

第2編 事業実施の道程

- 第1章 事業中断から再開に至るまで
- 第2章 事業を成し遂げた取り組み

第1章 事業中断から再開に至るまで

1-1 昭和の鉄道高架計画

昭和46年度(1971)、県単独で鉄道高架の予備調査を行ったのが、本事業の始まりである。翌年の昭和47年度(1972)に国の調査採択、昭和48年度(1973)に事業採択となった。鉄道高架化に対する理解を得るため概略構想の段階で新聞発表や地元説明会を行った。その後、縮小計画が検討されている。

(1) 高架区間の概要

昭和時代の高架計画は、踏切除却による自動車交通の渋滞解消を目的とする単発の事業であった。

この時の高架区間の延長は4.5kmで、高架起点は、久万川鉄橋を高潮対策事業の架替と兼ねて高架化するため薊野駅西であった。高架終点は、平成時代の高架計画と同じ山の端踏切付近までとなっていた。

撤去される踏切は、平成の高架計画の11箇所に加え、久万川兩岸の堤防道を含めて、全部で13箇所(新聞報道では17箇所となっているが位置は不明)であり、現在半地下方式の若松町比島線は、地平の計画となっていた。高知駅部の新設道路は、南側の高知駅高知港線と北側の高知駅前里線を駅中央部で結ぶ案や、高知駅付近で高知駅南北線を設置する案などが検討されていたが詳細は不明であり、この他

高架後、半地下方式となった若松町比島線



には新規道路計画はなかった。

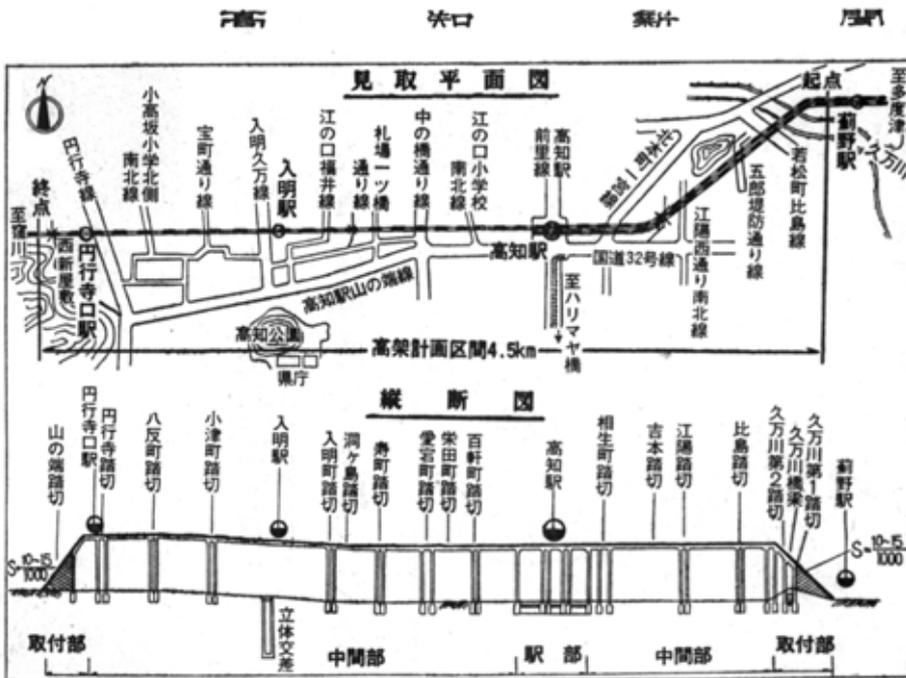
この県計画に対して、昭和50年(1975)に国鉄が提示した縮小案は、起点が県の提案と同じ薊野駅の西方とし、中の橋通りまでを高架化して終点を入明駅付近とする延長3.1km案であって、踏切除却数は8箇所、新規道路は若松町比島線と高知駅南北線(詳細は不明)4本の全5路線となっていた。

(2) 貨物車両基地

昭和の貨物車両基地計画は、発表されていない。当時は、車両基地と貨物基地があったため、移転する貨物車両基地の規模も約20haと大きく、また高知駅から貨物車両基地への回送列車は、運行本数が多いことから、行違設備ではなく専用の通路線が計画されていた。

