

みんな



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

特集

希望ある存続へ

[和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから]

新連載

四つの季節の鉄道ものがたり
第一話

夏

あじさい電車に乗って

原田マハ

人生のうちで、一度くらいは都会ではないところに住んでみたいという憧れが、いつのまにか自分の中で芽吹いた。その思いはすくすくと育って、この春、とうとう開花した。

長らく東京で暮らしてきた私だったが、ついに引越した。長野県の、とある森の中に寓居を建て、冬の終わりのまだ寒い時期に移り住んだ。またとんでもない時に…と思われるかもしれないが、冬の次には春がくる。だからいいのだ。

思惑通りに、というか、自然の摂理通りに春がきて、森の緑がいつせいに輝きを増した。やはり、ここに住居を定めてよかったと思う。やがてくる夏を楽しむに、いま、日々を暮らしている。

若い頃は、都会でなければダメなことが多かった。が、年齢を重ねてみると、都会でなくても大丈夫なことが増えていた。自分自身の意識が変わったということもあるが、時代が変わったことも大きい。インターネットも携帯電話もある。出かけなくても買える物ができる。顔を合わせての会議もオンラインでできてしまう。まったく、便利な世の中になった。

しかしながら、出かけずになんでもすんでしまうとなると、少々さびしく感じられる。都会と違って、ここではどこへ出かけるのにも面倒くさいのだが、その面倒くささを楽しむのもよからうと、森の住人になったいまも、引きこもりにはならず、積極的に出かけている。

東京の郊外、京王線沿線に住んでいた頃の私は、都心へは一時間ほどかけて電車を出かけていた。これがなかなか面倒くさい。けれど、決していやではなかった。むしろ移動の時間を楽しんでいた。

私は元来、旅が好きで、「フーテンのマハ」を自称するほどである。旅の何が好きかというと、いろいろあるのだが、何より「移動」そのものが好きなのだ。自覚している。そんなこともあって、電車での日常的な移動も、やっぱりけっこう好きだった。

電車に揺られているあいだは、何もしない。窓の外を流れゆく風景を背に、本を読んだり、スマートフォンをいじったり、いねむりしたりする乗客を眺めるともなく眺めるのが楽しかった。

イラスト・岡林玲

みんなの

CONTENTS

Vol. 46

2013

◎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、71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いません。

た。ときに青空が、ときに街の灯が、
彼らの背後を流れていった。小説のア
イデアが心に浮かんでくるのも、そう
いう何気ない移動のあいだだった。
京王線のいちばん好きな風景は、六
月にあった。井の頭線沿線を、あじさ
いがいつせいに彩るのだ。いったい誰
があじさいを植えようと考えついたの
だろう。そして実行したのだろう。梅
雨のうつとうしい季節、車内に涼風を
呼び込む沿線のあじさいを目にするた
びに、その演出をした誰かに感謝した

い気持ちになったものだ。そして、つ
り革にぶら下がりがりながら、雨に濡れる
美しい花と緑の葉を飽かず眺めて、い
つの日か花と緑に囲まれた暮らしをし
たい、と夢想していた。
雨に打たれていつそう緑を深める森
の中の書斎にいて、夏がくるまえに、
東京へ「里帰り」しようか、などと思
う。いまはもう遠く懐かしい、あじさ
い電車に乗って。

はらだまは

作家。東京都生まれ。関西学院大学文学部日本文学科、早
稲田大学第二文学部美術史科卒業。伊藤忠商事、森ビル森
美術館設立準備室、ニューヨーク近代美術館勤務を経て、
2002年フリーのキュレーターとなり、06年より作家とな
る。05年「カフィーを待ちわびて」で第1回日本ラプスト
リー大賞を受賞。12年「楽園のカンヴァス」で第25回山本
周五郎賞受賞。最新刊に「ジヴェルニの食卓」(集英社)
がある。

02 四つの季節の鉄道ものがたり——第一話 夏 あじさい電車に乗って

●作家 原田マハ

特集／

希望ある存続へ

「和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから」

TOP INTERVIEW

04 日本一心豊かな

ローカル線をつくる。

●和歌山電鐵株式会社 代表取締役社長

岡山電気軌道株式会社 代表取締役社長

両備グループ 代表CEO

両備ホールディングス 代表取締役会長兼CEO

小嶋光信

REPORT

貴志川線の再生と

希望ある存続を目指して

08 赤字ローカル線から「地域の宝」へ。

12 和歌山電鐵と地域が一体となって進める 創意工夫ある取り組み。

●和歌山電鐵株式会社 総務部長 麻生剛史

Interview Column

人も、まちも変わる。

●ドーンデザイン研究所 水戸岡鋭治

17 貴志川線運営委員会メンバーに聞く それぞれにとっての「貴志川線」

●和歌山県 企画部 地域振興局 総合交通政策課 課長 鈴木孝志

●和歌山県 総務公室 政策推進部 交通政策課 課長 米澤範和

●紀の川市役所 企画部 政策調整課 課長 長谷川和洋

●貴志川線の未来をつくる会 代表 濱口晃夫

●和歌山県立貴志川高等学校 校長 楠見隆功

基調報告 鉄道の未来学

貴志川線の存続に見る 地方鉄道の再生について

●和歌山大学経済学部 教授／副学部長 辻本勝久

22 みてつだより

江ノ島電鉄・富山地方鉄道

阪急電鉄・阪神電気鉄道

連載 地方民鉄紀行

弘南鉄道株式会社 大鰐線

連載 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

岡山市

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

特集：希望ある存続へ

〔和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから〕



写真：「地域公共交通総合研究所」設立記者発表にて（2013年4月4日）

TOP INTERVIEW

日本一
心豊かな
ローカル線を
つくる。

なぜ、赤字ローカル線の再生に挑んだのか。
両備グループ小嶋光信代表は、
岡山電気軌道が100%出資する
「和歌山電鐵株式会社」を設立し、
南海電気鉄道が廃止を表明した南海貴志川線を継承。
地域と一体となって活性化に取り組み、
和歌山電鐵貴志川線の再生を成功に導いている。
さらに今年4月4日には
「一般財団法人地域公共交通総合研究所」を設立。
衰退を続ける全国の地域公共交通事業者に、
両備グループの事業再生ノウハウを提供していくという。
現在の地域公共交通が抱える問題を含め、
和歌山電鐵貴志川線の再生と今後について、
小嶋代表取締役社長にお話を伺った。

小嶋光信

Mitsunobu KOJIMA

和歌山電鐵株式会社 代表取締役社長
岡山電気軌道株式会社 代表取締役社長
両備グループ 代表CEO
両備ホールディングス 代表取締役会長兼CEO

文●茶木 環／撮影●加藤有紀

特集：希望ある存続へ

〔和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから〕

公共交通は地域活性化のツール

——これまで多岐にわたる交通運輸事業の再生に携わっていらっしやいます。どのような経緯で、公共交通の再生に取り組まれるようになったのですか。

小嶋 1999年に旧両備バス（現・両備ホールディングス）と岡山電気軌道を含む両備グループの代表になったとき、公共交通事業の分析を行いました。その結果は、このままの公共交通政策が続けば、補助金をもらわずに頑張ってきた両備グループの電車や路線バス事業でさえ、10年もたないかもしれないという惨憺たるものでした。早速、公共交通再生に向けての努力を開始しました。公共交通の利用促進を図るさまざまな取り組みを実施していったのです。しかし、減少を緩和する効果はあっても、抜本的な改善にはつながらない。そこで、始めたのが「歩いて楽しいまちづくり運動」です。公共交通は地域を元気にするツールです。地域が活性化すると、その縁の下で力持ちが公共交通なんですね。

まずはそのことをご理解いただきました。岡山の市民団体「RACDA」の路面電車延伸運動と連携して、岡山出身の車両デザイナー・水戸岡鋭治さんデザインの未来型LRV「MOMO」を導入しました。「MOMO」は歩いて楽しいまちづくりのシンボル、さらに、岡山中心部のランドマークとしてツイ

ンタワの分譲マンション「グレースタワー」を建設し、中心市街地の活性化に取り組んだのです。

RACDAのLRV普及活動もあって「MOMO」が有名になり、この年に創設された国土交通省「日本鉄道賞」で「地方鉄道における活性化への貢献」により、路面電車でありながら大賞に当たる「日本鉄道賞」を受賞するなど、われわれの運動が広く知られるようになると、われわれの下に電車やバスの再建など、さまざまな相談が持ち込まれるようになりました。

それなら実際に困っている地方の公共交通の再生に協力しようと、ボランティアで再建案をつくり、助言活動を始めたのがきっかけとなって、他の地域での公共交通の再生に携わるようになったのです。

——そのほとんどが苦境に立たされている地方の公共交通ですが、どこに問題があるのでしょうか。

小嶋 先進諸国で地域の公共交通を民間に任せ切りにしているのは日本だけです。日本は、自動車社会になるときの問題意識が低過ぎたのです。賢明なヨーロッパ先進諸国はマイカー時代が始まったとき、交通弱者が移動手段を失うことを見越して、地域に合った交通手段を社会的に整えていきました。一般的に公共交通は「公設民営」で、上下分離により、行政と民間の役割分担を行っています。

日本の公共交通は、民間に任せ切りという成り立たない仕組みの上につくられている。特にマイカーの依存度が高い地方は、非常に厳しい状況に追い込まれているのです。

——このほど、公共交通の経営分析などを行うシンクタンク「地域公共交通総合研究所」を創設されました。

小嶋 2000年に鉄道事業法の改正と貸切バス事業の規制緩和、02年に道路運送法の改正による規制緩和が実施されました。本来、規制緩和が目指すものは、正常な競争です。しかし、地方の公共交通が置かれている状況は、首都圏とは全く異なっている。規制緩和が地域公共交通の衰退に拍車を掛けることになったのです。

両備グループとして私が携わってきた交通運輸事業の再生は多岐にわたります。規制緩和後の現実に立ち向かい、どうすれば地域公共交通を地域づくりの観点から真の意味で救うことができるのか、現場サイドでの再生を通じて実証してきました。

公共交通という事業は、現場に立脚した政策やコンサルティング、学術理論が極めて少ない業界です。「地域公共交通総合研究所」は、地域公共交通に特化した産学連携の研究機関で、地方の公共交通事業者とコンサルティング契約を結び、問題解決・再生のお手伝いをします。経営分析や再建案などを取りまとめ、地域との関わりの中で

どのように経営改善していくか、支援・指導をしていきます。

元気なまちづくりの一環として、それを支える地域の公共交通を守る。公共交通の経営課題解決に取り組みでいきたいと思っています。

日本一心豊かなローカル線を目指す

——貴志川線については、どのような経緯で再生を引き受けられたのですか。

小嶋 先ほども申し上げたように、ボランティアで再建の処方箋を作成していた、その一つが南海貴志川線だったのです。

05年当時、南海電鉄の廃止発表と同時に、「貴志川線の未来を、つくる会」が結成され、約6000人の会員



伊太祈曽駅に停車する「いちご電車」

※RACDA(ラクダ)：路面電車と都市の未来を考える会(現・NPO法人公共交通RACDA)



写真上：白をベースカラーに101匹の「たま」の絵が描かれた「たま電車」
写真下：小嶋社長に抱かれたマントと帽子飾りで正装した「たま駅長」

が「乗って残そう貴志川線」をスローガンに路線存続運動を行っていました。そのつくる会の濱口晃夫代表が相談に来られたのが最初です。

貴志川線については、われわれが培ったノウハウをベースに再建案をつくりました。①スキームは公設民営とすること②運営会社は第三セクターではなく100%単独出資とすること③「運営委員会」という組織をつくって利用促進に取り組み——という3原則を軸に、年間5億円を計上していた赤字を年平均で8200万円以内にする案をつくってご提案したのです。

貴志川線の鉄道用地は和歌山市と貴志川町（現・紀の川市）が2億3000万円で南海電鉄から購入し、これを和歌山県が全額補助することになりました。当時は、法律的には第三セクター

でなければ運営できなかったのですが、行政が引き取ったものを無償貸与するという形で、第一種鉄道事業者が運営できる仕組みを実験的につくったのです。

運営する事業者は公募になりましたが、地元の鉄軌道会社の応募がなく、両備グループに応募してほしいという声に押されて応募した結果、われわれがお引き受けることになりました。「公共交通は地域のものであり、地元企業がやるべき」というのが私の持論ですが、やはり「義を見てせざるは勇なきなり」ですから。

——具体的には貴志川線のどのようなところに再生の可能性を見いだされたのでしょうか。

小嶋 市民運動が本物であることと、公設民営のスキームづくりに努力してくださったように行政の協力体制が

しっかりしていたこと、そしてわずかながらも地域が人口増加地帯であったことが大きいですね。

また、貴志川線の各駅を視察に行つて、分かったこともありました。もともと貴志川線は西日本最大の三社参りのために敷設された鉄道で、沿線には名だたる神社が点在しており、観光を掘り起こすことができます。マイカーについても、県道が狭く通勤時間帯は渋滞が頻発することから、定時性を確保できる鉄道の優位性を周知する営業努力を行えば、利用者を増やすことができますと確信しました。沿線も、市街化調整区域への立地基準が追加されて宅地開発が可能になれば、人口増が期待できる。「知ってもらおう」「乗ってもらおう」「住んでもらおう」のホップ・ステップ・ジャンプが和歌山電鐵貴志川線再生の戦略で、「日本一心豊かなローカル線」になることが目標です。

——利用促進の一方で、コスト削減も大きな課題だったのではないですか。

小嶋 コストダウンの要は公設民営と人件費削減が主体になります。鉄道はやみくもに人員を減らせば、安全とサービスに悪影響を及ぼしてしまします。ならば、どうやって人件費を削減するか。われわれは「両備グッドシステム」といって、一つの仕事に一人を張り付け縦割りの組織ではなく、8時間働く仕事割で対応しています。すると大体7割の人員で業務を遂行できる。

例えば、初代の常務取締役への発令は「朝晩は『乗務』、昼間は『常務』を命ずる」(笑)。彼は両備バスの所長でしたが、電車の甲種免許を取り、実際に乗務もしてくれました。

