

袖ヶ浦市道路網整備計画  
2020  
参考資料

令和2年7月

袖 ヶ 浦 市



## 目次

参考資料編	1
1. 既存道路網の整理	1
(1) 検討の視点	1
(2) 幹線道路網計画策定の主旨	2
(3) 幹線道路網計画策定の手順	3
(4) 道路種別の機能の設定	4
2. 袖ヶ浦市道路網整備計画における現在の整備状況	6
(1) 整備目標	6
3. 将来自動車交通量の予測	8
(1) 前提条件の整理	8
(2) ゾーニングと配分用 OD 表の作成	15
(3) 配分用 OD 表の作成	16
4. 費用対効果の試算	18
(1) 提案路線 A	19
(2) 提案路線 B	23
(3) 提案路線 C	27
5. 地域別整備構想の策定	31
(1) 交通事故発生箇所・発生件数	31
(2) 都市計画マスタープランの地域別構想における道路・交通	36
(3) 良好な住環境を保つための道路管理	48
6. 袖ヶ浦市道路網整備計画の策定体制	50
(1) 検討体制概要	50
(2) 袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会設置取扱規程	51
(3) 名簿	53
(4) 開催経緯	54
(5) 袖ヶ浦市道路網整備計画策定の流れ	56
• 用語集	



## 参考資料編

## 1. 既存道路網の整理

## (1) 検討の視点

- ・ 既存道路網整備計画は下表の視点で検討されています。

表 既存道路網計画（平成 22 年）の視点

項目	既存道路網整備計画の視点
将来人口フレームへの対応	■ 平成 31 年で 64,000 人の将来人口フレームに対応
市街地規模への対応	■ 上記の将来人口フレームに対応した市街地規模の考え方（新規の市街化区域の拡大はなく、市街化規模は現状を維持）に準じて道路網を見直す
市民生活への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本的な考え方は、既定道路網整備計画と同様（地域内道路、緊急輸送路・避難路への対応などを検討）</li> <li>■ 市民ニーズに対応するために、市民意識調査の結果やみちづくり懇談会での意見を踏まえて、より整備の必要性の高い道路網計画を検討する</li> </ul>
周辺都市との結びつき	■ 「将来交通需要の見通し」より、将来交通需要の増加が見込まれる木更津市（金田地区）を結ぶ道路網の早期整備を推進する
交通量と役割・費用対効果の検証	■ 将来人口フレームの下方修正に伴い、交通量や道路が受け持つ役割、既定道路網整備計画の提案路線整備に対する費用対効果を検証して道路網を見直す

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

## (2) 幹線道路網計画策定の主旨

- ・ 道路の機能は、人・自転車・自動車等が通行する本来の機能に加えて、都市の骨格と市街地の形成機能、緩衝空間・アメニティ・緑化空間などの環境機能、延焼防止・避難・消防活動の防災機能、水道・電気・ガスなどのライフラインや情報通信ケーブルなどの収納機能など、非常に多岐に渡っています。
- ・ 道路が持つ通行機能を自動車や歩行者の量、沿道の土地利用などにより区分すると、自動車専用道路、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路、区画道路、特殊道路（歩行者専用道路など）に区分されます。
- ・ このうち、都市の骨格と市街地を形成する役割を果たしている主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路について、以下の定義を踏まえ計画を策定しています。

### 【主要幹線道路】

- 国道や県道など、都市間交通や通過交通（※）を受け持ち、広域的な交通需要に対応する道路です。

・ ※）袖ヶ浦市以外で発生集中し、市内を通過するだけの交通です。

- 基本的には、国や県が策定した道路網計画を踏まえて、主要幹線道路網を計画します。

- ・ 例）国道では16号、409号、410号、県道では主要地方道である千葉鴨川線や君津平川線、市道では国道16号と併走する代宿神納線などです。

### 【幹線道路】

- 市街地の住区を構成し、市内各地間の連絡や、主要幹線道路やインターチェンジ及び駅への連絡をする道路です。

- 国や県の道路網計画やインターチェンジの計画、将来の市街地や集落及び主要な公共公益施設などの配置を踏まえて、幹線道路網を計画します。

- ・ 例）県道では本市と市原市を結ぶ袖ヶ浦姉崎停車場線や南総昭和線、木更津市や君津市を結ぶ長浦上総線、市道では蔵波台と市域内陸を結ぶ蔵波鎌倉街道線、浮戸川沿いの広域農道、袖ヶ浦駅前線、長浦駅前線などです。

### 【補助幹線道路】

- 幹線道路を補完し、住区内の交通を幹線道路に接続する道路です。

- 将来の市街地や集落などの配置を踏まえて、補助幹線道路網を計画します。

- ・ 例）市域中央部の飯富上泉線や代宿横田線、長浦地区の長浦小中学校線、代宿地区の笠上代宿線などです。

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成22年9月）

(3) 幹線道路網計画策定の手順

- ・ 幹線道路網整備計画は検討視点に基づき、下記の手順で策定しています。

項目	内容
道路網の配置計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 将来市街地に対応した道路網の見直し、将来交通量の推計と費用対効果の検証などにより、道路網配置計画（案）を策定する。</li> <li>■ 道路網配置計画（案）に対して交通量を配分し、将来的に対応可能かを検証する</li> </ul>
道路種別の機能の検証と設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路網配置計画（案）に対して、各道路が受け持つ役割・機能を検証して道路種別の機能を整理する</li> </ul> <p>【検証内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要幹線道路と通過交通量との関係</li> <li>・ トリップ長（※）との関係</li> <li>・ インターチェンジのサービス圏域とアクセス路</li> <li>・ 幹線道路と交通量との関係（全体交通量、通過交通、内外交通）</li> </ul>
幹線道路網整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路の種別の設定に基づき、幹線道路網を策定する</li> <li>■ これまでの整備実績や道路構造令の改正内容を踏まえ幅員構成計画を策定する</li> <li>■ 幹線道路網に対して交通量を配分し、将来的に対応可能かを検証する</li> <li>■ 今後 10 年間で整備を図る区間を設定する</li> </ul>

- ・ ※) 発地から着地までの移動 (Trip: トリップ) 距離のことです。本計画での「トリップ長」とは、ある道路の区間を走行する自動車の移動距離の平均値を意味し、数値が大きいほど長距離の移動で利用されている道路となります。以下の例示では、3 台の平均トリップ長は 20 km となります。



出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

## (4) 道路種別の機能の設定

- 道路の受け持つ機能の検証を実施した上で、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路の機能を下表のように設定しています。

種別	項目	内容
主要 幹線 道路	道路の機能	■ 都市間交通や通過交通を受け持ち、広域的な交通需要に対応する道路
	上位計画の位置づけ	■ 千葉県広域道路網マスタープランでの広域道路等を考慮
	数量的指標	■ 道路を走行する自動車の平均的な移動距離が 25 k m 以上
幹線 道路	道路の機能	■ 市街地の住区を構成し、市内各地間の連絡や、主要幹線道路や I C 及び駅への連絡をする道路
	数量的指標	■ 概ね 4 千台/日以上（第 4 種 2 級、第 3 種 3 級に準じた交通量） ■ 道路を走行する自動車の平均的な移動距離が 15 k m 以上
補助 幹線 道路	道路の機能	■ 幹線道路を補完し、住区内の交通を幹線道路に接続する道路
	数量的指標	■ 概ね 2 千台/日以上 4 千台/日未満（第 4 種 3 級、第 3 種 4 級に準じた交通量）

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

《参考：道路構造令における計画交通量の区分》

- ・ 自動車交通量の検証は、国が定める道路構造令で示される道路の種別と計画交通量を踏まえるものとしています。
- ・ 地方部（主に市街化調整区域）の第3種の道路、都市部（主に市街化区域）の第4種の道路では、計画交通量の区分が異なっていますが、幹線道路以上とするかは 4,000 台/日 を一つの目安として区分しています。（2010 計画時の設定）

- ・ 道路構造令は、道路法に基づいて、道路を新設または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令です。（昭和 45 年に制定、数回の改正後、平成 15 年 7 月に大幅な改正がされました。）
- ・ 自動車専用道路以外の一般道は、地方部は第 3 種の道路、都市部は第 4 種道路に、さらに計画交通量により第 3 種は道路 5 つの級に、第 4 種の道路は 4 つの級に区分されます。

表 第 3 種道路の区分

種類	地形	計画交通量				
		20,000 台/日以上	4,000 台/日 ～20,000 台/日	1,500 台/日 ～4,000 台/日	500 台/日 ～1,500 台/日	500 台/日未満
一般国道	平地部	第 1 級	第 2 級	第 3 級		
	山地部	第 2 級	第 3 級	第 4 級		
都道府県道	平地部	第 2 級		第 3 級		
	山地部	第 3 級		第 4 級		
市町村道	平地部	第 2 級（幹線以上）		第 3 級	第 4 級	第 5 級
	山地部	第 3 級（幹線以上）		第 4 級		第 5 級

表 第 4 種道路の区分

種類	計画交通量			
	10,000 台/日以上	4,000 台/日 ～10,000 台/日	500 台/日 ～4,000 台/日	500 台/日未満
一般国道	第 1 級		第 2 級	
都道府県道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	
市町村道	第 1 級 (主要幹線)	第 2 級 (幹線)	第 3 級 (補助幹線)	第 4 級 (区画道路)

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

## 2. 袖ヶ浦市道路網整備計画における現在の整備状況

### (1) 整備目標

- ・ 本計画の目標年次である平成 31 年までに事業着手を計画する路線（整備目標路線）を、各路線の道路整備優先順位を検討した上で、袖ヶ浦市総合計画・第 1 期実施計画での位置づけ（平成 22 年～24 年）、既定計画及び事業進捗状況、用地確保の見込みなどを踏まえて設定しています。

#### i) 整備優先性の考え方

■ 計画課題に対応するため都市防災と歩行環境を向上させる項目に重点をおいて道路整備の優先順位を検討します。

- ・ 各路線の整備効果を定量的に評価するため、「都市防災効果」、「住環境・景観向上効果」、「道路の交通混雑改善効果（円滑性）」、「公共交通機関向上効果」、「都市構造の骨格形成効果」、「拠点施設整備成立効果（拠点連結）」、「市街地誘導効果」の視点から設定した評価指標を基に「道路区間」毎に評価点の高い方から優先順位を設定します。
- ・ また、本計画での計画課題である「歩道などの整備による安全性の向上」、「児童生徒の通学時における安全性の向上」、「防災性に優れた安全・安心のまちづくり」に対応した整備を優先させるため「都市防災の向上」を図る『都市防災効果』と「歩行環境の向上」を図る『住環境・景観向上効果』に重点をおいて道路整備の優先順位を設定します。

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成 22 年 9 月）

表 道路整備優先順位の評価指標

効果軸	評価項目	評価内容	評価方法
生活環境改善効果	都市防災効果	災害時における救援活動及び物資輸送路を評価する ※) 避難は幹線道路全体で受け持つと考え、都市防災面の強化が強く求められていることに配慮する	緊急輸送道路に位置づけられた路線を評価対象とし、計画課題への対応という観点から、他の項目より2倍の評価を与える。緊急性に関しては県レベルと市内レベルは同一 <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県緊急輸送道路：6</li> <li>市内緊急輸送道路：6</li> <li>その他の路線：2</li> </ul>
	住環境、景観向上効果	主に歩道整備を目標とし、歩道整備の必要性の高い路線を市街化区域内、通学路での通行人数、小・中・高校からの距離により評価する  また、本市の玄関口にふさわしい景観と歩行環境を備えるべき駅前道路を評価する	市街化区域内、通学路で40人/日以上、小・中・高校から1km圏内の路線を評価対象とし、計画課題への対応という観点から、他の項目より2倍の評価を与える。歩道整備の必要性に関しては市街化区域内と通学路及び1km圏内は同一。また、駅前道路は他の項目より2倍の評価を与える <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道設置済：0</li> <li>市街化区域内：6</li> <li>通学路で40人/日以上、または小・中・高校から1km圏内：6</li> <li>駅前道路：6</li> <li>その他の路線：2</li> </ul>
都市交通の円滑化・利便性の向上効果	道路の交通混雑改善効果（円滑性）	道路網計画において地区別に対策を必要とした横田駅周辺地区で提案した道路を評価する	横田駅周辺地区の3本のバイパス路線を評価する <ul style="list-style-type: none"> <li>バイパス：3</li> <li>バイパスと一体的に整備する路線：2</li> <li>その他の路線：1</li> </ul>
	公共交通機関向上効果	バス利用の利便性は、道路整備によりバス交通の利便性が向上することを前提として評価する	路線バスが運行している路線を評価する <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：3</li> <li>その他の路線：1</li> </ul>
都市整備効果	都市構造の骨格形成効果	土地利用、交通体系といった都市の構造的な形成に果たす効果を評価する。この効果は道路機能に即した道路構造、交通量に応じて発揮されるものとする	都市の骨格形成上、貢献度の高い道路を優先する <ul style="list-style-type: none"> <li>主要幹線道路：3</li> <li>幹線道路：2</li> <li>補助幹線道路：1</li> </ul>
	拠点施設整備成立効果（拠点連結）	県土の構成、ICアクセス機能や周辺都市との連携、市内の生活拠点を結ぶ道路整備を評価する	県計画で位置づけられる道路、市内の骨格となる道路を優先する <ul style="list-style-type: none"> <li>県計画道路：3</li> <li>ICアクセス、周辺都市との連携、市内生活拠点を結ぶ道路：2</li> <li>その他の道路：1</li> </ul>
	市街地誘導効果	開発を進める市街化区域での道路整備を評価する	将来人口の見込まれる市街化区域において早期に道路整備を行うことが望まれる路線を優先する <ul style="list-style-type: none"> <li>袖ヶ浦駅海側に係わる道路：3</li> <li>その他の道路：1</li> </ul>

出典：袖ヶ浦市道路網整備計画 2010（平成22年9月）

### 3. 将来自動車交通量の予測

#### (1) 前提条件の整理

- 将来交通量推計の前提条件を以下に示します。

表 将来交通量推計の前提条件の整理

(本推計において新たに開発人口を加算するものは   加算しないものは  )

区 分		前提条件
基本事項	配分方法	転換率式併用分割配分
	推計年次	2031年(令和13年) ※) 総合計画・都市計画マスタープランの目標年次
	袖ヶ浦市人口フレーム	65,000人以上を維持
開発地区	袖ヶ浦駅海側	<ul style="list-style-type: none"> <li>袖ヶ浦駅海側区画整理事業の事業期間は平成23年からであるため、平成22年ベースである本推計で考慮する</li> <li>商業業務発生集中量：5,600台TE/日</li> <li>住宅人口3,700人に対応：3,430台/日</li> <li>※) 3,700人は65,000人の内数(人口フレームに既に含まれている)として、交通量の加算はしない</li> </ul>
	椎の森工業団地	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度分譲開始であることから、平成22年ベースである本推計で考慮する</li> <li>業務・通勤交通量：5,180台/日</li> </ul>
	東京ドイツ村	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年(2001年)に開園のため、前回の推計(平成10年ベース)では考慮していたが、平成22年ベース推計である今回は考慮しない(将来交通量に既に含まれている)</li> </ul>
	木更津市金田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年ベースである本推計で考慮する</li> <li>商業業務自動車発生集中量：36,200台/日</li> <li>住宅人口17,000人に対応：16,120台/日</li> <li>※) 住居系の17,000人は計画人口に既に含まれるとして、交通量の加算はしない</li> </ul>
	その他	センサスBゾーンに基づく
ゾーニング	袖ヶ浦市内ゾーン数	<ul style="list-style-type: none"> <li>【前回推計】40ゾーン ※) 人口フレーム6万4千人に対応する市街化区域を前提としてゾーン分割</li> <li>前回推計を参考に土地利用や将来市街地を考慮し、推計ゾーンとして分割する</li> </ul>
	木更津市・金田地区ゾーン数	<ul style="list-style-type: none"> <li>【前回推計】開発地区：10ゾーン、開発地区以外：4ゾーン</li> <li>前回推計を参考に土地利用や将来市街地を考慮し、推計ゾーンとして分割する</li> </ul>
	その他	センサスBゾーンに基づく
OD表	ベースとするOD表	平成22年度道路交通センサスベース将来OD表【関東版】
	推計OD表	<ul style="list-style-type: none"> <li>町丁字界を基本とした推計ゾーンに区分し、現況夜間人口・従業人口からモデルを作成し、推計ゾーン別に「平成22年度道路交通センサスベース将来OD表【関東版】」の交通量を分解</li> <li>開発交通量は別途上乗せ</li> </ul>
NW条件	配分ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>袖ヶ浦市道路網整備計画における幹線道路網</li> <li>周辺市の都市計画道路の廃止状況を考慮</li> </ul>
	QV条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回道路網整備計画(2010)推計、千葉県将来交通量需要推計(平成24年7月千葉県)等の交通容量・速度を参考に、計画に合わせてQV条件を設定</li> </ul>

