

みんな

2010

SUMMER

35 夏号

●特集

世界遺産・高野山と南海電鉄

[鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む]



<http://www.mintetsu.or.jp/>



京阪電車開業 100 周年記念 「聖母学院小学校『私とみんな』新聞展覧会」

京阪電車「丹波橋駅」構内で開催

6/1(火)～6/30(水)

京阪電気鉄道株式会社が「聖母学院小学校『私とみんな』新聞展覧会」を開催しました。日本民営鉄道協会加盟会社である京阪電気鉄道では、開業 100 周年を迎える今年、「地域との共生」をひとつのテーマに、地域の方々との連携を通じたさまざまな取り組みを進めています。今回の展覧会もその一環として行われたもので、京阪沿線の聖母学院小学校（京都市伏見区）の3年生が「第3回『私とみんな』小学生新聞コンクール」に出品した、壁新聞 55 点を展示しました。

会場となったのは京阪電車「丹波橋駅」南改札口前で、子どもたちの作品を大型パネルに集約するとともに、聖母学院と京阪電車のなつかしい写真もあわせて展示。大勢の利用客が、子どもたちが日ごろ鉄道について感じていることをまとめた壁新聞、なつかしい写真を熱心に観覧していました。



今年も『私とみんな』小学生新聞コンクールを開催

全国の民営鉄道会社 72 社が加盟している日本民営鉄道協会では、子どもたちに鉄道に対する理解を深めてもらうため、平成 19 年より『私とみんな』小学生新聞コンクールを開催しています。

鉄道について調べ、考えたこと、思ったことを自由に新聞にまとめて応募するもので、学校単位でも個人でも小学生なら誰でも応募することができます。

今年の「第 4 回『私とみんな』小学生新聞コンクール」は、7 月 1 日（木）から 9 月 30 日（木）まで作品を募集しています。



応募要項など詳しくは日本民営鉄道協会ホームページをご覧ください。

<http://kids.mintetsu.or.jp/>



② **「聖母学院小学校『私とみんなつ』新聞展覧会」**

みんなつだより

基調報告④ — 鉄道の未来学

④ **世界遺産・高野山への旅**
— 聖地でありつづける高野山の魅力 —

●高野山大学 名誉教授 山陰加春夫

特集／世界遺産・高野山と南海電鉄

[鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む]

TOP INTERVIEW

⑧ **世界遺産・高野山へ。**

国内有数の山岳区間を、新たな観光路線に。

●南海電気鉄道株式会社 社長 兼 COO 亘 信二

REPORT I

⑫ **鉄道を核に沿線地域を活性化する。**

ごきょう鉄道

●南海電気鉄道株式会社 営業推進室 部長 (当時)・
現 経営政策室 部長 望月 理
●南海電気鉄道株式会社 営業推進室 課長 矢野 到

REPORT II

⑱ **それぞれの、高野山。**

●高野山真言宗 総本山金剛峯寺 宗務総長公室 課長 藪 邦彦
●NPO 法人高野山異文化交流ネットワーク 代表 松山典子
●和歌山県伊都振興局地域振興部 部長 古田雅昭



World Report

⑳ **高速鉄道プロジェクトは実現か、計画見直しか。**
カリフォルニア州高速鉄道

連載④ — 地方民鉄紀行

㉑ **高尾登山電鉄株式会社**

連載⑨ — リレーエッセイ

㉒ **「すべての思い出の狭間で」**

●作家 中島京子

連載⑫ — 鉄道と映画

㉓ **「鉄路の闘い」**

●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑬ — 大正・昭和の鳥瞰図 絵師 吉田初三郎の世界

㉔ **海光の千葉県**

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

みんなの夏号
SUMMER
CONTENTS
No.
35
2010

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立され、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

はじめに 高野山という空間

高野山（和歌山県伊都郡高野町）は、標高一〇〇〇メートル前後の峰々と、それらに囲まれた標高八〇〇メートルほどの盆地状の平坦地の総称である。平坦地は東西六キロ、南北三キロの広がりを持ち、その中央部を西から東に御殿川が貫流する。西部に壇上伽藍、東部に奥之院があり、壇上伽藍・奥之院を除く平坦地には、高野十谷と呼ばれる谷々が展開している。

一・空海の高野山開創

高野山の歴史は、弘仁七年（八一六）に、弘法大師空海（七七四―八三五）が、現在の壇上伽藍の地に「修禪の寺院」金剛峯寺を建立した時から始まる。同年六月の「沙門空海書状（布勢海あて）」（『高野雑筆集』巻上）には、「諸天（神々）の威光を増益し、国界（国家）を擁護し、衆生（生きとし生けるもの）を利濟せんがために、一つの禪院を建立し、法によって修行せん」と、その建立目的が記されている。

二・撰関家・王家の高野参詣

空海（歴史的な存在）が高野山で入滅してから二、三〇〇年後の撰関・院政期、治安三年（一〇二三）の前太政大臣藤原道長の「弘法大師廟堂」参詣

を初例として、撰関家・王家の人々が、続々と高野登山を行い、その都度、金剛峯寺に莊園・堂塔・子院（本寺に付属する小寺）を寄進・造立した。十世紀に一時、衰微していた高野山であったが、この撰関・院政期に至るや、にわかには活況を呈してきたのである。

撰関家・王家の人々の高野登山をうながしたのは、十一世紀以降、しだいに流布しはじめた入定信仰と高野山信仰であった。入定信仰とは、弘法大師（霊的な存在）が今もなお高野山奥之院の御廟内に生身のままでおわさっていて、五十六億七千万年後に弥勒菩薩がこの世に出現されるその時まで、人々を救済し続けている、という信仰のことである。また高野山信仰とは、「一度参詣高野山、無始罪障道中滅」（『高野山秘記』）という言葉に端的に示されているように、高野山は仏の浄土であり、その地に徒歩で一度でも参詣するならば、人間に最初から備わっているといわれる逃れがたい罪までもが道中で消滅して、清らかな心身になることができる、という信仰のことである。

撰関家・王家の人々は、このような二つの信仰を胸に抱いて、「大和路」または「和泉路」、または「河内路」を経由して高野山麓の高野政所（伊都郡九度山町慈尊院）に至り、そこから、のちに町石道と呼ばれる険しい表参道を徒歩でよじ登り、敬虔な気持ち

鉄道の未来学

基調報告 34

1200年もの長きにわたる歴史を有する高野山。真言密教の聖地であり、祈りに満ちた霊山。学問・修行の場であり、暮らしの場でもある。時の流れとともに変わったもの、変わらないもの――「高野山」の魅力とは、何なのだろうか。

高野山大学 名誉教授
山陰加春夫
Kazuo YAMAKAGE

大阪市立大学文学部史学地理学科卒業。大阪市立大学大学院、高野山大学大学院を経て、高野山大学文学部教授、文学博士（大阪市立大学）。平成22年4月1日より現職。専門は日本中世史。著書に『中世高野山史の研究』『高野への道』（共著）『和歌山・高野山と紀の川』（共著）『中世寺院と「悪党」』『巡礼高野山』（共著）などがある。

世界遺産・高野山への旅

――聖地でありつづける高野山の魅力――

撮影●織本知之

で山上の弘法大師御廟に詣でた。それらの人々の高野参詣の主たる目的は、御廟参拝を行い、自身とその一族の現世安穩（この世を安らかに暮らすこと）と後生善処（来世に阿弥陀如来または弥勒菩薩の浄土に生まれること）を念じることであった。けれども、彼らは、高野山への道中そのものにも、「無始罪障道中滅」という切実な願いを込めていた。彼らにとって、高野山に至る道筋は、目的地に到達するための単なる通過ルートではなく、自身を浄化していく大切な道程であったのである。

三、『平家物語』と高野山

『平家物語』は、一二四〇年代ごろにはその原形ができていたといわれる軍記物語。その中に、(一)一ノ谷で平敦盛を討たざるをえなかった熊谷直実が、蓮花谷に住んで敦盛の後世を弔った話（延慶本・第五本「敦盛被討給事、付敦盛頸八嶋へ送事」）、(二)横笛との恋が叶わず出家した滝口入道（斎藤時頼）が、清浄心院谷に居を構え修業に専心した話（覚一本・巻十「横笛」等々、高野山に關係する印象的なエピソードが鏝められている。

これらの挿話群は、十三世紀以降、人口に膾炙しつつあった入定信仰と高野山信仰を前提として（または、入定信仰と高野山信仰のさらなる流布を企図して）構成されていると言うことが

できよう。延慶本・第三本「白河院、祈親持経（聖人）ノ再誕ノ事」には、入定信仰について、

我が朝高野の御山に、目の当たり生身の大師入定しておはします。（中略）生身普遍して、慈尊の出世を待ち、六情（喜怒哀樂愛惡の六種の情）変はらずして、祈念の法音を聞こし召す。この故に現世の利生も憑みあり。後生の引導も疑ひなし、

と記され、また高野山信仰について、一度もこの地を踏む者は、界外無漏の功德（現実を超越した清らかな最上の功德）を備へて、四重五逆の罪障を滅ぼす。一夜も彼の山に宿る者は、本有万陀羅界会を開きて（生まれつき具わっている仏性が顕現して）、三十七尊の尊位に連なる（仏になることができる）、と載せられている。

このうち、「一夜も彼の山に宿る者は、本有万陀羅界会を開きて、三十七尊の尊位に連なる」という一節は誠に興味深い。高野山で静かに一泊することにも重要な意味があることを教えてくれているからである。

十三世紀後半以降になると、『平家物語』で典型的に説かれる功德の喧伝等が増えはじめ、高野山上には宿坊となる子院が増加していく。同時に、のちに「高野七口」と呼ばれる高野街道群も



「増上伽藍」胎藏曼荼羅の世界を表しているといわれる



九度山の慈尊院から大門へ通じる「町石道」



大塔の鐘・高野四郎。1日に5回、高野山内に時刻を知らせる

整備されていく。

十六世紀ごろには、高野山への納骨もいっそう盛んになったようである。天文元年（一五三二）成立の百科事典『塵添瑤囊鈔』巻十六にも、「骨を専ら高野に納むるの事」という一項が設けられている。

四. 江戸時代の高野山

江戸時代の高野山は、(一) 空海が建立した「修禪の一院」そのものである壇上伽藍を本部とした「学問の道場」であり、(二) 奥之院の弘法大師御廟を中心にした日本有数の「信仰の霊場」であり、(三) 高野十谷と呼ばれる谷々に僧侶・俗人の男性だけが集住する「聖俗空間（聖にして俗、俗にして聖なる

地域）」であり、そして(四) 高野山麓に二万二〇〇〇石の寺領（朱印地）を有する宗教領主（江戸に参勤交代を行う日本最大の大名格寺院）であった。(一) について、イエズス会の宣教師フランシスコ・ザビエル（一五〇六一—一五七〇）は、その著『日本史』(一五三—一九七)は、その著『日本史』において、「高野山は）日本中でもっとも多くの人々が参詣する巡礼地の一つである」と述べている。さらに(三) に関連して、正保三年（一六四六）の「高野山全山絵図」（金剛峯寺所蔵）は、壇上伽藍を中心にして、実に一八六五もの子院を描いてい

る。各子院は、本中院谷を初めとする谷々に分布し、それぞれの谷は独自の湯屋と集会所を持つ、一種の「まち」組織を形成していた。また、現在のメイン・ストリートである小田原通りには、すでに「店として商人に貸与する貸長屋群」が建ち並んでいたであろうことも見て取れる。

五. 貝原益軒の物見遊山とその後

元禄二年（一六八九）二月十七、十八の両日、儒学者貝原益軒（一六三〇—一七一四）は、一泊二日の日程で高野山に登った。信仰のかけらもない、文字通りの物見遊山（名所見物）である。彼は持ち前の合理的精神をもって、同山の様子を次のように記している（「三巴紀行」）。

凡、寺院三千余坊ありと云。さほどは有べからず。然共、山中甚広大也。商家、亦多し。商人も皆、妻を養はず。魚肉を食せず。寺院并、商家ある所は、西より東へ長き谷也。両方に山有て他山見えず。故に山中、風景よからず。又、別にことなる佳境なし。只、寺院多く、又町には万のうり物多く、物を買求めるに自由也。かねて「寂寞冷淡の所ならん」と思ひしに、左はなくて繁栄富饒の地なり。和歌浦や吉野の桜などの風趣をことさら愛でる益軒にとつて、高野山は特に感慨を催す場所ではなかったようである。けれども、そのような益軒でさえ、同山が案に相違して「繁栄富饒の地」であることに驚きを隠せなかった。

ルイス・フロイスが、「高野山は）日本中でもっとも多くの人々が参詣する巡礼地の一つである」と述べていることについては、すでに紹介した。十六世紀後半ごろ、高野山は日本有数の「信仰の霊場」となっていたわけであるが、江戸時代中期以降、同山を訪れる「多くの人々」の中には、貝原益軒のような物見遊山の旅人も相当数、含まれていたと推定される。

明治時代に入って、寺領（朱印地）がなくなり、女人禁制が解かれた。また、大正四（昭和五年）（一九一五—三〇）の大坂汐見橋—高野山駅間の鉄道敷設



一山の総門の大門。左右には金剛力士像が安置されている

や、昭和三十五年（一九六〇）の九度山町下古沢―高野山大門間の高野山有料道路開通は、高野山への旅に大いなる便宜を与えた。

『アサヒ写真ブック49 高野山』（朝日新聞社・一九五七年）には、

天下切つての大霊場を、一度は訪れておきたい人もはるばると諸国から上つて来る。お大師さまに凝りかたまつた信仰のお山が、やがては「名所」としての性格も重なるのは必定ではないか。いわんや、夏の涼しさは文字どおりの冷房高

野だし、秋の大紅葉も目を奪う山塊であつてみれば、京阪神からの足もおのずからここへ向つて来る。高野山への一日の散歩さえあらわれるとなつて、「名所」はさらに今どき流行の「観光地」にまで発展する。

とある。この記述の限りでは、高野山が、「信仰のお山」から「名所」へ、さらには特に高度成長期以降「観光地」へと、その基本的な性格を変えていつていることがうかがわれよう。

