

船橋市総合都市交通計画  
(案)

船 橋 市

平成27年7月

# 目次

## はじめに

---

<b>1 . 都市計画道路見直しの必要性</b>	<b>1</b>
1-1 都市計画道路とは	1
1-2 都市計画道路の整備状況	3
1-3 船橋市の現況	4
1-4 見直しの必要性	5
<b>2 . 都市計画道路網見直しの概要</b>	<b>6</b>
2-1 都市計画道路網見直しの手順	6
2-2 見直しの対象とする路線	7
2-3 客観的な評価による区間別の評価	8
<b>3 . 評価結果の総括</b>	<b>11</b>
3-1 評価結果	11
3-2 廃止する場合の対応方針	19
<b>4 . 存続となった都市計画道路の取扱い</b>	<b>20</b>
4-1 整備の優先性	20
4-2 定期的な見直し	22
<b>5 . 今後の進め方</b>	<b>23</b>

## はじめに

都市計画道路は将来の都市像の骨格であるとともに、交通需要への対応だけでなく、生活利便性の向上、居住環境の維持、都市防災等の様々な機能を有しています。一方、都市計画道路は、整備に長期間を要しますが、近年の社会情勢の変化によって、都市を取り巻く環境は大きく変化しています。

このため、都市計画決定後、長期にわたって事業が実施されていない路線の中には、時間の経過とともに求められる機能や役割が変化している区間も含まれている可能性があり、このような路線では、必要性を再検証したうえで、適切な見直しを行う必要があります。

このような流れを受けて、平成 22 年 3 月には千葉県より、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」が示されています。

このことから、このたび船橋市では千葉県都市計画道路見直しガイドラインをふまえ、都市計画道路の多様な機能を客観的に評価し、船橋市の都市計画道路網の見直しを実施するとともに、都市計画道路網の整備には長期間を要することから、公共交通支援の観点も踏まえた都市計画道路の取扱いについて検討を実施し、『船橋市総合都市交通計画（案）』として取りまとめました。

平成 27 年 7 月

船 橋 市

# 1. 都市計画道路見直しの必要性

## 1-1 都市計画道路とは

都市計画道路は、国道や県道、主要な市道に代表される都市の骨格となる道路（幹線道路）で、公園、下水道などとともに、安全で快適な生活や良好な環境を保つために必要な都市の基盤施設です。このため都市計画道路は、住宅地区内の生活道路に比べて、多様で高い機能を有する道路として計画されています。

また、都市計画道路では事業を円滑に進めるため、都市計画道路区域内に一定の建築制限が適用されています。

都市計画道路の機能には、大別すると3つの機能があります。

### 1. 交通機能

道路としての交通処理  
沿道の施設、土地への出入り

### 2. 空間機能

防災機能（避難路、延焼防止、救助等）  
生活環境機能（ゆとり空間の形成、採光、通風、遊び場）  
都市施設収容機能  
（上・下水道、電力、電話線、ガス管、軌道、地下鉄等）

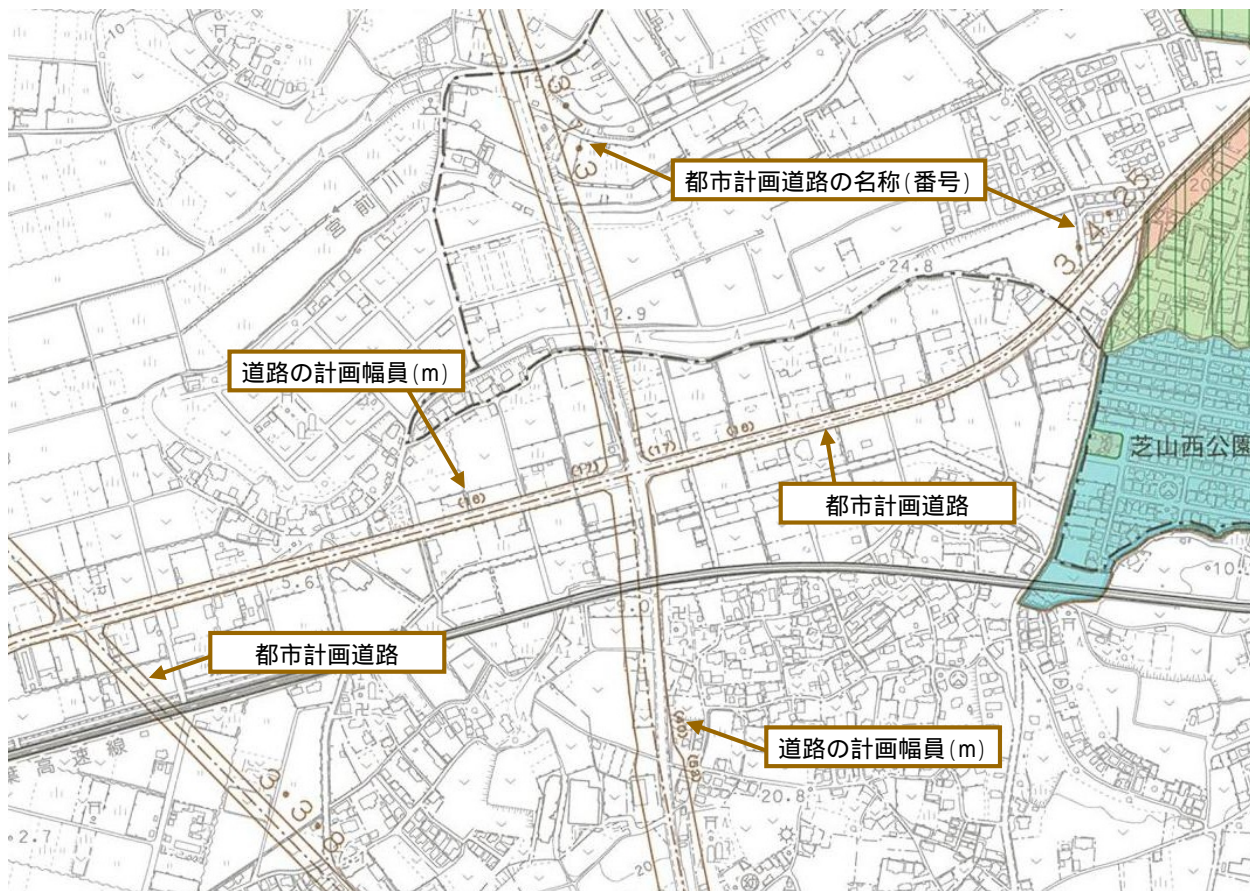
### 3. 市街地形成機能

街区の形成、街並み・景観  
土地利用の整序化、都市軸の展開

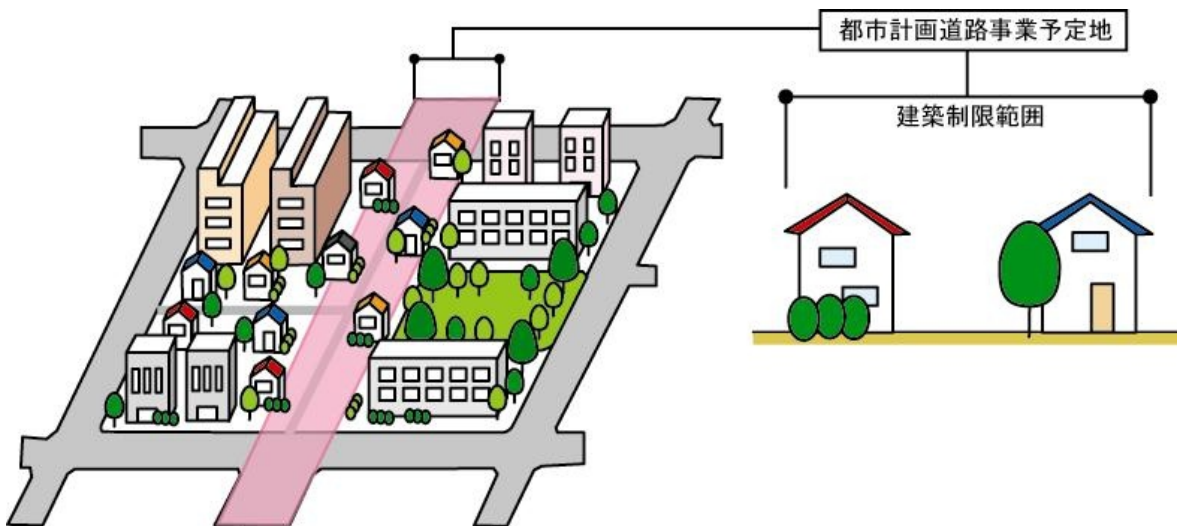


市内で整備された都市計画道路の例





都市計画図の一部



都市施設の計画された区域の中に**一定規模以上の建物が建てられないなどの規制**がかけられています。

(建築が許可されるものの例)

建物の高さが10m以下のもの(市街化区域内)

階数が3階以下で地下室が無いもの(調整区域内では2階以下)

木造・鉄骨造りなど移転や撤去が容易なもの

都市計画道路区域内の建築制限

## 1-2 都市計画道路の整備状況

都市計画道路は、都市内交通の効率的な処理と良好な市街地環境形成のために重要な都市施設であるものの、その整備には一定の時間を要する状況にあります。

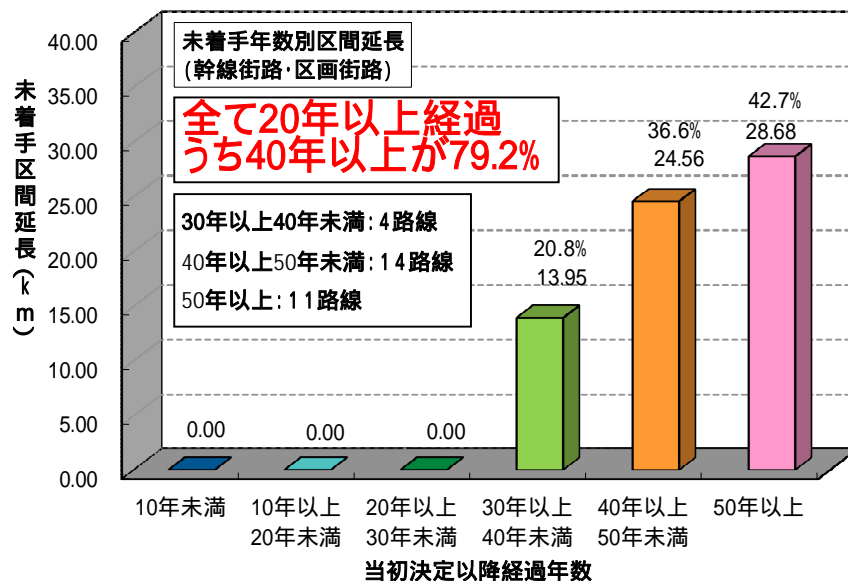
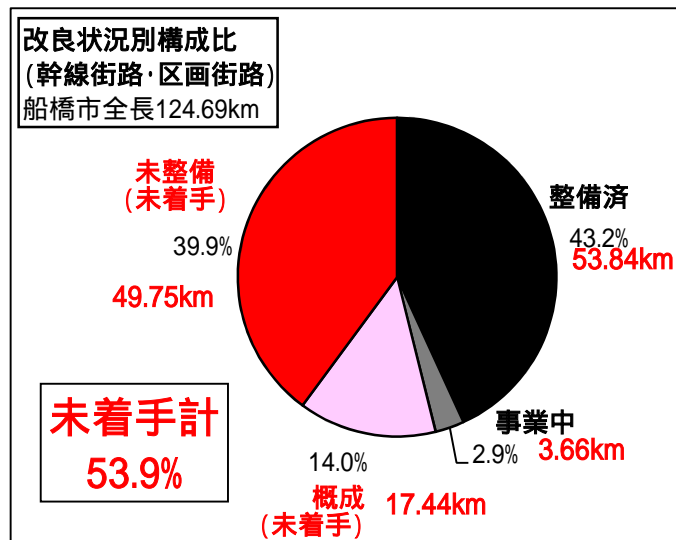
船橋の都市計画道路は、整備率が約4割（平成26年4月現在）で、事業に着手していない区間が約5割残されている状況です。事業に着手していない区間すべてが計画決定から20年以上経過しており、うち約8割が計画決定から40年以上経過しています。

