

[都市基盤]基本計画施策表

章	節	項	細項目	担当課	ページ
都市 基盤	適正な土 地利用	適正な土地利用 の推進	都市計画マスタープランの推進	都市計画課	133
			都市計画マスタープランに沿った各種 規制誘導策の整備	都市計画課・建 築課	133
			都市的土地利用の推進	都市計画課	133
			自然的土地利用の保全	都市計画課	134
		良好な景観形成 の推進	条例の制定と計画の策定	都市計画課	138
		地籍の適正管理	地籍調査の推進	土木管理課	139
	秩序ある 市街地整 備	秩序ある市街地 整備の推進	中心市街地の整備	都市整備課	140
			周辺市街地の整備	都市整備課	140
			新市街地の計画的整備	都市整備課	140
		住居表示等の整 備	実施体制の整備	総務課	143
	総合交通 体系	道路網の整備	広域幹線道路の整備促進	土木建設課	144
			アクセス道路の整備	土木建設課	144
			都市計画道路の整備	土木建設課・都 市計画課	144
			橋梁の整備	土木建設課	144
		鉄道の整備	運行本数の拡充要望	企画政策課	148
			新茂原駅の整備	企画政策課	148
			本納駅の整備	企画政策課	148
		バス輸送の整備	バス路線の整備	総務課	150
	市民バスの運行拡充		生活課	150	
	資源の有 効利用	資源の有効利用 の推進	天然ガス利用の普及促進	生活課	152
地域新エネルギー利用の検討			企画政策課	152	

第1節 適正な土地利用

第1項 適正な土地利用の推進

現況と課題

都市計画マスタープラン⁶¹の推進

本市の面積は 10,001ha で、このうち都市的土地利用は、住宅や工場、店舗など用途地域に指定された区域であり、その面積は平成 21 年 4 月 1 日現在で 1,580ha となっています。

一方、自然的土地利用は用途地域以外の地域で、この地域は農業振興地域に指定され、その面積は 8,421ha と市域全体の 84.2%を占めています。さらに農業振興地域のうち 2,779ha、33.0%は農用地区域に指定されています。

市域全体を地目別にみると田、畑、山林が全体の 51.4%を占め、これに対し宅地は 17.9%となっています。

産業・社会構造の急速な変化や進展、住民の価値観等に対応して、都市をゆとりと豊かさが真に実感できる生活空間として整備し、個性的で快適な都市づくりを進めるためには、望ましい都市像を都市整備の目標として明確化し、諸施策を総合的かつ体系的に展開していくことがますます重要となっています。

このため都市計画法に基づく本市の都市計画マスタープランの実現を目指し、都市計画マスタープラン推進市民会議を中心として、市民と行政との協働により、土地利用計画の策定や各種規制誘導策を行っていく必要があります。

また、今後、人口減少が想定されるため、社会経済情勢等の変化に対応した都市計画マスタープランの見直しを図っていく必要があります。

都市計画マスタープランに沿った各種規制誘導策の整備

本市のまちづくりにおける各種規制誘導策としては、都市計画法による土地利用制限、国土利用計画法による土地取引の届出制度、開発指導要綱による乱開発の防止、建築基準法による建築規制及び各種指導要綱による建築計画の指導、農業振興地域の整備に関する法律による農地転用規制などがあります。

本市が千葉県東部地域の中核都市として健全な発展を遂げるには、都市計画マスタープランに基づいて、用途地域による建築物の制限や建築基準法による住環境整備を促進し、都市基盤の充実した計画的な市街地を形成していく必要があります。

都市的土地利用の推進

用途地域内については商業系、工業系、住居系の用途地域が指定され、土地利用に関する規制・誘導を行っていますが、社会経済情勢の変化や土地利用の現況と動向に的確に対応するため用途地域の変更が必要となっています。

商業系土地利用は、主に茂原駅周辺、新茂原駅周辺および本納駅周辺です。

茂原駅周辺については、再開発事業等により商業核を形成してきましたが、郊外への大規模店舗の出店や道路事情から商業地としての活力が低下傾向にあります。

現在、茂原駅前通り地区土地区画整理事業により、中心市街地として商業的土地利用条件の整備を進めています。

新茂原駅周辺については、周辺住民のための近隣商業核に位置づけており、駅前広場の集客機能を拡充できるよう、駅へのアクセス道路⁶²をはじめとして整備の具体化に向けた取り組みが必要です。

本納駅周辺については、茂原市北部における副次的商業拠点として位置付けています。旧国道128号沿いには商店街が形成されていますが、道路条件が悪く商業機能は低下しているため、駅前広場や道路整備等を推進して商業的土地利用条件を整備する必要があります。

工業系土地利用については、茂原工業団地を中心に工場の集約化を図ってきました。しかし、市街地内には小規模の工場が分散しているのが現状であり、住工混在を解消して工業的土地利用の条件を整備するため、茂原にはる工業団地等工業用地を確保し、移転集約化を図っていく必要があります。

