

參考資料

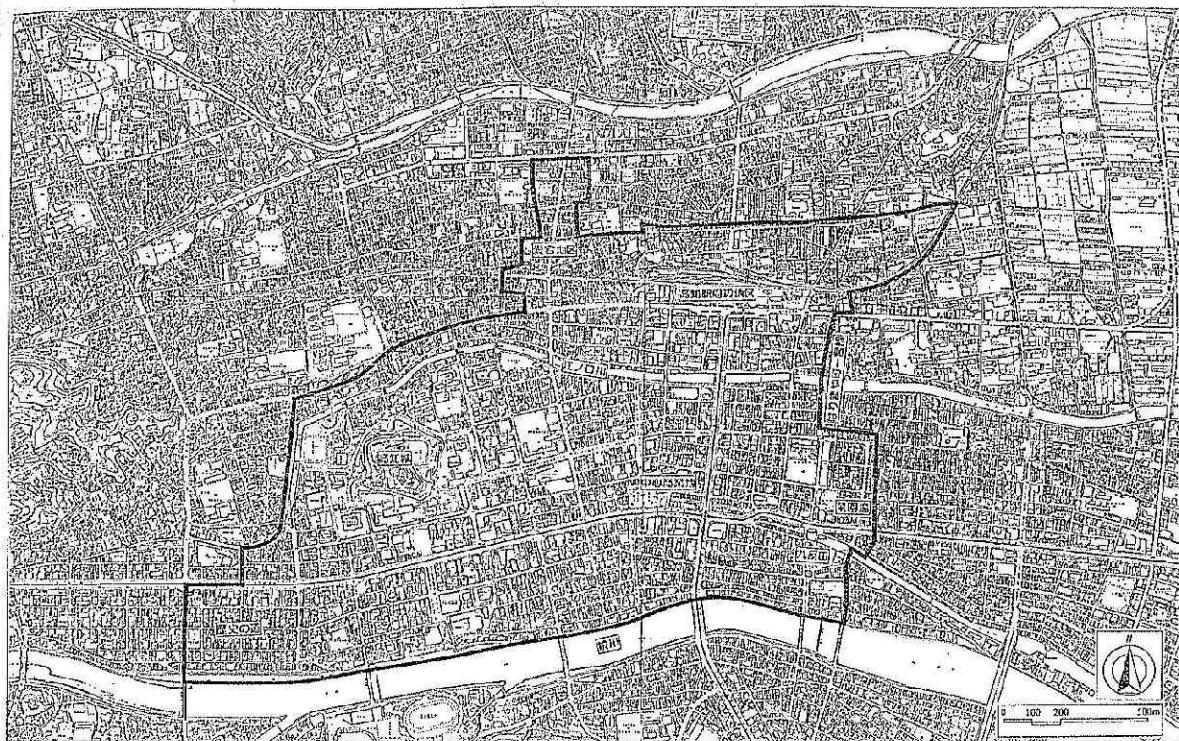
■参考資料

(1) 高知市中心市街地活性化基本計画（平成 11 年 3 月）

1) コンセプト

高知の魅力あふれたときめき「元気都市」の創造
—時代を超えた中心市街地の活性化を目指して—

2) 中心市街地の位置及び区域（約 270ha）



3) 中心市街地の将来都市構造

現在の都市機能の集積状況や各種プロジェクトを考慮し、中心市街地の都市構造として2つの都市軸と4つの都市拠点を位置付けます。

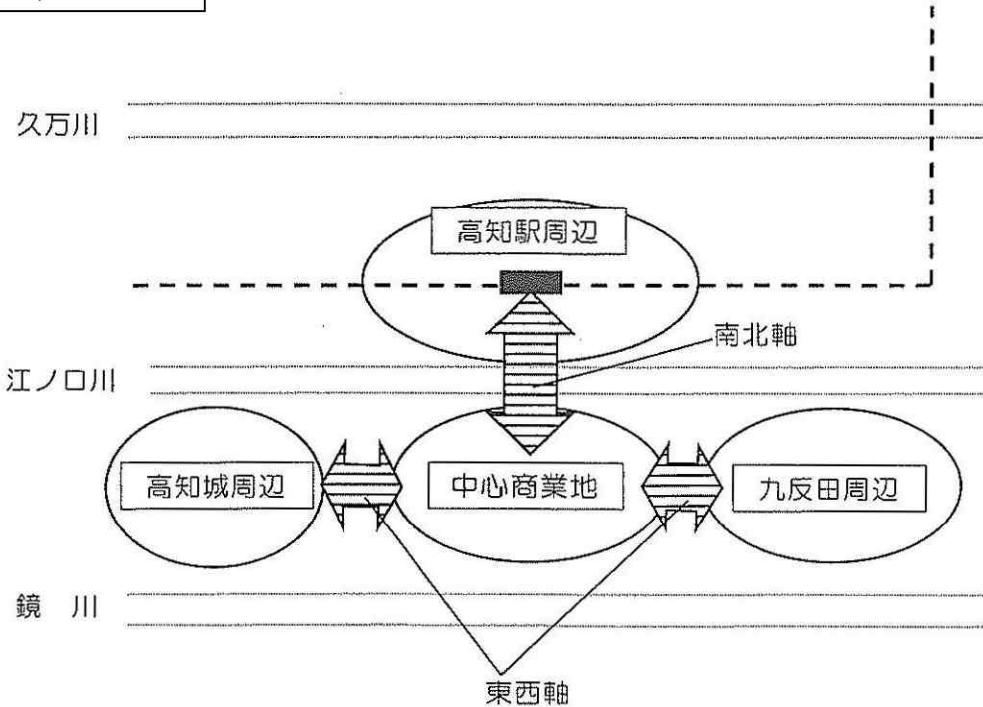
○ 2つの都市軸

- ・高知城周辺から九反田地区に至る東西軸の再整備による東西都心軸・歩行者軸の形成
- ・高知駅からはりまや橋周辺に至る南北軸の強化による南北都心軸・歩行者軸の形成

