



# 第1編 事業の概要

第1章 事業の背景と経緯

第2章 事業概要

第3章 関連事業など

第4章 事業後の変化



# 第1章 事業の背景と経緯

## 1-1 事業地域の概要

### (1) 高知市の概要

高知県は、北が四国山地、南が太平洋に面する長い海岸線を有しており、県土の面積は、約7,105km<sup>2</sup>と全国で18番目に広く、森林面積が県全体の約84%を占める森林県である。

県の総人口は、796,292人(平成17年国勢調査)と全国第45位で、気候は温暖多湿であり、足摺岬や室戸岬で亜熱帯植物が自生し、高知平野では早場米が収穫され、古くから野菜のハウス栽培が行われている園芸王国でもある。このような地形、温暖な気候、台風の襲来などの自然が、土佐特有の風土をつくりあげている。

事業地域である高知市は、高知県の県庁所在地で、政治、経済、教育、文化などの中心地でもある。県のほぼ中央で太平洋に面して位置し、北は土佐町、東は南国市、西はいの町と土佐市に接し、寒暖の差が少なく四季を通じて温和な気候風土となっている。

図1-1-1 高知県、高知市の位置



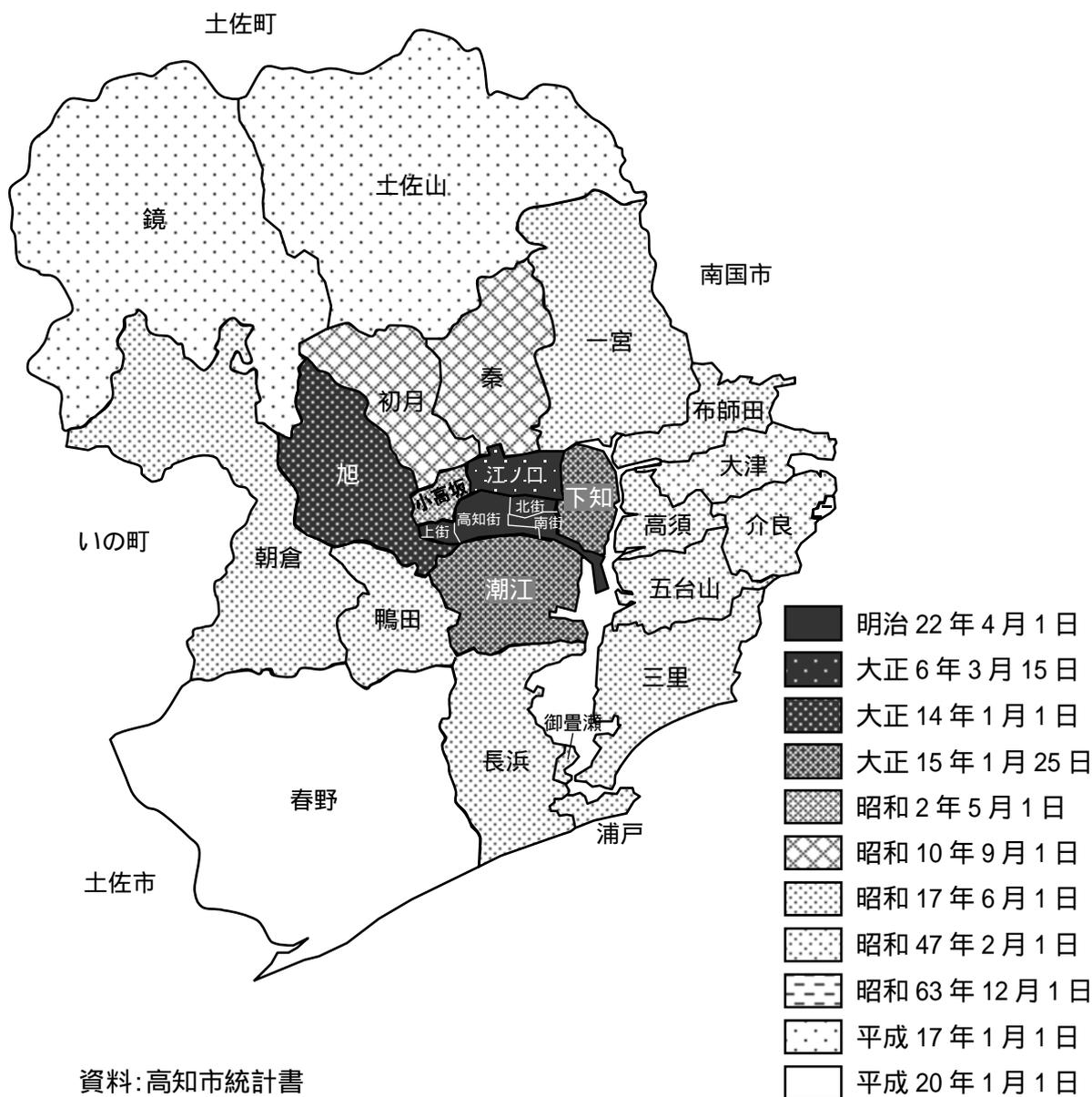
五台山からみた高知市中心部



高知市は、明治22年(1889)に49町村の合併により市制が施行されてから幾度かの合併が行われ、平成20年(2008)に隣接する春野町との合併で現在の市域になった。

また、高知市と隣接する南国市、香美市、いの町の一部の3市1町で構成される「高知広域都市計画区域」の中では、高知市がその中心となっている。

図1-1-2 高知市域の変遷



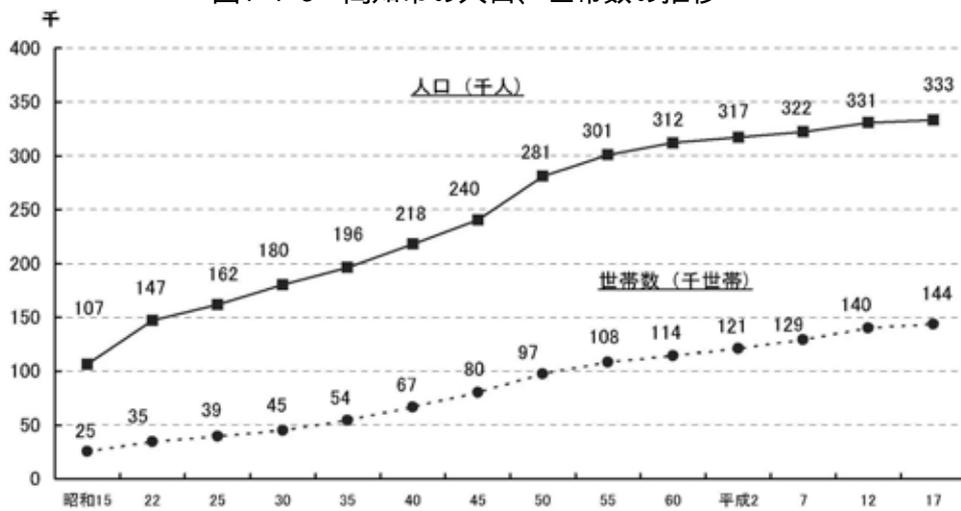
(2)社会条件

1)人口、世帯数

明治22年(1889)の市制施行当初の人口は、約21,800人であったが、戦後人口増加が続き、昭和50年代には、30万人を超えるまでになった。その後、平成を迎える頃になると伸びが緩やかになり、平成20年(2008)には、約35万人となっている。

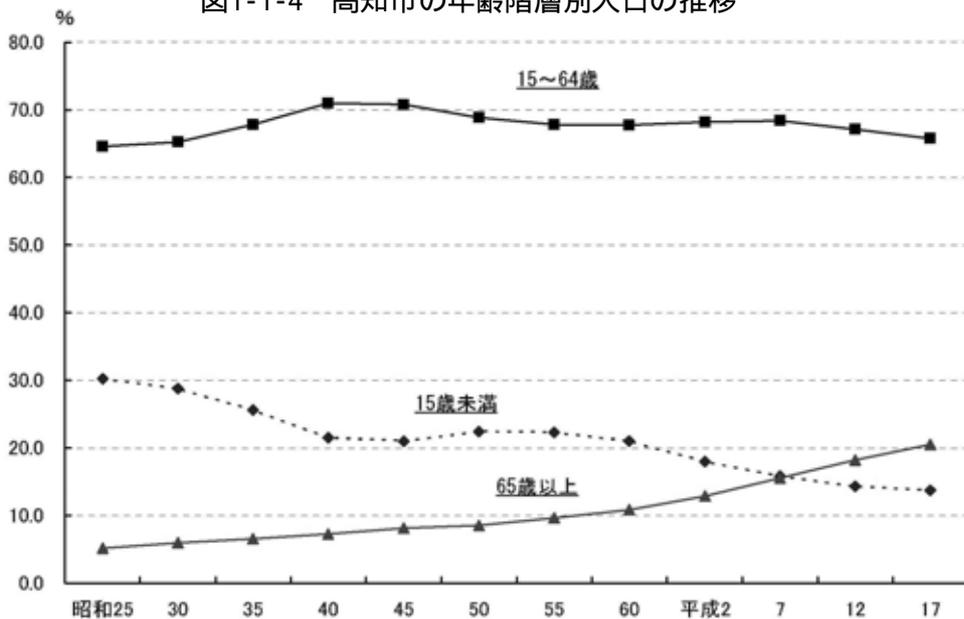
年齢別人口では、全国的なすう勢と同じく少子高齢化が進んでおり、平成7年(1995)以降、年少人口(0~14歳)と老年人口(65歳以上)の比率が逆転している。

