

## 5. 重点整備地区の設定

### (1) 重点整備地区の設定に関する基礎資料の整理

#### 1) 地区別高齢化率・人口密度、身体障害者率・人口密度

地区別高齢化率を見ると、25%以上となっているのは浦戸、御畳瀬、五台山、北街、南街、高知街、上街の7地区となっています。

一方、高齢人口密度で見ると、北街の21.9人/haを筆頭に江の口(18.1人/ha)、小高坂(18.0人/ha)、上街(17.6人/ha)と続いています。

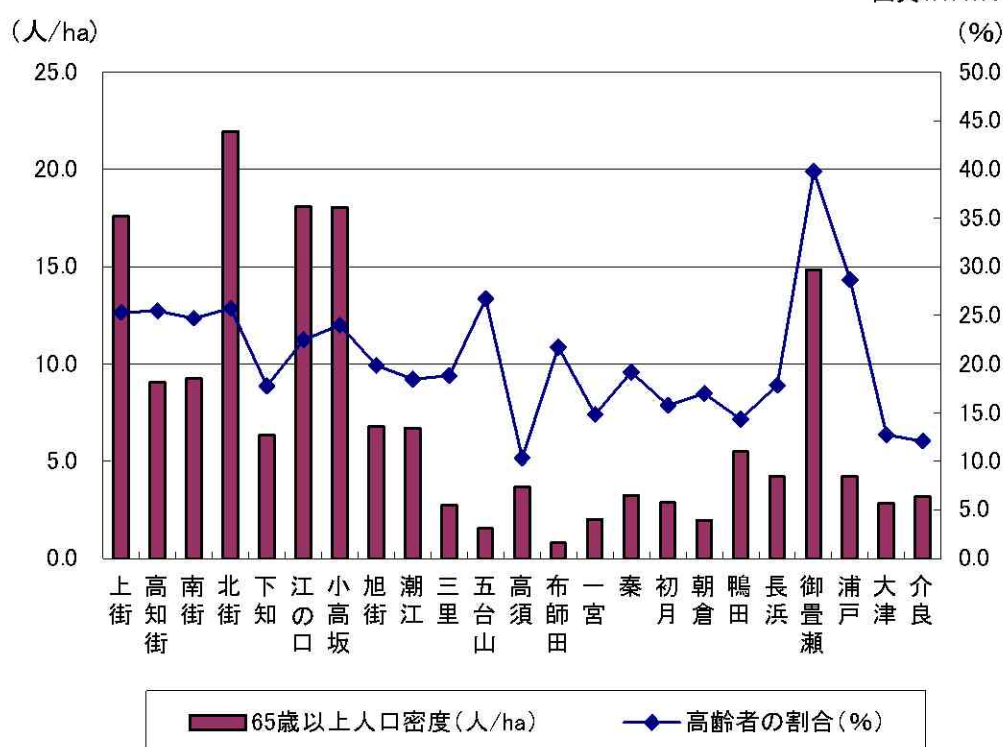
地区別高齢者人口

|                 | 上街    | 高知街   | 南街    | 北街    | 下知     | 江の口    | 小高坂    | 旭街     | 潮江     | 三里     | 五台山   | 高須     |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|
| 65歳以上(人)        | 871   | 1,299 | 929   | 970   | 2,143  | 4,386  | 2,483  | 7,274  | 5,717  | 2,637  | 855   | 1,369  |
| 総人口(人)          | 3,440 | 5,100 | 3,759 | 3,768 | 12,071 | 19,502 | 10,344 | 36,620 | 31,012 | 13,998 | 3,201 | 13,200 |
| 高齢者の割合(%)       | 25.3  | 25.5  | 24.7  | 25.7  | 17.8   | 22.5   | 24.0   | 19.9   | 18.4   | 18.8   | 26.7  | 10.4   |
| 面積(ha)          | 49.5  | 143.4 | 100.5 | 44.2  | 337.3  | 242.6  | 137.6  | 1073.3 | 851.4  | 964.6  | 554.5 | 371.8  |
| 65歳以上人口密度(人/ha) | 17.6  | 9.1   | 9.2   | 21.9  | 6.4    | 18.1   | 18.0   | 6.8    | 6.7    | 2.7    | 1.5   | 3.7    |

