

都市計画道路整備プログラム

目次

1. 都市計画道路整備プログラム概要	1
1-1 目的および対象範囲	1
1-2 都市計画道路の整備状況	2
2. 都市計画道路の見直し方針	3
2-1 検討対象路線の抽出	3
2-2 評価方法	4
2-3 一次・二次評価及び総合評価	5
2-4 将来交通量推計	8
2-5 将来交通量推計結果	9
2-6 総合評価結果	11
3. 優先度評価	13
3-1 優先度評価対象路線の抽出	13
3-2 評価指標及び評価基準の検討	14
3-3 評価方法の検討	14
3-4 優先度評価結果	16

平成29年3月

八千代市

1. 都市計画道路整備プログラム概要

1-1 目的および対象範囲

■目的

都市計画道路の当初決定（昭和38年12月）から50年以上が経過していることから、整備の必要性について再評価するとともに、また、効率的かつ効果的に整備を進めるため、都市計画道路の優先性を評価することを目的とする。

■対象範囲

八千代都市計画区域内及びそれ以外の八千代都市計画道路の都市計画決定範囲を対象とし、対象となる路線は、都市計画決定された道路及び八千代市都市マスタープランに位置付けられている構想路線（都市計画道路）とする。

表 都市計画決定された道路

番号	路線名	代表幅員	延長	代表車線数	当初決定年月日	最終変更年月日
3-4-1	新木戸上高野原線	20	7,300	2	昭和38年12月14日	平成22年2月5日
3-4-2	東京環状線	21	9,100	-	昭和38年12月14日	平成3年3月26日
3-4-3	八千代台東駅前線	20	580	-	昭和38年12月14日	昭和56年3月20日
3-4-4	勝田台駅前線	18	240	-	昭和40年9月15日	昭和56年3月20日
3-4-5	八千代台駅前線	16	550	-	昭和38年12月14日	昭和56年3月20日
3-4-6	八千代台花輪線	16	5,820	-	昭和38年12月14日	平成元年1月17日
3-3-7	大和田駅前萱田線	25	3,750	-	昭和38年12月14日	平成3年3月26日
3-4-8	大和田新田下市場線	16	2,870	-	昭和38年12月14日	平成3年3月26日
3-4-9	上高野工業団地線	16	4,920	2	昭和38年12月14日	平成22年2月5日
3-4-10	上高野佐倉線	16	380	2	昭和40年9月15日	平成22年2月5日
3-5-11	新木戸吉橋線	12	2,250	-	昭和38年12月14日	平成10年9月11日
3-4-12	八千代台南勝田台線	16	4,420	-	昭和38年12月14日	平成11年1月29日
3-5-13	八千代台東萱田線	12	5,700	-	昭和38年12月14日	昭和56年3月20日
3-5-14	萱田1号線	12	1,570	-	昭和53年7月18日	昭和56年3月20日
3-6-15	萱田2号線	10	890	-	昭和53年7月18日	昭和56年3月20日
3-6-16	萱田3号線	10	780	-	昭和53年7月18日	昭和56年3月20日
3-2-17	八千代中央線	30	7,200	-	昭和56年3月20日	平成10年9月11日
3-4-18	勝田台北口駅前線	16	20	-	昭和56年3月20日	昭和56年3月20日
3-3-19	八千代緑が丘駅前線	25	1,820	4	昭和62年10月9日	平成19年12月28日
3-4-20	大和田南駅前線	16	120	-	昭和62年10月9日	平成3年3月26日
3-4-21	勝田台村上線	16	760	-	平成3年3月26日	-
3-4-22	辺田前1号線	16	600	-	平成3年3月26日	-
3-5-23	辺田前2号線	12.5	650	-	平成3年3月26日	-
3-4-24	辺田前3号線	16	270	-	平成3年3月26日	-
3-5-25	辺田前4号線	12	410	-	平成3年3月26日	-
3-5-26	辺田前5号線	12	460	-	平成3年3月26日	-
3-3-27	八千代西部線	25	3,460	4	平成10年9月11日	平成19年12月28日
3-4-28	西八千代1号線	16	970	2	平成10年9月11日	平成19年12月28日
3-4-29	西八千代2号線	16	80	2	平成10年9月11日	平成19年12月28日
3-5-30	西八千代3号線	13	2,550	2	平成19年12月28日	-
8-7-1	萱田町村上線	3	640	-	昭和57年3月16日	-
8-7-2	西八千代向山線	6	2,180	-	昭和61年3月18日	昭和62年10月9日
8-6-3	市役所総合運動公園線	10	620	-	昭和62年10月9日	-

1-2 都市計画道路の整備状況

■ 都市計画道路の整備状況

都市計画道路全 33 路線の整備状況を下図に示す。

未整備区間を有する路線は 12 路線、その内概成済区間を有する路線は 5 路線である。
 整備済区間を有する路線は 28 路線、その内全て整備されている整備路線は 16 路線である。

