

議事2 「新たな道路計画案」の概要

工事中断区間の4車線整備を行うことで、渋滞を緩和し車の流れをスムーズにします。
広い歩道の整備により、児童や高齢者等全ての歩行者と自転車の安全を確保します。

はりまや工区の工事中断区間の現状

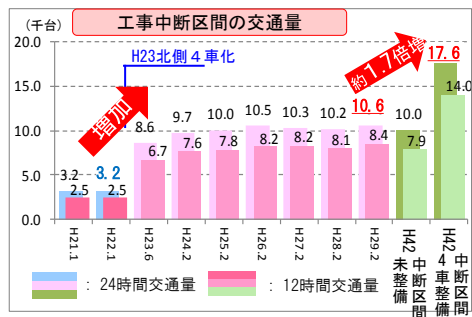
■工事中断区間の交通量

- 北側区間の4車線整備により、JRを交差する南北のアクセスが向上

交通量が增大(1日あたり10,600台)

- 2車線道路の交通容量である1日あたり9,600台を超える交通量
- 整備前の約3.3倍に増加

人口減少を考慮した将来においてもネットワークが構築され交通量が增大(平成42年の交通量;1日あたり17,600台)



■交通量の増加により渋滞が発生

- 2車線の交通容量を超える車の通行により、渋滞が発生
- 電車通りとの交差点では、渋滞により車が交差点内にはみ出て停車し危険な状態



■歩道が狭く、通学の児童等が危険

危険

- 歩道幅は狭いところで1.2~1.4m
- すれ違いの際は、交通量が多い車の間を自転車ですり抜けて通行



■車道が狭く大型バスの通行に支障

- 電車通りとの交差点では、車道幅が狭いため大型バスは停止車両のすれすれを進入



■生活道路が抜け道として利用され危険

- はりまや工区の渋滞を避けた車が、歩道のない周辺の生活道路を通行

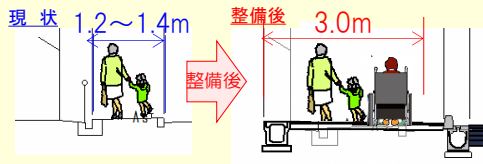


改善策

新たな道路計画案

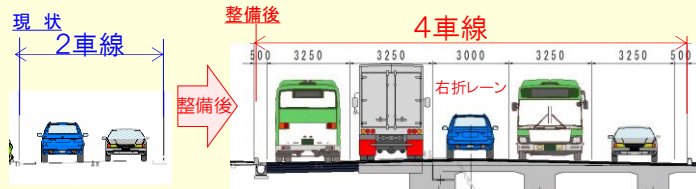
■広い歩道を整備して歩行者の安全を確保

- 車いすとのすれ違いも可能である幅3.0mの歩道を整備
- 現在よりも2m以上幅が広く安全



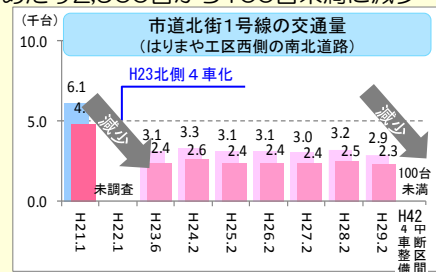
■4車線整備により渋滞を解消

- 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



