

RAILWAYS 鉄道でつながった仲間と共に

和歌山県庁鉄道研究会



嵯山 雄一【はげやま ゆういち】(写真右)
和歌山県企画部企画政策局調査統計課課長補佐

阪本 浩之【さかもと ひろゆき】(写真中央)
和歌山県東京事務所主任

稲葉 洋一【いなば よういち】(写真左)
和歌山県議会事務局調査課政策班長

プロローグ

「鉄道」——郷愁をそそのめるこの言葉に魅せられて、私達は人生の半ばまで、鉄道研究・鉄道趣味の世界にどっぷりと浸ってしまいました。

鉄道に郷愁を感じるのは一時代前の感覚で、今は鉄道というと、新幹線に代表される「カッコいい先端技術」、リニアの「近未来」というイメージが強いのかもしれません。子ども達だけでなく、そのお母さん方、それにたくさんの「鉄子さん」が鉄道趣味の世界に入ってきてくれたおかげで、鉄道趣味も市民権というか社会的認知を得て、さらに明るくなってきたように思います。

それでは、まず、私達の簡単なプロフィールから…。

3人は、それぞれ、和歌山県庁に入ってから出会いました。そのうち2人は、家の

前を鉄道が走っていたせいか物心ついたときからの鉄道好き、もう1人は社会人になってからと、きっかけも年齢も性格も違いますが、「鉄道が何よりも好き」という最大の共通点によって、大切な仲間として絆を深めてきました。

自主研究グループの時代

昔、むかし、といっても30年前前、日本経済も地方行政もまだまだ元気だった頃、「地方の時代」を提唱した長洲一二知事(当時)の神奈川県などの自治体ではじまったのが、自主研究グループでした。これは、勤務時間外に職員が自主的に集まって、年間を通してひとつのテーマを研究し、報告書をまとめていくという制度で、職員の勤務する自治体は、会議室の提供、各グループの報告書の要旨をとりまとめた冊子の発行、優れた研究については職員研究発表会

での発表、書籍等の購入経費の補助などを行っていました。勤務時間外の自主的な活動ですので、もちろん残業ではなく、勤務扱いはされません。しかし、全国の津々浦々で、地方行政の在り方を熱く議論する公務員がたくさんいました。

同じ頃、和歌山県でも自主研究グループ制度があり、平成11年4月、私達は自主研究グループとして「和歌山県庁鉄道研究会」を結成しました。

和歌山県庁鉄道研究会

私達の鉄道研究会では、年1編ずつ地元の鉄道や地域の振興策等について報告書をまとめたり、職員研究発表会で発表してきました。

研究テーマは、次のようなものです。

・平成11年度 きのくに線研究(1)・高速化
・平成12年度 きのくに線研究(2)・阪和線

和歌山線に転入してきた117系



・平成13年度 きのくに線研究(3)・観光鉄
道

・平成14年度 和歌山線研究・現状のスケッチ

・平成15年度 貴志川線研究

・平成16年度 きのくに線研究・世界遺産登
録を契機とした田辺・新宮間の振興策

・平成17年度 和歌山県における鉄道政策へ
の提言

研究テーマは、やはり県内の鉄道に関するもので、当時、県内の鉄道路線はJR西日本(紀勢本線、きのくに線、阪和線、和歌山線)と南海電鉄、紀州鉄道がありました。いずれも赤字路線で乗客も年々減り続けている現状でした。これを踏まえ、報告書は各路線の現状と課題、鉄道と地域振興の政策提言といった内容で、硬派の論文となりました。

全国的に職員の研究への支援が縮小していく中で、平成17年度末に和歌山県の自主研究グループ制度はなくなりました。活動環境は厳しくなりましたが、それに屈することなく、鉄道で我が故郷・和歌山の振興を夢見る仲間間で活動が続けられていくこととしました。

鉄道知識で地域に貢献

さて、当初、趣味集団とみられていた私達ですが、まじめな研究姿勢が知られるにつれ、それぞれの職場でも一目置かれる(?)ようになりました。

時刻表の見方にはじまり、鉄道に関するいろんな質問などは序の口、最近では出版社の相談に乗ったり、和歌山県の観光情報サイトで最も人気のある(?)コーナー「わかやま鉄旅」の一部にも堂々進出し、技術に明るいメカ鉄の知識を活かした「架線いろいろ」などの執筆、また決してベストシヨットとはいえない、南海高野線の鉄道写真などを臆面もなく披露するなど、県の観光振興にも貢献しています。

