

第3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5月30日（金）午後2時から
場所：市役所 多目的棟会議室

次 第

1 開 会

2 議 題

- (1) 検討対象路線の機能評価結果について
- (2) 検討対象路線の総合評価及び将来交通量推計について
- (3) その他

3 閉 会

【配布資料】

- ・ 第3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
- ・ 都市計画道路整備プログラム改定に係る検討対象路線の機能評価結果について（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4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 非常勤講師
福田敦	日本大学理工学部 特任教授
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	
周郷寿雄	八千代商工会議所 会頭
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	
上野兼通	千葉土木事務所長
山田幹司	八千代警察署長
八千代市企画部長	
赤城哲寛	八千代市企画部長
八千代市経済環境部長	
佐藤淳也	八千代市経済環境部長
八千代市都市整備部長	
若林邦典	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。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係団体の代表者
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 八千代市企画部長
- (5) 八千代市経済環境部長
- (6) 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。

都市計画道路整備プログラム改定に係る
検討対象路線の機能評価結果について（案）

令和7年5月30日

第3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. 改定の方針（機能評価）	1
1.1. 都市計画の目標	1
1.2. 都市計画道路整備の基本方針（機能評価方針）	2
2. 未整備・概成済路線（区間）の機能評価方法	3
2.1. 機能評価の流れ	3
2.2. 一次評価の方法	4
2.3. 二次評価の方法	7
2.4. 総合評価（二次評価結果の検証）の方法	8
3. 機能評価結果	8
3.1. 一次評価	8
3.2. 二次評価	22
3.3. 総合評価（二次評価結果の検証）	24

1. 改定の方針（機能評価）

1.1. 都市計画の目標

本市の都市マスタープランでは、将来都市像「人がつながり 未来につなぐ 緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ」の実現に向け、「これからの都市計画の目標」として以下の4つの目標を設定している。また、交通環境の方針として集約型都市構造の骨格形成や持続可能な交通ネットワークの形成を挙げている。

【都市計画の目標】

将来都市像：「人がつながり 未来につなぐ 緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ」

都市計画の目標

- 目標 1 快適に暮らせる都市づくり
- 目標 2 安心・安全で持続可能な都市づくり
- 目標 3 産業を活かした活力ある都市づくり
- 目標 4 自然と調和した都市づくり

将来都市構造



【交通環境の方針】

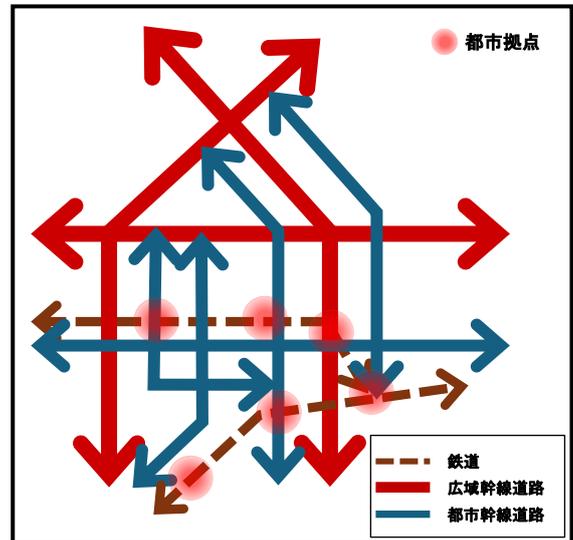
- コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造の骨格形成
- 公共交通や交通結節点の利便性向上による持続可能な交通ネットワークの形成

1.2. 都市計画道路整備の基本方針（機能評価方針）

都市計画の目標や交通環境の方針を受け、都市計画道路の整備に向け以下の方針を掲げ、都市計画道路としての必要性等を検証の上、変化に応じた見直しを検討する。

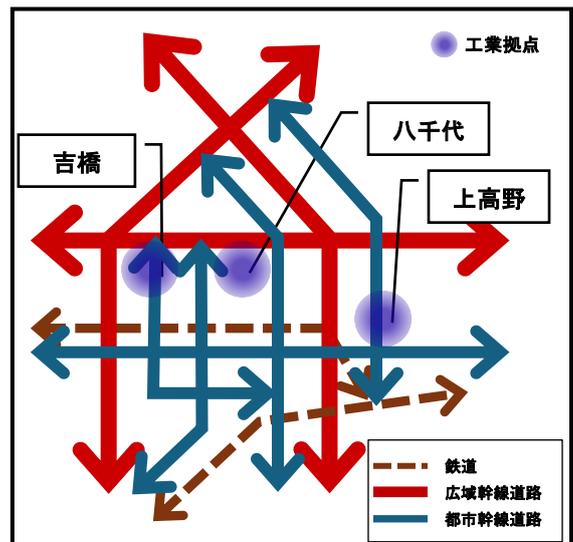
方針 1：都市拠点間の連携を図った道路整備

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。



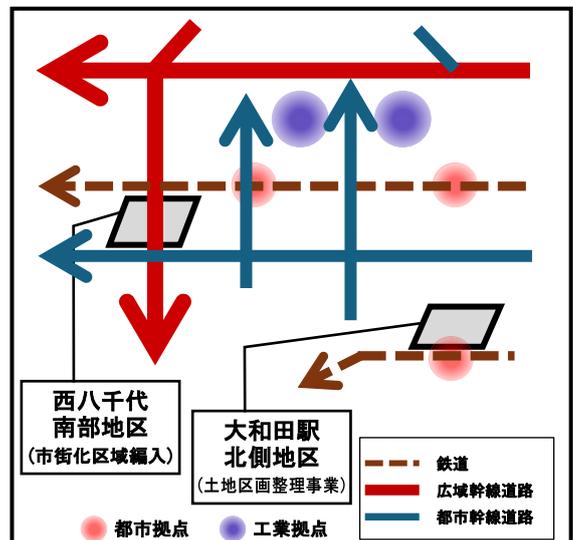
方針 2：産業振興の強化を目指した道路整備

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。



方針 3：新たな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等に向け、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。



2. 未整備・概成済路線（区間）の機能評価方法

2.1. 機能評価の流れ

「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。

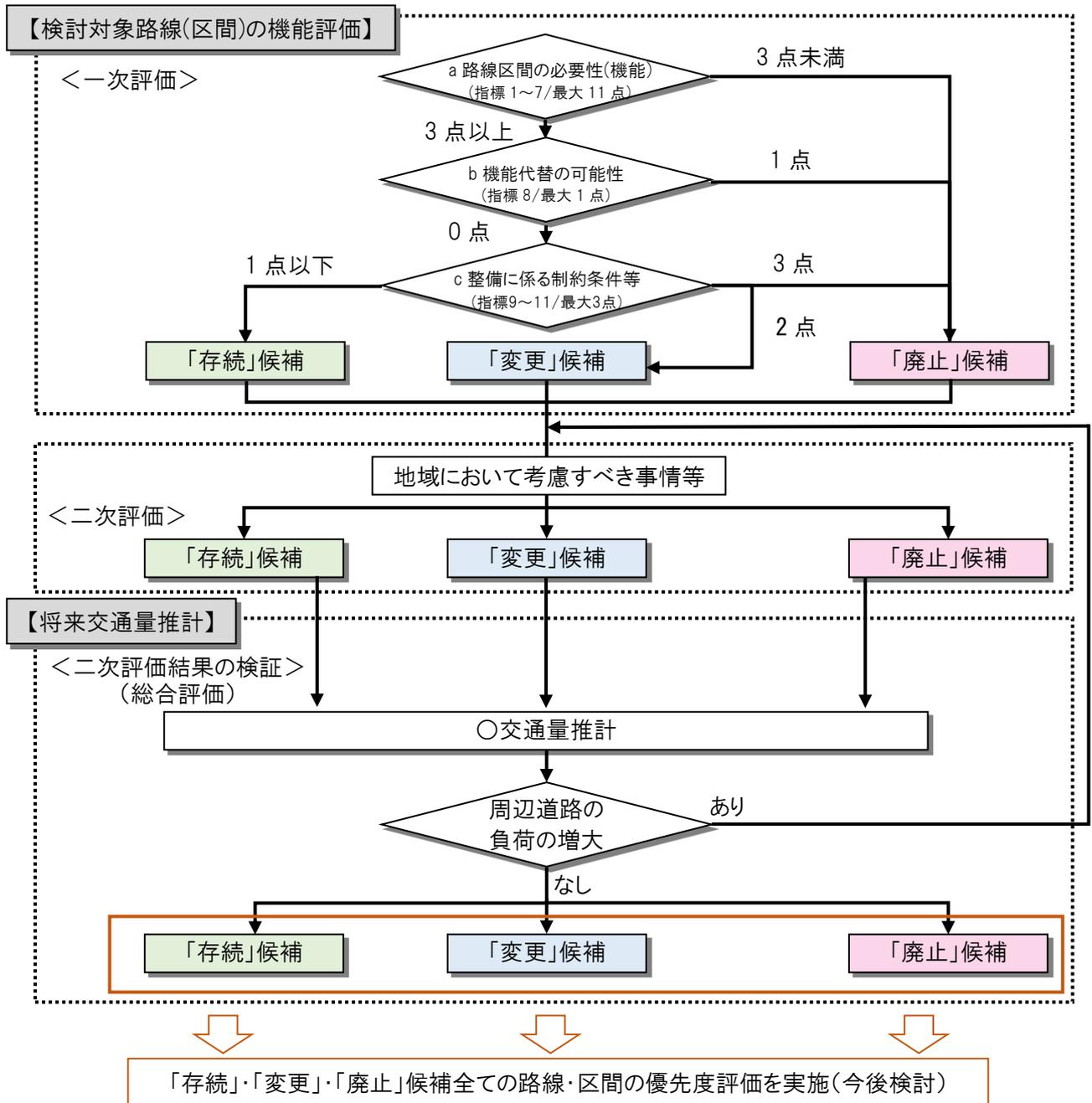


図 2-1 未整備・概成済路線（区間）の機能評価フロー

2.2. 一次評価の方法

2.2.1. 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、機能を代替する路線・区間が有る場合は、廃止候補に区分される。さらに、機能代替の路線・区間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。

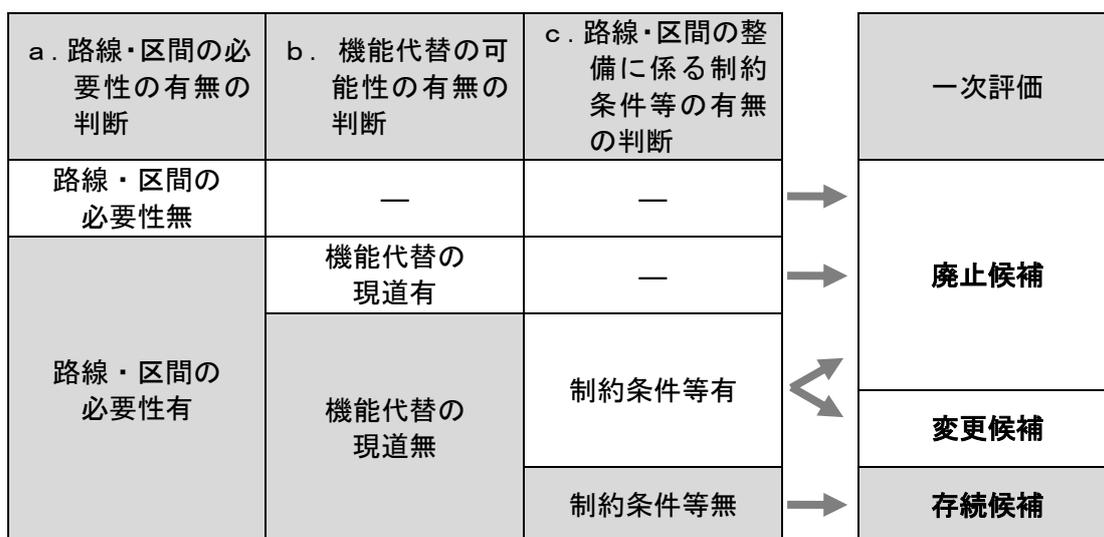


図 2-2 一次評価の仕組み

2.2.2. 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と都市計画の目標、機能評価方針との関係は、下記のとおりである。

