

第3次柏市都市計画道路等整備プログラム

平成 29 年6月

柏 市

目次

1. プログラムの概要.....	1
1-1 策定（見直し）の背景	1
1-2 プログラムの位置づけ	2
1-3 プログラム策定の体制	2
1-4 プログラムの内容	3
1-5 計画の期間	3
2. 現状と課題.....	4
2-1 都市計画道路の整備状況	4
2-2 次柏市都市計画道路等整備プログラムの成果.....	5
2-3 道路整備を取り巻く社会の動向.....	8
3. 第3次柏市都市計画道路等整備プログラム作成の基本方針	10
3-1 第2次柏市都市計画道路等整備プログラムの見直しの考え方	10
3-2 今後10年間の重点的な道路整備施策	11
3-3 評価指標	12
4. 優先整備路線・交差点の評価方法	15
4-1 評価対象路線の考え方	15
4-2 評価対象交差点の考え方	15
4-3 優先整備路線の評価の流れ	16
4-4 優先整備交差点の評価の流れ.....	17
5. 優先整備路線・交差点の選定.....	18
6. 実現に向けての取り組み	20

1. プログラムの概要

1-1 策定の背景

線となる道路と点である交差点の両面を整備し、誰もが実感できる交通円滑化の実現に向けて、対象となる都市計画道路及び問題交差点のそれぞれについて客観的かつ定量的な指標を用いた評価を行い、今後、概ね10年以内に事業に着手する箇所を明らかにするものが、本市の都市計画道路等整備プログラムです。

本市では、円滑で快適な交通環境の創出に向け、平成12年に定めた「柏市都市計画道路整備プログラム」（以後、第1次プログラムという。）、平成24年に定めた「柏市都市計画道路等整備プログラム」（以後、第2次プログラムという。）に基づき、道路ネットワークの一翼を担う都市計画道路を新たに整備するとともに、慢性的に混雑している幹線道路等において、交通流の妨げとなっている交差点についても対策を講じ、渋滞緩和等の問題の解消・緩和に向け、計画的に道路整備を進めてきました。

柏市の都市計画道路整備率は低い状況にありますが、一部の事業について事業完了や事業完了の目途が立つなど、着実に事業が進捗しております。

その一方で、少子高齢化の進展等に伴う、交通安全や自転車の利用等に対する市民ニーズはますます高まっており、こうした社会情勢の変化に対応していくための道路整備の重要性は増しています。

以上を踏まえ、第2次プログラム策定から5年目の中間年度に再評価を行い、社会情勢や道路整備環境の変化に対応するため、整備箇所の選定指標の見直しと、道路整備のさらなる重点化の推進を図ることを目的に、「第3次柏市都市計画道路等整備プログラム」（以後、第3次プログラムという。）を策定しました。

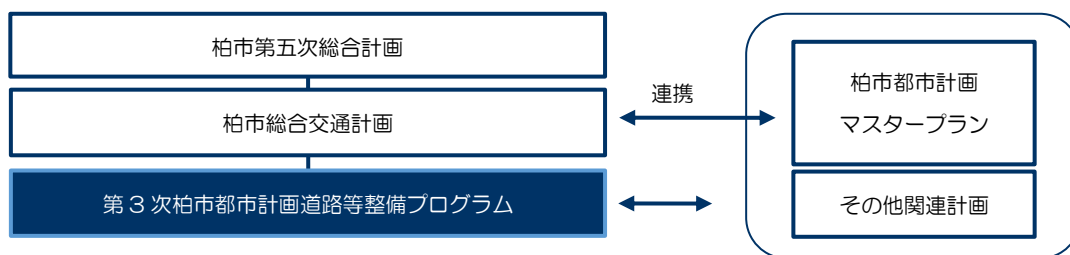
今後、市では、プログラムに従い、効率的な道路整備の推進を目指していきます。

1-2 プログラムの位置づけ

柏市総合交通計画（平成22年3月）における効率的な道路整備を推進するための施策として「都市計画道路の整備プログラムの策定」及び「渋滞交差点の解消対策」がアクションプランとして位置づけられています。

本プログラムは、柏市第五次総合計画（平成28年3月）を最上位計画とし、柏市総合交通計画や柏市都市計画マスタープラン（平成21年6月）等に定めるまちづくりに関する目標を実現するうえで、必要となる道路整備に関する取り組みを示しています。

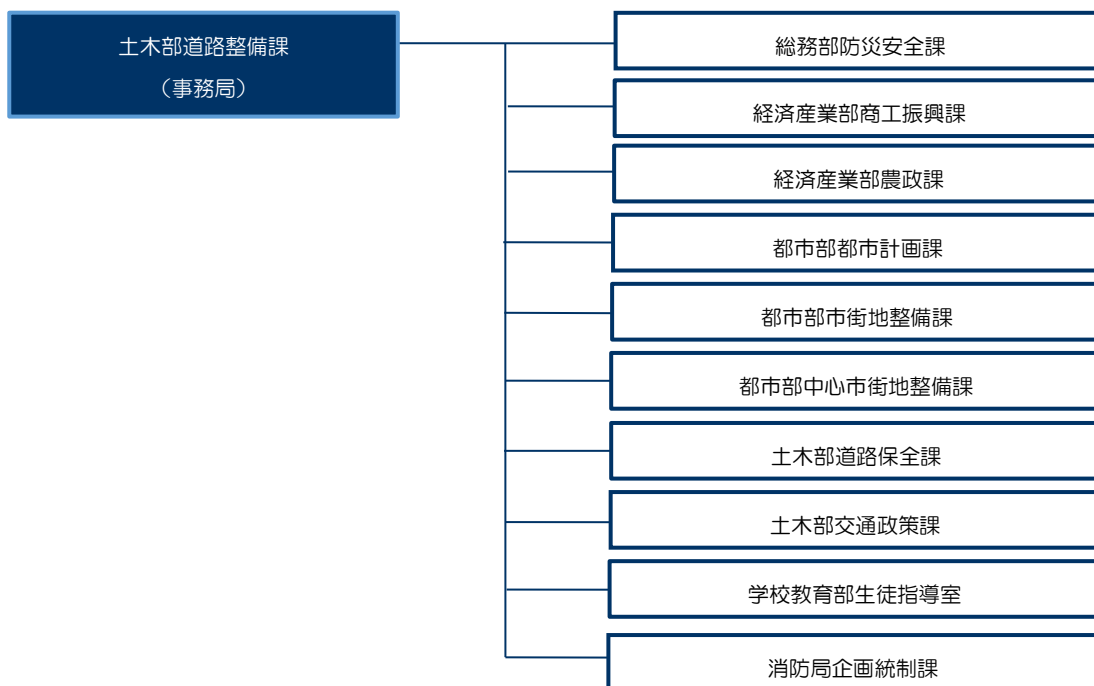
●図表1 第3次プログラムの位置づけ



1-3 プログラム策定の体制

本プログラム策定にあたっては、市役所内の関係部署で構成された「柏市都市計画道路等整備プログラムの見直しに係る検討会」（以後、「検討会」という。）を設置し、検討を行いました。

