

廃線の危機から貴志川線を復活させた改善改革

おもちゃ電車

暖かい春の土曜日だった。JR和歌山駅の9番線、貴志川線ホームで真っ赤な車体の「おもちゃ電車」が待っていた。側壁にはオレンジ、黄、青、緑、藍、ピンクの「OMODEN」の文字が躍り、中は木のぬくもりのある座席が並び、壁面の棚には子どもたちの大好きなアニメヒーローや怪獣のプラスチック人形が並んでいた。子ども連れの乗客たちは、はじめて見る楽しい車両に歓声を上げ、あっちこちでデジカメのフラッシュが光った。

やがて発車。三社参りで有名な日前宮、かまやま竈山神社、伊太祁曽いたきそ神社を経て旧貴志川町（現在は紀の川市）の貴志駅まで14.3キロ。車窓から見えるのどかな田園風景には黄色い菜の花があちこちで咲き誇っていた。

田園風景といっても人家は少なくない。真新しい家もある。だが、5年前、この貴志川線を運行していた南海電鉄はこの線の廃線方針を発表した。利用客の減少傾向に歯止めがかからず、もう何年も赤字が続いていたという。沿線は住宅地として開発が進み、人口はむしろ緩やかに増えていたのだが、新しく移り住んだ住民の移動手段はもっぱらマイカーで、古ぼけた電車は見向きもされなかった。

加えて、規制緩和の流れの中で、従来許可

制だった廃線の決定が届け出だけでできるようになっていた。鉄道事業者がやめると言えば、やめられるようになったことで、南海電鉄としては赤字を出しながら運行を続ける理由がなくなったのだった。

だが、古くから沿線に住んでいた人たちにとってはなくてはならない足である。代わりに路線バスを通そうとしても十分な道路網の整備は進んでいない。電車がなくなれば、その日から通勤通学に支障をきたす。高齢者は病院にも買物にも行けなくなる。廃線とともに人の住めない町になってしまう。

公設民営化の提案

住民たちは結束して南海電鉄に計画の撤回を求めた。それが困難だと分かると、和歌山県と和歌山市と貴志川町（当時、現在は紀の川市）に行政の力で存続させることを求めた。そして、行政と住民グループは岡山の両備グループにアドバイスを求めた。岡山市内の路面電車と岡山を中心とするバス路線などを担っている会社で、地方交通の存続問題にさまざまな解決案を提示し、存続の危ぶまれた地方交通の再生をボランティアで引き受けてきている。

両備グループの小嶋光信代表は公設民営化を提案した。採算割れした路線の運行を

土地と設備ぐるみで引き受けてくれる民間企業はない。そこで、行政と民間企業でつくる第三セクター方式で運営するのが従来の方法だが、それだと責任があいまいになりやすく、多くが失敗している。それよりも土地と設備は行政が取得し、運営のみ民間企業に委ねる「公設民営化」が最も成功の確率が高い方法だと小嶋さんは言った。

小嶋さんの提案に従って行政は和歌山県の補助金によって和歌山市と貴志川町（当時）とで土地と設備を買い取り、電車の運行を引き受けてくれる事業者を公募することを決めた。不動産会社、スーパーマーケット、コンサルタント会社などが手を挙げたが、乗客を乗せて走った経験のない事業者では安全面でどうしても不安がある。そこで、両備グループの岡山電気軌道にも参加してほしいと要請があり、同社がそれに応じることを決め、結局、同社が全額出資して和歌山電鐵という会社を設立。この和歌山電鐵が貴志川線の運行を引き受けることになった。

社員たちの奮闘

毎年5億円出ていた赤字を補填するために、和歌山市と貴志川町（当時）は10年間で最大8億2000万円の損失補填を約束した。1年間で8200万円。それまでの毎年5億円の赤字を少なくともこの線まで圧縮しなければならぬ。

そのためにはぎりぎりの人員で最大限の成果を生み出すことが必要だった。大手私鉄なみの賃金を支払う余裕はとてなかつたから、南海電鐵当時の従業員は結局全員が去ることになり、新たに全国から電車が大好きという人たちが応募してきた。そのうち29人が採用された。それまで44人体制だったから3分の2の人数である。

両備グループでバスの営業所長だった渡邊



小嶋光信社長

寛人さんが常務として赴任し、その人数を率いることになった。渡邊さんは、そのために急ぎ甲種電気車運転免許を取得した。50歳を過ぎてからこの免許を取得するのは、全国でもはじめてのことだったという。

和歌山電鐵の社長を兼務することになった小嶋さんは渡邊常務に朝夕のラッシュ時だけ電車で「乗務」し、昼間は「常務」として経営管理に当たるようにと命じたという。常務だけではない。通常の鉄道会社の仕事は縦割りで、運転士は運転だけ、駅長は駅務だけ、整備士は整備だけの仕事をするのだが、和歌山電鐵では29人全員が1人でなんでもこなしている。

無人駅も増やした。14駅のうち有人駅は始発の和歌山と伊太祁曽の2駅だけ。他はすべて無人駅となり、終点の貴志駅も無人になった。そこに猫の「たま」を駅長として置いたことが、テレビや新聞・雑誌で取り上げられ、貴志川線は全国的に有名になった。

