

第3節 総合交通体系

[第1項]

道路網の整備

現況と課題

■広域幹線道路の整備促進

本市の主要幹線道路は、南北に縦断する国道128号及び木更津市から東金市方面に至る国道409号の2つの国道と、県都千葉市へ至る千葉外房有料道路、千葉茂原線等の7つの主要地方道、茂原環状線等の3つの一般県道から構成されており、都市を形成する骨格として地域経済を支える社会資本となっています。

しかし、近年の交通需要の増大に伴い、中心市街地における交通渋滞と交通事故は増加傾向にあり、通過交通*の抑制等の対策が急務となっています。現在進められている圏央道及び長生グリーンライン*の建設は、東京湾アクアライン*と一体となって、首都圏の新たな広域幹線道路網を形成し、多軸型国土形成の一翼を担うとともに、千葉県半島性を解消し、市街地の交通環境を良好にするものと期待されています。

これらの状況を踏まえ、新たに建設される圏央道等の広域幹線道路網に連携する市道、さらに隣接する市町村道への新たな道路交通ネットワークの構築を検討する必要があります。

■リゾート関連道路の整備

本市は「房総リゾート地域整備構想*」における「茂原長柄森林健康リゾート」として重点整備地区に位置づけられており、リゾート地域へ通じる道路の整備と、重点整備地区内の関連する道路の整備を行う必要があります。

■都市計画道路の整備

近年、交通量の増加に伴って、集中発生する車両交通を円滑に処理し、歩車道分離による安全を確保するため都市計画決定された、自動車専用道路2路線、幹線街路24路線、特殊街路3路線、計29路線のうち、現在桑原梅田線のほか5路線について、事業認可を受け実施中です。また、大芝鷲巣線については県施行により、おりひめ線、ひこぼし線については、茂原駅前通り地区土地区画整理事業により、実施中です。

特に、JR外房線茂原駅付近の鉄道高架事業により、踏切による交通渋滞は解消しましたが、交差する幹線道路の一部が未整備であり、周辺市街地及び中心市街地の交通混雑の緩和を図るため、早期完成が必要です。

