

大網駅南地区 まちづくりだより

令和5年3月
第3号

編集・発行：大網駅南地区まちづくり協議会

大網駅南地区まちづくり協議会 第2回まちづくり検討会を開催！ 現状と課題について意見交換を行いました

大網駅南地区まちづくり協議会第2回まちづくり検討会を、2月26日（日）に開催しました。

第2回まちづくり検討会では、第1回まちづくり検討会で出された意見を受け行った追加調査の結果を確認するとともに、これまでの勉強会やまちづくり検討会で出された大網駅南地区の現状と課題を確認し、意見交換を行いましたので、その結果をご報告いたします。



第2回まちづくり検討会の概要

- 日 時：令和5年2月26日（日）午前10時00分～
- 場 所：市役所別棟2階 大会議室
- 出席者：役員 13名、事務局 4名
- 議 事
 1. 第1回まちづくり検討会の意見概要
 2. 現状と課題の調査報告
 - － 1. 交通状況確認
 - － 2. 大網駅南地区の浸水状況
 - － 3. 将来人口推計
 - － 4. 大網駅の利用状況
 - － 5. 駅前広場
 3. 大網駅南地区の現状と課題のまとめ



まちづくり検討会の様子

※ 議事の概要について、次ページからご報告いたします。

議事の概要

1. 第1回まちづくり検討会の意見概要

第1回まちづくり検討会（令和4年12月11日開催）において、大網駅南地区を取り巻く状況や課題について意見交換した内容の振り返りを行いました。

2. 現状と課題の調査報告

第1回まちづくり検討会において出された意見を基に行った追加調査の結果を確認しました。

2-1. 交通状況確認

第1回検討会において、渋滞が発生しているとの意見があった、大網駅南口出口の道路と鉄人脇の道路の交通状況を確認した結果について確認しました。

確認日：令和5年2月7日（火）

時間：朝ピーク 6：00～9：00

夕方ピーク 18：00～20：30

場所：①大網駅南側出口の道路

②鉄人脇の道路



[① 大網駅南側出口の道路（市道 1-0103 号）]

朝夕の送迎で、乗降する車（短時間停車）や送迎待ちする車（路上駐車）が多いため、朝夕のピーク時に10分毎の短時間停車及び路上駐車の数を確認する。

【所見】

➤朝夕の通勤時間帯は、駅利用の歩行者や周辺駐車場へ通行が集中する中で、大網駅の出入口付近で、送迎車両の乗降や待機車両の路上駐車による渋滞が発生し、交通安全上の課題となっている。

[② 鉄人脇の道路（市道 1-005 号）]

朝夕のピーク時に交差点の信号待ちで渋滞が発生するため、交通渋滞の状況を確認する。

【所見】

➤朝夕の通勤時間帯に、千葉方面への右折信号待ちにより、後続車の渋滞が発生している。交差点の通過に複数回の信号待ちを要するような長い渋滞は、短時間に集中している。渋滞の解消には、交差点の右折レーンの整備が必要考えられる。



2-2. 大網駅南地区の浸水状況

第1回まちづくり検討会における大網駅南地区の雨水災害に関する意見を受け、令和元年10月25日の豪雨の際の浸水状況について確認しました。

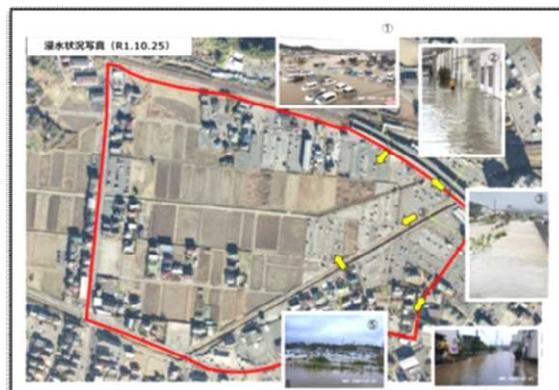
〔降雨時間〕 令和元年10月25日 4時頃～17時頃

〔雨量〕 ① 解析雨量

- ・1時間最大降水量＝約90mm（10/25 12:30～13:30）
- ・3時間最大降水量＝約150mm（10/25 11:00～14:00）
- ・24時間降水量＝約300mm（10/24 20:00～10/25 20:00）

