

館山市都市計画道路整備プログラム

平成25年10月

館山市建設環境部都市計画課

目 次

1. 概要	2
1.1 目的.....	2
1.2 実施方針.....	2
2. 地域概況の整理	3
2.1 社会経済状況.....	3
2.2 上位関連計画.....	4
3. 現況道路交通状況の把握	6
3.1 都市計画道路の整備状況.....	6
3.2 主要道路の現況整理.....	8
4. 交通量推計	9
4.1 現況再現検証.....	9
4.2 将来交通量推計.....	9
5. 道路交通課題の整理	13
5.1 現況の道路交通の課題.....	13
5.2 将来道路網の評価.....	14
6. 道路整備方針の検討	16
6.1 都市計画道路全体の整備方針.....	16
6.2 路線別の整備方針の立案.....	16
7. 費用便益分析	19
7.1 基本的な考え方.....	19
7.2 費用便益分析の実施結果.....	19
8. 道路整備プログラムの検討	20
8.1 道路整備プログラムの立案.....	20
8.2 道路整備プログラムリーフレット.....	21
8.3 パブリックコメントの実施.....	22

1. 概要

1.1 目的

館山市では、市民のまちづくりに対する意向を把握するため、平成 19 年に市民アンケート、平成 20 年に地区別懇談会を実施し、この調査結果による“都市の課題”を踏まえた「館山市都市計画マスタープラン」(H21.4)を策定しました。マスタープランに基づき、平成 25 年 8 月に、一部の路線の廃止を含めた、都市計画道路の変更手続きを終えたところです。

都市計画道路整備プログラムは、整備対象路線の道路交通状況や道路整備に関わる問題点・課題等の整理を踏まえ、今後の整備方針を明確にすることや、整備効果を検証することにより、今後の整備優先順位を評価し、円滑で効果的な道路整備を推進することを目的としています。

1.2 実施方針

項目	実施方針
(1)地域概要の整理	既存統計データ、資料に基づき、社会経済状況(人口、産業等)、土地利用の現況(主要施設配置、土地利用等)等の地域概要の他、路線計画概要、都市計画の変更経緯等の上位関連計画を整理する。
(2)現況道路交通状況の把握	道路交通センサスデータ、既存道路交通量関連調査結果及び現地踏査を踏まえ、道路交通状況(道路整備状況、交通量、渋滞状況等)を整理する。
(3)将来道路交通状況の把握	市内道路網を対象とした交通量推計を行い(現況+将来3ケース)、交通量図、混雑度図、旅行速度図等を踏まえ、道路整備に伴う将来交通状況を整理する。
(4)道路交通課題の整理	現況及び将来の道路交通状況の整理結果を踏まえ、現況道路網の問題箇所及び要因を抽出整理すると共に、将来道路網に対する評価を行い道路整備にあたっての課題を整理する。
(5)道路整備方針の検討	現況及び将来の道路交通課題の整理を踏まえ、道路整備にあたっての全体整備方針、個別事業の整備方針を立案する。
(6)費用便益分析の実施	交通量推計結果に基づき、対象路線に対するB/Cを算定する(2ケース)。
(7)整備プログラムの検討	対象事業の整備優先順位を評価すると共に、各事業に対する事業費を考慮し整備プログラムを立案する。

2. 地域概況の整理

2.1 社会経済状況

既存統計データ等より人口や産業（観光等）を整理し、社会経済状況の把握を行った。このうち、人口および観光入込客数の推移について整理した結果を以下に示す。

(1) 人口の推移

安房地域の自治体における人口の推移をみると、安房地域の自治体は減少傾向が続いており、特に鋸南町は著しく減少している。館山市は安房地域の中では減少傾向が緩やかである。

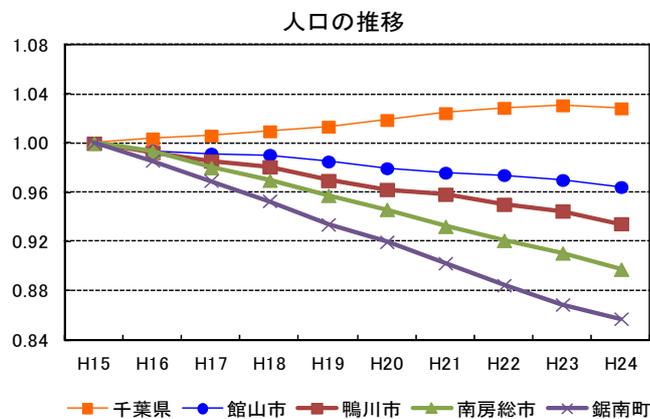


図 2-1 人口の推移

出典：千葉県総務部市町村課「各市町村の住民基本台帳人口」

(2) 観光

館山市の観光入込客数の推移をみると、平成 21 年から減少傾向にあったが平成 24 年には回復に転じている。このように観光入込客数は減少する年もあり、安定していない。

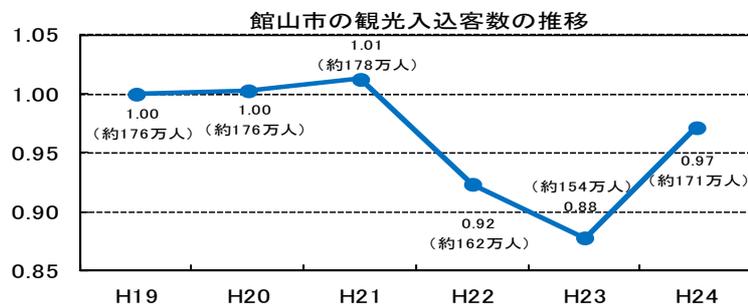


図 2-1 館山市の観光入込客数の推移

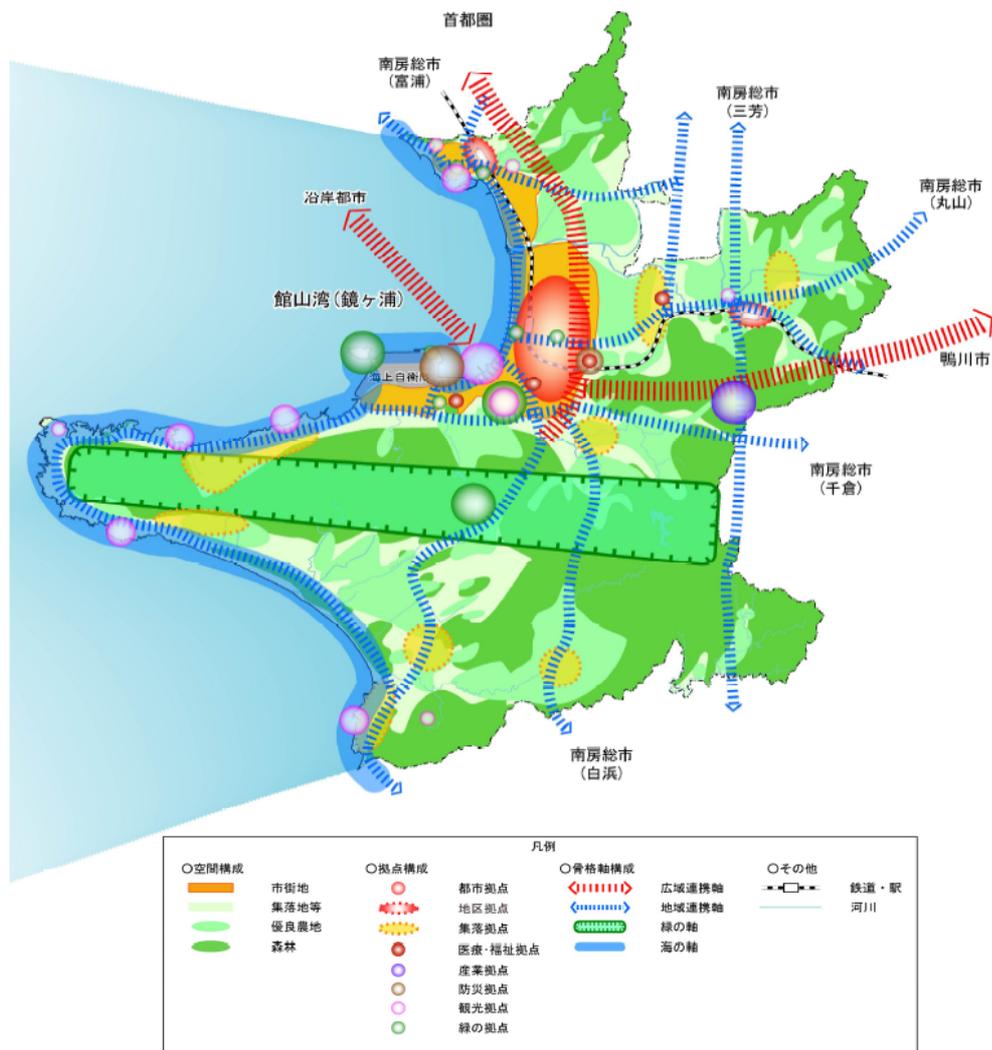
出典：館山市

2.2 上位関連計画

館山市の上位関連計画より、まちづくりの視点における地域の将来像等を整理した。このうち、都市計画マスタープランにおける将来像、道路の整備方針について整理した結果を以下に示す。