おわりに〜高野山の魅力〜

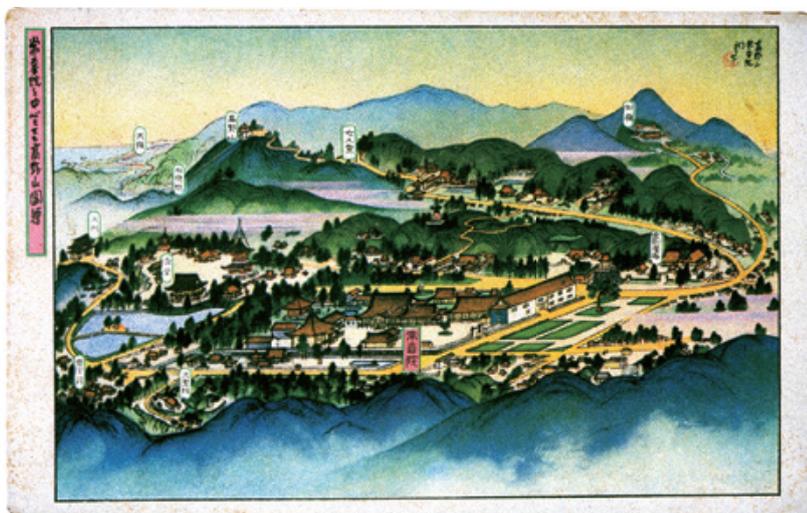
南海難波駅（大阪市中央区）から南海高野線に乗ると、特急で約一時間二〇分、急行で約一時間五〇分かつて標高五三五メートルの極楽橋駅に着く。同駅でケーブルカーに乗り換え、最大斜度三〇度の急坂を登つて、五分で標高八六七メートルの高野山駅（登録有形文化財）に到着。さらに同駅前から南海りんかんバスに乗り、林の中を抜けて、一〇分ほどで千手院橋バス停に到達する。そこは、『グリーン・ガイド』日本編（ミシユラン社・二〇〇九年）に、「印象深さ」という項目で三ツ星が付けられ、「浮世と全く違う時

間が流れている。森の中を行くと伽藍が現れる。西洋人にとってまさに神秘的」と評価された世界遺産・高野山の中央部である。上方落語屈指の大ネタ「地獄八景」者戯」では、三途の川を渡り向こう岸に上がると、六道の辻と呼ばれる、大阪ミナミと見まがうばかりの繁華街が出現するが、それに似たような感覚を味わえる場所が高野山である。「現世の森の中に忽然と現れる彼の世（異空間）」、私たちが同山を訪れて味わう一種、幻想的な感覚をこのように言い換えることもできよう。

この不思議な感覚は、今なお高野山が、（一）「学問の道場」であり、（二）「信仰の霊場」であり、そして（三）僧侶・俗人（今は男性と女性）が集住する「聖俗空間」であるという、複合的な性格がもたらすものであろう。したがって、大自然の中に（一）（二）（三）三者が渾然一体となつて存在するところに、同山の最大の魅力があるということができるのではないだろうか。

前に、『アサヒ写真ブック49 高野山』の記述の限りでは、高野山が「信仰のお山」から「名所」へ、さらには特に高度成長期以降「観光地」へと、その基本的な性格を変えていつていることがうかがわれよう、と述べた。けれども、必ずしもそうでは

あるまい。「名所」見物であれ、高野山観光であれ、同山を訪れる人々に新鮮な驚きをもつてもらはれるのは、前述した「幻想的な感覚」である。高野山の風物にじつと眼を凝らして、その不思議な感覚の在処を尋ねる時、同山に「学問」と「信仰」が一二〇〇年の長きにわたつて息づいていることに気づく。「名所」見物の旅人も、観光目的の若者たちも、耳を澄ましさえすれば、そこが紛れもなく「学問と信仰のお山」であることがわかるのである。



吉田初三郎『常喜院を中心とせる高野山図絵絵葉書』（昭和9年発行）

特集：
世界遺産・高野山と南海電鉄
鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む



TOP INTERVIEW

国内有数の山岳区間を、
新たな観光路線に。
世界遺産・
高野山へ。

聖地・高野山への参詣客輸送を目的に誕生した南海高野線。長きにわたり唯一の鉄道ルートとして、その役割を担い続けている。しかし時代の流れとともに、参詣から観光へ、高野山を訪れる目的は変わり、道路網の整備で高野山へのアクセスは自動車が主な手段となった。鉄道利用のシェアは2割程度しかない。現在、南海電鉄では、国内有数の山岳区間を走る路線を、世界遺産・高野山へつながる観光路線として位置づけ、新たな鉄道での旅の魅力づくりに取り組んでいる。南海電気鉄道株式会社 亘信二社長兼COOにお話を伺った。

南海電気鉄道株式会社 社長 兼 COO

亘 信二
Shinji WATARI

文◎茶木 環 撮影◎織本知之

特集：
世界遺産・高野山と南海電鉄

鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む

世界遺産へつながる山岳路線

——まず高野線の誕生について、お話を伺いできますか。

■ 当社は、純民間資本による最古の鉄道会社ですが、その歴史は明治18年、現在の南海本線・難波―大和川間の開業に始まり、36年に難波―和歌山市間の全線を開業しています。

高野線は、明治29年に高野山参詣客輸送のため設立した高野鉄道という会社が、その2年後に開業した堺東―狭山間から始まりました。別会社による同路線の事業継承や延伸などを経て、大正11年に南海鉄道と合併、南海高野線として営業を開始しています。大正14年には南海本線と高野線の連絡線が完成して難波から高野下まで直通運転を開始し、利便性が格段に向上しました。またちょうどその頃、高野下から高野山までの延伸が進められており、昭和4年に極楽橋まで、その翌年にはケーブルカーが開通しました。難波―高野山間の直通運転が開始したのは昭和7年で、36年の歳月を経て、参詣鉄道としての目的が遂に達成されたのです。

——それから現在に至るまで、南海高野線が高野山に行く唯一の鉄道ルートになったのですか。

■ 明治期から昭和初期にかけて、全国各地で参詣客輸送を目的とした鉄道が次々と開業しました。高野線もそのひとつですが、橋本駅から極楽橋駅ま

での19・8kmは標高差443mの山岳区間です。急勾配のこんなところに、よくぞ線路を敷いたものだと感心します。実際、工事は困難を極め、資材輸送などは地元菅林署の森林鉄道の協力を得て進めたそうです。残っていた高野線の古い記録映像を見ましたが、3両編成の電車が着物姿の女性や参詣客で満員でした。やはりそれだけのニーズがあり、だからこそ山の中の難工事も顧みずに鉄道を敷いたのでしょう。

——参詣客・観光客の鉄道利用状況の推移についてはいかがでしょうか。

■ 高野線は、難波―橋本間と橋本―極楽橋間で異なる性格を持っています。難波―橋本間は昭和40年代から大阪のベッドタウンとして沿線の宅地開発が進み、同区間では20m級の4扉大型車両を最大8両編成で運行、通勤・通学客を輸送しています。これに対し、橋本―極楽橋間は山岳区間を走るローカル線に近い性格を持つ路線で、沿線人口の減少に伴い、鉄道利用が著しく減少しています。

高野山参詣客も、登山産業観光道路として整備が進められていた高野山有料道路が昭和35年に完成して以来、鉄道から自動車利用にシフトしていきま

した。橋本―極楽橋間で昭和50年に1日約5000人だった輸送密度が、その後30年で半減しています。また、高野山の観光客数は、昭和60年代から年間120〜130万人で安定している

のに対し、鉄道シェアは昭和60年代は33%、平成元年から10年頃までは25%で、平成10年以降になると20%にまで落ち込んでいます。マイカーや観光バスなどに押されている、非常に厳しい現状です。

——この山岳区間の将来性について、経営者としてどのようにお考えですか。

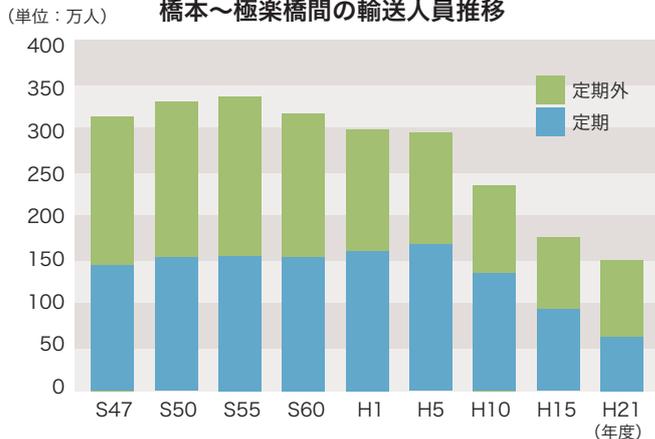
■ 世界遺産である高野山は世界の財産であり、地域、われわれにとっても大切な観光資源です。高野山にお客さまをお運びする唯一の鉄道ルートである高野線は、将来にわたり持続可能な鉄道路線、観光路線として発展させていきたい。観光の足としてご利用いただく道を探っていきたくと考えています。ところが本来、鉄道は大勢の人員を運ぶものですから、輸送人員が少なくと極めて非効率です。「環境にやさしい乗り物」と言いつつ、少ないお客さまを乗せて走らせるのはエネルギーの無駄遣い、逆に環境に悪いでしょう(笑)。1日でも早くそうした状況を打破したいというのがわれわれの切なる願いです。

橋本―極楽橋間の山岳路線について

は、平成17年から難波―橋本間の通勤路線と山岳路

線の運行形態を分離して一部ワンマン運転を導入し、4両編成を2両編成にするなどコスト削減策を進め、同時に特急の増発や速達性向上などのダイヤ

橋本～極楽橋間の輸送人員推移

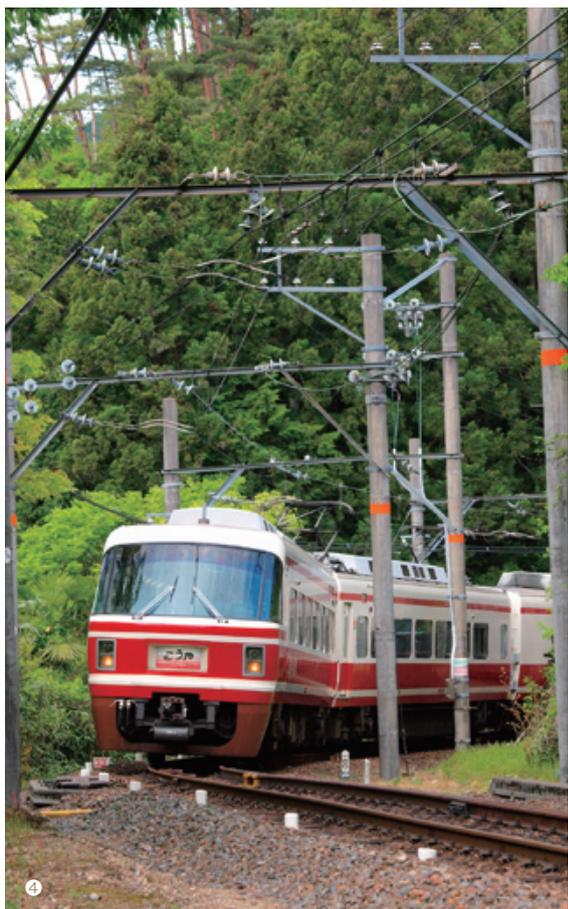


難波駅・高野線ホーム

※明治31年10月から昭和19年6月までの社名。戦時中の統合合併、分離を経て、昭和22年3月に南海電気鉄道株式会社に改称した。



①大阪ミナミを代表するターミナル・難波駅
 ②難波駅からは特急・快急・急行が出る
 ③総合インフォメーションセンターなんば
 ④難波一極楽橋を1時間19分で結ぶ「特急こうや」



改正、高野山のPRや企画商品などの増収策を実施、それなりの成果を上げています。

しかし、収支の厳しい山岳路線を当社の経営努力だけで支えることには限界があります。そのためには、地域からの支援がぜひとも必要です。地域の支援をいただきながら、観光路線として再生していきたい。観光面をPRして、高野山とその周辺地域に、国内外から多くの方に訪ねていただきたい。

高野山と沿線エリア、そして鉄道が一体となった活性化を進めていきたい。

現在、当社と地元の方々、行政とタッグを組んで進めている「こうや花鉄道」プロジェクトは、そうした願いのもと、立ち上げた第一歩の取り組みなのです。

道中も楽しめる鉄道の魅力づくり

——「こうや花鉄道」プロジェクトにつ

いてお聞かせくださいませんか。

■ 当社では、現在取り組んでいる3か年経営計画「堅進126計画」(平成20~22年度)の5つの基本方針のひとつに「沿線活性化の推進」を掲げています。南海沿線を5つのエリアに区分し、各エリアの特性・情勢に応じてきめ細やかに施策を実行しようというものです。高野山およびその周辺地域を対象とする高野山エリアでは、その主要施策として「こうや花鉄道」プロジェクトを推進しています。

地域の皆さまとともに、高野山を含む沿線の景観整備を行い、歴史的資源を活用することで、「高野山」までの「そこへ向かう道中」としての鉄道の魅力づくりを行い、「鉄道利用の必然性」を創出していくこと。それがこのプロジェクトの目的です。

「こうや花鉄道」というネーミングについては、たくさんさんの願いや思いが込められています。例えば、高野山やその周辺地域に咲く季節の花々、沿線に広がる四季や自然の彩りとの出会いを楽しんでいただきたいという願い。また、世界遺産・高野山での写経や阿字観体験など、本物との出会いが「花」となり、沿線地域の活性化を願う地元と当社の願いが「花」になるという思いも込められています。

シンボルマークの「花」は4枚の花びらのデザインですが、これは当社と沿線地域の皆さま、地元行政、そして

高野山——それぞれの思いをひとつにして取り組んでいく「協調」を表現しています。

——そしてこのプロジェクトの象徴とも言えるのが新車両の「天空」ですね。今年7月で定期運行開始1年を迎えます。今年3月末までに、2万8000人のお客さまにご乗車いただきました。

一般車両を改造したもので、上からは、できるだけ費用はかけずに、しかし「早く」と急かされ、車両部門は苦労しただろうと思います(笑)。国内有数の山岳区間のすばらしい景色を堪能いただけるように採用した大型窓に合わせたワンビュース席を中心に、ご家族連れなどのお客さま用にはコンパクトメント座席も用意しました。開発担当者の「森林の澄んだ空気をぜひとも味わっていただきたい」という強い希望で、展望デッキスペースも設けるなど、いろいろと知恵を絞ったようです。そうした手づくり感みしたいな部分もお客さまに喜んでいただいています。