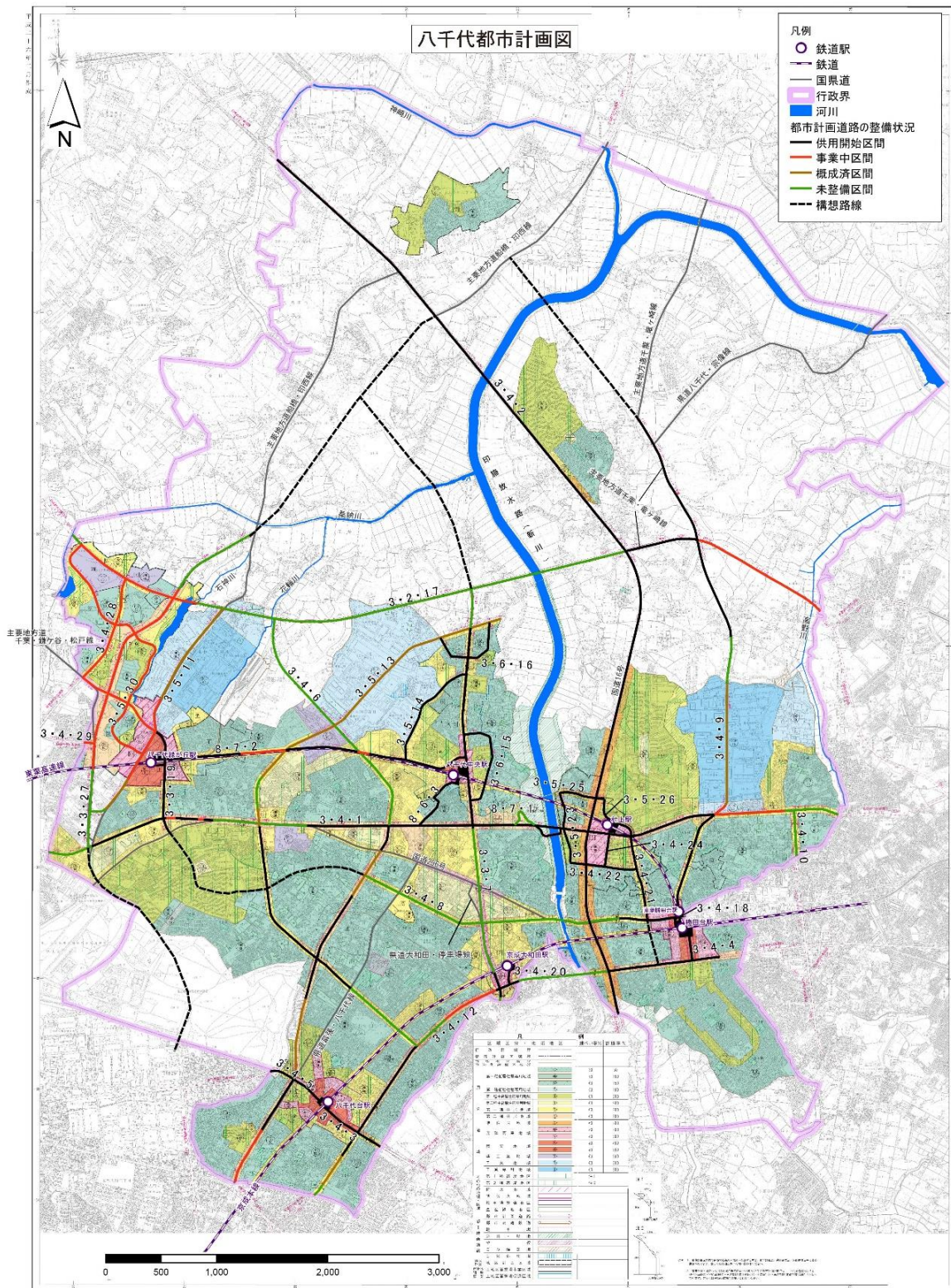


図 都市計画道路の整備状況

2. 都市計画道路の見直し方針

2-1 検討対象路線の抽出

■ 検討対象路線の抽出

都市計画道路のうち未整備区間を有している路線、構想路線と接続している都市計画道路を検討対象路線として位置付けた。

下表に示すとおり、都市計画道路のうち未整備区間を有している 12 路線と構想路線（3・4・21 からの延伸）を検討対象路線とした。

表 検討対象路線

番号	路線名	代表幅員	延長	供用開始区間の有無	事業中区間の有無	概成済区間の有無	未整備区間の有無	構想路線との接続
3・4・1	新木戸上高野原線	20	7,300	○	○		○	
3・4・6	八千代台花輪線	16	5,820	○	○	○	○	
3・3・7	大和田駅前萱田線	25	3,750	○			○	○
3・4・8	大和田新田下市場線	16	2,870	○			○	○
3・4・9	上高野工業団地線	16	4,920	○		○	○	○
3・4・10	上高野佐倉線	16	380				○	
3・5・11	新木戸吉橋線	12	2,250		○	○	○	
3・4・12	八千代台南勝田台線	16	4,420	○	○	○	○	
3・5・13	八千代台東萱田線	12	5,700	○		○	○	
3・2・17	八千代中央線	30	7,200	○	○		○	
3・4・21	勝田台村上線	16	760	○				○
3・3・27	八千代西部線	25	3,460		○		○	○
8・7・1	萱田町村上線	3	640	○			○	

有：○ 無：無記入

※3・3・7 号大和田駅前萱田線、3・4・8 号大和田新田下市場線、3・4・9 号上高野工業団地線、3・3・27 号八千代西部線は、構想路線を含む。

※3・4・21 号勝田台村上線は、検討対象路線が構想路線であることから、以下、「構想路線（3・4・21 からの延伸）」とする。

2-2 評価方法

■評価方法

「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に従い一次評価、二次評価を実施し、総合的な判断により、変更・廃止候補路線（区間）を選定した。

