

1 調査名称：銚子市都市計画道路見直し検討調査

2 調査主体：銚子市

3 調査圏域：銚子市管内

4 調査期間：平成24年度

5 調査費：6,825千円（当年度までの合計：6,825千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

本市の都市計画道路は都市計画決定から40年以上経過した長期未整備区間が3.3km、全体の68%を占めており、その多くが高度経済成長期に人口増加・市街地拡大を前提に計画されたものです。現在の社会情勢とは大きく異なっており、今後の都市計画道路の必要性について早急に再検証する必要があります。

本事業は、千葉県が策定した「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に準じた都市計画道路の見直し手続きに基づき抽出された見直し検討候補9路線について、将来交通量を推計し都市計画道路網の評価及び課題を把握することで定量的・定性的に検証したものです。

## I 調査概要

### 1 調査名：銚子市都市計画道路見直し検討調査

### 2 報告書目次

#### 序 業務の目的等

- (1) 業務の目的
- (2) 業務項目
- (3) 業務フロー

#### 1. 関連資料の収集及び整理

- (1) 東京都市圏総合都市交通体系計画
- (2) 千葉県総合都市交通体系計画
- (3) 道路交通施設に関する資料の整理

#### 2. 現況の把握

- (1) 人口、産業、土地利用、道路整備状況、公共交通網、今後の開発動向等
- (2) パーソントリップ調査等による交通需要動向
- (3) 見直し対象となる都市計画道路及び現道の整理

#### 3. 交通量調査の実施

- (1) 調査概要
- (2) 調査結果

#### 4. 将来フレームの設定

- (1) 将来フレームの設定方針
- (2) ゾーニングの検討

#### 5. 交通量推計及び将来道路網の検討

- (1) 現況道路ネットワークの作成
- (2) 自動車 OD 表 (VTOD 表) の作成
- (3) 将来交通量推計ケースの設定
- (4) 将来交通量推計結果

#### 6. 将来都市計画道路網素案の検討

##### 6-1 見直し候補路線の評価

- (1) 都市計画道路網の評価方法
- (2) 都市計画道路の評価
- (3) 将来交通量推計を踏まえた都市計画道路網の評価
- (4) 将来都市計画道路網の検討

##### 6-2 存続路線の整備の方向性検討

- (1) 存続路線の概要
- (2) 費用対効果の検討
- (3) 上位計画等の位置付けを踏まえた整備方針

3 調査体制

銚子市都市計画道路見直し検討調査 事務局  
(銚子市都市整備課都市計画班)

