

都市計画道路の見直しについて

説明内容

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景
2. 見直し検討対象となる都市計画道路の選定
3. 今後の進め方・スケジュール

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

交通機能

- ・人や物資の移動の通行空間としての機能
- ・沿道の土地利用のための出入、駐停車など沿道サービスの機能

都市計画道路の 3つの機能

市街地形成機能

- ・都市の骨格を形成し、都市の発展の方向や土地利用の方向を規定する機能
- ・一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能
- ・人々が語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能

空間機能

- ・日照など都市環境保全のための機能
- ・都市景観の軸となる景観形成の機能
- ・避難や救援のための通路としての機能や、延焼を防止するための防災空間としての機能
- ・公共交通や供給処理施設などの収容空間としての機能

1. 都市計画道路の必要性和見直しの背景

1-2. 佐倉市の都市計画道路

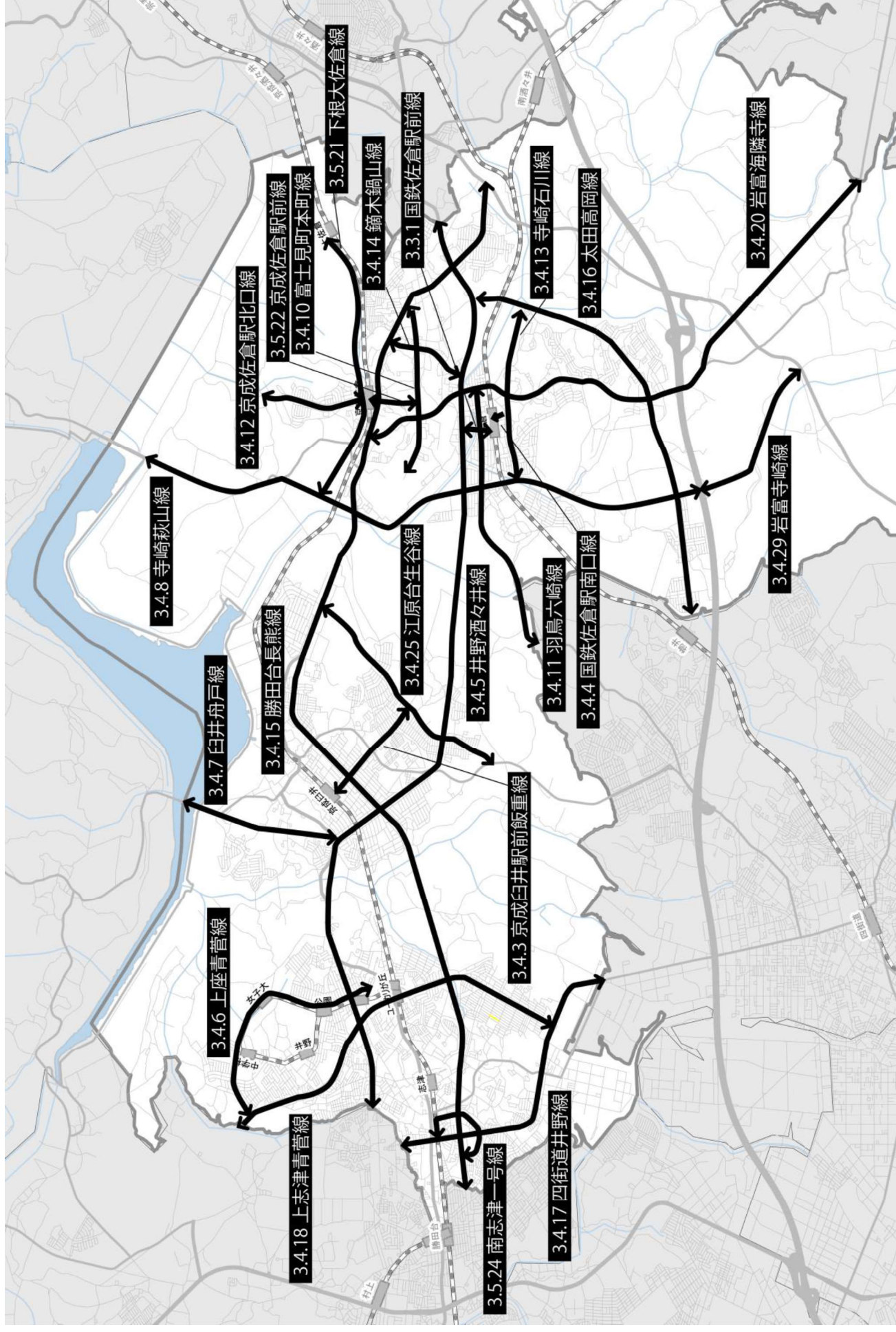
■ 本市の都市計画道路は、令和2年末現在、22路線、83,390mが決定（本市の事業区間80,865m）