図1-1-3 高知市の人口、世帯数の推移



資料:高知市統計書

図1-1-4 高知市の年齢階層別人口の推移



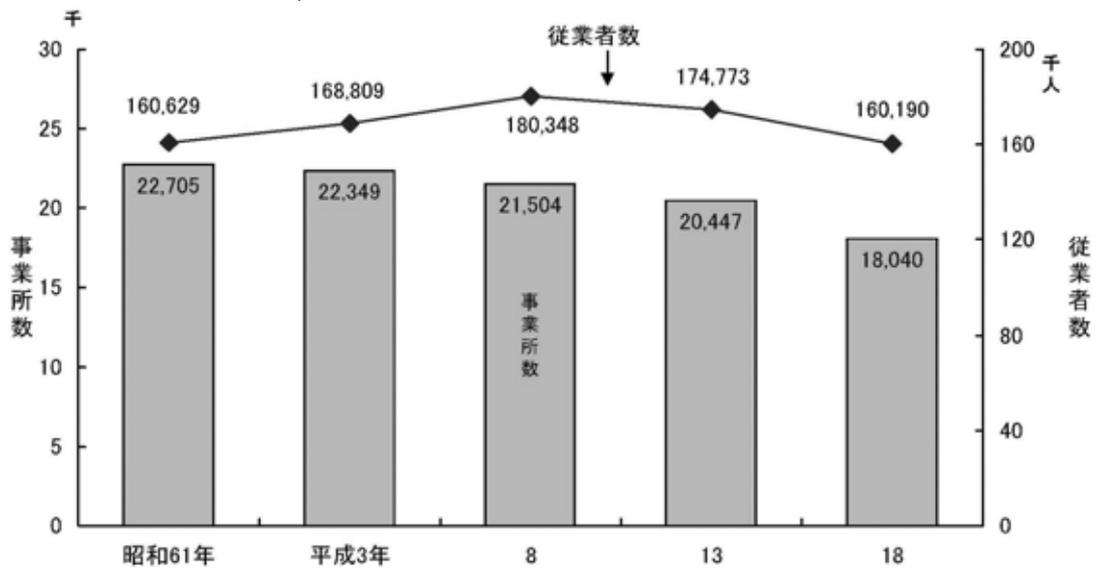
資料:高知市統計書

2) 事業所、商工業の状況

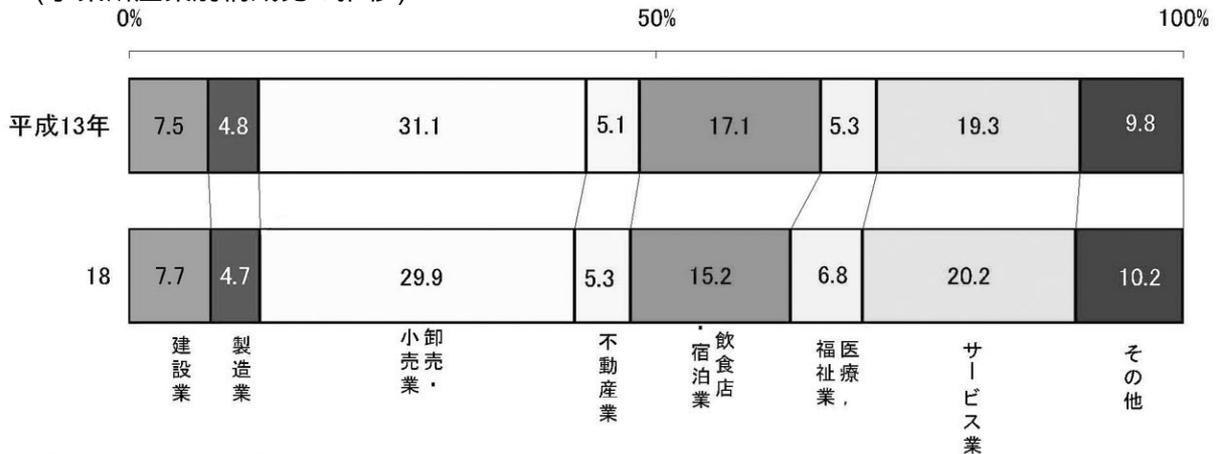
高知市内の事業所数は、徐々に減少しており、従業者数も平成8年(1996)までは増加していたが、それ以降減少している。産業別構成比では、「卸売・小売業」、「サービス業」、「飲食店、宿泊業」など第3次産業が中心で、「サービス業」の比率がやや増えている。商工業の状況では、小売商店数の減少が顕著で、製造業の事業所数、従業者数は減少しているものの、製造品出荷額等は増加している。商業の小売業では、販売額ベースで「飲食料品小売業」の比率が他よりやや多くなっている(「その他の小売業」を除く)。また、製造業の出荷額ベースでは、「食料品」が最も比率が高いが、「輸送機械器具」、「鉄鋼業」、「一般機械器具」も同程度となっている。

図1-1-5 高知市の事業所の動向

(事業所数、従業者数の推移)



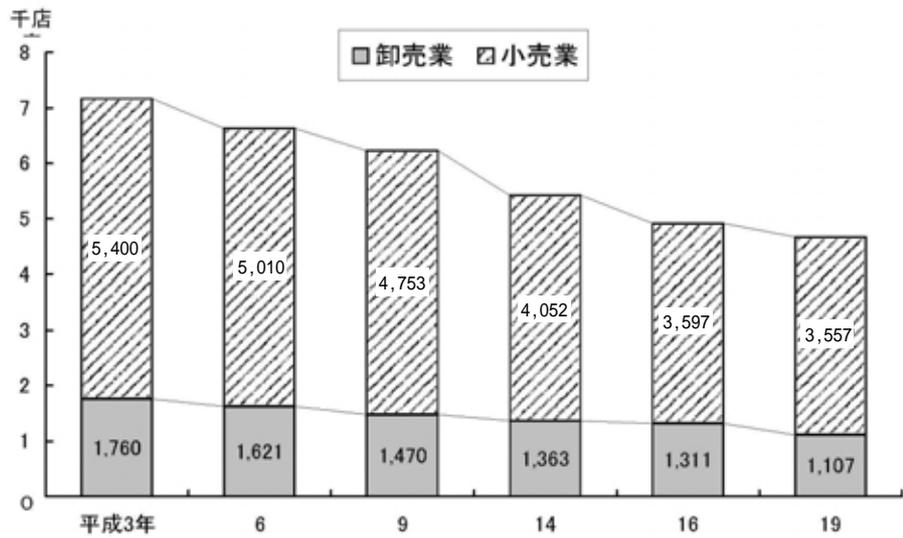
(事業所産業別構成比の推移)



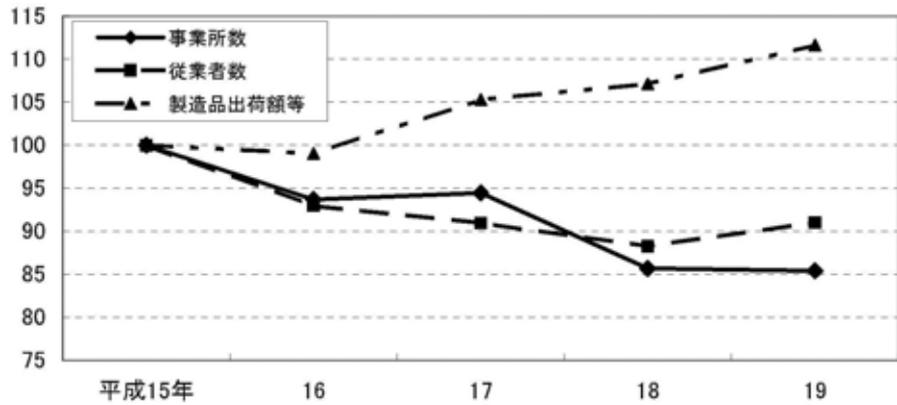
資料: 高知市統計書

図1-1-6 高知市の商工業の動向

(商店数の推移)



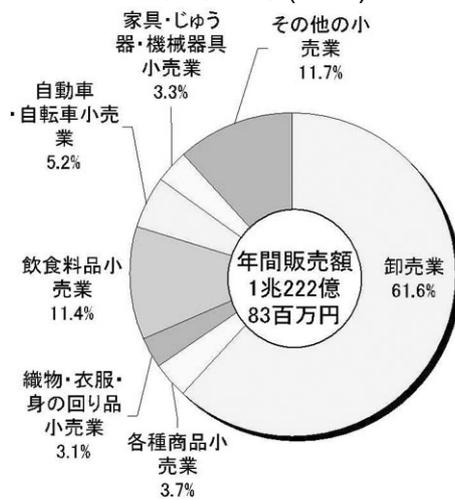
(製造業の指数推移)



\*平成15年を100とする指数(従業員4人以上の事業所)

(商業の状況[販売額ベース])

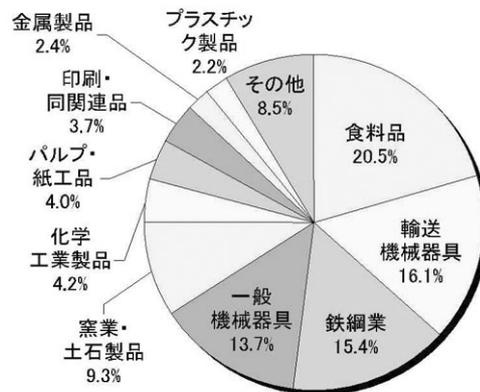
平成19年(2007)



(製造業の状況[出荷額ベース])

平成19年(2007)

