

3. 都市全体構想

3 都市全体構想

3-1 都市空間の形成に関する基本的な考え方

本章では、前章で設定した『将来都市構造』を実現するための各分野別の区域・施設等の配置や、整備、開発及び保全に関する基本的な方針を定めました。なお、土地利用及び根幹的な都市施設の配置に係わる各要素については、次に示すとおりです。

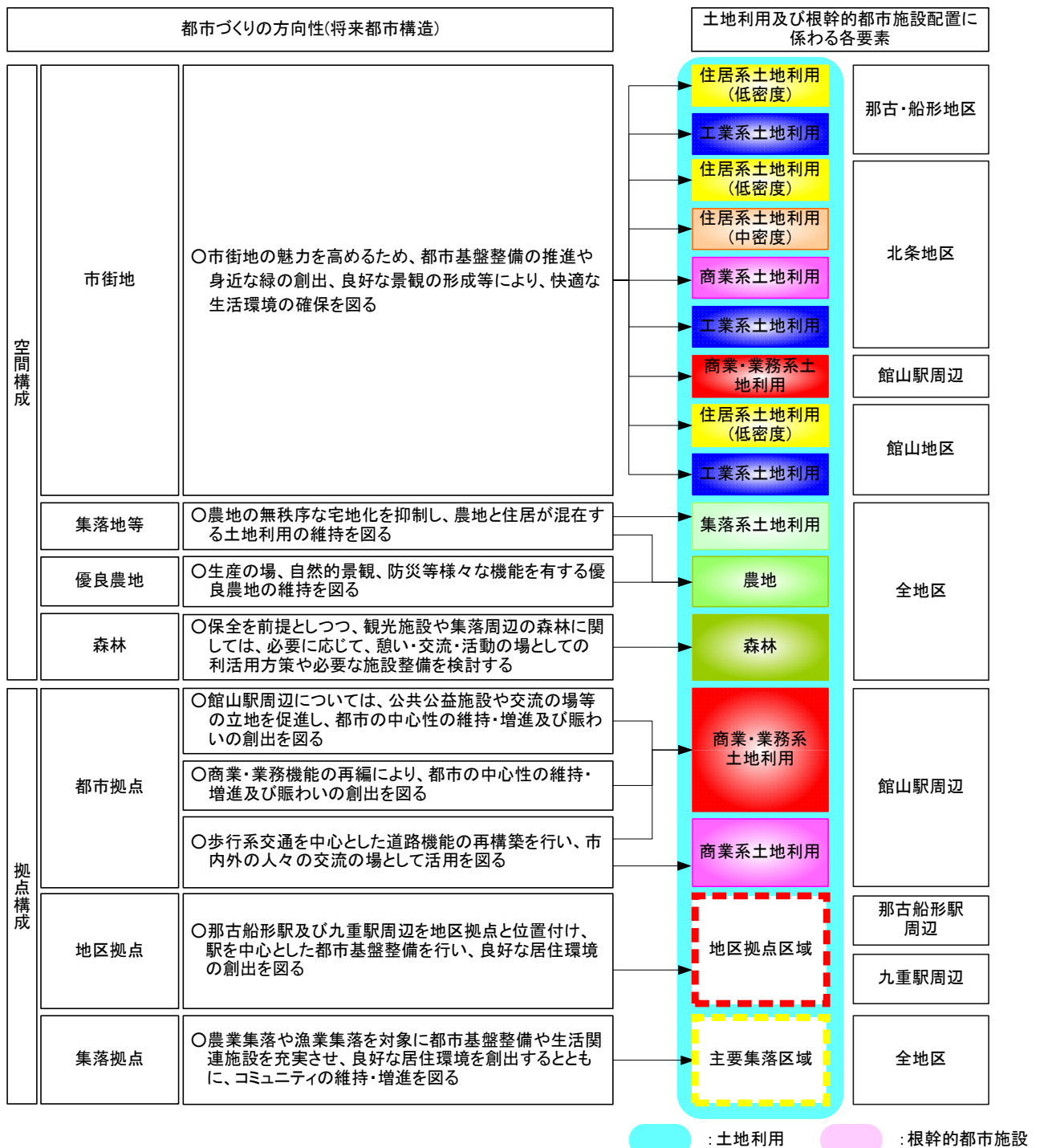


図3-1-1 土地利用及び根幹的な施設配置に係わる各要素(その1)