■抜け道利用をはりまや町一宮線に集約

- 例えば市道北街1号線に流れ込む車が1日あたり2,900台から100台未満に減少



新堀川は、市街地に希少動植物が生息・生育する貴重な環境です。
 ~工事完成区間の狭いスペースにおいても希少動植物が生息・生育~

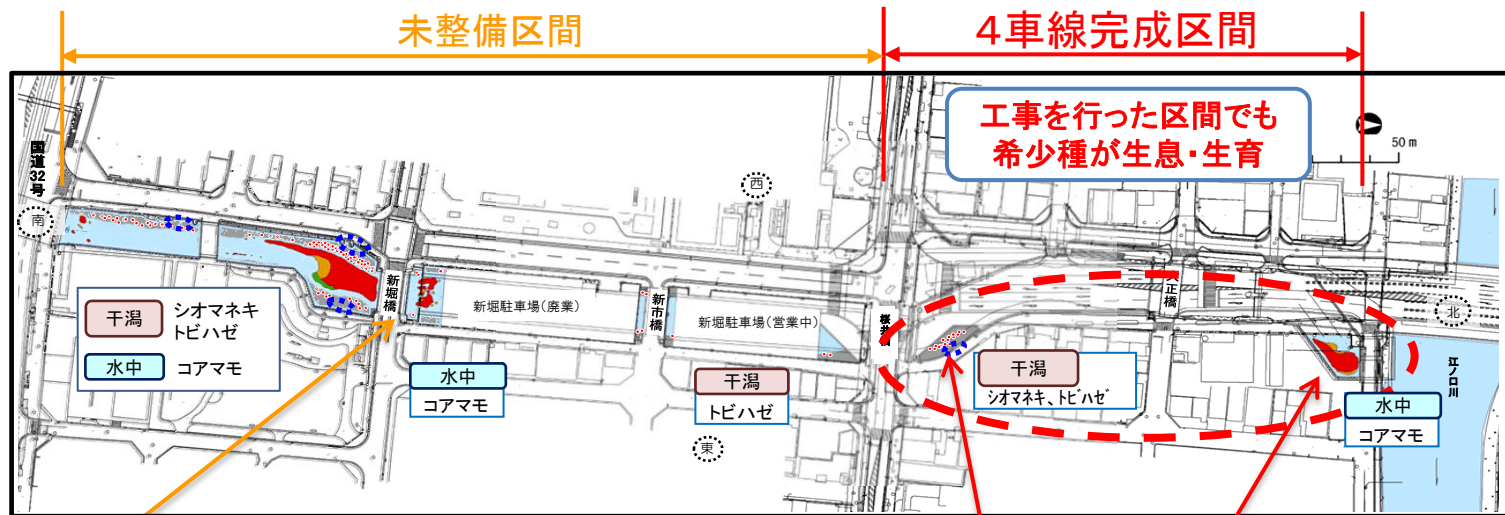
希少動植物の分布

・既に工事が完成した区間においても、試験的に一部撤去した駐車場の狭小スペースにおいても、日が当たることで希少動植物の生息・生育が継続して確認されています。

凡例

シオマネキ
 トビハゼ
 コアマモ

密度:高 (赤)
 密度:中 (黄)
 密度:低 (緑)



日が当たらない環境においても試験的に一部撤去した隙間に日が当たりコアマモが生育

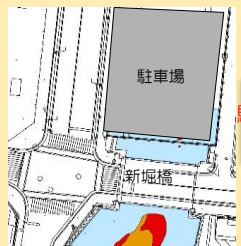
駐車場撤去前



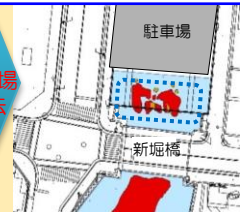
現在



コアマモが定着・増殖



駐車場撤去



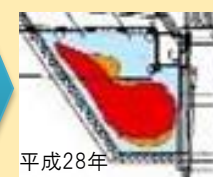
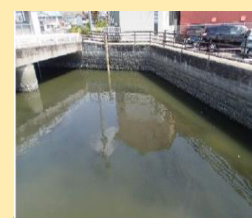
工事完成区間においても希少種が生息・生育

- ・4車線完成区間では、事前にシオマネキを他の生息地へ移植して道路拡幅工事を行いました。
- ・工事完成後は、希少種が自然に定着し継続して確認されています。

- ・工事が完成した桜井橋付近の小さな干潟では、継続的にシオマネキを確認
- ・トビハゼも確認されている



- ・工事が完成した新堀川水門付近では、コアマモ群落は横堀公園前に次ぐ規模に拡大



分布範囲が拡大

はりまや町一宮線の整備に際しては、新堀川における希少種の生息・生育環境に配慮します。
 ~ 現在より日の当たる水面の面積を約20%拡大し、生態系に優しい環境を創出します。 ~