表 開発交通量の設定

開発地区	設定	根拠
袖ヶ浦駅海側	商業発生集中量：5,600 台／日  住宅人口 3,700 人に対応：3,430 台／日 ※) 3,700 人は 65,000 人の内数	<ul style="list-style-type: none"> <li>「(仮称) ゆりまち袖ヶ浦駅前モール新設に伴う交通報告書」より併設施設含む日來台数 2,799 台</li> <li>入退場として 2 倍の <math>5,598 \div 5,600</math> 台/日を設定</li> <li>住宅関連は、住宅人口の他、H20 年 PT で自動車分担率を更新</li> </ul>
椎の森工業団地	大型車 370 台/日, 小型車 4,810 台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>「袖ヶ浦椎の森工業団地整備基本設計業務委託報告書(平成 26 年 3 月)」より</li> <li>【貨物交通量】大型車 340 台/日, 小型車 590 台/日</li> <li>【業務交通量】小型車 840 台/日</li> <li>【通勤交通量】大型車 30 台/日, 小型車 3,380 台/日</li> </ul>
木更津市 金田地区	商業業務自動車発生集中量：36,200 台／日  住宅人口 17,000 人に対応：16,120 台／日	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅関連は、住宅人口の他、H20 年 PT で自動車分担率を更新</li> <li>商業業務関連は「将来交通量再推計調査委託報告書(平成 16 年 1 月 袖ヶ浦市)」の設定を更新(詳細は別項)</li> </ul>

表 宅地開発交通量の設定詳細（計画人口分に含まれていると想定するため参考値）

				①袖ヶ浦駅 海側区画整理	④金田地区 (小計)		備考	
					金田西 地区	金田東 地区		
a.		計画人口	(人)	3,700	17,000	7,000	10,000	
b.		1世帯当り 人口	(人/戸)	2.35	2.35	2.35	2.35	袖ヶ浦市 H31.4.1 住基 人口より、63,704 人 /27,136 世帯で 2.35 を 用いる
	=a*b	計画世帯数	(戸)	1,574	7,234	2,979	4,255	
c.		住宅の発生 集中原単位	(人 TE/ 戸・日)	7.0	7.0	7.0	7.0	※ 1
d.		自動車 分担率	(%)	55.6	56.9	56.9	56.9	H20PT における袖ヶ 浦市（計画基本ゾーン 4614）・木更津市（計 画基本ゾーン 4611） の住宅に関する自動車 分担率
e.		乗用車 換算係数	(人/台)	1.4	1.4	1.4	1.4	※ 1
f.	=a/b*c*d/100/e	発生集中 交通量	(台 TE/ 日)	<b>4,380</b>	<b>20,580</b>	8,470	12,110	
g.	=f/2	発生（集 中）交通量	(台/日)	2,190	10,290	4,235	6,055	
h.	=a/f	人口一人当 たり 発生集中量	(台 TE/ 人・日)	1.18	1.21	1.21	1.21	

※ 1 出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（平成 26 年 6 月国土交通省都市局都市計画課）

表 金田地区開発交通量の設定

	項目		金田西地区	金田東地区	備考
全体	施行年度		H10～R5	H11～H30	
	ゾーン		15,16,19,沿道	合計	
	土地利用面積(ha)	a	37.8	69.7	更新(令和元年5月17日HP公表時点の土地利用計画より)
	H42までの土地利用	b	100%	100%	
	H42までの延床面積割合	c	50%	50%	建ぺい率50%容積率100%
	延床面積(ha)	d	18.90	34.85	$d=a \times b \times c$
	鉄道駅からの距離(m)	e	3000	3000	
商業系 (計画建設用地は50%)	延床面積(ha)	f	2.35	15.08	土地利用計画より、金田西地区は土地利用面積に対する「商業・業務等施設用地」の割合を全体延床面積に乗じて算出 金田東地区は土地利用面積に対する「計画建設用地」の割合の50%を全体延床面積に乗じて算出
	発生集中原単位(人T.E./ha・日)	g	9,603	7,049	金田西地区: $10600 \times 0.9536 \times 0.95$ 金田東地区: $10600 \times 0.7 \times 0.95$
	発生集中交通量(人T.E./日)	h	22,567	106,264	$h=f \times g$
	自動車分担率	i	60%	60%	H20PT調査における計画基本ゾーン4611のスーパー・デパート・SCの自動車分担率
	台換算係数(人/台)	j	1.5	1.5	※1
	自動車発生集中交通量(台T.E./日)	k	9,000	42,400	$k=h \times i/j$
業務系 (計画建設用地は50%)	延床面積(ha)	l	16.55	19.78	土地利用計画より、金田西地区は施設用地の内「商業・業務等施設用地」以外の延床面積。 金田東地区は「商業・業務等施設用地」以外及び「計画建設用地」の50%の土地利用がされた場合の延床面積
	発生集中原単位式	m	$2200 \times \alpha 1 \times \alpha 2$		※1
	商業系床面積による割引率	n	0.75	0.75	※1
	鉄道駅からの距離による割引率	o	0.7	0.7	※1
	発生集中原単位(人T.E./ha・日)	p	1,155	1,155	$p=2200 \times n \times o$
	発生集中交通量(人T.E./日)	q	19,115	22,840	$q=l \times p$
	自動車分担率	r	91%	91%	H20PT調査における計画基本ゾーン4611の事務所・会社・銀行の自動車分担率
	台換算係数(人/台)	s	1.3	1.3	※1
自動車発生集中交通量(台T.E./日)	t	13,400	16,000	$t=q \times r/s$	
合計	自動車発生集中交通量(台T.E./日)	u	22,400	58,400	$u=k+t$
進捗考慮	開発期間(年)		25	19	
	H22までの進捗(年)		12	11	
	H22までの進捗割合		48%	58%	
	H22以降の残割合	v	52%	42%	
	H22以降分の自動車発生集中交通量(台T.E./日)	w	11,600	24,600	$w=u \times v$

※1 出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(平成26年6月国土交通省都市局都市計画課)

## 金田地区 土地区画整理事業の概要



## (事業概要)

項目	金田西地区	金田東地区
事業名称	木更津都市計画事業 金田西特定土地区画整理事業	木更津都市計画事業 金田東特定土地区画整理事業
施行者	千葉県	都市再生機構
施行面積	110.8ha	155.6ha
計画人口	約7,000人	約10,000人
事業計画認可	平成10年10月6日	平成12年1月27日
事業計画変更認可	平成31年3月1日	平成25年8月8日
施行期間	平成10年度～令和5年度	平成11年度～平成30年度

出典：千葉県 HP 金田地区土地区画整理事業(かずさアクアシティ)

表 土地利用計画

区分		面積 (ha)			
		金田西地区	金田東地区	合計	
公共用地	道路	21.8	26.3	48.1	
	公園・緑地	4.6	5.0	9.6	
	水路	0.2	0.1	0.3	
	計	26.6	31.4	58.0	
宅地	住宅用地	一般住宅用地	41.3	40.8	82.1
		沿道利用施設用地	5.1	12.8	17.9
		計画住宅用地	0.0	0.0	0.0
		住宅先行建設区	0.0	0.9	0.9
		共同住宅区	0.0	0.0	0.0
		小計	46.4	54.5	100.9
	施設用地	商業・業務等施設用地	4.7	0.0	4.7
		広域的産業系機能複合用地	25.8	0.0	25.8
		工業・流通等施設用地	1.4	4.9	6.3
		計画建設用地	0.0	60.3	60.3
		その他公益的施設用地	5.9	4.5	10.4
		小計	37.8	69.7	107.5
	計		84.2	124.2	208.4
合計		110.8	155.6	266.4	

出典：千葉県 HP 金田地区土地区画整理事業(かずさアクアシティ)



図：金田西地区土地利用計画図（第3回変更）



図：金田東地区土地利用計画図（第5回変更）

出典：千葉県 HP 金田地区土地区画整理事業(かずさアクアシティ)

(2) ゾーニングと配分用 OD 表の作成

ゾーニング

- ・ 袖ヶ浦市と周辺のセンサス B ゾーンを対象とし、適宜、町丁字単位で推計ゾーンとして分割します。

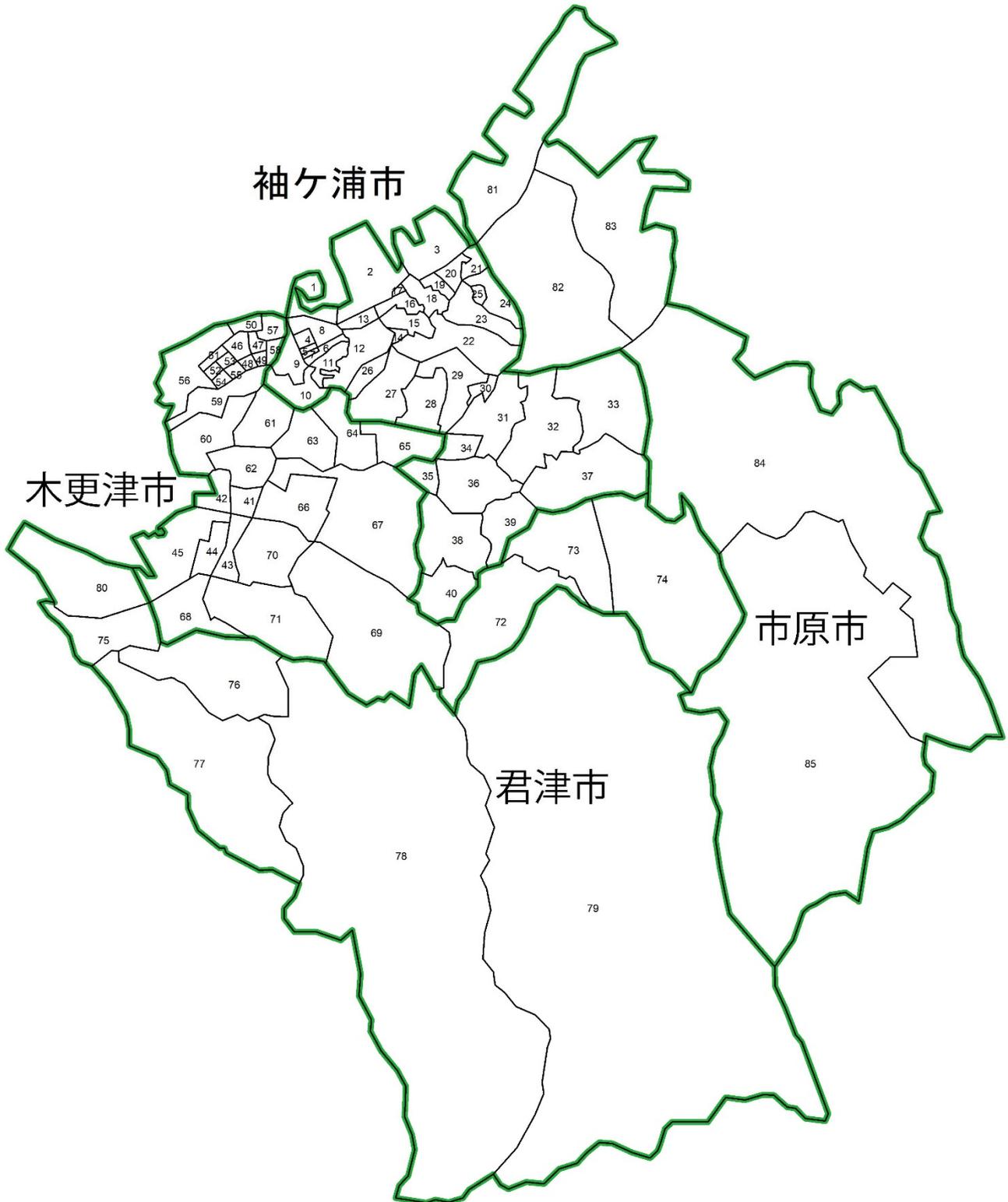


図 推計ゾーン

(3) 配分用 OD 表の作成

①ベースとする OD 表

- ・ 本調査では、現在（2019 年時点）入手可能な最新の将来交通量推計 OD 表として、平成 22 年度道路交通センサス将来 OD 表【関東版】をベースとします。

②OD 表の作成

- ・ ベース OD 表の発生集中量を確認し、新たな開発地区交通需要を考慮した上で必要に応じて将来人口フレームに基づき OD 表の修正を行います。

表 道路交通センサス OD 表における発生集中量

袖ヶ浦市	発生量	集中量	発生集中量 (台/日)	発生集中量 伸び率	人口
現況 OD (2010)	93,275	92,877	186,152	-	60,355
将来 OD (2030)	98,233	98,178	196,411	6%	-

表 袖ヶ浦市における開発交通量

袖ヶ浦市の開発人口	交通量 (台/日)
袖ヶ浦駅海側 (住宅)	3,430
袖ヶ浦駅海側 (商業)	5,600
椎の森工業団地	5,180
総計 (袖ヶ浦駅海側 (住宅) を除く)	10,780

表 道路交通センサス OD 表における発生集中量に開発を付加した場合

袖ヶ浦市	発生集中量 (台/日)	発生集中量 伸び率	人口	人口伸び率
現況 OD (2010)	186,152	-	60,355	-
将来 OD (2030)	207,191	11%	65,000※	8%

※袖ヶ浦市都市計画マスタープランにおける目標人口 65,000 人

- ・ 開発を付加する前の将来の発生集中交通量伸び率は 6% です。袖ヶ浦駅海側 (住宅) の人口は目標人口に含まれているため、交通量について加算しませんが、その他の開発について考慮する必要があり、それを追加した場合の発生集中交通量の伸び率は 11% となります。
- ・ 目標人口を 65,000 人とした場合の人口伸び率は 8% であり、道路交通センサスの将来 OD 表に開発交通量を付加した場合の発生集中交通量の伸び率 11% よりも小さくなっています。
- ・ 一般的に人口が増えると交通量も増加する傾向がありますが、本推計では、人口による OD 表の修正は行わずに、道路交通センサスの将来 OD 表に開発 (住宅を除く) を付加した交通量 (現況より 11% の伸び率) で将来交通量推計を実施します。

### ③将来 OD 表の重み付け

- ・ 都市計画マスタープランでは今後の持続可能な都市形成を進めていく中で、以下の通り示されています。「臨海部においては、鉄道駅周辺で高度利用を図るなど、効率的な土地利用を促進し、人口増加の受皿となる魅力ある市街地を形成していくとともに、内陸部においては、居住環境と自然環境、産業活動とが調和した都市づくりを進めることで、まちの魅力を高め、将来の人口減少の抑制を図ることが求められます。」
- ・ ここで、10 年後の将来交通量推計を行うにあたり、現況から将来フレームの地域による重み付けを変えるか検討します。
- ・ 国勢調査における近年の人口増減に関して、市街化区域と市街化調整区域の差は1%程度であり、大きな差はないことから、本調査推計において市内全域で重み付けを行わず、現況と同等の比率の将来フレームと想定します。
- ・ なお、開発増加分は別途追加します。

表 袖ヶ浦市における市街化区域と市街化調整区域の人口伸び率の比較

区分	国勢調査 2010 按分人口	国勢調査 2015 按分人口	前回比	伸び率
市街化区域	32,241	32,692	101.4%	1.4%
市街化調整区域	28,561	28,430	99.5%	-0.5%
総計	60,802	61,122	100.5%	0.5%

※国勢調査人口は町丁字別人口ではなく、500m メッシュ人口を用いて、面積按分により算出していることから実際の数値とは整合しない。

#### 4. 費用対効果の試算

---

- ・ 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、費用対効果（B／C）による検証を行いました。
- ・ 各路線の試算結果は次頁の通りです。

## (1) 提案路線 A

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
主-6 (提案路線 A)	—	1,600m	—	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,600~3,500台	2	

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年		
単純合計	22.8億円	0.8億円	23.6億円
基準年における 現在価値 (C)※	15.9億円	1.2億円	17.1億円

※用地の残存価値を差し引き後

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年			
供用年	令和13年			
単年便益 (初年便益)	0.3億円	0.0億円	0.0億円	0.4億円
基準年における 現在価値 (B)	5.5億円	0.2億円	0.4億円	6.1億円

## ③ 結果

費用便益比 (事業全体)	0.38
--------------	------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止 (費用・便益の額によって小数点以下2桁) とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益 (初年便益) は4月1日供用を前提として算出

主-6(提案路線A)

(1)道路建設概算費用

①用地費

用地費	用地費 千円
	540,900

②物件移転補償費

合計	移転補償費 千円
	550,000

③建設費

建設費	建設費 千円
	1,192,800

④事業費総額 2,283,700 千円

(2)各年度別事業費

(単位:千円)

