

2002年度修士論文

高知駅周辺における鉄道高架事業のルート選定と
都市拠点形成の関係に関する研究

2003年1月

指導教員 荒木 英昭

高知工科大学大学院基盤工学専攻

社会システム工学コース 1055144

重岡 誠一郎

2002年度修士論文
高知駅周辺における鉄道高架事業のルート選定と
都市拠点形成の関係に関する研究

要旨

高知工科大学大学院基盤工学専攻社会システム工学コース

学籍番号 1055144

氏名 重岡 誠一郎

序章 はじめに

現在、高知市は中心市街地に以下のような問題を持っている。

(1) 土地が低利用のままで建て詰まっ
てしまっている。

(2) 中心市街地の魅力が低下してきて
おり、郊外型店舗の台頭が目立つ。

(3) ドーナツ化が進み、コミュニティ
活動にも支障をきたしている。

(4) 踏切による交通渋滞の発生

このような問題に対処すべく、高知駅周
辺に鉄道高架事業と土地区画整理事業を行
うことによる都市構造の改変を行い、この
諸問題に解決策を与えようとしている。

また、高知市の近年の動向は以下のよう
になっている。

(1) 他都市との集客争いの激化。

(2) 財政の水準が低い。

(3) 高齢化現象が顕著に現われている。

現在の鉄道高架事業のルート案では高知
市の諸問題や、動向を改善させるような都
市構造の変化が現われるとは考えられない。

本研究では、鉄道ルート選定と代表駅の
位置選定、それに付随する土地区画整理事
業は都市構造の改善に大きな影響を与え
ると考え、高知市の鉄道高架事業と高知駅周
辺の土地区画整理事業を例にあげ、鉄道ル
ート選定と都市構造の変化に対す考察を行

うことを目的とする。

第1章 高知市の現況と課題

1.1 高知市の現況と動向

1.1.1 高知市の現況と動向

高知市は高知県の中央に位置し、北は四
国山地を控え、南は土佐湾に面した温暖な
地域である。人口は約33万人を数え、県
人口の40%が集中する一方、面積は14
4.95km²と県下の約2%にすぎず、一
極集中が進む消費都市として発展してきた。

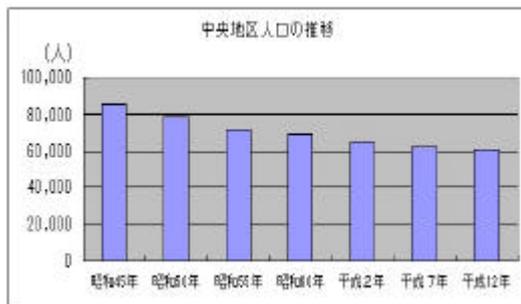
1.1.2 高知市の現況と動向

- 中心市街地について -

中心市街地の人口は大幅に減少しつつあ
り、居住世帯に偏りがみられる等、コミュ
ニティ活動にも支障を来している(図1.
1、グラフ1.3参照)。



図1.1 中心市街地位置図



グラフ 1.3 中央地区の人口推移
国勢調査

都市基盤状況に関しては、高知駅周辺における都市整備事業や中心商業地の隣接地（九反田地区）における大型プロジェクトが進展しているが、中心市街地の活性化に効果的な事業展開が行われているとはいえない。

その中で、現在の都心地区は、帯屋町地区や、国道33号沿いにコンパクトに形成されている。既存中心商業業務地区は低利用のまま建て詰まっており、今後の需要増に对应していくためには土地の高度利用等が望まれている。しかし、宅地規模が小さいこと等から、敷地の共同利用化などの方策が必要である。

現在は、郊外型大規模店舗の進出により、都心地区に対する需要圧力は減少しているといえる。

既存都心地区は、都市機能の集積密度は高いが、ドーナツ化現象や駐車場不足等による商業・サービス機能の郊外立地化等により、相対的に活力が低下している状況である。

1.2 高知市の都市機能集積の現況と動向

高知市の都市機能は既存都心地区とその周辺に集中している。図1.2に示したよ

うに路面電車の駅高知駅前～県庁前沿いと、はりまや橋、帯屋町、追手筋に都市機能がコンパクトに集積している。

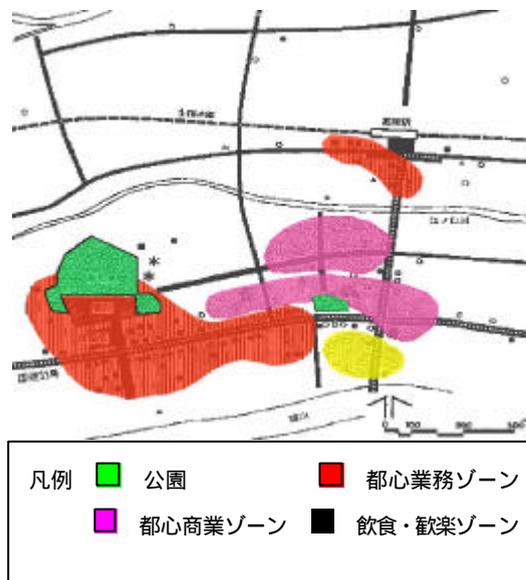


図 1.2 高知市の都市集積状況

このようなコンパクトな都市機能集積の状況は高知市の特徴となっている。しかし、社会、経済環境の変化に伴うサービス経済化や消費者のニーズの高度化、多様化に対応する必要があるが、それらに対応することが困難になってきている。

このような状況に陥った原因としてもっとも大きい理由は、戦災復興以来、中心市街地に対し、再開発プロジェクトを行わないままに現在にいたっており、中心市街地の都市構造が戦災復興時から変わっていない所にある。

第2章 鉄道高架事業の経緯と現高知駅 周辺鉄道高架事業の現況と課題

2.1 鉄道高架事業なるもののコンセプト

わが国は国内の旅客輸送を鉄道に頼ってきた。したがって他地域との接触の玄関は長い間その都市の代表駅ともいえる駅が務めてきた。

1960年ころからの我が国の急激なモータリゼーションの進展により、四国等の地方都市のように新幹線と無縁な場所は、ややさびれた雰囲気になってきた。このような状況下で、衰退しつつある地域に公共投資を集中的に投じて、地平部に存在する従来の駅舎を高架上に移設し、あわせてその周辺を都市整備しようとするプロジェクトが鉄道高架事業である。

現在、鉄道高架事業は、都市の活性化策として全国的に実施されつつあるが、高知市のような衰退しつつある地域も対象とされている。その理由は、今一度魅力ある都市拠点として駅周辺を再生したい考えからである。

鉄道高架事業は、踏切における自動車交通の渋滞解消という名目で、主要駅を高架事業に含めて事業を行うことにより、都市にとっては、都心部に存在してほしくない貨物ヤードや車両基地を遠隔の郊外部に移転する等の、都市側が望むような土地利用と都市構造の改変を可能にするのである。

2.2 鉄道高架事業の戦略性

鉄道高架事業は、都市開発に与えるインパクトが極めて大きい事業として、都市拠点の形成等中心市街地もしくはその候補地として成長しようとしている地区に意図的

に公共投資を集中的に投資しようとしている事業である。

また、鉄道高架に合わせ駅周辺において土地区画整理事業を行うことが一般的になってきている。その理由としては、以下のようなことが挙げられる。

- (1) 都市分断の是正
- (2) 踏切による交通渋滞の解消
- (3) 都市構造の大幅な変革

このような現象を同時に起こす極めて特殊な事業であるといえる。

2.3 高知市において事業実施中の現鉄道高架事業案

2.3.1 施行地区

図1で示される地区が現在、高知市が行っている鉄道高架事業と土地区画整理事業の位置である(以下現象と明記する)。

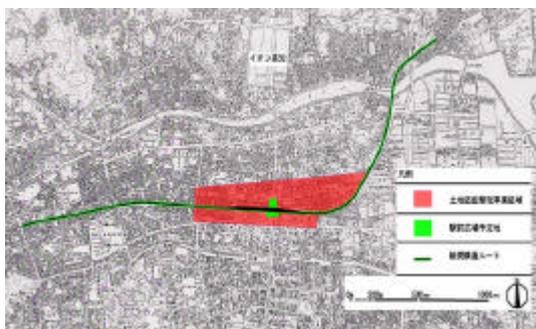


図2.1 現案の鉄道ルートと土地区画整理事業位置図

2.3.2 本事業のまとめ

現案におけるまとめは次のようになる。

表2.1 現案における土地の種目別前後対照表

従前	公共用地	47942.12
	宅地	246162.34
	合計	294104.46
従後	駅前広場	13500
	道路	113253
	公園	16878
	公共用地計	143631
	宅地	150473.46
	合計	294104.46

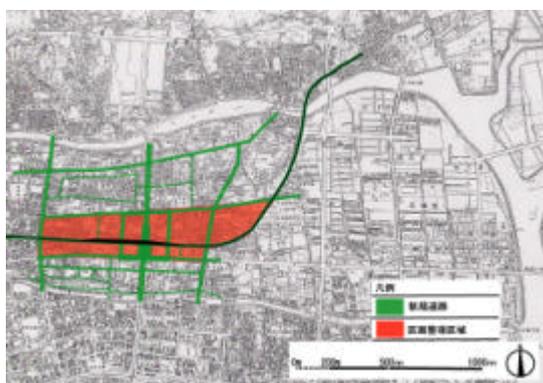


図2.2 現案における土地区画整理事業区域と新規建設道路

この計画案においては、拠点街区を形成し、都市機能の立地誘導を図る。区画整理地区内は商業、業務に特化した地域とする。

2.4 現鉄道高架事業構想と高知市の都市構造

高知市の都市構造の現況に関して現行の諸計画がどのように認識しているか概観する。

(1) 高知市総合計画では、一点集中型から、多軸型の都市構造への転換が必要であるとしている。

(2) 高知都市圏総合都市交通計画による現況に対する認識は、高知広域都市圏は、県庁所在地である高知市を中心に、国道3

2号、55号と33号からなる東西軸に沿った形での都市発展を遂げてきた。

(3) 選択した将来計画

シナリオ1 現在の広域都市圏の都市構造が趨勢的に推移

シナリオ2 都市機能分散型の都市構造

シナリオ3 機能集約型の都市構造とし新たな特定都市機能のみ個別配置

の3つの選択肢を示し、シナリオすなわち「機能集約型多軸都市構造」を将来の高知広域都市圏の都市構造として選択している。

2.5 現鉄道高架事業ルート案に関する課題

現ルート案は、基本的に現在のJR線軌道の位置を踏襲している。

高知駅南側地域と北側地域が鉄道による分断が回避され、一つの地域として開発を行うとしても、大規模な開発には極めて不適当な土地であると言わざるを得ない。このため、魅力的な新都市拠点を形成することに関しては、極めて不十分な立地選定、計画、設計である。

第三章 鉄道高架事業新ルートの提案

3.1 新ルートを必要とする背景

経済状況が極めて悪い現在、高知県と高知市が、現JR高知駅周辺において、鉄道高架事業と、その周辺29haにおいて土地区画整理事業を行う理由を整理する。

高速道路や大規模幹線道路の整備による自動車交通利便の発展等によって、高松や徳島、関西圏等の大都市や、高知市内の郊外型店舗に中心市街地は完全に敗退している。都市間の集客力格差を是正するためには、財政的にきわめて難しくても、大規模

な開発が必要であるといえる。

3.2 新ルート提案その1

現案から500m程度高知駅駅舎と新規鉄道を北に移動した鉄道ルートをルート1と表記する。

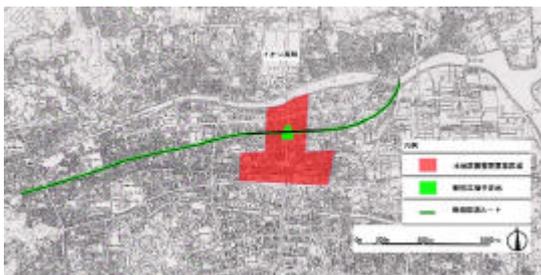


図3.1 ルート1の鉄道ルートと土地区画整理事業位置図

3.2.1 本事業のまとめ

表3.1 ルート1における土地の種目別前後対照表

従前	公共用地(m ²)	29128.1
	宅地(m ²)	337434.4
	合計(m ²)	366562.5
従後	駅前広場(m ²)	13500.0
	道路(m ²)	91640.6
	公園(m ²)	18328.1
	公共用地計(m ²)	123468.8
	宅地(m ²)	243093.8
	合計(m ²)	366562.5

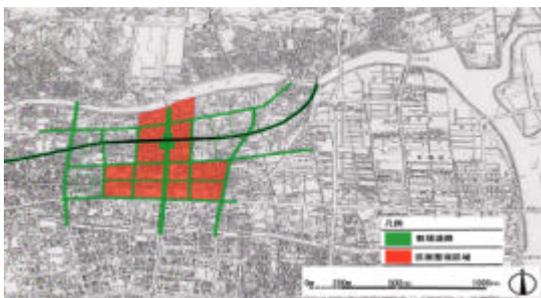


図3.2 ルート1における土地区画整理事業区域と新規建設道路

本事業では、現高知駅の跡地と合わせ、久万川沿岸までに対し土地区画整理事業を行う。新高知駅周辺には、拠点街区を形成

し、その周辺は商業・業務に特化した地域として開発を行う。

3.3 新ルート提案その2

北部環状線のイオン高知の南側に高知駅駅舎と新規鉄道を移動したルートをルート2と表記する



図3.3 ルート2の鉄道ルートと土地区画整理事業位置図

3.3.1 本事業のまとめ

表3.2 ルート2における土地の種目別前後対照表

従前	公共用地(m ²)	52396.2
	宅地(m ²)	462193.2
	合計(m ²)	514589.4
従後	駅前広場(m ²)	20000.0
	道路(m ²)	99001.0
	公園(m ²)	25729.5
	公共用地計(m ²)	144730.5
	宅地(m ²)	369858.9
	合計(m ²)	514589.4



図3.4 ルート2における土地区画整理事業区域と新規建設道路

本事業では、駅周辺に拠点街区を形成するが、これは既存の商業・業務の中心という位置付けではなく、駅前広場を大きく取り、ゆったりとした人の集まる中心空間として位置付ける。イオン高知の西側から愛宕山までに商業ゾーンを設置する。また、開発地域内は、都市型住宅ゾーンを多く配置する。

第四章 3案によって導かれる都市構造による地域連携軸の形成

4.1 南北地域連携軸の形成

4.1.1 地域連携の可能性

この比較においては、在来の都心部と新たに形成される3案の3箇所の拠点との間に地域間の連携軸が形成されるかどうかを比較している。この地域連携軸は徒歩圏であれば理想であるが、3案いずれの新拠点までも、帯屋町アーケードのような商店街を連続的に形成することは不可能である。

今回比較したいずれの案においても、シンボルロード（県道高知駅高知港・県道高知駅宮里線）をそれぞれの地域の南北軸としていることから、これをトランジットモールとして活用し、南北の連携を保つことを考える。長期的にこの道路の沿道の発展を期待し、最終的には徒歩圏といえる連携を形成する。

4.1.2 イオン高知 - 既存都心地区 既存都心地区の3地域間の距離

イオン高知 - 既存都心地区 既存都心地区の3地域の連携に関して整理する。

イオン高知 - 既存都心地区間の距離は1500m程度となっている。

1500mという距離はトランジットモ

ールを用いれば十分に連携軸を形成することができると考えられる。

4.2 都市機能集積と都市の連続性に関する比較

高知市を図4.1のようにX-X'で縦割りにした場合の都市機能の集積状況を図示してみた場合において、高知市の北部環状線から土電はりまや橋電停周辺までをA（イオン高知周辺）、B（現高知駅周辺）、C（既存都心地区）の3つの部分から見てみる。

A B C 3地域に分割した理由は、AとBの間には久万川、BとCの間には江ノ口川が存在し、都市が分断されていると考えられるからである。

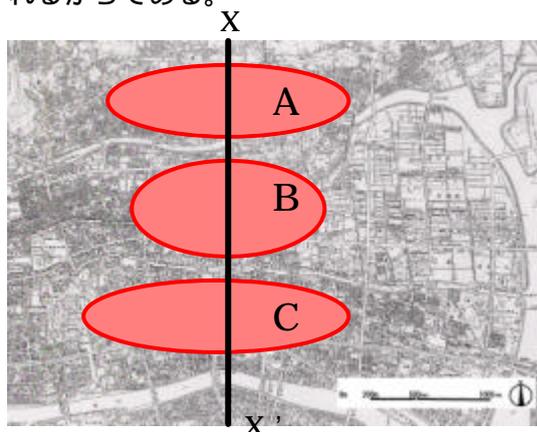


図4.1 X-X'断面位置図

このような形で切った場合における各ルートA、B、Cそれぞれの地区における都市機能集積のイメージをモデル化すると図4.2ようになる。

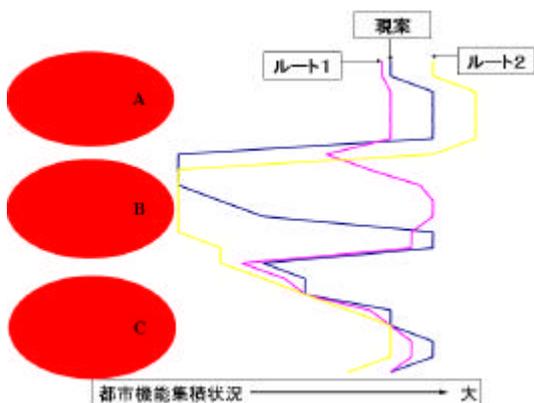


図4.2 都市機能集積モデル

現案は現在の久万川、土讃線、江ノ口川で分断されている現在の都市構造から大きな変化は得られない。基本的には現在の都市機能集積状況のまま発展していくと考えられる。

ルート2の場合においては、利点として高知平野の有効活用を第三章で挙げているもののこのB地点の低さが目立つ。この都市機能集積状況では、AC間の地域連携軸の形成は考えられない。

それらに比べ、ルート1は都市機能集積状況の差が少なくなる。このことは、この3案の中でイオン高知 新拠点 既存都心地区の間が最も連続性があり、AB、ACそれぞれに地域連携軸が形成されると考えられる。

4.3 3案における都市構造

現案、ルート1、ルート2において都市構造も得るから比較を行う。

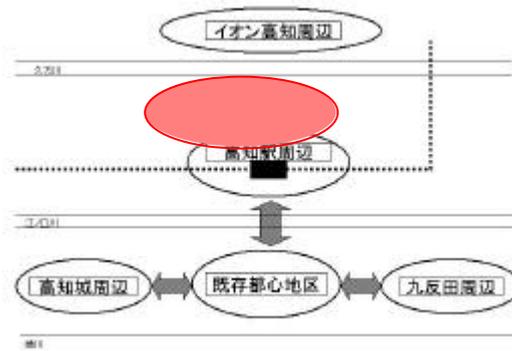


図4.3 現案 都市構造モデル

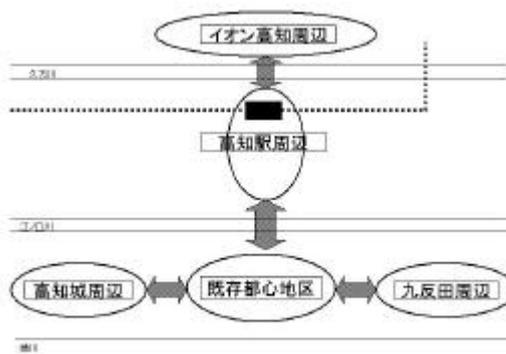


図4.4 ルート1 都市構造モデル

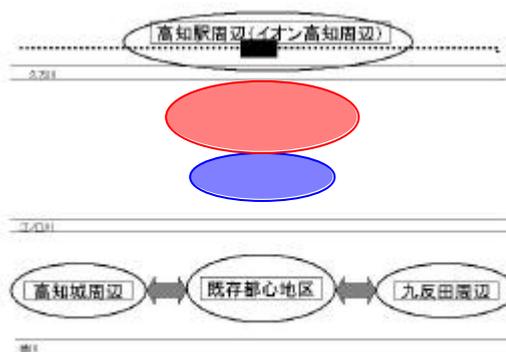


図4.5 ルート2 都市構造モデル

図4.3, 4.5の赤で示した部分と、青で示した部分はそれぞれ、未開発地域と高知駅跡地の大空閑地である。

せっかく鉄道高架によって是正される都

市の分断がこのような地区の存在により、意味を無くしてしまう。しかし、図4.4に示したルート1においては、このような都市の分断が起こらない。また、矢印で示しているように、それぞれの拠点となるべき地区間に連携がなされている。

