

習志野市都市計画道路等見直し方針

令和2年8月

習 志 野 市

目次

1. 都市計画道路の必要性和見直しの背景.....	1
1) 都市計画道路の機能	1
2) 都市計画道路の整備状況	2
3) 都市計画道路を取り巻く状況	4
4) 都市計画道路整備の必要性	9
2. 都市計画道路見直しの考え方	11
1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方	11
2) 検討路線の選定（第一段階）	12
3) 検討路線の評価（第二段階）	14
4) 市単道路の評価	17
5) 点検候補路線の検証（第三段階）	19
6) 見直しの結果	24
3. 今後の都市計画道路等の見直しの考え方	28

はじめに

都市計画道路は、機能的な都市活動や良好な都市環境を維持するため、道路として必要な空間を都市計画法により定められている都市施設であり、人や物資の移動のための通行空間としての交通機能をはじめ、市街地における土地利用の誘導、防災機能等を担っています。

習志野市の都市計画道路は、平成31年3月現在26路線49.49kmが計画されています。そのうち、都市の骨格を形成する幹線街路は計画延長が46.17km、整備延長は26.57km、整備率は57.55%です。未整備路線は、そのすべてが決定当初から50年以上経過しています。

都市計画道路が予定されている計画区域内にある土地は、容易に撤去できる建物以外の建築が認められておらず、一定の建築制限が課せられています。

未整備都市計画道路の中には、計画通りの道路幅員まではいかないまでも自動車等の通行機能を既に担っている道路もあることから、その必要性を確認しつつ、計画当初の必要性が低下した路線については、廃止や変更を適切に行う必要があります。

こうした中で、国土交通省では、平成12年、18年、23年の3度にわたり、「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の適切な見直しを行うことを助言しています。経済財政諮問会議においても、「適時適切」に見直しが進められるよう、平成29年7月、平成30年8月に、都道府県・政令市の見直しガイドライン及びガイドラインに基づき実施した見直し結果を収集し、その具体的進め方の整理等を行った「都市計画道路の見直しの手引き」を公表しています。

千葉県では、都市計画道路の必要性について、継続して点検調査を行う必要があることから、市町村が具体の点検作業を行う際の指針として、平成22年3月に「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」（以下、千葉県ガイドライン）を策定しています。

そこで、本市では平成29年度から、千葉県ガイドラインに基づき見直し検討を行い、都市計画道路等見直し方針を作成しました。なお、都市計画道路以外にも、市民生活に密着した地区サービス道路として、都市計画道路を補完する機能などを有する市単独の計画道路（以下、市単道路）を対象に見直し検討を行いました。

1. 都市計画道路の必要性和見直しの背景

1) 都市計画道路の機能

■ 都市計画道路は道路の通行機能に加え、ライフラインの収容空間や防災機能を担っています。

- 都市計画道路は、将来のまちづくりを目標に見据え、都市計画法に基づき、あらかじめルート、幅員等を定め、計画的に整備を進める道路です。人や物資の移動のための通行空間としての交通機能をはじめ、市街地における土地利用の誘導、防災機能などを担っています。
- 都市計画道路予定地として決定された区域には、将来の整備が円滑に進められるよう、新たに建築する建築物について、一定の建築制限が課せられます。

図. 都市に必要な様々な都市施設



出典：国土交通省ホームページ

表. 都市計画道路の機能

機 能 の 区 分		内 容	
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	
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、貨物の積み降ろしなど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		
	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	災害などの拡大を遅延・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 空 間	都市モノレール、バスなど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、電話などの供給処理およ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などのための空間

出典：「都市計画マニュアル」（社）日本都市計画学会編より

2) 都市計画道路の整備状況

■ 都市計画道路の内、都市の骨格を形成する「幹線街路」の整備率は約6割です。

- 都市計画道路の整備状況一覧表、整備状況図は次頁に示すとおりです。本市の都市計画道路は、平成31年3月現在26路線、総計画延長は49.49km、整備延長は29.89km、整備率は60.4%です。周辺他市と比べ平均的な整備状況です。

表.周辺市町村の都市計画道路の整備状況

市町村	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	進捗率 (%)	備 考
千葉市	382.89	286.43	74.80	H28.3.31 現在
市川市	117.54	68.65	58.40	"
船橋市	128.18	58.60	45.70	"
松戸市	119.22	71.58	60.00	"
習志野市	49.49	29.89	60.40	H29.4.1現在
柏市	150.20	59.69	39.70	H28.3.31 現在
八千代市	73.93	44.69	60.40	"
市原市	222.30	160.86	72.40	H29.4.1 現在
合 計	1,243.75	779.63	62.70	
千葉県	2,661.83	1,583.95	59.50	H28.3.31 現在

「千葉県の街路事業 2016」より

- そのうち、都市の骨格を形成する「幹線街路」は、計画延長は約46.17km、整備延長は26.57km、整備率は57.55%です。未整備延長は約17.26km、そのすべてが都市計画決定から50年以上経過しています。また、専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路である「特殊街路」は、計画延長は3.32km、整備延長は3.32km、整備率は100%です。

図.習志野市の幹線街路の整備状況(平成31年3月現在)

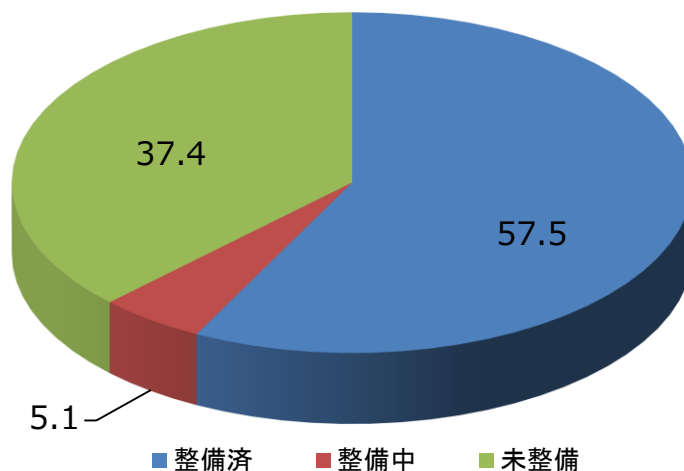
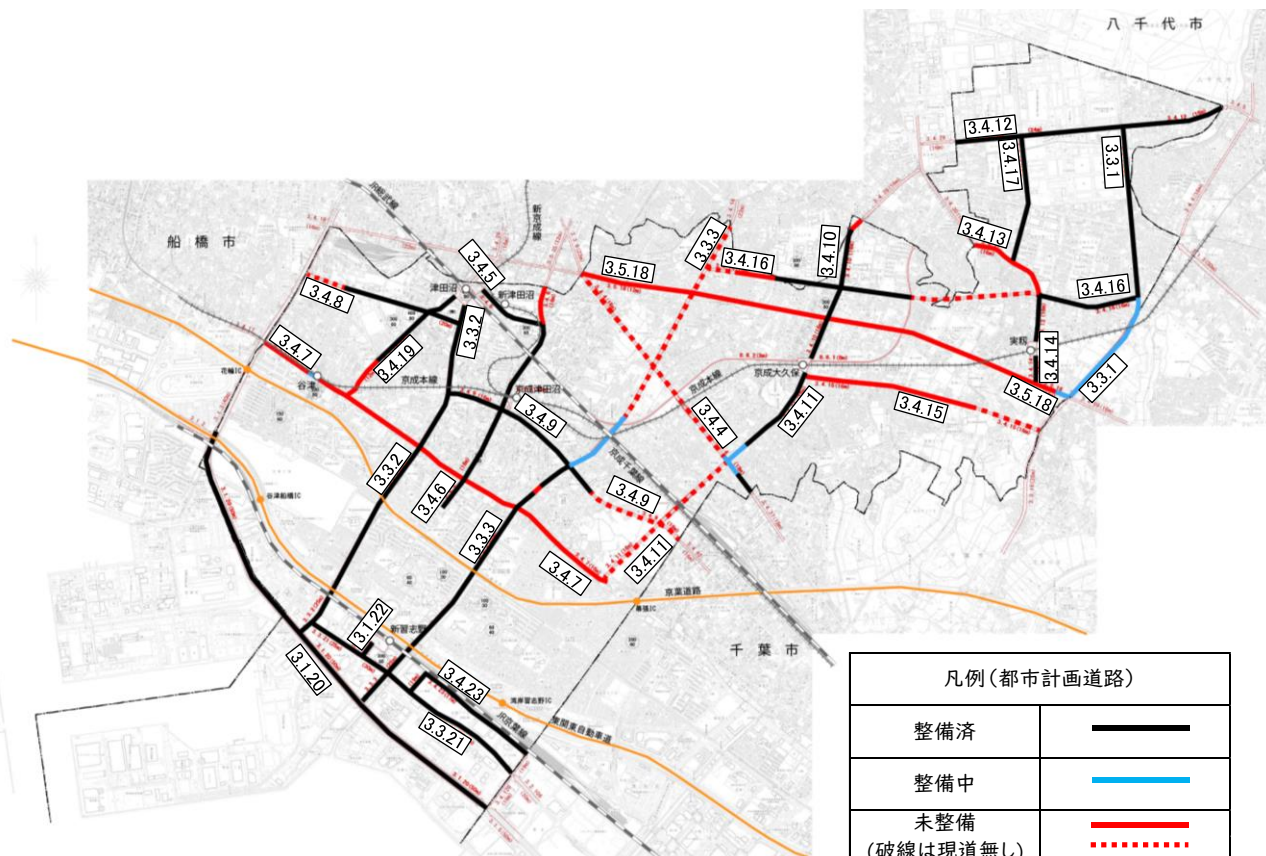


表.幹線街路の整備状況(平成31年3月現在)