|                 | 布師田   | 一宮     | 秦      | 初月     | 朝倉     | 鴨田     | 長浜     | 御畳瀬  | 浦戸    | 大津     | 介良     | 合計      |
|-----------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|-------|--------|--------|---------|
| 65歳以上(人)        | 370   | 3,710  | 3,278  | 2,409  | 4,803  | 3,959  | 5,016  | 238  | 406   | 1,376  | 1,662  | 58,160  |
| 総人口(人)          | 1,702 | 25,051 | 17,089 | 15,289 | 28,294 | 27,590 | 28,133 | 598  | 1,415 | 10,810 | 13,752 | 325,738 |
| 高齢者の割合(%)       | 21.7  | 14.8   | 19.2   | 15.8   | 17.0   | 14.3   | 17.8   | 39.8 | 28.7  | 12.7   | 12.1   | 17.9    |
| 面積(ha)          | 461.4 | 1840.0 | 1015.3 | 834.0  | 2448.5 | 721.1  | 1184.6 | 16.0 | 96.1  | 485.3  | 522.2  | 14495.2 |
| 65歳以上人口密度(人/ha) | 0.8   | 2.0    | 3.2    | 2.9    | 2.0    | 5.5    | 4.2    | 14.9 | 4.2   | 2.8    | 3.2    | 4.0     |

出典：H11.10住民基本台帳



地区別身体障害者率（身体障害者手帳所持者数／総人口）を見ると、御畳瀬が7.5%と突出している他、4.5%以上となっているのは北街、江の口、小高坂、長浜の4地区となっています。

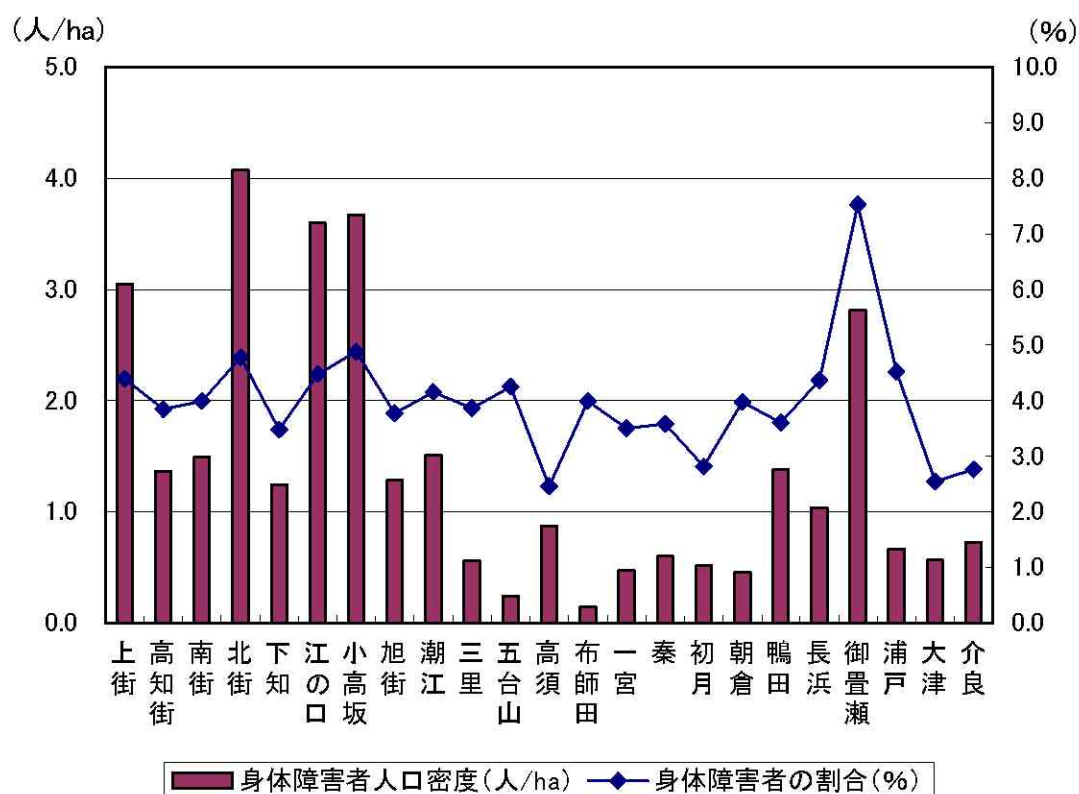
一方、身体障害者人口密度で見ると、北街の4.1人/haを筆頭に小高坂（3.7人/ha）、江の口（3.6人/ha）、上街（3.1人/ha）と続いています。

