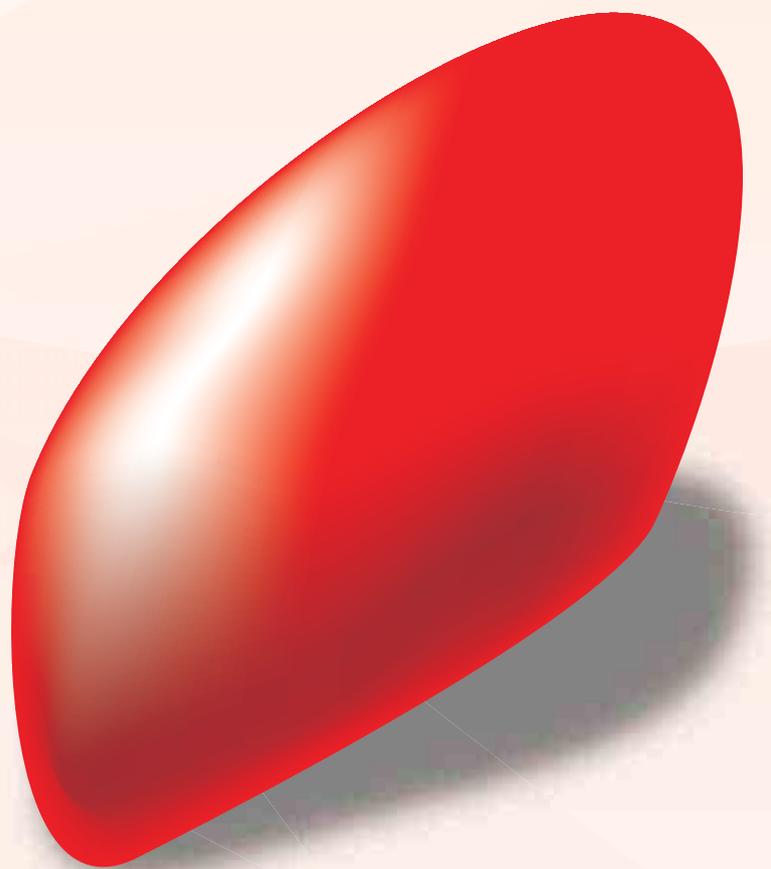


地 域 經 濟

REGIONAL ECONOMY



第 17 号

2013.7

目 次

理事長のごあいさつ

理事長就任にあたってのご挨拶.....	1
---------------------	---

特集

和歌山市塩屋地区周辺における

懇切丁寧な公共交通情報提供とその効果.....	3
-------------------------	---

紹介記事

松本市の「まちづくり」について.....	9
----------------------	---

平成 24 年度事業報告

「和歌山市まちづくり戦略研究会」中間報告.....	14
---------------------------	----

「和歌山市交通まちづくり研究会」中間報告.....	19
---------------------------	----

平成 25 年度事業.....	22
-----------------	----

理事メンバー.....	23
-------------	----

研究成果一覧.....	24
-------------	----

理事長就任にあたってのご挨拶



和歌山地域経済研究機構
理事長 吉村 典久
【和歌山大学経済学部長】

和歌山地域経済研究機構は、和歌山商工会議所、和歌山社会経済研究所そして和歌山大学経済学部の三者によって1996年7月に創設されました。その後2008年からは、和歌山大学に観光学部が設置されたことに伴い四者が協働する形で、和歌山の地域経済・社会の活性化を目指す、地域に根ざしたシンクタンクの機能を担う組織として運営されてきました。

地域の皆さま方からは多大なる支援をいただき、順調なる発展を遂げて参りました。

今、手にとっていただいている『地域経済』は、機構が取り組んでいる各種研究の成果などを速報するものであります。成果をまとめた報告書等は1998年8月の『No.1-a 提言 紀淡連絡道路を実現し和歌山地域の活性化をはかるためのグランドデザイン』（代表研究者：小田章・和歌山大学経済学部教授—当時、前学長・名誉教授）からはじまり、2012年3月の『No.23 「和歌山市の幹線公共交通網の再構築に関する研究」 和歌山市交通まちづくり研究会報告書』（代表研究者：辻本勝久・和歌山大学経済学部教授）を提出するまでにいたっております。現在も、「和歌山市まちづくり」「和歌山市交通まちづくり」の研究会が活発な研究活動を展開しております。

今回、私は和歌山大学経済学部長に因らずも任命され、さらに本機構の理事長も拝命することになりました。浅学非才の身でございます。副理事長となられた山田良治・和歌山大学観光学部教授／観光学部長をはじめとする理事メンバーの方々、機構の運営に携わってくださっているの方々、そして地域の方々、皆さまに支援いただきながら、本機構のさらなる発展に向けて尽力する所存でございます。

私は経営学（なかでも経営戦略論）を専攻とするものであります。そのため、地域の中堅・中小、ベンチャー企業の発展に向けての支援につきましても、和歌山県の委員を務めさせてもらうなどしてまいりました。くわえまして、和歌山市の行政評価の委員を務めさせていただくなかで、行政全般の運営のあり方について学ぶ機会も頂戴してきました。今回、理事長を務めさせていただくなかでは、和歌山という地域が抱える諸問題を再度、見つめ直すとともに、数多くある魅力についても学んでいきたいと考えております。

仁坂吉伸・和歌山県知事は折に触れて、和歌山は「課題先進県」とであると述べられているようです。これは、東京大学総長を務められた小宮山宏先生が書かれて話題となった『「課題先進国」日本—キャッチアップからフロントランナーへ』（2007年刊）にある議論を受けたものです。日本という国家は、人口動態に関わっての少子高齢化、経済に関わってのデフレ、低成長、さらにはエネルギーや自然環境にまつわる諸問題など、さ

まざまな課題に直面している。いずれの課題も、世界中の国家の目前にある、あるいは遠くない将来目前に来るものである。日本が先に直面しているそうした諸問題の解決に向けて、「フロントランナー」として努力を払っていく。解決の暁には、日本は世界における真の「フロントランナー」となり得る。こうした議論が展開されています。