「天空」という名前は、お客さまに早い段階から関心を持っていただくこと、公募にして、地元の方にも選考委員会に入っていたいただき、ご意見を伺いました。高野山は弘法大師空海が開いた聖地です。標高約900mに位置する街並みはまさに天空都市の趣で、その印象に由来して「天空」がふさわしいと意見がまとまりました。

——高野山の世界遺産登録以降、外国人観光客が増えています。そのあたりの対応についてはいかがですか。

■ 海外での人気の高まりは、平成11年にフランスのルモンド紙に掲載された高野山の記事がきっかけで、われわれも「これからはフランスからの観光客が多くなる」と予測していました。その後、世界遺産に登録され、ミシュランのグリーン・ガイドで最高評価の三ツ星を獲得して、欧米人を中心に外国人観光客が増えています。

当社は、沿線に関西国際空港があり、海外のお客さまのご利用も多いので、ほぼ全駅に英語での案内表示を設置しています。また関西空港駅と難波駅は、日本語・英語・韓国語・中国語の4カ国語表示しており、昨年4月には難波駅にそれら4カ国語に加え手話にも対応する「総合インフォメーションセンター」を大阪市と共同で開設しました。高野線についても駅名板に多言語表記を取り入れています。

また路線・沿線案内のパンフレットも4カ国語で制作し、高野山のパンフレットはさらにフランス語でも作成しています。これらのパンフレットは国内で配布するだけでなく、JNTO（日本政府観光局）の海外事務所においてもらったりもしています。外国人観光客誘致には、何よりも情報発信が必要ですからホームページの多言語化にも力を入れています。

——「こうや花鉄道」プロジェクトの手応えはいかがでしょう。

■ お客さまからの反響がいけばんださいのは、プロジェクトの象徴として導入した「天空」です。また、プロジェクトではレールやトンネル、橋脚や駅のホームなど鉄道設備そのものや、花屏風や花壇など地元と一体となった取り組みで景観づくりを進めてきました。車窓からの四季折々の景観が、ご利用のお客さまから好評をいただいていると手応えを感じています。

ただ、こうした取り組みの成果は一朝一夕に生まれるものではありません。これからも地元行政や沿線住民の皆さまとの協働、連携を深めながら、鉄道と地域活性化への道を探っていきたいと思います。

守りながら攻める姿勢で

——今年度は3か年経営計画「堅進126計画」の仕上げの年に当たりります。

■ 計画に付けられた数字は創業からの年を表しており、当社は来年創業126年を迎えます。8年前、非常に厳しい状況にあった時に「創生120計画」を推進して「再生」を期すべく経営の基礎固めに取り組み、次の「進化123計画」でさらなる経営基盤の強化に努めました。続く「堅進126計画」は、堅実に足元を固めながら、

着実に前へ進もうという計画です。

計画は「環境保全」のための取組み強化、「提供するサービスの品質向上」「なんばエリアのさらなる価値向上」「有望事業の成長加速」「沿線活性化の推進」の5つの基本方針からなり、現在、堅進の名のとおり、着実に取り組みを進めています。

——「なんばエリア」の開発も進み、街が変わってきた印象を受けます。

■ なんばエリアは梅田に比べ、開発を手がけるプレーヤー、事業者が少ないのです。当社にとっては、ビジネスチャンスと可能性を有した大切なエリアですから、難波駅を核に、周辺エリアとの回遊性を向上させたり、賑わいを創出するなど、さまざまな計画を手がけてなんばの街づくりを積極的にコーディネートしていきたいと考えています。なんばエリアの開発は計画的・継続的にまだまだ続けていかなければならないと考えています。

——「堅く」とおっしゃりながらも、強く「進む」熱意を感じます。

■ 鉄道事業者としては安全を意識し、いかに堅実にやるかというのが当然あるのですが、会社の経営内容が悪いからといって、リストラやコストカットばかりで立て直そうとすると、経営も萎縮し、新たなチャレンジができない。それでは事業としてだめなの

です。安全を意識して、堅実に進めながらも、やはり事業は大きくしたいかなければならない。新しく線路を敷くことは難しい時代ですから、自社の沿線を中心にどういった事業を展開できるか考える。非鉄道事業分野で収益の基盤をつくれなにか考える。そうできれば企業としての発展は望めないでしょう。

ただ、鉄道会社の企業価値というのは沿線そのものに他なりません。沿線にたくさん人が住んでいる、住みたいと思ってくださるたくさんの方がいる、たくさんの方が訪れてくれる——そういう意味では、沿線を元気にすることが会社の未来を切り拓いていくことでもあるのです。

われわれの沿線はエリアによっていろいろな特徴を持っています。常にわれわれに何ができるかを考えながら、地域とともに、さらなる鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に取り組んでいきたいと考えています。





REPORT 1

特集：
世界遺産・高野山と南海電鉄
→ 鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む

鉄道を核に沿線地域を 活性化する。

世界遺産・高野山を間近に控えた橋本駅から極楽橋駅までの19・8km。標高差443mのこの山岳区間を、鉄道ならではの旅を楽しむ「観光路線」として位置づけ、全国から利用客を安定的に集客、沿線地域を活性化させる――南海電鉄の「こうや鉄道」プロジェクトが進められている。鉄道を地域の資産として活用し、地域力を高めていく、鉄道と地域のための総合プロジェクトだ。



文◎茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影◎織本知之 写真提供◎南海電気鉄道株式会社

特集：

世界遺産・高野山と南海電鉄

鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む

■高野町の観光客入り込み状況

(単位：千人)

| | 平成15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 対15年比 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 観光客総数 | 1,154 | 1,457 | 1,234 | 1,208 | 1,248 | 1,226 | 106.2% |
| うち宿泊客 | 332 | 375 | 323 | 281 | 313 | 318 | 95.9% |
| うち日帰り客 | 822 | 1,082 | 911 | 927 | 935 | 908 | 110.4% |

■外国人宿泊客数

(単位：人)

| | 平成15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 対15年比 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 外国人宿泊客数 | 10,038 | 10,530 | 13,051 | 16,413 | 30,352 | 35,337 | 352.0% |

(「世界遺産登録市町村の観光客入り込み状況(旧市町村単位)」：和歌山県より)



外国人観光客が増加し続けている

高野山参詣と南海高野線

西暦816年、弘法大師が真言密教の根本道場を建立するため、嵯峨天皇より高野山の地を下賜される。高野山の歴史はここから始まった。山上には、根本大塔を中心とした壇上伽藍、高野山真言宗総本山金剛峯寺など、荘厳な建造物が並ぶ。塔頭寺院117カ寺を擁する一大宗教都市だ。

かつて、山上へ通じる主要な道沿いには宿場町が形成され、参詣者のための荷物持ち、馬、駕籠かきなどが参詣道を賑わせていた。その光景は、昭和

初期まで続いていたという。

南海電鉄の高野線が極楽橋駅まで開通したのは昭和4年、その翌年、極楽橋駅と山上の高野山駅を結ぶケーブルカーが開業した。それまで馬や駕籠、あるいは自ら山道を登っていた参詣者にとって、険しい山道を難なく登る鉄道は、ありがたく頼もしい存在だったに違いない。以来、高野線は高野山参詣客輸送を一手に担ってきた。

しかし、昭和35年に高野山道路(現国道370号・480号)が開通し、モーターゼーションが進むと、人々の足は鉄道から自動車へ、徐々にシフト



南海電気鉄道株式会社
営業推進室 部長(当時)・
現 経営政策室 部長

望月 理

Osamu MOCHIZUKI



南海電気鉄道株式会社
営業推進室 課長

矢野 到

Itaru YANO

していった。昭和55年には高野龍神スカイラインが開通、高野山への主な交通手段は自動車に切り替わる。高野山へ向かう人々が賑っていた高野線の山岳区間は、次第に「収支の厳しいローカル線」になっていった。

「橋本-極楽橋間の山岳区間は高野山の参詣鉄道として発祥しており、沿線人口も少ない。そもそもが地元にお

住まいのお客さまだけでは経営的に成り立たない路線。沿線人口の減少も大きく、車に移行した観光客を鉄道に取り戻さなければ、いずれは路線の存続が危ぶまれる事態になる」と南海電気鉄道株式会社営業推進室(当時)・現

経営政策室の望月理部長は語る。「鉄道の盛衰は沿線地域と表裏一体で、当社と同じように沿線地域も危機感を募らせていた。モーターゼーションの進展で高野山に行きやすくなったが、少し立ち寄りだけの通過客が多くなった。高野山を目的地ではなく通過点に変えてしまった」

高野山は、平成16年、熊野、吉野・

大峯とともに「紀伊山地の霊場と参詣道」として世界遺産に登録された。「世界遺産登録市町村の観光客入り込み状況(和歌山県)」を見てみると、高野町の観光客総数は、ほぼ120万人台で推移しているが、その内訳は、3分の2が日帰り客だ。平成18年の宿泊客数は44年ぶりに30万人を割った。

一方、外国人の宿泊客は増えている。平成15年におよそ1万人だった宿泊客は、20年には3.5倍の3万5000人に伸びている。

海外に高野山が知られるようになったのは、平成11年にフランスのルモンド紙が密教の聖地として高野山を取り上げたのがきっかけだ。世界遺産に登録され、さらに注目されるようになり、平成19年には「あえて訪れる価値のある場所」として三ツ星の評価を獲得した。こうした評価の高まりを受けて、和歌山県も海外からの旅客誘致を掲げ、欧米を中心に高野山と熊野古道のプロモーション活動を積極的に行っている。



①特別な旅の舞台装置「天空」 ②車体に記された最急勾配50%。 ③車窓を楽しむワンビュー座席 ④外気に触れられる展望デッキ ⑤格調ある飾り窓

「海外からの観光客には公共交通しか足がない。国際的な評価の高まりを一過着させるためにも、高野線の山岳区間を、高野山を目的地とする魅力ある観光路線にしていかなければならない」（望月部長）

自動車に移行した観光客を鉄道に取り戻す——こうして、高野線の山岳区間を観光路線としてブラッシュアップする取り組みがスタートした。「こうや花鉄道」プロジェクトだ。

「鉄道を利用してもらうためには、鉄道と沿線の地域、そして旅の目的地である高野山、それぞれの魅力を取り込みながら、鉄道利用の必然性をつくる必要がある。橋本から高野山に至るエリア全体を活性化し、滞在型の高野山周辺観光

シンボルとしての新車両「天空」

橋本駅を過ぎると、一駅ごとに森が

を促して、鉄道と地域の発展を図っていきたい」と望月部長は語る。

橋本駅から高野山間を「こうや花鉄道エリア」と位置づけ、新たな旅の醍醐味を創出する。安定的な鉄道利用を促し、沿線の地域活性化を目指す。さまざまな施策も、高野山真言宗総本山金剛峯寺、地元行政、そして沿線地域の住民——周辺地域を含む高野山エリアのステークホルダーとの積極的な協働を掲げ、企画・推進している。

平成19年から動き始めた「こうや花鉄道」プロジェクトは、3か年経営計画「堅進126計画（平成20～22年度）」の5つの基本方針のひとつ「沿線活性化の推進」の重点エリアの主要施策に位置づけられている。

深くなる。急勾配の斜面にはりつくように蛇行しながら進んでいく線路。険しい山間を縫い、24のトンネルを走り抜け、電車は特別な場所・聖地へと向かう。山上に到着するまでの、その距離と時間——鉄道を利用するからこそ味わえる心に贅沢な旅の時間だ。

「こうや花鉄道」区間には高野線の10駅とケーブルカーの高野山駅がある。南海電気鉄道株式会社営業推進室の矢野到課長は、この区間を「日常の世界から非日常のスピリチュアルな世界に誘う、結果」のようなもの」と例える。都会の雑踏から聖地へ、日常から非日常へ。そのプロセスは鉄道でしか味わえない。そこに鉄道利用の必然性がある。

この聖地への鉄道の旅のシンボルとして運行しているのが、昨年7月に誕生した新車両「天空」だ。これまで、この区間は主に難波駅発の特急と橋本駅から各駅停車の電車が運行していた



高野山の聖地「奥之院」

特集：
世界遺産・高野山と南海電鉄

鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む



朱塗りの根本大塔は「壇上伽藍」を象徴する建物

が「天空」は1日2往復、橋本駅発で途中、学文路駅・九度山駅に停車する。「高野山に行かれる方は特急を利用される。しかし、途中駅にも趣き深い場所があり、各駅停車の旅も楽しんでいただきたい。そこで、対極にある特急と各停とは異なるもうひとつのバッテリーをつくり、高野山への鉄道の旅のバリエーションを広げた」と望月部長は語る。

矢野課長も「高野山を訪れる方は、自然や密教、そこでしか味わえない空気感と、本物を求めて足を運ばれる。われわれは本物にたどり着くまでのプロセスとストーリーが大切だと思っっている。その舞台装置が「天空だ」と話す。「天空」は既存車両を改造して誕生している。全国各地のユニークな電車を視察しつつ、高野山およびその

周辺エリアの象徴としてのオリジナリティー、本物にこだわった。

「山岳区間の雄大な景観美を楽しむ、急勾配や急カーブを体感できるようにワンビュース席にし、一部、家族やグループ向けにコンパートメント座席も用意した。窓を大きく取って、壮大な絵を鑑賞するような気分で景色を眺められるようにしている」(矢野課長)

車内はあたたかみのある木の内装で、利用客の人気を集めている展望デッキスペースは森林の澄んだ空気を直接感じることができる。

「四季それぞれの風の匂い、鳥の鳴き声や虫の声を体感してほしい。山を登るにつれて変わっていく空気感も感じとっていただけるはず」(矢野課長)

「天空」こだわりのポイントだ。利用客の評判も高く、「40〜50分の道のりでは短い」もともと乗っていたい」と嬉しい声が届いている。

「ツアーバスの観光客にも、山岳区間は電車に乗って、高野山への道中を楽しむだけでいただけたらと思っている。将来的にはパーク・アンド・ライドで、車から電車に乗り換えていただけたら、さらに地域への働きかけを考えたい」と望月部長は展望を語っている。