○ 4つの都市拠点

- | | |
|----------------|----------------|
| ・ 中心商業地 | ・ 九反田周辺 |
| ・ 高知城周辺 | ・ 高知駅周辺 |

都市機能概念図



4) 基本方針

中心市街地には商業機能、居住機能、交通機能などといった各種都市機能が集積していることをふまえ、都市機能別に基本方針を定めています。

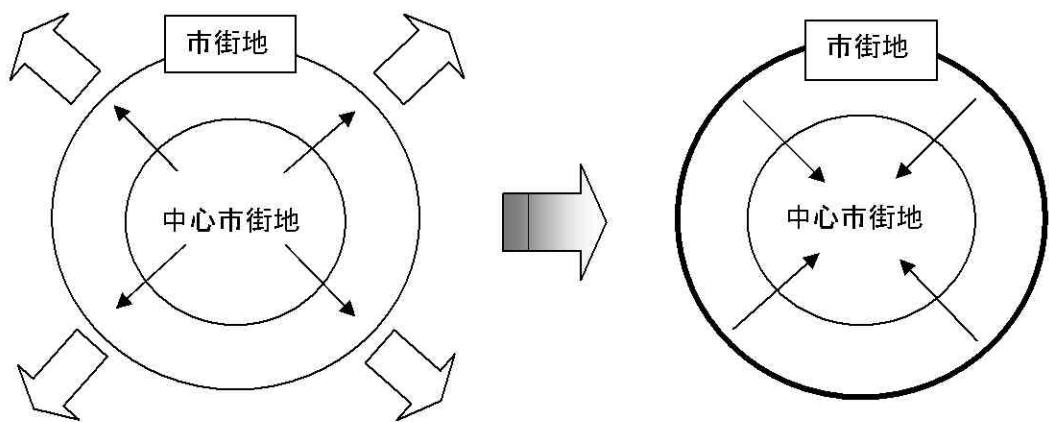
① 商業機能

買物・飲食・娯楽・観光といった商業の機能に特徴を持たせると同時に新しい商業の拠点づくりや施設整備、イベントの開催等ソフトの仕掛けづくりにより、常に新しい「刺激」を発信しつづける商業地づくりを目指します。

② 居住機能

都市のスケールとして新しい市街地を拡大するのではなく、現在の市街地規模を大きく変更しないことを前提に、中心市街地に計画的に人口定住の受け皿を整備していきます。

居住機能概念図



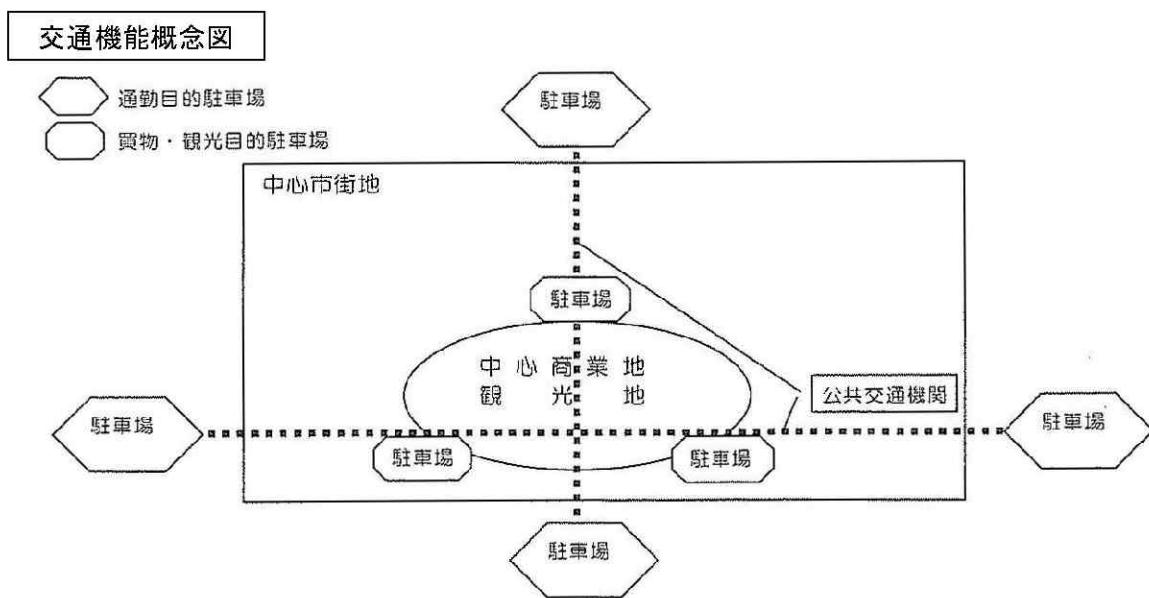
③ 交通機能

中心市街地の活性化を検討する上で、自動車交通のあり方、駐車場整備のあり方が大きなポイントになると考えられます。

将来的には、周辺部から中心市街地への自動車交通を抑制し、公共交通機関を利用する都市構造を考える必要があります。（なお、都心居住が進展すれば自動車の発生トリップも減少することにつながるものと考えられます。また、高齢化の進展に伴い自動車依存から脱却を考えなくてはなりません。）そこで周辺部から中心市街地への自動車交通への対応として、中心市街地の周辺に大規模駐車場を整備し、中心市街地へは路面電車やバス等の公共交通機関を利用するといったパークアンドライド方式等を検討していきます。