仁坂知事は、日本の各地域の中でも和歌山という地域は、こうした諸問題に早くから、そして由々しきものとして存在していることを指摘されているのです。そして、その解決に向けて全力を尽くし、和歌山は課題解決先進県とならねばならぬ、と主張されています。

現在の和歌山と他地域、現在の和歌山と過去の和歌山。各種の調査結果を見る限り、知事の指摘は実態を正確に反映したものであります。また、そうした課題の解決に向かわねばならないとの主張にも当然、首肯するものであります。

機構としては、こうした諸課題の解決につながりうる研究を進めてきておりますが、今後も地域が抱える経済、社会に関わる問題の解決の一助となれるよう、機構の活動をさらに活発なものとしていきたいと考えております。

皆さまの本機構へのさらなるご支援を宜しくお願い致します。

和歌山市塩屋地区周辺における 懇切丁寧な公共交通情報提供とその効果

和歌山大学経済学部
教授 辻本 勝久

1. はじめに

和歌山市では市民の自動車依存が進行し、路線バスの廃止が相次ぐなど公共交通の衰退傾向が見受けられる。一方で、片道毎時数本以上の便数を有するバス路線も複数あり、そのような比較的サービスレベルの高い路線の運行情報や活用方法等を沿線住民に今一度丁寧に説明することで、過度の自動車依存状況に一定の歯止めがかかる可能性もある。そこで、本プロジェクトでは、和歌山市南部に位置する塩屋地区周辺において、バス停から 500m 圏内の全世帯に懇切丁寧な公共交通情報を提供し、その意識・行動変容効果を郵送回収アンケートによって確かめた。交通計画の技法では、モビリティ・マネジメントのうち、ワンショット TFP (Travel Feedback Program) に該当するものである。

2. プロジェクトの概要

1) 対象

対象地域は、塩屋バス停および和歌浦中央病院バス停からおおむね半径 500m に相当する、塩屋 3 丁目（平成 22 年国勢調査世帯数 293 世帯、以下同）の全世帯、塩屋 4 丁目（103 世帯）の約半数、塩屋 5 丁目（339 世帯）の約 3 分の 2、塩屋 6 丁目（97 世帯）の全世帯、和歌川町（496 世帯）の大部分および和歌浦東 1 丁目（435 世帯）の一部とした。これらのバス停には、和歌山市駅や和歌山駅方面へのバスが日中片道 3 本設定されている。

2) 手法

平成 25 年 1 月の第 2 週と第 3 週の平日に、対象地域の全世帯に対し、後述のコミュニケーションツールとアンケート調査票をポストイングで配布した。ポストイングは住宅地図を用いて一戸一戸確認しながら行ったが、電力メーターの駆動状況やポストの状況等からみて空き家と推定される住居には配布を行わなかった。アンケート調査票は 1 世帯あたり 2 通ずつ配布し、回収後に同一人物による複数枚回答のチェックを行った。調査票の回収方式は着払い郵送とした。

本プロジェクトで配布したコミュニケーションツールは、「和歌山都市圏公共交通路線図 wap」、「動機付けチラシ（交通手段と環境・健康・安全の関係や、公共交通利用による主な目的地までの所要時間等を解説したもの）」、「マグネット式時刻表」（平日と土休日の発車時刻、主要目的地への所要時間と運賃、公共交通情報サイトへの QR コードを掲載した名刺サイズのもの）の 3 種類である。ただし、各コミュニケーションツールが地

域住民の意識変容や行動変容を促す効果を測定するために、A群～E群の5つの群を設け、ツールのセットを変えることとした。各群のコミュニケーションツールセットと配布世帯数、アンケート回収世帯数と回収率、アンケート回収枚数は表1の通りである。ポスティングにあたっては、これらA群～E群をランダムに配布することで、地域的偏りが出ないように配慮した。

表1 A～E群の配布物と配布世帯数、回収数、回収率

群	コミュニケーションツール (配布=○、配布せず=×)			配布世帯数	アンケート回収世帯数と回収率	アンケート回収枚数
	wap	動機付け チラシ	マグネット式 時刻表			
A	○	○	○	256世帯	82世帯(32.0%)	100枚
B	×	○	○	250世帯	68世帯(27.2%)	87枚
C	○	×	○	248世帯	64世帯(25.8%)	80枚
D	×	×	○	162世帯	69世帯(42.6%)	84枚
E	×	×	×	94世帯	37世帯(39.4%)	47枚
計				1010世帯	320世帯(31.7%)	398枚

注：アンケート調査票はA～E群の全世帯に2枚ずつ配布した。

3. 結果

ここでは、紙幅の都合により、結果の要点のみを紹介する。

1) コミュニケーションツールの配布と公共交通情報の認知度の向上

表2は、「バスと鉄道（南海本線特急）の接続可否に関するクイズの正答率」、「ショッピングセンター（イズミヤ和歌山店）を通るバスの便数に関するクイズの正答率」、「二酸化炭素排出量に関するクイズの正答率」を、各種ツールの配布の有無別に比較し、統計学的検定を加えたものである。

鉄道との接続可否に関するクイズでは、各種ツールを配布した群のほうが、配布しなかった群よりも正答率が有意に高いか、または高い傾向にある。

次に、ショッピングセンターを通るバスの便数に関するクイズの正答率は、各種ツールを配布しなかった群と、配布した群で有意な差は見られない。

二酸化炭素排出量に関するクイズの正答率では、各種ツールを配布した群のほうが、配布しなかった群よりも正答率が顕著に高い。とりわけ、動機付けチラシの配布の効果が顕著に現れている。

これらのことから、コミュニケーションツールの配布により、住民が公共交通に関するより正確な情報を持つ効果が認められる。ただし、ショッピングセンター（イズミヤ和歌山店）を通るバスの便数に関するクイズの正答率においては、今回のツールの配布では明確な効果が認められなかった。従って、ショッピングセンター等の主要目的地へ到達できる

