

和歌山市の発展と都市間鉄道網 －現状と今後の改善方向－



平成25年4月

和歌山地域経済研究機構 和歌山市交通まちづくり研究会編

目 次

まえがき	1
研究会メンバー	2
開会挨拶	3
遠藤 史 和歌山大学経済学部 教授	
講演	
「和歌山市まちづくり戦略研究会」～持続可能な都市構造をめざして～	6
木下 雅夫 和歌山社会経済研究所 常務理事	
和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状～近畿主要都市との比較～	13
山下 光之助 和歌山社会経済研究所 主任研究員	
半島と都市間鉄道－紀伊半島と房総半島と比較－	20
藤田 和史 和歌山大学経済学部 講師	
和歌山市の発展に向けた都市間鉄道網の改善方向	32
辻本 勝久 和歌山大学経済学部 教授	
パネルディスカッション	48
質疑応答	60

ま え が き

本書は、和歌山地域経済研究機構の主催で、平成 25 年 3 月 9 日に和歌山市の勤労者総合センターにおいて「和歌山市の発展と都市間鉄道網 ―現状と今後の改善方向―」をテーマに開催しましたシンポジウムの報告書です。

このシンポジウムは、和歌山地域経済研究機構の和歌山市交通まちづくり研究会が平成 24 年度から 3 年間計画で進めている「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」の、初年度の総まとめとして開催されたものです。シンポジウムは二部構成とし、前半は研究成果の連続ミニ講演を行い、後半はパネルディスカッションとしました。

皆様のご尽力により、お陰様で一般市民、行政関係者、交通事業関係者、研究者をはじめ、多数の聴衆に参加いただき、有意義な場とすることができました。

最後になりましたが、本書を作成するにあたり、開会挨拶を賜った遠藤史教授（和歌山地域経済研究機構理事長）、ミニ講演やパネルディスカッションに登壇頂いた皆様、司会を務めてくださった和歌山大学経済学部の上野美咲特任助教、研究会やシンポジウムの準備・運営にご協力いただいた皆様、本報告書の編集を担当頂いた和歌山大学経済学部の西山明美事務補佐員、その他関係各位のご協力に深く御礼を申し上げます。

平成 25 年 4 月

和歌山市交通まちづくり研究会代表
和歌山大学経済学部教授 辻本勝久

「和歌山市交通まちづくり研究会」

研究員

辻本	勝久	和歌山大学経済学部教授（代表）
藤田	和史	和歌山大学経済学部講師
廣岡	裕一	和歌山大学観光学部教授
木下	雅夫	和歌山社会経済研究所常務理事
大門	忠志	和歌山社会経済研究所研究部長
畑山	善生	和歌山社会経済研究所研究部長
中平	匡俊	和歌山社会経済研究所主任研究員
山下	光之助	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

※敬称略、順不同

上野 あらためまして皆さま、こんにちは。只今から「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－』」を開会いたします。

本日の司会進行をさせていただきます、和歌山大学経済学部の上野と申します。どうぞ、よろしく願います。

まず、本日お配りしております資料のご確認をお願いいたします。封筒の中に資料は全部で4つございます。パワーポイントのスライドを記したホッチキス止めのもの3部、それとA4用紙1枚裏表印刷されたもの1部がございます。資料に不足がございましたら、会場内の係員にお申し付けください。大丈夫でしょうか。

それでは、開会に際しまして、和歌山地域経済研究機構理事長兼、和歌山大学経済学部長の遠藤史氏が、挨拶を申し上げます。

開会挨拶

遠藤 皆さま、こんにちは。和歌山地域経済研究機構理事長を務めております、和歌山大学経済学部の遠藤でございます。本日のシンポジウムの開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日、季節の方も春の気配が色濃く感じられるようになりましたこの良い時期に、地域経済研究機構という場で連携をもち、ともに研究推進し、議論を深めてこられました諸先生方の参加を得まして、本日の「第3回交通まちづくりシンポジウム」が開催されることを誠に喜ばしく思います。

本日シンポジウムにてご講演いただく諸先生方、コーディネーターの木下

理事、パネラーを務めていただく諸先生方には、この場をお借りしまして、日頃からのご協力に感謝申し上げます。次第でございます。

本日のシンポジウムは「和歌山市の発展と都市間鉄道網－現状と今後の改善方向－」と題されていると伺っております。皆様すでにご存じのとおり、和歌山市は古くから公共交通に目を向け、都市基盤整理の重要な一環として位置づけてきた歴史を持っております。そのことは文学作品にも見ることが出来まして、例えば日本を代表する作家の一人であります夏目漱石が晩年に書きました長編小説『行人』という、行く人と書いて「こうじん」と読みますけれど、この小説は、筋のクライマックスが和歌山、その中でも和歌浦に設定されております。主人公達は大阪から和歌山に到着しまして、市電に乗り換えて市内観光し、しかるのちに和歌浦に到着し、という移動経路を取っております。この小説は、明治45年に朝日新聞に連載されておりますので、既にこの時点で和歌山の市内公共交通の充実ぶりは全国に知られていたかと推察いたします。

その後、時は移りまして、市電は廃止され、現在の和歌山公共交通は模索の時を迎えていると思っておりますけれど、ここにいらっしゃる皆様方の交通まちづくりに寄せる熱意は過去の熱意を受け継ぎ、現在にも脈々と流れているものと思っております。

本日のシンポジウムの議論を通じまして、その熱意が形となる契機がもたらされれば、誠にうれしいことだと思います。私も基調講演の部分を拝聴し、勉強させていただければと思っております。それでは、本日のシンポジウム

のご成功を祈りつつ、これにてご挨拶
に代えさせていただきたいと思いま
す。ありがとうございました。

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－

講演題目および講演者

※敬称略・講演順

「和歌山市まちづくり戦略研究会」～持続可能な都市構造をめざして～

木下 雅夫 和歌山社会経済研究所 常務理事

和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状～近畿主要都市との比較～

山下 光之助 和歌山社会経済研究所 主任研究員

半島と都市間鉄道－紀伊半島と房総半島の比較－

藤田 和史 和歌山大学経済学部 講師

和歌山市の発展に向けた都市間鉄道網の改善方向

辻本 勝久 和歌山大学経済学部 教授

上野 それでは、これより「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－』」を開始させていただきます。

まず、本日の講演者およびパネリストのご紹介をさせていただきます。向かって左より、財団法人和歌山社会経済研究所/常務理事/木下雅夫氏、同じく和歌山社会経済研究所/主任研究員/山下光之助氏、同じく主任研究員/中平匡俊氏、つづきまして和歌山県/企画部企画政策局調査統計課/主査/永尾吉賞氏、つづきまして和歌山大学経済学部/教授/辻本勝久氏、同じく経済学部/講師/藤田和史氏、そして最後に経済学部4回生/汲田康太氏の7名で進めてまいります。

それでは、第1部として連続ミニ講演を行ないます。ミニ講演の1回目は「和歌山市まちづくり戦略研究会～持続可能な都市構造をめざして～」と題しまして木下さまから講演を賜りたいと思います。それでは木下さまどうぞよろしくお願いいたします。

第1部 ミニ講演

木下 木下でございます。15分程度のお時間をいただきまして、和歌山市の発展と都市間鉄道網の整備等、私も含めて数名の先生方と共同研究を行なっております「和歌山市のまちづくり」のお話をしたいと思います。

まちづくりのお話をする中に当然のことながら、重要な要素といたしまして公共交通の整備・拡充がございます。まちづくり全体の研究会のご報告は、本日のシンポジウムの意に沿ったものと思います。

時間の都合上、なかなか全容、全体

の把握というところまでいかないかもしれませんが、概要についてご説明、ご報告申し上げたいと思います。

実は、「和歌山市のまちづくり」ということばは、どういう内容であれ様々なところで使われておりますし、それから和歌山市では、市全域のまちづくりを標榜した、あるいは新政策を充実していくために「和歌山市長期総合計画」というのを策定いたしております。これは、各自治体それぞれそういうものを策定するわけですが、少なくとも和歌山市全域に住まわれている方々、あるいは事業所の方々、それから和歌山を訪れる方々も含めて和歌山市をどういったかたちにしていけば、皆さんに喜んでいただけるか、あるいは充実して生活できるかというのを標榜いたしまして、長期総合計画を策定しております。

上位計画と呼ばれる計画に沿って今度は都市基盤の整備、あるいは都市の機能の整備といったところを中心に考えていく「都市計画マスタープラン」というのが策定されております。「長期総合計画」に関しましては、非常に広範囲にわたる計画でございますので、個々の都市機能あるいは基盤整備等に関しましては、もう少しブレイクダウンした計画を策定していく必要があるということで、「都市計画マスタープラン」が策定されております。

では、私どもの研究会は何をするのかということなんですけれども、実は先ほども申しましたけれど、「長期総合計画」あるいは「都市計画マスタープラン」というのは非常に大きな構えで策定しております。あらゆる分野に係ってきますので、ある意味、総花的な内容になる可能性があります。しか

し、個々の生活においてはそれぞれのポイントで色々な考えがありまして、それを改善もしていかなければならないということで、もう少しブレイクダウンしていく計画なり基準というのがあるのかなと感じます。ただ、全体をみますと、その計画がどちらの方向に進んでいるのか、自分たちの住んでいるこの和歌山市をどういったまちにしていきたいのか、それが明確になっているのかなっていないのかが、本当に地に足の着いた計画かどうかの分かれ道だと思っています。しかし、総花的で総括的に進めていく計画に関しては、若干そういった色合い分が薄くなってもそれはやむを得ないかなと思います。

したがって、私どもの研究会では、そういうことを十分意識しながら、もっと明確な基準を打ち出して、その基準に沿ったビジョンを作っていきたい、あるいはそういうビジョンを最終的に完成するためにはどういった手続きで、どういった事業計画が必要となるのかといったところまで見据えたような研究会を作りたい、ということで「まちづくり戦略研究会」という名前をつけさせていただきまして、研究を進めております。資料にございますように、目的等に関しましては、基本的にはほぼ皆さんご認識のとおりでございます。

まずは、やはり現在の和歌山市だけではなく日本の状況は、世界的なバランスの中で生じてくることですので、とくに和歌山でよく課題として人口減少とか少子高齢化と言われておりますけれども、これは和歌山市に限らず日本国中同様で、先進国の中ではほぼダントツの勢いでそういう状況に至っておるわけです。和歌山市は当然それに

負けないように対策をとっていかないといけない。しかし、人口も減るし、少子化も進むし、高齢化も進むというのはある程度やむを得ないので、それをいかに受け入れて、将来自分たちの子ども、孫の代に私たちの和歌山市をつないでいけるか、そういうことを考えていくことがこの研究会の基本ベースになるところです。

手元の資料にはそういったことを書いております。それから、真ん中の方に概ね研究会の目指す方向をご理解いただければと思い、このイメージ図を作っております(資料 p.1)。

上位計画というのは、法律に基づいて策定されているので、この法律を逸脱するというわけにはまいりません。しかし、この上位計画をいかにブレイクダウンして自分たちに生活に身近なものとして作っていくかということに関しましては、住民あるいは市民が力を合わせれば可能な限りは、新しい考え方の計画というのは盛り込めます。したがって、我々自身が一生懸命考えてそういうことを創り出すような力、運動をおこしていくということが必要ではなかろうかというふうに思っております。

研究会そのものは、平成 23 年度からスタートしておりまして、手元の資料の下の方でございますけれど、立ち上げ時の研究会のメンバーは記載のとおりでございます。このメンバーに限らず広範囲な分野の方々のご参加も広く呼びかけております関係上、通常の研究機構における研究会のパターンと違いまして、たくさんのオブザーバーの方々にも参加いただいております。もちろん毎回というわけではありませぬけれども、ご都合の許す限りの方々

がご参加いただいて、色々な意見なり方向性といったものを発表いただいております。これは我々としても非常にありがたいと思っております、とくに自治体関係の方については、まちづくりに関しては、様々な調査・研究の内容等もございますので、そのような情報も持ち寄っていただきまして、ご意見を頂戴しておるところです。

研究内容でございますが、こういった分野あるいはこのような内容の研究会というのは、今までもたくさん実施されてきております。ちなみに和歌山地域経済研究機構におきましても、2000年度に入ってから、二つほどこういうまちづくりの研究会というのを実施しております。それぞれは、そのときどきに応じた課題等を、背景にしながら、あるべきまちづくりというのを検討して来ています。その流れからいきますと、三つ目のまちづくり関連の研究会となります。したがって、過去に行われた調査研究とか、あるいは他都市で取り組まれているところもたくさんありますので、そのような情報も収集し、下敷きにしながらその上に描けるものを描いていきたいという考えでスタートしております。

先ほど申しました「どういうまちにしていきたいか」という前提がないとダメですから、まずビジョン構築というのを考えたいということで、平成23年度から24年度にかけて取り組みをしました。「どういったまちにしたいのか」をかなりブレイクスルーできるまで、皆さんのご意見を何回も聞かせていただきました。当然それぞれの考えで、まちのあるべき姿が違うわけですが、最終的に我々が目指すのは、やはり「和歌山市に住んで良かつ

た」あるいは「和歌山市に行きたい」「もっと和歌山市に住みたい」とかそういうようなことばが出てくるようなまちとしました。これは非常に抽象的で分かりづらいのですが、具体的にどういったところから着手していけば今申したような「住みたい」とか「行ってみたい」とかいうまちになるのかというところへ収斂させていく流れで研究会を進めております。

したがって、そこに書かせていただいておりますようにA～Dという構図を作りました(資料 p.2)。ビジョン作りから始まって、そのビジョンを実現するための概念とは、つまり「コンセプトはなんですか」という段階になります。このコンセプトまでいけば、次にこのコンセプトに基づく和歌山市全域をどういう地域にするべきかというゾーニングの検討まで盛り込んでおります。

「ゾーニング」と申しますと、先ほど申した和歌山市の「都市計画マスタープラン」では、和歌山市は8地区に分けて位置づけております。もちろんこれはそれぞれの機能、特性を考えて8地区に分類しているということでありますけれども、8地区というのはある意味非常に多いのではないかという意見が研究会でたくさん出ました。8地区に分けて、それぞれが非常に立派な計画を立てていくとなりますと、例えばバブルの頃のように財政も豊かで、企業の業績も右肩上がりであったり、あるいは社会インフラもこれからまだまだ整備していくというような時代背景であればある程度可能ではないかと思われましても、現在ではそれぞれの地区の特性をそれぞれフル装備の形で整備推進していくのはやはり無理

があります。そのため、非常に厳しい社会実状を踏まえたビジョン作り、コンセプト作りを行い、和歌山市のゾーニングを考えていきたいとしています。ここで実は今日のシンポジウムのテーマであります都市間交通の鉄道網というのが大きく関わってきます。

なぜならば、その8地区がそれぞれ独立したまちという計画をしたときに、これを和歌山市全域と考えると全体の整合性がとれなくなる。だから私どもの研究会では、その8地区を何地区にするかは、これから研究のテーマですけれども、それぞれが特性を活かすためには、やはり、ゾーニングのゾーン間の公共交通による連携が非常に重要なのだとしています。公共交通で結びながら、和歌山市以外の他都市との連携も深める。こういったことを想定したゾーニングプランを考えていきたいということで、今現在それに着手したところです。

このまちづくり戦略研究会そのものは、公共交通だけの話ではなくて、トータルの生活の場をつくっていくわけですが、その生活を守り続けていくためには、やはり人間の移動というのは必須条件となってきます。したがって、公共交通の整備・拡充、あるいは新しいアイデアでそれぞれの地区が競合して目指すべき姿をつくりだすことができるか、といった視点・ポイントでゾーニングを考えていきたいとしています。現在のところ24年度の終了時点ですが、25年度、来年度で今申したものを具現化しながら次のDのスキーム構築に入っていきたいと考えております。ある意味スキームというのは現状考えられる部分とそれから、日本だけではなくて世界の各地で色々なまち

づくりが実施されるなかで新しい手法が確立されてきつつあるので、そういった情報もたくさん収集しながら、できれば和歌山市のまちづくりにあった都市間公共交通をベースにした新しいまちづくりのスキームというのも考えていきたいというふうに現在思っております。

23年度からスタートしまして、3ヶ年の長きにわたる研究でございますけれども、先ほど申し上げた現在の和歌山、日本の抱えてる社会実状に沿ったまちづくりの形態ということを進めたいと考えておるところです。

公共交通に関しましては、これから各先生方からの講演もいただきますし、パネルディスカッションの中でも新しいアイデア等、それから「え～そんなんだったん」「え～こういうことになってたの」と今まで知ってはいるけど、そこまでだったとは知らなかったとかそういったものもいくつが出てこようかと思えます。それらを含めまして、進むべき方向性をできるだけ共有して、実現に向けて粘り強く取り組んでいくことが、最後の成果につながっていくのではないかと考えております。時間がなくて、ご説明できる内容等に関しましては、この概要だけです。もし、今日ご参加いただいている皆さま方で、もっとこんなことも聞きたいとか、あるいは自分の意見を発表したいとおっしゃる方がいらっしゃいましたら、あとにでも機構の方にご連絡ください。研究会は原則月1回ほど開催していますので、オブザーバーとしてご参加いただいても結構かと思っております。広く皆さま方、市民の方々のご意見を聞かしていただきながら、取り組んでいきたいと考えており

