

第21回 全国街路事業 コンクール応募資料

平成21年2月

応募者名:高知県 土木部

事業の名称:JR土讃線連続立体交差事業
(高知駅付近)

実施都市名:高知県 高知市

事業目的

高知駅を中心とする本事業区間は、JR土讃線が市の中心部を東西に平面で縦貫するかたちとなっており、近年の高知市街地の発展にともない南北地域間の交流に支障をきたし、都市機能を著しく低下させる原因となっている。本事業は、こうした状況を解消するため、鉄道を高架化し道路と鉄道を連続立体交差化することにより、11箇所の踏切を除却し、都市交通の円滑化と安全の確保を図り、南北市街地の活発な地域の交流と均衡のとれた発展に寄与することを目的としている。

事業概要

事業名：JR土讃線連続立体交差事業（高知駅付近）

路線名：JR四国土讃線

事業箇所：高知市比島町2丁目～高知市福井東町

事業延長：4.08km

幅員：5～32m

高架化駅：高知駅、入明駅、円行寺口駅

総事業費：約490億円

事業期間：平成8年度～平成21年度

（平成19年度高架切替え）

本事業は、高知市中心部を東西に縦貫する土讃線の約4.1kmを高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化する事業である。

高知の連続立体交差事業は、「JR土讃線鉄道高架橋景観検討委員会」や「JR土讃線鉄道高架景観検討委員会」を設置し、本格的な景観設計を実施した全国でも数少ない鉄道高架である。

高架橋の景観設計は、古くからの城下町にふさわしい、落ち着きと親しみの感じられる和風のイメージを基調とし、併せて高知の気候風土に合わせて、豪雨のときの雨水が桁裏に回らないように水切れの良い民家の屋根をイメージしたものとした。

具体的には、橋脚を2本に分け、丸みをつけて親しみやすい形にし、桁の裏側は段差が生じないように滑らかに仕上げ、両側に角度をつけてすっきりとしたデザインを採用した。高知の連続立体交差事業は、本格的な景観設計を実施した全国でも数少ない鉄道高架である。

高知駅舎の景観設計は、駅前広場から柱が立上がり、高架橋をすっぽりと覆う全国でも例を見ない大屋根構造を採用している。この大屋根は、高知県産の杉を県内各地から取り寄せ、加工や製作を県内工場で行い、大断面の構造物として使用した、全国にも誇れる「森林県高知」の新たなシンボルとなっている。

JR土讃線連続立体交差事業の 整備効果アピール資料

JR土讃線連続立体交差化 L=4.08km



○事業概要

事業名: JR土讃線連続立体交差事業
 事業箇所: 高知市比島町2丁目～福井東町
 事業延長: 高架区間 L=4.08km
 幅員: 5～32m
 高架化駅: 高知駅、入明駅、円行寺口駅
 総事業費: 約490億円
 事業期間: 平成8年度～21年度
 (高架切替日: 平成20年2月26日)

○交通量調査結果(相生町踏切)

供用前 実測 平成16年11月18日
 供用後 実測 平成20年 7月15日
 ・交通量の推移
 自動車類 12,886→14,913台/日
 歩行者・自転車類 3,990→6,402人・台/日
 踏切遮断時間 3.52時間/日 → 0時間/日
 ◎踏切除却による交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全な通行空間確保に寄与

「踏切除却による整備効果」

- 11箇所の踏切除却
- 踏切交通遮断量の解消
全11踏切 171,394台時/日
- 全11踏切の渋滞長の解消
北向き 1,315m → 0m
南向き 1,795m → 0m
- 悲惨な踏切事故の解消
過去10年の事故件数 7件
- 幹線道路以外(生活道路)の自動車交通量の減少
幹線道路以外の6踏切計
24,917→16,792台/日

「その他の事業効果」

- 景観に配慮し設計した高架橋は密集住宅地へ見合う圧迫感を与えないデザイン
- 高知県産杉をふんだんに使用し、高知のランドマークとなった高知駅舎大屋根「くじらドーム」
- 高架下空間を街づくりに活用



相生町踏切



円行寺口踏切での事故



景観に配慮した高架橋



高架下で行われている街路市



高知駅舎



高知駅ホームと「くじらドーム」

事業前写真

昭和62年4月撮影



平成5年5月撮影



平成16年11月撮影



平成19年6月撮影



平成19年7月撮影



事業後写真

平成20年12月撮影



平成20年2月撮影



平成20年12月撮影



平成20年12月撮影



起点側より終点に向けて撮影(中央が高知駅舎大屋根「くじらドーム」)