第２回 八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

日時：令和７年３月１４日（金）午前１０時から
場所：市役所　旧館４階　第１委員会室

次　　第

１　開　会

２　議　題

（１）検討対象路線の機能評価方法について

（２）その他

３　閉　会

【配布資料】

・第２回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議次第
・八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議委員名簿
・八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議設置要領
・検討対象路線の機能評価方法について（案）

八千代市都市計画道路整備プログラム
改定会議委員名簿

令和7年3月3日時点

氏　名	職　名
学識経験者	
ふじい　たかひろ 藤井　敬宏	日本大学理工学部　特任教授
ふくだ　　あつし 福田　　敦	日本大学理工学部　教授
まつうら　けんじろう 松浦　健治郎	千葉大学大学院工学研究院　准教授
関係団体の代表者	
すごう　としお 周郷　寿雄	八千代商工会議所　会頭
みうら　ゆうき 三浦　裕樹	京成バス株式会社　取締役営業部長
関係行政機関の職員	
あきもと　　ひとし 秋元　　仁	千葉土木事務所長
やまだ　かんじ 山田　幹司	八千代警察署長
八千代市企画部長	
あかぎ　てつひろ 赤城　哲寛	八千代市企画部長
八千代市経済環境部長	
かとう　ひろし 加藤　博士	八千代市経済環境部長
八千代市都市整備部長	
きうち　けんさく 木内　健策	八千代市都市整備部長

任期：令和6年8月1日から令和8年3月31日まで

八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議設置要領

（設置）

第１条　平成２８年度に策定した「都市計画道路整備プログラム」を改定するため，八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議（以下「改定会議」という。）を置く。

（所掌事項）

第２条　改定会議は，都市計画道路整備プログラムの改定に関し，検討及び協議を行う。

（組織）

第３条　改定会議は，１０人以内の委員をもって組織する。

２　委員には，次に掲げる者をもって充てる。

⑴　学識経験者

⑵　関係団体の代表者

⑶　関係行政機関の職員

⑷　八千代市企画部長

⑸　八千代市経済環境部長

⑹　八千代市都市整備部長

（任期）

第４条　委員の任期は，都市計画道路整備プログラムの策定が完了する日までとする。

（会長及び副会長）

第５条　改定会議に会長及び副会長を置く。

２　会長は，第３条第２項第６号に規定する者をもって充て，副会長は，委員の中から会長が指名する。

３　会長は，会務を総理し，改定会議を代表する。

４　副会長は，会長を補佐し，会長が欠けたとき，又は会長に事故があるときは，その職務を代理する。

（会議）

第６条　改定会議は，会長が招集し，会議の議長となる。

２　会長は，必要があると認めるときは，委員以外の者に会議への出席を求め，説明又は意見を聴くことができる。

３　委員がやむを得ず会議を欠席する場合は，当該委員を代理する者を出席させることができる。この場合において，会議を欠席する委員は，あらかじめその委員を代理する者の氏名，役職等を会長に報告しなければならない。

（報償）

第７条　第３条第２項第１号及び第２号に掲げる委員が改定会議に出席したときは，当該委員に対し，日額７，０００円の報償費（実費弁償を含む。）を支払うものとする。

（庶務）

第８条　改定会議の庶務は，都市整備部都市計画課において処理する。

（委任）

第９条　この要領に定めるもののほか，改定会議の運営に関し必要な事項は，会長が別に定める。

附　則

この要領は，令和６年５月２８日から施行する。

検討対象路線の機能評価方法について（案）

令和７年３月 14 日

第２回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

□■　目　次　■□

1.　検討対象路線の評価方法 …… 1
1.1.　対象路線 …… 1
2.　改定の方針（機能評価） …… 3
3.　未整備・概成済路線の機能評価 …… 4
3.1.　機能評価 …… 4

1. 検討対象路線の評価方法

1.1. 対象路線

千葉県都市計画道路見直しガイドライン（平成 22 年（2010 年）３月）を参考に検討対象路線は，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・区間とする。

また，現行プログラムでは，概成済区間を評価対象としていなかったが，現道の機能性，道路の混雑状況，自転車通行空間確保の必要性等を評価することで，変更や廃止の検討，優先度評価についての意義があると考えられることから，今回は概成済区間についても検討対象とする。

表　検討対象路線（区間）

No	路線名称	区間番号	区間延長 (m)	整備状況
3・4・1	新木戸上高野原線	①	418	未整備
3・4・1	新木戸上高野原線	③	940	未整備
3・4・1	新木戸上高野原線	⑥	513	未整備
3・4・6	八千代台花輪線	③	730	概成済
3・4・6	八千代台花輪線	⑤	530	概成済
3・4・6	八千代台花輪線	⑦	330	未整備
3・4・6	八千代台花輪線	⑧	430	未整備
3・4・6	八千代台花輪線	⑨	330	未整備
3・4・6	八千代台花輪線	⑩	890	未整備
3・4・6	八千代台花輪線	⑪	192	未整備
3・3・7	大和田駅前萱田線	①	40	未整備
3・3・7	大和田駅前萱田線	③	471	未整備
3・3・7	大和田駅前萱田線	④	330	未整備
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑤	550	未整備
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑦	340	未整備
3・4・8	大和田新田下市場線	①	1,670	未整備
3・4・8	大和田新田下市場線	②	630	未整備
3・4・9	上高野工業団地線	③	1,155	概成済
3・4・9	上高野工業団地線	④	490	未整備
3・4・10	上高野佐倉線	①	380	未整備
3・5・11	新木戸吉橋線	①	120	未整備
3・5・11	新木戸吉橋線	②	359	概成済
3・5・11	新木戸吉橋線	④	1,251	概成済
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	120	未整備
3・4・12	八千代台南勝田台線	②	278	概成済
3・4・12	八千代台南勝田台線	④	29	概成済
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑤	288	未整備
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑨	750	未整備
3・5・13	八千代台東萱田線	①	215	未整備
3・5・13	八千代台東萱田線	②	588	未整備
3・5・13	八千代台東萱田線	④	30	概成済
3・5・13	八千代台東萱田線	⑤	200	概成済
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	200	未整備
3・5・13	八千代台東萱田線	⑦	823	概成済
3・5・13	八千代台東萱田線	⑧	1,854	概成済
3・2・17	八千代中央線	①	130	未整備
3・2・17	八千代中央線	③	240	未整備
3・2・17	八千代中央線	⑤	143	未整備
3・2・17	八千代中央線	⑥	229	未整備
3・2・17	八千代中央線	⑦	439	未整備
3・2・17	八千代中央線	⑧	1,694	未整備
3・2・17	八千代中央線	⑨	1,340	未整備
3・3・27	八千代西部線	①	100	未整備
3・3・27	八千代西部線	②	620	未整備
3・3・27	八千代西部線	④	700	未整備
3・3・27	八千代西部線	⑤	170	未整備
8・7・1	萱田町村上線	①	490	未整備