●図表2 検討会組織図



1-4 プログラムの内容

第3次プログラムには、「今後10年間の重点的な道路整備施策」及び「優先整備路線・交差点の評価方法」、「優先整備路線・交差点」を定めることとします。

1) 今後10年間の重点的な道路整備施策

第2次プログラムの取組み結果、上位計画等のまちづくりの方向性、社会情勢や市民ニーズの変化等を踏まえ、今後10年間の道路整備に係る基本方針を定めたものです。

2) 優先整備路線・交差点の評価方法

今後10年以内に事業着手すべき優先整備路線・交差点の選定に係る評価方法を定めたものです。

3) 優先整備路線・交差点

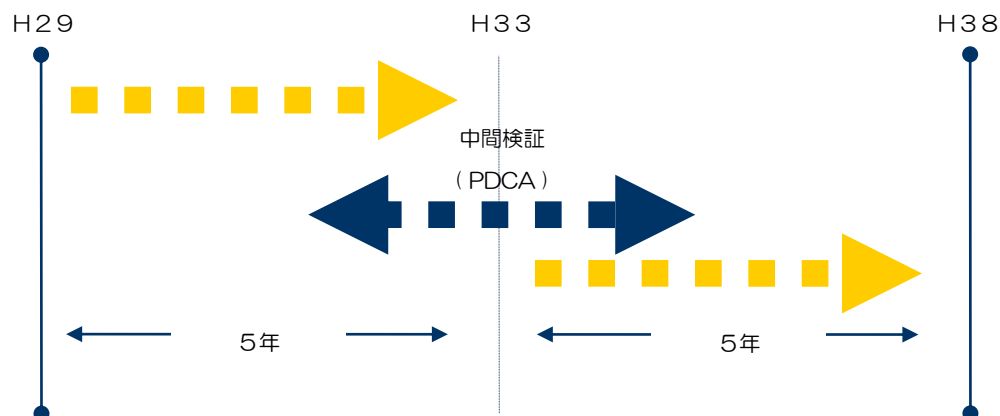
今後10年以内に事業着手予定の優先整備路線・交差点を定めたものです。

1-5 計画の期間

計画期間は、平成29年度から平成38年度までの10年間とします。

PDCAサイクルによる中間検証を行い、プログラムの取組み状況や上位計画の動向や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

●図表3 計画と中間検証のスケジュール（イメージ）



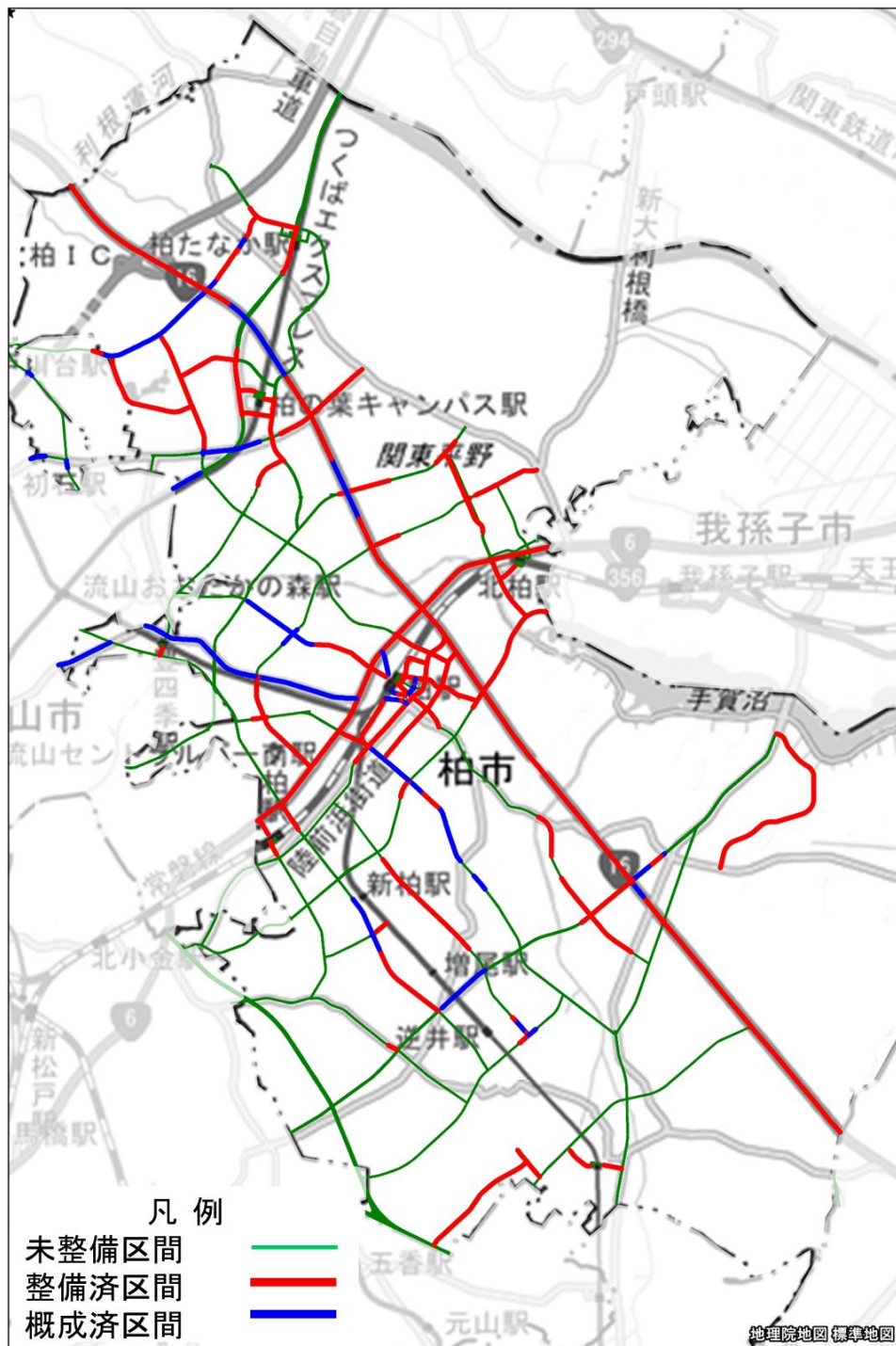
2. 現状と課題

2-1 都市計画道路の整備状況

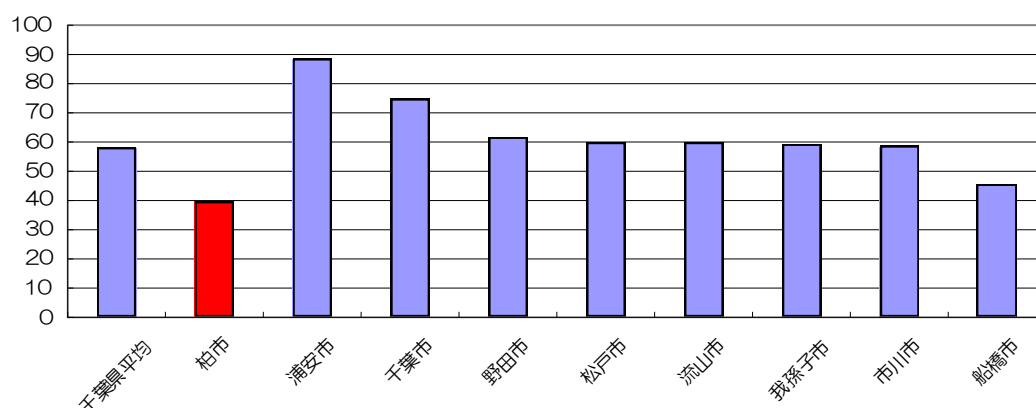
本市の都市計画道路は、現在63路線が計画決定されており、総延長は150.3kmです。