(3)再開発等

高知駅周辺の再開発は、当時の資料がないため明確ではないが、区画整理が計画されていたため、再開発にはかなり制限があったと思われる。



「鉄道高架化」構想まとまる

薊野から円行寺口駅間

来年度工着 51年度完成目指す

総事業費は80億円

発着をとうというもので、総事業費は約八十億円、県としては来年度工着、五十一年度完成を目標としており、同期完成でも全面的に努力することになった。高知市の表参道である高知駅周辺の市街地開発の根本案は、鉄道高架化以外に、県と高知市が一体となり、昨年度から予備調査に着手、本年度も調査(二百万円)や国庫補助(千八百万円)により本格的な調査調

県は国鉄高知駅周辺鉄道高架化事業の構想を、二十七日、高知市本町二丁目、西工福(四・七)に、現在の貨物車両基地を薊野から円行寺口駅まで延伸させ、同時に高知駅から薊野駅まで延伸させ、高知市街地を通過させる。またこれに伴い、高知市街地にある市街地道路や市道、その他約七ヶ所を取り除き、はりまや橋と前里方面から薊野まで一年遅れることになる。二十七日の国鉄高知高架事業促進期成会の役員会には県から黒瀬末、大町商賣の四部

表を導いている。このほか県が公費対策として薊野の南北間を結ぶ高知駅周辺鉄道高架化(約四ヶ所)から六ヶ所の鉄道を作宅事業構想は、昨年度の手備調査(百八十万円)に託している。資料に基づいて作成したもので、同構想によると、国鉄土庫本費(前期部分を除く)は約八十億円(国、国鉄、県、市が負担)、行幸口駅内の西側用地に定約(四・五)の鉄道高架化(約四・七)に、現在の貨物車両基地を薊野から円行寺口駅まで延伸させる。同時に高知駅から薊野駅まで延伸させる。高知市街地を通過させる。またこれに伴い、高知市街地にある市街地道路や市道、その他約七ヶ所を取り除き、はりまや橋と前里方面から薊野まで一年遅れることになる。二十七日の国鉄高知高架事業促進期成会の役員会には県から黒瀬末、大町商賣の四部

(4) 鉄道高架化の中断

昭和47年(1972)の高架4.5km案の公表を受けて、昭和48年(1973)に「高知市鉄道高架反対市民の会」が結成され、県議会へ再審議の請願書が提出されるなどの反対運動が起こった。昭和時代と平成時代の反対運動で共通しているのは、鉄道高架による踏切除却の渋滞解消の事業効果に比べると、移転者の負担や周辺環境への悪化が大きく、必要性がないという主張である。

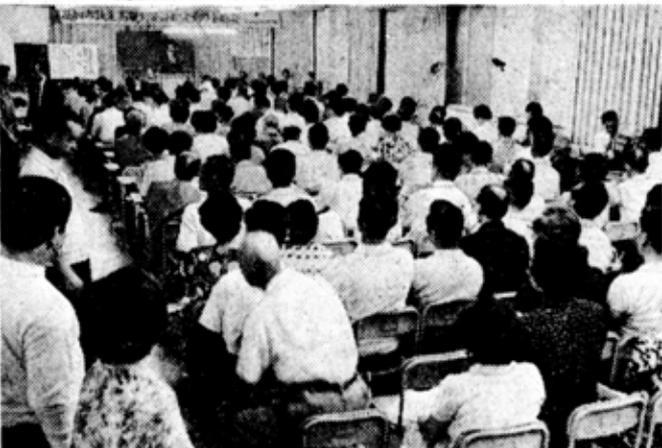
こうした状況の中で、高知市が昭和50年(1975)、51年(1976)の集中豪雨で大災害を被ったこともあり、昭和53年(1978)に鉄道高架事業の予算要望を中止することになった。

