

都市計画道路の見直し方針について

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			

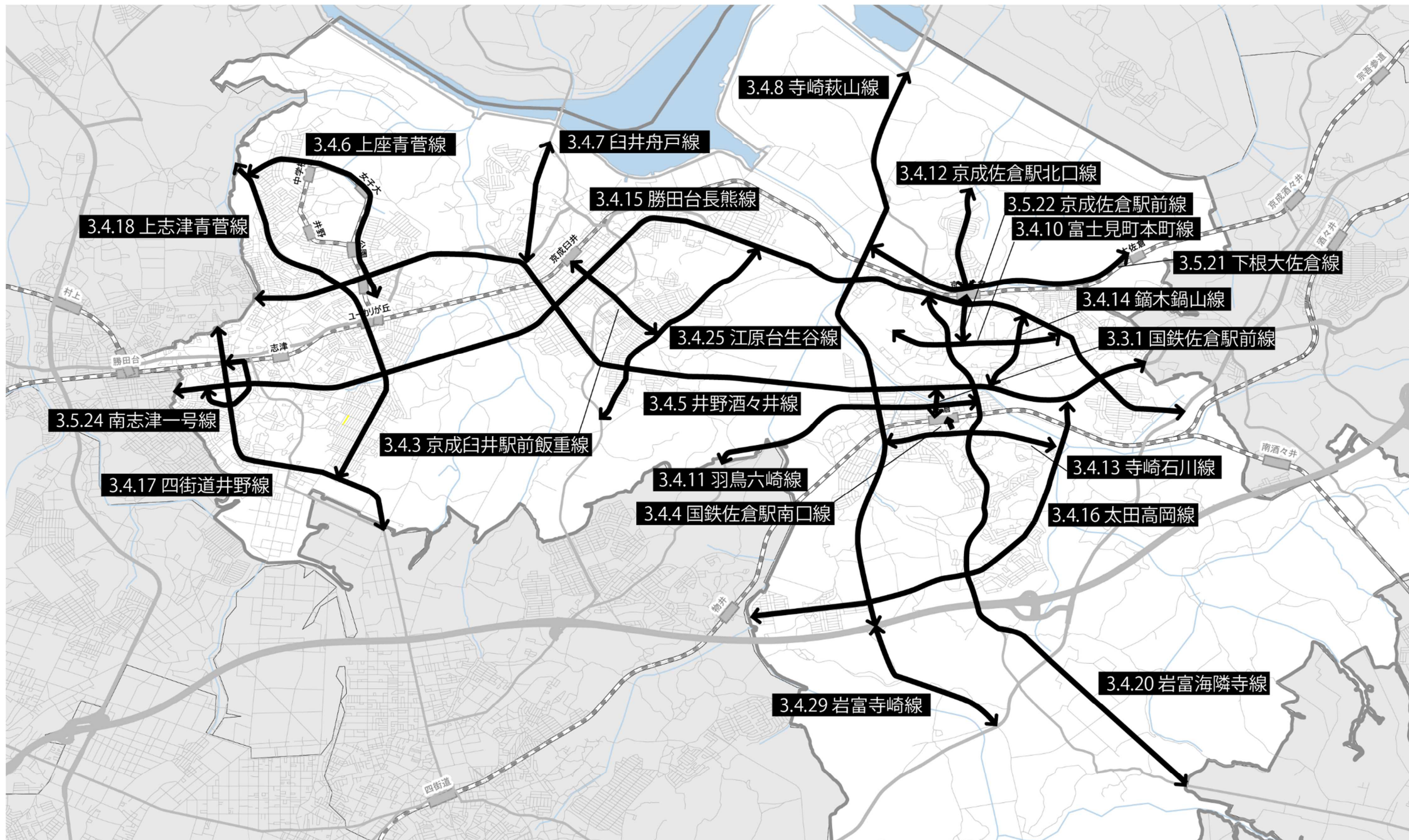


図 佐倉市の都市計画道路

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。

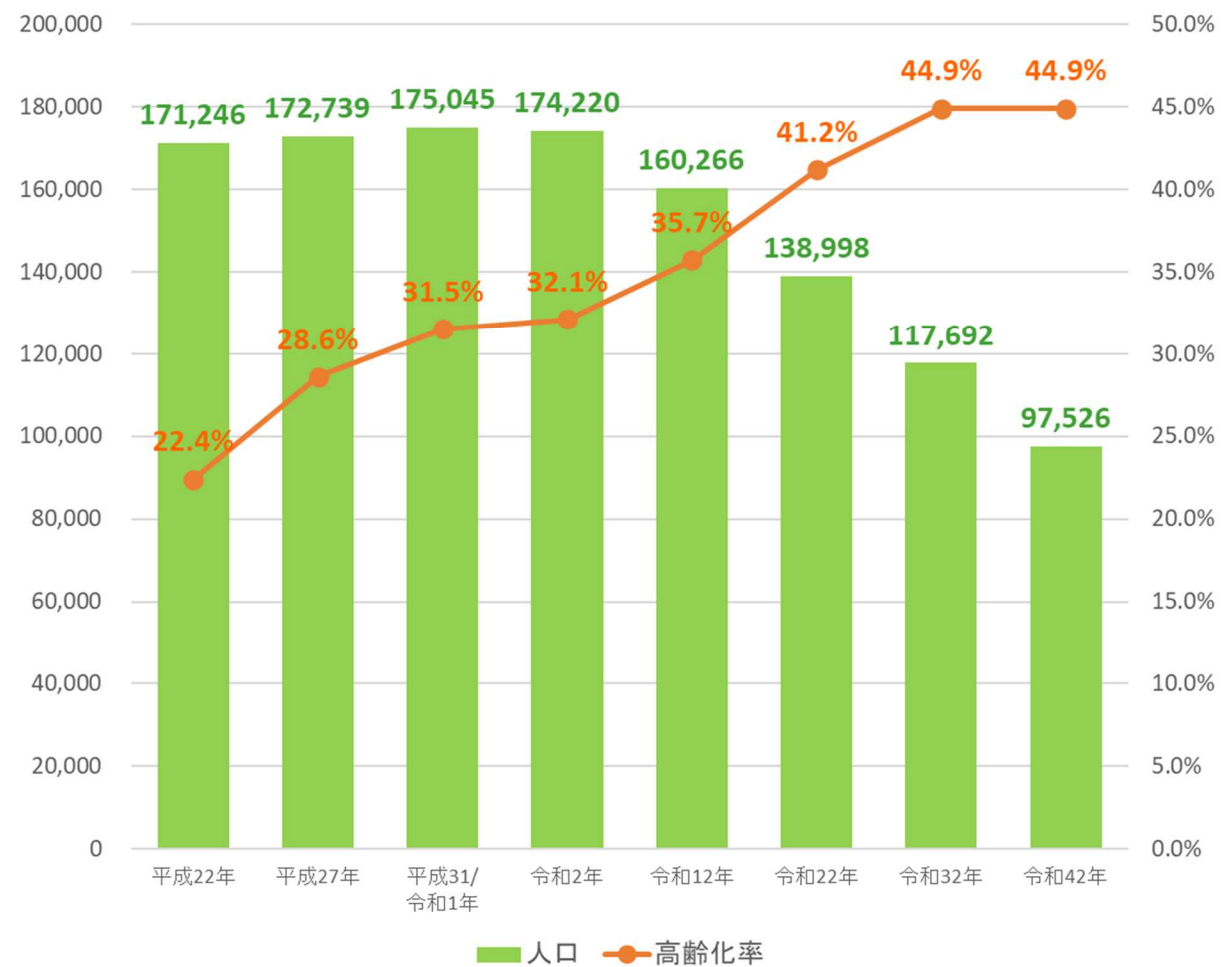


図 佐倉市の人口及び高齢化の推計（基準ケース）

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。

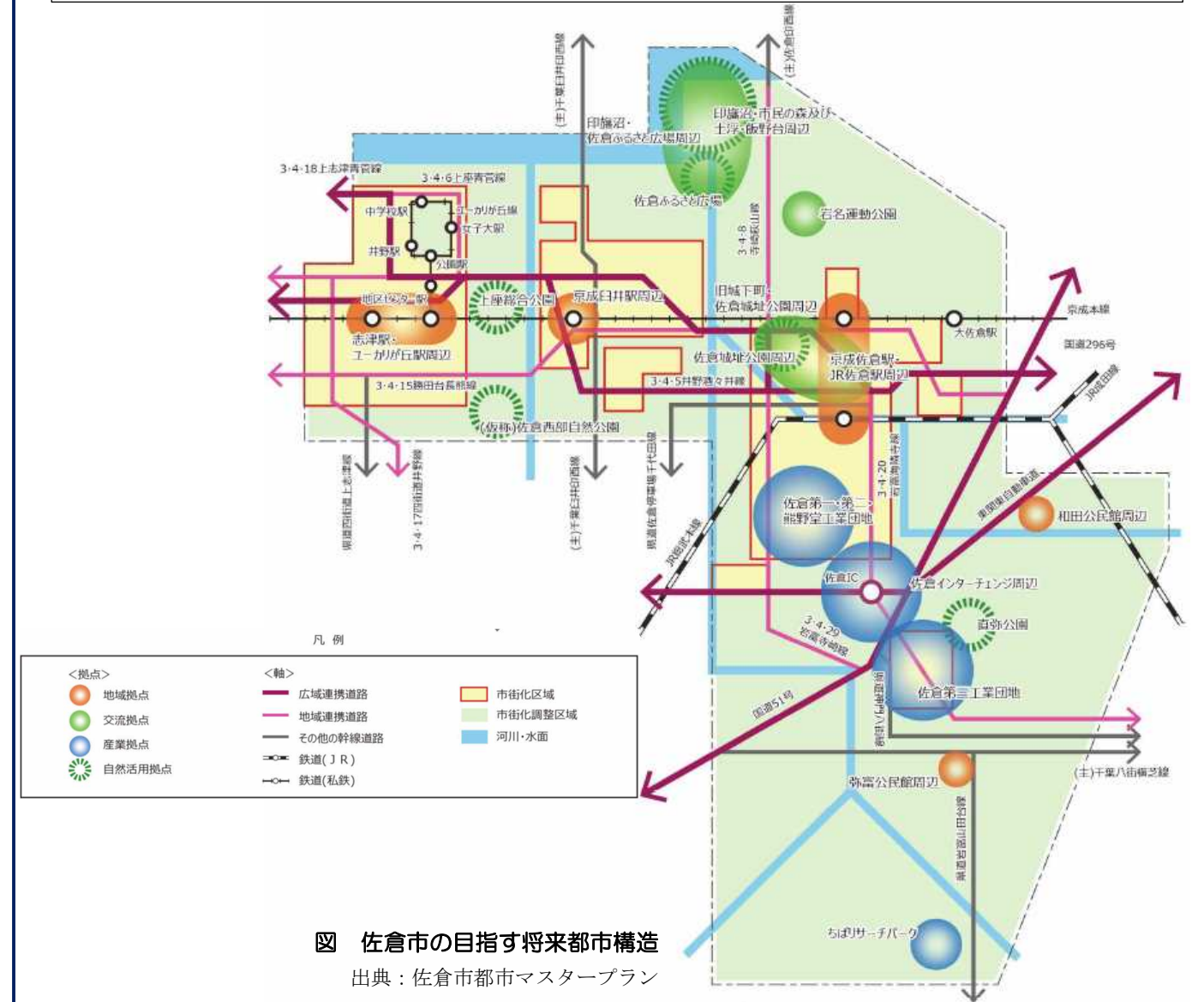


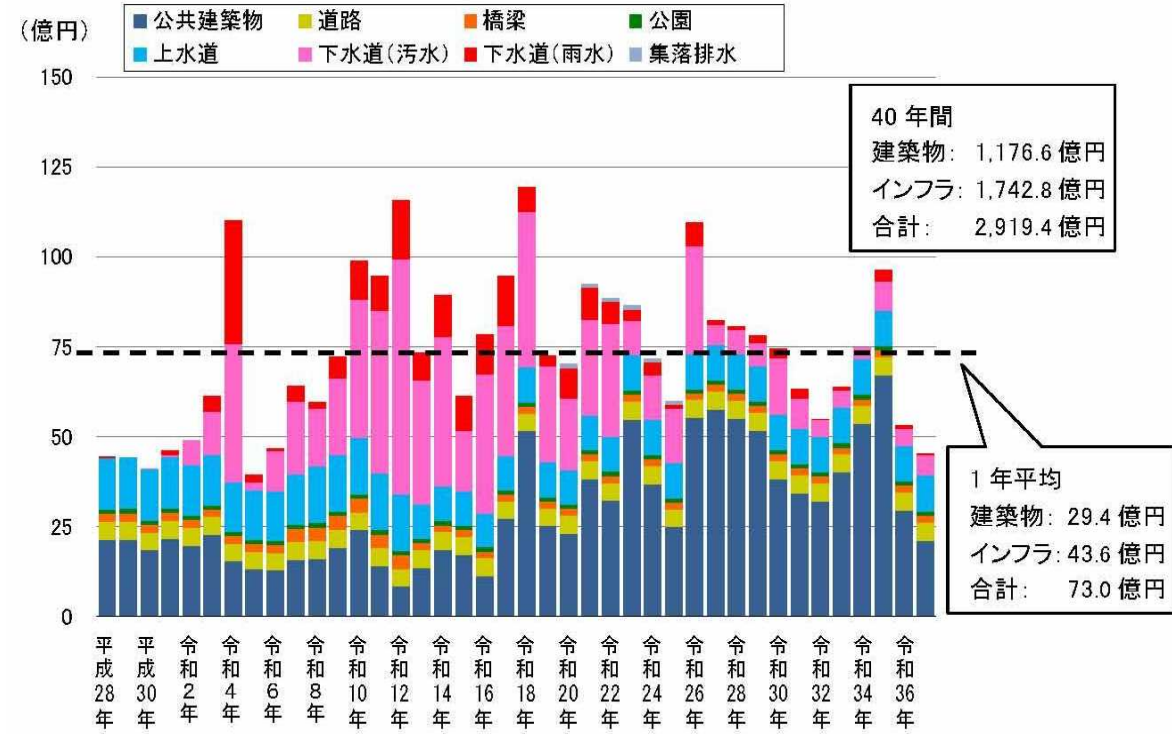
図 佐倉市の目指す将来都市構造

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。

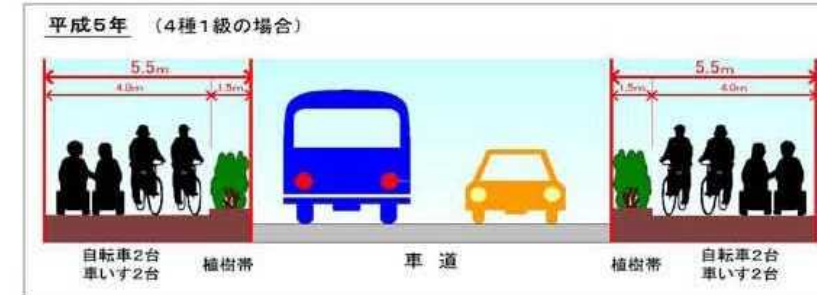
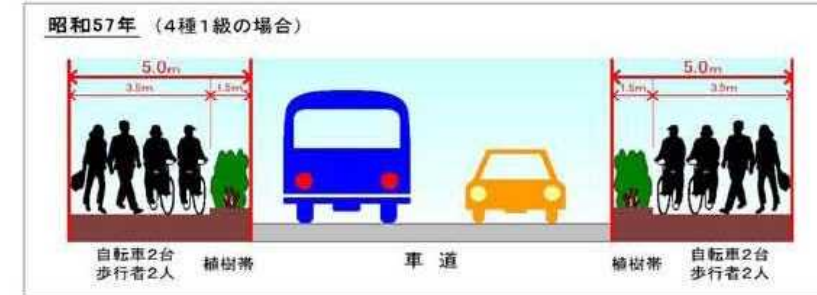
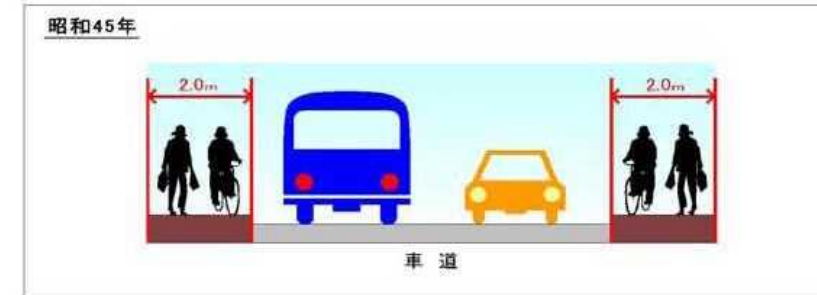
整備実現性への対応

- 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察しつつ、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。

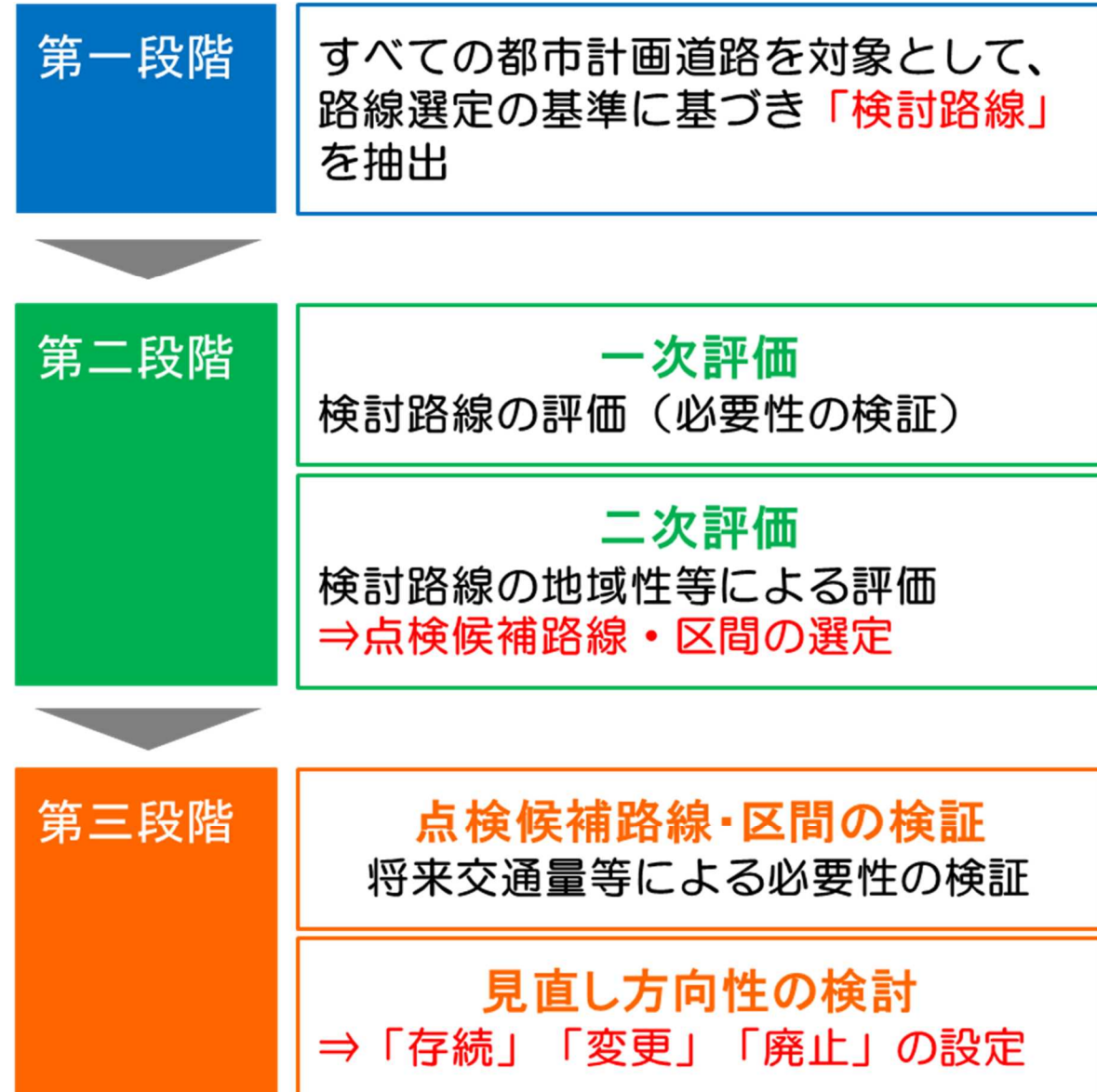


図 都市計画道路見直しのプロセス

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	鑓木鍋山線	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

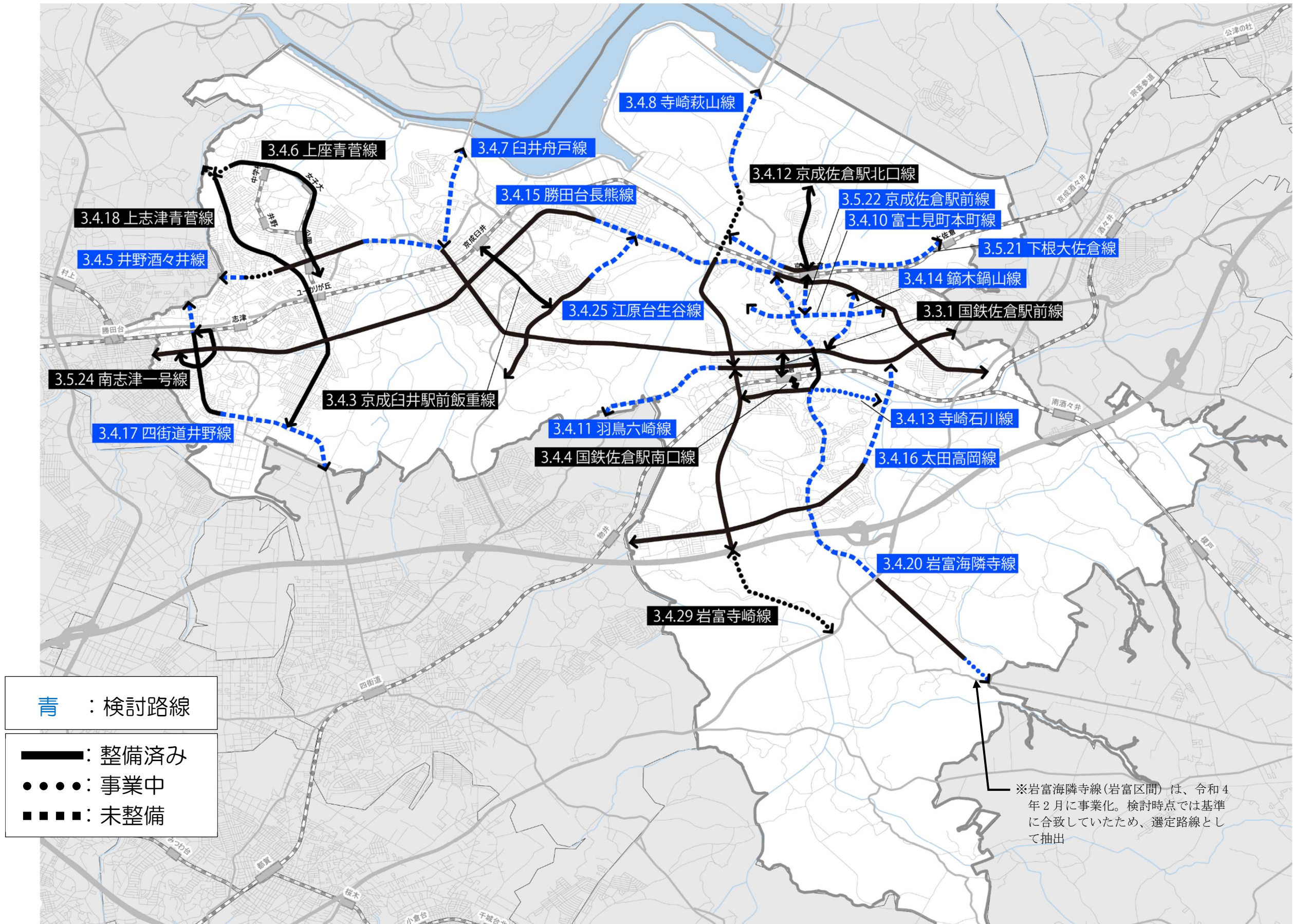
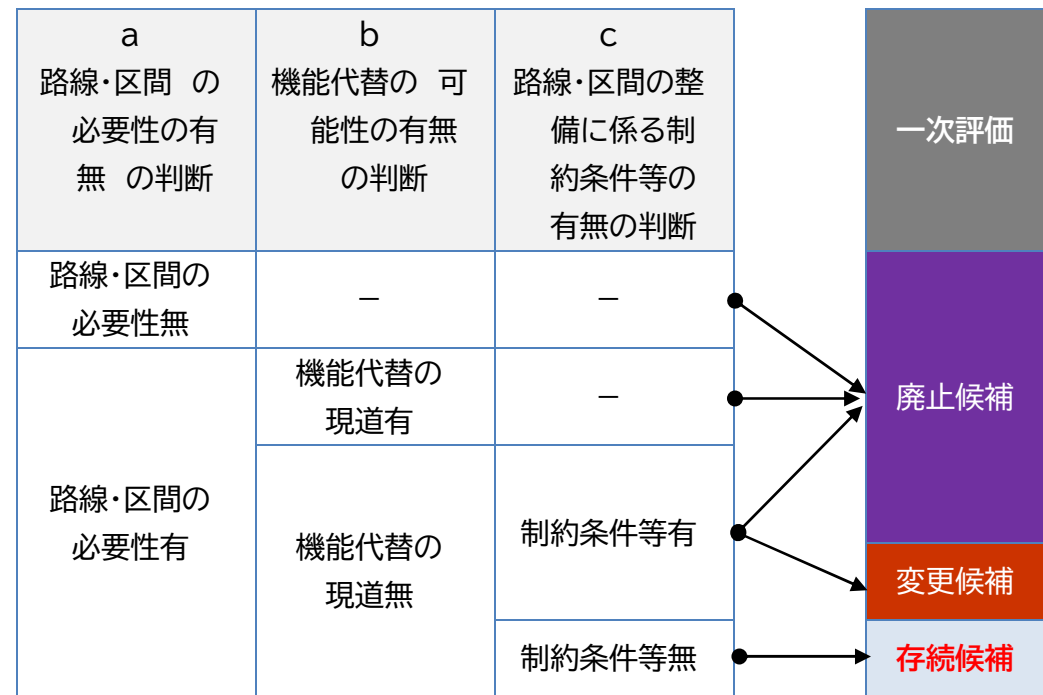


図 見直し検討対象となる都市計画道路の選定（検討路線の選定）

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	上位計画等による位置づけの有無 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、 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 する	
	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 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、 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 する。 土地利用支援のための機能の有無 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、 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 する。	
	交通機能	交通処理等のための機能の有無 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、 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 する。	
	空間機能	都市防災のための機能の有無 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、 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 する。 公共交通の導入のための機能の有無 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、 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 する。 都市環境形成のための機能の有無 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、 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 する。	
	b. 機能代替の可能 性の有無の判断	代替性	機能代替可能な現道の有無 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、 検討路線の機能を代替できる現道の有無について判断 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			沿道地域の街並み、商店街への影響の有無 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、 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 する。
	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 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、 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 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。

