

# 第1回 八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議

日時：令和5年9月22日（金）午前10時から  
場所：市役所別館2階 第1・2会議室

## 次 第

- 1 開 会
- 2 都市整備部長挨拶
- 3 出席委員の紹介
- 4 議題
  - (1) 現行の都市計画道路整備プログラムについて
  - (2) その他
- 5 閉会

### 【配布資料】

- ・ 第1回八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議次第
- ・ 八千代市都市計画道路整備プログラム検討会議委員名簿
- ・ 【資料1】 都市計画道路整備プログラム
- ・ 【資料2】 千葉県都市計画道路見直しガイドライン
- ・ 【資料3】 都市計画道路整備状況図
- ・ 【資料4】 評価対象区間の評価結果一覧表
- ・ 【資料5】 市の施策反映図
- ・ 【資料6】 都市計画道路とバスルートの重ね図

# 八千代市都市計画道路整備プログラム 検討会議委員名簿

令和5年8月1日時点

氏 名	職 名
学識経験者	
藤井 敬宏	日本大学理工学部 特任教授
福田 敦	日本大学理工学部 教授
関係行政機関の職員	
秋 元 仁	千葉土木事務所長
多田 史朗	八千代警察署長
八千代市企画部長	
高宮 修	八千代市企画部長
八千代市都市整備部長	
木内 健策	八千代市都市整備部長

任期:令和5年8月1日から令和6年3月31日まで

# 都市計画道路整備プログラム

## 目 次

<b>1. 都市計画道路整備プログラム概要</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 都市計画道路の見直し方針</b> .....	<b>3</b>
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
<b>3. 優先度評価</b> .....	<b>13</b>
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。

