

第2回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議議事録

会議名・・・・・・・・第2回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

会 場・・・・・・・・市役所 旧館4階 第1委員会室

日 時・・・・・・・・令和7年3月14日（金） 午前9：57～午前10：43

出席者・・・・・・・・【委 員】

藤井委員，福田委員，松浦委員，周郷委員，三浦委員，山本氏（秋元委員代理），田村氏（山田委員代理），赤城委員，加藤委員，木内委員

【事 務 局】

若林都市整備部次長，佐藤都市整備部次長

（都市計画課）平野課長，八木主査，清宮主査補，湯川主任主事，葛貫主事

（土木建設課）高橋副主幹，中村主査補

（受託事業者）東日本総合計画株式会社 青木氏，井口氏，北岡氏，若林氏

公開・非公開・・・公開

傍聴者・・・・・・・・1名

議題・・・・・・・・①検討対象路線の機能評価方法について

②その他

議事・・・・・・・・以下のとおり

－開会－

－出席者紹介－

－事務局紹介－

－公開・非公開の報告－

－資料確認－

（木内議長）

議長を務めさせていただきます木内です。よろしくお願いいたします。議事の円滑な進行につきまして、皆様のご協力をいただきたいと思います。重ねてよろしくお願いいたします。

それでは議題に入りたいと思います。議題（1）検討対象路線の機能評価方法について、事務局より説明をお願いいたします。

(都市計画課職員)

それでは議題（１）検討対象路線の機能評価方法についてご説明させていただきます。

まず、議題の説明に入る前に事前に実施した意見照会の結果についてですが、今回、委員の皆様よりご意見はございませんでしたのでご報告させていただきます。

なお、ご意見という形ではなかったのですが、ご指摘いただいた軽微な修正等については、本日配布させていただいております資料に反映させていただきました。お忙しいところご協力いただきありがとうございます。

それでは議題（１）検討対象路線の機能評価方法についてご説明させていただきます。

検討対象路線の機能評価方法について、（案）の資料をお手元にご用意ください。

資料の１ページ、２ページをご覧ください。

資料１ページの「表 検討対象路線（区間）」及び資料２ページの「図 検討対象路線（区間）」に今回のプログラムの対象となる路線（区間）をまとめさせていただきました。

第１回改定会議において、検討対象路線（区間）についてはご承認いただいておりますが、会議後に調整を図った区間がありますので、ご説明させていただきます。

本日配付させていただきましたＡ３の新旧対照図をご覧ください。

図中、黒色で示す区間は整備済み区間、青色で示す区間は事業中区間、オレンジ色で示す区間は概成済区間、赤色で示す区間は未整備区間をそれぞれ示しております。

なお、便宜上、検討対象となる概成済区間及び未整備区間のみ区間番号を表示しております。

まず、「３・４・１号新木戸上高野原線」になります。

旧の方の図をご覧くださいますと、①と⑦の間の区間となる②から⑥としていた区間については、いずれも整備済みであることから、区間を統合いたしました。

その結果、新の図の通り、緑で囲った当該区間は、⑦から③に繰り上げ以降の区間番号を繰り上げました。

次に、「３・３・７号大和田駅前萱田線」になります。

旧の方の図をご覧くださいますと、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、新の図の緑で囲った箇所を通り、③、④とし、以降の区間番号を繰り下げました。

次に、「３・５・１３号八千代台東萱田線」になります。

旧の方の図をご覧くださいますと、①としていた区間については、京成本線と交差する区間を含んでおり、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ことから、新の方の図の緑で囲った箇所の通り、①と②に分割し、以降の区間番号を繰り下げました。

こちらにつきましては現地写真も交えたご説明をさせていただきますので、どうぞお近くのモニターをご覧ください。

現地写真につきましては、標高図に重ねる形で撮影箇所をお示ししております。

本区間につきましては、④から⑥の３地点で撮影した写真をご紹介します。

なお、各地点から出ている青矢印は撮影の方向を表しております。

まず地点④の写真になります。こちらは線路より北西側からの写真となっております。おおまかではございますが、都市計画道路の計画線を緑色の線でお示ししております。写真の左手前側が区間②、右奥側が区間①となります。

次に、⑤の写真になります。こちらも線路より北西側からの写真となっております。写真の右手前側が区間②、左奥側が区間①となります。

次に、地点⑥の写真になります。こちらは線路より南東側からの写真となっております。写真の手前側が区間①、線路の奥側が区間②となっております。また、高低差があることもわかりいただけるかと思います。

