

第2節 交通機関

梁点検の結果に基づき「橋梁長寿命化計画」を策定し、橋梁の損傷度や劣化の進行を予測し、また避難道路であるか否かなど重要度も含めた総合的な判断のもと、補修・補強工事を進めている。その進捗は図表4-1-8のとおりである。

図表 4-1-8 橋梁の点検・補修・補強工事（平成27年度現在）

年度	業務内容	進捗
平成21	15m以上の橋梁点検	対策済み
平成22	須川橋の交差点改良 琵琶谷橋の架け替え	〃
平成23	15m以下の橋梁点検	〃
平成24	長寿命化修繕計画策定	〃
平成25	横町1号橋・手間谷橋・宇川1号橋・宇川2号橋・宇川3号橋の補修・補強設計	〃
平成26	樋ノ口橋・野口橋の補修・補強設計 (線越)横町1号橋・手間谷橋・宇川1号橋・宇川2号橋・宇川3号橋(平成28年改良で中止)の補修・補強工事	業務中
平成27	全橋梁の近接目視点検 宇川3号橋の改良設計 生木1号橋・生木2号橋の補修・補強設計 樋ノ口橋・野口橋の補修・補強工事	繰越予定
平成28	宇川5号橋・藤谷橋の補修・補強設計 生木1号橋・生木2号橋の補修・補強工事 宇川3号橋の改良工事	予定
平成29	平松3号橋の補修・補強設計 宇川5号橋・藤谷橋の補修・補強工事 修繕計画見直し(平成31～35年の中期計画含む)	〃
平成30	平松3号橋の補修・補強工事	〃

第2節 交通機関

1. 土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線

鉄道がやって来た！

「土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線」は正式名称を「土佐くろしお鉄道阿佐線」といい、高知・高松を結ぶJR土讃線の後免駅(南国市後免)から奈半利駅に至る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式会社」によって運営されている。

この路線の駅数は二〇、全線単線・非電化である。路線距離営業キロ)は四二・七キロで、内訳は橋梁二二・二キロ、トンネル九

たのである。

その希望の歴史は、大正十一(一九二二)年四月にさかのぼる。

鉄道のない時代

ごめん・なはり線の前身である国鉄計画路線「阿佐線」が、四国循環鉄道構想のもと改正鉄道敷設法に基づく予定線「高知県後免ヨリ安芸、徳島県日和佐ヲ経テ古庄附近ニ至ル鉄道」に組み入れられ将来の優先的敷設が約束されたのは、大正十一(一九二二)年四月のことである。昭和五(一九三〇)年、後免・安芸間に「安芸線」が開業したが、これは国鉄路線ではなく、地方私鉄路線(高知鉄道、のち土佐電気鉄道)として開業したものであった。ようやく国鉄阿佐線の後免・牟岐(徳島県)間が調査線になったのは昭和三十二年四月のことであり、同三十四年十一月に工事線へと昇格した。

その後、国鉄のローカル新線の建設は日本鉄道建設公団(以下、「鉄建公団」)が行うことになり、昭和四十年三月に安芸・田野間の工事実施計画が運輸省(現・国土交通省)から認可を受け着工したのに続いて、同四十六年七月に田野・室戸間、同四十九年四月に後免・安芸間の工事実施計画が認可された。

昭和五年に全通した土佐電気鉄道「安芸線」は、昭和四十年代半ばになると、貨物輸送の廃止や車社会による旅客収入の減少などのために赤字が拡大し続けた。そこで土佐電気鉄道は、

か所八・二キロ、切取・盛土二・三キロ、全線の大半が高架区間である。高架であるうえ、「あかおか駅」から「奈半利駅」間の路線は太平洋沿岸を走る区間が多いため、潮風に吹かれながらの雄大な眺望が人気を呼び、観光目的の乗客も少なくない。運行計画は開業前年の十二月に土佐くろしお鉄道側から発表され、後免・安芸間を一日二五往復(うち、快速が八往復、安芸・奈半利間を一七往復し、高知駅にも一・一五往復が乗り換えなしで乗り入れる。これにより、奈半利・後免間を最速で五四分、奈半利・高知間を一時間八分で結ぶ。

