

特集
高知
〜いごっそうとはちきんの国 土佐〜

Special Features
Kochi
Country of stubborn men (Igosso) and lively women (Hachikin)-Tosa

地域に親しまれるインフラ
Infrastructures appreciated by the local community

日本最後のローカル新線「ごめん・なはり線」

浜口勝洋

HAMAGUCHI Katsuhiro

(株)アークデザイン研究所代表
NPO法人ごめん・なはり線を支援する会代表



1—台風銀座ゆえに…おおらかな県民性

みなさん、ご存知でしょうか。高知ではホテルのビアガーデンが始まるのはなんと3月末。桜の咲く頃だから、まだまだ寒さを感じるなかで開業します。ホテル側の戦略なのか、新しい物好きの県民性なのか、この時期から訪れるサラリーマンやOLが多く、焼き鳥、から揚げばかりでなく、鍋物が出ます。それにビールやカクテルだけでなく、熱燗。熱燗飲みながら鍋をつつつくって、これはビアガーデンというより、居酒屋状態ですよ。県外から来た方は驚きますね。そして、おもしろがります。「どうした、県民性なのかー」ってね。

高知は四国の南端、東西に扇状に広がった土地柄。北は四国山地に阻まれ、昔は他県との往来が少ないゆえに独自の文化、人種を生み出してきたのでしょうか。台風銀座、それに大雨、地震地帯…と常に自然災害にあう危険性と隣り合わせ。この厳しさに打ち勝つ逞しさが、新しいことをすぐに受け入れる性格を形成したのかも知れません。一方、都市部であっても海、山の自然が



■写真1—ごめん・なはり線の車両。オープンデッキの付いた「漫画列車」

近くにあり、黒潮の恵みで冬でも温かい。そんな気候風土がおおらかな性格を育んだようです。

今回、わたしの紹介する、鉄道「ごめん・なはり線」は着工から完成するまで、37年間を要した難産プロジェクト。工事にかかっては中断。再開しては中断を繰り返し、ところどころに高架の柱が造られては放置。田んぼの中の構造物は無機質で、非常に景観を害しておりました。それが完成したのですから夢のようです。せっかちと言われながらも、気長い面もあるのでしょうか。

2—完成まで37年の歳月を要した…難産のプロジェクト

高知県東部を走る土佐くろしお鉄道「ごめん・なはり線」は平成14年(2002年)7月1日に開通。高知から高松へ向かうJR土讃線の後免駅を起点に、南国市後免から安芸郡奈半利町を結ぶ42.7kmを走っています。20の駅があり、太平洋に面してほとんどが高架になっているので、見晴らしは抜群です。昭和40年(1965年)3月に工事が始まってから、途中、中断や計画変更などを経て、開通するまで実に37年もの歳月がかかっています。

「ごめん・なはり線」の名称は両端を結ぶ後免駅(ごめん)と奈半利駅(なはり)の地名を重ねた路線名ですが、当初は阿佐線として計画申請されていました。阿波(徳島)と土佐(高知)を繋ぐ鉄道として、高知市から室戸をまわり東進、徳島市まで繋ぐ計画だったのですが、財政難や国鉄の民営化などで頓挫。計画は大きく縮小されて、いまのカタチにおさまったのです。市町村も資金協力が必要であり、開通までには苦難がありました。当初、平成9年開通を予定していましたが、それもずれ込みいつになるやらと心配でありました。

ところが、急遽平成14年7月に開通させると決まったのは、その年に高知国体が開催されたからでした。もし、

高知で国体開催がなかったら、まだまだ遅れていたかもしれません。ローカル線は赤字線が多く、廃線する鉄道が多い中で、JRの撤退による引継ぎではなく、まったく一から造り上げた日本最後のローカル新線。できてよかったですよ。地域住民の念願の交通インフラ。それは利便性だけでなく、ごめん・なはり線の走る沿線地域は、幹線道路が国道55号1本しかなく、迂回路がありません。台風や集中豪雨の多い土地柄ゆえに、道路の決壊や冠水で通行止めが多いのです。国道が通行止めになると、車は使えない状態。災害時を考えると、新しい道路網か車に代わる鉄道が必要だったのです。

幹線道路が国道だけしかなく、朝夕の渋滞はすごいし、災害時には陸の孤島になってしまう。高速道路の計画はあるが、いつ開通するのか分からない状態。高知国体の開催のお陰で、ごめん・なはり線は開通できたのだと思っています。