年度	用地費	物件移転 補償費	建設費	計
6	108,180	110,000		218,180
7	108,180	110,000		218,180
8	108,180	110,000		218,180
9	108,180	110,000		218,180
10	108,180	110,000		218,180
11			397,600	397,600
12			397,600	397,600
13			397,600	397,600
14				0
15				0
16				0
計	540,900	550,000	1,192,800	2,283,700

(3)道路維持修繕費用

計画全体	計画延長 m	維持修繕単価※ 千円/km・年	維持修繕費用 千円/年
	1,600	4,800	7,680

※)維持修繕単価:費用便益マニュアル平成15年8月 市町村道

主-6(提案路線A)

費用の現在価値算定

基準年 H29				事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
年次	年度	t	割引率	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				-7年目	R6	1	0.9615
-6年目	R7	2	0.9246	2.18	2.02	0.00	0.00
-5年目	R8	3	0.8890	2.18	1.94	0.00	0.00
-4年目	R9	4	0.8548	2.18	1.87	0.00	0.00
-3年目	R10	5	0.8219	2.18	1.79	0.00	0.00
-2年目	R11	6	0.7903	3.98	3.14	0.00	0.00
-1年目	R12	7	0.7599	3.98	3.02	0.00	0.00
供用開始年次	R13	8	0.7307			0.08	0.06
2年目	R14	9	0.7026			0.08	0.05
3年目	R15	10	0.6756			0.08	0.05
4年目	R16	11	0.6496			0.08	0.05
5年目	R17	12	0.6246			0.08	0.05
6年目	R18	13	0.6006			0.08	0.05
7年目	R19	14	0.5775			0.08	0.04
8年目	R20	15	0.5553			0.08	0.04
9年目	R21	16	0.5339			0.08	0.04
10年目	R22	17	0.5134			0.08	0.04
11年目	R23	18	0.4936			0.08	0.04
12年目	R24	19	0.4746			0.08	0.04
13年目	R25	20	0.4564			0.08	0.04
14年目	R26	21	0.4388			0.08	0.03
15年目	R27	22	0.4220			0.08	0.03
16年目	R28	23	0.4057			0.08	0.03
17年目	R29	24	0.3901			0.08	0.03
18年目	R30	25	0.3751			0.08	0.03
19年目	R31	26	0.3607			0.08	0.03
20年目	R32	27	0.3468			0.08	0.03
21年目	R33	28	0.3335			0.08	0.03
22年目	R34	29	0.3207			0.08	0.02
23年目	R35	30	0.3083			0.08	0.02
24年目	R36	31	0.2965			0.08	0.02
25年目	R37	32	0.2851			0.08	0.02
26年目	R38	33	0.2741			0.08	0.02
27年目	R39	34	0.2636			0.08	0.02
28年目	R40	35	0.2534			0.08	0.02
29年目	R41	36	0.2437			0.08	0.02
30年目	R42	37	0.2343			0.08	0.02
31年目	R43	38	0.2253			0.08	0.02
32年目	R44	39	0.2166			0.08	0.02
33年目	R45	40	0.2083			0.08	0.02
34年目	R46	41	0.2003			0.08	0.02
35年目	R47	42	0.1926			0.08	0.01
36年目	R48	43	0.1852			0.08	0.01
37年目	R49	44	0.1780			0.08	0.01
38年目	R50	45	0.1712			0.08	0.01
39年目	R51	46	0.1646			0.08	0.01
40年目	R52	47	0.1583			0.08	0.01
41年目	R53	48	0.1522			0.08	0.01
42年目	R54	49	0.1463			0.08	0.01
43年目	R55	50	0.1407			0.08	0.01
44年目	R56	51	0.1353			0.08	0.01
45年目	R57	52	0.1301			0.08	0.01
46年目	R58	53	0.1251			0.08	0.01
47年目	R59	54	0.1203			0.08	0.01
48年目	R60	55	0.1157			0.08	0.01
49年目	R61	56	0.1112			0.08	0.01
50年目	R62	57	0.1069			0.08	0.01
合計				18.86	15.88	3.76	1.25

(単位:億円)

費用の現在価値	用地の残存価値	差し引き
17.12	0.89	16.23

主-6(提案路線A)

施設整備(道路整備)による便益の現在価値算定表

年次	年度	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
	(基準年)		乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
	H29															
供用開始年次	R13	0.7307	0.26	0.07	0.00	0.34	0.25	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.02	0.37	0.27
2年目	R14	0.7026	0.26	0.07	0.00	0.34	0.24	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.02	0.37	0.26
3年目	R15	0.6756	0.26	0.07	0.00	0.34	0.23	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.02	0.37	0.25
4年目	R16	0.6496	0.26	0.07	0.00	0.34	0.22	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.02	0.37	0.24
5年目	R17	0.6246	0.26	0.07	0.00	0.34	0.21	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.02	0.37	0.23
6年目	R18	0.6006	0.26	0.07	0.00	0.34	0.20	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.23
7年目	R19	0.5775	0.26	0.07	0.00	0.34	0.19	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.22
8年目	R20	0.5553	0.26	0.07	0.00	0.34	0.19	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.21
9年目	R21	0.5339	0.26	0.07	0.00	0.34	0.18	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.20
10年目	R22	0.5134	0.26	0.07	0.00	0.34	0.17	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.19
11年目	R23	0.4936	0.26	0.07	0.00	0.34	0.17	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.19
12年目	R24	0.4746	0.26	0.07	0.00	0.34	0.16	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.18
13年目	R25	0.4564	0.26	0.07	0.00	0.34	0.15	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.17
14年目	R26	0.4388	0.26	0.07	0.00	0.34	0.15	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.16
15年目	R27	0.4220	0.26	0.07	0.00	0.34	0.14	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.16
16年目	R28	0.4057	0.26	0.07	0.00	0.34	0.14	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.15
17年目	R29	0.3901	0.26	0.07	0.00	0.34	0.13	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.15
18年目	R30	0.3751	0.26	0.07	0.00	0.34	0.13	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.14
19年目	R31	0.3607	0.26	0.07	0.00	0.34	0.12	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.14
20年目	R32	0.3468	0.26	0.07	0.00	0.34	0.12	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.37	0.13
21年目	R33	0.3335	0.26	0.07	0.00	0.34	0.11	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.13
22年目	R34	0.3207	0.26	0.07	0.00	0.34	0.11	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.12
23年目	R35	0.3083	0.26	0.07	0.00	0.34	0.10	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.12
24年目	R36	0.2965	0.26	0.07	0.00	0.34	0.10	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.11
25年目	R37	0.2851	0.26	0.07	0.00	0.34	0.10	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.11
26年目	R38	0.2741	0.26	0.07	0.00	0.34	0.09	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.10
27年目	R39	0.2636	0.26	0.07	0.00	0.34	0.09	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.10
28年目	R40	0.2534	0.26	0.07	0.00	0.34	0.09	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.10
29年目	R41	0.2437	0.26	0.07	0.00	0.34	0.08	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.09
30年目	R42	0.2343	0.26	0.07	0.00	0.34	0.08	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.09
31年目	R43	0.2253	0.26	0.07	0.00	0.34	0.08	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.08
32年目	R44	0.2166	0.26	0.07	0.00	0.34	0.07	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.08
33年目	R45	0.2083	0.26	0.07	0.00	0.34	0.07	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.01	0.37	0.08
34年目	R46	0.2003	0.26	0.07	0.00	0.34	0.07	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.08
35年目	R47	0.1926	0.26	0.07	0.00	0.34	0.06	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.07
36年目	R48	0.1852	0.26	0.07	0.00	0.34	0.06	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.07
37年目	R49	0.1780	0.26	0.07	0.00	0.34	0.06	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.07
38年目	R50	0.1712	0.26	0.07	0.00	0.34	0.06	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.06
39年目	R51	0.1646	0.26	0.07	0.00	0.34	0.06	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.06
40年目	R52	0.1583	0.26	0.07	0.00	0.34	0.05	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.06
41年目	R53	0.1522	0.26	0.07	0.00	0.34	0.05	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.06
42年目	R54	0.1463	0.26	0.07	0.00	0.34	0.05	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
43年目	R55	0.1407	0.26	0.07	0.00	0.34	0.05	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
44年目	R56	0.1353	0.26	0.07	0.00	0.34	0.05	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
45年目	R57	0.1301	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
46年目	R58	0.1251	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
47年目	R59	0.1203	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.05
48年目	R60	0.1157	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.04
49年目	R61	0.1112	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.04
50年目	R62	0.1069	0.26	0.07	0.00	0.34	0.04	0.02	0.01	-0.02	0.01	0.00	0.02	0.00	0.37	0.04
合計			12.92	3.67	0.21	16.80	5.48	1.06	0.44	-0.75	0.75	0.24	1.20	0.39	18.74	6.12

費用 16.23

**BbyC 0.38**

## (2) 提案路線 B

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他 の別
幹-20(提案路線B)	—	1,270m	—	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,700台	2	

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年		
単純合計	7.0億円	0.6億円	7.6億円
基準年における 現在価値 (C)※	4.7億円	1.0億円	5.7億円

※用地の残存価値を差し引き後

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年			
供用年	令和13年			
単年便益 (初年便益)	0.3億円	0.0億円	0.0億円	0.3億円
基準年における 現在価値 (B)	5.1億円	0.0億円	0.2億円	5.3億円

## ③ 結果

費用便益比 (事業全体)	0.94
--------------	------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止 (費用・便益の額によって小数点以下2桁) とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益 (初年便益) は4月1日供用を前提として算出

幹-20(提案路線B)

(1)道路建設概算費用

①用地費

用地費		用地費 千円
		50,400

②物件移転補償費

合計		移転補償費 千円
		250,000

③建設費

建設費		建設費 千円
		400,000

④事業費総額 700,400 千円

(2)各年度別事業費

(単位:千円)

年度	用地費	物件移転 補償費	建設費	計
6	10,080	50,000		60,080
7	10,080	50,000		60,080
8	10,080	50,000		60,080
9	10,080	50,000		60,080
10	10,080	50,000		60,080
11			133,333	133,333
12			133,333	133,333
13			133,334	133,334
14				0
15				0
16				0
計	50,400	250,000	400,000	700,400

857480

(3)道路維持修繕費用

計画全体	計画延長	維持修繕単価※	維持修繕費用
	m	千円/km・年	千円/年
	1,270	4,800	6,096

※)維持修繕単価:費用便益マニュアル平成15年8月 市町村道

幹-20(提案路線B)

費用の現在価値算定

基準年 H29		t	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
年次	年度			単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-7年目	R6	1	0.9615	0.60	0.58	0.00	0.00
-6年目	R7	2	0.9246	0.60	0.56	0.00	0.00
-5年目	R8	3	0.8890	0.60	0.53	0.00	0.00
-4年目	R9	4	0.8548	0.60	0.51	0.00	0.00
-3年目	R10	5	0.8219	0.60	0.49	0.00	0.00
-2年目	R11	6	0.7903	1.33	1.05	0.00	0.00
-1年目	R12	7	0.7599	1.33	1.01	0.00	0.00
供用開始年次	R13	8	0.7307			0.06	0.04
2年目	R14	9	0.7026			0.06	0.04
3年目	R15	10	0.6756			0.06	0.04
4年目	R16	11	0.6496			0.06	0.04
5年目	R17	12	0.6246			0.06	0.04
6年目	R18	13	0.6006			0.06	0.04
7年目	R19	14	0.5775			0.06	0.04
8年目	R20	15	0.5553			0.06	0.03
9年目	R21	16	0.5339			0.06	0.03
10年目	R22	17	0.5134			0.06	0.03
11年目	R23	18	0.4936			0.06	0.03
12年目	R24	19	0.4746			0.06	0.03
13年目	R25	20	0.4564			0.06	0.03
14年目	R26	21	0.4388			0.06	0.03
15年目	R27	22	0.4220			0.06	0.03
16年目	R28	23	0.4057			0.06	0.02
17年目	R29	24	0.3901			0.06	0.02
18年目	R30	25	0.3751			0.06	0.02
19年目	R31	26	0.3607			0.06	0.02
20年目	R32	27	0.3468			0.06	0.02
21年目	R33	28	0.3335			0.06	0.02
22年目	R34	29	0.3207			0.06	0.02
23年目	R35	30	0.3083			0.06	0.02
24年目	R36	31	0.2965			0.06	0.02
25年目	R37	32	0.2851			0.06	0.02
26年目	R38	33	0.2741			0.06	0.02
27年目	R39	34	0.2636			0.06	0.02
28年目	R40	35	0.2534			0.06	0.02
29年目	R41	36	0.2437			0.06	0.01
30年目	R42	37	0.2343			0.06	0.01
31年目	R43	38	0.2253			0.06	0.01
32年目	R44	39	0.2166			0.06	0.01
33年目	R45	40	0.2083			0.06	0.01
34年目	R46	41	0.2003			0.06	0.01
35年目	R47	42	0.1926			0.06	0.01
36年目	R48	43	0.1852			0.06	0.01
37年目	R49	44	0.1780			0.06	0.01
38年目	R50	45	0.1712			0.06	0.01
39年目	R51	46	0.1646			0.06	0.01
40年目	R52	47	0.1583			0.06	0.01
41年目	R53	48	0.1522			0.06	0.01
42年目	R54	49	0.1463			0.06	0.01
43年目	R55	50	0.1407			0.06	0.01
44年目	R56	51	0.1353			0.06	0.01
45年目	R57	52	0.1301			0.06	0.01
46年目	R58	53	0.1251			0.06	0.01
47年目	R59	54	0.1203			0.06	0.01
48年目	R60	55	0.1157			0.06	0.01
49年目	R61	56	0.1112			0.06	0.01
50年目	R62	57	0.1069			0.06	0.01
合計				5.67	4.74	2.99	0.99

(単位:億円)

費用の現在価値	用地の残存価値	差し引き
5.73	0.08	5.65

幹-20(提案路線B)

施設整備(道路整備)による便益の現在価値算定表

年次	年度 (基準年) H29	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
			乗用 車類	小型 貨物	普通 貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用 車類	小型 貨物	普通 貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	R13	0.7307	0.27	0.03	0.01	0.31	0.23	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.24
2年目	R14	0.7026	0.27	0.03	0.01	0.31	0.22	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.23
3年目	R15	0.6756	0.27	0.03	0.01	0.31	0.21	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.22
4年目	R16	0.6496	0.27	0.03	0.01	0.31	0.20	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.21
5年目	R17	0.6246	0.27	0.03	0.01	0.31	0.19	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.20
6年目	R18	0.6006	0.27	0.03	0.01	0.31	0.19	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.20
7年目	R19	0.5775	0.27	0.03	0.01	0.31	0.18	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.19
8年目	R20	0.5553	0.27	0.03	0.01	0.31	0.17	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.18
9年目	R21	0.5339	0.27	0.03	0.01	0.31	0.17	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.17
10年目	R22	0.5134	0.27	0.03	0.01	0.31	0.16	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.17
11年目	R23	0.4936	0.27	0.03	0.01	0.31	0.15	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.16
12年目	R24	0.4746	0.27	0.03	0.01	0.31	0.15	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.15
13年目	R25	0.4564	0.27	0.03	0.01	0.31	0.14	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.15
14年目	R26	0.4388	0.27	0.03	0.01	0.31	0.14	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.14
15年目	R27	0.4220	0.27	0.03	0.01	0.31	0.13	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.01	0.33	0.14
16年目	R28	0.4057	0.27	0.03	0.01	0.31	0.13	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.13
17年目	R29	0.3901	0.27	0.03	0.01	0.31	0.12	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.13
18年目	R30	0.3751	0.27	0.03	0.01	0.31	0.12	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.12
19年目	R31	0.3607	0.27	0.03	0.01	0.31	0.11	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.12
20年目	R32	0.3468	0.27	0.03	0.01	0.31	0.11	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.11
21年目	R33	0.3335	0.27	0.03	0.01	0.31	0.10	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.11
22年目	R34	0.3207	0.27	0.03	0.01	0.31	0.10	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.10
23年目	R35	0.3083	0.27	0.03	0.01	0.31	0.10	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.10
24年目	R36	0.2965	0.27	0.03	0.01	0.31	0.09	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.10
25年目	R37	0.2851	0.27	0.03	0.01	0.31	0.09	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.09
26年目	R38	0.2741	0.27	0.03	0.01	0.31	0.09	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.09
27年目	R39	0.2636	0.27	0.03	0.01	0.31	0.08	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.09
28年目	R40	0.2534	0.27	0.03	0.01	0.31	0.08	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.08
29年目	R41	0.2437	0.27	0.03	0.01	0.31	0.08	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.08
30年目	R42	0.2343	0.27	0.03	0.01	0.31	0.07	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.08
31年目	R43	0.2253	0.27	0.03	0.01	0.31	0.07	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.07
32年目	R44	0.2166	0.27	0.03	0.01	0.31	0.07	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.07
33年目	R45	0.2083	0.27	0.03	0.01	0.31	0.06	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.07
34年目	R46	0.2003	0.27	0.03	0.01	0.31	0.06	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.07
35年目	R47	0.1926	0.27	0.03	0.01	0.31	0.06	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.06
36年目	R48	0.1852	0.27	0.03	0.01	0.31	0.06	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.06
37年目	R49	0.1780	0.27	0.03	0.01	0.31	0.06	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.06
38年目	R50	0.1712	0.27	0.03	0.01	0.31	0.05	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.06
39年目	R51	0.1646	0.27	0.03	0.01	0.31	0.05	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.05
40年目	R52	0.1583	0.27	0.03	0.01	0.31	0.05	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.05
41年目	R53	0.1522	0.27	0.03	0.01	0.31	0.05	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.05
42年目	R54	0.1463	0.27	0.03	0.01	0.31	0.05	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.05
43年目	R55	0.1407	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.05
44年目	R56	0.1353	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
45年目	R57	0.1301	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
46年目	R58	0.1251	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
47年目	R59	0.1203	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
48年目	R60	0.1157	0.27	0.03	0.01	0.31	0.04	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
49年目	R61	0.1112	0.27	0.03	0.01	0.31	0.03	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.04
50年目	R62	0.1069	0.27	0.03	0.01	0.31	0.03	0.02	0.00	-0.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.33	0.03
合計			13.57	1.33	0.67	15.57	5.08	1.17	-0.01	-1.01	0.15	0.05	0.61	0.20	16.33	5.33