——事業を引き継ぐに当たって南海電鉄の協力も大きかったと伺っています。

小嶋 ええ、共にグループ内の高速バスの運行で連携していますし、鉄道事業者同士ですから気心が知れている。南海電鉄さんの協力なくして、再建は実現できませんでした。

施設や車両は、南海電鉄さんから無償で譲渡していただきました。また、親身になって、運転士教育や設備のメンテナンスにご協力してくださったことも非常に大きな後押しになりました。特に、貴志川線は1916年開業の鉄道ですから、これまでの技術・経験や情報の蓄積がものを言います。そこで今も、保守に関しては南海電鉄さんにご協力いただいています。

利用者目線で経営を改善する

——再建の条件にある「運営委員会」とは、どのようなものなのか。

小嶋 地方の公共交通を議論する際、地域協議会や交通政策の会議が設けられます。そうした会議のメンバーは、日常生活では公共交通をほとんど利用していません。首都圏とは異なり、地方では、公共交通を使って仕事をする

ことが、もうできなくなっているんです。鉄道の利用促進策が実態にそぐわないものになりがちなのも、利用していない人たちが考えてしまうからです。そうしたものは経営改善にはつながりません。

貴志川線運営委員会は、実際に貴志川線を利用し、貴志川線の存続運動に取り組んだメンバーで構成する、運営についての「意思決定機関」です。サービス改善対策や利用促進策について議論し、決定する。司令塔であり、実務部隊ですね。

行政や商工会、沿線学校の教員・保護者・生徒の代表、住民代表として「貴志川線の未来をつくる会」や「わかやまの交通まちづくりを進める会（愛称・わかやま小町）」などに参加をお願いしています。

——和歌山電鐵貴志川線の創意工夫に満ちた取り組みは、そうした試みの中から生まれているのですね。

小嶋 やはり、利用者目線から考えていること、それに尽きると思います。それと、本当に鉄道が好きの人がやっている。例えば、「乗ってみたい電車づくり」では、水戸岡さん自身が大好きな、自分が乗りたい電車をつくる。「いちご電車」「おもちゃ電車」「たま電車」、通勤通学用の車両のリニューアルに、これだけの楽しさや世界観を詰め込んだ電車は珍しいと思います。

首都圏の人がうちの電車を見たら

「輸送力がない」と思われるでしょう。でも、もともと人が少ない地域を走っているんですから（笑）。昼間の空いている時間帯にどうしたら人が乗ってくれるのか。利用者が乗ってみたいくなる電車を利用者目線で作る。子どもたちに夢や愛着を持ってもらう。大都市とは目指す方向性が全然違います。

経営努力で新たな投資も可能に

——今後の課題について聞かせください。

小嶋 恒久的な経営のスキームを構築することです。現在の公設民営はイレギュラーな形で、和歌山電鐵では10年間、年8200万円を上限として補助金をいただく仕組みでスタートしました。補助金をいただけという仕組みはコストを削減すれば補助金が減るという誤った経営感覚が生まれがちですが、和歌山電鐵は経営努力で、2年目には補助金の4000万円をお返しする成果を上げています。その結果、リニューアル電車の投入や貴志駅のリニューアルなど、投資も可能になりました。行政にもご理解いただいて、補助金の剰余は、「基金」として積み立てていただいています。

和歌山電鐵が存続し続けるためには、経営努力で収益を生み出せる恒久的な経営スキームをつくり、公設民営で事業を継続できるように努力しな

ればならないと考えています。

——和歌山電鐵が一つの事例となつて、地方鉄道に「公有民営」（公設民営と同意）の法制化が実現しました。

小嶋 ええ。和歌山電鐵の再生を成功事例として、07年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立し、地方鉄道の「公有民営」が法制化されました。私はこれにより約90の地方鉄道のうち、70社くらいは生き残る可能性ができたと考えています。

ただ、例えば和歌山電鐵にしても、老朽化した線路をはじめとする設備の改善や駅舎のバリアフリー化、あるいは新車両の投入など、設備投資資金の確保が課題となっています。今後は、「公設」に「公」が投資することをご理解いただく必要があると考えています。マイカーもバスも鉄道も、同じ「交通」の1方式であるにもかかわらず、道路整備は認めても、鉄道やバスの設備補助は行わないのは民間事業者が利することのように思われるからなのでしょう。交通を確保するということの重要性を理解いただかなければならないと思っています。

——地方鉄道の再生モデルとして、貴志川線の永続が期待されています。

小嶋 和歌山電鐵貴志川線の開業日に、私は「貴志川線の10年を救うた

めではなく、20年後、30年後の貴志川線をどうやって残していくかということとで来ました」と挨拶しました。すると、お年を召したご婦人2人が私に、「電車を残してくれてありがとうございます」と手を合わされたのですが、次の言葉がすごかった。「でも、逃げないでね」（笑）。開業当初は、地元の皆さんも本当に再建できるとは思っていませんでした。

和歌山電鐵として継承する前は年5%の利用者減少傾向にあったのが、初年度に10%、3年目には15%増を達成し、現在も引き継ぎ時より約13%増を維持しています。地域の皆さま方の大きな応援と行政のご理解と支援、水戸岡さんデザインの電車と「たま駅長」の活躍（笑）。みんなの力でまさに奇跡といえるような結果をもたらすことができました。産・官・民の素晴らしいチームワークで、鉄道の再生のみならず地域を活性化できることを証明できたと感じています。



望ある存続を目指して

特集…希望ある存続へ

「和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから」

赤字ローカル線から

「地域の宝」へ。

2003年10月、南海電気鉄道は赤字が続く貴志川線の廃止検討を表明した。

これを受けて、地域住民は「貴志川線の未来をつくる会」など、さまざまな住民団体を設立。

それぞれの特徴を活かした存続運動を展開していった。

2005年2月、和歌山県・和歌山市・

貴志川町（現・紀の川市）は貴志川線存続で合意。

南海電鉄撤退後の運営事業者公募により、事業を継承することが決まった岡山電気軌道は、

同年6月に貴志川線を引き継ぐために新会社「和歌山電鐵」を設立。

地域住民、自治体と協働する運営体制で、

「貴志川線再生」に乗り出した。

赤字ローカル線から、住民が存続を熱望した「地域の宝」へ——そのあゆみを追った。

出典：「貴志川線再生計画報告書」廃線の危機から存続へ（2007年1月、貴志川線運営協議会）
辻本勝久（2012）「和歌山電鐵貴志川線の再生と今後の課題」（『運輸と経済』第72巻第8号）



2000年3月、鉄道事業法が改正された。鉄道事業への新規参入は免許制から許可制になり、事業遂行能力があれば鉄道事業への参入は自由にできるようになったが、鉄道事業からの退出も廃止予定日の1年前までに廃止届出を提出すれば、事業を廃止できることとなった。

この鉄道事業法改正をひとつの契機に、過疎地域や地方都市の経営難に苦しむ鉄道の廃止が相次いだ。存続が廃止か、揺れる最中の鉄道も少なくない。

貴志川線の年間旅客輸送量は1974年度の約361・4万人をピークに、年々減少が進んだ。自動車利用の普及とともに、路線と並行する幹線道路の整備・拡張が進み、さらに自動車利用が進展する。少子高齢化により定期利用客も減少の一途をたどっていった。

利用者が減少する中、南海電鉄は駅の無人化やワンマン運転など徹底した合理化を進めた。こうしたコスト削減努力が功を奏し、1995年度に約8億円に達した営業赤字は減少したが、2001年度以降の3年間はなお4～5億円の赤字で推移している。

内部補助による路線の維持はすでに限界に達していた。03年10月、南海電鉄は和歌山県・和歌山市・貴志川町に対して、貴志川線の廃止検討を表明。翌年9月、鉄道事業法に基づく事業廃止届出を提出した。

行政による存続の議論、地域住民による貴志川線存続運動が始まった。

2003年

（黒字は事業者、赤字は行政機関、青字は地域住民の活動を示す）

10月下旬／南海電鉄より和歌山県・和歌山市・貴志川町に対し、貴志川線廃止を視野に入れた検討が伝達される。

11月7日／和歌山市長、貴志川町長が南海電鉄社長に営業継続を要請。

11月21日／NHKニュースで貴志川線の廃止

検討が報道される。

同日、県・市・町が対策協議会の設立計画を公表。

12月6日／「南海貴志川線対策協議会」（以下、対策協議会）設立総会開催。県・市・町、周辺自治体等が会員となり、貴志川線の存続を図る。行政と住民が一体となった存続運動推進を確認。

2004年

1月17日／第2回対策協議会開催。和歌山県高等学校校長会、信愛女子短期大学が新会員として参加する。

2月2日／対策協議会が「貴志川線存続」を求める署名活動を実施する（3月12日まで）。

2月3日／和歌山市自治会連絡協議会が、市政懇談会において、貴志川線問題を市全体の問題として取り組むことを決議。

2月12日／JR和歌山駅前街頭署名活動を実施。和歌山市長・市議会副議長・貴志川町長・町議会議長ら25人が参加。貴志川線の利用と存続運動の盛り上げを呼び掛ける。

2月13日／対策協議会が、貴志川線全駅にて、乗降客の利用状況調査ならびにアンケート調査を実施する。

2月22日／住民団体「貴志川町暮らしと環境をよくする会」（以下、よくする会）が、シンポジウム「南海貴志川線がなくなるってほんと？」を開催。

3月4日／貴志川町議会定例会において「南海貴志川線の存続を求める決議」が採択される。

12日に海南市議会、18日に野上町議会、22日に桃山町議会、24日に和歌山市議会において、それぞれ同決議が採択される。

貴志川線の再生と希



文●香田朝子／撮影●加藤有紀／写真提供：和歌山電鐵株式会社

3月18日／和歌山県高等学校校長会、PTA、信愛女子短期大学が、貴志川線存続を求める要望書と約3万1000人分の署名を南海電鉄に提出。

3月30日／対策協議会が、貴志川線存続を求める要望書と約25万6000人分の署名を南海電鉄に提出。

南海電鉄は「夏までに方向性を出したい」と、存続か廃線か、結論を出す期限を初めて明らかにする。

4月10日／住民団体「南海貴志川線応援勝手連」（以下、勝手連）が、ワークショップ開催。5月29日まで。

4月15日／対策協議会が、国土交通省（以下、国交省）を訪ね、経営不振などの鉄道路線に対する国の支援制度を新たに設けるよう要望する。

4月23日／県・市・町が、国交省近畿運輸局に要望活動を実施する。

4月26日／第3回対策協議会開催。2月に実施した利用状況調査・アンケート調査の結果が報告される。利用者の48%が代替交通手段を持つておらず、沿線自治体の貴志川線への支援については約9割が「支援すべき」と答える。

5月12日／国・県・市・町による「存続への検討会議」開催。

5月21日／国・県・市・町・南海電鉄による第1回「5者会議」開催。存続に向けた実務協議を開始する。

7月29日／和歌山市長が、既存の鉄道事業者が不採算路線を継承した事例として、三重県桑名市および三岐鉄道北勢線を行政視察。

7月30日／和歌山市長が、茨城県石岡市および鹿島鉄道を行政視察。

存続の危機にある鹿島鉄道には、02年より5年間、親会社である関東鉄道による経営支援と、石岡市など沿線自治体・茨城県による公

的支援が行われる。

8月4日／第4回対策協議会開催。

8月5日／市民シンクタンクとしての性格を持つ「和歌山市民アクティブネットワーク」（以下、WCAN）が初会合。後に、タスクフォースとして「貴志川線分科会」を設立する。

8月10日／南海電鉄が、県・市・町に対し、「貴志川線鉄道事業からの撤退」を表明。

9月2日／NHK総合テレビ「難問解決！ご近所の底力」で、貴志川線と沿線住民の存続運動が取り上げられ、全国的な反響を呼ぶ。

存続運動を行っていた番組の出演者を中心メンバーに「貴志川線の未来をつくる会」（以下、つくる会）が結成され、本格始動する。

9月7日／市・町が、「南海貴志川線存続に向けてのシンポジウム」を開催。事業者・自治体・国交省の担当者が会し、沿線住民ら600人が参加。

9月22日／市が、市議会総務委員会、上下分離方式による貴志川線の存続や、バスを運行させた場合の収支シミュレーション結果を報告。バスに比べ、鉄道は「赤字額が大きい」が定時性、輸送力で優れている」と評価。一方で、上下分離方式や第三セクターに移行しても、年間2億円前後の赤字になることが明らかに。

9月30日／南海電鉄が、05年10月1日を廃止予定日とする貴志川線の「鉄道事業廃止届出」を国交省近畿運輸局に提出。

10月12日／WCAN貴志川線分科会が、沿線主要道路で交通量調査と所要時間調査を実施。

10月13日／勝手連が、「駅評価ワークショップ」を開催する。

10月22日／「貴志川線の存続と利用促進を願

う県議会議員連盟」が、第1回勉強会を開催。県議や和歌山市長、貴志川町長、つくる会の代表ら40人が出席。

11月29日／国交省近畿運輸局で意見聴取会が開かれる。よくする会、つくる会、県・市・町が参加。

12月11日／つくる会が、住民フォーラム「乗って残そう貴志川線」を開催。沿線住民ら800人が参加する。

12月13日／市が、市議会総務委員会、上下分離方式による存続を目指し、南海電鉄撤退後の新しい経営主体を、05年1月にも民間企業から公募する方針を表明。

12月19日／勝手連が、竈山駅清掃イベントを実施。

12月20日／県立和歌山東高校の生徒・保護者・教職員、地域住民らが「和東高フォーラム」を開催。04年から開催する討論会で、そのテーマの一つに貴志川線問題を取り上げる。12月23日／つくる会が、駅の美化イベントを開始。

2005年

1月20日／WCAN貴志川線分科会が、「貴志川線存続に向けた市民報告書」存続の費用対効果分析と再生プラン」を発表。

1月22日／存続を求めて活動続ける住民団体や識者が一堂に集まり、「貴志川線存続に向けた住民会議」（以下、住民会議）の初会合を開く。

2月4日／県・市・町が、貴志川線存続のための枠組みを合意。上下分離方式を採用し、県は鉄道用地取得費など初期投資と施設整備にかかる計約4億8000万円を負担。市と町は運営移管後10年間、上限8億2000万円を負担する。

2月13日／第5回対策協議会開催。

2月15日／第9回5者会議開催。新運営事業者確保に向け、協議を開始する。

2月23日／市・町が、運営事業者の公募を開始。①鉄道事業許可の取得②南海電鉄撤退の日から運行③10年以上の運営継続——が条件。公募は3月22日まで。

2月27日／南海電鉄が「貴志川線の日」を開催し、全区間一乗車につき初乗り運賃で乗車できるサービスを実施する。市と町はJR和歌山駅などで貴志川線利用促進キャンペーンを実施。つくる会も沿線マップを作成、配布する。