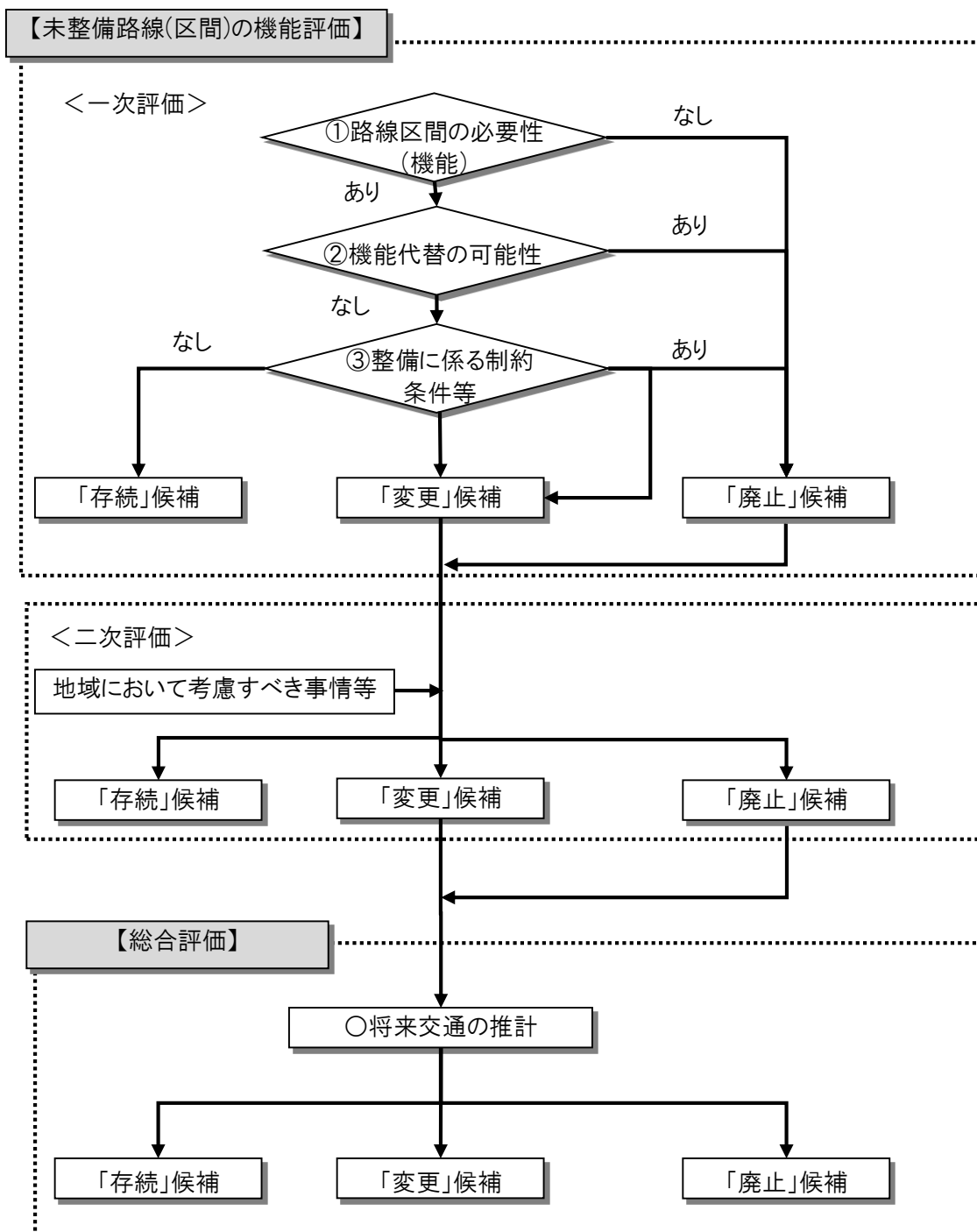


図 未整備路線（区間の）機能評価フロー

2-3 一次・二次評価及び総合評価

■一次・二次評価及び総合評価結果

一次・二次評価及び総合評価結果を以下に示す。

二次評価で廃止候補または変更候補とされた路線・区間については、将来交通量の再推計を行い、総合評価として見直しの方向性（廃止・変更）を検討した。

評価結果は以下のようになった。

表 一次・二次評価及び総合評価結果

No	路線名称	区間番号	区間延長(m)	評価項目						
				一次評価			一次評価結果	d. その他	二次評価結果	未整備路線(区間)総合評価結果
				a. 要路性・区間の必	b. 性能代替の可能	c. 件備路等に線・区間の条整				
3・4・1	新木戸上高野原線	①	418	有	無	無	存続	有	存続	
3・4・1	新木戸上高野原線	⑦	940	有	有	無	廃止	有	存続	-
3・4・1	新木戸上高野原線	⑩	513	有	無	無	存続	有	存続	-
3・4・6	八千代台花輪線	⑦	330	有	無	有	廃止または変更	有	変更	線形変更
3・4・6	八千代台花輪線	⑧	430	有	無	無	存続	有	存続	-
3・4・6	八千代台花輪線	⑨	330	有	無	無	存続	有	変更	線形変更
3・4・6	八千代台花輪線	⑩	890	有	無	有	廃止または変更	有	廃止	廃止
3・4・6	八千代台花輪線	⑪	192	有	無	有	廃止または変更	有	廃止	廃止
3・3・7	大和田駅前萱田線	①	340	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・3・7	大和田駅前萱田線	③	471	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・3・7	大和田駅前萱田線	④	880	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑥	340	有	無	有	廃止または変更	有	変更	幅員変更
3・4・8	大和田新田下市場線	①	1,670	有	有	有	廃止	無	廃止	廃止
3・4・8	大和田新田下市場線	②	630	有	有	有	廃止	無	廃止	廃止
3・4・9	上高野工業団地線	④	490	有	有	無	廃止	有	存続	-
3・4・10	上高野佐倉線	①	380	有	無	無	存続	有	存続	-
3・5・11	新木戸吉橋線	①	120	有	無	無	存続	有	存続	-
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	120	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑤	288	有	無	無	存続	有	存続	-
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑨	750	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・5・13	八千代台東萱田線	①	800	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・5・13	八千代台東萱田線	③	30	有	有	無	廃止	有	存続	-
3・5・13	八千代台東萱田線	⑤	100	有	無	有	廃止または変更	有	変更	線形変更
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	170	有	無	有	廃止または変更	有	変更	線形変更
3・2・17	八千代中央線	①	100	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・2・17	八千代中央線	③	3,702	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・3・27	八千代西部線	①	100	有	無	無	存続	有	存続	-
3・3・27	八千代西部線	②	640	有	無	無	存続	有	存続	-
3・3・27	八千代西部線	⑧	670	有	無	有	廃止または変更	有	存続	-
3・3・27	八千代西部線	⑨	170	有	無	無	存続	有	存続	-
8・7・1	萱田町村上線	①	490	有	有	無	廃止	有	存続	-
-	構想路線(3・4・21からの延伸)	①	140	有	有	有	廃止	有	廃止	存続
-	構想路線(3・4・21からの延伸)	②	260	有	有	無	廃止	有	廃止	存続