第5章 まとめと今後の課題

本研究では、高知市における鉄道高架事業の鉄道のルート、代表駅位置の選定が都市構造に与える影響を中心とし、鉄道ルート、代表駅の位置選定と都市構造の変化に対する考察を行うことを目的としている。

本研究では、高知市において現在の事業案のまま事業を実施すると、期待されるほどの都市構造の変化が得られないという結果が得られた。

今回の高知駅の鉄道高架事業においては、ルート1が都市構造的には最も適当であるといえる。

このような結果より、都市構造の変化まで求めるような鉄道高架事業においては、ルート選定時において、現在の駅から距離を持ちつつ、最終的に問題となる周辺未開発地域を土地区画整理事業において含むような鉄道ルート案が最も理想的であるといえる。

現在行われている土地区画整理事業においては、最も重要な場所に対しての土地区画整理事業が行われていない。最も大きな問題となる地区に対し土地区画整理事業を行えるような計画にするべきだと感じられる。

今後の課題としては、今回の研究では、事業費は考慮してなく、27%もの減歩率では当然地元地権者はと地区画整理事業に

賛同してくれないと想定される。現在実施中の土地区画整理事業において、高知市当局が実施しているような減歩率緩和のための先買いが当然必要と思われるが、今回は検討対象から除外している。このことを考慮すると、都市構造上はもっとも好ましいとしたルート1案の多額の事業費が予想されるなど、事業実施上は困難が多いことを考えると、現実の案として高知県と高知市が現案を採用したことも理解できる。

このようなことも検討することによって、より綿密な計画が立てられると考えられる。

今後、さらに多数の地域に対しこのような比較をすることにより都市の規模や状況などに対する鉄道高架事業のルート選択と土地区画整理事業の範囲における基準のようなものを作っていくべきだと考える。

参考文献

- 並木昭雄：都市における道路と鉄道の連続立体交差事業に関する計画論的研究，
1988，12
- 建設省：平成10年高知県都市圏パーソントリップ調査，1999，3月
- 奥平耕造：都市工学読本，1976，6月10日
- 林上：都市の空間システムと立地，1990年3月19日
- 彰国社：都市空間の計画技法，1971年8月10日
- 佐藤滋：城下町の近代都市づくり
- 天野光三・青山吉隆：図説 都市計画，1992年4月
- 高知県：高知駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査 概要報告書，
1991年3月
- 秋田県：秋田駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査 概要報告書，
1989年3月
- 千葉市：千葉新業務地区事業化推進計画調査報告書，1991年3月
- 高知県土木部都市計画課：高知駅周辺再開発基本構想検討調査委託業務資料，
1997年3月
- 高知市：高知市土地利用促進基礎調査 委員会資料編，1999年度
- 総務省統計局：平成12年 国勢調査報告，2002年10月
- 総務省：市町村別決算状況調，1998年度
- 荒木英昭・重岡誠一郎・原拓弥：四国内の主要駅の市街地再開発の比較，平成14年度土木学会四国支部第8回技術研究発表会講演概要集 P P . 323 - 324，2002.5
- 国土交通省土地鑑定委員会：地価公示 平成十四年
- 東洋経済：都市データパック，2002年度版
- ゼンリン：高知市住宅地図

参考HP

高知市都市計画マスタープラン

http://www.city.kochi.kochi.jp/deeps/17/1702/master/new_page_1.htm

- Primary study route setting of the railway elevated project and the development Kochi city area -

No, 1055144

Seiichiro SHIGEOKA

At present, Kochi prefecture and Kochi city local government have a plan to redevelop and improve the city area through two different projects such as a city area rezoning project and an elevated railway project.

The city is now divided into two parts of area by existing railway. The city area rezoning project is now being carried out along with the area around original railway route. It is however, these two projects do not sufficiently improve development of the city. Because it can not be observed the concrete execution planning in between two project. The purposes of this research are firstly to find out an alternative of railway route and then investigate its effect to redevelop and improve the city area comparing to the original railroad route

Initially, this study proposed the new development plan and compared it with the one based on the original railroad route. The new development plan consists of two main plans. The first plan is to build new railway route it called Route 1, which is shifted to the north direction approximately 500 m from existing route. The second plan is called as Route 2 that is moved to the north direction approximately 1000 m from existing route up to the south side of the AEON shopping district.

The city area rezoning project, new road planning and land use zoning are carried out based on three different plans including the original route, Route 1 and Route 2 for finding out the most appropriate way. Moreover, in this study urban structure and agglomeration of urban function of each plan had been analyzed.

According to the analysis, as far as the agglomeration of urban function is concerned, the Route 1 is the most suitable for Kochi city because it can cooperate between original urban area and northern part area of Kochi city.

Through this study, another felt that most of the land readjustment projects that are executed in Japan now are avoiding to undertake core area of projects. Because, many cases, to readjustment land in core areas are quite difficult. As for avoiding the area where must be redeveloped it is thought that the original purpose cannot be attained.

全体目次

序章 研究の背景、目的、構成

第一章 高知市の現況と課題

- 1 - 1 . 高知市の現況と動向 . . . 4
- 1 - 2 . 高知市の都市機能集積の現況と動向 . . . 8
- 1 - 3 . 駅周辺に対する機能導入の方向 . . . 12

第二章 鉄道高架事業の経緯と現高知駅周辺鉄道高架事業の課題

- 2 - 1 . 鉄道高架事業なるもののコンセプト . . . 15
- 2 - 2 . 鉄道高架事業の戦略性 . . . 18
- 2 - 3 . 高知市において事業実施中の鉄道高架事業案 . . . 19
- 2 - 4 . 鉄道高架事業構想と高知市の都市構造 . . . 25
- 2 - 5 . 現鉄道高架事業ルート案に関する課題 . . . 26

第三章 鉄道高架事業新ルートの提案

- 3 - 1 . 新ルートを必要とする背景 . . . 27
- 3 - 2 . 新ルートの提案その1 . . . 28
- 3 - 3 . 新ルートの提案その2 . . . 34

第四章 新ルート案によってもたらされる高知市の新しい都市構造

- 4 - 1 . 3つの鉄道高架ルート案によって誘導される都市構造による比較 . . . 40
- 4 - 2 . 都市機能集積に関する比較 . . . 50

第五章 まとめと今後の課題 . . . 52

参考文献

謝辞

序章 研究の背景・目的・研究の流れ

・本研究の背景

高知市の既存中心商業業務地区は、低利用のまま建て詰まっており、このままでは、今後の需要増と、都市間の激しい競争に対応し、ダイナミックに質的転換を図るには極めて不適當である。そのため、新たな都市拠点を形成すべく、現在、高知駅周辺において鉄道高架事業と、関連して土地区画整理事業が行われている。

高知駅の北側の地域は乱雑な土地利用の地区が混在した中心市街地とは言いがたい整備状況の地域であるが、高知自動車道の高知 I . C が市街地北部に開通したことや、県外から全国的な巨大商業資本であるイオングループが敷島紡績工場跡地に進出した郊外型の巨大ショッピングセンター・イオン高知の目下好調な集客状況や、その他の大型店等の立地状況を見ると、当イオン高知を含む幹線道路・北環状線沿線の地域は、今後、なお大幅な発展が期待される。従来、中心商店街でも空き店舗が続出している多くの他の地方都市に比べると高知市では、これまで中心商店街である帯屋町でもシャッターを下ろしている店はほとんどなく、規模は小さいとはいえ、中心部に大丸、西武の 2 つの百貨店を抱えて、見かけ上はまあまあの賑わいを見せていた。しかし、高知市ではイオン高知やフジグランなどのような郊外型の大規模店舗の方が集客力が良くなってきており、高知市の都心部の象徴的な場所である播磨屋橋交差点に 44 年間も営業を続けていた西武百貨店が昨年 12 月 25 日突如閉店という事態が生じた。中心商店街の疲弊が著しい全国の他の地方都市とまったく同様に、高知市も都市交通の手段としては、マイカーに全面的に頼らざるを得ない状況なので、一定金額以上を購入すれば駐車料金を減免したり、路面電車の運賃を商店側が負担したりの策は講じてはいるが、自動車のアクセスが非常に良い郊外部のバイパス等の幹線道路沿いに立地し、一店舗ごとに非常に大きな駐車場を有し、しかも駐車料金が要らない上記のような郊外型の店舗に客は流れていっているのである。

高松市や徳島市のように大阪・神戸等に近く、お客がこれら大都市に奪われるおそれがあるかに大きい都市に比べて、高知市は四国山脈に守られ、大都市圏にお客を奪われること無く、高知県の小売販売額の過半数（53.4%、1999年商業統計表）をも占めていた。

しかし、高知自動車道の高知 I.C. オープンという遅ればせながらも高速道路時代に直面して、一挙に流通戦争は厳しい局面を迎え、イオン高知におけるシネ・コン開設に対する帯屋町等の既存商店街や市議会等の猛烈な反対に見られるように既存勢力側の危機感は極めて大きいものになっている。

このような状況において、高知県と高知市があい協力して始めた大規模プロジェクトが、鉄道高架事業と土地区画整理事業からなる高知駅周辺都市整備事業である。

高架にするに当たっては、営業中の旅客駅そのものの直上に大掛かりな高架構造物を建設することはかなり危険な難工事になることから、高知市の既往の都心部がいま沈滞し危機的な状況にあると認識した場合に、その既往の都心部から 700 m ぐらいの JR 高知駅

周辺の地域に県と市が協力してそれぞれ300億円を超える公共事業費を投入することが、高知市の都市構造にどのような影響を与えるかは極めて興味深い課題である。

鉄道高架事業は、全国で現在も約60都市で実施中の事業手法であるが、各都市の中心部やその近辺に戦前から存在してかつてはその都市の顔でもあった代表駅を大幅に改造する事業であり、その工事特性から現駅の位置を外して計画・設計・施工した方がはるかに安全で合理的な施行方法であることから、この際位置を大幅に移設してその周辺を整備して新しい拠点を形成しよう時と企図した都市は少なくない。

高知駅周辺鉄道高架事業の場合、代表駅の位置が将来のあるべき都市構造から、大きくその位置を変えた方が望ましいということならば、別であったかもしれないが、大正13年11月開業以来の現在の位置から若干現在の駅の北側にずらして、建設しようとしている。現高知駅の北側に設けられていた車両基地の北側は既に連坦した市街地となっているので、事業実施が比較的容易な車両基地後を有効に活用することに主眼を置いて、現駅位置からあまり離れない現在実施中の案が採用されている。当高架事業においては、現在の軌道位置の直近に仮線を設置して軌道に移設後、ほぼ現在位置に高架構造物を施工するいわゆる仮線高架方式で行われているので、高知市の都市構造を大幅に改変するインパクトはいまひとつ弱い。

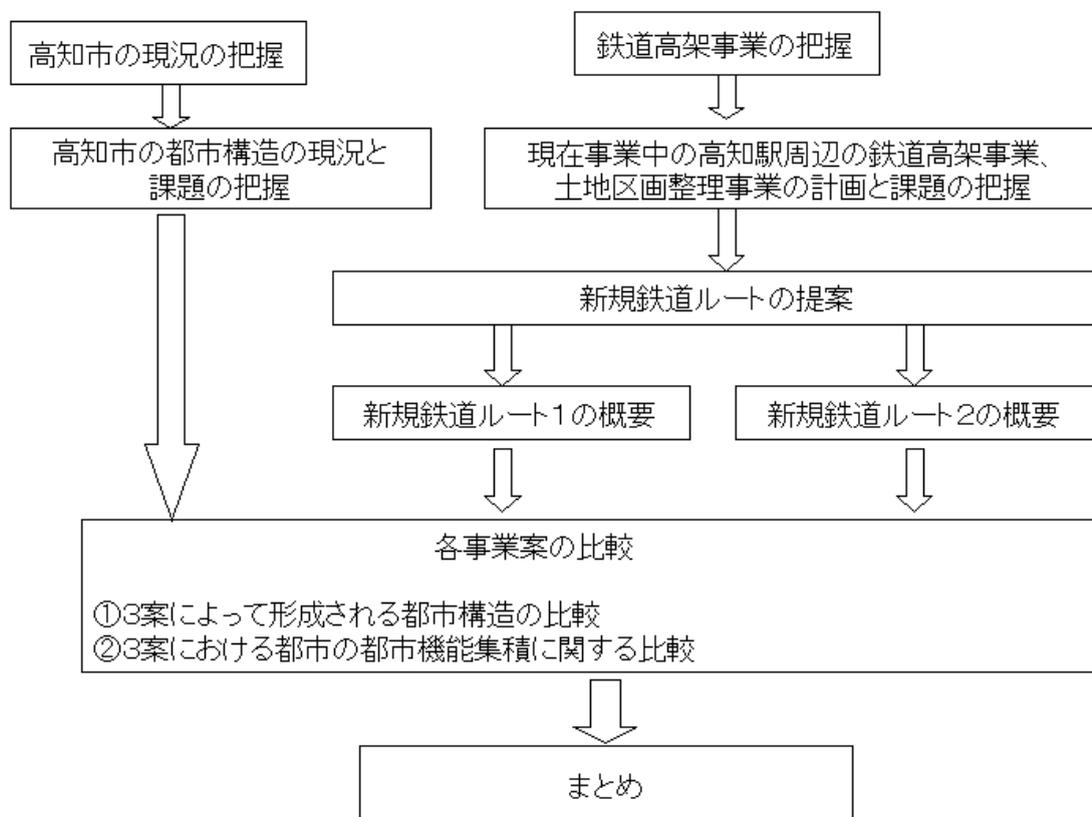
・本研究の目的

研究の背景で述べたように、現在の高知市の既存中心商業業務地区は今後の都市間競争や流通戦争に対応できるとは考えにくい。また、仮に商業、業務それぞれに新たな床面積を必要とする需要が生じることがあってもこれに対応して魅力的な市街地が付加されることはその建て詰った現況から期待できない。

高知市と高知県は、郊外店の攻勢と夜間人口の減少に悩まされている既存中心商業業務地区の再生にも効果あるものと期待して、鉄道高架事業と土地区画整理事業により、都市構造の改変を図り、沈滞ムードである高知市の近年の動向を改善しようとしている。しかし、これは単なる期待であり、主として技術的・経済的な理由から現ルートは選ばれているので、JR高知駅の位置の大幅な移動ということをはっきりと目的意識に組み込んで他の案を比較してみることにする。

鉄道高架事業のルート選定と代表駅の位置選定は、都市構造に大きな影響を与え、これを改変するものであるから、高知市の鉄道高架事業において他のルートを選定したらどのような都市構造になりえるか、ということを中心に、鉄道ルートの選択と都市構造の変化に対する考察を行うことを目的とする。

・研究の手順



本研究は、上のフローチャートに従った手順によって行った。大きく分けると、高知市の現状把握と鉄道高架事業の把握、新規鉄道ルートの作成、現在の案と、手順で作成した案の比較、まとめ、以上の4つの手順によって行った。

第一章 高知市の現況と課題

1.1 高知市の現況と動向

1.1.1 高知市の現況と動向

高知市は高知県の中央に位置し、北は四国山地を控え、南は土佐湾に面した温暖な地域である。表2-1にあるように人口は325,320人を数え、県人口の40%が集中する一方、面積は144.95km²と県下の約2%にすぎず、一極集中が進む消費都市として発展してきた。

1988年から四国初の中核市となったことや、高速道路の延伸、高知新港の供用開始等による本格的な開放経済化の都市間競争時代の幕開けを迎えるなど、発展への躍動を見せつつある状況であるといえる。

しかし、全国673市の内、財政力指数では、349位、公債費負担率では598位であり、財政的に安定している都市であるとはいえない。

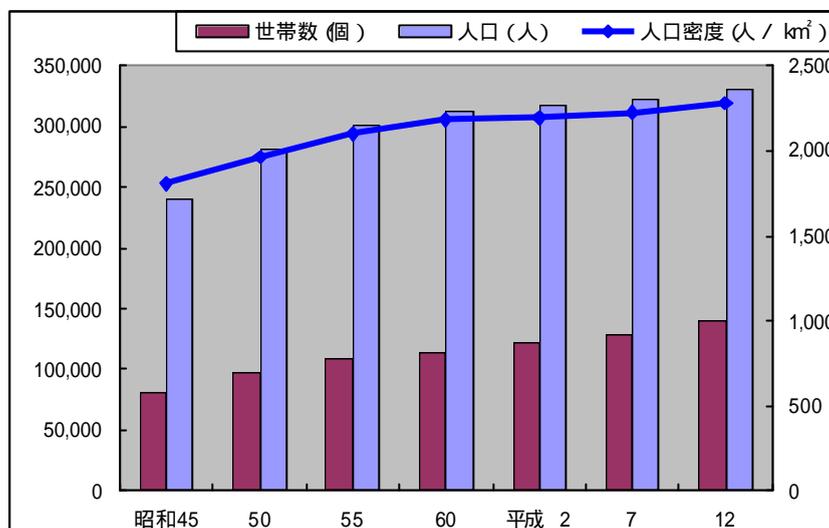
また、高知市は人口集積や都市機能など様々な面で高知県内において極端な一極集中的な位置付けにあり、その担うべき役割は大きい。しかし、周辺都市、他県の中核市の発展、成長等による相対的な地位の低下も懸念され、都市機能の一層の育成・強化を積極的に推進する必要がある。

表1.1 高知市の現況

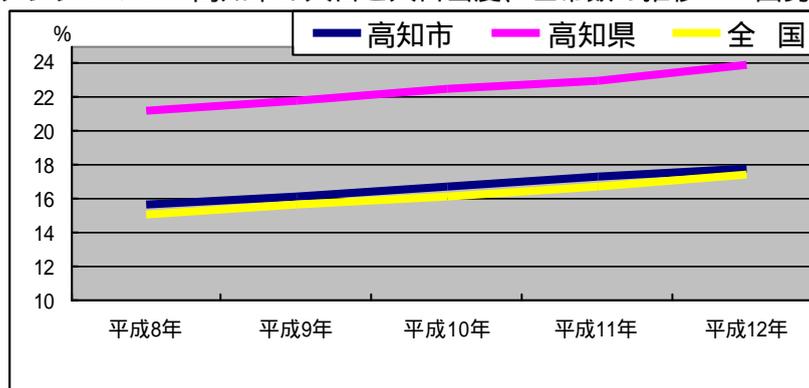
面積	144.95km ²
人口	330613人
世帯数	141840世帯
人口密度	2244人/km ²
歳出	1546億円
財政力指数	0.66
公債費負担率	19.90%

平成十二年度国勢調査

一方高知市は、人口、世帯数、人口密度が増えつづけている傾向にある（グラフ１．１）が、全国的に見ても高齢化が顕著である（グラフ１．２）。



グラフ１．１ 高知市の人口と人口密度、世帯数の推移 国勢調査



グラフ１．２ 65歳以上の高齢者人口の推移 住民基本台帳

グラフ１．２から得られるように高知県の65歳以上の人口比率は年々増加しており、平成12年には24%にまで達している。また、高知市も年々増加傾向にあり、平成12年には、18%に達している。この現象は、今後も続くと思われる。高齢化に対する対策が必要となっている。

また、高知市は平成10年4月に四国初の中核市に移行し、地方分権時代に向けた県域の発展をリードする都市像として、総合計画の柱に「都市構造改革」「自助、共助、公助のまちづくり」「循環型社会の構築」を置き、市民との共同、広域的な連携、情報化の推進、行財政の新たなシステムの確立などにも取り組んでいる。

また、大型プロジェクトがある程度完了したことから、ハードからソフト中心の市政運営への転換を図っている。しかし、高知市は経済的に弱く、人口は増えてきているが高齢者比率が多い都市だと言える。

