

1 調査名称：（柏市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：柏市

3 調査圏域：柏市全域

4 調査期間：令和6年度～令和7年度

5 調査概要：「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」（平成22年3月千葉県）の考え方を踏まえつつ，将来の社会情勢の変化を見据え，柏市将来交通量推計の成果をもとに柏市の地域事情を加味した評価項目等を検討し，柏市都市計画道路の見直し方針（素案）の作成を行う。

I 調査概要

1 調査名称：（柏市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

令和 6 年度

I 章．計画準備

II 章．本市の課題の整理

III 章．検討路線の選定

IV 章．評価項目の検討

V 章．見直し候補路線の選定と課題検討

3 調査体制

なし

4 委員会名簿等：

なし

Ⅱ 調査成果

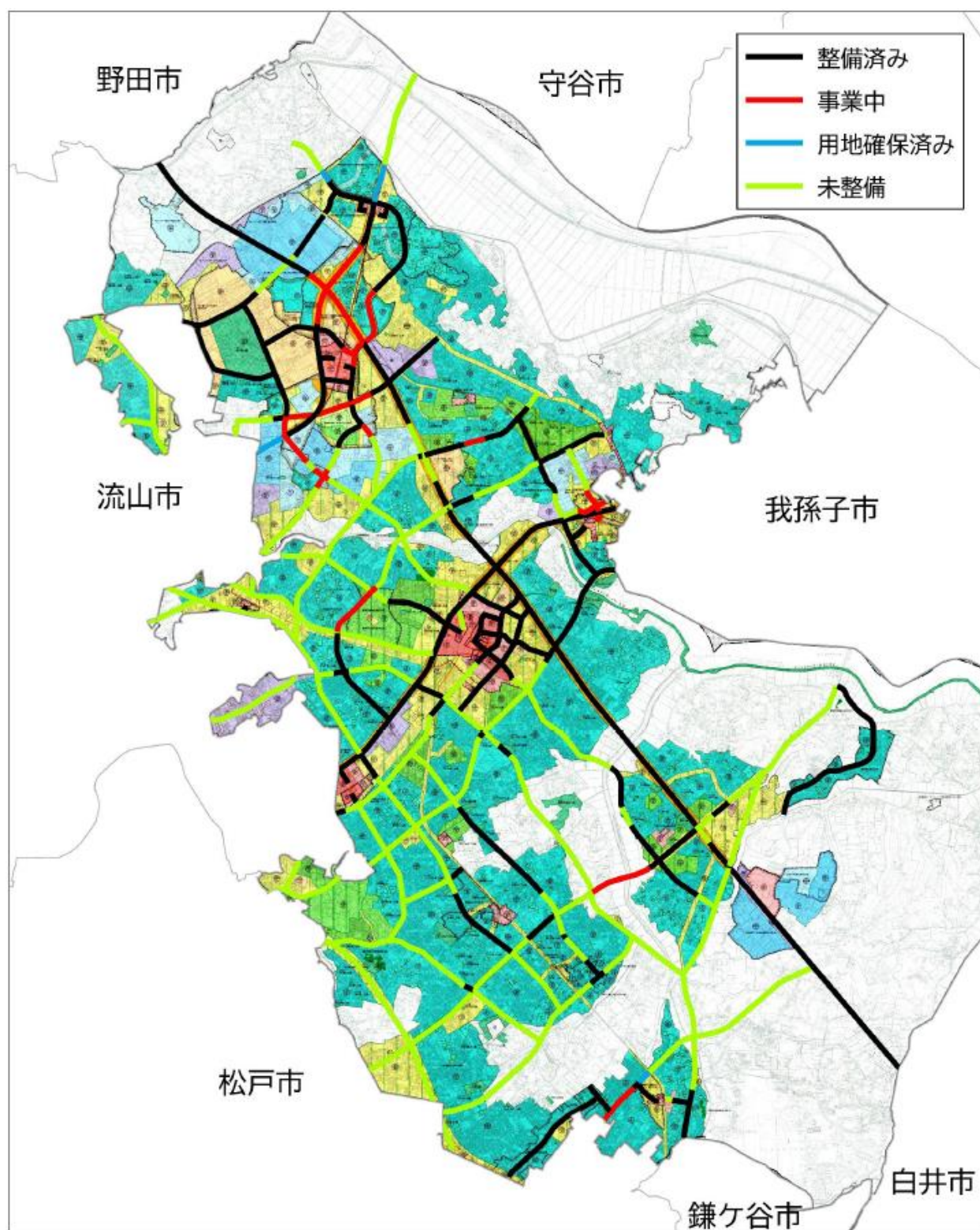
1 調査目的

「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、「千葉県ガイドライン」）および、「第 3 次柏市都市計画道路等整備プログラム（平成 29 年 6 月）」（以下、道路整備プログラム）の考え方を踏まえつつ、社会情勢の変化や柏市におけるまちづくりの将来像、交通事情等を加味し、各都市計画道路について検証を行い実情に合った道路ネットワークの形成に向けて、都市計画道路の見直し方針の検討・検証を行うことを目的とする。