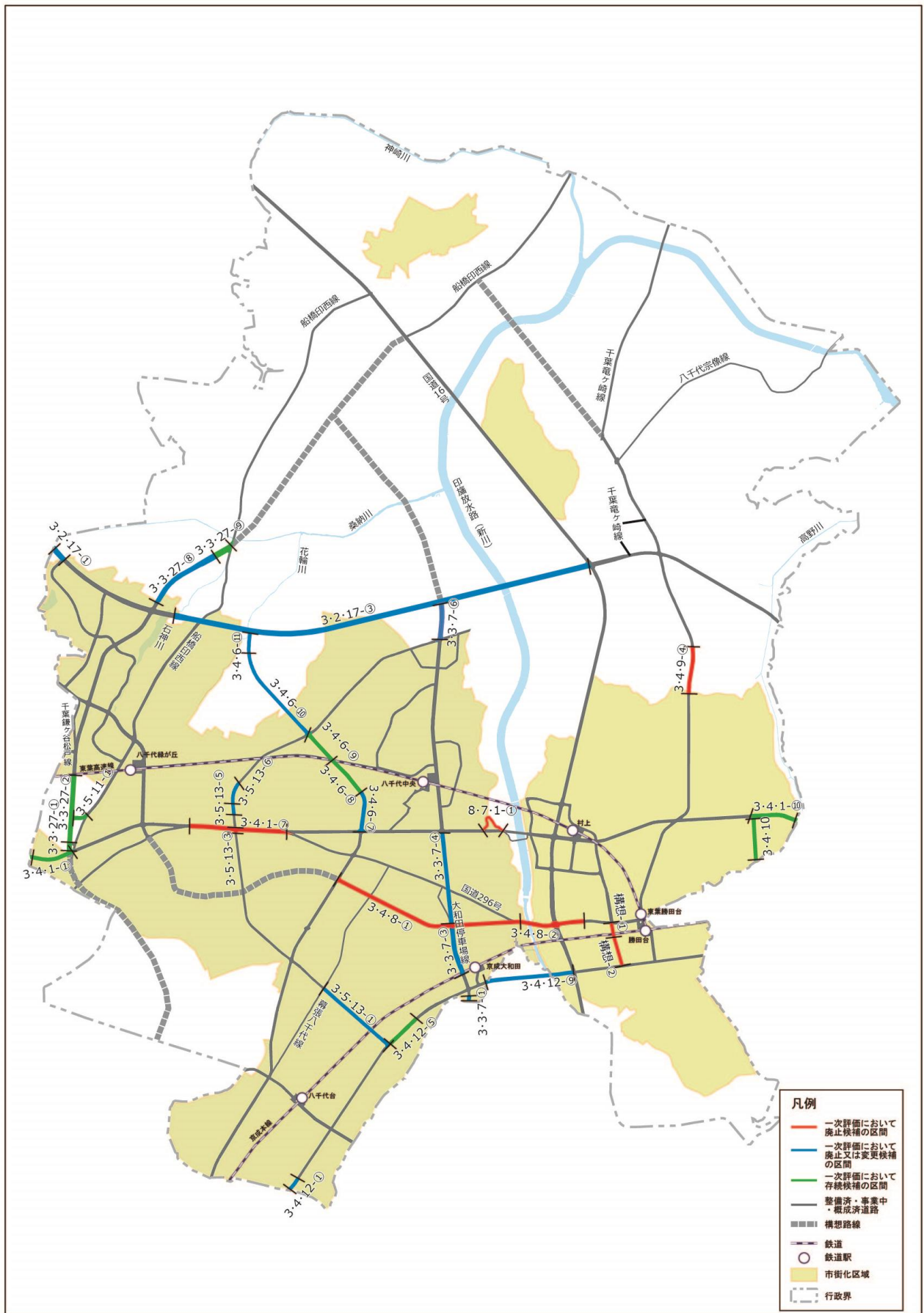


図 一次評価結果

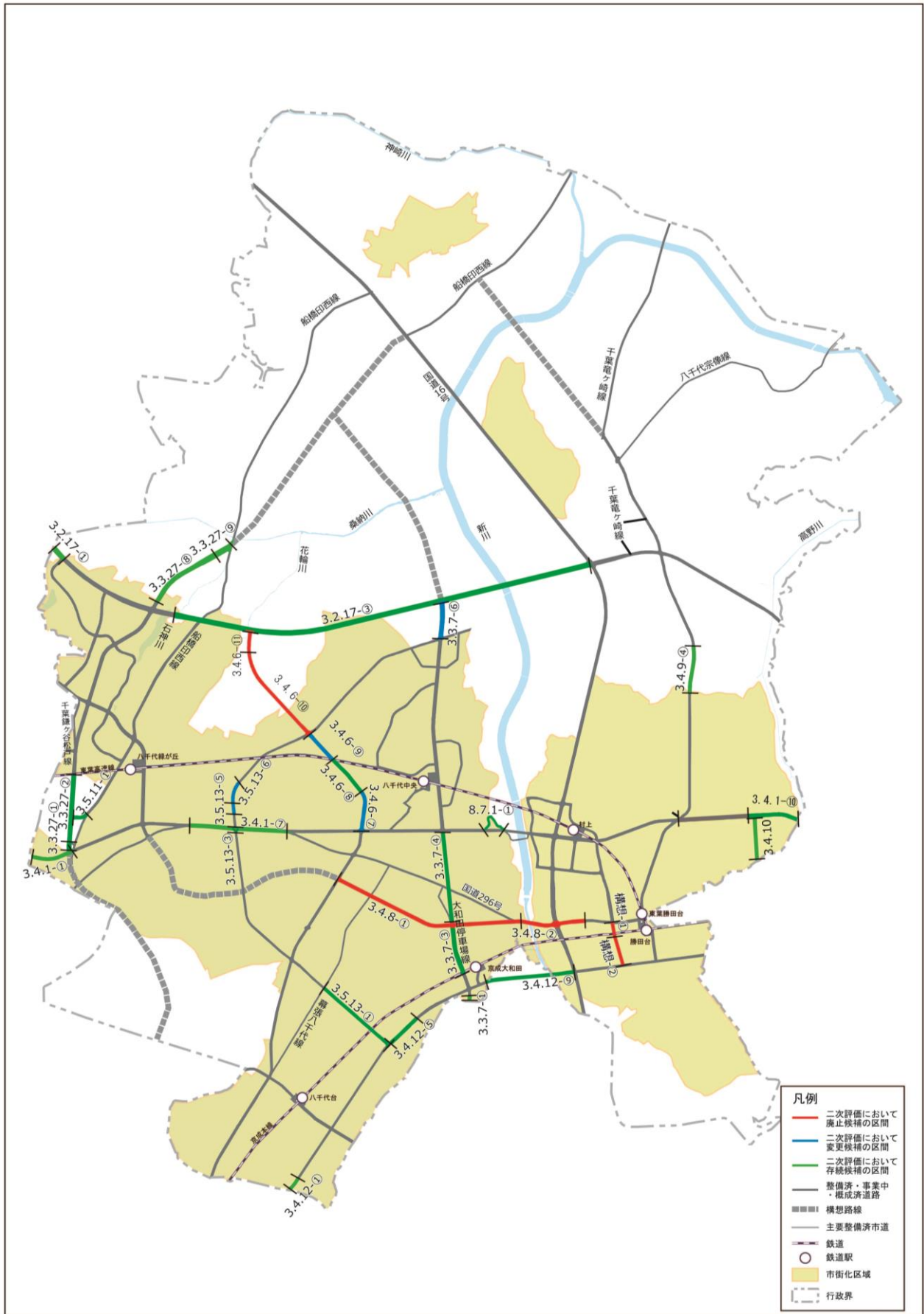


図 二次評価結果

2-4 将来交通量推計

■ 推計方法

八千代都市計画区域内及び八千代都市計画道路の将来交通量の推計を下記の手順により行った。県の将来交通量（千葉県総合都市交通体系調査）をベースとし、交通量配分の手法には、「転換率併用 QV 分割配分手法」を用いた。

