袖ケ浦市道路網整備計画
２０２０
概要版

令和２年7月

袖　ケ　浦　市

第１章．計画策定の基本的な考え方

１．１　背景・目的

・　袖ケ浦市道路網整備計画は、袖ケ浦市総合計画や袖ケ浦市都市計画マスタープラン及び将来交通量推計などに基づき、変化する社会需要に対応しながら、都市構造や交通体系、地区特性、住民ニーズを踏まえ、将来のまちづくりに向けた実現性のある道路網整備計画を策定することを目的としています。

・　本市における道路網整備計画は、昭和 56 年度に策定されて以降、平成８年度、平成 22 年度に見直しを行い、平成 31 年（2019 年）を目標年次として市内の道路整備を進めてきましたが、本市を取り巻く社会情勢や周辺道路状況のほか、住民ニーズも変化してきています。

・　このような中、市の上位計画となる「袖ケ浦市総合計画」（以下、総合計画という。）及び袖ケ浦市都市計画マスタープランが令和２年（2020 年）に策定されたことから、上位計画との整合・調整を図るとともに、総合計画における市が目指す将来の姿「みんなでつくる人つどい緑かがやく安心のまち袖ケ浦」の実現に向けて袖ケ浦市道路網整備計画を策定することとしました。

１．２　位置付け（上位・関連計画の整理）

・　袖ケ浦市道路網整備計画は袖ケ浦市都市計画マスタープランに掲げる将来都市像「みんなでつくる人つどい緑かがやく安心のまち袖ケ浦」の実現に向けた関連計画の一つとして位置付けられます。

・　このため、千葉県道路整備プログラムや袖ケ浦市総合計画に即し、袖ケ浦市都市計画マスタープランや各種関連計画と整合を図り、計画を策定します。

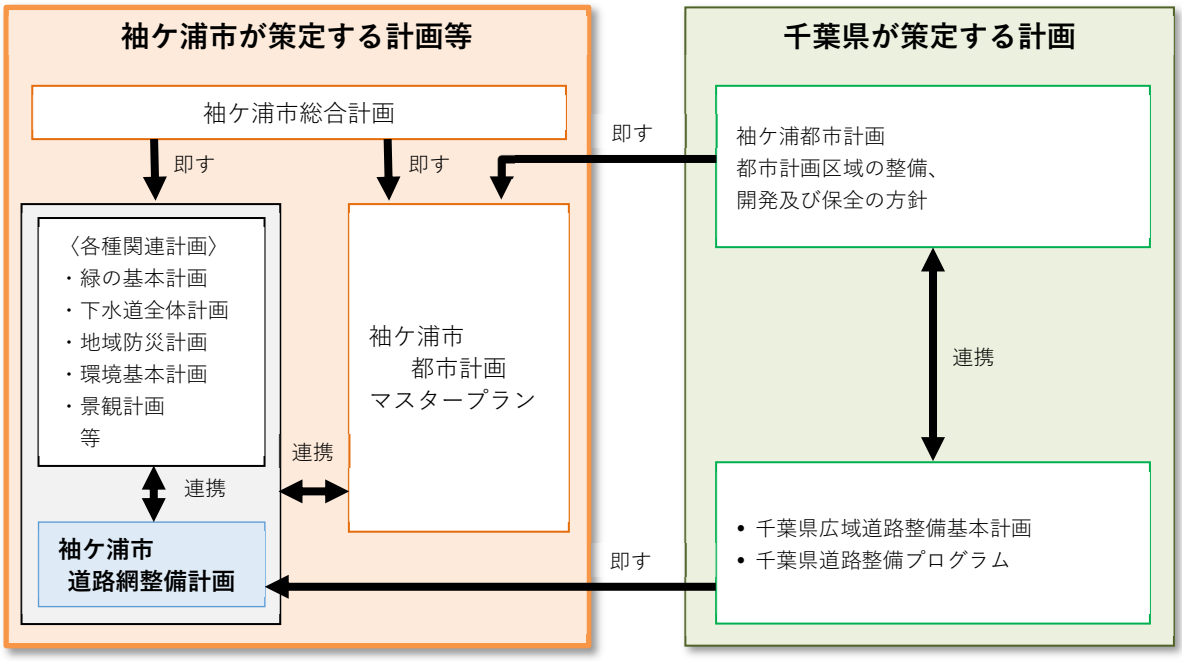


図　本計画の位置付け

第２章．市域現況の調査・整理、交通の概要

・　本市の現況と交通の概要を下表に整理します。高速道路の整備により、自動車交通アクセスの利便性が高まっており、移動における交通手段分担率も自動車が全体の 69%を占めています。また、商業施設の開業等により、袖ケ浦駅利用者が増加傾向にあります。