未整備区間における水面面積の比較

現在

新たな道路計画案

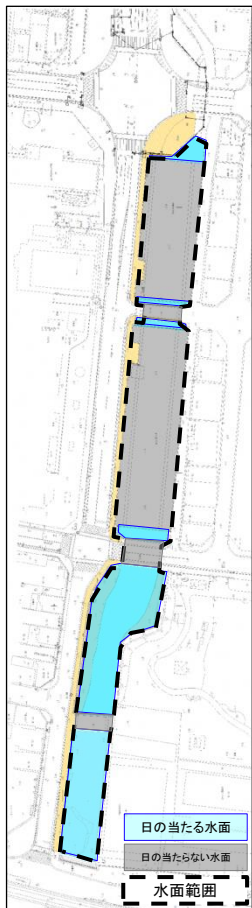
約20%増

日の当たる水面	A=2,044㎡
日の当たらない水面	A=3,228㎡
計	A=5,272㎡

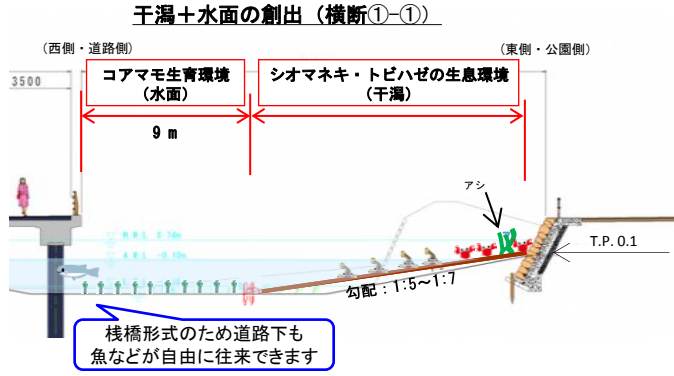
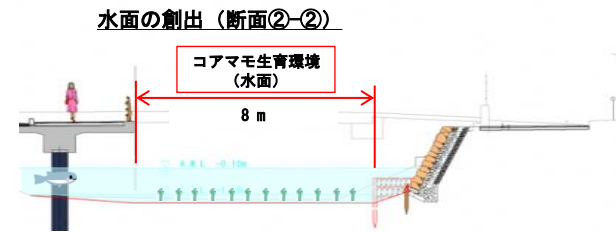
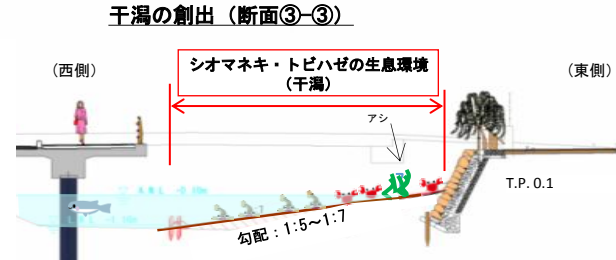
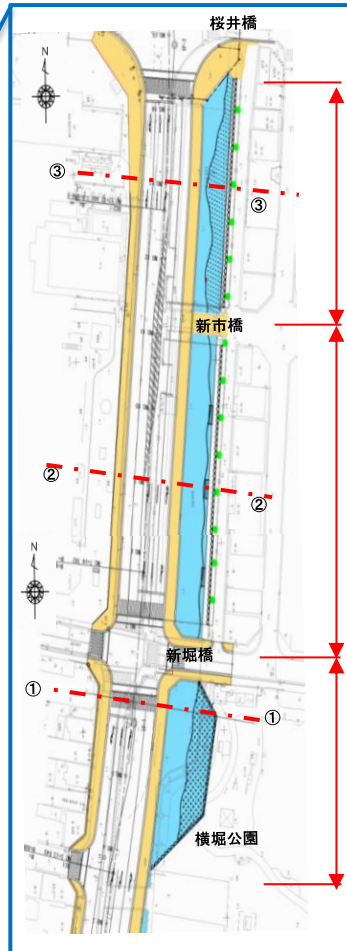
日の当たる水面	A=2,451㎡
日の当たらない水面	A=2,917㎡
計	A=5,368㎡