3月上旬／住民会議有志が、継承事業者に打診活動を行う。

3月14日／WCAN貴志川線分科会が、両備グループを継承事業者の筆頭と判断。つくる会に連名を求め、応募依頼状を送付。

3月26日／貴志川線運営事業者応募9者のプレゼンテーションを実施。

4月28日／市・町が応募9者の中から、両備グループの岡山電気軌道を選定。

5月7日／和歌山東高校、貴志川高校など沿線8校の生徒・学生が組織する実行委員会が主催し、貴志川町で「貴線祭」開催。「活気づけよう貴志川線・和歌者の力」がテーマ。

5月11日／岡山電気軌道の小嶋光信社長が、記者会見を行う。新会社を設立し、06年4月の運行開始を目指す。

5月20日／和歌山市長・貴志川町長が、南海電鉄に06年3月末までの廃線延期を要請する。

6月9日／南海電鉄が、国土交通相に半年延長の事業廃止繰り下げを届け出る。

6月27日／岡山電気軌道が、貴志川線運営のための100%子会社、「和歌山電鉄株式会社」を設立。社名は公募で選ばれ、路線名の通称名には

「わかやま電鉄貴志川線」を使う。

10月16日／貴志川町で、貴志川線の存続を祝う集い「走れ未来へ貴志川線」開催。つくる会の主催で、会員ら750人が参加。

10月21日／第18回5者会議開催。

11月7日／貴志川町が粉河町・打田町・那賀町・桃山町と合併。「紀の川市」になる。

地域住民の存続を願う熱意と地元自治体の支援を受けて、貴志川線を運営する「和歌山電鉄株式会社」が誕生した。

和歌山電鉄は「地域の意見・要望を反映させながら、地域とともに再生を目指す」とを目的に、行政・商工会のほか沿線学校関係者、住民団体「貴志川線の未来をつくる会」や「和歌山市民アクティブネットワーク貴志川線分科会」などの代表を委員とする「貴志川線運営委員会」を設置。同委員会が運営の決定機関となつて利用促進策などを協議、実施していく体制を整えた。「日本一心豊かなローカル線」を合言葉に、鉄道と地域が一体となった、貴志川線再生への取り組みが始まった。

2006年

1月20日／和歌山電鉄と南海電鉄が、国交省近畿運輸局に貴志川線の鉄道事業譲渡譲受認可申請書を提出。

2月28日／和歌山電鉄が、国交省鉄道局で貴志川線鉄道事業譲渡譲受認可を受ける。

3月18日／貴志川線沿線の住民代表、商工会、沿線学校（教員・保護者・生徒）、和歌山県・和歌山市・紀の川市と和歌山電鉄の役員からなる「貴志川線運営委員会」を和歌山電鉄組織に設置する。

3月31日／南海電鉄貴志川線最終運行日。4月1日／貴志駅前で始発に合わせ「わかやま電鉄貴志川線出発式」が行われる。

5月28日／第6回対策協議会開催。

8月6日／和歌山電鉄創立1周年を記念して、貴志川線運営委員会主催の「第1回貴志川線祭り」が伊太祈曽駅・伊太祈曽神社で開催。沿線住民や鉄道ファン500人が参加する。

記念式典の後、水戸岡鋭治氏デザインによる2270系改裝車「いちご電車」がお披露目される。

10月3日／和歌山電鉄が、「第5回日本鉄道賞」の「選考委員会特別賞」に選ばれる。廃止の届出がなされた貴志川線の再生が地方鉄道の再チャレンジのモデル事例になると評価。増発と最終電車の繰り下げを行う。

2007年

1月5日／三毛猫の「たま」が無人駅の貴志駅駅長に就任。



2009年3月にデビューした「たま電車」

特集：希望ある存続へ

[和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから]



1猫の顔をモチーフにした貴志駅 2「和歌山勲功爵」の称号をもつ「たまスーパー駅長」 3伊太祈曽駅長の「ニタマ駅長」 4わかやま電鉄貴志川線出発式 5子どもたちに人気の恒例「クリスマス電車」 6地域の行事として定着した「貴志川線祭り」

7月29日／水戸岡氏デザインによる改装車第2弾「おもちゃ電車」が運行開始。

11月7日／貴志川線の駅では初のパーク・アンド・ライド駐車場を伊太祈曽駅前に開設。

2008年

1月5日／貴志駅の07年利用者が対前年比10%増。この業績により「たま駅長」が「たまスーパー駅長」に昇進。

4月20日／貴志駅に「たま」駅長室が完成。水戸岡氏のデザインで、改装経費は「たま」がDVDに出演した報酬で賄っている。

5月16日／フランスのドキュメンタリー映画「ネコを探して」(ミリアム・トネロット監督)に、日本のネコであり、かつ職業を持ったネコとして「たま」が出演。日本でも10年に全国公開される。

10月28日／「たま」に、和歌山県知事より「和歌山県勲功爵(わかやまでナイト)」の称号が贈られる。

2009年

3月21日／水戸岡氏デザインによる改装車第3弾「たま電車」が運行開始。車両内外に1001匹の「たま駅長」が描かれている。

7月8日／「和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会」が、地域公共交通活性化・再生優良団体として、国土交通大臣から表彰を受ける。

12月20日／つくる会が、結成5周年と和歌山電鐵開業4周年を祝う集い「ありがとぅ、もつと! ずつと! 貴志川線」を開催する。和歌山県知

事、和歌山市長、紀の川市長をはじめとする多くの来賓と会員500人が参加。

2010年

1月3日／駅長就任3周年記念式典で、「たま」が和歌山電鐵の執行役員に就任。

8月4日／「究極のネコ・エコロジカル建築」をコンセプトとする水戸岡氏デザインの駅舎「たまミュージアム 貴志駅」が完成。

2011年

1月5日／駅長就任4周年記念式典において、「たま駅長」の活躍に対し、和歌山県知事より「和歌山県観光まねき大明神」の称号が贈られる。また、海外の客招きのため、「国際客招き担当役」も同時に発令。

10月14日／和歌山電鐵と貴志川線の未来をつくる会が、さまざまなアイデアにより集客に努め、鉄道運営を継続しているとして、「第10回日本鉄道賞」の「ローカル線客招きアイデア賞」を受賞する。

2012年

1月5日／駅長就任5周年記念式典で、三毛猫「ニタマ」に「貴志駅長代行兼伊太祈曽駅長」任命の辞令が交付される。

2013年

1月5日／駅長就任6周年記念式典で、「たま」が和歌山電鐵ナンバー2の社長代理に昇進。

和歌山電鐵と地域が 一体となって進める 創意工夫ある取り組み。

和歌山電鐵が貴志川線の運行を開始して8年目を迎える。

貴志川線は、「永続的存続」を基本理念に、

和歌山電鐵の設立と同時に発足した

「貴志川線運営委員会」が主体となって運営されている。

事業者の努力、行政の支援、そして住民の熱意——

鉄道が走る地域であり続けるために、

一体となって創意工夫ある取り組みを進めている。

文●茶木 環／撮影●加藤有紀

和歌山電鐵株式会社 総務部長

麻生剛史

Takashi ASO

歴史ある路線の新たな使命

和歌山県には古くから三つの神社を詣でる風習がある。貴志川線は、日前神社と國懸神社を同じ境内にもつ日前宮、竈山神社、そして伊太祁曽神社を巡る「西国三社参り」の参詣客輸送を主な目的に、1916年2月に開業した。

その歴史ある貴志川線の運行を、和歌山電鐵は2006年4月から行っている。

貴志川線は、和歌山駅と紀の川市の旧貴志川町域を結ぶ唯一の公共交通機関で、14・3kmの単線路線に14駅がある。JR和歌山駅と地下通路でつながる和歌山駅、駅に隣接して車両基地と本社がある伊太祁曽駅の2駅が有人駅となっている。

各駅から約1km圏内の沿線人口は約7万2000人。年間の輸送人員は約218万人（11年度）で、通勤・通学・定期外利用の割合は、ほぼ3等分となっている。通勤では和歌山市中心部や大阪方面に通う人が多く、通学では沿線の私立短大1大学・県立高校3校、そのほか病院や運転免許センターなどの公共施設が点在しており、地域の通勤通学・生活の交通手段として利用されている。

「和歌山電鐵が運行を開始したとき、大勢のお客さまが『残してくれてありがとう』と、声を掛けてくださった。毎日安全に運行すること、地域に存在し続けることが強く望まれているのだと実感した。貴志川線は地域社会の公器であり、地域の皆さまの期待を裏切ってはならないという使命感をもっている」と和歌山電鐵

株式会社の麻生剛史総務部長は語る。

利用者也参画する貴志川線運営委員会

05年2月、和歌山県・和歌山市・貴志川町（現・紀の川市）が合意した貴志川線存続支援の枠組みは、「上下分離方式による民間企業経営」が前提となっていた。

鉄道用地については、和歌山市・貴志川町が取得・保有し、事業者に対して無償で貸与する方式が採用された。和歌山県は、この用地取得費約2億3000万円を全額補助するほか、老朽化した変電所設備の大規模修繕に対し、2億4000万円の補助を行う。また、06年度から15年度までの10年間、運営補助費として年8200万円を上限に、和歌山市が65%、貴志川町が35%の割合で負担する枠組みだ。

運営事業者公募の結果、選定された両備グループの岡山電気軌道は、貴志川線の運営会社として100%出資する和歌山電鐵株式会社を設立した。

岡山電気軌道は、「単なる運行の継承ではなく、貴志川線が新たな鉄道として生まれ変わる」ことを目指した。運転士など社員はすべて新規に採用し、新会社の名称も公募の上、決めた。このとき募集人員35人に対し、応募があったのは180人。新会社の名称には全国から694件の応募が寄せられたという。

麻生部長も、ローカル鉄道に憧れ、他業種からの転職を果たした一人だ。それまで和歌山にも岡山にも縁がなかったそうだが、「無くなりかけた鉄道を存続さ

特集：希望ある存続へ

〔和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから〕



せるために、新しい会社をつくり、皆で一斉に取り組むという職場環境に魅力を感じた」と振り返る。

会社設立、貴志川線鉄道事業の譲渡申請、運転士の育成や社員教育等を、実質わずか8カ月でやり遂げた和歌山電鐵は、06年4月1日、「新生・貴志川線」の初運行の日を迎えた。以来、地域と一体となって貴志川線の再生に挑み続けている。

そんな「新生・貴志川線」の基軸となっているのが、運行の1カ月前に発足した「貴志川線運営委員会」（以下、運営委員会）だ。経営責任者の直下に置かれた正式機関で、「貴志川線の永続的存続」を基本理念に、毎月1回、会議を開く。和歌山電鐵が委員長を務め、自治体の交通政策担当課や商工会のほか、住民団体、沿線の学校関係者が委員として参画。経営状況の報告、利用促進策やサービス改善策などの協議を行い、貴志川線を運営する。「地域の鉄道を地域で運営、存続させる」取り組みで、和歌山電鐵の大きな支えとなっている。

公的支援を活用した多彩な取り組み

運営事業者に公募した岡山電気軌道は、貴志川線を再生するための必要条件として「沿線住民の熱意」と「地元自治体と国の支援の確立」、そして「既存事業者の全面的な協力」の3点を挙げていた。

前事業者の南海電鉄は、事業を円滑に引き継ぐため、貴志川線の営業を半年延長。運行の「空白期間」を回避すると

もに、車両などの鉄道施設を無償譲渡し、技能・技術を継承するなど、和歌山電鐵による貴志川線再建に全面的に協力した。

また、地元自治体と国の支援についても、当初の支援の枠組みのほか、運営委員会が主体となって、国と自治体が協調する補助制度を活用。公的支援を導入することで、さまざまな利用促進策や地域活性化策を推進している。

07年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、その翌年、この法律を活用して多様な事業に取り組む協議会を一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が新設されたが、この補助の受け皿として、運営委員会は自らを母体とする「和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会」（事務局は和歌山市と紀の川市）を設置。車両や駅施設の整備、情報サービスの拡充、各種イベントの開催など、多岐にわたる取り組みを実現させた。同協議会は、09年7月、「地域公共交通活性化・再生優良団体」として、国土交通大臣表彰を受賞している。

さらに、「幹線鉄道等活性化事業」「鉄道軌道（輸送高度化）輸送対策事業」を活用して、貴志駅のリニューアルや分岐器などの老朽化設備を更新。貴志駅「たまカフェ」のオープン等の観光振興については「ふるさと雇用再生特別基金事業」を活用している。

補助金以外の支援も実施されている。和歌山市は、05年4月に貴志川線とJR和歌山線・阪和線各駅からの市街化調整



1 真っ赤な車体の「おもちゃ電車」2 貴志駅の「いちご神社」「おもちゃ神社」「ねご神社」3 「いちご電車」車内 4 「おもちゃ電車」のガチャガチャマシン 5 貴志駅に整備された駐輪場 6 沿線の高校生で混み合う車内 7 「チャレンジ250万人祈念 あと4回切符」8 本棚が設置された「たま電車」9 香港からの観光客も「ニタマ駅長」目当て 10 「たま電車」の楽しい車内



貴志川線を支える住民の熱い思い

区域への立地基準を追加。貴志川線では、和歌山駅・田中口駅・日前宮駅を除く各駅から半径500m（14年より300mに縮小）以内での住宅や小規模店舗、鉄道に並行する幹線道路の一部区間の沿道50m以内の店舗・事務所等の立地が可能になった。これにより、沿線の住宅開発が進み、貴志川線の利用者増を後押ししている。

貴志川線が地域と一体となって再生を果たした、その背景には、地域住民による熱心なサポートがある。存廃問題が浮上した時点から開始された市民団体「貴志川線の未来をつくる会」（以下、つくる会）や「和歌山市民アクティブネットワーク（WCAN）貴志川線分科会」などによる熱心な存続運動が、行政による存続合意につながっている。

「存続決定後も、熱意はそのままに、永続運動として活動いただいている」と麻生部長は話す。

開業年度から毎年開催される「貴志川線祭り」をはじめ、貴志川線に乗って「いちご狩り」や「たけのこ掘り」「じゃがいも掘り」を楽しむ季節行事、「クリスマス電車」や「歌声電車」の運行、「駅のペンキ塗り大会」など、貴志川線での利用促進イベントは年間約70にも及ぶが、その大半を、つくる会を中心とする沿線住民が運営・実施している。

