

1 調査名称：長期未整備都市計画道路見直し業務

2 調査主体：市原市

3 調査圏域：市原市管内

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：7,161千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：市原市の都市計画道路は都市計画決定から20年以上経過した長期未整備区間が91キロ、全体の40%を占めており、計画見直しの必要性が高まっている。

本事業は、千葉県が策定した「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に準じて、点検候補路線の選定を行い、都市計画道路網の評価及び課題を定量的・定性的に検証し、都市計画道路の見直しを行うものである。

なお、都市計画道路の見直し候補路線の廃止・変更に伴う交通への影響については、千葉県が実施した「千葉県総合交通体系調査」の将来交通量推計結果を基礎データに、市原市内の詳細道路網で道路区間別将来交通量を算出し、評価を行う。

I 調査概要

1 調査名：長期未整備都市計画道路見直し業務

2 報告書目次

第1章 業務概要

1. 1 業務概要

- (1) 業務目的
- (2) 業務の流れと内容

第2章 背景

- (1) はじめに
- (2) これまでの経緯

2. 1 現都市計画道路決定の背景とその後の社会情勢等の変化

- (1) 都市計画道路とは
- (2) 都市計画道路の現状
- (3) 人口・交通量の動向
- (4) 見直しの必要性

2. 2 上位計画・関連計画等の整理

- (1) 見直しの考え方
- (2) 改訂市原市総合計画
- (3) 市原市都市計画マスタープラン
- (4) 市原市地域福祉計画
- (5) 改訂市原市環境基本計画
- (6) 市道整備計画
- (7) 市原市交通バリアフリー基本構想
- (8) 市原市都市交流拠点整備基本計画
- (9) 市原市中心市街地活性化基本計画