最後に、3D都市モデルを活用した鳥瞰図になります。線路を挟んで右側が区間①、左側が区間②となります。

それでは新旧対照図の方にお戻りください。

「3・2・17号八千代中央線」になります。

旧の方の図をご覧くださいますと、前回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、他の都市計画道路と交差する箇所で分割して、新の方の図の緑で囲った箇所の通り、⑥から⑨としました。

最後に「3・3・27号八千代西部線」になります。

旧の方の図をご覧くださいますと、②から⑧の間の区間となる③から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、区間を統合しました。

その結果、新の方の図の通り、緑で囲った当該区間は、⑧を④に、⑨を⑤にそれぞれ繰り上げました。

次に資料の3ページをご覧ください。

現行のプログラムからの変更点といたしまして、今回機能評価における改定の方針として、3つの方針を掲げました。

この方針により、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きたいと考えております。

また、ここで掲げる方針に該当する路線・区間については、都市計画道路としての必要性が高いものとして評価していきたいと考えております。

まず、「方針1：土地利用の誘導に向けた道路整備」についてですが「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。」としております。

次に、「方針2：都市拠点間の連携を図った道路整備」についてですが、「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である八千代カルチャータウン地区との東西・南北間のアクセス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。」としております。

最後に「方針3：産業振興の強化を目指した道路整備」についてですが、「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。」としております。

なお、本市は立地適正化計画を策定しておらず、今後策定に合わせて、さらなるプログラムの見直しが想定されることから、本改定で廃止及び変更候補となった区間については、直ちに都市計画決定を行うのではなく、改めて関連部署等と慎重に協議を行っていきたいと考えております。

資料の４ページをご覧ください。

「３ 未整備・概成済路線（区間）の機能評価」についてご説明させていただきます。

機能評価につきましては、「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、図で示すフローにて各区間の評価を実施していきたいと考えております。

また、フロー中、赤字の箇所につきましては、事前にご送付させていただきました資料から一部修正、追記をさせていただいた箇所になっております。

一次評価の「路線区間の必要性(機能)」、「機能代替の可能性」、「整備に係る制約条件等」について、当初、①、②、③と表記していた部分を、次ページ以降に合わせ、a、b、cに修正し、該当する指標番号と配点、ボーダーとなる点数を追記いたしました。なお、点数についてはいずれも検討中になります。

次に現行プログラムからの変更点についてですが、改定方針を評価に反映させるため、一次評価を点数方式とするなど、評価の条件設定を細かく設定しました。

一次評価では、「a 路線区間の必要性（機能）」、「b 機能代替の可能性」、「c 整備に係る制約条件等」の３段階、計１１の指標により評価を実施したいと考えております。また、ボーダーとなる点数案につきましては、資料のとおりです。

次に、二次評価は、「地域において考慮すべき事情等」がある場合に実施し、その結果の検証を将来交通量推計において確認するというフローになっております。

なお、優先度評価につきましては次回以降の検討事項とさせていただきます。

資料の５ページをご覧ください。

「３・１・１ 一次評価」「１）評価の仕組み」についてご説明させていただきます。先ほどフローの説明の際も簡単に触れましたが、１次評価はa、b、cの３段階で実施します。

まず、一次評価の仕組みの通り、aが高得点であっても、bにおいて機能代替の現道がある場合や、cにおいて、制約条件等がある場合は、変更・廃止候補となる場合があります。

資料の６ページをご覧ください。

「２）評価指標の考え方」についてご説明させていただきます。

「a 路線・区間の必要性（機能）の有無」につきましては、評価指標と関連のある方針について整理し、表といたしました。

表中「◎」は、評価指標に対して、特に関連する方針を、「○」は、関連する方針を表しています。

特に「◎」の関連する方針、「○」の関連する方針が複数ある指標については、配点を高めることにより、差別化を図ることとしております。

資料の７ページをご覧ください。

ここからは、各評価指標についてご説明させていただきます。

資料の構成についてですが、1 段目に千葉県ガイドラインでの視点・例示、2 段目に現行プログラム及び本改定プログラムにおける本市での評価判断の考え方、3 番目に関連する方針、4 段目に現行プログラムの具体的な指標及び本改定プログラムの具体的な指標案をそれぞれ記載しております。

なお、事前に行った意見照会の時点では、具体的な指標案の記載はしておりませんでした。が、意見照会の結果、ご意見がなかったことを受け、今回、本市での評価・判断の考え方に沿った案を作成し、掲載させていただきました。

