工事再開の経緯と再開から工事完成までの流れ

H7　都市計画決定

↓

H12　事業着手

↓

H15　工事着手

「希少動植物が生息する新堀川の水辺空間は大切」という声の高まり

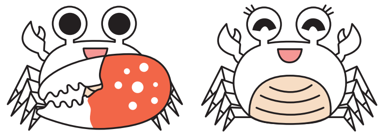
H23.3　南側区間工事中断

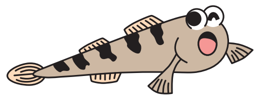
H10～シオマネキの生息調査（浦戸湾周辺）

約20年にわたりデータを蓄積

H20～
新堀川環境調査
交通量調査

約10年にわたりデータを蓄積





はりまや工区の工事中断区間の整備のあり方について、様々な立場の方からご意見を頂く時期が到来

はりまや町一宮線（はりまや工区）まちづくり協議会

第1回（平成29年6月20日）～第5回（平成30年2月20日）

委員：地域住民の代表者、環境保護活動に取り組む者、学識経験者、行政関係者　計12名

整備のありかたについてのパブリックコメントの実施（2回）

← 新堀川は現存する江戸期の堀であり大切という声の高まり

まちづくり協議会から知事へ提言
（平成30年2月21日）

まちづくり協議会からの提言（抜粋）

- 交通の状況、希少動植物、歴史・文化、まちづくりの4つのテーマで議論を深めた。
- この4つのテーマはすべて重要だが、立場によって思い入れや価値観が異なるため、すべてのニーズを100％満たすことはできない。1つのテーマを追求することで、他の3つのテーマに不満を大きく残すことは適切ではない。
- それぞれのテーマの重要性を最大限に尊重し、全体として調和のとれた望ましい整備のあり方として、「新たな道路計画案」が相応しいと考える。

高知市の意見を聴く（平成30年4月9日）

まちづくりの主体である高知市の意見（要約）

- 子供たちの安心・安全のため、早期の整備が必要。
- 南北交通のスムーズな流れのためにも必要。環境・景観の面で相当な配慮がなされた計画
- 横堀公園のリニューアルも含めてまちづくりに取り組んでいきたい。

工事再開を表明（平成30年6月県議会）

↓

現地測量・調査

↓

詳細設計

↓

地元説明会

↓

工事

↓

完成

「工事アドバイザー」制度の設置（H30.11）

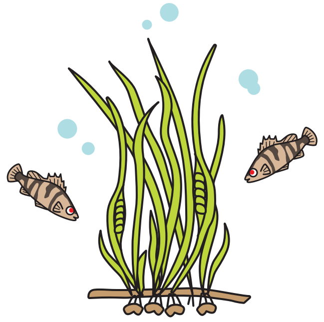
■「道路交通」「希少動植物」「歴史・文化」「まちづくり」の12人の専門家を「工事アドバイザー」に選任

■設計にあたり、4回の工事アドバイザー会議を開催し、工事アドバイザーの意見を参考に設計を実施

■設計や工事のの状況により、工事アドバイザーから助言や提言を受けることで、まちづくり協議会からの提言に沿った整備の実現を図る。

お問い合わせ先

事業全般に関すること	工事に関すること
高知県土木部都市計画課	高知県高知土木事務所 道路建設課
高知県高知市丸ノ内1丁目2-20 TEL 088-823-9863 FAX 088-823-9349	高知県高知市稲荷町11-26 TEL 088-882-8144 FAX 088-884-6154

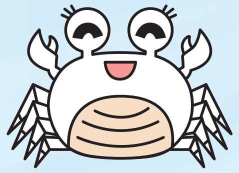


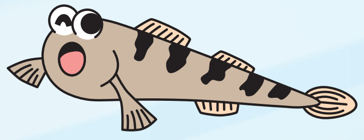
令和３年３月発行

高知広域都市計画道路事業

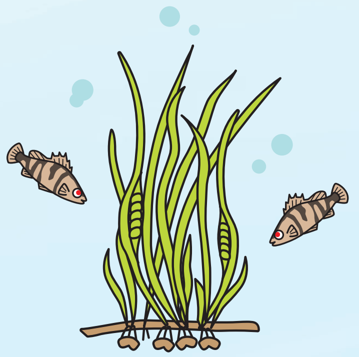
はりまや町一宮線
（はりまや工区）

シオマネキ





トビハゼ



コアマモ

高知県

事業の概要

- はりまや町一宮線は、平成21年度に完成したJR土讃線連続立体交差事業を含む高知駅周辺都市整備に関連する街路事業の1つです。
- 連続立体交差事業によりスムーズになった南北交通を受け持つ4車線道路として、平成7年に国道32号から産業道路までの都市計画決定を行いました。