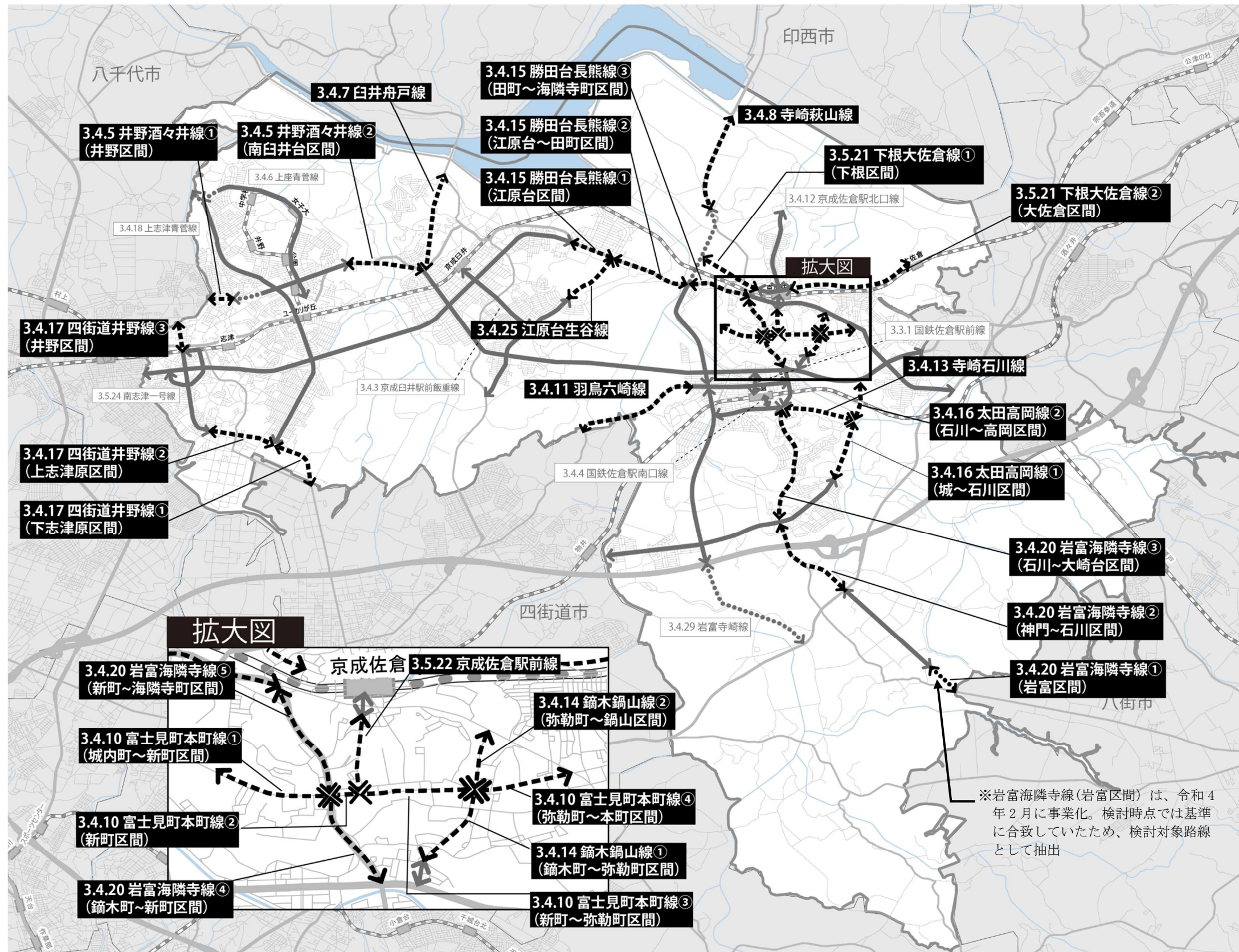


図 評価する路線・区間

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 地形的な制約条件等	地域等影響 沿道地域の街並、商店街への影響	道路構造令対応 現行道路構造令との不整合
		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							
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。

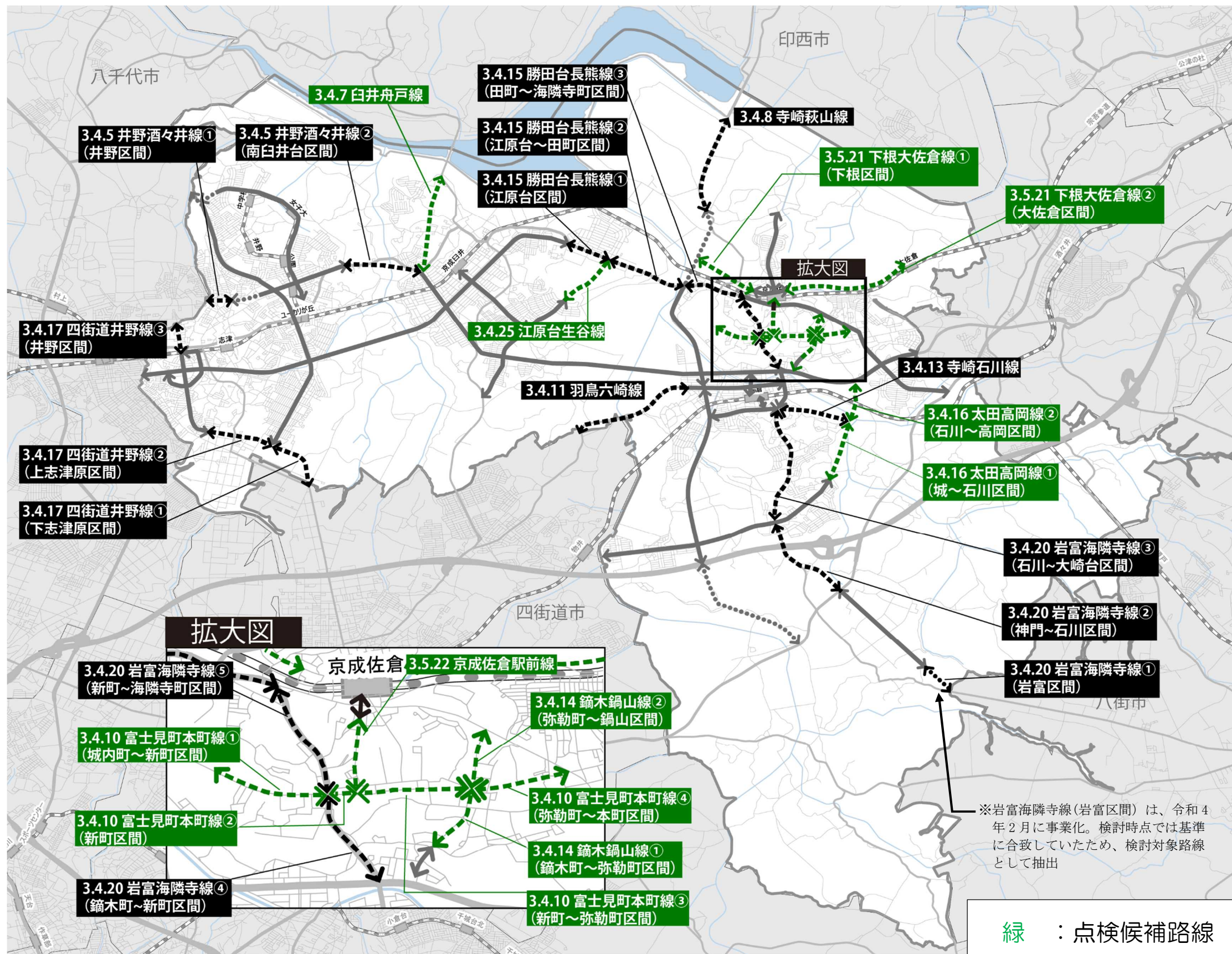


図 点検候補路線・区間

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。

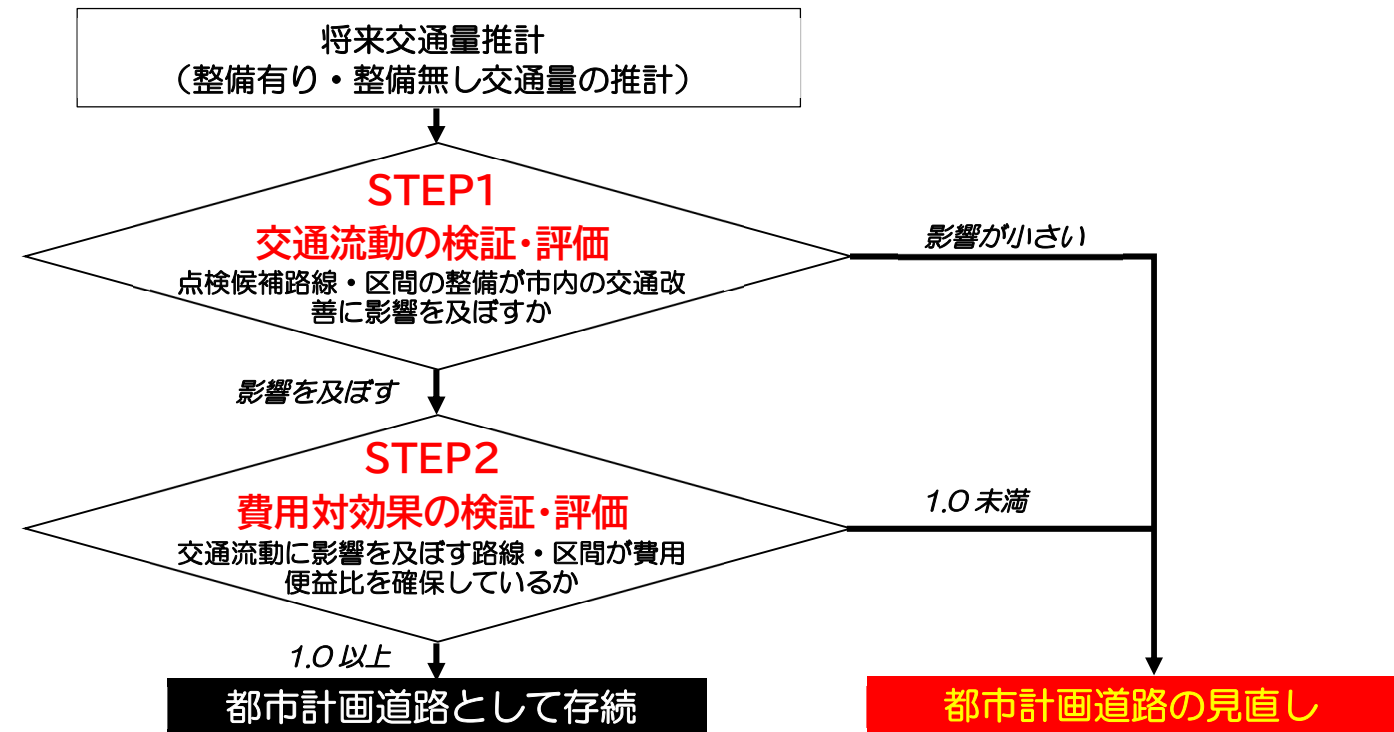


図 点検候補路線・区間の検証の進め方

■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

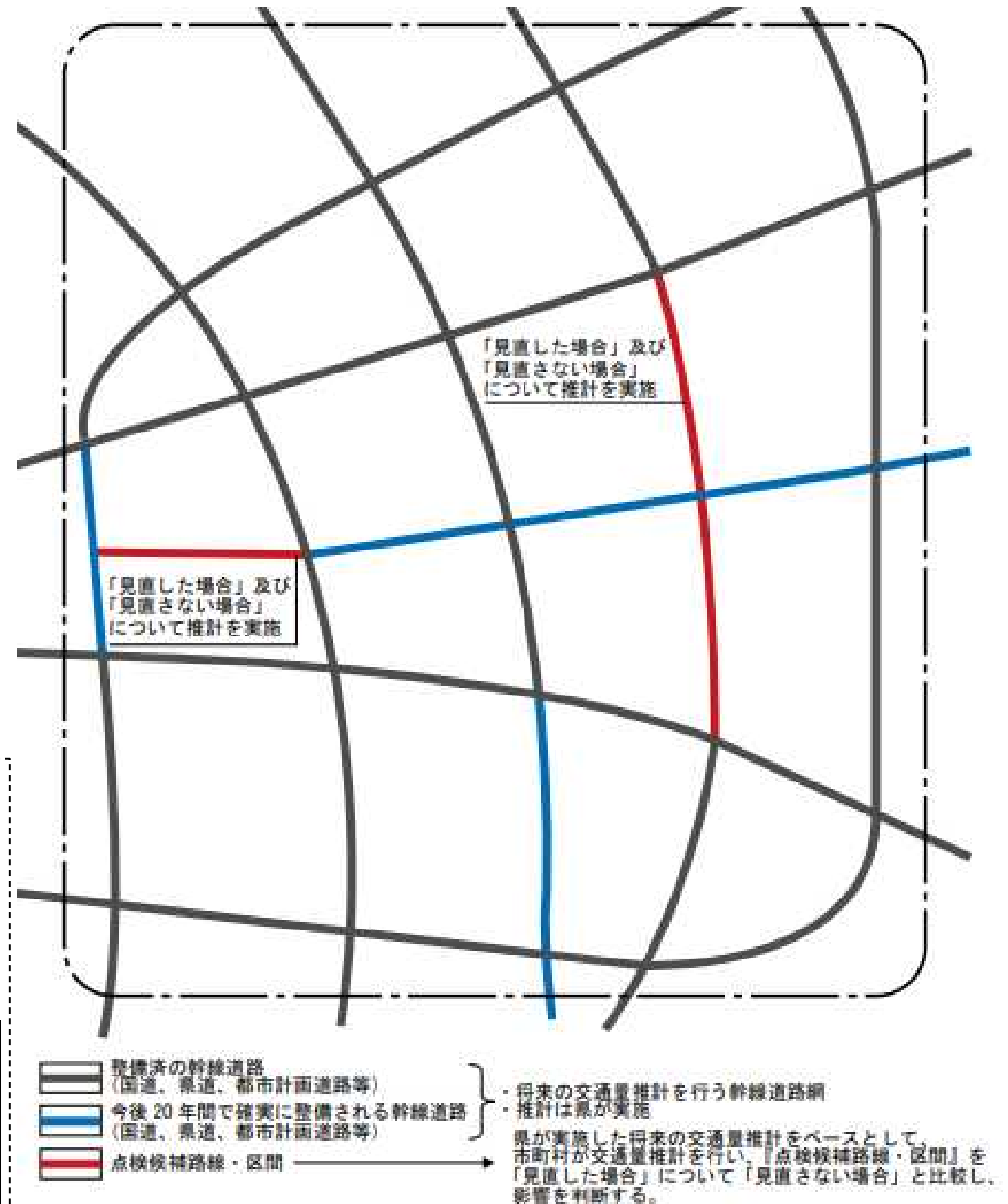


図 将来幹線道路網の設定と将来交通量推計

出典：千葉県都市計画道路見直しガイドライン

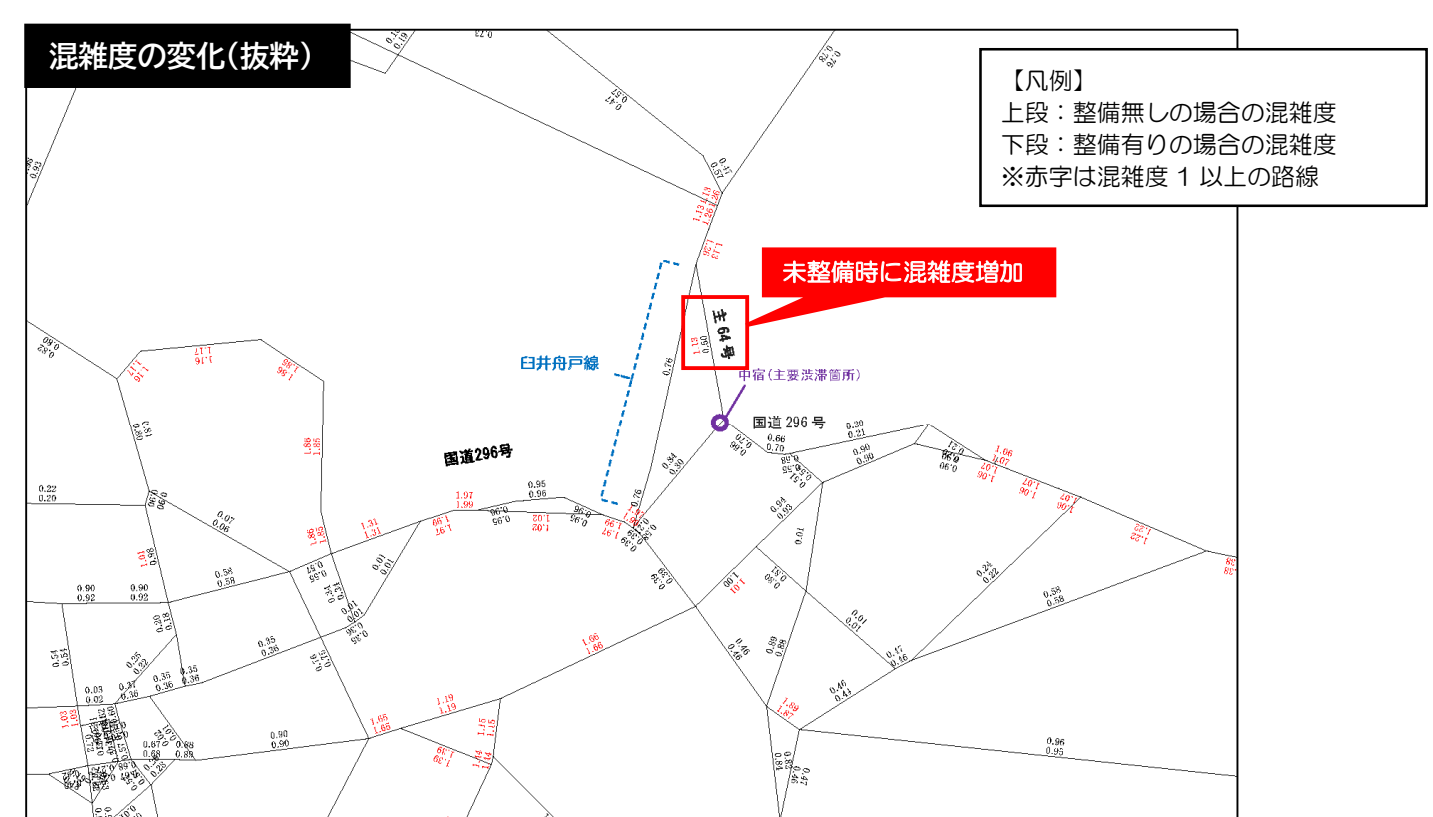
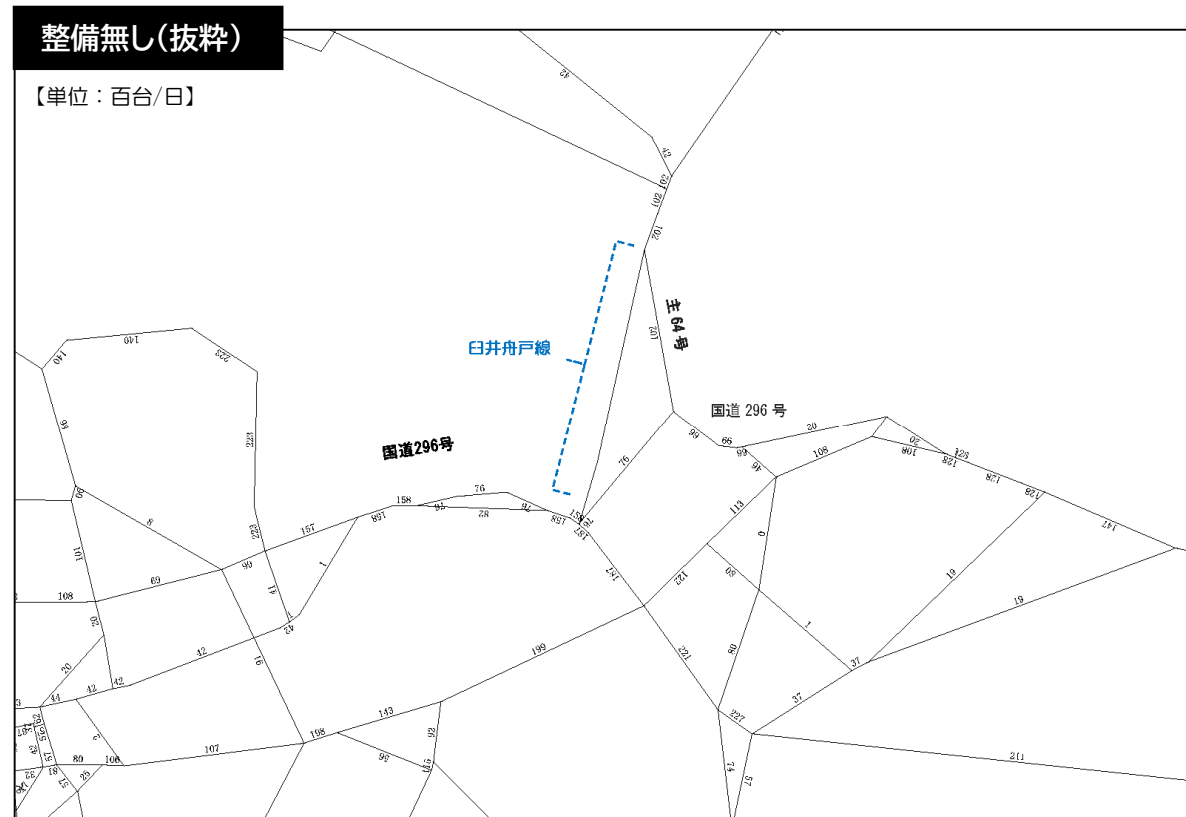
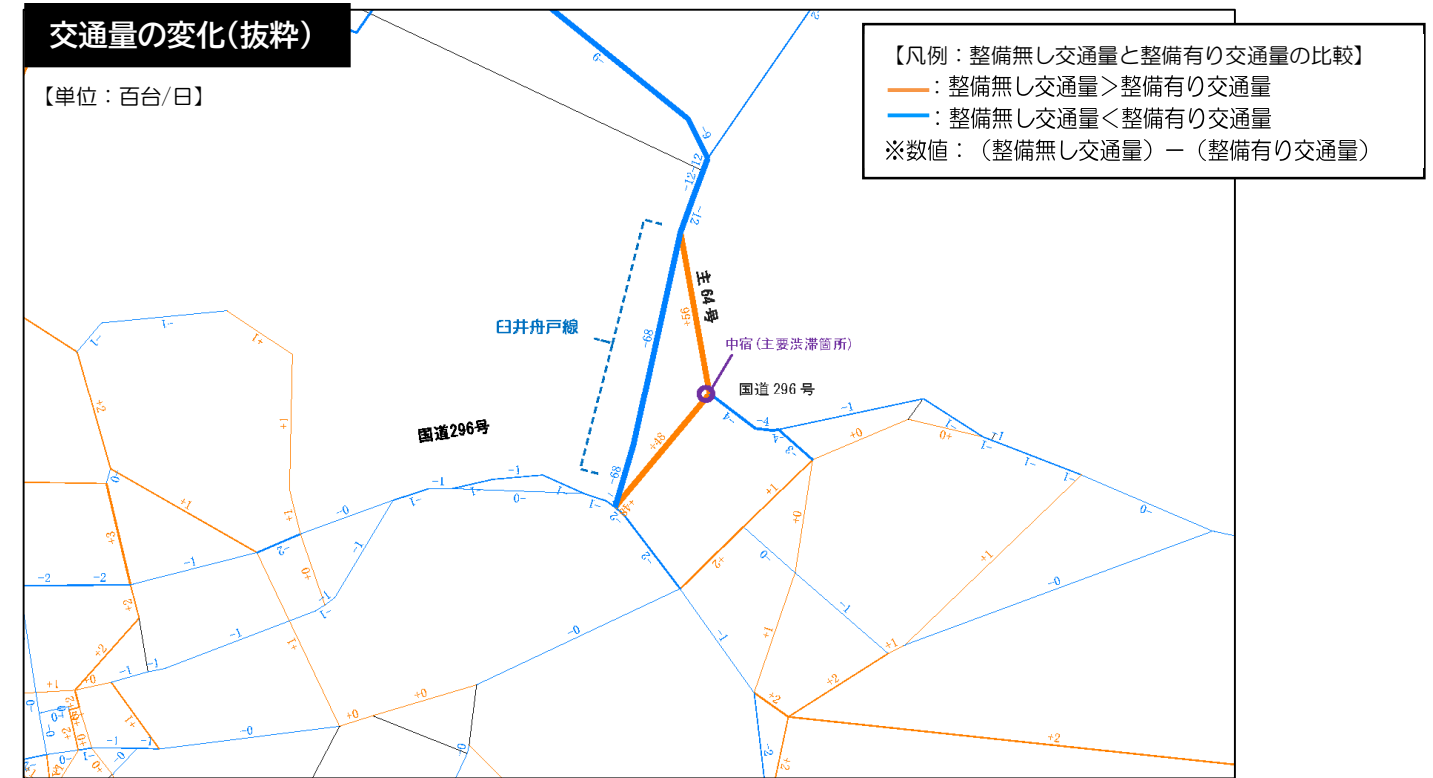
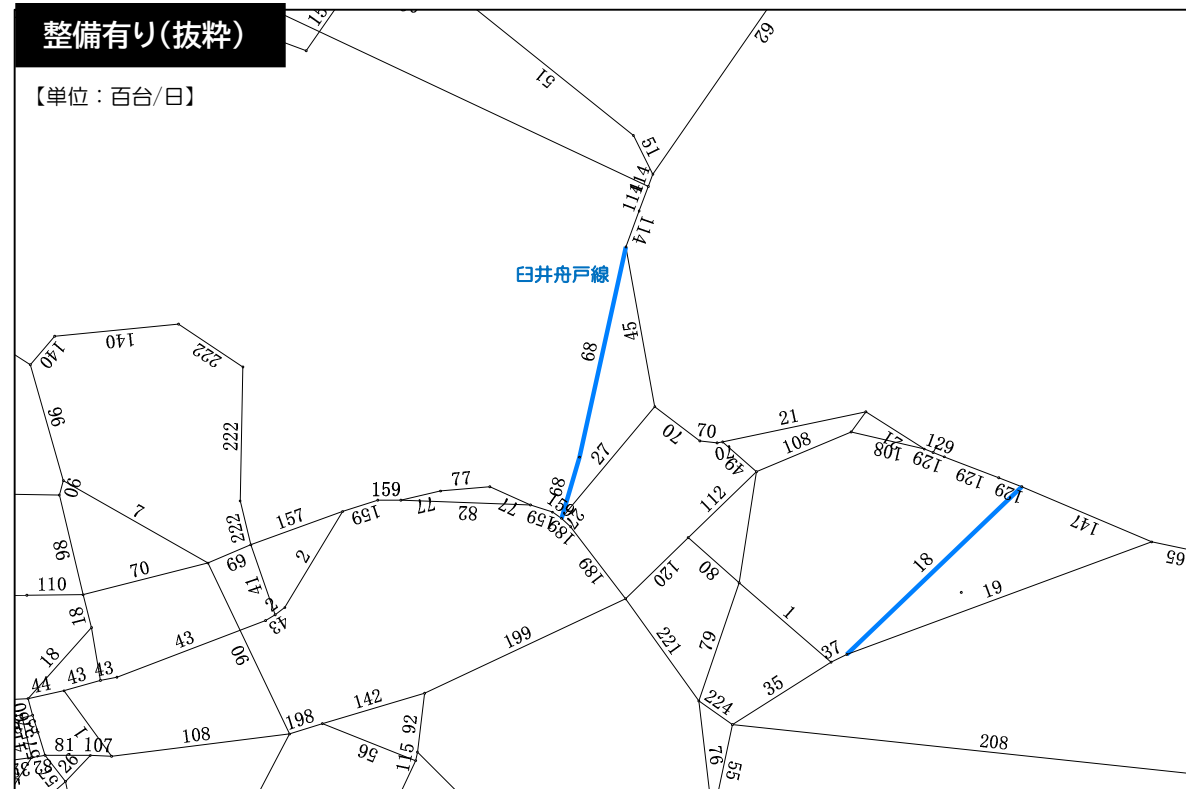
5-1 STEP1:交通流動の検証・評価

