

## V章. 整備効果順位の検討

(整備優先性が高い路線)

■道路処理機能を高めるための道路整備

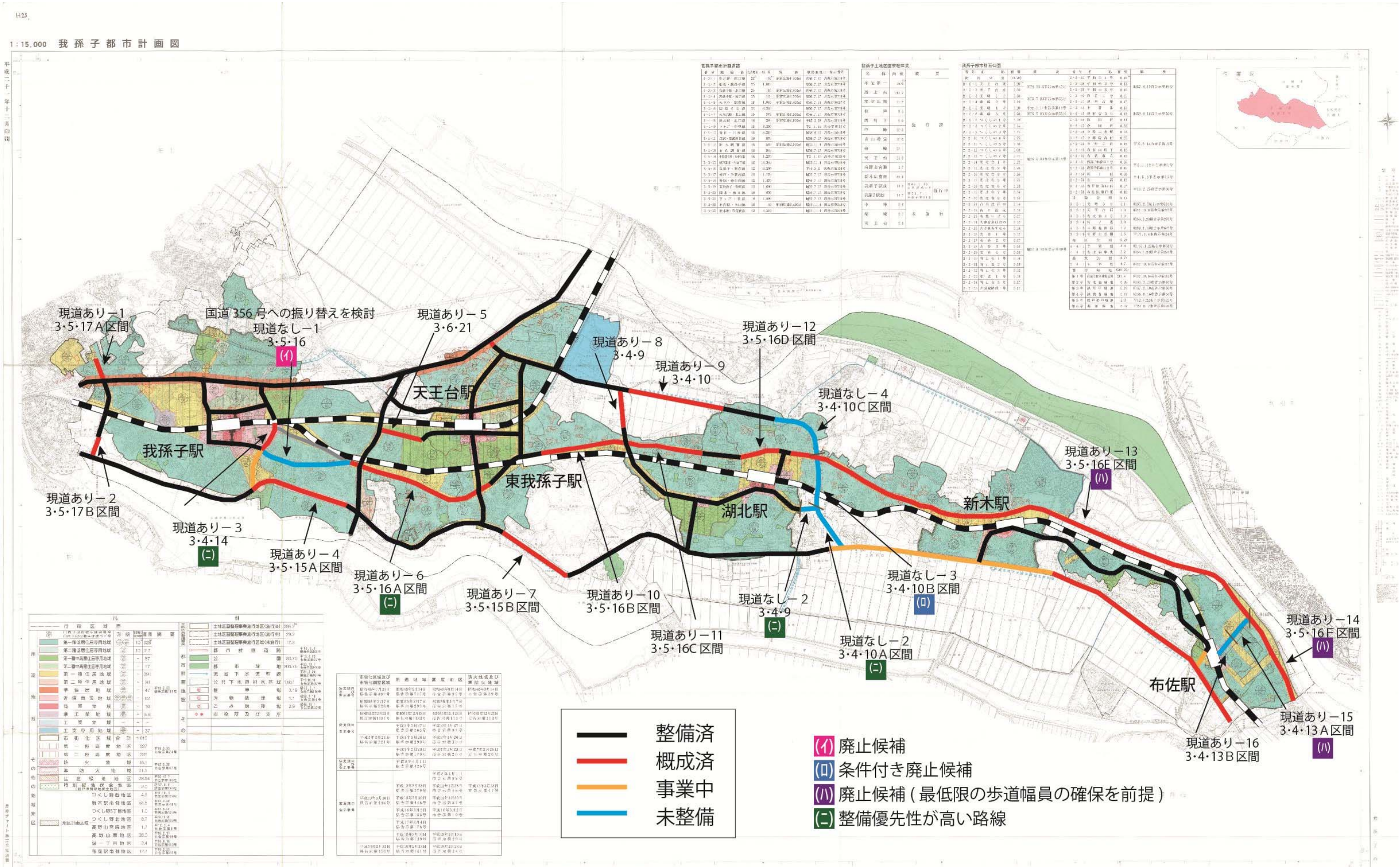
- 3・4・10号(青山・日秀線)のA区間(一部3・4・9号を含む)

■歩行者・自転車の通行機能を高める道路整備

- 3・4・14号(手賀沼公園・久寺家線)の現国道356号の区間
- 3・5・16号(我孫子・布佐線)の3・3・2号～3・4・5号の区間

- ・ 主な未整備区間の整備優先性の検討結果(図V-1、表V-1)は次頁に示すとおりである。これまでの交通処理機能の検討や費用対効果算定の結果から、廃止候補になる路線を除き、優先順位を評価する。
- ・ 現道なし未整備区間は、基本的には自動車の処理機能を高める路線であり、該当する路線区間は5区間ある。
- ・ この内、3・5・16号(我孫子・布佐線)は代替する国道356号への振り替えが想定されること、3・4・10号(青山・日秀線)B区間は条件付き廃止候補であることから、評価から除く。
- ・ 3・4・10号(青山・日秀線)は、費用対効果算定の結果で示されているように、南側の未整備区間から整備することが必要であり、3・4・9号(下ヶ戸・中里線)との一体的なネットワークの整備により費用対効果も得られることから、整備優先性が高いと判断される。
- ・ 3・4・14号(手賀沼公園・久寺家線)の現国道356号の区間、3・5・16号(我孫子・布佐線)の3・3・2号～3・4・5号の区間は、歩行者・自転車交通量から通行環境の向上が必要であり、費用対効果も得られることから、整備優先性が高いと判断される。