「社員が少ないため、イベントだけではなく、多客時の整理や電機グッズの販売、

駅周辺の大掃除など、つくる会や沿線住民が、まさに和歌山電鐵と一心同体で活動してくださっている」

和歌山電鐵は、貴志川線の再生が地方鉄道の再チャレンジのモデルになるとして、06年に「日本鉄道賞」の「選考委員会特別賞」を、11年には、和歌山電鐵と貴志川線の未来をつくる会とで、特別表彰「ローカル線客招きアイデア賞」を受賞した。

「苦勞を分かち合い、成功体験を共有しながら、皆で貴志川線を盛り立てている。鉄道と地域の絆は、さらに強くなっていると感じる」と麻生部長は続ける。

だからだろう、「駅の点字帯がめくれていた」「トイレ内に荷物を置く場所がない」など、意見や指摘も遠慮がない。

「率直に言っていただけなのは、非常にありがたいこと。改善できることは直ちに対応し、難しい場合は事情を説明して、ご理解いただく。皆さまに必要とされ、理解される鉄道であることが大切だと考えている」

観光客を呼ぶ「電車」と「たま駅長」

初年度の輸送人員211万人が現在、218万人に増加しているのは、和歌山電鐵の貴志川線再生戦略「知ってもらおう」「乗ってもらおう」「住んでもらおう」の効果によるものだろう。水戸岡鋭治氏デザインによるリニューアル電車の投入、駅長に就任した三毛猫「たま」の活躍、合理化で無人駅となった貴志駅の活性化などだ。

人も、まちも変わる。

鉄道デザインで地域を元気に、豊かに。

いちごのシンボルマークやリニューアル車両、駅舎など、和歌山電鐵のデザインは、両備グループデザイン顧問である水戸岡鋭治氏がすべてを手掛けている。

デザインを通して考える地域と鉄道について、お話を伺った。



みとおかいじ（デザイナー／イラストレーター）

1972年にドーンデザイン研究所を設立、建築や鉄道などの幅広いデザインを手掛ける。JR九州の車両デザインで国際的な鉄道デザイン賞「ブルネル賞」を過去4回受賞。国内では2010年に毎日デザイン賞、11年に菊池寛賞など多くの賞を受賞している。JR九州デザイン顧問、両備グループデザイン顧問。

鉄道が地域の“光”になる

岡山電気軌道が事業を継承して和歌山電鐵として生まれ変わった貴志川線には、廃線の危機からの「再生」が求められていました。沿線には素晴らしいものがいっぱいあって、文化も歴史もある。地域の人々は貴志川線を守ろうという熱い気持ちを持っている。そういう地域の、地域の人のための鉄道として、「新しい貴志川線」をどう表現していくか、何をつくるべきか。そこからデザインはスタートしました。

鉄道のデザインでいちばん大切なのは「誰のために、どうするのか」を形にすることです。貴志川線を利用する地域の人たちのために電車をつくる。一過性のものではないし、時々乗ると面白いというものでも困る。地域の人たちが日常的に乗って楽しい電車、目にして心地よいものでなければなりません。

他の地域の人たちには、「なぜ、あそこにはあんなに楽しい電車があるのだろう」と思わせる。そこだけが光って見える、遠くからその光を求めていくのが観光です。地域にある光が人を呼ぶ。その光をつくるのが、僕たち貴志川線に携わる者の仕事です。だから、今までどこにもなかったものをつくり、誰もやらなかったことをやる。

「いちご電車」は、貴志川特産の「いちご」がテーマです。沿線の豊かな緑に映える真っ白の車体にいちご色のドア、いちご柄の座席シート。内装にはふんだんに木を使い、木の神様の国にふさわしい仕様にしました。地域密着型のデザインです。

開業日までに、いちごのシンボルマークや乗務員の新しいユニフォームをつくり、駅のメンテナンスや掃除など準備を整えました。

「いちご電車」も開業の4カ月後には運行を開始しました。知恵を絞り、限られた時間の中でお金をかけずに、リメイクとリニューアルとリサイクル、普通ならできないことをやり遂げた。「廃線の危機に瀕していた鉄道がここまでできるのだ」と驚き、感動してもらうことが、貴志川線の「再生」を示すことでもあったのです。

夢と希望があり、元気になる鉄道

小嶋社長は博学で、類い稀なセンスをもった経営トップです。「日本一心豊かなローカル線」を目指す貴志川線の運営には大勢の地域の人に関わり、「たま駅長」が全国区の人気者になってファンやサポーターもどんどん増えている。地方鉄道の理想の形に近い。そんな経営トップや貴志川線に関わる人たちが、地域の思いを咀嚼し、通訳・翻訳して、色や形、素材、使い勝手に置き換えていく。質の高いものを提供していくのがデザイナーである僕の仕事です。

鉄道は、みんなが平等に使える移動する公共の道具であり、空間です。40年以上の古い車両でも、毎日乗りたくなる「いちご電車」や「たま電車」。ディズニーに負けないキャラクターづくりを目指した駅長「たま」のデザイン。日本が誇る匠の技を駆使してつくった檜皮葺き屋根の新・貴志駅——今までなかった質の高いものを見たり、使ったりすると、ものの見方や考え方が変わるものです。特に子どもたちは、感動した経験や思い出によって大きく育つ。質の高いものをたっぷり享受した子どもたちが大人になると、「自分たちももっといいものをつくる」ようになる。それがいいスパイラルになって、豊かなまち、豊かな地域につながると、僕は思っています。

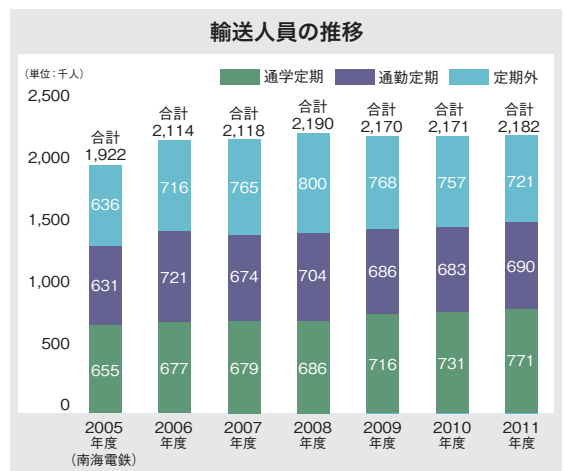
和歌山電鐵は小さな会社ですが、夢や希望があります。どこの鉄道会社もできなかったこと、やってこなかったことを実行して、貴志川線の電車や「たま駅長」は、地域の光になりました。今では日本中から観光客がやってきます。

鉄道は、まちづくりや環境づくり、そのものです。地域の経済も考え、地域の人と一緒に上げていく。鉄道が、豊かで最高のものになることによって、人も地域もまちも変わっていくのです。

Eiji MITOOKA
ドーンデザイン研究所
水戸岡鋭治



貴志川線運営委員会の会議風景。



生活路線として 利便性向上を目指す

一方、地域住民を対象にした貴志川線の利用促進策については、利便性の向上を目指した対応が目を引く。

運行半年後には、JR阪和線との接続を改善し、終電時刻も30分延長。大阪方面への利用者はJR特急「くろしお」を利用する人が多いことから、12年10月には夕方から夜間の下り特急「くろしお」との接続についても改善した。

また、運行開始翌年の1月から、1日乗車券の販売を始めている。和歌山ー貴志駅間の往復よりも低料金に設定されており、観光客だけではなく地域住民にも好評だ。

さらに、10年4月には、定期券の通信販売（日本民営鉄道協会・地方民鉄関係事業）を開始した。無人駅が多く、購入場所が限られるため、継続定期は有料で自宅宛て送付する。

パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドも推進しており、07年11月には伊太祈曽駅に66台収容の駐車場を開設。駐輪場も岡崎前駅、田中口駅など6駅に整備。生活路線としての機能強化、利便性の向上に取り組んでいる。

年間250万人利用で黒字経営へ

和歌山電鐵が貴志川線を継承して、7年が経過した。

継承時に予定されていた変電所の大規模修繕は、09年度から3年かけて完了。新設した伊太祈曽変電所1カ所に変電所を集約、架線電圧を600Vから1500Vに昇圧している。伊太祈曽駅など3駅の分岐器の更新工事も終えた。しかし、道床・レール・枕木、架線柱や信号、そして車両など諸設備の老朽化がひどく、早期の大規模更新が大きな課題となっている。

利用人員増も、クリアしなければならぬ喫緊の課題だ。15年3月末の運営費補助期限を視野に入れ、「チャレンジ250万人 あと4回多く乗って継続させよう」キャンペーンを展開している。年間250万人の利用があれば、黒字運営ができる。沿線の住民一人一人にあと4回乗車してもらえば、約30万人の利用増で達成できる見込みだ。

自治体・住民・事業者、三位一体の創意工夫あふれる取り組みにより、和歌山電鐵は、地方鉄道再生のモデルと評価されている。しかし、和歌山電鐵と地域が目指すのは、もはや再生ではない、「永続」だ。

「地図に鉄道が載っている、自分たちのまちに鉄道があるということの安心感は何物にも代えがたいものだと思っている。短い小さな路線でも、貴志川線に関わる人はたくさんいて、今も増え続けている。現場にいる自分たちが日々、汗を流し、努力することで、地域の皆さまに鉄道の存在価値を理解していただく。地域における鉄道の真の必要性を訴え続けていきたいと思う」と麻生部長は語っている。

初年度には、沿線住民に自分たちで残した自分たちの鉄道として愛着を持ってもらえるようにと、貴志川特産のいちごをテーマにデザインした「いちご電車」を製作。再生スキームには予算がなかったため、改装費用は「いちご電車サポーター」を募り、多くはその1口1000円の支援で賄った。

「地域の皆さまがわざわざ駅まで足を運んで支援してくださった。社員にとっては信じられない光景で、貴志川線再生への期待の大きさを実感した」と、麻生部長は話す。

翌07年7月には、地元企業の協賛により、日本初、車内にガチャガチャマシーンを設置した「おもちゃ電車」が運行を開始。この年の1月に、貴志駅の駅長に就任した「たま」の人気とともに、夢のある楽しいリニューアル電車が注目を集め、国内外からの観光客が急増した。

続いて09年3月には、サポーターの支援と地域公共交通活性化総合再生事業を活用して製作した「たま電車」が運行を開始。さらに、貴志駅のリニューアルも進め、10年8月には檜皮葺きの猫の顔をした駅舎「たまミュージアム貴志駅」がお目見えした。駅舎内には、たまグッズとともに地元・紀の川市産の果物を使ったドリンクなどを提供する「たまカフェ」を開設。今では貴志駅が紀の川市の活性化推進における中心的役割を担うようになっている。

『「たま駅長」に会いに、「電車」に乗り、多くの観光客にお越しいただいている。継承前は観光需要がほとんどなかったと思うが、継承前の年間の定期外人員は63万6000人で、現在は72万1000人。増加分は国内外からの観光客だととらえている。香港を中心とした海外からの観光客も急増している」



和歌山県 企画部 地域振興局
総合交通政策課 課長

鈴木孝志

Takashi SUZUKI

和歌山県

貴志川線運営委員会
メンバーに聞く
それぞれにとつての
“貴志川線”

それぞれが当事者として
貴志川線を支える

「貴志川線運営委員会」。

鉄道と地域の活性化を目指し、
ともに利用促進に取り組んでいる。

「貴志川線の利用促進につながる 観光振興を推進」

「和歌山県は南北の縦に長く、中山間地域が多いのが特徴で、地形的に公共交通を整備しづらいという難しさを抱えている。また、過疎化・高齢化が進み、人口減少率も高い。公共交通の維持についても、非常に厳しい環境が続いている」と、総合交通政策課の鈴木孝志課長は、和歌山県の交通政策の難しさを説明する。

「しかし、車中心のライフスタイルになって利用者が減ったとはいえ、南海電鉄が撤退を表明した時点で年間192万人が貴志川線を利用していた。県としても沿線住民にとっては重要な交通手段であり、鉄道の持つ定時性や環境に優しい交通機関であるという観点から、貴志川線が存在は大きなものと認識し、存続に向け最大限の努力を行った」

貴志川線沿線を含む紀の川周辺地域は、和歌山県の中でも比較的人口の多いエリアで、貴志川線は、和歌山市と紀の川市（旧・貴志川町）を結ぶ唯一の公共交通機関として、通勤通学、買い物などに利用されている。

「そうした地域的な背景もあるが、存続後の218万人（2011年）という利用者の数の伸びは、やはり利用促進に取り組む住民の力が大きい。行政も財政面だけでなく、利用促進策で支援していくことが重要だと考えている」

現在、力を入れて取り組んでいるのが貴志川線を絡めた観光振興だ。県はこれまでにも、「たま駅長」に「和歌山県勲功爵（わかやまでナイト）」の称号を授与し、「和歌山観光まねき大明神」の特別委嘱状を交付するなど、和歌山観光のブランドの一つとして、貴志川線再生に尽力してきた。貴志駅構内の「たまカフェ」では、農林水産部食品流通課が担当して、紀の川市産の果物を使ったスイーツの提供を企画。観光地としての魅力増に取り組んでいる。

「本年の伊勢神宮式年遷宮に始まり、2014年に紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産登録10周年、さらに15年には高野山開創1200年、そして紀の国わかやま国体・紀の国わかやま大会と観光振興の契機となるビックイイベントが3年連続で訪れることから、来年秋季の和歌山デスティネーションキャンペーンを核として、観光プロモーションを精力的に行っている。そうした中、本県のスーパースターであるアドベンチャーワールド（白浜町）の『パンダ』と『たま駅長』を和歌山ブランドとして強力に打ち出している。『たま駅長』と和歌山市観光特別大使アゼリニャに任命された『ニタマ駅長』、ユニークな電車など全国的にも知名度の高いコンテンツを活用して誘客促進に取り組む、



「たま駅長」に勲功爵の称号を授与する
仁坂吉伸和歌山県知事（2008年10月28日）

貴志川線の利用促進につなげていきたい」

昨年5月には、紀の川エリアの観光振興策として、県内初の本格的なレンタサイクルを開始した。18段変速の高級折り畳み式自転車を導入、貴志川線の貴志駅前、JR和歌山線の粉河駅前・岩出駅前に貸出窓口を設け、紀の川の堤防沿いの道路を走行する観光サイクリングを推進している。折り畳んだ自転車は電車に持ち込むことができ、両線の利用客増が期待できる。