1.1.2 高知市の現況と動向 - 中心市街地について -

中心市街地の人口は大幅に減少しつつあり、居住世帯に偏りがみられる等、コミュニティ活動にも支障を来している（図1.1、グラフ1.3参照）。

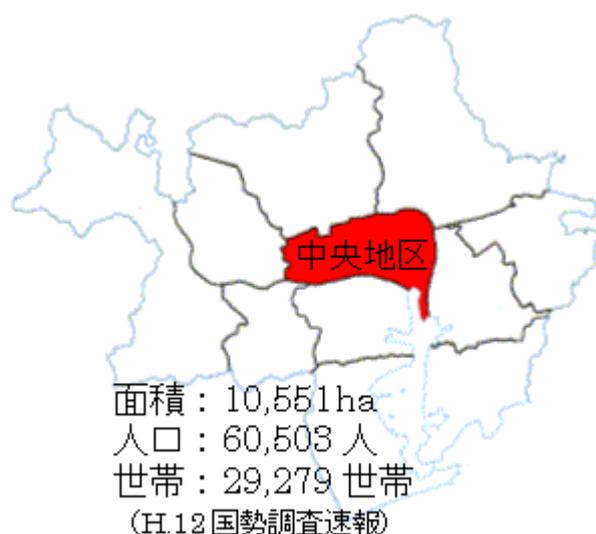
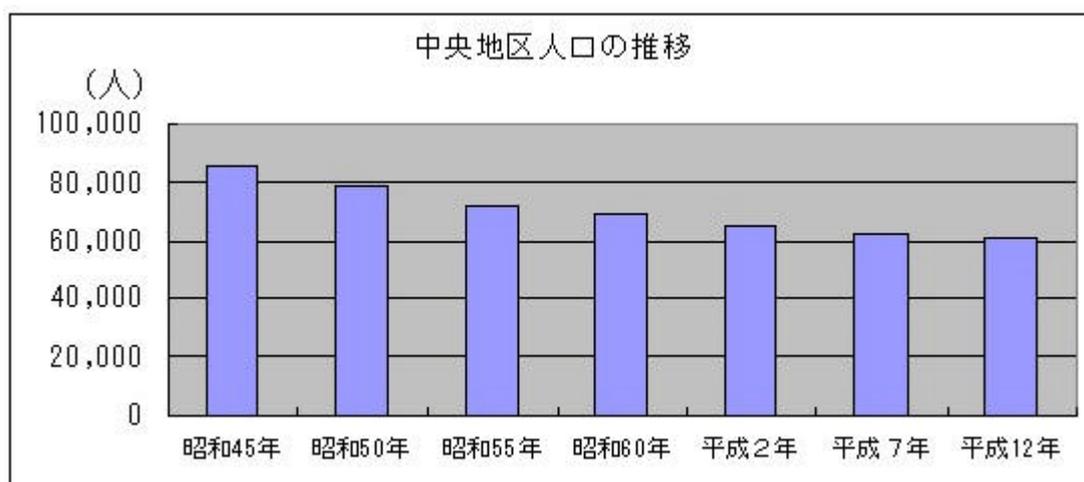


図1.1 中心市街地位置図



グラフ1.3 中央地区の人口推移

国勢調査

都市基盤状況に関しては、高知駅周辺のほかに2箇所の大規模な土地区画整理事業や、高知市南部の主要幹線道路である土佐道路（国道56号バイパス）や、高知市東部の臨港道路五台山道路等の都市整備事業や中心商業地の隣接地（九反田地区）における複合文化センター・カルポートの建設事業等が進展しており、四国内の他の県庁所在都市等に比べて、これまで遅れ気味であった都市整備の事業展開が徐々にではあるが行われて来ているといえる。

高知市の市街地は、久万川や鏡川、国分川を越えて丘陵地や農村地域等へも拡大しており、今後は東部地域や浦戸湾湾岸地域への一層の展開が展望されるが、中心市街地近傍で

は北部地域の市街化の進展が展望される。

中心市街地としては、鉄道や路面電車の敷設等に伴い、東西方面に市街化が進展するとともに、JR土讃線も超え、おおむね久万川と鏡川に挟まれた範囲まで広がっている。

その中で、現在の都心地区は、帯屋町地区や、国道33号沿いにコンパクトに形成され、これが都心の魅力の一つとなっている。しかし、背景でも述べたように、既存中心商業業務地区は低利用のまま建て詰まっており、今後の需要増に添えていくためには土地の高度利用等が望まれているものの、宅地規模が小さいこと等から、敷地の共同利用化などの方策が必要である。

一方、既存都心地区からの移転も含めて高知駅周辺に都市機能の立地が進みつつあり、加えて高知駅近傍では、国鉄清算事業団用地や市有地等の中心市街地では得られにくい大規模空地が存在しており、これらの用地の利用可能性を展望すれば、都心地区の一翼を担う方向も展望される。

しかし、現在は、郊外型大規模店舗の進出により、都心地区に対する需要圧力は減少しているといえる。例えば、2002年12月25日には40数年間都心部で営業してきた西武百貨高知店が閉店に追い込まれ、大きな空き店舗の利用方針もめどがつかない事態が生じている。

既存都心地区は、都市機能の集積密度は高いが、ドーナツ化現象や駐車場不足等による商業・サービス機能の郊外立地化等により、相対的に活力が低下しており、活性化や魅力づけを図るとともに人口の呼び戻し策を講ずることも必要である。

高知市は「商業都市」としての性格が強いが、閉鎖的な商業環境などから大きな発展は期待できず、その活性化を図るために、あるいは都心の魅力を高める上で、これまでの個別店舗を中心とした商店街の質の高度化を図るとともに大規模店の形成について検討する必要がある。

また、広域高速道路体系等の整備による立地条件の向上を契機とするとともにこれを生かして、これまで低調であった第二次産業の活性化が期待されるが、そのためには、産業基盤、人材養成の場、および既存企業の研究開発・交流・販売路拡大等のための情報・産業活動支援等の整備による活性化促進や、企業誘致、人材定着のための魅力的な街づくりが必要であり、その中で都心地区が果たすべき役割は大きい。

そのため、都市機能として今後育成・強化する必要がある機能としては、情報関連・高次サービス・娯楽・宿泊・文化機能等が挙げられる。

1.2 高知市の都市機能集積の現況と動向

1.2.1 高知市への県内一極集中構造

高知市は、高知県において、人口集積や都市機能など様々な側面で極端な一極集中の状況を見せている。平成12年10月の国勢調査によると、高知市の人口330,654人は、県人口813,949人の40.6%にも及ぶ。これは、全国の地方圏の県庁所在都市でも最大の県内での集中率である。四国内で比較すると、徳島県において、徳島市への集中状況も著しいが、31.5%である。高知市の場合、県内第2位の人口の都市は、高知市よりはるかに小さく、南国市49,965人に過ぎない。しかも、南国市は、高知市に隣接する完全な高知市の衛星都市であり、高知市を核とする南国市、土佐山田町、春野町、伊野町の2市3町からなる高知広域都市圏の人口443,014人は、高知県の過半数54.4%にも及ぶ。県庁所在都市への集中率が全国の地方圏で高知市に次ぐ38.3%の広島県における広島市、第3位の36.1%の和歌山県における和歌山市においても、広島県においては、人口38万の福山市が県西部の広島市に対して県東部備後地方の中核として存在しているし、和歌山県においては、田辺市が県南部の中核として7万1千の人口を有している。高知県の場合は、幡多地方と呼ばれる県西南部の中核の中村市も人口はわずか34,968人に過ぎない。全国的に比較しても高知県内における高知市への集中度は突出している。

小売販売額は、高知県の8,687億円(1999商業統計表)に対して、高知市の5,642億円は、53.4%にも及んでいる。

なぜこのように極端な一極集中が高知県で出現したかを考察すると、高知県が、明治以前から、我が国でもっともと言ってよいほど、他県・他地域から出入りが容易でない隔絶した地域であることがかなり大きな理由になる。都道府県別では我が国でもっとも高い83.3%の森林率の平地の乏しい地形であり、四国山地に隔てられ、東京、大阪等の大消費圏からの輸送事情が極めて悪かったため、近代的な工業が、他の平均的な地方の小県ほどにも発達せず、工業出荷額は、近年沖縄県にも抜かれて最下位の為、相対的に2次、3次産業が未発達の発展途上国的な産業構造であることが、消費の中心としての中核都市・高知市のみが突出した地域構造を生み出したと思われる。

また、広域高速道路体系等の整備による立地条件の向上を契機とするとともにこれを生かして、これまで低調であった第二次産業の活性化が期待されるが、そのためには、産業基盤、人材養成の場、および既存企業の研究開発・交流・販売路拡大等のための情報・産業活動支援等の整備による活性化促進や、企業誘致、人材定着のための魅力的な街づくりが必要があり、その中で都心地区が果たすべき役割は大きい。

現在中心市街地では駅周辺地区において都市機能が集積しつつあり、とくに業務地域としての位置付けが高まりつつある。

1.2.2 高知市の都市機能集積状況と課題

高知市の都市機能は既存都心地区とその周辺に集中している。図-2に示したように路面電車の駅高知駅前～県庁前沿いと、はりまや橋、帯屋町、追手筋に都市機能がコンパクトに集積している。

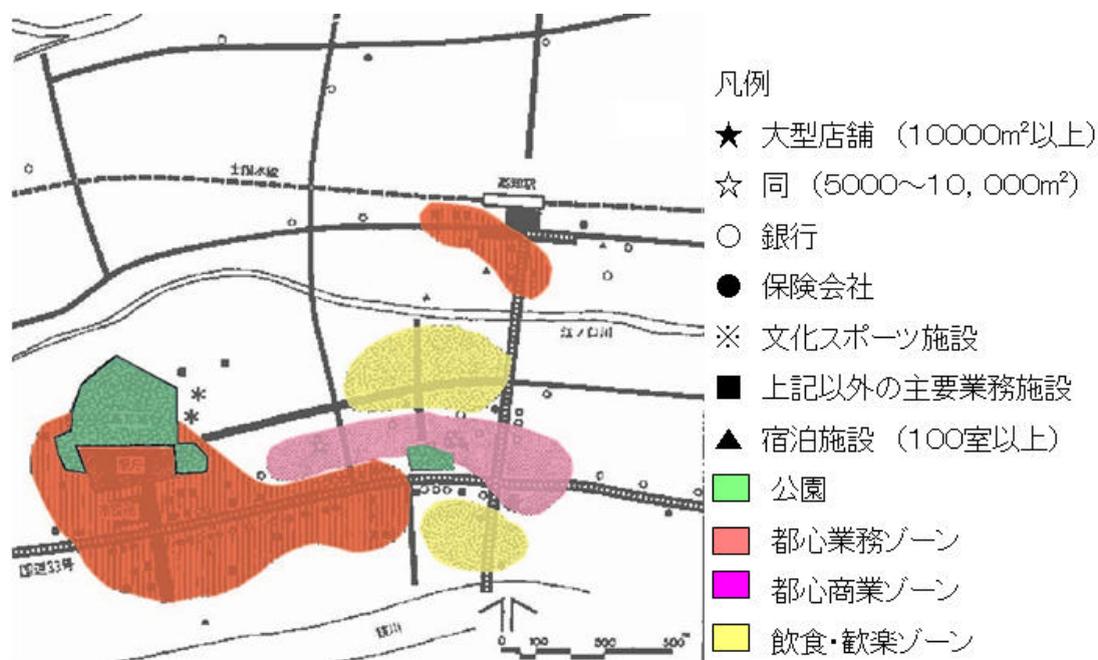


図1.2 高知市の都心地区における都市機能集積の状況

現在の高知市の都心部がそうであるように、1つの一体的な都心部と見受けられる地域についても、それを構成する地区ごとの土地利用は異なる。

都心部の土地利用は、大きく業務系の土地利用と商業系の土地利用に分けられ、商業系においても、飲食店街は、どの都市でも県庁、市役所等の行政機関や多くの業務系のビルが集中する真の都心的な地区や、繁華な商店街と近接はしながらも別の界隈を構成している。

また、この図 1. 2 を町丁名ごとに機能別に見てみると表 1. 2 のようになる。

表 1. 2 高知市の都心部の機能別現況

		主な施設 (行政機関 民間企業・団体)
業務機能	丸の内 1丁目	高知県庁、高知地方裁判所、高知地方検察庁、林野庁四国森林管理局
	丸の内 2丁目	高知県警本部
	本町 5丁目	高知市役所
	北本町 1丁目	高知中央郵便局
	本町 1丁目	高知商工会議所
	本町 2丁目	
	本町 3丁目	高知新聞社
	本町 4丁目	高知県農協中央会、(株)キタムラ本部
	本町 5丁目	
	はりまや町 2丁目	高知信用金庫本店
	南はりまや町一丁目	四国銀行本店
	南はりまや町 2丁目	旭食品(株)本社
	丸の内 1丁目	
	丸の内 2丁目	大旺建設(株)本社
		堺町 2丁目
商業機能	帯屋町 1丁目	高知大丸
	帯屋町 2丁目	ダイエーショッパーズ高知店
	はりまや町 1丁目	
	本町 1丁目	
	本町 2丁目	
飲食店街	追手筋 1丁目	
	帯屋町 1丁目	

行政機関は高知城南隣の県庁を中心として、道を隔ててその南隣に市役所、西隣に地方裁判所、地方検察庁等が立地しているが、民間の業務機能は、主に東西の電車通り国道 32 号のはりまや橋交差点から県庁前交差点前の間 800m 弱の間に集中している。地元の有力地方銀行である四国銀行の本店は、はりまや橋交差点に面しているため、県庁からは 1km 弱離れているが業務の性格上、この両者が徒歩で頻りに接触をしなければならない理由は考えられない。それぞれが自動車において、高知県内各所、高知市内の主要機関からのアクセスが最高に良いところであればよいと考えている。

商業は、帯屋町 1～2 丁目、はりまや町 1 丁目に合計 3 本のアーケード街がありにぎわっている。

飲食店街は、日曜市で有名な追手筋の裏町である追手筋 1 丁目と、帯屋町アーケードの裏町の帯屋町 2 丁目とかなり狭い地区に集中している。

飲食店街の顧客は、商業、業務いずれの顧客、サラリーマン、OL 等と無縁ではないので、商業、業務の両機能の地区に隣接して飲食店街は存在している。

JR 高知駅周辺に飲食店街らしいものが皆無なのは、現在の高知駅の利用者が通勤通学者、観光客ともに、高知駅に対し、単なる通過場所という人しか持っていないためだと考えられる。

このような高知市都心部の都市機能集積の状況は、昔から見ると、いくらかは、東西の電車通り沿いに中心を東へ少しずつ移動させながらも、さして発展もせず、著しく衰退もせず、ほぼ横ばいの状況で推移して来ていた。しかし、高知インターチェンジの開通に象徴される高速交通時代を迎えて、社会、経済環境の変化に伴うサービス経済化や消費者のニーズの高度化、多様化に対応する必要があるが、すでに中心市街地は建て詰まっており消費者のニーズの高度化、多様化に対し対応することが困難になってきている。

時代の激変への十分な対応ができていないのではないかという理由としてもっとも大きいことのひとつは、高知市においては、戦災復興事業以外に再開発プロジェクトを行わないままに現在に至っているということである。四国内だけで見ても、高知市以外の県庁所在地は戦災復興時以外にもう一度中心市街地に対し、表 1 - 3 に示すような再開発事業等の大規模な都心改造を行っている。

表 1 . 3 四国 4 県庁所在都市の中心部におけるプロジェクトの完了、進行状況

都市名	第一期	第二期（現在）
高松市	私鉄駅周辺再開発完了	JR 駅周辺区画整理ほぼ完了
松山市	私鉄駅周辺再開発完了	JR 駅周辺高架着手、土地区画整理予定
徳島市	JR 駅周辺再開発完了	JR 駅周辺高架予定
高知市	特になし	JR 駅周辺高架事業中、区画整理事業中

都心改造で、その他の都市から立ち遅れた高知市は、消費者のニーズの高度化、多様化に対し、高知駅周辺に新たに都市機能導入することによって新たな道を模索しようとしているが、経済情勢が極めて悪く、大規模な都心部での都市開発としては、他の 3 県都にくらべて 1 サイクル遅れている。

1.3 高知駅周辺に対する機能導入の方向

これまで、はりまや町から、本町、丸の内にかけての既存都心地区や、高知駅周辺、並びに高知駅の裏側に当たる高知駅北の地区に関しては、帯屋町商店街のアーケードの西端部に、開発予定地を放置した空閑地の暫定有効活用として「ひろめ市場」を計画発足させて好調に利用状況を示している以外にさしたる計画的開発はほとんど最近なされていないが、新たに生み出される駅周辺の4つの拠点街区をはじめ、高知駅周辺の地区は、高知市の新たな都心にふさわしい土地利用を目指して計画がなされている。

現在実施中の土地区画整理事業が目指している導入機能は次の通りである。

(1) 業務機能

業務機能には、現況において触れたように、県庁、市役所等の行政機関と民間とがある。行政機関の代表である高知県庁と高知市役所はそれぞれ丸の内1丁目、本町5丁目にあるが、高知県庁の竣工年昭和37年、延べ床面積23,700㎡(徳島県庁54,100㎡)に見られるように、県庁、市役所とも古く狭い庁舎で、それぞれいくつかの分庁舎で業務を行う状態で極めて不十分な執務環境である。これらを移転させてくるのがひとつの選択であるが、両者とも深刻な財政状況で庁舎建替えのための基金等の準備をしておらず、予算的に無理として現在のところ諦められている。

また、それぞれ、職員と来訪者のためにかなりの駐車場が必要と見られているが、地価がかなり高くつく新高知駅に直面した拠点街区で広い駐車場スペースを計画することはかなり無理があることから、駅前に対する庁舎の移設はムリに計画に入れる必要性は無い。

民間の業務機能は、現在、はりまや橋交差点～県庁前交差点間の電車通り(国道32号)に主として集中しているが、新規の大規模な業務機能の需要が新たに生まれた場合の有力かつ魅力的な新地区として、高知駅南口駅前広場・北口駅前広場にそれぞれ面して整備中の4つの拠点街区である。民間の業務機能は、高知市の都市的な諸活動の能力・すなわち高知市の持つ現在ならびに将来のポテンシャルに応じて備わるべきものであり、他の地方諸都市に比べても特別に高くはない高知市のポテンシャルから業務機能が大幅に増進することは短期間では予測し難い。しかし、業務機能は、商業機能と同様絶えず激しい競争にさらされ、勝者と敗者が生まれてくる世界であるから、時流に乗って新たに需要が発生したときに遅滞なくこれに対応して、新たな建築活動が可能であらたな土地の供給がなされること、魅力的な立地環境であることが要求される。

業務機能は、現在の電車通り沿いから、意図的に分散させる必要はない。しかし、電車通り沿線が建て詰まって建替え以外に新規にまとまった業務ビルを建設する余地に乏しいことから考えると、これら現在の都心から自動車による距離としても1kmと離れていない、現開発地区は新規の業務用の地区として期待できる。

業務関係の場合、現在、電車通りの1本南側の補助幹線道路的な道路(NHK、NTT等が立地)に沿って中小のビルが建ち並び、中小の業務関係の企業が入居しているが、このよ

うに、表通りに立地する諸企業を支える中小の企業むけの土地もないと業務関係の地区としては不十分である。現高架計画では、29haの土地区画整理事業地区の北側に関しては、県道高知駅前里線は現在幅員のままであるから、高架事業完成後はある程度はこの表通りに業務系の立地が見られても、裏側の地区が住宅地のままでは、面的、集团的に業務関係が立地することは難しい。したがって表通りの業務も単発的な立地に限られると思われる。

(2) 商業機能

計画では、都心地区の一角を担う高度の商業機能を期待しているが、競合する800m北方に巨大なイオン高知ショッピングセンターが出現してしまった現在としては、少々のもものではこれに圧倒され、対抗できる可能性は無い。JRの乗降客が大都市圏に比べると県都とはいえ、微々たるものであることを考えると、大型店はマイカー客を主に考えざるを得ない。北環状線から奥深く入り込んで来る当地区は、高知駅前里線が20mのままで未改良ということも考慮に加えると大型店には向かないといえる。駅北側の地区にいくつかの歩行者専用道路を計画しているが、これは、北側の住宅地の住民が駅北口と行き来するためのものであり、商店街を新設しようとしたものではない。

歩行者を主体とした商業地や、飲食店街はやはり現都心中心で考えるべきである。

高知市の中心市街地は、低階層店舗によって現在立て詰まっており、土地利用の面で乱雑であるといえる。また、高速道路や本四架橋の開通等のインフラ整備により、サンポート高松や大阪、神戸といった娯楽・文化等のそろった都市に対するアクセスが容易になってきている。このままでは、高知市がどんなに発展しても、他地区の他都市に対抗する魅力に関しては、今のままでは力不足といわざるを得ない。

そのため、文化・娯楽機能等と複合した高度商業集積施設を新拠点に導入し、集客力の底上げをすることが必要である。当地区の魅力を強力に高めるには、文化・娯楽機能等と複合した高度の商業集積施設を敢えて拠点街区等に誘致することも考えられる。

(3) 都市型住宅

高知市の中心部は現在、ドーナツ化現象が起こっている。中心部の商業・業務的な土地利用が発展するにつれて、夜間人口が減っていく一般的な地方中核都市の例に漏れず、やむを得ないが、中心市街地の住宅は、古くからその土地に住んでいた人が残り、バブル期の地価上昇により、新規の住民は郊外に住居を構えるようになってきた。結果として、未整備の地区で、かつ交通等の便が悪い場所のみ住宅地として残ってきたといえる。そのような地区は人気が無くなり、新規販売が容易では無いこと、ドーナツ化を是正するためには、都市型住宅を整備することが必要である。