地区別身体障害者人口

|                 | 上街    | 高知街    | 南街     | 北街     | 下知     | 江の口    | 小高坂    | 旭街     | 潮江     | 三里     | 五台山    | 高須      |
|-----------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 身体障害者(人)        | 151   | 196    | 150    | 180    | 420    | 873    | 505    | 1,382  | 1,288  | 541    | 136    | 325     |
| 総人口(人)          | 3,440 | 5,100  | 3,759  | 3,768  | 12,071 | 19,502 | 10,344 | 36,620 | 31,012 | 13,998 | 3,201  | 13,200  |
| 身体障害者の割合(%)     | 4.4   | 3.8    | 4.0    | 4.8    | 3.5    | 4.5    | 4.9    | 3.8    | 4.2    | 3.9    | 4.2    | 2.5     |
| 面積(ha)          | 49.5  | 143.4  | 100.5  | 44.2   | 337.3  | 242.6  | 137.6  | 1073.3 | 851.4  | 964.6  | 554.5  | 371.8   |
| 身体障害者人口密度(人/ha) | 3.1   | 1.4    | 1.5    | 4.1    | 1.2    | 3.6    | 3.7    | 1.3    | 1.5    | 0.6    | 0.2    | 0.9     |
|                 | 布師田   | 一宮     | 秦      | 初月     | 朝倉     | 鴨田     | 長浜     | 御畳瀬    | 浦戸     | 大津     | 介良     | 合計      |
| 身体障害者(人)        | 68    | 878    | 612    | 431    | 1,125  | 995    | 1,229  | 45     | 64     | 275    | 380    | 12,249  |
| 総人口(人)          | 1,702 | 25,051 | 17,089 | 15,289 | 28,294 | 27,590 | 28,133 | 598    | 1,415  | 10,810 | 13,752 | 325,738 |
| 身体障害者の割合(%)     | 4.0   | 3.5    | 3.6    | 2.8    | 4.0    | 3.6    | 4.4    | 7.5    | 4.5    | 2.5    | 2.8    | 3.8     |
| 面積(ha)          | 461.4 | 1840.0 | 1015.3 | 834.0  | 2448.5 | 721.1  | 1184.6 | 16.0   | 96.1   | 485.3  | 522.2  | 14495.2 |
| 身体障害者人口密度(人/ha) | 0.1   | 0.5    | 0.6    | 0.5    | 0.5    | 1.4    | 1.0    | 2.8    | 0.7    | 0.6    | 0.7    | 0.8     |

出典：高知市身体障害者手帳台帳(H13.10.9現在)