都市計画道路（高速道路を除く）の改良率

	計画延長	整備済延長	整備率
都市計画道路 （高速道路を除く）	124.69 km	53.84 km	43.2%

平成26年4月1日現在

資料：船橋市都市計画課



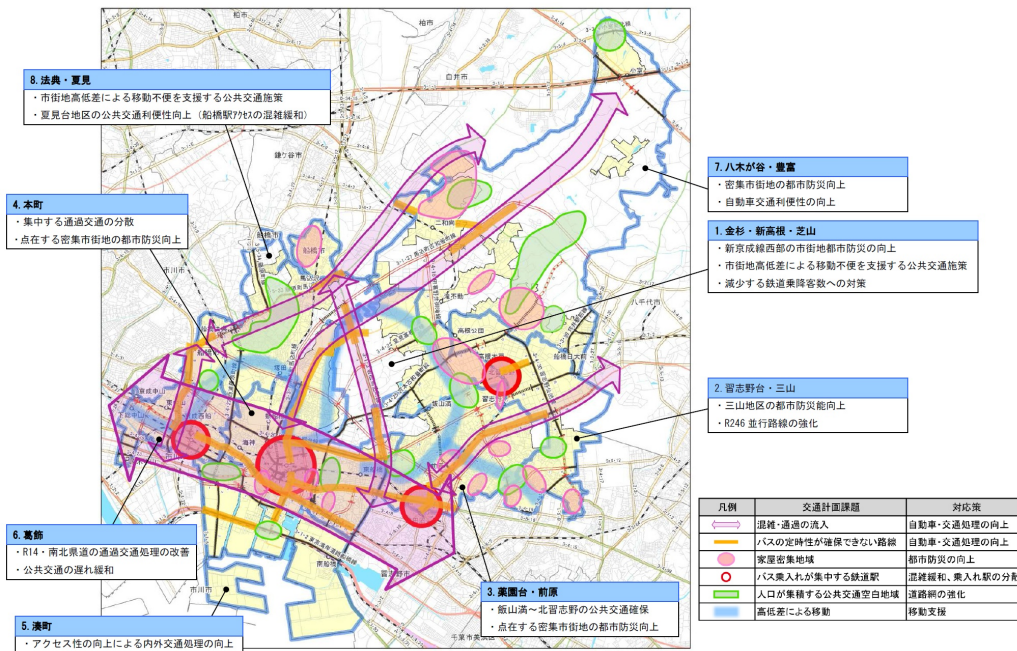
都市計画道路の整備状況と決定後の経過年数

### 1-3 船橋市の現況

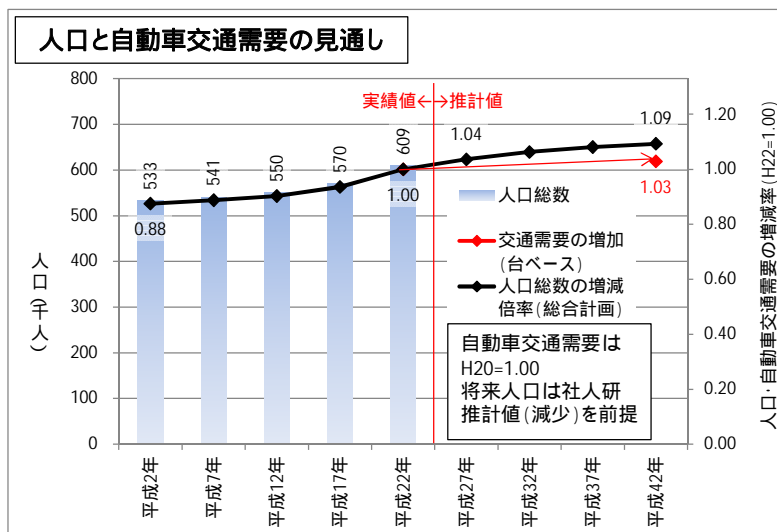
一方、本市の市街地は、恵まれた鉄道利便性を背景に、各鉄道駅を中心とした市街地が形成されており、JR総武線沿線の市域南部に人口や施設立地が集中しています。このため、船橋駅、西船橋駅、津田沼駅といった拠点が、市域南部に形成されており、これらを結ぶ東西道路に、通過交通と生活交通が混在する状況となっています。

また、南北道路もこれらの拠点付近に接続する都市構造となっており、市内各所で恒常的な道路交通混雑が発生しています。

本市では、今後も人口増加が想定されており、将来の自動車交通需要も増加する見通しとなっていることから、これらの道路交通混雑に対応した道路網のあり方が求められています。



本市の都市構造と道路交通混雑の発生状況



資料：船橋市総合計画（後期基本計画）

第5回東京都市圏パーソントリップ調査

人口と自動車交通需要の見通し



## 1-4 見直しの必要性

都市計画道路は将来の都市像を実現するための骨格であるとともに、生活の利便性向上、居住環境の維持、都市の防災等の様々な機能を有し、都市にとって重要な社会基盤です。

全国の都市計画道路（幹線街路）では、現在までに約5割が整備済み、約1割が事業中、事業に着手していない区間が約4割となっています。

これに対して、船橋市の都市計画道路は、整備率が約4割(平成26年4月現在)で、全国を下回る状況にあり、事業に着手していない区間も約5割残されている状況です。

しかしながら、都市計画道路の整備には長期間を要する状況にあり、以前定められた都市計画道路の中には、社会情勢の変化により、その必要性が変化している路線も存在することが考えられます。

また、計画区域内の土地には一定の大きさ以上の建物が建てられないなどの規制がかかっています。そのため、長期間整備されずに残っている路線では、計画区域内の土地に対して規制がかかり続けており、地権者の方々の土地の利用計画が立てにくいなどの問題が発生しています。

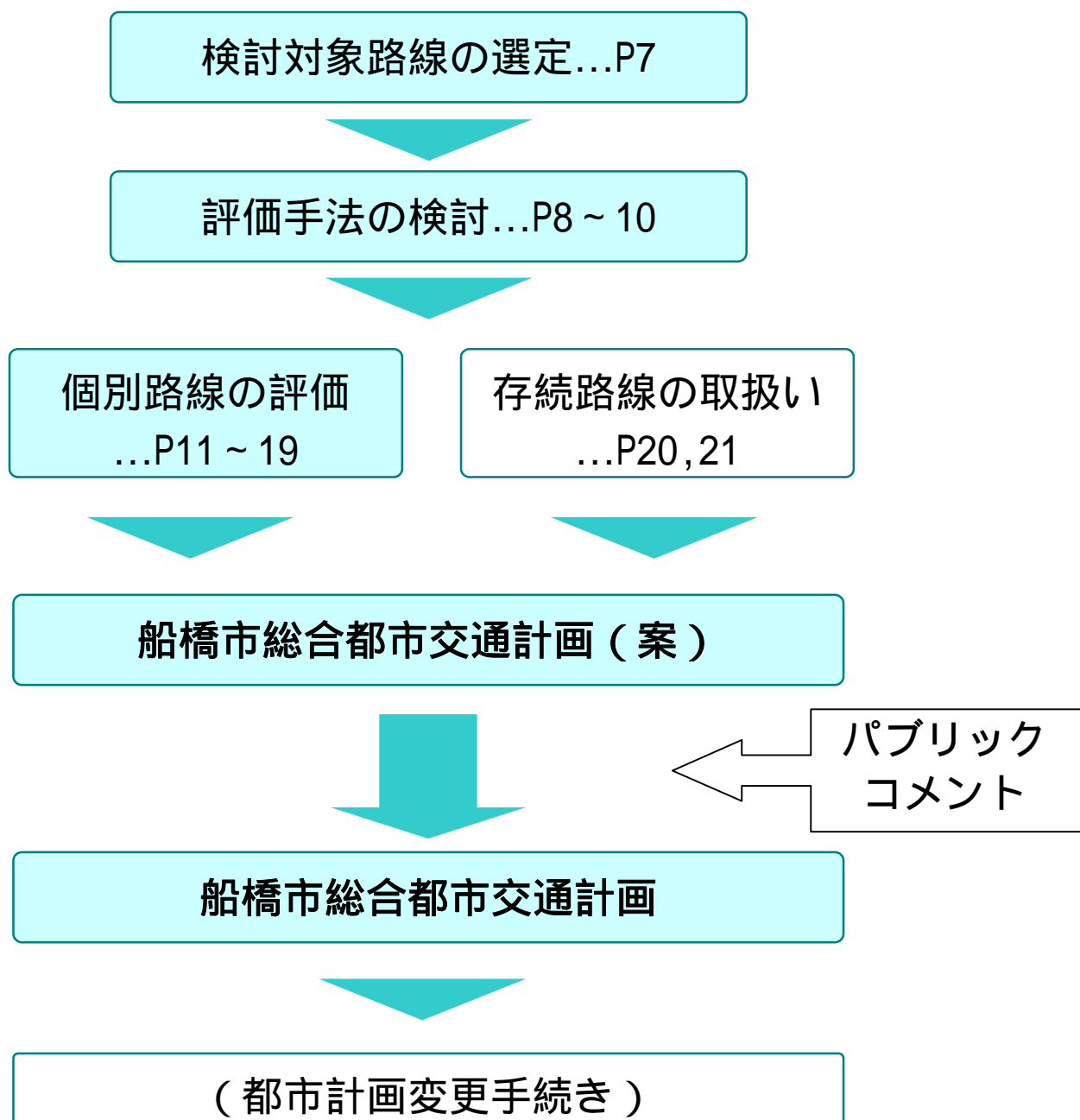
そこで、社会情勢の変化等を踏まえて、都市計画道路の必要性を検証し、都市計画道路網の見直しを行うことが必要になっています。

