

5. 3 交通管理者へのヒアリング

(1) 実施概要

- ・ 市内でも慢性的な道路交通渋滞が発生しており、市民アンケートや市民懇談会等で課題として挙げられた（都）高須箕和田線（アンダーパス区間）の渋滞解消を目的として、周辺交差点の交通量・渋滞長・信号現示等の実態調査を行い、交通混雑状況の把握を行いました。
- ・ 上記の結果に基づき、交通管理者（木更津警察署）と協議を行い、渋滞緩和策についての要望を行いました。

(2) 実態調査結果及び解析結果

□ 調査概要

○調査日時

【平日】令和元年10月10日(木)

【休日】令和元年10月20日(日)

○調査日時

7:00～19:00(12時間連続調査)

○調査地点・内容

No.1～No.6

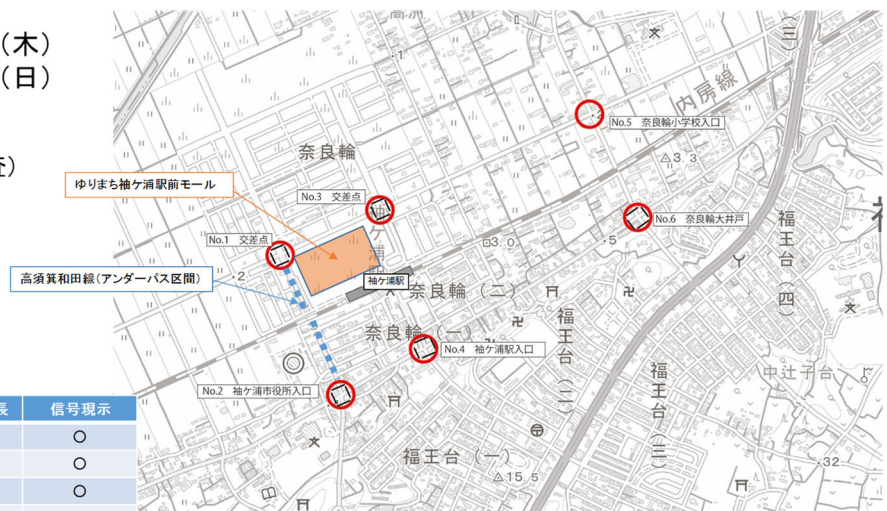
交差点方向別交通量

渋滞長・滞留長

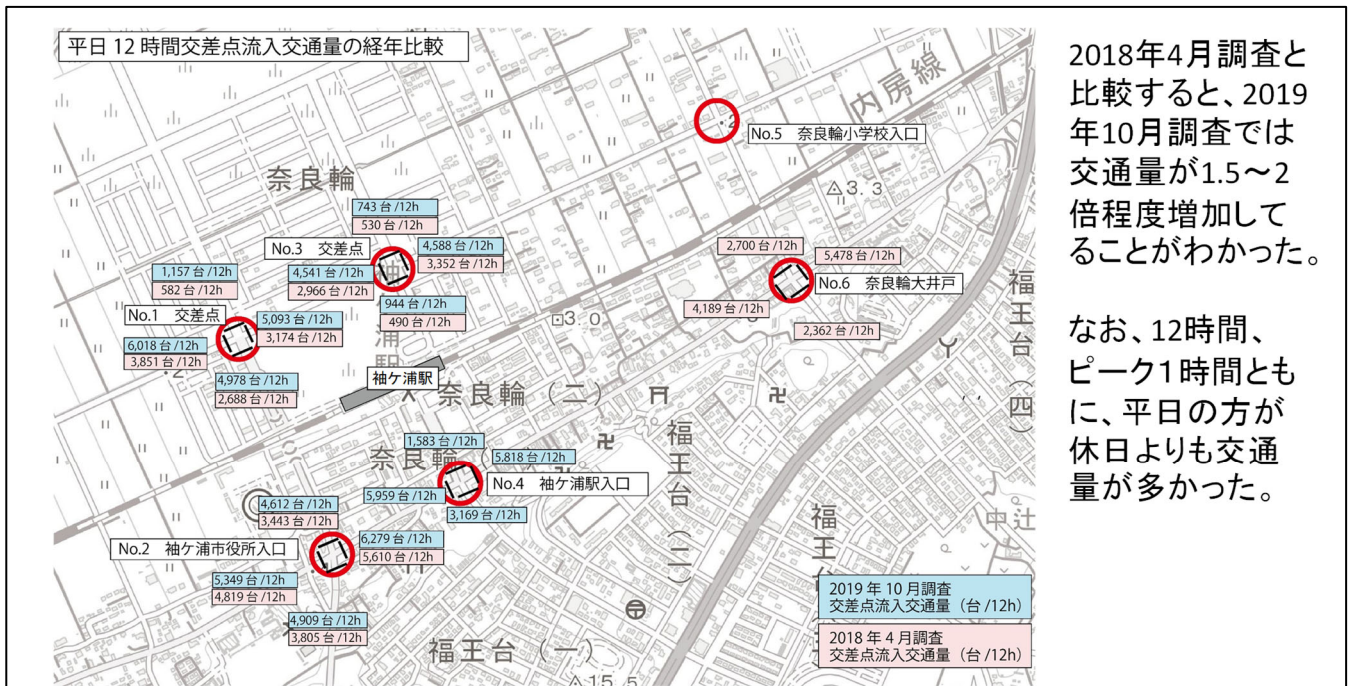
信号現示

交差点名	交通量	渋滞・滞留長	信号現示
No.1交差点	○	○	○
No.2袖ヶ浦市役所入口	○	○	○
No.3交差点	○	—	○
No.4袖ヶ浦駅入口	○	—	○
No.5奈良輪小学校入口	—	▲	▲
No.6奈良輪大井戸	—	▲	▲

