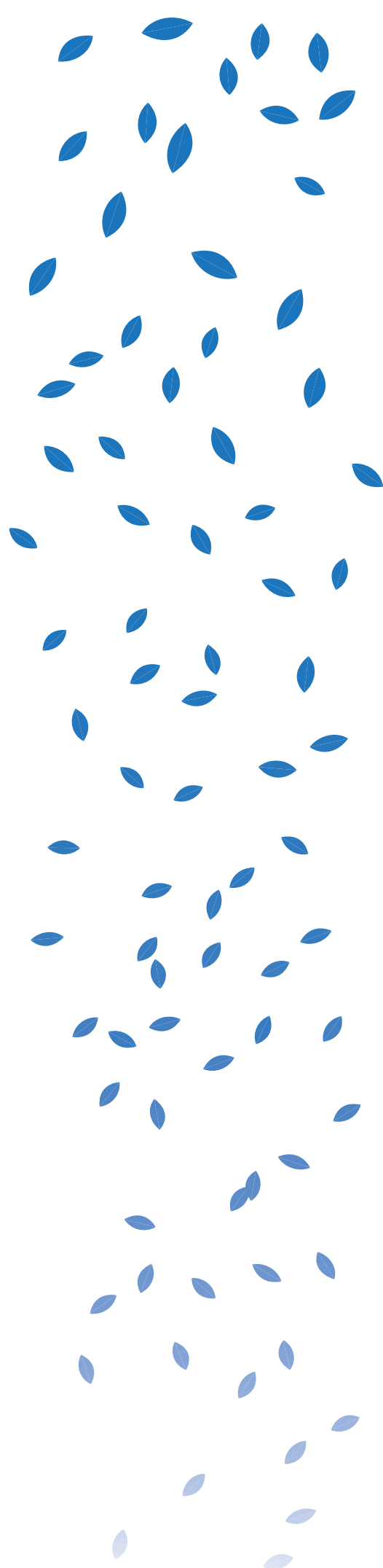


和歌山都市圏総合交通計画研究会報告書

持続可能なまちづくりのための和歌山市総合交通計画



研究成果

No. 28

はじめに

1. 背景

和歌山市では人口減、少子高齢化の進展、中心市街地の空洞化といった直面する課題に取り組むべく、平成 28 年度にまちづくりの最上位計画である長期総合計画や、立地適正化計画、都市計画マスタープランを策定・改訂して多核型コンパクトシティの形成を目指す姿勢を明確にしている。

和歌山市が直面する主な交通課題としては、ネットワーク型コンパクトシティの軸となる幹線公共交通網の強化、交通空白地域等をカバーする公共交通網の整備、分散する観光地を有機的につなぐ観光交通網の整備、関西空港・大阪・高野山・四国などとのアクセス性の改善等がある。課題は山積しているが、和歌山市にはこれまで総合的な交通計画が存在しなかった。貴志川線地域公共交通連携計画や、和歌山徳島航路地域公共交通総合連携計画、六十谷駅周辺地域バリアフリー基本構想、自転車通行環境整備構想など、個別の計画は存在しているが、市の公共交通全般をターゲットとした総合的な計画は策定されてこなかったのである。

このような中で、和歌山市は平成 30 年度を目途として、地域公共交通網形成計画を策定し*、LRT・BRT の新設検討を含めた、ソフト・ハード両面からの公共交通網の大再編を予定している。この計画は、和歌山市初の総合的な公共交通計画として、長期総合計画をはじめとする上位・関連計画を踏まえつつ、まちづくりや関連政策分野との連携を強く意識しながら、総合性、計画性、戦略性をもって交通課題に取り組むべく策定され、展開されるものと期待される。

こういった状況の中で、和歌山地域経済研究機構では平成 26 年度より「和歌山都市圏総合交通計画の理想像を追求し交通まちづくり*の理論的支柱たること」を目的として「和歌山都市圏総合交通計画研究会」（以下、研究会と略記する）を開催してきた。

研究会では、平成 26 年度に和歌山都市圏の地域特性や移動実態の把握、関連・上位計画の整理、交通状況に関する市民意識の整理、国内外の事例研究などを行った。その上で平成 27～28 年度には、検討対象範囲を和歌山市域に絞った上で、策定予定の和歌山市地域公共交通網形成計画への活用を強く意識しながら、総合交通計画の理念、基本方針、達成度指標、数値目標と施策メニューの案を検討してきた。研究会と「和歌山市地域公共交通網形成計画」との関係は次ページの図表の通りである。本報告書は、以上の成果を取りまとめたものである。

*この計画とあわせて、都市・地域総合交通戦略制度に基づく「和歌山市総合交通戦略」が策定される可能性もある。両計画とも策定した都市として、姫路市、岐阜市、福井市等がある。

*交通まちづくりとは、「目先の交通問題の対応に追われることなく、暮らしやすいまちの実現に向けて何ができるのかを考えて交通問題を解決していく新しいアプローチ、「交通と一体になって進めるまちづくり」」である。出典：原田昇編著(2015)『交通まちづくり 地方都市からの挑戦』、鹿島出版会

＜本研究会成果の和歌山市地域公共交通網形成計画への反映＞

年度	和歌山都市圏交通計画研究会 (理想の追求)		和歌山市地域公共交通網形成計画 (実践)
H26	・基礎データの整理	適宜活用	
H27 ～ H28	・理念の検討 ・達成度指標と数値目標の検討 ・目標達成のための施策パッケージの検討	適宜活用	・概況実態調査等
H29	・計画案の取りまとめと成果の公表（シンポジウム「地方都市のまちづくりと交通政策」にあわせて公表）	活かす	・理念、基本方針、目標の検討
H30		活かす	・施策群の検討 ・計画の策定

出典：筆者作成

和歌山都市圏総合交通計画研究会は、平成 26 年度に 21 名、平成 27 年度に 24 名、平成 28 年度に 16 名で開催された（人数はメンバー、オブザーバー、事務局の計）。参加者のご氏名を含め、各年度の事業報告については和歌山地域経済研究機構の機関誌「地域経済」*をご参照頂きたい。この報告書は、研究会に参加された方々のご尽力と、和歌山地域経済研究機構はじめ関係者の多大なご支援なくしては出版できなかったものである。各位のご努力、ご支援に心より感謝申し上げますとともに、理想を追求したこの報告書の成果が現実の交通計画・交通政策に少しでも反映されることを切に願うものである。

平成 29 年 9 月 15 日 和歌山都市圏総合交通計画研究会 主査 辻本勝久

*次の場所で閲覧できる。 <http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wtkkk/regionaleconomy.html>

2. 目次と執筆者

	執筆担当	ページ
はじめに	辻本勝久（和歌山大学経済学部教授）	1
第1章 和歌山市の人口・都市機能と交通網の現状		5
1. 人口と高齢化率	辻本勝久	5
2. 交通の状況	井口智史、竹本彩乃、中村智隆（和歌山大学院経済学研究科生） ※(1)担当 辻本勝久 ※(2)～(6)担当	8
3. 観光資源の分布状況	中西望（和歌山社会経済研究所研究委員）	45
第2章 上位計画と関連計画の整理		49
1. 上位・関連計画との関係	辻本勝久	49
2. 上位計画の概要	辻本勝久	50
3. 関連計画の概要	辻本勝久 ※(1)～(3)、(6)担当 永瀬節治（和歌山大学観光学部准教授） ※(4)、(5)担当	57
第3章 他地域の先進的な交通計画		74
1. 松本市	永尾吉賞（和歌山県企画部企画政策局調査統計課分析班班長）	74
2. 岐阜市	竹本彩乃	87
3. 名古屋市	井口智史	91
4. 高松市	中西望	93
5. 事例から見た和歌山市 BRT 導入についての課題検討	宋謙（和歌山大学院観光学研究科生）	101
6. イギリスの LTP	辻本勝久	115
第4章 和歌山市の総合交通計画の理念と基本方針	辻本勝久	119
第5章 達成度指標・数値目標と施策		122
はじめに	辻本勝久	122
基本方針 1 交通手段をスマートに使い分ける、健康的で環境に優しい交通体系	辻本勝久	123
基本方針 2 誰もが お出かけしや	辻本勝久	132

