



柏市都市計画道路の見直し方針の検討について

令和8年1月

柏市 都市部 都市計画課

はじめに～都市計画道路の見直し方針の検討にあたって～



- 都市計画とは、総合的な観点から将来を見通して、都市を計画的に誘導し、秩序ある市街地を形成するための計画です。その都市計画のうち、都市施設の一つとして定めているものが都市計画道路です。
- 柏市では63路線（約150.1km）の都市計画道路が都市計画決定されていますが、長期間にわたり未整備のままとなっている都市計画道路が多く存在している状況であり、計画区域内にある土地に長らく建築制限が課せられているほか、計画決定当時から社会経済情勢が変化している状況などを踏まえ、それぞれの路線の必要性について改めて点検していくことが重要と考えています。
- このため、現在、柏市では、都市計画道路の各路線の必要性や機能代替の可能性などを検証し、都市計画道路の見直しの方向性について検討を進めています。
- 都市計画道路は市民生活に非常につながりの深いものであり、本検討を進めるにあたっては、市民の皆様に十分にご理解をいただくことが重要と考えています。このことから、取組の内容や現在の検討状況を、柏市のホームページやオープンハウスで市民の皆様に共有させていただくとともに、併せてアンケートを実施しますので、率直なご意見をお寄せください。



都市計画道路とその役割

都市計画法に基づく都市計画道路

都市計画道路とは

都市計画道路は、円滑な都市活動を支え、利便性向上や良好な都市環境に必要な都市施設（インフラ）のひとつとして、**都市計画法に基づいて都市計画決定された道路※**です。

※ 一般の道路とは異なり、都市計画法に基づく法的手続きを経て決定され、将来の円滑な整備を見越して道路予定地に建築制限がかかる。

都市計画道路の種別

自動車専用道路

自動車の交通の用に供する道路
都市高速道路や都市間高速道路、一般自動車道など

幹線街路

都市の主要な骨格を形成する道路
主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路など

区画街路

地区内にある宅地の利用に供する道路
住宅地などの「街区」を形づくる役割を担う

特殊街路

特定の交通のために利用される道路
歩行者専用道路、自転車専用道路、モノレールや新交通システムのための道路など

柏市で決定されている
都市計画道路の種別

都市に必要な主な都市施設

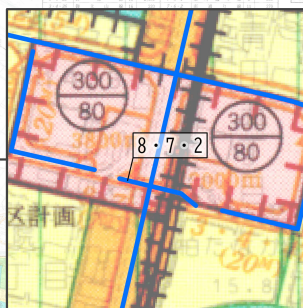
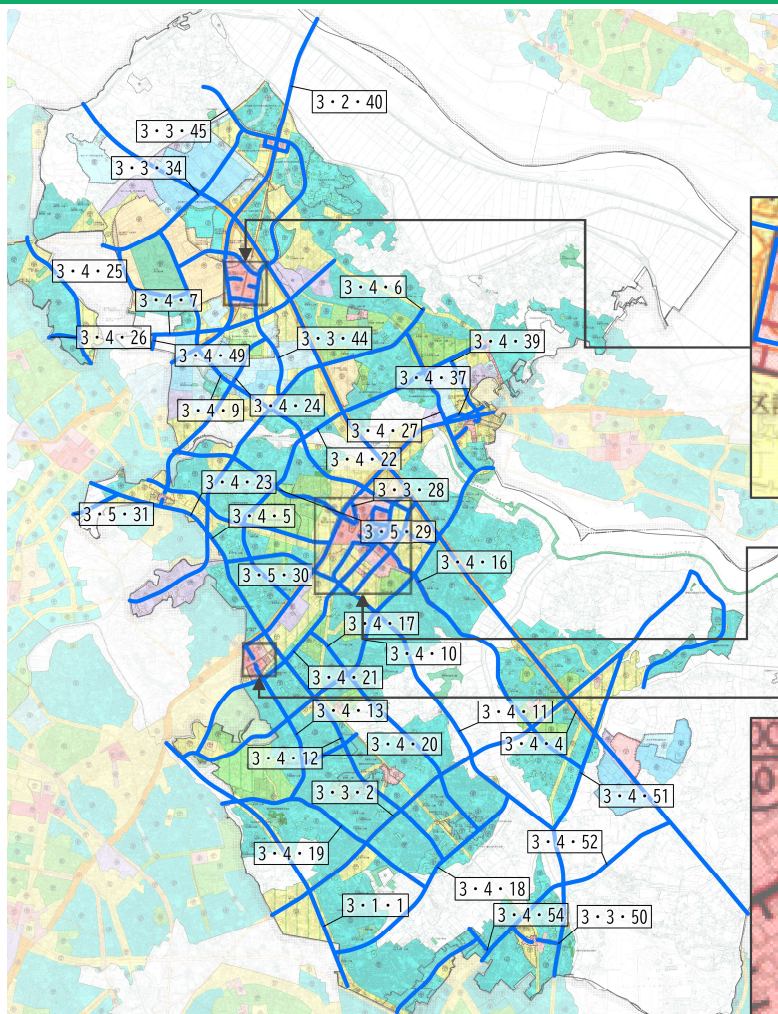


出典：国土交通省ホームページ

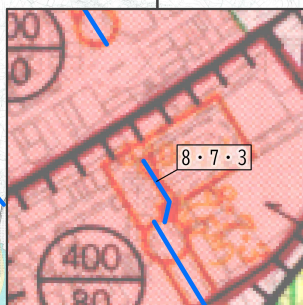
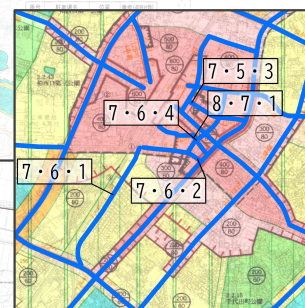
柏市の都市計画道路



柏市内には、63路線、総延長150.1km の都市計画道路が
都市計画決定されています。（うち幹線道路は56路線、延長148.3km）



路線番号	路線名
3・1・1	東京第2外郭環状柏線
3・3・2	箕輪青葉台線
3・3・3	北柏駅前線
3・4・4	柏国道16号線
3・4・5	南柏一本松線
3・4・6	豊四季宿連寺線
3・4・7	十余二花野井線



路線番号	路線名
3・4・8	柏国道6号線
3・4・9	葉山十余二線
3・4・10	呼塚新田向中原線
3・4・11	名戸ヶ谷捕込線
3・4・12	南柏逆井線
3・4・13	南柏光ヶ丘線
3・4・14	南柏駅前線
3・4・15	柏駅小堤台線
3・4・16	柏駅前塚崎線
3・4・17	向中原山越線
3・4・18	藤心逆井線
3・4・19	南増尾光ヶ丘線
3・4・20	中原中新宿線
3・4・21	上大門向中原線
3・4・22	吉野沢高野台線
3・4・23	一本松向神山線
3・4・24	豊四季駅前線
3・4・25	西原線
3・4・26	御立山線
3・4・27	根戸新田宿連寺線
3・3・28	末広あけぼの線
3・5・29	柏駅西口線
3・5・30	乗馬ヶ谷向中原線
3・5・31	向神山富士見台線
3・5・32	幸通り線
3・6・33	東谷台向中原線
3・3・34	江戸川台船戸線
3・4・35	柏の葉公園線

路線番号	路線名
3・4・36	豊四季駅南口線
3・4・37	根戸花戸原線
3・4・38	北柏駅北口線
3・4・39	北柏高野台線
3・2・40	十余二船戸線
3・2・41	柏の葉キャンパス駅東口駅前線
3・2・42	柏の葉キャンパス駅西口駅前線
3・3・43	柏の葉キャンパス駅南連絡線
3・3・44	高田若柴線
3・3・45	船戸若柴線
3・4・46	柏の葉キャンパス駅北連絡線
3・4・47	柏たなか駅東口駅前線
3・4・48	柏たなか駅西口駅前線
3・4・49	駒木十余二線
3・3・50	高柳駅前線
3・4・51	柏船橋取手線
3・4・52	高柳藤ヶ谷新田線
3・5・53	高柳新田線
3・4・54	しいの木台高柳新田線
3・4・55	高柳駅前西口線
3・4・56	箕輪若白毛線
7・6・1	泉町通り線
7・6・2	南通り線
7・5・3	元町通り線
7・6・4	中通り線
8・7・1	小柳町通り線
8・7・2	小青田線
8・7・3	南柏駅東口線

出典：柏市HP「柏市のまちづくり（都市計画決定一覧）」

都市計画道路の機能



都市計画道路の機能

都市計画道路は、以下のような多様な役割を担っています。

市街地形成機能

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し、街区やコミュニティ空間を形成する



柏たなか駅周辺のまちなみ
出典：柏市HP

交通機能

人や物資の移動の通行空間や、沿道の土地利用などのアクセス機能を確保する



自動車交通を処理する幹線道路
(3・4・4 柏国道16号線)

空間機能

避難路や火災の延焼を防ぐ（延焼遮断）等の防災空間を確保する
連続した公共空間として、上下水道や電気等の収容空間、都市環境（歩道、景観等）の保全ための空間等を確保する