3—20駅に20のキャラクター

ごめん・なはり線を運営する土佐くろしお鉄道は、昭和61年(1986年)に設立された第三セクターの鉄道会社で、高知県の西部、高岡郡四万十町窪川駅から宿毛市宿毛駅の「中村・宿毛線」67.6kmを運営しており、本社は四万十市の中村駅にあります。JR土讃線と連結しており、ごめん・なはり線の開通で、ちょうど高知県の両端を担うカタチになりました。中村・宿毛線は、日本最後の清流と呼ばれる四万十川や足摺岬を控えて、大勢の観光客が押し寄せてきます。しかし、訪れるのに車の利用者が多いので、今、地域が一体となって鉄道の利用促進に取り組んでいます。一方で、ごめん・なはり線の沿線は、四万十川のような全国区の資源はなく、観光で訪れるのは室戸岬くらい。観光客の利用など望めず、地域住民の利用促進しかありませんでした。

待望の鉄道とはいえ、沿線人口は約14万人。車に慣れた住民や、高齢者が利用するのか、不安一杯ながらの開通だったようです。そこで、取り組んだのが、知名度を



■写真2—高架になった路線で太平洋を望みながら走るごめん・なはり線

上げ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蒙、鉄道を支援する組織の立ち上げでした。

キャラクターは高知県出身の漫画家、やなせたかし先生にお願いすることになりました。不朽の名作にして、まだまだ増殖する「アンパンマン」のようなキャラクターを、わたしたちの仲間が東京の自宅へお願いに。先生を前に恐縮しながら「なにか1点お願いできませんかー」と伺うと、即座に「何言ってんだー。20駅あるなら、20いるんだらうがー」となったそうです。世界でも珍しい駅ごとのキャラクター誕生の時でした。

やなせたかし先生は、駅ごとに沿線の所縁や資源を調べて、キャラクターをつくってくれました。ナスの産地の穴内駅なら「あなないナスびんさん」。鮎の泳ぐ清流に近い安田駅は「やすだアユ君」と駅に合わせたユニークなキャラとネーミング。阪神タイガースの春のキャンプ地となる球場前駅は「球場ボール君」とは嬉しいですね。

そのキャラを活用してポスターやパンフで紹介するだけでなく、各駅にキャラクター像が建ち、着ぐるみや商品も開発されていきました。

そしていよいよ平成14年7月1日開通です。珍しさから高知市など沿線地域外からもたくさんの人出があり、その年は経常黒字。1日目からの黒字は驚きでした。とはいえ、これはオーブンブーム。翌年には…の心配がありました。



■図1—ごめん・なはり線のキャラクター達



■写真3—NPO法人ごめん・なはり線を支援する会で作ったグッズ類(時刻表・シール・キャラ豆・チョコQなど)

4—支援のNPO組織結成—住民が動き始めた

開通時に、沿線の市町村が集まって鉄道を支援する「ごめん・なはり線活性化協議会」という組織の事務局長をしていた知人から「民間サイドの支援組織を作りたいので手伝ってや」という相談を受けました。そこで仲間を集めて誕生させたのが「NPO法人 ごめん・なはり線を支援する会」。事務局を私の職場の事務所に置き、スタッフ3人が仕事とNPOの業務を兼任しています。

NPOではごめん・なはり線を活用した町づくりをテーマに「交流人口の拡大」「地域の情報発信」「地域の資源づくり」などを柱に活動。事業的には、イベントの主催・支援や、県内外の鉄道マニア、高知ファンを集結した「ごめん・なはり線友の会」の運営。友の会員にメルマガや年3回の会報誌を発行。それに、土佐くろしお鉄道の協力で会員限定の一日乗り放題の招待券をプレゼントしています。招待券は人気がありますね。会員証を発行して、協賛していただいている飲食店やホテルでの割引も魅力になっているようです。乗降者も1年目の80万人から、昨年度は110万人まで増えてきました。

このような状況下、産業の脆弱な土地柄でありながら、

少しでも交流人口を増やそうと地域住民がさまざまな取り組みを始めています。奈半利町では海の観光事業を立ち上げました。サンゴウォッチング船の運航、大敷網体験乗船やマリンスポーツの研修体験。それに登録文化財の古民家を活用した町並みガイドの組織化など、観光の受け入れ装置づくりに取り組んでいます。そうなる面白いもので、隣接する地域でも住民たちが地域づくりに真剣になってくるんです。室戸岬のある室戸市内では、季節ごとに同じ食材を活用した料理の特別限定メニューを飲食店が合同企画。早春には地魚や山菜を利用した「春つけ御膳」。秋には、捕鯨が盛んだった土地柄、いまでもクジラが流通しており、クジラ料理の「勇魚(いさな)づくし」を提供するようになってきました。

5—NPOの活動—地域の連携へ

NPOでは自主事業として、キャラクターを活用した電車のチョコQや菓子子を販売するとともに、列車を活用したイベントの創出にも取り組んでいます。これまで、車椅子や体の不自由な方と列車に乗り込み、沿線の浜辺でバーベキュー大会を行ったり、養護施設の児童たちを海水浴に招待したりしてきました。

