

高知広域都市計画
四国旅客鉄道土讃線 高知駅付近連続立体交差事業

事業誌

高 知 県
高 知 市
四国旅客鉄道株式会社

ごあいさつ



JR土讃線連続立体交差事業は、昭和48年の事業着手後、昭和53年には事業を一旦中止するなど紆余曲折を経て、平成8年度に連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連街路事業を併せた高知駅周辺都市整備として認可を受け、改めてスタートを切りました。そして、県、高知市、四国旅客鉄道株式会社が一体となって事業を推進し、約1千億円という多額の事業費と、長い年月をかけて新しい高知の顔を誕生させることができました。これも、ひとえに、多くの地権者や住民の皆様をはじめ、関係者の皆様のご理解とご協力の賜であり、厚くお礼を申し上げます。

この事業の完成によりまして、JR土讃線の11の踏切がなくなり、南北交通が円滑になりましたことから、周辺市街地の一体的な発展が可能となりました。

また、この事業の最大の特徴は、高架構造物全体に景観設計を取り入れたことです。本県の陸の玄関口にふさわしい、斬新で高知らしいデザインとすることを基本コンセプトに、駅舎を覆う大屋根には県産杉を全面に使用し、全国的にも例のない構造にするとともに、高架橋の橋脚はスリムで丸いものにするなど、周辺の街並みと調和のとれた、沿線住民や道路利用者の方々にとって圧迫感の少ない景観になったのではないかと思います。

また、事業の計画策定に当たっては、地元住民や関係団体の方々、建築やデザインの専門家などにより、様々な角度から幅広い検討を重ねますとともに、ワークショップや大屋根の愛称(「くじらドーム」)募集など、多くの県民の方々にご参加いただき、貴重なご意見やご提案もいただきながら、事業を進めてまいりました。

こうして完成したこの事業は、まさに県内外の多くの方々の英知の結晶であり、県民の皆様の貴重な財産であると考えております。

現在、高知駅前をメイン会場として土佐・龍馬であい博を開催しており、県内外からたくさんのお客様に訪れていただいています。

今後は、この貴重な財産を活かし、県都高知市の中心市街地の活性化につなげていくことはもとより、本県の陸の玄関口として、二次交通の充実を図り、交通結節機能を高めることで、県全域の観光をはじめとした産業の振興につなげていくことが重要であると考えております。

最後になりましたが、四国旅客鉄道株式会社をはじめ関係者の皆様方のこれまでのご尽力に敬意を表しますとともに、事業の推進にご協力をいただきました多くの住民の方々には心から感謝を申し上げ、ごあいさつといたします。

平成22年3月

高知県知事

尾崎 正直

ごあいさつ



高知駅周辺都市整備は、県施行の連続立体交差事業、市施行の土地区画整理事業、県市合同の関連街路事業の3事業を、平成7年12月、県市同時に都市計画決定を行い、総事業費1,000億円を超える県下最大のプロジェクトとして、文字どおり県市一体となって事業を進めてまいりました。

このうち、市民の長年の念願でもありました連続立体交差事業は、約14年間に渡る歳月をかけて、平成20年に高架切り替えを無事終えることができました。

これもひとえに地元住民の皆様をはじめ、関係各位のご理解ご協力の賜と心から厚くお礼申し上げます。

この連続立体交差事業によりまして、11箇所の踏切がなくなるとともに、鉄道によって分断されていた南北市街地の一体的な利用が可能となり、拠点街区「よさこい咲都」への国の合同庁舎の誘致をはじめとする新たな施設建設が始まるなど、鉄道沿線は魅力的なまちに変化していくものと多いに期待しております。

また、ランドマークとなる愛称「くじらドーム」の新高知駅舎の完成とともに、公共交通結節機能の優位性を生かした魅力ある都市空間形成を目指し、県都の陸の玄関にふさわしいまちづくりをさらに推進していくとともに、今後、はりまや橋方面への有機的な連携策を模索し、高知駅周辺都市整備を生かした中心市街地の活性化を図ってまいります。

最後になりますが、本事業にご協力とご尽力を賜りました地権者の方々や関係企業の皆様、さらに、本市施行の高知駅周辺土地区画整理事業にご理解ご協力を賜りました地元住民の皆様方に、心から深く感謝を申し上げまして、事業誌刊行のご挨拶といたします。

