



JR高知駅前広場の整備に関する提言

提 言

2005年6月

土佐経済同友会

J R 高知駅前広場の整備に関する提言

土佐経済同友会

代表幹事 日和崎 二郎

代表幹事 千頭 邦夫

交通インフラ委員長 幸崎 真章

《 基本コンセプト 》

『すべての利用者のための高知駅に』

—市民・県民・観光客、誰にも便利な交通ネットワーク作り—

(1999年9月14日の『高知駅前再開発に関する提言』基本コンセプト)

《 提 言 》

【 提 言-1 】

新時代に向けた交通ネットワーク拠点を確立してこそ、
機能的で魅力あふれる駅前広場に

- ・ ゆとりある多目的広場で、憩い・集いと環境防災の空間を創出
- ・ バリアフリー・最短で安全便利な乗換え・構内歩車分離で、安全性・利便性を実現
- ・ バスバースは、規模内容とも将来を見越した十分な機能を確保

【 提 言-2 】

県有地を、バスターミナルや多目的広場の充実のために
有効利用し、南口駅前広場と県有地上部施設との相乗効果を

- ・ アクセス利便性が飛躍的に充実し、交流人口が増加
- ・ 各施設との相乗効果で地域経済を活性化
- ・ 屋外開放利用であらゆる上部施設の計画が可能

総 論

土佐経済同友会では、平成 10 年 9 月の「高知駅前再開発に関する提言」（資料 1）以後も、『すべての利用者のための高知駅に』を基本コンセプトに、高知県にとって、地理的にも社会・経済的にも重要な J R 高知駅と、その周辺地区の再開発のあり方を議論してきた。その議論の中心は個々の建物や土地利用をどうするのかということではなく、J R 高知駅とその周辺がどうあるべきなのか、その目標を明確にすることであった。

提言以降は、「交通ネットワークの整備」をメインテーマとして、利用者や民間の視点から公共交通の利便性を考え、関係組織、公共交通企業、関係協会等との情報交換を行い、「交通ネットワークの整備」、「交通結節点」の必要性に関して利用者の視点に立って議論を重ねてきた。

J R 高知駅とその駅前広場ならびに交通空間は、個々の交通手段の効率化のみでなく、J R、路面電車、バス、タクシー、自家用車、自転車や歩行者といったすべての交通手段の結節点として有機的なつながりを持った、安全快適で誰にでも利用しやすい、「総合交通ターミナル」としての機能強化を図らねばならない。これによって J R や路面電車、バスの利用者の増加や市街地への乗用車乗入れ抑制効果も期待される。

また、陸の玄関として、高知の文化を紹介でき、憩い・集い・語らいの場としての環境・防災空間を提供する駅前多目的広場の設置が強く求められる。

現在計画されている J R 高知駅前南口広場の面積は平成 5 年の規模算定を受けて、平成 7 年に都市計画決定されたもので（南口 9,200 m²、北口 4,400 m²）手狭な感は否めず、期待されるシンボリックで有機的な駅前広場の機能を果せないことが懸念される。

ところで、その駅前広場用地の西側には隣接して高知県所有の土地があり、平成 6 年より（社）高知県バス協会が、同用地（2,000 m²）を高知県から借用し、費用を投じて施設を整備して、主に長距離バスの発着場（5 バース）として利用している。

J R 高知駅前南口の高知県所有地はさまざまな用途が考えられるが、現在「J R 高知駅前広場基本設計検討委員会」において計画中の J R 高知駅前南口広場の機能をより充実させるためにも、県有地を含んだ利用を計画できることが、もっとも公益的で有効な活用方法であると思われる。

以上の理由により、県有地の有効活用を前提とした J R 高知駅前広場の計画の推進を、提言する。

【提言-1】 新時代に向けた交通ネットワーク拠点を確立してこそ、 機能的で魅力あふれる駅前広場に

・ゆとりある多目的広場で憩い・集いと環境防災の空間を創出

高知駅前の景観眺望にゆとりと魅力を与え、催し、イベントやよさこい祭り、さらに災害時にも利用可能な多目的広場は必要不可欠である。

・ バリアフリー・最短で安全便利な乗換え・構内歩車分離で、安全性・ 利便性を実現

現在、計画中のＪＲ高知駅前南口広場は、ＪＲ高知駅改札口から路面電車の電停までの間を一般車、バス、タクシー等、全ての進入車両が通過する計画であり、電車の乗降者と交錯して非常に危険で、バリアフリー化も難しく、広場内の渋滞原因にもなる。それらの欠点を解消するために、広場内でのあらゆる乗り換えは歩行者と車両の動線を完全に分離したものとする。