＜協調＞をイメージする花

ところで、プロジェクトブランド「こや花鉄道」の「花」は、何を表現し

ているのだろうか。

「沿線を花で飾り活性化しようという取り組みを発端として、このプロジェクトが立ち上がったこともあるが、活性化の施策を具体化することにより、さまざまな魅力が地域に花開いていくビジョンを表現している」と、望月部長は説明する。

南海電鉄と高野山真言宗総本山金剛峯寺、地元行政、そして沿線地域住民。高野山を思い、高野山エリアの発展を願うそれぞれの思いをひとつにして力を合わせていく。協調の大切さも、その一文字に込めた。

プロジェクトの発端となった沿線の花で飾る取り組みには、下古沢駅と高野下駅の「花屏風」がある。九度山駅には、戦国武将の真田幸村らが蟄居した地であることにちなみ、幸村と十勇士のイラストを配した約30mの「九度山真田花壇」を設置した。また、紀伊清水駅近くには、線路脇スペースを整地して「季節の花スポット」をつくり、春に満開の菜の花、今秋にはコスモスを咲かせる予定だという。

これらの植栽の日常的な手入れや種まき、植え替えなどのメンテナンスは、南海電鉄社員と地元ボランティアが協働で行っている。

「こうした取り組みは、単年度ではなく、中長期にわたって継続していくことが大切。それが地域の魅力となり、地域独自の発信力が生まれ、地域力が育つ



①登録有形文化財の高野山駅 ②エレベーター連絡通路



2両連結 260人乗りのケーブルカー



九度山駅の「九度山真田花壇」



高野山内を走る南海りんかんバスのハイブリッド・ノンステップバス

ていく」と望月部長は期待を込める。「極楽橋森林整備プロジェクト」も長いスパンで取り組み続けなければならぬ活動のひとつだろう。世界遺産・高野山の玄関口にふさわしい景観を守るため、極楽橋の高野山国有林森林整備を実施することを目的に、平成20年12月、実行委員会が発足。高野山真言宗

総本山金剛峯寺、和歌山県伊都振興局、高野町役場、高野町森林組合などとともに、南海電鉄も参加している。実行委員会では、現在、下草ヤツルの刈り取り、モミジの植樹などを実施している。

広がる各駅停車の楽しみ

取材時、各駅停車に乗っていると、デイクックにスニーカーという軽装の中高年の夫妻が九度山駅で乗車し、2駅先の下古沢駅で降りた。ホームの駅名表示板の前で記念撮影をしている。「こや花鉄道」のロゴでデザインされた駅名表示板は4カ国語で駅名が表記され、駅の標高が書かれている。夫妻はまさに、沿線の旅を楽しんでいる風情だ。

この下古沢駅と次の上古沢駅の間は1時間弱の軽いハイキングコースになっており、途中に中古沢橋梁がある。昭和3年に架設された、橋脚の鉄骨をやぐらのように組み上げたトレッド式を採用したもので、ほかでは全国でも11橋しか現存しない。

「非常に珍しいものなので、観光資源として活用できないかと考えた。地域の皆さまの協力を得て、橋梁の下の木を伐採して展望デッキを設置した。真下から橋梁と電車を仰ぎ見ることができ（矢野課長）」

九度山駅からは、熊野古道と同じく世界遺産の参詣道である「高野山町石道」をたどることができる。弘法大師

の母が祀られる慈尊院から根本大塔に至る約22kmの山道で、1町（109m）毎、180本の石塔が立っていることから町石道と呼ばれている。九度山駅からは所要時間・約6時間半と健脚向けのコースとなるが、紀伊細川駅からなら約10km、およそ3時間の行程だ。

「沿線には森林鉄道の跡などもあり、散策が楽しめる。鉄道の秘境駅がちょっとしたブームになっているが、紀伊神谷駅などはまさにそのひとつ。乗ったり降りたり、各駅停車を楽しんでほしい」（矢野課長）

車窓からの景色の中を、今度は歩いてみる。自らの足でたどりながら高野山への旅を紡いでいく楽しさもあるだろう。

バリアフリー化の推進

高野線の時刻表や電車の行き先表示では「高野山・極楽橋行」という表記を見かける。実際には、極楽橋駅でケーブルカーに乗り換え、高野山駅に到着するが、南海電鉄では利用客に分かりやすいように「高野山」を併記して案内している。

そのケーブルカーは、今年で開業80年を迎えた。極楽橋駅と高野山駅、どちらの駅も古き良き時代の面影を残しているが、バリアフリーはしっかりと進められ、昨年3月に工事が完成している。極楽橋駅ではスロープを整備し階段昇降機を設置、高野山駅ではエレ

ベーターを導入した。ケーブルカー駅のエレベーター設置は西日本では初めてで、傾斜のきつい階段を上り下りする困難が解消された。

「高野山を訪れる方は年配客も多く、バリアフリー化は不可欠だった。高野山駅を発着するグループ会社の高野山内路線バスもハイブリッド・ノンステップバスを導入した」と望月部長は話す。エレベーターの設置は、荷物の多い外国人観光客にも喜ばれるという、予想外の効果もあったそうだ。

参加型のサイトで情報発信

関西圏だけではなく関東圏をはじめ、全国から誘客するには、情報発信がキーとなる。そこで平成20年、高野山エリアの情報を発信するホームページ「南海高野ほっと・ねっと」を開設した。高野山の観光情報を中心に、「天空」の紹介や動画、各駅の見どころ、地域情報などをアップしている。風景写真など読者からの投稿もあり、参加型のサイトになっているのが特徴だ。もちろん英語・フランス語での閲覧もできる。

「地元地域には、魅力的な観光資源がたくさんあり、以前から地域で盛り上げようとしていたが情報発信の手段がなくて困っていた。このサイトは、地域の情報を大々的に打ち出すサイトとして作り込んでいる。地域の発信力を高めていきたい」と矢野課長は意欲を

語る。「最終的には地元の方に投稿いただき、ブログのようなリアルタイムの情報まで発信する仕組み」をつくっていきたいと思う。

もうひとつ、東京で「高野山文化」を発信しようと、高野山真言宗総本山金剛峯寺との連携で、意外な企画も実現させている。平成19年から期間限定で毎年開催している「高野山カフェ」だ。僧侶による写経や瞑想の直接指導、声明ライブ、精進料理講座などの体験プログラムを用意し、精進料理の要素を取り入れたランチやスイーツを提供。高野山を「体感」してもらおう。会場前には毎回、入場待ちの長い列ができるなど、話題のイベントとなっている。

「宗教都市・高野山の魅力を若い人にも知ってもらい、若い人に門戸を広げたい。それは当社にとっても高野山金剛峯寺や地域にとっても大事なことだ」と思う。若い人は高野山の名前は



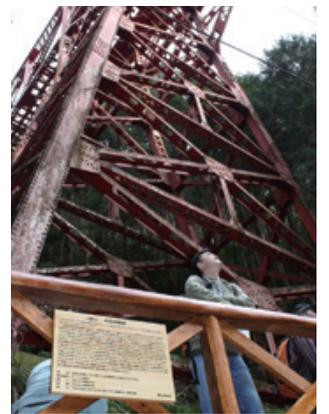
駅名の由来である不動谷川に架かる極楽橋

道があり、ふもとにある7つの入り口をまとめて「高野七口」と呼んでいた。それにちなんで、7つのブランド（ジャンル）、「高野七口ブランド」を作ろうという計画だ。その一口目のブランドとして「高野スイーツ」が誕生している。

道など7つの参詣登山道があり、ふもとにある7つの入り口をまとめて「高野七口」と呼んでいた。それにちなんで、7つのブランド（ジャンル）、「高野七口ブランド」を作ろうという計画だ。その一口目のブランドとして「高野スイーツ」が誕生している。

「全国登山鉄道%会」を結成

山岳区間を走る「こうや花鉄道」は最急勾配50%の登山鉄道だ。同じように、観光地が沿線にあり、かつ登山鉄道としての性格を有している鉄道事業者が集い、平成21年9月、「全国登山鉄道%（パーミル）会」を結成した。南海電鉄のほか、箱根登山鉄道、富士急行、大井川鉄道、叡山電鉄、神戸電鉄が参加。登山鉄道の魅力を発信し、それぞれの沿線への旅行を呼びかけようと、共通のポスターやパンフレットを作成、共同キャンペーンを行うなどしてPR活動を展開している。



新しい観光スポット・中古沢橋梁

知っていても行ったことはないという人が多い。同じ世界遺産でも、京都や奈良に比べて高野山はニッチな存在。そうであればこそ、その個性を示せるように仕掛けていかなければならないと考えている（望月部長）

若い人をターゲットにしているが、そこで体験するものは本物にこだわりたいと、カフェには高野山金剛峯寺から「曼荼羅」弘法大師掛軸」を移送、展示した。「高野山カフェ」は3年続けて東京・青山で開催しており、今年は新たな発信地も視野に入れながら、9月頃の開催を目指し計画 중이다。

新開発の名産品をブランド化

最後に「こうや花鉄道」の沿線地域で進められている新たな特産品づくりについて紹介しよう。

橋本市と伊都郡内の商工会議所、商工会などで構成する伊都・橋本産業創造センターがコンテストを開催。全国241点の応募の中から地域の特産品である柿やごま豆腐、梅を使った入賞9作品のアイデアを参考に商品化、販売している。

南海電鉄も、ホテル日航関西空港のシェフを審査員長に迎えた審査会の開催や、高野山大師教会での受賞式・試食会への参加など、高野スイーツ誕生に尽力した。今後は、「天空」とタイアップしながら販売をバックアップするなど、地域のブランド商品をとともに育てていく方針だ。

そして矢野課長は、「こうや花鉄道」の最終的な目標は「それぞれの駅の物語をつくることだ」と思いを語る。

「沿線地域には、それぞれの歴史や文化、景色、あるいは特産品など固有の物語がたくさんある。地域の皆さまとそれらの物語を編み、それぞれの「駅の物語」をつくる、電車が物語をつなぐ——「駅の物語」を楽しむ旅は、鉄道だからこそできる旅だと思おう。また、そういう駅があることを、沿線の皆さまに誇りに思っていたきたい。駅を拠点に地域の文化や特色を発信する、道の駅ならぬ、域の駅」を目指している」

高野山とその周辺地域が活性化に向けて動き出した今、高野山と周辺エリアの鉄道は、地域を結ぶ存在としての意義を幾重にも高めている。「こうや花鉄道」プロジェクトは、5年後の高野山開創1200年記念大法会の時期に、ひとつの完成形を目指している。その頃には、さまざまな取り組みが花開き、豊かな実りの時期を迎えるだろう。

それぞれの高野山。

平成27年、開創1200年を迎える高野山。世界遺産登録以降は、海外での評価も高まり、国内外からたくさんのお客が訪れている。他の観光地・参詣地にはない、「高野山」ならではの魅力——高野山という聖地の魅力を深め、高野山の魅力を伝え、高野山観光に尽力する。それぞれの立場で、高野山に心を寄せる皆さんにお話を伺った。

特集：世界遺産・高野山と南海電鉄
鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む

文●茶木 環 撮影●織本知之

高野山での、ゆったりとした時間を大切にしたい

人々がこの真言密教の聖地に足を運び続けることに変わりはない。しかし、大きく変わったものもある。「時間」だ。「高野山で過ごす」時間。宿泊を伴う方が減り、日帰りの方が多くなった。大分落ち着いたが、世界遺産に登録された当初は、高野山だけではなく、高野山と熊野・白浜というように、何カ所も日帰りで行くような慌ただしい旅行者も多かった」

最近の日本人の旅行は、行った「見た」——目的地に到着したことです。それが完了しているかのように思えてならない。

「観光という言葉は、光を観る」という意。本来の観光という意味合いであれば、高野山も観光地で構わない。しかし「見物」に来るところではないということ——「観光」と「見物」、そこはしっかり分けていたきたいという思いがある」

高野山の魅力の一つに、夜の静けさや朝の平穏など「非日常の時間」の体

観光から参詣へ



高野山真言宗 総本山金剛峯寺 宗務総長公室 課長

藪 邦彦
Hogen YABU

験がある。それは、慌ただしいタイムスケジュールから解放されてこそ味わえるものだ。宿坊の夜の食事はだいたい6時からで、その後は長く静かな時間を過ごすことになる。ゆっくりと身体を休め、朝早く起床する。

「しかし、数十年前まではそれが日本人の日常生活であり、時間の使い方が違った。忙しい現代社会ではそんな時間の過ごし方ができなくなったが、高野山でなら、それを味わうことができる。高野山は、日本人本来の姿に回帰できる場所ではないか」

朝の勤行に参加し、朝の時間を有意義に過ごす。

「その場所に実際に身を置くことによつて得るものは、写真や映像などで得られるものではない。その空気、日

常生活とは異なる雰囲気、ゆっくりと味わっていたきたい」
かえって、外国人観光客の方が高野山でのゆったりとした時間を味わっているとも思う。

世界遺産登録などをきっかけに、この5年間、毎年30%増という勢いで外国人観光客が足を運ぶ。外国人観光客の高野山での過ごし方を見て、日本人の観光の仕方について考えさせられることも少なくない。

「外国の方々は、事前に丹念な下調べを済ませていらっしやっています。滞在できる範囲内で宿泊し、ゆっくり時間を費やしている。奥之院などでは、日本人の中には見物だけになっている人もいますが、外国の方々は参拝する。神聖なものに対する敬意が根つき、そう

特集：
世界遺産・高野山と南海電鉄

鉄道の魅力づくりと沿線の活性化に地域と取り組む



金剛峯寺は高野山真言宗の総本山で座主の住寺

した場所ではきちんと礼を尽くされる」
そうした外国人観光客は、京都や奈良周遊の流れで立ち寄るのではなく、高野山をあえて選んで訪れている。

「寺自体は京都や奈良にもたくさんあるが、寺社の敷地を一步出るとビル群が建ち並び、日常とつながっている。しかし、高野山は山上に、寺院と自然が一体化した世界がある。そうしたものを求めて、わざわざ足を運ばれているのではないだろうか」

周知は大きな意味で一つの布教

平成19年、高野山真言宗総本山金剛峯寺は南海電鉄とともに、東京・青山に「高野山カフェ」を出店した。青山で、あの高野山がカフェを開く、その意図性が大きなインパクトを与えた。