番号	名称	幅員 (m)	当初都市 計画決定	計画延長 (m)	整備済み (m)	事業中 (m)	未整備 (m)	整備状況 (%)	区分
3・1・20	谷津芝園	50	S55.08.08	3,690	3,690	0	0	100.0	広
3・1・22	新習志野駅前	50	S60.05.31	110	110	0	0	100.0	幹
3・3・1	東習志野実稲	24	S36.11.21	2,250	1,250	1,000	0	55.6	広
3・3・2	津田沼駅前	24	S40.03.24	2,860	2,860	0	0	100.0	幹
3・3・3	藤崎茜浜	22	S40.03.24	4,690	2,358	635	1,697	50.3	広
3・3・21	茜浜芝園	28.5	S60.05.31	1,940	1,940	0	0	100.0	幹
3・4・4	藤崎花咲	18	S31.08.09	2,110	186	170	1,754	8.8	広
3・4・5	津田沼駅北口新京成	18	S45.06.30	560	560	0	0	100.0	幹
3・4・6	京成津田沼駅前	16	S31.08.09	1,930	1,650	0	280	85.5	幹
3・4・7	浜宿	16	S31.08.09	3,280	127	0	3,153	3.9	広
3・4・8	菊田台谷津	18	S31.08.09	1,240	910	0	330	73.4	幹
3・4・9	谷津鷺沼	16	S31.08.09	2,170	1,386	0	784	63.9	幹
3・4・10	大久保駅前	16	S40.03.24	1,160	1,160	0	0	100.0	幹
3・4・11	大久保鷺沼	16	S31.08.09	2,320	527	383	1,410	22.7	幹
3・4・12	東習志野八千代	16	S36.11.21	2,080	2,080	0	0	100.0	広
3・4・13	実稲駅前	16	S36.11.21	1,170	372	0	798	31.8	幹
3・4・14	実稲駅南口	16	S40.03.24	200	200	0	0	100.0	幹
3・4・15	大久保本郷	16	S31.08.09	1,880	0	0	1,880	0.0	幹
3・4・16	藤崎東習志野	16	S40.03.24	3,300	2,144	0	1,156	65.0	補
3・4・17	若松東習志野	16	S40.03.24	990	990	0	0	100.0	補
3・4・19	津田沼谷津	16	S31.08.09	1,180	910	0	270	71.2	幹
3・4・23	芝園	17	H3.2.26	1,160	1,160	0	0	100.0	補
3・5・18	藤崎実稲	16	S31.08.09	3,900	0	148	3,752	0.0	広
計		-	-	46,170	26,570	2,336	17,264	57.55	

黒:整備完了、青:一部未整備、赤:全線未整備・概ね未整備、広:広域幹線道路、幹:幹線道路、補:補助幹線道路

図.幹線街路の整備状況(平成31年3月現在)



3) 都市計画道路を取り巻く状況

①現状と課題

■ 東京方面のベッドタウンとして、駅周辺に高密度に暮らす、コンパクトな市街地を形成しています。

- 本市の人口は、駅勢圏内（駅から 1 km圏内）に約8割が住んでいます。周辺市の主な都市と人口や就業人口を比べると、人口密度は、県内の市の平均 1366.3 人/km²に対し、本市は 8076.6 人/km²であり、浦安市、市川市に次いで高くなっています。
- 本市に住んでいて働いている人（常住地による就業者数）と、市外に住んでいる人も含め本市で働いている人（従業地による就業者数）を比べた就従比は 0.73 であり、県内の平均よりも低い状況です。就従比が低いと、市外に働きに出ていく人が多いことを示し東京方面等のベッドタウンとなっています。

図.平成 27 年 夜間人口密度分布状況

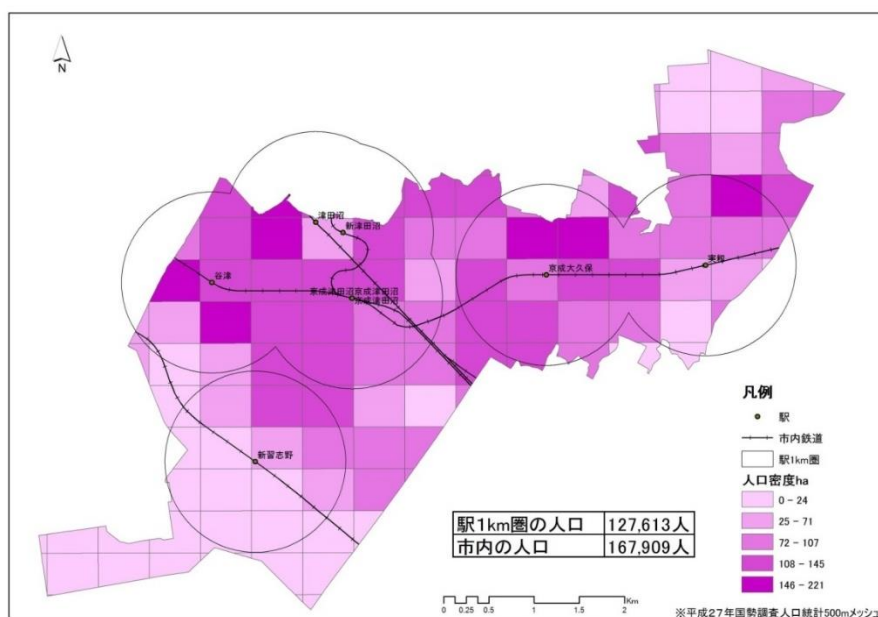


表.平成 27 年 夜間人口密度と就業人口の状況

	面積 (km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	常住地による 就業者数(人)	従業地による 就業者数(人)	就従比
習志野市	20.97	169,367	8076.6	78,409	56,985	0.73
千葉市	271.76	972,532	3578.6	430,642	407,183	0.95
八千代市	51.39	193,560	3766.5	85,841	60,481	0.7
船橋市	85.62	624,540	7294.3	286,205	194,475	0.68
市川市	57.45	483,989	8424.5	217,195	132,289	0.61
浦安市	17.3	165,624	9573.6	79,358	76,473	0.96
流山市	35.32	177,208	5017.2	82,097	41,914	0.51
松戸市	61.38	485,077	7902.9	222,512	141,597	0.64
鎌ヶ谷市	21.08	108,849	5163.6	50,116	28,682	0.57
柏市	114.74	415,200	3618.6	189,003	149,824	0.79
市計	4405.58	6,019,314	1366.3	2,770,254	2,195,364	0.79

資料：夜間人口、常住地、従業地の就業者数/平成 28 年度習志野統計書、国勢調査

- 鉄道の利用率が高く、特に通勤目的では顕著です。津田沼駅は他の駅に比べ広域的に利用されています。

- 交通手段別発生集中量の割合は右図に示すとおりです。本市は他市に比べ鉄道の割合が高く32.7%です。その他の交通手段をみると自動車が21.4%、徒歩が28.2%であり、バランスのとれた交通手段分担になっています。
- 通勤目的の交通手段別発生集中量の割合をみると、上記の全目的に比べ鉄道の利用割合が高く55.5%を占めています。
- 定期券利用者における鉄道駅までの交通手段割合をみると、津田沼駅ではバスの占める割合が高く29.8%、自転車が12.8%を占めるなど交通機関を利用する人が他の駅に比べ多く、駅勢圏の広さを表しています。

図.平成 30 年全目的・交通手段別発生集中量割合

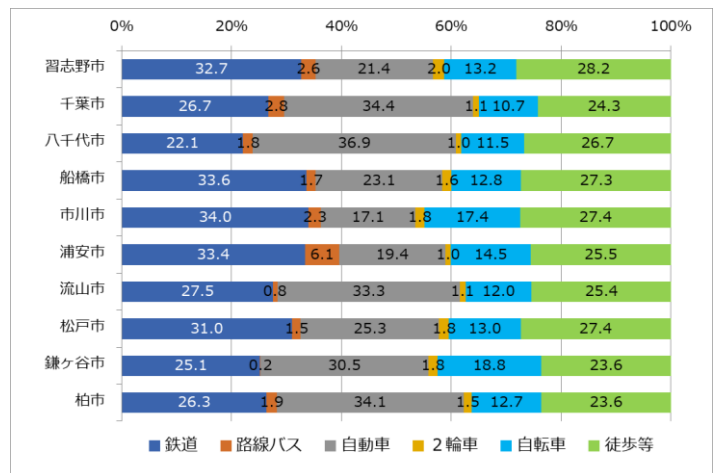
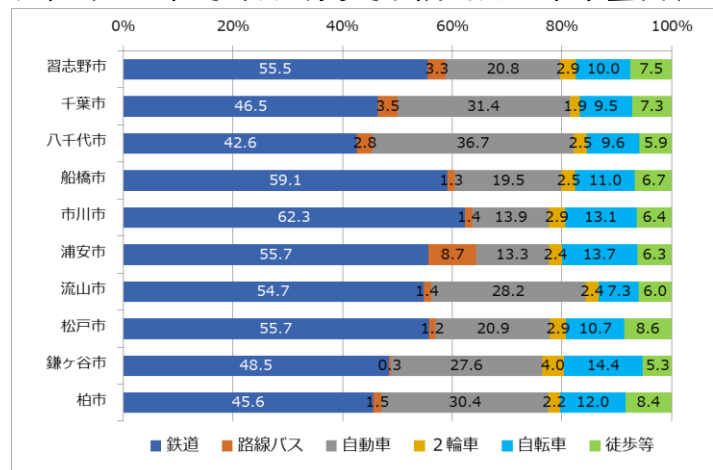
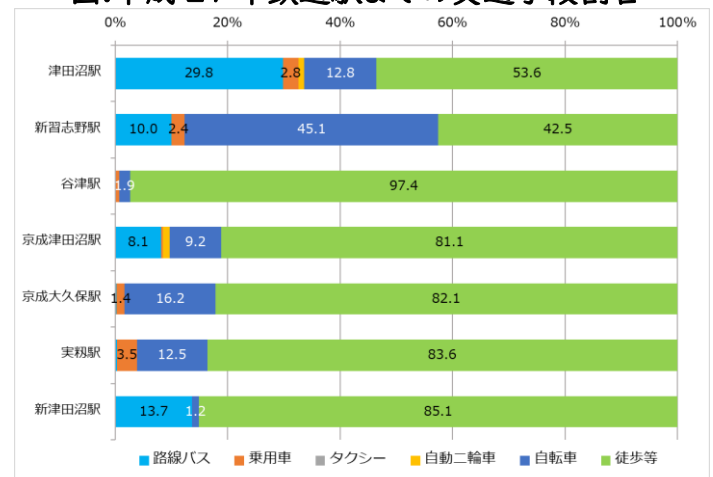