4 委員会等簿等：なし

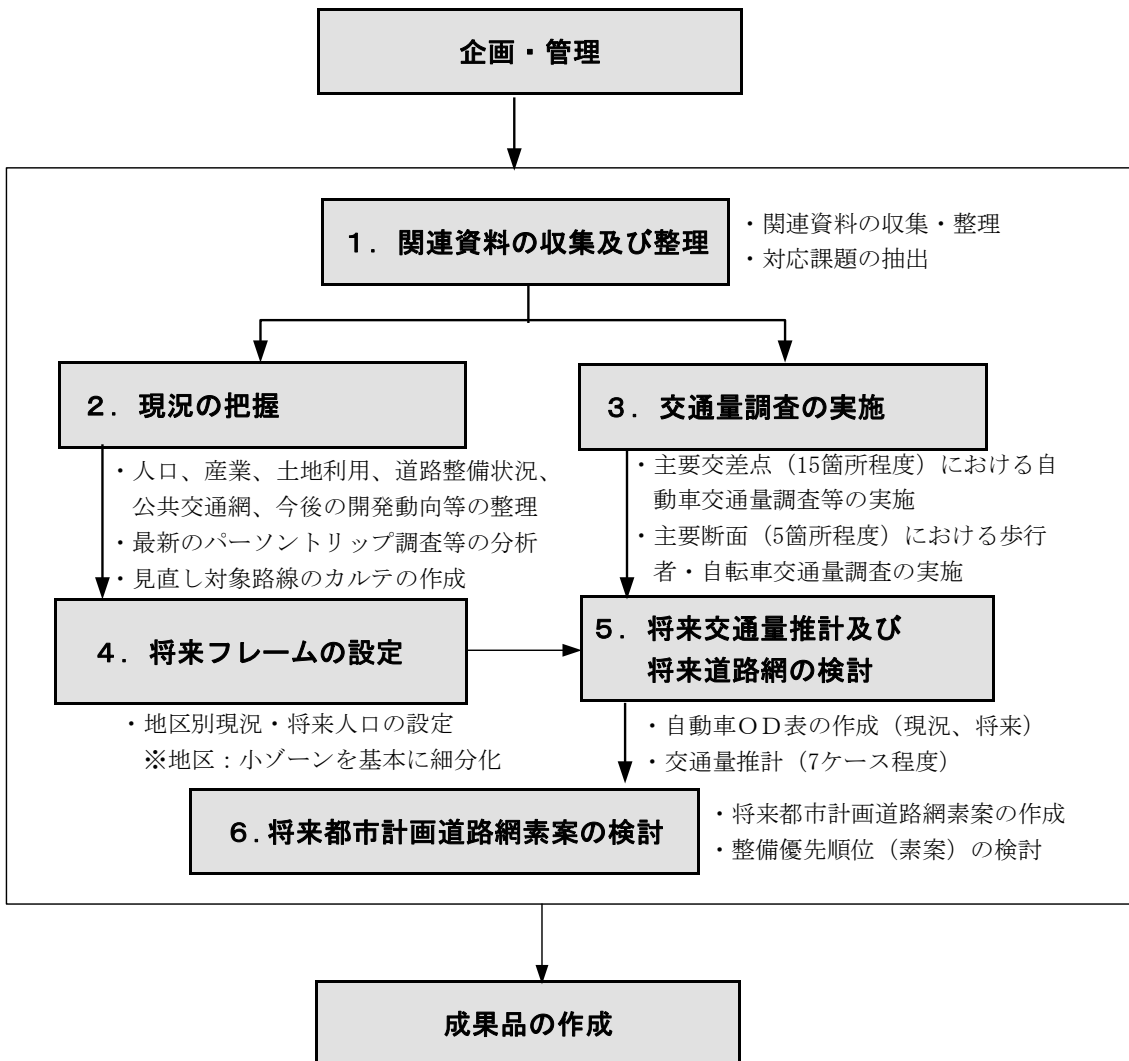
## II 調査成果

### 1 調査目的

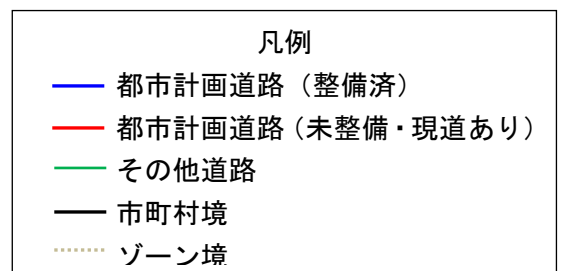
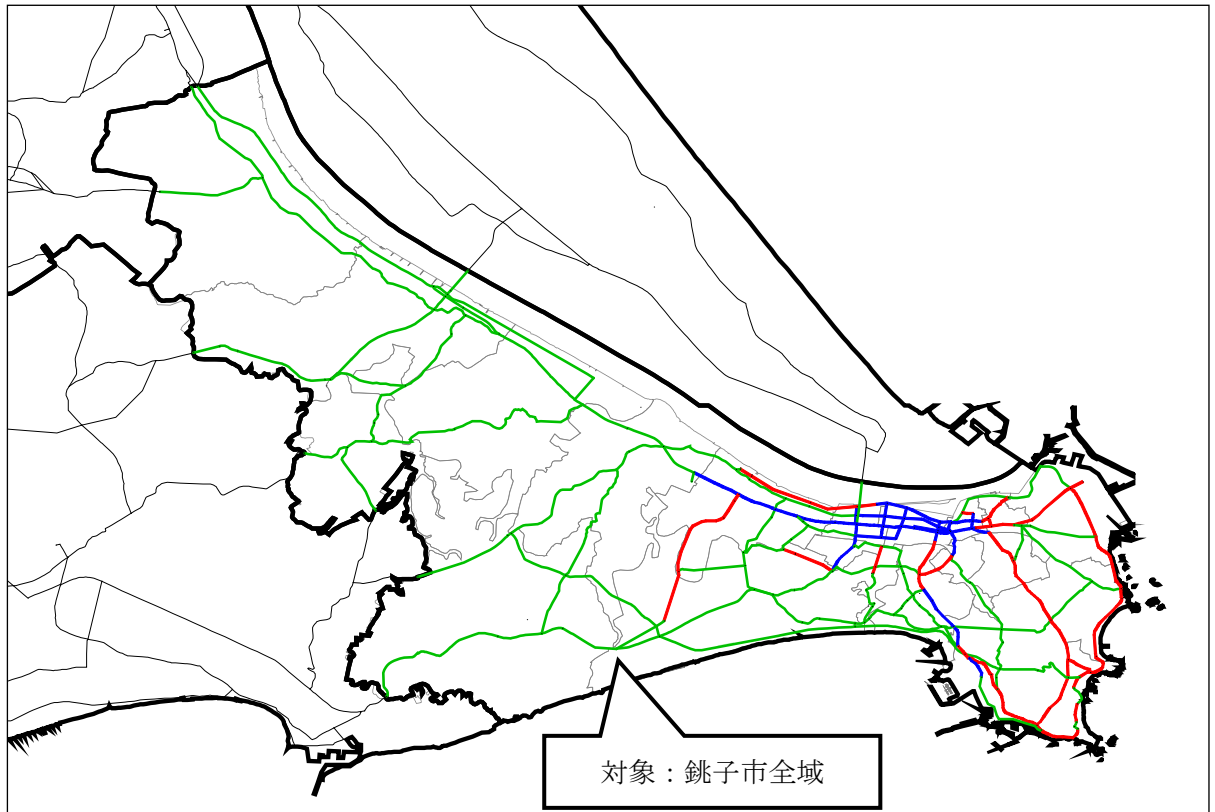
本市の長期未整備都市計画道路（33km）に関しては、計画決定から40年以上経過している。現在の社会情勢は計画決定時と大きく変化しており、今後の都市計画道路の必要性について早急な検証が必要になってきている。

本業務では平成22年3月に千葉県が策定した「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」に準じた都市計画道路の見直しに向けて、最新の交通実態を把握した上で将来交通量を推計し、都市計画道路網の評価及び課題把握、都市計画道路の機能等からみた未着手区間の必要性を検討することを目的とする。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図  
千葉県銚子市全域

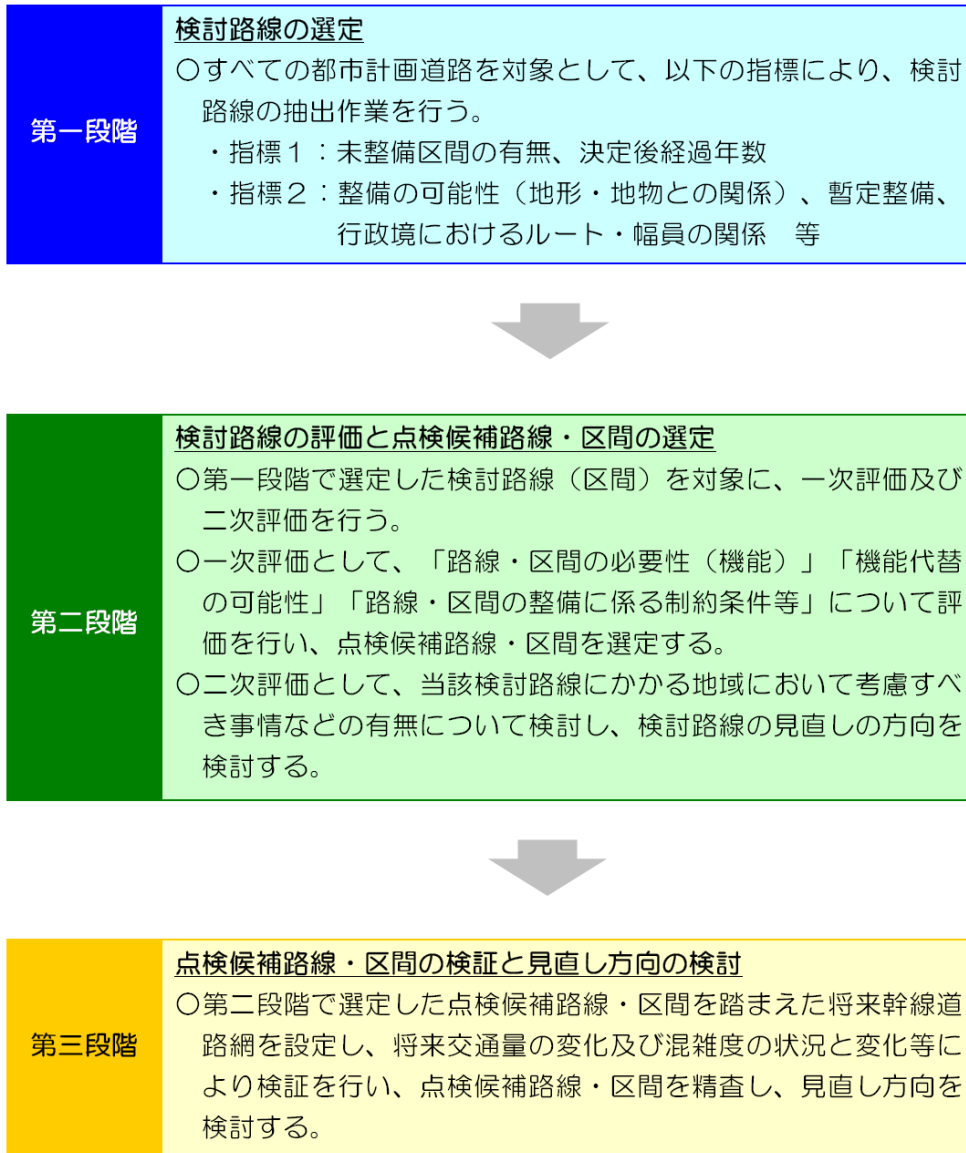


## 4 調査成果

### ●見直し検討路線の選定

#### 1) 都市計画道路の評価方法

「千葉県都市計画道路見直しガイドライン（以降、県ガイドライン）」及び「都市計画道路の点検の手引き（以降、県手引き）」平成22年3月に基づき、都市計画道路網の評価を行うこととなっており、銚子市の都市計画道路についても、同様の手順で評価する。



