

## 第3章 関連事業など

### 3-1 高知駅周辺土地区画整理事業

(1) 土地区画整理事業

高知駅周辺土地区画整理事業は、高知市が事業主体となり、連続立体交差事業や関連街路事業などと一体となって「高知駅周辺都市整備」の一角をなすものである。

その事業内容は、区画整理区域内の公共施設であるはりまや町一宮線、高知駅東線、高知駅西線、愛宕町北久保線の都市計画道路、南北駅前広場、公園、下水道等の基盤整備となっている。また、車両基地跡地や駅周辺の大規模空地を拠点街区として整備するとともに、駅北側の住宅地の整備が行われ、高知市の拠点としてふさわしい地区の創出を目指した。

図1-3-1 高知駅駅前広場計画の概要

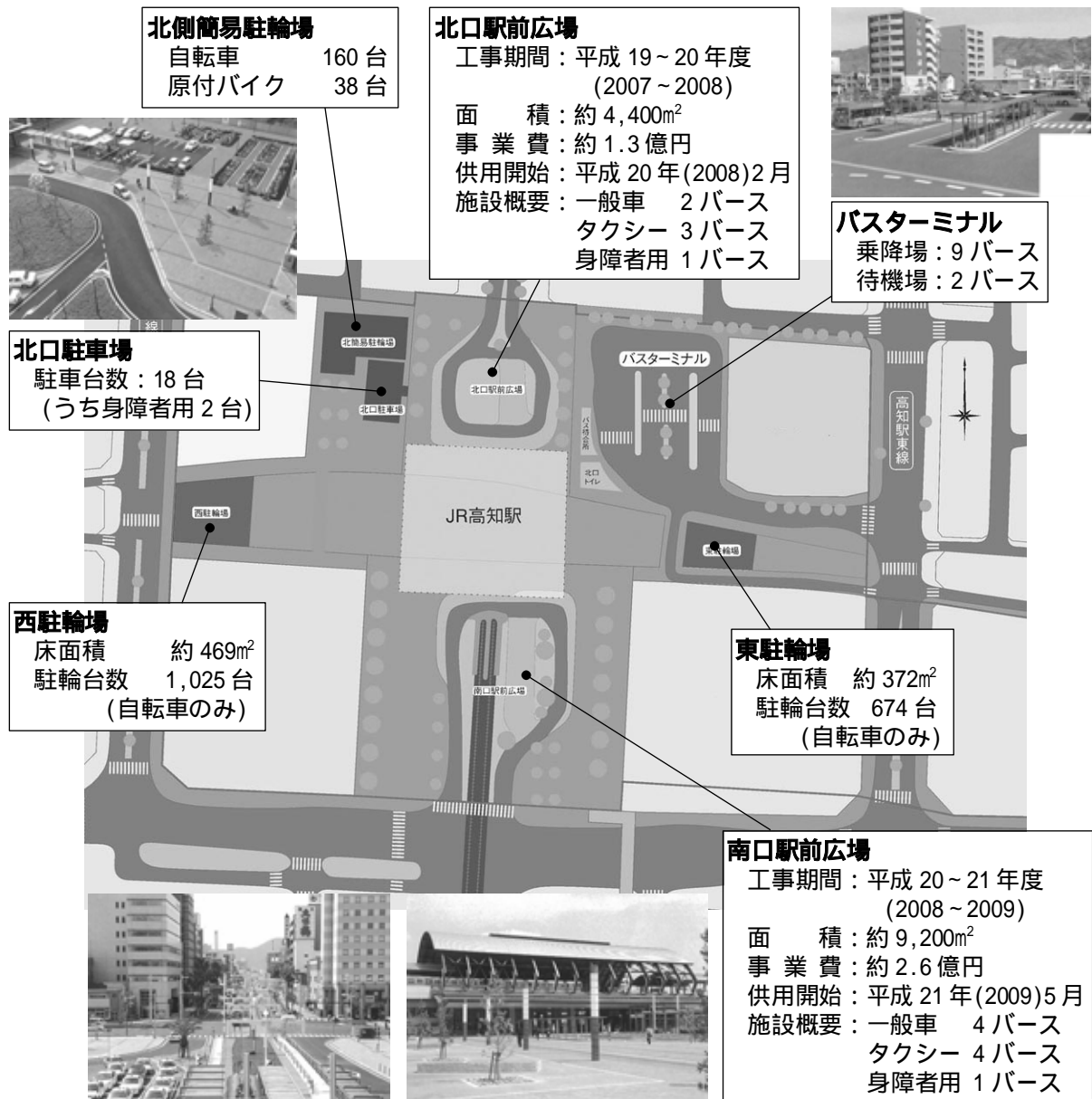


表1-3-1 高知駅周辺土地区画整理事業の概要

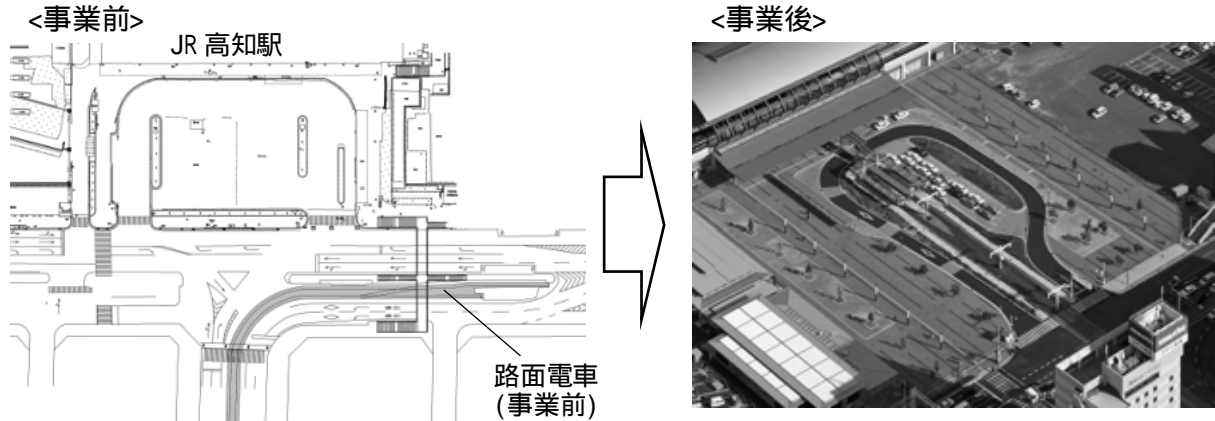
施行者	高知市	
施行面積	29.5ha	
施行期間	平成8～26年度(1996～2014)	*清算期間含む
総事業費	306.5億円	