表　本市の現況と交通の概要の整理

分類	項目	概要
人口	**夜間人口**	● 本市の人口は微増傾向にあり、平成 27 年の国勢調査結果では 60,952 人（22,652 世帯） ● 全国的な傾向と同様に本市でも高齢化が進んでおり、高齢化率は平成 27 年では 25%
	産業人口 就従比	● 就業人口は近年ほぼ横ばいで平成 27 年は 29,534 人。第 1 次産業と第 2 次産業は減少傾向で、第 3 次産業は増加傾向 ● 就従比 は微増傾向で、平成 27 年は 0.95
都市施設	**道路**	● 東京湾横断道路・東京湾横断道路連絡道（東京湾アクアライン）が平成 9 年 12 月に開通し、地区内に袖ケ浦ＩＣが開設。東関東自動車道館山線は、平成 19 年 7 月に全線開通。首都圏中央連絡自動車道は、未開通の松尾横芝ＩＣ～大栄ＪＣＴ間が 2024 年開通予定 ● 3 本の国道、3 本の主要地方道、6 本の一般県道に加え、国道 16 号と併走する（市）（代宿神納線）が市内の幹線道路
	道路（都市計画道路）	● 都市計画道路整備率は令和元年度末には 84.9%で、袖ケ浦駅海側エリア以外の都市計画道路は概ね整備済
	鉄道	● 内房線に長浦駅と袖ケ浦駅の 2 駅、久留里線に横田駅、東横田駅の 2 駅。運行本数は、袖ケ浦駅で 1 日 143 本 ● 1 日平均乗客数は、近隣市でのアウトレットモール等の開業により、JR 袖ケ浦駅利用者が増加傾向。平成 30 年度では、袖ケ浦駅が約 5,400 人、長浦駅が約 6,100 人、横田駅が約 200 人
	バス	● 袖ケ浦バスターミナルから羽田空港まで高速バスで最短 22 分、その他にも横浜駅、川崎駅、品川駅、新宿駅行きの高速バスも運行しており 1 時間以内でアクセス可能 ● 平成 28 年 8 月 1 日から東京駅行（アクシー号）が、平成 29 年 12 月 15 日からは、袖ケ浦駅北口発の東京駅行（東京ガウライナー）が、平成 30 年 7 月 10 日からは渋谷駅（マークシティ）行の高速バスも運行を開始 ● 市域の一般道路では、小湊鐵道と日東交通(株)の 2 社が運行中で、袖ケ浦駅や長浦駅、木更津駅、姉ヶ崎駅といった鉄道駅を起終点とする路線の他、袖ケ浦バスターミナルや三井アウトレットパークへの乗り入れを行っており、10 路線が運行
都市計画	**用途地域**	● 市街化区域は市域の 23.0%、市街化区域のうち住居系は 37.4%、商業系は 1.9%、工業系は 60.7%
都市交通	**交通手段**	● 袖ケ浦市の全目的全手段の発生集中量は 211,554 トリップ／日で、平成 20 年から減少。交通手段別では自動車が全体の約 69%
	ゾーン間の繋がり	● 袖ケ浦市は、隣接する市原市や木更津市、千葉市方面や東京都との結びつきが強い
	道路交通量	● 主要道路の交通量の推移をみると、一般国道４０９号（アクアライン）、国道 16 号は増加傾向、袖ケ浦姉崎停車場線は横ばい、千葉鴨川線は平成 27 年に減少

第３章．道路網計画における課題の整理

３．１ 平成 21 年度以降の道路整備進捗状況の整理

（１）平成 21 年度以降の道路整備進捗状況の整理

・ 袖ケ浦市道路網整備計画 2010 で、平成 31 年（2019 年）までに事業着手を計画する路線（整備目標路線）に位置付けられた道路 13 路線、15 区間、17.36ｋｍの整備状況は下表の通りです。

表　道路網整備進捗の状況

	延長（m）				割合（%）		
	整備済	事業中	未整備	総延長	整備済	事業中	未整備
平成 21 年度（2010 年度）時点	0	0	17,360	17,360	0%	0%	100%
平成 31 年度（2019 年度）時点	6,590	4,250	6,520	17,360	38%	24%	38%