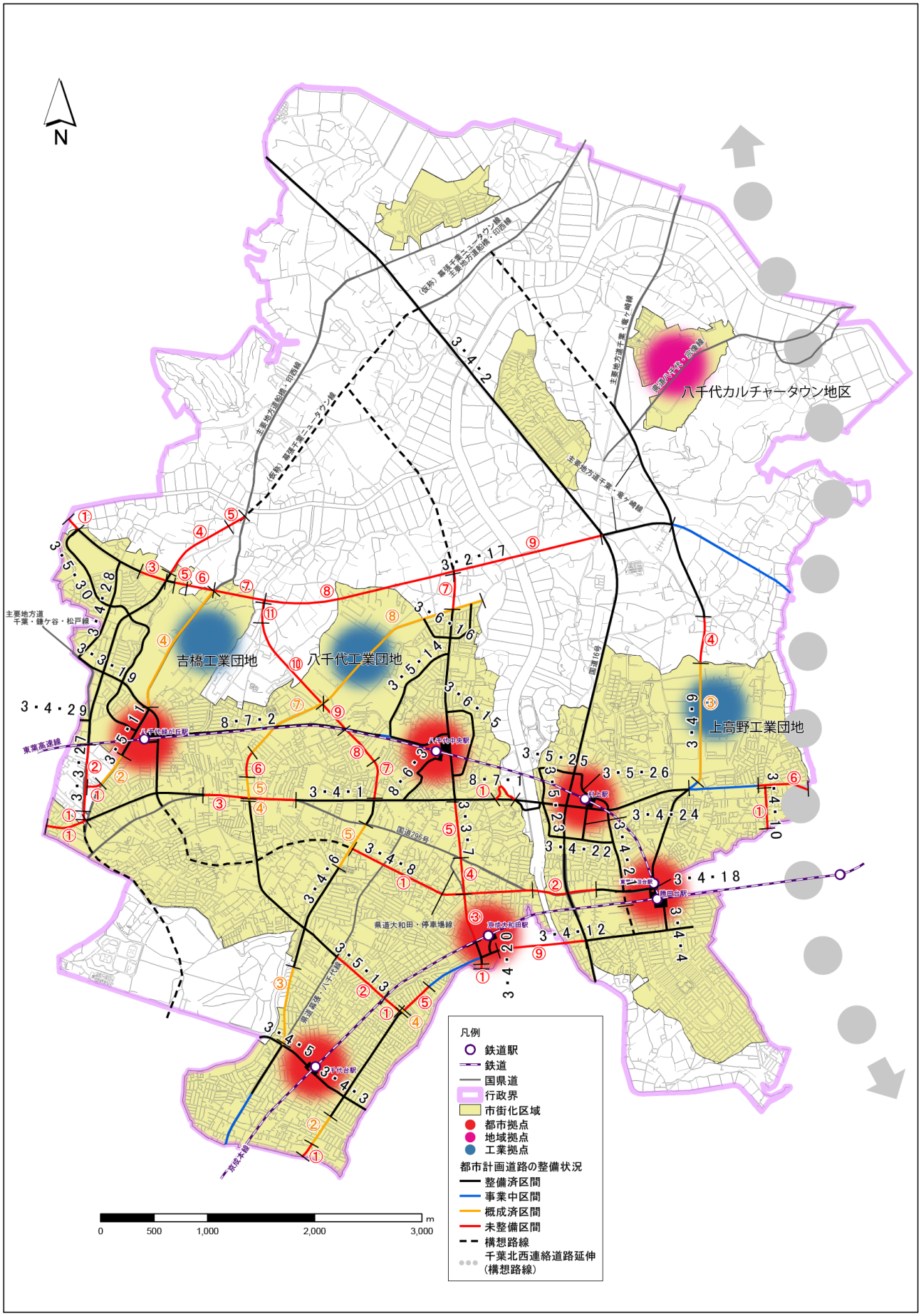

N
八千代カルチャータウン地区
吉橋工業団地
八千代工業団地
上高野工業団地
3・4・2
3・2・17
3・5・30
3・4・28
3・3・19
3・4・29
3・5・11
8・7・2
3・5・27
3・4・1
3・6・16
3・5・14
3・6・15
8・6・3
8・7・1
3・5・25
3・5・26
3・5・23
3・4・24
3・4・22
3・4・9
3・4・10
3・4・18
3・4・12
3・4・20
3・4・8
3・4・6
3・3・7
3・5・13
3・4・5
3・4・3
3・4・4
主要地方道千葉・鎌ヶ谷・松戸線
東葉高速線
八千代緑が丘駅
八千代中央駅
村上駅
東ニュータウン
勝田台駅
京成大和田駅
八千代台駅
国道296号
県道大和田・停車場線
県道船橋・八千代線
京成本線
凡例
鉄道駅
鉄道
国県道
行政界
市街化区域
都市拠点
地域拠点
工業拠点
都市計画道路の整備状況
整備済区間
事業中区間
概成済区間
未整備区間
構想路線
千葉北西連絡道路延伸（構想路線）
0
500
1,000
2,000
3,000
m

図　検討対象路線（区間）

2. 改定の方針（機能評価）

機能評価の実施にあたっては，以下の方針を掲げ，都市計画道路としての必要性等を再度検証の上，変化に応じた見直しを行っていく。

方針１：土地利用の誘導に向けた道路整備

西八千代南部地区の市街化区域への編入推進に向け，都市基盤施設である都市計画道路の整備により，市街地形成の機能を持たせる。

方針２：都市拠点間の連携を図った道路整備

コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造への転換に伴い，京成本線及び東葉高速線の鉄道駅７駅周辺の都市拠点間及び地域拠点（八千代カルチャータウン地区）間のアクセス（東西間・南北間）を向上させると共に，交通結節点としての機能を強化する。

方針３：産業振興の強化を目指した道路整備

八千代・上高野・吉橋工業団地の工業拠点の連携や，国道１６号沿道への大規模流通業務施設や沿道施設等の立地誘導を見据え，アクセス機能を向上させる。

3.　未整備・概成済路線（区間）の機能評価

3.1. 機能評価

「都市計画道路の点検の手引き」及び「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」を踏まえ，未整備・概成済路線（区間）の評価を次のフローのとおり実施する。