2) 評価の内容

第一段階評価（基準）

見直しの検討の対象とする都市計画道路（検討路線）は、当面、見直しの必要性が高い次の2つの条件に該当する路線とする。

- 1) 未整備の区間を含む路線（自動車専用道路を除く）
- 2) 当初都市計画決定から20年以上経過した路線・区間

なお、上記の条件によらず見直し検討が必要と判断される路線・区間は、その根拠を明らかにした上で、検討対象に加えることが望ましいものとする。

第一段階評価（結果一覧）

都市計画 区域名	路線番号			名称	都市計画決定年月日				未整備区 間の有無	決定後 経過年数	選定 条件 1	その他				選定 条件 2	検討 路線 の選定					
					コト	年	月	日				コト	構造 不整合	暫定 整備	ルート 不整合			その他				
銚子	3	2	1	銚子駅前線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	4	2	興野妙見町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	4	3	銚子駅台町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当				非該当	検討路線
銚子	3	4	4	西芝妙見町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	4	5	銚子駅三軒町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	4	6	清水町松岸町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当				非該当	検討路線
銚子	3	4	7	長塚町通町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	4	8	新生外川港線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	4	9	飯沼長塚町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当				非該当	検討路線
銚子	3	4	10	川口町三崎町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	4	11	長塚町見晴台線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	4	12	松本町今宮町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当				非該当	検討路線
銚子	3	5	13	唐子町春日町線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	2	無	42	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	6	14	後飯町外川港線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	1	有	65	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	6	15	川口町外川港線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線
銚子	3	5	16	興野三軒町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	5	17	新生馬場町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	5	18	本通馬場町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	5	19	名洗港線	1	昭和	46	年	6	月	27	日	2	無	40	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	6	20	竹町清水町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	1	有	65	年	該当				非該当	検討路線
銚子	3	6	21	田中町線	1	昭和	21	年	6	月	27	日	2	無	65	年	非該当				非該当	存続路線
銚子	3	6	22	犬吠灯台線	1	昭和	44	年	1	月	29	日	1	有	42	年	該当	○			該当	検討路線

検討路線数	12 路線	存続路線数	10 路線
-------	-------	-------	-------

## 第二段階評価（基準）

### 【一次評価】

検討路線の一次評価は、次に示す定性的な視点により路線毎に路線・区間の必要性（機能）、機能代替の可能性、路線・区間の整備条件等の有無について評価する。

これらの結果を踏まえ、一次評価として「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」の見直しの方向性を検討する。

#### a. 路線・区間の必要性（機能）の有無の判断

##### ① 上位計画等による位置づけの有無

【市街地形成機能】

##### ② 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無

##### ③ 土地利用支援のための機能の有無

【交通機能】

##### ④ 交通処理等のための機能の有無

【空間機能】

##### ⑤ 都市防災のための機能の有無

##### ⑥ 公共交通の導入のための機能の有無

##### ⑦ 都市環境形成のための機能の有無

#### b. 機能代替の可能性の有無の判断

##### ⑧ 機能代替可能な現道の有無

#### c. 路線・区間の整備に係る制約条件等の有無の判断

##### ⑨ 地形的な制約条件等の有無

##### ⑩ 沿道地域の街並み、商店街への影響の有無

##### ⑪ 現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無

### 【二次評価】

二次評価は、当該検討路線にかかる地域において考慮すべき事情などの有無について判断し、検討路線の見直しの方向性を検討する。

（参考 3.4.3 銚子駅台町線 第二段階評価シート）

都市計画区域名		路線番号		路線名		延長		標準幅員		車線数		車種			
1	4	未整備	600 m	18 m	車線	2	車線	市道1017号線	2車線	幅4.0~9.2m					
2	4	未整備	580 m	18 m	車線	0	0	暫行道路等	市道1017号線	2車線	幅4.0~9.2m				
3			m	m	車線										
4			m	m	車線										
5			m	m	車線										
6			m	m	車線										
7			m	m	車線										
8			m	m	車線										
9			m	m	車線										
10			m	m	車線										
11			m	m	車線										
12			m	m	車線										
13			m	m	車線										
14			m	m	車線										
15			m	m	車線										
合計			延長	1,180 m	整備済延長	0 m	事業中延長	0 m	事業予定延長	0 m	未整備延長	1,180 m			
			T幅員	180.0 %	(標準)	0.0 %	(標準)	0.0 %	(標準)	0.0 %	(標準)	100.0 %			
			(区間)	2 区間	(区間)	0 区間	(区間)	0 区間	(区間)	0 区間	(区間)	2 区間			
駅前広場		幅員	名称		面積		名称		面積		名称				
<b>要 要</b>															
都市計画区域名		銚子市		都市計画区域名		銚子		路線番号		3 - 4 - 3		路線名		銚子駅台町線	
路線概要															
路線延長 (m)		1,180 m													
区間番号		1 2													
整備状況		未整備 未整備													
区間延長 (m)		600 580													
区間幅員 (標準幅員)		18 18													
計画車線数		2 2													
現道の有無		有 無													
現道の幅員 (m)		4.0~5.0 4.0~9.2													
現道の車線数		2													
事業主体		市													

第二階層：検討路線の評価と点検整備路線・区間の選定（1）		市町村名		銚子市		都市計画区域名		銚子	
路線番号	3 - 4 - 3	路線名	銚子駅台町線	路線延長	1,180	標準幅員	18	計画車線数	2
区間番号	1	区間幅員	600 m	区間延長	25 m	計画車線数	2	事業主体	市
区間番号	5	区間幅員	未定	区間延長	未定	計画車線数	未定	事業主体	市
区間番号	5	区間幅員	未定	区間延長	未定	計画車線数	未定	事業主体	市

a. 路線・区間の必要性（機能）		理由		理由	
項目	評価	理由	理由	理由	理由
1. 上位計画による位置づけの有無	2 無				
2. 都市間・拠点間の連絡のための機能の有無	2 無				
3. 土地利用支援のための機能の有無	2 無				
4. 交通処理等のための機能の有無	1 有	銚子駅から千葉県立銚子商業高等学校を結ぶ通学路があり、歩行者や自転車のための歩行走行空間整備が必要な路線である。			
5. 都市防災のための機能の有無	2 無				
6. 公共交通の導入のための機能の有無	2 無				
7. 都市環境形成のための機能の有無	2 無				

b. 機能代替の可能性		理由	
項目	評価	理由	理由
8. 機能代替可能な現道の有無	2 無	機能代替の可能性がある場合、次のページの図の作成をお願いします。	

c. 路線・区間の整備に係る制約条件等		理由	
項目	評価	理由	理由
9. 地形的な制約条件の有無	2 無		
10. 沿道地域の街並み、商店街への影響の有無	1 有	現道の沿道沿いには既に密集した個人住宅街が形成されており、事業実施の際には多大な補償費が予想される。	
11. 現計画の内容と現行の道路構造令との不整合の有無	2 無		

d. その他		理由	
項目	評価	理由	理由
12. 当該検討路線・区間にかかる地域において考慮すべき事情の有無	1 有	現状として、自動車交通に関しては全区間にわたって渋滞は発生しておらず、今後新たな計画等周辺施設の新設等も発生しない。については、当該路線を廃止とし、現道を積極活用する対応が現実的と思われる。	