② 大網白里市役所屋上 簡易雨量計

- ・1時間最大降水量＝72mm
- ・総雨量＝250mm



2-3. 将来人口推計

大網白里市における将来人口推計について確認しました。

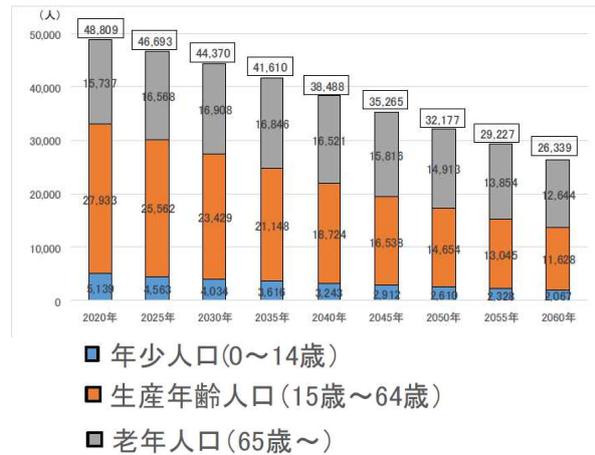
【将来人口推計(総人口)】

2020年	48,890人
2030年	44,370人 (2020年比90%)
2040年	38,488人 (2020年比79%)
2050年	32,177人 (2020年比66%)

【年齢3区分別人口推計】

	生産年齢人口	老年人口
2020年	27,933人	15,737人
2030年	23,429人	16,908人
2040年	18,724人	16,521人
2050年	14,654人	14,913人

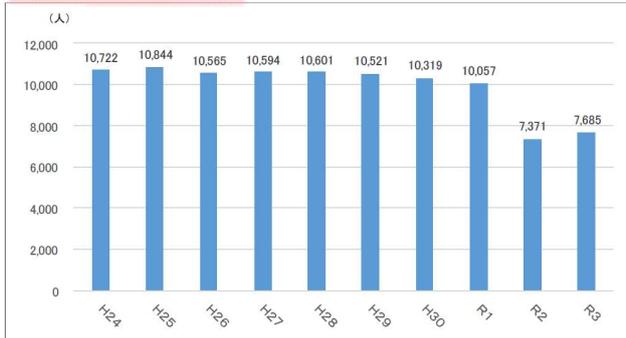
【年齢3区分別人口推計結果】



2-4. 大網駅の利用状況

大網駅と外房線の近隣駅(鎌取駅、誉田駅、土気駅、茂原駅)の乗車人員等の利用状況を確認しました。

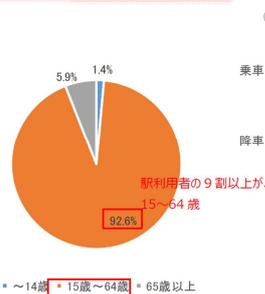
【大網駅の1日平均乗車人員】



資料：JR東日本

- ・令和元年度までは約1万人で緩やかな減少傾向
- ・新型コロナウイルスの影響により、令和2年度は約3割減。令和3年度はわずかに回復

【大網駅利用者の年齢3区分別割合】



【大網駅利用者の目的別割合】



資料：平成30年パーソナルリサーチ調査

- ・大網駅利用者全体の9割以上が15歳~64歳までの生産年齢人口になっている。
- ・大網駅を利用する目的は、乗車する方の約8割が通勤通学、降車する方の約9割が帰宅