開業初日の奈半利駅は安芸発の一番列車から早くも満席となり、駅に到着すると待ちわびた人々が大きな拍手と歓声で出迎え、奈半利発の一番列車に乗車する人たちがホームはごった返した。この日、駅舎では出発式も挙行され、鉄道の開通を待ち望んでいた町民や町長をはじめとする県東部の首長や議員たちが開業を盛大に祝った。

奈半利町民をはじめ沿線住民の喜びの大きさは、その希望の大きさを物語る。「ごめん・なはり線」の走る沿線地域は、国道五五号以外の迂回路がなく、加えて台風や集中豪雨の多い土地柄であり、道路の決壊や冠水で通行止めが多いため、災害時には「陸の孤島」に陥るおそれと隣り合わせてきた。また、幹線道路が国道だけという条件の中で朝夕は激しい渋滞に見舞われ、新しい道路網が自動車に代わる鉄道は永く待ち望まれてき

第2節 交通機関

昭和四十九年四月、赤字解消のために安芸線の軌道用地を国鉄に売却することで、自ら安芸線廃止の道を選んだ。売却した廃線跡を国鉄が利用することで国鉄阿佐線の建設が促進されると考えてのことであった。この昭和四十九年の安芸線廃止以来、県東部は鉄道のない時代を迎えることとなった。

土佐電気鉄道安芸線が廃止された翌年の十月、鉄建公団は廃線跡地の多くを流用して後免～安芸間の高架橋の工事に着手した。

しかし、今度は阿佐線を引き継いだ国鉄の財政悪化が顕著になり、昭和五十五年十二月の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、建設線であった阿佐線の工事は凍結を余儀なくされた。この時点で既に高架橋や盛土、トンネルを含めて一八・九^キの路盤工事が終了しており、その後長期間にわたって放置されるままとなった建設途中の盛土は、土佐の「万里の長城」とも「バベルの塔」とも揶揄された。

土佐くろしお鉄道株式会社の設立

阿佐線の建設凍結はさまざまな方面に波紋を広げ、建設再開を望む沿線住民と自治体の声は日増しに高まった。

高知県は「国鉄地方線対策特別委員会」を設置し、室戸市・安芸市・東洋町は「鉄道建設促進期成会」を結成、奈半利町で

は昭和五十五(一九八〇)年の町議会六月定例会で「阿佐西線建設促進特別委員会」を設置するなど建設促進に向け積極的に動き出した。

こうした動きの中で浮上してきたのが、第三セクター方式による建設促進の道筋であった。昭和五十九年二月に発足した県の阿佐線建設問題協議会は、阿佐線の建設計画及び運行計画の策定、經常収支の試算等諸問題を検討・協議し、路線を一部見直すとともに、速やかに第三セクターを設立して建設の早期再開を推進することを決定した。同協議会の主な会員は、高知商工会議所会頭、四国銀行頭取、高知銀行頭取、安芸市・室戸市の各市長、野市・芸西・奈半利の各町村長である。同年十二月には、県議会において県知事が「第三セクター設立に向け鋭意努力する」と初めて明言、これを弾みに阿佐線工事再開と第三セクター方式は具体性を帯びて加速していくこととなった。

第三セクター「土佐くろしお鉄道株式会社」が設立されたのは昭和六十一年五月一日のことである。新会社社長には中内高知県知事が選任された。

同社は、阿佐線と同じく建設線であった宿毛線(宿毛～中村間)も一緒に引き継いだため、阿佐線と宿毛線の二つの鉄道新線の早期工事再開と運行を目指すこととなったが、両線の同時再開には財政難という壁が立ちはだかることとなった。優先順位の選択を迫られた県は、昭和六十一年九月、当年度の工事再