(1) 館山市の将来像（館山市都市計画マスタープラン）

誰もが住み良いと感じられ、域内交流・域外交流が共に活発であり、豊かな自然や歴史・文化資産、人的資源が最大限に活用されているまちの姿を想像して、都市の将来像を『住み良い暮らし 交流・資源 魅力のまち館山』とします。



【都市づくりの方向性(将来都市構造)】

図 2-2 都市づくりの方向性（将来都市構造）

出典：館山市都市計画マスタープラン

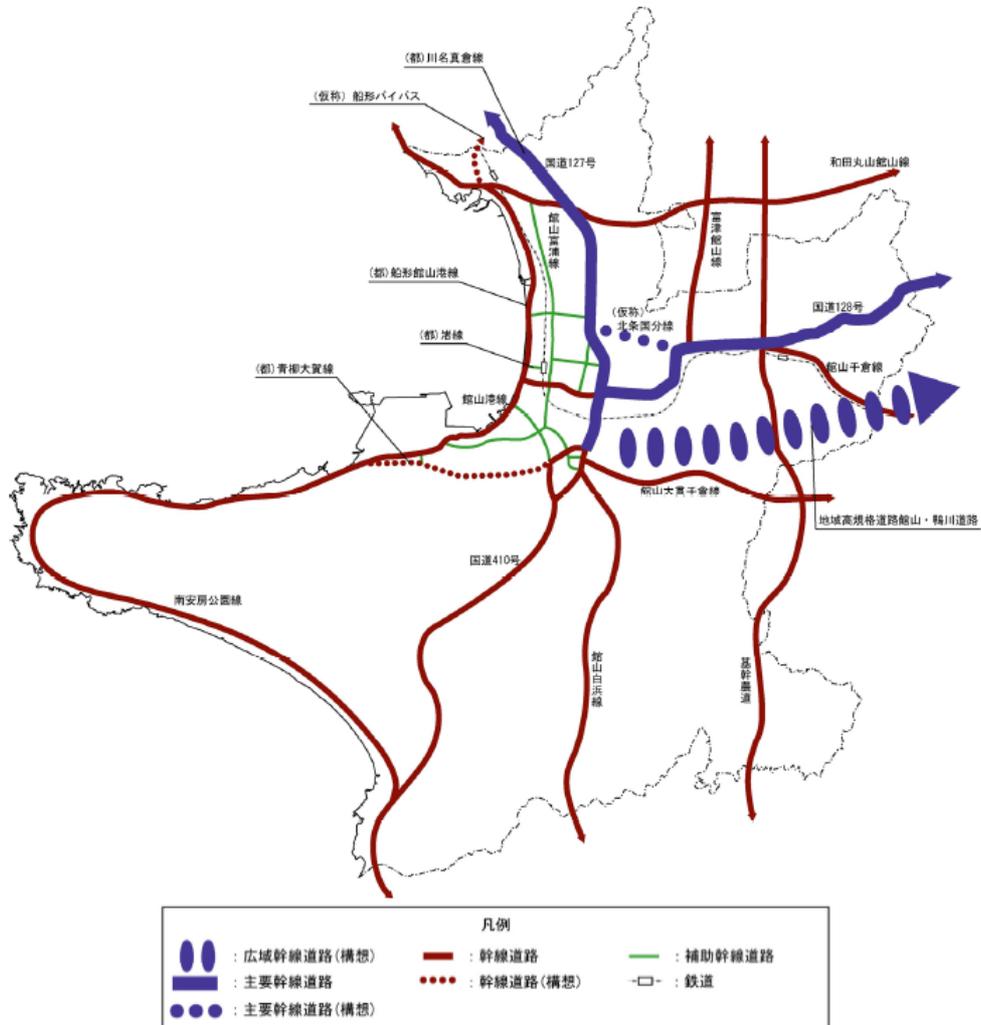
(2) 道路（館山市都市計画マスタープラン・都市全体構想

東関東自動車道館山線や地域高規格道路館山・鴨川道路等の広域幹線道路をはじめ、国道127号や国道128号等の幹線道路網の整備を促進し、広域的連携機能や地域間連携機能の強化を図る。

また、市街地における快適な居住・就業環境と賑わいのある商業空間を創出する区間や通学路等の一層の安全性確保を図るべき区間については、歩車道分離を基本とした道路空間の形成を推進する。

なお、これらの道路空間の形成にあたっては、高齢者や障害者等の移動円滑化（バリアフリー化）に留意するとともに、自転車の歩道通行について関係機関との調整を行う。

都市計画道路については、交通需要の変化等を踏まえ、8路線（館山駅鶴ヶ谷線、船形川名線、八幡館山線、八幡高井線、北条安布里線、館山港線、八幡北条線、那古正木線）を廃止する。



【道路・交通体系整備の構想・方針図(将来道路網)】

図 2-3 道路・交通体系整備の構想・方針図（将来道路網）

出典：館山市都市計画マスタープラン（都市全体構想より）

3. 現況道路交通状況の把握

3.1 都市計画道路の整備状況

都市計画マスタープランより、都市計画道路の整備状況や方針について整理した。

表 3-1 都市マスにおける都市計画道路の方針

番号・路線名	都市マスにおける都市計画道路の方針	
3・3・1 館山駅鶴ヶ谷線	・交通拠点である館山駅と都市計画道路八幡北条線及び都市計画道路八幡館山線を接続する路線として、館山駅前広場とあわせて計画されていたが、並行する市道 1001 号線及び 1088 号線の混雑度は低く、交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・4・2 渚線	・整備が完了しており、主要交通結節点である館山駅と館山湾を結び、市内外の人の往来を担う機能を有するため、その機能の維持・増進を図る。	○
3・4・3 船形川名線	・都市計画道路川名真倉線と一般県道館山富浦線を接続する路線として計画されていたが、並行する一般県道館山富浦線の混雑度は低く、交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・4・4 八幡館山線	・中心市街地の渋滞解消を目的として計画されたが、都市計画道路川名真倉線の整備により、中心市街地の通過交通は減少している。交通処理は並行する路線（一般県道富浦館山線、主要地方道富津館山線）での対応が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・4・5 八幡高井線	・都市計画道路川名真倉線と都市計画道路船形館山港線を接続する路線として計画され、一部が整備済みである。未整備区間においては鉄道との立体交差計画があるが、現道の平面交差によっても著しい混雑が想定されず、交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・4・6 北条安布里線	・都市計画道路川名真倉線と都市計画道路船形館山港線を接続する路線として計画されていたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・5・7 館山港線	・都市計画道路船形館山港線と都市計画道路青柳大賀線を接続する路線として計画されていたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・5・8 八幡北条線	・中心市街地の交通を円滑に処理する路線として計画されていたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止の方針となった。	×
3・5・9 那古正木線	・都市計画道路川名真倉線と都市計画道路船形館山港線を接続する路線として計画されていたが、現時点では本路線を新たに整備する機能的必要性及び交通需要が想定されないため、廃止の方針となった。	×
3・5・10 館山宮城線	・見直し前の 3・5・10 号船形館山港線を 3・5・10 号館山宮城線及び 3・5・13 号船形館山線に分割し、名称が改められた。 ・文化財保護のため、終点の変更又はルートの見直しを行う方針となった。	○
3・3・11 川名真倉線	・東関東自動車道館山線と接続し、本市と首都圏各地、また南房総市とを結ぶ南北軸として市内外の主要な交通を処理する機能を有するため、4 車線化の整備を促進する方針となった。	○
3・4・12 青柳大賀線	・西岬地区への交通誘導を図るとともに、災害時等における代替路線確保のため、ルート変更を検討のうえ整備を進める方針となった。	○
3・5・13 船形館山線	・一般県道館山富浦線、一般県道館山港線、(仮称)船形バイパスと接続し、市内外の主要な交通を処理する機能を有するため、整備を推進する方針となった。	○