植樹帯により自動車と分離された良好な歩行環境
(3・2・40 十倉二船戸線)

柏市における都市計画道路の役割〔市街地形成機能〕



柏市では、市街地の形成等とともに都市計画道路が決定されていきました。

1950～1969年
(昭和25～44年)

都市の骨格と 拠点の形成期

市内で区画整理が開始され、広域的な幹線道路（国道6号等）や駅アクセス道路（柏駅西口線等）をはじめとした都市計画道路を決定。

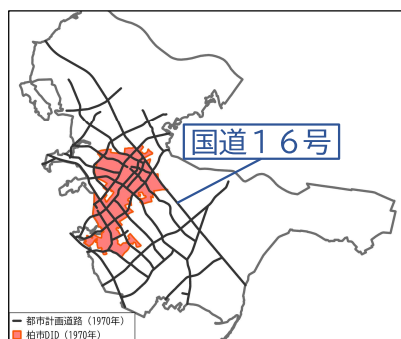


1954年の決定状況

1970～1979年
(昭和45～54年)

経済成長を支える 「広域交通網」

市街化区域・調整区域の線引きを実施。工業団地の開発や柏駅東口の再開発により都市基盤が拡大し、多くの都市計画道路を決定。

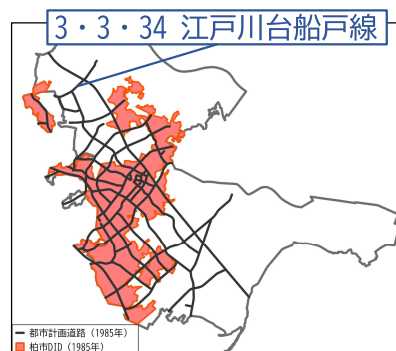


1970年の人口集中地区 (DID) ※

1980～1989年
(昭和55～平成元年)

計画的な郊外 住宅地の基盤整備

モータリゼーションが進展。北部等の区画整理に合わせて、アクセス道路となる江戸川台船戸線等の都市計画道路を決定。

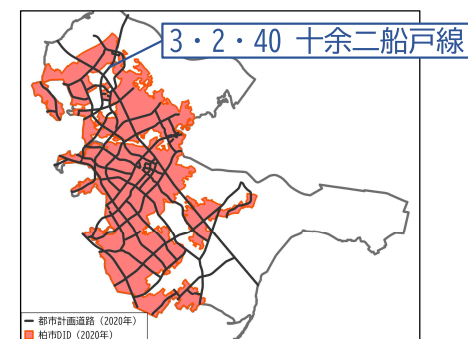


1985年の人口集中地区 (DID) ※

1990年～現在
(平成2年～現在)

「新拠点」の創出

つくばエクスプレスの計画に伴い、大規模な面整備により新拠点を創出。新たな都市軸となる道路（十余二船戸線等）や新駅へのアクセス道路等を決定。



2020年の人口集中地区 (DID) ※

※：人口集中地区 (DID) とは、人口が密集している市街地エリアのこと。
「人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区が隣接しており、その合計人口が5,000人以上である地域」と定義される。

柏市における都市計画道路の役割〔交通機能〕

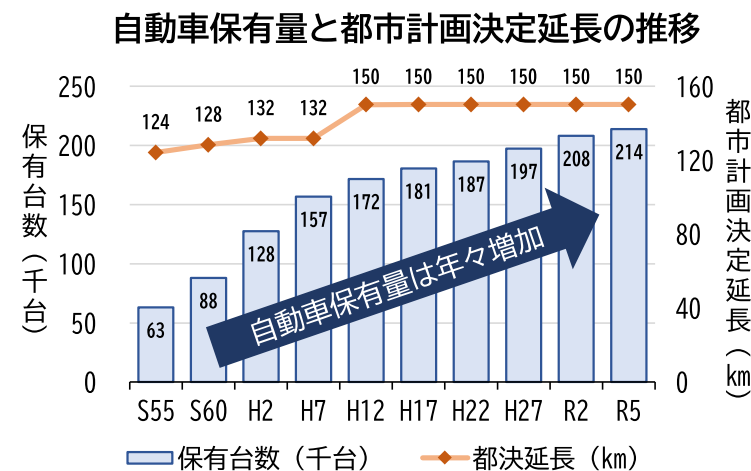
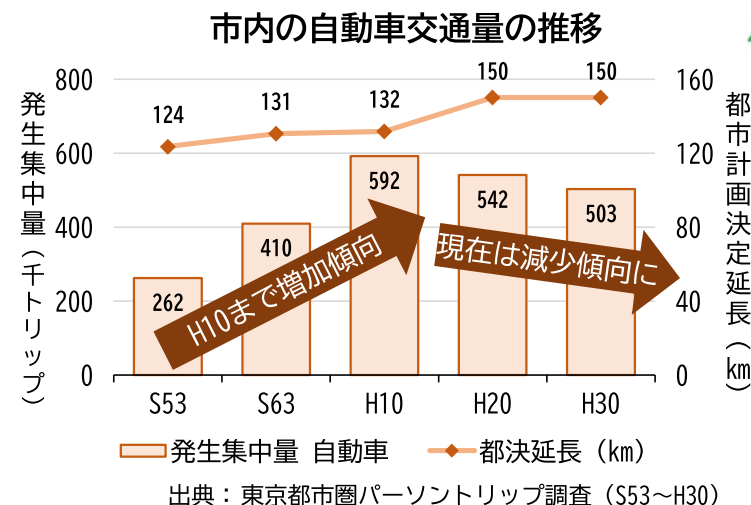
柏市では、まちづくりの発展に伴う交通量の増加とともに都市計画道路が計画されてきました。

- 市内の自動車の発生集中量は平成10年までは増加の一途をたどり、また、自動車の保有台数も年々増加の傾向にあり、**増える交通需要に対応して、**

- JR線やつくばエクスプレス線等の駅への連絡道路
- 国道6号や16号等の広域的な幹線道路を補完する道路

といった、まちづくりを支える都市計画道路が計画され、都市計画決定延長が延伸しました。

- なお、自動車交通量は平成20年からは減少傾向に転じていますが、その一方で、都市計画道路の決定延長は大きく変化せず維持されています。



柏市における都市計画道路の役割〔空間機能〕



柏市の都市計画道路は、**防災機能**や**良好な都市空間の形成**、**都市のシンボル**といった役割を担っています。

防災機能

災害時の避難路や延焼遮断等の防災のための空間としての機能を担う。



3・4・8 柏国道6号線

良好な都市空間の形成

連続した公共空間を確保し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担う。



柏の葉キャンパス駅周辺のまちなみ
出典：柏市HP

都市のシンボル

拠点周辺等では十分なアメニティ空間を確保した広幅員道路として、景観形成の軸を担う。



柏の葉キャンパス駅周辺のまちなみ
出典：柏市HP



これからの柏市を支える 都市計画道路

都市構造や拠点間アクセスを担う都市計画道路



柏市都市計画マスタープラン（令和6年3月）

将来都市構造における位置づけ

広域的な都市間連携及び交流により、本市・連携都市の相互の発展を支えるネットワーク（**広域連携軸**）を位置づけています。

常磐自動車道、国道6号、国道16号、千葉北西連絡道路、主要な道路（3・2・40号十倉二船戸線、3・3・2号箕輪青葉台線）

広域連携軸の補完や、速達性・定時性の確保の役割を担うネットワーク（**連携軸**）を位置づけています。

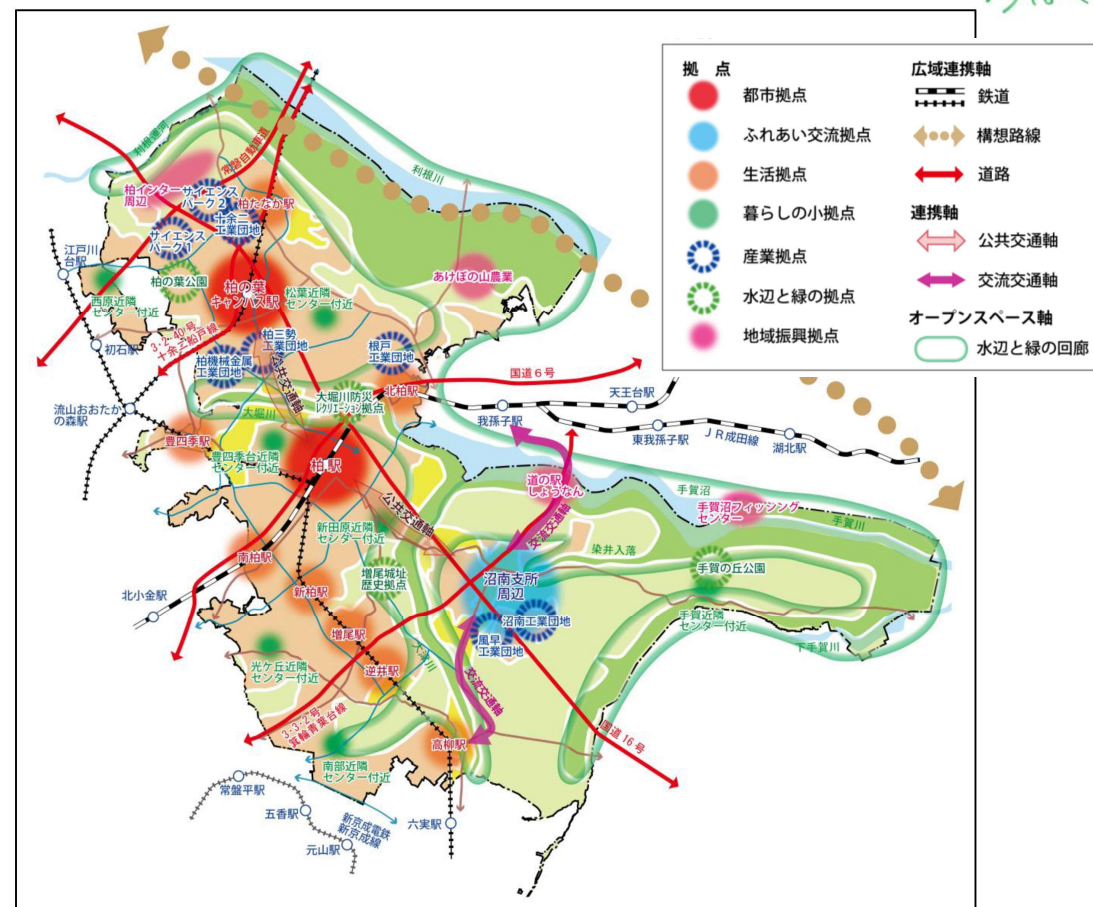
公共交通軸：都市拠点同士や都市拠点とふれあい交流拠点を連携する公共交通を中心としたネットワーク

