

佐倉市幹線道路整備方針

◆・◆・◆ ROAD PLAN 2014 ◆・◆・◆

平成26年 3月
佐倉市土木部道路建設課

佐倉市土木部道路建設課では、平成 15 年度～16 年度において、市内の I 級、II 級幹線道路の実態調査並びに過去 1 年間の交通事故実態調査など、今後の幹線道路整備の方向付けのためのデータ集積を実施した。

当整備方針はその実態調査の報告書としてまとめるとともに、幹線道路整備のミッションを、「市民生活の安全、安心、そして快適の追求」と位置付け、近年の厳しい市財政状況に照らしながら、平成 12 年度に策定した「佐倉市幹線道路整備計画」を基に、早急に着手すべき道路から長期的に計画すべき道路や付帯施設などについて、その整備の方向性を検討したものである。事業の実施に当たっては、実施 5 か年計画等に位置づけ行っていくものとする。

なお、事業の進捗や社会情勢の変化に伴い、平成 17 年、平成 20 年に見直しを実施し、今回(平成 26 年)において 3 回目の見直しを行った。

目次

1. 佐倉市の概況	1
・佐倉市の交通状況	
・佐倉市の道路整備状況	
・市内の主な渋滞状況	
2. 佐倉市の交通課題	3
・全体的課題	
・都市部道路の課題	
・農村部道路の課題	
・市民意識調査から	
3. 今後の道路整備の基本的な考え方	5
・全体的な考え方	
・地域別の考え方	
4. 投資効果（見込まれる成果とコスト）	8
・市の財政状況	
・便益の考え方	
・優先順位	
5. 災害時ルートの確保	12
6. 無電柱化の推進	18
7. 道の駅の検討	19
8. パブリックインボルブメント（P I）について	20
・パブリックインボルブメントの実践	

9. 道路整備目標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・	22
・目標値（指標）の設定	
10. H12策定「佐倉市幹線道路整備計画」のセカンドレビュー・・・・・・・・	24
11. 整備方針について・・・・・・・・・・・・・・・・	80

□佐倉市の交通状況

佐倉市は面積約103平方キロメートル、首都圏40km地点に位置し、東に成田空港、西に県都千葉市及び八千代市、北に千葉ニュータウンがある。

また、市内は大きく分けて、志津、臼井、千代田、佐倉、根郷、弥富、和田の7地区があり、それぞれが個別の形態を保ちながら発展してきた。

これは、昭和の大合併（昭和29年）時の形態である。

平成25年3月末の佐倉市の人口は177,740人であり、地域別人口としては、志津地区が最も多く（75,427人）、次いで臼井地区（31,023人）、佐倉地区（29,538人）、根郷地区（25,079人）、千代田地区（10,939人）、和田地区（2,007人）、弥富地区（1,667人）、外国人（2,050人）である。

本市の交通状況としては、鉄道においては、JR線、京成線併せて6駅があり、その内、大佐倉駅を除く5駅の乗降客数は1日1万人を超えている。

道路状況としては、主要な道路としては、市の南部を東関東自動車道、並びに国道51号が通り、これらは都心、千葉市、成田空港を結ぶ動脈的な道路である。

また、国道296号、県道佐倉印西線、県道千葉臼井印西線が市の東西、南北を連絡する主要幹線道路として機能している。

更に、分散型発展形態の特徴を持つ本市では、幹線道路が各地域の連携を強化する上で非常に重要な役割を果たすことから、東西幹線としては、都市計画道路3・4・16太田高岡線、国道296号バイパス等の事業が進められており、南北幹線では、都市計画道路3・4・8馬渡萩山線等の事業が県、市事業で進められている。

生活道路においては、歴史的に城下町、宿場町の名残があるとともに、狭小で屈曲した道路も多く、利便性やバリアフリーの点では遅れている。

また、昭和40年代から始まったベッドタウンとしての住宅開発地区では、道路の老朽化、歩道の未整備地区も多く、新たな問題を呈している。

□佐倉市の道路整備状況

佐倉市道の総延長は、平成25年4月現在で、1,172.899km（4,260路線）であり、舗装率は約74.0%である。

この内、I級幹線道路は99,484m（44路線）、II級幹線道路は37,899m（30路線）であり、両幹線とも舗装率は100%である。

その他市道は1,035.516m（4,186路線）で、舗装率は約70.5%である。

市道全体における歩道整備率は約10.3%、I・II級幹線道路における歩道整備率は約42.1%であり、内訳はI級幹線道路が約53.1%、II級幹線道路が約13.1%である。

都市計画道路は、計画延長が80,655m（21路線）であり、整備率は約60.0%である。

□市内の主な渋滞状況（最大長）

（調査時期：平成15年夏）

1) 主な渋滞箇所（現渋滞長順）

① 鍋木交差点	(R296×佐倉印西線)	=	渋滞長	2,000 m
	(R296酒々井町方向)	=	渋滞長	800 m
② 寺崎交差点	(マツモトキヨシ前)	=	渋滞長	1,600 m
③ 井野交差点	(国道296号)	=	渋滞長	1,200 m
④ 角来交差点	(国道296号)	=	渋滞長	1,100 m
⑤ 上志津原十字路	(志津浄水場前)	=	渋滞長	1,050 m
⑥ 上座交差点	(志津ガーデン前)	=	渋滞長	950 m
⑦ 江原台1丁目交差点	(リサイクルショップ前)	=	渋滞長	950 m
⑧ 中宿交差点	(県道千葉臼井印西線)	=	渋滞長	850 m
⑨ 上座跨線橋	(ユーカリが丘イオン脇)	=	渋滞長	800 m

2) 職員の通勤時間帯（朝）における渋滞長及び所要時間（H17年2月 定点観測）

① ユーカリが丘駅～佐倉市役所

（連続9日間測定値のうち、最大最小値を除く7日間の平均値）

平均所要時間	30.9分
平均渋滞長	1,107m

② 国道51号本佐倉交差点～佐倉市役所

（連続11日間測定値のうち、最大最小値を除く9日間の平均）

平均所要時間	12.2分
平均渋滞長	389m

③ I-31号線瓜坪～佐倉市役所

（連続11日間測定値のうち、最大最小値を除く9日間の平均）

平均所要時間	16.3分
平均渋滞長	なし

□全体的課題

・ ・ 地域間ネットワークの不足 ・ ・

前述したように、佐倉市は複数の地域が独自色を残しながら発展してきたところである。これは特色ある地域づくりが連綿と受け継がれてきたとも言える。

一方、道路に関しては、地域間を結ぶ幹線道路は、国道や県道が主体であるが、いずれも城下町や宿場町の名残である幅員が狭く、曲がり角の多い形態が多いこと、また地域界が河川で分断されているところもあり、地域間の連絡道路が脆弱な一面もある。

また、鉄道駅周辺や団地内道路、農村部の地域内道路などの、生活道路についても、歩行者への対応、車道幅員の不足などの課題も多い。

□都市部道路の課題

- ・ 市街地（人口集中地域）の慢性的な交通渋滞
- ・ 昭和40年代に開発された住宅地内道路の老朽化、幅員狭小
- ・ 旧街道などの狭く屈曲した市街地道路
- ・ バリアフリー化の立ち遅れ
- ・ 騒音、振動
- ・ 防災上の課題
- ・ 居住空間の一部としての道路

□農村部道路の課題

- ・ 生活（農作業等の地域産業も含む）道路の整備水準
- ・ 地域の活性化との関係（円滑な流通、交流）
- ・ 朝夕の通勤時などの通過交通車両対策
- ・ 高齢化対策などのバリアフリー化
- ・ 交通量と整備水準のバランス

□市民意識調査結果から

平成21年度に実施した「第3次佐倉市総合計画後期基本計画（計画期間H18～H22）満足度調査」における「都市基盤」部門の結果では、「道路・交通施設の整備」について「良くなった」「どちらかというと良くなった」の合計が22.8%であった。また「良くなっていない」「どちらかというと良くなっていない」の合計が6.6%であり、数値的には良くなったと感じる人が上回っているが、良くなっていないと答えた人に「変わらない」を加えると24.0%であり、道路に対する満足度は決して高い状況ではないことがわかる。

また、「幹線道路、生活道路などの整備」については、「良くなった」「どちらかというと良くなった」の合計が35.8%であった。また「良くなっていない」「どちらかというと良くなっていない」の合計が17.9%であり、この項目でも数値的には良くなったと感じる人が上回っているが、良くなっていないと答えた人に「変わらない」を加えると53.2%であり、幹線道路、生活道路に対する市民の不満が高いことがうかがえる。

これらを裏付けるように、これからの重要度に対する調査では、「道路・交通施設の整備」について、重要、やや重要との回答が、52.9%、重要でないとの回答が5.2%。「幹線道路、生活道路などの整備」についても、重要、やや重要との回答が、76.6%、重要でないとの回答が2.8%となっており、幹線道路、生活道路に対する市民の不満や要請が高いことがうかがえる。

今後の市政で力を入れるべきことの項目でも、「歩道や自転車道の整備」が上位に位置している。

また、平成23年度に実施した市民意識調査によると、道路交通の安全性（佐倉市全域）についての質問では、満足、どちらかといえば満足の割合が30.5%、不満、どちらかといえば不満の割合が43.7%と、回答者の約半数が道路の安全性が低いとと感じている。

また、佐倉市が行っている施策や事業等で、今後特に力を入れて欲しいものとして、「歩道や自転車・歩行者道の整備」が、高齢者医療や介護サービスなど、防犯活動の強化、地震や水害などの防災体制の強化に次いで、上位4番目に位置している。

【全体的な考え方】

整備方針については、中長期並びに短期整備に分けて検討するものとし、平成12年度策定の「佐倉市幹線道路整備計画」（以後、H12計画と記す）を基本として実施するものとする。

今回は、H12計画策定時における調査に加え、平成14年7月から平成15年6月までの交通事故実態調査、平成23年度に実施した市民意識調査、また、職員による現地調査などのデータを加えながら、優先順位の見直しも含め、整備方針を検討することとした。

あわせて、整備の優先順位については、市の道路ネットワーク上からの必要性、また交通渋滞や交通事故などの現状からの必要性から判断するが、それらに加え、沿線住民の理解、協力や、地権者の用地協力などといった、地元の協力体制もできるだけ反映させていく。

□都市計画道路

H12計画における短期・中長期計画のもとで推進していくことになることから、基本的にはH12計画に基づき継続的に整備を進めるものとするが、昭和40年の都市計画決定時とは交通事情をはじめ、社会情勢が大きく変化していることから、現在並びに将来の社会情勢を的確に捉えながら整備の必要性を判断する。

あわせて、流通（産業振興）、防災（市民生活の安心、安全）、地域連携（コミュニティ）などの都市計画全体としての目的、効果を明確にしていく。

また、事業の進捗に大きく関わる、地域からの要望なども考慮し、地域の協力体制を判断材料に加える。

□幹線道路

幹線道路に関しては、市内Ⅰ・Ⅱ級幹線道路を対象とし、中期、短期双方の視点で検討するが、Ⅰ・Ⅱ級幹線道路以外の道路についても、幹線道路に類する機能を有する道路、または期待できる道路についても対象とする。

また、路線整備の他に、交差点改良や歩道を含む一部拡幅工事などのピンポイント整備についても検討する。

【地域別の考え方】

□都市部

●バイパス道路整備

国県道や幹線市道は市内の地域や近隣地域との間を結ぶ主要幹線道路としての機能を果たしてきたが、幅員も十分ではなく、歩道も未整備な路線があるなど、構造上の問題を抱えている。また、交通量の増加に伴い朝夕の混雑が顕在化しており、市民生活にも様々な影響が発生している。

これらの道路の多くが市街地を通過していることから、渋滞対策としてはバイパス整備による交通車両の分散化が効果的である。

一方、バイパスとして期待が持てる都市計画道路については、その予定地が商業、住宅等が立地する既存市街地に位置しているものも少なくない。

現在、国道296号、県道佐倉印西線についてはバイパス整備が着手されているが、今後は単に迂回的なバイパスではなく、交通ネットワークに重点を置きながら、既存道路の改修を含めた交通分散化を目指す必要がある。

●交差点改良

交通渋滞、交通事故が最も集中するのが交差点であり、特に都市部市街地における幹線道路の交差点はその傾向が著しい。

渋滞については、交差点での右折待機車両が起因しているものが多く、交通事故については渋滞停車中の車両への追突、また交差点通過時の歩行者やバイクなどとの接触、巻き込み事故が多い。

このようなことから、拡幅や右折車線の設置、照明の設置といった交差点改良が交通課題の解決策につながる面が多いものと考えられる。

●道路ネットワーク

多様化する交通ニーズへの対応、また厳しい経済情勢下での既存ストックの活用の視点からも、都市計画道路や幹線道路整備における道路ネットワークの充実は最も重視すべき課題である。

様々な交通課題を一本の道路整備（点や線の整備）で解決することは困難であると同時に、その整備による交通の集中化や、周辺道路の抜け道化、環境への負荷など、周辺環境への影響も考えられる。

よって、複数の路線による補完システム（面の整備）を構築する必要がある。

これは、移動時間の短縮に留まらず、防災対策、バリアフリー対応、地域間交流、沿線の土地利用、地域活性化など、エリア全体への波及効果が期待できる。

●住宅地（市街地）の道路整備

住宅地の道路には、市民生活に密着したいわゆる生活道路と、大規模宅地開発等に見る幹線道路と生活道路の混在した状況がある。

住宅地における道路の実態については、整備からの経年変化に大きく左右されるが、一般市道に比べて良好な状態のものが多い。

しかしながら、昭和40年代の開発による団地内道路、あるいは私道として整備された道路の場合などは、不十分な管理や改修が遅れている場合も多く、市民生活に影響も生じかねない。

このような状況下において、現在住宅地内の幹線道路整備については、経年変化や路面の劣化状況に応じて、補修、改修工事が実施されている。

また、平成15年度に実施した交通事故実態調査によると、住宅地内幹線道路においては、交差点付近における、追突、接触事故が目立っており、今後は交差点改良や歩道の改修、拡幅整備が主要な事業になるものと思われる。

更に、騒音、振動についても住民生活への影響があることから、改修時には低騒音型舗装等の考慮が必要である。

□農村部

農村部での道路の位置付けについては、生活道路、農作業用道路が主体と考えられるが、他地域との連絡道路としての幹線道路、また市街地における混雑解消のためのバイパス道路が農村部（市街化調整区域）に整備されているところも多い。

また、地域性としては、地域のコミュニケーション活動が活発であるが、地域内人口の減少、高齢化も進んでいる。

これらの実情から、住民生活や地域間交流、また地域振興の観点からの道路環境、更には通過交通に対する沿線住民への生活環境への配慮が必要である。

□バリアフリー対応

近年の道路整備をはじめとした都市基盤整備事業において、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点は不可欠である。

幹線道路整備では都市計画道路等の新規整備道路における歩道幅員や段差等への配慮、また、既設道路の改良による歩道設置や拡幅、段差解消工事が主体となるが、近年では電線類地中化による無電柱化や、鉄道駅でのエスカレーター、エレベーター設置など、道路や施設の付帯的な事業も積極的に推進している。特に、電線類地中化については国土交通省における重点施策でもあり、国庫補助金の充当も積極的に実施されていることから、今後の事業に対し明るい材料である。

□市の財政状況

長引く景気の低迷に伴い市税収入も落ち込み、予算財源が減少傾向にある一方で、経常経費の増加も加わり、平成25年度予算の予測では政策的経費が減少し、これらの影響を最も受けやすい公共事業費（土木費関係）の削減が目立っている。

特に、補助金や交付金等の特定財源を有しない一般幹線道路の新設改良等については事業の凍結に近い状況も発生している。

また、都市計画道路についても、用地取得や地元協力の状況により、国庫補助金獲得にも大きく影響するなど、国の経済状況が事業の実施（予算化）を左右する状況である。

更に、道路の整備後には維持管理が必要であり、いわゆる経常経費の増大にも繋がることから、維持管理コストへの配慮が重要である。

一方で、道路行政の新たな流れとして、既存ストックの活用があり、この中で交通事故や渋滞の根源でもある交差点改良については、道路利用者の利便性向上に留まらず、市民生活の安心安全、快適性の向上に大きく寄与するものである。

□便益の考え方

H12計画においては、交通事故の減少、移動時間の短縮をもとにした便益と、事業にかかる費用とのバランス（費用便益比：B/C）を算出している。

これに、道路整備により利用しやすくなる公共施設を考慮に加え、道路全体の整備順位を設定している。

更に、事業実施に求められる効率性や効果の面を重視し、今後においては、その整備順位に加え、用地や工事に対する地元地権者や住民の協力体制なども加味する必要性が高い。

これらのことから、H12計画における整備優先順位を基本としながら、最近の事故実態調査や市民意識調査、また地域からの要望の実態などを加味し、平成28年度から32年度までの第4次佐倉市総合計画後期基本計画における整備5カ年計画の中に位置付けていく。

□優先順位

●基本的な考え方

現在の道路整備において、市の財政状況の悪化とともに大きな課題となっている用地取得の難航等による事業遅延は、道路交通ネットワーク整備への影響だけではなく、予算の効率的投資及び国の補助金活用の面からも市としてリスクが大きいことから、これら遅延要素の解消が大きな課題となっている。

このような状況下で、道路整備計画についてはこれまで以上に重点整備に配慮することが求められる。

また、整備の緊急性、重要性を明確に分析する中で、事業実施を短期、中期、長期の視点にて分類することも必要である。

これには、交通量や渋滞状況、事故実態などのデータをはじめ、地域からの要望や市民意識調査などの、日常的な課題把握に努めなければならない。

更に、近年特に重要視されている道路行政における市民との協働体制については、道路の計画段階から沿線住民をはじめとした市民参画を進める必要性が高まっている。

これらのことから、道路交通に関するデータを活用し、整備の緊急性、重要性を検討する。

また、都市計画道路や幹線道路の拡幅部分における、用地取得に対する地権者の協力姿勢をはじめ、住民による道路計画への意見や提言、また道路整備中の協力や整備後の維持管理に及ぶまで、道路全般に係る住民意識の状況を整備優先度に反映させることは、今後の効果的な道路整備にとって必要不可欠なものとなる。

更に、これまでの交通課題をハード整備としての道路が中心となり解決していく考え方から、交通安全対策や地域活動などのソフト整備による対応にシフトしていくことも必要である。

●具体的なパターン

H12計画での優先順位を再度確認し、その後の状況変化、また今回の整備の基本的な考え方を加味し、重点的に整備する路線について検討を進める。

具体的には、現在整備中の路線については早期の完成を目指す。（都市計画道路3・4・5井野酒々井線外1路線、I-31号線、I-35号線、I-42号線など）

都市計画道路3・4・8馬渡・萩山線、3・4・13寺崎・石川線外2路線の整備については、5か年計画に計上し、整備を進める。

また、平成15年度に実施した、過去1年間の交通事故実態調査データを基に、早急な整備や改善が効果を発揮しうることが明確な場合については、緊急性を判断材料とし優先度に反映させる。

●交通事故実態調査から見た整備

①平成15年7月から過去1年間に発生した物損事故を詳細に調査した。その内、交通事故多発地点（半径100m以内において過去1年間に5件以上の事故が発生している交差点）を抽出し、それぞれの事故特性を研究し、局所的改善方法について具体的な対策を検討する。

- 1 特に、10件以上の事故発生箇所については、緊急（応急）的措置も含め対策を検討する。

- 2 また、事故が多発する交差点以外の路線についても、同様に事故特性を研究し、改善方法の検討並びに今後の道路整備計画の参考とする。

② 事故パターンとそれへの対応

- 1 市内で発生した交通事故のパターンを整理すると、交差点周辺での事故が最も多く、そのパターンは大きく「追突」「衝突」「巻き込み」事故に分類できる。
- 2 この内、「追突事故」については渋滞や右折待ち車両への後部からの追突が最も多く、事故調書における事故原因は、脇見運転や車内での作業や操作に気を取られた運転手の不注意が多い。
- 3 こういった事故を道路改修により未然に防ぐ為には、交通渋滞を解消させることが基本的に有効である。

③ 「衝突事故」については、一方の通行車両や歩行者に気を取られ、もう一方の車両や歩行者など（自転車も含む）との衝突が多い。

- 1 こういった事故を道路改修により未然に防ぐ為には、交差点の隅切り改修による見通しの確保、交差点周辺の速度抑制策などが有効である。

④ 「巻き込み事故」については、交差点通過時において、横断する歩行者や後方からの自転車やオートバイとの接触や衝突事故が大半であり、事故原因は運転手の不注意が最も多いようだが、歩行者や自転車、オートバイ側の注意不足も関係しているように考えられる。

- 1 こういった事故を道路改修により未然に防ぐ為には、交差点の隅切り改修、横断歩道の位置の見直し、交差点付近の照明設置や速度抑制、更には危険を認知させるための路面表示や看板なども有効である。

●個別地域課題への対応

佐倉市の既成市街地及び農村部は、志津、臼井、千代田、佐倉、根郷、弥富、和田の概ね7地域に分けて考えられている。

それぞれの地域住民が自分の住む地域をどのように意識しているかどうかは不明確だが、いずれも特色的な地域性を持っていることや、道路などの都市基盤整備の課題整理をする上で一定の有効性があることから、これらの地域は整理上の区分とする。

個別の地域課題としては、概ね市街地形成（商業地区を含む）を呈している地域が、志津、臼井、佐倉地区であり、住宅地域については志津、臼井、千代田、佐倉、根郷である。

工業地域としては根郷地区がある。

農村地域としては、弥富、和田地区が代表的だが、志津、臼井、千代田地区にも多く見られる。

これらの地域にて発生している道路課題としては、まず志津、臼井、佐倉地区における交通渋滞が顕著である。

特に国道296号の志津地区の井野周辺や佐倉地区の田町周辺及び鐮木周辺などの渋滞は慢性的な状況であり、解消策として、市道I-32号線、都市計画道路3・4・5井野酒々井線（国道296号バイパス：千葉県事業）などのバイパス整備が進められて

いる。

しかしながら、今後も増加する将来交通量の見通しの中で、現在の対応策のみでは完全な課題解消は困難な面もあることから、現道の拡幅や交差点改修をはじめとした既存ストックの機能アップを図ることも必要である。

この他に佐倉、根郷地区の課題としては県道佐倉印西線、また臼井地区の課題としては県道千葉臼井印西線における交通混雑問題が発生している。また双方とも歩道の未整備箇所も多く、歩行者や自転車通行の安全性に乏しい状況でもある。

この対応策については、県道の改修事業については事業主体の千葉県に対し整備の要請をするとともに、この他のバイパス整備についても検討を進める必要がある。

その中で、都市計画道路3・4・8馬渡萩山線並びに佐倉印西線バイパス（千葉県事業）については県道佐倉印西線のバイパス道路でもあり、佐倉市の南北幹線道路の中心的役割も果たすことから、千葉県との協力体制を継続する中で整備していくことが必要である。

佐倉印西線との連絡道路として、市道I—42号線（飯野周辺）があるが、この道路は国道296号の抜け道的利用が多く、更にはふるさと広場でのイベント時においては観光客による渋滞も発生している。現在進めている歩道整備を積極的に推進する。

工業団地を有する根郷地区については、東関東自動車道や国道51号とのアクセスが重要であり、今後の企業誘致の観点からも必要性が高い。一方で大型車両の通行量も多いことから、住民の通行や小中学生の通学の安全性確保も求められることから、多面的な整備が必要である。

その観点から、国道51号の拡幅整備について国土交通省に対し要望を継続していく。

また、工業団地周辺における都市計画道路3・4・16太田高岡線、岩富海隣寺線の整備促進を図る。

市の南部地域においては佐倉市と酒々井町、八街市、千葉市などを結ぶ広域的幹線道路が複数あるが、国道、県道、市道それぞれが幅員不足や老朽化が目立っている。

また、これらの道路利用者は通過交通としての利用が多く、それに伴う地域住民の通行への影響もあり、幹線道路と生活道路の両面からの整備検討が必要である。

現在、市では市道I—31号線（下勝田周辺）、市道I—35号線（直弥周辺）の改修に着手しているが、今後もこれらを重点的に整備していくことが有効である。

将来的には千葉市との連絡道路であるI—38号線（内田周辺）の整備も検討していく。

この他、幹線道路整備（改修）の必要箇所としては、千代田地区（生谷地先）と志津地区を結ぶ市道I—13号線については、通学路としての安全性確保の観点から、歩道整備や速度抑制策を講じるなどの対応が必要である。

上記の道路整備の必要性が確かなものかを確認する上でも、道路建設課では市道I・II級幹線道路の全線確認調査を実施し、幹線道路としての重要性、改修の必要性の有無を検討し、用地取得の容易性や施工性などを加味し、整備優先順位を設定し、総合的な整備計画について整理する。

■ ■ ■ ■ ■ 災害時ルートの確保 ■ ■ ■ ■ ■

新潟中越地震では、道路の損壊により山間部の地域への救助や物資輸送ルートが絶たれたこと、また高速道路や新幹線までもが損壊するなどにより、震災時の初動緊急対応に多くの障害をもたらしたことは、全国の道路行政担当者に強い衝撃を与えた。

佐倉市地域防災計画では国道や県道が災害時の支援及び避難ルートとなっている。

中越地震の事例から、国道や県道だからといって災害時に利用可能かどうかについては疑問であることから、市道（Ⅰ・Ⅱ級幹線道路）、特に周辺の自治体との連絡道路について検証し、災害時への備えはもちろん、平常時における利便性向上と併せ整備の必要性を検討する。

また、佐倉市は近隣自治体との境界の大半を沼や河川としていることから、災害時における橋梁の損壊や液状化現象が災害活動に大きく影響することから、複数のルート検討が不可欠である。

【北部ルート】（印西市、八千代市方面）

佐倉市の北部については、県道佐倉印西線、県道千葉臼井印西線を軸として、そこに接続する市道により連絡している。

また、国道16号との間接的接続もあり、東葛地域との連絡ルートとしても役割を持つ。

災害時を想定した場合、日本医科大学付属病院（印西市）へのアクセスにもなることから、北部ルートの必要性は高い。

一方で、どの路線も印旛沼を経たルートであることから、橋梁の損壊や液状化現象による影響も考えられる。

□県道佐倉印西線へのアクセス幹線

①Ⅰ—19号線（萩山新田～大佐倉）

県道佐倉印西線から東に萩山新田・飯田台・大佐倉を結ぶ道路で、幅員は平均約5m程度と比較的狭小であるが、Ⅰ—40号線と接続され、飯田橋を経て印西市平賀地区に抜けることができる。

また、東側にて酒々井町とも接続している。

路線の大半が南側斜面の下に位置し、道路本体は沖積層上に存在することから、強震が発生した場合、崖崩れによる土砂災害、また液状化による不当沈下や浮き上がり現象が考えられる。

②Ⅰ—40号線（飯田台～印西市印旛村平賀地区）

Ⅰ—19号線から印西市平賀地区に向かうⅠ級幹線である。

幅員は平均約5m程度と比較的狭小であるが一部に広幅員の箇所がある。

中央排水路に架かる「飯田橋」が印西市との境界となっている。

よって、県道佐倉印西線と並行して佐倉市と印西市を結ぶ道路である。

道路は水田を横断する形であり、沖積層上に存在することから、強震が発生した場合、液状化による不当沈下や浮き上がり現象が考えられる。

③ 1—448・1—490号線

I級幹線ではないが、飯野のI—42号線から土浮を経て佐倉印西線に接続されている。

未舗装部分も多く、道路としては不完全な状態で供用されているが、佐倉ふるさと広場でのイベント時では、道路混雑を避け抜け道として利用者が急増する。

市ではこれらの現状対応として、現道拡幅整備（幅員12m、片側歩道）を計画中である。

既存道路及び拡幅整備予定地は、洪積層である丘陵地斜面と印旛沼湖畔の沖積層上に存在し、地盤改良や土留め等、整備時における道路保全策は必要である。

□ 県道千葉臼井印西線へのアクセス幹線

① I—42号線（下根～臼井田）

当路線は佐倉、臼井地区の市街地を避け、県道千葉臼井印西線を経て印西市方面との連絡において利便性が高い道路である。

また、佐倉ふるさと広場でのイベント時では大変多くの通行がある。

幅員は平均約12m程度であるが、県道佐倉印西線から佐倉ふるさと広場間は既に整備済みである。

現在、ふるさと広場から国道296号の未整備区間において幅員12m（片側歩道）に拡幅整備の計画を進めている。

当道路はその大半が台地と水田の境界線、また水田や河川敷といった沖積層上に立地していることから、強震による液状化現象をはじめ、台地からの土砂崩れも予測される。

この路線のもう一つの可能性として、印旛沼や鹿島川を利用した災害時の水運による復旧、支援作業の基地からの輸送ルートであることである。

これまで水運についてはほとんど議論されていないが、災害により道路が麻痺状態（特に舟戸大橋や山田橋が損壊）になった場合の成田や印西市方面との連絡方法としては検討の必要性がある。

② 3—107号線（臼井田）

幹線道路ではないが、前述の市道I—42号線と県道千葉臼井印西線を結ぶ路線であり重要度が高い道路である。

また、県道千葉臼井印西線の中宿交差点付近の混雑を避けるための抜け道的存在にもなっている。

幅員は平均約6m程度である。

道路の大半が水田地帯の沖積層上に立地しており、強震時の液状化が予想される。

③ 3—150号線他（八幡台）

県道千葉臼井印西線（舟戸大橋付近）から八幡台団地内を経て、臼井台（臼井）や上座（志津）方面との連絡道路である。

団地内道路であるため現在においては比較的交通量は少ない路線であるが、災害時には北部地域とのネットワークの一つとして有効な道路である。

道路の大半が台地上に立地しており、他の路線と異なり液状化の心配はないが、住宅の損壊が道路を遮断することも予想されることから、損壊物の即時撤去の必要性がある。

□県道八千代宗像線へのアクセス幹線

① I—1 号線（先崎地先）

全長 500 m 程度の路線であるが、起終点を八千代市道と接続しており、八千代市や印西市方面との重要な連絡道路である。

この道路（佐倉市管理分）は台地上に立地していることから、強震時においても比較的安定が保たれることが予測できる。

また、この道路に接続している、市道 2—128 号線、2—129 号線等の路線については幅員も狭小であり、大型車の走行は困難である。

これらを介し間接的に接続する市道 I—2 号線、I—4 号線、II—2 号線については、小竹川に架かる子ノ橋、下崎橋が損壊した場合には多大な機能低下が予測される。

一方、八千代市下高野地区の八千代市道が使用可能な状況であれば、一定の幅員もあり、佐倉市道 I—2 号線との接続により、八千代市方面との連絡が可能である。

ただし、この場合も水田地帯、及び橋梁もあることから弱点の存在は否めない。

【西部ルート】（八千代市方面）

八千代市（国道 16 号方面）との主要連絡道路については、国道 296 号のみに頼っている状況である。

現在、千葉県において国道 296 号バイパス、佐倉市においても都市計画道路の都市計画道路 3・4・5 井野酒々井線、3・4・15 勝田台長熊線の整備が進められている。

□国道 296 号へのアクセス幹線

① 志津地区を中心とした国道 296 号へのアクセスは、I—3 号線、I—4 号線、I—39 号線、I—43 号線、II—1 号線、II—4 号線、II—24 号線等が存在する。

また、県道では県道四街道上志津線がある。

これらからわかるように、国道 296 号への通行車両の集中から平常時においても渋滞が発生している。

よって、災害時を想定すると当道路については明らかに麻痺状態が予測される。

このことから、前述の国道 296 号バイパスや都市計画道路の早期整備は喫緊の問題である。

□その他の接続道路

① II—23 号線（井野～上高野）

全長 250 m 程度の道路であるが、佐倉市と八千代市を結ぶ道路としては数少ない存在であり、交通量も多い。

しかし、この道路が住宅地を抜ける道路であることや道路幅員が平均約 5 m 程度であること。また、I—3 号線との交差点構造が不十分であり、車両や歩行者の通行には不便な状況である。現在歩道の整備を進めている。

道路は台地部分と谷津部分とがあり、谷津部分の沖積層上の道路は強震時における液状化現象の発生が予想される。

災害時には国道 296 号の混雑を避ける車が集中することが考えられることから、今後は局所改良を含めた再整備の検討が必要である。

② I-41号線（西志津地先）

通称「水道道路」と呼ばれ、国道296号の補完的存在である。

道路幅員は平均約8m程度であり、その大半に歩道が整備されている。

しかし、八千代市域に入り、国道16号に至るまでの半分程度が住宅地内を通過することや、幅員も不十分であること、更に住宅地内への大型車両の進入防止から、ポールによる幅員制限も行われており、必ずしも円滑な通行が出来る状態ではない。

また、八千代市側では谷津部分もあることから、強震時での液状化現象の発生も考えられる。

③市道 I-10号線（上志津原～千葉市）

県道四街道上志津線を経て千葉市花見川区宇那谷地先とを結ぶ幹線道路であり、歩道も整備されている。

沿線には志津浄水場があり災害時の給水活動の拠点へのアクセスにもなる。

④ I-44号線（下志津原）、II-5号線（下志津）

京成ユウカリが丘方面から下志津、下志津原を経て四街道市に連絡する道路である。

当道路は佐倉市と近隣市を連絡する幹線道路としては、河川（沖積層）や橋梁がなく、災害時の損壊が比較的少ない状況が予想されることから、災害時の連絡道路として、また佐倉市でも人口が最も多く集中し、東邦大学佐倉病院が立地する志津地区と近隣市との連絡道路として有効である。

⑤ I-14号線（畔田）、II-5号線（畔田）、I-17号線（千代田地区）

先述のI-44号線、また県道千葉臼井印西線と並行して、佐倉市（志津地区、臼井千代田地区）と四街道市を連絡する道路であり、比較的安定した地盤上に立地する。

【南部ルート】（千葉市、八街市方面）

佐倉市の南部地域の主要道路については、東関東自動車道や国道51号を軸としながら県道佐倉印西線や市道I-23号線（都市計画道路3・4・8馬渡萩山線・・・一部開通）、県道千葉八街横芝線、県道岩富山田台線などが佐倉市内と近隣市を接続している状況である。

現在、千葉県において県道佐倉印西線バイパス整備が進められているが、用地買収の問題などから遅々として進捗が見られない状況である。

市南部地域については河川や水田地帯を通過する道路が多く、震災時の液状化現象等を想定した非常時の通行体制や日常の維持管理が必要である。

□国道51号へのアクセス幹線

①県道佐倉印西線

現状としては、この県道佐倉印西線が佐倉市内と国道51号を結ぶ主要幹線道路であるが、I-33号線（都市計画道路3・4・16太田高岡線・・・一部開通）が県道へのアクセスとして機能している。

当県道は現在、千葉県が整備を進めているが、道路幅員、歩道とも不十分であり、佐倉ICから工業団地へのアクセスでもあることから、大型車の通行も多く、歩行者の安全性確保が問題となっている。