参考：平成 21 年度（2010 年度）時点は袖ケ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

（２）近年の道路整備等に関する課題

・ 近年の道路整備等に関して、「まちづくりに関する市民アンケート」、「まちづくりワークショップ」、「次期都市計画マスタープラン策定市民委員会」などから、袖ケ浦市全域に係る意見として、**「歩道等の整備」、「通学路の安全対策」、「狭隘道路拡幅」、「渋滞対策」等が道路整備上の課題**として整理されます。

・ 渋滞に関しては、道路網としての道路整備の問題だけでなく、渋滞を生じさせているボトルネックを局所的に検討することや、**ハード整備ではないソフト対策について検討**することが考えられます。

・ 近年の道路整備に関わるアンケートや委員会・懇談会等で出された意見、上位計画である総合計画や都市計画マスタープランと連携し、道路網整備計画策定に向けた視点を整理します。

表　道路網整備計画策定に向けた視点整理

基本的視点	現行計画の整理	現行計画における整備目標路線と地域別構想の検証
	ニーズ対応	通学路安全対策協議会等からの要望を踏まえた交通安全対策
	交通弱者の保護	小・中学校通学路や幼稚園・保育園周辺における優先的な交通安全対策
	課題対応	交通渋滞・交通事故多発地点への対策
	選択と集中	2020～2031 年度までに優先的に整備する路線選定
新たな視点	施策連携	庁舎整備や山野貝塚保存活用事業に併せた道路整備
	施策連携 官民連携	都市計画マスタープランに基づく土地利用に併せた道路ネットワークの検討
	広域連携	広域連携による課題解決に向けた要望強化
	ニーズ対応	良好な住環境を保つための適切な道路管理

第４章．幹線道路網整備計画の検証

４．１ 将来構想の設定

（１）目標年次

・　目標年次は、上位計画となる総合計画における基本構想、関連計画である都市計画マスタープランとの一体的な運用を図る観点から、上位・関連計画の目標年次と同様に令和 13 年（2031 年）とします。

開始年次	目標年次
令和 2 年（2020 年）	令和 13 年（2031 年）

（２）目標人口

・　目標年次における目標人口は、今後、効果的な施策の展開を図ることにより 65,000 人以上を維持することとします。

４．２ 幹線道路網の評価検証

（１）将来交通量配分結果（混雑度図）

・　将来道路ネットワークに基づく将来交通量推計結果の混雑度を示します。

・　東京湾岸道路が整備された場合と比較し、東京湾岸道路が未整備の場合は臨海部の道路への影響（混雑が高まる傾向）があることから、臨海部の道路整備を進める必要があります。

東京湾岸道路整備

東京湾岸道路未整備

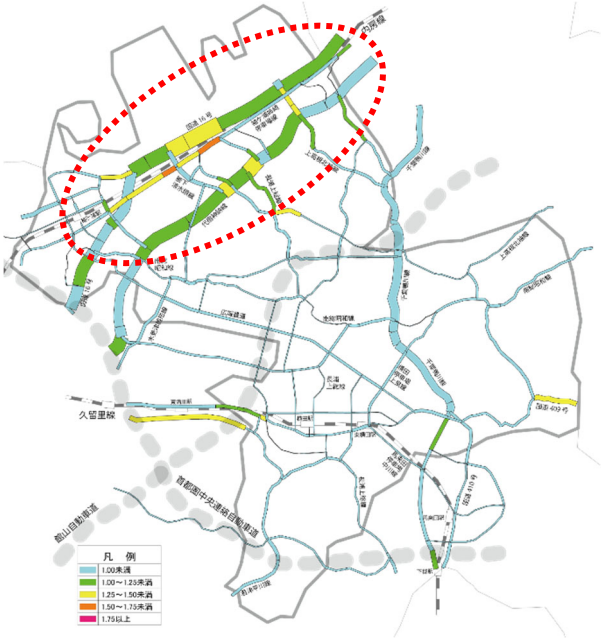


図　将来混雑度図（東京湾岸道路が整備された場合と未整備の場合の比較）

第５章．地域別整備構想の策定

５．１ 地域別整備構想策定の主旨

（１）地域別整備構想策定の主旨

・ 地域別構想は、全体構想で示された市全体としてのまちづくりの方向性を踏まえ、より細やかな単位でのまちづくりのあり方について、地域の動向や課題、特徴に応じた地域づくりの考え方や整備方針を定めるものです。

・ 地域内の施設を結ぶ地域内道路、児童生徒の通学路、幼稚園・保育園の散歩コース等、安全な歩行環境を提供するため、それぞれの地域に対応した整備方針を検討します。

・ なお、袖ケ浦市は昭和、長浦、根形、平岡、中川・富岡、臨海の６つの地域に区分されますが、臨海地域は地域内道路に該当する道路が存在しないため、地域別整備構想に関しては臨海地域を除いた５地域を対象とします。