また、中心市街地においては自転車利用が多くなっており、中心市街地への交通手段としてまた、都心居住者の交通手段として、今後とも自転車利用は増加すると考えられます。したがって、駐輪場の整備や歩行者に安全で自転車の通行がしやすい道路の整備など、自転車交通に対応したシステムづくりが必要です。

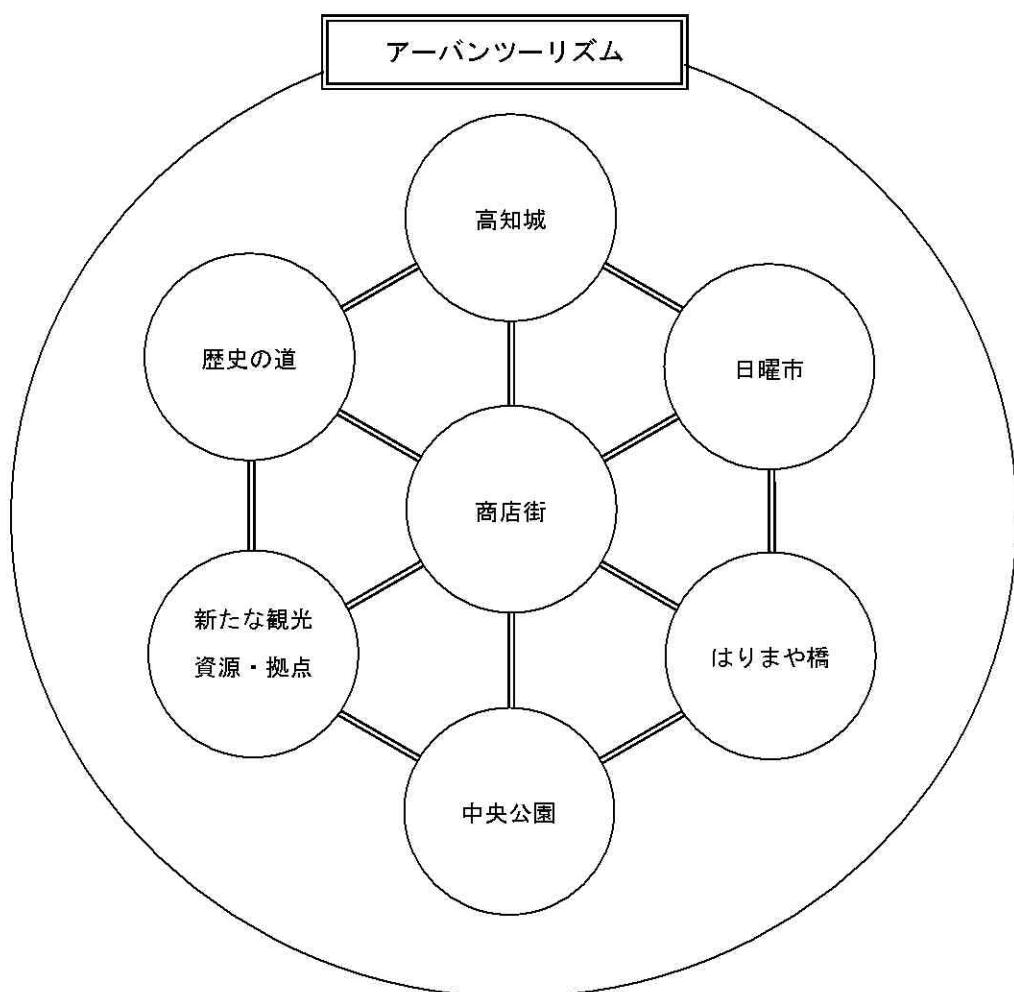
歩行者交通については、鉄道交通の結節点である高知駅やバスターミナル等の交通拠点、商店街、公共公益施設、公園、観光施設、川を結ぶ歩行者ネットワークを形成し、歩いて楽しいまちづくりが必要です。また、高齢化の進展に対処し、高齢者にとっても歩きやすい街、バリアフリー型のまちづくりを推進していきます。



④ 観光機能

高知城をはじめとする歴史的文化遺産、中心地域の商店街、街路市を結びつけ観光地間の回避性を強化すると同時に高知らしさを活かした新たな観光資源の発掘を行うことによりアーバンツーリズムを育成していきます。

観光機能概念図



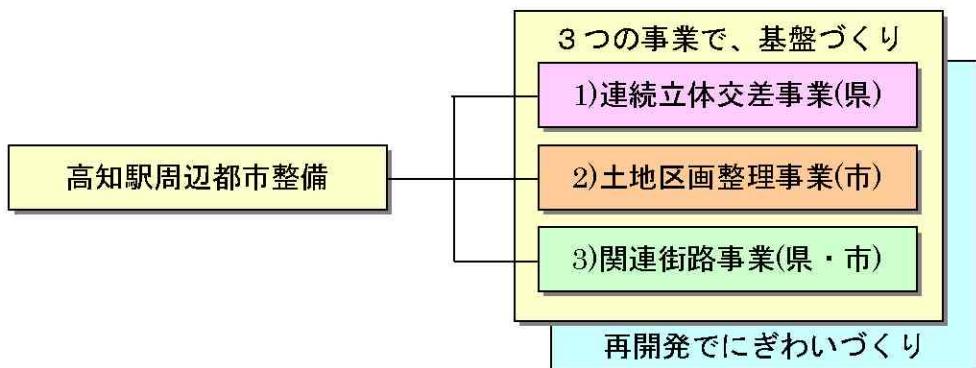
(2) 高知市の主要プロジェクト

高知駅周辺では、総合的な街づくりを目指して、1) 連続立体交差整備事業、2) 土地区画整理事業、3) 関連街路事業を、県、市が一体となって進めています。

また、これらの事業の進展を見ながら再開発を行い、にぎわいのある新たな高知の街づくりを進めようとしています。

期待される効果

- 《1》 南北市街地の均衡のとれた発展や、土地利用が増進され、生活環境・都市機能の向上がはかれる。
- 《2》 11ヶ所の踏切がなくなり、新しい幹線道路の整備により、南北交通を円滑化する。
- 《3》 南口と北口の駅前広場を整備して、鉄道・バス・電車などの乗り換えが便利になる。
- 《4》 再開発が促進され、陸の玄関にふさわしい、にぎわいのあふれた街となる。
- 《5》 高架下の空間を、街づくりに活用できる。
- 《6》 幹線街路、側道、公園、広場などは、防災機能の高い街づくりの基礎となる。