② I—23号線（都市計画道路3・4・8馬渡萩山線一部）

現在まで寺崎北交差点から新林橋までが開通しているが、その先については未着手である。

J R佐倉駅など、市の中心部と国道51号を連絡させる幹線道路が県道のみにも頼っている状況から、I—23号線の整備の有効性は高い。

平成25年度より、新林橋から国道51号までの整備に着手した。

③ 県道千葉八街横芝線、県道岩富山田台線

市南部地域において佐倉市と千葉市、八街市を連絡する幹線道路である。

佐倉市内の工業団地への通勤や千葉市への通過車両が多く通行する。

しかしながら、道路幅員や歩道の整備状況については不十分な点も多いことや、集落内の屈曲した箇所があるなど、平常時における利便性も課題がある。

□ 県道千葉八街横芝線とのアクセス道路

① I—37号線

県道神門八街線とを結ぶ幹線道路であり、八街市と千葉市との通勤車両も少なくない。

岩富地区の集落内を通過することから、現在拡幅、歩道整備の計画を進めている。

路線の半分近くが台地と水田の境界部分（山裾）を通っていることから、強震時における土砂災害や液状化現象が予測される。

② I—36号線（坂戸、岩富）

国道51号と県道を結ぶ道路でバス路線でもあり、拡幅整備が進んでいるが、一部用地関係から狭小部分がある。

路線の多くが水田地帯を通っていることから、強震時における液状化現象が予測される。

③ I—38号線（内田）

佐倉市と千葉市を連絡する数少ない幹線道路（市道）である。

集落内の狭小部分の存在や、橋梁が2ヶ所あることなどから、災害時における大型車両の通行については課題もある。

【東部ルート】（八街市、酒々井町方面）

佐倉市の東部地域の主要道路については、国道296号や国道51号を軸としながら、県道神門八街線や県道成東酒々井線、市道I—31号線、I—34号線、I—35号線、I—49号線（旧国道296号）、I—19号線、II—11号線がある。

東部ルートについては、東関東自動車道以外の成田空港とのアクセスとしても位置付けられる。

① I—31号線（和田地区）

佐倉市内から八街市へと連絡する東部地区の主要幹線道路である。

一部拡幅及び歩道整備が完了しているが、大半は幅員狭小、歩道未整備の状況であり、現在整備を実施中である。

また、他の幹線道路である、I—34号線、I—35号線、更には国道51号とも接続しており、この道路の持つ重要性は高い。

路線内には、大小4箇所の橋梁、1箇所の踏み切りがある他、水田地帯や大雨時浸水箇所もあることから、災害時における通行確保には課題も多い。

② I—34号線

I—31号線と接続し、南酒々井駅方面に向かう道路である。

最終的には県道成東酒々井線に接続するが、接続部分である南酒々井駅周辺では道路も一段と狭くなり、屈曲部分や急な坂道もあり、大型車の通行は困難である。

③ I—35号線（直弥地区）

I—31号線と国道51号を結ぶ路線であり、中間には第三工業団地もあることから、通勤や千葉市への車両が多く通行する。

また、国道51号の複線的役割も持つ。

路線の大半が台地部分であるが、一部水田地帯を通過し、河川にかかる橋梁もあることから、液状化現象をはじめとした災害時における課題もある。

当路線については、II—18号線、II—19号線、II—20号線、II—28号線といったII級幹線との接続が多く、これらは八街市との接続道路であることから、総合的に見て連絡性の高い道路であるといえる。

現在、拡幅及び歩道整備を実施中である。

④ I—49号線（佐倉地区、酒々井町）

旧国道296号（通称成田街道）であり、酒々井町や成田市との連絡道路である。

酒々井町まではバイパス道路が完了しているが、当路線については佐倉市街地と成田市方面を結ぶ道路として、依然として重要度は高い。

旧城下町内の道路であることから、幅員は狭小（約7m程度）で、歩道幅員も狭く、通行の安全性は高いとはいえない。

平成25年度までに歩道を整備した。

⑤ I—19号線・I—21号線（大佐倉）

佐倉市（市街地）と酒々井町（市街地）を結ぶ佐倉市道は限られており、I—19号線・I—21号線とII—11号線から一般道路の1—248号線を通行することになる。

当路線は台地と谷津の境界部分が多く、災害時における土砂災害、液状化現象等による道路損壊が予測される。

⑥ その他の道路

市道認定外道路であるが、萩山新田干拓、飯田干拓、大佐倉干拓地区を通過する農道は、佐倉市と酒々井町を結ぶ道路として利用頻度の高い道路である。

しかし幅員は約5m程度と狭く、全線が水田地帯であることから、強震時における液状化現象は十分に予測される場所である。

■ ■ ■ ■ ■ 無電柱化の推進 ■ ■ ■ ■ ■

我が国の無電柱化（電線の地中化による無電柱化・地中化以外による無電柱化）の現状については、他の先進諸国に比べて決して高いレベルではなく、国においても、昭和61年度から3期にわたる電線類地中化計画、また「新電線類地中化計画（平成11年度～平成15年度）」や「無電柱化推進計画（平成16年度～平成20年度）」、「無電柱化に係るガイドライン（平成21年度～）」を基に事業の推進を図っている。

無電柱化は「安全で快適な通行空間の確保」「都市景観の向上」「安定したライフラインの実現」「情報通信ネットワークの信頼性向上」を主たる目的とし、これまでも全国的な推進体制のもと、大規模商業地域や歴史や景観地区を主な整備対象とし事業が実施されてきた。

佐倉市においても国の補助制度を活用し、京成臼井駅南口、志津駅南口において地中化事業を実施した。歴史的景観を有する新町地区についても平成23年度に地中化の工事が完了した。

また、この他の整備対象箇所として、JR佐倉駅や京成佐倉駅周辺を電線類地中化計画に位置付けている。

長引く景気低迷による税収減や地方交付税の見直しなどによる市の財政状況の悪化に伴い、無電柱化事業など多くの事業費を要する公共事業への予算投入は極めて厳しい状況である。

このような状況に鑑み、国においても比較的簡易な地中化手法や地中化ではなく裏配線や軒下配線などといった低コスト工法についても計画に盛り込んでいる。

よって本市では無電柱化の様々な手法を検討する中で、厳しい財政状況に応じた整備推進を図っていくことが重要である。

■ ■ ■ ■ ■ 道の駅の検討 ■ ■ ■ ■ ■

道の駅については、道路利用者の休憩所、情報発信拠点、また地元製品の販売施設など、道路ネットワークにおける拠点施設として全国的な広がりを見せている。

佐倉市では、市の特性に応じた道の駅整備の可能性について、他の事例などの情報収集、市内の設置候補地の抽出などを行いながら、市として整備の必要性を検討する。

□県内道の駅（アンケート）調査並びに先進地視察から。

平成16年度において、千葉県内の道の駅に対するアンケート調査、並びにアンケート結果を基に近隣自治体の道の駅について、その現状を実際に視察した。

県内の道の駅の現状は、比較的運営が健全であると思われるが、それを支えているのが農産物直売所を中心とした物販部門であり、道路サービス施設である道の駅が地域産業の活性化に一役買っている状況である。

一方で、駐車場やトイレをはじめとした道路サービス施設の管理については、道の駅の「運営（経営）」という点よりも、単純な付属施設として考えるべきで、もはやその必要性は影をひそめている形に見える。

視察、調査した道の駅は全て株式会社形式をとっており、独立採算を目標とし、行政においては施設の建設、その後においては施設の賃貸借による収入を得ている。

※これらを総合的に判断すると、現状としては「道の駅」というネームバリューを活用しながら、地場製品の販売や市内観光の拠点施設としての色合いが強く、またその方法がニーズに合った整備となるように考えられる。

■ ■ ■ ■ ■ パブリックインボルブメント（P I）について ■ ■ ■ ■ ■

道路整備計画における市民参画の手法として、パブリックインボルブメント（P I）やパブリックコメント（P C）の導入があるが、佐倉市でも道路の新設や既存道路の大規模改修、また現状道路に対する意見や提言を聞き、構想の段階から市民との情報を共有し、参画を得る有効な手法として、このP I，P Cを段階的に実施していきたいと考えている。

これらは、市が作成した計画素案に対し市民から意見を聞き、それらを計画に反映させていく方法（計画の実効性向上に向けた、情報提供、並びに市民意識の反映）、また、計画や設計以前に道路計画や事業の必要性について市民の意識を確認する方法（意思決定段階での市民意識の反映）などがある。

道路建設課としては、市で新設計画を検討している幹線道路（都市計画道路を含む）の事業計画に対する意見を聞き、より市民のニーズに近い道路計画（実施設計）を策定していく。

また、今後検討を要する道路に対する意識確認としては、都市計画道路3・4・13寺崎石川線（I—30号線）、都市計画道路3・4・8馬渡萩山線（大篠塚地先）などが考えられる。

更に、市の道路整備に対する総合的な意見として、道路整備計画案に対するコメントを求めることも考えられる。

P I，P Cについては、I Tを活用することが最も有効であり、M L（メーリングリスト）や掲示板形式を並行することも市民による自由な意見交換が可能になり、市民意識を広く把握することができる。これと類似するEメールでの意見を市がまとめ、それを公開する方法は、タイムラグが生じる上に、市民間の意見交換が困難になる。

また、M L，掲示板形式の場合、誹謗中傷、趣旨に反する意見、妨害行為（いわゆる荒らし）が乱発する可能性もあり、その対策として登録制をとるなど、投稿者に対する責任を付加する事も必要である。

この他、I T以外の手法として、郵送物（はがき、手紙）、ファクスなど、ペーパーベースによる意見収集も行う。

P I事例としては、国土交通省が積極的に実施している。

P C事例としては、多くの地方自治体に実施例があるが、横須賀市における条例素案（男女共同参画推進条例素案や市民憲章素案、パブリックコメント関係条例など）に対する事例などがある。

□パブリックインボルブメントの実践

佐倉市では、平成15年に国から移管された国道296号の整備方針について、構想段階からの市民参画を実践した。

これは、整備のための設計図等が作成されていない状況下で、道路の課題や特性などを住民と行政が互いに検討し合い、将来の整備方針を明らかにしていこうとするもので、佐倉市の道路行政としては初の試みである。

具体的にはタウンミーティングと称する地域における意見交換を進める中で、歴史や景観などに配慮しながら、街の特性を生かした道のあり方について議論を重ねている。

一つの成果として、中心市街地活性化事業の中心的存在である、TMO（タウン・マネージメント・オーガニゼーション）が主体となり、地区商店会、住民、有識者等による研究部会が設置され、具体的な研究や活動が展開される。

今後は、この試みを市民との協働作業の試金石としながら、より市民に参加してもらえる道路計画づくりを実践していくとともに、この結果が整備優先度にも反映できるような仕組みを検討していく。

もう一つの事例として、安心歩行エリア事業に基づく地域懇談会があり、地域の交通安全対策を住民、行政（警察、市）が共に考える体制が作られている。

今後は双方協力による実態調査を行うなど、道路の課題点を検証し、それぞれにできる対応策を検討していく。

■ ■ ■ ■ ■ 道路整備目標の設定 ■ ■ ■ ■ ■

道路整備のミッションは、『市民生活の安全、安心、快適性の向上』と考え、具体的な整備目的、また目標を設定し施策、事業を推進する。

目的： ①移動時間の短縮

- ・ 幹線道路の整備
- ・ 渋滞解消
- ・ 歩車道の充実
- ・ 十分な車道幅員の確保

②交通事故の防止

- ・ 速度抑制
- ・ 構造不備部分の改修
- ・ 渋滞解消

③災害時への備え

- ・ 幹線道路の整備
- ・ 住宅密集地における避難路の確保

④快適な生活（通行）空間

- ・ 景観形成
- ・ バリアフリー（ユニバーサルデザイン）整備
- ・ 公害防止
- ・ 自然環境への配慮

これらの目的・目標を達成するために、様々な視点・手法により道路整備を実施し、実施後においてその達成度を測定、検証するための目標値（数値指標）を設定していく。

□目標値（5年後指標）の設定（平成15年時点の目標値）

①移動時間の短縮

「東西の移動時間」

□京成ユーカリが丘駅～佐倉市役所までの朝の通勤時間帯の所要時間

31分 → 25分

□国道51号本佐倉交差点～佐倉市役所までの朝の通勤時間帯の所要時間

12分 → 10分

「南北の移動時間」

□東関道佐倉インターチェンジ～佐倉草ぶえの丘までの所要時間（渋滞なしの状態）

18分 → 15分

□志津浄水場～志津コミュニティセンターまでの所要時間（渋滞なしの状態）

13分 → 10分

「歩車道の充実」

□歩道整備延長（整備率）

37.0% → 40%

「渋滞解消」

□国道296号の渋滞長

・角来交差点

1,100m → 500m

□都市計画道路の渋滞長

・上座跨線橋

800m → 400m

②交通事故の防止

・I-9号線の交通事故数

124件（H14.6月～H15.6月） → 100件

③災害時への備え

・都市計画道路整備率

54.9% → 56.0%

④快適な生活（通行）空間

・市道全体の歩道整備率

9.3% → 10.0%

・透水性（浸透）舗装の整備延長（地下水の涵養、ヒートアイランド現象対策）

目標値 29,000㎡（H15～H22）

H15年度実績：15,452㎡

⑤市民意識調査での道路交通の安全性（佐倉市全域）について「不満」と感じている市民の割合

・45.2% → 40.0%

⑥市民への情報提供

・道路建設課ホームページアクセス数

1,800件 → 3,000件

■ ■ ■ H12策定「佐倉市幹線道路整備計画」のセカンドレビュー ■ ■ ■

道路建設課では平成15年度及び16年度において、過去1年間の交通事故（960件）の詳細調査、市民意識調査による道路整備に対する市民ニーズ調査、過去5年間の市民からの要望分析、渋滞箇所の実態調査、路上での動物事故調査、また全I・II級幹線の走行、あるいは徒歩での調査を実施した。

これらのデータを参考にしながら、今後の道路整備のあり方を再確認するとともに、早急に対応すべき道路整備、長期的な視点で検討すべき道路整備、また交差点などの部分改修について、H12計画を基本に、新たな整備方針を検討することとした。

1) 緊急対応パターン

□都市計画道路

①都市計画道路3・4・5井野酒々井線

H12計画では中期的な整備予定として位置づけ、今後の用地取得状況を見ながら整備することとしている。

市道I-3号線までの用地取得も進み、整備を進めているが、継続して整備を進める。

②都市計画道路3・4・8馬渡菰山線

H12計画では中期的な整備予定として位置づけ、今後の交通状況を見ながら整備することとしている。

平成26年度に都市計画決定の変更を予定している路線である。

将来的に国道51号から山王入口交差点までを佐倉市決定、その先菰山までを千葉県決定にする予定である。

佐倉市計画決定区域について、交通量の増加が激しいことから、早急に整備を進める。

③都市計画道路3・4・15勝田台長熊線

佐倉市において、長年の懸案事項であった志津霊園問題の解消が見えてきたことから、早急に整備を進める。

④都市計画道路3・4・6上座青菅線

H12計画では中期的な整備予定として位置づけ、今後の交通状況を見ながら整備することとしている。

千葉県が進めている国道296号バイパス事業に併せて、整備を進める。

⑤都市計画道路3・4・13寺崎石川線

H12計画では中期的な整備予定として位置づけ、今後の交通状況を見ながら整備することとしている。

都市計画道路3・4・16太田高岡線との交差部から延伸し、市道I-31線までの整備を進める。

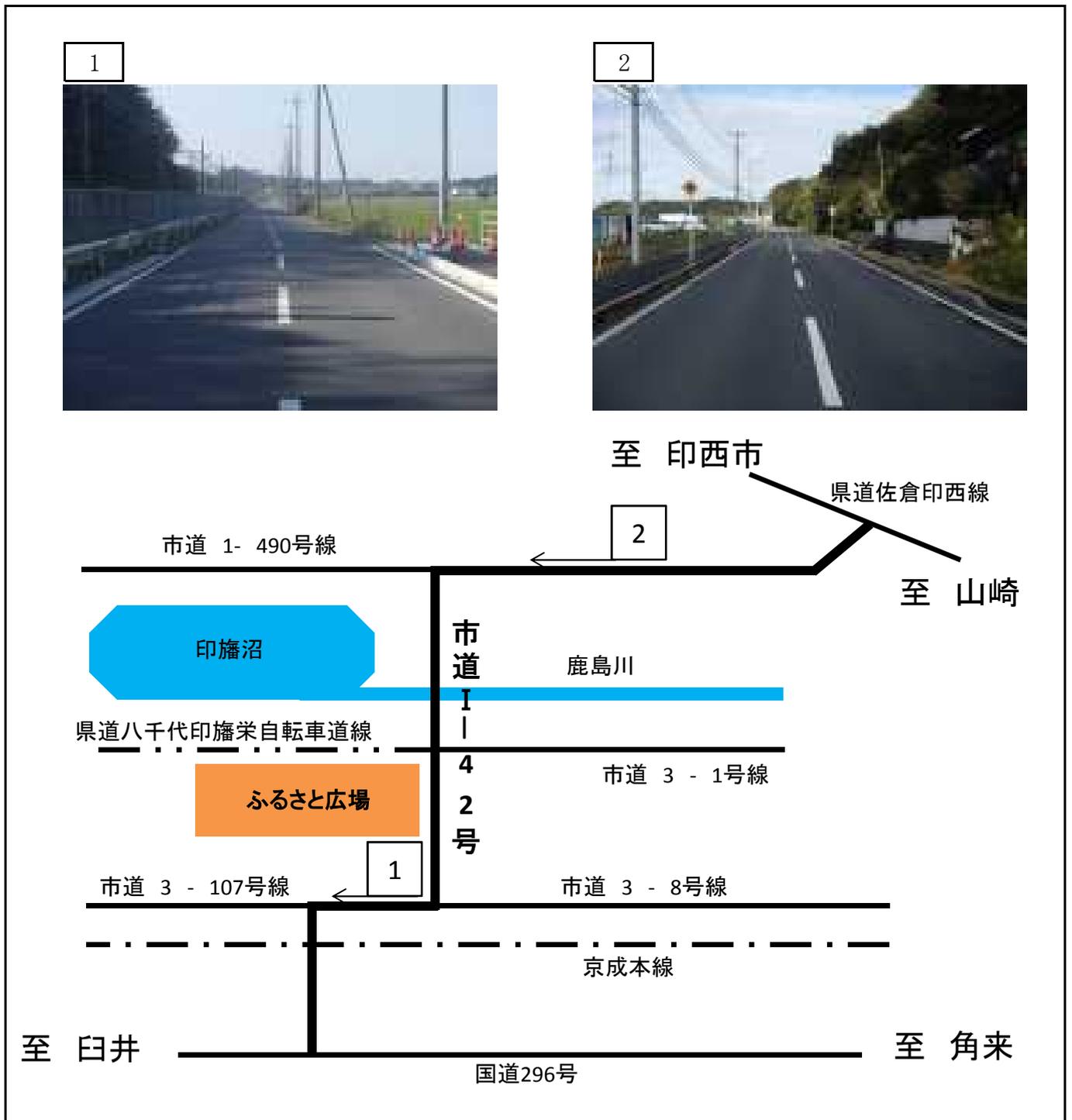
□ 幹線道路

① I-42号線

H12計画では最優先道路として位置付けている。

災害時の県道千葉臼井印西線とのルート。

佐倉印西線から佐倉ふるさと広場までの整備が完了し、現在、ふるさと広場から国道296号までの整備を進めている。



② I-31号線

H12計画では高優先道路として位置付けている。

災害時の酒々井町、八街市とのルート。

当路線は、市の東部地区の主要幹線道路であり、地域においても通勤、通学、また地域産業の振興などにおいて重要な役割を果たす道路である。

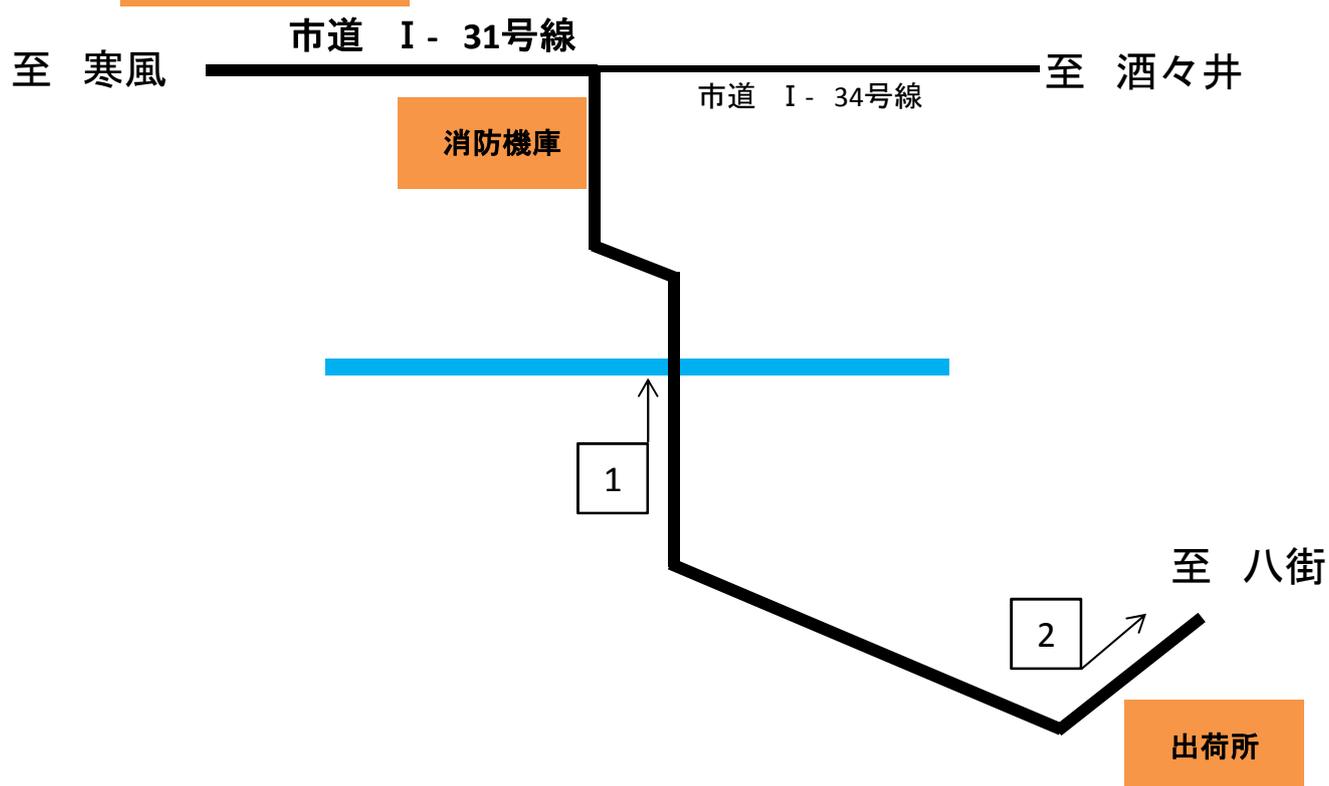
更に、朝夕の通勤通学時においては、通過交通も多く、沿線住民の生活にも影響を及ぼしている。

現在、地盤の問題で沈下が著しい部分における土留め工事を計画している。

一方で、整備延長3,100mの改修には相当の時間と事業費を要することから、学校や集落周辺の整備について優先的に実施する必要がある。



和田ふるさと館



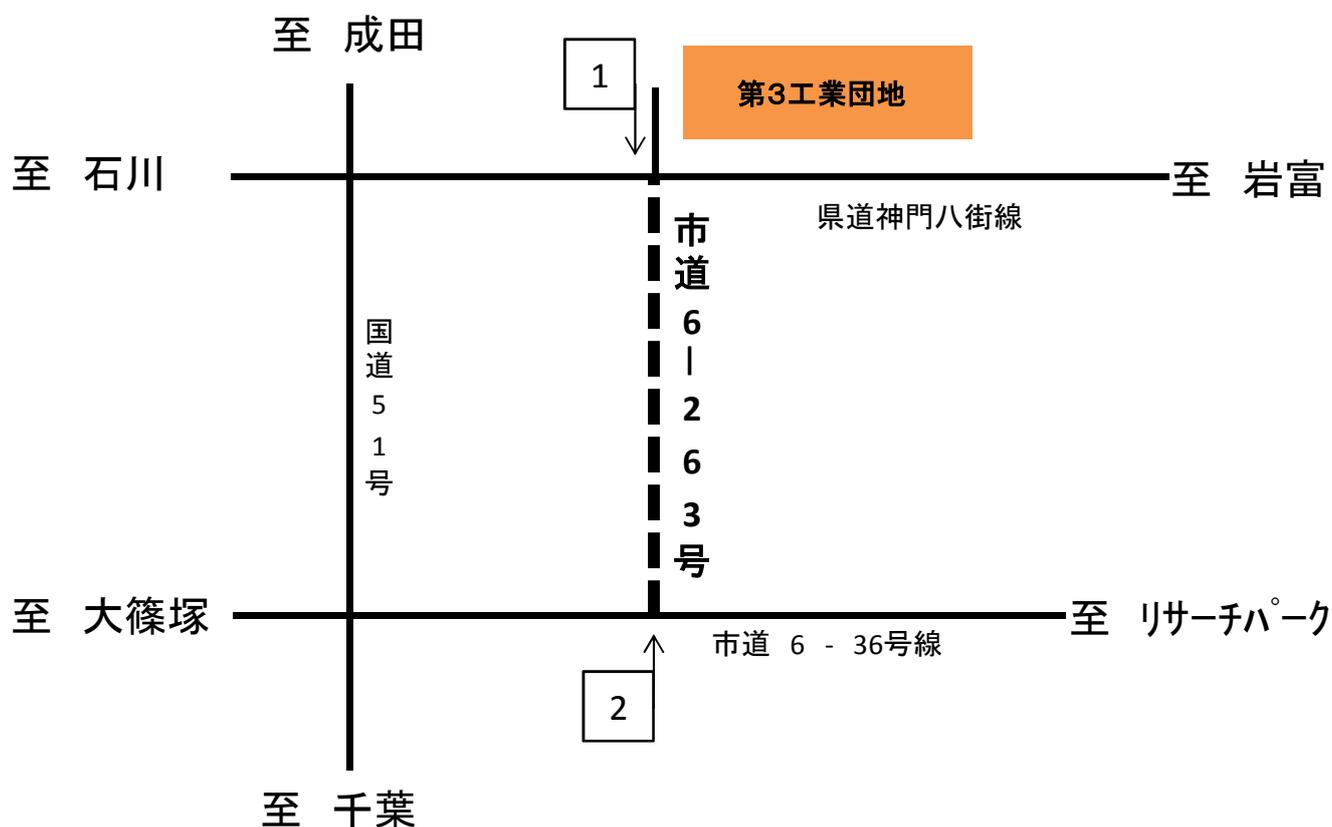
③市道6-263号線（I・II級幹線道路外）

H12計画では位置付けていない新路線である。

当路線は、佐倉第三工業団地内を通る市道4-597号線を延伸し、県道神門八街線と国道51号から「ちばリサーチパーク」方面に向かう市道4-130号線を連結させるもので、平成15年12月に新たに市道認定した新設道路計画である。

当路線を整備することにより、国道51号と県道神門八街線とが交差する、神門交差点周辺の混雑解消に効果が期待できる。

平成25年度に開通した。



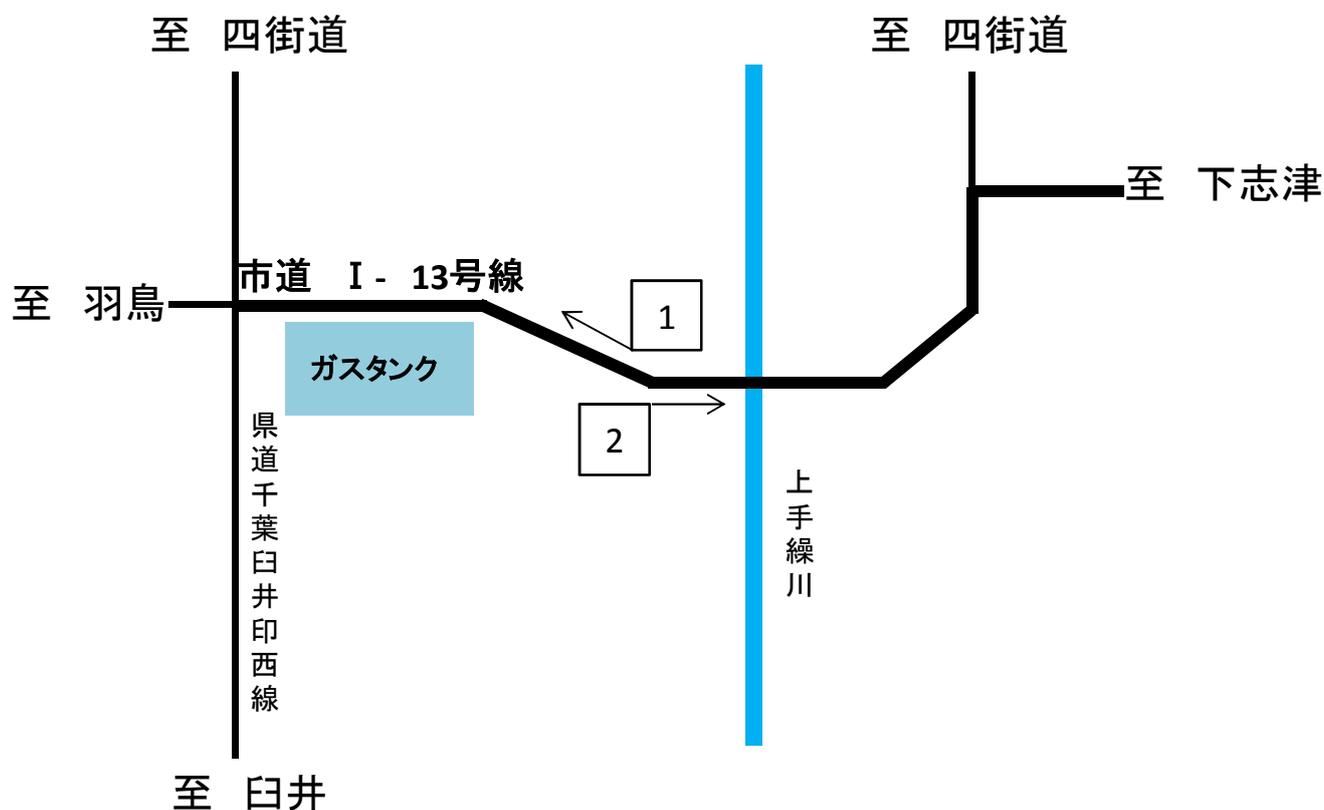
④市道 I - 1 3 号線

H 1 2 計画では位置付けていない路線である。

当路線は県道千葉臼井印西線（生谷地先）から下志津地先に至る道路であるが、幅員は約 6 m 程度で県道との交差点付近を除きその大部分が歩道未整備である。

また、平成 1 7 年 3 月の I - 3 2 号線開通に伴い、佐倉地区～臼井千代田地区～志津地区への連絡道路として、幹線道路として一層の重要性が発生する。

路線のうち、千代田小学校の近隣地区、また曲線、坂道といった見通しが悪い上に車両の速度が加速する傾向にあることから、歩行者の安全確保をはじめ安全性の観点から、県道千葉臼井印西線から畔田地先までの区間については、優先的に歩道拡幅整備をする必要がある。



⑤市道 I - 21 号線

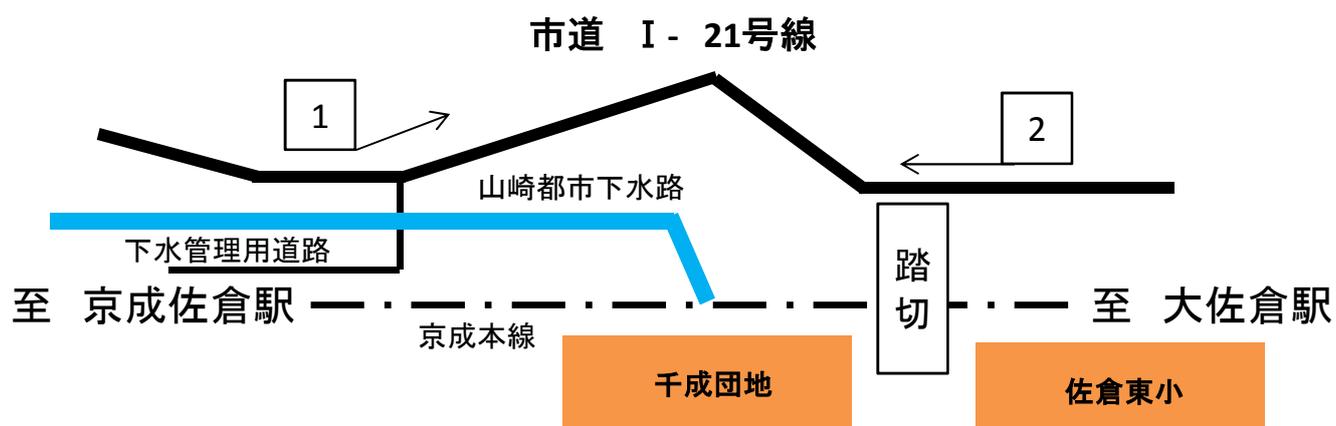
H12計画では位置付けていない路線である。

当路線は京成佐倉駅北口から大佐倉駅に向かう道路であり、両駅間を結ぶとともに、佐倉市と酒々井町、成田市方面との連絡道路でもある。

また、現在発掘、保存事業が進んでいる国指定史跡本佐倉城址へのアクセスにもなる。歩道は一部整備済みであるが、未整備部分が多く、自転車や歩行者は山崎都市下水路の管理用道路を利用している状況である。

更に、佐倉東小学校の通学路でもあることから安全性向上が喫緊の課題である。

当路線は都市計画道路3・5・21下根大佐倉線と重複している部分も多いことから、都市計画画道路整備の実現により課題解決が可能だが、現在の財政状況からも実現が困難であることから、既存道路である当路線の改修が必要である。



