

◎佐原都市計画道路の見直しについて

1、見直しの背景と経緯

(1) 見直しの背景

千葉県では、都市計画決定後、長期間にわたり整備がされていない都市計画道路について、社会状況の変化を踏まえ、現時点におけるその必要性を再検証し、見直しを図るため、平成17年度に作成した「都市計画道路の見直し方針」に基づき、市町村と連携して県内一斉に作業を進めてきた。

本市にあっても、佐原都市計画における都市計画道路の見直し路線の選定作業について、平成17年以降県と協同で検討してきており、平成19年6月に見直し候補路線として4路線が選定された。

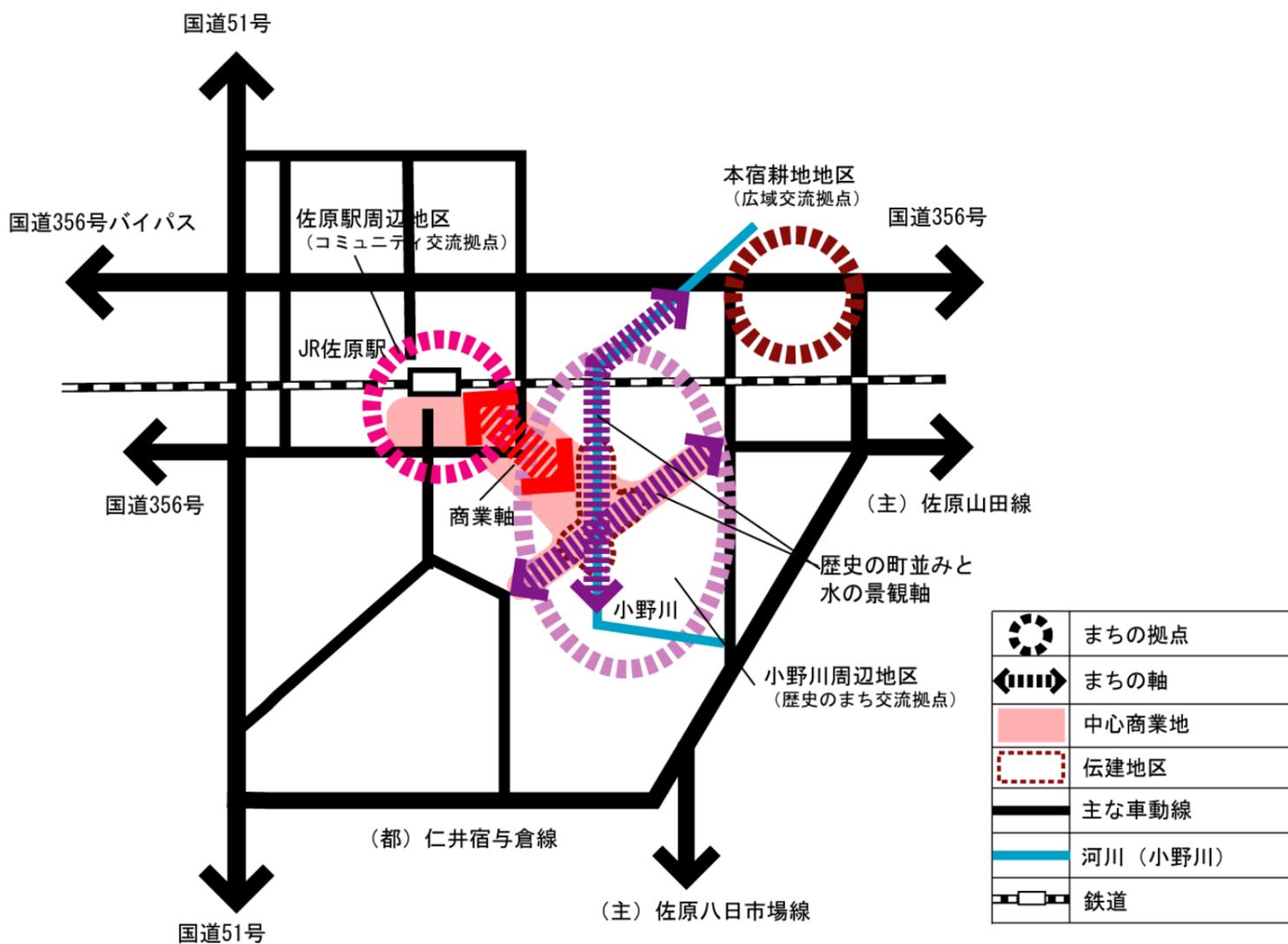
路線番号	路線名	都市計画決定年月日	路線延長 (m)	代表幅員 (m)
3・4・2	佐原駅前線	S44.5.20 (当初)	1,170	18
3・4・5	佐原香取線	S15.4.5 (〃)	2,660	16
3・4・6	玉造大谷津線	S44.5.20 (〃)	850	16
3・4・7	下川岸牧野線	S44.5.20 (〃)	1,780	16

