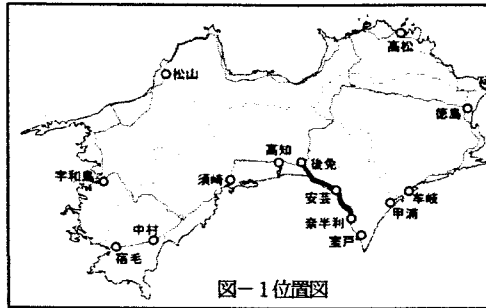


IV-16 「ごめん・なはり線」路線使命と鉄道計画

日本鉄道建設公団大阪支社 正会員 高瀬範佳

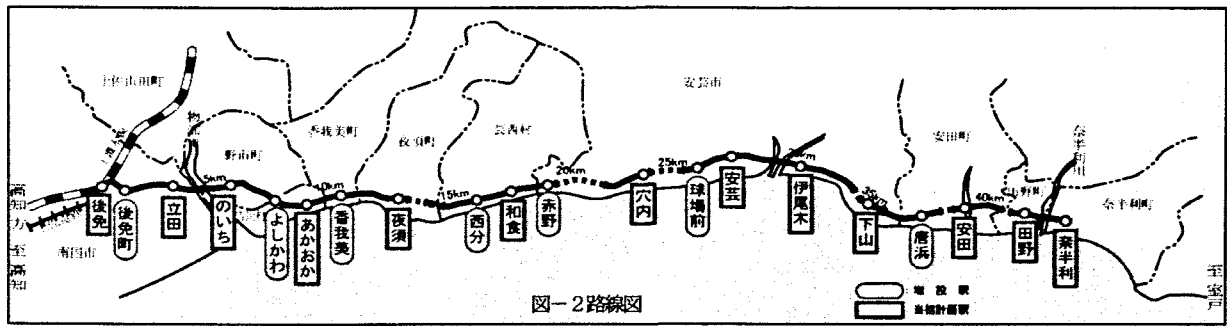
1. ごめん・なはり線の概要

ごめん・なはり線（免許上の正式名称は阿佐線）は、土讃線後免駅を起点に、高知県土佐湾沿いに東進し終点奈半利駅まで延長42.7kmの単線非電化の路線で、その間11の市町村が存在し、駅数は後免駅を含め20駅を数える。



本路線は平成14年7月1日地元の期待をのせ、着工より37年の歳月を経て開業した。この開業により、県東部の市町村と県都高知市、県西部の主要都市が土讃・中村・宿毛線を介して鉄路で結ばれ、高知県の交通東西軸が形成されることになる。

この路線の特徴の一つに、優等列車を持たない地方鉄道では稀とも言える110km/hの高速運転をしていることがあげられ、開業後の輸送実績も順調である。



2. ごめん・なはり線の建設経緯

本路線の建設経緯は、四国循環鉄道構想のもと、「阿波の国」と「土佐の国」を室戸経由で結ぶ路線として大正11年4月鉄道敷設法第1条の予定線に編入された。工事実施計画は昭和40年3月～49年4月にかけて後免～室戸間の運輸大臣認可を得た。このうち、昭和55年12月時点で路盤工事に着手していたのは後免～田野間である。

その後、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の施行に伴い、56年12月に工事を中断したが、昭和63年1月土佐くろしお鉄道株が後免～奈半利間の第1種鉄道事業免許を取得し、同年3月第三セクター線として工事を再開した。

以降、昭和56年12月の工事中断までを「国鉄線時代」、昭和63年1月以降を「第三セクター線後」と称する。

3. 国鉄線から第3セクター線へ

(1) 路線の使命の変化

国鉄線時代の阿佐線は、高知県土讃線後免駅を起点に徳島県牟岐線牟岐駅に至る延長125kmの路線で、主な経過地は南国市、安芸市、室戸市である。この路線の使命は、牟岐線と土讃線を介して四国4県都の2都市である徳島市と高知市を鉄路で結ぶ「広域鉄道」であった。

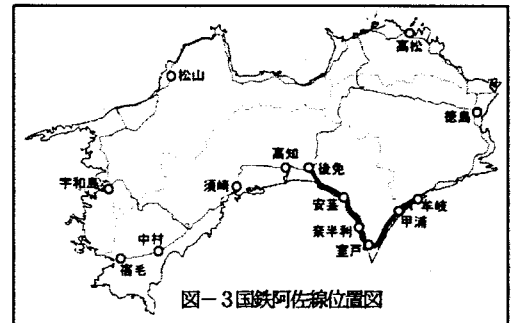
第三セクター線後の路線の性格は、中心都市が県中央部の高知市1つになることから沿線区域内流動と高知市と沿線地域間の流動を主体とする「地域内鉄道」に大きく変化することとなった。