2 調査フロー

令和 6 年度	
1 計画準備	I 章. 計画準備 本業務の検討に必要な資料の収集、他市の事例等の収集を行った。
2 本市の課題の整理	II 章. 本市の課題の整理 本市における課題を整理し、都市計画道路の見直しに向けた考え方を整理。 ・道路整備状況の確認と課題整理 ・まちづくりの現状と課題整理
3 検討路線の選定	III 章. 検討路線の選定 市内のすべての都市計画道路を対象に、千葉県ガイドラインに基づき検討路線を選定。
4 評価項目の検討	IV 章. 評価項目の検討 「千葉県ガイドライン」及び「道路整備プログラム」を基本として評価項目を検討。
5 見直し候補路線の選定と課題検討	V 章. 見直し候補路線の選定と課題検討 評価項目に基づき見直し候補路線を選定し、課題を検討の上、カルテを作成。
令和 7 年度	
6 将来交通量推計による検証及び最終評価	VI 章. 将来交通量推計による検証及び最終評価 将来交通量推計により廃止・変更した場合の周辺道路への影響を評価し、最終評価を実施。
7 市民説明会の資料作成及び運営支援	VII 章. 市民説明会の資料作成及び運営支援 市民向け説明会の資料作成・運営支援を実施。
8 パブリックコメントの実施支援	VIII 章. パブリックコメントの実施支援 パブリックコメントの資料作成・意見とりまとめと整理を実施。
9 見直し方針の作成	IX 章. 見直し方針の作成 「柏市都市計画道路の見直し方針」を作成。

3 調査圏域図



4 調査成果

I 章. 計画準備

- 本業務で必要となる資料，他市の事例等を収集し整理。収集した資料は以下の通りである。

分類	資料名	掲載頁
都市計画情報	柏市都市計画基本図（令和４年３月時点）	-
	都市計画図情報データ（令和６年３月時点）	10
	都市計画道路の整備状況図（手描き資料）	-
	道路台帳図データ（令和６年４月時点）	10
	都市計画基礎調査データ（令和４年３月時点）	10
上位計画	柏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（改定中）	15
	柏市第五次総合計画（平成 28 年度～平成 37 年度）	18
	柏市都市計画マスタープラン（令和６年３月）	19
	柏市立地適正化計画（令和４年４月改定）	25
	第３次柏市都市計画道路等整備プログラム（平成 29 年 6 月）	28
関連計画	千葉県渋滞対策アクションプログラム（令和５年 9 月）	94
	柏市バリアフリー基本構想（平成 22 年 3 月）	101
	柏市自転車総合計画（平成 29 年 11 月改定）	102
	柏市地域公共交通計画（令和６年 3 月）	110
	柏市緑の基本計画（令和２年 3 月改定版）	113
	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月作成、令和 6 年 6 月改定）	117
関連情報	柏市住民基本台帳人口（令和 6 年 4 月）	30
	柏市バス路線図マップ 2024（令和 6 年 6 月）	92
	警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ（2023 年）	93
	国土数値情報（公共施設データ（平成 18 年度））	95
	千葉県オープンデータ（公共施設情報、令和 4 年時点）	95
	柏市オープンデータ（公共施設情報、令和 4 年時点）	95
	通学路マップ（令和 6 年 12 月 柏市児童生徒課提供）	97
	柏市の自転車を取り巻く現状と課題について（柏市 HP）	102
	かしわぼうさいマップ（地区別マップ・令和 3 年 2 月）	105
	柏市防災安全課提供データ（災害拠点病院等一覧）	106
	柏市洪水ハザードマップ（令和 6 年 4 月）	108
	柏市オープンデータ・指定緊急避難場所・指定避難所一覧	108
	国土交通省「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」	118

II 章．本市の課題整理

- 本市における課題を整理し、都市計画道路の見直しに向けた考え方を整理。

1. 道路整備状況の確認

- ・ 都市計画道路を含む市内の主要な道路及び隣接市の道路について最新の整備状況を確認し、都市計画道路と現道の状況図（重ね図）を作成した。
- ・ また、都市計画道路の概算事業費の算定を行い、課題の整理を行った。
- ・ なお、道路整備プログラムの優先整備路線については、関係課へのヒアリングを実施し、進捗状況と課題を整理した。

1) 都市計画道路の整備状況

- ・ 都市計画決定から 40 年以上経過している路線が路線全体の 61.9%を占めており、都市計画道路の整備率は 40.0%（令和 6 年 3 月 31 日現在）、県内平均や県内他市と比べても低い状況である。
- ・ 柏市の未整備路線のうち、現道がある路線は約 60%で、未整備路線においても、自動車の通行機能としてのネットワークの確保がされている。
- ・ 都市計画道路見直しの際には、代替機能としての現道を、ネットワークの確保にどのように活用するか、評価・検討を行うことが重要である。

