

「八千代市都市計画道路整備プログラム（素案）」に寄せられたご意見と市の考え方

No	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正
1	<p>3・3・7 大和田駅前萱田線の重要性はわかりますが、それ以上に、船橋市から佐倉市までの広域交通に寄与する路線として、3・4・1 新木戸上高野原線①の整備を、八千代西部線①②と一体的に進めていただきたいです。</p> <p>少なくとも現行のランクCからBへの引き上げ、もしくは八千代西部線①②と一体的に整備検討を進める位置づけとしていただくことを強く要望します。</p>	<p>優先度につきましては、設定した指標に基づき決定しておりますので、個別の区間の引き上げは行いませんが、優先度Aとなっている3・3・27号八千代西部線①②が事業化される場合、接続先の道路の一つである3・4・1号新木戸上高野原線についても併せて検討が必要になることが想定されます。</p> <p>素案13ページの上段に記載しておりますとおり、事業化にあたっては、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、他の市街地開発事業等についても考慮した上で行うこととしているため、状況に応じて検討してまいります。</p>	×
2	<p>3・5・13号線は住宅地の真ん中を通るのでほぼ無理だと思いますが、3・4・12号線はいつできるのでしょうか。買収の関係があるのでなかなか進まないのはわかるが、計画の内容が毎回同じだとやっていないのと同じように思われますよ。</p>	<p>3・4・12号八千代台南勝田台線につきましては、大和田から八千代台の区間の事業を進めているところであり、大和田から八千代台に向かう延長525メートルの区間を第1工区として、平成10年度に事業認可を取得し、整備を進めております。</p> <p>今後も早期の事業完了に向け、用地取得及び工事の実施に努めてまいります。</p>	×
3	<p>南北をつなぐ道路を重視しているように見えます。京成線と東葉高速線を結ぶことは住宅が多く現実的には難しいでしょうが、今後の八千代市のことを考えた時に大切かと思えます。</p>	<p>鉄道駅周辺の都市拠点、八千代カルチャータウン地区の地域拠点、工業団地周辺の工業拠点の連絡は、本市の道路ネットワークにおいて重要な機能と考えております。</p> <p>本市の将来都市構造の実現に向けて、拠点間の連絡機能の強化を図ります。</p>	×
4	<p>人を入れることばかり考えてきた八千代市で弱点の一つとしては、圧倒的に道の整備が遅れており、渋滞がところどころで起きていることです。</p> <p>道幅を広くし自転車を通れる幅にすることや生活道路をもう少し整備すること、296号などの混雑する路線と並行に通る道路整備なども重要になるでしょう。</p>	<p>生活道路の利便性及び安全性の向上につきましては、維持管理及び改良、交通安全対策等の取組みを進めてまいります。</p> <p>国道や県道の交通の円滑化につきましては、関係機関への要望を行うなど、改善に向けた取り組みを行ってまいります。</p>	×
5	<p>意見募集に昭和38年(1963年)から50年以上経過しているとの記載であるが、八千代市の市制施行が昭和42年(1967年)であり、昭和38年のキーワードの意味がわかりません、昭和38年を記載した意味を教えてください。</p>	<p>八千代市の市制施行は、ご意見のとおり昭和42年ですが、本市の都市計画道路の当初決定は、八千代町時代の昭和38年12月14日に11路線を決定しています。</p>	×
6	<p>P 1の目的に昭和38年から50年以上経過したから見直し要と記載されており、一方、意見募集には平成29年3月に策定見直しとも記載されており、平成29年3月以前には見直しながなされていませんか、今回の見直しは初めてになるのか分かり易く記載して頂きたい。</p>	<p>本プログラムは、都市計画道路の当初決定から長期にわたり事業未着手となっている路線の必要性の確認や優先度を評価するため、平成29年3月に策定されました。今回の改定は、策定から約9年が経過し、都市マスタープランの改定や交通環境を取り巻く状況の変化等を踏まえて内容を見直したものになります。</p>	×
7	<p>P 1の対象道路の表に記載されている未整備の表現は、条件が満足すればいずれの時期に整備済みとなると考えますが、整備済みとなる時期(予定)を記載(1年,3年,5年,7年,10年,10年以降等)できませんか。</p>	<p>存続候補になっている路線につきましては、段階的に整備を目指してまいります。用地取得の交渉や費用面等の事情により長期化することが多く、時期の記載は難しいものと考えております。</p>	×
8	<p>P 1の対象道路の表に記載されている概成済の意味を記載して頂きたい。</p>	<p>都市計画道路自体の整備は完了していないものの、重複する現道の幅員が概ね2/3以上または4車線以上の幅員があり、都市計画道路と同程度の機能を果たすことができる路線を、概成済として扱っています。</p> <p>用語説明をP 1の下部に追加します。</p>	○