第3章 都市計画道路の見直し

3. 1 都市計画道路見直しの概要

(1) 都市計画道路見直しの流れ

3. 2 第一段階評価

(1) 第一段階評価概要

(2) 第一段階評価結果

3. 3 第二段階1次評価及び2次評価

(1) 第二段階1次評価及び2次評価概要

(2) 第二段階1次評価結果一覧

(3) 第二段階1次評価結果詳細

(4) 第二段階2次評価における見直しの視点

(5) 都市計画審議会での意見への対応

3. 4 第三段階評価（将来交通量推計）

(1) 第三段階評価概要

(2) 交通量推計概要

(3) ネットワークデータ

(4) ゾーニング

(5) ゾーン別の人口フレーム

(6) 自動車OD表の集計

(7) 配分手法

(8) 混雑度の評価方法

(9) 推計ケースと推計結果

第4章 都市計画道路見直し素案

4. 1 都市計画道路見直し素案概要

(1) 全体概要

(2) 廃止候補路線詳細

4. 2 都市計画道路見直し結果一覧

第5章 都市計画変更図書の作成

5. 1 計画書

5. 2 変更理由書

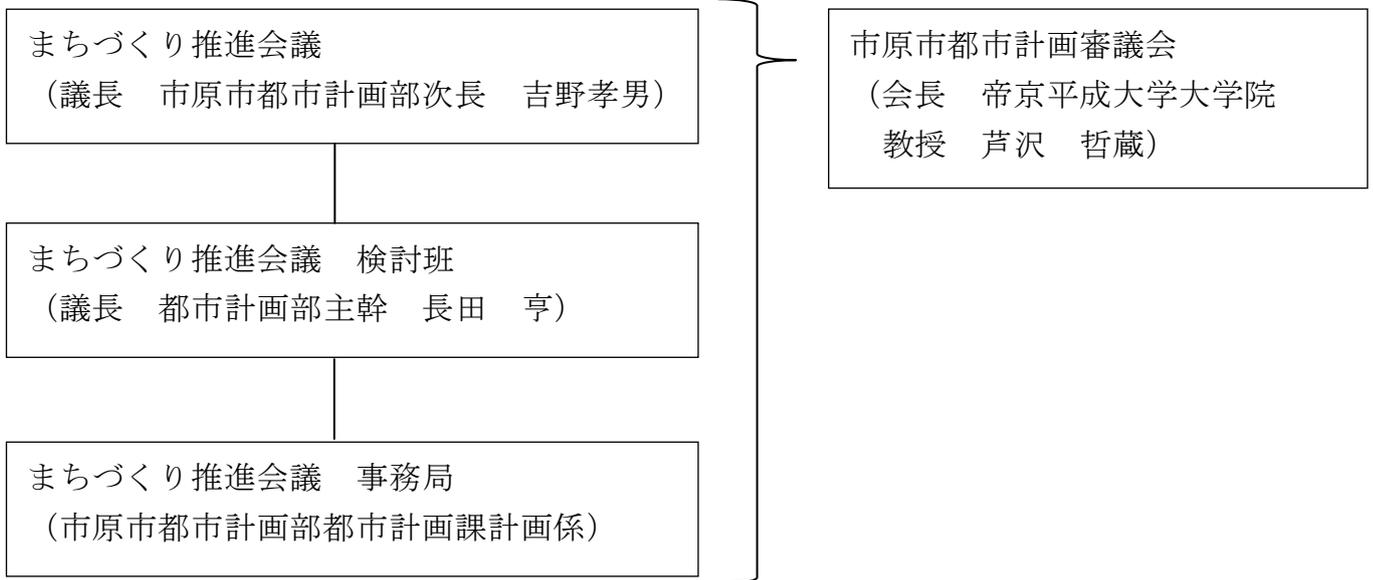
5. 3 新旧対照表

【用語解説】

【参考資料】

- 市原市長期未整備都市計画道路の見直し素案（パブコメ素案）
- 市原市長期未整備都市計画道路の見直し素案 参考資料（パブコメ素案 参考資料）
- 市原市長期未整備都市計画道路 路線別カルテ
- 都市計画道路の点検の手引き（平成 22 年 3 月千葉県）
- 千葉県都市計画道路見直しガイドライン
- 東京都市圏総合都市交通体系調査業務委託（現況特性分析）報告書（平成 22 年 3 月）

3 調査体制



4 委員会名簿等：

(市原市都市計画審議会)

	所属	役職等	氏名
会長	帝京平成大学大学院	教授	芦沢 哲蔵
委員	デザインルームT+K (株)イエナガ	代表取締役	家永 けい子
委員	商工業会議所	会頭	榊原 義久
委員	帝京平成大学	准教授	深谷 博子
委員	日本大学	教授	堀田 健治
委員	千葉土地改良協会	会長	鶴岡 和幸
委員	市原市市原西部土地改良区	理事長	伊鐸 幹雄
	千葉土地改良協会	市原副支部長	
委員	市原市議会	議員	鈴木 友成
委員	市原市議会	議員	水野 義之
委員	市原市議会	議員	伊佐 和子
委員	市原市議会	議員	大曾根 友三
委員	市原市議会	議員	及川 幸紀
委員	市原市議会	議員	田尻 貢
委員	千葉県警市原警察	署長	安達 泉己
委員	千葉県市原土木事務所	所長	鎌田 哲夫
委員	千葉県環境研究センター	センター長	日浦 博昭
委員	公募委員		峰 和夫

II 調査成果

1 調査目的

都市計画道路の多くは、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大等を前提に計画され、都市計画道路の区域内には、一定の建築制限が課されている。

市原市の都市計画道路は、都市計画決定から20年以上経過した長期未整備区間が91km、全体の約40%を占めている。

今後超高齢化社会や人口減少社会の到来を迎え、交通需要やまちづくりの方向性は変化し、加速度的な人口減少が予測される中、厳しい財政状況を踏まえると、道路・街路事業は、縮小されることが想定される。

また、最高裁判所においても、長期にわたる建築制限が問題視される補足意見が出されるなど、土地所有者に長期間の建築制限を受任してもらう合理的な理由が求められている。

これらのことを背景に、将来の社会情勢の変化により想定される、人口構造の変化や利用者ニーズの変化への対応の観点から踏まえた都市計画道路の見直しの検証が必要となっており、その見直しに向けて、検証しようとするものである。

2 調査フロー

現都市計画道路決定の背景とその後の社会情勢等変化の整理

↓

上位計画等の整理

↓

見直し検討候補路線の抽出整理

未整備区間の有無により見直しの検討を行う対象路線の選定を行う

↓

第二段階1次評価の整理

見直し対象路線を a. 路線・区間の必要性、 b. 機能代替の可能性、 c. 路線・区間の整備に係る制約条件等について、11の評価項目を設定し、機械的な評価を行う

