

松戸市都市計画道路見直しの 基本的な考え方

令和8年3月
松 戸 市

目 次

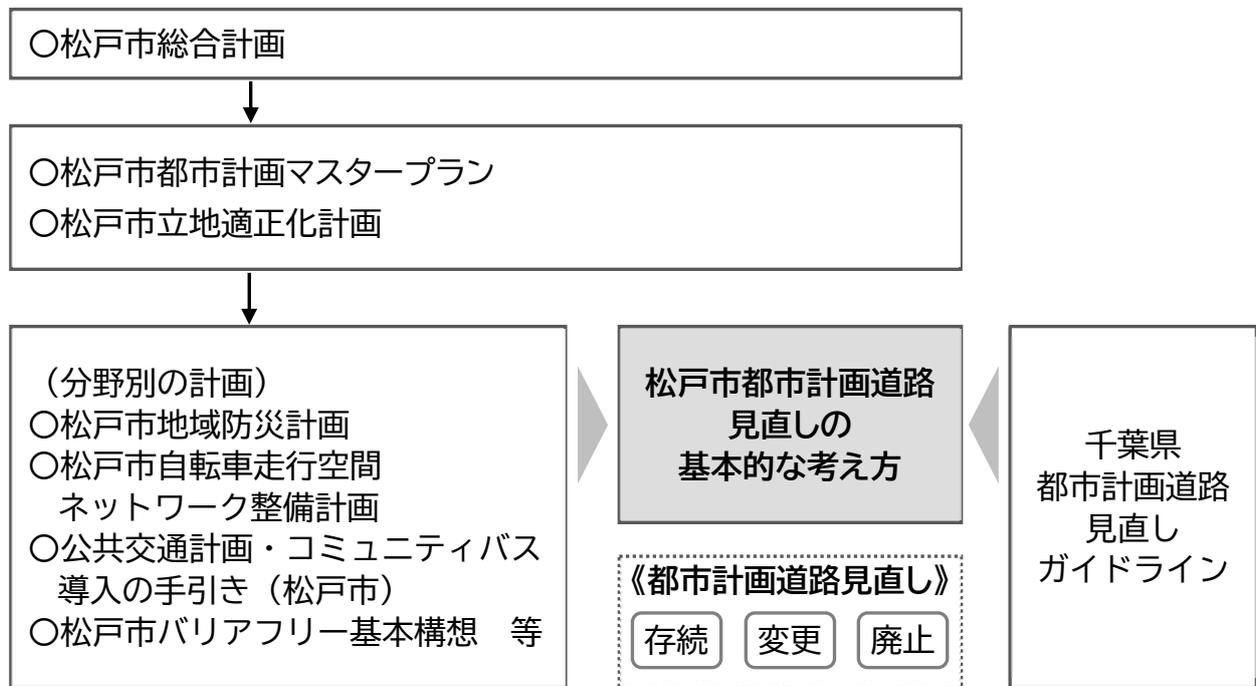
1. 都市計画道路見直しの概要.....	1
1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方とは	1
2) 都市計画道路の機能	2
3) 都市計画道路見直しの背景	2
2. 都市計画道路を取り巻く状況.....	3
1) 人口減少、高齢化の進行	3
2) 松戸駅を広域交流拠点とした多極ネットワーク型の集約型都市構造の実現.....	4
3) 多様なニーズに対応した道路整備の必要性	5
4) 交通渋滞の発生	5
5) 広域道路網の整備進捗	7
6) 整備を進めている道路による渋滞緩和の見通し	7
7) 災害の頻発、激甚化への対応	9
3. 都市計画道路の整備方針.....	10
1) 都市計画道路の整備状況	10
2) 都市計画道路の整備方針	11
4. 松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方.....	12
1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方	12
2) 検討道路の選定（第一段階）	13
3) 検討道路の評価（第二段階）	15
4) 必要性の評価（一次評価）の評価内容	18
5) 整備課題の評価（二次評価）の評価内容	35
6) 見直し候補路線・区間の検証（第三段階）	39
7) 第三段階における評価フロー	39

1. 都市計画道路見直しの概要

■平成 25 年 3 月に作成した「松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方」から概ね 10 年が経過し、社会情勢の変化や松戸市都市計画マスタープランの改定（令和 4 年 4 月）、松戸市立地適正化計画の策定（平成 30 年 3 月）等のまちづくり関連計画が更新されたことから、本考え方を更新するものである。

1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方とは

- ・都市計画道路見直しの基本的な考え方は、上位計画となる「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」のまちづくりにおける道路整備の考え方を受け、個別に検討を進めている関連計画との整合を図りながら、未着手の都市計画道路のあり方（「存続」、「変更」、「廃止」）を検討するための考え方を定めたものである。
- ・基本的には、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン（平成 22 年 3 月）」（以下「千葉県ガイドライン」とする）に則り行うものである。



存続：これまでの計画通りに進める路線

変更：整備課題に対応して幅員や線形を変更して整備する路線

廃止：機能代替路線の有無等を考慮し計画を廃止する路線

2) 都市計画道路の機能

- 都市計画道路は、都市計画法に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、防災機能などを担っている。

表1 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	景観、日照などの都市環境保全のための機能	
	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

3) 都市計画道路見直しの背景

- 高齢化の進行やガソリン価格の高騰、コロナ禍における生活様式の変化等の様々な要因が重なり、近年、市内道路網の自動車交通量は減少傾向を示しており、将来においても減少することが予測される。
- 市内の移動は、優れた公共交通網により、公共交通、自動車、徒歩等がバランス良く利用されているものの、国道6号等の幹線道路を中心に、市内に目的を持たない通過交通が多く流入し、混雑を避けた自動車が幹線道路以外の道路を抜け道に利用するなど、依然として、道路混雑や交通事故が千葉県下で3番目に多いなどの課題を抱えている。
- 本市が目指す将来のまちづくりは、松戸駅周辺を広域交流拠点として都市機能を高めるとともに、鉄道駅周辺を都市の拠点に位置付けた多極分散型の都市構造である。拠点内では、公共交通や徒歩等での安全で快適な移動しやすさ、拠点間は円滑な移動しやすさを高めることが課題であり、その機能を担う都市計画道路の果たす役割は大きい。
- 一方で、本市の都市計画道路の整備状況は約6割であり、これまでの整備の実績に照らせば、残りの都市計画道路の整備までに相当な年数が必要である。
- そこで、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見直しの検討が必要である。

2.都市計画道路を取り巻く状況

1) 人口減少、高齢化の進行

- 松戸市の将来人口の目標は、概ね20年後（2040年）に50万人規模を維持
- 高齢化率は約4割に達する予測

- ・松戸市の夜間人口は、令和5年（2023年）現在49.7万人（松戸市HP）であり、これまで微増傾向にある。
- ・高齢化率は平成15～30年で上昇傾向にあり、それ以降は約25%で横ばい傾向にある。
- ・将来的には、令和4年（2022年）4月に改定した松戸市都市計画マスタープランでは、概ね20年後において（2040年）人口50万人規模を維持する目標が掲げられている。
- ・目標の達成に向けては、都市の活力の維持、既存ストックの有効活用、公的サービスや医療福祉の供給効率の維持などを図るとともに、少子高齢化傾向においても一定以上の生産年齢人口を確保するため、ブランド力の向上と重要問題の解決により、主としてファミリー層の転入の促進を目指すことが示されている。

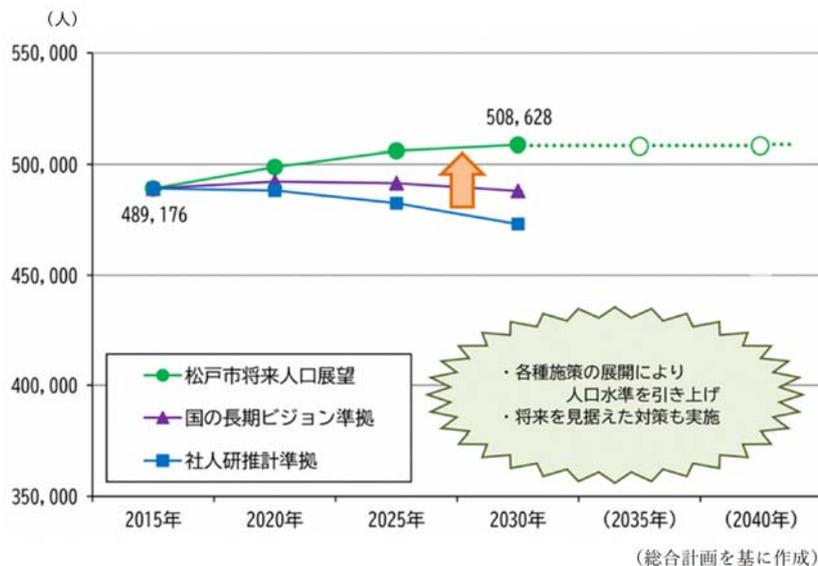


図1 将来人口の推移

出典：松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

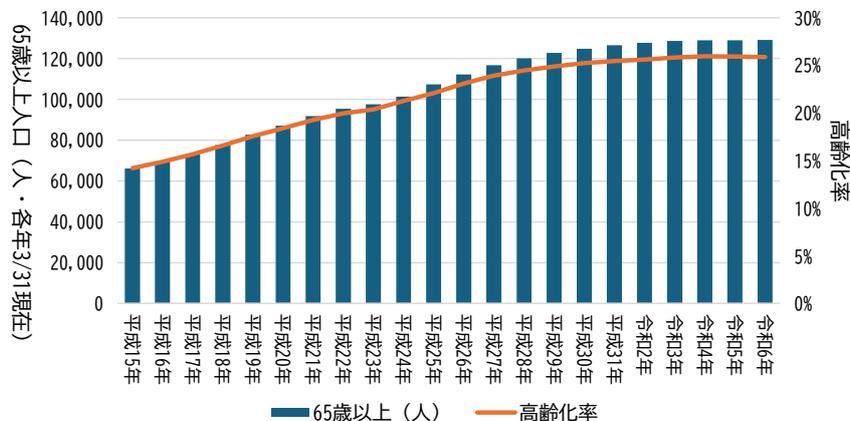


図2 高齢者人口（65歳以上）の推移

出典：松戸市HP

2) 松戸駅を広域交流拠点とした多極ネットワーク型の集約型都市構造の実現

■多極ネットワーク型の集約型都市構造を形成することで、松戸市のブランド力を高める

- 平成30年（2018年）3月に策定した松戸市立地適正化計画では、医療、福祉、商業、業務等の都市機能を誘導する都市機能誘導区域を鉄道駅等の拠点、その周辺の市街化区域を中心に居住誘導区域を位置付け、集約型都市構造の実現を目指している。
- 令和4年（2022年）4月に改定した松戸市都市計画マスタープランでは、「多世代がともにいきいきと思いきいに暮らすことができるまちやきシティ、まつど」～つよくしなやかに みんなで松戸の新たな時代を創ろう～を標榜し、他の都市では手に入れることのできない松戸ならではの「ブランド」の構築を図ることが示されている。

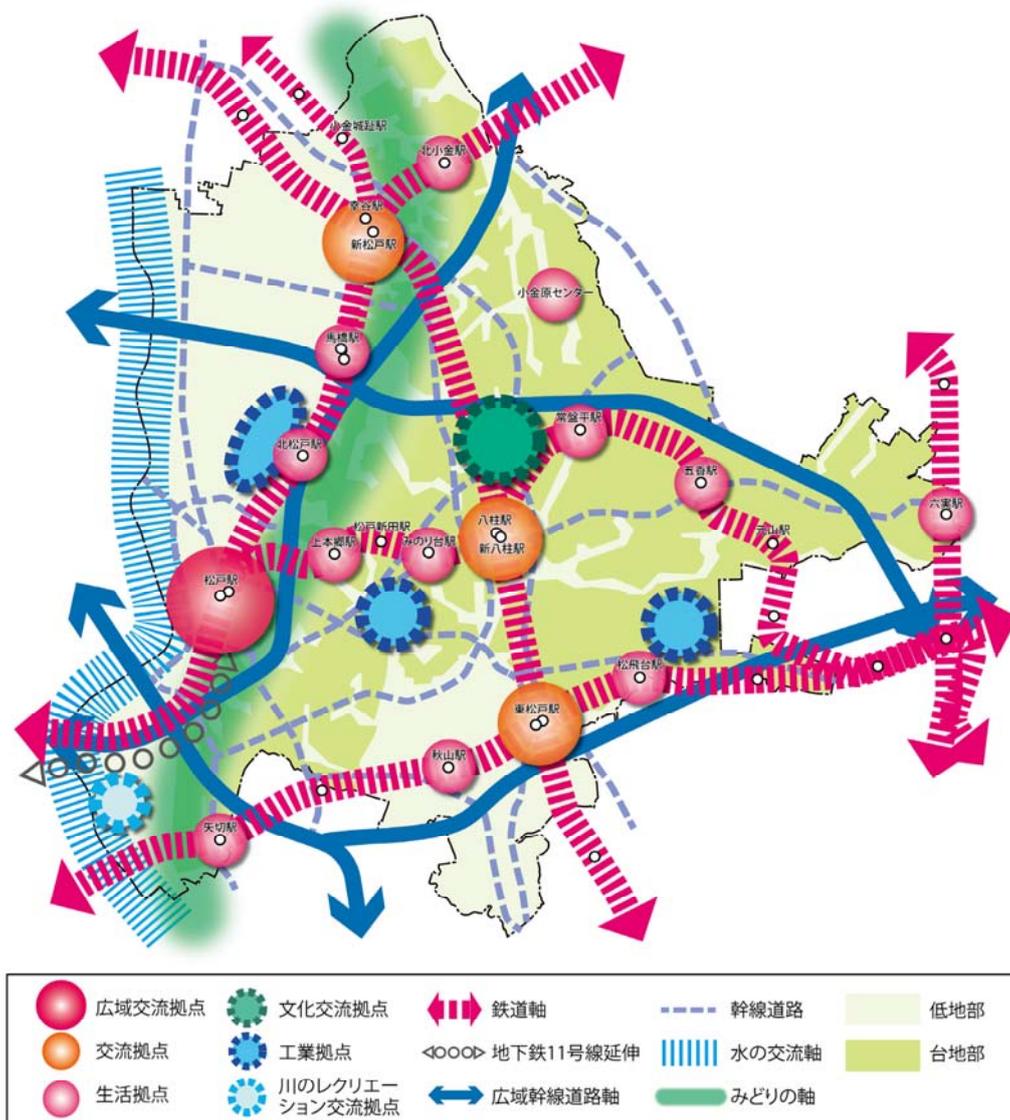


図3 将来都市構造図

出典：松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

3) 多様なニーズに対応した道路整備の必要性

■交通手段は公共交通、自動車、徒歩・自転車をバランス良く利用

- ・ 松戸市を移動する交通手段の割合をみると、市内に多くの鉄道駅が配置されていることもあり、鉄道を利用する割合が高まり、自動車を使う割合が低下している。
- ・ 駅端末交通手段の利用割合は平成 20 年から平成 30 年にかけて徒歩の利用割合が高くなっている。
- ・ 交通手段はバランス良く利用されており、道路整備においては多様な交通ニーズへの対応が求められている。