▼ 佐倉市の都市計画道路

番号	路線名	延長 (m)	幅員 (m)	備考	決定年月日	
					当初告示	最終告示
3・3・1	国鉄佐倉駅前線 (こくてつざくらえきまえせん)	310	24	J R 佐倉駅北口に約6,480㎡の広場	S40.3.24	S55.3.4
3・4・3	京成臼井駅前飯重線 (けいせいいうすいえきまえいじゅうせん)	1,360	20	京成臼井駅南口に約5,000㎡の広場	S47.8.4	S63.8.2
3・4・4	国鉄佐倉駅南口線 (こくてつざくらえきみなみぐちせん)	90	20	J R 佐倉駅南口に約5,500㎡の広場	S40.3.24	S55.3.4
3・4・5	井野酒々井線 (いのしうせいせん)	13,340	18	佐倉市11,090m、酒々井町2,250m	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	京成ユーカーが丘駅北口に約3,000㎡の広場	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	寺崎菖山線 (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 (ふじみちよもとまちせん)	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 (けいせいざくらえききたぐちせん)	1,400	16	京成佐倉駅北口に約1,450㎡の広場	S36.11.17	S55.3.4
3・4・13	寺崎石川線 (てらさきしかわせん)	2,000	16		S40.3.24	S55.3.4
3・4・14	鐺木鍋山線 (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 (かつただいながいせん)	13,210	16	佐倉市13,000m、八千代市210m	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	佐倉市3,885m、四街道市65m	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 (けいせいざくらえきまえせん)	640	12	京成佐倉駅南口に約1,450㎡の広場	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 (いわとみでらさきせん)	5,170	18		H27.3.17	
合計					83,390	

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-2. 佐倉市の都市計画道路



1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-3. 都市計画道路の整備状況

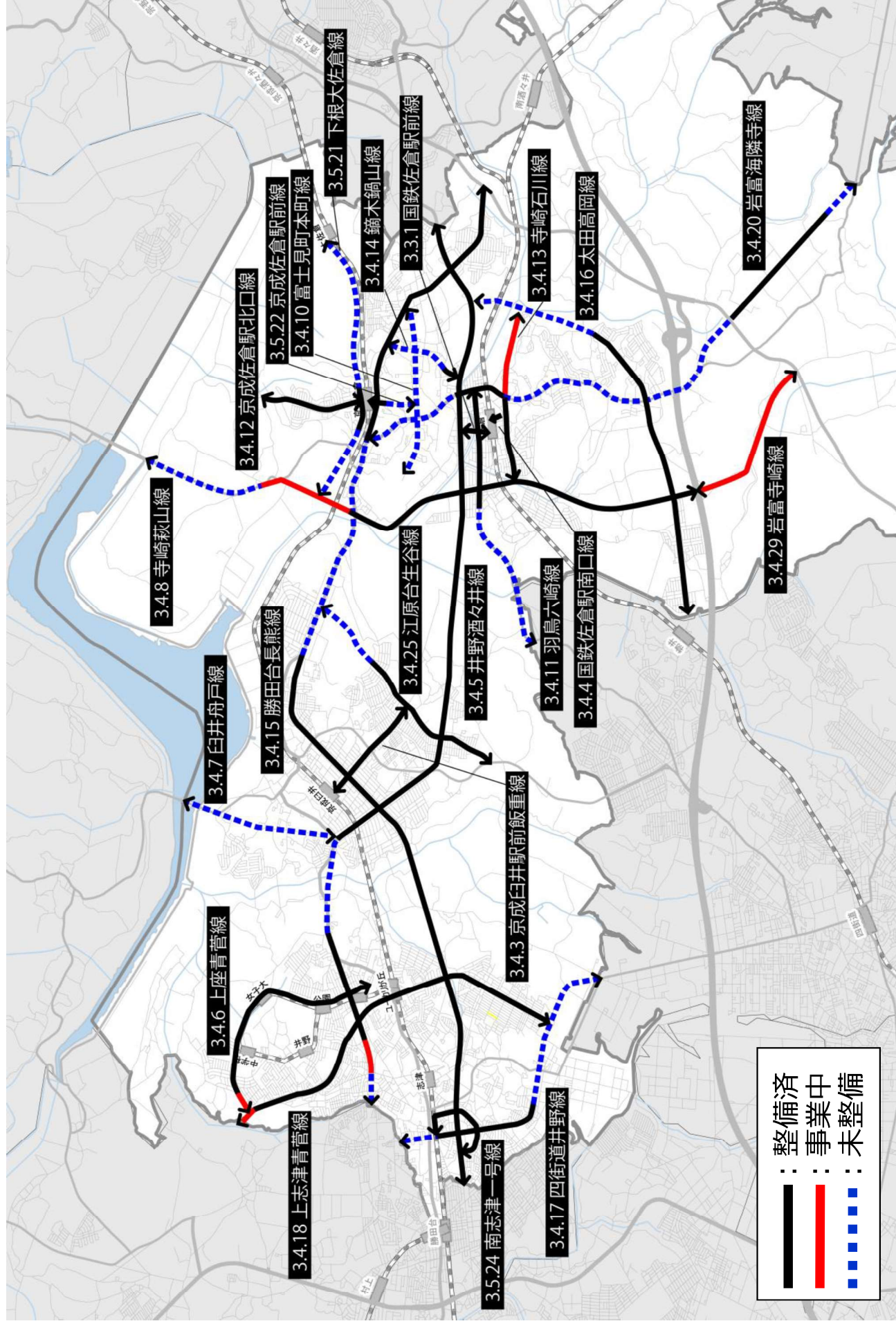
■ 本市の都市計画道路は、令和2年度末時点で、整備延長49,334m、整備率は61%

