

土地区画整理事業に伴う交通施設計画

(株) ヒロコン 賛助会員 ○山田 伸二
 (株) ヒロコン 賛助会員 森岡 敬士
 (株) ヒロコン 賛助会員 下手 浩司

1. はじめに

呉駅南側の貨物ヤード跡地とその周辺地域は、「呉地方拠点都市地域基本計画」において地方中枢拠点地域に位置づけられている。その基本構想は、「JR呉駅周辺地域の一翼を担う商業、業務地の形成を誘導するようなまちづくりを行うべく、貨物ヤード跡地の高度有効利用を図る」である。即ち、貨物ヤード跡地を利用し、土地区画整理事業を推進し、多目的交通施設の整備を図るものとされている。本報告は、この基本構想及び土地利用計画をふまえ、土地区画整理事業に伴う道路網計画を中心とした交通施設計画である。

2. 現況の土地利用から見た交通施設計画の課題

- ①地域の周辺には、2車線の都市計画道路があるだけで、跡地計画へのメインの進入路の計画がない。
 - ②JR呉駅との連絡は、都市計画道路呉駅宝町線（歩専道）で連絡されているものの、改札口には直結していない。
 - ③JR呉駅南側には、路線バス、観光バスの出入りはなく、タクシー待合所もない。
- これらをまとめると計画地域には、歩行者も含めた交通サービスが非常に劣っていた。

3. メインの進入路の計画

計画区域の北側にはJR呉線があり、西側に市道、東側に都市計画道路宝町本通線がある。そのうち西側の市道は踏切で平面交差しており、東側の宝町本通線は、アンダーによる立体交差と踏切を併設しているが、両路線のうちどちらかからメインの進入路を計画する必要があった。2路線を比較して以下の理由より、東側の宝町本通線からメインの進入路を計画した。

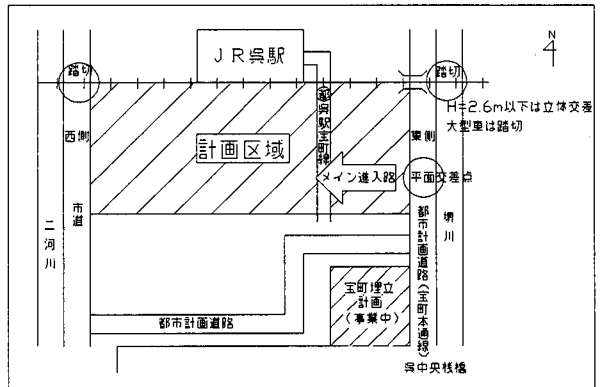


図-1 全体図

①西側の市道にメイン進入路を計画した場合、集中する交通を円滑に処理するため、現況の踏切を立体交差とする必要があるものの、踏切の北側60mにある都市計画道路呉駅前三条線との平面交差が不可能である。

②現況の呉駅宝町線や南側の宝町埋立計画を含めた呉中央棧橋からのアクセス性を考慮すると、東側の方が優位である。

③東側の宝町本通線は、JRと高さ制限で立体交差をしており、平面交差点も交差点改良等でさらにサービス水準を上げられる。

4. 道路網計画の検討

この道路は、土地区画整理事業区域の中のメイン道路であると位置

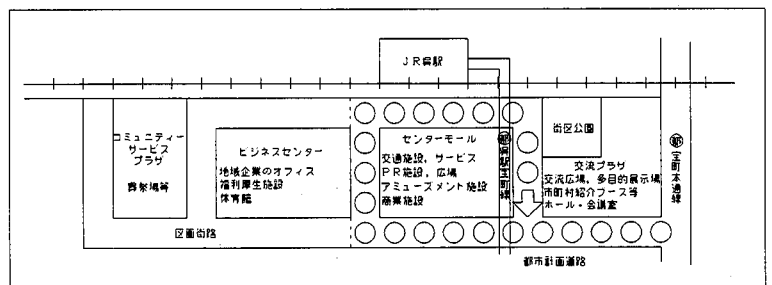


図-2 基本構想図

づけて、区域の土地利用計画に合わせた計画と整合させつつ各施設が機能的な配置となるよう計画した。また、交通機能だけでなく、隣接するＪＲ呉駅を視野に入れ、歩行者等への空間機能も満たすように配慮した。