交流交通軸：高柳駅・我孫子駅からふれあい交流拠点までを結ぶ公共交通を中心としたネットワーク

分野別方針における交通体系の位置づけ

- 居住地と拠点地域を結ぶ効率的な公共交通ネットワークの構築により利便性を向上
- 都市拠点やふれあい交流拠点を相互に連絡する公共交通軸の整備等により交流機能を強化
- 災害時の緊急車両の通行、物資輸送、避難路、延焼遮断帯等として機能するよう整備を推進

将来都市構造図（目指すまちの将来像）



出典：柏市都市計画マスタープラン（令和6年3月）



円滑な交通のための都市計画道路

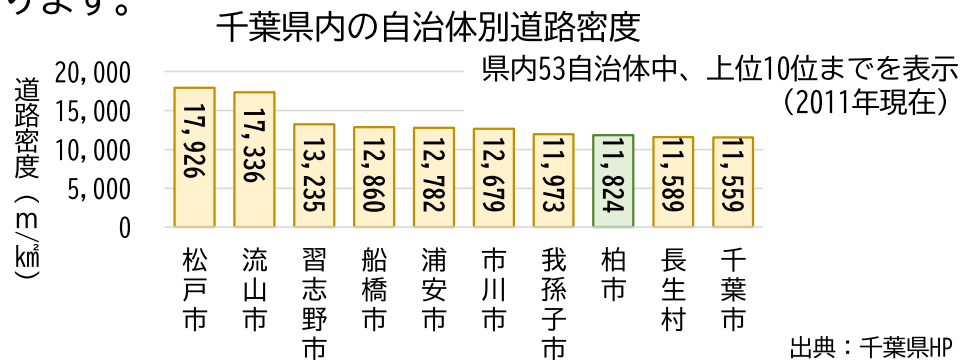
市内道路の混雑状況

柏市は、広域幹線道路である国道6号と国道16号が、それぞれ南北、東西に通っており、広域交通の要衝となっています。

国土交通省による令和3年度一般交通量調査結果では、市内の道路で混雑している路線が確認されており、**交通の円滑な処理に支障が生じています。**

市内の道路密度

市内の道路密度は県内でも上位であり、**道路の既存ストックが豊富な状況**にあります。



混雑度※

凡	例
1.00未満	
1.00 ~ 1.25	
1.25 ~ 1.50	
1.50 ~ 1.75	
1.75以上	

※：道路容量に対する交通量の比

出典：令和3年度 一般交通量調査結果

安全・安心な都市計画道路

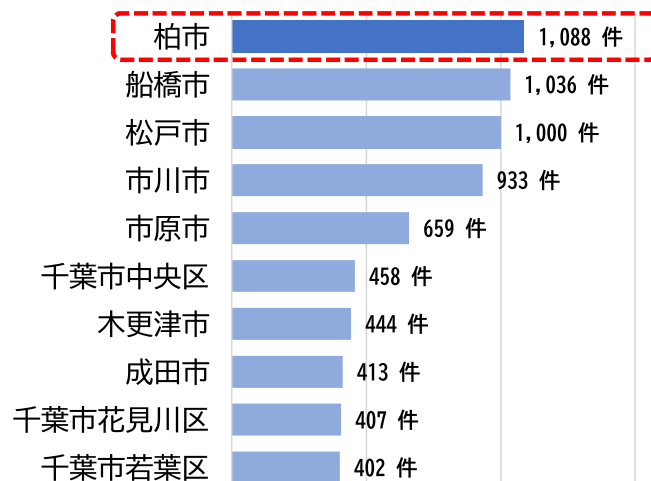
災害時の円滑な輸送を支える道路

市内の国道・県道を中心に、緊急輸送道路（1次・2次）に指定されており、災害発生時には円滑な物資輸送を支える道路として機能します。都市計画道路はこれらの**緊急輸送道路の円滑な輸送を支えます**。また、市内に4か所の広域避難場所と、3か所の災害物資受け入れ拠点を指定しています。都市計画道路はこれら**避難施設等への災害時の円滑なアクセス機能**を担います。

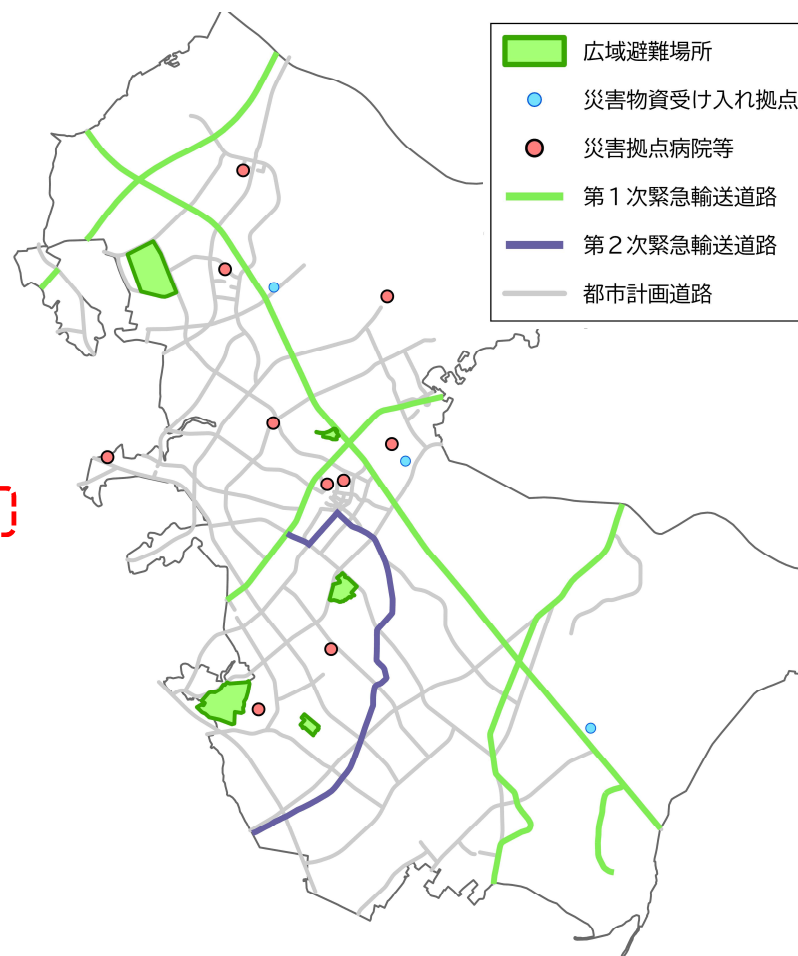
安全な通行空間の確保

柏市内で発生した交通事故件数は、令和4年度において**千葉県内で最多**となっています。**歩道や歩行者待機スペースのない道路**もあり、歩道整備や交差点整備等による安全対策が必要です。

千葉県内の交通事故の発生ランキング



出典：警察庁「交通事故統計データ（令和4年度）」より集計



出典：国土数値情報・緊急輸送道路データ（令和6年度）、
かしわぼうさいマップ（令和7年度版）

柏市の都市計画道路等の整備方針

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）

- 今後、概ね10年以内に事業に着手する箇所を明らかにし、効率的な道路整備の推進により、誰にとっても安全で安心できる、災害に強く、公共交通の円滑な運行を支え、地域の魅力と活力を高める道づくりを目指します。

