

第4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9月22日（月）午前10時
場所：八千代市役所2階第1・2会議室

次 第

1 開 会

2 議 題

- （1）検討対象路線の変更について
- （2）検討対象路線の総合評価結果について
- （3）整備優先度の評価方法及び評価結果について

3 閉 会

【配布資料】

- ・ 第4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
- ・ 資料1 検討対象路線の変更について
- ・ 資料2 検討対象路線の総合評価結果について
- ・ 資料3 整備優先度の評価方法及び評価結果について

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	
ふじ 藤 い たか ひろ 井 敬 宏	日本大学理工学部 非常勤講師
ふく 福 た だ あつし 田 敦	日本大学理工学部 特任教授
まつ 松 うら けんじろう 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 周 ごう とし お 郷 寿 雄	八千代商工会議所 会頭
み 三 うら ゆう き 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	
うえ の かね みち 上 野 兼 通	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	
さ とう じゅん や 佐 藤 淳 也	八千代市経済環境部長
八千代市都市整備部長	
わか ばやし くに のり 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。

検討対象路線の変更について

1 該当区間

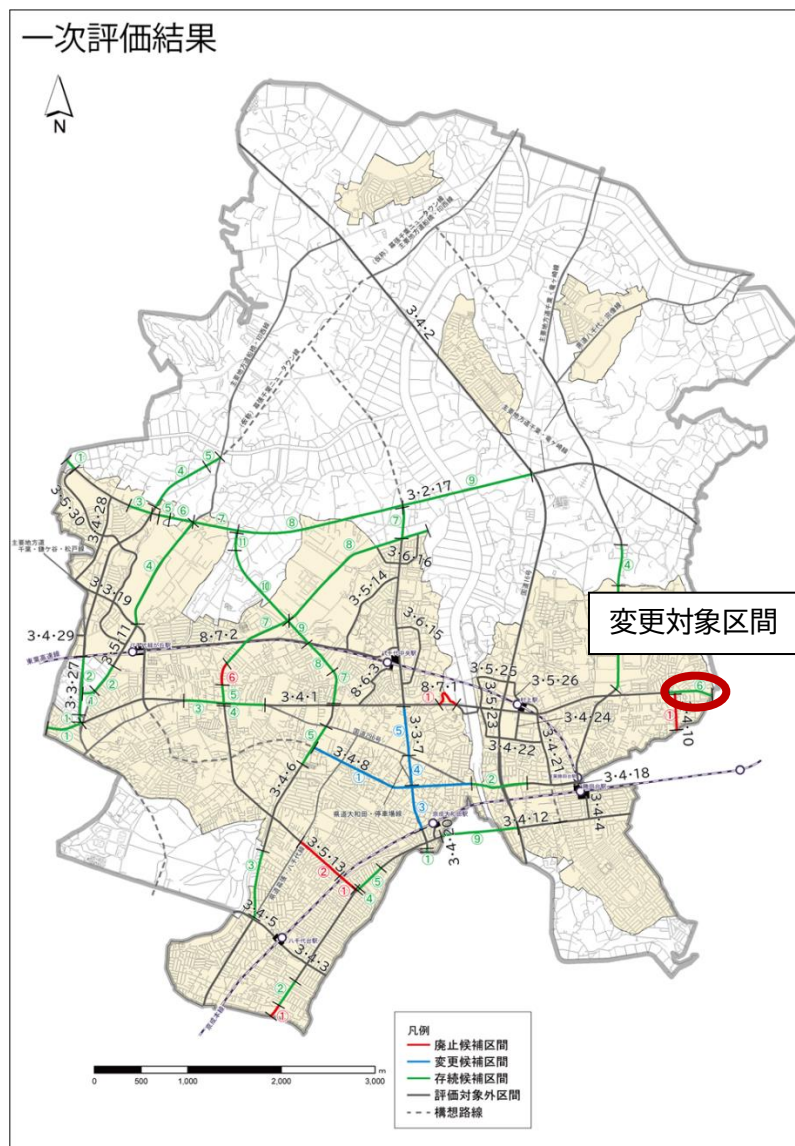
3・4・1 新木戸上高野原線⑥

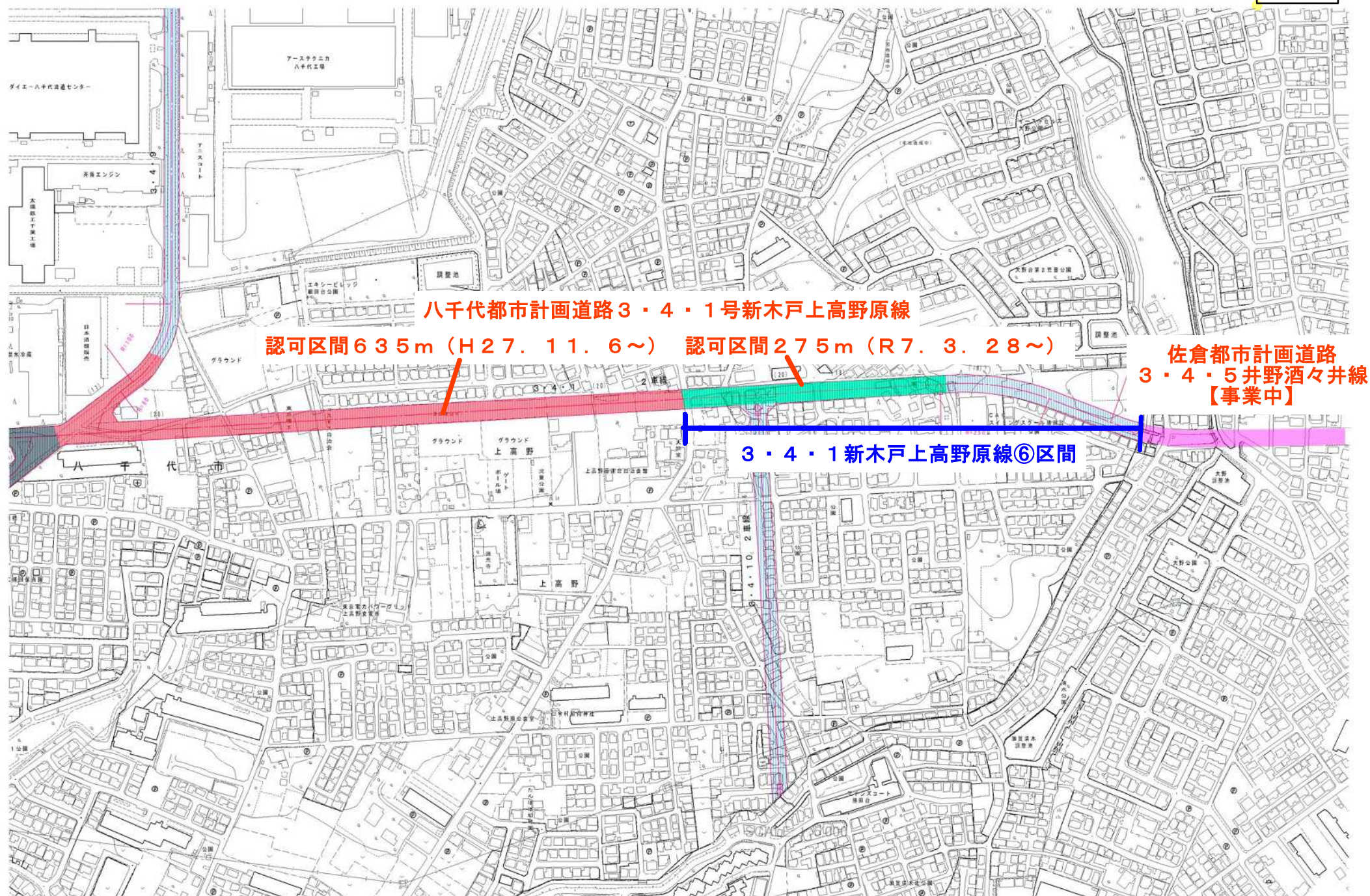
2 変更内容

検討対象路線からの除外

3 変更理由

佐倉市に接続する3・4・1 新木戸上高野原線⑥については、令和7年3月に一部の区間で事業認可を受けて整備を進めており、佐倉市側の3・4・5 井野酒々井線も八千代市との行政界まで事業を進めていることから、事業化していない未整備区間（約200m）についても、将来的に事業化する可能性が高い状況であるため。





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

令和 7 年 9 月 22 日

第 4 回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

1. 機能評価結果

1.1. 一次評価

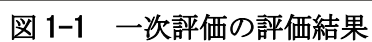
一次評価結果の得点及び判定結果を以下に示す。

一次評価では、46 区間のうち、存続候補は 36 区間、変更候補は 4 区間、廃止候補は 6 区間となった。

評価指標 1. 上位計画による位置付けの有無	評価指標 7. 都市環境形成のための機能の有無
評価指標 2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無	評価指標 8. 機能代替可能な現道の有無
評価指標 3. 土地利用支援のための機能の有無	評価指標 9. 地形的な制約条件の有無
評価指標 4. 交通処理等のための機能の有無	評価指標 10. 沿道地域の街並み、商店街への影響の有無
評価指標 5. 都市防災のための機能の有無	評価指標 11. 現計画の内容と現行の道路構造令との
評価指標 6. 公共交通の導入のための機能の有無	不整合の有無

表 1-1 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																
			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	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	存続	存続
		⑤	2	2	0	2	1	1	0	8	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑧	2	1	0	0	1	0	1	5	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑩	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	1	1	存続	存続
		⑪	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	0	0	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	存続	存続
		③	2	2	2	0	1	0	1	8	存続	0	存続	0	1	1	2	変更	変更
		④	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	0	1	1	2	変更	変更
		⑤	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	1	0	1	2	変更	変更
