昭和25年10月3日第3種郵便物認可
昭和25年10月3日第3種郵便物認可

嗚呼!! 壮絶かな、観光合戦!!

古資料からみる「観光地のあり方」

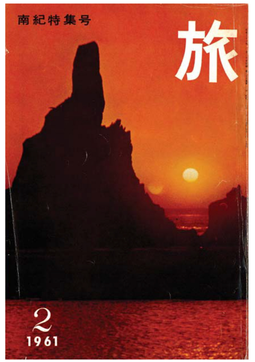
2022年4月。当地域に激震が走った。JR西日本は初めて、利用者が少ない在来線17路線30区間の収支を公表。2017～19年度の営業損益の赤字額の平均は、紀勢線の新宮―白浜間が、山陰線の出雲市―益田間の34億5000万円に続く28億6000万円であったと、その経営状況の厳しさを示した。

公表から約半年が経過した昨年10月、鉄道の日」である14日、紀勢本線活性化促進協議会「新宮白浜区間部会」の設置および第1回部会が開催され、沿線自治体や県、JR西日本和歌山支社らが沿線の活性化に向けて課題を共有した。JR西日本では、長距離列車「WEST EXPRESS 銀河」の運行や、「サイクルトレイン」の実施など、沿線活性化に向けた各種施策を展開しているが、列車利用においては将来的にはさらに厳しい状況となることが見込まれる。

時代は移り変わり道路網が整備され、乗用車も一人一台の時代に。しかし、熊野学研究委員会委員長の中瀬古友夫さんは言う。「JRの公表により、注目を浴びた今が巻き返しを図るチャンスなのでは」と。

かつては観光客誘致を巡って、熾烈な争いが展開されてた当地域。中瀬古さんから提供いただいた古写真や資料を基に、当時の盛り上がりの様子を紹介したい。もしかしたら、列車利用推進につながるヒントが見つかるかもしれない。

（西久保勢津子）

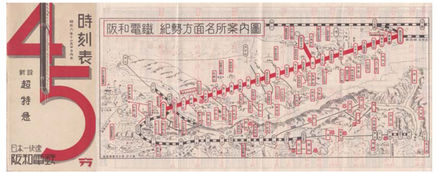


「壮絶！南紀をめぐる観光合戦」。衝撃的な見出しが踊る。1961年に発行された雑誌「旅」に掲載された記事だ。かつて、沿線および当地方では、京阪神の私鉄において観光客誘致をかけた熾烈な戦いが展開。速さや料金だけではなく、沿線に遊園地やデパート、球場などを造るなどして誘客を競い合っていた。

時代は明治、大正、昭和にさかのぼる。純民間資本としては現存する日本最古の私鉄である南海鉄道（現・南海電気鉄道株式会社）が1903（明治36）年に難波―和歌山市間を開通させた。34（昭和9）年には国鉄紀勢西線（現・紀勢本線）直通列車「黒潮号」が白浜までの運転を開始した。

一方、26（大正15）年に設立した阪和電気鉄道は、当時南海鉄道南海本線のみが通じていた大阪―和歌山間で、これに並行する新しい高速電気鉄道の建設計画に資本参加。和歌山進出をもくろむ。

南海鉄道より内陸寄りの農村地帯に、直線的なルートをとり、距離の短縮に注力。30（昭和5）年に全線開業へと至った。和歌山に向け、南海鉄道、阪和電気鉄道が並走することにより、両者の戦いは激化し、スピードを競い、阪和電気鉄道は大阪―和歌山間をわずか45分で運行。日本鉄道史の伝説として人々に記憶されることとなった。



大阪―和歌山間を45分で駆け抜けた阪和電気鉄道「まさに」超特急」

■新婚旅行へ「いらっしゃ～い」

太平洋戦争の足音がそこまで近づきつつあった1940（昭和15）年。南海鉄道と阪和電気鉄道による戦いは、阪和電気鉄道が南海鉄道に合併される形で終止符を打つ。戦争が激化をたどる44（昭和19）年、運輸通信省（当時）が南海鉄道から山手線（旧・阪和電気鉄道）を買収。国鉄阪和線に。関西急行鉄道と南海鉄道が合併し近畿日本鉄道となったが、戦後の47（昭和22）年、近畿日本鉄道が、旧・南海鉄道の路線を南海電気鉄道（旧・高野山電気鉄道）へ分離譲渡し現在に至る。

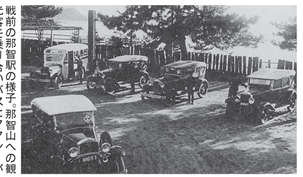
壮絶！
南紀をめぐる
観光合戦
三鬼陽之助

私鉄同士の争いは太平洋戦争を境にいったん幕を下ろしたが、当地方を巡る観光合戦は継続していた。

旧国鉄は、40（昭和15）年に紀勢西線和歌山―紀伊木ノ本間を全線開通させた。同年、熊野市木本町には「記念通商店街」が造られ、町はおおいににぎわいを見せた。また、御燈祭（おとうまつり）りには例年以上の上がり子が参加するなど、大きな盛り上がりを見せた。神武天皇即位紀元2600年に当たる年でもあったことから、上がり子の数を2600人と報じたニュースもあったとかなかったとか。