現在進行中の計画では、北口駅前広場から100m弱の範囲内は土地区画整理事業を新たに実施するが、その北側、久万川までの住宅密集地は、かつて昭和35年から昭和60

年にかけて江ノ口北部土地区画整理事業67haを実施して、住宅地として整備済みの地区であるので、もう一度の再整備は現計画では諦めており、受動的ではあるが、都市型の受託供給の受け皿と性格付けされている。

高知駅周辺は意欲的な新拠点を整備しようと意気込んでいるが、かつて単なる住宅地として整備され既にそのようなようどで平穩に済んでいる人を前提にして行政は計画を進めなければならないので、かなりの制約があるのはやむを得ない。

第二章 鉄道高架事業の経緯と現高知駅周辺鉄道高架事業の課題

2.1 鉄道高架事業なるもののコンセプト

2.1.1 地方都市の顔であった鉄道代表駅

わが国は国内の旅客輸送を明治以来主として、鉄道に頼ってきた。したがって、他地域との接触の玄関は長い間その都市の代表駅ともいえる駅が務めてきた。これら代表駅は高知市がそうであるように必ずしも各都市の中心市街地に立地はしていなかったが、太平洋戦争において主要都市は中心市街地の大部分を焦土とされてしまい、敗戦直後の1946年からの戦災復興事業により、高知駅等若干中心市街地から離れている（はりまや橋交差点～国鉄（現JR）高知駅間約800m）代表駅においても駅前に36mクラスの大通りを配して中心市街地との一体化を図ろうとした。広島駅、徳島駅等の駅前には、美観等も考慮して50mもの広幅員を確保している。敗戦のどん底に打ちひしがれ、現在のような自動車時代が到来することを予測できない時代ではあるが、防火帯の意識もあり、景観的な配慮も加わりこのような設計となったようである。

駅前広場も戦前においては、それなりの広場を確保していたようであるが、戦災復興事業の下でも、主要代表駅には団体広場等それなりに送迎の中心機能を付加した面積を確保している。

2.1.2 鉄道代表駅を再び都市の拠点に

1960年ころからの我が国の急激なモータリゼーションの進展は、各都市の代表駅から客足を奪った。特に新幹線と無縁な四国等の地方都市は、高知駅頭の代表駅はややさびれた雰囲気となっていった。このような状況下で、あえて衰退しつつある地域に巨額の公共投資を集中的に投じて、地平部に存在する従来の駅舎を新幹線の駅のような近代的な設計に改変して高架上に移設し、あわせてその周辺を大々的に都市整備しようとするプロジェクトが鉄道高架事業である。

高知駅に代表されるように、都心部からは若干離れているので都心部と言いがたいが、中心市街地の奥深くに位置するような駅は、マイカーによるアクセスは必ずしも良くないのが一般的な位置である。長い間代表駅の役目を担っていたので、駅前周辺はいざ買収に入ろうとすると、地権者はそれなりに高い地価を期待する。しかし、その地価に見合った顧客は集め得ないのが各地方主要都市の代表駅駅前の一般的な状況である。新たに中央から進出しようとする量販店などは郊外型のショッピングセンターに比べてさして魅力ある地区とは駅周辺を評価しない。

現在、鉄道連続立体交差事業は、都市の活性化策として全国的に巨費を投じて全国62都市（平成14年度）で実施されつつあるのが、このような先行きに不安がある地域をもあえて対象として、今一度魅力ある都市拠点として再生したいと、国・県・市の3者がスクラムを組んで取り組んでいるのである。

2.1.3 鉄道高架事業の経緯

道路と鉄道との平面交差箇所である踏切は、列車の速度が遅く列車本数が少ない場合は大きな障害にならず、往時は道路側の交通量も少なかったので各主要駅の前後には大きな踏切があってもそれほどの障害を感じずにこれを利用していた時代もあった。しかし、高度経済成長とモータリゼーションの進展により、各踏切での交通渋滞が大きな問題になり出した。

1961年に至ると、自動車の交通渋滞は、交通事故の増加の一因であることも痛感され、交通安全の見地からも踏切の改良促進が叫ばれるようになり、踏切道改良促進法が制定・施行された。

従来、踏切を除却して立体交差化する場合、当然道路側（都市側）と鉄道側は折半で費用を負担しあっていたのであるが、連続的に鉄道を立体交差化させる場合も、戦後においてこれを踏襲してきたが、主要駅を含む連続立体交差化が数百億円もの巨費を要する大事業であることから、赤字に苦しむ旧国鉄等の鉄道側がその巨額な負担に耐え切れず、都心部において膨大な交通量と耐え難い長時間の遮断時間に悩むネックとなる踏切を抱えた各都市は、鉄道側との協議を急がざるを得ず、各都市の鉄道連続立体交差化が安定的な事業として確立されるよう鉄道事業所管の運輸省と道路・都市行政所管の建設省が協議を重ねた結果、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」1969年9月、運輸事務次官・建設事務次官として事業方式が確立された。この協定は、国鉄が民営化されるなどその後の周辺条件の変化に対応して、1992年3月運輸省鉄道局長、建設省都市局長、同道路局長の協定として、若干の修正が施され現在に至っているが、基本的な理念は変更されていない。

この連続立体交差事業に関する基本協定の考え方は、複雑な個々の踏切箇所ごとにおける費用負担の考え方を排し、基本的に連続立体交差事業は都市側発意の都市計画事業とし、既設分に関しては基本的に都市（道路）側がすべて負担して、鉄道側は受益分のみを負担すればよいとしている。

2.1.4 単独の跨線橋を林立させるより鉄道の連続立体交差化

跨線橋は、全国の主要都市の幹線道路と鉄道の交差箇所において、必ず眼にする都市施設となったが、商業地等の中心市街地を完全に分断する障害を派生する。したがって、個別にこれらの箇所を立体交差化するよりも、鉄道側を連続的に高架もしくは地下化を計って地上から切り離す方がスマートな収まりとなる。鉄道の方を高架化した場合は、単に既設の踏切を同時に数多く立体交差とできるだけではなくて、連絡を諦めていたあらゆる地点で鉄道の両サイドが任意に連絡しあうメリットが特に中心商業業務地では大きい。商業・業務地の場合は、幹線道路だけが鉄道と円滑に立体交差されればよいものではなくて、地区として歩行者等が主体の細街路も含めて面的に立体交差が確保され両側の地域が完全に一体のものとなることが望ましい。鉄道高架事業はそれを可能にしているのである。

2.1.5 踏切の渋滞解消を名目に広大な駐車場の再編整備

地方都市の代表駅周辺で鉄道高架事業を実施すると、多年交通のネックとなっていた幾つかの踏切が除却でき、その際、1本1本道路側で高架構造物もしくは跨道構造物を造るより、鉄道側を高架にする方が土地利用上、土木事業実施上はるかに合理的ではあるが、都市によってはかなり巨大な停車場そのものを高架上に新設移転しなければならないという大事業に膨らませてしまうことになる。また、それに付随して、そのような主要駅に通常付随している広大な面積の貨物ヤード設備や、車両基地を都心部で高架上に移設する愚は選ぶわけに行かず、どこか広大な面積を地平部で確保しても不合理でない郊外部に移設することが不可欠になる。

しかし、代表駅を含む鉄道高架事業は、踏切における自動車交通の渋滞解消という名目で、巨大な主要駅を高架事業に含めて、都心部に存在してほしくない障害となっている広大な貨物ヤードや車両基地を遠隔の郊外部に移転する等、都市側が願望していた大きな土地利用と都市構造の改変を可能にするのである。実際、多くの都市で、巨大な旅客駅を都市側の負担で高架に変えることに敢えて踏み切っているのも、それだけの大きな土地利用上の利点を認識しているからに他ならない。

2.2 鉄道高架事業の戦略性

2.2.1 都市拠点形成のための集中投資

鉄道高架事業（鉄道連続立体交差事業）は、踏切を一挙に多数除却することにより、自動車交通の円滑化が図られることから、道路整備緊急措置法の対象として、道路特定財源で事業の推進が図られている。平成14年度においては、都市側事業費1,528億円（平成13年度1,329億円）と厳しい財政状況の下でも、対前年度15%の大幅な伸び率で全国62箇所において事業実施されている。しかし、戦後50年を経たので、どの地方都市においても、本当にネックとなっている大きな踏切は、物理的に可能である限りこれまでに大きな跨線橋やアンダーパスで立体交差化がなされている。したがって、当鉄道高架事業は、都市開発に与えるインパクトが極めて大きい事業として、都市拠点の形成等中心市街地もしくはその候補地たらんとしている重要な戦略的地区に意図的に巨額な公共投資を集中的に投資しようとしている極めて特異な事業であると見なければならぬ。現に、札幌や、金沢においては、既に大掛かりな跨線橋が存在したにもかかわらずこれを再度地平面に切り替えて鉄道の方を高架にする事業をあえて行っている。

2.2.2 別線方式こそ鉄道高架の理想

鉄道高架事業は、できる限り現在線と切り離れた別線方式で施工することが安全で望ましいし、主要駅も現在未利用な、空閑地を利用して、のびのびと施工することが安全であり、事業の進め方としてもスマートである。

したがって、中心市街地における大規模な鉄道高架事業は、代表駅と鉄道線路の大幅な移設とそれを活かしたあらたな都市拠点形成事業であると認識して、事業の計画・設計・実施に当たらなければならない。

代表駅の複雑な大工事を営業中の鉄道線路、営業中の代表駅と切り離して別に施工できるメリットは大きい。つまり、都市側が長期的展望により、代表駅の現在位置から意図的にかなり離れた位置（開発余地が十分残された駅裏的地区の遠方）巨大な都市拠点を新たに創造する意気込みでプロジェクトがなされる方が望ましい。

高知駅の場合、若干既存の都心部から離れているとはいえ、既に鉄道の裏側も密集した市街地となっているので、地権者の協力を得ながらも現在高知市が実施中の29ha余の土地区画整理事業は多額の移転補償が必要となり、かなり投資効率の悪いものとなっている。現在、山陽新幹線終着駅の福岡市の代表駅博多駅を現在地に移転しようと企画した1951年ごろは、まだ水田が残っていたので大規模な新駅を建設することも、そのための土地区画整理事業も容易であったと推測できるし、現在、高層ビルや国の合同庁舎等が林立しているように開発効果も極めて大きなものがあつたと認められる。

2.3 高知市において事業実施中の現鉄道高架事業案

2.3.1 施行地区

図2.1に示す本地区は、高知市の玄関口として位置付けられるJR高知駅を含んだ東西約1.2km、南北約0.3kmの面積約29.5haの区域であり、南北約0.5kmに広がる既成都心地区を補完する新たな拠点都市として位置付けられており、比島町1丁目、2丁目、北本町1丁目、2丁目、3丁目、栄田町、栄田町1丁目、新本町1丁目、2丁目、の各一部が含まれる。

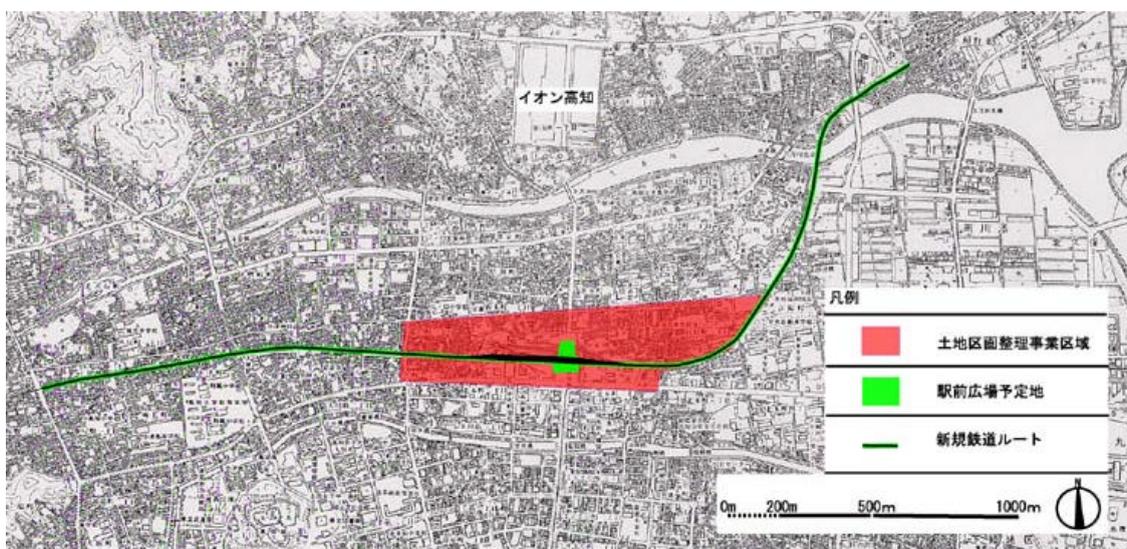


図2.1 ルート1、土地区画整理事業位置図

2.3.2 設計の方針

(1) 鉄道高架事業を必要とした理由

高知市が鉄道高架事業に踏み切った理由としては次のようなものがある。

交通上の理由

- 1) 高知平野の南北分断の是正
- 2) 踏み切り 11 箇所による交通渋滞の緩和

都市構造改変の期待として、

- 1) 高知駅周辺の鉄道貨物施設、車両基地等跡地の有効活用による拠点市街地の形成
- 2) 高知駅北側の連坦市街地と高知駅南側との一体化による活性化

のふたつの計 4 つの理由が挙げられる。

(2) 土地区画整理事業の目的

本地区は、JR 四国土讃線連続立体交差事業と土地区画整理事業が相協力して計画されており、また既成都心地区として協調して都心の発展、拡大の一角を担う新たな拠点地区として地方拠点都市の指定（平成 5 年 2 月 8 日県広報号外 13 号）を受けている。

本事業は、これを契機に南北駅前広場及びそれに連続する幹線道路等の公共施設の整備と駅周辺地区の商業・業務施設の高度化の促進ならびに駅北側の住宅地の整備を行い、高知市の拠点としてふさわしい地区を創出し、住民の生活の向上と当該地区の秩序ある発展に寄与することを目的としている。

2.3.3 施行地区内の土地の現況

(1) 地区の性格と整備の現状

本地区より南側約0.5kmに広がる既存都心区域は、最近建設された大規模文化施設カルポートがある国道32号沿い東部方向とともに、徐々に、本地区が位置する高知駅周辺地区の方向に発展することが展望されている。このような状況下において、本地区は、道路、水路、公園等の基盤施設が十分に整備されておらず、健全な都市整備が懸念されている状況である。

(2) 地区内の人口及び人口密度

地区内の世帯数は、土地区画整理事業着手時においては、1,345世帯で人口は約2,300人と想定され、人口密度約78人/haである。

(3) 土地利用状況

JR車両基地跡地および市営住宅地等の大規模空地の他は、地区東に一部農地が存在するのみで、あとは住・商・工の混在した土地利用となっている。

近年、駅に隣接する立地条件から業務ビル、ホテルおよびマンション等の建設が見られる反面、土地利用の高度化が図られておらず、都市基盤整備の立ち遅れおよび住環境の整備が課題となっている。

(4) 道路の状況

国道32号(w=20m)、県道後免中島線(w=9m)、高知駅前里線(w=20m)、市道江ノ口5号線(平均幅員約11m)等の市道のほかは、多くが4m未満の道路であり、一部では自動車での進入が不可能となっている。

また、JR土讃線によって、地区が南北に分断され、大きな疎外要素となっている。

(5) 宅地、建物の状況

宅地の大部分は、住商工の混在した密集市街地となっており、幹線道路沿いには、個人商店による商店街が形成されている。また、国道32号線沿道には、業務ビル、中規模のホテル、マンション等の建設が見られる。

2.3.4 設計の概要

(1) 土地利用計画

JR 高知駅南北において駅前広場を整備し、その前面において、旧国鉄清算事業団から高知県と高知市が譲り受けた大規模空閑地や鉄道がなお持っている車両基地等の移転跡地を積極的に活用し、大規模な街区に再編して、強力な都市機能の立地誘導を図る。

また、幹線および補助幹線道路沿道は、都市機能立地ポテンシャルの向上や、土地利用状況を考慮して都心地区の一角を担う商業・業務ゾーンと位置付ける。

駅北の幹線および補助幹線道路に囲まれた内側は、住環境の向上を図るほか、公的なものも含めて地域に根ざした都市型住宅ゾーンおよび都市機能の立地誘導を図る商業・業務用途と住宅系用途の複合的な土地利用を想定した複合土地利用ゾーンとして位置付ける。

(2) 人口計画

人口密度を商業・業務系で100人/ha、複合土地利用系で480人/ha、都市型住宅系で130人/haの設定とし、計画人口を地区全体で約2,900人と想定されている。

(3) 道路計画

本地区の道路の段階構成としては、都市計画道路高知南国線（ $w = 20 \sim 40$ m、旧国道32号）を都市間幹線とし、同はりまや町一宮線（ $w = 25$ m）都市内の幹線道路として、同高知駅山ノ端線（ $w = 20 \sim 40$ m）、愛宕町北久保線（ $w = 16 \sim 25$ m）を補助幹線道路として整備する。

また、高知駅東線（ $w = 25$ m）および高知駅西線（ $w = 25$ m）を拠点街区形成道路として整備すると共に、鉄道高架に伴い南口広場を0.92haに拡張整備するとともに、北口駅前広場（0.44ha）を新たに北口に整備する。

なお区画道路は、拠点街区や交通量が多いと思われる個所については幅員8m道路、その他については幅員6m道路を基本として配置する設計としている。

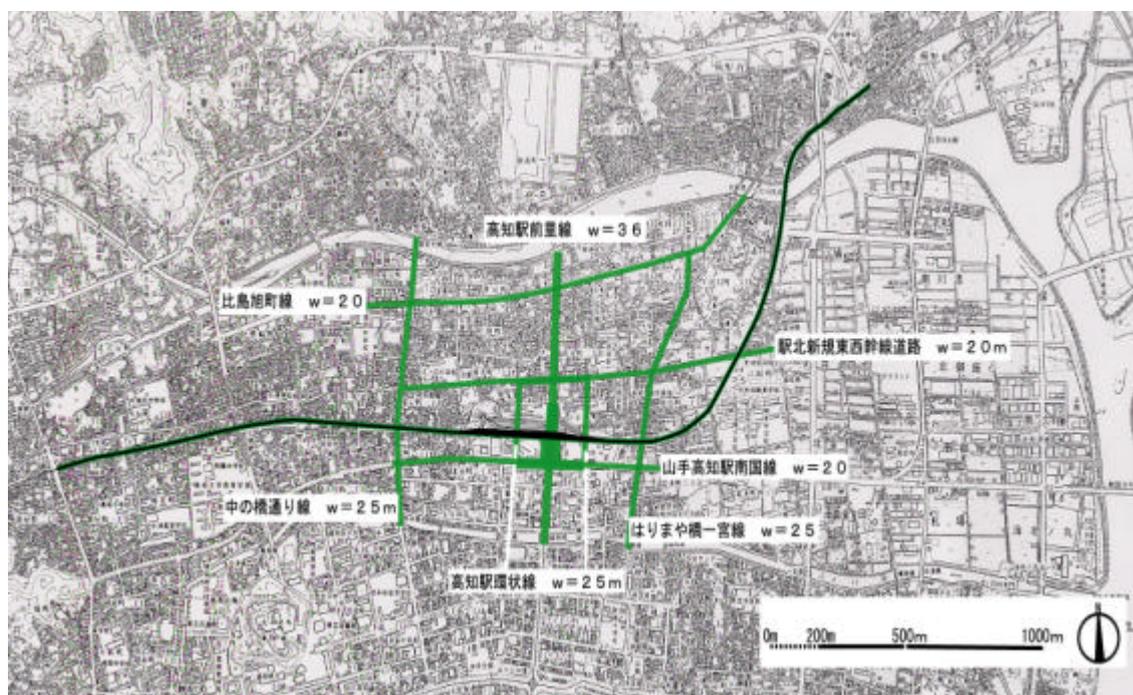


図2, 2 道路計画図

当地区の中心部を南北に貫通するシンボル道路ともいうべき、駅から南に伸びる駅前通である県道高知駅高知港線（幅員36m、起点高知駅南口駅前広場）と駅から北に延びる県道高知駅前里線（幅員20m、起点高知駅北口広場）が高知駅自由コンコースを介して自動車交通には直結していないことに地元若手財界等に一部異論があるやに聞くが、南北の自動車交通の連絡は高知駅の東西に新設される4本の25m道路で処理したいという計画になっている。当該シンボル道路は、将来路面電車のみが北進して、トランジットモーリス的に公共交通主体で使われる可能性を残している。

(4) 宅地整備計画

駅近傍の拠点街区については、既成都心地区と協調し、都心の発展・拡大の一角を担う新たな拠点形成に向け有効利用を図り、その他については、現況宅地規模を考慮した宅地を配置計画する。