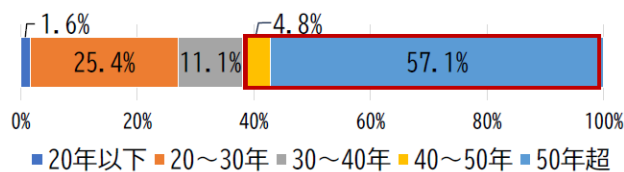


図1 当初決定からの経過年数

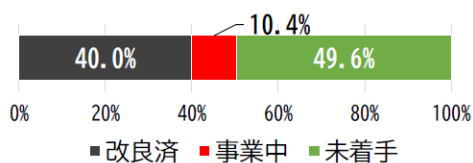


図2 柏市の都市計画道路の整備状況

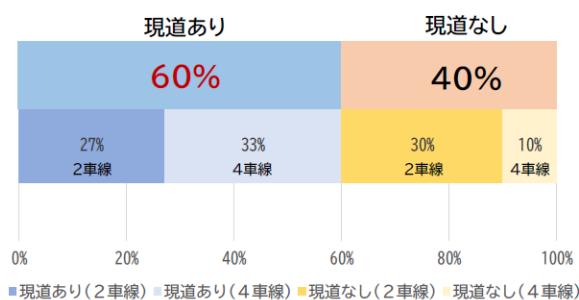


図3 柏市の都市計画道路と現道の状況

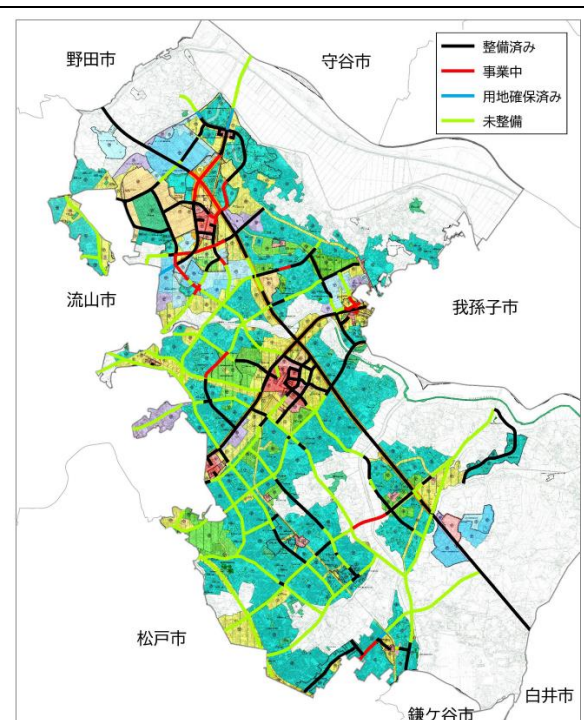


図4 柏市の都市計画道路の整備状況図（令和6年10月時点）

上位関連計画及び本市の現状を踏まえた都市計画道路の見直し検討のポイント

- ・ 上位関連計画や、都市計画道路を取巻く現状を踏まえ、本市の都市計画道路の見直し検討における考え方を整理する。
- ・ なお、千葉県ガイドラインにおける都市計画道路の見直しの背景と必要性は以下の通りである。

- 社会情勢の変化に伴って変化する交通需要に的確に対応した都市計画道路が求められている。
- まちづくりの方向性と整合した都市計画道路が求められている。
- 財政状況が厳しさを増す中、効率的な事業執行の観点から長期間未着手の状態にある都市計画道路・区間について、整備の必要性等を再評価することが必要となっている。
- 道路構造令の改正により、歩道等の幅員の考え方が変更されており、今後の整備においては、対応していく必要がある。

- ・ 本市における都市計画道路の見直し検討における考え方は以下の通りである。

①選択と集中による整備の必要性

- ・ 生産年齢人口の減少や社会保障の増加に伴い、今後益々、財政状況が厳しさを増すことが予測され、まちの持続可能性を高めるため立地適正化計画を定め、鉄道駅等への拠点への都市機能の集積を図り、公共交通の利便性の高い持続可能なまちづくりを進めており、こうした都市構造の変化に合わせた道路網の強化が必要である。
- ・ 一方で、広域交通体系の要衝に位置する本市においては、交通渋滞の解消を図り、円滑で安全な交通体系の実現化を図り、良好な住環境の確保が必要である。
- ・ 道路整備プログラムを定め、順次道路や交差点の整備を進めている一方で、これまでの実績に照らすと、未整備の都市計画道路の整備には長期間を要することから、道路渋滞の解消や都市機能の強化に必要な道路整備を積極的に進めることと併せて、現道等の既存資源を最大限活用して課題への対応を図る選択と集中による整備が不可欠である。

②土地の有効活用の必要性

- ・ 都市計画道路区域内は容易に撤去できる建物以外の建築は認められていないことから、著しく長期間にわたり事業が未着手の場合、住居専用地域以外では沿道の土地利用が十分に活かされていない場合も想定される。
- ・ また、これまでの判例をみると、都市計画道路に係る長期的な建築制限の違法性は認められないものの、土地所有者に長期間の建築制限を受忍してもらう合理的な理由が求められていることから、長期末着手の都市計画道路を適切に見直すことが必要である。

③道路整備プログラムを踏まえた都市計画道路見直しの必要性

- ・ 道路整備プログラムでは、社会情勢の変化や財政状況を踏まえ概ね10年間に整備すべき路線を位置付ける。一方で、都市計画道路の中には、整備の優先順位が低い路線もあり、こうした路線は、今後も長らく沿道への建築規制を掛けることとなる。
- ・ このため、整備の優先順位が低い路線は、社会情勢や都市構造の変化に応じて整備の必要性が低下していないか検証することが必要となる。

Ⅲ章．検討路線の選定

- 千葉県ガイドラインにおける第一段階として、市内の全ての都市計画道路を対象として、都市計画決定の状況、区間ごとの整備状況、隣接しの都市計画決定及び整備状況等を確認し、検討路線（区間）を選定。

1. 都市計画道路見直しの進め方

- ・ 本市の都市計画道路見直しの基本的な考え方は、千葉県ガイドラインの第一段階（検討道路の選定）、第二段階（必要性などの評価）、第三段階（定量評価、見直し方向の検討）の段階別に評価する方法に準じ行う。
- ・ 第二段階の評価においては、「千葉県ガイドライン」を軸としつつ、「道路整備プログラム」での評価項目との整合を図りつつ、都市計画道路を取り巻く状況の変化等を加味し、必要性等の評価を行う。