住居系土地利用については、用途地域内について土地区画整理事業を実施し、住宅市街地としての基盤整備を行い、住宅の立地を促進してきました。

また、本納駅周辺ではスプロール化⁶³が著しい状況にあるため、駅前広場や道路整備等基盤整備を推進しながら市民と行政の協働により、地区計画⁶⁴等を定め規制・誘導を行っていく必要があります。

圏央道および長生グリーンライン⁶⁵の完成に向け、インターチェンジ周辺の開発の可能性は一層高まっていくことが予想されます。そのため自然環境との調和を図ることのできる開発・誘導策を行っていく必要があります。

茂原駅周辺は、駐車場整備地区として駐車場整備計画を策定していますが、将来の駐車需要を想定し、計画の見直しが必要となっています。

自然的土地利用の保全

農業振興地域に指定され、自然的土地利用が行われている地区については、今後も農業的土地利用を確保し、農業の健全な発展を図るために、ほ場整備済農地を中心に農用地の指定を継続し、都市的土地利用との混在が生じることのないよう土地利用を図っていく必要があります。

また、林地の保全については、新たな規制策の導入を検討する必要があります。

地目別面積の推移

区分 年	各年1月1日現在															
	田		畑		宅地		山林		原野		雑種地		その他		計	
	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)	面積 (ha)	構成 (%)
17	2,422	24.2	1,341	13.4	1,718	17.2	1,521	15.2	112	1.1	655	6.6	2,232	22.3	10,001	100.0
18	2,401	24.0	1,324	13.2	1,751	17.5	1,440	14.4	98	1.0	748	7.5	2,239	22.4	10,001	100.0
19	2,392	23.9	1,316	13.2	1,765	17.6	1,438	14.4	97	1.0	738	7.4	2,255	22.5	10,001	100.0
20	2,384	23.8	1,311	13.1	1,781	17.8	1,436	14.4	95	0.9	746	7.5	2,248	22.5	10,001	100.0
21	2,377	23.8	1,307	13.1	1,794	17.9	1,445	14.5	95	0.9	762	7.6	2,221	22.2	10,001	100.0
平成17～21年の増減面積 (ha)	45		34		76		76		17		107		11			
平成17～21年の増減比 (%)	1.9		2.5		4.4		5.0		15.2		16.3		0.5			

都市計画区域及び農業振興地域

平成21年4月1日現在

種別	区分	面積 (ha)	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	構成比 (%)
	都市計画区域	10,001			100
用途地域	第1種低層住居専用地域	242	30	50	2.4
	第1種中高層住居専用地域	341	60	200	3.4
	第2種中高層住居専用地域	5.4	60	200	0.1
	第1種住居地域	600	60	200	6.0
	第2種住居地域	43	60	200	0.4
	準住居地域	55	60	200	0.6
	近隣商業地域	30	80	200	0.3
	商業地域	40	80	400 500	0.4
	準工業地域	30	60	200	0.3
	工業地域	194	60	200	1.9
	計	1,580			15.8
その他の地域地区	防火地域	3.1			
	準防火地域	37			
	高度利用地区	1.2			
	農業振興地域	8,421			84.2
	上記のうち農用地指定区域	2,779			

都市計画の変遷

年月日	面積(ha)	備考
昭和29年5月11日	330.4	当初決定
“ 41年2月14日	862.0	変更
“ 48年2月10日	1,343.0	“
“ 52年9月10日	1,358.0	“
“ 59年3月21日	“	“
“ 60年1月18日	“	“
“ 63年2月16日	1,377.0	“
平成元年11月10日	“	“
“ 6年9月20日	1,458.0	“
“ 8年4月1日	“	“
“ 10年4月28日	“	“
“ 15年12月12日	1,580.0	“
“ 17年2月15日	“	“
“ 18年12月5日	“	“

基本方針

1. 都市全体の将来像とともに地区ごとの将来像を都市計画マスタープランに示すことにより、市民の都市計画に対する理解を深め、土地利用や都市計画事業への協力や参加を目指します。
2. 今後、人口減少が想定されるため、社会経済情勢等の変化に対応した都市計画マスタープランの見直しを図ります。
3. 周囲の自然環境との調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活および機能的な都市活動を確保するため、都市計画マスタープランに基づき、まちづくり条例等を制定するなど新たな規制・誘導策について検討します。
4. 建築物の安全性と質の向上を目的とし、快適な居住空間を考えた新たな規制・誘導策の導入を検討します。
5. 土地利用と道路・公園・下水道など都市施設相互の調和の取れたまちづくりを目指すとともに、地域性を考慮した都市基盤の整備を推進し、土地利用の純化を図ります。
6. インターチェンジ周辺については、自然環境との調和を図りながら、企業誘致を促進して、圏央道等の広域幹線道路網による波及効果を適切に受け止めます。
7. 茂原駅周辺の駐車場整備については、将来の駐車需要を想定し、計画の見直しを図ります。
8. 優良農地については、首都圏の重要な食糧生産基地として保全を図ります。
9. 農用地を囲む丘陵地や林地については、良好な自然環境として保全を図ります。