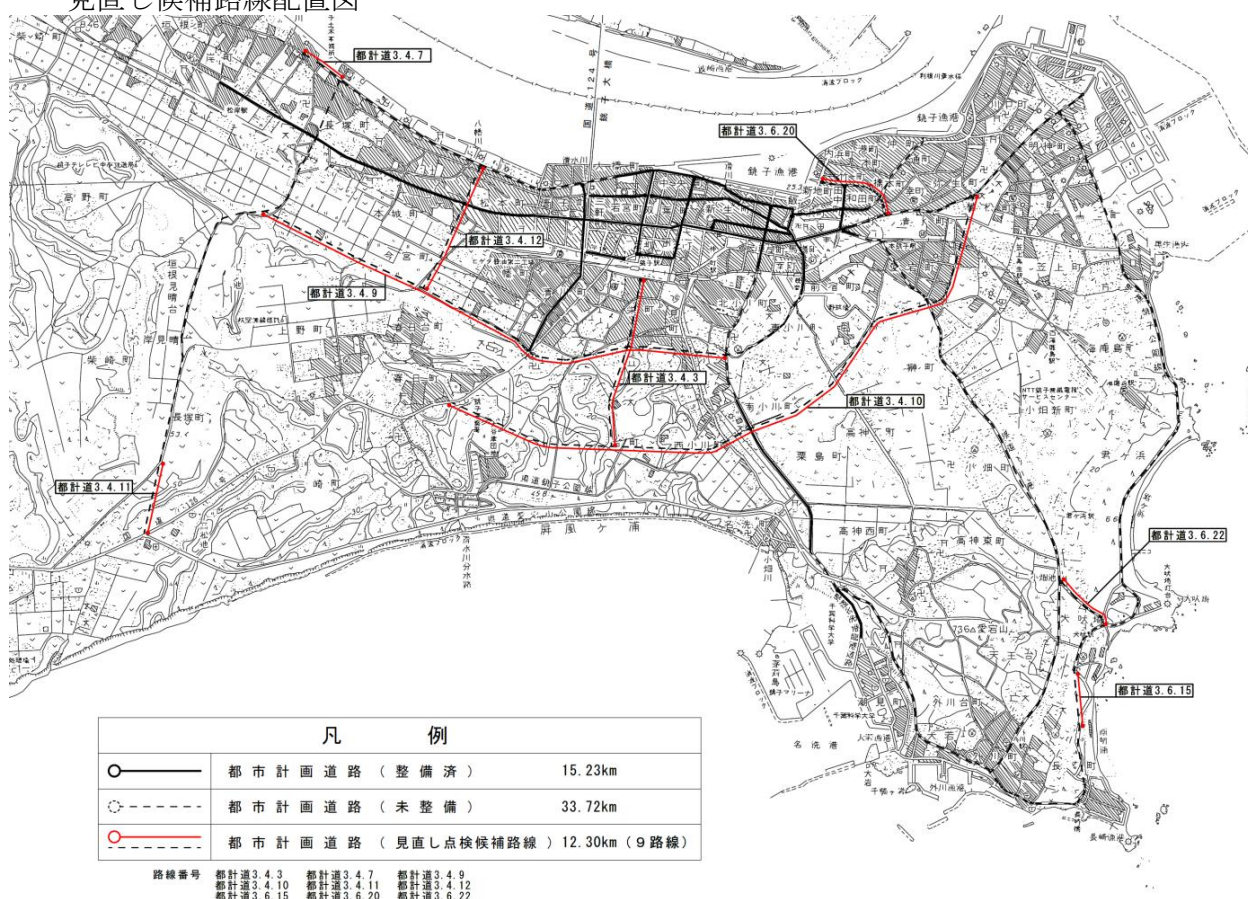


第一、二段階評価の結果、次の9路線を見直し検討路線と選定した。

路線番号			名称	延長 (m)	標準幅員 (m)	計画 車線数
3	4	3	銚子駅台町線	1,180	18	2
3	4	7	長塚町通町線	4,960	16	2
3	4	9	飯沼長塚町線	4,830	16	2
3	4	10	川口町三崎町線	5,660	16	2
3	4	11	長塚町見晴台線	3,730	16	2
3	4	12	松本町今宮町線	970	16	2
3	6	15	川口町外川港線	6,240	11	2
3	6	20	竹町清水町線	530	11	2
3	6	22	犬吠灯台線	410	11	2

当該9路線を対象に将来交通量推計を実施、定量的検証（第三段階評価）を行う。

見直し候補路線配置図



●将来フレームの設定

1) 将来フレームの設定方針

平成24年2月銚子市実施の市人口推計の計画人口に基づき、将来交通量の推計を実施する。推計方法については、平成42年時点での市推計人口と千葉県推計の前提となっている社人研人口の違いを考慮し、将来交通量に反映させる。なお、補正の対象は、銚子市発着 OD のみとし、その他市外の OD については、県推計値に準ずるものとした。

$$\begin{aligned} \text{市発着 OD} &: \text{県推計将来交通量} \times (\text{市推計人口} / \text{社人研予測人口}) \\ &= \text{県推計将来交通量} \times 0.906494 \quad (= 47.891 \text{ 千人} / 52.831 \text{ 千人}) \end{aligned}$$

2) ゾーニングの検討

小学校区（13ゾーン）の区分を基本に調整を加え、最終的に市内20ゾーンを設定した。

表 H23 千葉県調査でのゾーニングと本業務のゾーニング

地域	ゾーニング	ゾーン数	
		H23 千葉県調査	本業務
千葉市内	東京PT調査の計画基本ゾーン	24	24
千葉市以外の千葉県内	銚子市	3	20
	その他	257	257
千葉県外	東京PT調査の計画基本ゾーン	552	552
全域		836	853



●交通量推計及び将来道路網の検討

1) 将来交通量推計ケース設定

基準年次：現況（平成24年）

※自動車ODは平成20年（パーソントリップ実施年次）であるが、道路網は今回の交通量調査と整合を図り、平成24年時点とする。

目標年次：将来（平成42年）

※パーソントリップ調査の将来目標年次と整合を図る。

最低限必要なケースとして、現況、現実整備、最大限整備があり、見直し候補路線の方向性も踏まえ、中間ケースを設定した。

表 道路網ケース（7ケース）

		設定道路網		設定意図	
現況（平24）		現況道路網	ケース0	—	
将来 （平42）	現実整備 ケース① （事業確実路線）	現況道路網 + 広域農道	ケース1	現実整備ケースによる 効果・課題検証	
	現実整備 ケース② （実現可能性路線）	ケース1 + 国道126号バイパス + 国道356号バイパス	ケース2		
	最大限整備 （フルネット）	現況道路網 + 計画全路線（全都市 計画道路+その他計画路線）	ケース3	最大限整備による 効果と課題整理	
	見直し検討 ケース		ケース3 - 見直し候補路線すべて廃止・変更	ケース4	見直し候補路線の 廃止・変更による 課題検証
			ケース4 - 銚子連絡道路	ケース5	見直し候補路線の 廃止・変更による 現実的な道路網の 検証
将来課題 検討ケース		ケース2 + 利根かもめ大橋 無料化	ケース6	将来課題に対応した 施策効果検証	

## 2) 将来交通量推計結果

市内の道路混雑状況を見ると、現況では約84%の区間で混雑は発生していない（混雑度1.00未満）。一方、混雑区間（混雑度1.25以上）の区間が10%ほどみられる。

将来（case1～case6）では、道路整備や将来における交通需要の減少（人口減少等に起因する）により道路混雑は緩和し、case1（広域農道整備）においても混雑区間（混雑度1.25以上）が5%ほどに減少する。