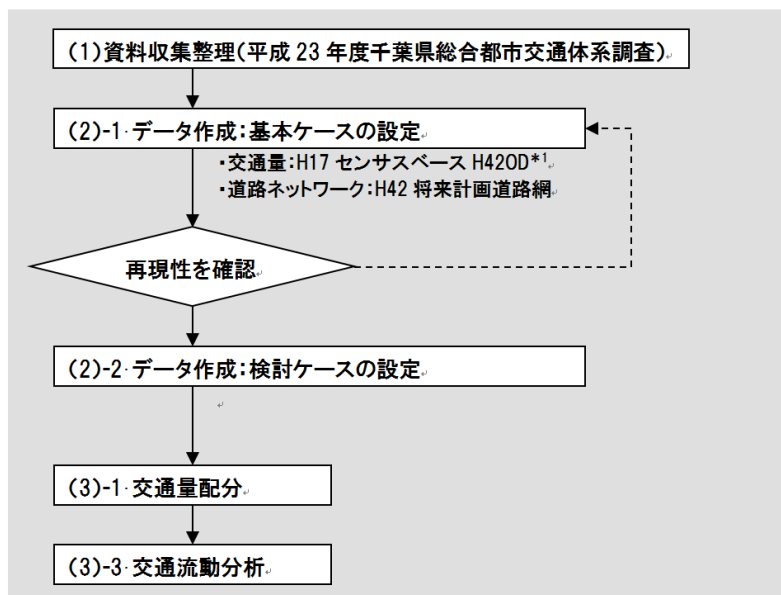


図 交通量推計の作業フロー

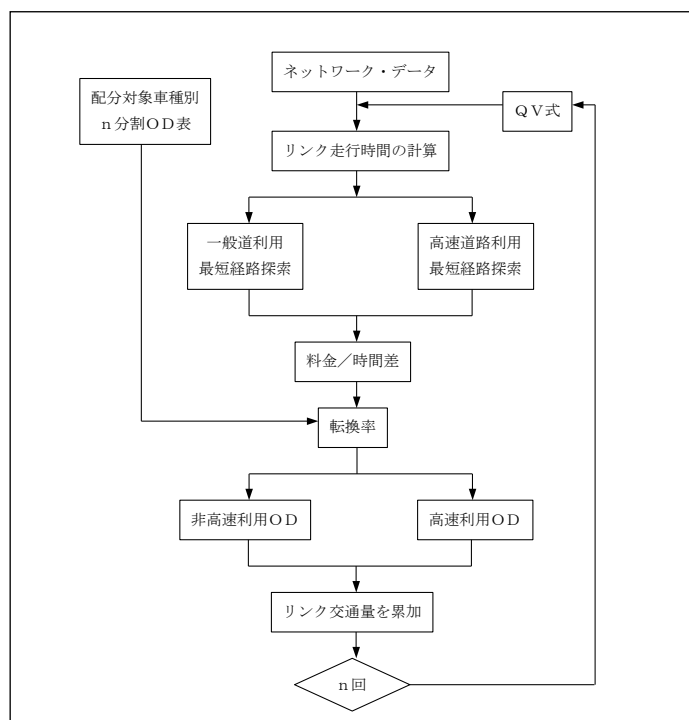


図 転換率式併用 QV 分割配分手法のフローチャート

2-5 将来交通量推計結果

■推計結果

道路交通センサスの将来（H42）OD を用いて将来交通量を推計した結果を以下の交通量図に示す。

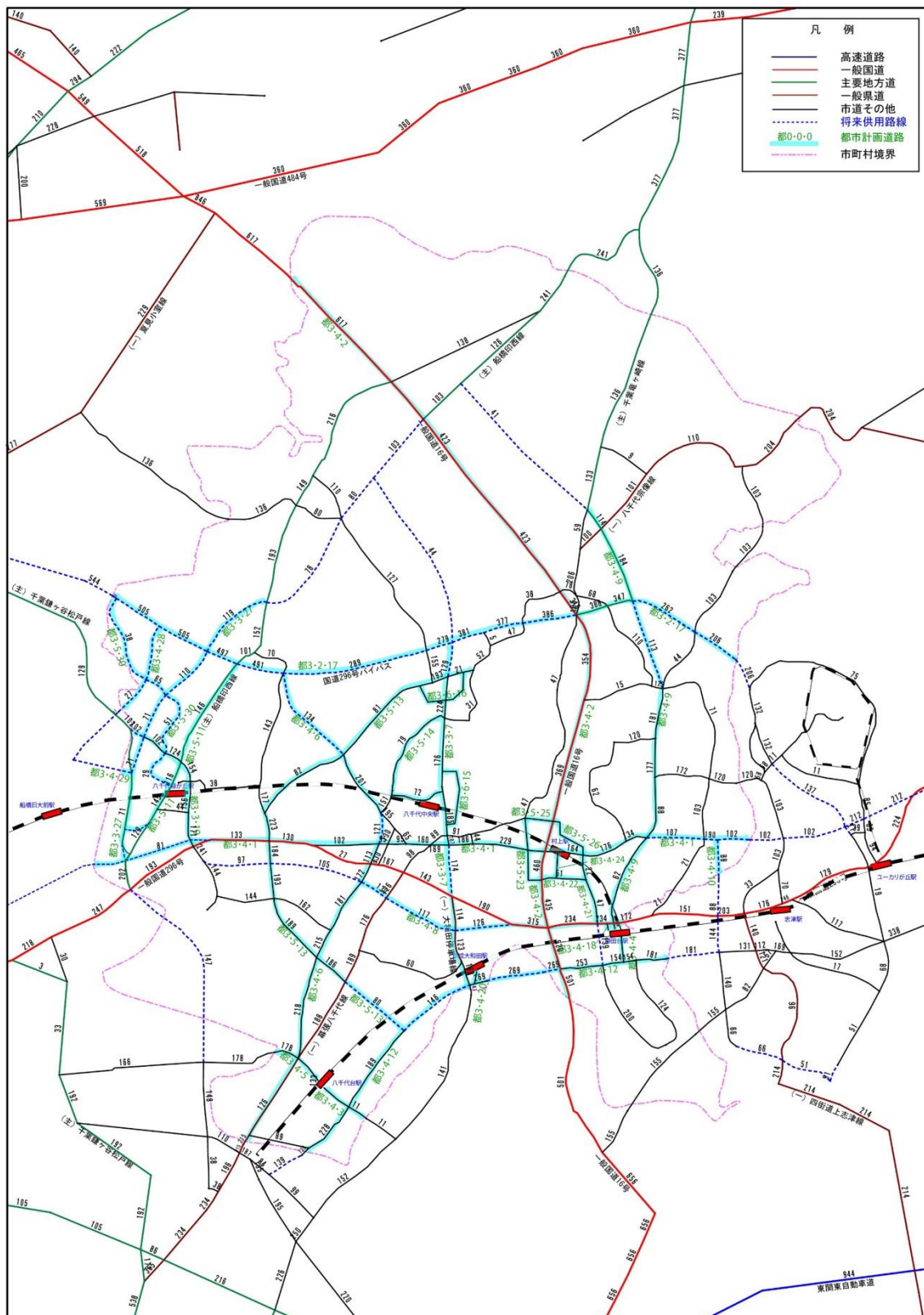


図 将来交通量推計結果（見直し前_平成42年：100台/日）

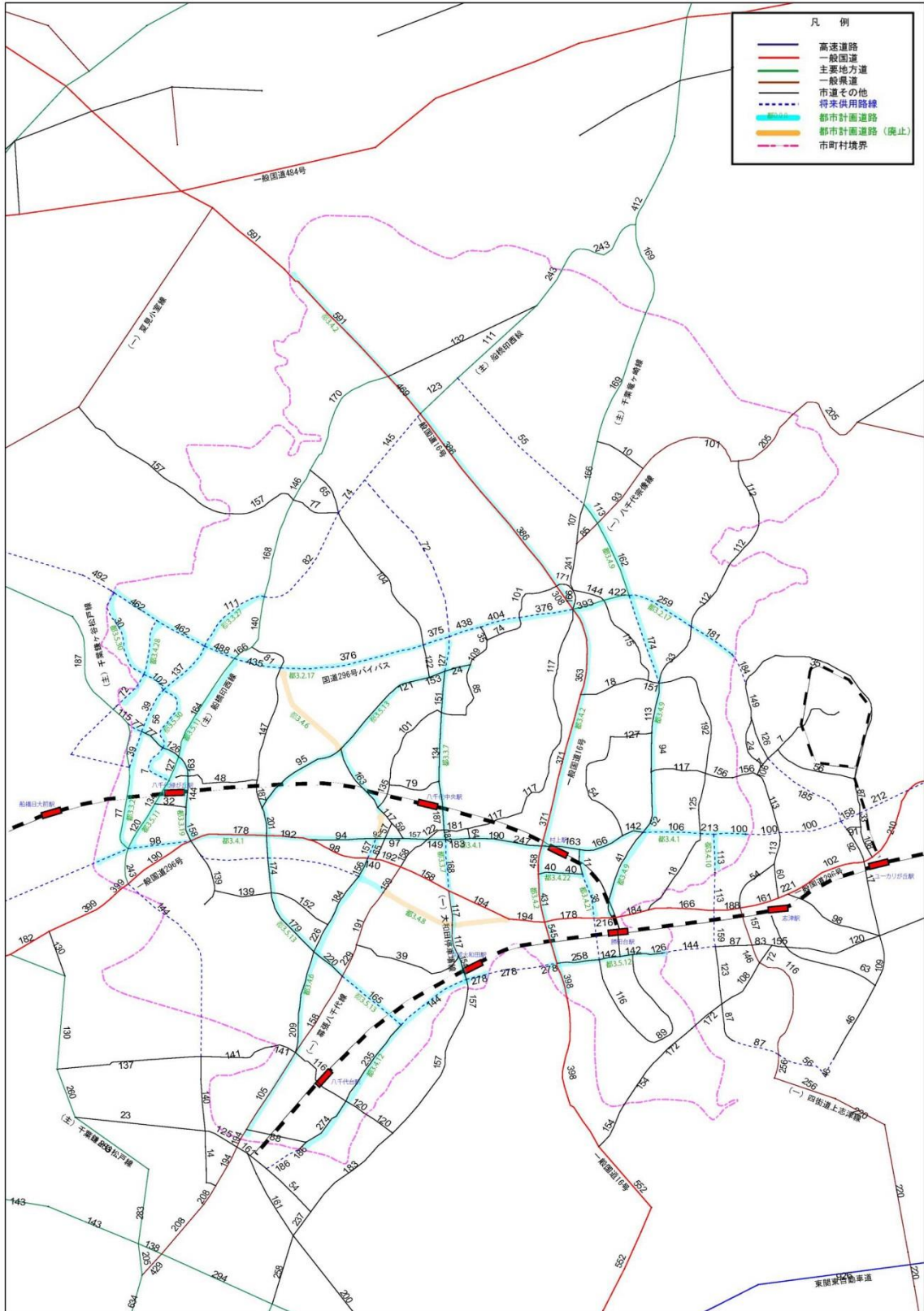


図 将来交通量推計結果 (見直し後 平成42年:100台/日)

2-6 総合評価結果

■ 検証結果

都市計画道路の見直し方針で「変更候補」及び「廃止候補」となった区間について検証した結果を以下に示す。

路線番号	区間番号	評価結果概要・評価結果を考慮した路線状況整理		総合評価
		「路線」「区間」状況・特徴	「路線」「区間」の役割・主な評価理由 今後に向けて	
3・4・6	⑦	並行道路あり (大和田新田1号線)	3・5・13以南については、現道や並行道路を活用したルートに変更する。現在の都市計画道路上に事業の支障となる調整池の存在や高低差による橋梁化の必要があるため、現道や並行道路の活用により事業費の削減を検討する。また、ルートの変更にあたっては、3・4・6⑧の区間も含め既存の現道や並行道路の活用を検討する。	線形変更
	⑨	並行道路あり (大和田新田1号線)		
	⑩	並行道路なし	3・5・13以北については、概ね市街化調整区域を通過する路線であること、また、接続先が3・2・17のみであることなどから、同じく3・2・17に接続する並行道路及び並走する都市計画道路3・3・7の整備により代替が可能と判断し廃止候補とする。ただし、3・3・7⑥の整備如何によっては将来交通量推計を踏まえ再考する必要があるため廃止については3・3・7⑥の整備の目途がたつことを条件とする。	廃止
	⑪	現道あり (大和田新田吉橋線)		
3・3・7	⑥	並行道路あり (大和田新田203号線、麦丸13号線)	八千代中央駅からゆりのき台を抜ける3・3・7の北端区間である。ゆりのき台を通過する区間は2車線であるが、25mの幅員であり市のシンボルロードとしての機能を有し、ゆとりある歩道・緑地空間を広く設けている。しかしながら、当該区間は市街化調整区域を通過する区間であるため、道路機能を重視した幅員への変更を検討する。(25m→16m)	幅員変更
3・4・8	①	並行道路あり (国道296号)	国道296号と並走する路線であるが、ネットワーク上、既成市街地を通りぬける構想路線へアクセスすることが前提となり、構想路線が実現できない場合は本来の機能を果たすことができない路線である。このため、構想路線も含めて廃止候補とする。 また、都市計画道路としての起終点の考え方から廃止する区間については適切な区間を設定する必要がある。 なお、廃止については、並行道路である国道296号の拡幅やバイパスの役割を担う3・2・17の整備の目途がたつことを条件とする。	廃止
	②	現道あり (国道296号)		
3・5・13	⑤	現道なし、 並行道路あり (八千代工業団地1号線)	現道と重なる部分が多いことから、現道を最大限生かした線形への変更を検討する。	線形変更
	⑥	現道なし、 並行道路あり (八千代工業団地1号線)		

