

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。
- ・ なお、社会経済状況の急激な変化があった場合については、適宜見直しを行うものとします。

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

- ・ 都市計画マスタープランにおいて、住民基本台帳登録人口を基に最新の人口動向や市を取り巻く状況等を踏まえて人口推計を行っており、令和7年(2025年)に本市の人口は65,000人を超えピークを迎えた後、緩やかな人口減少局面に入ることが予測されています。
- ・ まちづくりを進めていく上で人口は重要な要素であり、まちの活性化のためには一定の人口を維持していくことが必要です。
- ・ 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。

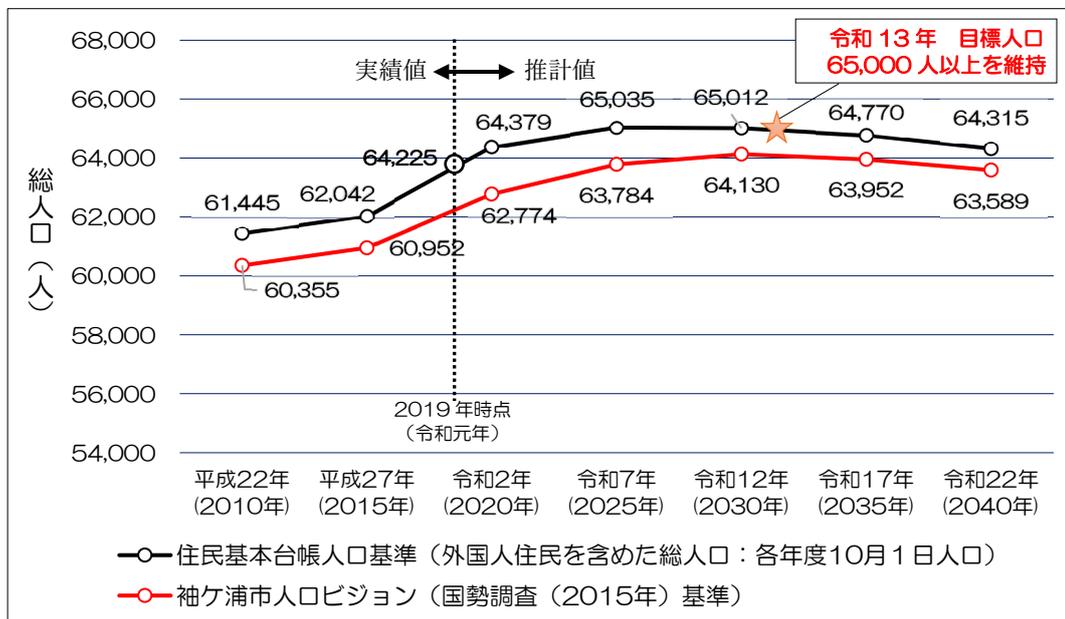


図 各人口推計のグラフ (出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン)

4. 2 幹線道路網の評価検証

(1) 道路ネットワークの作成

- ・ 幹線道路網は、将来交通量推計により、定量的に評価を行います。
- ・ 対象とする道路網は、都市計画マスタープランの道路ネットワーク形成方針に基づき、以下の通りとします。



図 幹線道路ネットワーク (道路容量図)

【参考】道路ネットワークの形成方針（出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン）

①広域・主要幹線道路

- ・ 広域的な交通を担う自動車専用道路及び主要幹線道路を広域・主要幹線道路と位置づけます。
- ・ 袖ヶ浦駅周辺で発生する渋滞の解消を図るとともに、臨海部の東西方向の広域的な交通の円滑化を図るため、国や県に東京湾岸道路の早期整備を要望していくほか、（都）西内河根場線の整備を促進します。また、袖ヶ浦駅海側地区と南袖地区を結ぶ（都）高須箕和田線の整備推進を図ります。
- ・ 圏央道から（主）君津平川線へ接続する（仮称）かずさインターチェンジの整備促進を図ります。