５．２ 地域別構想の検討

（１）みちづくり懇談会における意見交換

・ 市内５地区から３名の方々に参加いただき、３テーブルに分かれてワークショップ形式で意見を伺う「みちづくり懇談会」を全３回開催しました。

・ 参加者に関しては、袖ケ浦市自治連絡会より 10 名の委員及び袖ケ浦市 PTA 連絡協議会より５名の委員の選出をいただきました。

《主な意見》

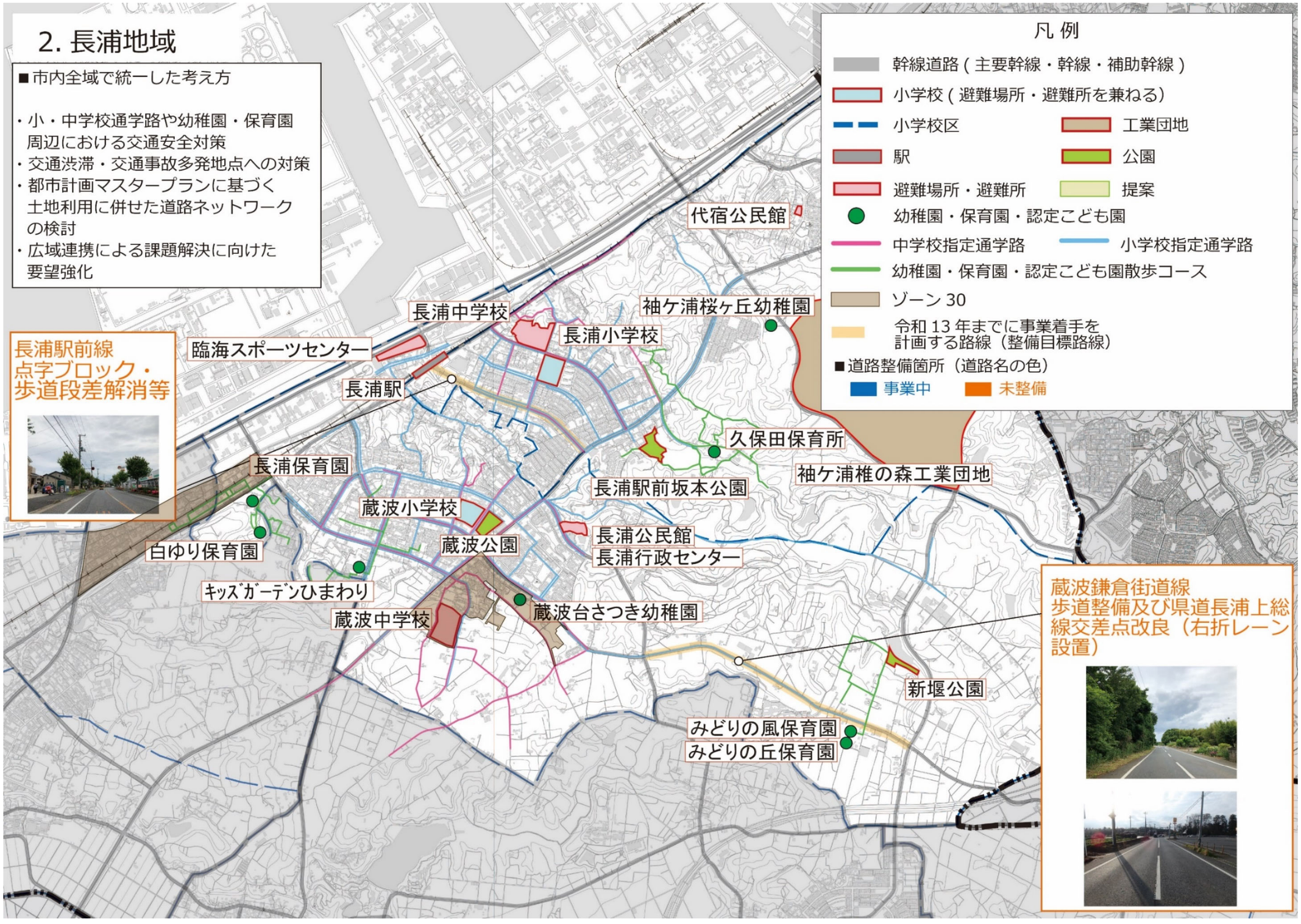
- 安全に住めるようにしていってほしい。
- 安全を優先するために、費用をどのように生み出していくのか。
- 道路を広げるとスピードを出す車が多く、歩行者が危険になる。
- 車目線でなく、歩行者目線の道路整備を進めてほしい。
- 金田地区の渋滞解消に必要な道路整備を進めてほしい。
- 通学路の歩道・歩行帯整備を優先的に進めてほしい。
- 速度超過の取締りや速度抑制対策を進めてほしい。
- 利便性や交通安全に加えて良好な住環境の確保も考えてほしい。
- 新たな道路をつくるのではなく、今ある道路を安全に利用できるようにしてもらいたい。