平成22年3月

高知市長
岡崎 誠也

ごあいさつ



このたび土讃線高知駅付近連続立体交差事業が完成するにあたり、その足跡を集成した事業誌が刊行される運びとなりましたことは、誠に喜ばしい限りであります。

この事業の完成は、地元の皆様方はもとより、国土交通省、高知県、高知市、学識経験者など、数多くの方々からの多大なるご指導ご支援の賜物であり、心から敬意を表するとともに厚く御礼申し上げます。

当事業は、平成9年の事業着手以来10余年の歳月を費やし完成いたしました。また、構想段階から数えると30年以上の歳月を経ており、この間、関係者の皆様方には、なみなみならぬご苦勞があったと思います。平成20年2月26日の高架化開業1番列車の出発により、それまでの苦勞が良き思い出、経験へと変わり、皆様方には万感たる思いがこみ上げてきたものと思います。

高架化により高知のシンボルとなった高知駅の「くじらドーム」をはじめ、区画整理事業により面目を一新した高知駅周辺の街並みや景観に配慮した高架橋など、他の都市では見られない斬新な取り組みが、明治維新を興した高知の「維新精神」を体現し、高知の将来への飛躍に寄与するものと確信しております。

高架化により街の顔となった高知駅は、新駅開業以来高知市・高知県の玄関として多くの方々にご愛顧を賜っております。弊社としましても、今後とも未永く皆様のご期待にお応えできるよう、安全・正確・快適な輸送の提供に心がけるとともに、真心のこもったサービスに努め、地域の発展のために微力ながらも努力してまいりますので、より一層のご支援を賜りますようお願いを申し上げ、土讃線高知駅付近連続立体交差事業誌刊行に際してのご挨拶といたします。

平成22年3月

四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
松 田 清 宏

はじめに

高知市は、高知県の中南部に位置し、太平洋に面した面積 309km²、人口約 34 万人の県庁所在地であり、国から中核市に指定されている。江戸時代に山内一豊公の入府以来、城下町として発展した県内最大の都市であると同時に、県内の人口の約 40%を占めるプライメイトシティ(一極集中型都市)でもある。中心市街地においては、高知市のほぼ中央部にある高知城を中心にしてそこから延びる主要な 4 つの国道を骨格として発展し形成されている。

