

パスとなり、R128は地区内サービス道路としての性格が強くなる。

ウ. 上記アの段階では、R297交差点～串浜交差点間に1ヶ所程度の交差点を設けても問題はないが、沿道利用は避けるべきである。

エ. 勝浦道路は現在R297から御宿方面への出入りができないが、無料化してバイパス機能が高まった状態では、御宿方面への出入路の整備が望ましい。この対応をしないと、せっかく勝浦道路がバイパスになっても、R297から御宿方面への交通は、市街地内のR128を経由せざるを得ない。この勝浦道路の交差点改良が、構造的に不可能な場合は、R297の都市計画道路の整備(外房線陸橋からR128までの接続)を急ぐ必要がある。

(2) 既定都市計画道路のあり方

勝浦駅北口周辺地区に係る都市計画道路のあり方は、土地利用の変更と、勝浦有料道路の無料化によって大きな影響を受ける。ここでは新規に想定する土地利用と勝浦道路の無料化を前提として、都市計画道路のあり方を検討する。

(ア) 都市計画道路東西線

東西線のあり方として、次の5つのパターンがあり得る。

- ① 東西線を設けなくて、既定の駅北口線を延伸(以下、全線を南北線と呼ぶ)して、勝浦道路と結ぶだけ。
- ② 勝浦北駅前線と東西線の東側だけを設ける。
- ③ 勝浦北駅前線と東西線の西側だけを設ける。
- ④ 勝浦北駅前線と東西全線を設ける。
- ⑤ 南北線と東西全線を設ける。

<上記5パターンの評価>

- ① 当地区の主要なアクセスは勝浦道路経由の南北線によることになる。市の北部と南部(勝浦地区)からのアクセスはR297を介して、また、市の東西方向からは勝浦道路を利用することになり、市内各方面からの集中、地区からの分散交通には特に支障はない。この際、勝浦道路のバイパス機能をできるだけ保持するために、南北線以外の道路の接続はしない。このため、地区内のサービスに若干の不安が残る。また、勝浦道路とR297の交差点(斜路の出入口)と南北線との交差点との距離がやや近くなる(約300m)うらみがある。
- ② ①と同様に、市内各方面からのアクセスに大きな問題はない。但し、東方面からのアクセスは勝浦道路からR297に出入できないので、勝浦市街地を経由せざるを得ず、不満がある。勝浦道路とR297の交差点改良が望まれる。また、地区へのアクセスが東西線とR297の交差点一点に集中することになるので、勝浦道路とR297の交差点と前記交差点間の距離が近い(約150m)ことに不安がある。
- ③ 東西線が接続する市道勝浦荒川線の幅員が狭く、同道路のR128との交差点に構造上問題があるので、このパターンはあり得ない。
- ④ 地区内サービスは充分満足できる。市内各方面からのアクセスも、東方向のアクセス(前記②参照)以外、大体満足できる。但し、勝浦荒川線の強化と勝浦道路・R297交差点の改良が望まれる。
- ⑤ 地区内サービス、市内各方面からのアクセス共満足できる。④の欠陥の東方面からのア

クセスも改善される。勝浦道路・R297交差点間の距離に留意する必要がある。

<結論>

- ・ 東西線は従来通り設置することが望ましい。但し、位置、縦断は新規計画に合わせて修正する必要がある。特に、縦断は地区中央部の開発だけでなく、地区全体の土地利用と造成の見通しに基づいて定めることが重要である。幅員構成は既定のものでよい。(W=16.0m 3.5-1.5-3.0)
- ・ 東西線の整備は段階的に行うのが適当である。第1期第1段階(駅前広場と文化プラザのみの整備)では、南北線を先行して整備し、東西線は中央部の一部区間の整備に止める。第1期第1段階では東西線の整備は投資効果が薄く、南北線があれば、東西線の東側区間(R297との接続)は無くても充分機能する。東西線をR297と接続するのは、中央部の開発の第1期第2段階以降に交通量が増加し、沿道の開発の熟度が高まった時点でよい。東西線の西側の区間(中央部から市道勝浦荒川線まで)は西側の地区の面整備と一体的に行うのが現実的で、かつ、望ましい。

