

第3章 地域と鉄道の一体化

和歌山電鐵貴志川線は住民同士が協力しあって路線を存続させた代表例だ。和歌山電鐵では地域と鉄道会社が一体となった経営体制のもとで、独自の施策を次々と実践してきた。本章では和歌山電鐵と地域がどのような関係性を持っているか、ということを中心に考察する。

1. 和歌山電鐵の概要

和歌山電鐵貴志川線は和歌山駅から貴志駅までを結ぶ 14.3 kmの路線である。和歌山駅は和歌山市の中心市街地東部に位置し、JR 線と接続している。もともとは沿線にある日前神宮・國懸神宮、竈山神社、伊太祁曽神社への参詣用に敷設された路線で、1916(大正 5)年に山東輕便鉄道として大橋～伊太祁曽間で開業した。この3つの神社は古事記・日本書紀にも登場するほど歴史が深く、長期間に渡り地元の人のみならず多くの人々の信仰を集めており、今日でも初詣に「三社参り」をするという風習が受け継がれている。その後 1922(大正 11)年に現在の和歌山駅まで、1933(昭和 8)年に貴志駅まで延伸して今日の和歌山電鐵の路線が完成している。山東輕便鉄道は和歌山鉄道への改称を経て 1957(昭和 32)年和歌山電氣鉄道と合併し、さらに 1961(昭和 36)年にその和歌山電氣鉄道が南海電鐵と合併して以後 45 年間は南海貴志川線として南海電鐵により経営がされた。そして 2006(平成 18)年に貴志川線の経営は南海電鐵から和歌山電鐵へと引き継がれて現在に至っている。

2. 貴志川線「再生」の経緯

貴志川線は沿線住民の積極的な存続活動によって、路線廃止の危機を回避した全国的にも珍しい路線である。住民間の連携はいかにして達成されたのか、住民の参画は今日の和歌山電鐵の経営にどのように寄与しているのかということについてここでは考えてみたい。

2003(平成 15)年 11 月、南海電鐵は乗客の減少とそれに伴う毎年 5 億円の赤字を理由に貴志川線の廃止検討を表明した。1974(昭和 49)年度には年間約 361 万人の利用者がいたが、2004(平成 16)年度にはピーク時から 47%

減の193万人まで落ち込み、内部補助での路線運営も限界と言える段階にきていた。この廃止方針が打ち出された直後から行政は対策協議会を設置し、住民の間では署名活動などを通じて南海電鉄に路線存続を求める運動が始まった。しかし住民の請願は受け入れられず、2004(平成16)年に廃止の正式発表及び廃止届の提出が行われるまでに至り、路線廃止はもはや避けられないと思われるようになっていた。

このような状況下NHKの「難問解決！ご近所の底力」という番組で貴志川線存続問題が取り上げられ、沿線住民が番組内で存続について議論したり全国からこの問題に対する解決策が寄せられたりしたことで住民間の結束が強められ、大規模な存続運動へと発展していくことになった。そして番組に出演した住民を中核にして「貴志川線の未来をつくる会」が組織¹され、沿線地域の住民に貴志川線の必要性を理解してもらうためにシンポジウムやフォーラムなどを開催した。また学識経験者らにより「WCAN 貴志川線分科会」²も立ち上げられた。これは和歌山市における地域活性化を目的に設立された「和歌山市民アクティブネットワーク(通称 WCAN)」の一分科会で、様々な資料やデータを用いて貴志川線の社会的価値の分析や存続した場合の費用対効果の算出を行うなど、学術的な見地から路線存続運動を支援した。

貴志川線の存続をめぐる運動は住民の積極的かつ幅広い理解と理論的枠組が明確に提示されたことによって大きく前進し、2005(平成17)年に県・市・町は貴志川線支援に関する具体的な方針を発表して路線の存続に合意した。その内容は行政による鉄道用地の買収、上限付き赤字補填、路線を運営する民間事業者の公募などで、行政が前面に出て鉄道事業に関与するという姿勢を必ずしもとらないというものだった。公募の結果、住民の働き掛けも功を奏して両備グループ³の岡山電気軌道が事業者に内定し、その100%子会社として和歌山電鐵が設立された。沿線地域の人口そのものは増加傾向にあったというデータに加えて住民が一体となって存続運

¹ 2004(平成16)年末には会員数が約5000人を数えるまでに成長した

² 大学教授などによって構成されており、市民シンクタンク的な性格を有する

³ 同社は地域公共交通の再生や経営に成功していたため、貴志川線沿線住民が同社に公募に名乗りを上げるよう促した

動を展開した結果、行政は路線存続に向けた積極的な支援政策を打ち出すことができ、後継事業者を見つけ出すことができたと思われる。

路線の廃止を回避し、その運営が南海電鉄から和歌山電鐵に引き継がれた後も沿線住民の「路線存続運動」は続いている。路線廃止の危機を住民同士の連帯で乗り切ったからこそ、永続的に路線を残すための活動を活発化させているのだ。鉄道事業の持続性を担保するべく和歌山電鐵では住民が同社の運営に大きく関わっており、和歌山電鐵関係者、沿線住民組織、地元経済界、行政関係者、沿線学校関係者などで構成される「貴志川線運営委員会」が貴志川線運営に関する最高意思決定機関とされている⁴。この運営委員会は 2006(平成 18)年 3 月から毎月欠かさず開催されていて、和歌山電鐵の現状などについての報告・議論・分析を行うとともに地域に根ざしたイベントや企画の開催について討議する貴重な場となっている。住民組織は貴志川線の利便性向上に向けて利用者目線での提言を行い、実際に採用、実施されている例も数多い。住民の持続的な努力が今日でも和歌山電鐵存続の原動力になっていることは明らかである。