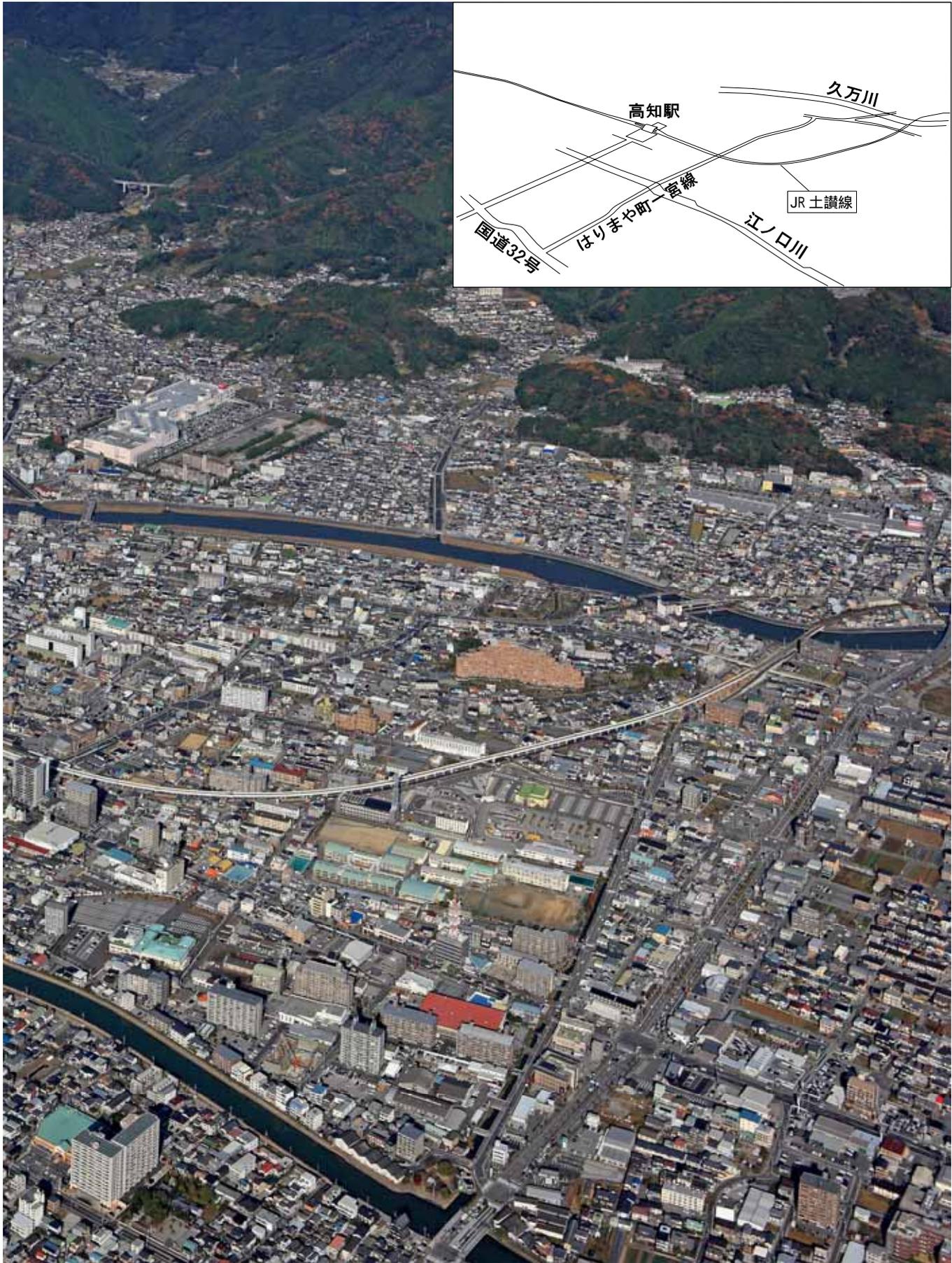
市内を通過する JR 土讃線は、市の中心部を南北に分断するように走っている。高知駅付近の約 4.1km の間には大小 11 の踏切があり、南北方向の円滑な交通が阻害されているばかりでなく、市街地が分断され一体的な発展に大きな障害となっていた。そこでこれらの問題を抜本的に解消するために高知県が事業主体となり、鉄道を高架化する「JR 土讃線連続立体交差事業」を行うことになった。

高知県は昭和 50 年頃に鉄道高架を事業化するため、調査や地元説明会等を行ったが、地元の理解が得られず実現されなかった。しかしながら、高知市の発展にはやはり高知駅周辺における連続立体交差事業や土地区画整理事業、関連街路事業などの都市整備が必要不可欠であると考え、平成 4 年から高知県と高知市が合同で地元説明会を再開し、幾度となく住民対話を重ねた後に平成 7 年に都市計画決定ができた。また、各事業を高知県と高知市が一体となって取り組むため、平成 8 年 4 月に県市合同事務所を開設した。その後、平成 9 年 1 月に事業認可を受けて、平成 13 年 2 月には薊野地区に行違設備が完成し、平成 14 年 3 月には布師田地区に車両基地も完成した。高架区間については、平成 12 年に本体工事に着手し、平成 20 年 2 月に高架切替を行った。

連続立体交差事業により、11 箇所の踏切が除去されて踏切事故が無くなること、のべ約 26 時間におよぶ踏切の遮断時間が無くなることによる交通渋滞の解消や分断されていた市街地の一体化による都市機能の活性化、高架側道や公園などの整備による周辺環境の改善などが期待されている。また、新高知駅の大屋根(くじらドーム)は、県内産の杉を使用しており、森林県高知の陸の玄関にふさわしいシンボルとなっている。

大事業である連続立体交差事業を完成することができたのは、地権者や周辺地域の方々、関係機関などのご理解とご協力のおかげである。この場を借りて謝意を申し上げたい。また、この事業誌を残すことでたくさんの関わった方々への感謝を少しでも表すことができれば幸である。