このうち、整備済区間延長が約57.2km（総延長の約38%）、概成済区間延長が約14.4km（総延長の約10%）、整備済・概成済あわせて約71.6km（総延長区間の約48%）であり、柏市の都市計画道路整備率は、県内他市と比較しても低い状況にあります。

●図表4 市内都市計画道路整備状況



●図表5 他市と比べる都市計画道路整備率(出典：千葉県の街路事業 データ編 2016 (H28.12.千葉県))



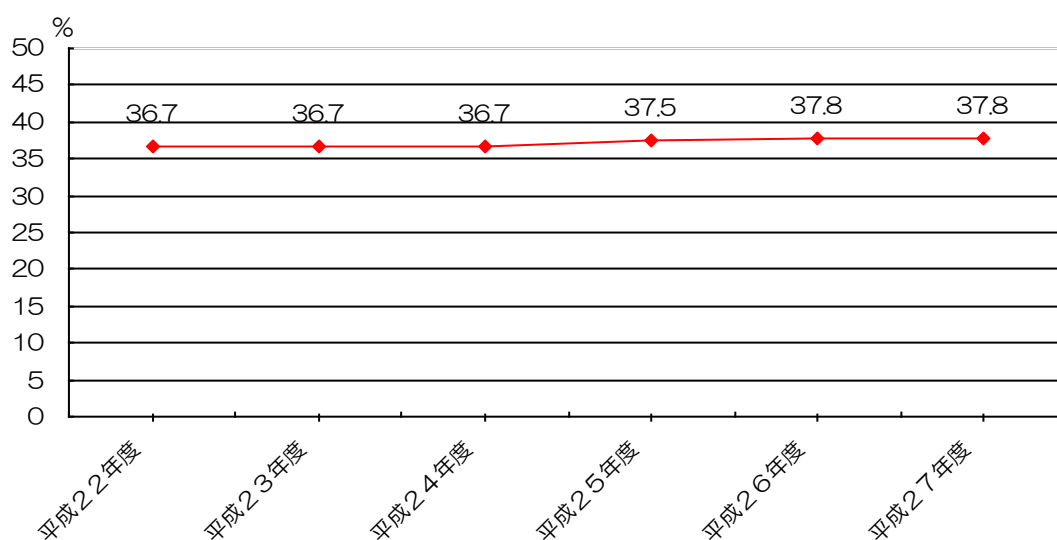
2-2 第2次プログラムの成果

第2次プログラムにおいて、概ね平成33年度までに事業着手予定とされている優先整備路線・交差点については、優先整備路線は3路線のうち1路線が着手されており、交差点は7箇所のうち2箇所が着手、又は着手予定となっています。

第1次プログラムに基づき、継続して整備されていた路線については、一部が完了しており、その他路線についても概ね完了の目処が立っている状況です。

また、柏市の都市計画道路の整備率は、第2次プログラムの検討が開始された平成22年度以降、着々と増加しつつあります。

●図表6 柏市の都市計画道路整備率(出典：柏市統計書 平成27年度版(H28.7.柏市))



●図表7 第2次プログラムにおける優先整備路線

路線番号	路線名	事業区間	事業延長 (km)	施行者	取組状況
3・3・2	箕輪青葉台線	増尾地先～増尾七丁目地先	0.6	千葉県	一部用地先行取得
3・4・12	南柏逆井線	豊四季地先～豊住一丁目地先	0.8	柏市	未着手
3・4・22	吉野沢高野台線	豊四季台一丁目地先～篠籠田地先	0.7	柏市	着手

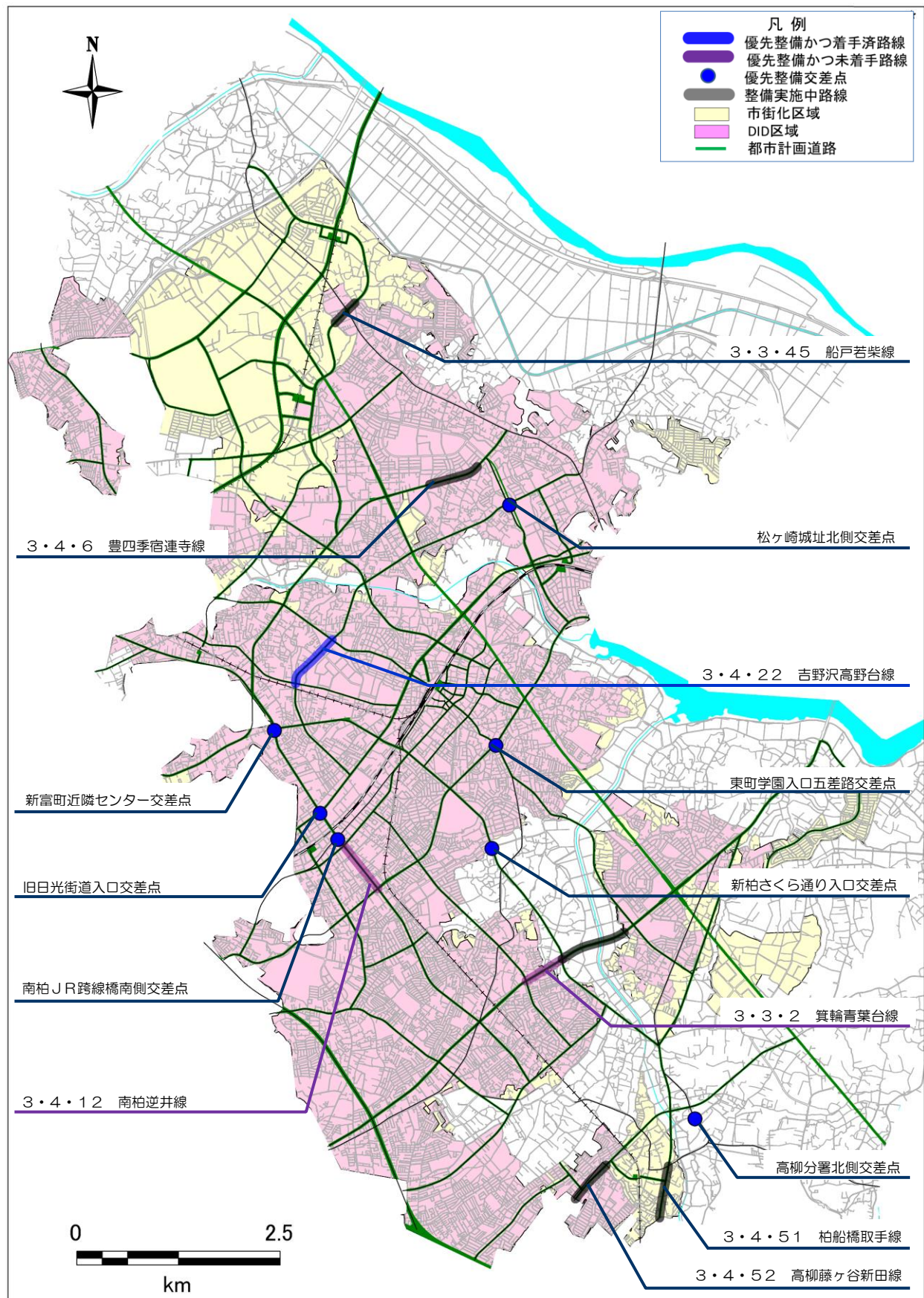
●図表8 第2次プログラムにおける優先整備交差点

交差点名	所在地	取組状況
松葉町鉄塔（けやき）通り 松ヶ崎城址北側交差点	松ヶ崎	着手
旧日光街道 新富町近隣センター交差点	豊四季	平成29年度着手予定
国道6号 旧日光街道入口交差点	南柏二丁目	未着手
県道松戸柏線 南柏JR跨線橋南側交差点	豊四季	未着手
県道市川柏線 東町学園入口五差路交差点	東二丁目	未着手
新柏さくら通り入口交差点	名戸ヶ谷	未着手
県道船橋我孫子線 高柳分署北側交差点	高柳	未着手