すい、安心・安全・快適な交通体系		
基本方針 3 少子高齢化と人口減少の荒波に立ち向かう交通体系	藤田和史（和歌山大学経済学部准教授）	141
基本方針 4 効率的で利便性の高い公共交通体系	中井敬明（和歌山社会経済研究所主任研究員）、中嶋孝之（和歌山社会経済研究所研究員）	145
基本方針 5 国内外から来訪しやすく、観光資源を回遊しやすい交通体系	永瀬節治、上野美咲（和歌山大学経済学部特任助教）	152
基本方針 6 関係者が適切に役割を分担し、協働しながら維持・発展する地域主体の交通体系	中西望	160
第6章 推進体制	辻本勝久	165

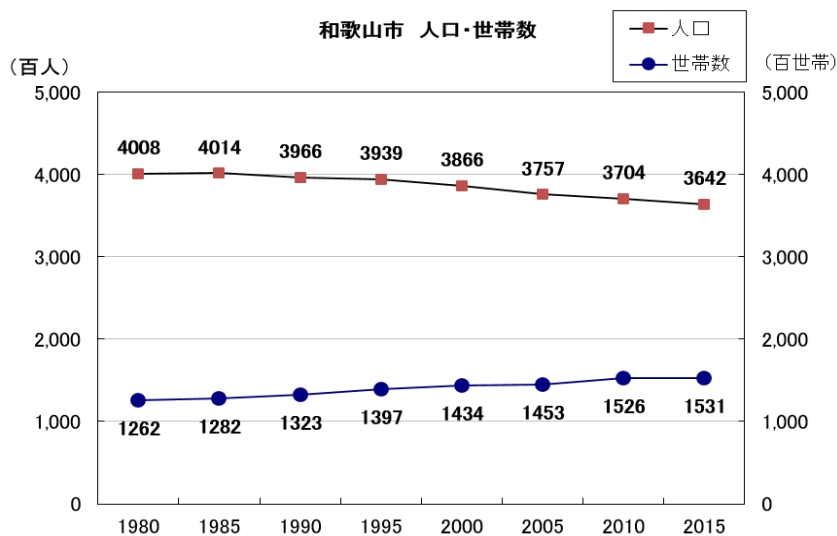
第1章 和歌山市の人口・都市機能と交通網の現状

1. 人口と高齢化率

(1) 人口と世帯数の推移

和歌山市の人口は1982年をピークとして減少傾向にあり、2015年には約36.4万人である。世帯数は現在も増加傾向にあり、2015年には約15.3万世帯である。

図表 1-1 和歌山市の人口と世帯数の推移

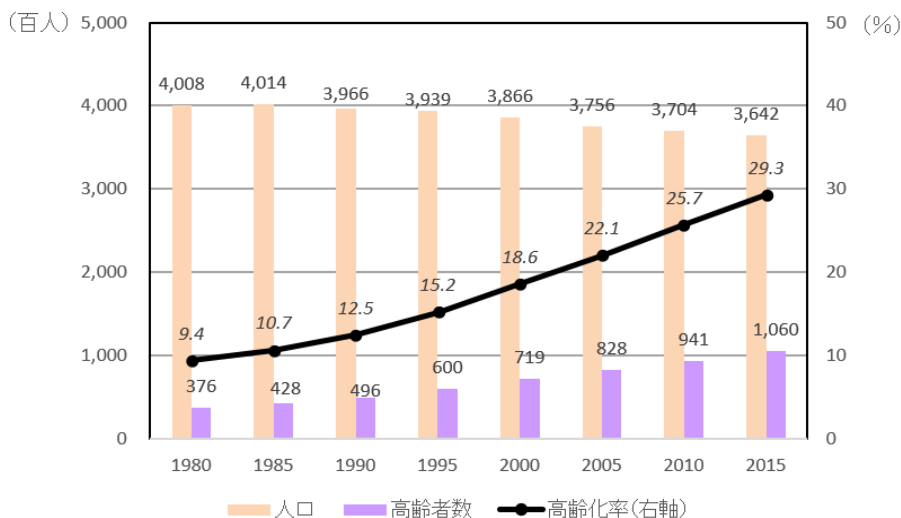


注：各年10月1日現在
出典：国勢調査より作成

(2) 高齢者数と高齢化率の推移

高齢化率は年々増加傾向にあり、1995年に約15%であったものが、2015年には約29.3%となっている。同年の高齢者数は10万人を突破している。

図表 1-2 和歌山市の人口、高齢者数と高齢化率の推移

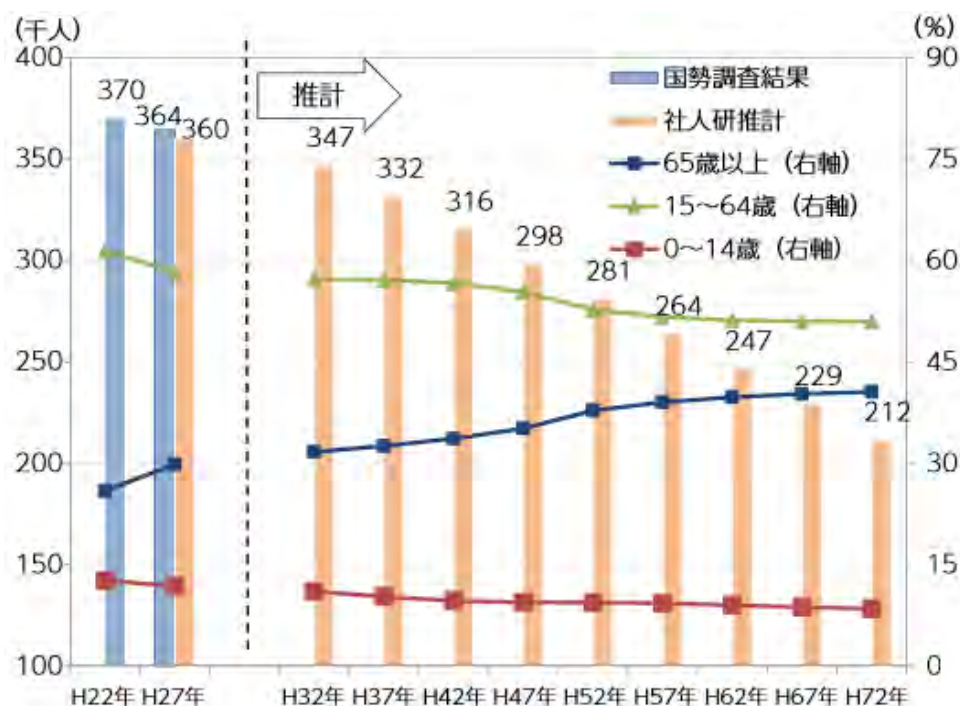


注：各年10月1日現在
高齢化率は、分母から年齢不詳を除いて算出
出典：国勢調査より作成

(3) 将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所の平成 25(2013)年 3 月の推計によると、平成 27(2015)年に約 36 万人であった和歌山市の人口は、平成 32(2020)年に 34.7 万人に減少し、平成 47 (2035) 年には 30 万人割り込んで、その後も減少を続ける。そのような中で高齢者数は増え続ける見込みであり、平成 27 年(2015)年に約 29%であった高齢化率は、平成 32(2020)年に約 32%、平成 47(2035)年には約 35%に増加するものと推計されている。

図表 1-3 将来推計人口



出典：和歌山市(2017)「第5次和歌山市長期総合計画」p.34より転載(元データは総務省「国勢調査」および国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口(平成25年3月推計)」)