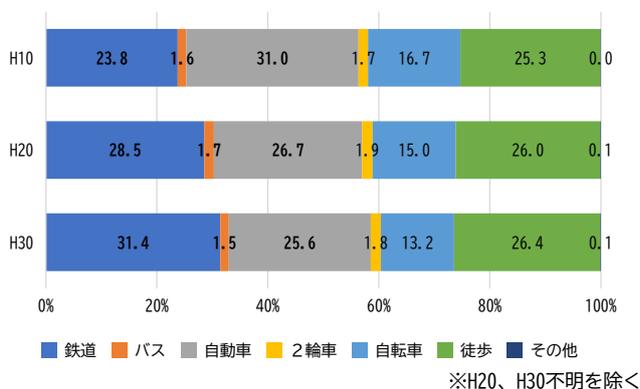


図 4 松戸市交通手段割合の推移

資料:東京都市圏パーソントリップ調査結果

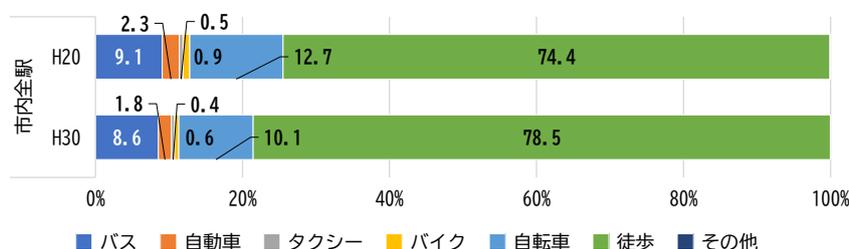


図 5 駅端末交通手段割合の推移

資料:東京都市圏パーソントリップ調査結果

4) 交通渋滞の発生

■市内の主要な道路の自動車交通量は減少傾向にあるものの、依然として一部の道路では交通渋滞が発生（混雑度 1.0 以上）

- ・ 図 7 に示すように市内の主要な道路の交通量は平成 22 年以降、減少の傾向を示している。一方で混雑度は、1.0 を超える道路があり、交通渋滞が発生している。
- ・ 市内を通行する自動車の約 3 割は、松戸市を通り抜ける通過交通であることも、交通渋滞を発生させる要因の 1 つである。

表 2 混雑度の評価

混雑度	飽和時間	状況
1.0未満	なし	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	1～2時間以下	何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	0～12時間	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。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考えられる。
1.75以上	ほとんどの時間	慢性的混雑状態を呈する。

出典:道路の交通容量(昭和 59 年9月 社団法人日本道路協会)

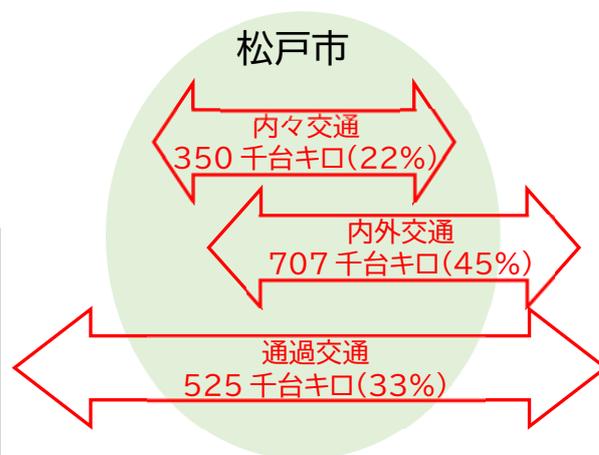


図 6 H30 松戸市交通量の内訳

資料:東京都市圏パーソントリップ調査を基礎資料とした交通量配分結果

※走行台キロ:自動車走行距離の総和(交通量×延長)で道路交通需要を示す。

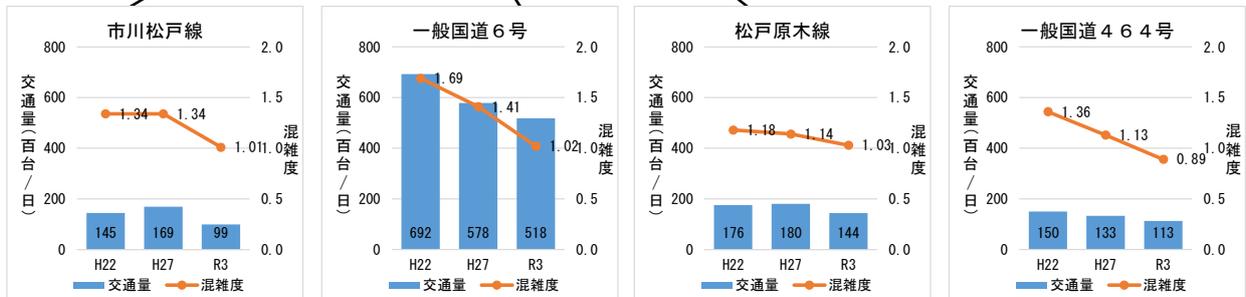
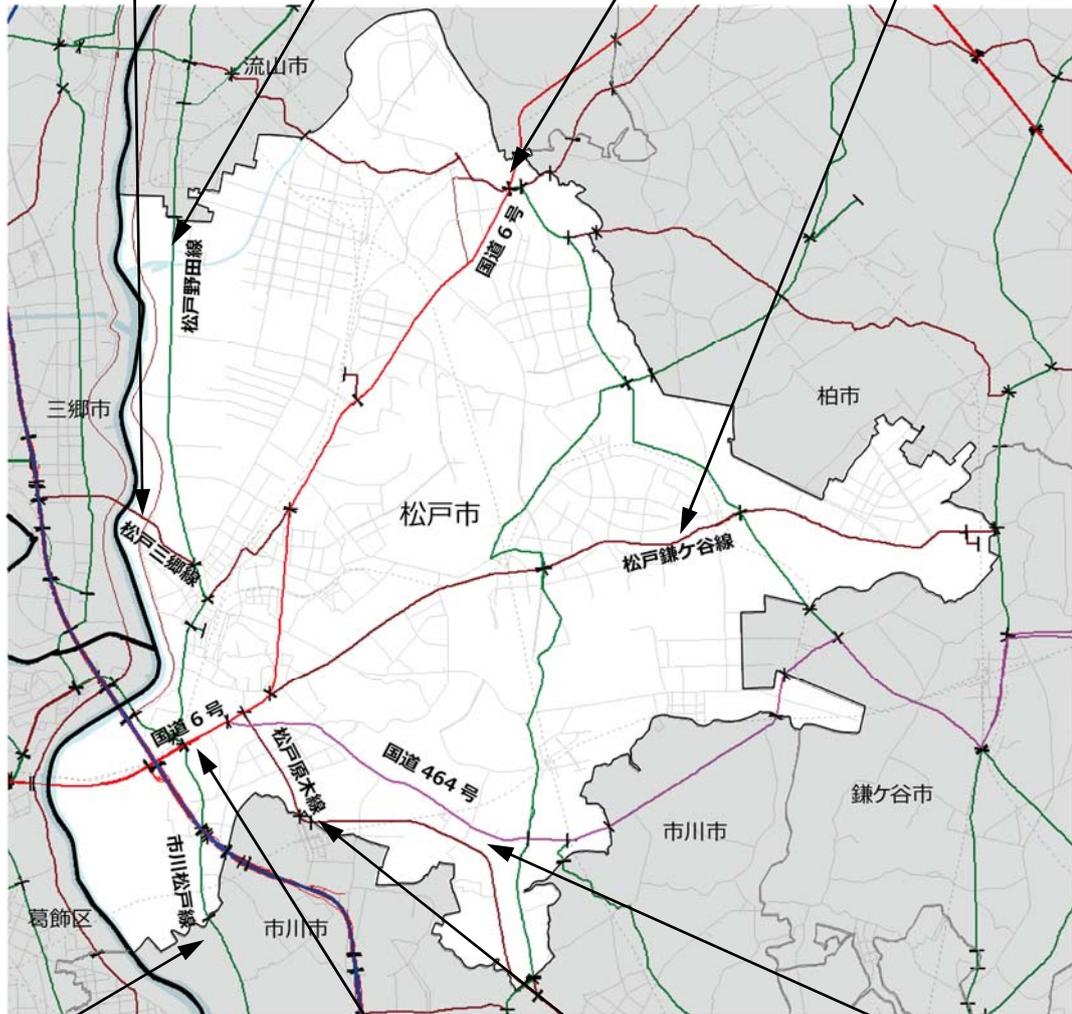
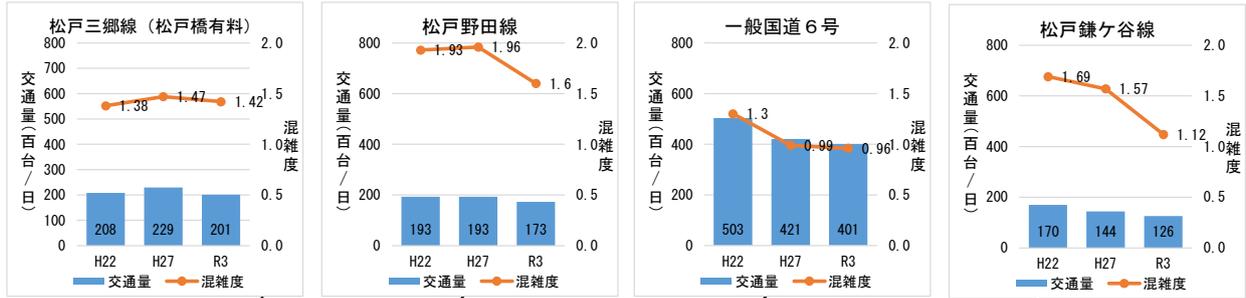


図7 交通量と混雑度の推移

資料:道路交通センサス(H22,H27,R03)

5) 広域道路網の整備進捗

■北千葉道路は着実に整備が進められている

- ・ 東京外かく環状道路と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路は、計画延長が約 43 kmの幹線道路であり、自動車専用道路（4車線）と一般部を有した道路である。
- ・ 一般部の暫定供用を含む供用区間以外の東京外かく環状道路から鎌ヶ谷市付近の未事業化区間は、事業化が進められており、これに合わせた市内の道路整備が必要である。



図 8 北千葉道路の整備状況
出典:千葉県 HP 北千葉道路の概要

6) 整備を進めている道路による渋滞緩和の見通し

■10年前の予測に比べ将来交通量は約3割減少
■令和22年度整備見込みの道路を整備すると道路混雑が緩和

- ・ 松戸市の将来の自動車発生集中量は、現況に比べ約5%、10年前の予測値に比べ約29%減少することが予測されている。図11に示す令和22年度までに整備を見込んでいる道路により、混雑度は緩和することが予測されている。