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。

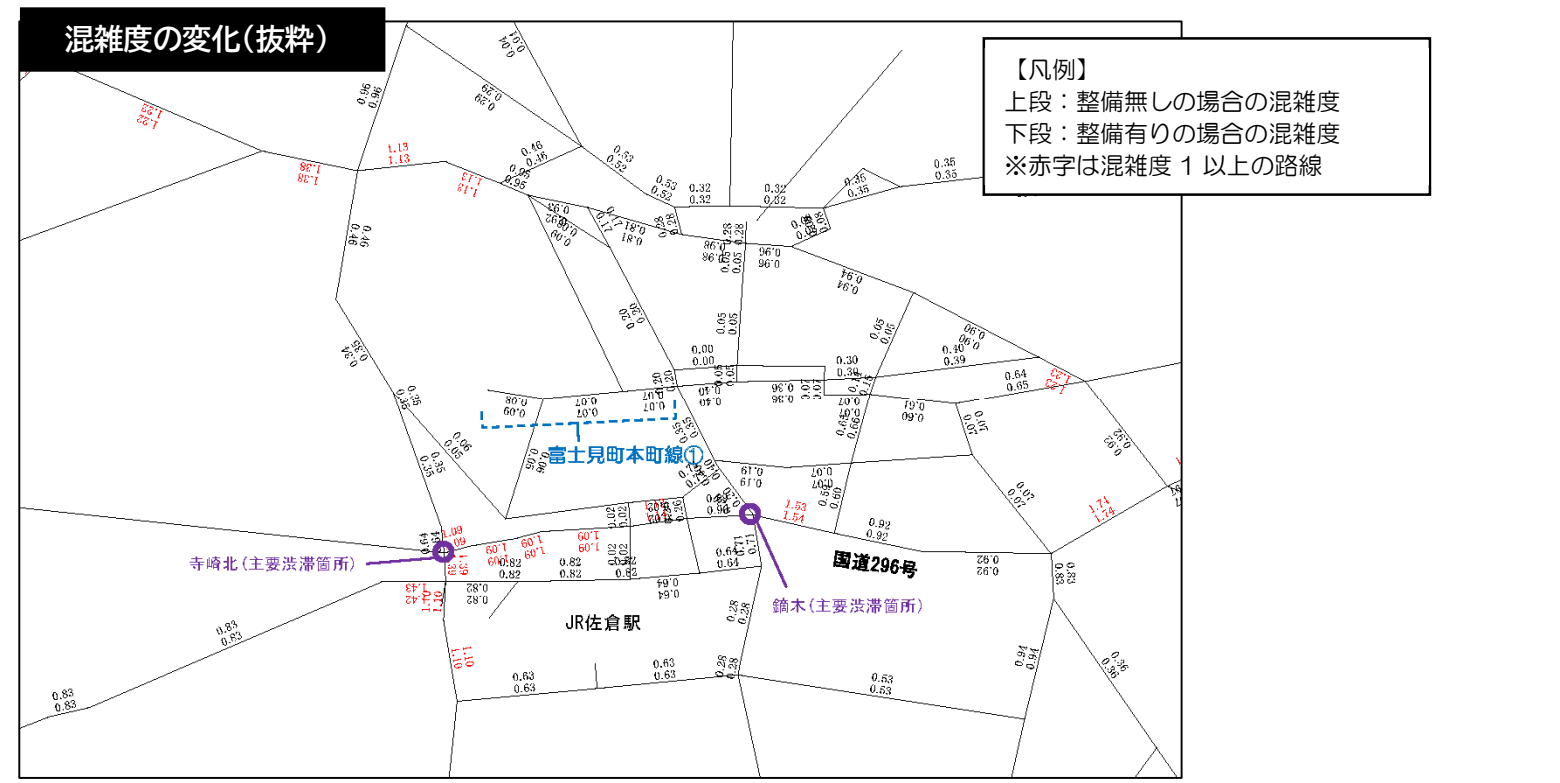
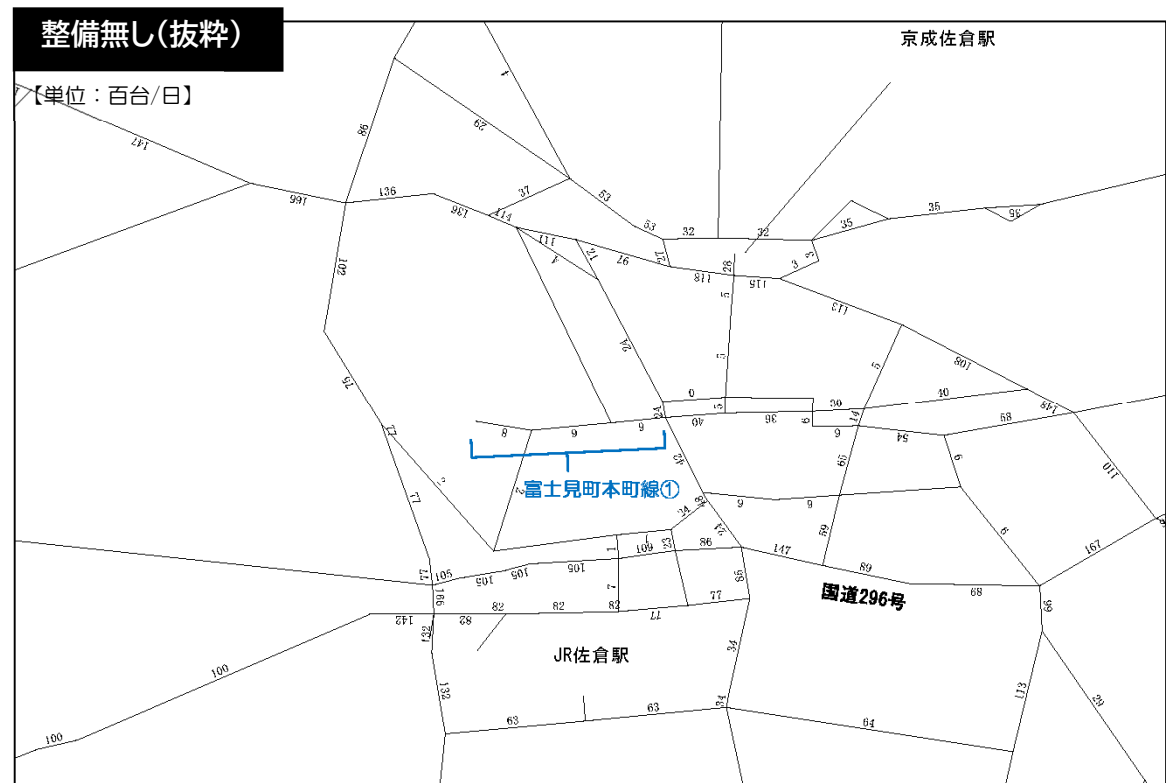
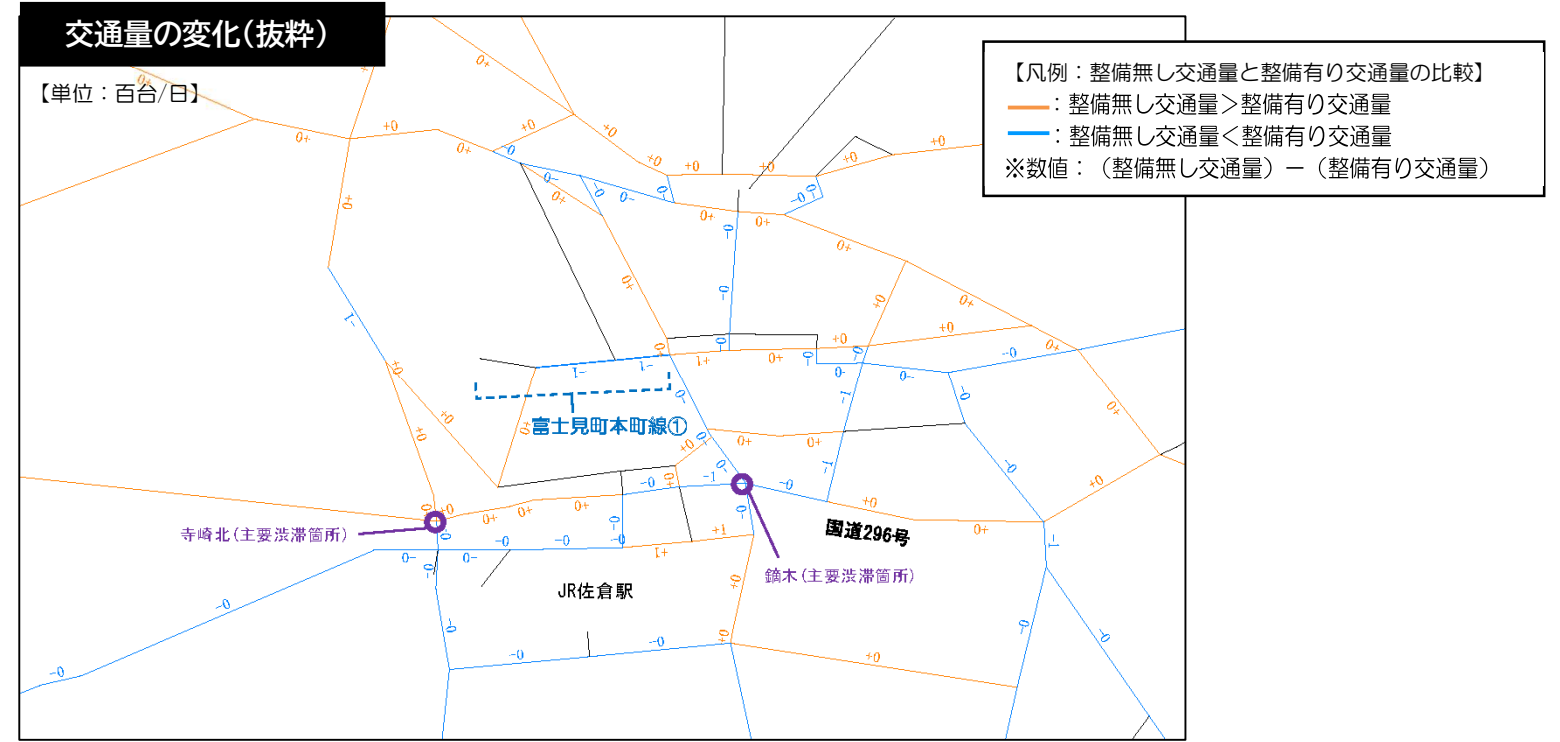
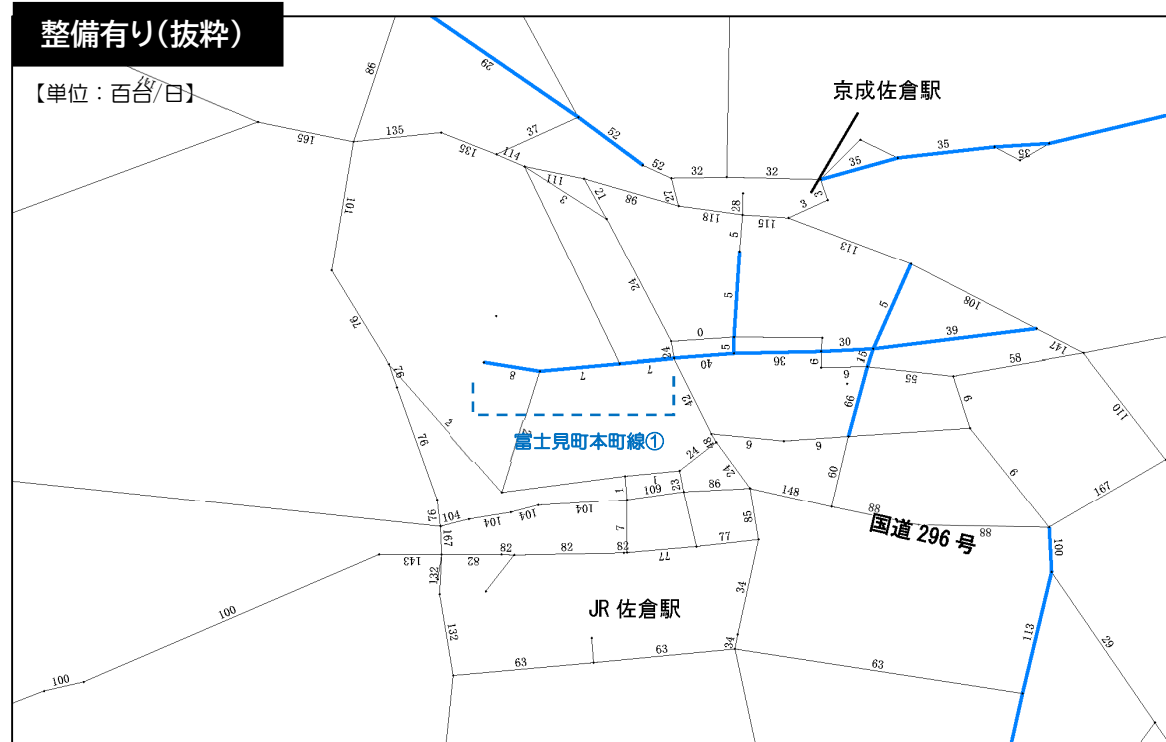


5-1-2 富士見町本町線①

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。

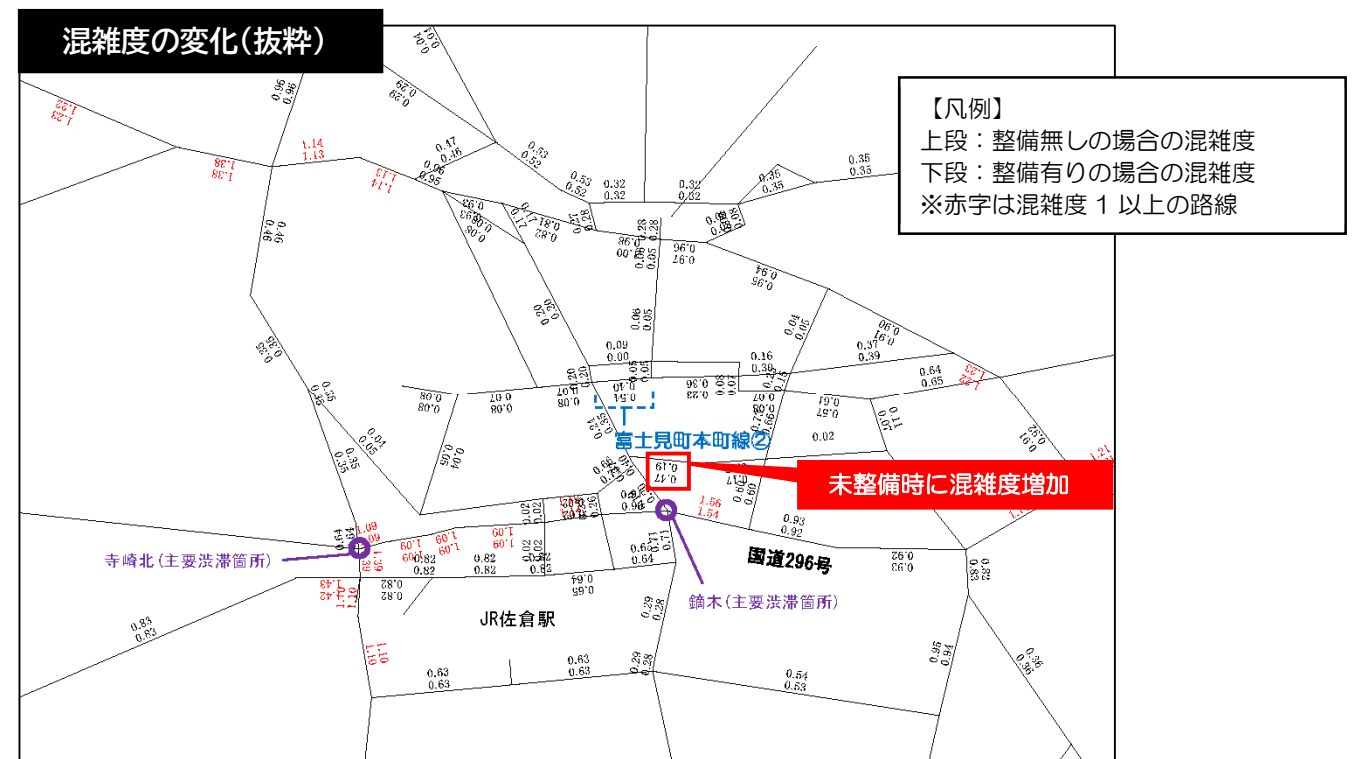
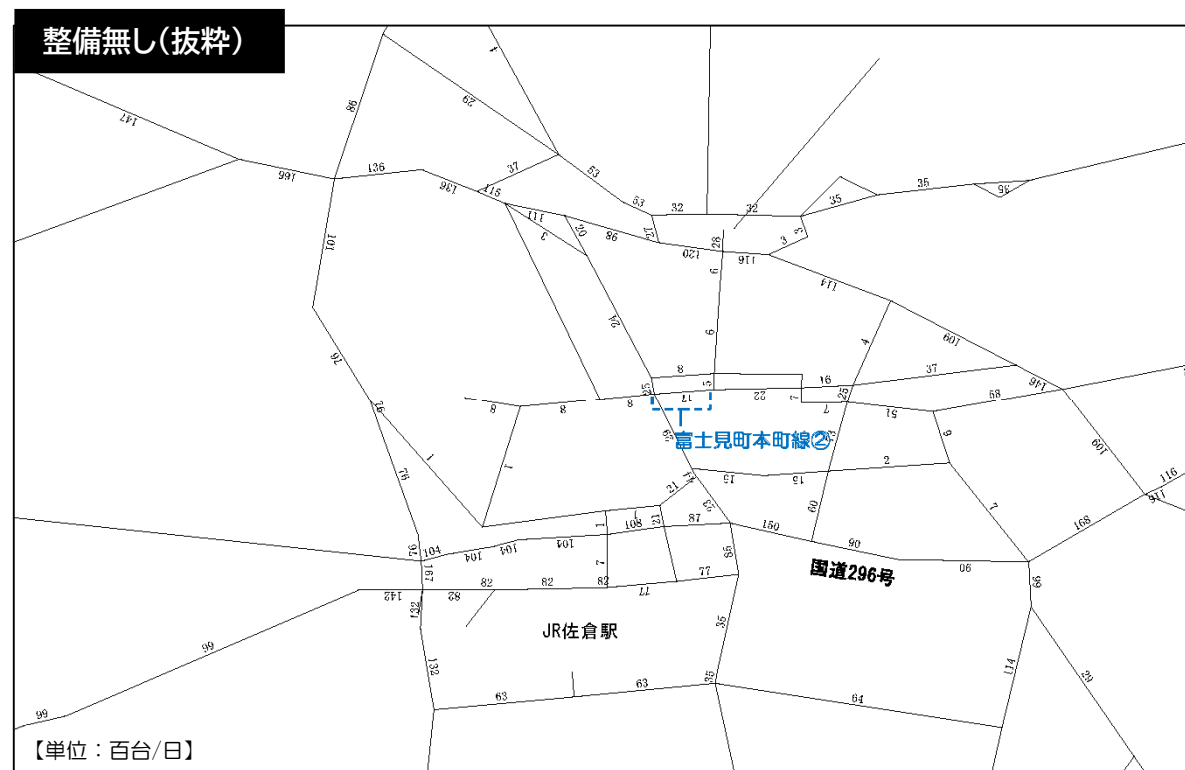
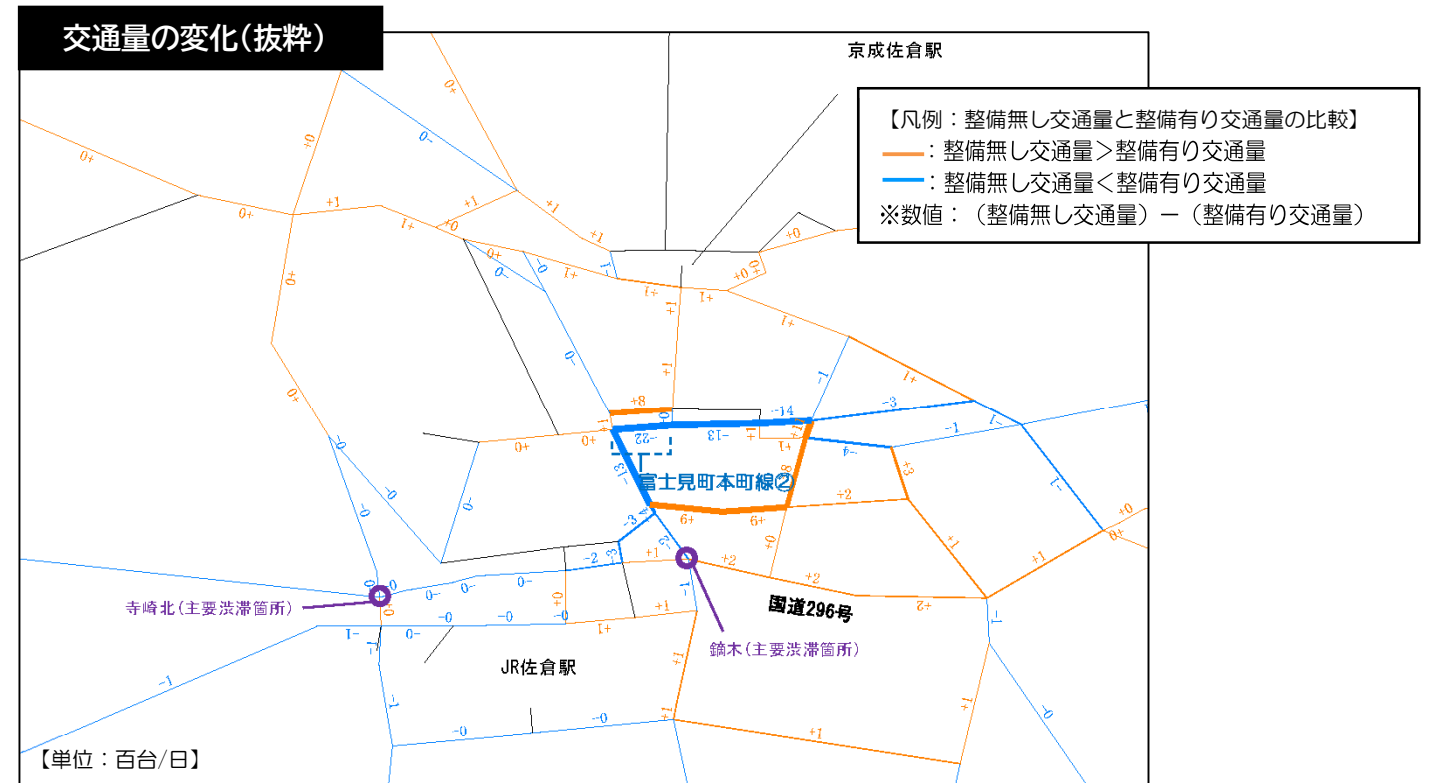
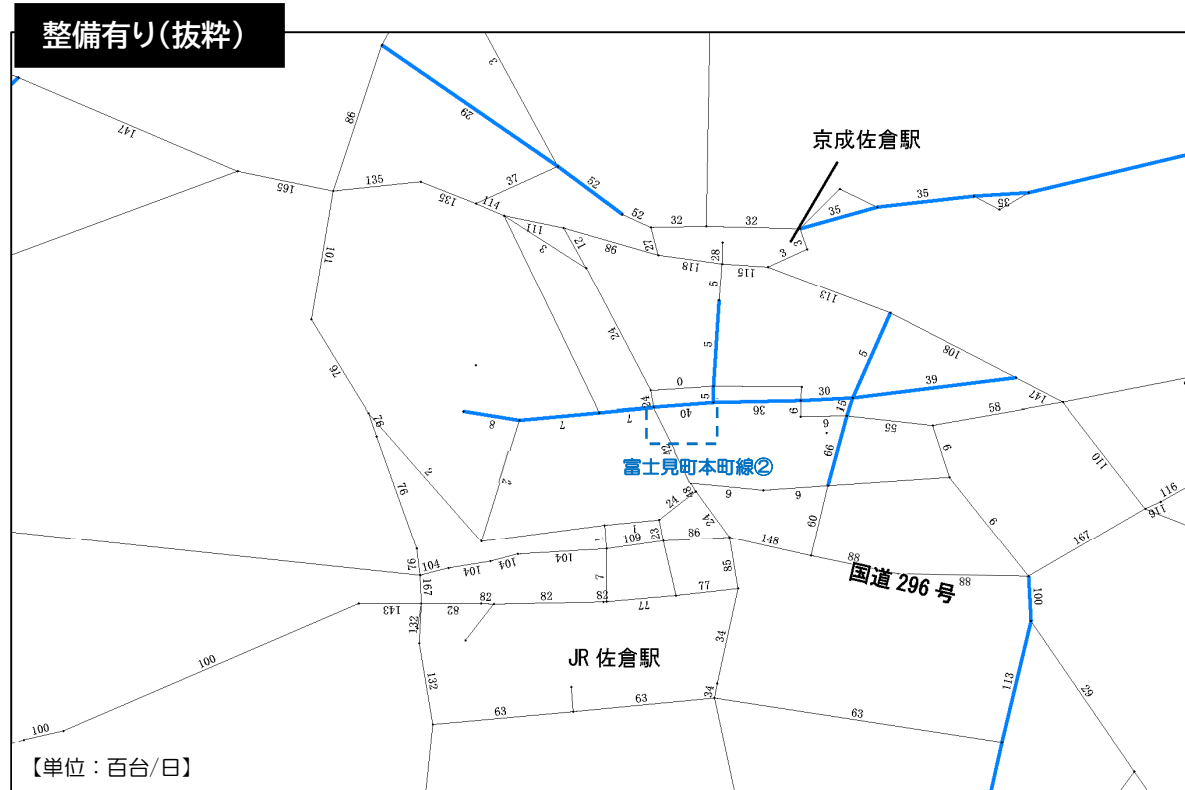