■橋梁の整備

本市における橋梁は、平成12年4月1日現在169橋あり、市民生活と地域経済を支える根幹施設として、生活道路とともに重要な役割を果たしています。

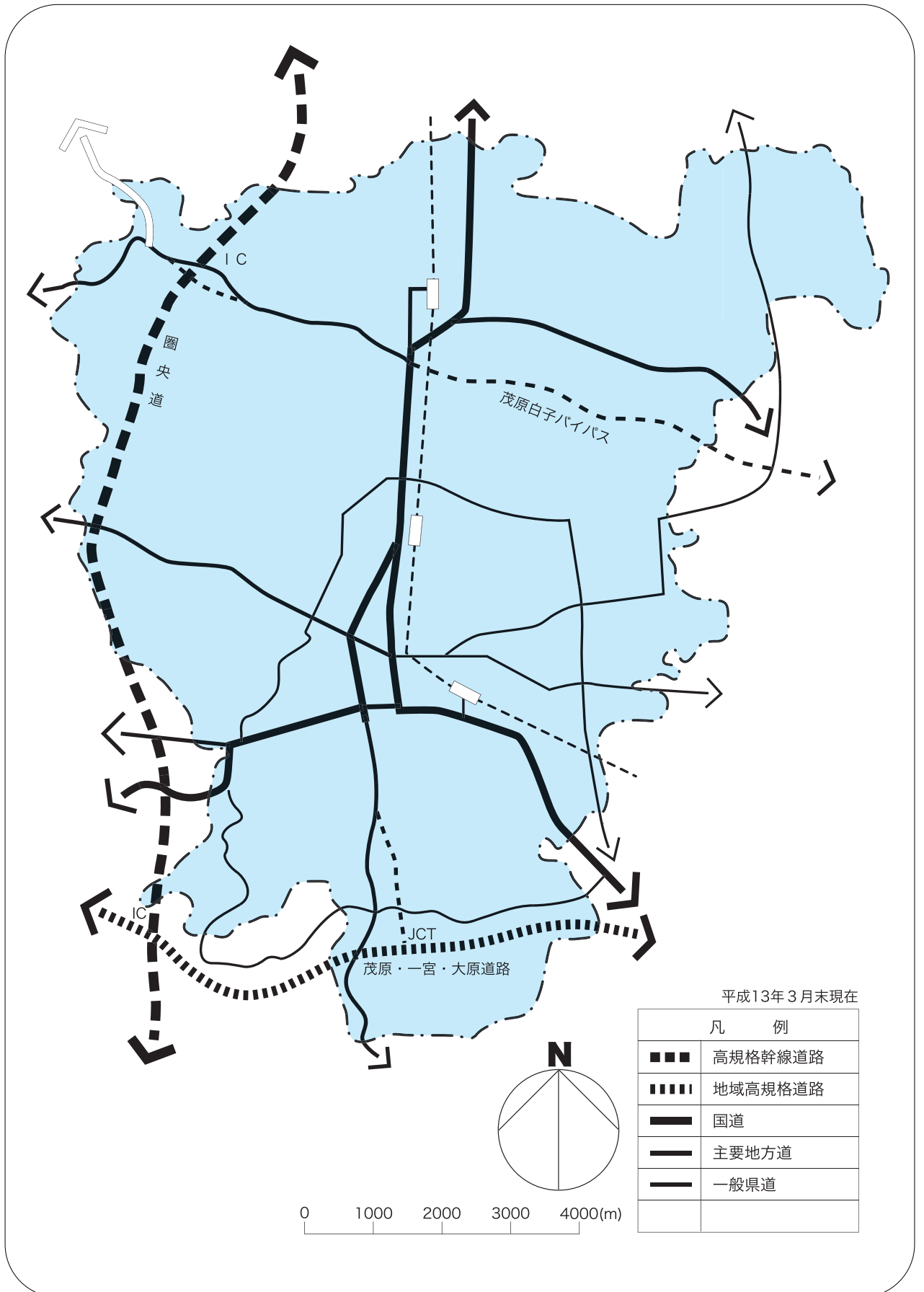
一方、新たな道路環境による道路交通の利便性と安全性を確保するために、老朽橋をはじめ幅員の狭い橋等の整備が急務となっています。これらの状況を踏まえ、生活道路や河川と一体的に機能する、安全で地域になじむ橋梁の整備を行う必要があります。

主要事業

- ・ 圏央道（東金茂原間、茂原木更津間）の建設促進
- ・ 長生グリーンラインの建設促進
- ・ 県道茂原環状線の建設促進
- ・ 千葉外房有料道路の4車線化促進
- ・ 県道五井本納線の4車線化促進
- ・ 県道茂原白子バイパスの建設促進
- ・ 県道千葉茂原線の4車線化促進
- ・ リゾート関連道路の整備
- ・ 桑原梅田線
- ・ 高師町下井戸線
- ・ 小林浜町線外1線
- ・ 茂原駅前線
- ・ 道祖神前高瀬線外1線
- ・ 高師高師野線
- ・ 大芝鷲巣線
- ・ 西部アクセス線



●道路網図



鉄道の整備

現況と課題

■運行本数の拡充要望

JR外房線は、市のほぼ中央を南北に縦貫し、千葉・東京方面への主要な交通手段として、通勤、通学等に利用されています。市内には本納、新茂原、茂原の3駅があり、平成11年の1日平均乗客数は3駅の合計で16,285人となっています。一方、千葉・東京方面への通勤、通学者については、平成7年で9,554人であり、平成2年よりも24.7%、1,892人の増加となっています。

今後も鉄道を利用して千葉・東京方面に通う市民が多くなると考えられます。したがって、こうした市民の通勤・通学の混雑を避けるため、鉄道利用の利便性の向上と輸送力の増強を図っていく必要があります。