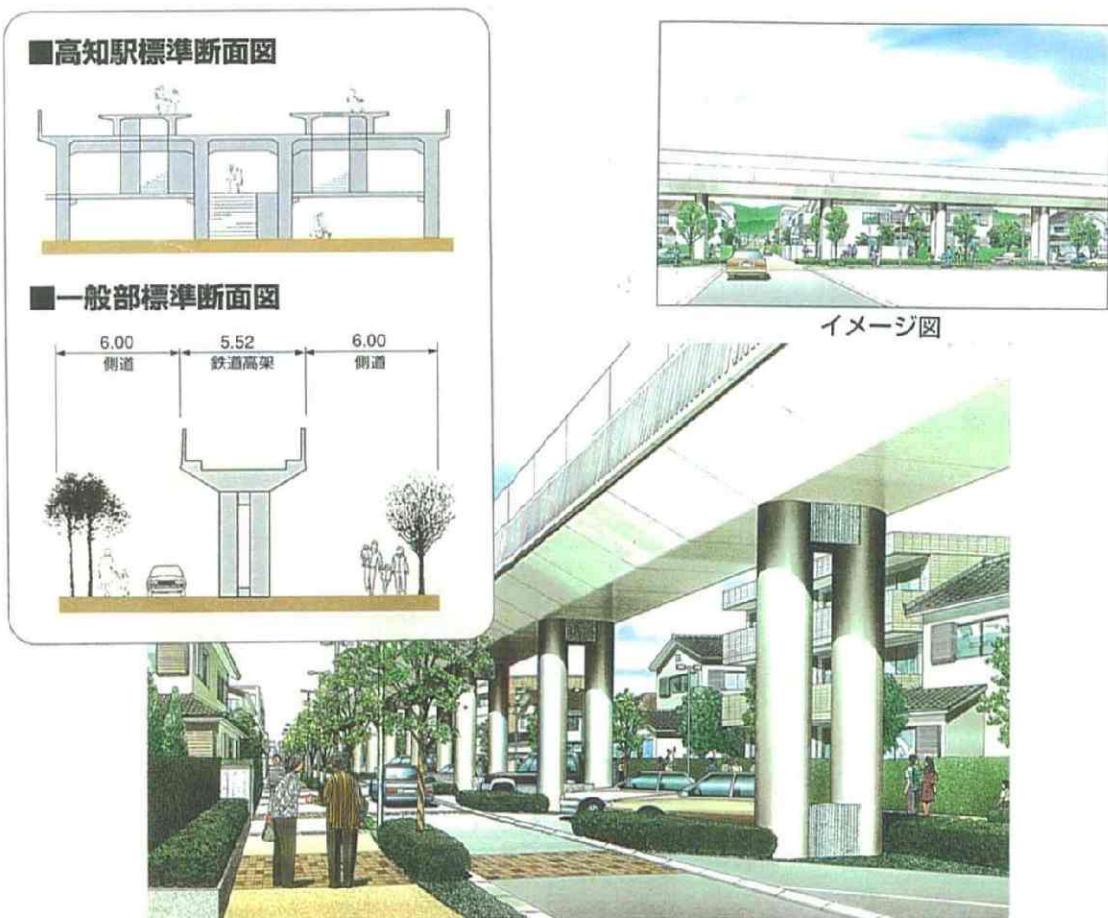


1) 連続立体交差事業

JR 土讃線によって南北に分断されている中心市街地を、鉄道を高架化することで、南北市街地の均衡ある発展と都市機能の向上を図ろうとしています。

<高架区間：工事延長=4,080m>

- ① 久万川堤防から円行寺線を越えて山ノ端踏切までを高架化する。
- ② 11箇所の踏切がなくなり、交差している道路の整備が図れる。
- ③ 基本幅員=6.0mの側道が、高架橋の両側にできる。
- ④ 高架橋は、周辺のまちなみと調和のとれたデザインとする。
- ⑤ <行違設備：工事延長=932m>
- ⑥ JR 土讃線は単線のため、回送列車と行違えるように薊野駅付近を複線化する。
- ⑦ <車両基地：面積=約 3ha>
- ⑧ 高架化に伴い、布師田地区へ移転する。



2) 高知駅周辺土地区画整理事業

高知駅周辺の約 29.5ha を区画整理し、街路や広場・公園などの整備を行い、住居環境の向上をはかり、また駅の近くにある空閑地の活用により拠点となる街区を創出し、良好な市街地に整備します。

