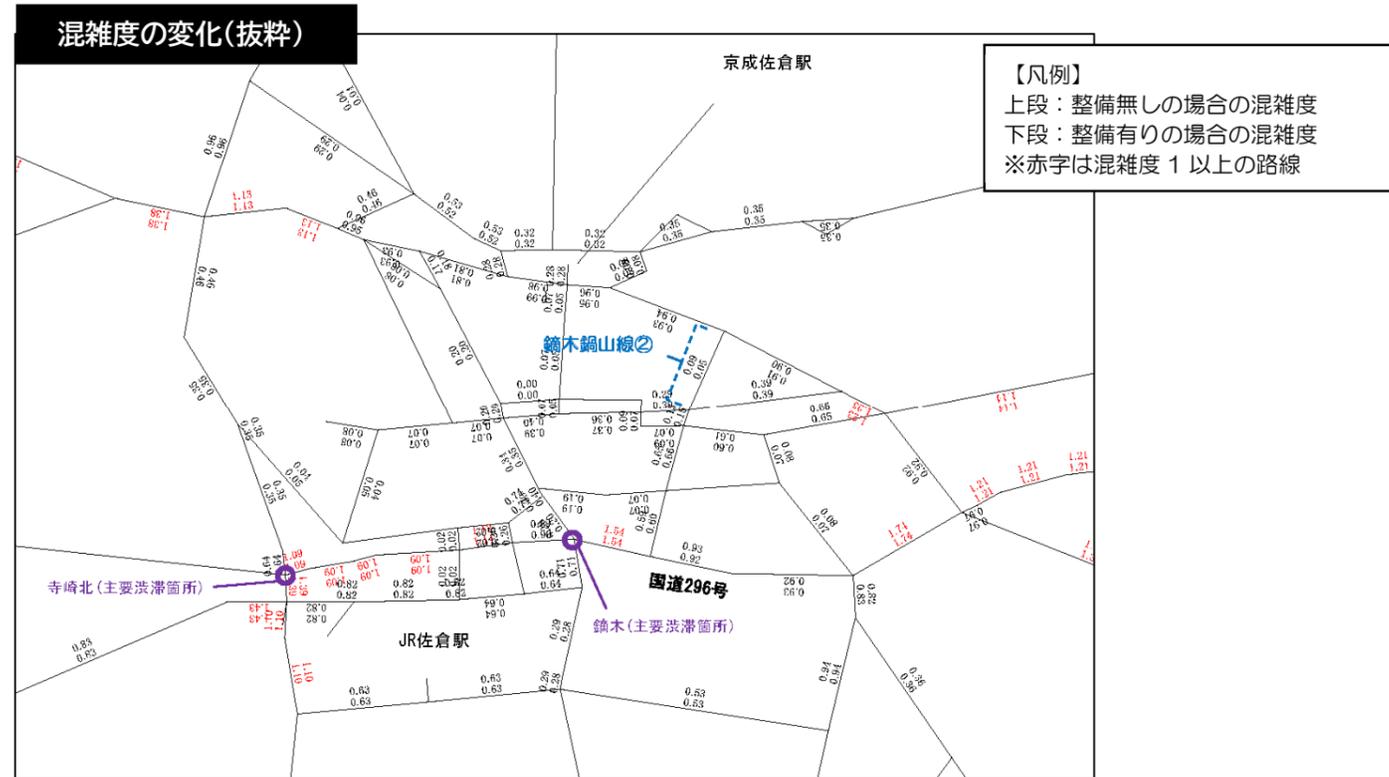
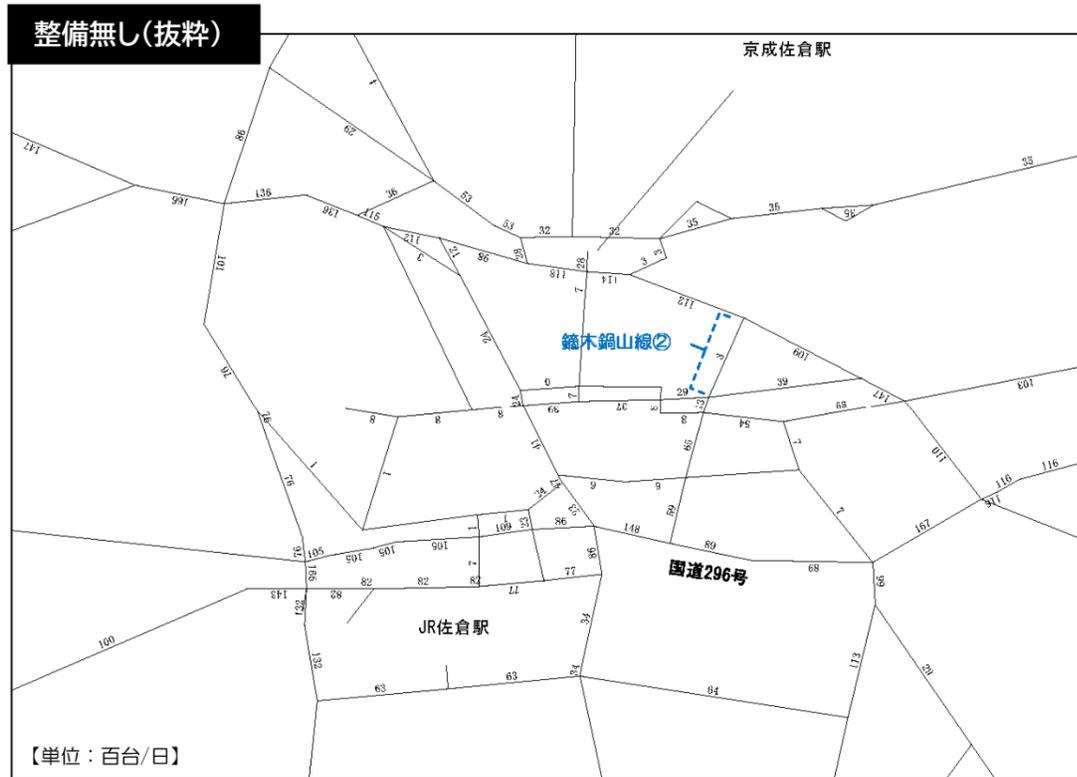
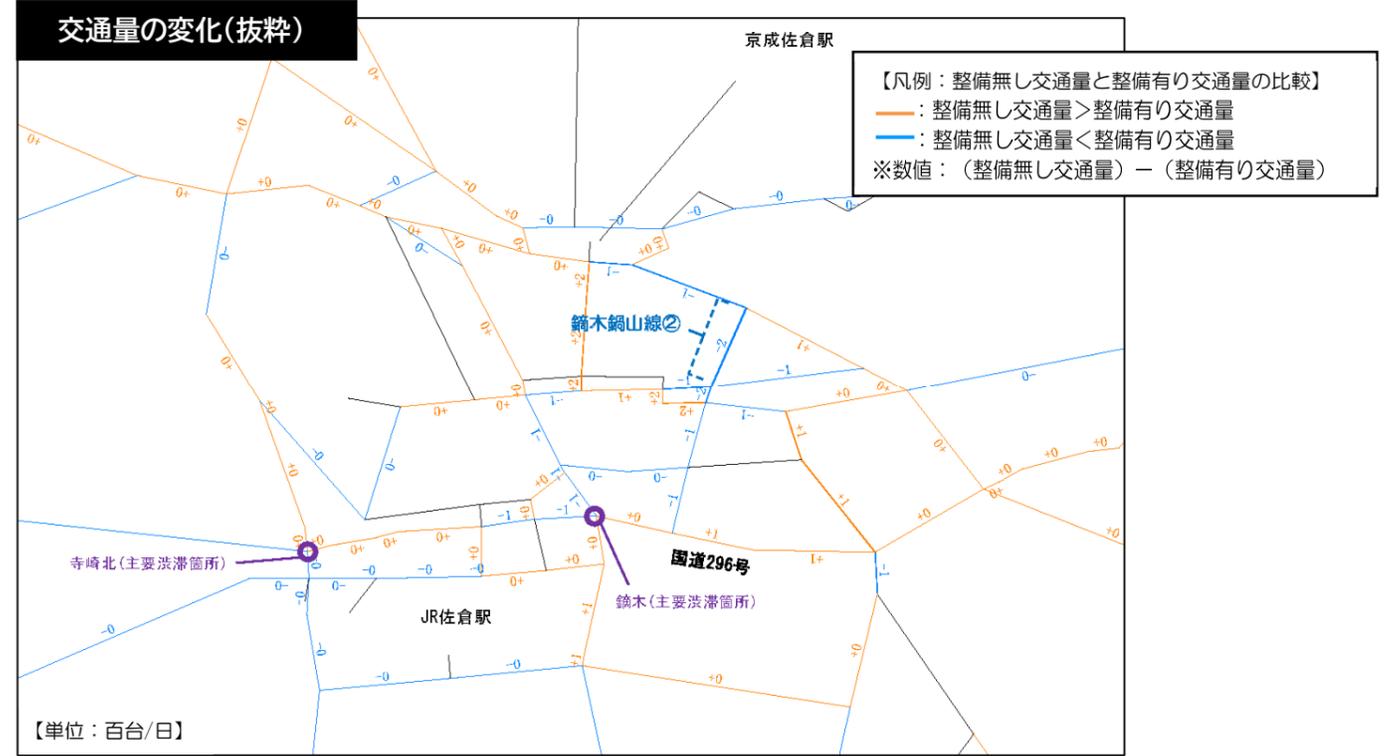
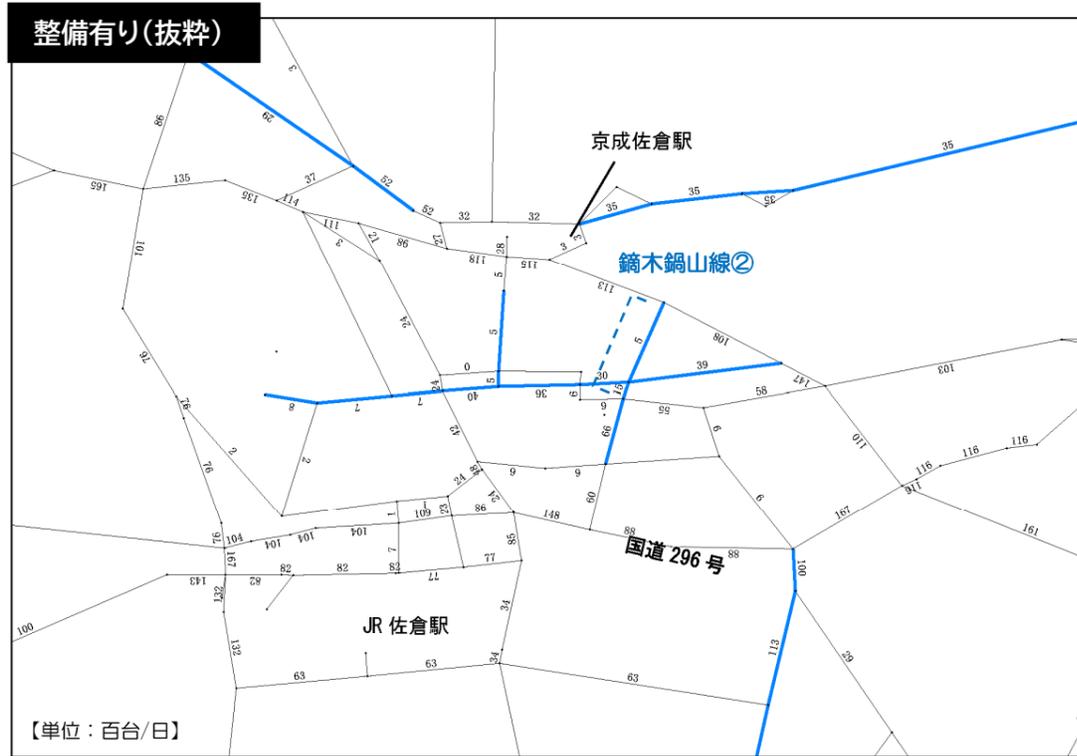
⇒混雑度を見ると、鍋木鍋山線①周辺街路の混雑度の増加が大きいものの、未整備時においても 1.0 を下回る(整備時 0.07→未整備時 0.64)等、未整備により混雑が発生する路線は見られない。

⇒周辺の国道296号には、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置するものの、整備により鍋木交差点の混雑度が増加するなど混雑度改善は見られない。



5-1-7 鍋木鍋山線②

鍋木鍋山線②未整備時では、京成佐倉駅前線の交通が若干多くなるものの、整備時の交通量自体も小さくなることから転換量は小さく、また、広域的な交通量への影響も小さいものと想定される。  
 ⇒混雑度を見ると、もともと交通量が少ないことから変化量も小さく、周辺の路線に与える影響も限定的である。  
 ⇒周辺の国道296号には、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置しているが、鍋木鍋山線②整備の有無による大きな変化は見られない。