５．３ 地域別構想の策定

・　都市計画マスタープランやみちづくり懇談会の意見などを踏まえ、５地域の地域別構想を策定しました。

（１）昭和地域

（２）長浦地域


2. 長浦地域
■市内全域で統一した考え方
・小・中学校通学路や幼稚園・保育園周辺における交通安全対策
・交通渋滞・交通事故多発地点への対策
・都市計画マスタープランに基づく土地利用に併せた道路ネットワークの検討
・広域連携による課題解決に向けた要望強化
凡 例
幹線道路 (主要幹線・幹線・補助幹線)
小学校 (避難場所・避難所を兼ねる)
小学校区
工業団地
駅
公園
避難場所・避難所
提案
幼稚園・保育園・認定こども園
中学校指定通学路
小学校指定通学路
幼稚園・保育園・認定こども園散歩コース
ゾーン 30
令和 13 年までに事業着手を計画する路線（整備目標路線）
■道路整備箇所（道路名の色）
事業中
未整備
長浦駅前線
点字ブロック・
歩道段差解消等
代宿公民館
長浦中学校
長浦小学校
袖ケ浦桜ヶ丘幼稚園
臨海スポーツセンター
長浦駅
久保田保育所
袖ケ浦椎の森工業団地
長浦保育園
長浦駅前坂本公園
蔵波小学校
長浦公民館
長浦行政センター
蔵波公園
白ゆり保育園
ｷｯｽﾞｶﾞｰﾃﾞﾝひまわり
蔵波台さつき幼稚園
蔵波中学校
新堰公園
みどりの風保育園
みどりの丘保育園
蔵波鎌倉街道線
歩道整備及び県道長浦上総線交差点改良（右折レーン設置）

（３）根形地域

3. 根形地域

■市内全域で統一した考え方

・小・中学校通学路や幼稚園・保育園周辺における交通安全対策
・交通渋滞・交通事故多発地点への対策
・都市計画マスタープランに基づく土地利用に併せた道路ネットワークの検討
・広域連携による課題解決に向けた要望強化