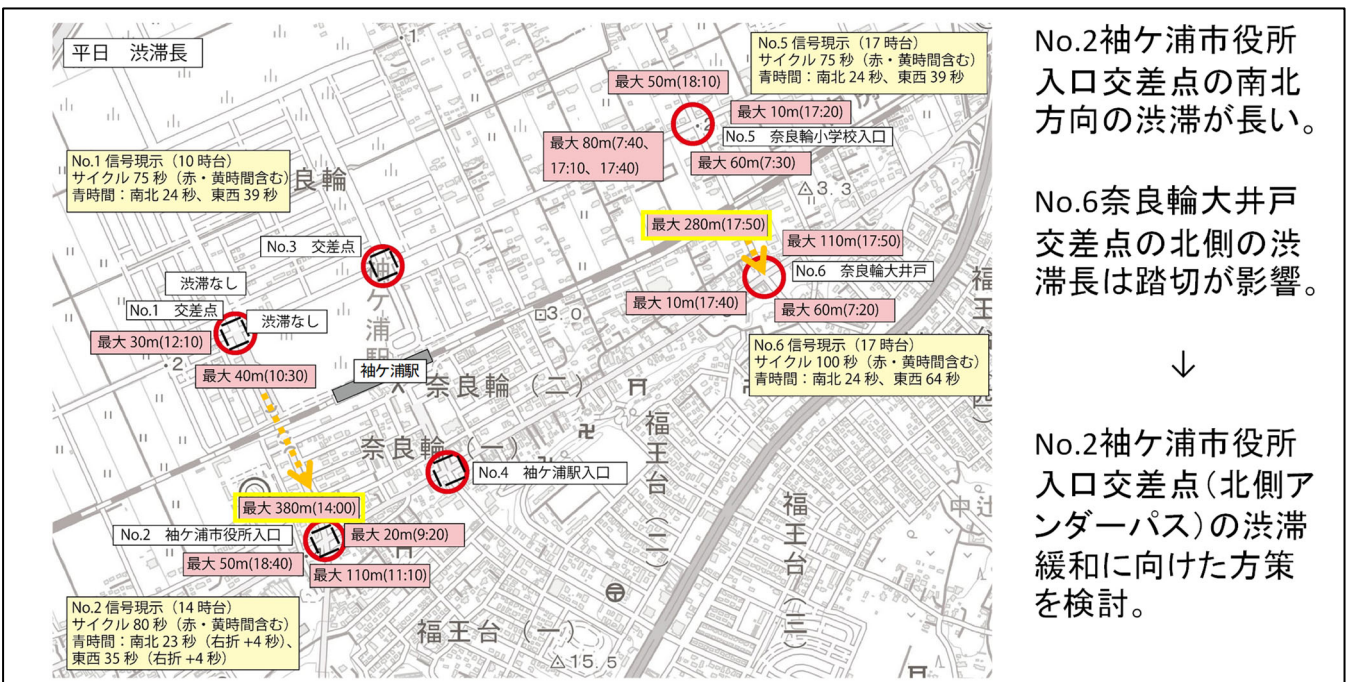
▲: 補完調査として、朝タビーク時間帯(7～9時、17～19時)のみ実施



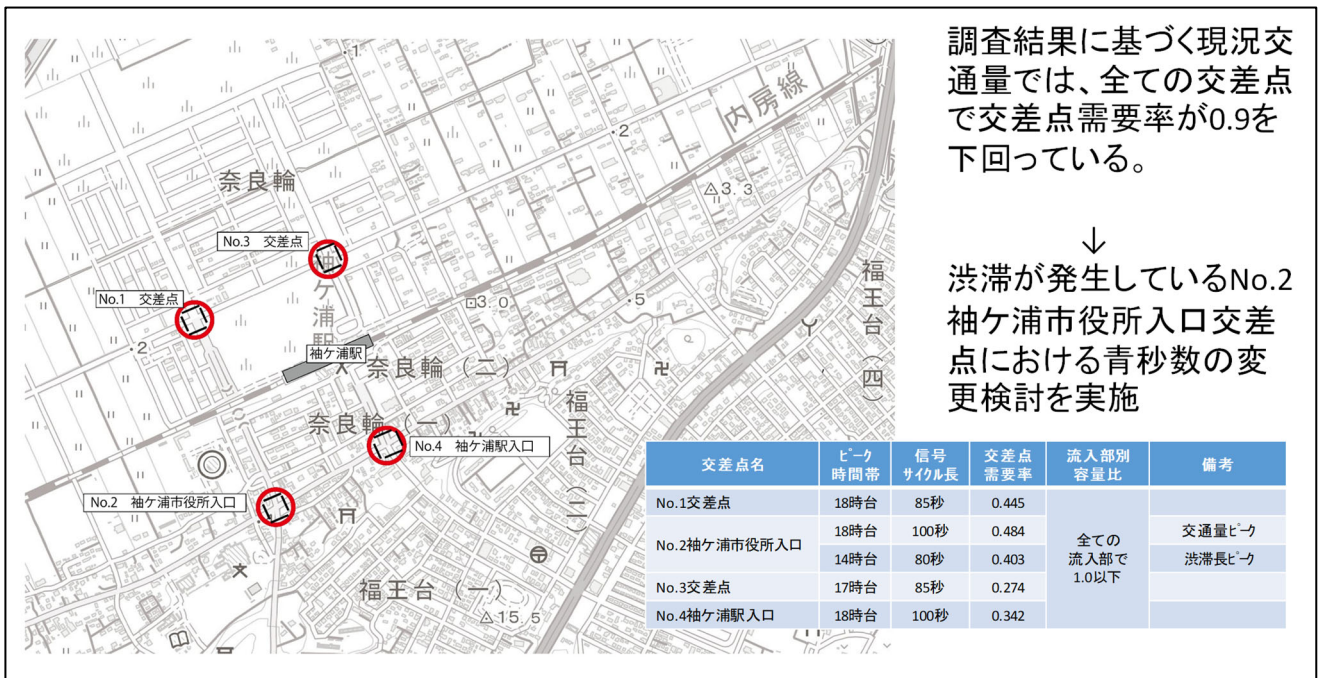
□ 交通実態調査結果（交通量）



□ 交通実態調査結果（渋滞長・信号現示）



□ 交差点解析結果



(3) 要望内容

- ・ 交通管理者へのヒアリングにより、慢性的な渋滞が発生している袖ヶ浦市役所入口交差点及び周辺交差点において信号の青秒数の変更により東西方向の混雑度合いの均一化を図ることで、北側流入部の渋滞緩和を図ることを要望しました。