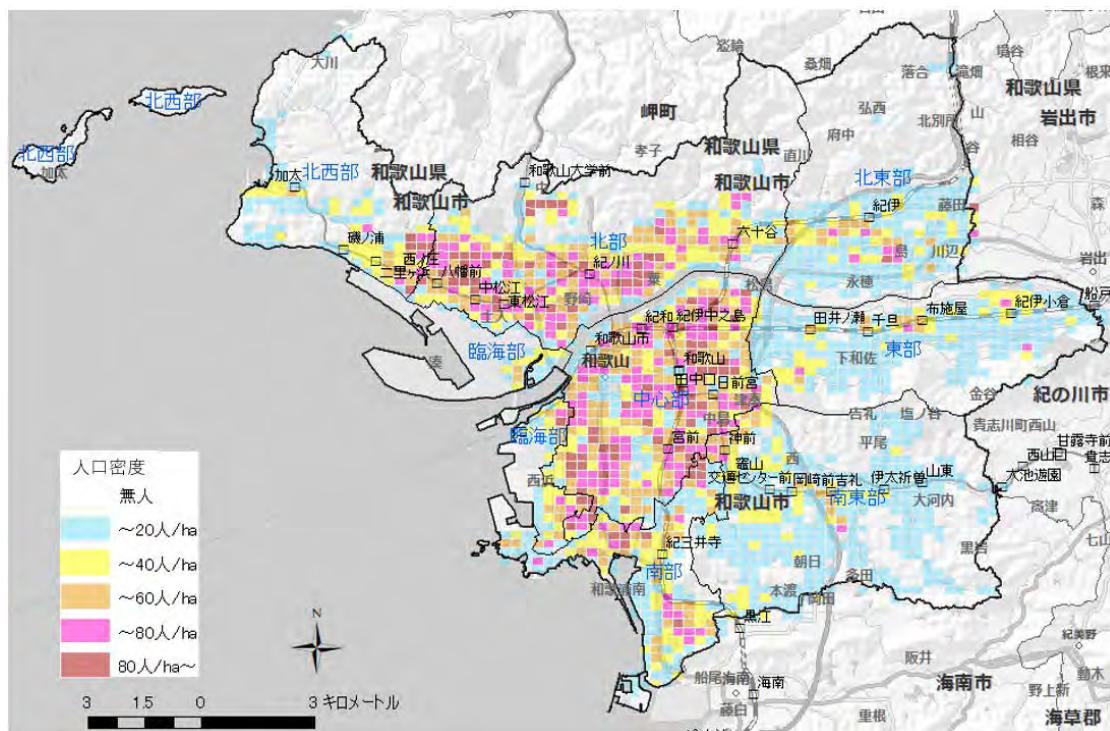
(4) 人口の分布状況

図表 1-4 は、和歌山市の人口密度を 250m メッシュで示したものである。色のない部分は無人であり、水色は人口密度が 20 人/ha (2000 人/km²) 未満、黄色は人口密度が 20 人/ha (2000 人/km²) 以上 40 人/ha (4000 人/km²) 未満、オレンジ色は人口密度が 40 人/ha (4000 人/km²) 以上 60 人/ha (6000 人/km²) 未満、ピンク色は人口密度が 60 人/ha (6000 人/km²) 以上 80 人/ha (8000 人/km²) 未満、赤色は人口密度が 80 人/ha (8000 人/km²) 以上である。

人口密度が 40 人/ha を上回る地域は、中心部一帯から南部や臨海部南端、南東部の北西端にかけて面的に広がっているほか、北西部東端から北部にかけて帯状に連担している。北部の和歌山大学前駅付近にある人口密度の高い地域は、新しく形成された住宅団地である。

北東部、東部、南東部は、一部の駅周辺を中心に人口密度 20 人/ha 以上の地域があるものの、総じて人口 20 人/ha 未満の地域（図表 1-5）が面的に広がっている。

図表 1-4 人口の分布状況



出典：平成 27 年国勢調査の 250m 地域メッシュデータより作成

図表 1-5 人口密度 20 人/ha 未満の地域例（JR 和歌山線 千旦駅東方より撮影）



出典：辻本撮影（H29.9.3）

2. 交通の状況

(1) 公共交通網の状況

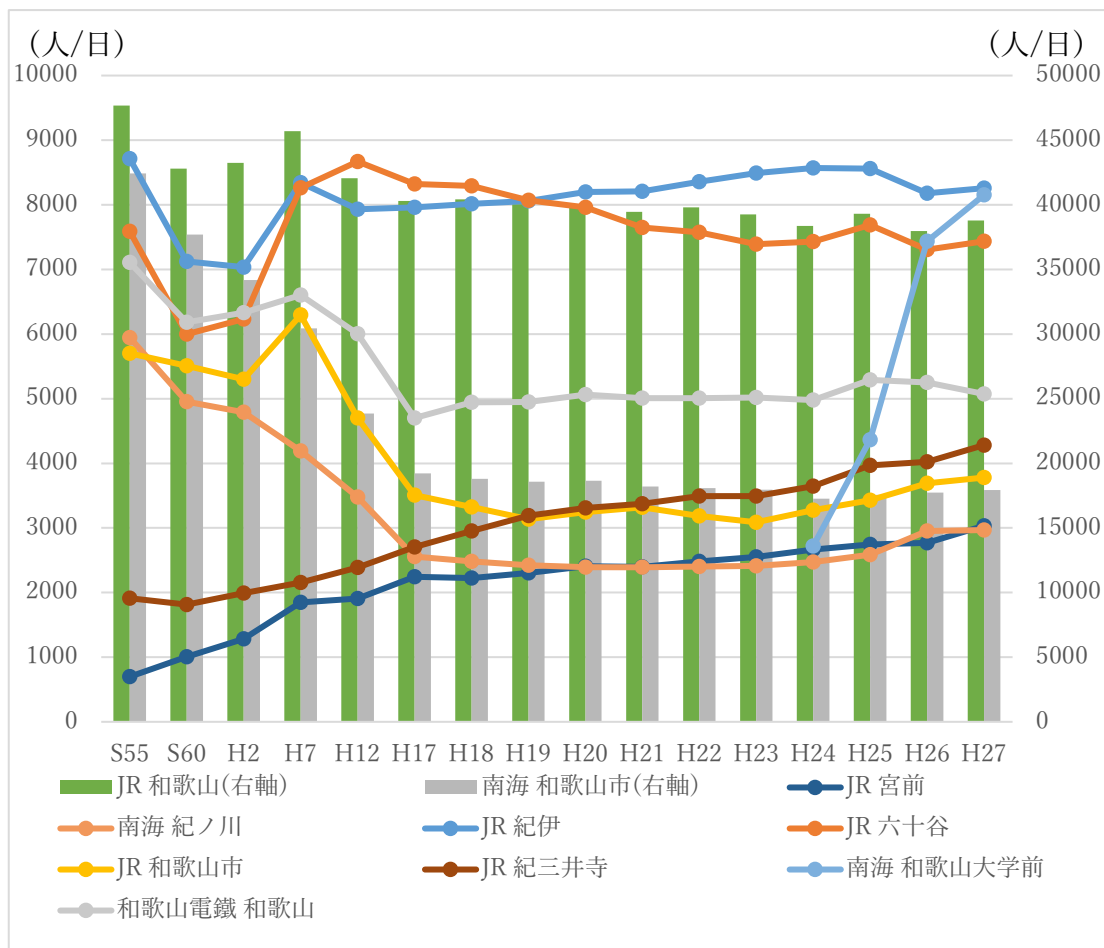
鉄道、バス、タクシー・ハイヤー、航路が和歌山市内に展開している。それらの現状は以下の通りである。