開を宿毛線に絞る意向を固め県議会建設委員会で表明した。これに阿佐線建設促進期成同盟会が強く反発し、急遽開催した臨時総会において阿佐線の次年度工事再開を県が責任をもって対処することを了承させた。

計画の見直しは続いた。昭和六十三年三月、奈半利～室戸間の計画が頓挫し、奈半利が終始発駅となった。同時に、奈半利駅の位置見直しも課題として浮上したが、これについては後述する。

開通目標年度の見直し

土佐くろしお鉄道(株)は昭和六十三(一九八八)年一月、後免～奈半利間の第一種鉄道事業免許を取得、同年三月に工事を再開したもの、事業は測量・調査が主で、本格的な建設は後回しになり、そのため工事費予算獲得も進まなかった。前述のように、土佐くろしお鉄道(株)は当面、宿毛線の建設と特定地方交通線に指定された中村線(窪川～中村間)の維持に力を傾けざるを得なかったからである。

その後、奈半利町をはじめ阿佐線建設促進協議会(南国市から東の一五市町村議長及び市町村長で組織)は阿佐線開通の目標年度を平成八(一九九六)年度に定め、予算増額のための働きかけをさまざまな場面を駆使して展開した。

しかし、平成四年二月時点での残事業費は二三六億円に達し、

さらに平成六年度の工事は南国市での用地交渉が困難を極め、野市町に路線変更して進めるなど厳しい状況に直面していた。平成八年度開通が困難視される中、一日も早い開通に向けて住民意識を高めつつ官民一体となって予算獲得を強く要望していく運動が続けられた。

前途に光明が兆し始めたのは平成八年度のことであった。この年度を境に工事の大幅な遅れは少しずつに解消されていった。一つは「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、もう一つは平成九年十月に土佐くろしお鉄道宿毛線が開業したことが挙げられる。これらの追い風を受け、工事計画の見直しと本格的な工事が急ピッチで進められていくことになった。

奈半利駅の位置問題

阿佐線の建設が本格的に動き出した平成八(一九九六)年、揺らいだままだったのが奈半利駅の位置問題である。当初の計画では、路線は田野町から奈半利町の市街地を迂回する予定だった。土佐くろしお鉄道(株)の出資者である当町は、当然のこととして町の中心に駅を設置するよう国や県に陳情を繰り返した。

奈半利町議会は阿佐西線特別委員会を設置し、平成九年二月に二回、三月に一回の合計三回にわたり、奈半利駅位置変更

第2節 交通機関

ついで町の主張の理解を得るべく、県知事と県議会議長に対し、「当初計画の奈半利駅は単なる通過駅ではあったが、室戸方面への延伸がなくなり終始発駅としての役割が大きく変化している。開業後の利便性を考え合わせ、また県東部の地域計画の視点からしても奈半利駅の変更は必要不可欠である」との内容の陳情を行った。背景には、平成七年に地域高規格道路の建設が県道四九三号線沿いに決定し、奈半利～北川間（五^き）が着工したことにより、鉄道・道路・港湾といった高速交通体系を連携させた拠点としての駅の重要性を認識せざるを得なくなったことが挙げられる。奈半利駅の位置変更については、隣接する田野町にも協力を要請するとともに、鉄建公団大阪支社や県に粘り強く要望し続けた。

これに対し県交通課は、平成十年七月、開業までに時間的に間に合わないとの理由を構え、「駅ルートの変更は検討の余地なし」との見解を表明した。奈半利町としては過去二年間にわたり調査を重ね関係機関への要望を続けてきたこともあり、単に時間的に間に合わないでは済まないことと反発。さらに鉄建公団と県は、当町の主張する駅を一方的に「請願駅」と決めつけ、ルート変更に伴う新たな負担を当町へ押し付けてきた。

