

松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方 (概要版)

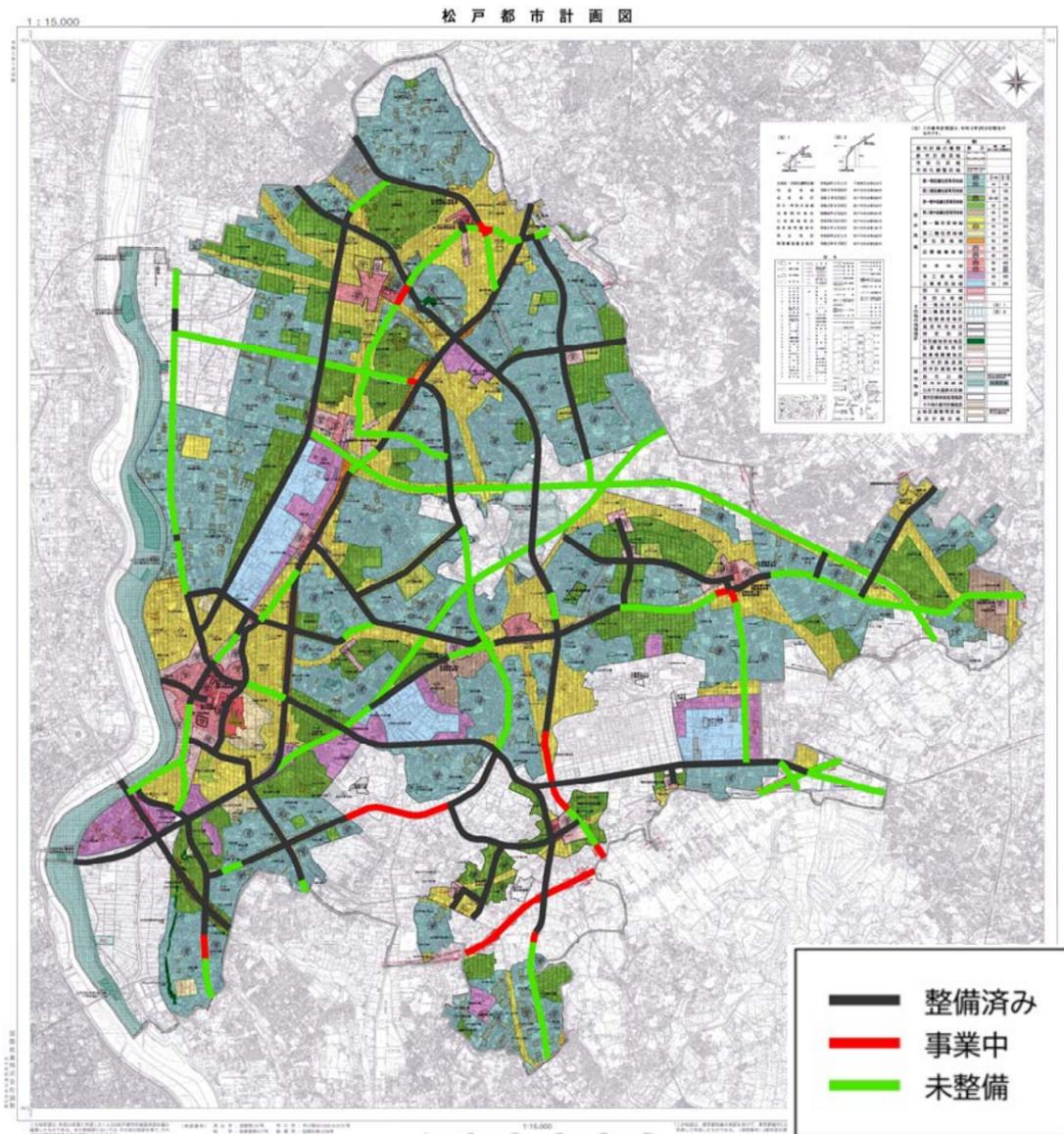
■都市計画道路の必要性と見直しの背景

- 都市計画道路を取り巻く状況の変化を踏まえ、これからのまちづくりに必要な道路機能を明らかにし、地形地物との不整合による整備課題への対応を検討しながら、選択と集中による効果的・効率的な道路整備を進めるための都市計画道路の見直しの検討が必要である