		⑦	2	0	0	0	1	0	0	3	存続	0	存続	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	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	存続	存続
		④	2	1	0	0	1	1	0	5	存続	0	存続	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	存続	存続
		②	0	0	2	0	1	1	1	5	存続	0	存続	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	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	存続	存続
		④	2	2	0	0	1	0	0	5	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑨	2	2	0	0	1	0	1	6	存続	0	存続	1	0	0	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	存続	存続
		⑤	0	0	0	2	1	0	0	3	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑧	0	1	0	2	1	1	0	5	存続	0	存続	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	存続	存続
		③	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑥	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	存続	存続
		⑦	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	存続	存続
		⑧	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	1	存続	存続
		⑨	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	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	存続	存続
		②	2	1	2	0	1	0	0	6	存続	0	存続	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	存続	存続
		⑤	2	1	0	0	1	0	0	4	存続	0	存続	1	0	0	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



1.2. 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。

8・7・1①については、特殊街路の位置付けであり道路ネットワークの観点からは評価が低くなった。都市計画道路としては廃止とし、公園や周辺施設を結ぶ道路としての活用等を別途検討する。

表 1-2 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		考慮すべき 事情の有無	考慮すべき事情※				二次評価	
			判定	変更・廃止 の理由		i	ii	iii	iv	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	制約条件 あり	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より適した道路用地がないため、存続候補とする。
		④	変更	制約条件 あり	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より適した道路用地がないため、存続候補とする。
		⑤	変更	制約条件 あり	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	制約条件 あり	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	必要性 低	有	○				存続	佐倉都市計画道路3・4・17と接続。照会の結果、現段階では路線の優先度が高いとする回答が来ていることから存続候補とする。
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	廃止	代替可能性 あり	有	○				存続	千葉都市計画道路3・5・84と接続。照会の結果、現段階では路線の廃止までの意向はないとのことから存続候補とする。
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	廃止	代替可能性 あり	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。

※考慮すべき事情について

- i 接続先の道路や並行道路の整備時期が不確定となっている場合
(他市の未整備都市計画道路と接続しており、他市との調整が必要な場合を含む)
- ii 路線の連続性確保のために整備が必要な場合
- iii 整備上の制約があるものの、他に代替となる道路や用地がない場合
- iv 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