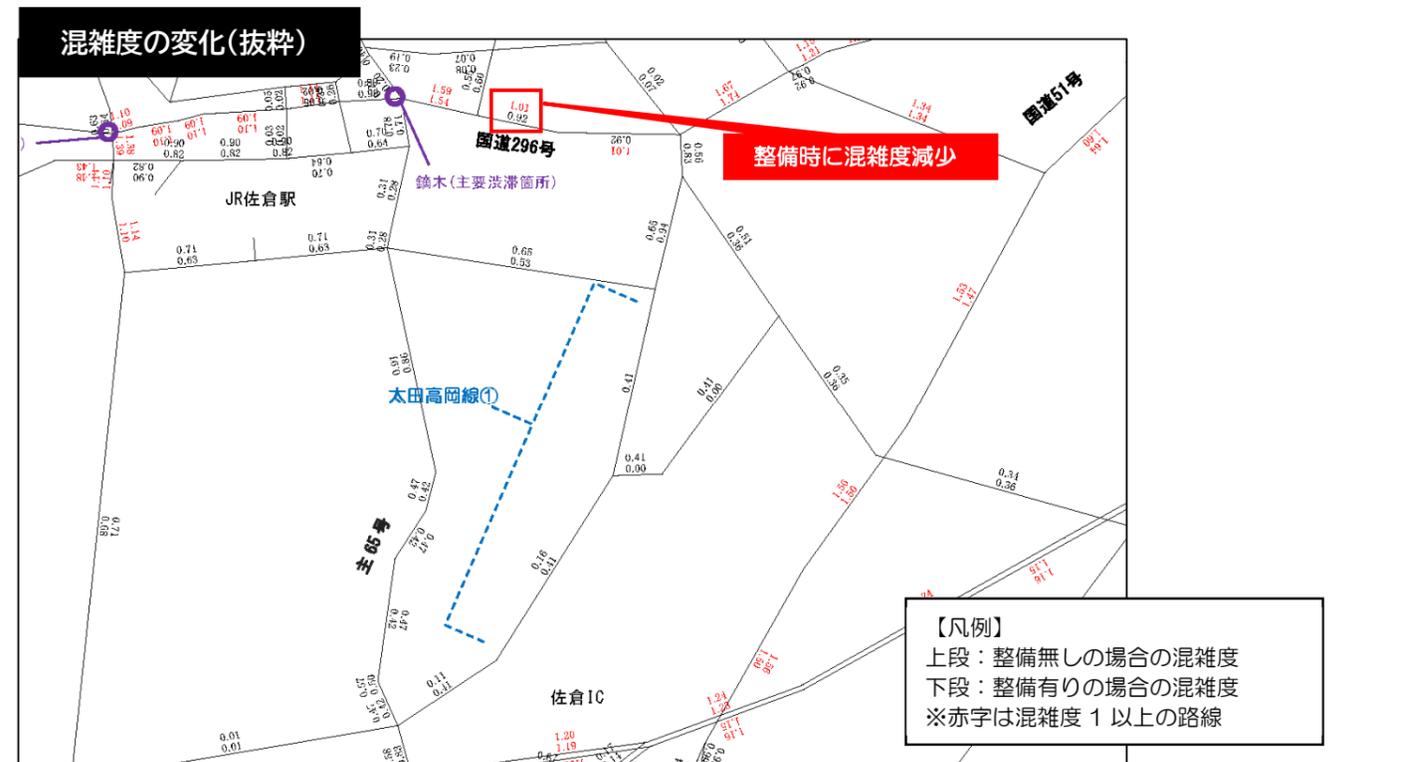
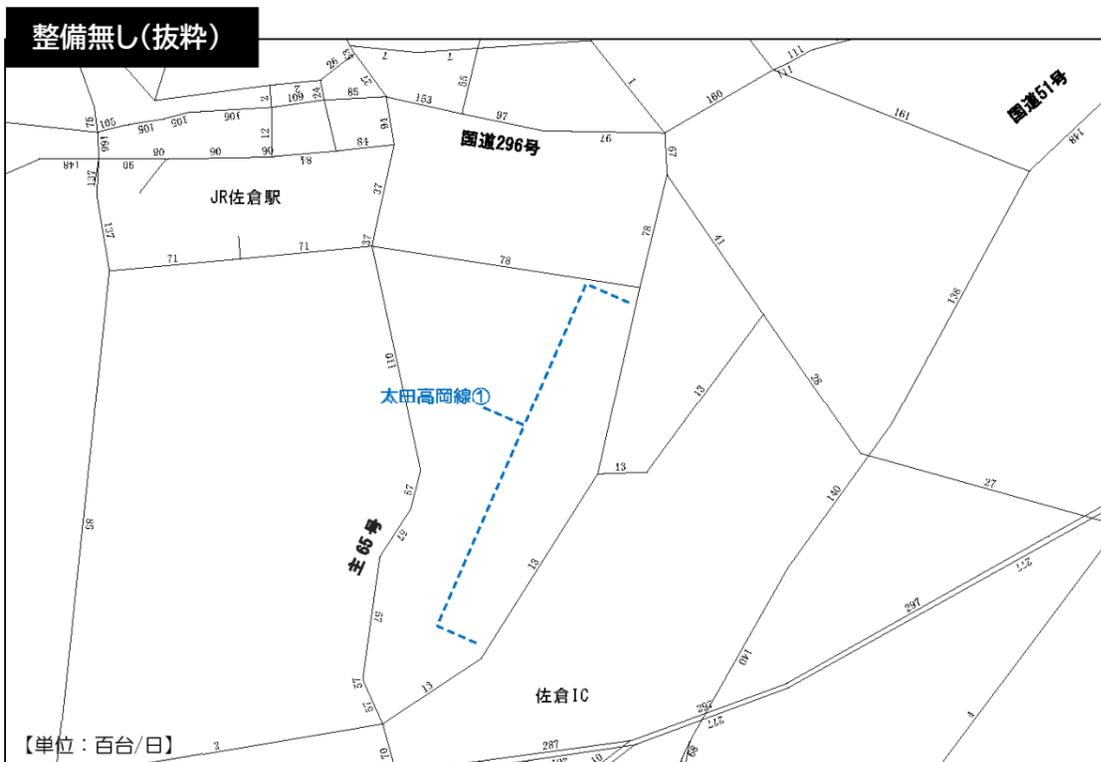
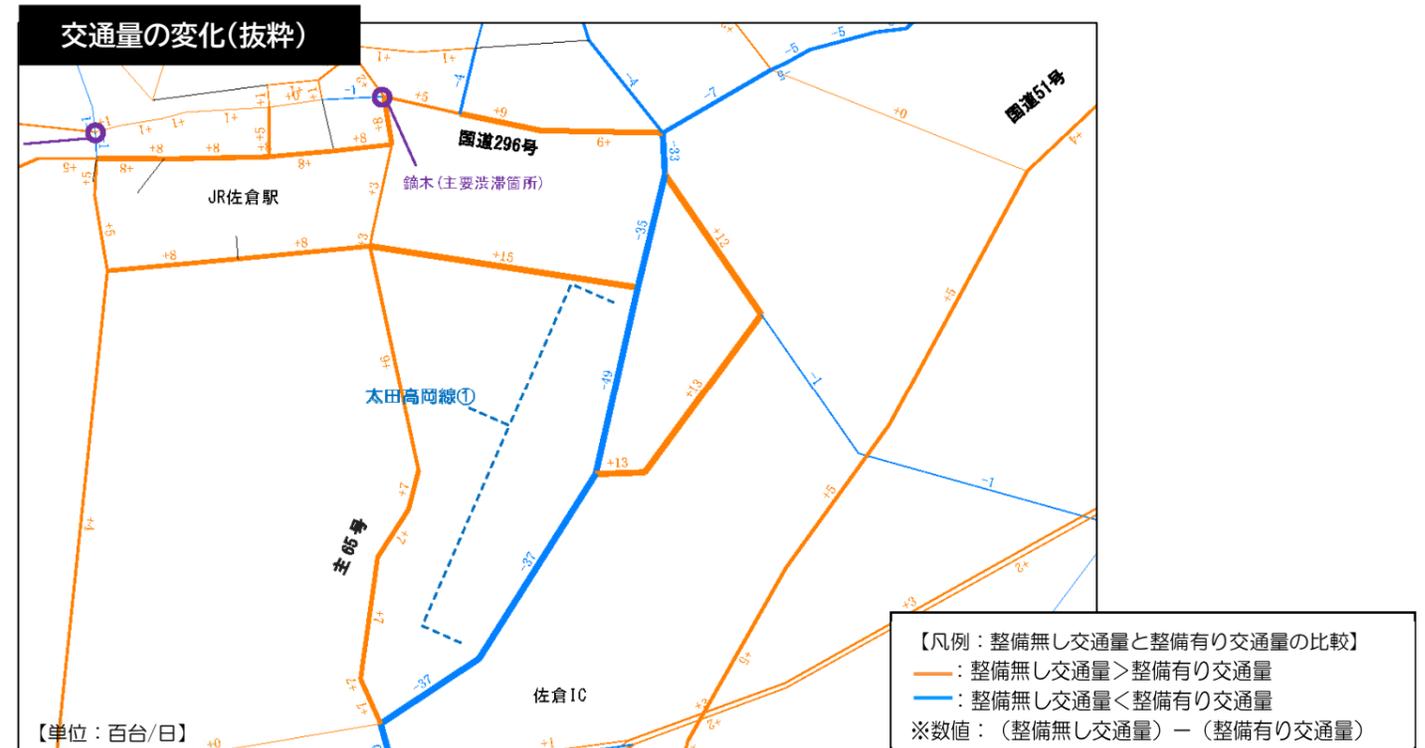
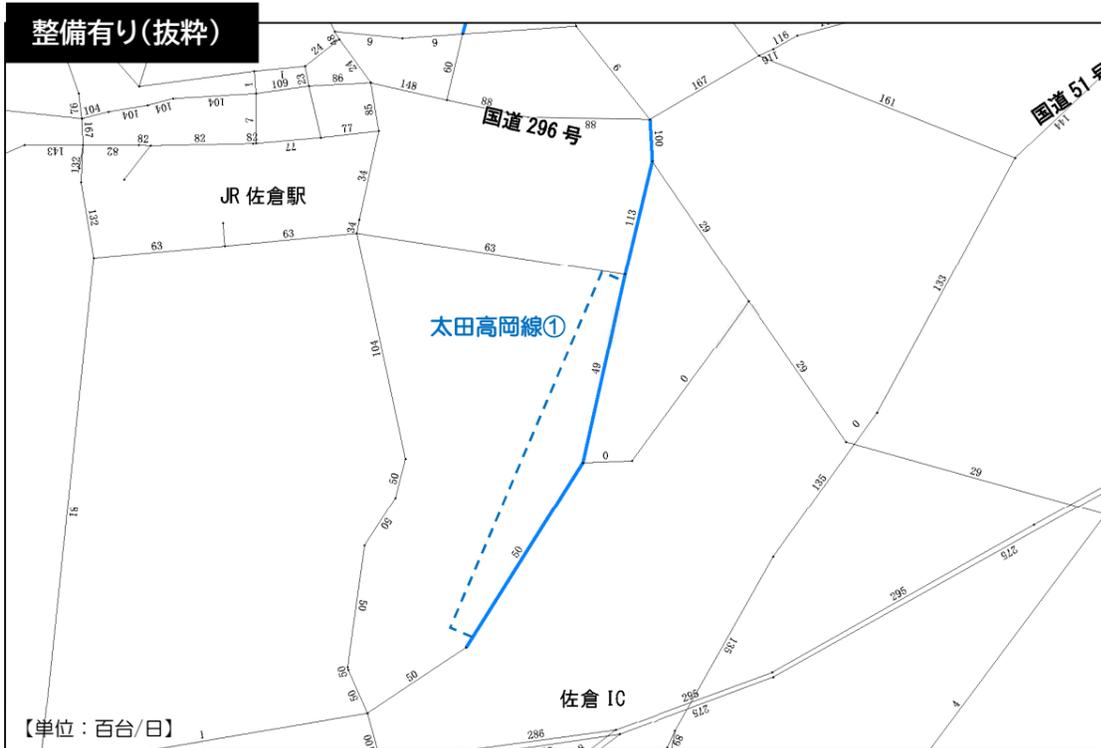


### 5-1-8 太田高岡線①

太田高岡線①未整備時では、太田高岡線①周辺の街路は基より国道51号、主要地方道 65 号など南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど未整備により広域的な交通流動への影響が確認される路線となっている。

⇒混雑度では、周辺街路では混雑度が大きくなる傾向にあるものの、整備時においても 1.0 を下回る等、整備による影響は限定的といえる。

⇒一方で、周辺の国道296号に位置する千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および錦木交差点やといった交差点の接続路線や、混雑度が 1.0 を上回る国道51号では、整備により減少量自体は小さいながらも混雑度の低下が確認されるなど、整備による混雑の改善が見込まれる路線となっている。