↓

第二段階2次評価の実施

機械的な評価では評価できない、地域において考慮すべき事情などについて政策的に評価を行う

↓

第三段階（将来交通量推計）による検証

平成42時点の将来交通量推計により、見直しの方向性が周辺道路交通に影響を及ぼさないかの検証を行う。

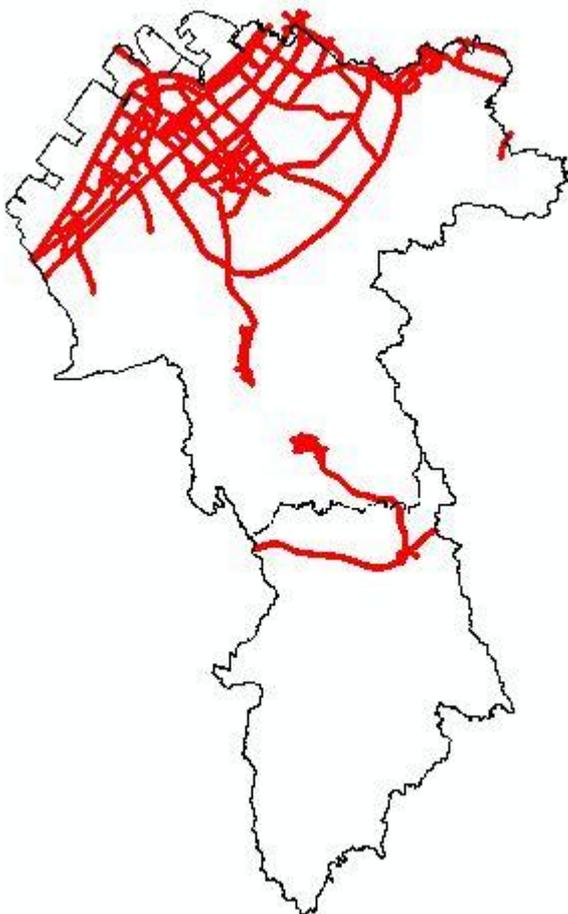
↓

都市計画道路見直し素案の作成

↓

都市計画変更図書の作成

3 調査圏域図 (市原市管内)



4 調査成果

現都市計画道路決定の背景とその後の社会情勢等変化の整理

上位計画等の整理

都市計画道路は、都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために、都市活動を支えている根幹的な施設で、都市計画法に基づき定めている道路であり、その区域内には一定の建築制限が加えられている。また、都市計画道路は、市街地形成機能・交通機能・空間機能（都市環境機能・都市防災機能・インフラ等の収納空間）等の重要な役割を担っている。

市原市の都市計画道路は、平成 25 年 3 月現在において 72 路線、総延長 222.3km となっている。整備済み及び事業中延長は約 133km、未整備延長は約 89km となっており、そのほとんどが都市計画決定してから 20 年以上経過している。

市原市の人口は、平成 10 年（1998 年）に 28 万人に達してから現在までほぼ横ばい傾向となっているが、今後、全国的な推計では減少に転じる見込みとなっている。

千葉県交通量需要推計では、県内全体の将来人口は減少し、将来自動車交通量も減少すると推計されているが、将来自動車交通量は、県全体としては減少するものの、地域差があり、千葉・印旛など東京に近い地域では増加、それ以外の地域では減少し、市原地域においては、微増と推計されている。

都市計画道路の多くは、高度成長期に都市への人口集中と市街地の拡大等を前提に計画された。これまで、その都市の成長を前提に計画されてきたまちづくりは、今後、成熟した都市型社会を迎えるにあたり、市街地の環境負荷の低減等の観点から都市の集約・コンパクト化や都市機能の維持、既成市街地の柔軟なまちづくりによる再整備などに移行しつつある。

このように都市計画を取り巻く状況が変わりつつある中、改訂市原市総合計画や市原市都市計画マスタープランにおいては、都市機能を核となる地域へ集約するとともに、これら核となる地域相互の役割分担や連携を図るグランドデザイン（都市構造）を示しており、これらを実現するため、まちづくりの重要な要素である都市計画道路網の整備をこれまで進めてきた。

