都市計画道路整備プログラム
【素案】

目　次

１．都市計画道路整備プログラム概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

１-１　目的および対象路線・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
１-２　都市計画道路整備プログラム改定の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・３

２．都市計画道路の見直し方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

２-１　評価方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
２-２　一次・二次評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６
２-３　総合評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９

３．優先度評価・・・ 12

３-１　優先度評価方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
３-２　優先度評価結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

令和８年　月改定

八　千　代　市

1．都市計画道路整備プログラム概要

1-1　目的および対象路線

■目的

都市計画道路の当初決定（昭和 38 年 12 月）から 50 年以上が経過していることから，整備の必要性について再評価するとともに，効率的かつ効果的に整備を進めるため，都市計画道路の優先度を評価することを目的とする。

■対象路線

検討対象とする路線は，都市計画決定された八千代都市計画道路のうち，整備済や事業中，事業化が見込まれる区間を除いた，未整備または概成済の区間を含む路線とする。

検討対象路線一覧表

路線番号	路線名称	区間番号	区間延長（m）	整備状況
3·4·1	新木戸上高野原線	①	418	未整備
		③	940	未整備
3·4·6	八千代台花輪線	③	730	概成済
		⑤	530	概成済
		⑦	330	未整備
		⑧	430	未整備
		⑨	330	未整備
		⑩	890	未整備
		⑪	192	未整備
3·3·7	大和田駅前萱田線	①	40	未整備
		③	471	未整備
		④	330	未整備
		⑤	550	未整備
		⑦	340	未整備
3·4·8	大和田新田下市場線	①	1,670	未整備
		②	630	未整備
3·4·9	上高野工業団地線	③	1,155	概成済
		④	490	未整備
3·4·10	上高野佐倉線	①	380	未整備
3·5·11	新木戸吉橋線	①	120	未整備
		②	359	概成済
		④	1,251	概成済
3·4·12	八千代台南勝田台線	①	120	未整備
		②	278	概成済
		④	29	概成済
		⑤	288	未整備
		⑨	750	未整備
3·5·13	八千代台東萱田線	①	215	未整備
		②	588	未整備
		④	30	概成済
		⑤	200	概成済
		⑥	200	未整備
		⑦	823	概成済
		⑧	1,854	概成済
3·2·17	八千代中央線	①	130	未整備
		③	240	未整備
		⑤	143	未整備
		⑥	229	未整備
		⑦	439	未整備
		⑧	1,694	未整備
		⑨	1,340	未整備
3·3·27	八千代西部線	①	100	未整備
		②	620	未整備
		④	700	未整備
		⑤	170	未整備
8·7·1	萱田町村上線	①	490	未整備

※区間番号は整備済区間，事業中区間も含めて設定しているため，番号が不連続となる場合がある。

※整備状況の区分は以下のとおり。

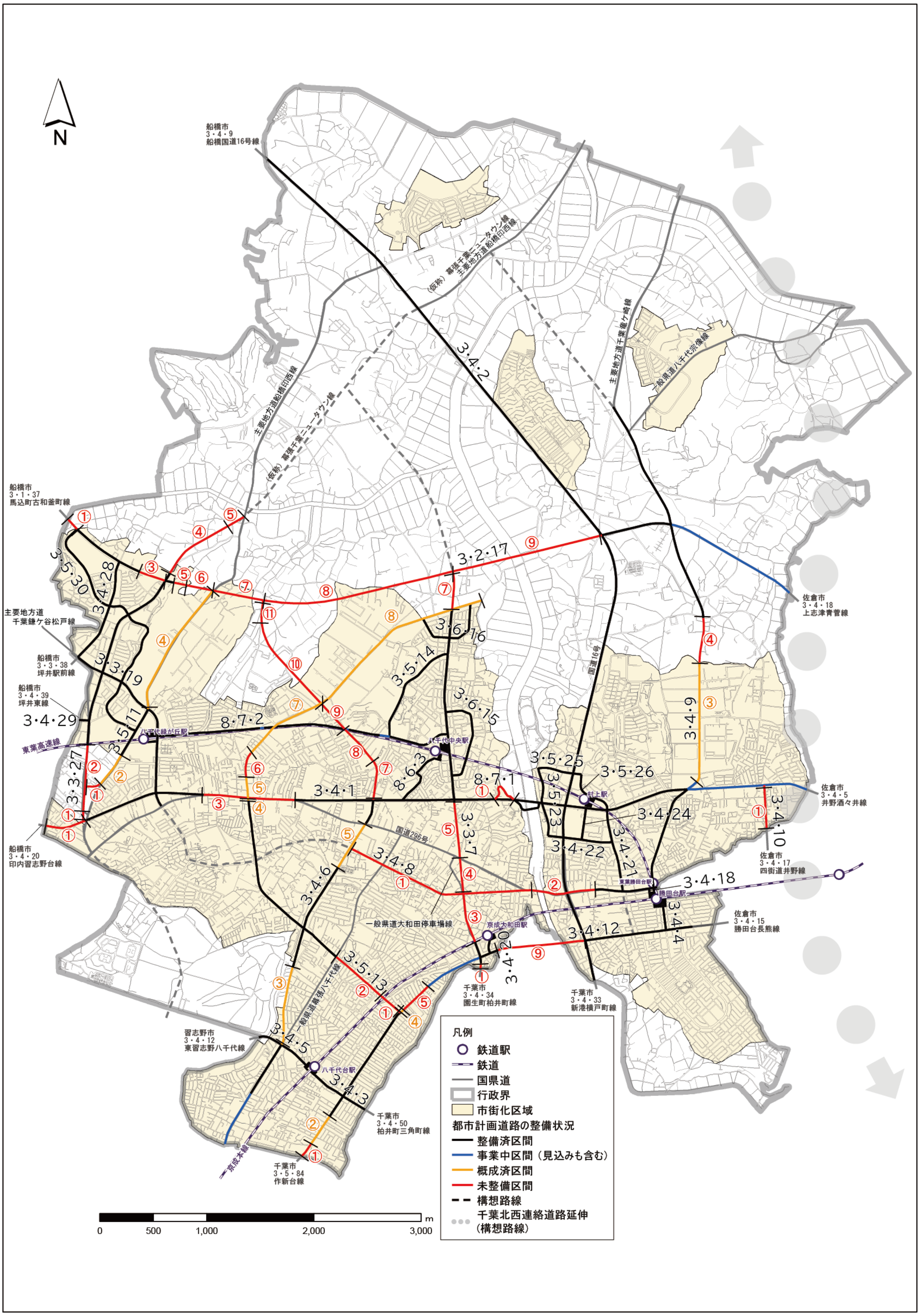
整備済：計画幅員どおりに整備が完了しており，道路として供用されている状況。改良済と言われることもある。（検討対象外）