高知駅周辺都市整備の概要図

～高知駅周辺都市整備の概要～

① JR土讃線連続立体交差事業

11箇所の踏切を除去することで、南北の分断を解消し、渋滞が緩和されました。

② 高知駅周辺土地区画整理事業

区画整理により、街路や広場・公園などを整備し、住環境が向上しました。

③ 街路事業（はりまや町一宮線）

鉄道の高架にあわせて、高知駅周辺の5路線の幹線街路の整備を行いましたが、はりまや町一宮線の一部が未整備となっています。

整備前

相生町踏切付近

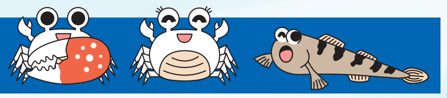
渋滞解消

整備後

はりまや町一宮線栄田町付近

国道32号～はりまや橋小学校の283mのみが未整備

未整備区間（南側区間）の交通の状況



■通学児童が危険！

- 歩道は狭いところで幅が1.2～1.4m。
- すれ違いの際は、交通量が多い車の間を自転車がすり抜けて通行。

■渋滞が発生！

- 交通量は、2車線で対応できる交通量を超過。
- 周辺の生活道路が抜け道として利用され危険。

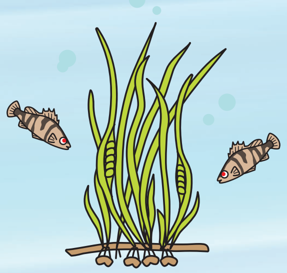
通学時間帯の歩行者と自動車交通の状況

未整備区間の混雑状況

通勤時間帯の国道交差点付近の混雑状況

新堀川の水辺環境

はりまや工区沿いを流れる新堀川は、江戸時代初期につくられた惣構えのための堀の一部です。
新堀川には護岸石垣が残るうえ、市街地ではめずらしい生物が生息しています。



新堀川の護岸石垣

新堀川には、「布積み」や護岸ではめずらしい「亀甲崩し」などの石垣が多く残されています。

亀甲崩しの石垣（東岸）

- ・横堀公園の石垣は、石灰石が使われており、明治以降につくられたと考えられます。
- ・積み方は、六角形に成形した石を組み合わせた「亀甲崩し」によるものです。

布積みの石垣（西岸）

