第２章．市域現況の調査・整理、交通の概要

２．１ 都市の位置・沿革

（１）位置

・ 袖ケ浦市は、東京湾沿い、千葉県のほぼ中央に位置し、羽を拡げた蝶のような形をしています。東部は市原市、西部は木更津市に接し、北部は鋸の歯のような形状で東京湾に臨んでいます。

・ 県都千葉市からは約 30km の位置にあり、市域は東西約 14km、南北約 13.5km で、市域面積は 94.93km^{2}です。

・ 市内は国道 16 号や館山自動車道、圏央道等により県内各地と強く結ばれているほか、東京湾アクアライン連絡道により東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。

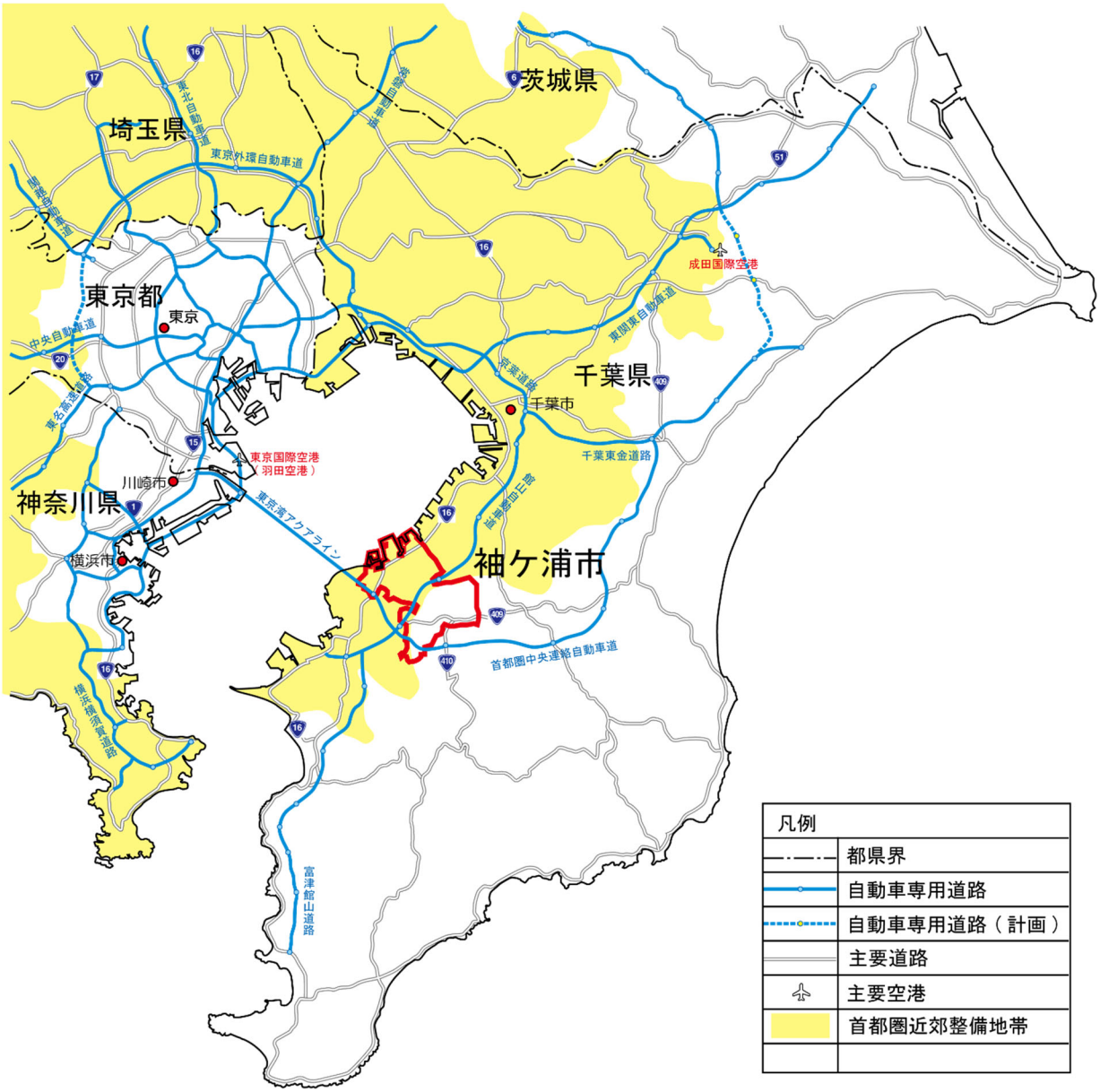


図　袖ケ浦市の広域位置図（出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン）

（２）沿革

・　平成３年４月１日、全国で 656 番目、県下で 29 番目に市制を施行しました。このとき君津郡袖ヶ浦町（きみつぐんそでがうらまち）から現在の袖ケ浦市（そでがうらし）になり、大きい「ケ」を採用するようになりました。

・　平成 23 年４月に市制施行 20 周年を迎えました。この間、東京湾アクアラインや東関東自動車道館山線が開通し、圏央道も一部供用開始されるなど、交通結節点として利便性が飛躍的に高まりました。

・　袖ケ浦市の将来に大きな影響をもたらす、東京湾アクアラインの千葉県側拠点として、また、羽田空港ー袖ケ浦バスターミナル間最短 22 分の地理を活かし、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、まちづくりを進めています。

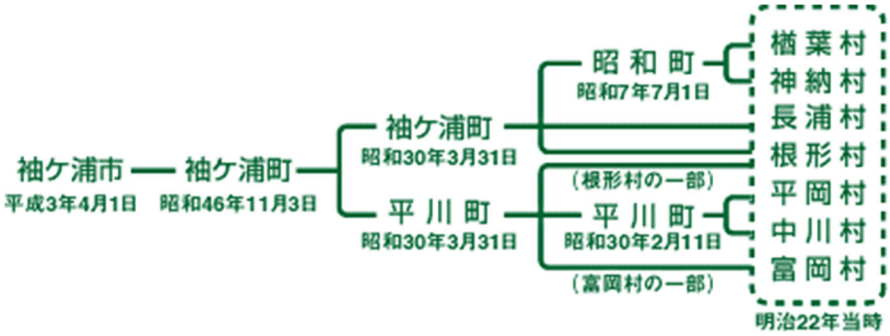


図　袖ケ浦市誕生までの経過（出典：袖ケ浦市ホームページ）

２．２ 人口

（１）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）となっています。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%となっています。

表　人口と世帯数（国勢調査）

区　分	H2	H7	H12	H17	H22	H27
人口総数	52,818	57,575	58,593	59,108	60,355	60,952
15 歳未満	11,128	10,275	9,285	8,610	8,421	8,253
15～64 歳（生産年齢人口）	36,576	40,831	41,409	40,853	39,688	37,334
65 歳以上（高齢者人口）	5,096	6,441	7,897	9,620	12,157	15,143
総世帯数	14,980	17,648	18,689	19,834	21,561	22,652

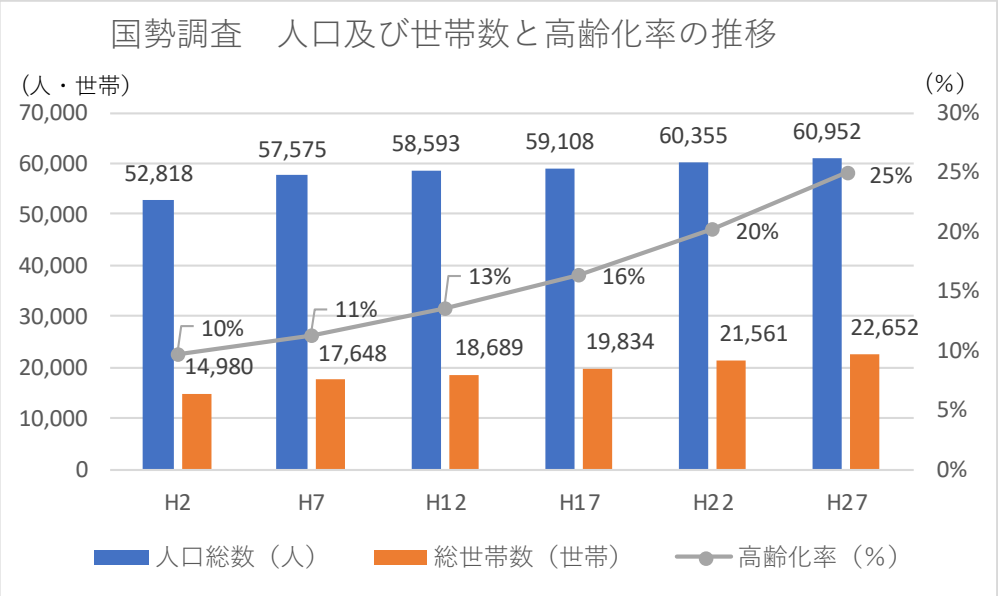


図　人口及び世帯数の推移

資料：国勢調査

（２）DID（人口集中地区）

・　DID（人口集中地区）面積はほぼ横ばいで推移しており、平成 27 年は 17.78km^2 となっています。DID 内の人口は 30,891 人で全市に占める割合は 51％となっています。

図　DID（人口集中地区）位置図（出典：平成 27 年国勢調査）

表　DID(人口集中地区)の推移

		平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年
DID	人口（人）	26,771	27,893	29,461	30,615	30,891
	面積（km2）	17.39	17.81	17.7	17.76	17.78
	人口密度（人/km2）	1539.4	1566.1	1664.5	1723.8	1737.4
	人口増減数（人、H7 を 0 とする）	-	1,122	2,690	3,844	4,120
	人口増減率（%、H7 を 1 とする）	-	104%	110%	114%	115%
	面積増減数（km2、H7 を 0 とする）	-	0.42	0.31	0.37	0.39
	面積増減率（%、H7 を 1 とする）	-	102%	102%	102%	102%
	人口密度増減数（人/km2、H7 を 0 とする）	-	26.7	125.0	184.4	198.0
	人口密度増減率（%、H7 を 1 とする）	-	102%	108%	112%	113%
市全体	人口（人）	57,575	58,593	59,108	60,355	60,952
	面積（km2）	94.92	94.92	94.92	94.92	94.93
	人口密度（人/km2）	606.6	617.3	622.7	635.9	642.1
	全市に対する DID 人口の割合（%）	46%	48%	50%	51%	51%
	全市に対する DID 面積の割合（%）	18%	19%	19%	19%	19%