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路(駅前広場を含む)の整備</li> <li>・区画道路の整備</li> <li>・特殊道路の整備</li> <li>・公園の整備</li> <li>・水路の整備</li> <li>・宅地の区画形質の変更とそれに伴う建物移転</li> </ul>	

図1-3-2 高知駅周辺土地区画整理事業 設計図



本事業や土地区画整理事業に合わせて、高知駅の南口、北口駅前広場が整備され、路面電車の南口駅前広場乗り入れ、北口駅前広場に隣接するバスターミナルの整備を進め、高知駅周辺の公共交通の乗り換え利便性が向上し、交通結節機能が強化された。

図1-3-3 土佐電気鉄道軌道線(路面電車)の南口駅前広場への乗り入れ

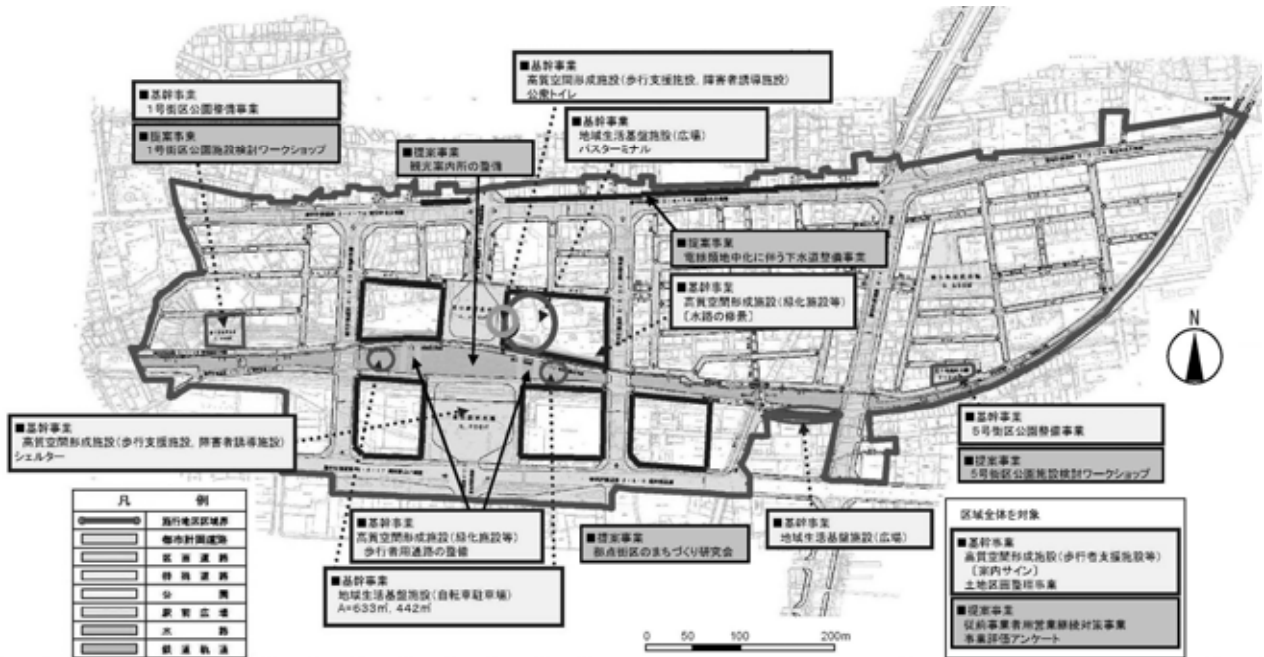


(2) 土地区画整理事業に関連するまちづくり

1) 「まちづくり交付金」による事業展開

高知市では、平成20年(2008)3月に見直した「高知駅周辺地区都市再生整備計画」に基づいた「まちづくり交付金」の補助を受け、土地区画整理事業の実施と並行して、提案事業を含めた総合的なまちづくりを目指している。