1.3. 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。

1.3.1. 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。

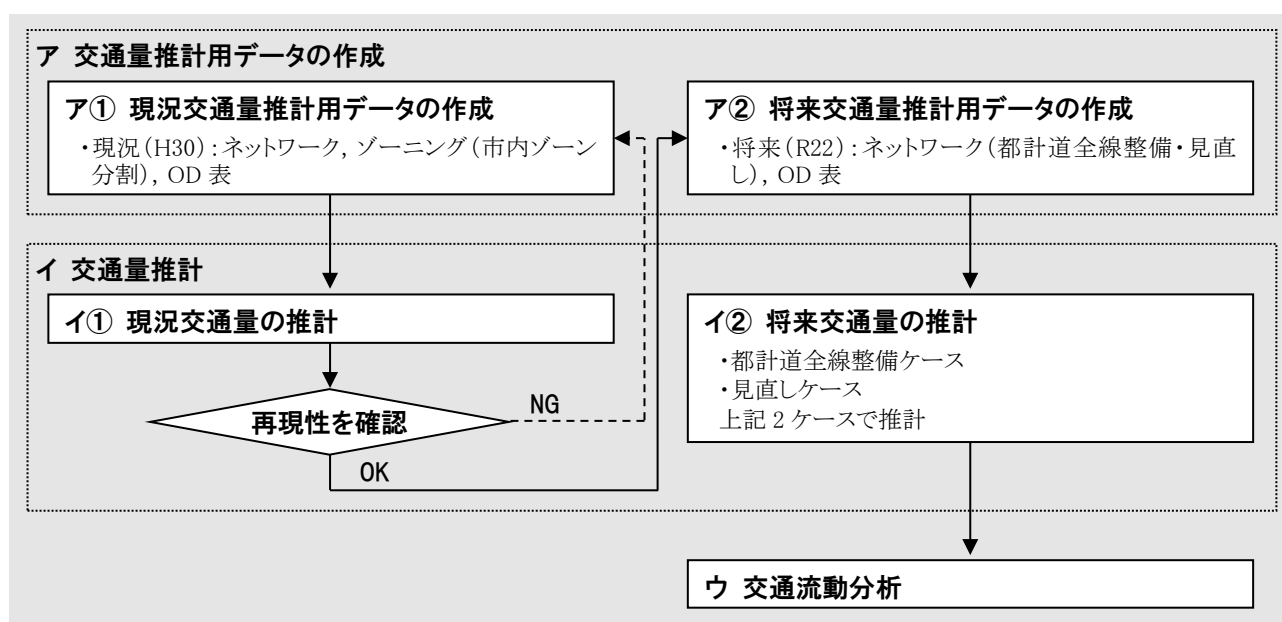


図 1-3 交通量推計の作業フロー

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。

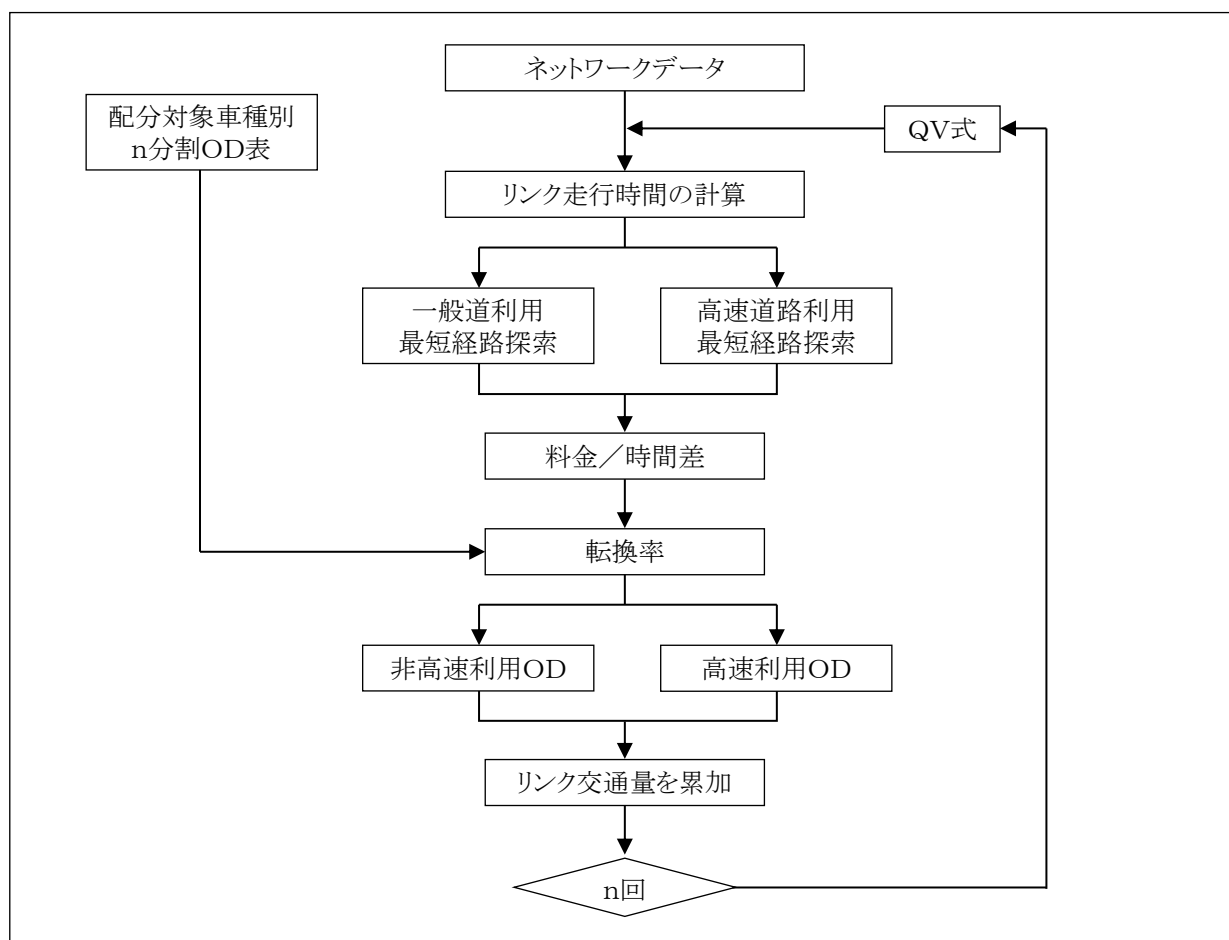


図 1-4 高速転換率併用分割配分手法のフローチャート

1.3.2. 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 1-3 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	76,697	-2,786	-3.5
12300160180	一般国道16号	船橋市小野田町1483-1地先	45,203	46,917	1,714	3.8
12300160210	一般国道16号	八千代市米本4032地先	44,713	47,904	3,191	7.1
12300160250	一般国道16号	八千代市勝田台南3-1-11地先	56,069	51,126	-4,943	-8.8
12300160260	一般国道16号	千葉市花見川区横戸町1197地先	53,317	54,639	1,322	2.5
12302960290	一般国道296号	千葉県八千代市下市場1丁目4	13,730	10,502	-3,228	-23.5
12400570050	千葉鎌ヶ谷松戸線	千葉県習志野市実籾2丁目1	11,350	10,509	-841	-7.4
12400570120	千葉鎌ヶ谷松戸線	船橋市大穴北3-56-10	9,843	10,630	787	8.0