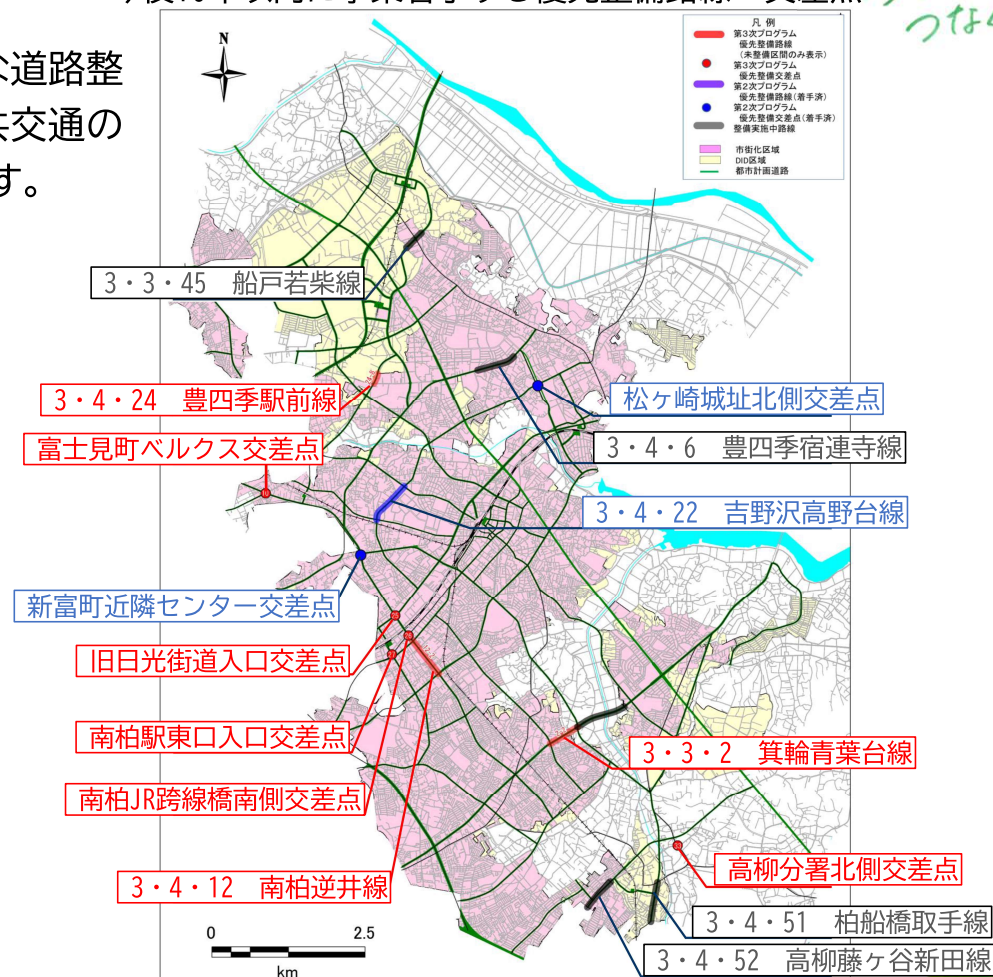
優先整備路線一覧

路線番号	路線名	事業区間	延長(km)
3・3・2	箕輪青葉台線	増尾地先～増尾七丁目地先	0.6
3・4・12	南柏逆井線	豊四季地先～豊住一丁目地先	0.8
3・4・24	豊四季駅前線	高田地先～十余二地先	0.6

優先整備交差点一覧

交差点名	所在
県道柏流山線 富士見町ベルクス先交差点（流山行政界）	豊四季
国道6号 旧日光街道入口交差点	南柏二丁目
県道松戸柏線 南柏JR跨線橋南側交差点	豊四季
県道松戸柏線 南柏駅東口入口交差点	今谷上町
主要地方道船橋我孫子線 高柳分署北側交差点	高柳

今後10年以内に事業着手する優先整備路線・交差点



出典：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）



都市計画道路見直しの必要性

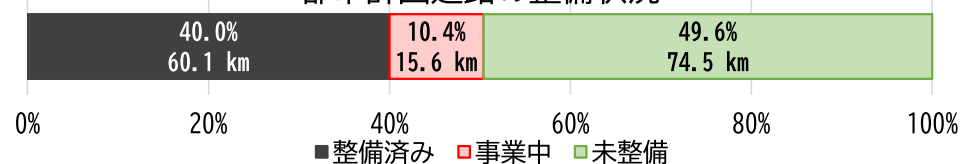


都市計画道路の整備の長期化

- 本市の都市計画道路は、まちづくりの進展に合わせ、適宜、路線を追加しながら着実に整備が進められてきましたが、現在の整備率は40.0%※1にとどまっており、近隣市よりも低い状況です。また、未整備路線のうち当初の都市計画決定から50年以上経過している路線は73.2%を占めており、全線の整備には長期間を要することが見込まれます。
- さらに、近年では、道路の維持管理費が増加し、道路の整備費を超える傾向にあり、今後も道路の整備費の確保が困難になっていくことが予測されることから、整備がより長期化することが想定されます。