納得のできない当町は、広く民意を集約するため「奈半利駅位置検討委員会」を立ち上げ、九名を委託、平成十年十二月と翌十一年一月に委員会を開催し、終始発駅として周辺地域、北

川村、室戸市を含め、町発展にどう結び付けるかについて三地点を候補地として検討を行った。その結果、国道五五号を中心に県道四九三号線、高規格道路、港湾との交通アクセス面、商業の活性化、港の活用等を考慮し、臨港道路東側から川下に至る地域が適地と提言、議会鉄道特別委員会並びに議員協議会を開催し決定した。

その後、奈半利駅前位置検討委員会は平成十一年までに駅前開発計画を作成するため、ワークショップ委員二五名を組織し、平成十三年度を完成目標として奈半利駅の駅舎、駅前広場などの基本構想を策定した。基本構想は、駅前広場の整備や用地買収等に係る五億円の予算計画を立て、同年十月から用地買収を開始、年度内に終了するというものである。

これ以降、平成十四年七月の開通予定を目指し、若干の遅れはあったものの工事は順調に進捗した。先にも述べたが、平成十四年度の「よさこい高知国体」の開催が大きな推進力となった。

こうして急ピッチで進められた軌道敷設の後、電気工事、開業試運転を経て、平成十四年七月一日に開業を迎えたことは既に述べたとおりである。旧国鉄による阿佐線（安芸～田野間）の着工（昭和四十年）から三十七年、安芸線の廃止（昭和四十九年）から二八年目にしての待望の開業であった。ローカル線は赤字路線が多く廃線となる鉄道が多い中、JRの撤退による引き継

ぎではなく一からつくりあげた日本最後のローカル新線、また鉄建公団AB線として建設された最後の路線がようやく開通の日を迎えたのである。

経営安定化への手立て

開通前、沿線関係団体は、ある不安を抱えていた。鉄道経営を支える運輸収入が確保できるかという不安である。室戸岬のほかに知名度の高い観光資源をもたず、旅客収入が期待できない中、収入の柱は沿線人口約一四万人の運輸収入以外にない。はたして、車社会に馴染んだ住民や高齢者が利用してくれるのか。その利用促進が鉄道の維持存続のための鍵となった。

そこで沿線関係団体を取り組んだのが、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。

奈半利駅のキャラクター「なはりこちゃん」



キャラクターは香北町（現・香美市）出身の漫画家・やなせたかし氏に依頼し、沿線地域の特産品やイメージをモチーフに造形した各駅独自のキャラクターを全二〇駅に設定した。奈半利駅のキャラクターは女子駅員の「なはり

こちゃん」である。

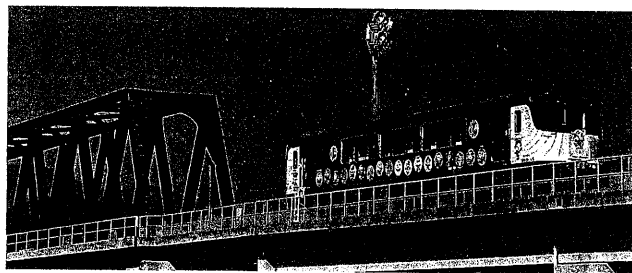
また、鉄道支援組織として、沿線市町村が組織する「ごめん・なはり線活性化協議会」が民間サイド支援組織「NPO法人ごめん・なはり線を支援する会」を発足させ、沿線を活用した町づくりをテーマに「交流人口の拡大」「地域情報発信」「地域の資源づくり」を柱としたさまざまな活動を開始した。

奈半利町でも「奈半利町鉄道を育てる会」を組織するとともに、観光客の受入装置づくりとして、サンゴ・ウォッチング遊覧船の運航（平成十四年十月）、大敷網体験乗船やマリンスポーツの研修体験「高知海辺の自然学校」の開催（平成十五年八月）、登録有形文化財の古民家を活用した町並みガイドの組織化などに取り組んでいた。

