

第三節 公共交通機関

1. 鉄道と駅

土佐くろしお鉄道「ごめん・なはり線（阿佐線）」

〈鉄道時代の再来〉

土佐くろしお鉄道「ごめん・なはり線（工事線名「阿佐線）」は、JR土讃線の後免駅（南国市）と奈半利駅を結ぶ県東部の幹線鉄道である。平成十四（二〇〇二）年七月一日に開業し、高知県を主体とする第三セクター「土佐くろしお鉄道株」によって運営されている。

全線単線・非電化で、路線の駅数は二〇、路線距離（営業キロ）は四二・七キロで、大半が高架区間である（民家密集地には高さ一・四メートルの防音板が付設されている）。午前五時十五分～午後十一時二十一分の運行時間帯に後免～安芸間を二五往復し（うち快速が八往復）、快速を含む一六往復はJR高知駅に乗り換えなしで乗り入れる。起点駅であるJR後免駅から三駅目の「のいち駅」は快速列車が停まる香南地区の拠点駅であり、所要時間はのいち駅～JR高知駅間が普通・快速とも約三〇分、のいち駅～安芸駅間が普通で四〇分、快速で約二三分である。

開業初日の午前六時十九分、のいち駅ホームに滑り込んだ後免発・奈半利行きの一番組列車は、一目見よう

と駆けつけた人々や、記念に奈半利まで乗車しようとする人々の大きな拍手と歓声に迎えられた。開通イベントは午前十時三十八分着の下り列車の到着に合わせて催され、「野市ちんどん倶楽部」の演奏や野市保育所園児がのいち駅のキャラクター「のいちちんどんまん」を描いた団扇^{うちわ}を振って出迎え・送り出すなどして盛大に祝った。

昭和四十九（一九七四）年に土佐電気鉄道^株（以下、「土電」）安芸線の廃止以来、高知県東部にとつてごめん・なはり線の開業は二八年間待ちに待った鉄道の再来だった。

〈鉄道建設の再開〉

ごめん・なはり線建設の歴史は古く、当初は徳島県海部郡牟岐町の牟岐駅と高知県南国市の後免駅を結ぶ国鉄（現・JR）のローカル新線「阿佐線」として計画され、安芸ノ田野間が着工したのは昭和四十年三月のことであった。昭和五十年十月からは、前年に廃止された土電安芸線の廃線跡地の多くを利用して後免ノ安芸間の高架が着工した。昭和五十五年十二月時点で既に高架橋や盛土、トンネルを含む一八・九キロの路盤工事は終了していたが、国鉄の財政悪化が顕著になり、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）の施行により、翌五十六年九月、阿佐線は工事凍結を余儀なくされるに至った。

工事再開を望む声の高まりを受けて設立されたのが土佐くろしお鉄道^株である。同社は、昭和六十三年一

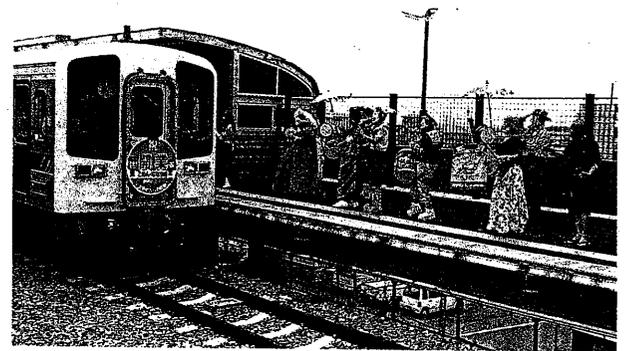
月に後免ノ奈半利間の第一種鉄道事業免許を取得、開業目標を平成八年度に定め、昭和六十三年三月に南国市東崎で起工した。昭和六十三年度からは、沿線の一五市町村議長及び市町村長で組織する阿佐線建設促進協議会が開業後の阿佐線の赤字に備える経営安定基金への積み立てを開始。同基金は平成七年度までに総額一〇億円を積み立てるもので、県が四億二五〇万円、関係一五市町村が四億二五〇万円、民間が一億五〇〇万円負担することとし、野市町の負担率は六・五%の二七六二万五〇〇円であった。続く平成元年二月には軌道敷設計画も立てられ、野市町域では、物部川から東町までは高架（高さ六メートル）で烏川を渡って旧安芸線へ降り、日吉神社の西側付近から再び高架方式とすること、また、駅は旧安芸線野市駅の西側に設置することなどが決定された。