- ・S48.9 高知市鉄道高架反対市民の会結成
- ・S48.12 「鉄道高架化計画の再審議について」県議会へ請願書提出(要旨)
高知市鉄道高架反対市民の会 7,319名
- ・南北交通渋滞について踏切での遮断時間はわずか
- ・両側道と幹線道路との交差部の信号機で南北の遮断時間は増
- ・当局の言う深刻な踏切事故はわずか。側道通過車輛が心配
- ・家屋の立退き、切取り戸数が三百数十戸と大規模過ぎる
- ・沿線北側の日照が奪われ生存権が奪われる
- ・垂れ流し汚物、排気ガス、鉄粉等による沿線の汚染
- ・通行自動車の増による買い物客の安全確保の困難、商店街の南北分断などによる商店街の営業破壊
(本請願は継続審議の後、50年4月議会解散で審議未了)

本格的な高架反対運動へ 住民、組織固めに乗り出す

高知市

高知市	高知市	高知市	高知市
<p>高知市の鉄道高架計画は、具体的な段階を迎えようとしているが、沿線住民約三百人は十七日夜、高知市小津町の開成ビルで集会を開き、これまでの住民運動組織を再編、「高知市鉄道高架反対市民の会」として署名運動、陳情などに乗り出す本格的な反対運動体制を整えた。</p> <p>鉄道高架計画については、早くから沿線住民の間で「きわめて公共性不足の上、周辺部の広範囲に重大な実害を及ぼす」という声が上がった。県庁の第一地区元説明会が終わった六月ごろからは一部有志が鉄道高架反対派住民の会を任意運動組織として結成。関係二十三町内会のうち三つと半数に組織作りが出来、五百人近くが結集するところまで盛り上がっている。</p> <p>これに対し、県や市の作業は来月中にも具体的な建設計画がまとまり第二次説明会の段階を迎えるというところで、住民側も総決起大会ともいふべき集会を開いたもの。</p> <p>集會では組織を「高知市鉄道高架反対市民の会」とし、会長に窪田善太郎(小津町)、副会長に小笠原孝子(西新屋敷)、柏井信俊(城北町)、事務局長に芝築夫(小津町)の各氏を選んだ。組織の拡大、署名運動、関係機関への陳情、高架関係の実態調査、県、市民へのアピールなどを当面の活動方針を</p>	<p>同会が掲げる鉄道高架反対の理由には①事業の遅延という。南北交通の流れをスムーズに、という点では、一日の延べ踏切シャ断時間は五十分程度で、交通渋滞はむしろ周辺の道路交差点に起因している②高架下に側道が設けられると逆に交通渋滞、事故が起きる③家屋、土地の補償も十分なものが期待出来ず犠牲を強いられる④北側の日照が奪われる⑤騒音、たれ流し汚物、排気ガスなどに奪われる⑥など、そして、高架化の代案については、マイカーの市中乗り入れ制限、踏切の改善などを当面の措置として挙げ、さらに鉄道公害を解消しグリーンベルトもつくれる地下鉄化を要望している。