5-1-3 富士見町本町線②

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。

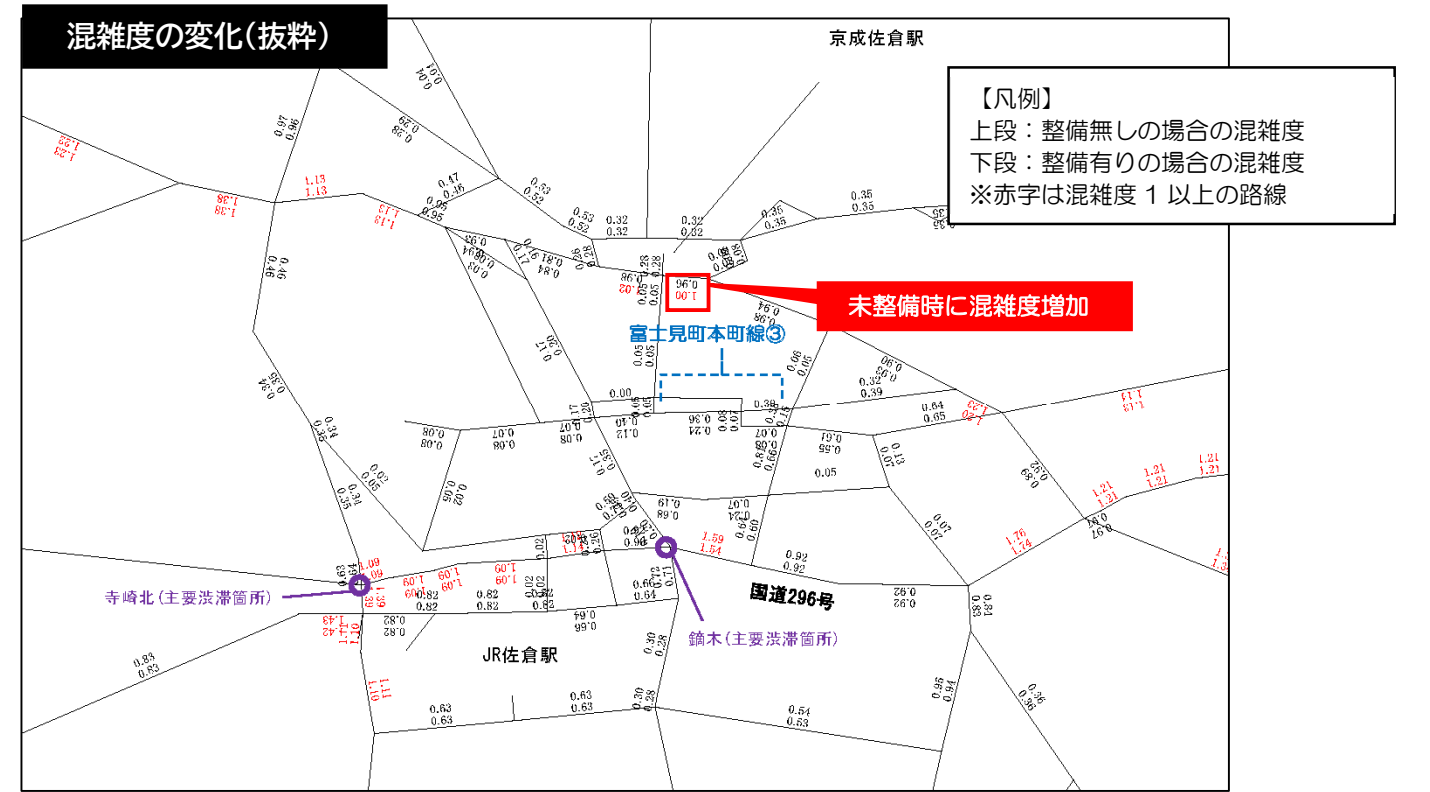
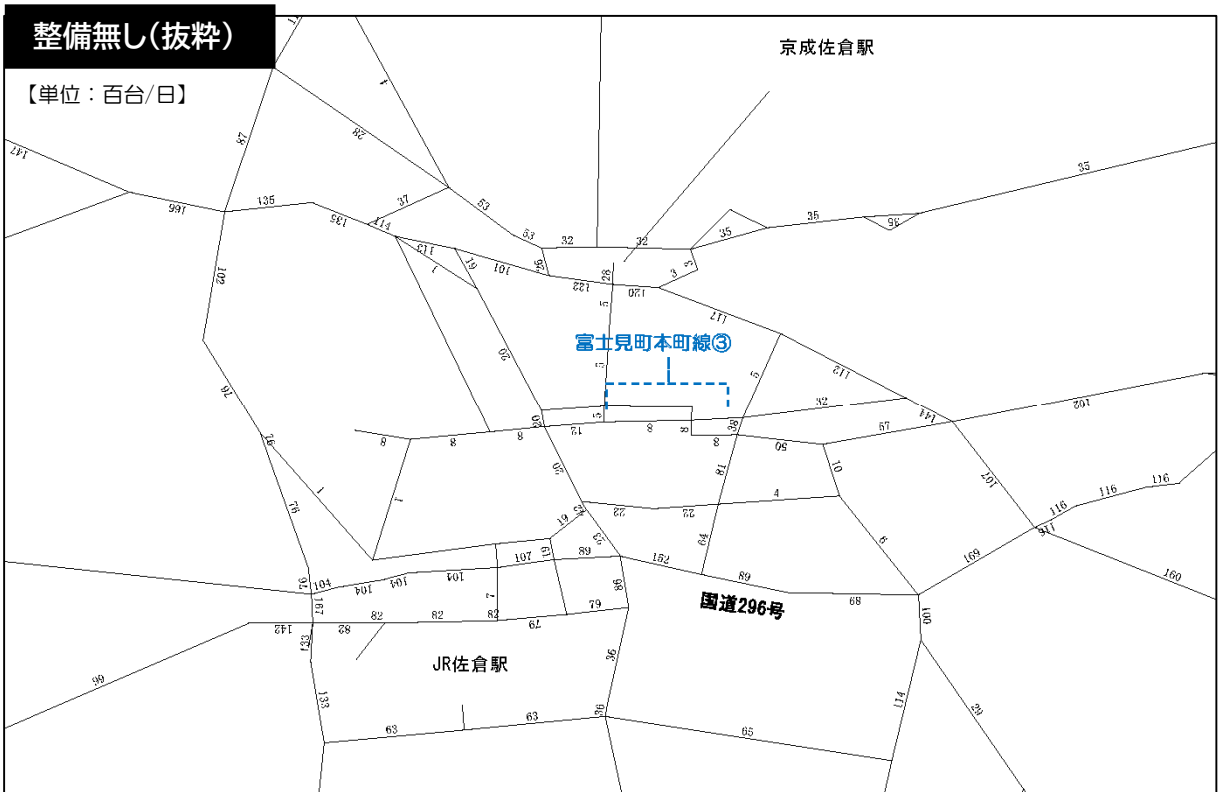
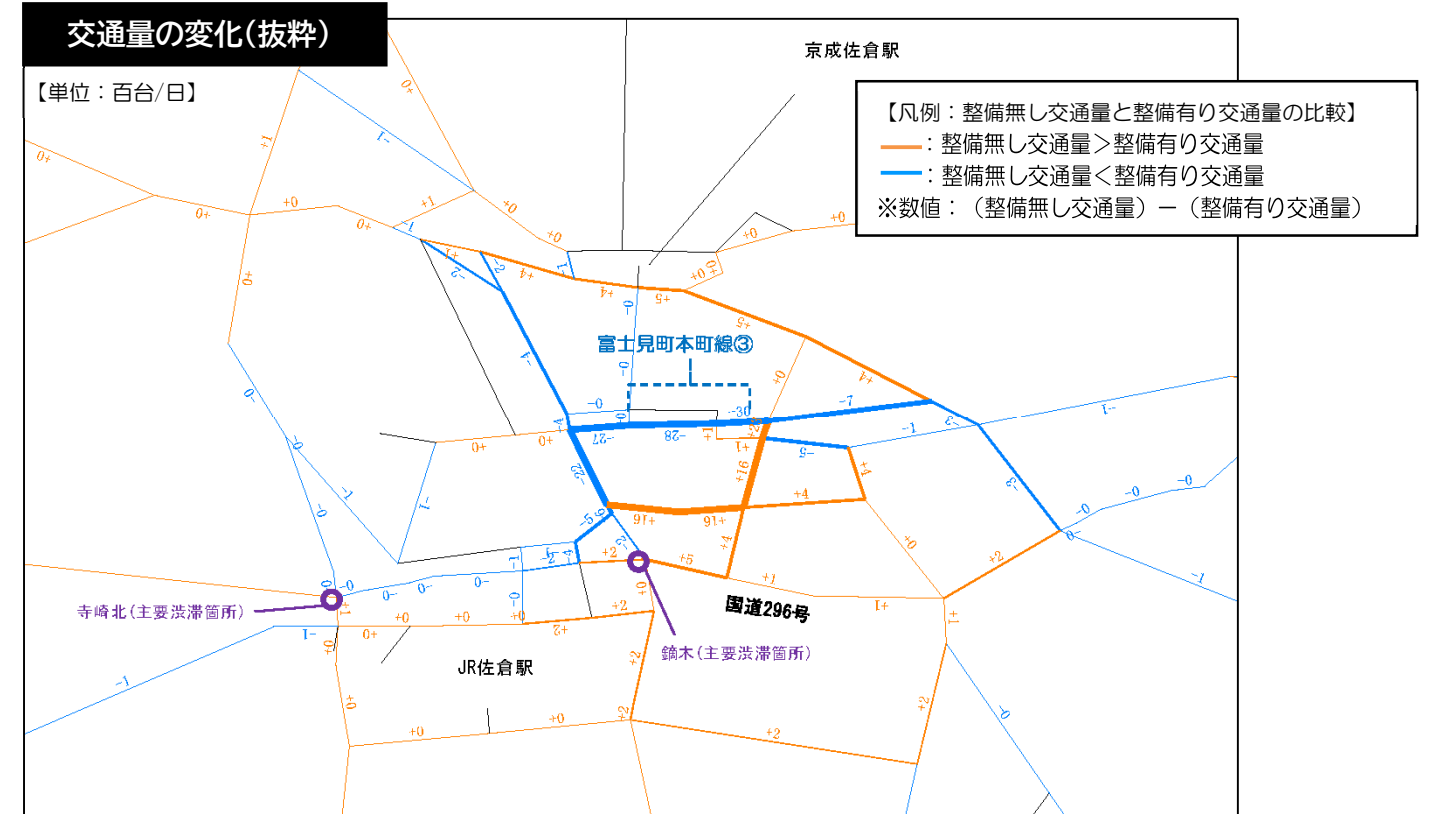
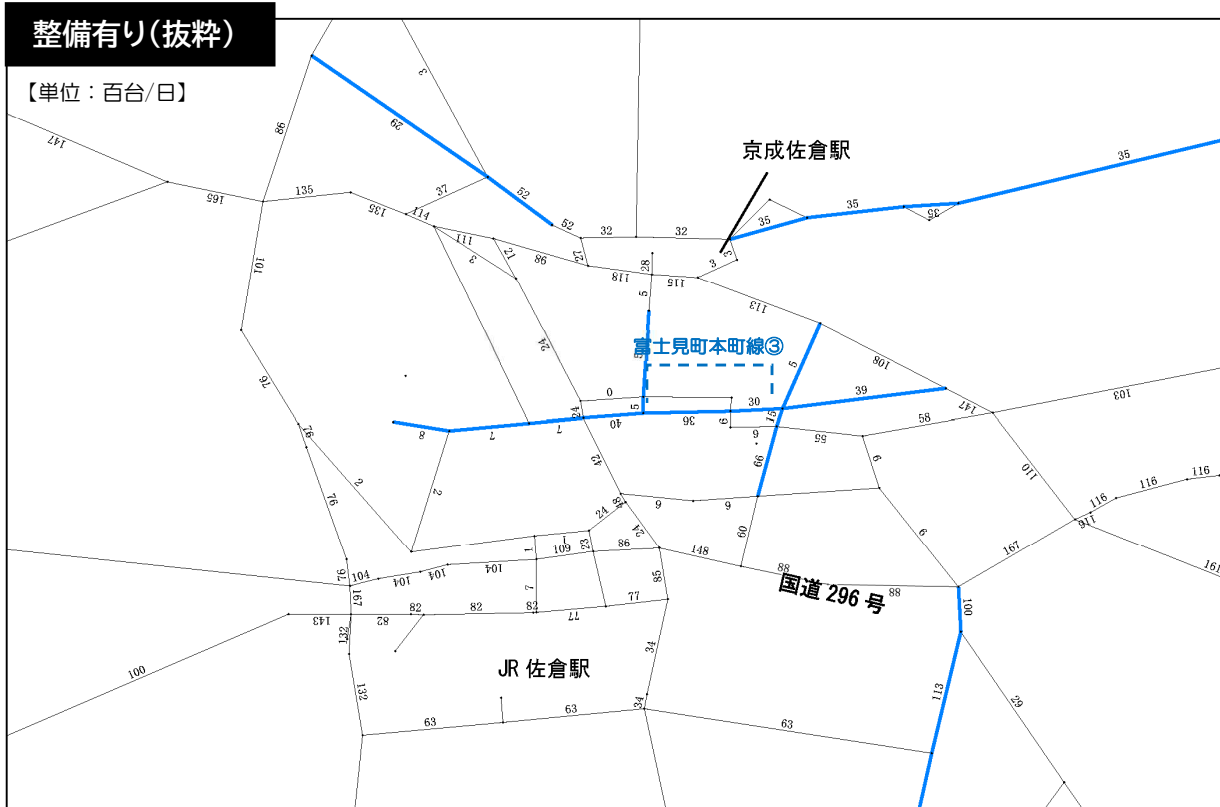


5-1-4 富士見町本町線③

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。

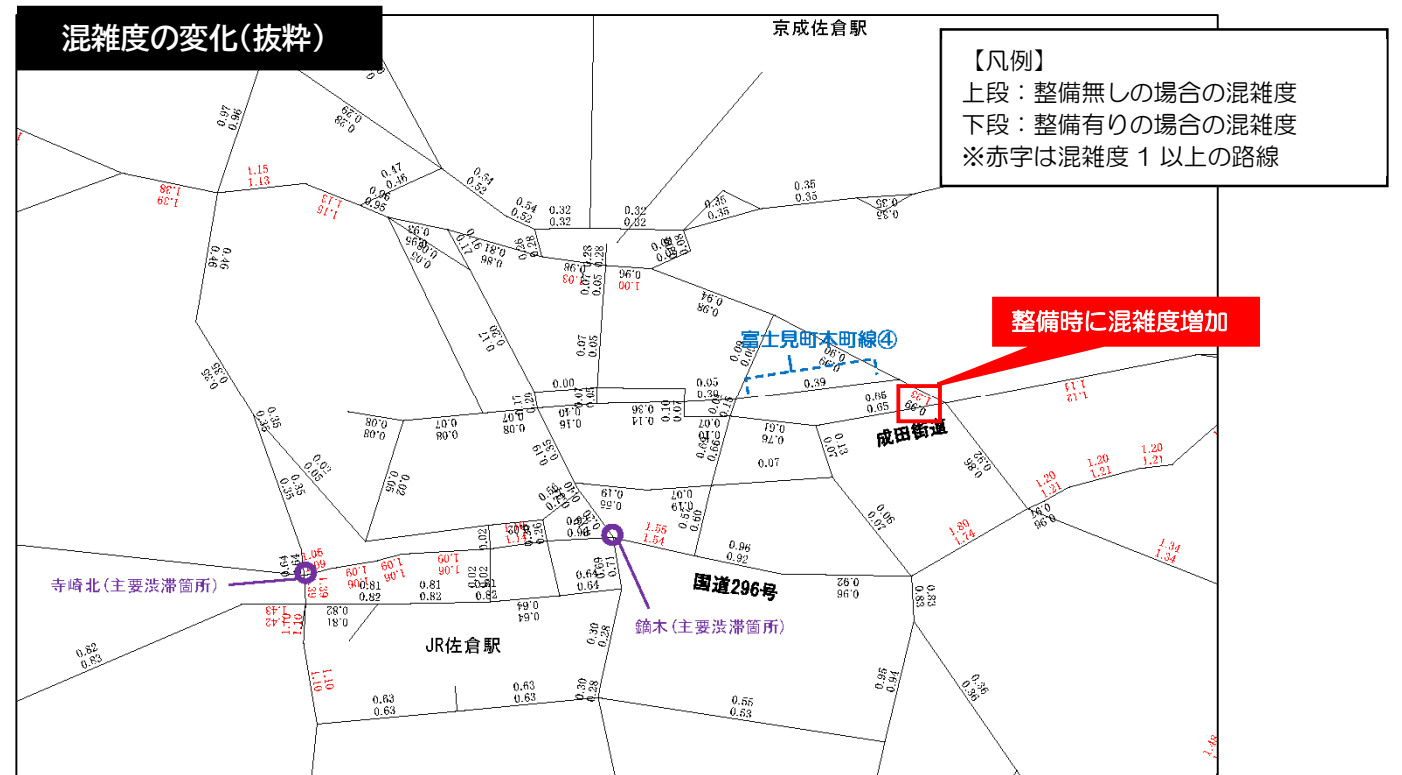
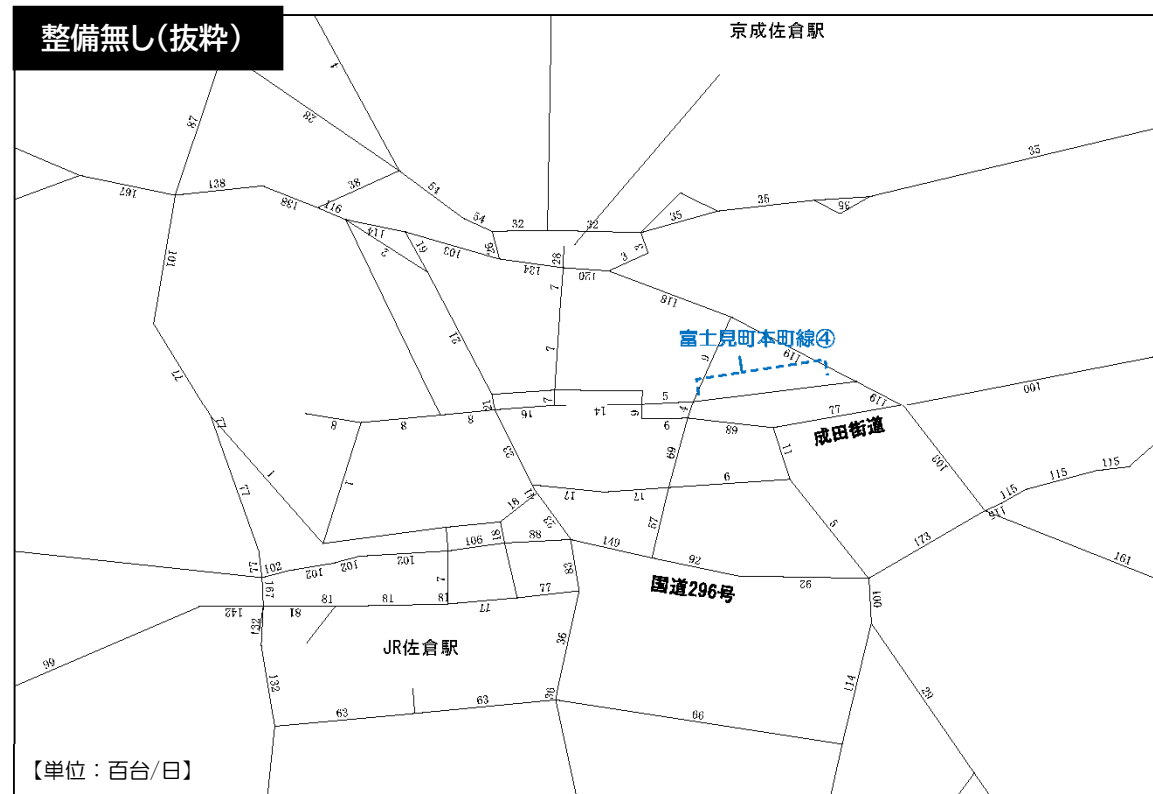
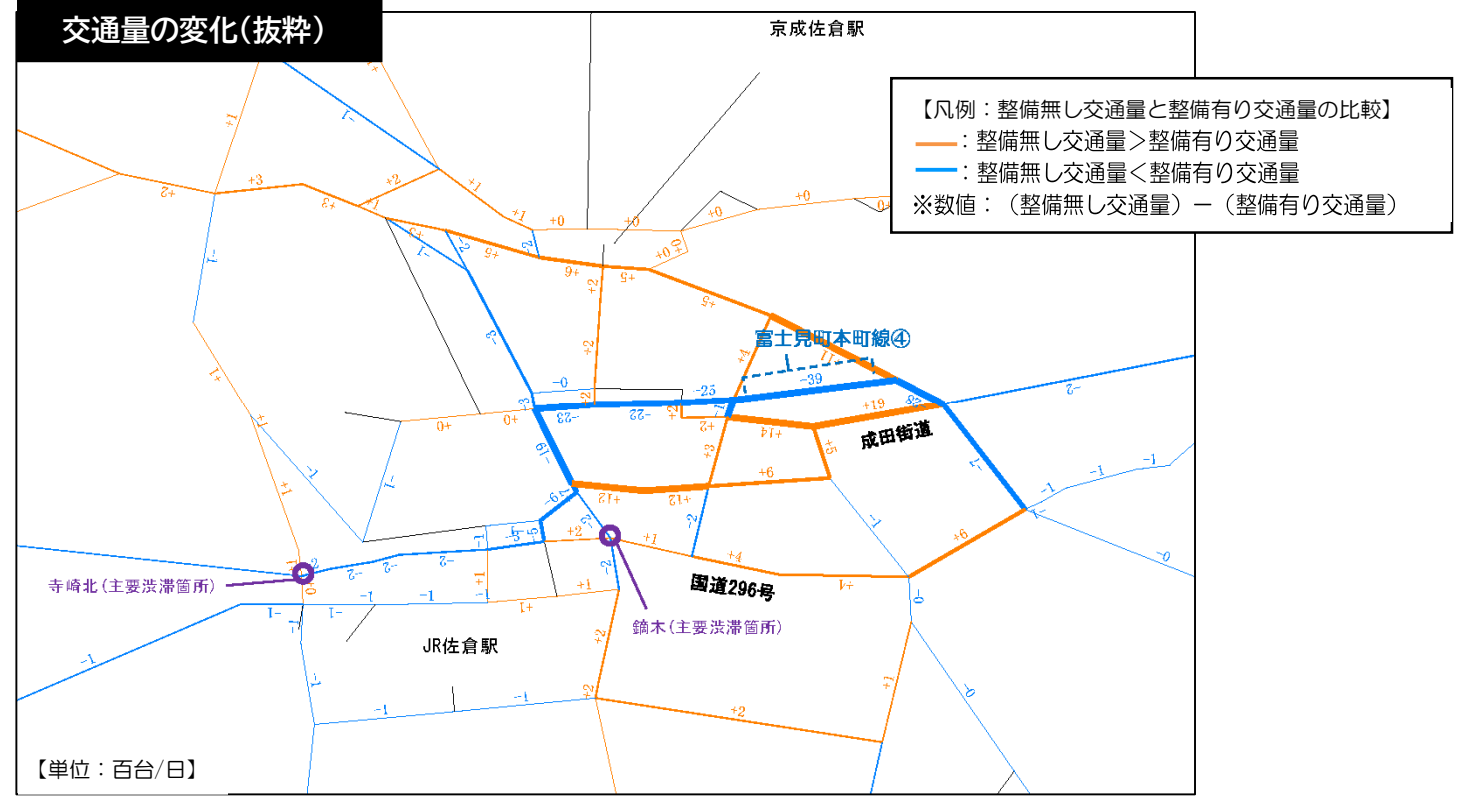
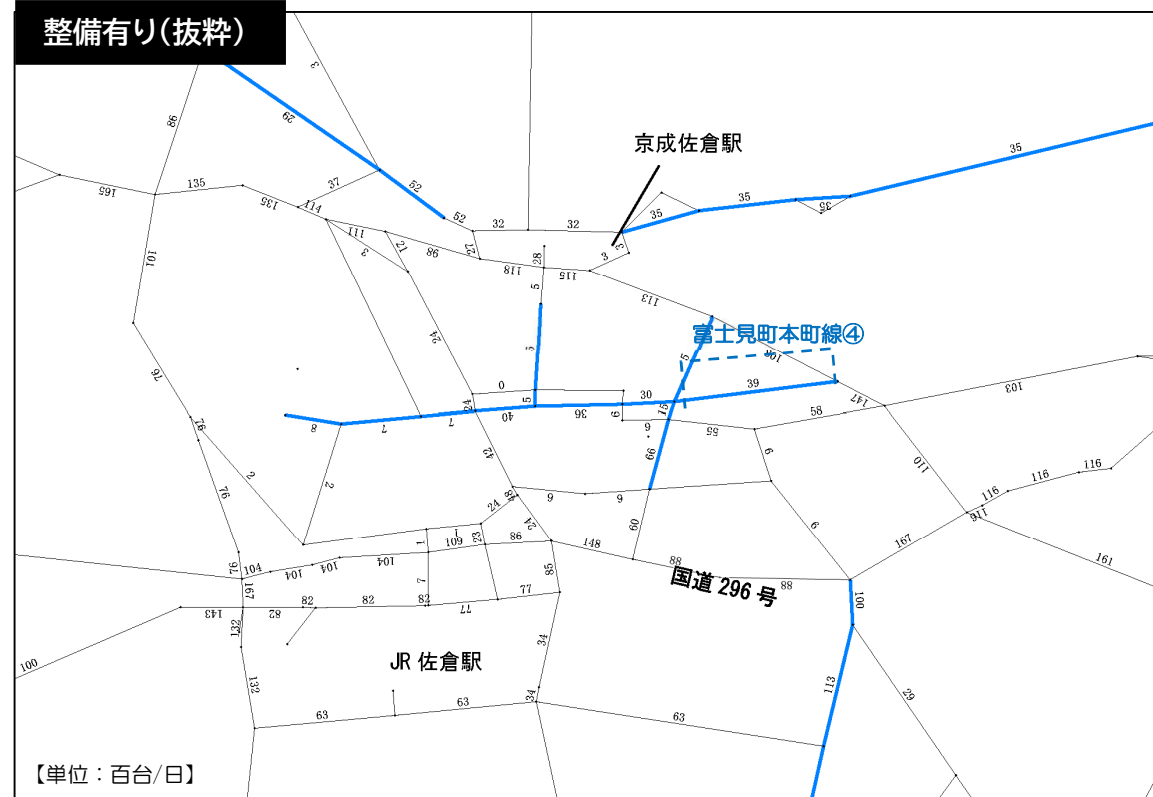