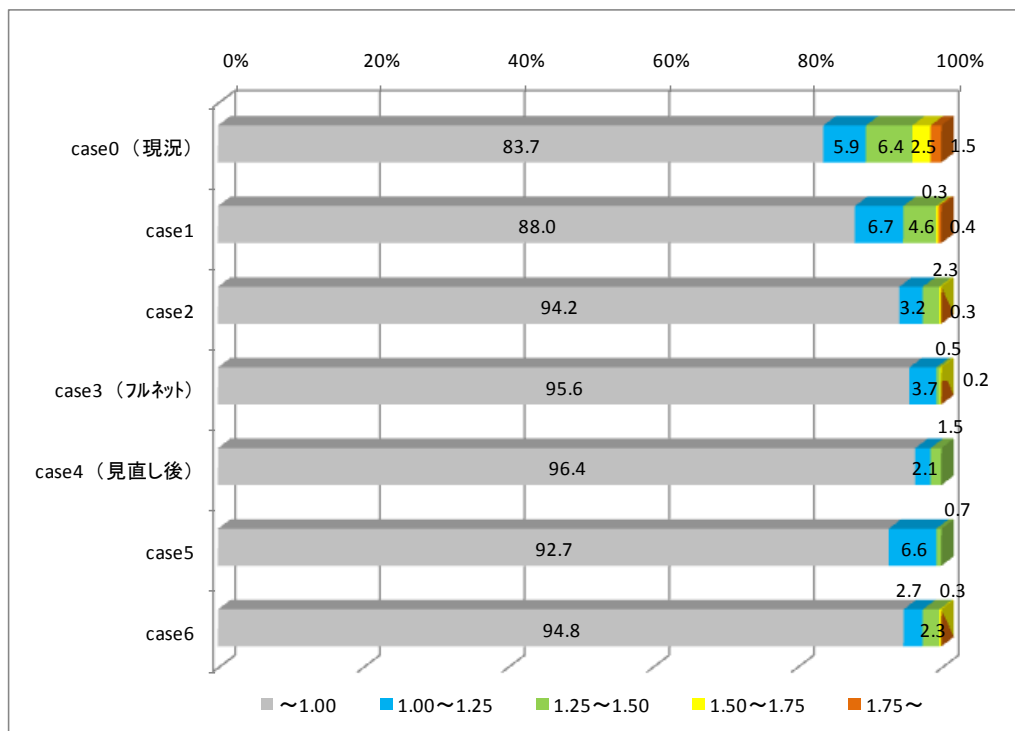
国道126号バイパス、国道356号バイパス整備を想定しているcase2～case6では、道路混雑は大きく解消し、case2ではcase1に比べて、混雑が発生しない区間が約6ポイント増加し88%となる。このことから、国道126号バイパス及び国道356号バイパスの整備は、銚子市内の道路混雑緩和に大きく寄与しているといえる。

一方、銚子市の計画道路網すべてが整備されたcase3では約96%の道路で混雑が発生しない。ただし、見直し候補路線を廃止・変更したcase4でも混雑しない区間が約96%と同等であり、見直し候補路線が仮に廃止・変更されたとしても、道路混雑の面では全く問題のないことがわかる。

なお、銚子連絡道路を整備しないcase5では、整備を図るcase4に比べて混雑の発生しない区間が約4ポイント減少し約93%となっており、銚子連絡道路の整備は一定の混雑緩和に寄与する（国道126号、国道356号ほどではない）といえる。

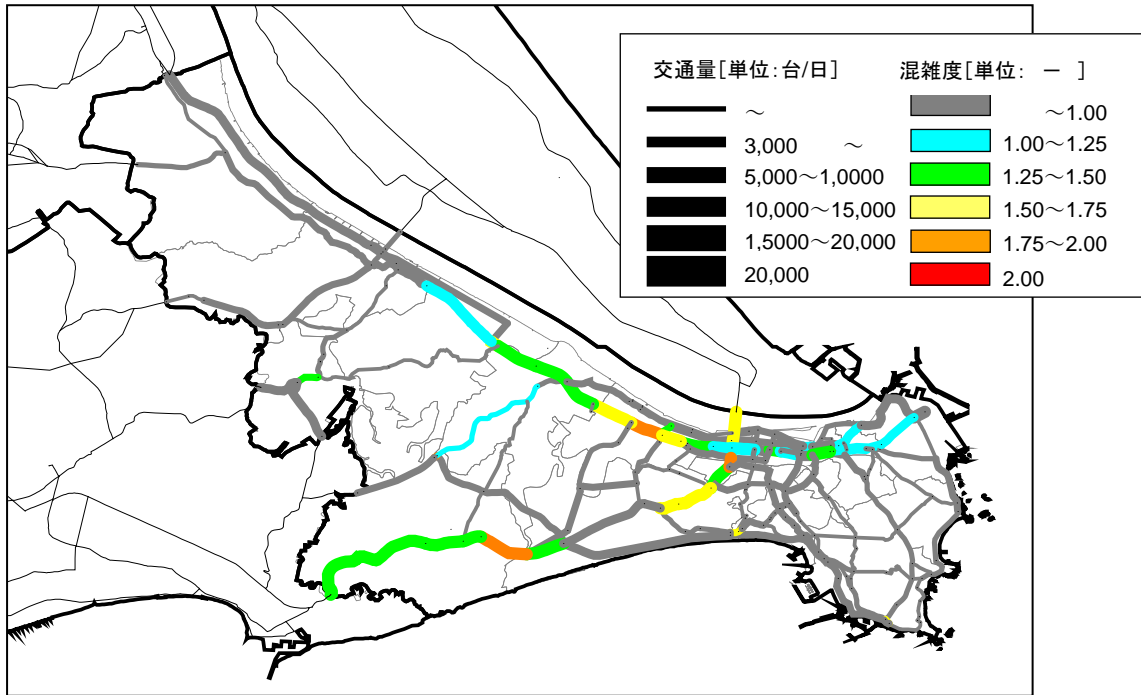
また、case2に加えて利根かもめ大橋を無料化したcase6では、case2に比べて混雑の発生しない区間が0.6ポイント増加し約95%となっており、若干混雑緩和に寄与している。

図 銚子市内における幹線道路の混雑状況（道路延長ベース）



ケース0（現況再現）

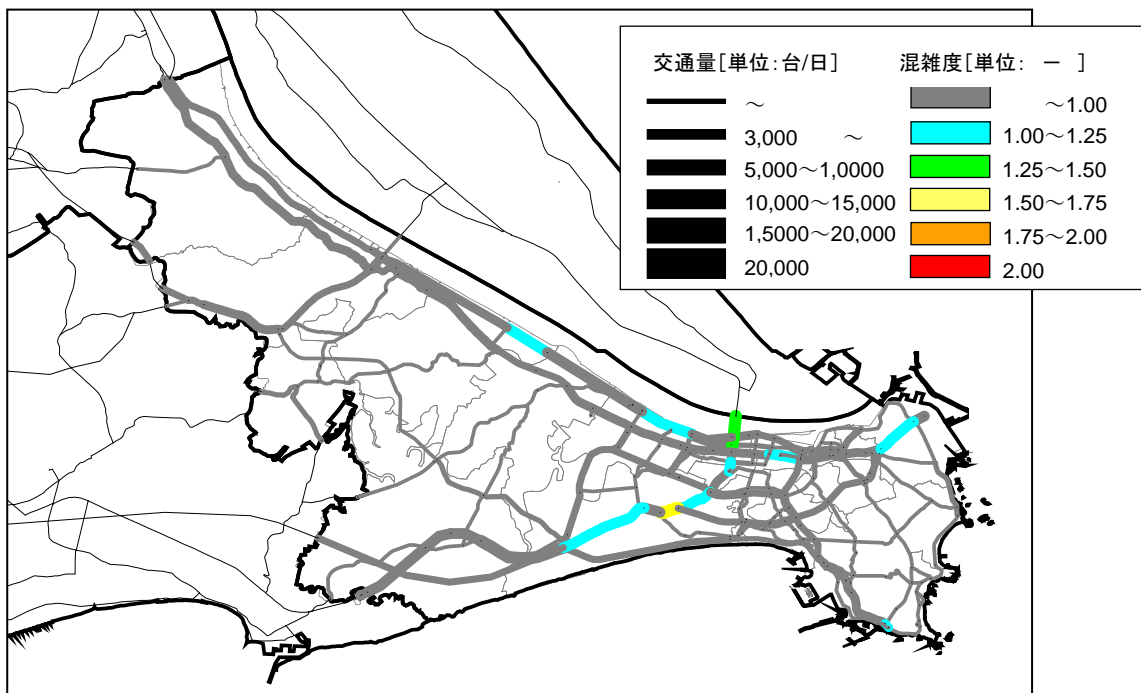
市外に結ぶ幹線道路である国道126号や国道356号に交通が集中する構造となっており、両路線には道路混雑が発生している。