また、整地については、計画道路に併せて整備を行う。

(5) 本事業のまとめ

本事業の土地区画整理事業と道路の計画を地図で示すと次のようになる。また、従前、従後における地積より、減歩率は38.9%になる。実際は減価補償金により市が先買いをして実質10%の減歩に抑えている。

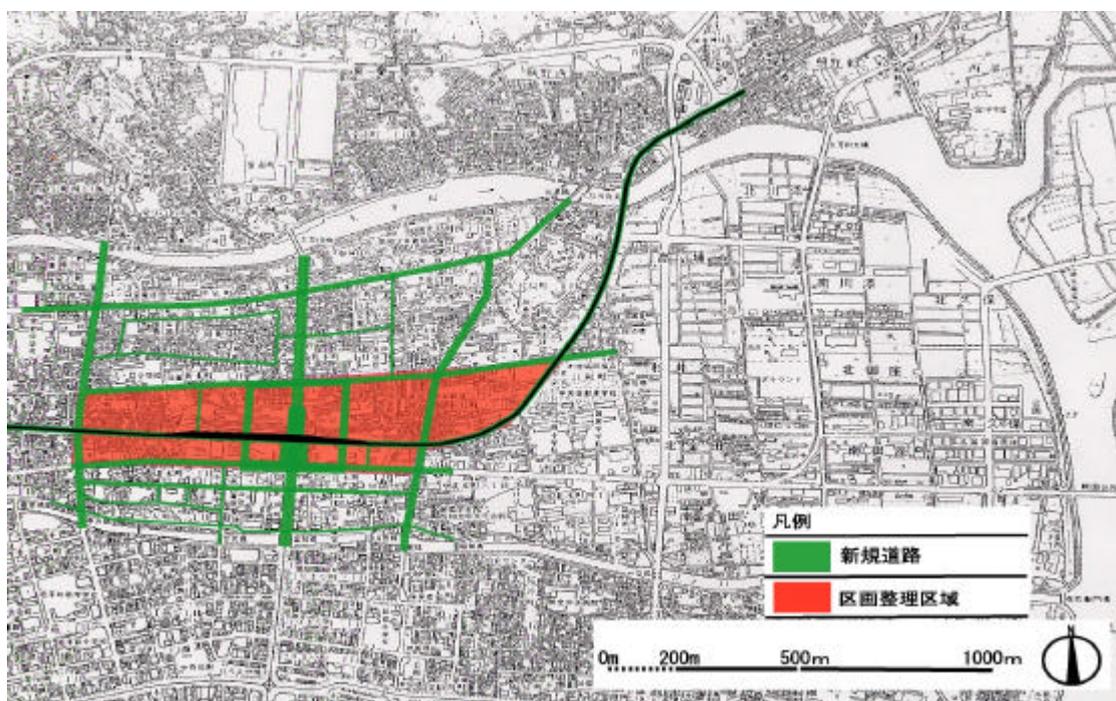


図2.3 現案における土地区画整理事業区域と新規建設道路

表2.1 土地の種目別施行前後対照表

従前	公共用地	47942.12
	宅地	246162.34
	合計	294104.46
従後	駅前広場	13500
	道路	113253
	公園	16878
	公共用地計	143631
	宅地	150473.46
	合計	294104.46

減歩率

$$= (246162.3 - 150473.5) / 246162.3 = 0.3887$$

2.4 現鉄道高架事業構想と高知市の都市構造

高知市の都市構造の現況に関して現行の諸計画がどのように認識しているか概観する。

(2) 高知市総合計画では、一点集中型から、多軸型の都市構造への転換が必要であるとしている。新たな都市機能の創成を目指し、都市圏のなかでの分散型配置の方向性が示されている。その場合、現状の都市機能配置に対応した交通軸の強化と新たな都市機能拠点形成に向けて都市軸の強化が必要になる。

(3) 高知都市圏総合都市交通計画による現況に対する認識は、高知広域都市圏は、県庁所在地である高知市を中心に、国道32号、55号と33号からなる東西軸に沿った形での都市発展を遂げてきた。現況の高知広域都市圏の都市構造は、商業・業務施設の集積、2000年度に実施した第2回のパーソントリップ調査から得られた人の動きからみると、高知市を中心とした求心型の都市構造となっている。

将来に関する予測、見通しは広域都市圏の活力を維持し、持続性の高い都市発展をしていくためには、中心核都市である高知市のさらなる高次都市機能の強化が必要とされる。しかし、拠点性の強化は、一極集中型を助長するものとなるが、都市のにぎわいを維持していくためには、中核都市としてふさわしい集積と都市機能が必要とされる。都市圏の現況とその動向から推測すると、高知広域都市圏の都市構造は、商業・業務機能を高知市に依存した一極集中型の都市構造になることが予想される。夜間人口は、郊外部で増加し、ベッドタウン化し、都心部の空洞化がさらに進展し、低密度の土地利用、すなわち、スプロールが進展することが懸念される。

現行の高知広域都市圏の土地利用、並びに土地利用計画は分散型であり、市街地の郊外化が進展する可能性がある。

高知市中心部の昼間の賑わい(ACTIVITY)は、今後もある程度は増大するが、現在の集積の中から、大規模な業務系機能が郊外に移転する可能性があり、それに伴い、都心部の中枢機能が弱まる可能性がある。

都心地区の空洞化(夜間人口の減少)が進展すれば、最寄り型の身近な小売施設も衰退し、都市活動の底支えが低下する。また、昼間人口に依存する休日型賑わい空間も失われる。

小規模未利用地、空き店舗等の顕在化による都心部の魅力度の低下という悪循環をもたらす。などの都心地区の空洞化は、都市中枢機能の低下とともに、都市活動の衰退と都心部の魅力度の減少を招き、過度に市場性に左右される居住者フィルタリング、都市機能フィルタリングが進展する可能性がある。

(4) 選択した将来計画

シナリオ1)現在の広域都市圏の都市構造が趨勢的に推移

シナリオ2)都市機能分散型の都市構造

シナリオ3)機能集約型の都市構造

とし、新たな特定都市機能のみ個別配置の3つの選択肢を示し、シナリオすなわち「機能集約型多軸都市構造」を将来の高知広域都市圏の都市構造として選択している。

2.5 現鉄道高架事業ルート案に関する課題

現ルート案は、基本的に現在のJR線軌道の位置を大幅に外れることなく、既存の市街地を新設する高架によって、都市が分断することを是正しようとしている。

従って、高知駅の位置は、現在の位置より多少北部に移動するだけであり、その周辺に新たな都市拠点形成され、はりまや橋、帯屋町、県庁、市役所付近まで展開する現在の高知市の中心市街地と一体の都心部として連坦するよう計画されている。

しかし、高知駅南側地域と北側地域が鉄道による分断が回避され、一つの地域として開発を行うといっても、現高知駅の裏側に存在する、塩田町、昭和町等の既存市街地は、昭和35年から昭和60にかけての住宅地開発を目的とした土地区画整理事業によって既にかなり住宅が密集しており、日赤病院、諸学校等大規模開発の障害となる既存の公共・公益施設も点在するため、思い切った大規模な開発を再び実施するには、極めて不適当な現在の土地利用現況である。

また、高知市北部のイオン高知周辺は、さらなる発展が期待できる地区であるにもかかわらず、現在の案では既存都心地区に対する影響のみを考えている。

イオン高知周辺にはシネコンの建設に対する高知市の反対のように高知市側から発展に対して規制をかけているような状況である。高知駅から徒歩圏内に存在する集客施設の存在をあえて無視している開発案である。

今後、激化が予想される都市間競争に勝ち抜くために、画期的で魅力的な新都市拠点を形成することに関しては、極めて不十分な立地選定、計画、設計である。特に、JR高松駅周辺の拠点的開発「サンポート高松」が、瀬戸内海の島々を展望できる魅力的な臨港プロムナードを配して、高層のホテル、シンボルタワー等により、かなり魅力的な都市空間を既に造出しつつあることを見れば高知駅周辺の開発は非常に規模が小さいものである。

表裏の駅前広場周辺に配置された4つの拠点街区には、かなり期待が持てるが、この地区全体として、他都市を圧する圧倒的な魅力がない限り、拠点街区に立地しようとする企業等も少ないと考えられる。

そのため、新駅というその都市の拠点となることのできる施設の新設が必要なのである。

第三章 鉄道高架事業新ルート の提案

3.1 新ルートを必要とする背景

高知市は現在、経済状況が極めて悪く、高知県と高知市が現 JR 高知駅周辺において、鉄道を連続的に高架し、その周辺 29ha において土地区画整理事業を行う理由を整理すると次の問題点の存在からである。

(1) 高知道の高知 I . C、須崎東 I . C.までの開通を迎え、これからは、須崎以西から高松市や徳島市、ひいては大阪や神戸といった都市に対する自動車でのアクセスが容易になった。そのため都市間競争が激化していく物と考えられる。

高知市の都市力を高めないと、東京、大阪等の大都市、高松等の他の地方中核都市との競争に打ち負かされかねない。

(2) 現在の高知市において、既存都心地区に駅周辺は含まれていく傾向にある。つまり、発展が期待される高知市北部環状線沿いとの距離が離れているため、イオン高知と高知駅の間に含まれる地区の発展が疎外される可能性がある。

(3) 現 JR 高知駅裏に展開する住宅、商業の混在する雑然とした市街地を都心部にふさわしい中心市街地として整理する必要があるが、過去に一度区画整理事業を行っているため、公共的な大規模開発が困難な地域である。

このような問題が発生した理由として、戦災復興以来一度も中心市街地における再開発を行っていないことにある。現在の都市構造は戦災復興後以来変化していないのである。高知市は、JR 鉄道が平野部中心を分断し、基本的には軌道敷の南に商業・業務地区がそれぞれ発展してきたといえる。

しかし、古く不十分な整備のまま中心市街地が建て詰まったため、人が郊外に離れ、そのための周辺都市の発展、それから来る中心市街地の衰退という悪循環に陥っているといえる。

高速道路や大規模幹線道路の整備による自動車交通利便の発展が原因で郊外型店舗に中心市街地は完全に敗退しているといっても過言ではない。

現在、都市間競争の過程において、他に負けつつある高知県、高知市としては、財政的にきわめて難しくても、大規模な開発が必要であるといえる。

3.2 新ルート提案その1

3.2.1 鉄道の路線決定

3.1で問題になった現高知駅から久万川までの地区を含む場所に新駅を持ってくるとよってこの地区の発展が考えられる。しかし、この地区は、江ノ口小学校、愛宕中学校の公共施設や、日赤病院といった大病院が含まれる。そこで、それらの建築物をコントロールポイントと置き、このルートを選択した。このルートにおいて懸念される都市の分断化に対しては、鉄道を高架することにより解決策を与えている。なおこの鉄道ルートを、以下「ルート1」と呼ぶことにする。

3.2.2 施行地区

図3.1に示す本地区は、現在の高知駅の敷地を含む約35.7haの地域である。この地区の南側約1.3kmに広がる既存都心地区に次ぐ拠点地区として位置付け、愛宕町2丁目、新本町1丁目、新本町2丁目、栄田町、塩田町、昭和町、和泉町の各一部が含まれる。

昭和60年に終了した江ノ口川南岸一帯で実施された江の口北部土地区画整理事業が26%の減歩であり、極力この地区が再度今回ケーススタディとしてルート1案に関連して計画する土地区画整理事業の施行区域に入らないようにした。かつての区画整理事業が東西に極めて長い地区設定であるため、今次の土地区画整理事業案は東西を狭くし、新高知駅周辺を重点的に取り込んだ、

鉄道高架の新線のルートが、ほぼ既設道路と平行した東西方向であるため、地区外の鉄道高架施設は両側各6mの環境対策のための側道を含めて用地買収方式で整備することとする。南北方向に関しては、現高知駅周辺に大量に発生する高知駅施設跡地、軌道跡地、貨物施設跡地、車両基地跡地、等の鉄道跡地、これらの鉄道施設跡地のうち、旧国鉄清算事業団から県・市が買い取った空閑地塔を有効に活用しなければならないことから、駅位置を大幅に北に移設するにもかかわらず、これらの空閑地は極力区域内に取り込む。したがって、シンボル道路の沿線はすべて当土地区画整理事業で整備を図る。

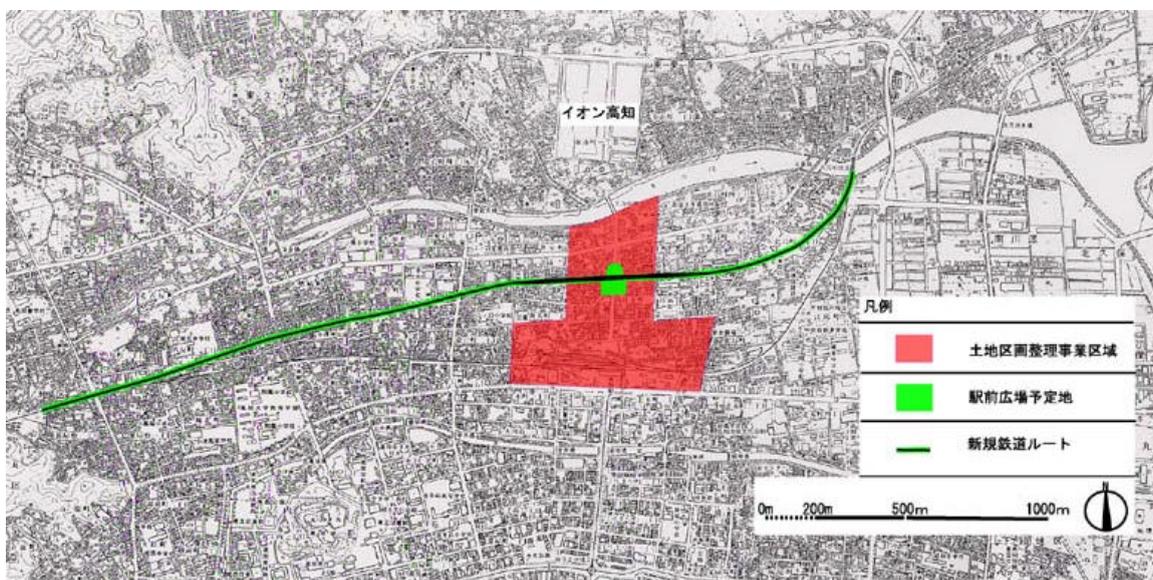


図3.1 ルート1、土地区画整理事業位置図

3.2.3. 設計の概要

(1) 土地区画整理事業の目的

本地区は、本事業と併せＪＲ四国土讃線連続立体交差事業を計画し、また既成都心地区と協調して、都心の発展、拡大の一角を担う新たな拠点地区として土地区画整理事業を行う。本事業は、これを中心とし、現高知駅北側の地区の整備、駅周辺幹線道路等の公共施設の整備と周辺地区の商業・業務施設の高度化の促進など高知市における新拠点地区としてふさわしい発展を目的とする。

また、現在、高知駅周辺に存在する空閑地（旧国鉄の清算事業団用地とＪＲ車両基地跡地および市営住宅跡地）の整備も同時に行う。

3.2.4 施行地区内の土地の現況

(1) 地区の性格と発展

この地区はもともと駅裏であったため、現高知駅に近接した地区は、整備状況が極めて悪い地区である。区画、景観どれをとっても良いところが見当たらない。このまま駅裏でありつづけるとするならば発展の可能性は無いといえる地区である。

江ノ口川寄りの再整備を行う地区は、住宅地としての最低限の整備ができているため、住宅として既に永年住んでいる地権者の了承が取り難い地区であるが、住宅目的から、拠点的な業務等の土地利用に適合するために改変をしなければならない。巨大な高知駅の高架構造物を確保するためにも土地区画整理事業は避けられない。

(2) 地区内の人口及び人口密度

地区内の世帯数は、既にかなり住んでおり、約2,400世帯で人口は約4,200人と想定され、人口密度約77人/haである。

(3) 土地利用状況

この地区は、現在は、住宅と個人商店が混在し、非常に雑然とした空間が形成されている。また、地域のすぐ近くに日赤病院、江の口小学校といった公共用地が存在している。

(4) 道路の状況

国道32号（ $w = 20\text{ m}$ ）、県道後免中島線（ $w = 9\text{ m}$ ）、高知駅前里線（ $w = 20\text{ m}$ ）、市道江ノ口5号線（平均幅員約11m）等の市道のほか、江ノ口土地区画整理事業の整備済み地区内では幅員6mで区画道路が整備済であるが、高知駅に近い未整備地区は、多くが4m未満の道路であり、一部では自動車での進入が不可能となっている。この地区には救急病院である日赤病院が存在しているが、この道路状況では十分な整備がなされていない。

また、ＪＲ土讃線によって、地区が南北に分断され、大きな疎外要素となっている。

(5) 宅地、建物の状況

宅地の大部分は、住商工の混在した密集市街地となっている。特に商店街等が形成されているわけでもない。全体的に老朽化が進んだ地区である。

また、国道32号線沿道には、業務ビル、ホテル、マンション等の建設がみられる。

3.2.5 設計の方針

(1) 土地利用計画

駅周辺に拠点街区を形成し、その周辺に商業、業務ゾーンを配置する。久万川は現在、コンクリートの護岸でまったく美しくないが、当地区を拠点的に重要地区として整備するならば、これに合わせて、久万川の河川環境を美しく整備し、その久万川沿いに複合的土地利用ゾーンを設置し、多目的な諸施設を誘致する。

(2) 人口計画

人口密度を商業・業務系で100人/ha、複合土地利用系で480人/ha、都市型住宅系で130人/haの設定とし、計画人口を地区全体で約6500人と想定する。

(3) 道路計画

本地区の道路構成としては、都市計画道路高知南国線（ $w = 20 \sim 40$ m、国道32号）を都市間幹線とし、はりまや町一宮線（ $w = 25$ m）産業道路、高知駅山ノ端線（ $w = 20 \sim 40$ m）愛宕町北久保線（ $w = 16 \sim 25$ m）を補助幹線道路として整備する。

現在高知駅前の南側の主要幹線道路である県道高知駅高知港線（ $w = 36$ m）を北に移設した新高知駅まで延伸し、高知市のシンボルロードとして位置付ける。その場合、せっかくかなりの延長を厭わず高知駅高知港線を新駅まで延長することから、これを生かすために、これに対応した駅北口の高知駅宮里線も江ノ口川まで土地区画整理事業で整備することから、南側と同じ36 mで整備し、江ノ口川に新たに整備する新橋を通じて、イオン高知の地区と直結することとする。したがって、その場合、当シンボル道路には、現高知駅南口広場から新駅高架下を通過してイオン高知、北環状線まで、土佐電鉄の路面電車が延伸する。

また、高知駅東線（ $w = 25$ m）および高知駅西線（ $w = 25$ m）を拠点街区形成道路として整備すると共に、鉄道高架に伴い北口駅前広場（ 0.44 ha）および南口広場（ 0.92 ha）を整備する。

なお区画道路は、拠点街区や交通量が多いと思われる商業が立地する個所については幅員8 m道路、その他については幅員6 m道路を基本として配置する。

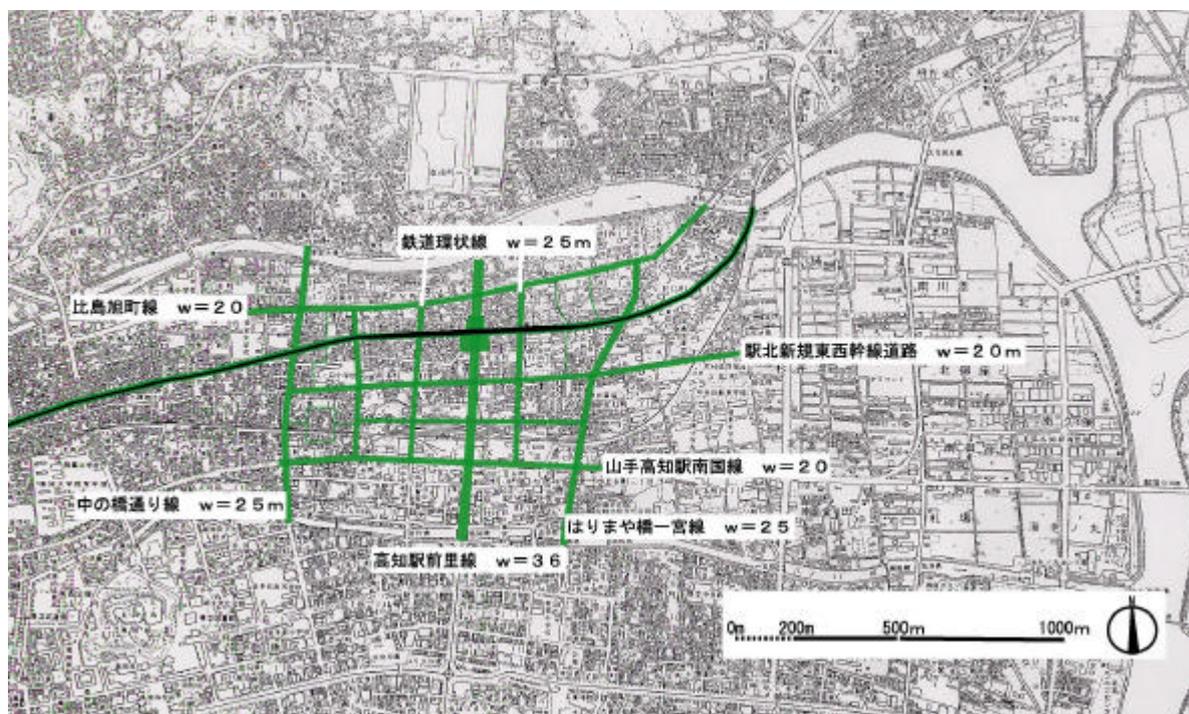


図3.2 道路計画図

(4) 宅地整備計画

駅周辺の拠点街区については、企業誘致を積極的に行い、業務色の強い地区に向けて発展させる。久万川沿いには、川の護岸整備と共に美観を挙げる整備を行い親水スペースや公園、飲食店やホテル、ならびに住宅地として整備する。