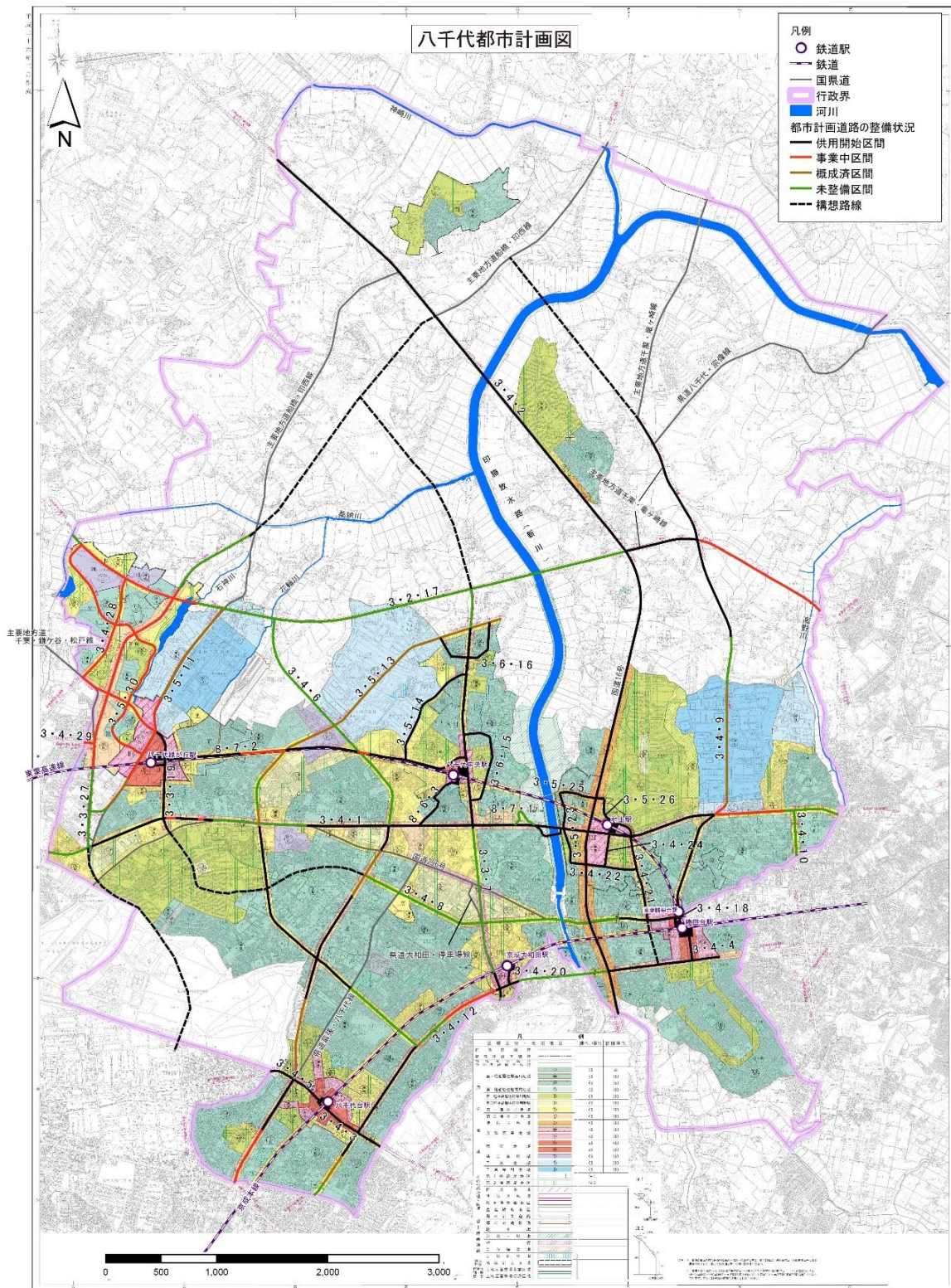


図 都市計画道路の整備状況

## 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。

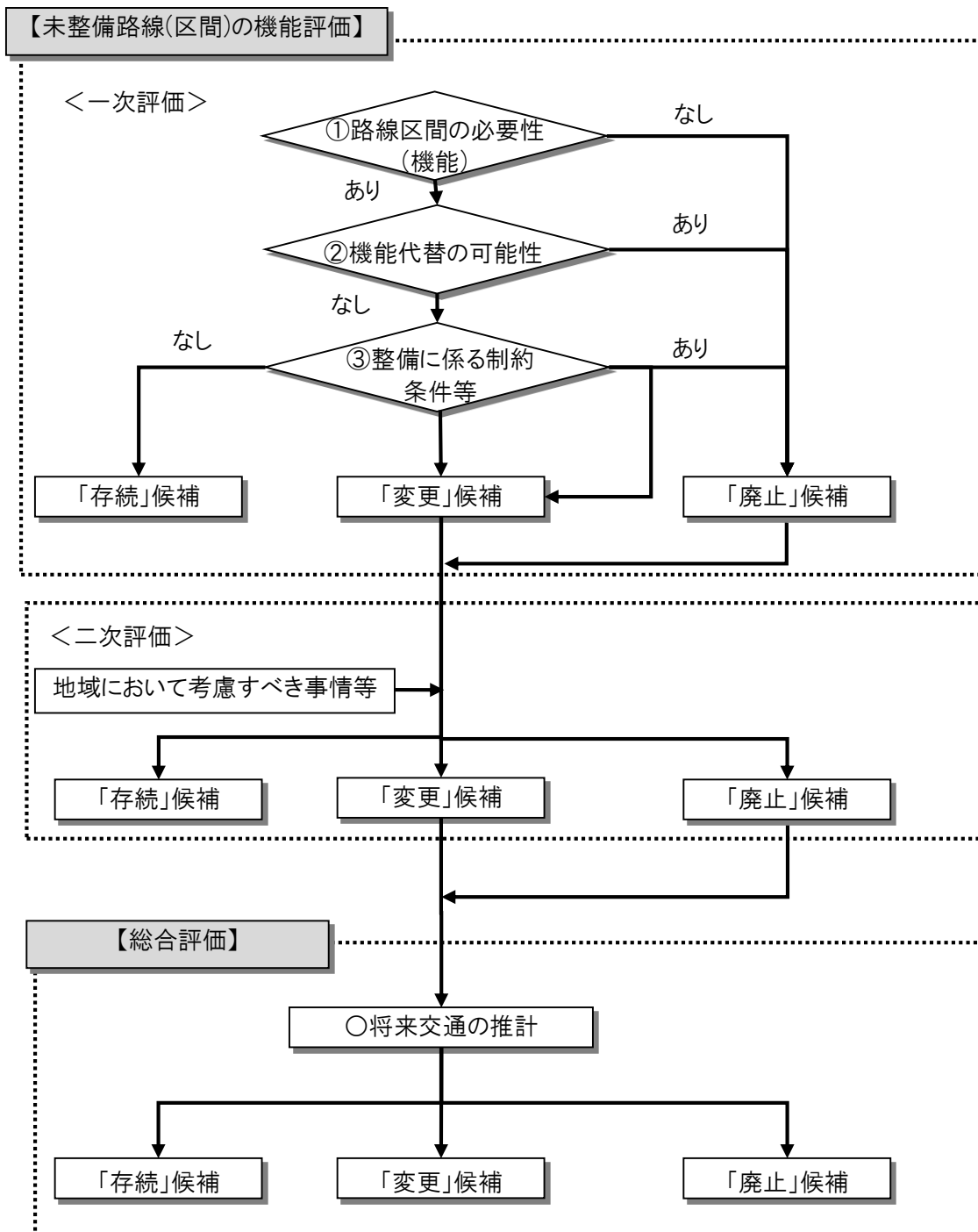


図 未整備路線（区間の）機能評価フロー

## 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



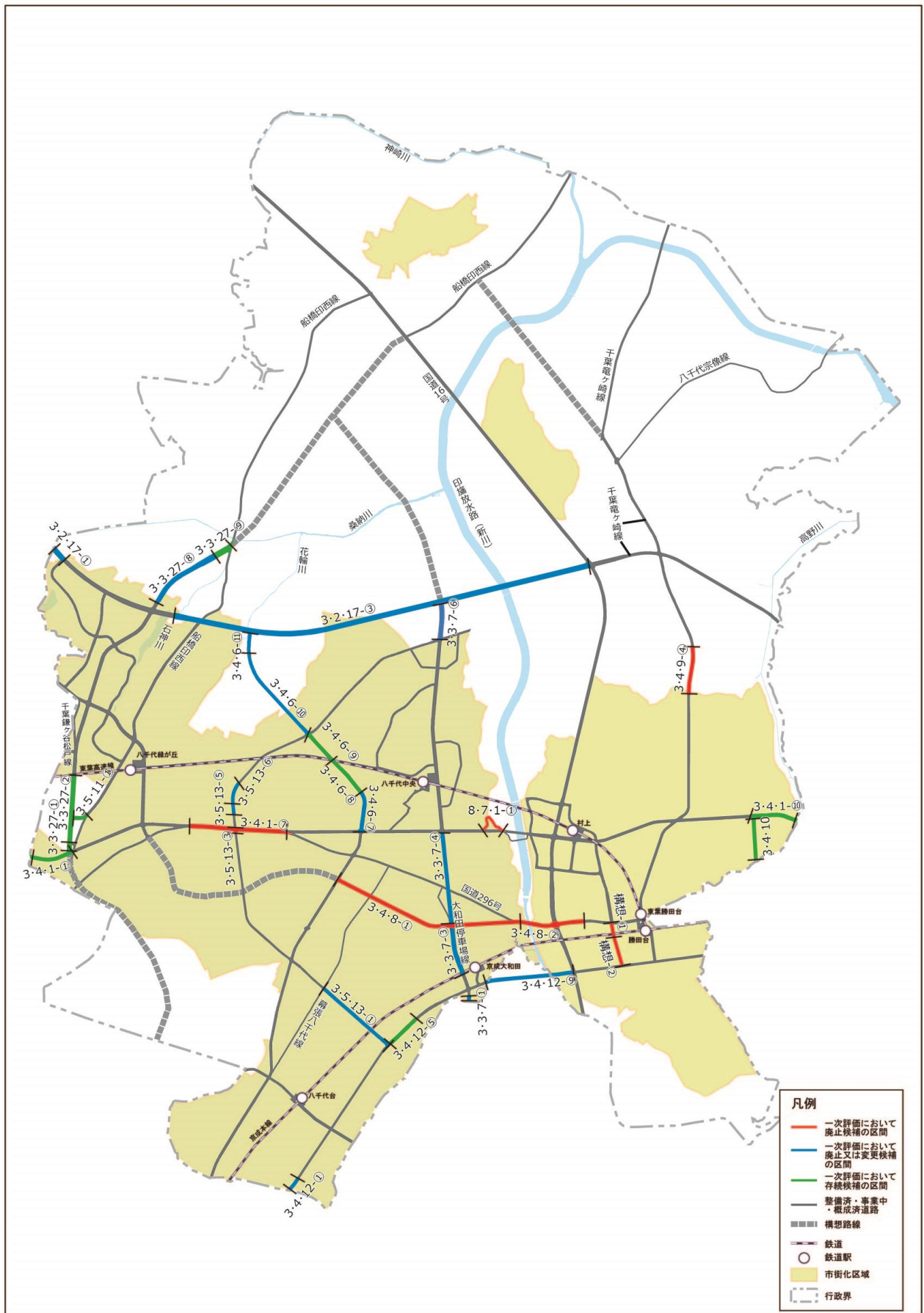


図 一次評価結果

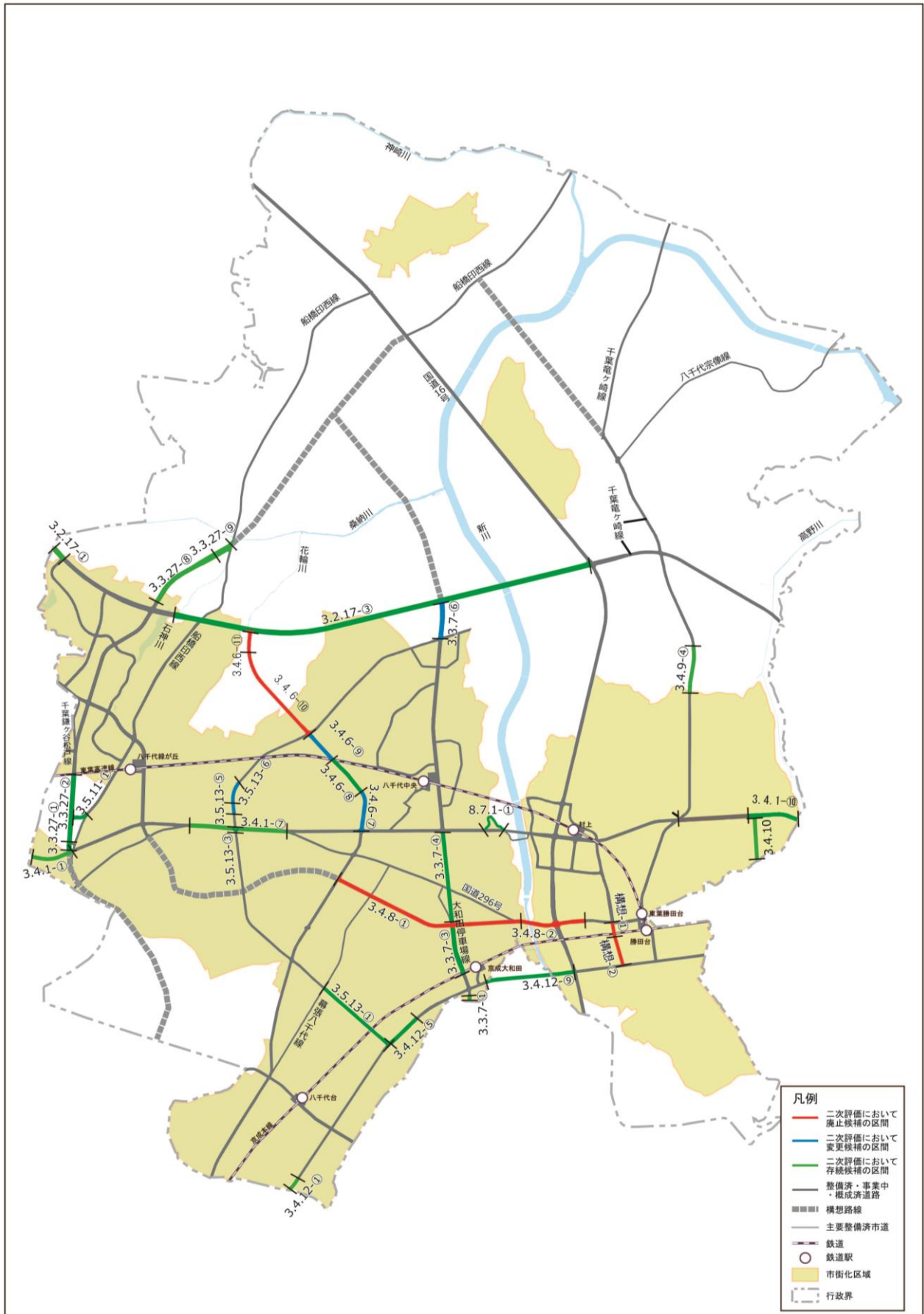


図 二次評価結果

## 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。

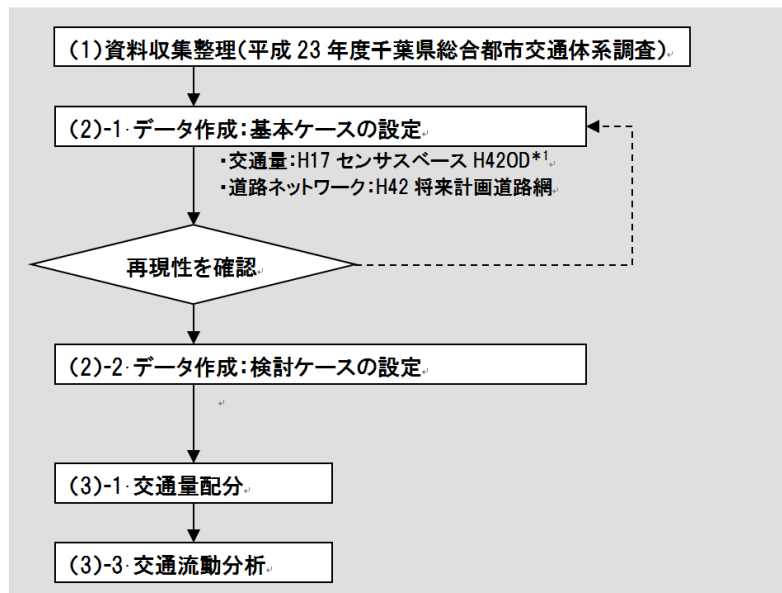


図 交通量推計の作業フロー

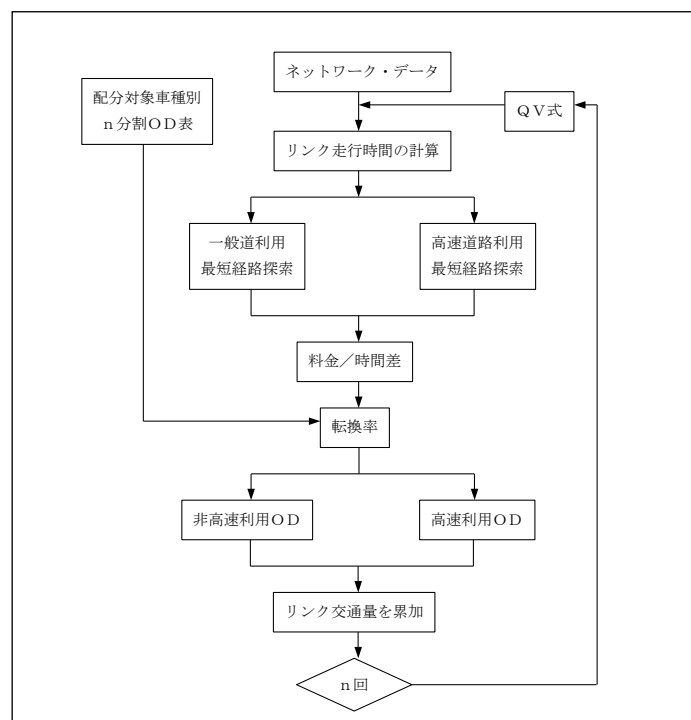


図 転換率式併用 QV 分割配分手法のフローチャート

## 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。

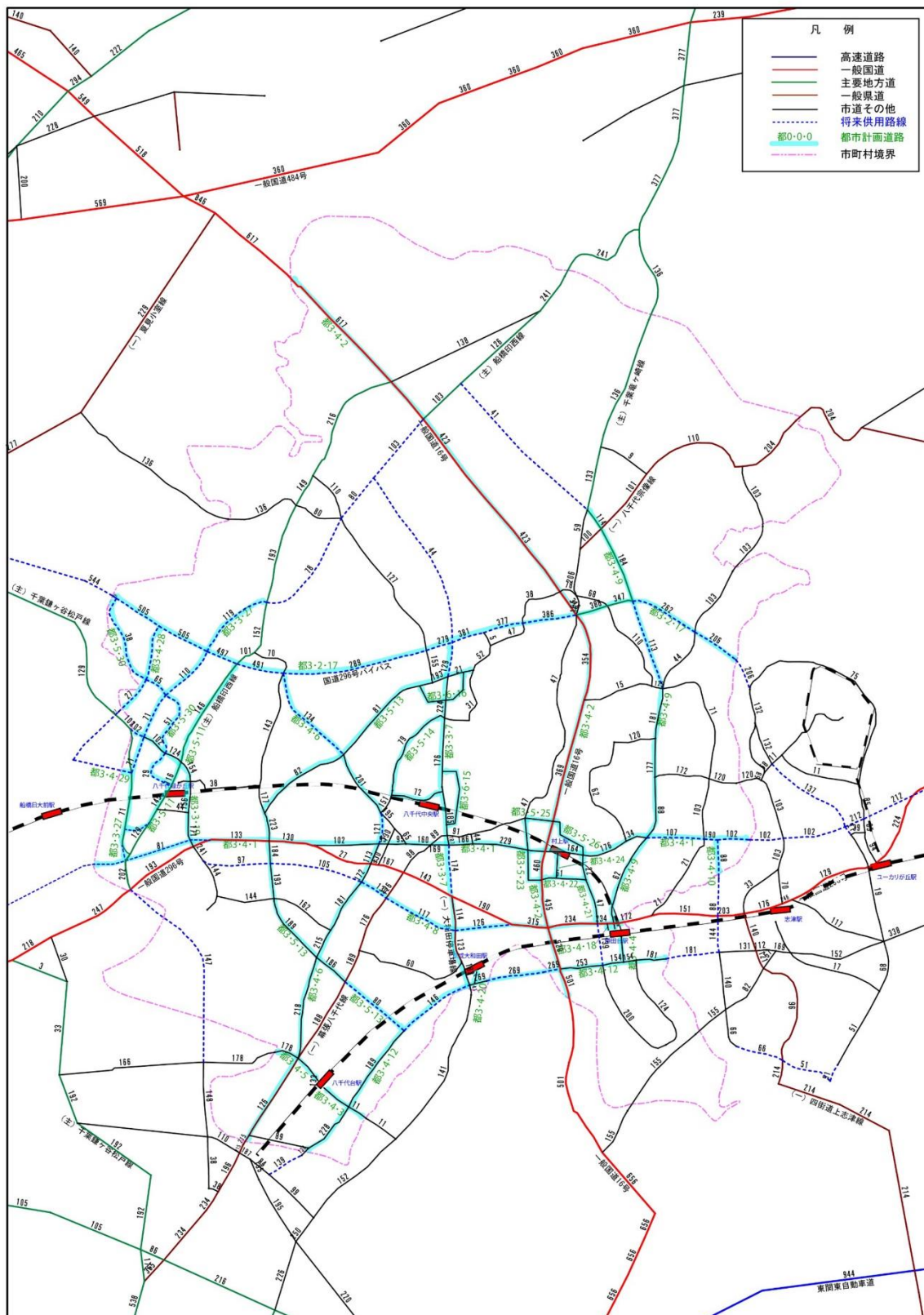


図 将来交通量推計結果（見直し前\_平成42年：100台/日）

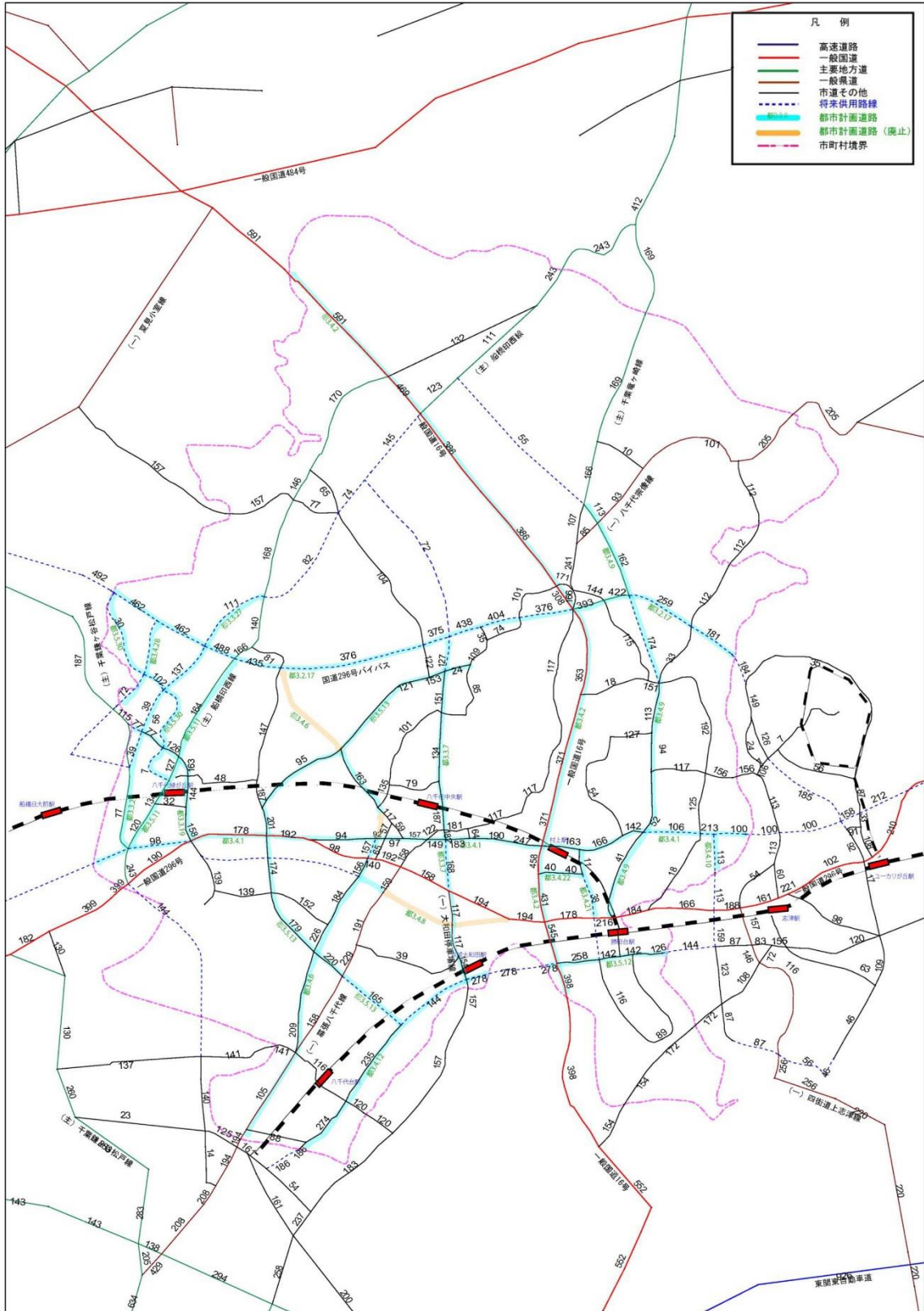


図 将来交通量推計結果 (見直し後 平成42年:100台/日)

## 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

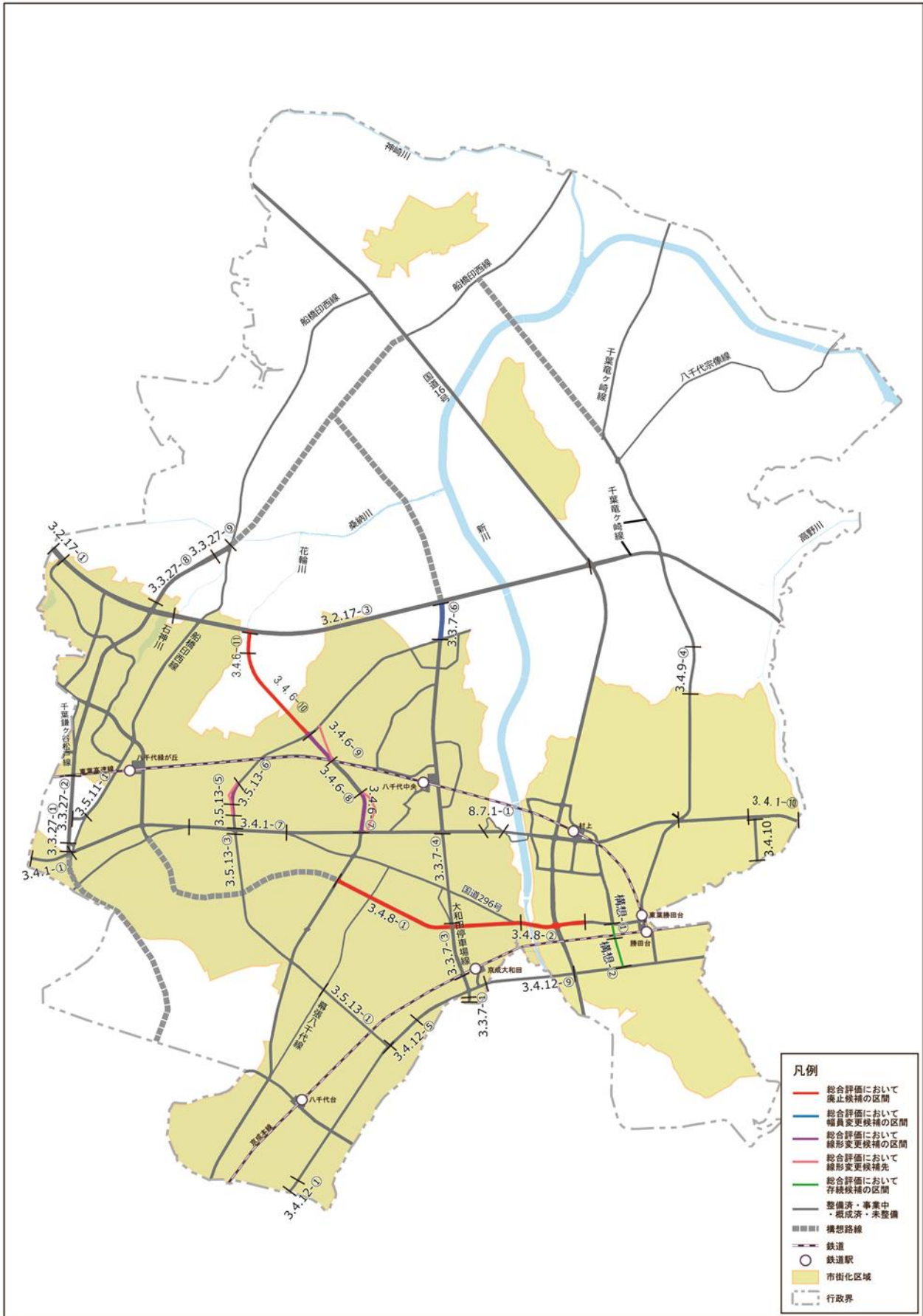


図 総合評価結果