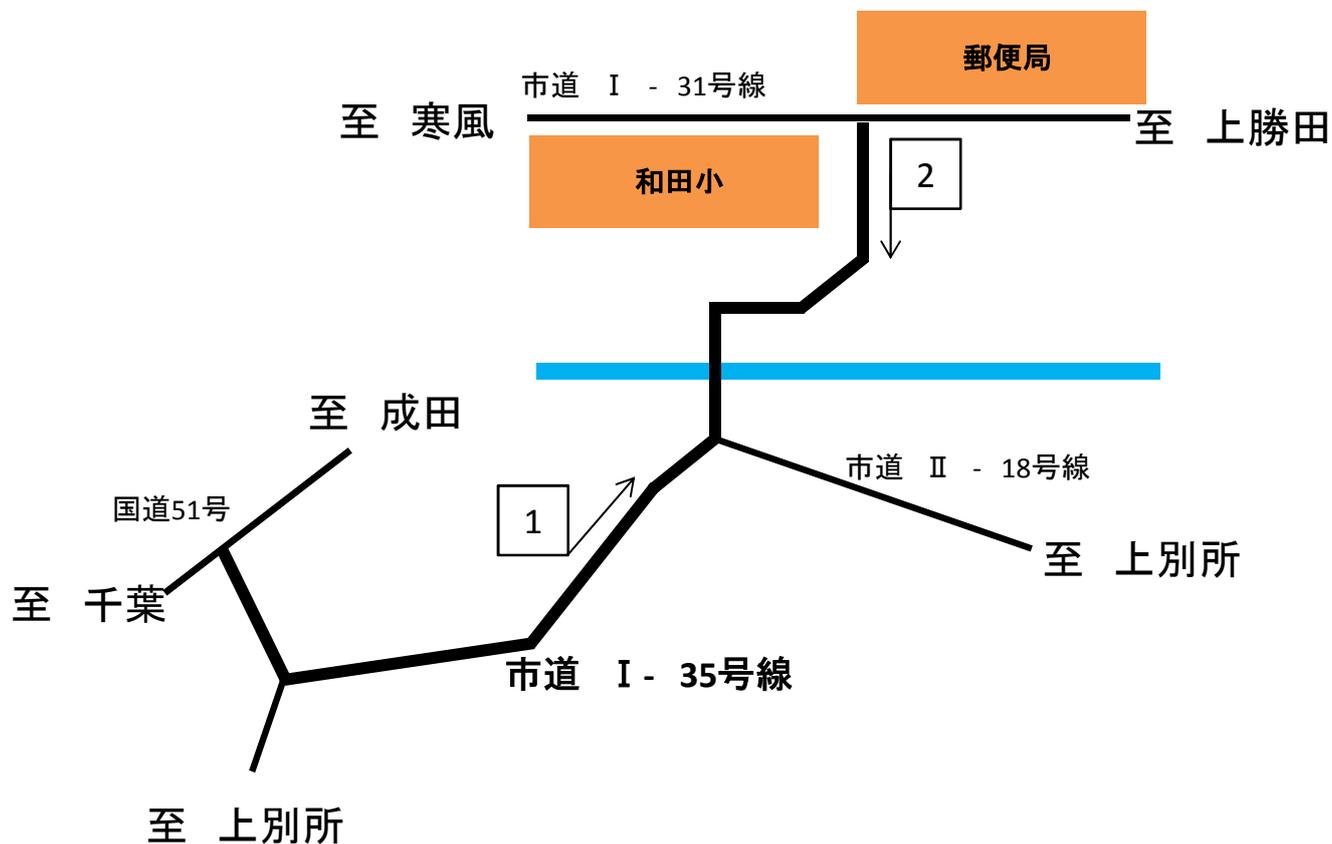
⑥市道 I - 35 号線

H12計画では高優先路線として位置付けている。

災害時の八街市や千葉市方面との連絡ルート。

当路線は歩道整備、及び著しい老朽箇所への改修を目的として、現在整備中である。

一方整備については、拡幅のための用地確保が課題でもあることから、用地確保による部分的な改修、あるいは維持補修等の応急対策による対応も必要である。



⑦市道 I - 4 1 号線

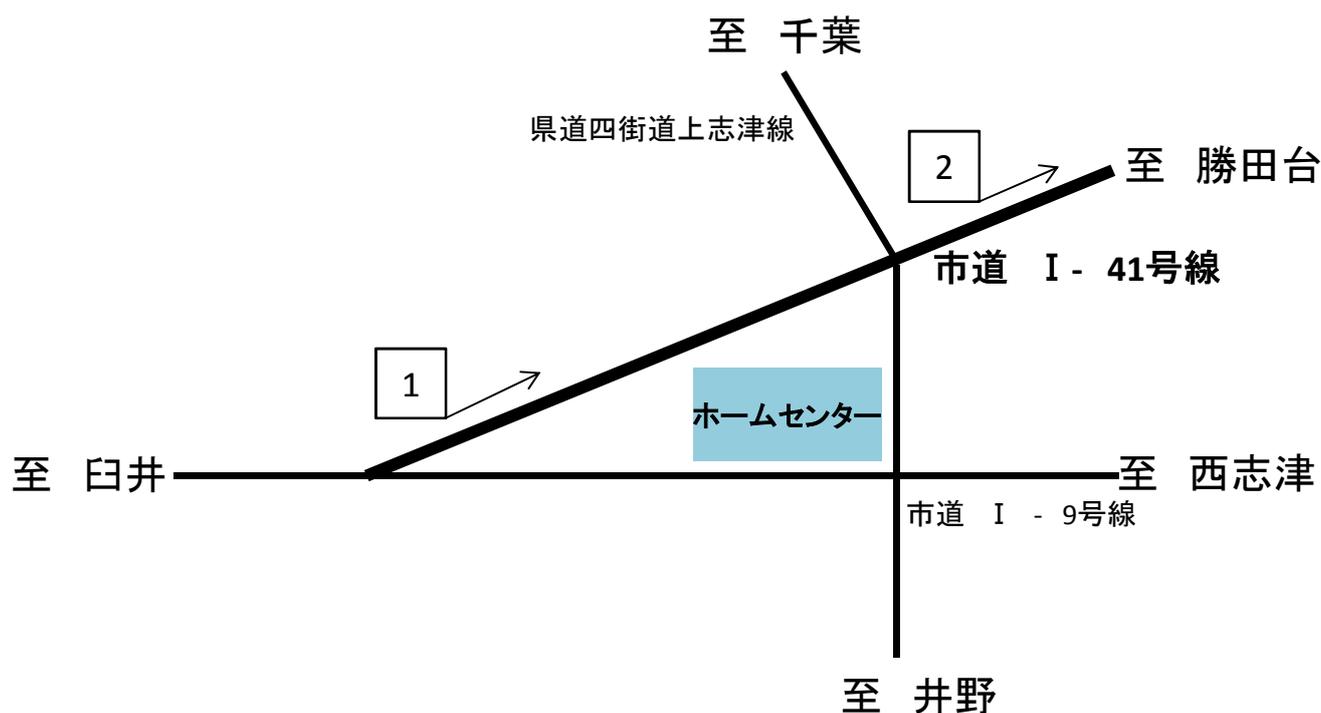
H12計画では高優先路線として位置付けている。

災害時の八千代市との連絡ルート。

当路線は八千代市との連絡道路として、国道296号の補完的路線でもあり西志津地区においては開発事業により歩道整備が完了している。

その中で市道 I - 9 号線から県道四街道上志津線までの区間については歩道未整備の状況である。

特に県道との交差部分においては歩道も未整備である上に、見通しも悪いことから、整備用地の確保をしながら交差点改良等の部分改修の必要性が高い。



⑧市道 I - 36 号線

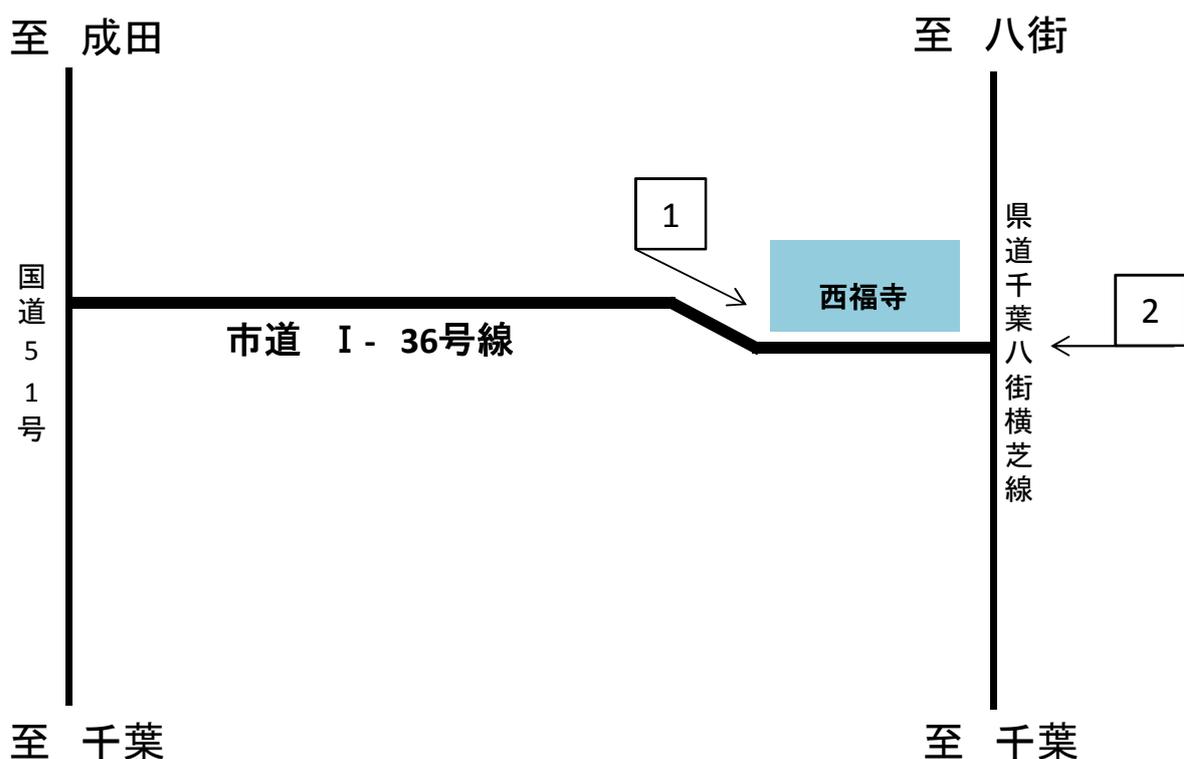
H12計画では路線内の一部を高優先路線としている。

災害時の八街市、千葉市との連絡ルート。

当路線は国道51号と県道千葉八街横芝線の連絡路線であるが、県道との接続部分がボトルネックとなっており、渋滞などの現象はないが、交差点進入時における危険度が高い状況である。

かつて事業着手の段階まで進んだ経緯はあるが、最終的に用地協力が得られず、事業化までは至っていない。

よって、将来的には用地協力が得られた段階で事業化するものとする。



⑨市道Ⅱ－20号線

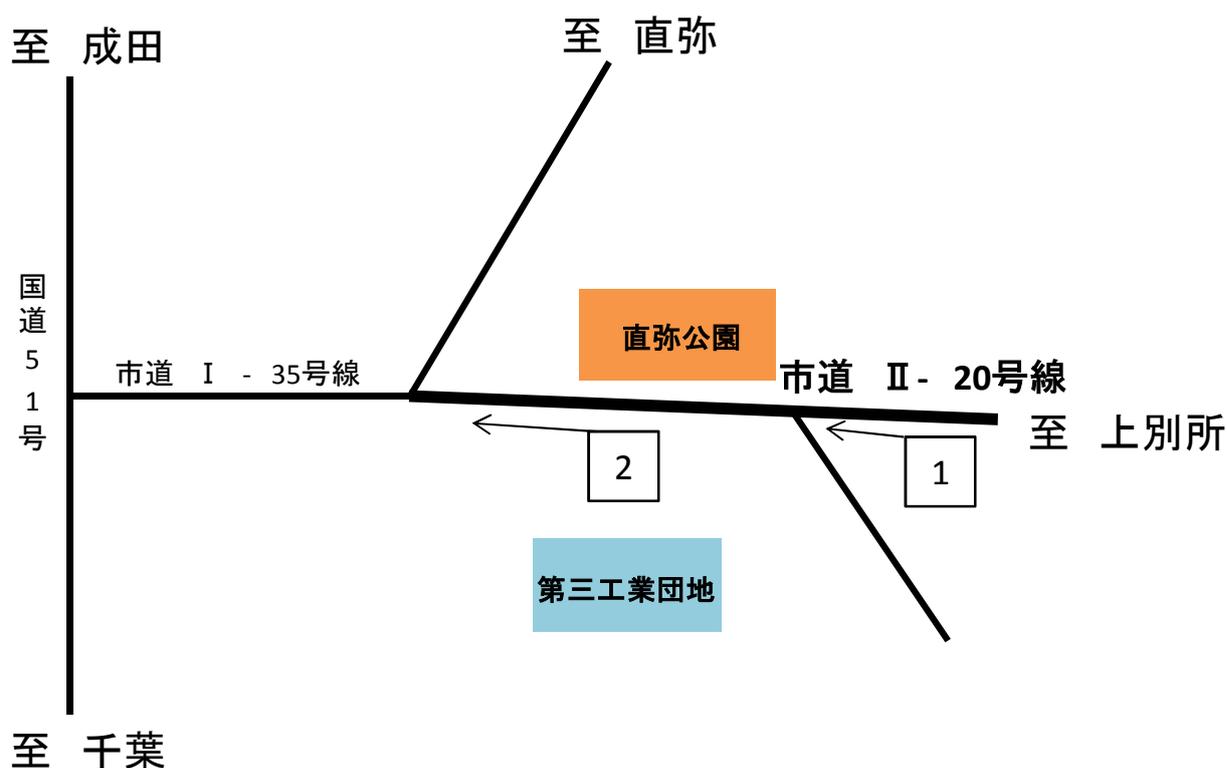
H12計画では高優先道路として位置付けている。

当路線は国道51号から直弥公園、佐倉第三工業団地を経て直弥、上別所方面に連絡する道路である。

既にI－35号線との交差部分の改修は完了している。

今後整備を要する部分として、直弥公園前、及び佐倉第三工業団地入り口までの区間の拡幅、歩道整備が必要である。

ただし、交差点改修については完了しており、その他の部分については極めて緊急性が高い状況ではないことから、財政状況を睨みながら順次整備を実施する。



⑩市道 I - 3 号線

H 1 2 計画では高優先道路として位置付けている。

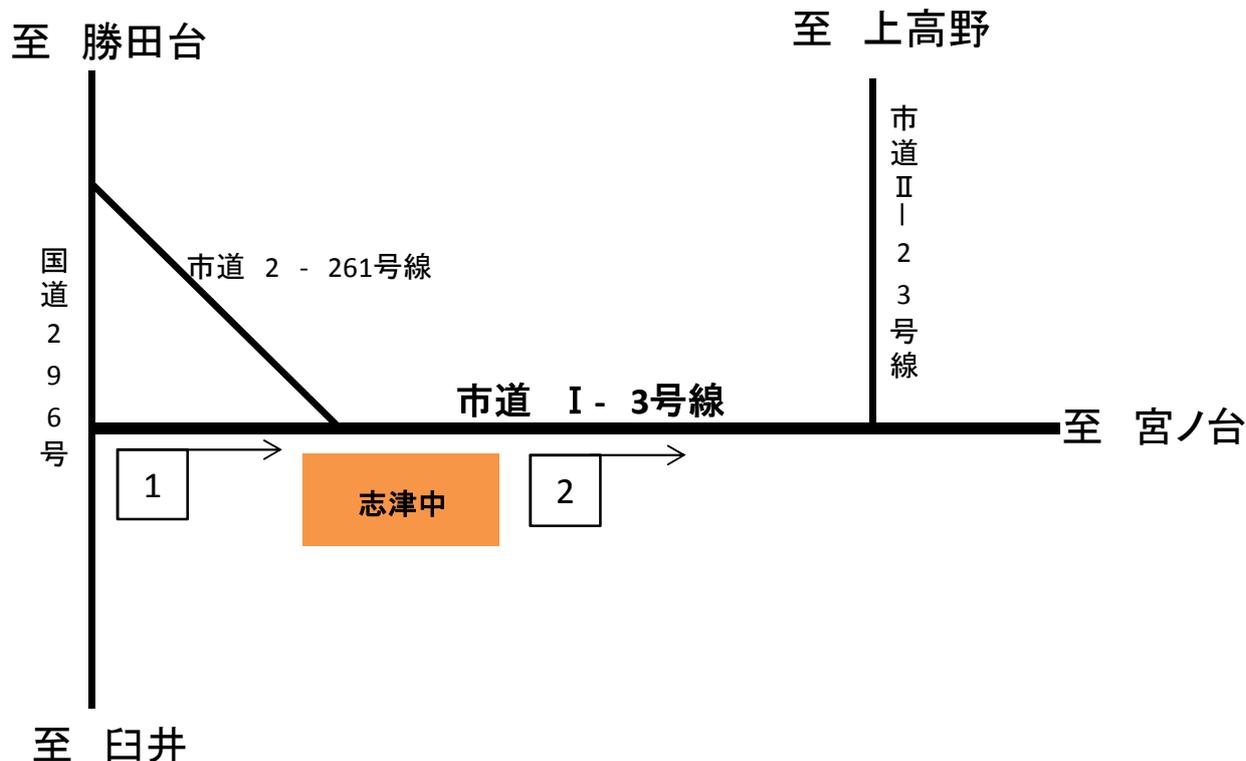
当路線は国道 2 9 6 号から井野地先までの道路である。

全体的に幅員が狭く、歩道は整備されているものの 1 m 程度の幅員しかない。

井野地先において法面崩壊対策と併せて道路改修を実施した。

また、志津駅（国道 2 9 6 号接続部分）方面において車道を狭めて歩行エリアを拡幅する事業を実施した。

当路線は既成市街地を通過する部分が多く、拡幅用地の確保が困難であることから、志津駅方面における工事後の状況を見ながら、同様の工事を延伸する方法について検討する。



⑪市道 I - 17号線

H12計画では高優先道路として位置付けている。

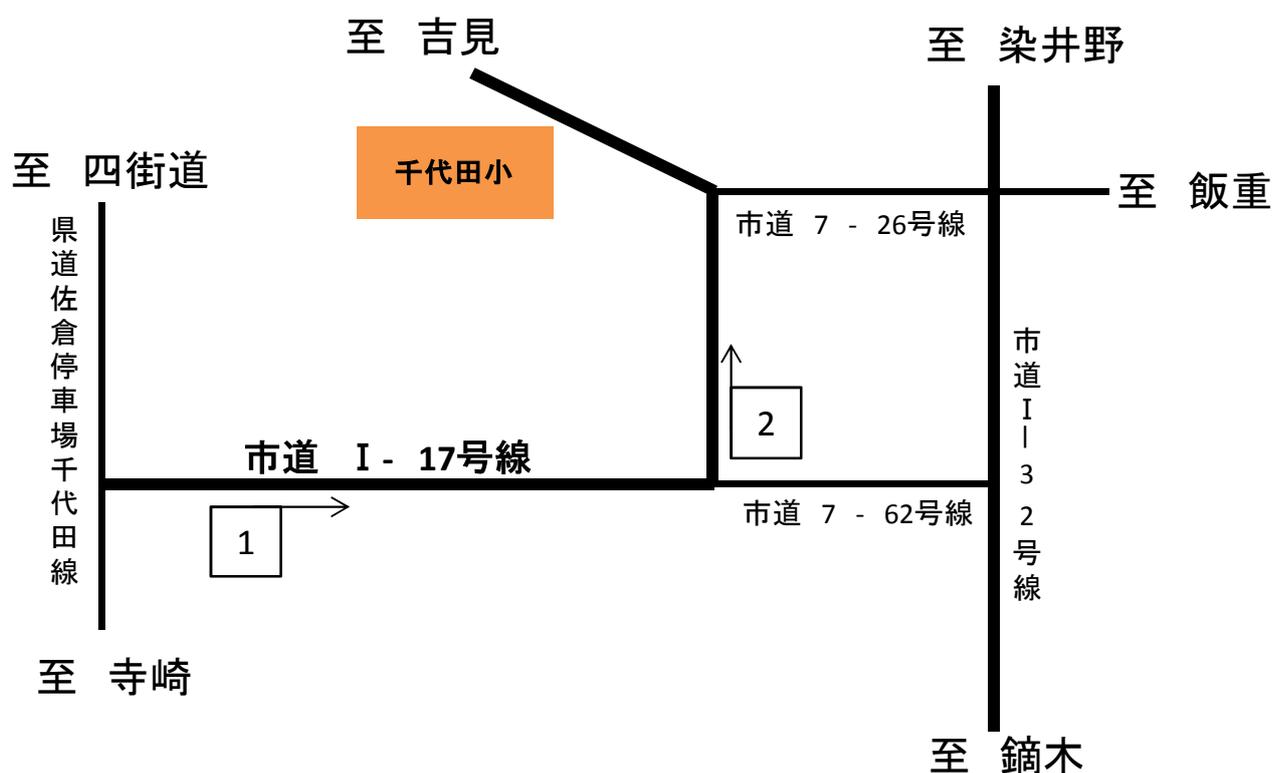
当路線は県道佐倉停車場千代田線と県道千葉臼井印西線を連絡する道路である。

全体的に幅員が約5m～7m程度と狭く歩道整備も進んでいない。

その内、千代田小学校付近については歩道整備などが完了している。

これまで用地交渉も進めているがあまり進展は見られない状況である。

一方で、市道 I - 32号線の寺崎～染井野間が開通したが、依然として通り抜け道路として利用されており、歩道未整備箇所が多いため、整備する必要がある。



⑫市道 I - 4 4 号線

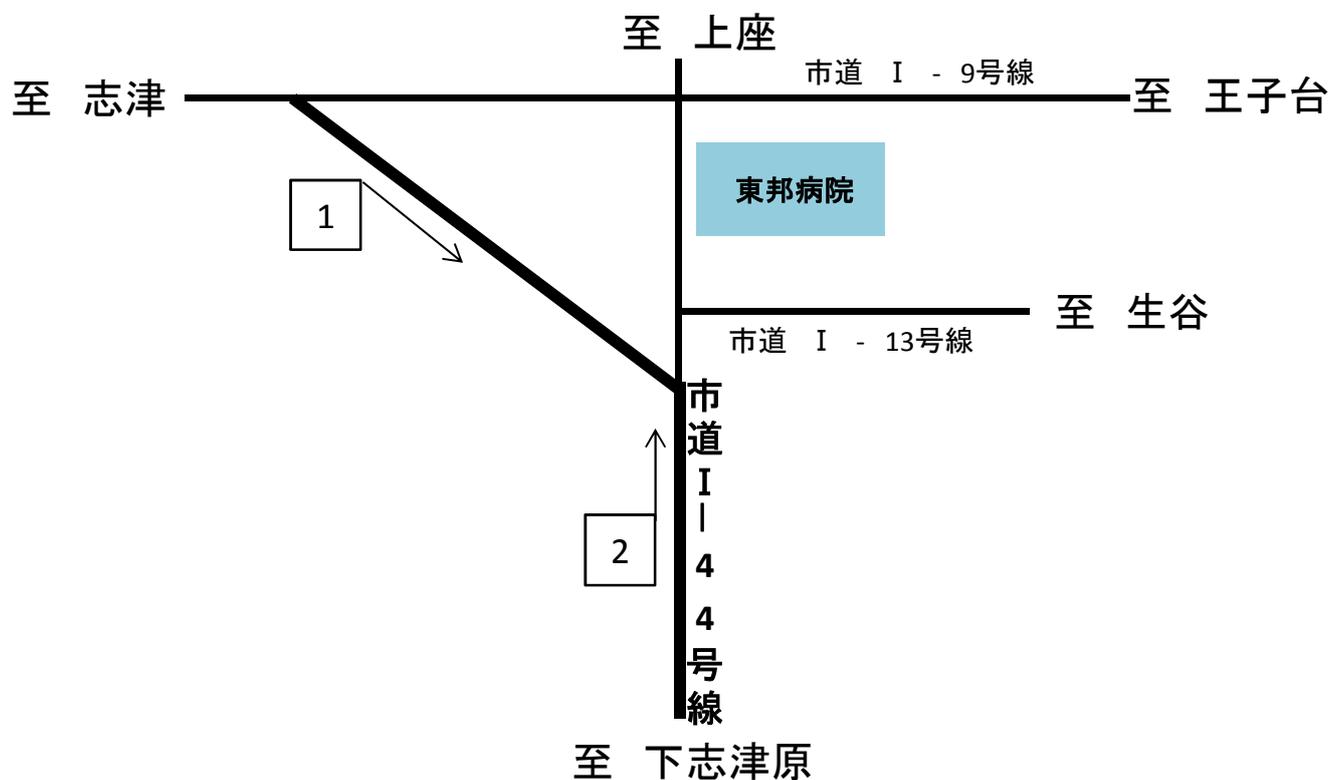
H 1 2 計画では高優先路線として位置付けている。

災害時の四街道市との連絡ルート。

当路線は下志津地先を中心に県道四街道上志津線を連絡する道路である。

下志津地先においては歩道整備が完了している。

今後は市の財政状況との整合性を図りながら、見通しの悪い部分の局所的改修も視野に入れながら検討を進める。

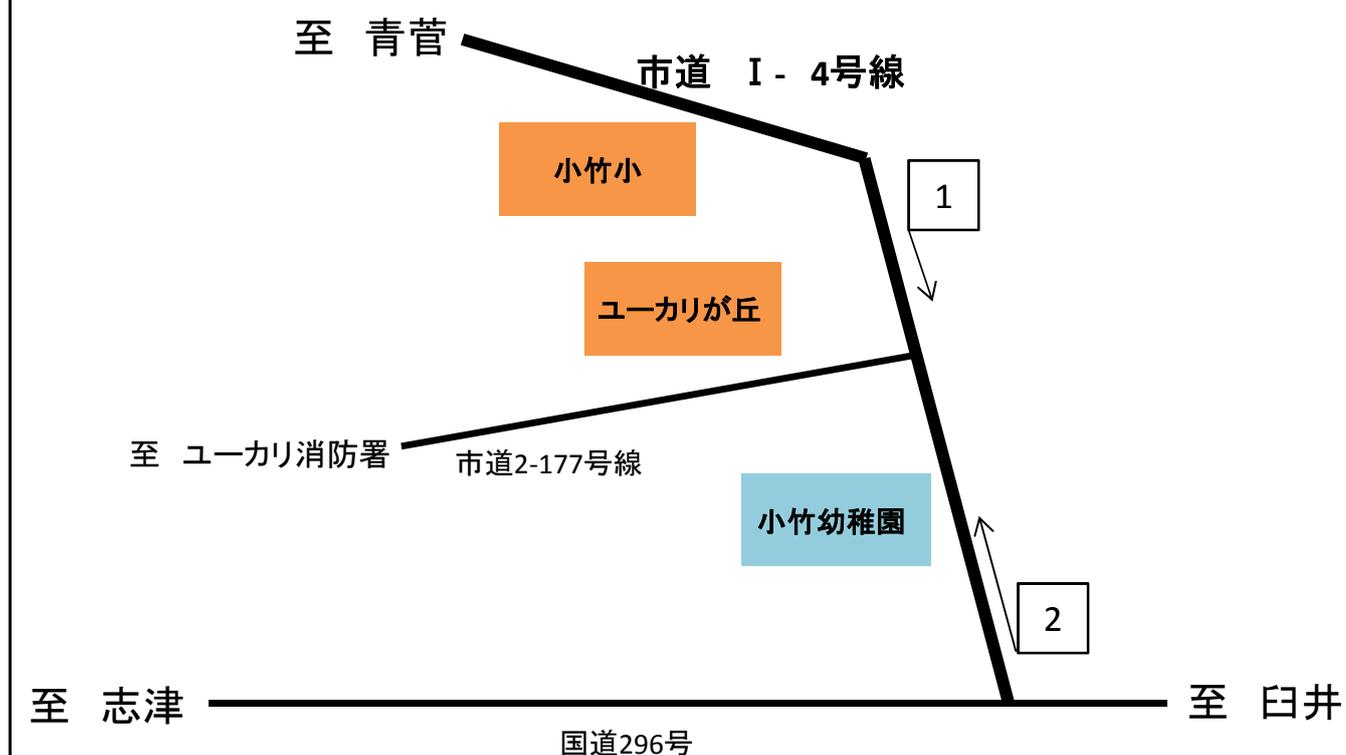


⑬市道 I - 4 号線

H12計画では中期的な整備予定として位置付け、今後の交通状況を見ながら整備することとしている。

当路線は国道296号と先崎地先を連絡する道路で、先崎地先を経て八千代市方面への連絡もできる。

国道296号の上座、ユーカリが丘付近の渋滞を避ける車の抜け道となっており、小竹小学校、志津小学校の通学路でもあることから児童の安全性向上の観点からも歩道整備の必要性は高い。



⑭市道 I - 49号線

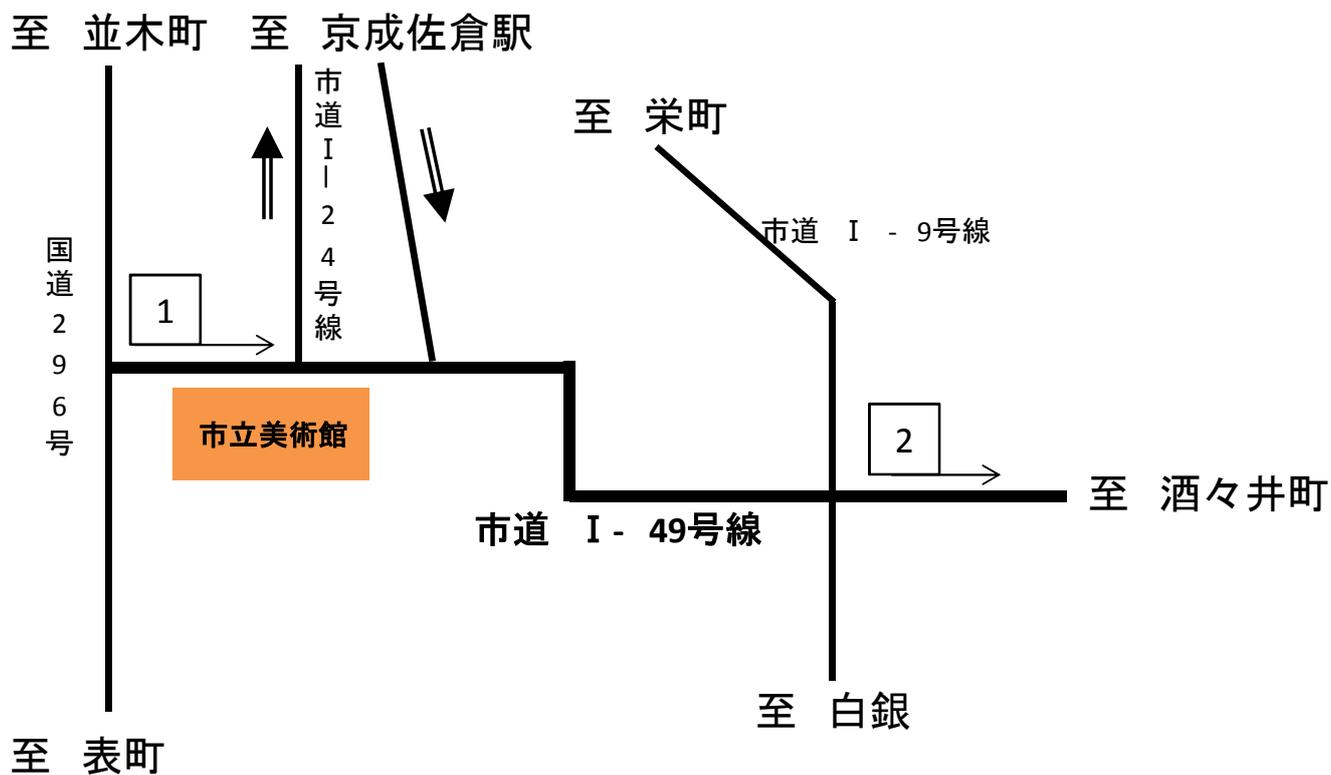
H12計画では位置付けていない。

旧国道296号であり、平成25年度に歩道整備工事等が完了した。

1



2



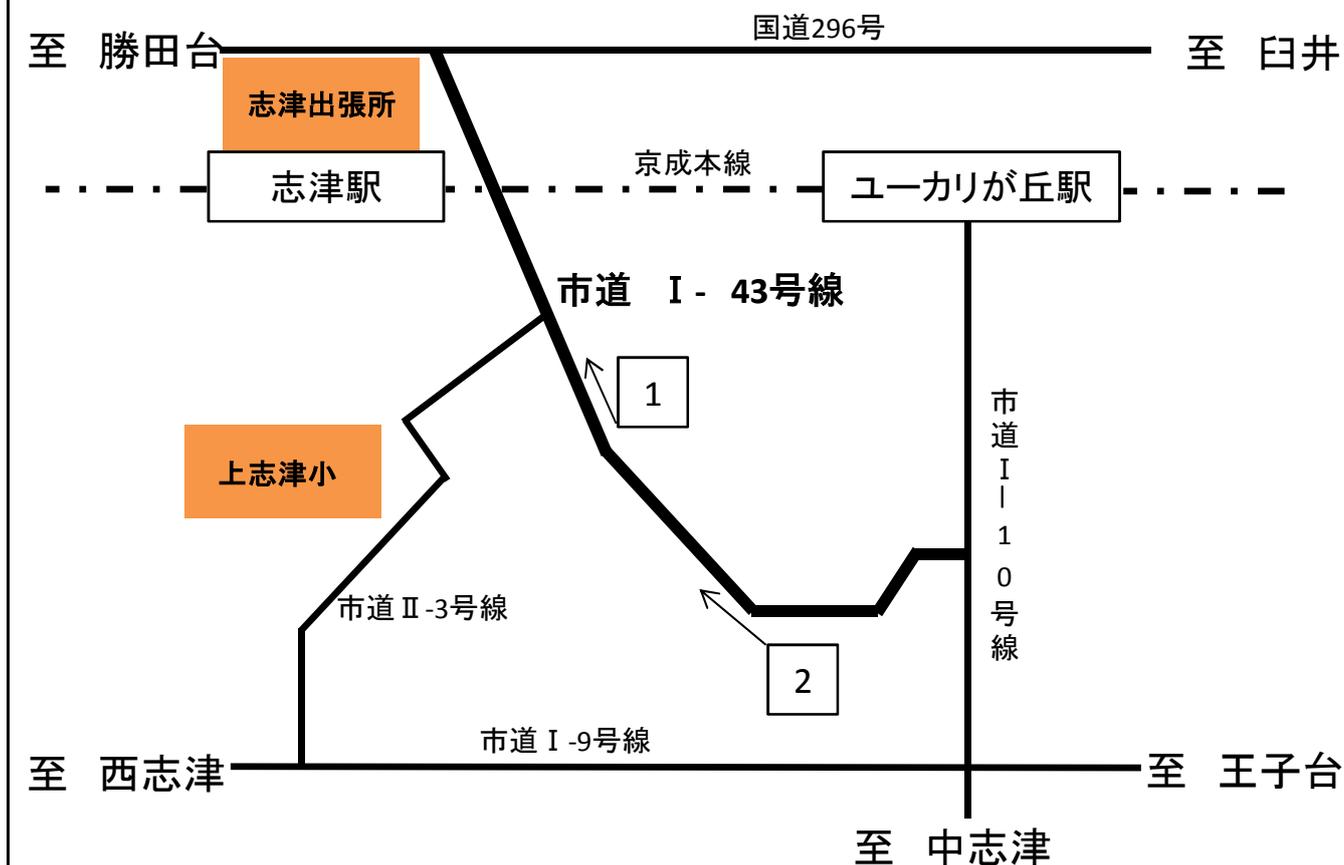
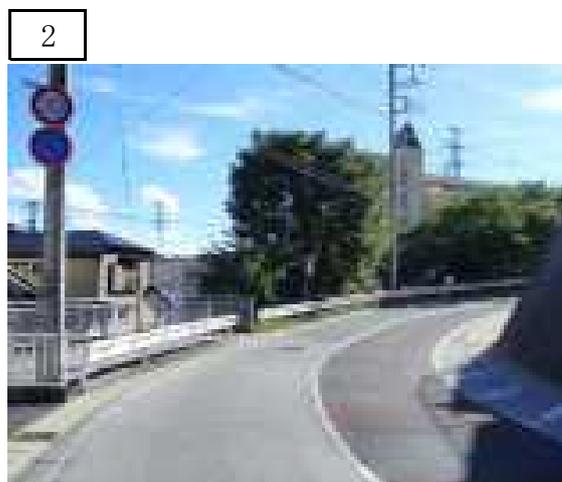
⑮市道 I - 4 3 号線