施策体系

適正な土地利用の推進

都市計画マスタープランの推進

都市計画マスタープランに沿った各種規制誘導策の整備

都市的土地利用の推進

自然的土地利用の保全

事業計画

都市計画マスタープランの推進

1. 都市計画マスタープラン推進市民会議を中心として、市民と行政との協働のまちづくりを推進します。
2. 後期基本計画等に基づき、都市計画マスタープランの見直しを行います。

都市計画マスタープランに沿った各種規制誘導策の整備

1. まちづくり条例等を制定するとともに、市民・行政協働組織を設立し、個別プロジェクトや地区別まちづくり推進に向けた計画づくりや事業実施、維持管理を実践します。
2. 限定特定行政庁⁶⁶として、地域に密着したきめ細やかな建築行政の充実を図り、安全で良質な建築物を供給できるよう指導していきます。また、近年の建築災害の教訓を踏まえ、建築物の安全性を確保するための誘導および時代に適応した居住環境の整備を図ります。

都市的土地利用の推進

1. 中心市街地については、行政、福祉、文化、教育、医療などの拠点機能および人口の集積を図り、あわせて商業の再生を推進します。
2. 本納駅周辺については、都市基盤の整備を図るとともに、地区計画等を定めることにより規制・誘導を行い、まちづくりを推進します。
3. 茂原にいはる工業団地の整備を促進し、企業誘致を推進するとともに、市街地内に分散する小規模の工場の移転集約化を図ります。
4. インターチェンジ周辺については、自然環境との調和を図りながら、整備計画を策定します。
5. 茂原駅周辺については、将来の駐車需要に基づき、駐車場整備計画の見直しを行います。

自然的土地利用の保全

農用地や山林など緑豊かな自然環境は、関係法令等により適切に指導し保全します。

主要事業

- ・まちづくり条例の制定
- ・都市計画マスタープランの見直し
- ・土地利用計画の策定
- ・地区計画の策定
- ・インターチェンジ周辺整備計画の策定
- ・駐車場整備計画の見直し

第2項 良好な景観形成の推進

現況と課題

条例の制定と計画の策定

本市では、都市化に伴い都市基盤の整備に重点をおいたまちづくりを進めてきました。しかし、市民のライフスタイルや価値観が変遷する中、機能性や効率性が優先されてきたことなどにより、景観

の意義や重要性への配慮が十分でなく、良好な景観が失われつつあります。

このため、景観行政団体⁶⁷として良好な景観の形成を推進するための条例を制定し、美しく魅力のある景観の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造を図る必要があります。

基本方針

自然、歴史、文化などを生かしながら、美しく魅力のある景観の形成、潤いのある豊かな生活環境を創造するため、市民、

事業者、行政等の地域にかかる全ての主体が良好な景観の価値を再認識し、連携、協働により取り組みます。

施策体系

良好な景観形成の推進

条例の制定と計画の策定

事業計画

条例の制定と計画の策定

1. 良好な景観の形成を推進するため、地域住民をはじめとする地域に関わる全ての主体の役割を明確にした条例の制定に努めます。

2. 良好な景観の形成の効果が最大限発揮されるよう、景観計画を策定し、効果的な運用等に努めます。

主要事業

・ 景観条例の制定

・ 景観計画の策定

第3項 地籍の適正管理

現況と課題

地籍調査⁶⁸の推進

現状における土地に関する記録の多くは、明治時代の地租改正によって作られた地図（公図）をもとにしたもので、土地の境界が不明確であったり、測量も不正確であったりするため、土地の実態を正確に把握することができません。

このことから、様々な土地政策を実施する上で大きな問題が生じており、このような状況を改善することを目的として、地籍調査を計画的に進めていく必要があります。

基本方針

公共事業の円滑化、災害復旧の迅速化、まちづくりや課税の適正化、土地取引や土地に係るトラブル等の未然防止のため地籍調査を計画的に推進します。

施策体系

地籍の適正管理

地籍調査の推進

事業計画

地籍調査の推進

国土調査促進特別措置法に基づく国土調査事業十箇年計画により、民間の専門技術を活用しながら、全行政区域面積

100.01 k m²のうち土地区画整理事業実施区域等の10 k m²を除いた90 k m²、総筆数約18万筆について、地籍調査に取り組みます。

主要事業

- ・地籍調査

第2節 秩序ある市街地整備

第1項 秩序ある市街地整備の推進

現況と課題

中心市街地の整備

本市の中心市街地は、旧来からの路線型中心商業軸が形成され、業務・住宅が一体的に機能し、都心として健全な発展が期待されてきました。

しかしながら、商業業務施設等の立地は車で行きやすく、かつ大規模な駐車場が確保しやすい郊外に展開し、茂原駅周辺・榎町・昌平町などの中心商業地が活力を失いつつあります。このような中、これからの都市づくりの核となる中心市街地の整備と活性化が課題となっています。

