

第3章 行違設備工事

車両基地移転に伴い土佐一宮・高知間に新たに回送列車の設定が必要となるが、このため列車本数が同区間の線路容量を上回ることになった。これに対応し、薊野駅に行違設備を新設した。

なお、薊野駅周辺では、既に線路北側に都市計画道路が計画されていたことから、道路との支障を避けるため、ホームを現位置から起点方約150mの位置に移設した。

図3-3-1 行違設備平面略図

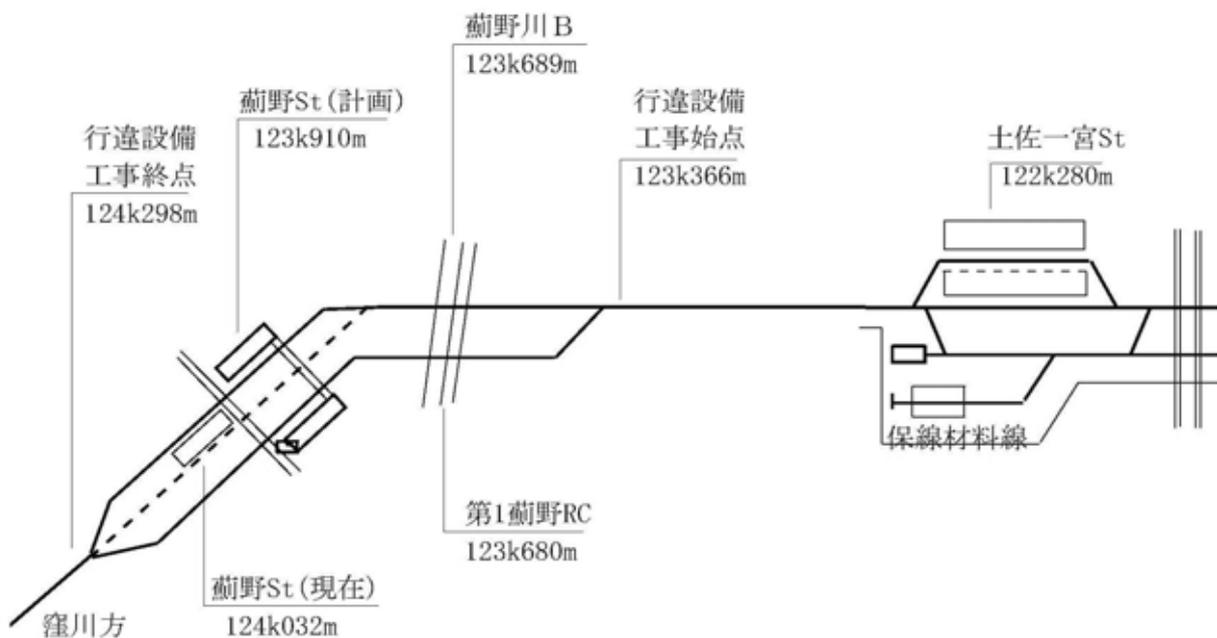


表3-3-1 行違設備施設一覧表

工事種類	細目	単位	数量
土木			
橋りょう		箇所	1
土留擁壁		式	1
乗降場		箇所	2
こ線橋		箇所	1
転落防止柵		式	1
軌道			
軌道新設	50NPC 有道床	m	829.0
軌道移設		m	829.0
分岐器新設	50N-16#	組	2
建築			
上屋		箇所	1
継電器室		箇所	1

起点方より



終点方より



終点方より



第4章 車両基地工事

高知駅周辺での用地を有効利用するため、高知駅北側に隣接している車両基地を約4km東の土佐一宮駅付近に移転した。車両基地の造成面積は約3ha、造成高さは約1mで現在線のレール高さと同様の高さとした。

車両基地の移転予定地は、水田地帯であり遊水池機能を有することから、ポンプ場を新設するなど地区の排水対策について考慮した。また、踏切3箇所を除却し、これに替えて地下道を3箇所整備している。

車両基地工事においては、農地もあることから照明ビームを設置した分散照明とし、環境に配慮した。また、ケーブルルートは、将来工事も考慮しハンドホールを等間隔に設けた地中埋設方式とした。