費用 5.65

**BbyC 0.94**

## (3) 提案路線 C

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他別
幹-23(提案路線C)	—	1,040m	—	—

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,900台	2	

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年		
単純合計	5.7億円	0.5億円	6.2億円
基準年における 現在価値(C)※	4.5億円	0.8億円	5.3億円

※用地の残存価値を差し引き後

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年			
供用年	令和13年			
単年便益 (初年便益)	0.3億円	0.0億円	0.0億円	0.2億円
基準年における 現在価値(B)	4.3億円	-0.5億円	-0.1億円	3.8億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	0.82
-------------	------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止(費用・便益の額によって小数点以下2桁)とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益(初年便益)は4月1日供用を前提として算出

幹-23(提案路線C)

(1)道路建設概算費用

①用地費

用地費	用地費 千円
	405,600

②物件移転補償費

合計	移転補償費 千円
	0

③建設費

建設費	建設費 千円
	166,400

④事業費総額 572,000 千円

(2)各年度別事業費

(単位:千円)

年度	用地費	物件移転補償費	建設費	計
6	81,120	0		81,120
7	81,120	0		81,120
8	81,120	0		81,120
9	81,120	0		81,120
10	81,120	0		81,120
11			55,467	55,467
12			55,467	55,467
13			55,466	55,466
14				0
15				0
16				0
計	405,600	0	166,400	572,000

857480

(3)道路維持修繕費用

計画全体	計画延長 m	維持修繕単価※ 千円/km・年	維持修繕費用 千円/年
	1,040	4,800	4,992

※)維持修繕単価:費用便益マニュアル平成15年8月 市町村道

幹-23(提案路線C)

費用の現在価値算定

基準年		H29		事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
年次	年度	t	割引率	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-7年目	R6	1	0.9615	0.81	0.78	0.00	0.00
-6年目	R7	2	0.9246	0.81	0.75	0.00	0.00
-5年目	R8	3	0.8890	0.81	0.72	0.00	0.00
-4年目	R9	4	0.8548	0.81	0.69	0.00	0.00
-3年目	R10	5	0.8219	0.81	0.67	0.00	0.00
-2年目	R11	6	0.7903	0.55	0.44	0.00	0.00
-1年目	R12	7	0.7599	0.55	0.42	0.00	0.00
供用開始年次	R13	8	0.7307			0.05	0.04
2年目	R14	9	0.7026			0.05	0.04
3年目	R15	10	0.6756			0.05	0.03
4年目	R16	11	0.6496			0.05	0.03
5年目	R17	12	0.6246			0.05	0.03
6年目	R18	13	0.6006			0.05	0.03
7年目	R19	14	0.5775			0.05	0.03
8年目	R20	15	0.5553			0.05	0.03
9年目	R21	16	0.5339			0.05	0.03
10年目	R22	17	0.5134			0.05	0.03
11年目	R23	18	0.4936			0.05	0.02
12年目	R24	19	0.4746			0.05	0.02
13年目	R25	20	0.4564			0.05	0.02
14年目	R26	21	0.4388			0.05	0.02
15年目	R27	22	0.4220			0.05	0.02
16年目	R28	23	0.4057			0.05	0.02
17年目	R29	24	0.3901			0.05	0.02
18年目	R30	25	0.3751			0.05	0.02
19年目	R31	26	0.3607			0.05	0.02
20年目	R32	27	0.3468			0.05	0.02
21年目	R33	28	0.3335			0.05	0.02
22年目	R34	29	0.3207			0.05	0.02
23年目	R35	30	0.3083			0.05	0.02
24年目	R36	31	0.2965			0.05	0.01
25年目	R37	32	0.2851			0.05	0.01
26年目	R38	33	0.2741			0.05	0.01
27年目	R39	34	0.2636			0.05	0.01
28年目	R40	35	0.2534			0.05	0.01
29年目	R41	36	0.2437			0.05	0.01
30年目	R42	37	0.2343			0.05	0.01
31年目	R43	38	0.2253			0.05	0.01
32年目	R44	39	0.2166			0.05	0.01
33年目	R45	40	0.2083			0.05	0.01
34年目	R46	41	0.2003			0.05	0.01
35年目	R47	42	0.1926			0.05	0.01
36年目	R48	43	0.1852			0.05	0.01
37年目	R49	44	0.1780			0.05	0.01
38年目	R50	45	0.1712			0.05	0.01
39年目	R51	46	0.1646			0.05	0.01
40年目	R52	47	0.1583			0.05	0.01
41年目	R53	48	0.1522			0.05	0.01
42年目	R54	49	0.1463			0.05	0.01
43年目	R55	50	0.1407			0.05	0.01
44年目	R56	51	0.1353			0.05	0.01
45年目	R57	52	0.1301			0.05	0.01
46年目	R58	53	0.1251			0.05	0.01
47年目	R59	54	0.1203			0.05	0.01
48年目	R60	55	0.1157			0.05	0.01
49年目	R61	56	0.1112			0.05	0.01
50年目	R62	57	0.1069			0.05	0.01
合計				5.17	4.47	2.45	0.81

(単位:億円)

費用の現在価値	用地の残存価値	差し引き
5.28	0.67	4.61

幹-23(提案路線C)

施設整備(道路整備)による便益の現在価値算定表

年次	年度 (基準年) H29	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計(億円)	
			乗用 車類	小型 貨物	普通 貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用 車類	小型 貨物	普通 貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	R13	0.7307	0.22	0.02	0.03	0.27	0.19	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.17
2年目	R14	0.7026	0.22	0.02	0.03	0.27	0.19	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.16
3年目	R15	0.6756	0.22	0.02	0.03	0.27	0.18	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.16
4年目	R16	0.6496	0.22	0.02	0.03	0.27	0.17	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.15
5年目	R17	0.6246	0.22	0.02	0.03	0.27	0.17	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.14
6年目	R18	0.6006	0.22	0.02	0.03	0.27	0.16	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.14
7年目	R19	0.5775	0.22	0.02	0.03	0.27	0.15	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.13
8年目	R20	0.5553	0.22	0.02	0.03	0.27	0.15	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.13
9年目	R21	0.5339	0.22	0.02	0.03	0.27	0.14	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.02	-0.01	0.00	0.23	0.12
10年目	R22	0.5134	0.22	0.02	0.03	0.27	0.14	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.12
11年目	R23	0.4936	0.22	0.02	0.03	0.27	0.13	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.11
12年目	R24	0.4746	0.22	0.02	0.03	0.27	0.13	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.11
13年目	R25	0.4564	0.22	0.02	0.03	0.27	0.12	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.11
14年目	R26	0.4388	0.22	0.02	0.03	0.27	0.12	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.10
15年目	R27	0.4220	0.22	0.02	0.03	0.27	0.11	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.10
16年目	R28	0.4057	0.22	0.02	0.03	0.27	0.11	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.09
17年目	R29	0.3901	0.22	0.02	0.03	0.27	0.10	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.09
18年目	R30	0.3751	0.22	0.02	0.03	0.27	0.10	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.09
19年目	R31	0.3607	0.22	0.02	0.03	0.27	0.10	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.08
20年目	R32	0.3468	0.22	0.02	0.03	0.27	0.09	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.08
21年目	R33	0.3335	0.22	0.02	0.03	0.27	0.09	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.08
22年目	R34	0.3207	0.22	0.02	0.03	0.27	0.09	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.07
23年目	R35	0.3083	0.22	0.02	0.03	0.27	0.08	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.07
24年目	R36	0.2965	0.22	0.02	0.03	0.27	0.08	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.07
25年目	R37	0.2851	0.22	0.02	0.03	0.27	0.08	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.07
26年目	R38	0.2741	0.22	0.02	0.03	0.27	0.07	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.06
27年目	R39	0.2636	0.22	0.02	0.03	0.27	0.07	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.06
28年目	R40	0.2534	0.22	0.02	0.03	0.27	0.07	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.06
29年目	R41	0.2437	0.22	0.02	0.03	0.27	0.06	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.06
30年目	R42	0.2343	0.22	0.02	0.03	0.27	0.06	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.05
31年目	R43	0.2253	0.22	0.02	0.03	0.27	0.06	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.05
32年目	R44	0.2166	0.22	0.02	0.03	0.27	0.06	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.05
33年目	R45	0.2083	0.22	0.02	0.03	0.27	0.06	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.05
34年目	R46	0.2003	0.22	0.02	0.03	0.27	0.05	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.05
35年目	R47	0.1926	0.22	0.02	0.03	0.27	0.05	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.04
36年目	R48	0.1852	0.22	0.02	0.03	0.27	0.05	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.04
37年目	R49	0.1780	0.22	0.02	0.03	0.27	0.05	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	-0.01	-0.01	0.00	0.23	0.04
38年目	R50	0.1712	0.22	0.02	0.03	0.27	0.05	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.04
39年目	R51	0.1646	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.04
40年目	R52	0.1583	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.04
41年目	R53	0.1522	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.04
42年目	R54	0.1463	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
43年目	R55	0.1407	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
44年目	R56	0.1353	0.22	0.02	0.03	0.27	0.04	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
45年目	R57	0.1301	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
46年目	R58	0.1251	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
47年目	R59	0.1203	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
48年目	R60	0.1157	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
49年目	R61	0.1112	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.03
50年目	R62	0.1069	0.22	0.02	0.03	0.27	0.03	0.00	-0.01	-0.01	-0.03	0.00	-0.01	0.00	0.23	0.02
合計			11.02	0.77	1.48	13.27	4.33	-0.22	-0.60	-0.63	-1.45	-0.47	-0.26	-0.08	11.56	3.78

