

〈道路・交通計画〉

幹線道路のパターンは、既存道路(国道、勝浦有料道路、市道等)、造成条件、開発段階等によって様々な案が考えられるが、その中から以下のように現時点で最も妥当だと思われる案を採用した。

①東西線

- 既定都市計画道路の東西線は、造成計画や土地利用計画等に合わせて、若干のルートや高さの変更を検討して設置する。
- 東西線は計画地区の東西方向に国道297号と市道(勝浦荒川線)を結ぶ幹線道路($w=16m$ 、 $L=m$)とし、他の道路との連結を考慮しつつ、開発段階に合わせて整備を行う。
- まず、TONA開発用地となっている中央部を通るルートの内、東側部分($L=255m$)を第1期造成後に整備を行い、続く第2期造成後に中央部の西側残り部分($L=170m$)を整備する。
- 国道297号と中央部間のルート(東ルート； $L=315m$)は、用地の確保が出来次第整備を行うこととし、概ね第2期造成終了までに路体部分の工事を完了させることにする。
- 最後に残った中央部分と市道(勝浦荒川線)間のルート(西ルート； $L=m$)は、北西側残地や周囲の開発動向を見定めつつ、整備していく。

②南北線

- 南北線は中央部の真ん中を通って勝浦有料道路と東西線とを南北に結ぶ幹線道路($w=16m$ 、 $L=350m$)とする。
- 南北線は、完成までに時間がかかると予想される東西線に代わり、駅前線(後述)と連絡して、勝浦駅北口と市の広域幹線道路(勝浦有料道路。本地区が開発される時点では無料化される。)とつなぐ最も重要な路線である。そのため、第1期造成後ただちに整備する。

③駅前線

- 既定都市計画道路の勝浦北駅前線のルート及び幅員を土地利用計画等に合わせて変更する。
- 変更ルートは、南北線と東西線との交差点から北口駅前広場までをつなぐ全長75mのルートとし、幅員も中央分離帯や停車帯、植樹帯を加え27mに拡幅して、駅前の通りにふさわしい豊かな街路空間とする。
- 駅前線は、第1期造成後に整備する。