「県としては、生活路線である貴志川線を維持し、和歌山観光のブランドとしてさらに魅力ある鉄道とするために、総合交通政策課と観光局が連携して利用促進に取り組んでいる。今後も、貴志川線運営委員会に積極的に参画し、そこで提案・検討されるさまざまな利用促進策を、県としてしっかり支援していく」方針だ。

和歌山市



和歌山市 総務公室政策推進部
交通政策課 課長

米澤範和

Norikazu YONEZAWA

「啓発活動で利用率を上げ、維持・確保に努める」

和歌山市と紀の川市を結ぶ貴志川線は、JR和歌山駅から山東駅までの10駅が和歌山市域内に当たる。

「市域内での人口密度を鉄道網で見ても、主要駅を除き、JR阪和線沿線、JR紀勢本線の紀和駅・宮前駅・南海加太線の西ノ庄駅から紀の川駅にかけて、貴志川線の田中口駅から神前駅周辺の人口密度が高い」と、交通政策課の米澤範和課長は説明する。

しかし、和歌山市の自動車保有率は1・88人に1台（2011年）と高く、県の交通機関分担率では88・1%が自家用車を使用（09年）している。市内のバスと鉄道駅の乗降客数は1980年から30年間で約半数にまで減少した。公共交通の利用減少が続いている。

「市の公共交通サービスは民間事業者に委ねられており、採算を確保できない路線等は減便や廃止が進んでいく。高齢化の進展で、交通体系の維持と確保はますます重要になっており、公共交通の衰退傾向に、何とか歯止めをかけなければならないと考えている」

そのため、市では「クルマから公共交通利用への転換」「公共交通の維持・確保」「地域・行政・事業者への役割分担の明確化」を基本に、市民に対する公共交通利用の啓発活動、利便性の向上、公

共交通維持の支援など、さまざまな施策を進めているところだという。

昨年12月には、啓発事業の一つとして、公共交通の現状や公共交通を利用するメリットなどを記載したチラシを作成。鉄道・バス・フェリーの運賃が割引になるカードや回数券の情報も紹介し、市民に配布、公共交通利用を呼び掛けた。また、市職員は、率先して公共交通や自転車を移動手段とする「エコ通勤」に取り組み、2011年8月には、公共交通利用促進等マネジメント協議会（国土交通省・交通エコロジー・モビリティ財団）が認定する「エコ通勤優良事業所」に県内で初めて認証されている。市のホームページでは、公共交通の利用呼び掛けやこれら市の交通政策における取り組みを適宜掲載、市民への情報提供に努めている。

利便性の向上については「キス・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドなどの駅前環境整備、バリアフリー化など」の施策を考えている。さらに、ソフト施策による利便性の向上も検討中だ。鉄道の乗り継ぎ、鉄道とバスの乗り継ぎなど、利用者に聞き取り調査を実施して現状の課題を把握、交通事業者にフィードバックしながら改善を進めていく。

貴志川線は、和歌山電鐵が運営を引き継いでから、「おもちゃ電車」や「たま電

車」など話題を次々提供し、利用客数を約12%増やし、経常損益を大幅に改善している。しかし、まだ赤字運営が続いており、黒字化のためには250万人の年間利用者が必要だと見積もられている。

「全国的に見ても、赤字ローカル線を引き継ぎ、完全に黒字化した事例はないと聞いている。貴志川線が素晴らしいのは、沿線住民が自分たちの生活路線だという強い意識を持っているということ。その意識が利用増につながることを願っている。永続的な運営ができるように、前向きに検討し、行政としてできることをやっていきたいと考えている」



和歌山駅では、猫の足型がJR側改札口から和歌山電鐵のりばへ案内。



紀の川市役所
企画部 政策調整課 課長

長谷川和洋

Kazumi HASEGAWA

紀の川市

「貴志川線に〳関わる人〳を増やし、利用につなげる」

和歌山県、和歌山市とともに貴志川線の存続運動を行っていた旧貴志川町は、2005年に周辺4町と合併。紀の川市となった。大池遊園駅から貴志駅までの4駅が、紀の川市域になる。

「旧貴志川町は、5町で最も人口が多く、長山団地などの住宅地が開発された貴志川線沿線周辺は、市の中でも人口密度が比較的高い地域」と企画部政策調整課の長谷川和洋課長は語る。

地域の鉄道路線は、貴志川線とJR和歌山線の2路線。市では、庁舎があるJR和歌山線の打田駅・岩出駅・下井阪駅それぞれと貴志川線の貴志駅間をコミュニティバスで結ぶとともに、民間バス事業者が撤退した地域などに巡回バスを運行、公共交通の空白地域解消に努めている。

そうした中、「いま在る鉄道を決して無くしてはならない」と考える紀の川市では、貴志川線について、さまざまな支援策を講じている。

かつての静かな終着・貴志駅は、いまや全国区の人気者となった「たま駅長」が勤務する、檜皮葺きの屋根を持つ貴志川線のシンボル駅。市も、貴志川線の利用客増を目指し、貴志駅を核として地域を活性化させようと力を注いでいる。

12年3月には、NPO法人「地域の風

研究会」が中心となり紀の川市と、国の「新しい公共」事業の助成を受け、貴志駅前に「地域情報ステーション たまぶらざ貴志川」を開設。観光やイベントなどの情報提供のほか、ノルディックウォーキング用のポール貸し出しやレンタサイクルなどをを行う拠点として整備を進めた。

また貴志駅を起点に周辺観光を楽しむように、大國主命を祀る「大國主神社」や平池古墳群などの遺跡が点在する「平池緑地公園」の遊歩道を整備。県下最大級のため池である平池は、冬季にはイルミネーションも実施している。

一方、地域住民の交通機関として存続させるには「貴志川線に関わる人を増やし、その延長線上で利用者を増やしていく」ことを考えている。

「いちご狩りやたけのこ掘り、じゃがいも掘りなど貴志川線とコラボすることで、地域の農家とのつながりが生まれ、沿線住民や通学に利用する学生は駅の清掃活動に汗を流すこともある。貴志川地域の区長会でも『もっと何かをやりたい』という声が上がっている。貴志川線を『永続させる』という共通の命題を皆が抱き、貴志川線を軸にしたコミュニティが生まれている」

黒字化を目指して販売中の「チャレンジ250万人祈念 あと4回きつぷ」も、

市は、紀の川市職員互助会で608人分を一括購入、売上に貢献した。市内の保育園や小学校では、貴志川線を利用した遠足や社会科見学が行われるようになり、合併によって、貴志川線がより広域の、より多くの人々にとっての「わがまのレール」になっている。

「貴志川線は市にとって生活路線であり、観光資源。紀の川市の長期総合計画では『協働』を市の基本方針に掲げている。市民、事業者、そして行政の協働を、今後はさらに強化していきたい」と考えている。



貴志駅の入口では「たま駅長」の看板が乗客を出迎える。
写真右は駅舎内にある「たまカフェ」

貴志川線の未来をつくる会



代表
濱口晃夫
Akio HAMAGUCHI



「鉄道の存続には、住民の本物の熱意が必要」

住民運動のシンボリック存在でもある「貴志川線の未来をつくる会」（以下、つくる会）は、南海電鉄が貴志川線廃止検討を表明した翌年、2004年9月に結成した。

「住民にとって、鉄道はあって当たり前の空気のような存在。私が暮らす西山口駅近くの長山団地も、鉄道が利用できることを前提に開発された住宅地で、いきなり窮地に追いやられた思いだった」と、濱口晃夫代表は当時を振り返る。

廃止検討を受け、長山団地の区長を務めていた濱口代表は、団地内で貴志川線の勉強会を開催するなど存続運動を開始。濱口代表ら、地域の活動がNHKのテレビ番組「難問解決！ご近所の底力」に取り上げられると、貴志川線の存続問題が全国で大きな反響を呼んだ。

「住民が本気で存続運動に取り組めば、貴志川線を存続させることができる」と、番組出演者を中心につくる会を結成。他の事業者による存続に向けて、運動を開始した。

「赤字路線を残すには行政支援と住民の理解が不可欠。関係機関への働き掛け、住民への啓発活動、貴志川線の利用促進を三つの柱に、各自自治会の協力を得て説明会を開催したり、行政も参加するフォーラムなどイベントを開催していった」

7人で立ち上げたつくる会の広がりを目覚まし、会費10000円の会員数が3カ月で5000人、翌年4月には6000人超を記録。本物の住民の熱意が行政を後押しし、貴志川線の存続が確定した。

「それまで、貴志川線は鉄道事業者における状態、行政も住民も実態をまったく知らなかった。存続運動を通じて、これからの地域鉄道は、事業者と行政、住民の三位一体で守っていかなければならないと痛感した。また、そのための組織が必要だと考えていたが、和歌山電鐵は、貴志川線運営委員会をつくってくれた。利用者である住民、支援する行政、そして事業者、3者が互いの理解を深め合いながら、努力している」

つくる会のスローガン「乗って残そう貴志川線」は、存続後、「もっと！ずっと！貴志川線」に代わり、イベントの企画・実施など、利用促進に向けたさらに多彩な取り組みが続いている。

貴志川線運営委員会には濱口代表が出席し、運営委員会主催のイベント等はある。つくる会の月2回の定例会には、和歌山電鐵社員が参加している。

また、存続が決まって7年経った現在も、会員数は2200〜2300人で安定して推移しており、「多くの人が会費を

払って、活動に参加してくださるのは本当にありがたい」と感謝を述べる。

「会の結成当初から心掛けていたのは、圧力団体になつてはならないということ。事業者、行政、それぞれの立場がある。利用者、住民の立場からお願いをする。私たちも無理をしないで、できることをする」という意識で活動が続いている。

現在は、つくる会が発案した「チャレンジ250万人 あと4回多く乗って永続させよう」キャンペーンに精力的に取り組んでいるところだ。

「住民が本物の熱意を持ち続け、10年目以降についても、行政が支援できる下地をつくり、『永続』につなげていきたい」



「チャレンジ250万人」の駅内看板。利用者に「永続」を呼び掛ける。



校長

楠見隆功

Takanori KUSUMI

和歌山県立 貴志川 高等学校

「貴志川線を通じて

生徒たちは、より多くを学ぶ」

貴志川高校は、終点の貴志駅の一駅手前、甘露寺前駅かんろじまえから徒歩10分の位置にある。全校生徒720人のうち、通学に貴志川線を利用しているのは約120人で、今年度は例年より20人ほど多い。他社線から貴志川線に乗り継ぎ、片道2時間近くかけて通学する生徒もあり、最近の傾向として、遠方からの入学希望者が増えているという。

『たま駅長』の人氣が全国区になり、貴志川線の知名度が上がったことで、当校に対する関心も高まったのではないかと、楠見隆功校長は話す。

貴志川線の存続問題が浮上したとき、最も大きな危機感を抱いたのは、沿線の学校と生徒だった。

「生徒にとって、貴志川線は通学に欠かせない大切な路線。廃線は、学習権を揺るがす深刻な問題だった」

学校関係者は、貴志川線の存続を求める要望書と署名を南海電鉄に提出、存続運動に取り組んだ。生徒も、文化祭のテーマに貴志川線問題を取り上げたり、沿線8校が連携して「貴線祭」きせんさいを主催するなど活発な運動を展開した。

「そのころ、生徒が自主的に始めた活動に駅や通学路の清掃がある。この活動は現在も受け継がれ、『貴志川クリーン作戦』として行っている」

2005年に始まった清掃活動は、年4回、定期検査終了後の午後の時間を使って実施。甘露寺前駅周辺と学校までの通学路、貴志駅・西山口駅周辺、平池緑地公園を清掃する。生徒会中心の自主活動として組織的に発展し、毎回約200人の生徒が参加している。

この「貴志川クリーン作戦」と08年から実施しているペットボトルのキャップを集めて発展途上国にポリオワクチンを贈る「エコキャップ活動」が評価されて、同校は12年度の「地球環境美化功績者」を受賞。これは、環境省が地球環境美化に顕著な功績があった団体を称えるもので、県から唯一の受賞となった。

「実際に貴志川線を利用するのは一部の生徒ではあるが、生徒たちは貴志川線を自分たちが生活するまちの鉄道として大切に思い、自分たちも地域の観光振興に貢献したい、社会に役立ちたいという気持ち強い」と、楠見校長は生徒の思いをくむ。

「たま駅長」がいる隣駅の貴志駅、平池緑地公園の最寄り駅となる甘露寺前駅は、観光客の乗降が多い。電車で生徒が観光客と乗り合わせることも多く、「沿線のことを教えてもらった」「親切にしてもらった」など、お礼の手紙や電話が学校に届くこともある。

「人のために何かをするという精神や地域を愛する気持ち、地域の人々や観光客との触れ合いによるコミュニケーション能力など、社会に出るときに必要な基礎力を、生徒たちは貴志川線を通して学んでいるのだと思う」

存続の危機に揺れた自分たちのまちの小さな鉄道。その鉄道を守るために熱心に活動が続けた地域の大人や先輩たち。貴志川線は生徒たちにとって、通学手段を超えた特別な存在になっているのだから。地域のみんなの思いが貴志川線を支える大きな力となっている。



甘露寺前駅に立つ生徒手づくりの看板。「カモン君」は生徒考案のキャラクター。

1. はじめに

貴志川線は、環境面、社会面、経済面において地域にさまざまな効果・影響を及ぼし、持続可能な地域づくりに貢献する、「宝」とも言うべき存在である。沿線住民がその価値に気づき、存続・活性化に向けて自ら先頭に立って行動し、そのような積極的な住民活動に触発された自治体がさまざまな支援を行い、鉄道事業者が創意工夫あふれる取り組みと安全

確実な運行で応えたからこそ、貴志川線は地方鉄道再生の成功モデルとの評価を受けるまでになった。貴志川線モデルの形成に直接的に関わってきた住民、自治体、事業者の詳細や、貴志川線の経営状況等については、本特集号に掲載されたインタビュー記事や、拙稿^{*}を参照いただきたい。本稿では、今後予想される社会経済情勢の変化の中で、貴志川線が「宝」としての輝きを保ち続けるための方策を考えてみたい。