一方、奈半利町議会では、開通を目前に控えた平成十四（二〇〇二）年の一月定例会・阿佐線駅前開発特別委員会において、開業後の経営安定対策の柱として次の三つを打ち出した。

① 基金の積み立て……平成十四年度から五年で新たに六億円を積み立て、うち三億円は県、残り三億円は沿線市町村の負担とする。奈半利町の積み立て分は年間三六〇万円、五年で一八〇〇万円とする。

② 固定資産税の繰り入れ……沿線一市町村で土地建物償却資産に課税したうえで課税相当額を基金として積み立てる。路線延長三四九の奈半利町における平成十四年度の



ごめん・なはり線のオープンデッキ車両

海側にオープンデッキを併設した特別車両である。一般車両と特別車両のいずれも土佐くろしお鉄道(株)の会社名「くろしお」にちなんで「九六四〇形(くろしお)」と命名され、車体の両側面に野菜や魚の絵、あるいは各駅のキャラクターがカラフルに描かれている。

ユニークなのは阪神タイガース号で、これは沿線の安芸市営球場をキャンプ地とする阪神タイガースを応援するためにラッピングされた車両で、当初は平成十五(二〇〇三)年だけの期間限定で運用されたが、阪神タイガースがその年と翌年にリーグ優勝をしたため、塗装はそのまま残されている。

また、平成十六年度に新造された車両は、駅キャラクターの作者・漫画家やなせたかし氏の作詞曲にちなみ「手のひらを太陽に」号(通称「太陽」号)と命名された。イベ

図表 4-2-1 奈半利駅乗降人員の推移 (単位:人)

区分	乗車人員	降車人員
年度		
平成14	-	-
平成15	94,852	76,978
平成16	82,543	75,554
平成17	79,736	65,963
平成18	77,634	66,799
平成19	77,616	66,213
平成20	77,895	64,067
平成21	71,945	62,567
平成22	72,678	65,135
平成23	68,845	61,954
平成24	68,160	62,952
平成25	63,908	60,004
平成26	44,526	44,413

ント時には畳を敷いて、お座敷列車として運用できるようになっている。すべての車両に、車いすのためのスペースとトイレが備えられ、バリアフリー設計が行き渡っている。

乗降客数の推移

土佐くろしお鉄道の開業初年の七月分の乗客集計は九万七四四九人を数え、七月以降の三か月集計では三万五四一四四人となった。運輸収入としては九月分として対計画比一一四・〇%の三九〇九万円、上半期対計画費一五五・四%の一億五九八七万円の実績があった。

オープンブームとしての珍しさから高知市など沿線地域外からも多くの人出を得たことが、開業初年の営業収支を経常黒字へと導いた。

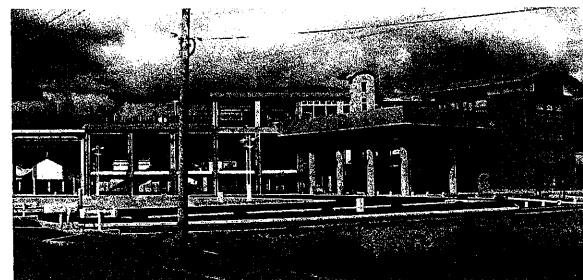
課税合計金額は五万七〇〇〇円となった。

③ 民間企業の募金活動は、先に設立した「奈半利町鉄道育てる会」において奈半利町分として三〇〇万円を集める。

駅及び駅前周辺整備

奈半利駅はごめん・なはり線の終始発駅であるため、到着した列車がそのまま折り返す構造の高架駅で、単式一面一線のホームを有する。早朝・夜間を除き駅員が配置される有人駅である。駅前では、室戸岬、甲浦など各方面に向かう路線バス(土佐電鉄バス、高知県東部交通、阿佐海岸鉄道)とも連絡している。