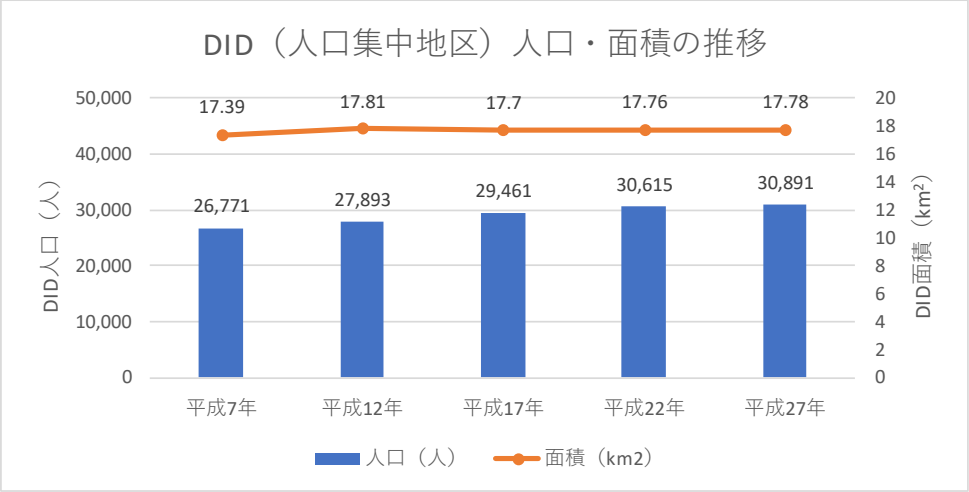


図　DID（人口集中地区）の人口及び面積の推移（資料：各年の国勢調査）

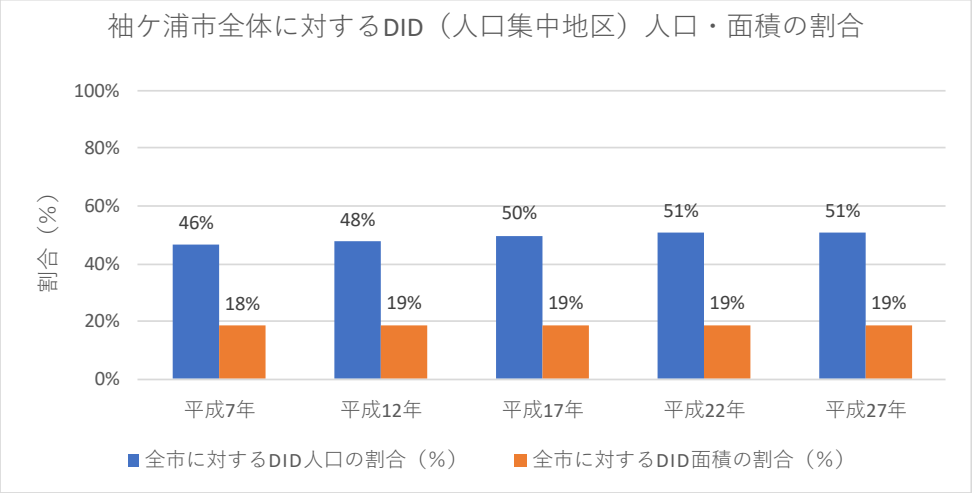


図　袖ケ浦市全体に対する DID（人口集中地区）の人口及び面積の割合（資料：各年の国勢調査）

（３）産業別人口・就従比

・　就業人口は近年ほぼ横ばいで平成 27 年は 29,534 人となっています。産業別にみると、第１次産業と第２次産業は減少傾向で、第３次産業は増加傾向となっています。

・　就従比[1]は微増傾向で、平成 27 年は 0.95 となっています。

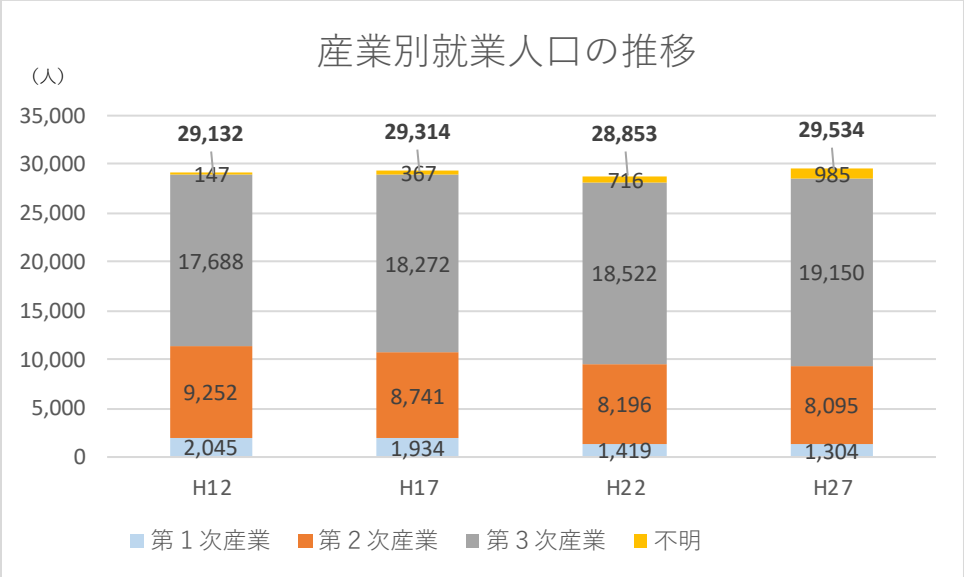


図　産業別就業人口の推移（資料：各年の国勢調査）

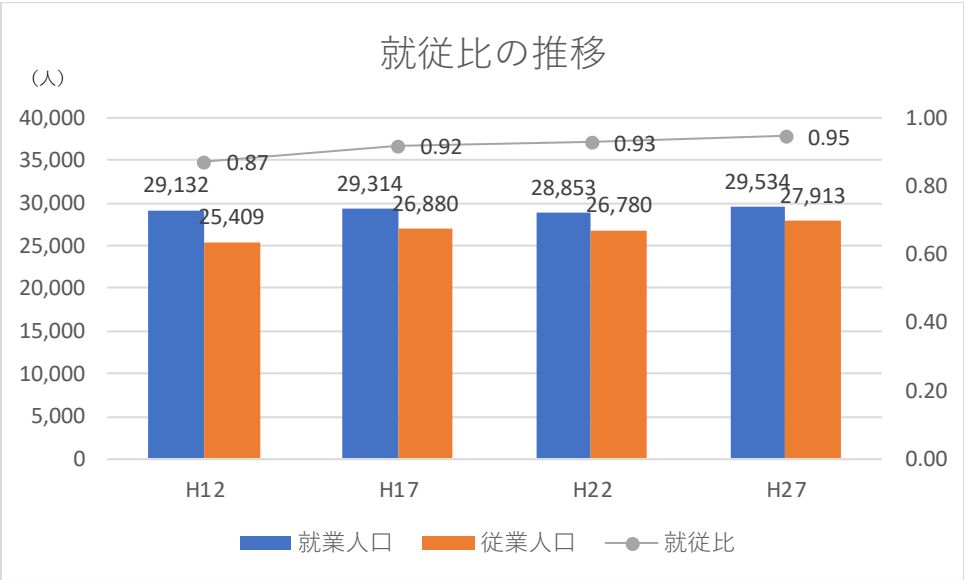


図　就従比の推移（資料：各年の国勢調査）

[1] 従業地就業者数（従業している場所が袖ケ浦市である人の数）／常住地就業者数（袖ケ浦市内に常住している就業者の数）から求められる比率。就従比が 1.0 を下回った場合、市外から来る就業者よりも市外へ出て働く就業者が多いことになる

２．３ 都市交通施設

（１）道路

・　本市周辺の高速道路の整備状況に関して近況を整理します。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、地区内に袖ケ浦インターチェンジ（以下「IC」）が開設されました。東京湾岸道路については、一般部は袖ケ浦市中袖～木更津市築地間が未開通、専用部は千葉市検見川以南が未開通の状況です。館山自動車道は、平成７年７月に木更津南 IC 以北が開通、平成 19 年７月に全線開通しました。また、君津 IC～富津竹岡 IC 間では４車線化工事を実施しており、君津 IC～富津中央 IC 間は平成 31 年３月に完了、富津中央 IC～富津竹岡 IC 間は令和２年３月に完了しました。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 年開通予定となっています。

図　千葉国道事務所の主要事業マップ（出典：千葉国道事務所 HP）

・　平成 29 年には袖ケ浦市都市計画マスタープランの点検・評価が行われており、主要道路における進捗状況は下表の通りとなっています。

表　交通体系整備進捗状況

主な事業等		地域	進捗状況（H29）		完了年月
広域幹線交通体系の整備方針	東京湾岸道路の早期整備の要望	臨海	継続		-
	（仮称）かずさ IC の整備促進	中川 富岡	継続		－
	国道 409 号線整備	平岡 中川 富岡	未着手		－
	（主）千葉鴨川線整備(県)	平岡	事業中	66%	H32.3
	国道 410 号線整備	平岡	完了	100%	H15.3
幹線道路の整備方針	（県）上高根北袖線整備	平岡	未着手		－
	（都）長浦駅前線整備	長浦	未着手		－
	（県）長浦上総線整備	長浦 根形 中川 富岡	事業中	10%	－
	（市）川原井林線整備	平岡	事業中	79%	H30.3
	（市）三箇横田線整備 （※１期１工区を事業中）	平岡 中川 富岡	事業中	41%	－
	（都）袖ケ浦駅北口線整備	昭和	完了	100%	H28.6
	（都）西内河根場線整備（県）	昭和	一部 事業中	－	－
	（都）西内河高須線整備	昭和	一部 事業中	－	－
	（都）高須箕和田線整備	昭和 臨海	一部 事業中	－	－
	（都）袖ケ浦駅前線整備	昭和	完了	100%	H26.3
	（県）横田停車場上泉線整備	平岡	一部 事業中	－	－
補助幹線道路及び生活道路の整備方針	特定交通安全施設等整備 （歩車分離による安全性、快適性の確保・道路のバリアフリー化等）	昭和 長浦	事業中	95%	H30.3
公共交通ネットワークの形成	路線バスのサービス・利便性の向上	昭和 長浦 根形	継続		－
	地域公共交通システムの導入	平岡 中川 富岡	継続		－
	既存バス路線の袖ケ浦バスターミナルへの接続	昭和	完了	100%	H22.1

（出典：袖ケ浦市都市計画マスタープランの点検・評価（平成 29 年 3 月袖ケ浦市））

■市内の交通体系

・　一般道路では、3 本の国道（16 号、409 号、410 号）、3 本の主要地方道（千葉鴨川線、袖ケ浦中島木更津線、君津平川線）、6 本の一般県道（袖ケ浦姉崎停車場線、上高根北袖線、長浦上総線、南総昭和線、木更津根形線、横田停車場上泉線）に加え、国道 16 号と併走する市道（代宿神納線）が市内の幹線道路となっています。