こうして計画は進められたものの、土佐くろしお鉄道^株は、阿佐線と同じく建設線であった宿毛線（宿毛ノ中村間）も一緒に引き継ぎ、県は当面、宿毛線の建設に力を傾けることとしたため、昭和六十二年度の工事再開以降の阿佐線の予算は毎年度五億ノ八億円程度で建設が進められることとなった。

〈開通目標年度の見直し〉

阿佐線建設促進協議会は予算増額要望を継続して行っていたが、平成四年二月時点での全体の進捗率は三三・五%で、一三三億円の工事が未着工であった。平成七年一月に野市工区（延長三・七キロ）が着工、同年十月にはその東側に接続する野市駅工区（三・八キロ）が着工したが、この時点でも進捗率は五四%であり、一日も早い開通に向けて予算獲得を要望していく運動が続けられた。

平成八年度に開通目標が平成十四年六月に再設定され、工事計画も再構成された。「よさこい高知国体」（第五七回国民体育大会）の開催が平成十四年に決定したこと、また平成九年十月に土佐くろしお鉄道宿毛線が開



ごめん・なはり線開業日ののいち駅ホーム

業し、阿佐線（ごめん・なはり線）建設に集中できる条件が整ったことで、建設工事は急ピッチで進められ、昭和六十二（平成九年度）の二一か年で八三億円（二か年当たり七・五億円）であった工事費は、平成十（十四年度）の五か年で三三六億円（二か年当たり約六七億円）に増加した。

〔開業後の利用促進策〕

平成十年度に関係市町村全区域で工事が発注され、野市町でも三工区に分けて工事が発注された。同時に、開業後のごめん・なはり線を長期にわたって盛り立て支援するための動きも進んだ。

平成十一年九月に町が実施した「まちづくりに関する町民アンケート」では、ごめん・なはり線を通勤・通学で利用する人は一割程度、買い物や娯楽の不定期利用が三割程度という結果であったため、沿線関係団体が取り組んだのが、知名度を高めるためのキャラクター戦略と地域住民のマイレール意識の啓発、鉄道支援組織の立ち上げであった。

キャラクターは、香北町出身の漫画家・やなせたかし氏が沿線地の特産品やイメージをモチーフに各駅独自に造形し、全二〇駅に設定された。のいち駅のキャラクターは「のいちんどんまん」で、そのモニユメントが駅舎正面入口（北口）に建てられた。

平成十一年十一月には、野市町内の各種団体が、住民のごめん・なはり線利用を促すPR活動や経営安定基金造成のための民間寄附の呼びかけ等を目的として「野市町鉄道を育てる会」を設立している。翌十二年には、駅へのアクセス道路の建設、駐輪駐車場の整備、高知市内の商店街とタイアップした乗車券の発行、沿線住民へのマ



◎やなせたかし
のいち駅のキャラクター
「のいちんどんまん」

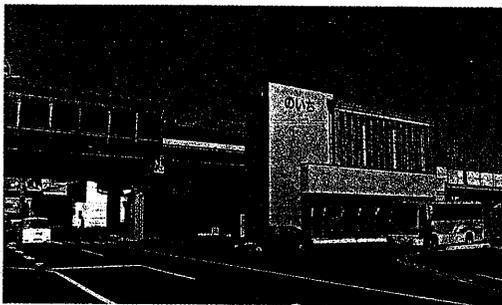
イレール意識の啓発、PRイベント列車や周遊切符の発券など、官民挙げての利用客確保へ向けての諸施策が進められた。