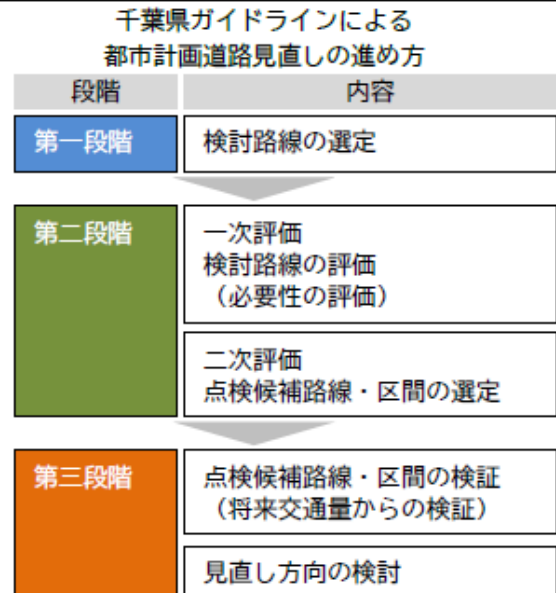
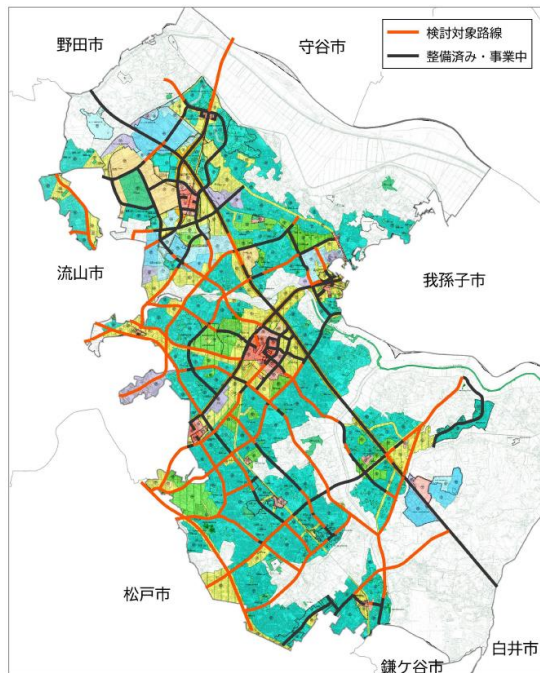


表 7 「千葉県ガイドライン」における一次評価の項目

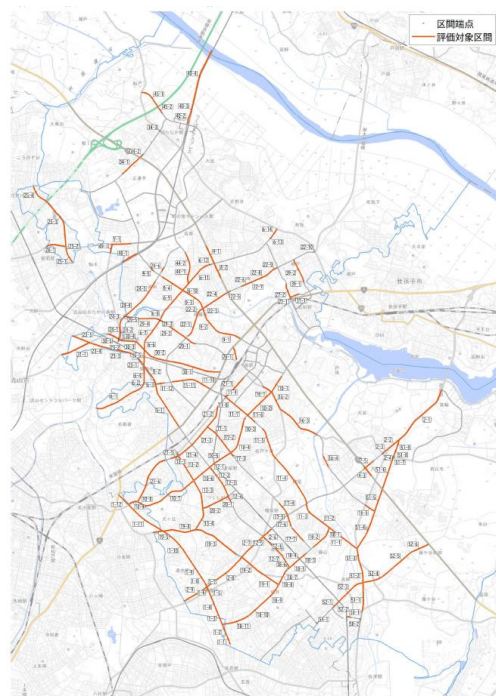
項目	評価内容
a. 路線・区間の必要性（機能）の有無の判断	①上位計画等による位置づけの有無
	市街地形成機能
	②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無 都市間や主要な交通結節点にアクセスする路線を評価する
	③土地利用支援のための機能の有無 面整備等のまちづくりへのアクセス機能を有する路線を評価する
	交通機能
	④交通処理等のための機能の有無 自動車や自転車、歩行者のための空間形成が求められる路線を評価する
	空間機能
b. 機能代替の可能性の有無の判断	⑤都市防災のための機能の有無 避難路や緊急活動、消防活動が困難な区域を解消する路線を評価する
	⑥公共交通の導入のための機能の有無
	⑦都市環境形成のための機能の有無 シンボルロード等の都市環境形成に資する路線を評価する
c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断	⑧機能代替可能な現道の有無 重複・並行道路によって機能代替可能な路線を評価する
	⑨地形的な制約条件等の有無
	⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無 価値観の変化も踏まえつつ沿道地域の歴史やコミュニティを喪失させる路線を評価する
	⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無 道路構造令の規定から歩道の必要幅員が確保できないなどの不整合が生じる路線を評価する

- ①決定当初から20年以上経過している自動車専用道路を除く未着手の路線・区間
- ②整備済み、事業中を除く未整備道路（用地確保済、概成済を含む）
- ③第3次柏市都市計画道路等整備プログラムに位置付けられている優先整備路線を除く