なお、「見直し」とは未着手都市計画道路の変更（廃止）を検討するもので、現実に存在する既存の道路がなくなったり、通行止めになったりするものではありません。

## 2. 都市計画道路網見直しの概要

### 2-1 都市計画道路網見直しの手順

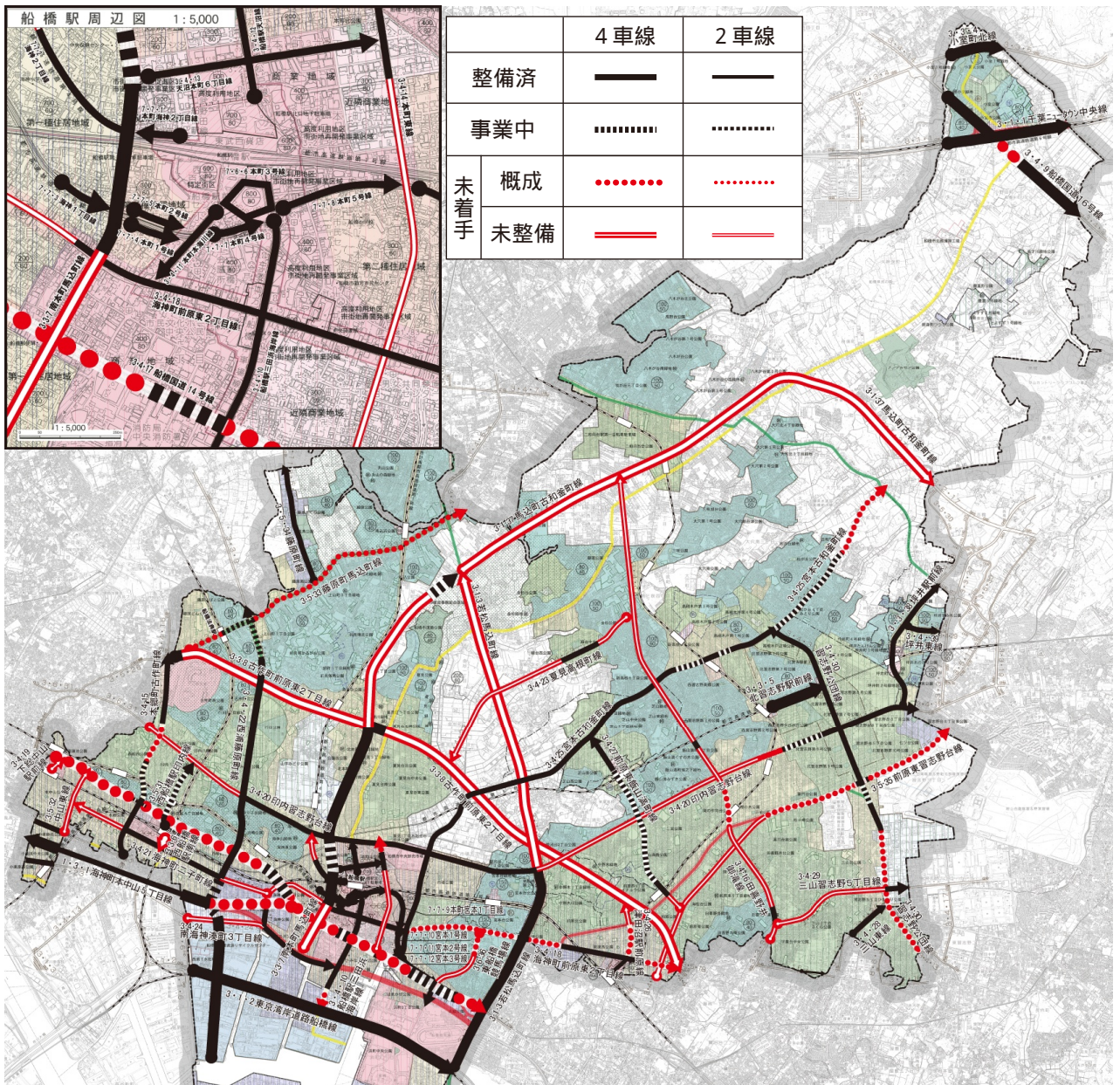
都市計画道路網見直しの手順は、以下の流れとなります。



## 2-2 見直しの対象とする路線

**現在、未着手の都市計画道路を対象とする。**

船橋市における都市計画道路の現状は、全体で52路線、128.18kmであり、そのうち約4割が整備済、1割未満が事業中です。今回の都市計画道路網の見直しは、高速道路を除いた都市計画道路51路線124.69kmのうち、未着手路線（概成・未整備）67.19kmを対象としました。その結果、評価対象路線は、下図の赤線で示した区間となります。



見直し対象路線図

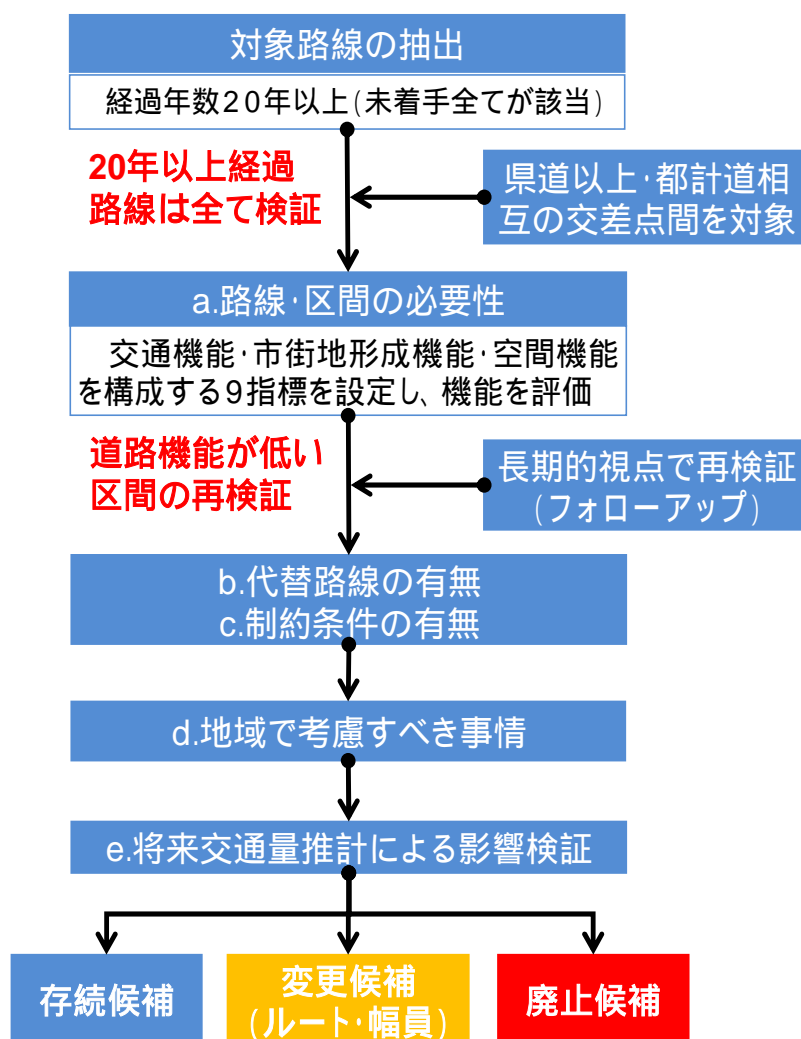
整備状況：平成26年4月現在



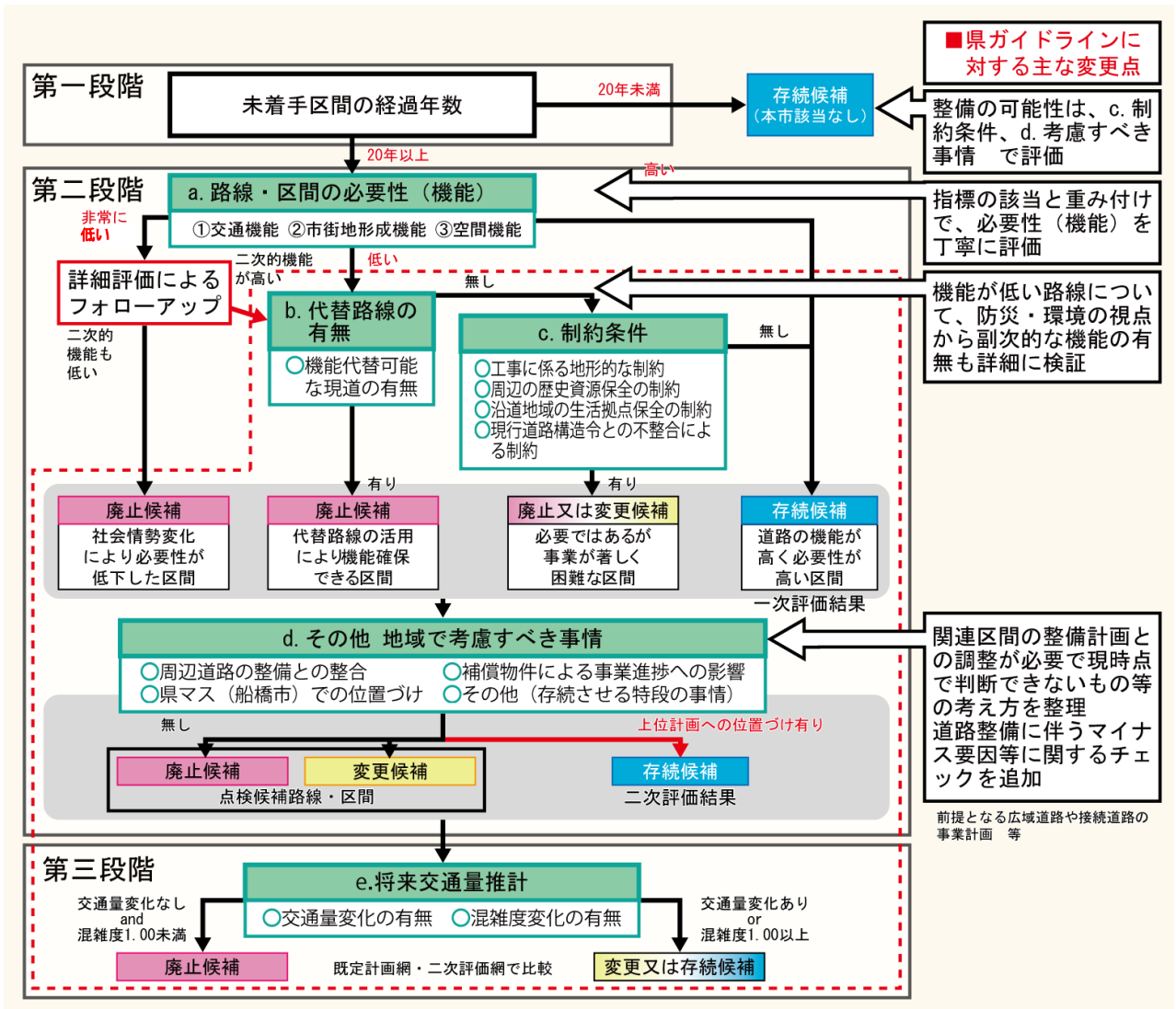
## 2-3 客観的な評価による区間別の評価

見直しの対象とする路線（整備済み・事業中を除く27路線）に対して、都市計画道路及び県道以上の主要道路相互の交差点で区間分け（112区間）を行いました。

本市では、千葉県が示した「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に従いつつ、船橋の実情に合った具体的な評価指標を設定し、これらの区間に対し、以下の流れに沿って、見直しの検討を行いました。また、路線・区間の必要性の検証においては、長期的視点での再検証を追加しました。



