

テーマ

# たま駅長にみる ローカル鉄道の再生

## 両備グループの歴史と概要

明治 43(1910)年、岡山県西大寺市(現・岡山市東区西大寺)に西大寺鐵道(株)として創立。  
 地域社会への貢献を目指し、暮らしと密接に結びついた事業と共に文化事業にも取り組んでいます。  
 運輸・観光関連部門、情報関連部門、生活関連部門で、現在 52 社、  
 年商約 1300 億円、経常利益約 35 億円、社員総数 約 8200 人の  
 企業グループで、一昨年、平成 22(2010)年7月に創立 100 周年を  
 迎えました。

※グループ総数等は 2012 年 6 月現在のデータです



砂川鉄橋を渡る西鐵機関車



西大寺鐵道 大多羅駅 風景

## 両備グループの経営テーマ

### 両備グループ経営理念

ちゅうじょ  
**忠恕**

### 両備グループ経営方針

- 一、社会正義 (社会への思いやり)
- 一、お客様第一 (お客様への思いやり)
- 一、社員の幸せ (社会への思いやり)

昨年2010年から新たに

## 「安全・安心・エコで健康」

## 両備グループの行動規範 「知行合一」

### 忠恕…真心からの思いやり

創業者・松田与三郎翁の教えが「天海院忠恕一貫居士」  
 という翁の戒名の中に込められている  
 子質問うて曰く、  
 一言にして以て終身これを行うべき者ありや。  
 子曰く、其れ恕か。  
 己の欲せざる所、人に施すこと勿れ。

『論語』 衛霊公 第十五 412 より

忠恕とは？

知行合一とは？



知行合一  
 …陽明学の命題のひとつ

行なわなければ、知っているとは言えない、  
 知っていても行なわないのは、  
 まだ知らないのと同じ、との意



まちづくり、地域づくり を目指した 公共交通の再生

21世紀のまちづくりへの取組み

ecoな地域づくりへの取組み

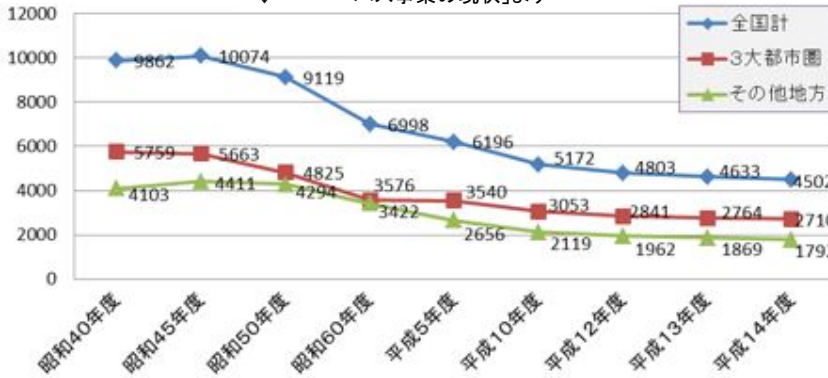
公共交通再生への取組み

平成11年  
両備バス社長就任時の公共交通政策への危機感

マイカー時代の到来で、利用者の50~60%の顧客を喪失し、地方都市のスプロール化により交通渋滞が慢性化、路線バスが定時性を喪失 → 悪循環を招き、マイカーがより一層増加 規制緩和が衰退に拍車をかけ、公共への誤った費用対効果の概念が導入された等々を要因として…

地方公共交通が衰退

↓ 国土交通省 自動車輸送統計年報  
↓ 「バス事業の現状」より



民鉄の輸送人員の推移 (3大都市圏以外)  
昭和50年(611百万人)を100として  
昭和60年/85→平成11年/79→平成15年/72と  
年々下降している

国土交通省 交通審議会資料より



両備グループ

公共交通再生への取組み



- ◎ 津エアポートライン(三重県津市;2004年)  
↳ 松阪航路(三重県松阪市;2009年9月再生・就航)
- ◎ 和歌山電鐵(和歌山県和歌山市;2005年)
- ◎ 中国バス(広島県福山市;2006年)
- ◎ ハロー・トーキョー(東京都江東区;2008年)
- ◎ 神戸ペイクルーズ(兵庫県神戸市;2010年)
- ◎ イースタンエアポートモーターズ(東京都大田区;2011年) など



再生事業

津エアポートライン

先進国型の公設民営を実証実験  
成功例となる

和歌山電鐵

- ① 公設(有)民営化の有効性を立証
- ② 公有民営法成立の一助となる

中国バス

- ① 補助金行政の非効率化の証明
- ② 経営インセンティブという画期的な補助金制度の導入を促す

しかし、まだ抜本的な解決には至っていないと認識

「交通基本法」の先進的取組みを、まず岡山市で実現するための  
事業計画「エコ公共交通大国おかやま構想」を2010年5月に提言

交通基本法案が 昨年3月8日付、閣議決定 !!