図.平成 30 年通勤目的交通手段別発生集中量割合



資料：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果

図.平成 27 年鉄道駅までの交通手段割合

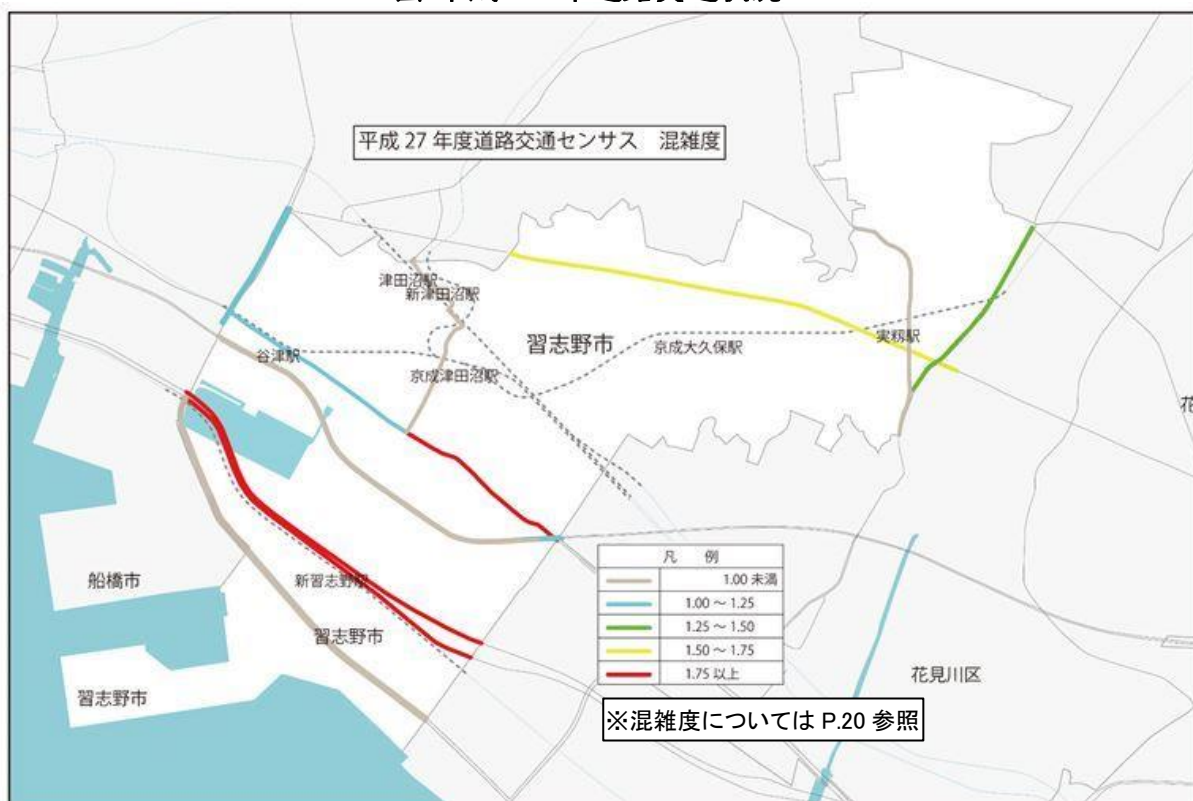


資料：大都市交通センサス

■ 市内の道路は、市内に目的を持たない通過交通も多く慢性的に混雑しています。

- ・ 東西方向に配置されている国県道では、道路混雑が著しく、一般国道357号は混雑度が1.97であり終日慢性的に交通渋滞が発生しています。
- ・ 本市に目的を持たない通過交通は、全交通量の32%に相当すると予測され、道路混雑の要因の1つに考えられます。

図.平成 27 年道路交通状況



資料:平成 27 年道路交通センサス

表.平成 17 年 習志野市の通過交通量の推測

項目				台数(台)	割合(%)
総交通量	一般道路			327,472	
	高速道路IC	京葉道路	花輪IC	4,252	
			幕張IC	10,144	
		東関道	湾岸習志野IC	21,375	
		計		345,358	
内外発生集中量				234,935	68
通過交通量				110,423	32

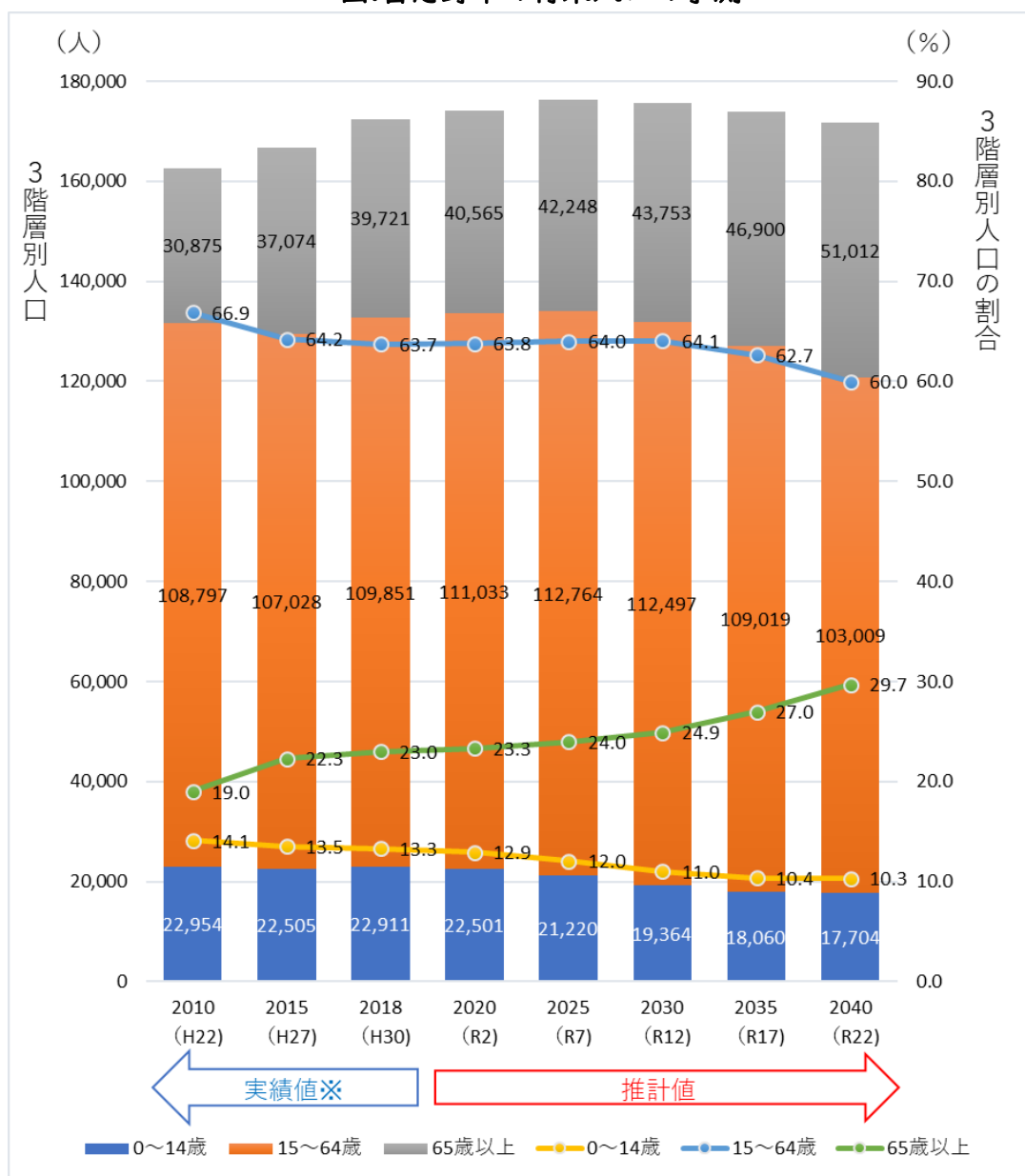
資料:平成 17 年道路交通センサス(道路交通量、自動車OD表)

②将来のまちづくり

■ 本市の人口は、令和 7 年をピークに緩やかに減少する見通しです。20 年後は概ね3人に1人が高齢者になることが予測されています。

- ・ 高齢化率は年々増加し、令和 22 年は現況から約 6 ポイント増加した 29.7%になる見通しです。15～64 歳の生産年齢、14 歳未満は減少する見通しであり、令和 22 年の 14 歳未満は 10.3%まで低下する見通しです。

図.習志野市の将来人口の予測



資料:習志野市人口推計結果報告書(令和元年 6 月)

- 津田沼駅周辺を広域拠点としつつ、現在の駅を中心としたまちづくりを将来も継承していきます。

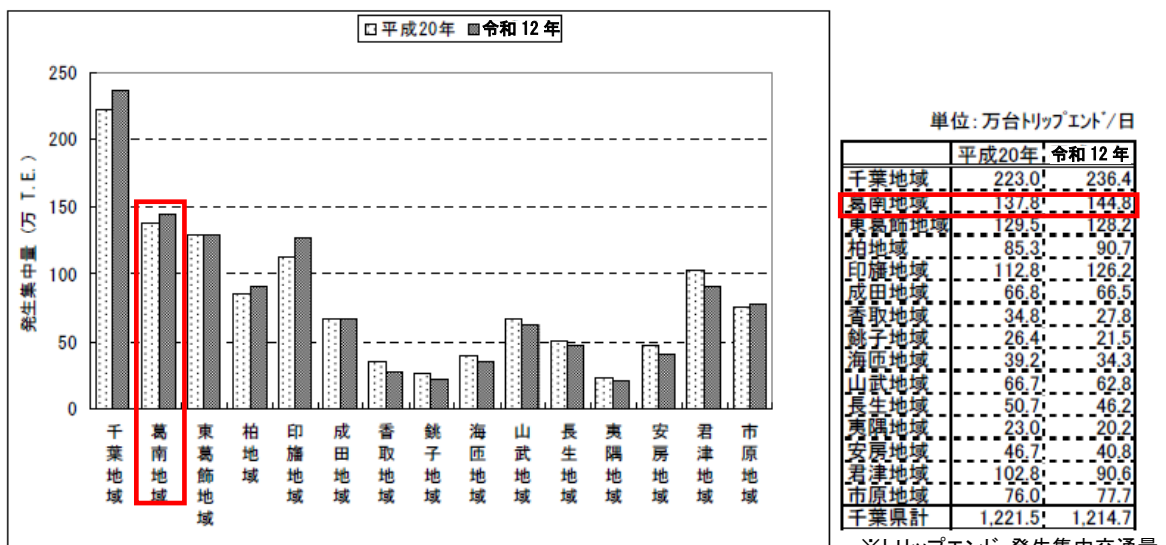
図.地域別整備方針総括図



出典:「習志野市都市計画マスタープラン」(平成 27 年 3 月改訂 習志野市)