図　交通体系整備状況図（出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン）

■市内の都市計画道路整備状況

・　本市の都市計画道路整備率は平成９年度末で 56.5%でしたが、平成 18 年度末に 81.5%、令和元年度末には 84.9%となっており、袖ケ浦駅海側エリア以外の都市計画道路は概ね整備済となっています。

・　都市計画道路の整備に関して、県内の平均整備率は平成 28 年度末時点で 54.1%であることから、県平均を約 30 ポイント上回る水準となっています。

都市計画道路位置図（整備済区間）

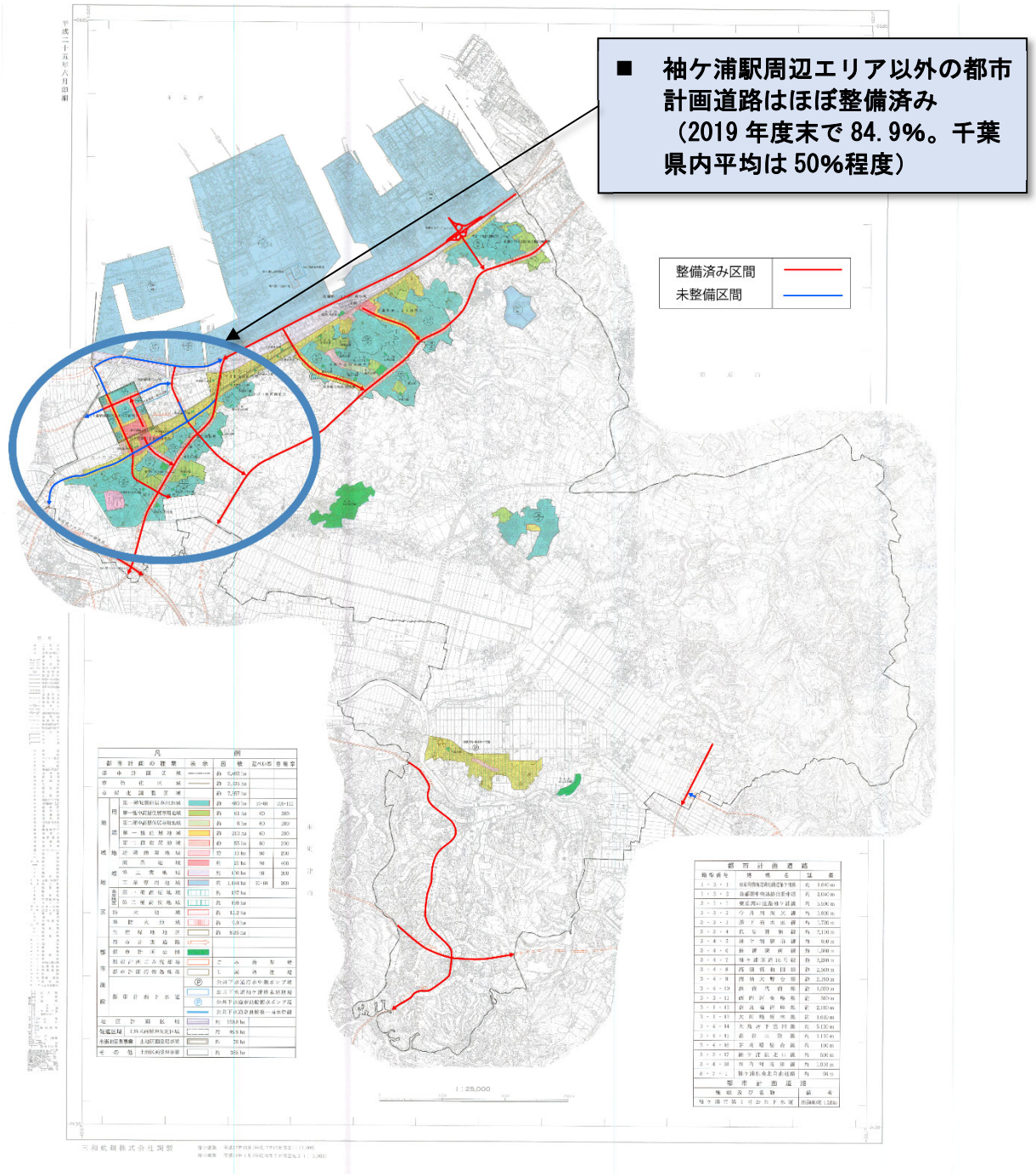


図　都市計画道路整備状況

（２）公共交通（鉄道・バス）

１）鉄道

- 内房線と久留里線が敷設され、内房線（複線）に長浦駅と袖ケ浦駅の２駅、久留里線（単線）に横田駅、東横田駅の２駅があります。
- 運行本数は、袖ケ浦駅が１日 143 本（千葉方面 71 本、君津方面 72 本）、横田駅が１日 34 本（木更津方面：17 本、久留里方面：17 本）となっています。
- 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です。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 人となっています。

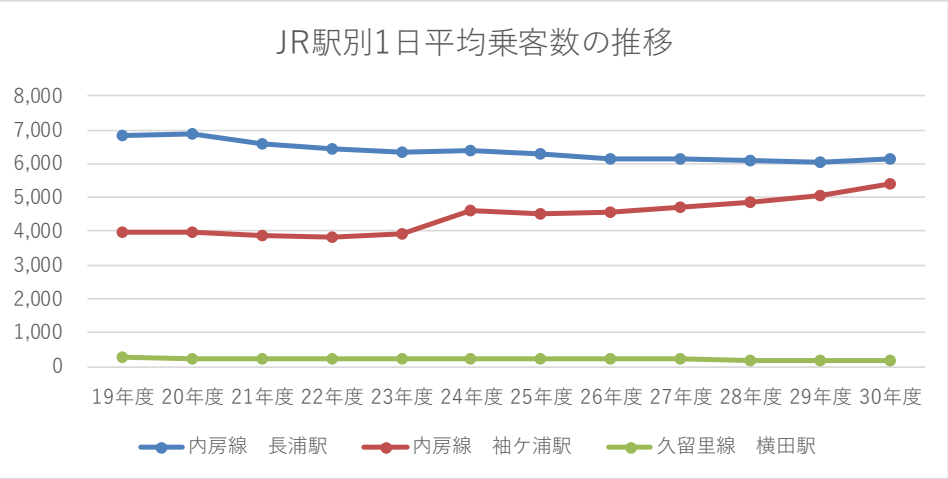


図　JR 駅別１日平均乗客数の推移（資料：袖ケ浦市総計書，東日本旅客鉄道 HP）

表　JR 駅別１日平均乗客数の推移（資料：袖ケ浦市総計書，東日本旅客鉄道 HP）

（単位：人）

［内房線］

駅　名		19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
長浦	普通	1,699	1,675	1,581	1,498	1,490	1,563	1,508	1,560	1,520	1,527	1,532	1,560
	定期	5,136	5,208	5,032	4,954	4,873	4,806	4,793	4,607	4,643	4,560	4,504	4,561
	計	6,835	6,883	6,613	6,452	6,363	6,369	6,301	6,167	6,164	6,088	6,036	6,121
袖ケ浦	普通	907	886	855	850	880	1,310	1,157	1,223	1,245	1,326	1,378	1,535
	定期	3,044	3,067	3,036	2,992	3,034	3,296	3,381	3,365	3,473	3,547	3,679	3,891
	計	3,951	3,953	3,891	3,842	3,914	4,606	4,538	4,588	4,719	4,873	5,058	5,427

［久留里線］

駅　名		19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
横田	普通	63	58	60	54	55	58	53	50	50	49	47	45
	定期	204	184	176	173	166	168	176	168	162	151	148	133
	計	267	242	236	227	221	226	230	219	212	200	196	179
東横田	普通	※平成１９年度より無人駅の乗車人員の公表がなくなりました。											
	定期												
	計												

資料　「千葉県統計年鑑」
東日本旅客鉄道㈱千葉支社

２）バス

・　東京湾アクアラインの開通（平成９年 12 月）を契機として、東京・横浜・川崎方面と千葉県を結ぶバス路線が運行を開始しており、市内の袖ケ浦バスターミナルを経由しています。

・　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できます。

・　さらに、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しています。

表　袖ケ浦バスターミナルからの運行本数・運行時間

路線名	川崎線	横浜線	羽田空港線	品川線	新宿線	東京線（アクシー号）	東京線（ガウライナー）	渋谷線
運行本数（平日）	30 本	44 本	37 本	61 本	36 本	20 本	10 本	23 本
運行本数（土日祝日）	20 本	44 本	37 本	39 本	36 本	20 本	7 本	23 本
運行時間（最短）	50 分	39 分	22 分	44 分	48 分	48 分	43 分	48 分

※品川線は、長浦駅北口発、袖ケ浦駅南口経由の便があります。

※東京線（東京ガウライナー）は、袖ケ浦駅北口発、袖ケ浦バスターミナル経由、東京駅鍛冶橋駐車場行きとなります。

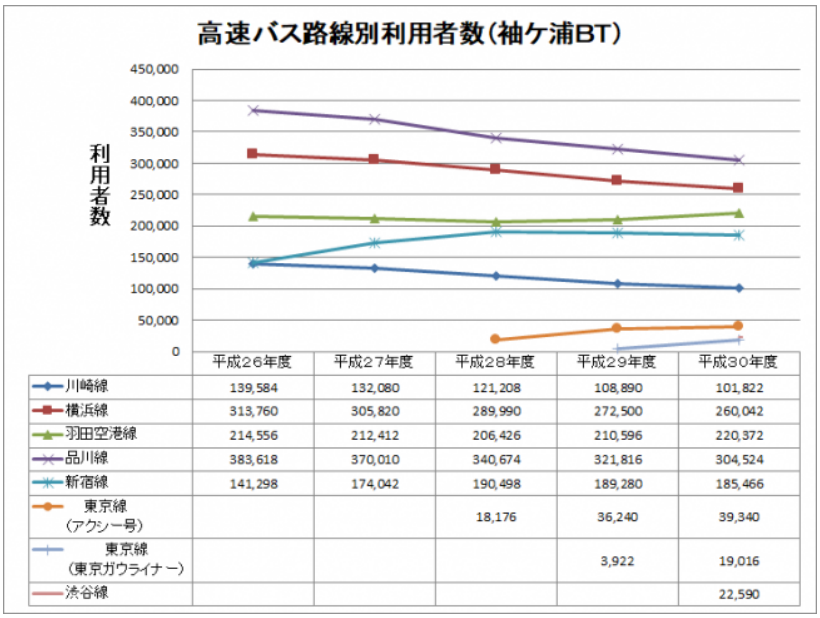


図　高速バス路線別利用者数

※東京線（アクシー号）は平成 28 年８月より袖ケ浦バスターミナルに乗り入れ開始

※東京線（東京ガウライナー）は平成 29 年 12 月 15 日より運行開始

※渋谷線は平成 30 年７月 10 日より運行開始

・　市域の一般道路では、小湊鐵道と日東交通(株)の２社が運行中であり、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います。