「南海電鉄から企画を提案された時は、どこまでできるのだろうかというのが正直な思いだった。しかし、本物を味わっていたら、ということ、そのコンセプトに非常に魅かれるものがあった。仏事や寺院に関心はあるものの直接触れる機会が少ない方に、本物の情報を知っていたくことができるだろう。あるいは、若い世代の中には自分の家がこの宗旨から分らない人も多いが、そうした方々に自分の家の宗旨が何だったのか、考えてもらおうきっかけになるかもしれない。それだけでも、やる価値はあると考えた」

カフェといっても、単なる飲食だけではなく、高野山の僧侶たちによる写経や瞑想の体験指導、精進料理の講義も行った。

「写経に興味を持たれる方が非常に

多いことに驚いた。また、こういう機会を増やしてほしいという声が多かった。同時期、他の宗旨でもそれまでにない試みを行っており、宗教やその行事に関するものが若い世代にも少し伝わったのではないかと考えている」

「高野山カフェ」は青山で3年続き、今年さらさら趣向を凝らし実施する予定だ。

「これまで年配者が多かった高野山にも、近年、若い世代の小人数旅行の姿が見られるようになってきた。将来的には高野山独自でも、本物を知り、体験していただける機会を、首都圏などで提供していきたいと考えている」

一方で、高野山の観光が促進されると、聖地に物見遊山の見物客が押し寄せると懸念する声もあり、さらに寺院は観光の場ではなく布教の場であるという批判も耳にする。

「最初は、観光でも構わない。そこで何か心に持って帰っていただければと思う。弘法大師の偉大さや高野山が守り続けているものがあるのだということを感じていただければ、それが布教の第一歩になると考えている。それが宗祖の思いでもあるかと思う。若干なりとも関心を持っていただければ、そこから発展していく可能性がある」

高野山の周知活動は必要であり、大切なことだと考えている。

「南海電鉄は、高野山を知らしめよう、高野山地域に貢献しよう」と精力的に取



多くの人が訪れ高野山を体感した「高野山カフェ」
(写真提供：南海電気鉄道株式会社)

り組み、高野線の起点となる難波のまちづくりも活発に進めていこうとする。メディアへの掲載などPR活動もこれまでにないもので、そうした活動による高野山の周知の高まりも出てきていると思う」

高野山はまもなく開創1200年を迎える。現在、その記念事業として天保14(1843)年に焼失した、壇上伽藍の中門の再建事業が進められているところだ。

昭和9年、弘法大師御入定1100年御遠忌には51日間で約37万8000人が入山したという。

開創1200年にあたる平成27年4月2日から5月21日までの50日間には、大法会が毎日執り行われることになっている。

異文化と交流し、
よりよりよい方向へ

金剛峯寺の高野山大師教会内にNPO法人高野山異文化交流ネットワーク(KCCN)が運営する「高野山ビジターインフォメーションセンター」がある。各種外国語パンフレットや資料を取り揃え、外国人観光客に高野山に関するさまざまな情報を提供している。



NPO法人
高野山異文化交流ネットワーク
代表
松山典子
Noriko MATSUYAMA

松山代表は、学生の頃から異文化理解、国際交流活動に取り組んできた。英会話講師を務めるかたわら、「半分、趣味で」、高野山の勉強を続けていた。

高野山が世界遺産に登録された、ちょうどその頃、金剛峯寺の前で外国人観光客と大学生のやりとりを耳にした。

「大学生が外国人に、ここには何もなから帰ろうって言っている。とんでもない。ちょっと待って、素晴らしいものがあるのだからきちんと伝えて」と私が声をかけると、「自分は分からない」と言う。

大学生に代わって説明し、案内した。

「高野山を外国人に説明できる人がいない状況だった。

高野山を訪ねてくれた彼らに高野山を理解してもらうには、迎え入れる側にも「伝える」責任があるのに」

有志を募り、高野山が世界遺産に登録された翌年の平成17年、高野山通訳ガイドクラブを発足。主に高野山の説明案内が中心だったが、さらに活動内容を広げようと20年、特定非営利活動法人格を取得、改編した。

「案内で回っていると、ガイドがついていない外国人観光客から『これは何？』これはどんな意味があるの？』といういろいろな質問を受ける。歴史や文化、行事や伝統——高野山の情報を提

供する場が望まれていると感じた」

高野山の歴史・文化を外国人に伝えるKCCNの活動は、布教活動にも通じるとして、高野山大師教会の一室を使わせてもらえることになった。高野山の観光や道案内、交通手段の利用方法など、外国人観光客のための情報センターとして活動。主に英語で対応している。また、宗教に関する質疑応答には、僧侶の通訳も務める。

「外国人観光客は、山内を歩き、ゆっくり見て回る。高野山の観光の醍醐味を味わい、高野山本来の滞在型の旅を楽しんでいる」

仏教を哲学としてとらえ、事前に勉強してくれる人が多いことも特徴だ。

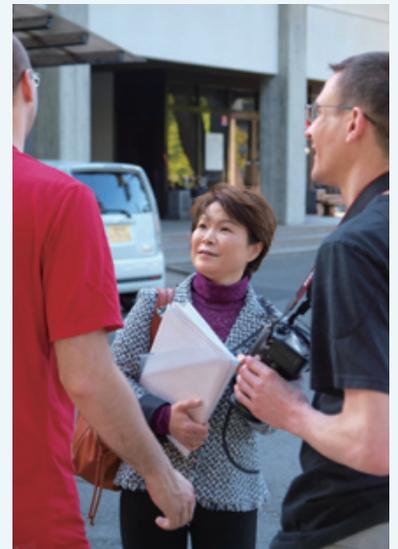
「山門の装飾や梁の構造まで、隅々までじっくり観賞している。海外の方々の交流を通じて、私たちの方が日本の文化の奥深さに改めて気づかされたり、教わることも多い」

課題は、宗教と観光との兼ね合いだ。漢字が読めない外国人観光客は、言葉を「音」で判断するしかない。寺院の名前など、似た響きの言葉はたくさんある。地図を片手に苦勞している姿もよく見かける。

「日本の観光地はどこも外国語表記を進めている。でも高野山は『一山境内地』の考えに基づき、町全体の調和を大切にしてほしい。道案内の看板ひとつにも配慮し、町全体としての魅力を損なわない工夫が大切」

いくら外国人が増えたからといって、僧侶が英語で法会を行う必要はない。古式に則ることは崩せない筈だ。そう、考えている。正しい知識に基づき説明すれば、異なる文化のその伝統に対し、敬意を示してくれる。

「訪れる人や時代の流れに迎合するのではなく、自分たちの軸をしっかり持つて、高野山の文化・基準を理解してもらう努力や、誠心誠意おもてなしをすることが大切だと思う。外国人の代弁者になるつもりはない。けれども不便な点は、改善を呼びかけていきたい。組織の名前のように異文化を持つものが交流し、訪れた人も迎える方も一期一会に感謝し、共に心地よく過ごせる環境づくりに貢献していきたい」



出会った外国人観光客に気さくに声をかける

異文化交流



和歌山県伊都振興局
地域振興部 部長
古田雅昭
Masaaki FURUTA

高野山観光につながる
地域づくりを

伊都地方とは橋本市、高野町、九度山町、かつらぎ町の1市3町を指す。高野山とそのふもとの地域だ。古来、京都や熊野、奈良、大阪方面から続く高野街道には、高野山に入山する七つの参詣登山道が開け、「高野七口」と呼ばれていた。ふもとは、高野詣での人々

が遠路の疲れを癒し身体を清める宿場や茶屋が軒を並べていた。

「ふもとの町は、高野詣でを支え発達した歴史を持っている。そのもてなしの心は今も息づいており、高野山観光につながる現代の「高野七口」を目指して、地域の歴史や自然、生活文化にもとづいた新しいブランドがつくられようとしている」

伊都地方の商工会議所・商工会などで構成する伊都・橋本産業創造センターが中心となり、行政、南海電鉄の協力も得て、高野七口にちなんだ7ブランド（ジャンル）の名産品「高野七

ふもとの活性化

口ブランド」づくりが進められている。現在、誕生しているのは「高野スイーツ」。柿のフィナンシェ、梅まき柿など9点を商品化。昨年の春から産業創造センターや地域内の菓子店で販売しており、南海高野線の「天空」とのタイアップや橋本駅・極楽橋駅での販売も検討しているところだ。

「伊都地方は特産品が多い。生産量日本一の柿を筆頭に、ミカンやブドウ、桃などのフルーツに卵。知る人ぞ知るものでは全国シェアの90%を占める手づくりのヘラ竿があり、パイル織物もある。高野スイーツに続く二つ目、三つ

目の七口ブランドの早々の立ち上げが望まれる」

ブランド品の開発だけではなく、高野山への旅の行き帰りに途中下車し、ふもとも楽しんでもらいたいと、地域内では「おもてなし」のまちづくりが進められている。

例えば、九度山町。真田幸村ゆかりの地である同町では、住民、行政と南海電鉄が協働で町並みを整備し、語りの養成、紀州真田そばの開発などに取り組んでいる。

また昨年からは、4月1日から5月5日までの期間、端午の節句にちなん

だ「町家の人形めぐり」を開催。住民自らの企画によるもので、まちなかの民家や商店など68カ所（平成22年）に、手持ちの五月人形や鎧兜、雛人形などを展示している。観光客に人形めぐりと地元住民との談笑を楽しんでもらおうという催しだ。

「町家の人形めぐり」は、駅から出発し、まちなかをぐるっと一周して駅に戻る。一つのいい成功モデルになったと思う。高野線の橋本から極楽橋まで10の駅があるが、駅があるということとは、他所から人が来てくれるということ。これは地域にとって非常に有利



名産の柿を使った
あんぼ柿や
ジャムなど

「高野スイーツ」を紹介する
地域振興部企画産業課の深江久美子主事

なことで、鉄道と駅は地域の大きな財産にはかならない。南海電鉄はとても協力的で、こうや花鉄道のプロジェクトと一緒にいろいろな取り組みができる。観光も含めて、今後も駅を活かした地域づくりをしていきたい」

この地域の取り組みの大きな特徴は、住民が自ら発案し、活動に積極的に参加していることだという。大勢の人に訪れてもらいたいというもてなしの心、町の誇りが熱意につながっている。

「商業者や住民のさまざまな取り組みは、地域の活性化に効果をもたらすだけではなく、人々の生きがいにもなる。『ウェルネス』とは心も身体も健康で生き生きとした生活することだが、これをキーワードに観光・生きがい・ライフスタイルを提供する地域にしていきたい」



カリフォルニア州 高速鉄道

高速鉄道プロジェクトは実現か、 計画見直ししか。

世界で最も自動車が多く、最も緻密に航空網が張り巡らされている米国。米国内で旅客鉄道の存在感は薄い。鉄道と言えば大体が「貨物鉄道」を指すほどだ。そんなクルマ大国で初の「高速鉄道建設計画」にゴーサインが出たのは、バラク・オバマが第44代米国大統領に選ばれた2008年11月4日。カリフォルニア州の州民投票で、州高速鉄道建設費にあてる州債発行が認められたのだ。それから、およそ21カ月が経過した。「高速鉄道建設計画」はどれくらい進展しているのだろうか。最新の動きをレポートする。

文・写真 ● 小泉秀夫 (時事通信社ロサンゼルス支局)

California

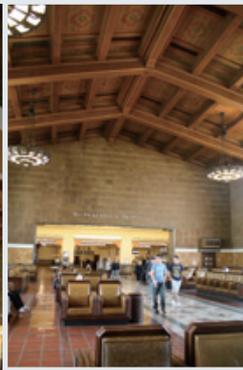


カリフォルニア州が計画している高速鉄道のイメージ図 (提供: CHSRA)

環境保護意識の高まり、大規模公共事業による雇用創出への期待を背景に、米国内カリフォルニア州で高速鉄道建設計画が動き出した。2008年11月4日の州民投票で建設費向けの州債発行を認める提案が通過、連邦政府の予算も付いた——だがここへきて、長引く景気低迷を背景に計画の先行きに不透明感も漂い始めているようだ。

2020年開業の 高速鉄道プロジェクト

カリフォルニア州の高速鉄道局 (CHSRA) が09年12月に州議会に提出した事業計画によると、高速鉄道は12年に着工。当初ロサンゼルス/アナハイムから州中央部のベーカーズフィールド、フレズノを経由しサンフランシスコまでを結ぶ区間で20年までに運行を開始、約500マイル (約800キロ) の距離を時速220マイル (約350キロ) で走行し、2時間40分で結ぶ。CHSRAが主要都市間の移動に要する「ドア・トゥ・ドア」の時間を高速鉄道と他の交通手段で試算、比較したところによると、ロサンゼルス/サンフランシスコ (以下LA-SF) 間は自動車では7時間36分、高速鉄道では3時間半。飛行機は乗っている時間は1時間20分と短い。例えば自宅から空港まで、空港から目的地までの時間を加味すると3時間26分と高速鉄道とほとんど変わらず、多くの乗客を安全に運べる鉄道の優位性が示されている。予想乗客数では、運賃を航空運賃の50〜83%に設定した場合を想定し、20年の開業年に1500



スペイン風建築のロサンゼルス・ユニオン駅舎と駅構内



米国で唯一全国展開している政府出費の旅客鉄道会社「アムトラック」アナハイム駅を出発するアムトラックの列車



ロサンゼルス・ハイウェイは激しい渋滞で有名

2000万人、35年には4100〜5800万人と見通している。

LAISF間の運行開始後、路線はサンディエゴ、サクラメントまで延長し、総延長は1100キロ以上になる。建設に伴う雇用創出効果は、設計、建設、資材販売など60万人に達するとみられている。線路は大部分の区間で専用の線路を敷設するが、一部区間は在来の旅客路線と共用する計画だ。

08年11月4日の米大統領選挙と同時に行われた住民投票では、52・7%の賛成で建設費にあてる州債99億5000万ドルの発行が認められた。また、今年1月にはオバマ大統領がカリフォルニアの他、フロリダ州、イリノイ州など全米13の路線で高速鉄道を建設する計画を発表、景気対策法に基づく連邦政府予算80億ドルを投じると表明した。このうち、LAISF間の建設には最大22億5000万ドルが配分された。

カリフォルニア州高速鉄道の予想総事業費は42

6億ドルで、内訳は州債による90億ドルに加え連邦政府から170〜190億ドル、民間投資資金100〜120億ドル、地域での調達で40〜50億ドルとなっており、将来のインフラなどを見込んだ結果、住民投票時の予測(320億ドル)を大きく上回っている。