●図表9 第1次プログラムにおける優先整備路線

路線番号	路線名	事業区間	事業延長 (km)	施行者	取組状況
3・3・2	箕輪青葉台線	塚崎地先～増尾地先	0.8	千葉県	整備実施中
3・3・2	箕輪青葉台線	増尾五丁目地先～増尾台一丁目地先	0.8	千葉県	完了
3・4・6	豊四季宿連寺線	松ヶ崎地先	0.7	柏市	整備実施中
3・4・22	吉野沢高野台線	吉野沢地先～篠籠田地先	0.7	柏市	完了
3・4・22	吉野沢高野台線	豊四季台一丁目地先～篠籠田地先	0.7	柏市	着手
3・3・45	船戸若柴線	大室地先	0.3	柏市	整備実施中
3・4・51	柏船橋取手線	高柳地先	0.7	千葉県	整備実施中
3・4・52	高柳藤ヶ谷新田線	高柳新田地先～高柳地先	0.6	柏市	整備実施中

●図表10 第1次及び第2次プログラムにおける優先整備路線・交差点



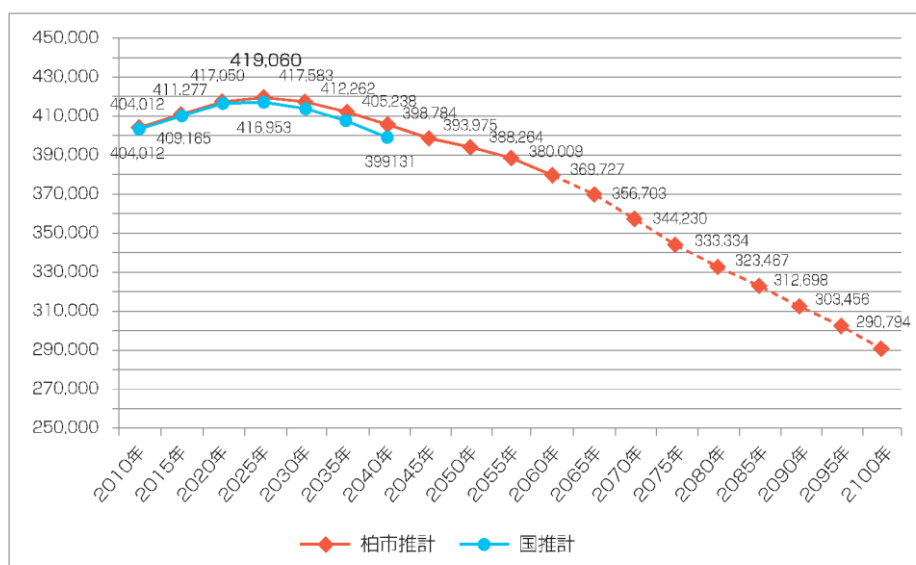
2-3 道路整備を取り巻く社会の動向

1) 少子高齢化の進展

本市の総人口は、2025年の約42万人をピークに本格的な減少局面に入り、2035年には、約41万人とほぼ現在と同水準になり、2100年には30万人を割り込みます。

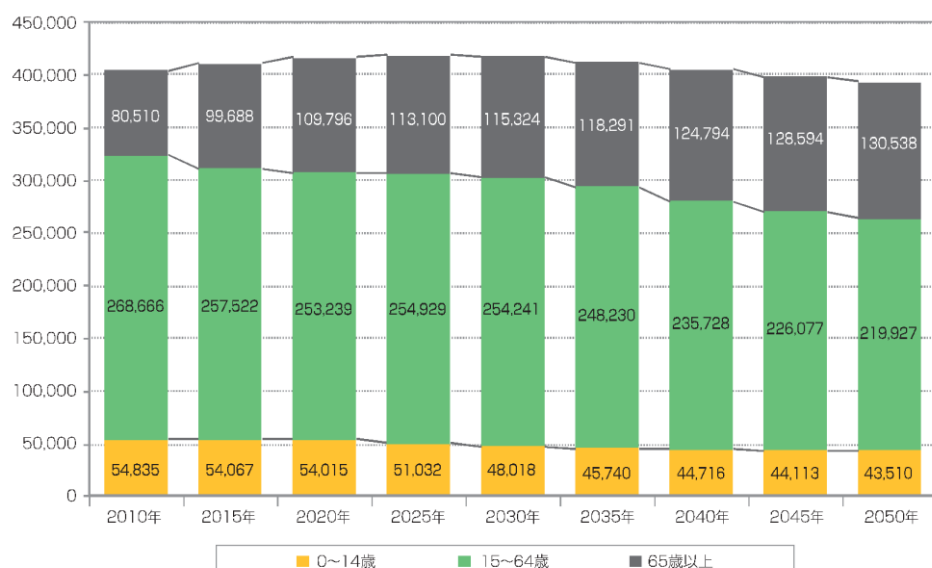
65歳以上の老年人口の総人口に占める割合は、2010年には約12人に1人であったところが、2050年には5人に1人となる見込みであり、急速に少子高齢化となっていくことが予測されています。

●図表1-1 柏市の人口の見通し(出典：柏市第五次総合計画（H28.3.柏市）)



※2010年の国勢調査結果を基に推計
※2015年は推計値

●図表1-2 年齢3区分別の人口の見通し(出典：柏市第五次総合計画（H28.3.柏市）)



※2010年の国勢調査結果を基に推計
※2015年は推計値

2) 地域経済活動の創出・活性化への意識の高まり

柏市第五次総合計画の重点目標のひとつは「地域の魅力や特性を活かし、人が集う活力あふれるまち」となっており、移動時間の短縮や物流効率化に寄与する道路ネットワークの整備により、市内外の人流や物流の拡大を図り、柏市の産業や観光投資を誘発するまちづくりの必要性が高まっています。

また、柏市観光基本計画が平成 26 年 3 月に策定され、道の駅等の観光資源を活用した交流人口・昼間人口の増加を図るための方向性が示されています。

3) 市の各施策の変化（柏市第五次総合計画策定、区画整理事業の縮小）

平成 28 年 3 月に柏市第五次総合計画が策定されました。「充実した教育が実感でき、子供を安心して産み育てられるまち」「健康寿命を延ばし、いつまでもいきいきと暮らせるまち」「地域の魅力や特性を活かし、人が集う活力あふれるまち」を重点目標として、今後 10 年間のまちづくりの方向性が示されました。