1) 公共交通の利用実態

各公共交通の利用実態を示すデータを以下に示す。

① 鉄道

図表 1-6 和歌山市内主要駅の1日あたりの乗降客数の推移

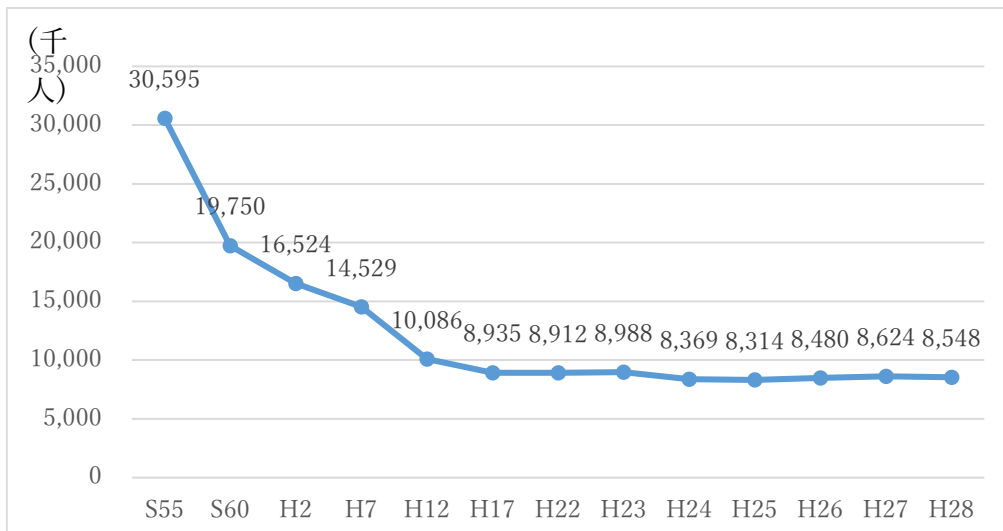


出典：和歌山県『平成 27 年度和歌山県公共交通機関等資料集』

上図は和歌山市内の各駅の1日あたりの乗降客数のうち、主要駅(上位10駅)の数値の推移をグラフにしたものである。平成27年度に実施された国体の影響か、ゆるやかな減少を続けてきたいくつかの駅が増加に転じている。また、市全体でも増加に転じている。

② バス

図表 1-7 和歌山市内路線バス年間利用者数の推移

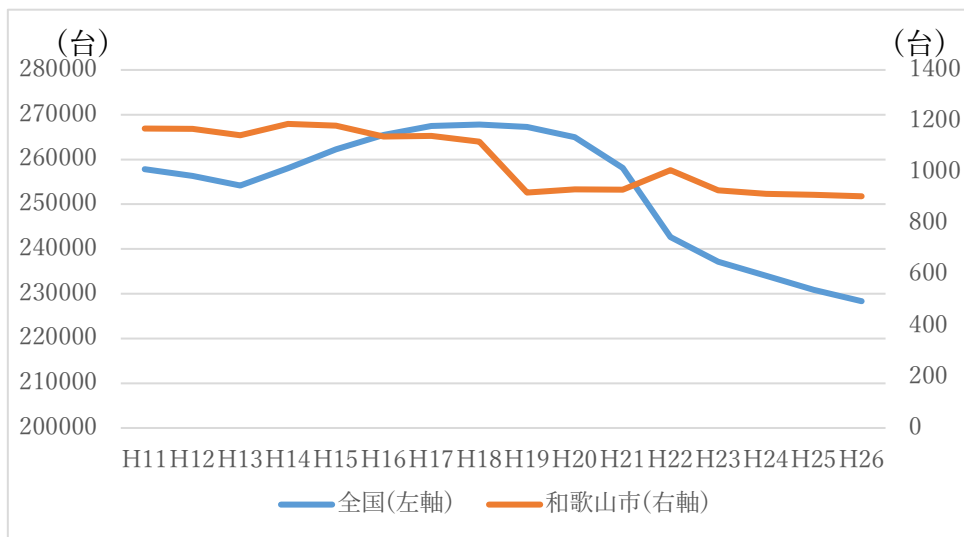


出典：和歌山市『市内の路線バスの状況』

上図は和歌山市内の路線バスの年間利用者数の推移である。近年では国体(第70回国民体育大会)のあった平成27年度で微増したほかは、ほぼ横ばいの数字になっている。

③ タクシー・ハイヤー

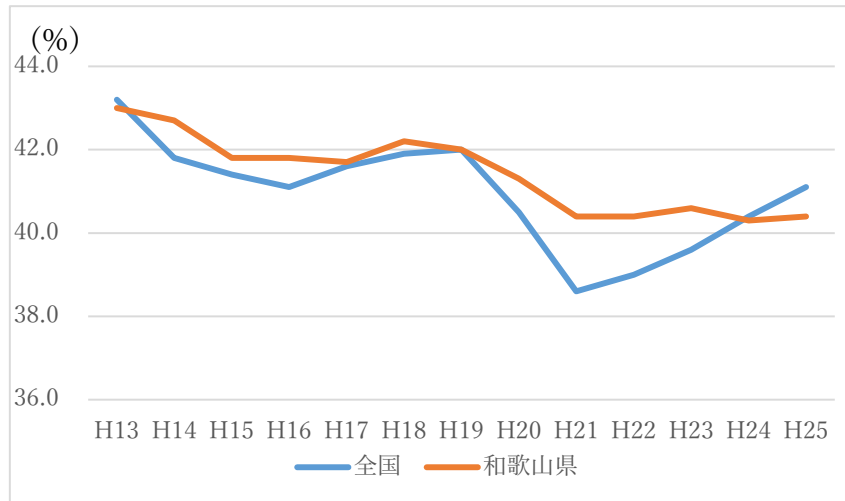
図表 1-8 タクシー・ハイヤーの台数の推移



出典：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会『全国の事業者数及び車両数の推移』、和歌山運輸支局

上図はタクシー及びハイヤーの台数の推移である。全国でタクシー・ハイヤーの台数が減少傾向にあるなか、和歌山市も同様に減少している。しかし、その減り方は幾分マイルドであるように見える。

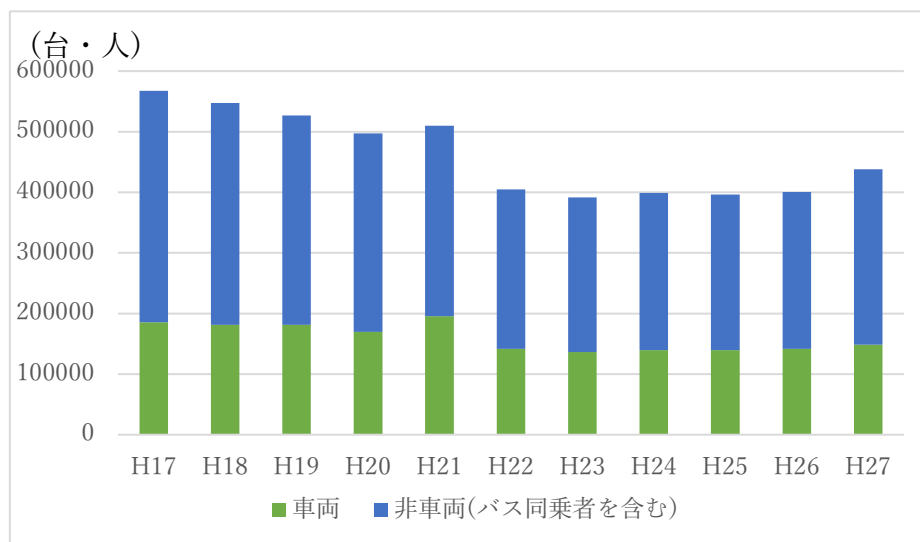
図表 1-9 タクシーの実車率の推移



出典：国土交通省『タクシー事業の現状について』、和歌山県『平成27年度和歌山県公共交通機関等資料集』
 こちらはタクシーの実車率*の推移である。これまで全国を上回っていたが、平成25年度には全国を下回っている。