※但し地区別総人口は、H11.10住民基本台帳による



また、この他長浜、御置瀬、浦戸、五台山地区についても高齢者や障害者の居住が多い地区であるといえます。

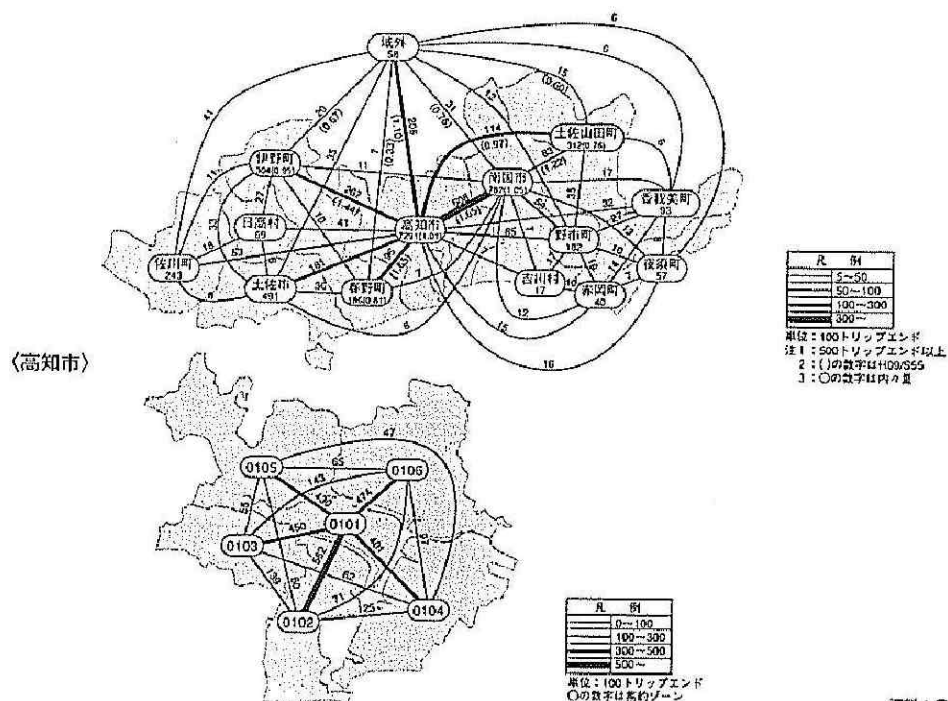


## 2) 人の流動

### ■中心部に集中する交通

広域での人の動きは高知市を中心に南国市・伊野町・春野町の結びつきが強く、この区域間での人の動きは増大しています。

高知市内では、鏡川、国分川、久万川で囲まれている中心部を中心とした人の動きが多くなっています。

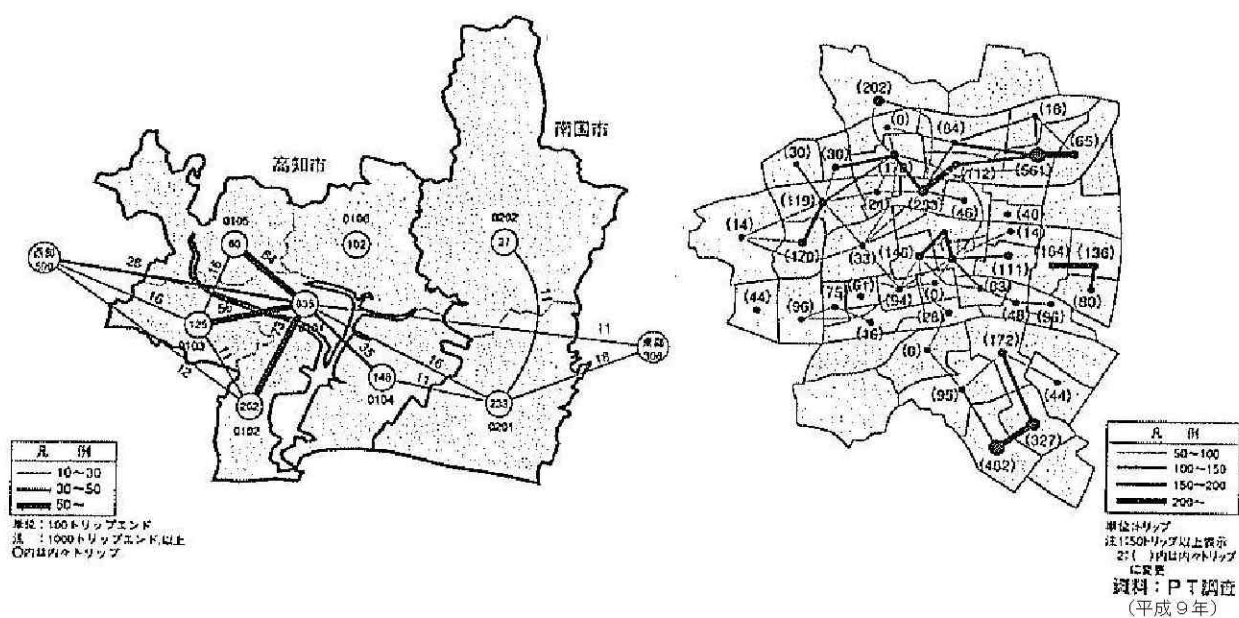


資料：PT調査  
(平成9年)

## ■高齢者の動き

高齢者の動きは、高知市中心部との結びつきが強く、特に西・南方向で活発です。

都心部では、愛宕町、百石町周辺での徒歩の移動が多くなっています。



### 3) 公共交通機関利用状況

#### ①鉄道の利用状況

鉄道駅の利用状況は、平成9年以降ほぼ横ばいであり、利用者人数ではJR高知駅が一日の平均乗降客数が1万人を超え、特出しています。

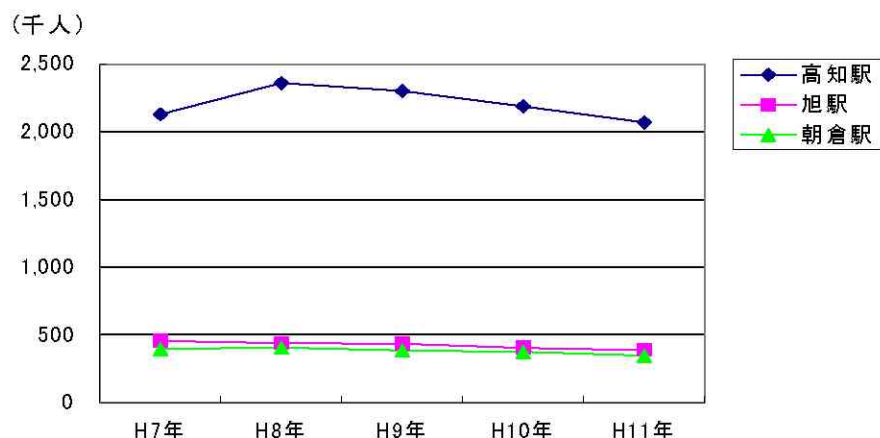
主なJR駅の乗客数

単位:千人

| 年度     | 区分 | 高知駅   |       |       |      | 旭駅  |     |     |      | 朝倉駅 |     |     |      |
|--------|----|-------|-------|-------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|
|        |    | 定期外   | 定期    | 総数    | 1日平均 | 定期外 | 定期  | 総数  | 1日平均 | 定期外 | 定期  | 総数  | 1日平均 |
| 平成7年度  |    | 1,088 | 1,040 | 2,128 | 11.7 | 96  | 359 | 455 | 2.5  | 112 | 283 | 395 | 2.2  |
| 平成8年度  |    | 1,309 | 1,050 | 2,359 | 12.9 | 94  | 345 | 439 | 2.4  | 111 | 296 | 407 | 2.2  |
| 平成9年度  |    | 1,277 | 1,024 | 2,301 | 12.6 | 89  | 346 | 435 | 2.4  | 103 | 282 | 385 | 2.1  |
| 平成10年度 |    | 1,204 | 984   | 2,188 | 12.0 | 83  | 322 | 405 | 2.2  | 94  | 279 | 373 | 2.0  |
| 平成11年度 |    | 1,137 | 933   | 2,070 | 11.3 | 77  | 309 | 386 | 2.1  | 91  | 254 | 345 | 1.9  |