※1 本市の整備率は令和7年3月31日現在

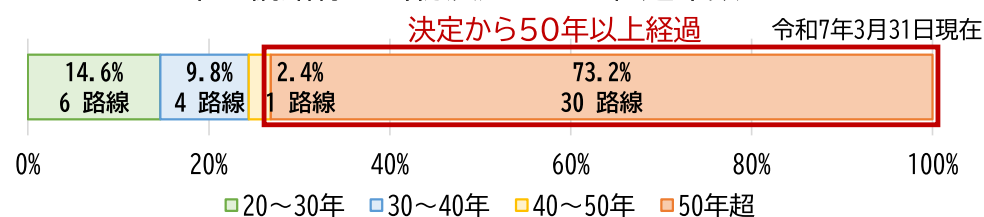
都市計画道路の整備状況 令和7年3月31日現在



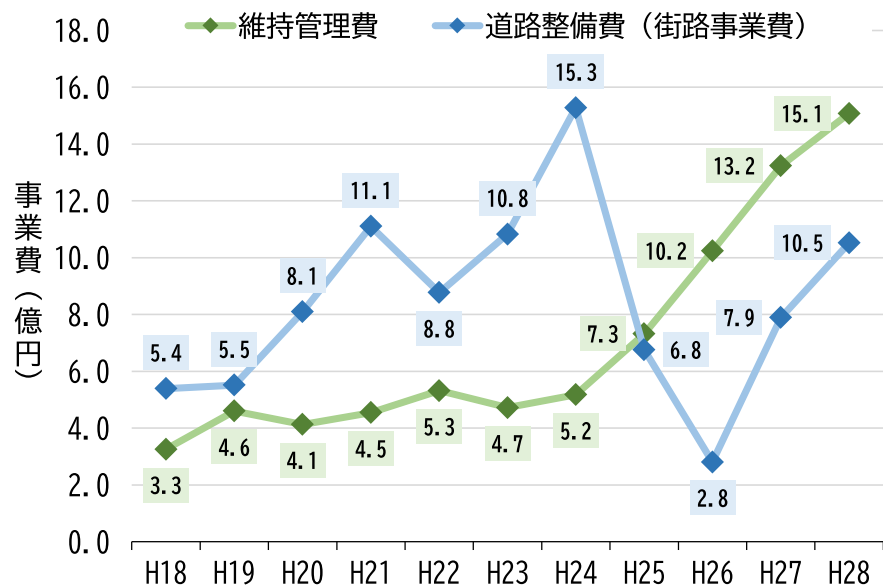
近隣自治体の都市計画道路の整備率



未整備路線の当初決定からの経過年数



維持管理費・道路整備費の推移



出典：柏市調べ（平成30年時点）

都市計画道路の予定地にかかる建築制限

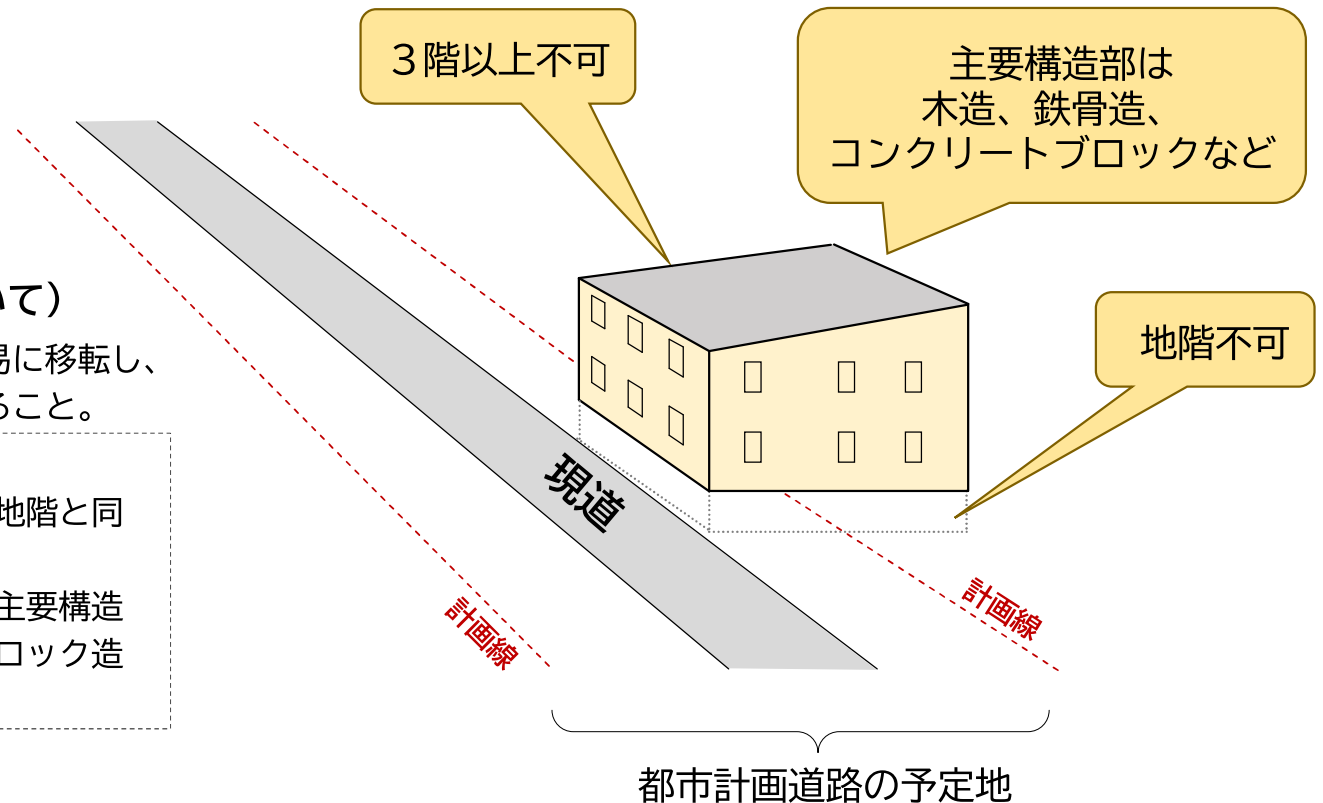
- 都市計画道路の予定地に建築物を建てる場合、**階数や構造等に制限がかかります。**
- 建築の際は都市計画法53条第1項規定に基づく建築許可が必要となり、同法第54条の許可基準を満たす必要があります。

参考：都市計画法第54条（許可基準について）

申請建築物が次に掲げる基準に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ① 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
（鉄筋コンクリート造の合併浄化槽についても地階と同様と判断します。）
- ② 主要構造部（建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

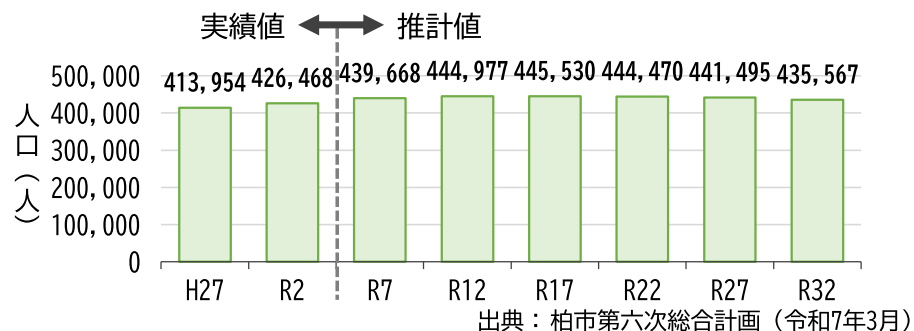
都市計画道路の予定地にかかる建築制限



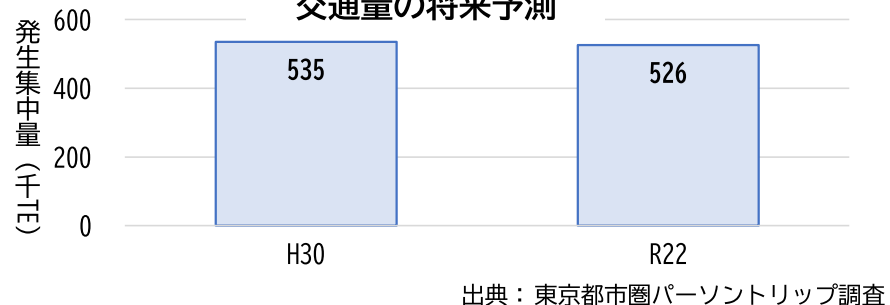
将来交通需要の変化への対応

- 本市の将来人口は当面の間、横ばいで推移し令和17年以降は緩やかに減少することが見込まれており、市内の自動車交通量も減少する見通しです。
- すべての都市計画道路が整備された場合に、道路混雑が改善されることが予測されていますが、混雑度1未満の路線の中には交通需要が低い路線も発生する可能性があります。
- R22時点では、北千葉道路や「第3次柏市都市計画道路等整備整備プログラム」に基づく事業中路線や優先整備路線が完成することで、道路混雑が緩和されることも予測されています。
- このような状況を踏まえると、将来の交通需要を見据え、都市計画道路整備の必要性を改めて整理する必要があります。

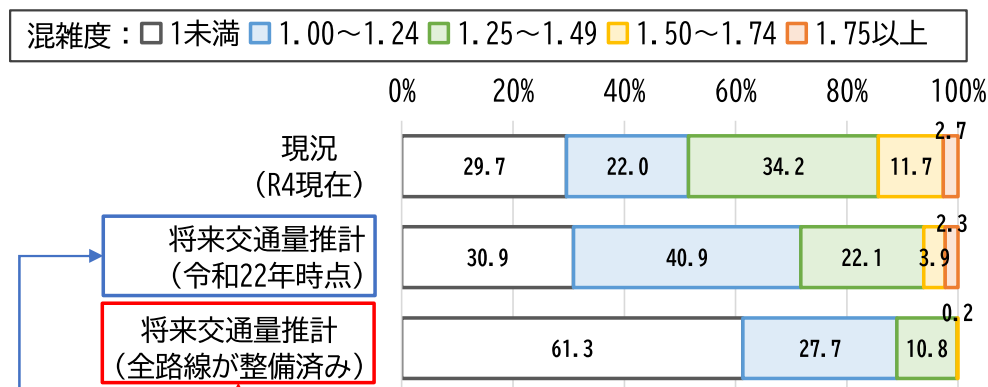
将来人口の推移



交通量の将来予測



将来の交通渋滞の変化予測



○将来推計（令和22年時点）
北千葉道路と、事業中+優先整備路線が完成すると、混雑度1.25以上の割合が低下

○将来推計（全路線が整備済み）
千葉北西連絡道路と全ての都市計画道路が整備されると、混雑度が1未満の路線が増加

柏市における都市計画道路見直しの必要性



- 未整備の都市計画道路の7割以上が、計画を定めてから50年以上経過し、整備の長期化が見込まれる中、今後道路整備費の確保が難しくなることで、整備がより長期化することが想定される。
- 未整備の都市計画道路では、都市計画道路の計画に掛かる場合に堅固な建物は建築の階数や構造制限がかかり続けている。
- 将来的には人口は当面の間横ばいで推移しその後緩やかに減少する見込みで、自動車交通量の減少が予測されている。また、都市計画道路を将来的にすべて整備した場合に、需要が低い都市計画道路が発生する可能性がある。



これらの現状と課題を踏まえ、
今後のまちづくりに本当に必要な都市計画道路を点検・検証する必要があります。

【参考】国や県における都市計画道路見直しの推進

- 都市計画道路の見直しについては、国土交通省の「都市計画運用指針」により見直しの推進が示されており、千葉県により「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」が策定されています。

都市計画運用指針（国土交通省）

- 都市計画は、法第21条に変更に関する規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度である
- 道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果を踏まえ、また、地域整備の方向性とあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。

千葉県都市計画道路見直しガイドライン（千葉県）

千葉県内の都市計画道路は、1,115路線（約2,678km）

約50%（約1,324km）が整備済み、約37%（1,006km）が未着手（平成21年3月末時点）

➡ 都市計画決定後、未整備のまま長期間が経過しており、社会経済情勢の変化を踏まえると必要性が変化

上記の状況から、見直し検討の必要性の高まりを受け、以下の見直しの方向性を示している。

- 従来の人口増加を前提とした計画ではなく、社会情勢に合わせた道路計画にすること。
- 機能の集約・コンパクト化や既成市街地の再編等の「まちづくり」と整合する道路整備とすること。
- 限られた事業費を効率的に執行するため、既設道路の活用可能性等も踏まえ、整備の必要性を再評価すること。