評価指標の配点については、都市計画の目標、機能評価方針との関連性が強いものを最大2点となるように設定した。

指標1及び2は、県及び市の上位計画に示される将来都市構造における交通ネットワークを担い、拠点間の連携に資する路線・区間を特に評価する。

指標3は、今後の市街地整備を目指す地域におけるアクセス機能の向上やまちづくりを促進する路線・区間を特に評価する。

指標4は、道路の慢性的な混雑の緩和や、歩行者・自転車に配慮した道路空間の形成につながる路線・区間を特に評価する。

指標5、6、7は、整備された道路空間により防災、公共交通導入空間の形成、都市環境の向上といった機能の実現が期待される路線・区間を評価する。

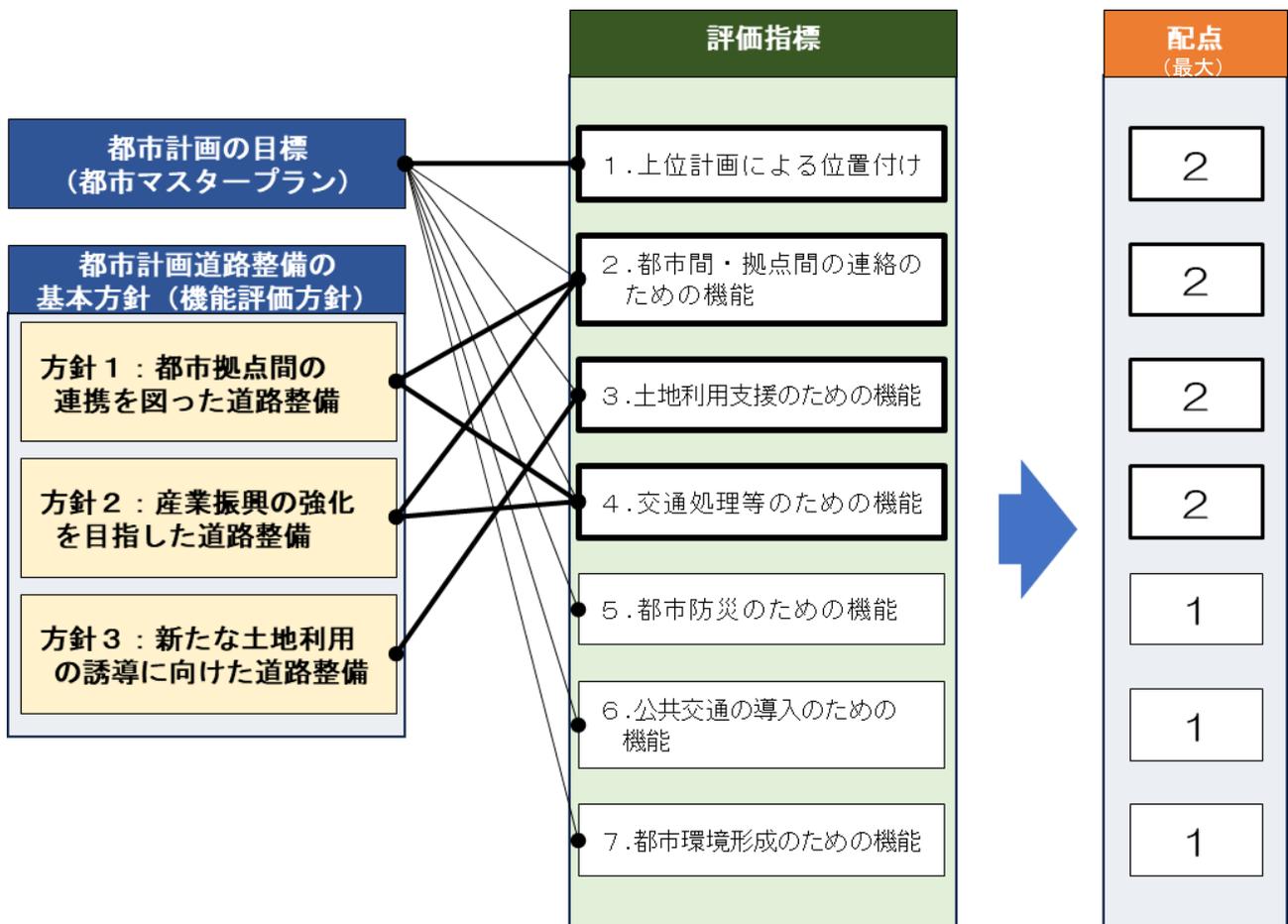


図 2-3 都市計画の目標、機能評価方針と評価指標の関係及び配点

b. 機能代替の可能性の有無

指標 8 により評価を行う。

検討対象路線・区間の機能を代替できる並行路線がある場合、該当する路線・区間は廃止候補とする。



図 2-4 機能代替の可能性の有無の配点

c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無

指標 8 で廃止候補となった路線・区間は引き続き廃止候補とし、それ以外の路線・区間について指標 9 から指標 11 の合計得点により評価を行う。

合計得点が 1 以下の場合、存続候補とする。合計得点が 2 の場合は変更候補とする。合計得点が 3 の場合は廃止候補とする。

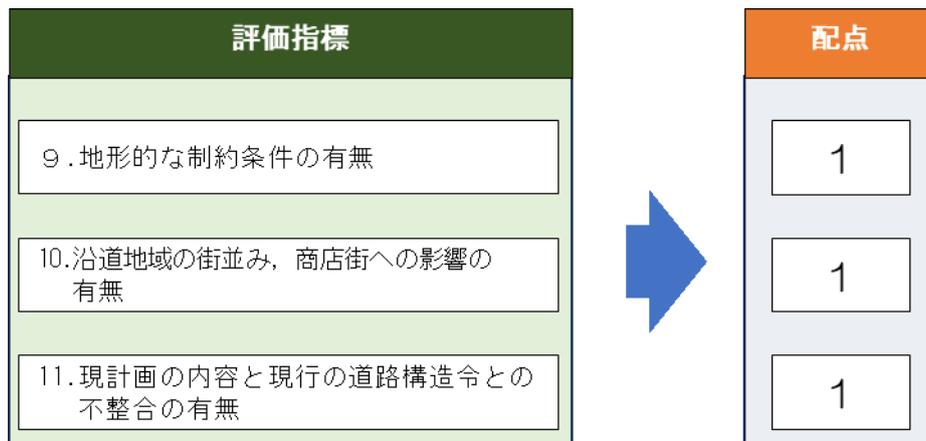


図 2-5 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の配点

2.3. 二次評価の方法

2.3.1. 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。

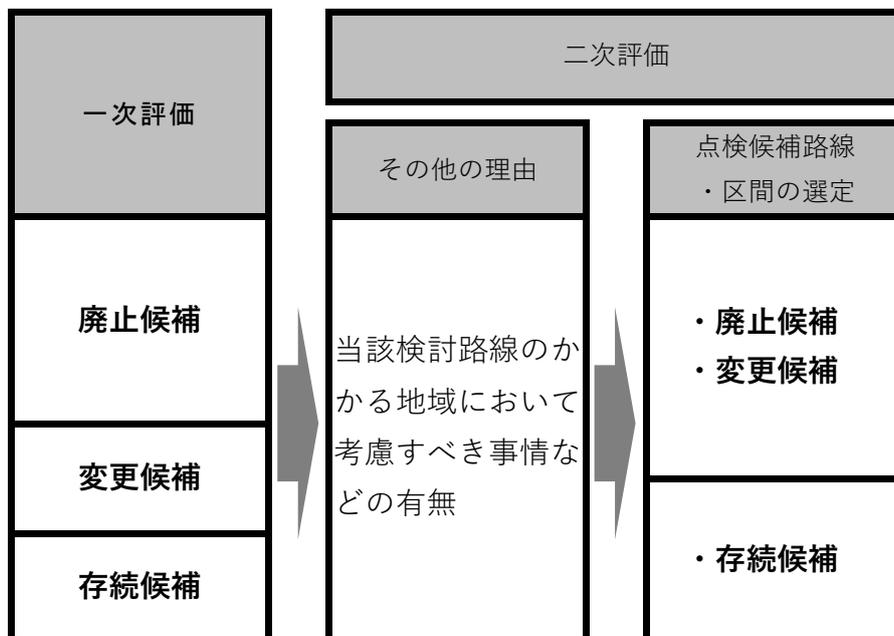


図 2-6 二次評価の仕組み

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

2.3.2. 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。

2.4. 総合評価（二次評価結果の検証）の方法

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 2-1 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

3. 機能評価結果

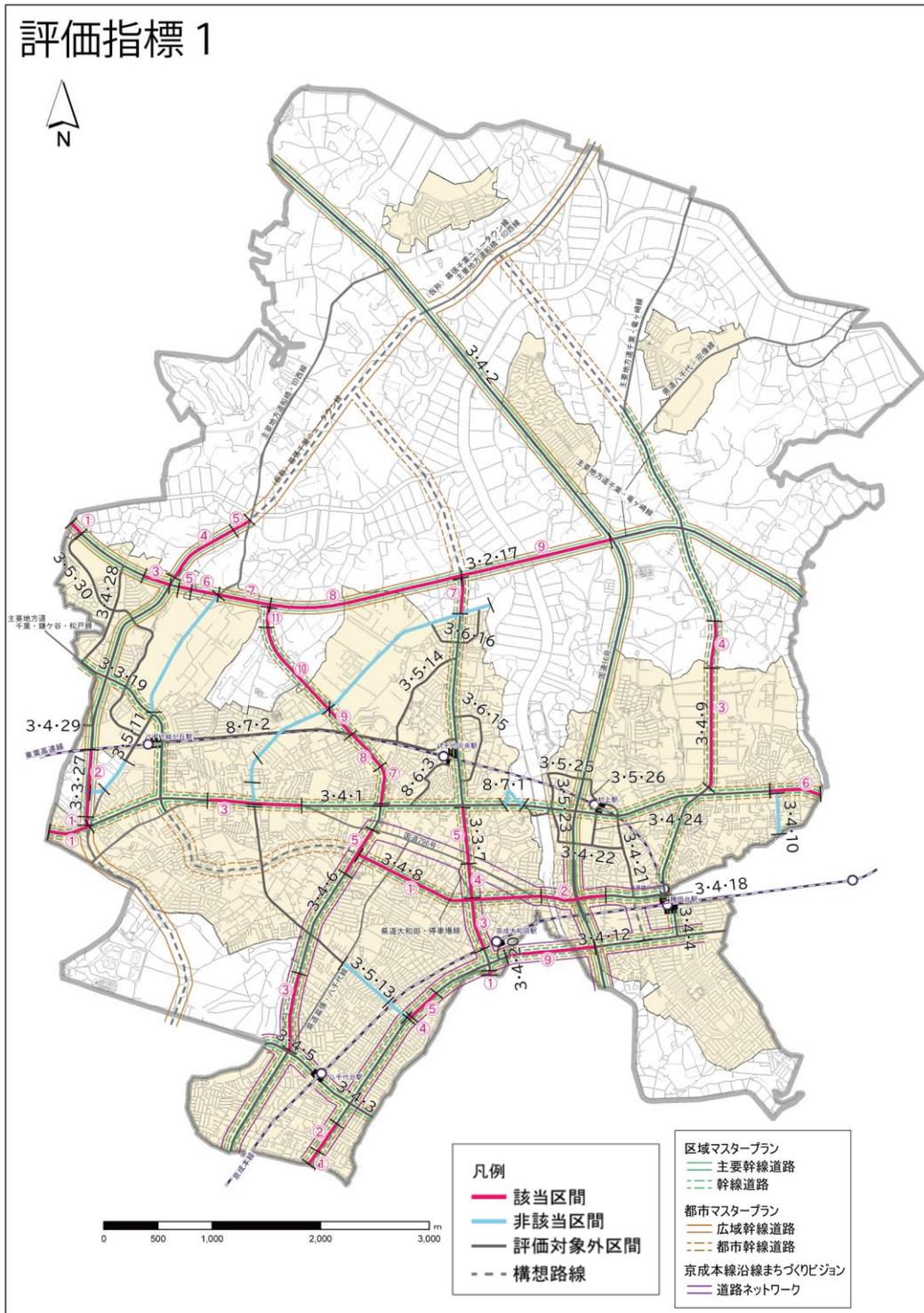
3.1. 一次評価

a. 路線・区間の必要性（機能）の有無

各指標の評価結果について以下に示す。

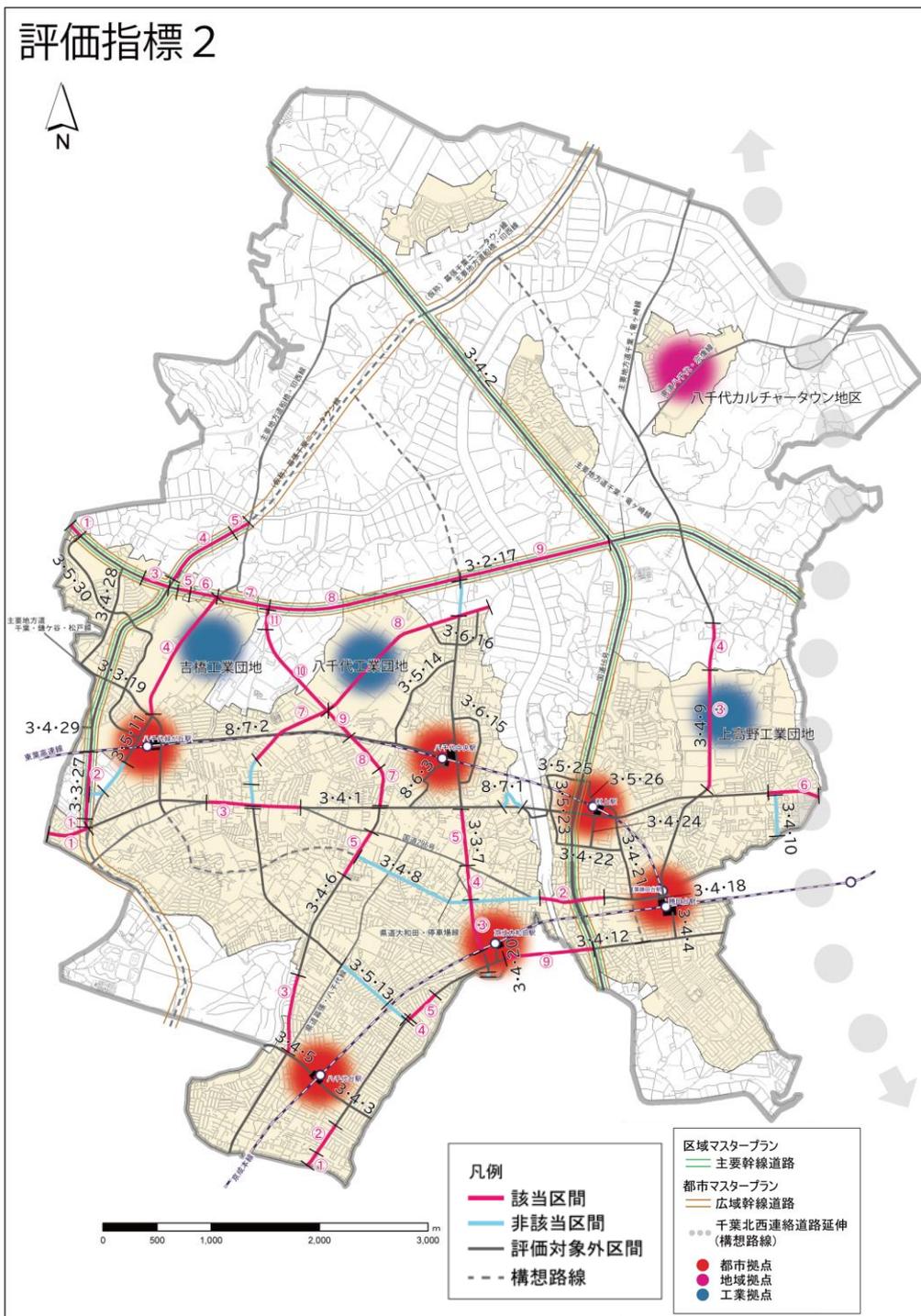
評価指標1. 上位計画による位置付けの有無

評価・判断 の考え方	区域マスタープラン, 第5次総合計画, 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判断する。
具体的な 指標	<ul style="list-style-type: none"> ○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	指標に該当する路線・区間→2点