環境保護意識の高まりが後押し

カリフォルニア州で最初に高速鉄道が計画されたのは、1981年にさかのぼる。イラン革命、米大使館での人質事件など中東情勢への不安から原油価格が高騰、ハイウェイの混雑悪化もあって公共交通機関導入の機運が高まった。州は民営化前の日本の国鉄と提携し、ロサンゼルス―サンディエゴ間に高速鉄道を建設する計画を策定した。しかし結局、計画は頓挫する。

この背景としてCHSRA関係者は、財源確保が厳しく民間投資が得られなかったことを指摘する。また、当時世界で運行していた高速鉄道は日本の新幹線だけで、その利便さ、快適さを体験した人が少なかったことも自動車社会全盛のカリフォルニアで鉄道が支持を得られなかった要因だ。

これに対し新しい鉄道プロジェクトは、既に州、連邦政府の予算が確保され、金融機関など民間投資家の関心も高い(CHSRA関係者)。ここ10数年の間にフランス、ドイツなどの欧州諸国や中国など日本以外でも高速鉄道導入が進み、実際に乗車したことがある米国民も増えた。その後、96年のCHSRA発足を経て鉄道導入への機

運は再び盛り上がるが、カリフォルニア州の財政悪化を背景に州債発行のめどが立たず、「変革」を旗印に当選したオバマ大統領誕生の勢いを借りてようやく、住民投票成立に至った。

公共交通機関が未発達な州民の主要な移動手段は自動車だが、ハイウェイは既に飽和状態で、ロサンゼルス地域の渋滞は全米でも最悪の部類に入り、ドライバーの不満も頂点に達している。また、カリフォルニアは1州だけで世界で12番目の温室効果ガス排出源になっており、州大都市部での交通混雑による燃料、時間の無駄は金額にして毎年200億ドルになっているとの統計もある。

そこで、環境保護意識の高まりを背景に温室効果ガス排出の少ない鉄道が改めて見直された。州は環境対策に熱心なシュワルツエネッガー知事の主導により06年、20年までに温室効果ガスの排出を25%削減する目標を義務付ける法律を制定しているが、CHSRAによると、高速鉄道導入で排出を年間5400万トン削減でき、これは毎年自動車を100万台減らすのと同じ効果があるという。

また、深刻な景気低迷は大規模建設プロジェクトによる雇用創出への期待を高めており、クリントン政権で商務長官、ジョージ・W・ブッシュ政権で運輸長官を務めたノーマン・ミネタ氏は今年5月にロサンゼルスで開かれた会議で、「全米で鉄道を求める声は確実に強まっている」と指摘。環境保護、雇用創出に力を入れるオバマ大統領の誕生で高速鉄道計画は実現に向け動き始めた。

米国鉄道市場に日本企業も名乗り

高速鉄道システムの選定に当たり、CHSRAは日本、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、韓国、中国の企業らとの間で技術協力などに関する覚書を結んでいる。これら「先進諸国」の中から、州のニーズに合致した車両や機器、システムを選定する予定だ。具体的な導入方式などについてCHSRAは「現時点では未定」としているが、欧州諸国や中国は州、CHSRAへの働きかけを強めているとされ、受注競争は既に始まっていると見る関係者が多い。

カリフォルニア高速鉄道には、日本政府やJRももちろん高い関心を示している。東海道新幹線を運行しているJR東海は、葛西敬之会長がオバマ政権誕生後間もない09年1月、ロサンゼルスで開かれた環境問題に関する会議に出席し、「安全性、効率性の点で新幹線が最適」と自らトップセールスを行った。JRトップが州を訪れたのは初めてで、プロジェクト受注への意気込みを示した形だ。会議の分科会で葛西会長は、欧州諸国の高速鉄道と比べた新幹線の優位性を強調して出席者の喝采を浴び、「好意的



鮮やかなツートンカラーの車両。
カリフォルニア高速鉄道の駅構内のイメージ図（提供：CHSRA）



カリフォルニア州高速鉄道の路線図（提供：CHSRA）

に受け止めてくれた」と、手応えを感じた様子だった。

その後、ロサンゼルス周辺などの沿線自治体で、専用線路や駅舎の建設が困難だとして在来の通勤路線と線路の共有を求める声が強まったこともあり、カリフォルニア路線は山形新幹線などで在来線軌道での運行に実績を持つJR東日本が担当し、東海はフロリダやテキサスで受注を目指すという役割分担がなされた。今年5月にロサンゼルスで開かれた会議にはJR東日本から小縣方樹副社長が出席し、「異なる路線の鉄道を連結して運行できるJR東日本のフレキシブルなシステムは、カリフォルニア州に合っている」とアピール。また、「2階建て車両を保有しているのはJR東日本だけ」と、多数

の乗客を輸送できるメリットを強調した。

各国・企業の受注競争が本格化

開業に向けCHSRAは現在、高速鉄道の建設が環境に与える影響の評価（EIR/EIS）作業を行っており、この作業に今後1〜2年を要する見通し。その後11年9月〜12年10月をターゲットに州・連邦政府の承認を得てサンフランシスコ・サンノゼ間、ロサンゼルス・アナハイム間、フレズノ・ペーカーズフィールド間などのフェーズ1区間の着工にこぎ着けたい考えだ。

この間に高速鉄道の具体的な方式、受注業者を選定する運びとなる。CHSRAは方式から車両製造、運行システムなどを一

括して発注する「パッケージ方式」を希望しているとの見方もあるが、「現段階では白紙状態（CHSRA）で、各国、企業による受注競争はこれから本格化する見通しだ。

ただ、10年6月1日付でCHSRAトープにフランスの総合鉄道関連メーカー大手で、フランス版新幹線TGVで知られるアルストムの前社長、ルロフ・ヴァン・アーク（Roelof van Arck）氏が就任したことで、車両やシステムなどの受注ではフランスを中心に欧州企業がが然有利になったとの見方が強まっている。ヴァン・アーク氏はアルストム以外にも、ドイツの重電大手シーメンスの社長も歴任している。

CHSRAは「ヴァン・アーク氏はいるいるな鉄道システムを熟知しているが、カリフォルニアの方式などを決めるのはCHSRAの9人の理事」として、欧州方式に傾斜しているとの見方を否定する。日本勢も「トップが欧州出身だけに、逆に日本など他国にもフェアな決定をしてくれるのでは」（小縣JR東日本副社長）と、欧州勢を優遇しないようクギを刺す。しかし、フロリダ州などの高速鉄道計画にも積極的に名乗りを上げている欧州勢だけに、ヴァン・アーク氏の就任は願ってもない好条件だ。

一方、新幹線売り込みみたい日本側のJRだが、欧州勢と比べると出遅れの感は否めない。新幹線売り込みのため4月にワシントンを訪れた前原誠司国土交通相は、欧州勢の先行を目の当たりにして、「日米の同盟関係にあぐらをかいて、日本が（契約を）取れるとの甘い期待を持つのはよくない」と危機感をあらわにした。

高速鉄道が存在しなかった米国では、時速150マイル（約240キロ）以上での走行の安全基準が年内にも策定される。この基準が、在来線を利用する欧州高速鉄道の基準を基に作られれば、専用線での走行を基本とする日本の新幹線に勝ち目はなくなる恐れもある。

日本政府は4月に、国際協力銀行（JBIC）の先進国向け投融資業務に都市間高速鉄道事業を加える法改正を行い、ロサンゼルスでの会議でもロサンゼルス総領事が資金面からの政府の支援体制をアピールしたが、会場の日本関係者からは「政府はもっと強くプッシュしてほしい」と、官民挙げての米政府などへの働きかけ強化を求める声が聞かれた。

受注に並々ならぬ意欲を示す中国

ここへきて、カリフォルニア高速鉄道の受注に並々ならぬ意欲を示しているのが中国。昨年末、湖北省武漢と広東省の広州約1000キロを約3時間で結ぶ高速鉄道を開業させた中国は、鉄道事業に自信を深めており、輸出にも力を入れている。既にトルコ、ベネズエラ、サウジアラビアなどで鉄道事業を受注、着工しているとみられ、米国への輸出にも積極的だ。

中国は機関車やシステムの製造パートナーに米ゼネラル・エレクトリック（GE）社を選定し、米国での受注を目指す方針と伝えられる。GEはディーゼル機関車で実績があるものの、高速鉄道で要求される電気機関車の分野では未知数。だが、世界最大の外貨保有を誇る中国は、カリフォル

ニア州のプロジェクトに高速鉄道の技術、機器、技術者に加え、建設資金の提供も申し出ているとされ、200億ドルを超える巨額の財政赤字にあえぐ州政府にとっては魅力的なオファーだ。米紙ロサンゼルス・タイムズによると、中国鉄道省幹部が北京とサクラメントを頻繁に行き来して交渉を行っており、今年11月で任期が切れるシュワルツエネッガー知事も訪中の機会をうかがっているという。

しかし、中国に対しては他の産業同様、技術の盗用との批判が付いて回る。JR東海の葛西会長は4月に英フィナンシャル・タイムズ紙とのインタビューで、中国と日本の考え方の違いを指摘した上で、安全性を損なっていると批判した。

もともと中国の高速鉄道は日本や欧州の技術を基に作られており、欧州鉄道会社にもこうした批判は強いという。カリフォルニア高速鉄道プロジェクトでも、受注業者選定の過程でこうした批判が影響する可能性もありそうだ。

高速鉄道見直しの可能性もあるか

ともかくにも、構想から30年を経てようやく動き出したカリフォルニア州の高速鉄道プロジェクトだが、実現までの道のりは平坦ではなさそうだ。

最大の障害は建設資金の確保で、州の会計検査当局は4月の報告書で計画の実現性に疑義を呈した。それによると、CHSRAの計画では建設には連邦政府から170億〜190億ドルの予算配分を受けること

になっているが、現在確保されているのは1月に配分された22億5000万ドルのみ。また、民間投資資金として期待している100〜120億ドルについても、投資家は公的部門からも同時に資金拠出を求めているとして、州財政への負担増につながる可能性に言及。「不十分な計画のために、高速鉄道の完成は遅れるか未完成に終わる危険がある」と警告する。

景気低迷が長引き、米国では連邦、州政府とも税収不足から財政は極端に悪化している。景気回復への実感が得られない米国民の間では、「ティー・パーティー」と呼ばれる反オバマ大統領の保守勢力が台頭。将来への借金を増やす大型プロジェクトは進めにくい政治環境だ。州債発行への住民投票を成立させ、民主党の地盤であるカリフォルニア州だが、その住民投票結果の破棄を求める運動も一部で起きている。11月に任期切れとなるシュワルツエネッガー知事の後任に誰が当選するかも、計画の行方を左右する可能性がある。現段階で、主な候補者は高速鉄道への見解を明らかにしていないが、赤字削減への圧力が強まれば計画見直しに動く可能性もありそうだ。

だが、遅ればせながら、米国でも高速鉄道導入への機は熟しつつあるというのが一般的な見方だ。ミネタ元運輸長官は、かつてリンカーン大統領が米大陸横断鉄道構想を打ち出した時、最初は誰もが「無理だ」と取り合わなかったにもかかわらず、7年後には実現させた歴史を紹介し、「やればできる（Can Do）」という精神を持つことが大事だ」と訴えている。

文・写真 松澤美穂

地方 紀行 民鉄

都心から1時間程度で行くことのできる自然の宝庫、高尾山。

登山を助ける高尾登山鉄道の

ケーブルカーやリフトが、高尾の

自然をより身近なものにしてくれる。

高尾登山電鉄株式会社



③ シュランガイドで三ツ星。獲得したのはレストランではなく、東京都八王子にある高尾山だ。

レストランの格付けで有名なミニシュランガイドには観光名所の格付けガイドもあり、高尾山は2007年に続き、2009年発行のガイドでも三ツ星を獲得。東京都心から約1時間という手軽さに加え、スタンプリーや若葉まつりといったさまざまなイベントが登山客を集めている。

麓から山腹までを結ぶケーブルカーとリフトを運営する高尾登山電鉄でも、年平均6回、野草の観察会を実施しているという。運動不足の身に「登山」はハードルが高いけれど、途中までケーブルカーを利用するこの観察会ならば…ということで、「野草観察と精進料理を味わう会」に参加することに。

大人気の観察会

高尾山の最寄り駅「高尾山口」まで新宿から京王線で約1時間。そこから集合場所のケーブルカー「清滝駅」までは徒歩5分だ。会の講師は植物研究家の菱山忠三郎先生。高尾登山電鉄の担当者も添乗してくれる。

朝9時30分、参加者が揃ったら、日本一を誇る急勾配のケーブルカーで一気に海拔472mに位置する「高尾山駅」へ。さっそく山腹にある「高尾山薬王院有喜寺」の参道に一つながる1号路の野草を観察しながら、同じく山腹に造られた野草園に向かう。

「あそこに咲いているのは×××ですか？」

「あれは……」。メモとカメラを手にした参加者から、次々と質問の声があがる。

この観察会は人気が高く、30名の定員は毎回ほぼ満員になる。「定期的に来ないと花の時期を逃してしまっし、ここに来ることが趣味なの」という方も多く、この日の参加者も半数近くがリピーターだった。顔なじみになっっている方が多い分、雰囲気は和やかで質問もしやすい。

下を向いてゆっくり歩く

薬王院の寺域として守られてきた高尾山は、標高599mと低山であるにもかかわらず、1300種におよぶ豊かな植生が保たれている貴重な山だ。野草園では、高尾山に自生しているものを中心に、約250の野草を見ることが出来る。きっちりと区分けして植えられているわけではないため、自由気ままな「野草」の風情が感じられる。

シラン、キンラン、タヌキラン、ヒメウス、セッコク、ハナイカタ。耳慣れない単語が先生の口から次々と出てくる。知識のない身には呪文のように聞こえるが、これらはすべて野草の名前。

「雑草」なんて草花はないんですよ。全部に名前があるんです」

先生の解説を聞いてみると、個人で行っていたら目に留めなかつたであろう草花の一つ一つが本場に特別なものに思えてくる。

野草園を出ると、次は薬王院に向けて参道をゆっくり散策。きれいに整備された参道は



赤い帽子が菱山先生

高尾山ケーブルカー・リフト

ケーブルカーは高尾山の麓、清滝駅から山腹の高尾山駅までを約6分で、リフトは同じく麓の山麓駅から山腹の山上駅までを約12分で結ぶ。ケーブルカーの勾配は最大で31度18分と日本一を誇っている。



