

第3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3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 多目的棟会議室

日 時・・・・・・・・令和7年5月30日（金） 午後2：00～午後3：18

出席者・・・・・・・・【委 員】

藤井委員，福田委員，周郷委員，三浦委員，山本氏（上野委員代理），
竹内氏（山田委員代理），若林委員

【事 務 局】

鎮目都市整備部次長

（都市計画課）平野課長，山形副主幹，八木主査，豊田主査補，
湯川主任主事，青木主任主事

（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 井口氏，北岡氏，若林氏

公開・非公開・・・公開

傍聴者・・・・・・・・0名

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

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 -

（若林議長）

議長を務めさせていただきます，若林でございます。

本日はお忙しい中，お集まりいただきありがとうございます。

議事の進行につきまして，皆様のご協力を得ながら進めさせていただきたいと思いで，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結果について」事務局より説明願います。

（都市計画課職員）

私から「議題（１）検討対象路線の機能評価結果について」資料に沿ってご説明をさせていただきます。

まず、事前にお配りしております資料「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）」をお手元にご用意ください。

資料の１ページをご覧ください。

今年の３月に開催いたしました第２回会議におきまして、一次評価における「ａ．路線・区間の必要性（機能）の有無」の配点と改定の方針との関連性をもう少しわかりやすくしたほうがよいというご意見をいただいております。

こちらを受けまして配点の考え方について、改めて整理した内容をご説明させていただきます。

まず、「１．改定の方針（機能評価）」についてご説明させていただきます。本市が令和５年７月に策定いたしました都市マスタープランにおいて、「都市計画の目標」や「将来都市構造」をふまえた「交通環境の方針」を設定しており、今回のプログラム改定の背景として記載しております。

続きまして、資料の２ページをご覧ください。

こちらは前ページの「都市計画の目標」や「交通環境の方針」を受け、「都市計画道路整備の基本方針（機能評価方針）」として３つを掲げ、都市計画道路の必要性等の検証、見直しの検討を行います。

方針につきましては前回の会議においてもご紹介しておりますが、評価指標との関連性などから判断し、より優先すべきものが上位にくるように順番を入れ替えております。

資料の３ページをご覧ください。

次に「２．未整備・概成済路線（区間）の機能評価方法」についてご説明させていただきます。

図にお示しする機能評価フローにつきまして、前回からの変更点はありません。一次評価におきましては、まず「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」を点数方式で評価し、「地域において考慮すべき事情等」がある場合は、二次評価を実施します。

最後に総合評価（二次評価結果の検証）といたしまして、将来交通量推計を実施し、周辺道路の負荷の増大の有無を確認し、「存続」「変更」「廃止」の候補を決定するという流れになっております。

資料の４ページをご覧ください。

こちらの「２．２．一次評価の方法」についてご説明させていただきます。

一次評価では、ａ，ｂ，ｃの３段階でのスクリーニングを点数方式で行い、「存続」「変更」「廃止」候補に分類します。

「図 2 - 2 一次評価の仕組み」のとおり、「a」が高得点であっても、「b」において、機能代替の現道が有る場合や「c」において、制約条件等が有る場合は、変更・廃止候補となる場合があります。

続きまして資料の 5 ページをご覧ください。

こちら「2. 2. 2. 二次評価指標の考え方」「a. 路線・区間の必要性（機能）の有無」についてご説明させていただきます。

「a」の評価では、「都市計画の目標」や「機能評価方針」との関連性が強い評価指標 1 ～ 4 を最大 2 点となるように設定し、その他の指標の配点は 1 点としました。なお、合計点数が 3 点以上で、対象区間の必要性「有」、3 点未満では必要性「無」と判断します。

次に資料の 6 ページをご覧ください。

「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。

「b」の評価では、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、1 点として廃止候補とします。

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。

「c」の評価では、3 つの指標について該当の有無を確認し、合計点数が 1 点以下の場合は存続候補、2 点の場合は変更候補、3 点の場合は廃止候補とします。

続きまして資料の 7 ページをご覧ください。

次に、「2. 3. 二次評価の方法」についてご説明させていただきます。

一次評価を実施した後、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。千葉県ガイドラインでは、地域において考慮すべき事情として、中段の四角で囲った 4 つの例示がごございます。

こういったパターンが、ガイドライン等では「地域において考慮すべき事情等」とされていますが、そのうちの例 3 に「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の評価を行うことができない場合」というものがごございます。