3 都市全体構想

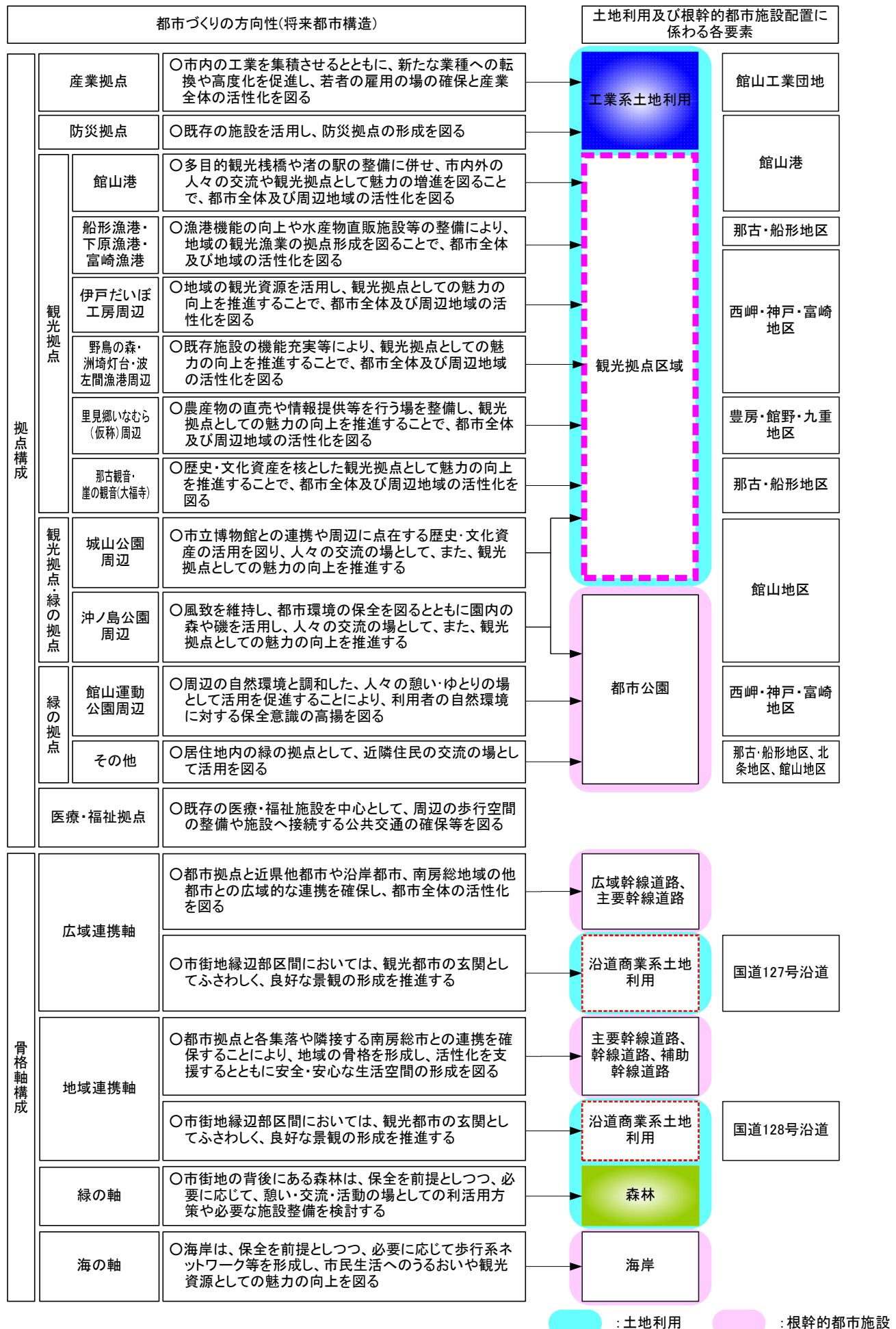


図3-1-2 土地利用及び根幹的な施設配置に係わる各要素(その2)

3-2 土地利用の構想・方針

本市は約 7 割に相当する土地において森林や田畑等の自然的土地利用がなされており、平坦な土地やなだらかな丘陵地に市街地や各集落が比較的コンパクトに形成されてきました。このような背景の中で今後の都市づくりにおいては、市街地及び各集落の居住・商業・業務・操業環境の維持・増進を図るため、計画的な土地利用を進めつつ、それらの実現に必要な措置を講じます。