現在、茂原駅に近接した茂原駅前通り地区で土地区画整理事業を実施中であり、中心市街地としての商業環境及び住環境の整備を図り、本市のシンボリックな街並み景観になるよう整備を推進する必要があります。

周辺市街地の整備

用途地域内において、都市的な土地利用が図られていない地域については、効果的な市街地整備の手法として土地区画整理事業を行ってきました。土地区画整理事業により、計画的に住宅地、商業、業務地等をつくり、土地利用の効率化を

図るとともに、道路・公園・下水道等の公共施設を同時に整備し、衛生的、かつ安全で住みよいまちづくりに努めてきました。

現在施行中の土地区画整理事業について早期の完成を図るとともに、今後も土地区画整理事業を基本に円滑な推進を図ることにより、周辺市街地についての計画的な整備を行い、土地の有効利用の促進を図る必要があります。

新市街地の計画的整備

本納駅周辺は小規模開発による宅地化が進み、スプロール化が著しく、さらに関連河川の流下能力不足による農地・道路の冠水・宅地の浸水等の被害が頻繁に発生するなど、年々生活環境の悪化が進んでいます。

近年では準用河川乗川の JR 外房線横断部改修や赤目川調節池建設により、線路の冠水は改善したものの、今後も本納駅周辺の総合的整備と周辺水害対策として、関連河川の改修を図っていく必要があります。

圏央道および長生グリーンラインのインターチェンジ周辺は、その整備効果を適切に受け止めるため、新市街地として整備を図る必要があります。

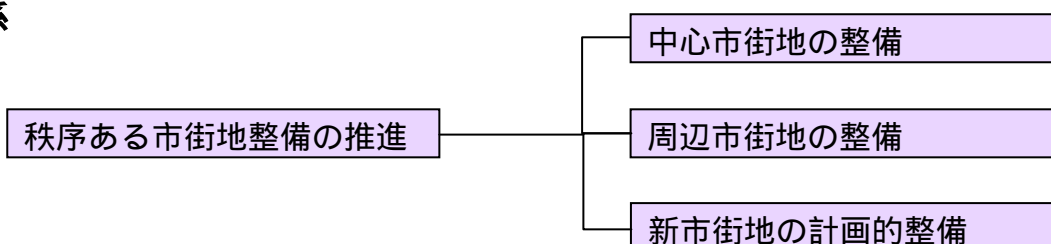
人口集中地域 (PID) の推移							各年10月1日現在	
年	全市		人口密度 (人/ha)	人口集中地域		人口密度 (人/ha)	人口集中地 区人口 全市 人口 (%)	人口集中地 区面積 全市 面積 (%)
	面積 (ha)	人口 (人)		面積 (ha)	人口 (人)			
2	9,998	83,437	8.3	730	29,991	41.1	35.9	7.3
7	10,001	91,664	9.1	850	33,333	39.2	36.3	7.3
12	10,001	93,779	9.3	894	32,728	36.6	34.9	8.9
17	10,001	93,260	9.3	923	32,789	35.5	35.2	9.2

土地区画整理事業			平成22年4月1日現在		
完了			施行中		
地区名	面積 (ha)	事業年度	地区名	面積 (ha)	事業年度
茂原第一	8.4	29～34	大芝	26.1	3～未定
茂原第二	3.2	36～40	ゆたか	17.1	4～未定
茂原第三	5.8	38～47	小計	43.2	(組合施行)
茂原第四	7.3	40～47	茂原駅前通り	10.7	4～未定
下井戸	26.5	43～52	小計	10.7	(市施行)
西町	2.2	39～53			
道表	13.0	47～55			
東部	48.7	52～59			
高師富士見	3.7	58～62			
中部	13.5	59～2			
西ノ前	5.8	59～63			
鷺巣	8.9	61～7			
高師小林	15.8	3～20			
西町第二	5.8	5～18			
合計(14ヶ所)	168.6		合計(3ヶ所)	53.9	

基本方針

1. 広域都市圏⁶⁹の中心として魅力ある都心を形成し、商業業務機能の集積を図るため、土地区画整理事業等を基本に、都市基盤の整備を推進します。
2. 宅地の乱開発による環境悪化を防止し、公共施設の整備と宅地の利用増を図るため、土地区画整理事業等を基本に、健全な市街地形成を目的とした都市基盤の整備を推進します。
3. 新市街地については、人口の増加や広域的交通網整備に伴う開発を適正に誘導するとともに、周辺の自然環境との調和を配慮しつつ、計画的な都市基盤の整備を促進します。

施策体系



事業計画

中心市街地の整備

土地区画整理事業を施行中の茂原駅前通り地区については、中心市街地としての商業・業務環境および住環境の整備を継続的に進めるとともに、商業・コミュニティ等の複合機能を持った核施設の形成に向けて調査研究を進めます。