■都市計画道路の整備状況

- 松戸市の都市計画道路の整備率は57.2%であり、未整備の都市計画道路延長（事業中を除く）の約9割は決定当初から50年以上経過している

図1 松戸市の都市計画道路の整備状況（令和5年3月現在）



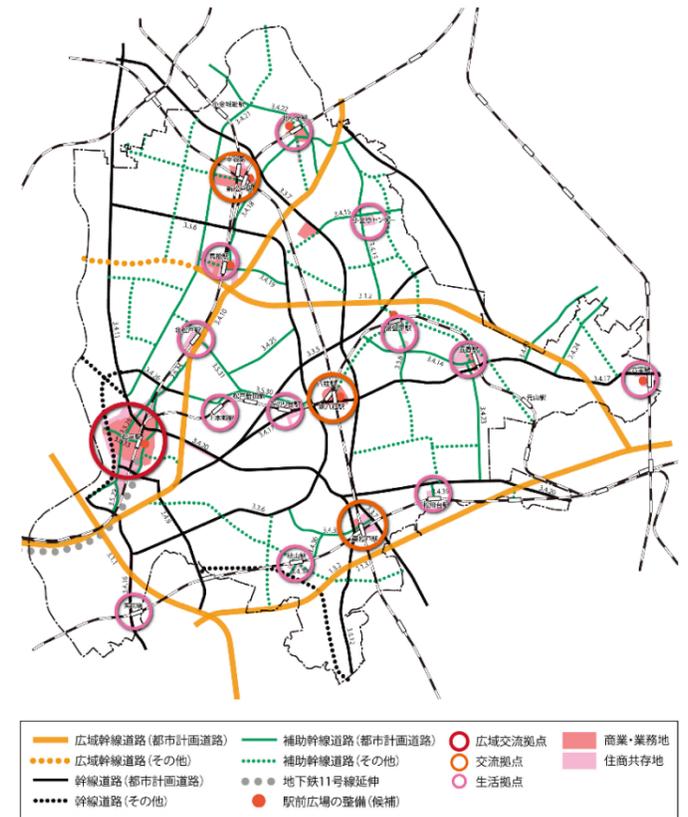
■道路整備方針

- これからのまちづくりに必要な都市計画道路は、自動車の円滑な通行機能の確保はもとより、駅周辺の拠点性を高める歩行環境の充実や都市防災の強化への対応等、これまで以上に多様なニーズへの対応が必要である

①集約型都市構造を支える幹線道路の整備

- 松戸駅周辺を広域交流拠点、複数の鉄道が乗り入れている新松戸駅、八柱駅・新八柱駅、東松戸駅周辺を交流拠点に位置付け、拠点間を鉄道と幹線道路でネットワークし都市軸を形成することで、拠点の求心性が高まり、都市機能を誘導する。
- さらに、その他の駅等の生活拠点と、広域交流拠点や交流拠点とネットワークすることで、多様な交通ニーズに応じた多極ネットワーク型の集約型都市構造を形成することから、各拠点にアクセスする幹線道路の整備を進める。

図2 誰もが楽しく快適に移動できる都市の方針図



出典：松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）

②広域道路の整備効果を活かす道路整備

- 一部の幹線道路で交通渋滞が発生しており、その要因の1つが市内を通行する自動車の約3割が通過交通であることから、市内の道路網の円滑化を図る広域幹線道路網体系の構築が極めて重要である。
- 広域幹線道路網体系を形成する北千葉道路の整備進捗が図られていることから、接続する道路整備を合わせて行うなどにより、その効果を最大限引出す道路整備が必要である。

③拠点機能の強化を誘導する道路整備

- 本市は、駅を中心とした魅力的なまちづくりを重視しており、まちづくりの課題への対応に向け、便利で賑わいのある空間づくり、快適で移動しやすい空間づくり、水・みどり・歴史を活かした空間づくりの3つの空間づくりをまちづくりの方針に掲げている。
- 松戸の「顔」にふさわしい魅力や賑わいの創出、歩行者空間の安全性や快適性の向上、歴史的資源や河川・街路樹などの自然的資源を生かした魅力づくりなどの課題に対する多様なニーズに応じた道路整備が必要である。

④激甚化・頻発化する災害時の対応を図る道路整備

- 都市の防災機能の強化に向けては、震災時での救援活動や物資の輸送を円滑に行う緊急輸送経路の確保を図ることが必要である。
- 一定の道路幅員を確保することで、震災時に建物の倒壊から緊急車両や避難路の通行空間を確保するとともに、火災からの延焼を防止する役割を担うことから、災害時の避難活動を支える交通ネットワークの形成を図り、安心して住み続けられる道路整備が必要である。