【外房線の近隣駅 1日平均乗車人員の比較】



資料：JR東日本



- ・近隣駅の乗車人員は、いずれの駅も令和元年度まで横ばいの水準
- ・新型コロナウイルスの影響により、令和2年度は約3割減。令和3年度はわずかに回復

2-5. 駅前広場

大網駅駅前広場と外房線の近隣駅の駅前広場の状況を確認しました。



駅名	位置	都市計画決定		供用面積(m ²)
		有・無	面積(m ²)	
大網		×	-	3,688
鎌取			11,000	11,000
	南口	○	9,000	9,000
	北口	○	2,000	2,000
誉田			8,400	5,900
	南口	○	3,600	1,100
	北口	○	4,800	4,800
土気			4,700	7,400
	南口	○	4,700	4,700
	北口*	×	-	2,700
茂原			9,000	9,000
	南口	○	5,800	5,800
	東口	○	3,200	3,200

3. 大網駅南地区の現状と課題のまとめ

これまでの勉強会やまちづくり検討会で確認した、大網駅南地区の現状や課題について、次のとおり項目ごとにとりまとめた結果を確認し、意見交換を行いました。



項目	現状と課題	
	場所	これまでの勉強会やまちづくり検討会で確認した事項
土地利用		
都市計画	駅南	小中川から東側が市街化区域、西側が市街化調整区域となっている。 市街化調整区域は、市街化を抑制するエリアとして、建築物の建築が制限されている。
土地利用の状況	駅周辺	駅前に、店舗、飲食店、銀行などの生活利便施設が少なく、賑わいに乏しい。
	駅南	駅の周辺は、駐車場としての活用が多く、都市的土地利用が図られにくい状況となっている。
	駅南	小中川西側（市街化調整区域）は、駐車場、農地、住宅、共同住宅等が散在し立地している。 農地、駐車場の割合が高い。
	駅南	小中川東側（市街化区域）は、住宅、共同住宅の他、千葉大網線沿道では、飲食店、小売販売店、サービス施設、葬儀場、ガソリンスタンド等が立地し、既に都市的土地利用が図られている。
都市基盤		
駅前広場	駅東	バス、タクシー、一般車両の乗降スペースが少ない。
	駅東	通行レーンやバス乗降場において、一般車の乗降が常態化している。
	駅東	公共交通（バス・タクシー）と一般車の通行帯が分離していないため、駅前広場内の交通が錯綜している。
	駅東	JR 外房線と東金線、小中川に囲まれており、これ以上の拡張が困難 ⇒将来的に大網駅南地区に新たな駅前広場を新設し、交通機能を分担した安全・快適な駅前広場の整備が必要
道路 (駅に近接する道路)	全体	朝夕のピーク時に、駅前広場や駅周辺道路で、待機車両の路上駐車が発生している。
	駅東	駅前広場の出入口で車両が停滞し、交通渋滞が発生している。
	駅南	(主)山田台大網白里線(外房線以南)は、歩道が未整備で歩行者・自転車にとって交通安全上の問題がある 駅南口の市道(1-0103号)において、一般車の乗降が常態化している。送迎車の駐車・停車が多くなってきている。
	駅南	【調査】朝夕の通勤時間帯は、駅利用の歩行者や周辺駐車場への通行が集中する中で、大網駅の出入口付近で、送迎車両の乗降や待機車両の路上駐車による渋滞が発生し交通安全上の課題となっている。