年間製造品出荷額等  
1,388億32百万円

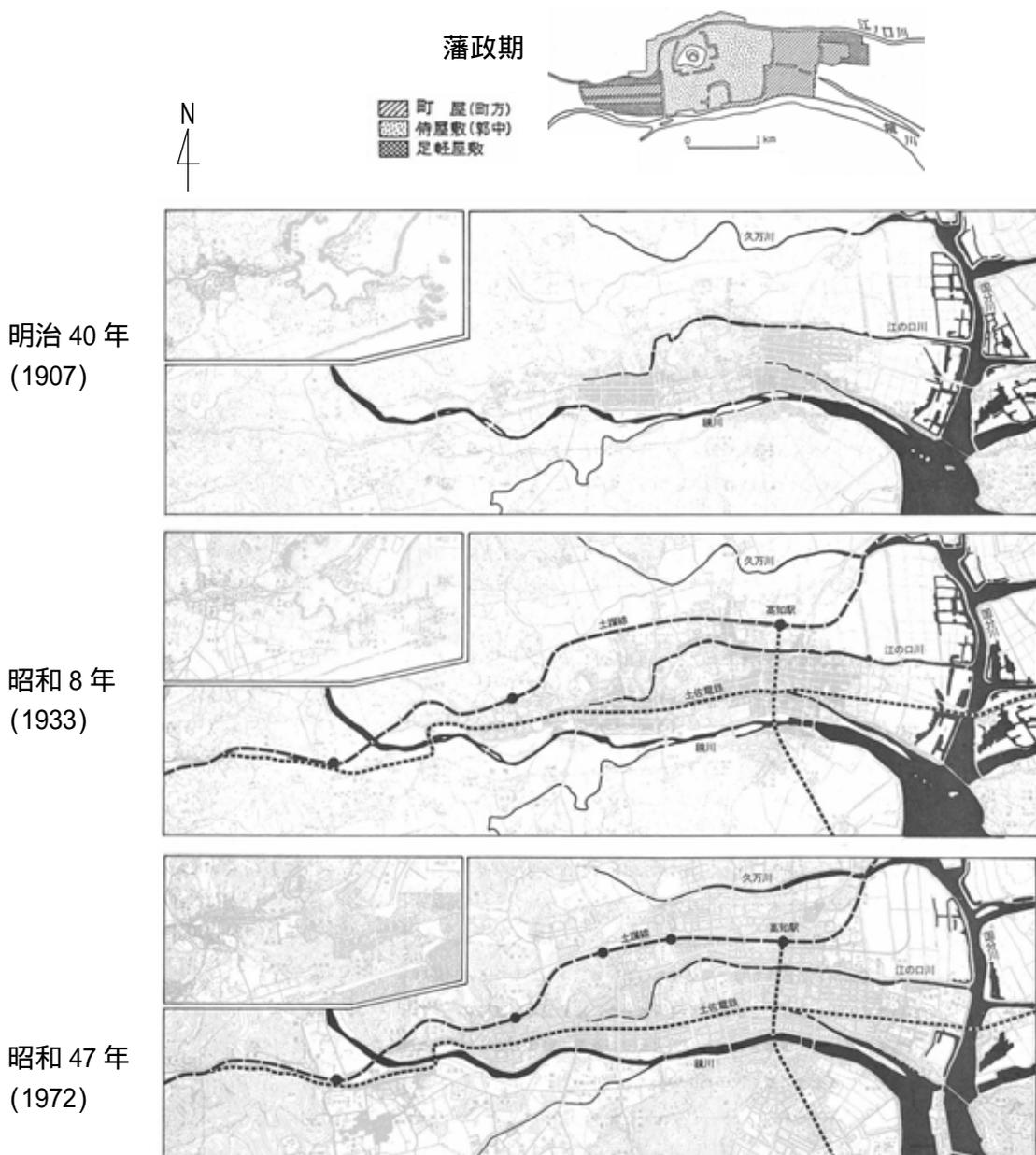


資料:高知市統計書

3)市街化の状況

高知市の市街地は、現在の高知城がある大高坂山を中心にした城下町として江ノ口川と鏡川に挟まれた区域で発展し、その後東西方向へ拡大するとともに、愛宕町付近を始めとして鉄道を北へ越えて市街地が広がり始めた。戦後、復興土地区画整理事業により旧来の市街地が一新された後、高知駅周辺で市街化が進み、さらに高度成長期にかけて鉄道北側やそれらの外縁に拡大してきた。

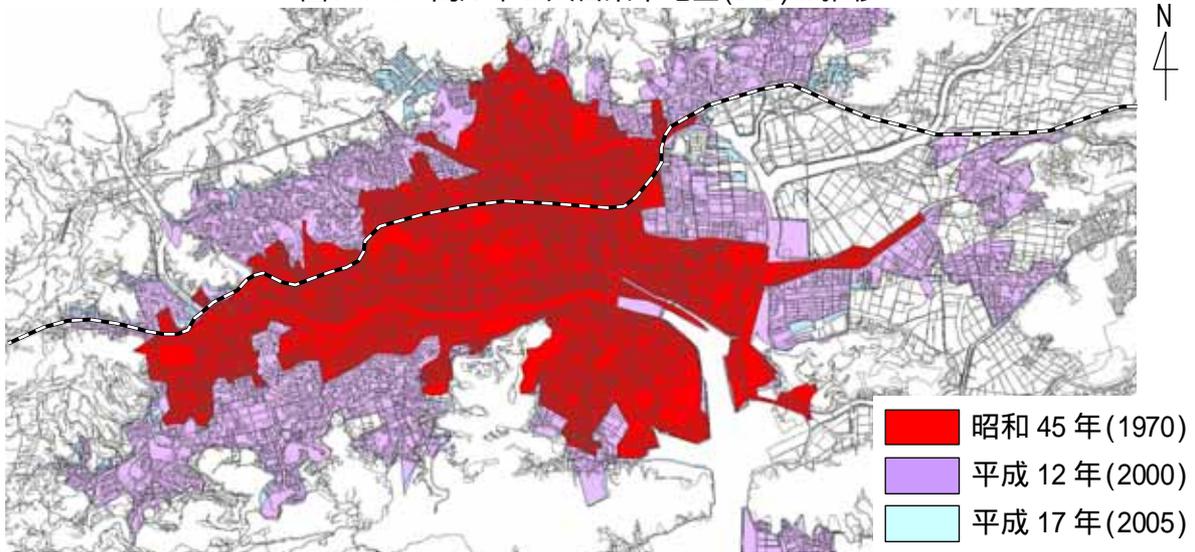
図1-1-7 市街地形成の変遷



資料:高知駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査報告書(平成3年3月、高知県)

昭和45年(1970)頃になると、人口集中地区(DID)が国道32号、33号に沿って東西に伸び、市街地が高知駅周辺や臨海方面などを含めた範囲で構成され、その後平成12年(2000)頃には、その外縁部に進展することで、ほぼ現在の市街地形態となっている。

図1-1-8 高知市の人口集中地区(DID)の推移

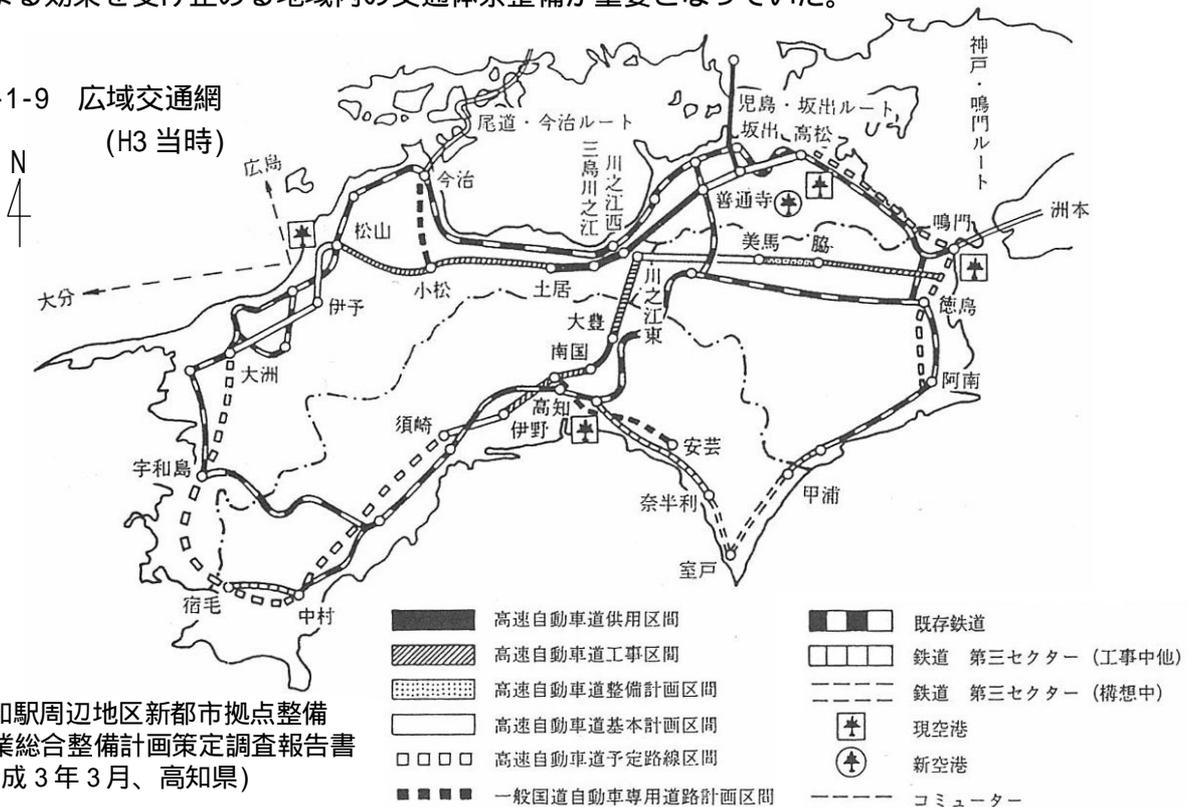


資料:国勢調査

#### 4)交通

平成3年(1991)頃、高知市を取り巻く広域交通網は、高速自動車道計画に基づいた整備が進み始め、本四架橋も開通していた時期で、それらの広域交通利便の向上による効果を受け止める地域内の交通体系整備が重要となっていた。

図1-1-9 広域交通網 (H3当時)