計画に際しては、基本構想図のメインであるセンターモールと交流プラザへのアクセスに重点を置いた。つまり、宝町本通線との交差点を起点として時計回りにセンターモールを周回するように計画し、呉駅宝町線の高架下付近の交差点を終点とした。その他の道路については区画街路として位置付けた。

５．幅員構成

呉駅南線の幅員構成は、計画交通量（約４０００台／日）より、道路規格を第４種第３級として計画した。但し、センターモールに面した街区は、ＪＲ呉駅へのアクセス及び歩行者へのサービス等を考慮し以下の様に計画した。

①一般部(W=16m)

道路構造令における、地方部（Ｂ地域）補助幹線の基本幅員を用いる。

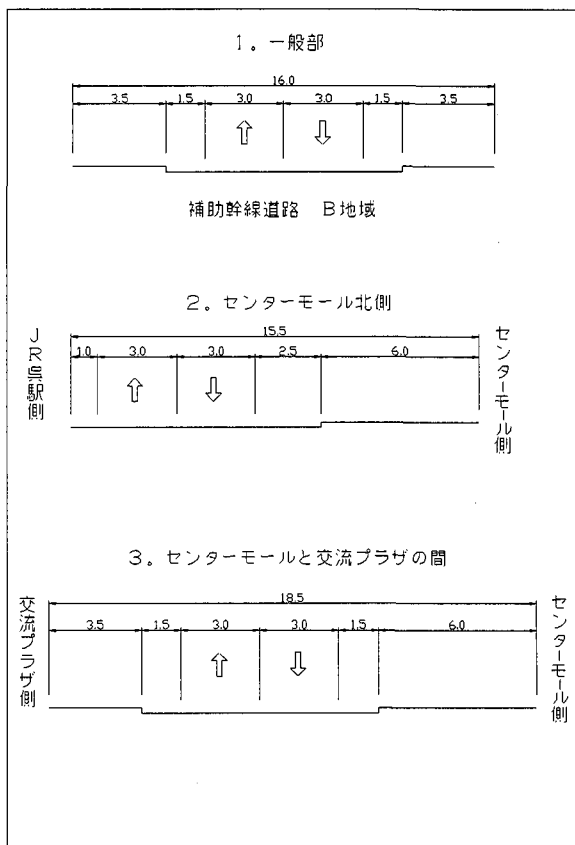
②センターモール北側(W=15.5m)

左側は、ＪＲとの境界であり沿道利用が見込まれないため、歩道を設けず、路肩も１．０ｍに縮小した。右側の歩道については、一般部の３．５ｍに対し、休憩用のベンチや植樹帯を加えてW=６．０ｍとした。また、路肩は送迎用バス等のスペース等を考慮しW=２．５ｍとした。

③センターモールと交流プラザの間(W=18.5m)

左側は基本幅員とする。右側歩道は、現況の呉駅宝町線の橋脚等を考慮しW=６．０ｍとした。

これらの歩道幅員とすることで、将来的にはＣ．Ｂ．Ｏ．Ｘ等を考慮した場合にも対応が可能となる。



図－３ 幅員構成図

６．まとめ

本報告で計画を行った呉駅南線は、呉駅南拠点整備土地地区画整理事業と併せて、平成１０年２月に都市計画決定され、その後事業認可を得て、現在事業が進められている。また、本地区は、人、物の交流拠点における商業・産業業務機能など高次都市機能の整備を推進すると共に、にぎわいのあるウォーターフロントを創出する事を目的とされているため、本事業による地域の活性化に対する期待も大きい。

本計画は、今後展開される土地利用にも対応出来るよう、センターモール、交流プラザへのアクセスに重点を置き、道路網計画を行った。また、ＪＲ呉駅北側に供用中の駅前広場を補完すべく、バスの停車、ＪＲ呉駅南方面からの送迎車両に対応出来るように、停車帯の確保、広幅員の歩道など、幹線道路に駅前広場機能の導入を図ることにより、利用者のサービス水準の向上、また今後増大するであろう歩行者需要に対し、円滑な処理を行えるよう複合的な交通施設により解決を図り、併せて人々の集う憩いの場的な都市空間の創出に努めた。

呉駅南線は、細長い土地の有効利用、地区内交通の円滑な処理を主眼に計画を行ったが、ＪＲ北側からのアクセスには制限があり、今後本地区に集中するであろう交通需要に対し、円滑な処理を行う為には、ＪＲの連続立体化等による抜本的な改良が必要と考えられる。