国道 2 9 6 号（上志津地先）と市道 I - 9 号線（水道道路）を連絡する道路で、志津出張所や上志津小学校が立地する。

平均幅員は 6 m ~ 7 m 程度で、歩道は商店街付近を中心に部分的に整備されているが、歩道幅員については不十分である。

また、見通しの悪い急カーブの坂道もあり、立地条件に合わせた対応も必要である。

安心歩行エリアに位置する部分もあり、今後の状況に応じて積極的な整備が必要である。



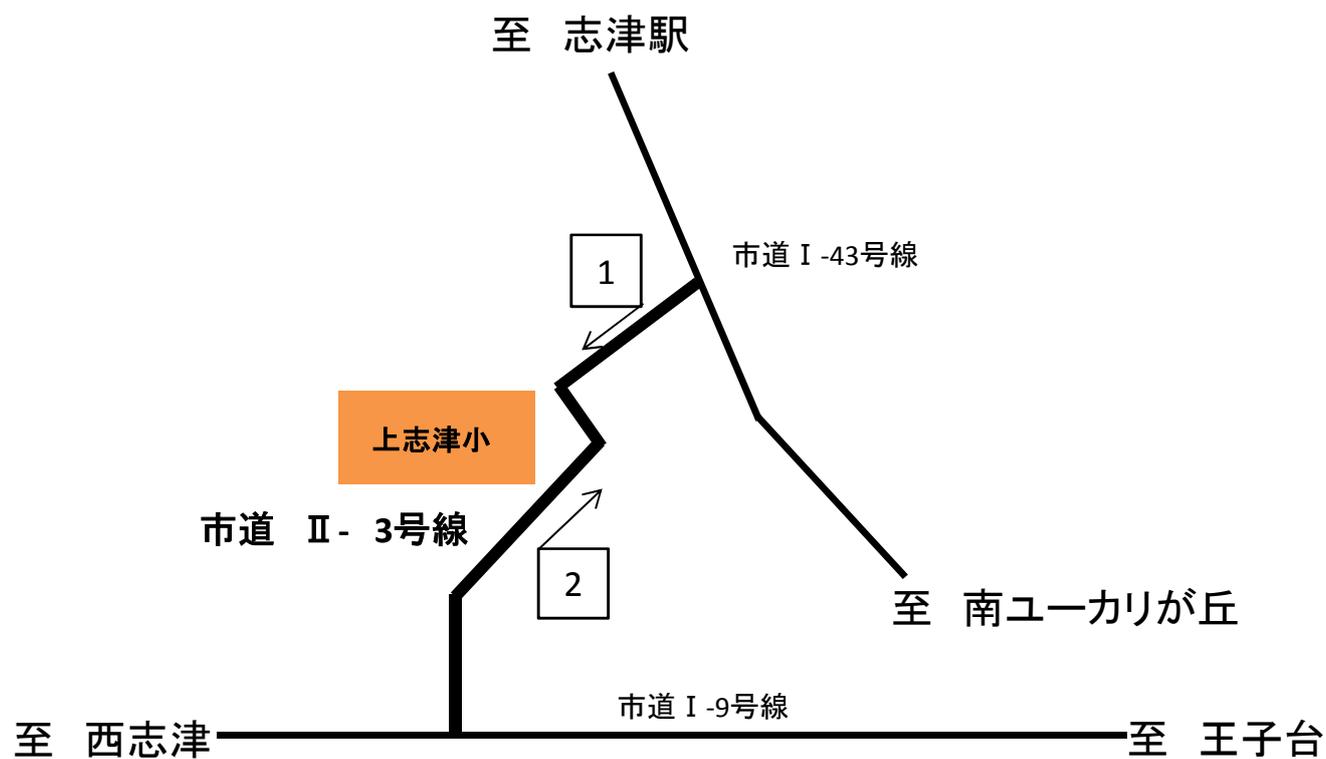
⑩市道Ⅱ-3号線

安心歩行エリア内であり、歩道整備は完了している。

1



2



⑰市道Ⅱ-11号線

佐倉市と酒々井町を結ぶ道路である。

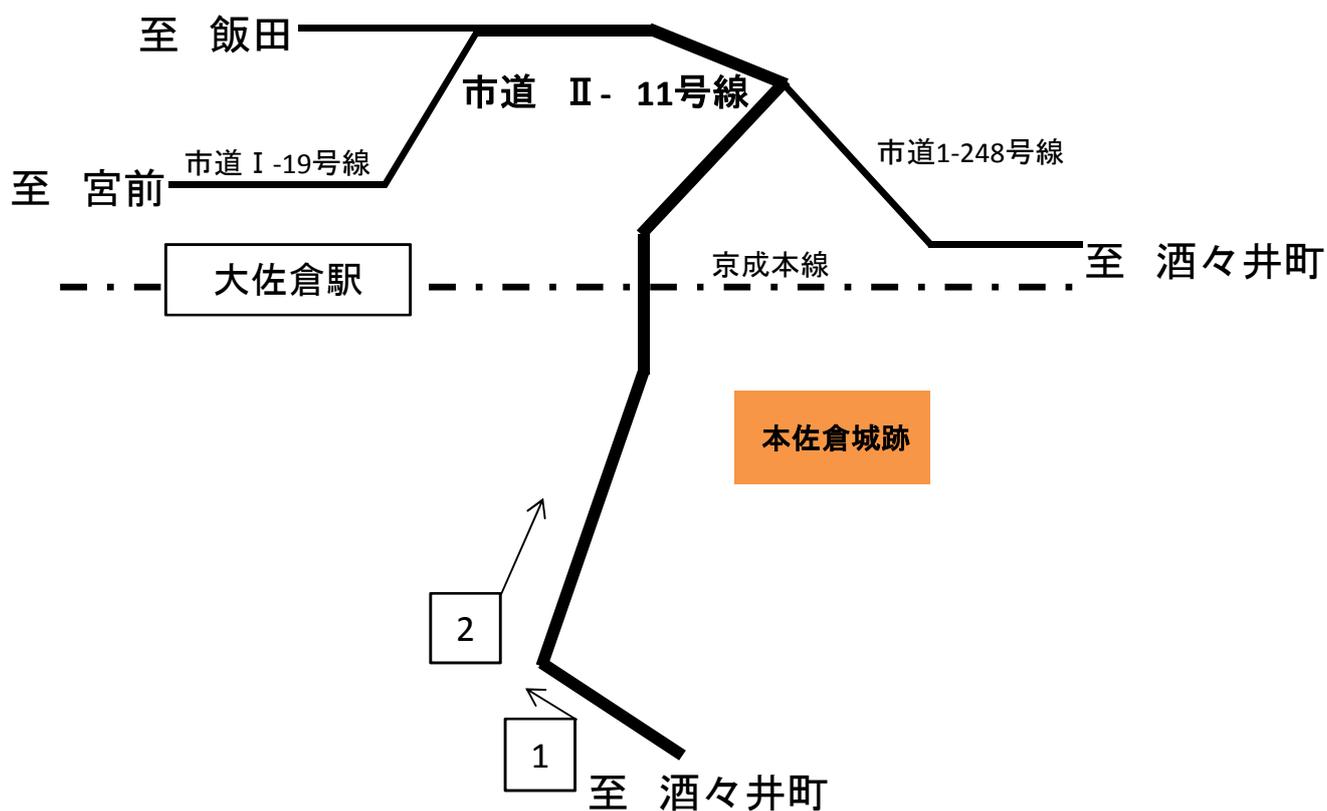
また佐倉市の北部を通過し、県道佐倉印西線へのアクセスでもあることから、国道の抜け道的利用もある。

更に、現在整備中の国指定史跡本佐倉城へのアクセス道路にもなることから、今後の進捗に併せて整備が必要である。

1



2



⑱市道Ⅱ－４号線

上座地区を東西に縦断する道路であり、中間点に志津小学校が立地する。

国道296号に並行していることから、混雑を避けるための抜け道としても利用されている。

当路線の整備計画については、現在、千葉県事業による国道296号バイパス事業が着手されていることから、その進捗状況にも左右される。

1



2



至 宮ノ台

至 王子台

市道Ⅰ－39号線

国道296号

上座運動公園

志津小

市道Ⅱ－4線

1

2

ユーカリが丘駅

京成本線

至 京成臼井駅

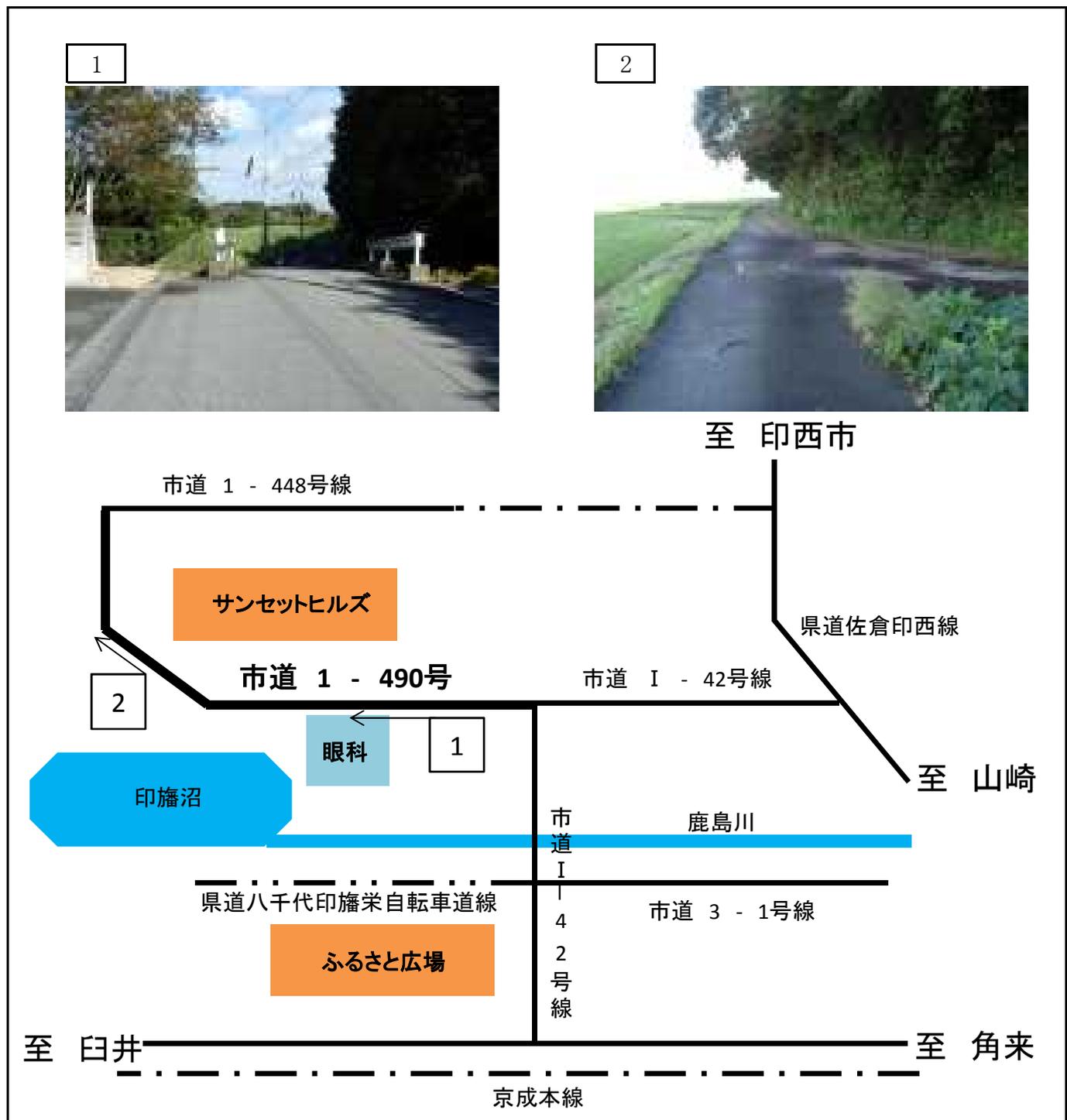
⑱市道 1-490号線

I・II級幹線道路ではないが、飯野台地の外周道路であり、1-448号線と連絡し県道佐倉印西線に接続する。

また、佐倉ふるさと広場付近でI-42号線と接続しており、飯野、土浮方面と佐倉、臼井方面との連絡道路にもなっている。また、ふるさと広場でのイベント時には周辺の混雑緩和にも対応している。

道路状態は大半が砂利道であり、幅員は4m程度である。

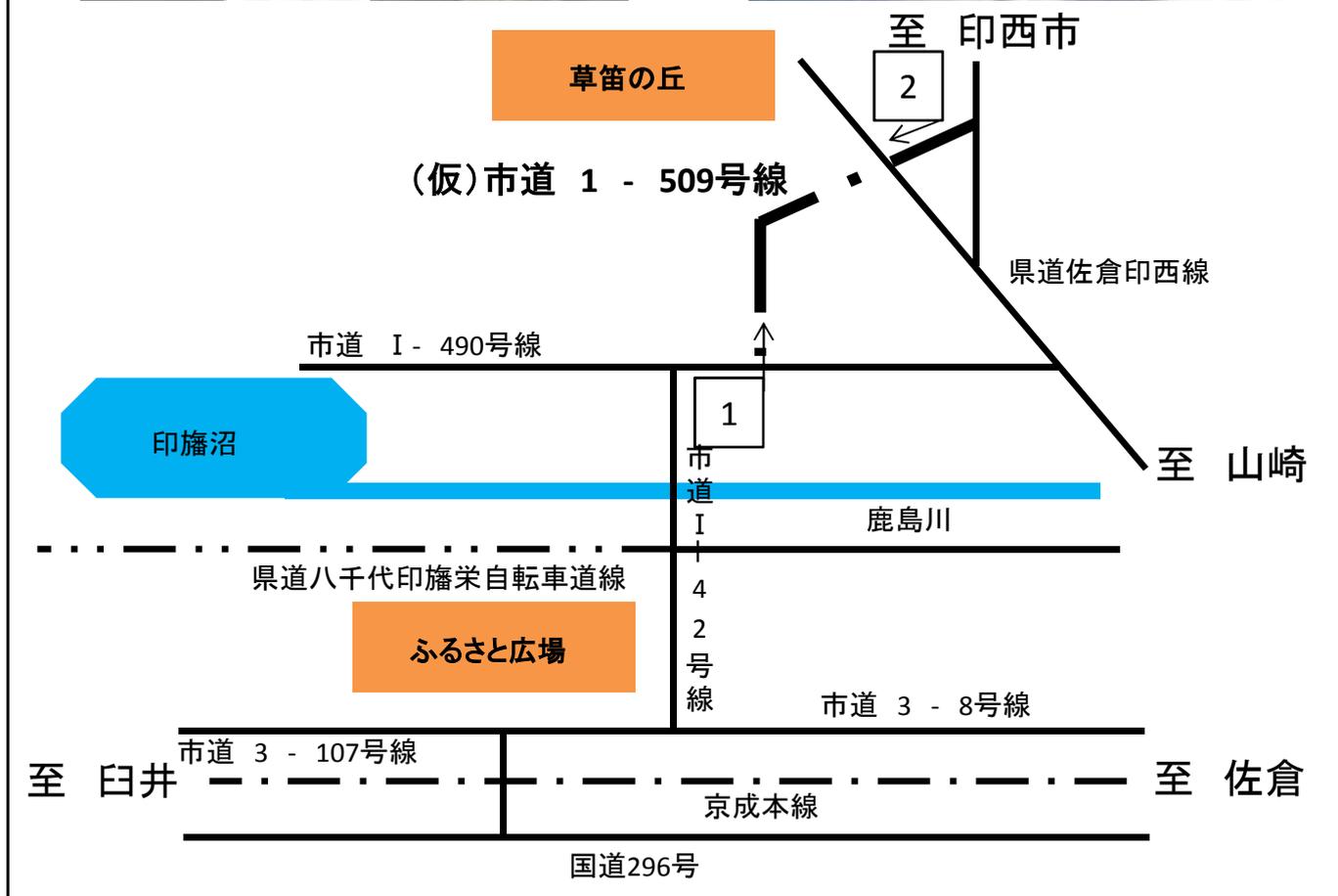
平成15年度において詳細設計を実施しており、地元説明会も実施している。



㊦ (仮) 市道 1 - 5 0 9 号線

I・II級幹線道路ではないが、佐倉市の観光拠点である草笛の丘などの飯野台地から佐倉ふるさと広場を直線的に結ぶ道路である。

また、県道佐倉印西線と I - 4 2 号線を結ぶ道路であり、飯野、土浮方面と佐倉、臼井方面との連絡道路にもなっている。



◎部分改修（交差点・部分拡幅等）

部分改修については、平成14年7月から平成15年6月までの間に佐倉市内で発生した交通事故（人身事故）960件の内容を精査し、主に交差点部分における市道改修による対策工事を検討した。

事故原因については、運転者や歩行者などの不注意によるものが大半であることから、道路改良による直接的効果は不確定な面があるが、本検討では1箇所の交差点における年間事故発生件数5件以上の箇所を基本としながら、その中で事故原因の推測が比較的しやすく、道路改修や路面標示等による注意喚起によって対応が可能な箇所を対象とした。

また、注意看板等の軽微な現場対応、交通規則や交通安全指導などのソフト事業による対応等については、本整備方針の対象外とする。

更に、渋滞が事故の間接的原因と推測される箇所については、バイパス整備や路線全体の見直しによる対応を基本とし、一方で交差点に主原因が見出せない場合は対象外とする。

なお、本整備方針では国道、県道については対象外とするものの、国県道と市道との混合交差点については市事業で可能な対策を検討できる場合は対象とし、それ以外については国や県に対し要請していくものとする。

※ 以下の頁に表示されている店舗名等は交差点箇所をわかりやすくするためであり、事故原因になっているものではありません。

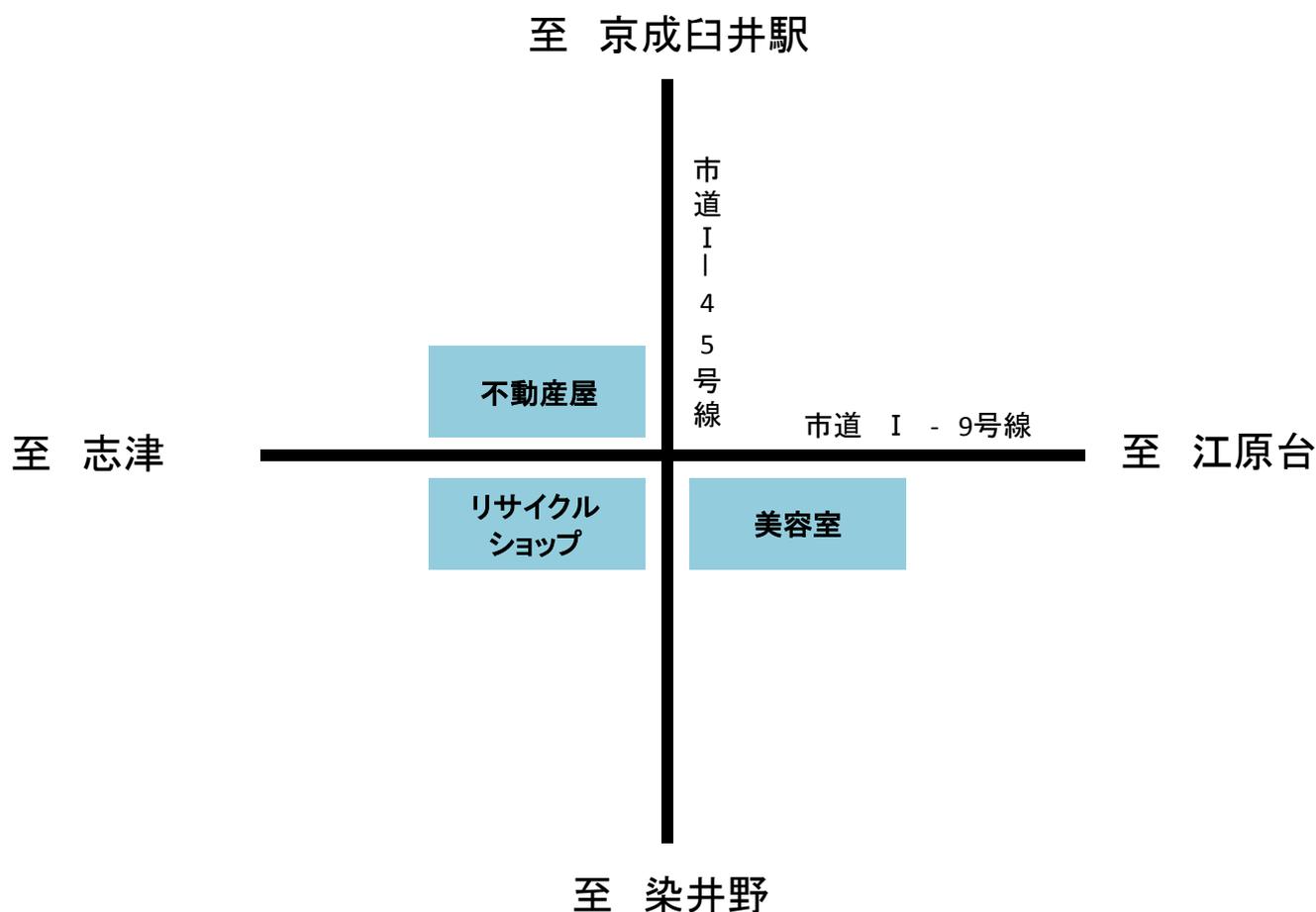
※【検討箇所】

①王子台4丁目臼井駅入口交差点（I-9号線×I-45号線）

当交差点は市道と市道の交差点であり、交通事故も多発している。

事故内容は、衝突事故や右折待ち車両への追突事故が多い。

対応としては渋滞解消が大きな事故対策につながることから、現在設置していないI-45号線（王子台側、京成臼井駅側）における右折車線設置を検討する。



王子台4丁目臼井駅入口交差点 (I-9号線×I-45号線)

1



2



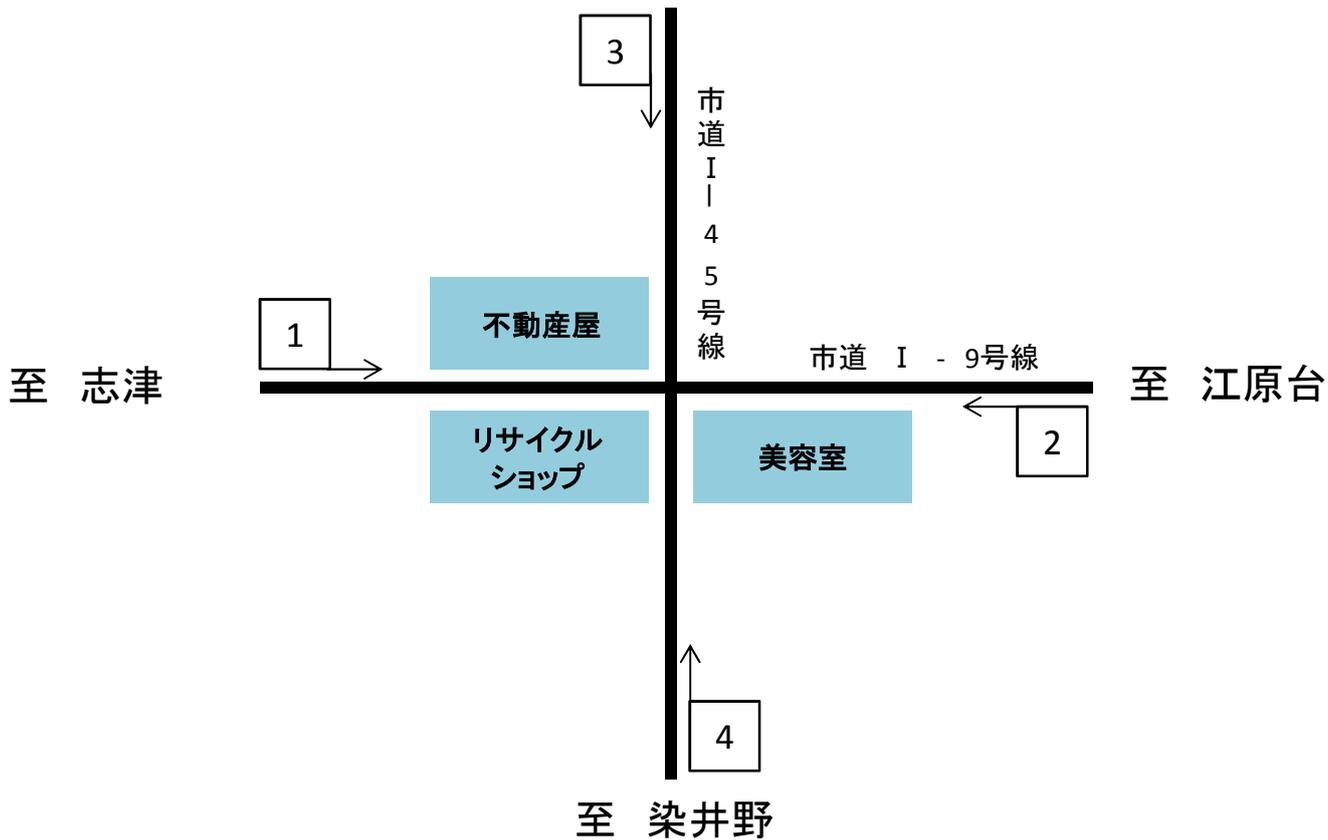
3



4



至 京成臼井駅

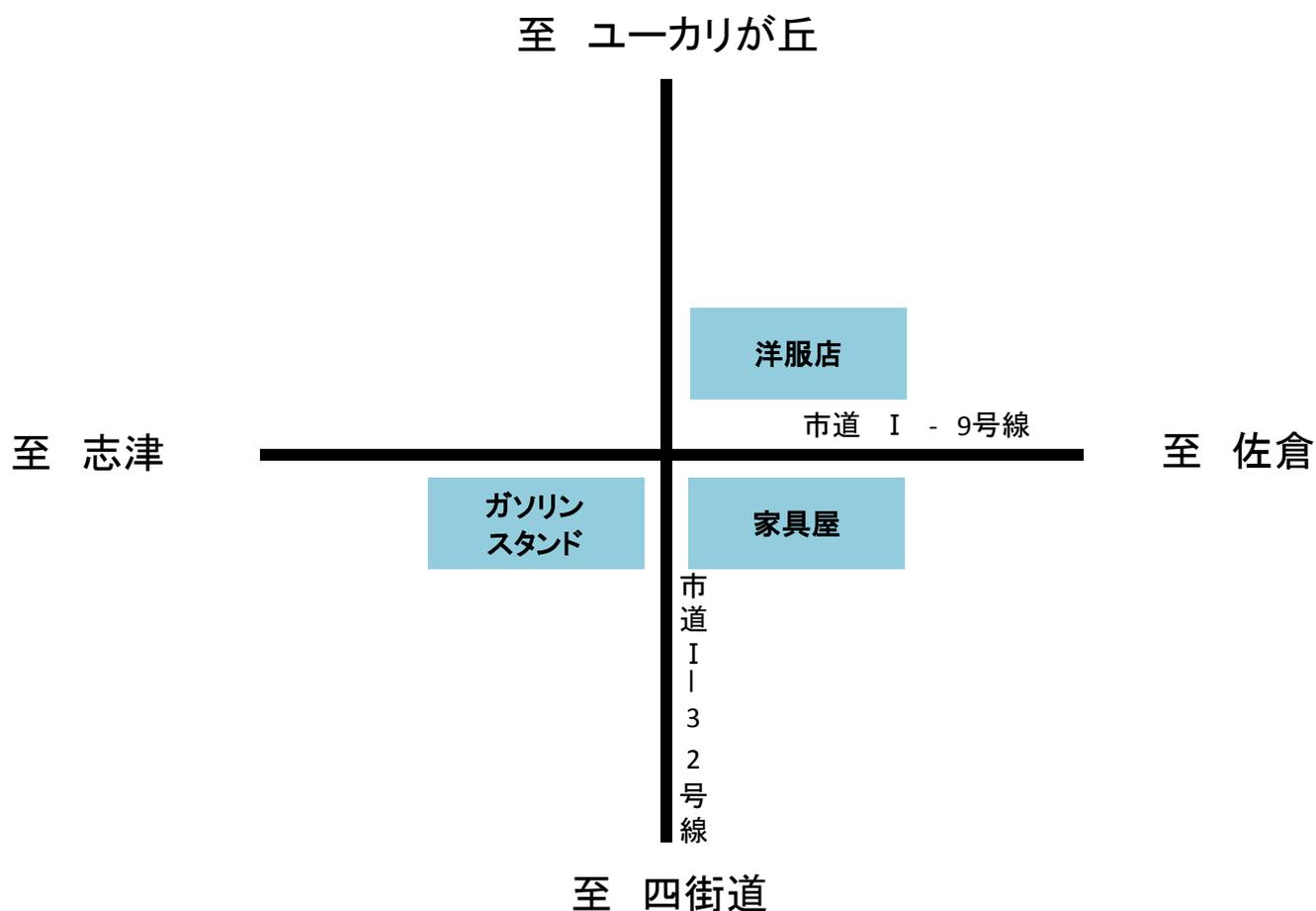


②王子台6丁目交差点 (I-9号線×I-32号線)

当交差点は市道と市道の交差点であり、交通事故も多発している。

事故内容は、交差点内での衝突、追突が多い。

当交差点は右折車線も整備されており、交差点としては大規模な改良は難しいものと考えるが、対応としては道路照明の改良や注意喚起のための表示等による小規模改良での対応を検討する。



王子台 6 丁目交差点 (I-9号線×I-32号線)

1



2



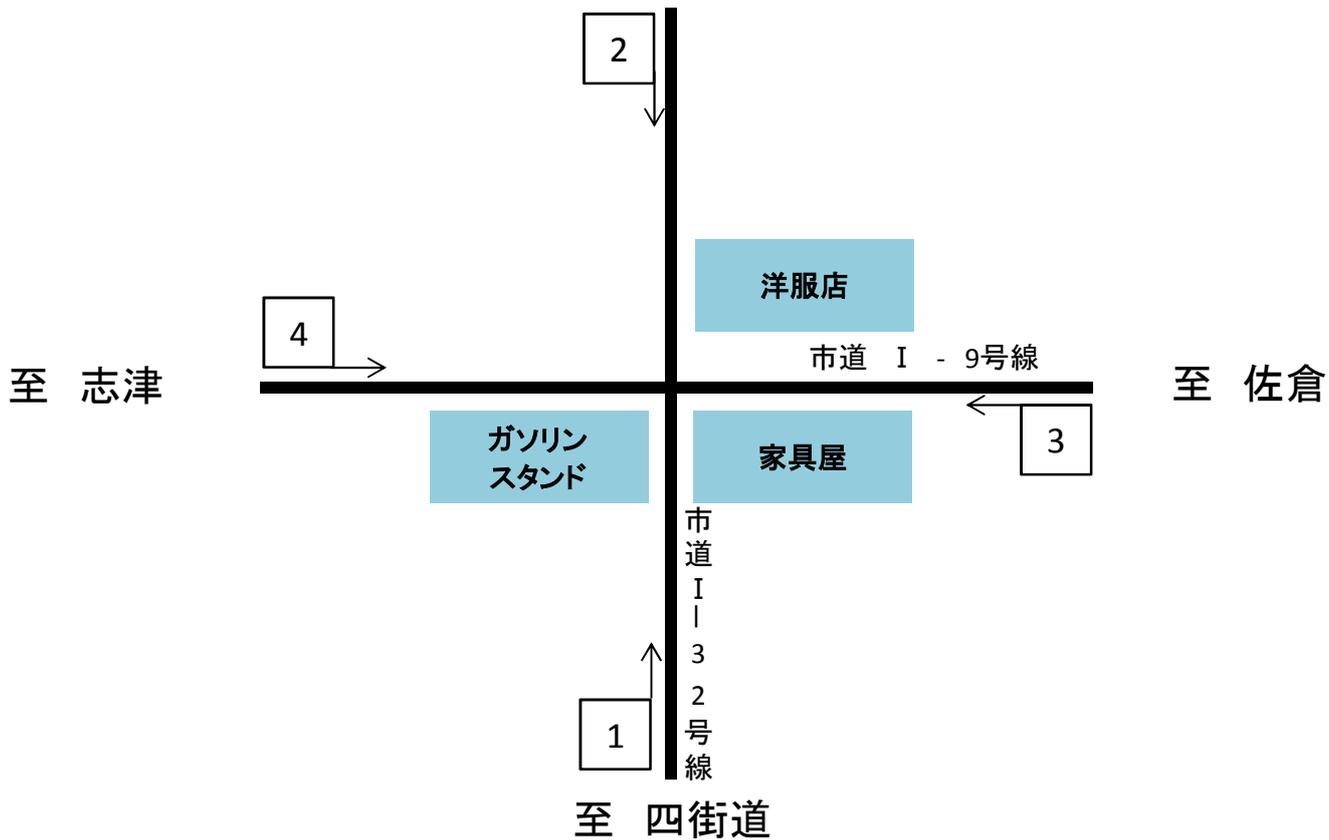
3



4



至 ユーカリが丘

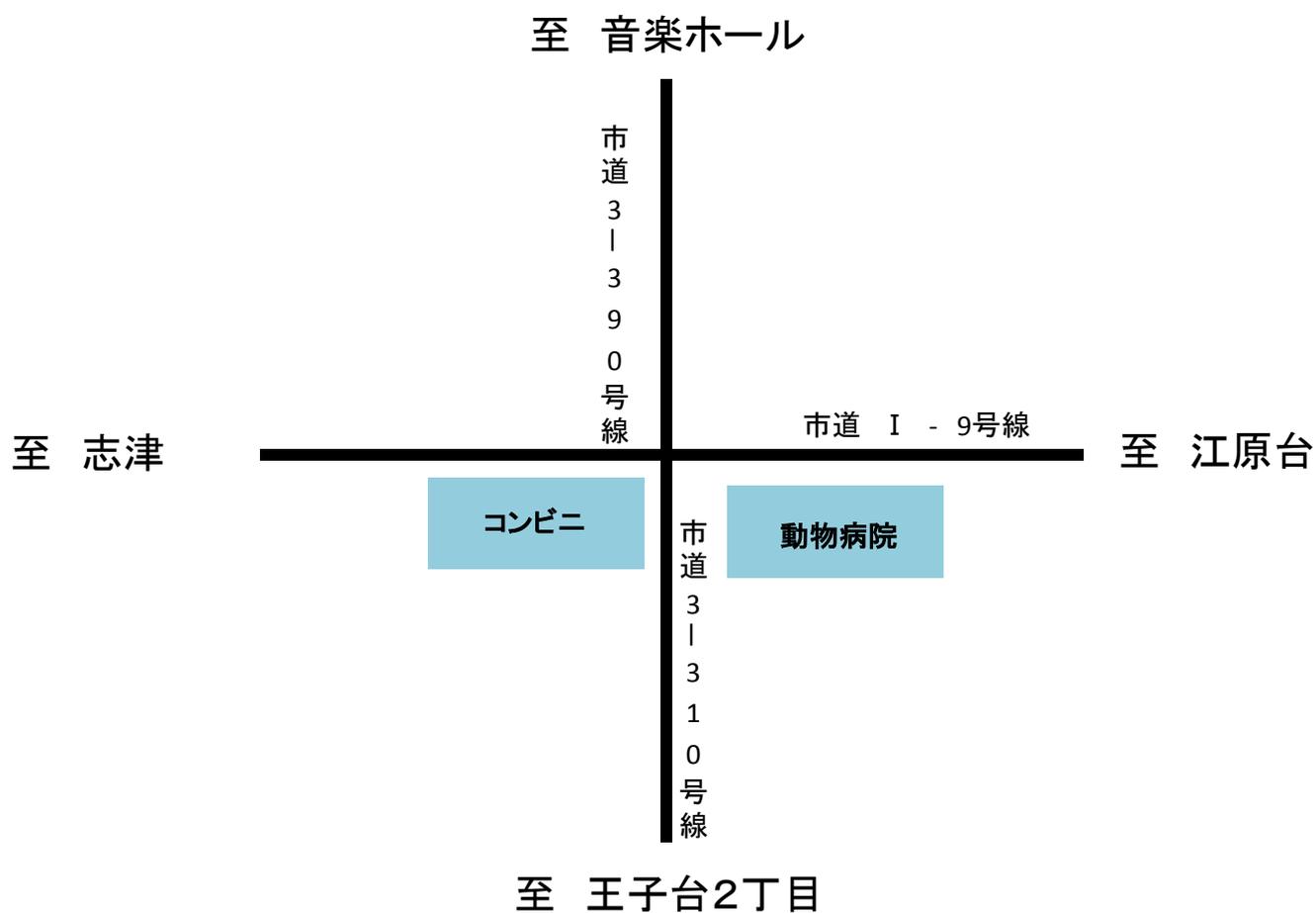


③王子台1丁目市民音楽ホール入口交差点（I-9号線×3-390号線他）

当交差点は市道と市道の交差点であり、衝突や追突事故が多発している。

ただし、調査後に右折車線設置による交差点改良を実施している。

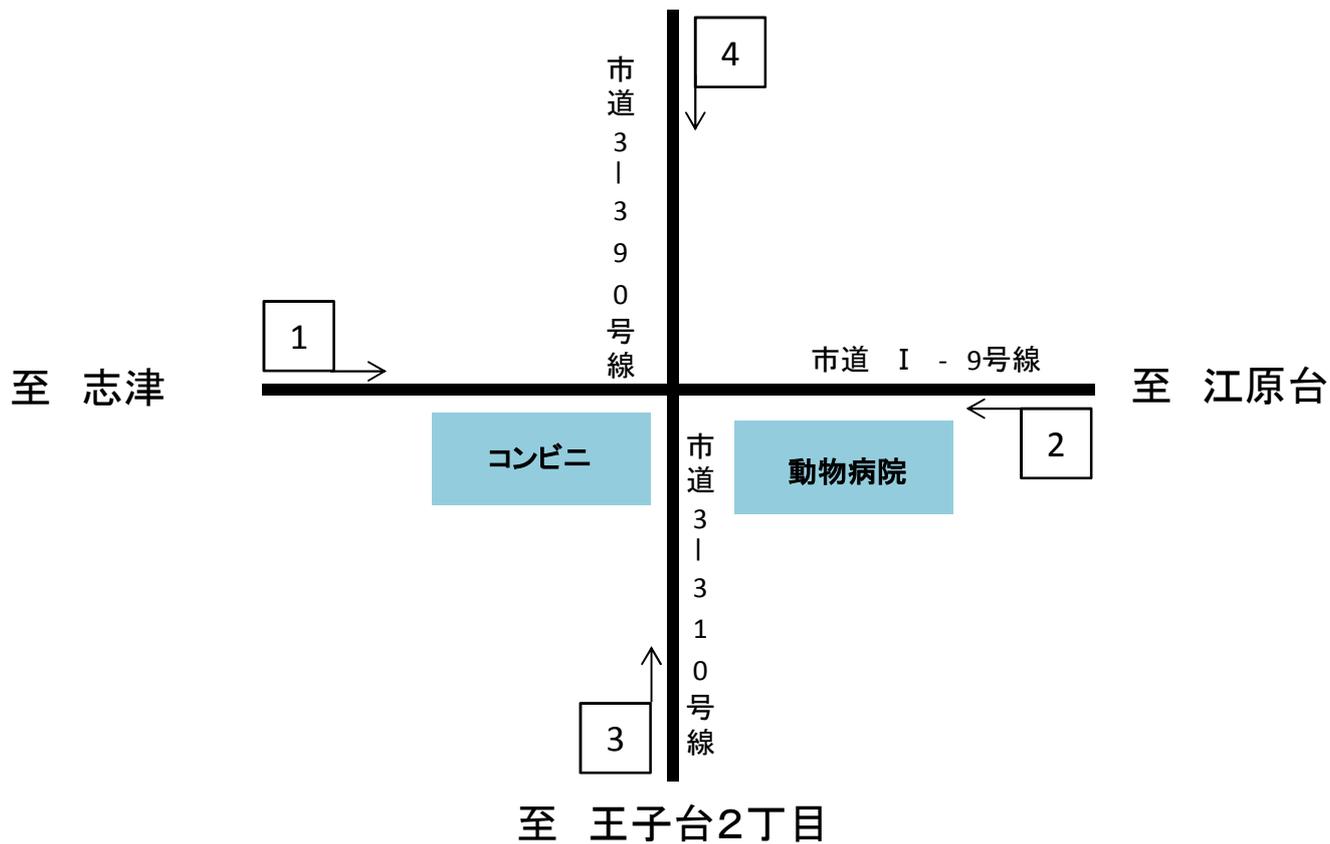
よって今後の状況により検討を行なう。



王子台1丁目市民音楽ホール入口交差点 (I-9号線×3-390号線他)