「八千代市都市計画道路整備プログラム（素案）」に寄せられたご意見と市の考え方

No	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正
9	上記の概成済の表現以外に改良済の表現もありますが、本道路整備の対象には改良済はありませんか、記載をして頂きたい。	おそらく整備済となっている道路のことを指していると思われますが、本プログラムは、まだ整備が完了していない事業着手前の都市計画道路を対象としていることから表には記載しておりません。なお、P 2 の図に都市計画道路の整備状況を掲載しております。	×
10	P 3 枠内のプログラムの改定から9年経過しており、人口減少・高齢化と記載されているがこの内、人口減少について八千代市は4～5年先に人口減少予想であり、本文中の表現とは馴染まない、表現方法を見直しをして頂きたい。	社会状況の変化の一例として記載をしておりましたが、本市の状況等も踏まえつつ、下記のとおり表現を見直します。 【修正前】「～、人口減少・高齢化のさらなる進行等、～」 【修正後】「～、全国的な問題として人口減少・高齢化が進行しており、本市においても令和11年を境に人口減少が見込まれるなど、～」	○
11	P 5 の路線・区間の必要性(機能)の表番号6に記載されている公共交通の導入について現在市内バス路線は東洋バスが主に担っているが、東洋バスは経営上の理由等で路線の廃止や減便を毎年の用に実施しており、行政側から東洋バスの経営に口を挟むことができますか、又、路線廃止等に対して八千代市がコミュニティバスを八千代台地区以外の地区にも復活計画があれば、その考え方も記載をして頂きたい。	経営に関する指導はできませんが、市からの要望を伝えることや事業者に対する支援を検討することはできます。 また、廃止や減便がされた路線に対して、コミュニティバスを運行する計画はございません。	×
12	記載されている内容について賛同いたします。今後の見直し評価のスパンは決まっているのでしょうか。人口減少・高齢化を踏まえ、5年毎の見直しが必要ではないかと考えます。	見直し時期について、特段の定めはございませんが、人口減少・高齢化等の社会状況の変化を勘案しつつ、今後のまちづくりの方向性や都市計画道路整備の進捗などを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行います。	×
13	人口減少を考えた時、未整備の区間は投資効果も考慮して本当に必要なかを吟味する必要があると考えます。3・4・6⑩⑪、3・2・17(全線)必要とは思えません。	3・2・17号八千代中央線は、混雑している国道296号のバイパスであり、船橋市及び佐倉市と接続する広域的な幹線道路となります。本市においても、市の中央部を東西につなぐ路線であるとともに、都市マスタープランで産業誘導軸（構想）に位置付けられていることから重要な路線であると考えており、県に整備要望を行っております。 3・4・6号八千代台花輪線⑩⑪についても、八千代中央線に接続し、工業団地等の地域と結ぶ路線として、必要なものと考えております。 しかしながら、人口減少を踏まえつつ、費用対効果も含めて検討を行うことも必要と考えておりますので、今後見直しを行う際の参考とさせていただきます。	×
14	高齢化、バスの減少を鑑みた時、(電動)自転車、(電動)車椅子が増えてくと想定しています。更に先般小学生の痛ましい自転車事故がありました。そういった弱者に対応した既存道路の整備、自転車専用道路の確保、ガードレール、歩道段差改善等に投資をすべきと考えます。	都市計画道路につきましては、整備時に歩道や自転車通行空間の整備・改良を行い、歩行者・自転車利用者等の安全確保やバリアフリーに配慮した道路環境の整備に努めてまいります。 また、都市計画道路以外の道路も含めて八千代市道路舗装維持管理計画や自転車ネットワーク計画等の各種計画を基に整備に努めるとともに、国県道についても、関係機関に対して要望等を行ってまいります。	×
15	自転車ネットワーク計画が策定されておりますが、その計画との整合性（費用、スケジュール、優先順位等）は取れているのでしょうか。	自転車ネットワーク計画につきましては、交通量の多い都市計画道路を中心に市道39路線と接続する県道2路線を対象としており、基本的に整備済みや概成済みの路線が対象になっています。 一方で、本プログラムにつきましては、未整備又は概成済みの路線を対象に必要な性や優先度を評価しているものであり、目的が異なるものになります。 ただ、本プログラムの評価指標4で自転車ネットワーク形成の面からも必要性を判断することとしており、自転車ネットワーク計画も考慮に入れたうえで素案を作成しております。	×