その一方で、今後超高齢社会や人口減少社会の到来を迎え、交通需要やまちづくりの方向性は変化し、本市においても、加速度的な人口減少が予測され、そのような社会情勢の変化や厳しい財政状況を踏まえると、道路・街路事業は今後縮小傾向となることが想定される。

これらのことを背景に、将来の社会情勢の変化により想定される、人口構造の変化や利用者ニーズの変化への対応の観点を踏まえた都市計画道路の見直しの検証が必要となっており、全国的にも長期未整備都市計画道路の見直しが進められている。

都市計画道路の見直しにあたっては、平成 17 年 3 月に策定された「改訂市原市総合計画」

で示されたグランドデザイン（土地利用・都市空間構造）の実現に向けて、総合的な観点から都市計画道路の必要性等の検証・評価を行うとともに、本市の都市づくりの方針である「市原市都市計画マスタープラン」との整合を図りつつ、都市計画道路の見直しを行う。

また、見直しにおいては、既存道路を有効に活用しながら効率的かつ効果的に道路網を構築する。

見直し検討候補路線の抽出整理

見直しの第一段階として、全ての都市計画道路を対象に、未整備区間の有無により見直しの対象となる路線の選定を行った。なお、都市計画決定権者が千葉県路線についても、見直しの検討対象とし、本見直し結果を千葉県に提案することとする。

（第一段階結果）

見直し対象路線：39路線 89.1km

第二段階1次評価の整理

第二段階1次評価では、

a. 路線・区間の機能（必要性）の評価

- ①上位計画による位置づけの有無
- ②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無
- ③土地利用支援のための機能の有無
- ④交通処理等のための機能の有無
- ⑤都市防災のための機能の有無
- ⑥公共交通の導入のための機能の有無
- ⑦都市環境形成のための機能の有無

b. 代替可能性の評価

- ⑧機能代替可能な現道の有無

c. 土地利用等の制約条件等の評価

- ⑨地形的な制約条件の有無
- ⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無
- ⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

の11の評価項目による機械的な評価により「存続候補」・「要検討候補」「廃止候補」を評価した。

（第二段階1次評価結果）

存続候補路線：19路線 30区間

要検討候補路線：14路線 24区間

廃止候補路線：14路線 19区間

第二段階 2次評価の実施

第三段階（将来交通量推計）による検証

第二段階 2次評価では、当該路線・区間にかかる地域において、考慮すべき事情などについて検討し、評価を行う。具体的には下記の観点を特に考慮する。また、第二段階 2次評価と合わせて、第三段階（将来交通量推計）評価も並行して行い、見直し素案を作成した。

第三段階評価では、第二段階で選定した見直し候補路線・区間を踏まえた将来道路網（ネットワーク）を設定し、将来交通量の変化及び混雑度の状況と変化等により検証を行い、見直し候補路線・区間を精査した。

結果として、将来の交通需要推計において廃止路線を整備しない場合においても、市街地形成や交通処理上の影響は生じないことを検証した。

評価の主な観点

- 改訂市原市総合計画に基づくランドデザインの実現 （都市機能の地域核への集約と地域連携を図る）
- 選択と集中による公共事業の効率化 （防災の観点から必要性を検証する）

評価の具体的な考え方

内 容	基本的な評価の考え方
・ 広域ネットワークを形成する国県道で整備促進する路線	存続
・ 市内の核と核を結ぶ路線として機能する路線	存続
・ 市原市地域防災計画において「重点的に整備する都市計画道路」として位置づけられている路線	存続
・ 完了又は事業中の土地区画整理事業地内である路線	存続
・ 隣接都市の路線との整合を図る路線	存続又は廃止
・ 臨海部からの避難ネットワークとして機能する路線	存続

