空港本体工事いよいよ着工

県勢発展の一大事業

50年代末にはジェット機就航に

＝高知空港拡張＝

ジェット機就航に向けて進められている『高知空港拡張整備事業』の本体工事の起工式が十月二十三日、午前十一時半から、新滑走路となる秋田川左岸の現地に、関係者約百四十人が出席して行われました。

式典は、第三港湾建設局から工事の概要説明があったあと神事にうつり、中内知事らの〝くわ入れの儀〟、南国市選出の西内・大川両県議、小笠原市長、島内議長らの〝玉串の奉てん〟によって、工事の安全を祈願しました。

午後一時から、会場を市民体育館に移して〝祝賀会〟が行われ、中内知事は『無事に起工式ができ感慨深い。土地を提供してくれた地権者の方々、住みなれたわが家の移転をよぎなくされた方々、高知県発展のためにご理解をいただきありがとうございます。言葉でいつくせない気持ちで、これらの方々に県民一同感謝します。これからも地域の整備事業など、関連事業が次々に行われます。地元にはまだまだごめいわくをかけるわけですが、最少限にくい止めるため、全力を投入して取り組むので、なお一層のご協力をお願いしたい。県としては、県民に約束している五十年代末にはジェット機就航にこぎつけたい。』とあいさつ。

また、小笠原市長は『南国市は古来より農耕地として開かれ、農業の最適地です。その美田が犠牲となる地区住民の心情を推察するとき、想像に余りあるものがあります。しかし、ジェット化を拒否することは、大河の流れをせき止めるに等しくやむを得なかった。着工にこぎつけたものの、大きな宿題が、まだ数多く残っていることをみなさんに知っておいていただき、今後とも関係機関の従来の姿勢を崩すことなく、最後の最後までお骨折りください。』と述べ、騒音対策、周辺整備、吾岡山の切取りなど、まだまだ大きな問題が山積みされていることを強調しました。

高知空港は、昭和十五年に旧海軍航空隊が駐留、昭和三十五年には骨走路が千二百㍍に、昭和三十八年に千五百㍍にそれぞれ拡張、以来YS11型機が就航し、平均九十㌫以上の高率の利用客で、昭和五十四年度には百十三万五千人が利用し、昭和六十年には二百万人の利用客が見込まれ、現在、全国で最も〝キップ〟を取るのが難しい路線として知られています。

空港内の特設テント会場で開かれた公聴会（昭49・6）

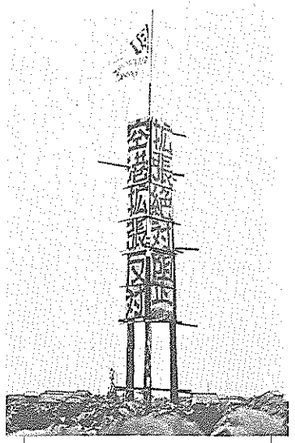
空路は、大阪へ一時間、東京へ二時間と他の交通機関より所要時間が短いのがなんといっても魅力的で、年々増加する利用客はキップを入手するのにひと苦労。

また、高知県が経済や文化で全国的なレベルになるためには、一度に多くの人々が行ききできる〝ジェット化〟が要求されたわけで、県政の〝懸案〟となっていました。

このような背景から、県は十年前に高知空港拡張整備の基本構想を作成、その後「空港拡張公聴会」などが開かれ、ジェット化に向けて着々と作業が進められて来ました。この間、市内では地元を中心に「空港拡張反対市民連合」の結成、「拡張絶対阻止のヤグラ建設」など、美田を守るためのさまざまな運動が展開されましたが、時代の流れや大勢には勝てず、地権者もやむなく用地買収に応じて、現在九十七㌫に至っています。

新空港は、完成すると現在の三倍になるといわれ、それに要する経費は、滑走路の拡張工事（二千㍍）、周辺整備工事、騒音対策工事、吾岡山の切取り、ターミナル工事などを含めると約五百億円にのぼるとも言われ、県の歴史にも例を見ない一大事業となっています。