- ・布積みは、横の目地を通して石を積み上げる積み方で、石材は高さをそろえて四角に成形されています。

新堀川にすむ希少動植物

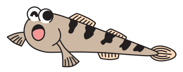
海水と淡水がまじりあう新堀川では、めずらしい生物の姿をみることができます。

シオマネキ

オスは左右どちらかのはさみ脚が大きいのが特徴です。

高知県指定希少野生動植物
絶滅危惧Ⅱ類（高知県レッドデータリスト）

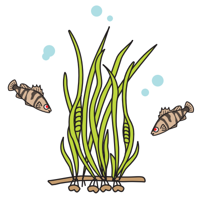
トビハゼ



干潟の表面や水面をジャンプしながら素早く動きます。

高知県指定希少野生動植物
絶滅危惧Ⅱ類（高知県レッドデータリスト）

コアマモ



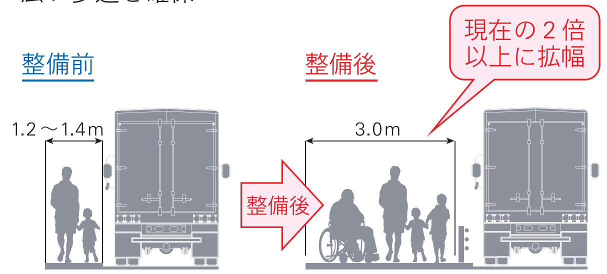
海草の一種で、アカメなどの稚魚のゆりかごの役割をしています。

準絶滅危惧類（高知県レッドデータリスト）

道路交通　交通の課題を解消し、安全で快適なみちづくり

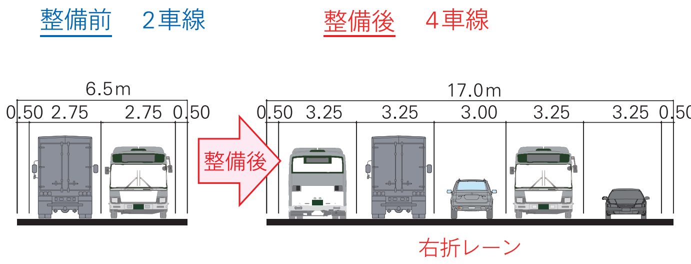
安全　広い歩道を整備して歩行者の安全を確保

・車いすとのすれ違いも可能である幅3mの歩道を整備
・電線の地中化を行うことで歩道から電柱を撤去し、広い歩道を確保



快適　４車線整備により快適な通行を確保

・交通量に十分対応可能な４車線に拡幅
・交差点部には右折レーンを設置し混雑を抑制
・広い車道の整備により大型車が通行しても安全

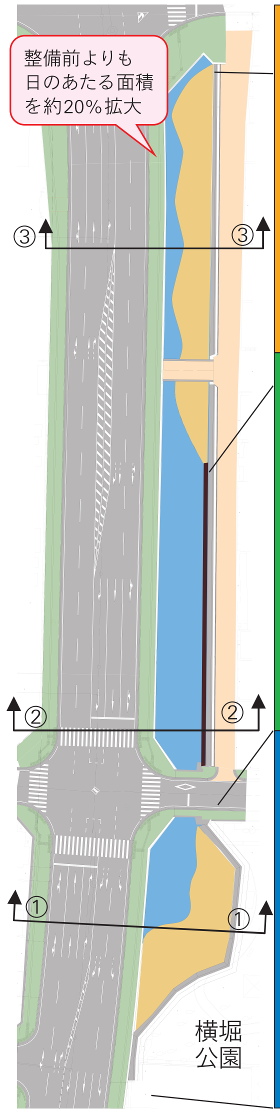


希少動植物　限られた空間を最大限活用し、多様な生物の生息を目指した水辺環境づくり

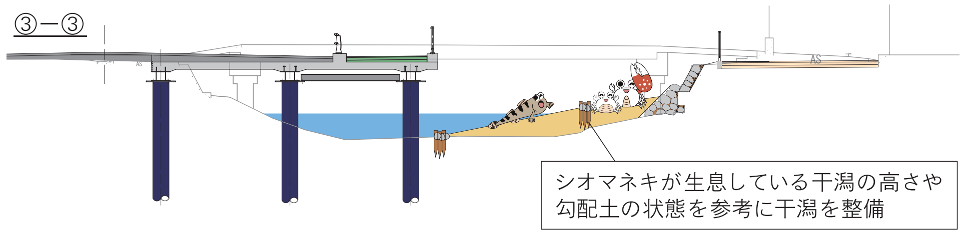
配慮　新堀川への道路の張り出し幅を縮小することで、生物の生息環境をできる限り確保