表　市内バス路線と運行本数

路線名	運行事業者	区間	運行回数	
			平日	休日
のぞみ野平岡線	日東交通	平川行政センター～のぞみ野ターミナル～袖ケ浦駅～袖ケ浦バスターミナル	上り 4 下り 3	-
		のぞみ野ターミナル～袖ケ浦駅～袖ケ浦バスターミナル	上り 6 下り 7	上り 4 下り 4
		東京ドイツ村～のぞみ野ターミナル～袖ケ浦駅～袖ケ浦バスターミナル	上り 1 下り 1	上り 3 下り 3
代宿団地（椎の森工業団地）袖ケ浦バスターミナル線	小湊鐵道	代宿団地～長浦駅～袖ケ浦電話局前～袖ケ浦駅～袖ケ浦バスターミナル	上り 9 下り 8	上り 9 下り 8
		椎の森工業団地～長浦駅～袖ケ浦電話局前～袖ケ浦駅～袖ケ浦バスターミナル	上り 2 下り 2	上り 2 下り 2
		長浦駅～袖ケ浦電話局前～袖ケ浦駅	上り 6 下り 6	上り 2 下り 2
長浦駅・姉ヶ崎（代宿団地）線	小湊鐵道	長浦駅～久保田～代宿団地	上り 3 下り 4	上り 2 下り 3
		長浦駅～久保田～代宿団地～姉ヶ崎駅西口	上り 1 下り 1	-
姉ヶ崎線	日東交通	茅野～平岡小前～上泉～有秋台入口～姉ヶ崎駅前	上り 7 下り 8	上り 4 下り 5
		茅野～平岡小前～桜台団地～有秋台入口～姉ヶ崎駅前	上り 4 下り 7	上り 4 下り 6
		桜台団地～有秋台入口～姉ヶ崎駅前	上り 31 下り 26	上り 22 下り 21
のぞみ野長浦線	日東交通 小湊鐵道	のぞみ野南～のぞみ野ターミナル～長浦行政センター前～長浦駅	上り 14 下り 14	上り 9 下り 9
馬来田線	日東交通	茅野～横田～清川駅前～清見台東～木更津駅東口	上り 11 下り 10	上り 11 下り 10
中郷富岡線	日東交通	草敷回転場～下根岸～谷中～牛袋～木更津駅東口	上り 4 下り 3	上り 2 下り 2
三井アウトレットパーク木更津～袖ケ浦駅線	小湊鐵道	袖ケ浦駅～袖ケ浦駅北口入口～大袖橋～三井アウトレットパーク	上り 58 下り 59	上り 58 下り 59

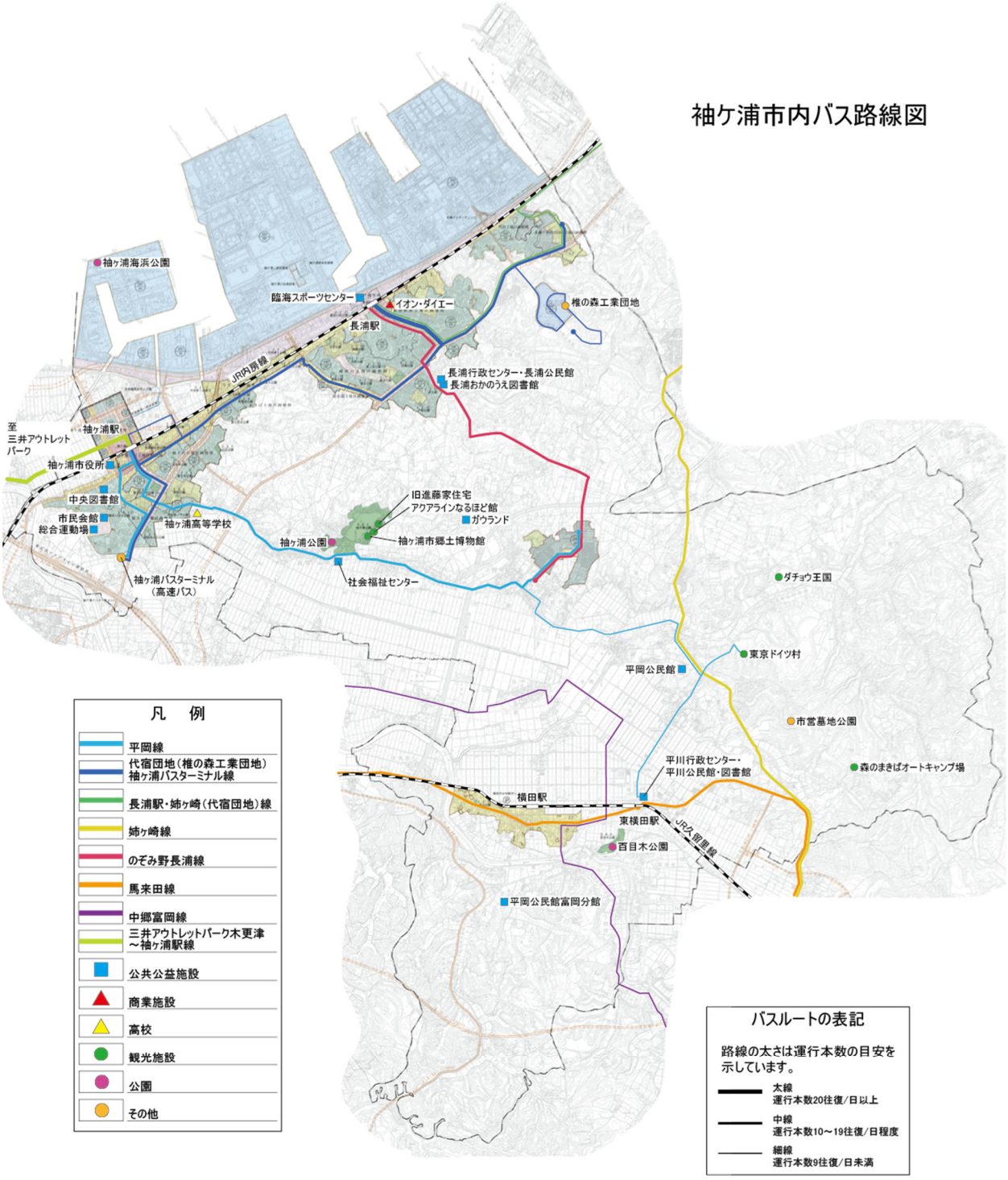

袖ケ浦市内バス路線図
袖ケ浦海浜公園
臨海スポーツセンター
イオン・ダイエー
長浦駅
椎の森工業団地
JR内房線
長浦行政センター・長浦公民館
長浦おかのうえ図書館
至
三井アウトレット
パーク
袖ケ浦駅
袖ケ浦市役所
中央図書館
市民会館
総合運動場
袖ケ浦高等学校
袖ケ浦バスターミナル
（高速バス）
旧進藤家住宅
アクアラインなるほど館
ガウランド
袖ケ浦公園
袖ケ浦市郷土博物館
社会福祉センター
ダチョウ王国
東京ドイツ村
平岡公民館
市営墓地公園
平川行政センター・
平川公民館・図書館
森のまきばオートキャンプ場
横田駅
東横田駅
百目木公園
JR久留里線
平岡公民館富岡分館
凡　例
平岡線
代宿団地（椎の森工業団地）
袖ケ浦バスターミナル線
長浦駅・姉ヶ崎（代宿団地）線
姉ヶ崎線
のぞみ野長浦線
馬来田線
中郷富岡線
三井アウトレットパーク木更津
～袖ケ浦駅線
公共公益施設
商業施設
高校
観光施設
公園
その他
バスルートの表記
路線の太さは運行本数の目安を
示しています。
太線
運行本数20往復/日以上
中線
運行本数10～19往復/日程度
細線
運行本数9往復/日未満

図　市内バス路線図

２．４ 都市計画及び土地利用

（１）用途地域

・　都市計画では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地形成を図るため、都市計画区域を「市街地を積極的に整備する区域」《市街化区域》と「市街化を抑制する区域」《市街化調整区域》とに区分しています。

・　市街化区域は既に市街化している区域と、概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域で、地域地区、都市施設を定め積極的に整備・開発を行う区域です。

・　市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域で、原則として新たな開発行為を禁止し、市街地の無秩序な膨張を抑制する区域です。

・　本市においては、昭和 45 年 7 月 31 日に旧袖ケ浦地区全域を、そして昭和 48 年 12 月 28 日には合併した旧平川地区全域の区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）に関する都市計画をそれぞれ決定しました。

・　その後数年に渡る変更決定を経て、市街化区域 2,199ha、市街化調整区域 7,294ha となっています。

表　区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）の変遷

決定年月日・告示番号	都市計画区域（ha）	市街化区域（ha）	市街化調整区域（ha）
昭和 45 年 7 月 31 日　県告示第 501 号	4,542	1,597	2,945
昭和 48 年 12 月 28 日　県告示第 1020 号	9,332	1,785	7,547
昭和 53 年 3 月 31 日　県告示第 837 号	9,510	2,004	7,506
昭和 60 年 6 月 28 日　県告示第 635 号	9,510	2,063	7,447
平成 3 年 3 月 26 日　県告示第 305 号	9,490	2,063	7,427
平成 6 年 11 月 18 日　県告示第 988 号	9,490	2,063	7,427
平成 13 年 3 月 30 日　県告示第 452 号	9,492	2,063	7,429
平成 17 年 1 月 7 日　県告示第 17 号	9,492	2,112	7,380
平成 19 年 2 月 23 日　県告示第 154 号	9,492	2,135	7,357
平成 30 年 3 月 16 日　県告示第 123 号	9,493	2,187	7,306
令和 2 年 3 月 31 日　県告示第 185 号	9,493	2,199	7,294

（出典：袖ケ浦市の都市計画，袖ケ浦市平成 26 年 2 月（令和 2 年の変更を追記））

表　地目別面積（資料：袖ケ浦市統計書）

（各年 1 月 1 日）（単位　千㎡）

年	計	田	畑	宅地	池沼	山林	牧場	原野	雑種地	その他
平成 22 年	94,920	18,036	12,052	19,514	112	14,798	24	734	8,653	20,997
平成 23 年	94,920	18,059	12,024	19,601	112	14,842	24	576	8,669	21,012
平成 24 年	94,920	18,054	12,012	19,655	112	14,861	24	576	8,613	21,013
平成 25 年	94,920	18,003	11,983	19,736	112	14,860	24	573	8,605	21,024
平成 26 年	94,920	17,925	11,923	19,790	110	14,813	24	558	8,705	21,072
平成 27 年	94,930	17,747	11,828	19,865	110	14,807	24	533	8,907	21,109
平成 28 年	94,930	17,682	11,768	19,959	111	14,679	24	547	9,088	21,101