宅地については、現況宅地規模を考慮しつつ、美観を損ねないような住宅ゾーンの形成に向け宅地を配置計画する。

(5) 本事業のまとめ

本事業の土地区画整理事業と道路の計画を地図に示すと次のようになる。また、従前、従後における地積より、減歩率は28.0%になる。

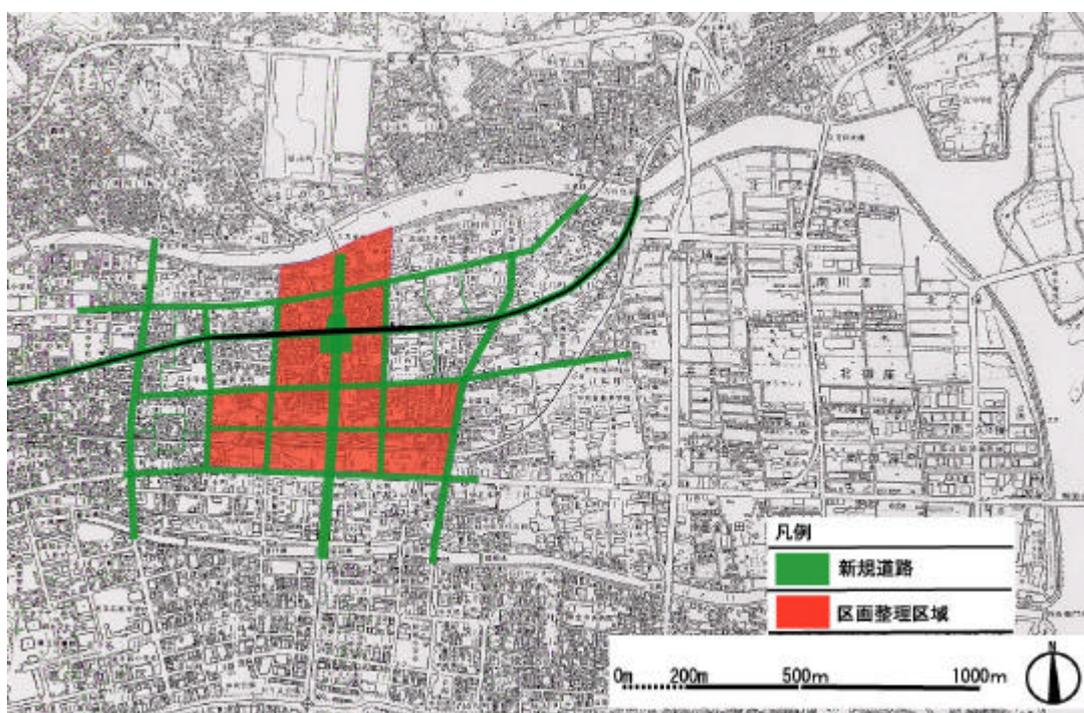


図3.3 ルート1における土地区画整理事業区域と新規建設道路

表3.1 土地の種目別施行前後対照表

従前	公共用地(m ²)	29128.1
	宅地(m ²)	337434.4
	合計(m ²)	366562.5
従後	駅前広場(m ²)	13500.0
	道路(m ²)	91640.6
	公園(m ²)	18328.1
	公共用地計(m ²)	123468.8
	宅地(m ²)	243093.8
	合計(m ²)	366562.5

減歩率

$$= (337434.4 - 243093.8)$$

$$/ 337434.4$$

$$= 0.2795$$

3.3 新ルート提案その2

3.3.1 鉄道の路線決定

北部環状線周辺は現在、最も発展が期待される地域である。イオン高知の出店を始めとして、大規模店舗が乱立しており、北側にはニュータウンが存在し、高知I.C.に対してのアクセスも良い。また、ほぼ高知平野の最北部に位置するので鉄道による市街地の分断の影響も局地的にとどめられる。3案の比較のうちもっとも北側に鉄道を移設するこの鉄道ルートを以下「ルート2」と呼ぶこととする。

3.3.2 施行地区

図3.4に示す本地区は、現在のイオン高知を含んだ面積約51.4haの区域であり、現在の高知駅から約750mの地区である。南側約1.3kmに既存都心地区が存在する。この地域は、高知自動車道高知I.C.に近く、高知市の北部を横断する主要幹線街路高知北部環状線に面しているため、新たな市街地の形成を図りうる地域なので、高知市の新拠点として整備・開発され得る地区である。

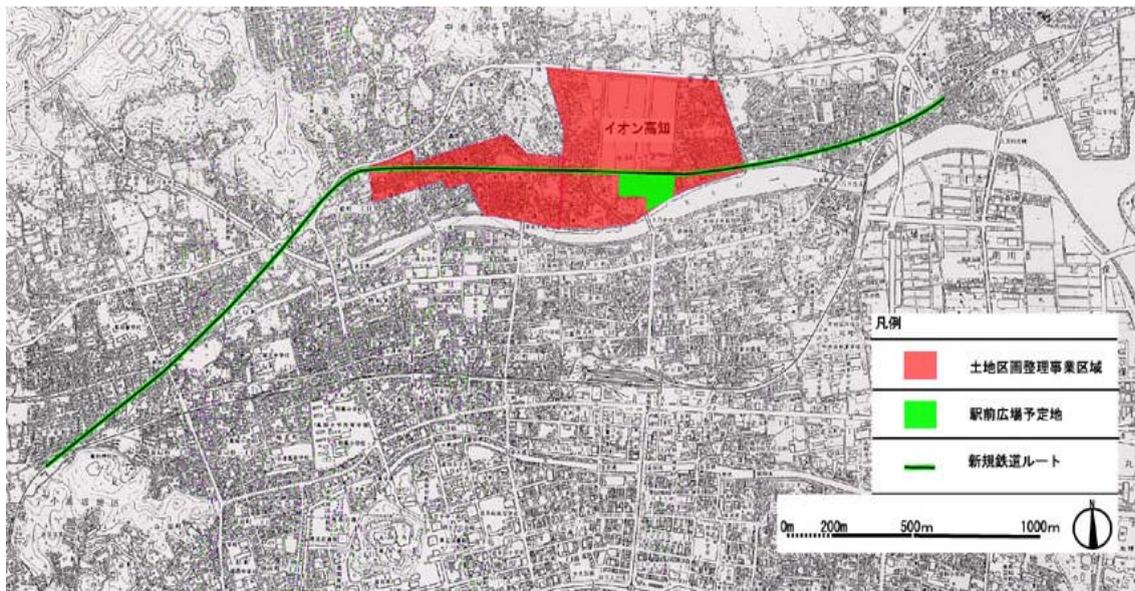


図3.4 ルート2、土地区画整理事業施行地区位置図

3.3.3 設計の概要

(1) 土地区画整理事業の目的

本地区は、本事業と併せＪＲ四国土讃線連続立体交差事業を計画し、また既成都心地区とかなりの距離を置いて、新たな拠点地区を形成しようとして土地区画整理事業を行う。本事業は、これを中心とし、現高知駅北側の地区の整備、駅周辺幹線道路等の公共施設の整備と周辺地区の商業・業務施設の高度化促進など高知市の副都心とも言うべき新拠点地区を形成しようとするものである。

また、現在、高知駅周辺に存在する空閑地（旧国鉄の清算事業団用地とＪＲ車両基地跡地および市営住宅跡地）の整備も同時に行うことを考えるが、一応当地区とは切り離して別途に処分・整理を考える。

3.3.4 施行地区内の土地の現況

(1) 地区の性格と発展

本地区より南側約１．３ｋｍに広がる既存都心区域は、カルポート等が新たに建設された東部、並びに、高知道が開通し、高知Ｉ．Ｃ．が容易に利用可能な北部に発展することが展望されている。

そこで、拠点をこの位置に持ってくることにより、現高知駅北側の地域がそれに付随する形で発展することに対する大きな契機となる。また、この地区のすぐ北側にはすでに山が迫っており、土讃線が高知市中心部の平野を横断することがなくなるため、計画的な土地利用の面でも効果が大きいと考えられる。

(2) 地区内の人口及び人口密度

地区内の世帯数は、２，０００世帯で人口は約３，７００人と推定され、人口密度約７１人／ｈａである。

(3) 土地利用状況

すでにこの地区にはイオン高知が存在する。このイオン高知は大きな無料の駐車場を完備し、成功といえる集客力を上げている。しかし、この地区は、最近開通した高知Ｉ．Ｃと共に発展してきた地区であり比較的新しい地域である。またこれに隣接して敷島紡から、イオンが利用する前に県当局が将来を見越して先行取得した大規模空閑地が存在し、その有効活用が、高知市の都市発展上、大きな課題である。現在は北部環状線の沿いに大規模店舗が並ぶ地域となっているが、一般住宅も存在する。

(4) 道路の状況

北部環状線（愛宕交差点以東 4 車線、以西 2 車線）愛宕大橋 - 北部環状道路（ $w = 15$ m）以外は、ほとんどが幅員 8 m の市道となっている。しかし、北部環状線以外の道路では特に問題となる渋滞も起こっていないという状況である。

(5) 宅地、建物の状況

北部環状線と高知 I . C 開通以降に進出した大規模店舗以外は、ほとんどが木造の一般住宅となっている。

3.3.5 設計の方針

(1) 土地利用計画

駅周辺に拠点街区を形成するが、これはイオン高知に近接し、江ノ口川の直近という JR 新駅の位置の特殊性を逆手にとって、それを最高に活かすために、既存の商業・業務の中心のような整備の仕方から根本的に脱却して、ゆったりとした人の集まる中心空間として位置付ける。

したがって、敢えて公園緑地、駅前広場等の公共用地もたっぴりと取って、他地区との差別化を図る。

イオン高知の西側から愛宕山までと、北部環状線北川の地域は、イオン高知の商業集積に関連した商業ゾーンとして整備する。

また、先ほど挙げたシンボルロード周辺は、交通の便のよさを生かし業務ゾーンとして位置付ける。その他の地域は個性的な都市型住宅ゾーンとして整備を行う。

(2) 人口計画

人口密度を商業・業務系で 100 人 / ha、複合土地利用系で 480 人 / ha、都市型住宅系で 130 人 / ha の設定とし、計画人口を地区全体で約 7,000 人と想定する。

(3) 道路計画

本地区の道路整備構想は、中心部を貫通する主要幹線道路県道高知駅高知港線（ $w = 36\text{ m}$ ）を新設する高知駅まで延伸させ、その道路を高知市のシンボルロードとして整備する。また、現在イオン高知東端を通る道路と高知駅宮里線を直結し駅南部と合わせて、 36 m でシンボル道路として整備する。その場合、土佐電鉄の路面電車を現高知駅南口広場から当該シンボル道路上を北環状線地区まで延伸する。

また、イオン高知の敷地の左右に北部環状線と駅を結ぶ補助幹線道路を整備する。愛宕町北久保線も同様に $w = 16 \sim 25\text{ m}$ で整備する。

なお区画道路は、拠点街区や交通量が多いと思われる個所については幅員 8 m 道路、その他については幅員 6 m 道路を基本として配置する。

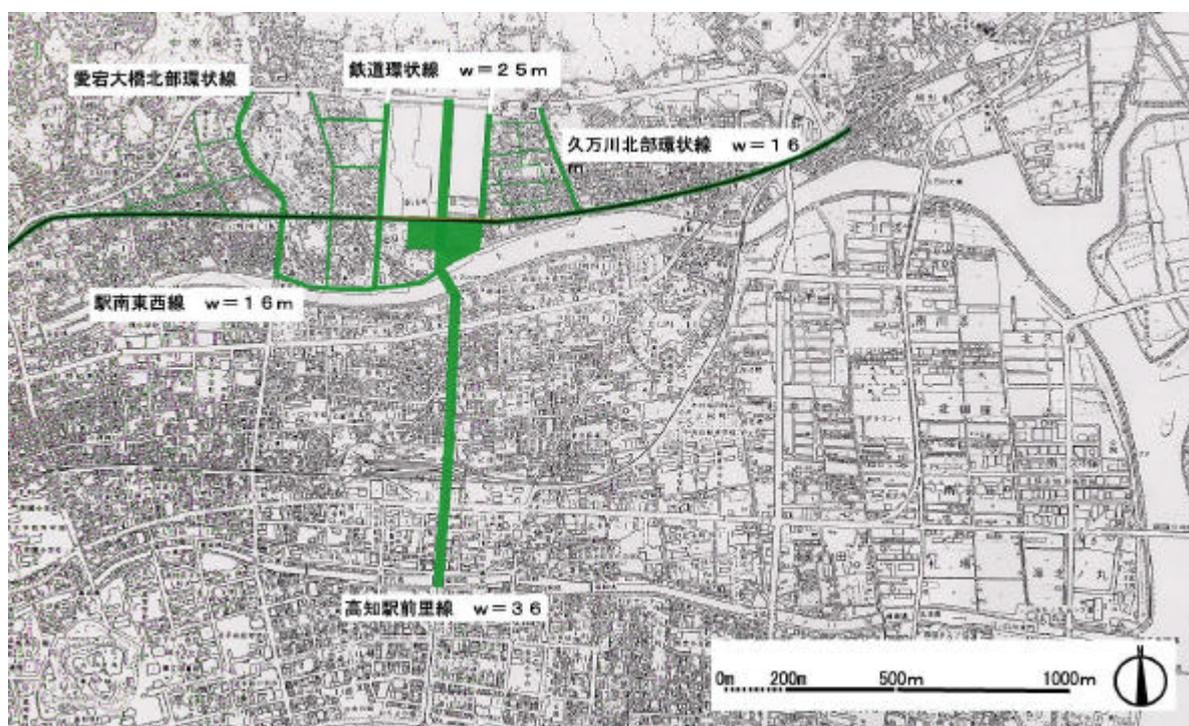


図3.5 道路計画図

(4) 宅地整備計画

久万川の整備と共にホテル、飲食店、アミューズメントスポット、公園といった人の集まる空間を形成する。そして、イオン高知西側から愛宕山までの土地を商業ゾーンとして位置付ける。これは、北部環状線沿線は、大規模な店舗を中心とした商業地区として整備を行う。

宅地については、現況宅地規模を考慮しつつ、美観を損ねないような住宅ゾーンの形成に向け宅地を配置計画する。特に久万側の両側は、川の景観を活かした特徴あるホテル、レストラン、住宅が揃うよう特別の配慮を払う。

(5) 本事業のまとめ

本事業の土地区画整理事業と道路の計画を地図に示すと次のようになる。また、イオンの敷地等広大な敷地が含まれていることから、減歩率は20.0%になる。

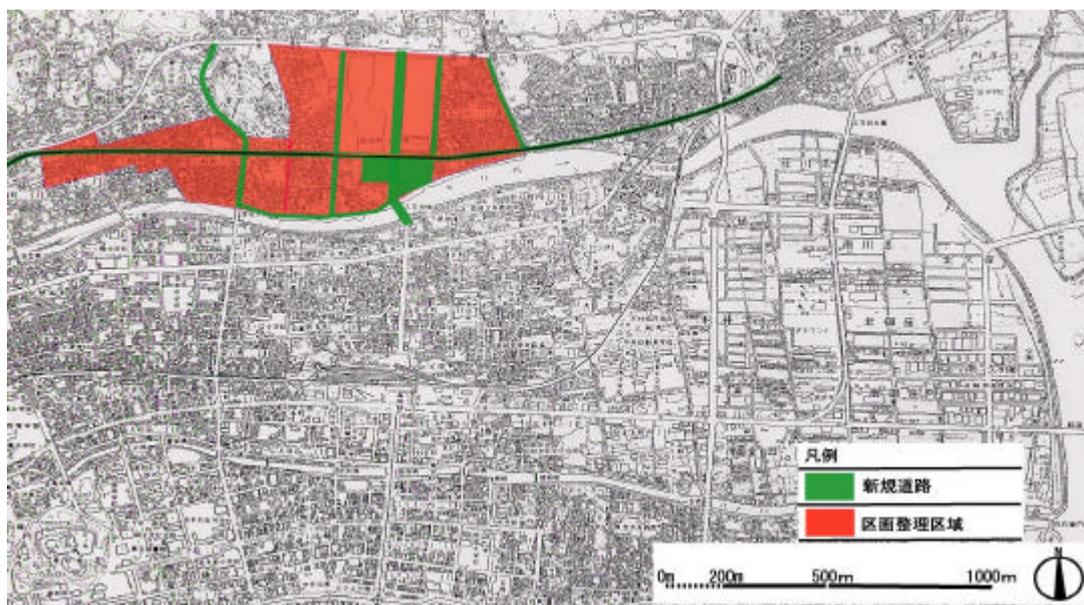


図3.6 ルート1における土地区画整理事業区域と新規建設道路

表3.2 土地の種目別施行前後対照表 減歩率

従前	公共用地(m ²)	52396.2
	宅地(m ²)	462193.2
	合計(m ²)	514589.4
従後	駅前広場(m ²)	20000.0
	道路(m ²)	99001.0
	公園(m ²)	25729.5
	公共用地計(m ²)	144730.5
	宅地(m ²)	369858.9
	合計(m ²)	514589.4

$$\begin{aligned}
 &= (462193.3 - 369858.9) \\
 &/ 462193.3 \\
 &= 0.1997
 \end{aligned}$$

3.4 新ルート案によってもたらされる高知市の新しい都市構造

3.4.1 3つの鉄道高架ルート案によって誘導される都市構造の考察

(1) 現ルート都市構造図による考察

現在実施中の現JR高知駅を若干北部に移設しての開発案は、はりまや橋から県庁に至る既存都心地区から700m程度の距離をおいて拠点街区4つを配してのプロジェクトである。また、江ノ口川まで商業、業務ゾーンを広げることにより、二つの都市拠点間は、商業、業務的な土地利用で連携すると予測される。既存都心地区に対しては、距離もそれほど遠いわけではないので連携がなされることが考えられる。