</p> <p>集會では、沿線の関係県議、市議との懇談や、同様の住民運動がある高松市の高架工事の実情映るの上映などもあり、強い姿勢で高架計画中止を求める運動に踏み出すことになった。</p>	<p>高知市の鉄道高架計画は、具体的な段階を迎えようとしているが、沿線住民約三百人は十七日夜、高知市小津町の開成ビルで集会を開き、これまでの住民運動組織を再編、「高知市鉄道高架反対市民の会」として署名運動、陳情などに乗り出す本格的な反対運動体制を整えた。</p> <p>鉄道高架計画については、早くから沿線住民の間で「きわめて公共性不足の上、周辺部の広範囲に重大な実害を及ぼす」という声が上がった。県庁の第一地区元説明会が終わった六月ごろからは一部有志が鉄道高架反対派住民の会を任意運動組織として結成。関係二十三町内会のうち三つと半数に組織作りが出来、五百人近くが結集するところまで盛り上がっている。</p> <p>これに対し、県や市の作業は来月中にも具体的な建設計画がまとまり第二次説明会の段階を迎えるというところで、住民側も総決起大会ともいふべき集会を開いたもの。</p> <p>集會では組織を「高知市鉄道高架反対市民の会」とし、会長に窪田善太郎(小津町)、副会長に小笠原孝子(西新屋敷)、柏井信俊(城北町)、事務局長に芝築夫(小津町)の各氏を選んだ。組織の拡大、署名運動、関係機関への陳情、高架関係の実態調査、県、市民へのアピールなどを当面の活動方針を</p>	<p>高知市の鉄道高架計画は、具体的な段階を迎えようとしているが、沿線住民約三百人は十七日夜、高知市小津町の開成ビルで集会を開き、これまでの住民運動組織を再編、「高知市鉄道高架反対市民の会」として署名運動、陳情などに乗り出す本格的な反対運動体制を整えた。</p> <p>鉄道高架計画については、早くから沿線住民の間で「きわめて公共性不足の上、周辺部の広範囲に重大な実害を及ぼす」という声が上がった。県庁の第一地区元説明会が終わった六月ごろからは一部有志が鉄道高架反対派住民の会を任意運動組織として結成。関係二十三町内会のうち三つと半数に組織作りが出来、五百人近くが結集するところまで盛り上がっている。</p> <p>これに対し、県や市の作業は来月中にも具体的な建設計画がまとまり第二次説明会の段階を迎えるというところで、住民側も総決起大会ともいふべき集会を開いたもの。</p> <p>集會では組織を「高知市鉄道高架反対市民の会」とし、会長に窪田善太郎(小津町)、副会長に小笠原孝子(西新屋敷)、柏井信俊(城北町)、事務局長に芝築夫(小津町)の各氏を選んだ。組織の拡大、署名運動、関係機関への陳情、高架関係の実態調査、県、市民へのアピールなどを当面の活動方針を</p>