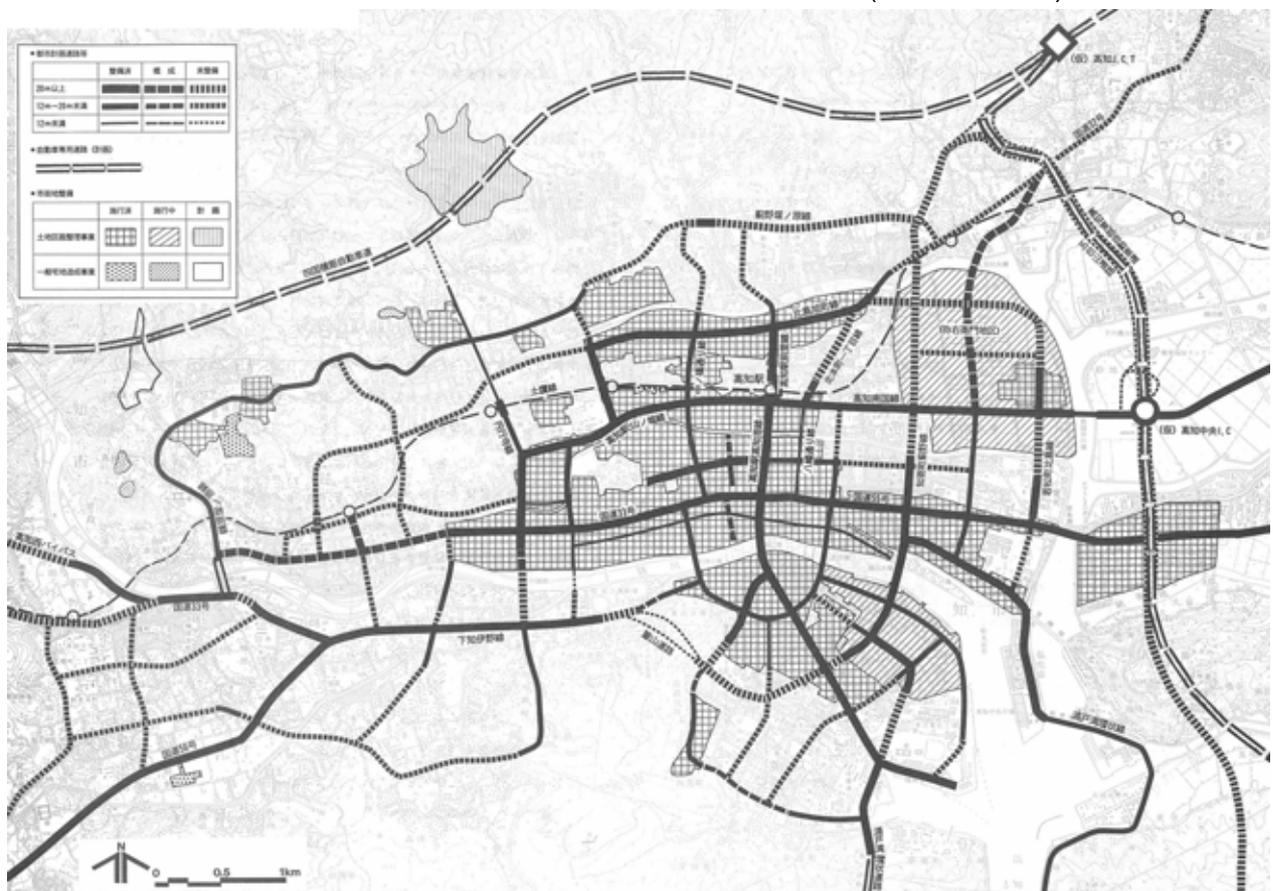


資料:高知駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査報告書 (平成3年3月、高知県)

中心市街地では、土地区画整理事業による市街地整備が進み、都市計画道路の整備率も一定のレベルに達していたが、四国旅客鉄道土讃線(以下、「JR土讃線」と記す)が南北市街地の分断要素及び南北交通の遮断要素となっており、周辺部における交通網の整備とともに、鉄道を挟んだ南北幹線道路の整備が重要課題となっていた。

高架事業の完成前の平成17年(2005)の道路交通センサスによると、JR土讃線と交差する県道3路線(弘瀬高知線、高知本山線、後免中島高知線)の断面交通量の合計は、約4.4万台/12hとなっている。

図1-1-10 中心市街地における都市整備の現況と計画(平成3年当時)



資料:高知駅周辺地区新都市拠点整備事業総合整備計画策定調査報告書(平成3年3月、高知県)

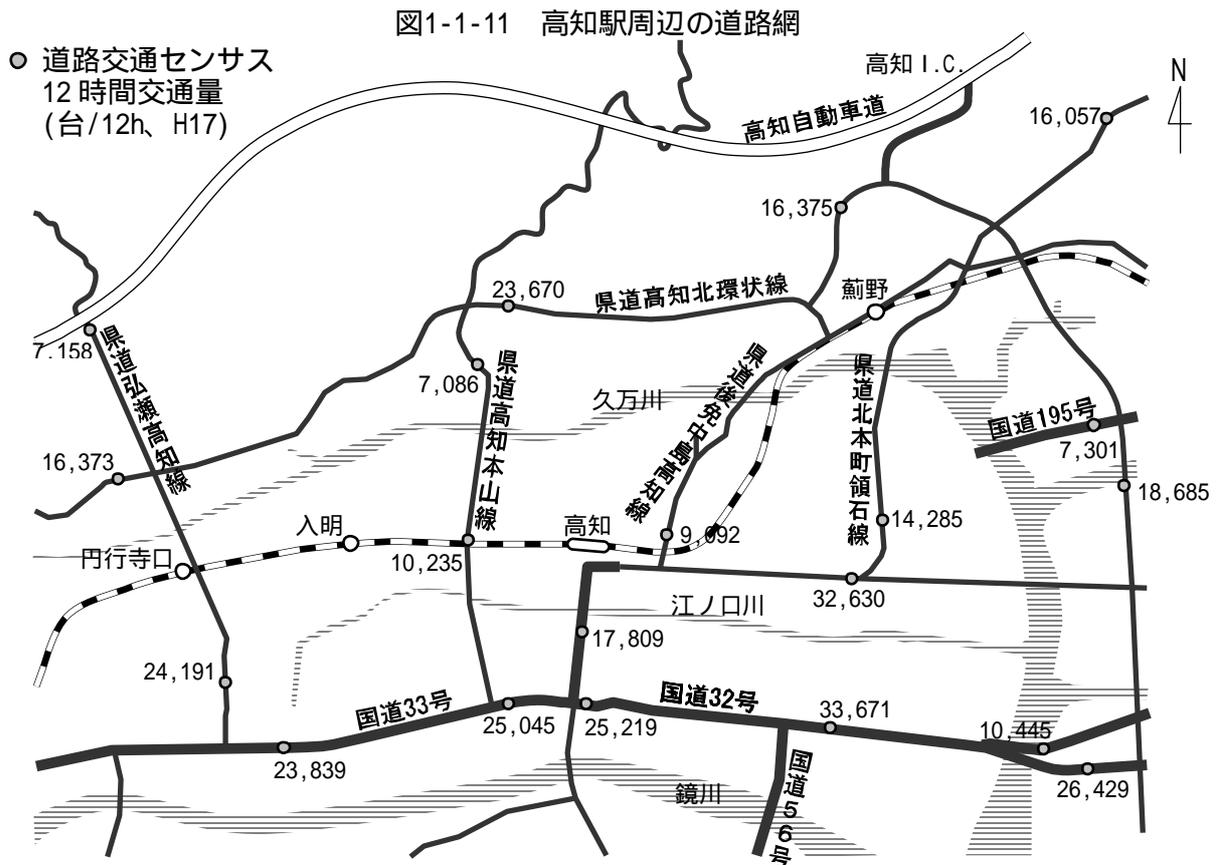


図1-1-12 高知駅周辺の都市計画道路網(平成 21 年[2009]3 月現在)



#### 5) JR 土讃線(高知駅)の歴史等

JR 土讃線は、大正 13 年(1924)3 月 30 日に須崎～日下間が日本国有鉄道(以下「国鉄」と記す)の高知線として開通したのが始まりで、同年 10 月 25 日に佐川駅が開業した後、同年 11 月 15 日に日下～高知間が開業して、初代高知駅が誕生した。

初代高知駅(大正 14 年頃)



その後、高知～土佐山田、角茂谷、大杉と北へ延伸を続け、昭和 9 年(1934)10 月 28 日に大杉～豊永間が開業して、須崎～高知～豊永間の高知線が完成した。さらに、昭和 10 年(1935)11 月 28 日の三縄～豊永間の開業により、多度津～三縄間と須崎～豊永間の高知線が一続きとなって多度津～須崎間が土讃線に改称され、昭和 26 年(1951)11 月 12 日に窪川駅が開業して全線が開通した。

初代高知駅舎は、終戦後に大改修が行われ、およそ 40 年の間高知市における陸の玄関としての役割を果たした。

戦後大改修された高知駅



昭和38年(1963)12月18日に中村線(窪川-土佐佐賀)が開業した際に、土讃線から土讃本線に改称され、昭和45年(1970)には、高知駅舎が2代目に建て替えられた。

昭和62年(1987)4月1日の国鉄分割民营化により、四国旅客鉄道株式会社(JR 四国)、日本貨物鉄道株式会社(JR 貨物)が事業を承継し、その翌年の6月1日に線路名称改正によって、土讃本線から土讃線に再び改称された。

#### 2代目高知駅(路面電車の停留場付近から)



平成13年(2001)4月1日、高知駅周辺都市整備に伴い高知国体の開催に合わせて、駅前広場南側の国道上に敷設されていた路面電車の土佐電鉄高知駅前停留場が駅前広場内に暫定的に移設された。

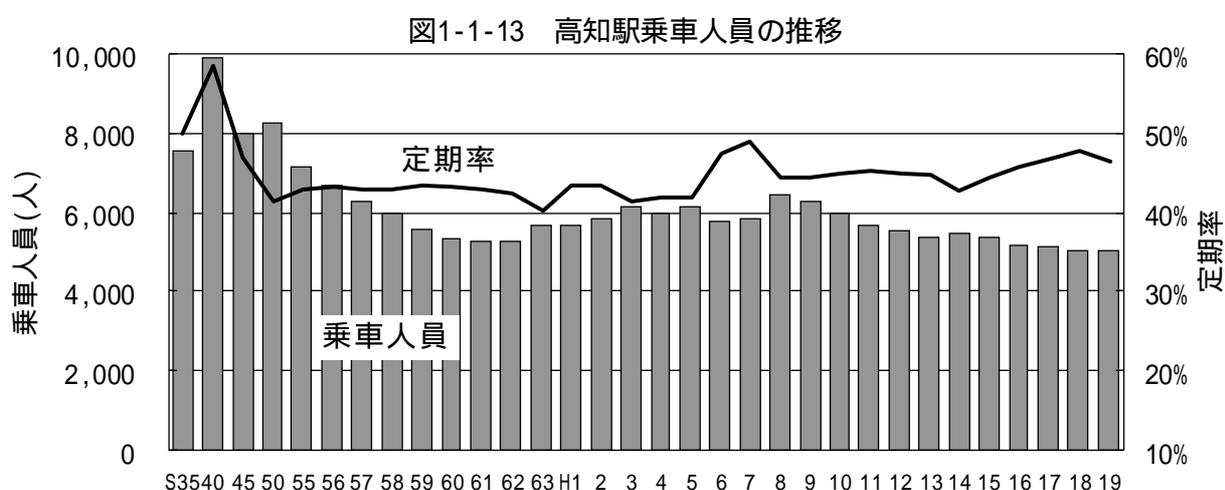
平成17年(2005)4月1日、日本貨物鉄道株式会社の高知駅が廃止され、貨物の取り扱いがなくなっている。

