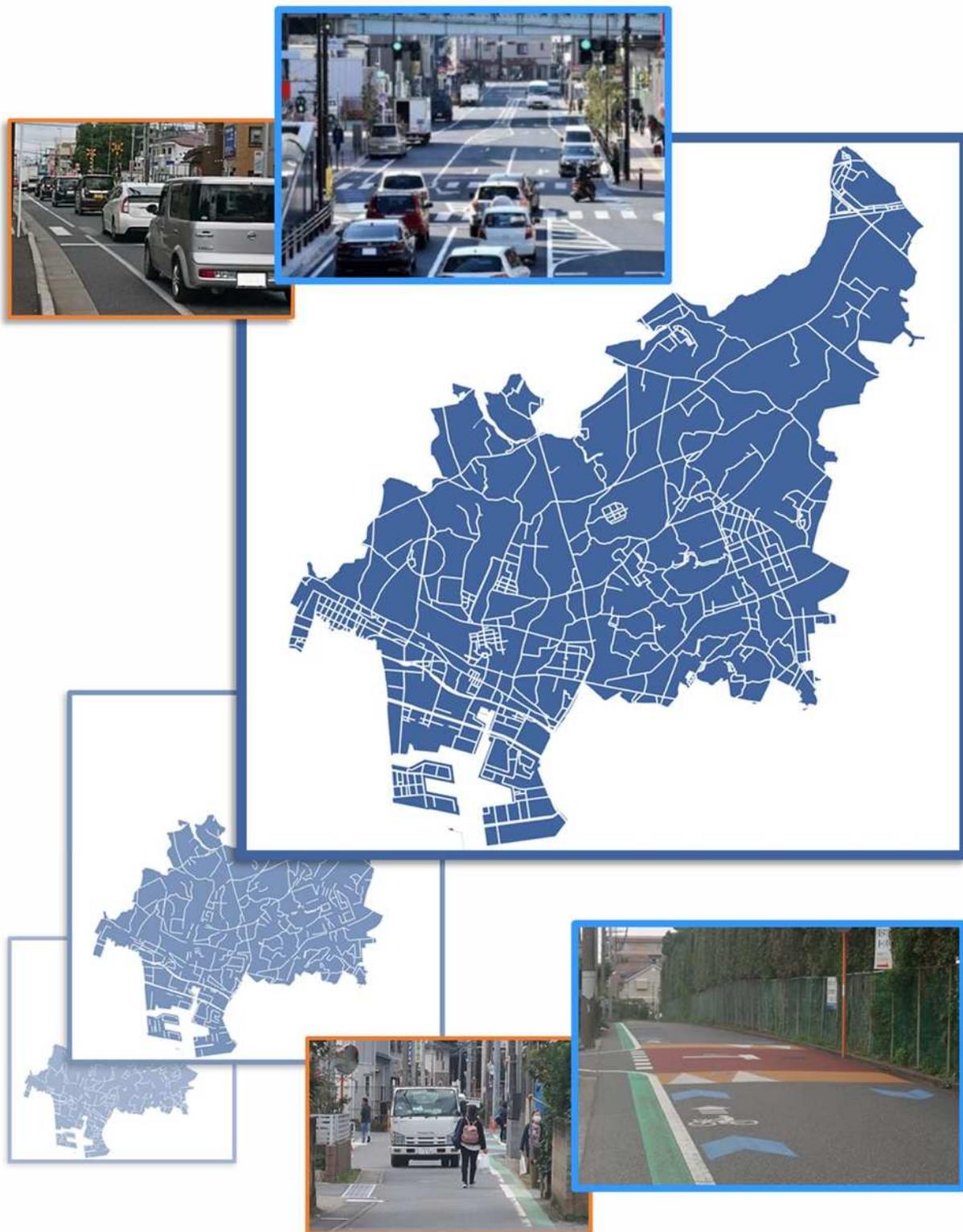


船橋市道路整備プログラム(案)

令和 年 月



目 次

1. はじめに.....	3
(1) 本計画の趣旨.....	3
(2) 道路の役割.....	3
(3) 概要及び特性.....	4
(4) 課題.....	5
2. 道路整備プログラムの基本方針.....	11
(1) 計画の位置付け.....	11
(2) 計画の期間.....	11
(3) 整備方針.....	12
(4) 施策と効果.....	13
(5) 指標と目標.....	14
3. 施策分野.....	15
(1) 施策1：道路ネットワークの整備.....	15
(2) 施策2：渋滞多発箇所での交通円滑化.....	20
(3) 施策3：事故多発エリアでの安全対策の推進.....	26
(4) 施策4：自転車走行環境の構築.....	30
(5) 施策5：災害時に強いみちづくり.....	32
(6) 施策6：公共交通の利便性向上.....	36
4. 国県への要望箇所一覧.....	39
5. 実現に向けての取組み.....	40

1 はじめに

(1) 本計画の趣旨

道路は、市民生活の安全安心の暮らしの確保や産業・経済活動を支える重要な都市基盤です。

道路整備は、限られた財源の中で国や千葉県の考えを踏まえつつ、道路整備に対する透明性を高めながら、継続的に取り組みを進める必要があります。

一方で、道路をとりまく環境は、少子高齢化や人口減少、自然災害の激甚化、インフラの老朽化など、大きく変化しております。

このようなことから、本市の道路整備実施計画として、市内で発生している現状の課題解決に向け、施策や事業進捗を管理する指標を設定し、効果的・効率的な道路整備に取り組むための「道路整備プログラム」を策定します。

(2) 道路の役割

道路の役割は、人流や物流の基盤として利用されるだけでなく、救命・救急活動など様々な役割があります。また、台風や地震といった災害時でも通行可能な空間の確保など、安全かつ安心な道路としての役割も担います。さらに、火災時の延焼遮断帯としての機能、日常生活に不可欠なライフラインを収納する機能、都市生活に賑わいや憩いを与えるための空間機能など、ゆとりある快適な日常生活や安全・安心な暮らしの確保から産業・経済活動まで多岐にわたる活動を支える重要な都市基盤となっています。



図 1-1 道路の役割

(3) 概要及び特性

本市は、千葉県北西部に位置し、東は習志野市・八千代市、西は市川市、北は鎌ヶ谷市・白井市に隣接し、南は東京湾に面するという立地条件の下、京葉地域の中核都市として発展してきました。

また、東京都心部から20km圏、千葉市中心部から15km圏という都心部と県都千葉市を結ぶ交通動脈上に位置しています。

全国的に多くの地方公共団体が人口減少に転じる中、これまで堅調な人口増加が続き、令和3（2021）年4月現在の住民基本台帳人口は、中核市最大の64.5万人です。今後も、総人口は令和15（2033）年の66.4万人までは増加すると見込んでいます。

また、公共交通網としては、鉄道が9路線35駅整備されており、鉄道網の通っていないエリアでも、路線バスが通行しています。



出典：第3次船橋市総合計画より抜粋

図 1-2 船橋市の位置

(4) 課題

(a) 慢性的な交通渋滞

本市では、昭和 30 年から 50 年代の人口急増期に学校建設を優先したことに伴い、令和 2 年度末でも都市計画道路の整備率が 45.1%と、道路整備が遅れた経緯があります。

平成 25 (2013) 年に東関東自動車道谷津船橋インターチェンジが供用され、平成 30 (2018) 年に東京外かく環状道路の千葉県区間が開通する等広域道路ネットワーク機能が向上し、広域圏での人の交流や物流が容易になった一方、接続する国道、県道、都市計画道路等市内の軸となる道路の整備が遅れ、慢性的な渋滞が各所で発生しています。これにより路線バスの定時運行が図れないこともあります。

《 都市計画道路の整備状況 》



都市計画道路の区分		平成 24 年度	令和 2 年度
		延長 (m)	延長 (m)
自動車専用道路	計画	3,490	4,160
	整備	2,393	2,393
幹線街路	計画	121,200	121,200
	整備	50,253	52,503
区画街路	計画	3,490	3,490
	整備	3,166	3,166
合計	計画	128,180	128,850
	整備	55,812	58,062

整備延長：2,250m 増加

※平成 30 年からは GIS による計測となっています。

資料：船橋市都市計画課資料（令和 2 年度）、国土数値情報より作成

出典：船橋市都市計画マスタープランより抜粋（船橋市都市計画課資料（令和 3 年 2 月）、国土数値情報より作成）

図 1-4 都市計画道路の整備状況

(b) 道路交通の安全性

本市の道路は幅員の狭さや電柱等により歩行者空間が十分でないことに加え、段差や急な勾配等が見られる歩道が存在しています。また、車道での自転車走行環境の整備を進めていますが、幅員が不足している道路や自転車走行空間が明確でない道路において、歩行者や自転車利用者の安全な通行が妨げられるケースが発生しています。



図 1-5 自転車走行状況

(c) 自然災害への対応

近年、自然災害は激甚化・頻発化しており、平成 23 年の東日本大震災や千葉県全域に被害を与えた令和元年の台風第 15 号及び第 19 号をはじめとした度重なる自然災害を例に、今後本市においても深刻な被害が発生する可能性があります。

首都直下型地震のリスクや台風による電柱・下水道・橋梁の倒壊、集中豪雨による道路冠水・浸水により道路インフラ施設が崩壊することで道路が閉塞し、緊急車両の進入路・避難路が確保できなくなるため、住民避難や災害復旧が遅れるなど、人的・物的被害が大きくなります。さらに、電柱の倒壊は、建物損害や倒木等による被害を受けやすく、長時間の停電・通信障害等も引き起こし、日常生活や産業活動がストップすることで、甚大な被害が発生するため、被害を軽減させるための減災・防災対策の推進が必要です。

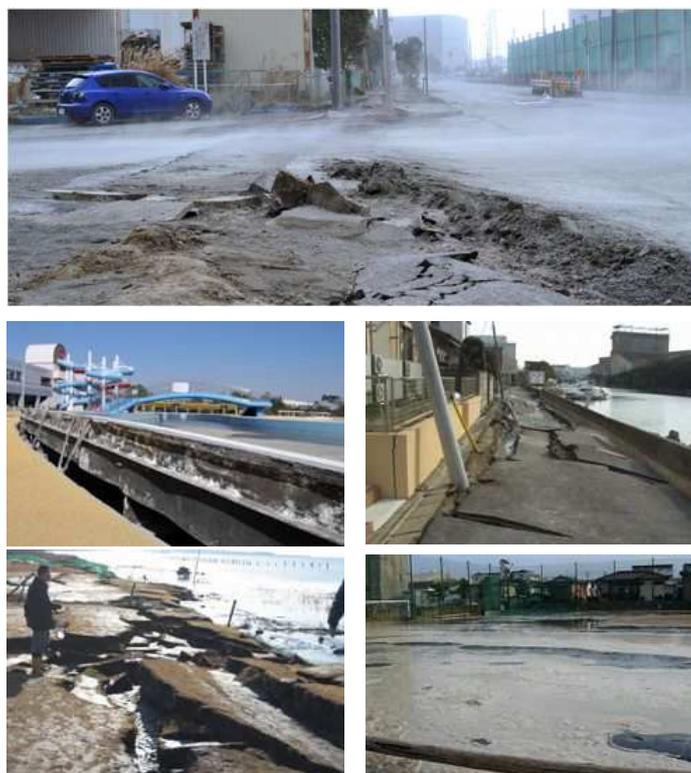


図 1-6 船橋市での過去の被害状況（東日本大震災の被害状況）

(d) 道路施設の維持管理

本市が管理する橋梁は、建設後 50 年以上を経過するものが今後急速に増えることから、これに伴う安全性の低下や維持管理コストの増加が懸念されます。特に、前述のとおり、自然災害は激甚化・頻発化しているため、災害時にも物資輸送等を行う緊急輸送道路（緊急車両の通行を確保すべき重要な道路）等の交通機能を確保するために、道路・橋梁施設の老朽化対策及び耐震化の促進が課題となっています。