■見直しの基本的な考え方

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。第二段階の評価では、「千葉県ガイドライン」の評価項目を踏まえた前回の「松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方（H25.3）」に準じ行うが、都市計画道路を取り巻く状況の変化や取得できるデータ等を踏まえ更新する。

■第二段階・必要性の評価(一次評価)の考え方

第二段階一次評価では、都市計画道路の整備方針を踏まえて、多様なニーズに応える道路と、これからのまちづくりに特に必要な機能を有する道路（重点項目）を評価する。

- ①上位計画等による位置づけ及び②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無では、広域幹線・幹線・補助幹線道路の位置付けがある路線区間及び基幹的なバス路線に位置付けられた既存バス路線と重複する路線区間を評価する。
- ③土地利用支援のための機能の有無では土地区画整理事業や新市街地を支える路線、駅周辺拠点の再生を支える路線、産業立地を誘導する路線を評価する。
- ④交通処理等のための機能の有無では、歩行者・自転車ネットワーク機能を有する路線や、慢性的な交通渋滞の解消に資する路線、交通事故多発箇所の交通量を低下させる路線を評価する。
- ⑤都市防災のための機能の有無では、緊急輸送路に位置付けられている路線や広域避難場所・災害拠点病院へのアクセス向上に資する路線、消防・救助活動困難地域の解消を図る路線、洪水・浸水の減災に対応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では、駅前のアクセスに資する路線や公共交通空白地域の解消を図る路線を評価する。
- ⑦都市環境形成のための機能の有無では、みどりのネットワークを形成する路線を評価する。

■第二段階・整備課題の評価(二次評価)の考え方

第二段階二次評価では整備課題の評価を行う。

- 機能代替可能な現道の有無では、計画線と現道または並行道路の起終点が同じであり都市防災を強化する路線においては幅員15m以上、それ以外の2車線道路については幅員13.5m以上の現道がある場合に機能代替可能な現道ありと評価する。
- 地形的な制約条件の有無では、道路構造と地形条件等に不整合があり事業の支障となっており、将来的にも事業費や費用対効果の観点からみて事業が著しく困難と見込まれるなど、整備にあたっての地形的な制約条件の有無について評価する。
- 沿道地域の街並み・商店街への影響の有無では、4車線道路の現道なし未整備路線において文化交流拠点や小学校区を分断させる路線を評価する。
- 現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無では、道路幅員13.5m未満の道路を評価する。

《見直し方針の定義》

見直し方針	内容
存続①	現都市計画道路の計画内容をそのまま存続する。但し、局所的な計画変更などの軽微な変更を行う場合がある。
存続②	現都市計画道路の計画内容をそのまま存続する。但し、整備課題を抱えることから全線整備には時間を要するため、今後の社会情勢の変化に応じて適宜見直しを行う。
存続③	変更または廃止により周辺道路への影響があるため、現都市計画道路の計画内容をそのまま存続する。但し、整備課題を抱えていることや、代替路線があることから、今後の社会情勢の変化に応じて適宜見直しを行う。
変更	現都市計画道路の起終点、経由地又は線形、計画幅員を変更する。計画幅員については車線数の設定とともに道路構造令に適合するように変更する。
廃止	現都市計画道路を既存道路や他の都市計画道路などの有無と機能を考慮した上で廃止する。

■都市計画道路見直しフロー

第一段階

検討対象
路線の選定

- 長期未着手で見直す可能性がある幹線街路
 - 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（用地確保、概成済を含む）
 - ③令和22年度整備見込み路線を除く
- 路線区間の設定方針