○：存続、×：廃止

出典：館山市都市計画マスタープラン(平成 21 年 4 月) 及び館山市「館山都市計画図」を元に作成

整備済・整備継続の都市計画道路について、整備状況を図示すると以下のとおりとなる。

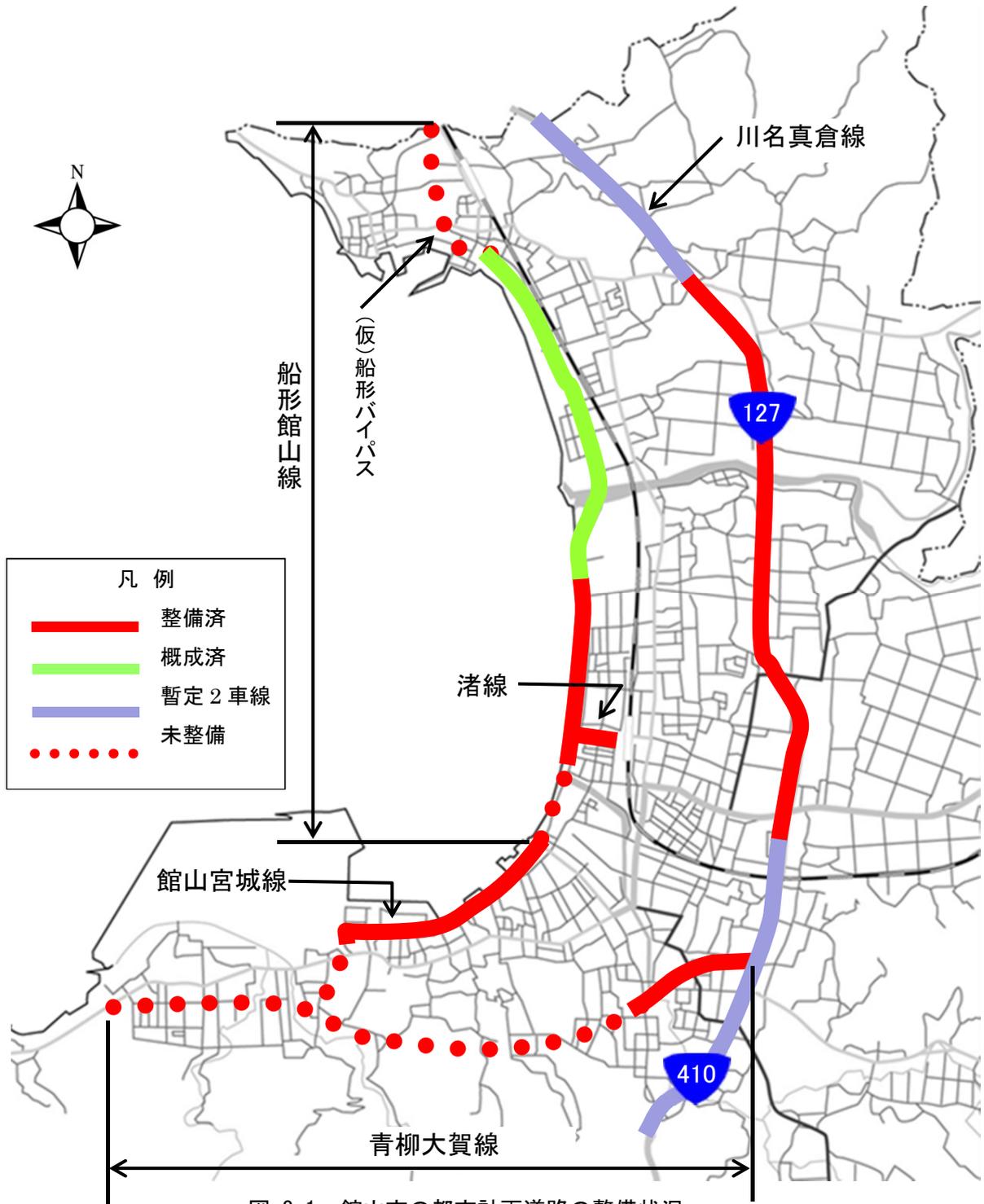


図 3-1 館山市の都市計画道路の整備状況

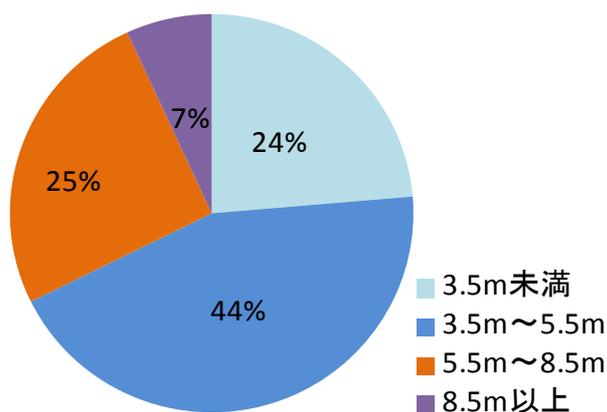
出典：館山市建設環境部都市計画課資料

3.2 主要道路の現況整理

市内の主要な道路の幅員や改良率を整理し、問題点把握の基礎資料とする。このうち館山市道の道路幅員、道路改良率について整理した結果を以下に示す。

(1) 道路幅員（館山市道について）

館山市道は道路幅員が狭く、幅員別では、3.5m未満の道路が24%、5.5m未満では、68%を占めている。



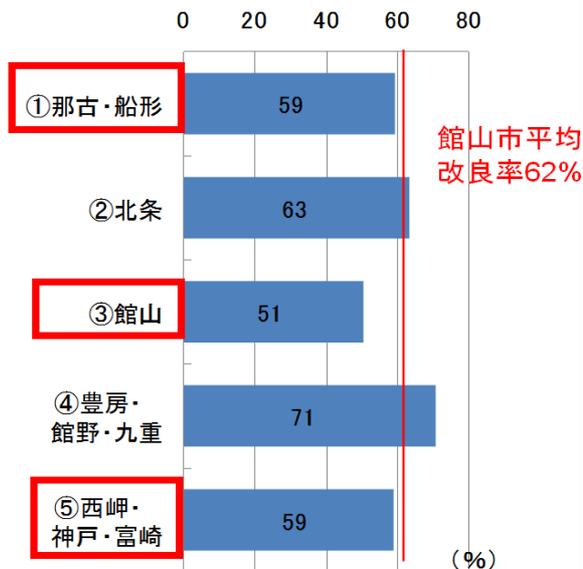
幅員	延長(m)	構成比
3.5m未満	81,064	24%
3.5m～5.5m	150,887	44%
5.5m～8.5m	87,129	25%
8.5m以上	23,587	7%
合計	342,666	100%

図 3-2 館山市の市道の道路幅員別構成比

出典：館山市認定路線の概要（H25.9.現在）

(2) 道路改良率（館山市道について）

館山市道の平均改良率は62%となっており、地区別では①那古・船形地区や③館山地区等で低くなっている。



ブロック番号	地区名	延長 (m)	面積 (㎡)	改良率 (%)	舗装率 (%)
0	館山	63,329.1	294,038	50.5	95.9
1	北条	67,085.0	359,309	63.4	96.4
2	那古	40,025.6	175,744	61.2	89.7
3	船形	17,353.5	109,774	55.0	99.2
4	西岬	19,942.7	91,816	48.5	97.7
5	神戸	33,359.2	176,976	72.7	99.7
6	富崎	6,458.7	21,683	20.2	94.5
7	豊房	43,234.0	209,592	59.0	98.2
8	館野	30,862.0	178,669	79.3	97.9
9	九重	22,409.9	115,738	82.1	96.9
合計		344,059.7	1,733,339	61.7	96.3