バスの便数に関する情報を分かりやすく住民に伝えるためのツールの開発が今後の課題となる。

表2 各種コミュニケーションツールの有無と公共交通情報の認知度

	wapと マグネット時刻表		動機付けチラシと マグネット時刻表		いずれかのツール	
	あり A+C	なし B+D+E	あり A+B	なし C+D+E	あり A+B+C+D	なし E
バスと鉄道（南海特急） との接続可否に関する クイズの正答率	79.9% (n=164)	73.2% (n=205)	80.7% (n=176)	72.0% (n=193)	77.6% (n=326)	65.1% (n=43)
	p=0.067△		p=0.026*		p=0.035*	
SC（イズミヤ）を通るバ ス便数に関するクイズ の正答率	70.2% (n=171)	72.8% (n=213)	72.2% (n=180)	71.1% (n=204)	71.9% (n=339)	71.1% (n=45)
	p=0.288		p=0.402		p=0.468	
二酸化炭素排出量に関 するクイズの正答率	70.0% (n=150)	75.9% (n=199)	83.4% (n=169)	63.9% (n=180)	76.5% (n=307)	50.0% (n=42)
	p=0.109		p=0.000***		p=0.000***	

注：p は「あり」と「なし」の正答率の差の検定結果である。***は $p < 0.001$ (著名な差がある)、**は $p < 0.01$ (明らかな差がある)、*は $p < 0.05$ (有意な差がある)、△は $p < 0.1$ (傾向差あり) を示す。

2) コミュニケーションツールの配布と自家用車利用に関する意識の変容

表3は、過度の自家用車利用が環境や健康、交通安全に与える影響や、自家用車利用の抑制意識、公共交通の積極利用意識について、各種ツールの配布の有無別に比較し、統計学的検定を加えたものである。

まず、過度な自家用車利用が環境に及ぼす悪影響については、ツール配布の有無間で「強くそう思う」「そう思う」の選択率に有意な差は認められない。高齢者の自家用車運転の危険性についても、同様の結果となった。自家用車が環境に及ぼす影響や高齢ドライバーの安全性については、既に言わば常識化しており、ツールの配布による有意な意識変容にはつながらなかったものと考えられる。

次に、過度の自動車利用が健康に及ぼす悪影響については、ツール配布の有無間で「強くそう思う」「そう思う」の選択率に有意差がある。「配布あり」群の「強くそう思う」「そう思う」選択率は、「配布なし」群よりも低く、今回のツール配布が地域住民の意識を逆方向に変容させた可能性がある。ただし、wap とマグネット時刻表の有無や、動機付けチラシとマグネット時刻表の有無の間で「強くそう思う」「そう思う」の選択率に差はない（順に 80.8%、79.0%、79.3%、80.2%）ため、改良すべきツールは特定できない。

続いて、自家用車利用の抑制意識については、ツールを配布した群の「強くそう思う」

「そう思う」選択率と、ツールを配布しなかった群の「強くそう思う」「そう思う」選択率との間に、傾向差を確認できる。このことから、今回のコミュニケーションツールの配布によって、地域住民の自家用車利用抑制意識を一定程度高める効果があったものと考えられる。ただし、「なるべくバスや電車を利用したい」との意識変容にはつながっていないことに注意すべきである。自家用車利用抑制意識の高まりを、バス・電車利用増という行動変容につなげるには、利便性向上等の方策との組み合わせが求められる。

表3 コミュニケーションツールの有無と自家用車利用に関する意識

		配布あり A+B+ C+D	配布なし E
自家用車の使い過ぎは環境に良くない	「強くそう思う」と「思う」の選択率	91.4% (n=347)	93.5% (n=46)
		p=0.313	
自家用車の使い過ぎは健康に良くない	「強くそう思う」と「思う」の選択率	78.3% (n=345)	91.3% (n=46)
		p=0.019*	
高齢者の自家用車の運転は危険だ	「強くそう思う」と「思う」の選択率	93.7% (n=348)	95.7% (n=47)
		p=0.289	
自家用車の利用は控えたい	「強くそう思う」と「思う」の選択率	56.8% (n=331)	44.5% (n=45)
		p=0.059△	
なるべくバスや電車を使うようにしたい	「強くそう思う」と「思う」の選択率	73.9% (n=347)	70.2% (n=47)
		p=0.299	

注：p は「あり」と「なし」の選択率の差の検定結果である。***は $p < 0.001$ (著名な差がある)、**は $p < 0.01$ (明らかな差がある)、*は $p < 0.05$ (有意な差がある)、△は $p < 0.1$ (傾向差あり) を示す。

3) コミュニケーションツールの有無と公共交通の利便性に関する理解

表4は、市内の主要な施設や大阪への公共交通での利便性に関する理解を、各種ツールの配布の有無別に比較し、統計学的検定を加えたものである。

まず、調査対象地区から道路距離で約4kmに位置し、調査対象地区から直通するバス路線がある大型商業施設・イズミヤに、バスで便利に行けると「強くそう思う」「思う」の選択率において、配布ありの群と配布なしの群の間に有意な差を認めることができる。同様に、「全くそう思わない」「あまりそう思わない」の選択率でも明らかな差を認めることができる。このことから、コミュニケーションツールの配布によって、イズミヤへの公共交通の便が「良くない」という地域住民の認識が覆され、「良い」へと認識を改めさせる効果があったものと考えられる。

一方で、調査対象地区から道路距離で約6kmに位置し、調査対象地区から直通するバス路線がない大型商業施設・ガーデンパークに、バスで便利に行けると「強くそう思う」「思う」の選択率において、配布ありの群と配布なしの群の間には有意な差を認めることができない。同様に、「全くそう思わない」「あまりそう思わない」の選択率でも有意な差は