今回のプログラム改定において、優先度評価については、機能評価をした後に、改めてそれを踏まえて行うということにしておりますので、現時点の二次評価の段階では、優先度、優先順位は考慮しないというふうにさせていただきたいと考えております。

なお、具体的な「地域において考慮すべき事情等」については、検討対象路線・区間が他市の都計道に接続する場合や検討対象路線・区間が整備済・事業中区間の間にある場合、将来都市構造において特に重要と考えられる幹線道路網に位置付けがある場合等を想定しております。

続きまして資料の 8 ページをご覧ください。

こちら「2. 4. 総合評価（二次評価結果の検証）の方法」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。

例えば、二次評価で廃止変更になった場合、計画自体を見直す場合に周辺道路の負荷が増大するような路線・区間につきましては、二次評価の存続・変更・廃止といった方向性を再度検討するという形になっております。

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

本プログラムにおきましては、ランクⅠ，ⅡであったものがランクⅢ以上となった場合に方向性を再検討するものとしてと考えております。

次に、「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」についてご説明させていただきます。

資料の9ページをご覧ください。

資料の構成についてですが、指標ごとに1ページにまとめ、上部に「評価・判断の考え方」、「具体的な指標」、「配点」を記載し、評価結果については図にまとめております。凡例のとおり「赤色」が指標に該当する区間、「水色」が該当しない区間となっております。

なお、区間の配色については、事前にこちらの資料をお示しした際に委員より判別がしにくいとのご意見をいただいております。本日、資料の修正は間に合っておりませんが、本市ホームページへの会議資料の公開の際には区間配色等を見直したものを掲載予定となっております。

それでは、「指標1. 上位計画による位置づけの有無」の評価についてご説明いたします。

前回会議では配点を、「2つ以上該当する場合は2点、1つ該当する場合は1点」とする旨ご紹介しておりましたが、評価の結果、1つのみ該当する路線・区間は無かったことから、配点は「指標に該当する路線・区間を2点」とさせていただきました。

なお、評価結果については、区域マスタープラン、都市マスタープラン等に位置付けられている路線・区間の有無を確認し、8路線、35区間が該当区間となっております。

資料の10ページをご覧ください。

次に、「指標2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無」の評価についてですが、こちらは区域マスタープラン等への位置付けや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・区間の有無を確認し、該当区間のうち、2点となったものが、4路線9区間、1点となったのが、8路線26区間となっております。

資料の11ページをご覧ください。

次に、「指標 3. 土地利用支援のための機能の有無」の評価についてですが、こちらは和田駅北側地区及び西八千代南部地区内を通過する路線の有無を確認し、3 路線、5 区間が該当区間となっております。

資料の 12 ページをご覧ください。

次に、「指標 4. 交通処理等のための機能の有無」の評価についてですが、前回会議では具体的な指標として、掲載している 2 つに加えて「市街化区域内において有効歩道幅員 2.0 m を確保している路線・区間」をご紹介しておりましたが、都市計画道路は歩道の整備が前提であること、また、すべての区間で歩道幅員 2.0 m を確保できることから、実質、市街化区域であるか否かによって評価することとなってしまう、指標としてはふさわしくないことから、削除いたしました。

なお、評価については、現況の混雑度及び自転車ネットワーク路線と重なる路線・区間の有無を確認し、7 路線、13 区間が該当区間となっております。

資料の 13 ページをご覧ください。

次に、「指標 5. 都市防災のための機能の有無」の評価についてですが、令和 7 年 2 月に「八千代市地域防災計画」の修正があり、具体的な指標の 2 つ目で「災害医療地区病院」としていた箇所が「災害医療地区病院・学校（一次救護所）」となりましたので、具体的な指標にも反映いたしました。

なお、評価については、消防活動困難区域の解消のための機能等の有無を確認し、10 路線、44 区間が該当区間となっております。

資料の 14 ページをご覧ください。

「指標 6. 公共交通の導入のための機能の有無」の評価についてですが、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・区間の有無を確認し、7 路線、11 区間が該当区間となっております。

資料の 15 ページをご覧ください。

次に、「指標 7. 都市環境形成のための機能の有無」の評価についてですが、市街化区域における駅徒歩圏（半径 800 m）において植栽可能な歩道幅員（ $W = 3.5$ m 以上）の有無を確認し、5 路線、11 区間が該当区間となっております。

以上が「a. 路線・区間の必要性（機能）の有無」における評価結果となります。

続きまして、資料の 16 ページをご覧ください。

「b. 機能代替の可能性の有無」について説明させていただきます。

こちらの「指標 8. 機能代替可能な現道の有無」の評価についてですが、前回会議では、具体的な指標として、「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」として

