

将来の道路網 検討のポイント

問合せ 市役所都心部まちづくり推進室 (☎65-7612)

■ 跨線橋が築50年を経過

銚路駅周辺にある2つの跨線橋（鉄道を横断する陸橋）は、耐用年数を考慮すると、対策が喫緊の課題となっています。

2つの跨線橋の架け替え工をするよりも、さまざまな整備効果が高いのが鉄道高架です。

■ 津波発生時の避難経路の拡充

銚路駅周辺では、5m以上10m未満の津波浸水深が予測されています。鉄道で分断されている市街地の防災機能の強化が課題となっています。

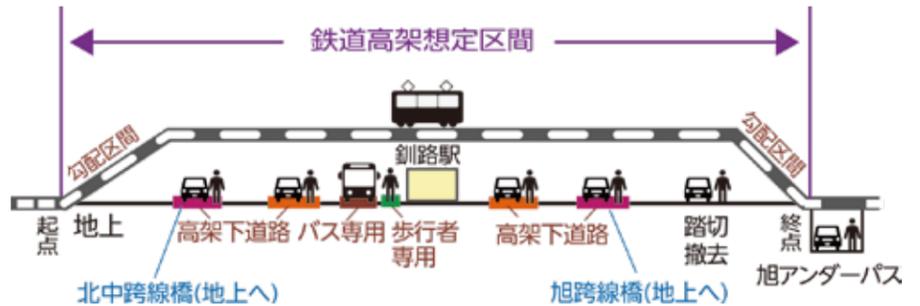
■ 都心部のにぎわいづくり

市民の生活の場や商業機能の郊外への移転が進み、自動車が通り過ぎるだけの空間となっています。都心部のにぎわいづくりに向け、道路などの社会基盤の再構築が課題となっています。

現在の道路網（断面図）【跨線橋を架け替えた場合も同様】



将来の道路網（断面図）【鉄道高架した場合】



跨線橋の架け替え（北中・旭）と鉄道高架の比較

ここでは、跨線橋の架け替えと鉄道高架に焦点を当て、現在の道路網と鉄道高架を想定した将来の道路網を比較し、整備効果の比較を「表1」にまとめました。

現在の道路網では、津波などの災害発生時に走行中の自動車が内陸部へ避難しようとした場合、北中跨線橋と旭跨線橋に大規模な渋滞が発生することが予測されています。

そこで、将来の道路網では、新たに鉄道を横断する道路を追加して交通量を分散し、円滑に自動車が流れるように計画しています。

歩いて鉄道を横断する際にも、将来の道路網では鉄道の南北を結ぶ道路が地上を走るため、階段を昇り降りすることなく、高齢者や障がいのある方、ベビーカー等も快適に移動できるようになり、災害時にも、現状と比較して円滑な避難が可能となります。以上より、整備効果が高いのは鉄道高架と考えられます。

表1 整備効果の比較

		現状と何も変わらない	さまざまな効果を生み出せる!
		跨線橋を架け替えた場合	鉄道高架した場合
鉄道の横断 (移動・避難)	歩行者利便性	階段の昇降が必要	道路が地上を走るため、階段の昇降が不要 (防災機能の強化)
	自動車利便性	2つの跨線橋に限定	横断箇所が増加するため、利便性が向上 (防災機能の強化)
	公共交通利便性	2つの跨線橋に限定	横断箇所が増加するため効率的な運行ルートの設定が可能 災害時にはバス専用道路の柔軟な活用を検討
にぎわいの創出	新駅建設 および 駅周辺再整備	駅は建替え予定なし。活用可能な土地や空間が増えず効果的な再整備は困難	新駅が建設されると共に、高架下などの新しい空間を活用した駅周辺の再整備が可能
	北大通や 共栄新橋大通 など	市街地の分断や車の流れが変わらず、効果的な再整備は困難	鉄道を挟んだ南北市街地の一体化に併せて、歩いて楽しめる道路空間をつくることで活性化につなげていく

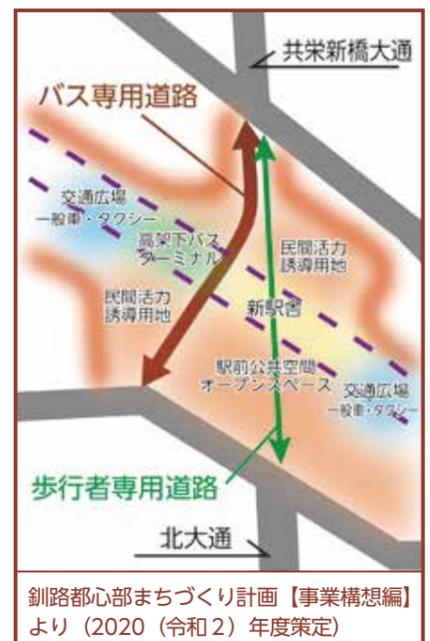
北大通と共栄新橋大通の接続を歩行者専用道路にする理由

仮に車道で接続した場合

- さまざまな機能を利用しやすく再配置し、にぎわいの拠点として整備しようとしている駅周辺が、車道によって分断されてしまう。
- 通過型の車の流れを、都心部の中央に誘導する結果となり、歩行者の安全が損なわれ、歩いて楽しめるエリアの形成が難しくなる。

以上の理由により、北大通と共栄新橋大通の接続は歩行者専用道路（自転車も可）とし、公共交通の利便性を高めるため、駅前空間の構築に影響しない位置にバス専用道路を整備するという考え方で検討を進めています。そうすることで、駅周辺や北大通などの沿道に、安全で、歩いて楽しめる空間を整備し、民間事業者の進出やにぎわいの創出を実現するための土台をつくり、まちの活性化につなげていこうと考えています。

歩行者専用道路付近の拡大図



詳しい解説を市ホームページに掲載しています。興味のある方は右記からアクセスしてください。



鉄道高架に関するご意見やご質問は、右記から都心部まちづくり推進室までお寄せください。



銚路都心部まちづくり計画【事業構想編】より（2020（令和2）年度策定）