▼ 佐倉市の都市計画道路の整備状況

番号	路線名	幅員 (m)	延長 (m)	整備済 延長 (m)	未整備 延長 (m)	整備率	備考
3・3・1	国鉄佐倉駅前線 (こくてつさくらえきまえせん)	24	310	310	0	100.0%	事業完了
3・4・3	京成白井駅前飯重線 (けいせいしらいちまいえきいひじゆうせん)	20	1,360	1,360	0	100.0%	事業完了
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)	20	90	90	0	100.0%	事業完了
3・4・5	井野酒々井線 (いのしすいせん)	18	11,090	8,974	2,116	80.9%	事業中
3・4・6	上座青菅線 (じょうざあおすげせん)	16	3,200	3,140	60	98.1%	事業中
3・4・7	白井舟戸線 (うすいふなどせん)	18	1,600	0	1,600	0.0%	未着手
3・4・8	寺崎萩山線 (てらさきはぎやません)	18	4,850	1,886	2,964	38.9%	事業中
3・4・10	富士見町本町線 (ふしみちやうもとまちせん)	16	1,900	0	1,900	0.0%	未着手
3・4・11	羽鳥六崎線 (はとりむつさきせん)	16	3,120	1,352	1,768	43.3%	事業一部完了
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)	16	1,400	1,400	0	100.0%	事業完了
3・4・13	寺崎石川線 (てらさかいしかわせん)	16	2,000	941	1,059	47.1%	事業中
3・4・14	鍋木鍋山線 (かぶらぎなべやません)	16	1,040	278	762	26.7%	事業一部完了
3・4・15	勝田台長熊線 (かつただいながくません)	16	13,000	10,044	2,956	77.3%	事業一部完了
3・4・16	太田高岡線 (おおたたかおかせん)	16	5,620	3,271	2,349	58.2%	事業一部完了
3・4・17	四街道井野線 (よつかいどういのせん)	16	3,885	1,911	1,974	49.2%	事業一部完了
3・4・18	上志津青菅線 (かみしづあおすげせん)	16	5,050	4,694	356	93.0%	事業中
3・4・20	岩富海隣寺線 (いわとみかいりんじせん)	20	7,930	2,656	5,274	33.5%	事業一部完了
3・5・21	下根大佐倉線 (しもねおおさくらせん)	12	3,280	469	2,811	14.3%	事業一部完了
3・5・22	京成佐倉駅前線 (けいせいさくらえきまえせん)	12	640	157	483	24.5%	事業一部完了
3・5・24	南志津一号線 (みなみしづいちごうせん)	12	1,290	1,290	0	100.0%	事業完了
3・4・25	江原台生谷線 (えばらだいおひがいせん)	16	3,040	2,078	962	68.4%	事業一部完了
3・4・29	岩富寺崎線 (いわとみでらさきせん)	18	5,170	3,033	2,137	58.7%	事業中
合計			80,865	49,334	31,531	61.0%	