おりましたが、「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」に変更させていただきました。

千葉県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ますが、概成済の路線・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から、並行道路のみ評価することといたします。

具体的には、並行道路の定義は、「対象区間から200m以内であり、方向や他の道路との接続が類似する道路」とさせていただきます。

また機能代替の考え方については、県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例示があることから、計画幅員の3分の2以上の幅員を有するものとしてこちらの条件を満たすような並行道路があれば、交通機能や市街地形成機能等の代替が可能と判断することといたします。

こちらの条件を満たす路線・区間の有無を確認し、2路線、2区間が該当区間となっております。

以上が「b. 機能代替の可能性の有無」における評価となります。

続きまして、資料の17ページをご覧ください。

「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無」について説明させていただきます。

「指標9. 地形的な制約条件の有無」の評価についてですが、前回会議では、具体的な指標の1つ目として、「急勾配や障害物等の地形的制約条件が有る路線・区間」としておりましたが、急勾配も高低差に包含されることから「高低差」に統合し、「高低差や障害物等の地形的制約条件がある路線・区間」とさせていただきます。

評価結果といたしましては、高低差や障害物等の地形的制約条件、水路・河川・鉄道と交差する路線・区間の有無を確認し、6路線、12区間が該当区間となっております。

資料の18ページをご覧ください。

次に、「指標10. 沿道地域の街並み、商店街への影響の有無」の評価についてですが、委員より事前に、指標に記載された「街並み」は検討対象路線の全てに存在するものであり、実際に確認しているのは実質的に商店街のみであるため、「街並み」という表記は削除した方がよいのではないかとのご意見をいただいております。

ご意見を受けて、事業者も交えて検討させていただきましたが、県ガイドラインに示されていることから、「評価・判断の考え方」や「具体的な指標」の中で、市としての考え方を示していくこととし、指標の表記については変更しないものといたします。

なお、評価については、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・区間の有無を確認し、1路線、3区間が該当区間となっております。

続きまして資料の19ページをご覧ください。

次に、「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」の評価についてですが、委員より事前に、表題部の「道路構造令との不整合」という表現より「道路構造令の規定との不整合」の方がよいのではないかとのご意見をいただいております。

こちら指標 10 と同様に、県ガイドラインに示されていることから、「評価・判断の考え方」や「具体的な指標」の中で、市としての考え方を示していくこととし、指標の表記については変更しないものいたします。

また、前回会議では、具体的な指標として、「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」としておりましたが、断面構成については、計画幅員により自ずと決まる要素であることから、削除いたしました。

なお、評価については、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・区間の有無を確認し、5 路線、8 区間が該当区間となっております。

以上が「c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無」における評価となります。

資料の 20 ページをご覧ください。

表 3 - 1 にこれまでご紹介しました一次評価の結果をまとめさせていただいております。

「a. 必要性」の評価において 3 点未満となり、廃止候補となったのは 4 区間、「b. 代替可能性」の評価において 1 点となり、廃止候補となったのは 2 区間、「c. 制約条件」の評価において 2 点となり、変更候補となったのは 4 区間、3 点で廃止候補となった区間はございませんでした。合計すると、全 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 区間となっております。

資料の 21 ページをご覧ください。

図 3 - 1 に一次評価結果をまとめさせていただきました。凡例のとおり、「赤色」が廃止候補区間、「水色」が変更候補区間、「緑色」が存続候補区間となっております。

資料の 22 ページをご覧ください。

表 3 - 2 に二次評価結果をまとめさせていただきました。二次評価における、「地域において考慮すべき事情等」については、検討対象路線・区間が他市の都計道に接続する場合や検討対象路線・区間が整備済・事業中区間の間にある場合、将来都市構造において特に重要と考えられる幹線道路網に位置付けがある場合、機能代替可能な道路やより適した道路用地が無い場合等とし、評価させていただきました。

二次評価により、評価の方向性に変化があったのは、7 区間となっており、変更候補から存続候補に変化したのは 4 区間、廃止候補から存続候補に変化したのは 2 区間、廃止候補から変更候補に変化したのは 1 区間となっております。

資料の 23 ページをご覧ください。

図 3 - 2 に二次評価結果をまとめさせていただきました。凡例のとおり、「赤色」が廃止候補区間、「水色」が変更候補区間、「緑色」が存続候補区間になります。

なお、区間番号を【 】(隅付き括弧)で囲んだ区間につきましては、二次評価で評価の方向性が変化した区間となります。

「議題（１）検討対象路線の機能評価結果について」に関する説明は以上となります。ご意見ご質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。