## 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	⑱ 自然環境保全				
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 消防活動支援	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	まちづくり軸スコア	まちづくり軸ランク						
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		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		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	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	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

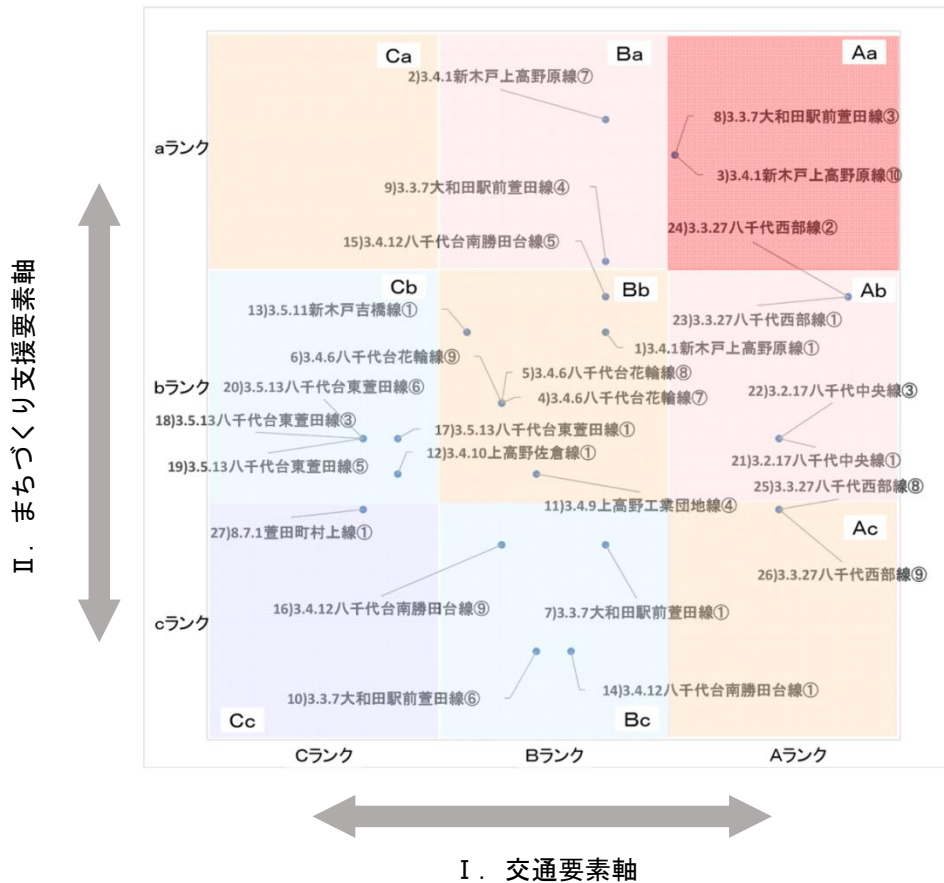


表 評価まとめ

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。

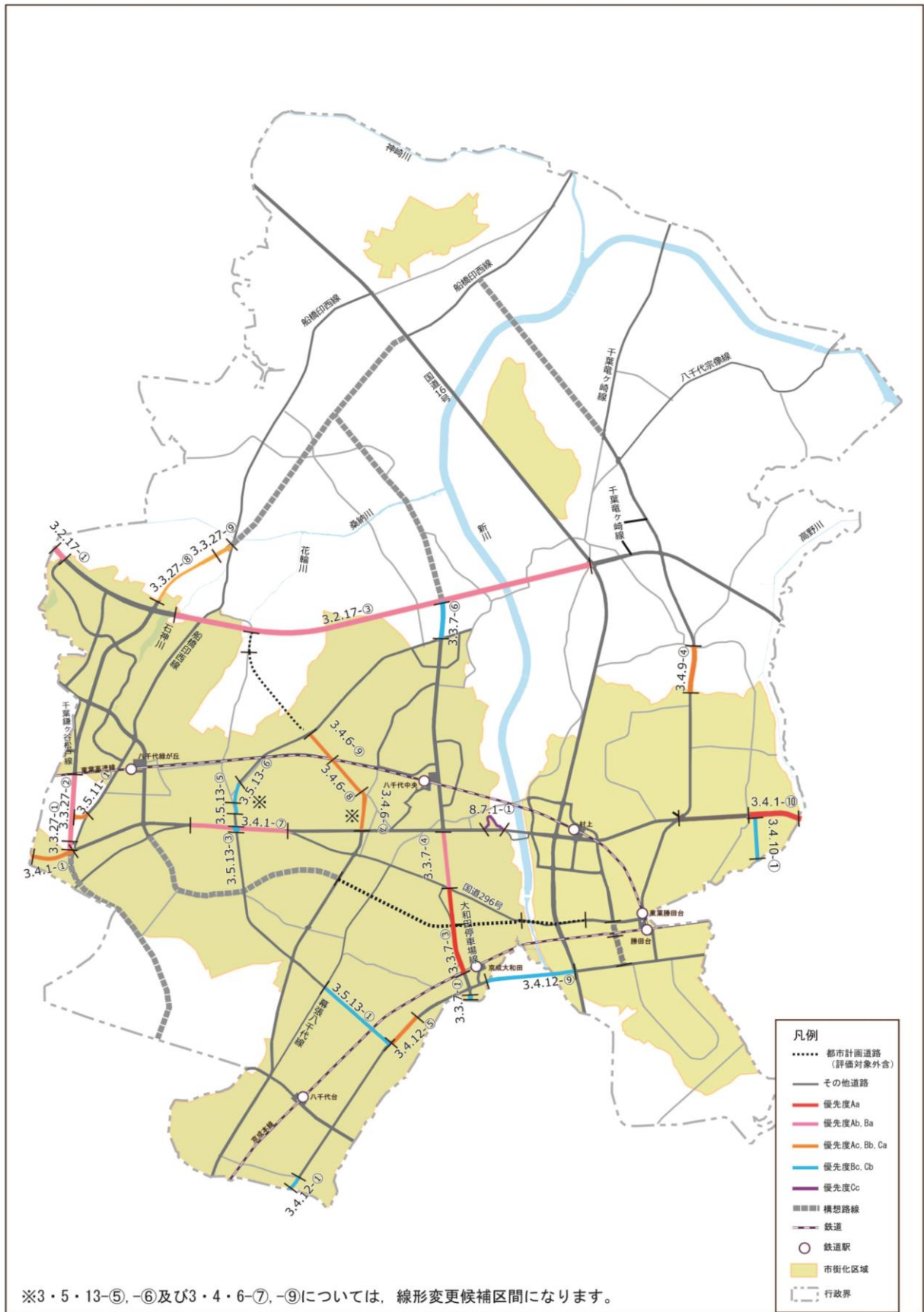


図 区間整備優先度

---

# 千葉県都市計画道路見直しガイドライン

---

平成22年3月

千 葉 県

---

## 目 次

---

1. ガイドライン策定の目的	1
2. 都市計画道路の現状	2
3. 見直しの背景と必要性	5
4. 見直しの基本的考え方	8

---

## 1. ガイドライン策定の目的

都市計画道路は、機能的な都市活動が十分に確保されるよう都市の基盤施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定した道路であり、都市及び都市交通の将来像等を踏まえ、都市全体のネットワークの将来の姿として定められるものである。