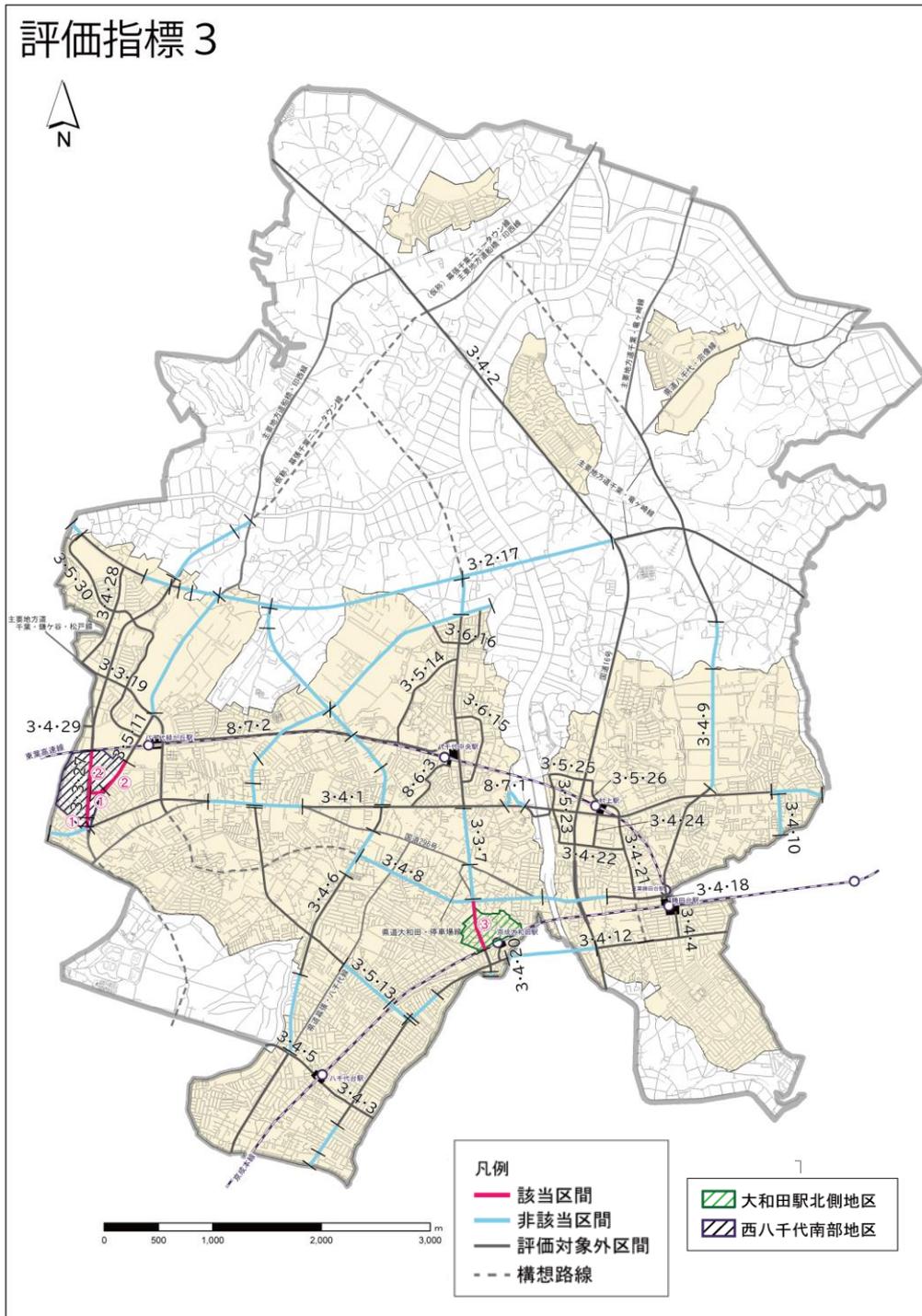
評価指標 2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無

評価・判断 の考え方	市域内外に跨る幹線道路や都市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判断する。
具体的な 指標	○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(広域幹線道路)に位置付けられている路線・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、または、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

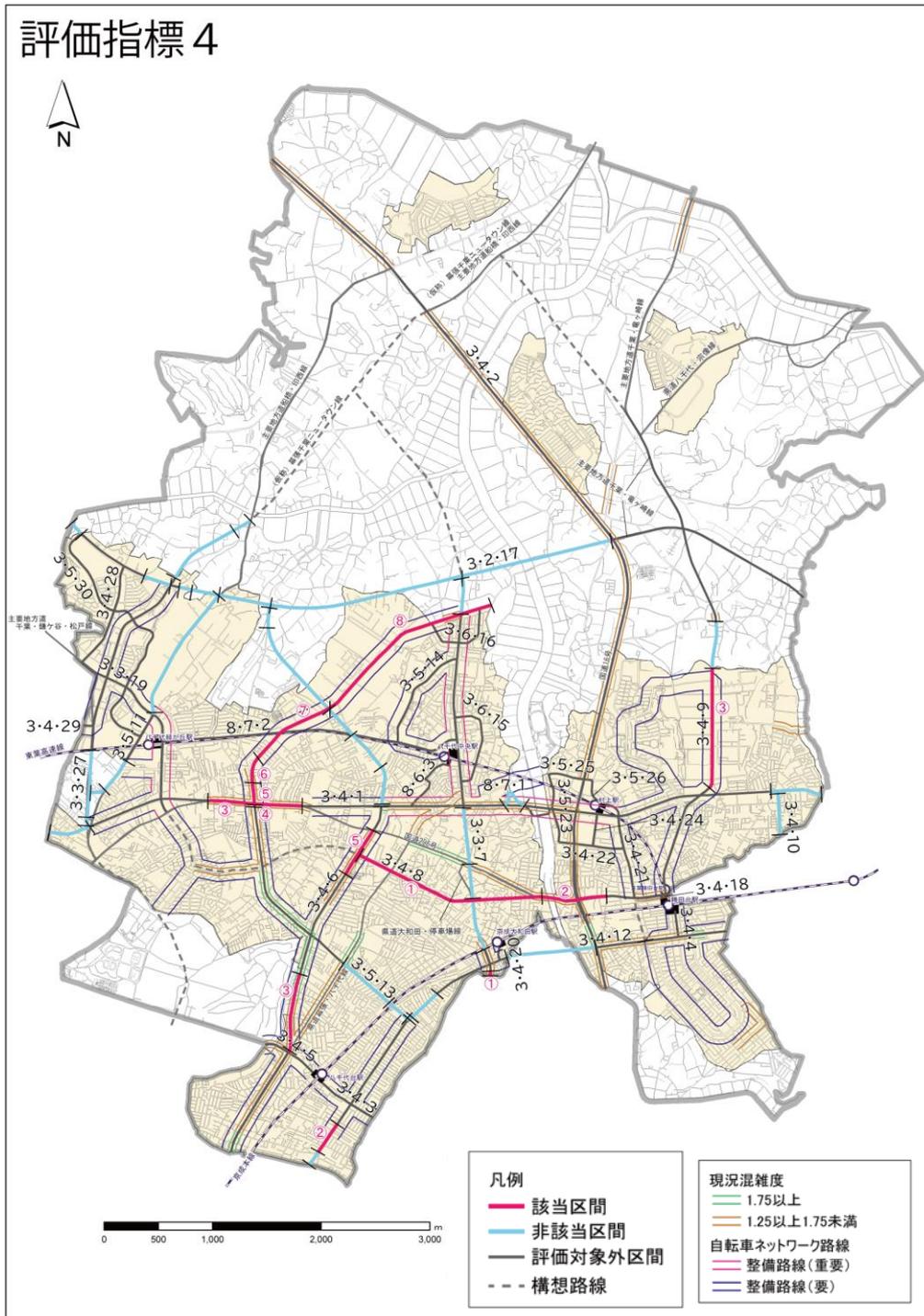
評価・判断の考え方	長期未着手の面的整備事業である大和田駅北側地区土地区画整理事業については、事業の見直しと整備手法等の検討をしており、西八千代南部地区については、市街化区域への編入を検討している。それらの事業の進捗や関連性を確認し必要性を判断する。また、将来計画、構想されている土地利用転換を把握するとともに、関連する機能を確認し必要性を判断する。
具体的な指標	○大和田駅北側地区内を通過する路線・区間 ○西八千代南部地区内を通過する路線・区間
配点	指標に該当する路線・区間→2点



評価指標4. 交通処理等のための機能の有無

評価・判断 の考え方	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。
具体的な 指標	○現況の混雑度(現況推計結果において、現道または並行道路※の混雑度が1.25以上となっており、都市計画道路の整備によって混雑の緩和が想定される路線・区間) ○自転車ネットワーク路線と重なる路線・区間
配点	指標に該当する路線・区間→2点

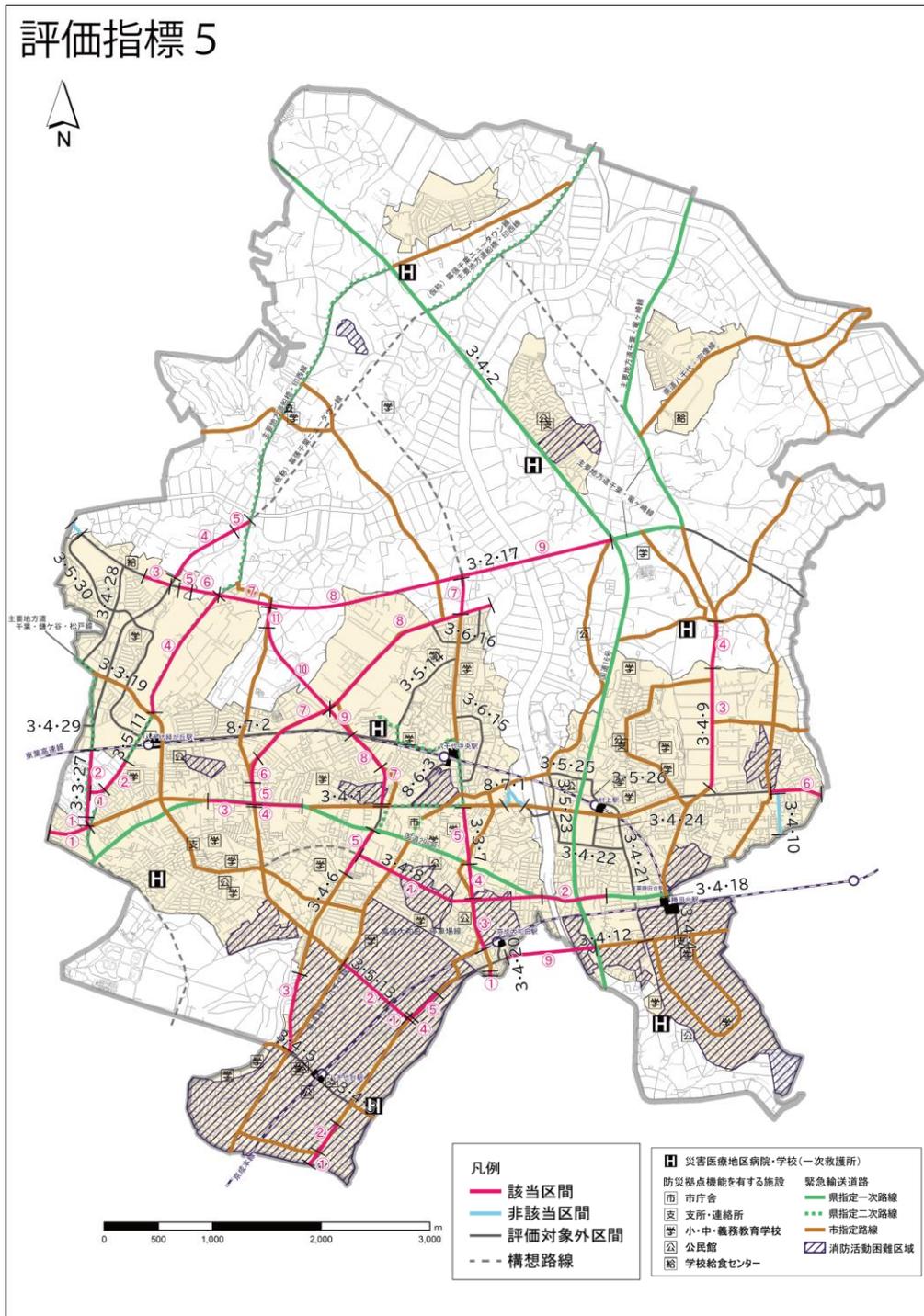
※「並行道路」は、対象区間から200m以内で方向や他の道路との接続が類似する道路とする。



データ出典：八千代市自転車ネットワーク計画

評価指標5. 都市防災のための機能の有無

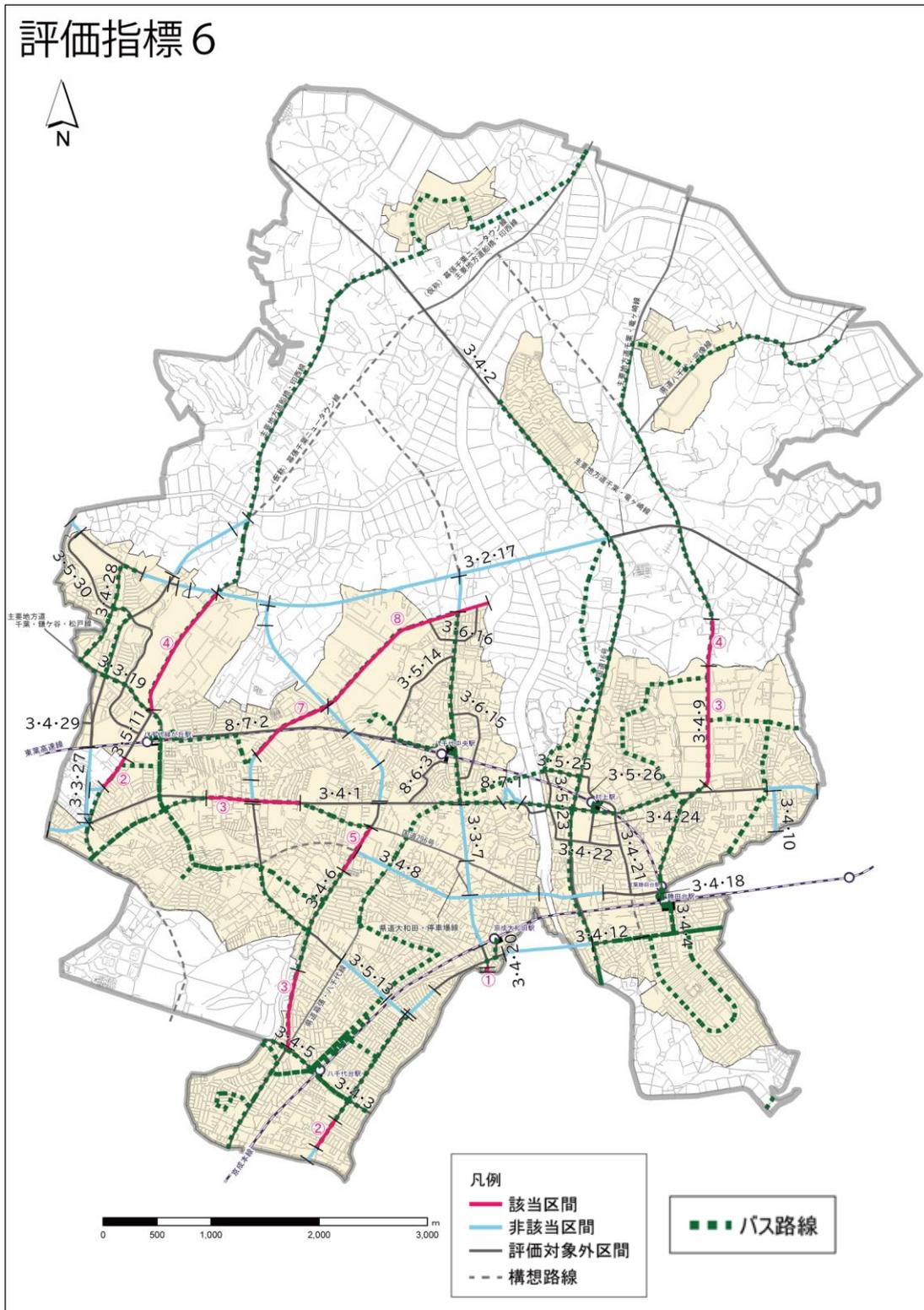
評価・判断 の考え方	消防活動困難区域を明らかにし、困難区域解消の機能の有無について判断する。また、震災時の 応急医療救護に対応する病院や防災拠点機能を有する施設へのアクセス機能を判断する。
具体的な 指標	○消防活動困難区域の解消のための機能を有している路線・区間 ○災害医療地区病院・学校(一次救護所)に接続または近接する路線・区間 ○防災拠点機能を有する施設に接続または近接する路線・区間 ○緊急輸送道路と交差する路線・区間
配点	指標に該当する路線・区間→1点