(2) 変更に対する基本方針

後免～奈半利間は、海と山に挟まれ平野部は比較的狭く、その平野部に2市7町2村計11の自治体が存在し、沿線人口（11市町村人口）は12万1千人で、住宅は万遍なく張付いていることが特徴である。

このような背景から、地域住民が使いやすい路線とすることを第1目的に、駅数を増設することとした。

一方、自動車交通との競争が激化する中、第2目的に所要時間の短縮を目指した。



路線計画の基本方針は、以下の通りである。

- ①駅増設に係る費用は、鉄道事業者すなわち地元負担であるが、路線の使命を果たすため必要な箇所を設置する。
- ②到達時間の短縮は、国鉄線時代の計画から計画変更による増額を要しない範囲で行う。

(3) 駅の増設

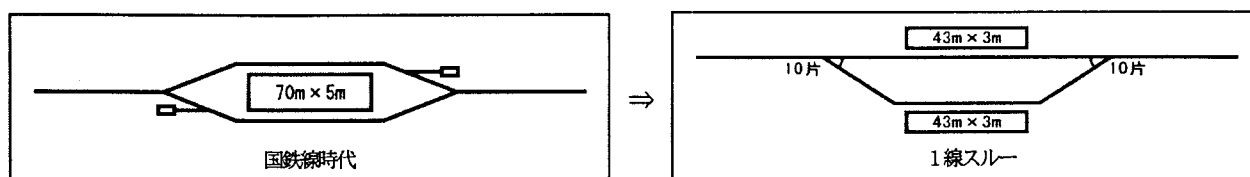
前項の考え方から国鉄線時代の駅数 12 に対し、後免町、よしかわ、香我美、西分、赤野、球場前、唐浜の 7 駅を増設し、平均駅間距離は 3.6km から 2.25km と短くなった。

(4) 快速列車の採用

平均駅間距離が 2.25km と短いため到達時間短縮には限りがある。このため、最高速度 110 km/h の快速列車を設定することとした。

(5) 駅の配線計画

駅の配線に関する考え方は、左側通行を原則に上下線が同一条件で走行できること、並びに分岐器の通過速度に対する制限が少ない両開分岐器による行違い設備であったものを、到達時間短縮を目的に 1 線スルー化した。この方法は、両開分岐器を片開分岐器に変更することで、通過列車が分岐器の直線側を走行することにより、減速の必要がなくなるもので、新たな用地買収を発生しない範囲で実施した。その結果、田野駅を除く 6 行違駅を変更した。なお、ごめん駅は、JR 四国の協力を得て、土讃線とごめん・なはり線を直接結ぶことにより、高知乗入れ可能な配線とした。



(6) 緩和曲線長の延伸

緩和曲線は 3 次放物線を採用し、その長さは 4 級線対応で、最高速度は 110 km/h、ルート変更や増用地を伴わない範囲で延伸した。その箇所数は、64 曲線中 40 曲線である。

4. ごめん・なはり線の運転概要

(1) 列車本数と直通乗入れ

ごめん・なはり線の列車本数は平成 15 年 2 月ダイヤで快速 8 本/日片、普通 17 本/日片である。高知駅への直通乗入れは 25 本のうち 16 本/日片で、第 3 セクター・JR 間での優等料金の要らない普通快速列車の相互乗入れとしては、非常に多く画期的なサービスと言える。

(2) 所要時間

快速列車の設定により、表定速度は 59.4km/h で、所要時間については平行路線バスと比較すると、高知～安芸間 80 分が 45 分に、高知～奈半利間 115 分が 68 分と大幅に短縮された。

5. 開業後の輸送状況とまとめ

開業から半年間の実績は、輸送人員は計画 727 千人に対し、平行路線バス定期運賃値下げの影響を受け 585 千人で約 80% の利用であるが、収入は 200 百万円の計画に対し、定期外の収入が多かったため 254 百万円と上回った。

ごめん・なはり線は、国鉄線として建設した時代から、第三セクター線に生まれ変わった時、その使命性格が大きく変貌した。路線計画策定にあたり、その使命を活かすべく、駅の増設を行い、それによる速度低下を快速の運行でカバーし、且つ JR 四国の理解と協力を得て高知駅までの直通乗入れを確保した。また、土佐くろしお鉄道株が列車そのものに乗る喜びを目的としたオープンデッキ車両を新造したことや、宣伝活動を地元・鉄道事業者・建設主体三位一体で精一杯行うことにより、比較的順調なスタートを切ることができた。

今の状況は、開業効果が大きく寄与しているのが現実であろうが、地元のマイレール意識も高いことから私はこの状況が長く続くことを期待している。第三セクター線の経営は非常に厳しいものと言われている中、ごめん・なはり線は、その路線の使命に忠実な施設を造り活用することにより、地域に役立つ可能性を示した 1 事例と考え報告とします。