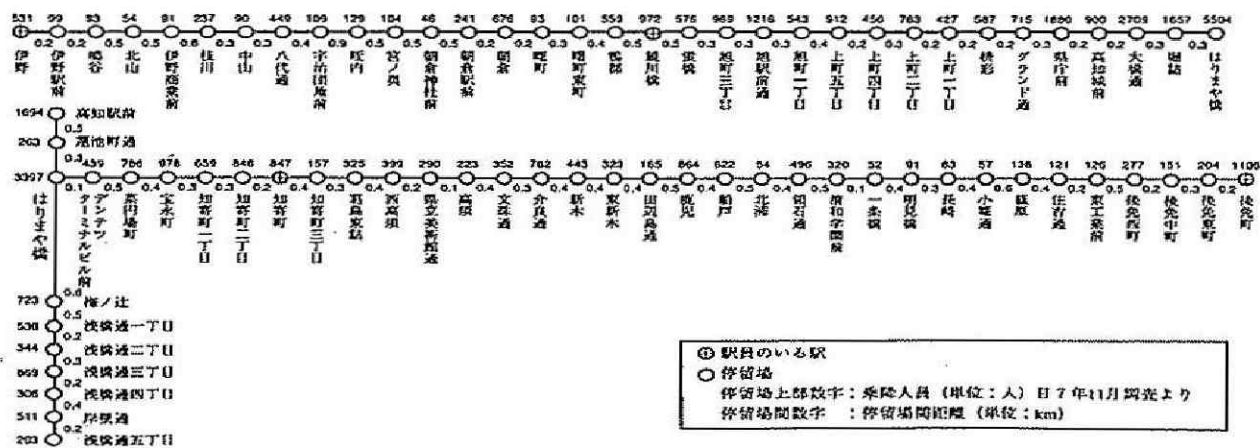
※1日平均＝一日平均の乗降客数総数/365×2

資料:高知市統計書(平成12年度版)



#### ②路面電車の利用状況

路面電車の利用状況は、平成7年11月に土佐電気鉄道(株)が実施した乗降人員調査によれば、2路線の交差するはりまや橋(9,000人/日)が最も多く、これ以外で利用者の多い電停は、はりまや橋から県庁前までに集中しています。



資料:土佐電気鉄道(株)

### ③旅客施設の利用状況のまとめ

以上の検討より、特に利用者数の多い旅客施設としては、以下のものがあげられます。

|                                         |                                                                                    |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 5,000 人/日以上旅客施設                         |                                                                                    |
| JR 高知駅（11,300 人/日）、土佐電鉄はりまや橋（8,900 人/日） |                                                                                    |
| 1,000 人/日以上旅客施設                         |                                                                                    |
| JR                                      | ：旭駅（2,100 人/日）、朝倉駅（1,900 人/日）                                                      |
| 土佐電鉄                                    | ：高知駅前（1,700 人/日）、堀詰（1,700 人/日）<br>大橋通（2,700 人/日）、県庁前（1,900 人/日）<br>旭駅前通（1,200 人/日） |

市内で乗降客 5,000 人/日以上旅客施設は、JR 高知駅と土佐電鉄はりまや橋電停であり、その他上記の内、県庁前から高知城前（900 人/日）を挟んで大橋通までは、3 電停の合計人数が 5,500 人/日にのぼり、電停間隔が 200m 程度で連続していることから、重要な旅客施設群と判断できます。

