



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、沿線地域を活性化する――
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。



■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(かご)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

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。そもそものが地元に住まいのお客さまで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、少し立ち寄る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・



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



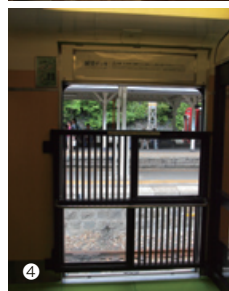
南海電気鉄道株式会社
営業推進室 課長

矢野 到
Itaru YANO

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年にはミシュラン・グリーン・ガイドで「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性のものでなく定着させるためにも、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

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。

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



高野山の聖地「奥之院」

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



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、そこできれいな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見え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とることができる。

「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」もっと乗ってほしい」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るよう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

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



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

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スル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る」(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



九度山駅の「九度山真田花壇」

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」をつくっていききたいそうだ。

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

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。

古来、高野山に入山するには、町石道など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。



駅名の由来である不動谷川に架かる極楽橋



新しい観光スポット・中古沢橋梁

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もに育てていく方針だ。

「沿線地域のそれぞれの活動を、個別の試みに終わらせずに、広域的・総合的な取り組みに組み替える。〆点〆ではない〆面〆の努力が〆地域力〆につながる。地域をまとめ、かつ牽引する役割は、駅という拠点を持ち、地域を線路でつなぐ鉄道こそが果たすべきものと考えている」

望月部長は、鉄道事業者としての責任をそう語る。

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、それぞれの〆駅の物語〆をつくる、電車が物語をつなぐ——〆駅の物語〆を楽しむ旅は、鉄道だからこその旅だと思おう。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、〆道の駅〆ならぬ〆域の駅〆を目指している」

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。



「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。