図1-3-4 まちづくり交付金による事業内容



2) 「よさこい咲都(さいと)」のまちづくり

高知駅周辺の5つの拠点街区(約3.2ha)について、平成8年度(1996)から再開発基本構想や基本計画の検討、平成12年度(2000)から任意の勉強会(まちづくり研究会)の開催による情報交換や意見交換が行われた。その結果、拠点地区のまちづくりの基本理念となる「まちづくり八策(案)」が平成18年(2006)5月9日合意され、平成19年度(2007)の鉄道高架と新駅舎の完成を経て、平成20年度(2008)に「よさこい咲都(さいと)」(約5.6ha)が誕生した。

図1-3-5 よさこい咲都<sup>さいと</sup>の区域図



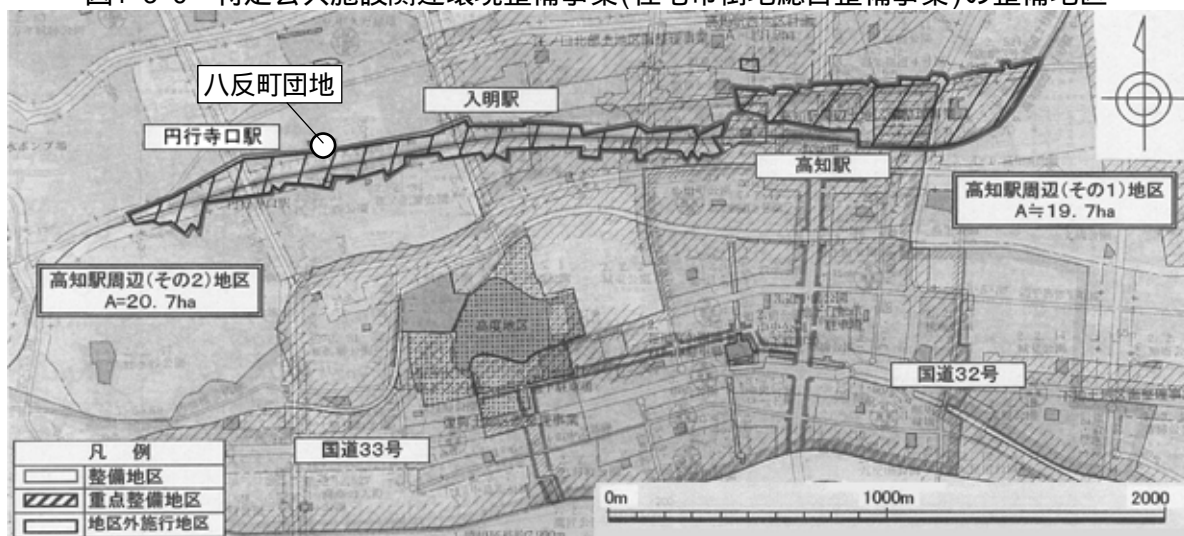
### 3-2 住宅市街地総合整備事業

#### (1) 特定公共施設関連環境整備事業

特定公共施設関連環境整備事業は、連続立体交差事業など大規模な公共施設整備に伴い周辺地域において、移転者を対象とした住宅建設(県営住宅八反町団地)や宅地整備、また周辺地域の住環境整備を図る事業であった(現在は、「住宅市街地総合整備事業」に再編)。

同事業により、連続立体交差事業や高架側道の移転対象者のうち高齢者や障害者などを対象にした県営住宅の建設、代替地の整備、ミニ公園の整備などを行った。

図1-3-6 特定公共施設関連環境整備事業(住宅市街地総合整備事業)の整備地区



八反町団地



八反町団地 施設概要		・集会所内容	
・住棟内容		建築面積	162m <sup>2</sup>
建築面積	1,276m <sup>2</sup>	建築仕様	木造
建築仕様	鉄筋コンクリート造	規模	159m <sup>2</sup>
建設戸数	50戸		
	(1DK-5戸、2DK-30戸、3DK-15戸)		
昇降機	9人乗り		

## (2) 密集住宅市街地整備促進事業

高知駅周辺では、密集老朽住宅の解消を目的として、密集住宅市街地整備促進事業が実施された(現在は、住宅市街地総合整備事業と統合)。同事業では、都市防災を考慮した街づくりを進めるとともに、土地区画整理事業によって住宅を失う従前居住者などのためのコミュニティ住宅や地区集会所が建設された。

表1-3-2 密集住宅市街地整備促進事業の概要

区域面積	19.7ha
施行期間	平成8～20年度(1996～2008)
総事業費	約88億円
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽住宅の買収除却</li> <li>・コミュニティ住宅の建設[3棟 159戸]</li> <li>・集会所(4箇所)</li> </ul>

## &lt;コミュニティ住宅の整備状況&gt;

## 昭和町コミュニティ住宅

平成13年(2001)3月完成  
鉄筋コンクリート造7階建  
延床面積:6,462.84m<sup>2</sup>  
住宅戸数90戸(1階に集会所あり)  
エレベーター付き



## 栄田町コミュニティ住宅1号棟

平成16年(2004)10月完成  
鉄筋コンクリート造5階建  
延床面積:2,156.26m<sup>2</sup>  
住宅戸数44戸  
エレベーター付き