事業中：現在，事業認可を受け，用地取得や道路工事等を行っている状況。（検討対象外）

概成済：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３分の２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状況。暫定整備と言われることもある。

未整備：上記以外の整備がなされていない状況。

検討対象路線


N
船橋市
3・4・9
船橋国道16号線
（仮称）幕張千葉ニュータウン線
主要地方道船橋印西線
主要地方道千葉竜ヶ崎線
一般県道八千代宗像線
3・4・2
3・2・17
船橋市
3・1・37
馬込町古和釜町線
主要地方道
千葉鎌ケ谷松戸線
船橋市
3・3・38
坪井駅前線
船橋市
3・4・39
坪井東線
3・4・29
東葉高速線
八千代緑が丘駅
3・5・30
3・4・28
3・3・19
3・5・11
3・3・27
8・7・2
3・5・14
3・6・16
3・6・15
八千代中央駅
8・6・3
3・4・1
8・7・1
国道296号
3・3・7
3・4・8
3・4・6
一般県道大和田停車場線
京成大和田駅
3・5・13
3・4・20
千葉市
3・4・34
園生町柏井町線
船橋市
3・4・20
印内習志野台線
習志野市
3・4・12
東習志野八千代線
一般県道幕張八千代線
3・4・5
八千代台駅
3・4・3
千葉市
3・4・50
柏井町三角町線
千葉市
3・5・84
作新台線
京成本線
国道16号
3・5・25
3・5・26
3・5・23
村上駅
3・4・24
3・4・21
3・4・22
東葉勝田台駅
勝田台駅
3・4・18
3・4・4
3・4・12
千葉市
3・4・33
新港横戸町線
3・4・9
佐倉市
3・4・18
上志津青菅線
佐倉市
3・4・5
井野酒々井線
3・4・10
佐倉市
3・4・17
四街道井野線
佐倉市
3・4・15
勝田台長熊線
凡例
鉄道駅
鉄道
国県道
行政界
市街化区域
都市計画道路の整備状況
整備済区間
事業中区間（見込みも含む）
概成済区間
未整備区間
構想路線
千葉北西連絡道路延伸
（構想路線）
0
500
1,000
2,000
3,000
m

1-2　都市計画道路整備プログラム改定の方針

■プログラムの改定について

　プログラム策定から約９年が経過し，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，本市を取り巻く社会状況が変化していることから，令和５年に改定を行った都市マスタープランや下記に示す都市計画道路整備の基本方針を踏まえ，改めて都市計画道路の必要性を評価することで対象路線を存続・変更・廃止に分類し，整備の優先度について評価を行う。