(若林議長)

はい、ありがとうございました。

ただいま事務局より説明がありました、議題（１）「検討対象路線の機能評価結果について」ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

(福田委員)

３・４・１２号線の⑨が千葉市に入っているように見えますが。

(都市計画課職員)

３・４・１２号線の⑨番について、位置といたしましては、千葉市の区間を通過している路線になるのですが、都市計画上は八千代市が都市計画決定した都市計画道路という位置付けになっております。

(福田委員)

そういった区間はここだけですか。

(都市計画課職員)

途中の区間で、他市を跨ぐのはこの区間だけです。

(若林議長)

他にご意見、ご質問はありませんでしょうか。

(藤井委員)

いくつかあります。

まず３ページですが、千葉県ガイドラインに基づいて作られているということですが、フローチャートの一次評価のところで、３つ目のひし形のところは、３点、２点とここは振り分けになるんですね。ここは、市独自で評価が３点の場合には廃止するという思いを強く示しているので、そこは判断が入るので、図としてしっかり示しておいたほうがいいのではないかという意見です。ただ、点数を３点、２点と振り分けてるだけだということであれば、このままでいってもいいかなといったところです。これは事務局の判断としてください。

それから、7ページの図2-6の概念図は、左が一次評価で、右に二次評価の枠が伸びていますが、二次評価は、その他の理由が発生したときに初めて行うというものであって、二次評価の中にその他の理由を確認するプログラムが組み込まれているわけではないと思います。

ですので、その他の理由といったところが1つ真ん中にあるので、そしてその中で出てきた理由があった場合に、初めて二次評価に移る、そういう枠組みに変えておいた方がいいと思います。

さらに、千葉県ガイドラインの例が4つありますが、八千代市としてこうしたいという思いがあれば、二次評価のその他の理由は、3項目を、その他の理由としてあげますという書き方にして、千葉県のガイドラインの例の3に関しては、本プログラムでは、全体を評価した上で再度確認を行うため、これは除いた、といった注意書きにしておいた方がいいかなと思います。

市がどういう方針で、この計画の位置付けを組み込むのかということがわかるようにしてほしいということです。

その関連で見たときに、7ページの枠組を変えたとしたら、22ページの表の一次評価と二次評価の間に、その他の理由があるかないか、その他の理由の中で、3つの理由のどれかがわかるような形で表記していただいた方が、なぜそこが二次評価をしなければいけないのかが見えてくると思います。

さらに、二次評価の判定の欄に存続とかが続いているのですが、考慮すべき事情があるものについてだけ、二次評価をするので、一次評価をそのまま受け継いだ判定は紛らわしいので、消していただくことが必要かなと思います。

そういう意味では一次評価から二次評価になぜ移ったのかが、きちんと見える化されるような表記をしていただきたいと思います。

あと最後、もう1点。ちょっと心配といったところですが、16ページです。

こちらのところで、機能代替で計画の3分の2以上の幅員を有するならばよしとするという考え方としてはガイドラインに則っているのですが、そこを機能代替路線として都市計画決定として位置付けていったときに、将来はその都市計画道路として必要な幅員を課すということであれば、今まで都市計画道路になっていないところを、用地として取得するようなアプローチが当然必要になって参ります。

評価の段階では3分の2で良しとして機能代替可能としていたのに、なぜ用地を取られるのかということについて、住民や民間企業への説明責任を問われる時に対応がきちんと取れるのかどうか。

公開された時点で、自分の土地の周辺が対象になるのではないかとといった問合せを受ける可能性があると思いますので、事前に事務局の方で対応方法を持っていただきたい。

以上、気づいた点について説明させていただきました。

(若林議長)

はい、ありがとうございます。

一次評価から二次評価へ移行する際の理由づけと、それを明確にする。

二次評価をやらないものについては二次評価をやらない理由とその結果を明確に示すということです。事務局よろしいですか。

(都市計画課職員)

はい、今いただいたご意見を参考にさせていただきます。表記上のところはわかりやすく、二次評価の見える化についてはどういうふうな視点で二次評価をしているのかがわかるようにさせていただきたいと思います。

(若林議長)

あと2点ございました、16ページの、3分の2の幅員で代替するというお話と、事業化して用地を取得していく際の行政としての説明責任をどうしていくかという、そのあたりは何かございますでしょうか。

(都市計画課職員)