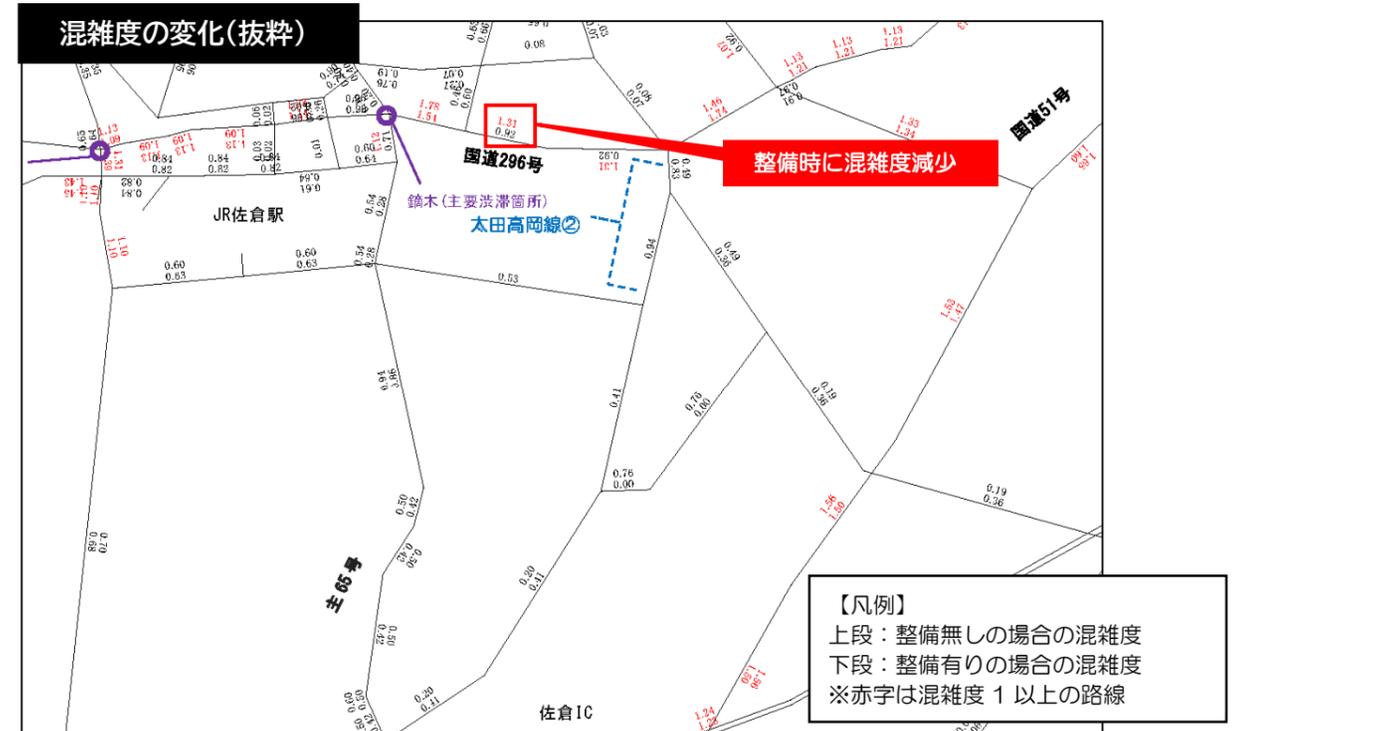
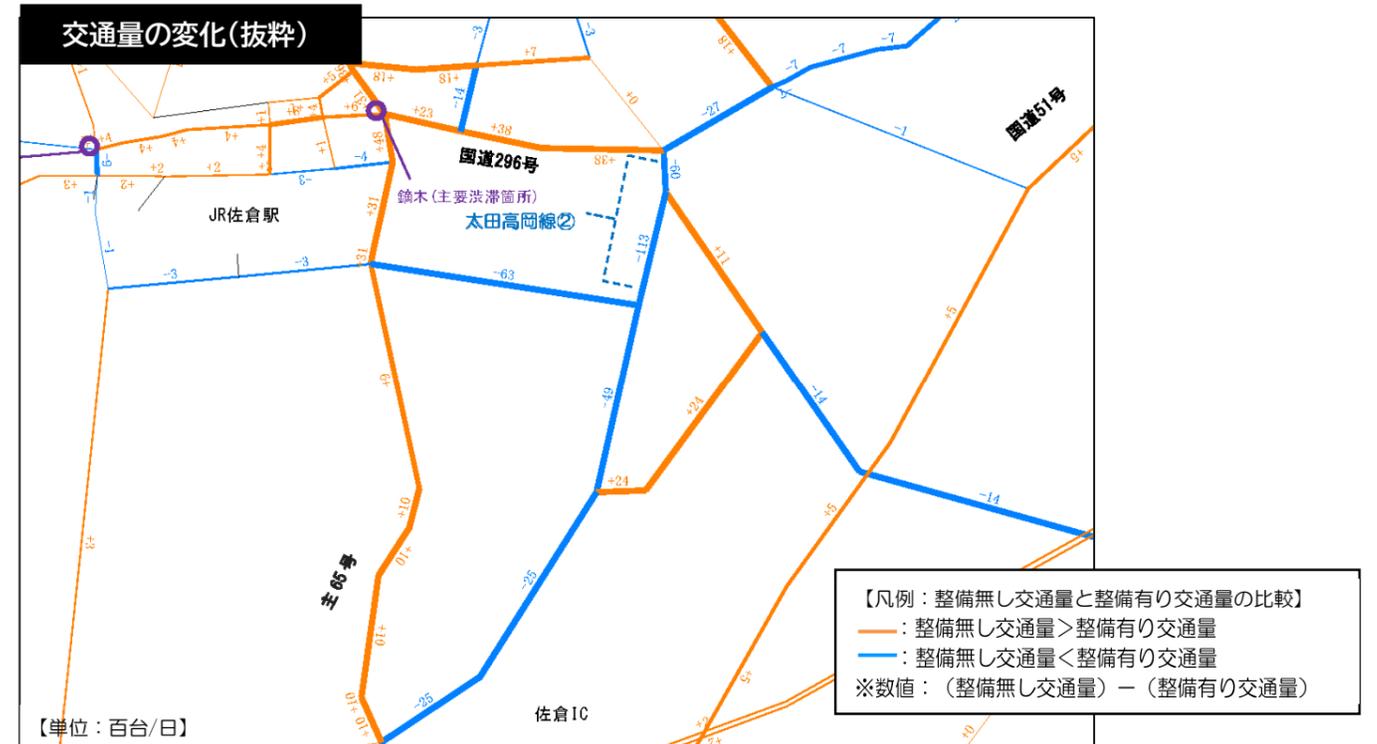
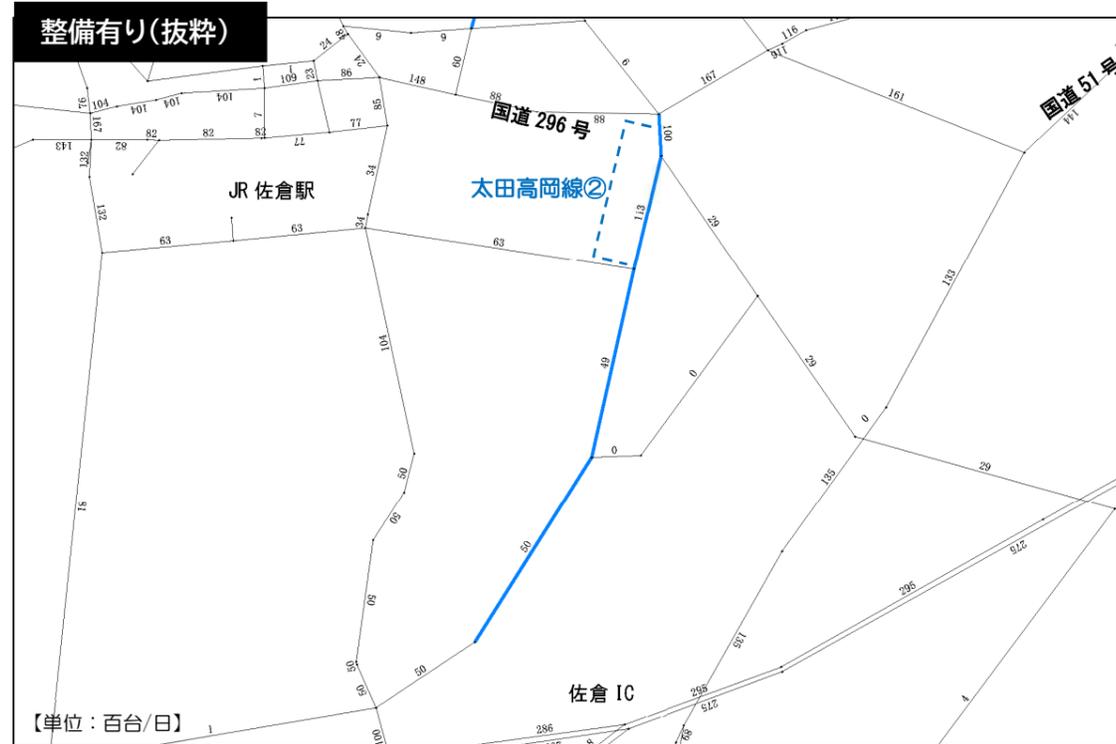


5-1-9 太田高岡線②

太田高岡線②未整備時では、太田高岡線①と同様、太田高岡線②周辺の街路は基より、国道51号、主要地方道 65号など南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど、未整備により広域的な交通流動に影響することが確認される路線となっている。