図V-1 道路整備の方向性（廃止、整備優先性の高い路線）



表V-1 道路整備優先性の検討（定量評価）

整備状況	図面 番号	路線名称		計画 幅員 (m)	区間延長 (m)		沿道用途	現道の状況	道路機能、見直しの考え方	概算事業費 (億円)		費用対効果	備考	
					市道	国県道								
現道なし 未整備	現道なし-1	3・5・16	我孫子・布佐線	12	1,090		一低専	並行道路あり（国道356号 2車線 W=8.1~10.0m）	国道356号が並行し代替経路となっている中で、千葉柏道路がない状態では局部的に道路混雑が悪化するものの、廃止しても周辺道路に与える影響は小さいことから、『廃止候補路線』	40.2	国道356号の拡幅 W=12m 31.7	0.90		
	現道なし-2	3・4・9	下ヶ戸・中里線	18	170		調整		3・5・15号（根戸新田・布佐下線）と3・4・9号（下ヶ戸・中里線）を結び自動車の通行機能を有する	4.7	1.33	B,C区間なしでの評価		
	現道なし-2	3・4・10	青山・日秀線	A区間	18	540	調整							
	現道なし-3				B区間	18	580	調整、一低専	A区間と連続して3・5・15号（根戸新田・布佐下線）から国道356号を結ぶ機能を有する 廃止しても周辺道路に与える影響は小さいことから『条件付き廃止候補路線』	28.3		1.09		
	現道なし-4				C区間	16	785	一低専	国道356号と国道6号の連絡機能を有するものの、整備優先性は低い	26.6		0.49		
現道あり 未整備 (概成済み)	現道あり-1	3・5・17	根戸・手賀沼線	A区間	12		275	一住	現道 県道7号・我孫子関宿線 2車線 W=8.6~9.2m	歩行者、自転車交通量は少ない	1.1		1.48	
	現道あり-2			B区間	12	255		調整	市道 2車線 W=9.0m	〃	0.8		0.13	
	現道あり-3	3・4・14	手賀沼公園・久寺家線		16		240	近商	国道356号 2車線 W=8.3~13.6m	歩行者、自転車の通行環境を向上させる必要性が高い	4.9		1.31	
	現道あり-4	3・5・15	根戸新田・布佐下線	A区間	18	1,090		二住	市道 2車線 W=16.2~18.9m	〃	7.5		0.79	
	現道あり-7			B区間	12	1,000		調整	市道 2車線 W=9.6~12.0m	歩行者、自転車交通量は少ない	0.8		1.23	
	現道あり-5	3・6・21	下ヶ戸・泉線		11	460		一低、一中高	市道 2車線 W=10.0m	〃	3.2		1.45	
	現道あり-6	3・5・16	我孫子・布佐線	A区間	12		1,550	一住	国道356号 2車線 W=8.4~15.3m	歩行者、自転車の通行環境を向上させる必要性が高い	13.9		1.04	
	現道あり-10			B区間	12		1,820	一住	国道356号 2車線 W=8.3~13.6m	歩行者、自転車交通量は少ない	5.1		1.29	
	現道あり-11			C区間				一住		〃	5.8		1.11	
	現道あり-12			D区間	12		440	一住	国道356号 2車線 W=8.8~11.0m	歩行者、自転車交通量は少なく、道路構造令の最低基準（歩道2m）が担保されれば廃止候補（千葉県に提案）	4.1		0.71	
	現道あり-13			E区間	12		6,675	一住、調整	国道356号 2車線 W=8.1~14.1m	〃	56.1		0.60	
	現道あり-14			F区間				一住		〃	18.0		0.47	
	現道あり-8	3・4・9	下ヶ戸・中里線		16	430		調整	市道 2車線 W=12.0~16.0m	歩行者、自転車交通量は少ない	1.9		0.00	
	現道あり-9	3・4・10	青山・日秀線		16	1,090		調整	市道 2車線 W=14.0~14.2m	〃	1.5		0.05	
現道あり 未整備	現道あり-15	3・4・13	布佐駅前線	A区間	16		330	近商、一住	県道197号・布佐停車場線 2車線 W=6.5~8.1m	歩行者、自転車交通量は少なく、道路構造令の最低基準（歩道2m）が担保されれば廃止候補（千葉県に提案）	10.9		0.26	
	現道あり-16			B区間	16		210	近商、一住	県道197号・布佐停車場線 2車線 W=6.5~8.1m	歩行者、自転車の通行環境を向上させる必要性が高い	8.0		0.79	

市管理で優先性が高い路線  
 県管理で優先性が高い路線  
 県管理  
 市管理