■新茂原駅の整備

新茂原駅の平成11年の1日平均乗客数は1,501人となっています。

現在の新茂原駅は、老朽化している木造の駅舎と狭隘な駅前広場があり、周辺の土地区画整理事業等の実施による宅地化の進行及び西部丘陵地に広がるリゾート地域への玄関口として、乗降客の増加に対

応できるよう整備を図っていく必要があります。

■本納駅の整備

本納駅の平成11年の1日平均乗客数は2,219人となっています。

現在の本納駅は、老朽化している木造の駅舎と駅西側に狭隘な駅前広場があります。圏央道の具体化及び本納駅東地区土地区画整理事業等の市街地整備により、今後の乗降客の増加が見込まれ、これらに対応するためにも駅舎及び駅前広場の整備を図っていく必要があります。

■京成電鉄千原線の長生地区への延伸要望

京成電鉄千原線は、千葉中央駅からちはら台駅間の10.9kmが平成7年4月1日から開業しています。圏央道の整備による開発や鶴枝・豊原地区での大規模住宅団地造成等による人口増に対応するとともに、千葉・市原新都市構想による大規模開発等も考慮し、年々増加している外房線の混雑緩和と千葉・東京方面への通勤・通学者の利便を図る必要があります。

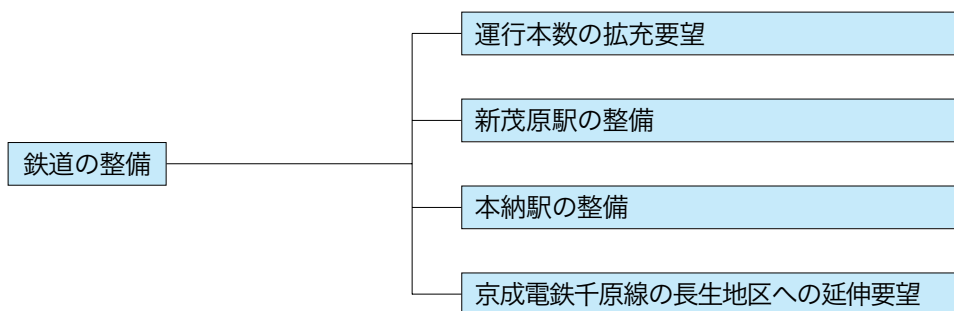
●平均乗客（1日あたり）の推移

年	区分	茂原駅	新茂原駅	本納駅
7		13,974人	1,526人	2,327人
8		13,884	1,510	2,324
9		13,272	1,481	2,241
10		12,889	1,468	2,186
11		12,565	1,501	2,219

基本方針

1. 市民の通勤・通学の利便性を図るためＪＲ外房線の運行本数の拡充の要望に努めます。
2. 地域近隣商業の核として、また西部リゾート地域の玄関口として新茂原駅の整備を図っていきます。
3. 本納駅については、北部における副次的商業拠点の核として整備を図ります。
4. 新しい公共交通機関として京成電鉄千原線の延伸要望に努めます。

◆ 施策体系



事業計画

■ 運行本数の拡充要望

関係機関と連携を図りながら、ＪＲ東日本に運行本数の拡充を要望していきます。

■ 新茂原駅の整備

駅周辺市街地の整備状況と整合を図りながら、東西駅前広場や自由通路、駅舎等の整備の具体化に努めます。

■ 本納駅の整備

計画されている本納駅東地区土地区画整理事業の進捗にあわせ、駅前広場や自由通路、及び駅舎などの整備を図るとともに、快速電車の停車について関係機関に働きかけていきます。

■ 京成電鉄千原線の長生地区への延伸要望

京成電鉄千原線の長生地区への延伸を、関係市町村等と広域的な連携を図り、関係機関へ要望していきます。



【第3項】

バス輸送の整備

現況と課題

■バス路線の整備拡充と運行道路等の整備

本市のバス輸送は、小湊鉄道、都自動車、千葉中央バスの3社により運行されており、路線は茂原駅を中心として放射状に設定され、市民生活に密着した公共交通機関として重要な役割を担っています。