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-3. 都市計画道路の整備状況



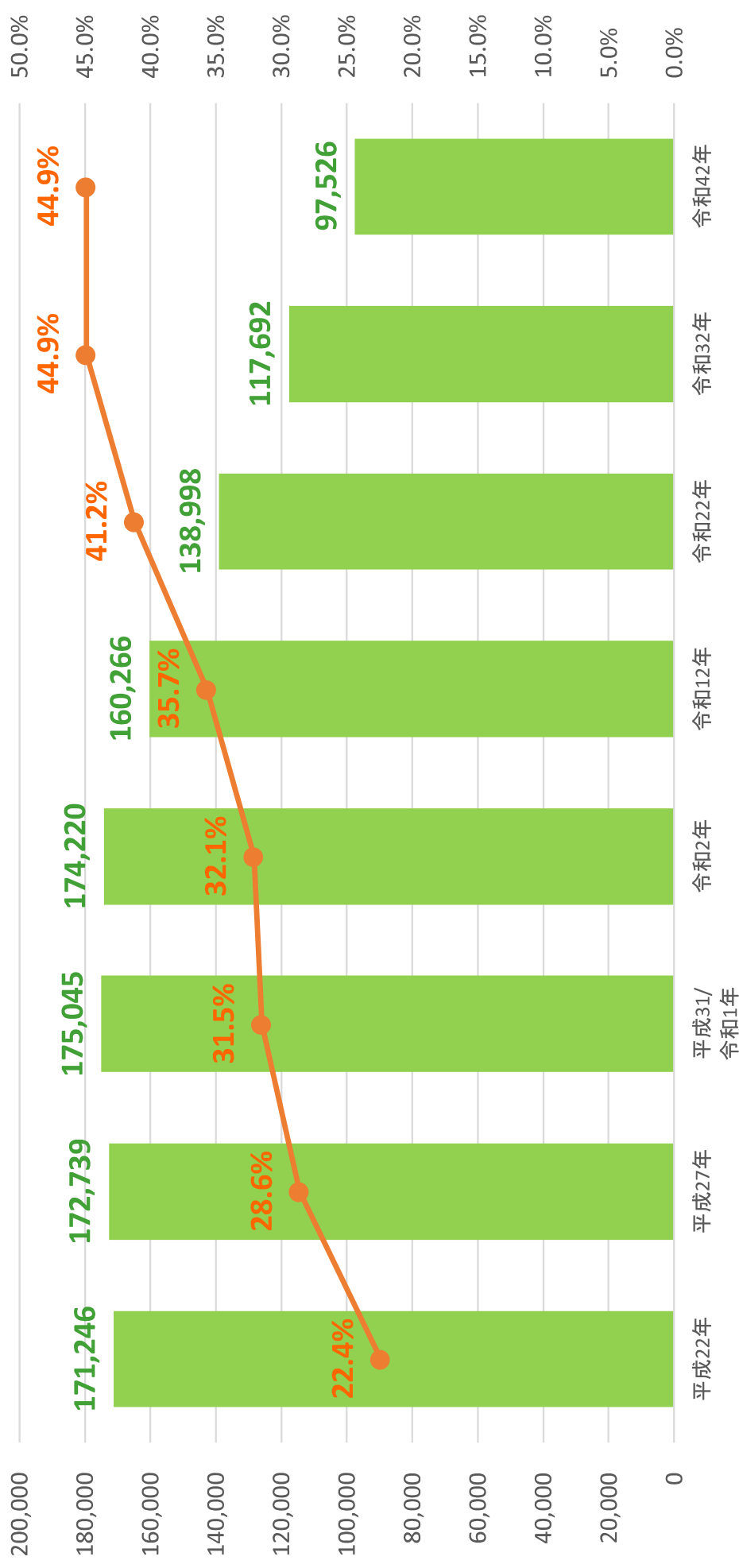
▲ 佐倉市の都市計画道路整備状況

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-4. 都市計画道路の見直しの背景

(1) 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。



■ 人口 ● 高齢化率

▲ 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

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-4. 都市計画道路の見直しの背景

(2) まちづくりの方向性の変化への対応

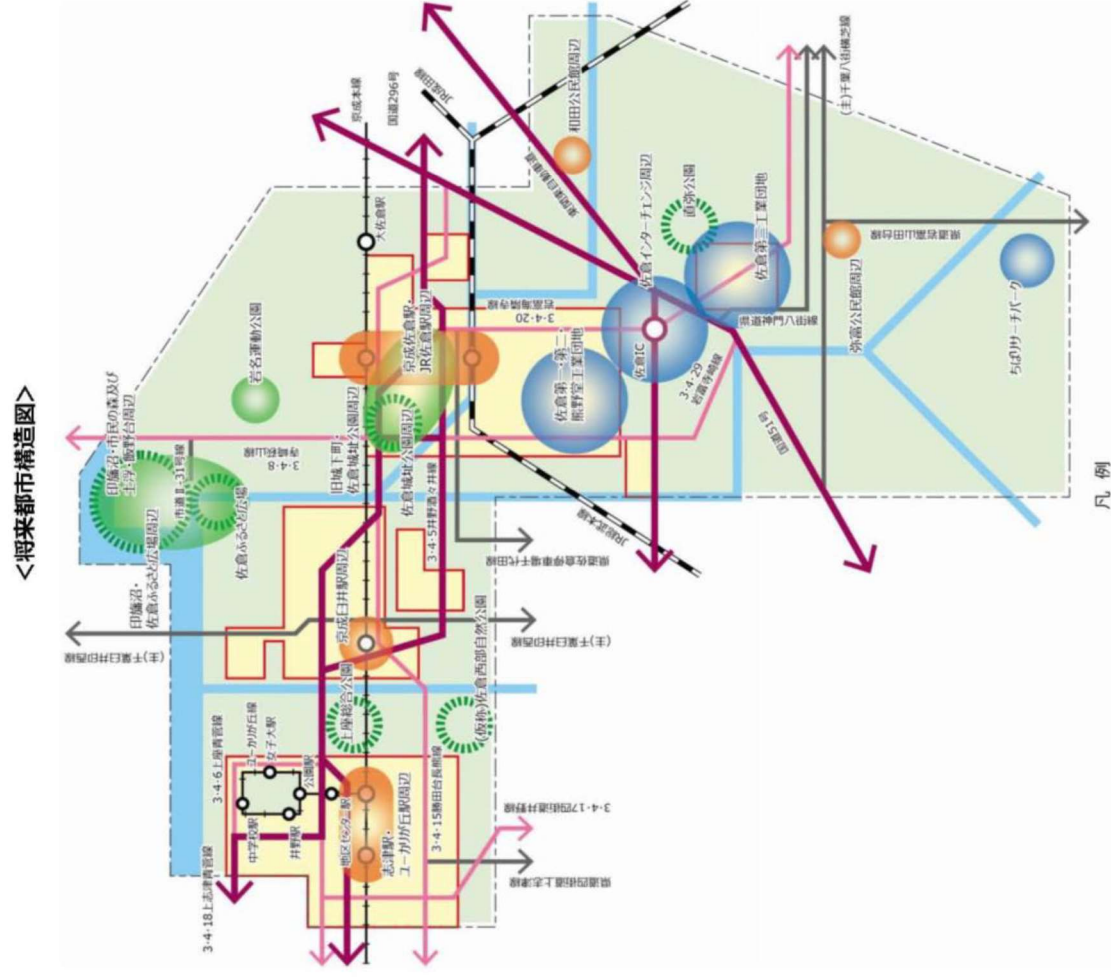
- 本市では、都市計画決定以降、まちづくりの方向性は、時代とともに変遷。
- 令和3年度策定予定の新たな都市マスタープランでは、『都市と農村が共生するまち 佐倉』の下、前項にて示した少子高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえ『コンパクト+ネットワーク』の都市構造の形成に向けた将来像を設定。

→ これら、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に対応に向けた都市計画道路の必要性の検証が求められる。

▲ 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(案)

※現在見直し中



凡例

〈拠点〉

- 地域拠点 (Orange circle)
- 交流拠点 (Green circle)
- 産業拠点 (Blue circle)
- 自然活用拠点 (Green circle with star)

〈軸〉

- 広域連携道路 (Purple line)
- 地域連携道路 (Pink line)
- その他の幹線道路 (Black line)
- 鉄道 (JR) (Dashed black line)
- 鉄道 (私鉄) (Dashed black line with cross-ticks)