また、大型自動車等の重交通による舗装の劣化は、快適で安全な走行の阻害となるため、今後の適切な維持管理が課題となっております。



(A) 橋梁主桁部の劣化・腐食



(B) 橋梁コンクリート主桁のひび割れ



(C) 橋梁床版のひび割れ

図 1-7 インフラの老朽化に伴う損傷事例

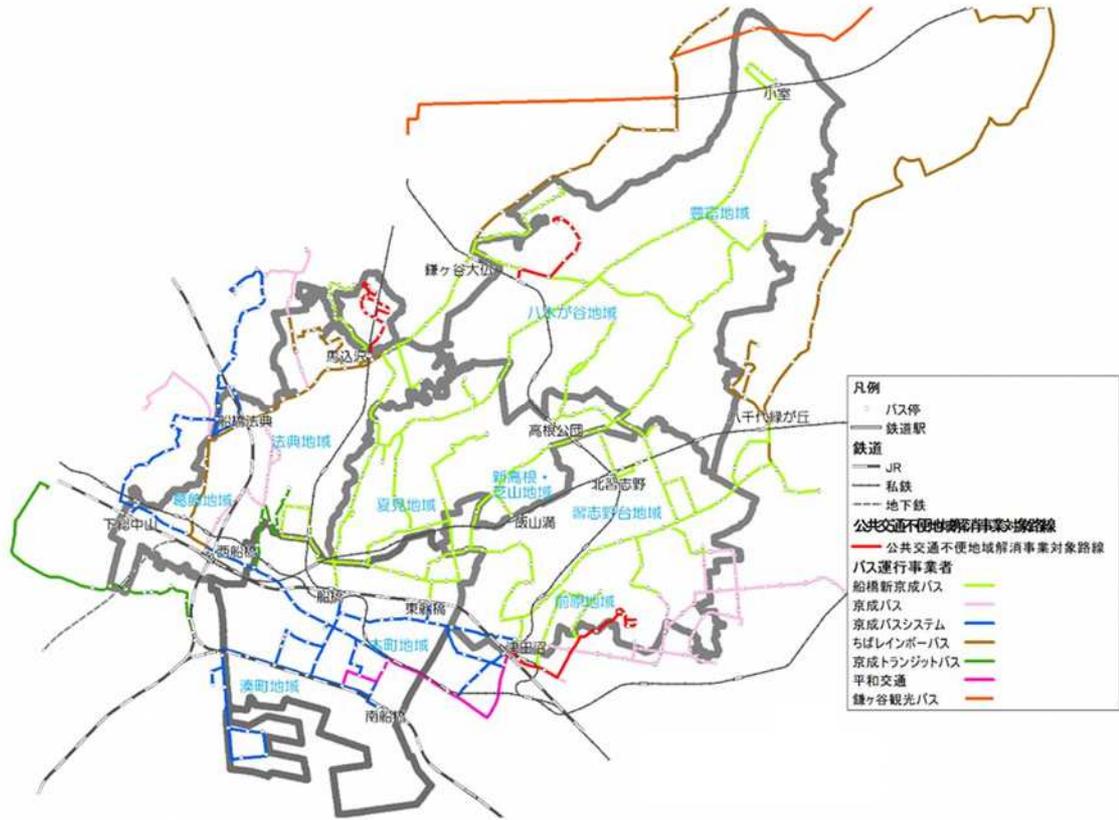


図 1-8 道路の舗装の劣化事例

(e) 公共交通の利便性

本市は、9 路線 35 駅を有する鉄道網やバス路線が充実していますが、鉄道駅やバス停留所といった公共交通機関の発着場所から一定以上の距離がある公共交通不便地域が存在しています。

また、慢性的な道路の混雑や渋滞によりバスの定時性の確保が困難となっています。



出典：「国土数値情報」を加工（国土交通省国土政策局）

図 1-9 船橋市の鉄道路線・バスネットワーク

(f) 市民ニーズ

市民を対象に実施した最新アンケート調査（令和2年度市民意識調査）では、本市の取組みや施策全般において、力を入れるべき施策として「交通渋滞の緩和や歩行者・自転車利用者の安全に配慮した幹線道路、生活道路の整備」との回答が半数弱を占めることが課題となっています。

さらに、市民ニーズの上位10以内に、「市街地整備」、「公共交通の充実」、「災害」、「バリアフリー」などのその他の都市基盤整備に対する要望も多く入っており、関心が高いことが伺えます。

【令和2年度の市民ニーズ】



【過去5年間の市民ニーズの変化】



出典：令和2年度市民意識調査報告書（船橋市）

図 1-10 市が力を入れるべき施策

2 道路整備プログラムの基本方針

(1) 計画の位置付け

本計画は、上位計画並びに関連する計画と連携するとともに、道路に関する個別計画との整合を図りながら取り組めます。

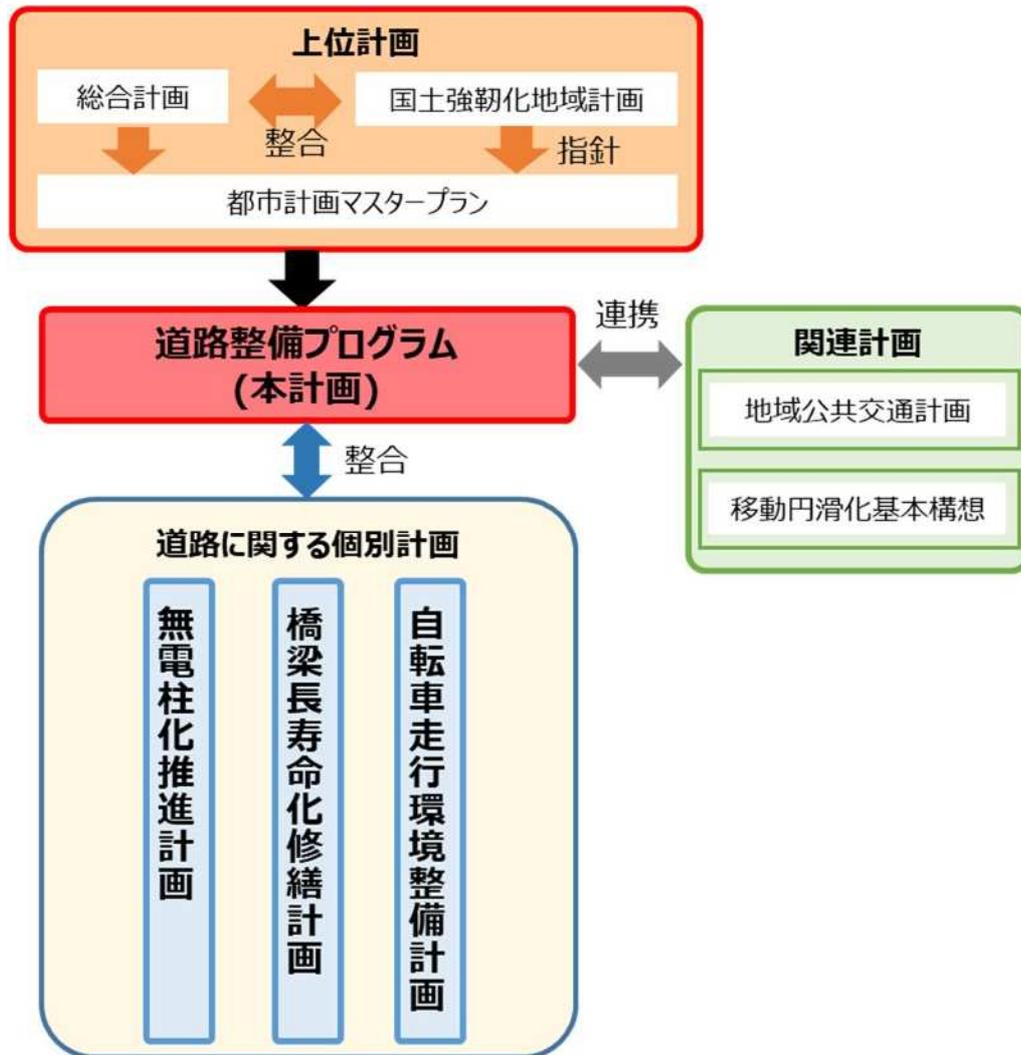


図 2-1 関連する各種計画の関係性

(2) 計画の期間

本計画の計画期間は令和 13 年度までとします。

なお、新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

(3) 整備方針

本市が今後もさらに発展し、市民一人一人が生き生きと活動できるように、市民生活や経済活動を支える都市基盤を形成するとともに、安全・安心な暮らしを支えるみちづくりを実現します。

そこで、本市が抱えている現状・課題を踏まえて、「人・モノが行き交うみちづくり **活力**」、「誰もが安全で安心して利用できるみちづくり **安全・安心**」、「快適で暮らしやすいみちづくり **快適**」の3つを整備方針として、施策・事業を進めていきます。



図 2-2 道路整備プログラムの3つの整備方針

(4) 施策と効果

3つの整備方針に基づき、本計画では以下に示す6つの施策を実施し、道路整備による効果発現を目指します。

表 2-1 3つの整備方針に対応した施策と効果

施策	効果	3つの整備方針		
		①活力	②安全・安心	③快適
道路ネットワークの整備	目的地までの移動時間の短縮や定時運行を確保	○	○	○
渋滞多発箇所での交通円滑化	道路を通行する際の旅行速度の向上	○	○	○
事故多発エリアでの安全対策の推進	交通事故による人身事故の件数を減少させ、安全・安心を確保		○	
自転車走行環境の構築	自転車事故を減少、利用者ニーズの向上	○	○	○
災害時に強いみちづくり	災害時にも通行可能な道路を確保し、安心できる環境を構築		○	
公共交通の利便性向上	バス路線の便数や利用者数の増加	○		○