12400610010	船橋印西線	千葉県八千代市吉橋1810	12,775	9,732	-3,043	-23.8
12400690030	長沼船橋線	千葉市花見川区天戸町591	17,672	14,071	-3,601	-20.4
12602010010	大和田停車場線	千葉県八千代市大和田123	9,239	9,133	-106	-1.1
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	16,762	1,790	12.0
12602630040	八千代宗像線	千葉県八千代市保品219	4,010	3,436	-574	-14.3
12602880040	夏見小室線	船橋市三咲町132-16	14,448	16,291	1,843	12.8
12700340010	天戸町横戸町線	千葉市花見川区作新台1-5-2	14,912	14,188	-724	-4.9
12702130010	横橋町13号線	千葉市花見川区作新台4-4-2	21,999	19,454	-2,545	-11.6
12702130020	横橋町13号線	千葉市花見川区花見川9-1494	12,564	13,541	977	7.8

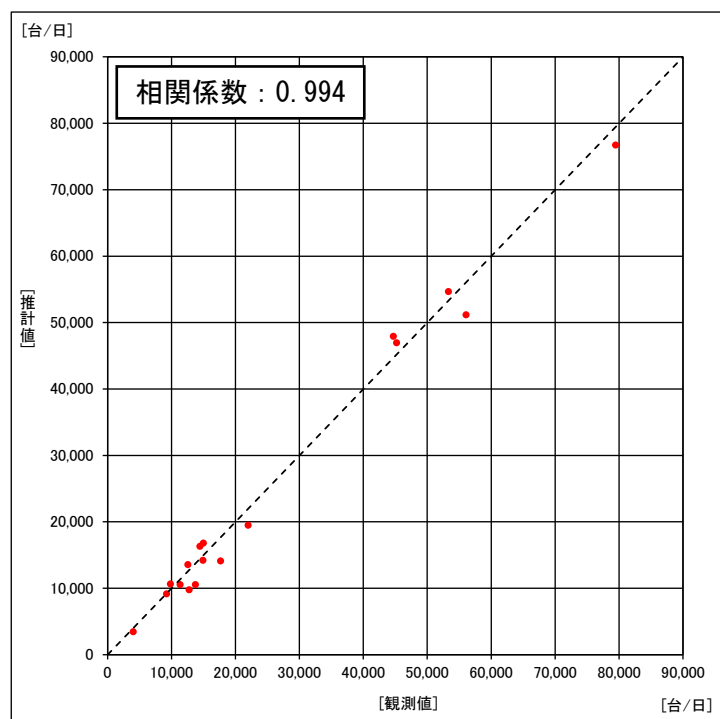


図 1-5 実測値（道路交通センサス）と推計値の相関

表 1-4 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

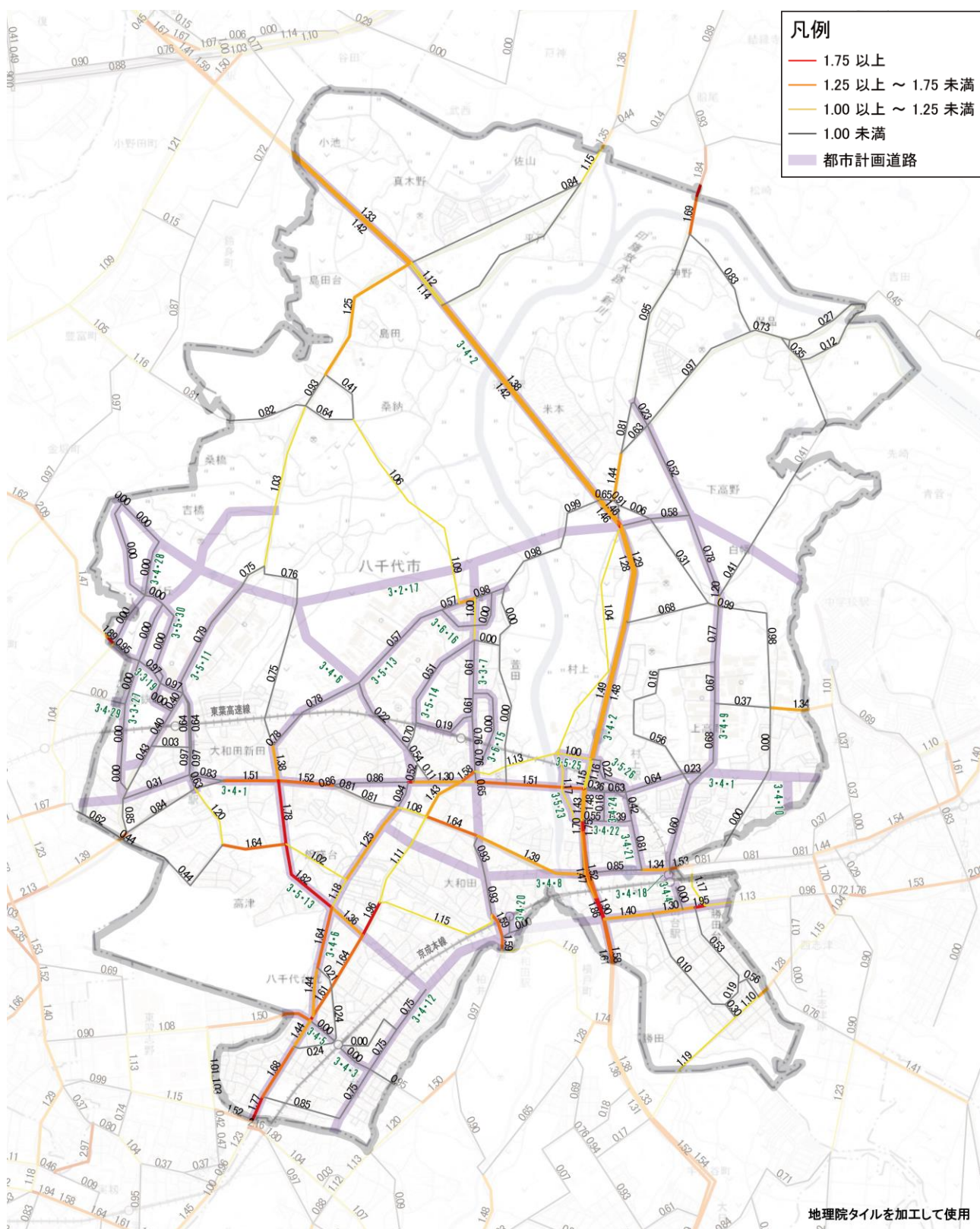


図 1-6 現況混雑度図

1.3.3. 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 1-5 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