千葉県市町村課　「土地に関する概要調書」

（注）この数値は、土地課税台帳及び土地補充課税台帳に登録された土地の地積に非課税地の地積を加えたものです。

・　本市は市域全域が袖ケ浦都市計画区域に指定されています。袖ケ浦都市計画区域のうち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%となっています。

表　区域区分及び用途地域の指定状況（令和元年度末時点）

都市計画区域	区域区分		用途地域	
袖ケ浦 都市計画区域	市街化区域	約 2,199ha	第一種低層住居専用地域	約 484ha
			第一種中高層住居専用地域	約 64ha
			第二種中高層住居専用地域	約 6ha
			第一種住居地域	約 213ha
			第二種住居地域	約 55ha
			近隣商業地域	約 21ha
			商業地域	約 21ha
			準工業地域	約 100ha
			工業地域	約 52ha
			工業専用地域	約 1,184ha
	市街化調整区域	約 7,294ha		
合計		約 9,493ha		

出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン

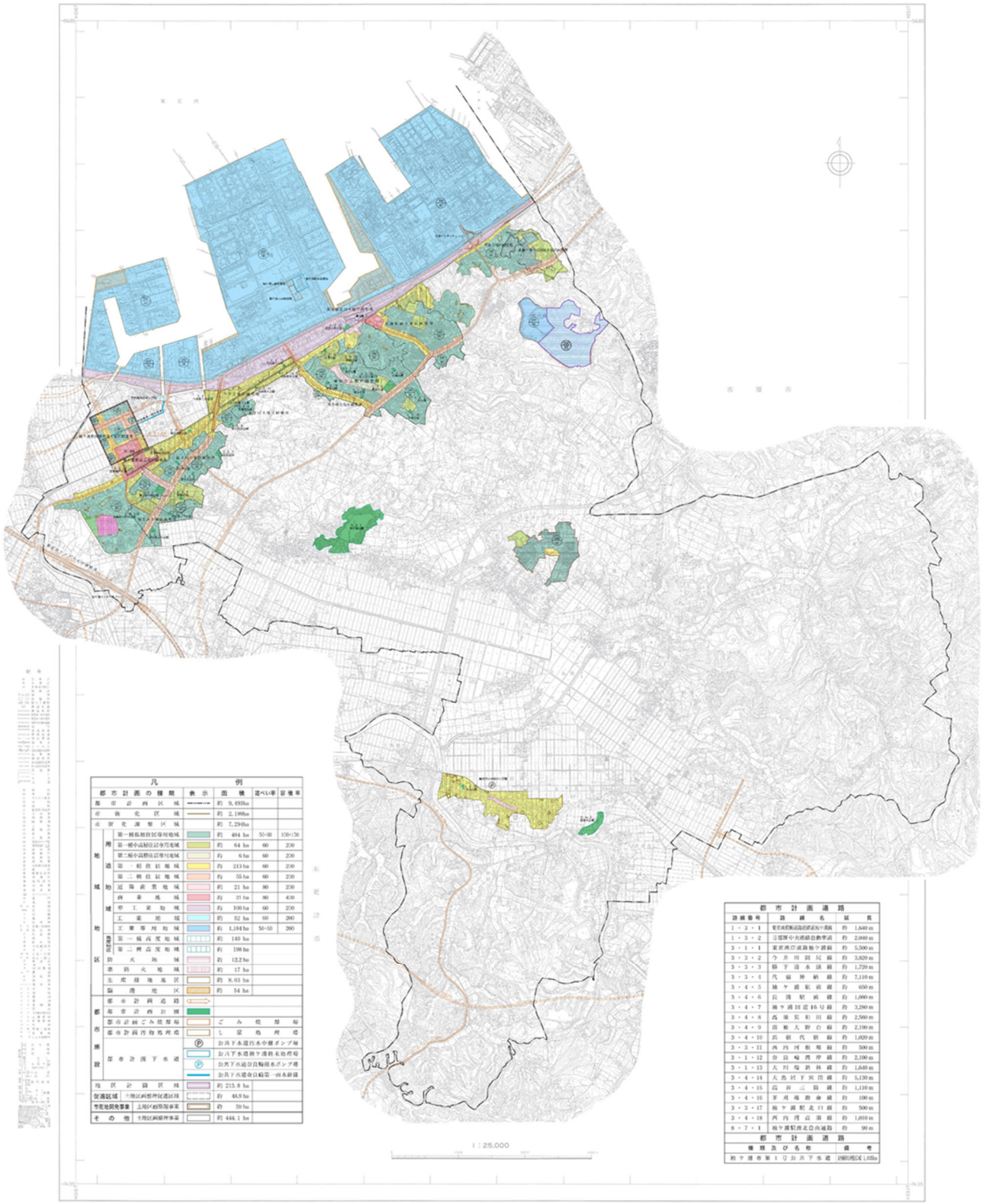


図　袖ケ浦市都市計画図（出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン）

（２）土地利用現況

・　平成 28 年(2016 年)都市計画基礎調査による土地利用現況は以下の通りとなっています。

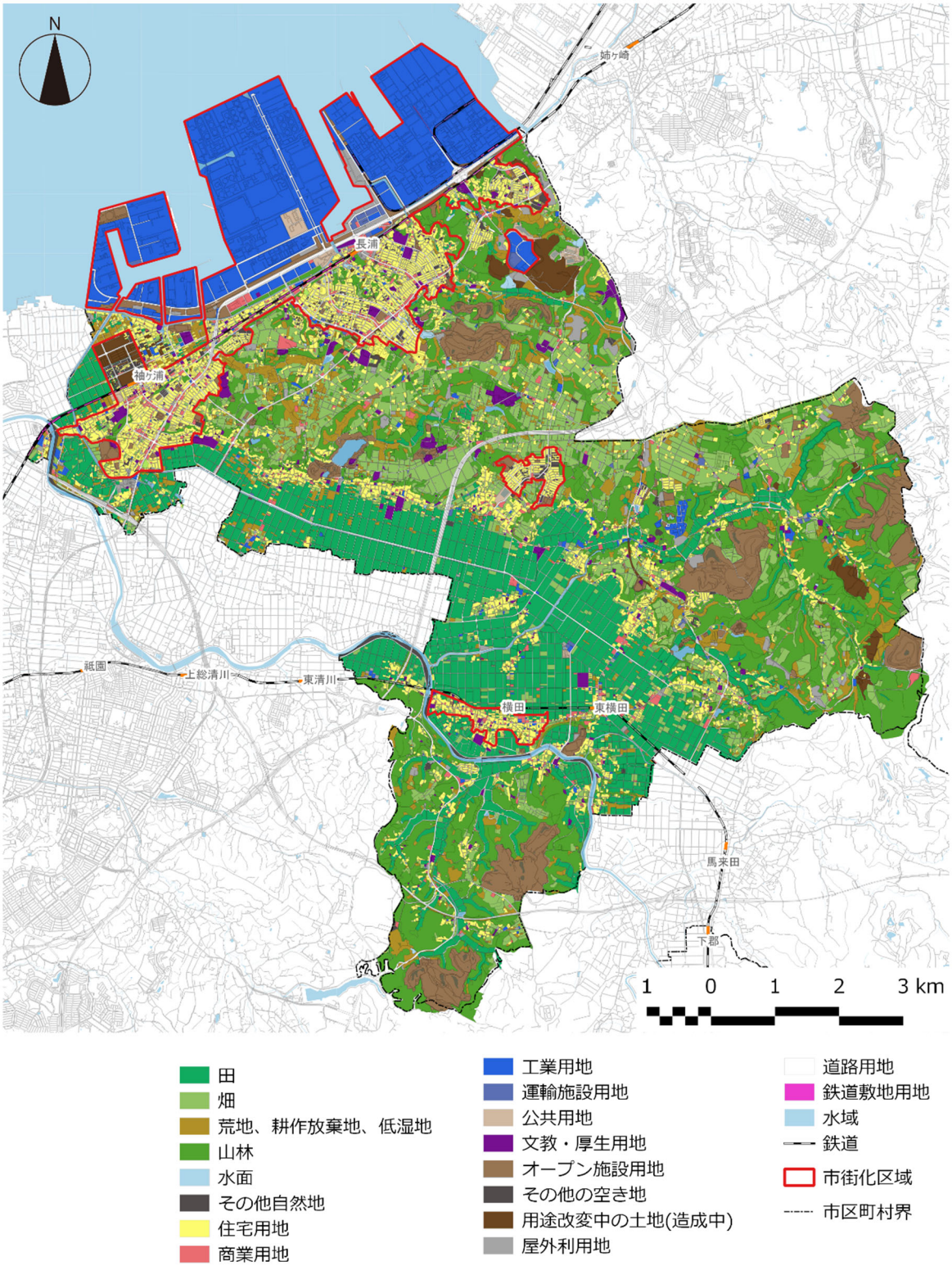


図　土地利用現況図（出典：袖ケ浦市都市計画マスタープラン）

資料：平成 28 年度都市計画基礎調査データより作成

２．５ 都市交通

・　袖ケ浦市の交通手段別発生集中量とゾーン間 OD 分布を「第６回（H30）東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「平成 30 年 PT 調査結果」）」により整理します。

【パーソントリップ調査について】

（調査の概要）

・　「人（Person）の動き（Trip）」を調べて、将来の交通計画（公共交通や道路など）を策定するために行う調査です。

・　昭和 42 年に広島都市圏で実施され以来、全国の都市圏で実施されてきています。

・　東京都市圏では第 1 回（昭和 43 年）、第 2 回（昭和 53 年）、第 3 回（昭和 63 年）、第 4 回（平成 10 年）、第 5 回（平成 20 年）、第 6 回（平成 30 年）が実施されました。