沿線住民の熱気がこもった鉄道高架反対市民の会

昭和48年9月18日(火曜日)

1-2 事業再開に向けて

要望を中止した後、昭和54年(1979)から55年(1980)、鉄道高架に替わる南北交通対策について「南北道路基本計画策定調査」が実施され、中心市街地で道路を立体化して鉄道と交差させる単独立体交差方式は、実施困難であると確認された。

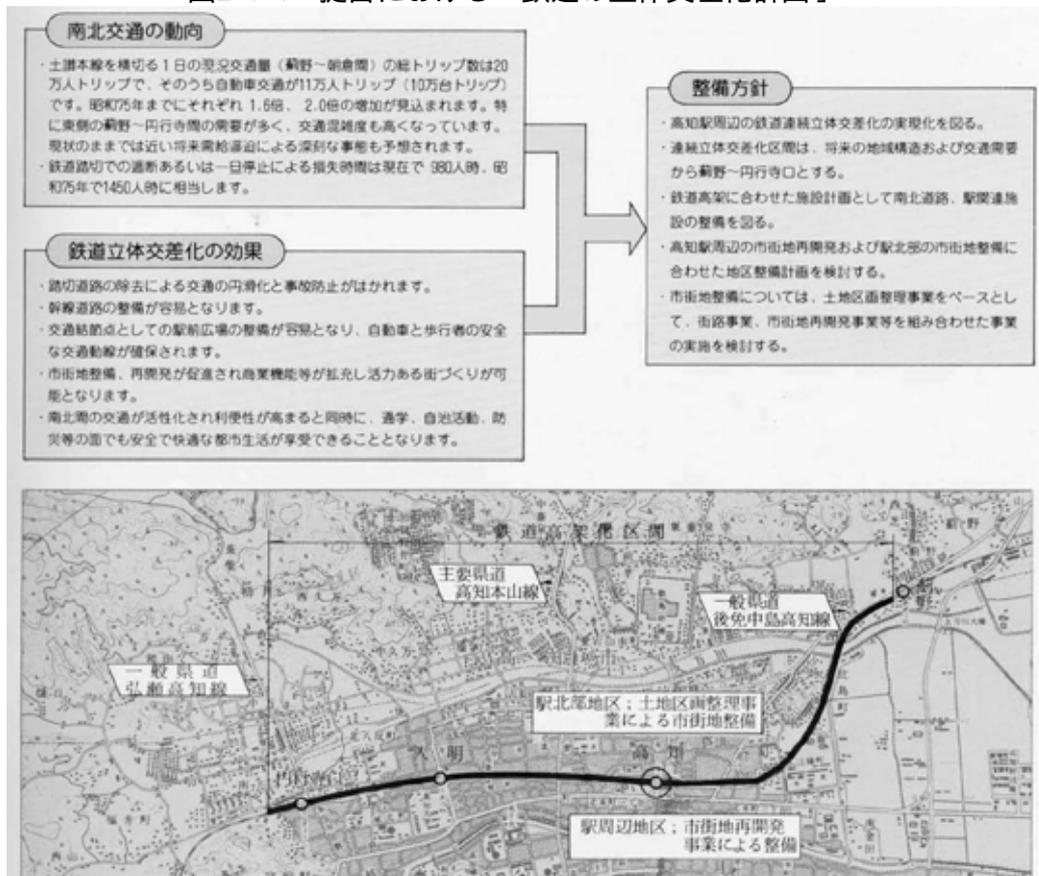
(1) パーソントリップ調査

昭和55～57年度(1980～1982)に、県で初めて行われたパーソントリップ調査に基づく「高知広域都市圏総合都市交通体系調査」が実施された。この調査によって、高知広域都市圏の将来構造に対応する道路整備計画や交通施設計画などとともに、高知駅周辺での南北交通対策としての鉄道高架化の必要性が改めて提言された。この提言の高架区間は、薮野駅付近から円行寺口駅付近までの約4.5km案が基本となっていた。

このパーソントリップ調査による提言が鉄道高架の検討再開の原点である。

また、高架事業の再開の要となるのは、高知市の参加であった。高架事業には、区画整理事業など総合的な市街地整備計画が不可欠であるが、前回は区画整理を実施することになる高知市との連携が欠けていた。

図2-1-1 提言における「鉄道の立体交差化計画」



資料: 「高知広域都市圏における望ましい総合交通体系への提言」(昭和58年3月、高知広域都市圏総合都市交通体系調査委員会)

(2)南北交通及び市街地整備

昭和 58～60 年度(1983～1985)、県市合同で行った「高知駅周辺南北交通及び市街地整備基本構想調査」では、国鉄土讃線の連続立体交差事業の必要性と、それに対応する南北交通体系及び関連市街地整備、高知駅近傍の都心地区形成について基本的な考え方を提示し、県市一体による都市整備手法とその実現化方策を示した。

主な事業概要として、連続立体交差事業が昭和 50 年案をベースにした延長 3.0km 案(比島～入明立体近傍)、また幹線道路計画が駅環状道路(南北直結道路案併記)と駅東側の南北幹線道路、関連市街地整備が土地区画整理事業と都心街区形成(市街地再開発事業)、南北駅前広場、統合交通ターミナルなどが提案された。

昭和 61、62 年度(1986, 1987)には、高知市による土地区画整理事業や市街地再開発事業の事業調査が実施され、昭和 62 年(1987)に県、市、四国旅客鉄道株式会社による連絡会が設置された。

