

佐倉都市計画道路（佐倉市決定）の変更理由書

都市計画道路の多くは、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されていることから、近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、必要性の高い路線・事業への選択と集中が求められている。本市においては、昭和30年（1955年）に最初の都市計画決定が行われ、現在、22路線の都市計画道路を有しており、順次整備を進めてきたが、整備に未着手である区間は、約40%となっている。このことから、令和2年度から令和4年度に亘り、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、未着手となっている路線及び区間の必要性を検証し見直しを行った。その結果、3・4・14号鐺木鍋山線、3・5・21号下根大佐倉線、3・5・22号京成佐倉駅前線、3・4・25号江原台生谷線の4路線を変更する方針としたことから、今回、この方針に基づき変更を行うものである。

3・4・14号鐺木鍋山線は、鐺木仲田町において、3・4・5号井野酒々井線との交差点を起点にし、3・4・10号富士見町本町線と交差し、3・4・15号勝田台長熊線に達する、佐倉地区を南北に通る地域的な幹線道路であり、延長約1,040m、幅員16mで都市計画決定されている。

本路線のうち、起点から約280mは整備が完了し、残る終点までの区間が未整備となっている。この未整備区間を検証した結果、機能代替えが可能な現道を有しており、未整備区間の整備による交通の大きな改善は見込めないため、終点位置を変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。この短縮に伴い、終点が鐺木仲田町となることから、鐺木仲田線に名称を変更し、併せて新たに車線数を2車線に決定する。

3・5・21号下根大佐倉線は、3・4・8号寺崎萩山線との交差点を起点にし、3・4・12号京成佐倉駅北口線と交差し、京成線の大佐倉駅付近に達する、佐倉地区北部を東西に通る地域的な幹線道路であり、延長約3,280m、幅員12m（一部16m）で都市計画決定されている。

本路線のうち、京成佐倉駅北口周辺の整備済み区間を挟み両側が未整備となっている。この未整備区間を検証した結果、整備済み区間東側の飯田地先から大佐倉駅までの区間の約1,800mにおいては、機能代替えが可能な現道（市道I-21号線）があり、この区間の整備による交通改善への影響が小さいため、終点位置を変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。この短縮に伴い、終点が宮前三

丁目となることから、下根宮前線に名称を変更、また、幅員は 12m と 16m が混在していたが、幅員 12m 区間の大半が廃止となることから、幅員を 16m に変更し、併せて新たに車線数を 2 車線に決定する。

3・5・22 号京成佐倉駅前線は、京成佐倉駅南口ロータリーを起点にし、3・4・15 号勝田台長熊線と交差し、3・4・10 号富士見町本町線に達する、京成佐倉駅南口から 3・4・10 号富士見町本町線を結ぶ地域的な幹線道路であり、延長約 640m、幅員 12m で都市計画決定されている。

本路線のうち、起点から 3・4・15 号勝田台長熊線との交差部を含む約 160m までの区間は、整備が完了しているが、この区間を除き終点までが未整備となっている。この未整備区間を検証した結果、機能代替えが可能な現道(市道 1-319 号線、市道 I-24 号線、市道 1-66 号線)を有しており、未整備区間の整備の有無による周辺路線に対する影響が小さいことから、終点位置を変更する。終点位置は、交通ネットワークを考慮し、3・4・15 号勝田台長熊線との交差部に変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。また、幅員は 12m と 16m が混在していたが、幅員 12m 区間が廃止となることから、幅員を 16m に変更し、併せて新たに車線数を 2 車線に決定する。

3・4・25 号江原台生谷線は、3・4・15 号勝田台長熊線との交差点を起点にし、3・4・3 号京成臼井駅前飯重線、3・4・5 号井野酒々井線と交差し、県道千葉臼井印西線に達する、佐倉市の西部における地域的な幹線道路であり、延長約 3,040m、幅員 16m で都市計画決定されている。

本路線のうち、染井野二丁目から終点までの約 2,080m が完了しているが、起点から染井野二丁目までの区間が未整備となっている。この未整備区間を検証した結果、未整備区間の整備の有無による周辺路線に与える交通混雑の影響が小さいことから、起点位置を変更し、延長を短縮する都市計画変更を行うものである。この短縮に伴い、起点が染井野二丁目となることから、染井野生谷線に名称を変更し、併せて新たに車線数を 2 車線に決定する。