法案に財源がセットになってはじめて地域の公共交通が救われる  
延命型の公共交通政策から、夢のあるエコ公共交通大国に向けての  
ギアチェンジが今、必要!



和歌山電鐵設立の経緯と歴史

和歌山電鐵貴志川線は、もともと南海電氣鐵道の一路線として運行していましたが、マイカーの増加等により、年々利用者が減少し、南海電鐵は貴志川線からの撤退を発表。事業廃止の届出を受け、地域住民等が存続を熱望し、「貴志川線の未来を“つくる”会」をはじめとする様々な市民団体が設立され、自治体の協力を得ながら存続のための取組みを開始しました。その地元の熱意を受けて事業を引継いだのが岡山電氣軌道(岡山市/両備グループ)で、自治体や地域住民等と連携しながら事業再生を進め、民鉄では日本初の猫の駅長「たま」の任命や水戸岡鋭治氏デザインの「いちご電車」・「おもちゃ電車」・「たま電車」の投入等、ユニークな取組みを次々と行い、利用者減少に歯止めをかけています(利用促進への取組みの一つとして開催する催事等は、年間50件にも及ぶ)。

- 大正 5年 山東輕便鐵道(株)により開業
- 昭和 36年 南海電氣鐵道(株)と合併
- 平成 16年 事業廃止届を国土交通大臣へ提出

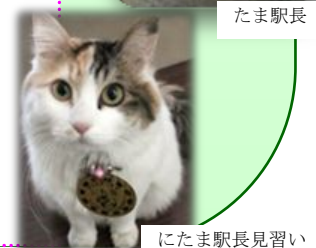
\*\*\*\*\* 貴志川線存続運動が活発に展開される \*\*\*\*\*

- 平成 17年 沿線2市町(当時)が「貴志川線存続に向けた支援の枠組」を決定  
運営事業者を公募し、岡山電氣軌道(株)を選定
- 平成 17年 6月 和歌山電鐵(株)設立
- 平成 18年 4月 和歌山電鐵貴志川線 運行開始。「いちご電車」運行開始
- 平成 19年 たまちゃん、貴志駅長に就任。「おもちゃ電車」運行開始
- 平成 20年 たま駅長、スーパー駅長に就任。和歌山県から「和歌山県勲功爵第1号」を授与され「たま卿」となる
- 平成 21年 「たま電車」運行開始
- 平成 22年 スーパー駅長・たま、執行役員に就任。貴志駅舎「たまミュージアム貴志駅」リニューアルオープン
- 平成 23年 スーパー駅長・たま、和歌山県から「和歌山県観光招き大明神」の称号を受号、和歌山電鐵 常務執行役員に就任
- 平成 24年 駅長見習いとして「にたま」(伊太祈曾駅長)が就任

マイカー増加、県道の整備、少子化進行等の影響から利用者が減少  
年間利用者数 昭和49年度 360万人  
平成16年度 192万人  
経常損失 … 5億円超



たま駅長



にたま駅長見習い

**Key point** 地域と連携・協働した「共同型の新しい運営体制」による地方鉄道の再生と再生へ向けての継続的な取組み

- ★再生ポイント・その1～ 地域住民の熱意とアクション
- ★再生ポイント・その2～ 行政の支援
- ★再生ポイント・その3～ 両備グループが事業再生の要請を引受けた理由(①～③)と、5億円の赤字を年平均82百万円以内とする案(④～⑥)

- ① 市民運動が上滑りでなく本物であること
- ② 行政の協力体制がしっかりしていたこと
- ③ 地域が人口増加地帯であったこと

- ④ 公設民営とすること
- ⑤ 運営会社は3セクとせず、100%単独出資とすること
- ⑥ 利便向上は和歌山電鐵内の運営委員会で計ること

- ★再生ポイント・その4～ 既存事業者(南海電鐵)の協力…鉄道のクセの伝・継承
- ★再生ポイント・その5～ 運営委員会の設置と活動(毎月開催)  
委員会メンバー/自治体や市民団体、地元商工会、沿線学校の校長やPTA、生徒会長等々ほかに類を見ないメンバーで構成  
運営委員会では数字をオープンにし、利用促進策やサービス改善についての協議・調整のほか経営状況や設備投資等の報告・協議を行う等、貴志川線の活性化へ向け活動中。
- ★再生ポイント・その6～ 運営委員会による利用促進策(各種イベントの実施等)やサービス改善策の協議

- 効果** \*年間5億円の赤字を公設民営方式と経営努力で、平成21年度40百万円以下の赤字に削減し、補助金約40百万円を返上
- \*過去乗客年率5%減で、平成17年度192万人が、平成20年度220万人へと約15%増加

これからの企業再生 & 地域づくりに必要なものとは…