## 栄田町コミュニティ住宅2号棟

平成17年(2005)6月完成  
鉄筋コンクリート造5階建  
延床面積:1,155.99m<sup>2</sup>  
住宅戸数25戸  
エレベーター付き



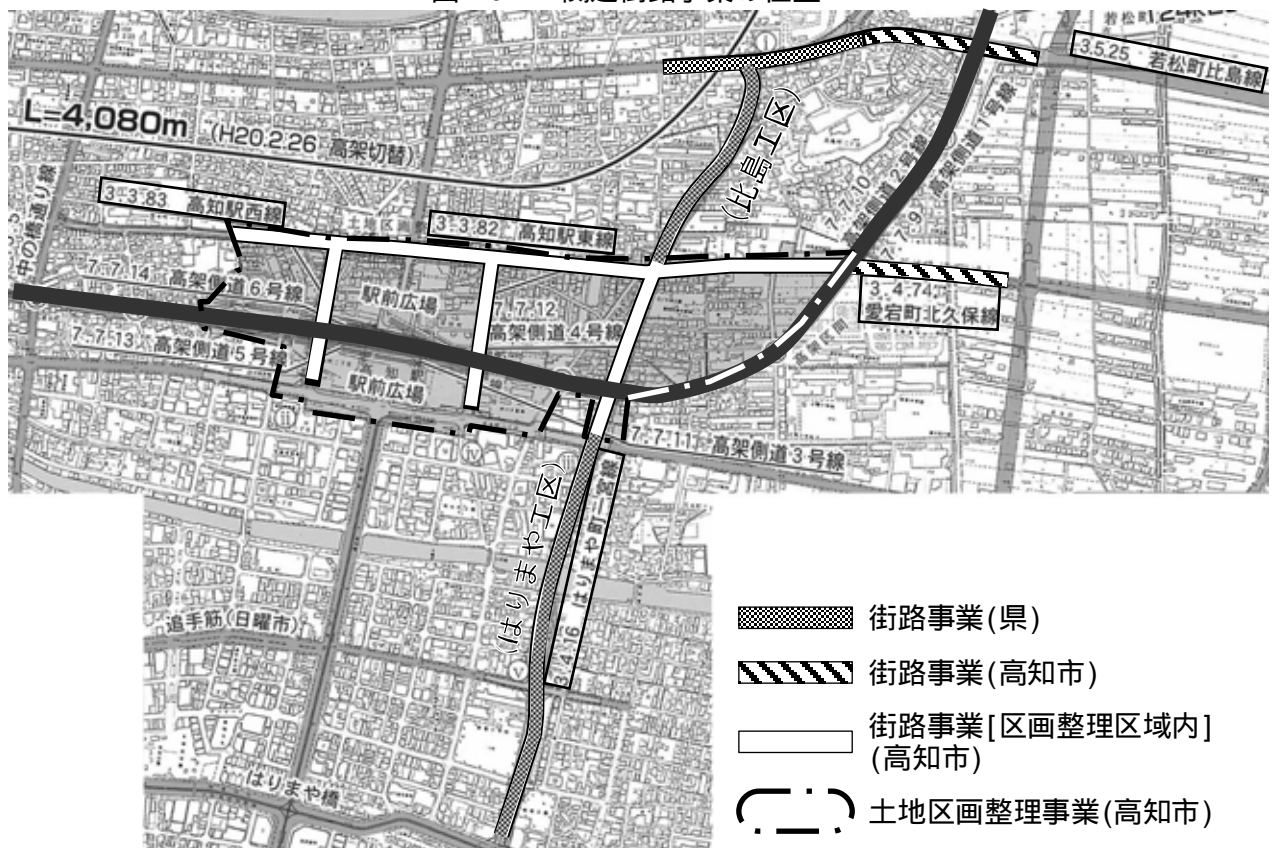
3-3 関連街路事業

本事業に関連する街路事業は、都市計画決定された下表の5路線の都市計画道路のうち、区画整理区域外の3路線(3.5.25 若松町比島線、3.4.74 愛宕町北久保線、3.4.16 はりまや町一宮線)の整備である。

表1-3-3 関連街路事業の概要

路線名	整備延長	幅員	事業主体
3.5.25 若松町比島線	212m	22m	市施行
3.4.74 愛宕町北久保線	1,065m	16~25m	市施行
3.4.16 はりまや町一宮線	1,765m	25m	はりまや工区、比島工区-県施行 区画整理工区-市施行
3.3.82 高知駅東線	264m	25m	市施行[土地区画整理事業による]
3.3.83 高知駅西線	244m	25m	市施行[土地区画整理事業による]

図1-3-7 関連街路事業の位置



(1) はりまや町一宮線

はりまや町一宮線については、当初、県が事業主体の比島工区、高知市が事業主体の土地区画整理工区とはりまや工区に事業区分していたが、その後、はりまや工区を県道に区域変更して県が施行することになり、県と高知市の費用負担割合が同程度になるよう調整した。