ジェット化は時代の流れとはいえ、地元におよぼす影響は予測がつかないほど大きなものがあります。地元住民の不安を少しでも小さくする手だてがこれから先も望まれています。



拡張絶対阻止のヤグラもいくつか建てられたが…（昭49・6）

＝阿佐線対策調査特別委員会＝

県・公団から説明うける

建設継続には〝第三セクター〟

国鉄の〝財政再建〟とからみ、今後の工事継続があやぶまれている『阿佐線』――

市議会議員十名で構成する『阿佐線対策調査特別委員会（委員長＝高島邦明）』は、今後の委員会の方針などを決めようと、十月十五日、県と鉄道建設公団を招き、これまでの経過や今後の計画などについて説明をうけました。

『阿佐線（後免―牟岐間・延長百二十五㌔）』は、昭和四十年に工事が認可になり着工、以後順次工事が進み、これまでに安芸―田野間の九十㌫をはじめ、全体でも約四十㌫が完成しています。

今年八月には、物部川の橋脚も完成。「市政のなかに、この〝阿佐線建設〟をどう位置づけていくか、どう市益につなげていくか」阿佐線対策調査特別委員会は、これらを調査、検討していかなければならないと、今年九月に発足したものです。

当日の会には、県から企画部の金田副部長、鉄道建設公団大阪支社から武藤工事課長らが、また委員会から高島委員長ら九名が出席。

県の説明では――

「国の方針では、輸送密度が一日一㌔当り四千人以下の路線は六十年までに整理する。現在建設を進めている阿佐線は輸送密度四千人以下。工事の継続は、現状ではむずかしいが、地元（県や市町村、民間など）で〝第三セクター〟を設立し、建設後の経営をひきうけるなら、国の予算で建設が継続できる。阿佐線建設は、県政のなかでも大きな課題であり、県では〝建設は継続しなくてはならない〟との方針をもっている。今後の工事継続（公団側の予算獲得）のために、第三セクターを設立するかいなかの決断をせまられている。」

また、鉄道建設公団から、路線の案などが示され、これらに対して、出席した委員から、

▽第三セクターでやるとなれば、当然南国市も市費の持ち出しが必要となる。南国市にとってこの阿佐線建設がそれほど必要か、県東部の市町村とでは事情が違う。この点は配慮してほしい。

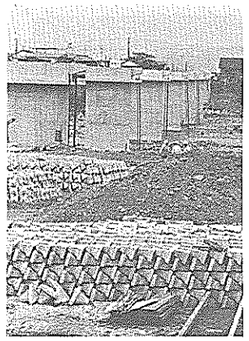
▽建設後は必ず赤字になるのでは。利用者の問題など、県はもっと慎重に検討してほしい。

▽後免駅、また周辺の町づくりはどうなるか。

▽用地買収の交渉や補償などはどうするのか。

▽騒音や自照問題など、地元にできるだけ迷惑のかからないように配慮を。

などの意見が出され、委員会は今後①後免駅周辺の町づくり②用地買収、工事による営農問題および市民とのかかわり③第三セクター方式の問題、の三点を中心に調査を進めていくことを決めました。



第七回文化祭

七日間に延べ千五百人

市民に親しまれてはや七年――南国市文化推進協議会（島村辰彦会長、会員＝五百九十人）主催による、恒例の「第七回文化祭」が、今年も十月二十八日から十一月三日までの七日間、市民体育館で開かれました。

今年は、日本画、生花、アートフラワーなどの展示部門に約五百点が出品。詩吟や舞踊などの舞台部門に約百十人が出演し、会場にはお茶席も設けられて文化祭を盛り上げ、七日間に延べ千五百人がおとずれ、それぞれの力作や熱演に〝芸術の秋〟を満喫していました。