(イ) 都市計画道路勝浦北駅前線

- ・ 駅北口線は、位置、幅員構成、縦断を新規計画に合わせて変更する必要がある。
- ・ 位置は既定のものよりやや東方へ移動する。
- ・ 幅員構成は既定のW=16.0mを拡幅する。(W=27.0m 4.5-1.5-2.5-3.0-2.0)
- ・ 駅前広場を勝浦駅の連絡通路とほぼ同レベルに設置する計画(後述)としているので、これに合わせた縦断とする。

(ウ) 勝浦駅北口駅前広場

北口駅前広場は、勝浦駅と連絡し易くするためと、地区中央部の土地造成との関係上、駅連絡通路とほぼ同じレベルに設置する計画とする。線路に沿った既存の道路は、幅が狭いので地区内外のサービスの主軸にはならないので、駅前広場に直接結ぶことはしない。駅前広場の面積は、市民プラザに直接面することになるので、景観上の配慮と機能的な拡大を考慮して、既定(3,800 m²)よりも広くする。(5,100 m²)

(エ) 都市計画道路黒潮線

既定の黒潮線は、勝浦駅北口周辺の開発によって発生する交通量に対処するためと、現在勝浦市街地の一ヶ所に集中しているR297とR128の交差点の交通量を、特に西行を分散させることを含みに計画されたものである。しかしながら、勝浦有料道路が無料化されて、R297からの西行交通が勝浦道路経由になり、地区内のサービスも南北線を整備すると黒潮線の存在価値は、非常に低下する。現状では、将来計画とされている黒潮線を延伸してR128に接続するのは、JRの陸橋やR128との交差点処理が大工事になるので、路線変更して、勝浦荒川線に接続し、同交差点からR128までの勝浦荒川線の区間を拡充する方が、効果的だと思われる。黒潮線については、前記の路線変更も含めて、今後の路線沿線の土地利用の状況や本計画の第2期以降の進行状況等を考慮して、検討することが必要である。