□ 交通実態調査結果に基づく信号現示改良（案）の提案

No.2袖ヶ浦市役所入口交差点における交差点解析結果 【渋滞長の最大となる14時台 信号サイクル80秒】

流入部	北側		西側		南側		東側	
車線	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
信号青時間（現況）	23		35		23		35	
容量比※（混雑度合い）	0.752	0.050	0.414	0.107	0.594	0.071	0.427	0.146
信号青時間（変更案）	28（+5秒）		30（-5秒）		28（+5秒）		30（-5秒）	
容量比※（混雑度合い）	0.618	0.043	0.483	0.119	0.488	0.062	0.499	0.164
信号青時間（変更案）	33（+10秒）		25（-10秒）		33（+10秒）		25（-10秒）	
容量比※（混雑度合い）	0.524	0.039	0.580	0.135	0.414	0.055	0.598	0.186

⇒東西方向の青時間を5～10秒、南北方向へ振り分けるなど、信号の青時間比率を調整することで、容量比（混雑度合い）が均一化され、渋滞・混雑の緩和が期待できる。

※「容量比」とは、各車線の混雑の度合いを把握するための指標のこと。容量比が1.0に近いほど混雑度合いが高く、1.0以上の場合、単位時間内に流入交通量を処理できない。実際に交差点に流入する交通量を「流入交通量」、各車線毎の道路条件・交通条件で理論的に通過できる交通量を「可能交通容量」とすると、「容量比＝流入交通量／可能交通容量」で算出される。

5. 4 袖ヶ浦市都市計画マスタープランとの整合

（１）地域間連携の考え方

- ・ 各地域は、独立・自己完結しているわけではなく、地域間や隣接市との多様な連携の中で、全市的な発展を目指した都市づくりを進める必要があります。
- ・ このため、地域内においては生活サービス機能の維持・充実を図るとともに市内の各地域間、隣接市を道路や交通ネットワークで結ぶことで連携強化を図ります。
- ・ 市内の各地域には多様な魅力を持つ資源があります。こうした資源を活かすために、地域が連携し、相互に補完しあうことで、市民生活の質の向上や市全体の魅力の向上を目指します。