図2-1-2 当時の調査で提案された連続立体交差化計画

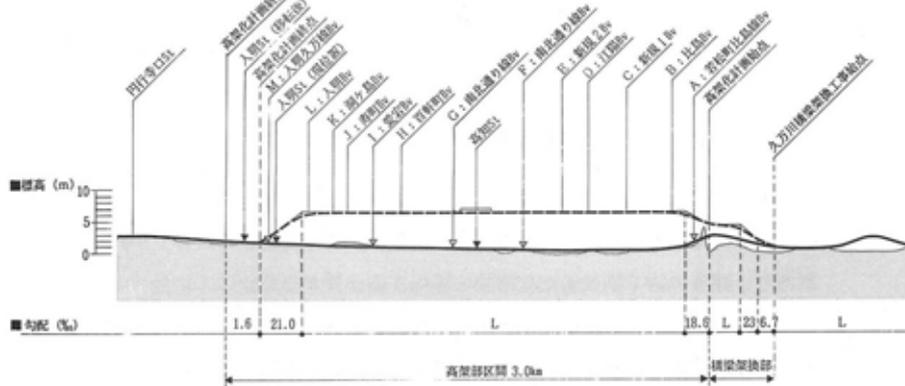
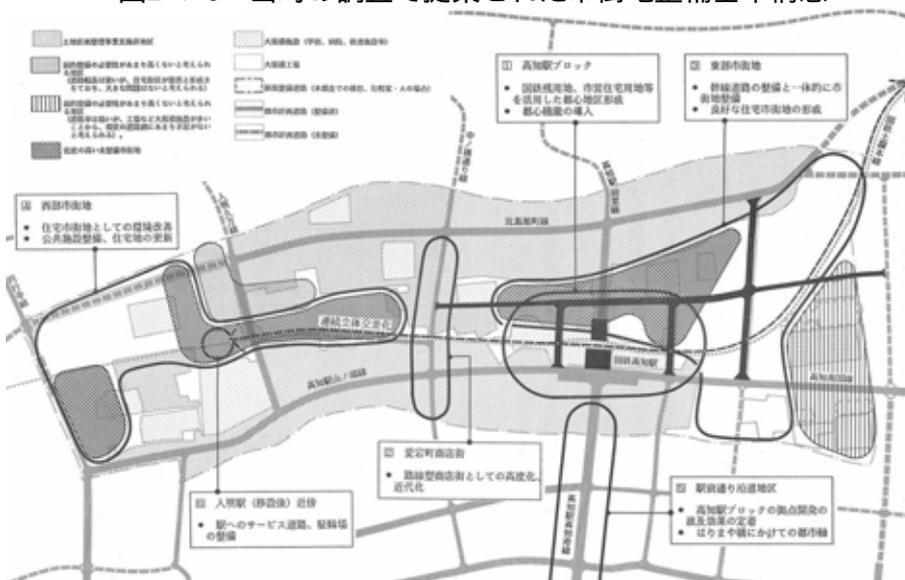


図2-1-3 当時の調査で提案された市街地整備基本構想



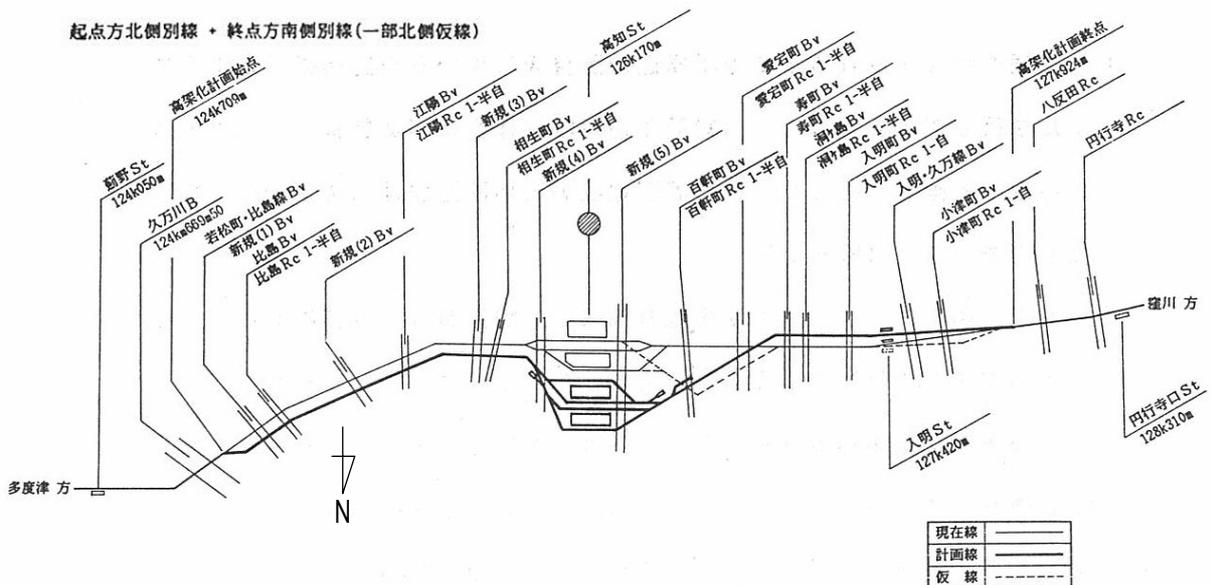
資料: 高知駅周辺南北交通及び市街地整備 基本構想調査概要報告書(昭和 61 年 3 月)