3. 地域と一体になった観光政策

和歌山電鐵における観光政策の目玉といえるのは貴志駅のスーパー駅長である三毛猫の「たま」である。和歌山県勲功爵を贈られ今ではナイトの身分にまでなっているたまは動物駅長の草分け的存在としてメディアなどを通じて全国に知れ渡り、和歌山電鐵の知名度向上に大きな役割を果たしている。「たま」はもともと貴志駅横の商店で飼われていたが、貴志川線が和歌山電鐵に引き継がれるにあたり猫小屋の場所が改築工事区域に含まれることになった。「たま」の居場所がなくなると危惧した飼い主が和歌山電鐵社長に相談した結果、「たま」を駅長に任命することで貴志駅の中に猫小屋を置くことになった。猫用につくられた駅長帽をかぶる「たま」の愛くるしいイメージはテレビやインターネットで大きな話題を呼び、貴志駅には全国から多くの観光客が訪れた。経営移管後の和歌山電鐵が比較的好調な滑り出しをできたのは「たま駅長」の力によるところが

⁴ ただし経営上の責任は和歌山電鐵が担うとして、経営責任の所在を明確化している

大きかったといっても過言ではない。

では和歌山電鐵の観光政策は「たま駅長」のような偶然の産物に全面的に依存しているのかということと必ずしもそうではない。「いちご電車」や「おもちゃ電車」、「たま電車」などの企画電車を次々に登場させたことに加え、たま駅長を模した駅舎を建築するなど「たま駅長」によって得た全国的な知名度を鉄道の観光化に大いに活かしている。

また和歌山電鐵ブームを一時的なもので終わらせないために沿線住民と協力した観光政策の展開に力を尽くしている。観光客、地元の人の区別なく和歌山電鐵に乗ってもらうために住民は駅の掃除を行ったり、イベントなどを率先して企画したりしている。なかでも貴志川線沿線でのイベントの開催は和歌山電鐵の利用客の増加に一定程度貢献しているものと思われ、一ヶ月間に複数のイベントが行われることも多い。イベントを継続して企画・開催することは貴志川線利用者の増加を一過性のもので終わらしてしまうのではなく、むしろ増加を定着させていこうとする姿勢の表れである。そしてこのように高頻度で住民が関わるイベントを開催することを可能にしているのが先述の「貴志川線運営委員会」の存在である。運営委員会で沿線住民、事業者、行政が常に意見や情報を綿密に交換・共有していることが柔軟で魅力あふれる観光政策に結びついているのだ。このように住民の力によって同社の観光政策は支えられている。また、そもそも貴志川線が住民の努力によって存続できたことが「たま駅長」を生み出しているとも言える。

4. 和歌山電鐵から「地域と鉄道会社の一体化」を考える

住民と地域が結びついた結果、廃止寸前であった貴志川線は存続できた。鉄道を守ることは自らの生活保障、ひいては地域を守ることにつながるのだという「マイレール意識」を持って沿線住民が主体的に活動してきた成果を体現しているのが今日の和歌山電鐵である。

もちろん沿線住民と鉄道会社が完全に一体となることは簡単ではない。現に和歌山電鐵も住民と鉄道会社の一体化の過程にあるといえる。沿線住民と協力して成立している同社の観光政策は観光客誘致に功を奏している側面はあるものの、同時にジレンマも抱えているからだ。観光客向けの

車両を多く導入したことで地元の利用者からは厳しい意見が寄せられている。車内の装飾品の多さや、座席数が少ない点などを挙げて、沿線住民にとっては利用しにくい路線になってしまっているのではないかというものだ。路線の存続のためには観光客に多く来てもらわなければいけないということも理解できるが、観光客重視の施策を過度に行ってしまうと沿線住民により救われた和歌山電鐵そのものの存在意義が問われる事態になりかねない。前章でも少し触れたが、観光客にとっての快適さと沿線住民にとっての利用しやすさとのバランスをとりながら路線を存続させていく必要がある。

自家用車での移動が当たり前となっている時代においては、住民が強い「マイレール意識」を持って地道な存続運動を展開しない限り、路線の廃止を取り消すことはできない。住民自らが行政と折衝したり、路線存続のための支援をしてくれる企業を探したりしなければいけない。地方の鉄道路線が廃止の危機に立たされている時だからこそ、住民と鉄道会社が一体になる必要性が生じ、またそれを可能にしたと考えられる。鉄道路線の存続は沿線住民の「マイレール意識」の強さと実践に大きく左右されるようになってきている。