周辺市街地の整備

無秩序な開発を防止するため、土地区画整理事業を基本に、都市基盤が面的に整備された市街地の形成を図ります。

新市街地の計画的整備

1. 本納駅周辺については、関連河川の整備状況を十分考慮しながら、地区計画等により都市施設を定め、土地区画整理事業等を基本に、安全で住みよいまちづくりを推進します。
2. インターチェンジ周辺は、交通、物流等を中心とした拠点施設の整備を促進します。

主要事業

- ・ 茂原駅前通り地区土地区画整理
- ・ 大芝土地区画整理
- ・ ゆたか土地区画整理
- ・ 本納駅東地区土地区画整理

第2項 住居表示等の整備

現況と課題

実施体制の整備

字区域の整備や飛地の解消については、住所がわかりやすくなるよう一部で進めてきましたが、住居表示はソフト面の都市基盤整備として位置付けられ、市民生活にとっても有効です。

しかし、これを本格的に行うには、自治会や関係団体との調査事項も多く、今後、これに関する研究と事務体制の整備が必要です。

基本方針

市民や本市来訪者へのわかりやすさを向上させるため、住居表示等の調査・研究を進めます。

施策体系

住居表示等の整備

実施体制の整備

事業計画

実施体制の整備

字区域の整備等を図るとともに、関連する市の施策の実施状況等を見ながら、住居表示等の制度や推進体制について調査・研究を進めます。

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、国道128号及び国道409号の2つの国道と、千葉外房有料道路、千葉茂原線等の7つの主要地方道⁷⁰、茂原環状線等の3つの一般県道⁷¹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。

また、現在進められている圏央道およ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、千葉県半島の半島性を解消し、交通環境を良好にするものと期待されています。

このような中、中心市街地における交通渋滞は恒常化しており、通過交通⁷²の抑制等の対策が急務となっています。

アクセス道路の整備

市を取り巻く道路環境については、圏央道等の建設による新たな広域幹線道路網が形成されようとしており、圏央道等へアクセスする市道を整備する必要があります。

また、広域幹線道路網や隣接する市町村道と連携する新たな道路網整備計画を策定し、整備を行う必要があります。

都市計画道路の整備

市街地における車両交通を円滑に処理し、歩車道分離することにより歩行者自転車の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

26路線、特殊街路3路線、計31路線のうち、現在桑原梅田線のほか2路線について、事業認可を受け実施中です。また、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。

JR外房線茂原駅付近は、鉄道高架により、これまでの踏切による交通渋滞は解消していますが、交差する幹線道路の一部が未整備であるため、市街地周辺からの交通混雑が生じています。このため交通緩和を図るための幹線道路の早期完成が必要となっています。

また、本納・新茂原駅の利用者に対する市街地周辺からのアクセス道路も未整備となっています。

県において長期末整備都市計画道路の見直しを図るガイドラインが策定されており、本市においても都市計画道路網の見直し案の策定が必要となっています。

橋梁の整備

本市における橋梁は、平成21年4月1日現在174橋あり、市民生活と地域経済を支え、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、安全で景観に配慮した橋梁の整備を行う必要があります。

市道

平成22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	未改良	率	改舗装	未舗装	率	橋梁数
				(km)	(km)	(%)	(km)	(km)	(%)	
市道	1級	33	69.7	68.9	0.9	98.7	69.7	0.0	100.0	33
	2級	40	57.7	56.3	1.5	97.4	57.2	0.6	99.0	21
	その他	2133	675.0	473.9	201.2	70.2	623.4	51.6	92.3	120
計		2206	802.5	599.0	203.5	74.6	750.3	52.2	93.5	174