(3)高知駅周辺都市整備基本計画調査

昭和63年(1988)、「高知駅周辺都市整備基本計画調査」を県市の議会に報告し、県市による今後の取り組みとして、各事業の課題と作業手順を示した。

各事業の概要は、連続立体交差事業が高架区間延長3.2km(比島町2丁目から城北町)で、土地区画整理事業が面積47ha、駅周辺市街地再開発事業が拠点街区5ha(商業、文化、情報、住居等複合基地)、南北幹線道路が駅直近部駅環状道路と(仮称)はりまや町一宮線、駅前広場(南口9,200㎡、北口4,400㎡)となっていた。

図2-1-4 当時の調査で提案された高架化計画



資料:高知駅周辺連続立体交差事業調査(昭和63年3月)

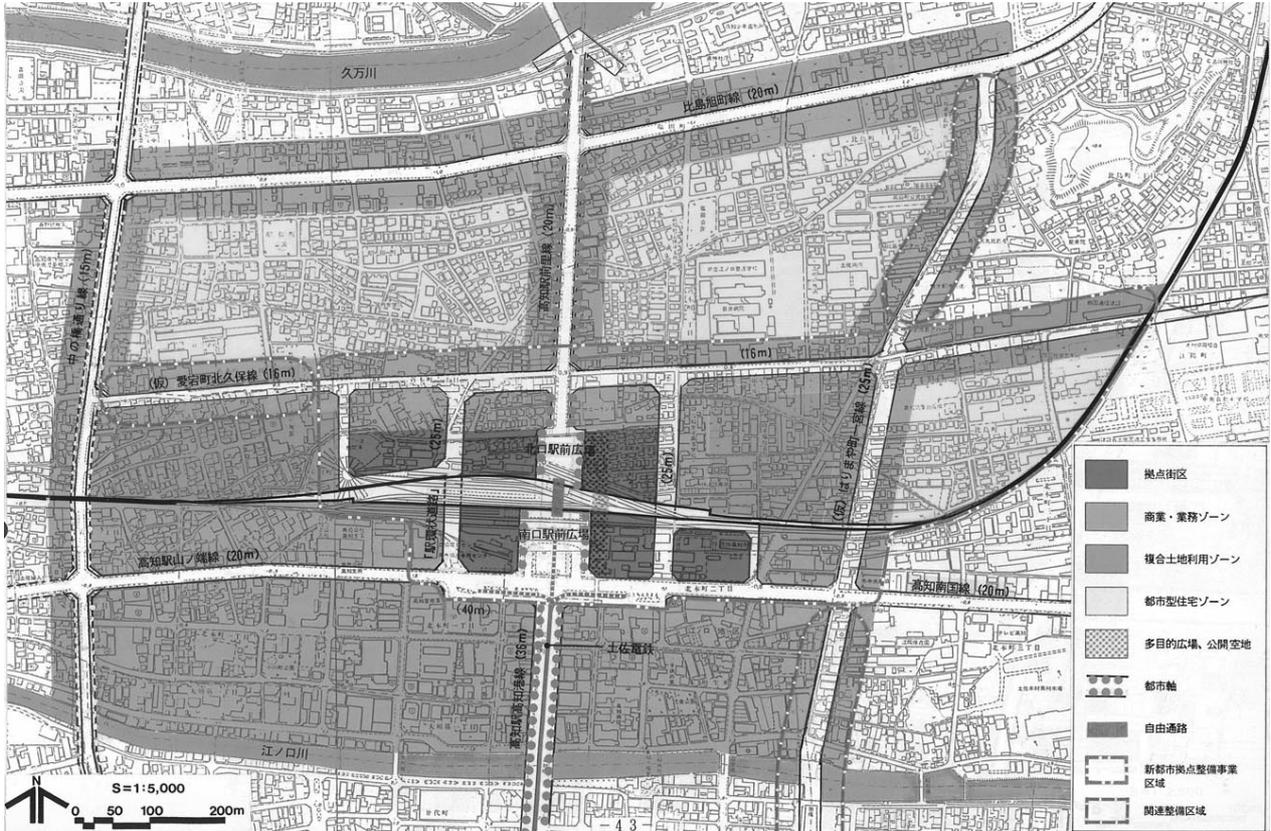
(4)新都市拠点総合整備計画策定調査