都市マスタープランにおける都市計画の目標

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

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

・公共交通機関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

都市計画道路整備の基本方針

　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。

〇方針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。

〇方針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。

〇方針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。

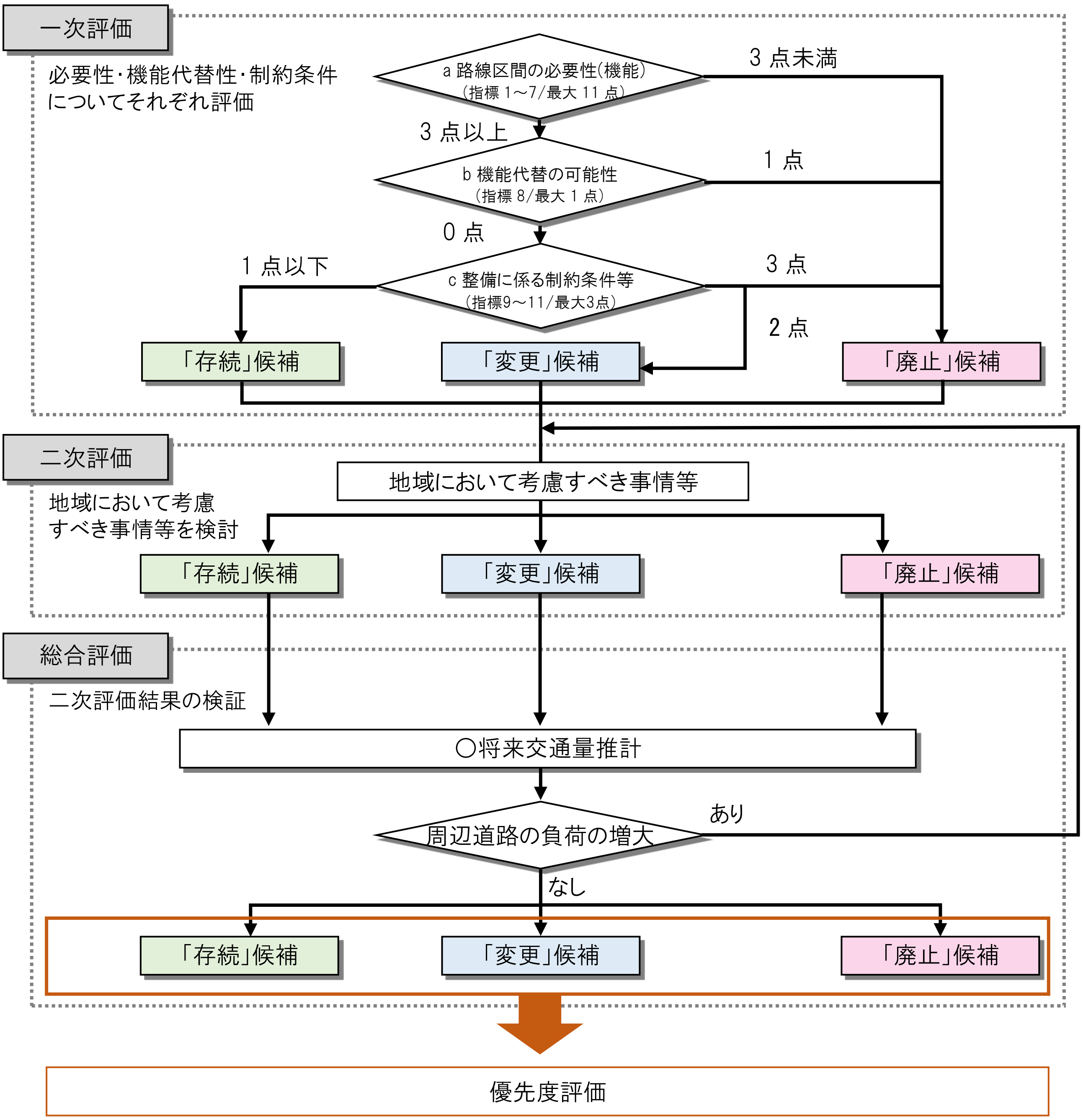
2．都市計画道路の見直し方針

2-1　評価方法

■評価方法

「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」を踏まえ，一次評価，二次評価を実施し，総合的な判断により，存続・変更・廃止候補となる路線・区間を選定した。

検討対象路線（区間）の見直し検討フロー



一次評価指標の評価・判断の考え方

ａ．路線・区間の必要性（機能）

番号	評価指標	配点（最大）	評価・判断の考え方
1	上位計画による位置付けの有無	２点※	都市計画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と判断する。
2	都市間・拠点間の連絡のための機能の有無	２点※	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と判断する。
3	土地利用支援のための機能の有無	２点※	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。
4	交通処理等のための機能の有無	２点※	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。
5	都市防災のための機能の有無	１点	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。
6	公共交通の導入のための機能の有無	１点	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。
7	都市環境形成のための機能の有無	１点	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。

※１～４は「1-2 都市計画道路整備プログラム改定の方針」と関連が深い項目となるため，配点を最大２点とした。

ｂ．機能代替の可能性

番号	評価指標	配点	評価・判断の考え方
8	機能代替可能な現道の有無	１点	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。

ｃ．整備に係る制約条件等

番号	評価指標	配点	評価・判断の考え方
9	地形的な制約条件の有無	１点	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都市モデルによりおおむ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。
10	沿道地域の街並み，商店街への影響の有無	１点	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。
11	現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無	１点	現在の道路構造令を踏まえて計画幅員，断面構成等の整合性について判断する。

2-2　一次・二次評価

■一次・二次評価結果

一次評価では，検討対象路線・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評価を行い，見直しの方向性として存続・変更・廃止候補を決定した。二次評価では，一次評価結果を受けて，地域において考慮すべき事情等がないか確認し，考慮すべき事情がある場合には改めて見直しの方向性について検討を行った。