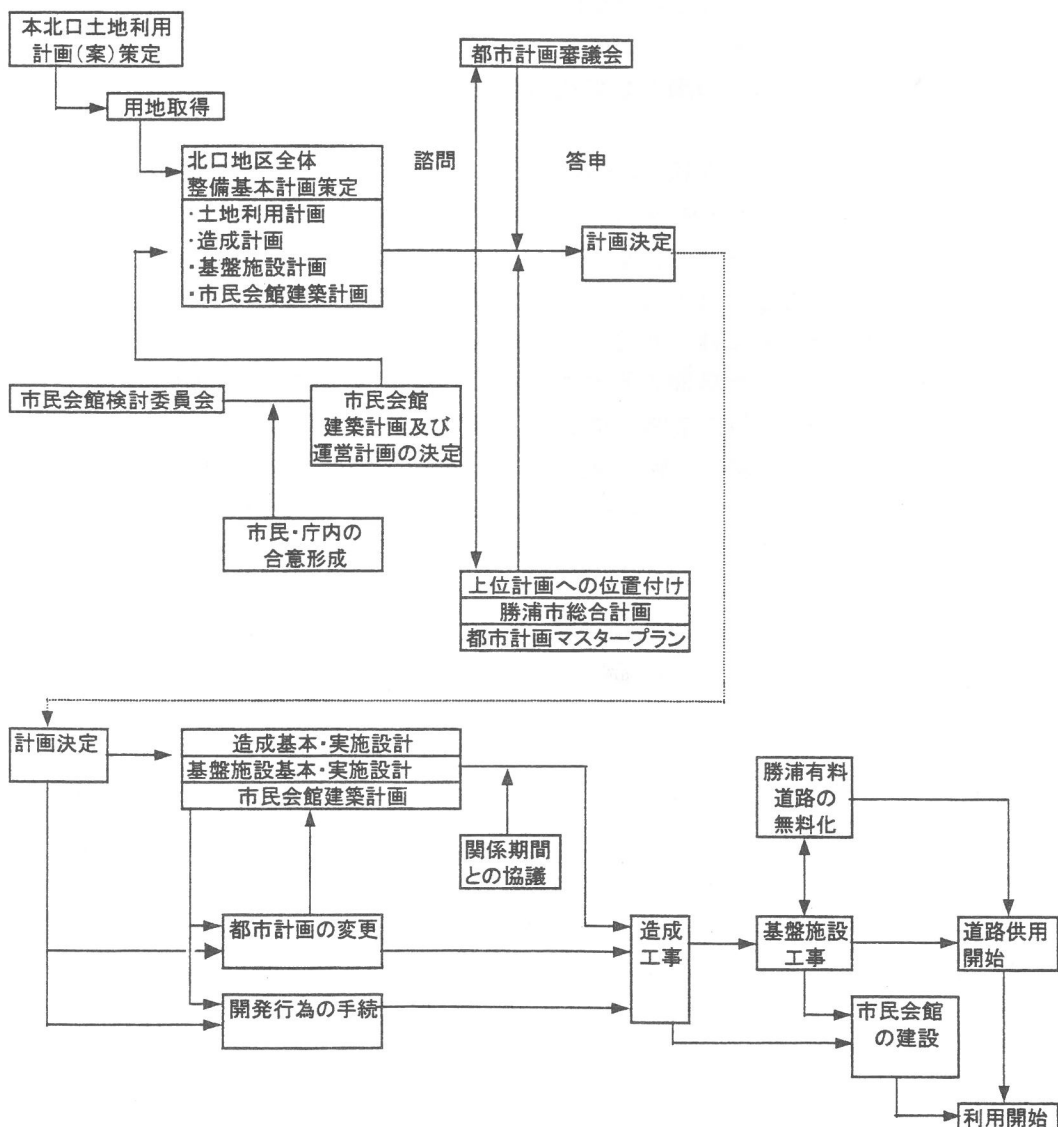
13. 開発プログラムの検討

勝浦駅北口周辺地区の開発は大きく第1期と第2期（将来計画）に区分できる。

第1期は地区中央部の文化プラザの整備を中心とした開発で、第2期は、中央部の残された区域の開発と地区・東西の隣接区域の開発である。第1期は、さらに、いくつかの段階に区分できる。第1期の第1段階は、道路等の基盤を整備して、文化プラザ(市民会館等)だけを建設する事が考えられるが、この間のやや詳細なフローは下図のように想定される。

第2期は将来計画で社会経済の動向を踏まえて、母体的な開発ニーズが発生した段階で、計画策定、都市計画道路変更、事業化を進めることとする。需要の動向により、短期間に第2期に進む事もあり得るし、長期に亘ることもある。開発プログラムの検討においては、実現の可能性を考慮して、事業費との調整を図る必要がある。当初開発となる第1期については、上記のように2段階に分けて行うこととし、概算の事業費を算定した。これによれば第1段階は約25億円、第2段階は約17億円となる。（詳細は10-(6)事業費の概算参照）

＜第1期第1段階の事業化のフロー＞



1 4 . 事業手法の検討

- 基本的な事業手法は、土地造成が開発行為、基盤整備が土地区画整理事業、公共施設が個々の施設整備事業になると考えられる。
- 本件のような大規模な土地の造成は、土地区画整理事業や公共施設整備の補助対象にはならないので、開発行為として市単事業で行うことになるかと予想される。
- 土地区画整理事業は、段階的に施行する場合でも公共団体施行の要件（施行地区の面積が5ha以上あること、都市計画道路の整備を含むこと、主要駅の付近で土地の高度利用を図る必要があること）を満たしているため、駅北口周辺地区の少なくとも中央部は公共団体施行になると考えられる。中央部以外の区域は、組合施行でもよい。
- 個別の公共施設の整備は、市道、都市公園、文化プラザ（地方文化施設）、公営住宅、老人福祉センター（老人福祉施設）、児童館、保育所（児童福祉施設）等について、各種の助成制度があるので、できるだけ活用する。
- 第1期は、山林を除いた駅前の区域と東西線以北の中央の谷戸区域を主たる事業区域として、造成と土地区画整理事業を行い、都市計画道路、駅前広場、公園、文化プラザ、公営住宅を整備する。南北線は全線を16mの幅員にしておけば都市計画道路として補助事業で整備できる。山林は林間の整備や遊歩道を設置して、公園と一体的に利用する。西側の谷戸は、最低限の手を加えてビオトープのような自然の公園として利用しても良いし、さしあたり何もしないでもよいと思われる。
- 第2期は、中央部の西側の南北線、東西線およびループ線で囲まれた区域の整備が考えられる。この区域も都市計画道路（東西線）を含めて、市施行の土地区画整理事業で整備するのが適当であろう。造成は西側の谷戸を埋めて、東西線の東部の路体に切土を流用するとほぼバランスする。
- 第3期は、中央部の残された区域と、地区の両翼の区域の整備である。土地造成は、中央部の土量が多いので東部の谷戸に残土処分しつつ東部の区域と一体的に施工するのが有効である。都市計画道路東西線の残された区間の整備を含めて、土地区画整理事業で施行することが予想される。中央部の造成地は広幅員の道路を整備し、立地条件の整った大きい区画の土地にして、県や民間の施設を誘致する。両翼の区域は東西線、R297および市道勝浦荒川線の整備とできるだけ一体的に事業化することにより、東西線等の整備の促進と道路の開発効果を高めることができる。