(2) 見直しの経緯

- 平成17年3月 県が佐原都市計画道路2路線(3・4・5、3・4・6)をケーススタディとして検討開始
- 平成17年9月 県が県内一斉に都市計画道路網の見直し開始
- 平成18年6月 県が佐原都市計画道路見直し候補路線として4路線を抽出
- 平成19年6月 県が佐原都市計画道路見直し候補路線として4路線を選定
- 平成20年3月 県都市計画課との調整会議
- 平成20年10月 市において都市計画道路見直しのための検討委員会(県土整備部都市計画課、香取土木、香取警察署、佐原商工会議所、佐原商店連合会、NPO小野川と街並みを考える会、香取市関係課により構成)を設置
- 平成20年11月～21年3月 検討委員会を3回開催
- 平成21年1月 第1回 香取市都市計画審議会において、佐原都市計画道路の見直し方針について経過報告
- 平成21年3月 佐原都市計画道路見直し(素案)決定
- 平成21年4月 県都市計画課との調整会議
- 平成21年5月～7月 国道・県道 道路管理者との調整会議(第1回～第3回)
- 平成21年8月～22年3月 3・4・2、3・4・5の幅員の見直し検討
- 平成21年10月 第2回 香取市都市計画審議会において、見直し作業の経過報告
- 平成22年3月 佐原都市計画道路見直し(案)作成
- 平成22年5月 県都市計画課との調整会議
- 平成22年5月 国道・県道 道路管理者との調整会議(第4回)
- 平成22年8月 県道路3課と調整会議(第1回)
- 平成22年12月 国道・県道 道路管理者との調整会議(第5回)
- 平成23年6月 県警本部交通規制課との協議(第1回)
- 平成23年7月 香取警察署との協議
- 平成23年8月 県警本部交通規制課との協議(第2回)
- 平成23年8月 国道・県道 道路管理者との調整会議(第6回)

2、佐原中心市街地のまちづくりの方向

- (1) 佐原中心市街地のまちづくりの方向としては、中心市街地としての活性化を進めるとともに、地区で急速に進む少子・高齢化と人口減少に対応した施策の展開を図る。
- (2) 中心市街地の活性化の一環として、地区の活力と魅力を高めるため、商・職・文化・レクリエーション機能等の都市的機能を集積させる「拠点」の育成を図る。「拠点」としては、上位・関連計画に位置づけのある「JR佐原駅周辺地区」「小野川周辺地区」「本宿耕地地区」の3地区を位置づけ、整備を図る。特に、JR佐原駅と小野川周辺地区については、都市的機能を充実させるとともに、地区の人口・世帯数の減少に対応し、拠点を中心に、まちなか居住を促進する。
- (3) 拠点間の連携を強めるとともに地区の魅力高める一環として、「拠点」間を結ぶ道路及びその沿道の町並みを「軸」として位置づけ整備を進める。
- (4) 地区住民や観光客の利便性を高めるため、JR佐原駅や商業地、小野川周辺地区への車によるアクセス性を高める一方、観光客の大幅な増加に伴う歩行者交通需要の高まりと高齢化の急速な進行に対応し、道路のバリアフリー化を含め安全に安心して楽しくまち歩きができるよう交通環境の向上を図る。