ます。以上で私の意見発表ということで終了したいと思います。

ありがとうございました。

上野 木下さまありがとうございました。

「和歌山市まちづくり戦略研究会」～持続可能な都市構造をめざして～

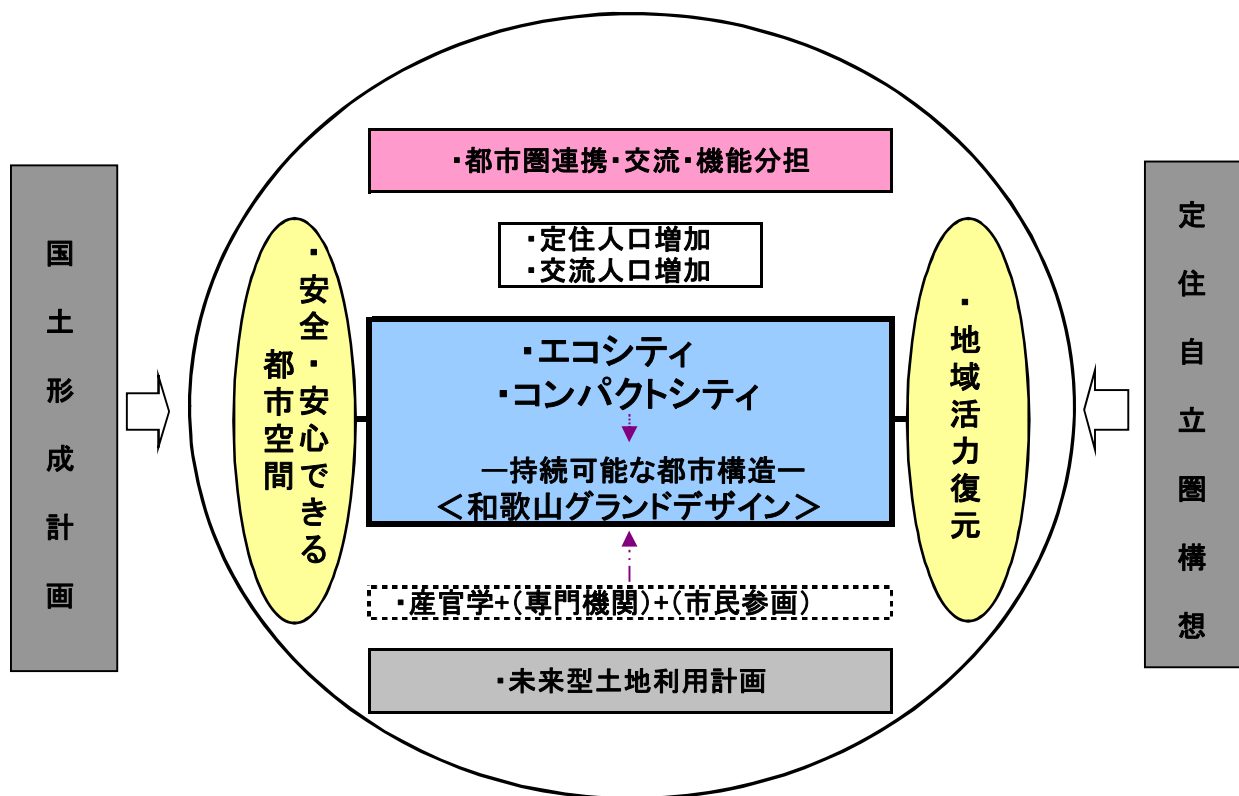
■目的

- ・和歌山市を中心とする周辺圏域における将来的な都市圏構想を構築する～和歌山グランドデザイン～
＝地方中核市を中心とした持続可能な「定住自立圏構想」につながるビジョンづくり
- ・近年の社会経済情勢を明確に厳しく認識し次世代につなげていける“真”のまちづくり
＝少子高齢化の進展や社会的活動の変革要請のもとでの社会基盤・地域特性の再構築

- <ビジョン>
- ・定住・交流人口増加
 - ・地域活力復元(産業・コミュニティ・雇用・文化・歴史)
 - ・安全・安心できる都市空間(防災・減災・医療・福祉・教育・景観)
 - ・エコシティ(環境保護・リサイクル・交通体系)
 - ・コンパクトシティ(都市機能効率化・拡散防止・公共交通活用)
 - ・未来型土地利用計画(ゾーニングor複合)

<イメージ>

<和歌山市まちづくり戦略研究会>



■内容

<研究会開催> 平成23年度からスタート

<参加者> メンバー(下記)+オブザーバー(各分野随時)

[研究会メンバー]

@(財)和歌山社会経済研究所

木下雅夫 常務理事・事務局長
大門忠志 研究部長
高田朋男 研究部長
中平匡俊 主任研究員
高木啓江 主任研究員

@和歌山大学

大泉英次 経済学部教授
足立基浩 経済学部教授
鈴木裕範 経済学部教授
中島正博 経済学部准教授
大井達雄 観光学部准教授

@和歌山商工会議所(WCCI)

中谷正隆 街づくり支援室主任

@事務局

上野美咲 経済学部特任助教
(山本敦子) 経済学部助教(～24/6)
(中谷恵理子) WCCI主事(～24/4)

[オブザーバー](随時)

自治体(和歌山県・和歌山市)/議員/報道/まちづくりNPO等団体/一般市民/等

<研究内容> 《過去類似研究及び施策のポイント・課題をベースに》

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)的社會活動」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》



次年度以降順次検討

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

以上

上野 それではつづきまして「和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状～近畿主要都市との比較～」と題しまして、山下さまから講演を賜りたいと思います。山下さま、よろしくお願いいたします。

山下 山下と申します。よろしくお願いいたします。座って話に移らせていただきます。これから発表する内容は「和歌山市交通まちづくり研究会」で発表した内容をもとに一部修正を加えたものです。のちほどパネラーとして控えています中平研究員との共同で作成したものです。では発表に移らせていただきます。

和歌山市を取り巻く都市間鉄道網の現状としまして、近畿主要都市との比較を行いました。和歌山市は人口約 37 万人、県の北西、大阪府に接し、JR・南海・和歌山電鉄など支線もあわせて計 8 路線が集まっている鉄道網の要衝地です。

この和歌山市の活性化に向け交流人口の増加を考える際に着目したのが、先ほどの藤田先生のお話にもありましたが、大阪からの入込客であります。この大消費地である大阪と和歌山は 2 つの路線で直結しており、片道約 1 時間で結ばれる便利な場所にあります。

この和歌山市のポジションを、大阪からみて何かの指標で他の都市と比べられないかということを試みてみました。比較対象として色々な視点から対象地を選定を試みました。今回発表しますのは、それらの試みのうち近畿の県庁所在地を比較対象としたものでございます。その際、比較の指標としましても利用者側の視点に絞りまして、その際には乗り換え回数だとか二次アクセスの問題だとか混雑の状況、沿線の景観等色々な項目がありますけれど

も、今回は利用者にとって代表的な項目であるダイヤ本数・所要時間・運賃を選んでおります。

まず、比較対象としました近畿の各県庁所在地の大阪からの距離です(スライド 2)。和歌山が約 60km、神戸が約半分、京都が約 40km~50km、大津がほぼ和歌山と同じ程度、奈良が約 30km~40km となっていますけれども、各都市は大阪からしまして概ね 60km 圏内に位置しております。この際の距離といいますが、大阪環状線の各駅から各鉄道会社の、神戸でしたら三ノ宮、JR でしたら京都、京阪・阪急であればそれぞれ中心地でありますところのおおよそを測っております。

それでは、3 つの指標。先ほど申し上げましたが、ダイヤ本数そして時間、料金について順次説明していきます。まず、ダイヤ本数についてですが、この本数に起こした条件は次のとおりです(スライド 3)。

まず、平日 1 日分、直通電車であること、特急料金等が発生しないもの、大阪環状線いずれかの駅に接続するもの、そして、往復で 2 本というふうなかたちでカウントしております。例外として、大津の京阪は直通がありませんので、京都での三条での乗り換え分を含んでおります。大津の京阪 152 本というのは大津と京都の三条という間の本数を代表してみさしていただいております。

和歌山－大阪間の JR・南海を合わせますと 344 本、これに比べて神戸－大阪間は 4 倍強、京都－大阪間も約 4 倍、大津や奈良は 1.3 倍前後という本数になります。この本数ですが、かみくださいますと、神戸－大阪間の 1385 本、これを 1 日 20 時間としまして 1

時間あたりおよそ 60 本、上りまたは下りだとその半分ですから 1 時間に 30 本、これは 2 分に 1 本の間隔で電車があるという状況です。和歌山－大阪間での 344 本という数字は 1 時間でおおよそ 17 本、神戸－大阪間の 2 分に 1 本に比べますと、7～8 分に 1 本という状況です。ただ、神戸－大阪間の 2 分に 1 本というのは神戸側の三宮も、大阪または梅田の JR や阪急、阪神もそれぞれの路線の駅がほぼ近くにあるので、大きな駅の中に 3 つのホームがあるというか、そういう感覚であるのに対し、和歌山の場合の 7～8 分に 1 本といっても JR、南海では大阪側、天王寺であっても新今宮であっても、また和歌山側も JR 和歌山、和歌山市駅も離れているので、それぞれ別の駅で感覚で捉えられるかと思えます。そうなりますと、和歌山－大阪間が 7～8 分に 1 本と結ばれているといっても、実際は南海と JR に分割されますので、時間の間隔というのはもっと広がっていくのではないかということになります。

次に 2 つ目の指標の所要時間です(スライド 4)。特急料金を必要としない最速の電車、新快速や快速電車の所要時間ですが、和歌山－大阪間が 60 分弱～70 分、神戸－大阪間が 20 分～30 分、京都間が 30 分～40 分、大津は京阪の場合は乗換えも時間がかかっていますけれども、JR は新快速が走っていますので 40 分をきっています。奈良で 30 分少しという状況です。

和歌山－大阪間と同じ距離にある大津は、和歌山の 6 割～7 割の所要時間でいけるとそういう状況です。

参考に右下にある表なんですけど、JR の平日の昼間だいたい 11～15 時ぐら

いまで同じダイヤで走ってますので、その JR も平日の昼間の各都市と大阪の間の直通電車の運行状況です。和歌山－大阪間、この場合の大阪というのは、JR で比較しまして天王寺ですけども、和歌山－天王寺間は直通の紀州路快速は速さでいいますと分速で 0.9 k m、これは JR の大阪－京都間の普通電車並の速さだということになります。

3 つ目の指標はコスト(運賃)です(スライド 5)。和歌山大阪間の JR、和歌山－天王寺間、南海は和歌山市－新今宮間ですが、800 円台、神戸－大阪間は 300 円台、京都までは 400 円～500 円、大津までは 800 円～900 円、奈良は 400 円台です。和歌山より高いのは大津の JR 線のみです。その大津以外は、和歌山－大阪間のほぼ半額といったところですね。参考に、JR 和歌山駅から和歌山大学までのバス代が 330 円、所要時間が 25 分。これは神戸－大阪間の運賃と所要時間とほぼ同じです。神戸と大阪がこのような位置関係にあって 2 分毎につながっているというそういう状況です。以上 3 つの指標から、大阪からの移動の気軽さの程度といった点でまとめてみました(スライド 6)。

神戸・京都・奈良の 3 都市は大阪からの移動の気軽さの程度からは、まず「本数が多いので、時刻表を気にしなくても大丈夫」、「思いついたら駅に着いたら待たずに乗れる」次に、所要時間が短いので、「席が取れないとか気にせずに鉄道を利用できる」、「我慢できる程度の乗車時間」ということです。3 つ目の指標について運賃が安いので、「地下鉄に乗る感覚で小銭で目的地まで行ける」、「往復しても千

円札でおつりがくるとそういう運賃の安さ」があります。大津については、距離や運賃はほぼ和歌山と同等ですが、所要時間が短くいける路線がJRにあるという利点があります。「大阪から和歌山は遠いから時間がかかる、他の都市に比べてオカネもかかる」当たり前のことではありますが、「大阪から気軽に立ち寄れるかどうか、言い換えれば和歌山に行こうとすればそのような負担感を盛り込んででも行ける魅力というようなものが和歌山に必要になってくる」そういうことかと思えます。今申し上げました負担感というものを大津との比較でイメージを試してみました(スライド7)。

神戸・京都・大阪とは都市の大きさや大阪との距離も異なりますけれども、JRについて比べると大阪－和歌山間と距離が同じである、大津－大阪間との間でも所要時間も約半分、待ち時間、待ち時間というものは本数の逆数でとりましたので、それでも和歌山の方が約2倍近いというそのような気持ちの上での負担感の差というのがあるということが言えるかと思えます。

今回は利用者の視点ということで、3つの指標について選択を試みました。実際の所では、経営コスト等の企業者側の視点だとか、広く社会に受け入れられる環境配慮等の視点も必要ですが、利用者視点では大阪から2路線で直結して1時間の場所にある和歌山市というのが、大消費地大阪からたくさんの人に来てもらうためには、「所要時間や運賃、待ち時間を考えてもぜひ和歌山を訪れたい」というインパクトのあるものを発掘して提供していくのが必要だと思います。以上で発表を終わります。ありがとうございます

いました。

上野 山下さま、ありがとうございます。

和歌山市を取り巻く 都市間鉄道網の現状

～近畿主要都市との比較～

2013.3.9

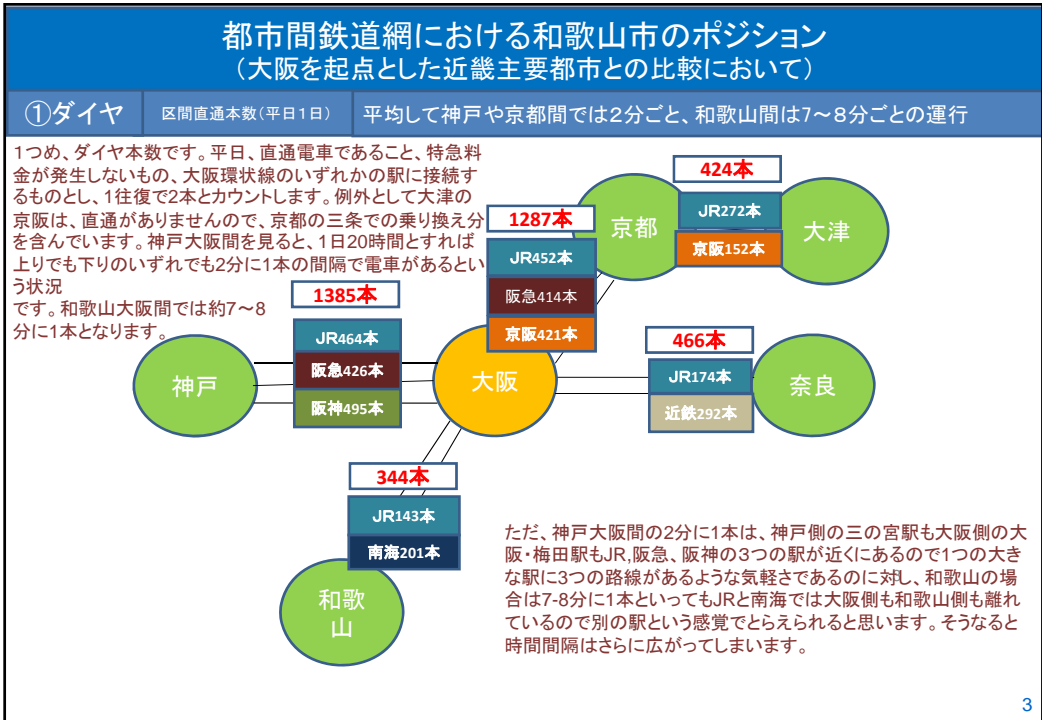
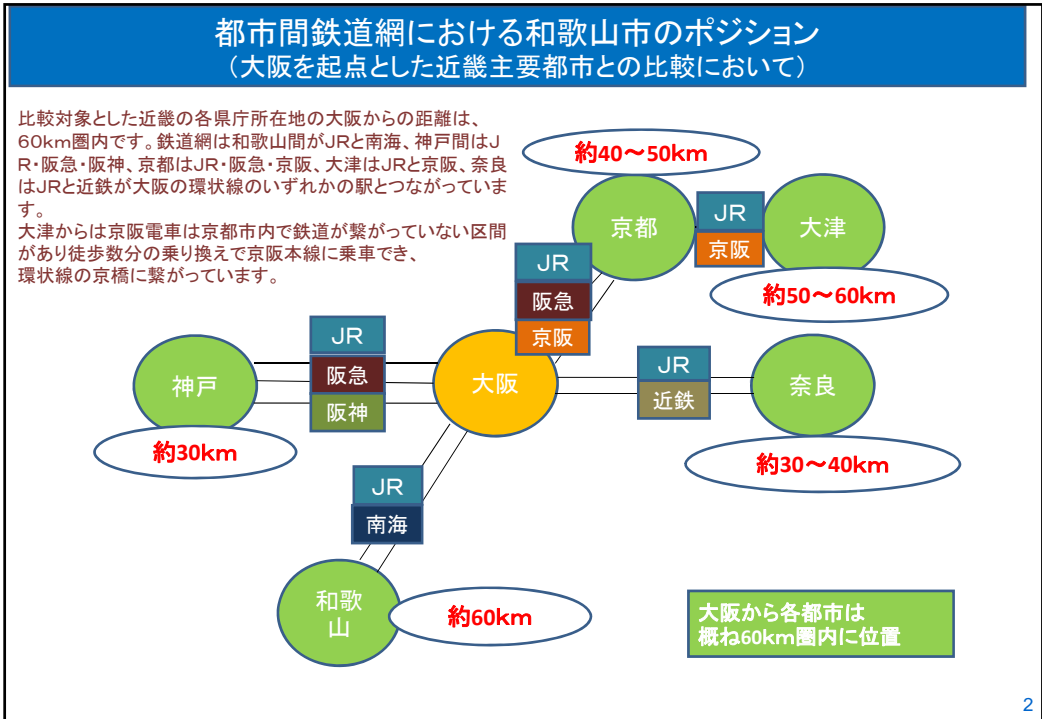
(財)和歌山社会経済研究所
中平匡俊・山下光之助

都市間鉄道網における和歌山市のポジション (大阪を起点とした近畿主要都市との比較において)

大阪から和歌山への誘客を目指して

- 鉄道網結節点「和歌山市」
JR、南海、和歌山電鉄が結節
- 大阪から2路線が直結
和歌山市の相対的ポジション
- 大阪を起点として
比較対象：近隣県庁所在都市
指標：本数、所要時間、コスト（運賃）

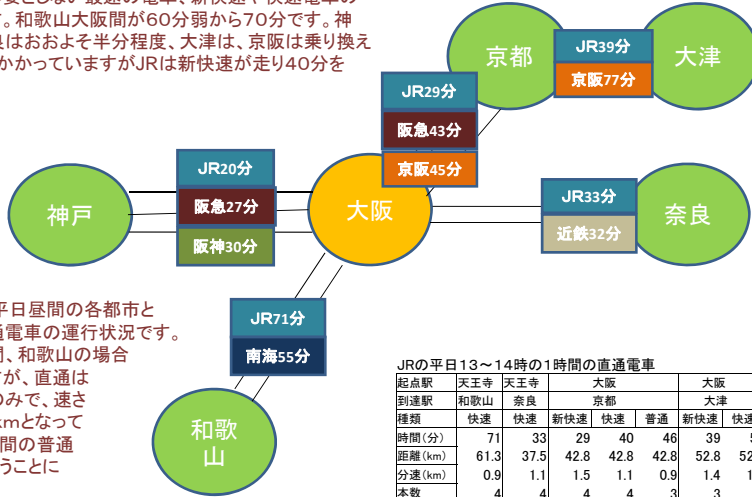
和歌山市の活性化にむけ、交流人口の増加を考える際に、着目したのが大阪からの入り込み客です。この大消費地である大阪とは2つの路線で直結しており、片道約1時間で結ばれる便利な場所にあります。この和歌山市のポジションを大阪からみて、何かの指標で他の都市と比べられないかと試みました。大阪からの移動の気軽さの程度を近畿県庁所在地との間で利用者視点の3点（ダイヤ本数、所要時間、運賃）で比較しました。