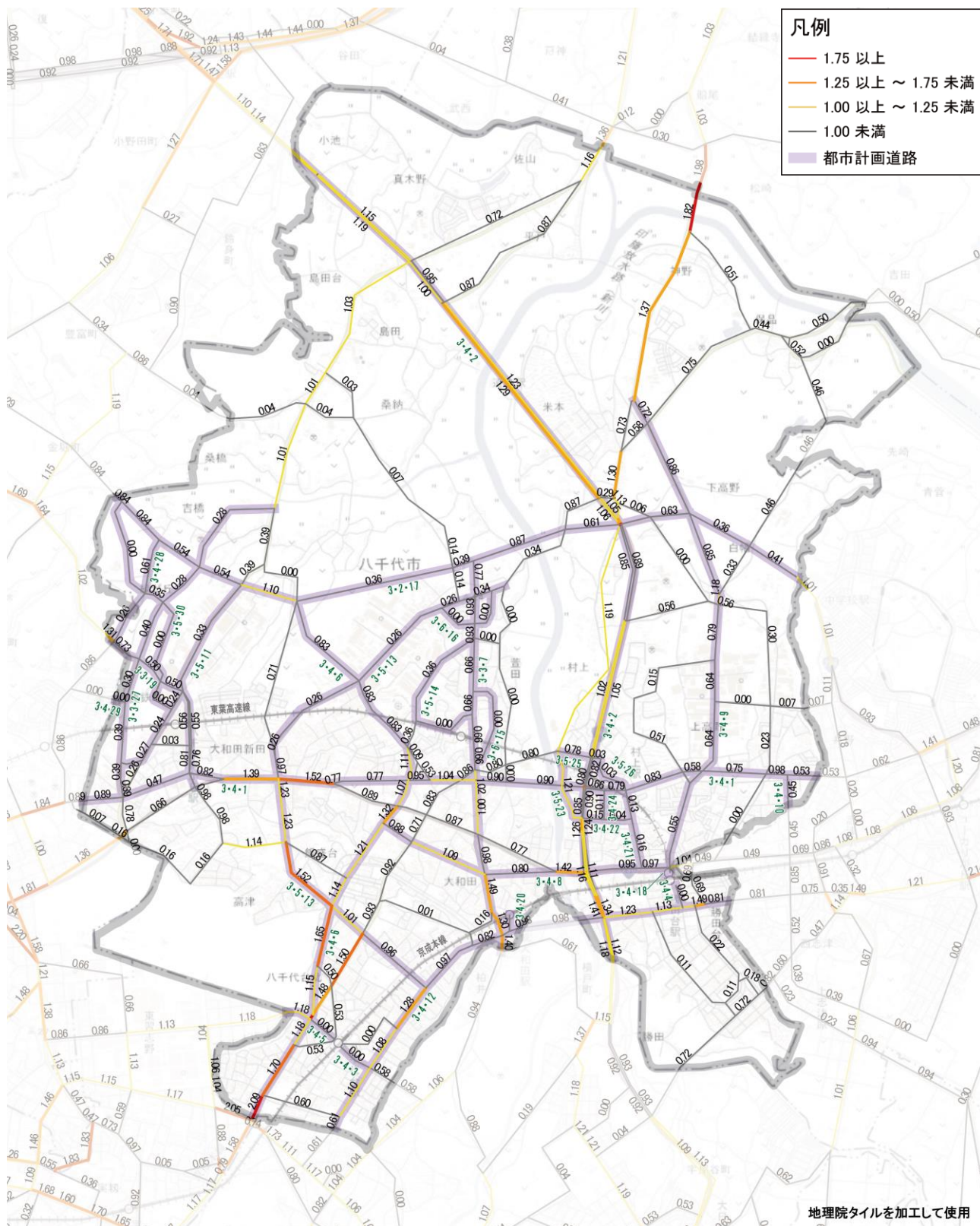


図 1-7 ケース 1 将来混雑度図

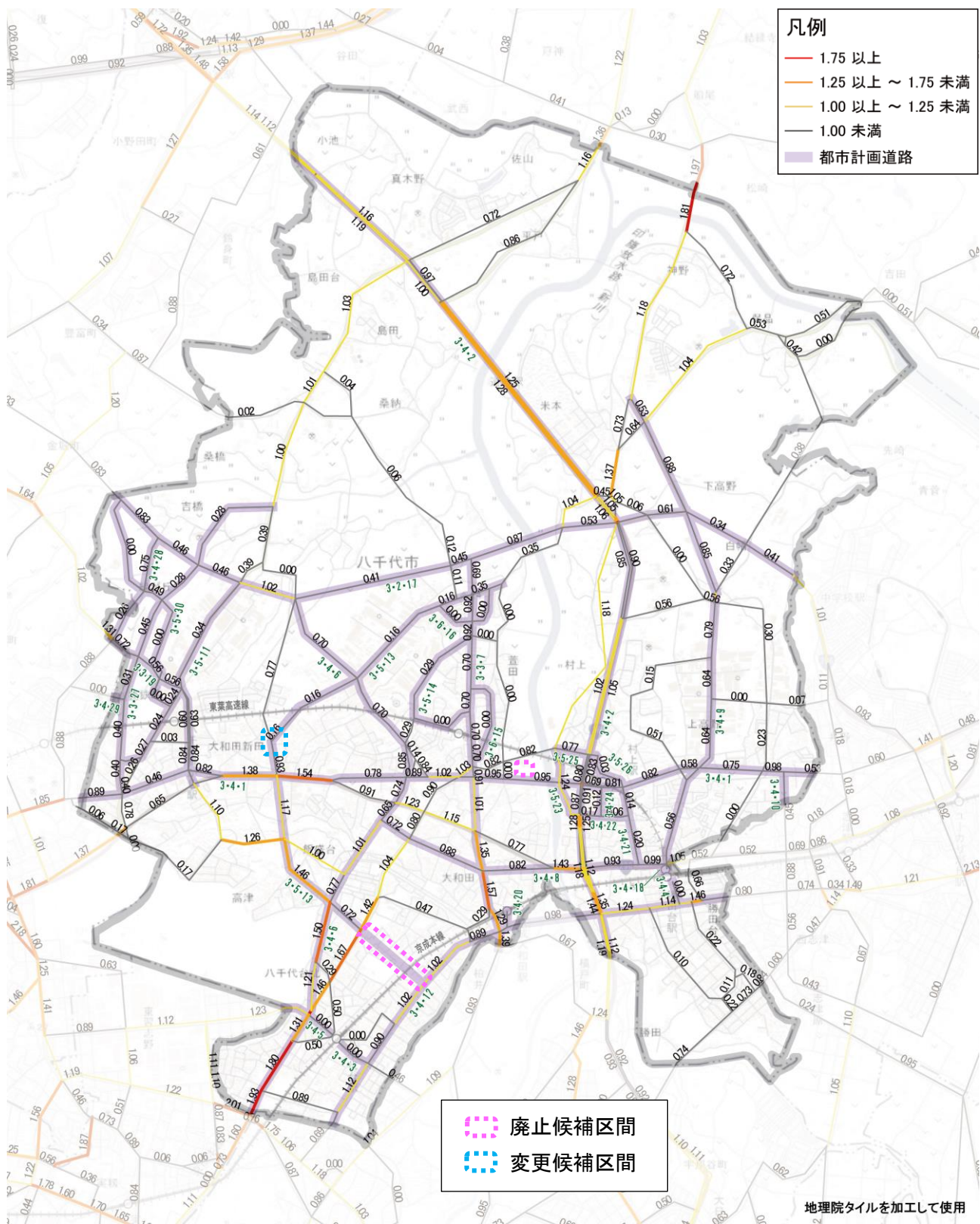


図 1-8 ケース 2 将来混雑度図

1.3.4. 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 1-4 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

都市計画道路見直しによる周辺道路の負荷の増大の有無について、交通量推計による評価の結果は以下ようになった。

総合評価においても、二次評価の方向性は継続することとなった。

- 3・5・13 八千代台東萱田線①及び 3・5・13 八千代台東萱田線②の廃止により、並行道路の混雑度は 0.01 から 0.47 に増加するが、混雑度ランク I に留まる値であるため、負荷が増大するとはいえない。
- 3・5・13 八千代台東萱田線⑥の変更は、実態として現道の拡幅を想定している。並行道路（現道）の混雑度は 0.26 から 0.16 に低下するが、混雑度ランク I に留まる値であるため、負荷が増大するとはいえない。
- 8・7・1 萱田町村上線①は、特殊街路であるため、廃止による自動車のネットワークへの影響は生じない。

表 1-6 総合評価結果

都市計画決定 路線番号	路線名称	区間 番号	一次評価	二次評価	全線整備 並行道路 混雑度	見直し後 並行道路 混雑度	総合評価
3・5・13	八千代台東萱田線	①	廃止	廃止	0.01	0.47	廃止
3・5・13	八千代台東萱田線	②	廃止	廃止	0.01	0.47	廃止
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	廃止	変更	0.26	0.16	変更
8・7・1	萱田町村上線	①	廃止	廃止	—	—	廃止

都市計画道路整備プログラム改定に係る
整備優先度の評価方法及び評価結果について（案）

令和 7 年 9 月 22 日

第 4 回八千代市都市計画道路整備プログラム改定会議

1. 優先度評価について

1.1. 優先度評価対象路線