一次評価及び二次評価結果を以下に示す。

一次・二次評価結果

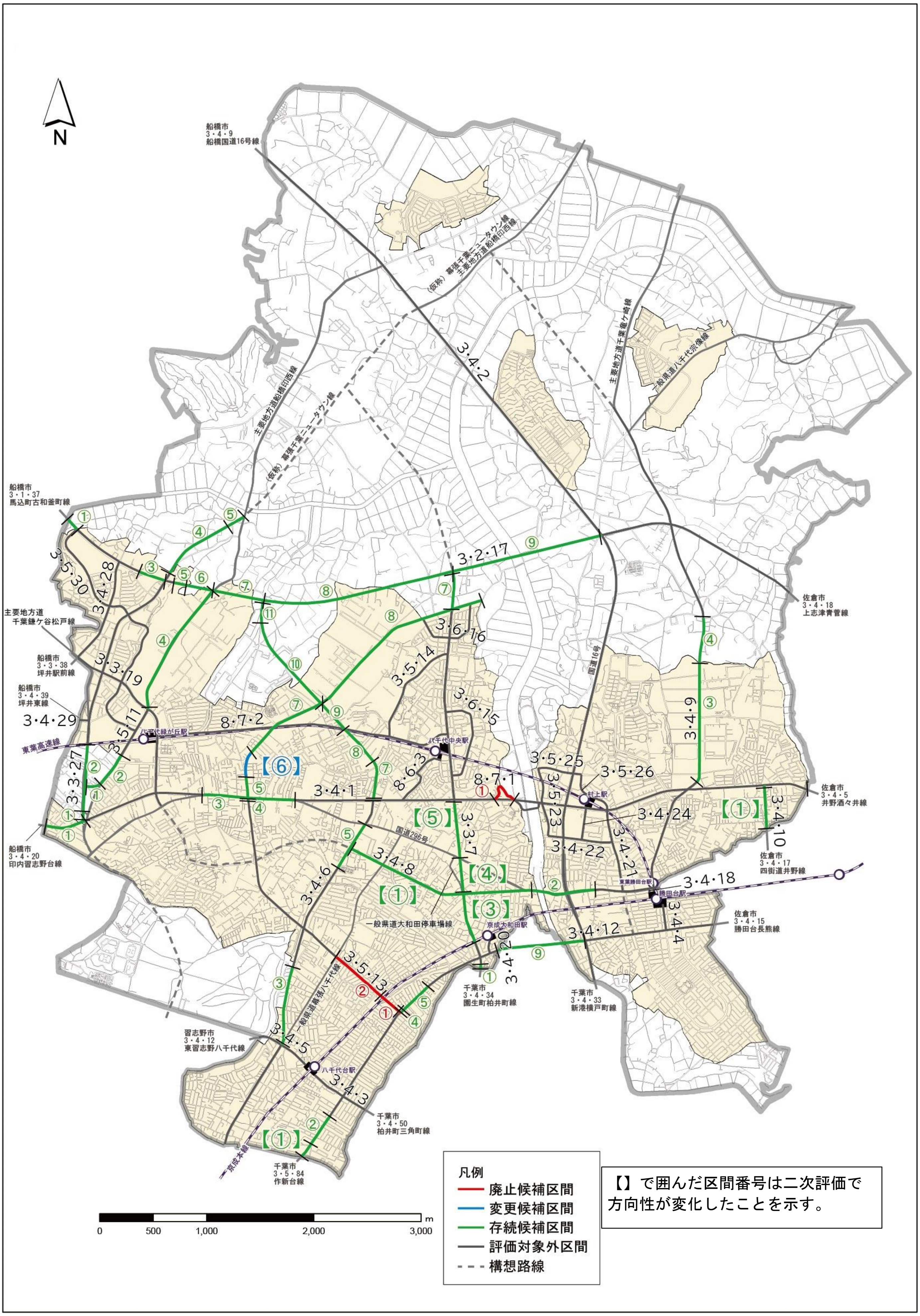
路線番号	路線名称	区間番号	一次評価						二次評価	
			a.路線･区間の必要性(機能)		b.機能代替の可能性		c.整備に係る制約条件等	判定結果	考慮すべき事情の有無	判定結果
			合計点	判定	合計点	判定	合計点			
3･4･1	新木戸上高野原線	①	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		③	7	存続	0	存続	0	存続	無	存続
3･4･6	八千代台花輪線	③	9	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑤	8	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑦	5	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑧	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑨	4	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑩	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑪	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
3･3･7	大和田駅前萱田線	①	7	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		③	8	存続	0	存続	2	変更	有	存続
		④	6	存続	0	存続	2	変更	有	存続
		⑤	6	存続	0	存続	2	変更	有	存続
		⑦	3	存続	0	存続	0	存続	無	存続
3･4･8	大和田新田下市場線	①	6	存続	0	存続	2	変更	有	存続
		②	8	存続	0	存続	1	存続	無	存続
3･4･9	上高野工業団地線	③	7	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		④	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
3･4･10	上高野佐倉線	①	0	廃止	-	-	-	廃止	有	存続
3･5･11	新木戸吉橋線	①	3	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		②	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		④	3	存続	0	存続	0	存続	無	存続
3･4･12	八千代台南勝田台線	①	4	存続	1	廃止	-	廃止	有	存続
		②	7	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		④	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑤	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑨	6	存続	0	存続	1	存続	無	存続
3･5･13	八千代台東萱田線	①	1	廃止	-	-	-	廃止	無	廃止
		②	1	廃止	-	-	-	廃止	無	廃止
		④	3	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑤	3	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑥	3	存続	1	廃止	-	廃止	有	変更
		⑦	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑧	5	存続	0	存続	0	存続	無	存続
3･2･17	八千代中央線	①	3	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		③	4	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑤	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑥	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑦	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑧	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
		⑨	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
3･3･27	八千代西部線	①	6	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		②	6	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		④	4	存続	0	存続	0	存続	無	存続
		⑤	4	存続	0	存続	1	存続	無	存続
8･7･1	萱田町村上線	①	0	廃止	-	-	-	廃止	無	廃止