(5) 指標と目標

本計画では、実施した施策の効果や事業進捗を市民に分かりやすくお知らせする指標として、以下 11 の指標を選び、それぞれに令和 13 年度末までの目標値を定めます。

表 2-2 実施施策の効果指標と目標設定

施策	指標	指標の内容	現況値	目標値		備考
				中間年 (令和 8 年度末)	最終年 (令和 13 年度末)	
道路ネットワークの整備	1 都市計画道路の整備率	市の都市計画道路の計画決定延長(128.18km)に対する整備済延長の割合	45.1%	46.5%	47.8%	
渋滞多発箇所での交通円滑化	2 市道平日 12 時間平均旅行速度	自動車で移動する場合の平均走行速度(信号での停止等も含んだ値) ※対象は市道とし、ETC2.0 プロセッサを用いて平日 12 時間(日中平均)を集計した値	16.4 km/h	18.2 km/h	20.0 km/h	
	3 踏切の改良整備箇所数	踏切の拡幅等による改良箇所数	2 箇所	3 箇所	4 箇所	
事故多発エリアでの安全対策の推進	4 死傷事故件数(全道路)	市内の全ての道路で発生している死傷事故件数(死傷事故とは道路で発生した人身事故)	1,494 件/年	1,340 件/年	1,200 件/年	
	5 死傷事故件数(市道)	市道で発生している死傷事故件数(死傷事故とは道路で発生した人身事故)	926 件/年	830 件/年	740 件/年	
自転車走行環境の構築	6 自転車走行環境整備済延長	市の自転車走行環境整備計画で策定された路線(延長 62.49km)に対する整備済延長	25.6km	42.12km	62.49km	
災害時に強いみちづくり	7 無電柱化整備済延長	市の無電柱化整備計画で選定された路線(延長 1.25km)に対する整備済延長	0km	0.85km	1.25km	
	8 予防保全対策橋梁数	船橋市管理橋梁 301 橋のうち、予防保全対策が完了した橋梁数	285 橋	292 橋	301 橋	
	9 耐震対策済橋梁数	耐震補強が必要とされた 24 橋(市管理)のうち、対策が完了した橋梁数	14 橋	23 橋	24 橋	
公共交通の利便性向上	10 駅前広場の整備箇所数	駅前広場の整備を行った箇所数	0 箇所	2 箇所	3 箇所	
	11 路線バスの利用者数	市内を走行する路線バスの 1 日の平均利用者数(乗車人員)	72,887 人/日	72,887 人/日	72,887 人/日	現状維持

※新型コロナウイルス感染症拡大による特殊な交通状況等を考慮し、令和 3 年度の現況値が相応しくない指標は、平成 30 年度あるいは令和元年度の現況値を設定している。

3 施策分野

前頁に示した3つの整備方針に従った6つの施策に対して、効果を発現させるための事業を計画・設計し、関係機関と協議等を行いつつ、工事を推進するなど、各施策の進捗管理をしながら取り組みます。

(1) 施策1：道路ネットワークの整備

活力

安全・安心

快適

(a) 取組みの方向性と想定される効果

住民の日常生活の利便性向上や産業活動を活性化していくためには、円滑かつ効率的な道路ネットワークの構築が必要不可欠となっています。そのためには、道路ネットワークの整備箇所の重点化による事業のスピードアップを図り、整備効果の早期発現と都市計画道路整備率の向上を目指すことが重要です。

都市計画道路の整備により、自動車等で目的地までの移動する際の所要時間が短縮されるとともに、定時性の確保が期待されます。

(b) 整備目標

指標1 都市計画道路の整備率※

※都市計画道路の計画延長（128.18km）に対する整備済延長の割合

・都市計画道路の整備率は、R2年度現在45.1%ですが、R13年度では47.8%を目標にします。



(c) 実施事業

①事業中の都市計画道路

令和2年度末時点で52路線(約128km)を都市計画決定しています。現在事業中の6路線を以下に示します。

表 3-1 現在事業中の路線

No	事業箇所	延長	供用(完了) 目標年度	事業費
1	都市計画道路 3・3・7 号 南本町馬込町線(船橋駅北口)	397m	令和6年3月	4,491百万円
2	都市計画道路 3・4・20 号 印内習志野台線	190m・ 446m	令和6年3月	1,580百万円
3	都市計画道路 3・4・22 号 西浦藤原町線	586m	令和8年3月	4,285百万円
4	都市計画道路 3・4・25 号 宮本古和釜町線	243m・ 300m	令和5年3月・ 令和7年3月	2,194百万円
5	都市計画道路 3・4・27 号 前原東飯山満町線ほか1線	1,088m	令和8年3月	6,555百万円
6	都市計画道路 3・5・31 号 西船橋駅印内線	260m・ 350m	令和5年3月・ 令和6年3月	1,917百万円

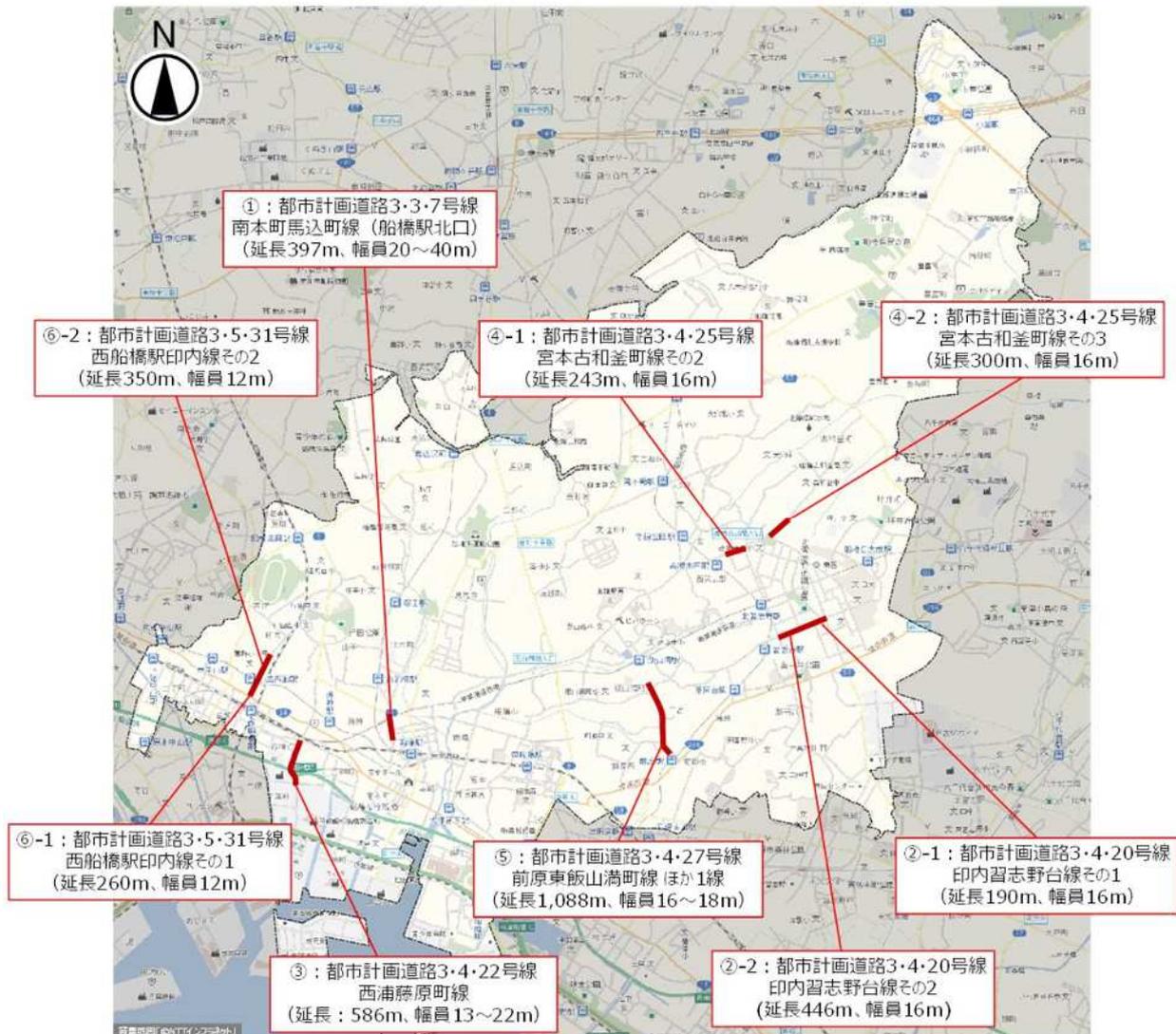


図 3-1 現在事業中の路線の位置

②次期事業着手をする都市計画道路

今後 10 年以内に事業着手する路線は、自動車の交通機能、アクセス機能、歩行者の交通機能、自転車の交通機能、防災機能の観点から優先度の高い以下の 3 路線について、事業着手をします。

表 3-2 事業着手をする路線

事業着手検討箇所	延長
都市計画道路 3・3・7 号 南本町馬込町線 (本町工区)	245m
都市計画道路 3・3・7 号 南本町馬込町線 (旭町工区)	1,660 m
都市計画道路 3・4・27 号 前原東飯山満町線 (前原東工区)	250m