図 2-2 館山市の地区別の市道改良率

4. 交通量推計

4.1 現況再現検証

現況再現交通量の精度検証の結果、平成 17 年度道路交通センサスとの相関係数は **0.9634** であり、精度は概ね良好である。（過年度成果：相関係数 0.9468）

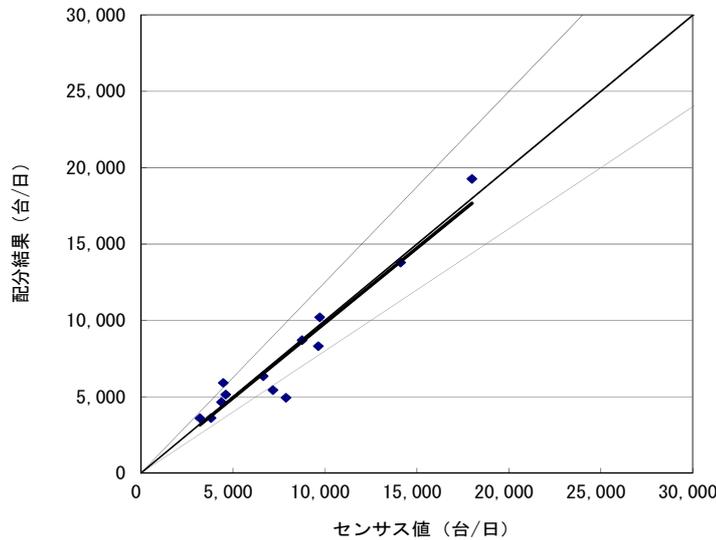


図 4-1 平成 17 年センサス値と推計結果の相関図

表 4-1 平成 17 年センサス値と推計結果の比較

NO	センサス NO	路線名	観測地点	センサス 交通量(A)	本業務				過年度成果		
					配分結果 交通量(B)	比較結果		配分結果 交通量(B)	比較結果		
						差(C) (B-A)	差率 (C/A)		差(C) (B-A)	差率 (C/A)	
1	11087	一般国道127号(富津館山道路)	鋸南富山IC~富浦IC間	4,480	5,900	1,420	32%	6,203	1,723	38%	
2	1082	一般国道127号	南房総市富浦町深名	9,722	10,192	470	5%	9,192	-530	-5%	
3	1081	一般国道127号	館山市川名319	14,124	13,777	-347	-2%	14,375	251	2%	
4	1101	一般国道128号	館山市長須賀461-2	18,002	19,259	1,257	7%	20,400	2,398	13%	
5	1221	一般国道410号	館山市上真倉1840-1	9,654	8,303	-1,351	-14%	7,517	-2,137	-22%	
6	4122	富津館山線	南房総市府中633-2	4,379	4,638	259	6%	6,421	2,042	47%	
7	4118	館山白浜線	館山市大戸191-9	7,894	4,928	-2,966	-38%	4,933	-2,961	-38%	
8	6127	館山港線	館山市館山1227	6,651	6,335	-316	-5%	5,419	-1,232	-19%	
9	6173	館山富浦線	館山市船形319	7,178	5,430	-1,748	-24%	7,246	68	1%	
10	6081	館山千倉線	館山市安東118	8,762	8,694	-68	-1%	8,653	-109	-1%	
11	6082	館山大貫千倉線	館山市古茂呂69	3,807	3,591	-216	-6%	3,566	-241	-6%	
12	66132	南安房公園線	(館山市浜田239)	4,616	5,136	520	11%	5,289	673	15%	
13	66079	犬掛館山線	(館山市浜田289)	3,210	3,576	366	11%	2,701	-509	-16%	

※ピンク着色：(都)3・5・13号 船形館山線の現道・競合路線
黄 着 色：(都)3・4・12号 青柳大賀線の現道・競合路線

4.2 将来交通量推計

検討対象2路線について、整備有り及び整備無しの計3ケースの推計結果を整理した。

表 4-2 将来推計ケース一覧

将来推計ケース		将来交通量(台/日)		
ケース	3・5・13船形館山線	3・4・12青柳大賀線	3・5・13船形館山線	3・4・12青柳大賀線
1	整備あり	整備あり	4,300	4,000~5,400
2	整備なし	整備あり	—	4,000~5,400
3	整備あり	整備なし	4,500	—

(1) ケース1 (整備あり)

■交通量

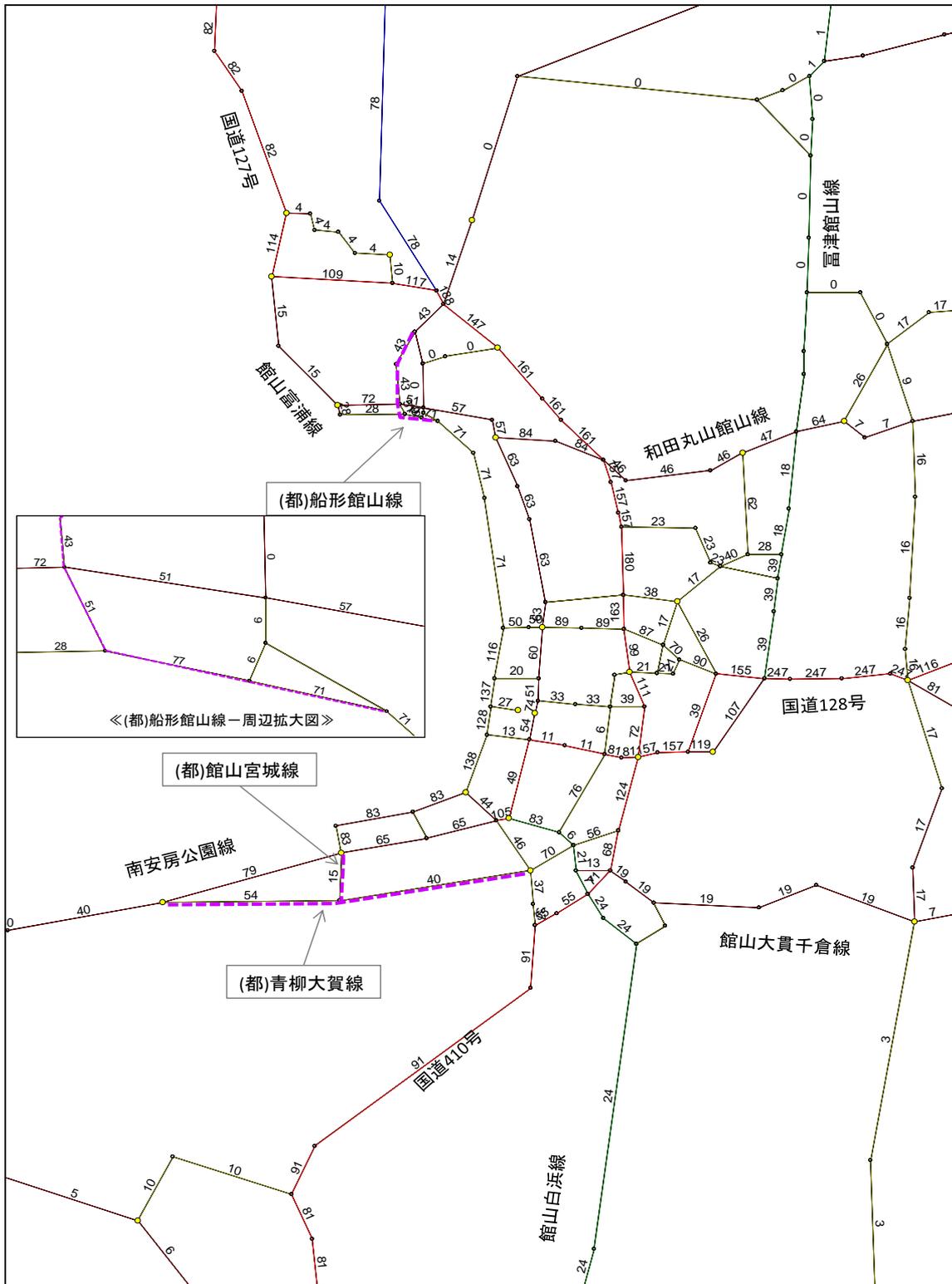


図4-2 将来交通量 ケース1 整備あり (単位: 台/日)