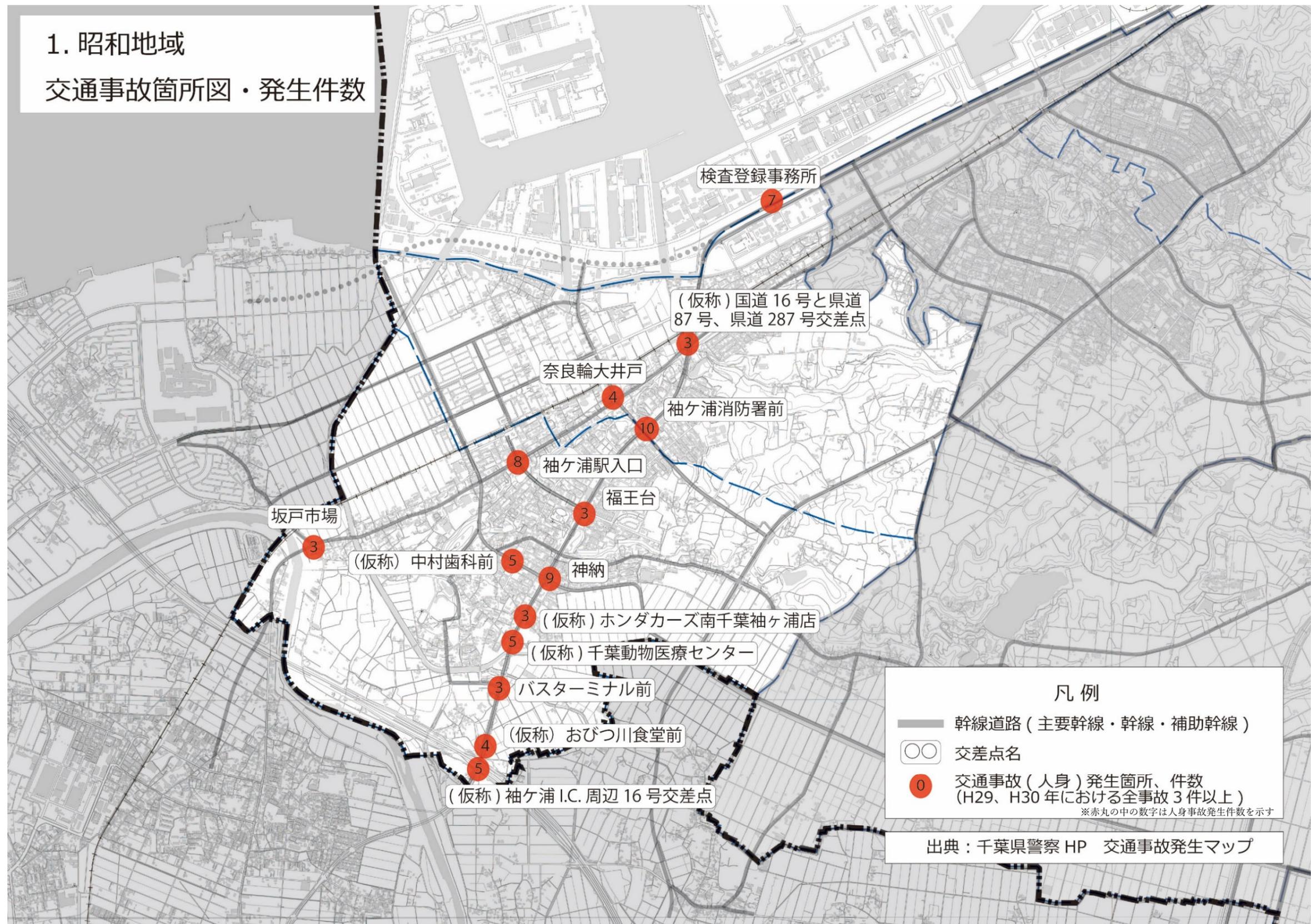
費用 4.61

**BbyC 0.82**

5. 地域別整備構想の策定

(1) 交通事故発生箇所・発生件数

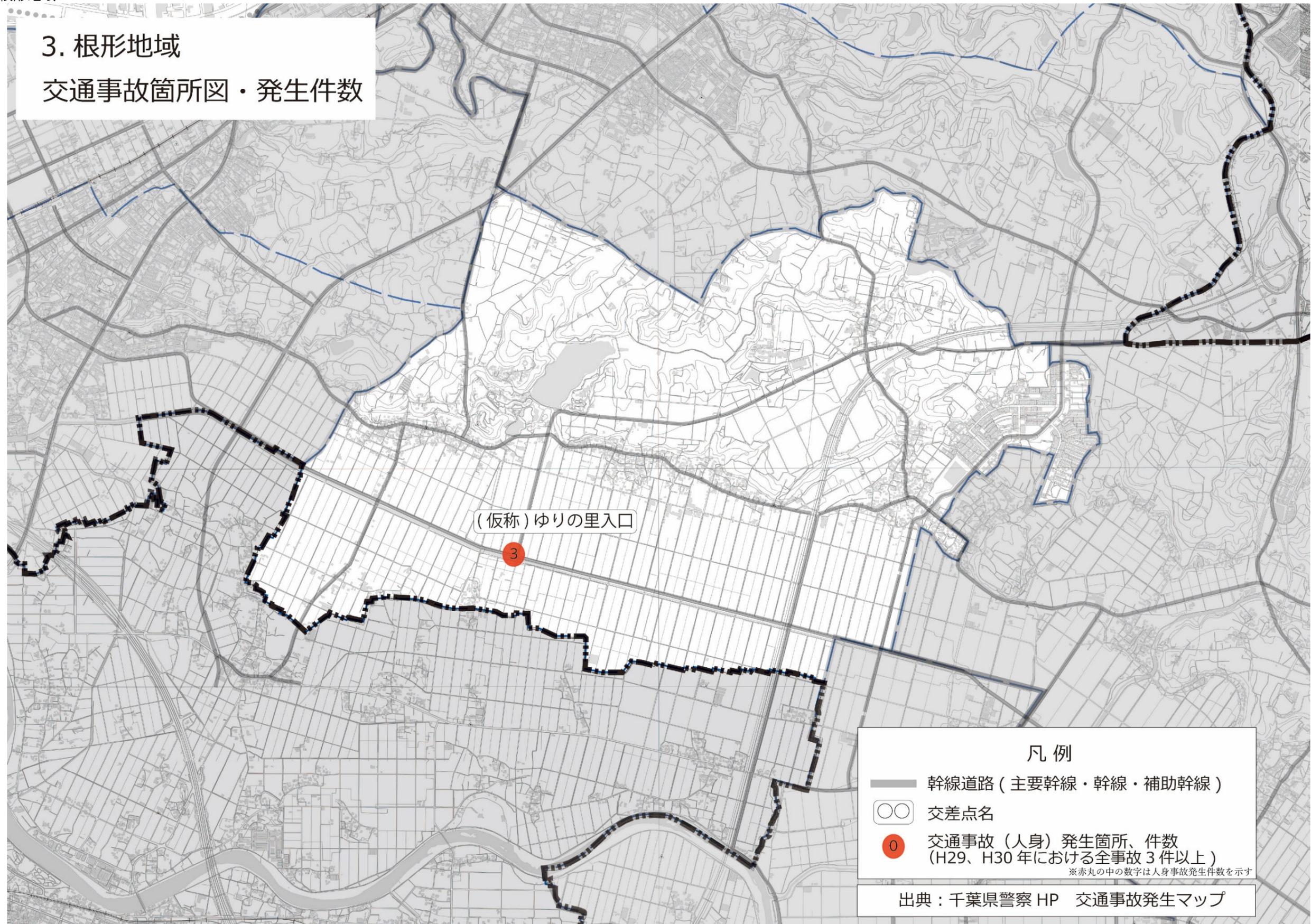
1) 昭和地域





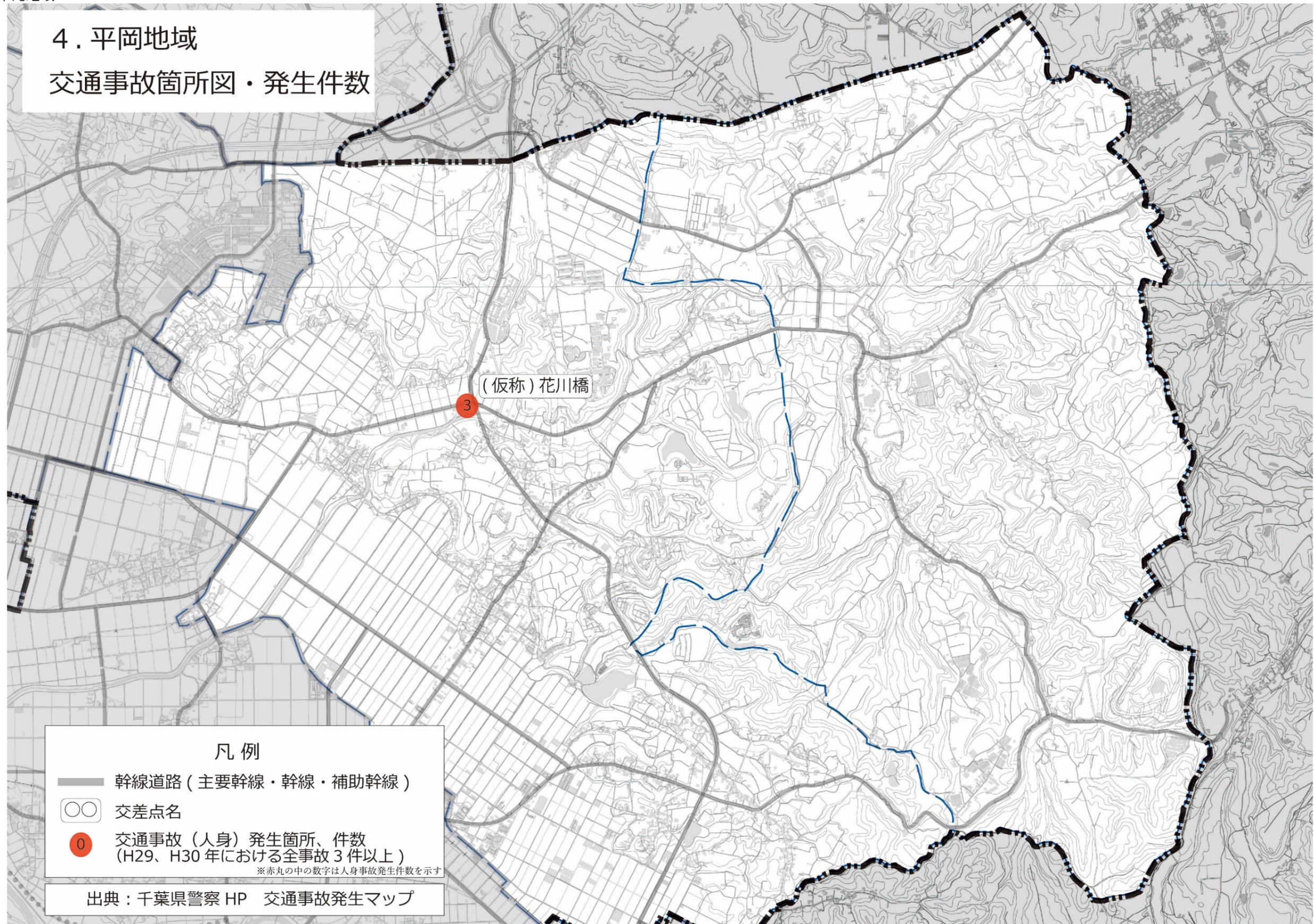
3) 根形地域

3. 根形地域  
交通事故箇所図・発生件数



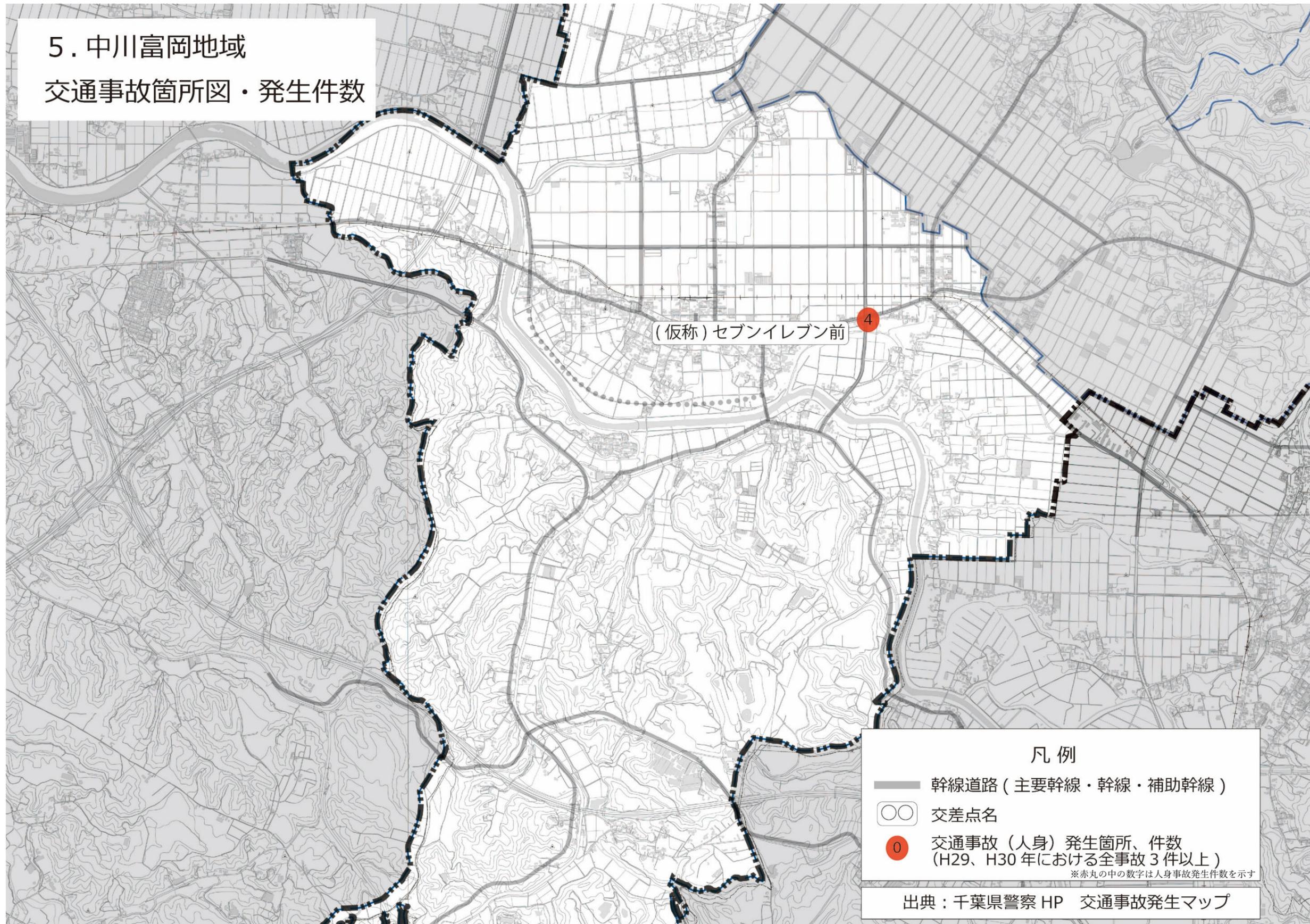
4) 平岡地域

### 4. 平岡地域 交通事故箇所図・発生件数



5) 中川富岡地域

5. 中川富岡地域  
交通事故箇所図・発生件数



## (2) 都市計画マスタープランの地域別構想における道路・交通

### 1) 昭和地域

#### ①地域の位置付け

- ・ 本地域は、市の北西部に位置しています。
- ・ 交通拠点であるJR内房線袖ヶ浦駅のほか、袖ヶ浦インターチェンジ、袖ヶ浦バスターミナルが立地し、東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。
- ・ 地域内には市役所をはじめ市の主要施設が集積しているほか、袖ヶ浦駅海側地区には商業施設が整備されるなど都市的利便性が高い地域です。



#### ②道路・交通の現況

- ・ 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道16号や(都)代宿神納線、(主)袖ヶ浦中島木更津線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに直行する形で内陸部につながる(県)南総昭和線や広域農道が整備されています。なお、隣接する木更津市金田地区への大規模商業施設の整備などにより、発生交通量が増大し、袖ヶ浦駅周辺において土日祝日を中心に渋滞が発生しています。
- ・ 公共交通網としては、JR内房線袖ヶ浦駅や東京湾アクアラインを利用した高速バスが乗り入れている袖ヶ浦バスターミナルが立地するなど、市内外を結ぶ交通の拠点となっています。
- ・ 利便性向上のため、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化が求められます。

#### ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ 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)西内河根場線及び(都)高須箕和田線、(都)西内河高須線の整備を推進します。
- ・ 都市計画決定後、長期末着手となっている(都)南袖大野台線のJR内房線との立体交差整備については、その必要性を含めた見直しを検討します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 袖ヶ浦駅と内陸部、袖ヶ浦駅と袖ヶ浦バスターミナルを結びバス路線の結節の強化を図るとともに、更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

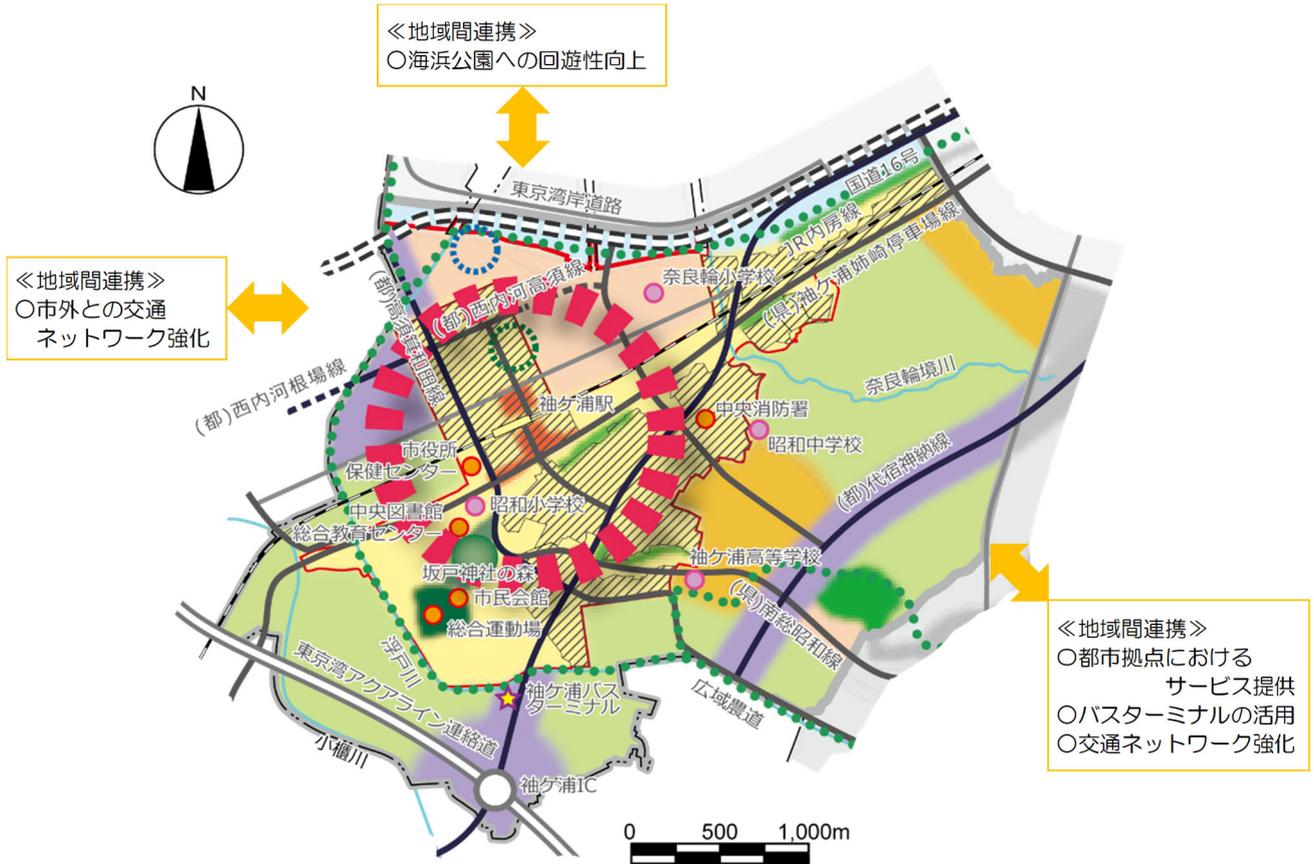


図 昭和地域の地域づくり方針図

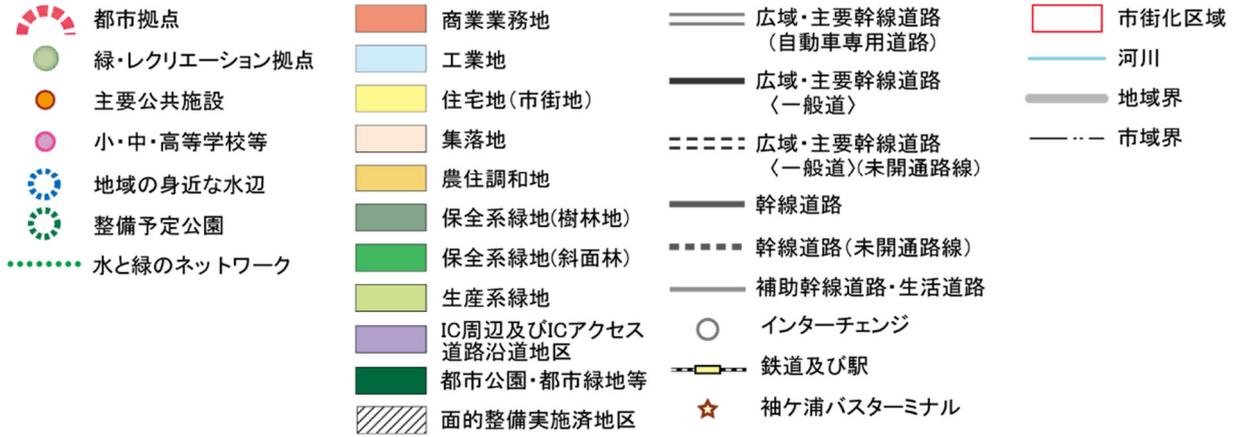


図 昭和地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

## 2) 長浦地域

### ①地域の位置付け

- ・ 本地域は、市の北東部に位置しています。
- ・ 交通拠点であるJR内房線長浦駅周辺部や（都）代宿神納線沿道では、土地区画整理事業等により都市基盤の整った市街地が形成されており、長浦駅は市内で最も乗降客数が多い駅となっています。
- ・ 内陸部では椎の森工業団地が整備され、多くの事業所が立地するなど、産業面においても活力の高い地域となっています。