都市計画マスタープランの幹線道路網体系を踏まえ区間を設定。

 - 広域幹線道路は広域幹線道路間の交差点間
 - 幹線道路は広域幹線道路と幹線道路の交差点間
 - 補助幹線道路は、補助幹線道路以上の道路との交差点間

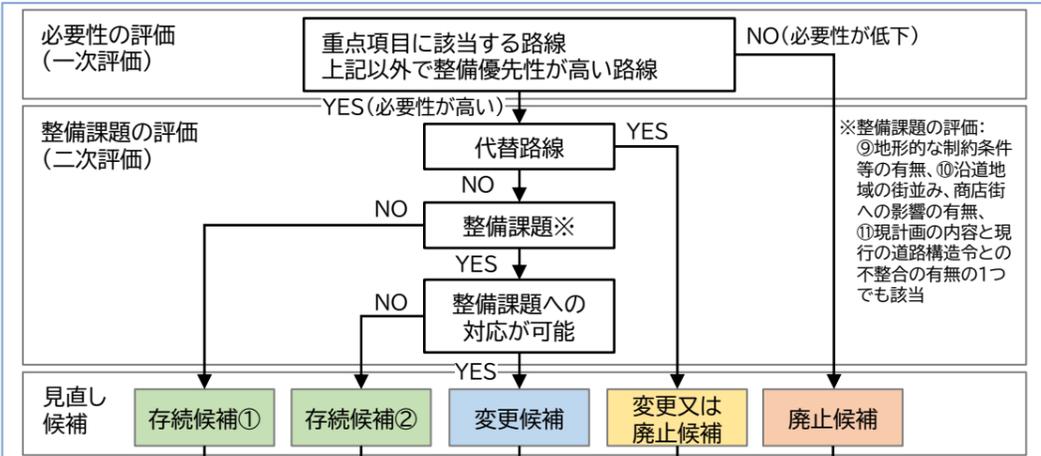
第二段階 (一次評価)

必要性の
評価

千葉県ガイドラインの 評価項目	評価項目	評価する道路 *：重点項目
①上位計画等による位置づけの有無	都市計画マスタープランに位置付けられている道路	広域幹線道路* 幹線道路* 国道と重複する補助幹線道路* その他補助幹線道路
②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無	基幹バスと重なる路線*	
③土地利用支援のための機能の有無	土地区画整理事業や新市街地を支える路線 駅周辺拠点の再生を支える路線	松戸駅（広域交流拠点）* その他の駅
④交通処理等のための機能の有無	産業立地を誘導する路線 歩行者ネットワーク機能がある路線 自転車ネットワーク機能がある路線 慢性的な交通渋滞の解消に資する路線 交通事故多発箇所の交通量を低下させる路線	
⑤都市防災のための機能の有無	緊急輸送路に位置付けられている路線	1次路線* 2次路線*
	広域避難場所へのアクセスの向上に資する路線* 災害拠点病院へのアクセスの向上を担う路線* 消防・救助活動困難地域の解消を図る路線* 洪水・浸水の減災に対応する路線*	
⑥公共交通の導入のための機能の有無	駅前のアクセスに資する路線*	
⑦都市環境形成のための機能の有無	居住誘導区域で公共交通空白地域の解消を図る路線 みどりのネットワークを形成する路線	

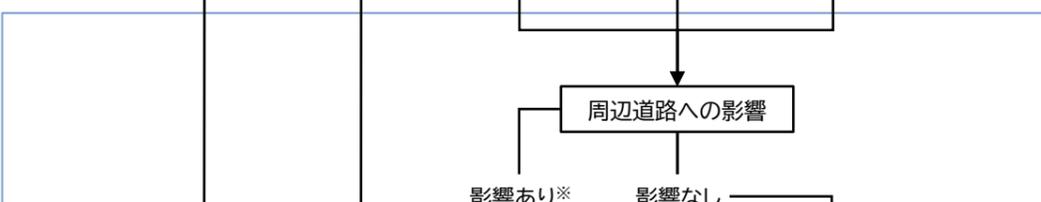
第二段階 (二次評価)

整備課題の
評価

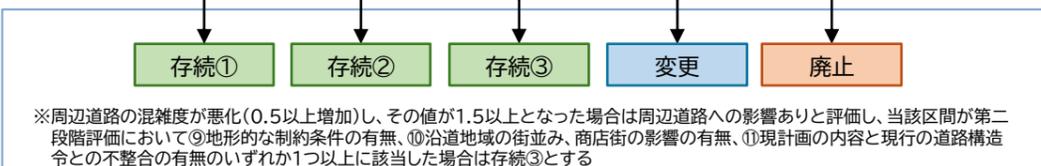


第三段階

点検候補
道路・区間
の検証



見直し方針



※周辺道路の混雑度が悪化(0.5以上増加)し、その値が1.5以上となった場合は周辺道路への影響ありと評価し、当該区間が第二段階評価において⑨地形的な制約条件の有無、⑩沿道地域の街並み、商店街の影響の有無、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いずれか1つ以上に該当した場合は存続③とする