(2) ケース2 ((都)船形館山線 整備なし)

■ 交通量

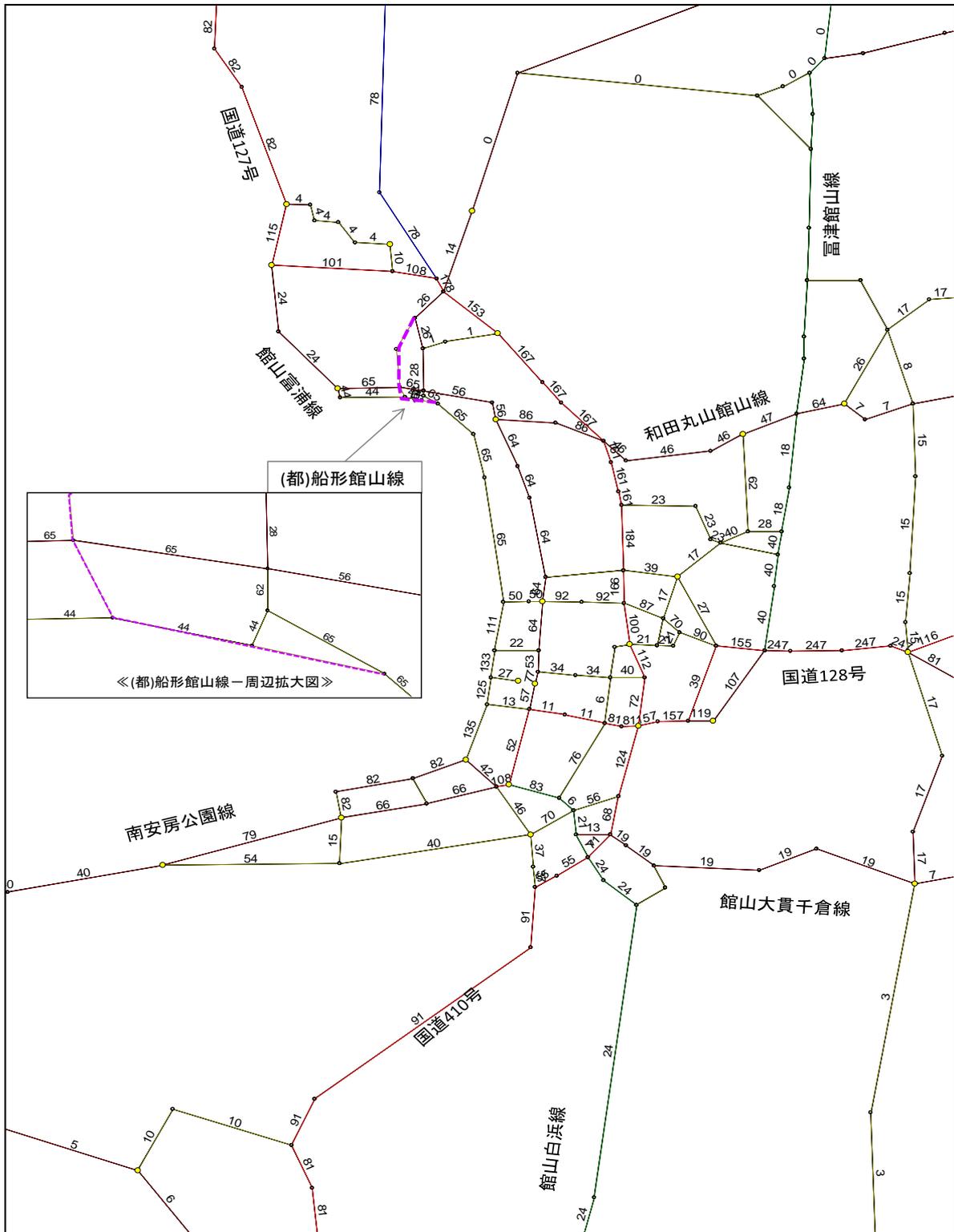


図 4-3 将来交通量 ケース2 ((都)船形館山線 整備なし (単位: 台/日)

5. 道路交通課題の整理

5.1 現況の道路交通の課題

地域概況、現況の道路交通状況の整理結果を踏まえ、現況の道路交通に関連する地域課題を整理した。

表 5-1 道路交通に関連する地域課題の整理

			地域概況	道路交通に関連する地域課題
社会・ 経済状況	人口	推移	○総人口は減少傾向にある。	●地域の活性化につながる魅力的なまちづくりの推進
	産業	農業	○農家数は減少傾向である。 ○農業産出額は”花き”が最も多い。	●地域の産業（農業）を支える物流の支援
		工業	○市内に大規模な工場の集積は見られない。 ○工業製品出荷額は”電子・デバイス”、”食料品”が多い。	●地域の産業（工業）を支える物流の支援
		商業	○国道 127 号沿線、北条海岸の市道沿線には大規模小売店が立地している。	●商業地（中心市街地）と各集落間のアクセス強化
	観光	○観光入込客数は減少する年もあり、安定していない。 ○渚の駅、港の観光商業施設、海水浴場など、館山湾の海辺に観光地が集積している。	●観光施設へのアクセス性向上	
道路・ 交通状況	道路構造	道路幅員・歩道	○幅員が狭隘なためすれ違い困難な区間が存在する。 ○道路幅員が狭く、歩道の未設置区間も存在する。	●すれ違い困難等の危険箇所の解消 ●歩道の設置による歩行者の安全性確保
	交通状況	混雑度	○国道の 2 車線区間では混雑度が 1.00 を越える。 ○道路幅員が狭く、少ない交通量でも混雑度の大きい区間が存在する。	●国道 127 号等における交通混雑の解消 ●狭隘区間のすれ違い時における一時停止など円滑性の低い区間の解消