都市計画道路

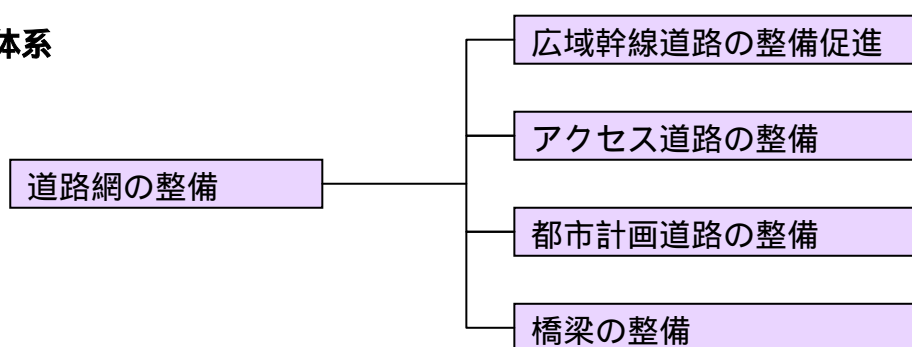
平成21年4月1日現在

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	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 道路	3・3・1	早野渋谷線	22	7,230	5,610	78	県施行	平成12.3.31
	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	1,324	73	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	2,610	55	県・市	平成元.11.10
	3・4・8	二重堤東羽貫線	16	4,120	500	12	市施行	平成元.11.10
	3・4・9	桑原梅田線	16	2,770	374	14	市施行	平成元.11.10
	3・4・10	小林浜町線	16	2,860	150	5	市施行	昭和63.2.16
	3・6・11	地美長者台線	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	1,060	67	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	150	20	市施行	昭和53.12.26
	3・5・17	高師高師野線	15	790	790	100	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	300	12		平成元.11.10
	3・4・21	おりひめ線	16	330	0	0	市施行	平成4.12.1
	3・422	西部アクセス線	20	820	0	0		平成5.7.16
	3.5.23	ひこぼし線	12	560	160	29	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	
3・4・25	本納駅西口線	18	1,520	0	0		平成15.12.12	
3・3・26	本納駅東口線	22	390	0	0		平成15.12.12	
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		31路線		61,220	21,163	35		

基本方針

1. 首都圏の環状道路を形成する圏央道と、新たな広域幹線道路網の建設を促進するとともに、圏央道等へアクセスする市道の整備を推進します。
2. 広域幹線道路網や隣接する市町村道と連携する新たな道路網整備計画を策定し、整備を推進します。
3. 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・加味して、計画的に事業を推進します。
4. 新たに架設される橋や老朽橋等について、安全で景観に配慮した親しみのある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長生グリーンライン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. 千葉市へのアクセスを強化する千葉外房有料道路の 4 車線化を促進します。
5. 増大する交通需要を安全に処理する国道および主要地方道並びに一般県道の拡充を促進します。

アクセス道路の整備

1. 圏央道等へアクセスする市道の整備を推進します。
2. 道路網整備計画を策定し、整備を推進します。

都市計画道路の整備

1. 中心市街地および JR 外房線を挟んで南北を結ぶ幹線道路を整備します。
2. 市街地周辺より市街地における交通結節点へのアクセス道路を整備計画します。
3. 都市計画道路網点検見直し案の策定をします。

橋梁の整備

老朽化した橋梁や幅員の狭い橋梁の整備を推進します。

主要事業

- ・ 圏央道（東金・茂原・木更津間）の建設促進
- ・ スマートIC⁷³の設置促進（主要地方道千葉茂原線）
- ・ 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
- ・ 主要地方道茂原・白子バイパスの建設促進
- ・ 市道1級14号線、市道1級15号線等のアクセス道路の整備
- ・ 道路網整備計画の策定
- ・ 桑原梅田線
- ・ 高師町下井戸線
- ・ 小林浜町線
- ・ 西部アクセス線
- ・ 茂原市都市計画道路網点検調査業務委託

第 2 項 鉄道の整備

現況と課題

運行本数の拡充要望

本市の鉄道は、市のほぼ中央を南北に JR 外房線が縦貫し、市内には茂原駅、新茂原駅、本納駅の 3 つの駅があります。JR 外房線は、千葉・東京方面への主要な交通手段として、通勤、通学等多くの市民に利用されています。今後も利便性の向上のため、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

新茂原駅については、駅舎が老朽化し、駅前広場が狭あいとなっている状況です。新茂原駅の平成 20 年度の 1 日平均乗客数は 1,491 人となっています。

今後は市街地整備の状況を勘案しながら、乗降客の利便性向上に努める必要があります。

本納駅の整備

本納駅については、駅舎が老朽化しており、駅西側の駅前広場も狭あいとなっている状況です。本納駅の平成 20 年度の 1 日平均乗客数は 1,991 人となっています。

圏央道および本納駅東地区土地区画整理事業等の市街地整備の状況を勘案しながら、駅前広場や駅舎等の整備を図っていく必要があります。

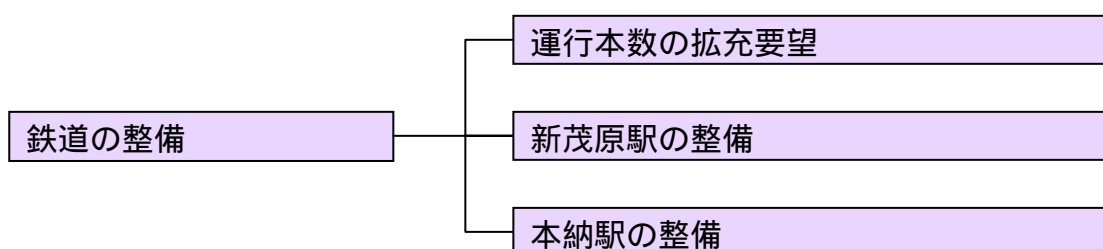
平均乗客（1 日当たり）の推移

年	区分	茂原駅	新茂原駅	本納駅
16		11,863 人	1,417 人	2,032 人
17		11,911	1,455	2,036
18		11,957	1,408	2,028
19		11,990	1,446	1,993
20		12,083	1,491	1,991