それではまず、「評価指標 1. 上位計画による位置付けの有無」についてですが、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ているかどうかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、2 つ以上該当する場合は 2 点、1 つ該当する場合は 1 点としたいと考えております。

資料の 8 ページをご覧ください。

次に、「評価指標 2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無」についてですが、区域マスタープラン、都市マスタープランに位置付けられているかどうか、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か、都市拠点、地域拠点、工業拠点間を結ぶ路線があるかどうかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、コンパクトプラスネットワークを意識し、鉄道駅を中心とする都市拠点間を結ぶ路線・区間の配点を 2 点、2 市以上に跨る広域幹線道路、または地域拠点・工業拠点を結ぶ路線・区間を 1 点としたいと考えております。

資料の 9 ページをご覧ください。

次に「評価指標 3. 土地利用支援のための機能の有無」についてですが、長期未着手となっている大和田駅北側地区土地区画整理事業の区域及び市街化区域への編入を検討している西八千代南部地区を通過する路線・区間かどうかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、いずれかの地区内を通過する路線・区間を 2 点としたいと考えております。

資料の 10 ページをご覧ください。

次に、「評価指標 4. 交通処理等のための機能の有無」についてですが、現況の混雑度はどうか、市街化区域内において有効歩道幅員が 2.0 メートル確保されているか、自転車ネットワークエリアの路線・区間かどうかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、いずれかに該当する路線・区間を 2 点としたいと考えております。

資料の 11 ページをご覧ください。

次に、「評価指標 5. 都市防災のための機能の有無」についてですが、消防活動困難区域の解消のための機能を有しているか、災害医療地区病院や災害医療本部病院、防災拠点機能を有する施設に接続または近接しているか、緊急輸送道路と交差するかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、いずれかに該当する路線・区間を1点としたいと考えております。
資料の12ページをご覧ください。

次に、「評価指標6. 公共交通の導入のための機能の有無」についてですが、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・区間であるかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を1点としたいと考えております。
資料の13ページをご覧ください。

次に、「評価指標7. 都市環境形成のための機能の有無」についてですが、市街化区域内における駅徒歩圏において、植栽可能な歩道幅員を有する路線・区間であるかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を1点としたいと考えております。
資料の14ページをご覧ください。

次に「b. 機能代替の可能性の有無」についてご説明させていただきます。資料の構成についてですが、関連する改定方針を掲載していない点を除いては、「a 路線区間の必要性（機能）の有無」と同様となります。

「評価指標8. 機能代替可能な現道の有無」についてですが、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であるかといった視点で評価したいと考えております。

なお、機能代替の考え方について、現行プログラムでは、都市計画道路の計画線に重なる現道や、並行する道路に対して歩道があるか、車線数は一致しているかなどの視点で評価をしていましたが、今回は代替先の道路が都市計画道路に求められる交通処理等の機能を有しているかといった視点も加えて評価していきたいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を1点としたいと考えております。

こちらにつきましては、「3・4・1号新木戸上高野原線」の区間③を例に現地写真も交えたご説明をさせていただきますので、お近くのモニターをご覧ください。

本区間につきましては、④から⑥の3地点で撮影した写真をご紹介します。

こちらは都市計画道路の計画線上に黄色い線でお示しした国道296号が重なっている区間となっております。

まず、地点④の写真になります。

計画幅員20メートルのところ、現道の幅員は9メートルであり、車道、歩道がいずれも狭くなっていることがおわかりいただけるかと思います。また、右折車線も確保できていない状況となっております。

次に、地点⑤の写真になります。

地点④と同様、車道、歩道がいずれも狭くなっており、右折車線が確保できていない状況となっております。

最後に、地点⑥の写真になります。

④⑤と同様、車道・歩道がいずれも狭くなっていることがおわかりいただけると思います。

このような区間については、都市計画道路に求められる交通処理等の機能を有しているとは言えないと評価していきたいと考えております。

資料に戻りまして 15 ページをご覧ください。

次に、「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無」についてご説明させていただきます。資料の構成については、「b. 機能代替の可能性の有無」と同様です。

「評価指標 9. 地形的な制約条件の有無」についてですが、急勾配や障害物等の地理的制約条件があるか、水路、河川、鉄道と交差する路線・区間であるかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を 1 点としたいと考えております。