2. 地域経済社会の衰退と貴志川線

和歌山電鐵貴志川線は、和歌山市と紀の川市を結ぶ14・3kmの鉄道路線である。貴志川線沿線では近年小規模な住宅開発が各所で進み、人口の増加が見られるが、両市全体では人口の減少と経済社会の衰退が顕著である。

起点側の和歌山市はかつて、日本有数の都市であった。江戸時代には紀州徳川

御三家55万5千石の城下町として繁栄し、明治になっても1893（明治26）年時点で全国17位の人口を有し、18位の岡山市を凌ぐほどであった。その約80年後の1970年においても、和歌山市の人口は全国28位で、26位の岡山市に比肩する規模を維持していた。和歌山市は約210km²の市域に3社7路線31駅もの鉄道ネットワークを擁するが、これは過去の栄光の証左とも言えよう。

しかしながら、その後、岡山市が山陽新幹線や瀬戸大橋の開通もあって大きく発展し、2010年現在、全国20位の人口を有する政令指定都市となっているのに対し、和歌山市は坂を転げ落ちるよう^{*}に人口順位を落としていった。2010年現在、和歌山市の人口は全国55位にまで転落しており、国勢調査上のピークである1985年比で約8%の人口減少をみている^{*}。英文の著名な旅行ガイド「Lonely Planet JAPAN」を開くと、和歌山市は中規模都市ではなく「Small City」と紹介されている。残念なことではあるが、市中心部の寂れ切った様子から、そのような率直な評価を受けるのも致し方のないところであろうか。

このような中、和歌山市は2009年3月策定の第4次長期総合計画において、都市構造形成の基本方針として多核型コンパクトシティを掲げ、核相互を公共交通や道路交通で連絡するという姿を描いている。このような多核型コンパクトシティの実現に向けては、自動車のた

鉄道の未来学

基調報告 (38)

「地方鉄道再生の成功モデル」と評価される和歌山電鐵貴志川線。しかし、さらなる将来を見据えればさまざまな課題が浮上する。「永続的な存続」をかなえていくことは果たして可能なのだろうか。地方鉄道の再生について考察する。

貴志川線の存続に見る 地方鉄道の再生について

和歌山大学経済学部 教授／副学部長

辻本勝久

Katsuhisa TSUJIMOTO

広島大学大学院国際協力研究科修了、博士（学術）。広島大学経済学部附属地域経済システム研究センター講師、和歌山大学経済学部専任講師、准教授を経て、2011年より現職。専門分野は交通政策・交通計画。交通ネットワークと地域の発展に関する社会・経済的研究を主とする。日本交通学会、土木学会、日本地域学会に所属。著書に『地方都市圏の交通とまちづくり 持続可能な社会をめざして』（学芸出版社）、『交通基本法時代の地域交通政策と持続可能な発展』（白桃書房、第10回法政大学地域政策研究賞優秀賞）ほか。

めの道路整備に重きを置くよりも、7路線31駅という比較的恵まれた鉄道ネットワーク^{※3}を最大限に活用する方が、財政面において現実的な方向であろうし、実現までの期間も短縮されるだろう。

また、駅周辺において徹底した交通静穏化施策を行うなど、誰もが安心して快適に歩いて暮らせる状況を実現していくことも望まれる。駅を中心とした歩いて暮らせるまちは、子どもたちが安心して外遊びできるまちでもあり、高齢者が道端でゆっくり休めるまちでもあり、地域住民が道端で世間話の花を咲かせることができるまちでもある。そのようなまちには、センス・オブ・コミュニティ（共同体の一員であるという意識）が生まれ、誰にとっても居心地の良い、心底くつろげる居間のようなまちとなるのではないか。利便性を高めた鉄道で結ばれたそのようなまちは、一つ一つは小さくてもそれぞれに美しい「小町^{※4}」と言えるだろう。

鉄道を軸とした多核型コンパクトシティ実現の鍵を握るのは、持続可能なまちづくりに向けた鉄道等の公共交通機関の役割に対する理解の深度化であり、それを背景とした公共交通への外部補助の投入拡大ではないだろうか。

3. 道路整備の進展や自動車の進化と貴志川線

貴志川線の沿線では、複数の都市計画

道路が整備事業中であり、その一部は2015年の和歌山国体開催までの供用が予定されている。貴志川線には、1996年と2001年の道路開通を受けて利用客数を大幅に落とした歴史があり、その再現が懸念される。

自動車台数の増加が進む中であれば、「渋滞対策のための道路整備が自動車の利便性を向上させ、結果として自動車交通量が増加して渋滞に戻る」という元の木阿弥的な図式も想定できたであろう。しかし、既に和歌山市と紀の川市では2008年をピークとして自動車台数の減少が始まっており、沿線道路の整備が渋滞緩和へとこれまで以上に直結しやすい状況になりつつあるものと考えられる。さらには、政府が本年6月に策定した「科学技術イノベーション総合戦略」には、信号等の技術革新による大幅な渋滞緩和の工程表が盛り込まれており、これも対家用車での貴志川線の優位性にとってはマイナスに作用するであろう。仮にそのような状況下で貴志川線存続の費用対効果分析を行えば、利用者便益（貴志川線があることによる移動時間の節約等）や環境等改善便益（貴志川線があることで道路混雑が抑制される等）はどのような数値となるだろうか。

今後は環境面においても、自動車利用に対する貴志川線利用の優位が揺らぐ可能性が大きい。第一に、沿線道路混雑の緩和は燃費の向上につながり、自動車由来の二酸化炭素排出量の減少に寄与す



大池遊園の大池に架かる鉄橋を渡る「いちご電車」

る。その上、わが国では交通由来の地球温暖化ガス排出量削減に向け、自動車車体対策、交通流対策等が進められている。このうち自動車車体対策の一つであるクリーンエネルギー自動車の普及状況（電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車の合計）は、2011年3月末現在で約147.5万台であり、対2001年3月末比で約23.8倍に増えている。2009年3月末では約58.2万台であったことから、近年の急激な普及状況が分かる。1人1km当たりの二酸化炭素排出量において、2010年度

現在ではおおむね鉄道・自家用乗用車¹¹1.9であるが、日進月歩で進む自動車分野での環境対策を受けてその差は縮小し、「鉄道は環境に優しい」との主張が通りにくい状況が生じることとなる。道路の安全性も今後大きく向上する。2012年の交通事故死者数は、対1992年（近年のピーク）比で0.53の4411人、同年の交通事故負傷者数も対1992年比で0.71の82万5396人である。ITS（高度道路交通システム）の発達により、先進安全自動車など、より安全性の高い自動車の開発も進められている。先に述べた政府の「科学技術イノベーション総合戦略」には、2018年までに交通事故死者数を年2500人以下とする工程表も盛り込まれている。わが国における1億走行km当たりの死者数は鉄道が56.8人、自動車⁹が128.8人（2010年度）であり、

その差は顕著である。しかしながら、鉄道施設の老朽化が進行する中、体力的に限界のある地方鉄道事業者に安全性の維持・向上のための投資を依存し続けられ、鉄道の安全性と信頼性が大きく損なわれる結果となるのではないかと。

以上のように、道路整備のさらなる進展と自動車の進化によって、環境面・安全面・所要時間節約や渋滞緩和の面などでの貴志川線の優位性には下落の圧力がかかるものと考えられる。道路の渋滞緩和や道路交通事故の撲滅は地域社会の悲願であり、また自動車由来の地球温暖化対策は全世界的な課題である。これらの対策が進むことは非常に喜ばしいことであるが、そのことによって貴志川線が地域社会に及ぼすさまざまな価値が忘れ去られるのではないよう、人と環境への優しさの徹底的な追求はもとより、貴志川線関連イベントの積極開催等による「イメージアップ効果」の向上、鉄道関連の景観の向上による「間接利用効果」のさらなる獲得をはじめ、各種の対策を今後一層講じていく必要があるだろう。社会経済環境の変容への対応には、新しい価値の創造も重要となる。毎月開催の双方向型コミュニケーションの場である「貴志川線運営委員会」を今後も継続するだけではなく、柔軟な発想を期待できる若者などにもさらなる参画を促し、時には地域外の人の率直な意見にも耳を傾けて、新鮮なアイデアを採り入れていくことも重要となる。

また、貴志川線の価値の理解者を広く国内外へと広げる努力も重要である。例えば貴志川線の観光資源としての価値は、香港のEGL tours¹¹など海外の観光業者にも認知されてきており、ツアーの連続的な誘致につながっている（写真）。このことは貴志川線の価値の理解者を海



「小玉列車（たま電車）」を楽しむ中国からのツアー客（伊太祈曽駅にて）

ホームに降り立った彼らはひとしきり写真撮影をしたあと、ローカル然とした伊太祈曽駅舎をバックに写真を撮ったり、駅前の郵便ポストや民家の花壇を珍しいように眺めてから、観光バスで次の目的地へと出発した。日曜日のため、猫の「ニタマ」は不在であった。

外にまで広げ、継続的な集客につなげた事例として高く評価されてよいであろう。進化する自動車との連携強化も重要と考えられる。例えば近い将来、道路の安全性の向上や、小回りの利く電動超小型車の普及により、高齢者などでも運転しやすい状況が生まれることが予想される。このような超小型車やシニアカー等で駅まで出てきた高齢者等を、バリアフ

リーの整った鉄道へとスムーズにリレーすることで、より多くの人の行動可能範囲をより広くすることができ、福祉の向上につながるだろう。「鉄道VS自動車」の図式にとらわれすぎず、進化する道路や自動車と連携しながら持続可能な地域づくりに貢献するのが近未来の地方鉄道の姿ではないだろうか。

一方で、公共交通ならではの貢献を追求していくことも大事である。その一つが社会的排除（ソーシャル・エクスクルージョン）の解消である。自家用車を比較的自由に利用できる人は、運転免許を持ち、車を保有できるだけの経済的条件の下にあり、かつ運転に支障の無い身体的能力を有する人等に限定される。従って、自動車利用を前提としたまちづくりの下では、子どもや求職中の人を含め、数多くの人々から社会参加の自由が奪われることとなる。交通条件に起因する社会的排除の問題は、運賃さえ支払えば誰もが基本的には利用可能な公共交通システムの活用や、歩いて暮らせるまちづくりの推進によって軽減される。英国の地域交通計画（LTP¹³）には、「公共交通で30分以内に通院できる人の割合を〇%に高める」といった指標が盛り込まれているが、これは公共交通が社会的排除の改善に果たす役割を踏まえた指標設定の例である。自動車がいくら進化して自動運転等が可能となろうとも、その保有に莫大な費用を要する限り、社会的包摂の決め手は公共交通網なのではない

和歌山電鐵への継承から今日までの間に、わが国は東日本大震災・津波や台風12号災害を経験し、自然災害の巨大なリスクと、それへの備えの必要性が再認識された。地方鉄道の命運を左右しかねない大規模災害は、南海トラフ地震などの巨大地震・津波や台風災害、強毒性新型インフルエンザのパンデミック等、さまざまなものが想定され得る。大規模自然災害に備え、施設・設備の耐災害化や、

4. 多発する自然災害と貴志川線

か。公共交通の維持・充実による社会的排除の解消は、人々の健康増進や介護予防、地域の活力向上につながるものでもある。

5. 総合交通まちづくり計画の策定による戦略的取り組みの推進

和歌山市や紀の川市では、貴志川線の存続や活性化への取り組みをきっかけとして、まちづくりの中の公共交通の重要性に関する理解が広がり、行政、大学、NPOなどによるさまざまな活動が行われてきた。和歌山都市圏交通まちづくり基本計画（素案）や、地域公共交通総合連携計画（貴志川線、和歌山徳島航路、紀の川市の3本）やバリアフ



貴志川線「たま電車」車内の様子

リー基本構想（六十谷駅周辺地域の1本）の策定もなされ、両市の地域公共交通会議も立ち上がっている。

このような状況をさらに前進させ、貴志川線の永続化につなげるために、総合交通まちづくり計画の策定と、その下での戦略的取り組みの推進を提案したい。

「交通計画」ではなく「交通まちづくり計画」としているのは、地域のあるべき姿の実現に向けた交通面からの計画であることを明確にするためである。先述のLTPのように、市民参画の下、公共交通、道路、資産管理、福祉、安心・安全、環境、健康、市街地活性化といった政策領域を統合した総合交通計画をつくり、そこに投資計画も盛り込んで、関係者の総力を上げ、PDCAサイクルの中

で継続的に改善していければ理想的である。和歌山市には交通ネットワークを総合的に議論する場として、2013年度より公共交通政策審議会が新設される。この新しい審議会を、総合交通まちづくりの場へと育て上げてはどうだろうか。

貴志川線をはじめ、地方鉄道を取り巻く社会経済情勢は、今後大きく、さまざまに変容するものと考えられる。その中において、地方鉄道が未永く存続できるか否かは、沿線地域社会が鉄道をはじめとする公共交通網の社会的な価値を認識し、公共交通を活用した持続可能な地域づくりを今以上に強力かつ戦略的に推進するかどうかや、地域社会の期待を受けた事業者の奮闘にかかっていると見えるだろう。国の支援拡充にも期待する。

- ※1 辻本勝久(2012)「和歌山電鐵貴志川線の再生と今後の課題」『運輸と経済』第72巻第8号、pp.82-92。
- ※2 総務省統計局「国勢調査」および東洋経済新報社「明治大正国勢総覧」。本稿のテーマとはやや離れるが、対岸の徳島市の人口は1893年の全国13位から2010年には同81位にまで落ちている。高速鉄道空白地帯の解消に向けて連携すべきではなかろうか。
- ※3 例えば、和歌山市と面積と人口規模が類似する岐阜市内の旅客駅数は12である。
- ※4 仙田満・上岡直見編(2009)『子どもが道草できるまちづくり 通学路の交通問題を考える』学芸出版社。
- ※5 和歌浦に坐す玉津島神社にゆかりのある小野小町にヒントを得たネーミングであり、「交通まちづくり」の意味も込められている。小町のように賢く美しくこやかなまちである。
- ※6 和歌山県「和歌山県統計年鑑」各年版より、保有登録車両数と保有軽自動車数を合算して算出。
- ※7 環境省「低公害車保有台数の推移」
<http://www.env.go.jp/doc/toukei/data/10ex418.xls>
- ※8 警察庁「平成24年中の交通事故の発生状況」
- ※9 国土交通省「自動車輸送統計・自動車燃料消費量統計年報」「鉄道統計年報」、警察庁「交通事故統計年報」
- ※10 いちご電車、おもちゃ電車、たま電車や猫駅長、貴志駅改修といった一連の取り組みは、貴志川線の利用者増に寄与したばかりではなく、沿線地域のイメージアップや景観の向上等への貢献も多大であった。これらの存在効果の大きさは、2005年（和歌山電鐵継承前）の費用対効果分析実施時点では到底想像できないものであった。
- ※11 同社のサイトは、日本には多数の観光列車やテーマ列車があると、貴志川線と肥薩おれんじ鉄道を紹介している。
<https://www.egtours.com/travel/travel/blog/index.jsp?p=train.htm>
- ※12 超小型車は道路運送車両法上の「軽」と「原付」の中間に位置づけられる1～2人乗りの車で、主に高齢者や観光客などの半径5km圏内の移動を想定したものである。2012年に国土交通省が仕様に関する指針を公表し、自動車メーカー各社による開発が進められている。
- ※13 LTPは、公共交通、道路、資産管理、福祉、安心・安全、環境、健康、市街地活性化といった政策領域を統合した総合交通戦略かつ交通投資計画であり、イングランドのカウンティレベルの地方交通当局等に策定が義務づけられている。業績管理が行われ、中央政府の交付金額と連動している。