②幹線道路

- ・ 広域・主要幹線道路を補完するとともに市街地の骨格を形成する道路を幹線道路と位置づけます。
- ・ 市内の各拠点間を結ぶ道路ネットワークの形成により、臨海部と内陸部の連携強化を図ります。
- ・ 国道16号と連携する（都）西内河高須線の整備推進を図るほか、（都）南袖大野台線の整備について必要性も含めて検討します。
- ・ 狭あい区間の解消や歩道の確保など交通上の課題箇所の解消等を促進し、安全で円滑な交通機能の確保を図ります。

③補助幹線道路及び生活道路

- ・ 広域・主要幹線道路及び幹線道路を補完するとともに、市民が日常的に利用する道路を補助幹線道路及び生活道路と位置づけます。
- ・ 補助幹線道路については、自動車交通の円滑化を図ることはもちろん、歩行者等の安全性に配慮した道路整備を進めます。
- ・ 市街地や集落地内の生活道路については、狭あい区間の解消を図るとともに、自動車の速度の抑制策を実施するなど、安全性を重視した道路整備や制度の運用を進めます。



図 道路ネットワーク形成方針図		
	広域・主要幹線道路(自動車専用道路)	
	広域・主要幹線道路(一般道)	
	広域・主要幹線道路(一般道)〈未開通路線〉	
	幹線道路	
	幹線道路〈未開通路線〉	
	インターチェンジ	
	鉄道及び駅	
	袖ヶ浦バスターミナル	

図 道路ネットワーク形成方針図 (出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン)

(2) 将来交通量配分結果（混雑度図）

- ・ 前項（45 頁）の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、次ページ以降に示します。
- ・ 東京湾岸道路が整備された場合（49 頁）と比較し、東京湾岸道路が未整備の場合（50 頁）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。



図 将来混雑度図（東京湾岸道路が整備された場合）

混雑度	~1.0
"	1.0~1.25
"	1.25~1.50
"	1.50~1.75
"	1.75~

※) 混雑度は「交通量」を「交通容量」で割った値。
 1.0未満：道路が混雑せず円滑に走行できる
 1.0~1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯は1~2時間程度
 1.25~1.75：ピーク時間帯を中心に混雑する時間帯が増加する可能性が高い
 1.75以上：慢性的な交通渋滞となる

街路事業の採択基準（平成18年度）では、「一種改築の道路改築」の補助採択基準は『5年後の推定交通量の混雑度が1.5以上』（東京都区部及び政令指定都市を除く）。街路事業では混雑度1.5以上が整備優先性の判断基準となっています。

(3) 前回計画における提案路線の検証

1) 提案路線がある場合の混雑度評価

- ・ 前回計画で位置付けた、提案路線がある場合の混雑度図は以下の通りです。提案路線を整備しても、混雑度に大きな改善効果は見られない結果となりました。



赤点線が前回計画における提案路線の該当箇所

図 将来混雑度図（東京湾岸道路が整備された場合で前回計画における提案路線がある場合）

2) 提案路線の費用対効果の検証

- ・ 前回計画における提案路線（3路線）の整備効果を定量的に検証するため、道路整備効果の便益を貨幣換算し、道路整備に係る費用で除した、「費用対効果（B/C）」による検証を行いました。
- ・ 費用対効果は、「費用便益分析マニュアル 平成30年2月 国土交通省道路局 都市局」に基づき算定します。
- ・ その結果、いずれの提案路線を整備した場合においても、 $B/C = 1.0$ に満たない結果となったことから、提案路線の整備優先性は低いと考えられます。

表 前回計画の提案路線の費用対効果

提案路線	費用対効果	計画交通量	備考
A	$B/C = 0.38$	1,600~3,500 台/日	L = 1,600m、 (橋梁部：L=80mを含む) W = 16m (2車線)
B	$B/C = 0.94$	4,700 台/日	L = 1,270m W = 10.7m (2車線)
C	$B/C = 0.82$	1,900 台/日	L = 1,040m W = 11m (2車線)