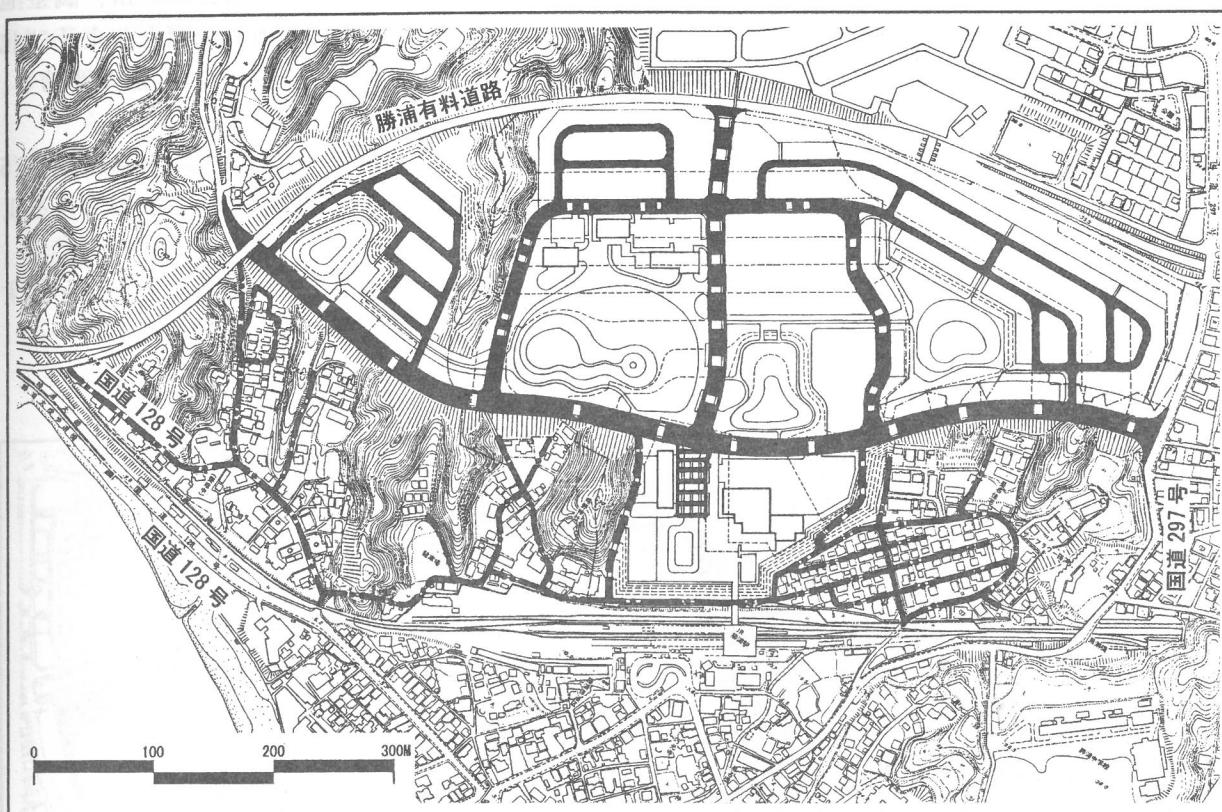
④ループ線

- ループ線は中央部における東西線の東西それぞれの両端付近を始発点とし、中央部の用地を取り囲むルートで、南北線に接続する幹線道路($w=14m$ 、東側 $L=370m$ 、西側 $L=380m$)として、整備する。
- ループ線は、主に中央部に設置する施設への連絡道路とし、西側部分を第2期造成後に、東側部分を第3期造成後に整備する。

⑤補助線

- 東西線とJR外房線沿いの既存市街地との連絡のために連絡道路($w=6m$ 、東側 $L=120m$ 、西側 $L=190m$)として補助線を2ヶ所設定し、第1期造成後に整備する。

図 道路・交通計画



凡例			
■	東西線	—	補助線
□	南北線	—	区画道路
	駅前線	—·—	公道
■■	ループ線		

〈公園・緑地計画〉

公園・緑地は以下のものにより構成される。

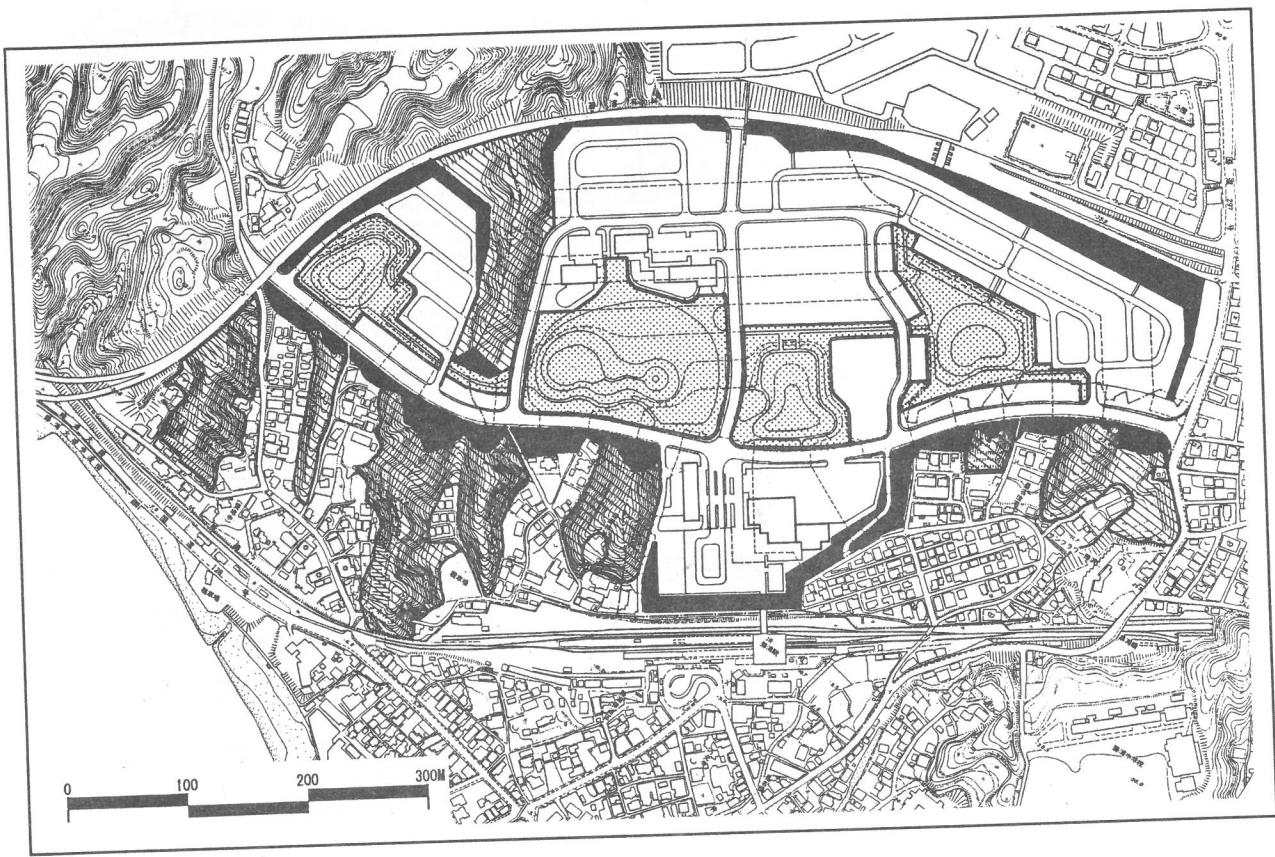
- ① 公園
- ② 施設緑地
- ③ 緩衝緑地及び法面
- ④ 既存緑地(未造成の山林)