ぜひ一度「わかやま鉄旅」で検索して、アクセスし、ご覧ください。

これまでの中でも特筆すべきはメンバーの1人が、私達共通の夢であり、それぞれが人事異動の希望に書き続けてきた交通政策の担当になったことからはじまります。

交通政策課、総合交通政策課と、なんと2回も配属され、1999年に開催された南紀熊野体験博の輸送、貴志川線への新駅設置、駅施設等のバリアフリー化、きのくに線高速化などを精力的に手がけました。

そこにJR西日本和歌山支社から和歌山線への車両の転入の話が舞い込みます。車両の転入とは、主に京阪神などの都市圏で使われなくなった電車の車両が地方路線で

使われることです。転入してくる車両は片側3扉、固定クロス(固定された座席)の中古の近郊型車両クラスと誰もが予想する中で、転入してきたのは、新快速シテイライナーとして一世を風靡した片側2扉、転換クロス(進行方向にあわせて変更できる座席)の快適な快速型車両(117系)でした。

このことについては「ほんまは、当時現役の新快速アミニティライナーの車両(221系)を持ってきたかったけど、それは、ちょっと無理やったな」と今も豪快に笑っています。交渉相手のJR西日本・和歌山支社幹部は「いやあ、県庁にあんなに鉄道に詳しい人がいるとは思いませんでした」と述懐しているとのことでした。

彼が呼んできた快速型車両(117系)は、和歌山線色に塗装され、乗客の皆さんに喜ばれながら、今も元気に和歌山線ときのくに線(和歌山・御坊間)を走っています。マリンブルーのこの電車に乗る機会がありましたら、転入に奔走した県職員がいたことを思い出していただけたら幸いです。

廃線させない!

よみがえった貴志川線

今や全国はおろか海外でも大ブレイク中の「スーパースター」が超有名な、和歌山電鐵貴志川線。しかし、一時は廃線の危機にありました。平成15年10月、南海電鉄が地元自治体に対し、赤字経営を理由とし



いちご電車（写真右）と
たま電車（写真左）



て貴志川線を廃止することも含め検討していると伝えたのです。私達は、早速、貴志川線再生への提言を行いました。

それは、

- ① 強力な支援組織の構築
- ② みんなで参加の貴志川線広域連携会議
- ③ 商売上手の営業努力
- ④ 国・自治体等による財政支援

の4点を内容としており、特に②については「乗って残そう貴志川線」運動や「貴志川線サポーターズクラブ」など支援方法を、③についてはイメージキャラクターやユニーク電車（イチゴ狩り電車、キャラクター電車等）などの創設をそれぞれ呼びかけたものでした。

その後、貴志川線は平成18年4月に和歌山電鐵が南海電鐵から継承し、事業者と住民・自治体等が一体となって再生した日本有数の名物ローカル線としてその名を轟かせました。私達の提言がどれだけ取り入れられたか分かりませんが、こうして元気な鉄道として再生したことは、何よりうれしいことです。

再生に大きな貢献をしてくれた「たま駅長」には、最近「ニタマ」というかわいいうちでもできました。彼女らは、たま電車、いちご電車、おもちゃ電車などとともに、ますます貴志川線と地域を元気にするキャラクターになってくれることでしょう。

和歌山電鐵では、ホームページにたま電車をはじめとする電車の運行スケジュール



貴志駅をバックに、スーパー駅長たま
(貴志駅は、猫の顔をモチーフにしています)

が載っていますし、乗車当日でも買える一日乗車券（大人650円、小人350円）もあります。ビジネスや観光で和歌山駅までいらつしやる機会がありましたら、遊園地のアトラクションにでも乗る軽い感覚で、貴志川線に乗って、たま駅長（土日お休みです）に会いに来ていただければと思います。

逆転の好機到来！

自主研究グループ制度がなくなり、個人的な研究を細々と続けていた私達でしたが、それで研究会が終わったというわけではありません。県庁内での発表等の機会はなくなりましたが、集まりやフィールドワークは続けていました。そして、研究会の大きな柱である提言発表についてテーマを模索している時、株式会社ジェイアール貨物・