本県の都市計画道路は、平成21年3月31日時点において、全体で1,115路線、延長約2,678kmであり、そのうち、約50%（約1,324km）が整備済、約37%（1,006km）が未着手となっている。

また、都市計画道路の多くは、高度経済成長期に都市への人口集中と市街地の拡大等を前提に計画されてきた。しかし、今後は人口減少等の社会情勢の変化が予想され、これに伴い交通需要にも変化が生じる可能性があること、また、計画決定当時とはまちづくりの方向性が変化している場合があり、整備の必要性に変化が生じている可能性があること等も想定される。

以上のようなことから、都市計画道路の見直しについての検討の必要性が高まっている。

本県においては、これまでも、都市計画道路に見直しについて検討を行い、平成17年3月に「都市計画道路の見直しの基本的考え方」をとりまとめ、都市計画道路の見直し作業に取り組んできた。

しかし、依然として長期にわたり事業未着手の路線や区間があり、都市計画道路の必要性について点検調査を行い、「存続」「変更」「廃止」等の見直しの方向性を検討していく必要がある。

本ガイドラインは、長期未着手等の都市計画道路について、定性的、定量的な指標について総合的に点検し、見直しの方向性を検討するための県の基本的な考え方を示したものであり、本書に基づき、市町村が具体の点検作業を行う際のための指針となるものである。

県においては、本書に示す内容に基づいて、都市計画道路の見直し作業に取り組む予定である。また、各市町村における主体性を尊重しながら、点検作業の取組みを支援し、推進していく予定である。

なお、本書に基づく点検作業の結果は、定性的判断、定量的検討から概ねの見直しの方向性として導き出されるものである。点検作業の結果をふまえ、今後、各市町村において、都市計画の見地、地域実情等を踏まえた総合的判断により、見直し方針を定め、地域住民の合意形成、庁内調整、県協議・調整等を行い、都市計画変更手続きを進めていくものとする。



## 2. 都市計画道路の現状

### (1) 都市計画道路の役割

- 都市計画道路は、その他の道路と共に都市の骨格を形成している。
- 都市計画道路は、市民生活と都市活動に欠かせない重要な役割・機能（市街地形成機能、交通機能、空間機能）を担っている。

○都市計画道路は、都市計画法に位置づけられる都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための重要な基盤施設である。都市計画道路は、その他の道路と共に、都市の骨格を形成している。

○また、都市活動に伴う円滑な移動を確保するための「交通機能」と共に、土地利用の方向性を規定し、街区を形成する「市街地形成機能」、下水道、電気等の収容空間や、延焼遮断、避難路等の防災空間、都市環境のための保全空間等、多様な役割を果たしており、市民の生活と都市活動に欠かせない都市施設である。

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、貨物の積み卸し等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、日照等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	災害時の拡大を遅延・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機能	都市モノレール、バス停等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、電話等の供給処理及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等のための空間	

(注) 「都市計画マニュアル」(社)日本都市計画学会編より

## (2) 都市計画道路の現状

- 県内の都市計画道路は、平成21年3月末時点で、1,115路線、延長約2,678kmであり、そのうち、約50%（約1,324km）が整備済、約37%（1,006km）が未着手となっている。
- この未着手となっている路線の中には、計画決定当初の整備の必要性に変化が生じ、事業の見通しが立たなくなっている場合があると考えられる。

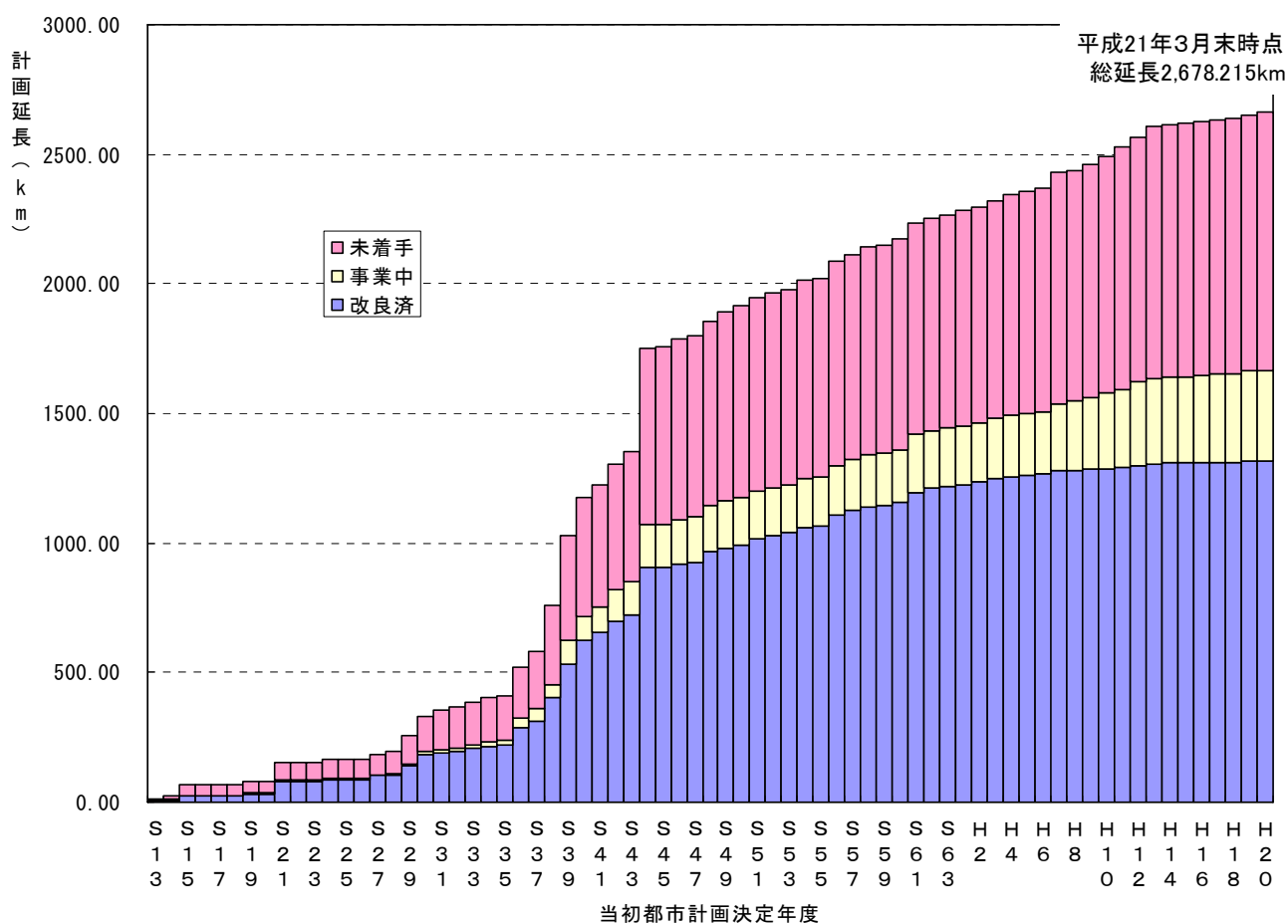
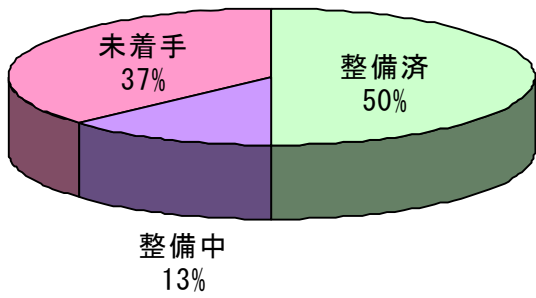
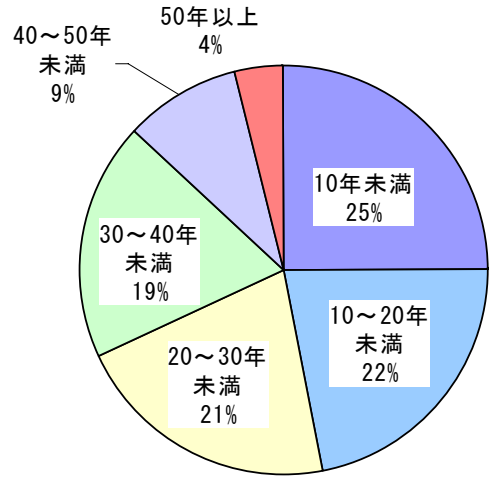


図1 都市計画道路延長の推移



(平成21年3月末時点)

図2 整備状況の内訳



(平成21年3月末時点)

図3 未着手期間別延長内訳  
(全区間未着手路線)

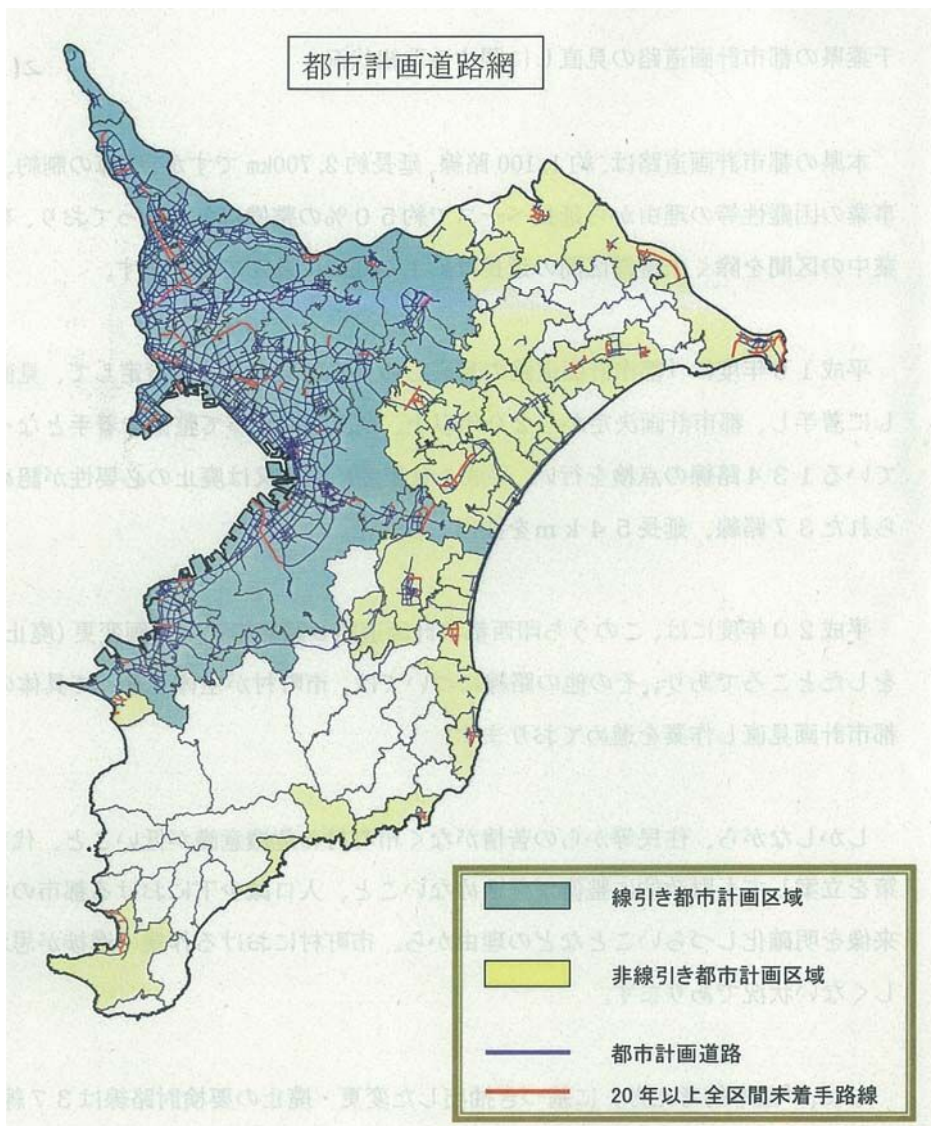


図4 都市計画道路網図

---

### 3 見直しの背景と必要性

#### (1) 社会情勢の変化への対応

社会情勢の変化に伴って変化する交通需要に的確に対応した都市計画道路が求められている。

○これまでの都市計画道路は、人口増加と経済成長による市街地拡大や交通需要の増加を前提に計画されてきた。しかし、少子高齢・人口減少社会を迎え、これまでのような人口増加と経済成長を前提とした計画ではなく、社会情勢に対応した計画が求められる。