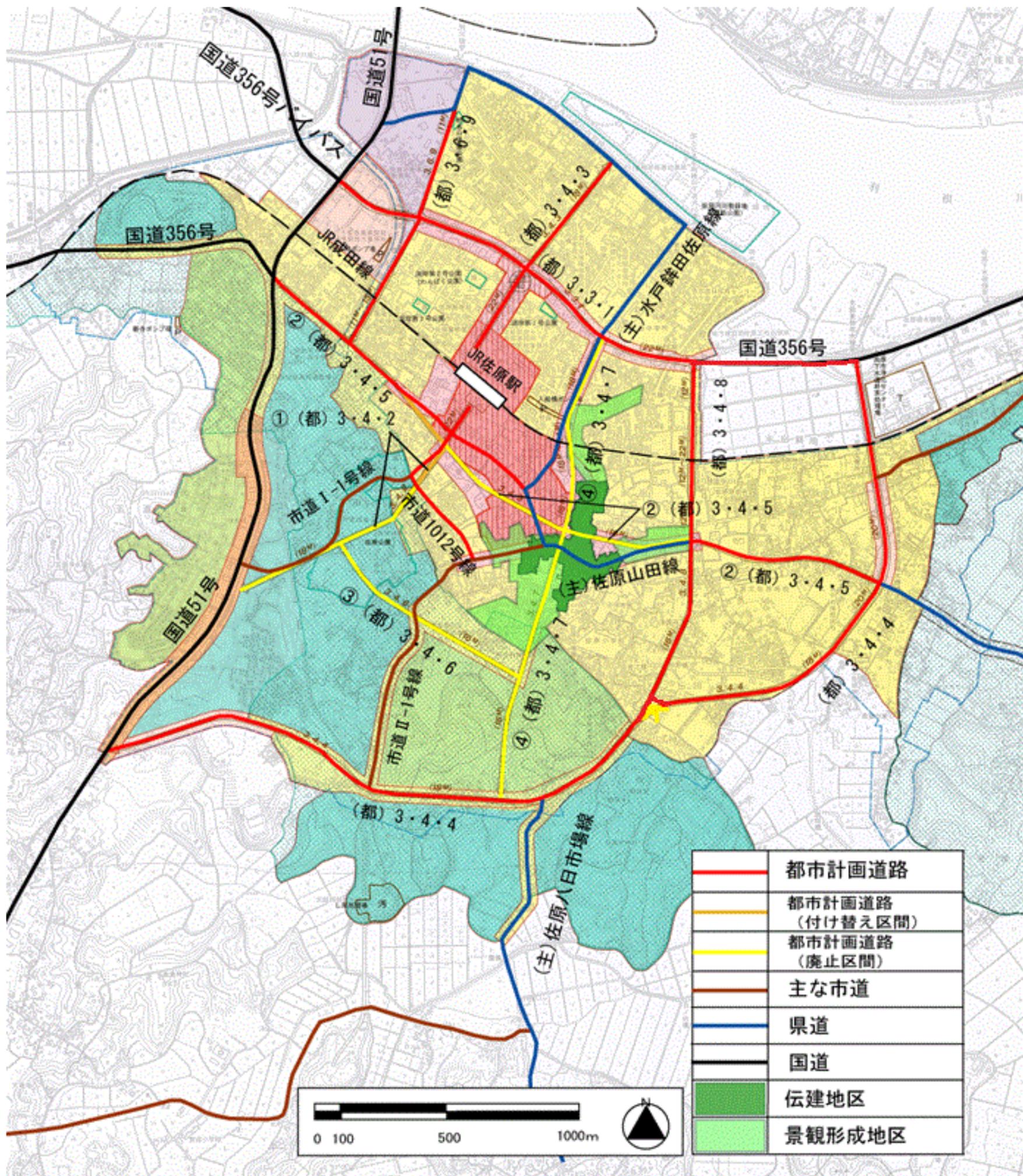


3、見直しの概要

(1) 見直し方針

・まちづくりの方向や交通実態及び将来交通量（H37）の推計結果を踏まえて実現性の高い計画に見直す。

路線番号	路線名	路線機能	見直し理由	都市計画道路見直し方針
① 3 4 2	佐原駅前線	J R佐原駅南口都市計画駅前広場と国道51号とを結ぶ補助幹線路線	現計画では、丘陵部区間は地形的な制約から地下道方式による整備費の高騰が見込まれる上に、その沿道は県立大利根自然公園地域や都市計画公園、風致地区に決定され法的規制が多くあり、土地の高度利用も見込めないことから、莫大な投資額に比べ整備効果が見込めない。	3・4・2号線としては、佐原駅前から市道1012号線までを都市計画道路とし整備する。佐原公園入口付近から国道51号の間は市道の位置づけで主要道路とし整備に努める。
② 3 4 5	佐原香取線	東西方向からの佐原駅及び周辺地区や中心商業地へのアクセス交通を整序化し、円滑な交通処理と都市環境の改善を図ることを目的とした幹線路線	千葉県指定文化財及び伝統的建造物群保存地区を含む既成市街地を横断することから、保存型のまちづくりの方向と矛盾をきたしており、計画路線について地元から見直し要望が出されるなど、社会的コンセンサスが得られていないことから、事業実施は困難である。 (都市マスの地域別懇談会等で要望されている。)	本路線の起点部分である国道51号から(都)3・4・2までの区間は、駅前に近く歩行者・自転車需要、自動車需要共に見込まれることから、既決定の線形を若干振ることにより変更指定を行う。また、中間部分である(都)3・4・2から(主)水戸鉾田佐原線までの区間については、(主)佐原山田線までを都市計画道路として指定することにより代替する。 なお、終点部分である(主)水戸鉾田佐原線から(都)3・4・8までの区間については、左記の理由から事業困難度が高い箇所については現道により対応するものとして廃止するが、(都)3・4・8から(都)3・4・4までの区間については、幹線道路の一部を構成するとともに、幹線道路間を連結する路線でもあることから既決定のままで残すこととする。
