

## ジオ鉄を楽しむー2.ごめん・なはり線（土佐くろしお鉄道阿佐線）

### Let us enjoy Geo-Tetsu - Second proposal of Geo-tours through Train Windows, Gomen-Nahari Line

藤田 勝代<sup>1\*</sup>, 加藤弘徳<sup>2</sup>, 横山俊治<sup>3</sup>, 植田壮一郎<sup>4</sup>

Masayo Fujita<sup>1\*</sup>, Hironori Kato<sup>2</sup>, Shunji Yokoyama<sup>3</sup>, Soichiro Ueta<sup>4</sup>

<sup>1</sup>財団法人深田地質研究所, <sup>2</sup>(株) 荒谷建設コンサルタント, <sup>3</sup>高知大・理, <sup>4</sup>室戸ジオパーク推進協議会

<sup>1</sup>Fukada Geological Institute, <sup>2</sup>Aratani Civil Eng. Consultants Co.,LTD, <sup>3</sup>Sci., Kochi Univ.,

<sup>4</sup>Muroto Geopark Promotion Committee

#### 1. ジオ鉄の活動と目的

鉄道を利用した新しいジオツアーとして、昨年来、筆者らは「ジオ鉄」(加藤ほか,2009)を提案している。一般の人々が楽しみながら地形・地質に触れる機会をつくり、わかりやすいジオツアーを目指す観点から、鉄道を通じて見る・触れる・感じることでできる地質・地形遺産やそれらと深く関わる文化遺産が沿線に存在する路線がジオ鉄に相応しいと考えている。昨年は第1弾としてJR四国・土讃線に取り組み、ジオポイントとなる沿線の地質・地形遺産を抽出し、車窓風景のほか下車しての散策(沿線ジオウォーク)、写真撮影地点、地形図判読による鉄道着工ルート選定のエピソードなど紹介しながら、ジオ鉄の普及活動を精力的に行ってきた。本年もジオ鉄の理念を継続し、広く自然科学や科学・技術に対する認識・興味が向上することを願って、ジオ鉄第2弾となる「ごめん・なはり線」のルートを提案する

#### 2. ジオ鉄を楽しむー第2弾ごめん・なはり線

##### (1)ごめん・なはり線の概要

高知県東部を走る「ごめん・なはり線」の愛称で親しまれる第3セクターの土佐くろしお鉄道阿佐線(全長42.7km)は、平成14年7月に開業した四国で最も新しい鉄道路線である。高知県南国市の後免(ごめん)駅と室戸半島西岸の奈半利(なはり)駅を結び、列車は太平洋を望みながら真新しい軌道を駆け抜ける。四国有数の観光地である室戸岬や土佐湾東岸の主要都市へのアクセスに重要な役割を担っている。

ごめん・なはり線の一部の列車は太平洋側の窓がない「オープンデッキ車両」で運行され、南国の風を感じながらジオ鉄が楽しめる。また全駅に漫画家のやなせたかし氏の描くその土地にちなんだキャラクターが設定されているなど、列車に乗ること自体が楽しみとなるのが当線の大きな魅力である。起点の後免駅ではJR土讃線と接続(一部は直通)し、隣の後免町駅では高知市中心部のはりまや橋方面を結ぶ土佐電鉄の路面電車との乗継ができ、遠方の旅行者でも乗車しやすい路線である。

阿佐線は元来、徳島県(阿波)と高知県(土佐)を室戸周りで結ぶ路線として大正11年に計画された。紆余曲折を経て、その一部として開業したのが今日のごめん・なはり線である。後免ー安芸間では、昭和49年に廃止された土佐電鉄安芸線の敷地の大部分が転用されており、同線の生まれ変わりともいえる。なお、いくつかの峠越えの区間では、安芸線の跡地を放棄して新規にトンネルを掘削して短絡ルートをとっている。これは、昭和初期の安芸線の開業以来70年以上にわたる期間を経ての土木技術の進歩を示すという考え方もでき、技術者や新線・廃線ファンをニヤリとさせる楽しみがあることもこの路線の特徴である。

##### (2)ごめん・なはり線の恵まれた地質・地形遺産

高知県中央部に広がる高知平野から南東へ針路をとるごめん・なはり線は、東西方向に延びる秩父累帯、四万十累帯といった付加体地質を横切りながら室戸半島の先端を目指す。

起点の後免駅を出発すると左手前方に秩父累帯南帯の石灰岩からなる三宝山が見えてくる。立田一のいち駅間で秩父累帯の南限となる仏像構造線を越えるとそこから先は四万十累帯である。夜須駅を過ぎてすぐ第一手結山トンネル手前には、江戸時代に土佐藩奉行の野中謙山が掘割して造った手結港や、その入口を跨ぐ可動橋（はね橋）がある。西分漁港周辺には手結メランジュが分布し、太平洋の海底で形成された赤、白、緑、茶、黒などカラフルな岩石の配列が観察できる。西分―赤野駅間では小高い浜堤上の高架を列車が進み、太平洋の絶景が幾度も現れる。

ごめん・なはり線の主要駅である安芸駅周辺は岩崎弥太郎の出身地として名高い。隣の伊尾木駅近くにある伊尾木洞（高さ5m、幅3m、奥行約100m）は唐ノ浜層群穴内層にぽっかりあいた海食洞で、天然記念物のシダ植物の群落地としても知られる。唐ノ浜駅北方には貝や珊瑚、サメの歯などの化石が産出する貴重な露頭が残る。下山駅最寄りの大山岬では南海地震によって海食崖・海食台・海食洞・ノッチなどが隆起した地形、「地震の化石」が観察できる。下山駅をはじめ同線の高架上に設置された駅舎の多くは津波避難場所としての役割も大きい。田野駅西方には地震による隆起と海水準変動による侵食で形成された海岸段丘が広がる。

終点の奈半利駅は室戸ジオパークへの入り口である。室戸岬への道中、行当岬の液状化の痕跡や、室戸岬先端では地震で海底が隆起した時代を示すヤッコカンザシの化石など盛り沢山のジオポイントが待っている。奈半利から南への延伸の夢が途絶えた鉄道路線に思いを馳せながら、ぜひ室戸岬まで足を延ばしてほしい。

キーワード:ジオ鉄,ごめん・なはり線,土佐くろしお鉄道,室戸ジオパーク,ジオツアー,ジオポイント

Keywords: Geo-Tetsu, Gomen-Nahari Line, Tosa Kuroshio Railway, Muroto Geopark, Geo-tour, Geopoint