※新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

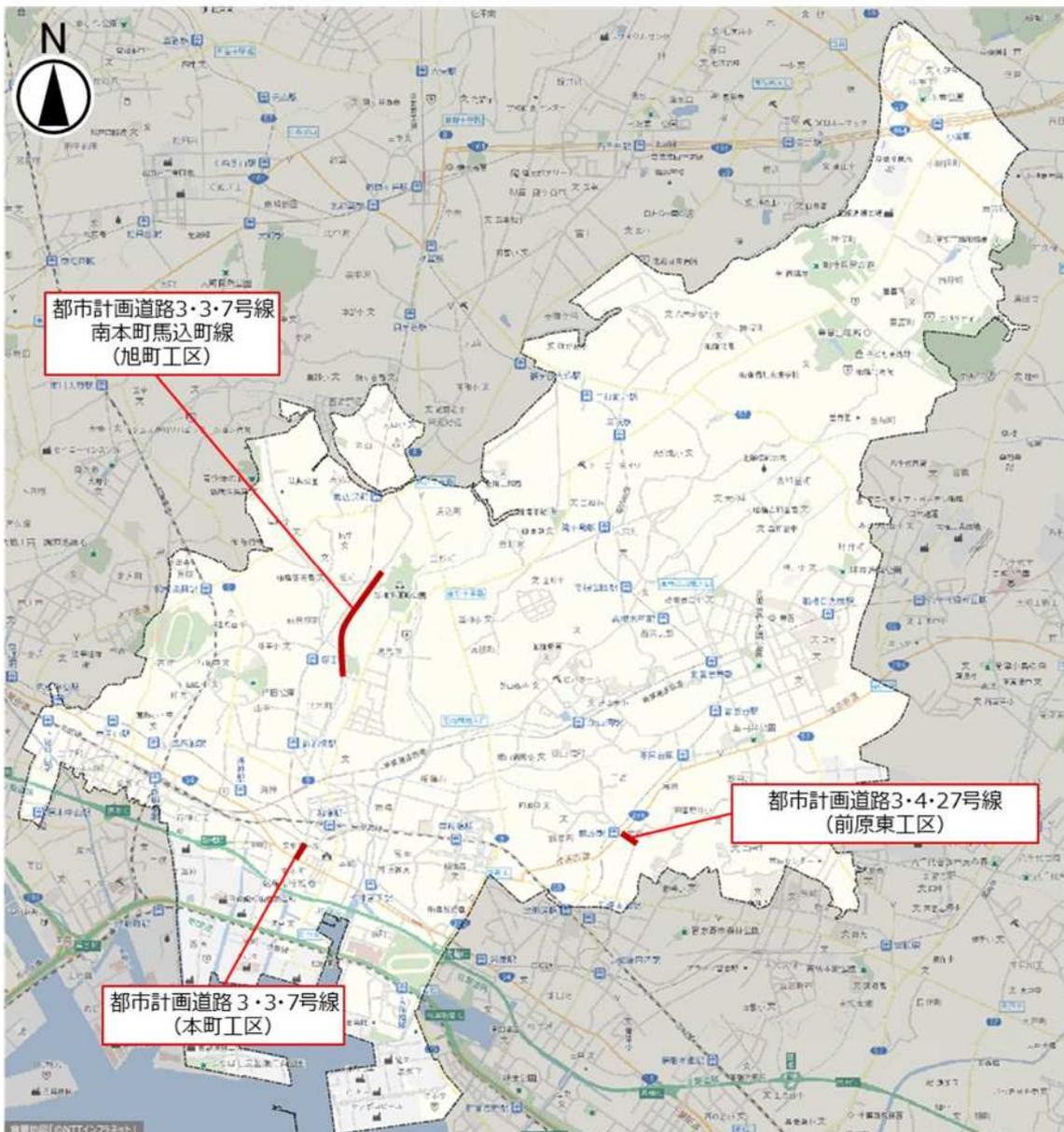


図 3-2 事業着手を検討する路線の位置

(2) 施策2：渋滞多発箇所での交通円滑化

活力

安全・安心

快適

(a) 取組みの方向性と想定される効果

市道の中で特に渋滞が顕著な箇所について、信号現示改良等の短期対策（数年で可能な対策）、右折レーン設置等の交差点改良等の中期対策（5～10年程度で可能な対策）を実施して、道路走行時の旅行速度を向上させ、早期に渋滞緩和を目指します。

また、国道・県道の渋滞が起因による市道の渋滞箇所については、道路を所管する国と千葉県に道路整備の要望を実施していきます。

さらに、鉄道と道路が平面交差する踏切の内、特に渋滞箇所については、前後道路の拡幅を含めた対策の実現性や直近の交通状況等を総合的に判断し、踏切拡幅を実施します。

表 3-3 国県道の所管区分

国	千葉県
国道 357 号	国道 14 号
国道 16 号	国道 296 号
	国道 464 号
	主要地方道 8 号 船橋我孫子線
	主要地方道 59 号 市川印西線
	主要地方道 9 号 船橋松戸線
	主要地方道 57 号 千葉鎌ヶ谷松戸線
	主要地方道 39 号 船橋停車場線
	一般県道 288 号 夏見小室線
	一般県道 180 号 松戸原木線
	一般県道 203 号 下総中山停車場線

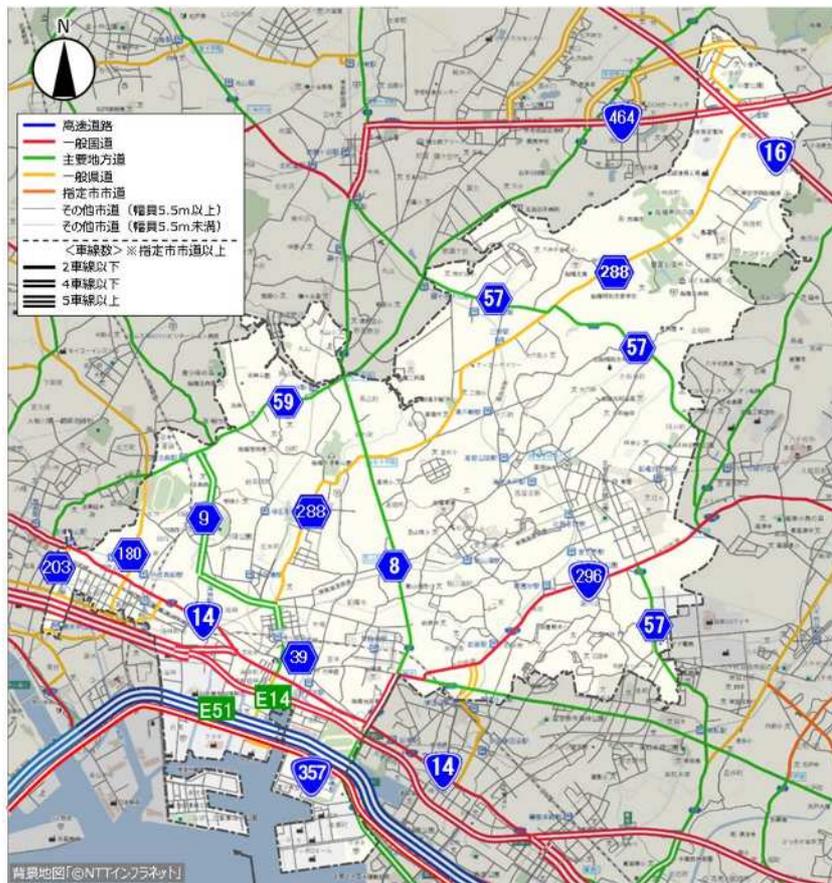


図 3-3 国県道の所管区分の位置

(b) 整備目標

指標 2 市道平日 12 時間平均旅行速度※

※ETC2.0 プローブデータを用いて平日昼間 12 時間 (7~19 時台) の旅行速度を集計した値 (対象は市道)