また、高知駅裏の地区に対しては、都市型住宅ゾーンというゾーン分けを行っている。

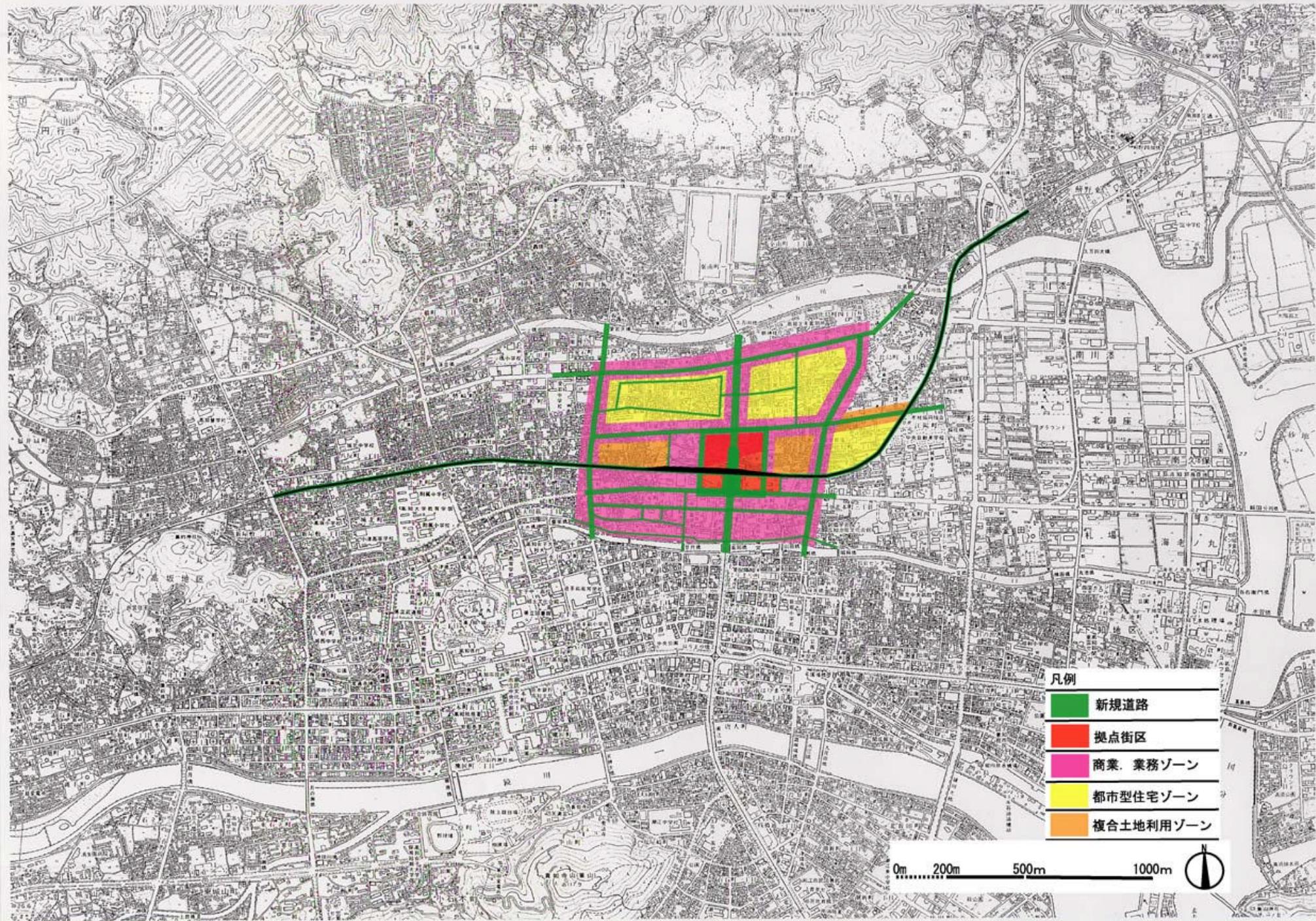
しかし、大きな問題として、現駅裏の地区は、中心商業業務地区としてはまったく未開発であるうえに、すでに住宅と個人商店を中心とする小規模な商業が混在する地区として家屋で埋め尽くされており、大規模な都市開発が展開される地域としては魅力に著しく欠ける。中心部を南北に貫通する幹線道路の役割を担う県道高知駅前里線は、江の口川以南は幅員20mであるが、高知駅北に新設される北口駅前広場（計画面積4,400㎡）と高架になる高知駅直下の自由コンコース、高知駅南で拡張される南口駅前広場（計画面積9,200㎡）等を経て、高知駅南部の現駅前幹線道路である高知駅高知港線（幅員36m）と一体的性格を担っている。

しかし、現在実施中の高知駅周辺土地整理事業においても、わずか約100mの地区内の区間が将来幅員30mに拡張できる可能性を換地計画で配慮しているに過ぎない。基本的に幅員は20mのまま片側1車線しかないため、幹線道路としては不十分である。したがって、現在、事業実施中の現ルート案の都市整備計画は、当高知駅前里線を拡幅して骨格的役割を果たさせることを放棄し、南北の地区の一体化は、高知駅東西に計画されるそれぞれ幅員25mの高知駅東線、高知駅西線、および、はりまや町一宮線にゆだねている。したがって、戦災復興事業によって36mに拡幅され、いくつかのホテルや高知百貨、生命保険会社等若干商業・業務的な利用がなされていて、目下も都心部寄りにフランスの有名ブランドであるLOUIS VUITTONが出店すべく店舗を建設中の主要幹線道路県道 高知駅高知港線に比べると、高知駅前里線はいちじるしく見劣りするものである。

サンポート高松では事業地と都心部をつなぐ主要幹線道路中央通（国道30号）が全線36mの幅員で、都市銀行や生命保険等の支店や、各大手企業の四国地方を統括する支店・営業所等が現在でもたくさん進出していることと比較すると、高知市で現在実施中の事業は、都市構造を改変したり、発展させたりする意欲と力に欠ける計画と判断される。

当然、イオン等と高知駅をつなぐ軸である高知駅前里線沿いは商業を主体とした土地利用が、ただただ立地してくるであろうが、現在のような小規模の商業の無秩序なりようにとどまると考えられ、都市構造に与えるインパクトはかなり弱いものと思われる。

このように、発展しつつある北部環状線沿いとの連携を現在のままで行うには、現高知駅裏の整備が必要不可欠であるが、現案では中心軸に関しては、高知駅前里線の現況のままで連携しようとしている。仮にこの高知駅前里線をシンボルロードとして整備するとしても、その沿道地区を面的に整備市内のならば、駅周辺地区と北部環状線沿線地区やイオン高知との中間の地域の発展は見込めず、開発地区と北部環状線沿いとの連携は難しいと考える。(次ページ地図参照)



(2) ルート1都市構造図による考察

現案より500m程度北にJR土讃線ならびに高知駅を移設する案であり、現在の高知駅、車両基地、旧清算事業団用地等の大規模空閑地を生かすために、土地区画整理事業の施行地区は、上記の現案の土地区画整理事業をほぼ包含して、北は久万川から南は現駅南側の高知南国線までの細長い開発区域となる。この場合、イオン高知周辺の北部環状沿いの地区と完全には分離せず、はりまや橋から県庁までの既存都心地区から、北環状線までの南北に長い都心商業業務地区の形成が期待される。その理由として、久万川沿いの地区に複合土地利用ゾーンを振り分け、公園等を整備すると共に、久万川の景観的整備を行うことによる久万川兩岸の一体感を図ることができると考えるからである。

この南北に長い都心商業業務地区が新規開発されることにより、高知市の総合計画の柱である広域的な連携がよりよい形で達成される。

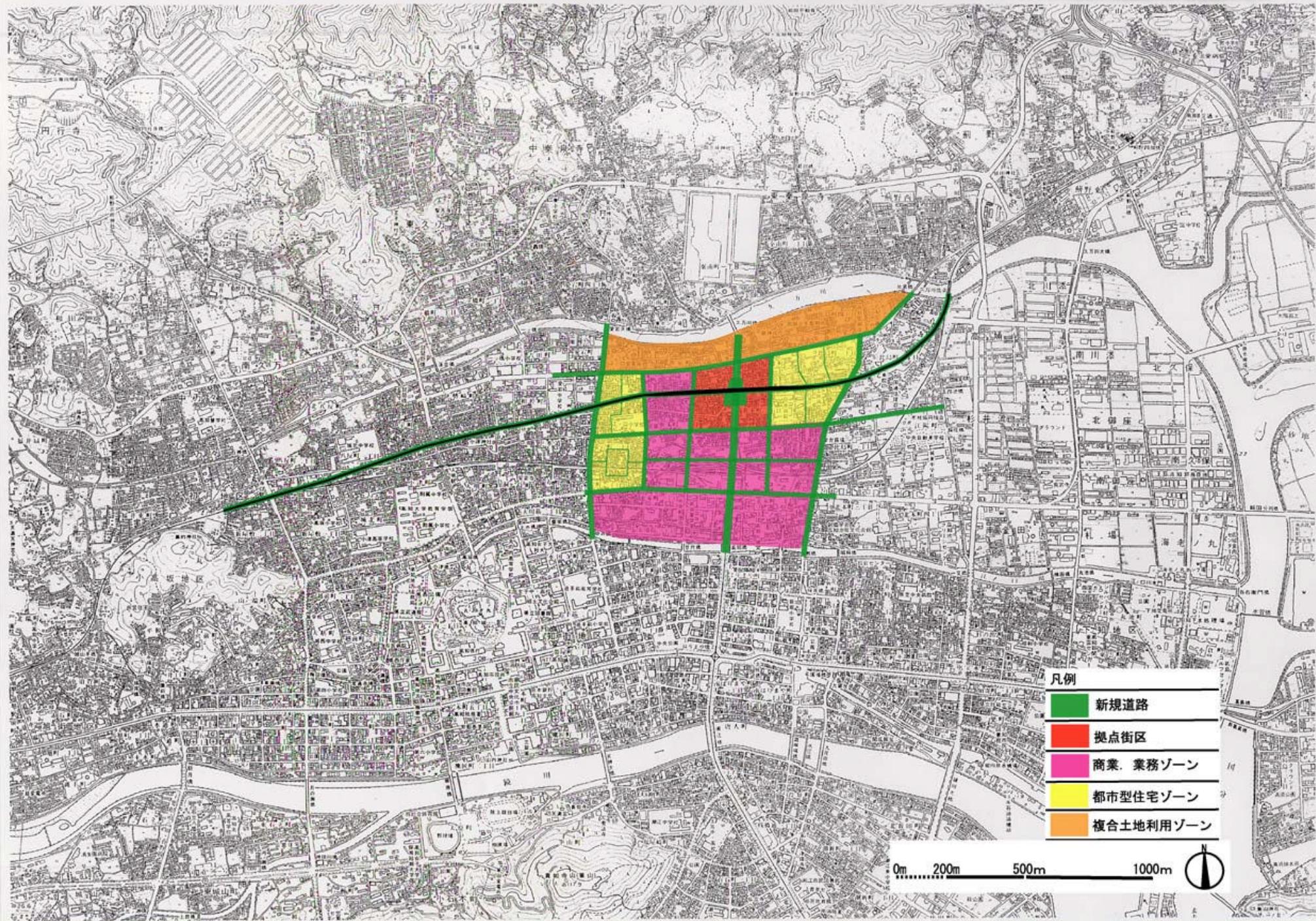
シンボルロードと名づけた電車通り沿いの景観も、この都市構造の中では、分断されることが無い。このことは非常に重要でランドマークとなりうる道路がイオン高知～高知駅～はりまや橋間を一直線でつなぐことでより強い地域間の連携が生まれると考えられる。

当案の場合、現案より北側に500mも高知駅を移動させるにもかかわらず、あくまで現高知駅周辺は一体の開発区域として取り込むことに大きな特徴がある。したがって、極めて南北に広い土地区画整理事業区域になるという欠点とも言うべき性格を持つ。既成市街地で困難な事業になることを予想すると、新駅周辺のみを整備するという選択肢もあるが、車両基地跡地や元国鉄清算事業団用地等の大規模空閑地が現在のJR高知駅周辺にあることから、これを有効に活用することは是非必要なことであることと、土地区画整理事業としても、空閑地を地区内に包含することは事業執行上も得策であることから、このような地区設定にしている。

新駅の予定地も昭和60年までに長期間をかけて1度土地区画整理事業を施行し完了して期間も経ち、整備水準は低いながらも、既に連坦した市街地として形成されているので、現案に比べて、新駅の位置を確保すること、並びにその周辺に拠点街区を配置して開発整備を行うのが、現案よりかなり実施困難であるが、土地区画整理事業の特徴として、空閑地を多く抱える現駅周辺を同一事業区域に取り込みさえすれば、その困難さは、広大な土地区画整理事業を実施するという前記の困難さに包含される。

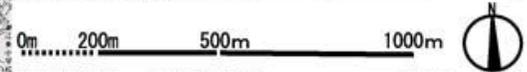
高知市や高知県が開発を先導するのが、新駅周辺の拠点街区等に仮に限られたとしても、現在の都心であるはりまや橋交差点と新拠点の中間で幅員36mのシンボル道路沿いという条件の地区には、放置して民間の自由な判断に立地を任せても年々商業・業務の立地が期待できる。

したがって、かなり長期的には、新都心と現都心地区は都市構造図のように一体化するだろう。(次ページ地図参照)



凡例

- 新規道路
- 拠点街区
- 商業、業務ゾーン
- 都市型住宅ゾーン
- 複合土地利用ゾーン



(3) ルート2都市構造図による考察

高知駅を久万川よりも北に配置する案であり、この地区を東西に非常に長い新拠点と位置付ける。既存都心地区とは、ある程度の連携を持たせるように現在棧橋通りから はりまや橋を経て新高知駅並びにその高架下を通過して 北環状線まで延伸する。このように、まったく新しい地区に拠点を形成することは、都市機能を現都心地区との連携よりも分担に重点を置くように考えられる。北部環状線沿いに大規模な商業、業務地区の形成が期待される。

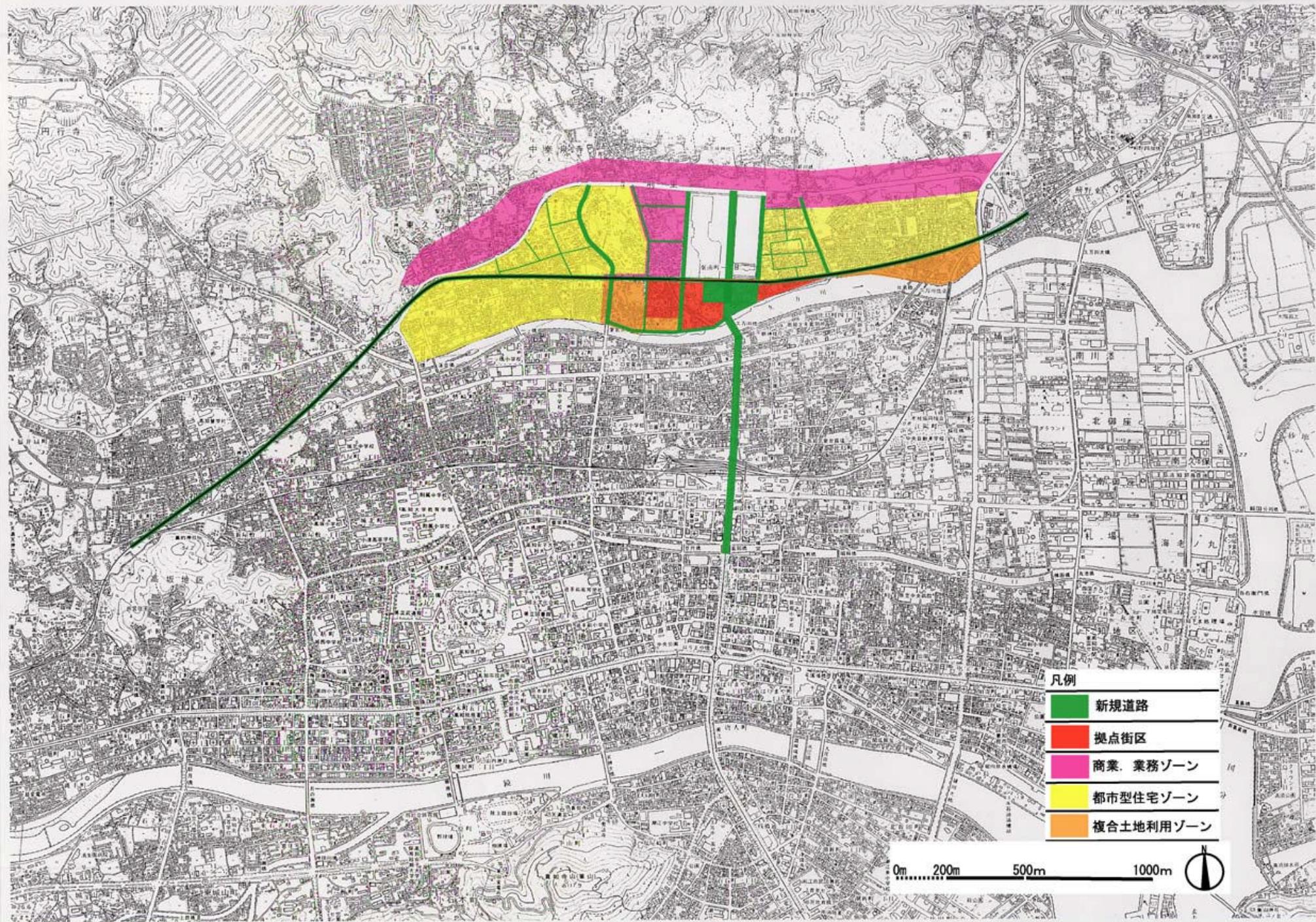
また、駅前がすぐ久万川であるという地形を生かし、久万川の景観開発によりゆとりのある空間ができ、拠点街区に公園、ホテルやレストラン等の出店が期待されるため、駅としての魅力は最も高くなる。

この地区から久万川を隔てた南側はもともと、土地区画整理事業がなされた既存の住宅地があるので、そのまま都市型住宅ゾーンとして使用する。駅周辺に対し、ゆとりのある開発を行うため、都市型住宅ゾーンは非常に広い範囲に考えている。

しかし、この案においては、久万川の南側地区は、商業、業務地区としてはまったく未開発であるうえに、すでに住宅と個人商店を中心とする小規模な商業が混在する地区としてぎっしりと家屋で埋め尽くされており、再度、大規模な都市開発が展開される地域とは言えない。

この地区に対し、大規模開発を行うことは不可能だと思われるので、この地区に関しては、自然発生的な発展を望むしかない。しかし、既に住宅系の用途として使われているこの地区が自然発展していく可能性はきわめて低く、最終的に、既存都心地区との連携はあり得ないと考える。

また、現高知駅跡地等の大規模空閑地の存在も問題として残る。(次ページ地図参照)



第四章 3案によって導かれる都市構造による地域連携軸の形成

4.1 南北地域連携軸の形成

4.1.1 地域連携の可能性

この比較においては、在来の都心部と新たに形成される3案の3箇所の拠点との間に地域間の連携軸が形成されるかどうかを比較している。この地域連携軸は徒歩圏であれば理想であるが、徒歩圏とは、人間がこの程度の距離なら歩いても良いと思える距離であり、400mとも1kmとも言われている。人によって違うものであり、荷物のありなしやその時の気温・天気によっても異なる。

しかし、現実に徒歩での帯屋町アーケードの往復はほとんどの人が苦にならず歩いている。その理由としては、アーケードという徒歩に特化した地域であることに加えて、沿道の土地利用に連続性があり、利用者に歩いても良いという気にさせる地区であるといえる。

3案いずれの新拠点までも、帯屋町アーケードのような商店街を連続的に形成することは、高知市の都市力から考えて、不可能である。現在のJR高知駅～はりまや橋周辺までの間も歩行者がほとんど居ない。このことより、何らかの他の方策が必要であるといえる。全面的にマイカーに頼った場合は、郊外型の大規模な拠点が有利になることを考えると、公共交通を活用することが重要と思われる。

今回比較したいいずれの案においても、新高知駅直下を貫通するシンボルロード（県道高知駅高知港・県道高知駅宮里線）をそれぞれの地域の南北軸としていることから、これを路面電車、路線バス主体のトランジットモールとして活用して、南北の連携を保つことを考える。しかし、いくらトランジットモールと言えども、ある程度は道路脇に魅力的な市街地が形成されないことには意味をなさない。長期的にこの道路の沿道の発展を期待し、最終的には徒歩圏といえる連携を形成できるような計画を行うべきである。

4.1.2 イオン高知 - 既存都心地区 既存都心地区の3地域間の距離

イオン高知 - 既存都心地区 既存都心地区の3地域の連携に関して整理する。

表4.1 各地域間の距離

	イオン高知～新拠点地区(m)	新拠点地区～既存都心地区(m)
現案	857.14	771.43
ルート1	485.71	1142.86
ルート2	0.00	1628.57

表4.1からも見られるように、イオン高知 - 新拠点地区 既存都心地区間の距離は1500m程度となっている。1500mという距離はトランジットモールを用いれば十分に連携軸を形成できると考えられる。

4.2 都市機能集積と都市の連続性に関する比較

高知市を図4.1のようにX-X'で縦割りにした場合の都市機能の集積状況を図示してみた場合において、高知市の北部環状線から土電はりまや橋電停周辺までをA（イオン高知周辺）、B（現高知駅周辺）、C（既存都心地区）の3つの部分から見てみる。