しかし、年々自家用車利用などの増加により利用者の減少がみられ、既設路線運行の規模も縮小される傾向にあります。

路線バスは、市民の日常生活の足として不可欠であり、増便や鉄道との効果的な接続など、利便性の確保が求められています。

そのため、利用者の実態にあった効率的な運行が図られるよう利用実態を把握し、路線・ダイヤの見

直しなど関係機関に働きかける等、きめ細かなバス路線網の維持整備に努める必要があります。

円滑で効率的な道路交通と、安全で快適な歩行者空間の確保のため、道路の改良整備や歩道の新設・拡幅等に努めていますが、今日の自動車交通の増加により路線バス運行における定時性の確保が難しい状況となっています。

また、市街地の拡大に伴い、周辺地域への路線新設や増便等の要望がありますが、道路の幅員が狭いことや、既設路線の利用者が少ない等の要因からバス路線を確保するうえで支障になっており、今後道路網の整備とあわせ関係機関との調整を図る必要があります。

基本方針

住みよい地域社会づくりの基盤として、効率的なバス輸送の維持・整備とバス運行の円滑化に努めます。

◆施策体系

バス輸送の整備

バス路線の整備拡充と運行道路等の整備

事業計画

■バス路線の整備拡充と運行道路等の整備

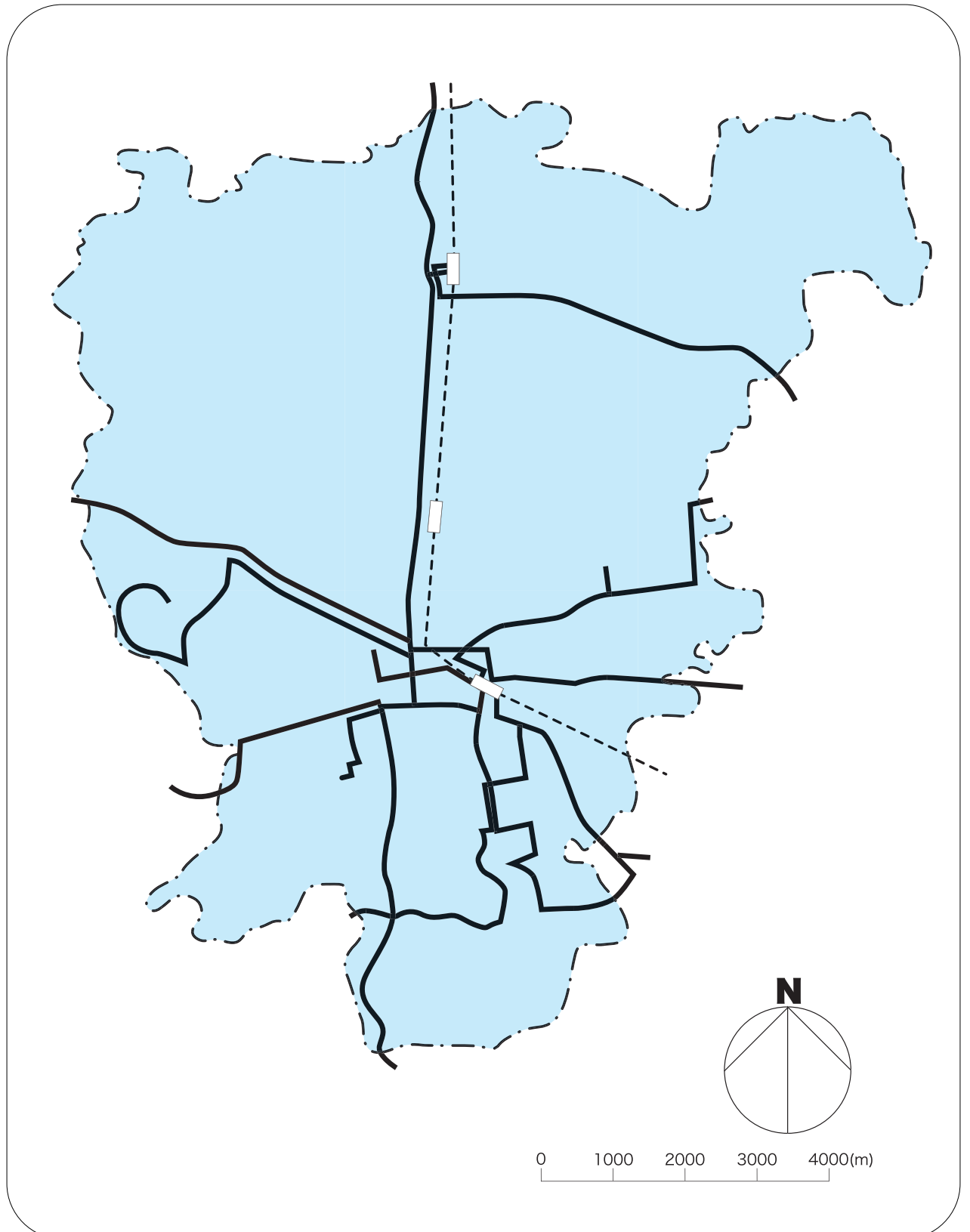
1. 利便性の高い路線網を編成し、効率的な運行の確保を図るため利用者の実態を把握し、路線の見直し、鉄道への接続の確保など、ダイヤの見直し等について関係機関と協議します。また、市内循環バス及び圏央道の整備拡充にあわせ、高速バスの運行についても検討します。