そして59（昭和34）年、紀勢本線が全線開通。伊勢参りとセットにした南紀ツアーも組まれるなど、列車のみならずバス会社も観光客誘致に参入した。東京・名古屋方面からも多くの観光客が訪れ、南紀は熱海や箱根などと並ぶ一大観光地に。新婚旅行者専用の列車なるものも登場し、旅行会社らが「新婚さん、いらっしゃ～い」と呼びかけたかどうかは知らないが、南のリゾート地・熊野には新婚カップルをはじめとした多くの観光客が押し寄せた。

列車やバスで駅弁やお酒、ぜいたくな時間を楽しむ、悠々とした列車やバスの旅。しかし昭和50年代以降、人々の目は海外旅行に向けられ始め、国内の観光地は衰退の一途をたどる。当時、栄華を極めた宿泊施設やレジャー施設の多くが廃業や取り壊しに。当時の誘客を促すパンフレットやチラシが、その盛り上がりをさらに伝えるのみとなっている。


戦前の那智駅の様子。那智山への観光客を乗り合いバスとタクシーが待ち受ける

昭和39年3月紀伊勝浦駅の昼前風景。3組の新婚さん（多分）を確認できる

大変分かりにくい旅行ができない時代もあった。「勝ち抜かれ大東亜聖戦熊野三山へ武漢長久折願」と書かれているのは、戦時中の時刻表の表紙

■ピンチはチャンス？

「熊野地方に目が向けられるのは悪いことではない」。JR西日本の赤字路線の公表を受け、中瀬古さんの口からは驚きの言葉が飛び出した。目を向けられているようこそ、既存の枠組みを取っ払った大胆な施策を講じるべきでは、と。そういえば「伊勢から白浜までを二つの路線にしたらエエんや」。そんなことを言っていた人もいたっけ。

時代の変遷に伴い、旅の形も変わった。確かに乗用車は便利だ。しかし、現在当地方に乗り入れる「銀河」に「一度は乗ってみたい」と憧れを抱くようなようなはないだろう。乗車してしまえば時間を気にすることもない。ゆっくり景色を楽しんで、眠たくなったら一眠り。お酒だって飲める（飲んでいいのかは確認していない）。

車だったらそうはいかない。景色に見とれているとあわや大事故である。2年目となる紀南コースでは、官民一体となった「おもてなし」の充実を図り、来訪者を歓迎する。それは、かつてあった観光地の姿だ。

「大阪―白浜―勝浦―別府―温泉列車は新婚ラッシュ」。南紀を舞台にこんな映画も作られた

南海鉄道と阪和電気鉄道の熾烈な戦いは絶え間ない企業努力を生んだ。当時、観光地をもり立てたのは、大阪商売人の商魂に他ならない。

水際対策の緩和によりインバウンドの回復が期待される中、列車やバスを利用した周遊促進を図るための新たな施策も必要となる。日本には、JRグループ6社が共同して提供する訪日外国人向けの乗車券「JAPAN RAIL PASS（ジャパン・レール・パス）」なるものが存在する。「どれだけ乗っても同じ金額なら、どうせなら遠くに行こう」その「遠く」が熊野地方だったらいいのにな。

近い将来、紀伊半島一周高速道路の全線開通も予定されており、大阪方面、名古屋方面から多くの観光客が当地方を訪れることが予想される。高速道路の開通は列車利用促進を進める上で障害になるだろうか。「チャンスと捉えるべき」と中瀬古さんは話す。

「長い幹線道路を利用する人は必ずどこかで一般道に降りる。熊野地方は紀伊半島一周高速道路の中間地点。道路と列車が活用しあって当地方に降りた観光客の周遊ルート確立などを図っていくことが大事では。道路もある、鉄道もある。そしてにぎわっていた頃のノウハウもある。これからが楽しみです」。

コロナじゃないけど、「ビフォー熊野（きっかけ）」「ウィズ熊野（おもてなし）」「アフター熊野（良き旅の思い出）」に向けた取り組みは、官民一体じゃないとなし得ない。今こそ、「チーム熊野」の商魂を世界に見せつけようではないか。公共交通の生き残りは、地方の生き残りに他ならないのだから。

妙法観光株式会社発行のリーフレット「妙法山レストセンター」、「おわせサンポート」、「くまのオレンジ」は「美しい自然、暖かいこころ…ニュー南紀にはあなたの休日があります」と訴えかける