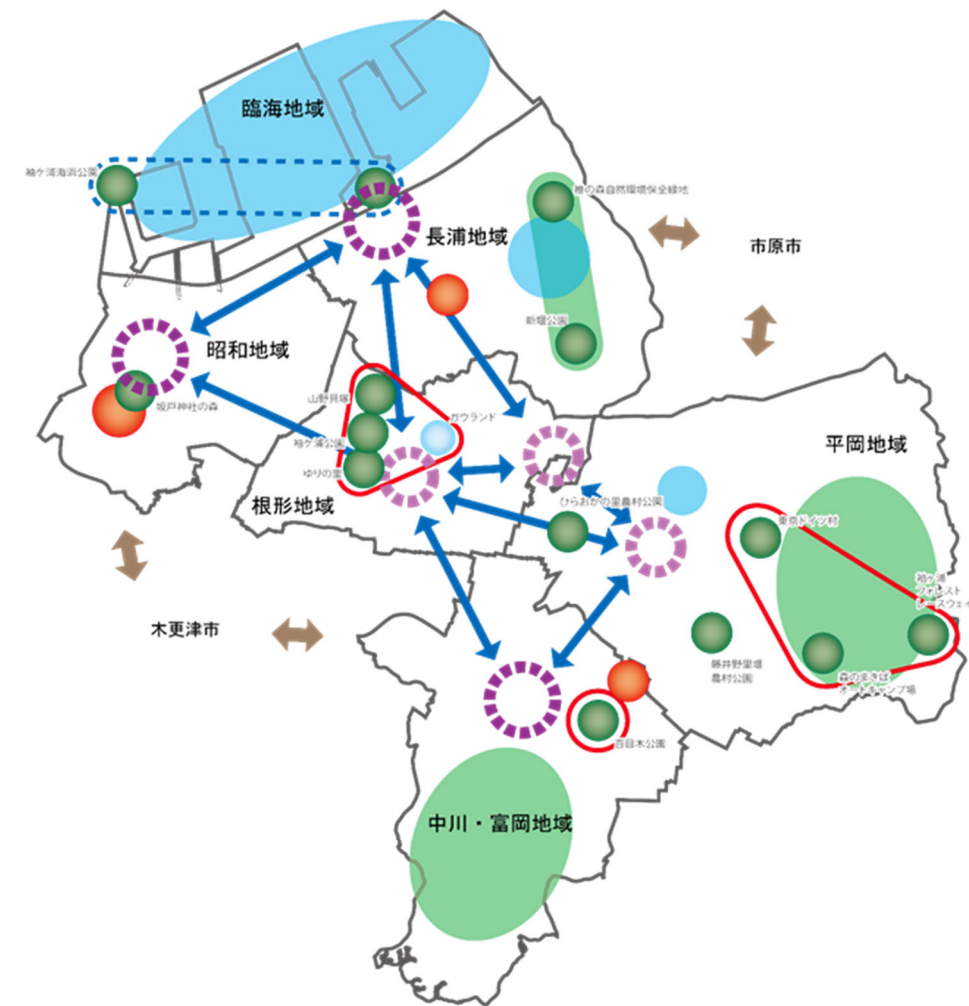


図 地域間連携のイメージ図

	都市拠点		産業エリア		市内各地域間の連携
	地域拠点		レクリエーションによる 交流の場		市外との連携
	緑・レクリエーション拠点		緑を通じた交流の場		
	健康増進施設		海に親しめるエリア		
	主な行政施設				



図 地域間連携のイメージ図（出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン）

5. 5 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 地域から 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、袖ヶ浦市自治連絡会より 10 名の委員及び袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会より 5 名の委員の選出をいただきました。

表 みちづくり懇談会の開催日と議題

回数	開催日	議題
第 1 回	令和元年 6 月 22 日 (土曜日)	(1) みちづくり懇談会の進め方について (2) 袖ヶ浦市の人口推移と交通の概要 (3) 袖ヶ浦市道路網整備計画 2010 による整備状況 (4) 市民団体等からの要望箇所と交通事故発生個所《参考資料》
第 2 回	令和元年 8 月 31 日 (土曜日)	(1) 第 1 回みちづくり懇談会で頂いた意見への対応について (2) 袖ヶ浦市道路網整備計画 2020 地域別構想 (案) について (3) 今後の予定
第 3 回	令和元年 11 月 16 日 (土曜日)	(1) 第 2 回みちづくり懇談会で頂いた意見への対応について (2) 幹線道路網における将来交通量推計について (3) 袖ヶ浦駅周辺における交通量調査結果について (4) 袖ヶ浦市道路網整備計画 2020 (案) について (5) 今後の予定

(2) みちづくり懇談会の主な意見

- ・ 3 回にわたり自治連絡会や PTA 連絡協議会など各々の立場から貴重な意見をいただきました。
- ・ それぞれの地域についていただいた意見を検討し、地域別構想の検討に役立てています。