こちらにつきましては、計画線上に調整池があるケースと高低差があるケースを例に現地写真を交えたご説明をさせていただきますので、お近くのモニターをご覧ください。

まず、調整池があるケースですが「3・4・6 号八千代台花輪線」の区間⑦を例に挙げさせていただきます。

現地写真につきましては、標高図に重ねる形で撮影箇所をお示ししております。

本区間につきましては、④から⑥の 3 地点で撮影した写真をご紹介します。

まず、地点④の写真になります。写真の手前から奥の北側方向へ向けて、上りの傾斜があることがわかりいただけるかと思います。

次に、地点⑤の写真になります。写真中央の右側にあるフェンスを赤枠で囲っておりますが、このフェンスの先が調整池となっている他、写真の手前から奥の南側方向へ向けて、上りの傾斜があることがわかりいただけるかと思います。

次に、地点⑥の写真になります。フェンスの奥が調整池になっており、この調整池上を通過する計画となっております。

最後に 3D 都市モデルを活用した鳥瞰図になります。画面中央にある調整池を通過していること、傾斜があることがわかりいただけるかと思います。

次に、高低差があるケースですが、「3・3・7 号大和田駅前萱田線」の区間⑤を例に挙げさせていただきます。

本区間につきましては、④、⑤の 2 地点で撮影した写真をご紹介します。

まず、地点④の写真になります。写真手前側の自転車置き場と、奥側の住宅と比べますと、高低差があることがわかりいただけるかと思います。

次に、地点⑤の写真になります。こちらの地点も写真手前側の道路と奥側の住宅と比べますと、高低差があることがわかりいただけるかと思います。

最後に、3D 都市モデルを活用した鳥瞰図になります。画像では高低差がわかりにくいのですが、緑の丸印の箇所が低地となっており、そこを通過する計画線となっております。

では資料の 15 ページにお戻りください。

次に「評価指標 10. 沿道地域の街並み、商店街への影響の有無」についてですが、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恐れがある路線・区間であるかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を 1 点としたいと考えております。

資料の 16 ページをご覧ください。

次に、「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」についてですが、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・区間であるかといった視点で評価したいと考えております。

配点につきましては、該当する路線・区間を 1 点としたいと考えております。

資料の 17 ページをご覧ください。

「3・1・2 二次評価」「1) 評価の仕組み」についてご説明させていただきます。

一次評価の結果を受け、地域において考慮すべき事情等がある場合、二次評価を行います。地域において考慮すべき事情等がある場合、見直しの方向性について検討することで、二次評価の結果が、一次評価の結果と異なることも考えられます。

なお、地域において考慮すべき事情等としては、市街地形成機能として、「都市拠点、地域拠点間のアクセスを向上させる路線である場合」、交通機能として、「接続する道路との一体的な整備が必要である場合」、また、「行政界に接している場合」等を想定しております。

資料の 18 から 20 ページにつきましては、参考資料として、現行プログラムにおける二次評価結果を掲載いたしましたので、説明は割愛させていただきます。

資料の 21 ページをご覧ください。

最後に「3・1・3 二次評価結果の検証」についてご説明させていただきます。

二次評価で選定した廃止候補・変更候補を点検候補路線・区間として、将来交通量の推計によって、二次評価結果の検証を行います。

廃止、変更など、計画を見直した場合に、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こととなります。

なお、周辺道路の負荷の指標は、点検候補路線・区間に並行する路線の混雑度の変化とします。

現行プログラムでは、表にお示しするランクに変化があった場合は、方向性を再検討することとしておりましたが、本改定プログラムにおいては、ランク 1、2 であったものがランク 3 以上となった場合に、方向性を再検討するものとしたいと考えております。

議題（1）検討対象路線の機能評価方法についてに関する説明は以上となります。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

（木内議長）

はい、ありがとうございました。おさらいします。資料の 4 ページのフローのところ、ただいま説明があったのが、一次評価、上の点線の囲いの部分。各項目の評価指標の説明、それと配点の説明がありました。その下の二次評価の点線の枠内、地域において考慮すべき事情等の項目説明があったというところでございます。

事前に皆様一度資料をご覧になって説明も受けて、意見照会もしたということなので、大体内容をご理解されたと思うんですけども。この場で改めて確認でも構いません、何かご意見等ございましたら、ご発言のほどをよろしくお願いいたします。何かございますでしょうか。福田先生。

(福田委員)