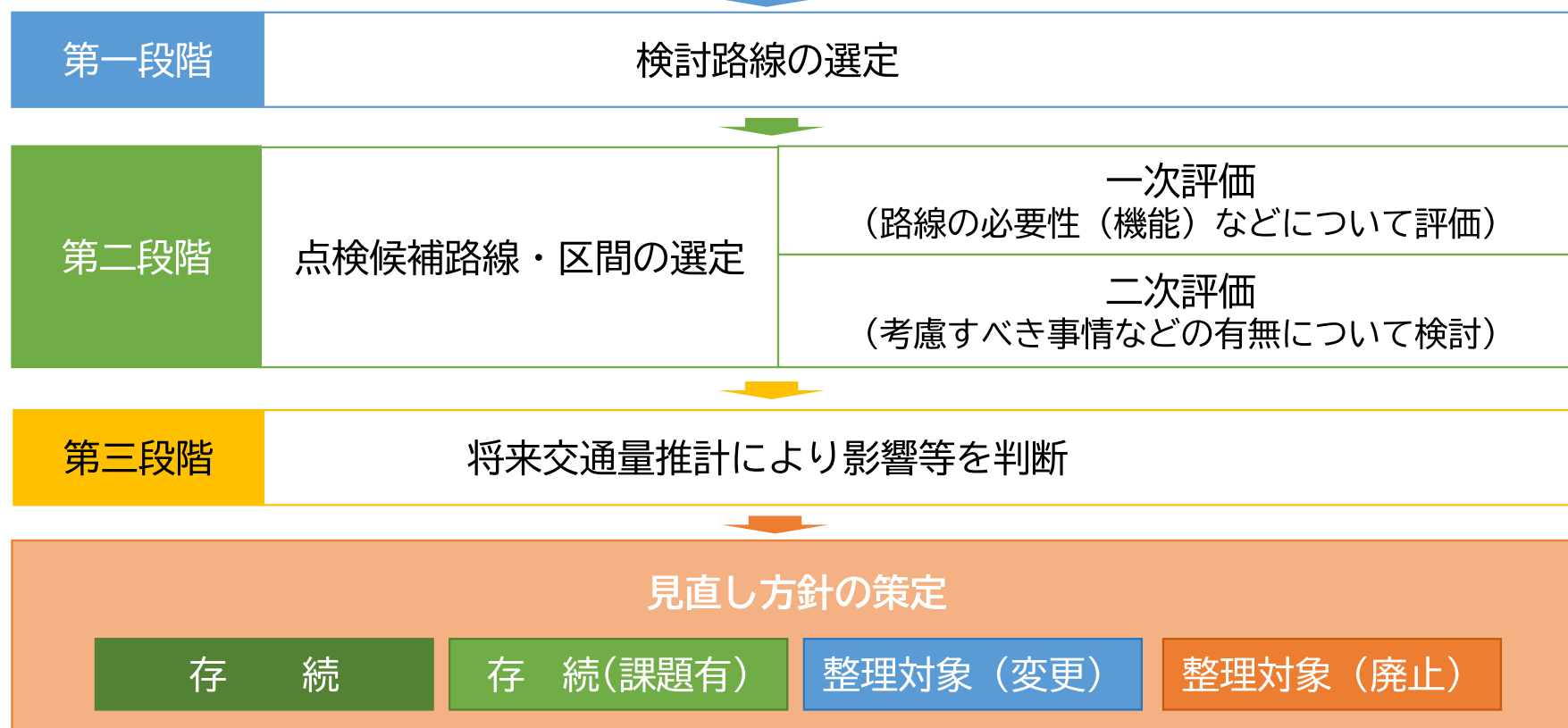


都市計画道路見直しの手順

見直しの手順

柏市の都市計画道路の見直しでは、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、以下の見直し手順に沿って、点検・検証を進めます。

全都市計画道路



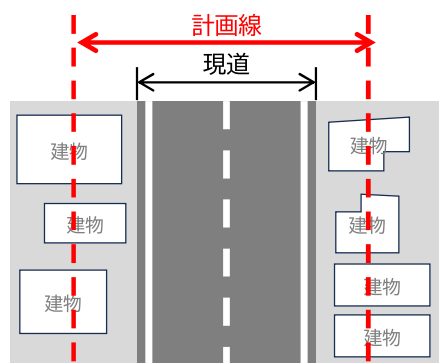
都市計画道路の見直し方針の類型



各段階の評価・検証を踏まえ、検討路線を以下の類型に分類します。

存続

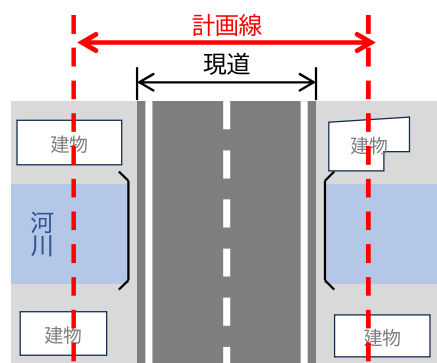
現都市計画道路をそのまま存続とし、計画的に整備の推進に努める。



変更しない

存続(課題有)

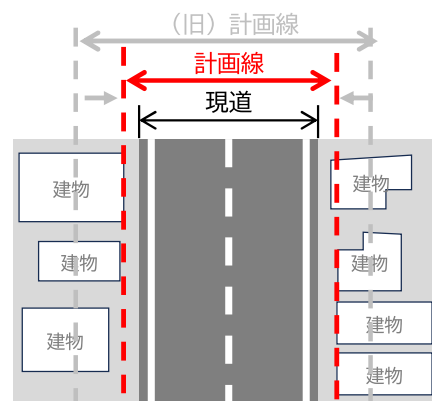
整備課題を抱えるが、高い必要性(機能)を有することから存続とし、継続的に整備課題への対応検討を行い、計画的に整備の推進に努める。



河川、鉄道等の整備課題がある

整理対象(変更)

現都市計画道路の起終点・経由地等を変更、または、計画幅員の変更や車線数の変更を検討する。

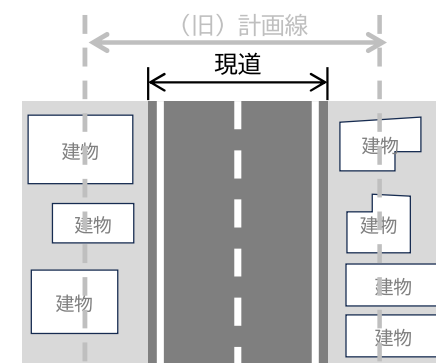


都市計画道路の計画線の位置等を変更

整理対象(廃止)

現都市計画道路の計画を廃止する。全線及び区間の廃止を検討する。

※ 計画を廃止するものであり、現道を廃止(廃道)するものではない



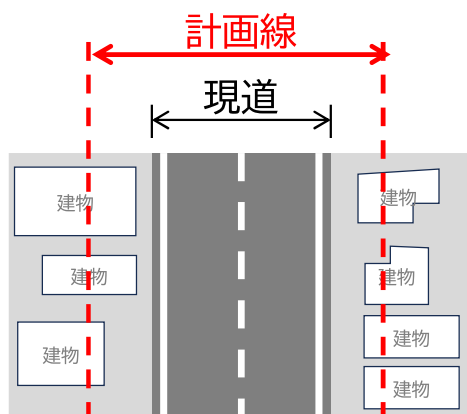
都市計画道路の計画線を廃止

(補足) 「整理対象(廃止)」時の現道の扱い



廃止とは、計画を廃止するものであり、現道を廃道とするものではありません。

現 況

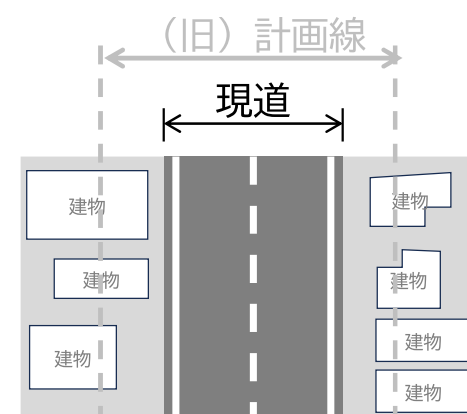


- 沿道（都市計画道路予定地）に建築制限がかかっている

見直し



変 更 後



- 計画線が廃止される
- 都市計画道路の計画線内の建築制限が解除される
- 現道は引き続き通行可能（廃道にはならない）



第一段階評価

全都市計画道路

第一段階

検討路線の選定

第二段階

点検候補路線・区間の選定

一次評価
(路線の必要性(機能)などについて評価)

二次評価
(考慮すべき事情などの有無について検討)

第三段階

将来交通量推計により影響等を判断

見直し方針の策定

存続

存続(課題有)

整理対象(変更)

整理対象(廃止)

検討路線の選定



第一段階

検討路線の選定

すべての都市計画道路の中から以下に当てはまる路線を選定します。

- ① 決定当初から20年以上経過している幹線街路
- ② 未整備の区間を含む幹線街路（整備済、事業中は除く）
- ③ 「第3次柏市都市計画道路等整備プログラム」の優先整備路線は除く