#### 路面電車(高知駅前停留場)を駅前広場内に移設(暫定)



JR土讃線高知駅の乗車人員は、昭和40年(1965)頃をピークとして減少していたが、昭和60年(1985)頃から、国鉄分割民営化によって四国旅客鉄道株式会社が発足し、瀬戸大橋線が開通した後の平成8年(1996)頃までは、増加傾向が続いていた。その後、再び減少に転じ、現在までその傾向が続いている。一方、定期率は概ね上昇傾向が続いており、ビジネス、観光利用の鉄道利用者が減っていると考えられる。

高知駅に発着する列車本数は、多度津方面の本数が約120本/日(下り61本、上り60本)で、瀬戸大橋開業直後の本数と比べると大幅に増加している(窪川方面は、ほぼ同じ本数)。



資料:高知県統計書

表1-1-1 高知駅発着の列車本数 (本)

	昭和60年(1985)頃 [国鉄民営化前]	昭和63年(1988)4月 [瀬戸大橋線開業直後]	平成21年(2009)10月 [現在]
下り (多度津 高知 窪川)	50	78	86[21] (15[8])
高知駅着	25	38	61[19]
高知駅発	25	40	40[10]
上り (窪川 高知 多度津)	53	85	82[20] (17[9])
高知駅着	27	43	39[10]
高知駅発	26	42	60[19]

\*[ ]内は、特急の本数(内数)

H21.10の( )内は、高知駅をまたいで運行する列車本数(内数)

事業前の高知駅構内  
(左側が旅客ホーム、正面～右側が車両基地)



事業前(平成12年[2000]頃)の高知駅全景



51 資料:連続立体交差 高知駅周辺 景観検討委託業務 報告書(平成13年6月、高知県)

## 1-2 事業の背景と経緯

### (1) 事業化に至る背景

高知駅は、大正13年(1924)にはりまや橋から北へ約700mの町外れに、正面を南の中心市街地に向けて建設された。

当時の鉄道は、陸上交通の主役であったが、その後人口増加とともに市街地が郊外に拡大し始めると、郊外を走っていた鉄道が市街地に取り込まれ、都市内交通の主役が自動車交通に移っていった。

さらに、モータリゼーションの進展とともに、都市内の交通渋滞が深刻化してきた。その交通渋滞を引き起こす原因の1つが市街地の南北道路と東西に走る鉄道との平面交差(踏切)の存在であった。

混雑する踏切(相生町踏切)

混雑する踏切(相生町踏切)



混雑する踏切(愛宕町踏切)



この課題の解決策とされたのが、鉄道と道路を立体交差化して踏切を除却することであった。このために、まず交差道路の1つである入明久万線を立体(地下)化する「単独立体交差事業」を進めた。

しかしながら、この方法では、市街地の有効な土地利用を十分に図ることができず、同様に他の交差道路の立体化を進めることは、市街地内の制約が多いため、鉄道を高架化する「連続立体交差事業」を進めることになった。

このような経緯を経て、昭和46年(1971)に踏切による南北交通の混雑への対処として、鉄道高架化に向けた取り組みを始めたが、地域住民の反対運動などで一旦中断することになった。

このように、事業化に至る背景として、当時の鉄道は、陸上交通の主役であったが、その後人口増加とともに市街地が郊外に拡大し始めると、郊外を走っていた鉄道が市街地に取り込まれ、都市内交通の主役が自動車交通に移っていった。さらに、モータリゼーションの進展とともに、都市内の交通渋滞が深刻化してきた。その交通渋滞を引き起こす原因の1つが市街地の南北道路と東西に走る鉄道との平面交差(踏切)の存在であった。

混雑する踏切(円行寺踏切)



表1-1-2 JR土讃線の踏切交通量

名称	昭和48年(1973)2月							平成6年(1994)3月		
	踏切種別	幅員(m)	交通量		遮断時間(時/日)	遮断量(台時/日)	遮断回数(回/日)	踏切種別	換算交通量(台/時)	交通遮断量(台時/日)
			ピーク時(台/h)	日(台/h)						
比島踏切	第1種	7.0	497	4,092	1.57	6,424	73	第1種	13,986	15,303
江陽踏切	第1種	7.0	836	9,101	1.50	13,652	73	第1種	10,038	9,100
相生町踏切	第1種	9.3	1,242	16,298	3.86	62,910	124	第1種	14,762	20,122
百軒町踏切	第1種	5.7	283	2,583	1.70	4,391	74	第1種	5,762	3,372
愛宕町踏切	第1種	14.0	1,247	16,928	1.63	27,593	54	第1種	18,407	21,888
寿町踏切	第1種	5.0	324	2,205	1.21	2,668	54	第1種	3,106	1,226
洞ヶ島踏切	第4種	1.0	0	0	1.13	0	54	第1種	189	0
入明町踏切	第1種	5.0	1,002	10,791	1.35	14,568	54	第1種	13,840	13,551
入明架道橋	-	20.0	1,673	16,921	-	-	-	-	-	-
小津町踏切	第1種	6.0	347	4,215	1.35	5,690	54	第1種	2,270	1,100
八反田踏切	第1種	6.0	408	3,519	1.16	4,082	54	第1種	3,860	1,802
円行寺踏切	第1種	21.0	1,119	13,176	1.35	17,788	54	第1種	14,242	10,896

資料: 鉄道高架事業調査委託業務(昭和48年3月)、連続立体交差事業 概略設計検討等 委託業務報告書(平成13年1月)

続く高度経済成長時代になると、さらに都市部への人口集中、市街地の拡大やモータリゼーションが進み、渋滞問題を単に踏切除却だけではなく、都市内の道路網整備や公共交通の利用促進などから検討することが必要になってきた。また、国鉄分割民営化に伴って発生した駅周辺の大規模空閑地を利活用した新都市拠点などの検討も重要な視点となった。

事業前の高知駅の周辺(車両基地と駅周辺の国鉄清算事業団用地)



その後、人口増加が緩やかなものに転じ、モノが充足してくると、次第に量から質への価値観の変化、ニーズの多様化など時代の流れが変わり始め、都市機能の強化を目指した次世代に引き継ぐ新しいまちづくりが求められることになった。

このようにして、連続立体交差事業、土地区画整理事業と関連街路事業が一体となった「高知駅周辺都市整備」がスタートすることになった。

上り普通列車が通る度に渋滞する愛宕踏切  
(高知市愛宕町1丁目)



なぜ長い遮断時間

高知駅周辺の踏切

自動化システムが要因  
連動する入明一愛宕間

最近、JR高知駅周辺の踏切の遮断時間の長さをめぐって市民の間に不満の声が起きている。五日朝には飛び込み自殺があり、その影響で付近の踏切の遮断機が十五分近くも下りたままの状態になった。遮断時間が長くなつたのは踏切の自動化が主な要因だが、渋滞の根本的解決のためには踏切の立体化しか手がないという。今後鉄道高架化を求める声が一段と強まりそうだ。

ドライバーらが遮断時間が長くなつたと感じているのは、同駅東の相生踏切から入明踏切の間約八百メートルの六つの踏切。昨年三月の「百軒町踏切」を最後にすべて自動化された。下り列車については、遮断時間も手動式の時とさほど変わらない。

問題は入明駅(無人)に上り普通列車が止まる時。自動化で入明から洞ヶ島、寿町、愛宕までの四踏切が連動した。だから入明駅に上り列車が停車すると、入明踏切から東の愛宕踏切までの四踏切はほぼ同時に遮断される。五日の事故では、入明駅に列車が停車したのと同じ状態になったことまでになったわけだ。

(高架化求める声 強まりそう)

六十五分出ていた。同駅に差しかけた時点から愛宕踏切の遮断機を作動させないと危険だ。手動式では警手が特急か停車列車を見分けるながら弾力的な操作をしていた。だが自動システムではそれが出来ずどんな列車が通っても四踏切の遮断機が一斉に作動するシステムになっている。当然、長い踏切ほど待ち時間が長くなる理屈。

一方、相生町踏切でも自動化システムで遮断時間がやや長くなった。駅構内で入出庫する車両が踏切内に入らない場合でもシステムが動き、踏切が遮断されるためだ。昨秋からは貨物列車もなくなくなり、遮断回数そのものはそれほど増えていないが、こうした例が市民のイライラを募らせている原因。

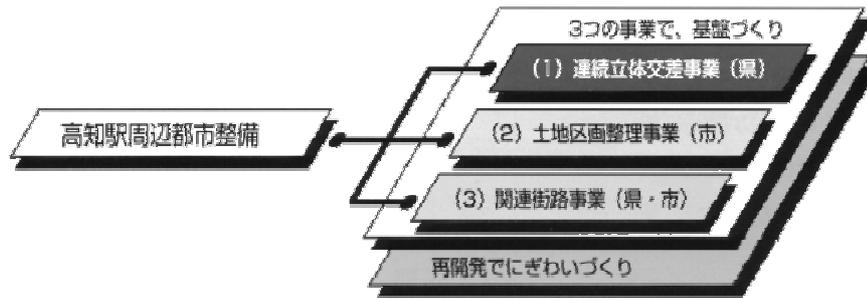
同駅にも多くの苦情が寄せられているという。しかし、「今さら警手を置くわけにはいかず、かといって現状ではシステムの改善にも技術的な問題があるし」と同駅では頭を悩めている。

(2) 「高知駅周辺都市整備」について

1) 「高知駅周辺都市整備」の事業構成

「高知駅周辺都市整備」は、高知駅周辺の基盤整備を行って賑わいのある新しい都市拠点を創造する目的で、次の3つの事業を柱にしており、これらを単独の事業として個々に進めるのではなく、一体的に進めることでその実現を目指している。