ケース3（フルネット）

計画道路網をすべて整備すれば市内の混雑はほぼ解消する。ただし、ボトルネックとなりうる箇所が2箇所ある。

銚子大橋の一時的な交通集中に留意する必要がある。また、3・4・10が整備されると国道126号との結節点で混雑が残る可能性がある。





### 3) 見直し候補路線の方向性を踏まえた将来交通量推計結果

見直し候補路線の方向性のとおり、各路線・区間を廃止・変更したとしても、市内の約96%の路線は混雑度1.0を下回っており、見直さない場合（フルネット）とほぼ同水準となっている。混雑の発生しない区間は現況に比べて10ポイントほど向上し、現況で見られた混雑度1.50を上回る区間も解消している。これは、道路整備の効果、将来的なさらなる人口減少（それに伴う交通需要の減少）に起因しているものである。

ただし、銚子市の主要な幹線道路である国道126号及び国道356号バイパス、国道356号については、ピーク時前後に混雑が発生する可能性はある。なお、見直さない場合（フルネット）においても、国道126号や国道356号には若干混雑が残る。これらの路線については、市内の道路ネットワーク構造上やむを得ないものと考えられ、将来の交通状況に応じて、交差点部の改良などの局所的な対応により、渋滞の改善を図る必要がある。

仮に見直し候補路線のとおり各路線・区間を廃止したとしても、道路混雑を増長することはなく、周辺道路・区間への悪影響も見られない。  
**⇒ 道路混雑の面からは、見直し候補路線の方向性のとおりに対応して問題なしと判断される**

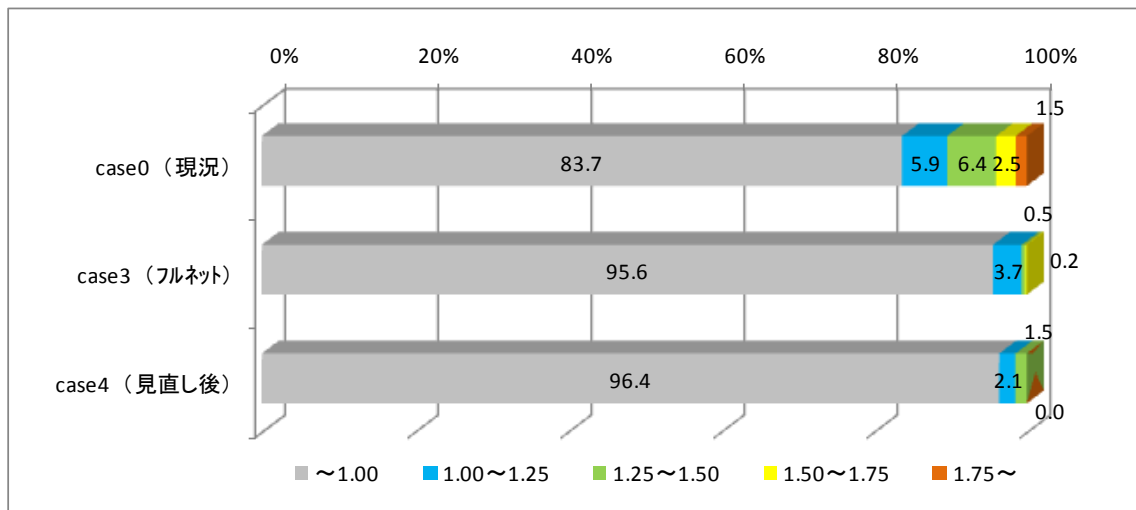
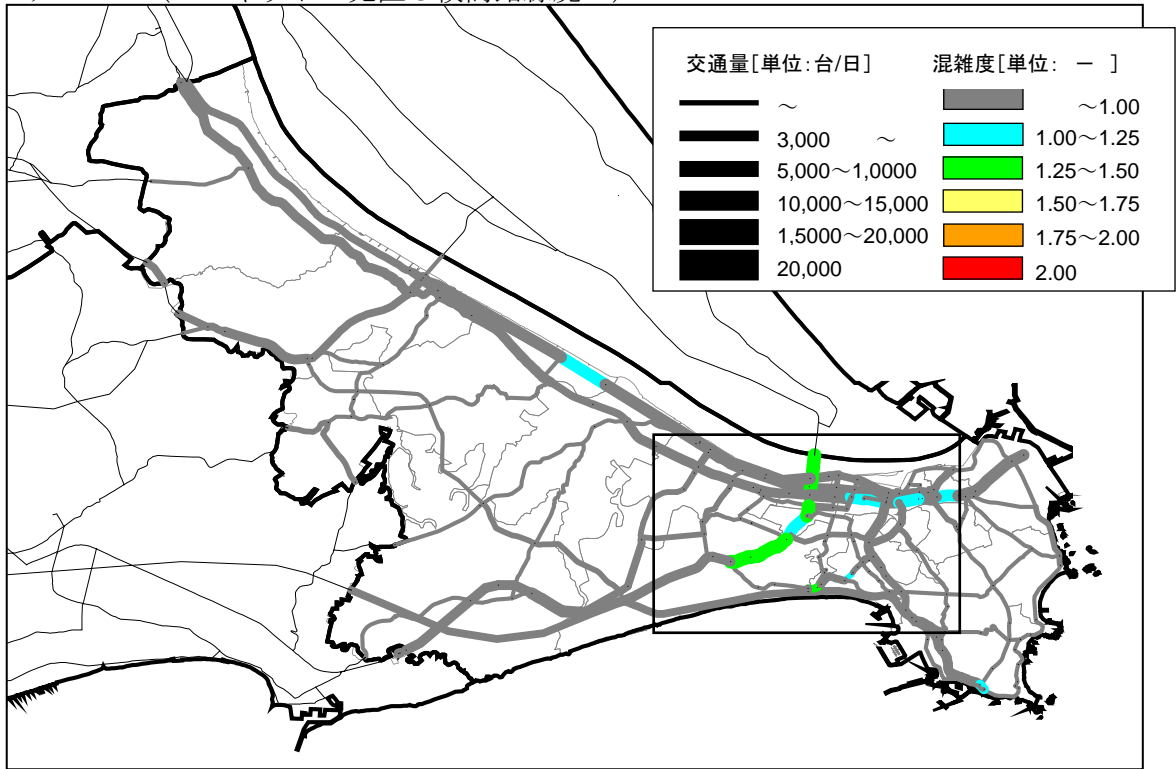
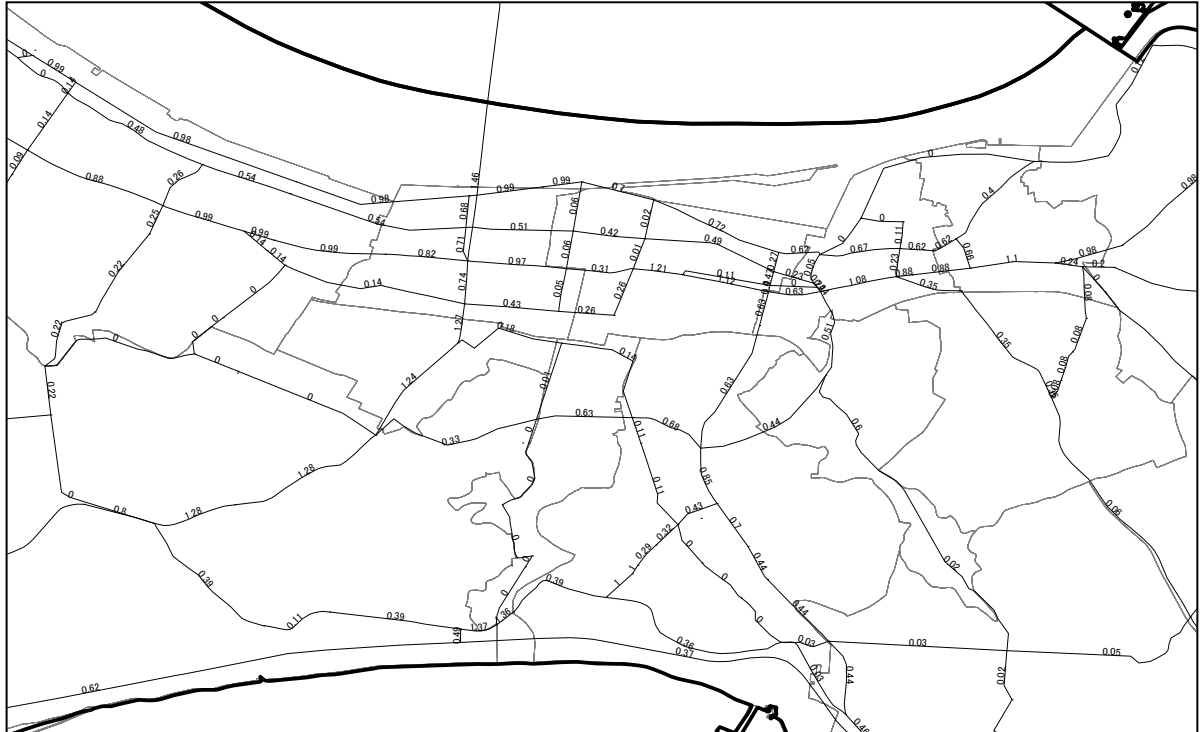