○交通需要も基本的には、人口の変化や経済の変化に追随していくものと思われるが、社会情勢の変化に伴って変化する交通需要に的確に対応した都市計画道路にしていく必要がある。

○一方、少子高齢・人口減少社会においては、都市部を中心としたコンパクトなまちづくりが求められており、都市活動の受け皿となる都市計画道路については、活力ある持続可能なまちづくりを推進する観点からも引き続き効率的かつ効果的に整備を進めていく必要がある。

---

## (2) まちづくりの方向性の変化への対応

まちづくりの方向性と整合した都市計画道路が求められている。

○これまでのまちづくりは、人口の増加等を背景とした都市化社会に対応して市街地を拡大する方向で行われてきたが、成熟した都市型社会を迎えるにあたり、これからは、市街地の活性化や環境への負荷の低減等の観点による都市機能の集約・コンパクト化、既成市街地の再編整備に視点に移りつつある。

○歴史的・文化的資源に対する価値観の高まりにより、これらの資源を生かした地域主体のまちづくりや自然環境保全等が重視されてきている。また、安心して安全に暮らせるまちづくりの意識も高まっている。これらの変化に対応した都市計画道路の整備が求められている。

○さらに、都市計画決定当時の面的整備事業や大規模開発計画の中止・見直し等により、これらの計画推進の支援が期待されていた都市計画道路については、整備の必要性に変化が生じてきているものがあり、これに対応していく必要がある。

## (3) 公共事業の効率化への対応

財政状況が厳しさを増す中、効率的な事業執行の観点から長期間未着手の状態にある都市計画道路・区間について、整備の必要性等を再評価することが必要となっている。

○混迷する経済情勢の中、財政状況は以前よりも増して厳しくなっており、道路・街路事業費も依然として抑制傾向になっている。また、公共事業の見直しが進められており、福祉対策や環境対策等への投資に視点に移りつつある。

○このような中で、本県では、延長約2,678kmの都市計画道路のうち、約37%が未着手であり、今後未着手路線の事業化の見通しが立たなくなるおそれもある。

○限りある事業費を効率的に執行する観点からも、長期未着手の都市計画道路については、既存道路の活用可能性等を踏まえた上で、整備の必要性の再評価が必要になっている。

## (4) 道路構造令の改正への対応

道路構造令の改正により、歩道等の幅員の考え方が変更されており、今後の整備においては、対応していく必要がある。

○道路構造令は、昭和45年に制定後、6回の改正が行われ、平成13年7月の改正では、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た。また、平成15年7月の改正では、地域の実情に応じた道づくりを推進し、道路整備のコストの縮減を図るため、道路構造の選択肢を広げることが目的とした小型道路(乗用車専用道路)の導入や高規格幹線道路等における追越区間付き2車線構造の幅員構成の道路が可能となった。

○長期未着手の都市計画道路等の中には、この道路構造令に適合しない路線や適合可能な路線があると考えられ、これらへの対応を図っていく必要性が生じている。

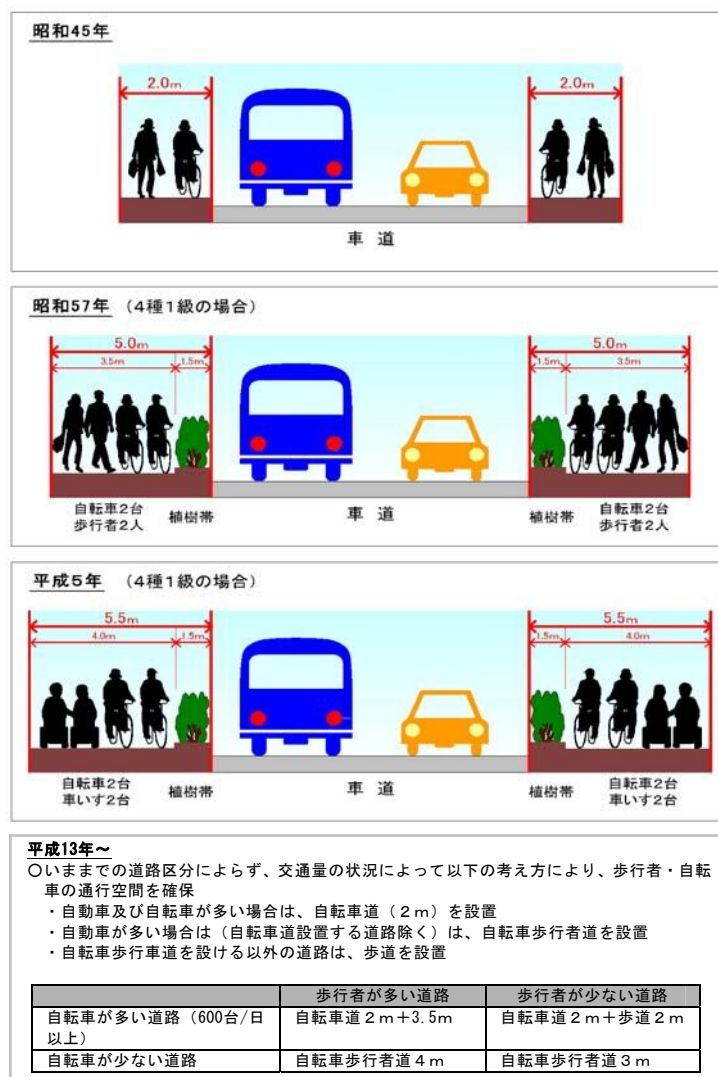


図5 自転車歩行者道等の幅員変遷

---

## 4. 見直しの基本的な考え方

見直しの基本的な考え方は、以下に示すとおりであり、本書に基づいて得られた結果は、定性的判断、定量的検討から概ねの見直しの方向性として導き出されるものである。

従って、得られた結果を踏まえ、各市町村において、都市計画の見地、地域実情等を踏まえた総合的判断により、見直し方針を定め、地域住民の合意形成、庁内調整、県協議・調整等を行い、都市計画変更手続きを進めていくものとする。

### (1) 検討路線の考え方

見直しの検討の対象とする都市計画道路（検討路線）は、当面、見直しの必要性が高い次の2つの条件に該当する路線とする。

- 1) 未整備の区間を含む路線（自動車専用道路を除く）
- 2) 当初都市計画決定から20年以上経過した路線・区間

なお、上記の条件によらず見直し検討が必要と判断される路線・区間は、その根拠を明らかにした上で、検討対象に加えることが望ましいものとする。

#### 1) 未整備の区間を含む路線である。

○都市計画道路には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路があるが、今回の見直し検討では、幹線街路を見直し検討の対象とし、特に見直しの必要性が高いと思われる未整備の区間を含む路線を対象とする。

○なお、都市計画道路のうち、自動車専用道路は、具体のルートや構造検討等について、より広域的な観点から必要になることから、別途検討することが望ましいものとする。自動車専用道路に併設される一般道部も同様の扱いとする。

○また、区画街路、特殊街路は、特定の機能や目的に対応し、あるいは局所的な土地利用に対応して定められたものであるが、まちづくりの方向性の変化への対応を確認するため、必要に応じて見直し検討の対象とする。

#### 2) 当初都市計画決定から20年以上経過した路線である。

○都市交通施設等の計画では、計画策定時の20年後を目標年次と考えており、20年以上未着手状態にある路線・区間は、計画としての意義が低下している可能性が高く、今後も事業着手の見通しが立たない可能性が高い。したがって、見直しを優先的に検討すべき路線として捉えるものとする。

---

### 3) その他の対象とすべき路線

○都市計画決定から20年未満の都市計画道路であっても、次のような路線は、見直し検討の対象路線に加えるものとする。

- ・地形・地物と都市計画道路の道路構造とに不適合があり、現実的に事業が困難と想定される路線
- ・社会経済情勢等の変化により、都市計画道路の当初目的が変化したとみられる路線 等

○事業計画等に位置付けがある路線、整備済の路線であっても、市町村が見直しを必要と判断する路線は、見直し検討の対象路線に加えることとする。

○また、都市計画決定後の経過年数にかかわらず、暫定整備（概成）<sup>\*</sup>の路線・区間については、決定されている当該都市計画道路と同程度の機能を果たしうると考えられることから、市町村が見直しを必要と判断する場合、見直しの検討の対象路線として加えることができるものとする。

○さらに行政境等において、車線数・幅員、ルートに不整合がある見直し路線も見直し検討の対象路線に加えることとする。

#### 暫定整備（概成）<sup>\*</sup>とは…

路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上は又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間。



---

## (2) 見直しの基本的な進め方

今回の見直し検討は、次のステップにより進める。このステップにより、「存続」「変更（ルート）」「変更（車線数・幅員）」「廃止」の見直し方向をまとめるものとする。

第一段階：検討路線の選定

第二段階：検討路線の評価と点検候補路線・区間の選定  
(一次評価及び二次評価)

第三段階：点検候補路線・区間の検証と見直し方向の検討

### 【見直し検討の用語の定義】

今回の見直し検討における用語を以下のように定義する。

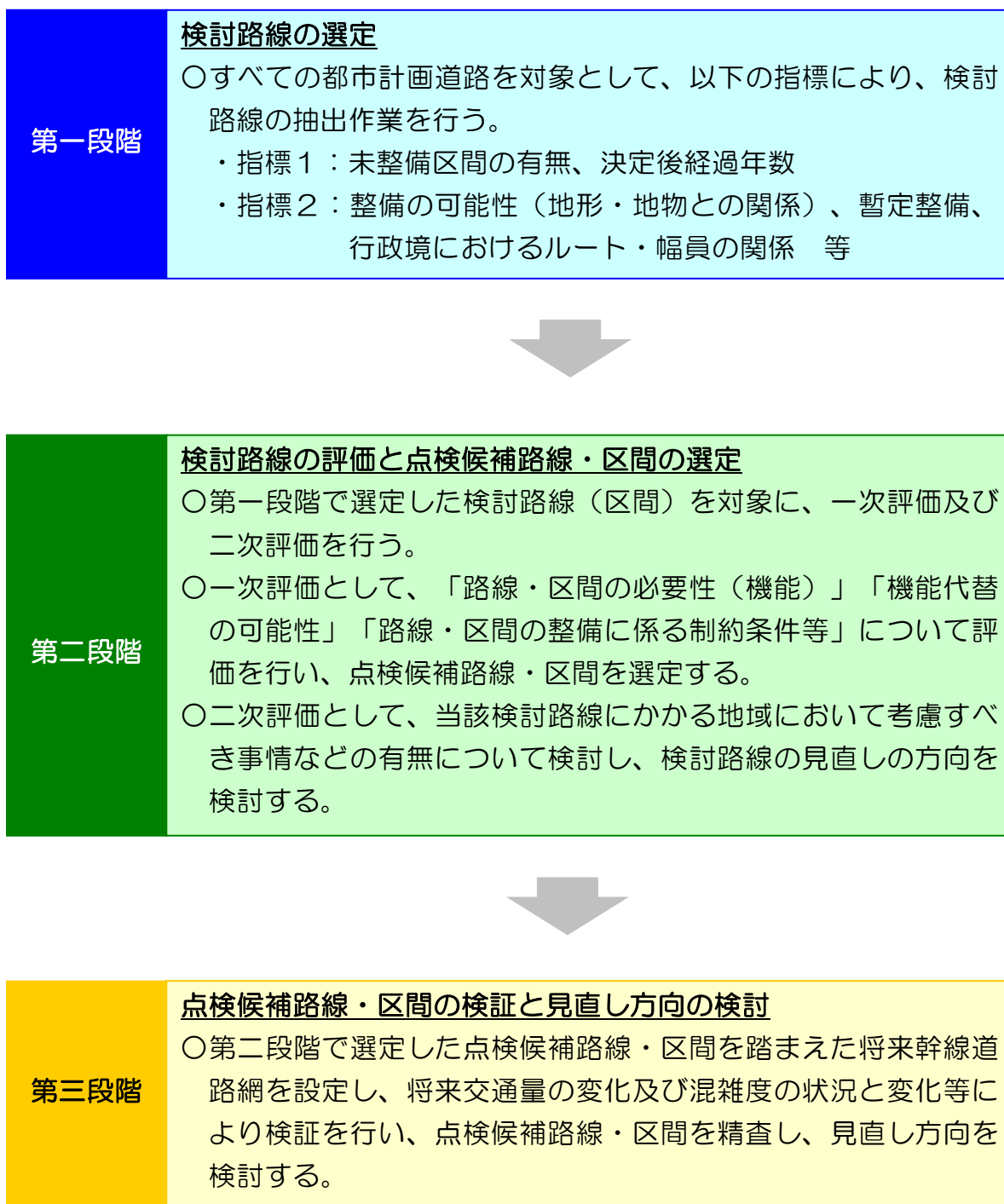
存 続 : 現都市計画道路をそのまま存続すること。ただし、局所的な計画変更等の軽微な変更を行う場合がある。