都市間鉄道網における和歌山市のポジション (大阪を起点とした近畿主要都市との比較において)

②所要時間 和歌山とほぼ同じ距離の大津へは6～7割の所要時間

2つ目の指標、所要時間です。
特急料金を必要としない最速の電車、新快速や快速電車の所要時間です。和歌山大阪間が60分弱から70分です。神戸・京都・奈良はおおよそ半分程度、大津は、京阪は乗り換えもあり時間がかかっていますがJRは新快速が走り40分をきっています。



右表はJRの平日昼間の各都市と大阪間の直通電車の運行状況です。和歌山大阪間、和歌山の場合天王寺間ですが、直通は紀州路快速のみで、速さは分速で0.9kmとなっており大阪京都間の普通電車並みということになります。

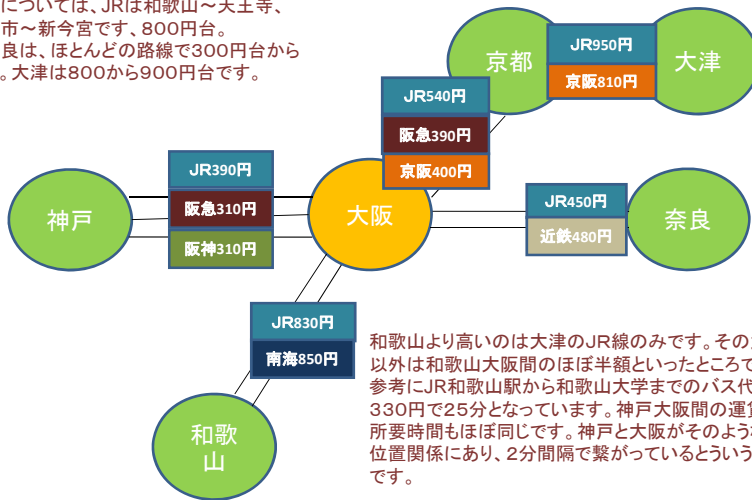
JRの平日13～14時の1時間の直通電車

起点駅	天王寺	天王寺	大阪			大阪		大阪		
	和歌山	奈良	京都	奈良	普通	新快速	快速	三ノ宮		
種類	快速	快速	新快速	快速	普通	新快速	快速	新快速	快速	普通
時間(分)	71	33	29	40	46	39	50	20	27	35
距離(km)	61.3	37.5	42.8	42.8	42.8	52.8	52.8	30.6	30.6	30.6
分速(km)	0.9	1.1	1.5	1.1	0.9	1.4	1.1	1.5	1.1	0.9
本数	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4

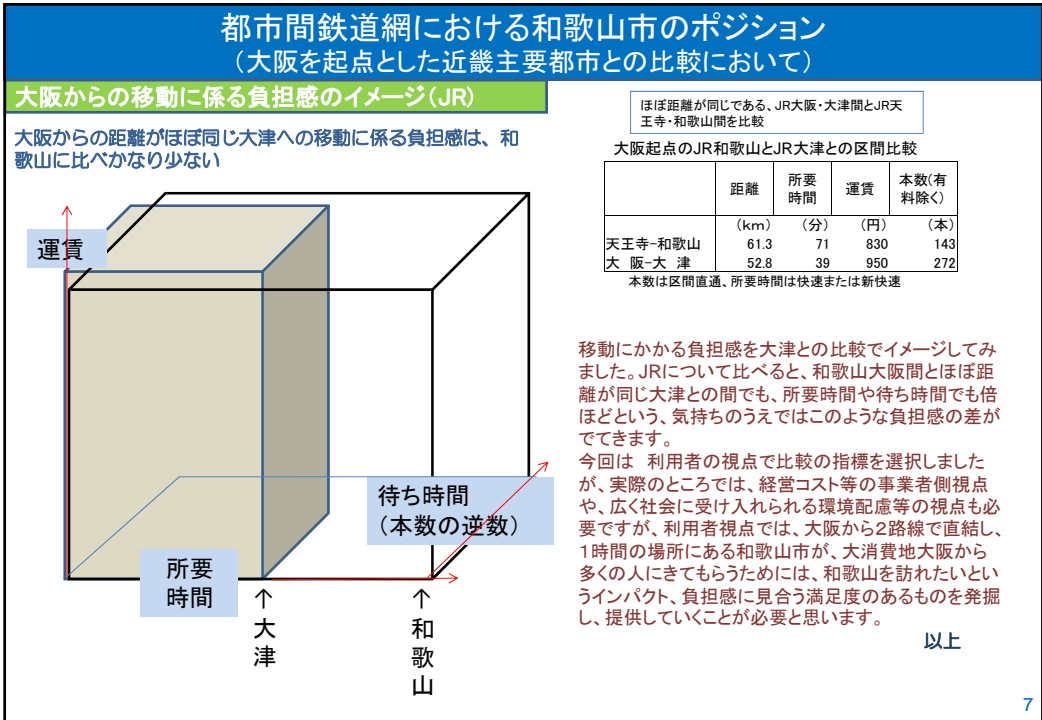
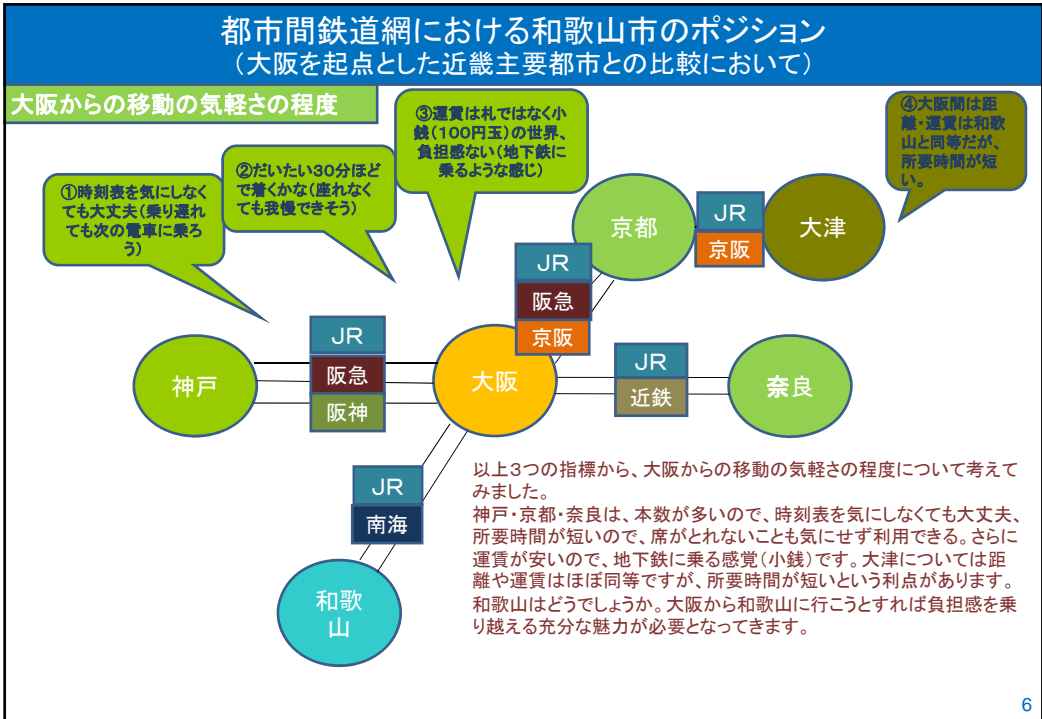
都市間鉄道網における和歌山市のポジション (大阪を起点とした近畿主要都市との比較において)

③コスト(片道運賃) 大津以外の都市へは和歌山のほぼ半額の運賃

3つ目の指標はコスト、運賃です。
和歌山大阪間については、JRは和歌山～天王寺、南海は和歌山市～新今宮です、800円台。
神戸・京都・奈良は、ほとんどの路線で300円台から400円台です。大津は800から900円台です。



和歌山より高いのは大津のJR線のみです。その大津以外は和歌山大阪間のほぼ半額といったところですが。参考にJR和歌山駅から和歌山大学までのバス代が330円で25分となっています。神戸大阪間の運賃と所要時間もほぼ同じです。神戸と大阪がそのような位置関係にあり、2分間隔で繋がっているということなのです。



上野 それでは、つづきまして「半島と都市間鉄道－紀伊半島と房総半島の比較－」と題しまして、藤田先生から講演を賜りたいと思います。それでは、藤田先生、よろしく願いいたします。

藤田 和歌山大学の経済学部の藤田です。今回はこういったタイトルということで、報告をさせていただきたいと思います。

私の専門は地理学でありまして、本来的には鉄道というのも地理学の対象の一貫ではあるのですが、そういった中で、とくに和歌山が位置します紀伊半島ですね、紀伊半島という「半島」ということばに着目しまして、半島の地理特性をそういったものを概観した上で、同じく半島に属する場所に県庁所在地があります千葉県、房総半島ですね。それと比較をすることを通じて、阪和間の都市間交通といったものの課題ということをし少し考えてみたいというふうに思っております。

まず「半島」というところから考えていきたいというふうに思います。ご存じ、今更と言うこともあるとは思いますがけれども、いわゆる地理学用語として「半島」ということば、「半島」というのは三方が水域、これは海洋であっても湖沼であっても、場合によっては大河川でも構わないですが、そういった水域に接した地形のことを指します。小規模のものは「岬」というふうに呼びますが、ものは大きさが違うだけで一緒という考え方です。

日本の場合、日本列島の地先道路の問題もありますので、国内の半島の大部分が山地ないしは丘陵が発達した山がちなものが多いという特徴を持っております。ごく一部ですが、陸繁砂州

と呼ばれる比較的低平な地形を有するところもありますが、それを除けば、この近辺ですと串本町の市街地や潮岬に至る道路にはそのような場所があったりしますけれども、そういったものを除けば、多くが山地ないし丘陵を中心に抱える形で半島を形成されているところが多いです。そういった半島なんですけど、そうすると山地が大部分を占めてしまいますので、平地が少ないということがあります。そうすると農業生産等に使用出来る場所と居住する場所がかち合ってしまうので、あまり農業生産を活発化することができないといったような課題があります。そうすると、農業生産という人口を支持する上で重要な基盤となりますので、人口支持力も比較的それほど大きくないという特徴が出てきます。

また、平地というのが非常に少ないということもありまして、とくに海浜でありますとかそこを流れる川、河港部分に狭い平野が形成されることが多いんですけれども、そこがどうしても居住と絡んでしまい、物資の集散地として小規模な都市が発達する、もしくは海浜沿いに漁港であるとか、少数の農地といった集落が発達していきます。そういうこともあって、とくに半島の先端になればなるほど、都市や集落というものの人口規模というのが小さくなっていくということがどうしても強まっていきます。

交通ということを考えていくと、交通網というのは結局平地に沿って都市と集落を結ぶという機能がどうしても強くなってしまいますので、半島の海沿いにあるまち、村等に沿って道路や鉄道が結んでいくことになると思うのですが、どうしても半島に端にいけばい

くほど、分け入れば分け入るほど、人口規模が小さくなってしまいますので、交通に対しての需要というものが小さくなってしまいます。

そうすると、今は幸いにしてぐるっと周回線に鉄道や道路網が形成されていますけれども、今回能登半島は割愛してまとめていきたいと思いますが、能登半島のように鉄道が末端までしかいかない。ぐるっと1周はしない、しているのは道路だけといったような場合もできてしまうことになります。どうしても人口や地形といった制約条件が非常に強くなってしまふ半島では、交通も影響を受けざるを得ないという状況になっております。どうしてもこういった様々な背景があつて、日本列島全体が縮むというふうに表現される。その反面縮まない半島というのがどうしても存在してしまいます。こちらに示している写真ですが、よくある高校の社会科の地理、資料集載っているような図なんですけれども、いわゆる時間距離とよばれる交通機関の所要時間を基にして距離を計測して、それを状況に応じて日本列島をゆがめて表示するというやり方で表示した地図です(スライド6)。

一番向かって左側になりますが、1964年から75年、87年、1991年の資料集が発売された時代の問題になるわけですが、現在に至るまでというふうに並んでいますが、日本列島が東京を基準として地図が作られていますけれども、比較してみるとかなり縮んでいっている傾向が分かります。ただその反面、どうしても縮んでない場所というのがいくつか、縮んでいないとはいませんが、縮む傾向が鈍い場所が出てきています。

まずその1つがここ能登半島です。そして、もう1つが和歌山があります紀伊半島というところになっていきます。北海道等はまた別の事情がありますのでここでは除いておきますが、本州内で限った場合この2つ、そしてもうひとつ東京近郊にありながら比較的縮む速度鈍い房総半島。3つの半島になってしまいます。

弁天町にある交通科学博物館にありますこういったレーダーチャート(スライド7)なのですが、大阪を基準として大阪から各地点まで所要時間をレーダーチャートで示してくれるというものなのですが、ここがどこかと言いますと新宮ですね、新宮から昭和30年代、50年代、平成23年でどれくらいの時間がかかっているかと示しているものです。

これをもう少し分かりやすくグラフにしたのがこちらになります(スライド8)。お手元の資料にも載せてあります。1961年にはおよそ串本あたり、新宮まで大阪を出ますと天王寺からおよそ6時間程かかっていました。これは急行列車、急行きのくにかと思えますが、急行きのくにかの時間です。それが1966年に特急、ディーゼルト急「くろしお」が誕生し、それで若干時間が短縮していきます。ですが、ディーゼルの時代を通じて短縮傾向というのが1分2分といったようなごくごくわずかな時間の減少でしかありませんでした。これが、急速に進んでいくのが1979年、新宮までの電化によって新型車、電車を投入したというところに、大きな時間の短縮効果があります。これによって、それまでおよそ200数十分、270、280分かかっていたところを、250分台でいっきに28分短縮することに

成功しています。この時、電化と新車の投入だけではなく、紀伊田辺までの複線化が進められておりまして、それが大きく効果を上げたと言われております。ただ、紀伊田辺以南は単線になってしまいましたので、そこまでせっかく時間を短縮した部分が相殺されているという指摘もその後方々でいわれています。

現在ですが、それ以降たびたび新車が投入されているんですが、短縮効果はやはり伸び悩んでいる状況になっています。

このように半島という部分でどうしても交通というものを縮めようとする、一つ大きなやり方としては電化というかたちで新しく電車にして高速化を図る、もしくは複線化にして行き違いを減らしてやるといったようないくつかの方法が考えられてきたわけです。

では、もう少しその和歌山という場所に絞って、その上で千葉との比較というものをしていきたいというふうに思います。

こちらのグラフ(スライド 10)なんですが、それぞれの列車ごと阪和線の特急列車、快速電車、各駅停車、そして南海線の特急列車と各駅停車というふうにいくつか種類ごとに分けて、ある時期ごとに所要時間を計測したグラフです。阪和線や南海線の有料特急ないしは無料特急もそうですが、優等列車については短縮傾向が継続しています。ただ、阪和線に限ってみれば無料の速達列車、快速電車ですね、これが90年代以降どうしても延着傾向になっています。とくに阪和線の場合は、1972年に設定された新快速が51分で天王寺と和歌山を結んでいたという実

績がありますので、その後急速に延びた感がみえます。各駅停車についてはそれほど縮んでいない、というよりむしろ延びている傾向が強まっています。

一方では、京葉間、千葉と東京の方だとどうかということになるんですが、千葉はもともと東京との間に直通的な路線を持っていませんでした。最初は、秋葉原もしくは御茶ノ水を経由して、もしくは両国を経由して千葉へ行くルートが一般的でした。そのルートがいわゆるこちら側の2つに名残をとどめているところですよ(スライド 11)。

黄色い線からこちら側というのが、その後東京駅から直通で千葉まで新しく作られた新線のルートを経由する列車です。左側の古いルートの方ですが、今こちら側は、どちらかという各駅停車、こちらでいうと福知山線を昔走っていた黄色い電車というものが東京ではここを走っています。そうしますと、東京都から千葉にかけては50分ほどかかっている。一方で、新しくできた快速線の方は、東京から千葉まで40km弱ということで最短経路を突っ走っていきますからその分だけ時間をある程度短縮することができているということになっています。この中でも、とくに総武線の快速線と呼ばれる新しい路線を走っている特急列車は、成田方面を結ぶ成田エクスプレスも走っていますので、さらに速達化が進んでいる傾向が強まっています。

さて、そういった中で、少し駆け足で説明不足の感はあったのですが、色々調べてきた中で気づいた点を指摘していきたいと思います。

こちら左側が阪和間、右側が京葉間という特徴になりますが、阪和間では

速達列車がどんどん延着化していく、これは新快速が廃止されたというのが一つ大きな原因ではあるんですが、それと同時に停車駅が増えてきた、快速列車の停車駅がかなり増えてきたという現状があります。なぜそういうことが起こってきたかという、沿線での都市化のあり方があったわけですが、乗客が増えてきた、だけれども乗客が増えているのはどこまでかという、と阪内、大阪の中なんです、そこでどうしてもとどまってしまう。そうすると大阪府の中で停車駅がかなり増えてきたという問題があります。せっかくできた新快速は実はそれが原因で需要が伸び悩んで廃止されたという経緯があります。

競合路線という関係という意味で南海と阪和線2つほぼ並行して走っていますが、思ったより競合していない。その理由は一つ考えられるのは、お互いの路線から南紀方面への直通列車というものがかつて急行列車として設定されていた時代が長くありました。そういう中であまり競合関係になかったというところが考えられます。

その反面、自動車交通が急速に阪和方面では発展してしまいましたので、どうしても自動車交通に依存していくという傾向が強まってしまう。根本的な問題としてあともう一つ、和歌山の地盤沈下という問題が、やはり大きく影響しておりまして、鉄道需要が伸び悩んでしまったというところで、「新快速を作っても乗らないよね」ということで、廃止され、ますます鉄道の所要時間が延びて電車に乗らない、「めんどくさいから高速使って大阪へ行っちゃおう」という人たちも増えてくるという悪循環になってしまった

わけです。

その反面京葉間ではどうだったかというと、どうしても首都圏という場所柄、通勤客が非常に多いということで路線を増やす、もしくは利便性を向上して JR や私鉄などの間で相互直通するといったことをやってしまいます。また、沿線の都市化、千葉を超えて成田であるとか房総外房方面までかなり拡大してきた。そういう時代が長かった。そういう中で、新しい客をなんとか稼ごうということで JR も私鉄各線も積極的な競争をしていきます。これは空港アクセスという側面でも一緒です。