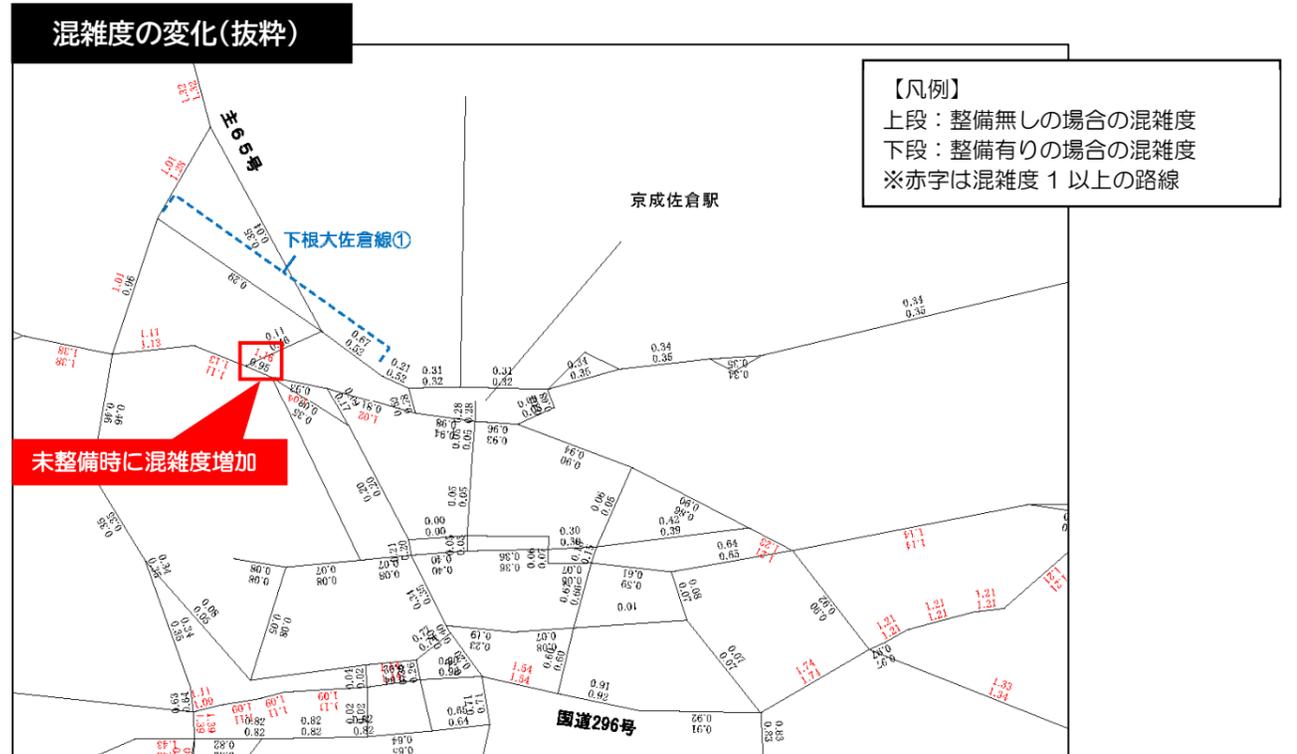
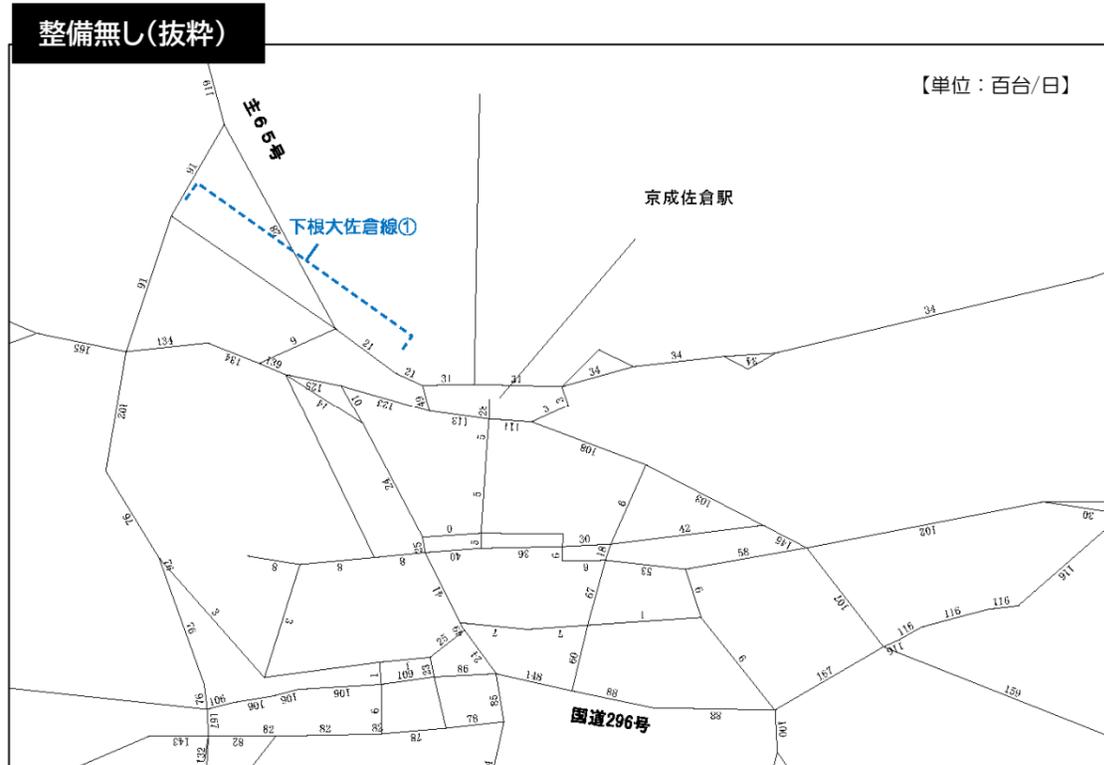
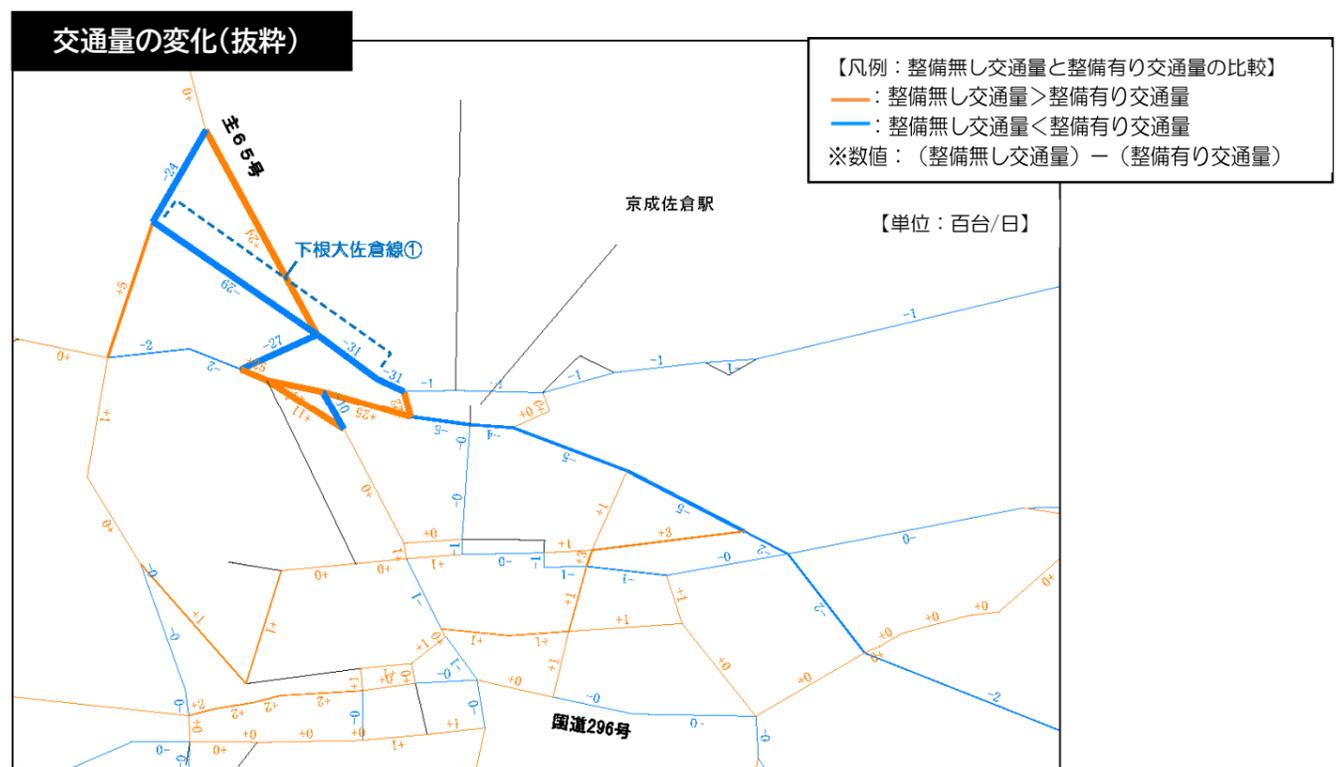
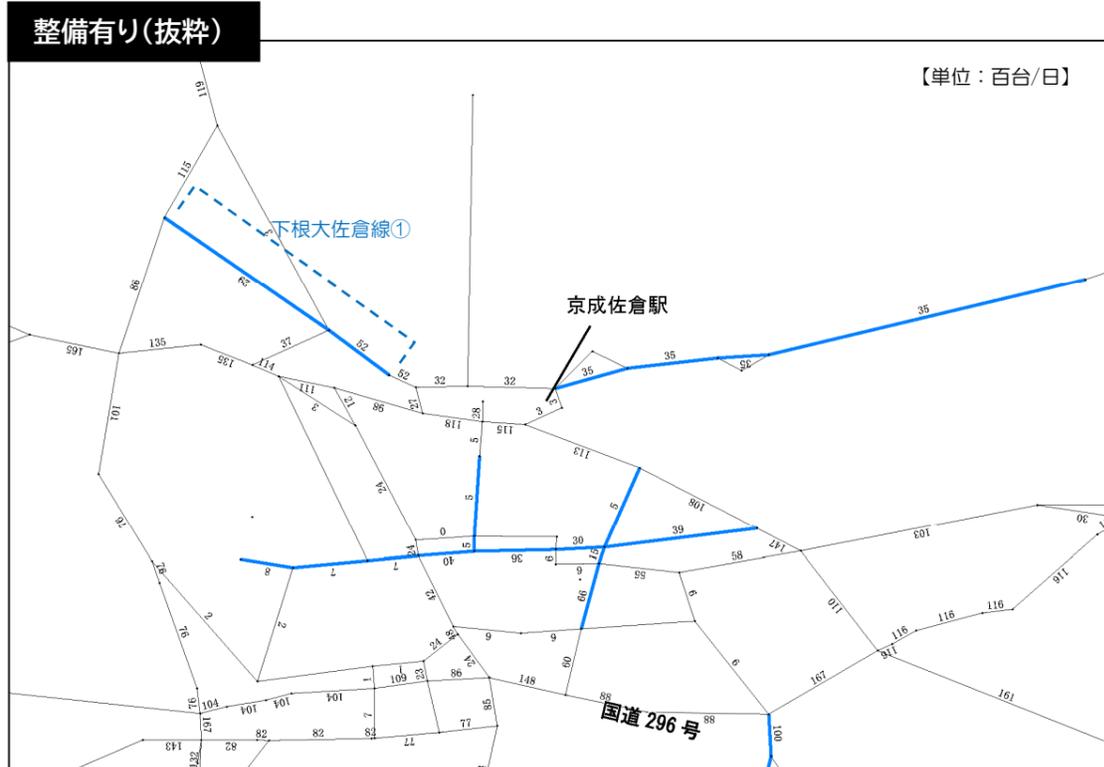
⇒混雑度では、周辺街路では混雑度が大きくなる傾向にあるものの、整備時においても1.0を下回る等、整備による影響は限定的といえる。

⇒一方で、周辺の国道296号に位置する千葉県的主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点の接続路線や、混雑度が1.0を上回る国道51号では整備による混雑度の低下が確認、特に、国道296号では整備により混雑度が1.0以下になる区間も確認されるなど、整備による混雑の改善が見込まれる路線となっている。



5-1-10 下根大佐倉線①

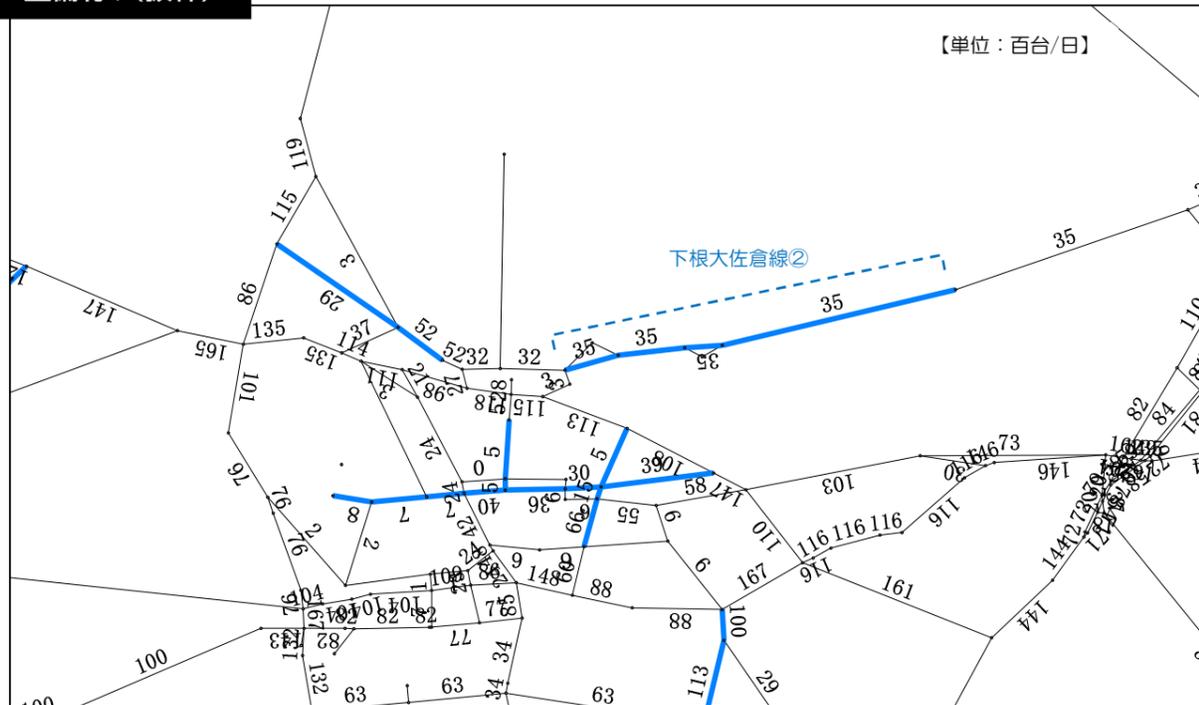
下根大佐倉線①未整備では、広域的な交通流動の変化は小さく、下根大佐倉線①周辺路線への影響が主となるものの、国道296号や主65号の交通量が増加するなど、幹線道路への交通の影響が見られる。  
 ⇒混雑度を見ると、未整備の場合、国道296号や主要地方道65号と幹線道路における混雑度増加が見られ、特に国道296号では、未整備により混雑度 1.0 を上回る区間が発生するなど、整備による混雑の改善が見込まれる路線となっている。