至 音楽ホール



④王子台5丁目ニッサン自動車前交差点（I-32号線×3-282号線）

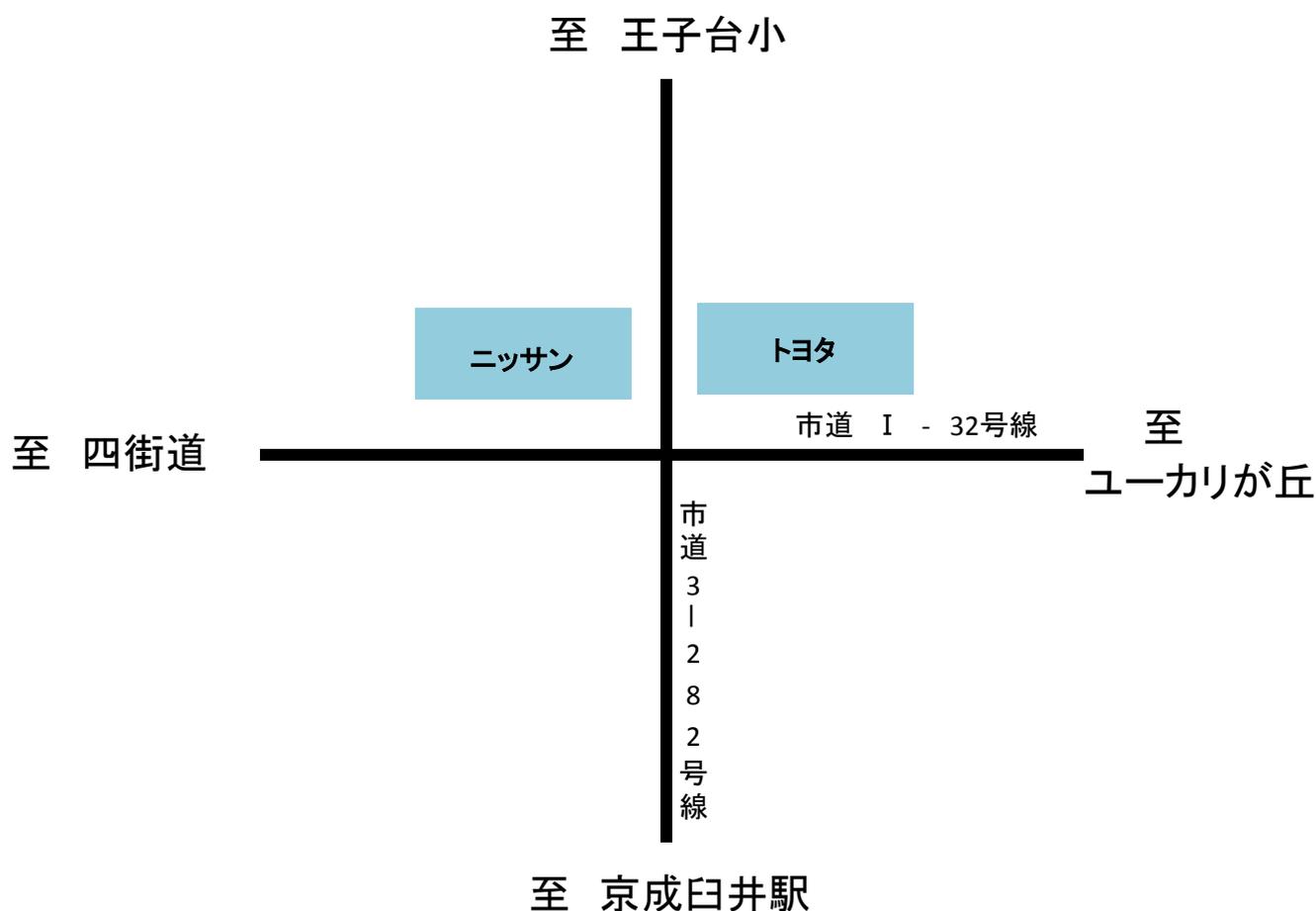
当交差点は市道と市道の交差点であり交通事故も多く発生している。

事故内容は全て衝突事故である。特に右左折時における自転車、歩行者等との接触事故が多い。

原因は推測であるが、I-32号線が4車線（片側2車線）と広いこと。

交差点が3-202号線から見て坂上に位置することから、交差点通過時の見通しの問題、通過時間、運転者の注意や心理的な問題があるように考える。

対応としては、照明の改良、注意喚起のための路面表示及び塗装、あるいは信号時間の調整などが考えられることから、今後定期的な現地調査を継続しながら検討を重ねる。



王子台5丁目ニッサン自動車前交差点 (I-32号線×3-282号線)

1



2



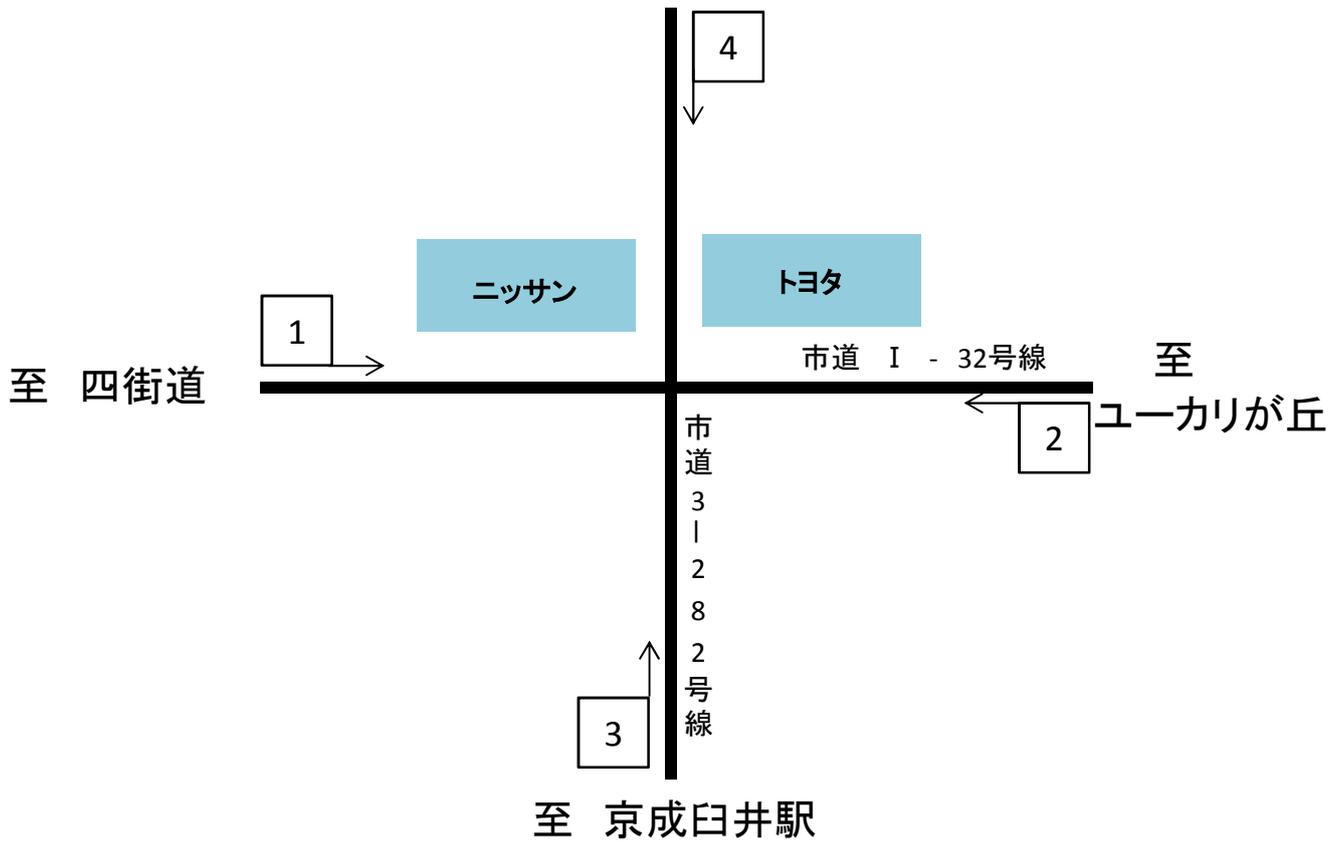
3



4



至 王子台小



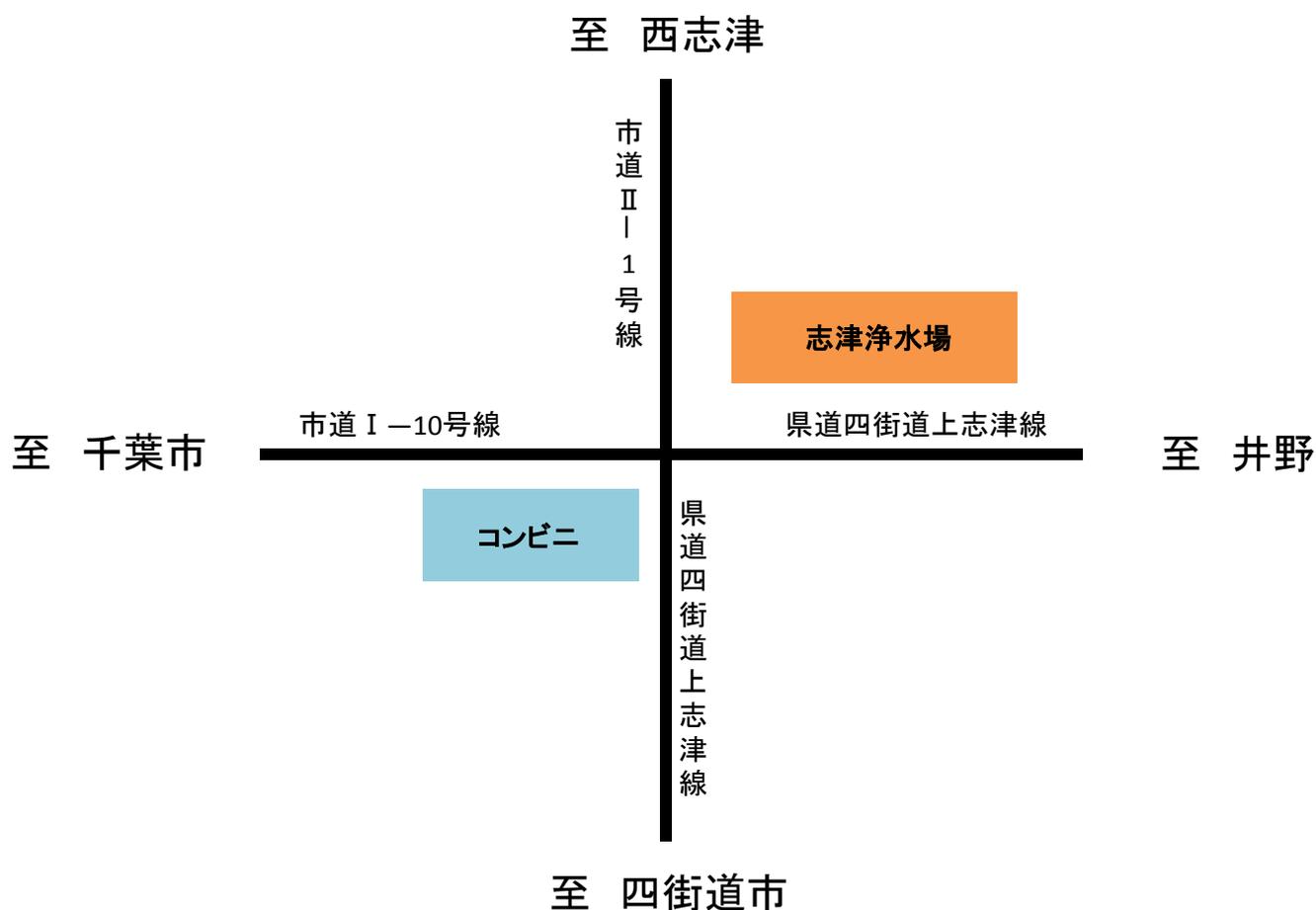
⑤上志津原交差点（I－10号線×県道四街道上志津線）

当交差点は県道と市道の交差点であり、交通事故も多発している。

事故内容は衝突、追突が多い。

原因は県道側の隅切りが不十分であることや建物が視界を妨げていることが推測できる。

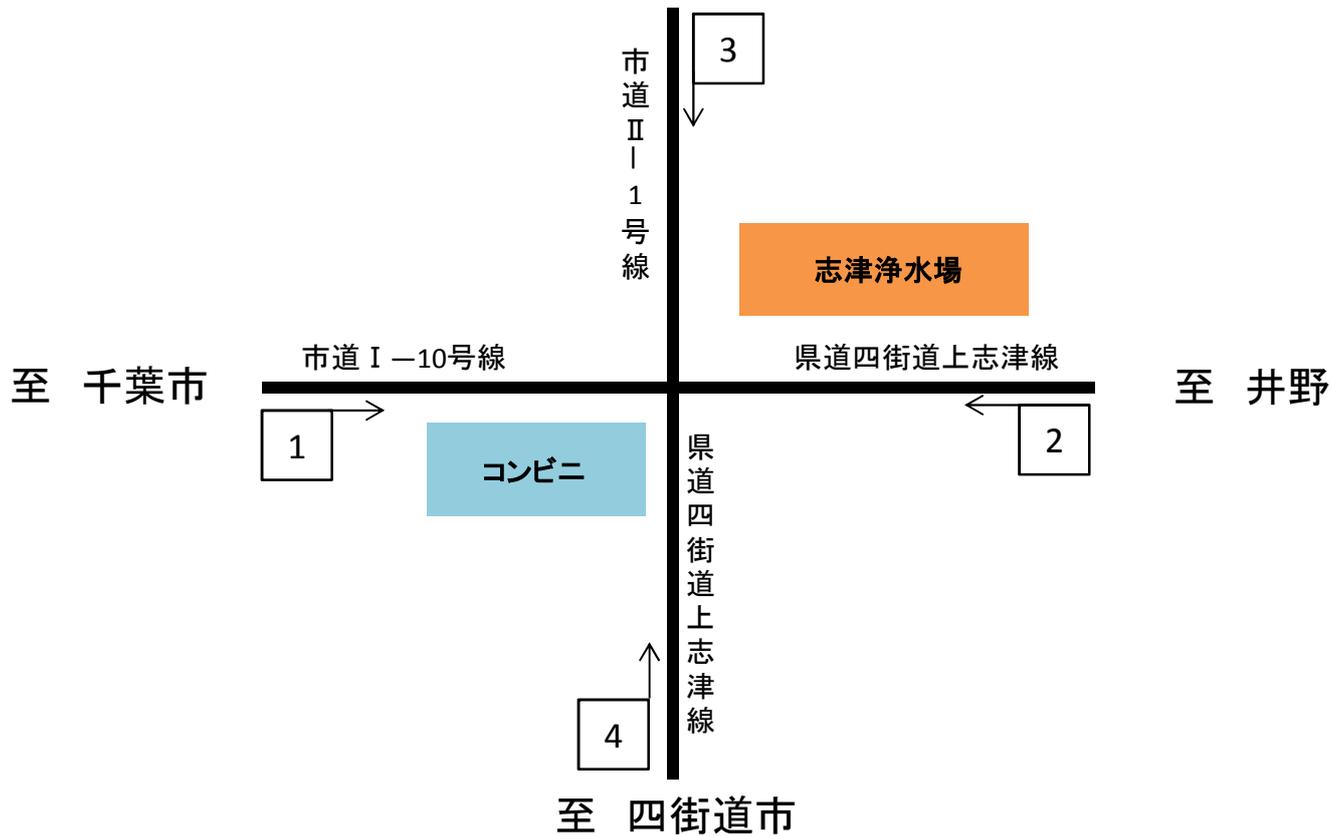
対応としては県管轄の交差点であることから、今後は県による検討が主体になるが、市道隣接部分に空地があることから、その利用を含めて市における検討も考えられる。



上志津原交差点 (I-10号線×県道四街道上志津線)



至 西志津



⑥千成団地入口交差点（I－9号線×1－139号線）

当交差点は市道と市道の交差点（丁字路）であり、交通事故も多発している。

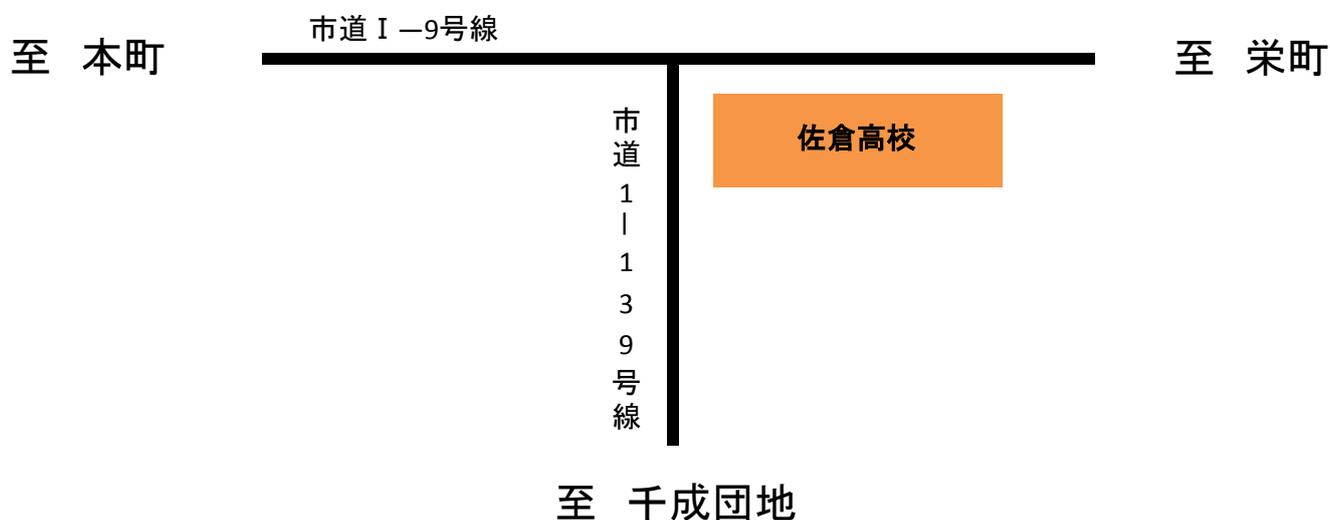
事故内容は圧倒的に追突が多い。

原因は推測だが、交差点が坂道の中に位置すること。また坂上の至近距離（佐倉高校前）にも交差点があることから、成田方面からの通行車両の減速不足や同時に二つの交差点が視覚に入ることによる注意力の低下が考えられる。

更に、千成団地からも比較的勾配の急な坂を登りながらの交差点進入であることから、見通しの問題も考えられる。

これらの推測に基づく対応方法としては、まずI－9号線においては交差点手前における注意喚起のための道路標示等が考えられる。

また、千成団地1－139号線については滑り止め塗装、見通し範囲拡大のための対応策を検討する。



千成団地入口交差点 (I-9号線×1-139号線)

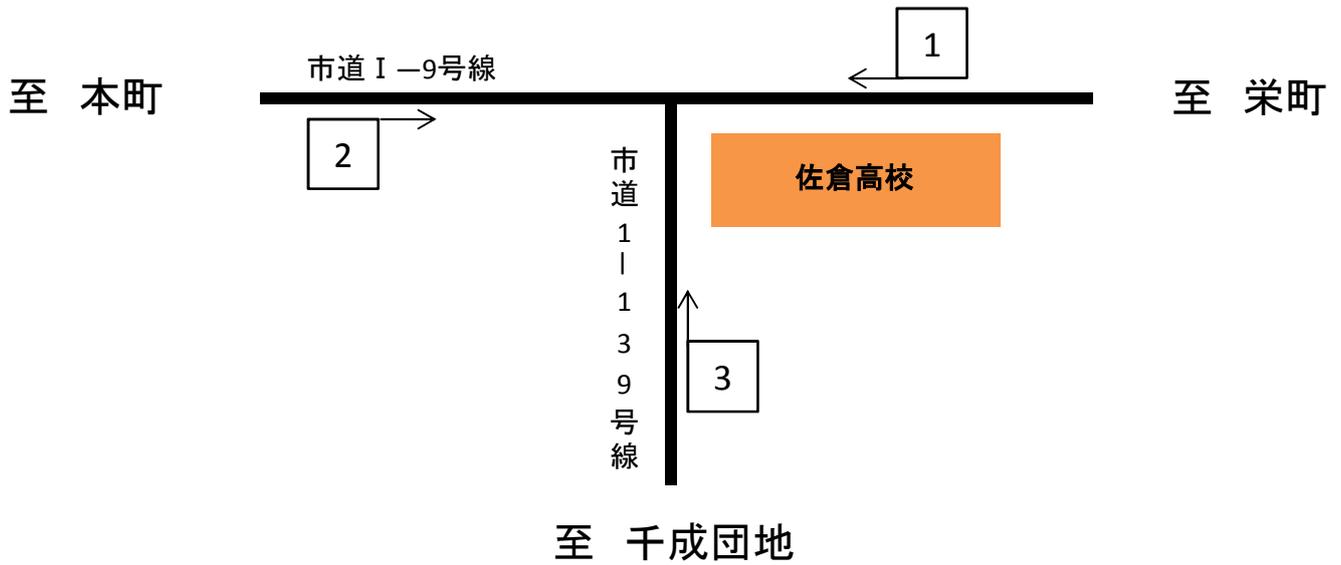
1



2



3



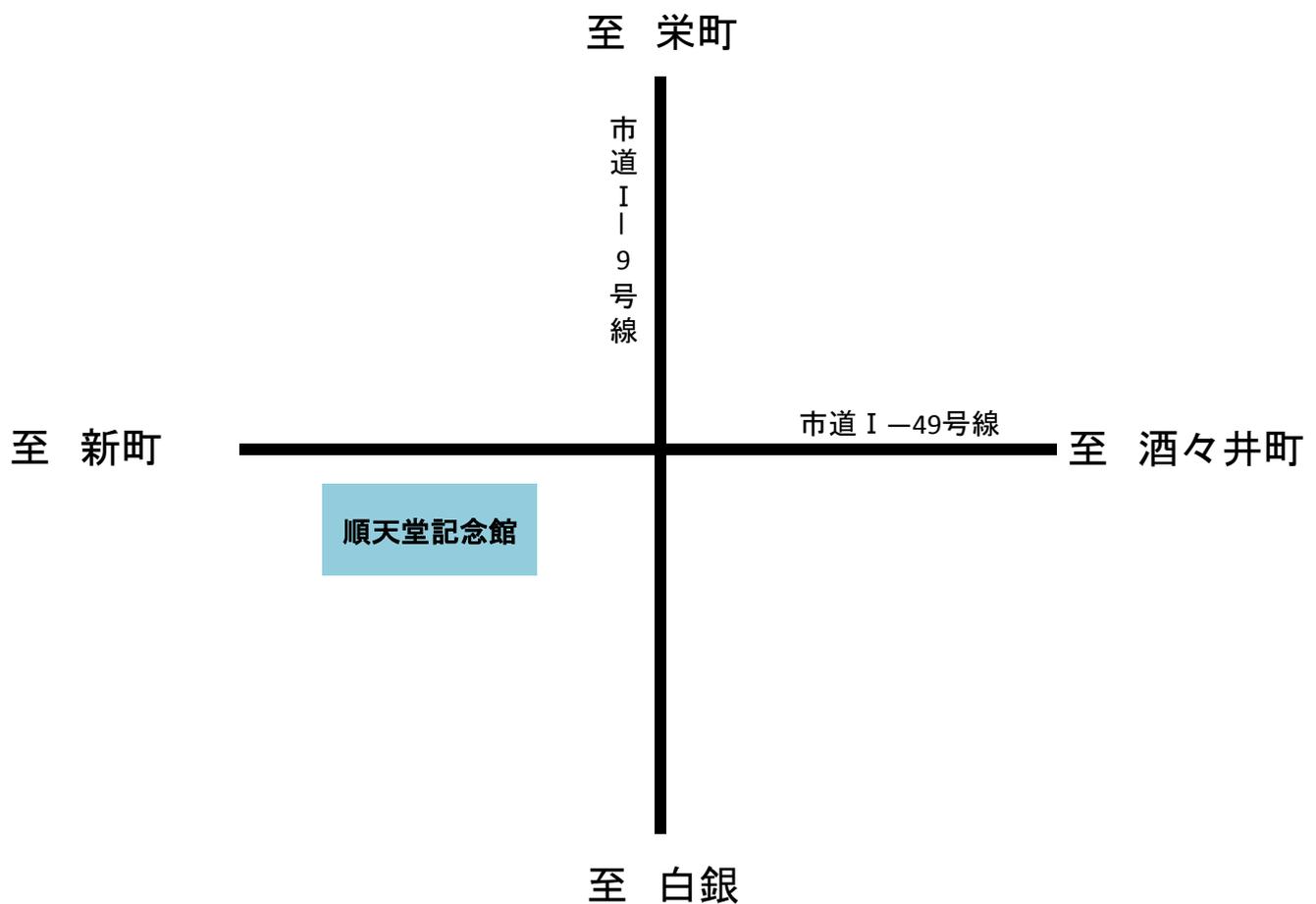
⑦本町交差点（I－9号線×I－49号線）

当交差点は市道と市道の交差点である。

交通事故も多発している。

事故内容は追突、衝突、巻き込みの混合である。

対応策については隅切りの拡大や照明の改良などが考えられるが、I－32号線の開通による交通量の減少も予測されることから、その状況を見ながら検討する。



本町交差点 (I-9号線×I-49号線)

1



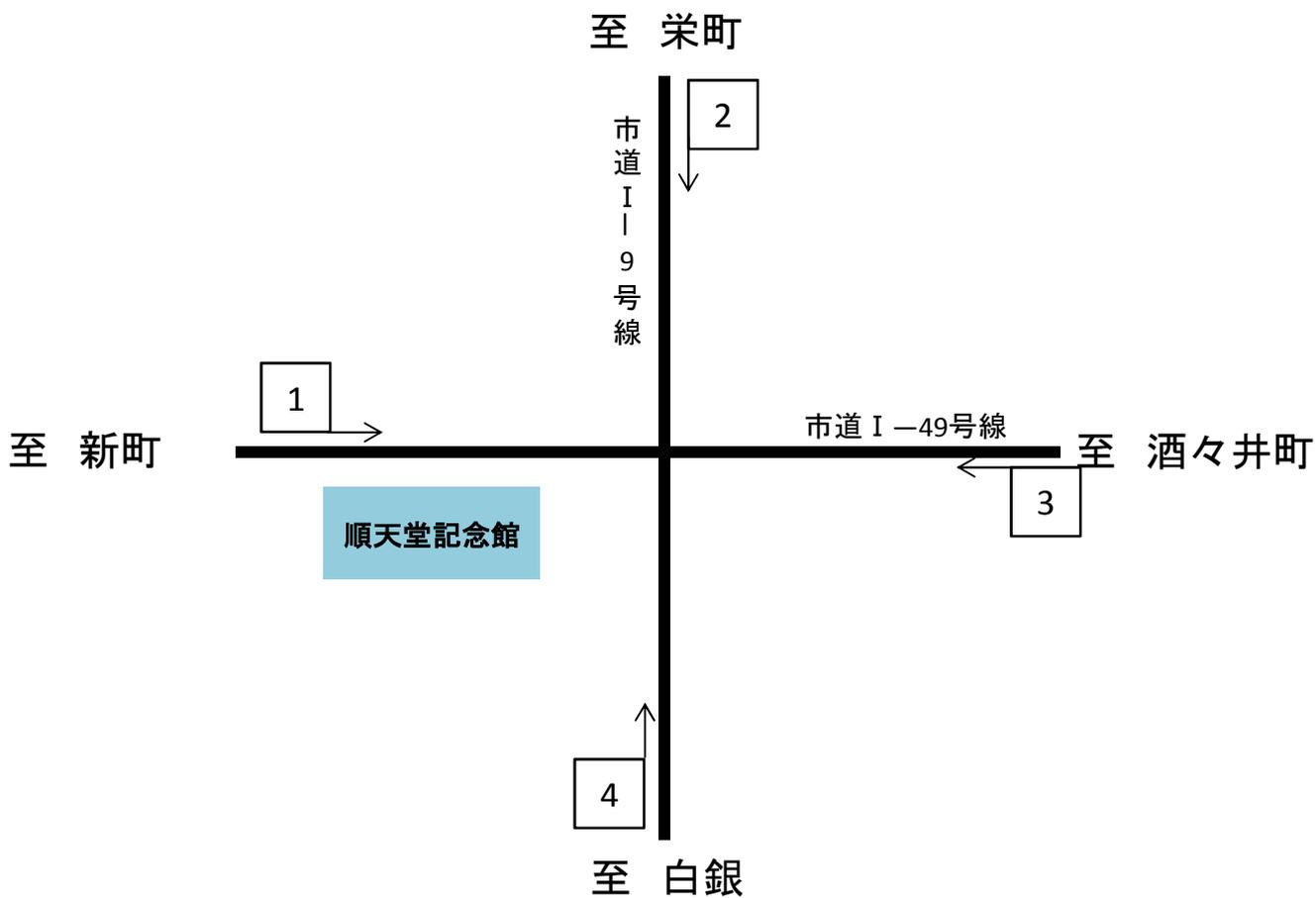
2



3



4



⑧京成佐倉駅前交差点（I-9号線×1-66号線）

当交差点は市道と市道の交差点である、1-66号線は一方通行である。

また隣接して1-36号線が接続しており京成駅方向からの出口（一方通行）になっているが、信号機はない。

事故内容は衝突が圧倒的に多い。

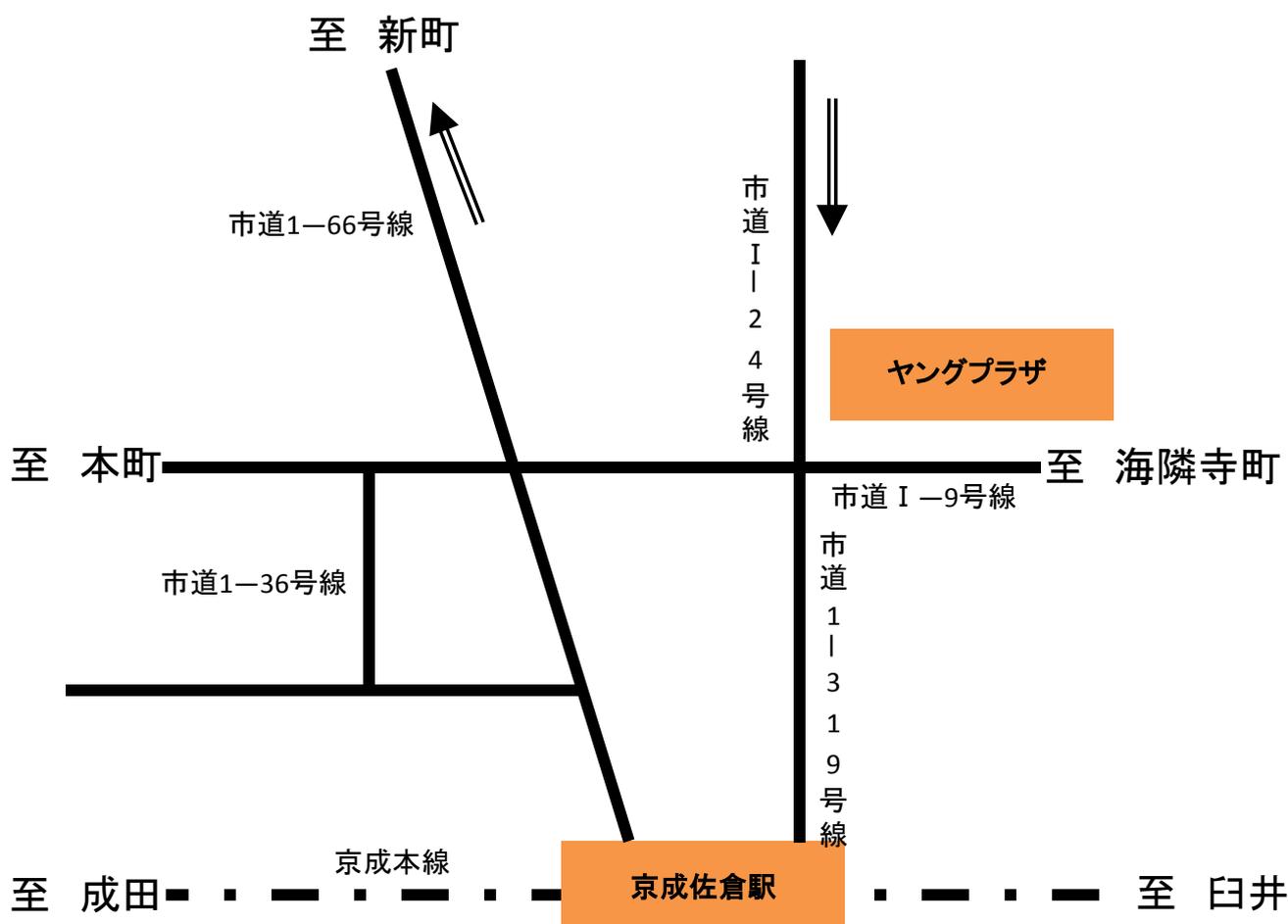
推測原因は、I-9号線交差部が緩やかな坂（事故が多い成田方面からの進入は下り坂）であることから、減速不足が考えられる。