図1-1-14 「高知駅周辺都市整備」の事業構成



1つ目は、県が事業主体となる「JR 土讃線連続立体交差事業」(以下、「本事業」と記す)で、市街地の地平を走っている鉄道を高架化して、11箇所の踏切を除却し、分断されていた市街地を一体化し、高知駅及び周辺地区の都市機能向上や県都の陸の玄関にふさわしいシンボリックな景観形成などを図る事業である。

2つ目は、高知市が事業主体となる「土地区画整理事業」で、高知駅周辺の密集市街地、及び車両基地跡や県・市の大規模空閑地を区画整理して、街路、駅前広場や拠点街区などを整備する事業である。

3つ目は、県と高知市が事業主体となる「関連街路事業」で、都市内の交通の流れをさらに良くする幹線道路網を整備する事業である。

図1-1-15 「高知駅周辺都市整備」の各事業



2) 「高知駅周辺都市整備」の目的

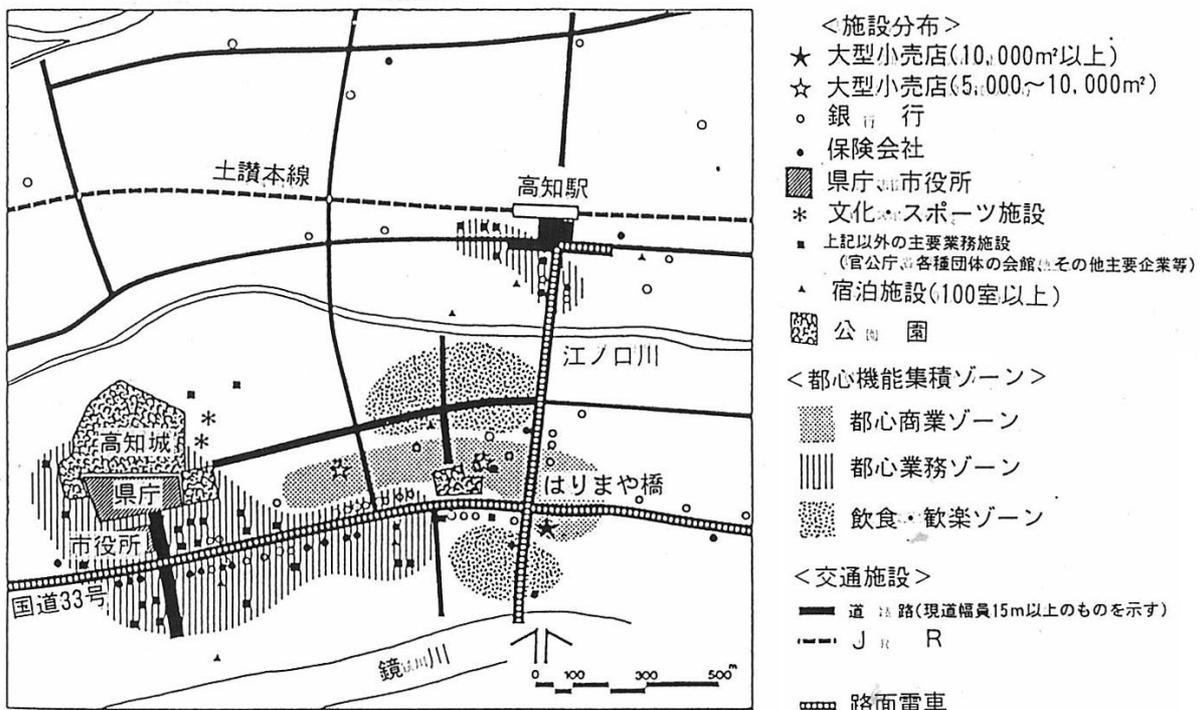
「高知駅周辺都市整備」の目的は、次の3点にまとめることができる。

1つ目は、南北市街地の一体化である。高知の市街地は、長年にわたり鉄道により南側と北側に分断されてきた。特に、高知駅付近では、駅北側に車両基地があり分断の幅が広がっていた。この分断を鉄道の高架化によって解消し、南北市街地を一体的に発展できるように整備することが目的である。

2つ目は、交通渋滞の緩和である。鉄道高架区間とした約4.1km区間には、11箇所の踏切があり、その中で幹線道路と交差している相生町、愛宕町、円行寺の3踏切では、慢性的な交通渋滞が発生していた。これら11箇所の踏切を除却するとともに、関連する街路の整備や新設によって踏切による渋滞を解消し、南北交通を円滑にすることが目的である。

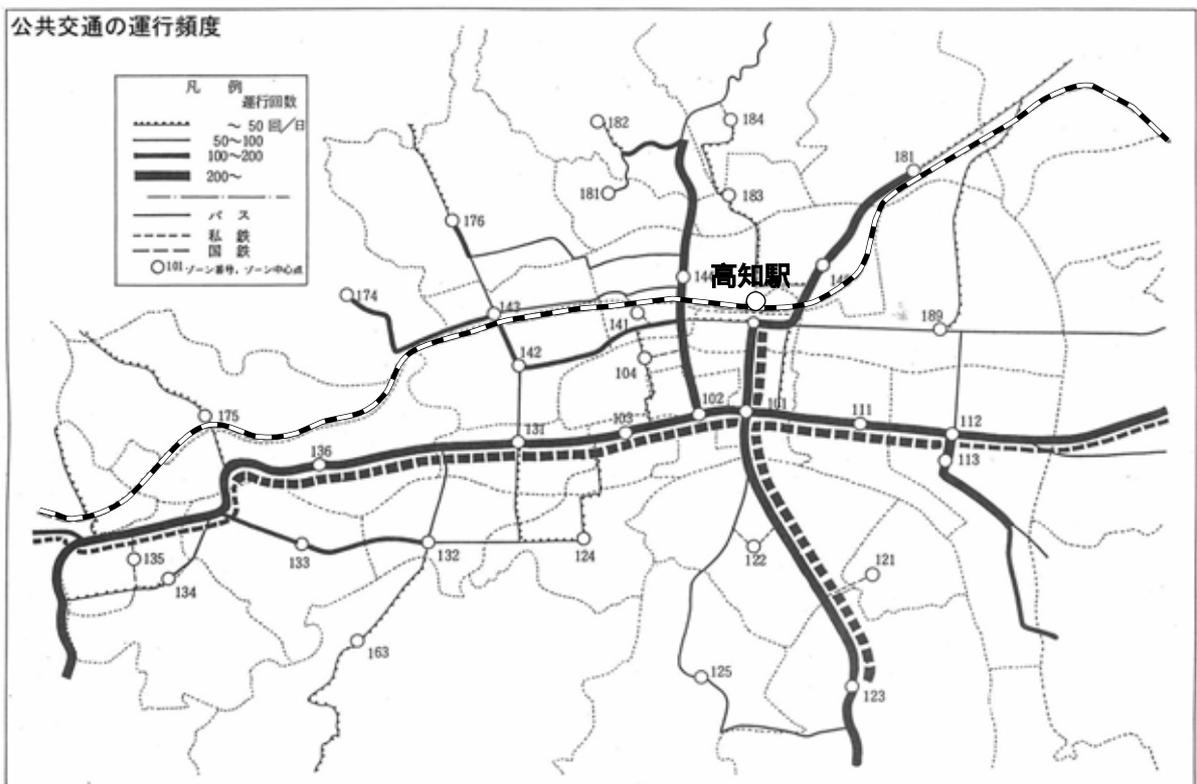
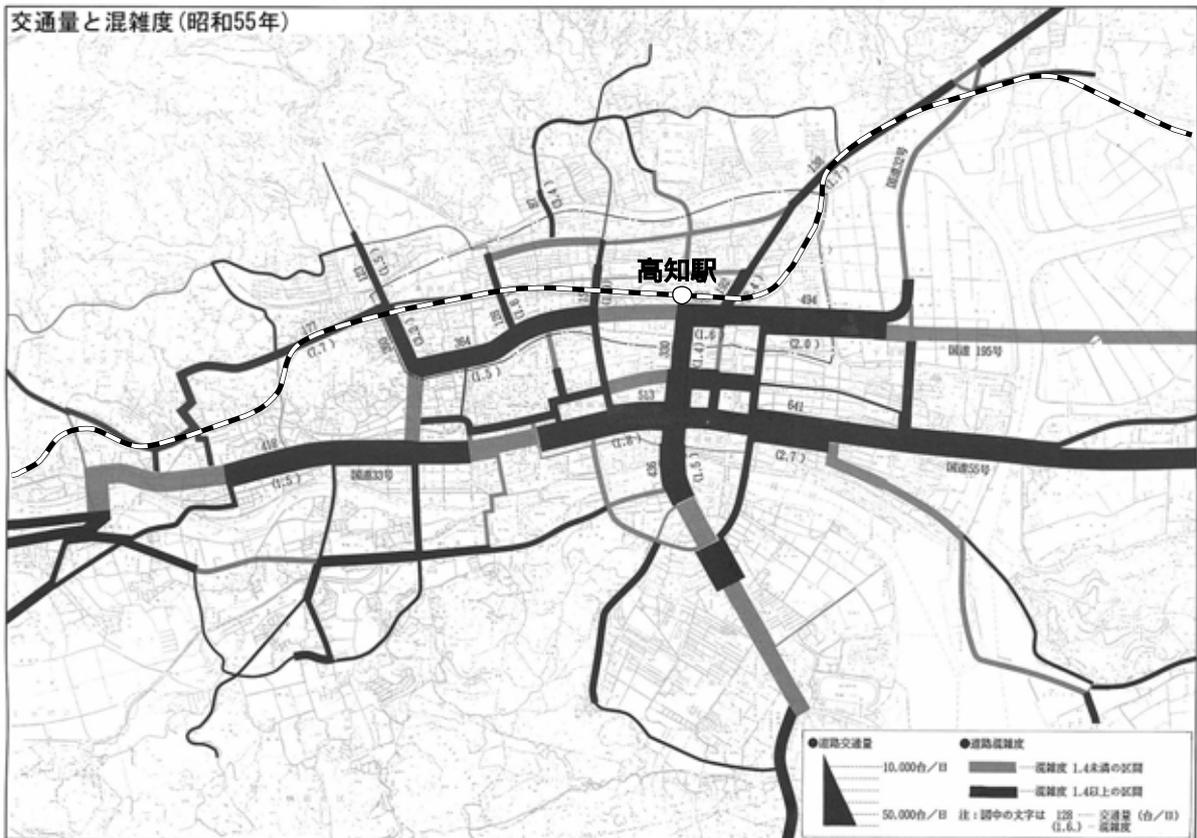
3つ目は、高知駅周辺を「新しい高知の賑わい」や「高知らしい賑わい」を持てるような中心核の形成を図り、交通拠点としての機能向上を図ることである。従前の高知駅周辺は、賑わいに乏しく、公共交通の結節性も劣り、都市拠点としてふさわしくない状況であった。このため、陸の玄関としての高知駅を賑わいのある魅力的なものに再整備することが目的である。