すいません。もうちょっと確認したいんですが、この a, b, c になってるんですけど、一方で、方針 1, 2, 3 がありますよね。それでそれを照らして、最初の a に関しては、6 ページ目に表があって、方針を考えずに全部足すと、最大 11 点になるってことですよね。この方針 1, 2, 3 ごとに見てくと、方針 1 は最大 4 点で、方針 2 は最大 9 点で、方針 3 は最大 6 点になると思うんですね。この方針ごとの点数の差は気にしなくて良いですか。

(都市計画課職員)

こちらにつきましては、方針によって、これを重視したいという考えは特にございません。千葉県のガイドラインに掲げられている、評価指標がありますので、そちらに我々が作った改定方針に合致するものがあるかといった視点でやっておりまして、特定の評価指標を強めたいといった意図は特にございませんでした。

(福田委員)

この仕組みから言うと、都市拠点間の連携を図った道路整備ということがより大きく評価されるという理解でよろしいですか。例えば方針 1 の土地利用の誘導に向けた道路整備という方針よりも、都市拠点間の連携を図った道路整備という方がより強く評価されてしまうという理解でよろしいですか。

(都市計画課職員)

そうですね。この評価指標の設定上、そのような形になるかとは思っております。

(福田委員)

わかりました。それとここの 2 点と 1 点の違いは何を根拠にしていますか。

(都市計画課職員)

はい。例えば、評価指標 1 について、7 ページをご覧くださいますと、掲げられている、各種計画等がありますが、この場合単純に複数、例えば 2 つ以上該当する場合は 2 点、1 つ該当する場合は 1 点とするような形で、評価に差をつけたいという意図でつけさせていただいています。

評価指標 2 について、8 ページをご覧くださいますと、先ほど福田委員からもご指摘があったように、コンパクト・プラス・ネットワークを意識したものを配点を高めたいということで、都市拠点間を結ぶ路線区間を 2 点ということで設定をさせていただきました。

(福田委員)

もうひとつよろしいでしょうか。評価指標 4 が 2 点になっているのが気になって、2 点になっているなら◎にしておけば良いのと思ったんですけど、○なのに評価指標の 4 だけなぜか 2 点なのは対象になるものが 2 つあるからという意味ですか。

(都市計画課職員)

おっしゃる通りです。複数の方針に該当している、関連するものが複数あるという見方で、2点という設定をさせていただいております。

(福田委員)

一般的には総合評価に近いことをやろうとしているときにウェイトが重要になってくるので、どういう根拠でそういう点をつけたのが、あまりわかりにくいと総合評価になってないじゃないかと思われがちなので、もうちょっと整合性が取れている方がいいのかなと思いました。

(都市計画課職員)

はい。ご意見ありがとうございます。いただいたご意見を事務局の方で検討させていただいて、次の評価につなげていきたいと思います。

(木内議長)

配点の重み、格差、その説明は資料に書けないですかね。2点、1点。その差別化はこういう視点で図りましたというような。それも検討しましょうか。

(都市計画課職員)

はい。資料の方にも、そういったものを書けるように検討して参りたいと思います。

(木内議長)

他に何かございますか。藤井委員お願いします。

(藤井委員)

今、福田委員のお話を伺っていて確かにそうだなというのを感じながら、ちょっとコメントなのですが、この方針1, 2, 3の設定のとこなんですけどね、やっぱり市の思いが一番出てくるころだろうと私は思います。そういった中で、冒頭の説明で、立地適正化計画、この立適を今検討している最中ということで、まだ形にはなっていないと、作るかどうか、これからといったところだと思います。ただやはり、市の方針として、都市計画区域の中で、市街化区域、これが、ある意味飛び地という形で、八千代市の場合には、地域拠点といったようなところを位置付けて、カルチャータウン地区ですか、こういったところなんかもその活用拠点みたいな形で位置付けられてくると。そうすると、将来の都市構造を見たときに、まずこの方針の中で、都市の成長的な、発展みたいなことを考えていったときに、この都市拠点間の連携、これをまず第1として、方針として考えるのだと。その中で、将来の人口が緩やかに下がっていく中でも、やはり産業活動といったものを都市拠点間の中でしっかり位置付けていく。そういった中で、少し時間軸の長いこの立地適正化計画に関する、土地利用の誘導に関しては、その第3番目といったような位置付けの中で、この方針自体を、方