検討対象路線の選定結果

- ①整備状況が異なる区間で分割
- ②現道の有無で区間を分割
- ③都市計画道路との交差点で分割
- ④代替可能現道との交差点で分割



検討対象路線を区間で分割した結果

IV章. 評価項目の検討

- 千葉県ガイドライン及び道路整備プログラムを基本とし、本市の交通事情やまちづくりの将来像を踏まえた評価項目を検討。

表9 千葉県ガイドラインと道路整備プログラムの評価項目の対応

第3次柏市都市計画道路等整備プログラム (平成29年6月 柏) 選定指標		千葉県都市計画道路見直しガイドライン(千葉県)の都市計画道路必要性の評価項目											二次評価
		一次評価							機能代替の可能性の有無の判断				
		路線・区間の必要性(機能)の有無											
		①上位関連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交通処理などの機能の有無	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	⑧機能代替可能な現道の有無	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	
道路整備政策	国・県等への要望路線	●			●								
	道路整備を促す必要性の高い路線				●								
上位計画等	上位計画の位置付け	●											
交通機能向上	未整備区間の代替機能の有無							●					
	渋滞交差点対策				●								
市民ニーズ	整備に関する要望											●	
道路ネットワークの形成		●	●										
まちづくりの促進	都市拠点形成			●									
	用途地域等の指定状況												
	道路の役割や機能		●										
公共施設アクセス	公共施設施設等の有無				●								
公共交通支援	バス路線支援							●					
	バス運行本数							●					
	鉄道利用支援							●					
	鉄道駅(最寄り駅)までの移送時間の短縮							●					
産業・観光拠点	人流・物流支援				●								
教育環境支援	教育環境支援				●								
	小中学校の有無				●								
通学路形成支援	通学路指定の有無				●								
交通安全機能	歩行者環境支援				●								
	現道の歩道の有無				●								
	歩行者待機スペース				●								
	交差点のバリアフリー化				●								
	自転車環境支援				●								
	自転車ネットワーク路線の指定状況				●								
防災機能	防災拠点アクセス					●							
	避難場所の有無					●							
	災害拠点病院距離の短縮					●							
	緊急車両アクセス					●							
事業性	事業費の抑制									●			
	事業費が高い									●			
	構造部									●			
用地確保性	土地所有者数									●	●		
	建物移転補償の必要									●	●		
	事業系物件数									●	●		
	納税額予地									●	●		