5.2 将来道路網の評価

ここでは将来交通量推計結果より、道路交通課題箇所の交通状況の変化を整理する。

(3) (仮称) 船形バイパスの整備有無による交通状況の変化

船形バイパスの東側には（一）犬掛館山線が並行しているが、道路幅員が狭くすれ違いが困難な状況となっている。

交通量推計結果より、船形バイパスの整備有無による犬掛館山線の交通量の変化を整理すると、大幅な交通量の削減が見込まれる。

船形バイパスは、すれ違い困難な区間の代替路として機能し、並行道路の円滑性・安全性向上に寄与するものと考えられる

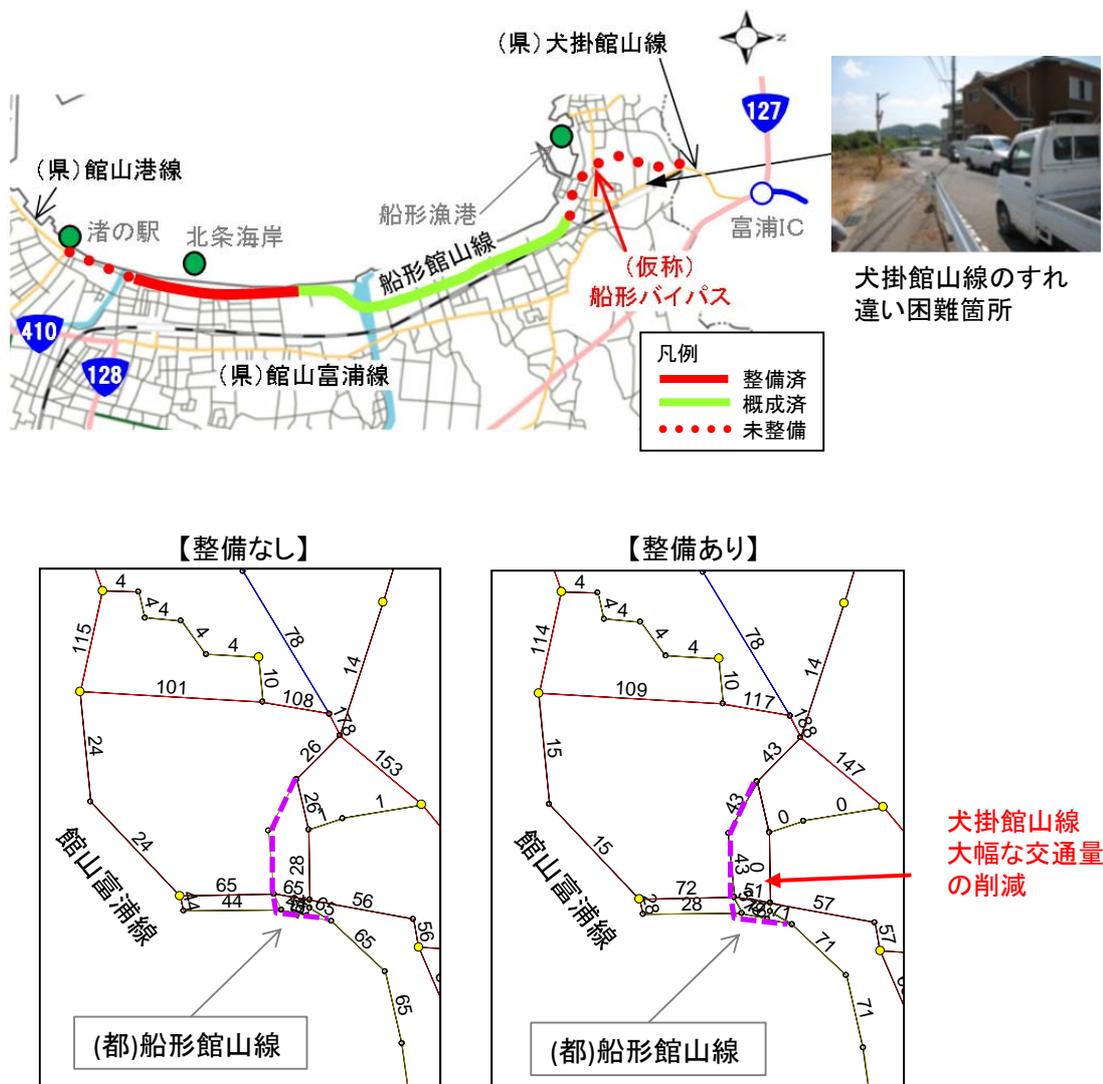


図 5-1 (仮称) 船形バイパスの整備有無による交通状況の変化

(2) 青柳大賀線（未整備区間）の整備有無による交通状況の変化

青柳大賀線（未整備区間）の北側には（一）南安房公園線が並行しているが、歩道が整備されておらず、歩行者の安全性が確保されていない状況となっている。

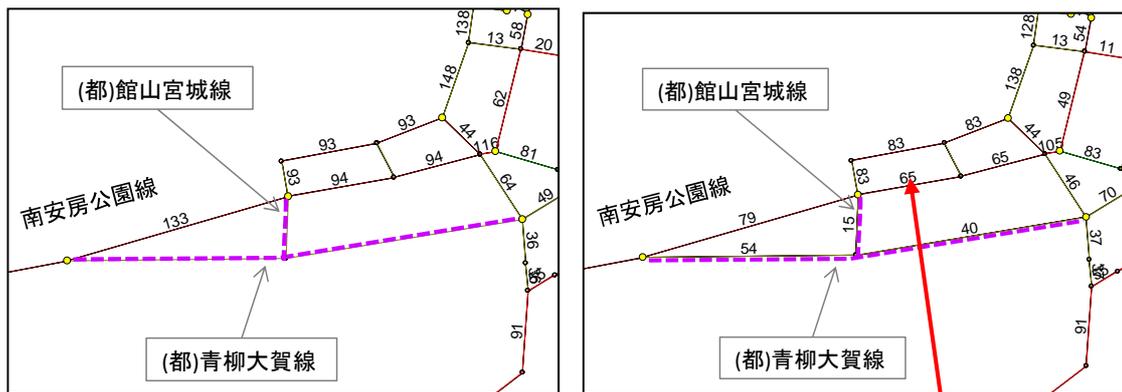
交通量推計結果より、青柳大賀線の整備有無による南安房公園線の交通量の変化を整理すると、約3千台/日の削減が見込まれる。

青柳大賀線は、歩道未整備区間の交通量を転換させ、並行道路の歩行者の安全性向上に寄与するものと考えられる。



【整備なし】

【整備あり】



南安房公園線
約3千台/日の削減

図 5-2 青柳大賀線の整備有無による交通状況の変化

6. 道路整備方針の検討

6.1 都市計画道路全体の整備方針

地域の道路交通課題、上位関連計画を踏まえ、ニーズに対応する都市計画道路の整備方針（4つの全体整備方針）を設定した。

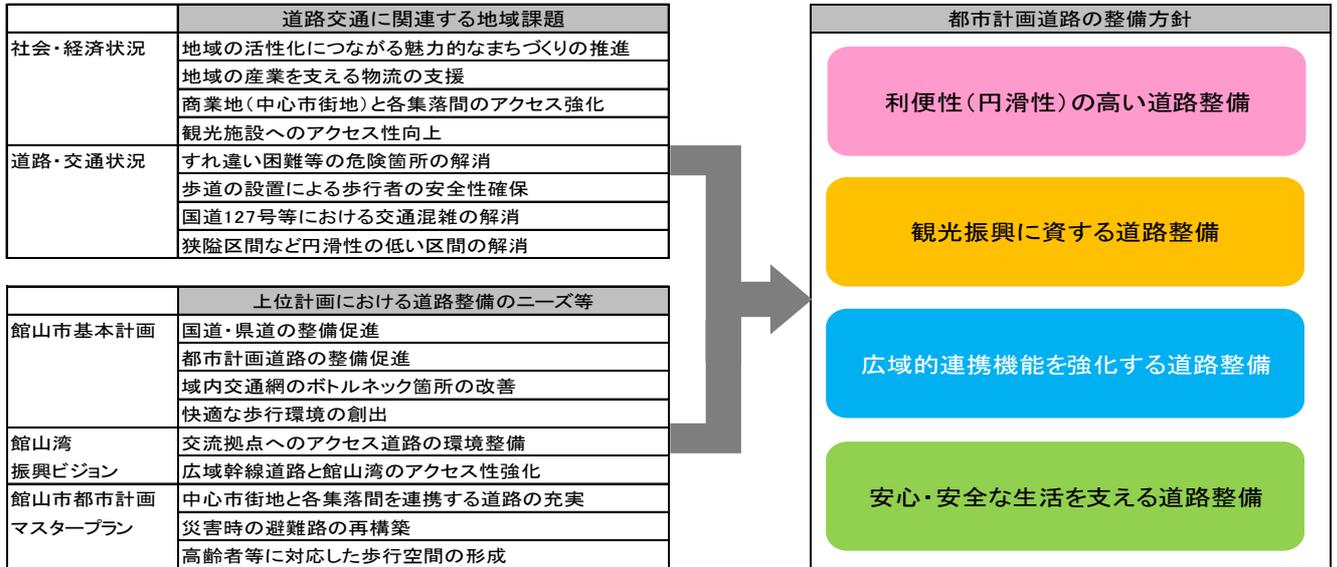


図 6-1 都市計画道路の整備方針（全体整備方針）の設定

6.2 路線別の整備方針の立案

館山市内の道路網における、3・5・13船形館山線、3・4・12青柳大賀線の整備方針を立案する。ここで、館山宮城線は青柳大賀線の未整備区間に接続するため、事業着手が当面見込まれないことから、都市計画道路整備プログラムは船形館山線、青柳大賀線の未整備区間を対象とする。