- 本市が位置する葛南地域は将来的に自動車交通量が増加する見通しです

図.千葉県の将来自動車交通量の予測



図・表 地域別自動車発生集中交通量

出典:千葉県総合交通体系調査

③未整備都市計画道路の整備見通し

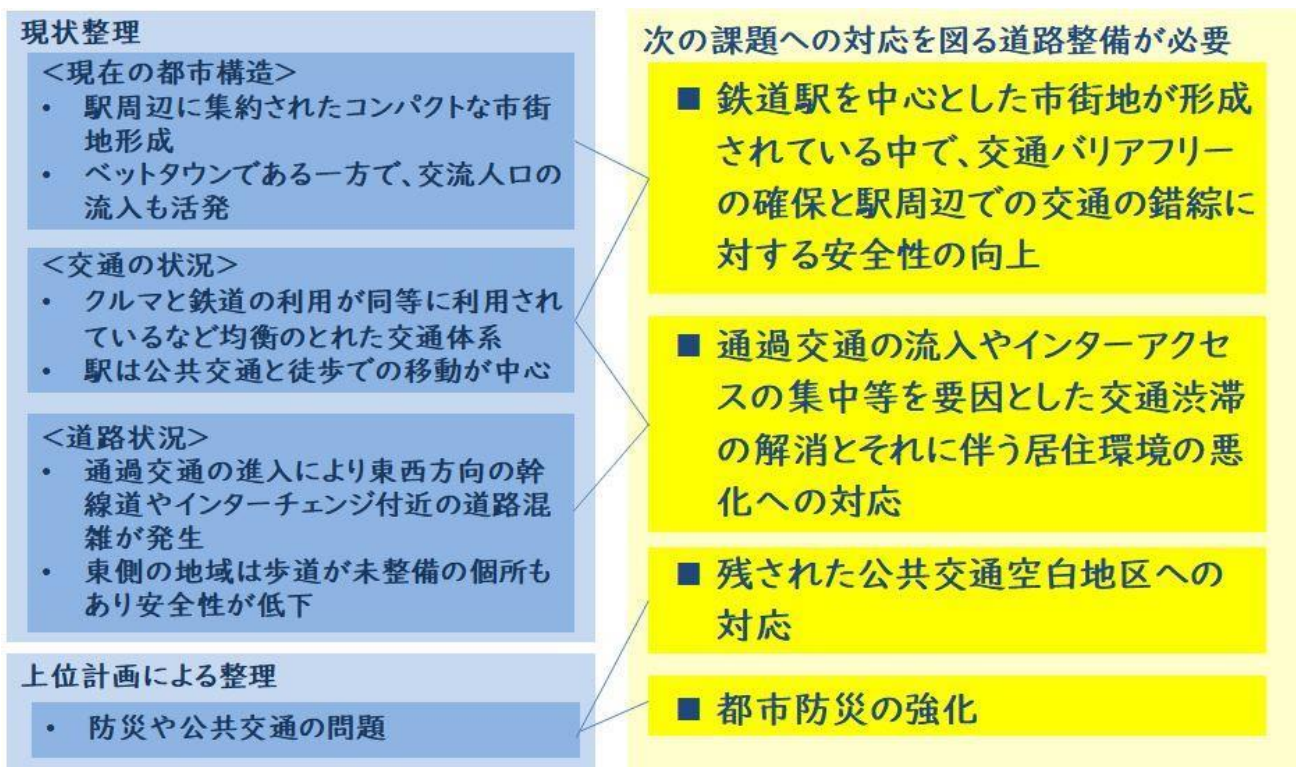
- 幹線街路のすべてが都市計画決定から 50 年以上経過していることから、その必要性を個別に検証することが必要です。

- ・ 未整備の幹線街路のすべてが都市計画決定から 50 年以上経過しています。また、全線未着手又はほとんど未着手の路線が4路線あります。
- ・ 未整備路線を整備するには相当な年数を要することが想定されます。
- ・ 今後、生産年齢人口の減少に伴い益々財政状況が厳しさを増すことが予測される中で、「現況の道路で代替できないか」、「すべての道路の整備が必要か」等を、個別に検証することが必要です。

4) 都市計画道路整備の必要性

- 現況の道路課題を克服し、将来のまちづくりを支えるためには、整備すべき路線を明確にした都市計画道路の選択と集中による整備が必要です。

《現在の課題》



《現状の課題》

将来都市構造の整理

<人口動態>

- ・ 人口は令和7年以降ゆるやかに減少
- ・ 概ね20年後には高齢者が約3割

<将来都市構造>

- ・ 現況の都市構造を踏襲した駅周辺の都市拠点の強化と拠点間の連携

<広域交通体系>

- ・ 広域交通体系の利便性は向上

<将来交通量>

- ・ 千葉市を含む千葉地域のクルマの交通量は微増

将来都市構造を支える幹線道路体系の構築が必要

- 通過交通を円滑に処理するとともに、高速バス等の公共交通の利便性を高める広域幹線道路体系（高速道路のインターチェンジへのアクセス機能を含む）

- 市内の拠点間を選択性に優れた交通手段で結ぶ幹線道路網体系

- 拠点周辺の安全安心な歩行環境を形成する幹線・補助幹線道路網体系

《将来のまちづくりの支援》

都市計画道路の整備状況

<全市>

- ・ 未整備延長は約17.26km、その全てが都市計画決定から50年以上経過
- ・ JR総武線の東側に未整備が多い

<広域幹線道路>

- ・ 東西方向に配置されている国県道は現道有り未整備、南北方向は現道無し未整備が全線に渡っている（ほぼ未着手の路線あり）

<幹線道路>

- ・ 市街化調整区域内に現道無し未整備が残る

<補助幹線道路>

- ・ 同じ道路内で整備済みと未整備現道無しが混在し不連続

街路事業費と維持管理、修繕費の額推移

- ・ 維持管理、修繕費が増加傾向

整備状況の課題

- 未整備都市計画道路は決定当初から50年以上経過。整備実績に照らせば整備するのに相当年数がかかる
- 未整備路線の中で特に整備すべき路線を明確化

- 全線未着手及びほぼ未着手路線の対応

- 市街化調整区域内の道路の対応

2. 都市計画道路見直しの考え方

1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方

- 「千葉県ガイドライン」の進め方に準じ、本市の地域事情を踏まえ評価方法を検討します。

- 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月千葉県）（以下、千葉県ガイドライン）の手順に従い検討します。
- 第一段階では検討路線の選定を行います。
- 第二段階では必要性や他の道路で代替できないかなどを評価します。
- 第三段階では将来交通量推計により第二段階で定めた方針を検証し、総合的に判断して、見直しの方向を定めます。

図. 千葉県ガイドラインの手順



表. 未着手路線の見直し方向の結果(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ります。
「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。 なお、部分的に廃止する場合は起終点の変更になります。

2) 検討路線の選定(第一段階)

- 見直し検討対象路線は、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幹線街路、②整備済み、事業中を除く未整備路線とします。
- なお、評価は現道との重複やネットワークの状況を踏まえ区間に分割して行います。
- 見直し検討対象は 12 路線、23 区間、約 17.8 km です。