○千葉県都市計画道路見直しガイドライン，第3次柏市都市計画道路等整備プログラム及び
庁内検討会議での意見を基に評価項目を設定。

千葉県ガイドラインの 評価項目	道路整備プログラムを軸とした 本見直しにおける評価項目 ※赤字は重点項目の候補	項目区分	評価方法の詳細	定量的に評価する 項目 ●：交通量推計 ○：その他の定量的評価	評価手法	評価分類	根拠資料
①上位関連計画による 位置づけの有無	(1) 国・県等への要望路線	〔道路整備政策〕	上位関連計画で国・県への整備要望が挙げられている路線を評価する。		位置付け評価	路線評価	
	(2) 上位計画の位置付けのある路線	〔上位計画等〕	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）に位置づけられた広域連携軸と重なる路線および「柏市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月）」において「おおむね10年以内に整備を予定する施設等（道路・駅前広場）」に位置付けられた未整備区間を有する路線を評価する。		位置付け評価	路線評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂） 柏市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月）
	(3) 道路ネットワークの形成		柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）に位置づけられた「都市拠点」や「ふれあい交流拠点」へのアクセスする路線を評価する。		アクセス評価	路線評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）
②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無	(1) 広域連携軸へのアクセス機能		柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）に位置づけられた広域連携軸と重なる路線へアクセスする路線を評価する。		アクセス評価	路線評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）
	(2) 道路の役割や機能	〔まちづくりの促進—都市拠点形成〕	交通量推計を活用し、柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）で位置づけられた「都市拠点」間の時間短縮効果を評価する。	●	定量的評価	路線評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）
③土地利用支援のための機能の有無	(1) 用途地域等の指定状況	〔まちづくりの促進—都市拠点形成〕	柏市都市計画図（令和6年4月）で位置づけられた商業・工業系用途地域（近隣商業、商業・準工業・工業・工業系用途地域）を通過する路線を評価する。		重なり評価	区間評価	柏市都市計画図（令和6年4月）
	(2) 将来の面整備を支援する路線		将来的に実施が見込まれる開発エリアを通過し、沿道の面整備を支援する路線を評価する。		重なり評価	路線評価	柏市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月）
	(3) 面整備の廃止		沿道の面整備が廃止され、必要性が低下した路線を評価する（マイナス評価）。		重なり評価	路線評価	
④交通処理などの機能の有無	(1) 道路整備を図る必要性の高い路線（混雑緩和・バス路線・事故軽減）	〔道路整備政策〕	交通量推計を活用し、当該路線を整備した場合の周辺都市計画道路の混雑度緩和の効果（全区域での時間短縮便益）を評価する。 柏市バス路線図マップ2024に示された現行のバスルートと重なる路線区間を評価する。 交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁・2023）を用いて事故分布メッシュを作成し、交通事故多発エリアを通過する路線を評価する。	●	定量的評価	路線評価	
	(2) 渋滞交差点のある路線	〔交通機能向上〕	交通量推計を活用し、柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）で位置づけられた「都市拠点」や「ふれあい交流拠点」へのアクセスする路線を評価する。	○	重なり評価	区間評価	柏市バス路線図マップ2024 交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁・2023）
	(3) 公共公益施設等の有無	〔まちづくりの促進—公共公益施設アクセス〕	徒歩圏域（都市計画道路から半径300m）内にある公共公益施設（学校、市役所、図書館、公民館等）の有無を評価する。		重なり評価	区間評価	国土数値情報（公共施設データ）
	(4) 広域連携軸までの移動時間の短縮	〔産業・観光拠点—人流・物流支援〕	交通量推計を活用し、国道に接続する路線区間の時間短縮便益を用いて、道路整備による交通の円滑化の効果を評価する。	●	定量的評価	路線評価	千葉県渋滞対策アクションプログラム（令和5年9月）
	(5) 小中学校の有無	〔教育環境支援〕	×「(6) 通学路指定の有無」に統合する				
	(6) 通学路指定の有無	〔教育環境支援—通学路形成支援〕	通学路（小学校・中学校）に指定された現道と重なる路線を評価する。		現況評価	区間評価	通学路マップ（R6.12.11 柏市児童生徒課提供）
	(7) 現道の歩道の有無	〔交通安全機能—歩行者環境支援〕	現道に歩道を有しない路線を評価する。		現況評価	区間評価	
	(8) 歩行者待機スペース	〔交通安全機能—歩行者環境支援〕	交差点部に歩道空間が計画通りに確保されていない路線区間を評価する。		現況評価	区間評価	
	(9) 交差点のバリアフリー化	〔交通安全機能—歩行者環境支援〕	柏市バリアフリー基本構想（平成22年3月）に位置づけられた「重点整備地区」内の交差点に接続する路線区間を評価する。		アクセス評価	区間評価	柏市バリアフリー基本構想（平成22年3月）
	(10) 自転車ネットワーク路線の指定状況	〔交通安全機能—自転車環境支援〕	柏市自転車総合計画（平成29年11月改定）で位置づけられた自転車ネットワークに重なる路線を評価する。		アクセス評価	区間評価	柏市自転車総合計画（平成29年11月改定）
⑤都市防災のための機能の有無	(1) 避難場所の有無	〔防災機能—防災拠点アクセス〕	広域避難場所へのアクセス路線（広域避難場所に接続する路線）を評価する。		アクセス評価	路線評価	柏市都市計画マスタープラン（令和3年2月）
	(2) 災害拠点病院等への到達時間の短縮	〔防災機能—防災拠点アクセス〕	災害拠点病院・災害医療協力病院へのアクセス路線（病院の面している路線または病院が都市計画道路以外の道路に面している場合はその道路と直に交差する路線）を評価する。		アクセス評価	路線評価	柏市防災安全課提供データ（災害拠点病院等一覧）
	(3) 緊急車両の到達時間の短縮	〔防災機能—緊急車両アクセス〕	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）の「分野別方針図（交通体系）」にて位置づけられた緊急輸送道路（一次路線・二次路線）と重なる路線を評価する。		位置付け評価	区間評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）
	(4) 洪水・浸水に対する避難を支援する路線	〔防災機能—緊急避難路〕	柏市洪水ハザードマップ（令和6年4月）で示された浸水想定区域から最寄りの避難場所・避難所への避難を支援する路線を評価する。		アクセス評価	区間評価	柏市洪水ハザードマップ（令和6年4月）
⑥公共交通の導入のための機能の有無	(1) 現行バスルート	〔公共交通支援—バス路線支援〕	×「(1) 道路整備を図る必要性の高い路線（混雑緩和・事故軽減）」のバス路線の評価に統合する				柏市バス路線図マップ2024
	(2) バス停留所の有無	〔公共交通支援—バス路線支援〕	×「(1) 道路整備を図る必要性の高い路線（混雑緩和・事故軽減）」のバス路線の評価及び「(3) バス運行本数」に統合する				バス停留所データ（国土数値情報、令和4年度版） 柏市バス路線図マップ2024
	(3) バス運行本数	〔公共交通支援—バス路線支援〕	柏市地域公共交通計画（令和6年3月）の「現在のバス路線及び運行本数」図を用いて、「60本/日以上（片方向）」の運行本数の多いバス路線と重なる路線を評価する。	○	現況評価	区間評価	柏市地域公共交通計画（令和6年3月）
	(4) 鉄道駅（最寄り駅）までの移送時間の短縮	〔公共交通支援—鉄道利用支援〕	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂）で「広域交流拠点」に位置づけられた柏駅および柏の葉キャンパス駅の1km圏域内の駅前アクセス路線を評価する。		アクセス評価	区間評価	柏市都市計画マスタープラン（2024年（令和6年）3月改訂） 柏市立地適正化計画（令和4年4月改定）
⑦都市環境形成のための機能の有無	(1) 緑の拠点をつなぐネットワーク		柏市緑の基本計画（令和2年3月改定版）の地域別構想で位置づけられた「緑の回廊」と重なる路線を評価する。		位置付け評価	区間評価	柏市緑の基本計画（令和2年3月改定版）