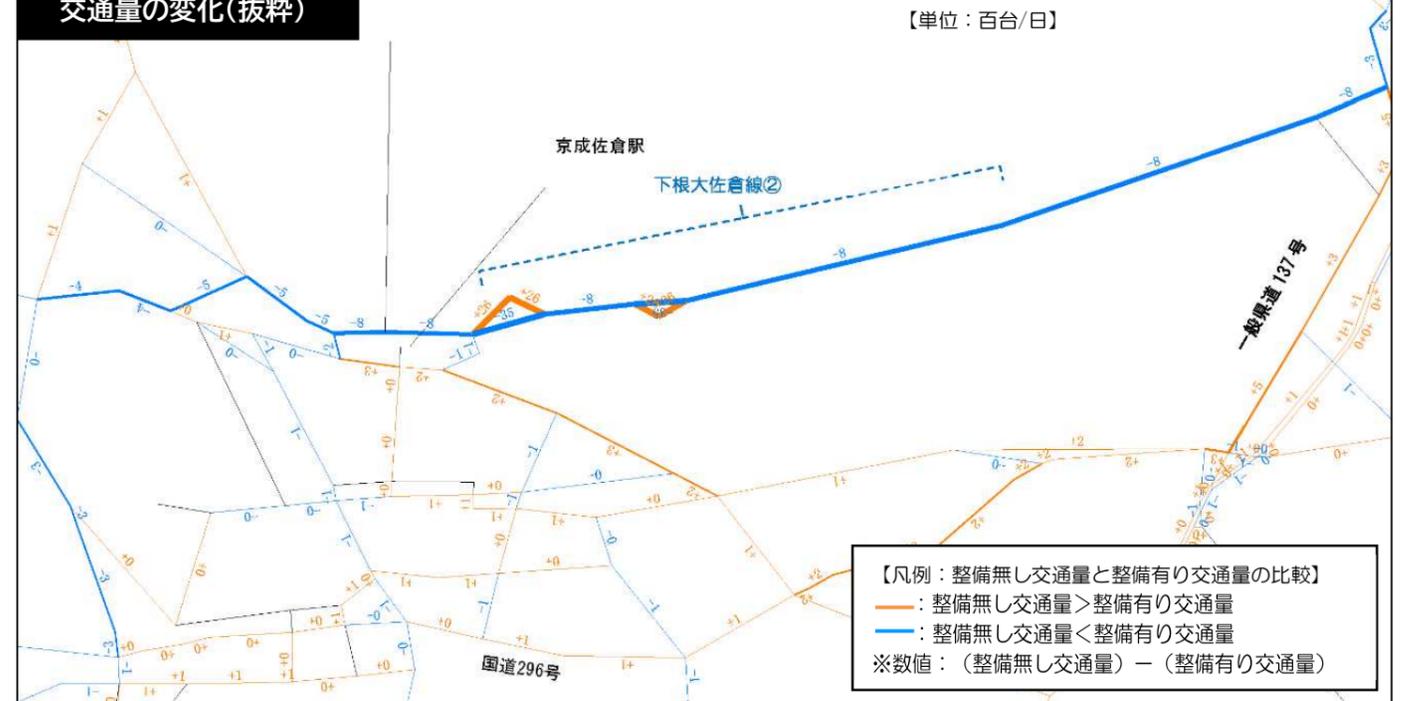
5-1-11 下根大佐倉線②

下根大佐倉線②未整備時では、近接する酒々井町から成田市に接続する一般県道137号の交通流動への影響が確認され、一方で、下根大佐倉線①と異なり、国道296号など周辺の幹線道路への影響も小さい。  
 ⇒混雑度を見ると、混雑度が1.0を上回る一般県道137号における若干の改善が見られるなど変化自体は確認されるものの、減少量自体は小さく、交通改善への影響は小さいといえる。

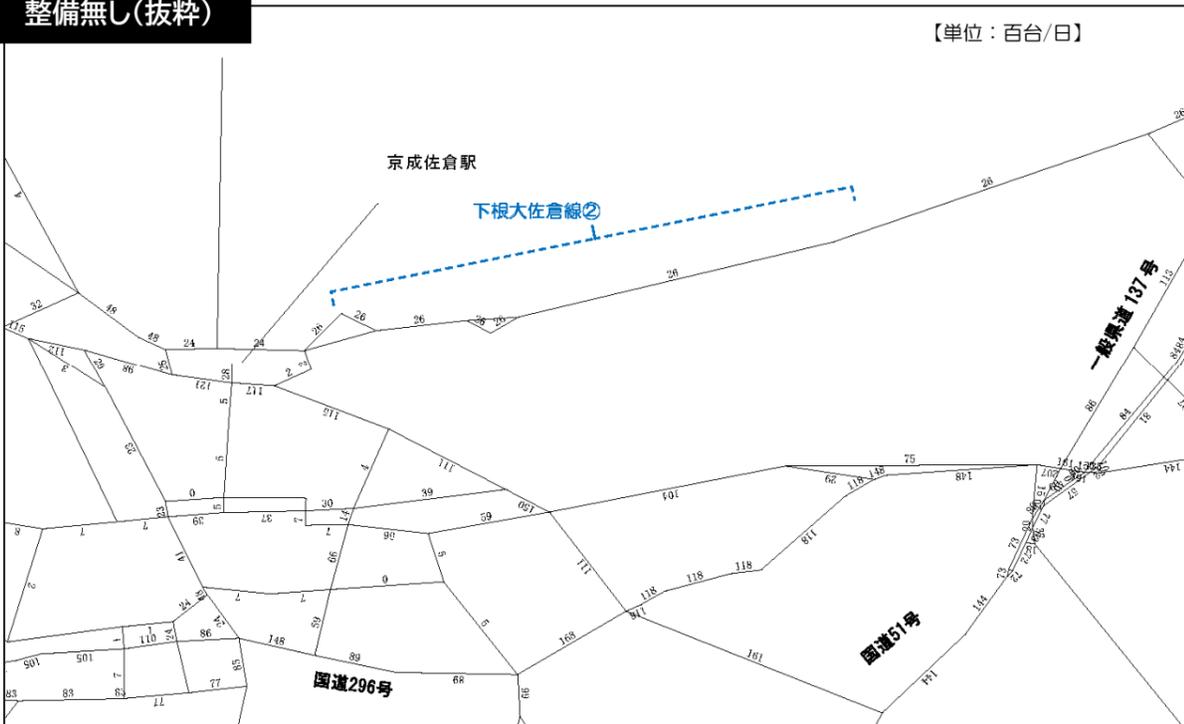
整備有り(抜粋)



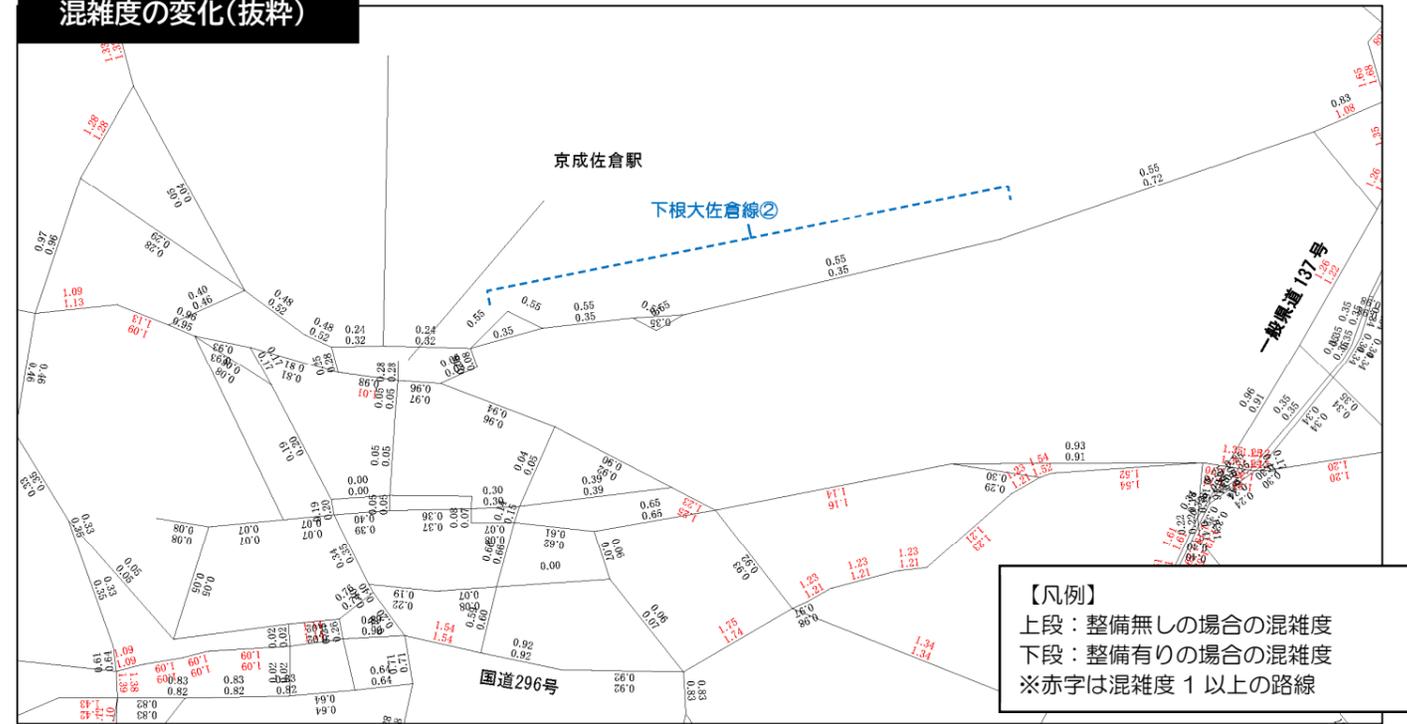
交通量の変化(抜粋)



整備無し(抜粋)