15. 今後の検討課題

(1) 勝浦駅北口周辺基本計画・基本設計の策定

- ・ 今回の作業は土地利用計画であり、用地取得にあたって土地利用の可能性を検討するものである。
- ・ 土地利用計画では基本構想レベルの総合的検討を行っているが、用地取得が決まった次の段階としては、地区整備に向けた計画の深度化が必要である。
- ・ この中では、主に次のような検討が必要である。
 - ① 文化プラザ、高齢者福祉施設、児童福祉施設、フィットネス施設、公営住宅、公園等計画施設の内容と規模の詰めと確定。
 - ② 地質・土質調査、詳細測量。
 - ③ 造成計画の詰め(段階的切盛、残土処分計画)。
 - ④ 調整池の必要性・規模と排水路の調査。
 - ⑤ 施設配置のオルタナティブと段階整備計画。
 - ⑥ 都市計画見直しの詰め(県との協議等)
 - ⑦ その他、土地利用計画で検討した事項の深度化(北口地区全体の整備方向、事業費、事業手法等)。

(2) 誘致施設の誘致運動の推進

- ・ 土地利用計画で提示した施設とその他考えられる誘致施設について、個別に誘致運動を展開して、誘致の可能性を確かなものにしていくことが必要である。
- ・ 誘致の目途が立った時点で、次の開発の具体的な検討を進めることができる。

(3) 市独自の開発施設の研究

- ・ 誘致施設あるいは住宅用地に、市の発展にとって大きく寄与する核的な施設を研究・開発し自力で整備していくことが望まれる。
- ・ 内容的には、勝浦市観光の核施設、新産業育成施設、特産品開発加工施設、各種研究所、健康づくり・特殊医療施設、武道大学関連施設等が考えられる。

(4) 土地利用に関する市民の意向調査

- ・ 駅北口周辺の土地利用の方向や、整備したい公共施設について、市民の意向を調査することが望まれる。
- ・ 中央部の開発は、財政的にも大きな負担となることが予想されるので、市民の理解と協力が必要となる。そのためにも意向調査を行うのが良いであろう。

(5) 隣接地の地権者の意向調査と優れたまちづくりへの理解と協力要請

- ・ 駅北口周辺地区の中央部以外の隣接地は、市で施行する中央部と連携をとりながら、一体的に開発されることが望ましい。
- ・ そのためには、早い段階から計画を公開し、よいまちづくりへの協力の要請と意向の把握が必要である。
- ・ 地権者にとって、よいまちづくりに参加することが、ひいては自分達の利益につながるという意識の醸成が大切である。

(6) 未買収地の取得・協力要請

- ・ 地権者の買収への協力要請、代替地の提供等、未買収地の用地取得を促進する。

勝浦駅北口周辺土地利用計画策定調査

平成14年3月

調査実施 千葉県勝浦市都市建設課

調査担当 株式会社 建築設計・都市計画アトリエ

印刷 株式会社 ワイエム・プランニング