特に、市街地にあっては市街地外から新たな定住者の誘導を目標として、良好な住環境を創出するため、住宅と商業施設が混在した、歩いて暮せるまちの実現を図ります。

また、各集落にあっては、コミュニティの維持・増進に加え、交流人口の確保に向けた検討を行っていきます。

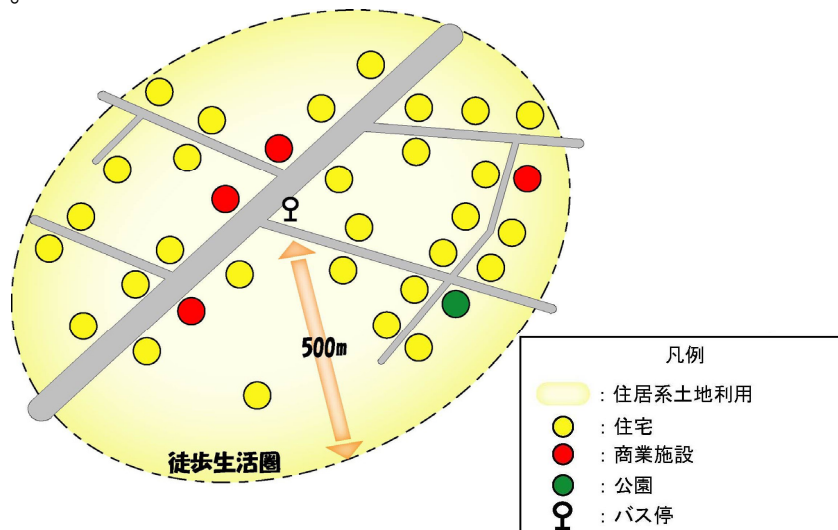


図 3-2-1 住居系土地利用における住商混在のイメージ

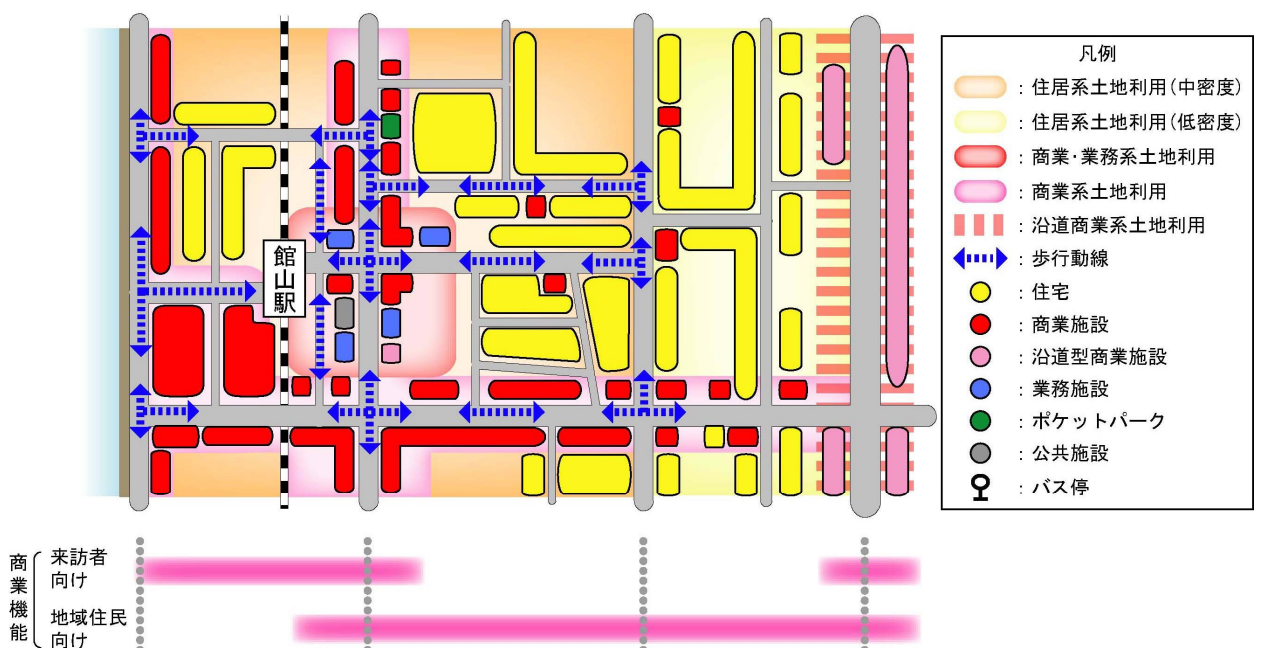


図 3-2-2 館山駅周辺の商業機能分類及び歩行者回遊のイメージ

(1) 住居系土地利用（低密度）

- ・ゆとりある居住環境の形成を進めるために、必要な都市基盤整備を推進します。
- ・日常の買い物に供する商業施設は、住宅との混在を容認し、歩いて暮せるまちを実現するために必要な都市基盤整備を推進します。
- ・生活道路の拡充等を進めるとともに、住民の発意に基づく建築物の不燃化対策について検討します。

(2) 住居系土地利用（中密度）

- ・都市拠点としてふさわしい中密度の居住環境を形成するため、都市の魅力や安全性・快適性の向上を図ります。
- ・生活道路の拡充等を進めるとともに、住民の発意に基づく建築物の不燃化対策について検討します。
- ・地区の中心に配置されている商業施設へのアクセス機能向上のための歩行空間の形成等により、居住環境の改善を図ります。
- ・日常の買い物に供する商業施設は、住宅との混在を容認し、歩いて暮せるまちを実現するために必要な都市基盤整備を推進します。

(3) 商業系土地利用

【一般国道 128 号・市道 1085 号線沿道地区】

- ・中心市街地への導入路であり、日常の買い物に供する商業施設を配置するとともに、歩いて暮らせるまちの実現のため、バリアフリーを考慮した歩行空間の形成等により、商業機能の維持・増進を図ります。

【一般県道館山富浦線・一般国道 410 号沿道地区】

- ・中心商店街活性化のため、日常の買い物から来訪者による買い物までを充足する商業・住商併用施設の再配置を促進します。
- ・街並みの統一やバリアフリーを考慮した歩行空間の形成を進めます。
- ・周辺に点在する商業施設への回遊を考慮した商業施設の再配置、歩行者の休憩及び交流の場の配置について検討します。
- ・館山駅に近接する地区については、公共施設の集約・配置について検討します。

【館山駅西口周辺地区】

- ・館山湾に面している特性を活かし、来訪者のための商業施設の再配置を促進します。

（４）商業・業務系土地利用

- ・本市及び安房地域における中心性の維持・増進を目的とした商業・業務機能の活性化や公共施設の集約・配置について検討します。
- ・一般県道館山富浦線沿道にあつては隣接する商業施設との連続性に配慮し、誰もが利用しやすい空間としてバリアフリーを考慮した歩行空間の形成を進めます。

（５）沿道商業系土地利用

- ・一般国道 127 号、128 号、410 号北条バイパス沿道については、自動車交通に対する利便性の高さを活かした沿道商業系土地利用を維持するとともに、中心市街地への玄関口として景観に配慮した商業空間の形成を促進します。

（６）工業系土地利用

【船形地区・館山地区】

- ・住宅と小規模工場が混在している地区については、住宅との混在を容認し、良好な生産環境と居住環境の維持・増進を図ります。

【北条地区】

- ・鏡ヶ浦クリーンセンターについては、適切な機能管理を行い、周辺環境と調和した空間形成を推進します。
- ・一般国道 127 号沿道の工場立地地区については、住宅や商業施設との混在を容認し、良好な生産環境と商業・居住環境の形成を図るために、必要な都市計画制度の適用について検討します。

【館山工業団地】

- ・安房地域における広域的な工業拠点形成のため、新たな産業の誘致や市街地内に所在する工場移転の受け皿としての整備を関係機関との調整を行います。

(7) 集落系土地利用

【全域】

- ・農地と住居等が混在する良好な空間の形成を図るため、必要な都市計画制度の適用について検討します。
- ・市外からの交流人口の増加を目的とした、空き家・空き地の利活用方策について関係機関との調整を行います。