③ 3 4 6	玉造大谷津線	(都)3・4・2と(都)3・4・7を結ぶ補助幹線道路	現計画では、丘陵部と谷津部からなり高低差が大きく、地形的な制約から地下道方式による整備費の高騰が見込まれる上に、その沿道は県立大利根自然公園地域や都市計画公園、風致地区に決定指定等され法的規制が多くあり、土地の高度利用も見込めないことから莫大な投資額に比べ整備効果が見込めない。	同路線の代替路線として、北側を東西方向にほぼ並行して通る市道1012号線を、小野川周辺の自動車交通抑制区域の外郭を構成する補助幹線道路として位置づけ都市計画道路として指定し、(都)3・4・6は左記の理由により廃止する。
④ 3 4 7	下川岸牧野線	(主)佐原八日市場線と直結することにより、南部地域方面と国道356号を結ぶ幹線路線	決定区間の北側部分は、千葉県指定文化財及び伝統的建造物群保存地区を含む既成市街地を縦断することから、保存型のまちづくりの方向と矛盾をきたしており、計画路線について地元から見直し要望が出されるなど、社会的コンセンサスが得られていないことから、事業実施は困難である。また、JR成田線との交差処理、大規模堅牢建築物の移転補償等が生じることから、莫大な投資額に比べ整備効果が見込めない。 南側区間は、区画整理事業と一体的な整備が検討されたが、丘陵部と谷津部からなり高低差が大きく、地形的な制約から整備費の高騰と地価の低迷が続いていることから、事業実施の見込がない。また、その沿道は県立大利根自然公園地域や風致地区に決定指定等され法的規制が多くあり、土地の高度利用も見込めないことから莫大な投資額に比べ整備効果が見込めない。 (都市マスの地域別懇談会等で要望されている。)	本路線の北側区間については、本路線に平行して整備済みの(都)3・4・8及び(主)水戸鉾田佐原線を代替路線として、左記の理由により廃止する。また、南側区間については、本路線に平行して幹線機能を有する(都)3・4・8及び市道Ⅱ—1号線の現道を代替路線として、(都)3・4・7は左記の理由により廃止する。