一次評価では評価対象路線・区間について点数方式で評価する。

二次評価では地域において考慮すべき事情等，地域の実情を踏まえて一次評価結果を再検討する。

さらに，二次評価の結果について，将来交通量推計により見直しの有無による周辺道路への影響等を確認し，周辺道路の負荷が増大する路線・区間については見直しの方向性を再検討する。

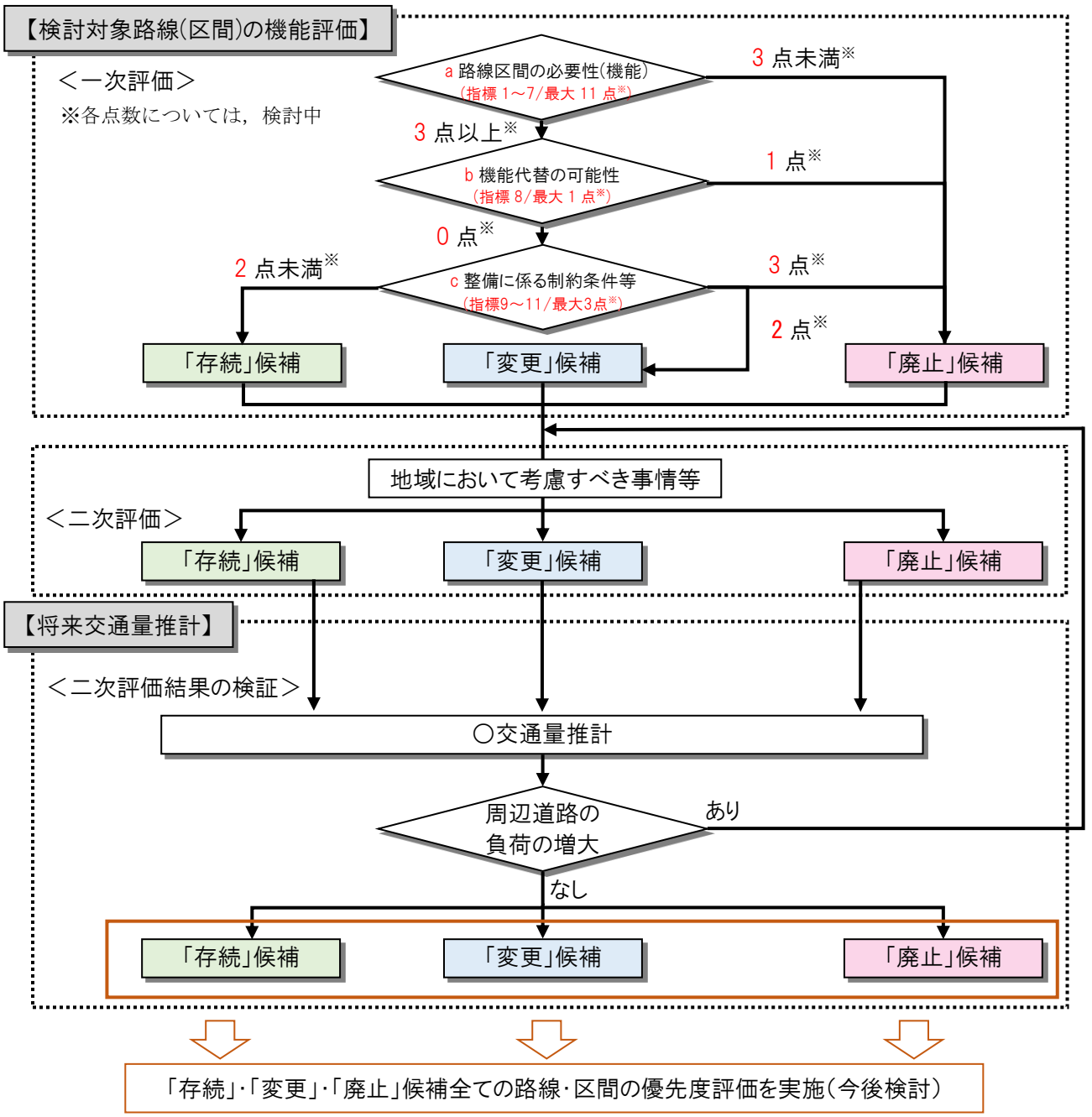


図　未整備・概成済路線（区間）の機能評価フロー

3.1.1. 一次評価

１）評価の仕組み

一次評価は，下記ａ～ｃのスクリーニングを経て，廃止，変更，存続候補に区分する。

ａ.路線・区間の必要性の有無の判断では，ガイドラインにおいて示された指標により判断することになるが，必要性が無いと判断された路線・区間については，無条件で廃止候補に区分される。

次に必要性があるとされた路線について，ｂ.機能代替の可能性の有無の判断において，機能を代替する現道が有る場合は，廃止候補に区分される。さらに，機能代替の現道が無い路線について，ｃ.路線・区間の整備に係る制約状況等の有無の判断により，制約条件が無い場合は存続候補として，制約条件等が有る場合は廃止または変更候補路線に区分される仕組みとなっている。