平成2~4年度(1990~1992)に、国、県、市、四国旅客鉄道株式会社などが委員として参加した「新都市拠点総合整備計画策定調査」において、高知駅周辺地区が既存都心地域を拡大して一体的に整備する地区として位置づけられ、鉄道跡地を活用して新しい都市機能を導入した方向性や、駅周辺地区の交通施設などの事業内容が検討された。

(5)高架事業の取り組み再開

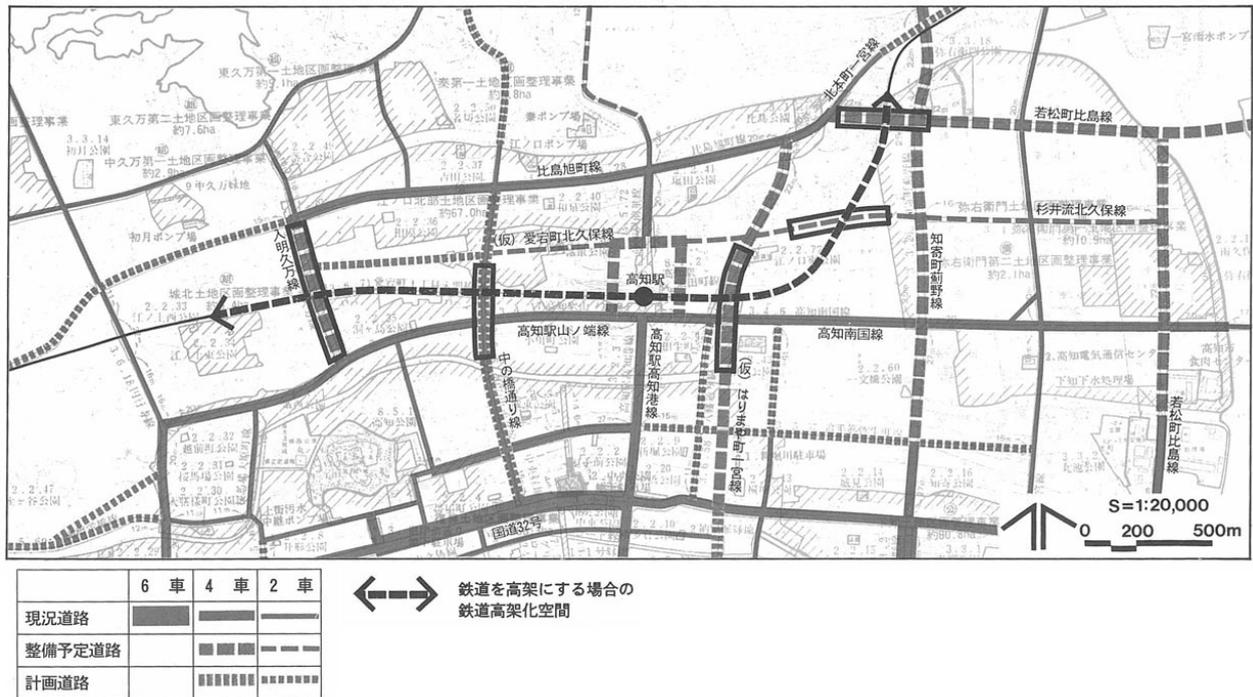
以上のように、本事業は一旦中断することになったが、県都高知市の発展には高知駅周辺の都市整備が必要であるとして、そのために不可欠な鉄道高架に再度取り組むことになった。

図2-1-5 高知駅周辺整備計画



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(その2)調査報告書(平成3年3月、高知県)

図2-1-6 鉄道と道路の立体交差計画



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(その2)調査報告書(平成3年3月、高知県)