また、1-36号線からI-9号線に進入する車にとって、信号機がない上に、左右の確認がしづらい構造（道路勾配、左右の見通し）であることが考えられる。

対応としては注意喚起や減速のための路面表示等が考えられる。

更に1-36号線からの交差点進入規制も効果的であるが、道路改良による効果としては路面表示による注意喚起が考えられる。

※I-9号線全般については、I-32号線の開通に伴い、交通量の減少が考えられることから、その状況に応じて対応することが望ましい。



京成佐倉駅前交差点 (I-9号線×1-66号線)

1



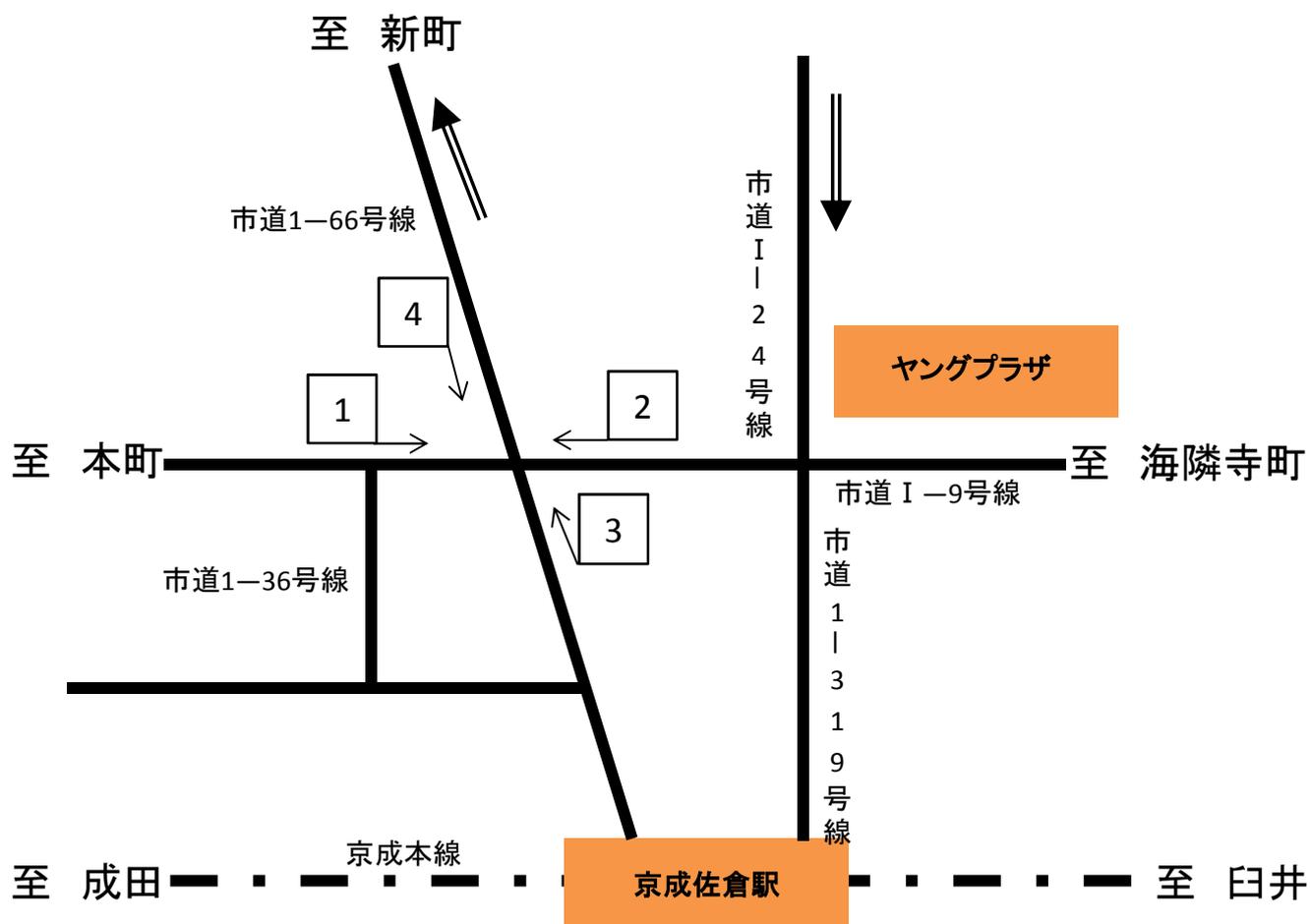
2



3



4



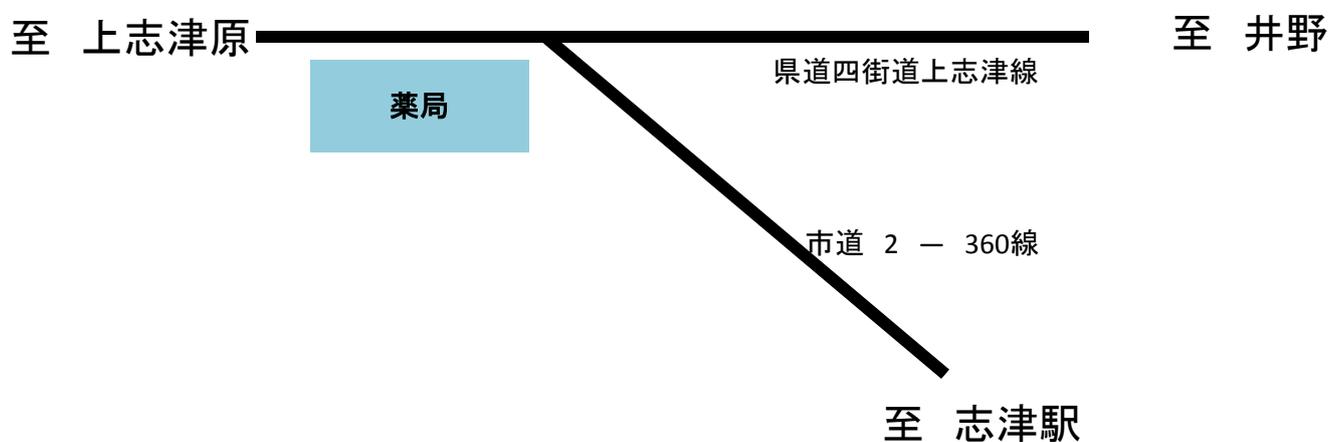
⑨上志津1620番地先交差点（市道2-360号線×県道四街道上志津線）

当交差点は市道と県道が斜め交差する丁字路交差点であり、交通事故も多発している。事故内容は全て衝突である。

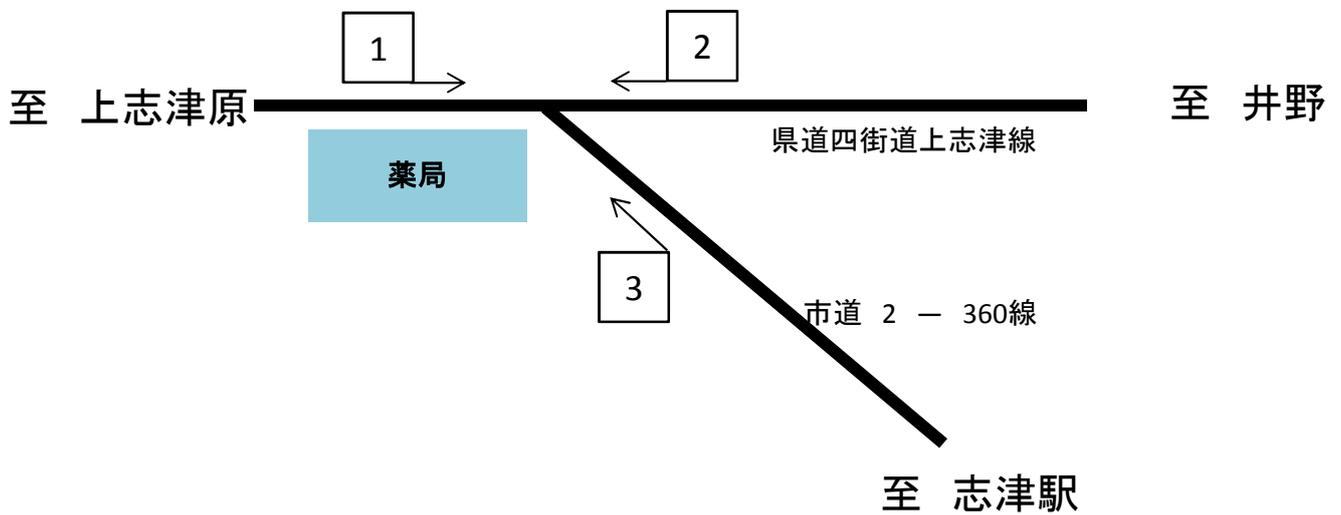
推測原因は斜め交差であることから視認性が不十分であることが考えられる。

対応としては市道側の交差角度の改良が考えられるが用地確保が困難な面があることから、注意喚起のための路面表示や塗装が考えられる。

一方で、県道部分において歩道整備が計画されていることから、その整備後の状況把握も必要である。



上志津1620番地先交差点（市道2-360号線×県道四街道上志津線）



⑩矢橋交差点（市道I-9号線×市道I-11号線）

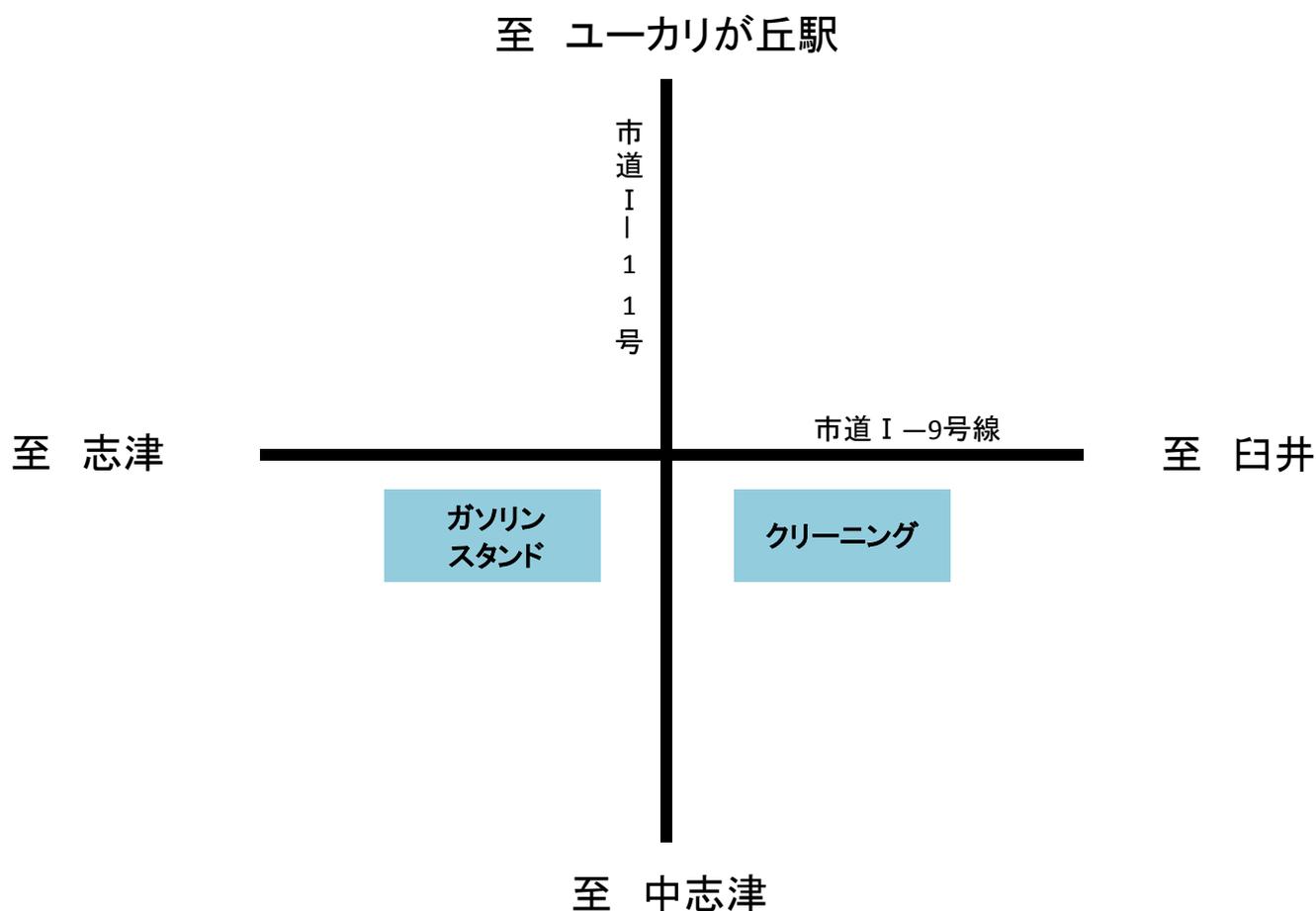
当交差点は市道と市道の交差点であり、北側はユーカリが丘団地、南側は中志津団地の入り口である。

交通事故も多発しており、事故内容は追突と衝突である。

推測原因としてはユーカリが丘方面から下り坂であることから、減速や視認性が不十分であることが考えられる。

また、右折待ち車両の列への追突が考えられる。

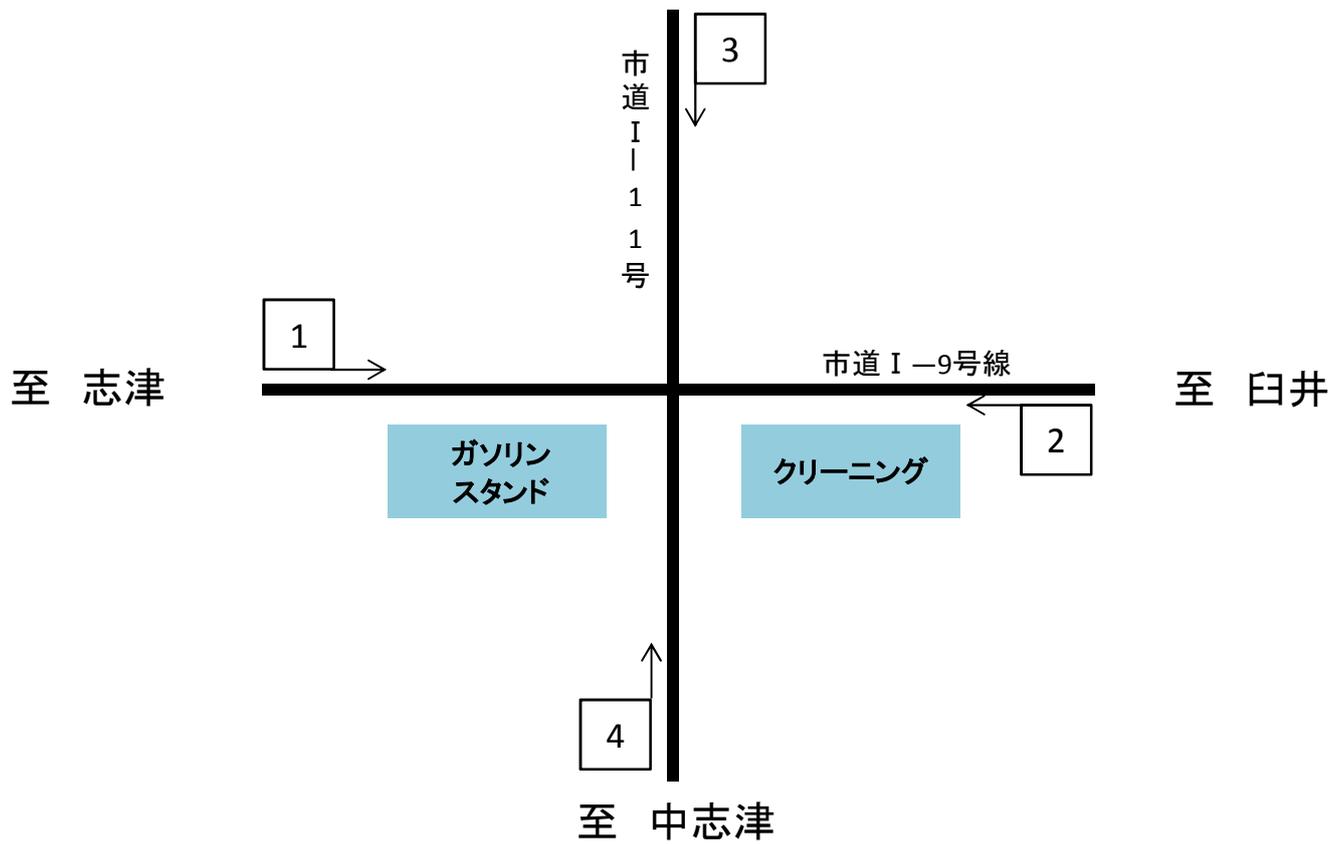
対応としては、注意喚起のための路面表示や塗装、照明の改良が考えられるが、渋滞の解消も基本的な対応策である。



矢橋交差点 (市道I-9号線×市道I-11号線)



至 ユーカリが丘駅



⑪ユーカリが丘6丁目交差点（市道I-39号線×市道2-256号線）

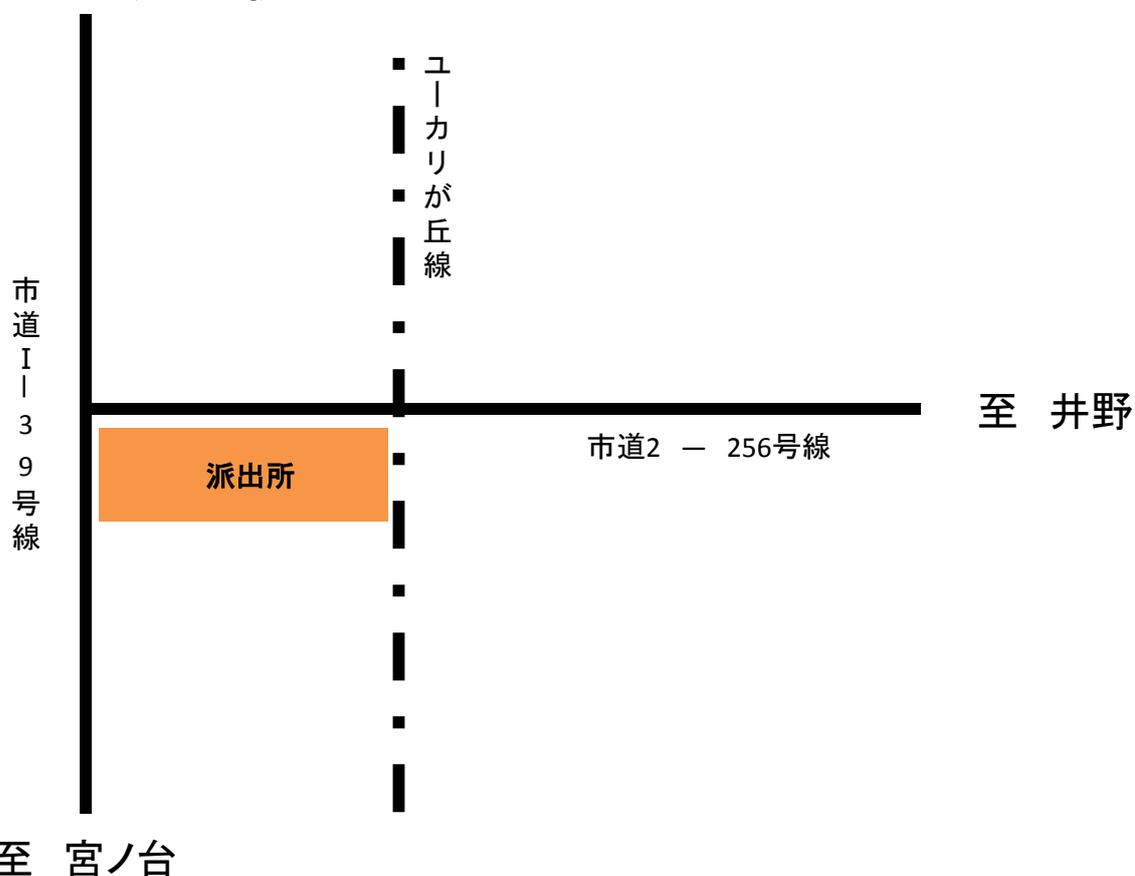
当交差点は市道と市道の丁字路交差点であり、市道I-3号線（八千代市上高野）方面に抜ける車両が多く利用する。

事故も多発しており、事故内容は衝突、追突が多い。

推測原因としては、交通量に比べて交差点が小規模で得ることや、新交通システムの高架下であることから全体的に暗いことも考えられる。

対応としては、照明の改良や隅切りの改修、また注意喚起のための路面表示が考えられる。

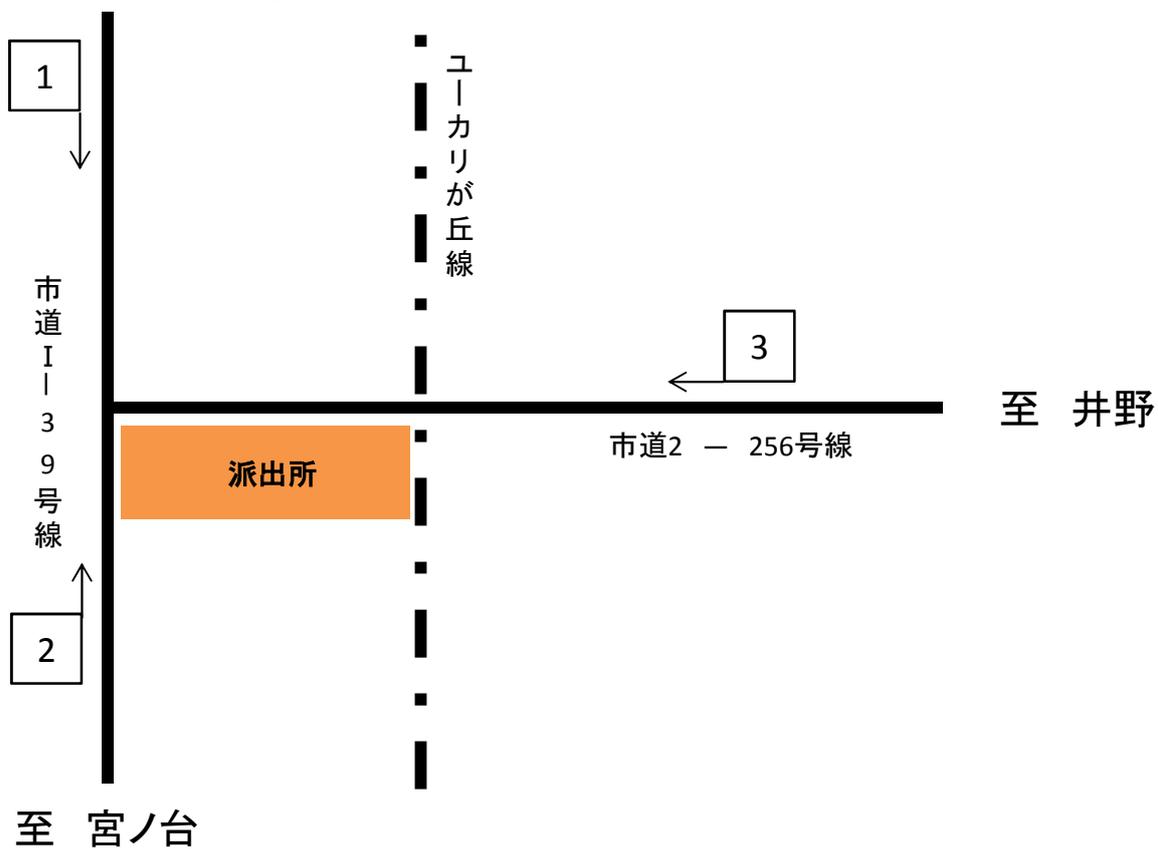
至 ユーカリが丘駅



ユーカリが丘6丁目交差点（市道I-39号線×市道2-256号線）



至 ユーカリが丘駅

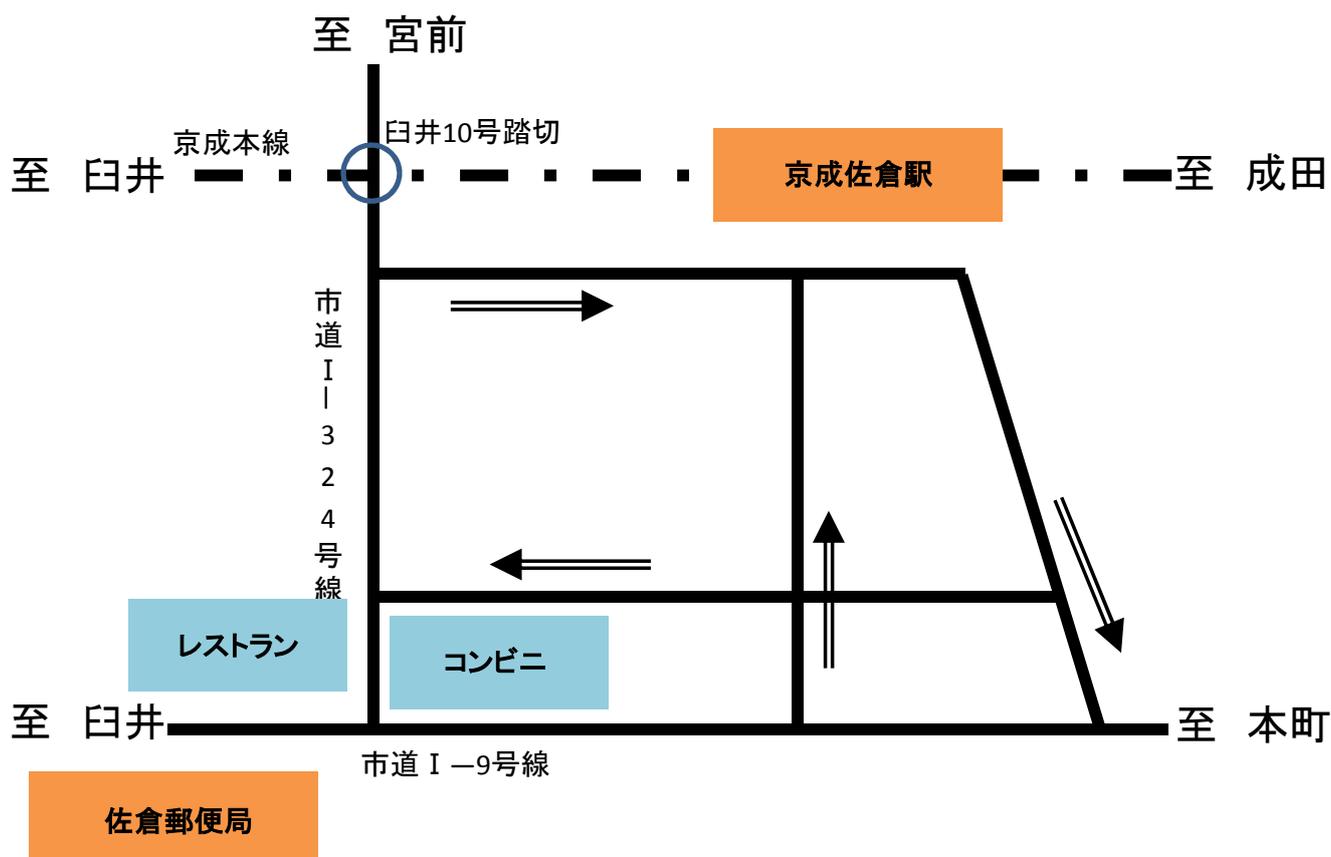


⑫佐倉郵便局前交差点(市道 I-9号線×市道1-324号線)

当交差点は市道 I-9号線と市道 1-324号線の交差点であり、京成本線臼井10号踏切が近接していることから、特に朝夕の通勤時間帯で踏切通過待ち車両や当交差点での右左折待ち車両による渋滞が発生している。また、交差点周辺では、追突等の交通事故の事例がある。

そのようなことから、駅及び公共施設周辺の交通円滑化及び事故削減対応として、右左折車線設置の必要性を検討する。

尚、施工に対する課題としては、右左折車線整備による車道拡幅分を確保するためには本町方面右側の歩道の一部を削り狭める必要がある。



佐倉郵便局前交差点(市道 I-9号線×市道1-324号線)

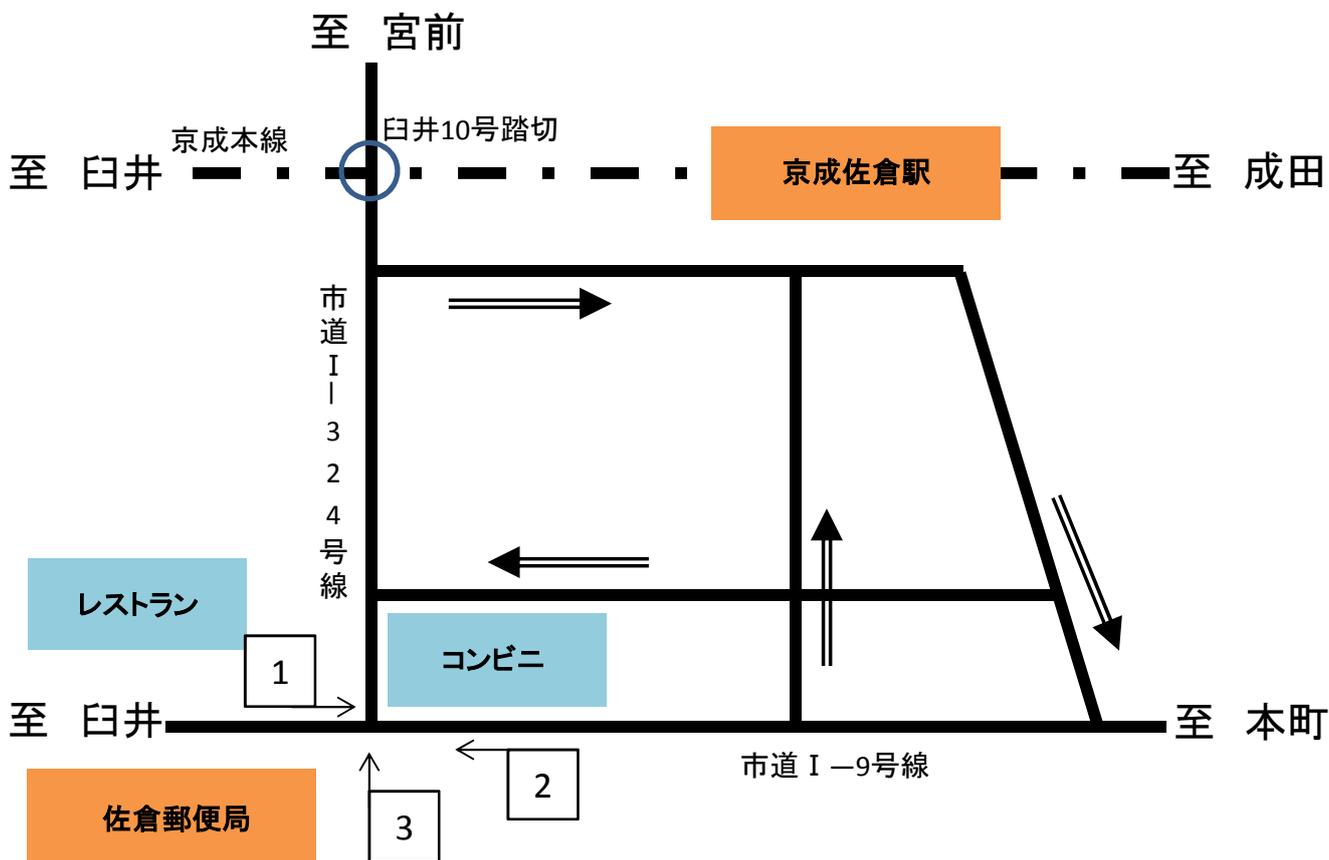
1



2



3



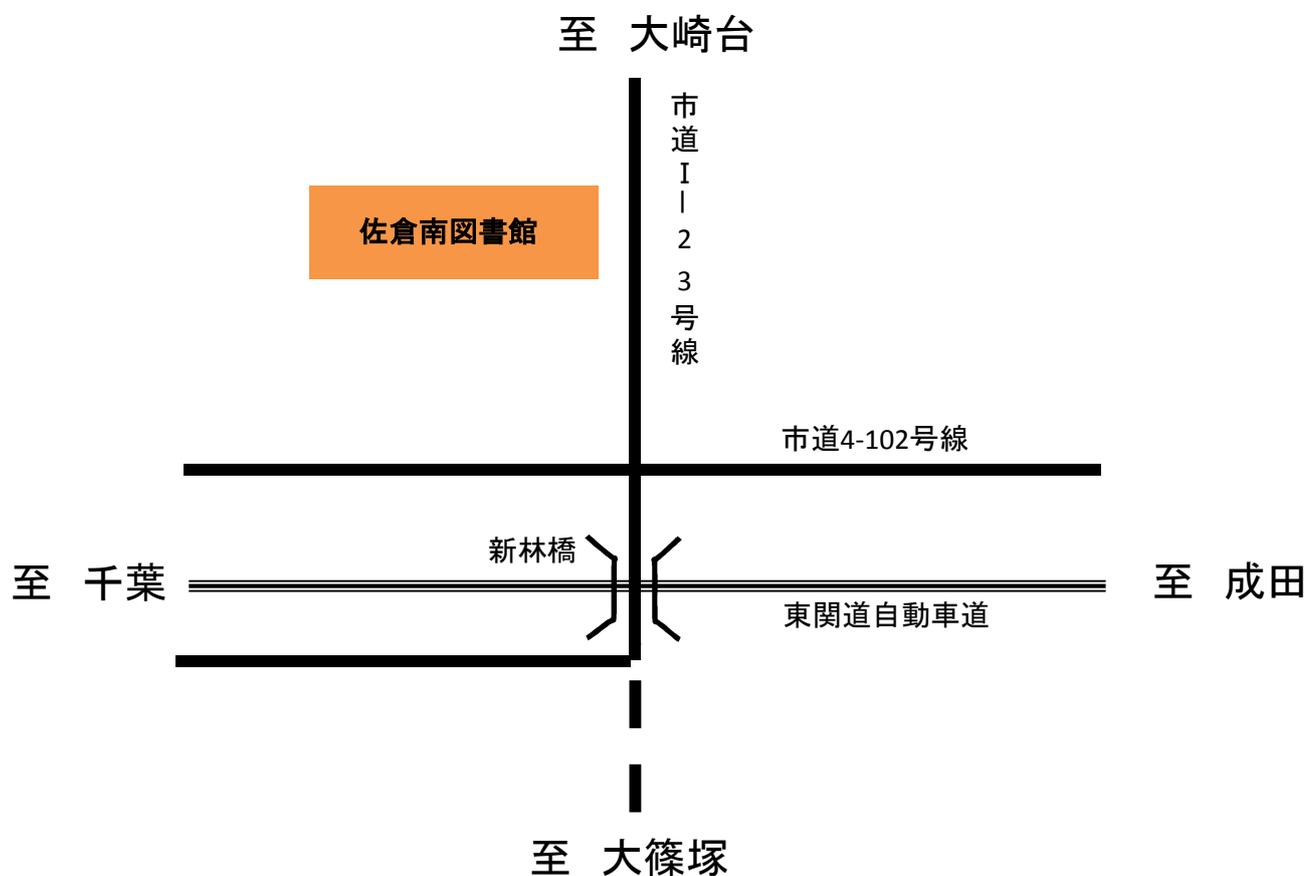
⑬東関道新林橋交差点(市道 I-23号線×市道4-102号線)