図1-1-16 都心における都市機能集積の状況



資料：高知駅付近連続立体交差事業調査 報告書(昭和60年12月、高知県)

図1-1-17 「高知駅周辺都市整備」検討当時の交通状況



(出典：パーソントリップ調査)

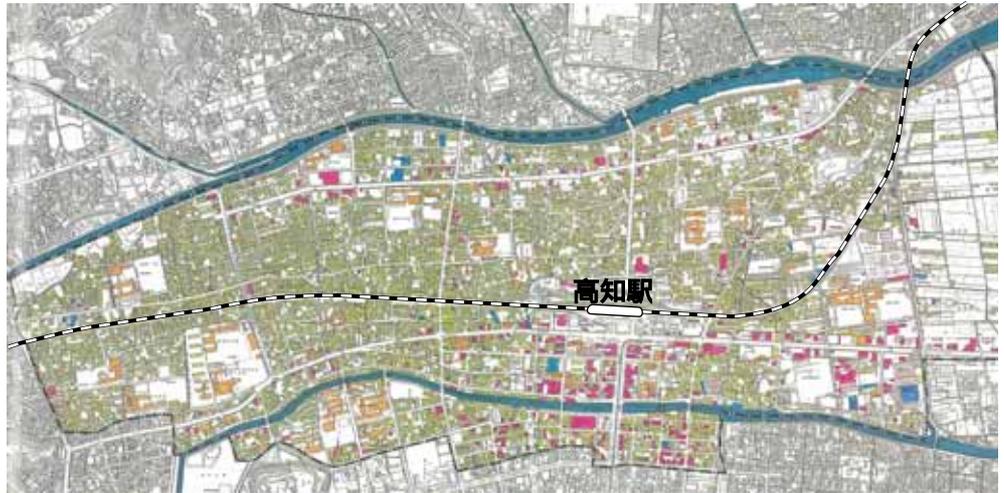
資料：高知駅付近連続立体交差事業調査 報告書(昭和60年12月、高知県) \*一部加工

図1-1-18 高知駅周辺の建物利用状況の変化



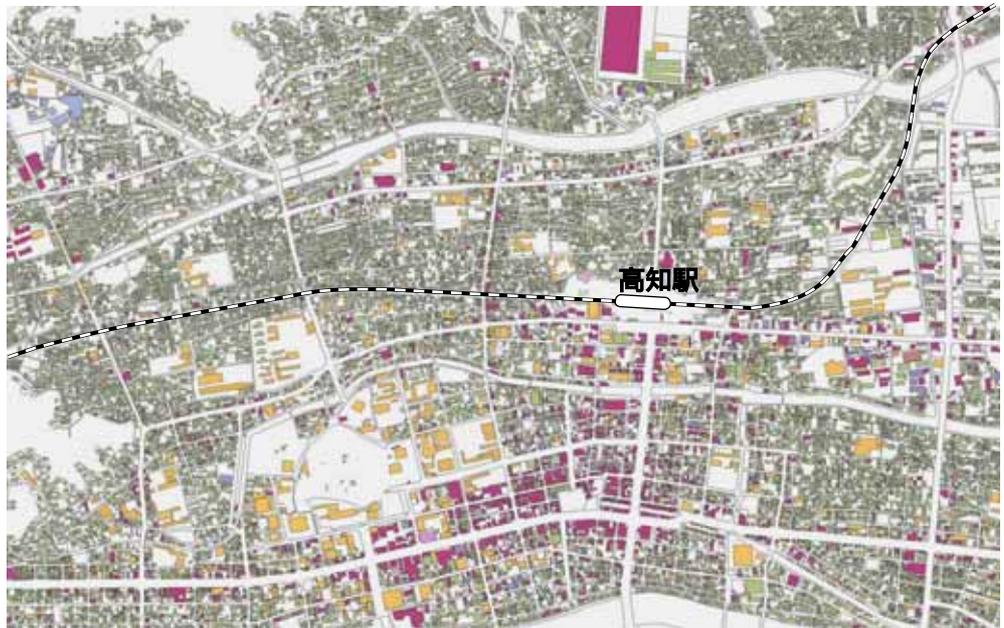
昭和 60 年 (1985)

- 住宅
  - 商業・業務
  - 工業
  - 公共公益
  - 倉庫・その他
- 注) 店舗併用住宅は住宅を含む  
資料: 昭和60年都市計画基礎調査



平成 14 年 (2002)

- 住宅系
- 商業・業務系
- 公共公益
- 倉庫・その他



平成 19 年 (2007)

- 住宅系
- 商業・業務系
- 公共公益
- 倉庫・その他



## (3)事業の経緯

昭和46年(1971)、JR土讃線の踏切による交通渋滞を改善するため高架化を計画し、県単独の予備調査を経て国庫補助による高架化調査を実施した。しかし、高架化計画を進めている中、地域住民の反対運動や大型台風による大災害の発生などによって、昭和52年度(1977)に一旦中断するに至った。

その後、昭和55～57年度(1980～1982)に実施した「パーソントリップ調査」や、昭和58～60年度(1983～1985)に検討した「高知駅周辺南北交通及び市街地整備基本構想調査」により、従来からの交通問題の解決だけではなく、高知駅周辺における都市機能強化や大規模空地の有効活用など、新たなまちづくりのために鉄道の高架化が不可欠であるとの方針が打ち出され、地元や行政、鉄道事業者などの関係者が一体となって、再度事業化を目指すことになった。

また、過去の経緯から、高架化計画の理解と協力を得るために、住民との対話を重視する基本方針を進めることにした。

その結果、平成6年(1994)に本事業の事業採択を受け、平成7年(1995)には、「高知駅周辺都市整備」に位置づけられる本事業、「高知駅周辺土地区画整理事業」、「関連街路事業」の3つについて、都市計画決定の告示を同時に行った。

平成8年(1996)には、高知駅周辺都市整備県市合同事務所が設置され、平成9年(1997)に事業認可の告示、四国旅客鉄道株式会社との基本協定の締結、平成11年(1999)に車両基地に関する地元組織と知事・市長の覚書調印を経て、平成11年(1999)2月26日に「高知駅周辺都市整備」の起工式を実施した。

事業着工後は、平成13年(2001)に行違設備、平成14年(2002)に車両基地が完成し、平成20年(2008)2月26日に高架切替、北口駅前広場の整備と新高知駅の開業に至り、平成21年(2009)5月に南口駅前広場が整備され、平成22年(2010)5月には、高架側道の全線が完成する。

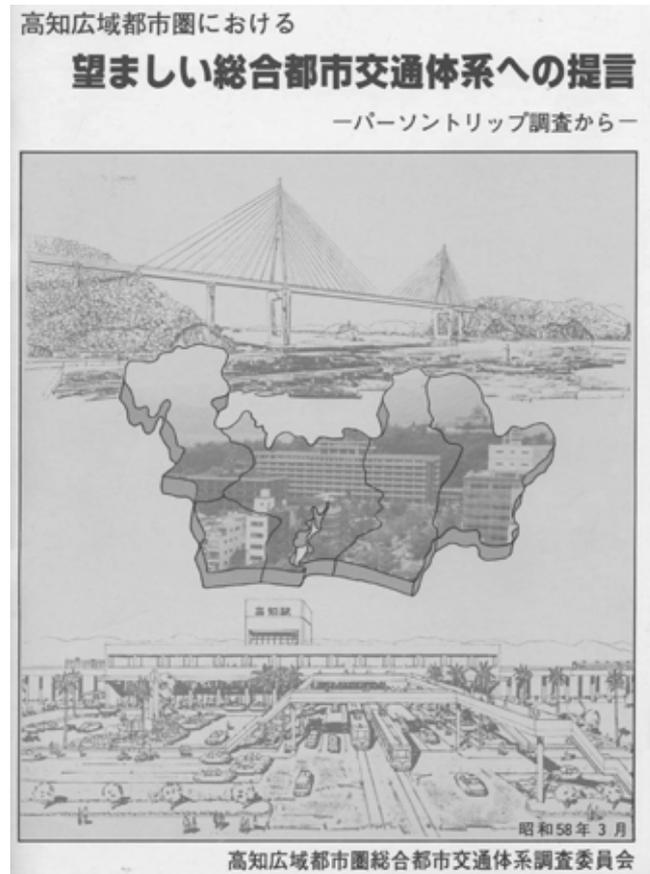
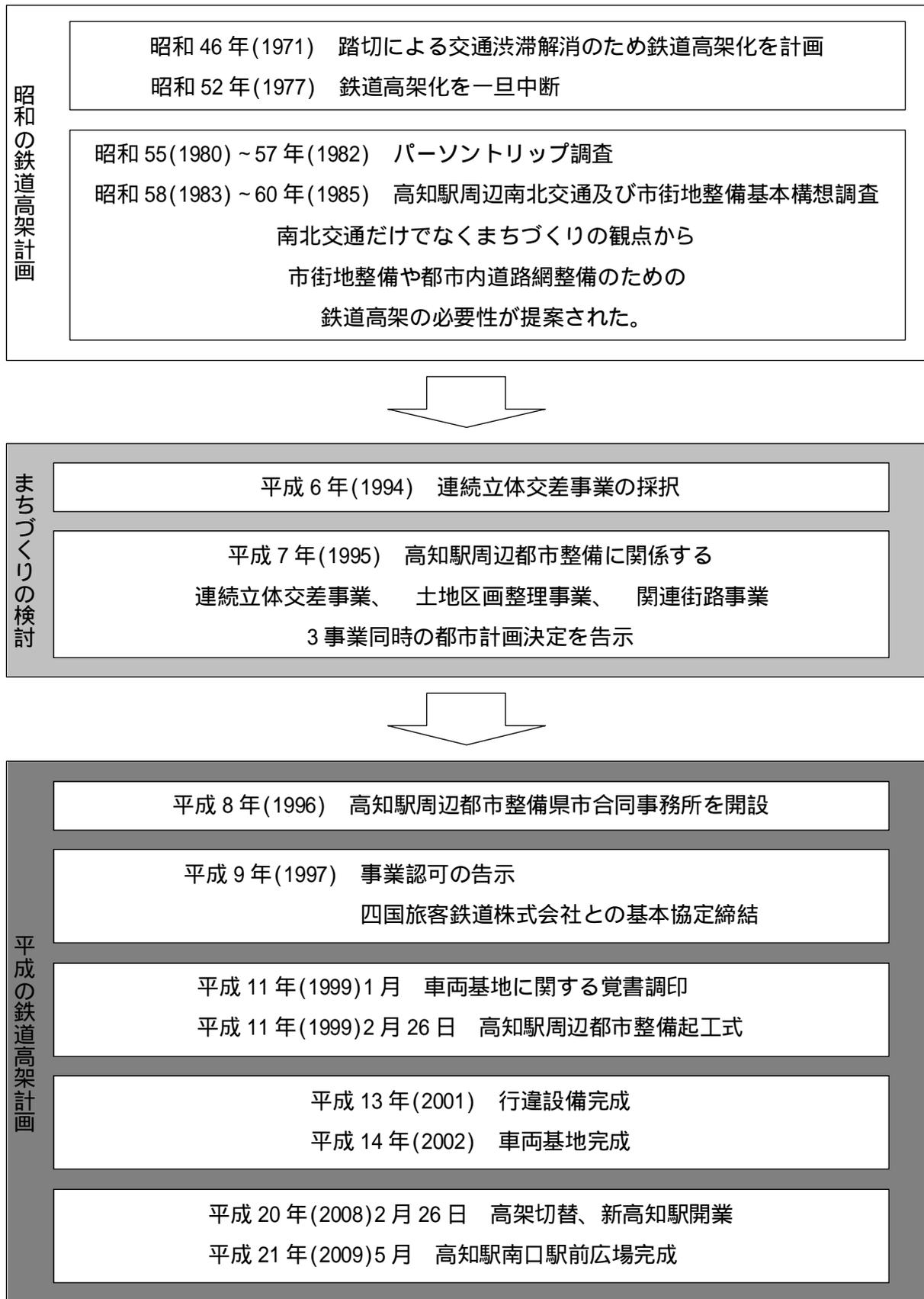