土地区画整理における工事は、事業の目的である「公共施設の整備改善」と「宅地の利用増進」を図るために実施されます。

＜施工期間＞ 平成 8 年度～18 年度

＜主な事業内容＞ ・都市計画道路（駅前広場を含む）の整備

・区画道路の整備

・特殊道路の整備

・公園の整備

・水路の整備

・宅地の区画形質の変更とそれに伴う建物移転

3) 関連街路事業

新しい街づくりのため、高知駅周辺の以下の幹線街路が整備されます。

○ はりまや町一宮線（幅員 = 25m）

4 車線の幹線街路で、はりまや橋に集中する交通を緩和するため、はりまや町～比島町を整備します。

○ 高知駅東線、高知駅西線（幅員 = 25m）

4 車線の幹線街路で、拠点街区を形成します。

○ 愛宕町北久保線（幅員 = 16～25m）

2 車線の街路ですが、高知駅の北では 4 車線で整備し、拠点街区を形成するため、愛宕町～江陽町を整備します。

○ 若松町比島線（幅員 = 22m）

比島町と弥右衛門地区を結ぶ 4 車線の街路で、掘割方式によって鉄道と交差します。

○ 交差点改良

以上の街路新設に伴い、次の交差点を改良します。

① 比島町旭線とはりまや町一宮線との交差点

② 高知駅山ノ端線と高知駅西線との交差点

③ 高知南国線とはりまや町一宮線との交差点

④ 高知南国線と高知駅東線との交差点

⑤ 大手筋弥生町線とはりまや町一宮線との交差点

高知広域都市計画事業高知駅周辺土地区画整理事業
設計図



縮尺三千分之一



凡 例	
○	施行地区区域界
□	都市計画道路
△	区画道路
■	特殊道路
□	公園
□	駅前広場
□	水路
□	鉄道軌道

(3) 既往バリアフリー関連点検調査実施状況

これまで高知市では、TMO やボランティア等によってバリアフリーに関する点検調査が実施されています。

調査は主に、商店街、公共施設が集中している高知城周辺及び JR 高知駅周辺と JR 旭駅周辺で重点的に実施され、バリアフリーに対して高い要望があることが伺えます。また、南部健康福祉センター周辺地区では面的なバリアフリーに対する要望があります。

既往調査の実施地区

調査名	調査地区
みんなで創ろう… すい・粹ショッピングタウン	中心部商店街周辺 <ul style="list-style-type: none"> ・ 柳町 ・ 中ノ橋通り ・ 帯屋町 ・ おびさんロード ・ 新京橋商店街 ・ 京橋商店街 ・ 壱番街 等
一般国道33号 歩道点検	国道33号 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本町5丁目～上町3丁目
まちづくり点検活動報告書	よさこい祭り競演場周辺 <ul style="list-style-type: none"> ・ 梅ヶ辻～追手筋 ・ 帯屋町～中央公園 ・ 旭町～升形 ・ 南部健康福祉センター周辺 等
商店街のバリアフリーに関する調査	商店街周辺 <ul style="list-style-type: none"> ・ はりまや橋商店街 ・ 京橋新京橋商店街 ・ 帯屋町1丁目商店街 ・ 帯屋町2丁目商店街 ・ 大橋通り商店街 ・ おびさんロード商店街 ・ 中ノ橋商店街 ・ 柳町商店街 ・ 壱番街商店街
まちづくり点検活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 高知駅、旭駅周辺 ・ 高知空港 ・ 市内電車沿線 ・ その他高知市内を中心に、バス停、交差点、歩道 等
街づくり点検活動 —音響信号機に関する調査	実地調査は、公共施設が集中している高知城周辺