図 9 松戸市の自動車発生集中量
資料:千葉県の推計結果

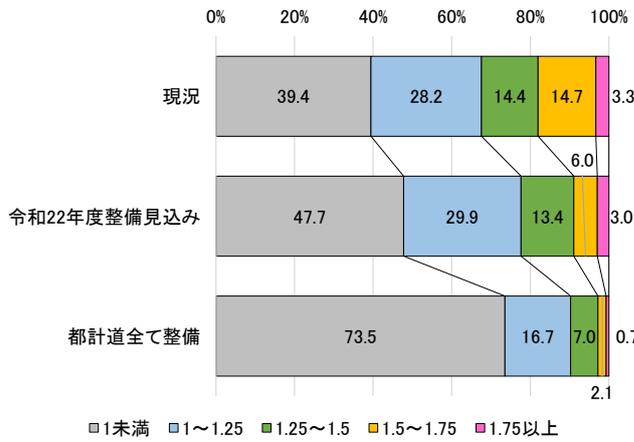


図 10 松戸市の交通量配分計算による道路混雑度ランク割合
資料:千葉県の推計結果

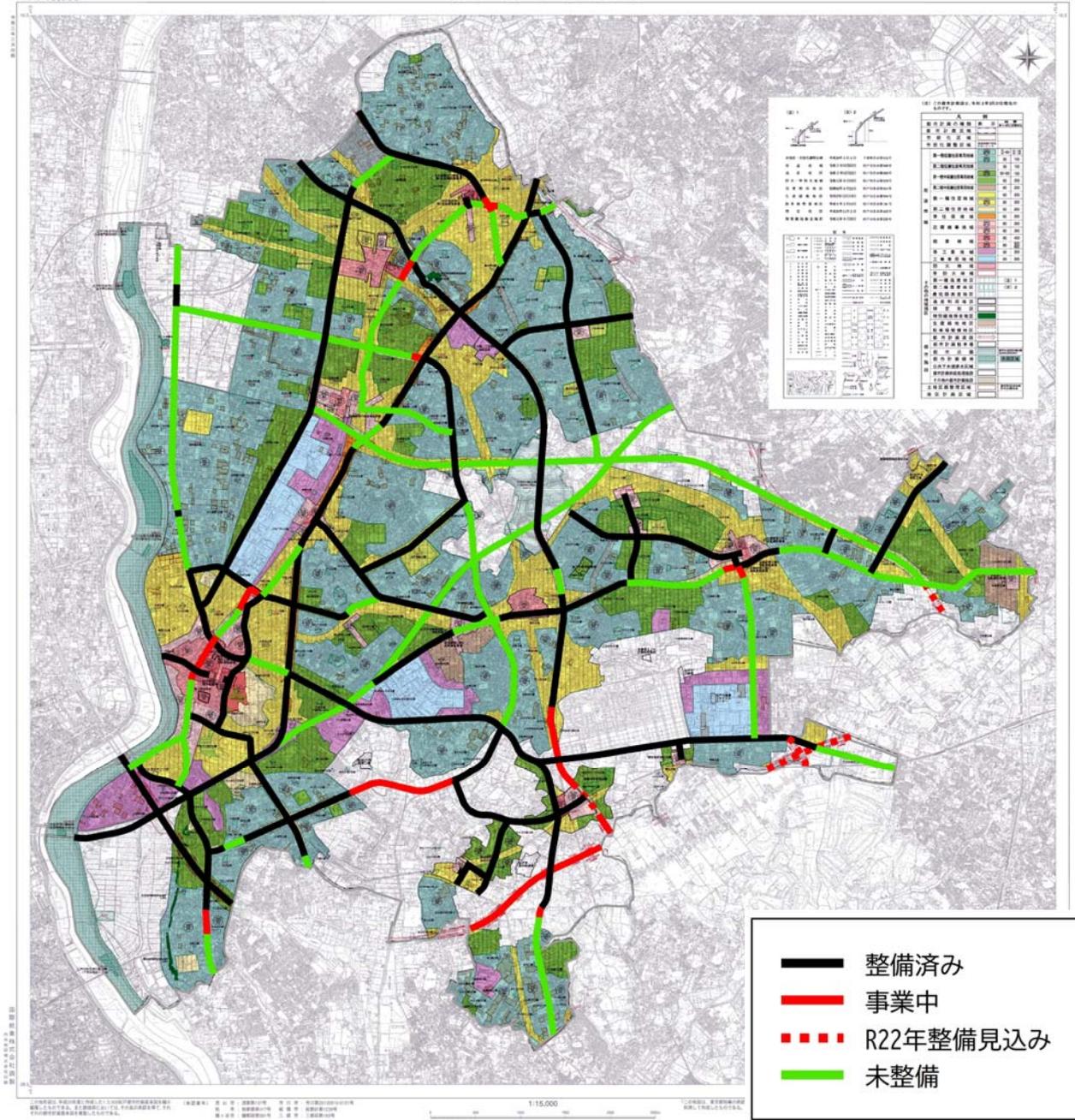


図 11 令和 22 年度までに整備を見込んでいる道路

7) 災害の頻発、激甚化への対応

■東日本大震災以降も大規模な地震が相次ぎ発生

- ・ 近年、東日本大震災、熊本地震、能登半島地震などの相次ぐ大規模な地震、南海トラフ巨大地震の発生予測、地球温暖化・気候変動によって大型化した台風や局地的大雨による土砂災害や水災害が各地で頻発しており、防災、減災に対する関心が高まっている。
- ・ 国では、平成30年12月に国土強靱化基本計画改定版を策定し、安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた取組みが進められている。
- ・ 本市においては、令和5年度に「松戸市地域防災計画」が見直され、震災編において災害時の緊急輸送のみならず火災の延焼防止機能を有する幹線道路の整備や、住民が避難場所へ安全に移動できるように避難路の整備が位置付けられている。

3.都市計画道路の整備方針

1) 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 57.0%
- 未整備延長の約 9 割は決定当初から 50 年以上が経過

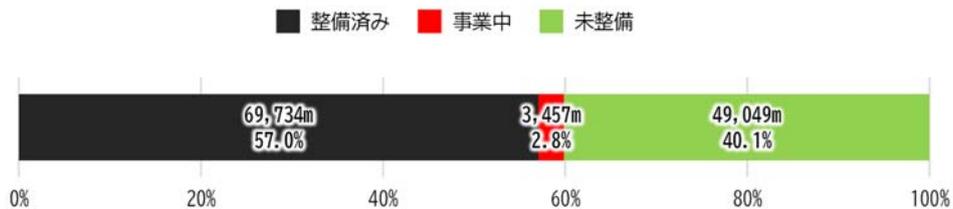


図 12 松戸市の都市計画道路の整備割合(令和 5 年 3 月現在)

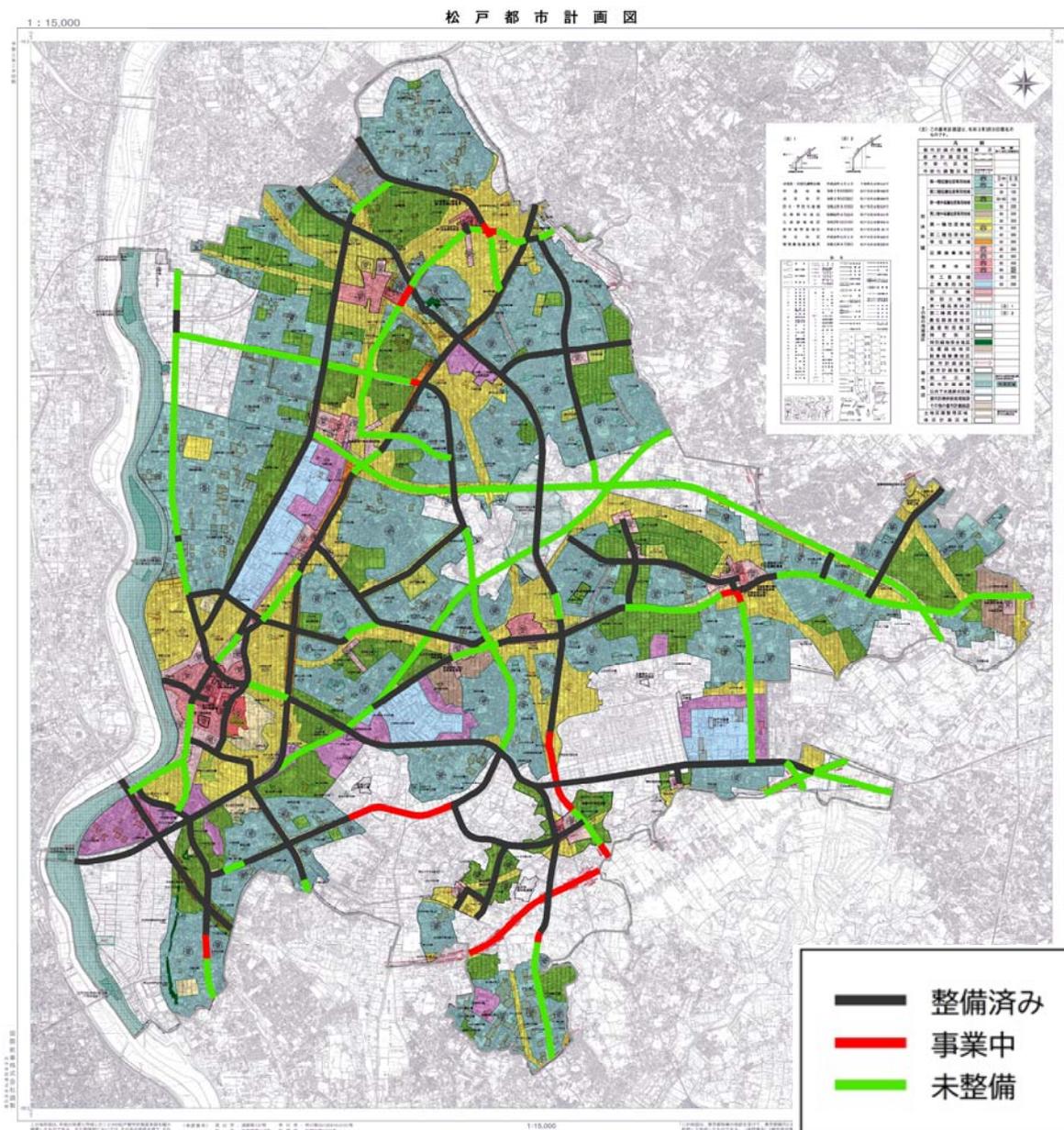


図 13 松戸市の都市計画道路の整備状況 (令和 5 年 3 月現在)

2) 都市計画道路の整備方針

- 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

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、新八柱・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、拠点の求心性を高め、都市機能の誘導を図る。
- ・ 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が形成されることから、各拠点にアクセスする幹線道路の整備を進める。

広域道路の整備効果を活かす道路整備

- ・ 一部の幹線道路では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。

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。

激甚化・頻発化する災害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。

4. 松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方

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」は都市計画道路見直しの検討の基本的な考え方を示す
- 「千葉県ガイドライン」では第一段階～第三段階までの各段階で見直し評価を行う

- 千葉県では、県内自治体における都市計画道路見直しを検討する際の基本的な考え方として「千葉県ガイドライン」を作成している。
- 千葉県ガイドラインでは、都市計画道路見直しの評価は段階を追って実施することを示しており、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）の段階を設定している。

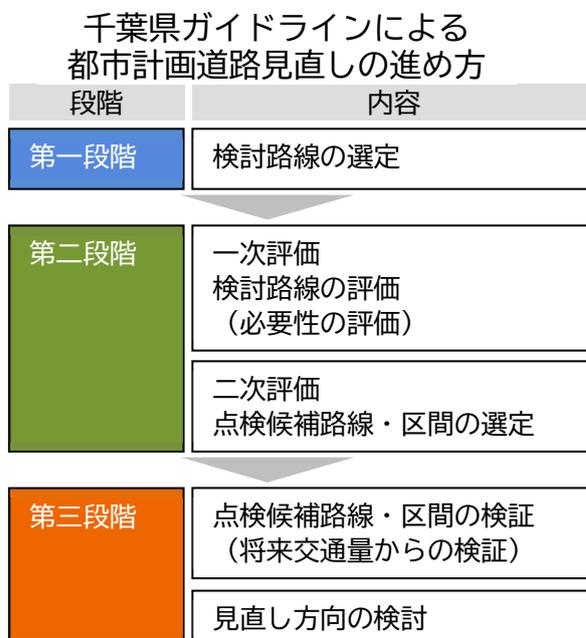


表3 「千葉県ガイドライン」における第二段階評価の項目

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	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
b. 機能代替の可能性の有無の判断	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	
c. 路線・区間の整備に係る制約条件等有無の判断	⑨地形的な制約条件等有無	
	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	

2) 検討道路の選定（第一段階）

■ 長期未着手で見直し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

■ 選定結果

21 路線、50 区間、総延長約 41.9 km

- ・ 第一段階の見直し対象路線の考え方は、「千葉県ガイドライン」の考え方にほぼ準じる。
- ・ 未整備路線は、整備済み、事業中を除く路線であり、用地確保が進められていても、事業着手していない路線は未整備とする。
- ・ 計画幅員の概ね 3 分の 2 以上、4 車線道路は 4 車線が確保されている概成済み区間を整備済みに見なす都市もあるが、少しでも建築物に都市計画道路線が重なっていれば、建築制限を課すことになることから、本市では未着手として扱う。
- ・ 令和 22 年度整備見込み道路は、見直し対象道路から除く。
- ・ また、道路管理者や他市との接続状況により次のように都市計画を進めるが、評価は全ての対象区間について行う。

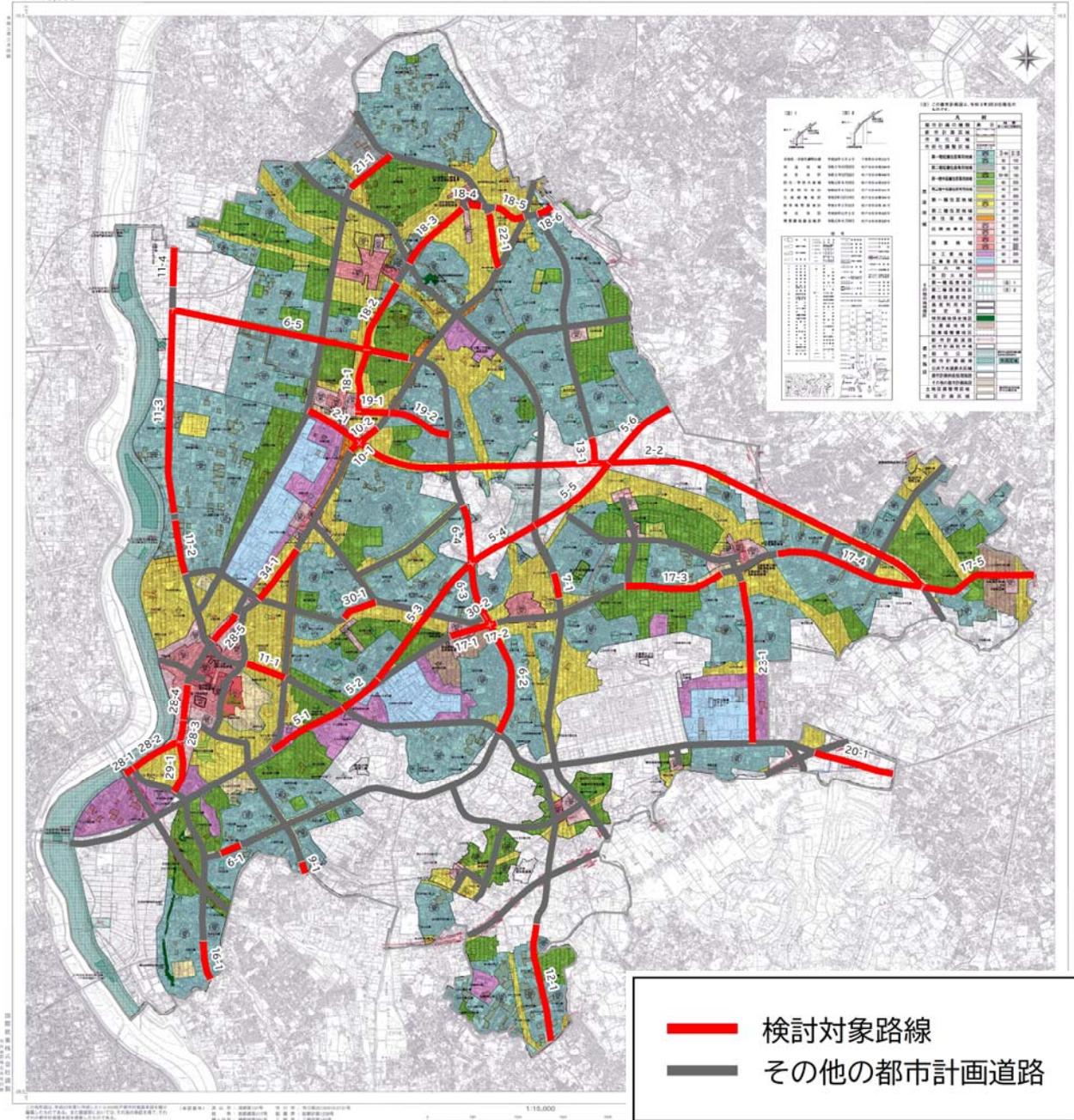
表 4 見直し区分の考え方

見直し区分	区分の考え方
決定権者の千葉県に提案する路線	一部でも県道と重複している路線は、決定権者が千葉県になることから、本計画で定めた方針を県に提案する
他市に連絡し他市、県との協議が必要な路線	起終点が他市と接続する路線は、見直しに際して接続する市と県との協議が必要である
本市が単独で検討する路線	上記以外は、本市が単独で検討する路線とする