市街化区域 (Light green box)

市街化調整区域 (Light yellow box)

河川・水面 (Light blue box)

1. 都市計画道路の必要性と見直しの背景

1-4. 都市計画道路の見直しの背景

(3) 公共事業の効率化への対応

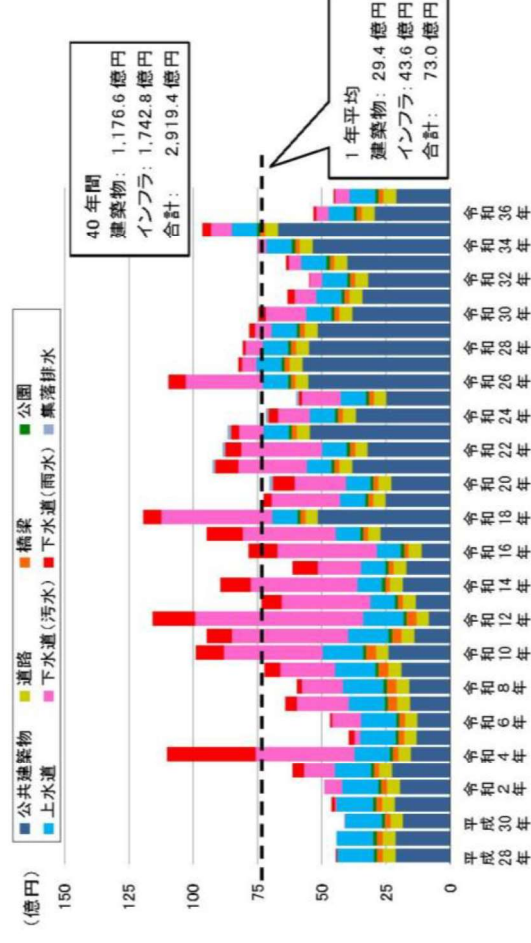
- 本市では、今後、道路を含む公共施設・インフラの補修・更新に多額の費用を要することが試算。
- また、人口減少・少子高齢化の進展により、将来的な税収の減少や、福祉関連の費用増大など予算の使い方の変化も想定され、将来的に道路整備費用も減少していくことが想定。

→ **事業費を効果的・効率的に執行する観点からも、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。**

(4) 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。
- 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通行機能を代替している区間があることが想定。

→ **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性が生じている。**



▲ 公共施設等の更新費用の将来見通し

出典: 佐倉市公共施設等総合管理計画

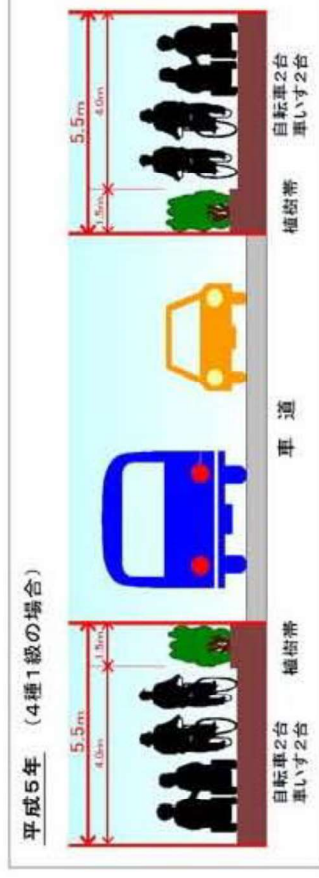
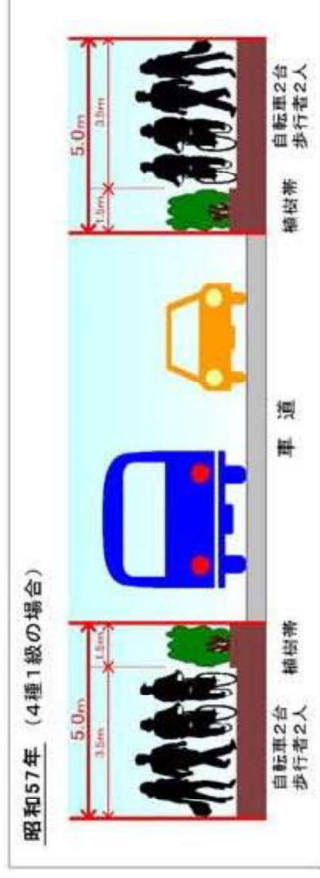
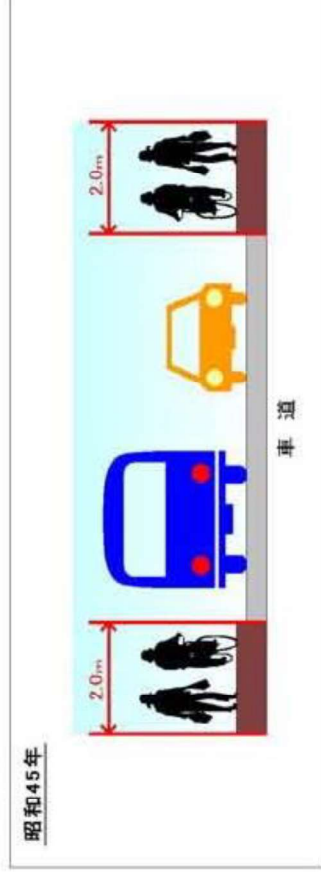
1. 都市計画道路の見直しと見直しの背景