基本方針

1. 市民の通勤、通学等利便性の向上を図るため、JR 外房線の普通列車の増発・増結および快速列車の増発の要望に努めます。
2. 新茂原駅については、地域近隣商業の核として、また周辺地域の宅地化に対応できるよう整備を図ります。
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。

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、東日本旅客鉄道株式会社に普通列車の増発・増結および快速列車の増発を東日本旅客鉄道株式会社に要望していきます。

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、駅前広場や駅舎等の整備の具体化に努めます。

本納駅の整備

本納駅東地区土地区画整理事業の進捗よくに合わせ、駅前広場や駅舎等の整備を図るとともに、快速電車の停車について東日本旅客鉄道株式会社に要望をしていきます。

第3項 バス輸送の整備

現況と課題

バス路線の整備

本市のバス輸送は、小湊鉄道株式会社、都自動車株式会社の2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。

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。

しかし、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、路線・ダイヤの見直しなどについて関係機関に働きかけるなど、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。

市民バスの運行拡充

市民要望に応え、高齢者等の移動手段を確保するため、路線バスの運行していない交通空白地域に市民バスを導入し、平成13年度から運行しています。

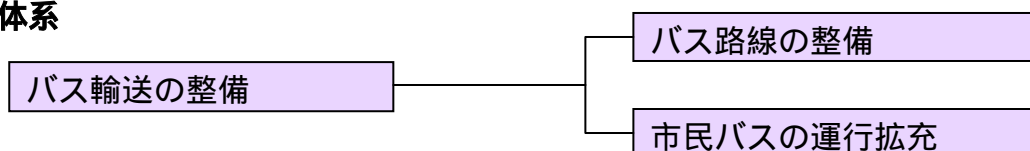
市民バスは、市内を東西南北の4コースに分け、車椅子も乗車可能なバス2台で月・水・金曜日と火・木曜日に2コースずつ交互に運行しています。利用料金は一回の乗車につき一律200円で、小学生未満および障害者手帳所持者は無料です。一部に停留所以外でも乗降できる「自由乗降区間」を設定するなど、利便性の向上を図っています。

今後は、利用者増大や利便性向上のため、市民からの運行ルート変更要望等を関係機関と協議するための場として地域公共交通会議⁷⁴を活用し、運行体制の見直しを図る必要があります。

基本方針

1. 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。
2. 高齢者等の移動手段を確保するため、市民バスを運行します。

施策体系



事業計画

バス路線の整備

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、運行維持が困難となったバス路線について、学生や高齢者などの交通弱者や通勤利用者の交通手段の確保を図るため、路線バス事業者と運行継続へ向けた協議を行います。

市民バスの運行拡充

地域の実情に即したサービスを提供し、利用者増大や利便性向上のための地域公共交通会議を活用して、道路交通網の整備と併せて関係機関と協議します。

事業計画

- ・市民バスの運行

- ・地域公共交通会議の活用による交通ネットワークの構築

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

天然ガス利用の普及促進

地元産業の発展の原動力である天然ガスは、地球環境に優しい安全クリーンなエネルギーであり、そ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。本市の天然ガス普及状況は、平成20年12月末現在で26,610戸が加入しており、83.3%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ため、施設工事費の高負担が導入の支障となっています。

地域新エネルギー利用の検討

新エネルギーは、再生可能エネルギーと従来型エネルギーの新利用形態の二つに分類され、さらに再生可能エネルギーは自然エネルギーとリサイクルエネルギーに分けられます。

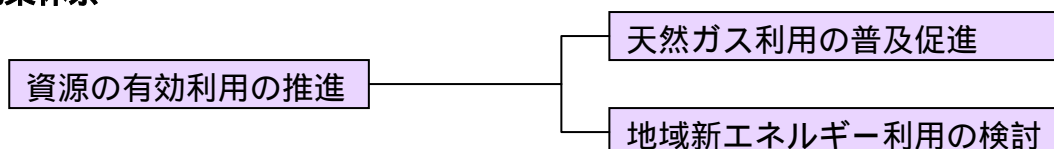
自然エネルギーとしては、太陽光・風力・バイオマス⁷⁵発電や太陽熱・バイオマス熱利用などがあり、リサイクルエネルギーとしては、廃棄物発電や廃棄物熱利用などがあります。また、従来型エネルギーの新利用形態としては、クリーンエネルギー自動車⁷⁶、天然ガスコージェネレーション⁷⁷や燃料電池⁷⁸などがあります。

本市においては、地域新エネルギービジョンに掲げた「自然に優しいまち・自然と共生のまち」の実現のため、新エネルギーに関する施策に取り組むとともに、省エネルギーについても設備の導入をしていく必要があります。

基本方針

1. 天然ガス利用の普及促進を図るため、利子補給を実施します。
2. 地域新エネルギービジョンに掲げた「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。
3. エネルギー使用量の削減を図ります。

施策体系



事業計画

天然ガス利用の普及促進

利子補給を実施することにより、天然ガス利用者の負担を軽減し、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、新エネルギーの利活用の可能性について調査研究に努めるとともに、省エネルギー設備の導入によるエネルギー使用量の削減に努めます。