- ・ 見直しを検討する路線単位は、都市計画マスタープランに示されている幹線道路体系を踏まえ、次のように考える。

表 5 検討区間設定の考え方

幹線機能	区間設定の考え方
広域幹線道路	他の広域幹線道路と交差する区間を 1 つの検討区間とする
幹線道路	他の広域幹線道路、幹線道路と交差する区間を 1 つの検討区間とする
補助幹線道路	現道との重複や、交差点で区切られる区間を踏まえ 1 つの検討区間とする

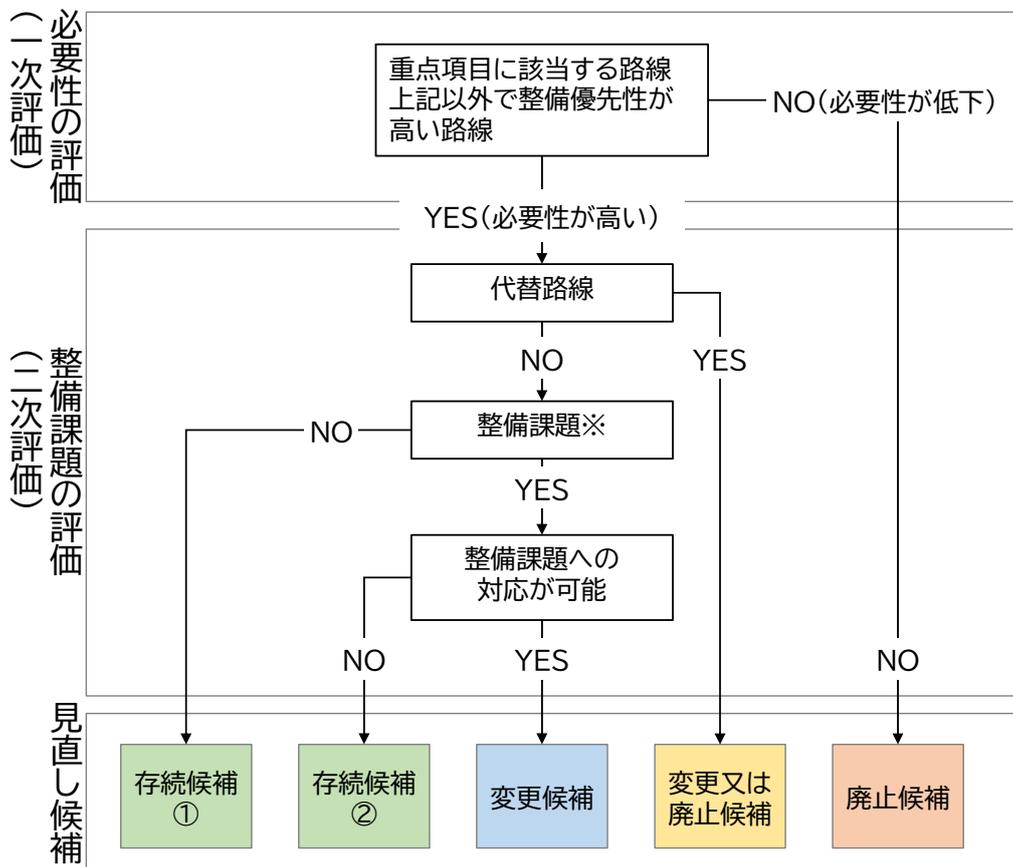


3) 検討道路の評価（第二段階）

ア. 評価の手順

■都市計画道路の整備方針を踏まえ、今後のまちづくりを支える都市計画道路として必要性の高い道路を評価し、代替道路や整備課題の有無により見直し候補路線を分類

第二段階（一次評価・二次評価）の評価フロー



※整備課題の評価: 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、
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1つでも該当

見直し候補の分類	内容
存続候補①	必要性が高く代替路線がない路線
存続候補②	必要性が高いものの整備課題があり、整備課題への対応が図れない路線
変更又は廃止候補	必要性が高いものの代替路線がある路線
変更候補	必要性が高いものの整備課題があるが、線形、幅員等を見直すことで整備課題への対応が図れる路線
廃止候補	必要性が低下している路線

イ. 必要性の評価項目

■都市計画道路を取巻く状況の変化を踏まえ、多様なニーズに応える機能の評価項目を追加
 ■必要性は、多様なニーズに応える機能、これからのまちづくりに特に必要な機能（重点項目）を評価

表 6 必要性の評価項目（1次評価）

評価項目※1	評価項目	評価する道路（■：追加※2）	追加した理由 ※（）内は変更内容
①上位計画等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	都市計画マスタープランに位置付けられている道路	<input type="checkbox"/> 広域幹線道路 <input type="checkbox"/> 幹線道路 <input checked="" type="checkbox"/> 国県道と重複する補助幹線道路 <input checked="" type="checkbox"/> その他補助幹線道路	多様な交通ニーズに対応を図るため補助幹線道路を追加
	■基幹バス路線と重なる路線		立地適正化計画の実現を支援するため基幹バスが運行する道路を追加
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 <input type="checkbox"/> 松戸駅（広域交流拠点） <input type="checkbox"/> その他の駅		（立地適正化計画の実現を支援するため都市機能誘導区域の機能強化を図る道路を追加）
④交通処理等のための機能の有無	□歩行者ネットワーク機能がある路線		（新たに通学路の位置付けがある道路を追加）
	□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		交通処理の円滑化を図る道路を追加
	□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	<input type="checkbox"/> 1次路線 <input type="checkbox"/> 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		水害への対応を強化する道路を追加
⑥公共交通の導入のための機能の有無	□駅前へのアクセスに資する路線		
	□居住誘導区域で公共交通空白地域の解消を図る路線		（立地適正化計画の実現を支援するため居住誘導区域内の対応を図る道路に限定）
⑦都市環境形成のための機能の有無	□みどりのネットワークを形成する路線		

※1：「千葉県ガイドライン」の評価項目

※2：「松戸市都市計画道路見直しの基本的な考え方（平成25年3月）」からの追加項目

ウ. 今後のまちづくりに重要な道路（重点項目）

- ・ まちづくりの上位計画をもとに、道路整備を取巻く状況や見通しを踏まえ重点項目を設定する。

【上位計画】

松戸市立地適正化計画(平成 30 年 3 月)

将来都市構造: **松戸駅周辺の広域交流拠点等の拠点間を結ぶ公共交通軸の形成**

松戸市都市計画マスタープラン(令和 4 年 4 月)

「4.誰もが楽しく快適に移動できる都市～「道路・交通」の分野～」における方針

【基本的な考え方】

- ・ **公共交通の利便性向上**
- ・ 北千葉道路等の**広域道路ネットワーク**の整備も見据えた効果的な道路ネットワークの整備
- ・ **自転車利用、歩行者空間の充実**

【方針】

(1)公共交通の利便性の向上

路線バスの維持・拡充、地元の動向を踏まえ公共交通の利便性が低い地域への対応

(2)駅周辺の交通結節機能の改善

駅アクセスの整備

(3)道路ネットワークの整備

市内交通の円滑化、バスなどの公共交通の利便性の確保、都市防災の向上

【道路整備を取巻く状況】

※市内交通の円滑化、自転車利用、歩行者空間の充実を除く理由

①将来交通量推計における令和 22 年度見込み路線の整備による**道路の円滑化**

②自転車や歩行者の通行空間は、都市計画道路以外の道路を含めネットワーク機能を確保するとともに、経路の選択性が高く他の道路により**補完が可能**

【都市計画道路見直しにおける重点項目】

その1) 立地適正化計画の将来都市構造: 広域交流拠点となる松戸駅周辺の再生を支える路線、基幹バスと重なる路線

その2) 広域道路ネットワーク: 都市計画マスタープランの広域幹線、幹線、国県道と重複する補助幹線道路

その3) 駅周辺の交通結節機能の改善: 駅前のアクセスに資する路線

その4) 都市防災の向上: 緊急輸送路、洪水・浸水の減災に対応する路線

4) 必要性の評価（一次評価）の評価内容

①上位計画等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

■都市計画マスタープランに位置づけられている路線を評価

- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）「誰もが楽しく快適に移動できる都市の方針図」において広域幹線・幹線・補助幹線道路の位置付けがある路線区間を評価する。

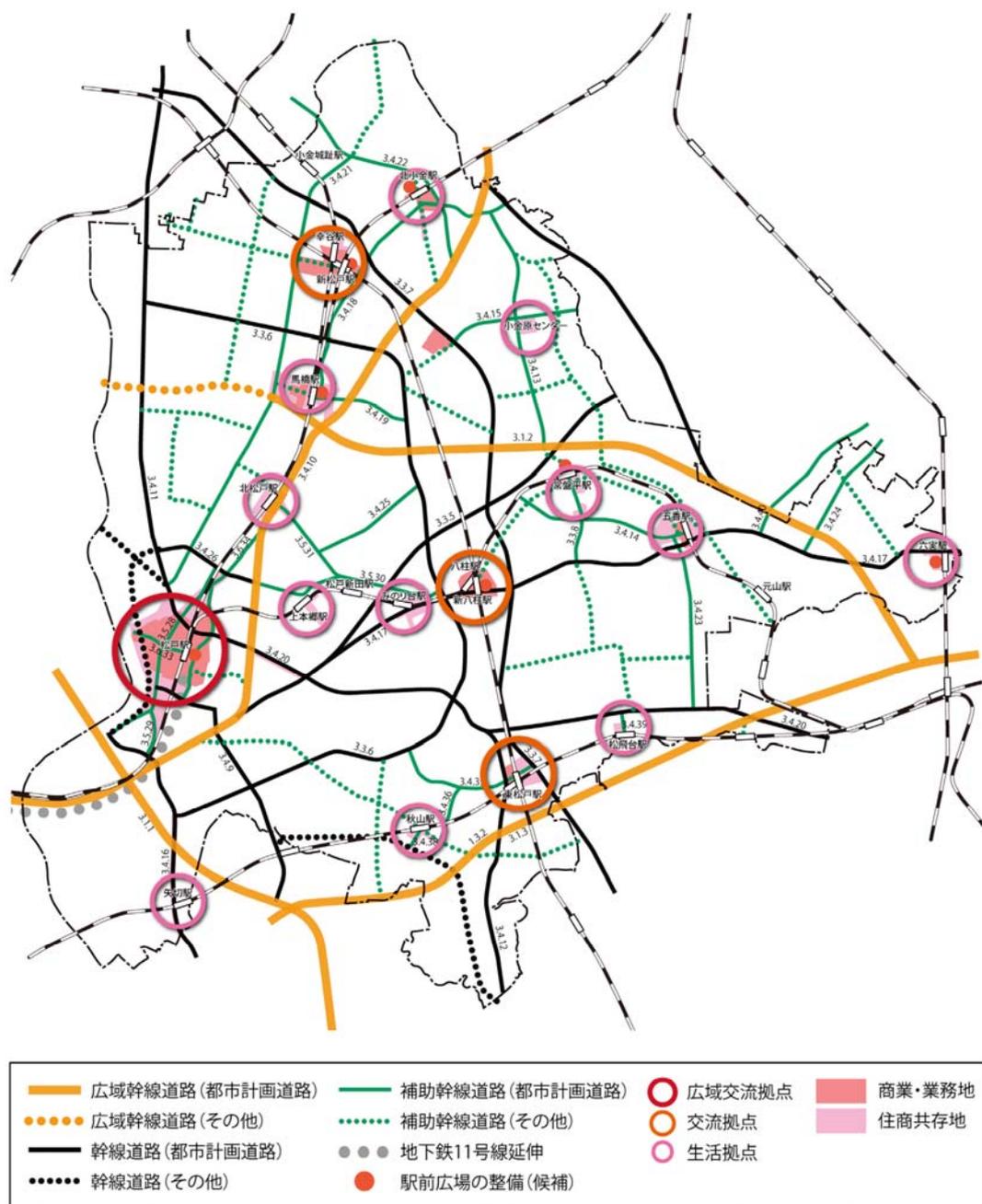


図 15 誰もが楽しく快適に移動できる都市の方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

■ 基幹バス路線に指定された既存バス路線と重なる区間を評価

- ・ 松戸市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）の将来都市構造図において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。



図 16 将来都市構造図

出典：松戸市立地適正化計画(平成 30 年 3 月)