表 整備見直し検証結果概要

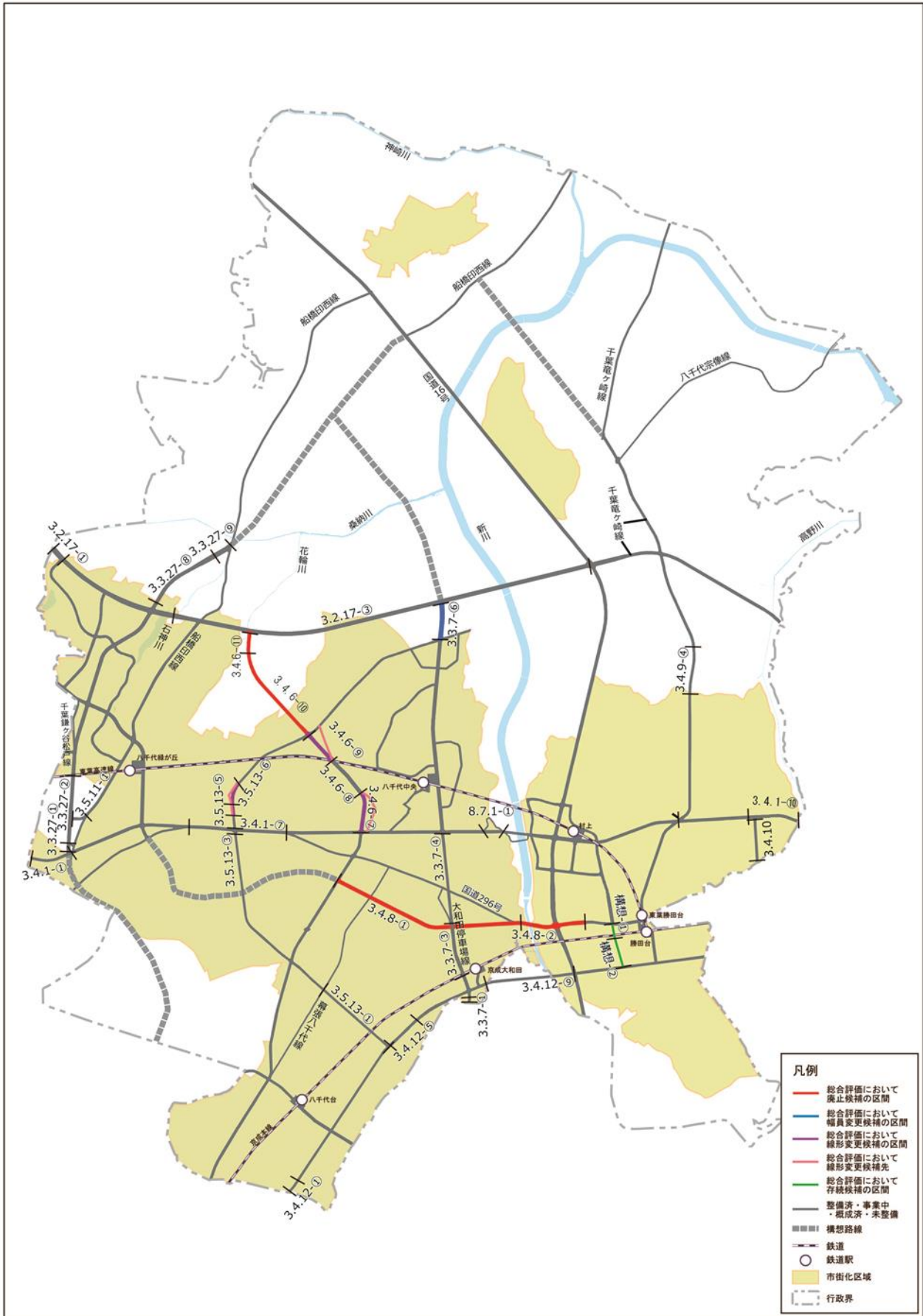


図 総合評価結果

3. 優先度評価

3-1 優先度評価対象路線の抽出

■優先度評価対象路線（区間）の抽出

全体の未着手路線（区間）から変更路線（区間）及び廃止路線（区間）を除いて、優先度評価対象路線（区間）を下記のように抽出した。

表 優先度評価対象路線・区間

路線名称	区間番号	延長 (km)	優先度 評価対象
3.4.1新木戸上高野原線	①	0.418	○
	⑦	0.940	○
	⑩	0.513	○
3.4.6八千代台花輪線	⑦	0.330	○
	⑧	0.430	○
	⑨	0.330	○
	⑩	0.890	—
	⑪	0.192	—
3.3.7大和田駅前萱田線	①	0.040	○
	③	0.471	○
	④	0.880	○
	⑥	0.340	○
3.4.8大和田新田下市場線	①	1.670	—
	②	0.630	—
3.4.9上高野工業団地線	④	0.490	○
3.4.10上高野佐倉線	①	0.380	○
3.5.11新木戸吉橋線	①	0.120	○
3.4.12八千代台南勝田台線	①	0.120	○
	⑤	0.288	○
	⑨	0.750	○
3.5.13八千代台東萱田線	①	0.800	○
	③	0.030	○
	⑤	0.100	○
	⑥	0.170	○
3.2.17八千代中央線	①	0.100	○
	③	3.702	○
3.3.27八千代西部線	①	0.100	○
	②	0.640	○
	⑧	0.670	○
	⑨	0.170	○
8.7.1萱田町村上線	①	0.490	○

3-2 評価指標及び評価基準の検討

■ 評価指標及び評価基準の検討

未整備路線の各路線（区間）について整備優先度を評価するにあたり、「都市計画道路整備プログラム策定マニュアル：H11.3」を参考とし、検討すべき評価指標を設定するとともに評価基準を検討した。

■ 方向性

存続候補とした路線（区間）における、その整備優先順位を推し量るため、評価指標及び基準に基づく整理を行った。

評価指標については、事業費やBC等の事業面を除く、その路線（区間）が整備されることで発生、影響する要素について、各項目の加点により整理を行った。

3-3 評価方法の検討

■ 評価要素

評価は、その路線（区間）が整備されることで発生、影響する様々な要素について、交通に係る「Ⅰ．交通要素」と、まちづくりの観点から「Ⅱ．まちづくり支援要素」として整理し、下記の各項目の加点により優先度のランク付けを行った。