豪華な薬王院の精進料理



エイザンスミレ。
葉っぱの形が特徴的



ハナイカダ。葉っぱの上に花が咲く

観察会の締めくくりは薬王院の精進料理だ。いくつもの小鉢が並んだお膳はとても豪華。ふんだんに使われている野草が何か、さっそく質問の声があがる。さすがの先生も調理された姿では判別が難しいようで、添乗員さんがお品書きを取り寄せたり、厨房に聞きに行ったり。季節によって使われる野草が変わるため、リピーターの方々も毎回、何が出てくるか楽しみだとか。

楽しみはもう一つ。精進料理のお膳には、言葉の添えられた薬王院の絵葉書が付いているのだが、言葉には「挫けない」「一念発起」などパターンがたくさんあり、「毎回なんとなく、はっ」とさせられる言葉がくるのよね

自然の恵みをいただく

歩きやすく、「登山」の苦しさはない。道の両側に立ち並ぶ背の高い杉やヒノキが見事だが、参加者の視線はやはり下を向きがち。石垣にひっそり咲いたエイザンスミレの二株にカメラが集中する。

平日にもかかわらず参道には人通りが絶えないため、時折、「少し端によってください」と添乗員さんから声がかかる。

高尾山の登山客はミシユラン以降、増加を続けている。外国人旅行者より、むしろ高尾山の魅力に気づかされた国内からの登山客が増えているそうで、ケーブルカー・リフトの利用者数は昨年度、過去最高を記録したという。観察会も休日では登山者が多すぎるため、ゆっくりに観察できる平日に行っているそうだ。

観察会の締めくくりは薬王院の精進料理だ。いくつもの小鉢が並んだお膳はとても豪華。ふんだんに使われている野草が何か、さっそく質問の声があがる。さすがの先生も調理された姿では判別が難しいようで、添乗員さんがお品書きを取り寄せたり、厨房に聞きに行ったり。季節によって使われる野草が変わるため、リピーターの方々も毎回、何が出てくるか楽しみだとか。

楽しみはもう一つ。精進料理のお膳には、言葉の添えられた薬王院の絵葉書が付いているのだが、言葉には「挫けない」「一念発起」などパターンがたくさんあり、「毎回なんとなく、はっ」とさせられる言葉がくるのよね

乗るか、歩くか

手許にきた絵葉書にあったのは、「悔いなき生き方を」。確かにはっとさせられる。

とのこと。

観察会は食後、薬王院で終了・解散だが、せっかくなので「悔い」を残さないように山頂まで行ってみる。

高尾山には難易度の異なる登山経路が全部で8つある。薬王院を経由して山頂まで続く1号路は、本社や奥の院の横を通るため、お参りをしながら登っていくことができる。比較的、初級者向けの経路であるため軽装の登山客が多く、中には小さな犬を連れ人の姿も見られる。

なだらかなアップダウンのある経路を歩くこと約15分。茶店やビジターセンターを備えた山頂に到着する。あっけないほどあっといふ間の登頂には少々、拍子抜けだが、さすがに山頂からの眺めは抜群。東京都心の高層ビル群はもちろん、横浜まで見渡せる。角度によっては東京スカイツリーも見えろという。

たつぷり景色を楽しんでから、登って来た1号路を引き返し、再び境内を抜けて、ケーブルカー乗り場「高尾山駅」まで戻る。

1号路はこの「高尾山駅」とリフトの「山上駅」を経由して麓まで続いている。ここで疲れ具合に応じて、そのまま歩いて下りるか、ケーブルカーかリフトに乗って下りるか、選ぶことができる。

さて、乗るか歩くか。どっしりよ。



山頂からの眺めは最高



薬王院の本社

すべての思い出の狭間で

高校入学とともに家族で八王子に引越して、二十代の前半までそこで過ごした。

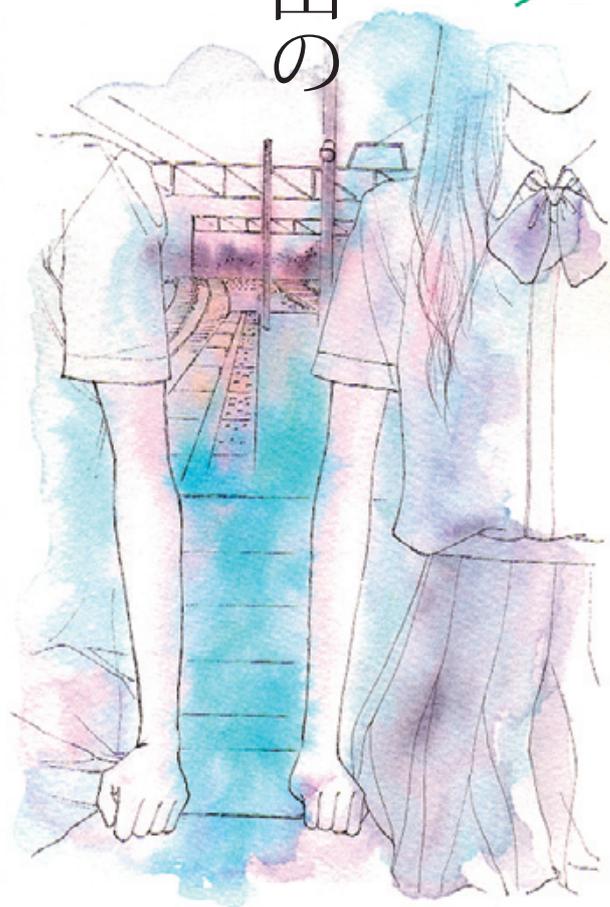
新宿から丸々一時間、京王線の「めじろ台」が使用駅だった。両隣の駅名は「山田」と「狭間」。宅地造成した京王線がいかにも「めじろ台」などというこじやれた名前をつけようとも、その場所が山の中にいることは一目瞭然だ。住宅地はとうぜん高台にあり、公園の一角から市外が一望できる。うっそうとした山がすぐそこに見える、寺や畑の多い郊外の空気は、私自身ののんびりした性格を培うのに一役買ったと思われる。

高校は「めじろ台」からさらに西へ進んだ「高尾」駅からスクールバスで登る月夜峰^{つきよみね}にあった。二駅、たった四分の列車通学だ。しかしこの四分が四分で終わらないところに、青春というものの存在

意義がある。

そのころ私は若干早めに家を出て、坂道を下ったり上ったりしながら駅にたどりつき、各駅停車の鈍行に乗っていた。もちろん通勤快速に乗るなどという手段を、青春は許さない。通勤快速はお隣の「狭間」をすつとばして「高尾」に着いてしまう。それでは意味がないのだ。なぜならお目当ての彼の通う高等専門学校は、「狭間」にあるからである。

彼は東のほうから通ってきて、「北野」で鈍行に乗り換えて「めじろ台」までやってくる。示し合わせた車両で落ち合い、私たちはたった一駅の邂逅^{ごうご}を楽しむのであった。なんというすばらしい朝。



イラスト・岡林玲生

「めじろ台」——「狭間」間はわずか二分であるから、しだいに私たちにはもどかしく感じられるようになった。短すぎる。もつと時間が欲しい。

そこで私たちは少しだけ早起きをして、少しでも早い鈍行をつかまえることにした。「狭間」に到着しても、彼は降りたりしない。列車は高校生を乗せて、「狭間」を過ぎ「高尾」に着くが、私も降りない。とうとう終点の「高尾山口」までたどり着き、ほとんど誰もいない観光地のプラットフォームで、いまだにもう思い出せないわいのない話をひたすらいつまでも続ける。そうして、折り返しの列車が動き出すのを待ち、ようやく

上り線が運ぶ二度目の「高尾」駅で、私は彼にさよならを言う。彼も二度目の「狭間」駅で降りて学校へ向かうのだった。私たちの淡い交際が終わるまで、この無駄に時間をかけた列車通学は続いた。

朝早く起きる意味をまったく見出せなくなった女子高校生は、とたんに遅刻魔に変身した。「すみません。起きられませんでした」と、ぼさぼさの頭をして言い訳する生徒を前に、「誰より学校に近いところに住んでいるのにこの醜態はどうした」と、担任の眼鏡の先生は呆れた顔をする。しかし、遅れて入ってくる空ろな目をした女生徒の思いは、教室にも校庭にもなかつた。甘い後悔とともに、失くしてしまった時の「狭間」を彷徨^{さまよ}っていたわけである。



文・中島京子

Kyoko NAKAJIMA

1964年東京生まれ。東京女子大学文理学部史学科卒。雑誌編集者、フリーライターを経て2003年『FUTON』で小説家デビュー。主な著書に『イトウの恋』『平成大家族』『女中譚』などがある。5月末に文藝春秋より最新作『小さいおうち』を上梓。



「鉄路の闘い」

DVD 発売中
DVD-3014・モノクロ・トーキー・90分
価格：¥5,040(税込)
発売元：ジュネス企画

鉄道と映画 — 29

第2次大戦、独軍占領下における
フランス鉄道員のレジスタンス活動を描く。

Bataille de Rail

「鉄路の闘い」

題名からお分かりのとおり、輸送司令室、操車場、駅舎、軌道、機関車等ほぼすべてのシーンがこれら鉄道施設の中で撮られている。もちろん一九四〇年代の貨物鉄道であるため、すべて蒸気機関車に牽引される鉄道であるから、それ自体で若干古い感があるし、さらに対ナチスのフランスにおけるレジスタンスの輝かしい活動といってもピンと感じなくなってしまう現代では、この映画を今観ても第二次大戦直後のような高揚感が得られないのは致し方ない。しかし、ドイツ占領下における「フランス国鉄かく戦えり」をテーマにしたセミ・ドキュメンタリー映画としてみると画面が緻密なだけに興味深いし、色々なシーンに若きルネ・クレマンの才気を感じさせる。機会があればご覧になることをお勧めする。

今回は、第二次世界大戦終了直後の一九四五年にフランスで撮られ、第一回カンヌ映画祭で審査員賞と監督賞を受賞した「鉄路の闘い」を紹介する。この映画は、フランス国鉄がナチス占領中に行ったレジスタンスを描いたもので、監督は、後に「禁じられた遊び」や「太陽がいつぱい」等日本人の映画ファンに人気の高いフランス映画を数多く撮った名匠ルネ・クレマンの長編劇映画第一作である。ルネ・クレマンは、当初ドキュメンタリー映画を作っていたようであり、劇映画第一作目の本作品には、その影響が大変濃厚に現れている。この映画では人間の内面や感情の動きを強調するのではなく、カメラが実際に起きた事実を捉えていくというドキュメンタリー映画の手法がとられており、それが現実に行われた鉄道労働者によるレジスタンスという題材を描くのに適しているため、大きな効果を挙げている。当時全盛期のイタリアンネオリアリズムが、しっかりとした脚本をもとにドキュメンタリーとは異なるリアリズムを打ち出しているのに対し、この映画のリアリズムは、ドキュメンタリーの手法とディテールにこ



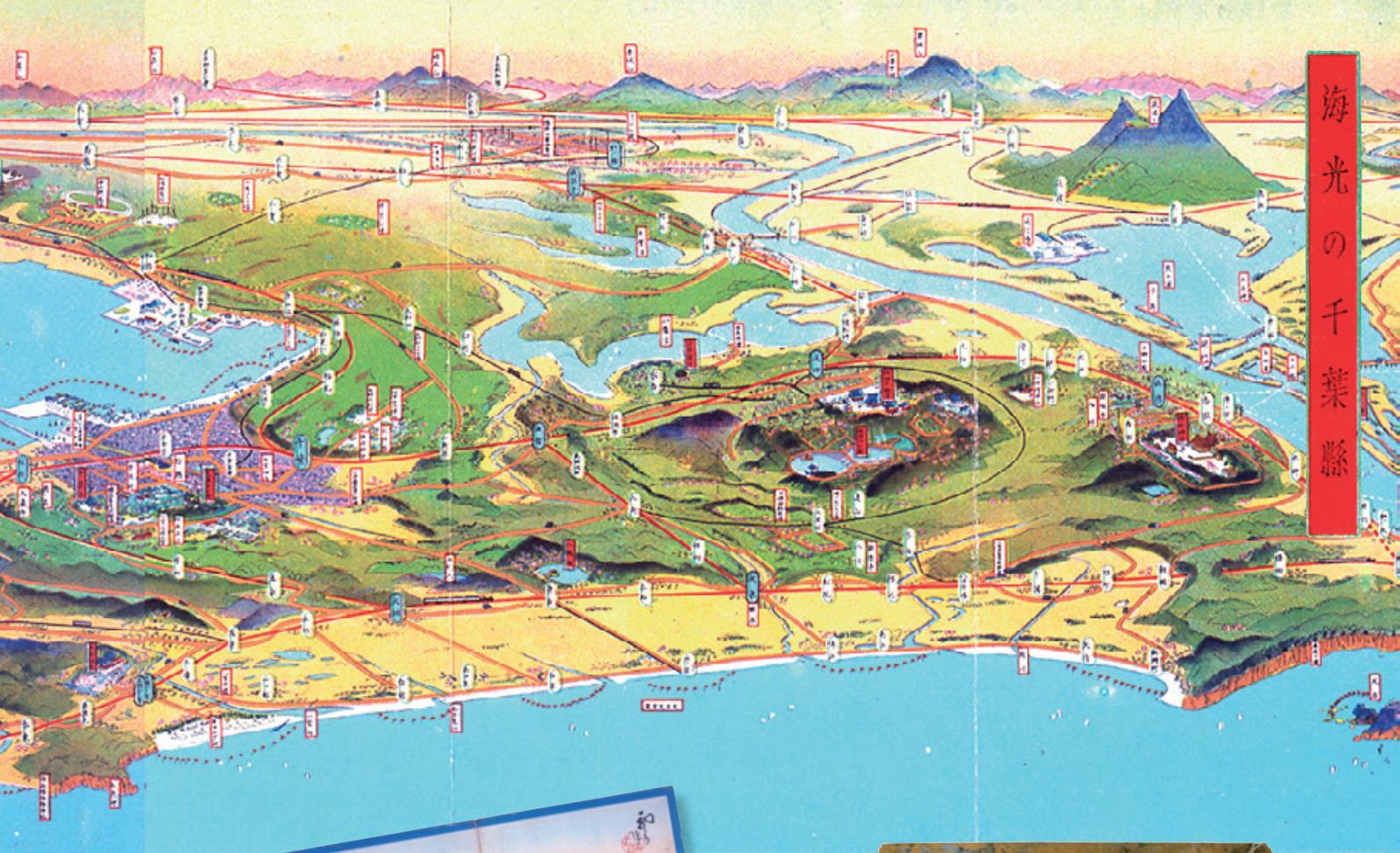
文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済学、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は財団法人運輸政策研究機構・会長を務める。フィルム・コミッション (FC) への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