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や産業立地を誘導する路線を評価

- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「安心して住める住まいと地域がある都市の方針図」において土地区画整理事業予定地に関連する路線区間、「土地利用方針図」における新市街地整備の可能性を検討するエリアにアクセスする路線区間、松戸都市計画都市再開発の方針（平成28年3月）の誘導地区、2項再開発促進地区にアクセスする路線区間を評価する。
※エリアの内側まで入り込む路線を評価する。エリアに接する路線は評価しない。
- ・ 松戸市立地適正化計画（平成30年3月）に位置付けられている各駅の都市機能誘導区域に直接、または路線区間の延長上にある広域幹線・幹線・補助幹線（松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）で位置づけ）を経由してアクセスする路線区間を評価する。
※エリアの内側まで入り込む路線を評価する。エリアに接する路線は評価しない。
- ・ 北松戸・稔台・松飛台の3つの工業団地および松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「土地利用方針図」における新たな産業立地の可能性を検討するエリアにアクセスする路線を評価する。
※路線区間の一部でも該当すれば全線を評価する。

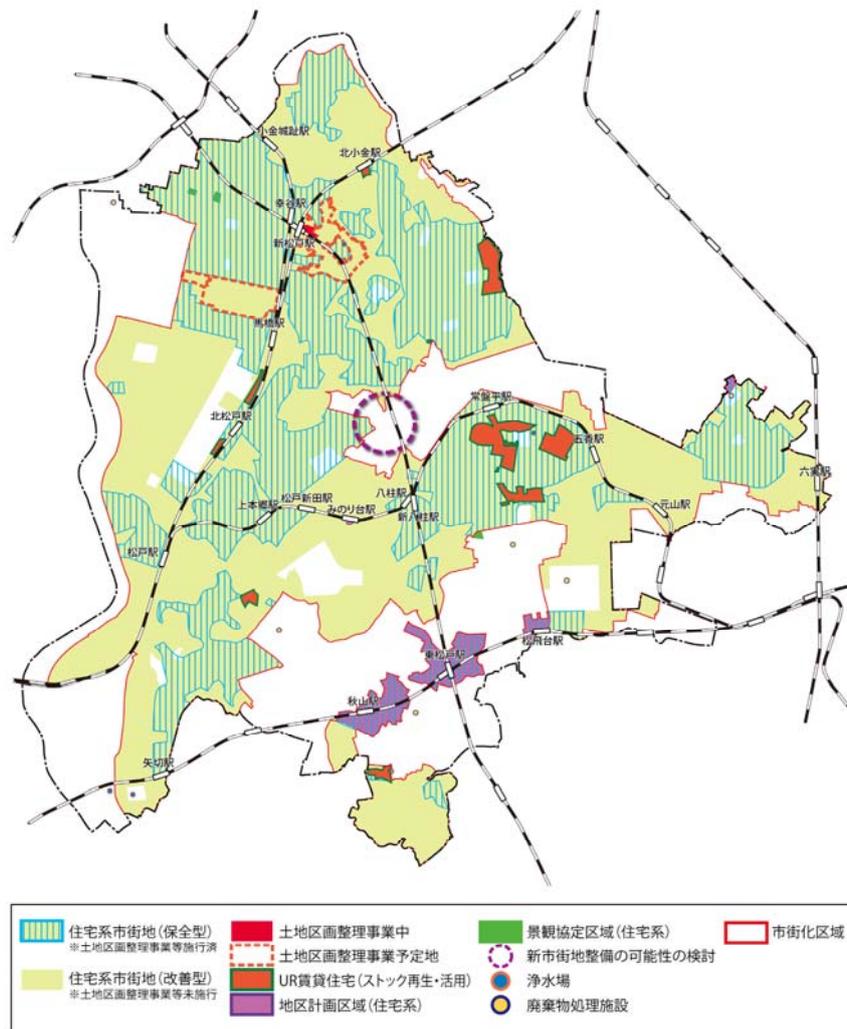
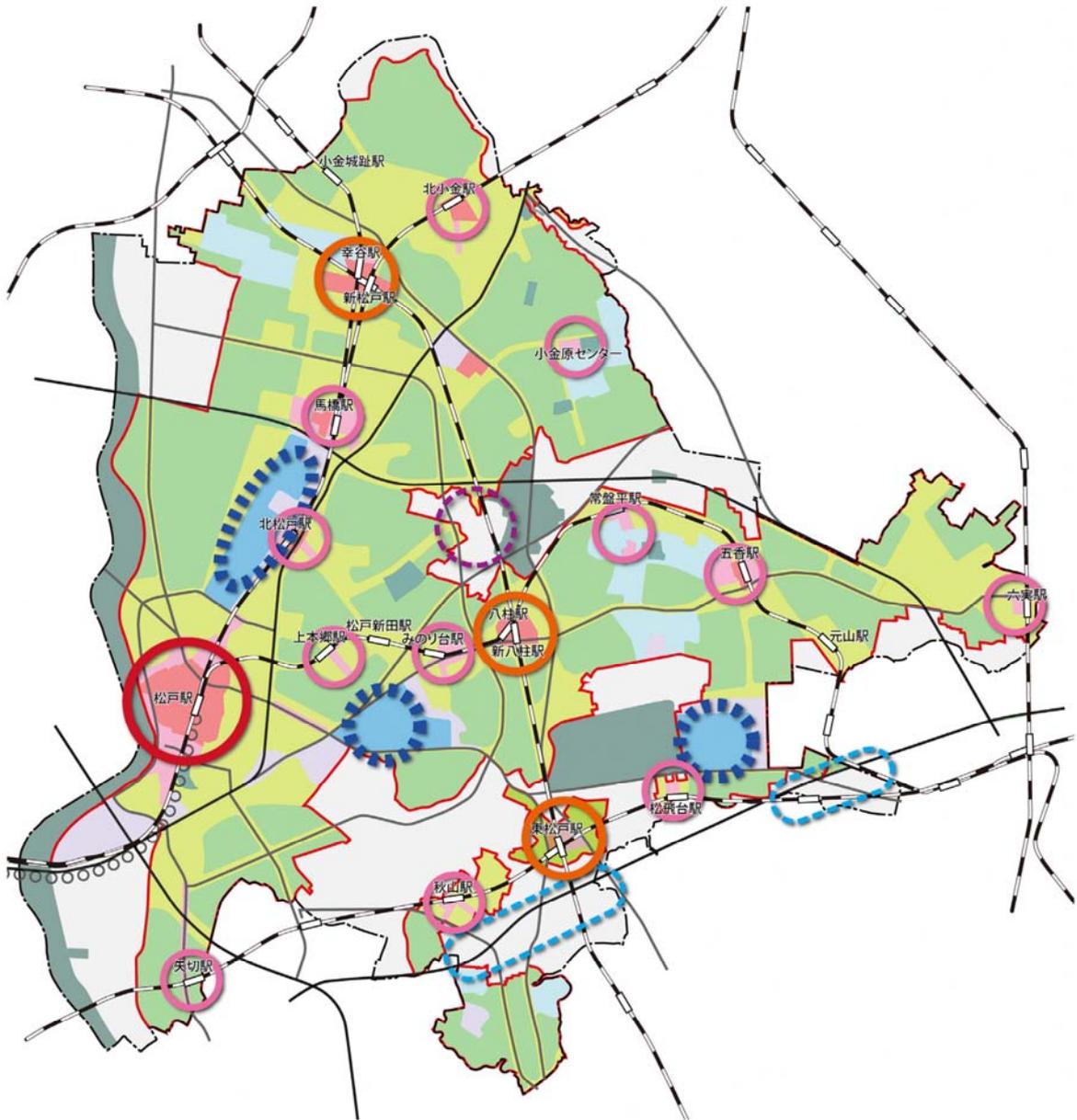


図 18 安心して住める住まいと地域がある都市の方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

■土地利用方針図



※市街化調整区域の土地利用については、地域特性に応じて別途
(仮称)市街化調整区域のマスタープランの中で検討します。

	広域交流拠点		低層住宅地		住商共存地		市街化区域
	交流拠点		中高層住宅地		工業地		市街化調整区域
	生活拠点		中高層団地		住工共存地		新市街地整備の可能性の検討
	工業拠点		商業・業務地		大規模公園・緑地		新たな産業立地の可能性の検討

図 21 土地利用方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

④交通処理等のための機能の有無

■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

- ・ 松戸市交通バリアフリー基本構想（平成 17 年度・平成 28 年度）の特定経路、準特定経路の位置付けがある路線、通学路の位置付けが一部でもある路線区間を評価する。
- ・ 松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画（平成 30 年 7 月）において自転車走行空間ネットワークの位置付けがある路線区間を評価する。
- ・ 「松戸市都市計画道路網調査業務報告書」（令和 5 年 3 月）のケース 3（現況+令和 22 年度整備見込み）の将来交通量配分結果をもとに、混雑度 1 以上のメッシュデータを作成し、混雑度が高いメッシュ内の路線区間を評価する。
※区間の半分以上が当該メッシュにかかっている場合に評価する
- ・ 警察庁オープンデータ（平成 31 年～令和 4 年）による国県道、都市計画道路で発生した交通事故件数から路線別キロ当たり事故件数を算出し、平均（13.4 件/km）より事故件数の多い路線区間を評価する。

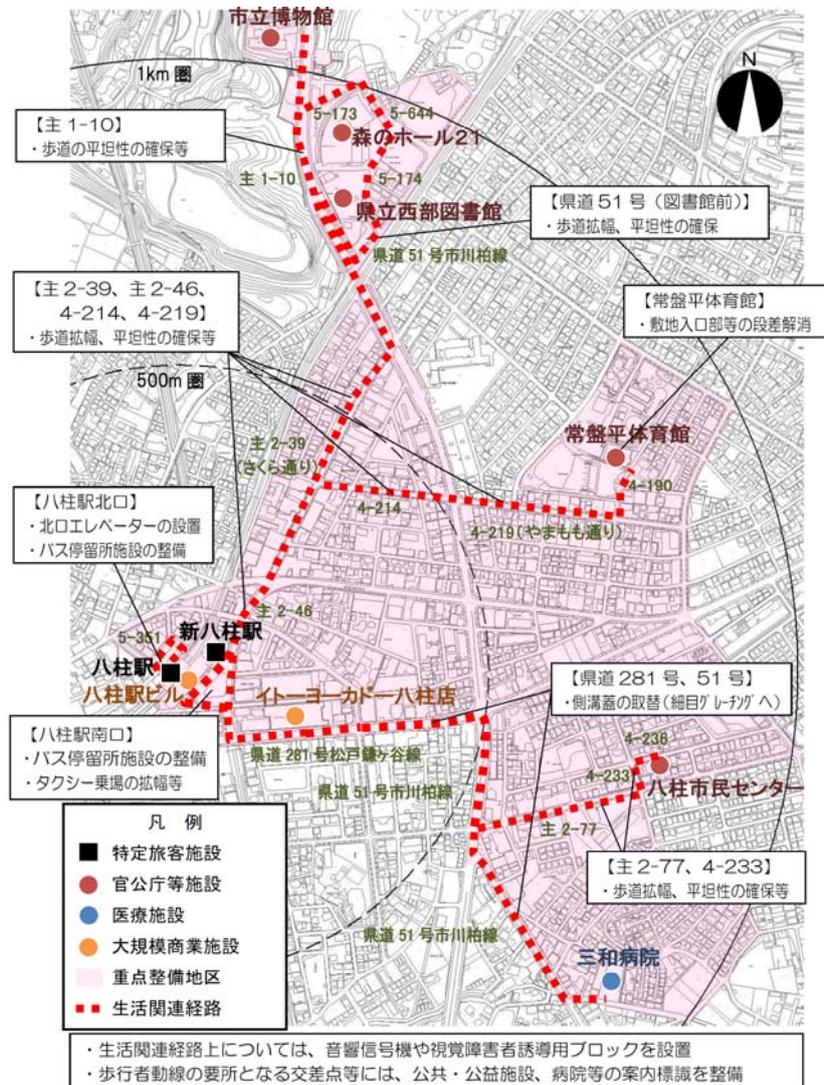


図 22 重点整備地区、生活関連施設及び同経路、主な特定事業

出典：「新八柱・八柱地区」バリアフリー基本構想（平成 29 年 3 月）



図 23 特定経路位置図

出典:松戸市交通バリアフリー基本構想(平成 17 年 7 月)



图 24 小学校通学路位置图

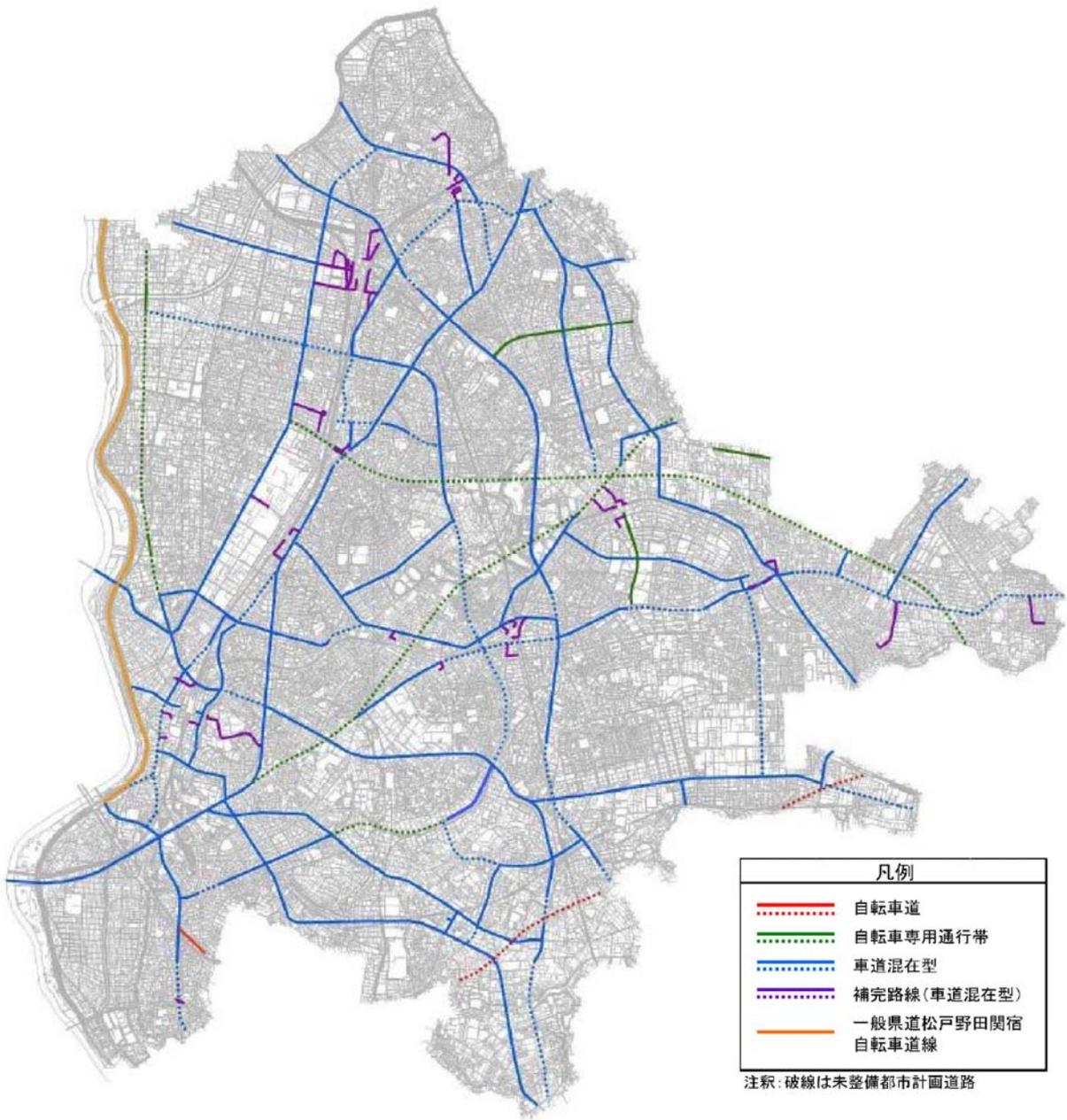


図 25 自転車走行空間ネットワーク
 出典: 松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画(平成 30 年 7 月)