その反面、自動車交通はどうだったのかと言うと、自動車も増えには増えたんですが、都市部ということで渋滞、そして都市内で自動車を保有することは高コストであるということで、首都圏ではそれを避けるという人が多いんですね。そういう中で鉄道交通にやはり依存する人たちかなりの数があるということが言えます。そういう中で、広域的な通勤の需要という中で、速達性であるとか運行頻度・着席サービスといった様々な競争が私鉄や JR の中で行われてきたということになります。

そこらへんを踏まえて少し最後に指摘していきたいと思いますが、阪和間の輸送改善するためにどうしたらいいのか、ということなんですけれども、先ほど新快速が無くなった一つの原因が「輸送需要が思ったほどなかったね」ということが国鉄に判断されてしまったということになります、その輸送需要がやはりどうしても重要であろうということになります。そういう中で一つ大きく空港アクセスという意味で

の需要というものがあります。

ただ、阪和間、阪和間というよりは関空の問題ですけれども、関空には2路線そしてその他多くの高速バスが乗り入れていますけれども、結構空気輸送と呼ばれる「すかすか」の状態で行っている列車やバスが多い。で非常に過剰である。

その反面そういったものが優先された一方で、通勤輸送が置き去りにされてきた。首都圏の場合は、成田アクセスを兼ねる通勤列車が結構多く輸送、設定されております。つまり、空港アクセスの列車の中に通勤輸送も取り込んでしまえという発想があるわけです。そういう中で、関空向けのアクセスでは輸送が優先されて通勤が置き去りにされている。とくに大阪方面を結ぶ中では需要が停滞している日根野、泉佐野以遠部分では置き去りにされてきたのではないかと考えられるわけです。という意味で、最後に輸送改善をしていくためには、和歌山へのまずひとつ需要を喚起すること、これは大阪からの需要を喚起することも大事だと思います。これは今までもずっと言われてきたことです。ただ一方でその反面、和歌山からという部分がわりと置き去りにされてきたのではないかとということで、和歌山からの通勤・通学・レジャーで鉄道を利用することによって需要を喚起していくことが大事ではないかと考えます。時間になりましたので以上です。

上野 藤田先生、ありがとうございます。



半島と都市間鉄道 —紀伊半島と房総半島の比較—

和歌山大学 経済学部 藤田和史

本報告の目的

- 半島の地域特性を概観した上で、半島部への都市間交通について紀伊半島と房総半島を比較検討することで、阪和間の都市間交通の課題を考える。



半島に由来する地域性と交通の関係を考えてみましょう

半島と都市間交通

2



半島とは？

- 三方が水域（海洋・湖沼等）に接した地形。小規模のものは岬とよぶ。
- 国内の半島は、陸繋砂州由来の一部のもの以外、山地ないし丘陵が発達しているものが多い

ex. 陸繋島・陸繋砂州：男鹿半島・野付岬など

3

半島の地域特性

- 平地が狭小で、人口支持力・農業生産力は大きくない場合が多い
- 半島では、海浜や河口の平野等狭い平地に物資の集散地である少数の都市と、人口規模の小さい集落が発達
- 半島の先端ほど、都市・集落の人口規模は小さくなる

4

半島と都市間交通

- 交通網は平地にそって、都市・集落を結ぶ
- 地形特性や人口特性によって、交通は周回線となる場合と、盲腸線となる場合がある
- 半島に分け入るほど、交通需要は減少していく

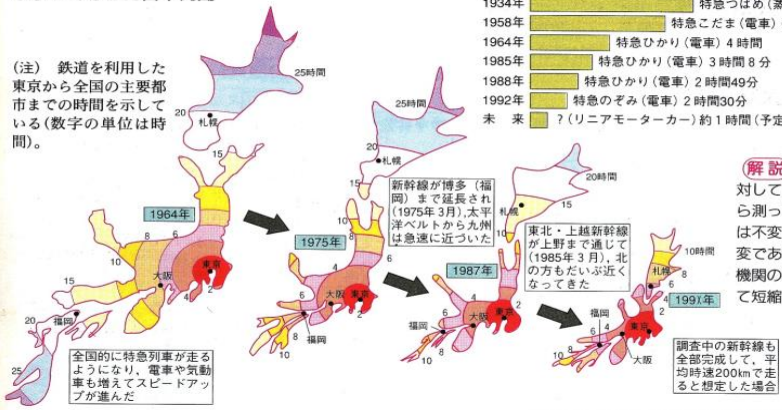
5

縮む日本列島と縮まない半島

3 時間距離からみた日本

●小さくなった日本列島

(注) 鉄道を利用した東京から全国の主要都市までの時間を示している(数字の単位は時間)。



解説 時間距離 自然距離に対して、交通機関の所要時間から測った距離をいう。自然距離は不変であるが、時間距離は可変であり、交通路の短縮や交通機関のスピードアップ等によって短縮される。

(『朝日ジュニアブック「日本の地理」朝日新聞社)

紀伊半島はどれくらい縮むのか...



大阪～新宮の所要時間



- 列車の種類格上, 電化, 新型車の登場が短縮の主因
- とくに1979年の電化と新車投入は, -28分を達成
- 複線化(1979年, 紀伊田辺まで)が効果を上げるも, 以遠の単線区間で効果相殺
- 近年は短縮効果も頭打ちとなっている

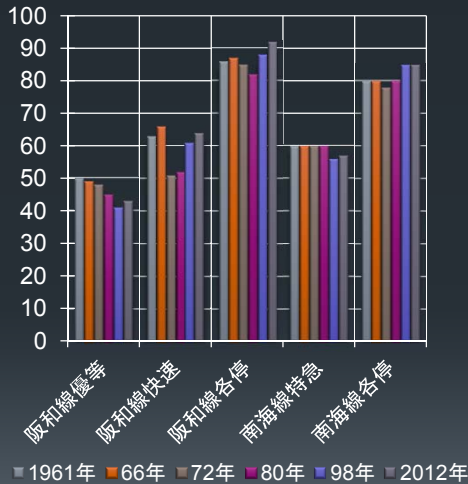
8

半島に位置する県庁所在都市までの時間距離を比較してみましょう

阪和間・京葉間の時間距離の変化

9

阪和間の時間距離の変化

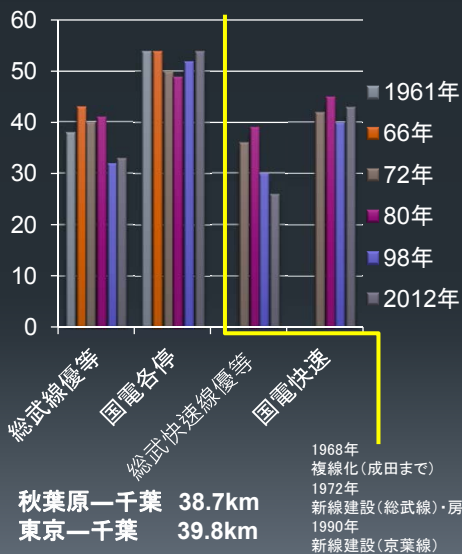


天王寺—和歌山 61.3km
難波—和歌山市 64.4km

- 有料の優等列車に関しては、短縮傾向(列車による)
- 無料の速達列車は、90年代以降延着傾向
- 南海電車は、優等列車の時間短縮が若干ながら進むが、各駅停車は延着傾向

10

京葉間の時間距離の変化



秋葉原—千葉 38.7km
東京—千葉 39.8km

1968年
複線化(成田まで)
1972年
新線建設(総武線)・房総電化
1990年
新線建設(京葉線)

- 新線建設によって、東京駅との直通ルートを形成
- 快速線優等列車は、時間短縮傾向が続く(快速は増減を繰り返す)
- 国電各停は微増傾向
- 総武線の優等列車は、ほぼ廃止(房総方面特急は快速線・京葉線経由へ)

11

阪和・京葉の特徴と要因

- 速達列車の延着化
新快速廃止・停車駅増
- 沿線の都市化
乗客は増えても...偏在
- 競合路線との関係
南紀アクセスでの協調
- 自動車交通
自動車保有率・高速整備
- 地域的課題
和歌山の地盤沈下・需要減少
- 利便性向上
線増・相互直通(JR・私鉄間など)
- 沿線の都市化
千葉を超える都市化
- 積極的な競争
通勤通学・空港アクセス
- 自動車交通
慢性的な渋滞・自動車の非保有
- 広域通勤需要
速達性・運行頻度・着席サービス

12

阪和間の輸送改善のために

- 輸送需要と運行計画(無い袖は振れない)
- 空港需要と都市の立地(中間or末端)
 - 空港アクセス: 需要とのアンバランス(空気輸送)
 - アクセス優先: 通勤需要の取り扱い
- 空港アクセスの優先→需要停滞の日根野・泉佐野以遠は置き去りに
- 和歌山への(観光)・和歌山からの(通勤通学・レジャー)需要を喚起→鉄道を利用しましょう!

13

上野 それでは、最後に「和歌山市の発展に向けた都市間鉄道網改善方向」と題しまして、辻本先生から講演を賜りたいと思います。それでは、辻本先生、どうぞよろしくお願ひいたします。

辻本 辻本です。よろしくお願ひいたします。たくさんお話をしたいことはありますけれど、時間も限られておりますので、短期・中期の取り組み、それから長期的な視点での取り組みについて、話題を絞り込んでお話をしていきたいと思います。

まず短期・中期の取り組みです（スライド1）。概要を先に申し上げますと「車に頼りすぎないまちづくりへ本腰を入れよう」ということになろうかと思ひます。木下さんのお話にもありましたように、和歌山市内には31の駅があるのですが、これら31の駅を核とした多極分散型のコンパクトシティを目指すといいのではないかと思ひます。要するに、駅を中心とした歩いて暮らせるまちづくりを進め、駅と駅のあいだは便利な鉄道でつないでいく。そういうまちの姿の実現に向けて、本腰を入れていく必要があるのではないのでしょうか。

ただ、「駅を中心に」とは言ひましても、その駅と駅とをつなぐ鉄道の利便性がもうひとつですと、駅を核とした多極分散型コンパクトシティも絵に描いた餅になってしまいます。先ほど方々の話にもありましたように、鉄道の利便性を改善していくことが大事です。

例えば、和歌山市には鉄道が7路線ありますけれども、一種の分断状態になっています。今後はバス・フェリー等を含めて、総合的に色んな交通機関

が、それぞれ役割を果たしながら連携している、そういうふうな姿をつくっていくことです。

それから平成28年の3月に、全国的に有名になりました貴志川線が、和歌山電鐵継承10周年を迎えます。その後をどうするのかという話になってくるわけですが、ぜひとも永続化して、次の100年につなげていければと思ひています。ご承知の通り貴志川線は、一旦廃線になりかけたものを再生したのですが、再生のキーポイントは住民の参画、民産官学の一体感、それから事業者の創意工夫です。この再生モデルを、他の鉄道路線やバスにも応用していくという、そういう観点もぜひ大事ではないかなというふうに考へております。

また、これまで和歌山市には総合交通計画がなかったのですが、そのため色々な取り組みをするにしても、断片的といひますか単発的な取り組みになりがちでした。そういう状況なんとかすべく、総合的な交通計画をぜひつくってそれに基づいて計画的に、関係者の総力を上げて取り組んでいく、そういう状況を作りたいと思ひます。今年、これはまだ確定ではないんですけれども、和歌山市に公共交通政策審議会が出来るかもしれません。つまり、交通ネットワークを総合的に議論できる場ができるかもしれないということです。ぜひこれを実現して、そのもとで総合交通計画を作り、実施していくのがいいんじゃないかなと考へております。

また、平成26年の4月になりますと、和歌山大学駅前にイオンが延べ床面積13万平米というものすごい規模で出てきます（スライド2）。りんく

うタウンのイオンに匹敵する大きさのものが出来るわけですが、あの位置に出来るようになりますと、駅から100mほどですので、非常に便利がいい。中心市街地の問題との絡みで心配事もあるかとは思いますが、市全体でみますと、市外への買い物客への流出をここで食い止める防波堤の役目を果たすものだと思うのです。それに加えて、大阪府からの集客も見込める。そんな大きな良いものが出来てくるのではないかと期待しています。

ただ、このイオンの弱点はアクセス道路です(スライド3)。2車線の道路が2本しかなく、放置すれば道路が飽和する可能性があります。なので、このイオンができることをきっかけに、ぜひ、市民のライフスタイルの転換をやってはどうか。車でばかり買い物に行くのではなくて、「鉄道やバスで買い物に行きましょう」、「鉄道やバスで動きましょう」という一大キャンペーンを打ってはどうかと思っています。ただし、和歌山大学前駅に特急が停まらないことには、なかなか買い物にも行きにくいかと思っています。そういう状況の改善も行った上で、イオン開店をきっかけに、「和歌山レールライフキャンペーン」のような一大キャンペーンを打つことが必要ではないかと思っています。

短期・中期の話はこれぐらいにしておきたいと思っています。

次に長期的なお話をしていきたいと思っています。ほかの方と話題が被らないように、「四国や大阪と今すぐ連携して新幹線を実現しよう」という大きい話をします(スライド4)。あとで申し上げますように、日本全国の政令指定都市や中核都市を比べると、新幹線

がこれまで実現した都市と、和歌山のように実現していない都市では、人口の規模等の格差がどんどんと広がっているのです。ちょうど今、四国では新幹線実現の機運が非常に盛り上がってきております。それから大阪でも関空へリニアをもってこようという話がでてきます。四国と大阪に挟まれた和歌山としても、今すぐにでも声を上げて新幹線なりリニアの実現を目指す必要があるだろうと、そういうお話です。

このスライド5の赤色の部分は、1964年の東海道新幹線開業した時の新幹線駅のある都道府県です。当時はまだこういう状況だったわけですが、だんだんと新幹線駅のある都道府県が増えてきます。75年(スライド6)になりますとここまで増え、それから82年(スライド7)東北・上越新幹線一部開業がありまして、新幹線駅のある都道府県が一層増えてきます。それから97年(スライド8)になりますと長野新幹線開業、山形・秋田ミニ新幹線開業があり、さらに2013年(スライド9)になりますとこういう状況です。全国至る所に新幹線が通っているという状況になっています。今後、2016年(スライド10)になりますと、新幹線が函館や金沢まで開通します。さらに2027年(スライド11)になりますと、リニア新幹線が名古屋までくる。新大阪まで一気に開通という話も出てきていますので、もし2027年までに新大阪まで来るとすれば、三重県・奈良県も新幹線やリニアのある県に加わってきます。そうするとどうなるか。日本の中では東九州・四国そして和歌山が「新幹線空白地帯」になるのです(スライド12)。

先ほど申し上げましたけれども、新

幹線の開業してる都市と未開業の都市で、どのような格差がついているか。このグラフ(スライド 13)は 40 年間隔で都市人口の順位の推移を見たものです。新幹線の未開業の都市のうち、例えば金沢市は、1893 年、今から 120 年前ですが、全国で 7 番目の大都会だったんです。それが今では 36 位です。だんだんと順位を落としてきました。次に長崎市は、10 位から 9 位、19 位、39 位と、とくに 70 年以降の落ち込みが激しい。そして和歌山市ですが、1893 年は全国 17 番目の都会だったものが、1970 年は 28 位、2010 年 55 位と、この 40 年間にもものすごい凋落ぶりです。最後に徳島市ですが、1893 年は 13 位だったものが今は 81 位です。

一方、新幹線ができた都市はどうでしょう。福岡・新潟・岡山・静岡ですが、これらの都市は、1893 年の段階では和歌山と順位はそんなに変わらなかったのです。しかし 2010 年では福岡が全国 7 位、新潟が 16 位になっています。このように、新幹線開業都市と未開業都市との格差がものすごく出ていることがお分かりなるかと思えます。

次に 2 つの都市同士を比べてみます(スライド 14)。まず岡山対和歌山ですが、1893 年の段階では、和歌山 17 位岡山 18 位ということでもいい勝負だったわけです。その後も 1970 年まではデッドヒートをしていました。70 年は岡山 26 位、和歌山 28 位ですのでほとんど一緒の順位だったのです。その後新幹線ができました。岡山市は順位を上げまして、今 20 位です。一方の和歌山市はどうでしょう、その後、坂を転げ落ちるように衰退して今 55 位ですね。新潟対金沢も同じような状

況です。1897 年に金沢が 7 位、新潟が 19 位。その後 1970 年までは両都市とも順位を落としていましたが、上越新幹線ができたあと新潟は盛り返したのです。一方の金沢は衰退が止まりません。

その金沢は今、北陸新幹線の開業を控えて都市整備がものすごく進み、復活の兆しを見せています。それからその隣、富山も、新幹線の整備をきっかけに大変貌を遂げてきているというような状況にあります(スライド 16)。

日本の新幹線網は、計画路線も含めますとこのスライド 17 のような状況にあるわけですがけれども、実は和歌山近辺を通る可能性のある路線もあるわけです。これがいわゆる「四国新幹線」と言われるものです(スライド 18)。大阪から徳島付近、それから高松、松山それから大分に抜ける基本計画として挙がっているというわけですね。昭和 48 年に基本計画路線になりましたが様々な理由で進捗していません。大阪徳島間についてはルートが明記されていません。淡路島を通り抜けていくのか、紀淡海峡を通っていくのかははっきりしないものであります(スライド 19)。

ただ、大鳴門橋は道路鉄道併用橋になってますけれども、明石海峡大橋は道路専用橋です。今更明石海峡大橋を架け替えるわけにはいかないと思いますので、ぜひ徳島から紀淡海峡を抜けて和歌山、泉州、新大阪への新幹線の実現に今、声を上げたほうが良いと思います。この講演の冒頭でも言いましたが、四国が今、民産官学で新幹線実現に大きく声を上げてきています(スライド 20)。4 県知事と経済界、JR 各社等が懇談会を持ち、平成 23 年 7 月

に提言をだしました。骨子は鉄道の抜本的高速化を進めましょうということです。

それから去年の四国知事会議では「4県の知事が四国新幹線の整備推進で合意」しました。今こそ四国新幹線構想を打ち上げるべきだと。それから、そのあと開かれた全国知事会議でも、四国新幹線を進めましょうということが明記されました。つまり全国の知事さんの間でも四国に新幹線を通した方がいいねという合意が出ている状況だということです。

とくに徳島県が一番熱心です（スライド 21）。時間がなくなってきたので詳しいことは申し上げませんが、防災の観点からも山陽新幹線の代替のルートとしてもぜひ必要だという話になってきています。

それから大阪も、関空リニアを大阪市の橋下市長のマニフェストに書いてあります（スライド 22）。国土交通省も、昨年、関空にリニアか新幹線を通した場合、関空の利用者がどうなるかと需要予測まで行っています。