栈橋形式としたことで水の流れる空間はほぼ変わりません

全区間にわたって日の当たる水面を創出



新たな道路計画案における生息・生育環境の創出




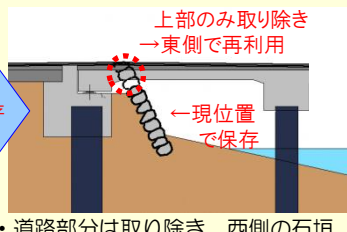


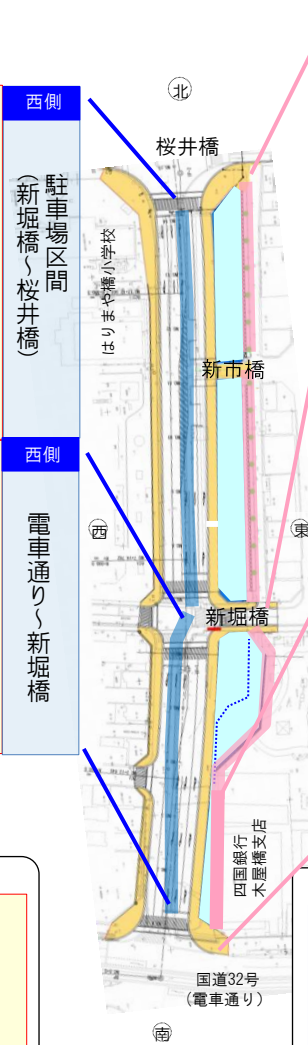
創出した環境は、完成後もモニタリングを行い、適宜改善しながら干潟や水面を保ちます。

残存する江戸期の堀は貴重であるため、道路工事の影響を最小限にとどめ歴史的な情緒ある空間を新たに創出します。

～西側の石垣は基本的に現位置で保存。東側の石垣は駐車場区間(コンクリート擁壁部)も含め全区間を昔ながらの積み方で復元し、江戸期の風景を再現します。～



石垣の保存・復元・再生

<p>現況</p>  <p>・ 駐車場部以外の石垣が連続して残っている</p>	<p>新たな道路計画案</p>  <p>上部のみ取り除き → 東側で再利用 ← 現位置で保存</p> <p>保存</p> <p>・ 道路部分は取り除き、西側の石垣に再利用する ・ それ以外は現位置で保存する</p>
<p>現況</p>  <p>・ 石垣が連続して残っている</p>	<p>新たな道路計画案</p>  <p>上部のみ取り除き → 東側で再利用 ← 現位置で保存</p> <p>保存</p> <p>・ 道路部分は取り除き、西側の石垣に再利用する ・ それ以外は現位置で保存する</p>





<p>東側 駐車場区間 新堀橋～桜井橋</p>	<p>現況</p>  <p>コンクリート擁壁</p> <p>石垣を復元</p> <p>・ 護岸はすべてコンクリート擁壁</p>	<p>新たな道路計画案</p>  <p>石垣を復元</p> <p>・ コンクリート擁壁を撤去する ・ 昔から用いられていた野面積の石垣に復元する</p>
<p>東側 横堀公園前</p>	<p>現況</p>  <p>比較的新しい亀甲積の石垣</p> <p>再生</p>	<p>新たな道路計画案</p>  <p>石垣を再生</p> <p>・ 干溝を創出するため公園を一部切込む ・ 亀甲積よりも古くから用いられていた野面積の石垣に再生する</p>
<p>東側 四国銀行前</p>	<p>現況</p>  <p>石垣が連続して残っている</p> <p>保存</p>	<p>新たな道路計画案</p>  <p>現状で保存</p> <p>・ 川面が見えるよう道路の幅を縮小する ・ 石垣は現状のままで保存</p>