5-1-5 富士見町本町線④

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。

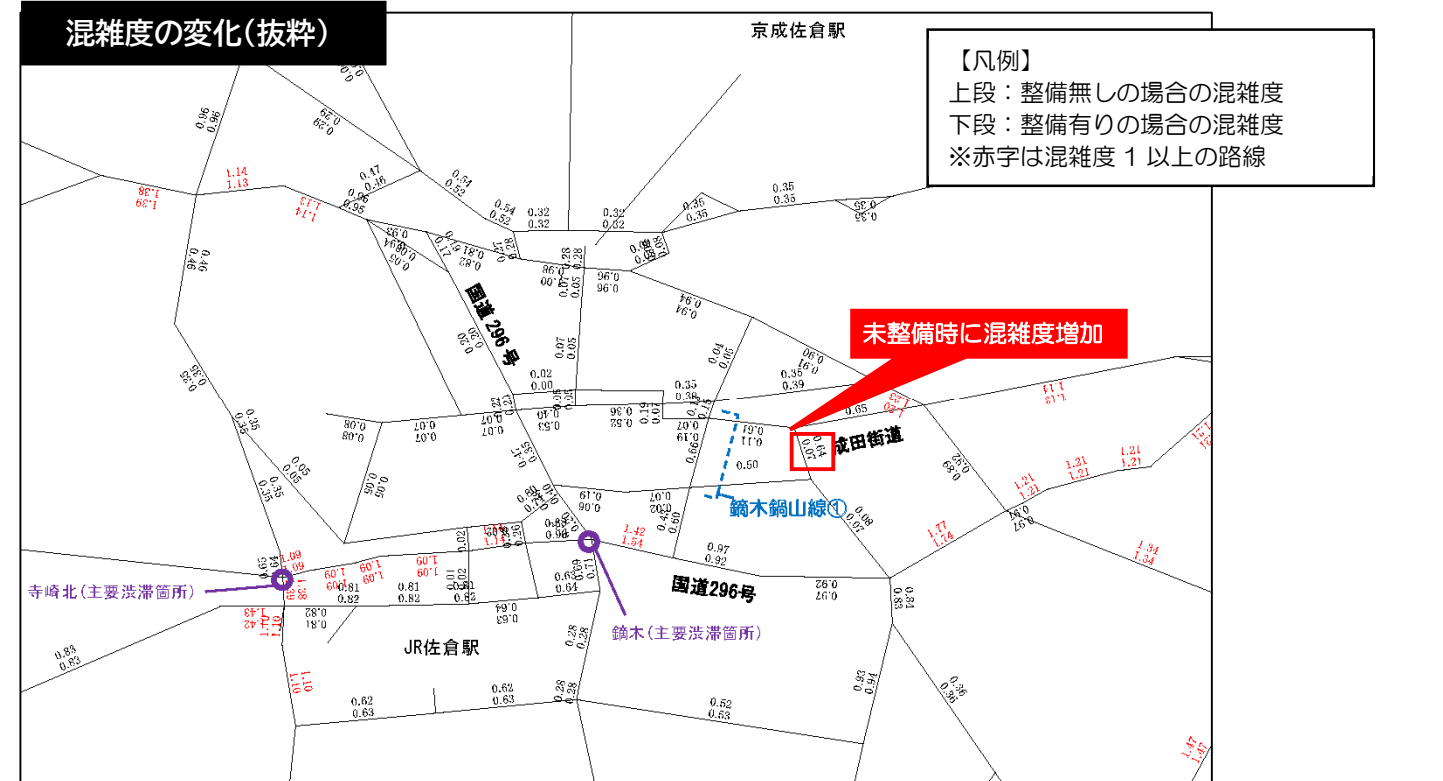
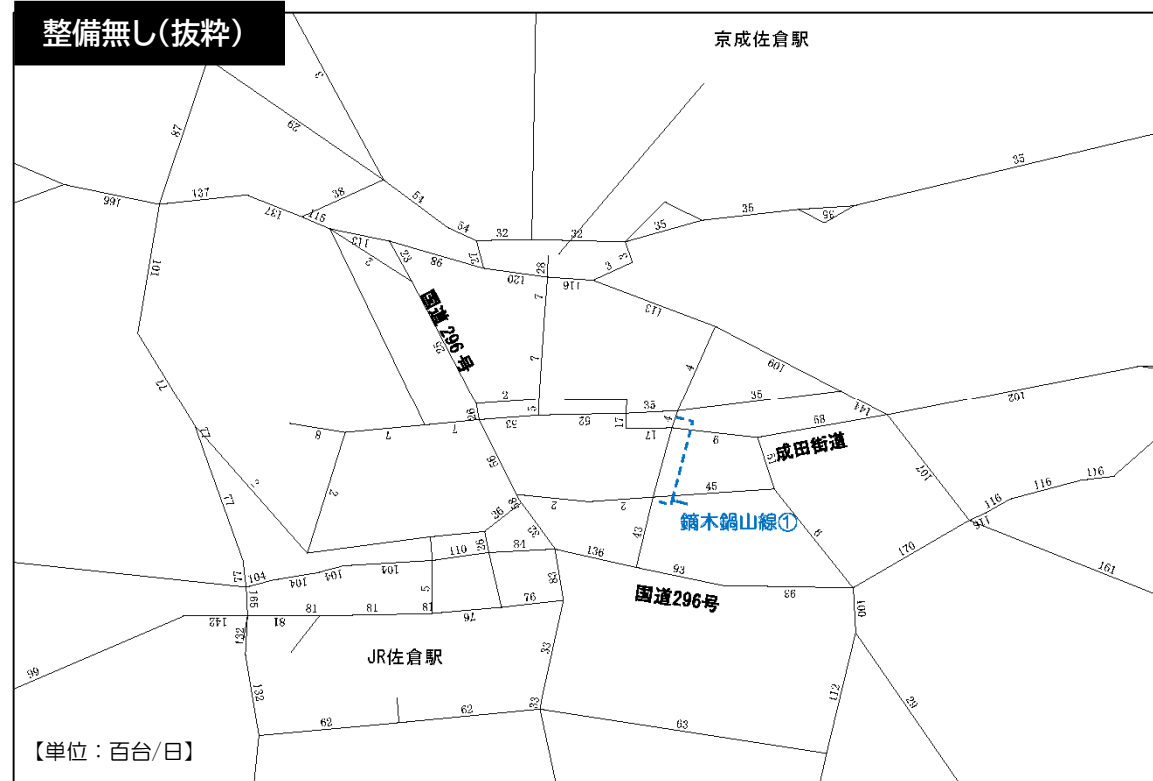
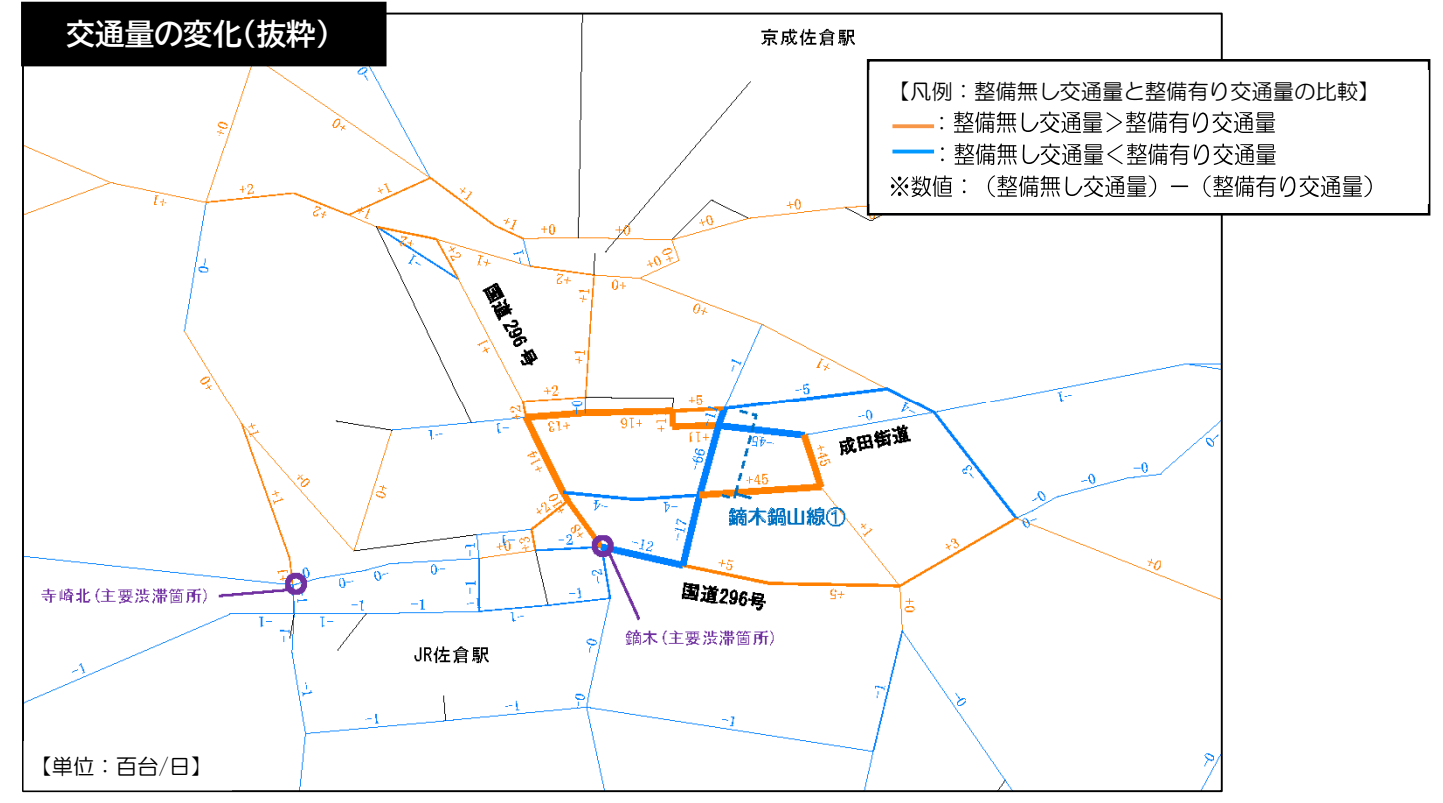
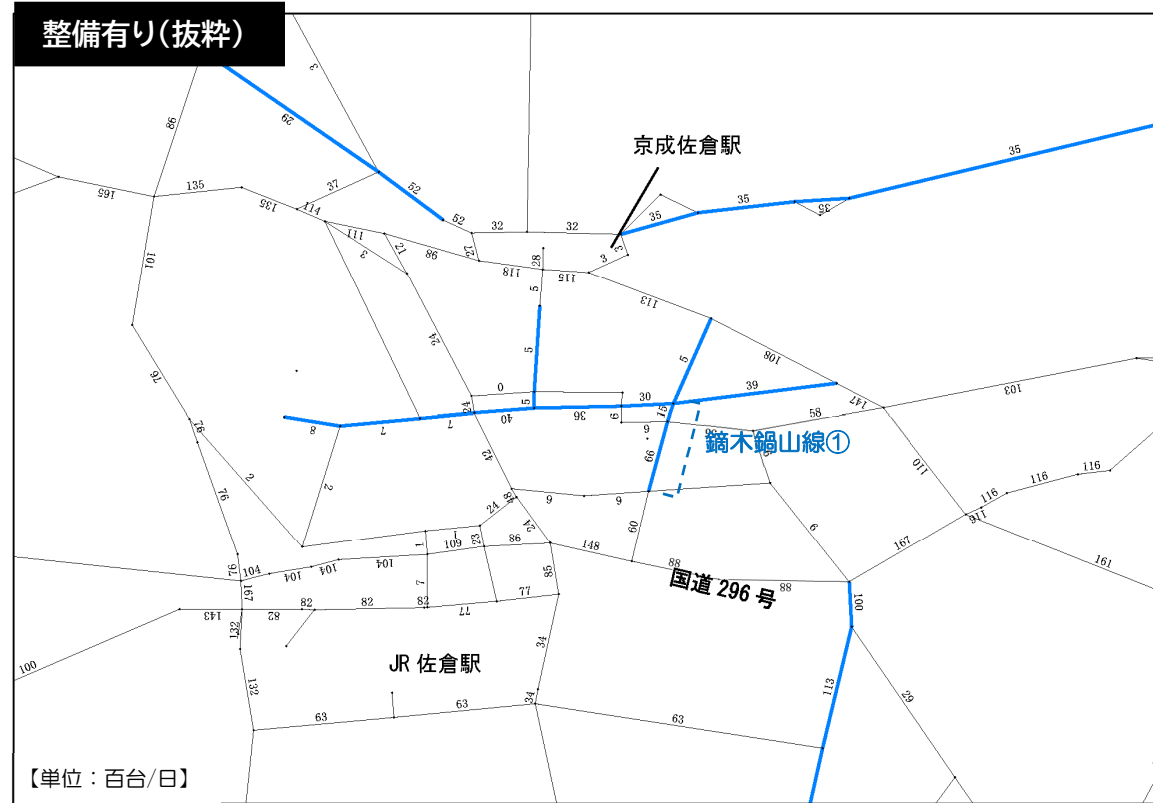


5-1-6 鍋木鍋山線①

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。

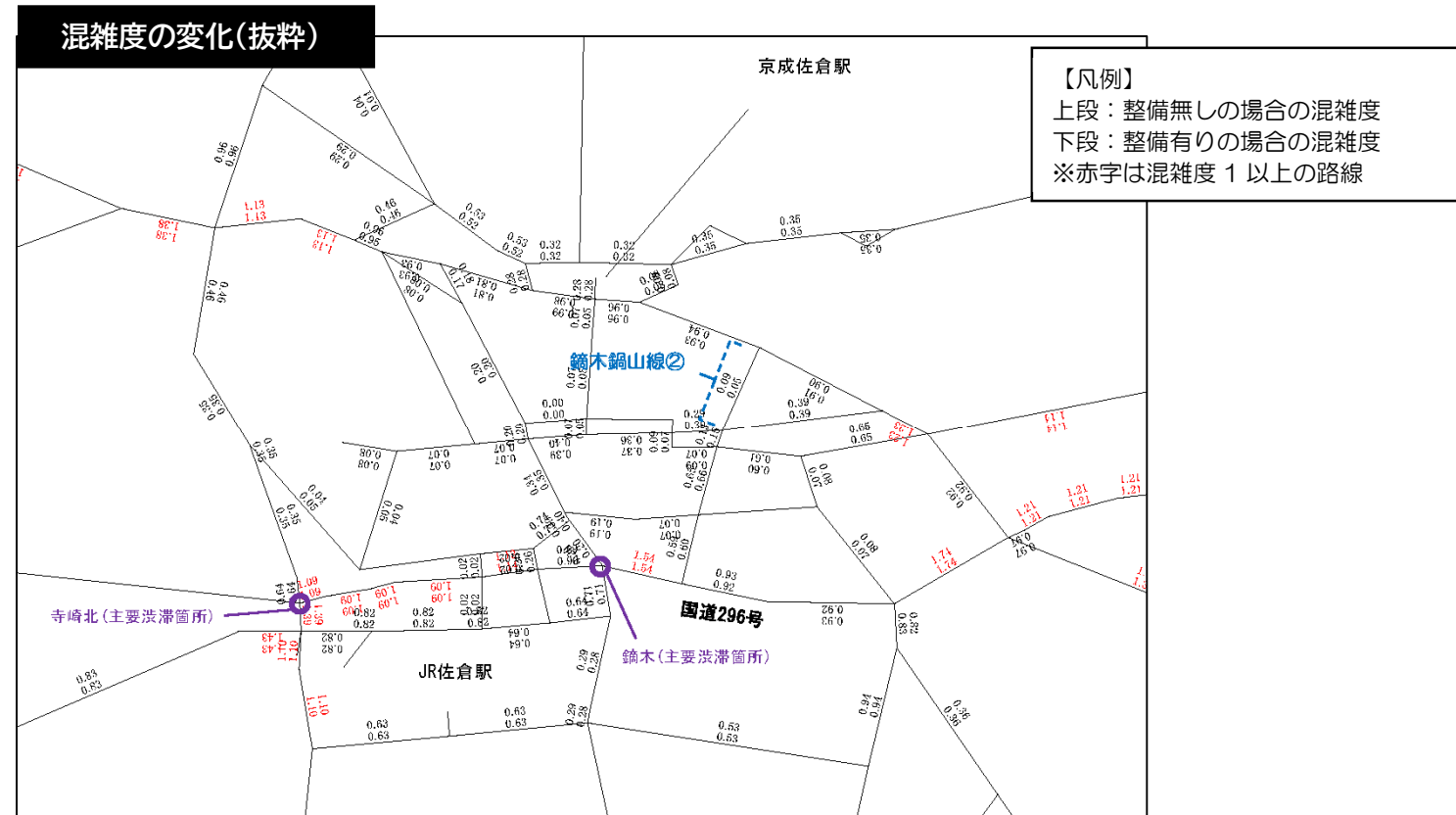
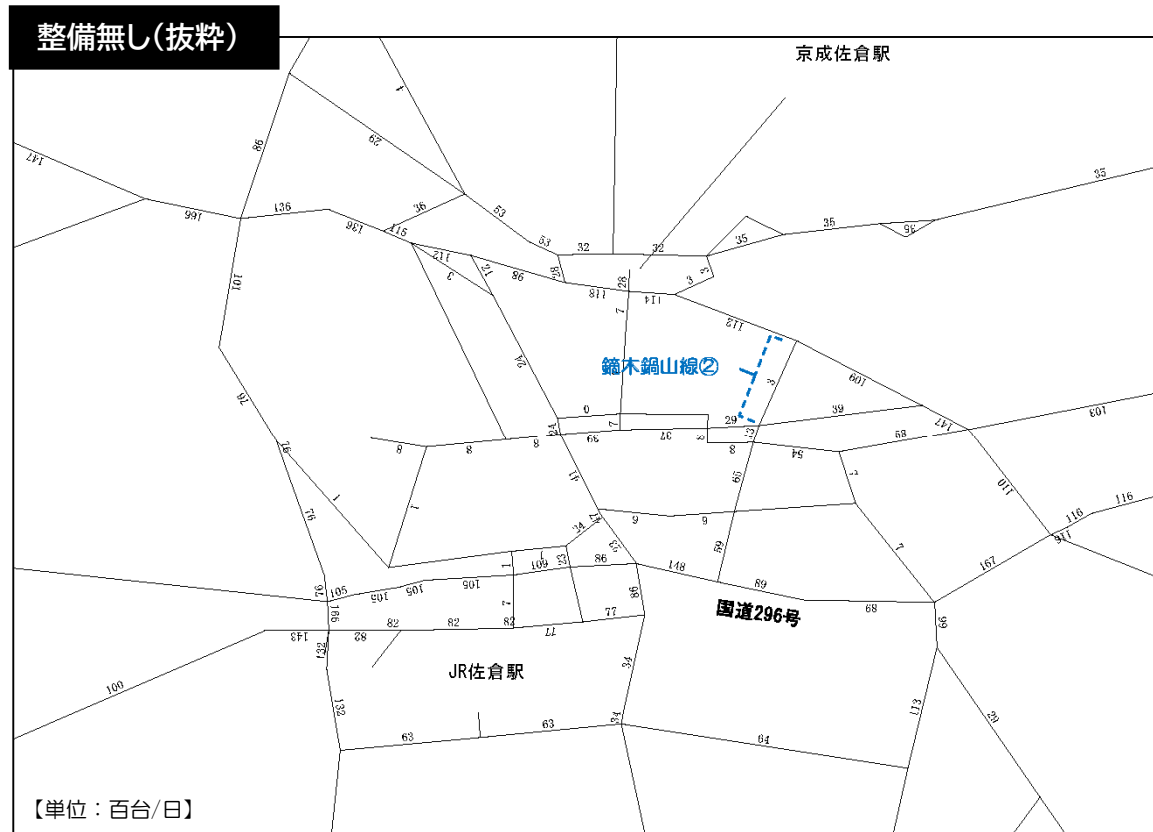
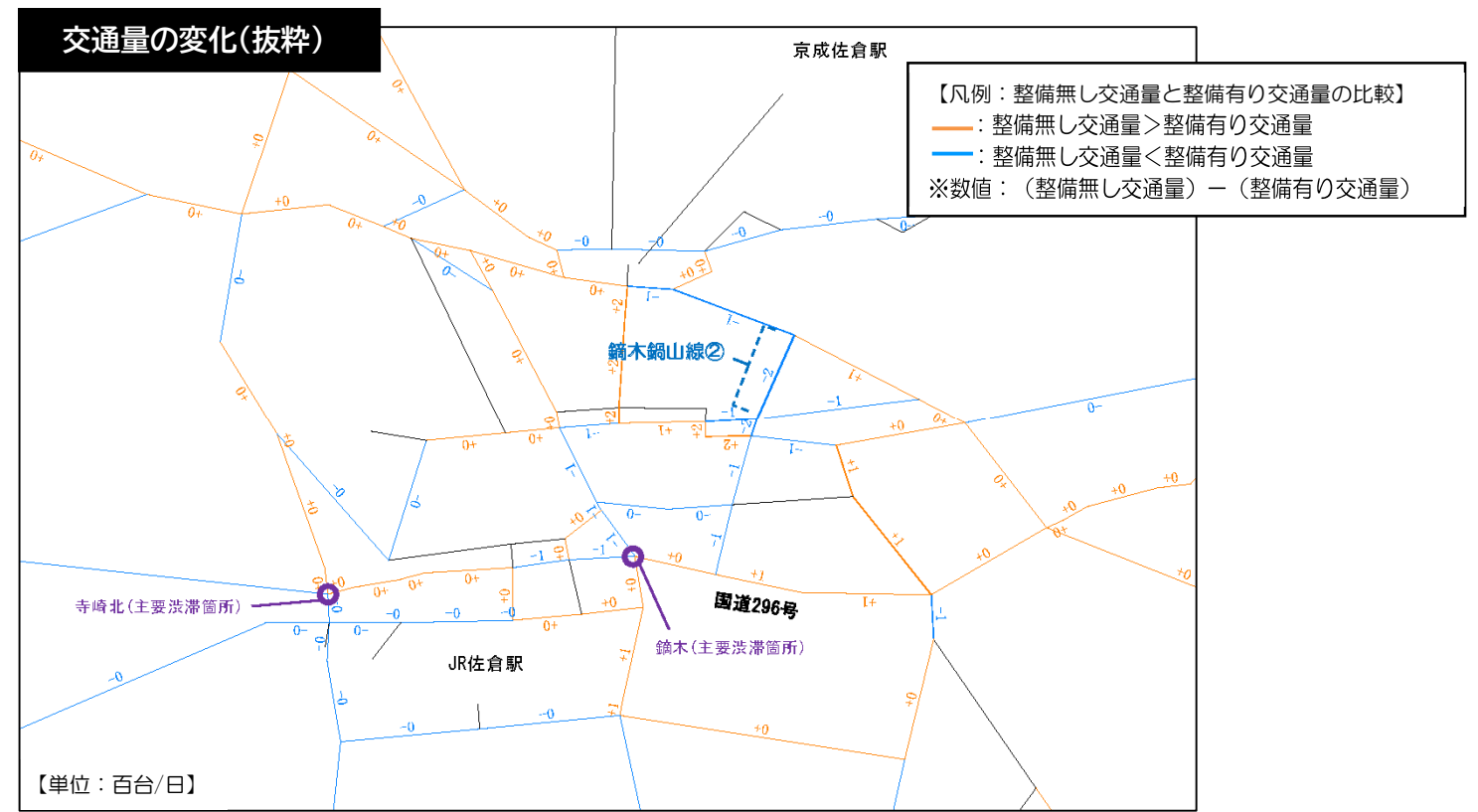
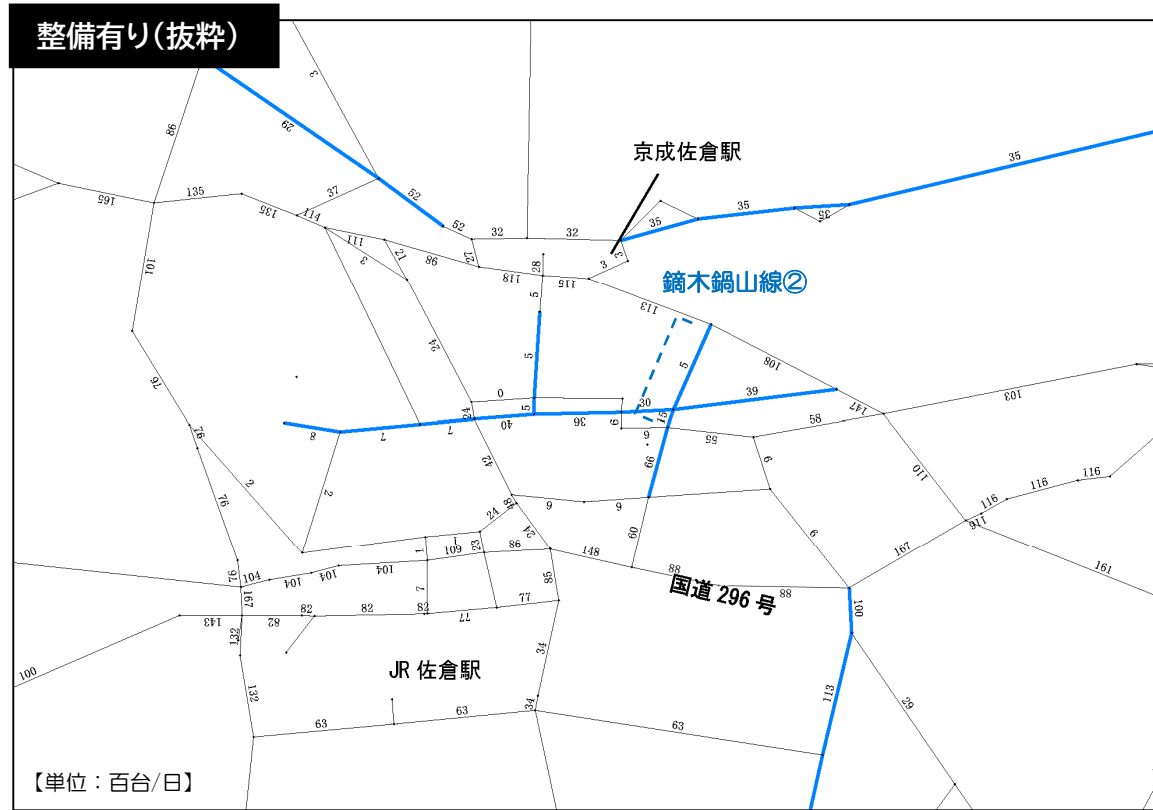
⇒混雑度を見ると、鍋木鍋山線①周辺街路の混雑度の増加が大きいものの、未整備時においても 1.0 を下回る(整備時 0.07→未整備時 0.64)等、未整備により混雑が発生する路線は見られない。