2. 路線バス運行の円滑化と定時走行性の向上を図るため、道路網の整備を進め、乗降者の安全の確保に配慮するとともに交通量などの諸条件を考慮し、交差点の改良や信号設置等について関係機関と協議しながら実態に応じた整備を推進します。

主要事業

- ・市民バスの運行

●市内バス路線図



新たな交通対策の検討

現況と課題

■新交通システム*導入の研究

新交通システムは、新しい都市交通機関として開発された交通システムであり、輸送力が在来の鉄道とバスの中間的なもので、小型軽量の車両が高架軌道上をコンピューターの制御により運転するものです。このシステムは従来の交通輸送手段と比較し、経済性、安定性、あるいは振動騒音が低いといった

公害対策面からも優れた特性を持っています。

本市では圏央道の整備による軸状の開発及び鶴枝・豊原地区の大規模住宅団地造成などの開発が予定され、人口増による交通混雑を解消することを目的とし、茂原駅との連絡をスムーズにするためにも、新交通システムの導入に関わる調査研究を行っていく必要があります。

基本方針

新交通システムの導入に関わる調査・研究を進めます。

◆施策体系

新たな交通対策の検討

新交通システム導入の研究

事業計画

■新交通システム導入の研究

茂原駅を中心とする商業業務核と、南部の丘陵地域の業務機能と一体となった居住拠点地区とを結ぶ新交通システムの導入に関わる調査・研究を進めます。

第4節 資源の有効利用

[第1項]

資源の有効利用の推進

現況と課題

■利子補給の充実

地場産業の発展とクリーンで安全なエネルギーの普及を図るため、天然ガスの導入に取り組むガス組合の借入金に対し利子補給を行っています。本市の家庭用天然ガス普及状況は、平成12年4月1日現在で、24,138戸が加入しており、72%の普及率となっています。

未利用地域では、既設管から遠隔地であること等の事由により、施設工事費が割高となり、高負担が利用促進の支障となっています。

■地域新エネルギー利用の検討

新エネルギーとは、「自然エネルギー」、「リサイクル型エネルギー」、「エネルギーの新利用形態」などを総称したものです。

自然エネルギーには、太陽（電力・熱）、風力、

地熱、バイオマス（農・林・畜産）*などがあり、リサイクル型エネルギーには、廃棄物（電力・熱・油）、工場廃熱、水温度差などがあります。また「エネルギーの新利用形態」としては、コージェネレーション*、クリーンエネルギー自動車などが考えられます。