検証の流れ





## 評価指標および評価項目の設定

評価にあたっては、以下のような評価指標および評価項目を設定しました。

### ステップ1：路線・区間の必要性（機能）

県がトライの視点	評価指標	評価の内容
都市間・拠点間の連携	-1：市内の主要駅間を結ぶ -2：隣接市の中心地やインターチェンジなどを結ぶ	・船橋駅・津田沼駅・西船橋駅・北習志野駅を最短で結ぶ
土地利用支援	-1：区画整理事業などの区域内である、又は隣接する -2：都市計画道路の周辺に空地が多い	・1車線道路のみに接道する農地・山林・空地を通過
都市環境形成	-1：まちのにぎわいを作る	・商業・近隣商業地域で歩行者交通量500人/日以上のお店街
自動車交通処理	-1：多くの自動車交通を流すことができる -2：周辺の交通渋滞を緩和させる -3：市内を通りぬける交通を処理する	・将来10,000台/日以上 ・現況混雑度が1.00以上 ・現況通過交通率が50%超
歩行者自転車交通処理	-1：歩行者や自転車を通行しやすくする -2：特に交通安全の向上を目指す地域内である -3：バリアフリーの向上を目指す地域内である	・通学路が指定された地域、あんしん歩行エリア内 ・バリアフリー基本構想の重点整備地区内
沿道土地利用	-1：公益施設や病院に近接している（参考指標）	・公共・公益施設や救急病院へのアクセス路となる
都市環境形成	-1：都市緑化、景観形成など都市環境を向上させる（参考指標）	・幹線道路からの沿道景観を改善する
都市防災	-1：災害時に避難所へのアクセス路となる -2：災害時に物資などを輸送するための道路となる -3：道路幅員により延焼を防止することができる	・避難所のアクセス道路（計画幅員15m以上） ・緊急輸送道路に該当 ・建物密度30棟/ha以上の地域内（計画幅員12m以上）
公共交通導入	-1：鉄道駅へのアクセス路である -2：駅からのバスの導入候補路線となる -3：路線バスの導入候補路線となる -4：既存のバス路線においてバスを走りやすくする	・鉄道駅付近にアクセスする路線 ・高齢者のバス分担率が高く、今後バス路線となる可能性を有する ・公共交通空白地域で一定の人口密度を有する地域内（計画幅員12m以上）

### ステップ2：将来的に必要性が高まる路線はないか

評価指標	評価項目（評価の内容）
土地利用計画を支援する機能の有無	・該当していれば、将来的には必要性があると判断
都市の生活空間としての機能の有無	・該当していれば、将来的には必要性があると判断

### ステップ3：その他考慮すべき事情がないか

評価指標	評価項目（評価の内容）
b.代替路線の有無	当該検討路線の決定当時の機能（市街地形成機能、交通機能、空間機能）を代替しうる現道あるいは並行道路がある。
c.制約条件の有無	・工事に係る地形的な制約 ・周辺の歴史資源保全の制約 ・沿道地域の生活拠点（商店街等）保全の制約 ・現行の道路構造令と現計画の内容との不整合による制約
d.地域で考慮すべき事情	・周辺道路整備との整合 ・その他（特段の事情） ・県マスタープランでの位置づけ ・補償物件による事業進捗への影響

# 3. 評価結果の総括

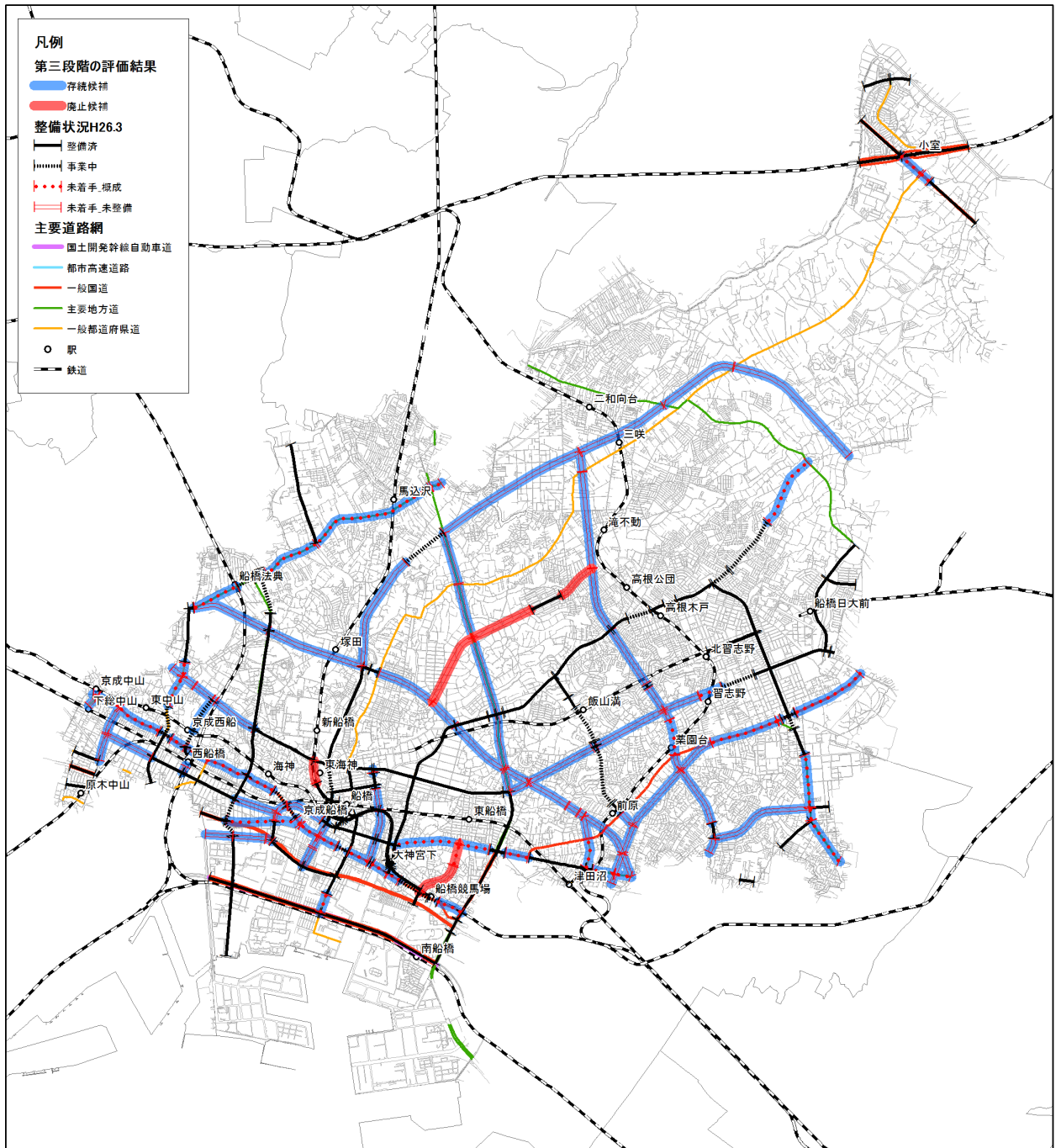
## 3-1 評価結果

都市計画道路網の見直し素案は、以下のとおりとなっています。

見直し対象路線 27 路線 (67.19km) 存続候補 24 路線 105 区間 ( 63.24km)

廃止候補 3 路線 7 区間 ( 3.95km)

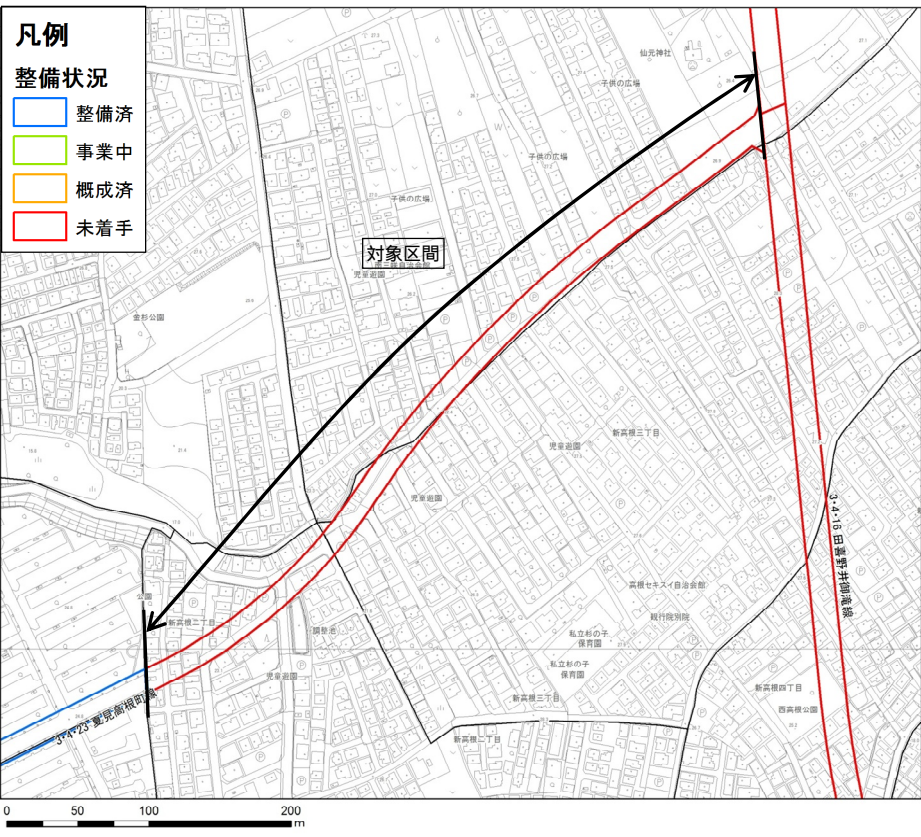
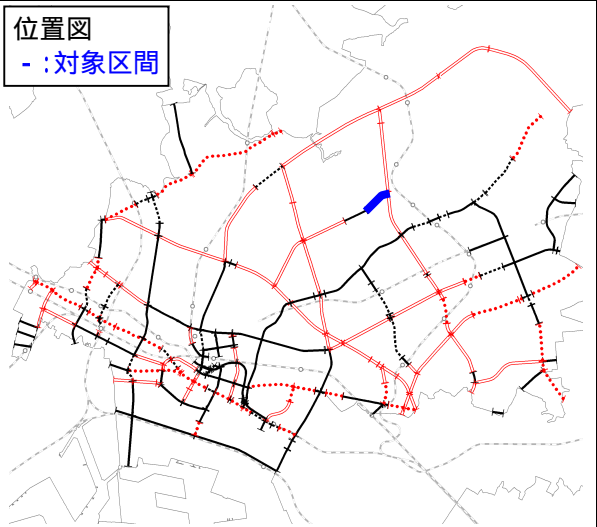
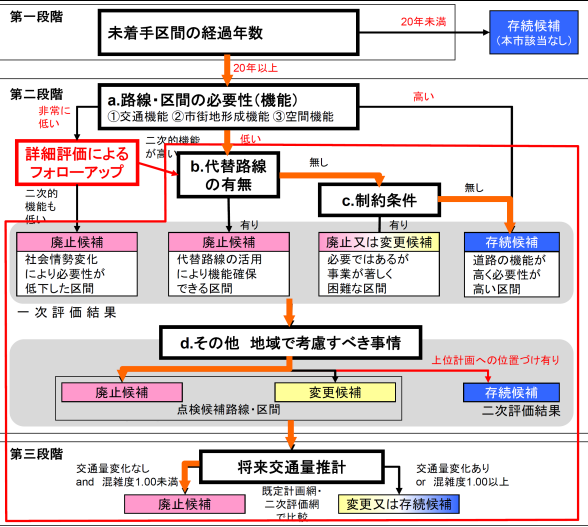
廃止候補となった3路線7区間の結果概要を、次頁以降に示しています。