二次評価において判定を変更した路線

路線番号	路線名称	区間番号	一次評価		二次評価						
			判定結果	変更・廃止の理由	考慮すべき事情の有無	考慮すべき事情※ i	ii	iii	iv	判定結果	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	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	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	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	必要性 低	有	○				存続	他市の未整備都市計画道路である，佐倉都市計画道路 3·4·17 と接続しているため，存続候補とするが，接続先の道路に見直し等があった場合は，状況に応じて検討することとする。
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	他市の未整備都市計画道路である，千葉都市計画道路 3·5·84 と接続しているため，存続候補とするが，接続先の道路に見直し等があった場合は，状況に応じて検討することとする。
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，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 地域住民から廃止の要望が出ており，検討に時間を要する場合

一次・二次評価結果


N
船橋市
3・4・9
船橋国道16号線
（仮称）幕張千葉ニュータウン線
主要地方道船橋印西線
主要地方道千葉竜ケ崎線
一般県道八千代宗像線
3・4・2
船橋市
3・1・37
馬込町古和釜町線
主要地方道
千葉鎌ケ谷松戸線
船橋市
3・3・38
坪井駅前線
船橋市
3・4・39
坪井東線
3・4・29
3・5・30
3・4・28
3・3・19
3・5・11
3・3・27
3・2・17
3・6・16
3・5・14
3・6・15
8・7・2
8・6・3
8・7・1
3・4・1
【⑥】
【⑤】
【④】
【③】
【①】
3・3・7
3・4・6
3・4・8
国道296号
一般県道大和田停車場線
3・5・25
3・5・26
3・5・23
3・4・24
3・4・22
3・4・21
3・4・9
3・4・10
3・4・18
3・4・4
3・4・12
3・4・20
国道16号
佐倉市
3・4・18
上志津青菅線
佐倉市
3・4・5
井野酒々井線
佐倉市
3・4・17
四街道井野線
佐倉市
3・4・15
勝田台長熊線
船橋市
3・4・20
印内習志野台線
東葉高速線
八千代緑が丘駅
八千代中央駅
村上駅
東葉勝田台駅
勝田台駅
京成大和田駅
八千代台駅
京成本線
3・5・13
一般県道幕張八千代線
3・4・5
3・4・3
習志野市
3・4・12
東習志野八千代線
千葉市
3・4・34
園生町柏井町線
千葉市
3・4・33
新港横戸町線
千葉市
3・4・50
柏井町三角町線
千葉市
3・5・84
作新台線
凡例
廃止候補区間
変更候補区間
存続候補区間
評価対象外区間
構想路線
0
500
1,000
2,000
3,000
m
【】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。