なお，各指標は点数化し，その点数により判断を行う。

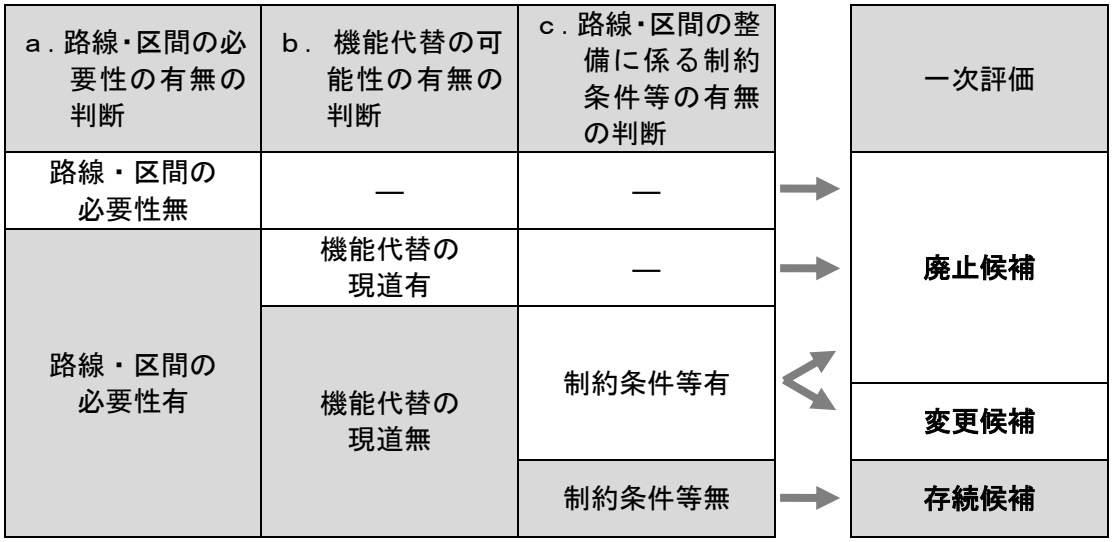


図　一次評価の仕組み

２）評価指標の考え方

ａ．路線・区間の必要性（機能）の有無

路線・区間の必要性を判断するための評価指標は，下記のとおりである。

また，概成済区間については，道路そのものの機能を評価し，機能を有すると判断された項目については，現在の整備状況でも充足しているかをさらに評価する。

なお，改定の方針に関連する評価指標は以下のとおり。

評　価　指　標	方針１	方針２	方針３
１.上位計画による位置付けの有無	◎	◎	◎
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	◎		
４.交通処理等のための機能の有無		○	○
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		○	

※「◎」：特に関連する方針，「○」：関連する方針

表　路線・区間の必要性評価指標と改定の方針との関連

評価指標1. 上位計画による位置付けの有無

ガイドラインでの視点・例示
総合計画や都市マスタープラン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付けの有無について判断する。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
市都市マスタープランで位置付けられた路線（構想路線を含む）及び第4次総合計画，前期実施計画の事業に位置付けられた区間を含む路線は有りと判断する。	区域マスタープラン，第5次総合計画，市都市マスタープラン，京成本線沿線まちづくりビジョンに位置付けられた区間を含む路線は有りと判断する。

関連する方針
方針1：土地利用の誘導に向けた道路整備
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備
方針3：産業振興の強化を目指した道路整備

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○都市マスタープラン（広域幹線道路，都市幹線道路）に位置付けられている路線・区間 ○第4次総合計画，前期実施計画に位置付けられている路線・区間	○区域マスタープラン（主要幹線道路，幹線道路）に位置付けられている路線・区間 ○第5次総合計画に位置付けられている路線・区間 ○都市マスタープラン（広域幹線道路，都市幹線道路）に位置付けられている路線・区間 ○京成本線沿線まちづくりビジョン（道路ネットワーク）に位置付けられている路線・区間
	配点　2つ以上該当→2点 1つ該当→1点

評価指標2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方(H26)	本市での評価・判断の考え方(R6)
市域内外に跨る幹線道路や京成本線の八千代台駅，京成大和田駅，勝田台駅，東葉高速線の八千代緑が丘駅，八千代中央駅，村上駅，東葉勝田台駅のアクセス機能となる路線は有りと判断する。	市域内外に跨る幹線道路や市都市計画マスタープランの将来都市構造に示された都市拠点，地域拠点，工業拠点へのアクセス機能となる路線は有りと判断する。

関連する方針
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備 方針3：産業振興の強化を目指した道路整備

具体的な指標(H26)	具体的な指標案(R6)
○都市マスタープラン(広域幹線道路，都市幹線道路)に位置付けられている路線・区間 ○駅へアクセスする路線・区間	○区域マスタープラン(主要幹線道路)に位置付けられている路線・区間 ○千葉北西連絡道路延伸(構想路線)へのアクセスが想定される路線・区間 ○都市マスタープランにおける都市拠点，地域拠点，工業拠点を結ぶ路線・区間
	配点　都市拠点間を結ぶ路線・区間→2 点 2 市以上に跨る広域幹線道路，又は，地域拠点・工業拠点を結ぶ路線・区間→1 点

評価指標3. 土地利用支援のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
面的整備事業や大規模開発計画等に該当するのが，本市において，西八千代北部特定土地区画整理事業や八千代カルチャータウン地区となる。それらの事業の進捗や関連性を確認し必要性を判断する。また，将来計画，構想されている土地利用転換を把握し，関連する機能を確認し必要性を判断する。	長期未着手の面的整備事業である大和田駅北側地区土地区画整理事業については，事業の見直しと整備手法等の検討をしており，西八千代南部地区については，市街化区域への編入を検討している。それらの事業の進捗や関連性を確認し必要性を判断する。また，将来計画，構想されている土地利用転換を把握するとともに，関連する機能を確認し必要性を判断する。

関連する方針
方針1：土地利用の誘導に向けた道路整備

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○計画路線上に，市街化区域編入予定区域がある路線・区間 ○計画路線上に，西八千代南部地区がある路線・区間	○大和田駅北側地区内を通過する路線・区間 ○西八千代南部地区内を通過する路線・区間
	配点　大和田駅北側地区，又は，西八千代南部地区内を通過する路線・区間→2 点

評価指標4. 交通処理等のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方（H26）
交通を処理するための道路であるが，交通需要が変化している場合も考えられる。計画交通量から必要性を判断する。また。自転車や歩行者の交通の面からも必要性を判断する。

➡

本市での評価・判断の考え方（R6）
交通を処理するための道路であるが，交通需要が変化している場合も考えられる。現況の混雑度から必要性を判断する。また，自転車ネットワーク形成の面からも必要性を判断する。

関連する方針
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備
方針3：産業振興の強化を目指した道路整備

具体的な指標（H26）
○市街化区域内において有効歩道幅員 2.0m を確保している路線・区間 ○バリアフリー基本構想重点整備地区内の路線・区間

➡

具体的な指標案（R6）
○現況の混雑度 ○市街化区域内において有効歩道幅員 2.0m を確保している路線・区間 ○自転車ネットワークエリア内の路線・区間
配点　指標に該当する路線・区間→2 点

評価指標5. 都市防災のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
消防活動困難区域を明らかにし，困難区域解消の機能の有無について判断する。	消防活動困難区域を明らかにし，困難区域解消の機能の有無について判断する。また，震災時の応急医療救護に対応する病院や防災拠点機能を有する施設へのアクセス機能を判断する。

関連する方針
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○消防活動困難区域の解消のための機能を有している路線・区間	○消防活動困難区域の解消のための機能を有している路線・区間 ○災害医療地区病院，災害医療本部病院に接続または近接する路線・区間 ○防災拠点機能を有する施設に接続または近接する路線・区間 ○緊急輸送道路と交差する路線・区間
	配点　指標に該当する路線・区間→1 点

評価指標6. 公共交通の導入のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
路線バスルートを把握し，未整備区間の解消により路線バスルートの短絡化，効率化が図られるか否かを判断する。	路線バスルートを把握し，未整備区間の解消や概成済区間の改良により路線バスルートの短絡化，効率化が図られるか否かを判断する。