都市計画道路網の見直し素案

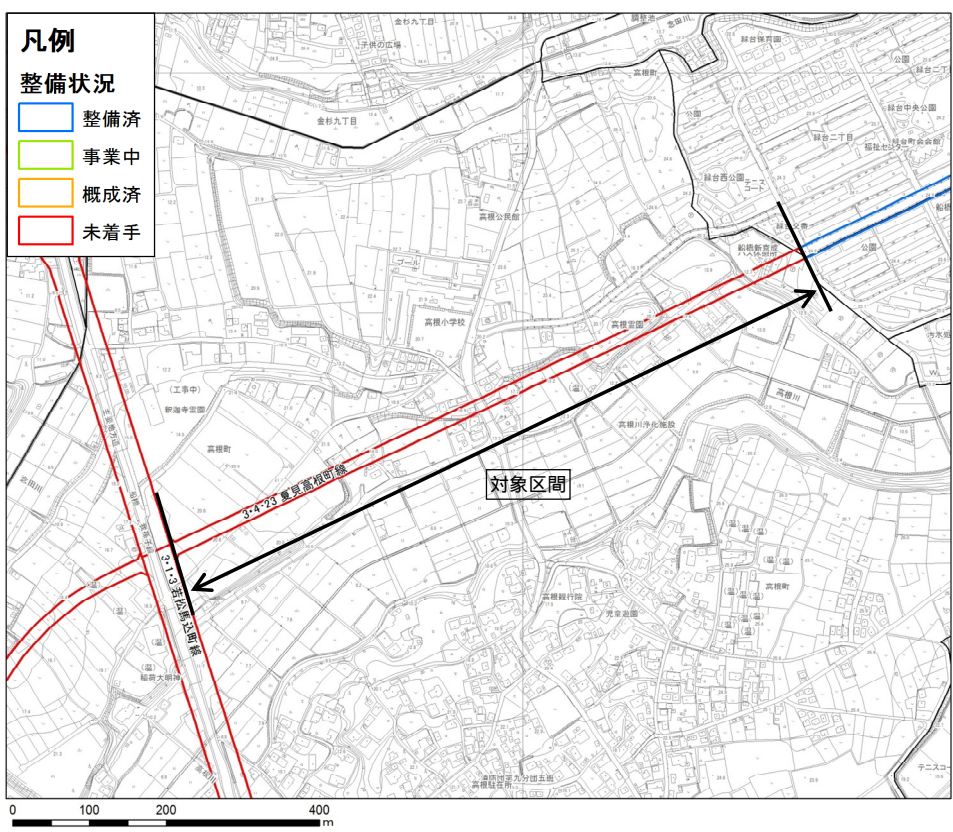
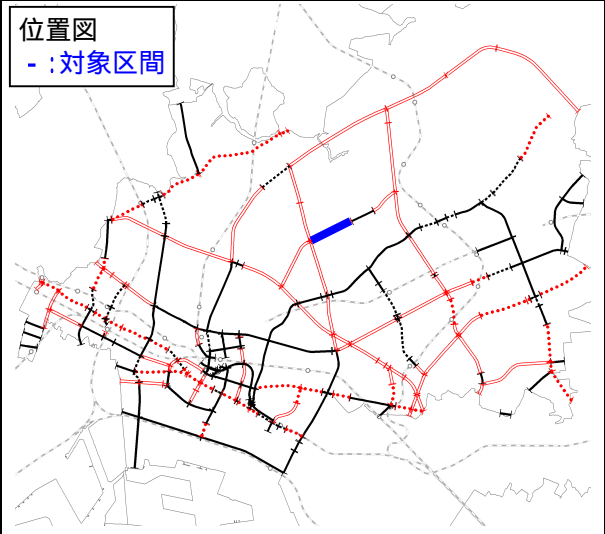
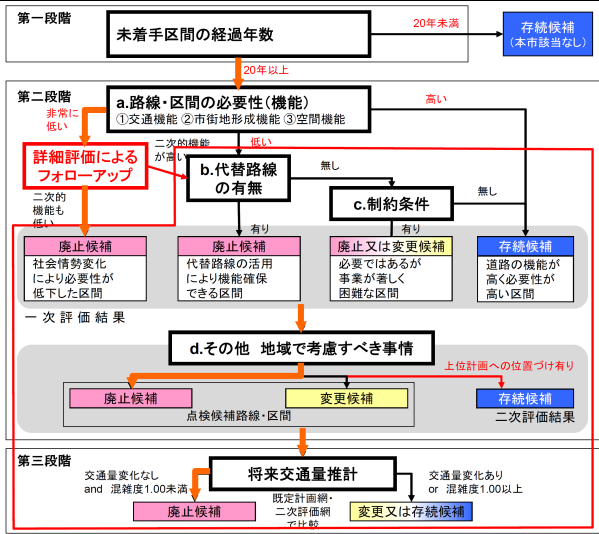
路線名	3・4・23 夏見高根町線			現時点での都市計画道路の機能評価は低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。一体的にネットワークを形成する区間3の必要性が低く、合理的なネットワーク形成ができないことから、廃止候補とする。
区間番号	1	未着手区 間延長	590m	
見直し結果(案)	廃止候補			

廃止候補  
選定理由



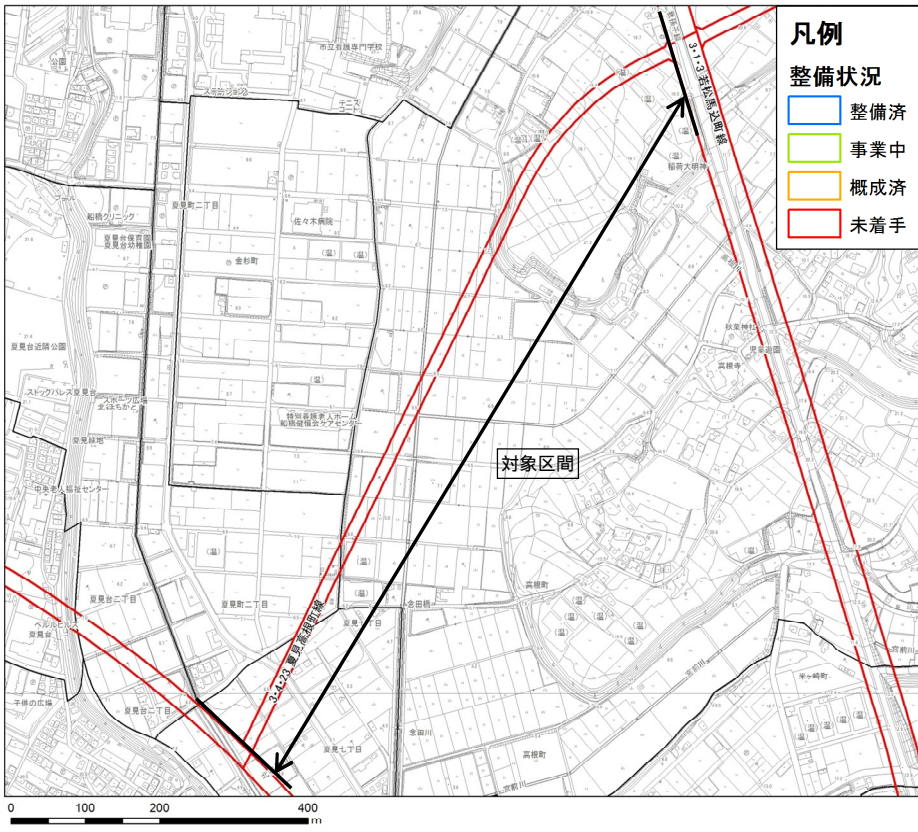
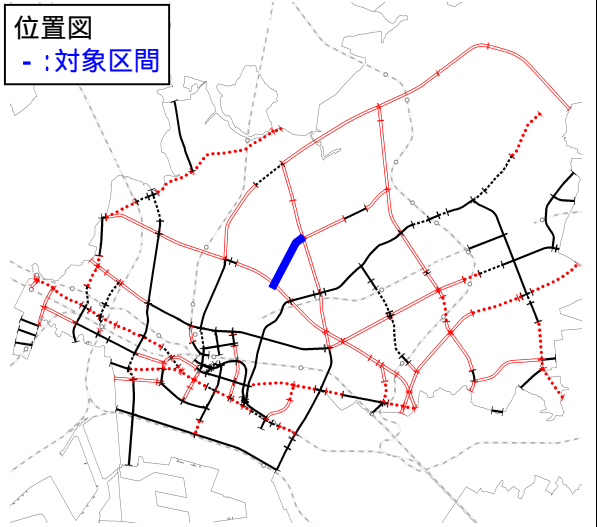
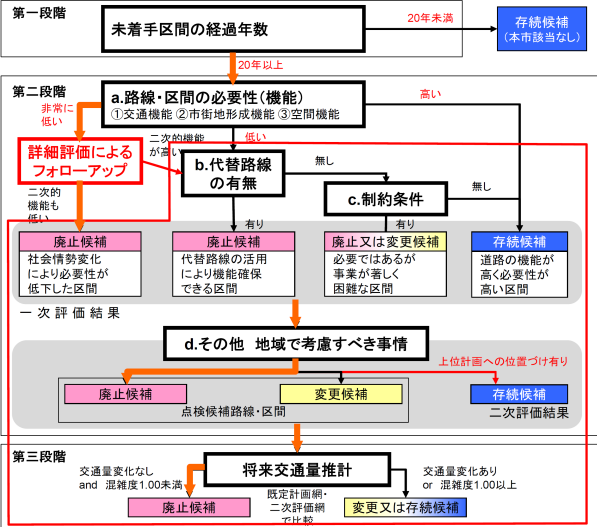