創出　３つのゾーンに分割し、干潟と水面にすむ生物に適した環境を創出

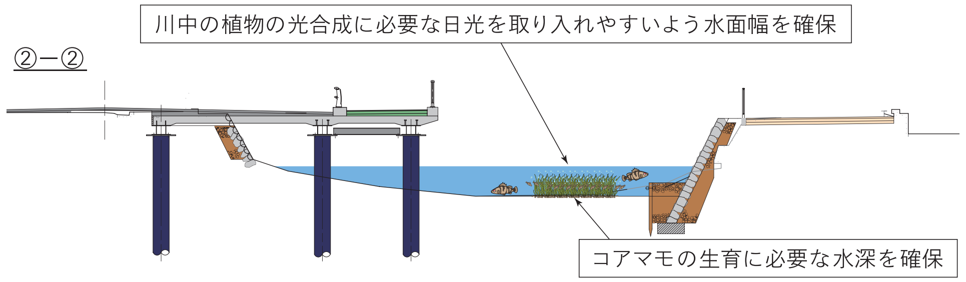
調査　モニタリングを工事完成後５年程度行い、必要に応じて環境を改善



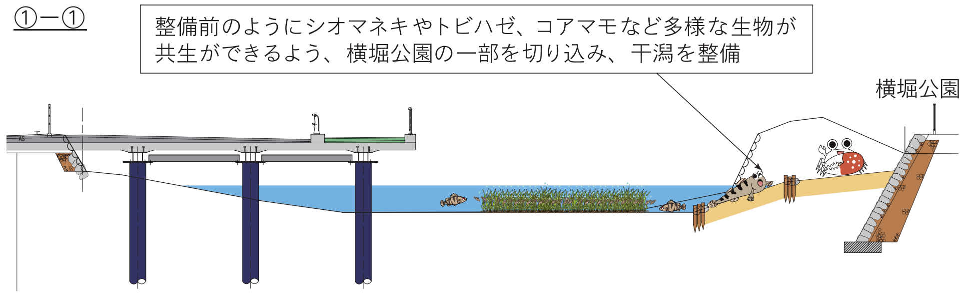
干潟ゾーン　シオマネキやトビハゼなど、干潟にすむ生物の生息を目指した区間



開放水面ゾーン　新堀川で泳ぐ稚魚のゆりかごとなるコアマモの生育を目指した区間



干潟＋開放水面ゾーン　干潟と水面にすむ多様な生物の共生を目指した区間

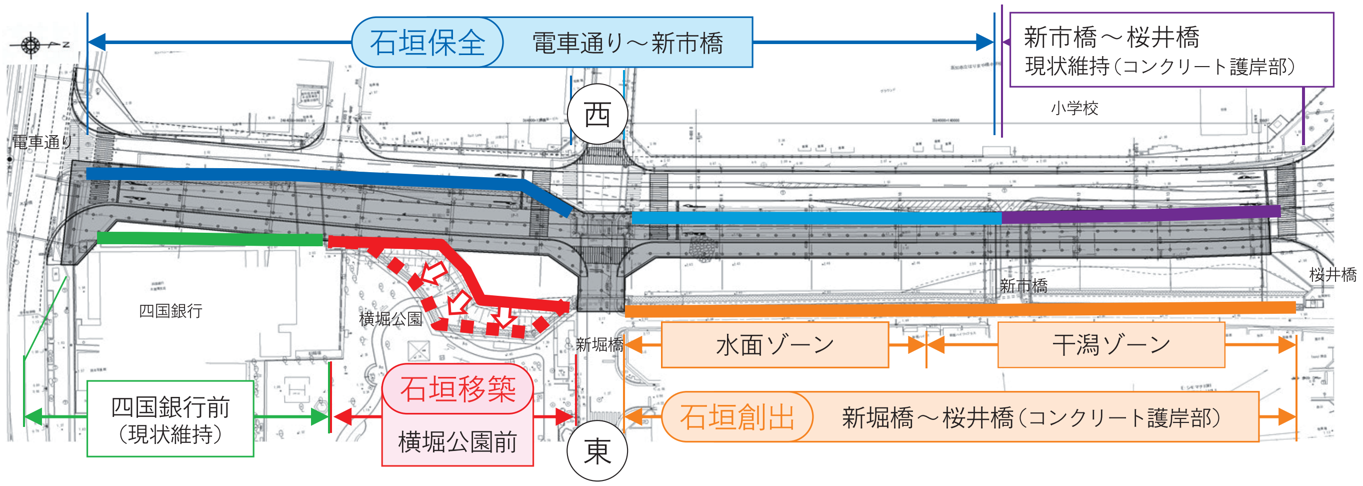


歴史·文化　石垣をできる限り保存することによる、歴史が語り継がれる風景づくり

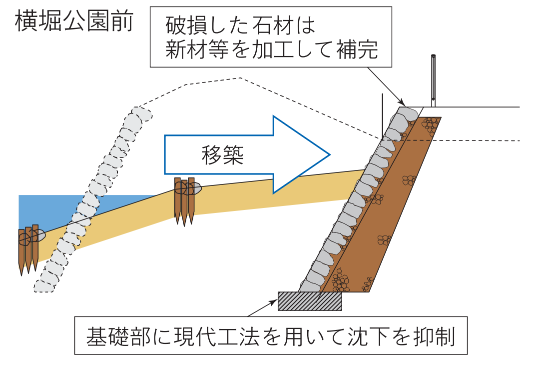
保存　現状の石垣をできる限り保存
やむを得ず移築する公園の石垣はできる限りそのままの形で移築