2-3　総合評価

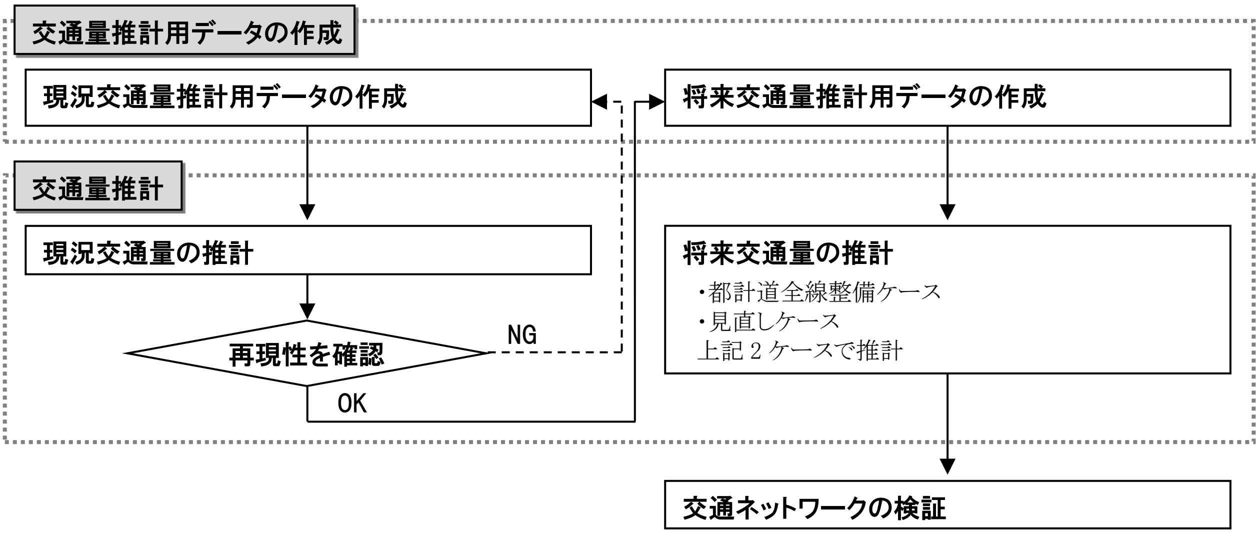
■総合評価について

一次・二次評価で廃止候補または変更候補とされた路線・区間については，将来交通量の推計を行い，総合評価として見直しの方向性（存続・変更・廃止）を検討した。

■推計方法

八千代都市計画区域内及び八千代都市計画道路の交通量推計を以下の手順により行った。将来交通量の推計では，都市計画道路を全て整備した場合と二次評価結果を反映した場合の２ケースで道路の混雑度を算出した。

交通量推計のフロー



■検証結果（総合評価結果）

一次・二次評価で「変更候補」及び「廃止候補」となった区間について，将来交通量推計結果をもとに周辺道路の混雑度の変化を検証した結果を以下に示す。

いずれの路線・区間も混雑度が大幅に変化（次ページ記載のランクⅠ・Ⅱからランク Ⅲ・Ⅳに変化）することはなかったため，二次評価結果のとおりとした。

検証結果

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 混雑度ランク	見直し後 並行道路 混雑度ランク	総合評価
3･5･13	八千代台東萱田線	①	廃止	廃止	Ⅰ	Ⅰ	廃止
3･5･13	八千代台東萱田線	②	廃止	廃止	Ⅰ	Ⅰ	廃止
3･5･13	八千代台東萱田線	⑥	廃止	変更	Ⅰ	Ⅰ	変更
8･7･1	萱田町村上線	①	廃止	廃止	－	－	廃止

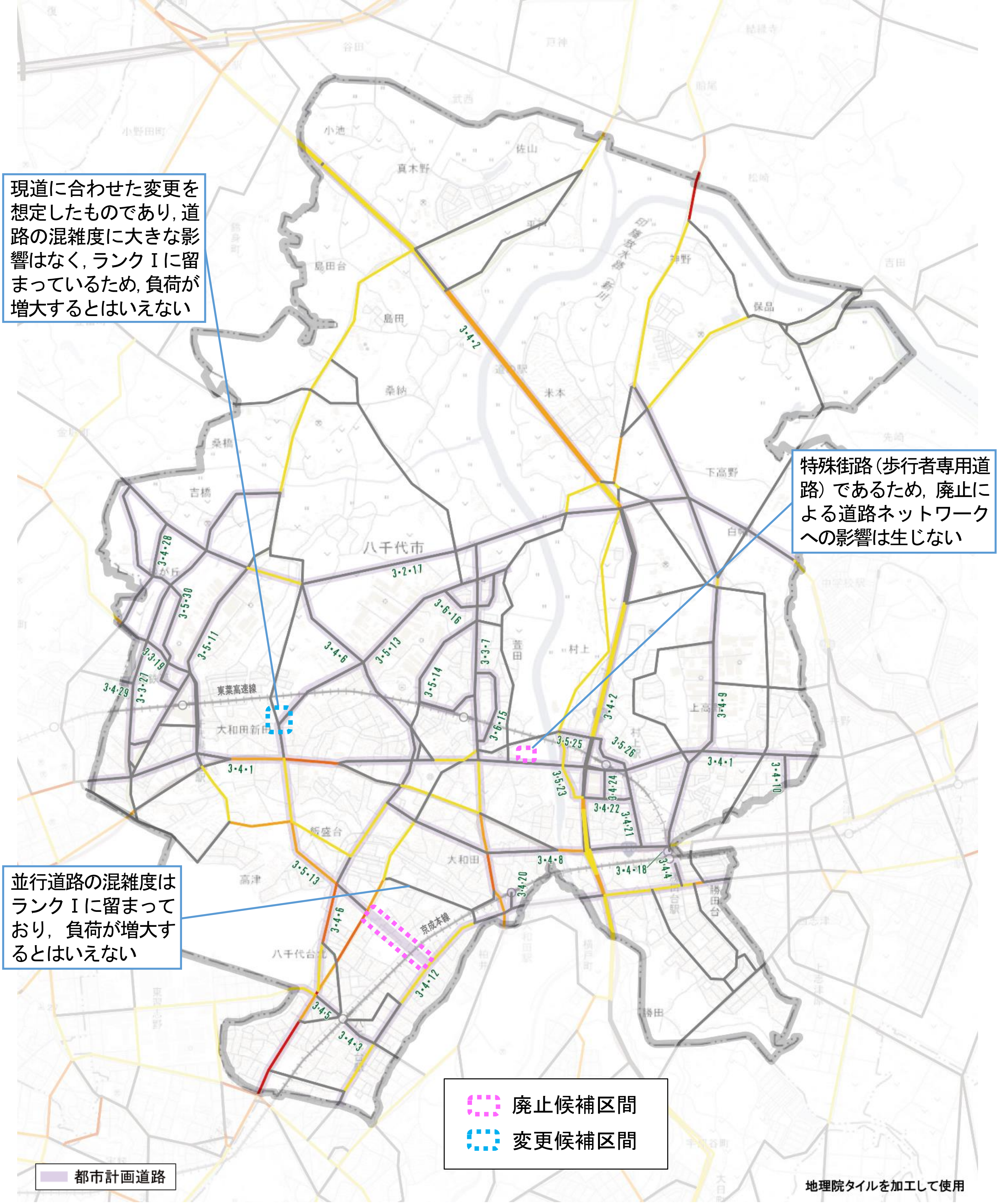
※8･7･1 萱田町村上線は特殊街路（歩行者専用道路）であり，自動車交通に影響しないため，混雑度の検証はしていない。