データ出典：八千代市地域防災計画，八千代市「管轄区域における防ぎよ活動に支障，困難が想定できる地域」

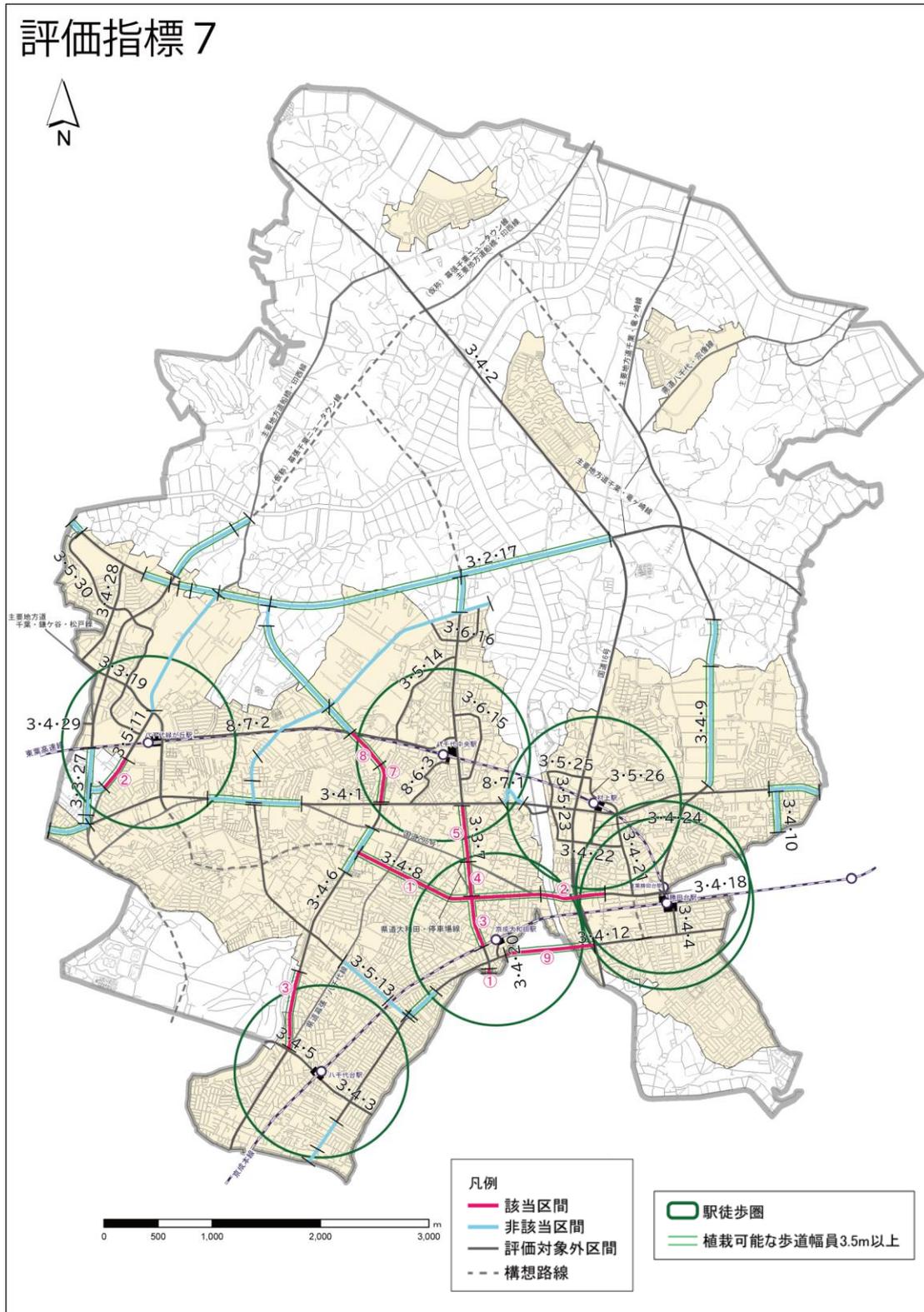
評価指標6. 公共交通の導入のための機能の有無

評価・判断 の考え方	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効率化、走行性の向上が図られるか否かを判断する。
具体的な 指標	○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

評価・判断 の考え方	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。
具体的な 指標	○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

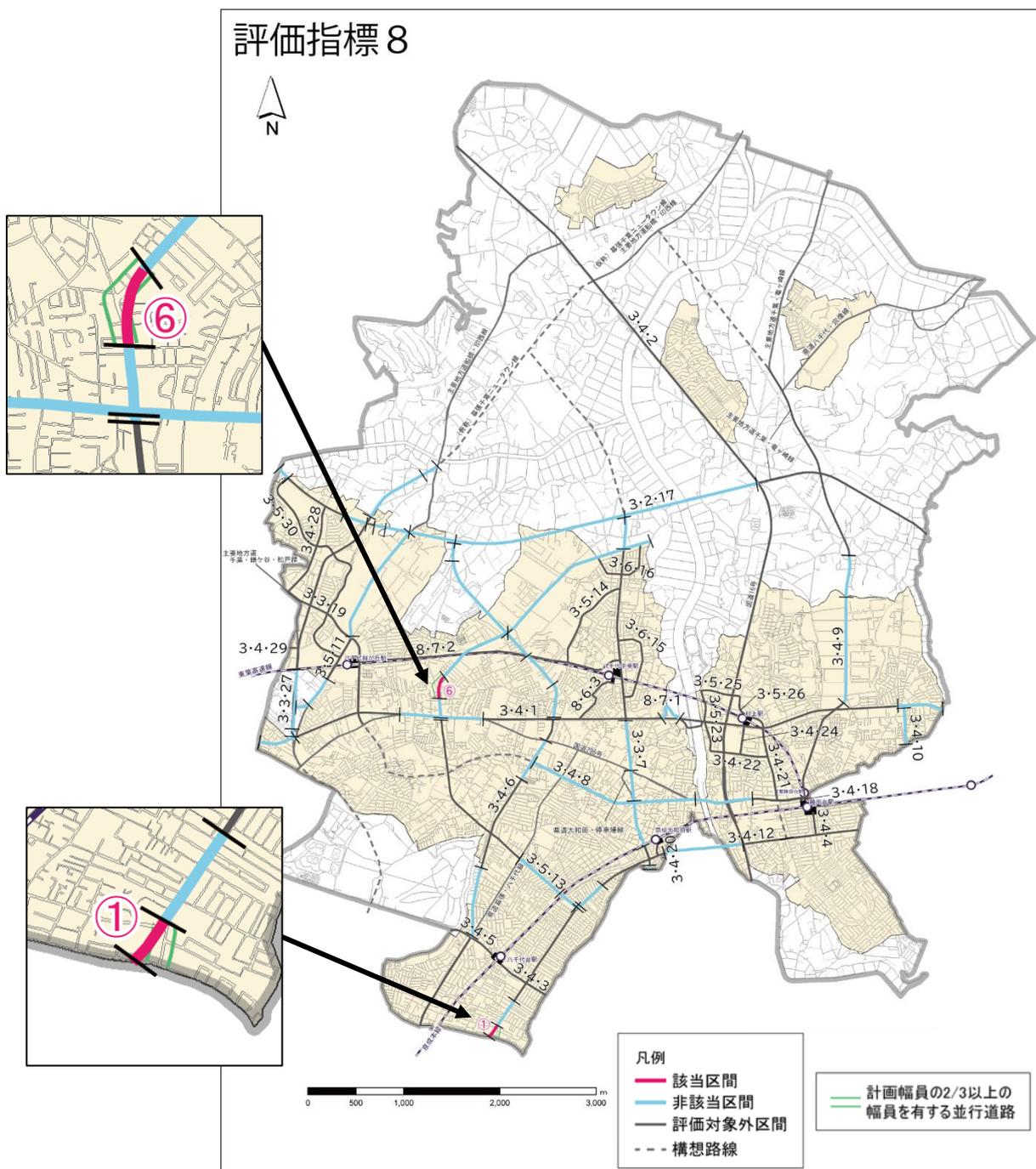


b. 機能代替の可能性の有無

評価指標8. 機能代替可能な現道の有無

評価・判断 の考え方	歩道の有無，車線数が一致する並行道路※があり，その幅員が都市計画道路の幅員の3分の2以上を有する路線を判断する。 (ガイドラインにおいて，都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道として，概ね計画幅員の3分の2以上または4車線以上の幅員を要する道路を暫定整備(概成)としていることも踏まえ，この条件を満たしていれば交通機能や市街地形成機能等の代替が可能と判断する。)
具体的な 指標	○都市計画道路の機能を代替する並行道路が存在する路線・区間 (ガイドラインでは，機能代替の可能性について現道あるいは並行道路を対象としているが，概成済みの路線・区間を現道で機能代替が可能とみなして一律に廃止候補とすると，都市計画道路の連続性が失われることとなるため，並行道路について機能代替可能な路線・区間の有無を評価する。)
配点	指標に該当する路線・区間→1点

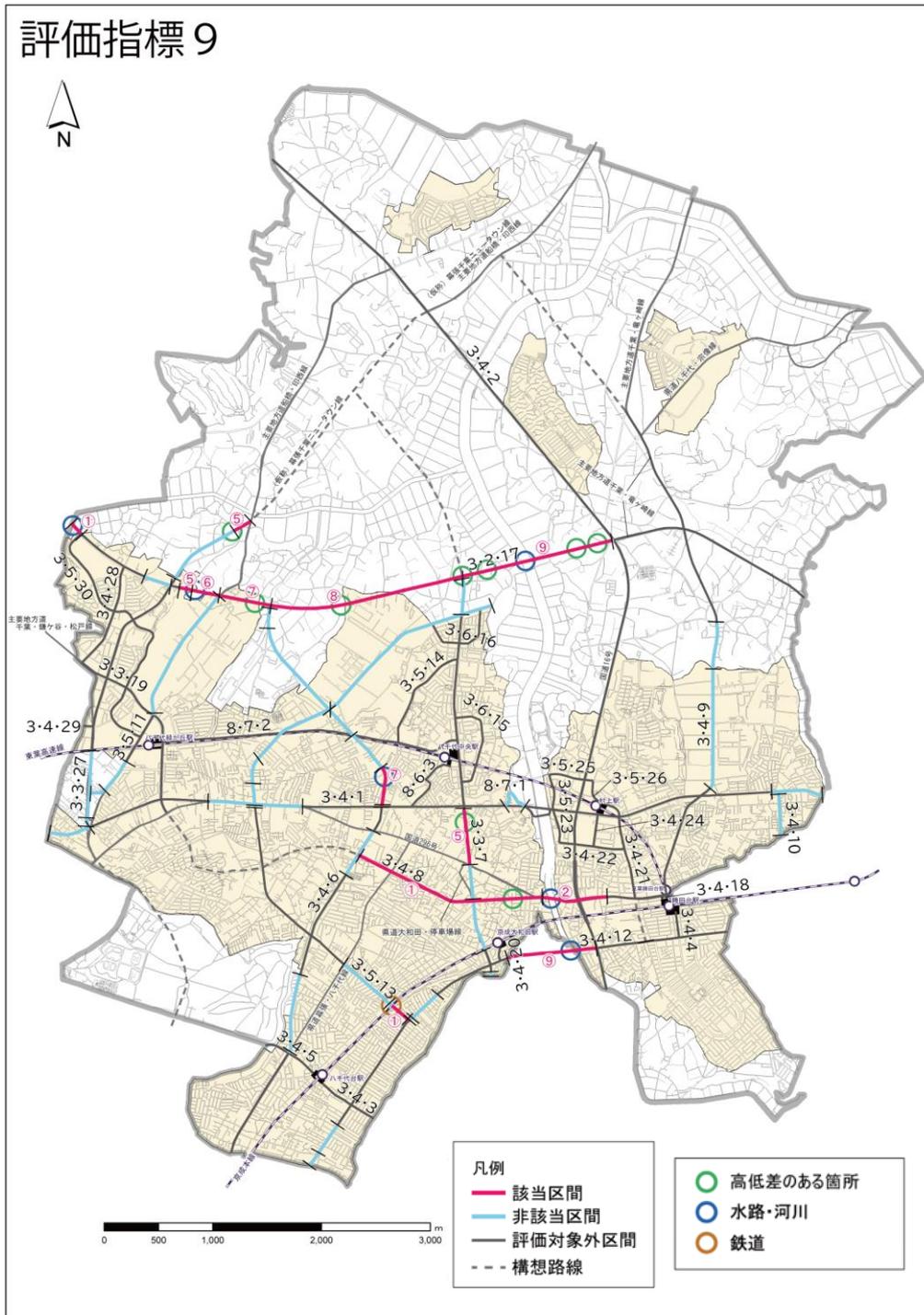
※「並行道路」は，対象区間から200m以内で方向や他の道路との接続が類似する道路とする。