選定された検討路線について、現在の道路網を活かした評価を行うため、以下の条件で道路を区間で分割します。

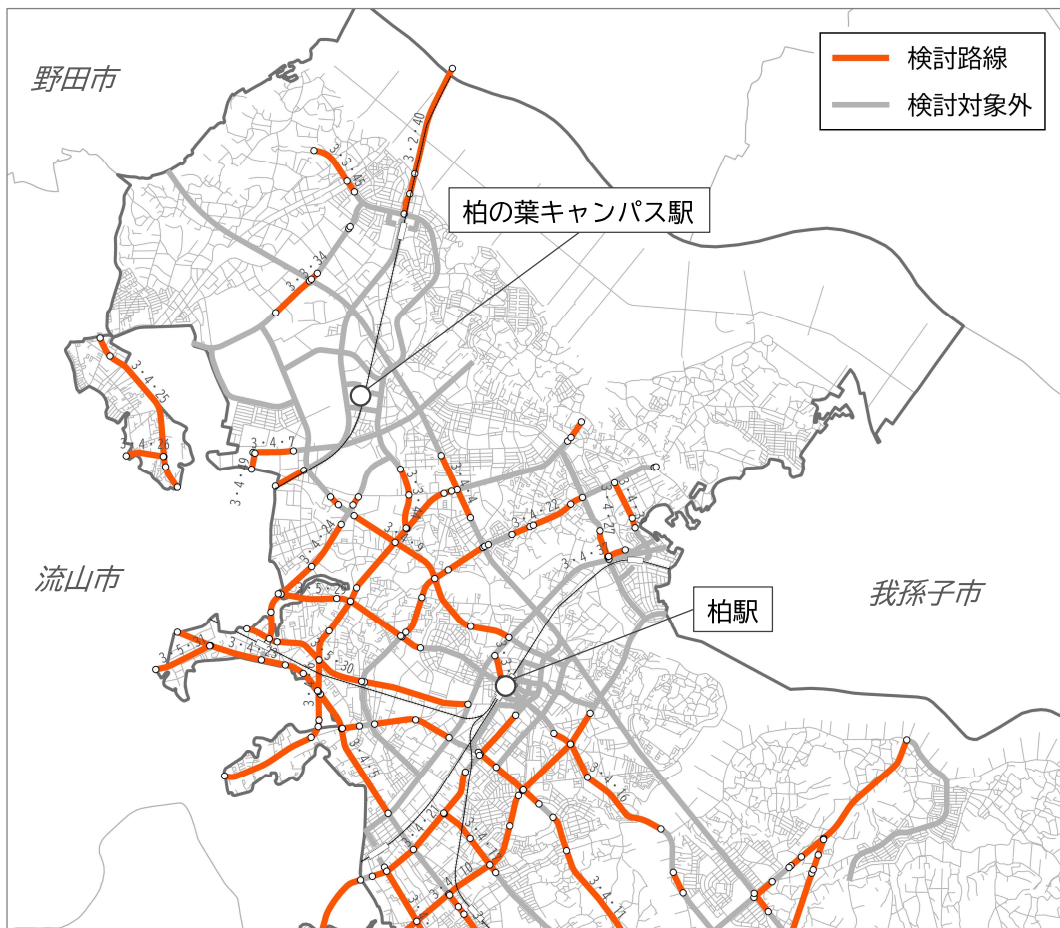
- ① 用地確保済や概成済^{※1}等により整備状況が異なる区間で分割
- ② 現道の有無で区間を分割
- ③ 都市計画道路との交差点で分割
- ④ 幅員11m以上現道^{※2}との交差点で分割

※1：幅員の2/3以上が整備されている状態

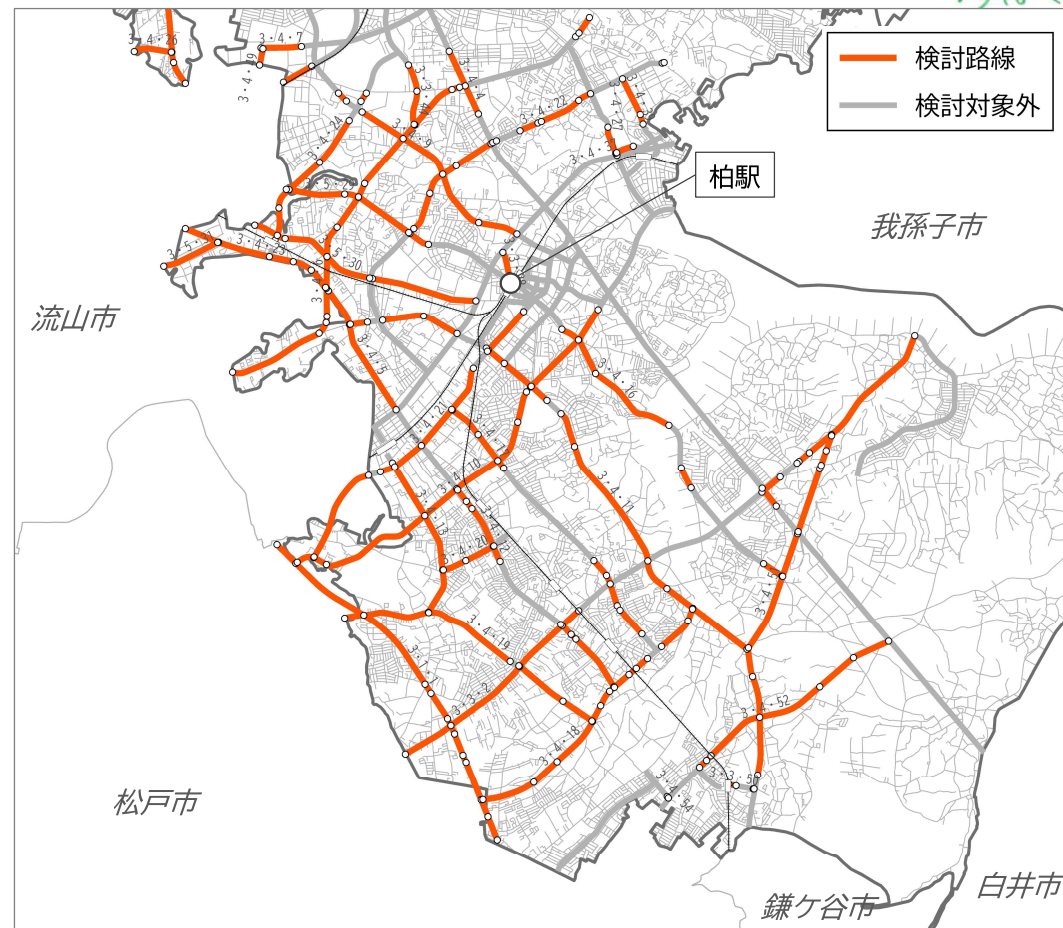
※2：道路構造令における最低幅員を組み合わせた幅員

検討路線の選定結果（第一段階）

路線・区間の設定結果（北部）



路線・区間の設定結果（南部）





第二段階（一次評価・二次評価）

全都市計画道路

第一段階

検討路線の選定

第二段階

点検候補路線・区間の選定

一次評価
（路線の必要性（機能）などについて評価）

二次評価
（考慮すべき事情などの有無について検討）

第三段階

将来交通量推計により影響等を判断

見直し方針の策定

存続

存続（課題有）

整理対象（変更）

整理対象（廃止）

点検候補路線・区間の選定（検討路線の評価）



第二段階

点検候補路線・区間の選定

第一段階で選定した検討路線に対し、以下の評価を行います。

一次評価

（路線の必要性（機能）などについて評価）

- 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



二次評価

（考慮すべき事情などの有無について検討）

- ・当該検討路線にかかる地域において考慮すべき事情などの有無について判断

路線・区間の必要性（機能）の有無の判断〔一次評価〕



a. 路線・区間の必要性（機能）の有無の判断

千葉県都市計画道路見直し
ガイドラインの評価項目

本見直し方針検討における評価項目

赤字：重視する5つの視点に対応する
必要性（機能）の項目

①上位関連計画による位
置づけの有無

上位計画に位置付けのある路線

②都市間・拠点間の連絡
のための機能の有無

拠点間アクセスを担う路線

拠点間の円滑な移動に寄与する路線

③土地利用支援のための
機能の有無

商業・工業地域を通る路線

将来の面整備を支える路線

面整備が廃止された路線

④交通処理などの機能の
有無

道路整備の必要性が高い路線(混雑緩和)

渋滞交差点に接続する路線

沿道に公共公益施設等がある路線

通学路と重なる路線

現道の歩道・歩行者待機スペースが必要な路線

⑤都市防災のための機能
の有無

避難場所に面する路線

災害拠点病院等に接続する路線

緊急車両の通行を担う路線

⑥公共交通の導入のため
の機能の有無

バス運行本数の多い路線

駅にアクセスする公共交通導入を支援する路線

⑦都市環境形成のための
機能の有無

緑の拠点をつなぐネットワークを形成する路線



機能代替、整備に係る制約条件の判断〔一次評価〕

b. 機能代替の可能性の有無の判断

千葉県都市計画道路見直し ガイドラインの評価項目	本見直し方針検討における評価項目
⑧機能代替可能な現道の有無	未整備区間に代替機能のある道路を有する路線

c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断

千葉県都市計画道路見直し ガイドラインの評価項目	本見直し方針検討における評価項目
⑨地形的な制約条件の有無	地形的な制約条件（河川、鉄道、送電鉄塔等）を抱える路線
⑩沿道地域の街並み、商店街 への影響の有無	整備に影響する建物の多い路線
⑪現計画の内容と現行の道路 構造令との不整合の有無	計画幅員が不足する路線