今の時点ではまだ候補という形ですけれども、最終的に機能代替可能ということで、線形、幅員を変更するということになりましたら、具体的な線形案をいくつか示しまして、そうすることによるリスクみたいなところも評価させていただいて、プログラムの中で示していくところまでは、現時点では考えております。

(藤井委員)

考えているということはいいいのですが、考えたものと、現実と、そこにやはりギャップがありますので、そこをどう埋めるかは事前に考えておかないと、土地といったものは非常に厄介なものですので、ぜひこの辺は慎重に考えていただければありがたいと思います。

(若林議長)

はい、ありがとうございます。公表されるので、委員の言われたことについて一度整理をして、どういう形で進めていくのが重要だと思いますので、検討していきたいと思います。

はい、福田委員お願いします。

(福田委員)

藤井委員から、非常にわかりやすく、重要なご指摘いただいたと思うんですが、同じところで22ページで確認をしたいです。

二次評価の対象は一次評価で変更、廃止になったところだけということですか、それとも全部ですか。

(都市計画課職員)

表としては全てやっているような形になってしまいますけれども、実際に二次評価をしているのは変更があった部分のみという形になります。

(福田委員)

廃止対象になっているところは、廃止になっているけれどもう一回検討して廃止ということですか。

(都市計画課職員)

廃止のままになっているものについては、特別な事情はなかったということで二次評価対象外になっています。

(福田委員)

対象外にしたけれども廃止ということですか。

(都市計画課職員)

特別な事情がなかったということで、一次評価での評価を踏まえて、二次評価に同じ評価が引き継がれるというような形です。

(福田委員)

評価したのなら説明としてコメントで書く方がいいですね。

同じところで、3. 3. 7号線の③～⑤では一次評価では点数的に乗らなかったということですか。

(都市計画課職員)

こちらの区間につきましては、一次評価では必要性があるという評価になっておりまして、bの方では、機能代替性はなかったというところで、cに移ったのですが、その中で、制約条件に2点がついたことから、変更候補という形になっております。

(福田委員)

一次評価の中の何が二次評価で見直されたのか、一次評価と照らし合わせてわかるようにした方がいいですね。

あとは、市民に説明したりするときの問題ですが、他市の都市計画道路との連携とかで見直しされていますが、一般の方はどこの路線で何を言っているかわからないので、図面に落としたものを作れないですか。

(都市計画課職員)

いただいたご意見を検討させていただいて、お示しする際には、どの路線であるかというのも見えやすくした資料を作成します。

(福田委員)

理由や根拠が一般の方にわかるようにしていただけるとありがたいです。

(都市計画課職員)

承知しました。

(若林議長)

はい、ありがとうございます。表を見たときに経過がわかりづらいところは工夫していただきたいと思います。

他にご意見、ご質問はありませんでしょうか。

はい、三浦委員。

(三浦委員)

京成バスの三浦でございます。

22ページの二次評価で存続になった候補がいくつかありますが、3. 3. 7号線の方の、存続というところは、市の方で方向性、アクセス性、機能代替を含めて存続候補という考え方であると思うのですけれども、佐倉、千葉の都市計画道路と接続しているから、その該当の自治体とのヒアリングを踏まえて存続候補とするものは、存続候補の意味合いが全然違うのではないかな。

最初の方は存続する可能性が高いと認識するのですけれども、後の方は存続候補になるのか。保留の段階ではないかと思うので、存続という表現では、残るものという誤解をされますので、1歩手前の表現にしたほうがいいのではないのでしょうか。

(都市計画課職員)

おっしゃることは非常によくわかるのですけれども、ガイドライン上の区分が基本的には存続、変更、廃止の三類型になっていますので、結果的に廃止、変更ではまだないという意味合いで、存続というふうにさせていただいています。

(三浦委員)

存続候補とするというところの表現をもう少し変えていただいて、今後のヒアリング結果次第で廃止の可能性がある等、もう少し丁寧に書いていただけたらと思います。

(都市計画課職員)

判定はそうだったとしてもその内容の説明，こういう状況であるということは，もう少しわかりやすい形を検討したいと思います。

(若林議長)

他にご意見，ご質問はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それではですね，ただいまいただいたご意見を事務局の方で整理し，評価の結果を改めて検討した上で策定を進めていくということではよろしいでしょうか。ありがとうございます。

続きまして次の議題に移りたいと思います。

議題（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」事務局より説明願います。

(都市計画課職員)