④ 航路

図表 1-10 南海フェリー輸送実績の推移



出典：和歌山県『平成27年度和歌山県公共交通機関等資料集』

*実車率とは、実車キロ(自動車実際に貨物・人を乗せて走った距離)を走行キロ(自動車が奏功した距離)で割った数値に100をかけたものである(国土交通省『自動車輸送統計年報』)。

この図は南海フェリーの輸送実績の推移である。

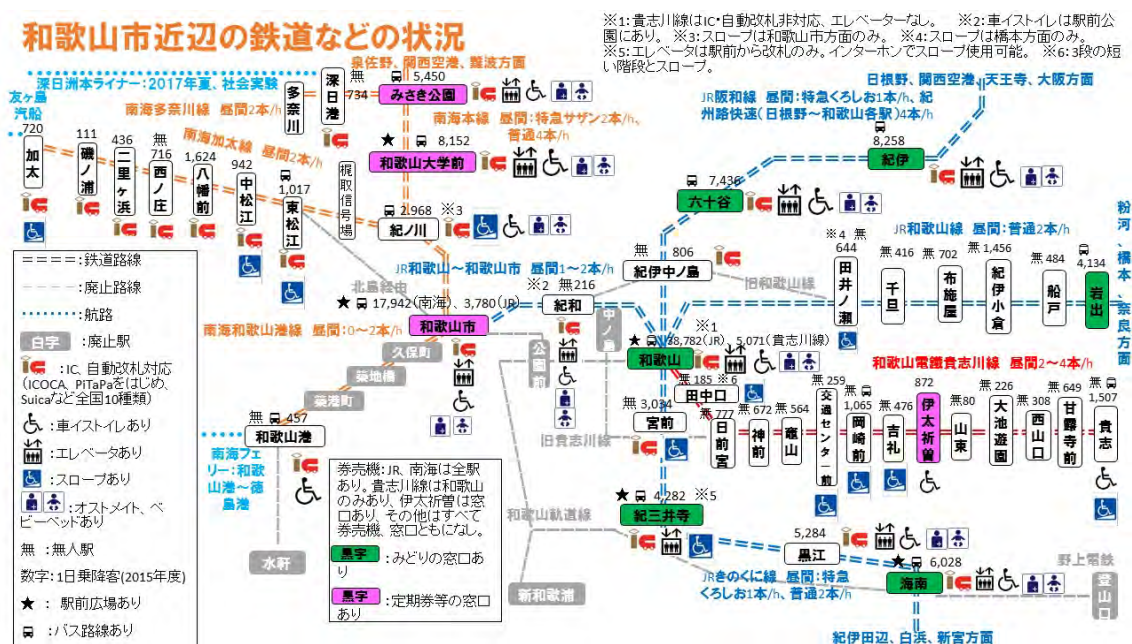
平成 21 年度から平成 23 年度に実施されていた所謂「1000 円高速」*の影響なのか、平成 22 年度には大幅に減少している。「1000 円高速」以降、車両・非車両ともにほぼ横ばいであったが、近年は非車両の利用者が増加している。

2) 鉄道のサービスレベルの状況

和歌山市内には 3 事業者 7 路線 31 駅が所在している。以下に、鉄道路線ごとのサービスレベルの状況を報告する。なお、和歌山市内に現存する鉄道路線はすべて電化されていて、線路幅 (1,067mm) と電圧 (直流 1,500V) はすべて同じである。また、IC カード対応の場合は、ICOCA、PiTaPa をはじめ Suica など全国 10 種類の IC カードにすべて対応している。

各駅のバリアフリーや IC カード対応などの状況は次のマップを参照。

図表 1-11 和歌山市近辺の鉄道などの状況



出典：筆者作成

① JR 西日本 【阪和線】

大阪市の天王寺駅から、大阪府堺市の鳳駅、大阪府泉佐野市の日根野駅などを経て、和歌山市の和歌山駅に至る 61.3km の路線。IC カードは全駅対応。

*ETC(電子料金收受システム)搭載車を対象に通行料金に割引を行った。この制度により上限 1000 円で高速道路を通行することができた。

前身の阪和電気鉄道が1930年に全線開通。南海山手線を経て国有化、そして1987年の国鉄分割民営化でJR西日本の路線となり現在へ至る。かつては全て天王寺発着であったが、1990年代以降は快速の大阪環状線乗り入れや特急「くろしお」の新大阪駅乗り入れが主体となっている。

近年、和歌山駅発着の快速の本数は4本/hに増えている一方、大半の快速が日根野駅～和歌山駅間各駅となり、和歌山駅から天王寺駅まで約70分、大阪駅まで約85分になるなど、所要時間が伸びている。また、日根野駅～和歌山駅間に関しては、大半の快速が各駅になったことで、実質的には快速と普通が統合され、全体的な本数は減少している。ちなみに、国鉄時代の快速は天王寺駅～和歌山駅間を約50分で結んでいた他、一時期は天王寺駅～和歌山駅間を鳳駅のみ停車で約45分で結ぶ新快速も存在した。

特急「くろしお」に関しては、和歌山駅から天王寺駅まで約40分、新大阪駅まで約60分で結ぶ。新幹線連絡や快速の所要時間増加もあり、阪和間で利用する乗客も多いが、本数は1本/h程度と少なく、特急料金が割高で自由席には確実に座れるとは限らないと言った点がある。京都駅直通に関しては近年削減傾向。

車両に関しては、普通・快速列車車両は新車両導入が進み、一部車両を除き、バリアフリー対応（車イススペース、車イストイレ）となっている。特急「くろしお」の車両は、新車両導入や北陸方面からの転入車両により、すべてバリアフリー対応となっている（車イストイレ、車イス用座席、多目的室）。

図表 1-12 阪和線（きのくに線・和歌山～御坊間を含む）の快速・普通列車の主な車両



出典：筆者撮影

【紀勢本線(きのくに線:和歌山～新宮)】

三重県亀山市の亀山駅から、三重県津市の津駅、三重県熊野市の熊野市駅、和歌山県新宮市の新宮駅、和歌山県白浜町の白浜駅、和歌山県田辺市の紀伊田辺駅などを経由して和歌山市の和歌山市駅に至る、384.2 kmの路線。こ

のうち和歌山県内の和歌山駅から新宮駅までの 200.7km はきのくに線と呼ばれ、本項ではこの区間について報告する。

前身は新宮～紀伊勝浦間の新宮軽便鉄道。1940年に和歌山県内の全線が開通、1977年に和歌山県内の全線電化と和歌山駅～紀伊田辺駅間の複線化、1987年の国鉄分割民営化で和歌山県内の全線が JR 西日本の路線となり、きのくに線の愛称名が付けられ、現在に至る。現在は、特急「くろしお」と普通列車、一部快速列車のみであるが、かつては新大阪駅・天王寺駅から新宮駅までの夜行列車や南海難波駅からの急行列車があった。

特急「くろしお」は民営化後に、新大阪駅・京都駅乗り入れや高速化事業が行われるも、近年は高速道路の開通などもあり、全体的には利用客数減少傾向、所要時間の増加傾向と白浜駅～新宮駅間の本数削減、京都駅乗り入れ削減が目立つ。

普通列車に関しては、かつては阪和線直通が多かったが、近年は一部列車を除き、和歌山駅乗換となっている。

普通列車車両に関して、和歌山駅～御坊駅間は阪和線と同様の新車両導入が進み、一部車両を除き、バリアフリー対応（車イススペース、車イストイレ）となっている。特急「くろしお」の車両に関しては、新車両導入や北陸方面からの転入車両により、すべてバリアフリー対応となっている（車イストイレ、車イス用座席、多目的室）。

2015年以降、和歌山駅～海南駅間は全駅、海南駅～新宮駅間は特急「くろしお」停車駅が IC カード対応になっている。

また、この区間は南海トラフ巨大地震による津波被害が予想される箇所が多く、2011年の東日本大震災以降、積極的な津波対策が行なわれている（車内に梯子の搭載、避難誘導設備の設置、定期的な津波避難訓練など）。