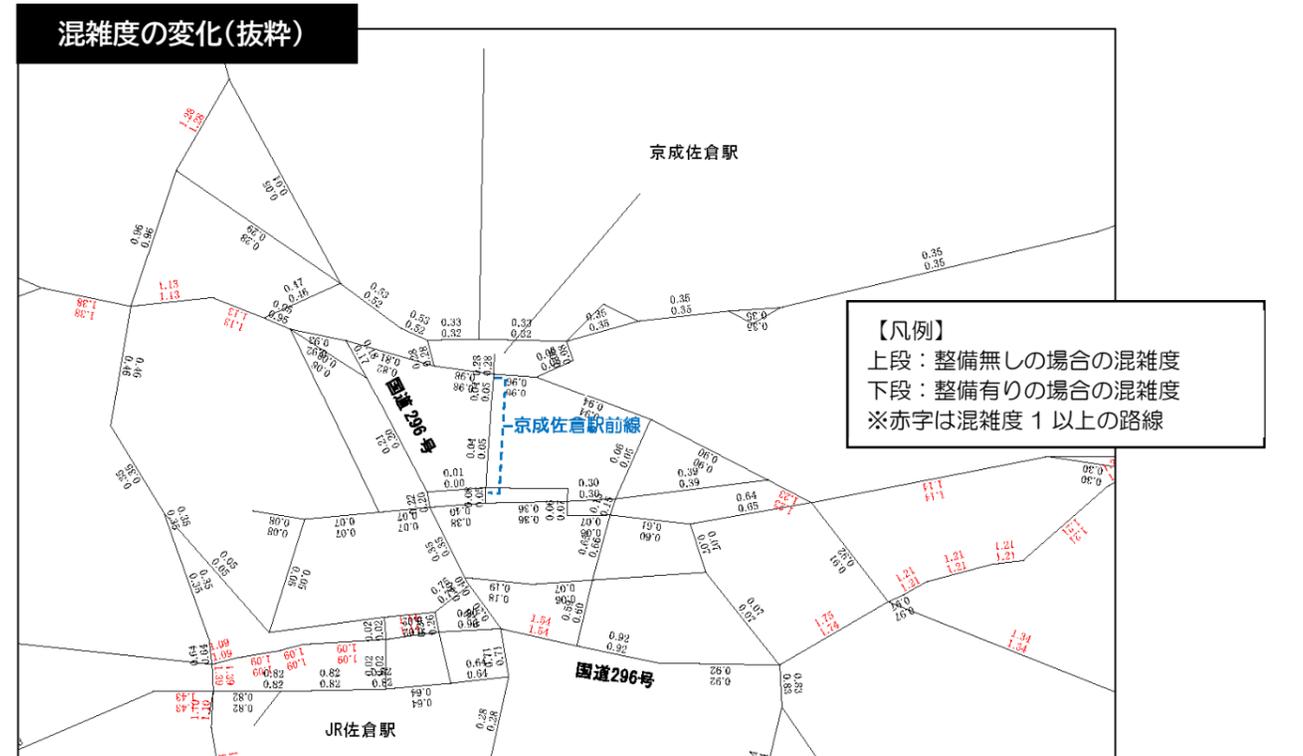
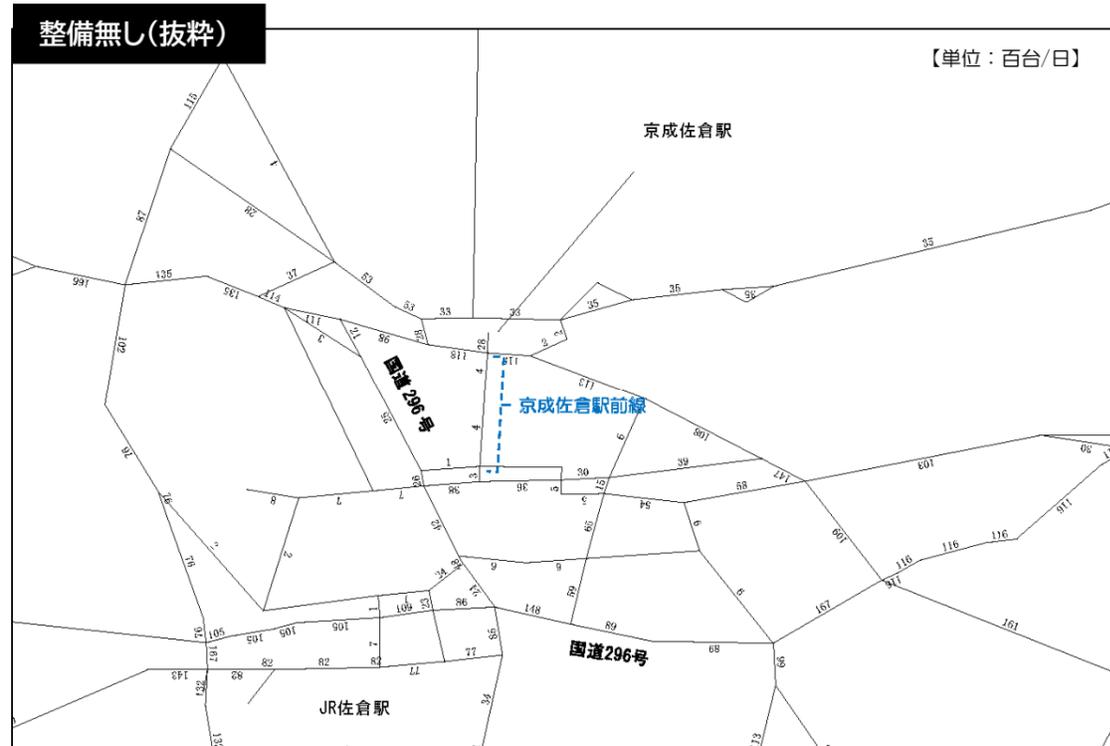
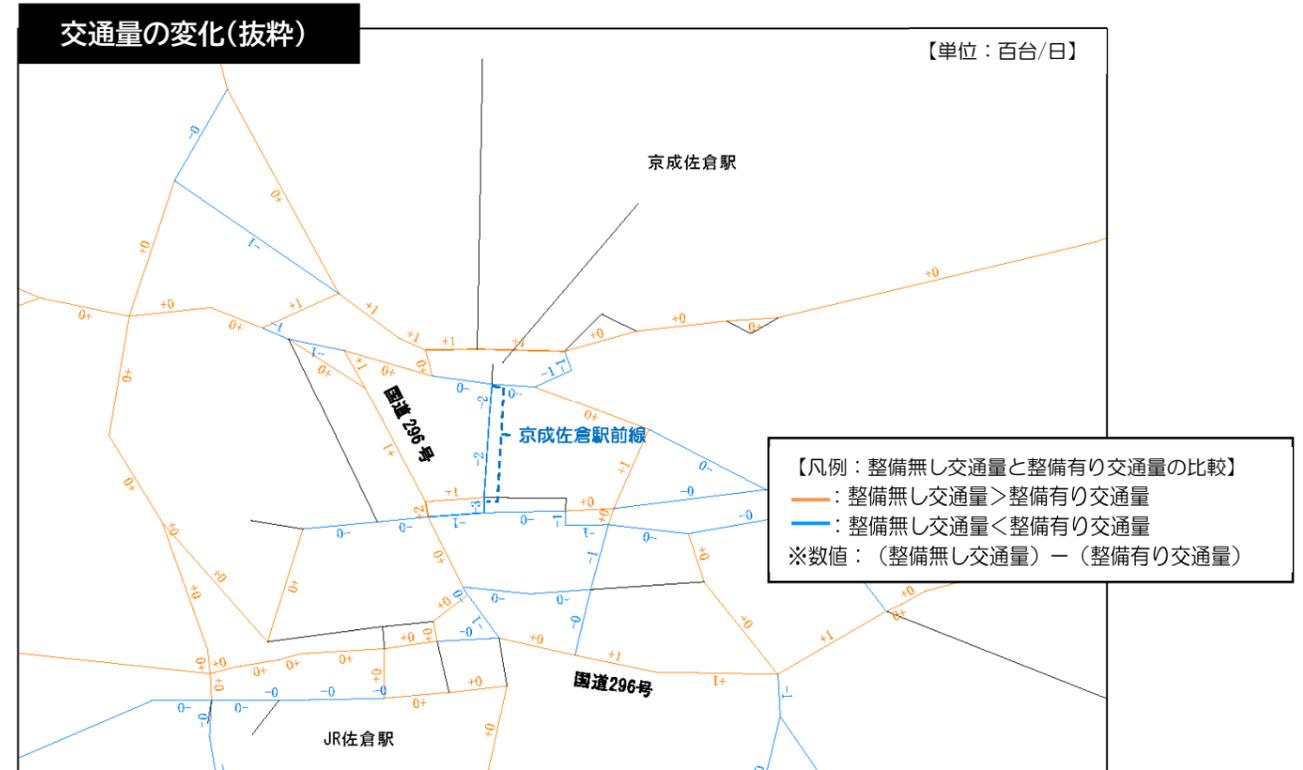
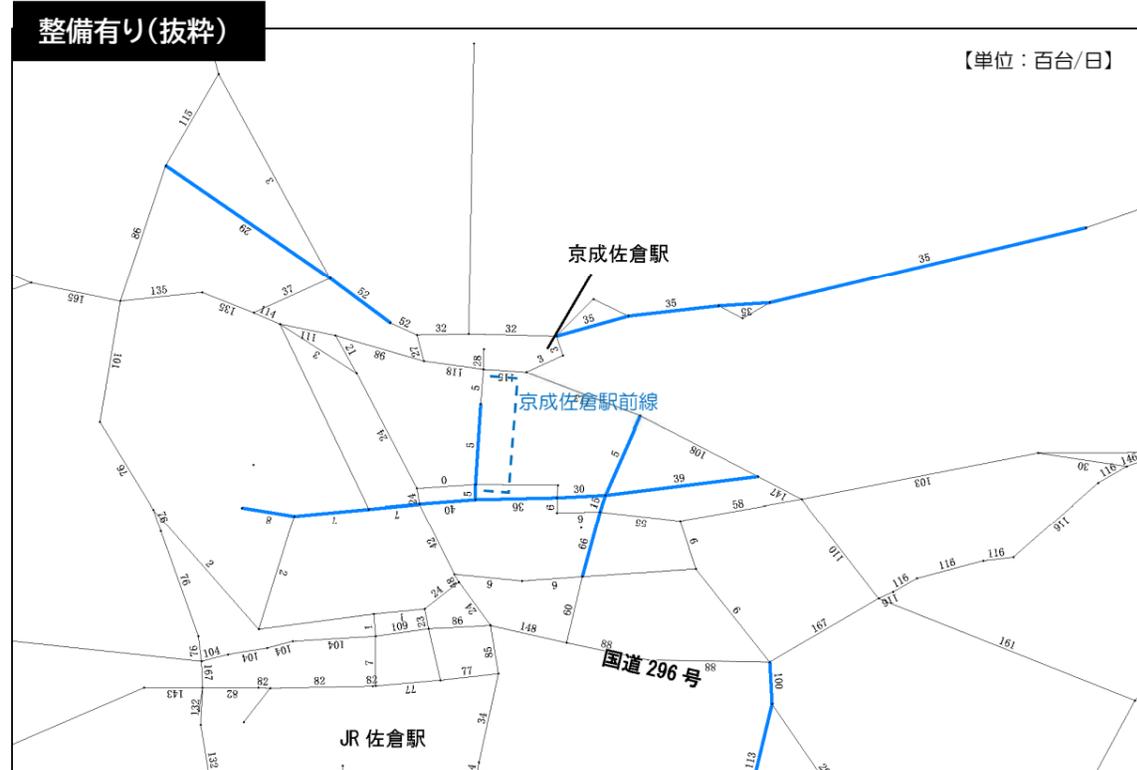


混雑度の変化(抜粋)