重視する5つの視点と対応する必要性（機能）の項目

【これからの柏市を支える都市計画道路】

【重視する5つの視点】

【対応する必要性の項目】

都市構造や
拠点間アクセスを担う
都市計画道路

i) 都市計画マスタープランの広域連携軸の
形成に寄与する機能

ii) 交通ネットワークを形成する機能

上位関連計画に
よる位置づけの
有無

上位計画に位置付けのある
路線

都市間・拠点間
の連絡のための
機能の有無

拠点間アクセスを担う路線
拠点間の円滑な移動に寄与
する路線

円滑な交通のための
都市計画道路

Ⅲ) 自動車やバスの混雑緩和に寄与する機能

交通処理などの
機能の有無

道路整備の必要性が高い
路線(混雑緩和)

安全・安心な
都市計画道路

Ⅳ) 安心安全に資する機能

V) 災害時の円滑な輸送に寄与する機能

交通処理などの
機能の有無

現道の歩道・歩行者待機
スペースが必要な路線

公共交通の導入
のための機能の
有無

避難場所に面する路線

緊急車両の通行を担う路線

点検候補路線・区間の選定（検討路線の評価）



第二段階

点検候補路線・区間の選定

第一段階で選定した検討路線に対し、以下の評価を行います。

一次評価

（路線の必要性（機能）などについて評価）

- 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



二次評価

（考慮すべき事情などの有無について検討）

- ・当該検討路線にかかる地域において考慮すべき事情などの有無について判断

地域において考慮すべき事情などの評価〔二次評価〕



千葉県都市計画道路見直し
ガイドラインの評価項目

地域において考慮すべき
事情などの有無

本見直し方針検討における評価項目

整備に関する要望のある路線

当該地域における整備要望が挙げられている路線
を評価

他市に接続する路線

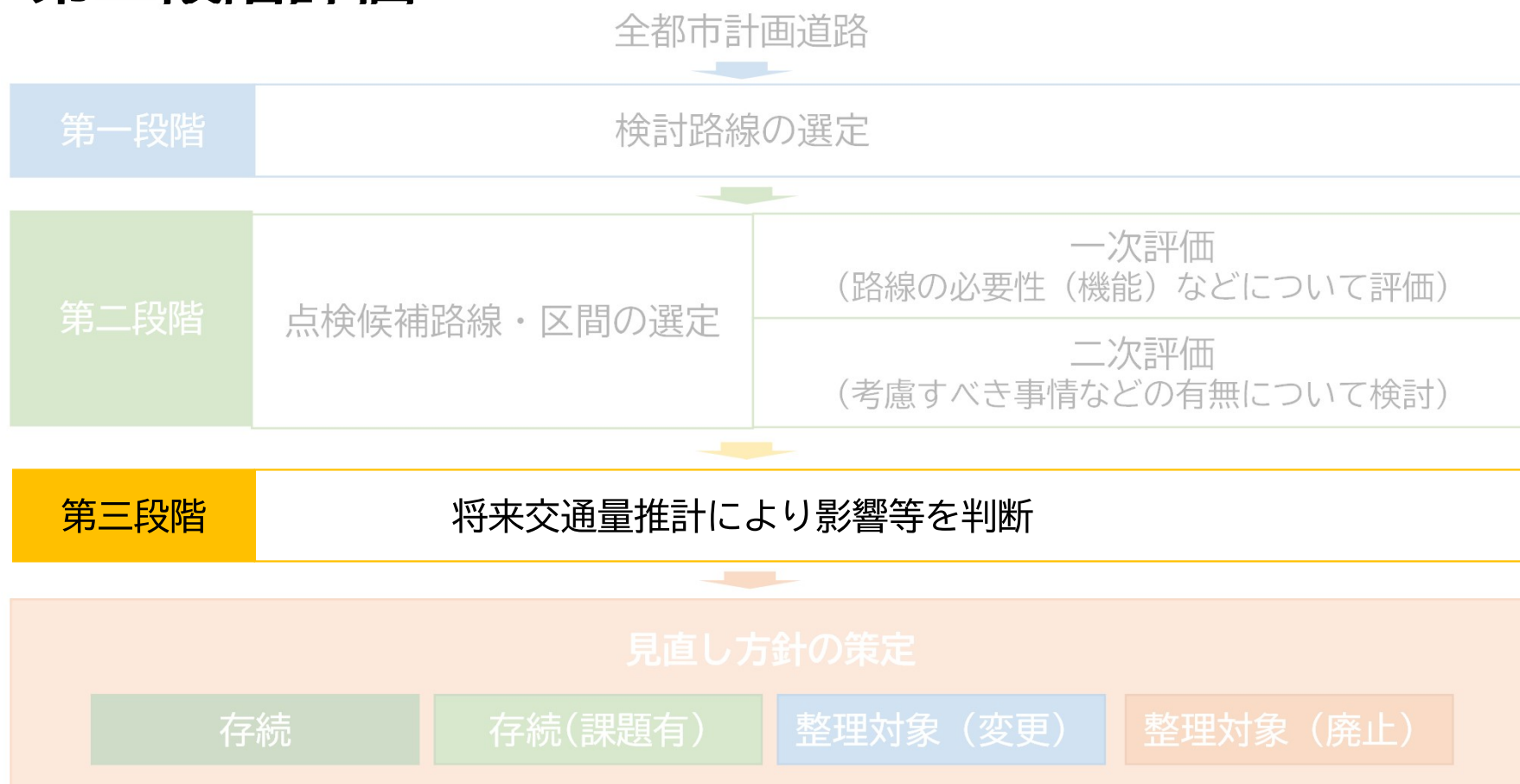
他市の都市計画道路に接続する場合は他市の整備
方針を踏まえて評価

構想路線に接続する路線

柏市都市計画マスタープランの構想路線に接続する
路線を評価



第三段階評価



将来交通量推計による評価









第三段階

将来交通量推計により影響等を判断

点検候補路線・区間を「変更・廃止した」と仮定したときに、周辺道路の交通状況が許容できる混雑状況（渋滞状況）に収まるか、を将来交通量推計を用いて混雑度※により定量的に評価します。

※混雑度：道路容量に対する交通量の比（交通量/道路容量）

例えば、混雑度1.00～1.50は平常時にはスムーズに通行できるが、朝夕のピーク時間を中心に混雑が発生することになります。

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)



今後のスケジュール

今後のスケジュール

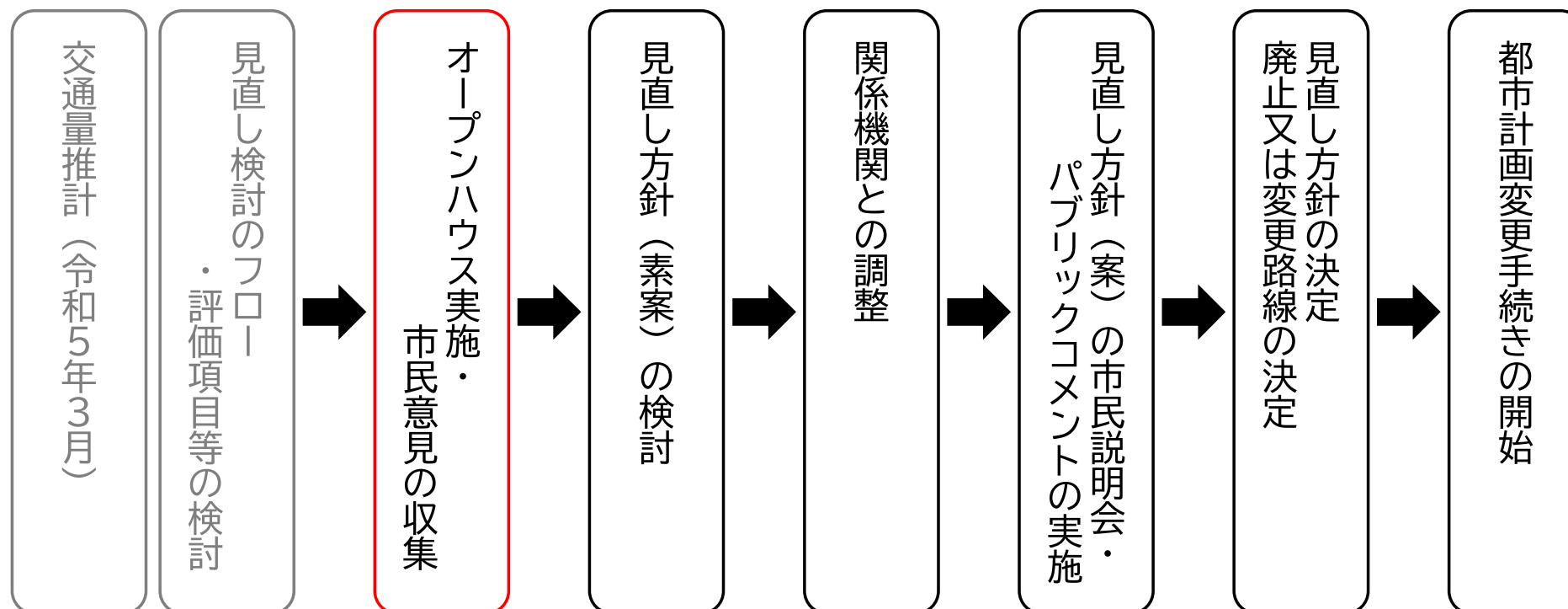


～令和7年度

令和8年度以降

○実施済

○現在





ご視聴ありがとうございました