山野貝塚保存活用事業に併せた道路整備

山野貝塚

健康づくり支援センター

袖ケ浦公園

根形公民館

老人福祉会館

のぞみ野森林公園

農畜産物直売所ゆりの里

根形保育所

根形中学校

のぞみ野泉台公園

根形小学校

飯富 29 号線整備事業
（通学路の交通安全対策・通学路整備）

飯富 29 号線

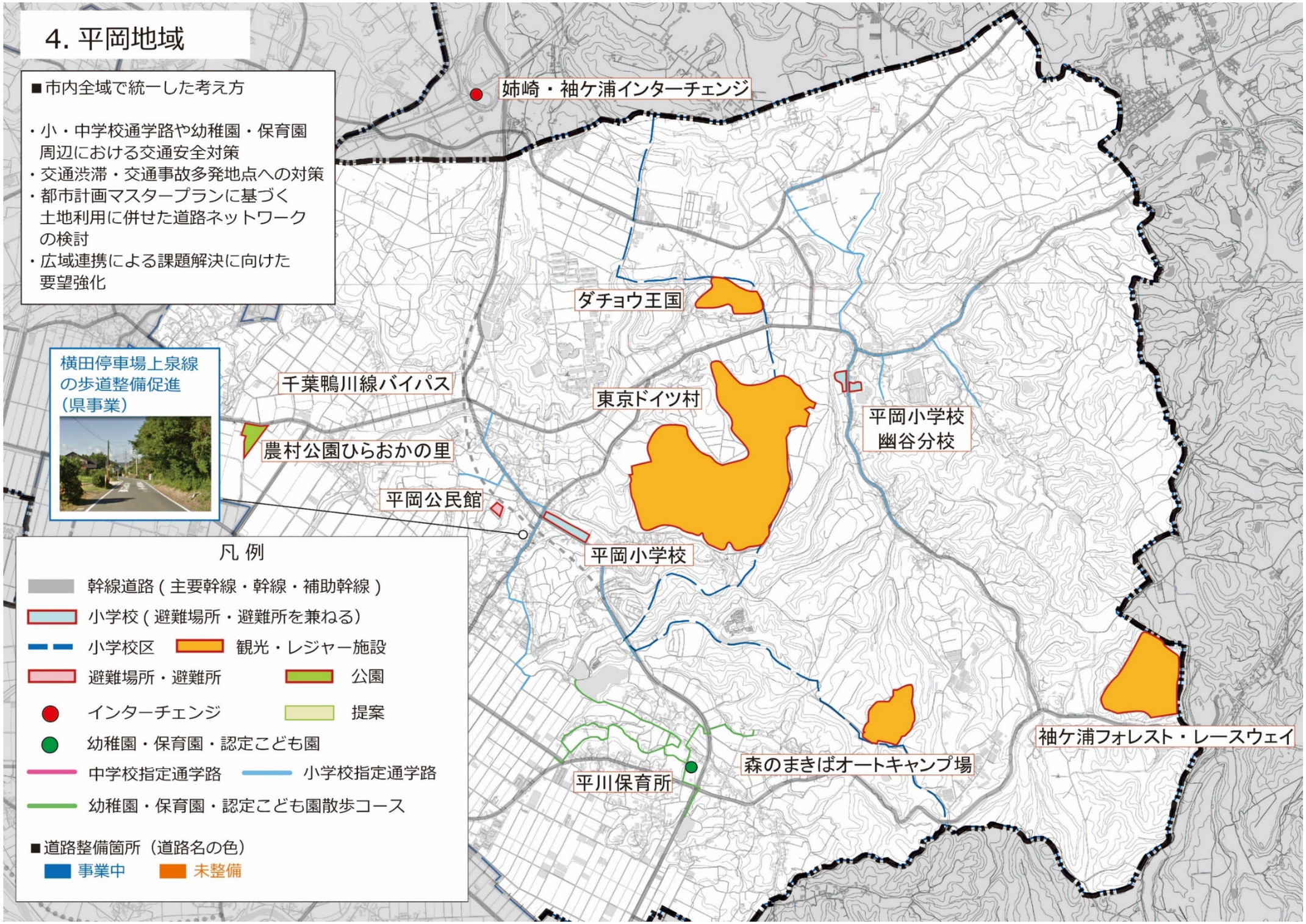
凡 例

- 幹線道路 (主要幹線・幹線・補助幹線)
- 小学校 (避難場所・避難所を兼ねる)
- 小学校区
- 提案
- 公園
- 避難場所・避難所
- 幼稚園・保育園・認定こども園
- 農畜産物直売所
- 中学校指定通学路
- 小学校指定通学路
- 幼稚園・保育園・認定こども園散歩コース

■道路整備箇所（道路名の色）

- 事業中
- 未整備

（４）平岡地域


4. 平岡地域
■市内全域で統一した考え方
・小・中学校通学路や幼稚園・保育園周辺における交通安全対策
・交通渋滞・交通事故多発地点への対策
・都市計画マスタープランに基づく土地利用に併せた道路ネットワークの検討
・広域連携による課題解決に向けた要望強化
横田停車場上泉線の歩道整備促進（県事業）
姉崎・袖ケ浦インターチェンジ
ダチョウ王国
千葉鴨川線バイパス
東京ドイツ村
平岡小学校幽谷分校
農村公園ひらおかの里
平岡公民館
平岡小学校
袖ケ浦フォレスト・レースウェイ
森のまきばオートキャンプ場
平川保育所
凡 例
幹線道路（主要幹線・幹線・補助幹線）
小学校（避難場所・避難所を兼ねる）
小学校区
観光・レジャー施設
避難場所・避難所
公園
インターチェンジ
提案
幼稚園・保育園・認定こども園
中学校指定通学路
小学校指定通学路
幼稚園・保育園・認定こども園散歩コース
■道路整備箇所（道路名の色）
事業中
未整備

（５）中川富岡地域

5. 中川富岡地域

Ⅱ期地区
Ⅰ期地区
Ⅱ期地区
国道 409 号市街地内狭隘区間
（局所改良要望）
木更津北インターチェンジ
中川幼稚園
横田駅
平川中学校
平川公民館
平川行政センター
東横田駅
国道 409 号変則交差点
（交差点改良要望）
中川小学校
百目木公園
平川公民館富岡分館
吉野田保育所
（仮称）かずさインターチェンジ
（仮称）かずさインターチェンジ
（早期実現要望）