このように四国側と大阪側で盛り上がっているのに、真ん中の和歌山は何も言わないのはどうしたことか。今すぐ、和歌山も意思表示をした方がいいです。声を上げないということは、必要ないのだろうという話になりかねません。和歌山も今、声を上げておかないと、友ヶ島から和歌山を素通りして関空へ直行されてしまったらどうするのか。四国や大阪と連携して長期的な観点から四国新幹線、新しい国土軸の実現を目指した方がいいのではないのでしょうか（スライド 23）。以上です。ありがとうございました。

上野 辻本先生、ありがとうございました

した。それでは、時間が限られてることから、第1部は終了させていただきます。ご清聴ありがとうございました。ひきつづいて、第2部としてパネルディスカッションを行いますので、ひきつづきご参加をお願いいたします。

ミニ講演
和歌山市の発展に向けた
都市間鉄道網の改善方向

和歌山大学経済学部 教授 辻本勝久

1. 短期・中期の取り組み

- 車に頼りすぎないまちづくりへ本腰を入れよう
 - ・7路線31駅の恵まれた鉄道網を再生・活用しよう
 - ・駅を中心に歩いて暮らせるまちづくりを推進
 - ・利便性の向上
 - ・7路線のシームレス化(分断状態の改善)
 - ・バス、フェリー等も含めて総合的取組み
 - ・速達化(今の速度では車に勝てない) 等
 - ・貴志川線永続化と、再生モデルの活用
 - ・和歌山市総合交通計画の策定と実施を
 - ・市公共交通政策審議会(仮称)設置予定(H25)
 - ・ネットワークを総合的に議論できる場が実現
 - ・イオン出店(H26予定)をきっかけに大キャンペーンを
 - ・特急停車+意識改革+交通規制・誘導

2. 長期的視点での取り組み

1

和大駅直結の大規模モールが開業！（H26年春）

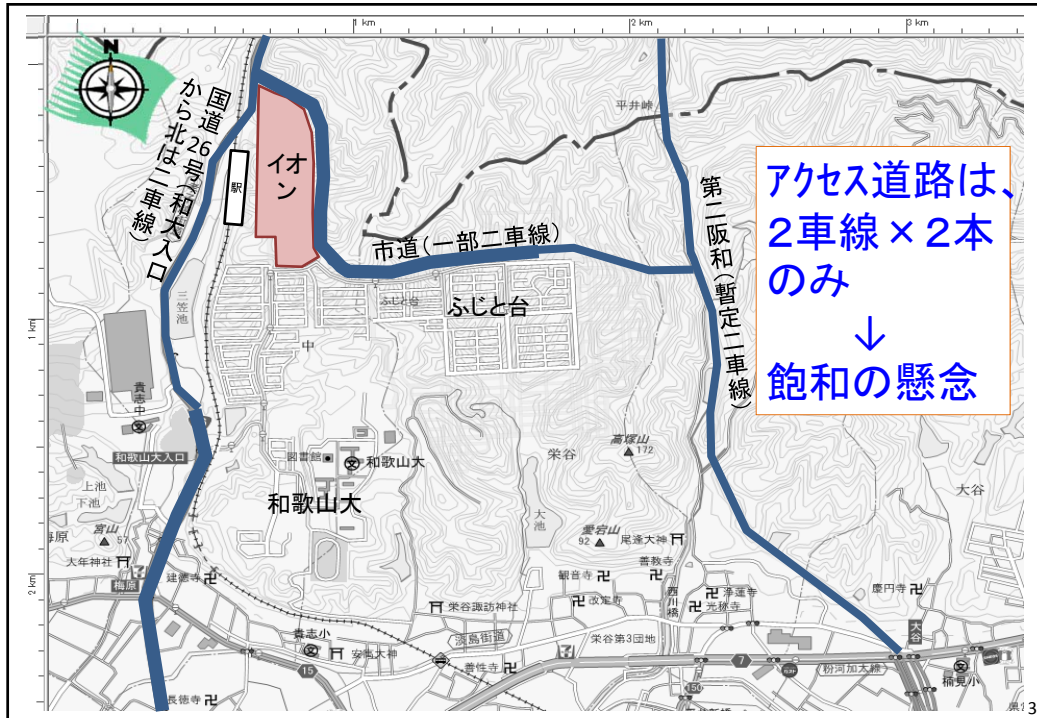


南海本線
和歌山大学
前駅

出典：イオンニュースリリース、平成24年7月13日

- ・市外への買物客流出を食い止める防波堤たり得る
- ・大阪府からの集客も期待

2



1. 短期・中期の取り組み

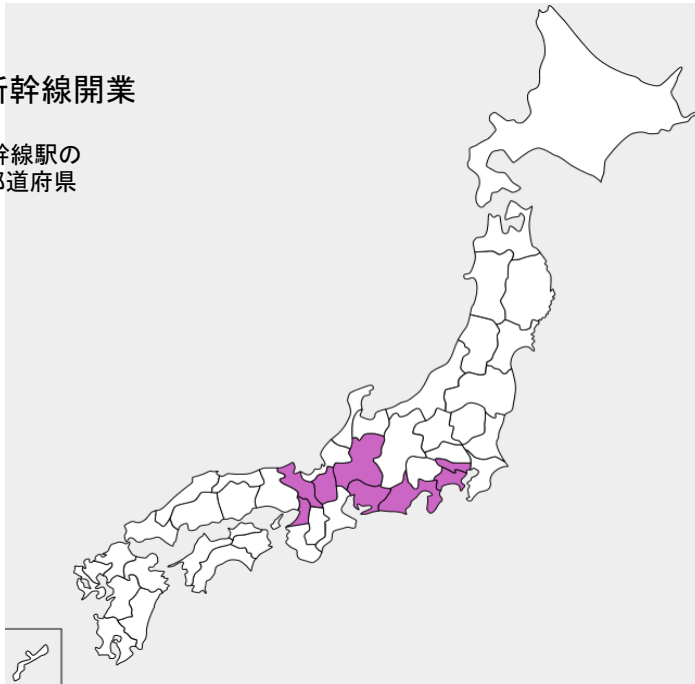
2. 長期的視点での取り組み

- 四国と今すぐ連携し、新幹線を実現
 - ・新幹線実現都市と未実現都市の大きな格差
 - ・機運高まる四国。和歌山側でも声を上げよう
 - ・四国－紀淡－和歌山－大阪をつなぐ。夢を持とう!

4

1964年
東海道新幹線開業

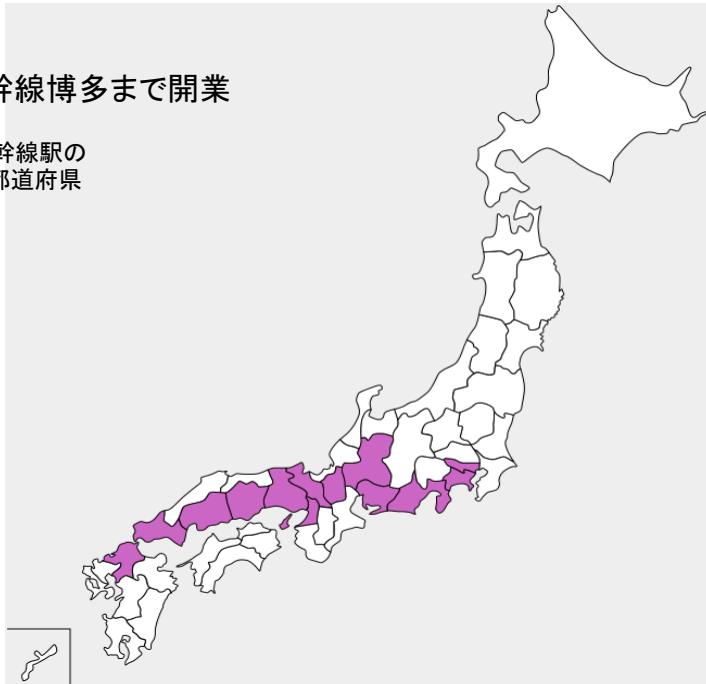
■ は新幹線駅のある都道府県



5

1975年
山陽新幹線博多まで開業

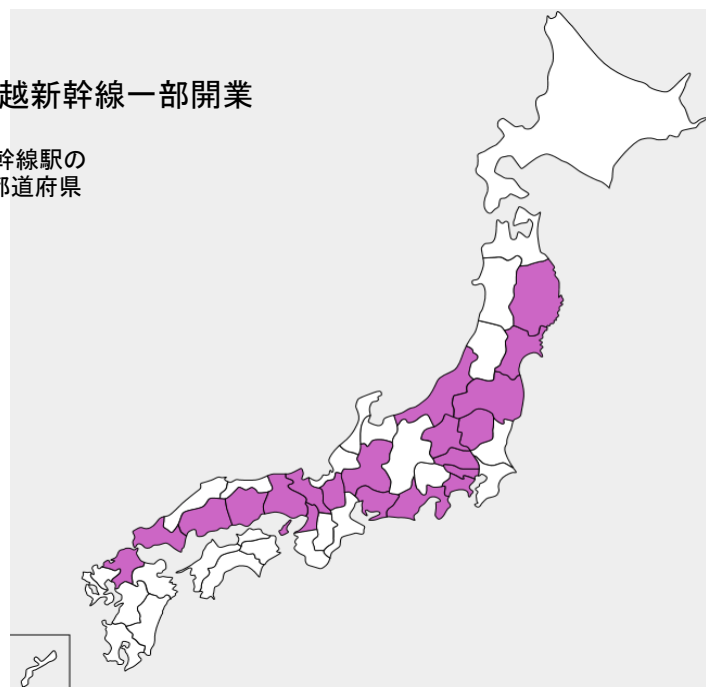
■ は新幹線駅のある都道府県



6

1982年
東北・上越新幹線一部開業

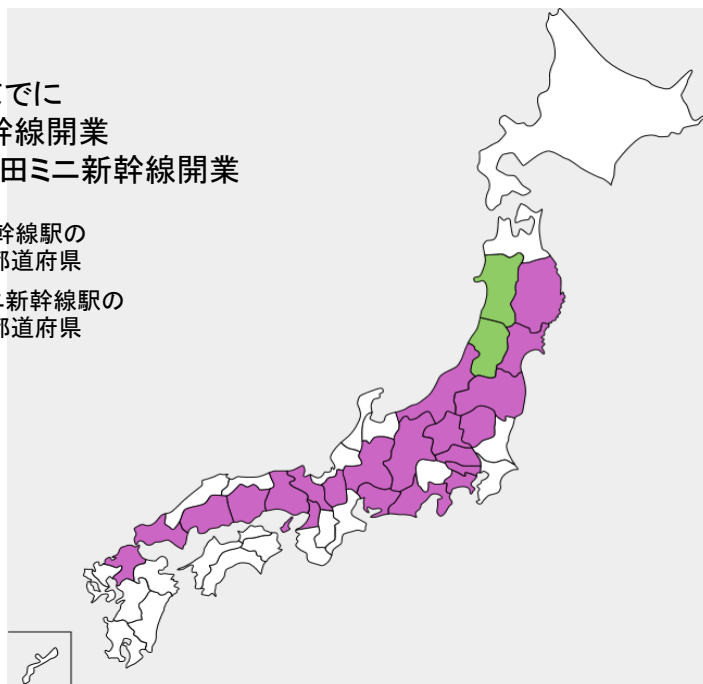
■ は新幹線駅のある都道府県



7

1997年
この年までに
長野新幹線開業
山形・秋田ミニ新幹線開業

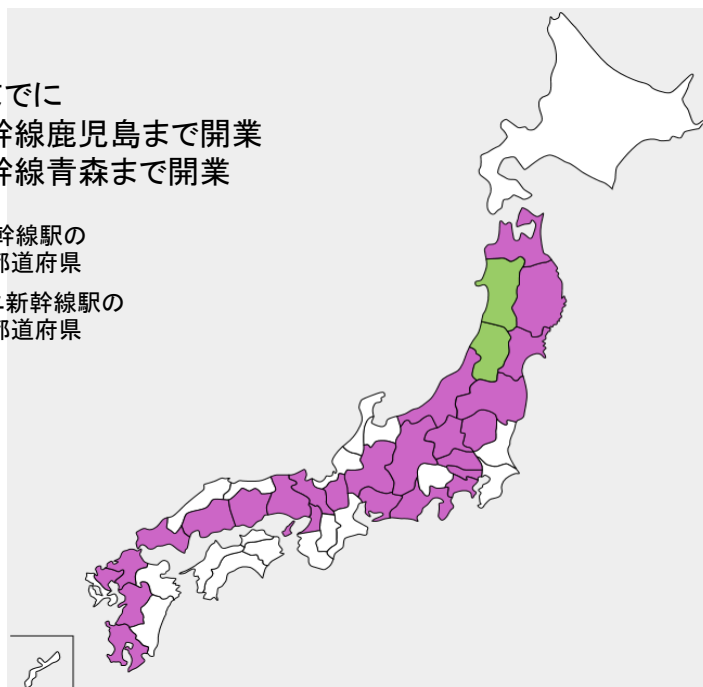
- は新幹線駅の
ある都道府県
- はミニ新幹線駅の
ある都道府県



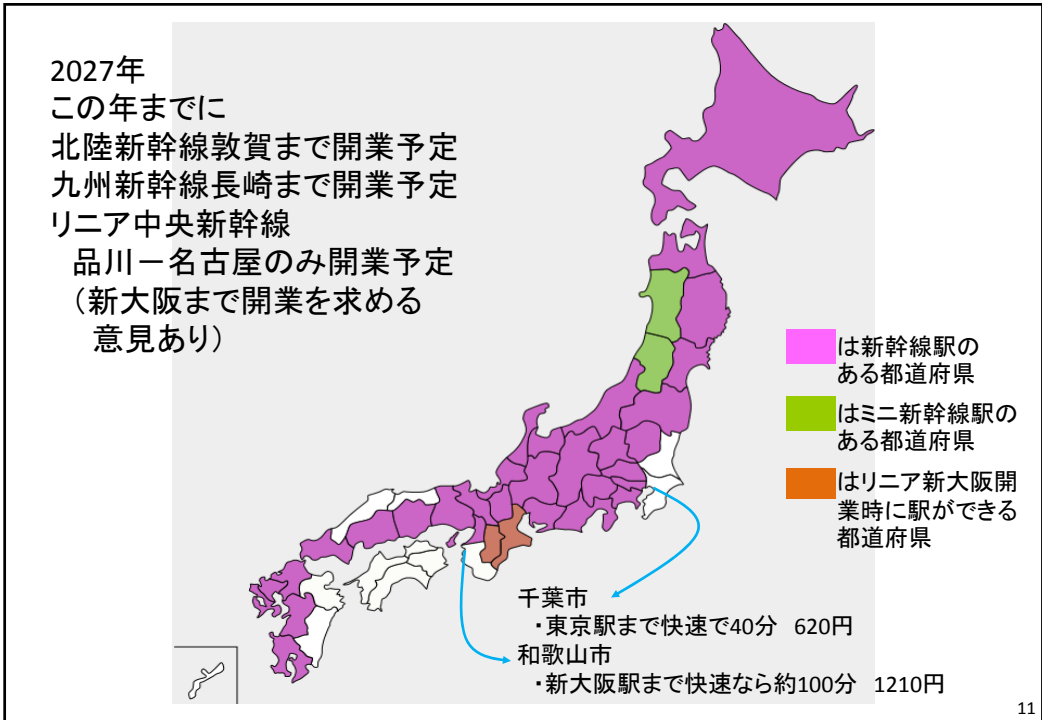
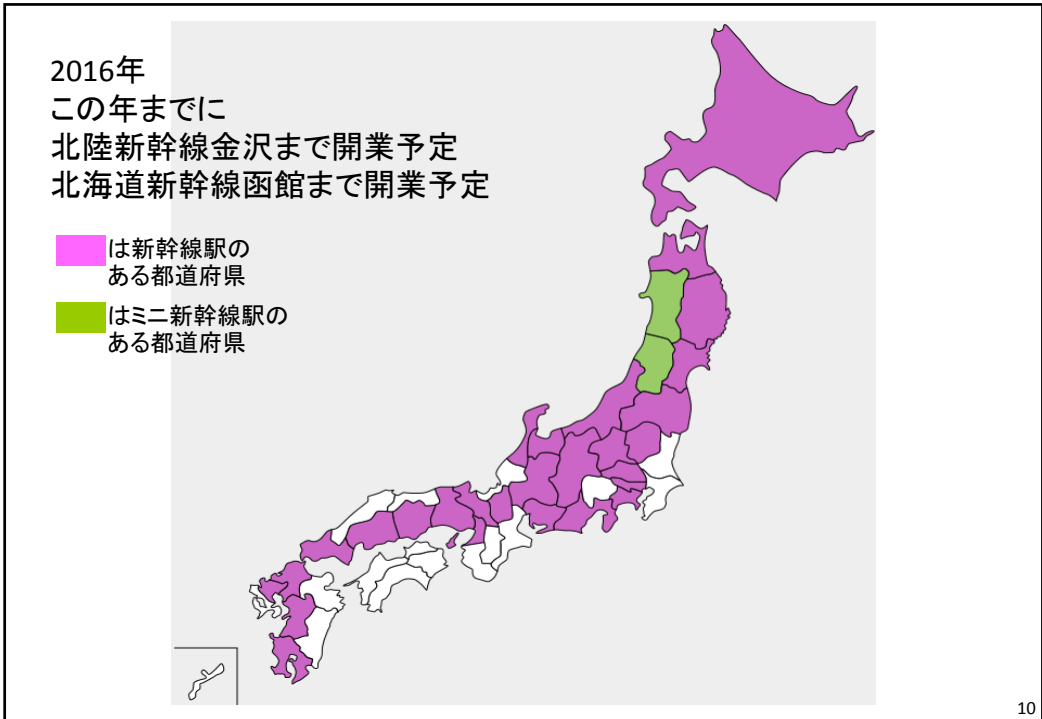
8