また、平成 27 年 6 月には「南柏駅東口土地区画整理事業」が縮小される等、都市計画事業の見直しが行われています。

4) 市民ニーズの変化

柏市市民意識調査によると、道路・交通等に関する市民ニーズに変化が生じています。不満の多い上位施策においては、自転車や道路網、交通安全に関するニーズが高まっています。

●図表 13 市民ニーズの変化（出展：平成 26 年度 柏市民意識調査 結果報告書（H27.3.柏市））

順位	取組項目	備考
1	自動車・自転車対策	H24：第3位
2	放射線対策（除染など）	
3	道路網の整備	H24：圏外
4	鉄道やバスなどの公共交通網の整備	H24：圏外
5	交通安全	H24：圏外

3. 第3次プログラム作成の基本方針

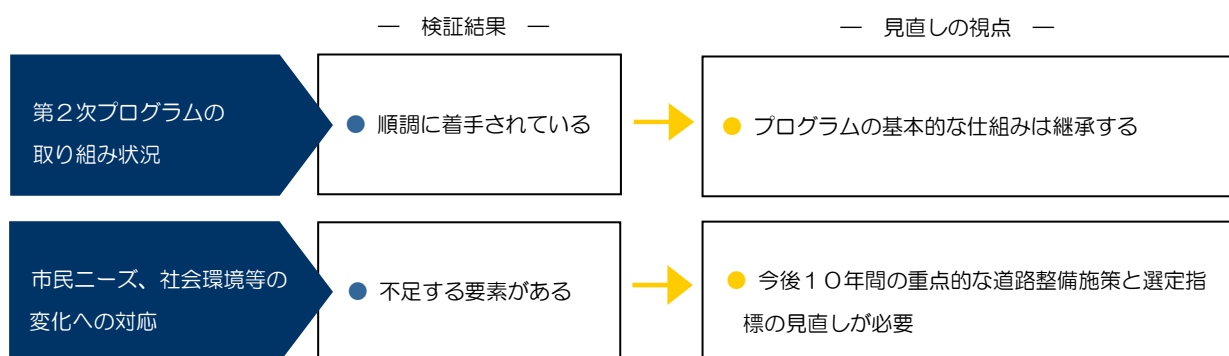
3-1 第2次プログラムの見直しの考え方

第2次プログラム策定時から今年度で5年が経過するため、第2次プログラムの取り組み状況、社会情勢や道路整備環境の変化等について検証した結果、次の要素が不足していることが明らかとなりました。

- 1) 少子・高齢化の進展による交通安全意識を背景とした教育環境を支援する要素
- 2) 自転車対策への市民ニーズの高まりを背景とした自転車走行環境を支援する要素
- 3) 地域経済活動の創出・活性化への意識の高まりを背景とした産業や観光を支援する要素
- 4) 「南柏土地区画整理事業」の縮小や、厳しい財政状況を背景とした、事業困難性に配慮する要素

これら社会情勢や市民ニーズの変化等へ対応するため、整備箇所の選定指標等を見直し、道路整備のさらなる重点化の推進を図るべく、優先整備路線・交差点の再評価を行います。

●図表14 プログラム見直しの考え方



3-2 今後10年間の重点的な道路整備施策

上位計画が掲げるまちづくりの基本方針に加え、社会情勢や市民ニーズの変化等を考慮し、今後10年間の計画期間内における重点化すべき道路整備施策を次のとおり定めました。

施策1) 誰にとっても安全で安心して通行できる道づくり

子供からお年寄りまで、誰にとっても安全で安心して歩行環境づくりを目指していきます。

歩行者や自転車が安全に通行できるよう、危険な道路や交差点において、歩道の設置や交差点における待機スペースの確保等の整備に取り組みます。

施策2) 東日本大震災を教訓とした防災に強い道づくり

防災に強い道づくりを目指していきます。

災害時における道路の果たすべき役割は非常に重要です。

避難経路の整備推進や、避難場所までの移動時間の短縮化等を図るための道路整備に取り組みます。

施策3) 公共交通、自転車で移動しやすい道づくり

自動車に過度に依存せずに生活できる交通環境を目指していきます。

既存バス路線における定時制の確保や新たなバス路線の可能性検討等、公共交通の利便性の向上に寄与する道路整備に取り組みます。

さらに、自転車走行環境に配慮した道づくりも進めていきます。

施策4) 地域の魅力と活力を高める道づくり

地域の魅力の向上と、民間投資を誘発する道路ネットワークの充実強化を目指していきます。

都市拠点の形成や、本市の抱える国道6号、国道16号における慢性的な渋滞解消、円滑な人流・物流に寄与する道路整備に取り組みます。

3-3 評価指標

今後10年間の重点的な道路整備施策等を踏まえ、次のとおり評価指標を定めました。

●図表15 第3次プログラムの選定指標

項 目		新規・継続	指 標	評価方法
一次評価	基礎点	-	継続	前回の判定基準
				前回都市計画道路等整備プログラムの判定指数が基礎点
	道路整備政策	-	継続	国・県等への要望路線
				国・県等に対して整備を要望している路線は、整備優先度が高いと評価
				道路整備を図る必要性の高い路線
				問題箇所の要素（渋滞・事故・その他）の有無で評価
	上位計画等	-	継続	上位計画の位置づけ
二次評価				新市建設計画、整備開発保全の方針、地域防災計画で位置づけられている路線は、整備優先度が高いと評価
	交通機能向上	-	継続	未整備区間の代替機能の有無
				未整備区間の代替機能の有無
				渋滞交差点対策
				渋滞交差点は、整備優先度が高いと評価
	市民ニーズ	-	継続	整備に関する要望
				過去5年間における路線・区間・交差点に関する要望等の有無
二次評価	道路ネットワークの形成	-	継続	道路ネットワークの形成
				整備路線によって道路ネットワークが形成が支援されるか、否か
	まちづくり促進	都市拠点形成	継続	用途地域等の指定状況
				整備路線の用途地域等の指定状況が高密度市街地であるか、否か
		道路の役割や機能		整備路線が有する道路の役割や機能から、都市計画道路としての道路機能が主要幹線道路か幹線道路であるか、否か
	公共交通支援	公共公益施設アクセス	継続	公共公益施設等の有無
				徒歩圏域、都市計画上の運用指針等に基づく近隣住区圏域（生活圏域）における公共公益施設等の数
		バス路線支援	継続	現行バスルート、バス停留所の有無
	産業・観光支援			バス運行本数
		鉄道利用支援	継続	ピーク時におけるバス運行本数
				ピーク時におけるバス運行本数
	教育環境支援	人流・物流支援	新規	鉄道駅（最寄り駅）までの移動時間の短縮
				新たな道路の起終点から鉄道駅（最寄り駅）までの移動時間の短縮の有無
		教育環境支援	新規	国道までの移動時間の短縮
	交通安全機能	通学路形成支援	新規	小中学校の有無
				徒歩圏域、近隣住区圏域（コミュニティ圏域）に小中学校の有無
		通学路形成支援	新規	通学路指定の有無
事業性 事業性	防災機能			通学路指定の有無
				現道の歩道の有無
				徒歩圏域における歩道の有無
	交通安全機能	歩行者環境支援	継続	現道の歩道の有無
				歩行者待機スペース
				交差点部における道路構造令に準じた歩行者待機スペースの有無
	防災機能	自転車環境支援	新規	交差点のバリアフリー化
				交差点がバリアフリー化されるか、否か
				交差点がバリアフリー化されるか、否か
	緊急車両アクセス	自転車ネットワーク路線の指定状況		柏市自転車ネットワーク路線の指定の有無
				避難場所の有無
				徒歩圏域、近隣住区圏域（コミュニティ圏域）に避難場所の有無
事業性 事業性	用地確保性	防災拠点アクセス	継続	整備路線の整備により災害拠点病院までの短縮効果が期待されるか、否か。
				整備道路が整備されることにより、緊急車両の到達時間の短縮が期待されるか、否か
		緊急車両アクセス	継続	整備道路が整備されることにより、緊急車両の到達時間の短縮が期待されるか、否か
	事業費の抑制		継続	事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
			新規	事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
				事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
	事業費の抑制		新規	事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
				事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点
				事業費は区間延長と事業費単価から算出した工事費とし、上位5位までを加点