A B C 3地域に分割した理由は、AとBの間には久万川、BとCの間には江ノ口川が存在し、都市が分断されていると考えられるからである。

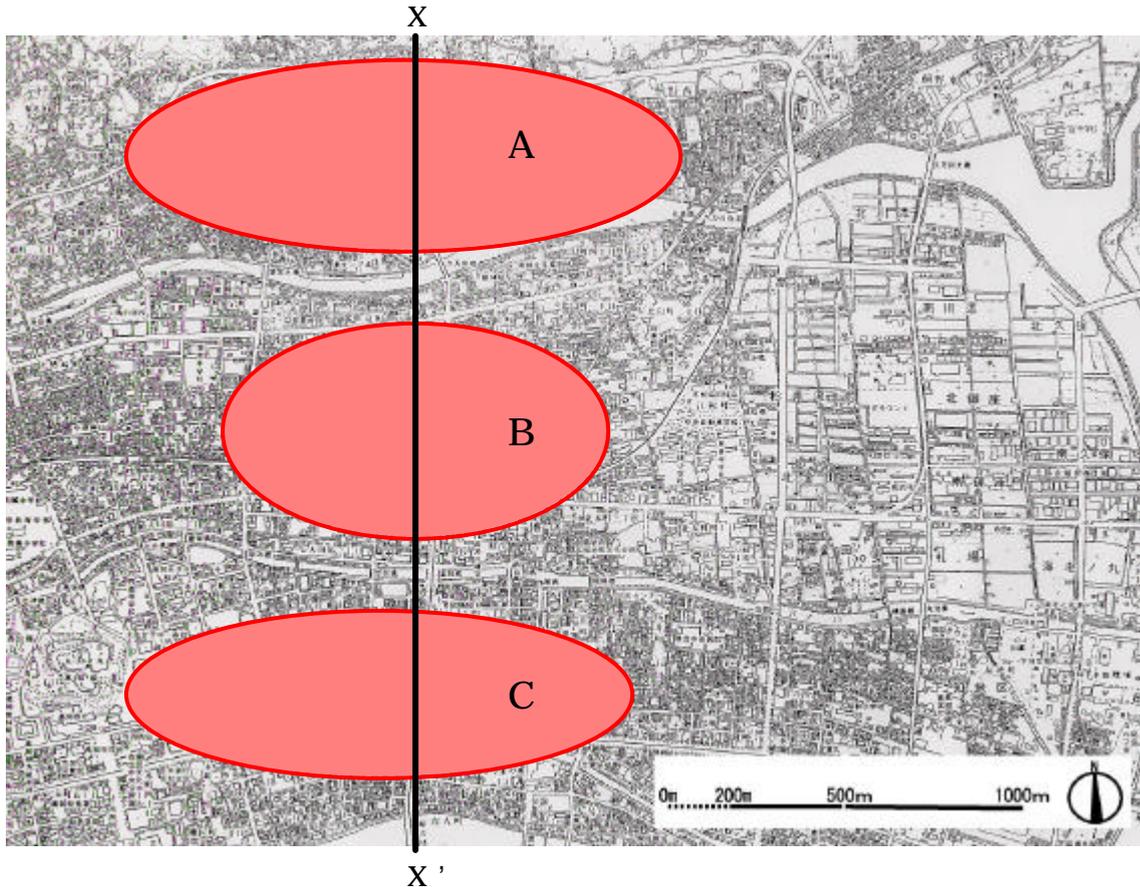


図4.1 X-X'断面位置図

このような形で切った場合における各ルートのA、B、Cそれぞれの地区における都市機能集積のイメージをモデル化すると図4.2ようになる。

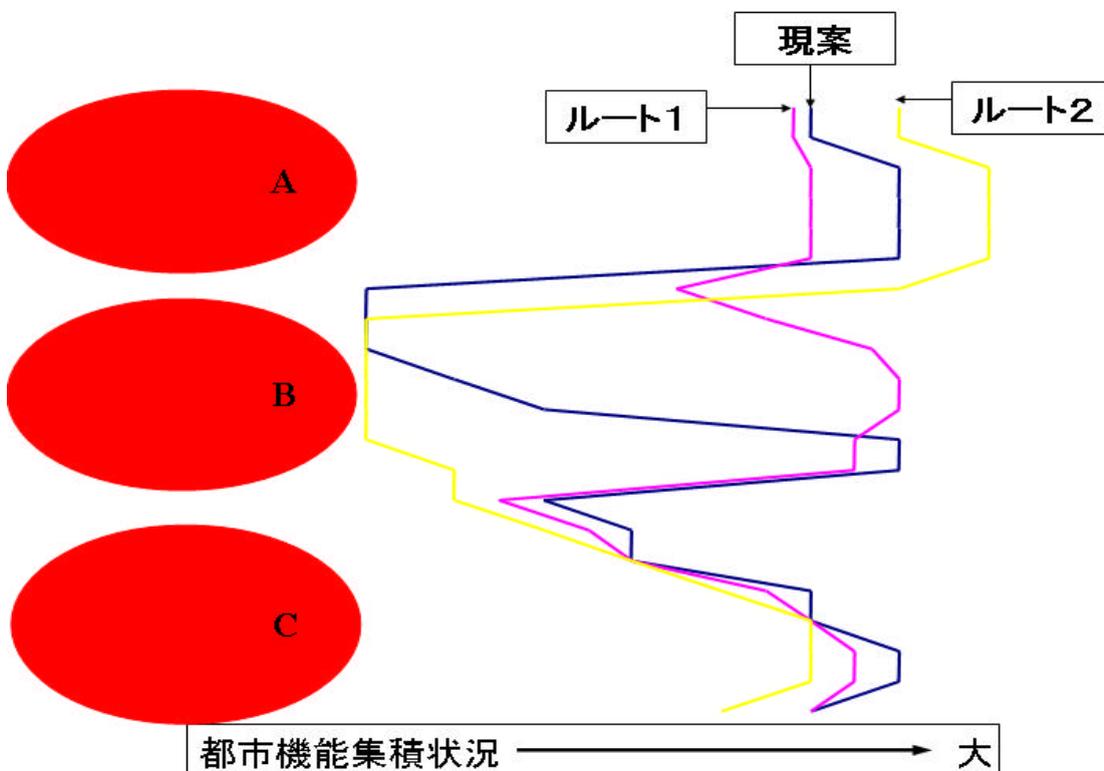


図4.2 X - X'における都市集積状況モデル

このように、3ルートそれぞれ特徴をもっている。

現案の特徴はA、B、Cともに発展は期待できる。また、距離が離れていないためBC間に地区の連続性が形成され連携が成される。しかし、AB間の都市機能集積が見られない。この地区は、現高知駅裏の住宅地により都市機能の集積が疎外される。この地区の発展がみられない限り、イオン高知周辺に対する連携は考えられない。

ルート1は、AとBの間の落ち込みが最も少なく、全体的に平坦な都市機能集積となる。この平坦な都市機能集積によって、イオン高知周辺～既存都心区域間の地区の連続性が形成される。しかし、AとCの地区の集積が他に比べ小さい。

ルート2は、Aの部分が最も高いが、その他の部分が他に比べて、都市機能集積が少なくなる。したがって、短期的には、現都心部に対抗する第2の大きな拠点を久万川北部に形成される。しかし、ルート1の場合と異なり、この大きな核は現都心部とも現高知駅周辺ともかなり離れているので、これら既存の地区の集積を高める効果はあまり期待できず、2極構造となると考えられる。その結果、既存都心地区は、他地域とのアクセスに関し、高知インターチェンジ、JR高知駅ともにより近いAに形成される新拠点に競り負け、結果として衰退に向かい、最終的には、Aだけの一極構造に転化するおそれがある。

このような結果から、現案は現在の久万川、土讃線、江ノ口川で分断されている現在の都市構造と大きな変化は得られない。基本的には現在の都市機能集積状況のまま発展していく物と考えられる。高知市の現在の都市力を前提とした場合、2つの核を擁する危険性を避ける事は必要であるかもしれないが、都市の集客力格差を考えると、他都市に対しアドバンテージを持っていない高知市のさらなる発展は得られないと考えられる。

ルート2の場合においては、利点として高知平野の有効活用を第三章で挙げているもののこのB地点の低さが目立つ。

それらに比べ、ルート1は都市機能集積状況の差が少なくなる。このことは、この3案の中でイオン高知 新拠点 既存都心地区の間が最も連続性があると考えられる。

4.3 3案における都市構造

(1) 現案における都市構造と都市構造モデル

図4.3 現案 都市構造図

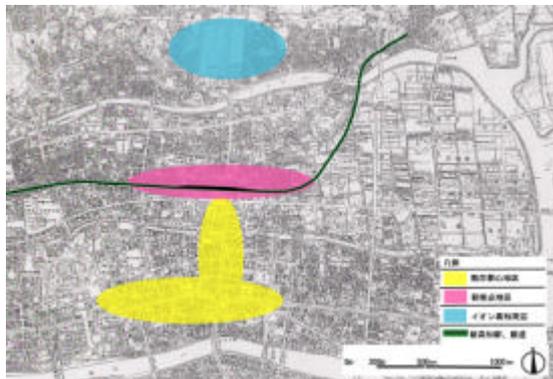
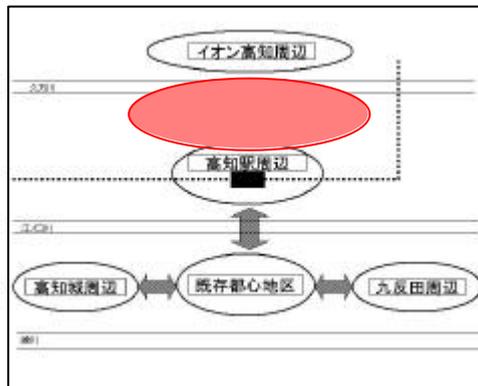


図4.4 現案 都市構造モデル



現案においては図4.3のような都市構造になる。この案においては、高知城周辺 - 既存都心地区 - 九反田周辺を結ぶ東西都心軸と、高知駅周辺と既存都心地区を結ぶ南北都心軸を高知市の中心とした都市構造が完成する。しかし、この案では、高知駅周辺からイオン高知周辺に対するアクセスが困難である。せっかく鉄道高架事業による都市の分断を回避し、高知駅周辺からイオン高知周辺までを一体化させると考えても、図4.4の赤で示した地区が未開発であるため、結果的に都市構造が分断されてしまっている。

現案における赤で示した部分の整備方法は、あくまで、土地区画整理事業は行わず、幹線道路沿いに商業・業務ゾーンを、その内側に都市型住宅ゾーンを配置し、住宅本位の推移に任せる。したがって、高知駅前里線等の幹線街路、補助幹線街路の沿道に自然発生的に商店が若干立地するだけである。

これでは、抜本的な都市構造の改変は困難であると考えられる。

(2) ルート 1 における都市構造と都市構造モデル

図 4 . 5 ルート 1 都市構造図

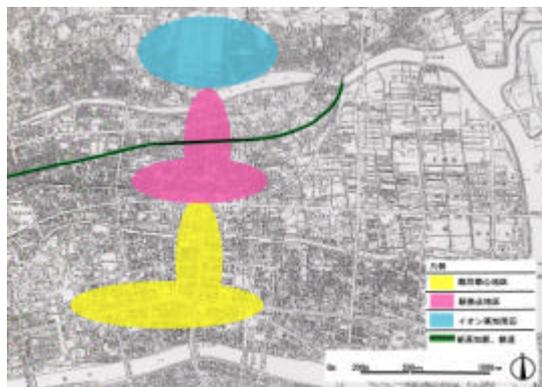
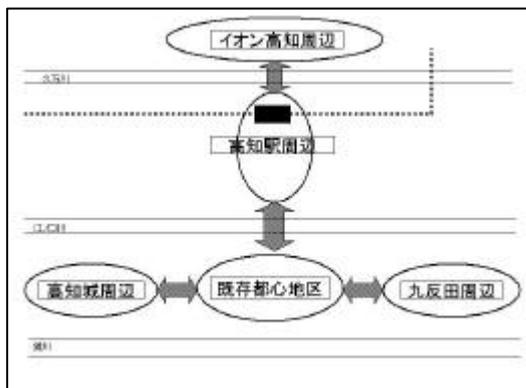


図 4 . 6 ルート 1 都市構造モデル



ルート 1 では図 4 . 5 のような都市構造になる。この案では、高知城周辺 - 既存都心地区 - 九反田周辺を結ぶ東西都心軸と、イオン高知周辺 - 高知駅周辺 - 既存都心地区を結ぶ南北都心軸を高知市の中心とした都市構造が完成する。この案は、イオン高知周辺も高知駅から近距離にあるため、都市拠点の中に含み、ほぼ高知平野を縦断する中心市街地を持つ都市構造が形成される。

ルート 1 における現高知駅裏の整備は、新拠点地区をこの場所に配置する形を取る。これにより、現在の高知駅周辺でもっとも問題となる現高知駅北側の地区は面積にして約 2 / 3 の地区に対し、積極的に開発整備を行うことになる。

(3) ルート2における都市構造と都市構造モデル

図4.7 ルート2 都市構造図

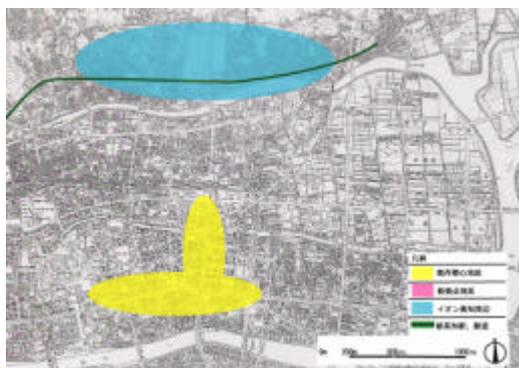
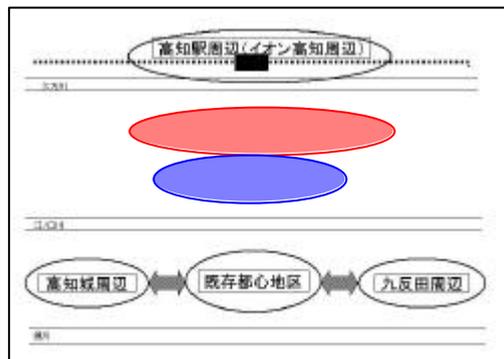


図4.8 ルート2 都市構造モデル図



ルート2では図4.7のような都市構造になる。この案では、高知城周辺 - 既存都心地区 - 九反田周辺を結ぶ東西都心軸が既存の都心部としてまとまったまま固定され、これとはるかに独立して離れて、イオンに比較的近接して新たに移設して来た新 JR 高知駅周辺とイオン高知ショッピングセンターを一体となった核とする新都市拠点のはっきりとした 2 極構造が出現する。

この案においては、図4.8において、赤で示した未開発地区と青で示した現高知駅跡地の大規模空閑地により、市街地が分断されてしまう。この案をより進めて、高知駅並びに JR 土讃線の軌道位置を高知平野の最北部に移動するならば、鉄道による連坦市街地の分断はかなり避けられるが、北環状線と北山と俗称される山地部との間には、鉄道高架線のルートを新たに設置することや、高知駅を新設できるような地形面・土地利用面から見た余地は残されていない。

ルート2の最大の特徴は、イオン高知等の北環状線周辺の地域と、新高知駅の新規開発地が完全に一体化してかなり強力なものとなる代わりに、現都心部と完全に独立し、その中間が開発から取り残されることである。高知市程度の都市集積の地方中核都市で都心部が 2 極構造であるべきか、2 極構造がそのまま存続し得るのかは、慎重に検討すべき課題である。この案の場合、イオンと一体化することによって、魅力があり可能性も大きな新都市拠点は確かに形成されるが、ルート選定に関して述べたように、この都市拠点は、地形的に北側へは発展の可能性が少ない案である。

また、せっかく現 JR 高知駅周辺に既に存在しており、鉄道高架事業によって生み出される大規模な空閑地を土地区画整理事業の対象区域外とする不合理さは大きな欠点である。当開発プロジェクトの対象外とされても、旧国鉄清算事業団用地（現在主として高知県および高知市が買い受け保有）と JR 用地は、不整形のままでもまとまった大きな土地であるから、それなりに需要が出てくる可能性は否定できないが、民間の動向に任せきりとならざるをえない。

第五章 まとめと今後の課題

5.1 まとめ

本研究では、高知市における鉄道高架事業の鉄道のルート、代表駅位置の選定が都市構造に与える影響を中心とし、鉄道ルート、代表駅の位置選定と都市構造の変化に対する考察を行うことを目的としている。

現在、高知駅周辺においては、鉄道高架事業と土地区画整理事業によって都市構造の改変を行い、近年停滞ムードにある高知市の動向を劇的に飛躍させようとして行われている。

本研究により、現在の事業案のままでは、期待されるほどの都市構造の変化が得られないという結果が得られた。

今回の高知駅の鉄道高架事業においては、ルート1が都市構造的に最も適当であるといえる。その理由としては、都市機能集積状況が新たに形成する拠点から、著しい落ち込みの区間をなくして現在の都心部に無理なく接続するような都市構造が形成されることにある。なぜ、そのような都市構造になり得るのかというと、現案では、高知駅の北側の江ノ口川までの大部分の範囲に対して、土地区画整理事業を行なおうとはしていない。そのため、商業、業務共に発展の期待が薄く、結果として、現在とほぼ変化の無い都市構造が得られる結果となる。また、ルート2に関しては、既存都心地区との距離が離れ過ぎており、また既存都心地区と新拠点の間の地区に対する開発が容易ではないことによる理由である。

それに対し、ルート1では、その他の案で問題となっている地区に対し、土地区画整理事業ならびに新拠点形成を敢えて積極的に行っている。そのため、東西に対しては未手当てであるが、既存都心地区と、北部環状線沿いの地区に対し、高知市の掲げる目標である都市機能の広域的な連携を最も満たす都市構造になっている。これにより、ルート1が最も適当な都市構造になるといえる。

このような結果より、都市構造の変化まで求めるような鉄道高架事業においては、ルート選定時において、現在の駅から距離を持ちつつ、最終的に問題となる周辺未開発地域を土地区画整理事業において含むような鉄道ルート案が最も理想的であるといえる。

現在行われている土地区画整理事業においては、最も重要な場所に対しての土地区画整理事業が行われていない。最も大きな問題となる地区に対し土地区画整理事業を行えるような計画にするべきだと感じられる。

5.2 今後の課題

今回の研究では事業費は考慮していない。ルート1のように27%もの減歩率では当然地元地権者とは地区画整理事業に賛同してくれないと想定される。現在実施中の土地区画整理事業において、高知市当局が実施しているような減歩率緩和のための先買いが当然必要と思われるが、今回は検討対象から除外している。このことを考慮すると、都市構造上はもっとも好ましいとしたルート1案の多額の事業費が予想されるなど、事業実施上は困難が多いことを考えると、現実の案として高知県と高知市が現案を採用したことも理解できる。

このようなことも検討することによって、より綿密な計画が立てられると考えられる。

謝辞

本論文作成にあたり大変多くの方々のご支援、ご協力をいただきました。特に主査であり、指導教員である荒木英昭教授、副査である草柳俊二教授、轟朝幸助教授にはご尽力を尽くしていただきました。また、高知工科大学の社会システム工学コースコース長、島弘教授をはじめとする社会システムの先生方のお力添えがなかったら、私には論文を提出することは不可能だったと思います。

社会システムの教諭の皆様、大学院の2年間を切磋琢磨し、時には一緒に騒いだ友人たち、お忙しいところ快く資料を提供してくださった高知市役所、県庁の職員の皆様、そして、私をここまで育ててくれた両親に心よりの感謝の意とともにこれを謝辞とさせていただきます。

2003年1月

重岡誠一郎

参考文献

- 並木昭雄：都市における道路と鉄道の連続立体交差事業に関する計画論的研究，
1988，12
- 建設省：平成10年高知県都市圏パーソントリップ調査，1999，3月
- 奥平耕造：都市工学読本，1976，6月10日
- 林上：都市の空間システムと立地，1990年3月19日
- 彰国社：都市空間の計画技法，1971年8月10日
- 佐藤滋：城下町の近代都市づくり
- 天野光三・青山吉隆：図説 都市計画，1992年4月
- 高知県：高知駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査 概要報告書，
1991年3月
- 秋田県：秋田駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査 概要報告書，
1989年3月
- 千葉市：千葉新業務地区事業化推進計画調査報告書，1991年3月
- 高知県土木部都市計画課：高知駅周辺再開発基本構想検討調査委託業務資料，
1997年3月
- 高知市：高知市土地利用促進基礎調査 委員会資料編，1999年度
- 総務省統計局：平成12年 国勢調査報告，2002年10月
- 総務省：市町村別決算状況調，1998年度
- 荒木英昭・重岡誠一郎・原拓弥：四国内の主要駅の市街地再開発の比較，平成14年度土木学会四国支部第8回技術研究発表会講演概要集P P . 323 - 324，2002.5
- 国土交通省土地鑑定委員会：地価公示 平成十四年
- 東洋経済：都市データパック，2002年度版
- ゼンリン：高知市住宅地図

参考HP

- 高知市都市計画マスタープランホームページ
http://www.city.kochi.kochi.jp/deeps/17/1702/master/new_page_1.htm