主要事業

- ・ 家庭用天然ガス導入資金利子補給
- ・ 太陽光発電の促進
- ・ 公用車へのクリーンエネルギー自動車の拡充
- ・ 公共施設へのLED⁷⁹照明器具の導入

天然ガス供給状況の推移

年度	業種				ガス供給戸数(調定年間延戸数)				一戸1ヶ月当たり平均使用量(m ³)(39MJ/m ³ 換算)			
	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
16	14,864	5,080	17,953	3,107	314,795	23,838	597	5,727	47.2	213.1	30,073.3	542.6
17	15,530	5,124	18,196	3,059	315,200	23,652	445	5,763	49.3	216.7	40,890.4	530.9
18	15,761	5,033	22,715	3,012	315,576	23,100	466	5,827	49.9	217.9	48,745.1	517.0
19	14,856	4,813	26,341	2,837	316,941	22,714	449	5,862	46.9	211.9	58,667.6	484.1
20	15,327	4,956	27,863	2,785	318,294	22,112	477	5,876	48.2	224.2	58,413.2	474.1

用語解説

61 都市計画マスタープラン

市が都市計画法に基づいて策定する、都市の将来像とその実現方策を体系的・総合的に示す基本的な計画

62 アクセス道路

都市の施設に至るための道路。また、高速道路と一般道路を結ぶ道路。

63 スプロール化

住宅や商業・業務地などが町の中心部から次第に郊外に広がり都市の規模が無計画に大きくなっていく現象。多くの場合、それによって町の中心部における環境が悪化したり、都市のゆとりが失われたりするなどの問題が懸念されます。

64 地区計画

都市計画法に基づく計画の一種で、建築物の建築形態、公共施設等の配置などから、それぞれの地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画

65 長生グリーンライン

首都圏中央連絡自動車道の（仮称）茂原・長南インターチェンジから大原方面を結ぶ地域高規格道路の茂原・一宮・大原道路のうち、長南町から一宮町までの約 11 km区間の愛称

66 限定特定行政庁

建築主事を置く地方公共団体で、主に、木造住宅等小規模建築物の建築確認、中間・完了検査、違反建築物に対する是正命令等の建築行政全般を司る行政機関

67 景観行政団体

景観計画の策定などの景観法に基づく景観行政を担う主体。都道府県、政令市、中核市は自動的に、その他の市町村は県との協議・同意により景観行政団体になることが可能とされています。

68 地籍調査

国土調査法に基づく土地の調査で、一筆ごとの土地について、所有者、地番、地目を調査するとともに、土地の境界（筆界）と面積（地積）を測量するもの

69 広域都市圏

東京から半径 50～100 km以内の核となる都心及びその影響を受ける地域

70 主要地方道

広域交通を担う幹線道路として位置付けられている主要な都道府県道または市道。茂原市内には千葉茂原線、市原茂原線、五井本納線、茂原大多喜線、茂原白子線、茂原停車場線、茂原長生線の7つの主要地方道があります。

71 一般県道

県道のうち、主要地方道ではないもの。茂原市内には正気茂原線、茂原環状線、本納停車場線の3つの一般県道があります。

72 通過交通

高速道路やバイパス道路の整備によって、その都市に立ち寄ることなく、通り過ぎる車両等

73 スマートIC

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるIC（インターチェンジ）。通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）を搭載した車両に限定しているICです。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のICに比べて低コストで導入できるメリットがあります。

74 地域公共交通会議

地域のニーズに応じた生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議

75 バイオマス

エネルギー資源として利用できる生物体のこと。バイオマスのエネルギー利用としては、燃焼して発電を行うほか、アルコール発酵、メタン発酵などによる燃料化や、ユーカリなどの炭化水素を含む植物から石油成分を抽出する方法などがあります。ゴミや下水汚泥などの廃棄物に含まれている有機分の利用も研究されており、廃棄物処理と石油代替エネルギーの両方に役立つとされています。

76 クリーンエネルギー自動車

石油以外の資源を燃料とし、ガソリンや軽油を燃料に使う従来の自動車よりも窒素化合物、二酸化炭素などの排出量を少なくした自動車

77 コージェネレーション

発電と同時に発生した廃熱も利用して給湯・暖房などを行うエネルギー供給システム。従来の発電では40%程度だったエネルギー利用効率を70~80%にまで高めることができます。単一または複数のエネルギー資源から、電気と熱という異なるエネルギーを同時に得るシステムをコージェネレーション(熱電併給)といいます。

78 燃料電池

水素と酸素等を化学反応させて発電する装置。燃焼させないためCO₂の発生がなく、環境にやさしいエネルギーとして実用化が期待されています。

79 LED

「Light Emitting Diode」の略で、電気を流すと発光する半導体の一種。発光ダイオードとも呼ばれています。一般用照明として、白熱灯や蛍光灯に比べ長寿命で省エネルギー・省資源であることが特長です。