⇒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。



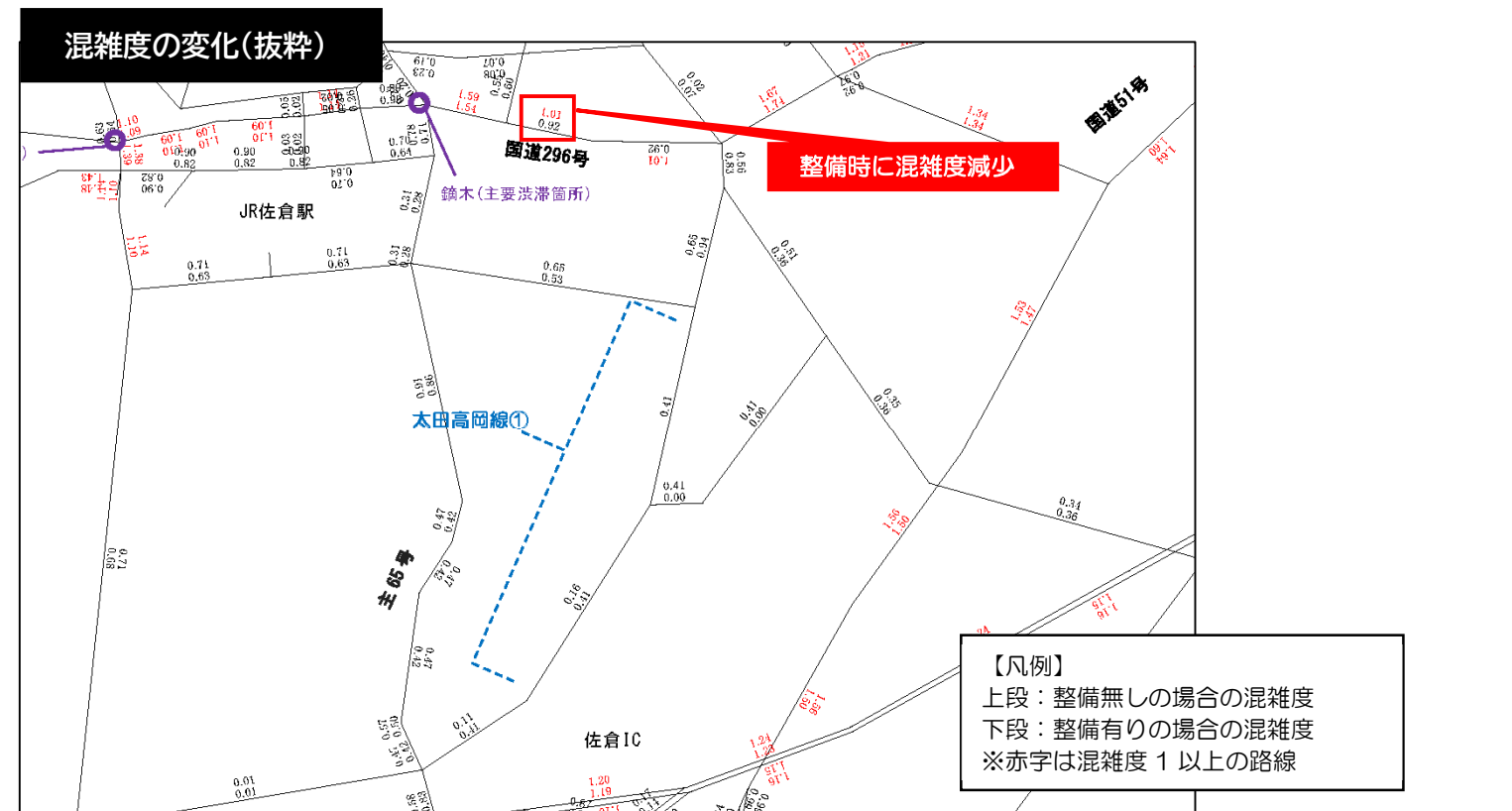
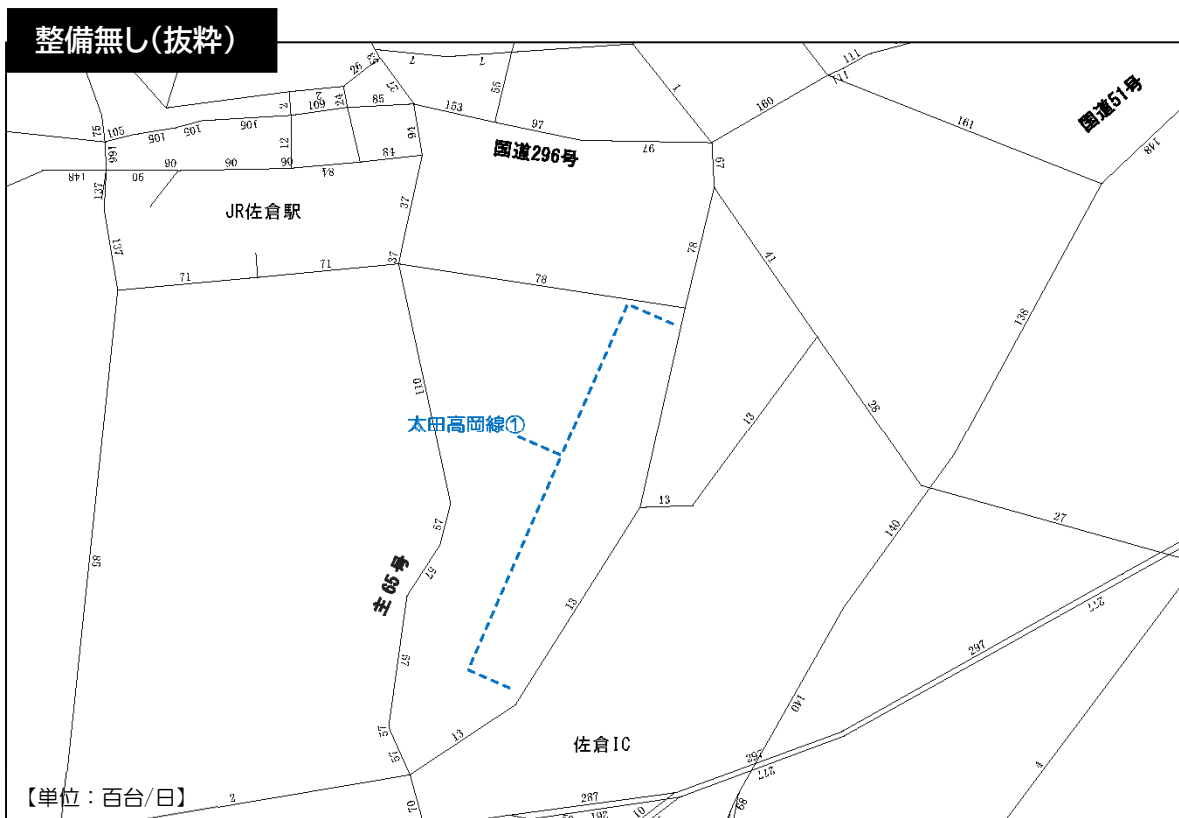
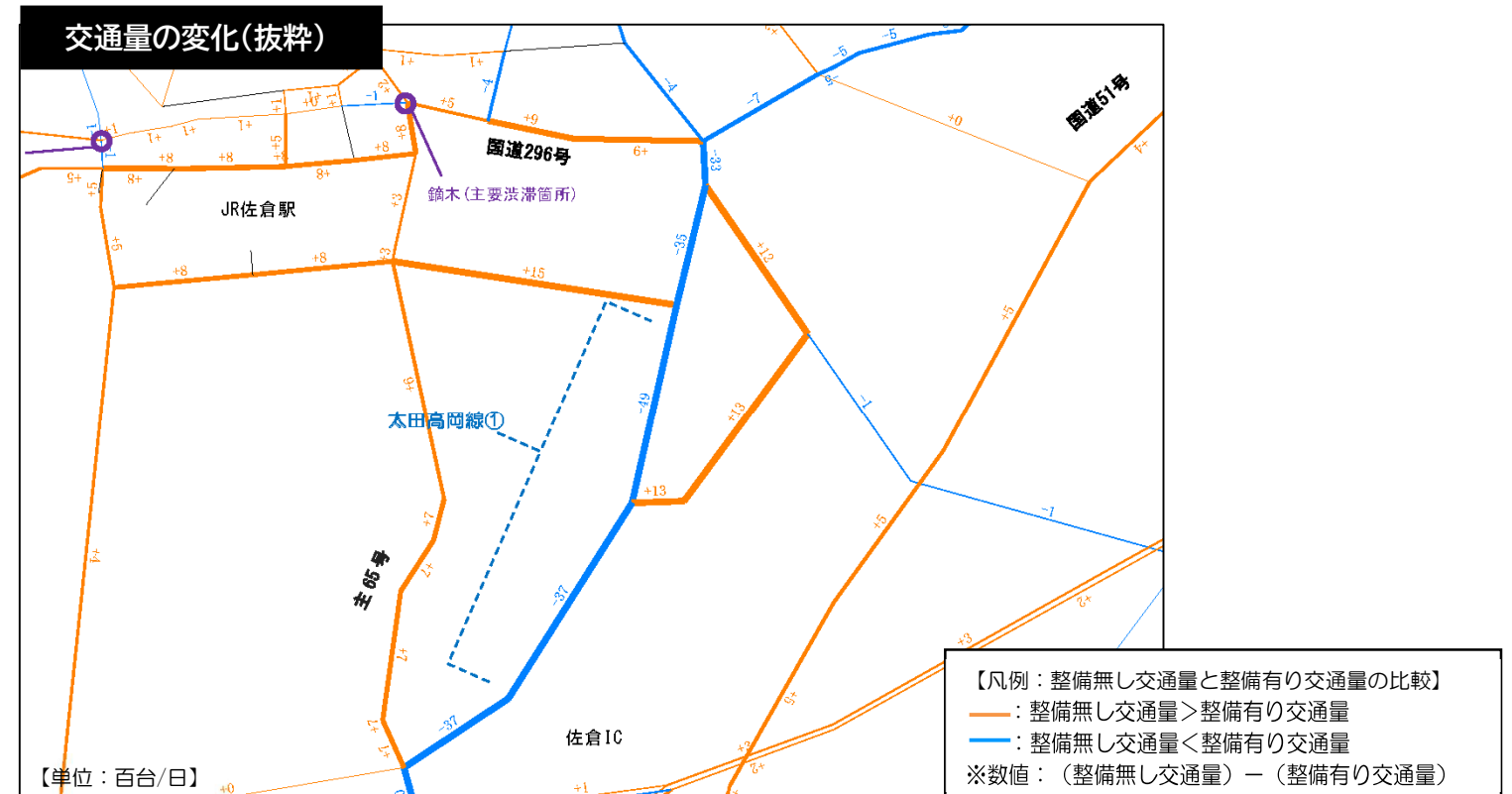
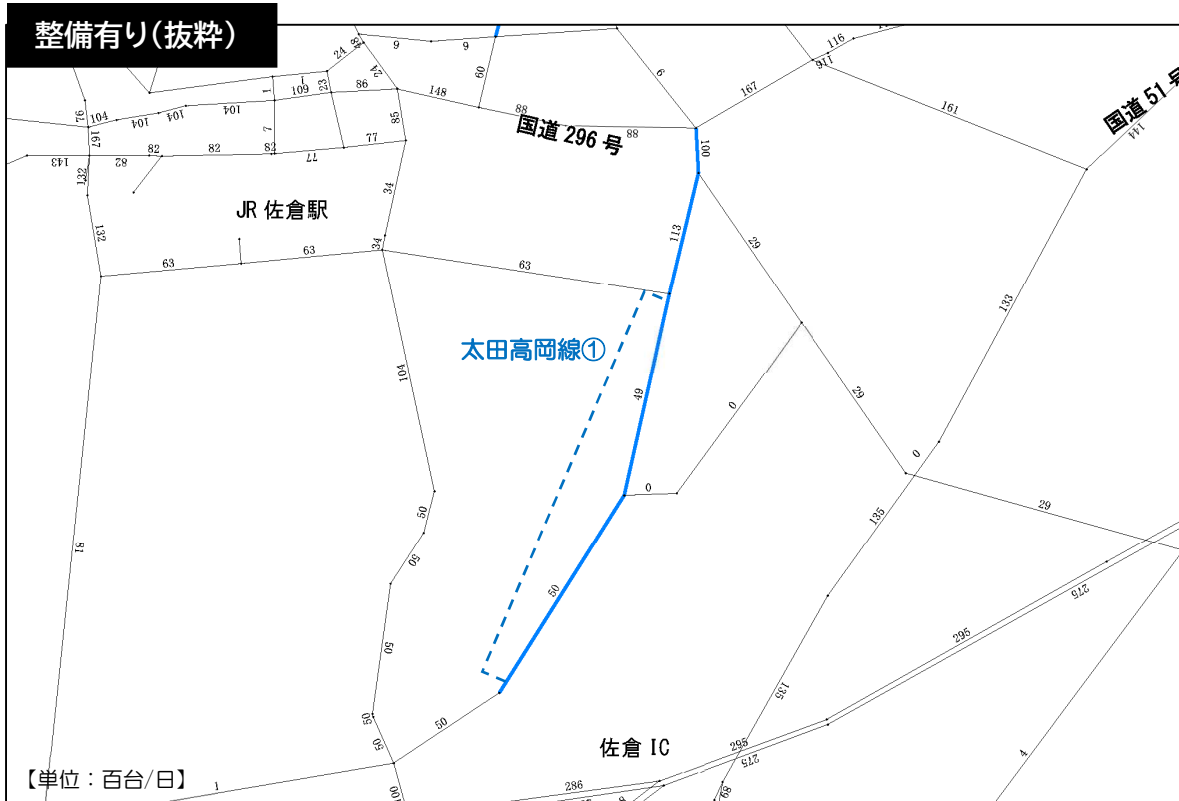
5-1-7 鍋木鍋山線②

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鍋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。

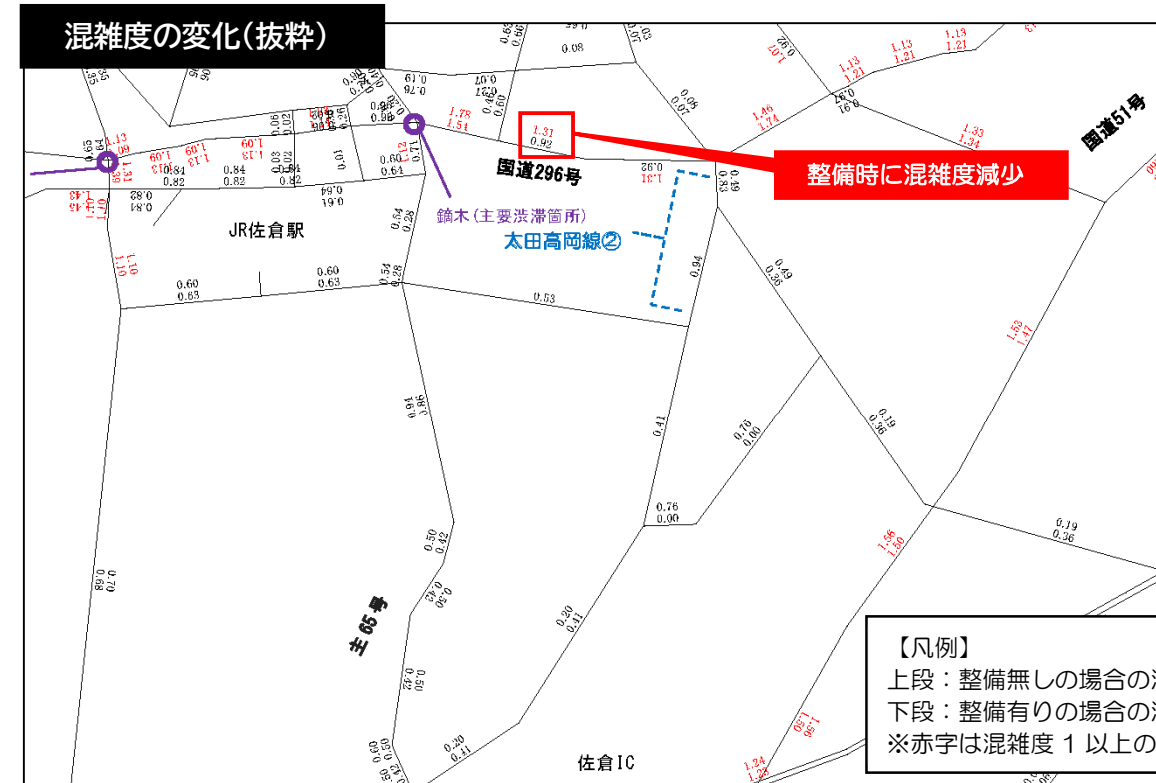
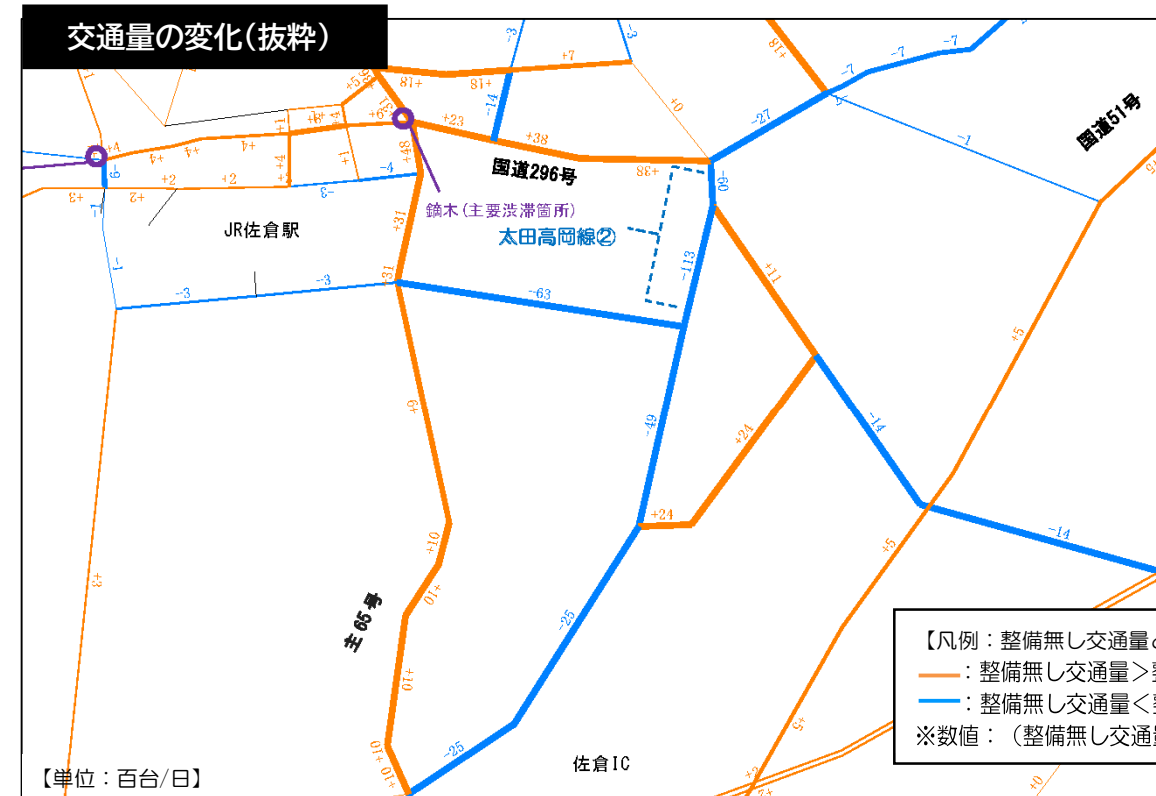
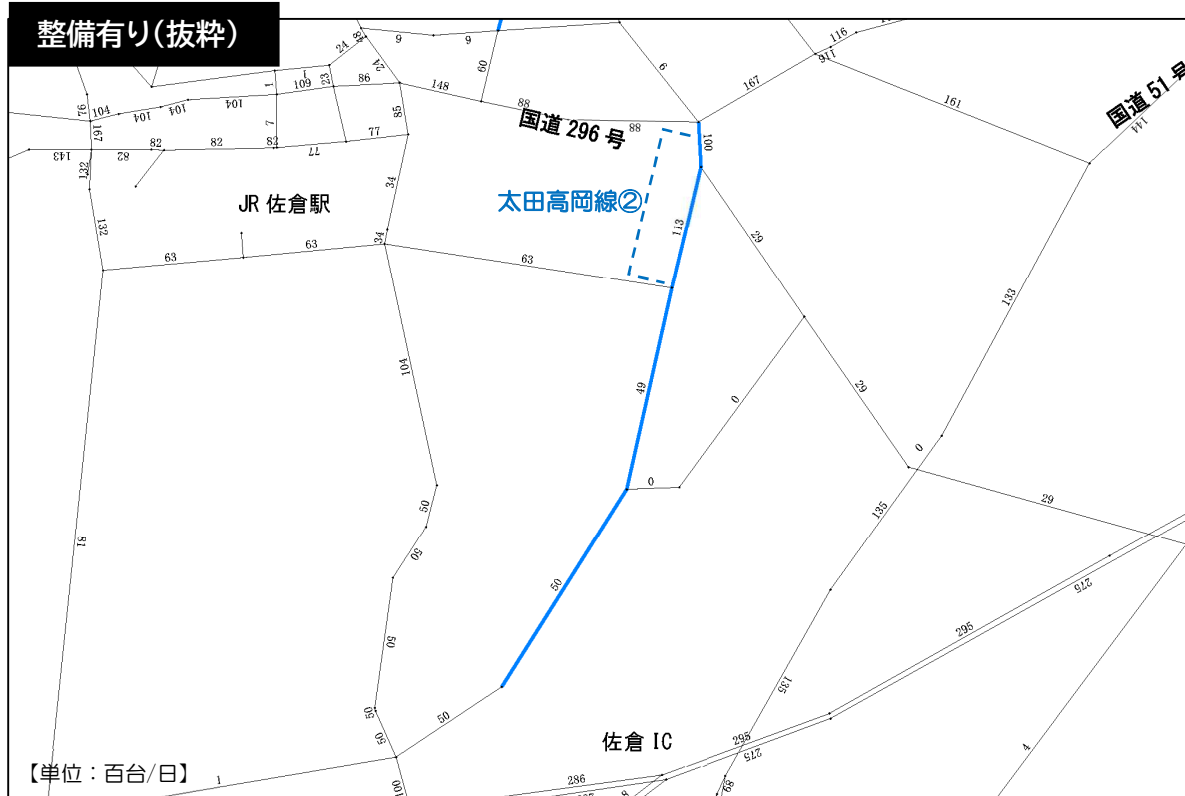


5-1-9 太田高岡線②

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。

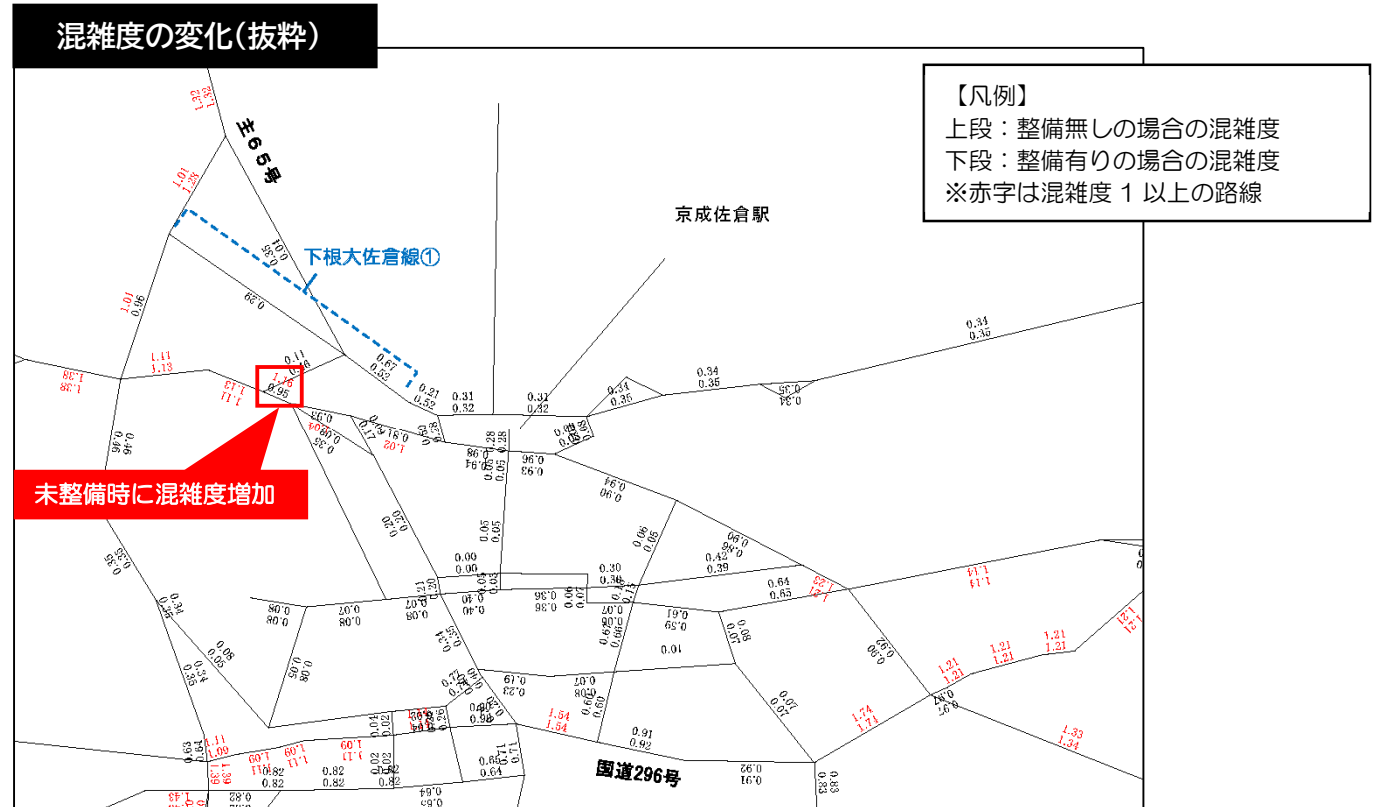
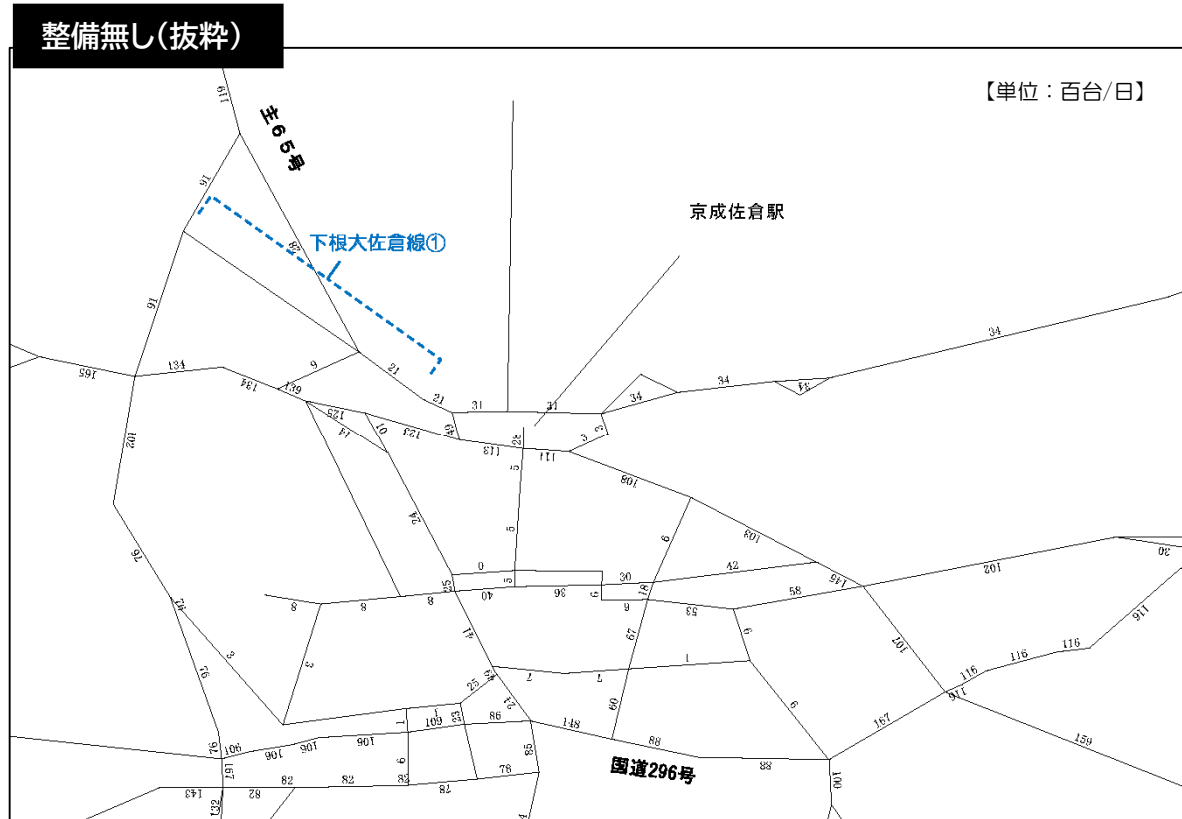
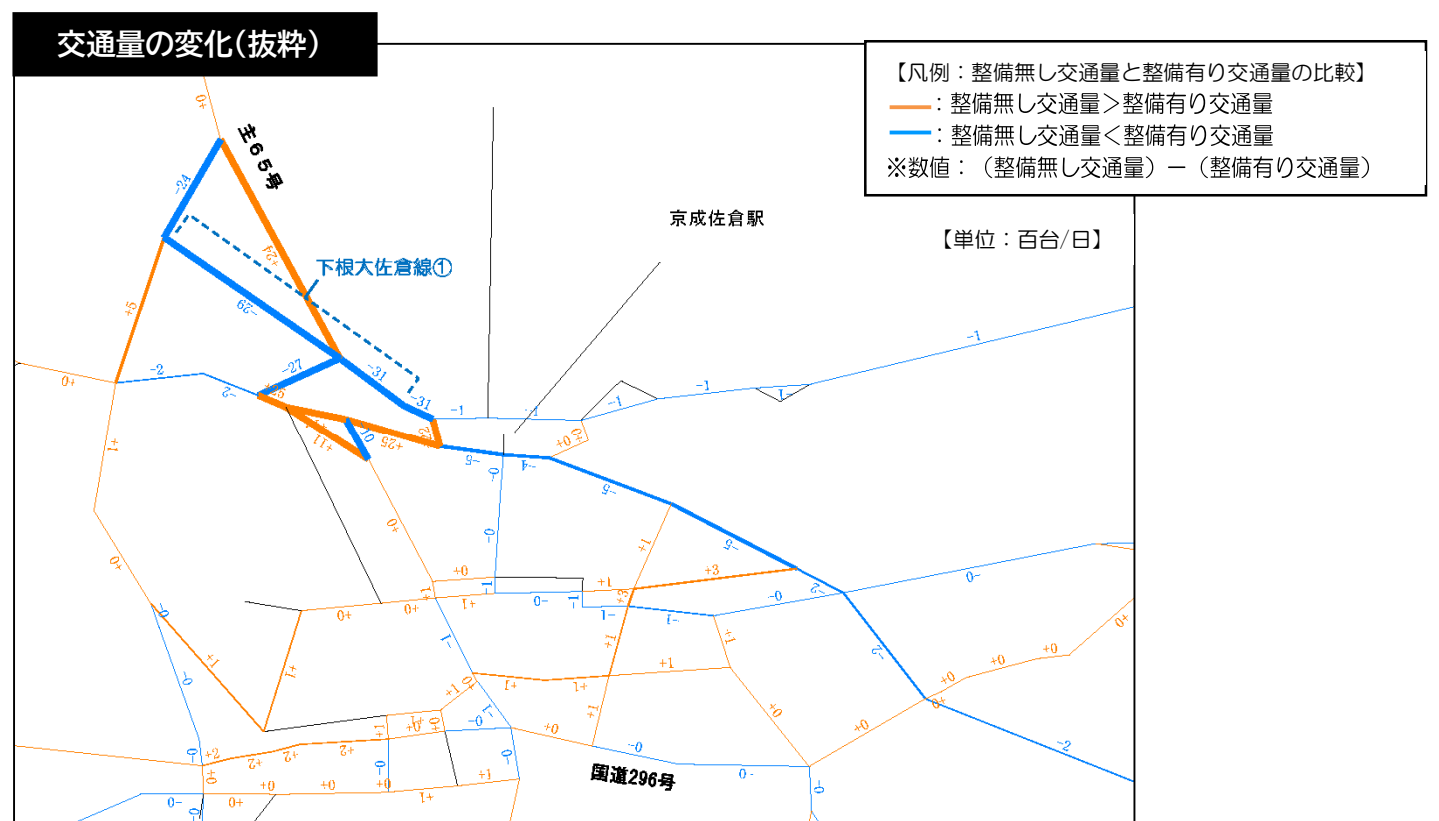
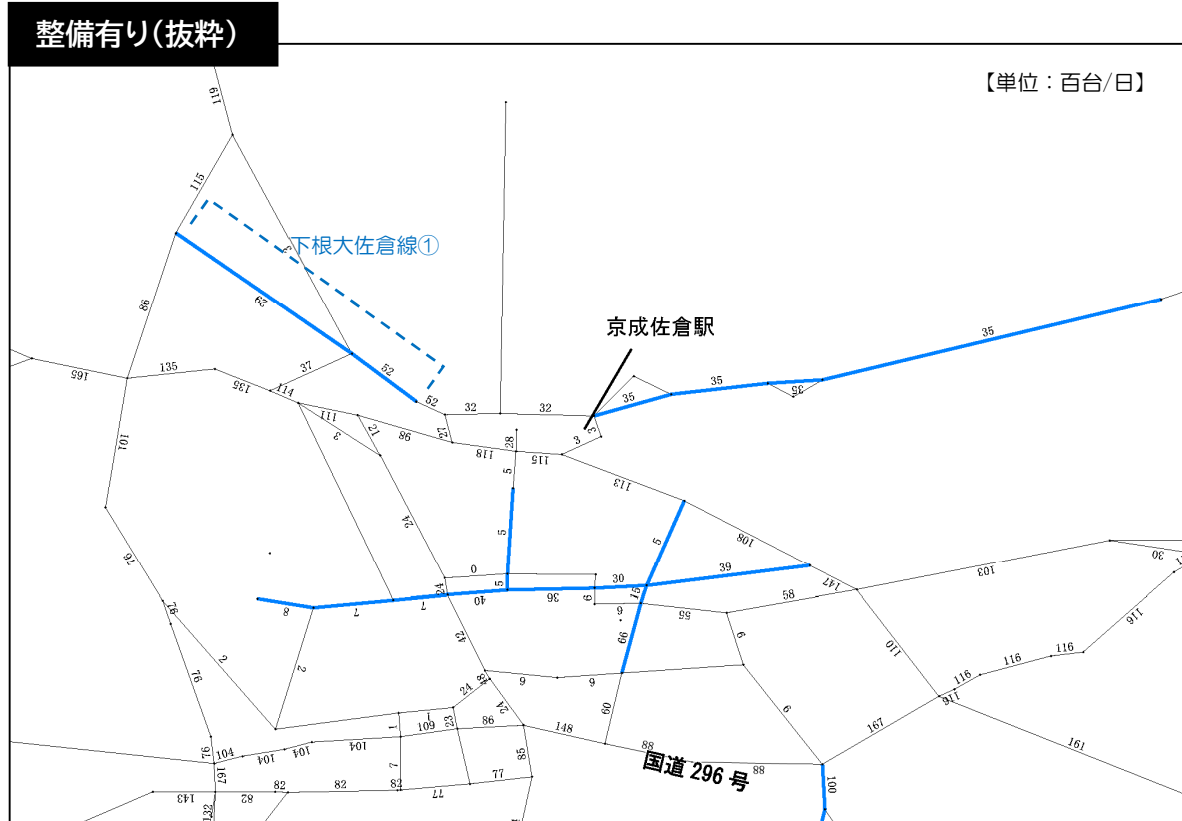
⇒混雑度では、周辺街路では混雑度が大きくなる傾向にあるものの、整備時においても 1.0 を下回る等、整備による影響は限定的といえる。