2013年
この年までに
九州新幹線鹿児島まで開業
東北新幹線青森まで開業

- は新幹線駅の
ある都道府県
- はミニ新幹線駅の
ある都道府県

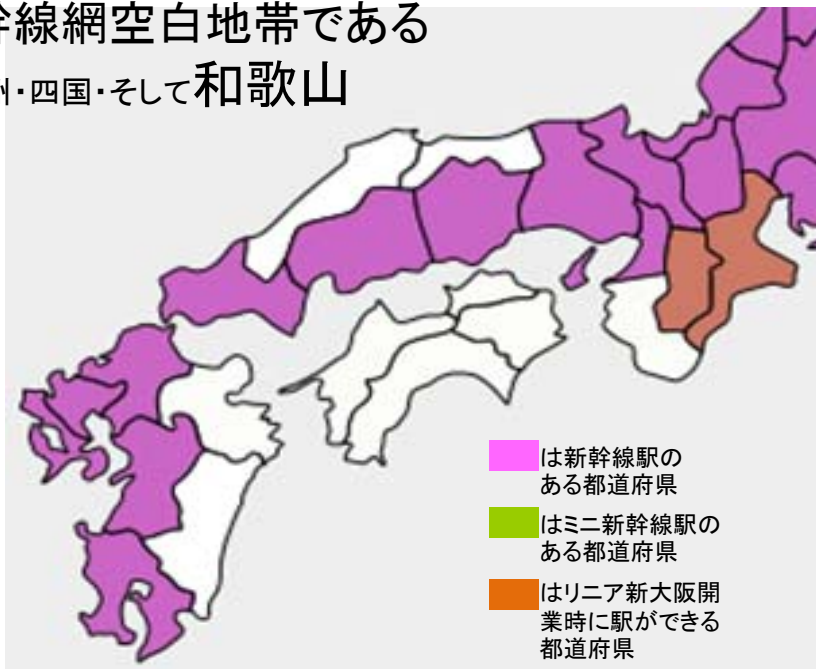


9

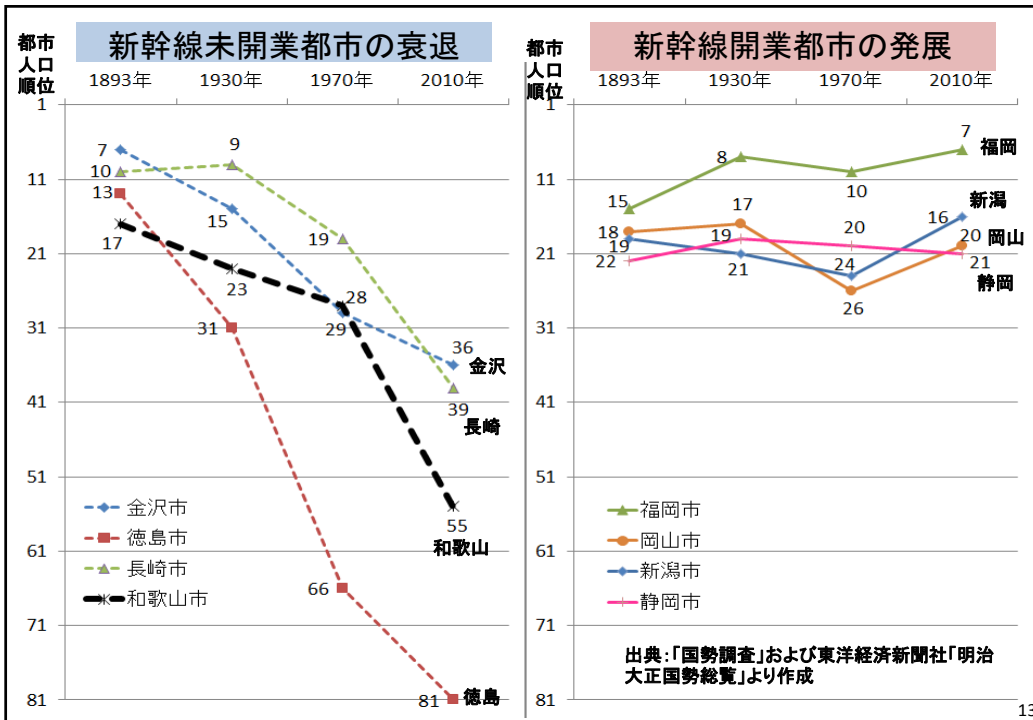


新幹線網空白地帯である

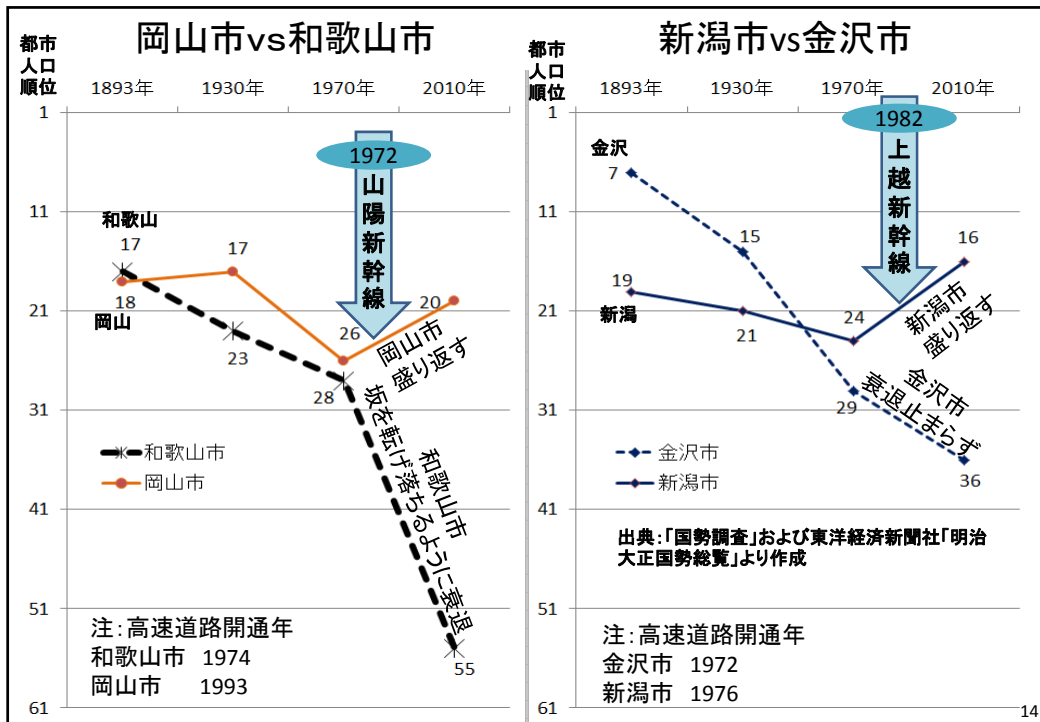
東九州・四国・そして和歌山



12



13



復活へ！新幹線開業を控えて 都市整備が進む金沢市



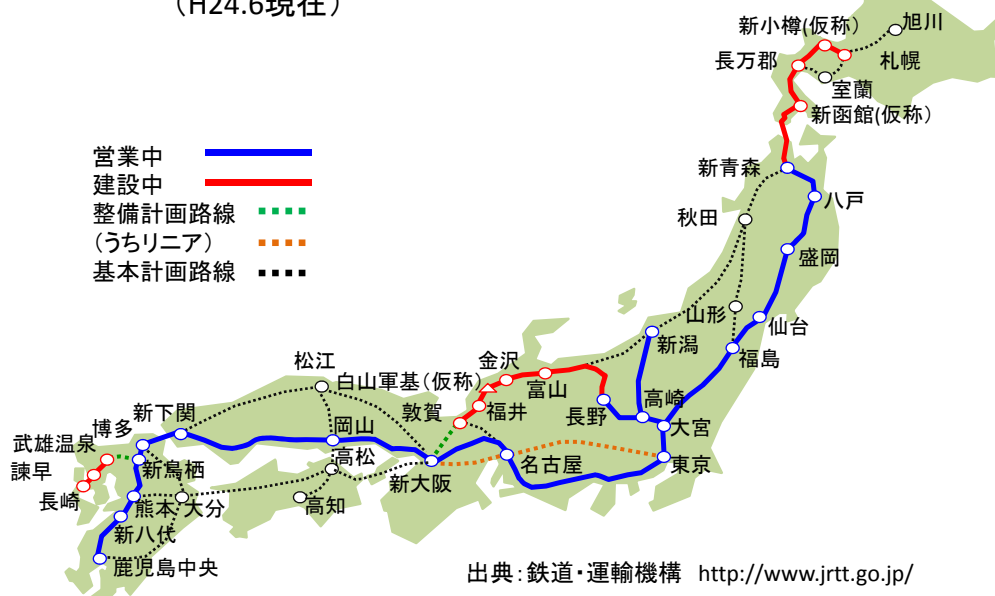
飛躍へ！新幹線の整備をきっかけに 大変貌を遂げつつある富山市



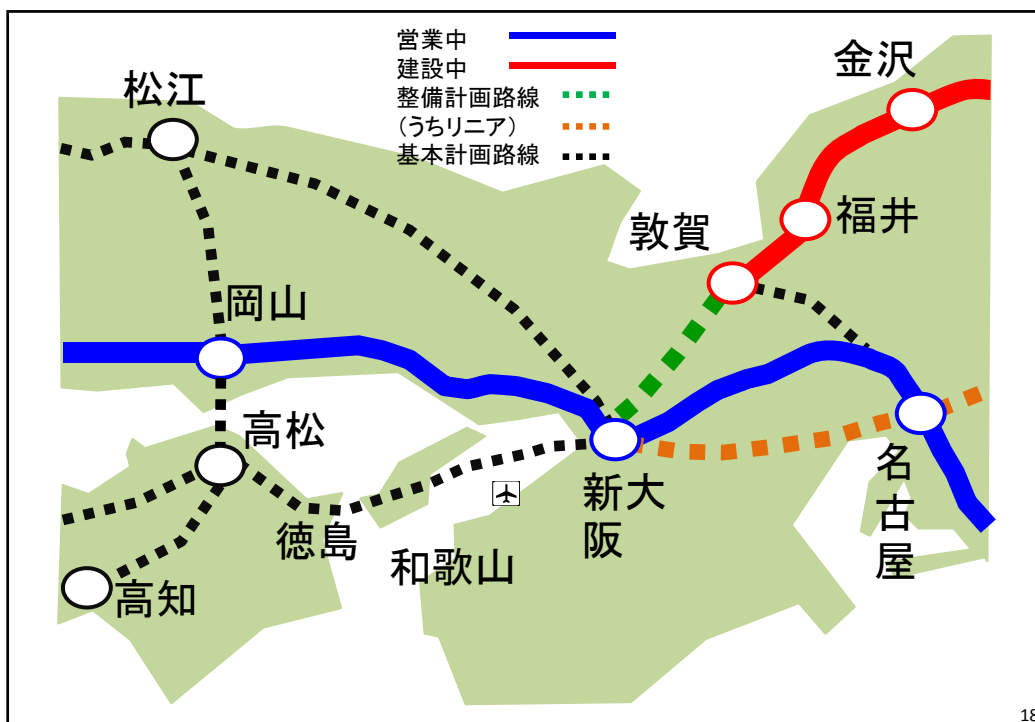
16

わが国の新幹線網

(H24.6現在)



17



18



四国新幹線

- ・大阪市－徳島市附近－高松市附近－松山市附近－大分市
- ・昭和48年に基本計画路線となった
- ・大阪－徳島間のルートは明記されていない
- ・大鳴門橋は道路鉄道併用橋、明石海峡大橋は道路橋

※徳島－紀淡海峡－和歌山－泉州－新大阪の実現へ声上げよ！

19

四国では民産官学が新幹線実現に声

「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」

- ・4県知事や四国経済連合会、JR、学識者などで構成
- ・平成23年7月に提言
 1. 四国の鉄道ネットワークの維持が必要
 2. 鉄道の抜本的な高速化を進めることが必要

(詳細は「四国の鉄道活性化への提言 ―四国が目指すべき鉄道ネットワークの将来像とその実現に向けて―」を参照されたい)

四国知事会議、四国新幹線の整備推進で合意

- ・平成24年6月
- ・徳島県知事が提案
 - ・山陽新幹線の代替や四国の発展のため、「今こそ四国新幹線構想を打ち上げるべき」

(出典:2012/06/06 徳島新聞朝刊)

20

四国、特に徳島と連携し新幹線の実現を

徳島県「四国新幹線を」来年度政府予算で提言 2012/5/29 日本経済新聞

- ・提言の柱は「四国新幹線」の実現と3連動地震対策
- ・四国新幹線の実現について
 - ・東日本大震災で東北新幹線の復旧に時間を要し復興に影響(被災区間数百キロ、復旧まで49日)
 - ・東海道新幹線にはリニアなど代替ルートができる
 - ・山陽新幹線には代替ルートがない
- 関西、四国、九州を結ぶ四国新幹線を代替ルートに
- ・四国への経済効果や、地域格差解消効果も見込む
- ・具体的なルートなどは今後議論する
- 和歌山も声を上げないと友が島から関空へ直行？

21

関西アクセス改善を目指す大阪との連携も

大阪市の橋下市長のマニフェスト

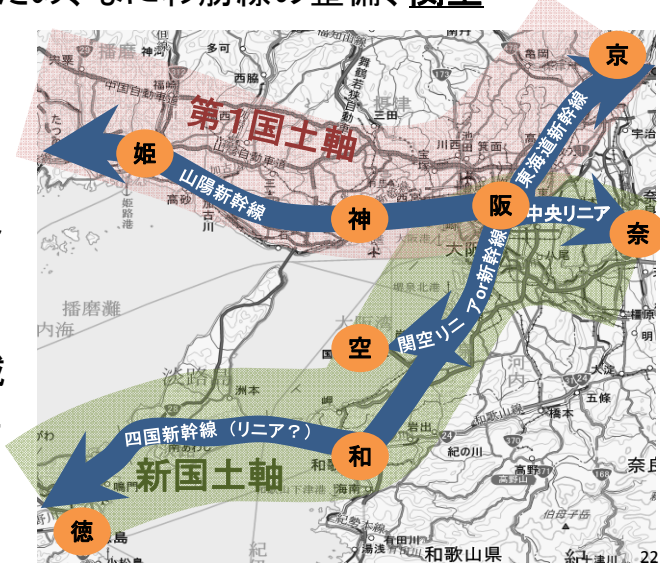
- ・「関西アクセス改善のため、なにわ筋線の整備、**関西リニア実現を目指す**」

(出典:大阪維新の会「市長選マニフェスト」)

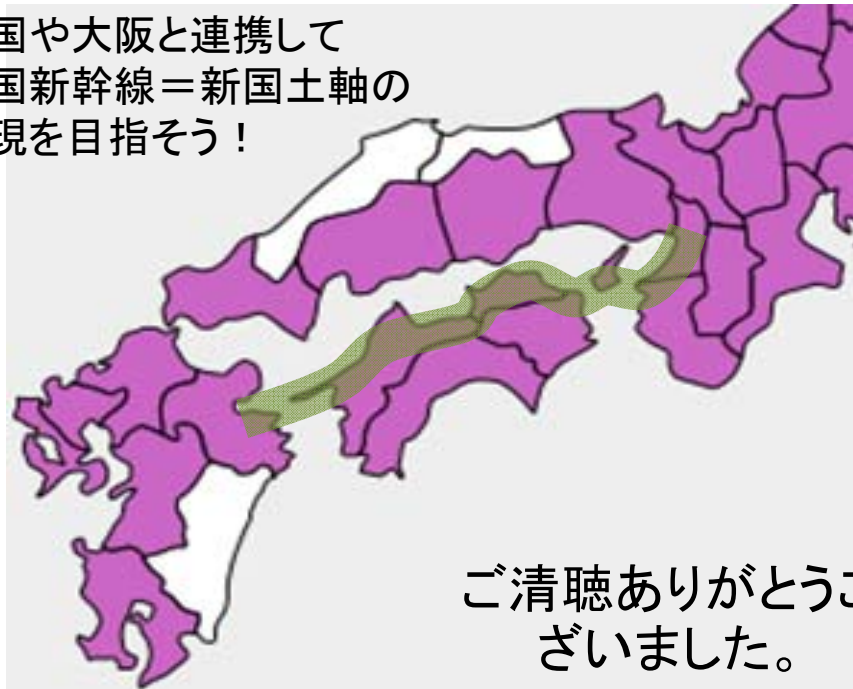
国土交通省の試算

- ・大阪ー関西に新幹線
かりニアを通した場合
- ・所要10分、運賃千円
なら関西旅客3割増
- 「アクセス改善で広域
旅客需要を掘り起こ
せる」(国交省)

(出典: 2012/05/30 産経新聞)



四国や大阪と連携して
四国新幹線＝新国土軸の
実現を目指そう！



ご清聴ありがとうございました。

「和歌山市の発展と都市間鉄道網の改善方向」

- ・大阪～和歌山間の現状と課題について
- ・JR和歌山線の状況と方向性について
- ・紀伊半島一周路線の紀勢線について
- ・たま駅長の貴志川線について
- ・社会実状に応じた公共交通体系(まとめ)

パネルディスカッション

※敬称略、順不同

コーディネーター

木下 雅夫 和歌山社会経済研究所 常務理事

パネリスト

辻本 勝久 和歌山大学経済学部 教授

藤田 和史 和歌山大学経済学部 講師

中平 匡俊 和歌山社会経済研究所 主任研究員

永尾 吉賞 和歌山県企画部企画政策局調査統計課 主査

汲田 康太 和歌山大学 経済学部 四回生

上野 それでは時間が限られていることから、こちら第2部パネルディスカッションを始めさせていただきます。パネルディスカッションでは、先ほど基調講演をいただきました木下さまをコーディネーターとして、「和歌山市の発展と都市間鉄道網の改善方向」について議論をしていただきたいと思います。ここで木下さまに進行をお渡しいたします。木下さまどうぞよろしく願いいたします。

第2部 パネルディスカッション

木下 では第2部のパネルディスカッションに移りたいと思います。第1部では各位から様々な角度から都市間交通を分解しながらかつ、どういうポイントでこれから改善あるいは方向性をつけていけばいいのかといったことで、非常に有意義なお話をたくさん頂戴いたしました。

これからの第2部は、もちろん第1部の講演をベースにして、その中ではお伝えしきれしていない、もっとこんなことがあるのではなかろうかというところも含めて、改めて皆様のご意見をお伺いしたと思っております。進め方ですけれども、大阪和歌山間、あるいは和歌山から奈良、三重といったあたりの県境を超えての都市間の交通ということをテーマにいたしておりますので、その中でまずはもっとも質、量とも多い阪和間について色んな現状課題といったところから入りたいと思います。

パネラーの方々につきましては、本来各位のご紹介をさしていただくところですが、実は時間が限られておりますので、私の方からお名前だけご紹介させていただきますと思います。向かって皆さん左の方から、社会経済研究所の中平さん。和歌山県の調査統計課永尾さん。和歌山大学教授の辻本さん。同じく和歌山大学講師の藤田さん。それから和歌山大学学生の汲

田さん。この方々で進めていきます。

前提条件としまして私がコーディネーターですので、私の特権で一番ベースになるポイントとして、先ほど私の方からお話させていただきました「多核的コンパクトシティというのを目指す」としたいと思いません。コンパクトシティという概念はすでにあちらこちらで出ていますので、多分皆さんはご理解いただいておりますけれども、そこに多核型という考え方を入れていく、それが公共交通の拡充を意味するものであるという前提でお話を進めていきたいと思っております。