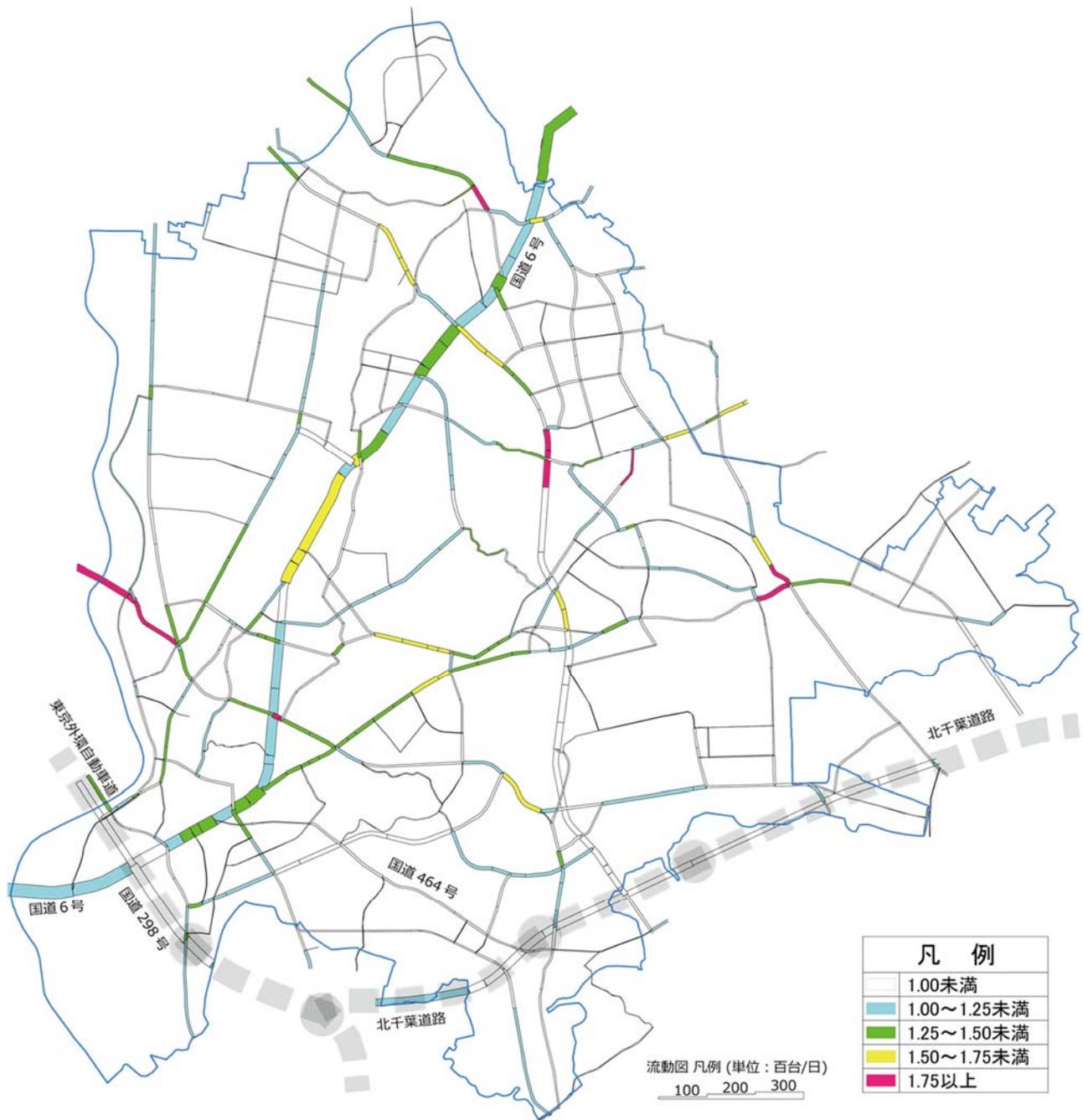


図 26 市内道路混雑度図

出典: 松戸市都市計画道路網調査業務報告書(令和 5 年 3 月)

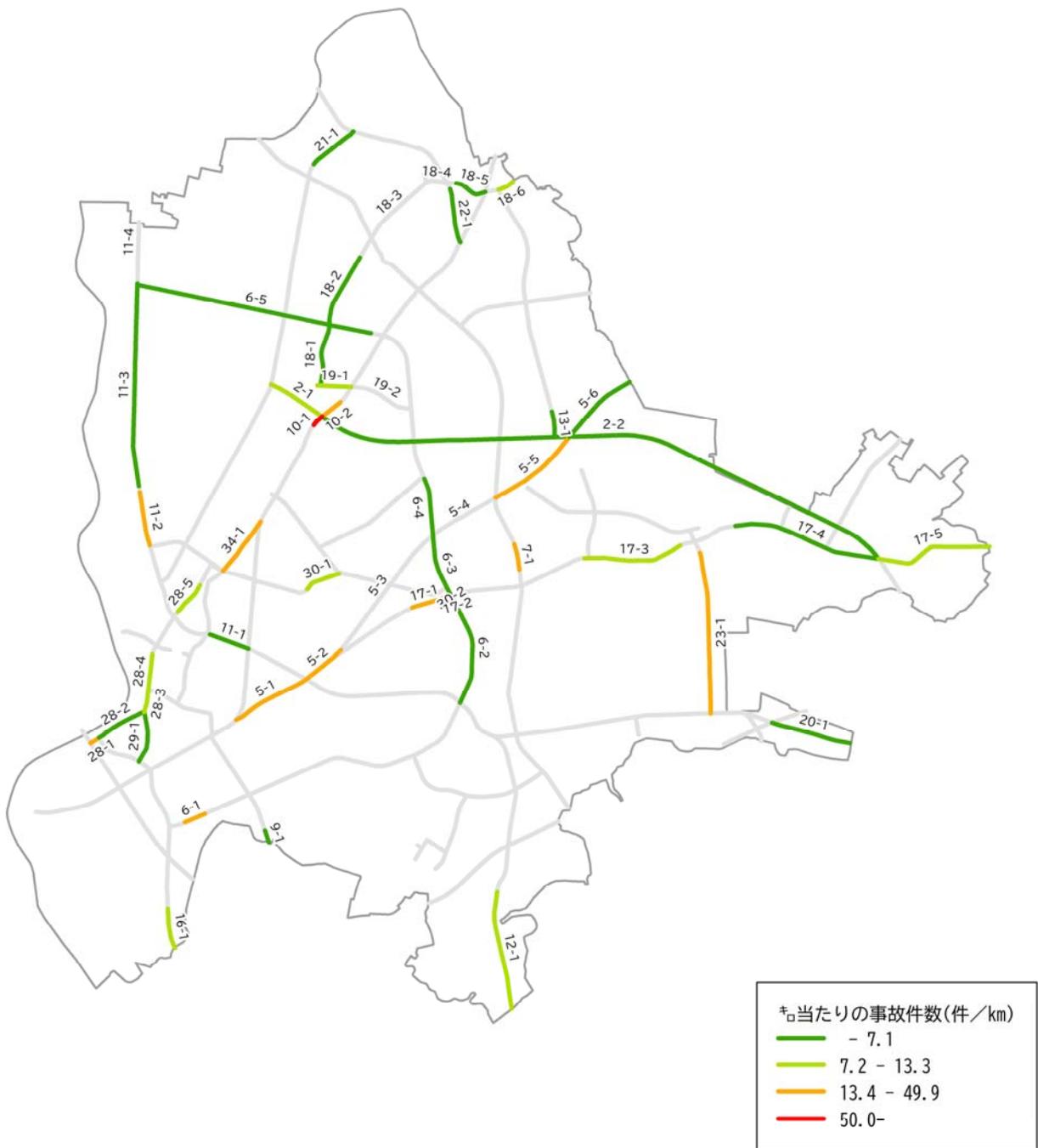


図 27 市内の交通事故発生状況（キロ当たり事故件数）

出典：警察庁オープンデータ

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・浸水の減災に資する路線を評価

- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「災害から守られた安全な都市の方針図」において県指定緊急輸送道路（1次路線・2次路線）の位置付けがある路線区間を評価する。
- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「災害から守られた安全な都市の方針図」において市災害時重要路線（指定予定を含む）の位置付けがある路線および広域避難場所にアクセスする路線（将来整備された場合にアクセスする路線を含む）を評価する。
※路線区間の一部でも該当すれば全線を評価
- ・ 松戸市立総合医療センター、千葉西総合病院にアクセスする路線を災害拠点病院のアクセス向上に資する路線として評価する。
※路線区間の一部でも該当すれば全線を評価
- ・ 市街化調整区域を除く道路幅員6m以上の道路から280m圏域外にある区域を解消する路線区間を消防・救助活動困難地域の解消を図る路線として評価する。
- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「災害から守られた安全な都市の方針図」において江戸川の浸水想定区域（最大規模）からJR線を跨いで区域外を結ぶ路線を洪水・浸水の減災に対応する路線として評価する。
※路線区間の一部でも該当すれば全線を評価