また、昨年に続き、今年も3月10日に「カクテル列車」を企画・運営しました。このイベントは、おそらく全国でも珍しいのではないのでしょうか。サントリーさんと地元のパートナー協会さんの協力で、後免駅から奈半利駅間42.7kmの往復に、プロのパートナーさんが乗り込み、カクテルをつくってくれる「サントリープレミアム サンセットバー」列車です。ビールやお酒での特別列車はあるでしょうが、カクテル列車は珍しく、募集をかければ、すぐに満席となる人気ぶりでした。列車は、夕陽の沈む海辺を見ながら走るの、ロマンティックなひととき。運がよければ珍しい自然現象、だるま夕陽もみられる趣向です。そして、



■写真4、5—全国的にも珍しいカクテル列車「サントリープレミアム サンセットバー」



■写真6—ごめん・なはり線と地域を結ぶボンネットバス「ゴトゴト1号」



■写真7—舞台で踊りを披露するごめん・なはり線キャラクターの着ぐるみ隊

奈半利駅では近くの会場で地元の住民と交流。珍しい郷土料理や人情溢れる歓待には参加者も大喜びでした。

さらに、地元住民との関係では、それまで地域ごとに活動していた町並みガイドグループが連携して、一昨年「高知東海岸町並みネットワーク会議」を立ち上げ、NPOはその支援メンバーになっています。昨年からはイベントにも取り組み、各グループが個別に行っていた民家での雛祭りを「土佐の町家 雛まつり」のタイトルで同時期に合同開催。マスコミの後押しもあって、たくさんの訪問客が押し寄せ盛況でありました。

地域支援としては、廃校になった地域の学校を活用しようと計画。「読まなくなったり、不要になった本をください」と呼びかけたところ。県内外の人々から善意が届けられ、約2万冊の蔵書が集まりました。そこで、教室を改装して「創作の里・資料館(寄贈本図書館)」として昨秋にオープンさせることができました。安芸市の山あいの里に行政、大学、工業高校、住民、マスコミ、NPOなどがよってたかって(あつまって作業をする)カタチにした結果、訪問客が増えて、これまで赤字続きだった温泉施設の経営も好転してきたとのこと。人口60人の集落に、少しは未来が見えてきたようです。この関わりは継続しており、親子で参加する自然体験、本の読み聞かせなどの催しを、今年も行う準備を進めています。

6—開通5周年を迎えて!

さてさて、今年のごめん・なはり線が開通5周年の節目の年。関係機関が集まって、昨年からのアイデアを持ち寄り、いろいろな企画を計画。5周年アニバーサリー・マークをつくり、主たる催しには「ごめん・なはり線開通5周年記念」を冠して、大々的に売り出そうではないかとの狙いです。「①列車利用の企画」「②列車利用+イベント」「③祭事・見どころ散策」などがあり、①は先ほどの「カクテル列車」などです。②は主だったものを挙げれば、

開通日の7月1日には、ごめん・なはり線の複数の駅前でお祝いイベント。これは開通の翌年から始めた開通メモリアルイベントで7月の第1日曜日を「今日のごめん・なはり線の日」と命名し、物産市やコンサート、アトラクションで交流客を呼び込む仕掛けになっています。今年は運よく開通日の7月1日が、第1日曜日に当たり、天気だけが心配(この時期は雨が多く、昨年も降られて会場を変更)ですが、盛り上がり期待しています。

また、年6回、沿線の見所でのウォーキング大会を開催。ウォーキング大会は今年で4年目になりますが、歩くツアーを愛する人たちが多く、リピーターが多いのが特徴です。

さらに、列車と昔ながらのボンネットバス(新型車)をジョイントさせて、地域の見どころや農業・自然体験を行うツアーを年6回開催します。12月には開通5周年企画のフィナーレとなる沿線地域の物産展・キャラクターショー、プロシンガーを招いてのコンサートなどを企画。まだ、いろいろな調整がありますが、今年が目玉イベントにしたいものです。③は、沿線に咲く四季折々の季節の花や、各市町村で行われる祭りや催しで、交流客の呼び込みです。沿線の伝統的な芸能は、ユニークなものがあり、地域外から足を運ぶ人も多いためです。

まだまだありますが、紙面に限りがあるのでとりあえずここまで。とにかく、列車が運行するまでは、観光・交流とは縁のなかった地域。幹線道路を車が通り抜けるだけで、立ち止まらせたり、呼び込む工夫がありませんでした。それが見どころを磨き、仕掛けをつくれば、人がやってきてくれることを認識し、徐々にではありますが、行政、住民が一体になって受け入れ体制づくりにも力が入ってきています。一足飛びに、ことは進みませんが、今年5周年をバネに踏ん張っていきたいものです。

みなさんも、懐かしさの残る土佐へ、一度やって来ませんか。現地情報調達、現地コーディネイトのお世話をいたしますよ。