(4) 歩行点検調査の結果

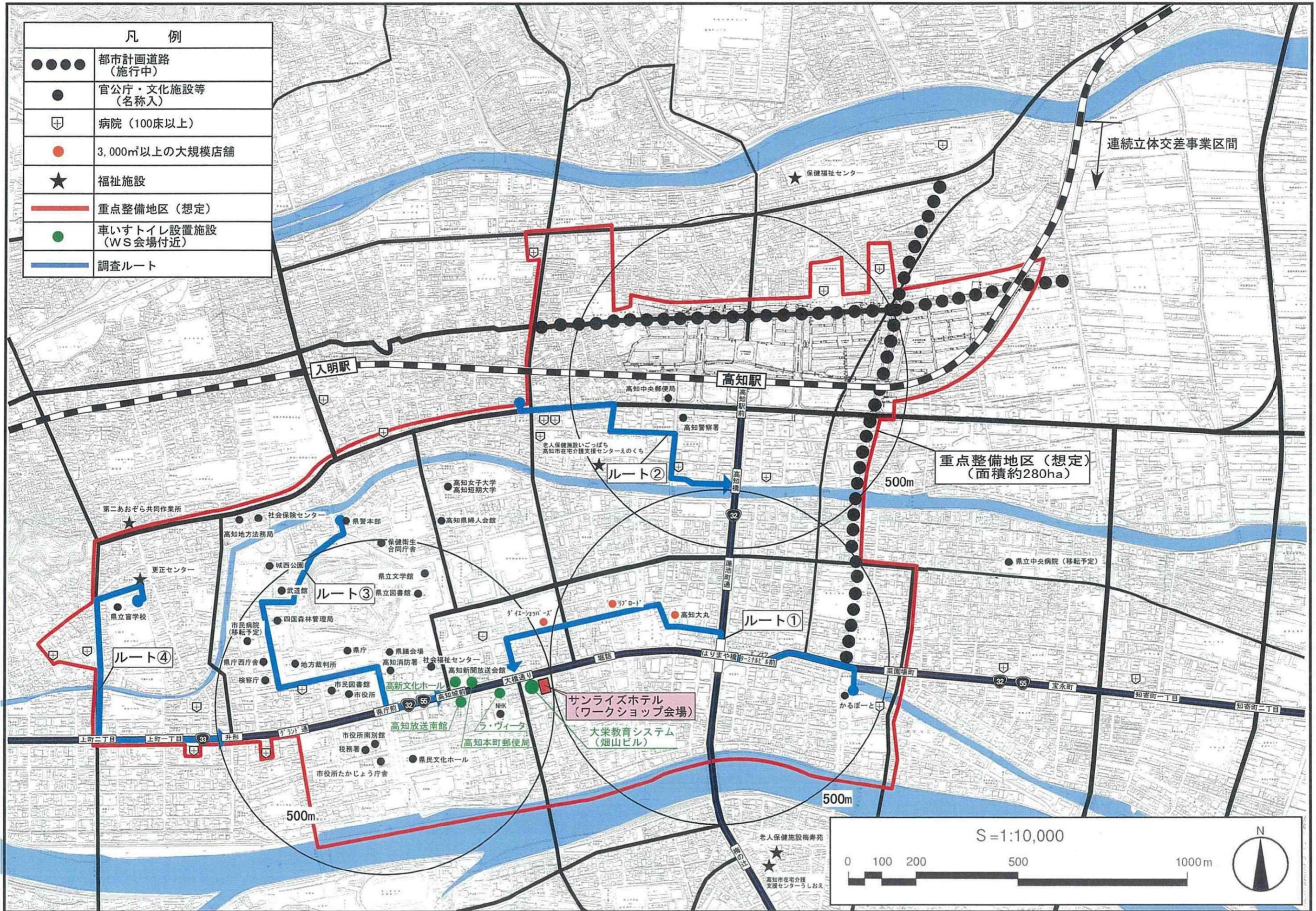
1) 概要

高知駅等を中心とする半径 500mの範囲において、不特定多数の人々が利用すると考えられる施設を結ぶルートを設定し、障害者の方、高齢者の方、ボランティアの方等から編成されたチーム毎に、実際歩いていただきて調査を行いました。

調査実施日	平成 14 年 8 月 1 日 (木)
参加人数	約 70 名
調査ルート	
①商店街周辺調査チーム	: かるぽーと～はりまやばし～商店街 ～大橋通電停
②高知駅周辺調査チーム	: 江の口文化センター～ビジネス専門学校 ～高知警察署～高知橋電停
③県庁前周辺調査チーム	: 県警本部～検察庁～市役所 ～高知城前電停
④上町周辺調査チーム	: 県立盲学校～上町二丁目～升形電停

調査スケジュール

時刻	内容
9:00～9:15	全体行程についての説明
9:15～9:30	自己紹介 調査ルートと調査方法の説明
9:30～10:30	現地調査 (調査ルートに沿って移動し、チェックシートに記入)
10:30～11:00	ワークショップ会場まで移動
11:00～11:30	各チームに分かれてのワークショップ (調査の整理とバリアフリーマップ作成)
11:30～11:50	各チームによる発表 (1 チーム 5 分程度)
11:50～12:00	総評 閉会挨拶
12:00	終了



調査ルート（全体図）

2) 調査方法

現地調査

- ・ 道路、交差点、バス停、電停を対象としてチェックを行いました。
- ・ チェック箇所ごとにチェックシートを用いて、障害者の方、高齢者の方の意見を伺いました。
- ・ 特に問題等がある場合は、写真撮影、計測等を行いました。

ワークショップ

- ・ 現地調査終了後、チェック箇所ごとに自由に意見を出していただき問題点等を確認しました。
- ・ これらの意見を地図上に記載し、チームごとに取りまとめました。
- ・ 各チームの代表者により、チームの意見を発表しました。



ワークショップの様子

3) 歩行点検調査主要意見のまとめ

①商店街周辺調査チーム

- ・工事中の箇所では路面が凸凹しており、視覚障害者誘導用ブロックが浮き上がっている。
- ・視覚障害者誘導用ブロックと舗装の色が似ているので、識別しにくい。また、表面が破損している箇所もある。
- ・視覚障害者は、段差が2cm程度ないと、歩車道境界を認識できない。特に、商店街では、交差点の処理が全くフラットになっており、どこからが車道なのかがわからない。視覚障害者誘導用ブロックの敷設や音声誘導が必要である。
- ・バス停の時刻表の設置場所が高すぎ、文字の大きさも小さく見えにくい。時刻表への視覚障害者誘導用ブロックがない。
- ・はりまや橋電停は幅が狭い。
- ・堀詰電停には段差があってスロープがなく、幅が非常に狭いため車いす利用者には大変危険である。また、囲いがないため転落の懼れがあり、視覚障害者にとっても大変危険である。
- ・商店街の看板、テーブル、椅子等がランダムに設置されており、視覚障害者が歩きづらい場合がある。
- ・電車道においては、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪や、歩道の半分以上を占める駐輪は車いす利用者、視覚障害者両方にとって通行が困難になる。
- ・低床型のバスなどをもっと導入してほしい。