それでは、時間がございませんので、まず、先ほど申しましたように阪和間について、現状がこうで課題が何であるのかといったところを、各自発表の中にもございましたけれども、改めてお話をいただければと思います。まず、中平さんから、近畿の各都市間の比較は行ってますけれども、その中で、何が課題で解決策はあるのかということをお話していただければと思います。

中平 発表のとおり、京阪神及び奈良間と和歌山では、そのポジションは違うということです。大阪ー和歌山間においては、双方向の移動が活発な都市圏とは全く違う戦略が必要です。人口減少さらには高齢化の時代、すなわち生産年齢人口が減ります。通勤・通学の足としての利便性向上は鉄道としての使命ではありますが、戦略としては「観光」に着目して、何とか大阪への片方向でなく大阪から人を呼び込めないかということです。距離的には和歌山同様離れている大津にしても、隣が京都市という大きなマーケットを持っています。和歌山に置き換えてみれば、阪南市の位置に京都市があるというイメージです。商売として考えれば、和歌山はたいへん厳しいという感じがします。和歌山の商品（売り）は、都

市に比べて海に代表されるような自然とか、きれいな空気となりますけれど、もちろん差別化という意味で大事なんですが、どちらかというところ車で来てアウトドアを楽しむというのにピッタリというか、そういうイメージが強いんですね。鉄道と相性がいいコンテンツも絶対必要です。駅を降りたって「まち」を巡って「駅」へまた戻って帰っていただく。発表にありました和歌山へ鉄道で来るまでの「負担感」に見合う「満足感」を得られる仕組み、商品が必要だろうと思います。

したがって、今、和歌山市が進めている「まちなか再生計画」は非常に重要だということだと思います。

人口減少時代ではありますが、「観光」に着目した双方向の移動の活性化において、和歌山の価値はまだまだ高いと思います。

例えば団塊の世代が未就学のお孫さんをつれて和歌山へ電車で訪れるというような場面をイメージすると平日昼間の利用促進につながり、まだまだいけるんじゃないかな、と思います。例えば鉄道と相性のよいコンテンツの一案として、「桜の並木道の整備」、これは「まちづくりワークショップ」等に参加すると必ず意見として出ますが、「桜」の並木ではなしに紀州にちなみ「梅」の並木なんていうのはどうでしょう。梅が並木になるかどうか分かりませんが、各地「桜並木」は多々ありますが「梅並木」という独自性も有効だと思います。

観光客をさらに増やすためには和歌山の「まちなか」だけでなくテーマ性をもった広域連携などによる「商品」の充実も必要、その場合二次アクセスの問題が出てくるんでしょうけれども、そういう視点でも考えていきたいところです

木下 ありがとうございます。和歌山の特性を考えて、鉄道と相性の良いコンテン

ツを選び出し、育てていく、なかなかいいアイデアかと思います。

具体的にどういったことというのはまたこれから考えていって、我々自身がまず取り組んでいかないといけないかなと思います。ありがとうございます。

つづきまして県の調査統計課の永尾さん。すみませんが、職務上オープンにできるところとできないところとあると思いますが、県内および他府県の実情を十分把握されておるかと思いますが、和歌山市と大阪市の関係の今後の方向性と鉄道網の関与するところ寄与するところといった点でご意見をお願いしたいと思います。

永尾 和歌山県庁の永尾といいます。皆さん、どうぞ今日はよろしくお願ひいたします。

今、お話しのありました大阪－和歌山間の現状と課題というお話になるんですけども、私の方、少し和歌山市の将来的な姿という部分を交えて意見をさせて頂きたいと思います。

和歌山市と大阪ということをお考えますと、当然、経済的にも非常に密接な状況になっています。それは皆さんも非常にご存じのところ、進学であるとか就職であるとか通学であるとか、関西圏で考えますと大阪府が一番多い地域になっています。特に、通勤ということをお考えますと、昨今は徐々に多くなってきている状況がうかがえます。また、大阪の景気に影響される部分が多くありまして、先ほどから何回かお話に出ましたが、人の移動の部分であるとか、仕事の受注の増減、こちらの部分も非常に左右され、今後ますますその関係というのは重要性が高まることが予想されます。

大阪－和歌山間の現状ですけれども、鉄道で言いますと、南海電鉄と JR、阪和線と南海本線のお話になりますが、現状で言

いますと、大阪市内側と和歌山市内側、この双方において、互いの駅の場所というのが同様のエリアで、利用可能な形態になっていないというデメリットが非常に大きい、そういうふうに考えております。

また、和歌山市から大阪の都市部に移動する際、そういう場合においては南海電鉄を利用した方が時間的にも非常に有利です。JR で言いますと、JR の和歌山駅以南の地域の方々ですね、そこを考えた場合、南海の和歌山市駅というのは利用しづらい、そういう状況にあることが問題だと捉えています。

つづいて課題というお話になるのですけれども、これは当然、今後を踏まえたお話になります。ちなみに和歌山市の今の人口というのは、かつては 40 万人、40 万人と言っておったんですけれども、直近で言いますと、約 37 万人という規模になっていす。大阪の方で言いますと、大阪市の衛生都市になっています高槻、吹田、茨木とほぼ同数に近いまちに今はなっています。

将来的には和歌山市から大阪府に向かって、とくに大阪市ですね、ここに向かっての通勤の動きが活発になっていくであろうということが考えられます。最終的に課題に上げますけれども「通勤特急」です。通勤特急などによる「高速化」であるとか、県内で言うと、県内の各路線からの「乗継ぎなんかの利便性の向上」、これを図るために「各線の相互乗り入れ」のお話がよく出てますね。「相互乗り入れによるハブ機能の構築」、これは非常に重要な課題だと考えております。こういうことが、もし本当に実現すれば「通学の移動手段の向上」に当然繋がってきます。大阪の大学への進学とか専門学校への進学とか、非常に多い状況にあるんですけれども、十分に通学が可能になってくると、その分の「人口流出という部分にも歯止めが少しかけられる」

こういうことにも繋がることにもなる、というふうに思います。大阪－和歌山間の現状と課題となりますと、私からの意見は以上になります。

木下 ありがとうございます。まさに大阪和歌山の高速化、それから各社技術的な壁を乗り越えての相互乗り入れによる利便性の提供と、こういうことが今後の方向かというお話しだったかと思います。

では、つづきまして公共交通がご専門で、この交通まちづくり研究会のご代表でもあります、都市間鉄道活用等も含めてお話をお願いしたいと思います。和歌山大学の辻本先生よろしくお願ひいたします。

辻本 辻本です。先ほど、中平さんの梅の並木のある和歌山はどうですかというアイデアは非常にいいと思いました。和歌山らしさをしっかり打ち出して、という方向は、今後の和歌山市のまちづくりの基本線だろうなというふうに思っております。

それと関連して、交通とは関係しないかもしれないかもしれませんが、和歌山らしさと言いますと、「和歌山」と漢字で書けばその中に「和歌」が入っていますよね。「和歌」というまことに雅やかな名前がついてる都市というのは日本でひとつ、世界にひとつではないですか。これをなんとかして活かしていけないかなと常々考えています。毎日のように和歌を詠む会がある、といったまちをイメージしたいところですが、そうでなくとも洋楽も含めて歌や音楽のあふれるまち。そんなのがあってもいいんじゃないかなというふうに考えてます。

いずれにしても、和歌山の観光地としての色々な魅力などを、ぜひ鉄道会社に気づいていただくための努力が必要でしょう。さらに、鉄道会社に「和歌山ってもっとこんな魅力もあるよね」という発掘をしていただいたり、また、和歌山には既存の色々な魅力があると思うのですけれども、

場所が離れていたりとか、つながりそうなんだけれどもつながってないという断片化している状況がありますが、そういう断片的な魅力を鉄道会社につないでもらったり再編集していただいて、発信していただく。このように、鉄道会社に和歌山地域の魅力を発掘したり、創り出したり、編集や発信をしていただく、そういうようなことを、複数ある鉄道会社が相互に競争しながらやっていく。そういう状況まで持っていければ、非常にいい展開になってくるのではないかというのが一つ。

それから、あと少し話が変わるかもしれませんがけれども、和歌山市民をどういうふうに鉄道の利用に導くかということですね。これは非常に大事なことなんですけれども、それで、鉄道なりバスなりの公共交通についての色々な情報を、分かりやすいかたちでいかに住民の方々に伝えていくかということです。「あっこんなに便利だったのかな」と改めて気がついてもらう努力が非常に大事だと思います。

この冬に和歌山市の南の塩屋地区というところがありますけれども、そこで公共交通の路線図と、冷蔵庫に貼っておけるマグネット式の時刻表、それからバスと電車の乗り継ぎの時刻等を解説した啓発冊子を配って、アンケートを取りました。時刻表や啓発冊子等を配らなかった方々と、配った方々でどういうふうに意識だとか行動が変化したのかを調べたわけなのですが、そうしますと、啓発冊子などを配った方々のほうが、配布しなかった方に比べて、南海の特急とバスとの接続の有る無しなどの情報をより正確に認識するようになり、「大阪へはバス電車で便利に行けそうだ」と考える人がより多くなったり、また「自家用車を控えたい」と思う人が多くなったりする効果が見られることを、統計学的に確かめることが出来ました。

住民に丁寧に情報を伝えることで、公共交通って結構便利に使いそうではないか、ということのを改めて認識していただいて、実際の利用に導いていくという取り組みは、地道なものだとは思いますが、必要だと思いますので、今後も継続して行くべきではないかと考えております。以上です。

木下 ありがとうございます。鉄道各社の競争を促す、それと同時に市民の活動の中にも促すことを転移していき、鉄道の良さ、便利さを気づいてもらう、民間も乗って残す。ということですね。つづきまして、和歌山の特性である半島性、あるいは大都市近郊等の視点からご発表いただきました和歌山大学の藤田先生お願いしたいと思えます。

藤田 藤田です。和歌山ー阪和間という観点で考えますと、路線が2つあって、先ほどからお話がありましたように、競争でいうところですね。ただ競争をするには新快速が廃止になった理由のところにもありますけれども、需要がそれだけ路線ごとにはりついているか、その集団がそれぞれ大きくなかったのではないかと、というところが一つ考えられるところだと思います。それを考えるに首都圏の場合ですと、鉄道の建設等住宅地開発でマーケットを拡大、宅鉄一帯でやっていた時代が長く続いていましたけれども、その後、最後のフロンティアというのが千葉県から茨城県への北東部、東京から見ると北東側一帯だったんですね、その中で、成田アクセスの鉄道を兼ねて北東に北総ニュータウンが、成田近郊に建設されていたりしますけれども、実はその開発はかなり失敗したと言われております。ニュータウンは建設したけれども、人口が思ったほどはりつかなかった。バブル崩壊後という时期的な問題等も当然あったと思うのですが、最後のフロンティアだったというところで、フロンティアまでた

どり着けなかった人たちが多かったよう
あります。

いわゆる京阪神をを考えて見た時に、京阪
神のメインルートから外れた南側一体でい
うと、そういった傾向があったのは泉北一
帯。70年80年90年代半ばにかけて泉北ニ
ュータウンが一貫で建設した最後のフロン
ティアだったと思うんですね。それ以南の地
域だと主要路線にニュータウンをはりあわ
せていく、そういうスタイルで建設が進ん
だということがあって、結局あとから人口
が所々増えた、そこにその快速電車が「こ
こ停めろ、ここ停めろ」ということで影響
を受けてどんどん遅延化が進んでいったん
ではないかというふうに考えられます。

一方で空港アクセスという問題も当然あ
とから出てきた部分でもありますけれど、
空港アクセスができたおかげで空港の方に
さらに重点がいつてしまっていて、空港に行く
列車を増やして、停車駅を増やして、そう
いうかたちでどんどん和歌山方面に行く列
車の本数が減らされて、時間がかかるよう
になっていくという悪循環がここまで進ん
できたという傾向があるのではないかと。そ
れを改善するためには、乗る、乗って需要
があるんだということをアピールしておく、
これが一つ大きな課題ではないかと思
う次第です。

木下 ありがとうございます。延着して
いるから逆に需要も起きていない、あるい
は開発が失敗したから、そういった部分に
対する需要が喚起できていない、いずれに
しても悪循環のパターンだと思います。そ
れを改善していくためには、やはり我々自
身が需要側にたって使っていくということが
必要だというお話につながるかと思いま
す。

では、現役の学生として研究対象とした
場合の阪和間の課題ということで、学生の
汲田さんお願いいたします。

汲田 阪和間の課題についてなんですけ
れども、JR側の方で言えることは、大阪
直通するようになってはいるんですが、大阪
環状線とかそこが飽和状態になってしま
して、そこがダイヤが崩れてしまうと阪和線
にも影響が出ている、ということが就活と
かでも色々利用したんですけれども、そう
いうのも感じたんで課題かなと思います。

あと、南海線なんですけど、南海線は、比
較的遅延することはないんですが、速度が
なかなか、本当はサザンのサザンプレミア
ムとか新型の通勤車両を出していると思う
んですが、本当は設計速度が120km、130km
あるのに110kmで運行されているところが
ありまして、そこらへんが南海線の競争心
を出してもらえればいいかなと思います。

和歌山市内の課題ですが、南海線とJR
線の相互性が課題ではないかなと思ってま
す。和歌山大学前の色々需要調査をしたん
ですけれども、そこでも南海を利用してい
る人は和歌山大学駅を利用しているんです
けれども、和歌山市内の人っていうのは全
然和歌山大学駅を利用しないんですよ。そ
ういうところでJR和歌山市と和歌山間の
JR線であったりそういうのを相互利用で
きるようにすればもっと公共交通網が充実
するのではないのかと思います。以上です。

木下 ありがとうございます。JRのそ
もそも環状線の延着が阪和線への悪影響だ
という指摘。私も何回も経験しまして、本
当にどうにかならないのかなと思います。
適切な競争もそうでしょうけれども、南海、
JRの共働・コラボですね、それが必要な
んじゃないでしょうか。それも過去にもそ
ういうお話が出ていたと思いますけれど
も、実現化に向けて何とかそういう場もセ
ットできるのであればいいかなと思っていま
す。今は阪和間のお話でしたが、歴史的に
も古くてかつ企業の経営としても課題が山
積していると思われるJR和歌山線につい

て、現状と方向性等ご意見をいただきたいと思ひます。まず、お話ししていると和歌山線に思い入れがありそうな、永尾さんから和歌山線の方向性についてお願いしたいと思ひます。

永尾 「和歌山線についての思い入れ」ということ言ひて頂いたんですけれども、私の現状の仕事の方になってくるんですけれども、私の仕事というものが、所謂、和歌山県内の経済であるとか、社会の動向を取りまとめる仕事をしていひます。今後の経過を含めて私も「この JR 和歌山線という路線、実はものすごく大事じゃないのかな」というふうに思ひたことがあります。

そもそも和歌山市を除いて、岩出市から橋本市の間、住民で言ひますとだいたい 20 万人いらっしやるんですね。今、和歌山市がだいたい 37 万人ぐらいということ、ほとんど紀北筋だけでほぼ 60 万人いらっしやるんですけれども、その 60 万人を繋ぐ鉄道と考へた時に、「今の JR 和歌山線で果していいのかな」という問題があります。今の人口の状況を考へても、岩出市の方に人口が移動していると皆さんも感じられていひます、都市の機能自体も、向こうに非常に移ってきひている状況があります。当然、和歌山市から奈良市まで繋ごうと思へば、JR 和歌山線って繋がるわけですね。今、整備をやっている京奈和自動車道、こちらと合わせて考へるウエイトというものが、実はものすごく高い路線かなというふうに考へておひります。紀北地域というものは、今後、橋本市に向かひて集積し、どんどん進展していくということがやはりあります。

先ほどは、大阪に向かひての中でお話をしたんですが、JR 和歌山線が果たすべき役割として通勤通学というのを考へてみますと、今は和歌山市に向かひて動いてるわけですね。そちらの流れが非常に大き

いです。でも、今後、橋本市に向かひて開発がどんどん進んでいけば、岩出市、紀の川市、橋本市、このあたりに向かひていく流れがどうしても多くなつていくだろうと予測していひます。そのためにも、JR 和歌山線というものが果たすべき役割は、今後、徐々に増してくるといひことが考へられます。

今、まちづくりについては、まちなか再生会議や我々の研究会など、色々なところでお話が出てますけれども、実は、あまり JR 和歌山線のお話というものは出てきません。将来性を含めた将来構想に組み入れておく必要性が非常に高い路線だと考へておひります。私からの和歌山線の意見は以上です。

木下 ありがとうございます。あまり目立たないけれども本当は重要な路線なんですよということですね。確かに県民 100 万人のうちの 60 万人がこの沿線に住んでいると考へると、そうだと思ひます。将来構想に入れるべきだとなご提言だと思ひます。

では、交通政策等のご専門ということ、技術的にも様々な事例等もお話しされてる辻本先生から JR 和歌山線のことについてお願いいたします。

辻本 和歌山市では、和歌山線をはじめ、四方八方に鉄道路線が延びていひます。しかし、先ほどから色々お話もあつたと思ひますが、ネットワークはたくさんあるんですが半ば分断されていひます。これを逆に考へますと、せつかく先人たちが築き上げてきてくださったこのネットワークに少し手を加えるだけで、私たち和歌山市民はたちどころに、ものすごく便利な公共交通網を手に入れることができるんだという、逆の発想ができるかなと思ひます。そういう可能性を秘めたものを私たちは持っているわけだし、その路線の一つが和歌山線であるわ

けです。

ではネットワークの分断状態をどうするのか。和歌山市には7つの鉄道路線がありますけれども、これにバス・フェリーを含めて、いかにスムーズにつなげていくのか。継ぎ目をなくしていく、シームレスしていくということが大事だと思います。和歌山線方面からでしたら、いかに和歌山市駅につなげるか、そして市駅からずっと南海電車に乗り換えて、イオンに遊びに行ける。そういったことを考えていかないといけない。あるいは和歌山線沿線の方が、市駅までずっと来れて、加太線にさっと乗り換えて加太の海を見に行けるとかですね、そういったようなことを考えていく必要があるのではないかなと思っております。いずれにしましても、いかに7つの路線をシームレスにしていくか。バス・フェリー等も含めてシームレス化を考えていかないといけないかなと思っております。和歌山市駅と和歌山駅の間のいわゆる紀和線に、貴志川線を取り入れるという話もありますけれども、このようなことの実現も考えていく必要があるでしょう。

また、3つの鉄道会社のダイヤやバスのダイヤを調整したり、市内全てのバスと鉄道が乗り放題になるチケットなどの工夫も必要でしょう。さらには鉄道とバスだけではなく、マイカーを公共交通にいかにつなぐか。パークアンドライドや、キスアンドライドですが、それを進めることで、車と公共交通のかしこい使い分けができる状況に持っていくという視点も大事だと思います。