当交差点は東関東自動車道を高架する市道 I-23号線と、東関東自動車道側道である市道4-102号線の交差点で、主道路は市道 I-23号線、従道路は市道4-102号線となっている。近隣には佐倉南図書館や根郷中学校があり、大篠塚、小篠塚地区の通学路にも指定されている。

当交差点は見通しが悪く、主道路からは従道路の車両等は確認することが出来ず、また、従道路からも見通しが悪い上に、交差点が馬の背状になっており、車や歩行者の相互確認がしづらい形状であることから、一時停止不停止による衝突事故が多い。

さらに主道路である市道 I-23号線(新林橋～大篠塚付近)は、道路整備事業が決定しており、この道路の完成後には主道路の速度上昇による事故増加が懸念される。

対応としては、I-23号線の整備に合わせて、信号設置や交差点の視認性向上のためのすみ切り確保等の安全策を検討する。



東関道新林橋交差点(市道 I-23号線×市道4-102号線)

1



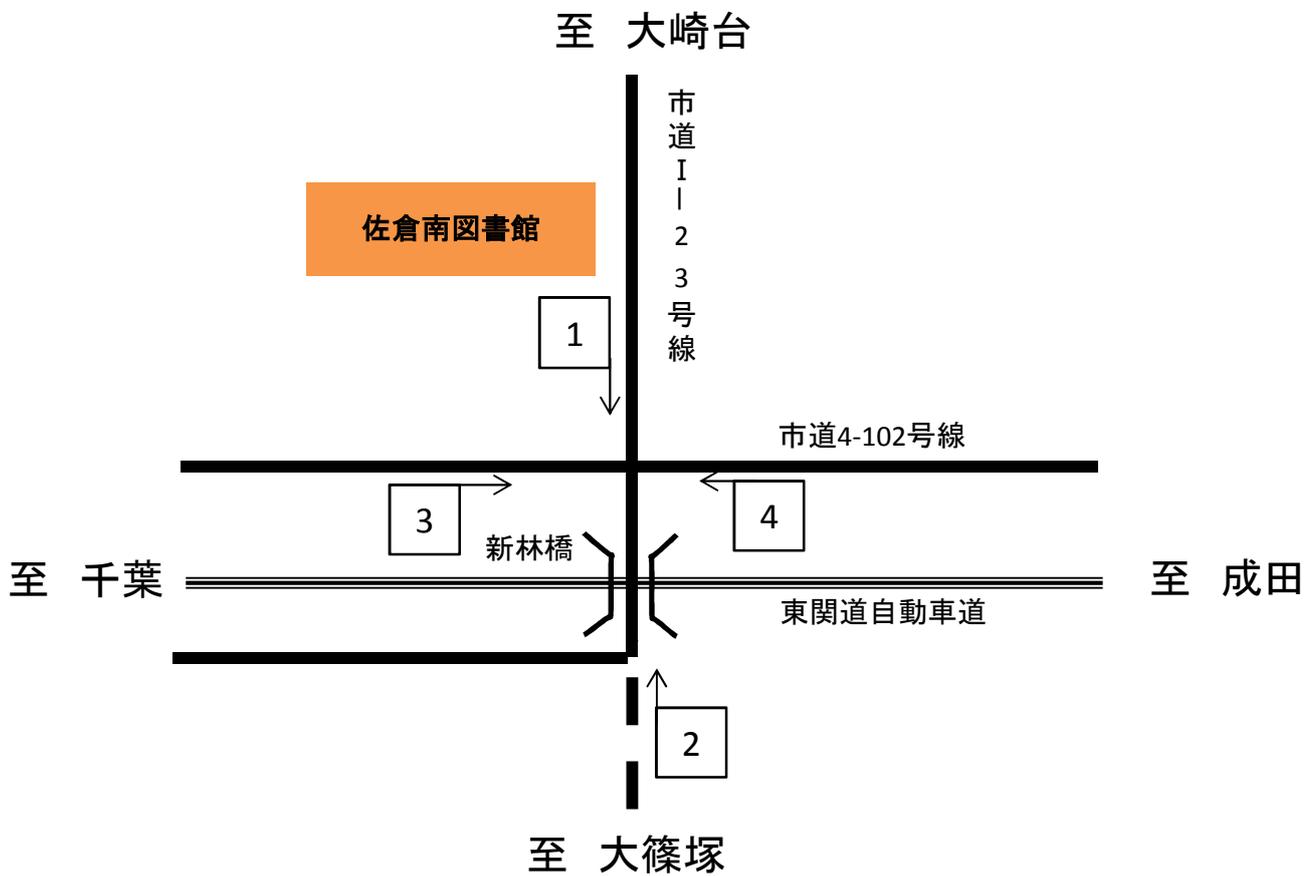
2



3



4

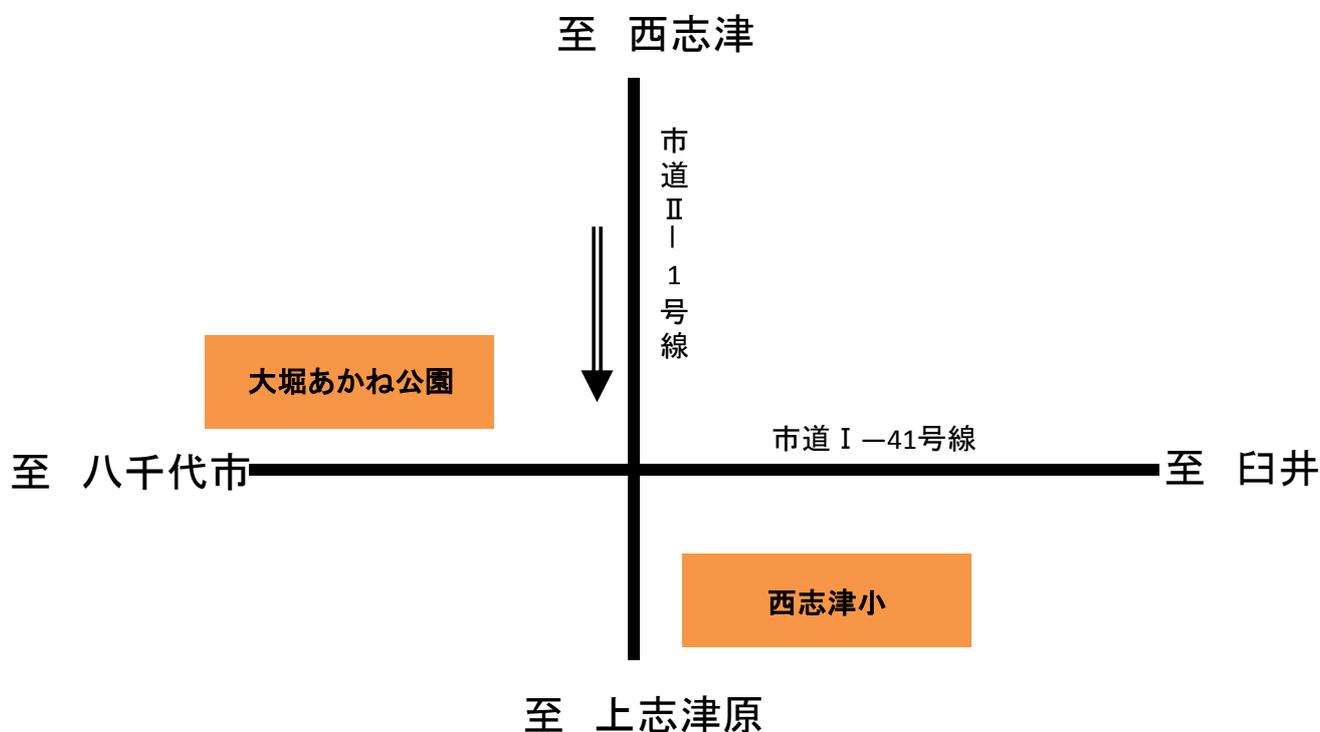


⑭西志津小入口交差点(市道Ⅰ-41号線×市道Ⅱ-1号線)

当交差点は市道と市道の交差点である。近隣には西志津小学校があり、通学路にも指定されている。主道路は市道Ⅰ-41号線、従道路は市道Ⅱ-1号線であり、従道路の大堀あかね公園側は一方通行出口である。主道路は大型車規制がされている通りであるが、八千代市への往来道路として交通量が多く、八千代市側から上志津原側へ右折する車両が多いため、朝夕の通勤時間帯は慢性的に渋滞している状況である。

今後は交差点の交通円滑化の観点から、右折車線の設置の検討が考えられるが、主従道路ともに幅員が狭いため、用地を確保することが前提となる。

一方で、本課題の最も有効な解決策である勝田台長熊線(志津霊園未整備区間約160m)の整備の進捗状況を見ながら検討することも必要である。



西志津小入口交差点(市道Ⅰ-41号線×市道Ⅱ-1号線)

1



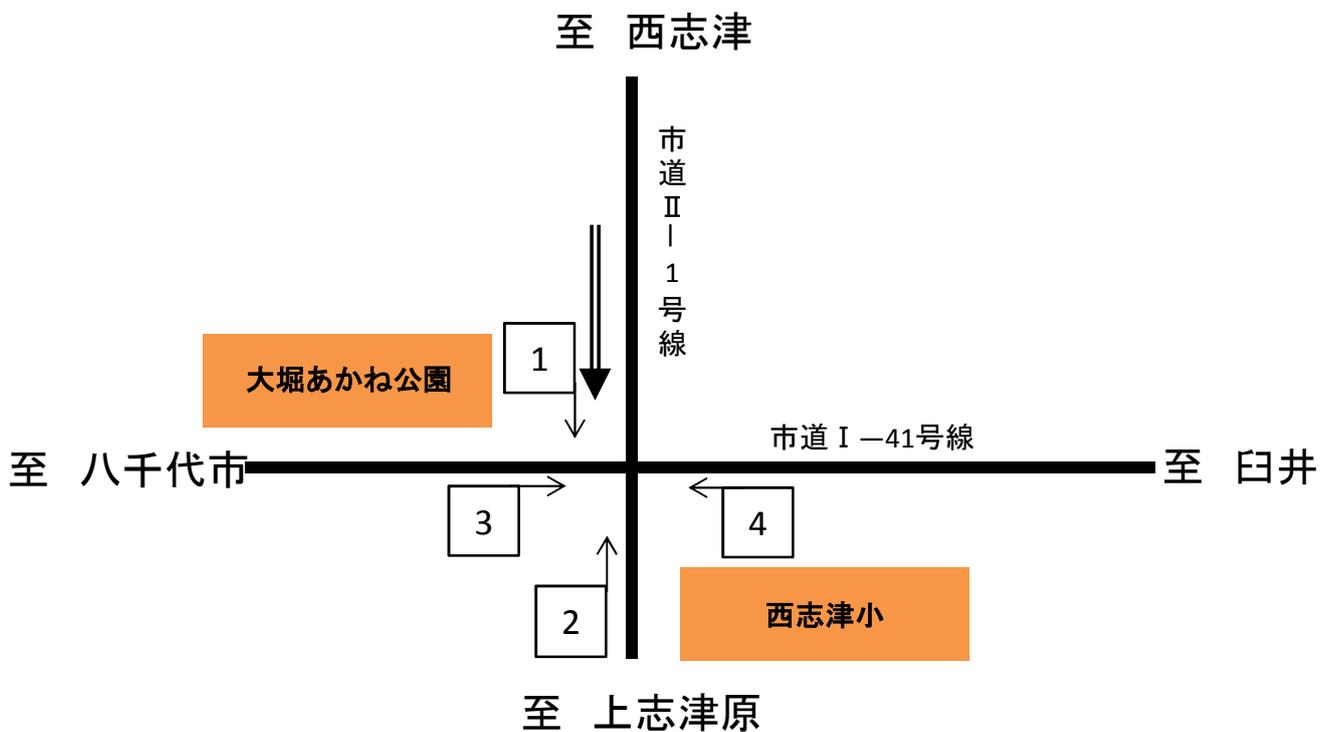
2



3



4



⑮厚生園入口交差点(市道 I-49号線×市道 I-31号線)

当交差点は市道と市道の I 級幹線の交差点である。主道路は市道 I-49号線(通称城下町通り)、従道路は市道 I-31号線で、バス路線となっている。近隣には佐倉東中学校があり、通学路に指定されている。

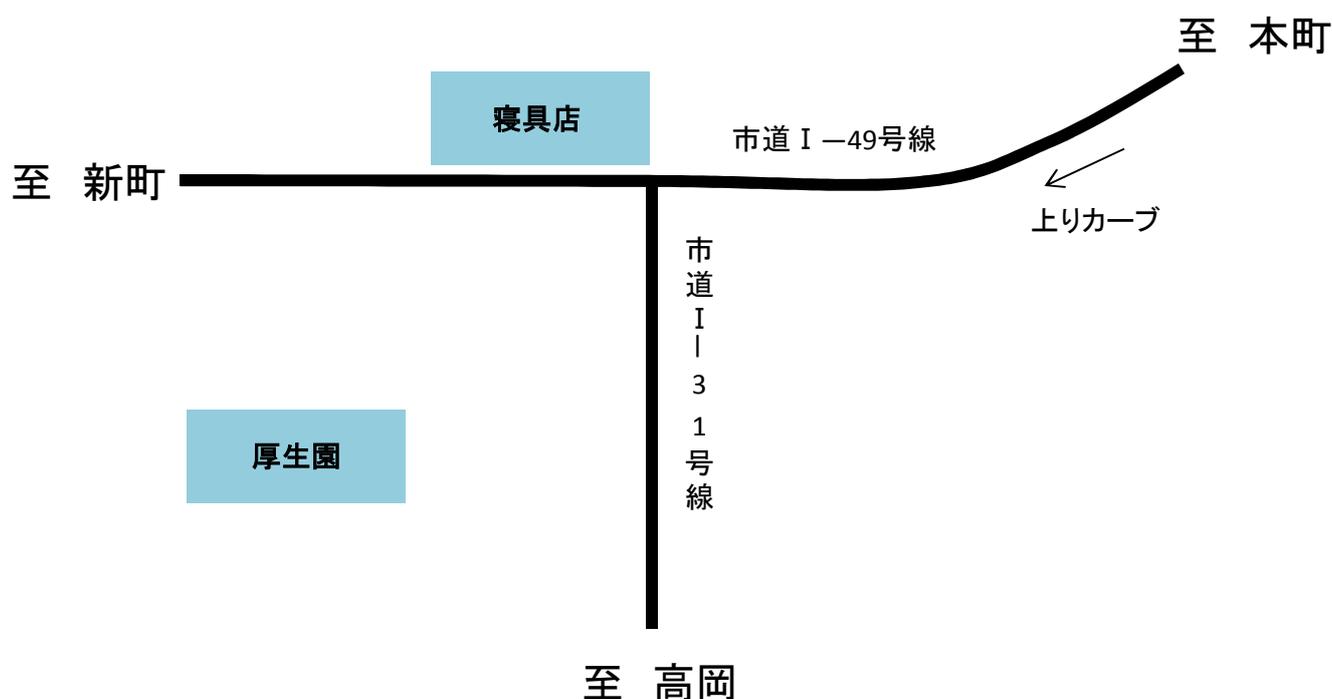
主道路をはさんで東西に走る国道 296号、市道 I-9号線の幹線道路の混雑から当道路を抜け道的な利用をする車両が多く、また、従道路は佐倉地区と高岡方面を經由して八街方向を結ぶ道路として比較的交通量が多い。

当交差点では、調査期間中 4 件の事故が発生している。

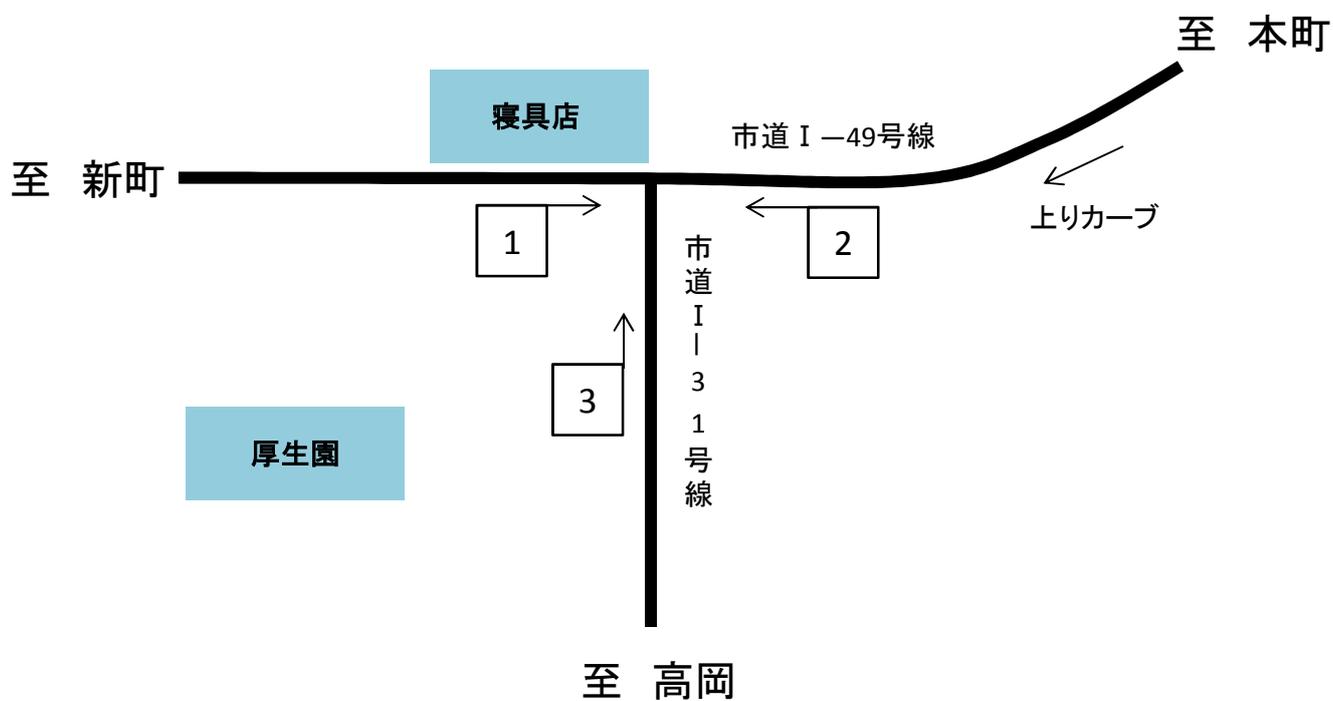
原因として考えられるのは、主道路が本町方面から上りながら右にカーブしており、従道路とは上りとカーブの頂点で交差していることから、車両同士の相互確認がしづらいことである。

このようなことから、交差点付近に警戒標識の設置、道路に色づけをして交差点を明確にする、すみ切りを設置することなどの対策案を検討する。

課題としては、すみ切り設置のための用地確保が必要となることである。



厚生園入口交差点(市道 I -49号線×市道 I -31号線)



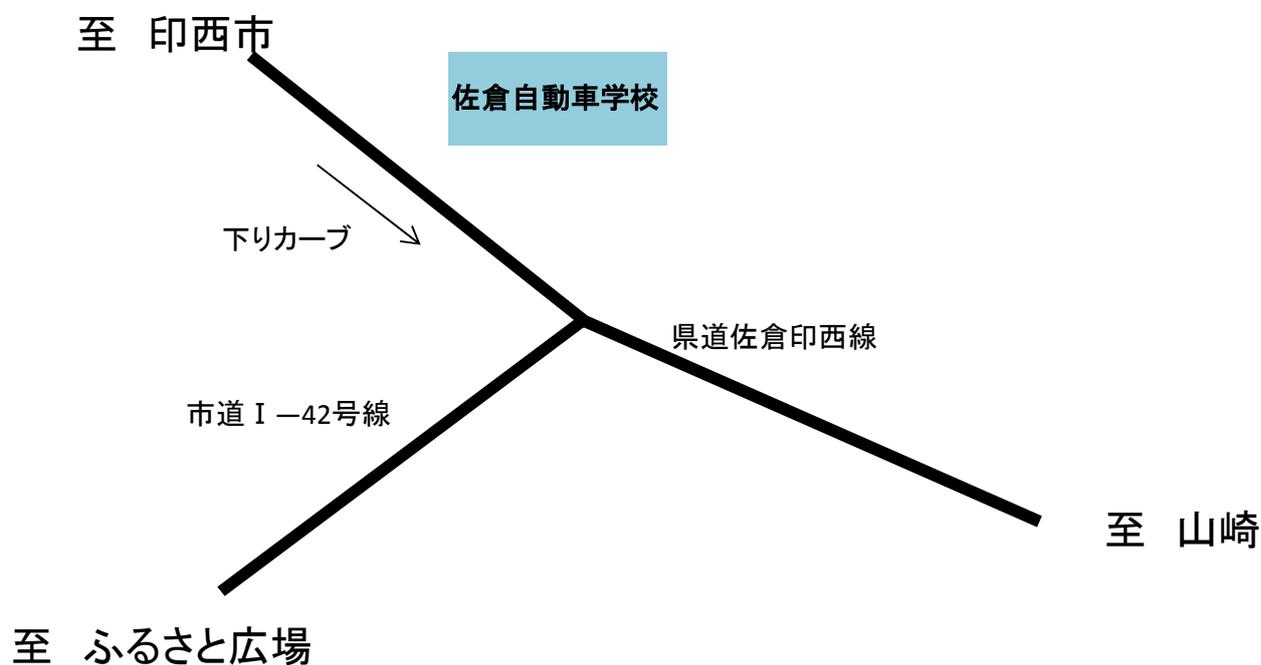
⑩佐倉自動車学校下交差点(主要地方道佐倉印西線×市道 I-42号線)

当交差点は、県道と市道の交差点で、県道印西市方面からは下り坂で左カーブしており、カーブの頂点に市道が鋭角交差している状況である。

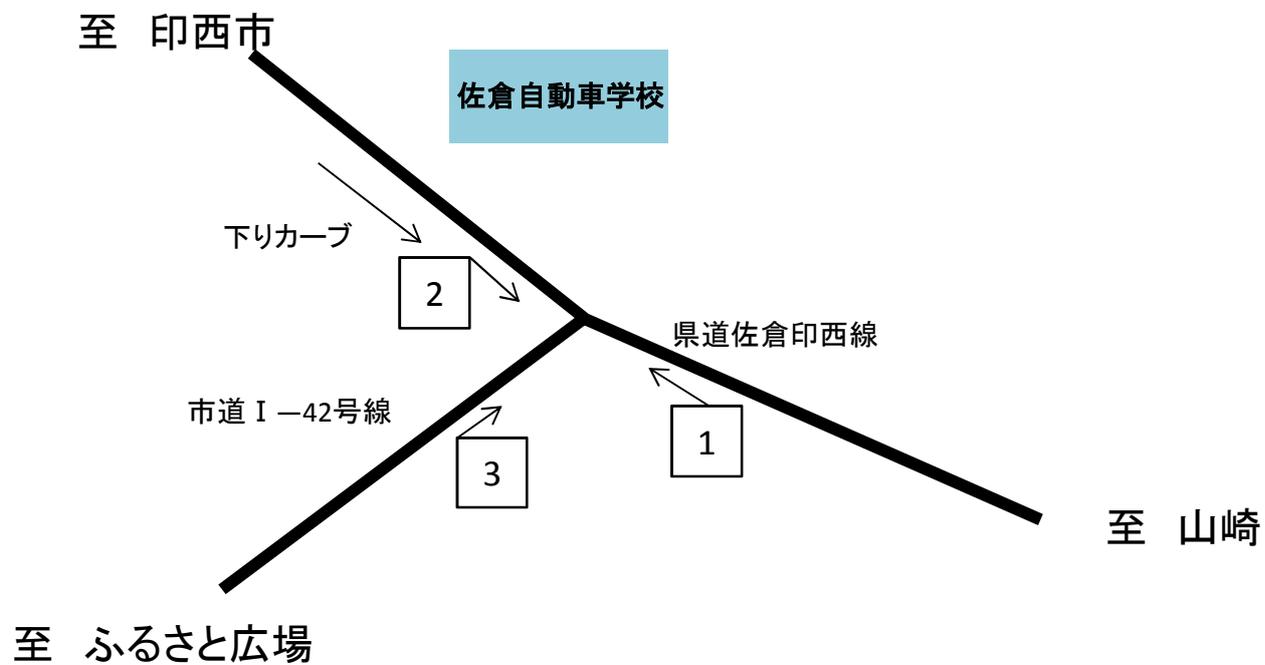
特に朝夕の通勤通学時間帯には、市道側から右折する車両が多く、鋭角交差による見通しの悪さが原因と思われる衝突事故も発生している。

また、当交差点は佐倉ふるさと広場への進入交差点であり、平成22年には国民体育大会会場へのアクセス道路となっていたことから、暫定改良を千葉県が行った。

当交差点は、千葉県で整備している佐倉印西線バイパスの一部となっており、市道 I-42号線の歩道整備及び車道拡幅が完了していることから、千葉県には佐倉印西線バイパスの全体整備と合わせ早期完了を要望していく。



佐倉自動車学校下交差点(県道佐倉印西線×市道 I-42号線)



2) 重要性パターン

ここでは、緊急性は高くはないが市の道路ネットワーク上重要性が高く、中期計画（概ね10年以内に着手）をもって整備をする路線について検討する。

□都市計画道路

①都市計画道路3・4・16太田・高岡線

H12計画では高優先道路として位置付けている。

平成23年度までに、JR物井駅～県道佐倉印西線～城大栗区画整理地内までの区間、及び県道佐倉印西線交差点については整備が完了している。

暫定的に接続している既設道路から先の整備については、3・4・13寺崎・石川線の整備状況を見ながら整備を進める。

□幹線道路

幹線道路の重要パターンとしてのセカンドレビューについては、H12計画の中期計画事業の中から、今回緊急対応に移行した事業を除き、今後も中期的かつ重要な事業としての実施を検討する。

また、市の財政状況が厳しく、公共事業費が大幅に削減されていることから、H12計画では中期計画事業を平成18年度～22年度に着手するものとしていたが、数年の遅れが生じるものと考え、当期間内後半における着手を目指すものとする。

一方で、これらの事業の未着手期間においては、適切な現状把握に努めながら、部分改修や維持補修の範疇での応急対応を検討する。

3) 長期パターン

重要性はあるが、整備優先度を総合的に判断し、長期的な視野にて整備を実施する路線について検討する。

□都市計画道路

①四街道井野線

県道四街道上志津線の渋滞、また幅員が狭い状況での危険性などから、当路線の整備は重要性を持つが、接続先である八千代市側の整備に見通しがなくことや、国道296号との交差が橋梁による計画であり、用地確保や財政面での課題が多いことが課題である。

また、都市計画道路上志津青菅線の整備が代替的な存在であることや、国道16号が広域的な幹線道路として機能を果たしていることなどから、今後の交通需要を見極めながら、長期的な視野での検討とすべきであると考えます。

これと同時に、現道の県道四街道井野線の部分的改修等についても、千葉県に対する要望などを実施していく。

②3・4・20岩富海隣寺線

当路線の内、八街市境から佐倉第三工業団地までの区間、並びに佐倉第三工業団地から石川、城地先に抜ける部分であり、県道神門八街線及び県道佐倉印西線の混雑、また不十分な歩道幅員の拡幅などの点からも、整備に重要性は高い。

一方で、都市計画道路 3・4・8 馬渡萩山線（山王～小篠塚）が整備されれば佐倉印西線のバイパス的役割が果たせることから、今後の整備経過を見極める必要性がある。

併せて、県道のバイパス整備の色合いが強いことから、県に対する整備要望も実施していく。

③ 3・5・21 下根大佐倉線

現在、千葉県が着手している佐倉印西線バイパス下根工区が、当路線（3・5・21 下根大佐倉線）と交差する計画となっており、県道バイパスの進捗状況に合わせて整備することが必要になってくる。

■ ■ ■ ■ ■ 整備方針について ■ ■ ■ ■ ■

H12計画のセカンドレビューにおいて、緊急対応パターンとして検討した道路整備を主体として、都市計画道路については、継続している事業を基本としながら、代替え路線の整備状況や、他の路線の交通状況、また地権者の用地協力（継続性）などを加味して検討する。

幹線道路については、道路状況調査における車両や歩行者の通行状況や、道路の破損状況、また既に着手している事業のような継続性、さらに地権者等地元住民の協力体制などを総合的に検討する。

これらの検討を基に、目標として5年以内に着手、または完了させることを目標とする事業を「積極的推進」、10年以内に着手することを目標とする事業を「推進」、他の交通状況や地権者の動向に伴い整備を検討する事業を「状況に応じて推進」と分類し、整備を進めていくものとする。

1. 都市計画道路

- ◆：積極的推進・・・5年以内に着手または完了することを目標
- ◇：推進・・・10年以内に着手することを目標
- ：状況に応じて推進

※なお、この優先順位については現在の道路状況から設定するものであり、交通動態の変化や地域からの要望、地権者の協力体制など、今後の状況に応じて変化するものとして考える。

◆都市計画道路3・4・5井野酒々井線

継続事業であり、市道I-3号線までの開通を目指し、積極的に推進する。
なお、八千代市の進捗を見守りながら、八千代市境までの整備を進める。

《期待される効果》

- ・国道296号の混雑緩和

◆都市計画道路3・4・6上座青菅線

国道296号バイパス整備事業（県施工）に合わせ、積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・志津北部の交通円滑化

◆都市計画道路3・4・8馬渡萩山線

市の財政状況や県事業（佐倉印西線田町工区）との整合性を図りながら、新林橋から市道4-188号線交差部までの整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・佐倉市の南北移動の円滑化
- ・佐倉印西線の混雑緩和

◆都市計画道路 3・4・15 勝田台長熊線

早期の完成を目指し、積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・佐倉市と八千代市を結ぶ東西移動の円滑化
- ・国道 296 号の混雑緩和

◆都市計画道路 3・4・13 寺崎石川線

県道佐倉印西線から計画道路太田高岡線交差点部を通り、市道 I-31 号線交差点部までの整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・国道 296 号の混雑緩和
- ・市南部地区への通行時間の短縮

□都市計画道路 3・4・16 太田高岡線

都市計画道路寺崎石川線の進捗を見ながら、藤治台団地から寺崎石川線交差点部までの整備を推進する。

2. I・II 級幹線道路

※優先順位については、道路状況調査（チェックシート）による路線別点数表を基に上位路線から検討を行うこととし、整備事業の継続性や地元との協議中路線などを含めて設定するものであり、交通動態の変化や地域からの要望、地権者の協力体制など、今後の状況に応じて変化するものとして考える。

また、I・II 級幹線道路全 74 路線のうち、I-8, 9, 11, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 45, 46, 48 の 14 路線及び II-30 号線は都市計画道路の重複路線であり、都市計画道路の供用区間については整備済であるので、路線別点数表において点数が高い場合でも除くものとする。また、I-10 号線も整備済であるので除くものとする。

ここに記載していない道路については、通常の維持管理等により対応するものとして考える。

『I 級幹線道路』

◆ I-3 号線

H18 年度において、国道 296 号から東山病院までの区間において、車道を狭めて歩行エリアを確保する事業を実施。その先の整備については地元の意向等を踏まえ積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・志津駅から井野地区までの安全性向上

◆ I-4 号線

小竹小学校の通学路になっているが、抜け道として利用されていることから、歩道が未整備となっている区間の整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

◇ I-5 号線他 2 路線

慢性的に渋滞している県道千葉臼井印西線の混雑緩和を目指し、市道 3-210 号線、市道 3-218 号線と併せ、整備方法、ルート選定を推進する。

《期待される効果》

- ・県道千葉臼井印西線の混雑緩和

◇ I-13 号線

現状が車、歩行者ともに危険な状況であるので、部分的な改修など、早急な事業実施を推進する。

《期待される効果》

- ・急カーブ&坂道部分の歩行安全性の確保

◆ I-17 号線

既に工事のための設計は完了していることから、用地の確保並びに事業化を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・拡幅による歩車の安全性確保
- ・維持補修費の軽減

□ I-18 号線

境界未確定の土地があり、工事に着手できないことから、確定した段階で整備を実施する。

《期待される効果》

- ・交差点の安全性向上
- ・草ぶえの丘等へのアクセスの向上

◆ I-21 号線

安全性が乏しい路線でありながら、都市計画道路下根大佐倉線や用地確保との関係から事業化されなかった。

今回新たな視点で検討し、都市計画道路は当分着手せず、山崎都市下水路管理用道路の有効利用などを合わせながら、部分的拡幅の実施に向け積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・拡幅による歩車の安全性確保

□ I-24号線

3・5・22京成佐倉駅前線との重複路線であるが、通称「下り一方通行」と呼ばれ、一方通行の歴史も長いことから、現道内の歩道整備を推進する。

《期待される効果》

- ・歩行者の安全向上

◆ I-31号線

近隣自治体との連絡ルートであるとともに、老朽化も進んでいる。

また、現在整備中の道路であり、今後も積極的かつ継続的に整備を推進する。

《期待される効果》

- ・歩車の安全性確保
- ・維持補修費の軽減

◇ I-34号線

酒々井町、八街市方面への連絡道であるが、路面の老朽化が目立つことから、破損状況に応じて表層打ち換え等の対応を検討する。

《期待される効果》

- ・維持修繕費の軽減

◆ I-35号線

一部着手済みの継続路線であるが、未だ歩道が未整備であることや、路面の老朽化が著しい部分もあることから、今後も積極的かつ継続的に整備を推進する。

《期待される効果》

- ・歩車の安全確保
- ・維持補修費の軽減

□ I-36号線

現時点では用地協力が困難な状況であるが、継続的に地権者の意向確認などを行ない、適宜事業化について検討する。

《期待される効果》

- ・交差点通過の安全性確保

◇ I-37号線

既に設計、地元説明会、用地買収に取り掛かっておるが、現在休止中である。平成25年度に6-263号線が完成したことから、その後の交通動態を見て、整備を再開するか検討する。

《期待される効果》

- ・拡幅（歩道整備）による歩行者の安全確保

◇ I—38 号線

弥富小学校の通学路であり、学校の入り口に位置する道路でもあることから、学校の前面部分の歩道整備を主体に検討する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全確保

◇ I—41 号線

県道四街道上志津線との交差点について、部分改修による安全確保を行なう。

また、地権者の協力体制に左右される部分もあることから、協力が得られた部分のみの改修も検討する。

《期待される効果》

- ・交差点内の見通しの確保
- ・歩行者の安全確保

◆ I—42 号線

現在、整備中であり国道296号までの整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・拡幅による歩車の安全確保