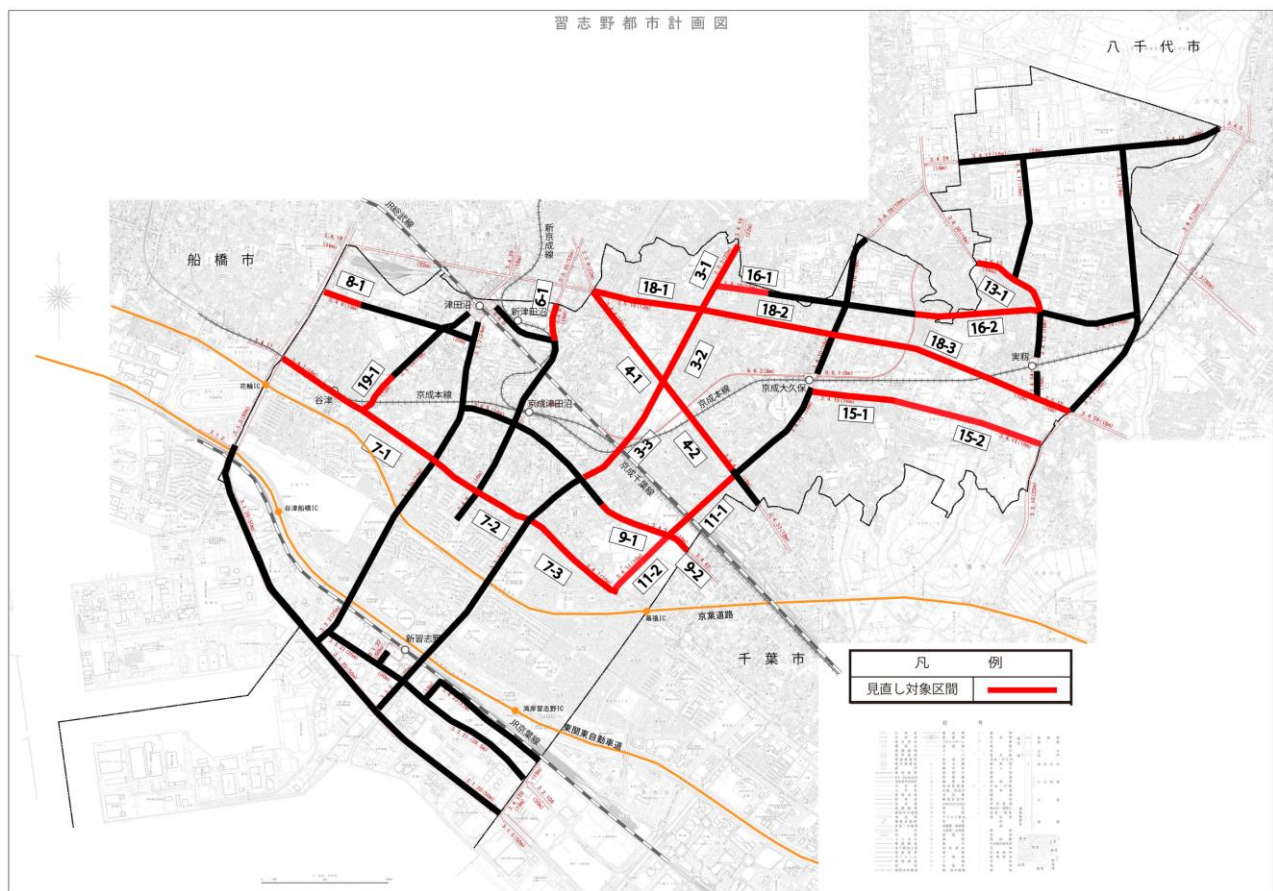


表.見直し検討路線の抽出結果

道路の概況								
都市計画 番号	名称	全線計画延長 (m)	当初 都市計画 決定	区間 番号	幅員 (m)	車線 数	区間 延長 (m)	重複する現道
3・3・3	藤崎茜浜線	4,690	S40.3.24	3-1	22	4	580	
				3-2	22	4	640	
				3-3	22	4	395	
3・4・4	藤崎花咲線	2,110	S31.8.9	4-1	18	2	910	
				4-2	18	2	844	
3・4・6	京成津田沼駅前線	1,930	S31.8.9	6-1	16	2	280	市道(W=7.5m)
3・4・7	浜宿線	3,280	S31.8.9	7-1	16	2	1,470	国道14号(W=11.6～16m)
				7-2	16	2	890	国道14号(W=12.0～14.9m)
				7-3	16	2	920	国道14号(W=12.0～14.9m)
3・4・8	菊田台谷津線	1,240	S31.8.9	8-1	18	2	330	
3・4・9	谷津鷺沼線	2,170	S31.8.9	9-1	16	2	590	
				9-2	16	2	194	
3・4・11	大久保鷺沼線	2,320	S31.8.9	11-1	16	2	700	
				11-2	16	2	746	
3・4・13	実籾駅前線	1,170	S36.11.21	13-1	16	2	798	(主)千葉鎌ヶ谷松戸線 (W=6.3～15.9)
3・4・15	大久保本郷線	1,880	S31.8.9	15-1	16	2	680	
				15-2	16	2	1,220	
3・4・16	藤崎東習志野線	3,300	S40.3.24	16-1	16	2	502	
				16-2	16	2	954	
3・5・18	藤崎実籾線	3,900	S31.8.9	18-1	12	2	860	(主)長沼船橋線 (W=8.2～12.6)
				18-2	12	2	1,080	(主)長沼船橋線 (W=8.2～12.6)
				18-3	12-16	2	1,960	(主)長沼船橋線 (W=8.2～12.6)
3・4・19	津田沼谷津線	1,180	S31.8.9	19-1	12	2	270	市道(W=8.0m)

3) 検討路線の評価(第二段階)

■ 第二段階までの結果では、3路線4区間が「廃止候補」、2路線3区間が「変更候補」になります

図. 都市計画道路見直し第二段階までの評価方法

以下の機能に該当するか検証(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交通処理など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

※1つでも該当すれば必要性ありと評価

現道や整備済みの路線で機能が代替できるか検証

整備に係わる制約条件等の有無を検証

- ①地形的な制約条件の有無
- ②沿道地域の街並み、商店街への影響の有無
- ③現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

一次評価

※上記3つの視点进行评估しその結果により一時評価を行う

必要性の評価	機能代替の可能性	路線の整備に係る制約条件等	一次評価
有り	無し	無し	存続候補
有り	無し	有り	変更・廃止候補
有り	有り	—	変更・廃止候補
無し	—	—	変更・廃止候補

地域において考慮すべき事情の有無(一次評価結果を覆す評価)

- ①幹線道路網としての機能を担保するため、廃止してもネットワークが確保できるか評価する
- ②市街化調整区域内の道路を評価する
- ③線形変更により、実現性や整備効果が高まる可能性があるか評価する