《主な意見》

- 安全に住めるようにして欲しい。
- 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。

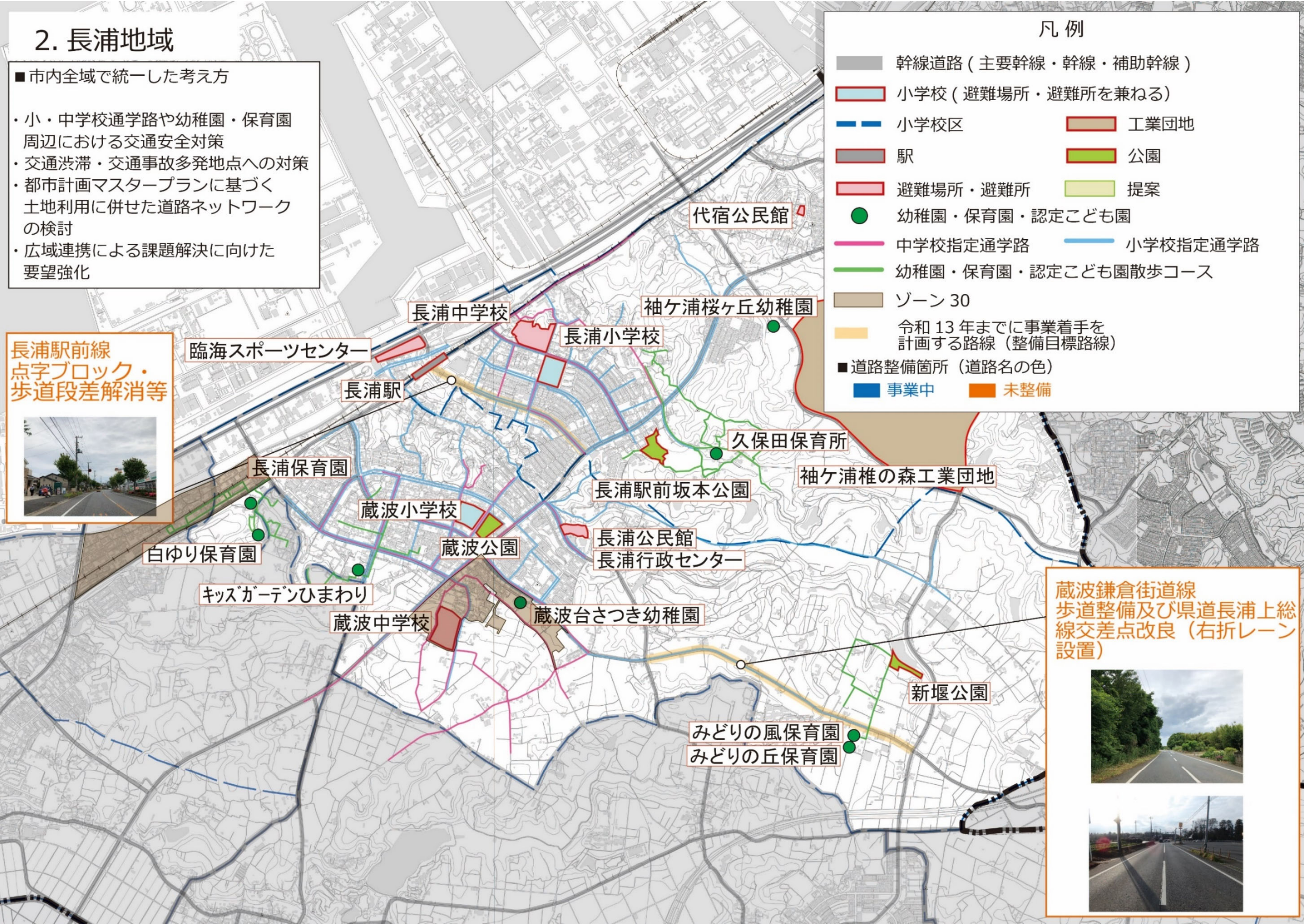
5. 6 地域別構想の策定

・ 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