はい。引き続きまして同じ資料の２４ページをご覧ください。

こちらはですね，「３．３．総合評価」ですが，今後につきましては，先ほどの二次評価結果を受けて，将来交通量推計を行い，二次評価のとおり都市計画道路となった場合，周辺道路の負荷の増大有無を確認した上で，総合評価とすることとしております。

本日はまだ交通量推計の結果は出ておりませんので，具体的な将来交通量推計の手法について，まずご説明したいと思います。内容がかなり専門的な部分となって参りますので，本プログラム改訂業務を委託しております東日本総合計画の若林様の方にご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

(受託事業者)

東日本総合計画の若林と申します。

２４ページの「３．３．１．交通量推計の概要」からご説明いたします。

こちらでは，今回行う交通量推計の概要を整理しております。

「１）実施方針と手順」に記載しているとおり，基本的には，令和３年度に千葉県が実施した推計データを使用し，八千代市版にブレイクダウンしております。

推計年次につきましては，県の推計と同様に，現況の交通状況は平成３０年（２０１８年），将来の交通状況は令和２２年（２０４０年）時点としております。

続いて，推計の作業について，「図３－３ 交通量推計の作業フロー」をもとにご説明いたします。

まず，現況の交通量推計用データとして，平成３０年時点の道路ネットワークや自動車ＯＤ表（自動車の起終点に関するデータ）などを千葉県のデータを基に，八千代市版として作成いたします。このデータをもとに，実際に推計を行い，得られた推計結果と道路交通センサスの実測データとの間に乖離がないか，すなわち推計上で実際の交通状況を再現できているかを確認します。

確認が取れましたら、将来の交通量推計用のデータを現況の時と同様に作成し、将来交通量推計を行います。この結果をもとに交通流動の分析を行い、周辺道路への交通影響を検証する流れとなっております。

25ページの「2）交通量推計手法」では、推計手法やその考え方をまとめております。一般的に用いられている内容となりますので、説明は省略させていただきます。

27ページをご覧ください。

「3. 3. 2. 交通量推計用データの作成」では、実際に作成したデータを掲載しております。

道路ネットワークにつきましては、国道・県道のほか、主に八千代市内の主要な市道等を追加しております。図の中で薄い紫色で示しているのが都市計画道路となっており、細い実線が推計に用いる道路となっております。また、破線については、現況では整備されていない都市計画道路であり、将来推計でのみ反映されている路線・区間となっております。

28ページをご覧ください。

OD表につきましては、千葉県が作成したものを使用しておりますが、八千代市内については、自動車の動きを詳細に把握するため、夜間人口・昼間人口データをもとに、千葉県のデータをさらに細かく分割するような形で加工を行い、推計を行っております。

30ページをご覧ください。

ここからは、現況交通量の推計結果をまとめたものになります。30ページでは、推計を行った結果と実際の交通量調査結果の相関関係を見ておりますが、相関係数は0.993となっており、再現性が担保できる結果となっております。

31ページ、32ページをご覧ください。

こちらは区間ごとの交通量と混雑度をそれぞれ記載した図となっております。

交通量図は、1日当たりの交通量を100台単位で記載しており、例えば市役所前の通りで「139」となっている区間は、13,900台/日という結果になります。

混雑度図は、区間ごとの交通量と交通容量から算出した混雑度を記載しております。1.00未満では、道路が混雑することなく概ね円滑に走行できる状態、1.00～1.25では、朝夕のピーク時間帯に混雑が発生しているような状況、1.25以上では、ピーク時以外でも混雑が発生しているような状況とされております。混雑度図では、混雑度に応じて色分けをしており、黒・黄・橙・赤になるにつれて混雑度も大きくなってまいります。こちらの図を見ると、国道16号や国道296号、県道幕張八千代線周辺などで混雑が広く見られる状況となっております。

33ページをご覧ください。

ここからは、将来交通量推計結果についてまとめたものになります。

将来交通量推計では、表 3 - 6 に記載しているとおり、2 つのケースで推計を行います。ケース 1 は、八千代市内における現行の都市計画道路がすべて整備された場合における推計、ケース 2 は、二次評価結果に基づいた見直し案での推計で、八千代市内の都市計画道路の一部路線・区間の廃止・変更を反映したものになります。

なお、ケース 2 につきましては、二次評価内容が固まった後、推計を行う予定となっておりますので、本日はケース 1 の結果のみ掲載しております。

34 ページ、35 ページをご覧ください。

こちらは、現況推計結果と同様に将来のケース 1 の交通量と混雑度を記載した図となっております。全体的に混雑度は低下しており、混雑は解消されておりますが、一部区間では、値が高い区間が存在している状況となっております。