将来混雑度（ケース１：都市計画道路を全て整備した場合　令和 22 年）

凡例	ランク	混雑度	交通状況の推定※
灰色線	Ⅰ	1.0 未満	渋滞や極端な遅れはほとんどなく円滑に走行できるような状況
黄色線	Ⅱ	1.0～1.25 未満	１日のうち１～２時間程度混雑する時間があるような状況
橙色線	Ⅲ	1.25～1.75 未満	１日のうち混雑する時間帯が増加するような状況
赤色線	Ⅳ	1.75 以上	慢性的に混雑しているような状況

※「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会）を参考に作成

将来混雑度（ケース２：二次評価による存続・変更路線を整備した場合　令和 22 年）



凡例	ランク	混雑度	交通状況の推定※
―（灰）	Ⅰ	1.0 未満	渋滞や極端な遅れはほとんどなく円滑に走行できるような状況
―（黄）	Ⅱ	1.0～1.25 未満	１日のうち１～２時間程度混雑する時間があるような状況
―（橙）	Ⅲ	1.25～1.75 未満	１日のうち混雑する時間帯が増加するような状況
―（赤）	Ⅳ	1.75 以上	慢性的に混雑しているような状況

※「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会）を参考に作成

３．優先度評価

３-１　優先度評価方法

■評価方法

検討対象路線・区間について，整備の優先度の評価を行う。

優先度評価にあたっては，一次評価において路線・区間の必要性（機能）の評価に用いた評価指標のうち，都市マスタープランや都市計画道路整備の基本方針を踏まえ，早期に事業化するべき路線を評価するにあたり，特に重要と考えられる評価指標２（都市間・拠点間の連絡のための機能）及び評価指標３（土地利用支援のための機能）を採用し，これらの指標との関連性の強さにより路線・区間ごとに分類（グループ分け）する。

優先度評価指標

優先度評価指標	
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3	土地利用支援のための機能の有無

■グループ分け

上記の優先度評価指標の合計点により，ＡからＤにグループ分けを行う。都市計画道路整備の基本方針との関連性に応じて，整備優先度を設定する。

※都市計画道路の整備にあたりグループ内での優先度を比較する必要がある場合は，指標を用いて多面的観点による整備効果，整備にあたっての制約条件等に関して得点化による検討を行う。

グループ分け基準

優先度	評価指標2及び3の合計点	整備優先度
グループA	3点以上	高
グループB	2点	↑
グループC	1点	
グループD	0点	低

3-2　優先度評価結果

■優先度評価結果

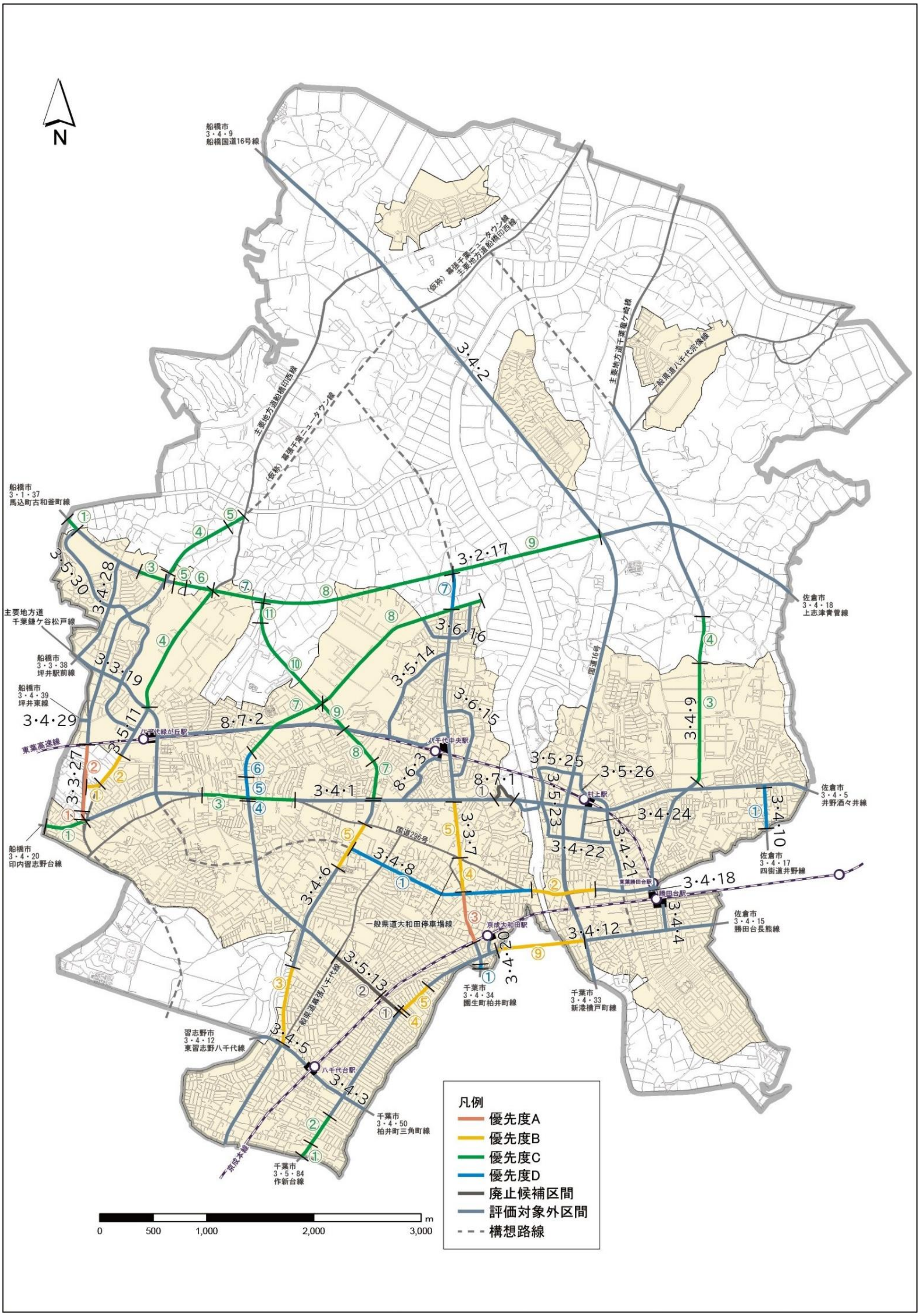
優先度評価を行った結果，優先度Ａは２路線３区間，優先度Ｂは５路線 10 区間，優先度Ｃは８路線 23 区間，優先度Ｄは４路線７区間が含まれることとなった。