変更（ルート）: 現都市計画道路の起終点、経由地等を変更すること。

変更（車線数・幅員）: 現都市計画道路の計画幅員の変更や車線数の設定・変更を行うこと。

廃 止 : 現都市計画道路を廃止すること。全線及び区間の廃止をいう。

## 【各ステップの概要】



### (3) 検討路線の評価と点検候補路線・区間選定の基本的な考え方

#### 【一次評価】

検討路線の一次評価は、次に示す定性的な視点により路線毎に路線・区間の必要性（機能）、機能代替の可能性、路線・区間の整備条件等の有無について評価する。

これらの結果を踏まえ、一次評価として「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」の見直しの方向性を検討する。

#### 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

##### ③土地利用支援のための機能の有無

###### 【交通機能】

##### ④交通処理等のための機能の有無

###### 【空間機能】

##### ⑤都市防災のための機能の有無

##### 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

#### 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

#### c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断

##### 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

#### 【二次評価】

二次評価は、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し、検討路線の見直しの方向性を検討する。

---

## 1) 一次評価

### a. 路線・区間の必要性（機能）の有無

#### ①上位計画による位置づけの有無

○総合計画や都市計画マスタープラン（法第18条の2）等の上位計画等に定められた路線は、都市及び都市交通の将来像を踏まえ総合的に検討されたものといえ、継続して整備に向けた取組みを進めていく路線・区間であるといえる。そこで、検討路線の上位計画における位置づけの有無について判断する。

#### ②都市間・拠点間の連絡のための機能の有無

○成熟した都市型社会を迎え、持続的な都市づくりのためには、他都市との交流・連携を促進していくことが重要である。そこで、検討路線の都市間を連絡する機能や主要な交通結節点へのアクセス機能や交流・促進を支えるために大きな役割を果たす機能の有無について判断する。

#### ③土地利用支援のための機能の有無

○これからのまちづくりは、既成市街地の活性化やコンパクト化等が求められる。また、まちづくりの方針の転換等により、面的整備事業や大規模開発計画等の土地利用計画が中止・休止され、関連する都市計画道路の整備の必要性が低下していることが考えられる。そこで、検討路線のまちづくりの促進や土地利用の転換を支援する機能の有無について判断する。

#### ④交通処理等のための機能の有無

○社会情勢の変化や道路ネットワークの変化等により、都市計画決定時と比較して、交通需要等が変化している場合が考えられる。また、今後の高齢社会に向けて、安全で快適に利用することができる自転車や歩行者空間の形成が求められている路線・区間もある。そこで、検討路線の交通処理等のための機能の有無について判断する。

#### ⑤都市防災のための機能の有無

○防災への意識が高まりつつある中で、生活の安全性の向上が求められる。そこで、検討路線の災害時の避難路や緊急活動、消防活動が困難な区域等の解消のための機能の有無について判断する。

---

**⑥公共交通の導入のための機能の有無**

○道路は、都市モノレールや路線バス等の公共交通の導入の空間として不可欠なものである。そこで、検討路線の公共交通の導入のための機能の有無について判断する。

**⑦都市環境形成のための機能の有無**

○環境と調和した個性・魅力あるまちづくり等のためには、植栽、幅員の広い歩行者道・ストリートファニチャー等のための空間確保が必要である。そこで、まちづくりのための空間確保など、検討路線の魅力的な都市環境形成のための機能の有無について判断する。

**b. 機能代替の可能性の有無**

**⑧機能代替可能な現道の有無**

○財源が厳しさを増す中で、効率的に都市計画道路を整備していくためには、現道を積極的に有効活用していくという考え方が必要になっている。そこで、検討路線の機能を代替できる現道の有無について判断する。

**機能を代替できる路線・区間とは…**

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。

**c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断**

**⑨地形的な制約条件の有無**

○路線の必要性は認められても、道路構造と地形条件等に不適合があり、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等の有無について判断する。

**⑩沿道地域の街並み、商店街への影響の有無**

○現計画の内容のまま整備することにより、沿道地域の歴史的街並み等の良好な街並みやコミュニティ、商店街、良好な自然環境を喪失してしまう場合が考えられる。そこで、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判断する。

⑪現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

○道路構造令の改正に伴い、検討路線の計画内容で事業実施を行う場合、道路構造令の規定から、歩道等の必要な幅員が確保できず、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がある。そこで、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判断する。

《一次評価結果》

○a. ～c. の各項目の結果から、下表に基づき、一次評価として見直しの方向を検討する。

a. 路線・区間の必要性の有無の判断	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	一次評価
路線・区間の必要性無	—	—	廃止候補
路線・区間の必要性有	機能代替の現道有	—	
	機能代替の現道無	制約条件等有	
			制約条件等無

## 2) 二次評価

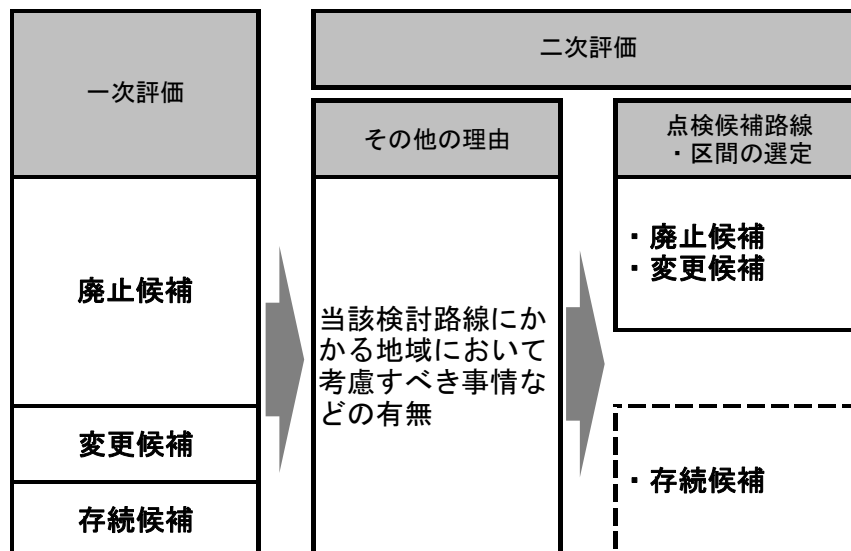
### d. その他

- 一次評価は、当該検討路線の機能や整備に係る制約条件等から評価しているが、一次評価の項目のみでは当該検討路線の評価が難しい場合も想定される。
- そのため、検討路線の二次評価として、一次評価の項目であるa～cの検討項目以外で、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する。
- 地域において考慮すべき事情と想定される場合を下欄に示す。

- 例1：広域幹線道路にアクセスする路線・区間であるが、広域幹線道路の整備時期が不確定のため、現時点においては、当該路線・区間の評価を行うことができない場合。
- 例2：当該路線・区間に並行して道路事業による道路整備が計画されているが、整備時期が不確定のため、現時点においては、当該路線・区間の評価を行うことができない場合。
- 例3：当該路線・区間の必要性は認められるが、優先順位が低いため、現時点においては当該路線・区間の評価を行うことができない場合。
- 例4：当該路線・区間の必要性は認められるが、既に地域住民から当該路線・区間の廃止の要望が出されており、見直し検討にあたっての時間的制約から現状では評価を行うことができない場合 等

### 《二次評価（点検候補路線・区間の選定）》

- 当該検討路線に係る地域において考慮すべき事情などが「有」の場合、各市町村が地域の事情を勘案しながら、見直しの方向について検討することができるものとする。従って、二次評価の結果は、一次評価の結果と異なることも考えられる。
- 「変更候補」、「廃止候補」として選定された路線を「点検候補路線・区間」として選定する。



---

## (4) 点検候補路線・区間の検証と見直し方向の基本的な考え方

将来交通量推計の結果から、周辺路線・区間への影響等を判断し、点検候補路線・区間の見直し方向について検討する。

### 1) 点検候補路線・区間の検証

#### ①将来幹線道路網の設定

○20年後を目標とした市町村の将来幹線道路網を設定する。

#### ②将来交通量推計による検証

○県全体の将来交通量推計は、県が実施する千葉県総合交通体系調査において実施する。

○市町村は、県が実施した将来交通量推計の結果を踏まえ、設定した将来幹線道路網をベースとして、『点検候補路線・区間』を「見直した場合」及び「見直さない場合」について、将来交通量推計を行うものとし、『点検候補路線・区間』の周辺路線・区間への影響について検討する。

○周辺路線・区間は、『点検候補路線・区間』と並行あるいは交差する路線・区間など、当該路線を見直すことによって比較的大きな影響が及ぶと考えられる路線・区間を対象とする。

○なお、検討にあたっては、地域整備センターと十分に協議・調整を行いながら、進めるものとする。

○また、見直しの方向が「変更（車線数・幅員）」あるいは「変更（ルートの変更）」で、交通量への影響がないと判断できる場合、将来交通量推計を省略することができるものとする。



## 2) 点検候補路線・区間の見直し方向の検討

- 市町村は、実施した将来交通量推計の結果から、『点検候補路線・区間』を「見直した場合」及び「見直さない場合」の交通量、混雑度の変化について比較し、点検候補路線・区間の見直し方向（定量的検討案）について検討する。
- 見直しの方向（定量的検討案）を検証する指標としては、交通量及び混雑度を用いて、「見直した場合」と「見直さない場合」との交通量の変化、混雑度の状況（見直した場合の混雑度）と変化から総合的に判断する。なお、参考までに、混雑度のランクを下表に掲げる。