三箇横田線
（Ⅰ期地区）

三箇横田線
（Ⅱ期地区）

横田下望陀境線

代宿横田線

補助幹線 15 号線
（旧補助幹線 21 号線）

凡 例

- 幹線道路（主要幹線・幹線・補助幹線）
- 小学校（避難場所・避難所を兼ねる）
- 小学校区
- 駅
- 避難場所・避難所
- 公園
- 提案
- 幼稚園・保育園・認定こども園
- インターチェンジ
- 中学校指定通学路
- 小学校指定通学路
- 幼稚園・保育園・認定こども園散歩コース
- ゾーン 30
- 令和 13 年までに事業着手を計画する路線（整備目標路線）

■道路整備箇所（道路名の色）

- 事業中
- 未整備

広域連携での要望事項

■市内全域で統一した考え方

・小・中学校通学路や幼稚園・保育園周辺における交通安全対策
・交通渋滞・交通事故多発地点への対策
・都市計画マスタープランに基づく土地利用に併せた道路ネットワークの検討
・広域連携による課題解決に向けた要望強化

第６章．道路網整備計画の策定

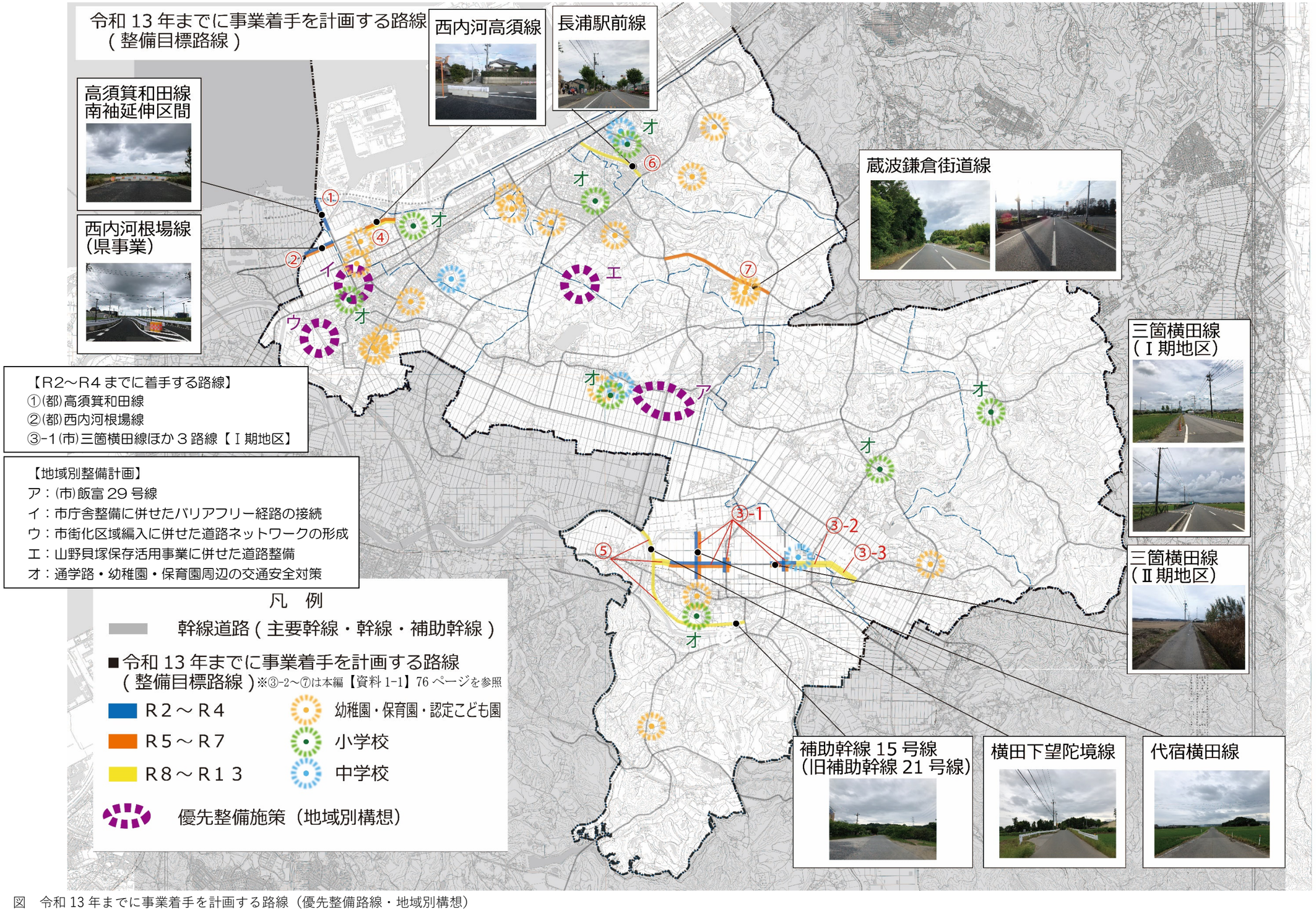


図　令和 13 年までに事業着手を計画する路線（優先整備路線・地域別構想）

第７章．実現化に向けた取組

・　前章までに策定した幹線道路網整備計画と地域別整備構想の実現化に向けた取組を整理します。