図表 1-13 特急「くろしお」の主な車両と津波避難に関する案内



出典：筆者撮影

【和歌山線】

奈良県王寺町の王寺駅から、奈良県大和高田市の高田駅、奈良県五條市の五条駅、和歌山県橋本市の橋本駅などを経て、和歌山市の和歌山駅に至る、87.5kmの路線。

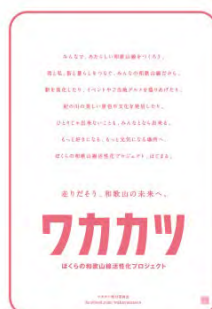
1900年までに前身の紀和鉄道により五条駅～和歌山駅（現在の紀和駅）間が開通。かつては和歌山市の田井ノ瀬駅～紀伊中ノ島駅～和歌山駅（現在の紀和駅）の路線がメインであったが、東和歌山駅が和歌山駅への改称と拠点化により、この路線は廃止。貨物支線であった田井ノ瀬駅～東和歌山駅（現在の和歌山駅）間が旅客営業をする和歌山線となる。紀和鉄道は、のちに関西鉄道を経て国有化、1987年の国鉄分割民営化でJR西日本の路線となり、現在に至る。

以前は東京駅～和歌山市駅間に当路線を経由する夜行急行列車、京都駅～和歌山駅間を奈良線・和歌山線経由で結ぶ急行列車などがあったが廃止。現在は朝と夕方の一部に快速があるほかは、普通列車のみ。沿線は岩出市のように、宅地開発が行われているが、全体的には住宅地は和歌山線から離れた山側に多い。

ICカードは奈良県内の王寺駅～高田駅間を除き非対応。車両はすべて旧型車両。トイレあるが、バリアフリー非対応。原則全列車がワンマン運転。

近年、JR西日本和歌山支社と和歌山線沿線の事業者や教育施設などが一体となった取り組み「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト [ワカカツ]」が始まっている。

図表 1-14 「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト [ワカカツ]」と和歌山線と紀勢本線：和歌山～和歌山市間の車両



出典：左側 Facebook ページより、右側 筆者撮影

【紀勢本線：和歌山～和歌山市】

紀勢本線のうち、和歌山市の和歌山駅から和歌山市駅に至る、3.3kmの路線。なお、紀勢本線のこの区間は、上記のきのくに線の愛称がある、和歌山

駅～新宮駅間とは現在は直通運転もなく、実質的には別路線と言えることから、項目を分けて報告する。

1903年までに和歌山線の前身である紀和鉄道により和歌山線五条駅方面から紀伊中ノ島駅を経て和歌山市駅まで開通。1924年に国有路線である紀勢西線として箕島駅～和歌山駅（現在の紀和駅）間が開通。1987年の国鉄分割民営化でJR西日本の路線となり、現在に至る。

かつてはこの区間唯一の途中駅である、現在の紀和駅が和歌山市における中心駅で和歌山駅と名乗っていた。その後、東和歌山駅を和歌山駅に改称し、こちらが和歌山市の中心駅となり、旧和歌山駅は紀和駅に改称。和歌山線は貨物支線であった田井ノ瀬駅～和歌山駅間を旅客営業路線とし、和歌山駅（現在の紀和駅）～紀伊中ノ島駅～田井ノ瀬駅間を廃止。また、南海難波駅から和歌山市駅を経て白浜駅まで直通運転する急行「きのくに」が当区間を通過していた他、和歌山市駅から東京駅までこの区間と和歌山線等を経由する夜行急行列車等があったが、現在はこの区間のみ運行の普通列車のみ。

この区間は2017年7月からICカード対応になった。和歌山市におけるJRの中心駅と南海の中心駅を結ぶ路線でありながら、終日通して本数が1～2本/hと少なく、本数増発による和歌山駅～和歌山市駅間の行き来が便利になることが望まれる。車両はすべて旧型車両。トイレあるが、バリアフリー非対応。原則として全列車がワンマン運転。今後、当区間を経由して、南海本線・加太線の和歌山駅乗り入れ、貴志川線の和歌山市駅乗り入れ構想がある。

② 南海電鉄

〔南海本線〕

大阪市の難波駅から和歌山市の和歌山市駅に至る、64.2kmの路線。1903年に南海鉄道が和歌山市駅まで開通。戦時中の一時期に近畿日本鉄道になるが、終戦後に南海電鉄となり現在に至る。かつては、難波駅から和歌山市駅を経て、白浜駅への直通急行列車や難波駅から和歌山港駅への直通列車が多かったが、現在は一部の特急サザンと急行が和歌山港駅に直通する他は、和歌山市駅を跨ぐ列車はない。なお、今後南海本線の列車がJR紀勢本線紀和駅経由で和歌山駅まで乗り入れる構想がある。ICカードは全駅対応。

明石海峡大橋の開通、和歌山市駅の衰退傾向などにより、1990年代を境に利用客数、運転本数ともに減少傾向であったが、近年は利用客数が回復傾向で、本数も増加傾向。

近年は和歌山大学前駅が開業。和歌山大学前駅は開業当初は停車本数が少なく、乗降客数が伸び悩んだが、イオンモール開業などにより、乗降客数が

当初見込みより増加、特急サザン停車駅となり、停車本数が増加している。
また、和歌山市駅は駅舎建て替え工事が行われている

一部車両を除き、車イススペースあり。座席指定のサザンプレミアムには
車イス対応トイレもあり。

〔加太線〕

和歌山市の紀ノ川駅から加太駅に至る、9.6kmの路線だが、全列車が紀ノ川駅から南海本線に乗り入れ、和歌山市駅を発着する。前身は加太軽便鉄道で、和歌山製鉄所への貨物輸送を目的に1912年に開通。かつては和歌山市駅から北島を経由していたが、台風の影響で休止。紀ノ川駅経由の貨物線松江線が現在の加太線の一部となった。北島経由の路線の一部であった、河西橋は現在、二輪・自転車・歩行者用に使用。

近年は観光客誘致などを目的に、加太さかな線プロジェクトが始動し、めでたい電車も運行開始。すべての車両に車イススペースあり。ICカードは全駅対応。全列車がワンマン運転。今後は和歌山市駅からJR紀勢本線紀和駅を経由して、和歌山駅さらには和歌山電鐵貴志川線への直通運転計画がある。

〔和歌山港線〕

和歌山市の和歌山市駅から和歌山港駅に至る、2.8kmの路線。かつては和歌山港で南海フェリーに乗り継ぐことで、京阪神から徳島へのメインルートを形成し、難波駅から多数の特急サザンや急行が乗り入れていた。しかし、明石海峡大橋開通により、利用客数が大幅に減少し、本数も大幅に削減。さらに、和歌山港駅～水軒駅間の路線と和歌山市駅～和歌山港駅間の途中の3駅が廃止された。現在は早朝・深夜を除きフェリーの入港・出港に特化したダイヤとなっている。一部車両を除き、車イススペースあり。ICカードは全駅対応。一部時間帯に存在する、難波駅から直通する特急サザン、急行を除き、ワンマン運転。

図表 1-15 南海電鉄の主な車両とめでたい電車（一番右）



出典：筆者撮影

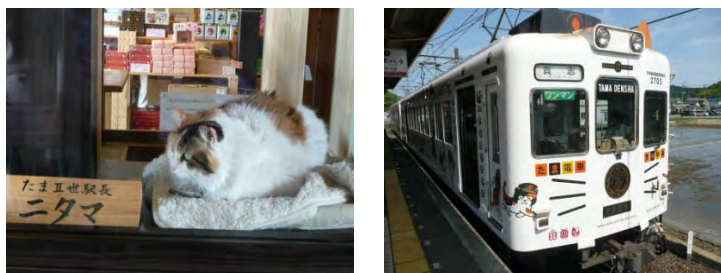
③ 和歌山電鐵

[貴志川線]