c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無

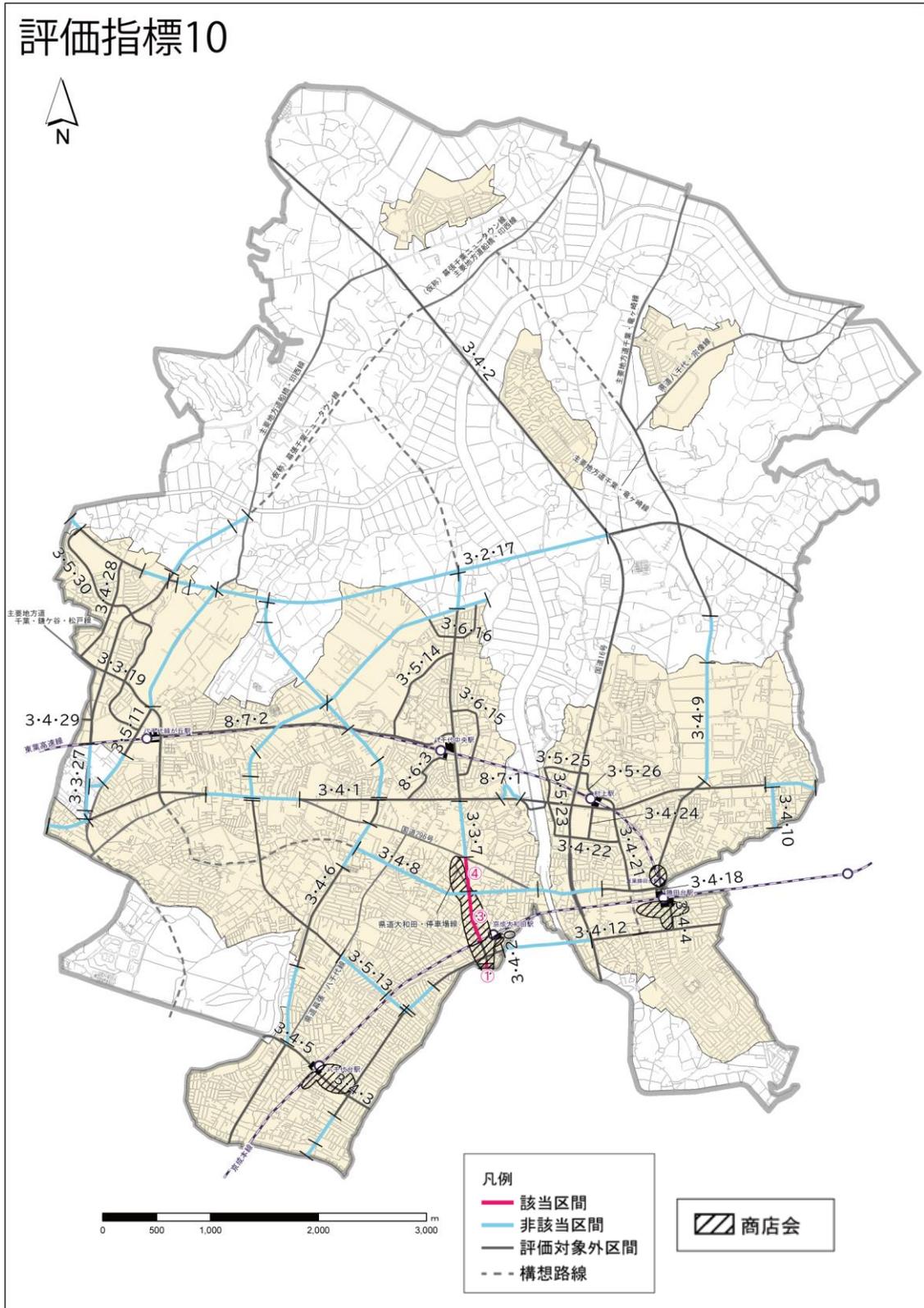
評価指標9. 地形的な制約条件の有無

評価・判断の考え方	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	○高低差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



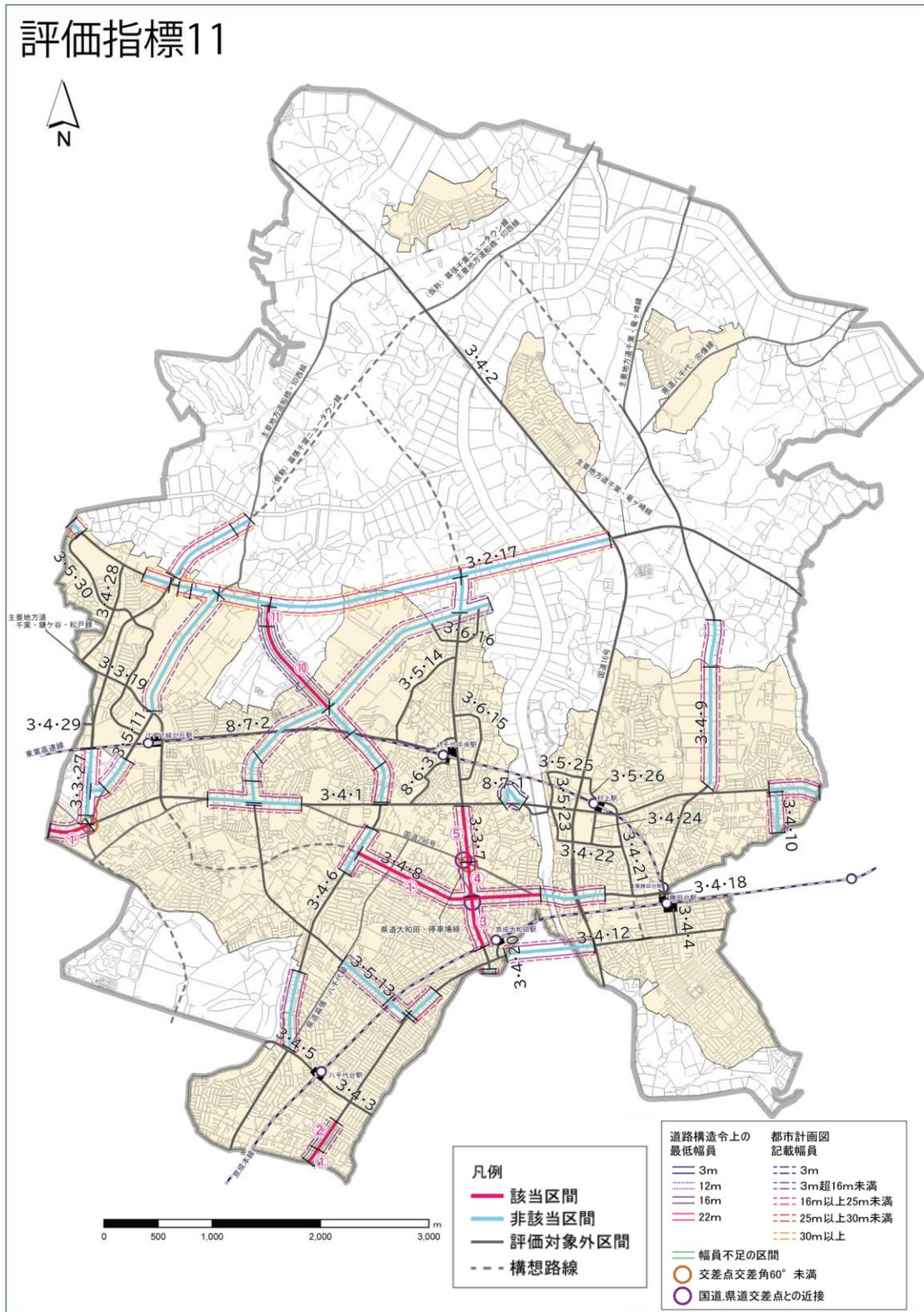
評価指標 10. 沿道地域の街並み, 商店街への影響の有無

評価・判断 の考え方	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	○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

評価・判断 の考え方	現在の道路構造令を踏まえて計画幅員，交差点交差角等の整合性について判断する。
具体的な 指標	○計画幅員，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



一次評価結果の得点及び判定結果を以下に示す。

一次評価では、47区間のうち、存続候補は37区間、変更候補は4区間、廃止候補は6区間となった。

表 3-1 一次評価結果

都市計画決定 路線番号	路線名称	区間 番号	一次評価															判定				
			a. 必要性							b. 代替可能性		c. 制約条件					判定					
			指標1	指標2	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	合計	判定	指標8	判定	指標9	指標10	指標11			合計	判定		
3・4・1	新木戸上高野原線	①	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	1	1	存続	存続			
		③	2	1	0	2	1	1	0	7	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑥	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
3・4・6	八千代台花輪線	③	2	2	0	2	1	1	1	9	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑤	2	2	0	2	1	1	0	8	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑦	2	1	0	0	1	0	1	5	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		⑧	2	1	0	0	1	0	1	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑨	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑩	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	1	1	1	存続	存続		
3・3・7	大和田駅前萱田線	①	2	0	0	2	1	1	1	7	存続	0	存続	0	1	0	1	1	存続	存続		
		③	2	2	2	0	1	0	1	8	存続	0	存続	0	1	1	2	2	変更	変更		
		④	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	0	1	1	2	2	変更	変更		
		⑤	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	1	0	1	2	2	変更	変更		
		⑦	2	0	0	0	1	0	0	3	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
3・4・8	大和田新田下市場線	①	2	0	0	2	1	0	1	6	存続	0	存続	1	0	1	2	変更	変更			
		②	2	2	0	2	1	0	1	8	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
3・4・9	上高野工業団地線	③	2	1	0	2	1	1	0	7	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		④	2	1	0	0	1	1	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
3・4・10	上高野佐倉線	①	0	0	0	0	0	0	0	0	廃止	-	-	-	-	-	-	-	廃止			
3・5・11	新木戸吉橋線	①	0	0	2	0	1	0	0	3	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		②	0	0	2	0	1	1	1	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		④	0	1	0	0	1	1	0	3	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	1	廃止	-	-	-	-	-	廃止			
		②	2	1	0	2	1	1	0	7	存続	0	存続	0	0	1	1	1	存続	存続		
		④	2	2	0	0	1	0	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑤	2	2	0	0	1	0	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑨	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
3・5・13	八千代台東萱田線	①	0	0	0	0	1	0	0	1	廃止	-	-	-	-	-	-	-	廃止			
		②	0	0	0	0	1	0	0	1	廃止	-	-	-	-	-	-	-	廃止			
		④	0	0	0	2	1	0	0	3	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑤	0	0	0	2	1	0	0	3	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑥	0	0	0	2	1	0	0	3	存続	1	廃止	-	-	-	-	-	廃止			
		⑦	0	1	0	2	1	1	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑧	0	1	0	2	1	1	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑨	0	1	0	2	1	1	0	5	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
3・2・17	八千代中央線	①	2	1	0	0	0	0	0	3	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		③	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
		⑤	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		⑥	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		⑦	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		⑧	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		⑨	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
		3・3・27	八千代西部線	①	2	1	2	0	1	0	0	6	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続
				②	2	1	2	0	1	0	0	6	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続
④	2			1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	0	0	0	存続	存続		
⑤	2			1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	1	存続	存続		
8・7・1	萱田町村上線	①	0	0	0	0	0	0	0	0	廃止	-	-	-	-	-	-	-	廃止			

3.2. 二次評価

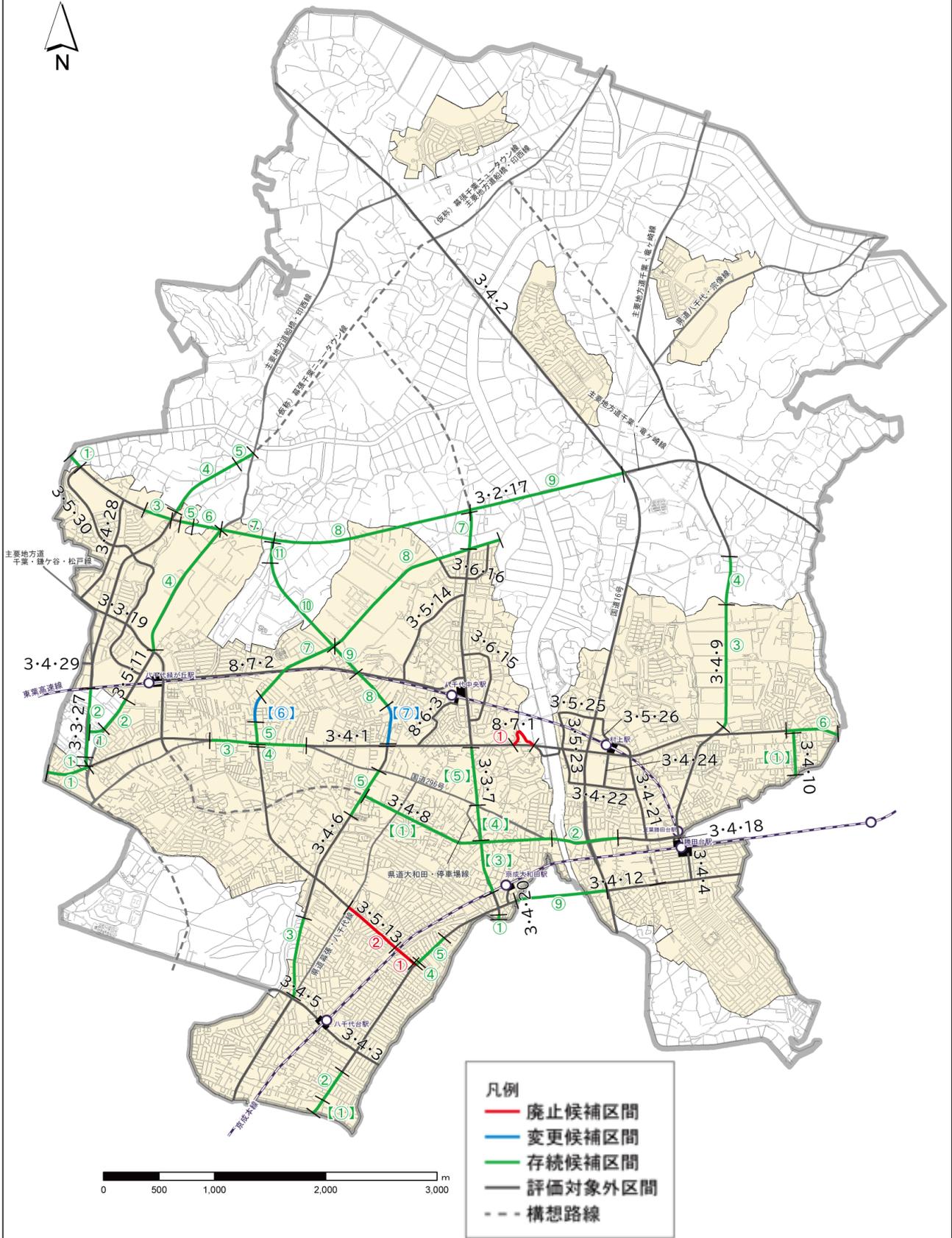
二次評価の結果を以下に示す。

二次評価により、一次評価の変更候補のうち、4区間が存続候補となった。一次評価の廃止区間のうち、2区間が存続候補、1区間が変更候補となった。

表 3-2 二次評価結果

都市計画決定 路線番号	路線名称	区間 番号	一次 評価 判定	地域 事情	二次評価	
					判定	二次評価で方向性が変化した理由
3・3・7	大和田駅前萱田線	③	変更	有	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の観点から重要な区間であり、機能代替可能な道路やより適した道路用地がないため、存続候補とする。
		④	変更	有	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の観点から重要な区間であり、機能代替可能な道路やより適した道路用地がないため、存続候補とする。
		⑤	変更	有	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の観点から重要な区間であり、機能代替可能な道路やより適した道路用地がないため、存続候補とする。
3・4・8	大和田新田下市場線	①	変更	有	存続	東西方向の幹線道路網の充実や国道296号の補完路線としての役割の観点から重要な区間であり、機能代替可能な道路やより適した道路用地がないため、存続候補とする。
3・4・10	上高野佐倉線	①	廃止	有	存続	佐倉都市計画道路3・4・17と接続していることから、佐倉市とのヒアリング結果を踏まえて改めて整備方針を検討するため、存続候補とする。
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	廃止	有	存続	千葉都市計画道路3・5・84と接続していることから、千葉市とのヒアリング結果を踏まえて改めて整備方針を検討するため、存続候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	廃止	有	変更	南北方向の幹線道路網の充実や路線の連続性確保の観点から重要な区間であり、並行する市道八千代工業団地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。