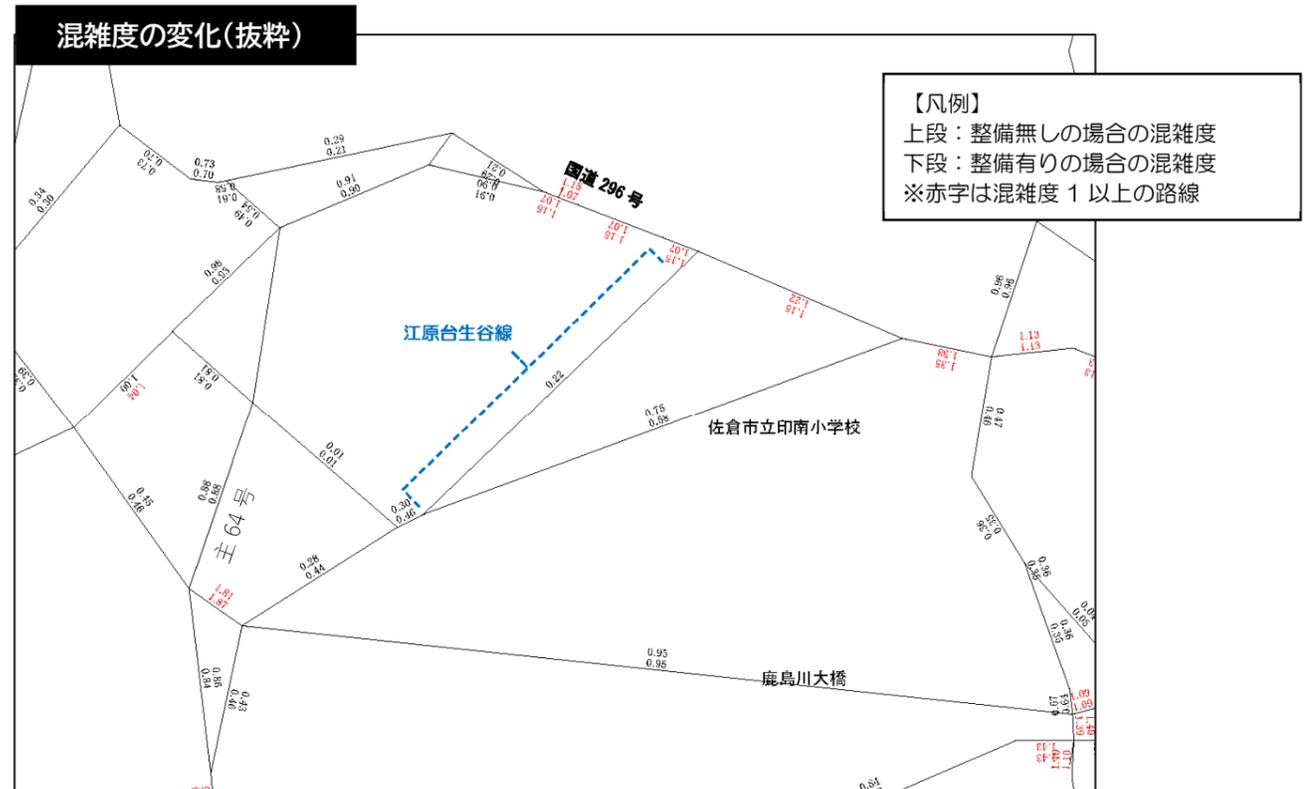
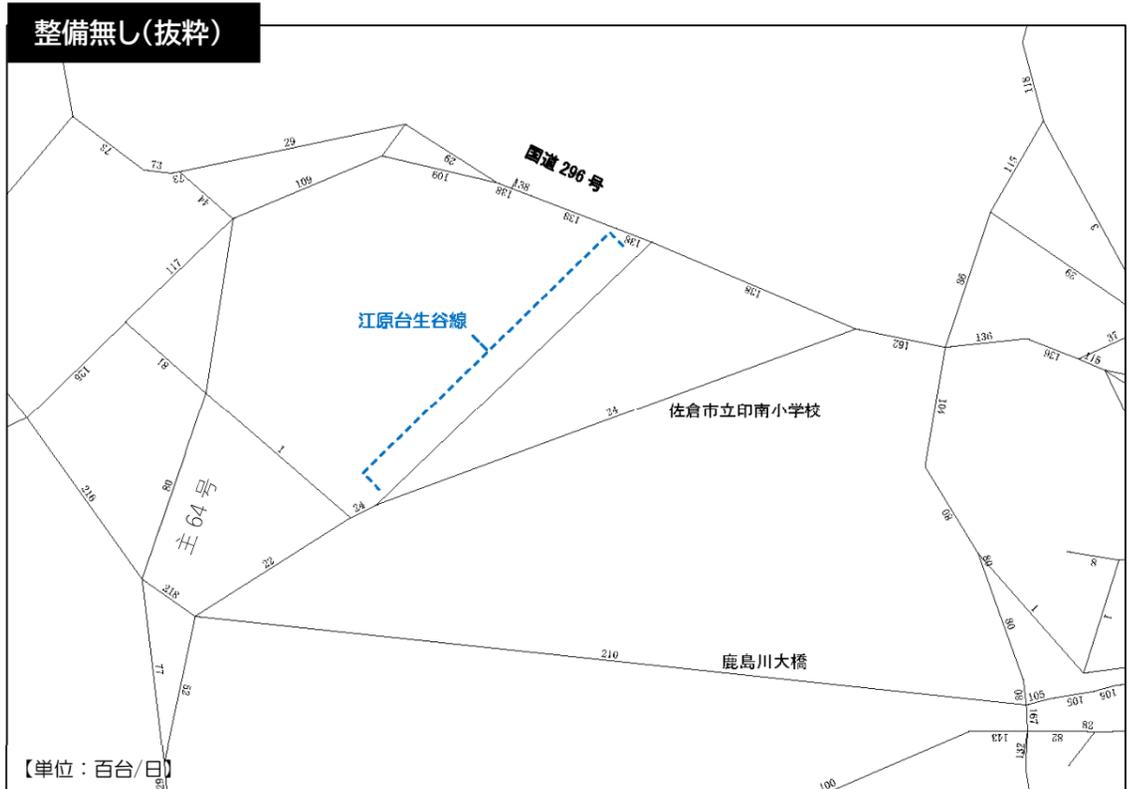
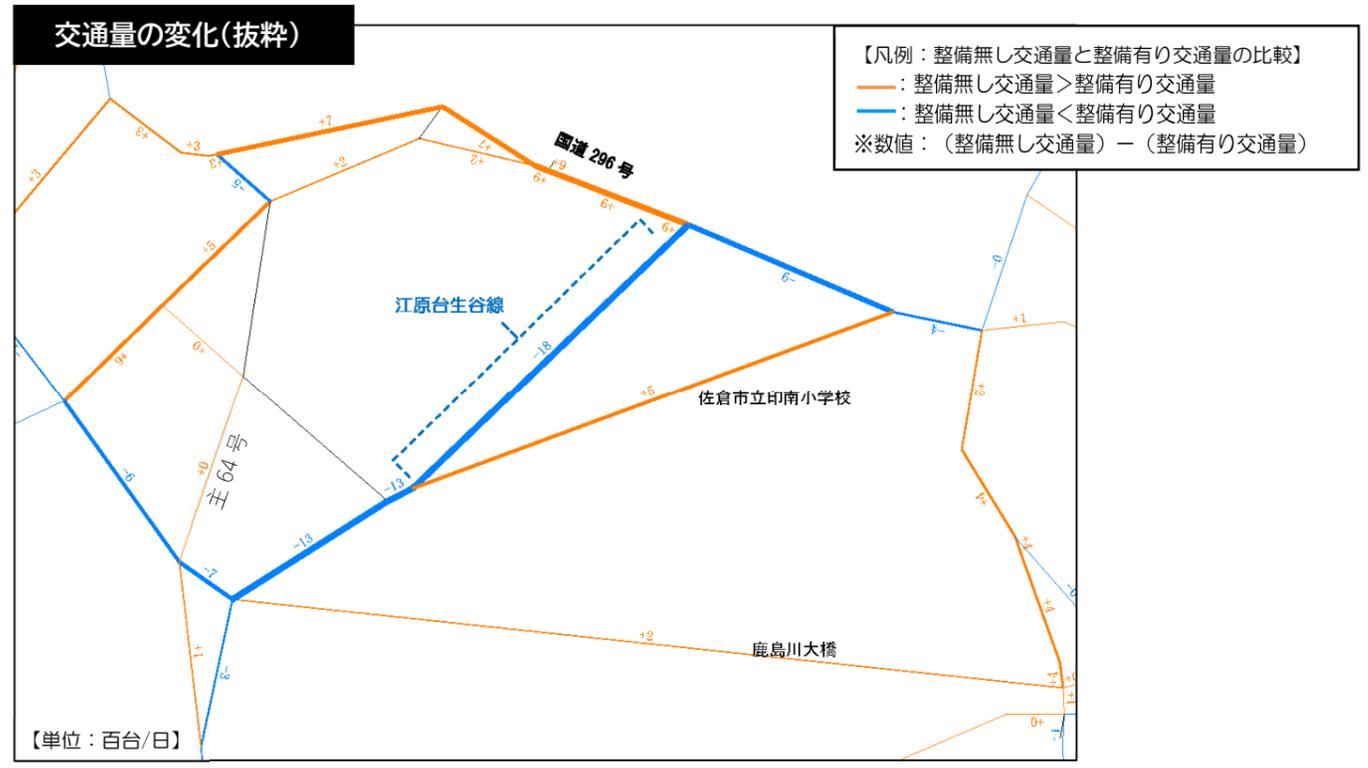
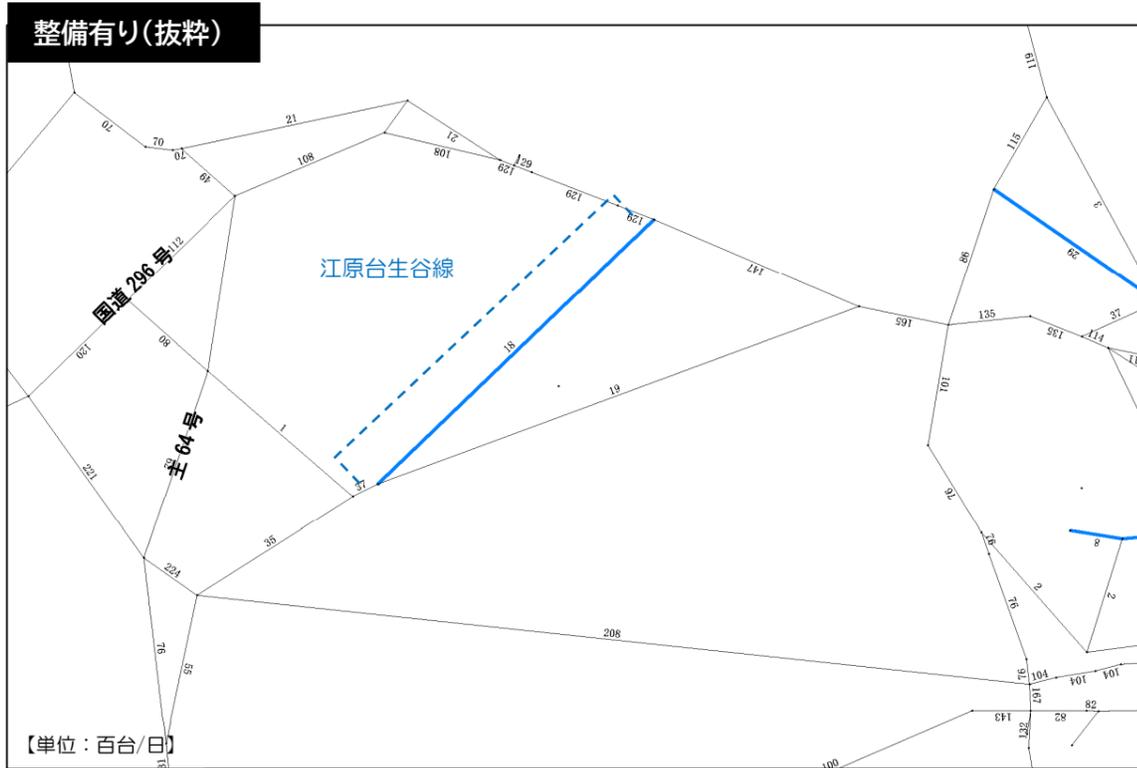
### 5-1-12 京成佐倉駅前線

京成佐倉駅前線の未整備時では、国道296号や鍋木鍋山線等並行路線への交通の増加が主に確認できるが、交通量自体の変化自体は少なく影響は小さい。  
 ⇒混雑度を見ても、整備の有無によりほとんど変化は見られず、周辺路線の交通混雑に与える影響は小さい。



### 5-1-13 江原台生谷線

江原台生谷線未整備時では、国道296号や印南小学校前の市道など江原台生谷線周辺路線・区間の交通量が増加するなど周辺路線の交通量への影響が主となり、広域的な交通量への影響は小さいものと想定される。  
 ⇒混雑度を見ると、混雑度が1.0を上回っている国道296号では、混雑度が減少する区間がある一方で増加する区間も生じるなど交通混雑に与える影響は限定的となり、また、その他路線の変化はほとんど見られず、整備の有無による大きな変化は見られない。



●交通流動の検証の結果、「臼井舟戸線」、「太田高岡線①～②」、「下根大佐倉線①」の3路線4区間が存続候補として、その他路線は廃止候補として評価。

表 交通流動の検証・評価結果

番号	路線名	未整備延長	計画幅員(m)	車線数	交通流動の検証・評価			
					混雑路線・主要渋滞箇所への影響(主な影響路線・区間)	交通流動の検証 ○:混雑箇所の交通改善に寄与する路線 ×:混雑箇所の交通改善への影響が小さい路線	評価	
3・4・7	臼井舟戸線	1,600	18	2	主要地方道 64 号:中宿交差点接続区間 混雑度:整備無し 1.13⇒整備有 0.50	○	未整備の場合、国道296号等の交通量が増加するなど、幹線道路の交通に影響。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である中宿交差点が位置し、臼井舟戸線未整備の場合、中宿交差点の交通混雑緩和に影響。	存続
3・4・10	富士見町本町線①(城内町～新町区間)	600	16	2	—	×	先どまり区間の為、整備有無による交通流動や混雑度の変化は見られず、交通混雑への影響は小さい。	廃止
	富士見町本町線②(新町区間)	170	16	2	—	×	国道 296 号等並行・周辺区間に大きな流動変化や混雑度解消は確認されない。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置するが、交通混雑への影響は小さい。	廃止
	富士見町本町線③(新町～弥勒町区間)	350	16	2	—			廃止
	富士見町本町線④(弥勒町～本町区間)	780	16	2	—			廃止
3・4・14	鍋木鍋山線①(鍋木町～弥勒町区間)	262	16	2	—	×	未整備の場合、国道 296 号の交通が増加する一方で国道 296 号南側の交通が減少するなど、主に鍋木鍋山線①周辺路線の交通に影響。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置するが、整備により鍋木交差点の混雑度が悪化するなど交通改善は見られない。	廃止
	鍋木鍋山線②(弥勒町～鍋山町区間)	500	16	2	—	×	整備時の交通量自体が小さい為、未整備の場合でも交通への影響自体小さい。 ⇒混雑度も交通量同様、変化量も小さく、周辺の交通混雑への影響も小さい。	廃止
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	1,649	16	2	国道 296 号:鍋木交差点接続区間 混雑度:整備無し 1.01⇒整備有 0.92	○	未整備の場合、太田高岡線①周辺の市道は基より国道51号をはじめとした南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど広域的な交通流動への影響を確認。 ⇒周辺市道では混雑度が大きくなる一方で、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点接続路線や、国道51号など南北方向の幹線道路における交通改善を確認。	存続
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	700	16	2	国道 296 号:鍋木交差点接続区間 混雑度:整備無し 1.31⇒整備有 0.92	○	未整備の場合、太田高岡線①と同様、周辺の市道は基より国道51号一般県道134号をはじめとした南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど広域的な交通流動への影響を確認。 ⇒周辺市道では混雑度が大きくなる一方で、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点や、国道51号など南北方向の幹線道路における混雑度低下を確認。(特に、国道 296 号では整備により混雑度が 1.0 以下になる区間が存在。)	存続
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	1,000	12	2	国道 296 号:並行区間 混雑度:整備無し 1.16⇒整備有 0.95	○	未整備の場合、国道296号や主65号の交通量が増加するなど、幹線道路への交通に影響。 ⇒未整備の場合、幹線道路における混雑度増加が見られ、特に国道296号では、未整備により混雑度 1.0 を上回る区間が発生するなど、整備による交通改善を確認。	存続
	下根大佐倉線②(大佐倉区間)	1,811	12	2	—	×	未整備の場合、酒々井町に接続する一般県道137号の交通に影響。 ⇒混雑度が 1.0 を上回る一般県道137号の交通流動の変化が確認されるが、混雑度減少量自体は小さく、交通改善への影響は小さい。	廃止
3・5・22	京成佐倉駅前線	483	12	2	—	×	未整備時の場合、並行路線への影響が確認できるが、交通量自体の変化自体は少なく影響は小さい。 ⇒整備の有無による混雑度の変化は見られず、周辺路線の交通混雑への影響は小さい。	廃止
3・4・25	江原台生谷線	962	16	2	—	×	国道 296 号等並行・周辺区間に大きな流動変化や混雑度解消は確認されず、交通混雑への影響は小さい。	廃止

## 5-2 STEP2:費用対効果の検証・評価

- STEP1 で存続候補となった「臼井舟戸線」、「太田高岡線①～②」、「下根大佐倉線①」の3路線4区間について、費用対効果の検証により事業性(事業費を上回る便益を有しているか)を確認。
- その結果、すべての路線・区間にて費用対効果が1.0を上回る結果となり事業性を有していることを確認。  
⇒存続として評価