### ②道路・交通の現況

- ・ 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道16号や（都）代宿神納線、（県）袖ヶ浦姉崎停車場線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに交差する形で内陸部につながる（県）長浦上総線や（県）上高根北袖線、（市）蔵波鎌倉街道線が整備されています。
- ・ 公共交通網としては、JR内房線長浦駅が立地しており、内陸部ののぞみ野地区やJR内房線袖ヶ浦駅や姉ヶ崎駅など、市内外を結ぶ路線バスのほか、対岸地域とを結ぶ高速バスが運行され、公共交通の拠点となっています。

### ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ 本地域と根形地域、中川・富岡地域を結ぶ（県）長浦上総線は拠点間を相互に結ぶ地域連携軸として重要であるため、道路改良を促進します。
- ・ 長浦駅から行政センター等の行政拠点に向かう（都）長浦駅前線は、本地域の中心的な道路であることから、バリアフリー化等により、誰もが安全、安心して通行できるよう対策を推進します。また、防災の面で有効な無電柱化については、市民ニーズ等を踏まえて整備について検討します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 長浦駅と市内各地や近隣市を結ぶ路線バスや長浦駅を発着する高速バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

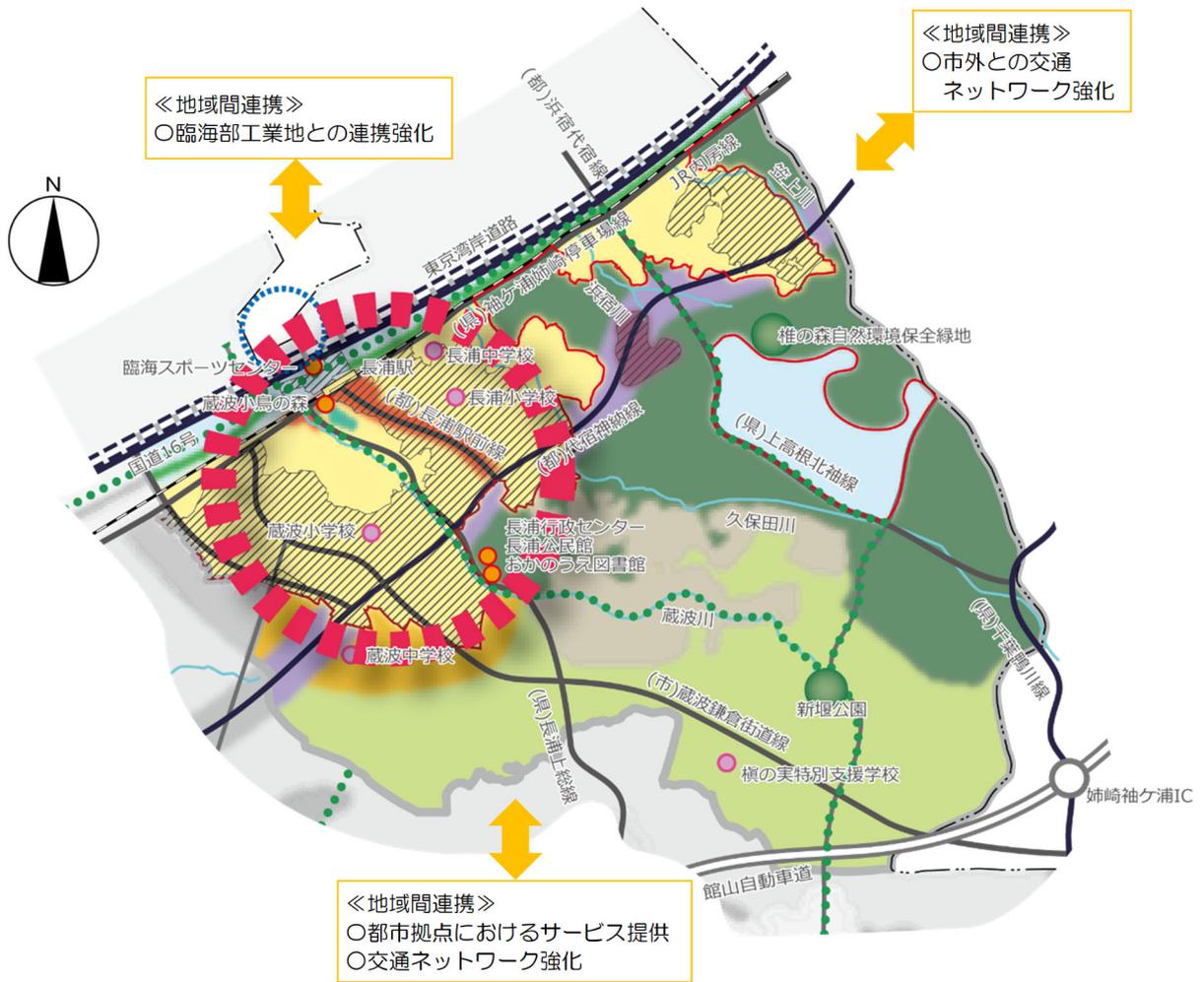


図 長浦地域の地域づくり方針図

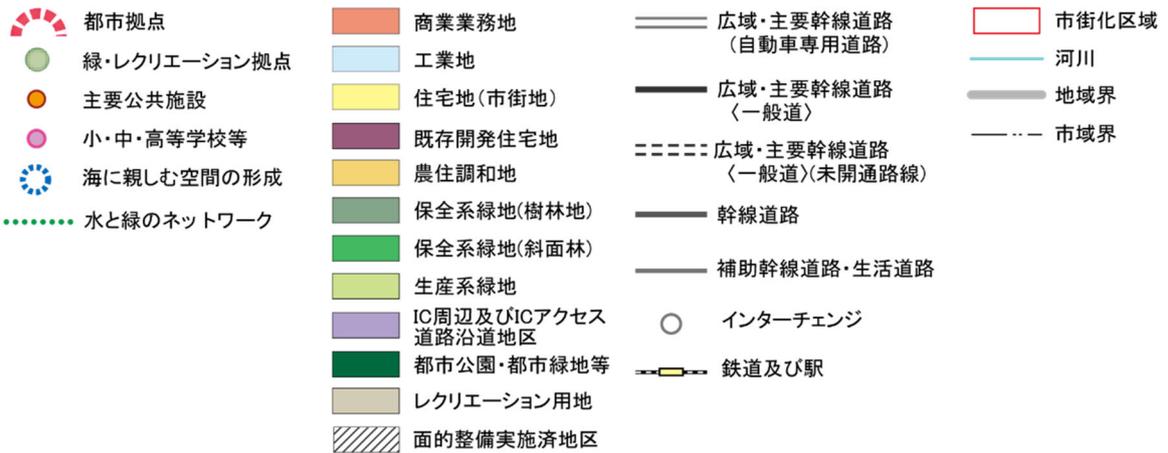


図 長浦地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

### 3) 根形地域

#### ①地域の位置付け

- ・ 本地域は、市の中央部に位置しています。
- ・ (県)南総昭和線沿いに集落が形成されているほか、東側ののぞみ野地区は住宅地として人口が定着しており、新旧の市街地や集落地が共存する地域となっています。
- ・ 本地域の南側の低地には水田地帯が、北側の台地は畑作地帯が広がり、良好な景観が形成されているほか、袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「ガウランド」、国史跡「山野貝塚」といった、人々が集まる施設や地域資源が集まっており、広域的な交流の場として機能していくことが期待されます。



#### ②道路・交通の現況

- ・ 昭和地域と平岡地域とを結ぶ(県)南総昭和線、それと平行する広域農道、長浦地域と中川・富岡地域を結ぶ(県)長浦上総線が地域内で交差しています。県道は幅員が狭い箇所もあり、歩行者等の安全性への配慮が求められます。
- ・ 公共交通網としては、JR内房線袖ヶ浦駅からのぞみ野を經由して平川行政センターを結ぶ路線バスやJR内房線長浦駅とのぞみ野を結ぶ路線バスが運行されています。

#### ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ (県)南総昭和線については、沿道に形成されている集落の住環境の保護を図ります。また、隣接する昭和地域、平岡地域との連携を図る道路であることから、幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ (県)長浦上総線は南北の幹線道路であり、線形や幅員改良等の整備促進を図ることにより長浦駅周辺や横田駅周辺地区への交通利便性の向上を図ります。
- ・ 広域農道から農畜産物直売所「ゆりの里」、袖ヶ浦公園を結ぶ(市)飯富30号線は、これら交流施設へのアプローチとなる道路であるため、花木の植栽等の整備を図ります。
- ・ 交流人口の増加を図るため地域資源である山野貝塚にアクセスする道路整備を推進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 地域住民の生活利便性及び市内外からの袖ヶ浦公園周辺への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します。

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

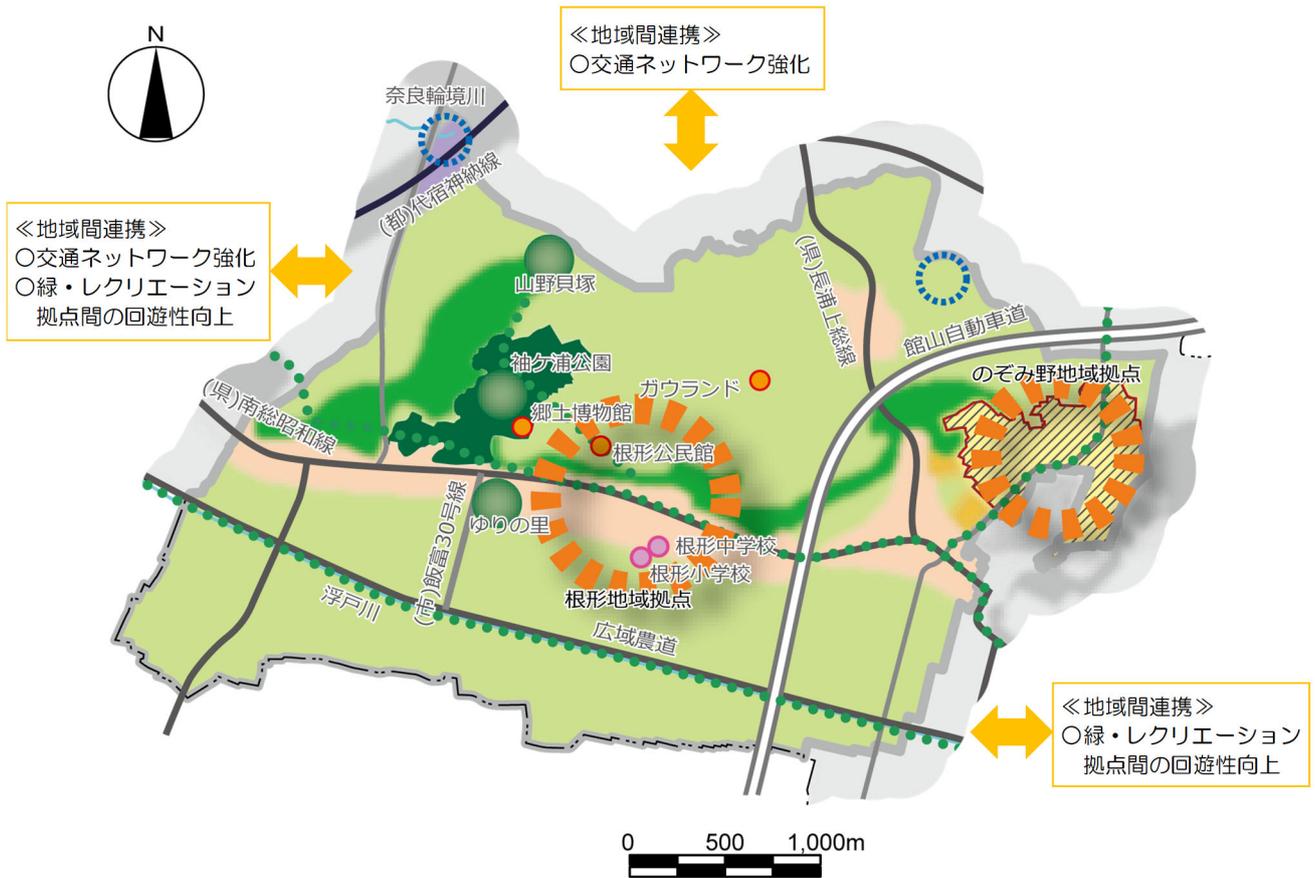


図 根形地域の地域づくり方針図

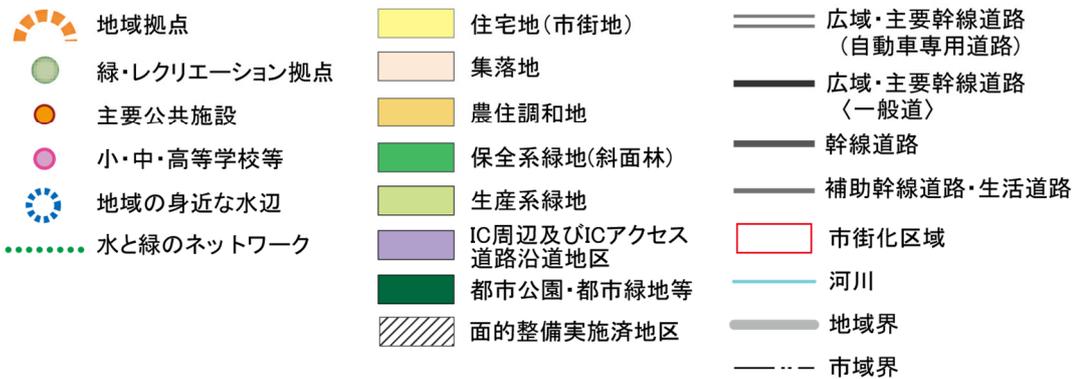


図 根形地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

## 4) 平岡地域

## ①地域の位置付け

- ・ 本地域は、市の東部に位置しています。
- ・ 全域が市街化調整区域で、平岡小学校周辺に集落が形成されているほか、南西側の広域農道沿道には水田地帯が、北側の台地には畑作地帯が広がっているほか、東側には丘陵地が広がっており、豊かな自然と良好な景観が残る地域となっています。
- ・ 地域内には東京ドイツ村をはじめ、森のまきばオートキャンプ場、袖ヶ浦フォレストレースウェイなどのレジャー施設が立地しており、市内外から多くの人が訪れる市内観光の拠点となっています。



## ②道路・交通の現況

- ・ 地域を南北に縦貫する（主）千葉鴨川線及び国道 410 号と、これらに交差して木更津市と市原市の内陸部を結ぶ国道 409 号及び平行して根形地域と市原市の内陸部を結ぶ（県）南総昭和線が本地域の主要幹線道路となっており、館山道の姉崎袖ヶ浦インターチェンジ、木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジへのアクセス道路としても機能しています。なお、東京ドイツ村への交通集中により、（主）千葉鴨川線を中心に時期によって渋滞が発生しています。
- ・ 公共交通網としては、袖ヶ浦バスターミナルを起点として平川行政センターを結ぶ路線バスがあるほか、本地域とJR内房線木更津駅や姉ヶ崎駅、千葉駅とを結ぶ路線バス及び高速バスが運行されています。

## ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ 南北方向の主要幹線道路である（主）千葉鴨川線等については、交通の円滑化による渋滞の解消を図ります。
- ・ （県）横田停車場上泉線については、本地域から中川・富岡地域への幹線道路であるため、線形や幅員改良等の整備を促進します。
- ・ （県）上高根北袖線については、長浦地域及び市原市との連携を強化する幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ （県）南総昭和線は、地域北部における東西方向の交通処理を行うとともに、隣接する根形地域との連携を図る道路であり、幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 地域住民の生活利便性の向上と、市内外からの東京ドイツ村等への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します。