◇ I—43 号線

安心歩行エリア整備区域に含まれており、部分改修を含め推進する。

《期待される効果》

- ・歩行者の安全確保
- ・年間事故数の2割減（目標値）

◇ I—44 号線

下志津地区の歩道整備は完了しているが、II—5号線との接続部分までの整備を検討する。

四街道市との連絡道であるが、路面の老朽化も目立つことから、部分改修を含め検討する。

《期待される効果》

- ・歩行者の安全確保
- ・維持修繕費の軽減

◆ I—49 号線（旧国道296号）

平成25年度に整備完了した。

《期待される効果》

- ・歩行者の安全確保
- ・市街地の活性化

『Ⅱ級幹線道路』

◇Ⅱ－２号線

交通量が多くないことから、部分的に待避所の整備を推進する。

《期待される効果》

- ・ 拡幅による歩車の安全確保

◇Ⅱ－５号線

交通量がそれほど多くないことから、部分的に待避所の整備を推進する。

《期待される効果》

- ・ すれ違い時の安全確保

◆Ⅱ－１１号線

酒々井町との連絡道路であり、国指定史跡本佐倉城へのエントランスでもあることから、城址の整備状況に合わせ、道路整備を推進する。

《期待される効果》

- ・ 酒々井町への円滑な移動
- ・ 本佐倉城址へのアクセス向上

◇Ⅱ－１５号線

路体や側溝の老朽化が進んでいることから、その状況を見ながら整備を検討する。

《期待される効果》

- ・ 維持修繕費の軽減

◇Ⅱ－１９号線

大型車の通行により路面状態が悪いことから、舗装の打ち替え等を検討する。

《期待される効果》

- ・ 維持修繕費の軽減

◆Ⅱ－２０号線

大型車の通行により路面状態が悪いことから、舗装の打ち替え等を検討する。

《期待される効果》

- ・ 維持修繕費の軽減

◆Ⅱ－２３号線

八千代市との連絡道路であり、交通量も多く、現在、工事中であることから、積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・ 拡幅による歩車の安全確保

『その他路線』

◆6—263号線

市の南部地域における新たな交通ネットワークの構築に大きく寄与し、幹線道路的役割を果たすことから、整備し、平成25年度に開通となった。

《期待される効果》

- ・神門交差点の混雑緩和

◆1—509号線

県道佐倉印西線から市道I—42号線を通り、国道296号をつなぐ道路として、また佐倉市の観光拠点の草笛の丘とふるさと広場をつなぐ道路として、新たな交通ネットワークの構築に大きく寄与し、幹線道路的役割を果たすことから、積極的に整備を推進する。

《期待される効果》

- ・歴博下交差点の混雑緩和
- ・観光移動時間の短縮

◇1—490号線

佐倉ふるさと広場から県道佐倉印西線への連絡路として、既に設計、地元説明会を実施しているが、市道I—509号線の整備状況を見ながら事業化を図る。

《期待される効果》

- ・県道佐倉印西線へのアクセス向上
- ・佐倉ふるさと広場周辺の混雑緩和

◆3—107号線

県道千葉臼井印西線と市道I—42号線を結ぶ路線。県道中宿交差点の混雑緩和が期待でき、国道296号と直接的に結ぶことができることから、積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・拡幅による歩車の安全確保
- ・中宿交差点の混雑緩和。

◆2—490・492号線

側溝整備は完成しているので、路盤工、表層工を推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

◇5—109号線

幅員狭さくのため、すれ違いができないことから、地元の協力が得られた場合、拡幅整備を計画する。

《期待される効果》

- ・交通の円滑化

※この他の都市計画道路、幹線道路については、H12計画の内容に従い整備計画を進めていく。

また、交通状況や地域からの要望、地権者や住民の協力体制により、常に計画を見直していく体制を整えていく。

更に、低コストで高効果を得るための部分改修や維持補修などについても、常に検討できる体制を整えていく。

併せて、国、県事業との整合性や、市町村合併に関わる新たな道路整備などについては、市の計画事業にも大きく影響することから、それら新事業の実施については、その段階において慎重な検討を要するものとする。

3. 交差点改修

※なお、この整備箇所並びに優先順位については、現在の道路状況から設定するものであり、交通動態の変化や地権者の協力体制など、今後の状況に応じて変化するものとして考える。

また、路面塗装や看板設置など、構造的な改修以外の手法については、道路維持管理担当や交通担当、更には警察署などとも協議しながら検討を行う。

【事故削減目的】

◆王子台4丁目臼井駅入り口交差点（I-9号線×I-45号線）

渋滞解消が事故対策につながることや、I-32号線の開通による交通動態の変化を確認しながら、現在右折車線を設置していないI-45号線（王子台側、京成臼井駅側）における交差点改良を検討する。

《期待される効果》

- ・追突等の事故の削減

◆王子台6丁目交差点（I-9号線×I-32号線）

道路照明の改良や注意喚起のための表示等による小規模改良での対応を検討する。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

◆千成団地入り口交差点（I-9号線×1-139号線）

I-9号線においては交差点手前における注意喚起のための道路標示等。また、千成団地1-139号線については滑り止め塗装、見通し範囲拡大のための対応策を検討する。

《期待される効果》

- ・追突等の事故の削減

◆京成佐倉駅前交差点（I-9号線×1-66号線）

注意喚起や減速のための路面表示を検討する。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

◇王子台5丁目ニッサン自動車前交差点（I-32号線×3-202号線）

照明の改良、注意喚起のための路面表示及び塗装、あるいは信号時間の調整などが考えられることから、今後定期的な現地調査を継続しながら検討を重ねる。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

◇上志津原交差点（I-10号線×県道四街道上志津線）

県管轄の交差点であることから、今後は県による検討が主体になるが、市道隣接部分に空地があることから、その利用を含めて市における検討も行う。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

◇ユーカリが丘6丁目交差点（市道I-39号線×市道2-256号線）

照明の改良や隅切りの改修、また注意喚起のための路面表示が考えられる。

また、信号機の時間調整なども検討する。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

□王子台1丁目市民音楽ホール入り口交差点（I-9号線×3-390号線他）

右折車線設置後の状況により検討を行なう。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

□本町交差点（I-9号線×I-49号線）

隅切りの拡大や照明の改良などが考えられるが、I-32号線の開通による交通量の減少を見ながら検討する。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

□上志津1620番地先交差点（市道2-360号線×県道四街道上志津線）

市道側の交差角度の改良が考えられるが用地確保が困難な面があることから、注意喚起のための路面表示や塗装が考えられる。

一方で、県道部分において歩道整備が計画されていることから、その整備後の状況把握も必要である。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

□矢橋交差点（市道Ⅰ－９号線×市道Ⅰ－１１号線）

注意喚起のための路面表示や塗装、照明の改良が考えられるが、渋滞の解消も基本的な対応策である。

また、信号機の時間調整などについても検討する。

《期待される効果》

- ・衝突等の事故の削減

【交通円滑化及び事故削減目的】

駅周辺や公共施設、イベント会場周辺の交通円滑化及び事故削減目的により、４箇所を追加検討した。

□佐倉郵便局前交差点（市道Ⅰ－９号線×市道Ⅰ－３２４号線）

市道Ⅰ－９号線の歩道幅員を狭めて、右左折車線の設置を検討する。

《期待される効果》

- ・車両通行の円滑化による事故削減、市道Ⅰ－９号線や踏切周辺の渋滞緩和

□東関道新林橋交差点（市道Ⅰ－２３号線×市道Ⅳ－１０２号線）

市道Ⅰ－２３号線が事業化されることから、当整備に合わせ信号設置や市道Ⅳ－１０２号線にすみ切り設置を検討する。

《期待される効果》

- ・市道Ⅰ－２３号線整備による事故増加の抑制

□西志津小入口交差点（市道Ⅰ－４１号線×市道Ⅱ－１号線）

用地確保等困難な面もあるが、市道Ⅰ－４１号線に右折車線設置は必要であると考え

る。

しかしながら、勝田台長熊線(志津霊園)の開通による交通量減少が最も有効であることから、進捗状況を見ながら検討する。

《期待される効果》

- ・車両通行の円滑化

□厚生園入口交差点（市道Ⅰ－４９号線×市道Ⅰ－３１号線）

交差点付近に警戒標識の設置、交差点部分の色塗り、市道Ⅰ－３１号線にすみ切り等の確保を検討する。

《期待される効果》

- ・交差点位置を明確にすることや視認性の向上を図り、事故の削減を目的とする。

4. 電線類地中化

前期基本計画第3次実施計画（H15～H17）においては、JR佐倉駅南口、新町地区、京成佐倉駅南口の設計、工事を位置付けているが、市の財政状況の影響から新町地区を除き、事業が先送りとなっている。

今後の整備方針については、整備計画を平成28年度以降に先延ばし（スライド）し、市の財政状況に応じて整備を進める。

◆ JR佐倉駅南口

駅前広場、並びに市道I-29号線、I-30号線（一部）の無電柱化を進める。

《期待される効果》

- ・ 歩行エリアの拡大（バリアフリー化）
- ・ 駅周辺並びに商店街の都市景観の向上

◇ 京成佐倉駅南口

駅前広場、並びに市道I-9号線（一部）、I-314号線、I-319号線の無電柱化を進める。

《期待される効果》

- ・ 歩行エリアの拡大（バリアフリー化）
- ・ 駅周辺並びに商店街の都市景観の向上

5. 鉄道駅周辺のバリアフリー整備

佐倉市内の鉄道駅においては、駅構内外のエスカレーター、エレベーター設置が進み、駅利用者の利便性が向上しているところである。

当幹線道路整備方針では、交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）の趣旨に基づき、鉄道駅へのアクセス向上に向けた駅周辺道路のバリアフリー化として、多額の整備費を要する全面改修ではなく、歩道の部分整備・改修や視覚誘導ブロックの設置など、比較的整備費用の少ない局部的改修による改善策を検討する。（今回の調査では、歩道、歩車道の段差、視覚誘導ブロックの有無に焦点を絞り整備方針を検討した。）

なお、調査・検討については、電線類地中化やペDESTリアンデッキ整備、視覚誘導ブロック設置など、既に駅周辺整備が実施されている箇所、また現在駅前広場を有さない箇所や1日乗降客数5,000人未満の箇所については除外(※)することとした。

(※)除外箇所：京成臼井駅南口・北口、ユーカリが丘駅北口・南口、
志津駅北口・南口、京成佐倉駅南口、大佐倉駅、
JR佐倉駅南口・北口

検討箇所：①京成佐倉駅北口

①京成佐倉駅北口駅前広場

「状況」

- ・歩道： 整備済み
- ・視覚誘導ブロック： 駅構内階段に有り、歩道上有り
ミレニアムセンター佐倉前に有り
- ・利用状況： バス・タクシー乗り場有り
駅隣接施設にミレニアムセンター佐倉（佐倉出張所等）、
その他心身障害者福祉作業所「よもぎの園」、岩名運動場、
草笛の丘などの公共施設有り

「整備方針」

駅周辺の集客エリアとして、駅前広場内（駅～市道 I - 2 1 号線）において、視覚誘導ブロックを設置した。

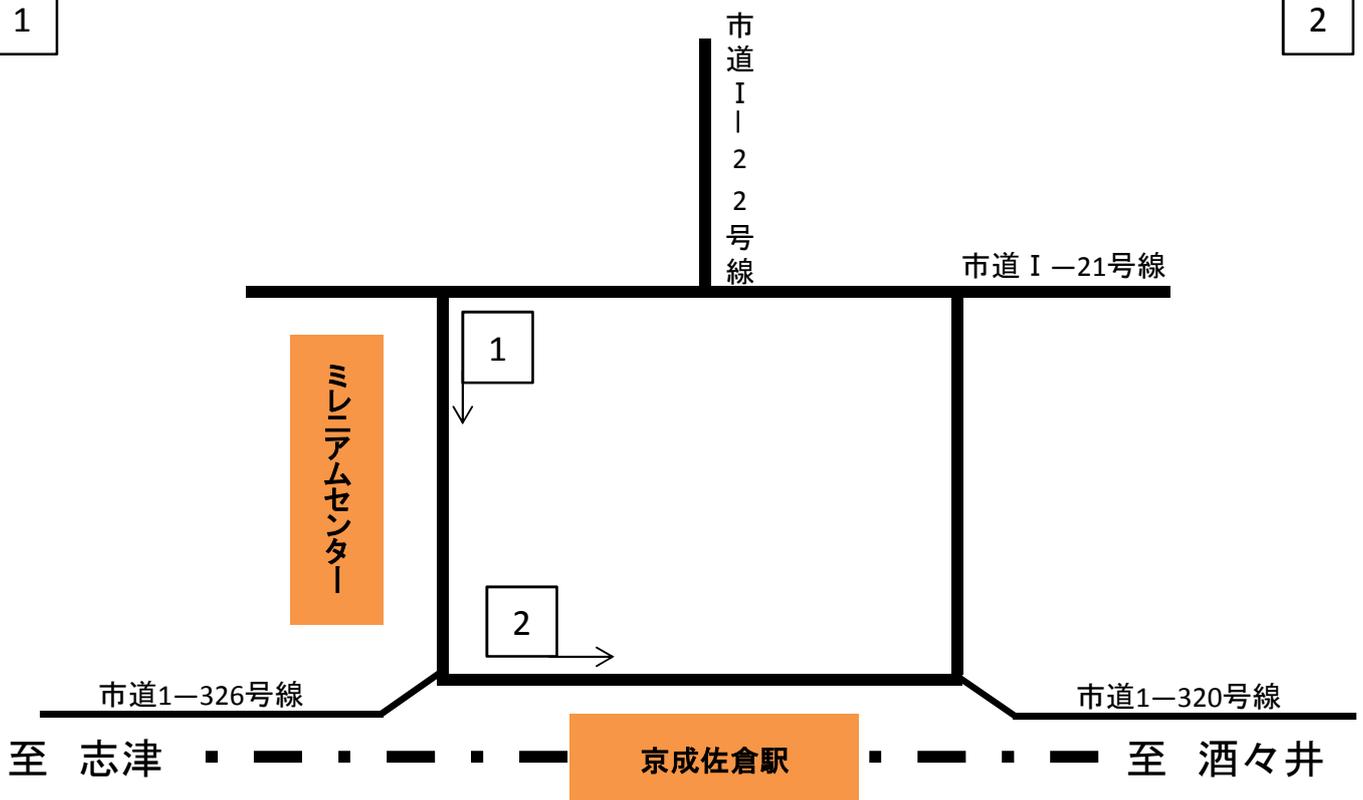
ただし、歩車道の段差があり、駅へ直結したエレベーターがないため整備が必要。



1



2



■鉄道駅周辺現況一覧

箇所名	乗客数 (単位：人/日) (※1)	歩道		段差 (※2)	視覚誘導ブロック		関連公共施設	備考
		整備状況	有効幅員		駅構内	歩道上		
①京成佐倉駅北口 駅前広場	19,293	整備済	約2.2m ～3.0m	無	有 (階段)	一部有 (ミレニアムセンター前のみ)	佐倉出張所 (ミレニアムセンター) 佐倉草ぶえの丘 岩名運動公園	循環バス発着場
②京成佐倉駅南口 駅前広場	19,293	整備済	約1.5m ～2.4m	一部有 (地盤沈下によるもの)	有 (階段)	一部有 (バス停留所のみ)	佐倉市役所 国立歴史民俗博物館 佐倉市立美術館 川村記念美術館 千葉県印旛合同庁舎 佐倉警察署 佐倉市観光協会(案内所)	工業団地等の送迎バス有(有効幅員に影響有) 沈下による路面状況の悪化有
③京成臼井駅北口 駅前広場	22,073	整備済	約2.4m ～3.5m	無	有 (階段)	無		
④JR佐倉駅南口	10,422	整備済	約3.0m ～7.0m	無	有 (階段)	無	川村記念美術館	工業団地等の送迎バス有

(※1) 乗降客数は、北口・南口の利用者を合わせたもの

京成線駅については、佐倉市統計書「駅別乗降客数(平成23年)」の年間乗客数を365(日)で除したもの

JR線駅については、佐倉市統計書「JR佐倉駅一日あたり乗客数(平成23年度)」より

(※2) 段差については、歩行の支障になるような歩車道の段差を対象とする

6. 小中学校周辺の歩行者の安全確保

佐倉市内には23の小学校、11の中学校があり、それぞれ通学路が決定されている。

近年、登校中の児童、生徒が交通事故に巻き込まれる事例が各地で多く発生している。そこで、平成24年度には全国一斉の通学路の安全点検が実施された。これを受け、通学路に指定され、歩道が未整備の路線の整備スケジュールを見直し、早期の整備を目指すことにした。

整備は、歩道新設だけでなく、路側部の着色やハンプ、狭さく、シケイン等物理的デバイスの設置など、車輛の減速を目的とするものなど、その路線にあった整備方法を検討する。

◆Ⅱ－1号線

西志津小学校から上志津原までの歩道未整備区間（西志津7丁目）において、地権者の協力を得ながら、歩道整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

◆2－261号線

志津中学校の通学路、付近に幼稚園もあり歩行者の往来が多い。歩道の整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・歩行者の安全向上

◆4－218号線

山王小学校の通学路。歩道の整備を積極的に推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

◇1－352号線

内郷小学校の通学路。歩道の整備を推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

◆2－532号線

南志津小学校の通学路。通過交通も多いことから、地権者の協力を得ながら、歩道の整備を推進する。

《期待される効果》

- ・通学路の安全性向上

7. 道の駅

道の駅等の道路サービス施設の建設、管理運営のあり方、また今後の市の財政状況などから、直営事業としての事業化は困難であるものと考えます。

また、他例を見ても道の駅におけるサービスが農産物をはじめとする物販が主体となっており、運営形態も第3セクターや民間委託が大半である。

一方で、「道の駅」という知名度は全国的なものとなっており、この根強いネームバリューによる集客効果もあることから、地域振興策の一環とした施設整備が有効である。

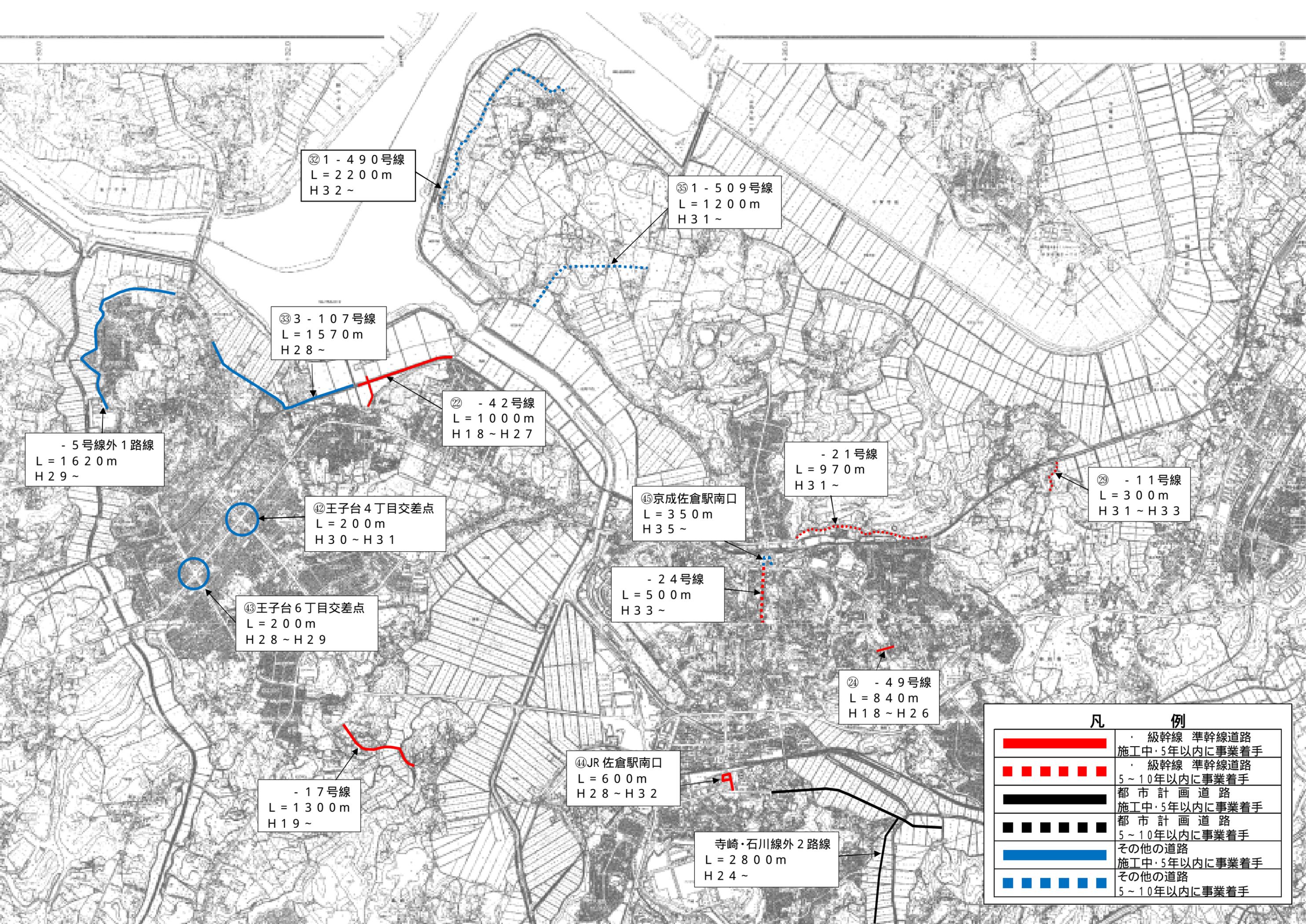
今後は、必要十分条件を見極める中で、PFIや指定管理者制度、更には完全民営化を含めた検討をしながら、施設でのサービス、地域貢献度などを更に研究する。

よって、道の駅については短期的な施設整備は実施せず、これまでの考え方としての「道路サービス施設」からこれからの考え方である「産業振興施設」へのシフトを含めて、継続的な研究課題とする。

番号	路線名	工種	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H35以降
1	都市計画道路 3・4・5井野酒々井線 外1路線 計画延長L=350m	委託											
		用地											
		工事	改良工	橋梁・下部工	橋梁・上部工	改良工							
2	都市計画道路 3・4・8馬渡萩山線 (I-23号線) 計画延長L=2100m	委託		路線測量	実施設計	用地測量	用地測量	文化財調査	文化財調査	文化財調査	文化財調査	文化財調査	文化財調査
		用地				用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入
		工事							道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良
3	都市計画道路 3・4・17四街道井野線 計画延長L=400m	委託					概略・予備設計	詳細設計(橋梁含む)・路線測量					
		用地							用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	
		工事											道路改良
4	都市計画道路 3・4・15勝田台長熊線 (I-9号線) 計画延長L=157.5m	委託											
		用地											
		工事		道路改良									
5	都市計画道路 寺崎・石川線外2路線 計画延長L=2800m	委託	路線測量	地質調査	実施設計(市街地)	実施設計(調整区域)	用地測量(市街地)	用地測量(調整区域)					
		用地							用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入
		工事											道路改良
6	都市計画道路 上座・青宮線 計画延長L=160m	委託		用地測量	用地測量								
		用地		用地購入	用地購入								
		工事			道路改良	道路改良							
7	I-3号線 井野 計画延長L=750m	委託							詳細設計・路線測量				
		用地								用地購入	用地購入		
		工事											排水・歩道整備
8	I-4号線 小竹 計画延長L=600m	委託				路線測量・実施設計							
		用地					用地購入	用地購入					
		工事							歩道整備	歩道整備			
9	I-5号線 (3-210号線含む) 臼井台 計画延長L=1620m	委託					路線測量・実施設計	用地測量	用地測量		路線測量・実施設計		
		用地							用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	
		工事									道路改良	道路改良	道路改良
10	I-13号線 生谷 計画延長L=1200m	委託								路線測量	実施設計	用地測量	
		用地									用地購入	用地購入	
		工事											歩道整備
11	I-17号線 羽鳥 計画延長L=1300m	委託											
		用地		用地購入	用地購入								
		工事	歩道整備	歩道整備									
12	I-21号線 飯田 計画延長L=970m	委託								詳細設計・路線測量			
		用地											
		工事									歩道整備	歩道整備	歩道整備
13	I-24号線 栄町 計画延長L=500m	委託									路線測量	実施設計・用地測量	
		用地											
		工事											歩道整備
14	I-31号線 寒風 計画延長L=300m	委託				文化財調査報告書							
		用地											
		工事											
15	I-31号線 下勝田 計画延長L=600m	委託					実施設計	用地測量					
		用地						用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入
		工事								道路改良	道路改良	道路改良	道路改良
16	I-31号線 高崎 計画延長L=550m	委託							路線・用地測量・設計				
		用地								用地購入	用地購入		
		工事										道路改良	道路改良
17	I-34号線 下勝田 計画延長L=500m	委託								路線測量	詳細設計		
		用地											
		工事										道路改良	道路改良
18	I-35号線 直弥 計画延長L=800m	委託		実施設計									
		用地	用地購入	用地購入	用地購入	用地購入							
		工事		道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良
19	I-37号線 岩富 計画延長L=1350m	委託											
		用地								用地購入	用地購入	用地購入	用地購入
		工事								道路改良	道路改良	道路改良	道路改良

番号	路線名	工種	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H35以降
20	I-38号線 岩富 計画延長L=400m	委託									詳細設計・路線測量		
		用地											
		工事											道路改良
21	I-41号線 上志津 計画延長L=250m	委託											
		用地											
		工事										道路改良	道路改良
22	I-42号線 (踏切改修を除く) 臼井田 計画延長L=1000m	委託		実施設計・用地測量									
		用地	用地購入	用地購入・補償費									
		工事	道路改良	道路改良	道路改良								
23	I-43号線 上志津 計画延長L=1100m	委託											
		用地											
		工事				道路改良			歩道整備	歩道整備	歩道整備	歩道整備	歩道整備
24	I-49号線 弥勒町 計画延長L=840m	委託		共同溝台帳整備									
		用地											
		工事	歩道整備										
25	II-1号線 西志津 計画延長L=250m	委託							路線測量・詳細設計				
		用地								用地購入	用地購入		
		工事										歩道整備	歩道整備
26	II-2号線 先崎 計画延長L=150m	委託								路線測量・詳細設計			
		用地											
		工事										道路改良	
27	II-5号線 上座 待避所8箇所設置	委託						路線測量・用地測量					
		用地							用地購入				
		工事									待避所設置8箇所		
28	II-5号線 下志津 計画延長L=370m	委託							詳細設計	用地測量			
		用地								用地購入			
		工事										歩道整備	歩道整備
29	II-11号線 大佐倉 計画延長L=300m	委託							詳細設計・路線測量				
		用地											
		工事									道路改良(排水含)	道路改良(排水含)	
30	II-20号線 宮本 計画延長L=600m	委託							詳細設計・路線・用地測量				
		用地								用地購入			
		工事									道路改良(排水含)	道路改良(排水含)	
31	II-23号線 井野 計画延長L=100m	委託											
		用地	用地購入										
		工事	歩道整備										
32	1-490号線 飯野・土浮 計画延長L=2200m	委託								用地測量	用地測量		
		用地										用地購入	用地購入
		工事										道路改良	道路改良
33	3-107号線 臼井田 計画延長L=1570m	委託				路線測量・詳細設計	用地測量						
		用地						用地購入	用地購入	用地購入	用地購入		
		工事								道路改良	道路改良	道路改良	道路改良
34	6-263号線 岩富 計画延長L=600m	委託		道路台帳									
		用地	用地購入										
		工事	道路改良										
35	1-509号線 飯野・土浮 計画延長L=1200m	委託							路線測量・詳細設計	用地測量			
		用地								用地購入	用地購入	用地購入	用地購入
		工事											道路改良
36	4-280号線 太田 計画延長L=70m	委託											
		用地											
		工事	道路改良L=70m										
37	2-261号線 井野 計画延長L=500m	委託				詳細設計・用地測量			詳細設計	用地測量			
		用地				用地購入	用地購入		用地購入	用地購入	用地購入		
		工事						歩道整備				歩道整備	
38	4-213号線 大篠塚 計画延長L=180m	委託							詳細設計				
		用地											
		工事							歩道整備				

番号	路線名	工種	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H35以降
39	2-490・492号線 下志津原 計画延長L=340m	委託											
		用地											
		工事		道路改良	舗装復旧								
40	2-532号線 下志津 計画延長L=150m	委託						詳細設計	用地測量				
		用地							(用地は地元寄附)				
		工事								道路改良			
41	5-109号線 直弥 計画延長L=630m	委託							詳細設計	用地測量			
		用地								(用地は地元寄附)			
		工事									道路改良	道路改良	道路改良
42	王子台4丁目 臼井駅南口入口交差点 計画延長L=200m	委託						詳細設計・交差点協議					
		用地											
		工事							信号移設・道路改良				
43	王子台6丁目 (家具店前)交差点 計画延長L=200m	委託				詳細設計・交差点協議							
		用地											
		工事					信号移設・道路改良						
44	JR佐倉駅南口 I-29号線 電線共同溝 計画延長L=600m	委託				実施設計							
		用地											
		工事					共同溝	共同溝	引込管委託	舗装復旧			
45	京成佐倉駅南口 1-319号線 電線共同溝 計画延長L=350m	委託											詳細設計・路線測量
		用地											
		工事											共同溝
46	ユ-カリが丘駅北口 I-39号線 電線共同溝 計画延長L=500m	委託								詳細設計・路線測量			
		用地											
		工事									共同溝	共同溝	連携・引込管埋設・舗装
	京成臼井駅北口 点字ブロック設置 計画延長L=200m	委託											
		用地											
		工事					点字ブロック設置						
	生活道路 計画 隅切 箇所	委託			用地測量								
		用地											
		工事		道路改良(排水含)		排水整備	歩道整備	排水整備	歩道・排水整備	歩道・排水整備	歩道・排水整備	歩道・排水整備	歩道・排水整備



③② 1 - 490号線
L = 2200m
H32~

③⑤ 1 - 509号線
L = 1200m
H31~

③③ 3 - 107号線
L = 1570m
H28~

②② - 42号線
L = 1000m
H18~H27

- 5号線外1路線
L = 1620m
H29~

④② 王子台4丁目交差点
L = 200m
H30~H31

④⑤ 京成佐倉駅南口
L = 350m
H35~

- 21号線
L = 970m
H31~

②⑨ - 11号線
L = 300m
H31~H33

④③ 王子台6丁目交差点
L = 200m
H28~H29

- 24号線
L = 500m
H33~

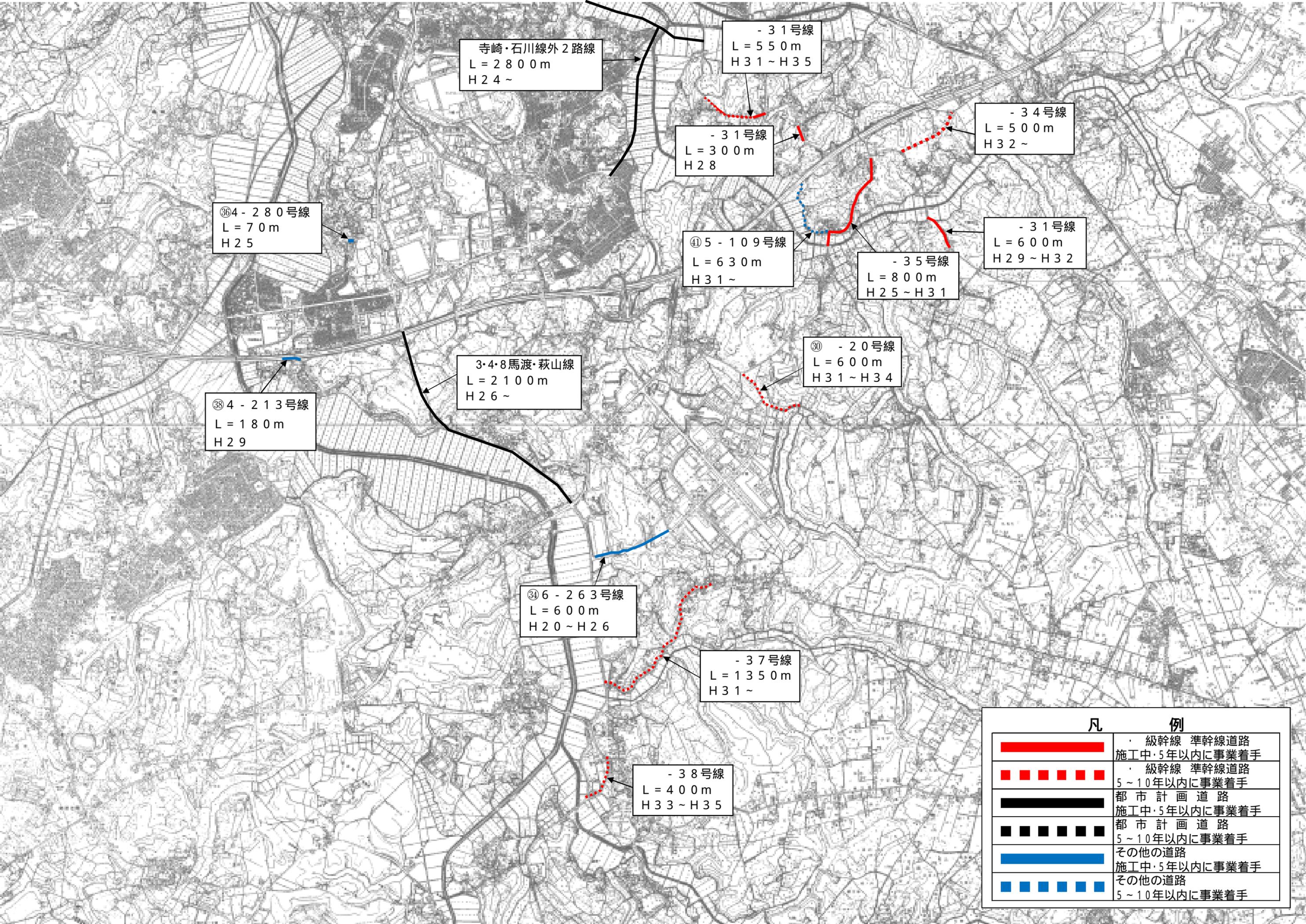
②④ - 49号線
L = 840m
H18~H26

- 17号線
L = 1300m
H19~

④④ JR 佐倉駅南口
L = 600m
H28~H32

寺崎・石川線外2路線
L = 2800m
H24~

凡 例	
	・ 級幹線 準幹線道路 施工中・5年以内に事業着手
	・ 級幹線 準幹線道路 5~10年以内に事業着手
	都市計画道路 施工中・5年以内に事業着手
	都市計画道路 5~10年以内に事業着手
	その他の道路 施工中・5年以内に事業着手
	その他の道路 5~10年以内に事業着手



寺崎・石川線外2路線
L = 2800m
H24~

- 31号線
L = 550m
H31~H35

- 31号線
L = 300m
H28

- 34号線
L = 500m
H32~

③⑥4 - 280号線
L = 70m
H25

④⑤ - 109号線
L = 630m
H31~

- 35号線
L = 800m
H25~H31

- 31号線
L = 600m
H29~H32

3・4・8馬渡・萩山線
L = 2100m
H26~

③⑧4 - 213号線
L = 180m
H29

③⑩ - 20号線
L = 600m
H31~H34

③④6 - 263号線
L = 600m
H20~H26

- 37号線
L = 1350m
H31~

- 38号線
L = 400m
H33~H35

凡 例	
	・ 級幹線 準幹線道路 施工中・5年以内に事業着手
	・ 級幹線 準幹線道路 5~10年以内に事業着手
	都市計画道路 施工中・5年以内に事業着手
	都市計画道路 5~10年以内に事業着手
	その他の道路 施工中・5年以内に事業着手
	その他の道路 5~10年以内に事業着手