路線名	3・4・23 夏見高根町線			現時点での都市計画道路の機能評価は非常に低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。機能代替可能な並行市道（2車線歩道あり）も存在することから、廃止候補とする。
区間番号	3	未着手区 間延長	980m	
見直し結果（案）	廃止候補			



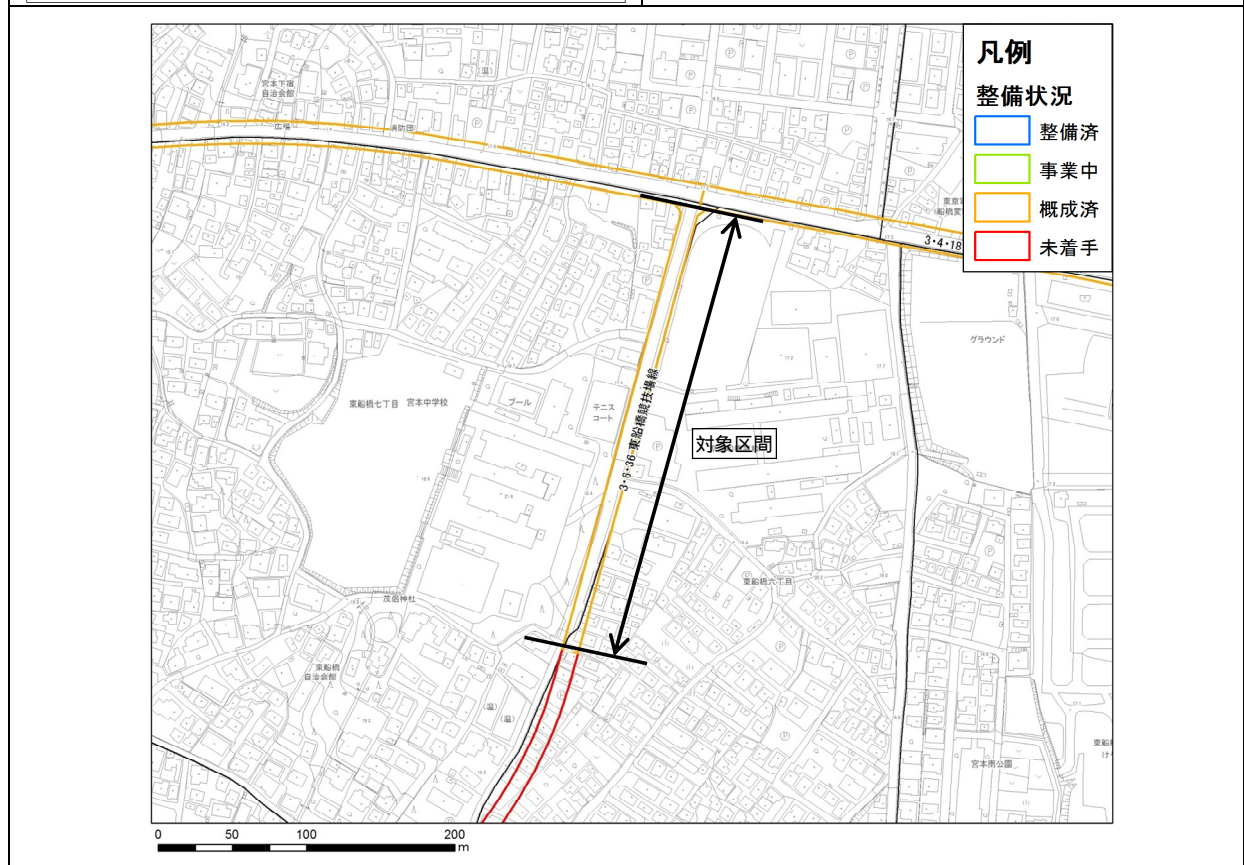
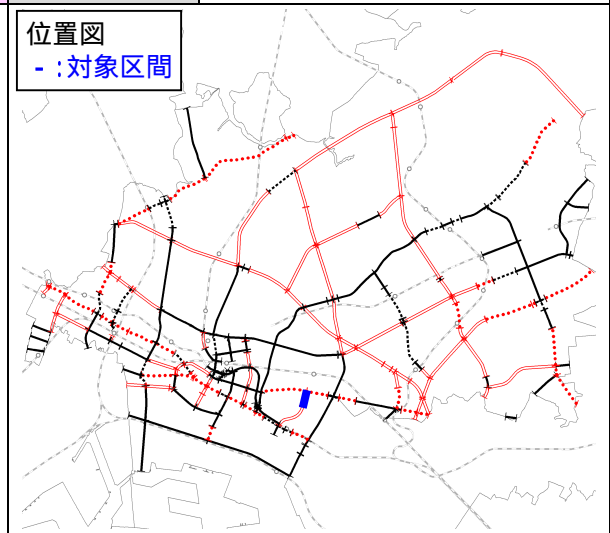
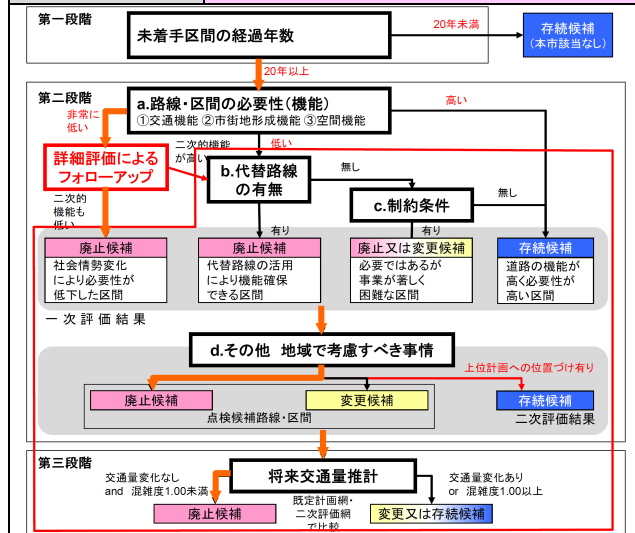
路線名	3・4・23 夏見高根町線			現時点での都市計画道路の機能評価は非常に低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。交通処理上の必要性も低いことから、廃止候補とする。
区間番号	4	未着手区 間延長	1,070m	
見直し結果(案)	廃止候補			

廃止候補  
選定理由

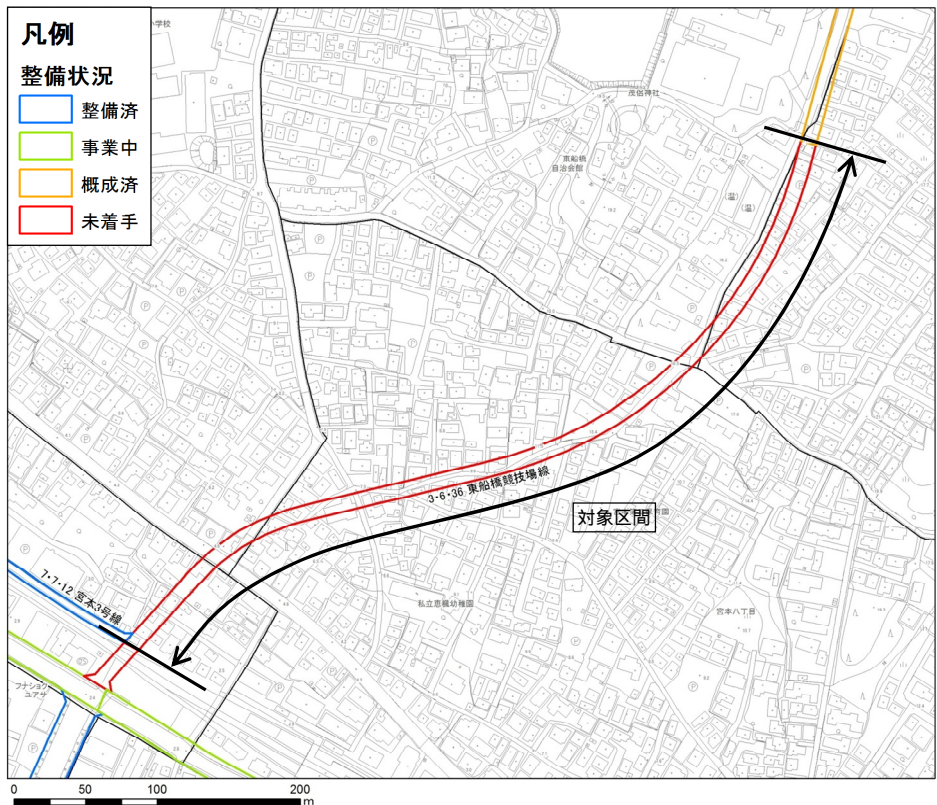
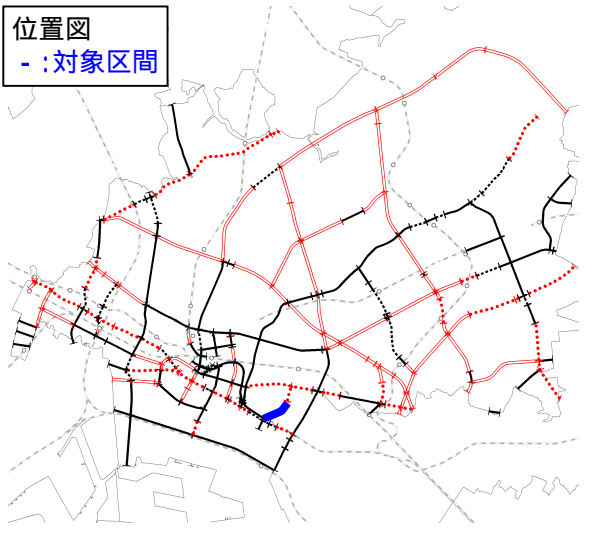
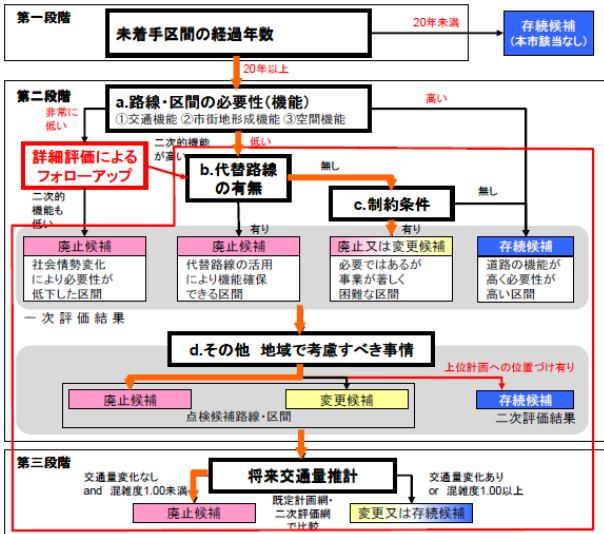