・ 計画地区内の公園は、いずれも調整池を取り込む形で整備を行うこととする。中央部では、

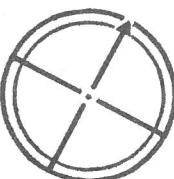
市民が集うことのできる広場を持った近隣公園程度の規模の公園(34,000 m²、調整池含む、第2期造成後整備)と調整池周辺を緑化整備した休憩のための小規模な公園(12,000 m²、調整池2期造成後整備)と調整池周辺を緑化整備した休憩のための小規模な公園(12,000 m²、調整池2期造成後整備)の2ヶ所に公園を設置する。また、この2ヶ所の公園と北東及び北含む、第3期造成後整備の2ヶ所に公園を設置する。また、この2ヶ所の公園と北東及び北含む、第3期造成後整備の2ヶ所に公園を設置する。

- ・通過交通が多く見込まれる勝浦有料道路沿いのエリアで造成を行った部分は、緩衝緑地帯(5~30m)を設けることにし、その中で特に幅の広い部分に関しては、植樹帯内を散策できるよう整備する。
- ・造成法面は、景観に配慮しつつできる限り緑化し、緑地のネットワークに取り込むこととする。

図 公園・緑地計画



凡 例

	公園・緑道		法面・緩衝緑地
	自然緑地		

〈設備計画〉

① 給水計画

- ・ 計画地区全体への給水は、計画地区の北にある新坂配水場もしくは南房総広域水道企業団からの供給による上水道になると考えられるが、事業を進めるにあたり、今後、担当課との詰めた協議が必要となる。

② 汚水排水計画

- ・ 現在、勝浦市には公共下水道が整備されていないので、汚水排水は、各施設ごとに合併浄化槽での処理を行うこととしているが、将来、公共下水道の部分的な整備や計画地区内での汚水処理施設整備の可能性を検討していく必要がある。

③ 雨水排水計画

- ・ 開発に伴い降雨時の洪水対策をとる必要があるが、洪水対策にはA：下流河道の改修、B：調整池の設置などが考えられる。ただし現状で、下流の河道部分が洪水時の降雨量をのみこめれば改修も調整池の設置も必要なくなる。計画地区内の雨水は、開渠、暗渠を通り墨名川を経て海へ流れ出ることになるが、墨名川が県管理の2級河川であるため、最終的には、県河川担当課との協議により調整池の設置も含めた決定がなされることになる。本計画では、造成や土地利用に大きな影響を及ぼす調整池を予め安全側に計画に盛り込んでおくことにし、その基準を「千葉県開発事業指導要綱」によることにした。
- ・ 中央部の現況を見る限り、勝浦有料道路を越えて地区外から流入してくる雨水は存在しないため、中央部の雨水処理は、地区内だけに限定される。雨水処理の基本的な体系は、まず、道路側溝等に流れ込んだ雨水を集水枠、暗渠を経て調整池に誘導する。次に、調整池で洪水調節された雨水は、開渠、暗渠を通り既存の河道に接続、流下されることになる。ただし、中央部の西側で造成を行わなかった尾根の麓部分は、洪水調節を行う必要がないため、調整池に流入させずに別系統で下流の既存河道に接続する。中央部における各期造成ごとの調整池の洪水調節容量は、以下の通りである。
- ・ 第1期造成の工事区域は約7.9haであり、これに基準の洪水調節容量($1,600\text{ m}^3/\text{ha}$)と堆砂容量($150\text{ m}^3/\text{ha}$)を加えた数値($1,750\text{ m}^3/\text{ha}$)を掛け合わせた調整池の必要容量は、約13,800 m^3 となる。第1期造成では、駅前の土地を有効に利用するため、駅前広場に地下式の調整池($9,000\text{ m}^3$)と東西線北側の尾根を掘削した調整池($4,800\text{ m}^3$)の2ヶ所に分割して設置することにした。
- ・ 第2期造成に係る調整池は、第2期造成の工事区域と区域外とした有料道路沿いの尾根北側部分、さらに東西線東ルート建設のため必要な切土工事部分を合わせた約6.2haを対象面積とする。この面積に基準の洪水調節容量と堆砂容量を加えた数値($1,750\text{ m}^3/\text{ha}$)を掛け合わせた調整池の必要容量は、約10,900 m^3 となる。調整池は、標高の低い東西線沿いの造成区域南側に公園の一部として設置し、部分的に常に水を湛えて池とする他、普段は浸水していない部分も洲浜や張芝を施して利用できるようにする。
- ・ 第3期造成の工事区域は、約4.3haとなっており、この面積に基準の洪水調節容量と堆砂容量を加えた数値($1,750\text{ m}^3/\text{ha}$)を掛け合わせた調整池の必要容量は、約7,500 m^3 となる。調整池は、第1期造成の際、東西線北側に設置した調整池($4,800\text{ m}^3$)を拡大させて整備することにする。 $(4,800+7,500=12,300\text{ m}^3)$