

地域や自治体の熱意と行動により地方鉄道を再生 [和歌山電鐵株式会社]

和歌山電鐵貴志川線は、もともと南海電気鉄道が運行していた路線であるが、年々利用者が減少したため、南海は貴志川線からの撤退を発表。これを受けて、地域住民等が存続を熱望し、「貴志川線の未来を“つくる”会」等様々な市民団体が設立され、貴志川線を側面から支えている。また、岡山電気軌道（両備グループ）が運行事業者として選定され、自治体や地域住民等と連携しながら、「いちご電車」の投入等、様々な取組を行い、利用者減少に歯止めをかけている。

キーポイント：地域と協働する共同型の新しい運営体制による地方鉄道の再生に向けた継続的な取組。

○貴志川線再生のポイント1～地域住民の熱意とアクション

貴志川線の廃止表明がなされた後、「貴志川線の未来を“つくる”会」など、様々な市民団体が設立された。「貴志川線の未来を“つくる”会」は、自治体に陳情を行ったり、自主的に勉強会やフォーラムを開催したほか、沿線マップの作成、駅の掃除や花壇の管理など貴志川線を支援していく活動が行っていき、沿線住民の関心と貴志川線存続への気運を高めることになった。また、貴志川線の存続の社会的意義を数値で示すために、市民団体の一つである「和歌山市民アクティブネットワーク」に所属している学識者により、費用対効果分析が行われるなど、熱意を行動していった。

図 沿線マップ



出典：貴志川線の未来を“つくる”会 HP より

○貴志川線再生のポイント2～行政の支援

南海電鉄から貴志川線廃止の報告を受け、和歌山県や2市町（当時）は、存続を強く求めていたが、地域住民の熱意もあったことから、和歌山県は、事業継続に必要な初期投資として、2市町が取得する鉄道用地費（2.3 億円）と、将来実施されることになる変電所の大規模修繕費（2.4 億円）を負担することになった。また、2市町は、運営支援資金として10年間で 8.2 億円を上限に負担することになった。これにより、2市町は、鉄道事業を行う民間企業者の公募を行うこととなった。

○貴志川線再生のポイント3～両備グループが地方鉄道の再生に乗り出す条件

事業者公募に名乗りをあげた岡山電気軌道株式会社は、いくつかの地域で公共交通事業の再生を行っている両備グループに属している。当グループでは、地方鉄道の再生を行う条件として、以下の3つを挙げている。

- ①地域の熱意（お金と行動の両方）
- ②自治体と国の支援
- ③既存事業者の全面的な協力

また、沿線人口が減っていないことや、沿線の道路状況があまり整備されていないこと等も、再生していく上で、重要な要素であると考えている。

両備グループでは、再生にあたり、南海電鉄から受け取った資料を基に、ダイヤ等の運行計画策定や、沿線人口や道路状況などの把握を、約3ヶ月で行った。

こうした検討の結果、両備グループは、貴志川線の再生に名乗りをあげることにした。

○貴志川線再生のポイント4～既存事業者の協力

鉄道は、線路、車両、電気系統など技術に事業者ごとのクセがある。再生に当たって、和歌山電鐵は、南海電鉄から、南海電鉄にしか分からないクセを伝えてもらった。

○貴志川線再生のポイント5～運営委員会

再生の担い手が決まったことで、地域住民が安心してしまい、貴志川線を支えようという気持ちが薄れてしまっては、再生はできない。そこで、和歌山電鐵では、組織内に、自治体職員や市民団体のほか、沿線学校の校長や生徒会長など、ユニークなメンバーで構成される運営委員会（毎月開催）を設置している。

運営委員会では、数字をすべてオープンにし、利用促進策やサービス改善についての協議・調整、経営状況や設備投資についての報告・協議を行うなど、鉄道事業に大きく関与している。

【委員】

運営委員会メンバー

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ○和歌山県企画部地域振興局総合交通政策課 | ○和歌山市総務局企画部交通政策課 |
| ○紀の川市企画部政策調整課 | ○和歌山商工会議所企業支援部 |
| ○貴志川町商工会 | ○沿線学校の校長 |
| ○沿線学校の生徒会長 | ○沿線学校のPTA会長 |
| ○貴志川線の未来を“つくる”会 | ○和歌山の交通まちづくりを進める会 |
| ○和歌山市民アクティブネットワーク | ○和歌山電鐵株式会社 |

○運営委員会による利用促進策やサービス改善策の協議

・各種イベントの実施

猫の駅長「たま」の就任イベントをはじめ、「川柳電車の運行」「駅イルミネーションの設置」「クイズラリー大会」「駅舎ペンキ塗り大会」「クリスマス電車の運行」など利用促進に向けた取組が行われており、小規模のものも含めると年間50以上にのぼる。

また、「たま駅長」のグッズ化についてのアイデア出しも行っている。



図 たま駅長

・新乗車券の発売

利用促進を図る目的で、往復650円の1日乗車券や有効期間3ヶ月で、土日専用14枚綴りの回数券を7枚綴りにして、利用者の抵抗感の軽減を図るなどのアイデア出しを行っている。

・いちご電車

両備グループの小嶋社長のアイデアにより、車両にいちごのデザインを施した「いちご電車」が導入されたが、運営委員会では、車両の改良費用を調達するために、1口1,000円のサポーターを募集するなどの工夫を行っている。(約1,100万円の寄付金が集まった。)
「いちご電車」内に設置される記念プレートに、公募いただいた方の名前を掲示している。