・市道平日 12 時間平均旅行速度は、R 元年度現在 16.4km/h ですが、R13 年度では 20km/h 以上を目標にします。



※混雑を表す指標として、平均旅行速度 20km/h というのが基準となっている。

指標 3 踏切の改良整備箇所数※

※踏切の拡幅等による改良箇所数

・踏切の改良整備箇所数に R 2 年度現在 2 箇所ですが、R13 年度では 4 箇所を目標にします。



(c) 実施事業

①事業中の交差点改良

以下に事業中の交差点改良箇所を示します。

表 3-4 事業中の交差点改良箇所

No	事業箇所	事業内容	事業費
1	市道第 00-071 号線 (船橋市運動公園前交差点)	右折レーン設置	143 百万円

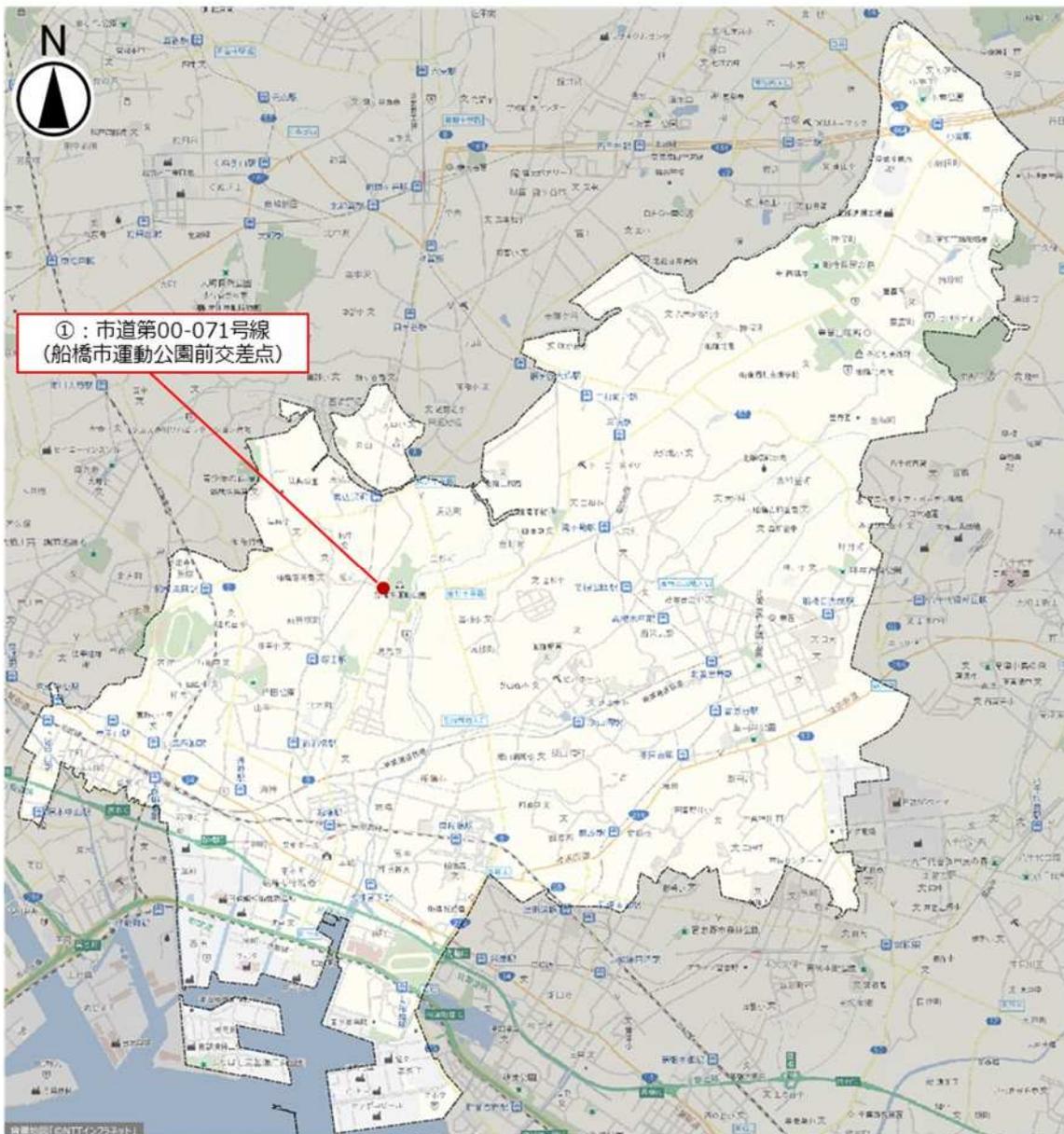


図 3-4 事業中交差点改良箇所の位置

②次期事業着手をする交差点改良

今後 10 年以内に事業着手をする交差点として、他の事業と関連し事業効果の高い箇所について、事業着手します。

表 3-5 事業着手を検討する交差点改良箇所

事業着手検討箇所	事業内容
高根台団地入口交差点	交差点改良

※新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

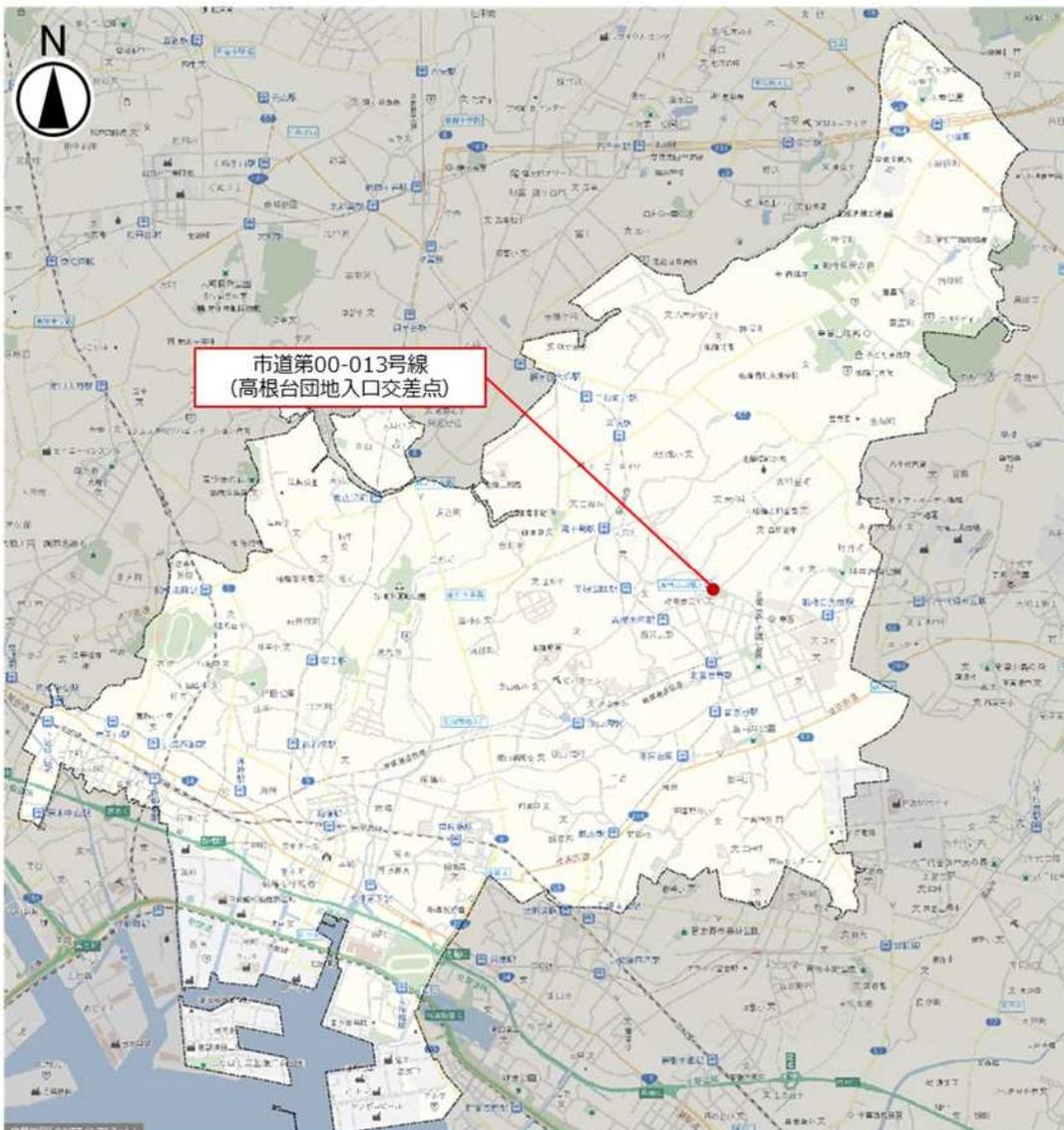


図 3-5 事業着手を検討する交差点改良箇所の位置

③事業中の踏切改良

平面交差の踏切部で渋滞や事故が多発している箇所に関して、以下に事業中箇所を示します。

表 3-6 事業中の踏切改良箇所

No	事業箇所	事業内容	事業費
1	京成西船第2号	踏切改良	418百万
2	鎌ヶ谷大仏3号	踏切改良	-

※新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

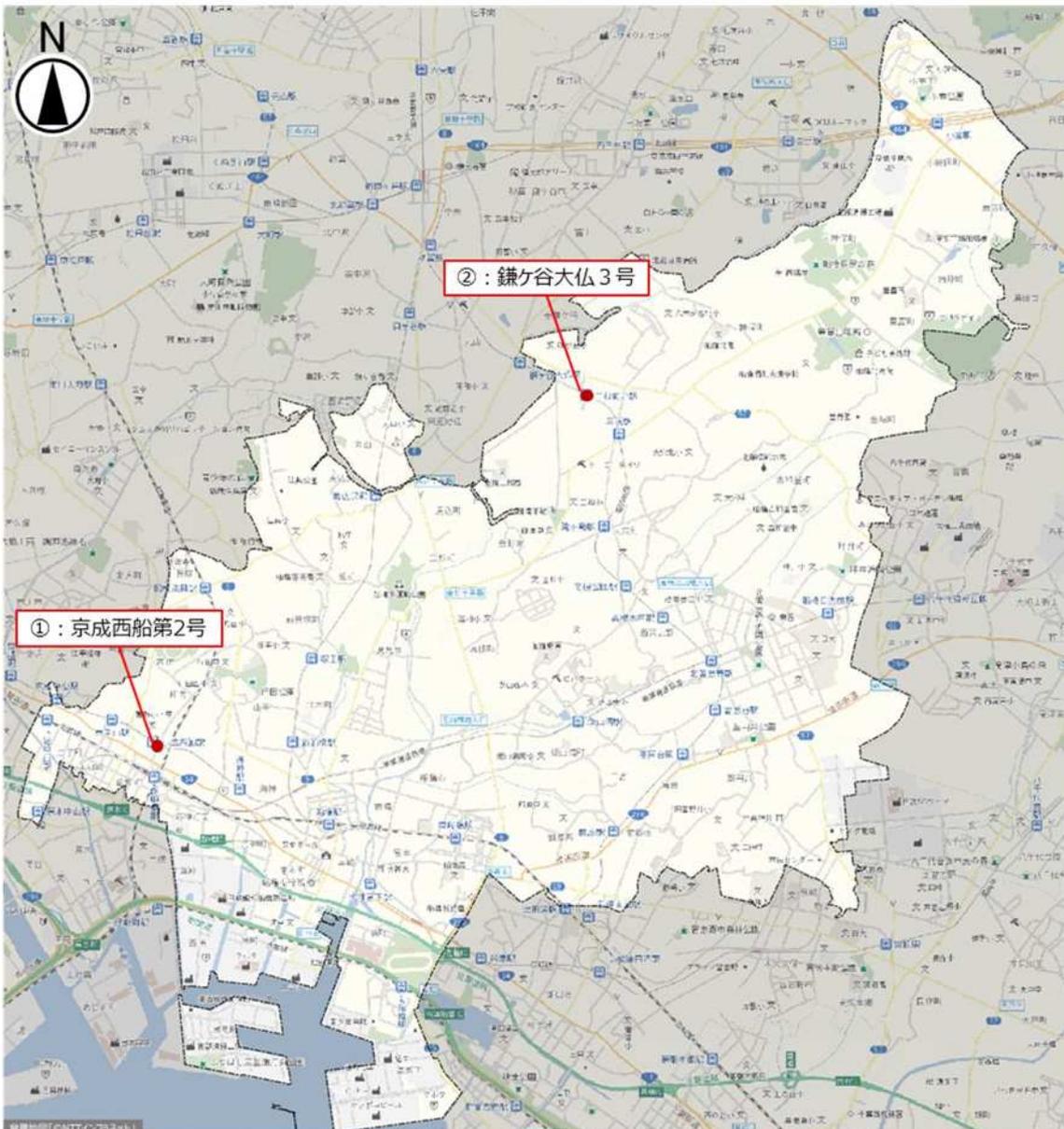


図 3-6 事業中の踏切改良箇所の位置

(3) 施策3：事故多発エリアでの安全対策の推進

安全・安心

(a) 取組みの方向性と想定される効果

交通事故（死傷事故）が多発しているエリア・交差点・区間から優先的に対策を実施していきます。

具体的には事故発生状況や道路交通状況を確認し、地域要望も踏まえて、効果的・効率的な対策を実施します。特に、生活道路において区域を定めて物理的デバイスとともに車両に時速 30km の速度規制を行うゾーン 30 プラスの整備や、交差点の歩行者だまり整備や交差点のカラー舗装等を行い、歩行者が交通事故に遭うリスクを低減する対策を引き続き実施していきます。

