



眺めの良いオープンデッキ車両に揺られて 42.7kmの鉄道旅を楽しむ

太平洋に向かって進む
オープンデッキ車両
(夜須・西分間)



オープンデッキ車両からの眺望。目の前に広がる太平洋を五感で楽しむことができる



立田・のいち間の物部川橋りょうを渡る列車。クジラが空を泳いでいるようだ

開放感たっぷりのオープンデッキ

JR 岡山駅から特急列車に乗り、揺られること2時間強。終点である高知駅の5つ手前、後免駅から伸びるローカル線が、土佐くろしお鉄道のごめん・なはり線だ。同鉄道は、国鉄末期に建設が中止された高知県内の2路線と、赤字ローカル線の中村線を引き継ぐべく、1986年に設立された。ごめん・なはり線は県東部、他の2路線は県西部にあり、両者を結ぶ直通列車はない。運営する路線が離れているというのは全国的にも珍しく、車両もそれぞれ独自の仕様となっている。

後免駅でしばらく待つと、奈半利行きの列車がやってきた。同線の列車は、大半が高知駅までJR土讃線に乗り入れていて、利便性が高い。クジラを模したカ

ラーリングもさることながら、それよりも目を引いたのは、車両の構造。なんと、中央部がベランダのようなオープンデッキになっているのだ。デッキはこの駅から開放されるようで、さっそく乗客が移動している。

後免駅を発車した列車は、高架橋を駆け上がるとすぐ右へ、続いて左へと、「？」マークを描くようにカーブする。2つ隣の立田駅を出た先が、1つ目の見どころ、物部川橋りょうだ。取材時はちょうど夏真っ盛り、川遊びをしていた家族連れが大きく手を振ってくれた。さらに10分ほど進むと、あかおか駅辺りで海が見えた。ごめん・なはり線は高架区間が多く、見晴らしが良い。この景色を楽しむのに、オープンデッキ車両はうってつけだ。この列車も観光客の姿が多く見られた。

高知県内で3路線を運営する第三セクター、土佐くろしお鉄道。このうち県東部の太平洋沿いを走るごめん・なはり線（正式名称は阿佐線）では、他にはないオープンデッキ車両が人気を集めている。

駅併設の物産館をはじめとする利用促進に向けたさまざまな取り組みや2021年に開業した新駅など、開業20周年を迎えた同線に注目だ。

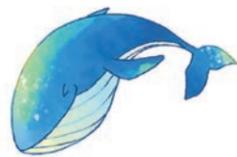
文・写真：伊原 薫



JR 後免駅のホームに掲げられたPR看板

土佐くろしお鉄道株式会社

- 設立 1986年5月8日
- 区間 ごめん・なはり線 (後免・奈半利) 42.7km
中村線 (窪川・中村) 43.0km
宿毛線 (宿毛・中村) 23.6km
- <https://www.tosakuro.com/>



鉄道・運輸機構(旧日本鉄道建設公団)が建設した 土佐くろしお鉄道 ごめん・なはり線

高知県南国市の後免駅から同県安芸郡奈半利町の奈半利駅に至る総延長42.7kmの土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線は、1965年3月に安芸・田野間が国鉄新線として着手され、その後、国鉄再建法施行による工事休止を経て、2002年7月に開業しました。路線の大半が高架区間であり、車窓からは、太平洋の雄大な海や田園風景を望むことが可能。観光目的の乗客も少なくありません。



2001年12月に行われたレール締結式



後免駅のホーム。左はJRの特急車両で、右がごめん・なはり線の車両



土佐くろしお鉄道
ごめん・なはり線



後免駅
後免駅のキャラクター
「ごめん えきお君」



奈半利駅のキャラクター
「なはりこちゃん」

オープンデッキ車両と タイガース車両

ごめん・なはり線に使われている車両は、「くろしお」に語呂を合わせた9640形。全部で11両あり、このうち2両は特別仕様となっています。車体は太平洋を泳ぐクジラをイメージしたデザインで、海側はオープンデッキ構造となっているほか、目や尾びれを模したパーツがユニークです。また、一般車両のうち1両は、沿線でキャンプを行っているプロ野球球団・阪神タイガースにちなんだラッピングが施され、タイガースファンからも人気です。



阪神タイガース応援列車の外観(下)と車内(左)



「ごめん・なはり線」は私たちの財産。これからも守り育てます。

ごめん・なはり線活性化協議会 事務局長 山崎孝志さん

今年で開業 20 周年を迎えたごめん・なはり線の運営を、開業時からサポートし続けているのが、沿線市町村で構成する「ごめん・なはり線活性化協議会」だ。その内容は、資金面の支援からイベントの手伝い、ポータルサイト「ゴトゴト web」の運営まで、多岐にわたる。「『ごめん・なはり線は、守り育てていかなければならない財産である』というのが、沿線首長の共通認識です。車を運転することができない人や観光客のことを考えた時、鉄道なしに地域経済や人々の生活は成り立ちません」と、山崎さんは話す。小学生時代に見送った、土佐電気鉄道安芸線の最終列車の姿は、今も脳裏に焼き付いているようだ。「その頃から、『鉄道路線が欲しい』という地域住民の声は多く聞かれました。この沿線は典型的なクルマ社会ですが、その一方で鉄道も必要です。協議会は、ソフト・ハードの両面で、ごめん・なはり線を支え続けます」
開通 20 周年記念イベントでは、多くの人の笑顔が見られた。「夢を乗せて」走る同線を支えるべく、協議会と山崎さんの奮闘はこれからも続く。