1997年12月に開催された「地球温暖化防止京都会議」で、日本はCO₂*などの温室効果ガスの排出量を2008年から2012年にかけて、1990年レベルより6%を目標に削減することが決められました。

地球に優しいクリーンなエネルギーである太陽光発電の導入や茂原市周辺に埋蔵されている天然ガスを活用した新たなエネルギー利用も既に進んでおり、今後さらに本市に存在する資源を有効に生かし、市民が豊かな生活を実感できるように、積極的な新エネルギー利用によるまちづくりが望まれます。

●天然ガス供給状況の推移

年度	業種				ガス供給量（販売量）千m ³				ガス供給戸数（調定年間延戸数）				1戸1か月当たり平均使用量（m ³ ）			
	家庭用	商業用	工業用	その他用	家庭用	商業用	工業用	その他用	家庭用	商業用	工業用	その他用				
7	14,134	4,229	7,016	2,159	272,646	9,912	374	2,367	51.8	426.6	18,760.4	912.2				
8	14,417	3,978	6,456	2,042	273,592	10,242	418	2,495	52.7	388.4	15,443.9	818.3				
9	14,103	4,168	6,600	2,165	276,148	10,708	420	2,566	51.1	389.2	15,713.2	843.6				
10	13,832	4,056	13,416	2,194	277,311	11,280	445	2,734	49.9	359.5	30,149.4	802.5				
11	13,592	4,099	15,627	2,245	274,830	14,386	605	3,311	49.5	284.9	25,830.0	677.9				

基本方針

1. ガス利用の普及促進を図るため、利子補給制度の活用促進に努めます。
2. 自然に優しいまち・自然と共生のまちの実現を目指します。

◆施策体系

資源の有効利用の推進

利子補給の充実

地域新エネルギー利用の検討

事業計画

■利子補給の充実

利子補給を実施することにより、ガス利用者の負担軽減を図り、家庭用天然ガス利用の普及を図ります。

■地域新エネルギー利用の検討

地域新エネルギービジョンに基づき、その具体化を図っていきます。



第5節 情報化

[第1項]

情報化の推進

現況と課題

■地域情報化計画の策定

衛星や光ファイバーケーブル*を使ったデジタル通信の普及、インターネットを活用した電子取引やテレワーク*の推進といった動きはますます活発化する傾向にあります。こうした動向は経済や産業活動だけでなく、市民の日常生活とのかかわりもより深くなってきており、市民生活の充実と地域の活性化にとって、地域情報化計画の策定は重要な課題となっています。

また、情報化の進展に対応していくうえでは、行政間のネットワークを構築・整備し、情報化の動向を的確に把握しつつ、関係機関と協力しながら地域情報化への対応を総合的に進める必要があります。

■情報通信基盤の整備促進

衛星通信を活用した防災通信施設・機器の整備やCATV*事業が各地で進められています。放送のデジタル化時代への対応や地域情報化への対応とし

て、CATV事業を促進する必要があります。

産業の振興をはじめ、行政への住民参加やコミュニティ意識の高揚、さらには行政サービスの向上を推進するため、情報・通信の基盤整備が必要となり、光ファイバー通信網や施設の整備などを促進することが求められています。