表4 コミュニケーションツールの有無と公共交通の利便性に関する理解

		配布あり A+B+ C+D	配布なし E
イズミヤへはバスで便利に行けそうだ	「強くそう思う」と「思う」の選択率	55.4% (n=339)	40.4% (n=47)
	p=0.026*		
	「全くそう思わない」と「あまりそう思わない」の選択率	30.1% (n=339)	48.9% (n=47)
	p=0.005**		
ガーデンパークへはバスで便利に行けそうだ	「強くそう思う」と「思う」の選択率	23.5% (n=298)	22.8% (n=44)
	p=0.456		
	「全くそう思わない」と「あまりそう思わない」の選択率	56.1% (n=298)	61.3% (n=44)
	p=0.253		
和歌山城へはバスで便利に行けそうだ	「強くそう思う」と「思う」の選択率	39.3% (n=331)	37.8% (n=45)
	p=0.423		
	「全くそう思わない」と「あまりそう思わない」の選択率	40.5% (n=331)	57.8% (n=45)
	p=0.014*		
大阪へはバスと電車で便利に行けそうだ	「強くそう思う」と「思う」の選択率	76.2% (n=341)	66.7% (n=46)
	p=0.079△		
	「全くそう思わない」と「あまりそう思わない」の選択率	13.5% (n=341)	20.0% (n=46)
	p=0.118		

注：pは「あり」と「なし」の選択率の差の検定結果である。***は $p < 0.001$ (著名な差がある)、**は $p < 0.01$ (明らかな差がある)、*は $p < 0.05$ (有意な差がある)、△は $p < 0.1$ (傾向差あり) を示す。

無い。これは、コミュニケーションツールの配布により、ガーデンパークへの公共交通の便が「良くない」ことを地域住民が再確認した結果と見ることができる。

次に、調査対象地区から道路距離で約4kmの都心部に位置し、調査対象地区から直通するバス路線がある和歌山城に、バスで便利に行けると「強くそう思う」「思う」の選択率では、配布ありの群と配布なしの群の間に有意な差は認められない。一方で、「全くそう

「思わない」「あまりそう思わない」の選択率では、有意な差を認めることができる。このことから、コミュニケーションツールの配布によって、和歌山城への公共交通の便が「良い」との認識に変化はなかったものの、「良くない」という認識を改めさせる効果はあったものと考えられる。

次に、調査対象地区からバスと鉄道を乗り継いで行くことのできる大阪に、バスと電車で便利に行けると「強くそう思う」「思う」の選択率では、配布ありの群と配布なしの群の間に傾向差が認められる。一方で、「全くそう思わない」「あまりそう思わない」の選択率では、有意な差を認めることはできない。このことから、コミュニケーションツールの配布によって、大阪への公共交通の便が「良い」との認識を高める一定の効果があったものと考えられる。

4. おわりに

本プロジェクトでは、和歌山市塩屋地区周辺のバス停 500m 圏内全世帯を対象とするワンショット TFP を行った。その結果、地方都市内の比較的サービスレベルが高いバス路線周辺において、路線図やマグネット式時刻表、動機付けチラシといったツールを配布することで、沿線住民のバス利用や交通手段選択に関する意識を一定程度変容できることが確認された。今後、ツールの内容を適切に見直すなどの改良を加えた上で、市内各地において同様の取り組みを行うことで、自動車と公共交通、徒歩、自転車を賢く使い分ける持続可能な地域の実現に貢献することが望まれる。

松本市の「まちづくり」について

(一財)和歌山社会経済研究所 主任研究員 中平 匡俊
 和歌山県庁 主査 永尾 吉賞
 和歌山商工会議所 主任 中浴 正隆

「まち」は行政主導だけで描ききれません。描かれた「まち」に住民がどのように関わり、どのように活用できるかが最も重要であり、それこそが「まちづくり」の本質です。今回、私たちは長野県松本市の「まちづくり」を「交通」「景観」「商業」の3つのテーマに分類し、「まちづくり」の基本的な考え方と取組みについてまとめ、その重要性を再確認しました。

はじめに

松本市は、明治の大火で建物の大半を焼失しています。しかし、松本城（国宝）はその時難を逃れ、幸い昭和の戦災による市街地の焼失もなかったそうです。結果、現存する城を中心とした城下町としての江戸期の町割りが残り、『建物』は明治後期から大正・昭和戦前のものが多く残る、何とも面白く風情ある「まち」を形成しています。

松本城や日本アルプス連峰を見渡せる景観を大事にし、建物の高さ制限にも力を入れてきた経緯も功を奏し、魅力ある路面店が並び、特にまちなかは、歩いて心地よい空間形成となっています。

年間90万人の天守閣への入場者数を誇る松本城を中心に、「まちなか」そのものが滞留拠点のような印象を受けます。視察したのは平日にもかかわらず、「まちなか観光」を歩いて楽しむ人々が数多く見受けられました。



【松本城と日本アルプスを望む】

1 交通まちづくり

松本市は、交通の結節点として県内外を結ぶ広域交通ネットワークの充実も図りながら、公共交通の利用を促進する「交通まちづくり」を掲げています。次世代型交通システムの検討も視野にヨーロッパ型の交通まちづくり研究を昨年度から始めています。視察結果を踏まえた市民報告会なども活発に実施されており、「交通まちづくり」への市民の関心度合いの高さが伺えます。

松本市の「交通まちづくり」の基本目標は「人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり」に軸足を置き、都市の将来ビジョン「健康寿命延伸都市・松本」に連結して

います。

近年、超少子高齢化型人口減少社会への対応や地球温暖化の防止などが重要な課題となっている社会状況下、市町村合併に伴う市域の拡大を踏まえ、社会情勢変化への対応かつ集約型都市構想への転換などに向け、新しく「松本市総合都市交通計画」(平成23年3月)を策定、概ね20年後(目標:2030年)を目指した長期的・総合的な交通・施策についてとりまとめられています。