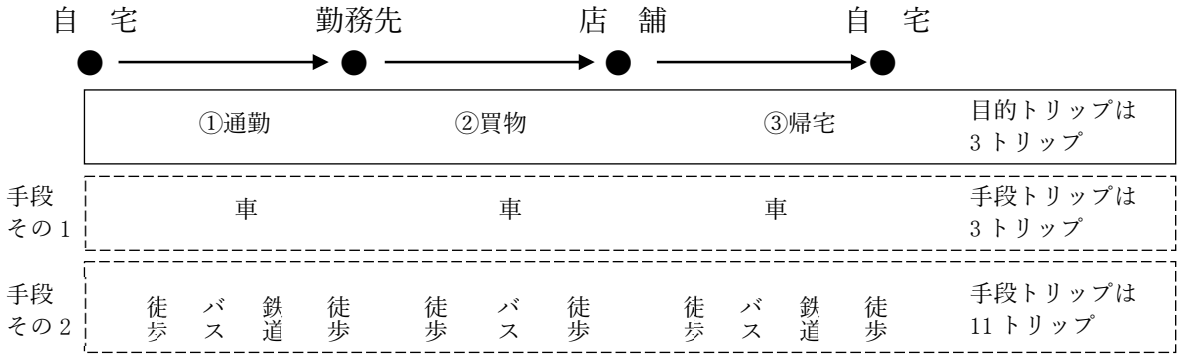
（トリップ）

・　「人の動き」を示す単位で、「目的トリップ」（リンクトトリップ）と「手段トリップ」（アンリンクトトリップ）の 2 種類があります。

・　下図に示すように、自宅から職場に通勤し、職場から買物に寄って帰宅した場合は「目的トリップ」は 3 トリップになります。

・　また、同じ目的で移動しても、利用した交通手段によって「手段トリップ」は異なり、手段その 1（車利用のみの場合）では 3 トリップ、手段その 2（バスや鉄道を利用）では 11 トリップとなります。

人の 1 日の行動とトリップとの関係



（ＯＤ、ゾーン間ＯＤ）

・　ＯＤとは出発地（Origin）と到着地（Destination）の頭文字をとった略称で、「起終点」のことです。

・　ゾーンとは、東京都市圏パーソントリップ調査で定められている地区区分であり、調査結果が公表されるゾーンは「計画基本ゾーン」と呼ばれ、本市は 4 つに区分されています。

・　ゾーン間ＯＤ分布とは、ゾーン間でどのような人や車の移動があるかを示すものです。

（３）手段分担別発生集中量

- 袖ケ浦市の全目的全手段[2]の発生集中量[3]は 211,554 トリップ／日で、平成 20 年の 241,950 トリップ／日から微減となっています。
- 利用する交通手段別に見ると自動車が全体の 68.5%を占めています。
- 千葉県における自動車の割合は 42.4%なので、袖ケ浦市では千葉県全体と比較して、日常的に自動車をより多く利用している状況にあるといえます。

表　袖ケ浦市の交通手段別発生集中量の推移

	鉄道	バス	自動車	２輪車	自転車	徒歩	その他	計（不明除く）
平成 10 年	21,062	872	165,302	3,412	16,341	43,399	594	250,982
平成 20 年	28,543	1,591	157,711	2,304	15,531	36,116	154	241,950
平成 30 年	24,464	1,524	144,874	2,274	7,602	29,716	1,100	211,554

表　袖ケ浦市及び千葉県の交通手段割合の推移

		鉄道	バス	自動車	２輪車	自転車	徒歩	その他
袖ケ浦市	平成 10 年	8.4%	0.3%	65.9%	1.4%	6.5%	17.3%	0.2%
	平成 20 年	11.8%	0.7%	65.2%	1.0%	6.4%	14.9%	0.1%
	平成 30 年	11.6%	0.7%	68.5%	1.1%	3.6%	14.0%	0.5%
千葉県	平成 10 年	17.1%	1.5%	45.6%	1.9%	13.3%	20.6%	0.0%
	平成 20 年	20.4%	1.6%	44.0%	1.7%	12.4%	19.7%	0.1%
	平成 30 年	22.7%	1.8%	42.4%	1.3%	10.8%	20.9%	0.1%

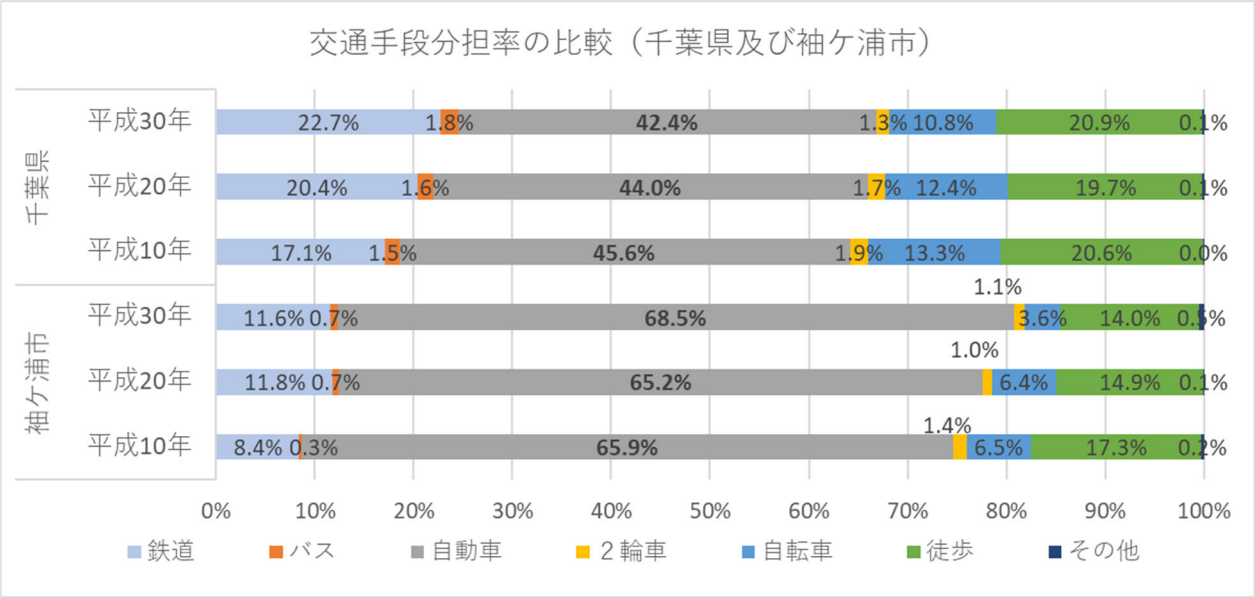


図　平成 30 年 PT 調査結果　交通手段分担率の比較（千葉県及び袖ケ浦市）

[2] 全ての目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅、勤務業務、その他）と、全ての手段（鉄道、バス、自動車、二輪車・自転車、徒歩・その他）のこと

[3] 袖ケ浦市を出発地とする交通量と、袖ケ浦市を到着地とする交通量のこと

・　目的別に自動車分担率をみると、自宅-勤務 75.5%、自宅-通学 11.2%、自宅-業務 70.1%、自宅-私事 80%、帰宅 67.7%、勤務・業務 82.7%、私事 81%、全目的計 68.5%となっています。

表　平成 30 年 PT 調査結果　袖ケ浦市における目的別交通手段分担率

	鉄道	バス	自動車	2 輪車	自転車	徒歩	その他
自宅－勤務	16.2%	0.9%	75.5%	1.3%	2.2%	3.9%	0.0%
自宅－通学	24.5%	0.0%	11.2%	0.0%	5.6%	58.7%	0.0%
自宅－業務	17.0%	3.0%	70.1%	0.0%	0.0%	6.5%	3.3%
自宅－私事	2.3%	1.0%	80.0%	0.8%	3.7%	11.7%	0.5%
帰宅	12.0%	0.8%	67.7%	0.9%	3.8%	14.6%	0.3%
勤務・業務	5.5%	0.0%	82.7%	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%
私事	6.5%	0.0%	81.0%	3.1%	1.5%	7.9%	0.0%
不明	5.1%	0.0%	55.1%	0.0%	33.4%	6.4%	0.0%
計	11.6%	0.7%	68.5%	1.1%	3.6%	14.0%	0.5%

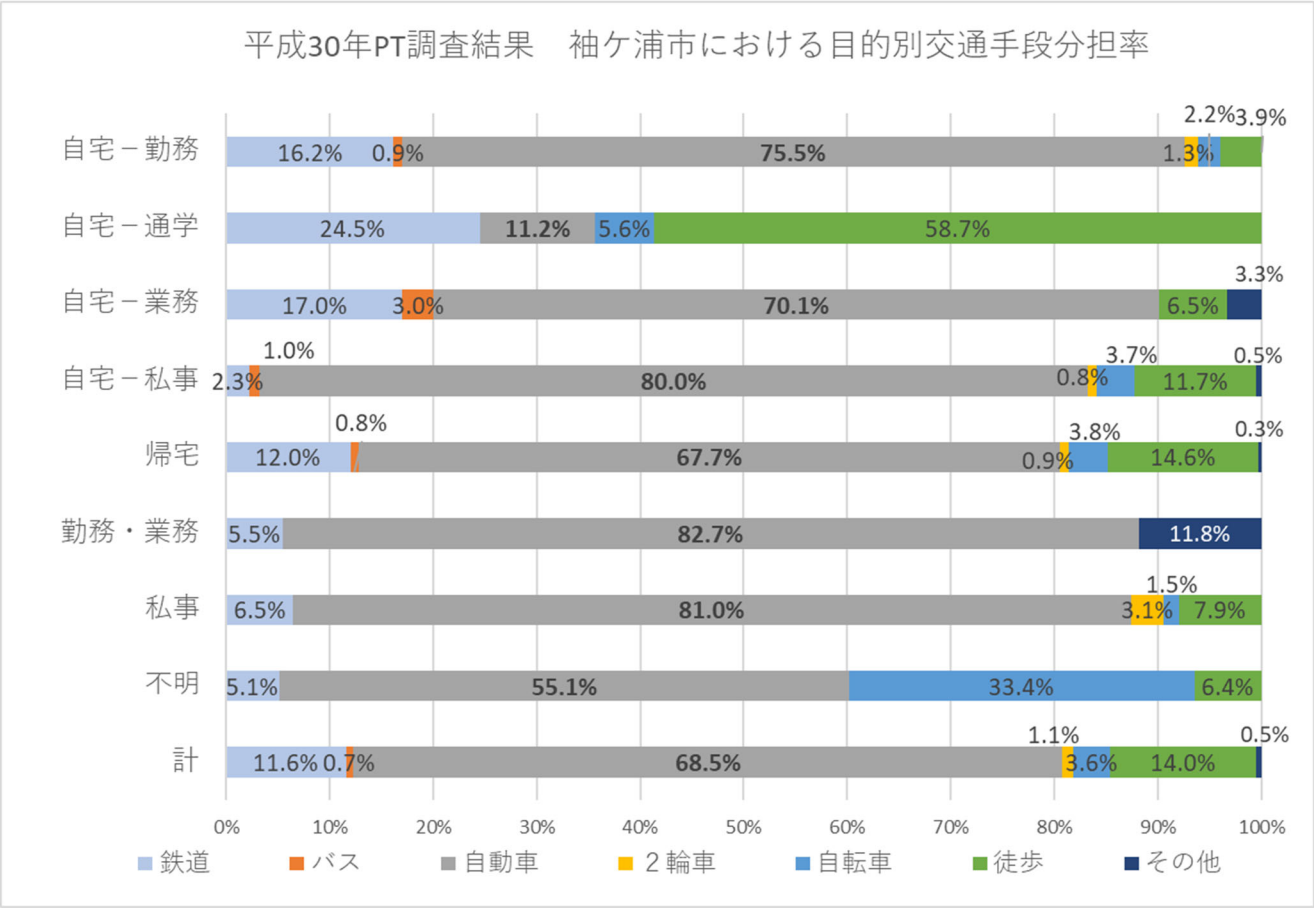


図　平成 30 年 PT 調査結果　袖ケ浦市における目的別交通手段分担率

（４）OD 分布

１）千葉県の地域間のつながり

・　袖ケ浦市を含む「かずさ・臨海地域」と他の地域のつながりでは、千葉市を含む臨海地域との結びつきが最も強くなっており、次いで東京都、千葉東部地域、南房総地域、神奈川県との結びつきがあります。