二次評価結果



[] で囲んだ区間番号は二次評価で方向性が変化したことを示す。

図 3-2 二次評価の評価結果

3.3. 総合評価（二次評価結果の検証）

二次評価結果を受けて、将来交通量推計により見直しの有無による周辺道路の負荷の増大の有無を確認し、周辺道路に影響を及ぼすと判断される場合は評価を見直す。

3.3.1. 交通量推計の概要

1) 実施方針と手順

交通量推計の手順と方針を以下に示す。

基本的には、令和3年度の千葉県総合都市交通体系調査の推計結果を基にするが、入手ができないデータや八千代市周辺の詳細なデータ等は、本業務において作成する。

推計年次については、県の推計と同様に現況を平成30年（2018年）、将来を令和22年（2040年）とする。

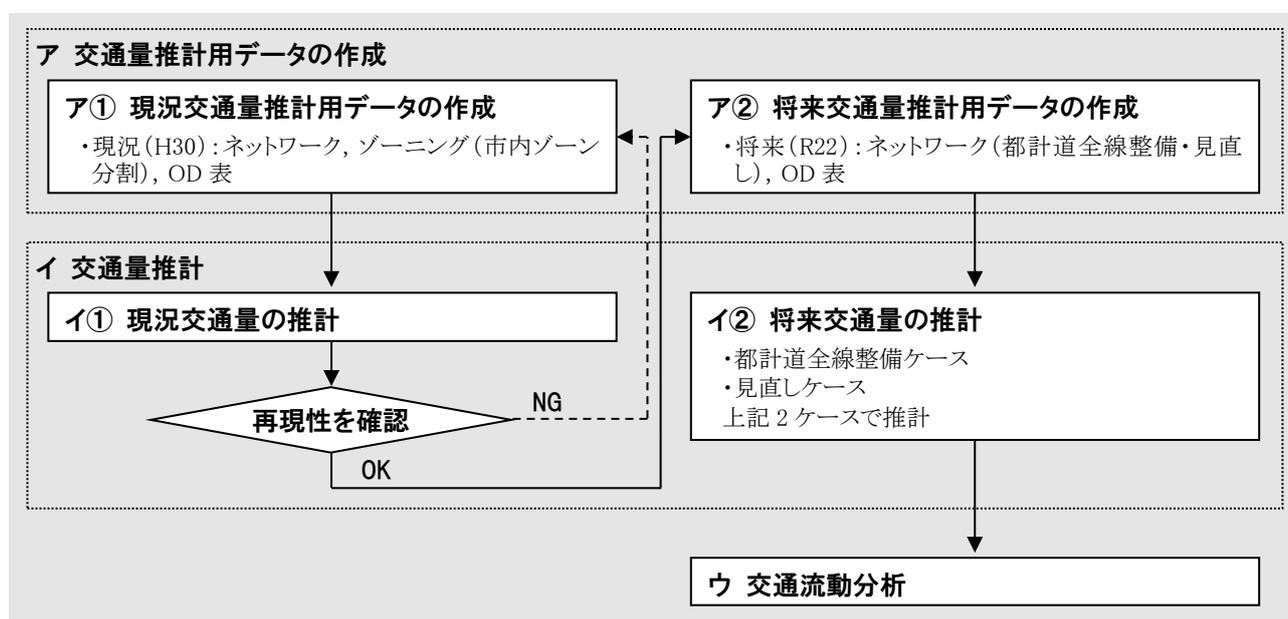


図 3-3 交通量推計の作業フロー

ア 交通量推計用データの作成

①現況データ作成

配分対象地域について、現況道路網（ネットワーク、配分条件）の設定を行い、ゾーニング及び現況OD表を作成する。

現況道路ネットワークデータの作成、ゾーニング及び市内ゾーン分割、現況OD表の作成

②将来データ作成

現況配分データを基に将来交通量推計を行うためのネットワーク及び将来OD表を作成する。なお、ネットワークは、都市計画道路が全て整備されたケースと変更・廃止候補を踏まえた見直し案のケースをそれぞれ作成する。

将来道路ネットワークデータの作成、将来配分OD表の作成

イ 交通量推計

①現況交通量推計

現況データを基に、適切な交通量配分手法により配分計算を行い、現況交通量との精査（現況再現）を行い、乖離がないよう確認する。

②将来交通量推計

将来データを基に、交通量配分手法により配分計算を行い、その結果の妥当性について検証を行う。検証結果に応じ、将来データを修正し再配分を行う。

ウ 検証

推計結果から、都市計画道路の整備の有無による交通量の変化や交通流動に及ぼす影響等を分析し、都市計画道路の見直しの検討に用いる。

2) 交通量推計手法

本業務における交通量推計手法は、高速転換率併用分割配分手法を用いる。

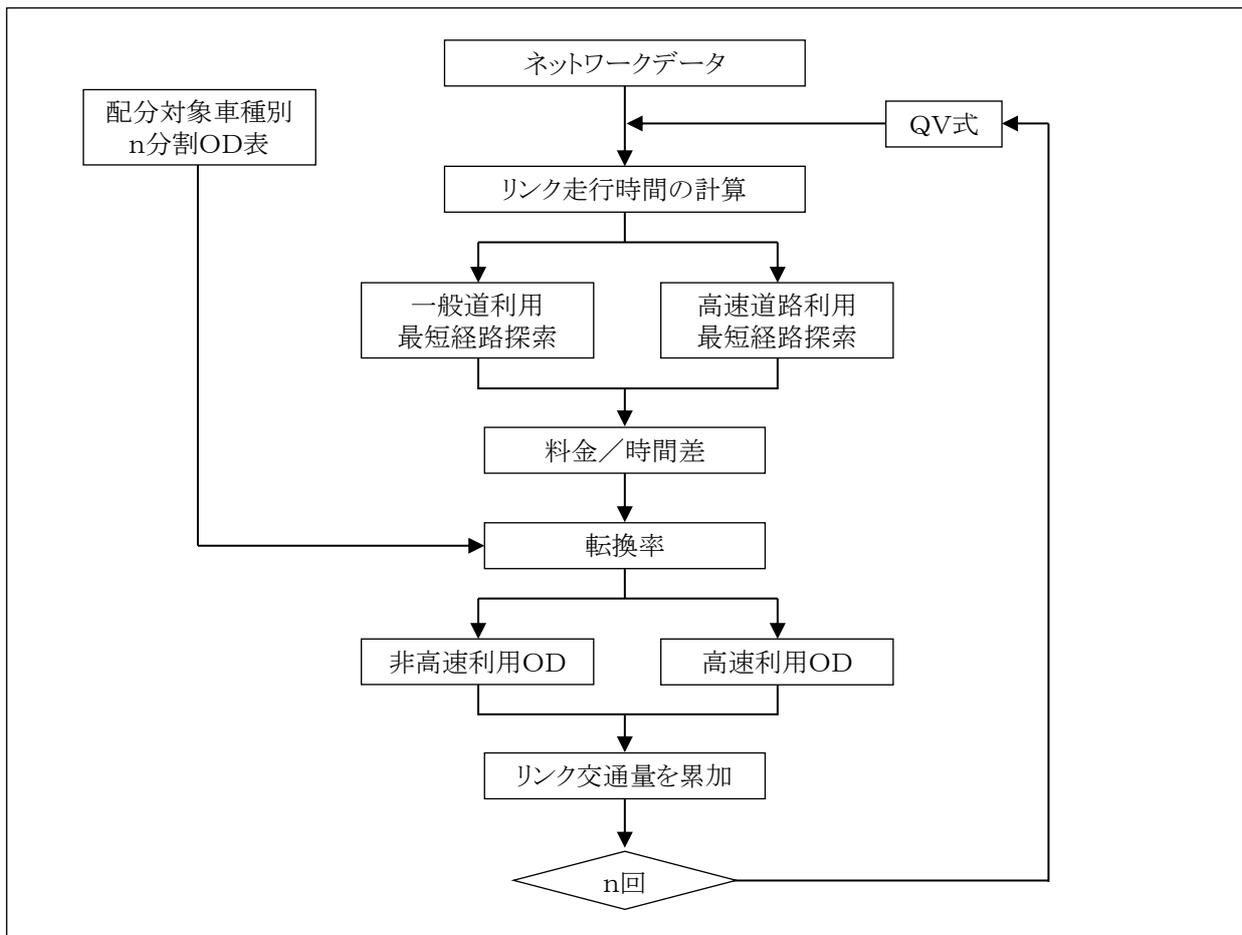


図 3-4 高速転換率併用分割配分手法のフローチャート

なお、分割配分手法は以下の考え方に基づく。

表 3-3 分割配分手法の概要

配分手法	内 容
手法の概要	<ul style="list-style-type: none"> 容量制限をかけ混雑に応じて迂回ルートを選択させる配分方法 検討対象ネットワークの計画交通量を推計するために行う OD 交通量の分割方法において、分割回数、分割比率に個人差が生じる
交通量配分の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 利用者はなるべく所要時間の短い経路を選ぼうとするものと仮定する その結果、「等時間原則 (Wardropの第一原理)」が満たされた均衡状態 (誰にとっても所要時間がそれ以上短縮できない状態) に落ち着く
計算方法	<ul style="list-style-type: none"> 「等時間原則」に基づき、配分交通量を近似的に求める方法 OD表を分割し、リンクコストを更新しながら最短経路に順次負荷する。分割回数や分割比率は経験的に決められ、それにより結果も異なる 分割回数や分割比率の設定根拠を理論的、客観的に説明することは難しい