これら様々な交通安全対策を進めることで、道路で発生している悲惨な人身事故を減少させ、市民の安全・安心な暮らしの実現に寄与していきます。

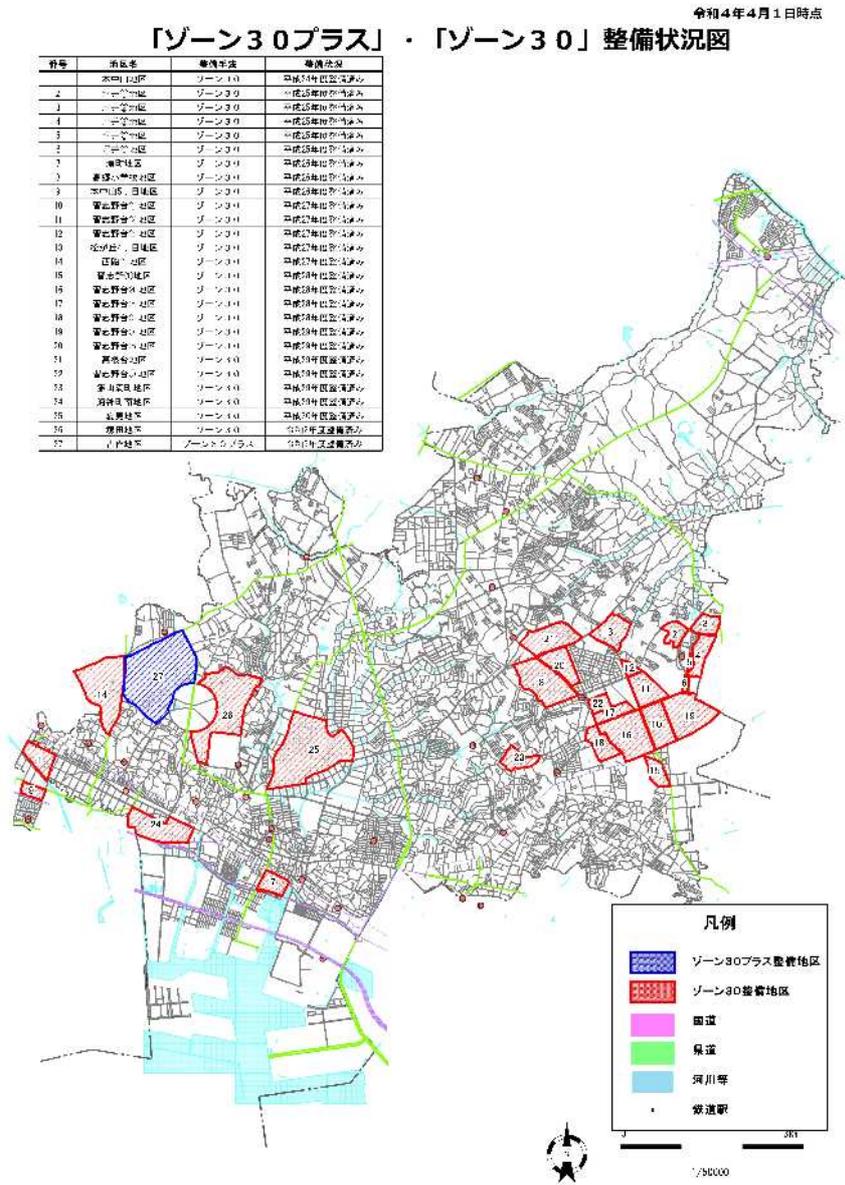


図 3-7 本市におけるゾーン 30 の指定状況

(b) 整備目標

指標 4 死傷事故件数（全道路） ※

※船橋市の全ての道路上で発生した交通事故（人身事故）の発生件数

・死傷事故件数（全道路）は、R元年度現在 1,494 件/年ですが、R13 年度では 1,200 件/年を目標にします。



指標 5 死傷事故件数（市道） ※

※船橋市の市道上で発生した交通事故（人身事故）の発生件数

・死傷事故件数（市道）は、R元年度現在 926 件/年ですが、R13 年度では 740 件/年を目標にします。



(c) 実施事業

①事業中の交通安全整備

以下に示す事業中の交通安全対策事業の整備を早期に進めていきます。

表 3-1 事業中の事業

No	事業名・事業箇所	事業延長	事業内容	供用（完了） 目標年度	事業費
1	市道第 00-188 号線	0.2km	現道拡幅 (歩道整備)	令和 6 年度	250 百万円
2	市道第 00-174 号線	0.08km	現道拡幅	-	-
3	生活道路対策 (ゾーン 30 プラス等)	-	歩行空間整備 (物理的デバイス等)	-	-

※新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

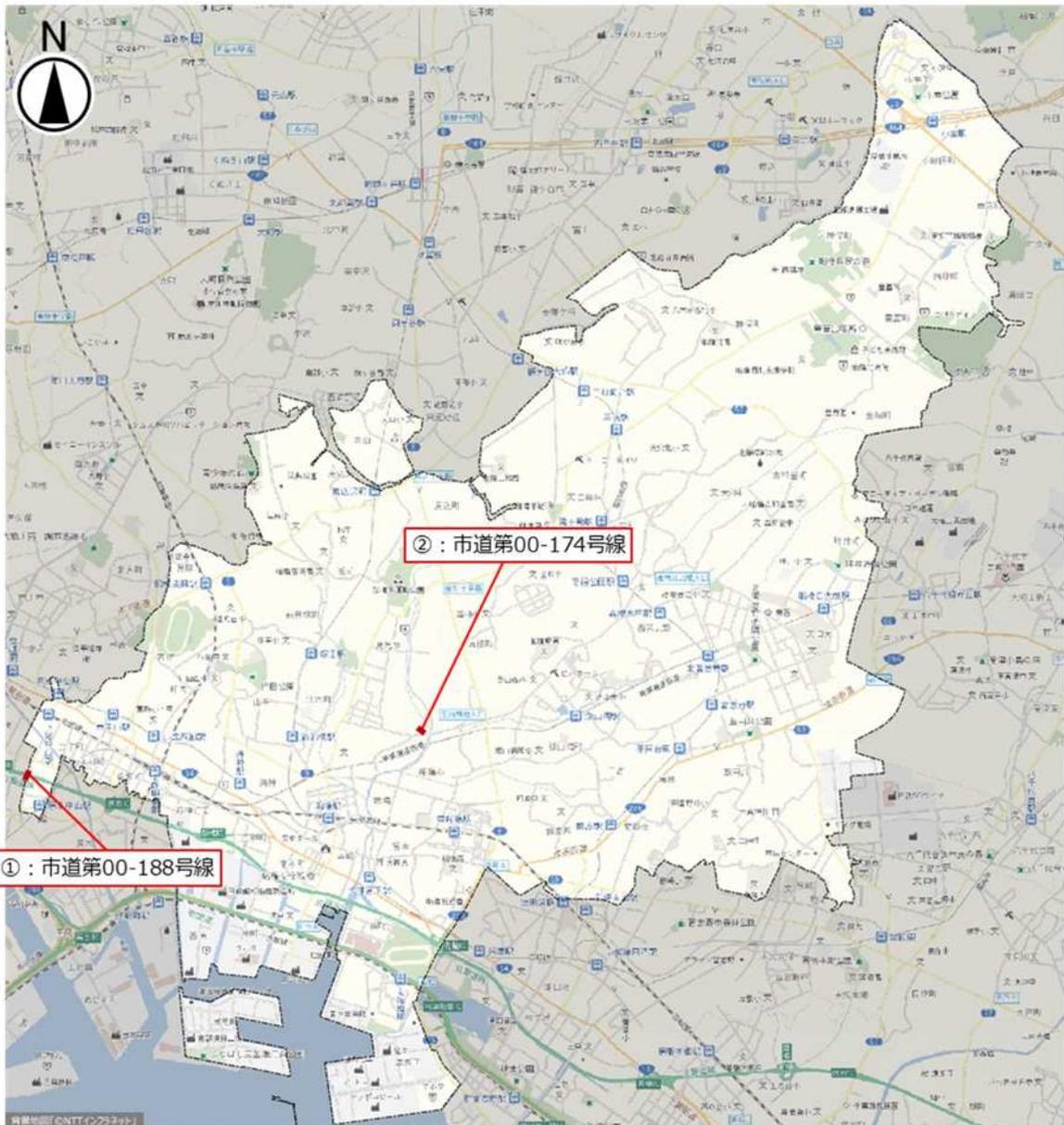


図 3-8 交通安全整備事業（事業中）の位置

(4) 施策4：自転車走行環境の構築

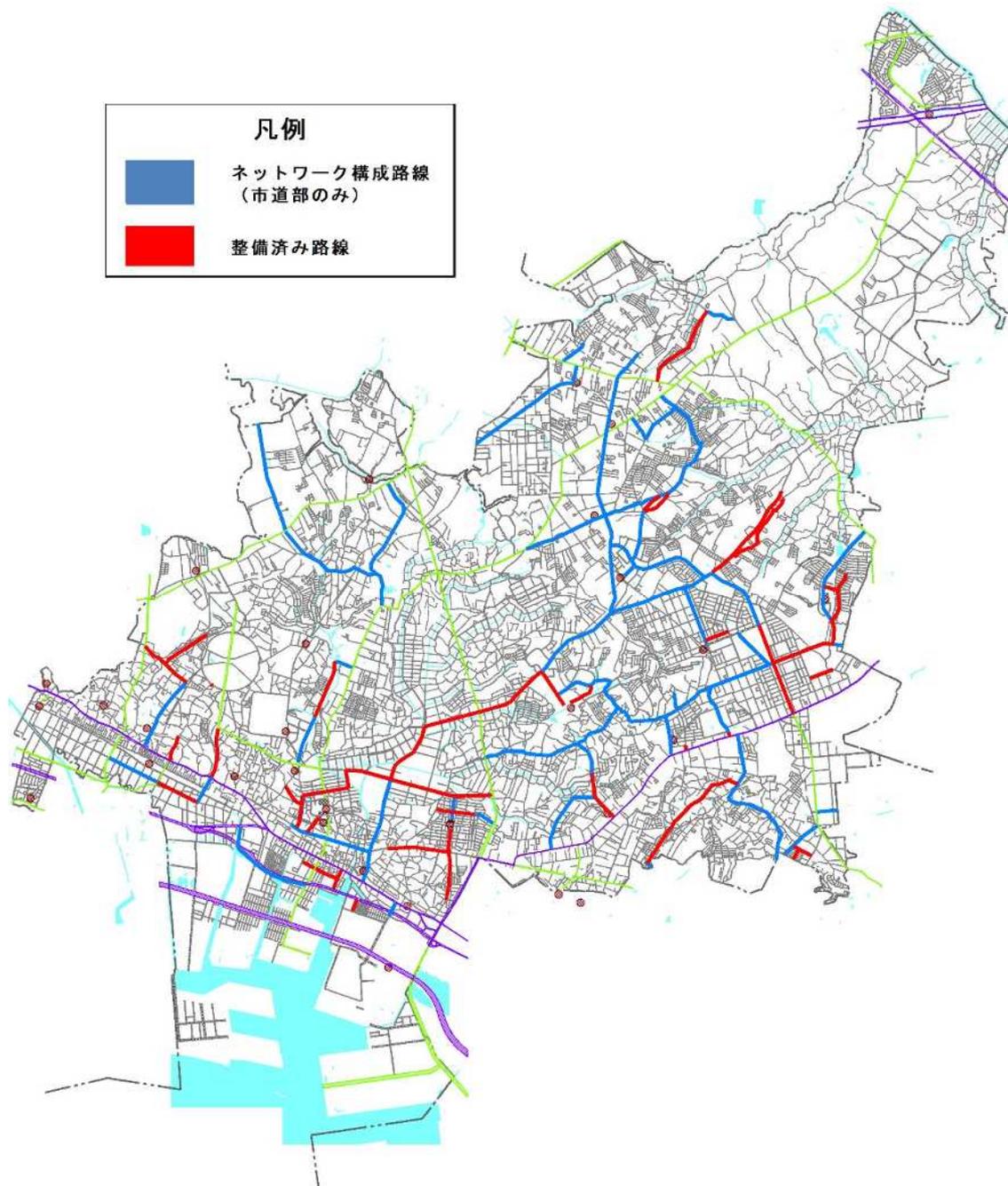
活力

安全・安心

快適

(a) 取組みの方向性と想定される効果

歩行者や自転車利用者が道路を安全に通行できるよう、自転車レーンや自転車専用通行帯を整備します。整備効果の早期発現と自転車ネットワークの整備率（自転車の走行空間）を向上させ、自転車事故の減少や自転車の走行快適性や安全性の確保を目指します。