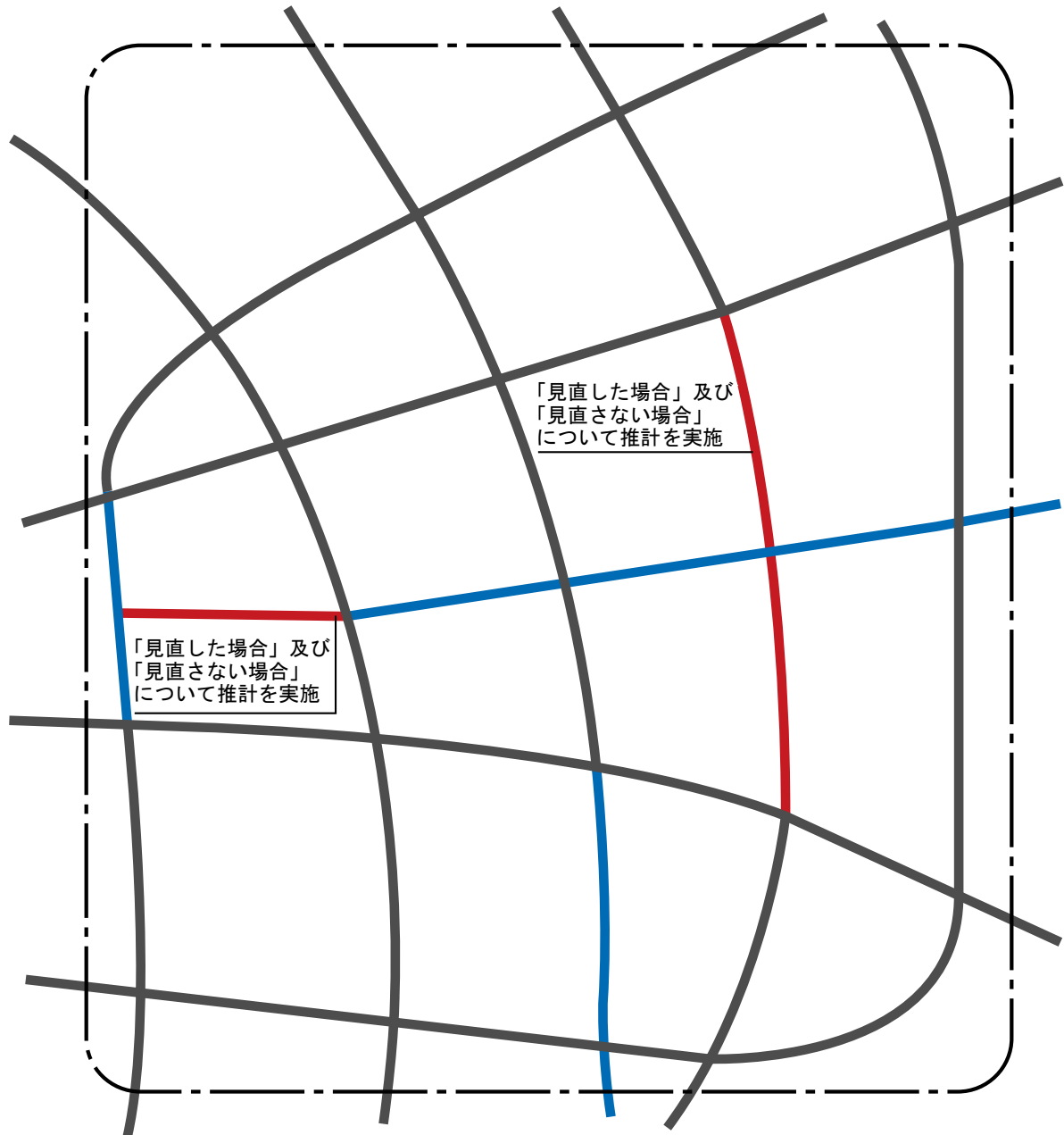
混雑度のランク	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態といえる。
1.75以上	慢性的混雑状態。

（出典：「道路の交通容量」 （社）日本道路協会）

- 検討した結果、「見直した場合」に周辺路線・区間に影響すると考えられる場合、第二段階の点検候補路線・区間の見直し方向について再検討（「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」）し、幹線道路網の設定、将来交通量推計を行い、周辺路線・区間に影響しない見直しの方向をとりまとめるものとする。
- 以上の結果をふまえ、「変更候補（ルート）」、「変更候補（車線数・幅員）」、「廃止候補」について、「①将来交通量からみた定量的検証と見直しの方向」、「②見直しの概要」、「③今後の課題」について整理する。

○なお、この点検作業の結果は、定性的判断、定量的検討から概ねの見直しの方向性として導き出されるものである。この点検作業の結果をふまえ、今後、各市町村における都市計画の見地、地域実情等を踏まえた総合的判断により、見直し方針を定め、地域住民の合意形成、庁内調整、県協議・調整等を行い、都市計画変更手続きを進めていくことになる。

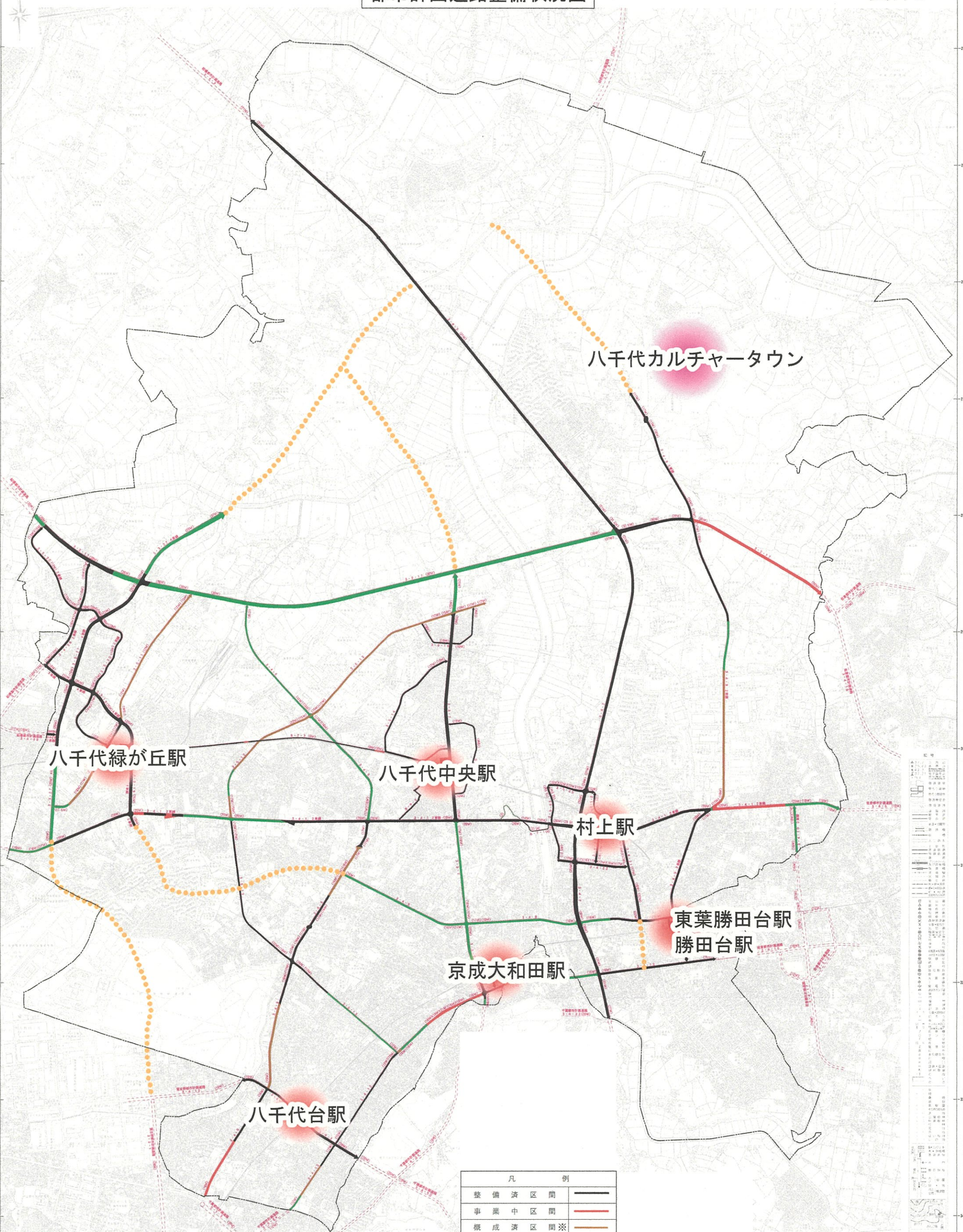
【将来幹線道路網の設定と将来交通量推計】



- 整備済の幹線道路  
 (国道、県道、都市計画道路等)
  - 今後 20 年間で確実に整備される幹線道路  
 (国道、県道、都市計画道路等)
  - 点検候補路線・区間
- } 将来の交通量推計を行う幹線道路網  
 ・推計は県が実施  
 県が実施した将来の交通量推計をベースとして、市町村が交通量推計を行い、『点検候補路線・区間』を「見直した場合」について「見直さない場合」と比較し、影響を判断する。



# 都市計画道路整備状況図



八千代緑が丘駅

八千代中央駅

村上駅

東葉勝田台駅  
勝田台駅

京成大和田駅

八千代台駅

八千代カルチャータウン

凡 例	
整備済区間	— (黒線)
事業中区間	— (赤線)
概成済区間※	— (オレンジ線)
未着手区間	— (緑線)
構想路線	●●●● (オレンジ点線)
都市拠点	● (赤丸)
地域拠点	● (ピンク丸)

※概成済区間とは、未着手区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間。

1:10,000

評価対象区間の評価結果一覧表（抜粋）

No.	路線名称	区間 番号	区間延長 (m)	一次評価		二次評価	
				一次評価結果	「廃止」「廃止または変更」の理由	二次評価結果	一次評価からの変更理由
3・4・1	新木戸上高野原線	①	418	存続	-	存続	-
3・4・1	新木戸上高野原線	⑦	940	廃止	計画区間に重なり国道296号線が存在するため、当該都市計画道路の機能を代替することができる。	存続	国道296号の補完路線として3・2・17号八千代中央線（国道296号バイパス）と共に重要な路線であるため、存続候補とする。
3・4・1	新木戸上高野原線	⑩	513	存続	-	存続	-
3・4・6	八千代台花輪線	⑦	330	廃止または変更	計画区間上に調整池が存在するため、土木工事が必要となる。	変更	並行する市道大和田新田1号線を活用した線形変更を検討するため、変更候補とする。
3・4・6	八千代台花輪線	⑧	430	存続	-	存続	-
3・4・6	八千代台花輪線	⑨	330	存続	-	変更	並行する市道大和田新田1号線を活用した線形変更を検討するため、変更候補とする。
3・4・6	八千代台花輪線	⑩	890	廃止または変更	2車線道路における標準幅員16.0mに幅員が満たない。	廃止	3・5・13号八千代台東萱田線以北は、ほぼ市街化調整区域であり、区域内では多くの交通量は見込まれていないため、廃止候補とする。
3・4・6	八千代台花輪線	⑪	192	廃止または変更	2車線道路における標準幅員16.0mに幅員が満たない。	廃止	市街化調整区域であり、区域内では多くの交通量は見込まれない。また、3・4・6⑩が廃止候補であり、3・4・6⑪はその延伸であるため、廃止候補とする。
3・3・7	大和田駅前萱田線	①	340	廃止または変更	計画区間上に水路が存在するため、土木工事が必要となる。	存続	行政界に接していることから市域外との一体的な整備が必要になるため、現時点では見直しの方向性を行うことができない。よって、存続候補とする。
3・3・7	大和田駅前萱田線	③	471	廃止または変更	・計画区間上に最急勾配が12%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。 ・駅周辺の都市拠点を通る路線で、沿道は近隣商業地域に指定されており計画線上に立地する商店街の存続が危ぶまれる。計画区間上に家屋が連たんしており、近隣コミュニティの維持・発展に影響を与える恐れがある。	存続	南北方向の幹線道路網の充実や京成大和田駅から八千代中央駅へのアクセス性向上、市都市マスタープランにおける文化のシンボル軸、行政界に接している路線であることを考慮し、存続候補とする。
3・3・7	大和田駅前萱田線	④	880	廃止または変更	計画区間上に最急勾配が10%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。	存続	南北方向の幹線道路網の充実や京成大和田駅から八千代中央駅へのアクセス性向上、市都市マスタープランにおける文化のシンボル軸、行政界に接している路線であることを考慮し、存続候補とする。
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑥	340	廃止または変更	計画区間上に最急勾配が12%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。	変更	本路線の市街化区域内の区間は、市都市マスタープランにおける文化のシンボル軸が位置付けられているが、当該区間は市街化調整区域を通過する区間であることから、道路機能を重視した幅員とするため、変更候補とする。