1-4. 都市計画道路の見直しの背景

(5)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。

→これら路線の中には、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、対応を図っていく必要性（計画幅員をはじめとした整備内容の変更等）が生じている。



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数の場合は、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
自転車道 2m + 3.5m	自転車道 2m + 歩道 2m
自転車歩行者道 4m	自転車歩行者道 3m

▲ 道路構造令における自転車歩行者道の規定の変更

出典：千葉県都市計画道路見直しガイドライン

2. 見直し検討対象となる都市計画道路の選定

2-1. 都市計画道路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。



▼ 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。	
	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。	

2. 見直し検討対象となる都市計画道路の選定

2-2. 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)

- 都市計画道路の検討対象路線の選定の視点として、ガイドラインに基づき、以下の2つを満たす路線・区間を選定すること、と設定

＜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）

2. 見直し検討対象となる都市計画道路の選定

2-2. 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)

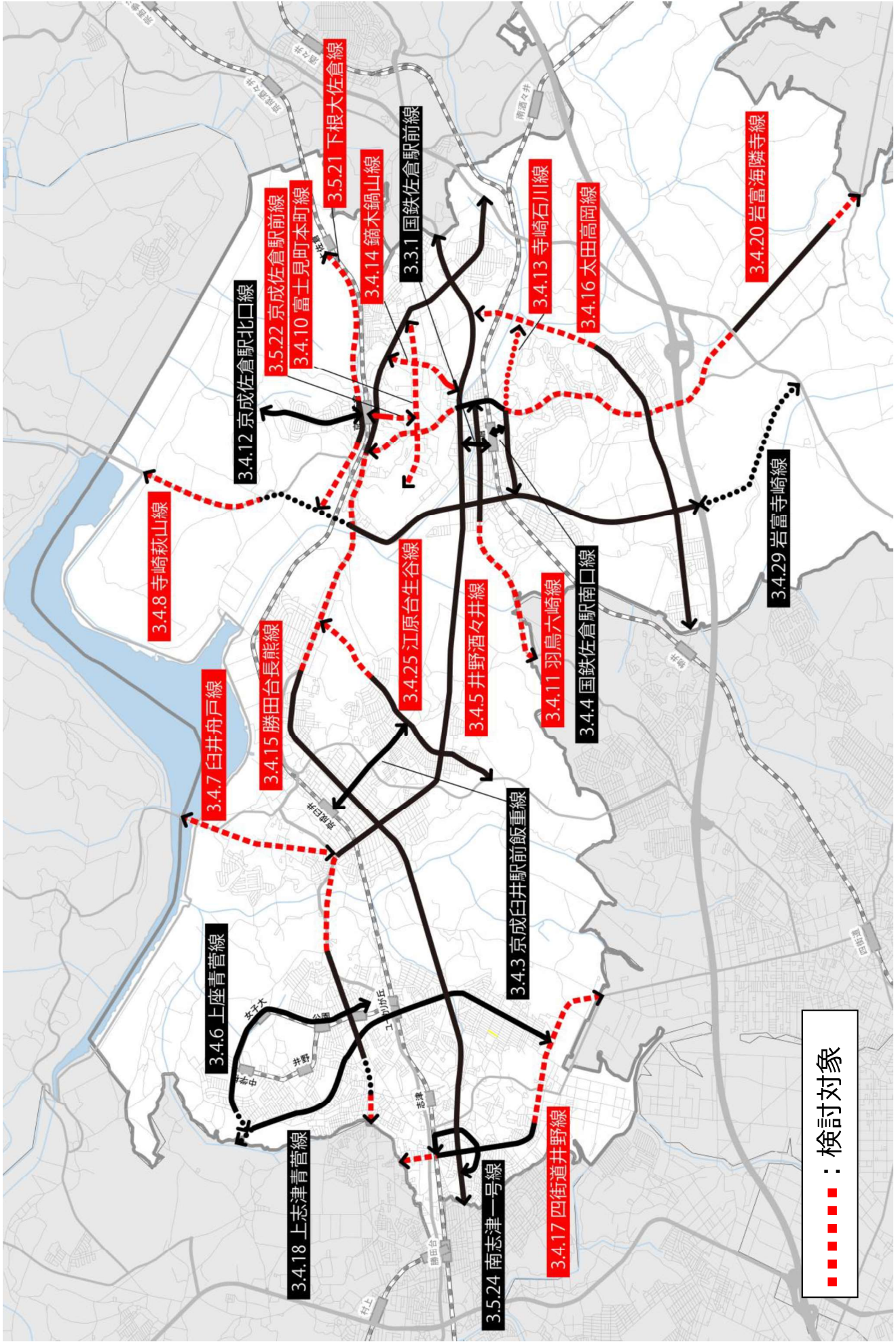
■選定路線の基準に基づき「14路線」を検討路線として選定

番号	路線名	延長 (m)	幅員 (m)	視点1		視点2			事業実施状況	視点2 評価	
				決定年月日	評価	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	整備率			
											当初告示
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	京成白井駅前飯重線	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	白井舟戸線	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	羽烏六崎線	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全線整備済となる為、検討対象より除外

2. 見直し検討対象となる都市計画道路の選定

2-2. 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)



3. 今後の進め方・スケジュール

3-1. 今後の進め方