関連する方針
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○交通不便地域を通る路線であり，公共交通の導入空間としての機能を有している路線・区間	○路線バス・コミュニティバスのルート上または並行する路線・区間 配点　指標に該当する路線・区間→1 点

評価指標7. 都市環境形成のための機能の有無

ガイドラインでの視点・例示
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等，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。

本市での評価・判断の考え方(H26)	本市での評価・判断の考え方(R6)
中心市街地内の街路のうち，植栽が可能な歩道幅員(W=3.5m 以上)を有する路線を判断する。	駅周辺の街路のうち，植栽が可能な歩道幅員(W=3.5m 以上)を有する路線を判断する。

関連する方針
方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備

具体的な指標(H26)	具体的な指標案(R6)
○市街化区域における駅周辺拠点において植栽可能な歩道幅員(W=3.5m 以上)を有する路線・区間	○市街化区域における駅徒歩圏(半径 800m)において植栽可能な歩道幅員(W=3.5m 以上)を有する路線・区間 配点　指標に該当する路線・区間→1 点

b．機能代替の可能性の有無

機能代替の可能性の有無を判断するための評価指標は，下記のとおりである。

評価指標8. 機能代替可能な現道の有無

ガイドラインでの視点･例示
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。 ＜例示＞ 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。

本市での評価･判断の考え方（H26）	本市での評価･判断の考え方（R6）
＜市街地形成機能判断＞ 都市計画道路等の補助幹線道路で形成される近隣住区（概ねの小学校区）を区分するうえで，有効な道路が都市計画道路以外に存在するか否かを判断する。（概ね並行する道路） ＜交通機能＞ 歩道の有無，車線数が一致する並行道路の存在を判断する。 ＜空間機能＞ 地下埋設物（上水･下水，電力等）が現に収容されている路線が近傍に存在し，都市計画道路整備後，切り替えられると想定できる道路の存在を判断する。	＜市街地形成機能＞ 都市計画道路等の補助幹線道路で形成される近隣住区（概ねの小学校区）を区分するうえで，有効な道路が都市計画道路以外に存在するか否かを判断する。（概ね並行する道路） ＜交通機能＞ 歩道の有無，車線数が一致する並行道路の存在を判断する。 ＜空間機能＞ 地下埋設物（上水･下水，電力等）が現に収容されている路線が近傍に存在し，都市計画道路整備後，切り替えられると想定できる道路の存在を判断する。

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○都市計画道路の機能を代替する現道が存在する路線･区間	○都市計画道路の機能を代替する現道が存在する路線･区間
	配点　指標に該当する路線･区間→1 点

c．路線・区間の整備に係る制約条件等の有無

路線・区間の整備に係る制約条件等の有無を判断するための評価指標は，下記のとおりである。

評価指標9. 地形的な制約条件の有無

ガイドラインでの視点・例示
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等，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。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
勾配区間を有する未整備路線・区間に対し，1/2500 地形図ベースで概ねの最急勾配を想定し，道路構造令との適合状況を判断する。	勾配区間を有する未整備・概成済の路線・区間に対し，基盤地図情報（数値標高モデル），3D都市モデルにより概ねの最急勾配を想定し，道路構造令との適合状況を判断する。 水路・河川・鉄道・その他地形的な制約により，橋梁等の整備の必要性を考慮して判断する。

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○急勾配や障害物等の地形的制約条件がある路線・区間 ○水路・河川と交差する路線・区間	○急勾配や障害物等の地形的制約条件がある路線・区間 ○水路・河川・鉄道と交差する路線・区間
	配点　指標に該当する路線・区間→1 点

評価指標 10. 沿道地域の街並み，商店街への影響の有無

ガイドラインでの視点・例示
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。

本市での評価・判断の考え方（H26）	本市での評価・判断の考え方（R6）
カルテにより作成された沿道土地利用・建物立地状況を考慮して影響の有無について判断する。	現状把握で整理したカルテから沿道土地利用・建物立地状況を考慮して影響の有無について判断する。

具体的な指標（H26）	具体的な指標案（R6）
○商店街の存続，近隣コミュニティの維持・発展に影響を与えるおそれがある路線・区間	○商店街の存続，近隣コミュニティの維持・発展に影響を与えるおそれがある路線・区間
	配点　指標に該当する路線・区間→1 点

評価指標 11. 現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

ガイドラインでの視点･例示
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。

本市での評価･判断の考え方(H26)	本市での評価･判断の考え方(R6)
現在の道路構造令を踏まえて断面構成及び各部幅員を想定し，対象路線との整合性について判断する。	現在の道路構造令を踏まえて計画幅員，断面構成等の整合性について判断する。

具体的な指標(H26)	具体的な指標案(R6)
○計画幅員が道路構造令の最低幅員に満たない路線･区間	○計画幅員，断面構成，交差点交差角，交差点間隔が道路構造令の規定に満たない路線･区間
	配点　指標に該当する路線･区間→1 点

3.1.2. 二次評価

１）評価の仕組み

一次評価の項目に加えて考慮すべき事情等，地域の実情を踏まえて二次評価を行う。

ガイドラインでは，当該検討路線に係る地域において考慮すべき事情等が「有」の場合，各市町村が地域の事情を勘案しながら，見直しの方向性について検討することができるものとされており，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。