今後は、二次評価結果を反映したケース 2 で推計を行った後、36 ページに記載しているとおり混雑度をケース 1 と比較し、都市計画道路の見直し（変更または廃止）による影響がないかどうか検証を行う予定としております。

総合評価（二次評価結果の検証）に関する説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

（若林議長）

ただいま事務局より説明がありました、議題（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」ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いします。

（福田委員）

配分ゾーンを 9 ゾーンで、それを分割手法を使って割り振っていますが、配分は細分ゾーンですか。

（受託事業者）

28 ページに記載をしておりますが、配分ゾーンに対して 21 ゾーンに分けた細分ゾーンで行っています。

（福田委員）

外側のゾーンは千葉県の推計を使っているのですか。

（受託事業者）

千葉県内は、東京都市圏パーソントリップの小ゾーン、東京都、神奈川県、埼玉県は計画基本ゾーンで行っています。

千葉県の八千代市に近くなれば細かいゾーン，遠くなればなるほど大きなゾーンになります。

(福田委員)

推計は，令和２２年でやるということですが，一次評価，二次評価はいつの年次ですか。

(都市計画課職員)

一次評価，二次評価は，現在の評価とさせていただきます。

その評価が，どのような影響を及ぼすかというものを，将来交通量推計で測っていきたいというところです。

(福田委員)

将来というのが令和２２年ですか。

(都市計画課職員)

おっしゃる通りです。

(福田委員)

ゾーンマップで，詳細ゾーンを入れてください。

それから，細かい道路を評価するときに，ゾーンセントロイドがどこに結び付いているかによって結果が変わってくるので，どこにゾーンセントロイドを置いて各リンクに結び付いているのか，わかるように情報を載せてください。

(受託事業者)

ゾーンセントロイドについては図面に載せるようにしたいと思います。

(福田委員)

ぜひそういうのも見せてもらいたいし，OD表もできれば載せてください。お願いします。

(若林議長)

そこは大丈夫でしょうか。

(受託事業者)

はい。問題ありません。

(福田委員)

それから、手段選択はどうされていますか。自動車ODだけにして計算しているのですか。東葉高速とか京成との取り合い等は計算していないのですか。

(受託事業者)

いただいたデータは自動車ODになっているので、そこは、特に加工はしておりません。千葉県の方では、もしかしたら推計の前段階でそのような作業をしているかもしれません。

(福田委員)

貨物車とか、車種は考慮していますか。

(受託事業者)

ちょっと覚えていないのですが、1車種か3車種のどちらかだったかと思います。

(福田委員)

配分手法は転換率式を使っているのですか。

(受託事業者)

八千代市内には有料道路が入っていないのですけれども、外の道路では、高速道路等も入っているので転換率を使って推計を行っています。

(若林議長)

よろしいでしょうか。

他にご意見、ご質問はありませんでしょうか。

はい、藤井委員お願いします。

(藤井委員)

推計の話は、福田委員からいろいろご指摘があったので、資料としてそういう準備をしていただくということと、どこまでをどう公開するかといったところを整理していただきたいと思います。

二次評価を受けたところの目標年次の設定が気になります。

というのは、この整備計画で、プライオリティとしてどこを優先的に整備して、年次目標を立てて、具体的な道路計画の整備が進むか、道路の場合には、道路用地を確保しておかないと事業化ができない。

そうなってくると、令和22年というのをうたっているのかといったところもあるのですが、将来のネットワークの完成形が成ったときの将来推計という、これだけの整備をする結果として、都市計画道路本来の機能が発揮できて、市街地の形成として非常に大きく寄与しますよという見せ方で十分かなというふうに思います。

令和22年という、あと15年で、しっかりした道路ネットワークが八千代市の中で完結します、それを私たちは追求していますということを、責任を持って開示する形になるので、できるのか、そこがやっぱり不安になります。

将来設定は絶対必要だと思いますので、それはやらなくてははいけない。

それはどういうステップを踏んだものとして事務局がうたっていくか。

例えば、優先的に直近10年でできるところの道路整備計画とか、北千葉道路の延伸があると10年、15年以内にできるなら、そこを1つの尺度として交通量の検討も含めた直近のプライオリティの高い整備計画案といったところを、1つの目標として、あとは将来置き換えるとか、段階的な将来推計の見せ方もあっていいのかなと思います。