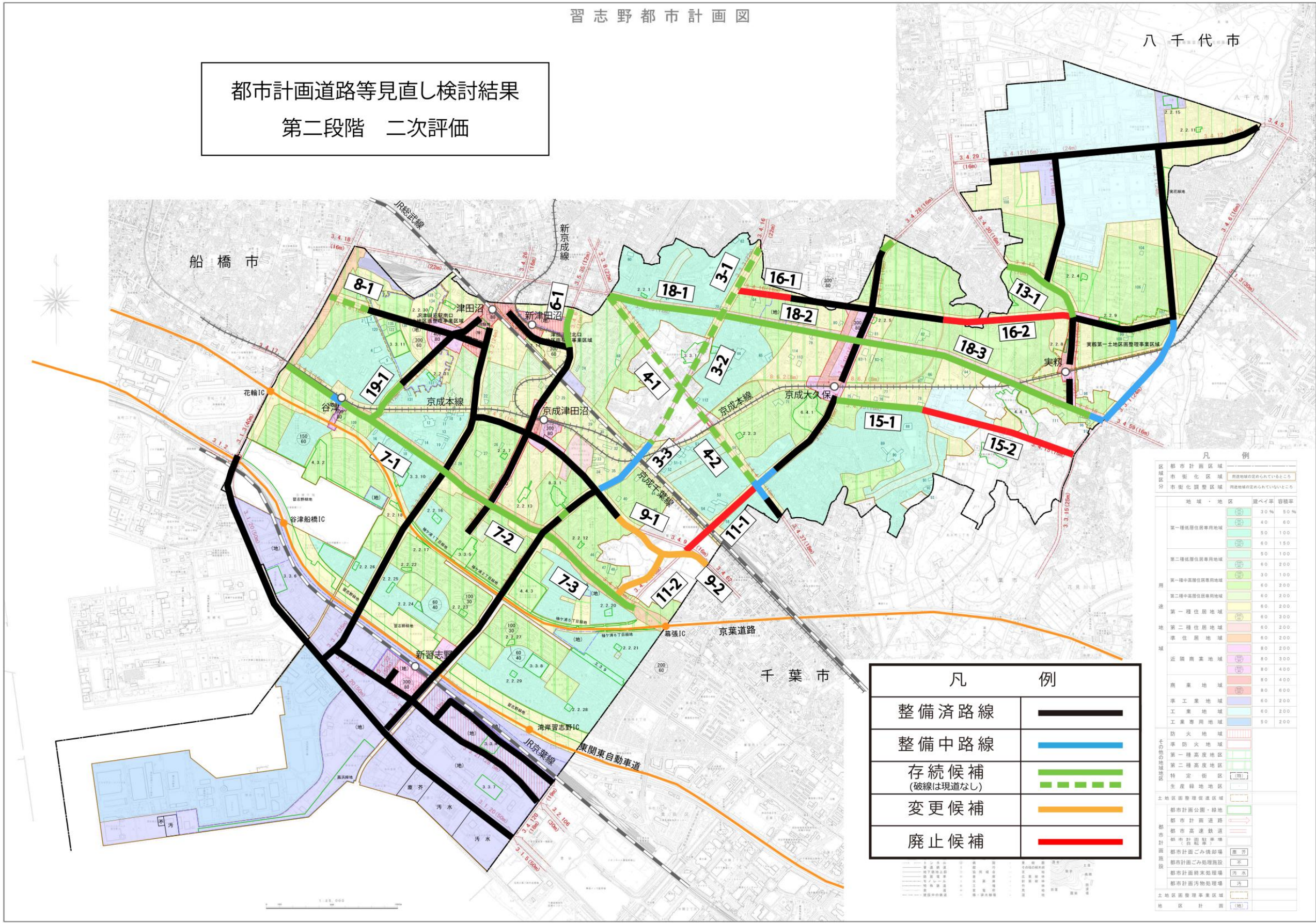
二次評価

- ①存続候補路線
- ②変更候補路線(一部の区間廃止による起終点、幅員、線形の変更)
- ③廃止変更路線

表. 第二段階までの評価結果

道路の概況			第一段階			第二段階																					
						一次評価												二次評価									
都市計画 番号	名称	当初 都市計画 決定	当初決定 から 20年経過	区間番号	評 価	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			評 価	d. その他				評 価
						1 上位計画 による 位置づけ			2 都市間、拠点間 連絡のための 機能	3 土地利用支援 のための機能	4 交通処理等の ための機能	5 都市防災 のための機能	6 公共交通の 導入のための 機能	7 都市環境形成 のための機能	8 機能代替可能 な現道	9 地形的な 制約条件	10 沿道地域の 街並み商店街 への影響	11 現計画の内容と 現行の 道路構造令 との不整合	当該検討路線・区間に係る地域において考慮すべき事情								
						広 域	幹 線	補 助 幹 線											存続→廃止 (全部該当)		廃止→存続		存続→変更 廃止→変更				
																			廃止しても ネットワークが 確保できる	市街化調整区域 内の道路	廃止すると ネットワークが 確保できない		線形変更により 実現性や 整備効果が 高まる 可能性がある				
3・3・1	東習志野実靱線	S36.11.21	●		対象外																						
3・3・2	津田沼駅前線	S40.3.24	●		対象外																						
3・3・3	藤崎茜浜線	S40.3.24	●	3-1	対象路線	●		●			●								存続候補				存続候補				
			●	3-2	対象路線	●		●			●							存続候補	●			存続候補					
			●	3-3	対象路線	●		●			●						存続候補	●			存続候補						
3・4・4	藤崎花咲線	S31.8.9	●	4-1	対象路線	●		●										存続候補	●			存続候補					
			●	4-2	対象路線	●		●					● 鉄道立体			廃止候補		●		存続候補							
3・4・5	津田沼駅北口新京成線	S45.6.30	●		対象外																						
3・4・6	京成津田沼駅前線	S31.8.9	●	6-1	対象路線		●		●										存続候補				存続候補				
3・4・7	浜宿線	S31.8.9	●	7-1	対象路線	●		●			●								存続候補				存続候補				
			●	7-2	対象路線	●		●			●						存続候補				存続候補						
			●	7-3	対象路線	●		●			●						存続候補				存続候補						
3・4・8	菊田台谷津線	S31.8.9	●	8-1	対象路線		●		●									存続候補				存続候補					
3・4・9	谷津鷺沼線	S31.8.9	●	9-1	対象路線		●		●		●							存続候補	●		●	変更候補					
			●	9-2	対象路線		●		●		●						存続候補	●		●	変更候補						
3・4・10	大久保駅前線	S40.3.24	●		対象外																						
3・4・11	大久保鷺沼線	S31.8.9	●	11-1	対象路線		●			●						● 鉄道立体			廃止候補				廃止候補				
			●	11-2	対象路線		●			●				● 高低差			廃止候補			●	変更候補						
3・4・12	東習志野八千代線	S36.11.21	●		対象外																						
3・4・13	実靱駅前線	S36.11.21	●	13-1	対象路線		●				●								存続候補				存続候補				
3・4・14	実靱駅南口	S40.3.24	●		対象外																						
3・4・15	大久保本郷線	S31.8.9	●	15-1	対象路線		●												存続候補				存続候補				
			●	15-2	対象路線		●							● 高低差			廃止候補			廃止候補							
3・4・16	藤崎東習志野線	S40.3.24	●	16-1	対象路線			●							● 高低差			廃止候補				廃止候補					
			●	16-2	対象路線			●						● 高低差			廃止候補			廃止候補							
3・4・17	若松東習志野線	S40.3.24	●		対象外																						
3・5・18	藤崎実靱線	S31.8.9	●	18-1	対象路線	●		●			●								存続候補				存続候補				
			●	18-2	対象路線	●		●			●							存続候補				存続候補					
			●	18-3	対象路線	●		●			●							存続候補				存続候補					
3・4・19	津田沼谷津線	S31.8.9	●	19-1	対象路線		●		●	●								存続候補				存続候補					
3・1・20	谷津芝園線	S55.8.8	●		対象外																						
3・3・21	茜浜芝園線	S60.5.31	●		対象外																						
3・1・22	新習志野駅前線	S60.5.31	●		対象外																						
3・4・23	芝園線	H3.2.26	●		対象外																						

図.第二段階の評価結果(区間単位)



4) 市単道路の評価

■ 未整備となっているすべての路線を廃止候補とします。

- 都市計画道路に準じて市単道路の見直しを評価します。検討路線は下表に示す未整備路線です(21 路線)。

①都市計画マスタープランの道路・交通体系に位置付けられている路線

- 都市計画道路と異なり、沿道の建築規制等が掛けられていないことから、事業化が課題になります。このため、必要性は認められるものの、整備にかかわる制約条件があることから「廃止候補」とします。
- 廃止候補路線のうち、補助幹線道路に位置付けられている次の路線は、将来交通量推計における点検候補路線の検証(第三段階)を行い、見直しの方向性を決定します。

市単道路 14 号,市単道路 22 号,市単道路 27 号,市単道路 40 号(次頁の赤路線)

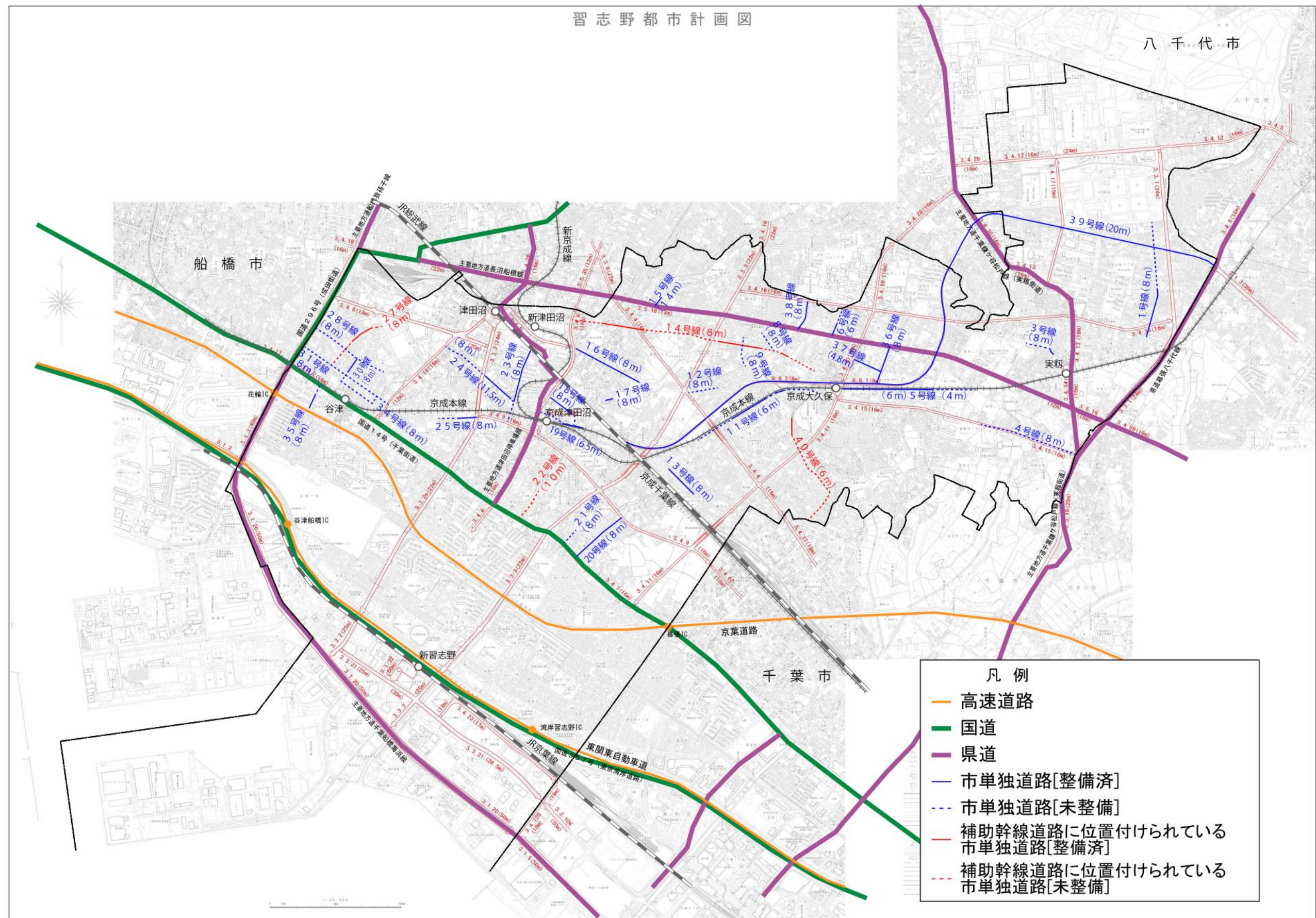
②都市計画マスタープランの道路・交通体系に位置付けられていない路線

- 都市計画マスタープランに位置づけがない路線のうち、幹線道路間を結ぶ路線は、整備に伴い通過交通を招く恐れがあります。こうした路線の道路幅員は概ね 6~8mであり、2mの歩道が十分に確保できないことから、整備することで歩行者や自転車の安全性が低下する恐れがあることから、「廃止候補」とします。

表.市単道路の見直し評価

番号	既往計画		整備状況		都市計画 道路との 重複	検討対象	都市マス		幹線道路との接続			見直し 評価
	存続	廃止	整備済み	未整備			幹線	補助幹線	有り	幅員 (m)	評価	
1	1号線	●		●		対象			●	8	呼び込む	廃止候補
2	3号線	●		●		対象						廃止候補
3	5号線	●		●		対象			●	4~6	未整備区間は幹線 道路間の接続なし	廃止候補
4	6号線	●		●		対象			●	6	呼び込む	廃止候補
5	8号線	●		●		対象			●	8	呼び込む	廃止候補
6	9号線	●		●		対象						廃止候補
7	11号線	●		●		対象			●	8	呼び込む	廃止候補
8	14号線	●		●		対象		●				廃止候補
9	18号線	●		●		対象						廃止候補
10	19号線	●		●		対象			●	6.5	呼び込む	廃止候補
11	21号線	●		●		対象						廃止候補
12	22号線	●		●		対象		●				廃止候補
13	23号線	●		●		対象						廃止候補
14	24号線	●		●		対象			●	11.5	呼び込む	廃止候補
15	25号線	●		●		対象						廃止候補
16	27号線	●		●		対象		●				廃止候補
17	28号線	●		●		対象			●	8	呼び込む	廃止候補
18	30号線	●		●		対象						廃止候補
19	31号線	●		●		対象			●	8	呼び込む	廃止候補
20	34号線	●		●		対象						廃止候補
21	40号線	●		●		対象		● (一部)				廃止候補

図. 市単道路状況図



5) 点検候補路線の検証(第三段階)