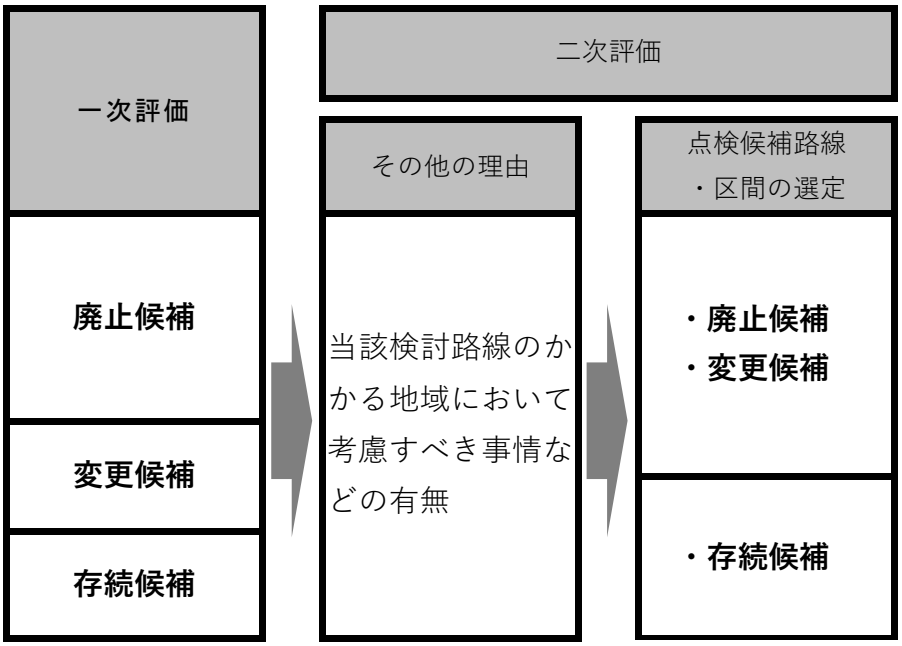


図　二次評価の仕組み

地域において考慮すべき事情として，ガイドラインでは，次の例示がある。

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

２）二次評価について

地域において考慮すべき事情等があれば，見直しの方向性について検討する。

なお，特段の事情が無い場合は，一次評価結果がそのまま二次評価結果となる。

参考：現行プログラムにおける二次評価結果

現行プログラムの二次評価における評価結果及び当該検討路線・区間にかかる地域において考慮すべき事情は，以下のようになっている。

表　現行プログラムにおける二次評価結果

路線番号 路線名	区間番号	評価内容	一次評価	二次評価
3・4・1 新木戸上高野原線	①	行政界に接していることから市域外の道路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の評価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・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。	存続	存続
	⑦	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。	廃止	存続
	⑩	行政界に接していることから市域外の道路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の評価を行うことができない。 また，国道 296 号の補完路線として重要な路線であるため，存続候補とする。	存続	存続
3・4・6 八千代台花輪線	⑦	並行する市道大和田新田 1 号線を活用したルート変更を検討するため，変更候補とする。	廃止 変更	変更
	⑧	重なる市道大和田新田 1 号線を活用しつつ，存続候補とする。	存続	存続
	⑨	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。	存続	変更
	⑩	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，区間内では，多くの交通量は見込まれていないため，廃止候補とする。	廃止 変更	廃止
	⑪	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。	廃止 変更	廃止
3・3・7 大和田駅前萱田線	①	行政界に接していることから市域外の道路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の評価を行うことができない。よって，存続候補とする。	廃止 変更	存続
	③	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。	廃止 変更	存続
	④	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。	廃止 変更	存続
	⑥	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。	廃止 変更	変更
3・4・8 大和田新田下市場線	①	当該検討路線・区間にかかる地域において考慮すべき事情等は無し。	廃止	廃止
	②	当該検討路線・区間にかかる地域において考慮すべき事情等は無し。	廃止	廃止
3・4・9 上高野工業団地線	④	国道 16 号の補完路線としてバイパス機能を担う重要な路線であり，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。	廃止	存続

路線番号 路線名	区間 番号	評価内容	一次 評価	二次 評価
3・4・10 上高野佐倉線	①	行政界に接していることから市域外の道路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の評価を行うことができない。よって，存続候補とする。	存続	存続
3・5・11 新木戸吉橋線	①	3・3・27 号八千代西部線の未整備区間と接続する交差点部分であり，3・3・27 号と一体的な整備が必要なため，3・3・27 号にあわせ，存続候補とする。	存続	存続
3・4・12 八千代台南勝田台線	①	行政界に接していることから市域外の道路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の評価を行うことができない。よって存続候補とする。	廃止 変更	存続
	⑤	事業中区間と整備済区間の中間区間であり，計画事業としての位置づけもあることから，存続候補とする。	存続	存続
	⑨	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。	廃止 変更	存続
3・5・13 八千代台東萱田線	①	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。	廃止 変更	存続
	③	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 号にあわせ存続候補とする。	廃止	存続
	⑤	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。	廃止 変更	変更
	⑥	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。	廃止 変更	変更
3・2・17 八千代中央線	①	行政界に接していることから市域外の道路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の評価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。	廃止 変更	存続
	③	行政界に接していることから市域外の道路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の評価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。	廃止 変更	存続
3・3・27 八千代西部線	①	（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。	存続	存続
	②	（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。	存続	存続
	⑧	（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。	廃止 変更	存続
	⑨	（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。	存続	存続
8・7・1 萱田町村上線	①	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。	廃止	存続
構想路線	①	構想路線であること，また，並行する市道勝田台 5 号線が存在していること，鉄道と交差する路線であることを考慮すると廃止候補とする。	廃止	廃止
	②	構想路線であること，また，並行する市道勝田台 5 号線が存在していること，鉄道と交差する路線であることを考慮すると廃止候補とする。	廃止	廃止