出典：船橋市作成資料

図 3-9 自転車整備計画 整備状況図 (令和3年4月1日時点)

(b) 整備目標

指標 6 自転車走行環境整備済延長[※]

※船橋市の自転車走行環境整備計画で策定された路線
(延長 62.49km)に対する整備済延長

・自転車ネットワークの整備計画延長 62.49km のうち、R2 年度現在 25.6km ですが、
R13 年度では 62.49km を目標にします。



(c) 実施事業

①自転車通行環境

事業は自転車ネットワーク構成路線の計画（船橋市自転車走行環境整備計画 平成 27 年 3 月）に基づき進めます。また、令和 4 年度以降は、計画を見直し、継続して事業を実施します。

表 3-21 代表事業

事業名	事業延長等	事業内容	供用（完了） 目標年度	全体事業費
自転車走行環境 整備計画事業	46.2km	自転車走行 空間整備	令和 4 年度	351 百万円

(a) 取組みの方向性と想定される効果

近年深刻化する災害への対応の一つとして、市の無電柱化推進計画で選定された路線を対象に、無電柱化を効率的に実施し、「都市防災の機能強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「魅力ある都市景観の形成」を目指します。

また、市が管理する橋梁は、建設後 50 年以上を経過した老朽化橋梁が今後急速に増えることから、これに伴う安全性の低下や維持管理コストの増加が懸念されています。このような背景を踏まえ策定した橋梁長寿命化修繕計画を立案・実行することで、船橋市の道路網の信頼性向上、維持管理コストの縮減を図りつつ、橋梁の予防保全対策や耐震補強を効率的に実施し、整備完了を目指すとともに、市が管理する耐震補強が必要とされた 24 橋の対策についても早期に耐震化を進めていきます。

このような背景を踏まえ策定した橋梁長寿命化修繕計画を立案・実行することで、本市の道路網の信頼性向上、維持管理コストの縮減を図りつつ、橋梁の予防保全対策や耐震補強を効率的に実施し、災害時における道路の被災件数の減少を目指します。

(b) 整備目標

指標 7 無電柱化整備済延長*

・R2 年度現在 0km ですが、R13 年度では 1.25km を目標にします。



指標 8 予防保全対策橋梁数*

・船橋市管理橋梁 301 橋のうち、予防保全対策が完了した橋梁数を R13 年度では 301 橋を目標にします。



指標 9 耐震対策済橋梁数*

※耐震補強が必要とされた橋梁(市管理路線：24 橋)のうち、対策が完了した橋梁数

・耐震対策必要橋梁数 24 橋のうち、R2 年度現在の対策済橋梁数は 14 橋ですが、R13 年度では 24 橋を目標にします。



(c) 実施事業

①電線共同溝（無電柱化）

事業は船橋市無電柱化推進計画（令和3年3月）に基づき、進めます。

表 3-12 無電柱化推進箇所

No.	事業箇所	事業延長等	事業内容	供用（完了） 目標年度	事業費
1	市道第 00-076 号線ほか	1.0km	無電柱化	令和 6 年度	420 百万円
2	都市計画道路 3・3・7 号	0.39km	無電柱化	—	—

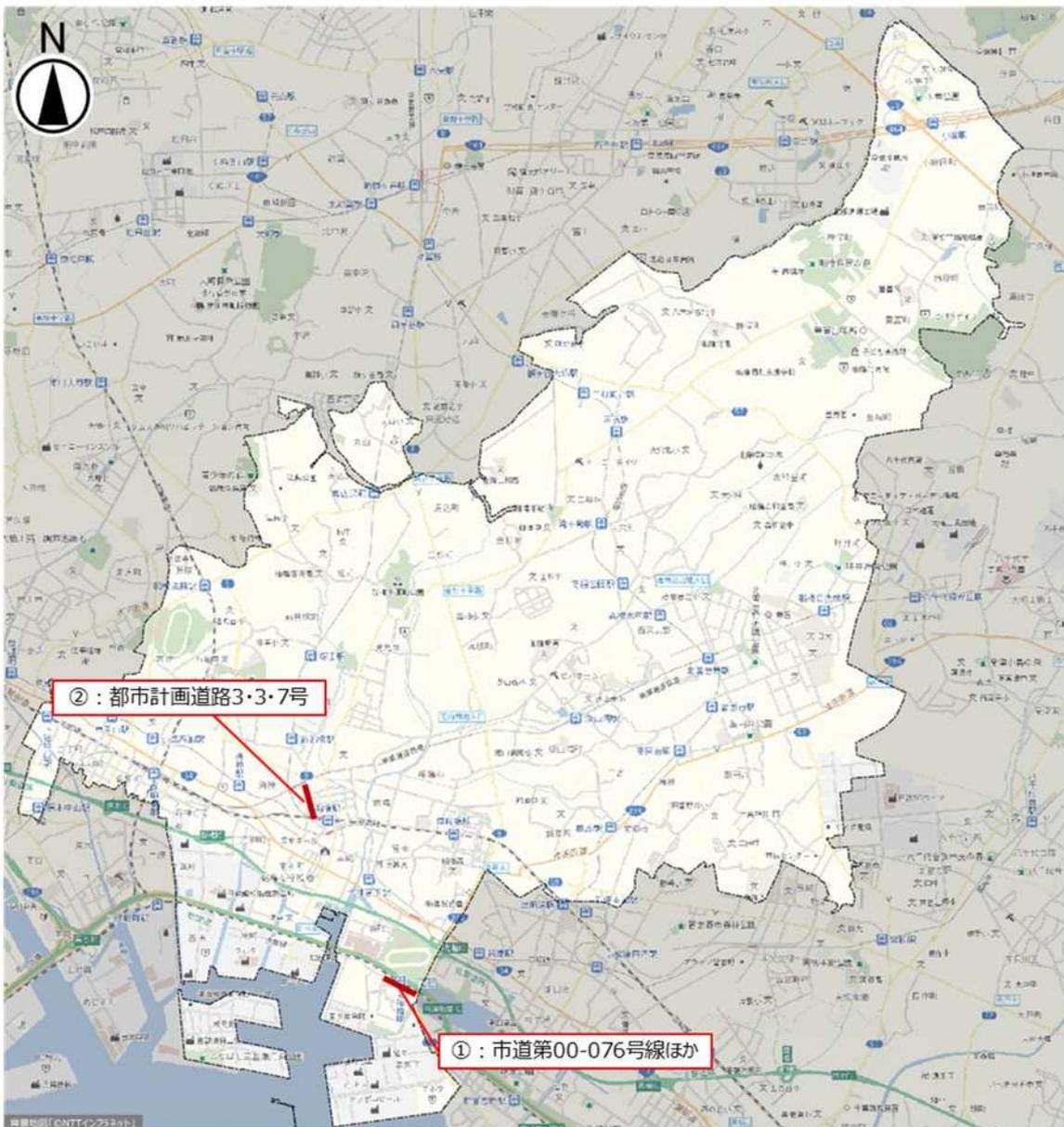


図 3-10 無電柱化推進事業の位置

②橋梁の予防保全

事業は船橋市橋梁長寿命化修繕計画（令和 2 年 4 月）に基づき、進めます。

表 3-33 代表事業

No	事業名・事業箇所	事業延長	事業内容	供用（完了） 目標年度	事業費
1	新港大橋	0.23km	橋梁修繕	令和 3 年度	730 百万円
2	市道第 00-163 号線 (新船橋橋)	0.053km	橋梁掛替	令和 6 年度	800 百万円
3	橋梁長寿命化修繕事 業（点検・計画策定・ 修繕）	—	橋梁修繕	令和 2 年度～ 令和 6 年度	841 百万円
4	修繕計画事業 (舗装・点検・計画策 定・修繕)	—	舗裝修繕	平成 30 年度 ～令和 4 年度	300 百万円

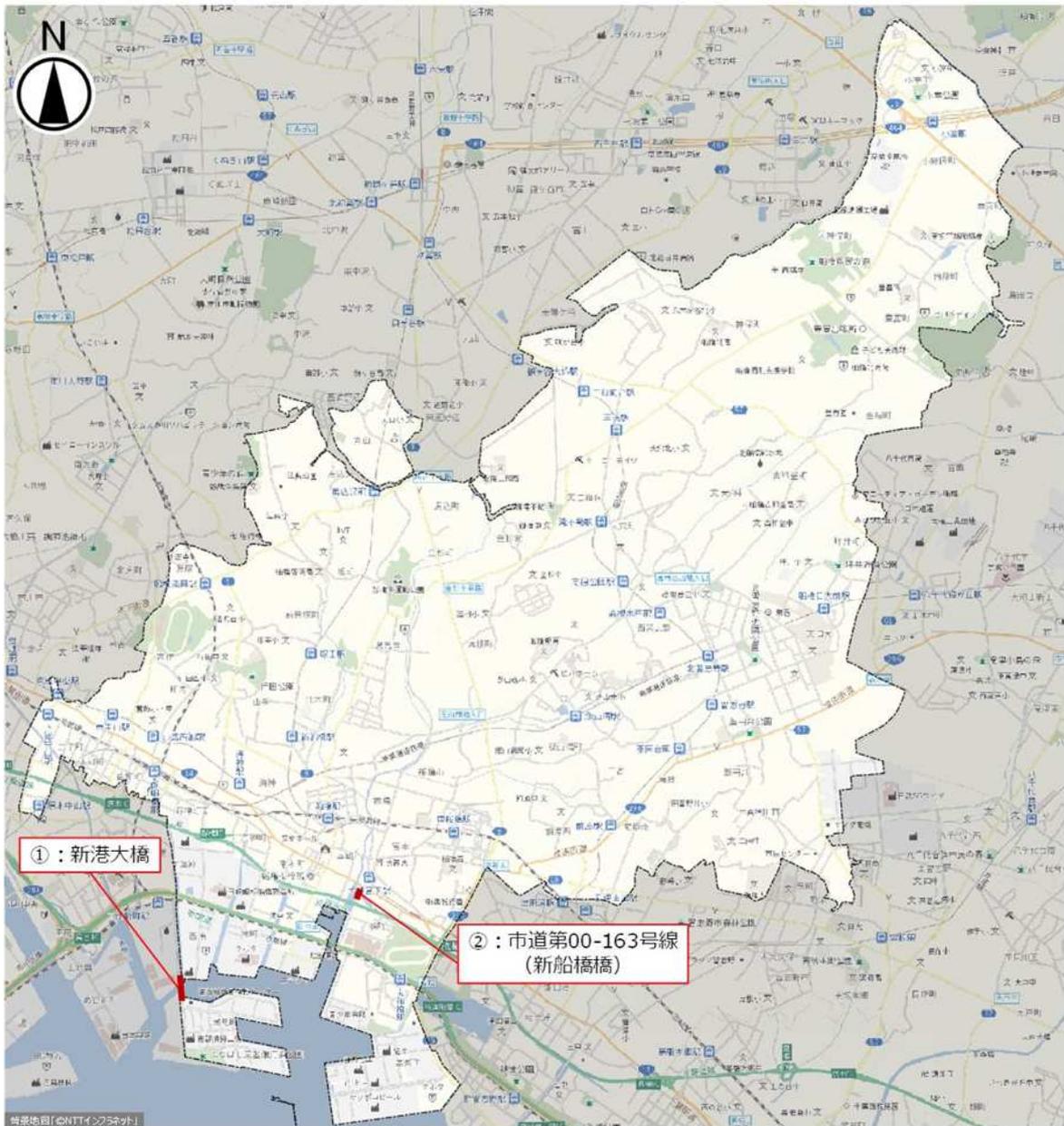


図 3-11 橋梁の予防保全対策事業の位置

(6) 施策6：公共交通の利便性向上

活力

快適

(a) 取組みの方向性と想定される効果

公共交通の利便性向上には、駅前広場などの交通結節点整備などの公共交通サービスの充実に加え、基盤となる道路などのインフラ整備も必要であるため、駅前広場が必要な箇所について駅前広場の整備を進めていき、バス路線の便数や利用者数の増加に寄与していきます。