・ バスターミナルは規模内容とも将来を見越した十分な機能を確保

現在「ＪＲ高知駅前広場基本設計検討委員会」において検討中のバス発着場は南北分割案（南口６バース、北口６バース、計１２バース）である。高知駅の利用者の視点、利便性から判断した場合、南口広場１ヶ所への集中こそが理想であり、利用者ニーズに合致したものとなる計画が必要である。

バスターミナルは、利用者にとって分かりやすく利用し易いものでなければならず、バス発着場が南北に分割された場合はそれぞれに案内所を設置することが必要となり、職員配置や、必要な看板等の案内を行うものの利用者に乗り間違い等の混乱が発生することが予想される。また、はりまや橋方面からの利用者が高知駅からの各交通機関を利用しようとする場合、高知駅舎を目の前にして回り道をさせる内容となっており、極めて不便で不快感を与えることになる。

バスターミナルには、案内所（乗車券発売業務）、待合所、トイレ等の付帯設備の設置が望まれ、南北に分割された場合、双方に施設の設置が必要となる。

先に、高知市が行ったアンケート調査においても各交通機関相互乗り換えの便利さが求められており、この要望を満たすことが行政の責務であり、全国屈指の高齢化社会である当県の現状から判断しても、特に高齢者にとって、より安全で快適な乗換え動線の確保が重要と考え、各種交通機関乗り継ぎの利便性の向上（結節機能の拡充）を図るうえからも、南口広場へのバスターミナルの設置を最優先すべきものとする。

【 提言-2 】 県有地を、バスターミナルや多目的広場の充実のために有効利用し、南口駅前広場と県有地上部施設との相乗効果を

・アクセス利便性が飛躍的に充実し、交流人口が増加

J R 高知駅前南口の高知県所有地はさまざまな用途が考えられるが、現在「J R 高知駅前広場基本設計検討委員会」において計画中の J R 高知駅前南口広場の機能をより充実させるためにも、県有地を含んだ利用を計画できることが、もっとも公益的で有効な活用方法であると思われる。これによって、県内外との各方面のアクセス利便性が飛躍的に向上し交流人口が増大するだけでなく、さまざまな場面で多くの人の集まる多目的広場の設置も可能となる。