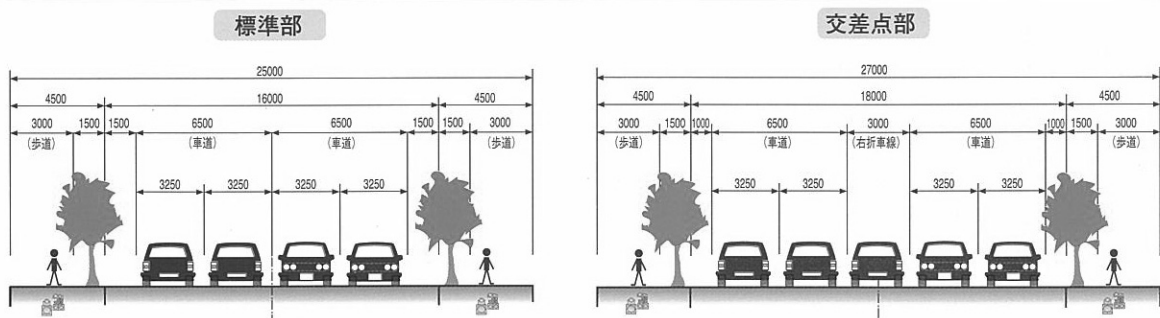




県施行の比島工区(延長 677m、事業費約 62 億円)は、平成 9 年(1997)8 月 11 日に事業認可を受け、平成 18 年(2006)12 月に供用開始、高知市施行の土地区画整理工区(延長 338m)は、平成 20 年(2008)10 月に供用開始した。はりまや工区(延長 750m、事業費約 109 億円)は、平成 12 年(2000)11 月 6 日に事業認可を受け、平成 22 年(2010)3 月に高知南国線から追手筋弥生町線間が供用開始した。

はりまや工区では、新堀川の上空を道路にする都市計画決定となっているため、周辺の景観や歴史、自然環境に関する検討会(3回開催)を平成 12 年(2000)10 月から平成 14 年(2002)1 月まで設置し、併せて平成 13 年(2001)7 月から 11 月まで住民参加のワークショップ(6回開催)及び平成 13 年(2001)7 月から 9 月までの新堀川生態系検討委員会(2回開催)によって、新堀川付近の沿線環境に配慮した道路整備の検討を進めた。

図1-3-9 はりまや町一宮線の横断面



\*はりまや町一宮線 パンフレットより

### (2)若松町比島線

若松町比島線は、高知市が事業主体となって、弥右衛門土地区画整理事業区域(高知駅から東へ 1.5km の施行面積約 135.3ha の事業)からはりまや町一宮線までの区間を、掘り下げ方式で施工した。

### (3)愛宕町北久保線

愛宕町北久保線は、高知市が事業主体となって、弥右衛門土地区画整理事業区域と高知駅周辺土地区画整理事業区域の間の区間を施工した。

高知駅周辺の都市計画道路

高知市の南北交通は JR 土讃線によって分断されていたが、その中でも高知駅高知港線は、都市軸を形成する基幹道路であるため、はりまや橋から高知駅を突き抜けて市街地北部に通じる計画線は、以前から大きな課題となっていた。

都市計画決定までは、現計画案の「口の字型(駅環状道路型)」と高知駅を貫通する「南北直結道路型」が検討されたが、駅に拠点性を持たせる観点から「口の字型」に決定された。

事業採択後、土佐経済同友会などから「口の字型」では高知駅近辺が交通渋滞になるとして、「口の字型」に貫通道路を加えた「中の字型」が提案された。このため、県と土佐経済同友会などの公開討論会が開催された。

<口の字型>計画案



<中の字型>計画案



駅周辺道路計画(「口の字型」)に関する公開討論会

開催日時：平成 13 年(2001)6 月 16 日(土) 14:00 ~ 16:30

開催会場：高知県立追手前高校 芸術ホール

討論内容：高知駅周辺道路計画に関して、「口の字型」計画と「中の字型」計画について討論

[第一部]両計画の説明

[第二部]パネラーによる討論

[第三部]来場者を交えた討論会(事前意見含む)

この討論会で、「中の字型」では自動車交通の流れが良いものの「口の字型」でもはりまや町一宮線があるため過大な渋滞は予測されないこと、「中の字型」では貫通道路の分断でまちの一体感が損なわれることなどから、事業の早期完成を目指す点も勘案して「口の字型」の計画を変更せずに進めることになった。

## 3-4 高架下利用

## (1)高架下利用の概況

鉄道を高架化することによって生み出される高架下の空間は、基本的には鉄道事業者の用地であるため、鉄道側が利用するものであるが、公共施設などとして都市側が利用する場合は、高架下の貸付可能な面積のうち公課公租相当額に当たる15%を優先利用することが可能である。

本事業での15%の都市側利用可能面積は、約3,320m<sup>2</sup>となっており、この他に旧鉄道敷地を買収した道路などを含めた公共利用面積は、約4,480m<sup>2</sup>で、高架下利用全体の内訳は、下表のとおりになっている。