(2) 見直し案

①	区間	路線名	将来 交通量 (百台)	種級	沿道 用途地域	本線 総幅員	車道	路肩 又は 停車帯	植樹帯	路上 施設帯	自転車 歩行者 道	備 考
①	A-B	3・4・2 佐原駅前線	7	4種3級	商業地域	16.0	3.0	0.5	—	0.5	4.0	沿道は商業地域であるが、交差点が複数あり駐停車が好ましくないため停車帯は設置しない。 植樹帯は設置の考え方により設置しない。 歩道部は、駅利用による歩行者は比較的多く、自転車交通は少ないとして、自歩道とする。
②	B-C	3・4・2 佐原駅前線	28	4種3級	商業地域 近隣商業地域 第一種 住居地域	12.0	3.0	0.5	—	0.5	2.0	沿道は一部商業系と住居系用途地域で、ある程度停車需要が見込まれるが、設置の考え方により停車帯は設置しない。 植樹帯も設置の考え方により設置しない。 歩道部は、歩行者交通は少なく、自転車交通は特に少ないとして、歩道とする。
③	C-D	3・4・2 佐原駅前線	22~25	4種3級	第一種 住居地域	12.0	3.0	0.5	—	0.5	2.0	沿道は住居系用途地域で、停車需要は少ないとして停車帯は設置しない。 植樹帯は②区間と同様設置しない。 歩行者交通は少なく、自転車交通は特に少なく、②区間と同様、歩道とする。
④	E-F	3・4・5 佐原香取線	48	4種1級	第一種 住居地域	14.5	3.25	0.5	—	0.5	3.0	沿道は住居系地域であり、停車需要は少ないとして、停車帯は設置しない。 国道区間であり4種1級だが、他区間(F-G)との連続性を考慮して植樹帯は設置しない。 歩道部は、歩行者交通、自転車交通は、共に比較的少ないとして、自歩道とする。
⑤	F-B	3・4・5 佐原香取線	37	4種3級	商業地域 近隣商業地域 第一種 住居地域	14.0	3.0	0.5	—	0.5	3.0	沿道は住居系地域と近商地域であり、停車需要はある程度見込まれるが、⑥区間と同様停車帯は設置しない。 植樹帯は設置の考え方により設置しない。 歩道部は、歩行者自転車交通は、本路線に並行して駅方向に通る区画道路にも多く流れるとみられ、本路線は比較的少ないとして、自歩道とする。
⑥	B-G	3・4・5 佐原香取線	36	4種3級	商業地域	14.0	3.0	0.5	—	0.5	3.0	沿道は商業地域であり停車需要はあるが、設置の考え方により、停車帯は設置しない。 植樹帯は設置の考え方により設置しない。 歩道部は、歩行者自転車交通が、本路線に並行して駅方向に通る佐原停車場線や区画道路にも多く流れ、本路線は比較的少ないとして、自歩道とする。
⑦	H-I	3・4・5 佐原香取線	28~33	4種3級	第一種 住居地域	14.0	3.0	0.5	—	0.5	3.0	沿道は住居系地域であり、停車需要は少ないとして、停車帯は設置しない。 植樹帯は設置の考え方により設置しない。 歩道部は、歩行者自転車交通が、沿道に高校あるものの、並行して通る区画道路等により分散される上に、駅から離れていることなどから比較的少ないとして、自歩道とする。



●各施設の設置の考え方

・ 停車帯

佐原駅南側周辺の土地利用はコミュニティ型商業地を目指すことから、荷捌きや買い物の為の停車需要の発生が少ないと考えられる。さらに、中心市街地内外交通は、環状幹線道路により処理され、観光客に係る中心市街地内外の交通は、山車会館駐車場、伊能忠敬記念館駐車場で処理されます。また、通勤駐車場は北口が整備されており、鉄道南側においては駅関連の乗用車交通は少ない等があげられます。なお、将来交通量も概ね4千台と比較的少ないことから、商業地域の沿道であっても停車帯が無くてよいものとする事が十分考えられます。