【交通要素】

- ・自動車交通の円滑化に寄与するもの ※カッコ内の値は付与ポイント
 - ①交通機能(5・3・1)、②バイパス機能(1)、③鉄道アクセス(1)、④都市構造(2・1)、
 - ⑤生活拠点(0.5)、⑥土地利用促進(1)、⑦商業地(0.5)、⑧工業地(0.5)、
 - ⑨バリアフリー化(1)。

【まちづくり支援要素】

- ・空間機能、安心、安全性の向上に寄与するもの
 - ⑩緊急輸送道路(3・2・1)、⑪延焼遮断(1・0.5)、⑫医療活動支援(1)、
 - ⑬避難路、消防活動支援(1)、⑭交通事故対策(1)、⑮通学支援(1)、
 - ⑯自転車ネット形成(1)、⑰景観形成(1)、⑱自然環境保全(1)、
- ・地元のまちづくり要請(0.5)。

■評価方法

路線（区間）の優先度評価は以下の手順で行った。

Step1. 各指標の検証

…各区間が該当する項目に加点

Step2. 各軸の平均値の整理、ランク付け

…上記、指標値を付与した各軸の平均値（中間値）を算出
平均値より各軸のランクを設定

Step3. 総合ランクの導出

…縦軸、横軸の纏掛けにより総合
ランクを算出、上位のものから
優先度「高」とした。

Ⅱ. まちづくり
支援要素軸

			優先度:高
aランク	Ca : 6	Ba : 3	Aa : 1
		優先度:中	
bランク	Cb : 8	Bb : 5	Ab : 2
	優先度:低		
cランク	Cc : 9	Bc : 7	Ac : 4
	Cランク	Bランク	Aランク

Ⅰ. 交通要素軸

図 優先度評価方法

3-4 優先度評価結果

表 評価一覧

No	名称	区間	延長 (km)	評価項目																				総合評価				
				I. 交通要素										II. まちづくり支援要素														
				1. 道路整備による自動車交通の円滑化										2. 空間機能、安心・安全ネットワークの確立					3. ゆとりと潤い、生活環境向上						4. 地域のまちづくり要請(機運)	まちづくり軸スコア	まちづくり軸ランク	
				1) トライク機能(走行性)向上	2) アクセス機能向上									交通軸スコア	交通軸ランク	1) 災害に強い都市づくり			2) 安全、安心活動圏拡大		3) 交通事故の低減		⑯ 自転車ネットワーク形成					⑰ 景観形成
① 交通機能	② バイパス機能	③ 鉄道アクセス	④ 都市構造支援	⑤ コミュニティ形成	⑥ 有効土地利用促進	⑦ 商業地アクセス	⑧ 工業地アクセス	⑨ バリアフリー化	⑩ 緊急輸送道路	⑪ 災害焼遮断	⑫ 医療活動支援	⑬ 避難活動支援	⑭ 交通事故対策			⑮ 通学支援	⑯ 自転車ネットワーク形成	⑰ 景観形成	⑱ 自然環境保全									
配点				5・3・1	1	1	2・1	0.5	1	0.5	0.5	1			3・2・1	1・0.5	1	1	1	1	1	1	1	0.5				
1	3.4.1新木戸上高野原線	①	0.418	3	1		1				0.5			5.5	B	3	0.5			1	1					5.5	b	Bb
2	3.4.1新木戸上高野原線	⑦	0.940	3	1		1				0.5			5.5	B	3	0.5	1		1	1	1	1			8.5	a	Ba
3	3.4.1新木戸上高野原線	⑩	0.513	3	1		1		1		0.5			6.5	A	3	0.5		1	1	1		1	0.5		8.0	a	Aa
4	3.4.6八千代台花輪線	⑦	0.330	3			1							4.0	B	1	0.5	1		1	1					4.5	b	Bb
5	3.4.6八千代台花輪線	⑧	0.430	3			1							4.0	B	1	0.5	1		1	1					4.5	b	Bb
6	3.4.6八千代台花輪線	⑨	0.330	3			1							4.0	B	1	0.5	1		1	1					4.5	b	Bb
7	3.3.7大和田駅前萱田線	①	0.040	3		1	1				0.5			5.5	B		0.5						1			2.5	c	Bc
8	3.3.7大和田駅前萱田線	③	0.471	3		1	1				0.5		1	6.5	A	1	1	1	1	1	1	1	1			8.0	a	Aa
9	3.3.7大和田駅前萱田線	④	0.880	3		1	1				0.5			5.5	B	1	0.5	1	1	1	1	1				6.5	a	Ba
10	3.3.7大和田駅前萱田線	⑥	0.340	3			1				0.5			4.5	B					1						1.0	c	Bc
11	3.4.9上高野工業団地線	④	0.490	3			1				0.5			4.5	B	1		1		1				0.5		3.5	b	Bb
12	3.4.10上高野佐倉線	①	0.380	1				0.5	1					2.5	C	1	0.5		1	1						3.5	b	Cb
13	3.5.11新木戸吉橋線	①	0.120	1				0.5	1	0.5	0.5			3.5	B	2	0.5			1	1	1				5.5	b	Bb
14	3.4.12八千代台南勝田台線	①	0.120	3			1		1					5.0	B					1						1.0	c	Bc
15	3.4.12八千代台南勝田台線	⑤	0.288	3			1		1	0.5				5.5	B	1	0.5		1	1	1	1		0.5		6.0	b	Bb
16	3.4.12八千代台南勝田台線	⑨	0.750	3			1							4.0	B	1	0.5			1						2.5	c	Bc
17	3.5.13八千代台東萱田線	①	0.800	1				0.5	1					2.5	C	1			1	1	1					4.0	b	Cb
18	3.5.13八千代台東萱田線	③	0.030	1				0.5			0.5			2.0	C	1		1		1	1					4.0	b	Cb
19	3.5.13八千代台東萱田線	⑤	0.100	1				0.5			0.5			2.0	C	1		1		1	1					4.0	b	Cb
20	3.5.13八千代台東萱田線	⑥	0.170	1				0.5			0.5			2.0	C	1		1		1	1					4.0	b	Cb
21	3.2.17八千代中央線	①	0.100	5	1		2							8.0	A	3				1						4.0	b	Ab
22	3.2.17八千代中央線	③	3.702	5	1		2							8.0	A	3				1						4.0	b	Ab
23	3.3.27八千代西部線	①	0.100	5	1		2		1					9.0	A	2	1			1	1		1			6.0	b	Ab
24	3.3.27八千代西部線	②	0.640	5	1		2		1					9.0	A	2	1			1	1		1			6.0	b	Ab
25	3.3.27八千代西部線	⑧	0.670	5	1		2							8.0	A	2				1						3.0	c	Ac
26	3.3.27八千代西部線	⑨	0.170	5	1		2							8.0	A	2				1						3.0	c	Ac
27	8.7.1萱田町村上線	①	0.490	1								1		2.0	C					1			1			3.0	c	Cc
平均スコア														5.0												4.5		

※ 主要幹線道路 5点
幹線道路 3点
補助幹線道路 1点

※ 対応軸ランク：スコア6.5点以上:A、3.5点以上:B、その他：Cとする

※ 1次路線 3点
2次路線 2点
市指定路線 1点

※ 計画軸ランク：スコア6.5点以上:a、3.5点以上:b、その他：cとする

■ 総合評価

各項目の加点に基づいて、交通要素、まちづくり支援要素の平均値を算出し、そのランクにより、各路線の整備優先度を評価した結果、以下のとおりとなった。
優先度のもっとも高い路線は、3・4・1 新木戸上高野原線⑩、3・3・7 大和田駅前萱田線③となった。