また、イチゴ狩り協会とタイアップして、「いちご電車」の中に、いちごのなっているプランターを置いて運行するなどのイベントも行うなど、運営委員会は、「いちご電車」の波及効果を産み出す大きな役割を果たしている。

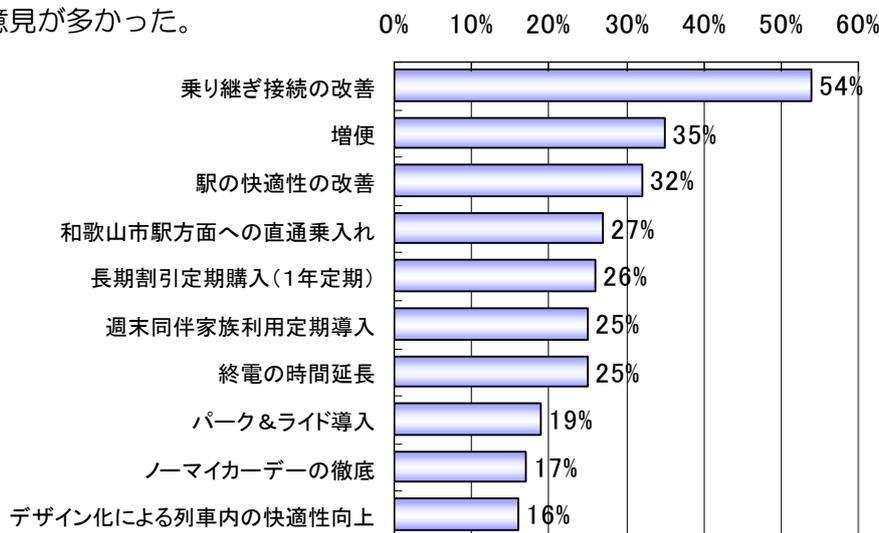
図 いちご電車



・ダイヤ改正

運営委員会の構成メンバーである「貴志川線の未来を“つくる”会」や「日本施策投資銀行」が中心となって、「貴志川線利用状況調査」を行った。その結果を受けて、終電時間の延長(30分延長)、朝・夕の時間帯では、和歌山駅でJR阪和線との接続を考慮したダイヤ設定を行った。

「貴志川線利用状況調査」(配布部数2,416部、回答部数1,218部、回収率50.4%)では、「これがあれば貴志川線をもっとたくさん利用しよう」と思われる利用促進策について、「ダイヤ改正による乗り継ぎの改善(阪和線 天王寺・大阪方面)」「列車の本数を増やす」という意見が多かった。



・パーク&ライド

岡山電気軌道が再生に乗り出した当初は、観光客をターゲットにしていた。それは、通勤だけではもたないと考えられたからである。ただ、協力いただいている地元の人々への配慮も必要であることから、運営委員会では、パーク&ライド駐車場や駐輪場の整備等を行うことを協議した。その結果、和歌山電鐵本社のある伊太祈曽駅前に駐車場が整備された。

○その他の利用促進策

・おもちゃ電車・たま電車

地元の子どものための「シンボル」車両を作ろうと考えていた。ただ、「いちご電車」のときのように、サポーターを募集して費用を賄うことが、そう簡単にはいかないのではないかと思い、協力してもらえる企業を探していた。様々な企業へセールスに行った中で、地元のおもちゃ会社が、手を挙げてくれたため、このおもちゃ会社と協力して、既存車両をおもちゃ電車に改良した。車両改良費用は、企業の広告料で賄われている。



図 おもちゃ電車

また、現在、新たな改装電車として「たま電車」が運行予定であるが、この「たま電車」は、「いちご電車」のときと同様、サポーターを募集して、費用調達を行っている。公募いただいた方には、「たま電車」車内の記念プレートに名前を掲示することとなっている。

このような取組は、自分たちが作り上げた電車という意識をもってもらいたいという狙いもある。

・スタンプラリー

これまで、沿線の地域資源である西国三社（日前宮、竈山神社、伊太祁曽神社）の間で、連携が図られていなかったが、小嶋社長が間に入ることにより、連携を図ることに成功し、スタンプラリーを実施し、貴志川線の利用促進を図っている。

○キーパーソン

各ポイントで、様々な人々が貴志川線のために活動したことが、再生に大きく影響している。再生の判断を下したのは、両備グループ社長の小嶋氏であるが、存続については、社会便益の試算などを行った市民団体のメンバーの活動が大きい。

○効果

平成19年度の利用者数は、211.8万人（前年度比0.2%増）、運輸収入は3.2億円（前年度比2.5%増）であった。

○今後の課題・展開について

現在、設備の老朽化が進んでいることから、老朽化した設備をどうすべきかという点や、補助金の使い道について、現在は、修繕費に限られており、新たな投資に回すことができない点に課題がある。

また、駅や鉄道用地は、和歌山電鐵のものではなく、自治体のものであるため、駅のスペースを事業者に貸し出して収益を得ることができない点も課題である。

今後検討すべき事項として、列車交換可能駅の増設、新駅の設置、住宅団地と駅を結ぶシャトルバス等の導入、サイクルトレインの実施などが考えられる。

[和歌山電鐵株式会社]