●図表16 第3次プログラムの評価指標と市民ニーズの変化等との関係

項 目	指 標	新規・継続	市民ニーズ変化（順位が大きくなったもの）				社会情勢の変化への整合			第5次総合計画の分野						
			自動車・自転車対策	道路網整備	公共交通網整備	交通安全・防犯体制の強化	少子・高齢化の更なる伸展	地域経済活動の創世・活性化への意識の高まり	総合計画との整合性	こども未来	健康サポート	経済・活力	地域のちから	環境・社会基盤	安全・安心	マネジメント
交通機能向上	道路ネットワーク構築	継続	○	○					→			○		○		
	渋滞交差点対策	継続	○						→			○		○		
まちづくり促進	都市拠点形成	継続		○					→			○		○		
	公共公益施設アクセス支援	継続					○		→	○	○	○	○	○	○	
公共交通支援	バス路線支援	継続			○				→						○	
	鉄道利用支援	継続			○				→			○		○		
産業・観光支援	人流・物流支援	新規		○				○	→			○				
教育環境支援	教育環境支援	新規				○	○		→	○			○			
交通安全機能	歩行者環境支援	継続							→		○				○	
	自転車環境支援	新規	○						→		○				○	
	事故対策	継続				○			→						○	
防災機能	防災拠点アクセス支援	継続							→							○
	緊急車両アクセス支援	継続							→							○
事業性	事業費の抑制	継続					○		→							○
	事業の困難性	新規							→							○
	用地確保性	継続							→							○
市民ニーズ	市民ニーズ	継続	○	○	○	○			→							

※○は係わりの大きな項目

●図表１７ 第２次プログラムの選定指標との比較

項目	指標	新規 継続	第2次プログラム						第3次プログラム										
			路線・区間		1次	2次	交差点	1次	2次	路線・区間		1次	2次	交差点	1次	1.5次	2次		
基礎点	—	継続	過年度の判定基準			—			過年度の判定基準			○	過年度の判定基準			○			
政策・上計画	道路整備政策	継続	新市建設計画			○			国・県等への要望路線			○	国・県等への要望路線			○			
			国・県等への要望路線			○			道路整備上の必要性の高さ			○	道路整備上の必要性の高さ			○			
			道路整備上の必要性の高さ			○			道路整備上の必要性の高さ			○	道路整備上の必要性の高さ			○			
	上位計画	継続	整備開発保全の方針の位置づけ			○			—			新市建設計画、整備開発保全の方針、 地域防災計画のいすれかに位置づけ			○	新市建設計画、整備開発保全の方針、 地域防災計画のいすれかに位置づけ			○
			地域防災計画の位置づけ																
			未整備区間の代替機能の有無						未整備区間の代替機能の有無			○	未整備区間の代替機能の有無			○			
交通機能向上	道路ネットワーク構築	継続	道路ネットワークの形成			○			○			—			—				
			問題交差点の有無			○			交差点交通量の分析			○	渋滞長の長さ			○			
			交差点交通量の分析						交差点の渋滞状況			○	交差点における右折レーン設置			○			
まちづくり 促進	都市拠点形成	継続	用途地域等の指定状況			○			用途地域等の指定状況			○	用途地域等の指定状況			○			
			道路の役割や機能			○			道路の役割や機能			○	道路の役割や機能			○			
			公共公益施設アクセス支援			○			公共公益施設等の有無			○	公共公益施設等の有無			○			
公共交通支援	バス路線支援	継続	現行バスルート、バス停留所の有無			○			交差点を通過するバス路線の有無			○	交差点を通過するバス路線の有無			○			
			ピーク時におけるバス運行本数			○			ピーク時におけるバス運行本数			○	ピーク時におけるバス運行本数			○			
			鉄道利用支援			○			—			—			—				
産業・観光 支援	人流・物流支援	新規	—			—			国道（最寄り交差点）への時間短縮			○	—						
			（通学路指定の有無）			○			小中学校の有無			○	通学路指定の有無			○			
			歩行者環境支援			○			歩行者待機スペースの有無			○	歩行者待機スペースの有無			○			
交通安全機能	歩行者環境支援	継続	現道の歩道の有無			○			現道の歩道の有無			○	（通学路指定の有無）			○			
			（現道の歩道の有無）			○			交差点がバリアフリー化			○	交差点がバリアフリー化			○			
			自転車環境支援			○			自転車ネットワーク路線の指定状況			○	自転車ネットワーク路線の指定状況			○			
防災機能	事故対策	継続	交通事故発生状況			○			—			交通事故発生状況			○				
			避難場所の有無			○			避難場所の有無			○	避難場所の有無			○			
			避難距離の短縮			○			災害時指定病院への時間の短縮			○	災害時指定病院への時間の短縮			○			
事業性	緊急車両アクセス支援	継続	緊急車両の到達時間の短縮			○			緊急車両の時間の短縮			○	緊急車両の時間の短縮			○			
			総事業費が高い			○			総事業費が高い			○	総事業費が高い			○			
			事業の困難性			—			—			—			—				
市民ニーズ	用地確保性	継続	土地所有者数			○			土地所有者数			○	土地所有者数			○			
			事業系物件数			○			事業系物件数			○	事業系物件数			○			
			納税猶予地			○			建物移転補償必要の有無			○	建物移転補償必要の有無			○			
市民ニーズ	市民ニーズ	継続	—			過去5年間における交差点改善に 関する要望等の有無			○	過去5年間における路線・区間に関する要 望等の有無			○	過去5年間における交差点改善に 関する要望等の有無			○		

4. 路線・交差点の評価方法

4-1 評価対象路線の考え方

次のとおり評価対象路線の考え方を定めます。

1) 対象路線の設定

現在、都市計画道路の進捗率は整備済み・概成を含めて約48%に留まっており、今後も道路事業投資額の大幅な増額は見込めないことから、都市計画道路及び柏市都市計画マスタープランにおいて位置づけられた路線を主な対象とします。