【市街地縁辺部】

- ・新たに開発された住宅地については、良好な居住環境の創出を目的として、必要な都市計画制度の適用について検討します。

【西岬・神戸・富崎地区】

- ・市外からの交流人口の増加を目的としたリゾート系開発(別荘地・余暇施設等)の適切な誘導に努めます。

(8) 農地

- ・生産の場や災害防止、生物多様性の維持、美しい田園景観の形成など、農地が果たしている多面的機能を考慮し、その保全を図るため関係機関との調整を行います。
- ・農地への無秩序な宅地化等を抑制するため、関係機関との調整を行います。
- ・耕作放棄地については、その発生の防止に努めるとともに、土地利用の転換について関係機関との調整を行います。

(9) 森林

- ・都市における貴重な緑である森林は、保全を原則とします。
- ・観光施設や各集落に隣接する区域にあつては、周辺の自然環境との調和を図りつつ、憩い、交流、レクリエーションの場として利活用を図ります。

(10) 地区拠点区域

- ・那古船形駅周辺及び九重駅周辺については、周辺地区の拠点性機能強化のため、交通結節機能の強化や日常の買い物に供する商業施設等の再配置、歩行者に配慮した都市基盤整備を進めます。

（１１）主要集落区域

- ・必要な都市基盤整備の推進、生活関連施設の配置促進等により、良好な居住環境を創出し、集落としての形態とコミュニティの維持・増進を図ります。

（１２）観光拠点区域

【船形漁港・下原漁港・富崎漁港周辺】

- ・観光漁業の拠点として充実を図るため、直売施設の機能向上又は設置、必要な施設整備や周辺未利用地の利活用方策について、地元住民や関係機関との調整を行います。

【館山港周辺】

- ・新たな観光拠点となる多目的観光栈橋及び交流拠点“渚の駅”の整備にあわせて、海の玄関口としての機能を強化するとともに、周辺への商業施設等の配置について検討します。
- ・既存の港湾施設等については、景観に配慮した整備について関係機関との調整を行います。

【歴史文化資産周辺】

- ・城山公園、那古観音等の歴史文化資産については、観光資源としての魅力の向上と機能充実に目的として、景観への配慮及び利用者の利便性向上に必要な施設整備について検討します。