道路 (駅周辺 道路)	全体	駅前広場やアクセス道路の整備だけでなく、交通渋滞は周辺道路でも発生しており、駅周辺道路の整備も同時に考える必要がある。
	駅南	鉄人脇の市道 01-005 号線 (都市計画道路 3・4・4 号) で、信号待ちの交通渋滞が発生している。 【調査】朝夕の通勤時間帯に、千葉方面への右折信号待ちにより、後続車の渋滞が発生している。 交差点の通過に複数回の信号待ちを要する長い渋滞は、短時間に集中している。 渋滞の解消には、交差点の右折レーンの整備が必要と考えられる。
都市計画 道路	駅南	都市計画道路 3・4・4 号 (市道 01-005 号線) の未整備。 ⇒ 都市計画道路 3・4・4 号の整備は、大網駅南地区のまちづくりと一体で考えていく必要がある。
	駅南	都市計画道路 3・4・11 号 (主要地方道千葉大網線) の未整備。 ⇒ 都市計画道路 3・4・11 号線の整備は、千葉県で測量・設計等の事業着手がされている。(整備時期未定) 千葉県に、道路整備事業の進捗と大網駅南地区まちづくりとの調整を図っていく。
小中川・区 域内水路 (雨 水 災 害)	駅南	小中川や駅に向かって 2 本の水路があり、水被害の危険があることから、排水課題を考慮して進める必要がある。
	駅南	豪雨の際に小中川が越流し、駅南地区の広範囲で浸水被害が発生している。(R1.10.25 の大雨 等) ⇒ 小中川の大網駅から上流部の整備が千葉県事業により進められている。(R3 : L=50m, R4: L = 約 100m) 千葉県に、小中川河川事業と大網駅南地区まちづくりとの調整を図っていく。
	駅南	大網駅南地区は全体的に低いので水害が懸念される。 ⇒ 現在は農地により豪雨時の治水機能となっている。宅地化する場合には雨水調整池などの貯留機能の検討が必要
その他		
人口・ 駅利用者	駅南	人口減少しており、またコロナの影響もあることから、駅利用者の減少が懸念される。 ⇒ 駅前広場に必要機能や駅利用者の数に見合う駅前広場の規模の検証が必要 ⇒ 駅周辺の賑わいや活性により、人口減少を抑えるなどの検討が必要

意見交換

上記の現状と課題を受け、意見交換した内容の一部をご紹介します。



【道路 大網駅南側出口の道路 (市道 1 - 0 1 0 3 号)】

意見	●大網駅南側出口の道路が渋滞する問題で、市営自転車駐輪場を、車の待機スペースにすることで、渋滞の緩和や事故の解消になると思います。
意見	●大網駅南側出口の道路は、駅前にはうらぶれ感があります。大網駅南地区で主軸となる道路を整備した場合は、当該道路を歩行者専用にするとか、主軸の道路との関連性をみながら検討していく必要があります。 (事務局補足)これまで勉強会でも、駅前広場は駅の近くに整備し、そこにアクセスする太い軸となる道路が必要と議論しております。大網駅南区域内の街区道路も主軸の道路と同様に検討していく必要があります。

【道路 鉄人脇の道路 (市道 0 1 - 0 0 5 号)】

意見	●市道 01-005 号線(鉄人脇の道路)の拡幅整備を早期に実施することは難しいため、信号機を時差式信号に替えるなど、信号機の処理だけでも早期に対応できないかと思っています。 (事務局補足) 時差式信号でも、右折車線の整備が必要になると思います。 信号処理による渋滞の解消は、道路管理者への要望として取扱います。
----	--

【排水 小中川】

意見	●小中川の浸水の問題は、越流しないように堤防を高くしたり、掘削するなどの対策が必要だと思います。 ●小中川は、県道を横断して JR 大網駅の前を經由してから最終的に千葉大網線に戻ってくるので、千葉大網線沿いに水路をつくれれば水量が分担されて、大網駅南地区の雨水対策になるのではないかと思います。 ●小中川が田の水位より低く流れて行けば、調整池がいらないのではないかと思います。
----	--

【排水 区域内水路】

意見	●区域内の水路は、大雨で小中川の水位が高いと、流れない状態や逆流することから、浸水が起きています。小中川の水位が下がるまでは、雨水の貯留機能が必要となると思います。
----	--