2) 整備済み路線

整備済み路線や東京第2環状柏線、国道、都市計画道路以外の県道等の路線・区間は評価対象から除外します。

3) 事業着手中路線

現在事業着手中の路線・区間については、評価対象から除外します。

4-2 評価対象交差点の考え方

次のとおり評価対象となる交差点の考え方を定めます。

1) 対象交差点の設定

円滑な交通の支障となっており、また、市民からの要望がある等、改善・整備が必要であると市が認識している交差点を主な対象とします。

2) 整備済み交差点

整備済み交差点や国道と国道の交差点は評価対象から除外します。

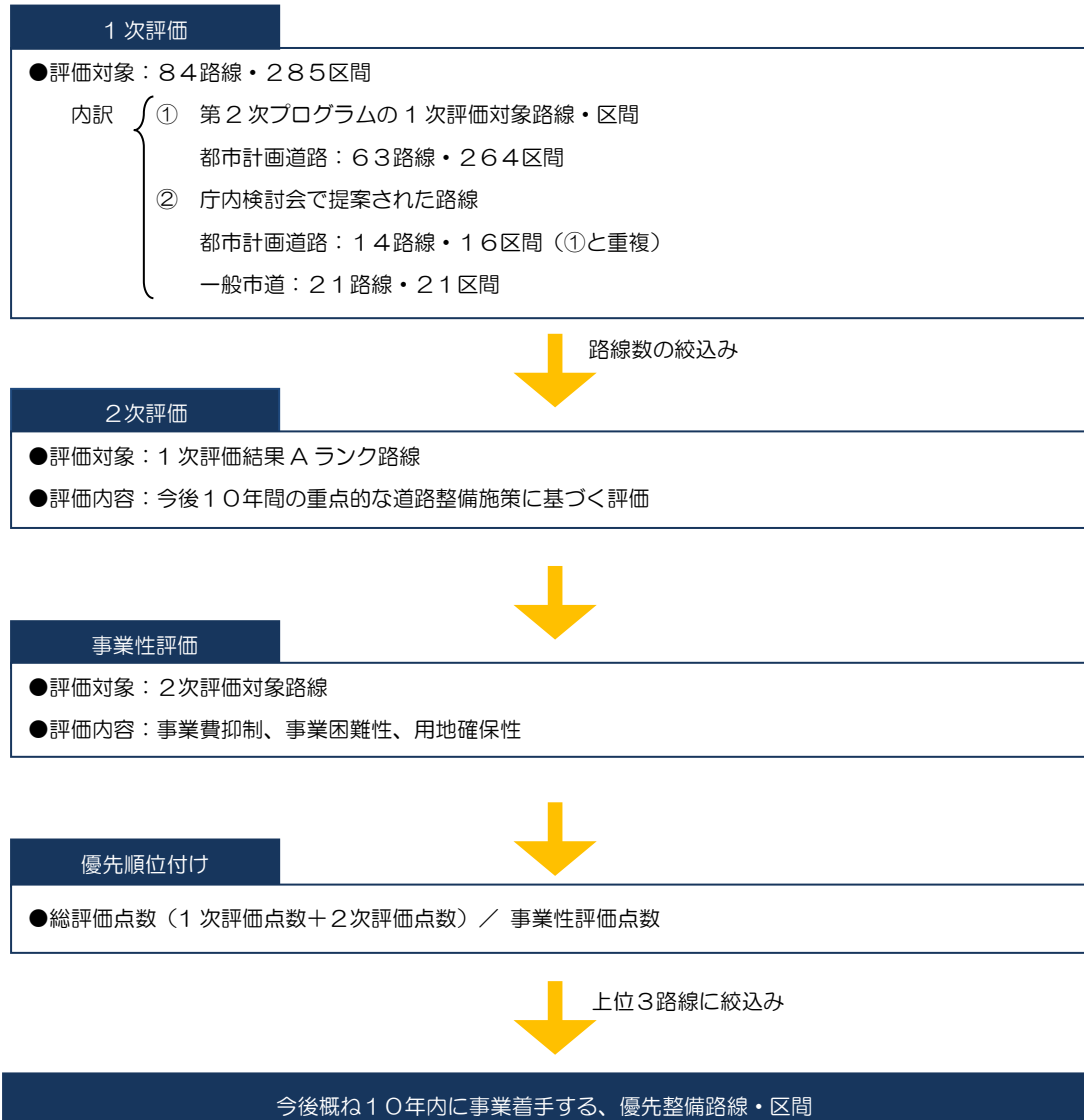
3) 事業着手中交差点

現在事業着手中の交差点については、評価対象から除外します。

4-3 路線・区間の評価の流れ

第2次プログラムに準じ、以下のとおり定めました。

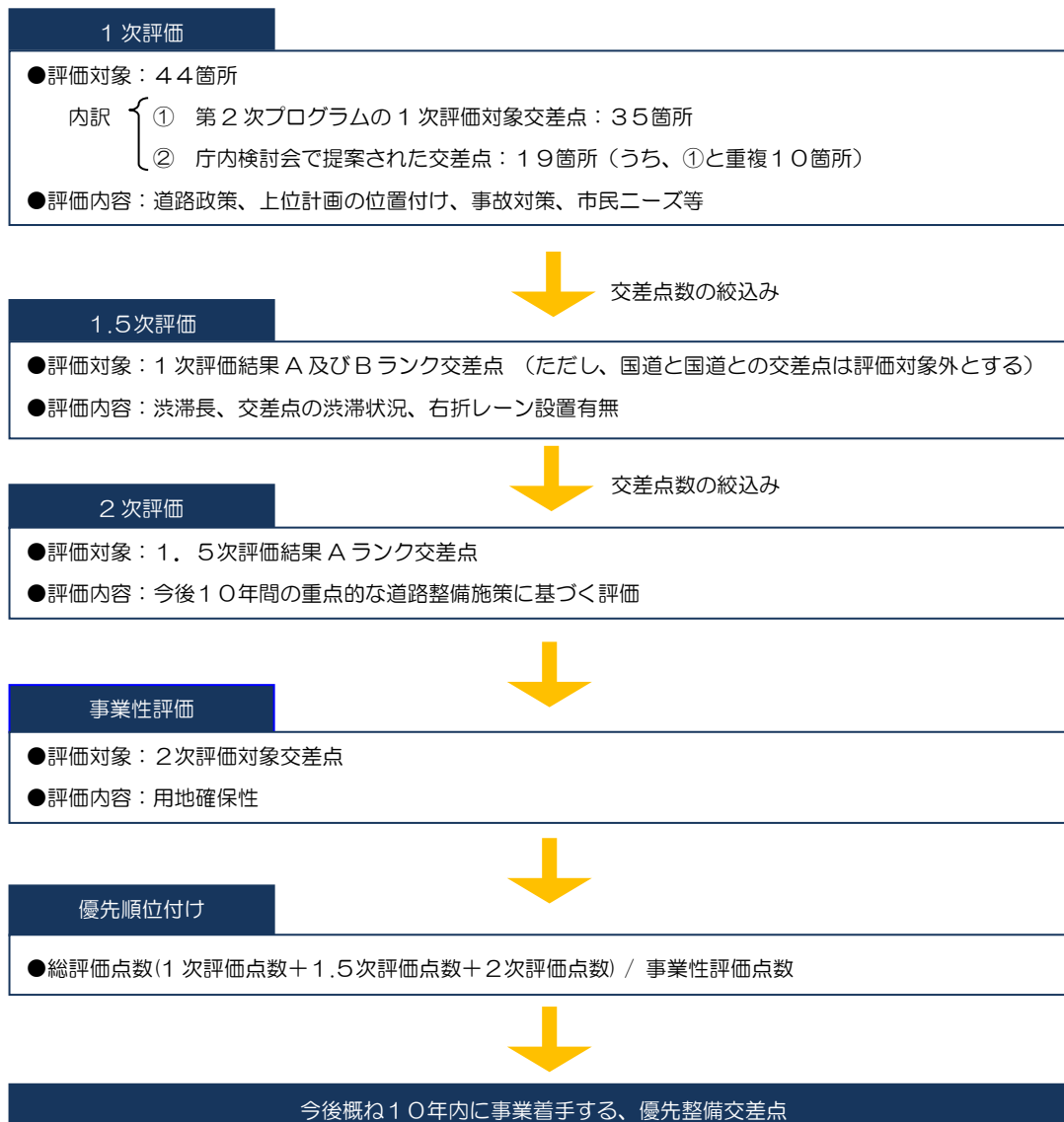
●図表18 第3次プログラムの路線・区間の評価フロー



4-4 交差点の評価の流れ

第2次プログラムに準じ、以下のとおり定めました。

●図表 19 第3次プログラムの優先整備交差点の評価フロー



5. 優先整備路線・交差点の選定

以下に、今後１０年以内に事業着手する優先整備路線・交差点を示します。

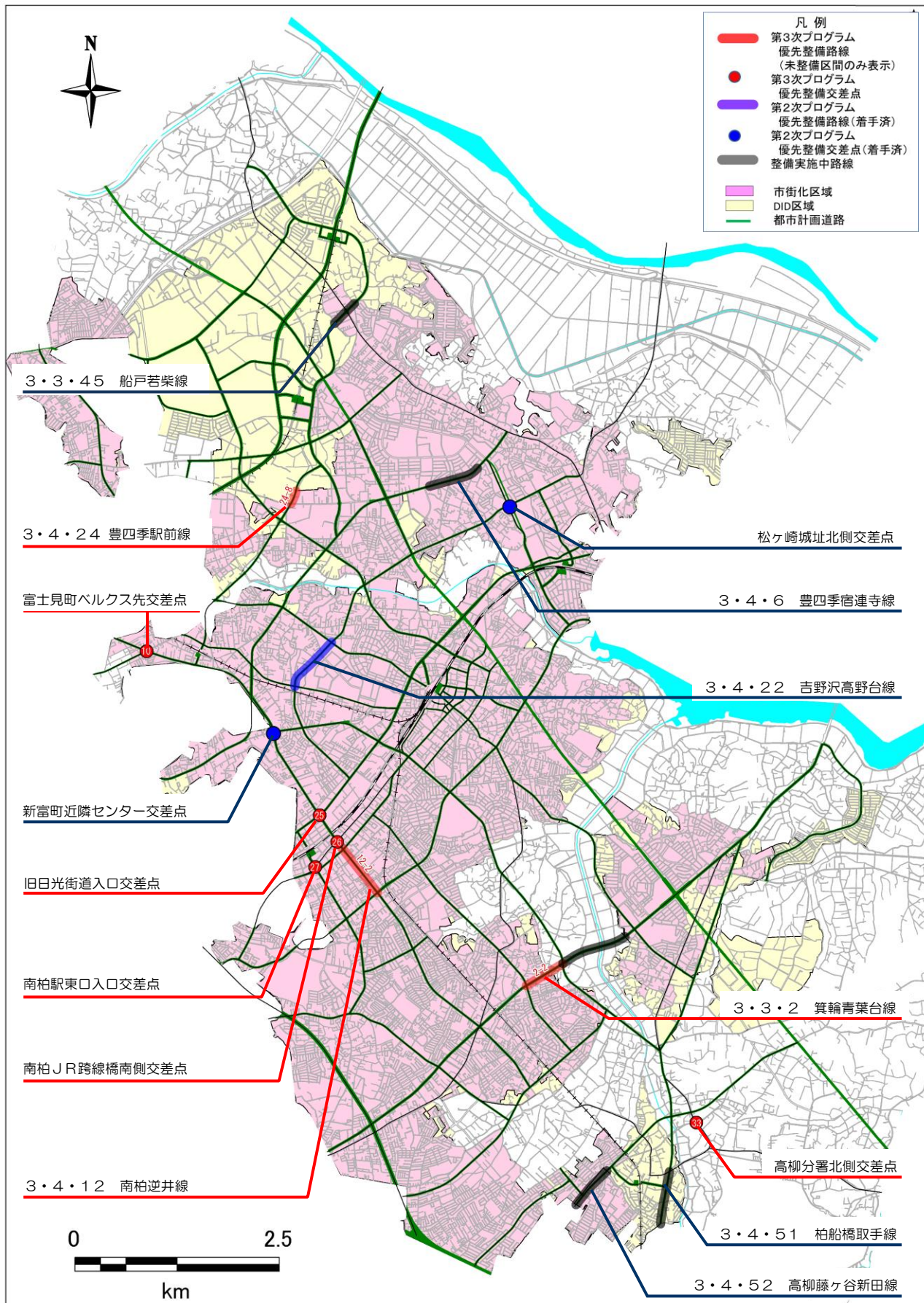
●図表２０ 優先整備路線一覧

路線番号	路線名	事業区間	延長(km)	施行者	新規・継続
３・３・２	箕輪青葉台線	増尾地先～増尾七丁目地先	0.6	千葉県	継続
３・４・１２	南柏逆井線	豊四季地先～豊住一丁目地先	0.8	柏市	継続
３・４・２４	豊四季駅前線	高田地先～十余二地先	0.6	柏市	新規

●図表２１ 優先整備交差点一覧

交差点名	所在	新規・継続