【交通政策の一つとして、松本市内中心部を周遊する循環バス「タウンスクーター」】

2 景観まちづくり

松本市は、昭和63年5月に国から「都市景観形成モデル都市」の指定を受け、平成元年3月に「松本市都市景観形成基本計画」を策定、平成4年4月に「松本市都市景観条例」を施行、松本城周辺では高度地区指定(平成13年3月)をし、松本城本丸及び二の丸(外堀)内から北アルプス及び美ヶ原高原を中心とした東山の優れた景観の保護、天守閣の存在感保持、城周辺の住環境の保全を図っています。

きめ細かい区域毎の高さ制限に加え、建物外壁や屋根の色彩を制限する基準を設けており、平城(ひらじろ)の松本城を最大限活かそうという工夫が地域の人々に浸透していることが伺えます。「パートナーシップを持って松本の景観を守り育てていこう」ということが景観まちづくりの基本理念となっています。



【市役所外観】

市役所建物の高さが景観条例に抵触しており、建て替えの際は、低くしなければならない。

日本の地方都市に押し寄せる均質化の波、「チェーン店のまち」と形容されるようなことも似かよったまちになってしまう流れに何とか歯止めをかけたいという思いで、3年前に「松本都市デザイン学習会」という取組みが立ちあがりました。

「松本都市デザイン学習会」は現在2つのタイプの活動が行われており、1つは講師を招いての講座で、年間を通じ月1回ほどのペースで行っているそうです。

2つめは、再開発に対するコンセプト提案であり、「都市デザイン」というと表面的な捉え方だけであるようにイメージされがちですが、それだけではなく既述のように「松本ならではの都市づくり」が重要テーマであり「都市政策」といってもよいでしょう。

具体的には中心市街地に存在する片倉工業の再開発に対する提案が、現在進行中の最大課題だと聞きました。当該用地は約8.3haの広大な敷地で、松本の近代化や日本の製糸業の隆盛に重要な役割を果たしてきた歴史的な文脈をもつ場所だそうです。

この場所へのイオンモール進出の話が進んでおり、正式な計画発表の前に何とか思いを伝えるべく、ワークショップなどを重ね「松本都市デザイン学習会」としてまとめた開発コンセプトを松本市に提案したそうです。短期的経済性、機能性、利便性だけを優先した価値観での再開発では、「松本」が壊れてしまうという強い危機感を持っての活動です。

松本市は、これを受けて、また商工会議所や議会からの意見もあり開発計画発表前に、松本市としてのまちづくりの考えを示す必要があると考え、開発に際しつぎの3つの重点を求めています。それは「松本らしい開発」・「適正規模の開発（既存施設との共存共栄）」・「回遊性のある開発（完結型、囲い込みはだめ）」です。

3 商業まちづくり

コンパクトシティの考え方を優先するまちづくりの推進がなされています。周辺地域との合併により市域は拡大してきた経緯があるなか、基本的には市街化調整区域の線引きをはずさない、すなわち市街化を拡散させる政策はとってこなかったということです。とはいえ市街化調整区域においても居住環境を充実させエリアの活性化につながるよう、一定規模の開発は許可する開発条例を制定、その課題に対応してきています。

中心市街地については、様々な機能が集約され利便性が高く、また文化を楽しめるエリアを目指しています。したがって「商業」についても重要な機能の一つに位置づけられています。松本城を中心とした歴史・文化を大切に、歩いて楽しめるまちづくりという住民（商店主）意識ともあいまって、古くからの商店街を存続させ街なみ景観としても活かしていこうという考え方が中心にあります。

以下に、視察した2つの商店街を紹介します。

ナワテ通り商店街

闇市からスタートした商店街、市道であったところに勝手に店（露店）を出していたのが始まりです。

見苦しいとの意見も一部にありましたが、多くの市民から残してほしいとの意見で商店街として残った歴史があります。



【ナワテ通り商店街】

平成 13 年に全面改装され昔の町並みを再現しています。下町風情あふれる庶民的な商店街となっており、「かえる」が商店街のシンボルです。

店舗数は、37 店舗ですが生鮮 3 品はなく、「観光通り」の色彩が強くなっており、平日のお客さんが少ないのが悩みと聞きました。

イベントとして定着している一つが「かえる祭」です。運営メンバーは商店主、信州大学、松本大学のボランティア 100 名程度で、企画・立案段階から学生が参加します。学生達もナワテ通りを愛しており、学園祭等と同じような感覚でたいへん熱心に取り組めます。来場者数は 1 日 7,000 人～8,000 人で年々増加しています。「かえる」のコアなファンも全国から集まってくるそうです。かえるグッズだけ売って店もあります。

中町商店街

中町通りは西から東へ抜ける善光寺街道（北国街道西街道）沿いにあり、昔は商店街に蒲団屋、毛糸屋、金物屋、家具屋が多くあった通りです。



【蔵の会館】



【商店街内の道路】

店舗は住居一体型で住んでいる人が多くある商店街です。店舗数は約 90 店舗（現在、5～6 店舗の空店舗が存在）です。

明治時代の蔵が 20～30 残っていた街であり、「蔵のある街づくり」を商店街のコンセプトとして、各個店が可能な限り、イメージを統一すべく取り組みを行っています。この共通

認識が根本にある限り、街は間違った方向に行かないという住民意識が存在しているようです。シンボリックな場所として誕生したのが「蔵の会館（愛称：蔵シック館）」であり、展示会・講習会・会議などに活用されています。商店街には地元の小学校4年生から6年生が校外学習として訪れます。

商店街内の道路はあえて意識的に蛇行させています。（全部、石畳にしてしまうと管理費用と整備でたいへんであるためしなかったそうです。）

以上

【後記】

本稿は、「松本市のまちづくり」について平成24年11月19日と20日の2日間にわたり関係者の皆様からの聞き取りと視察の機会を得、それに基づいて「交通」「景観」「商業」のテーマ毎に要点整理したものです。人と環境に配慮したまちづくりの理念がどのテーマにおいても見事に貫かれていると思います。貴重なお話とお時間を頂戴しました関係者の皆様に改めて御礼申し上げます。