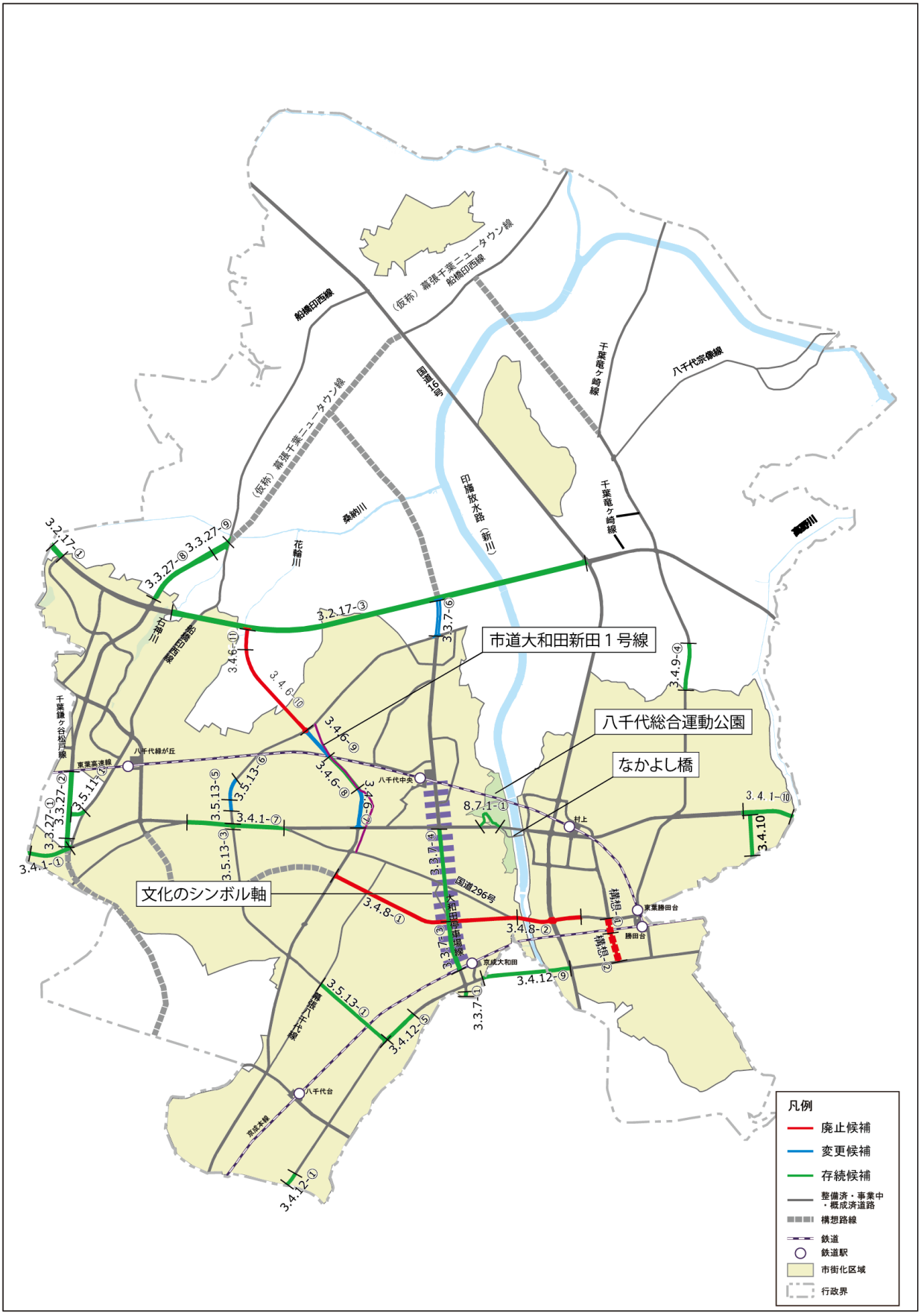


図　現行プログラムにおける二次評価結果

3.1.3. 二次評価結果の検証

二次評価で選定した点検候補（廃止候補・変更候補）路線・区間について，将来交通量の推計を行い，二次評価結果の検証を行う。計画の見直しをした場合に，周辺道路の負荷が増加する路線・区間は，存続・変更・廃止の方向性を再度検討する。

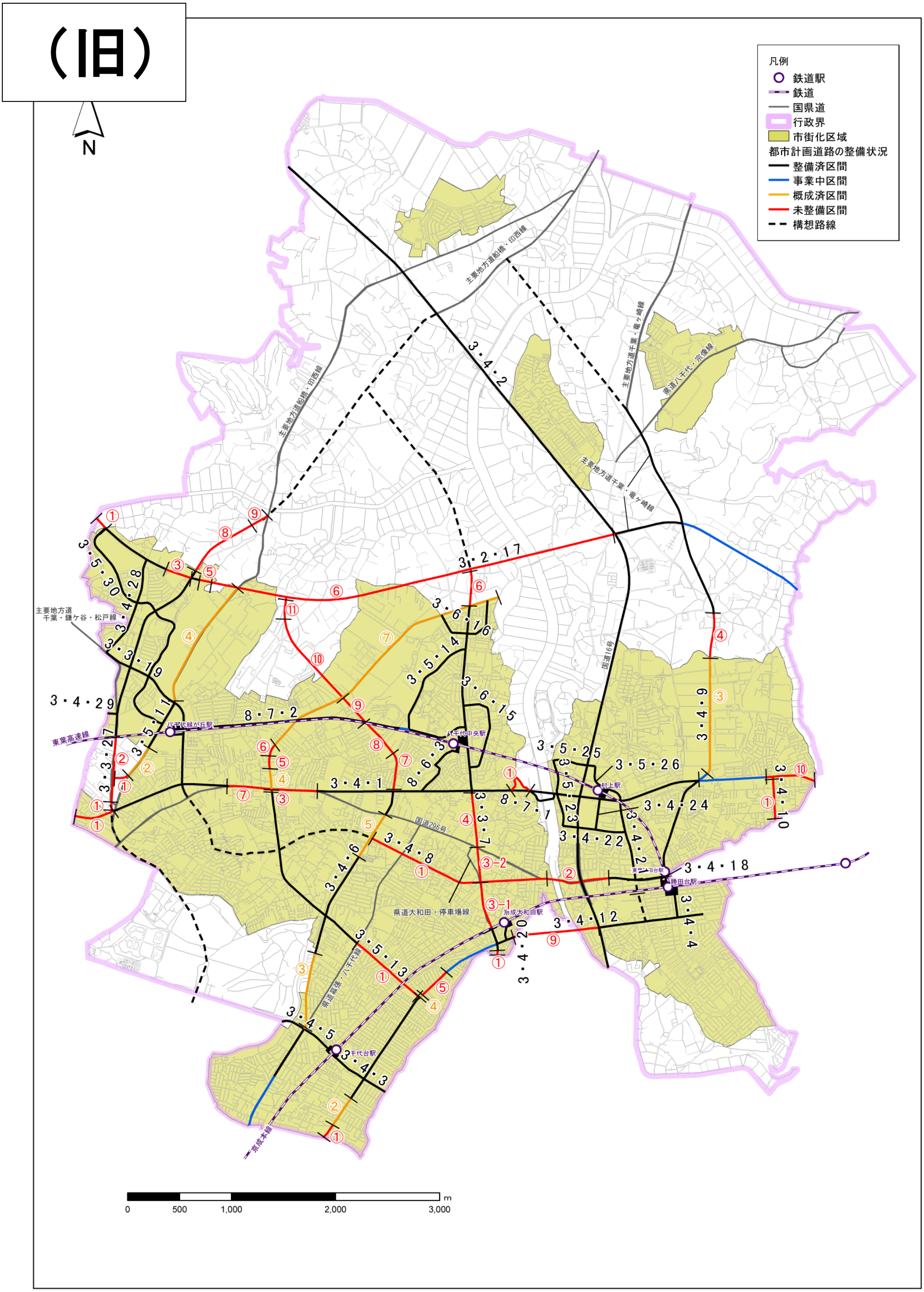
なお，周辺道路の負荷の指標は，点検候補（廃止候補・変更候補）路線・区間に並行する路線の混雑度の変化とし，見直しをしない場合（整備）の混雑度が概ね 1.25 未満（混雑は発生しないまたはピーク時 1～2 時間程度の混雑）で，見直しをした場合（変更・廃止）の混雑度が概ね 1.25 以上（慢性的な混雑）である場合には，方向性の再検討を行うこととする。

表　混雑度の解釈

ランク	混　雑　度	交　通　状　況　の　推　定
Ⅰ	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
Ⅱ	1.0～1.25 未満	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間が１～２時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい
Ⅲ	1.25～1.75 未満	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。ピーク時のみから，日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる
Ⅳ	1.75 以上	道路が飽和していない時間がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する