のいち駅

高さ七・四メートルの高架駅であるのいち駅ホームは、町道駅前南北線の真上を横切る位置に設置されている（図表4-3-1参照）。

野市町は、駅を交通の拠点としてだけでなく、コミュニティ、情報発信、流通サービスの拠点として捉え、平成十（一九九八）年頃から野市町商店街活性化委員会及び商工会と意見調整を行いながら駅の具体的な計画策定を進めた。駅舎は、鉄建公団が定めた「公団仕様」によりその基本的な造りが定められ、高架下が駅舎一階、二階がホームになっている。ただし、駅舎のデザインなど、「公団仕様」以上のグレードアップを望む部分については市町村の費用負担で行えるため、商工会や町民代表を交えた駅舎・駅前広場検討委員会で話し合い

図表 4-3-1 のいち駅の位置



のいち駅駅舎

第3節 公共交通機関

を重ね、平成十三年二月までにデザインを決定した。

一階には各種イベントにも利用できるコミュニティホール、売店、トイレが設置され、二階とは階段と二基のエレベーターで昇降する（図表4-3-2参照）。エレベーターは「公団仕様」以外のため、その設置費用は野市町が負担した。

ホームに設置された上屋には木を使用している。木の使用は、県の提唱する「木の文化具構想」を受けて、阿佐線建設促進協議会が沿線の全駅で統一を図ったものである。のいち駅駅舎の外観を特徴づけるのが、北側と南側に用いられた木製ルーバー（一定幅の羽板を平行に並べた椽状のもの）で、上屋との一体感を醸成している。また、駅舎東側の高架下には一〇〇台程度収容可能な駐輪場や照明設備も整備された。

平成十四年六月、町議会はのいち駅駅舎の設置及び管理に関する条例を制定、駅舎の管理・運営は野市町観光協会に委託された。

駅舎の落成式は、ごめん・なはり線開業を翌日に控えた六月三十日、町長、町議会議長、地元選出の県議会議員、姉妹都市の沖繩県具志頭村長らがテープカットをして華々しく挙行されている。

開業後の平成十五年には野市町商工会がのいち駅前高架下活性化

調査研究委員会を立ち上げ、活性化事業の内容・形態・方式などを調査研究し実施計画の策定に着手、町は同委員会の計画の方向性を見定めながら整備計画の検討を進めた。その整備事業の一つが、平成十八年二月に駅西側の高架下（約二七〇平方メートル）に完成した多目的広場「ぶらっとのいち」である。

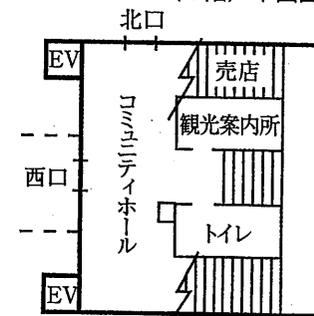
のいち駅の乗降客数は図表4-3-3のとおりである。利用目的の分析・利用促進は、「ごめん・なはり線活性化協議会」やNPO法人「ごめん・なはり線を支援する会」などが中心になって取り組んでいる。

図表 4-3-3 ごめん・なはり線乗降客数の推移（のいち駅）（単位：人）

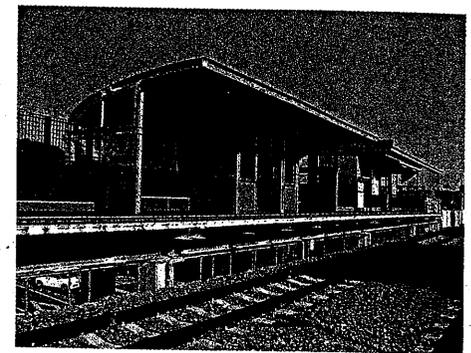
区分	乗車人員	降車人員	合計	日平均乗降人員
平成14	108,174	127,276	235,450	859
平成15	120,022	177,016	297,038	814
平成16	195,935	189,129	385,064	1,055
平成17	205,883	200,738	406,621	1,114

注：平成14年は7月1日開業のため9か月分の実績
資料：香南市資料

図表 4-3-2 のいち駅駅舎（1階）平面図



EV……エレベーター



のいち駅ホーム上屋