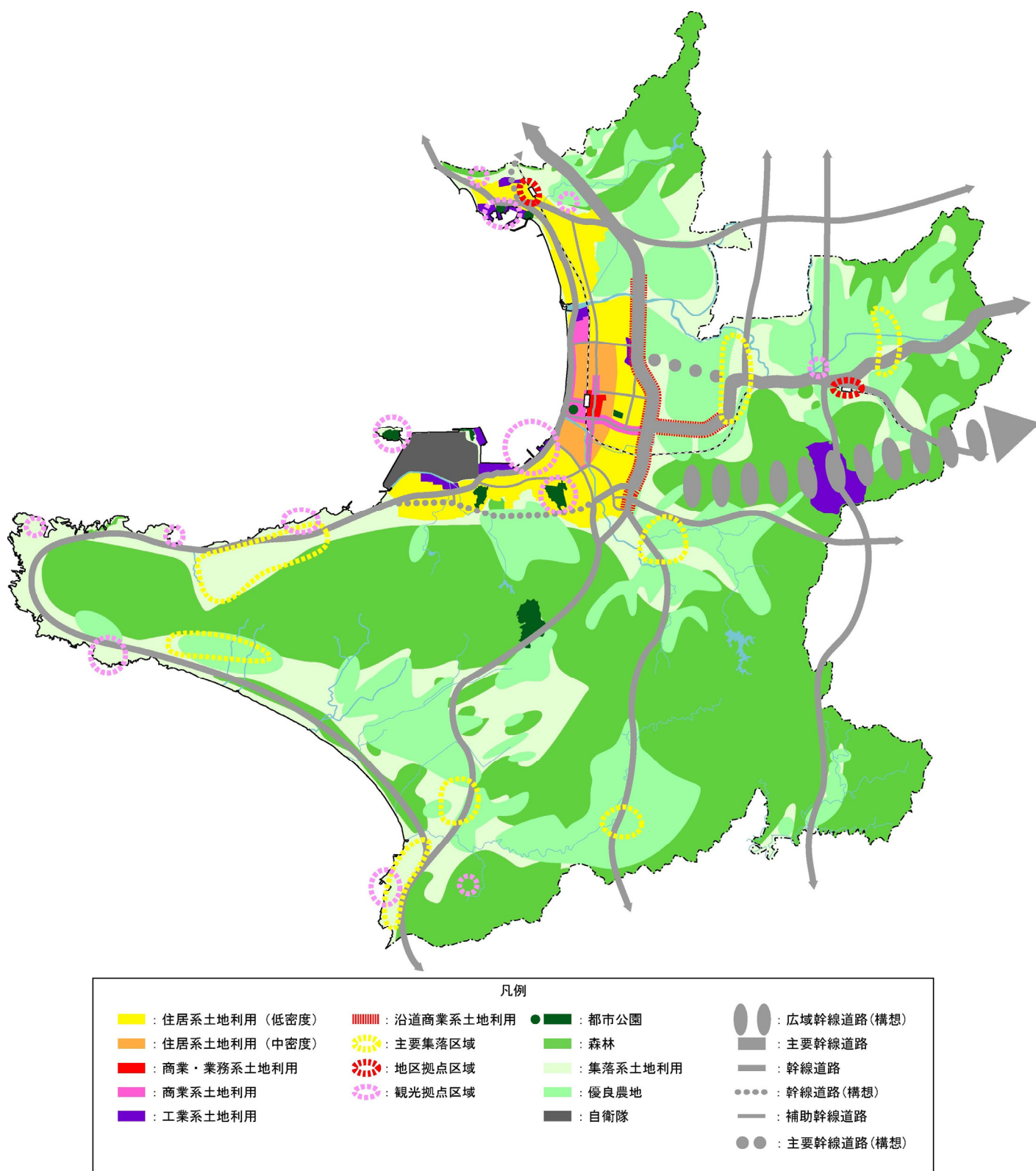


図3-2-3 土地利用の構想・方針図

3-3 交通体系の構想・方針

(1) 道路

本市の道路網は、南北に走る都市計画道路川名真倉線(一般国道 127 号、一般国道 410 号北条バイパス)と一般国道 410 号、東西に走る一般国道 128 号や一般県道南安房公園線などが幹線を構成しています。また、市街地においては、都市計画道路川名真倉線(一般国道 127 号)と都市計画道路船形館山港線(市道 3016 号線)を主な支柱とする梯子状の道路網が形成されており、都市計画道路青柳大賀線がその機能を補完するように配置されています。

このような状況を踏まえ、近県他都市との広域的連携機能や安房地域の他市町との地域間連携機能の強化を図るため、幹線道路網の整備を促進します。また、市街地においては、安全・安心で快適な居住・就業環境と賑わいのある商業空間を創出するため、必要な道路網の整備と高齢者、障害者等の移動円滑化(バリアフリー等)を意識し、歩車道分離を基本とした道路空間の形成を推進します。さらに通学路など、より一層の安全性を確保する必要がある区間については、歩車道分離を基本とした道路空間の形成を推進します。なお、これらの道路空間の形成にあたっては、歩行者の安全性確保に留意のうえ、自転車の歩道通行について関係機関との調整を行います。

都市計画道路については、交通量をはじめとする社会情勢の変化等を踏まえ、道路網全般にわたり見直しを行います。

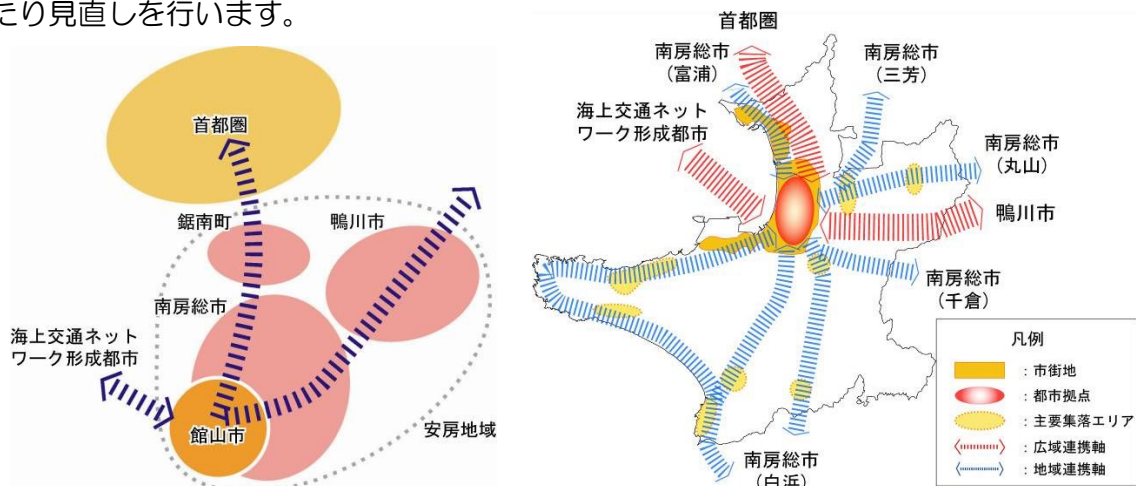


図 3-3-1 広域連携及び地域間連携のイメージ

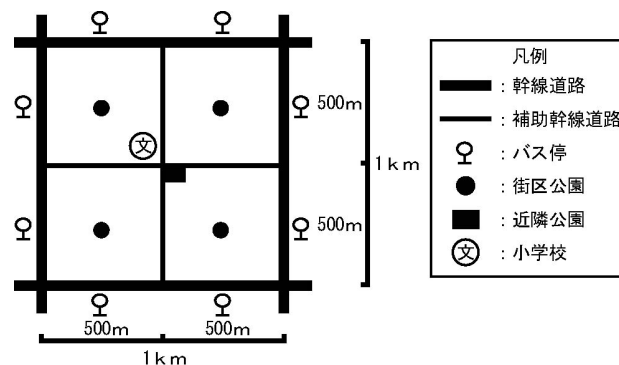


図 3-3-2 市街地内の道路網配置のイメージ

【出典：ゆとり社会と街づくり・道づくり(建設省都市局)】

1) 機能・配置の方針

①広域幹線道路

【東関東自動車道館山線〔構想〕】

- ・本市までの延伸によって首都圏各地との連携が一層強化されるとともに、地域高規格道路館山・鴨川道路等とのネットワーク化により、南房総地域の周遊性を確保します。

【地域高規格道路館山・鴨川道路〔構想〕】

- ・本市と鴨川方面との連携機能のほか、第三次救急医療施設への搬送ルートや大規模災害時における避難路・物資輸送路を確保し、並行する一般国道 128 号の渋滞を緩和します。