和歌山市の和歌山駅から紀の川市の貴志駅に至る、14.3kmの路線。山東軽便鐵道が前身で1933年までに全線開通。かつては秋月駅（現在の日前宮）から中ノ島駅（現在の紀和駅の近く）までの路線があったほか、和歌山市駅や紀の川市の粉河まで延長計画もあったが、未成となっている。

後に南海電鐵の路線となるが、利用客数減少などにより、存廃問題にまで発展。2006年に南海電鐵が撤退し、以降は用地を和歌山市・紀の川市が保有、運行は両備グループが100%出資する和歌山電鐵が受け持つ、上下分離方式で継承。和歌山電鐵移管後は、たま駅長ブームや宅地開発もあり、増加傾向。また、近年は架線電圧を1500Vに昇圧し、今後JR紀勢本線紀和駅を經由して和歌山市駅、さらには南海加太線への直通構想もある。ICカードは全駅非対応。車両はすべて車イススペースがなく、バリアフリー非対応。全列車がワンマン運転。

図表 1-16 ニタマ駅長とたま電車



出典 筆者撮影

かつて存在した鉄軌道網(上記で取り上げた路線を除く)

・南海和歌山軌道線…和歌山市駅～和歌浦口～海南駅、和歌山駅～公園前、和歌浦口～新和歌浦。1971年に全線廃止。

[バリアフリーの状況]

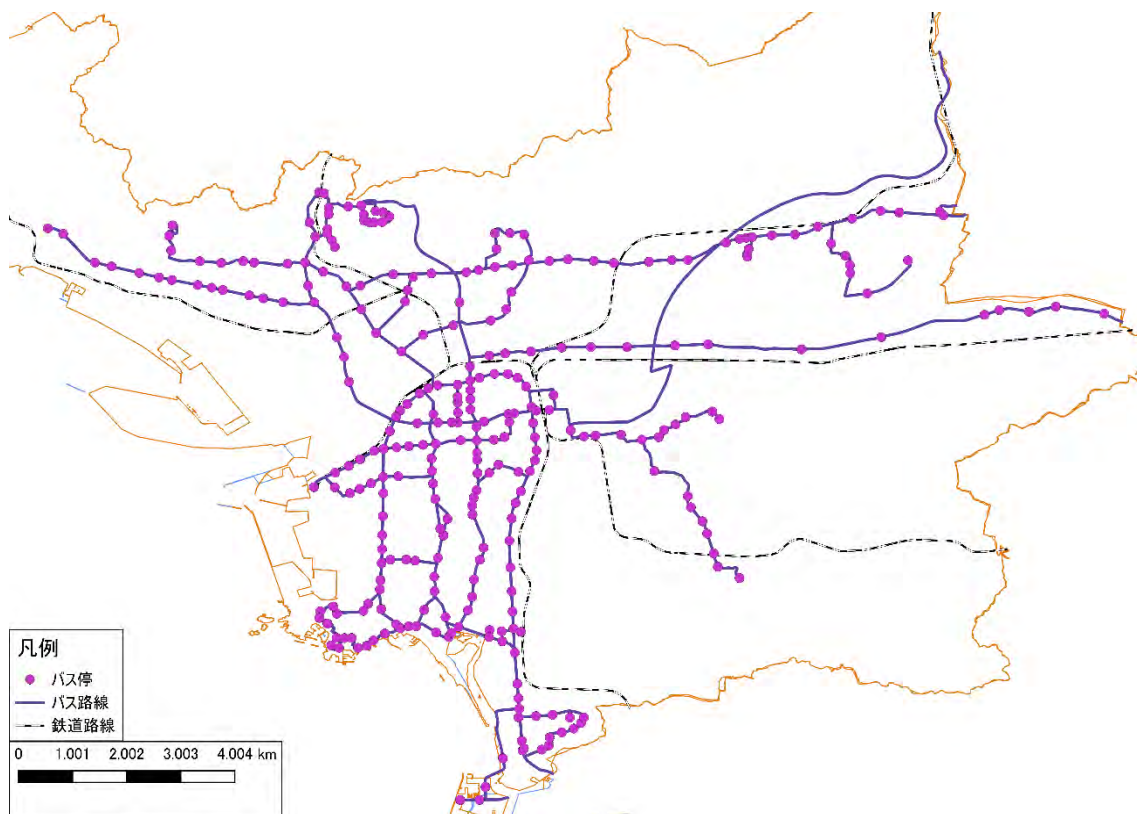
1日乗降客数が3,000人以上の駅、地域の拠点駅は、2020年までに原則としてバリアフリーを実施することが国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」で定められている。和歌山市近辺の該当駅で非対応駅は和歌山駅（貴志川線）と岩出駅である。また、紀の川駅に関しては、1日乗降客数がわずかに3,000人に満たず、上記の国の基本指針に該当しないが、近年は乗降客数が増加傾向で1日3,000人に迫っている。しかし、難波・加太方面ホームに関してはバリアフリー非対応である。

2) バスのサービスレベルの状況

和歌山市には和歌山バス、和歌山バス那賀、大十バス、有田鉄道が市内に路線を展開するほか、横浜・東京、海浜幕張と和歌山県をそれぞれ結ぶ高速バス、関西空港へのリムジンバスが乗り入れている。

和歌山大学前駅、和歌山市駅、和歌山港駅、和歌山駅、紀三井寺駅の駅前のロータリーに乗り入れている。紀伊駅、六十谷駅、紀ノ川駅、紀伊中ノ島駅はそれぞれの駅近くに停留所が設けられており、鉄道とバスを乗り継ぐこともできる。

図表 1-17 和歌山市内の路線バス網



出典：国土地理院『基盤地図情報』を基に筆者作成

① 低床式車両

市内に路線を展開する4社ともノンステップバスやワンステップバスなどの低床式の車両を保有している。和歌山バスが52台(全体の50.49%)、和歌山バス那賀が12台(全体の29.27%)、大十バスが4台(全体の16.67%)、有田鉄道1台(8.33%)である*。和歌山バス・和歌山バス那賀では低床式車両が充当される予定の便には時刻表にマークをつけている。