開通 20 周年記念イベントのキャラクターショー(上)と車両連結・解放の見学イベント(下)

沿線に残る 2 つの廃線遺構



安芸線の橋脚を転用したサイクリングロード(左)と魚梁瀬森林鉄道の廃線跡(下)



ごめん・なはり線が開業する前、沿線には 2 つの鉄道がありました。1 つは土佐電気鉄道安芸線。安芸と後免を結び、さらに高知市内にも直通していました。1974 年に廃止された後、敷地の一部はごめん・なはり線の建設に利用されたほか、サイクリングロードとして再整備されています。もう 1 つは魚梁瀬(やなせ)森林鉄道で、名産の魚梁瀬杉を運び出すため、中芸地域一帯に路線が張り巡らされていました。今も至るところに橋りょうやトンネルなどの遺構が残っています。



奈半利川に架かるトラス橋を走行する列車

駅に併設する物産館で集客を図る

列車は国道 55 号と並行する形で、海沿いを走る。同線屈指の絶景スポットである赤野駅付近では、山側で高速道路の建設工事が進んでいた。

「このエリアと高知市中心部を結ぶ道路は、これまで国道 55 号しかなかったのですが、高速道路が伸びるにつれて車での移動が便利になり、ごめん・なはり線の乗客は減少しています」と、同社の鈴木勝也安芸事務所長は話す。もともと困難な運営が想定されていた同線は、開業当時から利用促進に向けたさまざまな取り組みが考えられていた。「その 1 つが、

いくつかの駅に併設された物産館です。鉄道だけでなく、マイカーを利用する沿線住民や観光客にも立ち寄ってもらうことで、ごめん・なはり線の存在を PR しています。また、2021 年には開業以来初の新駅となる、あき総合病院前駅が誕生しました。通院する方々だけでなく、病院で働く人からも『渋滞を気にせず通勤できます』と好評です」

途中、いくつかのトンネルを通過して海沿いを走った列車は、やがて市街地へと入り、50 分ほどで安芸駅に到着。駅直結の物産館には地元で採れた野菜などが並んでおり、地域の人々がひっきりなしに訪れていた。大きな買い物袋を提げ、



あき総合病院前駅のキャラクター「あき ナースちゃん」



田野駅に併設された物産館。列車でも車でも訪れやすい



奈半利駅にある物産館の内部

駅の改札口を通る人も見られる。鉄道が生活に根付いているようだ。

県内外の観光需要に期待

安芸駅を出ると、再び線路は海沿いへ。この絶景を楽しもうと、同駅に車を置いて列車に乗る観光客もいた。さらに 25 分ほど走り、最後に奈半利川を大きなトラス橋で渡ると、列車は終点の奈半利駅に到着。折り返しの時間を利用して、お土産を買ったり駅の中にあるレストランで食事をとったりと、みんな楽しそう。熱心に写真を撮っていた親子連れは、土佐くろしお鉄道が運営する宿毛線の沿線に住んでおり、今日はこの列車に乗るために来たそうだ。

「高知県の東部と西部に路線を持つと

いう特徴を生かして、2021 年からはお互いの路線を訪れてもらう取り組みを進めています。それぞれの沿線に住む人々にも、土佐くろしお鉄道の各路線を訪れていただき、地元とは違ったエリアの魅力を知ってもらえればと思っています」(鈴木所長)

この日の取材を終えて乗った最終の高知発安芸行きには、ほろ酔いのサラリーマンが何人もいた。「普段は車、飲み会がある日は列車で通勤と、使い分けている人も多いんですよ」という鈴木所長の言葉と、高知人は酒好きが多いという“定説”を、ふと思い出した。いくら高速道路が伸び、マイカー通勤が便利になっても、鉄道はこの地域にとって不可欠な存在であるに違いない。

時間になると道路が跳ね上がる! 手結港可動橋



夜須駅の近くにある小さな漁港、手結(てい)港。ここには全国的にも珍しい、跳開式の可動橋があります。2002 年に完成したこの橋は、長さ約 32m。普段は船が行き来できるよう跳ね上げた状態ですが、1 日に 6 回、合計約 7 時間だけ橋が下ろされ、車や人が通れるようになります。付近に住む人の利便性を考えた結果ですが、自動車メーカーの CM などにも登場し、いつしか観光名所に。大きな橋がゆっくり動く様子は、圧巻の一言です。