②主要幹線道路

【一般国道 127 号、一般国道 410 号北条バイパス】

- ・東関東自動車道館山線と接続しており、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します。

【一般国道 128 号、(仮称)北条国分線〔構想〕】

- ・南房総市や鴨川市を結ぶ東西軸として、海側と内陸側の往来する主要な交通を処理します。

③幹線道路

【一般国道 410 号、同北条バイパス、主要地方道館山白浜線】

- ・神戸地区、富崎地区、豊房地区や南房総市の白浜地区と本市の市街地を結んでおり、市内外の主要な交通を中心市街地や一般国道 127 号に誘導します。

【一般国道 128 号、市道 1085 号線】

- ・一般国道 127 号と市道 3016 号線を結んでおり、海側と内陸側の往来する主要な交通を処理します。

【主要地方道富津館山線】

- ・南房総市三芳地区と本市の館野地区を結んでおり、国道一般国道 128 号と接続して主要な交通を処理します。

【一般県道館山富浦線】

- ・南房総市富浦地区と本市の市街地を結んでおり、市道 3016 号線と接続して主要な交通を処理します。

【一般県道和田丸山館山線】

- ・南房総市三芳地区と本市の那古船形地区を結んでおり、一般国道 127 号と接続して主要な交通を処理します。

【一般県道館山千倉線】

- ・南房総市千倉地区と本市の九重地区を結んでおり、主要幹線道路である一般国道 128 号と接続して主要な交通を処理します。

【一般県道館山大貫千倉線】

- ・豊房地区や南房総市千倉地区と本市の市街地を結んでおり、一般国道 410 号北条バイパスと接続して主要な交通を処理します。

【一般県道南安房公園線】

- ・西岬地区を周回して市街地を結んでおり、来訪者を沿道の観光施設や宿泊施設等に誘導します。

【市道 3016 号線】

- ・一般県道館山富浦線、館山港線、（仮称）船形バイパスと接続し、「海辺のまちづくり」のシンボルロードとして、多目的観光棧橋及び交流拠点“渚の駅”や船形漁港、北条海岸等の観光拠点、その他の都市施設を相互に結びます。

【基幹農道】

- ・南房総市三芳地区から、本市の九重・館野・豊房地区を経由して南房総市白浜地区までを縦断し、物流の効率化や観光交流を促進します。

【(仮称)船形バイパス〔構想〕】

- ・一般国道 127 号、市道 3016 号線と接続し、本市への来訪者を富浦 IC から直接館山湾へ誘導します。

【都市計画道路青柳大賀線〔構想〕】

- ・一般国道 410 号、同北条バイパス、一般県道南安房公園線と接続しており、市街地に形成された梯子状の道路網を補完し、来訪者等を西岬地区へ誘導するとともに、災害発生時には一般県道南安房公園線及び一般県道館山港線の代替機能を有します。

④補助幹線道路

【一般県道館山港線、市道 369 号線、市道 1112 号線】

- ・市街地部を横断し、海側・内陸側に位置する主要幹線道路や幹線道路と接続しており、市街地内の交通を集散して適正に処理します。

【一般県道館山富浦線、一般国道 410 号、一般県道南安房公園線】

- ・市街地中央を縦断しており、市街地内の交通を集散して適正に処理します。

【市道 1236 号線】

- ・主要交通結節点である館山駅と館山湾を結んでおり、市内外の人の往来を担います。

【市道 370 号線、371 号線、1001 号線、1272 号線】

- ・主要幹線道路や幹線道路と接続し、市街地内の交通を集散して適正に処理します。

⑤自転車道

【一般県道和田白浜館山自転車道線】

- ・館山港から西岬地区、富崎地区までの自転車による周遊を可能とします。

【(仮称) 鏡ヶ浦自転車道〔構想〕】

- ・館山港以北の観光拠点などを結び、自転車による周遊を可能とします。

※道路の分類について

広域幹線道路：専ら自動車の交通の用に供する道路

主要幹線道路：都市の拠点間を連絡し、都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路

幹線道路：都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路

補助幹線道路：主要幹線道路または幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路

自転車道：自転車交通の安全確保やレクリエーションを目的とした、自転車歩行者専用道路

2) 都市計画道路の整備・廃止の方針

以下に、都市計画道路の整備又は廃止の方針を示します。

① 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ましたが、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、廃止します。

② 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、市内外の人々の往来を担う機能を有するため、その機能の維持・増進を図ります。

③ 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ましたが、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、廃止します。

④ 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ます。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、廃止します。

⑤ 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、一部が整備済みです。未整備区間においては鉄道との立体交差計画がありますが、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、廃止します。

⑥ 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ましたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止します。

⑦ 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ましたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止します。

⑧ 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ましたが、現道による交通処理が可能であるため、廃止します。

⑨ 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ましたが、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、廃止します。

⑩ 3・5・10 船形館山港線

- ・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、整備を推進します。
- ・都市計画道路船形川名線の廃止に伴う起点の変更を行うとともに、文化財保護のため、終点の変更又はルートの見直しを行います。