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン



図 平岡地域の地域づくり方針図

- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> 地域拠点</li> <li> 緑・レクリエーション拠点</li> <li> 主要公共施設</li> <li> 小・中・高等学校等</li> <li> 地域の身近な水辺</li> <li> 水と緑のネットワーク</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> 工業地</li> <li> 集落地</li> <li> 既存開発住宅地</li> <li> 農住調和地</li> <li> 保全系緑地(樹林地)</li> <li> 保全系緑地(斜面林)</li> <li> 生産系緑地</li> <li> IC周辺及びICアクセス道路沿道地区</li> <li> 都市公園・都市緑地等</li> <li> レクリエーション用地</li> <li> 面的整備実施地区</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> 広域・主要幹線道路(自動車専用道路)</li> <li> 広域・主要幹線道路(一般道)</li> <li> 幹線道路</li> <li> 補助幹線道路・生活道路</li> <li> インターチェンジ</li> <li> 鉄道及び駅</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> 河川</li> <li> 地域界</li> <li> 市域界</li> </ul> |
|---|--|--|---|

図 平岡地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

## 5) 中川・富岡地域

## ①地域的位置付け

- ・ 本地域は、市の南部に位置しています。
- ・ 交通拠点である、JR久留里線横田駅、東横田駅が立地しており、横田駅周辺には市街地が形成され、日常的な商業・サービス業施設が立地し、内陸部における拠点が形成されています。市街地及び集落の形成は古く、その風景はかつての横田郷の面影を残し、丘陵部より望む市街地周辺の眺望は本市の貴重な景観資源となっています。
- ・ 南部の丘陵地については、圏央道（仮称）かずさインターチェンジが計画されているほか、隣接する木更津市には、かずさアカデミアパークが立地しており、市域の南部における玄関口となっています。



## ②道路・交通の現況

- ・ 地域を東西に横断する国道 409 号及び南北に縦貫する（主）君津平川線が主要幹線道路となっており、館山道の木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジ、（仮称）かずさインターチェンジへのアクセス道路としても機能していることから、広域的な交通利便性が高い地域となっています。しかし、JR内房線袖ヶ浦駅や長浦駅を中心とする臨海部の市街地と本地域を結ぶ道路は屈曲しており、周辺地域への道路事情は十分とはいえません。
- ・ 公共交通網としては、JR久留里線横田駅や東横田駅が立地しており、JR内房線木更津駅や袖ヶ浦駅を結ぶ路線バスが運行されています。

## ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ 地域の交通利便性の向上を図るため、整備が計画されている圏央道の（仮称）かずさインターチェンジの整備を促進します。
- ・ 国道 409 号は主要幹線道路であるにもかかわらず幅員が狭く大型車の円滑な通行や歩行者の安全性の確保が十分とはいえません。このため、（市）三箇横田線等の代替機能を持った道路整備を推進し、通行の円滑化や地域住民の安全性の向上を図るとともに、木更津北インターチェンジへの利便性の向上を図ります。
- ・ 本地域から幹線道路である広域農道に連結する（市）代宿横田線の整備を推進します。
- ・ （県）長浦上総線は本地域と長浦地域を結ぶ主要幹線道路であることから、利便性の向上を目指した整備を促進していきます。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 横田駅周辺の市街化区域内では、狭あい道路の拡幅により居住環境の形成と地域の安全性の向上を図ります。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 袖ヶ浦駅や近隣市を結ぶ路線バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、路線バスを補完する地域内の取組を支援します

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

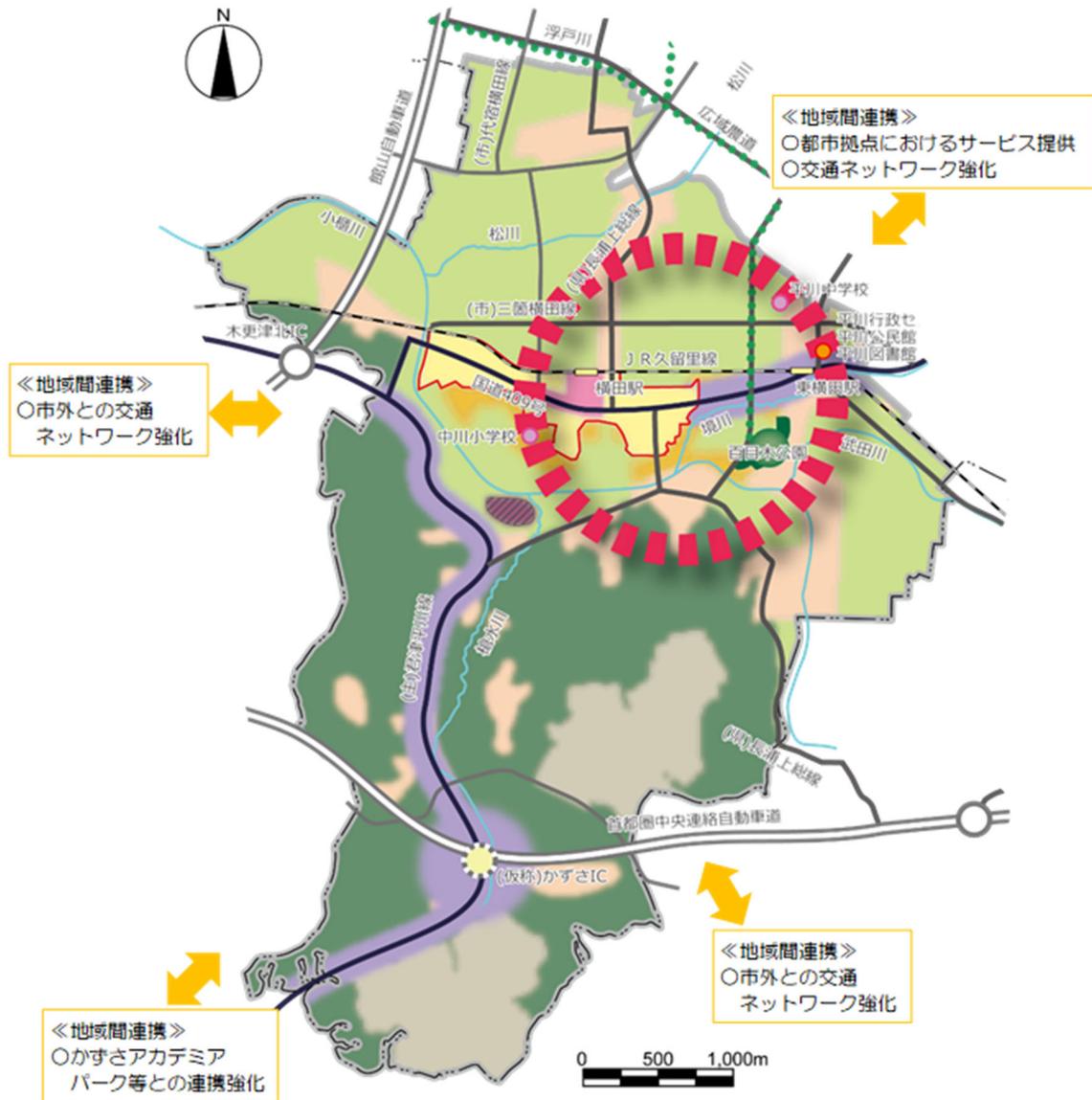


図 中川・富岡地域の地域づくり方針図

- |              |                    |                    |
|--------------|--------------------|--------------------|
| 都市拠点         | 近隣商業業務地            | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| 緑・レクリエーション拠点 | 住宅地(市街地)           | 広域・主要幹線道路(一般道)     |
| 主要公共施設       | 集落地                | 幹線道路               |
| 小・中・高等学校等    | 既存開発住宅地            | 補助幹線道路・生活道路        |
| 水と緑のネットワーク   | 農住調和地              | インターチェンジ           |
|              | 保全系緑地(樹林地)         | インターチェンジ(未整備)      |
|              | 生産系緑地              | 鉄道及び駅              |
|              | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 市街化区域              |
|              | 都市公園・都市緑地等         | 河川                 |
|              | レクリエーション用地         | 地域界                |
|              | 面的整備実施済地区          | 市域界                |

図 中川・富岡地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

## 6) 臨海地域

## ①地域的位置付け

- ・ 本地域は、市の北端に位置しています。
- ・ 京葉コンビナートの一角を占める埋立地で、首都圏のエネルギー供給基地という重要な役割を担っています。
- ・ 地域内は北袖、中袖、南袖の3地区に区分され、ほぼ全域が工業地となっていますが、北袖及び中袖には立地する事業所に関連した資材等を扱う公共埠頭があり、船舶による物流機能を有しています。また、中袖には袖ヶ浦クリーンセンター及び公共下水道終末処理場等の施設が立地しているほか、南袖には、袖ヶ浦海浜公園が整備され、市内で唯一海を感じられる場として多くの市民に利用されているほか、コンサート等のイベント会場としても利用されています。



## ②道路・交通の現況

- ・ 計画的に整備された工業地であることから、地域内には主要幹線道路である国道 16 号に接続する道路が整備され、企業活動を支えています。

## ③道路・交通における地域づくりの方針

- ・ 本地域から東京湾アクアラインの木更津金田インターチェンジへのアクセス道路となる東京湾岸道路が計画され、未着手となっており、移動の円滑化を図るため国や県に早期整備を要望していきます。
- ・ 内陸部から臨海部の工業地や袖ヶ浦海浜公園への主要なアクセス道路となる（都）高須箕和田線の整備を推進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから、整備の際には道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

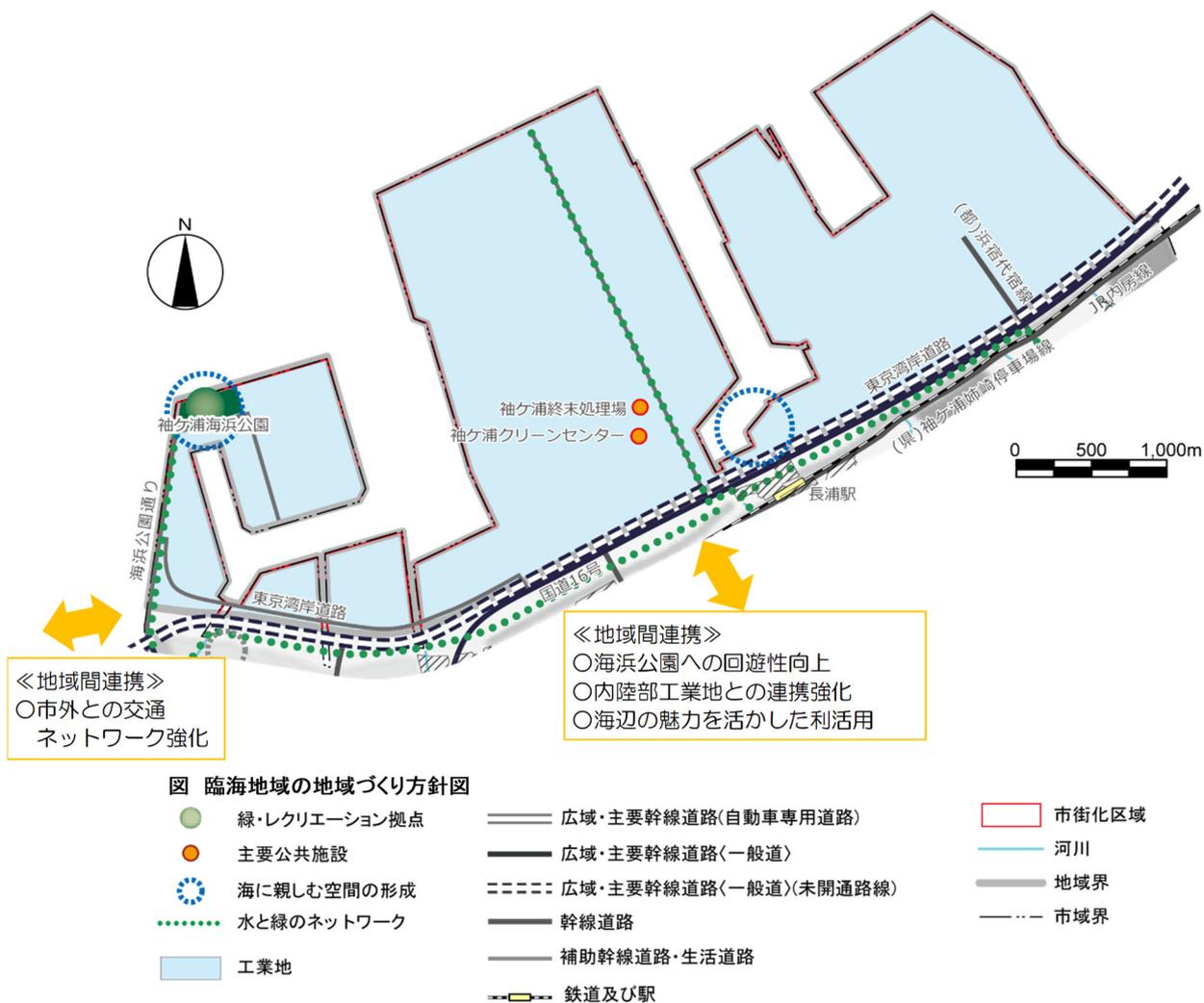


図 臨海地域の地域づくり方針図

出典：袖ヶ浦市都市計画マスタープラン

## (3) 良好な住環境を保つための道路管理

## ■良好な住環境を保つための適切な道路管理（歩道の透水性舗装、主要道路の排水性舗装等）

- ・ 近年、台風や集中豪雨による風水害の頻発など、防災に関する市民の関心が高まっており、本市においても台風や集中豪雨による停電や断水、家屋損壊、局地的な浸水などの被害が発生しており、自然災害への備えと発生時の対応の重要性を強く認識させられ、その対応が求められています。
- ・ このような災害のリスクに対応し、市民の安全を確保するため、災害に強いまちづくりを行い、災害を未然に防ぐための対策や被害軽減に努めることが必要であり、雨水流出抑制などを目的とした道路整備が求められています。
- ・ そこで、市内の道路整備に関して下記の方針とします。
- ・ 市内全域の歩道に関して、原則透水性舗装とすることを検討します。ただし、車両出入口など骨材剥がれが懸念される箇所は別途協議することとします。
- ・ 車道については、歩道への水はね、騒音低減などを目的として、市街化区域内で大規模修繕時に排水性舗装の積極的な採用を検討します。対象とする路線は市内の旧 B 交通以上の路線とし、縦断勾配など技術的な要因がある場所は採用しないこととします。該当用途区域は、一低専・一中高・二中高・一住居・二住居・商業・近商とし、工業系は非該当とします。

表 排水性舗装の対象道路一覧（旧 B 交通以上の路線）

整理番号	路線名	復旧区分	整理番号	路線名	復旧区分
0101	代宿神納線	B	0116	今井坂戸線	B
0106	長浦駅前線	B	0117	袖ヶ浦駅前線	B及びL/ 国道を境
0110	勝下清水頭線	B	0128	袖ヶ浦駅北口線	B
0114	南袖神納線	B及びC/南袖31番地先交差点境	0129	西内河根場線	C
0115	南袖大野台線	B	0130	西内河高須線	B