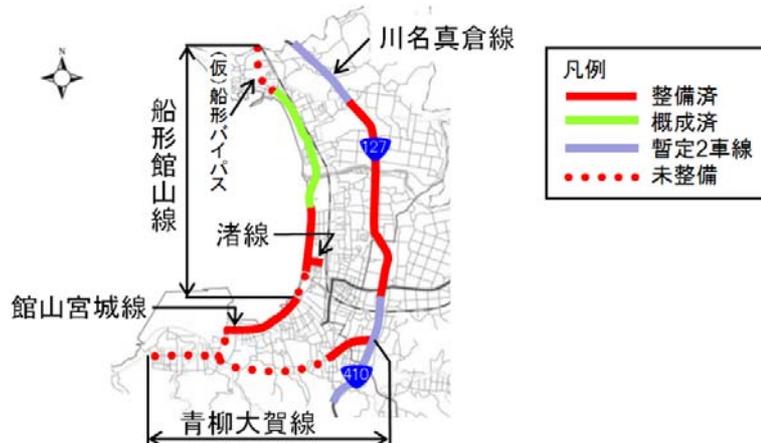


図 6-2 【再掲】館山市の都市計画道路の整備状況

出典：館山市建設環境部都市計画課資料

6.2.1 「3・5・13 船形館山線」の整備方針



(1) 当該路線の位置付けの整理

当該路線は都市計画道路全体の整備方針において、以下の役割を担う路線として位置付けるものとする。

A) 利便性（円滑性）を向上する道路整備

並行する国道 127 号、市道 1214 号線（八幡神社脇を東西に通る市道）の混雑を緩和する。

B) 観光振興に資する道路整備

来訪者を富浦 I C から船形地区の海岸部へ直接誘導し、館山湾岸に広がる観光地へのアクセスを支援する。

C) 広域的連携機能を強化する道路整備

首都圏（富津館山道路富浦 I C）と市の拠点（北条、館山湾北部拠点の船形地区、交流拠点“渚の駅”たてやま）のアクセスを強化する。

D) 安心・安全な生活を支える道路整備

並行する（県）犬掛館山線のすれ違い困難箇所の代替路となり、当該路線に歩道を整備し歩行者の安全性を確保する。

また、船形地区の海岸部から国道 127 号方面への避難路となる。

(4) 当該路線の未整備区間の整備優先度

当該路線には未整備区間が 2 区間存在し、（仮称）船形バイパス区間は未整備であるが、渚の駅～北条海岸間は車道が整備済みとなっている。当該路線の位置付けより、富浦 I C と北条海岸方面の連携強化などの役割を担うことから、整備優先度は（仮称）船形バイパス区間が高いものと考えられる。これより、後述の道路整備プログラムにおいては（仮称）船形バイパス区間を対象に検討するものとする。

6.2.2 「3・4・12 青柳大賀線」の整備方針



(1) 当該路線の位置付け

当該路線は都市計画道路全体の整備方針において、以下の役割を担う路線として位置付けるものとする。

A) 観光振興に資する道路整備

来訪者を国道410号から西岬地区へ誘導し、周辺観光施設へのアクセスを支援する。

B) 広域的連携機能を強化する道路整備

富津館山道路富浦ICと国道127号や国道410号を経由した西岬地区とのアクセスを強化する。

C) 安心・安全な生活を支える道路整備

歩道未設置区間の存在する(県)南安房公園線から当該路線へ自動車交通を転換させ、交通量の減少による安全性の向上を図る。

また、災害発生時の南安房公園線、館山港線の代替路となる。

(2) 当該路線の未整備区間の整備優先度

当該路線の未整備区間は3,580mと延長が長いことから、詳細なルートが決定された上で、一部区間の優先整備を検討することが考えられる。

後述の道路整備プログラムにおいては、この未整備区間全体を対象に検討するものとする。

7. 費用便益分析

7.1 基本的な考え方

費用便益分析は、「費用便益分析マニュアル」（平成 20 年 11 月 国土交通省道路局、都市・地域整備局）に基づき実施した。

また、本業務で分析算定したケース及び算定条件を以下に示す。

表 7-1 分析算定ケース

ケース	対象路線	事業費 (税込み)	事業期間	供用年度
1	(都)3・5・13号 船形館山線	12.23 億円	H26~H33(8年)	H34
2	(都)3・4・12号 青柳大賀線	44.11 億円	H26~H35(10年)	H36

なお、

- ・事業費は館山市からの提供資料。
- ・整備優先順位の比較検討のために、事業開始年度は統一した。
- ・事業期間は既事業計画を基本として最長 10 年間と設定した。
- ・事業費の年次配分は事業期間中において均等配分とする。

7.2 費用便益分析の実施結果

本業務で実施した費用便益分析の結果概要を以下に示す。

表 7-2 分析結果概要

ケース	便益 B [億円]				費用 C [億円]			B/C
	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	事業費	維持 管理費	合計	
1 : 船形館山線	11.45	1.16	0.25	12.86	9.63	0.08	9.71	1.32
2 : 青柳大賀線	26.05	5.95	4.54	36.53	33.53	0.24	33.77	1.08

※端数処理の関係上、合計額が合わない場合がある

8. 道路整備プログラムの検討

8.1 道路整備プログラムの立案

道路整備プログラムを立案する上で、対象2路線の整備優先順位の評価を行い、整備優先度の高い路線として（仮称）船形バイパスを選定した。

表 8-1 都市計画道路の整備優先順位評価結果

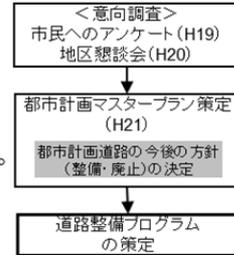
優先順位の評価指標			(仮称)船形 バイパス	青柳大賀線 (未整備区間)
費用対効果 (事業実施の前提条件)		便益が費用を上回っている (下段：B/C)	◎ 1.32	◎ 1.08
活力	円滑な モビリティ の確保	混雑度の高い区間に並行し、 代替路として機能する	○	—
	国土・地域 ネットワーク の構築	並行路線におけるすれ違い困 難区間を解消する	○	—
		首都圏と市の拠点・主要集落 とのアクセス向上が見込まれ る	○	○
	個性ある地域 の形成	主要な観光地へのアクセス向 上が期待される	○	○
暮らし	災害への備え	災害発生時の代替路となる	—	○
		海岸部から内陸部への避難路 となる	○	—
安全	安全な生活環 境の確保	並行する歩道未設置路線の自 動車交通量が減少すること により安全性の向上が見込ま れる	○	○
優先度評価指標の合計点			6点 (優先度高)	4点 (優先度低)

館山市 都市計画道路整備プログラム

1 都市計画道路整備プログラムとは

1-1 目的

館山市では、市民のまちづくりに対する意向を把握するため、平成19年に市民アンケート、平成20年に地区別懇談会を実施し、この調査結果による“都市の課題”を踏まえた「館山市都市計画マスタープラン」(H21.4)を策定しました。マスタープランに基づき、平成25年8月に、一部路線の廃止を含めた、都市計画道路の変更手続きを終えたところです。都市計画道路整備プログラムは、整備対象路線の概要や整備効果を公表し、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進することを目的としています。

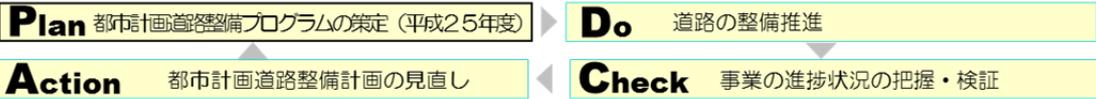


1-2 対象事業・期間

- (1) 対象事業
館山市内の都市計画道路の整備を対象とします。
- (2) 対象期間
目標年次は、「館山市都市計画マスタープラン」の目標年次である概ね20年後とします。

1-3 都市計画道路整備プログラムの流れ

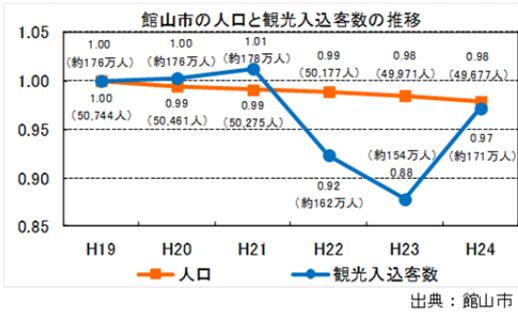
本年度に都市計画道路整備プログラムを策定し、今後の道路整備を推進します。今後、事業の進捗や整備目標に対する効果の把握・検証を行い、PDCAサイクルでプログラムを進めます。



2 館山市の現状と課題

2-1 社会情勢

館山市の総人口は、年々減少傾向にあります。観光入込客数はH21から減少傾向でしたが、H24には回復に転じました。今後、館山湾の海辺の観光資源(渚の駅、多目的観光棧橋、海水浴場等)への更なる来客が期待されます。