駅舎は三階建てで、改札口とホームは三階にあり、階段またはエレベーターで上がる。一階は物産館「無花果」、二階は町民ギャラリー、三階には海を眺望



開業当初の奈半利駅舎

できるオープンデッキスペースとイタリアンレストランを備える。開通の初日、この駅舎の物産館やレストランは鉄道利用客で大盛況となり、町民ギャラリーでは報道写真展や立体貼り絵展などが催され、大勢の人々が足を止めて見入った。

奈半利駅の誕生により、奈半利の顔としての役割を担うことになったのが駅前周辺である。県は平成十八年度、ここに奈半利駅と一体的に調和した公園として「奈半利港緑地公園」を整備した。奈半利港緑地公園は、県道二〇五号線を挟んで駅舎に對面してつくられ、北側に芝生広場、南側に多目的グラウンドを擁し、園内外周はジョギングコースとなるよう設計された。芝生広場は、中央の小山から流れる水路を中心とした緑地として整備され、子どもの遊び場が四か所に設置されている。

ユニークな車両

ごめん・なはり線の車両は、通勤・通学や観光などの幅広いニーズに添えて随所に工夫が凝らされている。開通に合わせて、外装がステンレス製の一般車両一〇両が新造され、うち二両は



奈半利駅物産館「無花果」

第2節 交通機関

奈半利駅乗降客数を図表4-2-1に示したが、開業以降、年々漸減傾向をたどり、平成二十六年度には前年度から急減して四万四〇〇〇人台となり、開業当初から半減している。

2. バス

路線バス

平成二十七(二〇一五)年現在、奈半利町内を通る路線バスは、高知東部交通㈱の運行による安芸く奈半利く甲浦を結ぶ一路線のみである。

高知東部交通㈱は、平成十年十一月、それまで県内のほぼ全域に路線網を展開していた高知県交通㈱(現・とさでん交通㈱)が経営難のために地域単位で分社化されたことにより、主に県東部地区を担当する会社として設立され、本社を安芸市に、営業所を室戸市に置く。

かつて高知駅と甲浦岸壁を結ぶ便が運行されていたが、ごめん・なはり線が開業したことに伴い、平成十六年秋に廃止された。このため、現在、当町から高知市を直接結ぶバス路線は存在しない。

当町から安芸駅・安芸営業所方面への便、及び室戸・室戸岬・甲浦方面(ごめん・なはり線未成区間)への便は、昼間は一時間に一本程度が運行されている。当町内にある停留所は、奈半利

駅、奈半利、奈半利立町、法恩寺通、貯木場西入口、六本松、須川、小須郷、竹ヶ谷、加領郷西入口、加領郷、加領郷東入口、である。

北川村営バス(コミュニティバス)

奈半利町には町営バスはないが、北川村が北川村社会福祉協議会に委託して平成二十(二〇〇八)年四月から運営するコミュニティバスの停留所が、奈半利町内の車瀬出店、奈半利立町、奈半利駅に置かれている。北川村営バスは、田野町の総合病院や奈半利駅まで行く四路線(久木線、宗ノ上線、竹屋敷線、野川線)が運行されている。平成二十三年二月の運行見直しにより、日曜日を除く毎日運行が実現している。

高速交通バス

高知東部交通㈱は、平成二十三(二〇一〇)年二月、奈半利駅を始発とする京阪神への高速バス路線の運行を、近鉄バス㈱との共同運行により開始した。

「国虎号」と命名された高速交通バスは、奈半利駅を発ち、田野役場通く安田役場通く安芸駅く安芸営業所く和食く夜須駅く赤岡南町く野市駅く山田駅通と県東部の各所へ停車したあと、三宮バスターミナルく梅田(近鉄)く湊町バスターミナル(OCAT)く大阪(あべの橋)と京阪神の主要停留所に立ち寄り、