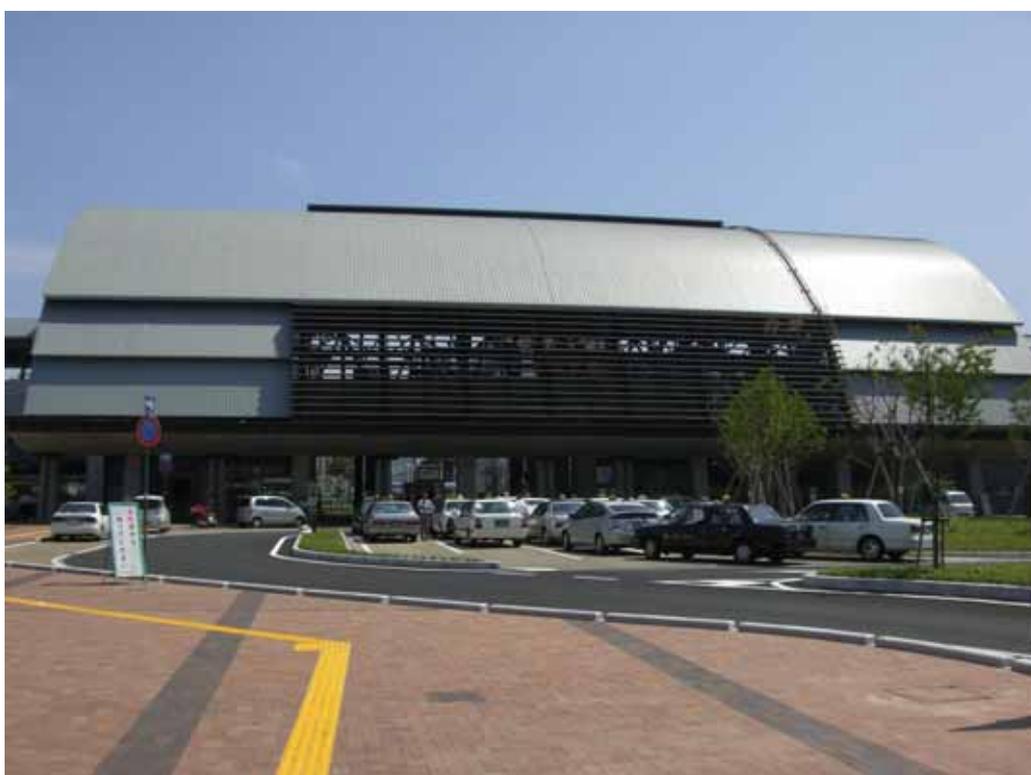




新たなまちのシンボルの創出



大屋根を全面開放型とした高知駅南口



大屋根が三段に分節化された高知駅北口



高知駅南口の夜景



高知駅北口の夜景



ホームを覆う大屋根



ホームを覆う大屋根(夜景)



開放感のある大屋根



ホームの上屋と大屋根



開放型とした大屋根南側の鉄骨アーチ



高知駅南口のキャノピー



高知駅北口の大屋根に覆われた部分とキャノピー

人々の交わる空間



南口駅前広場(広場中央に路面電車が乗り入れ)



北口駅前広場(広場の左側がバスターミナル)

生まれ変わった入明駅、円行寺口駅



入明駅の外観



入明駅の新しいホーム



事業前の入明駅のホーム



円行寺口駅の外観



円行寺口駅の新しいホーム



事業前の円行寺口駅のホーム

安全で快適な高架側道



高架側道 1 号線



高架側道 2 号線



高架側道 7 号線



高架側道 8 号線

地域になじむ高架橋



高架下で開催される金曜日(街路市)



高架橋と側道



高架橋と側道



高架橋と側道

円滑な交通の確保



現在の都市計画道路円行寺線(円行寺架道橋)



事業前の都市計画道路円行寺線(円行寺踏切)



都市計画道路はりまや町^{いっく}一宮線(北本町西架道橋)



都市計画道路愛宕町北久保線(江陽東架道橋)

円滑な列車運用のために / 行違設備



行違設備の分岐(起点方)



行違設備(一般部)



行違設備^{あぞうの}(薊野駅部)