袖ヶ浦都市計画図

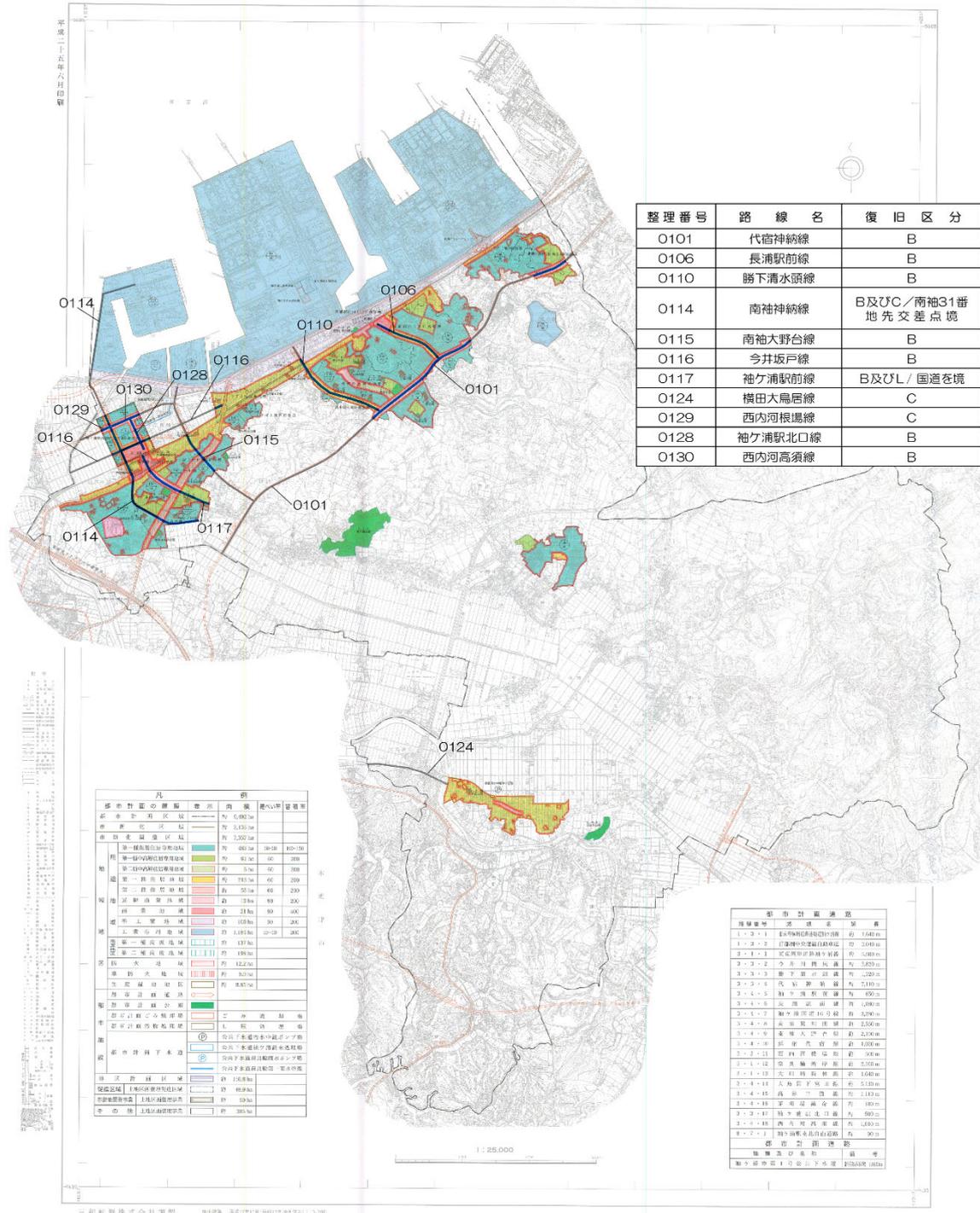


図 排水性舗装の対象道路一覧図

## 6. 袖ヶ浦市道路網整備計画の策定体制

### (1) 検討体制概要

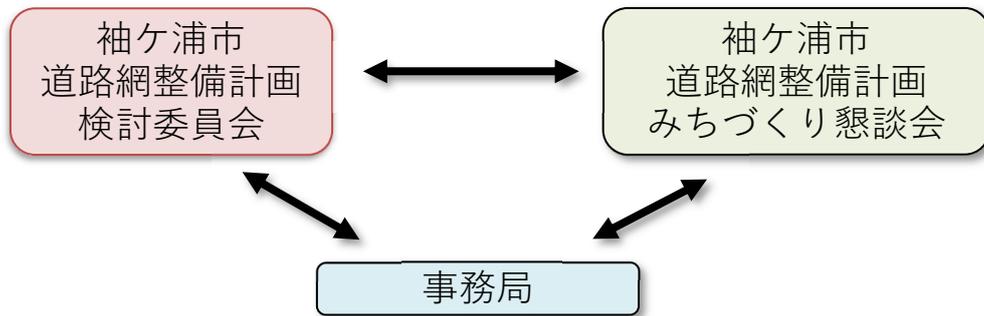


図 袖ヶ浦市道路網整備計画 策定体制図

表 袖ヶ浦市道路網整備計画の策定に関わる組織と役割等

組 織	役 割	備 考
袖ヶ浦市道路網整備計画 検討委員会	・ 袖ヶ浦市道路網整備計画策定に係る調査および検討	・ 千葉県、袖ヶ浦市関係課により構成
袖ヶ浦市道路網整備計画 みちづくり懇談会	・ 市内全域の道路網整備計画の策定検討に向けた意見交換 ・ 住民ニーズを反映させたみちづくりの検討	・ 袖ヶ浦市自治連絡会・袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会により構成
事務局	・ 検討委員会およびみちづくり懇談会の運営・庶務	・ 袖ヶ浦市都市建設部土木建設課に設置

## (2) 袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会設置取扱規程

袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会設置取扱規程を次のように定める。

### (設置)

第1条 市は、現在ある袖ヶ浦市道路網整備計画（以下「計画」という。）の見直しを行い、次期計画の策定に当たり、調査及び検討を行うため、袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

### (所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 次期計画策定に係る調査及び検討に関すること。
- (2) その他市長が必要と認める事項に関すること。

### (組織)

第3条 委員会は、別表に掲げる者をもって組織し、市長が任命し、又は委嘱する。

- 2 委員長は、都市建設部長の職にある者をもって充てる。
- 3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 委員長に事故あるとき、又は欠けたときは、委員長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

### (任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から次期計画の策定の日までとする。

### (会議)

第5条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

### (庶務)

第6条 委員会の庶務は、都市建設部土木建設課において処理する。

### (委任)

第7条 この規程に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が会議に諮って

定める。

附 則

(施行期日)

1 この規程は、平成31年4月1日から施行する。

(失効)

2 この規程は、第4条に規程する任期の終了する日にその効力を失う。

別表（第3条関係）

- (1) 千葉県君津土木事務所 調整課長
- (2) 企画財政部 企画課長
- (3) 企画財政部 財政課長
- (4) 総務部 危機管理課長
- (5) 市民健康部 市民活動支援課長
- (6) 環境経済部 農林振興課長
- (7) 教育部 学校教育課長
- (8) 都市建設部長
- (9) 都市建設部 都市整備課長
- (10) 都市建設部 土木管理課長
- (11) 都市建設部 土木建設課長

## (3) 名簿

## 1) 袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会

表 検討委員会名簿（令和元年度）

委員長	都市建設部長	江尻 勝美
委員	千葉県君津土木事務所 調整課長	野村 拓司
委員	企画財政部 企画課長	小島 悟
委員	企画財政部 財政課長	高橋 広幸
委員	総務部 危機管理課長	根本 正雄
委員	市民健康部 市民活動支援課長	鈴木 真紀夫
委員	環境経済部 農林振興課長	高浦 正充
委員	教育部 学校教育課長	鈴木 大介
委員	都市建設部 都市整備課長	鈴木 敏幸
委員	都市建設部 土木管理課長	小幡 勉
委員	都市建設部 土木建設課長	渡部 肇

## 2) 袖ヶ浦市道路網整備計画みちづくり懇談会

表 みちづくり懇談会名簿（令和元年度）

委員	昭和地区自治連絡会	岡田 康
委員	昭和地区自治連絡会	三浦 邦夫
委員	長浦地区自治連絡協議会	鈴木 秀幸
委員	長浦地区自治連絡協議会	根本 雅章
委員	根形地区自治連絡会	伊藤 俊彦
委員	根形地区自治連絡会	鶴岡 滋之
委員	平岡地区自治連絡会	須藤 忠男
委員	平岡地区自治連絡会	長嶋 栄
委員	中川富岡地区自治連絡会	亀井 邦晃
委員	中川富岡地区自治連絡会	三木 善久
委員	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 昭和地区	米谷 英徳
委員	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 長浦地区	佐久間 正博
委員	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 根形地区	柴崎 隼樹
委員	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 平岡地区	島田 憲一
委員	袖ヶ浦市 PTA 連絡協議会 中川富岡地区	廣橋 美帆

## (4) 開催経緯

## 1) 袖ヶ浦市道路網整備計画検討委員会

## ■第1回 検討委員会

日時	平成31年(2019年)4月25日(木)10時00分～11時00分
場所	袖ヶ浦市役所 2階会議室(一)
議題	(1) 袖ヶ浦市道路網整備計画の策定状況について (2) 今年度のスケジュールについて (3) その他

## ■第2回 検討委員会

日時	令和元年(2019年)10月9日(水)14時00分～15時00分
場所	袖ヶ浦市役所 7階会議室
議題	(1) 袖ヶ浦市道路網整備計画2010における現在の整備状況 (2) みちづくり懇談会(第1回・第2回)における意見と対応 (3) 袖ヶ浦市道路網整備計画2020地域別構想(案) (4) 将来道路網計画の検討 (5) 今後の予定 (6) その他

## ■第3回 検討委員会

日時	令和2年(2020年)2月7日(金)10時30分～11時30分
場所	袖ヶ浦市役所 2階会議室(二)
議題	(1) 袖ヶ浦市道路網整備計画2020(案)について (2) 今後の予定 (3) その他

## 2) 袖ヶ浦市道路網整備計画みちづくり懇談会

## ■第1回 みちづくり懇談会

日 時	令和元年（2019年）6月22日（土）14時00分～16時00分
場 所	袖ヶ浦市役所 保健センター接種室
議 題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事務局からの説明               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) みちづくり懇談会の進め方について</li> <li>(2) 袖ヶ浦市の人口推移と交通の概要</li> <li>(3) 袖ヶ浦市道路網整備計画2010による整備状況</li> <li>(4) 市民団体等からの要望箇所と交通事故発生箇所《参考資料》</li> </ol> </li> <li>● ワークショップ</li> </ul>

## ■第2回 みちづくり懇談会

日 時	令和元年（2019年）8月31日（土）14時00分～16時00分
場 所	袖ヶ浦市役所 旧館3階大会議室
議 題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事務局からの説明               <ol style="list-style-type: none"> <li>(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</li> <li>(2) 袖ヶ浦市道路網整備計画2020地域別構想（案）について</li> <li>(3) 今後の予定</li> </ol> </li> <li>● ワークショップ</li> </ul>

## ■第3回 みちづくり懇談会

日 時	令和元年（2019年）11月16日（土）14時00分～16時00分
場 所	袖ヶ浦市役所 旧館3階大会議室
議 題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事務局からの説明               <ol style="list-style-type: none"> <li>(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</li> <li>(2) 幹線道路網における将来交通量推計について</li> <li>(3) 袖ヶ浦駅周辺における交通量調査結果について</li> <li>(4) 袖ヶ浦市道路網整備計画2020（案）について</li> <li>(5) 今後の予定</li> </ol> </li> <li>● 委員からの意見</li> </ul>

## (5) 袖ヶ浦市道路網整備計画策定の流れ

表 袖ヶ浦市道路網整備計画策定の流れ

平成 31 年度・令和元年度（2019 年度）	
4 月	◆検討委員会(第 1 回)
6 月	○みちづくり懇談会(第 1 回)
8 月	○みちづくり懇談会(第 2 回)
10 月	◆検討委員会(第 2 回)
11 月	○みちづくり懇談会(第 3 回)
2 月	◆検討委員会(第 3 回)
	政策調整会議
3 月	政策会議
	議会全員協議会
	パブリックコメント
令和 2 年度（2020 年度）	
4 月	パブリックコメント
5 月	政策調整会議
	政策会議
7 月	袖ヶ浦市道路網整備計画 2020 の策定・公表

## 用語集

### あ行

#### • アメニティ

心地よさ、快適さ、快適性等、必要なものが整備されていること、またその環境のことで、道路においては植栽や照明・ポケットパーク等、快適な環境空間のことを指します。

#### • アンダーパス

ある鉄道や道路の下を掘り下げ式で立体交差して通過する、地下道またはその構造のことを指します。

### か行

#### • かんしょうくわかん 緩衝空間

土地利用において「衝撃を緩める」空間のことで、例えば工場地帯と住宅地帯の間の幅広い緑地空間のようなものを指します。

#### • きゅう こうつう 旧B交通

舗装の設計に用いる交通量区分であり、設計期間（原則 10 年）における平均の 1 日 1 方向あたりの大型交通量が 250～1000 台となる交通を指します。平成 13 年 7 月の「舗装の構造に関する技術基準」の改正により、B 交通という呼び名は無くなったため、本計画では「旧 B 交通」と表記しています。

#### • きょうあいどうろ 狭隘道路

道路の幅員が狭い道路のことであり、主に 4m 未満の道路のことを指します。

### さ行

#### • じどうしゃこうつう 自動車交通アクセス

自動車の利用によるある場所への行きやすさや交通の利便性を指します。

#### • しゅうぎょうじんこう・じゅうぎょうじんこう 就業人口・従業員人口

就業人口は「袖ヶ浦市内に居住して、市外への通勤者も含めた就業者数」、従業員人口は「袖ヶ浦市外からの通勤者も含め、袖ヶ浦市内で従業員している就業者数」のことです。

## • 将来交通量推計しょうらいこうつうりょうすいけい

長期的な幹線交通網計画を評価するために、将来人口、人や自動車の移動の仕方、開発計画等による交通量により、交通施設の利用量を予測することです。本計画では、主に道路網計画における自動車交通量の推計のことを指します。

## • 住民ニーズじゅうみん

みちづくり懇談会や各種市民懇談会での意見、市民団体等からの要望等を指します。

## • 将来人口フレームしょうらいじんこう

これまでの人口動向と現在の人口に基づき、将来の人口を推計し、計画の基準として定めたものです。本計画では、本市総合計画の令和 13 年（2031 年）目標人口に基づき、65,000 人としました。

## • ゾーン

ある空間範囲・領域のことを指します。本計画では、人や車などの移動を分析・推計するためのゾーン範囲として、市内 40 のゾーンに区分しました。

## た 行

## • 大規模開発マニュアルだいきぼかいはつ（大規模開発地区関連交通計画マニュアルだいきぼかいはつちくかんれんこうつうけいかく）

市街地や郊外部における大規模な開発に起因する様々な交通問題に対処するため、大規模都市開発に伴う交通影響の予測及び交通計画の評価についての指針を示すものです。

## • 千葉県広域道路網マスタープランちばけんこういきどうろもろ

千葉県の広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、現時点での地域に整合した道路のネットワークの考え方を整理し、機能別に位置付け図示したものです。

## • 千葉県道路整備プログラムちばけんどうろせいび

圏央道の全線開通（用地取得等が順調な場合 2024 年度予定）に向け、開通に伴う効果を県内に波及させる道路や、成田空港などへのアクセス強化に資する道路等の整備を重点的かつ計画的に進めるための、千葉県における道路整備方針を定めたものです。

## • DID（人口集中地区）ディー・アイ・ディー じんこうしゅうちゅうちく

人口密度が高く連担している、または都市的な利用がなされている地区のことで、DID とは“デンスリィ インハビテッド ディストリクト Densely Inhabited District”の略称です。国勢調査において、人口密度 40 人/h a 以上の基本単位区が隣接しており、人口が 5,000 人以上となる地区に設定されます。ただし、空港、港湾、工業地帯、公園など、都市的な利用がなされている基本単位区は、人口密度が低くても人口集中地区に設定されます。

## • <sup>どうろこうつう</sup>道路交通センサス

国が実施する自動車交通量調査のことです。主に、道路の利用実態や整備状況等について調査を行い、今後の道路計画を策定するための基礎資料として役立てられています。近年では、平成27年度（2015年）に実施され、令和2年度（2020年）に実施予定となっています。

## • <sup>とちくかくせいりじぎょう</sup>土地区画整理事業

都市基盤が未整備な市街地や市街化の予想される地区を健全な市街地にするために、道路・公園等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整えることで宅地として利用しやすくする事業のことです。地方自治体のほか、組合などが事業主体となることがあります。近年では、袖ヶ浦駅北側において、袖ヶ浦駅海側特定土地区画整理事業として、組合施行による事業が実施されました。

## は 行

### • <sup>せいび</sup>ハード整備と<sup>たいさく</sup>ソフト対策

道路整備や交差点改良等の施設整備をハード整備と呼ぶのに対し、交通規制や信号青時間の変更等の施設整備を伴わない対策をソフト対策と呼びます。

### • バイパス

市街地などの混雑区間を迂回するため、本道の2地点間を別経路で接続する道路のことです。近年では、県道千葉鴨川線でバイパスが新設されました。

### • バリアフリー

障がい者や高齢者などが生活や行動するうえで妨げとなる様々な障壁を取り除くことです。物質的、制度的、意識、文化・情報の4つのバリア（障壁）が課題とされています。

### • <sup>どうろせいび</sup>道路整備の<sup>ひょうたいこうか</sup>費用対効果

道路の整備効果を定量的に検証するものであり、道路整備によって得られる便益（benefit）を貨幣換算し、整備に掛る建設費等（cost）で除した値であり、その頭文字を取ってB/Cと表します。B/Cが1を超えると費用対効果があると判断します。計算は国土交通省が策定しているマニュアルに従い算定され、便益は移動時間の短縮、走行経費の削減、交通事故の減少の3つの指標について計算します。

### • ボトルネック

道路等において、赤信号時間の長い交差点や幅員・車線の減少、都市部における鉄道踏切等により渋滞を引き起こす箇所のことを指します。

## ま 行

### ・まちづくりワークショップ

本計画で行ったワークショップは、地域に住んでいる生活者の視点から、地域の道路の課題を共有し、改善策を検討した住民参加型の検討方法です。

袖ヶ浦市道路網整備計画 2020

発行：令和2年7月

編集：袖ヶ浦市都市建設部土木建設課

〒299-0292 袖ヶ浦市坂戸市場 1-1

TEL0438-62-2111（代表）