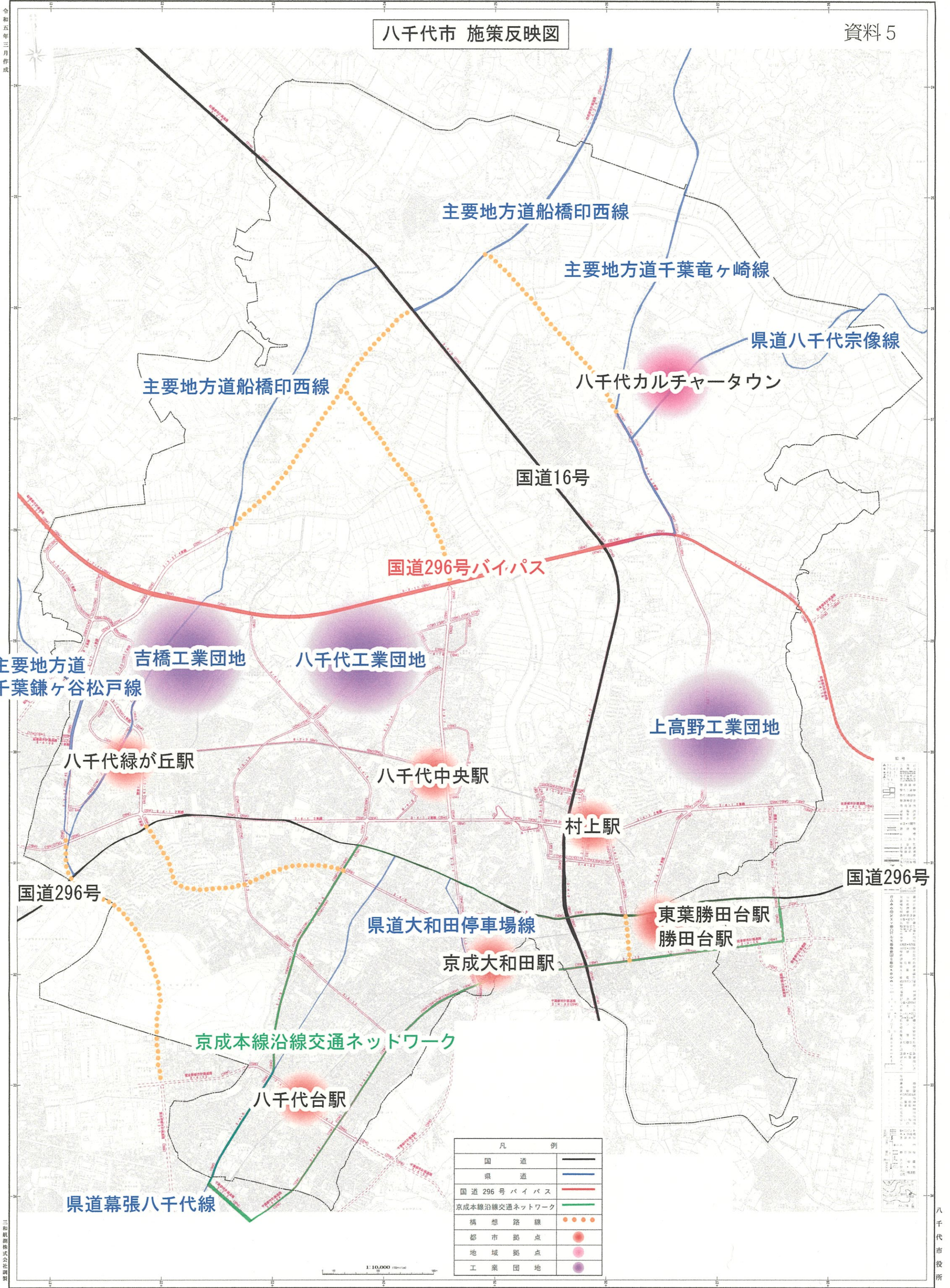
評価対象区間の評価結果一覧表（抜粋）

No.	路線名称	区間 番号	区間延長 (m)	一次評価		二次評価	
				一次評価結果	「廃止」「廃止または変更」の理由	二次評価結果	一次評価からの変更理由
3・4・8	大和田新田下市場線	①	1,670	廃止	・計画区間に並行して国道296号線が存在するため、当該都市計画道路の機能を代替することができる。 ・計画区間上に最急勾配が10%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。	廃止	-
3・4・8	大和田新田下市場線	②	630	廃止	・計画区間に重なり国道296号線が存在するため、当該都市計画道路の機能を代替することができる。 ・計画線路上に水路が存在し、土木工事が必要となる。	廃止	-
3・4・9	上高野工業団地線	④	490	廃止	計画区間に重なり市道勝田台北口下高野線が存在するため、当該都市計画道路の機能を代替することができる。	存続	国道16号の補完路線としてバイパス機能を重要な路線であり、区間の前後（整備済及び概成済）のネットワークを考慮する必要がある。
3・4・10	上高野佐倉線	①	380	存続	-	存続	-
3・5・11	新木戸吉橋線	①	120	存続	-	存続	-
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	120	廃止または変更	2車線道路における標準幅員16.0mに幅員が満たない。	存続	行政界に接していることから市域外との一体的な整備が必要になるため、現時点では見直しの方向性を行うことができない。よって、存続候補とする。
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑤	288	存続	-	存続	-
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑨	750	廃止または変更	計画区間上に水路が存在するため、土木工事が必要となる。	存続	整備済区間と整備済区間の中間区間であり、市域外を通り市域外へも影響があり、現時点では見直しの方向性の評価を行うことができない。よって、存続候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	①	800	廃止または変更	・計画区間上に最急勾配が12%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。 ・橋梁区間があり、事業費を要する。 ・都市部の補助幹線道路最低幅員16mを下回っている。	存続	京成本線との交差は平面交差が多く、3・5・13号は、京成本線と高架で交差し、市の南北動線を強化するほか、八千代中央駅や村上駅周辺の市街地を環状に結ぶ軸線の一部を形成することから存続候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	③	30	廃止	計画区間に重なり国道296号線が存在するため、当該都市計画道路の機能を代替することができる。	存続	3・4・1号新木戸上高野原線の未整備区間と接続する交差点部分であり、3・4・1号との一体的な整備が必要となるため、3・4・1号に合わせ存続候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	⑤	100	廃止または変更	2車線道路における標準幅員16.0mに幅員が満たない。	変更	並行する市道八千代工業団地1号線を活用した線形変更を検討するため、変更候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	170	廃止または変更	2車線道路における標準幅員16.0mに幅員が満たない。	変更	並行する市道八千代工業団地1号線を活用した線形変更を検討するため、変更候補とする。
3・2・17	八千代中央線	①	100	廃止または変更	計画区間上に水路が存在するため、土木工事が必要となる。	存続	行政界に接していることから市域外との一体的な整備が必要になるため、現時点では見直しの方向性を行うことができない。また、国道296号の補完路線として3・4・1号新木戸上高野原線と共に重要な路線であるため、存続候補とする。

評価対象区間の評価結果一覧表（抜粋）

No.	路線名称	区間 番号	区間延長 (m)	一次評価		二次評価	
				一次評価結果	「廃止」「廃止または変更」の理由	二次評価結果	一次評価からの変更理由
3・2・17	八千代中央線	③	3,702	廃止または変更	計画区間上に河川、最急勾配が12%を超える箇所が存在するため、土木工事が必要となる。	存続	行政界に接していることから市域外との一体的な整備が必要になるため、現時点では見直しの方向性を行うことができない。また、国道296号の補完路線として3・4・1号新木戸上高野原線と共に重要な路線であるため、存続候補とする。
3・3・27	八千代西部線	①	100	存続	-	存続	-
3・3・27	八千代西部線	②	640	存続	-	存続	-
3・3・27	八千代西部線	⑧	670	廃止または変更	計画区間上に最急勾配が12%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。	存続	3・3・27号八千代西部線は、（仮）幕張千葉ニュータウン線の一部であり、広域ネットワークを考慮すると、現時点では見直しの方向性を評価できない。
3・3・27	八千代西部線	⑨	170	存続	-	存続	-
8・7・1	萱田町村上線	①	490	廃止	計画区間の一部に重なり萱田町4号線（現道）が存在するため、部分的に機能している。	存続	総合運動公園、延伸先渡河部の「なかよし橋」とも関連があり、現時点では見直しの方向性の評価を行うことができない。
-	構想路線（3・4・21からの延伸）	①	140	廃止	・国道16号線が存在するため、機能を代替することができる。また、当該構想路線に並行して市道勝田台5号線が存在する。 ・構想区間上に最急勾配が12%を超える箇所があり、土木工事が必要となる。	廃止	-
-	構想路線（3・4・21からの延伸）	②	260	廃止	国道16号線が存在するため、機能を代替することができる。また、当該構想路線に並行して市道勝田台5号線が存在する。	廃止	-

※「構想路線（3・4・21からの延伸）」は、総合評価の将来交通量の再推計により、「並行道路（国道16号線）への影響を抑制するため」存続候補となった。



凡 例	
国 道	—
県 道	—
国道 296 号 バイパス	—
京成本線沿線交通ネットワーク	—
構 想 路 線	●●●●
都 市 拠 点	●
地 域 拠 点	●
工 業 団 地	●

令和五年三月作成

三和航測株式会社調査

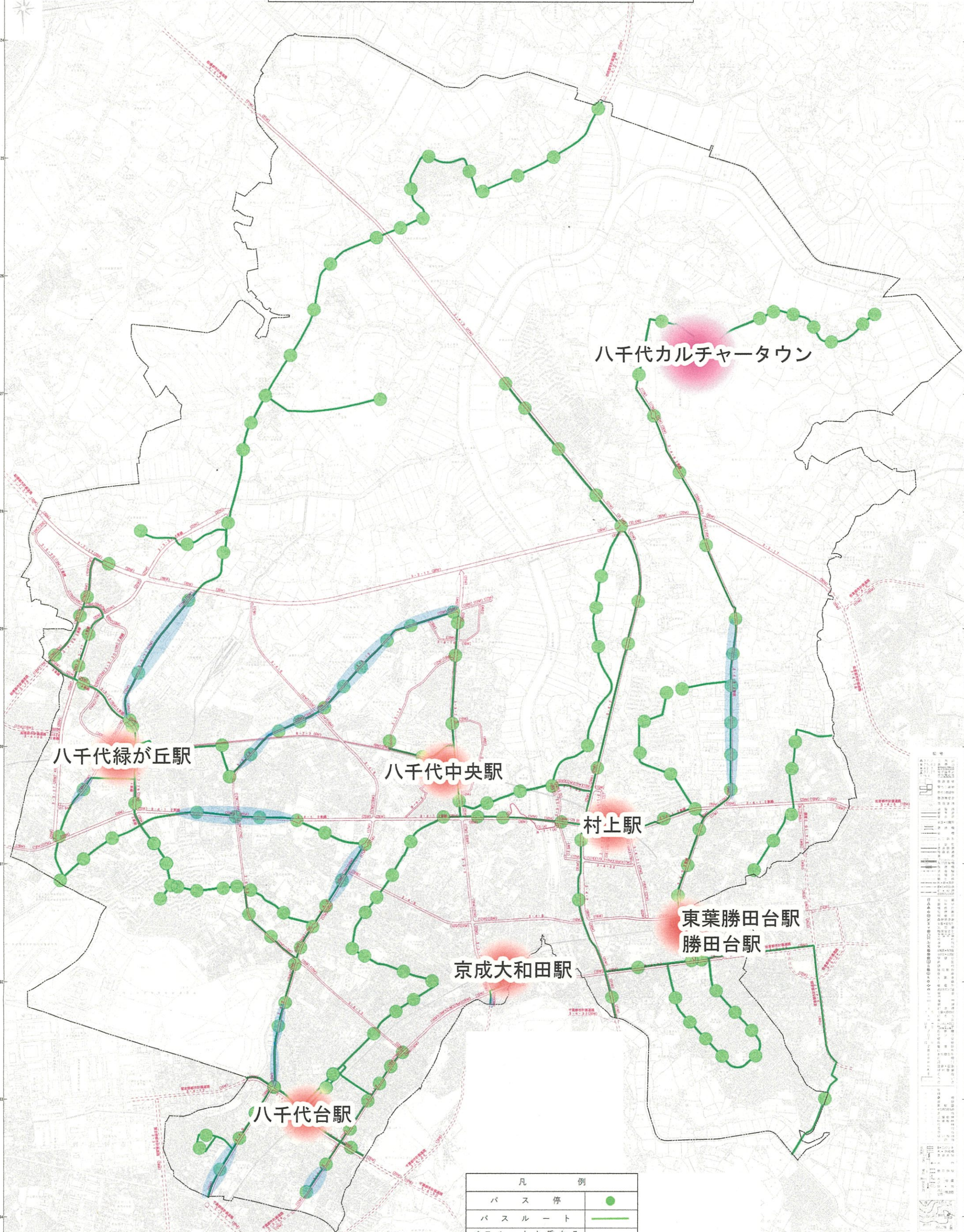
八千代市役所

この地図は、令和五年三月現在の1:10,000八千代市都市計画基本図より縮小したものである。

八千代市以外の都市計画道路については、各市町村にお問い合わせください。



# 八千代都市計画道路とバスルートの重ね図



八千代緑が丘駅

八千代中央駅

村上駅

東葉勝田台駅  
勝田台駅

京成大和田駅

八千代台駅

八千代カルチャータウン

凡 例	
バス停	●
バスルート	—
バスルートと重なる 都市計画道路未整備区間 (事業中及び概成済区間含む)	■
都市拠点	●
地域拠点	●

1:10,000

この地図は、令和五年三月現在の1:10,000スケールの都市計画道路とバスルートを重ねたものである。

八千代市以外の都市計画道路については、各市町村にお問い合わせください。