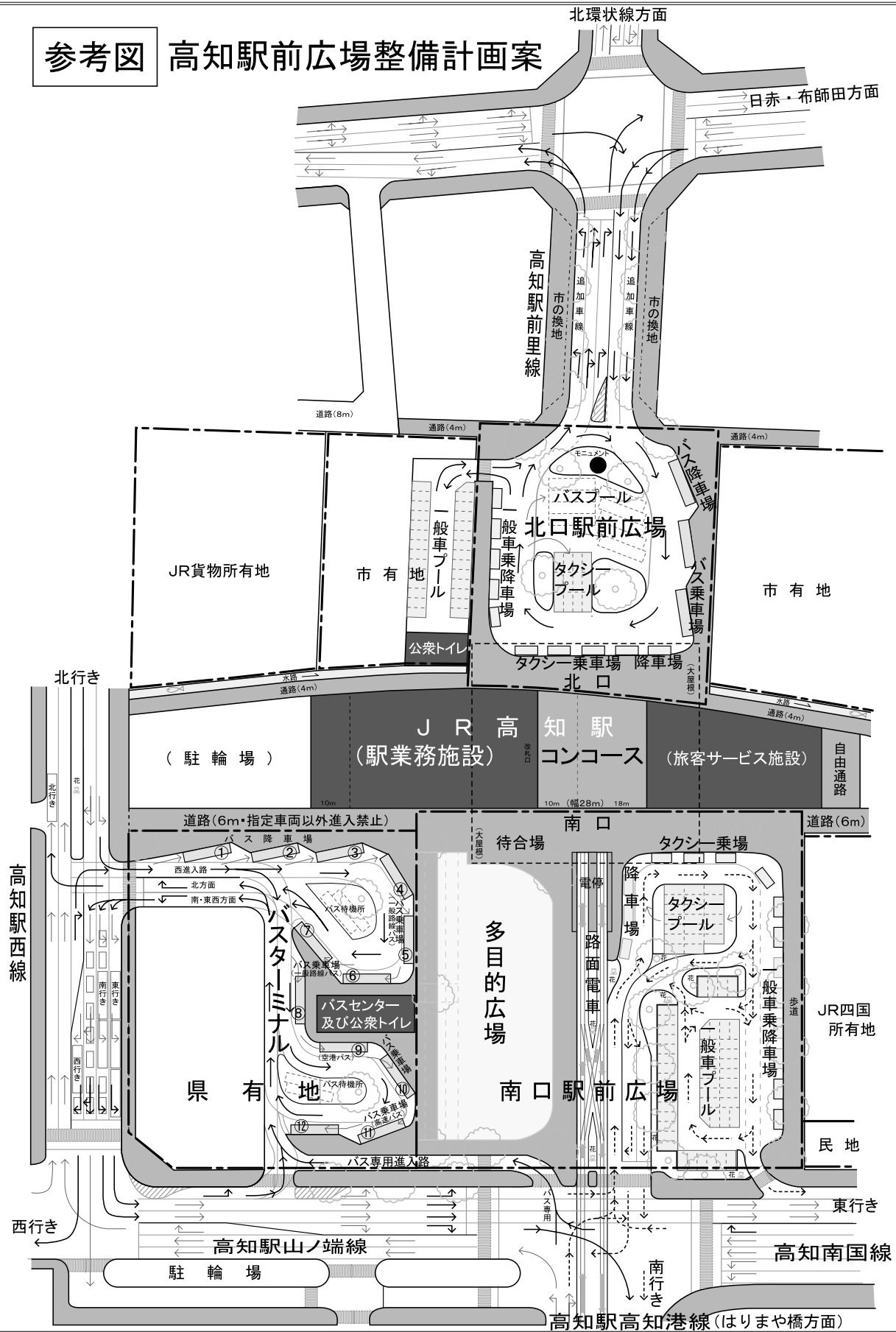
・各施設との相乗効果で地域経済を活性化

駅前広場に隣接するという立地条件を最大限に活かして、南口に整備される拠点機能との相乗効果をより効率よく発揮するために、隣接する県有地の一階部分には、バスターミナルや多目的広場などの設置が求められる。これにより予想される上部施設とバスターミナル、駅前広場各施設との大きな相乗効果が生まれ地域経済の活性化につながるものと期待される。

・屋外開放利用であらゆる上部施設の計画が可能

1 階バスターミナルを屋外開放型の利用形態にすることによって、ターミナルのレイアウト、施工時期や順序にかかわらず上部に建築物等の計画を行う上で阻害要因とはならない。例えば 2 階部分に多目的広場と有機的に繋がったオープンスペースを持つ文化ホールなどの建設も期待したい。

参考図



高知駅前再開発に関する提言（平成 10 年 9 月 14 日）

土 佐 経 済 同 友 会

代 表 幹 事 関 裕 司

代 表 幹 事 竹 内 克 之

交通インフラ委員長 千 頭 邦 夫

1. 基本コンセプト 『すべての利用者のための高知駅に』

—市民・県民・観光客、誰にも便利な交通ネットワーク作り—

2－1. 提言－1 「高知駅に交通ネットワーク拠点としての機能を確立させる」

・ 乗り換えの利便性向上：「最短距離で滞れずに」

J R、電車、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者

- ・ 生活者の利便性向上：「わかり易く、より早く、行きたいところへ」

電車、バス路線網や運用の整理

- ・ 観光客の利便性向上：「もてなしの心を形に」

総合案内支援センターや観光バスターミナルの設置

2－2. 提言－2 「高知駅の下に南北幹線道路を貫通接続させる」

- ・ スムーズな南北交通の実現
- ・ 都心と北部地域のアクセスを最短に
- ・ 数少ない南北幹線道路の強化
- ・ シンプルでわかり易い道路網の整備
- ・ 電車路線の北部延伸の可能性を残した高架構造
- ・ ロの字迂回に伴い発生する東西交通による渋滞の防止

2－3. 提言－3 「高知駅周辺 5 街区の土地利用は、長期的視野に立ち、
全体として 整合性のあるものに」

- ・ 中心 5 街区と駅前広場を一体として、土地利用計画を立てる
- ・ 拙速を避け、当面公用空地やフリンジパーキングとしての利用も考慮する

総 論

土佐経済同友会・交通インフラ委員会では、本四三橋時代を間近に控えいわゆる県土開放化が叫ばれる中、鉄道連続立体交差事業および高知駅周辺再開発事業に対して、地理的にも社会・経済的にも非常に重要な高知駅とその周辺地区の再開発のあり方を議論してきた。

