

# 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、そして伊太祁曾神社を巡る「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曾駅の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」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



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

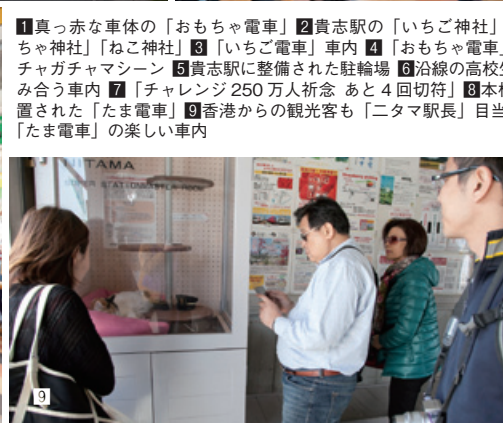
もに、車両などの鉄道施設を無償譲渡し、技能・技術を継承するなど、和歌山電鐵による貴志川線再建に全面的に協力した。

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み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と感ずる」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。



みとおかえいじ (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。

# 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。

## 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。一過性のもてはいけないし、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なりました。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、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。

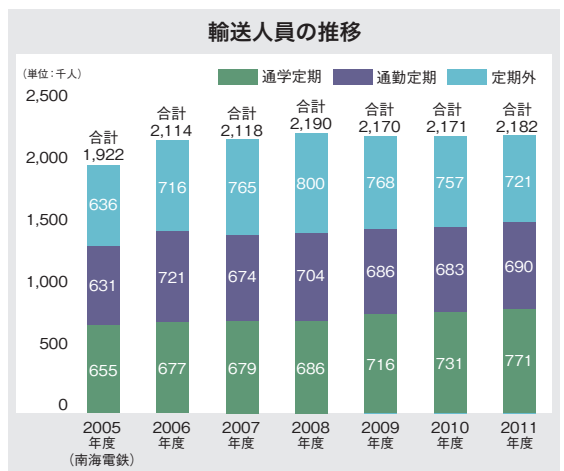
和歌山電鐵は小さな会社ですが、夢や希望があります。どこの鉄道会社もできなかったこと、やってこなかったことを実行して、貴志川線の電車や「たま駅長」は、地域の光になりました。今では日本中から観光客がやってきます。

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。

Eiichi 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回多く乗って永続させよう」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」の人氣とともに、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く。

『「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、貴志川線の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はなく、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ヤに任命された『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、

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。



「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）

# 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ると、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ぬ」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、利用者に関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こと。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

## 「貴志川線に〆関わる人〆を増やし、 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ぷらざ貴志川」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的存在でもある「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、「もつと!ずつと!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様な取り組みを続けている。

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つくる会の会員が手弁当で集まり、運営する。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22000〜23000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、住民の立場からのお願いをする。私たちも無理をしないで、できることをする」という意識で活動を続けている。

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年目を迎へても、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おり、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』の人気が全国区になり、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」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、平地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を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。