スーパー駅長「たま」の話

「猫の駅長というのはすごいアイデアですね」記者のその言葉を遮って、「あれはアイデアというより出会いなんです」と小嶋さんが言った。

「たま」は貴志駅の隣の小山商店のおばちゃんが飼っていた猫である。その猫小屋を店の前に置いていたのだが、そこは公道だから撤去するようにと行政から言われたおばちゃんが、和歌山電鐵の開業式で貴志駅を訪れた小嶋さんに「この子の猫小屋を駅に置いてくれませんか」と頼んだのがきっかけだった。艶やかな毛並みを持った三毛猫で、澄んだ目に気品があった。目が合った瞬間に小嶋さんの頭の中に「たま」の駅長姿が浮かび「よし、この子が駅長だ」と決めたという。

以来、貴志駅にガラス張りの駅長室を設置。貴志駅に降りた乗客の目に「たま」が出迎えてくれているように見えるようにした。猫の駅長の噂は次第に広がり、それを見ようと各地から観光客が訪れ、さらに「たま」の写真や、「たま」のキャラクターを印刷したノートやハンカチなどさまざまな「たまグッズ」を売り出したことが「たま人気」を盛り上げた。和歌山電鐵では「たま駅長」をその後「スーパー駅長」に格上げしたが、さらに昨年10月には和歌山県知事が「たま人気」の県の観光への貢献を評価して名誉県民に相当する「勲功爵」の称号を贈っている。「2010年に両備グループは創業100周年を迎えます。それで、経営理念を見直していたのですが、創業者が経営理念として掲げた言葉に忠恕ちゆうじよという言葉がありました。真心から

の思いやりという意味です。『たま』を見たときその言葉が浮かんで、この子を何とかしてあげたいと思ったのです。その後の『たま人気』は偶然の積み重ねと言うしかありません。小山のおばちゃんは『たまの恩返し』だと言います。何とかうまくやってやろうと思って当てたというのではないですよ。

小山商店のおばちゃんの必死な思い、和歌山電鐵の一人ひとりの必死の努力、そして次に述べる地域住民の絶大なサポートがうまく噛み合い、めぐりめぐって『たま人気』に結びついたのである。

地域が電車を支え、電車が地域をつくる

貴志川線の乗客は年々着実に伸び、全国の再生鉄道の中でめざましい改善効果をあげている。その背景として忘れてはならないのが地域住民の絶大なサポートである。貴志川線の存続を求めて立ち上がった地域住民はその後「貴志川線の未来をつくる会」を結成。1000円の会費を払って貴志川線を支えようという運動に協力を申し出た会員は6000人に上っている。このサポーターたちが、貴志川線の乗客を増やすためにさまざまなイベントアイデアを持ち寄ったり、沿線の観光ポイントを掘り起こしたり、案内看板をペンキ塗りしたり、観光地周辺を清掃したりしてくれていることが、貴志川線に世間の注目を集め、



おもちゃ電車



おもちゃ電車の内部



たま駅長にカメラを向ける観光客たち

全国各地からの観光客を集め、それがまたサポーターの層を厚くしていつている。

貴志川線運営委員会という組織がある。現在の委員長は和歌山電鐵の磯野省吾代表取締役専務。そこに「貴志川線の未来をつくる会」の代表、行政の代表、学識経験者、そして和歌山電鐵社員が事務局として加わり、毎月1回集まって、観光客を増やし、あるいは沿線住民の利用を増やしていくためにどんな手を打つべきかを話し合う。

観光客を増やすために「いちご電車」や「おもちゃ電車」、最近では「たま電車」など、奇抜で、快適で、楽しくて、話題性のある車両を導入してきた。あるいは沿線各地の観光ポイントを掘り起こし、たとえば、いちご狩り、三社参りスタンプラリー、名曲リサイタル、土星と春の星座を見る会……など、年間50本に上るイベントを貴志川線運営委員会の名前で主催し、それに「貴志川線の未来をつくる会」と和歌山電鐵が全面協力してきた。

電車を利用する沿線住民は今まで駅から500 mの範囲の住民だけだったが、駅から1キロの範囲の住民にも利用してもらうために、運行ダイヤを絶えず見直して利便性を高め、さらには、パーク・アンド・ライド（自宅から最寄り駅まで車で行き公共交通機関に乗り換えること）やサイクル・アンド・ライド（自宅

から最寄り駅まで自転車で行き公共交通機関に乗り換えること）を促進するための駅周辺の駐車場、駐輪場の整備、駅を中心としたコミュニティバスの運行の促進などの取り組みを進めている。

「鉄道事業というのは単なる足ではありません。鉄道がまさに地域をつくるのです。かつての私鉄は田園の中に核となる魅力的な施設をつくって集客し、その沿線にしゃれた家々を張り付けて町をつくった。我々は小さな会社だから、そんなに大きなことはできないが、地域の人に役に立つ、地域の人たちが誇れる町づくりをしたいと思います」と小嶋さんは言う。

「行き過ぎたモータリゼーションがあちこちで町を破壊しました。アメリカは何もない広大な国だからそれでよかったが、ヨーロッパは歴史のある古い町に車を乗り入れることを拒否してきた。日本はアメリカ流を真似て、車を通すために昔からの町並みをどんどん壊した。その結果、町の表情はどこも同じになり、高齢者や子どもには住みにくいところになった。流れを変えるには、もっと鉄道を活用することです。もちろん今の日本で車なしの生活はあり得ない。だが、車によるこれ以上の破壊を避けるために、鉄道と自動車の共生をみんなもっと真剣に考えるべき時代がやってきました」とも小嶋さんはつけ加えた。



いちご電車



「たまが」より