図1-1-19 事業の経緯



# 高知駅周辺都市整備

## 鉄道高架本格着工へ

あす起工式

1999年(平成11年)2月25日(木曜日)

高知新聞

高知駅周辺都市整備事業を進める県、高知市などは二十六日、同事業を構成するJR土讃線の連続立体交差(鉄道高架)、駅周辺の土地区画整理、関連街路整備の三事業の総合的な起工式を行う。三月下旬には鉄道高架の計画区間内で仮水路工事着手。県の南北分断の解消に向けて、市の長年の懸案となってきた同事業は、昭和四十六年に鉄道高架の予備調査を施して以来、二十八年ぶりに本格工事に入る。事業はいずれも十六年度末までの完成を目指す。

### 16年度末完成目指す

同事業を構成する三つの事業は、曲折を経て七年十二月に県都市計画部が都市計画決定。九月一月に鉄道高架が建設会社の事業認可を受けるなどの経過を経て、各事業で用地買収が進んでいる。県が約五百億円を投入する鉄道高架は、高知市比島町二丁目一福井東町間約四・一キロを高架化し、十一カ所の踏切をなくす。またJR土讃線布師田駅前布師田にR車両基地を向布師田に移転。これに伴い新野駅付近の約九百三十ヘクタールを複線化、列車の行き違い設備を整備する。高架区間の用地買収の進捗率は、一月末現在で約四三・三%(事業費ベース)。事業期間中に仮移転も含め約百八十戸が移転対象となる。車両基地の用地買収の進捗率は同じく約七四・四%(同)。市が約三百十五億円を投じる土地区画整理は、八年度から始まった公共用地の先行取得に一応のめどが立ち、十一年度に仮換地設計

町二丁目一福井東町間約四・一キロを高架化し、十一カ所の踏切をなくす。またJR土讃線布師田駅前布師田にR車両基地を向布師田に移転。これに伴い新野駅付近の約九百三十ヘクタールを複線化、列車の行き違い設備を整備する。高架区間の用地買収の進捗率は、一月末現在で約四三・三%(事業費ベース)。事業期間中に仮移転も含め約百八十戸が移転対象となる。車両基地の用地買収の進捗率は同じく約七四・四%(同)。市が約三百十五億円を投じる土地区画整理は、八年度から始まった公共用地の先行取得に一応のめどが立ち、十一年度に仮換地設計

高知新聞

# JR鉄道高架

## 布師田車両基地(ほぼ完成)

地元で見学会 来月23日から稼働

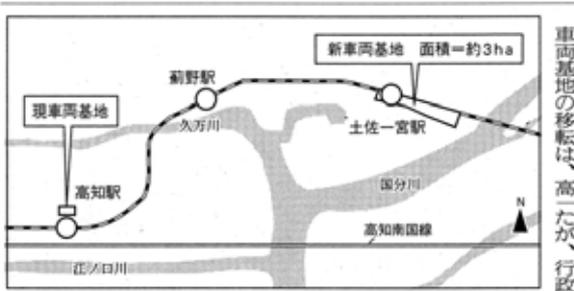
2002年(平成14年)2月18日(月曜日)

JR土讃線の連続立体交差(鉄道高架)事業に、両基地の整備がほぼ終わり、高知駅構内から高知、十七日、地元住民を見学会



車両を方向転換させる転車台を見学する地元住民(高知市布師田)

JR土讃線の連続立体交差(鉄道高架)事業に、両基地の整備がほぼ終わり、高知駅構内から高知、十七日、地元住民を見学会



対象とした見学会が開かれました。JR四国は十二年前提となる事業。当初は日頃から車両を入れて試験稼働を行い、三月二十三日に伴う水害などを懸念した住民が設置に反対した。行政側が排水対策の強化、農道整備、公道の移転、民館の移転、事務所(鉄骨三階建て)などから成る。事業費は六十九億五千万円。見学会には地元住民約六十人が参加。JR側の説明を聞きながら約一時間かけて各施設を見学した後、隣接農地への照明の影響、雨水排水などについて質問が出た。県は施設利用開始後は構内の舗装など二部住民代表の四者を連絡協議会を設置。運営に関する事項について意見交換



# 土讃線 鉄道高架開通の一日

高知市中心部に高架橋を架け渡したJR土讃線の鉄道高架が二十六日開通し、高架線レールへの切り替え作業は二十五日夜から。関係者の懐たたしく、長い一日が始まった。

(鉄道高架取材班)

切り替え、連結工事が タタン、タタン。始まった。十五日午後十一時五十分、二代目・高知、通学客でにぎわう列知駅の一番ホームで最終列車に、まゆ毛の手入れ列車を見送った林田周(一)に余念がない女子高生。駅長は「さみしい。感無」明日、テストながっ量です。その脇をヘルテ。じっと数字のプリントを眺める男子生徒。メット安の作業員が腕を揺る男子生徒。新駅舎につながる仮人きれてガラスは真っ通路をつくるため重機で。レールの音はほとんど改札を取り壊した。ど聞こえない。いつの間同じころ、同市比島町。白いガラスの向うに

二丁目と福井東町の高架。雨にぬれて黒々とした民ト。大筒クレーンや重機家の屋根がぼんやり。青の下で作業員がききと赤の傘をさした小学生と動く。比島では、近く大屋根の下の新しい登って作業員を守る「ギR高知駅。通学客ヤラー」も。「珍しいのに見に来ました」という見物客も

した。歴史がある事業の「入場券がかなり出ている最後の場面です」とます。おつりの十円玉が男村社員さん。日付は不足気味で補充してしま

変わった。十一カ所の踏切では遮断機や警報機の撤去など。電話の問い合わせがひつも急じ。午前五時過ぎりなして、寝食が取れでにすべての作業が終了なかつたという数木秀則助役は「とにかく慌ただしい一日です」。

切り替え、連結、慌ただしく

2008年(平成20年) 2月27日(水曜日)

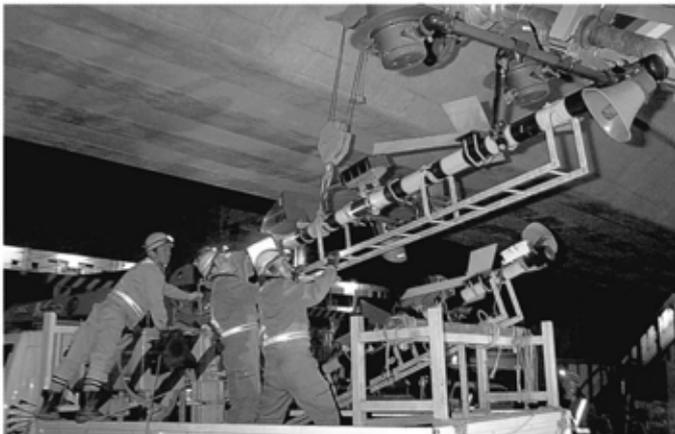
## 重機突入

新しい駅への仮設通路を建設するため旧駅構内に重機が突入。改札口を取り壊す。現場には張り詰めた緊張感が(25日午後11時25分ごろ)



## 消える踏切

11カ所の踏切では警報機や遮断機も取り外し。高架区間では「カンカンカン」の響きが消えた(26日午前2時ごろ、高知市の円行寺踏切)



## にぎわい

大屋根の下の真新しいホーム。行政関係者による式典が行われているそばでは、親子連れらが笑顔で列車に手を振った(26日午前10時、JR高知駅)



## 仮設通路

新しい駅舎(左)と旧駅舎をつなぐ仮設通路。旧駅のホームと線路を横断するように整備。雨を避けようと学生らが歩を速めた(26日午前7時50分ごろ、JR高知駅)