(3) 根形地域

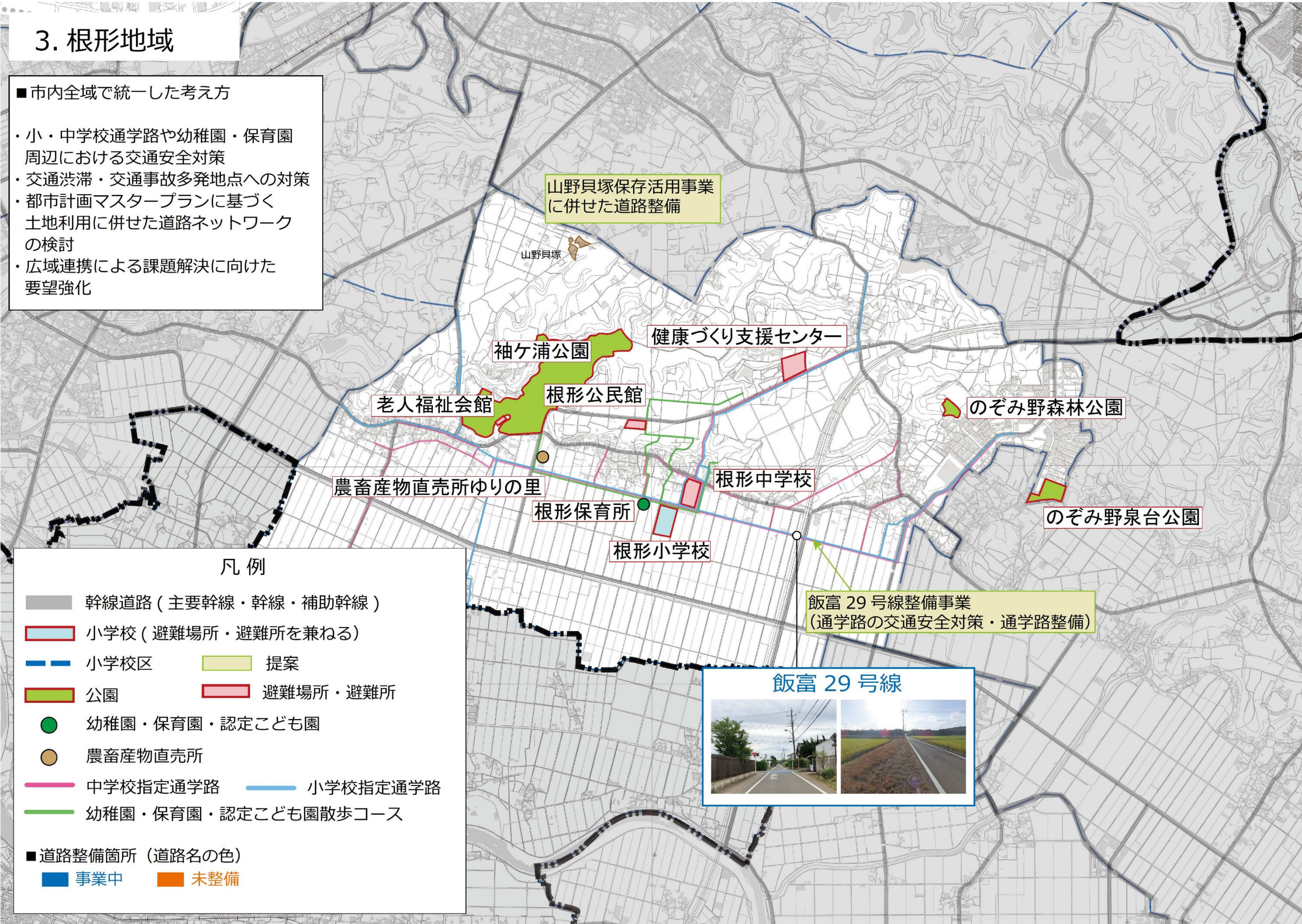
3. 根形地域

■ 市内全域で統一した考え方

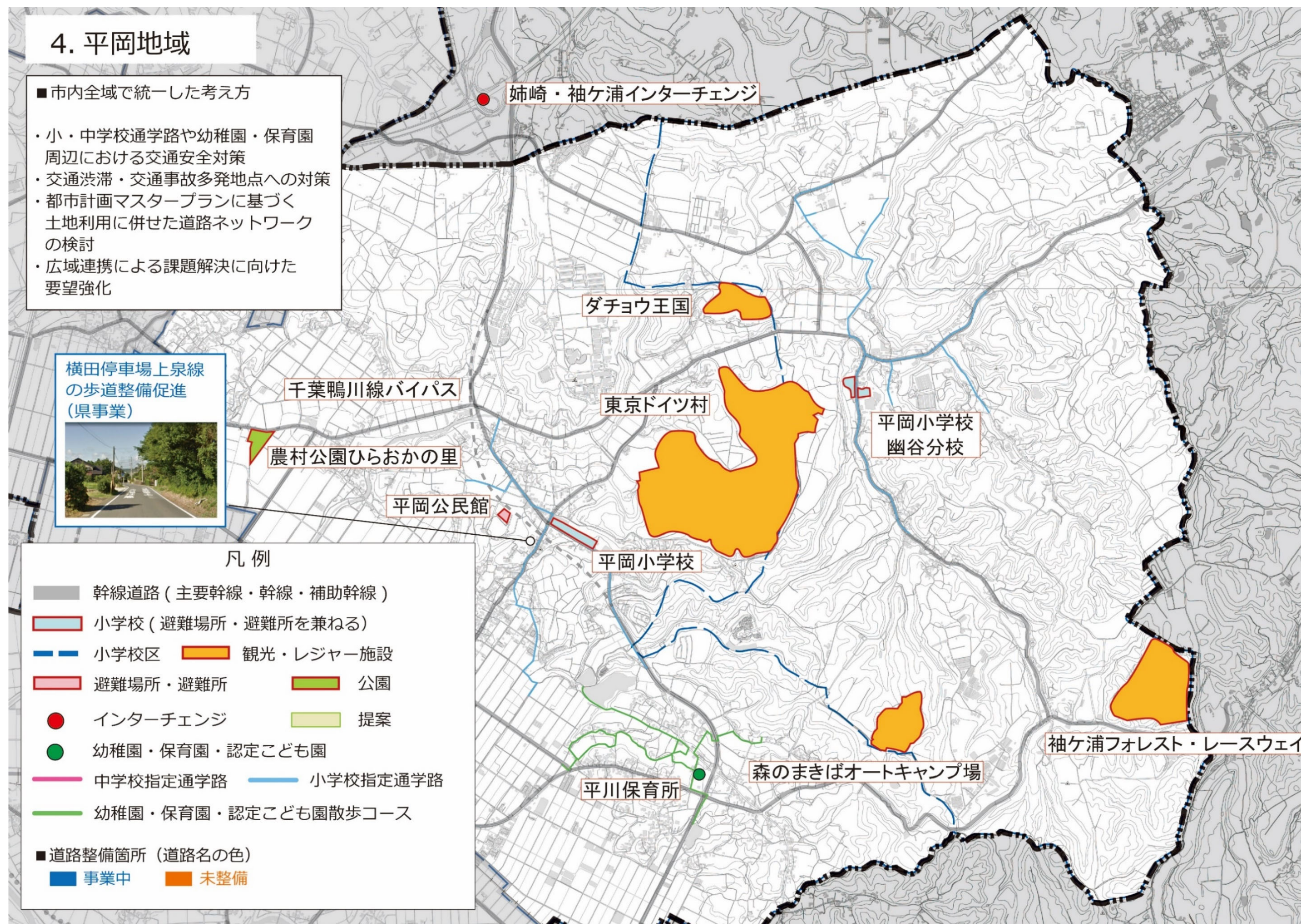
- ・ 小・中学校通学路や幼稚園・保育園
周辺における交通安全対策
- ・ 交通渋滞・交通事故多発地点への対策
- ・ 都市計画マスタープランに基づく
土地利用に併せた道路ネットワーク
の検討
- ・ 広域連携による課題解決に向けた
要望強化

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



(5) 中川富岡地域