記録　工事前の石垣の状態を記録
公園の石垣については移築前に埋蔵文化財センターによる調査を行い記録保存

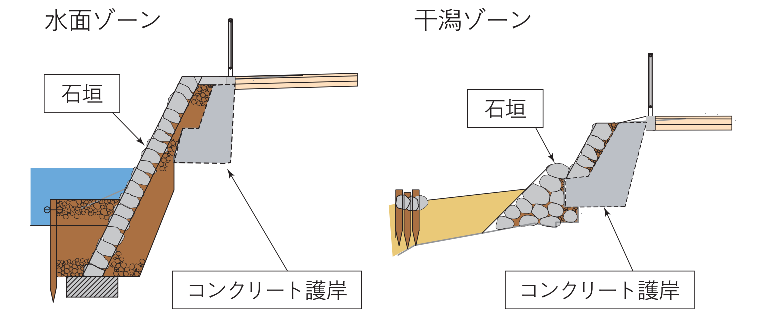
埋蔵文化財センターによる調査状況



現代工法を加えて同じ配置·積み方で移築



コンクリート護岸前に石垣を施し、東岸に連続した石垣の風景を創出



石垣が、小型生物の生息場所となることが期待されます。

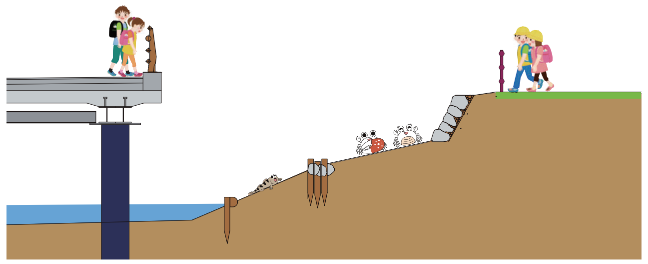
まちづくり　地域の歴史を知り、地域に愛着が持てるような環境づくり

記憶　都市の営みを伝える学びの場として活用できるような環境を整備

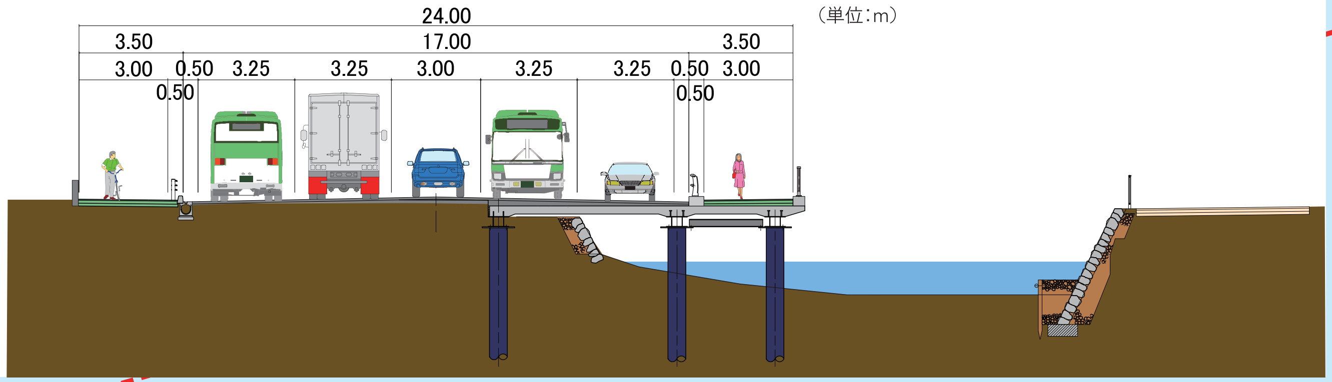
・まち歩きの起点となり、たまりの空間となる横堀公園に、新堀川周辺の歴史を伝える情報板を設置。
・石垣を眺める位置に設置する解説板や、既設の旧町名や桜井跡の看板とあわせて、地域がたどってきた歴史を伝える学びの場となるような環境づくりを目指します。

観察　まちなかにすむ希少種の観察の場となるような環境を整備

・干潟や水面を観察できる位置に、希少種の生態を解説する看板を設置。
・日ごろから新堀川にすむ生物に親しみ、生物を観察する場となることを目指します。



はりまや町一宮線（はりまや工区）の計画概要

事業区間	起点：高知市はりまや町一丁目（国道32号 電車通り） 終点：高知市北本町二丁目（県道高知南国線）
事業延長	750m（うち南側区間283m）
計画諸元	構造規格：第4種第1級 設計速度：40km/h（南側区間），50km/h（北側区間） 車 線 数：4車線 標準幅員：24～27m

標準断面図