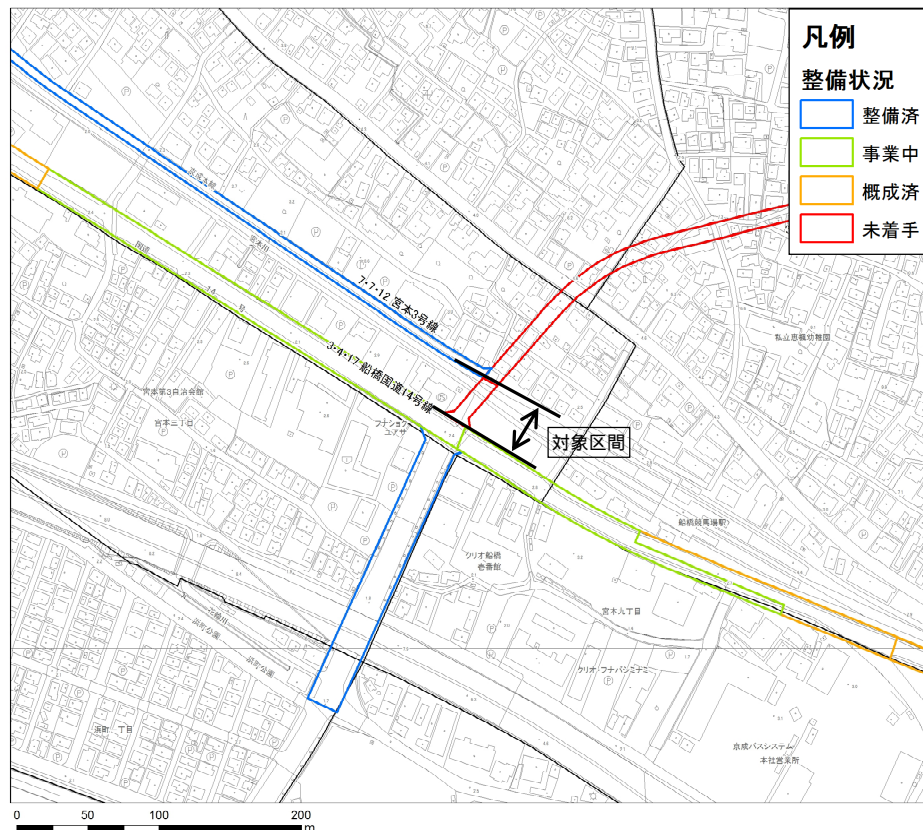
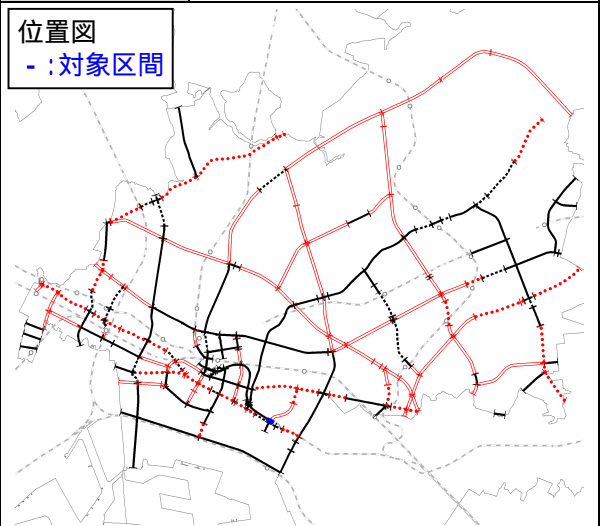
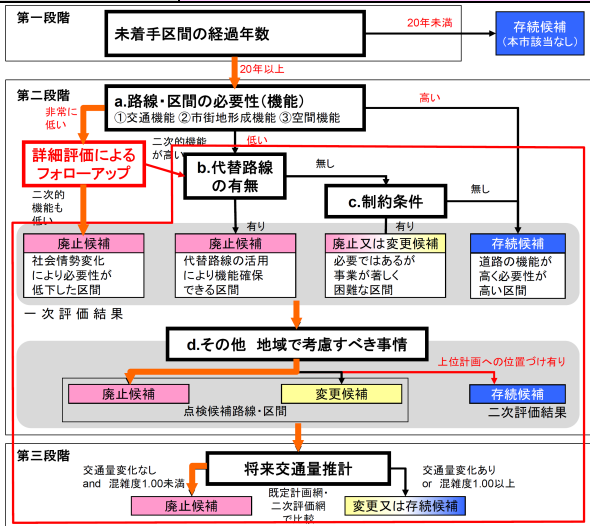
路線名	3・6・36 東船橋競馬場線			廃止候補 選定理由	現時点での都市計画道路の機能評価は非常に低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。当該区間は2車線の概成済み現道（歩道あり）があり、交通処理上の必要性も低いことから、廃止候補とする。
区間番号	1	未着手区 間延長	300m		
見直し 結果（案）	廃止候補				



路線名	3・6・36 東船橋競馬場線			廃止候補 選定理由	都市計画道路の機能への期待が低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。交通処理上の必要性も低いことから廃止候補とする。
区間番号	2	未着手 区間延長	650m		
見直し結果(案)	廃止候補				



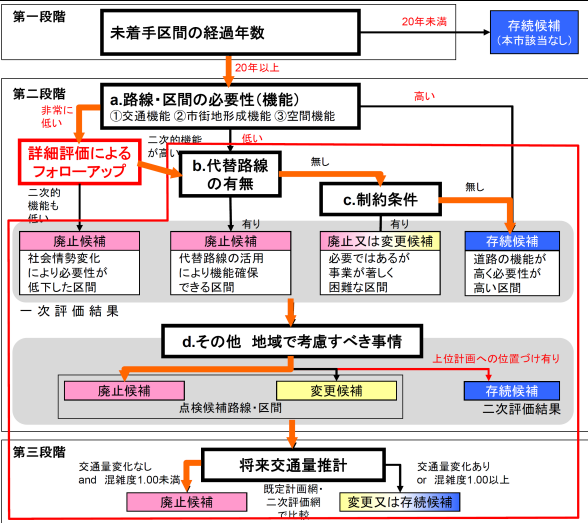
路線名	3・6・36 東船橋競馬場線			廃止候補 選定理由	現時点での都市計画道路の機能評価は非常に低く、将来高く評価される可能性も低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。交通処理上の必要性も低いことから廃止候補とする。
区間番号	3	未着手区 間延長	50m		
見直し 結果(案)	廃止候補				



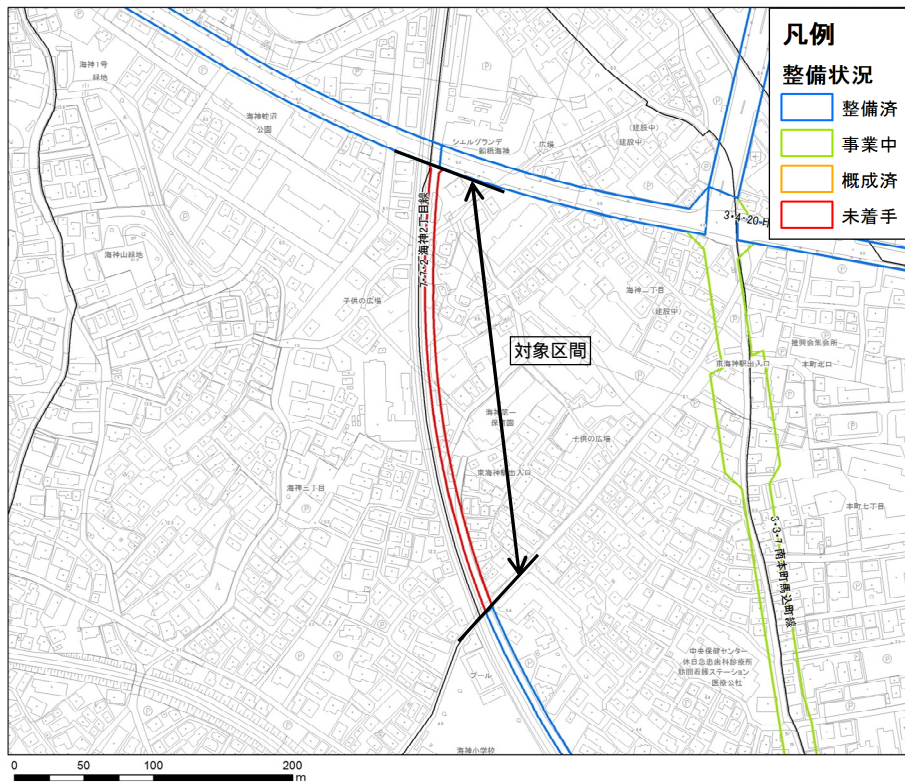
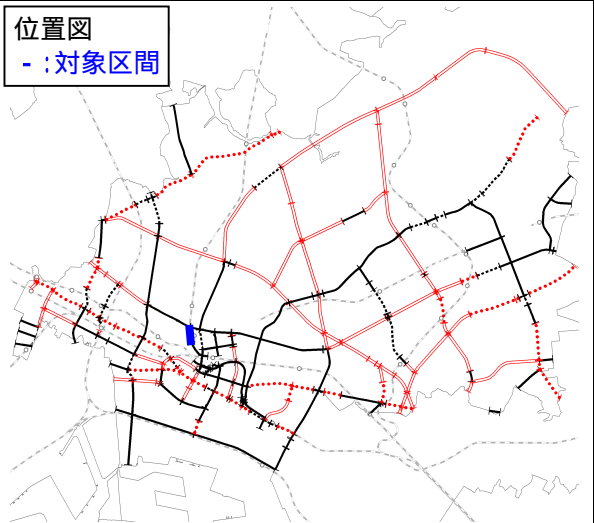


路線名	7・7・2 海神2丁目線			東武野田線の高架化計画に伴い、主として隣接家屋の居住環境（日照）を保全するために決定された路線であるが、当該区間には日照確保の効果はない（日照確保が必要な区間1は整備済み）。現時点の都市計画道路の機能評価は非常に低い。また、将来多くの自動車交通を担う路線ではない。ネットワーク化の必要性も低く、近接するも3・3・7 南本町馬込町線が事業中で、一定の環境改善が図られることから廃止候補とする。
区間番号	2	未着手区 間延長	310m	
見直し 結果（案）	廃止候補			