先の総合評価の結果を受け、存続候補、変更候補となった 43 区間については、整備の優先度評価の対象とする。

1.2. 優先度評価の視点

都市計画道路整備の優先度評価として、以下の視点により区間をグループ分けする。

本プログラムの検討対象路線・区間はいずれも都市計画決定後 20 年以上経過しているが、長期に渡る未整備の状態を解消するためには、存続候補、変更候補となった区間の整備の優先度を明確にし、着実に整備を進めていく必要がある。

本プログラムでは、都市計画道路整備の基本方針（機能評価方針）との関連性の強さによりグループ分けを行う。

また、グループ内での優先順位については、整備効果や事業の実現性等に基づき判定する。

1.3. 優先度評価方法の検討

1.3.1. 優先度評価指標の設定

優先度評価の方針及び優先度評価の視点に基づき、優先度評価を行う。

評価の方法は、一次評価において路線・区間の必要性（機能）の判断に使用した指標を得点化して行うこととする。

ここでは、都市計画道路整備の基本方針（機能評価方針）との関連性を評価するため、都市拠点間連携及び産業振興強化に関する指標である機能評価指標 2（都市間・拠点間の連絡）と新たな土地利用誘導に関する指標である機能評価指標 3（土地利用支援）の合計点を以下の基準で A から D にグループ分けする。

廃止候補区間については評価対象外であるがグループ E とする。

表 1-1 グループ分け指標

グループ A	機能評価指標 2 及び 3 の合計点が 3 点以上
グループ B	機能評価指標 2 及び 3 の合計点が 2 点
グループ C	機能評価指標 2 及び 3 の合計点が 1 点
グループ D	機能評価指標 2 及び 3 の合計点が 0 点
グループ E	廃止候補区間

1.3.2. グループ内での順位付け

分類された同一グループ内における優先度については、都市計画道路の整備効果の発現及び事業の実現性の観点から評価して順位付けを行う。

都市計画道路の整備効果の発現に関して、機能評価指標 4 から 7 までの得点を、都市計画道路の多面的観点による整備効果と位置付ける。なお、機能評価指標 1（上位計画による位置付け）については、上位計画内で整備の優先度や序列に関して明記されていないため、優先度評価には使用しない。