また、災害時にも対応できる通信体制の重要性も指摘されています。

■地域情報ネットワークの形成

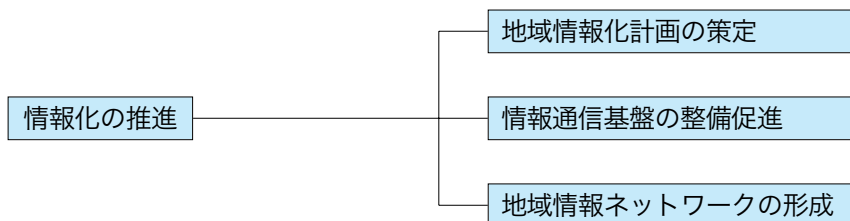
価値観やライフスタイルの多様化に伴って、一人ひとりが必要とする情報にも選択性や個別性が求められています。したがって、行政が蓄積してきた保健・医療情報や福祉情報、文化・学習情報、環境情報、産業支援情報、消防・防災情報などについても、市民が必要な情報を確実に入手できることが必要です。また、市民からの情報提供や市と市民、市民相互の情報交流など双方向の情報化が必要となっています。

基本方針

市民ニーズや地域の課題・特性等を把握して、地域情報化に積極的に取り組み、地域情報化計画の策

定をはじめ情報通信基盤の整備促進や、情報ネットワークの形成を図ります。

◆施策体系



事業計画

■地域情報化計画の策定

市民ニーズや地域特性に対応した地域情報化計画を策定し、これに基づく推進体制の確立や情報教育の推進、人材の育成を図り、地域の情報化を計画的かつ総合的に推進します。

■情報通信基盤の整備促進

衛星通信ネットワークの活用、光ファイバー通信

網、CATV等の情報通信網の整備を促進します。

■地域情報ネットワークの形成

図書オンラインをはじめとして、生涯学習情報やボランティア情報の提供、健康記録の蓄積・提供など、市民生活領域への各種情報サービスの提供とともに、インターネットなどのマルチメディアを活用した、市と市民、市民相互の情報交流など双方向の地域情報ネットワーク形成の検討を進めます。



●市道

平成12年4月1日現在

種別	区分	路線数	実延長 (km)	改 良			舗 装			橋 梁
				改良済 (km)	未改良 (km)	率 (%)	舗装済 (km)	未舗装 (km)	率 (%)	橋梁数
市道	1 級	31	64.8	63.9	0.9	98.6	64.8	0.0	100.0	31
	2 級	39	57.1	55.5	1.6	97.2	56.0	1.1	98.1	20
	その他	2,006	657.0	448.9	208.1	68.3	593.9	63.1	90.4	118
計		2,076	778.9	568.3	210.6	73.0	714.7	64.2	91.8	169

●都市計画道路

平成12年4月1日現在

種別	名 称		幅員 (m)	延長 (m)	整備済 延長(m)	整備率 (%)	備 考	計画決定 (年月日)
	番号	路線名						
自動車 専用道路	1.3.1	東金茂原道路1号線	25	9,530	0	0		平成12・3・31
	1.3.2	東金茂原道路2号線	25	470	0	0		平成12・3・31
幹 線 街 路	3.3.1	早野渋谷線	22	7,230	5,850	81	県 施 行	平成元・11・10
	3.3.2	新茂原駅東口線	22	290	0	0		平成5・7・16
	3.3.3	新茂原駅西口線	22	160	0	0		平成5・7・16
	3.4.4	東羽貫富士見線	18	2,000	0	0		昭和55・3・7
	3.4.5	茂原駅前線	16	1,820	1,239	68	市 施 行	平成元・11・10
	3.4.6	茂原駅裏口線	18	440	440	100	市 施 行	昭和55・3・7
	3.4.7	大芝鷲巣線	16	4,770	1,962	41	県 ・ 市	平成元・11・10
	3.4.8	二重堤東羽貫線	16	4,120	522	13	市 施 行	平成元・11・10
	3.4.9	桑原梅田線	16	2,770	540	19	市 施 行	平成元・11・10
	3.4.10	小林浜町線	16	2,860	309	11	市 施 行	昭和63・2・16
	3.6.11	地美長者ヶ台線	11	3,720	3,645	98	県 施 行	昭和55・3・7
	3.6.12	富士見北三貫野線	11	1,800	0	0		昭和55・3・7
	3.6.13	道祖神前高瀬線	11	1,580	1,141	72	市 施 行	平成元・11・10
	3.4.14	富士見落合台線	16	960	0	0		昭和55・3・7
	3.6.15	新正野巻戸線	8	170	170	100	市 施 行	昭和59・3・21
	3.4.16	高師町下井戸線	16	750	247	33	市 施 行	昭和53・12・26
	3.5.17	高師高師野線	15	790	754	95	市 施 行	昭和53・12・26
	3.5.18	千代田町高師町線	13	150	150	100	市 施 行	昭和59・3・21
	3.5.19	浜町野巻戸線	14	950	0	0		昭和63・2・16
	3.4.20	大芝早野線	16	2,540	330	13		平成元・11・10
	3.4.21	おりひめ線	16	330	64	19	市 施 行	平成4・12・1
	3.4.22	西部アクセス線	20	820	150	18		平成5・7・16
	3.5.23	ひこぼし線	12	560	128	23	市 施 行	平成7・8・25
	3.3.24	新治本納線	25	4,000	0	0	県 施 行	平成12・3・31
特殊 街路	8.7.1	茂原駅小林線	6	2,700	2,700	100	県 ・ 市	昭和53・12・26
	8.7.2	茂原駅早野新田線	6	980	980	100	県 施 行	昭和53・12・26
	8.7.3	駅広連絡線	6	50	50	100	市 施 行	昭和53・12・26
計		29路線		59,310	21,371	36		