円滑な列車運用のために / 車両基地の移転



車両基地全景

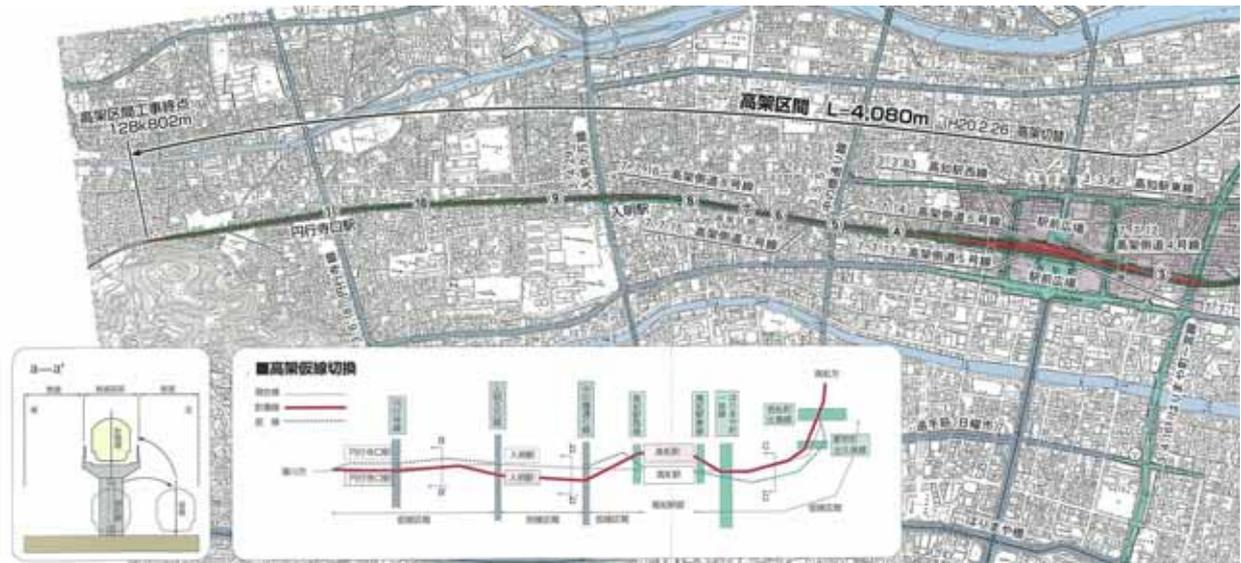


土佐一宮^{いっく}駅方面から見た車両基地

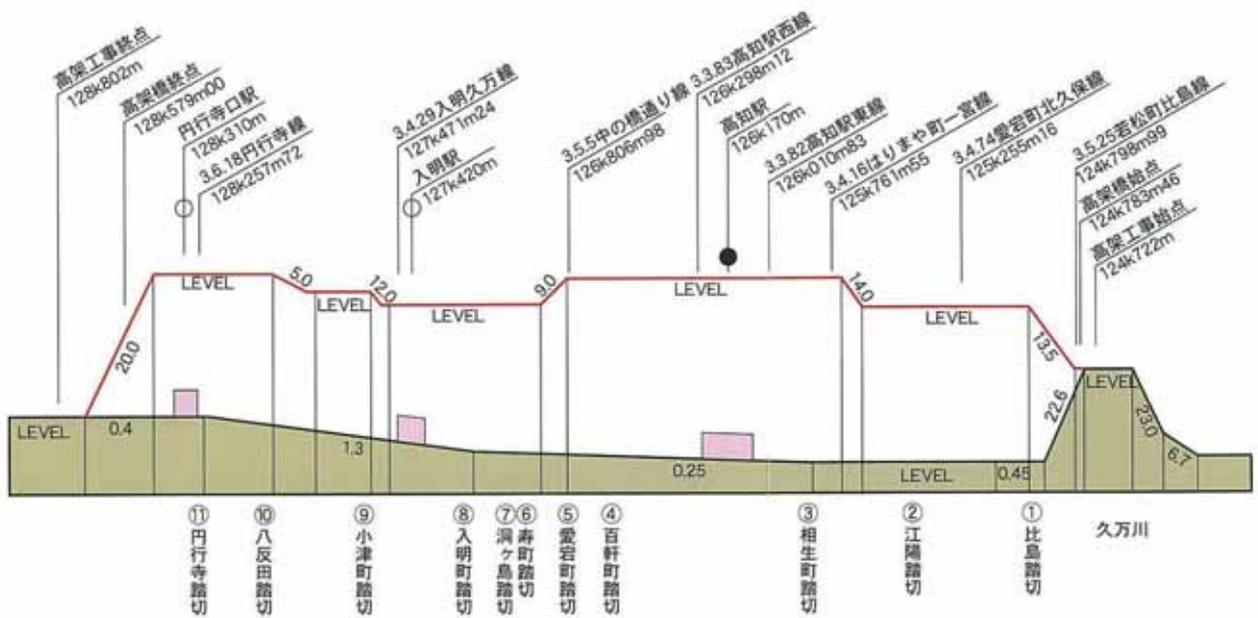


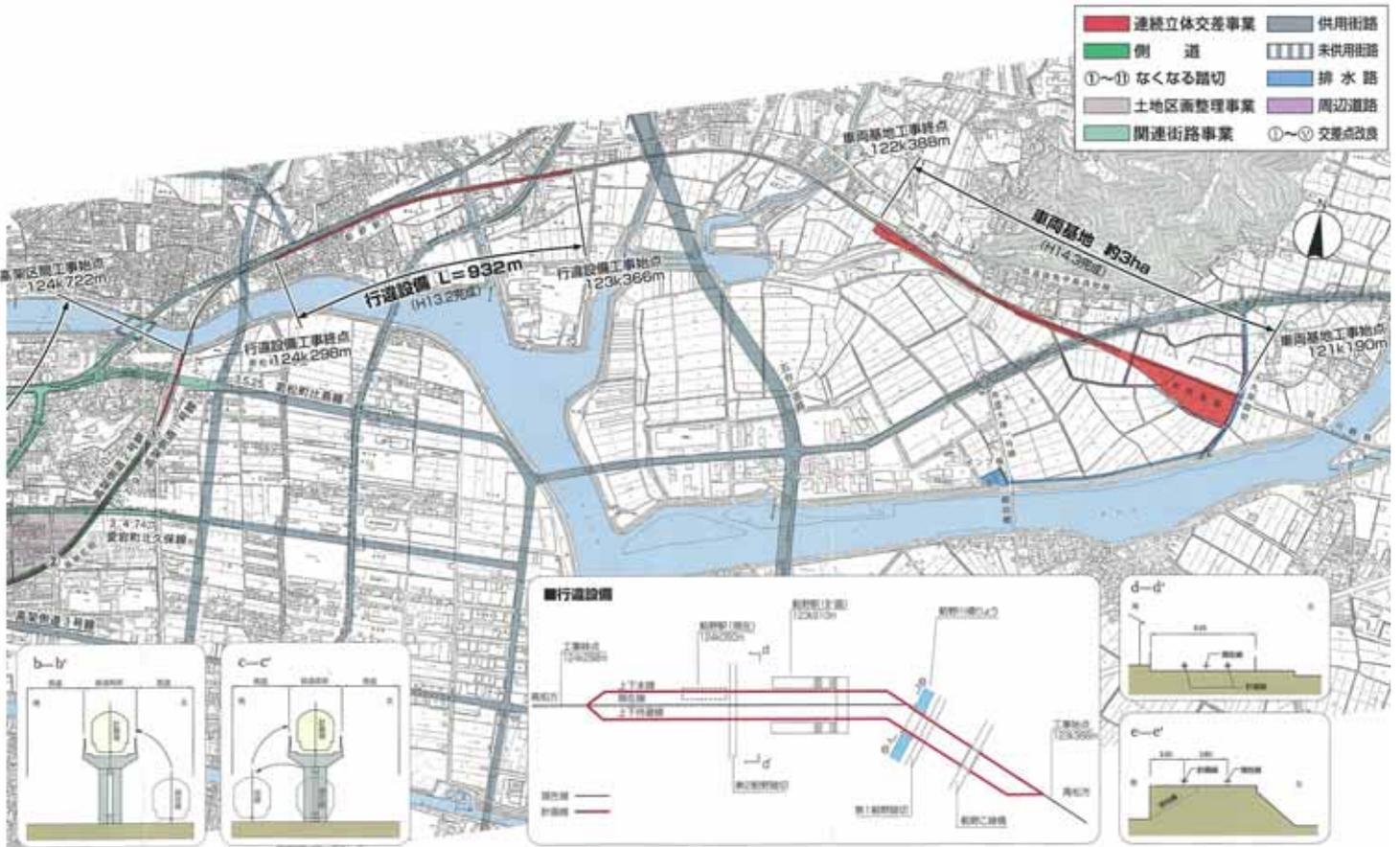
大久保踏切のアンダーパス化、排水路

事業概要図

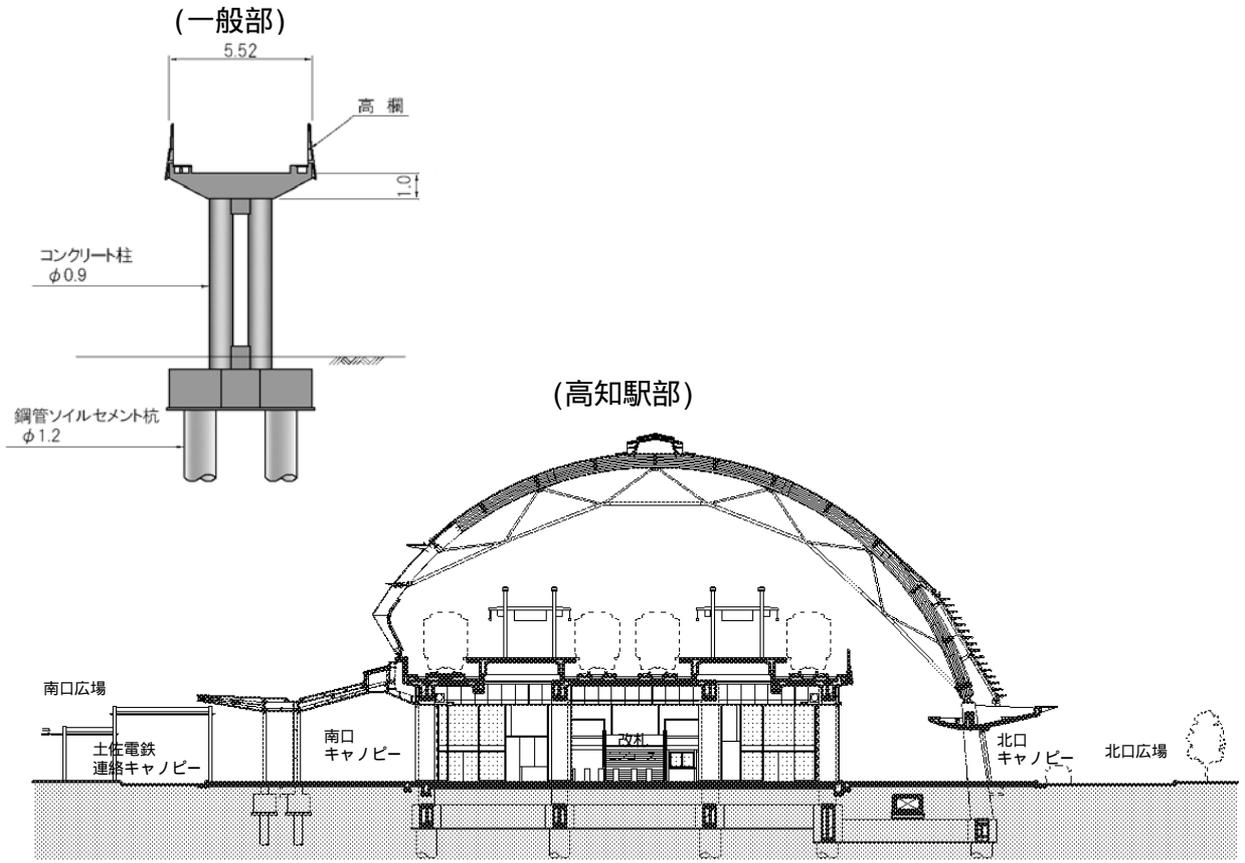


高架区間縦断略図





標準横断面



目 次

第1編 事業の概要	1
第1章 事業の背景と経緯	3
1-1 事業地域の概要	3
(1) 高知市の概要	3
(2) 社会条件	5
1-2 事業の背景と経緯	16
(1) 事業化に至る背景	16
(2) 「高知駅周辺都市整備」について	19
(3) 事業の経緯	23
第2章 事業概要	28
2-1 高知駅周辺都市整備の事業体系	28
2-2 事業内容	31
2-3 事業の流れ	33
(1) 事業調査	34
(2) 「高知駅周辺都市整備」の都市計画決定	37
(3) 鉄道施設の設計協議等	39
(4) 事業認可	40
(5) 基本協定、覚書	40
(6) 鉄道事業法上の手続き	42
2-4 施行区分	43
(1) 施行区分	43
(2) 都市側(県、高知市)施行	43
(3) 鉄道側施行	60
2-5 全体事業費と費用負担	72
(1) 事業費の構成	72
(2) 費用負担	74
第3章 関連事業など	76
3-1 高知駅周辺土地区画整理事業	76
(1) 土地区画整理事業	76
(2) 土地区画整理事業に関連するまちづくり	78