和歌山市まちづくり戦略研究会 中間報告

- 持続可能な都市構造をめざして -

研究会主査 木 下 雅 夫
【(一財)和歌山社会経済研究所 常務理事】

1. 研究の概要

本研究会は平成 23 年度（2011）からスタートし、3 年目の今年度を最終年度としている。日本の厳しい現実とその結果である社会実情を明確に認識し、今要求されている、地域社会と生活の拠点としてのまちの在り方を、持続可能な社会形成をキーワードとして構築することを目的としている。

初年度及び 2 年度は、主として、和歌山市の現状認識と諸課題及び各施策、和歌山市に類似している地域や先進的な取組みを展開している他地域の状況、さらに、各機関や研究者による研究成果の情報収集などに積極的に取り組んだ。これらの研究をベースとして、最終年度である今年度では、以下のようなプロットで“目指すべき和歌山市のランドデザイン”を仕上げる方針である。

2. 研究内容

過去の類似研究は数多くあり、かつそのほとんどが対象領域の一部相互含有である。本研究会は、これら研究内容を下敷きとしながら、現状の社会実情と将来予測を重要ファクターとして、「基本ビジョンの構築」に着手する。さらに、構築された基本ビジョンに沿う「基本コンセプトづくり」を経て、和歌山市域全域の「ゾーニング・プラン」を形成する。最後に、この流れを実現可能とするためのさまざまな手法、施策、体制等の「スキーム構築」の研究も同時に実施する。

以下にその概要を列記する。

A ビジョン構築

「目指すべきビジョン」とは

⇒ 《住みたい、訪ねたい、触れたい、働きたい、繋ぎたい、そんなまち》

～キーワード～

・人口減少/少子高齢化/社会経済システム変動/共生/交流/協働/生活者優先/環境/安全・安心/防・減災/持続可能性/縮退都市/地域間連携/等

～前提条件及び背景～

・人口推移/産業構造/事業所経営状況/雇用・所得等推移/交通基盤/文化・歴史認識/地域特性/等

～先進地調査～

- ・松本市/宇都宮市/岐阜市/富山市

○中核ビジョン

- ・すべての分野で「LOHAS (Lifestyles of Health and Sustainability) 的
社会活動」が可能なまち
- ・「スマート・シュリンク (賢く縮退する) 都市」構想
⇒ 《パラダイムシフト・あらたな価値基準》

B 「基本コンセプト」づくり ⇒ 《持続可能な都市構造》

～キーワード～

[ハード要素]

- ・社会・生活インフラ再投資/産業構造/交通体系/環境保全/景観重視/
生活者重視/防・減災/地域間施設連携/都市非拡散・低密度化/縮退計画/等

[ソフト要素]

- ・人口減少/少子高齢化/生活・価値観多様化/文化・歴史的要素/就業機会/
地域特性/時間軸/財政緊縮/行政サービス維持・劣化/官民協働/
地域コミュニティ再生/地域間機能連携/等

○中核コンセプト

- ・「コンパクトシティ」 ⇒ 《地域間及び中心域と連携したコンパクトシティ》

C 「ゾーニング・プラン」づくり

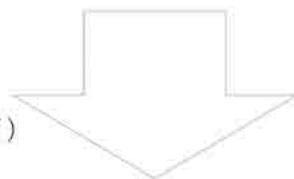
⇒ 《コンパクトシティ構想と周辺地域生活圏のバランス》

～チェックポイント～

- ・「都市計画マスタープラン」との整合性
必要可否/8 地区/リンク性/地元理解・整備意識/推進主体・財源
- ・和歌山市全域か地域特定か
- ・維持市街地と縮退地域の選別
- ・地域 (個別) 移転前提の可否
- ・既存権益との調整 (事業所・住民)
- ・上位計画との整合性
市長期総合計画/定住自立圏構想/国土形成計画/他

○キーポイント

- ・交通結節点（公共交通）を基準としたゾーニング
- ⇒ 《鉄道駅（3社8路線）を地域核として中心核との連携》



■H25 年度研究内容（計画）

研究成果（報告書）とりまとめ

- ・ A～C の提言内容を各位で執筆
- ・ 下記 D 研究内容を含む（範囲・水準の検討要）

D「スキーム構築」

○推進計画策定

- ・ 現在計画調査/類似計画履歴調査
- ・ 計画区域明示/地区計画・街区計画/
- ・ 事業手法（区画整理・再開発・等価交換・権利変換・賃貸借・定期借地・農振法/優良宅地/その他）
- ・ 事業主体/参画事業体
- ・ ファイナンス（PPP・PFI・BID・TIF・P/F・その他）
- ・ エリアマネジメント概念（国土交通省）

○組織・体制づくり

- ・ ステークホルダーの確定（住民・企業・行政・団体/来客）
- ・ リーダーシップ/コンサルタント・アドバイザー・コーディネーター
- ・ 事業主体/参画事業体

○ロードマップづくり

- ・ 計画立案～推進～実施～定着

3. 研究会メンバー

平成 24 年度研究会のメンバーは以下のとおり。

主査	木下 雅夫	(一財)和歌山社会経済研究所	常務理事
	大門 忠志	(一財)和歌山社会経済研究所	研究部長
	高田 朋男	(一財)和歌山社会経済研究所	研究部長
	中平 匡俊	(一財)和歌山社会経済研究所	主任研究員
	高木 啓江	(一財)和歌山社会経済研究所	主任研究員
	大泉 英次	和歌山大学経済学部	教授
	足立 基浩	和歌山大学経済学部	教授
	鈴木 裕範	和歌山大学経済学部	教授
	中島 正博	和歌山大学観光学部	准教授
	大井 達雄	和歌山大学観光学部	准教授
	山本 敦子	和歌山大学経済学部	助教 (平成 24 年 8 月末迄)
	上野 美咲	和歌山大学経済学部	特任助教 (平成 24 年 11 月以降)
	中浴 正隆	和歌山商工会議所	主任