基本方針

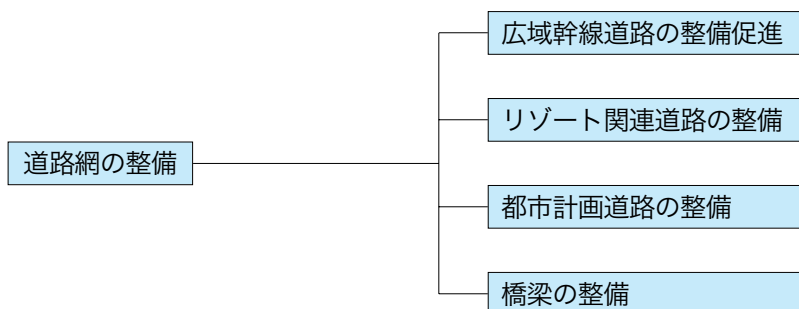
北東国土軸と西日本国土軸を連携し、首都圏の一極集中から多核多圏域型の都市の形成を促す圏央道と、増加する交通量を分散する新たな広域幹線道路網の建設を促進するとともに、豊かさとうるおいが実感できるリゾート関連道路の整備を推進します。

都市計画道路は、市街地形成における根幹的都市

施設であるため、本市における土地利用と道路ネットワークを考慮し、加味して、計画的に事業を推進します。

新たな生活道路の整備に伴い架設される橋や老朽橋等について、親しみのある安全な橋梁の整備を推進します。

◆施策体系



事業計画

■広域幹線道路の整備促進

1. 新たな人の交流と物流による地域経済の発展を促す、圏央道の建設を促進します。
2. 国道128号及び国道409号のバイパス機能を有する、茂原一宮道路の建設を促進します。
3. 房総リゾート地域を支援する、主要地方道茂原白子バイパスの建設を促進します。
4. 県都千葉市へのアクセスを強化する、主要地方道五井本納線及び千葉外房有料道路の4車線化と、千葉東金道路への直結化を促進します。
5. 増大する交通需要を安全に処理する、国道及び主要地方道並びに一般県道の拡充を促進します。

■リゾート関連道路の整備

リゾート施設へのアクセス道路及びリゾート施設間を連携する道路の整備を推進します。

■都市計画道路の整備

1. 中心市街地及びJR外房線を挟んで、南北を結

ぶ幹線道路を整備します。

2. 中心市街地へのアクセスとなる道路を整備します。

■橋梁の整備

1. 新たな幹線道路網を形成する市道の整備と、一体的に整備を推進します。
2. 老朽橋や幅員の狭い橋の整備を推進します。