3 - 2	住宅市街地総合整備事業	80
(1)	特定公共施設関連環境整備事業	80
(2)	密集住宅市街地整備促進事業	81
3 - 3	関連街路事業	82
(1)	はりまや町一宮線	82
(2)	若松町比島線	84
(3)	愛宕町北久保線	84
3 - 4	高架下利用	86
(1)	高架下利用の概況	86
(2)	都市側利用	88
(3)	鉄道側利用	89
第4章	事業後の変化	91
(1)	踏切除却による変化	91
(2)	交差道路、側道整備による変化	91
(3)	高架下利用	93
(4)	まちづくりの進展への寄与	94
第2編	事業実施の道程	95
第1章	事業中断から再開に至るまで	97
1 - 1	昭和の鉄道高架計画	97
(1)	高架区間の概要	97
(2)	貨物車両基地	97
(3)	再開発等	98
(4)	鉄道高架化の中断	99
1 - 2	事業再開に向けて	100
(1)	パーソントリップ調査	100
(2)	南北交通及び市街地整備	101
(3)	高知駅周辺都市整備基本計画調査	102
(4)	新都市拠点総合整備計画策定調査	102
(5)	高架事業の取り組み再開	102

第2章 事業を成し遂げた取り組み	104
2-1 住民参加と住民対応	106
(1) 事業説明会(都市計画決定に向けて)	107
(2) 高架区間の説明会、ワークショップ	110
(3) 車両基地の周辺対策	113
(4) 移転者対策用住宅	114
(5) 事業損失補償の対応	114
(6) 長期夜間工事の対応	115
(7) 広報活動	115
(8) バリアフリーの実現を目指した取り組み	116
(9) その他	116
2-2 事業を推進した景観設計	118
(1) 住民参加による景観設計	118
(2) 高架橋の景観設計	119
(3) 高知駅の景観設計	125
コラム	
駅の風景づくり(政策研究大学院大学教授 篠原 修)	136
JR土讃線鉄道高架橋のデザイン(エムアンドエムデザイン事務所 大野美代子)	138
百年の計(建築家・東京大学大学院教授 内藤 廣)	140
第3編 施工	143
第1章 工事概要	145
1-1 調査	145
(1) 地質調査	145
(2) 地下埋設物調査	147
1-2 線形、構造などの決定根拠	148
(1) 高架橋、擁壁盛土の境界位置	148
(2) 高架橋の構造	149
(3) 架道橋の構造	149
(4) 線形の決定根拠	150
(5) 仮線路盤の土質強化	152
(6) 車両基地	153

(7) 行違設備	155
1 - 3 施工順序	157
1 - 4 工程	160
第2章 本体工事	162
2 - 1 土木工事	162
(1) 鋼管ソイルセメント杭の採用	162
(2) 高架橋	164
(3) 架道橋	166
(4) 高欄	167
(5) 駅部 SRC-A 高架橋	168
(6) 比島東架道橋 PC 桁事前こう上	173
(7) 旅客通路切り替え	181
(8) 線路切り替え	183
2 - 2 建築・設備関係工事	186
(1) 高知駅	186
(2) 入明駅、円行寺口駅	193
2 - 3 軌道関係工事	195
(1) 軌道構造	195
(2) 施工方法	196
2 - 4 電気・通信関係工事	200
(1) 電灯電力設備	200
(2) 信号設備	202
(3) 通信設備	203
2 - 5 高架側道工事	204
第3章 行違設備工事	205
第4章 車両基地工事	207
第5章 完成検査	210
(1) 四国運輸局による検査項目(鉄道事業法に基づく)	210
(2) 建築基準法に基づく項目	210
(3) 消防法に基づく項目	210

編集後記	211
資料編	213
1 . 覚書、確認書	217
2 . JR 土讃線連続立体交差事業の主な経緯	225
3 . 設計、施工業者一覧	228
4 . 全体一般図	229
5 . 受賞状況	242
6 . 事業関連のパンフレットなど	246