(注：メンバーの所属・肩書については平成 24 年度時点)

なお、随時各界の有識者、専門家、学生のオブザーバーが参加している。

4. 開催実績

- # 1 H24.5.10
 - ・「H24 活動計画/A：ビジョン構築～基本コンセプト/B：スキーム構築」
 - ＜永尾氏（和歌山県）／糀谷氏（市民の力わかやま）／後藤氏（和歌山大学まちかどサテライト）＞
- # 2 H24.6.14
 - ・「和歌山市マスタープラン」
 - ＜永尾氏／糀谷氏／学生 1 名＞
- # 3 H24.7.26
 - ・「どんな和歌山市にしたいか～マスタープランを下敷き～ビジョン・コンセプト」
 - ＜永尾氏／糀谷氏／後藤氏／西山氏（和歌山大学経済学部）＞
- # 4 H24.9.26
 - ・「ビジョン・コンセプト・ゾーニング」
 - 「先進地視察先決定-松本市・宇都宮市/メンバー・日程等」
 - ＜永尾氏／志場氏（わかやま NPO センター）／学生 1 名＞
- # 5 H24.10.18
 - ・「先進地視察内容確認」
 - ＜永尾氏／筒井氏（和歌山県）／後藤氏／学生 3 名＞

和歌山市交通まちづくり研究会 中間報告

- 和歌山市のまちづくり戦略と都市間交通網に関する研究 -

研究会主査 辻 本 勝 久

【和歌山大学経済学部教授】

和歌山市では、紀ノ川北岸に和歌山北インターチェンジができ、京奈和自動車や第二阪和国道の開通も予定されているなど、高規格道路網が発達してきており、域外からの観光需要等の獲得や、高速バス路線網の発達等が期待される一方で、買い物客等の他地域への流出傾向がさらに強まる懸念もある。

また、和歌山市には南海本線、JR 阪和線、JR 紀勢本線、JR 和歌山線等の都市間鉄道路線や、四国を結ぶ南海フェリーがあり、大きな社会的役割を果たしている。とりわけ JR 和歌山駅等の主要駅とその周辺の都市機能集積には、コンパクトなまちの中心核としての役割や、観光軸などのハブとしての機能、大阪に流出しようとする県内買い物客をせき止める機能等が期待できる。一方で鉄道・フェリーの利用者数は減少傾向にあり、鉄道の所要時間が延びる傾向にあるなどの問題も抱えている。

さらに、泉州沖には 24 時間オープンの関西空港があつて、LCC 拠点化等の新たな展開がなされており、これを活用したインバウンド旅客の獲得等の地域戦略が期待される。

このように和歌山市を取り巻く都市間交通網に様々な変容が見られ、期待と懸念が交錯する中、「和歌山市のまちづくり戦略と都市間交通網に関する研究」では「和歌山市まちづくり戦略研究会」での議論を踏まえつつ、あるべき和歌山市の実現に向けた都市間交通網の活用方策や改善方策について考えている。

研究期間は 3 年間であり、その 1 年目にあたる平成 24 年度には、都市間鉄道を中心に研究を進めた。研究会は後述のメンバーと、多数のオブザーバーの参加のもとで進められた。日程と報告者・報告テーマは次の通りであり、その成果にもとづいて公開シンポジウムが開催され、報告書が取りまとめられた。2 年目となる平成 25 年度には航空網、3 年目には高規格道路網やフェリーを扱う予定であるが、この順番については研究会の中で決めていきたい。

第一回 5 / 10 21 名

1. 研究の進め方について

第二回 6 / 26 14 名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察」

2. 辻本勝久「和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状」

第三回 7/26 10名

1. 辻本勝久「交通基盤の整備と産業集積」
2. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通について（大阪市、京都市、神戸市）」

第四回 9/26 14名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察〔プレストPARTⅡ〕」
2. 竹田興平「LRTを軸とした富山のコンパクトなまちづくりについて」
3. 汲田康太「日本MM会議と富山視察」

第五回 10/18 13名

1. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察〔プレストPARTⅢ〕」
2. 藤田和史「首都圏都市間鉄道に関する分析」

第六回 11/29 8名

1. 志場久紀「和歌山県都市圏鉄道～JRきのくに線・和歌山線～について」
2. 中平匡俊「松本市総合都市交通計画の概要」

第七回 1/21 8名

1. 廣岡裕一「観光と鉄道」
2. 中平匡俊・山下光之助「都市間交通に関する一考察 プレスト最終回」

シンポジウム「第3回交通まちづくりシンポジウム 和歌山市の発展と都市間鉄道網：
現状と今後の改善方向」

主催 和歌山地域経済研究機構

日時 平成25年3月9日（土）午後2時～午後4時

場所 勤労者総合センター6階文化ホール（和歌山市役所の西隣）

参加費 無料

構成

1) 挨拶 遠藤史 和歌山地域経済研究機構理事長

2) 連続ミニ講演

木下雅夫、藤田和史、山下光之助、辻本勝久

3) パネルディスカッション「和歌山市の発展と都市間鉄道網の改善方向」

モデレータ（司会） 木下

パネリスト 藤田、中平匡俊、永尾吉賞、汲田、辻本

聴衆 一般市民を含め数十名

研究会メンバー：

主査	辻本 勝久	和歌山大学経済学部教授
	廣岡 裕一	和歌山大学観光学部教授
	藤田 和史	和歌山大学経済学部講師
	山本 敦子	和歌山大学経済学部助教（平成 24 年 8 月末迄）
	上野 美咲	和歌山大学経済学部特任助教（平成 24 年 11 月以降）
	木下 雅夫	和歌山社会経済研究所常務理事
	大門 忠志	(一財)和歌山社会経済研究所研究部長
	畑山 善生	(一財)和歌山社会経済研究所研究部長
	中平 匡俊	(一財)和歌山社会経済研究所主任研究員
	山下 光之助	(一財)和歌山社会経済研究所主任研究員
	青木 勇次	和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主任