「八千代市都市計画道路整備プログラム（素案）」に寄せられたご意見と市の考え方

No	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方	修正
16	<p>3・5・13八千代台東萱田線の②区間の廃止に反対です。</p> <p>八千代台は地上線路の京成本線により東西が分断されており、利便性が損なわれています。本来は3・5・13線により東西が高架で連結される計画だったと思われるが、現状は踏切でも足りており、将来急増する見込みもないので、①の廃止は妥当だと思います。</p> <p>一方で八千代台1号踏切に八千代市中心部から(北方向から)アクセスする際には、踏切に至るまで狭隘な住宅街を通るルートになっています。</p> <p>時間帯により一方通行になるなど利便性が低いうえ、歩道がない危険な道路です。昨今この地域に新築住宅も増えていることから、通学路としての重要性は益々高まることを考えます。</p> <p>本来は道路を拡幅して歩道をつけるべきですが、既存建物も多く3・5・13線の②区間を迂回ルートとするほうが、既存の取得用地などの観点から合理的と考えます。</p> <p>したがって3・5・13線の②区間は継続すべきと考えます。</p>	<p>ご意見のとおり、3・5・13号八千代台東萱田線の①②区間は高架（鉄道と立体交差）の計画となっており、本区間については、必要性が低いと判断したため廃止としております。また、本区間は立体交差となることから、事業期間の長期化や立体化に伴い側道等を整備する必要がある場合の都市計画変更（用地取得範囲の拡大）、事業費の増大などが想定され、整備上の制約も大きくなっております。</p> <p>②区間を継続すべきのご意見につきましては、並行道路となる八千代台北4号線～八千代台東2号線を代替路線としており、①②区間の廃止を想定して交通量推計を行った結果、並行道路の交通量が過大とならなかったことから廃止候補としております。</p> <p>ご意見につきましては、今後検討を行う際の参考とさせていただきます。</p>	×
17	<p>13ページ目：都市計画道路3・3・7号③区間を優先度Aとする素案に賛成する。本件道路は京成大和田駅から至近の距離にあり、大型車の交通量も歩行者の人通りも多い幹線道路である県道（201号線）にも関わらず、歩道が非常に貧弱で、特に京成大和田駅北口から子連れやベビーカーで右折して北上する際、段差があったり歩行者が交錯して危ない思いをする場所である。少しでも早い安全な歩道の整備を強く求める。</p>	<p>京成大和田駅北口周辺のまちづくりの検討や道路管理者である県との協議等を通じて、課題解決に努めてまいります。</p>	×
18	<p>13ページ目：「優先度A及びBのグループに属する路線及び区間はおおむね10年以内の事業化を目指すものとする」とあるが、優先度を分けている以上、目指す目標も別々に設定し、優先度Aは5年以内とするべきではないか。また、「おおむね10年以内」は整備プログラムの改定のタイミングが起算日と思われるが、具体的にいつなのかかわりづらいので、例えば「優先度Aのグループは令和13年度ごろまでに、優先度Bのグループは令和18年度ごろまでに事業化を目指すものとする。」といった規定にしていきたい。</p>	<p>優先度Aとなっている区間につきましては、早期の事業化に努めますが、路線・区間ごとに協議・調整等を必要とする状況が異なるため、詳細に期間を定めることは難しいものと考えております。</p> <p>また、プログラムに記載のとおり、事業化にあたっては、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、他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と考えていることから、時期につきましては、おおむねの目標として掲載しております。</p> <p>なお、起算日につきましては、ご意見のとおり改定のタイミングとなります。</p>	×
19	<p>13ページ目：「事業化を目指すものとする。」について、事業化とは事業認可（物件調査・用地取得の開始）のタイミングをさすものとするが、可能であれば工事完了・供用開始の目標時期も示してほしい。最終的に、道路が拡幅されて円滑な交通ができることが、市民の求める姿である。</p>	<p>整備にあたっては、用地取得の交渉や費用面等の事情により長期化することが多く、時期の記載は難しいものと考えております。</p> <p>事業認可を取得した際に、期間を設定しますので、その期間が目安になるかと思いますが、用地取得や整備の状況によっては延長することもございます。</p> <p>そのため、本プログラムへの掲載は行いませんが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>	×
20	<p>優先度が高いグループに属する都市計画道路上にある物件で、空き家となっているものについて、時がたつて所有者が不明になったり、売却されて建て替えられた場合においては、用地買収交渉が難しくなることが容易に想像されるので、事業化を待たずして用地を買収するか、それが困難ならば、少なくとも土地の所有者と対話する（文書を送付する）等して、遠くない将来において道路が整備される可能性があることを周知してほしい。再建築には都市計画法53条の許可を要するとはいえ、土地所有者とは少しでも早くつながりを持つことが重要と考える。</p>	<p>優先度が高いグループに属する区間の整備を優先的に検討しますが、現在着手中の都市計画道路整備の進捗や区間内の状況、関係機関との調整等により必ずしも優先度どりに事業化できない場合も考えられます。</p> <p>用地取得は、基本的に事業化後に行うこととなりますが、取得した用地の管理等の問題も考慮しつつ、事業化を待たずして用地を先買ひする制度により必要となる土地の取得を検討してまいります。</p> <p>また、都市計画道路やその優先度の周知のため、本プログラムの周知を図ってまいります。</p>	×