- 都市計画道路の第二段階で選定された点検候補路線(廃止、変更候補路線)、補助幹線道路に位置付けられている市単道路にかかわる交通量推計を行い、周辺道路の影響を検証し見直し方針を策定します。
- 交通量推計の結果、第二段階における廃止候補路線のうち、ⅠⅠ-Ⅰ 区間以外は廃止すると周辺道路の交通量が増加し混雑度※(次頁参照)が悪化することから、「存続路線」とします。ⅠⅠ-Ⅰ 区間は、廃止しても周辺道路に与える悪影響がないことから「廃止路線」とします。
- ルートの変更候補路線は変更しても周辺道路に与える悪影響がないことから(ルート)「変更路線」とします。
- 市単道路は、変更、廃止しても周辺道路に与える影響がないと判断されることから、未整備となっているすべての路線を「廃止路線」とします。

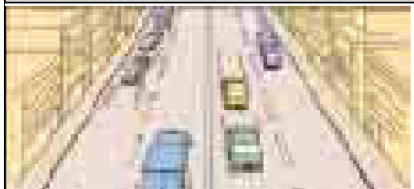
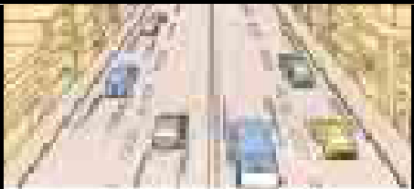
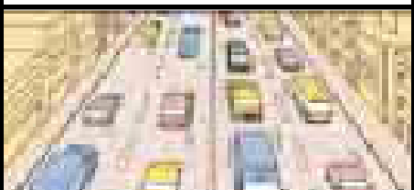
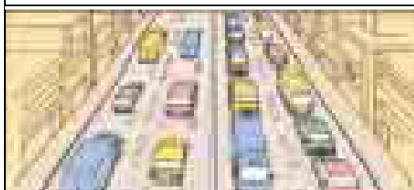
【将来交通量推計の条件】

項目	条件など
基礎データ	平成 20 年東京都市圏パーソントリップを基礎データとした千葉県総合交通体系調査における推計
目標年次	令和 12 年
将来人口フレーム	夜間人口:約 176,000 人 ※習志野市人口推計結果報告書(令和元年 6 月)
開発計画	鷺沼地区の開発を見込む 面積:43ha 計画人口:6,500 人、 土地利用:住居系のほか、商業(約 2.0ha 程度を想定) 商業施設の自動車交通量は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(2014 改訂版)」に従い1日 2,400 台を想定
推計対象道路網	○高速道路 (第二東京湾岸道路※は構想路線のため対象外とする) ○都市計画道路 ○上記の国県道 ○センターラインを有する現道 ※) 現行の湾岸道路の海側に構想されている高規格な道路であり、東京方面と市原方面を結ぶ路線

※) 混雑度の解説

混雑度 = 交通量 / 交通容量

- ✓ 混雑度は、1 日 (24 時間) の交通量を用いて一定区間の交通状況を示す指標である。交通容量とは、一定区間において車両を通過させる能力をいう。混雑度と交通状況の関係は、個々の路線により異なるが、「道路の交通容量」(社団法人 日本道路協会)では以下のように示されている。(一部簡略化)
- ✓ 混雑度 1.0~1.5 は、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。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
- ✓ 1.5 を超えると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なり、1.75 を超えると慢性的な混雑状態となる。

混雑度	平常時 (平均的な交通量の時間帯)	ピーク時 (朝、夕等の交通量の多い時間帯)
0.50	 閑散とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。	 数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないためピーク時間にあっても平滑な走行ができる。
1.00	 走行間隔が大きく、スムーズに走行することができる。	 連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することができる。
1.50	 渋滞は生じないが速度低下の状態となり、車群が出来やすくなる。	 渋滞が生じ、ノロノロ運転が続き停止する回数が多い。また、信号を通過する時においても数回待ちとなる。

出典 「建設白書」(平成元年)