#### 4) 主要施設の分布状況

高齢者、障害者等が日常的によく利用すると考えられる施設の分布は以下のようになっています（P.参-24～28 参照）。

##### ・主要官公庁・文化施設

高知市内の県庁、市役所等主な官公庁施設は高知城周辺に集積しています。また、文化ホール系施設は高知城及びその周辺地区に集積しているほか、一部の美術館、博物館、図書館等の施設は、比較的分散しています。

##### ・医療施設（100 床以上の病院）

医療施設は各地区に分散していますが、最も密度が高いのは、高知駅から高知城を結ぶエリアとなっています。

##### ・主要商業施設（大規模小売店舗、50 店舗以上の商店街）

第2種大規模小売店舗は、高知市全域に分布している傾向にはありますが、大規模小売店舗は、はりまや橋周辺に集積しています。また、50 店舗以上の商店街は、はりまや橋周辺に集中しています。

##### ・障害者関係施設

障害者関係施設は、高知市全域に分布していると言えます。

##### ・老人福祉施設

老人福祉施設も、高知市全域に分布していると言えます。

## (2) 重点整備地区の設定

### 1) 特定旅客施設の要件

法施行令（平成 12 年政令第 443 号）第 1 条

- a. 当該旅客施設の 1 日あたりの平均的な利用者の数が 5 千人以上である場合
- b. 当該旅客施設を利用する高齢者・障害者の人数が、当該市町村の高齢化率、障害者率から勘案して、a と同等以上である場合
- c. 上の施設のほか、旅客施設の利用状況から事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる場合（徒歩圏内に高齢者・障害者等が利用すると認められる官公庁施設、福祉施設等が存在する場合）  
and（移動円滑化のための事業を一体的に実施することが効率的かつ効果的である場合）

（参考）旅客施設

- i) 鉄道事業法による鉄道施設      ii) 軌道法による軌道施設
- iii) 自動車ターミナル法によるバスターミナル
- iv) 海上運送法による輸送施設      v) 航空旅客ターミナル施設

視点：交通バリアフリー法では乗降客 5,000 人等を特定旅客施設の要件として定めていますが、優先して設定すべき旅客施設は、5,000 人以上に相当し、かつ、市内でも利用者の多い旅客施設



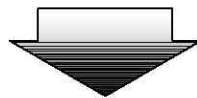
\* JR高知駅（11,300 人／日）、土佐電鉄はりまや橋（8,900 人／日）、その他、県庁前から高知城前を挟んで大橋通の 3 電停の乗降客の合計が 5,500 人／日、電停の間隔が 200m と連続している。

## 2) 配置（施設の分布）要件

### 法第2条第7項第1号

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区であること。

視点：高知市では、市内各地区に高齢者、障害者等が日常的に利用する施設が分布していますが、先行すべき地区は、広域的な利用が見込まれる、中心的な施設、大規模施設の立地が多い地区



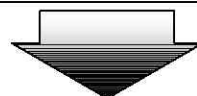
\* 高知駅、はりまや橋電停、県庁前から大橋通電停群周辺が利用者の多い施設が集積している。

## 3) 課題要件

### 法第2条第7項第2号

特定旅客施設、当該旅客施設と前号の施設との間の経路（以下「特定経路」という。）を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設（以下「一般交通用施設」という。）及び当該旅客施設又は一般用交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設（以下「公共用施設」という。）について移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

視点：高知市では、ボランティア等によって様々なバリアフリー点検が実施され、バリアフリー化に向けての要望が出されており、これらの地区は、特に先行して事業の実施が必要な地区



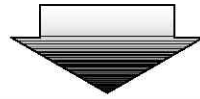
\* 高知駅からはりまや橋と県庁前に至る地区は、バリアフリー化への要望が多く、事業の実施が特に必要な地区です。

#### 4) 効果要件

##### 法第2条第7項第3号

当該地区において移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

視点：配置要件、課題要件とも満たすこと、総合計画等、高知市のまちづくりにおいて重要な位置付けがあること、各種プロジェクトが集中的に実施されている地区であることが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効的かつ適切な地区