⑪ 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します。

⑫ 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ます。

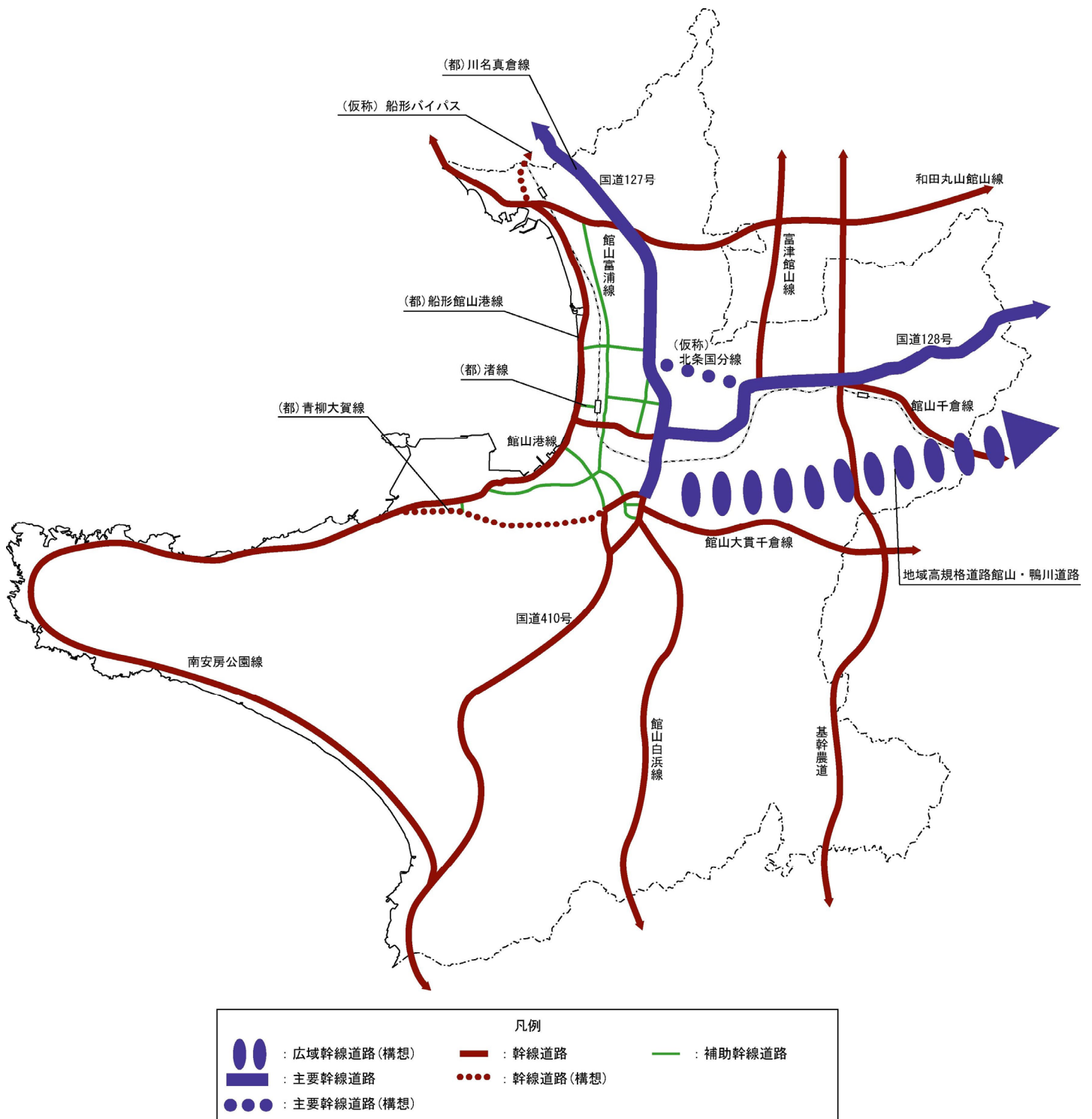


図 3 - 3 - 3 道路・交通体系整備の構想・方針図(将来道路網)

(2) 交通施設

本市における交通手段は、自動車への依存度が高い状況にあるが、高齢化の進展や来訪者の増加、環境負荷の軽減等を考慮し、鉄道と路線バス等の連携と歩行系交通機能の強化等により、誰でも円滑な移動ができる交通体系の形成を図ります。

特に、高齢者等の移動円滑化については、各交通結節点間の連携のほか、市街地や各集落との連携にも配慮し、関係機関・事業所、地域住民の理解と協力により、地域交通としての充実を図るための方策について検討します。