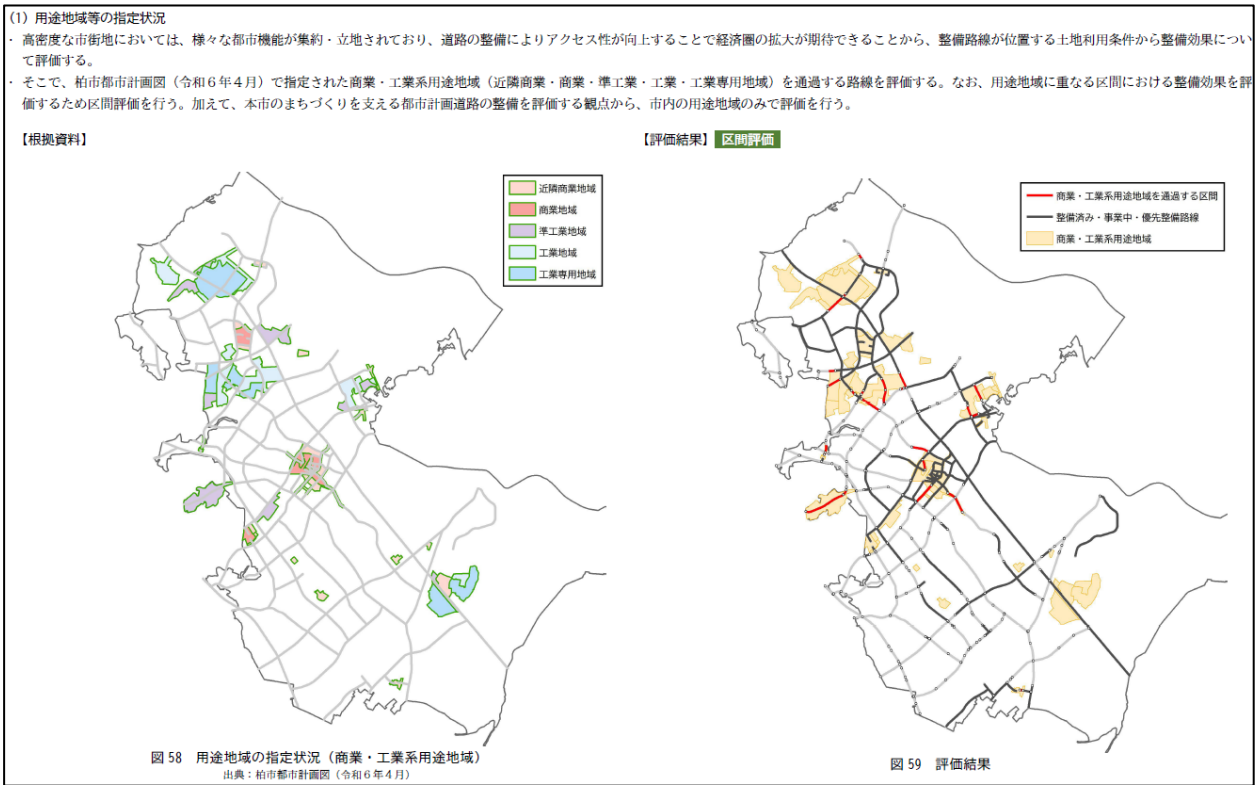
⑧機能代替可能な現道の有無	(1) (整備課題)未整備区間の代替機能の有無	〔交通機能向上〕	都市計画道路に重なる現道の幅員について、計画車線数が2車線の場合は13.5m以上（防災機能を有する路線の場合は15m）の路線を評価する。また、計画車線数が4車線の場合は22m以上の路線を評価する。		現況評価	区間評価	柏市道路台帳（令和6年3月）
⑨地形的な制約条件の有無	(1) (整備課題)事業費の抑制	〔事業性〕	概算事業費を算定し、その額が全路線の平均よりも大きくなる路線区間を評価する。	○	定量評価	区間評価	
⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無	(1) (整備課題)用地確保性	〔事業性〕	概算事業費の算定過程で算出される用地買収費を用いて、その額が全路線の平均よりも大きくなる路線区間を評価する。	○	定量評価	区間評価	
⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無	(1) (整備課題)計画幅員の評価		道路構造令及び安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）を踏まえ、計画車線数が2車線の場合で自転車交通量が多い場合は20.5m、少ない場合は16.5mに満たない路線を評価する。また、計画車線数が4車線の場合で自転車交通量が多い場合は27m、少ない場合は23mに満たない路線を評価する。 （2車線の下限值は16.5m、4車線の下限值は23mとして評価）		現況評価	区間評価	道路構造令 安全で快適な自転車利用 環境創出ガイドライン （令和6年6月）
地域事情	(1) 整備に関する要望のある路線		令和6年度第1回柏市都市計画道路見直し方針検討に係る庁内検討会議にて各課より提出された意見書を踏まえ、過去の計画や地域住民との整備に関する合意等がある路線について評価する。		現況評価	路線評価	

V章. 見直し候補路線の選定と課題検討

- 千葉県ガイドラインにおける第二段階の評価として、検討した評価項目に基づき、見直し候補路線の選定を実施。
- 見直し候補路線について、廃止・変更等をした場合の課題を整理。
- 評価は路線別・区間別に行い、各カルテを作成し、一覧表に整理。