今後は、ガイドラインに基づき、第二段階で点検候補路線・区間を抽出の上、第三段階で見直しの方向性を検討・設定。なお、検討については、隣接市町、千葉県と適宜協議しつつ進めていく。

第一段階
すべての都市計画道路を対象として、「検討路線」を抽出

<検証方法>

第二段階
一次評価
検討路線の評価（必要性の検証）
二次評価
検討路線の地域性等による評価
⇒点検候補路線・区間の選定

【一次評価】
以下の3つの視点から、必要性を検証
① 路線・区間の必要性の有無
② 機能代替の可能性の有無
③ 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無
【二次評価】
検討路線の地域性（制約条件、要望等）から検証
⇒点検候補路線・区間の選定

第三段階
点検候補路線・区間の検証
将来交通量等による必要性の検証
見直し方向性の検討
⇒「存続」「変更」「廃止」の設定

将来交通量推計による分析により、以下を評価
① 広域交通に与える影響や市内交通処理への影響（整備有無による交通量・混雑度の変化）
② 投資に対しての効果の検証（費用便益分析）
⇒点検候補路線・区間の選定

3. 今後の進め方・スケジュール

3-1. 今後の進め方

▼ ガイドラインにおける一次評価の視点・内容

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	上位計画等による位置づけの有無
	市街地形成機能	都市間・拠点間の連絡のための機能の有無
	交通機能	土地利用支援のための機能の有無
	空間機能	交通処理等のための機能の有無
		都市防災のための機能の有無
b. 機能代替の可能性 の有無の判断		公共交通の導入のための機能の有無
		都市環境形成のための機能の有無
c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断	代替性	機能代替可能な現道の有無
	制約条件	地形的な制約条件等の有無
	地域への影響	沿道地域の街並み、商店街への影響の有無
	道路構造令への対応	現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

3. 今後の進め方・スケジュール

3-2. 今後のスケジュール案

■見直し方向性の検討を、以下のスケジュールで実施する予定。

▼ 今後の想定スケジュール

※千葉県の将来交通量推計を令和4年3月に受領した場合のスケジュール

	令和3年度												令和4年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月			
第一段階																								
検討路線の抽出																								
第二段階																								
一次評価の実施																								
二次評価の実施																								
※ヒアリング等の実施（近隣市町・関係団体） ⇒一次評価に反映																								
第三段階																								
点検候補路線・区間の検証																								
見直し方向性の検討																								
庁内調整																								
都市計画審議会																								