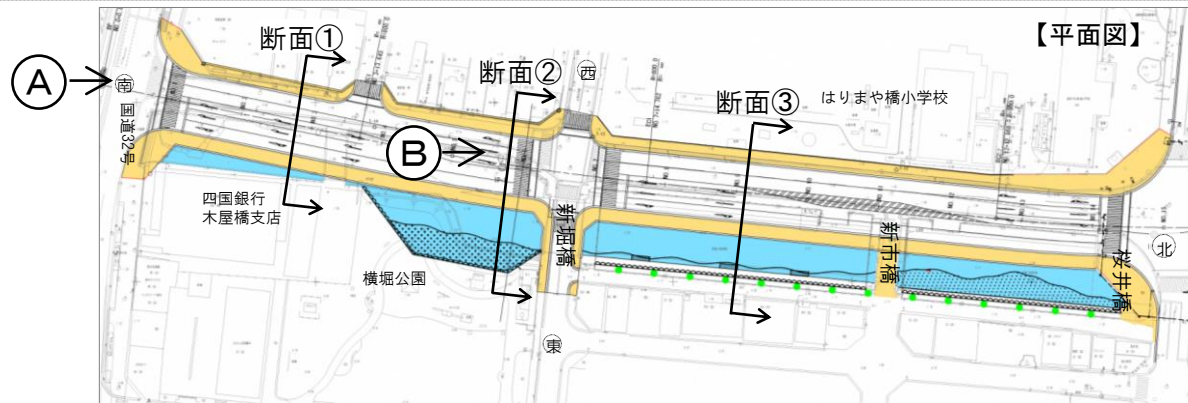
電車通り～横堀公園

<p>現況</p>  <p>・ 東西の石垣が連続して見える</p>	<p>新たな道路計画案(イメージ)</p>  <p>・ 東側は連続して石垣が見える ・ 西側は保存されるが上から見えない</p>
--	--

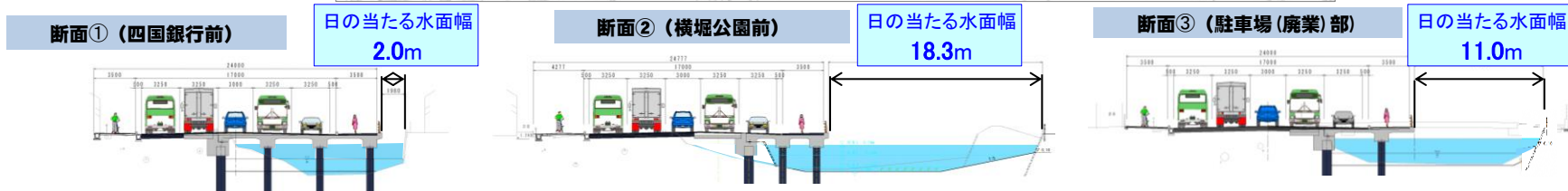
横堀公園～桜井橋

<p>現況</p>  <p>・ 駐車場で覆われ新堀川が見えない</p>	<p>新たな道路計画案(イメージ)</p>  <p>駐車場撤去</p> <p>・ 駐車場を撤去し東側に石垣を復元する ・ 横堀公園を一部切り込み石垣を再生する</p>
---	---

- 1 交通 : 工事中断区間の4車線整備を行うことで、渋滞を緩和し車の流れをスムーズにします。広い歩道の整備により、児童や高齢者等全ての歩行者と自転車の安全を確保します。
- 2 希少動植物 : はりまや町一宮線の整備に際しては、新堀川における希少種の生息・生育環境に配慮します。
- 3 歴史・文化 : 現存する江戸期の堀は貴重であるため、道路工事の影響を最小限にとどめ、歴史的な情緒ある空間を新たに創出します。
- 4 まちづくり : 高知市が進める「歴史と文化を感じさせる風情あるまちづくり」に寄与します。



【断面図】



【新たな道路計画案のイメージ】

電車通りより北側区間



桜井橋～新堀橋間