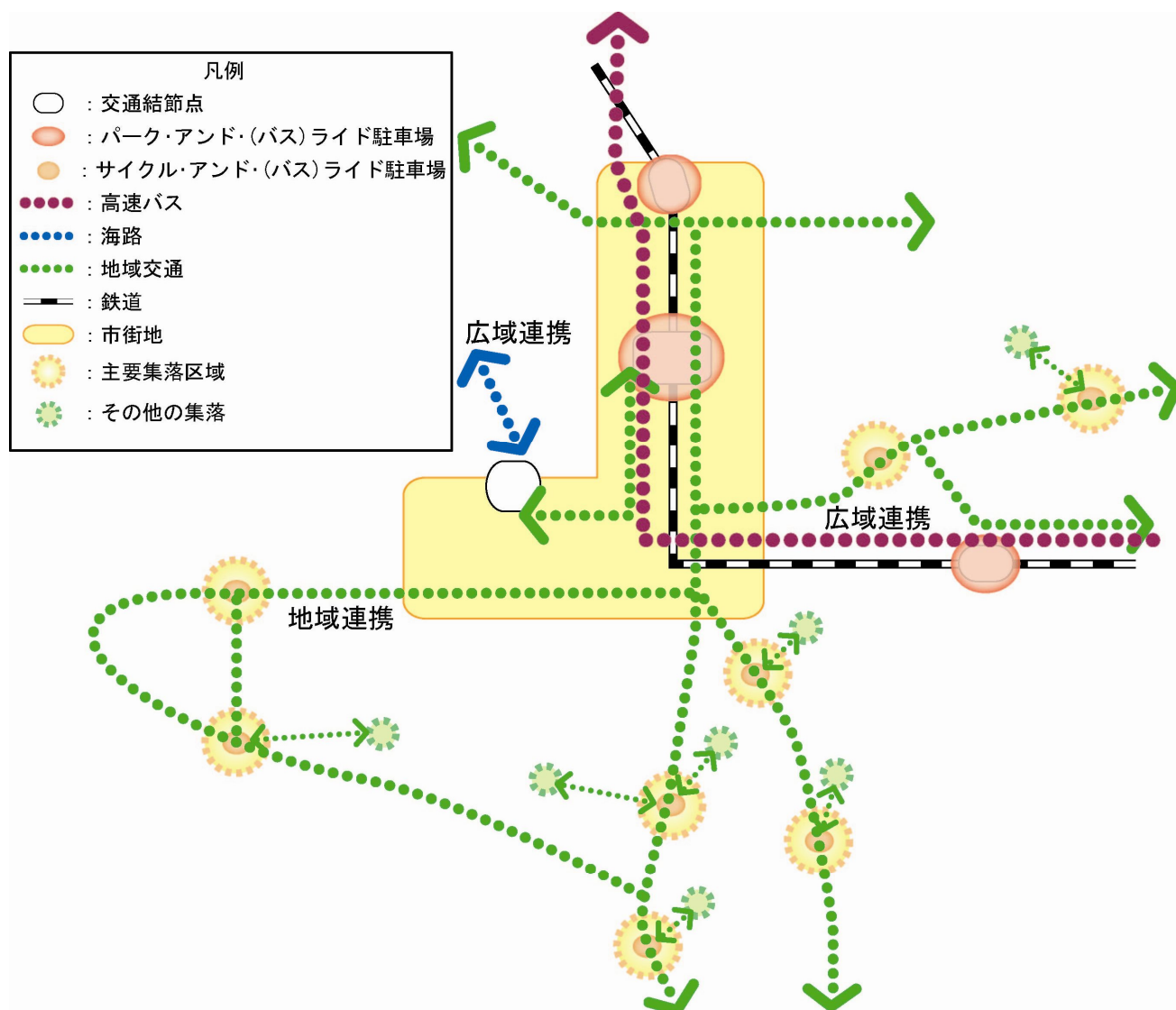


図3-3-4 地域交通網イメージ

①鉄道

- ・JR内房線の複線化や特急の増発など、利便性向上に向けた事業者への働きかけを推進するとともに、必要な施設整備を含め、鉄道の利用促進について関係機関・事業者と調整を行います。

②高速バス

- ・東京、千葉、横浜等との広域連携機能の強化を図るため、利便性向上に向けた事業者への働きかけを推進するとともに、必要な施設整備を含め、高速バスのさらなる利用促進について関係機関・事業者と調整を行います。

③地域交通

- ・市内の各集落や南房総市から市街地への接続機能を強化するため、既存の路線バスの機能向上、必要に応じたバス網の再編や循環バスの導入、徒歩圏を考慮したバス停の再配置等を含め、関係機関・事業者と調整を行います。
- ・また、サービス水準(料金や運行時間帯等)に対する関係機関・事業者及び地域住民の理解と協力により、必要に応じてデマンドバスや乗合タクシー等の導入について検討します。
- ・公共交通が行き届かない地域にあつては、集落組織や地域住民の理解と協力による、自主的な送迎のあり方について検討します。
- ・市内の移動を円滑化するため、市内各駅等の主要な交通結節点へのアクセス機能の向上を図ります。
- ・新たな交通結節点となる観光桟橋と館山駅を結ぶ路線(循環)バスの配置について、関係機関・事業者と調整を行います。
- ・本市は自動車主体の交通体系であることから、公共交通の利用促進に向けた住民への啓発を進めます。
- ・公共交通の利用促進により、CO₂排出量の少ない環境負荷低減型の都市活動を目指します。

④海路

- ・新たな海路を開設することで、沿岸都市とのアクセス性向上や新たな地域との交流が促進され、交流人口の増加が期待されるため、定期航路等の海路の早期開設に向けて関係機関と調整し、必要な施設整備を推進します。また、館山湾内クルーズ船の就航による観光振興を図ります。

⑤交通結節点

- ・館山駅を主要交通結節点と位置付け、鉄道、バス交通及び自動車交通の交通結節機能強化のため、来訪者の利用も考慮したパーク・アンド・(バス)ライド駐車場等の整備を検討し、既存の交通広場の機能充実を図ります。
- ・一般県道館山富浦線及び館山駅東口への大型バスの集中対策等を目的として、館山駅西口に高速バスの乗降機能の配置について検討します。
- ・那古船形駅及び九重駅にあっては、交通結節機能の強化を図るため、来訪者の利用も考慮したパーク・アンド・(バス)ライド駐車場整備等について検討します。
- ・新たな交通結節点となる多目的観光棧橋及び交流拠点“渚の駅”については、結節点機能の強化を図るため、公共交通との接続性の確保や駐車場の配置等について検討します。
- ・主要集落エリアに所在するバス停にあっては、交通結節機能の強化を図るため、サイクル・アンド・(バス)ライド駐車場整備について検討します。
- ・その他の市内各バス停にあっては、利用者の利便性向上のため、バス待合スペースの確保等について検討します。

※バスの分類について

- 路線バス : 一定の経路を定期的に運行するバスサービス
- コミュニティバス : 地域内の交通不便者の移動手段の確保と利便性向上等のために市が主体となって運行できるバスサービス
- デマンドバス : 利用者の要求に応じて随時バスを運行させる乗合バスサービス