

南海貴志川線存廃問題をめぐる住民活動の展開

辻本勝久*・WCAN 貴志川線分科会**

1. はじめに

2004年9月末に鉄道事業法に基づく事業廃止届提出となった南海電気鉄道貴志川線（和歌山～貴志間 14.3km）は、上下分離方式のもとで、岡山電気軌道が設立する新会社に継承されることが決まった（決定日は2005年4月28日）。存続に至った主な背景として、同線存続の社会的費用便益が非常に大きかったこと、同線沿線地域が和歌山県内では稀な人口増加地域であったこと、の2点とともに、地域住民の存続活動がある時期から爆発的に活発化し、行政側の決断を後押ししたことがあった。本稿では、廃線計画表明から存続決定に至る1年半の住民活動の経緯と今後の展望について紹介したい。

2. 貴志川線の概要

貴志川線は、1916年2月に山陽軽便鉄道の大橋 - 山陽間 8.2km として開通した。開設の主目的は、官幣大社の日御前神宮・國懸神宮（両神宮を総称して日御前宮）と竈山神社、官幣中社の伊太祁曽神社への参詣客輸送であった。その後、同線は1939年の廃線危機や、計3度の事業者の変更を経て和歌山～貴志間 14.3km の電化路線へと発展した。駅数は14、平均駅間距離は 1.1km である。2005年5月現在の往復運転本数は、平日 96 本 / 日、土休日は 78 本 / 日である。1975年度に 351.6 万人であった年間旅客輸送量は、85年度に 253.3 万人まで落ち込み、その後は持ち直して 96年度に 273.9 万人となった。しかし、道路整備等の影響を受け大幅減少に転じた。2004年度の年間輸送人員は 192.6 万人であった（対 1995年度比 70.2 %、対前年度比 97.0 %）。2003年度の営業収支は 5 億 670 万円の赤字である。

3. 存廃問題と住民の活動

(1)当初は盛り上がらなかった住民活動

今回の存廃問題は、2003年10月に南海電気鉄道が和歌山県・和歌山市・貴志川町に対し、廃線検討開始を伝達した時点から始まった。行政側の動きは素早く、2003年12月に市長を会長とする「南海貴志川線対策協議会」が設置され、ただちに南海に存続を求めるための署名活動と利用状況調査が実施された。一方、住民側の動きは緩慢で、「南海貴志川線応援勝手連」（以後、勝手連と略す）による情報収集・提供活動と、2004年2月の「貴志川の水と環境をまもる会」によるシンポジウムの開催にとどまった。貴志川町内で開催

*学博、和歌山大学経済学部

〒640-8510 和歌山市栄谷 930

TEL (FAX):073-457-7772 (7773)、E-mail: ktjapanh@emily.eco.wakayama-u.ac.jp

**和歌山市民アクティブネットワーク(略称:WCAN)貴志川線分科会

されたこのシンポには同町長も登壇したが、聴衆は数十名に過ぎず、地域住民の関心の低さが浮き彫りとなった。基調講演において辻本は、「批判型・受け身型」の住民活動から「提案型・行動型」の活動への転換こそが貴志川線存続の道と説き、低調な住民活動に警鐘を鳴らした。このシンポには後に「貴志川線の未来を”つくる”会」(以後、“つくる”会と略す)を設立し幹部となる人々が聴衆として参加しており、住民活動の導火線として一定の役割を果たしたものと考えられる。しかしその後も住民活動は湿り勝ちで、“つくる”会の会員募集開始は同年8月、WCAN 貴志川線分科会の設置も同年9月であった^{*1}。このように廃線計画の公表から約1年間、本来主役たるべき地域住民の存続運動は低調そのものであった。行政側が存続決断に踏み切れるはずもなく、危機的状況にあった。

(2) 転機到来

転機が訪れたのは同年9月であった。同月2日にはNHK総合テレビで“つくる”会の取り組みが紹介され、反響を呼んだ。同月8日には行政主導のもとで、住民運動の促進をテーマの一つに掲げた「貴志川線存続に向けたシンポジウム」が開催され、約600名の聴衆を集めた。会場では“つくる”会会員の募集活動が展開され、10月初めまでに会員数は2000名を突破した。同会は市議会に存続請願を提出するなど本格的活動を開始し、WCAN 貴志川線分科会も「貴志川線存続に向けた市民報告書」執筆プロジェクトに着手した。しかし、9月末日に鉄道事業法に基づく事業廃止届がついに南海から提出された。

(3) 住民活動の爆発的拡大と行政による存続決断

10月頃、行政側は膠着状態に陥っていた。これを打破したのは住民活動の爆発的拡大であった。勝手連は、「駅評価ワークショップ」や「竈山駅掃除イベント」を開催した。“つくる”会はフォーラム「乗って残そう貴志川線」を開き、沿線小学生による学習結果発表等で盛会となった。和歌山東高校でも生徒らが討論会を開催し、“つくる”会は各駅の美化活動を始めた。2005年に入って住民活動は更に活発化し、行政の決断を強力に後押しした。1月20日にはWCAN 貴志川線分科会が市民報告書を公表したが、これは鉄軌道存続の費用対効果分析の企画からデータ収集、実施、結果報告に至る全段階をわが国で初めて住民参加型・原則公開のもとで実施したものである。1月23日には和歌山都市圏の交通系・環境系の住民団体・個人が大同団結し「貴志川線存続住民会議」(以後住民会議と略す)が結成された。質的・量的両面で急進展を見せる住民運動に後押しされる形で、2月4日、県・市・町は貴志川線支援の枠組みについて合意した。

4. 存続決定後の住民運動と今後の展開

市・町による運営事業者の公募開始を受けて、住民会議の中核メンバーは継承事業者候補をリストアップし、行政とも連携して打診活動を展開し、4月28日には打診先の1つであった岡山電気軌道による事業継承が決定した。今後の展開は大会当日に発表する。

*1 ただし、既存のWCAN 公共交通分科会内では早くから貴志川線問題に関する議論がなされていた。貴志川線分科会は、公共交通分科会のタスクフォース的な位置づけで新設された。