オブザーバー：

	永尾 吉賞	和歌山県企画部企画政策局調査統計課主査
	志場 久起	わかやま NPO センター理事、事務局長
	井口 智史	和歌山大学大学院経済学研究科生
	呉 鵬	和歌山大学大学院経済学研究科生
	田中 喜行	神戸大学大学院経済学研究科生
	汲田 康太	和歌山大学経済学部生
	竹田 興平	和歌山大学経済学部生
	谷窪 千尋	和歌山大学経済学部生

（注：所属・肩書については平成 24 年度時点）

平成 25 年度事業

■ 研究事業

● 和歌山市まちづくり戦略研究

(平成 23 年度より継続、研究概要は P14 を参照)

【メンバー】

主査	木下 雅夫	(一財)和歌山社会経済研究所常務理事
	大門 忠志	(一財)和歌山社会経済研究所研究部長
	中平 匡俊	(一財)和歌山社会経済研究所主任研究員
	竹田 茉耶	(一財)和歌山社会経済研究所研究員
	大泉 英次	和歌山大学経済学部教授
	足立 基浩	和歌山大学経済学部教授
	鈴木 裕範	和歌山大学経済学部教授
	中島 正博	和歌山大学経済学部准教授
	大井 達雄	和歌山大学観光学部准教授
	永瀬 節治	和歌山大学観光学部講師
	上野 美咲	和歌山大学経済学部特任助教
	中浴 正隆	和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主任

● 和歌山市のまちづくり戦略と都市間交通網に関する研究

(平成 24 年度より継続、研究概要は P19 を参照)

【メンバー】

主査	辻本 勝久	和歌山大学経済学部教授
	廣岡 裕一	和歌山大学観光学部教授
	藤田 和史	和歌山大学経済学部准教授
	上野 美咲	和歌山大学経済学部特任助教
	木下 雅夫	(一財)和歌山社会経済研究所常務理事
	大門 忠志	(一財)和歌山社会経済研究所研究部長
	畑山 善生	(一財)和歌山社会経済研究所研究部長
	中平 匡俊	(一財)和歌山社会経済研究所主任研究員
	山下 光之助	(一財)和歌山社会経済研究所主任研究員
	中浴 正隆	和歌山商工会議所企業支援部企画・街づくり支援室主任

■ 刊行物

- 機関誌「地域経済」
- 報告書

■ ホームページによる広報

URL: <http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wtkkk/>

理事メンバー

(平成 25 年 7 月 1 日現在)

【和歌山地域経済研究機構理事】

理事長	吉村 典久	和歌山大学経済学部教授	経済学部長
副理事長	山田 良治	和歌山大学観光学部教授	観光学部長
理事	岡本 賢司	和歌山商工会議所	専務理事
	北田 佳秀	(一財)和歌山社会経済研究所	副理事長
	木下 雅夫	(一財)和歌山社会経済研究所	常務理事
	荒井 信幸	和歌山大学経済学部教授	
	鈴木 裕範	和歌山大学経済学部教授	

研究成果一覧

ナンバー	タイトル	発行年月
No.1-a	提言 紀淡連絡道路を実現し和歌山地域の活性化をはかるためのランドデザイン	平成 10 年 8 月
No.1-b	提言 このチャンスを活かそう 紀淡連絡道路を実現し和歌山地域の活性化(ランドデザイン概要版)	平成 10 年 8 月
No.2	ニーズの多様化と規制緩和の進展に伴う経営戦略－和歌山企業の活性化を目指して－	平成 10 年 9 月
No.3	和歌山地域産業の市場構造	平成 10 年 10 月
No.4	和歌山市民・近隣地域住民の消費動向と和歌山市小売商業の課題	平成 11 年 11 月
No.5	和歌山市の高次都市機能	平成 11 年 11 月
No.6	和歌山県における産業構造の変化と雇用動向	平成 12 年 3 月
No.7	若者に魅力ある街づくり	平成 13 年 6 月
No.8	ベンチャービジネス事例研究	平成 14 年 6 月
No.9	IT 活用による生活向上の可能性	平成 15 年 5 月
No.10	和歌山県の物流戦略	平成 15 年 9 月
No.11	和歌山県におけるカジノの可能性に関する調査・研究報告書	平成 16 年 12 月
No.12	観光戦略研究会調査・研究報告書	平成 17 年 3 月
No.13	都市創造戦略研究会調査報告書	平成 18 年 10 月
No.14	和歌山における地場産業の実態と将来動向に関する研究会	平成 19 年 3 月
No.15	建設業の動向に関する研究会報告書	平成 19 年 11 月
No.16	コンパクトシティ研究会報告書『コンパクトシティと都市づくり』	平成 20 年 9 月
No.17	ホスピタリティ研究会報告書	平成 21 年 9 月
No.18	和歌山市民・近隣地域住民の消費動向と和歌山市小売商業の課題	平成 22 年 3 月
No.19	和歌山市における市場(いちば)活性化についての研究	平成 22 年 3 月
No.20	観光客の受け入れに対する和歌山県民の意識調査	平成 22 年 3 月
No.21	ぶらくり丁活性化・再生研究会報告書 和歌山市中心市街地活性化における中心商業地の問題	平成 23 年 3 月
No.22	わかやま散策マップ	平成 23 年 3 月
No.23	和歌山市のまちづくりと公共交通幹線の再構築	平成 24 年 3 月



和歌山地域経済研究機構

<構成機関>和歌山大学経済学部・観光学部 和歌山商工会議所 (一財)和歌山社会経済研究所
〒640-8567 和歌山市西汀丁36 和歌山商工会議所内
TEL:073-422-1111 FAX:073-433-0543

Designed by Kazuya Horikirikawa