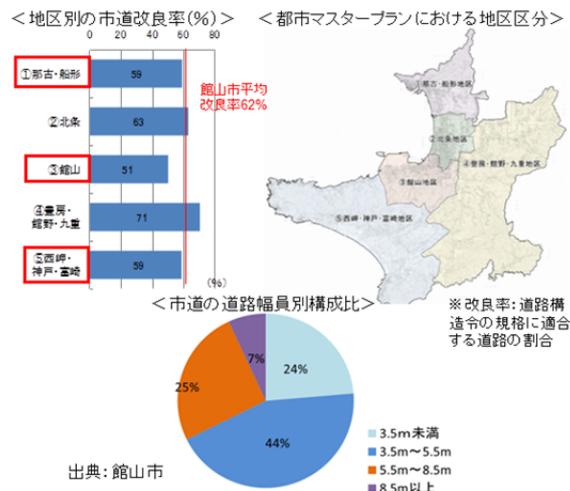


夏の北条海岸海水浴場

2-2 道路・交通状況

館山市道の平均改良率は62%であり、地区別では①那古・船形地区や③館山地区等で低くなっています。市道の幅員別では、3.5m未満の道路が24%、5.5m未満では、68%を占めています。

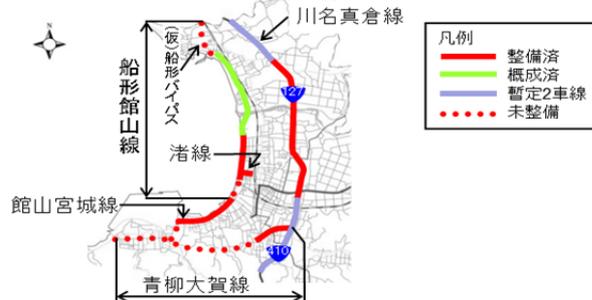
市内には広い幅員の幹線道路が不足しており、今後更なる整備が望まれます。



2-3 都市計画道路の整備状況

都市計画マスタープラン（H21.4）を受け、都市計画道路12路線のうち、7路線は廃止の方針です。その他の5路線うち2路線は整備済み（川名真倉線の一部は暫定2車線）であり、今後は残る3路線（船形館山線、青柳大賀線、館山宮城線）の未整備区間を対象に設計や調査を進めます。

番号・路線名	都市計画道路の方針
3・3・1 館山駅鶴ヶ谷線	廃止
3・4・2 湊線	整備済
3・4・4 八幡館山線	廃止
3・4・5 八幡高井線	廃止
3・4・6 北条安布里線	廃止
3・5・7 館山港線	廃止
3・5・8 八幡北条線	廃止
3・5・9 那古正木線	廃止
3・5・10 館山宮城線	未整備（一部整備済）
3・3・11 川名真倉線	整備済（一部暫定2車線）
3・4・12 青柳大賀線	未整備（一部整備済）
3・5・13 船形館山線	未整備（一部整備済・概成済）



3

館山宮城線は青柳大賀線の未整備区間に接続するため、事業着手が当面見込まれないことから、都市計画道路整備プログラムは船形館山線、青柳大賀線の未整備区間を対象とします。

路線名	3・5・13船形館山線（仮）船形バイパス	3・5・12青柳大賀線
路線位置図		
路線概要	<p>概要 国道127号と市道3016号線（鏡ヶ浦通り）を接続し、本市への来訪者を富浦ICから直接、館山湾（鏡ヶ浦）へ誘導する。</p> <p>延長 約1,150m（未整備区間のうち船形バイパス）</p> <p>幅員 14m</p>	<p>概要 国道410号と（県）南安房公園線を接続し、市街地の梯子状道路網を補完し、来訪者等を西岬地区へ誘導する。</p> <p>延長 約3,580m（未整備区間）</p> <p>幅員 18m</p>
主な整備効果	<p>観光支援 ・来訪者を富浦ICから船形地区の海岸部へ直接誘導し、館山湾沿いに広がる観光地へのアクセスを支援</p> <p>ICアクセス ・首都圏（富津館山道路富浦IC）と市の拠点（北条、館山湾北部拠点の船形地区、交流拠点“湊の駅”たてやま）のアクセス強化</p> <p>安全性 ・並行する（県）犬掛館山線のすれ違い困難箇所の代替路および歩道整備</p> <p>円滑性 ・並行する国道127号、市道1214号線の渋滞緩和</p> <p>防災 ・船形地区の海岸部から国道127号方面への避難路</p>	<p>観光支援 ・来訪者を国道410号から西岬地区へ誘導し、周辺観光施設へのアクセスを支援</p> <p>ICアクセス ・富津館山道路富浦ICと、国道127号や国道410号を経由した、西岬地区とのアクセス強化</p> <p>安全性 ・歩道未設置区間の存在する（県）南安房公園線から自動車交通が減少することによる安全性の向上</p> <p>円滑性 -</p> <p>防災 ・災害発生時の南安房公園線、館山港線の代替路</p>
現在の進捗状況	・都市計画変更の手続きを終え、現地では用地測量を実施、道路詳細設計の中で千葉県公安委員会と道路協議を終えている。	・平成4年に都市計画変更決定がなされ、平成14年度に、国道410号北条バイパス～旧国道410号間が整備された。
今後の進め方	・今年度、国に対して補助事業の新規要望を行い、平成26年度に都市計画事業の認可を受け、用地取得に着手予定。	・船形バイパスの事業進捗を踏まえ、次の整備路線として検討を進めていく。

問合せ先 館山市 建設環境部 都市計画課
 〒294-8601 千葉県館山市北条1145-1
 電話：0470-22-3612 ファクス：0470-23-3116

8.3 パブリックコメントの実施

平成25年9月30日（月）～10月11日（金）の間、館山市HPでパブリックコメントを実施し、1件の意見が寄せられた。

館山市都市計画道路整備プログラム（案）のパブリックコメントにおける
ご意見と市の考え方（回答）

平成25年9月30日から10月11日まで実施した「館山市都市計画道路整備プログラム（案）」
のパブリックコメントにおいて、1件のご意見を頂きました。

ご意見と市の考え方は次のとおりです。

No.	ご意見	市の考え方（回答）
1	<p>○3 都市計画道路整備プログラムの3・5・13船形館山線（仮）船形バイパスについて</p> <p>県道犬掛館山線は、船形小学校への通学路です。然しながら、朝夕の通勤・通学時には、交通量が非常に多いにもかかわらず、道路幅員が狭く歩道も整備できず、非常に危険な状況となっています。このため、県道犬掛館山線を通学する際には、保護者が付添い、恐る恐る登下校している姿を毎日目にします。</p> <p>また休日夕方には、富津館山道路富浦ICへ向かう車で、国道127号館山バイパスが渋滞し、その抜け道として県道館山富浦線を多くの車が通ります。かなりのスピードで車が入り込み、時にすれ違いができず大渋滞を巻き起こし、本当に危険な状況です。</p> <p>以上、県道犬掛館山線の代替路として、また国道127号館山バイパスの渋滞緩和対策として、船形バイパスが整備されることにより、安全性の向上が早期にはかれるようお願い致します。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>都市計画道路船形館山線（仮）船形バイパスの整備は、館山市の基本計画に掲げた「海辺のまちづくり」のコンセプトのもと、これまで、シンボルロード整備事業（鏡ヶ浦通り）や、多目的観光栈橋、“渚の駅”たてやまなどが展開されてきた館山市の海辺の玄関口へ、富津・館山道路の富浦インターチェンジから直接来訪者を誘導することができます。</p> <p>また、国道127号の渋滞緩和や、八幡神社脇の市道1214号線に集中する交通の分散が出来るほか、幅員が狭い一般県道犬掛館山線が抜け道として利用されていることによる危険性の解消が図られます。</p> <p>さらに、「館山湾振興ビジョン」の中で、館山湾の北部拠点として位置づけられた県営船形漁港周辺地区の機能充実、また、同地区の緊急時の避難路としての役割など、期待される効果が多くあります。</p> <p>今後は、このプログラムに沿って、来年度から事業着手するよう進めて行きます。</p>