図3-4-1 車両基地平面略図

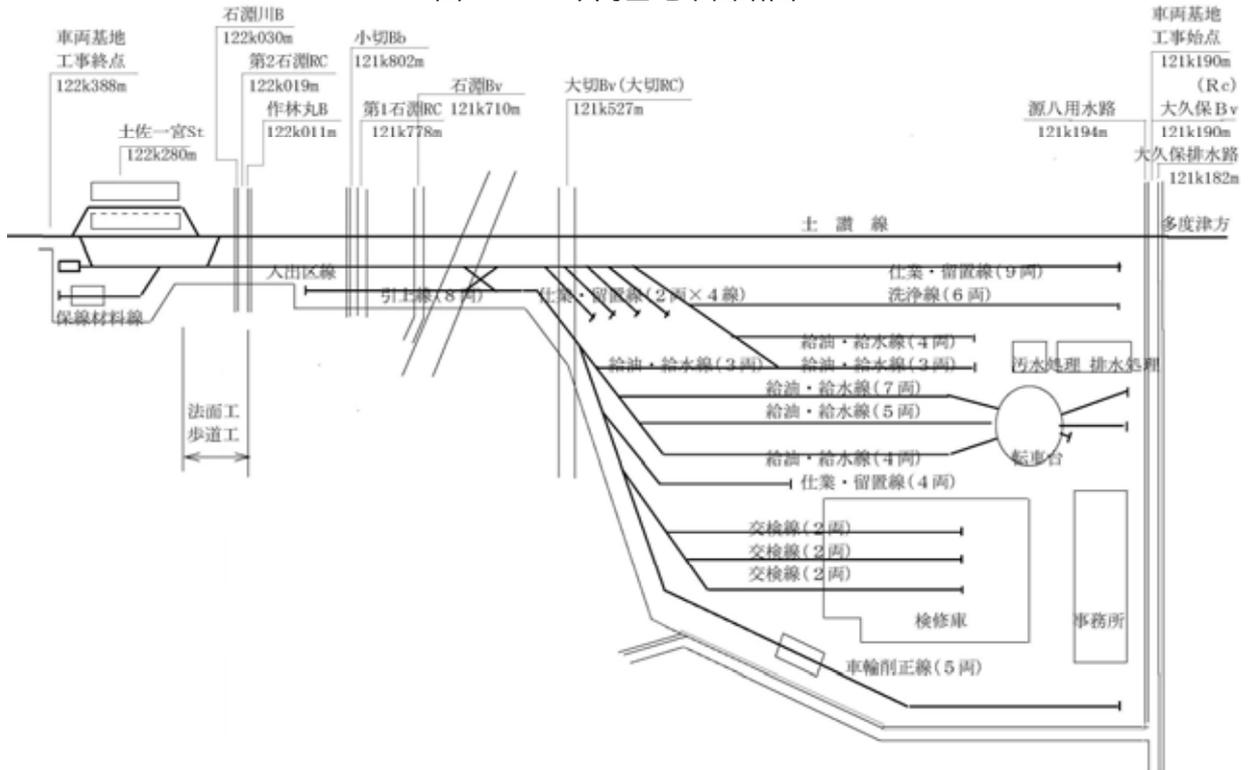


表3-4-1 車両基地施設一覧表(1)

工事種類	細目	単位	数量	記事
土 木				
洗浄台	桁式	式	1	
検査坑	コンクリート造	式	1	
転車台	コンクリート造	式	1	
給油給水線道床	コンクリート造	式	1	
交検線道床	コンクリート造	式	1	
旋盤設置ピット	コンクリート造	式	1	
排水こう	コンクリート造	式	1	
給水管 40~100		式	1	
汚水排水管 150		式	1	
保線専用検査坑	コンクリート造	式	1	土佐一宮駅構内
フェンス新設		式	1	
アスファルト舗装		式	1	
路面舗装		式	1	
カーブミラー		式	1	
排水こう		式	1	
軌 道				
軌道新設	50NPC 有道床	m	1,952.9	
軌道新設	50N 木有道床	m	422.1	
軌道新設	50N 鉄有道床	m	270.0	
軌道新設	50N 直結	m	1,160.0	
分岐器新設	50N-8	組	17	
分岐器新設	50N-10# SC	組	1	
車止め新設	第2種	箇所	11	
車止め新設	第3種 号	箇所	3	
車止め新設	第3種 号	箇所	1	
線路諸標		箇所	20	
連接軌道		m ²	21.5	
踏切新設	ゴムチップ形	m ²	11.0	
通路舗装	木造舗装	式	1	
建 築				
検修事務所	S造3階建 新築	m ²	1,473.9	
検修車庫	S造平家建 新築	m ²	192.2	
検修庫	S造2階建 新築	m ²	3,102.7	
汚物処理制御詰所	RC造平家建 新築	m ²	45.6	
汚水処理制御詰所	S造平家建 新築	m ²	19.7	
危険品庫	CB造平家建 新築	m ²	58.6	
倉庫	CB造平家建 新築	m ²	15.7	
防火水槽	鋼製耐震性 新設	箇所	1	
車輪削正庫	S造平家建 新築	m ²	214.7	
外構工事	門柱 銘板 ライン引き	式	1	