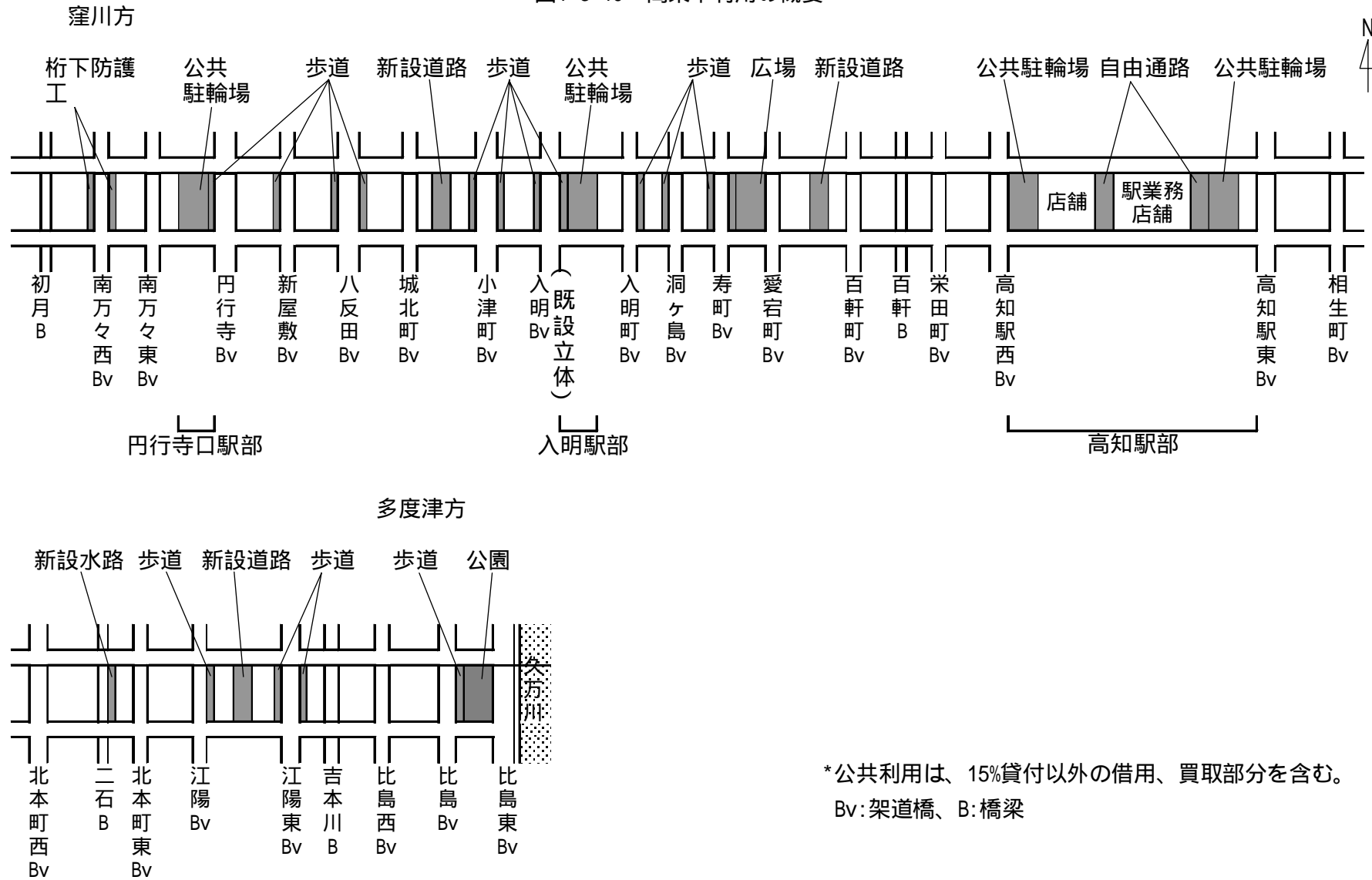
表1-3-4 高架下利用面積

		面積 (m <sup>2</sup> )	備考
公共 利用	駐輪場	1,995	4箇所
	自由通路	280	2箇所
	公園、広場	1,616	2箇所
	道路(歩道含む)	506	
	水路	27	
	その他	58	桁下防護工設備
	計	4,482	
	うち15%貸付面積	3,318	高架下貸付可能面積約22,122m <sup>2</sup>
上記 以外	駅業務施設等	4,535	高知駅、入明駅、円行寺口駅
	店舗	2,263	
	その他	16,126	駐車場、機器室、倉庫等
	計	22,924	
合計		27,406	

\* 「15%貸付面積」以外の面積は、控除面積(橋脚部分など)を含む。

本事業の高架下の公共利用に関する基本方針及び具体的な運用については、県、高知市、四国旅客鉄道株式会社の三者の間で、平成21年(2009)9月11日に「高知駅付近連続立体交差事業に伴う高架下利用に関する覚書」を締結している。

図1-3-10 高架下利用の概要



\*公共利用は、15%貸付以外の借用、買取部分を含む。  
 Bv: 架道橋、B: 橋梁

## (2)都市側利用

公共目的の高架下利用としては、高知駅、入明駅、円行寺口駅の駐輪場がある。

高知駅の駐輪場は、高知市が駅前広場に隣接して建物や市道に駐輪スペースを確保していたが、本事業に伴って高架下や北口駅前広場などに設置した。高架下の駐輪場は、駅の東西にそれぞれ1箇所ずつ設けられている(東駐輪場：674台、西駐輪場：1,025台)。

入明駅、円行寺口駅では、本事業実施前に駐輪場が無く、路上やプラットホーム下の空間に無断で駐輪されていたが、本事業により高架下に設けられることになった。

公園や広場としては、愛宕町架道橋と寿町架道橋の間に整備した愛宕町広場と、比島東架道橋と比島架道橋の間に整備した比島町東公園があり、愛宕町広場では、側道との一体的な利用により、毎週金曜日に金曜日(街路市)が開かれている。