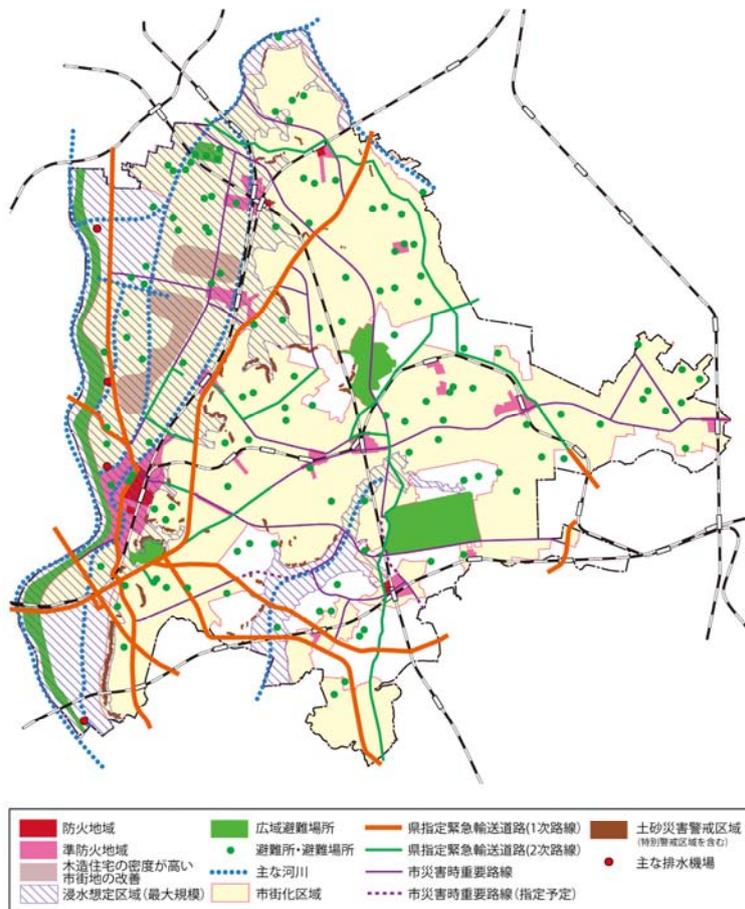


図 28 災害から守られた安全な都市の方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

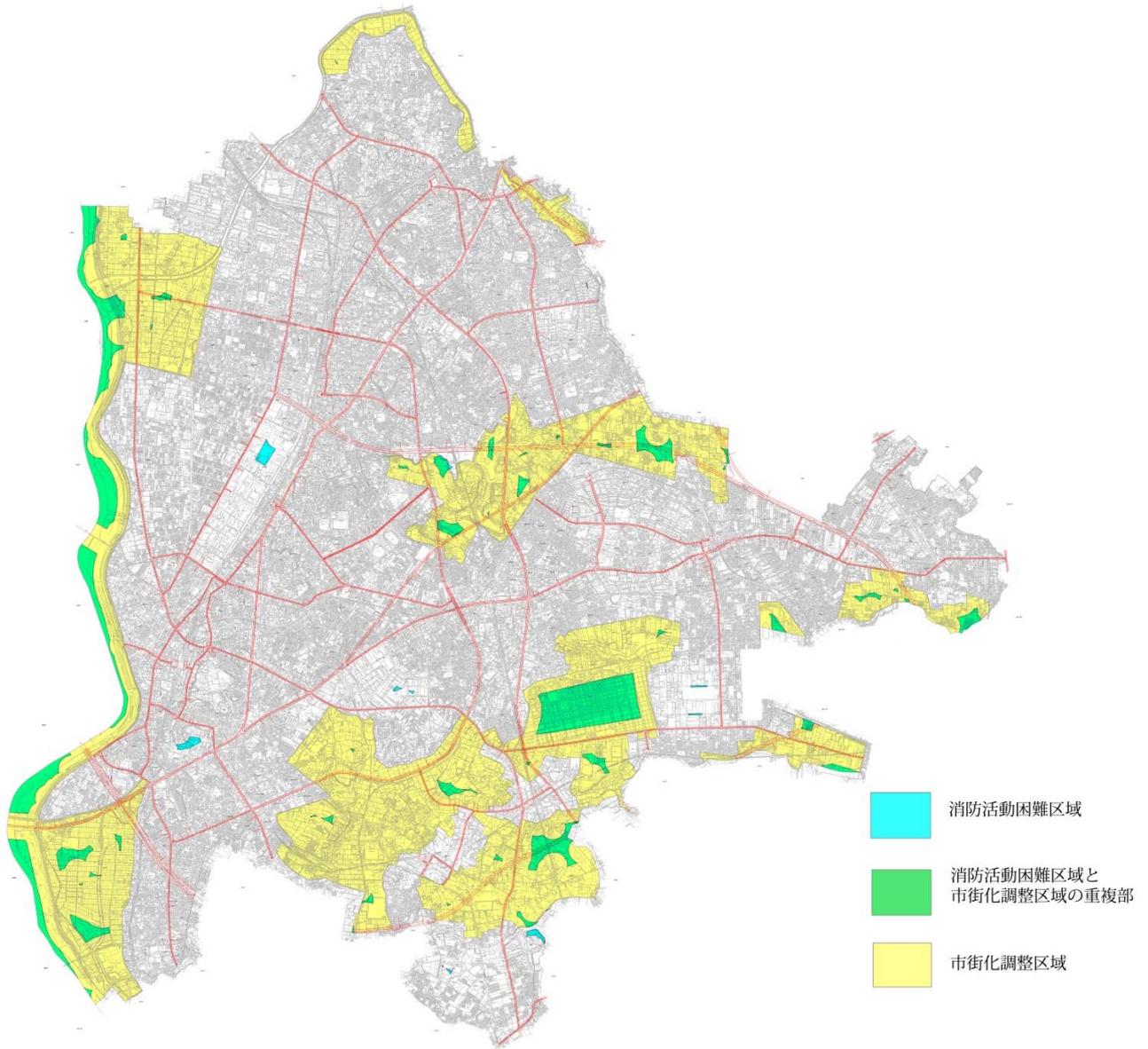


図 29 消防・救助活動困難地域図

⑥公共交通の導入のための機能の有無

■ 駅前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

- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）で駅前へのアクセス路線を担うとして位置付けられている路線区間または路線区間の延長上にある広域幹線・幹線・補助幹線を經由して駅前にアクセス可能な路線区間を評価する。
- ・ 整備されることにより居住誘導区域内の公共交通空白地域を解消する路線区間を評価する（地区内の道路）。

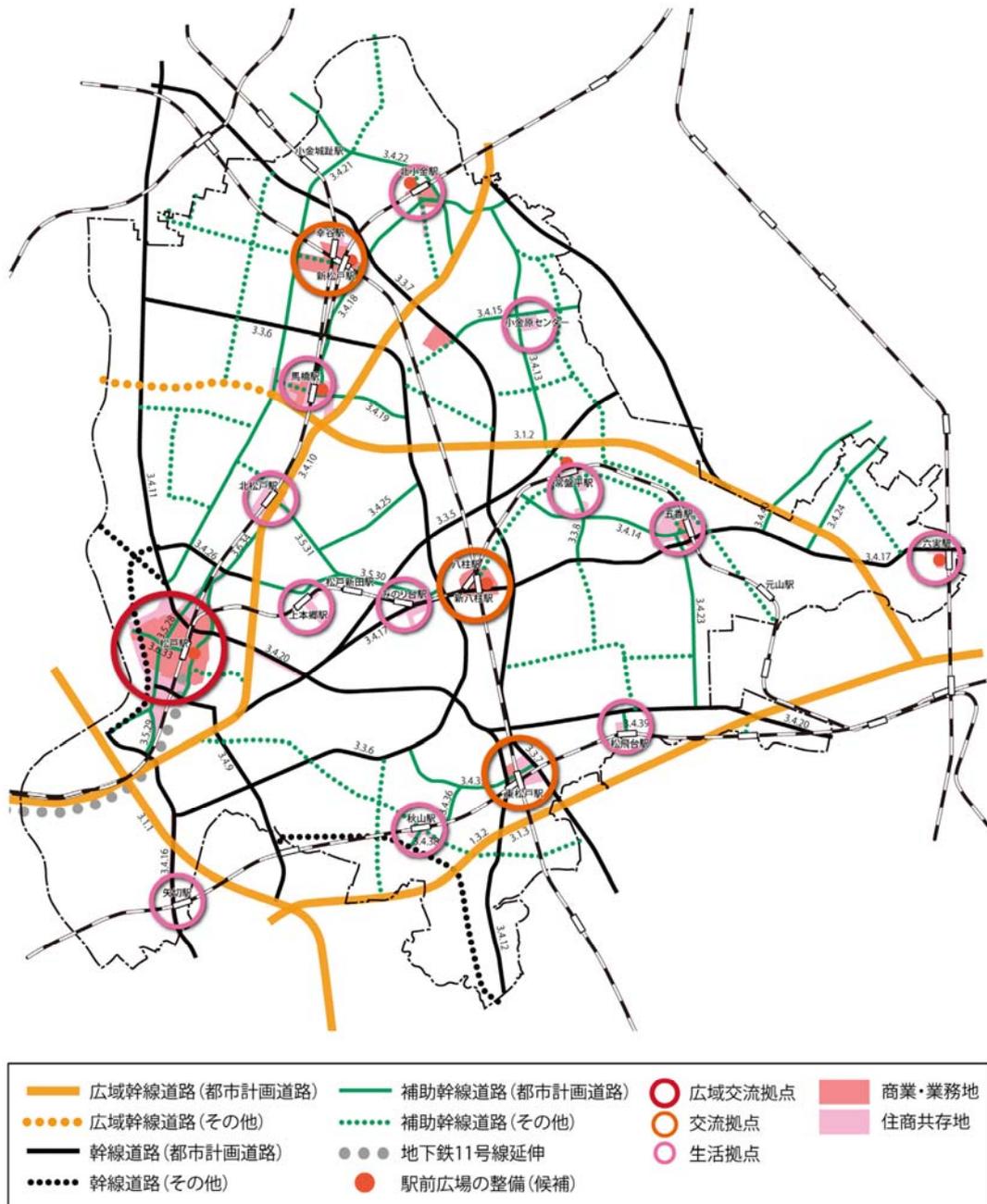


図 30 誰もが楽しく快適に移動できる都市の方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

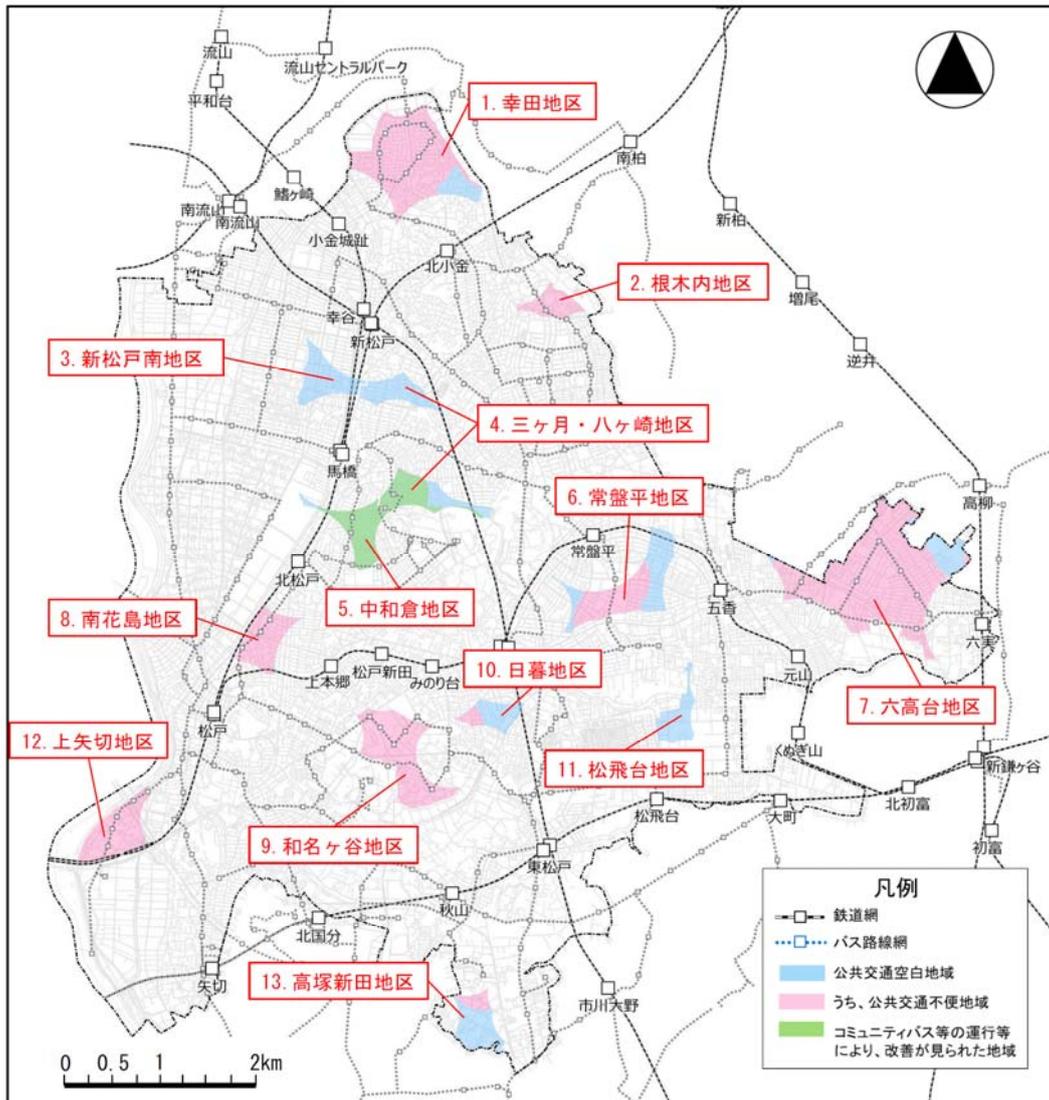


図 31 松戸市公共交通空白地域
 出典:コミュニティバス導入の手引き(松戸市)

⑦都市環境形成のための機能の有無

■みどりのネットワークを形成する路線を評価

- ・ 松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の「水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市の方針図」におけるみどりのネットワークの位置付けがある路線区間を評価

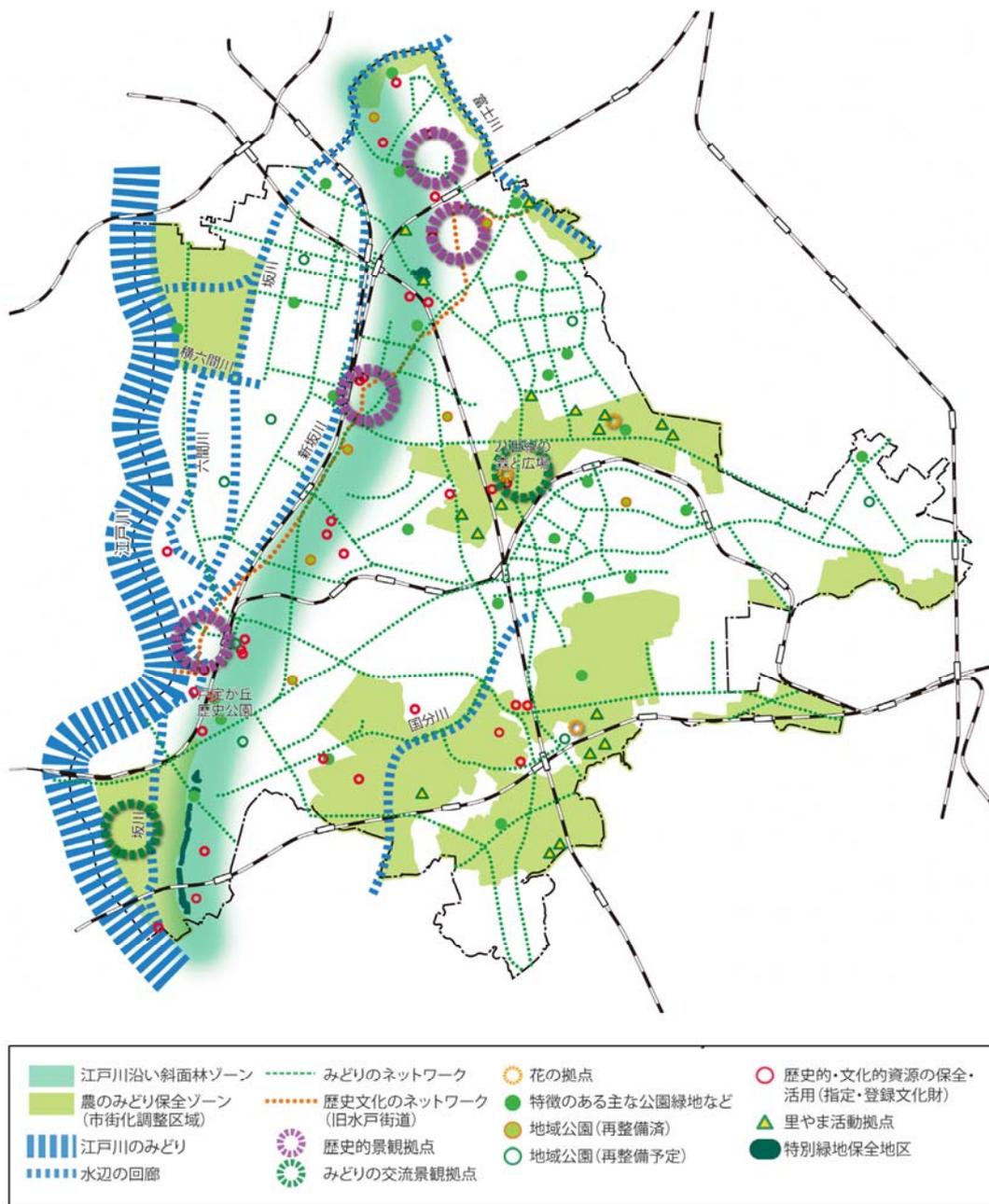


図 32 水・みどり・歴史に囲まれて生活できる都市の方針図

出典:松戸市都市計画マスタープラン(令和4年4月)