７．１ 実現化に向けた取組の考え方

（１）道路網整備の進行管理

■　**市総合計画の実施計画に合わせて、事業の進捗状況を管理していきます。**

・　本計画で策定した道路網計画の整備を推進していくため、主要な道路は実施計画に位置付けて、進行管理、事業評価を行っていきます。
・　毎年の進行管理、事業評価を踏まえ、より効果的・効率的な事業手法の検討を行い、実施計画へ反映させていきます。
・　地域別整備計画は関連事業と調整を図りながら効果的・効率的な整備を図っていきます。

（２）本計画の見直し

■　**市を取り巻く社会情勢・市民ニーズの変化や上位関連計画との整合性を図りながら、必要に応じて見直しを行います。**

・　本計画期間は１２年間ですが、本市を取り巻く社会経済情勢や市民ニーズが大幅に変化するような場合は、必要に応じて見直しを行います。
・　上位計画である「袖ケ浦市総合計画」や関連計画が改訂された場合は、整合性などを点検し、必要に応じて見直しを行います。その際には、市民意向調査や市民懇談会などにより検証を行います。
・　本計画の中間年次である令和７年（2025 年）には事業全体の中間評価を行い、必要に応じて見直しを行います。

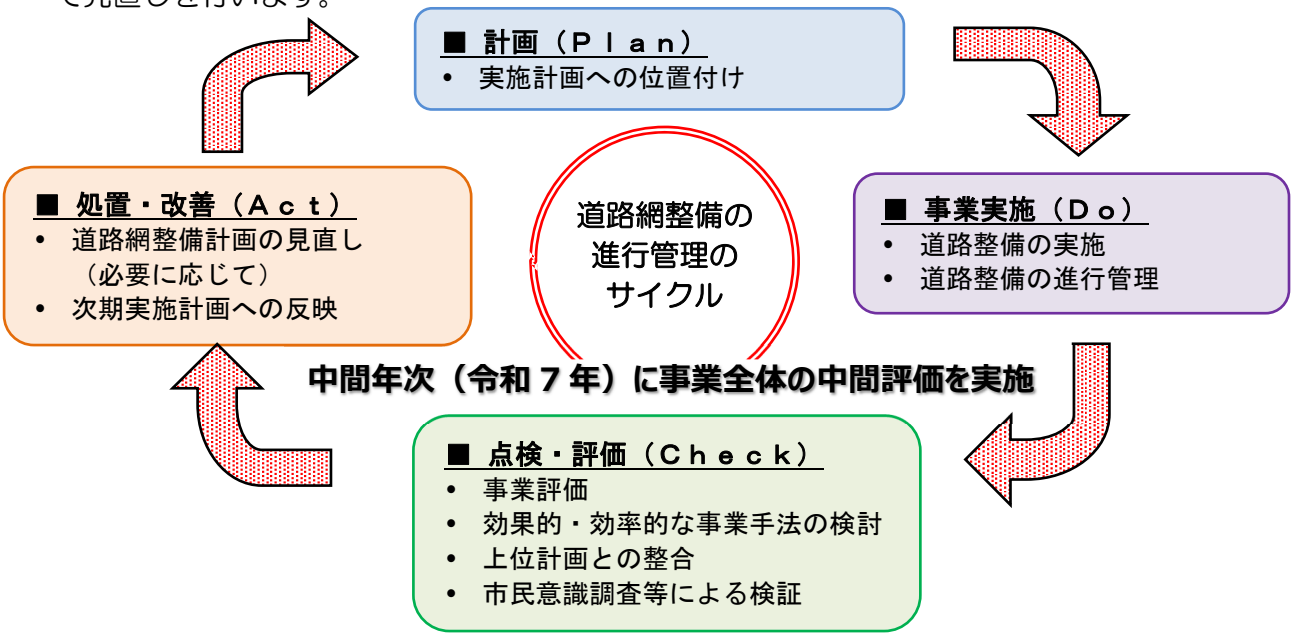


図　道路網整備の進行管理のサイクル