



なんごく・こうち地方拠点都市



アクションプログラム ⑧

“自立への挑戦”はいま!

鉄道「阿佐西線」は後免から赤半利までの四十三、六キロで工事が進められています。国鉄の経営悪化による路線の廃止や工事の中止など、さまざまな曲折を経て、第三セクター土佐くろしお鉄道が設立され、鉄道建設公団で施工されているものです。今回は、その概要をご紹介します。

土佐くろしお鉄道

阿佐西線

(後免～赤半利)

▲「鉄道「阿佐西線」の建設については、あまり知られていないと思いますが……」

四国循環鉄道は県民の悲願でしたが国鉄の経営悪化で中断し、後免・赤半利間について第三セクターで進められています。

この鉄道には永い歴史があつて建設予定線になつたのが大正十一年。その後、昭和三十三年に後免・赤岐間が調査線となり、同四十年に安芸・田野間の工事に着手。

ところが昭和五十五年に国鉄の経営悪化による再建法の施行で工事が中止されました。

▲「そのあと、県東部地域の大きな期待もあつて、第三セクター方式によって再開されたわけですね。」

昭和六十一年五月、県と関係市町村、民間の出資による土佐くろしお鉄道が設立され、昭和六十三年から工事が再開されています。国の予算で鉄道建設公団が施工し、完成後は土佐くろしお鉄道で経営していく方式です。

沿線の関係市町村は二市七町二村、人口十二万一千人(昭和六十年国勢調査)運転計画は後免・安芸間二十五往

復、安芸・赤半利間十七往復、二十駅が予定されています。

▲「平成八年九月末、完成の計画のようですが、大幅に遅れそうです。」

用地の買収は八六割ですが、踏留工事の整備率は五三割にとどまっています。

このうち、南国市管内は旧土佐電鉄の軌道用地の取得はできていますが、JＲ後免駅、後免町駅付近はできてなく六

メリットに転換を 平成八年開通は無理

四割の進み具合、工事には着手されていません。

総事業費は三百九十三億円で、五年程度までの予算配分は百四十八億円、毎年、八億円の予算では当初予定の平成八年九月末完成は無理な状況です。県は「宿毛線や智頭線(兵庫県・鳥取県間)などが

完成すれば予算増額も期待できる。平成十四年の高知国体

までには完成させたい」としています。

▲「南国市では、土佐くろしお鉄道への加入について住民や市議会の根強い反対もあつて条件をつけて加入した経過があるようです。」

赤字必至でメリットも少ない……などとして六項目の要望を県知事に提出して加入しています。「全線高架にすること、市の財政負担はできない」などが主な条件です。

▲「南国市で工事が進んでいないネックになつていることは何ですか。」

全線高架方式については住民の要望を入れて高架に変更されましたが、後免町駅付近の「高架」が解決していません。これは、土盛り軌道、平面駅にする土木費の心配があるなどによるもので再検討を求めています。また、日章駅については、利用者の利便性から旧土佐電鉄の立田駅付

近に移動する要望があつて協議中です。このため、「構造設計(高架の高さや道路・水路との交差などの設計)ができないため、地元説明が遅れています。」

水田地区(広城農道から砂地川までの約六〇〇メートル)については構造設計に基づいて地元説明が行われましたが、鉄道建設そのものに対する危惧や不信感などがあつて、信頼関係の回復に努めています。

四国循環鉄道のころから何十年も経過して鉄道に対する県民・市民の意識も変化していることは確かですが、「野市町止り」の鉄道は考えられず、広域的な見地から地域住民の方々の理解を求めています。市としては、JＲ土讃線や土佐電鉄の電車との結節、高知空港とのアクセスなどを念頭に後免駅、後免町駅周辺の活性化や利用者増などにつなげてメリットに転換していきたい」としています。(今回は交通網の紹介です)



建設中の阿佐西線(野市町)