⇒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

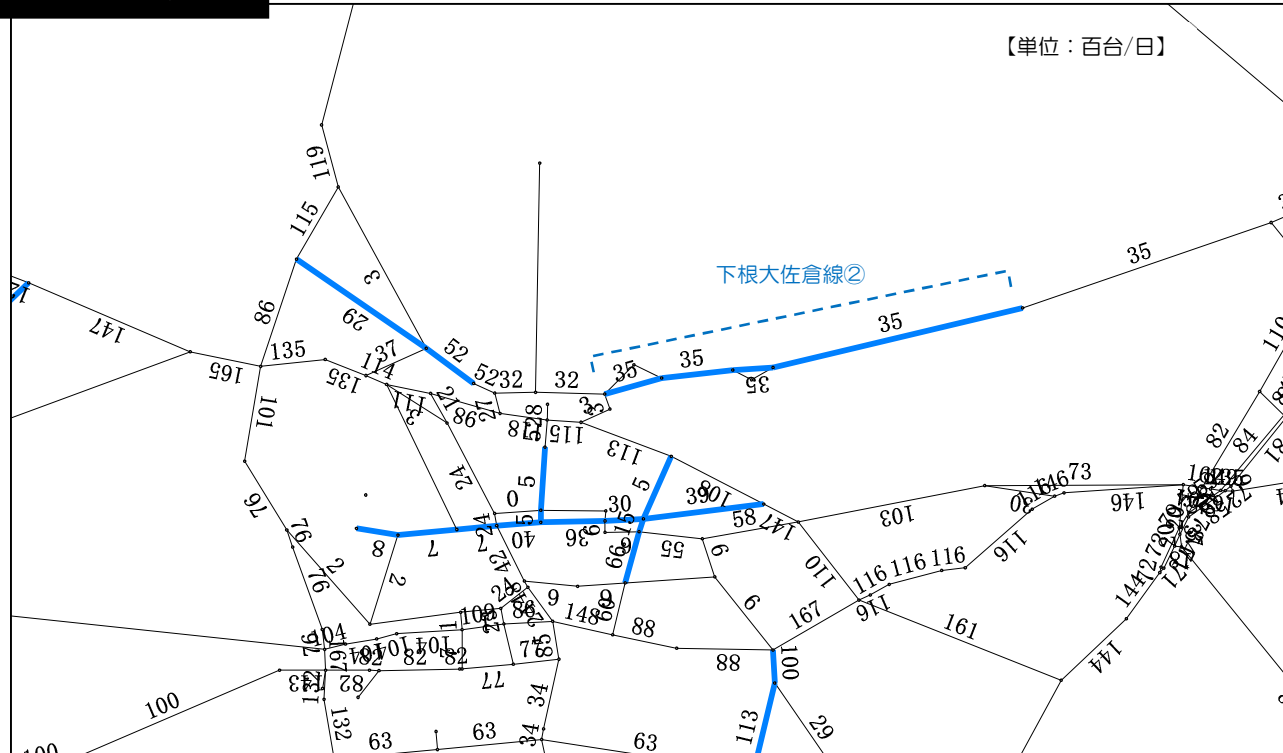
下根大佐倉線①未整備では、広域的な交通流動の変化は小さく、下根大佐倉線①周辺路線への影響が主となるものの、国道296号や主65号の交通量が増加するなど、幹線道路への交通の影響が見られる。
 ⇒混雑度を見ると、未整備の場合、国道296号や主要地方道65号と幹線道路における混雑度増加が見られ、特に国道296号では、未整備により混雑度 1.0 を上回る区間が発生するなど、整備による混雑の改善が見込まれる路線となっている。



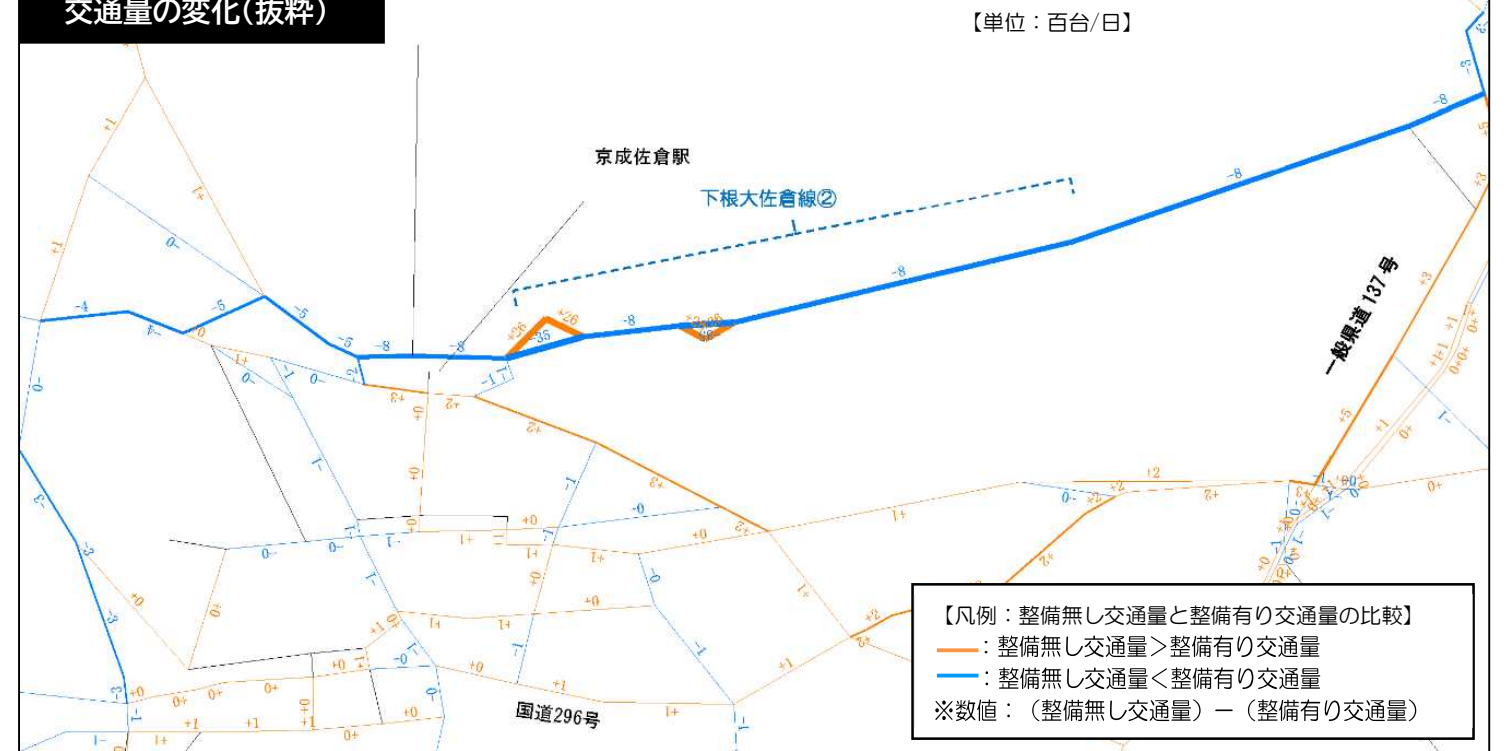
5-1-11 下根大佐倉線②

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。

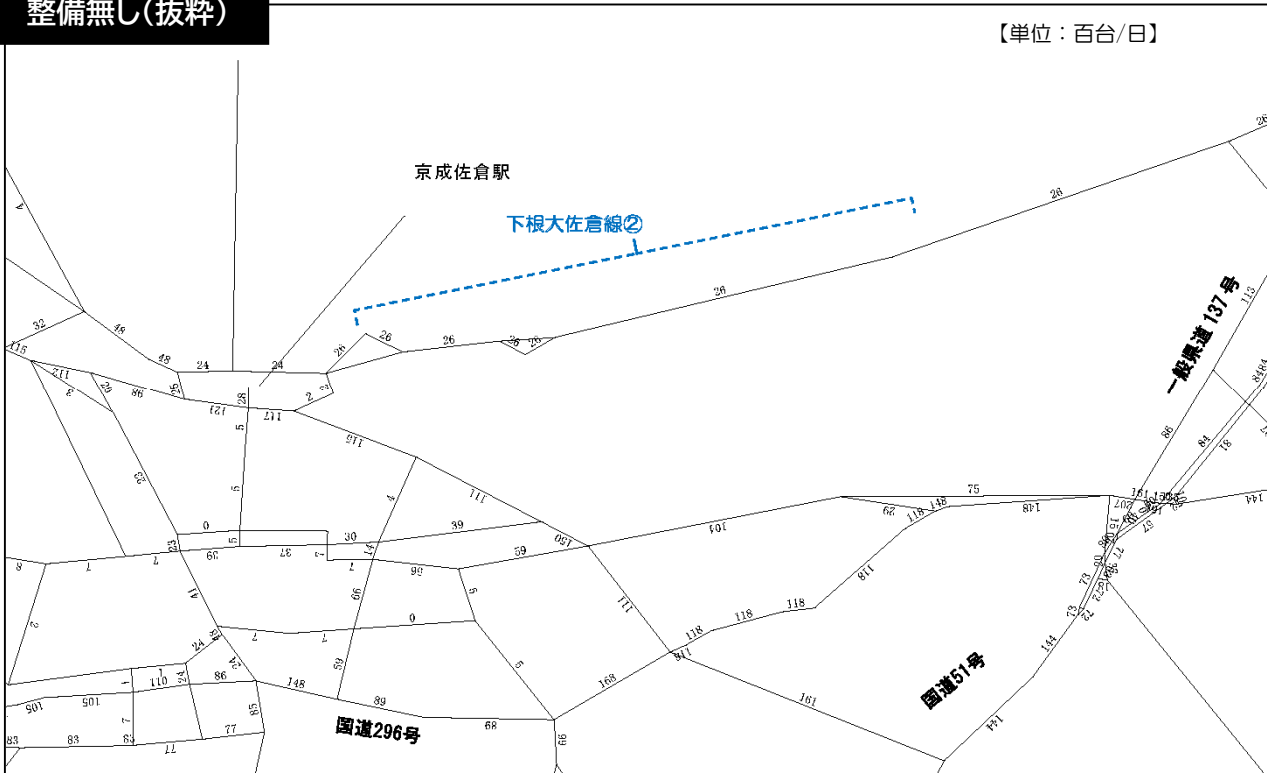
整備有り(抜粋)



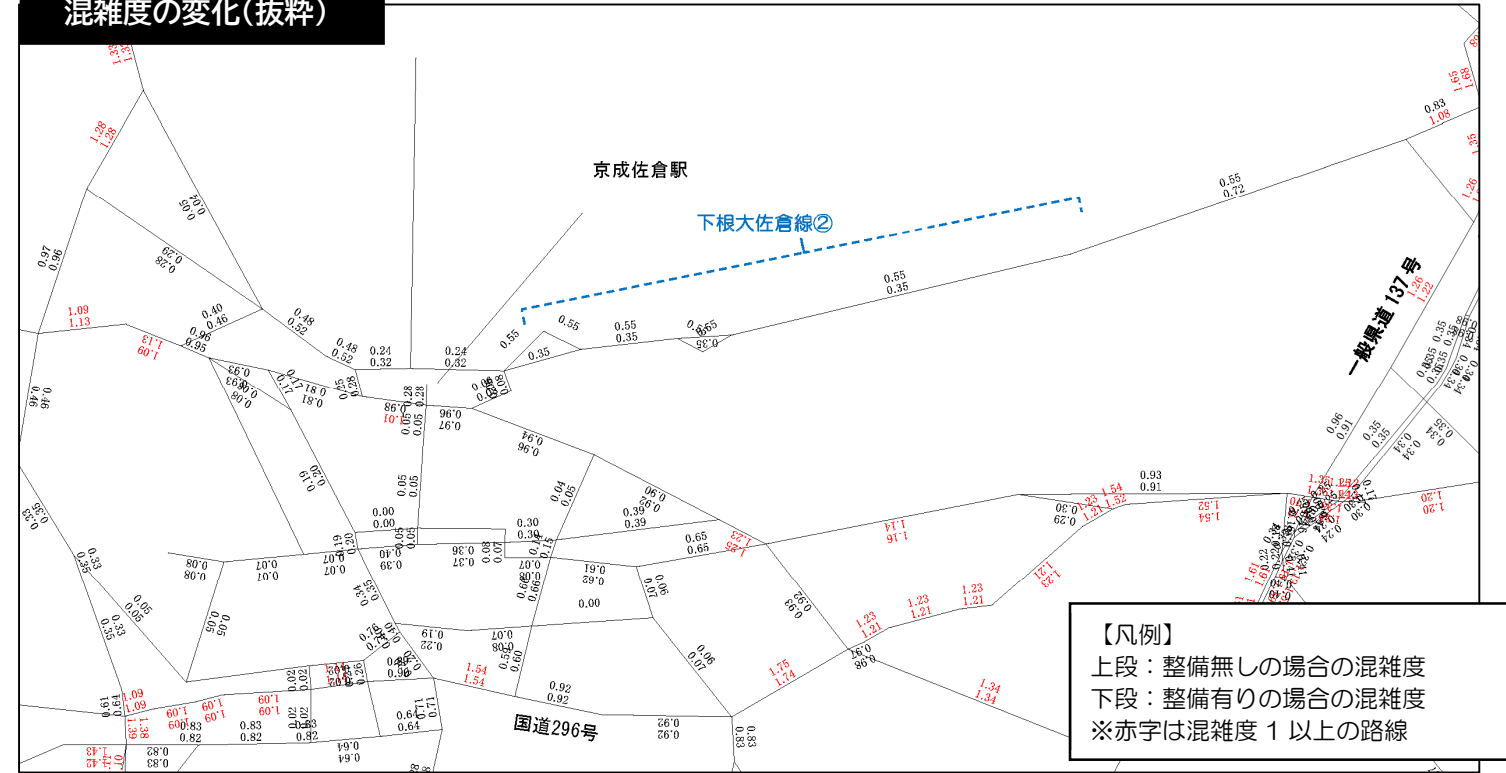
交通量の変化(抜粋)



整備無し(抜粋)

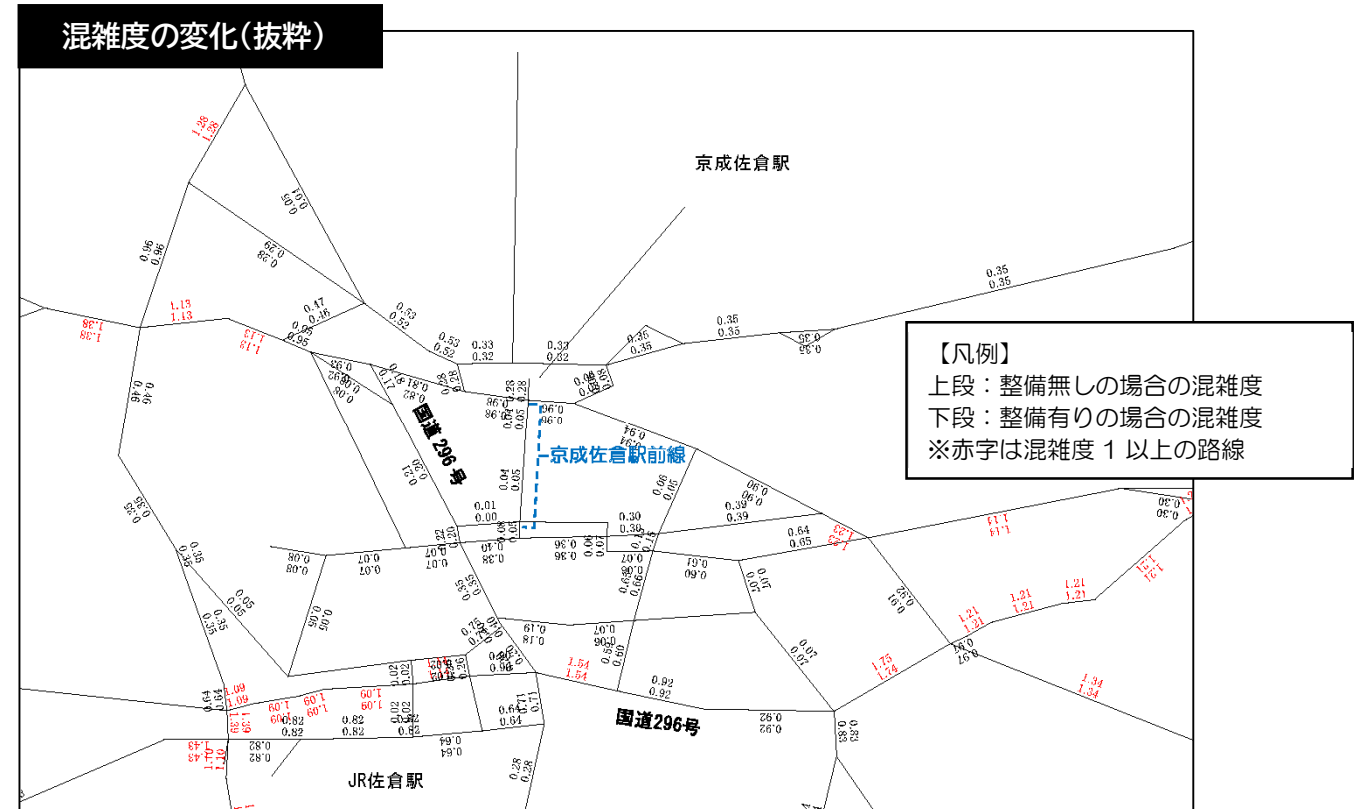
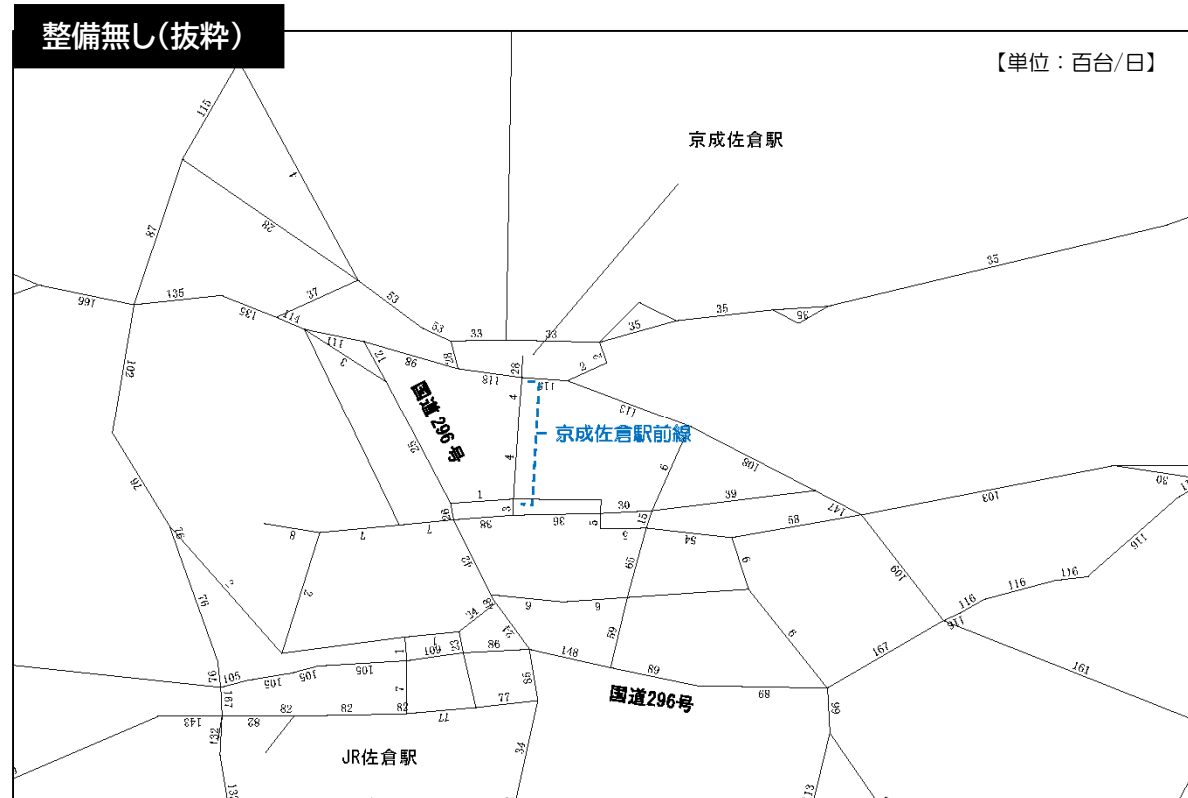
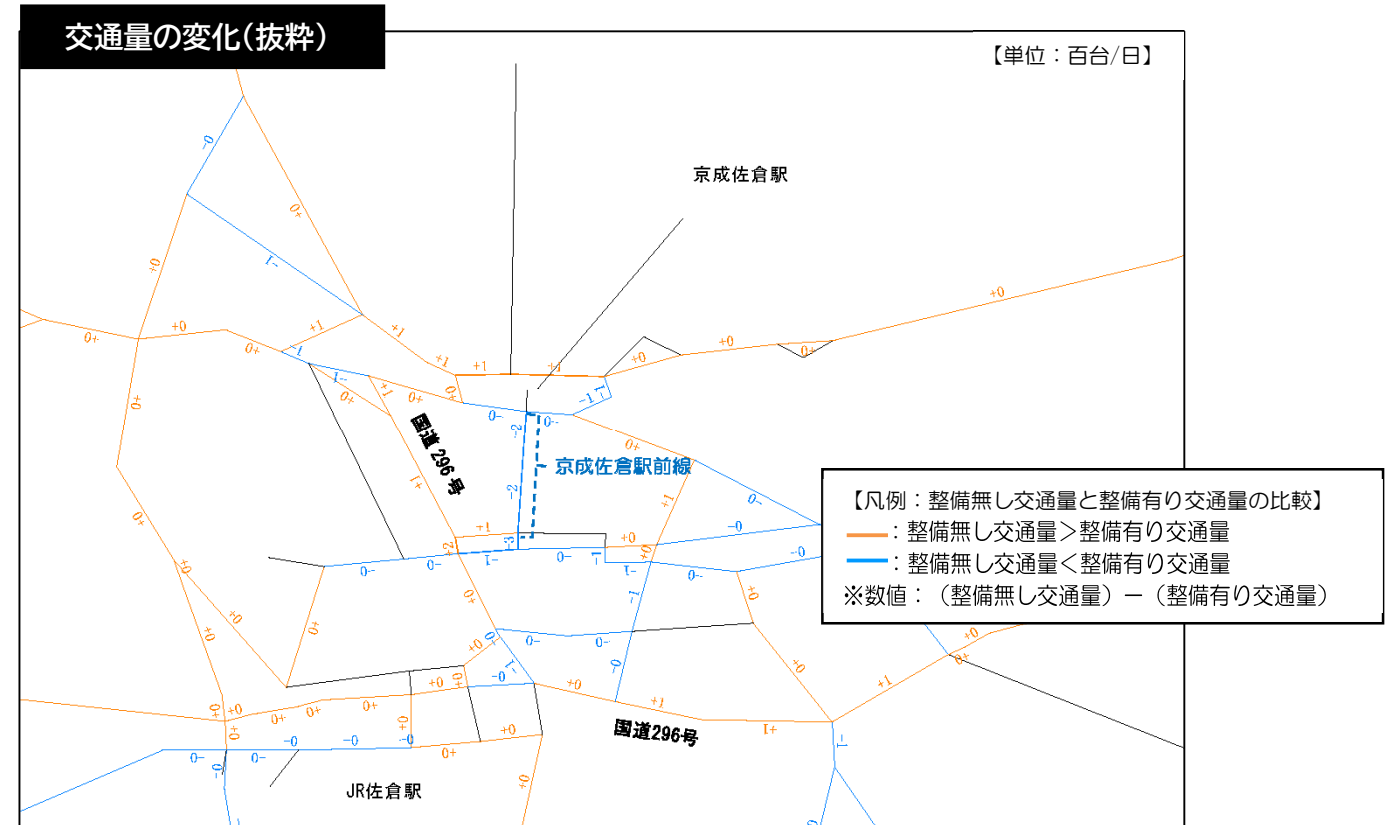
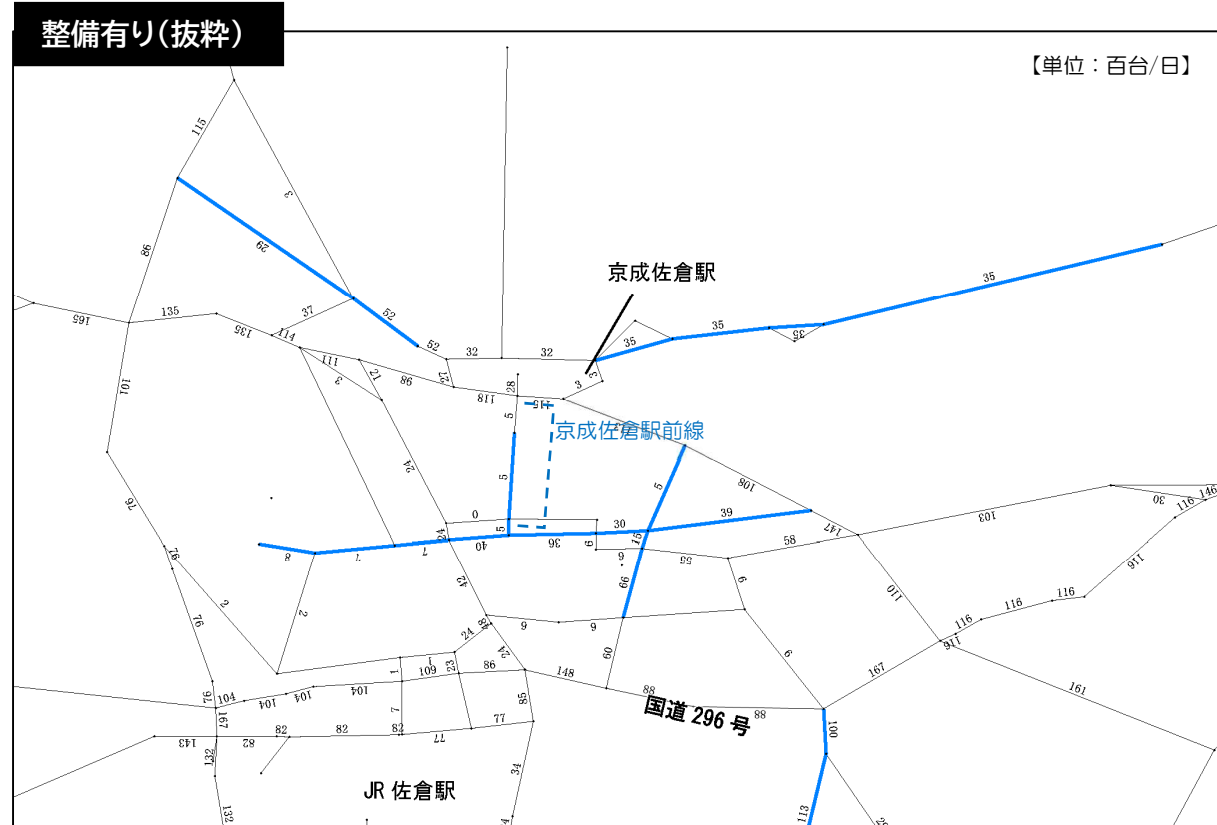