参考：「道路の交通容量」社団法人　日本道路協会

（旧）



凡例
鉄道駅
鉄道
国県道
行政界
市街化区域
都市計画道路の整備状況
整備済区間
事業中区間
概成済区間
未整備区間
構想路線
N
主要地方道船橋・印西線
主要地方道千葉・竜ヶ崎線
県道八千代・宗像線
主要地方道千葉・竜ヶ崎線
主要地方道船橋・印西線
主要地方道千葉・鎌ケ谷・松戸線
東葉高速線
八千代緑が丘駅
八千代中央駅
村上駅
勝田台駅
京成大和田駅
千代台駅
県道大和田・停車場線
県道幕張・八千代線
京成本線
国道16号
国道296号
3・4・2
3・2・17
3・5・30
3・4・28
3・3・19
3・4・29
3・5・11
3・3・27
8・7・2
3・6・16
3・5・14
3・6・15
8・6・3
3・4・1
3・5・25
3・5・26
3・5・23
8・7・1
3・4・24
3・4・22
3・4・9
3・4・10
3・4・18
3・4・12
3・4・4
3・4・20
3・4・8
3・4・6
3・3・7
3・5・13
3・4・5
3・4・3
0
500
1,000
2,000
3,000
m

図　検討対象路線（区間）

（新）

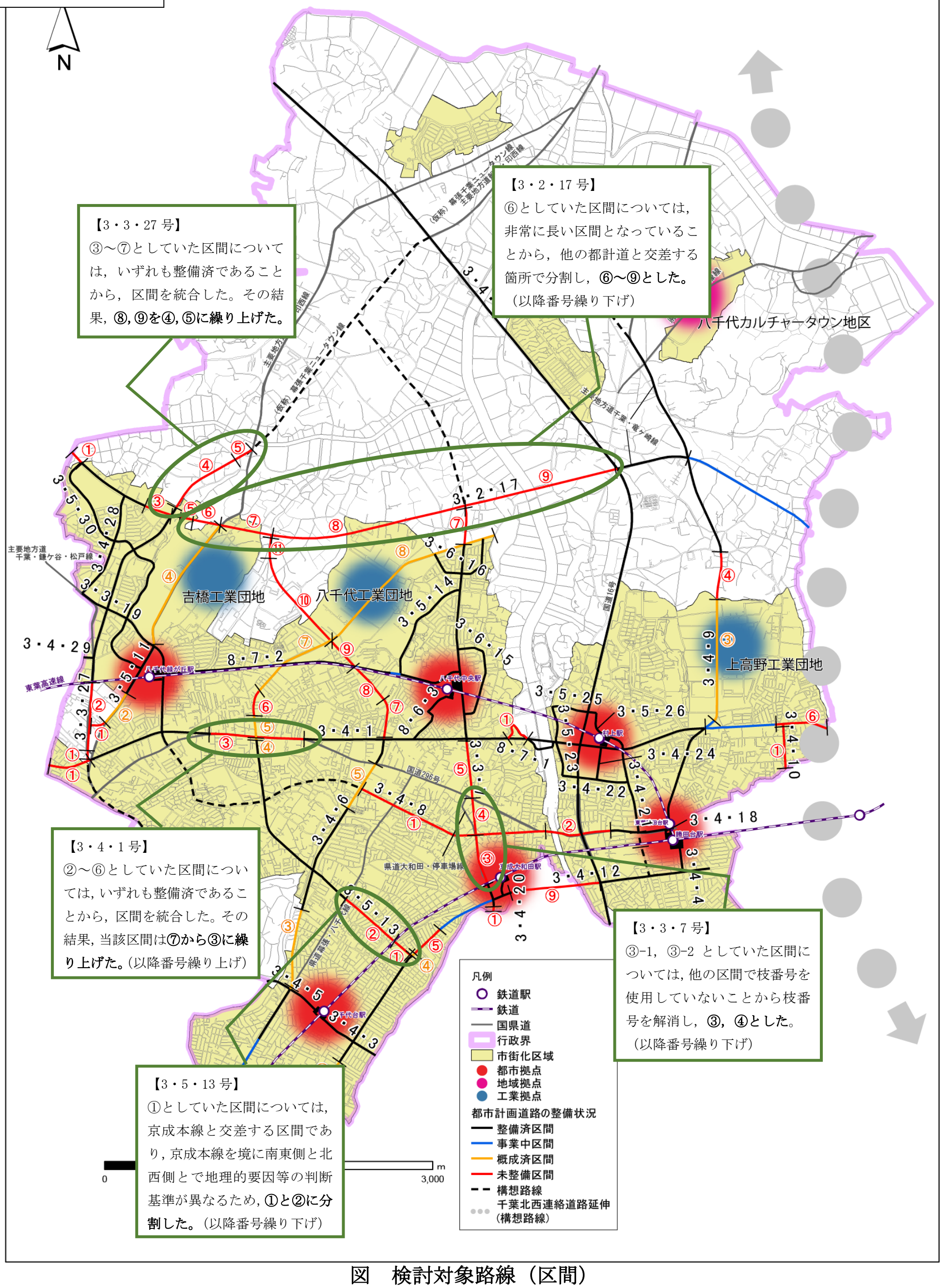

N
【3・3・27 号】
③～⑦としていた区間については，いずれも整備済であることから，区間を統合した。その結果，⑧，⑨を④，⑤に繰り上げた。
【3・2・17 号】
⑥としていた区間については，非常に長い区間となっていることから，他の都計道と交差する箇所で分割し，⑥～⑨とした。
（以降番号繰り下げ）
八千代カルチャータウン地区
吉橋工業団地
八千代工業団地
上高野工業団地
【3・4・1 号】
②～⑥としていた区間については，いずれも整備済であることから，区間を統合した。その結果，当該区間は⑦から③に繰り上げた。（以降番号繰り上げ）
【3・3・7 号】
③-1，③-2 としていた区間については，他の区間で枝番号を使用していないことから枝番号を解消し，③，④とした。
（以降番号繰り下げ）
【3・5・13 号】
①としていた区間については，京成本線と交差する区間であり，京成本線を境に南東側と北西側とで地理的要因等の判断基準が異なるため，①と②に分割した。（以降番号繰り下げ）
凡例
鉄道駅
鉄道
国県道
行政界
市街化区域
都市拠点
地域拠点
工業拠点
都市計画道路の整備状況
整備済区間
事業中区間
概成済区間
未整備区間
構想路線
千葉北西連絡道路延伸（構想路線）
0
3,000
m

図　検討対象路線（区間）