それから、将来的なことになりますが、和歌山線、貴志川線等を走っている車両は古く、今後も次第に老朽化していきます。そのうち車両の更新時期が来るわけですが、その時に例えば、効率の良いLRT型の車両に置き換えをし、都心部まで路面軌

道を敷いて、郊外から和歌山市中心部までのシームレス化を行うということもあり得るでしょう。郊外から都心部までLRT型の車両が直通する、いわゆるトラムトレイン化ですが、そういった姿も将来的にはあり得るだろうと思います。

いずれにしましても、和歌山市の鉄道やバスのシームレス化を進めて、「お得にずっと乗り継いでどこへでも行けるからいいね」という状況にしたい。市民が「これだったら車はあまり運転しなくていいから楽し、老後も安心だね」、「みんなにやさしいまちだね和歌山市は」と感じるような状況になればと思います。また、専門家の方々からは、「和歌山市は、ドイツの運輸連合のようなことを実現しているね」、つまり、様々な公共交通会社と市が良く連携しているし、その上住民の参画もあるんだねと、そういった評価が与えられるような状況になれば非常にありがたいと思っております。以上です。

木下 ありがとうございます。恵まれた状況におかれているところをもっとうまく使うことも必要ではないかなというお話もありました。具体的には各路線のシームレス化ですかね。これは技術的にも難しいかと思えますけれども、やる気にさえなればできるのではないかなと思います。

では、先ほども観光の目線からのお話がありましたけれども、中平さんから地域資源活用の視点でどうでしょう。

中平 私の方からは先ほどの阪和間同様、「観光」に着目したいと思います。貴志川線がいいお手本としてあると思っております。貴志川線は、「観光路線」と「生活路線」という言い方をしますと、「観光路線」として誕生して、存続が危ぶまれて「生活路線」として絶対必要ということで住民が残し、今「生活プラス観光路線」という併せ技で何とか経営安定に漕ぎつきたいと

いったところですが、もちろん経営安定化のハードルは高いですが、和歌山線も（加太線も同じかもしれません）「生活プラス観光路線」として何とか知恵を絞っていききたいところではないでしょうか。

運賃収入アップは、簡単ではないですが「観光」で年1回乗ってくれる人を何とか年2回に、月1回まで増えればすごいことになります。また鉄道収支だけではなく、貴志川線の例で言いますと、以前関西大学の宮本先生の研究室で、たま駅長の経済波及効果が11億円と発表されていますけれども、たま駅長を誕生させたことにより鉄道に乗る人が増えるほかに、お土産物が売れたり観光に伴う地域への波及効果があるということで、そういう効果も評価したいというふうに思います。

先ほど阪和間の利用促進について団塊の世代をターゲットにしてはと言いましたが、この世代ではのんびりと癒しを求める旅など、ツアーに求めるニーズは多様化していると聞きます。紀ノ川沿いを走る和歌山線なんかも価値創造できないだろうかと思います。単に「和歌山線」を「紀ノ川線」に名前を変えるだけでもインパクトあるかもしれません。

さらに、生活路線という側面から言うと、辻本先生が言われるように、車ばかりではなく鉄道へのシフトを考えてもらうような活動・プログラムを根気よくあきらめずに続けることも重要だと思います。例えばノー・マイカー・デー、和歌山線沿線の人には今日はノー・マイカー・デーですから鉄道を利用しましょうという呼びかけです。

木下 ありがとうございます。上野さん、5分ぐらい時間を延長してもよろしいですかね。

上野 どうぞ。

木下 本当にいい機会ですので、皆様にご意見をいただきたいと思っております。

す。

では、次に和歌山県の売りでもある紀伊半島一周路線の紀勢線、これも様々な課題があるかと思えます。これについて類似した房総半島の研究をされた藤田先生からご意見をいただければと思います。

藤田 紀勢線についてはたまたま今年の夏、私、紀伊半島を一周してみたんですけども、根本的に和歌山からぐるっと周って名古屋方面へ目指そうと思うと、当日中に帰ってくることはかなり難しい。逆に向こう側から周ってくる分には、終電にはなりませんけれども帰ってこられる、という接続性があまりにも悪いという現状があります。これは、やむを得ないというところがありまして、永尾さんからのお話にありましたけれども、和歌山県の人口の分布は北側に6割、南側に4割という中で、どうしても鉄道の需要というのがかなり伸び悩んでしまう。それでも白浜までであれば、白浜のアドベンチャーワールドだとかそういった観光施設等々様々なものがあって、そこまでは観光客は来てくれるけれども、その先がやはりなかなか遠いとまさに感じさせてしまう。単線区間でスピードも上がらないという区間に突入してしまう。解決するには非常に課題が大きい部分になってしまいます。串本ですとか、新宮、那智大社そういった様々な要素があるんでしょうけれども、やはりアクセスという部分で、やはり遠さを感じさせてしまっているというのが、非常にもったいない現状が今あるんだと思います。

それに比べると、房総半島は、アクアラインが出来てしまったことによって、車のアクセスが容易になったというところがありまして、もっぱら鉄道ではなくて車に乗ってその観光施設、マザー牧場等に行ってしまうようになったと。鉄道はますます乗らない、特急ですら末端区間は各駅停車

にしてしまう房総半島の現状があります。紀伊半島であれば、ある意味では現状その2時間に1本の特急と各駅停車の、特急でしたら、各駅停車にしてしまってもいいのかなと。それぐらい思い切った方向性で考えてみても、交通を使ってもらおうという観点から見ればやってみたほうがいいのかというふうに思います。

木下 地理特性の課題が大きすぎて、明確に、短期間で対処するのはなかなか難しいかと思います。

つぎに紀勢線に関してユーザー目線で学生の汲田さん、どうでしょう。

汲田 ユーザー目線からみますと、田辺から南は本数が少ない、時間かかる、振り子列車が気持ち悪いという傾向があるのですけれども、そういう面をなかなか改善するのは難しいなというのが現状なので、それをどういうふうにやっていくかというのが課題かと思います。

また、新しい課題としまして、自民党政権が誕生しまして、国家強靱化計画とか津波対策とかで、自動車道が多分これから議員さんの影響でどんどん南に下りてきてるふうに思うのですけれども、それに立ち向かうために鉄道というのをどういうふうに位置づけるのかということをもう一度考えなきゃいけない時がくるんじゃないかなと思います。このまま高速道路が延びつづけたら鉄道線が廃線になったりすることが必ずあるというふうに思うので、そういう話し合う機会を作ったり、そういう都市間だけ快速列車を運転してみたりとか新しい案ができたりすることが大切かなと思います。以上です。

木下 やはり自動車道との競合の中で生き残るためには、今までとは違うアイデアで鉄道路線を考えることが必要かというお話だったかと思います。

では、貴志川線に関しては、存続活動運

動というのが10年近く前から行われており、今現在に至っていますけれども、そろそろ行政支援の満期が近づいているということでもあります。それと、交通の関係者の方々も、この貴志川線に関しては住民が積極的に存続活動に関わったということで、ある意味21世紀型の新しいまちづくりの一つのモデルになろうかというふうに捉えてらっしゃいます。住民参画プラス地域の活性化、その鉄道は自分たちのマイルールなんだという感覚だと思います。そういったものをベースにして全体のまとめということでお伺いしたいと思います。最後の時間でございますので、一言二言お一人1分以内で恐れ入りますけれど、お願いいたしたいと思います。それでは、まず中平さん最後のまとめということでお願いいたします。

中平 和歌山市の鉄道の活性化によって、全線シームレス化の話も出ましたけれども、今、市内には鉄道駅31駅が存在する「まち」であるということです。これが多いのかどうか調べてみました。中核市である和歌山、面積約204 k㎡ということを考慮し比較すると、先ずお隣の中核市・奈良、奈良はちょっと大きく約276 k㎡ありますが、JR 4、近鉄10の14駅。東海圏では名古屋の隣の岐阜、JR 3、名鉄8の11駅、関東圏水戸では、JR 6駅という具合です。地図で数えただけですので、見落としがありましたら少し間違えているかもわかりませんが、和歌山の31駅はとにかく多いことが分かります。

路線も7路線、縦横に走っている。見ようによれば大阪の地下鉄のように張り巡らされているのではないのでしょうか。ところが、大阪の地下鉄でいう御堂筋線が欠落しているように私には見えます。各線が和歌山駅で結節している、まさに和歌山駅が梅田ですよね。ところが梅田から淀屋橋、本

町、心齋橋、なんば、動物園前、天王寺それから中百舌鳥までがないというように見えてきます。地図でいうとまちの中心から南西部にかけて線がないということです。

それはさておき、鉄道の活性化ですが、私はまず多くある駅の活性化を図り、それから鉄道に乗ってもらうというような方向性がいいんじゃないかと思います。駅を中心としたコミュニティ再生づくり、駅に愛着を持ってもらえるような仕掛けができないだろうかということです。31 駅の中から「私の駅」をひとつ選んでもらう。いつも利用する駅でもいいし、昔学生の頃利用した思い出の駅でもよい。そして駅対抗の大会といったイベント、例えば、若い人や子どもからお年寄りまで誰でも参加できる31 駅対抗スポーツ大会を年1 回やります。優勝したら、その駅にトロフィーや写真が1 年間飾られるといった趣向。そうして「私の駅」というふうに盛り上げて、さらに乗ってもらうというようなことはどうでしょうか。

木下 駅のサポーターですね。それも楽しみながら参画しているという新しいアイデア楽しいアイデアだと思います。

つぎに永尾さんお願いいたします。

永尾 本当に時間のない中で、一言ということなんですけれども、結局我々が言っていることは、別に「車を使うな」、「車を排除する」とかいうお話ではなくて、「車は排除するものではなく賢く使っていくもの」というお話です。その中での鉄道についてお話をしています。

結局、車という部分を考えて、「ただ便利であればいい」とか「ただ楽であつたらいい」そういったお話ではなくて、ハードウェア的なお話も今日は多かったですけれども、「健康であるとか環境であるとか、人と人とのふれあいであるとか、社会的な側面の充実、そこの部分というのが将

来のまちを活性化していくための重要なポイントになるんだよ」ということを会の中でもよくお話しています。電車を利用してもらうということは、健康にいいし環境にもいいし、人と人が出会って毎日「おはよう」「こんにちは」という挨拶もするし、鉄道というのはどうなんだろう、ということで今回こういうお話になっています。

和歌山市の将来というのを考えていくと、今の和歌山市というのは、かつての和歌山市ではなくなってるわけなんですね。人口も減っている、事業所も減っている。その一方で、観光で来たり仕事で来たりという「交流人口」というのは非常に増えてきています。けれども、じゃあまちの形態はそれに合っているかということ合っていない、変わってないという状態です。

その2つの側面が、今後の和歌山市に求められていて、ぜひやっていかないといけないことになります。その2つの側面をやらないといけないんですけれども、当然お金もない、時間もそんなに多く使えないということを考えると、それをミックスさせたかたちで、無駄を省いて同時進行的にやっていかないといけない。

どこか一部分をどうこうする、よくお話に出ますよね。「お城をどうしたらいいんや」、「和歌山駅前をどうしたらいいんや」、「市駅をどうしたらいいんや」よく出ますが、そういうことではなくて、今回の部分も含めて、「総合的かつ複合的な整備」というものが非常に重要なのだと思います。

「現状と将来を見据えたまちの形成」ですね。その部分と、今日お話にも出ているような、「それをとりまく総合交通体系の構築」、これと併せてさっき社会的なお話をしましたけれども、「人の意識の改革」という部分が非常に大切であって、これらがうまく備わっていけば、新しいまちのかたちに繋げられるのかな、というふうに私の

方では考えております。

今後のまちというのは、そういうかたちである必要性があるのかなということで、先ほど、先生方も色々おっしゃってくれましたけれども、結局、暮らしやすいまちであることが最低限必要だということです。今、じゃあ和歌山市が暮らしやすいのかという点とまた違うのかな、そのへんを皆さんも一緒になって考えて頂いて、みんなで一緒に盛り上げていきたい、と考えております。将来のまちのことっていうのを一緒に考えて頂いて、みんなでいいまちになるように一生懸命努力していきたいと、そういうことが私の意見です。

木下 ありがとうございます。では汲田さん。

汲田 最後ですけれども、なかなかインフラ整備というのは、結構7つの路線が和歌山市内にあるので、それをどううまく活用していくか、どう行動を変化させていくかという重要だと思いますので、モビリティマネジメントといったものが非常に大切だと考えております。

富山市でも、行政がやるのですけれども、時刻表や利用促進パンフレットを配ってやっているのですが、和歌山市ではモビリティマネジメントは単年で終わっているの、2年3年長期化でやってみるのも結構面白いのではないかと思います。以上です。

木下 ありがとうございます。では、藤田先生。

藤田 先ほど、この報告でも言いましたけれども、相互直通というかたちで JR と私鉄の相互乗り入れというようなかたちも申しましたけれども、これも新しく全部造るということではなく、既存のもの同士をつないでいくというスタイルでやっていることの方が多いわけでありまして、和歌山市も先ほどお話にもありましたが8路線あ

りますので、それらを何とかつなぐことでうまくやっていくことができれば、まずまちなかの動き方も変わってくるだろう。それと同時にじゃもう少しその阪和間をつなげるにはどうするかということになるとおもいます。今もう停車駅が増えてしまった列車をまた停車駅減らせという、これはこれで地域間対立になりますので、難しいだろう。だけれども、とりあえず和歌山から、和歌山に来てもらうこと、鉄道に乗って「和歌山にこれだけ需要があるんだからもう少し需要を何とかしろ」と JR なり南海なりに働きかけるという努力をこれからしていくことが我々重要なんだろうなというふうに考えております。

木下 ありがとうございます。それではシンポジウム開催の代表でございます、辻本先生からご意見をお願いいたします。

辻本 それでは簡潔に行きたいと思えます。

少子高齢化が進み、まちの持続可能性が問われている中ですが、そういう時だからこそ、今までのように車中心のまちづくりの発想から頭をしっかりと切り替えることが、どうしても必要ではないかと思えます。車中心から公共交通中心へ。車のためではなく人のためのまちづくりへのシフトです。これは絶対大事だと思います。

一方で、成長を諦めないということも、大事じゃないかなと思っています。成長と言いますか、夢を持ち続けることですね。和歌山市の活性化のためには、夢や期待感、ワクワク感、これをきっかけに和歌山が変わるだろうという、そういう前向きな気持ちが必要だと思います。縮退などと言いますが縮む一方では本当に縮んでなくなってしまいますので、夢、期待感、ワクワク感、成長を諦めない気持ちは絶対必要だと思っております。

そういうこともあって講演では長期的な

観点で大きな話をさせてもらったんですけれども、和歌山になくて全国各地にできつつあるもの、それは高速鉄道です。今後和歌山市もコンパクトシティを目指していくと同時に、都市間の移動を支える高品質な交通システムを用意していなければならないと思います。新幹線を実現することで、他の地域との交流を深め、その中で成長のきっかけをつかんでくる。こういった視点が大事ではないかなと思います。

まちづくりや交通システムの整備というのは、地道な取り組みの積み重ねがストックになってゆくものだと思っています。少子高齢化や低成長の時代だからと言って積み重ねをやめたらあかんです。インフラ整備の積み重ねを、長期的な視点で地道にやっていく必要があるだろうと考えています。以上です。

木下 ありがとうございます。10分ほどオーバーしてしまいました。誠にコーディネーターの段取りも悪くて、皆さま方にご迷惑をおかけしました。とにかく時間の制約の中で、色々なご意見をいただきました。参考になったかと思えますし、皆さまもお聞きながら気づいたと思えますけれども、我々自身が積極的に対処していかなければならない部分がたくさんあると思います。このようなシンポジウムを通じて市民を中心に行政それから研究機関、各企業も含めた各者が協力して地道にこのような活動を展開していくということが、絶対的な要素として必要だと思われま。そのための勇気と夢と志を持ちたいと思います。

長時間のご清聴ありがとうございます。のちほどフロアの方からもご質問等あればお願いしたいと思います。ありがとうございました。

上野 木下さま、長時間にわたるパネルディスカッションの議事進行ありがとうございます

ございました。それでは、第1部、第2部と全てのプログラムが終了しました。

時間も過ぎておりますが、全体を通してのご質問やご感想、1、2問程度ございましたら挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。ではこちらの方よろしくをお願いいたします。

質疑応答

大泉 和歌山大学の大泉と申します。皆さんのお話をお聞きして、ぜひ発言したいと思ったことがございます。私、大阪府民なんですけれども、阪和線と南海線の需要をどう増やすかに関して考えたことがあるんです。両線の需要を増やすにはどうしたらいいか、和歌山市というだけではなくて大阪南部の沿線の魅力を高めるということ、これが絶対に必要だと思います。阪和線と言いますと東岸和田、南海線と言いますと尾崎から和歌山側というのは、沿線の景色がそれまでと一変します。田園と海です。非常に素晴らしい景色です。とくに南海電鉄は、関西だけでなく日本で一番古い私鉄会社ですから、色々な産業遺産とも言うべき施設がありますし、駅舎も美しいものがあります。そういうものを活かしながら魅力のある沿線をつくっていくことによって、居住や通勤であるとか観光であるとかの交通需要を、和歌山市を含めて全体的に底上げすることが重要だと思います。

今、大阪南部の各地域では駅前再開発に取り組んでいる状況ですから、それを各地バラバラにやるのではなく、和歌山市ともコンセプトを交流しながら、全体として沿線の魅力を高まるような努力をしていけば、これは和歌山市の鉄道交通の利便性、利用者増加にもつながるのではないかと思います。

上野 的確なご意見どうもありがとうございました。それではあと1問、和歌山県民

の方でよろしく願いいたします。いかが
でしょうか。それでは、ないようでしたら
名残惜しいところではございますが、お時
間も過ぎておりますので、こちらでシンポ
ジウムを終了させていただきます。長時間
にわたるシンポジウムでございましたが、
登壇者の皆さんありがとうございました。
感謝の意を込めて、コーディネーター、パ
ネリストの皆さんに拍手を頂戴できますで
しょうか。ありがとうございます。参加者
の皆さまも熱心に、そしてご清聴いただき
どうもありがとうございました。拙いところ
がございましたが、滞りなくシンポジウ
ムが開会できましたのは皆様のご協力あ
ったことだと思っております。ここに厚
くお礼申し上げます。

それでは、コーディネーター、パネリス
トの皆さんにはここで退席していただきま
す。これをもちまして「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～』」を
閉会させていただきます。お帰りの際は、
交通事故等に気をつけてお帰り下さい。本
日は誠にありがとうございました。