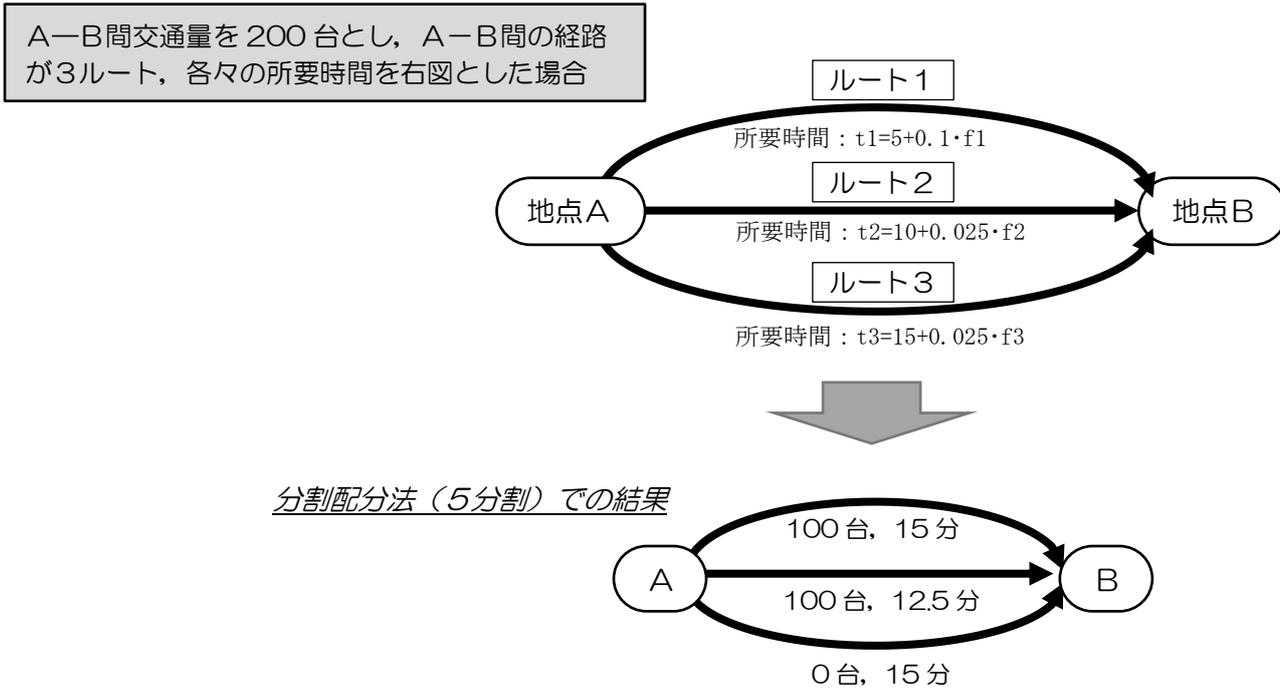


図 3-5 交通量配分の考え方

3.3.2. 交通量推計用データの作成

1) ネットワーク

現況道路ネットワークデータは、千葉県推計データを参考にしつつ、主に八千代市内の主要な市道等を追加し作成した。

また、将来ネットワーク図については、都市計画道路を加えることとした。

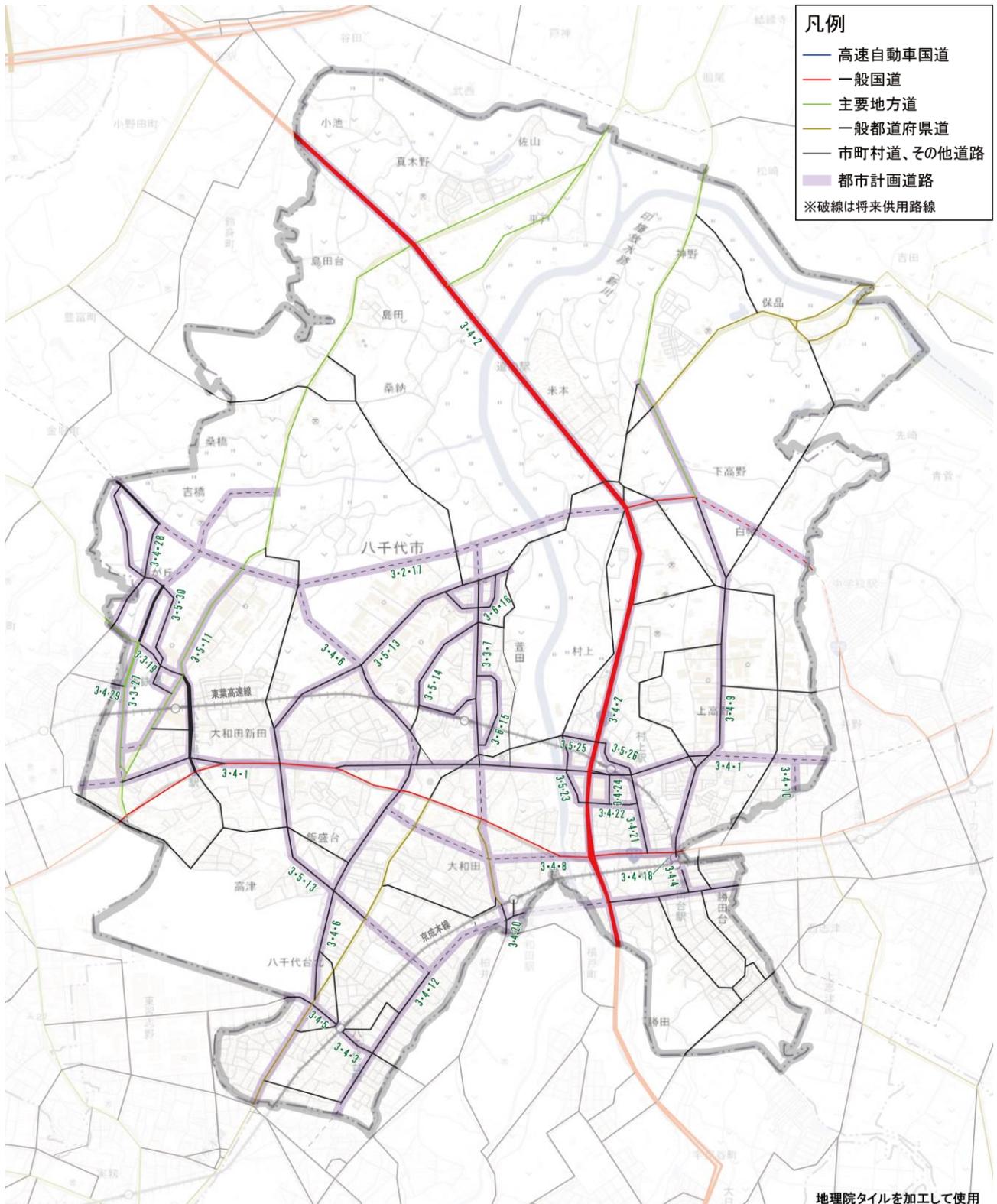


図 3-6 ネットワーク図（破線は将来供用路線）

2) OD表・ゾーニング

交通量推計におけるOD表は、千葉県推計（平成30年東京都市圏パーソントリップ調査をベースとしたもの）において作成された現況OD表及び将来OD表を使用する。

ゾーニングについても、OD表と同様に県の推計で採用したものを使用する。ただし、以下に示すように、八千代市内は地域内部の交通流動が再現できるよう細分化を実施した。なお、ゾーンの細分化にあたっては、平成27年国勢調査町丁字別人口により算出した各分割ゾーンの人口比率を用いて設定した。

- 八千代市：H30PT小ゾーンを細分化したゾーン
- 千葉県（八千代市を除く）：H30PT小ゾーン
- 東京都，神奈川県，埼玉県，茨城県南：H30PT計画基本ゾーン
- 上記以外：対象地域からの距離に応じて県単位，地域単位のゾーン

（補足）OD……………起終点（Origin-Destination：出発地と目的地）を表し，ここでは，発生集中点として設定された2点間の移動車両数（＝交通量）を設定したデータのことをさす。交通量配分のインプットデータとして使用する。

ゾーニング…単位区域の設定のことであり，交通量推計に際しては，発生集中点で代表させる区域（ゾーン）として，ひとつの発生集中点につき1ゾーンの対応を以って設定するものである。したがって，ゾーニングを細かくするということは，より詳細に再現することとなる。

表3-4 ゾーニングおよびゾーン分割指標

配分 ゾーン 番号	細分ゾーン名	含まれる地域	分割指標(人)			分割 比率 (%)
			H27 国勢 調査	H26 経済 センサス	合計	
299	八千代市_01	八千代台西1～10丁目	6,322	1,415	7,737	50.6
	八千代市_02	八千代台南1～3丁目	6,087	1,453	7,540	49.4
300	八千代市_03	八千代台北1～17丁目	12,033	2,125	14,158	54.9
	八千代市_04	八千代台東1～6丁目	8,357	3,282	11,639	45.1
301	八千代市_05	高津、高津団地、高津東1～4丁目	17,789	1,857	19,646	100.0
302	八千代市_06	萱田、ゆりのき台1～8丁目	15,521	2,985	18,506	53.3
	八千代市_07	萱田町	5,203	984	6,187	17.8
	八千代市_08	大和田	8,517	1,482	9,999	28.8
303	八千代市_09	勝田台1～7丁目、勝田、勝田台南2丁目	14,580	4,672	19,252	100.0
304	八千代市_10	上高野	9,591	7,402	16,993	32.8
	八千代市_11	村上、下市場1～2丁目、勝田台南1・3丁目、村上南1～5丁目、勝田台北1～3丁目	19,082	8,854	27,936	54.0
	八千代市_12	村上団地	6,830	0	6,830	13.2
305	八千代市_13	吉橋、西八千代北部特定区画整理事業地内（現：緑が丘西1～8丁目）、尾崎	3,284	3,362	6,646	9.9
	八千代市_14	緑が丘1～5丁目	9,136	3,785	12,921	19.3
	八千代市_15	大和田新田	34,248	13,153	47,401	70.8
306	八千代市_16	神野、堀の内	331	115	446	3.3
	八千代市_17	米本、米本団地	8,358	2,361	10,719	79.3
	八千代市_18	下高野、保品	1,339	1,006	2,345	17.4
307	八千代市_19	真木野、神久保、小池、佐山、大学町1～6丁目	2,610	645	3,255	31.1
	八千代市_20	桑橋、平戸、島田、島田台	3,344	2,787	6,131	58.5
	八千代市_21	桑納、麦丸	590	502	1,092	10.4

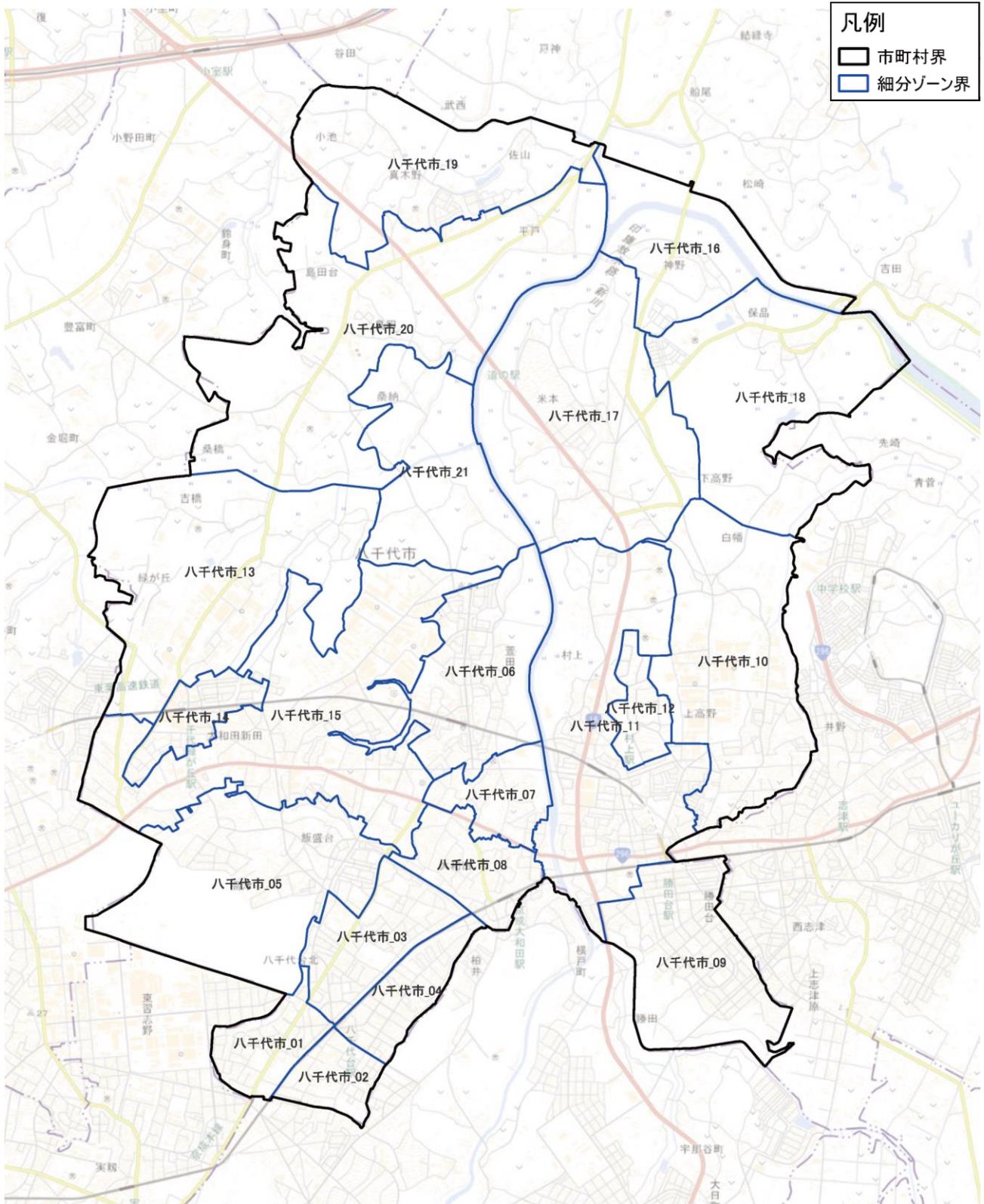


図 3-7 八千代市内のゾーニング図

3.3.3. 現況交通量の推計

将来交通量推計を実施するにあたり、まずは作成したデータによる状況の再現性を確認するため、現況交通量推計を実施した。

推計結果について、平成 27 年度道路交通センサス調査結果により配分交通量の精度検証をしたところ、主要路線におけるセンサス交通量との相関係数は 0.9 を超えており、再現性は担保できている。

表 3-5 再現性の確認結果

交通調査 基本区間番号	路線名	観測地点名	観測値 [台/日]	配分値 [台/日]	誤差量 [台/日]	誤差率 [%]
12111200130	東関東自動車道	一般国道16号千葉北IC~東関東自動車道	79,483	73,665	-5,818	-7.3
12300160180	一般国道16号	船橋市小野田町1483-1地先	45,203	46,891	1,688	3.7
12300160210	一般国道16号	八千代市米本4032地先	44,713	49,058	4,345	9.7
12300160250	一般国道16号	八千代市勝田台南3-1-11地先	56,069	50,453	-5,616	-10.0
12300160260	一般国道16号	千葉市花見川区横戸町1197地先	53,317	53,710	393	0.7
12302960290	一般国道296号	千葉県八千代市下市場1丁目4	13,730	11,366	-2,364	-17.2
12400570050	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉県習志野市実籾2丁目1	11,350	11,212	-138	-1.2
12400570120	千葉鎌ヶ谷松戸線	船橋市大穴北3-56-10	9,843	10,810	967	9.8
12400610010	船橋印西線	千葉県八千代市吉橋1810	12,775	10,913	-1,862	-14.6
12400690030	長沼船橋線	千葉市花見川区天戸町591	17,672	15,493	-2,179	-12.3
12602010010	大和田停車場線	千葉県八千代市大和田123	9,239	10,537	1,298	14.0
12602620010	幕張八千代線	千葉県八千代市八千代台西9丁目1-16	14,972	16,329	1,357	9.1
12602630040	八千代宗像線	千葉県八千代市保品219	4,010	3,300	-710	-17.7
12602880040	夏見小室線	船橋市三咲町132-16	14,448	16,179	1,731	12.0
12700340010	天戸町横戸町線	千葉市花見川区作新台1-5-2	14,912	14,036	-876	-5.9
12702130010	横橋町13号線	千葉市花見川区作新台4-4-2	21,999	19,342	-2,657	-12.1
12702130020	横橋町13号線	千葉市花見川区花見川9-1494	12,564	13,358	794	6.3