都市計画道路見直し素案の作成

【長期未整備都市計画道路の見直し結果】

存続候補：23 路線、47 区間 総延長 64.63 km 総事業費 718 億円（概算）

廃止候補：20 路線、26 区間 総延長 22.77 km 総事業費▲153 億円（概算）

都市計画道路見直し素案としては、図1のとおりとし、廃止候補路線の評価理由については、図1のとおりとする。

図1

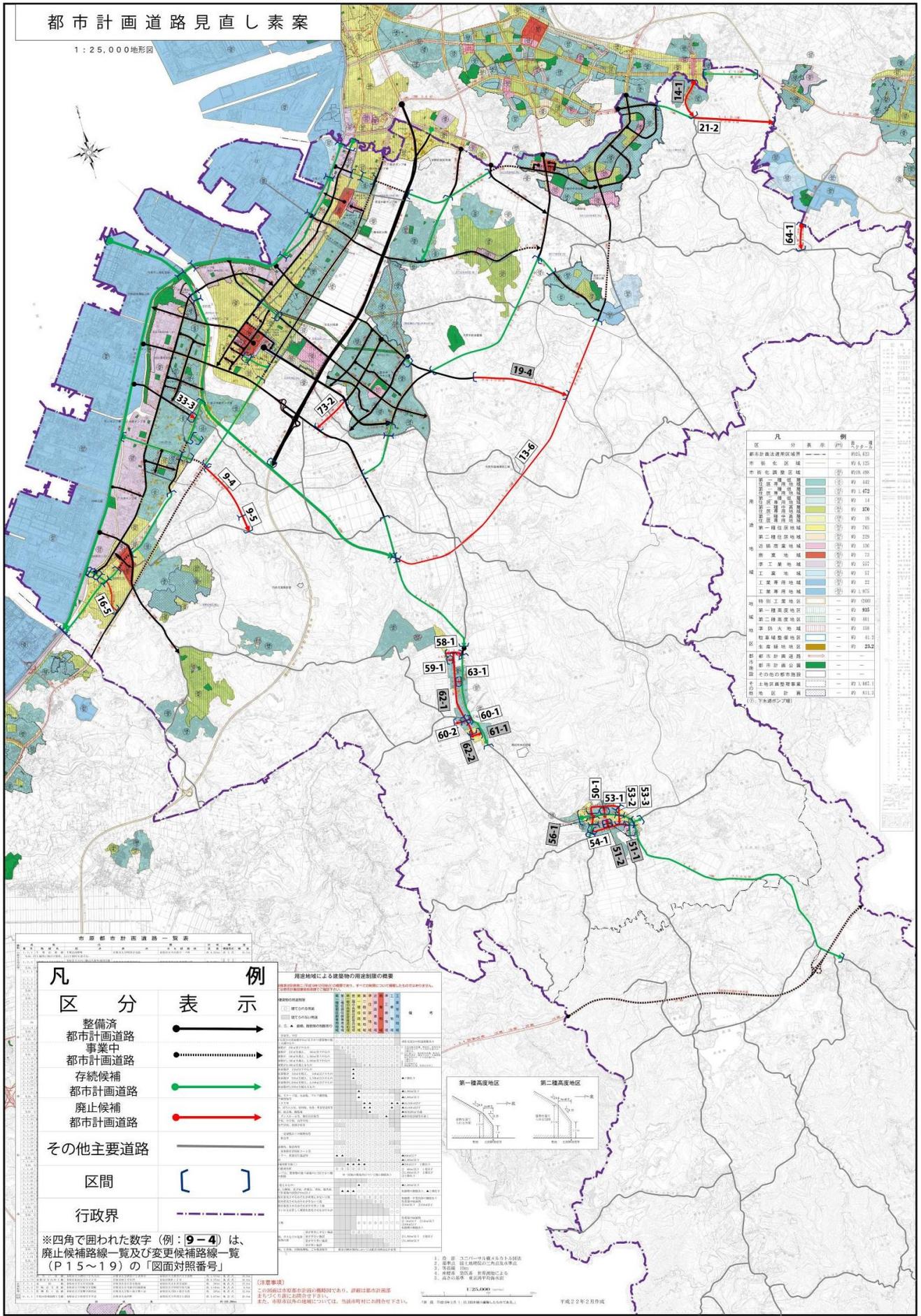


表1

路線 番号	路線 名	区 間 番 号	図 面 対 照 番 号	計 画 幅 員 (m)	延 長 (m)	評 価 理 由
3・3・9	青柳 海保 線	4	9-4	16	1,460	平成通り（3・3・6 八幡椎津線）と県道市原茂原線を連絡する区間4・5については近接する市道や周辺の既存道路を利用することでネットワーク機能が確保でき、将来交通需要にも対応できることから、廃止とします。
		5	9-5	16	360	
3・3・13	押沼 安須 線	6	13-6	25～ 32	7,580	区間6のうち、市道27号線と3・1・3市原縦幹線を連絡する区間については、3・3・10草刈西広線及び市道を利用することで、潤井戸土地区画整理事業区域と3・3・8出津二日市場線を繋ぐ広域ネットワーク機能は確保でき、将来交通需要に対応できることから廃止とします。
3・3・14 ※	誉田 駅前 線	1	14-1	25	920	千葉市と3・4・21押沼瀬又線を連絡する路線ではありますが、近接する県道日吉誉田停車場線を利用することでネットワーク機能が確保でき、将来交通需要にも対応できることから、廃止として都市計画決定権者である千葉県に提案します。
3・3・16	姉崎 海岸 椎津 台線	5	16-5	22～ 25	780	3・5・32島野椎津線と平成通り（3・3・6八幡椎津線）を連絡する区間5については、地形的制約条件があり、周辺道路を利用することで、周辺地域のネットワーク機能が確保でき、将来交通需要への対応と防災機能を満たすことから、廃止とします。
3・4・19 ※	君塚 小田 部線	4	19-4	18	2,210	国分寺台地区郊外と3・3・13押沼安須線を連絡する区間4については、接続予定の3・3・13押沼安須線を廃止候補とすることで、都市計画道路としての

						周辺地域のネットワーク化の必要性和交通分担機能がなくなることから、廃止として都市計画決定権者である千葉県に提案します。
3・4・21	押沼瀬又線	2	21-2	18	1,900	区間2のうち、県道日吉誉田停車場線と千葉市を連絡する区間については、終点部の千葉市との行政界に接続する現道又は都市計画道路がなく、周辺地域のネットワーク化の必要性和交通分担機能がなくなることから、廃止とします。