Summer みんてつだより

江ノ島電鉄 台湾「平溪線」と提携、 1日乗車券を交換

江ノ島電鉄では、台湾の観光鉄道として知られる平溪線（へいけいせん・ピンシーシェン）と提携、互いの使用済み1日乗車券を交換できるサービスを実施している。江ノ島電鉄と台湾鐵路管理局が締結した観光連携協定の一環として行われているもので、海を越えためずらしい取り組みとして注目を集めている。

平溪線は、台湾北部の溪流沿いを走る12.9kmのローカル線で、日本統治下の1921年に炭坑専用線として開業。当時の日本式木造駅「青桐駅」や線路沿いに商店が並ぶ「十分駅」などの観光スポットが人気を集め、週末には「台湾のナイアガラ」と呼ばれる「十分瀑布」を訪れるハイカーで賑わっている。

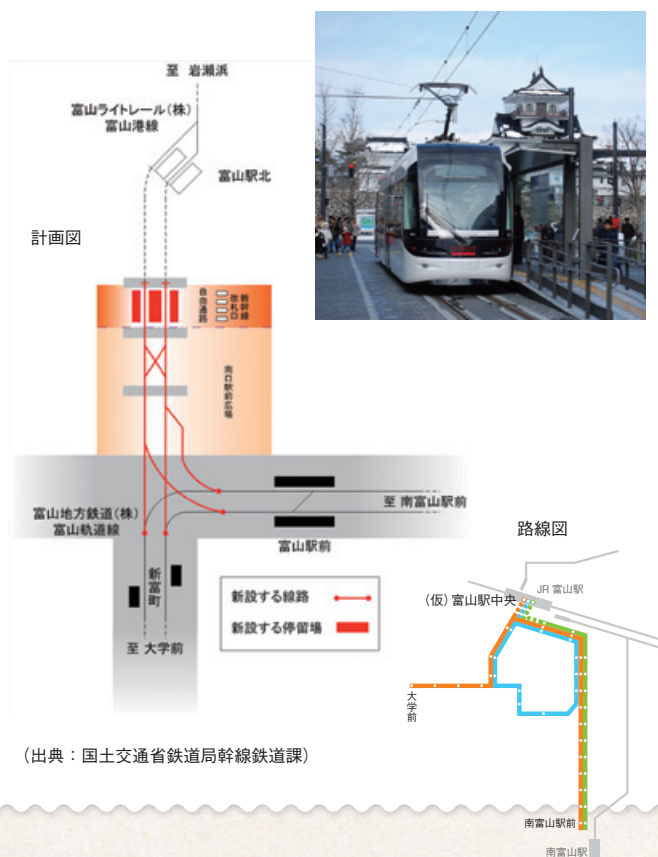
協定では、江ノ電の使用済み「1日乗車券のりおりくん（大人580円）」を、台湾・台北駅または瑞芳駅にパスポートとともに持参すると「平溪線一日周遊券」が無償で提供され、同様に平溪線の使用済み一日周遊券は、江ノ電藤沢駅・江ノ島駅・鎌倉駅で江ノ電の1日乗車券と交換できる。実施期間は2014年3月31日まで。連携協定は、互いに観光に関わる宣伝活動や誘客などで協力し、日本と台湾との友好関係を深めていくことを目的としている。



平溪線一日周遊券



江ノ電 1日乗車券のりおりくん



富山地方鉄道 国土交通省 「軌道運送高度化実施計画」を認定

国土交通省は、富山市および富山地方鉄道が申請していた「軌道運送高度化実施計画」の認定申請事業について、4月26日、申請通り認定した。

申請事業は、JR富山駅と富山地方鉄道の電鉄富山駅の高架化にあわせて行うもので、新幹線高架下に新設予定の「富山駅中央（仮）」電停から富山地铁接続点までの0.16kmに、複線の軌道を整備する。開業予定は2014年度末で、開業後は富山地铁富山軌道線の全電車が富山駅中央電停まで運行する。

延伸部分には「上下分離方式」を導入し、軌道施設の整備に必要な建設費および軌道施設の設備更新費は富山市が、運転・運輸費やLRVの導入・保有にかかる費用は富山地铁が負担する。事業費は富山市が8億6200万円、富山地方鉄道が10億5000万円。富山地铁は2014～2019年度にかけてLRVを4両導入する予定だ。

富山市内の路面電車では、このほかにも富山駅中央電停を経由することによる富山ライトレールと富山地铁富山軌道線の接続が計画されている。

（出典：国土交通省鉄道局幹線鉄道課）

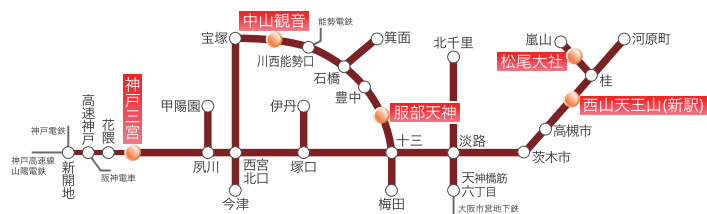
阪急電鉄 4 駅の駅名を変更し、 駅ナンバリングを導入

阪急電鉄では、京都本線の大山崎駅—長岡天神駅間で 2013 年 12 月 21 日に予定している「西山天王山」駅開業にあわせ、4 駅の駅名を変更するとともに、全駅で駅ナンバリングを導入する。

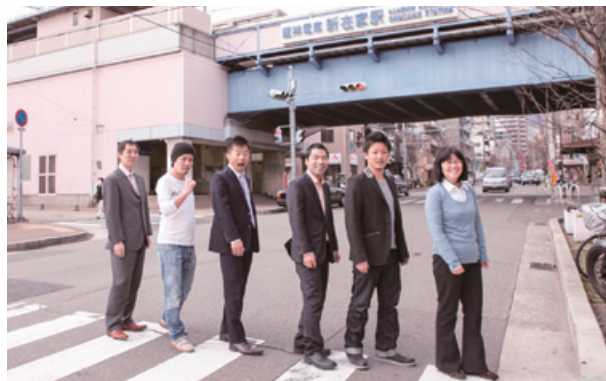
駅名を変更するのは、神戸本線の三宮駅、宝塚本線の服部駅と中山駅、嵐山線の松尾駅の 4 駅。三宮駅は、観光都市神戸の中心地であることを明確にするため「神戸三宮」駅に変更。残りの 3 駅は、駅直近の社寺仏閣等にちなみ、服部駅を「服部天神」駅に、中山駅を「中山観音」駅に、松尾駅を「松尾大社」駅に変更する。沿線外、さらには近年増加傾向にある外国からの利用者に対し、駅のロケーションや駅直近の歴史的観光資源を分かりやすく案内することがねらいだ。

また、駅ナンバリング対象駅は 87 駅で、会社名を示すアルファベット「HK」と 2 桁の駅番号の組み合わせで表示する。例えば、梅田駅は「HK-01」、宝塚駅は「HK-56」、嵐山駅は「HK-98」となる。駅ナンバリングは、ホームの駅名看板類や駅掲出の運賃表、駅・車内の路線図や車内案内モニターなどに掲出していく。

西山天王山駅開業にあわせ駅名変更する 4 駅（2013 年 12 月 21 日予定）



駅名看板掲出イメージ



写真上／新在家駅高架下に出店するオーナーたち
写真下／左からモチノキ、サクラ、アカシアの「38 はちみつ」

阪神電気鉄道 新在家高架下店舗オープン、 はちみつ新商品も続々

「みんてつ Vol.45 春号」の特集で紹介した阪神電鉄の「ソダッテ阪神沿線 新在家編」では、新在家駅高架下に 6 店舗の出店が決定。5 月 29 日、オープンした。

「ソダッテ阪神沿線 新在家編」は、個人からの少額投資の仕組みである「マイクロ投資」を活用して、高架下店舗の開業を支援する住民参加型の沿線活性化プロジェクト。審査を経て、窯焼きピッツアや串焼きの店など、6 店舗が選抜された。新在家に“縁”や“想い”を持つ出店者のチャレンジで、地域の新たな賑わい創出とコミュニティの形成が期待されている。

また、同特集で紹介した「阪神電車みつばちプロジェクト」では、新商品として瓶詰はちみつ「38 はちみつ」、「魔法のコンフィチュール 嵐（おろし）」を販売している。「38 はちみつ」は、アカシア、モチノキ、サクラの種類ごとに瓶詰めしたもので、名前の「38」は阪神電鉄が開業した明治 38（1905）年にちなみ、ラベルには開業当時を連想させるクラシカルな沿線風景のイラストを使用している。「魔法のコンフィチュール 嵐」は、パンに塗る以外にも、飲み物に足したり料理のソースとして使うなど、幅広い用途で楽しむことができる。阪神電鉄では、今後も「38 はちみつ」を使った商品を考案・販売し、沿線の魅力を伝えていく方針だ。

※フランス語で「ジャム」のこと。

地方 紀民鉄行

弘南鉄道株式会社 大鰐線



まだ花芽の硬いリンゴに、
開花の遅れた桜。
1輪2輪、咲きほころんだ
桜の花に春の気配を
捕まえる。

静

かな駅舎に人待ち顔のタクシー、低く飛び交うツバメに桃色のワニ。そう、ピースサインをした桃色のワニが利用者を出迎えてくれる、ここは弘南鉄道大鰐線の終着駅「大鰐」。さくらまつり真つ只中の弘前公園に向かったため、訳あって今回は終着駅から出発。

途中下車して春探し

関東より一足も二足も春の遅い青森。とはいえ、すでにゴールデンウィーク。雪をかき分けて進むラッセル車が印象的な弘南鉄道沿線にも、春の気配はそこにある。途中下車を楽しむので、買うのは一日乗り降り自由の「大黒様きっぷ」。鉄道ファンのホームページで見つけた奥羽本線と立体交差する陸橋や、景色のきれいな場所が見たいと駅員さんに相談し、ひとまず義塾高校前駅を目指す。

車内には2〜3人の乗客。座席に座って、ふと上を見ると、つり革の赤い輪には緑色の三角形。さすが青森、こんなところもリンゴをモチーフにしているのかとさらに見ると「109」「東横のれん街」などの文字。どこかで見たことのあるような車体だと思っていたら、かつて東京・渋谷を走っていたらしい。電車の人生(?)が、そのまま残されているようで面白い。きよきよと車内を見回しているうちに、義塾高校前駅に到着。

ホームに降りると、運転席の窓が開き、「(立体交差は、そこを真つ直ぐ。この字を書くように下つて行けば着きますから)」とありがたい道案内。先ほど相談した駅員さんは

運転手さんだったらいい。お礼を言つて一歩踏み出すと、「あつ、出口はこっち」と、もう一言。優しい運転手さんを見送つて、教えられた道を歩き出す。

リンゴの木々は前衛舞踊家?

奥羽本線の上に弘南鉄道の陸橋がかかる。弘南鉄道と奥羽本線の立体交差点地点は、義塾高校前駅に程近く、迷う間もなくたどり着く。どちらかの電車が通るのを待つかとも思つたけれど、時刻表を確かめて断念。弘南鉄道の線路を右手に、隣駅の「石川」を目指す。

満開の木蓮に散り始めの桃……住宅街に花を探しながら進むと、大きな川に行き当たる。河川敷や土手を覆うのは、枯れ草と緑の芝が半々だけれど、ちらほら見える黄色い花の分だけ春の気配が優勢。川に架かった赤銅色の橋梁を2両編成の電車がゴトゴトと音を立てて渡つて行く。川面に光が反射して、柔らかに霞んだような何とものんびりした景色だ。

電車の通り過ぎた橋梁をくぐつて、土手を上ると、眼下には一面のリンゴ畑。広がるリンゴ畑の縁を沿うように進む電車は、季節になれば白いリンゴの花霞の中を走って行くように見えるはず。

弘南鉄道沿線の随所に見られるというその華やかな光景も、季節にならない今はまだ想像するしかないけれど、枝ばかりのリンゴ畑も面白さでは負けていない。背の低い木々がうねるように枝を伸ばす姿は、腰を落とし腕をくねらせて踊る、前衛舞踊の群舞のよう。

弘南鉄道

【こうなんてつどう】

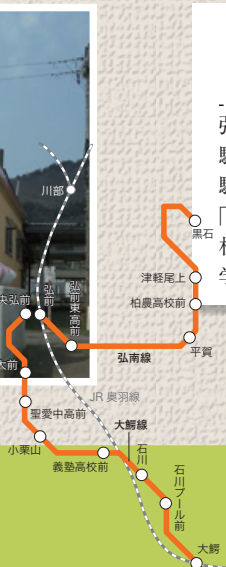
弘前駅を始発駅とする弘南線と、中央弘前駅を始発駅とする大鰐線の2路線がある。駅数は26駅で、旅客営業キロは30.7km。「弘前学院大前」や「聖愛中高前」「柏農高校前」など、学校名を冠した駅が多く、通学利用が7割に上る。