事業の実現性に関して、機能評価指標 9 から 11 までの得点を、事業に対する制約条件として減点指標とする。

整備効果得点から制約条件得点を差し引いた合計点が大きい区間をグループ内での順位付けが高いものとする。

表 1-2 優先度評価指標

1) 基本方針に合致する区間		A から D のグループ 分け指標
機能評価指標 2	都市間・拠点間の連絡	
機能評価指標 3	土地利用支援	
2) 多面的観点による整備効果		グループ内での 順位付け指標
機能評価指標 4	交通処理機能	
機能評価指標 5	都市防災機能	
機能評価指標 6	公共交通導入機能	
機能評価指標 7	都市環境形成機能	
3) 制約条件		グループ内での 順位付け指標（減点）
機能評価指標 9	地形的制約	
機能評価指標 10	沿道地域への影響	
機能評価指標 11	道路構造令との不整合	

1.3.3. グループ分け

評価フローに基づきグループ分けを行った結果、下表に示すとおりとなった。

表 1-3 グループ分け

都市計画決定 路線番号	路線名称	区間 番号	総合 評価 結果	1) 基本方針に合致する区間			
				機能評価 指標2	機能評価 指標3	合計	グループ 判定
				都市・拠点 間の連絡	土地利用 誘導		
A	B	C	D	E	F	G	H
3・3・7	大和田駅前萱田線	③	存続	2	2	4	A
3・3・27	八千代西部線	①	存続	1	2	3	A
3・3・27	八千代西部線	②	存続	1	2	3	A

A	B	C	D	E	F	G	H
3・3・7	大和田駅前萱田線	④	存続	2	0	2	B
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑤	存続	2	0	2	B
3・4・6	八千代台花輪線	③	存続	2	0	2	B
3・4・6	八千代台花輪線	⑤	存続	2	0	2	B
3・4・8	大和田新田下市場線	②	存続	2	0	2	B
3・4・12	八千代台南勝田台線	④	存続	2	0	2	B
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑤	存続	2	0	2	B
3・4・12	八千代台南勝田台線	⑨	存続	2	0	2	B
3・5・11	新木戸吉橋線	①	存続	0	2	2	B
3・5・11	新木戸吉橋線	②	存続	0	2	2	B

A	B	C	D	E	F	G	H
3・2・17	八千代中央線	①	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	③	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	⑤	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	⑥	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	⑦	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	⑧	存続	1	0	1	C
3・2・17	八千代中央線	⑨	存続	1	0	1	C
3・3・27	八千代西部線	④	存続	1	0	1	C
3・3・27	八千代西部線	⑤	存続	1	0	1	C
3・4・1	新木戸上高原線	①	存続	1	0	1	C
3・4・1	新木戸上高原線	③	存続	1	0	1	C
3・4・6	八千代台花輪線	⑦	存続	1	0	1	C
3・4・6	八千代台花輪線	⑧	存続	1	0	1	C
3・4・6	八千代台花輪線	⑨	存続	1	0	1	C
3・4・6	八千代台花輪線	⑩	存続	1	0	1	C
3・4・6	八千代台花輪線	⑪	存続	1	0	1	C
3・4・9	上高野工業団地線	③	存続	1	0	1	C
3・4・9	上高野工業団地線	④	存続	1	0	1	C
3・4・12	八千代台南勝田台線	①	存続	1	0	1	C
3・4・12	八千代台南勝田台線	②	存続	1	0	1	C
3・5・11	新木戸吉橋線	④	存続	1	0	1	C
3・5・13	八千代台東萱田線	⑦	存続	1	0	1	C
3・5・13	八千代台東萱田線	⑧	存続	1	0	1	C

A	B	C	D	E	F	G	H
3・3・7	大和田駅前萱田線	①	存続	0	0	0	D
3・3・7	大和田駅前萱田線	⑦	存続	0	0	0	D
3・4・8	大和田新田下市場線	①	存続	0	0	0	D
3・4・10	上高野佐倉線	①	存続	0	0	0	D
3・5・13	八千代台東萱田線	④	存続	0	0	0	D
3・5・13	八千代台東萱田線	⑤	存続	0	0	0	D
3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	変更	0	0	0	D

A	B	C	D	E	F	G	H
3・5・13	八千代台東萱田線	①	廃止				E
3・5・13	八千代台東萱田線	②	廃止				E
8・7・1	萱田町村上線	①	廃止				E