県道柏流山線 富士見町ベルクス先交差点（流山行政界）	豊四季	新規
国道６号 旧日光街道入口交差点	南柏二丁目	継続
県道松戸柏線 南柏ＪＲ跨線橋南側交差点	豊四季	継続
県道松戸柏線 南柏駅東口入口交差点	今谷上町	新規
主要地方道船橋我孫子線 高柳分署北側交差点	高柳	継続

●図表22 今後10年以内に事業着手する優先整備路線・交差点



6. 実現に向けての取り組み

1) 今後10年間の継続的な事業の実施

本プログラムにおける優先整備路線や交差点は、今後10年程度で新たに事業着手を目指すものであることから、骨格的な幹線道路や市街地環状道路等の早期完成に向けて、今後も引き続き、庁内及び関係機関との協議・調整、並びに関係市民との合意形成、国交付金等の特定財源の確保に向けた協議等を進めてまいります。

2) 道路整備プログラムの柔軟な対応

道路整備は長期に亘るものであり、また、実際に整備されるまでには、社会構造の変化や新たな開発計画等が想定されます。

したがって、市内外の情勢変化を捉え、整備効果を早期に活用できるようPDCA（計画・実行・評価・改善）を廻し、柔軟にプログラムの見直しを実施します。

3) ソフト施策の活用

少子高齢化の進展や、インフラの維持修繕需要の高まり等を受け、今後も道路整備に係る財源の確保がますます厳しくなることが予想されます。

このため、ハード施策だけでなく、ソフト施策も可能な範囲内で積極的に実施していくことで、コスト削減と事業期間の短縮を図り、効率的な道路整備を進めていきます。

4) 都市計画道路のあり方の検討

都市計画道路の整備は長期に亘ることから、都市計画法の制限等により、土地利用等に影響がおよび、市の発展に大きく関わってくることが想定されます。

以上のことから、本市の交通需要の変化やまちづくりの方向性等を踏まえつつ、都市計画道路のあり方を検討することが必要と考えられます。