・ 植樹帯

道路構造令によると、「第4種1級、及び2級の道路には植樹帯を設けるものとし、その他の道路は必要に応じ植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。」とされています。

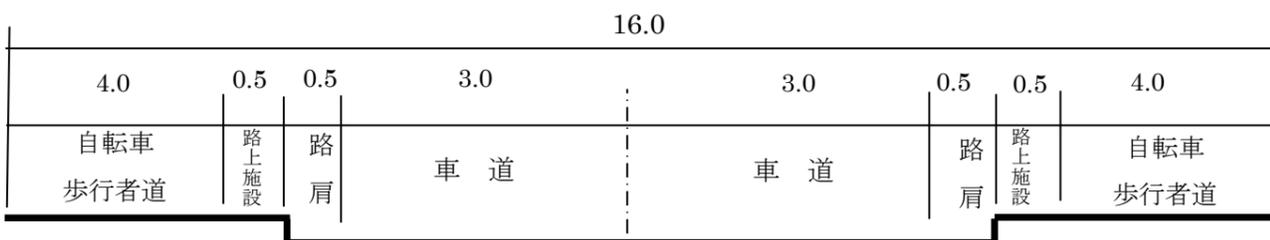
植樹帯の機能として異種交通の分離による交通安全・快適性の向上があげられるが、佐原駅南側の中心市街地は自動車交通量が比較的少なくほとんどが4種3級の道路と位置づけられ、あえて交通分離するための植樹帯を設ける必要性がないと考えられます。

以上のことに加え、「佐原の大祭」の山車行事に支障をきたすことから植樹帯は設けない。

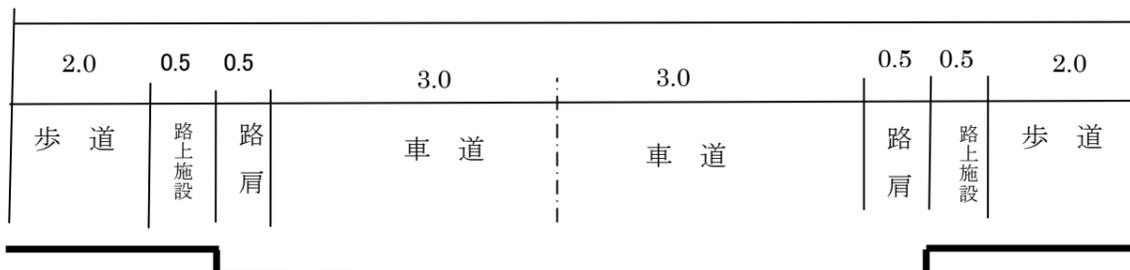
・ 歩道

自転車交通が特に少ない場合は歩道でも可という道路構造令の規定から、交通実態を踏まえて特に少ないと判断した路線区間は、自転車歩行者道ではなく、歩道を設置する。

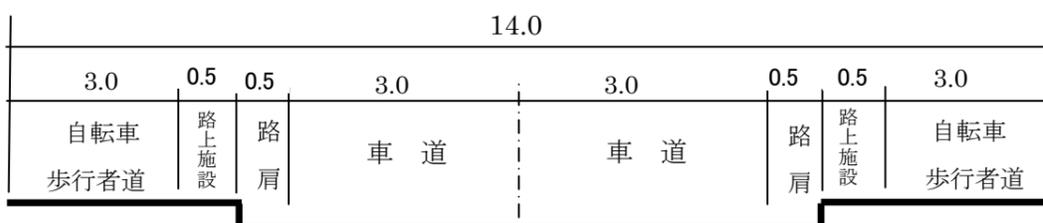
3・4・2(一般部)



12.0



3・4・5(一般部)



14.5