図 見直した場合と見直さない場合における混雑状況の変化

ケース4 (フルネットー見直し検討路線廃止)



ケース4 市街地拡大図 混雑度 (数値)



●将来都市計画道路網素案の検討

1) 第三段階（定量的）評価方法

「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」では、第三段階として以下の評価を行うこととされており、本調査における見直し候補路線・区間の将来交通量、将来混雑度を整理した上で、所定フォーマットに基づき評価結果を取りまとめた。

2) 点検候補路線・区間の見直し方向の検討

○市町村は、実施した将来交通量推計の結果から、『点検候補路線・区間』を「見直した場合」及び「見直さない場合」の交通量、混雑度の変化について比較し、点検候補路線・区間の見直し方向（定量的検討案）について検討する。

○見直しの方向（定量的検討案）を検証する指標としては、交通量及び混雑度を用いて、「見直した場合」と「見直さない場合」との交通量の変化、混雑度の状況（見直した場合の混雑度）と変化から総合的に判断する。なお、参考までに、混雑度のランクを下表に掲げる。

混雑度のランク	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態といえる。
1.75以上	慢性的混雑状態。

（出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会）

○検討した結果、「見直した場合」に周辺路線・区間に影響すると考えられる場合、第二段階の点検候補路線・区間の見直し方向について再検討（「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」）し、幹線道路網の設定、将来交通量推計を行い、周辺路線・区間に影響しない見直しの方向をとりまとめるものとする。

○以上の結果をふまえ、「変更候補（ルート）」、「変更候補（車線数・幅員）」、「廃止候補」について、「①将来交通量からみた定量的検証と見直しの方向」、「②見直しの概要」、「③今後の課題」について整理する。



## 2) 第三段階 (定量的) 評価

見直し候補路線の概要											見直し方向性による周辺道路への影響					
路線番号	名称	総延長 (m)	標準幅員 (m)	計画車線数	区間番号	区間延長	計画幅員 (m)	計画車線数	現道の有無	見直し方向性	現況		将来			
											交通量 (百台/日)	混雑度	見直しを行わなかった場合 (ケース3:フルネット)		見直しを行った場合 (ケース4:見直し後)	
										交通量 (百台/日)	混雑度	交通量 (百台/日)	混雑度	交通量 (百台/日)	混雑度	
3・4・3	銚子駅台町線	1,180	18	2	1	600	18	2	あり	廃止	1~9	0.01~0.17	1~11	0.01~0.02	1~7	0.01~0.02
3・4・3	銚子駅台町線	1,180	18	2	2	580	18	2	あり	廃止	1	0.01	1	0.01	1	0.01
3・4・7	長塚町通町線	4,960	16	2	1	100	16	2	あり	廃止	22	0.18	1	0.01	1	0.01
3・4・7	長塚町通町線	4,960	16	2	2-1	140	16	2	あり	廃止	22	0.18	1	0.01	1	0.01
3・4・9	飯沼長塚町線	4,830	16	2	3	700	18	2	あり※	廃止	44~52※	0.79~0.92※	0※	0※	35~38※	0.63~0.68※
3・4・9	飯沼長塚町線	4,830	16	2	4	350	11~18.5	2	あり※	廃止	53※	0.42※	0※	0※	42※	0.33※
3・4・9	飯沼長塚町線	4,830	16	2	5	350	18	2	あり※	廃止	53※	0.42※	0※	0※	42※	0.33※
3・4・9	飯沼長塚町線	4,830	16	2	6	900	16	2	あり	廃止	1	0.01	57	0.34	0	0
3・4・9	飯沼長塚町線	4,830	16	2	7	1,200	16	2	あり※	廃止	15~51	0.35~0.38	3	0.02	1~31	0.01~0.22
3・4・10	川口町三崎町線	5,660	16	2	2	300	16	2	あり※	廃止	36※	0.29※	25※	0.2※	30※	0.24※
3・4・10	川口町三崎町線	5,660	16	2	3	250	16	2	あり	廃止	6	0.11	0	0	5	0.08
3・4・10	川口町三崎町線	5,660	16	2	4	500	11~18.5	2	あり※	廃止	94※	0.59※	43※	0.27※	58※	0.37※
3・4・10	川口町三崎町線	5,660	16	2	5	550	16	2	あり※	廃止	94※	0.59※	43※	0.27※	58※	0.37※
3・4・10	川口町三崎町線	5,660	16	2	6	2,960	16	2	あり※	廃止	94※	0.59※	43※	0.27※	58※	0.37※
3・4・11	長塚町見附台線	3,730	16	2	5	500	16	2	あり※	変更	56~82※	0.40~0.59※	12~25※	0.08~0.18※	24~79※	0.17~0.57※
3・4・12	松本町今宮町線	970	16	2	1	280	16	2	なし	廃止	-	-	-	-	-	-
3・4・12	松本町今宮町線	970	16	2	2	690	16~22	2	あり※	廃止	15※	0.38※	0※	0※	1※	0.01※
3・6・15	川口町外川津線	6,240	11	2	2	350	11	2	あり※	変更	15※	0.11※	0※	0※	0※	0※
3・6・20	竹町清水町線	530	11	2	1	300	11	2	あり	廃止	1	0.01	0	0	0	0
3・6・20	竹町清水町線	530	11	2	2	100	11	2	なし	廃止	-	-	-	-	-	-
3・6・20	竹町清水町線	530	11	2	3	130	11	2	あり	廃止	20	0.35	45	0.32	37	0.66
3・6・22	犬吠灯台線	410	11	2	1	410	11	2	あり	廃止	1	0.01	0	0	0	0

↑ ※: 並行現道の交通量・混雑度、-: 該当なし、数字は四捨五入  
※: 重複現道はないが並行現道あり

### (参考) 第三段階評価シート 3.4.3 銚子駅台町線)

**1. 周辺道路への影響**

路線名	現在の交通量		見直しを行なった場合		見直しを行なった場合	
	交通量 (台/日)	混雑度	交通量 (台/日)	混雑度	交通量 (台/日)	混雑度
市道1017号線	1~9	0.01~0.09	1~11	0.01~0.02	1~7	0.01
並行路線・区間						