図 将来(R12)混雑度評価結果【変更、廃止後】

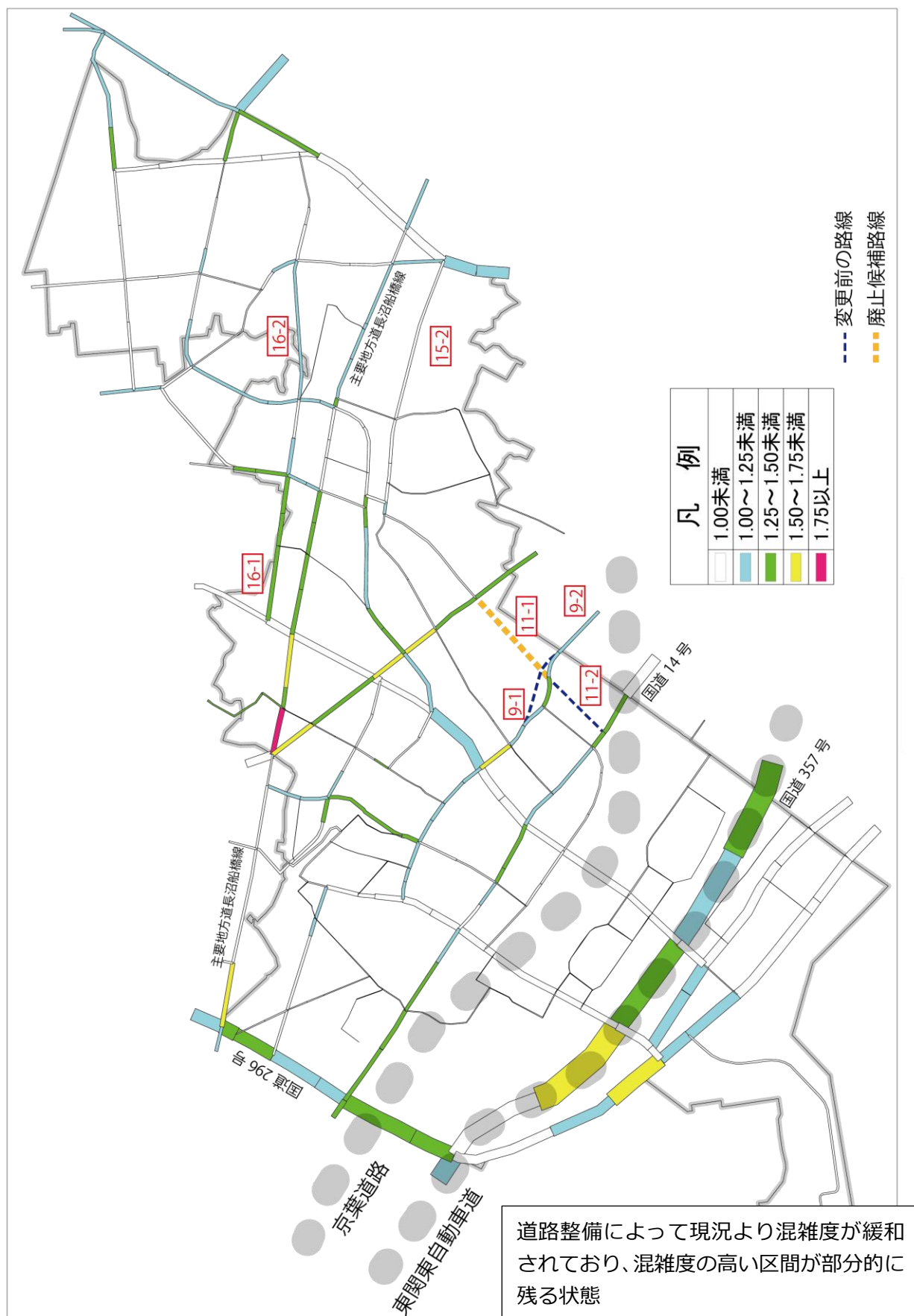


図 将来(R12)混雑度評価結果【11-1 以外廃止候補路線が未整備】

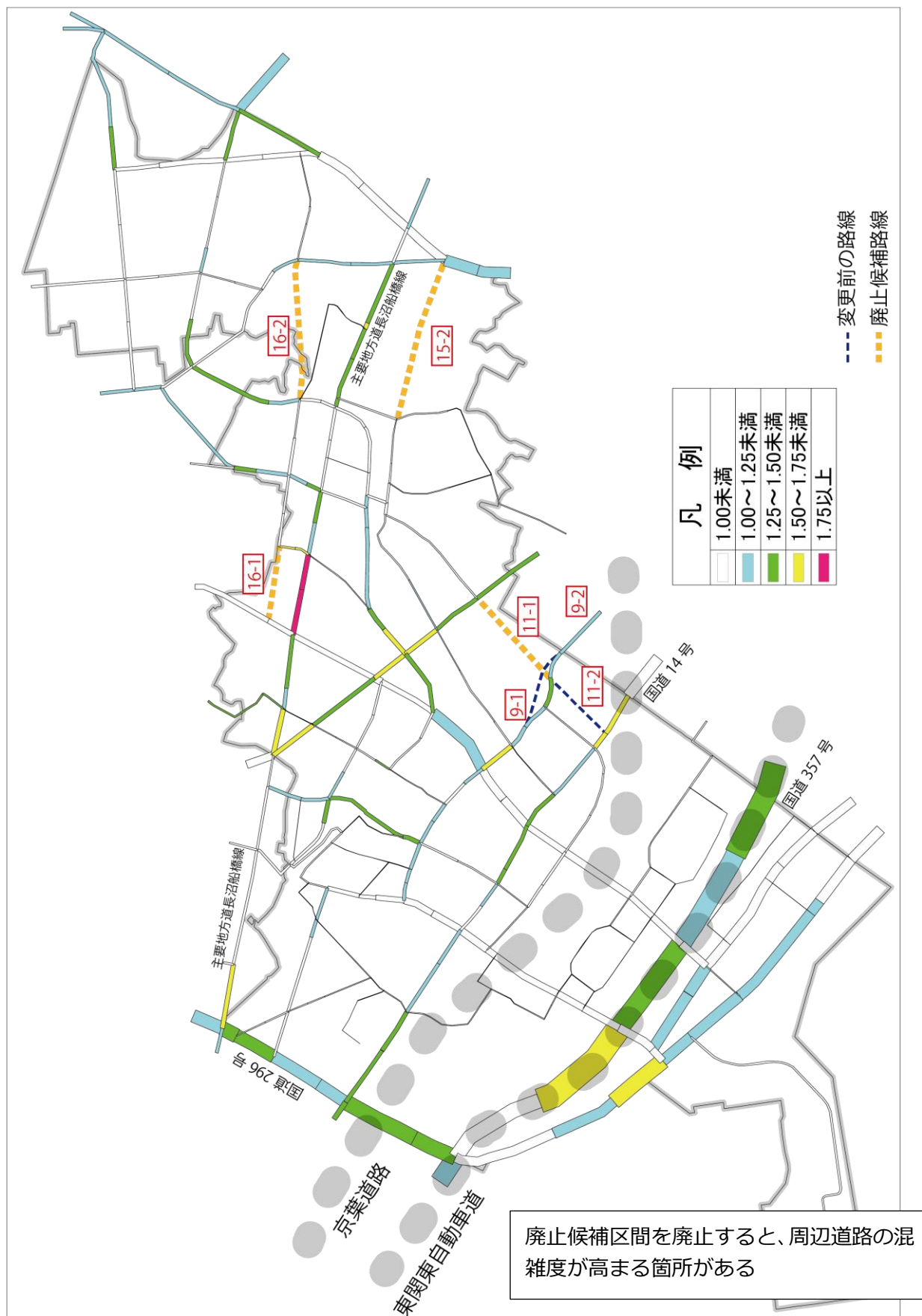
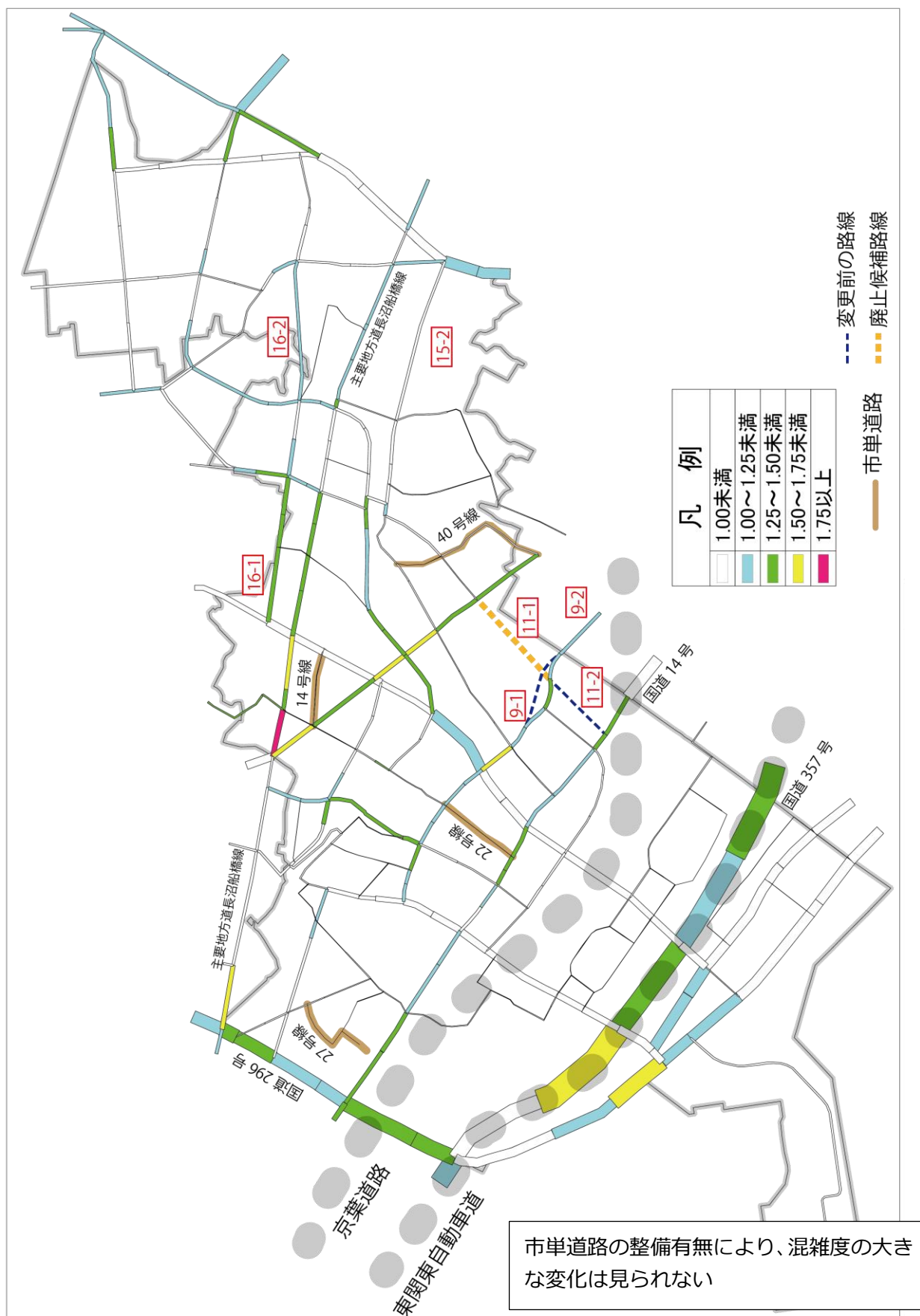


図 将来(R12)混雑度評価結果【市単道路が整備された場合】



6) 見直しの結果

- 都市計画道路は、1 路線 1 区間を「廃止」、2 路線 3 区間を「変更」、10 路線 19 区間を「存続」とします。
- 国県道と重複する路線は、早期の整備に向け要望を継続します。
- 市が整備する路線は、まちづくりと整合を図りながら、より効果的、効率的な整備に努めます。
- 市単道路は未整備となっているすべての路線を「廃止」とします。

表. 都市計画道路見直し路線一覧(1/2)

路線番号	路線名	全線延長(m)	見直し区間延長(m)	区間	評価結果(概要)	見直しの方向
3・3・3	藤崎茜浜線	15,300	810	3-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価	存続
				3-2		
				3-3		
3・4・4	藤崎花咲線	2,110	1,754	4-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、鉄道立体により整備の制約があるものの、ネットワーク機能を確保するため、整備の必要性があると評価	存続
				4-2		
3・4・6	京成津田沼駅前線	1,930	280	6-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、土地利用を支援するため、整備の必要性があると評価	存続
3・4・7	浜宿線	3,280	3,280	7-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価	存続
				7-2		
				7-3		
3・4・8	菊田台谷津線	1,240	330	8-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価	存続
3・4・9	谷津鷺沼線	2,170	784	9-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価 鷺沼地区において、新市街地形成の計画があり、その事業計画を考慮した線形に変更することで、事業の実現性を高める可能性があり、将来交通量推計においてルート変更による周辺道路に与える影響はないことからルートの「変更」とする。	(ルート) 変更
				9-2		

表. 都市計画道路見直し路線一覧(2/2)

路線 番号	路線名	全線 延長 (m)	見直し 区間 延長 (m)	区間	評価結果(概要)	見直し の 方向
3・4・11	大久保鷺沼線	2,320	1,446	11-1	鉄道立体や高低差があり整備の制約があることから、二次評価では「廃止候補」とし、将来交通量推計において廃止しても周辺道路へ与える影響は少ないと評価。	廃止
				11-2	高低差があり整備の制約を受けるが、国道14号との交差点が幕張インターに近接しクランク形状であるため、交差点位置を変更することで、安全性向上や交通の流れが円滑となること、鷺沼地区において、新市街地形成の計画があり、その事業計画を考慮し、二次評価では「ルート変更候補」とする。将来交通量推計において、ルートを変更して整備することにより、国道14号のクランク区間の混雑度の緩和等の効果があるため、ルート変更とする。	(ルート) 変更
3・4・13	実籾駅前線	1,170	798	13-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価	存続
3・4・15	大久保本郷線	1,880	1,880	15-1	都市間、拠点間を連絡する道路であるが、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線に接続する15-2区間においては、高低差があり整備の制約を受けることから、二次評価では「廃止候補」であるが、将来交通量推計において廃止すると、周辺道路の混雑を招く恐れがあることから、整備の必要性があると評価	存続
				15-2		
3・4・16	藤崎東習志野線	3,300	1,456	16-1	高低差があり整備の制約を受けることから、二次評価では「廃止候補」であるが、将来交通量推計において廃止すると、周辺道路の混雑を招く恐れがあることから、整備の必要性があると評価	存続
				16-2		
3・5・18	藤崎実籾線	3,900	1,940	18-1	都市間、拠点間を連絡する道路であり、都市防災機能を有しており、整備の必要性があると評価	存続
				18-2		
				18-3		
3・4・19	津田沼谷津線	1,180	270	19-1	土地利用を支援するため、整備の必要性があると評価	存続

表. 市単道路(補助幹線道路)見直し路線一覧

名称	評価結果(概要)	見直しの方向
市単道路 14 号	都市計画マスタープランの補助幹線道路に位置付けられているものの、整備の制約を受け、将来交通量推計において廃止しても、周辺道路への影響がないことから、整備の必要性がない評価	廃止
市単道路 22 号	//	廃止
市単道路 27 号	//	廃止
市単道路 40 号	//	廃止

習 志 野 都 市 計 画 図



3. 今後の都市計画道路等の見直しの考え方

- 今後、人口動向、社会・経済状況の変化、上位計画の変更、都市計画道路を取り巻く状況の変化が想定されます。
- このことから、今後、都市計画道路を取り巻く状況が変化し、必要となった時期に見直しを行い、都市計画道路の必要性について評価し、必要に応じて計画を改善していく等、適切に状況を確認していくことが重要です。
- このため、見直し方針策定から、計画の展開、評価、改善を繰り返す PDCA サイクルにより、継続的に都市計画道路の見直しを展開していきます。
- 見直しの結果、変更・廃止とした都市計画道路の沿道については、用途地域の変更についても検討していきます。
- 今回廃止とした市単道路については、地域の実情に応じた道路の在り方、取得済み用地の取り扱いなどについて、継続して検討していきます。