混雑度の変化(抜粋)



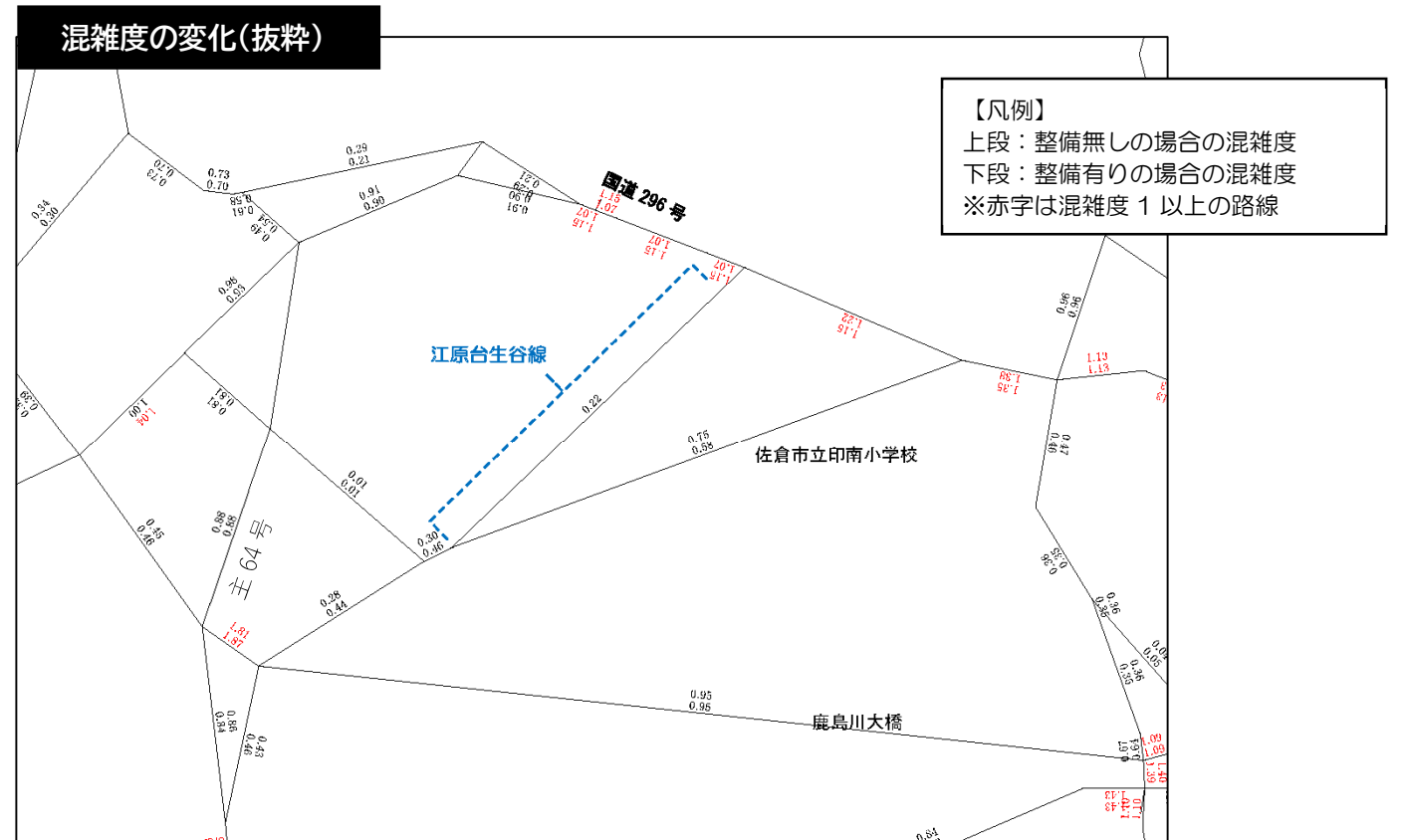
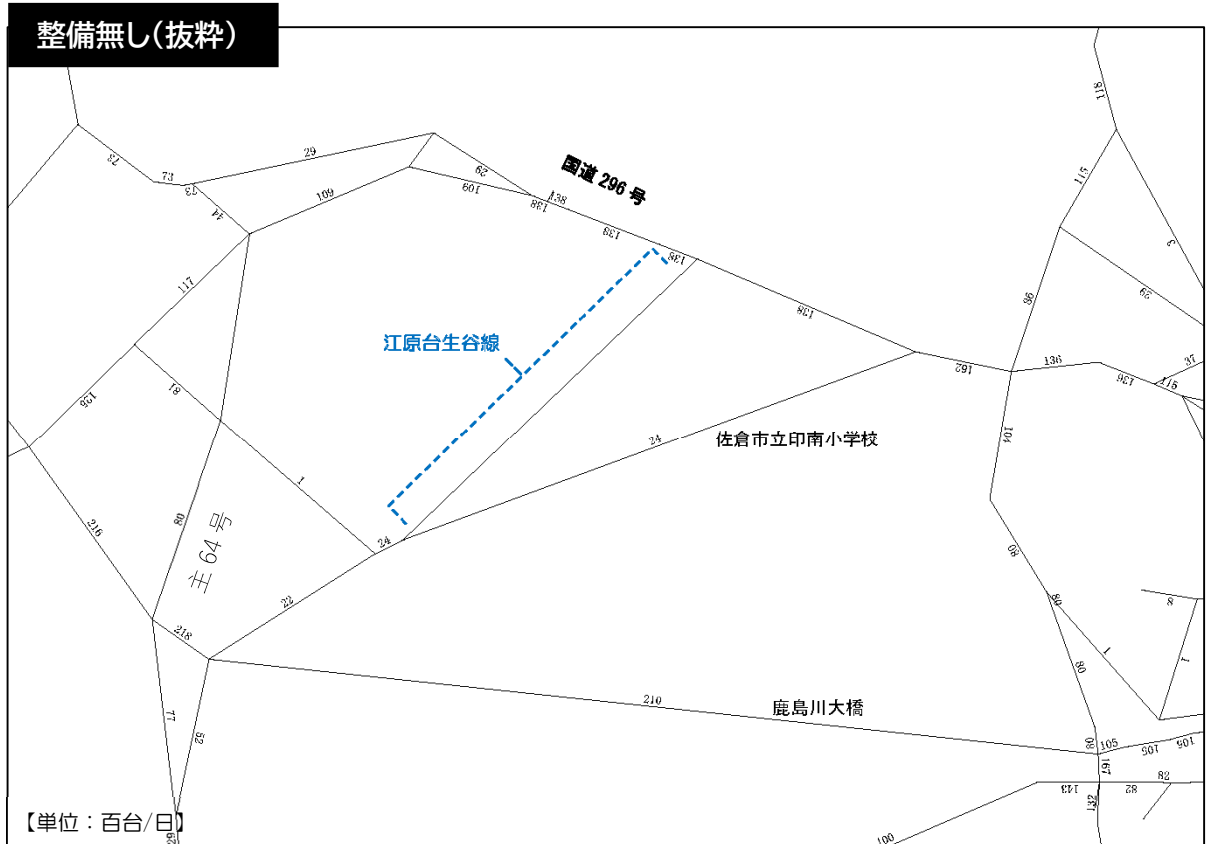
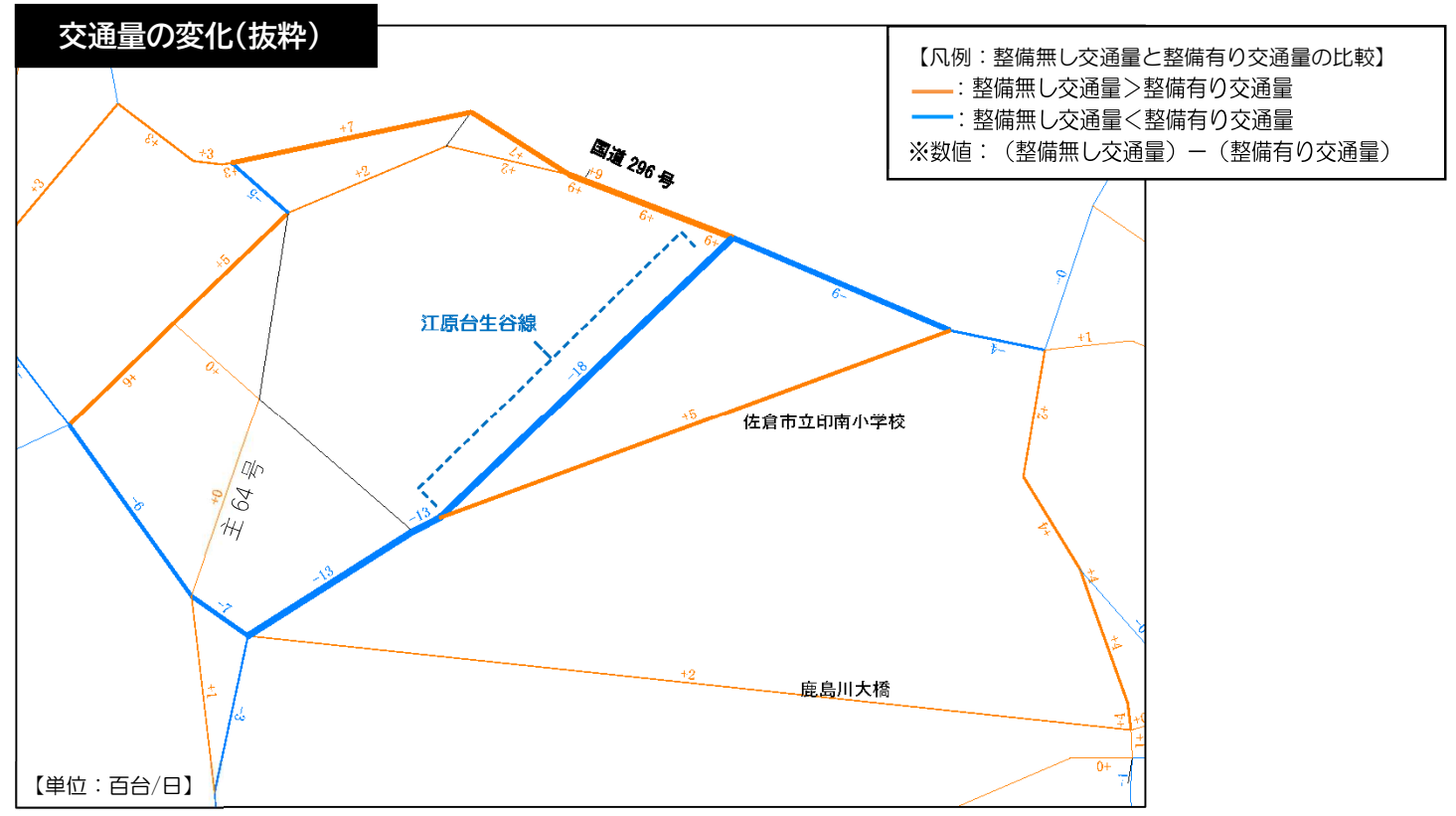
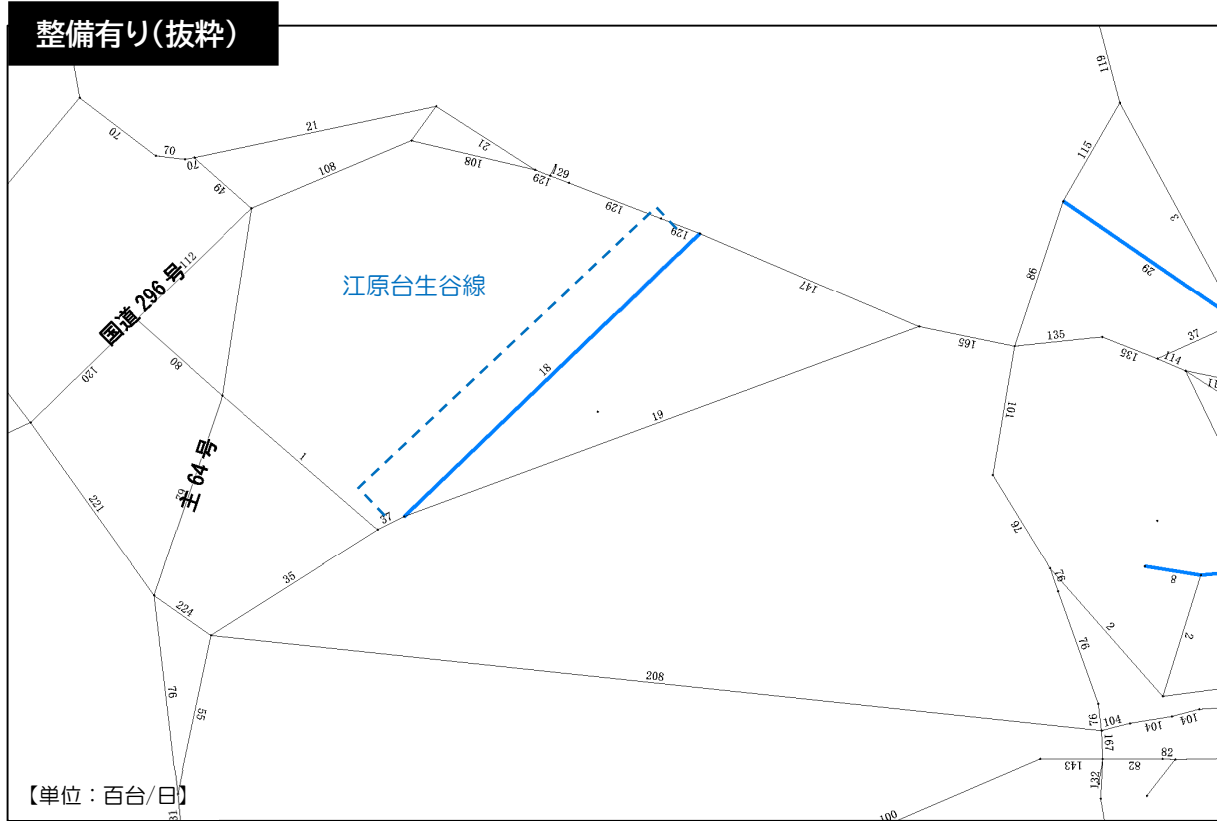
5-1-12 京成佐倉駅前線

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

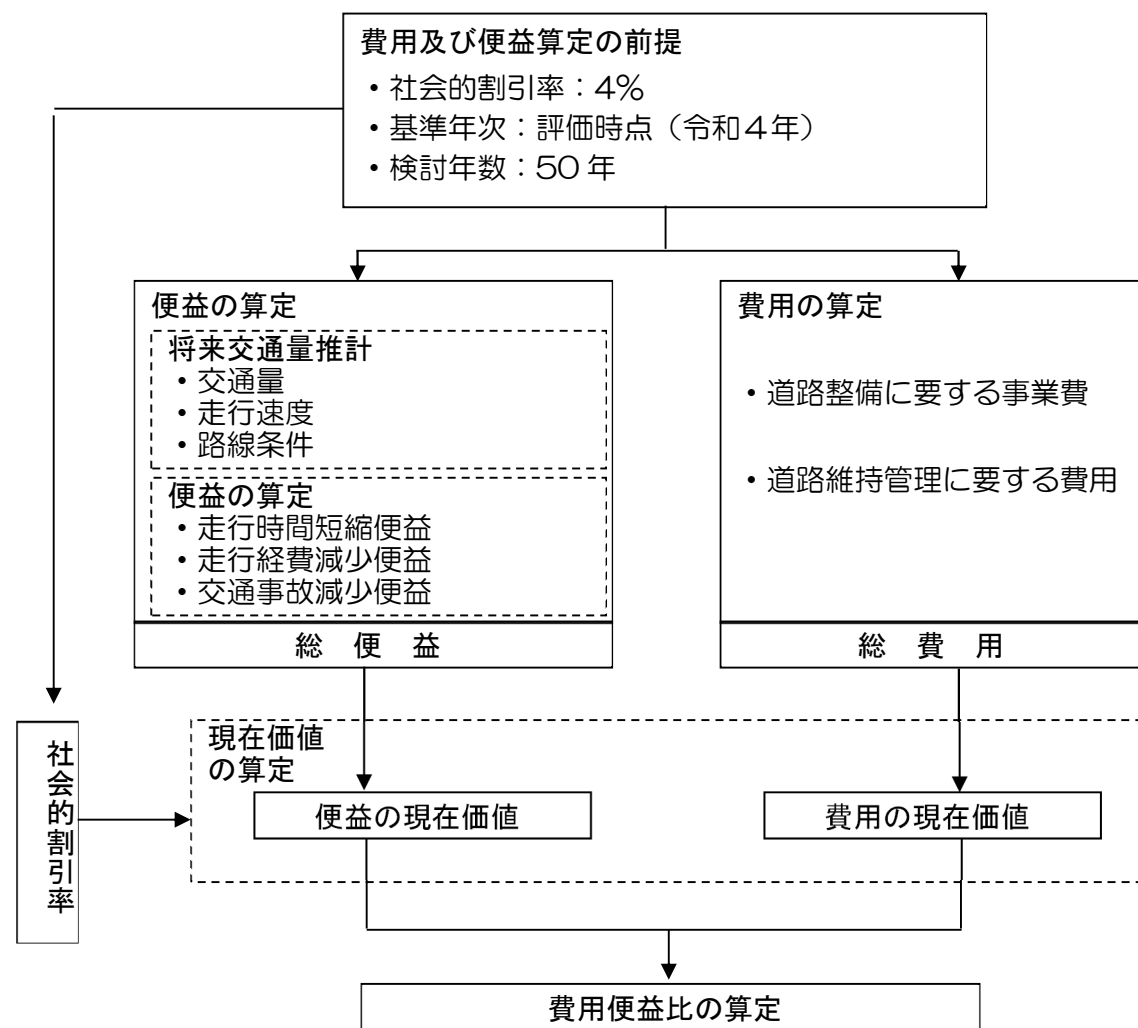


図 費用対効果の検証（費用便益比の算定）の流れ

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)

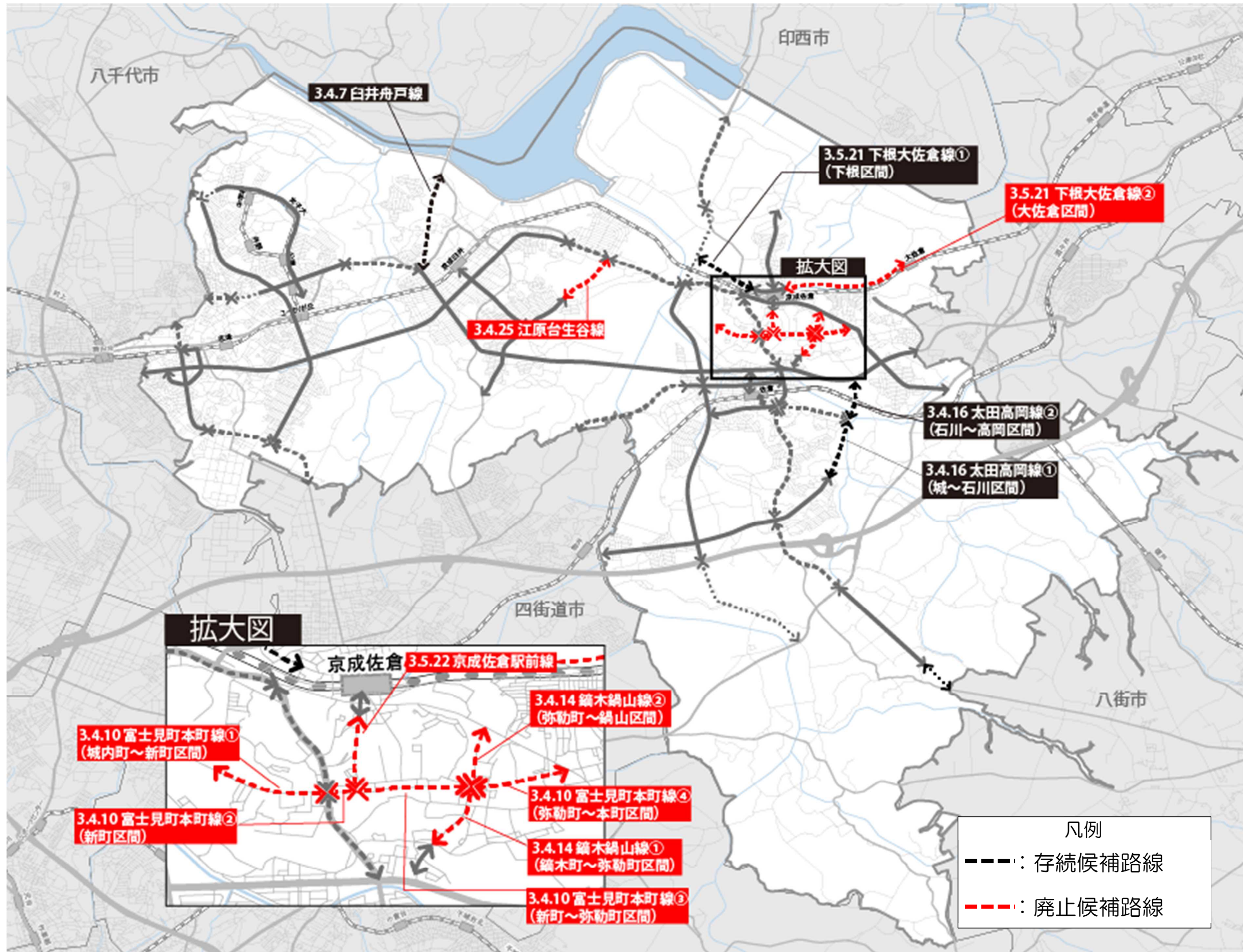


図 都市計画道路見直しの方向性(案)