質問	Q)南玉から流れてくる大きな水路は、今後どのようになるのか。アクセス道路を整備した時には、どのようになるか。 A)大網駅南地区のまちづくりを進めるにあたり、区域内にある水路の機能は維持する必要があり、どのようにしていくか検討が必要となります。
意見	●この水路は、駅の方に向かって高架のあたりで小中川に合流している。その間は狭くなっているのので、河川や水路のルートなど、いろんな課題を整理して考えていく必要があります。

【駅前広場】

意見	●近隣駅の駅前広場は、駅前広場に隣接して商業施設や飲食店があったりと、駅前広場は道路の機能だけでなく、駅利用者が利用できる施設など、駅前広場と一体的に土地利用がなされている。そういったものも、駅前広場の機能の一つになると思います。
報告	●(事務局)大網駅の駅前広場は近隣駅と比較しても、大規模が小さい。(駅前広場面積:P4. 2-5 参照)
質問	Q) 近隣駅は、駅前広場が両側にありますが、住宅開発により駅の利用者が増えて、一体的に駅前広場を整備してきたのか。 A) いずれの駅も、住宅開発で駅利用者が多くなることや、駅周辺の再開発により駅前広場を一体的に整備しています。
意見	●他の駅前では、大規模な区画整理とかで一緒に駅前広場を整備したという流れもあると思いますが、大網駅では現実的に考えづらいのではないかと思います。本来、土気駅のような駅前広場が理想ですが、現実的にはもう少し小さい駅前広場や滞留抑制の機能を持った形を考えていくのも良いかと思います。 (事務局補足) 駅利用者や人口規模を含めて、交通課題の解消となるように検討していきますが、現実的なところでの考え方もあります。

【駅前の賑わいについて】

意見	●商業施設を利用する人が多い分だけ「賑わい」と感じますが、人口の減少を幾らかでも抑制したり人が集まりまでを追求していくのは、なかなか難しいと思います。「賑わい」づくりには、施設が立地するだけでなく、イベントなどを含めた利用などを考える必要があるのではないかと思います。 (事務局補足) ハード的な商業施設の立地による「賑わい」と、まちができたことでイベントをおこなったりなどソフト面的な「賑わい」もあります。将来の土地利用を検討していく中で、例えばイベント広場などを検討することも考えられます。
----	--

【まちづくりについて】

意見	●大網白里市は、海といった資源を活用した観光を考えて行かなければならない。大網に人を集めるような企画や大網駅を利用して白里にいけるような観光等、大網駅周辺のまちづくりだけではなく市全体のまちづくりとして考えていくのが良いと思います。 ●市全体のまちづくりといった、高い視点から考えていくことで、いろいろな考えが出てくると思います。
----	--

【駅前駐車場】

意見	●駅周辺には駐車場があちこちにありますが、1箇所に集約したり、公営的な駐車場にすることができないのかと思います。 (事務局補足)例えば、公営の駐車場をつくるケースもあるし、土地所有者が個々に駐車場をやるのではなく、共同経営で駐車場をつくるケースもあると思います。また、平面ではなく立体駐車場をつくる方法もあります。 ●(事務局)現況は駐車場が平面で広がっており集約されていないこと、また都市的な土地利用として駐車場の集約化などを検討していく必要があると思います。
----	---

【都市計画】

質問	Q) 市街化調整区域を変えることは可能なのか。 A) 市街化区域への編入は、道路や下水道などの都市基盤の整備が前提となりますので、例えば区画整理事業などの市街地整備の事業化とあわせて、市街化区域に編入していくことができます。都市基盤の整備をしないで、ただ、市街化区域に編入ということはできません。
----	---

問：大網駅南地区まちづくり協議会事務局 大網白里市都市整備課都市計画班 担当 鈴木・今井

〒299-3292 大網白里市大網 1 1 5 - 2

☎ 0475-70-0364

FAX 0475-72-8454

E-mail toshiseibi@city.oamishirasato.lg.jp