その議論の中心は個々の建物や土地利用をどうするのかということではなく、駅とその周辺が「どうあるべきなのか」、その目標を明確にすることであった。

まず第一に高知駅とその周辺地区は、高速道路や鉄道、県内主要幹線をつなぐいわば陸上交通の表玄関として最重要な地区である。さらに高知空港や高知港、高知新港といった航空輸送、海上輸送とのネットワーク結節点として現状で成立しうる唯一の場所でもある。この約20haに及ぶ再開発事業は単に個別の事業としてではなく、この交通ネットワーク上の拠点としていかにその機能を備えたものにするかということが真剣に議論されなければならない。

そこには平成14年までにといった性急な処理を急がず、全体としての土地利用形態を含め長期的な視点が要求される。

第二は、誰のための再開発事業かということである。

鉄道高架化や区画整理事業の対象地区となっている周辺住民への配慮が重要であることは言うまでもないが、交通ネットワークの拠点として位置付ける場合、利用者の利便性を追及することが最も必要である。毎日の通勤通学でJRその他の公共交通機関を利用する市民県民、旅行で県内外を移動する利用者、土讃線を横切って南北移動する市民、さまざまな交通手段で高知を訪れる観光客などへの利便性やサービスを最大限に発揮できる機能を追及することが要求される。

結論として、目標とすべき基本コンセプトは、『すべての利用者のための高知駅に』を掲げる。

またこのコンセプトを実現するための具体的方策として、

「高知駅に交通ネットワーク拠点としての機能を確立させる」

「高知駅の下に南北幹線道路を貫通接続させる」

「高知駅周辺5街区の土地利用は、長期的視野に立ち全体として整合性のあるものに」
の三点に集約して提言する。

この提言内容を実現するには、JRをはじめ関係各機関の協力が欠かせない。

各機関個別の利害を越えて、県民市民、全利用者さらに高知県の将来のために、是非協力を望みたい。

1. 基本コンセプト『すべての利用者のための高知駅に』について

駅周辺再開発事業は単に駅とその周辺をどうするかということよりも、市民、県民、観光客を含めすべての利用者にとっての最大の便益をどう実現するかという視点が重要だということは前述したとおりである。

また交通ネットワークは個々の交通手段の効率化のみでなく、JR、電車（以下路面電車の意）、バス、タクシー、自家用車、自転車や歩行といったすべての交通手段の結節点として有機的なつながりを持ったものでなければならない。これによって JR や電車バスの利用者の増加や都心への乗用車乗り入れ抑制効果も期待される。

個々の交通事業の都合だけを主張し合うのではなく、利用者にとって交通ネットワーク全体をいかに効率的なものにできるかを考え、そのために高知駅とその周辺をどのように再開発して将来につなげるかを検討すべきである。

2. 提言について

2-1 「高知駅に交通ネットワーク拠点としての機能を確立させる」

高知駅を単なる駅舎としてではなく、JR はもとより道路、空港、港などの主要施設とのネットワーク拠点と位置付け、観光地や学校、病院などを含めた目的地への移動、乗り換えといった利用者へのサービスや便益を最大限に発揮する機能を満たすべきである。

そのため利用者の視点に立ち、利便性向上のため以下の3点に要約した。

【乗り換えの利便性向上】：（最短距離で濡れずに）

JR、電車、バス（路線、長距離、観光）、タクシー、自家用車 および自転車などすべての交通機関の乗降場所を最短距離で結び、濡れずに移動乗り換えできること。

エレベーターやエスカレーターによる上下移動手段を設け、安全で弱者への配慮も充実した施設とすること。

【生活者の利便性向上】：（わかりやすく、より早く、行きたいところへ）

高知駅を交通ネットワークの拠点として整備することに合わせて、電車やバス路線を番号制などのわかりやすく利用しやすい運用形態にするとともに、既存ルートの廃止統合、新たなルート開発の実現を求める。たとえば現在の2社運行によるバス路線は連携が良いとは言えず、わかりにくく目的地まで何度も乗り換えねばならないなどの欠点がある。JR、バス、電車などの時間および路線の連絡性向上を実現したい。

【観光客の利便性向上】：（もてなしの心を形に）

今後空港や高速道の整備が進み、瀬戸三橋時代の中で海外を含めた観光客 増加を目指す高知県にとって、現状で明らかに欠落している来訪者向けの 交通ネットワーク、支援拠点を確立すること。観光地やイベントの案内、 ホテルや観光船予約機能などを備えた「総合案内支援センター」、市内や 県下の観光地を巡る観光バスターミナル、空港や港と結ぶ連絡便ターミナル など、来訪者はここに来ればすべてが分かり、利用できるという“もてなし”施設の設置を求める。