針 2, 方針 3, 方針 1 のような形の位置付けとして, まず都市計画の上位計画マスタープランだとか, そういったところに照らし合わせても, そんなに影響は出てこない範疇かなと思います。ですので, この辺の方針の位置付けみたいなプライオリティーをまず考えた中で, 今, 福田委員の言われた, 総合評価をやっていたときに, ウェイト的なところで, きちんと重要視するような項目がきちんとその方針に設定されたところに照らし合わせてくるかどうか, そのへんの確認をされた方がよろしいかなと。そうした方が, 私たちの自治体はここをメインとして, まちづくりをする上での, 市街地の骨格形成の道路ネットワークを考えているんですってということが, 言いやすくなるかなという気がいたしました。以上でございます。

(木内議長)

はい。ありがとうございます。方針のどこに強い思いがあるのか, 方針が 3 つあって, 6 ページのところに, この方針はこの指標にかかってくるってところの表があるのですが, 市としてどの方針に重きを置くのか, というのももうちょっと強弱は出せそうな気もしないでもないのですが, その辺もちょっと検討しましょうか。

(都市計画課職員)

はい。ご意見ありがとうございます。この方針の配点に対する考え方のようなものを, もう少し見えるような形に今後検討していけたらと考えております。

(木内議長)

はい。ほかにありますか。松浦委員お願いします。

(松浦委員)

私も今の意見ちょっと補足ですけれども, 確かに方針によって点数の違いがありますので, 今のこれでいけば, だから方針 2 を方針 1 にするとかウェイトとしては, 一番配点が多い方を一番にしてっていう, 順番を変えたほうがいいかなと。それでなぜそうするかというのはさっき藤井先生が言われたみたいに, ちゃんと説明をすれば, いいんじゃないかと思うので, そのあたりちょっと考えていただきたいと思います。

(木内議長)

それも踏まえた上で, 検討をお願いします。

(都市計画課職員)

はいご意見ありがとうございます。検討させていただきます。

(木内議長)

他に何かございますか。大丈夫ですかね。皆さん資料を一度ご覧いただいていると思います。実際の振り分け作業は今後の作業でございますので、それが見えてきた段階で、多分また議論が出てくるんじゃないかなと思いますけども、方向性、ルールづくりということで、とりあえず、こういった方向性でやらせていただきますと、今日いただいた意見につきましては、事務局の方でしっかりと再整理していただいて、次回また提示なりしていただきたいと思います。

何か特段ございますか。他に。なければ、こんな感じで進めさせていただきたいと思いますけどもいかがでしょうか。よろしいですかね。どうもありがとうございました。ということで、議題の審議は終わりました。ご審議いただきましてありがとうございました。その他につきまして事務局からございましたらお願いいたします。

(都市計画課長)

本日は貴重なご意見ありがとうございました。いろいろ委員の皆様からですねご意見を頂戴いたしまして、やっぱり配点の基準というものはやはり一番理由をはっきり示すことが、後々の評価の中身を見たときに、どういった基準でどういったところの点数の意味合いっていうものがちゃんと示されないと、なかなか説明もできないっていう部分でもあり、重要な部分だと感じておりますので、事務局の方でさらなる検討をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次の第3回の会議の議題といたしましては、検討対象路線の機能評価結果について、将来交通量推計結果について、検討対象路線の総合評価についてを予定しております。開催につきましては、5月下旬頃と考えておりますが、また改めて日程等につきまして、皆様のご都合を調整させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。事務局からは以上でございます。

(木内議長)

はい。すいません5月下旬で大丈夫ですかね。コンサルさん含めて交通量推計の結果まで出るんですね。

(受託事業者)

はい。交通量推計の作業につきましては、着手しております。

(木内議長)

作業はもう、もうやっているんですね。わかりました。よろしくお願いいたします。

(福田委員)

すいません。交通量の推計は、どの時点の交通量の推計を使うんですか。

(受託事業者)

交通量推計の作業ですけれども、元となる資料については、平成 30 年のパーソントリップ調査、これをもとにしたものになっております。現況については平成 30 年、そして将来については、概ね 20 年後という形になっております。

(木内議長)

それ一応最新の資料ですよ。

(都市計画課職員)

平成 30 年のパーソントリップ調査をもとに、令和 2 年に千葉県が独自に将来交通量推計を実施した結果が最新のものとなっておりまして、そちらを活用させていただく予定となっております。

(木内議長)

わかりました。では以上をもちまして第 2 回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議を終了いたします。議事の進行にご協力いただきましてありがとうございました。皆様お疲れ様でした。

－閉会（午前 10 時 43 分）－

－以上－