3・5・33	北青柳島野線	3	33-3	12	170	県道千葉鴨川線と3・5・32島野椎津線を連絡する区間3については、周辺道路を利用することで、ネットワーク機能が確保でき、将来交通需要へ対応できることから、廃止とします。
3・3・50	牛久駅北口線	1	50-1	25	200	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止とします。
3・3・51 ※	牛久駅南口線	1	51-1	25	80	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止として都市計画決定権者である千葉県に提案します。
		2	51-2	25	90	
3・4・53	牛久北線	1	53-1	16～17	790	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止
		2	53-2	16～17	180	

		3	53-3	14~ 17	220	とします。
3・4・54	牛久南線	1	54-1	16	880	
3・4・56 ※	牛久西線	1	56-1	17	230	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止として都市計画決定権者である千葉県に提案します。
3・4・58	二日市場光風台線	1	58-1	17	400	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止とします。
3・4・59	光風台駅東口線	1	59-1	17	80	
3・4・60	馬立上高根線	1	60-1	17	130	
		2	60-2	14~ 17	270	
3・4・61 ※	馬立駅東口線	1	61-1	17	240	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止として都市計画決定権者である千葉県に提案します。
3・5・62 ※	光風台馬立線	1	62-1	12~ 15	1,630	
		2	62-2	12	360	

3・5・63	三枝川線	1	63-1	12	150	面的な都市基盤の整備を前提に配置された路線ではありますが、面的な整備が困難な中、周辺既存道路の整備等個別事業による居住環境の向上を図るとともに、周辺道路を利用することで将来交通需要へ対応できることから、廃止とします。
3・5・64	高倉線	1	64-1	14	580	県道日吉誉田停車場線や周辺道路を利用することで、将来交通需要に対応できることから、廃止とします。
3・4・73	北国分寺台村上線	2	73-2	18	880	国分寺台地区と国道 297 号を連絡する区間については、3・3・10 草刈西広線及び市道でネットワーク機能は確保でき、将来交通需要に対応できることから、廃止とします。
路線合計（20 路線、26 区間）						22,770m