これは事務局として公開する話になるので、公開しやすい仕組みを検討していただきたい。

細かいことを提示するのがいいかというと、全部を紹介する必要性が本当にあるのかということを考えていただきたい。私は全部必要だとは思っていません。

というのは、土地要件というのは本当に厄介なものでございますので、そういった面では、きちんとした行政のバックアップが取れて整備ができるという事業化まで見込みを立てる形の中で、きちっとプログラムが動いていくということを、事務局が判断しながら進めていく。

さらに、都市計画道路という形で市の取り組んでいるところだけならいいのですが、国道とかその他の道路も、大きな抱えごととしてあるわけなので、そこも見ながらやっていかなければいけないといったこともあるかと思います。こういう点もご検討いただければと思います。

(福田委員)

西八千代南部の整理がついたら、立適を作られるというような話も聞いている中で、今検討している案で令和22年に全部事業化するのは無理ですよ。もっと先になると、もっとコンパクトにします、人口は減っていきますという中で、どの道路が要るのだろうといった時間的な整理がないので、どういうスタンスで見ればいいのか。10年もすると人口は相当減ってきます、市街地をコンパクトにしますという、今は必要だとした道路が、もういらないんじゃないかということになって、再度見直しになるのではないかなというのはちょっと気になります。

藤井先生が言われたように、方針を少し整理していただきたいと思いました。

(若林議長)

はい。ありがとうございます。

事業スパンが非常に長い話になりますので、令和22年がどうなのかということと、西八千代南部、コンパクト化の時にはまた絵が違ってくるという話を市民にどう見せていくのかというところが、きっちりとしたものは必要なのかなという気はしますが、その辺りについて、事務局どうでしょうか。

(都市計画課職員)

今、福田委員がおっしゃられた通り、八千代市としては、立地適正化計画を意識した形になっていますけれども、今回は、都市計画マスタープランですとか、総合計画といった上位計画が新たに策定されて、まちづくりの方向性、土地利用の方向性が一応示された、それに基づいて、今の都市計画道路が計画決定されている中で、未整備路線の必要性を再確認させていただくものです。

そういった上位計画が作られた中で、方向性というものを改めて確認するという作業で作らせていただいています。

立地適正化計画につきましては、位置付けとしては、都市マスタープランの将来都市構造、集約型都市構造を形にしたものなので、そこでコンパクトシティを目指す中で、道路ネットワークのあり方をまた新たに検討しなくてはならないので、次のプログラム見直しとしてはそのタイミングで検討しなければならないとは認識しております。

(藤井委員)

八千代市は時間軸の考え方が少し独特だなという印象があります。プログラムとはちょっと別の話ですが、今、プログラムでは15年先のデータを使ったり、立地適正化計画だと大体20年とか、そういったオーダーで考えています。

八千代市の総合計画は、8年という非常に短いスパンで、4年の前期、後期という形の繰り返しで、実施計画に近いプログラムで動いています。

総合計画で将来の姿といったものがなかなか想像つかない中で、まちづくりを考えないといけない。

都市マスは10年とか、その位のオーダーになります。一番長いのはこれから考える立地適正化計画なので、その中で位置付けたものが最上位計画としてこの道路プログラムの考え方にちゃんとリンクするのか。

本来の最上位と言われているのは総合計画のはずなので、そこに紐付いた市の思いが、長期のプランニングとして上がってこないといけないですね。

それが見えないというところで、もどかしさを感じるところがこのプログラムに表れている気がするので、同じ都市計画の中でやられていることと思いますので、調整していただけるとありがたいと思います。

(若林議長)

はい。ありがとうございます。他にご意見等はありませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、ただいまいただきましたご意見等を事務局で整理し、ご意見を踏まえた形で、総合評価、交通量推計の方法等について改めて検討していくという形でよろしいでしょうか。

それでは事務局は意見等を整理検討し、今後策定を進めていただきたいと思います。

これをもちまして本日の議題の方を終了いたしました。

いろいろなご意見をいただきましてありがとうございます。

その他について事務局の方からお願いいたします。

(都市計画課職員)

本日は貴重なご意見をいただきありがとうございました。

次回第4回改定会議の議題は、「検討対象路線の総合評価結果について」、「変更路線の検討について」、「整備優先度の評価方法について」を予定しております。

開催につきましては、7月下旬～8月頃と考えておりますが、また、あらためて日時等につきまして、皆さまのご都合を調整させていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上となります。

(若林議長)

ありがとうございます。

それでは、以上を持ちまして、第3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。

本日は、議事の進行にご協力いただき、ありがとうございました。

- 以上 -