### ■費用対効果の検証・評価

費用対効果の検証・評価は、「費用便益分析マニュアル」(国土交通省道路局・都市整備局、令和4年2月)に従い、将来交通量推計により算出される整備有無の交通指標(車種別交通量、走行速度、走行時間)から便益(B:走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3便益の合計)を算定し、また対象路線の整備に要する事業費、維持管理費から費用(C)を算定、それらを現在価値に換算して費用便益比(B/C)を算出し、以下の視点で検証・評価。

- ・費用便益比が1.0を上回る:事業費を超える便益を有し、事業性のある路線として評価
- ・費用便益比が1.0を下回る:便益が事業費に下回り、事業性の低い路線として評価

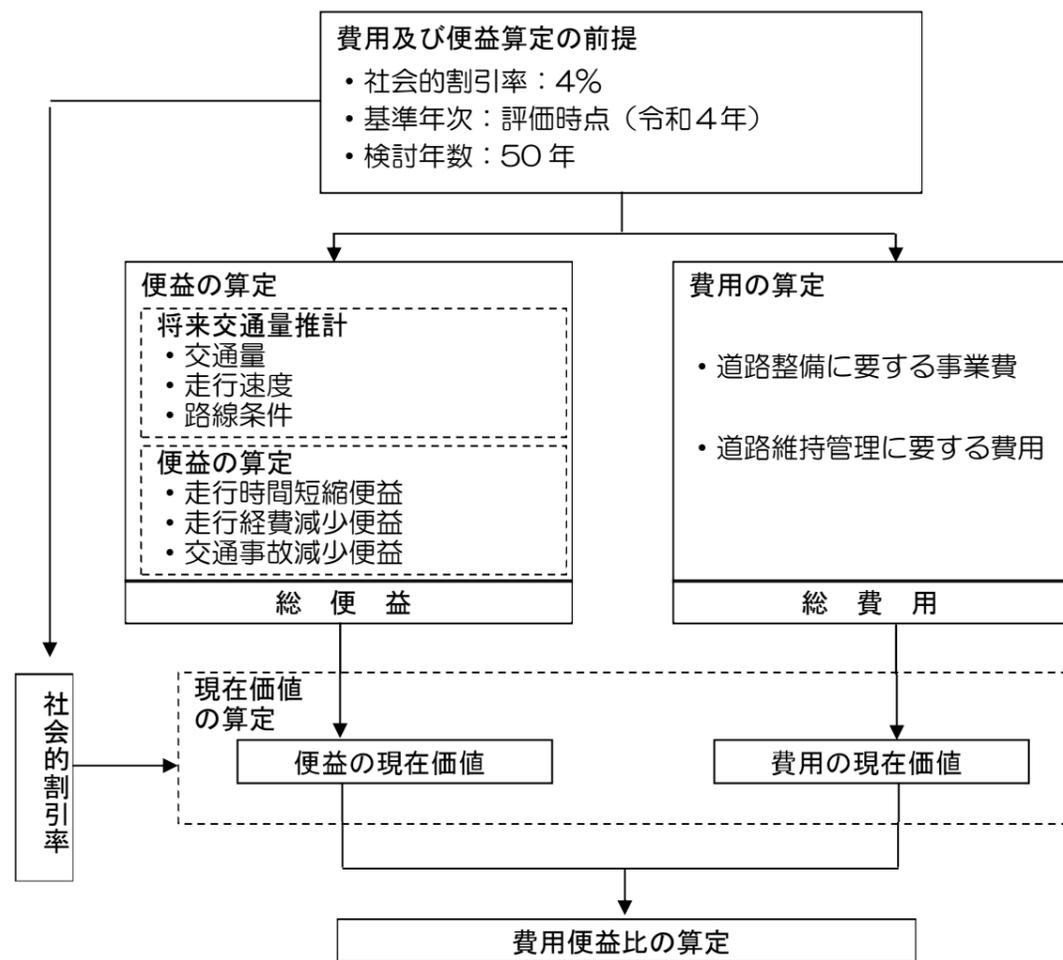


図 費用対効果の検証（費用便益比の算定）の流れ

表 費用対効果の検証・評価結果

番号	路線名	未整備延長	計画幅員(m)	車線数	事業費(億円)	費用対効果の検証・評価	
						費用便益比	評価
3・4・7	臼井舟戸線	1,600	18	2	31.3	1.3	○
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	1,649	16	2	5.2	1.6	○
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	700	16	2	20.5	1.4	○
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	1,000	12	2	8.1	2.2	○

## 6. 都市計画道路見直しの方向性(案)

●都市計画道路見直しのプロセスによる検証の結果、「富士見町本町線」を全線廃止候補、「鍋木鍋山線」、「下根大佐倉線」「京成佐倉駅前線」、「江原台生谷線」の4路線を区間廃止候補として評価。

表 都市計画道路見直しの方向性(案)

番号	路線名	未整備延長	計画幅員(m)	車線数	STEP1:交通流動の検証・評価 ○:混雑箇所の交通改善に寄与する路線 ×:混雑箇所の交通改善への影響が小さい路線	STEP2:費用対効果の検証・評価			評価	見直しの方向性	
						事業費(億円)	費用便益比	評価			
3・4・7	臼井舟戸線	1,600	18	2	○	未整備の場合、国道296号等の交通量が増加するなど、幹線道路の交通に影響。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である中宿交差点が位置し、臼井舟戸線未整備の場合、中宿交差点の交通混雑緩和に影響。	31.3	1.3	○	存続	存続
3・4・10	富士見町本町線①(城内町～新町区間)	600	16	2	×	先どまり区間の為、整備有無による交通流動や混雑度の変化は見られず、交通混雑への影響は小さい。 国道296号等並行・周辺区間に大きな流動変化や混雑度解消は確認されない。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置するが、交通混雑への影響は小さい。	—	—	—	廃止	廃止 (全線廃止)
	富士見町本町線②(新町区間)	170	16	2	×		—	—	—	廃止	
	富士見町本町線③(新町～弥勒町区間)	350	16	2			—	—	—	廃止	
	富士見町本町線④(弥勒町～本町区間)	780	16	2			—	—	—	廃止	
3・4・14	鍋木鍋山線①(鍋木町～弥勒町区間)	262	16	2		×	未整備の場合、国道296号の交通が増加する一方で国道296号南側の交通が減少するなど、主に鍋木鍋山線①周辺路線の交通に影響。 ⇒周辺に千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点が位置するが、整備により鍋木交差点の混雑度が悪化するなど交通改善は見られない。 整備時の交通量自体が小さい為、未整備の場合でも交通への影響自体小さい。 ⇒混雑度も交通量同様、変化量も小さく、周辺の交通混雑への影響も小さい。	—	—	—	廃止
	鍋木鍋山線②(弥勒町～鍋山町区間)	500	16	2	×	—		—	—	廃止	
3・4・16	太田高岡線①(城～石川区間)	1,649	16	2	○	未整備の場合、太田高岡線①周辺の市道は基より国道51号をはじめとした南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど広域的な交通流動への影響を確認。 ⇒周辺市道では混雑度が大きくなる一方で、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点接続路線や、国道51号など南北方向の幹線道路における交通改善を確認。 未整備の場合、太田高岡線①と同様、周辺の市道は基より国道51号一般県道134号をはじめとした南北方向の幹線道路の交通量が増加するなど広域的な交通流動への影響を確認。 ⇒周辺市道では混雑度が大きくなる一方で、千葉県の主要渋滞箇所である寺崎北交差点および鍋木交差点や、国道51号など南北方向の幹線道路における混雑度低下を確認。(特に、国道296号では整備により混雑度が1.0以下になる区間が存在。)	5.2	1.6	○	存続	存続
	太田高岡線②(石川～高岡区間)	700	16	2	○		20.5	1.4	○	存続	
3・5・21	下根大佐倉線①(下根区間)	1,000	12	2	○	未整備の場合、国道296号や主65号の交通量が増加するなど、幹線道路への交通に影響。 ⇒未整備の場合、幹線道路における混雑度増加が見られ、特に国道296号では、未整備により混雑度1.0を上回る区間が発生するなど、整備による交通改善を確認。 未整備の場合、酒々井町に接続する一般県道137号の交通に影響。 ⇒混雑度が1.0を上回る一般県道137号の交通流動の変化が確認されるが、混雑度減少量自体は小さく、交通改善への影響は小さい。	8.1	2.2	○	存続	廃止 (一部区間廃止)
	下根大佐倉線②(大佐倉区間)	1,811	12	2	×		—	—	—	廃止	
3・5・22	京成佐倉駅前線	483	12	2	×	未整備時の場合、並行路線への影響が確認できるが、交通量自体の変化自体は少なく影響は小さい。 ⇒整備の有無による混雑度の変化は見られず、周辺路線の交通混雑への影響は小さい。	—	—	—	廃止	廃止 (一部区間廃止)
3・4・25	江原台生谷線	962	16	2	×	国道296号等並行・周辺区間に大きな流動変化や混雑度解消は確認されず、交通混雑への影響は小さい。	—	—	—	廃止	廃止 (一部区間廃止)

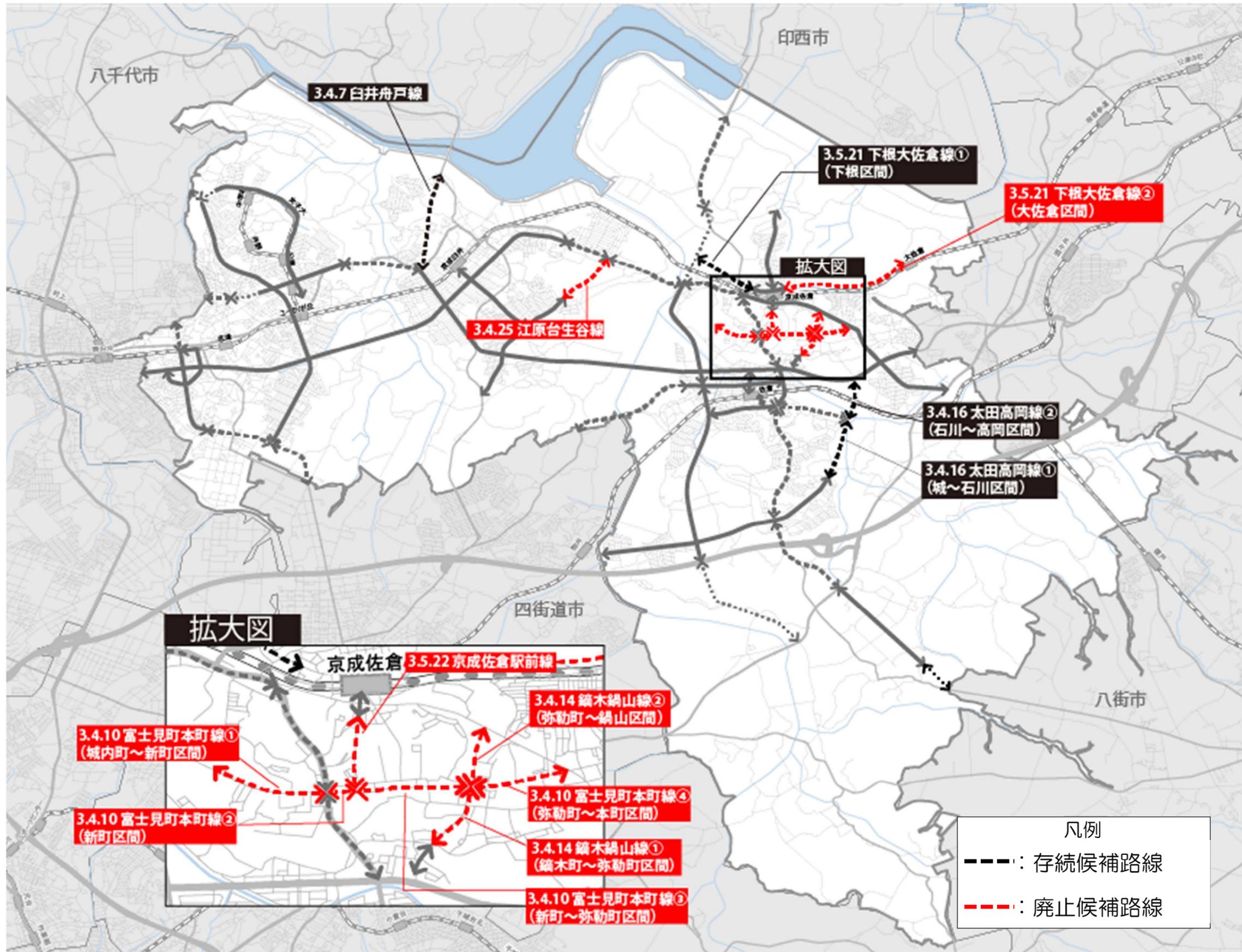


図 都市計画道路見直しの方向性(案)