(b) 整備目標

指標 10 駅前広場の整備箇所数[※]

※交通結節点や歩行者空間確保等の駅前広場整備箇所数

・R2年度現在は、3箇所の整備計画のうち、0箇所ですが、R13年度では3箇所の整備完了を目標にします。



指標 11 路線バスの利用者数[※]

※市内を走行する路線バスの1日の平均利用者数（乗車人員）

・H30年度現在は、72,887人/日ですが、R13年度では現状維持を目指します。



(c) 実施事業

① 駅前広場整備

道路区間の快適性の問題が発生している箇所に関して、以下に事業中箇所を示します。

表 3-14 事業中の事業

No	事業箇所	事業規模	事業内容	供用（完了） 目標年度	事業費
1	市道第 00-012 号線 （高根公団駅 駅前広場）	2,700 m ²	駅前広場 （歩道整備）	令和 5 年度	50 百万円
2	南船橋駅南口 駅前広場ほか	4,200 m ²	駅前広場 （歩道整備）	令和 6 年度	500 百万円
3	二和向台駅 駅前広場	-	駅前広場	-	-

※新たな整備が実施される際には、整備路線や整備箇所等の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

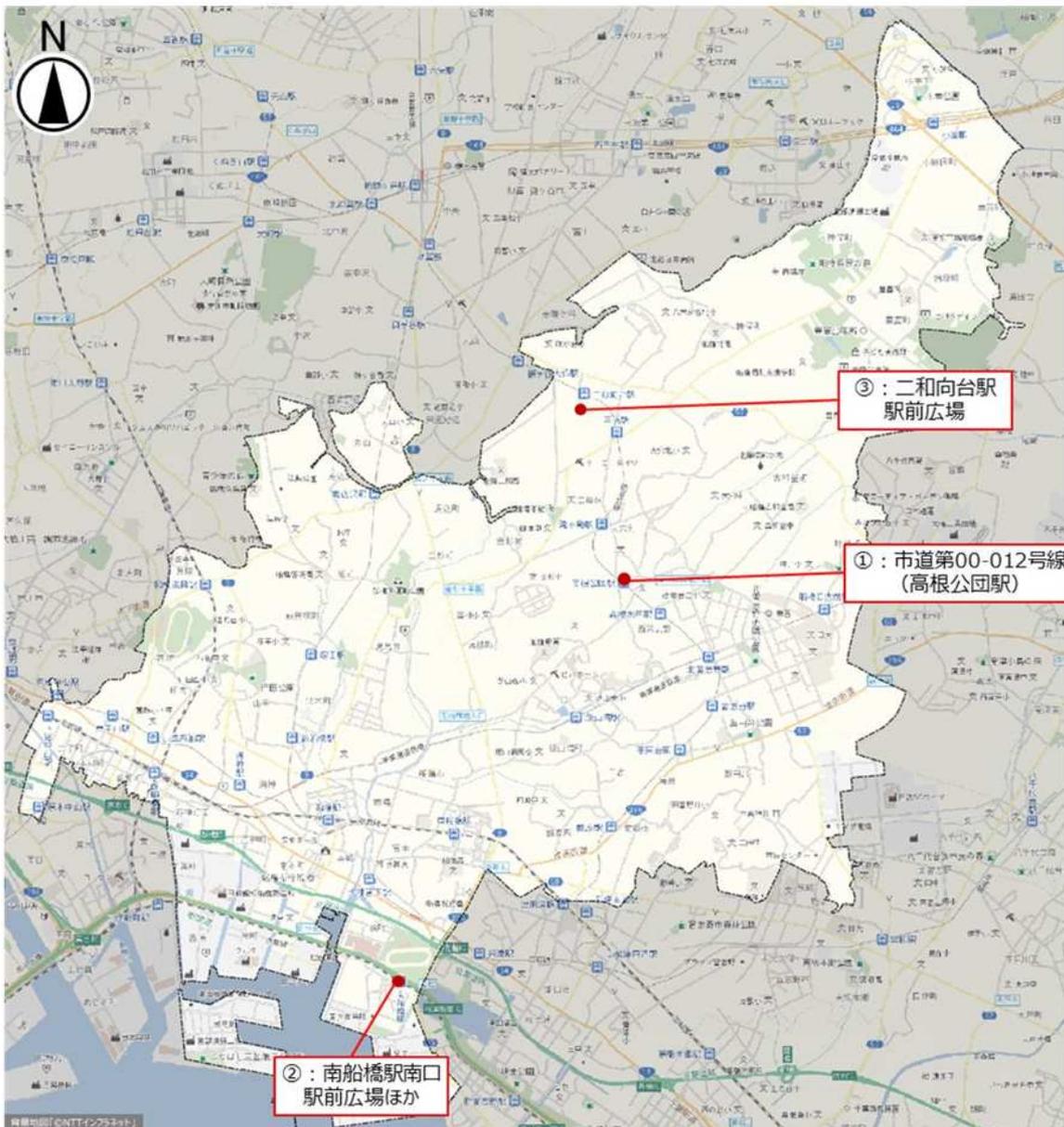


図 3-12 駅前広場整備事業の位置

4 国県への要望箇所一覧

以下の国道・県道の路線・区間を対象に、国土交通省並びに千葉県へ対して、道路整備の要望を継続していきます。

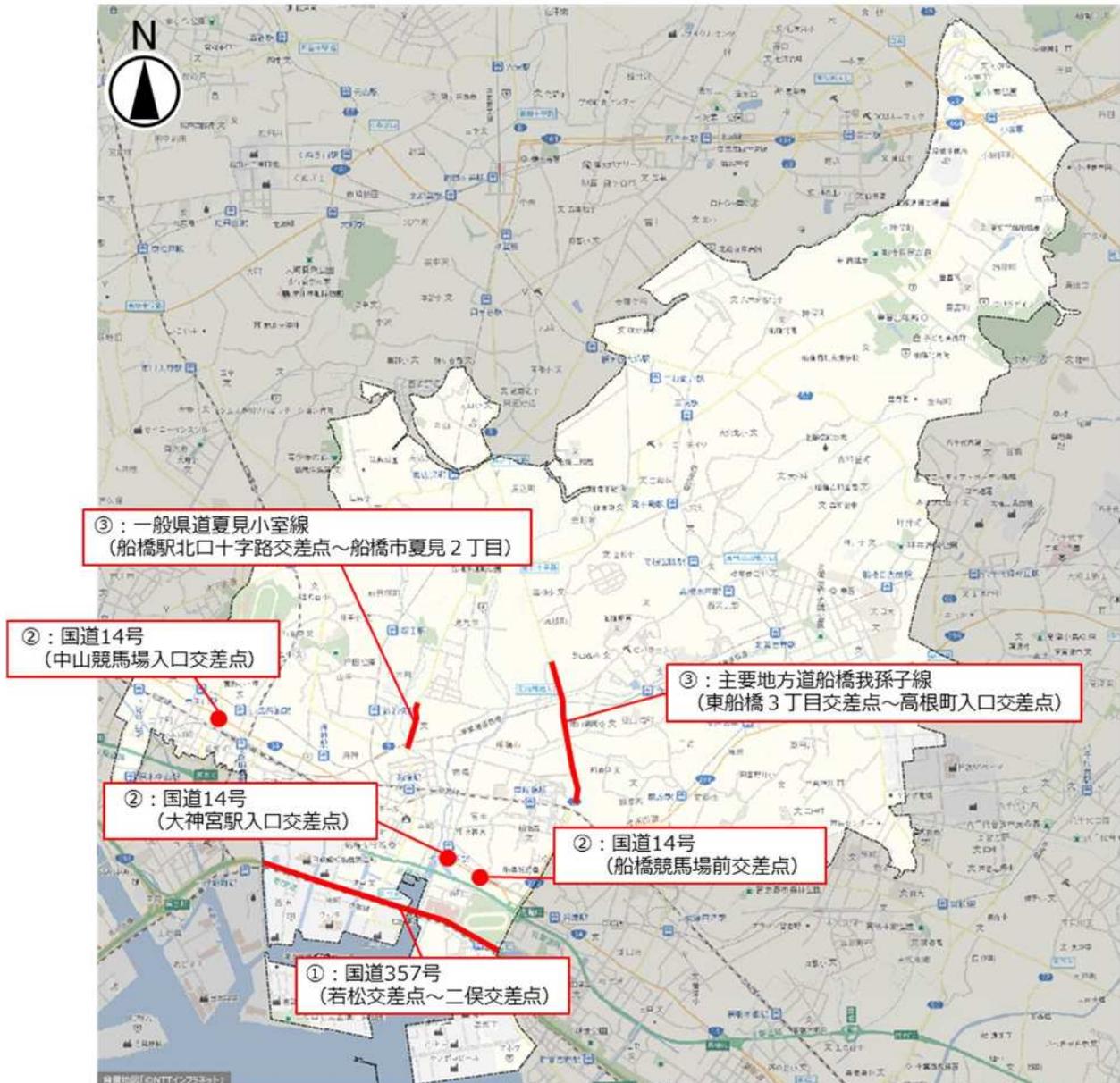


図 4-1 国県への要望箇所図

5 実現に向けての取組み

■ 今後 10 年間の継続的な事業の実施

本計画における対策路線・区間・箇所については、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、市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いきます。

道路整備は長期にわたるものであり、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、柔軟に本計画の見直しを実施します。

■ ソフト施策の活用

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。