図 区間整備優先度評価

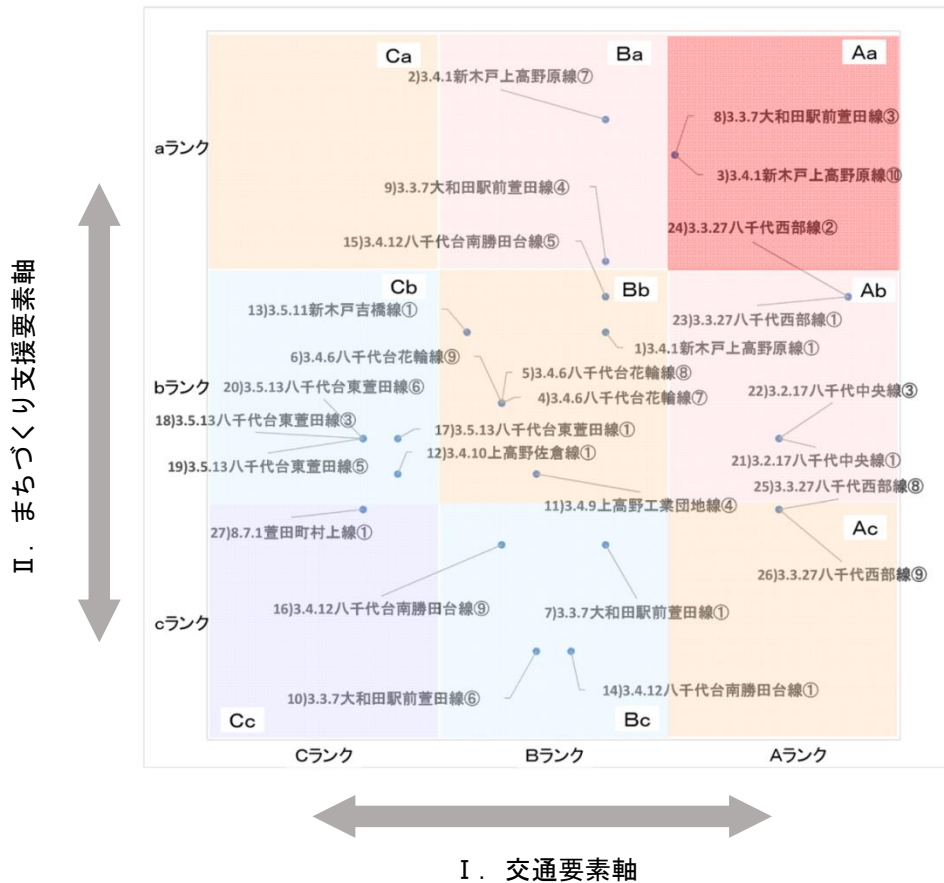


表 評価まとめ

優先度	区間数	道路名および区間番号
高 図表(赤・桃)	8	優先度のもっとも高いもの(ランク Aa 図表赤) 3・4・1 新木戸上高野原線⑩, 3・3・7 大和田駅前萱田線③ 次に優先度の高いもの(ランク Ab), 3・3・27 八千代西部線①②, 3・2・17 八千代中央線①③, 同じく(ランク Ba), 3・4・1 新木戸上高野原線⑦, 3・3・7 大和田駅前萱田線④
中 図表(橙)	9	3・4・1 新木戸上高野原線①, 3・4・6 八千代台花輪線⑦⑧⑨, 3・4・9 上高野工業団地線④, 3・5・11 新木戸吉橋線①, 3・4・12 八千代台南勝田台線⑤, 3・3・27 八千代西部線⑧⑨
低 図表(青・紫)	10	3・3・7 大和田駅前萱田線①⑥, 3・4・10 上高野佐倉線①, 3・4・12 八千代台南勝田台線①⑨, 3・5・13 八千代台東萱田線①③⑤⑥, 8・7・1 萱田町村上線①

■ 事業化について、都市計画道路の事業化については、その時点での周辺の交通状況や接続する都市計画道路の整備状況、事業施行者との協議、土地区画整理事業等周辺の市街地開発事業との整合等も考慮する必要があるため、優先度評価にこれらの外的要因を加味した上で事業化を図るものとする。

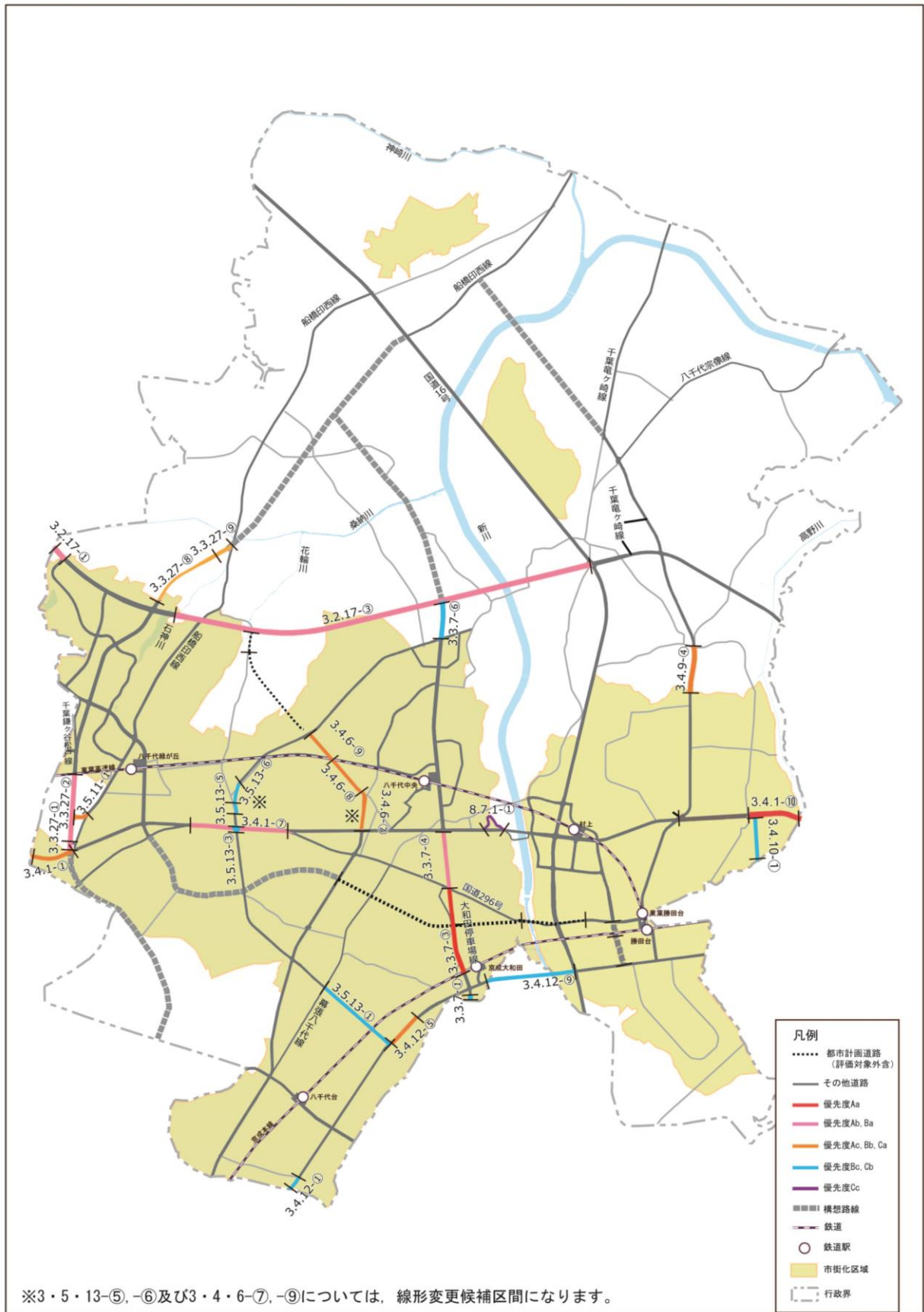


図 区間整備優先度