1.3.4. グループ内優先順位

グループ内（グループE除く）の優先順位付けを行った結果、下表に示すとおりとなった。

表 1-4 グループ内優先順位付け

グループ	都市計画決定 路線番号	路線名称	区間 番号	総合 評価 結果	2) 多面的観点による整備効果				3) 制約条件			2) 及び 3) 合計
					機能評価 指標 4	機能評価 指標 5	機能評価 指標 6	機能評価 指標 7	機能評価 指標 9	機能評価 指標10	機能評価 指標11	
					交通処理 機能	都市防災 機能	公共交通 導入機能	都市環境 形成機能	地形的 制約	沿道地域 への影響	道路構造令 との不整合	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
A	3・3・27	八千代西部線	①	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・3・27	八千代西部線	②	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・3・7	大和田駅前萱田線	③	存続	0	1	0	1	0	-1	-1	0
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
B	3・4・6	八千代台花輪線	③	存続	2	1	1	1	0	0	0	5
	3・4・6	八千代台花輪線	⑤	存続	2	1	1	0	0	0	0	4
	3・5・11	新木戸吉橋線	②	存続	0	1	1	1	0	0	0	3
	3・4・8	大和田新田下市場線	②	存続	2	1	0	1	-1	0	0	3
	3・4・12	八千代台南勝田台線	④	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・5・11	新木戸吉橋線	①	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・4・12	八千代台南勝田台線	⑨	存続	0	1	0	1	-1	0	0	1
	3・4・12	八千代台南勝田台線	⑤	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・3・7	大和田駅前萱田線	⑤	存続	0	1	0	1	-1	0	-1	0
	3・3・7	大和田駅前萱田線	④	存続	0	1	0	1	0	-1	-1	0
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
C	3・4・9	上高野工業団地線	③	存続	2	1	1	0	0	0	0	4
	3・5・13	八千代台東萱田線	⑧	存続	2	1	1	0	0	0	0	4
	3・5・13	八千代台東萱田線	⑦	存続	2	1	1	0	0	0	0	4
	3・4・1	新木戸上高野原線	③	存続	2	1	1	0	0	0	0	4
	3・4・12	八千代台南勝田台線	②	存続	2	1	1	0	0	0	-1	3
	3・5・11	新木戸吉橋線	④	存続	0	1	1	0	0	0	0	2
	3・4・6	八千代台花輪線	⑧	存続	0	1	0	1	0	0	0	2
	3・4・9	上高野工業団地線	④	存続	0	1	1	0	0	0	0	2
	3・2・17	八千代中央線	③	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・3・27	八千代西部線	④	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・4・6	八千代台花輪線	⑦	存続	0	1	0	1	-1	0	0	1
	3・4・6	八千代台花輪線	⑨	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・2・17	八千代中央線	⑤	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・4・6	八千代台花輪線	⑪	存続	0	1	0	0	0	0	-1	0
	3・4・12	八千代台南勝田台線	①	存続	0	1	0	0	0	0	-1	0
	3・2・17	八千代中央線	⑥	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・2・17	八千代中央線	⑨	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・2・17	八千代中央線	⑧	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・2・17	八千代中央線	⑦	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・4・6	八千代台花輪線	⑩	存続	0	1	0	0	0	0	-1	0
	3・3・27	八千代西部線	⑤	存続	0	1	0	0	-1	0	0	0
	3・4・1	新木戸上高野原線	①	存続	0	1	0	0	0	0	-1	0
	3・2・17	八千代中央線	①	存続	0	0	0	0	-1	0	0	-1
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
D	3・3・7	大和田駅前萱田線	①	存続	2	1	1	1	0	-1	0	4
	3・5・13	八千代台東萱田線	④	存続	2	1	0	0	0	0	0	3
	3・5・13	八千代台東萱田線	⑤	存続	2	1	0	0	0	0	0	3
	3・5・13	八千代台東萱田線	⑥	変更	2	1	0	0	0	0	0	3
	3・4・8	大和田新田下市場線	①	存続	2	1	0	1	-1	0	-1	2
	3・3・7	大和田駅前萱田線	⑦	存続	0	1	0	0	0	0	0	1
	3・4・10	上高野佐倉線	①	存続	0	0	0	0	0	0	0	0

※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、費用対効果や実現性の精査、関係機関との協議・調整、土地区画整理事業等の市街地開発事業との整合等についても考慮する必要があるため、必ずしも上記の順位のとおり事業化されるものではない。

優先度評価結果

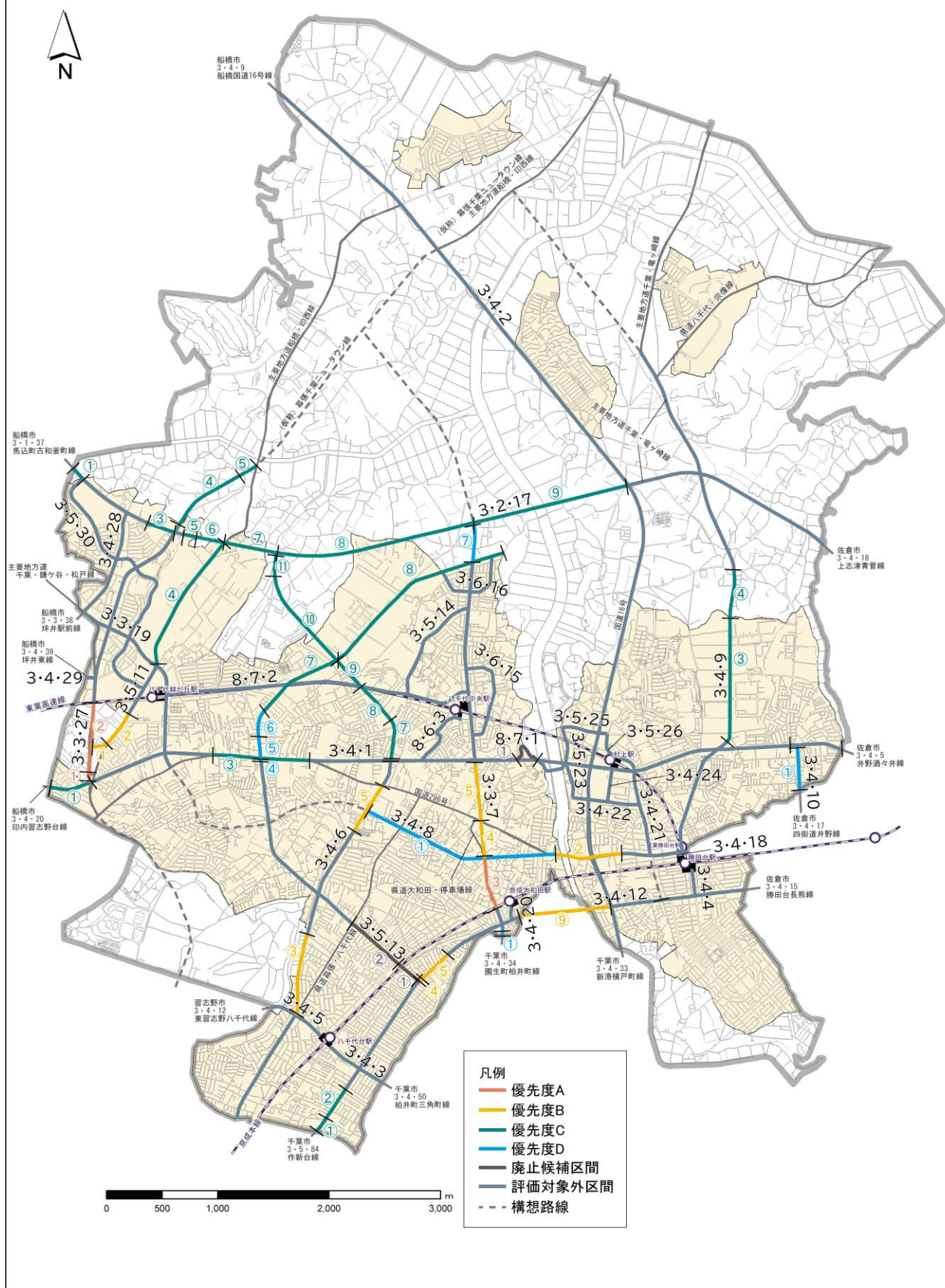


図 1-1 優先度評価結果