この他に、高架側道のワークショップや住民説明会で、当初の交差道路に歩道設置や新規の交差道路を追加するなどの要望を受けて、高架下利用として市道を拡幅、新設した箇所がある。また、駅部や愛宕町広場の高架下に公衆トイレを設置している。

自由通路(高知駅東)



自由通路(高知駅西)



公共駐輪場(高知駅東)



公共駐輪場(高知駅西)



公共駐輪場(入明駅)



公共駐輪場(円行寺口駅)



公園(比島付近)



トイレ(円行寺口駅)



### (3) 鉄道側利用

高知駅付近の高架下は、発券機、改札口、コンコース、駅務室、配電室などの駅業務施設の他、土産物店やコンビニ、喫茶店や居酒屋、物販店などのテナントが入る商業施設やラッチ外トイレ、キャッシュコーナーなどに利用されている。

また、中間部の高架下は、月極駐車場や時間貸のコイン駐車場などの利用の他、鉄道業務用の駐車場や事務所、倉庫用地などに利用されている。

高知駅部の高架下利用  
奥左が待合、奥中央は飲食店



高知駅部の高架下利用  
コンコース東側にある土産コーナー





高知駅部の高架下利用  
コンコース西側の南口駅前広場に面する  
旅行代理店、飲食店、物販店等



中間部の高架下利用  
駐車場



中間部の高架下利用  
駐車場



中間部の高架下利用  
給油施設等



中間部の高架下利用  
事務所、倉庫等



## 第4章 事業後の変化

平成20年(2008)2月26日に高架切替及び新駅開業、北口駅前広場が供用開始となり、その後、仮線や踏切が撤去され、交差道路及び高架側道が開通し、南口駅前広場が平成21年(2009)5月に完成した。事業効果が出るには、まだ時間がかかるが、すでに様々な変化が見られるようになった。

### (1)踏切除却による変化

対象区間における踏切事故の件数は、それほど多いものではなかったが、本事業により11箇所の踏切が撤去され、事故の危険性が解消されるとともに、踏切事故でもたらされる列車遅延、道路渋滞などの多大な社会的損益が解消された。また、踏切遮断時や一旦停止による日常の渋滞がなくなった。

踏切遮断時の渋滞解消



### (2)交差道路、側道整備による変化

交差道路を整備することにより、幹線道路における鉄道を挟んだ交通流の円滑化、交通容量の拡大が図られるとともに、生活道路のネットワークが確保されることで、沿線地域の安全で快適な通行が確保された(次ページの図、表に示すように、新規交差道路に交通流が分散することで、既存道路での交通量が減少していることがわかる)。