5) 整備課題の評価（二次評価）の評価内容

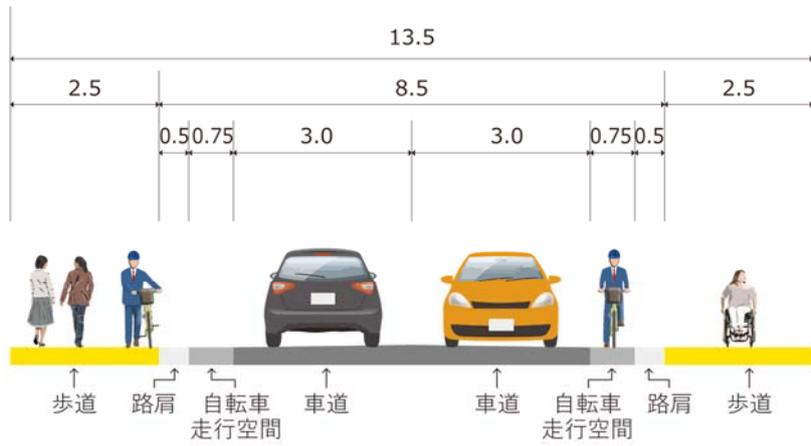
⑧機能代替可能な現道の有無

- 計画線と現道または並行道路の起終点が同じであり道路機能に応じて代替機能の評価
 - ・ 都市防災を強化する路線：避難路の基準、延焼遮断機能を踏まえ道路幅員 15m 以上
 - ・ 2車線道路：最低限の車道部幅員 8.5m+歩道 2.5m×2 より道路幅員 13.5m以上

- ・ 代替路線に関して、「千葉県ガイドライン」では特に基準が設けられていないことから、本市の地域事情を踏まえ本計画の中で設定する。
- ・ 都市計画道路の幅員は、交通の通行機能に加え空間機能などを踏まえ設定されていることから、最低限必要な道路幅員を検討する。
- ・ 車道に関しては、1車線当たり 3m必要であり、路肩、自転車走行空間を合わせると 2車線の場合 8.5m、4車線の場合 17m必要である。
※交通量の多い路線（道路区分：4種1級）の場合、車道は 3.25m必要と想定
- ・ 道路構造令に示されている歩道の最低幅員は 2mであり、路上施設帯 0.5mを加味して、歩道は最低限 2.5m以上必要と考える。
- ・ 今後、道路の横断面構成を考える上で、近年、自転車の処理が課題であり、国土交通省と警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）」（以下「自転車利用環境創出ガイドライン」とする。）が作成されており、自転車は車両であり車道の走行が原則であることが示されている。
- ・ 自転車の通行空間に関しては、自転車に関する道路構造令の改正（平成 31 年 4 月）により、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を歩行者・自動車と分離する必要がある場合には、車道の左端寄りに自転車通行帯（幅員 1.5m 以上）を設置することが定められている。
- ・ また、災害時の延焼遮断や、車道の両側に駐車車両があっても円滑に通行できる空間を確保するためには全幅 15m 以上は必要である。
- ・ 以上の検討を踏まえ、代替機能を有する路線の標準幅員を次のように考える。

表 7 代替機能を有する路線の条件

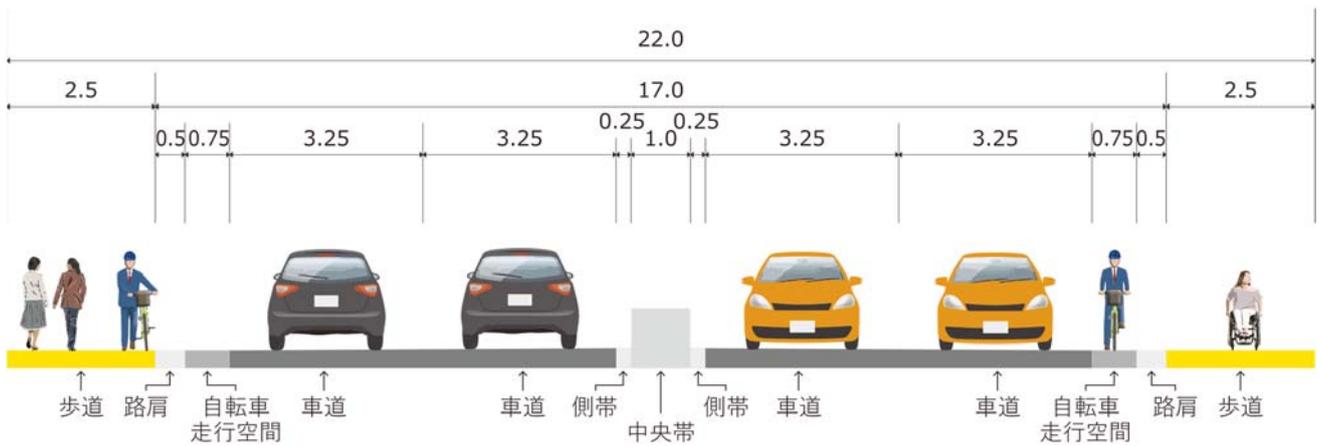
車線	機能	全幅員	歩道幅員
2車線	都市防災を強化する路線に該当	概ね 15m 以上	両側概ね 2.5m以上
	上記該当なし	概ね 13.5m 以上	
4車線	—	概ね 22m 以上	



単位m



単位m



単位m

図 33 代替機能を有する路線の標準横断構成

⑨地形的な制約条件等の有無

■事業化に際して課題のある路線を評価

- ・ 道路構造と地形条件などに不適合があることで、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などの有無について評価する。
- ・ 本市では、河川、鉄道、急傾斜地（土砂災害ハザードマップ）を跨ぐ路線区間では地形的な制約があり事業化への課題があるものとして評価し、その中で課題への対応が可能な事項について変更候補として扱うものとする。
- ・ また、4車線同士の交差点については立体交差を検討する必要があるため整備課題があるものとして評価し、第三段階の評価において車線数を変更した場合の、周辺道路への影響の有無を検証する。

⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無

■4車線道路の現道なし未整備路線で、文化交流拠点、小学校区を分断させる路線を評価

- ・ 当該路線の評価は、沿道地域の歴史的街並みなどの良好な街並みや商店街を喪失してしまう場合が考えられ、検討路線の整備にあたっての沿道地域への影響の有無について評価する。
- ・ 本市においては、現道がない4車線道路で、松戸市都市計画マスタープラン（令和4年4月）の文化交流拠点を通過する路線、複数の小学校区を分断させる路線は、地域のコミュニティを分断する路線として評価する。



図 34 道路整備状況と小学校区

⑪ 現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

■道路幅員 13.5m未滿の道路を評価

- ・ 現行の計画内容で事業実施を行う場合、道路構造令との不整合が生じ、事業実施が困難になる場合など、検討路線の計画内容で現行の道路構造令の規定を満足できるかという視点で検討を行い、道路構造令との不整合の有無について評価する。
- ・ 道路構造令は昭和40年代以降、幅員構成等に関する規定が大きく4回改正されており、平成13年4月の改正により安全で快適な歩行者、自転車空間を確保することや都市部の幹線道路は原則植樹帯を設置することが標準となっている。
- ・ また、「自転車利用環境創出ガイドライン」では、「自転車は車両であり車道通行が大原則」であるとされており、交通状況に応じて自転車の通行が歩行者・自動車から適切に分離された空間整備を行うための考え方が示されている。
- ・ 改正後の道路構造令および「自転車利用環境創出ガイドライン」によると、都市部道路（4種1級道路）の標準断面は、自転車交通量が多い（500～700台/日）場合は、歩道と自転車道を分離することが望ましい（自転車道）とされ、単路部※では全幅員20.5m以上必要であり、自転車交通量が少ない場合（自転車通行帯）でも16.5m以上必要である。
- ・ 道路構造令改正の趣旨は、歩行者などの安全性の向上を図ることであり、歩道を整備し構造的に歩車道を分離させる以外にも、シケインや狭さくなどを設置し歩車共存道として対応を図ることも示されている。既成市街地内の未整備都市計画道路において、現行の都市計画決定幅員を道路構造令に合わせて拡幅すると、事業化をさらに鈍化させる恐れがある。
- ・ 道路構造令の適用基準は、4種道路の標準断面が確保されていない路線をただちに「道路幅員の拡幅変更」を示唆するのではなく、歩車共存道としての機能転換なども踏まえながら地域の事情に応じ対応を検討するものである。
- ・ そこで、本市の道路交通事情も踏まえ、「⑧機能代替可能な現道の有無」で検討した路上施設帯を含む歩道の最低幅員2.5m、および自転車走行空間（矢羽根等）を0.75mとした場合の幅員である13.5mを、道路構造令の最低基準を満たし、道路の交通処理機能を確保できる幅員として設定し、各路線の計画幅員がこれを満たすかを評価する。
- ・ なお、本市の都市計画道路においては計画幅員13.5m未滿の路線はなく、いずれも最低基準を満たすものであった。

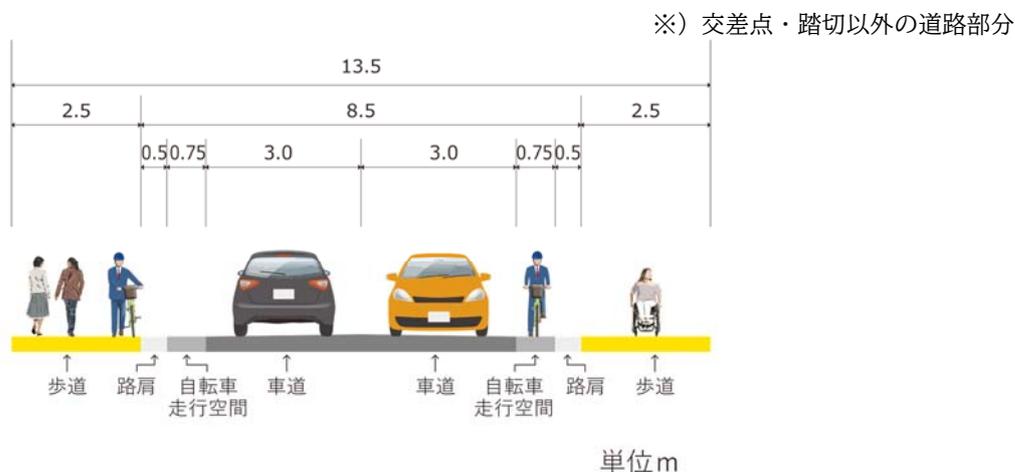


図 35 幅員 13.5mの道路の断面構成例

6) 見直し候補路線・区間の検証（第三段階）

■ 第二段階で選定された見直し候補路線・区間（廃止、変更候補）に対し、変更または廃止した場合の交通量推計を行い、周辺道路の混雑度が0.5以上悪化し、その値が1.5以上となった場合には周辺道路への影響があると評価

- ・ 第二段階で選定された見直し候補路線・区間（廃止、変更候補）の周辺道路への影響を定量的に評価する。評価方法は、当該区間を整備した場合と変更または廃止した場合とで交通量推計を行い、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する。

※混雑度1.0未満を渋滞なしとした場合、混雑度1.5は渋滞が発生したものとみなし、その差を基準値として設定。

- ・ 当該区間の変更と廃止の定量評価は、令和4年度に実施した「松戸市都市計画道路網調査業務報告書」における推計ケース4を用いる。

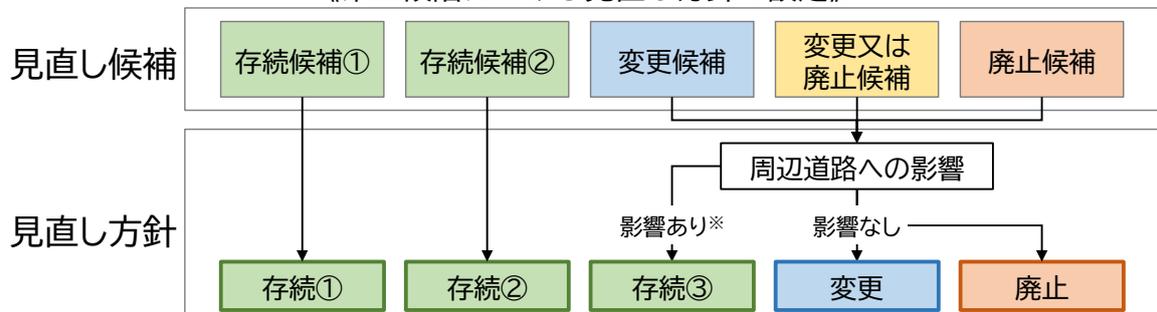
表8 交通量推計の前提条件

項目	条件など
基礎データ	千葉県総合都市交通体系調査（将来交通量需要推計）業務（令和3年度）における令和22年推計
将来人口フレーム	夜間人口：508,628人（対現況比2%増加） 従業人口：186,656人（対現況比47%増加）
将来交通量	松戸市の交通量は現況に比べ0.95倍

7) 第三段階における評価フロー

■ 「千葉県ガイドライン」に準じ、「存続①」「存続②」「存続③」「変更」「廃止」を定める

《第三段階における見直し方針の設定》



※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

表9 見直しの方針の定義

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。