表3-4-2 車両基地施設一覧表(2)

工事種類	細目	単位	数量	記事
機 械				
	冷暖房装置	式	1	
	換気装置	式	1	
	貫流ボイラ	式	1	
	排水処理装置	式	1	
	汚水処理装置	式	1	
	車両洗浄装置	式	1	
	給油装置	式	1	
	温水装置	式	1	
	蒸気管	式	1	
	空気管	式	1	
	モノレール	式	1	
	電気リフト	式	1	
	回転空気圧縮機	式	1	
	リフティングジャッキ	式	1	
	吸じん装置	式	1	
	転車台	式	1	
	機器着脱機	式	1	
	在姿車輪旋盤	式	1	

車両基地を土佐一宮駅方面から望む



第5章 完成検査

高架構造物及び施設が完成し、使用開始をするに当たっては、鉄道事業法、建築基準法、消防法に基づき、四国運輸局、高知市建築指導課、消防署の検査を受け、合格の許可を得て使用開始を行った。

(1)四国運輸局による検査項目(鉄道事業法に基づく)

検査に当たり、あらかじめ竣工届けと構築物を実測した検査表を提出し、認可申請により認可になった構造・材質及び構造物の寸法検査を受けた。その内容は、次のとおりである。

ア.土木関係

- ・ 構造物の構造、材質及び主要寸法、ホームの有効長、ホームの幅員等

イ.軌道関係

- ・ 軌道の軌間、水準、高低、通り、ホームの高さ及び離れ

ウ.建築関係

- ・ 駅舎、上屋、ラッチ内エレベーター、エスカレーター、階段幅員等

オ.電気関係

- ・ 連動装置、信号機等

(2)建築基準法に基づく項目

駅舎等の建物、非常照明等の確認申請書を高知市建築主事に提出して、中間検査及び竣工検査を受けた。

(3)消防法に基づく項目

消防署へ電気室、消防用設備(誘導灯、自動火災報知装置、屋内消火栓)等の試験成績を添えて設置届を提出し、検査を受けた。

編集後記

長い歴史をもつ鉄道高架事業を事業誌にまとめることは、非常に困難であるとあらためて実感した。その中でも、昭和時代に住民の反対運動で一度断念した後、事業目的を見直し高知市と一体となって出直したこと、その後住民対話を重視して公開の場で時間を掛けて話し合い、当時としては先進的な住民参加や景観設計など本格的に取り組んだことは、本事業の特色として取り上げるべきと考えた。

この本格的な景観設計が実現できたのは、住民の反対運動があったからであった。

高架橋の汚れによる沿線地域のスラム化を心配する反対意見に対して、後発のメリットを活かして実施していくという行政トップの決意があったから、全国にない景観設計が実施できたのである。たくさんの人々とコミュニケーションをとり、様々な意見募集や情報共有を行ったが、こうした過程を通じて良い物を造ろうという共通意識が生まれ、ここから側道計画等のワークショップや、更には事業そのものを進める力に拡大したのではないかとと思われる。

また、景観設計が意匠やデザインだけではなく、居心地から風景までを創造する以上に、人や事業を動かす力を持ったのではないかとと思われる。

こうした成果として、景観設計は、街のシンボルであり全国に誇れる高知駅の大屋根「くじらドーム」と、沿線住民に親しまれる生活空間を創出する鉄道高架橋という財産を次代に残してくれた。

このように、本事業は、住民との協働で成し遂げることができたと言えるのではないか。

しかしながら、賑わいと活気ある街づくりという高知駅周辺の都市整備は、まだ完了はしていない。今後、これらのハードがどのように役立つのか楽しみである。

こうした事業推進の原動力となった特色のある取り組みを、事業誌の中に残して、同じような取り組みをする方々への参考になればと思う。

最後に、本事業の用地買収や事業損失補償などで協力して頂いた地権者等の関係者、測量・工事等で協力をお願いした沿線住民、ワークショップに参加していただいた沿線住民など、たくさんの方々にお礼を申し上げたいと思う。

また、協力支援していただいた景観検討委員会や関係機関の皆様にご感謝するとともに、新しい取り組みに挑戦し、成果を上げ、事業を成功に導いた諸先輩方や担当職員の弛まぬ努力にも敬意を表したい。