図1-4-1 交通量調査箇所



図1-4-2 事業前後の踏切、交差道路における交通量変化

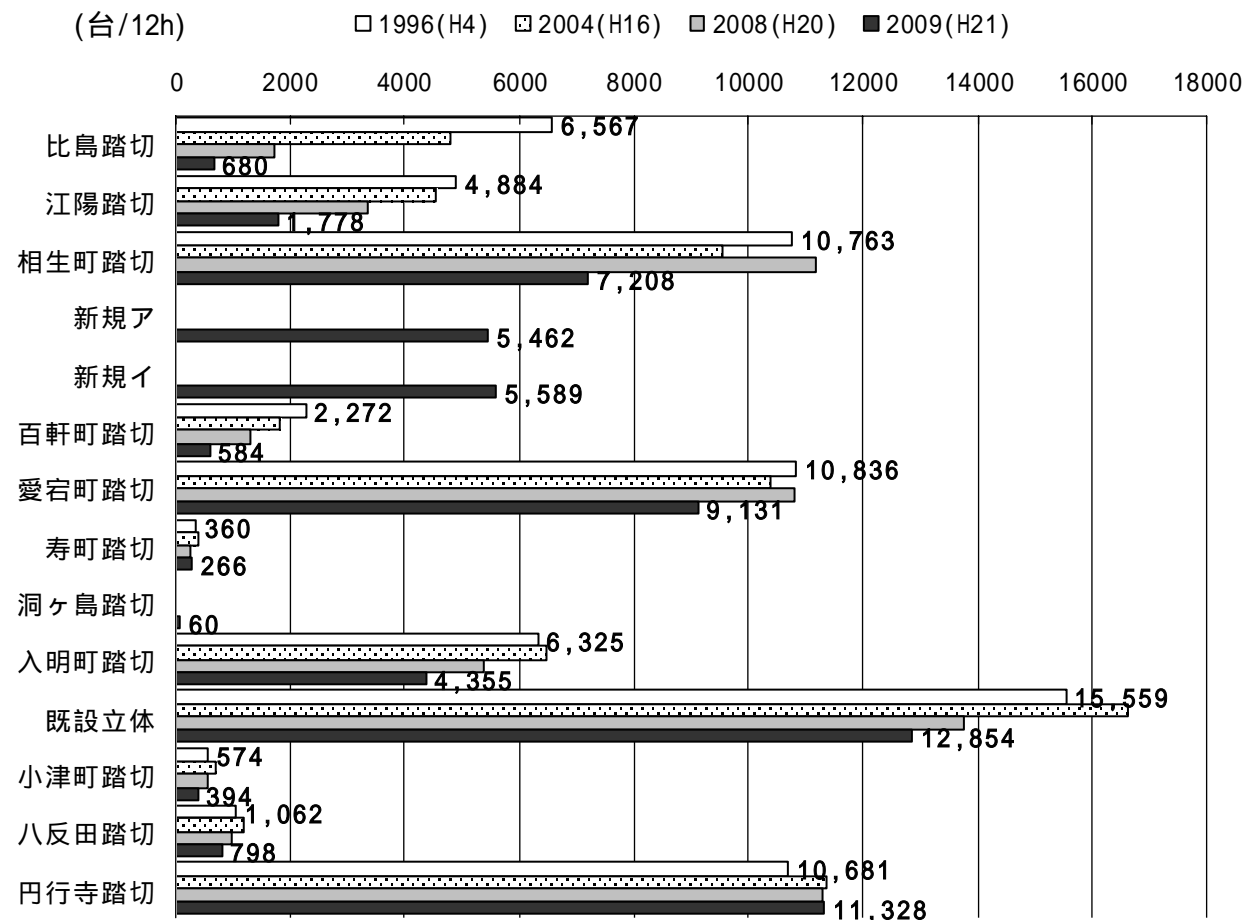


表1-4-1 事業前後の交通量調査結果

計測箇所(交差道路名[都市計画道路名])	12時間自動車交通量(台/12h)			
	高架切替前		高架切替後	
	1996年 (平4)	2004年 (平16)	2008年 (平20)	2009年 (平21)
比島踏切(市道下知3号線)	6,567	4,789	1,715	680
江陽踏切(市道江の口176号線)	4,884	4,541	3,361	1,778
相生町踏切(県道後免中島高知線[はりまや町一宮線])	10,763	9,539	11,186	7,208
新規ア(高知駅東線)	-	-	-	5,462
新規イ(高知駅西線)	-	-	-	5,589
百軒町踏切(市道江の口100号線)	2,272	1,803	1,295	584
愛宕町踏切(県道高知本山線[中の橋通り線])	10,836	10,392	10,804	9,131
寿町踏切(市道江の口37号線)	360	399	231	266
洞ヶ島踏切(市道江の口197号線)	-	-	-	60
入明町踏切(市道江の口4号線)	6,325	6,475	5,394	4,355
(既設立体)(市道江の口1号線)[入明久万線]	15,559	16,625	13,775	12,854
小津町踏切(市道小高坂52号線)	574	697	560	394
八反田踏切(市道小高坂49号線)	1,062	1,182	977	798
円行寺踏切(県道弘瀬高知線[円行寺線])	10,681	11,345	11,289	11,328

鉄道高架化に伴う側道の整備により、歩行者が安全に通行できる歩車道分離の生活道路が確保され、交差道路とのネットワークによって、鉄道を挟んだ地域の一体化、地域の利便性の向上などが図られた。

このような交差道路、側道の整備は、沿線地域における災害時の避難路などとしての役割が期待されている。また、高知駅部においては、新設された交差道路、自由通路の整備により駅周辺の交通が円滑になり、新たな都市機能の立地と相まって、拠点地区としての機能向上に貢献している。

### (3)高架下利用

高架下利用可能面積約 22,120m<sup>2</sup>のうち、都市側で約 4,500m<sup>2</sup>を公共的に利用することで、高知駅周辺の機能向上、県民へのサービス向上が図られた。

特に、高知駅を始めとする駅部においては、高架下での自転車駐輪場の確保により、駅利用者の利便性が向上するとともに、放置自転車の解消によって景観向上に役立っている。また、入明駅、円行寺口駅においては、事業前には設けられてなかったトイレを高架下に設置したことにより、利用者の利便性が向上している。

その他、鉄道事業者は、業務施設に利用する以外に、周辺住民に対して月極駐車場や時間制駐車場を設けている。また、利用が定まっていない箇所も、アスファルト舗装で防塵防草処理し、フェンスとバリカーで管理している。こうした鉄道側の管理区間でも、住民が通り抜けられるようにフェンスの一部をチェーンにするなど、沿線地域に配慮した管理を行っている。

チェーンで区切られた高架下の様子



#### (4)まちづくりの進展への寄与

まちのシンボルである木造の大屋根「くじらドーム」をはじめ、広いコンコースや待合室など新しい高知駅が、快適で優れた都市空間として整備され、バリアフリーで利用しやすい駅として生まれ変わった。また、高知駅周辺においては、区画整理により街並みが新しく変わり、駅前広場やバスターミナルの整備によって、交通結節機能が強化されただけでなく、多様な人々の集まる交流空間としての機能が充実し、新たな都市機能の立地が促されることにより、高知市の新たな拠点としてのまちづくりを牽引する力となっている。

県が主体となって高知市や四国旅客鉄道株式会社と協力して進められた本事業は、当初の発端から数えると38年の長きにわたったが、地元調整、事業予算の確保、用地買収交渉など、事業を推進していく上での多くの課題に対して、事業推進主体の三者の熱意と地域住民の理解、協力のもと克服されてきた。

#### まちづくりの進む高知駅周辺を上空からみる