○評価項目の判定結果例（用途地域等の指定状況）

左図が評価根拠、右図が評価対象路線（区間）の評価結果

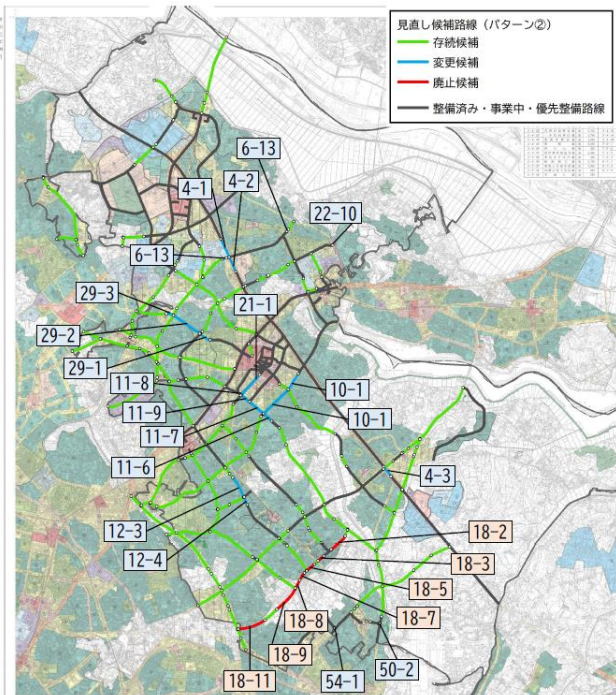


○各評価により選定された見直し候補路線

路線名	区間	選定結果・見直しの課題
3・3・4号 柏国道16号線	4-1～4-3 ※国道と重なる	・重点項目に1つ以上該当することから必要性の高い路線区間であるが、代替可能現道があることから変更候補とした。
3・4・6号 豊四季宿進寺線	6-12、6-13	・変更にあたっては当該区間を変更した場合の周辺道路への影響の判断（第三段階）や、代替可能現道で機能が代替できることの確認、国道や県道と重なる区間については県との協議・調整が必要である。
3・4・10号 呼塚新田向中原線	10-1、10-2	
3・4・11号 名戸ヶ谷捕込線	11-6～11-9 ※11-9は県道と重なる	
3・4・12号 南柏逆井線	12-3、12-4	
3・4・21号 上大門向中原線	21-1 ※県道と重なる	
3・4・22号 吉野沢高野台線	22-10	
3・5・29号 柏駅西口線	29-1～29-3	
3・3・5号 高柳駅前線	50-2	
3・4・54号 しいの木台高柳新田線	54-1	

表 18 評価パターン②にて選定した廃止候補

路線名	区間	選定結果・見直しの課題
3・4・18号 藤心逆井線	18-2、18-3、18-5、18-7～18-9、18-11	・重点項目に該当せず、評価項目の得点も平均未満のため、必要性の低下した路線として、廃止候補とした。 ・必要性（機能）の評価では、「公共公益施設の有無」と、区間18-2のみ「洪水・浸水に対する非難を支援する路線」の機能を有する。 ・「機能代替の可能背の有無」や「整備に係る制約条件等の有無」には該当する項目はなかった。 ・廃止にあたっては当該区間を廃止した場合の他路線区間の必要性（機能）への影響の判断や、周辺道路への影響（第三段階）等を検討する必要がある。



○見直し候補路線のカルテ例（藤心逆井線）

路線名 藤心逆井線

3・4・18 路線名 藤心逆井線

延長 (A)	代表幅員	車線数	当初決定	最終変更
3,500 m	16 m	2 車線	昭和 44 年 1 月 29 日	平成 19 年 3 月 20 日

整備済 (B)	事業中	用地確保	現道あり	現道なし	改良比率 (B/A)
160 m	0 m	0 m	730 m	2,610 m	0.05 %

【路線位置図】

【隣接自治体への接続状況】

- ・隣接自治体への接続なし

区間番号	18 - 2	(路線名：藤心逆井線)
第一段階	☐ 整備済 ☐ 事業中 ☐ 用地確保 ☐ 未整備（現道あり） ☒ 未整備（現道なし）	
検討路線の選定	①決定当初から20年以上経過している自動車専用道路を除く（経過年次 55 年） ②整備済、事業中を除く未整備道路（用地確保済、概成済を含む） ③第3次柏市都市計画道路等整備プログラムに位置付けられている優先整備路線を除く	● ● ●
千葉県ガイドラインの評価項目	柏市の評価項目	
必要性（機能）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	(1) 国・県等への要請路線 (2) 上位計画の位置付けのある路線 (3) 道路ネットワークの形成 (4) 広域連携圏へのアクセス機能 (1) 道路の名称や機能 (1) 用途地域等の指定状況 (2) 将来の面整備を支援する路線 (3) 面整備の廃止（マイナス評価）
④交通処理などの機能の有無	(1) 道路整備を図る必要性の高い路線 (2) 渋滞交差点のある路線 (3) 公共施設等との有無 (4) 国道までの移動時間の短縮	混雑緩和 バス乗降 事故軽減 ○
⑤都市防災のための機能の有無	(1) 通学路指定の有無 (2) 現道の歩道の有無 (3) 歩行者待機スペース (4) 交差点のバリアフリー化 (1) 避難場所の有無 (2) 災害拠点病院等への円滑な輸送 (3) 緊急車両の到達時間の短縮 (4) 洪水・浸水に対する避難を支援する路線	○
⑥公共交通の導入のための機能の有無	(1) 路線の拠点をつなぐネットワーク	○
⑦都市環境形成のための機能	(1) 緑の拠点をつなぐネットワーク	○
整備課題	⑧機能代替可能な現道の有無 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	(1) 未整備区間の代替機能の有無 (1) 事業費の抑制 (2) 用地確保性 (1) 計画幅員の評価
第二段階（2次評価）	地域事情	(1) 整備に関する要望のある路線
第二段階までの評価結果	重点項目に該当せず、評価項目の得点も平均未満のため、必要性の低下した路線として、廃止候補とした。	廃止候補
見直し検討結果	(第三段階の検証結果を記載) (最終評価の結果を記載)	- (見直し方向を記載)