だわったリアリズムである。さらに、ラストを含め、全体的に肯定的なトーンが感じられるためからかもしれないが、社会主義リアリズムの影響もあつたのではないかと思われる。従って、同時期に公開された戦争の残酷さ、非人間性が強調されたネオリアリズムの傑作、ロベルト・ロッセリーニ監督の「無防備都市」や「戦火のかなた」に比べると感動がやや弱い面があることは否定できない。しかし、名監督の処女作がいつもそうであるように、いたるところにピカリと光るものがある。例えば、サボタージュがナチスに発覚、鉄道労働者が射殺される場面。淡々と撮られているが、銃殺の順番が近づいてくる若い犠牲者の手を年長者が握るカットには、戦争の残酷さとレジスタンスの連帯感がよく現されている。

ストーリーは、一九四四年のフランスのある地域の鉄道機関区を舞台に、その輸送司令室を中心に、前半はサボタージュ、破壊工作等のレジスタンスを紹介。後半は、ノルマンディーに向かうナチスの戦車部隊を積んだ貨物列車の輸送阻止の過程を撮っている。先ず巧妙な鉄道輸送妨害の手法が観ていて面白いし、後半の輸送阻止活動は、ほとんどセットを使わない実写のためであろうか、迫力に富んでいる。特に、機関車が脱線し、転覆するシーンは、フランス国鉄が全面的に協力したため、本当に脱線させたのではないかと感じさせるくらいリアルに撮られている。また出演者は、女人俳優を一切使わず、実際にレジスタンスに加わった人が演じているようであるが、映画自体がドキュメンタリーの手法で作られているため、素人臭さを全く感じさせない。



『海光の千葉縣』
(昭和7(1932)年春)
房総観光協会発行
犬山・觀光社印刷



海光の千葉縣

京成電車沿線案内(鳥瞰図)

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

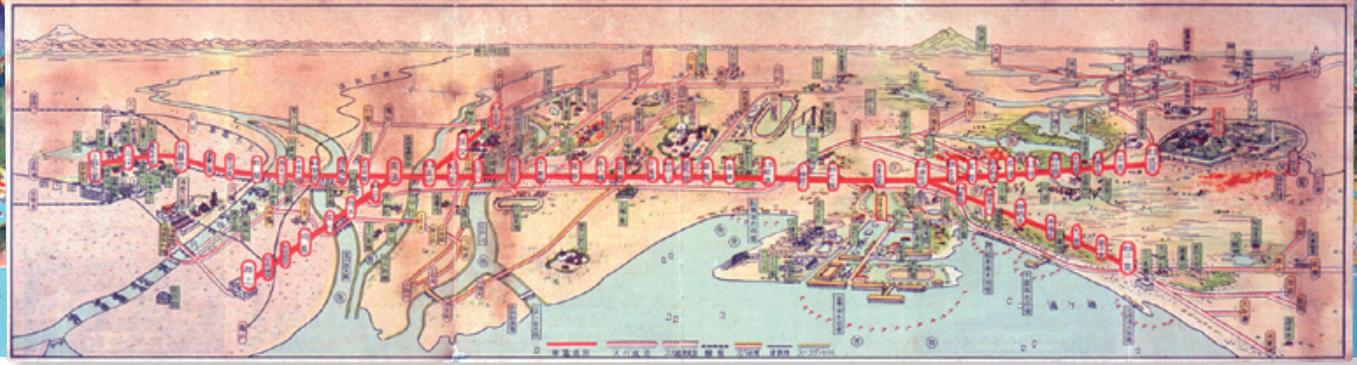
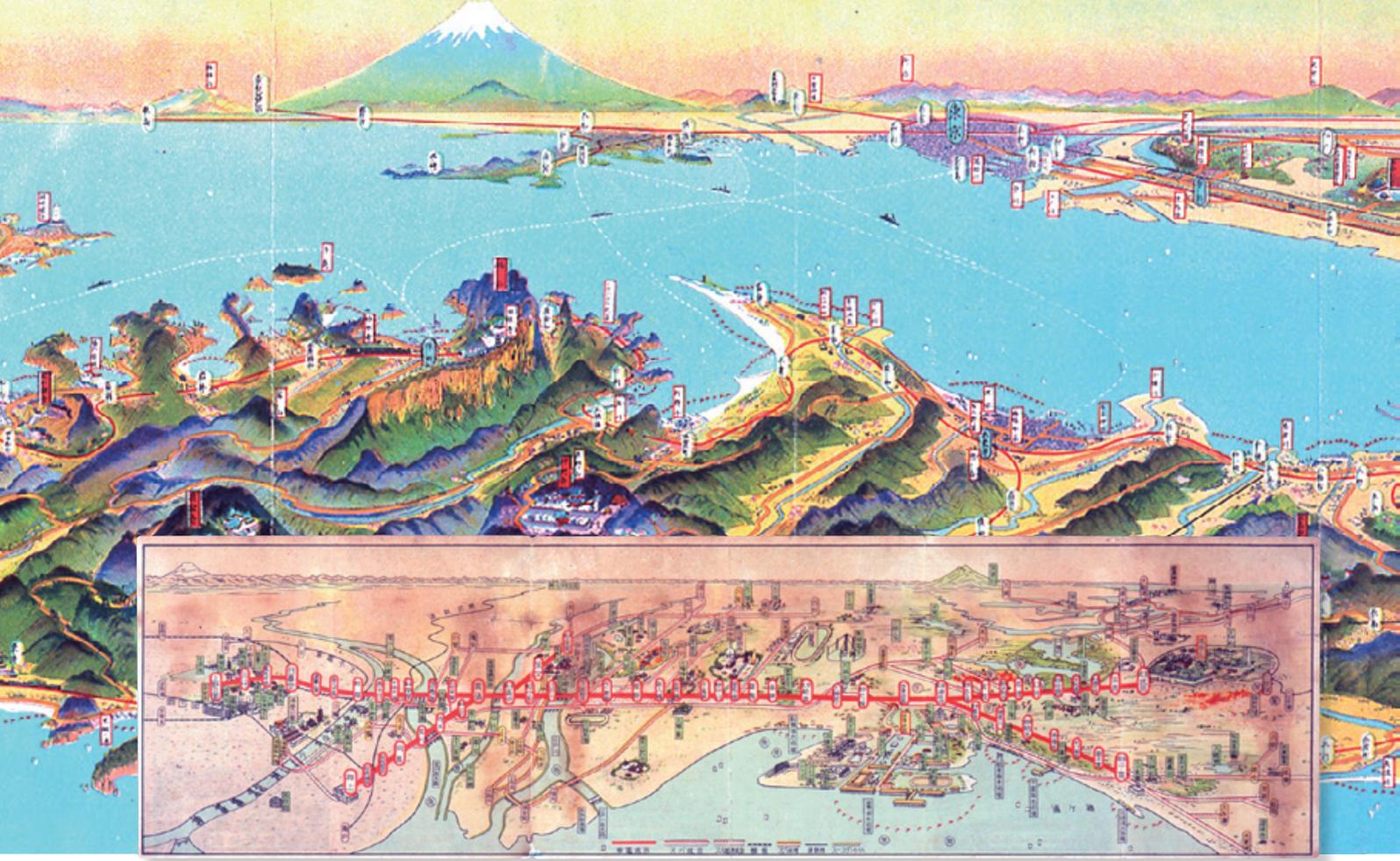
京成電車の会社名をタイトルにした初三郎作品は、残念ながらない。初三郎最大のライバルだった金子常光(明治二十七年生まれ、昭和十九年頃戦病死か)がいち早く、大正十二年に「京成電車御案内」(京成電車・初版)を発行して以来、昭和五年の「京成電車沿線名所案内」まで七版と重版し、好評だった。

それに対し、初三郎作品は、昭和七年の「海光の千葉縣」「情味の千葉縣」「霊場の千葉縣」(ともに房総観光協会発行・図柄は同じ)の三部作が著名である。

昭和初期、すでに首都圏の海浜リゾートや観光名所の売り出しの動きを知ることができ、解説によれば、当時の「国有鉄道総武、房総循環東金、常磐成田、久留里、木原の七線」を赤色で、「地方鉄道野田、船橋、流山、銚子、小湊、成田の六線」を黒色で印し、「路線総延長五百七十六軒余」

藤本一美

首都大学東京(都立大学)非常勤講師。日本国際地図学会常任委員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」(私家版2006年)、最新刊に「展望の山50選 関東編」(東京新聞出版局)がある。



『京成電車沿線案内（鳥瞰図）』
 (昭和12(1937)年頃)
 作画者不詳(金子常光作画か)
 京成電車 発行

京成電鉄株式会社
 Keisei Electric Railway Co., Ltd.
 設立 明治42(1909)年6月30日
 本社 東京都墨田区押上1丁目10番3号



今夏、成田スカイアクセスが開業

グループスローガンは「いろんな笑顔をつ結びたい」。千葉県京葉地区と東葛地区を結ぶ新京成電鉄、千葉ニュータウンの中心的交通機関である北総鉄道との直通運転によるネットワークを活かし、千葉県内・都内への通勤通学の足を提供している。7月17日には新たに成田空港線（京成高砂ー成田空港間51.4km、路線愛称名：成田スカイアクセス）が開業した。京成上野ー成田空港間で新型スカイライナーが運行し、日暮里ー空港第2ビル間を15分短縮、最短36分で結んでいる。



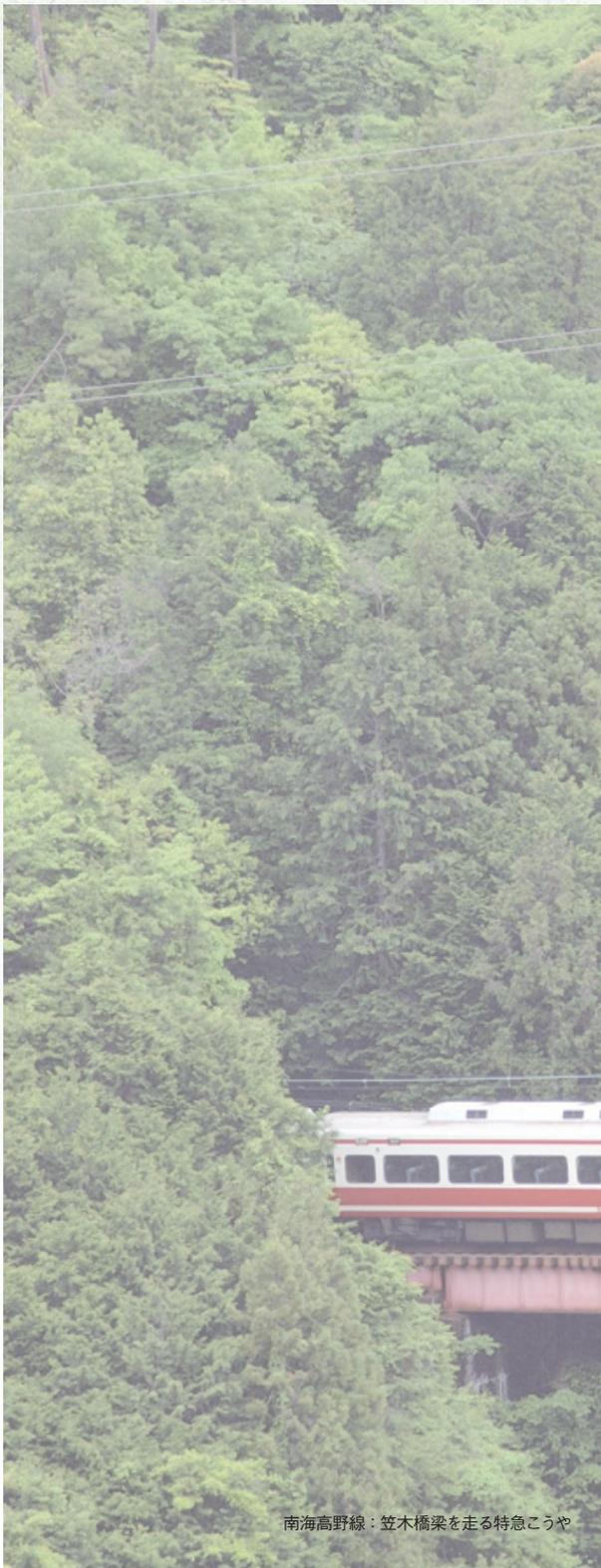
を、沿線案内図として表現している。なかでも、京成電車の押上から船橋、津田沼、成田に通じる路線上に、幾台かの電車が走行していて楽しくなる。

東京湾・浦賀水道越しの秀麗なる富士山や双耳峰の霊峰筑波山など、背景を意識した初三郎得意の手法もみられる。

現在の京成電鉄は、上野と成田を結ぶ路線が基幹の本線である。その前身である京成電気軌道は、成田山詣での新勝寺参拝客をあてこんで明治四十二年に創立した。大正元年に、押上ー伊予田（現江戸川）間と曲金（現京成高砂）ー柴又間を開業している。

その後、延伸を繰り返して、大正十年には国鉄と競合しながらも、千葉まで開業。大正十四年には、本来の目的地である成田への延伸に着手し、昭和五年には押上ー成田間が全通した。

沿線には、船橋の中山競馬場や京成電鉄直営の谷津遊園（昭和五十七年閉園）など、首都圏のリゾート開発の波が押し寄せていることが、金子常光風タツチの「京成電車沿線案内」（京成電車、昭和十二年頃）でも、例証できそうだ。



南海高野線：笠木橋梁を走る特急こうや

2010
35
SUMMER
夏号

●発行所／社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：<http://www.mintetsu.or.jp>

●発行人／(社) 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／(社) 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。