2-2、「高知駅の下に、南北幹線道路を貫通接続させる」

本年度に北部環状線（県道薊野塚ノ原線）と知寄町薊野線が供用を開始して以降、北部地域の車の流れが激変したように、高知市にとって南北交通幹線へのニーズは大きいものがある。JR 線が連続立体交差となることで南北交通の渋滞緩和は一定の効果を上げると予想されるが、現状北部地域と都心さらに南部地域を結ぶ南北幹線と呼べる片側2車線以上の道路はなく、これが高知市域道路網の弱点でもある。

その意味で高知駅の下に南北幹線道路を貫通接続することは、生活者にとっても都市道路政策の観点からも非常に重要かつ必要なものだと考える。

高知市はいわゆる七河川が東西に流れ、その地形上南北交通が脆弱であることは従来から衆目の一致するところである。南北交通の迂回のために余分な東西交通が発生し、これが東西交通の集中や渋滞をより深刻なものにしているという実情もある。

現在計画されている高知駅をロの字型に迂回する道路計画は、グリーンベルト等としての価値はあるが、結果として高知駅周辺で迂回に伴う今以上の東西渋滞を発生させることは明らかであり、シンプルで分かりやすい道路網の整備の観点からも得策とは言えず、高知駅下の幹線を貫通させることが最適と考える。

ロの字型道路は地域の形成や将来のこの街区の土地利用という意味からは有効なので、位置はこのままで当面の道路の形態を再検討する。また、南北幹線を貫通させることで、将来、電車の北部延伸の可能性を残せるばかりでなく、前述したように利用勝手が必ずしも良いとは言えない現在のバス路線網の整理や、新たな路線開発につながりうる。

電車の延伸やバス路線の整理・整備については、民間企業ということもあり必ずしも同時進行できるとは限らないが、少なくとも将来に向けて可能性を担保するため鉄道高架橋の設計面でも考慮しておく必要がある。

2-3、「高知駅周辺5街区の土地利用は、長期的視野に立ち、全体として整合性のあるものに」

本提案で述べてきたように、高知駅及び周辺再開発事業はこれまでにない大きなインパクトを持った「新しいまちづくりのための事業」である。この街区の活用方法は、その所有者となる企業や自治体の利害を超え、県、市全体の将来を見据えた計画でなければならない。従って、5街区の整備は各街区ごとや所有者ごとに利用計画を考えるのではなく、一体としてその利用方法、所有形態まで踏み込んで議論しなければならないと考える。

細部ではより詳細な検討が必要となろうが、本事業の重要性を考えると、拙速を避け、当面公用空地やフリンジパーキングとしての利用なども考慮に入れて、時代の流れに沿って慎重に順次検討立案して着実に実現していく計画を望みたい。

【交通インフラ委員会 検討メンバー一覧】(2005 年度)

幸崎 真章 (委員長)

井上泰日子 (副委員長) 片岡 賢 (副委員長) 高橋 浩介 (副委員長)

朝日 満夫	安達 寿次	磯村 修	市村伊佐雄
岩永洋一郎	岡本 憲尚	角田 明	釜原 康光
北代 誠	栗生 敦郎	関 裕司	仙頭 桂一
高島 郁夫	竹内 康雄	竹島 譲	千頭 邦夫
藤堂 宗昭	徳橋 明	西山 彰一	西山 昌男
野村 茂久	浜田 博司	原田 秀一	日和崎三郎
藤田 智久	松木 裕之	三好 朝男	三好 敏之
宗石 雄久	村田 耕一	吉村 浩二	漁師 明

【交通インフラ委員会開催記録】

	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度
第1回委員会	2月21日	2月20日	2月19日	2月17日
第2回委員会	3月28日	3月10日	3月18日	3月24日
第3回委員会	4月18日	4月17日	4月22日	4月21日
第4回委員会	5月16日	5月15日	5月18日	5月19日
第5回委員会	6月20日	6月19日	6月17日	6月23日
第6回委員会	7月18日	7月10日	7月15日	
第7回委員会	8月22日	8月21日	8月19日	
第8回委員会	9月19日	9月18日	9月24日	
第9回委員会	10月16日	10月23日	10月21日	
第10回委員会	11月28日	11月20日	11月18日	
第11回委員会	12月19日	12月24日	12月16日	

【本件に関する問い合わせ先】

土佐経済同友会 事務局

〒780-0823 高知市菜園場町1-21 四国総合ビル3F

四銀キャピタルリサーチ(株)内

TEL:088-885-6707 FAX:088-883-1156

◇インターネットホームページ <http://www.tosa-te.ne.jp/~tosadoyu/>

◇メールアドレス tosadoyu@orange.ocn.ne.jp