※下図では、ゾーン間を結ぶ線が太いほど、結びつきが強くなることを表します。
なお、点の位置は任意であり、ゾーン内の特定の位置を示すものではありません。

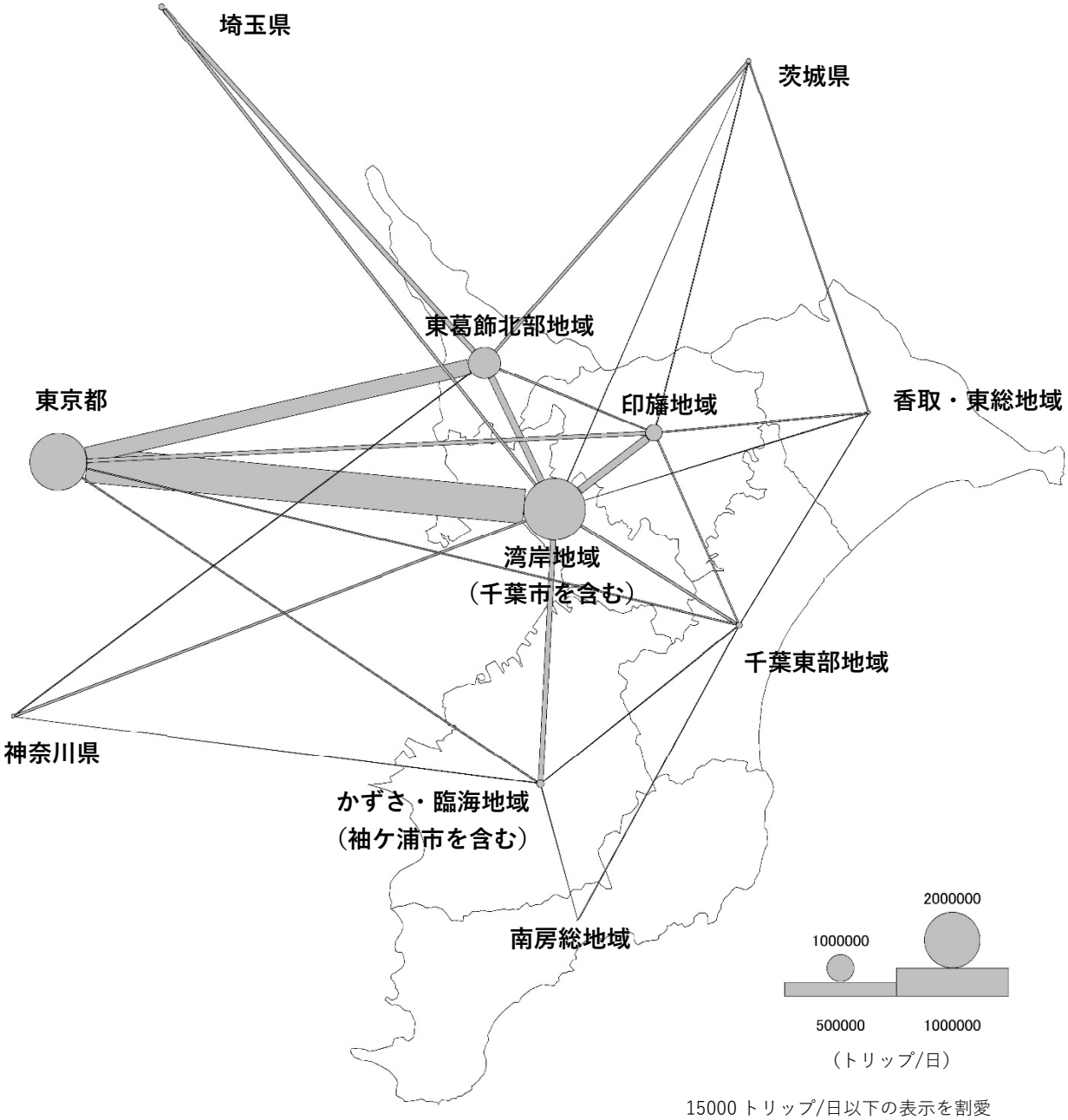


図　平成 30 年 PT 調査結果　広域ゾーン間の OD 分布状況（地域間相互）

２）袖ケ浦市と千葉県の地域間のつながり

・　袖ケ浦市は袖ケ浦市を除く「かずさ・臨海地域」との結びつきが最も強く、次いで千葉市を含む臨海地域、東京都との結びつきが強くなっています。

※下図では、ゾーン間を結ぶ線が太いほど、結びつきが強くなることを表します。

なお、点の位置は任意であり、ゾーン内の特定の位置を示すものではありません。

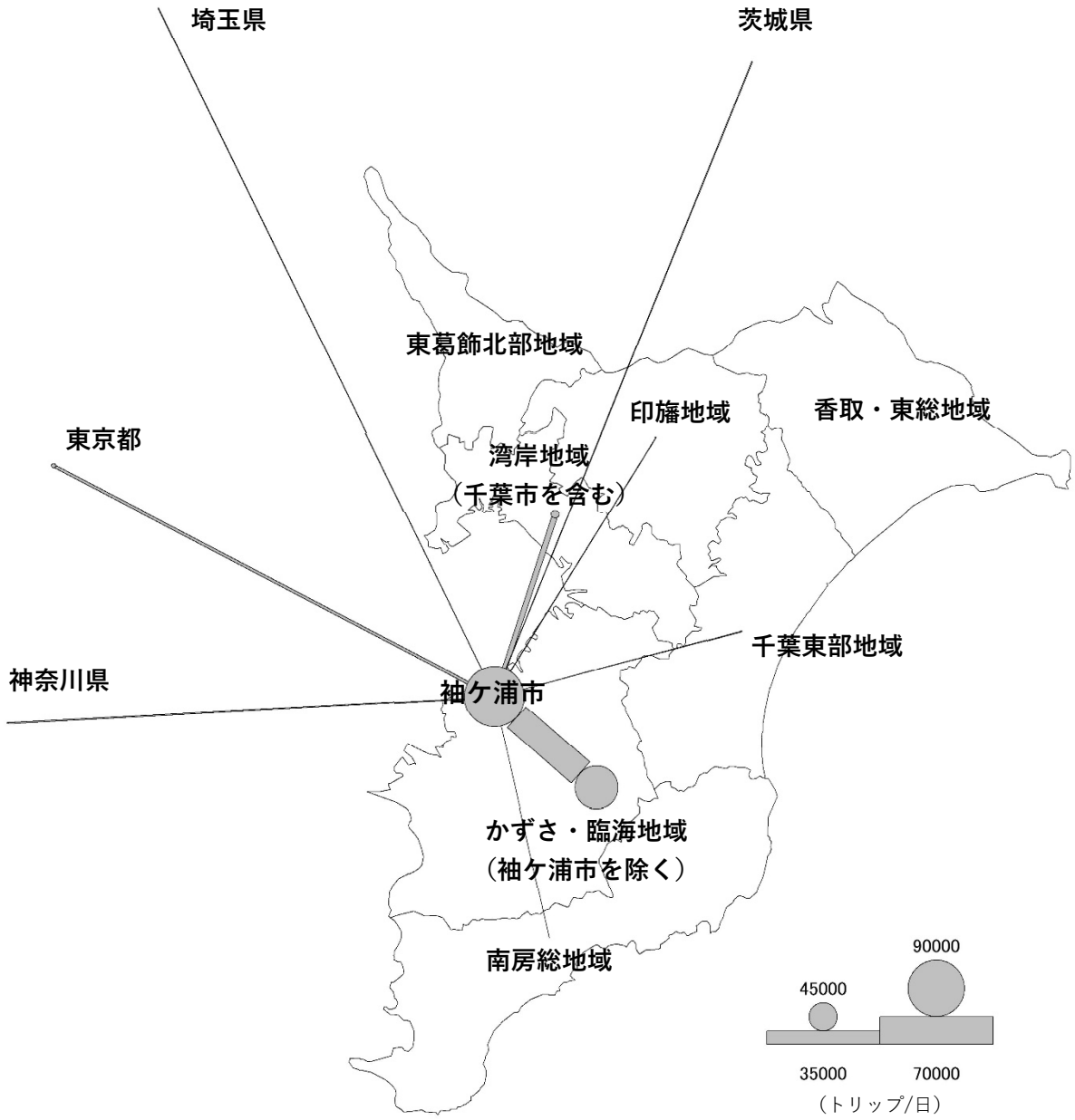


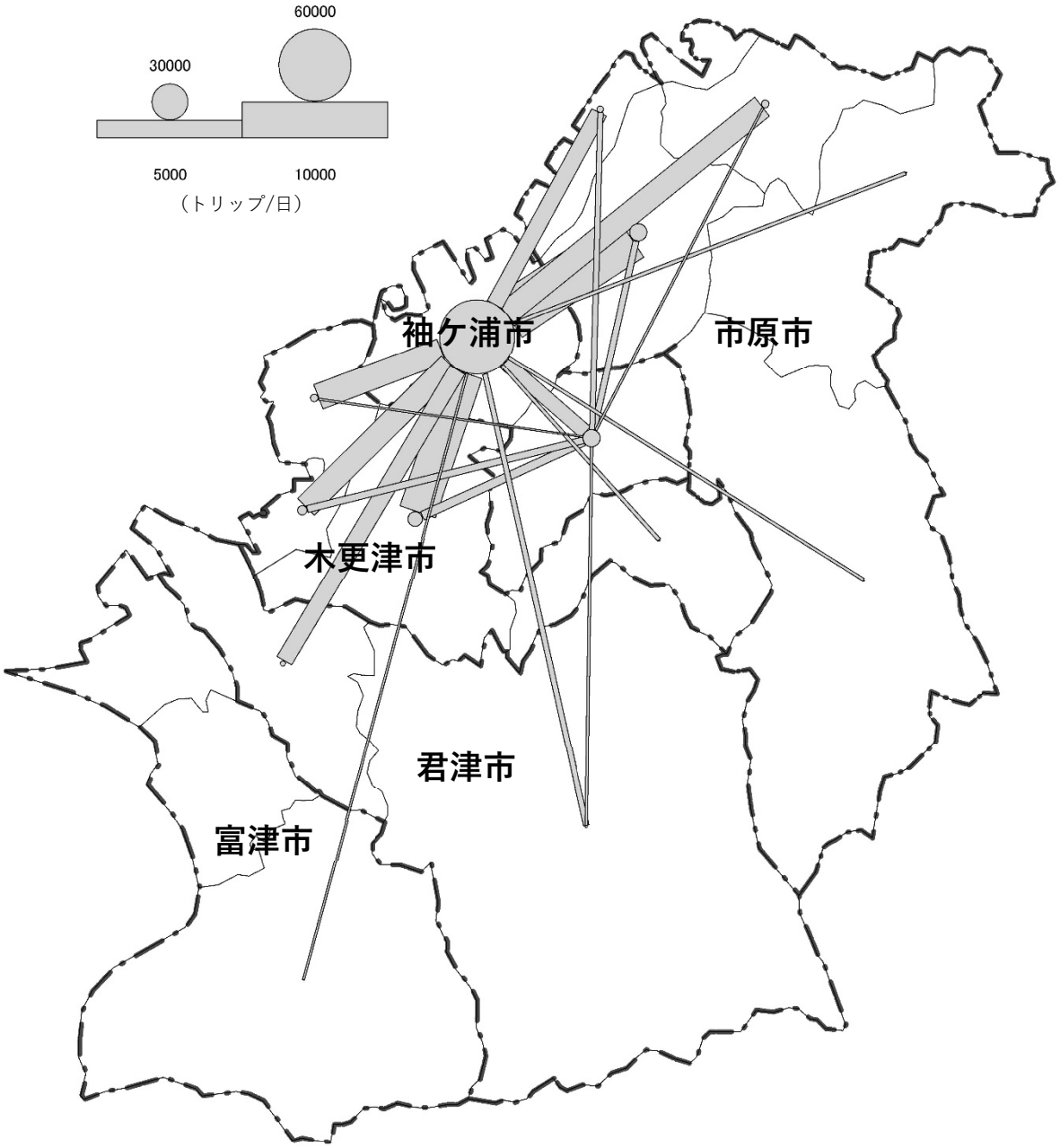
図　平成 30 年 PT 調査結果　袖ケ浦市と広域ゾーンの OD 分布状況

３）袖ケ浦市とかずさ・臨海地域内のつながり

・　袖ケ浦市は市原市や木更津市との結びつきが強くなっています。

※下図では、ゾーン間を結ぶ線が太いほど、結びつきが強くなることを表します。

なお、点の位置は任意であり、ゾーン内の特定の位置を示すものではありません。



500 トリップ/日以下の表示を割愛

図　平成 30 年 PT 調査結果　袖ケ浦市とかずさ・臨海地域内の OD 分布状況

（５）道路交通センサス交通量

・　市内の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 号は増加傾向を示しています。袖ケ浦姉崎停車場線は横ばい傾向となっており、千葉鴨川線は平成 27 年に減少しています。

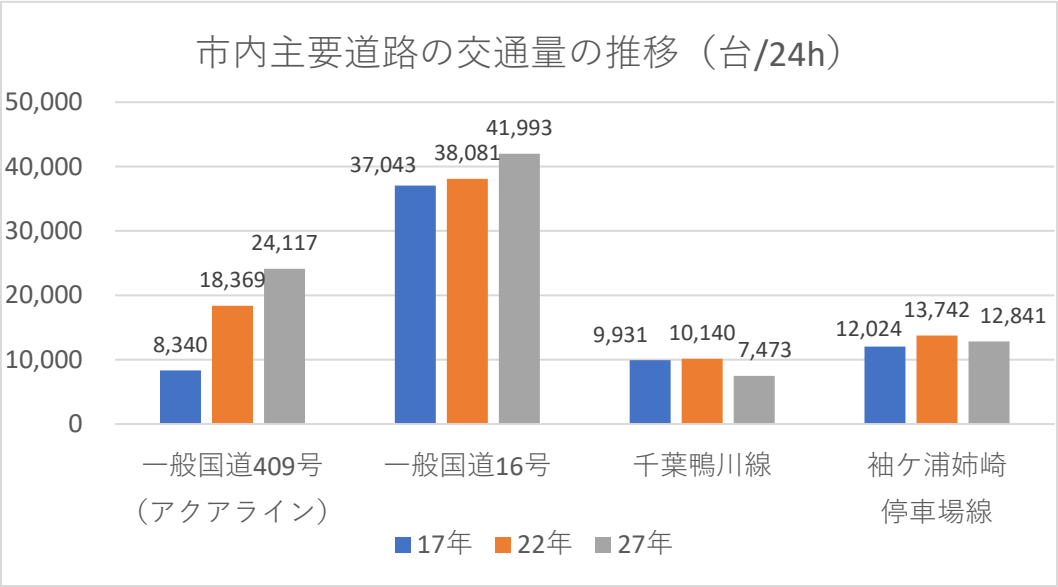


図　市内主要道路の道路交通センサス交通量の推移

表　市内主要道路の道路交通センサス交通量の推移