②高知駅周辺調査チーム

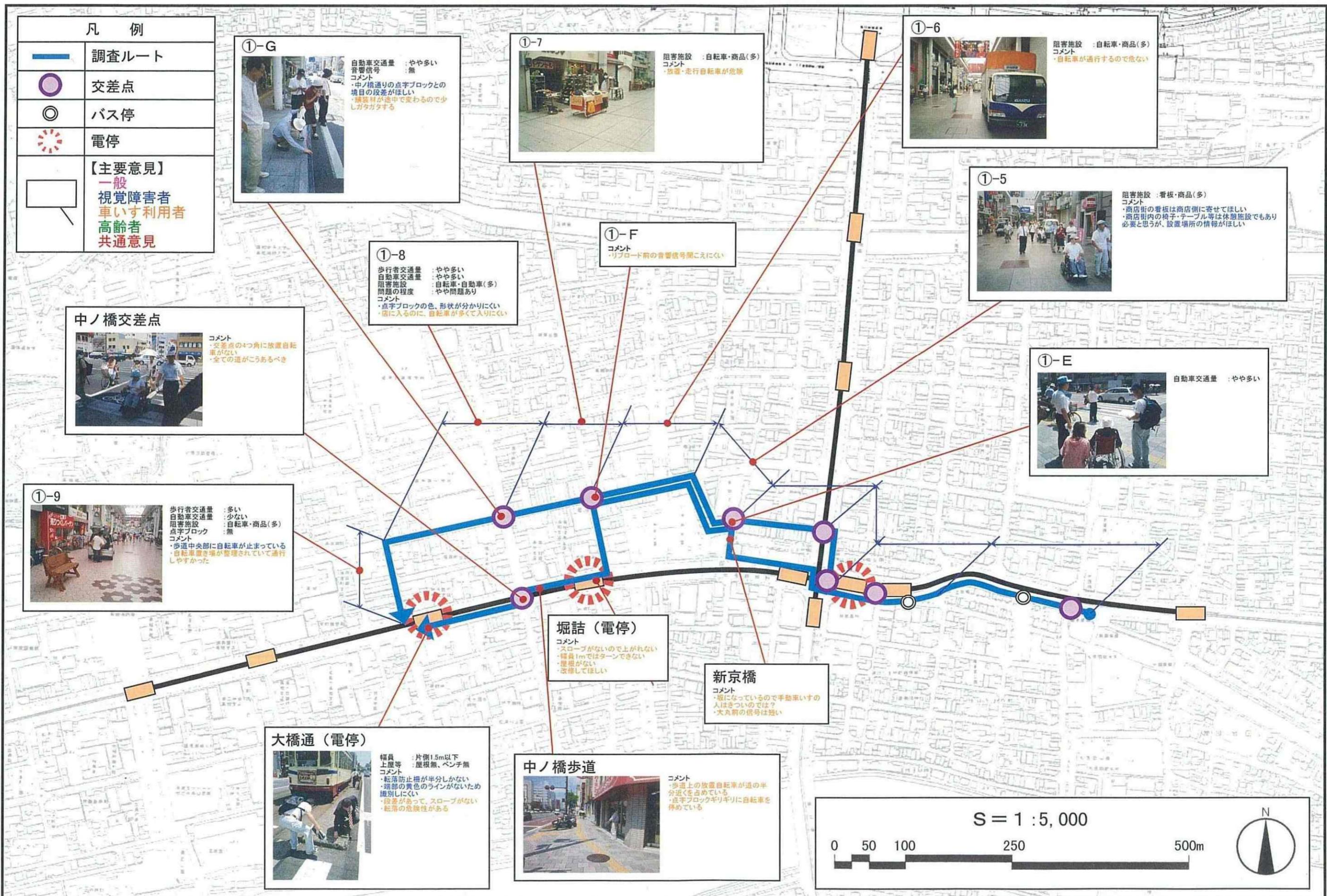
- ・ 調査中に、視覚障害者の白杖が、自転車に巻き込まれて曲がってしまった（愛宕交差点）。交差点の狭さの事情もあるだろうが、自転車の通行は視覚障害者にとって非常に危険なこともある。
- ・ バス停の時刻表の位置が高く、見えにくい。障害者が利用できる状況になっていない。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの材質は、その周りの舗装材と明確に区別しないと分かりづらい。視覚障害者誘導用ブロックに（滑り止めのためか）ざらつきを持たせたり、舗装材が凝った仕上げ（カラーブロックなど）にされている箇所があったが、逆に視覚障害者は歩きづらくなる場合もある。
- ・ 高知橋や、近森病院前の（縦断）勾配がきつい箇所があり（15%など）、移動が困難になっている。
- ・ 近森病院の近くの水路で、（鯉も泳いでいる）水路があったが、柵が無い箇所があり、転落の危険性がある。
- ・ グレーチング（側溝の蓋）の幅が広く、車いすがはまってしまい、通行が困難な場合がある。
- ・ 高知橋の電停はスロープがきつく、車いす利用者にとって利用が困難。また、視覚障害者誘導用ブロックが無く、視覚障害者が利用できる状況になっていない。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは、交差点部のみに設置されている箇所も多い。この場合、特に、次にどの方向に進んで良いのかが分かりづらい。例えば、歩道の方向を辿っていったら、歩道の延長上ではなく、民地につながっている箇所もあった。