併行路線・区間

**2. 第三段階の評価**

併行交通量	見直し方向	併行交通量	見直し方向
市道1007号線 (暫)	3,4,9	市道1017号線 (暫)	3,4,10
区間1		区間2	

**併行交通量**

併行交通量	見直し方向
市道1007号線 (暫)	3,4,9
市道1017号線 (暫)	3,4,10

併行交通量

併行交通量	見直し方向
市道1007号線 (暫)	3,4,9
市道1017号線 (暫)	3,4,10

併行交通量

併行交通量	見直し方向
市道1007号線 (暫)	3,4,9
市道1017号線 (暫)	3,4,10

### 3) 将来都市計画道路網の検討

将来交通量配分による定量的な評価結果からは、見直し候補路線の方向性に対し支障はみられない。よって、以下のとおりの見直し方針とする。

ただし、今後も局所的な道路混雑に対する対応や、自転車・歩行者の多い路線（銚子駅台町線）などに対して、配慮していく必要がある。

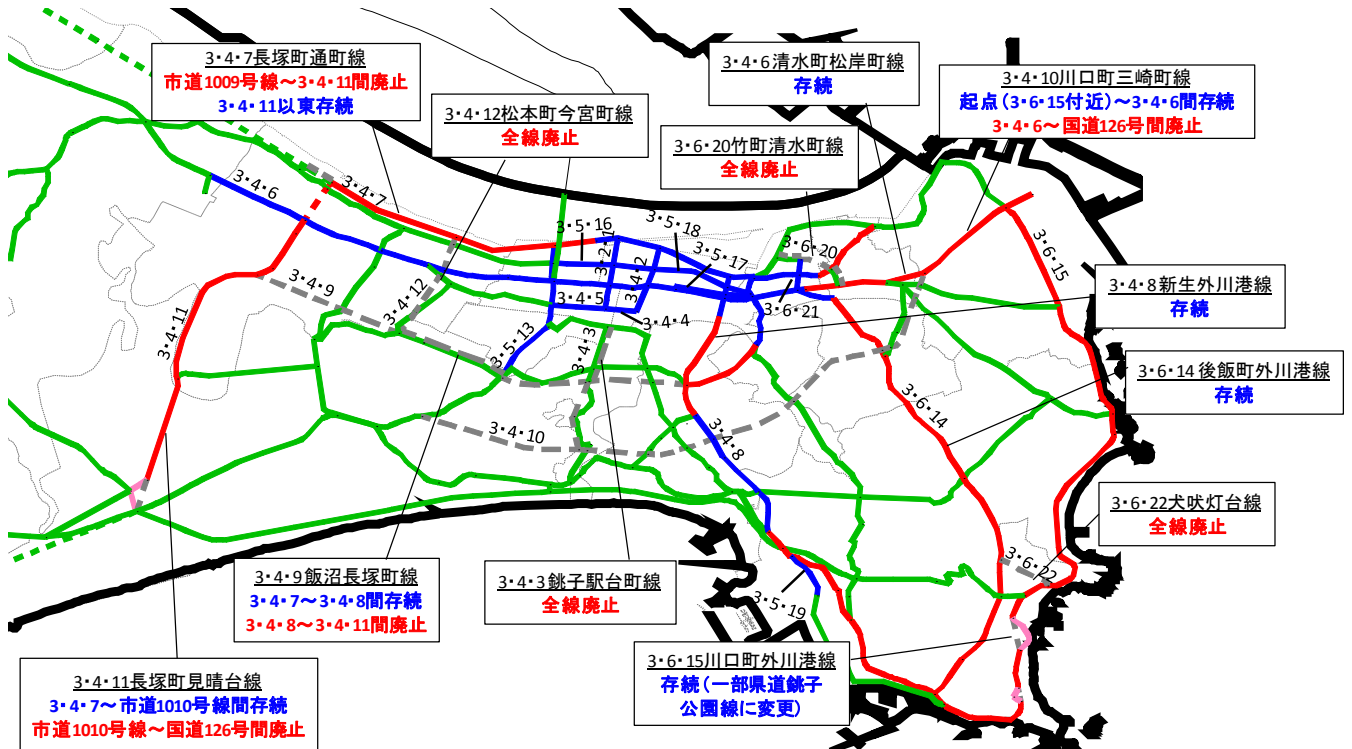


図 都市計画道路の見直し検討結果

凡例	
<span style="color: blue;">—</span>	都市計画道路（現況整備済）
<span style="color: red;">—</span>	都市計画道路（拡幅整備）
<span style="color: red;">- - -</span>	都市計画道路（新設整備）
<span style="color: green;">—</span>	その他道路
<span style="color: green;">- - -</span>	その他道路（新設）
<span style="color: gray;">- - -</span>	都市計画道路（廃止）
<span style="color: magenta;">—</span>	都市計画道路（変更後）
<span style="color: black;">—</span>	市町村境
<span style="color: gray;">- - -</span>	ゾーン境

#### 4) 存続路線の整備の方向性

見直し候補路線 9 路線を除く未整備区間のある存続 8 路線の整備方針については、整備費用による評価、交通需要による評価、上位計画等の位置付けによる評価を行った。

路線番号	路線名	整備区間 延長(m)	工事費 (百万円)	用地費 (百万円)	補償費 (百万円)	整備費用合計 (百万円)	km当り整備費用 (百万円/km)	整備費用 による 評価結果
3・4・6	清水町松岸町線	880	128	62	1,360	1,550	1,761	○
3・4・7	長塚町通町線	2,540	371	178	4,080	4,629	1,822	△
3・4・8	新生外川港線	2,760	403	193	2,460	3,056	1,107	▲
3・4・9	飯沼長塚町線	680	99	48	1,240	1,387	2,040	○
3・4・10	川口町三崎町線	1,100	161	77	1,180	1,418	1,289	○
3・4・11	長塚町見晴台線	3,230	472	677	1,340	2,488	770	▲
3・6・14	後飯町外川港線	4,580	669	321	1,980	2,969	648	▲
3・6・15	川口町外川港線	6,140	896	601	1,420	2,918	475	▲

表 存続路線の概算費用算定結果

路線番号	路線名	整備区間 延長(m)	ケース3フルネット:交通量(100台)			ケース4見直し後:交通量(100台)			交通需要 による 評価結果
			最小	最大	平均	最小	最大	平均	
3・4・6	清水町松岸町線	880	89	177	129	106	203	152	◎
3・4・7	長塚町通町線	2,540	57	170	103	67	166	119	○
3・4・8	新生外川港線	2,760	25	125	83	45	143	93	○
3・4・9	飯沼長塚町線	680	3	115	58	0	86	35	△
3・4・10	川口町三崎町線	1,100	77	195	104	164	195	180	◎
3・4・11	長塚町見晴台線	3,230	23	87	62	44	79	56	▲
3・6・14	後飯町外川港線	4,580	20	66	29	7	48	27	△
3・6・15	川口町外川港線	6,140	0	148	17	0	148	26	△

表 需要交通量

路線番号	路線名	整備区間 延長(m)	総合 計画	区域 マス	防災 計画	その他
3・4・6	清水町松岸線	880				
3・4・7	長塚町通町線	2,540		△		
3・4・8	新生外川港線	2,760	△	△	△	○
3・4・9	飯沼長塚町線	680				△
3・4・10	川口町三崎町線	1,100	△	△	△	
3・4・11	長塚町見晴台線	3,230		○		
3・6・14	後飯町外川港線	4,580			○	△
3・6・15	川口町外川港線	6,140	○	○	○	△

表 上位計画等の位置付けを踏まえた整備方針

(△は位置付けられた路線に接続している路線)