断面交通量	24 時間交通量（台/24h）			12 時間交通量（台/12h）		
	H17 年	H22 年	H27 年	H17 年	H22 年	H27 年
一般国道 409 号（アクアライン）	8,340	18,369	24,117	6,587	14,345	18,402
一般国道 16 号	37,043	38,081	41,993	26,911	26,445	28,462
千葉鴨川線	9,931	10,140	7,473	8,009	7,511	5,937
袖ケ浦姉崎停車場線	12,024	13,742	12,841	9,321	9,543	10,046

表　【参考】近年の交通量調査結果

断面交通量	24 時間交通量（台/24h）	12 時間交通量（台/12h）
	R1 年	R1 年
千葉鴨川線 ※2019/7/28（日）交通量調査結果より	4,233 ※昼夜率 1.3 として算出	3,256
袖ケ浦中島木更津線 ※2019/10/10（木）の交通量調査結果より	15,368 ※昼夜率 1.26 として算出	12,197

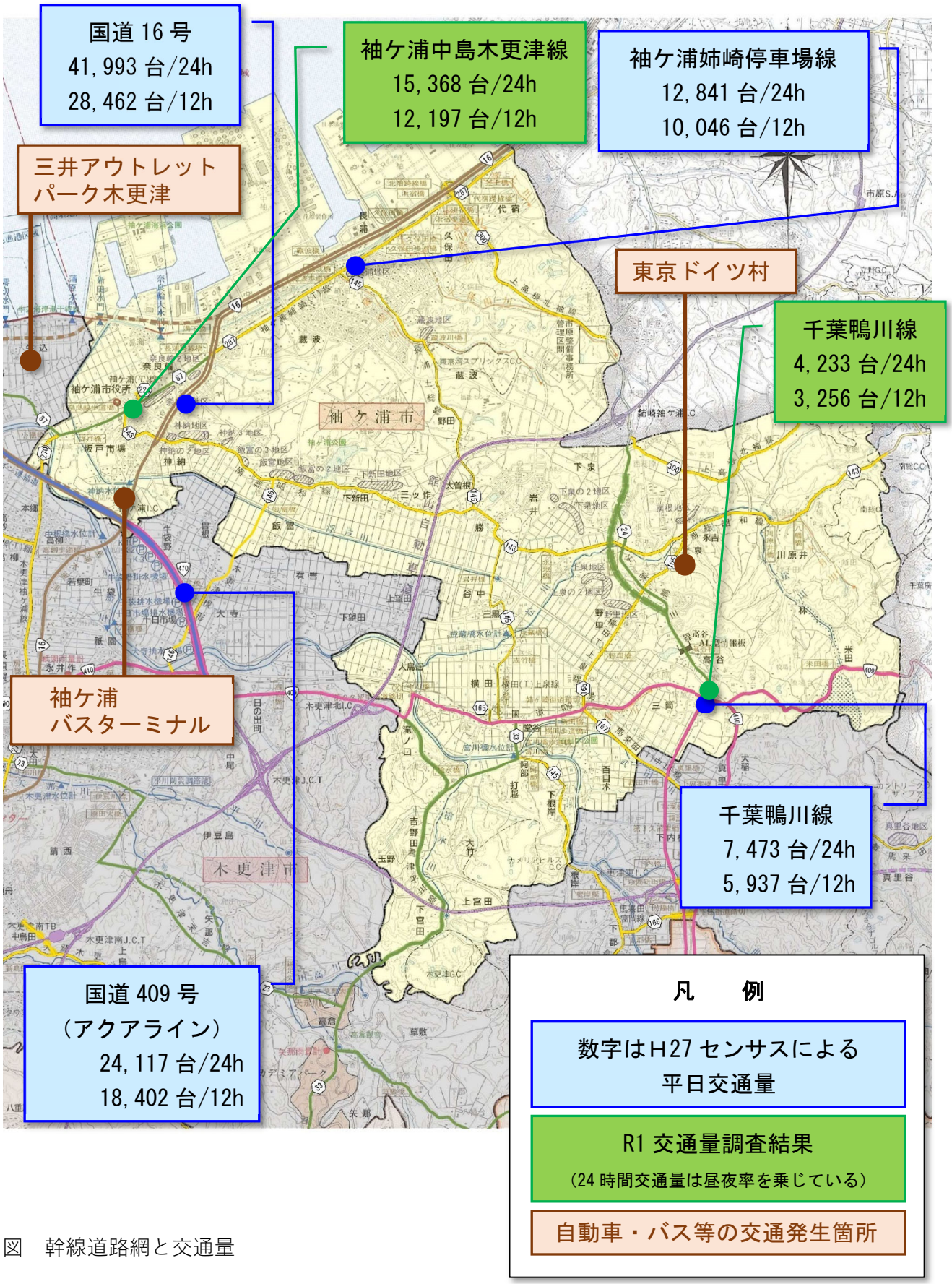

国道 16 号
41,993 台/24h
28,462 台/12h
袖ケ浦中島木更津線
15,368 台/24h
12,197 台/12h
袖ケ浦姉崎停車場線
12,841 台/24h
10,046 台/12h
三井アウトレット
パーク木更津
東京ドイツ村
千葉鴨川線
4,233 台/24h
3,256 台/12h
袖ケ浦
バスターミナル
千葉鴨川線
7,473 台/24h
5,937 台/12h
国道 409 号
（アクアライン）
24,117 台/24h
18,402 台/12h
凡　　例
数字はH27 センサスによる
平日交通量
R1 交通量調査結果
（24 時間交通量は昼夜率を乗じている）
自動車・バス等の交通発生箇所

図　幹線道路網と交通量

２．６ 総括

・ 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