大鰐駅のシンボルはピースサインの桃色のワニ。



葉っぱの三角形は岩木山を模しているとか。





リンゴの花の開花は、桜の少し後になる。



陽射しに霞む景色は春の気配。



陸橋の上を通るのが弘南鉄道、下をくぐるのが奥羽本線。

夜中に見たら怖そうだけど、陽射しの下では自由を謳歌しているみたい。

土手から続く道は、いつの間にか両側をリンゴ畑に挟まれ、線路は畑の向こう側。線路の方へ近づこうにも、畑を横切るわけにはいかないし、そもそも駅の場所が分からない。来た道を戻ればいいのだけれど、少し面倒。最後の手段で、リンゴ畑の人影に向け、「すみません、ここから一番近い駅はどこですか？」と大声を張り上げる。

「この道真っ直ぐ。突き当たりを左へ行くと着きますよ!」。また親切な道案内をいただいて、たどり着いた駅は「石川プール前」。この時点で石川駅を通り過ぎたか分からないけれど、ホッと一息。待つことしばしやって来た電車に乗り込み、一路、中央弘前駅へ。

花の寂しさ、人の賑わい

「はくらまつりに行かれる方、これをどうぞ」。中央弘前駅で降りた乗客に配られる紙片、これが終着駅から出発した「訳」。これがあると、さくらまつりの会場、弘前公園の有料区域へも無料で入れる。さっそく向かう弘前公園は、中央弘前駅から歩いて約20分。

陽が暮れ始めた街は空気が冷たい。駅近くの土淵川沿いの桜はまだ咲いていなかったし、なんだか寒くなってきた。はたして公園の桜は……予感的中、公園を囲むお嬢の桜はあともう一息。赤く膨らんだ花芽のせいで枝全体が薄赤く見え、近づけばほんの少し咲いている、といった具合。園内に入っても桜の様子に大差は

なく、本来ならばこの時期、桜の花陰に浮かび上がる弘前城の天守閣が、寂しいほどにくっきり見える。

「今年は開花が遅いのね」「あつあつこ、咲いてる!」。少ない花を補うように、花見客の賑やかな声が園内を彩る。周囲より一足早く咲きほころんだ一枝はまるでアイドル。無数の視線とカメラを独占している。

賑やか華やか、もう十分

観光らしい集団からは「残念」「残念と、しきりに聞こえてくるけれど、そう言う顔をちらりと見ると、それほど残念そうでもない。花を追いつ、そぞろ歩く人の流れに従って進んでいくと、人が増え、賑やかさが増していく。

なるほど、皆さん花より団子。目の前にはずらりと並んだ屋台に群がる人、人、人。好みの食べ物を手にした人は、より一層楽しげに「残念」と、桜を見上げる。屋台近くの広場には、咲いていない桜の下に、次々とピクニックシートが広がり、夜の宴会準備が着々と進められている。

これから天気は下り坂。明日の予報は曇り時々雨だとか。視線を集める今日のアイドルたちには、冷たい花散らしの雨になるかもしれない。そんなことを知ってか知らずか、少ない花を見上げる顔は、満足そうに楽しそう。

満開の桜の景色を期待していたのは事実だけれど、これはこれで十分賑やか、十分華やか。今日一日で春を満喫した気分。なんだか幸せ、もう十分。



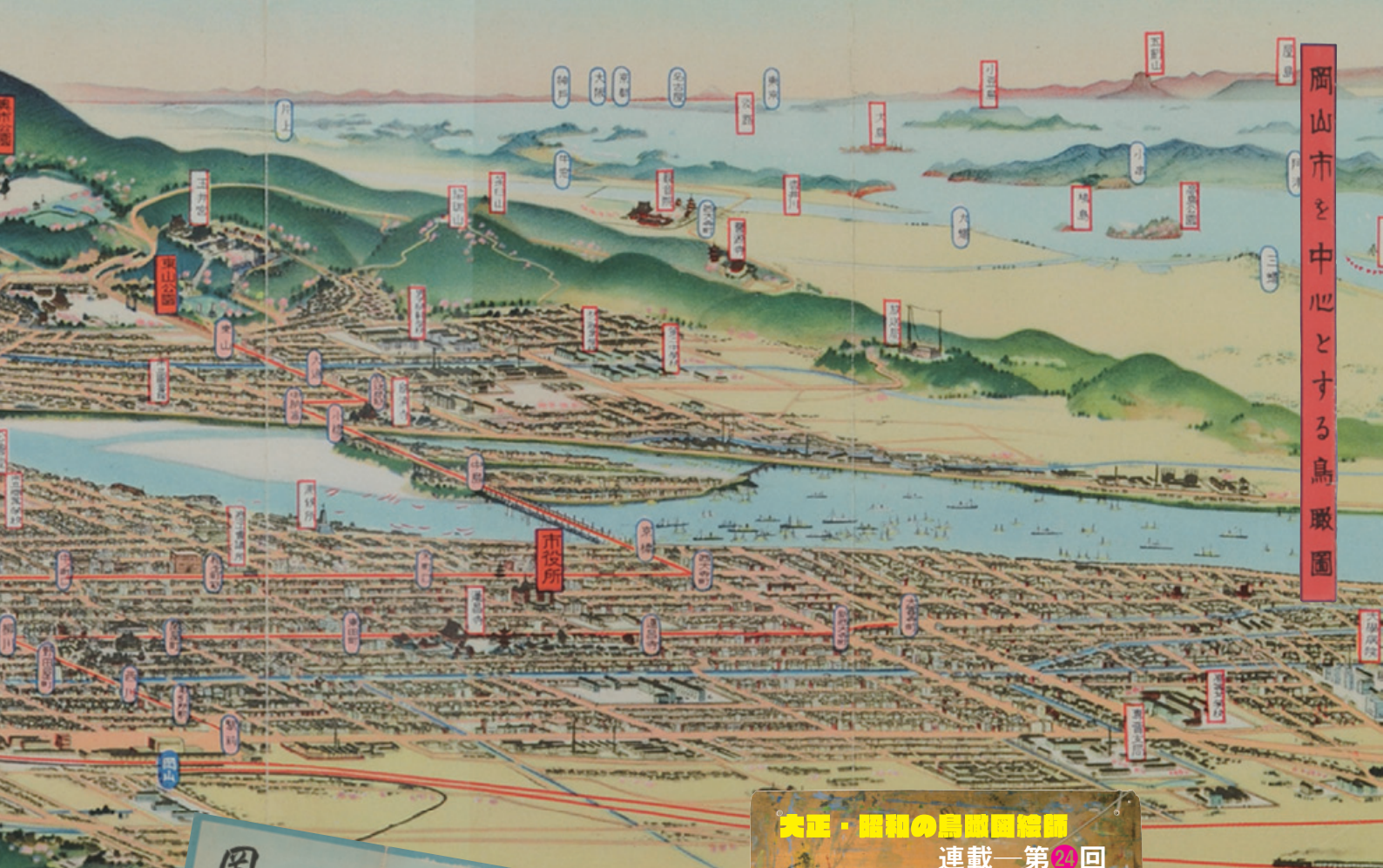
咲いた桜は人気。



ソースの匂いに人が集まる。



咲いているのは1輪2輪。



岡山市を中心とする鳥瞰図

大正・昭和の鳥瞰図総集

連載—第24回

吉田初三郎の世界



岡山市

岡山市を中心とする鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

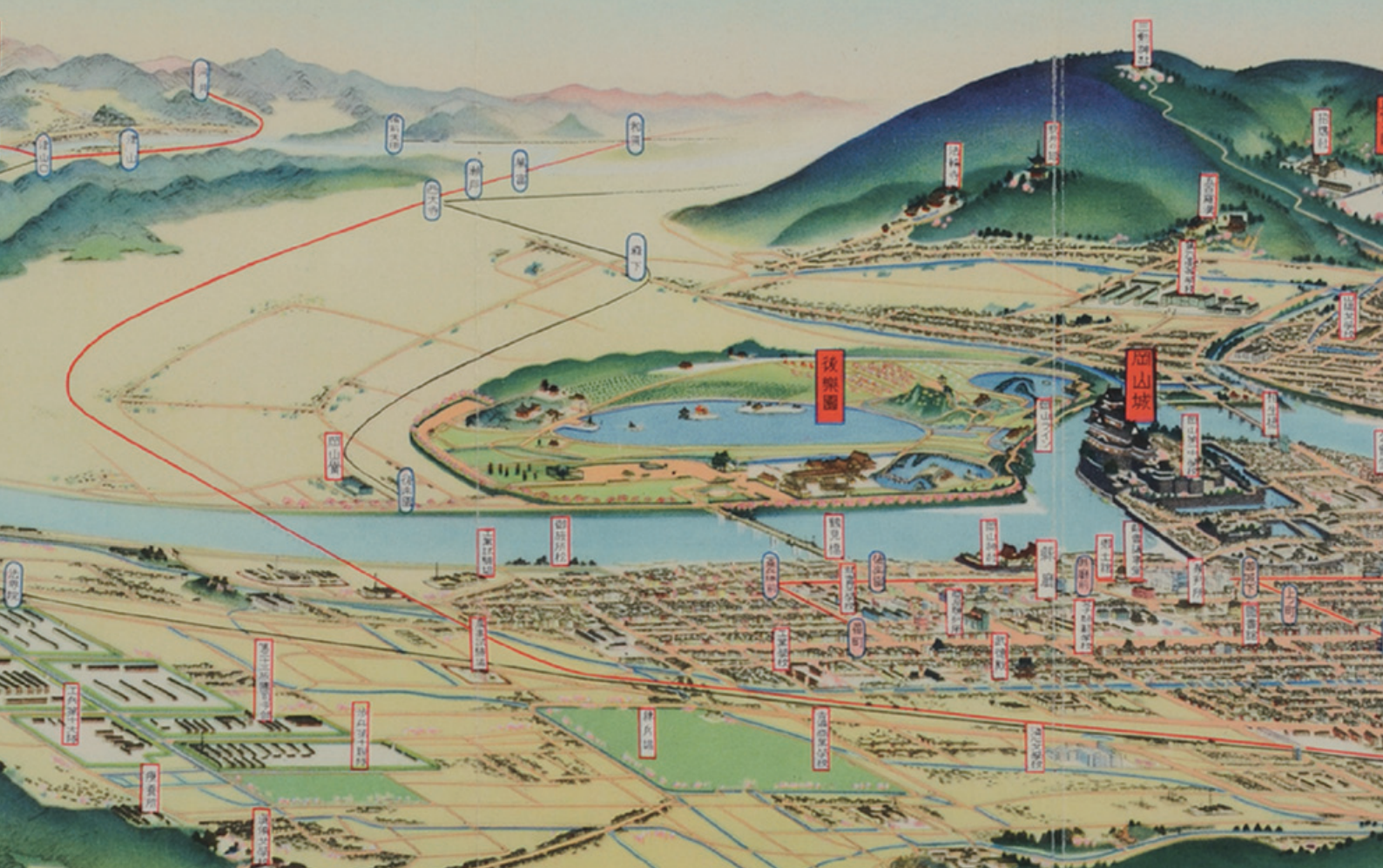
岡山市は岡山平野の中心に位置する交通の要であり、旭川が形成した沖積層に市街地が広がっている。近世には岡山城（姫路の白鷺城に対して鳥城とも）の城下町として繁栄した。中洲の後楽園は水戸の偕楽園、金沢の兼六園と並ぶ名庭園の一つで、城の前面の防御の役割も担っていたという。そうした歴史的背景を有しながら、岡山市は西日本の中核都市として発展を続けている。

岡山市内の重要な公共交通を担う岡山電気軌道は明治四十三年の創立で、古くから市民の足として活躍「市内電車」の愛称で親しまれている。

岡山駅前―城下ルートは、明治四十五年五月五日開業の東山本線が御城下（移設し現・城下）で城下筋と直交し、中洲の中島を経て、大正十二年に延伸した東山に通じる3kmの路線となっている。また、清輝橋線は、途中の柳川から旧山陽道筋の蓮昌寺（現・田町）を経て大雲寺前ま

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。日本国際地図学会会員。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。



『岡山市 [岡山市を中心とする鳥瞰図]』

(昭和7(1932)年)
岡山市産業課 発行
犬山日本ライン 蘇江の観光社本社
+ 高松市の観光社関西支社 印刷

岡山電気軌道株式会社 路線図



岡山電気軌道株式会社 Okayama Electric Tramway Co., Ltd.

創立：明治43年5月21日
本社：岡山市北区岡南町1丁目14-41



超低床車両「MOMO」が走る。 県都・岡山の乗って楽しい路面電車。

平成22年に創立100周年を迎えた岡山電気軌道。戦後の岡山市の復興を支え、岡山の象徴として走り続ける路面電車は、今も地域になくてはならない公共交通機関として広く市民に愛されている。市中心部から東と南に走り抜ける東山本線と清輝橋線の2つの路線は、いずれもJR岡山駅から運行。営業キロ4.7kmの路線だが、岡山下城下の観光ポイントが沿線に点在しており、多くの観光客に「路面電車の旅」が楽しまれている。超低床車両「MOMO」や改装車両の「KURO」、ラッピング車両の「たま電車」など人気車両も多い。



での1km強の路線で、昭和三年に開業。昭和二十一年に、清輝橋まで延伸している。なお、戦災に遭った旧県庁舎前を経て終点・番町に至る1km弱の番町線は、創業時からの歴史があったが、惜しくも昭和四十三年に廃止となっていました。

初三郎の大胆な構図を見てみると、西側上空から眼下に岡山市街地、なかでも左右に伸びる旭川の両岸に岡山城郭と堀割、後楽園を、川向こうに東山、操山の丘陵帯を配置。左端には旭川上流域の美作津山方面、右端部に大阪・名古屋・富士山・東京方面、中景の多島海瀬戸内海の奥に、遠景の四国屋島や金毘羅宮、九州、釜山方面まで描出してしまいう不思議な誇張表現の巧みに魅かれる。

最後に初三郎の「絵に添へて一筆」から拾ってみよう。大正十二年の『岡山後楽園名所図絵』、昭和五年の『南備名所御案内』に次いで、今回の観光博覧会記念岡山全市鳥瞰図で三度の喜びを發して「幸ひに本図を以て独り今日の交通知識に役立つのみを目的とせず、遙なる後世のためにいさゝか昭和の岡山市を伝えて、その印蹟を物語り得ば、筆者末代までの幸福である」と。先見の明のある鳥瞰図歴史遺産の言葉と受け止めたい。



伊太祈曽駅に停車する「たま電車」

みんな てつ Vol.46 | SUMMER 2013 夏号

●発行所／一般社団法人 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／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 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「みんなてつ」編集室

●写真／加藤有紀

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／太島恵里子

●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。