廃止候補  
選定理由



位置図  
- :対象区間



### 3-2 廃止する場合の対応方針

廃止候補路線を廃止する場合においては、次の点に留意しつつ、廃止後に想定される問題と課題への対応を行っていきます。

廃止候補路線	廃止後に想定される問題と課題への対応
3・4・23 夏見高根町線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑台団地～3・1・3 若松馬込町線の区間は代替路線があり、特段の問題は想定されない。</li> <li>・緑台団地～3・4・16 田喜野井御滝線の区間、3・1・3 若松馬込町線～3・3・8 古作町前原東2丁目線の区間は、将来的にも多くの交通需要が見込まれないことから、特段の問題は想定されない。</li> </ul>
3・6・36 東船橋競馬場線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的にも多くの交通需要が見込まれる路線ではなく、特段の問題は想定されない。</li> <li>・当該地区には狭隘道路、京成の踏切等の安全に対する交通課題は残るが、今後、一般の生活道路整備として必要に応じ検討する。</li> </ul>
7・7・2 海神2丁目線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区は、都市再開発方針（再開発法第2条の3）に基づく、「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」であり、将来の事業にあわせて基盤整備を実施することから、特段の問題は想定されない。</li> </ul>

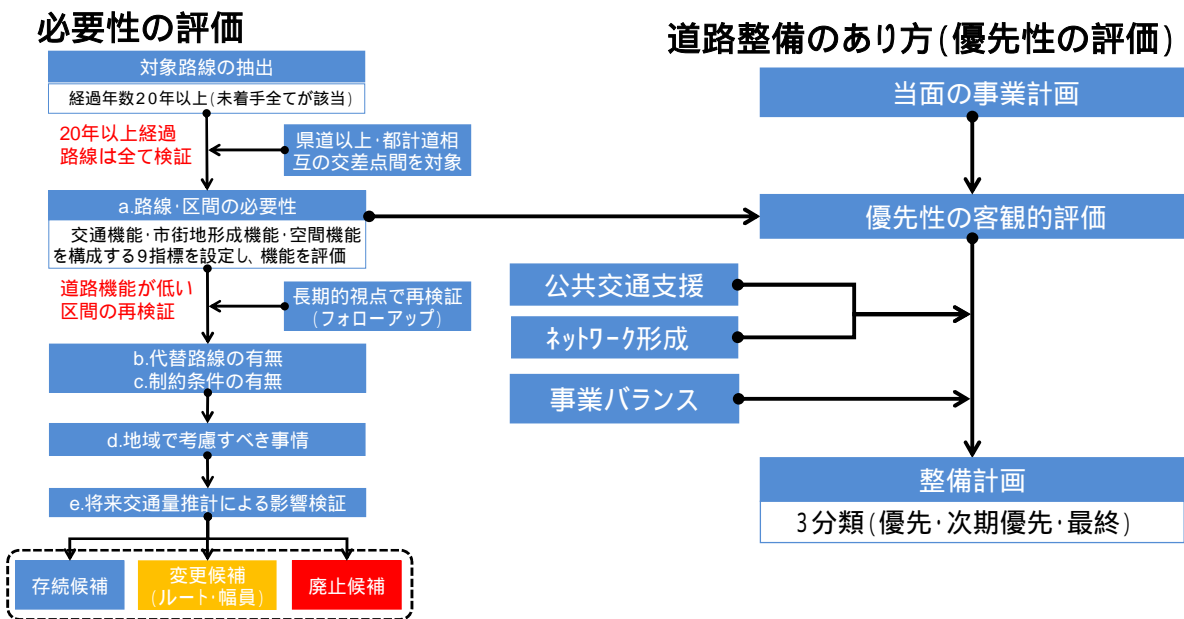
# 4. 存続となった都市計画道路の取扱い

## 4-1 整備の優先性

### (1) 優先性の評価の考え方

本市では、今後、今回の見直し素案に沿って、都市計画の変更手続きを進めると共に、存続候補と判断した路線について、当面の事業計画を踏まえつつ、「路線・区間の必要性（道路機能）」の高い順に、道路整備を進めていくこととします。

道路整備計画は、下表の考え方に基づいて、概ね3つの整備時期に分類することとしました。



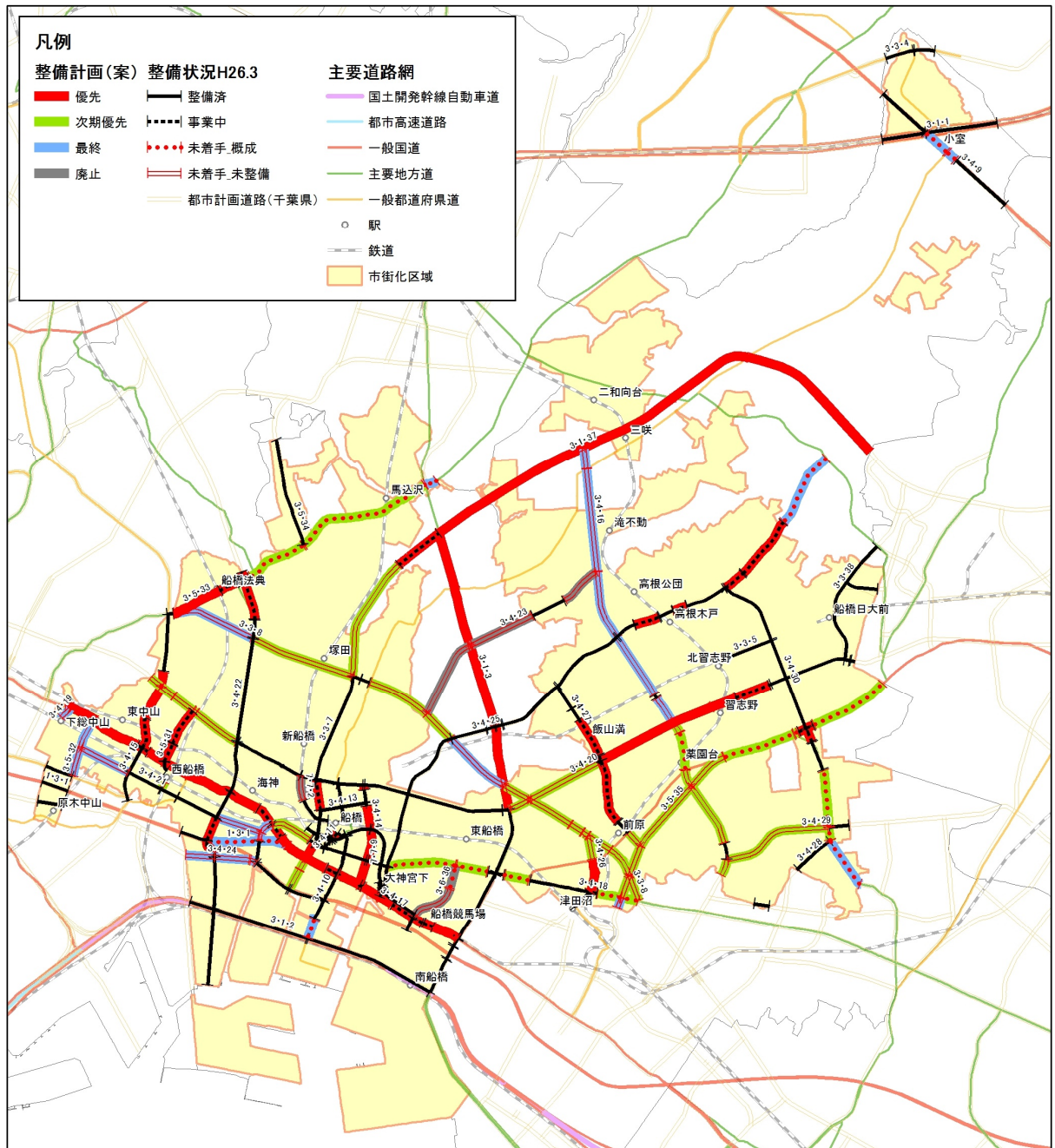
整備優先性の評価の流れ

整備計画の考え方

整備計画	整備時期の目安	選定の考え方
優先整備路線	概ね10年で事業着手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、事業中の区間</li> <li>・本市の次期構想路線となっている区間</li> <li>・千葉県が示す「船橋都市計画区域マスタープラン」における整備目標路線で、客観的評価が特に高い区間</li> </ul>
次期優先整備路線	優先整備路線の残区間や事業化の目的を勘案し事業着手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県が示す「船橋都市計画区域マスタープラン」における、その他の整備目標路線</li> <li>・公共交通課題の解消に高い施策効果が見込まれ、都市計画道路の整備とあわせて、新たな公共交通軸の形成に効果的な区間</li> </ul>
最終整備路線	次期優先整備路線の残区間や事業化の目的を勘案し事業着手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他の路線の区間</li> </ul>

(2) 整備計画(案)

検討の結果、優先整備路線は約 20.9km、次期優先整備路線は約 25.9km となりました。国県とも協調して早期整備の実現に向けて計画的な事業推進を図って行く予定です。



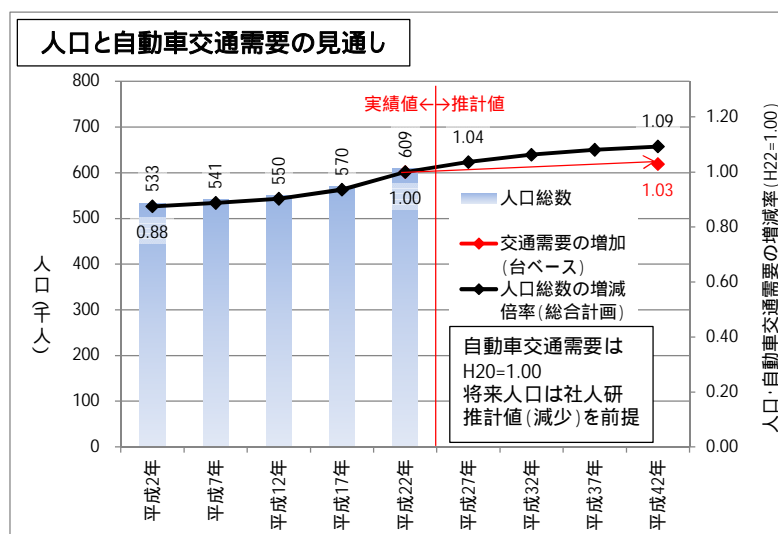
今後の道路整備のあり方(整備計画(案))

## 4-2 定期的な見直し

本市の人口は現在のところ増加傾向を続けており、将来の交通需要も増加が予想されていることから、今回の見直し検討では、大幅な廃止候補の選定はありませんでした。

今後、人口等が増加傾向にある間は定期的な見直し（東京都市圏パーソントリップ調査の結果公表に合わせ、概ね10年に一度）を行います。

また、人口等が減少傾向に転じた場合等社会経済情勢に大きな変化が生じた場合には、見直しの必要性について検討します。



資料：船橋市総合計画（後期基本計画）

第5回東京都市圏パーソントリップ調査

人口と自動車交通需要の見通し【再掲】



## 5. 今後の進め方

今後は以下の流れにそって、パブリックコメント、公表等を通じて住民への説明を行い、都市計画の変更に向けた「見直し案の決定・公表」や「説明会の開催」などを、随時進めていきます。