③県庁前周辺調査チーム

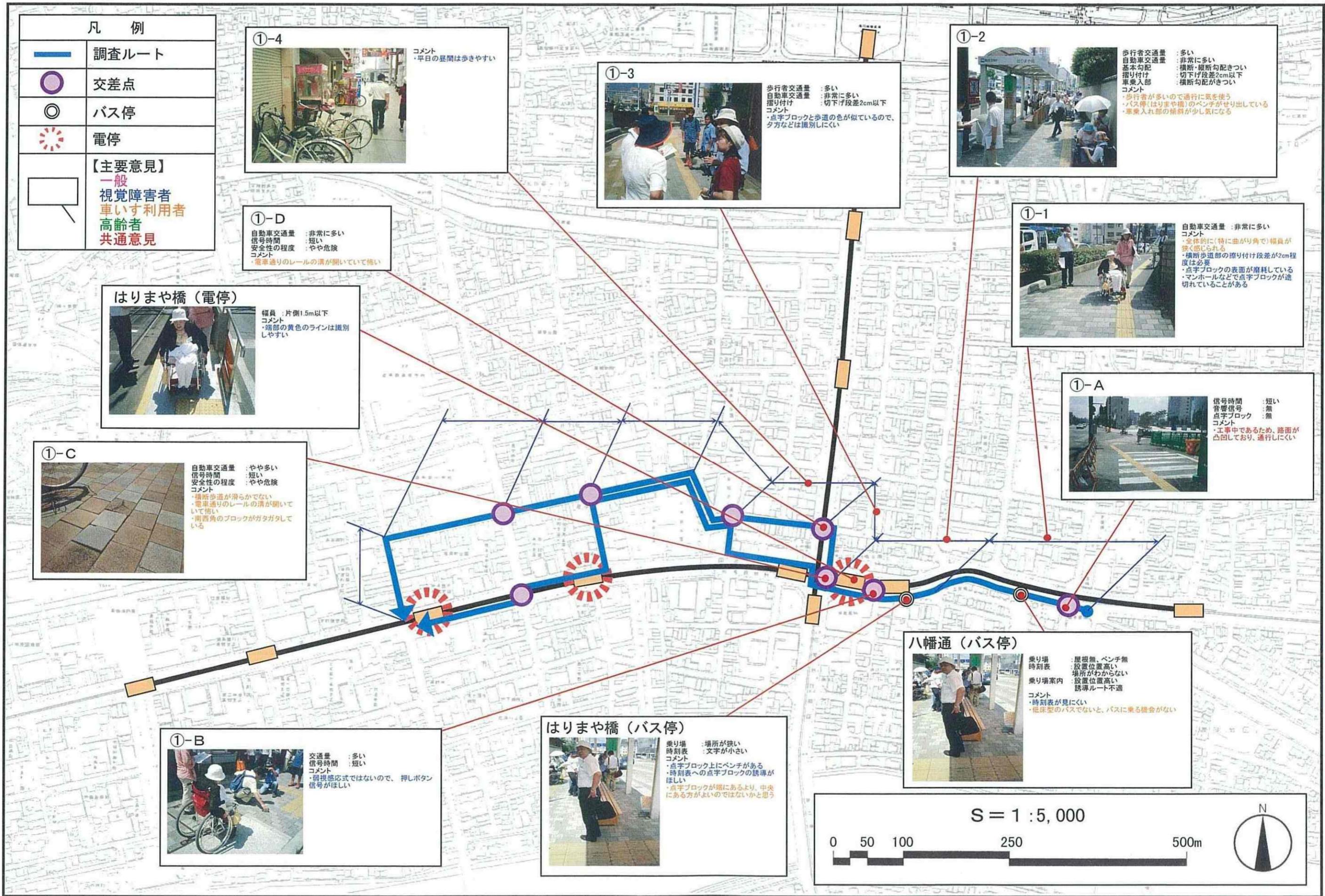
- ・ グレーチングの幅が広く、車いすの前輪や視覚障害者の白杖がはまり、通行が困難な場合がある。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックと舗装の色が似ているので、識別しにくい。また、突起部分が通常よりも低く感じられる箇所（市役所前）もあり、識別しにくい。
- ・ 県警本部から城西公園にかけては、歩道と視覚障害者誘導用ブロックが途中から途切れるため危険である。
- ・ 視覚障害者は、歩車道の段差が2cm程度ないと、認識できない。交差点の処理が全くフラットになっており、どこからが車道なのかがわからない箇所もあり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設や音声誘導が必要である。
- ・ 県庁西庁舎、市民病院前の歩道の中央に銀杏の木があるため、幅員が大変狭くなっている。また、車道側へ傾いた横断勾配がきつく、加えて視覚障害者誘導用ブロックが車道側に敷設されているため、車いす利用者、視覚障害者両方にとって大変危険である。銀杏の木陰は涼しくて快適なので、銀杏を残した形で歩道幅員を広げて欲しい。
- ・ 裁判所前バス停は、視覚障害者誘導用ブロックに草が生えており、メンテナンスに課題がある。また、バス乗り場と視覚障害者誘導用ブロックが離れて位置しているのでわかりにくい。
- ・ 路面電車の軌道に電動車椅子の前輪がはまってしまい大変危険である。
- ・ 県庁前の電停は、スロープはあるが傾斜が急で幅も狭いため、危険である。
- ・ 公園通りの電停は、段差があってスロープがなく、幅が非常に狭いため車いす利用者には大変危険である。また、囲いがないため転落の恐れがあり、視覚障害者にとっても大変危険である。
- ・ 電車道においては、歩道上や視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪や、かなりのスピードで走行している自転車が多く、車いす利用者、視覚障害者両方にとって通行が困難になる場合がある。

④上町周辺調査チーム

- ・ 盲学校周辺の歩道幅員が全般的に狭く、路面が凸凹、波打っている。
- ・ 盲学校周辺の歩道上に道路標識があり、通行しにくい。
- ・ グレーチングの幅が広く、車いすの前輪や視覚障害者の白杖がはまり、通行が困難な場合がある。また、横断歩道直前に傾斜の急な場所がある。
- ・ 盲学校がある地区ではあるが、視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない箇所があり、敷設されている場合も、連続性や維持管理に問題がある。
- ・ 交差点においては、歩道と車道に段差があり危険である。また、視覚障害者誘導用ブロックの誘導がないため、押しボタン信号の位置がわかりにくく、音響信号の音が自動車の騒音で聞こえにくい。
- ・ バス停が移動した箇所において、視覚障害者誘導用ブロックがかつてのままの状態の箇所があった。（バスの来ない場所に誘導されるため利用できないし、危険。）
- ・ 電車通りの歩道は、歩道上や視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪・駐車により車いす利用者、視覚障害者両方にとって通行が困難な場合がある。
- ・ 升形電停は段差があり、幅も狭く危険である。
- ・ 梅田橋手前のスロープの傾斜が急で、スロープを登りきったところに段差があり通行が困難。また、橋の幅員が狭く、転落防止柵の高さも十分でない。



歩行点検調査の主要意見（商店街周辺調査チーム）その①



歩行点検調査の主要意見（商店街周辺調査チーム）その②