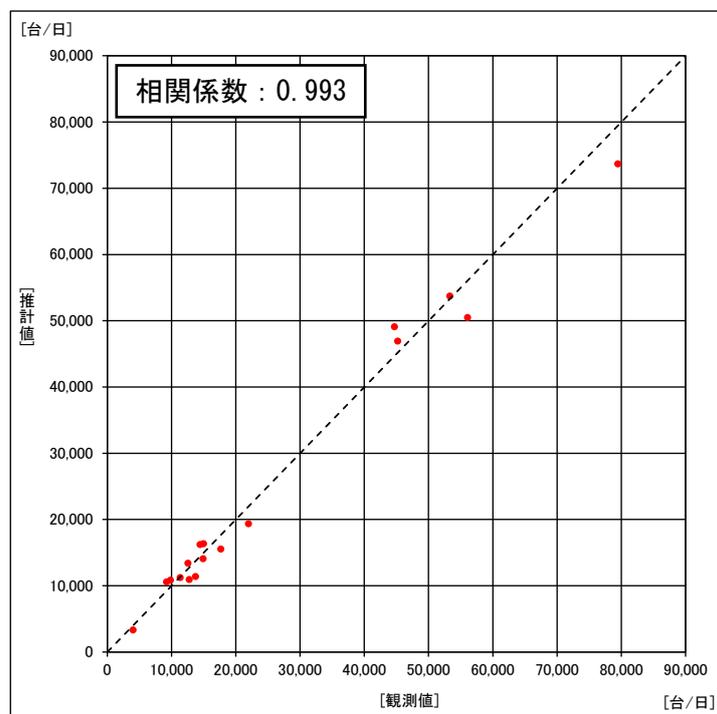


図 3-8 実測値（道路交通センサス）と推計値の相関

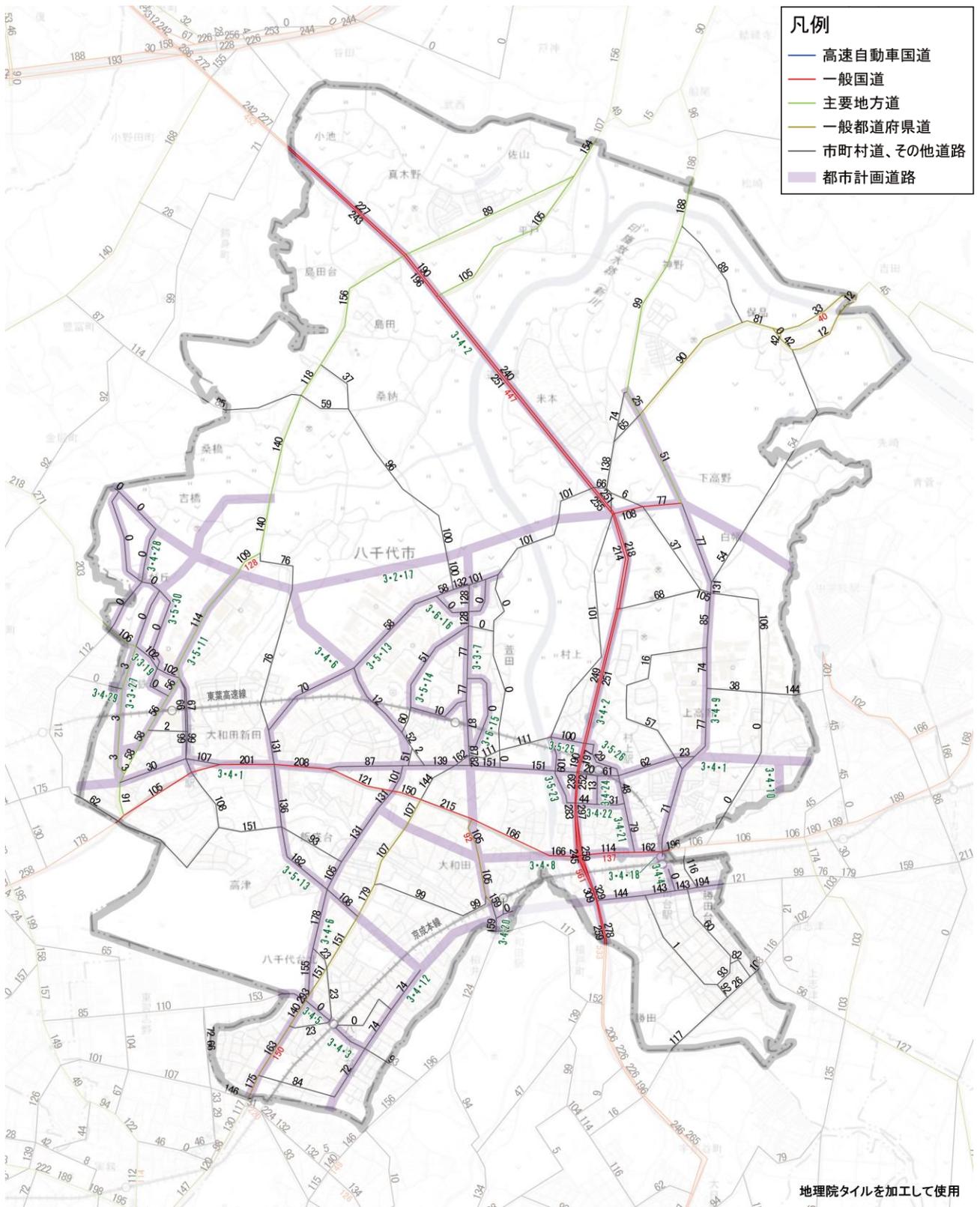


図3-9 現況交通量図[100台/日] (赤字: H27交通センサス観測値)

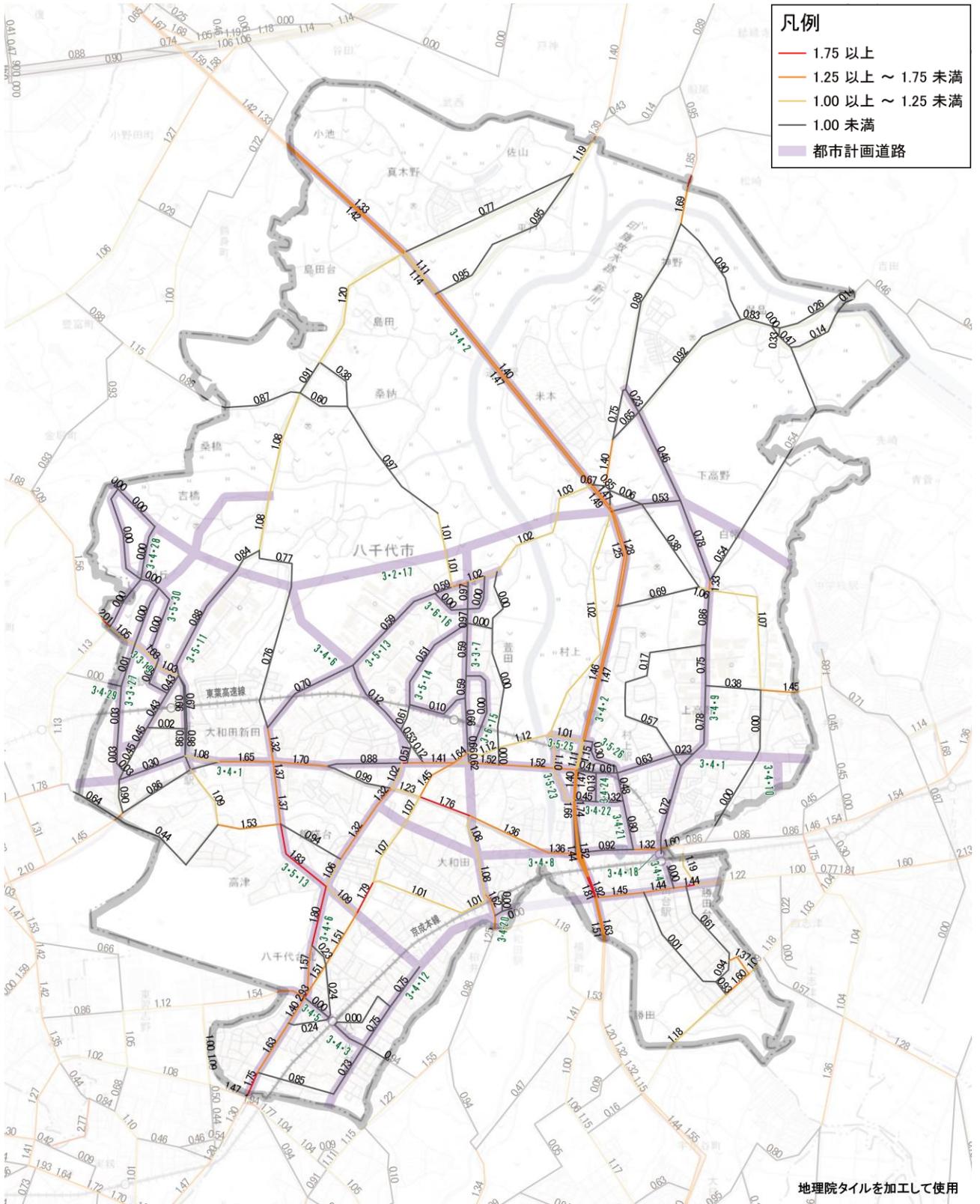


図 3-10 現況混雑度図

3.3.4. 将来交通量の推計

作成した将来ネットワーク及びOD表を用いて、以下に示す検討ケースで将来交通量推計を実施する。

表 3-6 将来交通量推計の検討ケース

検討ケース	推計年次	内 容
ケース 1	将来（令和 22 年）	・ 全ての都市計画道路を整備した場合
ケース 2	将来（令和 22 年）	・ 八千代市：都市計画道路の見直し内容（二次評価結果）を反映した道路ネットワーク ・ 上記以外：ケース 1 と同様

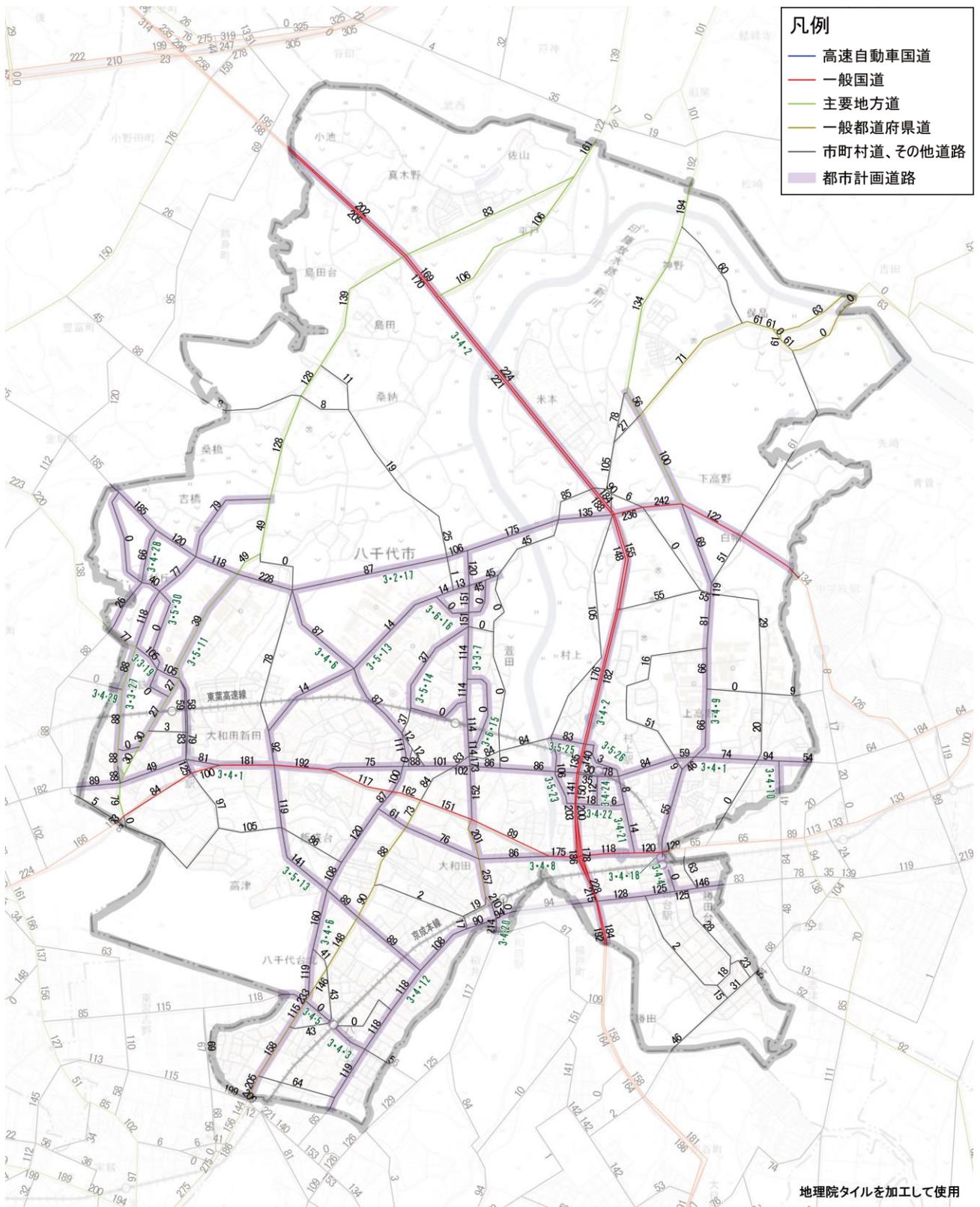


図 3-11 ケース 1 将来交通量図[100 台/日]

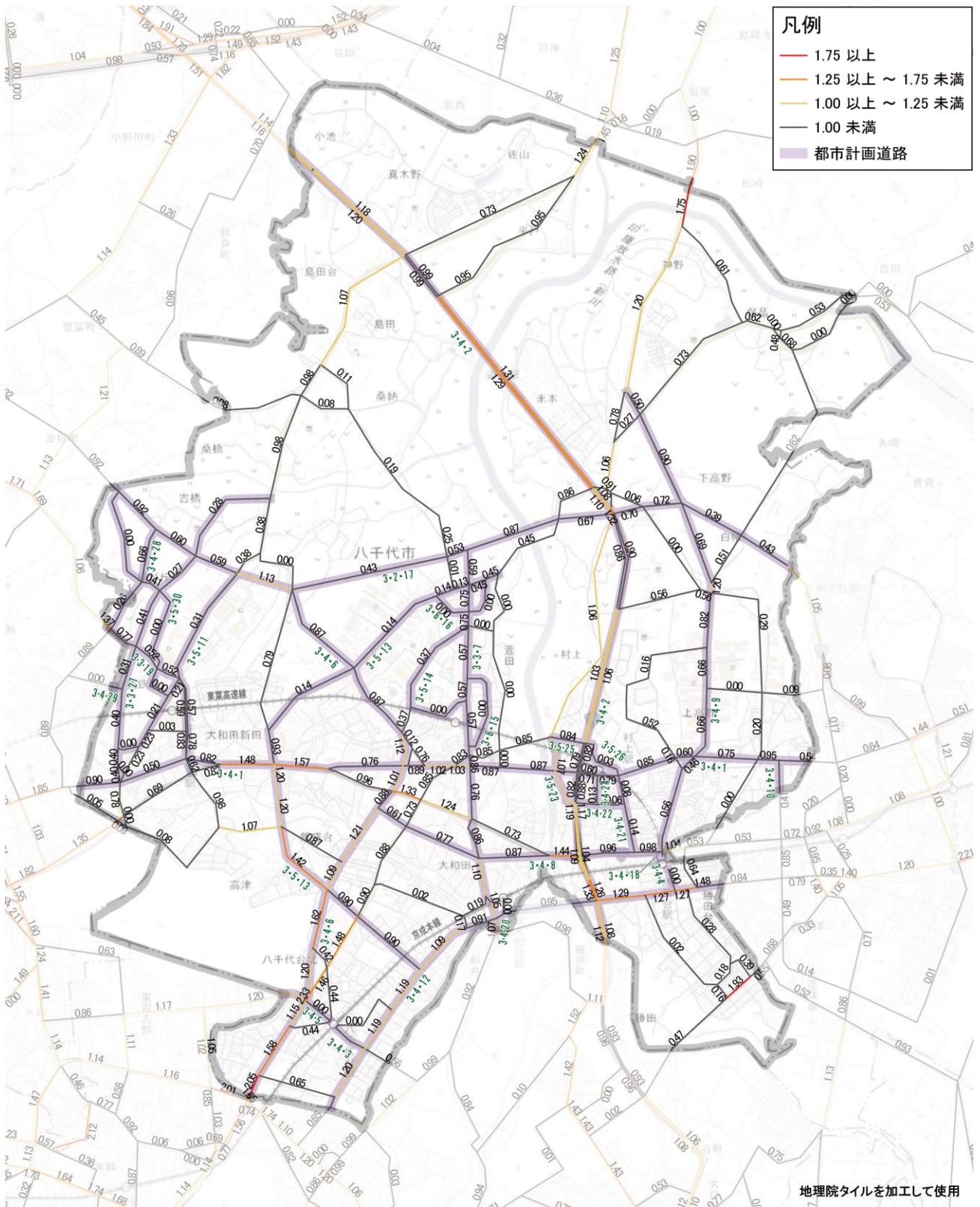


図 3-12 ケース 1 将来混雑度図

3.3.5. 検証

ケース1及びケース2の推計結果を比較し、都市計画道路の見直し（変更または廃止）による影響を検証する。

表 3-7 混雑度の解釈（再掲）

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