＊3地区は、以上の要件を満たし、駅改修や面開発計画があり、総合計画で位置づけられている都市中核エリアであることから、総合的な都市機能の増進を図る上で効果の高い地区である。

高知市の中心部は、高知駅からはりまや橋を通り県庁前に至る地区が、一体として都心核を形成しています。また、中心市街地活性化計画でも、商業、住居、観光、交通の各機能が一体となった魅力ある元気都市を創造するとしています。

したがって、3地区を個別で基本構想を策定することは難しいと言えます。

本構想では、JR 高知駅、土佐電鉄はりまや橋と県庁前～大橋通電停群を特定旅客施設とするその周辺地区を先行して取り組む重点整備地区に設定します。

### (3) 重点整備地区の範囲についての考え方

- 重点整備地区の範囲は、JR高知駅、土佐電鉄はりまや橋電停、県庁前電停を中心とする徒歩圏（概ね 500m程度）内において、以下に示す主要施設の分布状況を考慮して設定します。

| 分類           | 対象施設                       |                                             |
|--------------|----------------------------|---------------------------------------------|
| 官公庁・文化・福祉施設等 | 概ね市全域の広域的エリアからの利用者が想定される施設 | 県庁、市役所、警察署、法務局、社会保険センター、税務署、文化ホール、図書館、作業所 等 |
| 病院           | 多数の利用者が想定される病院             | 100 床以上の病院 <sup>＊)</sup>                    |
| 店舗           | 多数の利用者が想定される店舗             | 左記の要件の目安として第一種大規模店舗を抽出                      |

＊）バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き（国土交通省道路局地方道・環境課監修）における歩行空間ネットワーク総合整備事業の対象地区選定の目安として、病床数 200 床があげられているが、この場合、対象となる病院数が極少数に限られてしまうこと、また、同書における他の要件において、地方都市部の要件を大都市部の半分としていること（集積店舗数：大都市部：100 店舗以上、地方都市部 50 店舗以上）から、ここでは、200 床の半分の 100 床を基準として設定します。

- 高知駅周辺土地区画整理事業の範囲内については、今後短期的に整備が進む地区であるため、すべて含むものとします。
- 500m を超える範囲においても、主要な施設が数多く立地している箇所、土地区画整理区域の近傍で、若干の整備が伴えばバリアフリー化の実現性が高いと考えられる箇所などについては、特に見込んでいます。
- バリアフリー化についての必要性が特に高い盲学校についても、特に見込んでいます。



#### (4) 特定経路及びネットワーク経路の設定

##### 特定経路

地区の軸線となる経路として、以下の考え方のもと、「特定経路」（最も優先的に整備すべき経路）を設定します。

特定経路においては、現況調査や今後の主要な事業予定をもとに、移動円滑化基準に準じた整備を2010年迄に行うものとします。

##### 《特定経路設定の考え方》

- ・ 主要施設と主要な旅客施設を結ぶ有効幅員2.0mを確保できる経路であること
- ・ 誰もが利用しやすく、わかりやすい経路であること
- ・ 路面電車やバス（コミュニティバスを含む）等の路面公共交通と整合を図った経路であること
- ・ 都市計画道路や土地区画整理事業等の今後の道路整備計画と整合を図った経路であること

##### ネットワーク経路

特定旅客施設から主要な施設までの経路の連続性を考えた場合、当地区のバリアフリー化に向けて重要な経路と考えられるものですが、現況道路の幅員や、地形上等の理由で、移動円滑化基準に全て適合した整備が困難な経路を「ネットワーク経路」として位置付けます。

この経路は、「特定経路」を補完するものであり、2010年迄に移動円滑化基準に極力準じた整備を行うものとします。また、2010年以降の長期的スケジュールであっても、移動円滑化基準に準じた整備を進めるものとします。