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が，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ため，必ずしも下記の優先度のとおり事業化されるものではない。

優先度評価結果

グループ	路線番号	路線名称	区間番号
優先度A	3･3･7	大和田駅前萱田線	③
	3･3･27	八千代西部線	①
			②
優先度B	3･4･6	八千代台花輪線	③
			⑤
	3･3･7	大和田駅前萱田線	④
			⑤
	3･4･8	大和田新田下市場線	②
	3･5･11	新木戸吉橋線	①
			②
	3･4･12	八千代台南勝田台線	④
			⑤
			⑨
優先度C	3･4･1	新木戸上高野原線	①
			③
	3･4･6	八千代台花輪線	⑦
			⑧
			⑨
			⑩
			⑪
	3･4･9	上高野工業団地線	③
			④
	3･5･11	新木戸吉橋線	④
	3･4･12	八千代台南勝田台線	①
			②
	3･5･13	八千代台東萱田線	⑦
			⑧
	3･2･17	八千代中央線	①
			③
			⑤
			⑥
			⑦
			⑧
			⑨
	3･3･27	八千代西部線	④
			⑤
優先度D	3･3･7	大和田駅前萱田線	①
			⑦
	3･4･8	大和田新田下市場線	①
	3･4･10	上高野佐倉線	①
	3･5･13	八千代台東萱田線	④
			⑤
			⑥

優先度評価結果


N
船橋市
3・4・9
船橋国道16号線
(仮称) 幕張千葉ニュータウン線
主要地方道船橋印西線
主要地方道千葉竜ケ崎線
一般県道八千代宗像線
3・4・2
3・2・17
船橋市
3・1・37
馬込町古和釜町線
3・5・30
3・4・28
主要地方道
千葉鎌ケ谷松戸線
船橋市
3・3・38
坪井駅前線
3・3・19
船橋市
3・4・39
坪井東線
3・4・29
東葉高速線
3・5・11
8・7・2
八千代緑が丘駅
3・5・14
3・6・16
3・6・15
八千代中央駅
8・6・3
3・4・1
3・3・27
8・7・1
3・5・25
3・5・26
村上駅
3・5・23
3・4・24
3・4・9
佐倉市
3・4・18
上志津青菅線
佐倉市
3・4・5
井野酒々井線
3・4・10
佐倉市
3・4・17
四街道井野線
船橋市
3・4・20
印内習志野台線
国道296号
3・3・7
3・4・8
3・4・6
3・4・22
3・4・21
国道16号
3・4・18
東葉勝田台駅
勝田台駅
3・4・4
佐倉市
3・4・15
勝田台長熊線
3・4・12
一般県道大和田停車場線
京成大和田駅
3・4・20
千葉市
3・4・34
園生町柏井町線
千葉市
3・4・33
新港横戸町線
3・5・13
一般県道幕張八千代線
習志野市
3・4・12
東習志野八千代線
3・4・5
八千代台駅
3・4・3
千葉市
3・4・50
柏井町三角町線
千葉市
3・5・84
作新台線
京成本線
0
500
1,000
2,000
3,000
m
凡例
優先度A
優先度B
優先度C
優先度D
廃止候補区間
評価対象外区間
構想路線