リサーチセンター鉄道貨物振興奨励賞運営委員会が、鉄道貨物輸送に関する独創的な研究論文等を募集していることを知ったのです。まさに好機到来、これを機会に提言のフィールドを広げていきたいという気持ちで盛り上がり、鉄道研究会有志3名で応募することになりました。

第2回「住田物流奨励賞」受賞

住田物流奨励賞とは、公益財団法人交通研究協会が「鉄道」「トラック」「海運」「航空」など幅広い交通分野における物流振興を目的として創設した、優良な図書及び論文などに授与される、実権威のある賞です。

「エコレールマーク商品と鉄道貨物利用の普及に向けたパッケージ戦略」と題した私達の応募論文は、鉄道貨物輸送を活用し、地球環境問題に取り組んでいる企業や商品に認定されるエコレールマークについて論じたものです。

平成17年5月にエコレールマーク商品1件と企業9社が認定されて以来、認定商品数も認定企業数も着実に増え、一般消費者にとつて身近で有名なエコレールマーク商品は多いにもかかわらず、企業も一般消費者もこれを優先的に販売または購入しようとする意識付けを図るところまでには至っていませんでした。

そこで、私達は「企業がエコレールマークを申請したくなる経済的インセンティブ」と一般消費者がエコレールマーク商品を購入



「住田物流奨励賞」授賞式にて(写真上)
トワイライト・エクスプレスで乾杯!(写真下)



入しなくなるようなシステムの構築が必要である」と考え、次の4つの提案を行いました。

①エコレールマーク商品へのポイント制度の導入

②エコレールマーク商品販売店の認定

③エコレールマークラッピング貨物列車の運行

④エコレール大賞等の創設

これら複数の施策をパッケージ化して実施するとともに、長期的な視点から地道な活動を継続し、国民的課題としていく必要性を提言したことを評価いただき、受賞につながりました。

なにぶん、学生時代には優等生(?)で受賞歴もそうそうたる私達も、社会人になってからは表彰とはほとんど縁がなく、よろこびもひとしお、天にも上る気持ちで上

京しました。

授賞式は平成21年11月12日に東京都内のホテルで行われました。当日は、日本貨物鉄道株式会社金田好生相談役はじめ多くの方々から激励の言葉をいただくとともに、委員会の方々や他の受賞者の皆さんと交流することができ、一生の記念となる素晴らしい一日となりました。この受賞を受け、仁坂吉伸・和歌山県知事への報告会を行いました。

なお、上京の際には新幹線ではなく、「サンライズエクスプレス」という凝った交通手段を使ったことは、言うまでもありません。

がんばろう日本! まけるな全国の鉄道!

平成23年は全国的に自然災害に見舞われた年でした。3月には、想定を遥かに超える大地震と津波が東北地方を襲った東日本大震災。今も復興に向けて懸命に頑張っている被災地の方々のことを思うと、1日も早い復旧・復興を願わずにはいられません。三陸鉄道をはじめ地域に根付いている鉄道が被災したことも、本当に心が痛みます。

9月初旬には、台風12号と大雨が紀伊半島を襲い、本県においても多くの犠牲者と被害が発生しました。鉄道では、JRきのくに線が鉄橋落下等により紀伊勝浦駅と新宮駅の区間で長く不通となっていました。また、南海

高野線紀の川橋梁では、橋台がずれて電車が運行できなくなるという珍しい出来事がありました。

鉄道が被災すると、経済的にも人々の生活にも大きな影響が生じます。自然災害に強い鉄道輸送の在り方については、今後、研究していかなければならない重要なテーマだと考えています。

鉄道にロマンをのせて

平年に敷かれた2本のレールの上を、ひたすら黙々と走る列車。これまでの鉄道ファンだけではなく、女性、子ども達からお年寄りまで夢中にさせる鉄道、そこには大きな魅力が、そしてロマンがあります。

たとえば、古い時刻表を取り出してページを繰っていくうちに、なつかしい旅の思い出が心のアルバムによみがえってきたり、今はもう走っていない列車の乗車記憶をたぐり寄せて辿ってみたくなったり、乗れなかった列車に淡い後悔の思いを抱いたり…。その時にしか乗れない列車もあれば、若い年代、子育て世代、シニア、それぞれの世代にしかできない旅もあると思います。

読者の皆様、鉄路に、しあわせで楽しい人生の思い出を綴っていかれることを願って、私達の拙文の筆を置くことといたします。

「本日は、長らくのご乗車、まことにありがとうございました」