*いずれも平成27年3月31日現在(和歌山県『平成27年度和歌山県公共交通機関等資料集』)。

② 停留所

殆どの停留所にポールが設けられている、複数の事業者が競合する区間はポールを共用、もしくは併設している。

ベンチ、点字ブロック、屋根は全ての停留所で整備するに至っていない。

バスロケーションシステムは整備されていない。

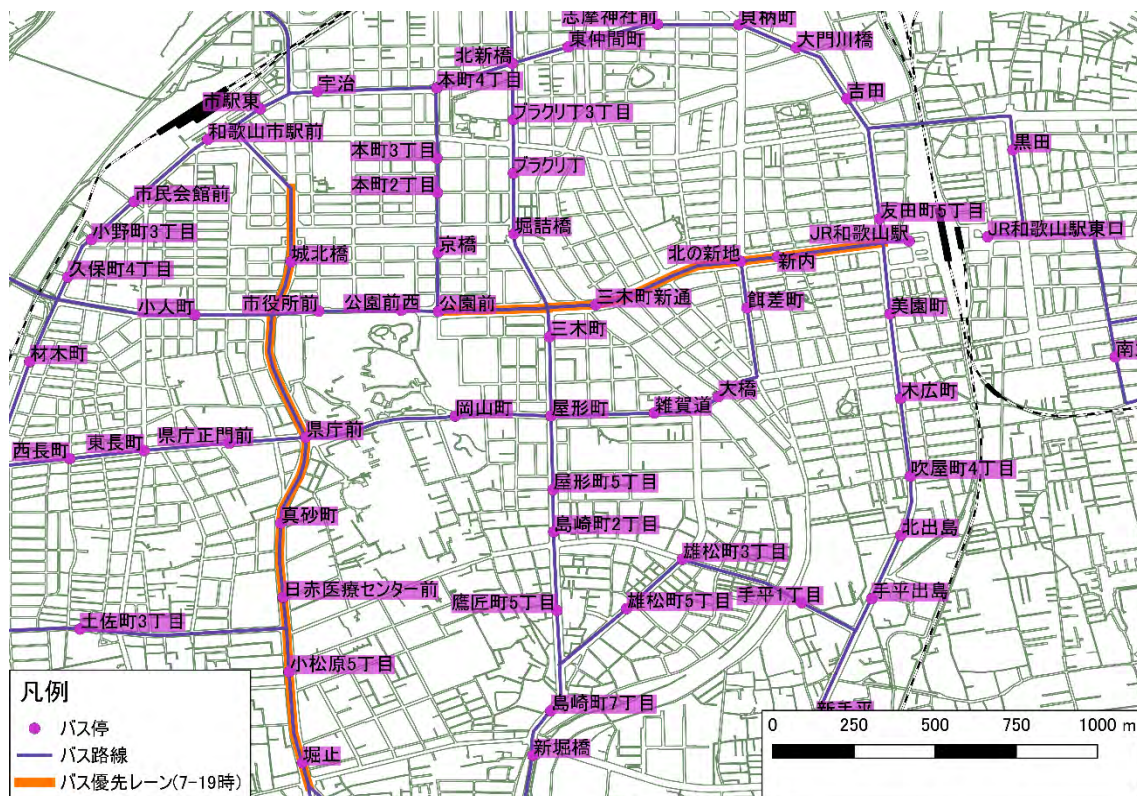
③ 乗車券

4社とも IC カード乗車券(PiTaPa、ICOCA 等)には対応していない。和歌山バス・和歌山バス那賀でスルッと KANSAI カードとバスカードに対応しているのみである。

複数の事業者が競合する区間で共通で利用することのできる回数券は前述のバスカードを除いて存在しない。

④ バスレーン

図表 1-18 和歌山市内のバスレーン



出典：国土地理院『基盤地図情報』を基に筆者作成

国道 24 号線及び国道 42 号線の船大工町交差点から堀止交差点間(中央通り、約 2.3km)と和歌山県道 17 号和歌山停車場線の六番丁交差点から和歌山駅前交差点間(けやき大通り、約 1.4km)の 2 か所にバスレーンが設けられて

いる。いずれもバス優先レーンである。バス専用レーンとは異なり、路線バスが接近していなければ路線バス以外も走る事はできる。

3) タクシー、ハイヤーのサービスレベルの状況

和歌山市におけるタクシー運行の現状

和歌山市のタクシー事業主は、一般社団法人和歌山県タクシー協会、一般社団法人和歌山県ハイヤータクシー協会、一般社団法人和歌山県個人タクシー協同組合のいずれかに所属している。とりわけ、一般社団法人和歌山県タクシー協会、一般社団法人和歌山県ハイヤータクシー協会には 27 のタクシー会社が、一般社団法人和歌山県個人タクシー協同組合には 43 の個人事業主が加盟している。

主に一般社団法人和歌山県タクシー協会では、27 社のタクシー会社のうち 24 社が（うち 2 社休業中）所属しており、合計 669 台のタクシーを有している。しかし運転手不足から実働率は 56%前後となっており、全てのタクシーが稼働しているわけではない。

一方、一般社団法人和歌山県ハイヤータクシー協会には 3 社が所属している。そのうち、3 社のタクシー保有台数は合計 175 台であり、ほぼ全て稼働している。

他方、一般社団法人和歌山県個人タクシー協同組合に所属する個人事業主は、43 である。また、休業する際には協同組合に申請をしなければならないため、現状としては 43 台のタクシー全てが稼働している。

支払い方法としては全てのタクシーでは現金が主流となっている。クレジットカード支払いに対応しているタクシー会社は全 27 社のうち 10 社となっている。しかしながら、それぞれのタクシー会社が保有する全てのタクシーに対応しているわけではなく、乗車する際に使用可能かどうか確認する必要がある。個人タクシーに関しても協同組合ではクレジットカード会社と提携はしているが、カード支払いは個人事業主の判断に左右されるため、乗客はタクシーに乗るまでは、カードを利用できるか把握できない。またタクシーチケットや回数券に関しても、それぞれのタクシー会社が発行しているため、乗客はタクシー会社を選ぶ際に慎重にならざるを得ない。具体的には、和歌山第一交通（株）ではクーポン、相互タクシー（株）ではプリペイドカード、新和交通（株）では障害者や高齢者向けの福祉券の発行が行われている。さらに、全てのタクシーにおいて PiTaPa や ICOCA などの IC カードの利用は不可である。

一般社団法人和歌山県タクシー協会のタクシードライバーの平均年齢が 63 歳と高いことから、和歌山全体のタクシードライバーの平均年齢は高いと思われる。また、第 2 種運転免許を保持していればタクシー運転手として勤める

ことができるため、定年退職後に再就職する人が多い。こういった現状から今後タクシー運転手の増加の可能性は低く、さらに運転手の高齢化は改善されないと考えられる。

4) 航路のサービスレベルの状況

①和歌山市近辺の航路マップ、和歌山市～淡路島の位置関係と交通 (Google Map より作成)

和歌山市近辺に発着する航路、4路線について取り上げる。明石海峡大橋の開通により変動があり、明石海峡大橋開通後も継続して運行されている路線は南海フェリーと友ヶ島汽船であり、他の2路線は2017年になり、定期航路の復活、または定期航路実現に向けた期間限定の社会実験が行われているものである。

和歌山市(大阪府南部泉南エリアも含む)から淡路島へは、大阪湾や紀淡海峡を挟んで、直線距離では約15kmと近いが、直接結ぶトンネルや橋は存在せず、また明石海峡大橋開通後に南海淡路ライン(泉佐野港～津名港)、洲本パールライン(関西空港～洲本港)や深日海運(深日港～洲本港)、などの航路が廃止となり、直接結ぶ交通手段が存在せず、実際には明石海峡大橋経由で大阪湾を大回りするか、南海フェリーで徳島市を経由する遠回りなルートしかない状況であった。ちなみに、太平洋新国土軸形成の点から、紀淡海峡に橋またはトンネル、そしてここを四国新幹線のルートにする計画もあり、2013年9月21日には和歌山県知事を会長とする「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」が設立され、そのもとで複数回のシンポジウム等が行われるなどの動きがある*。

2017年夏に、関西空港～淡路島・洲本港を結ぶ淡路関空ラインの定期航路が復活、大阪府岬町・深日港～淡路島・洲本港を結ぶ深日洲本ライナーが定期航路復活に向けた期間限定の社会実験を始めたことから、大阪湾を横断する両者の航路を乗り比べて調査をすることにした。

*辻本勝久(2017)「関西空港の高速鉄道アクセス整備とフォルテ型国土軸の形成」、『KANSAI 空港レビュー』No. 459、pp. 22-25

図表 1-19 和歌山市近辺の航路マップ



出典：Google Map より作成

図表 1-20 和歌山市～淡路島の位置関係と交通



出典：Google Map より作成

②南海フェリー

和歌山市の和歌山港と徳島県徳島市の徳島港とを結ぶ。南海電気鉄道の子会社である南海フェリー株式会社が運航している。

通常は 8 往復の運航だが、繁忙期には 1 往復増発され 9 往復となる。

図表 1-21 南海フェリーおよび連絡する路線バス



出典：筆者撮影

「フェリーつるぎ」と「フェリーかつらぎ」の2隻が就役している。予備の船がない為、一方の船がドッグ入り等で運航から離れる際は減便となる。旅客の他に車両も運送する。自動車での乗船時はクレジットカードを用いた運賃の支払いができるが、それ以外は現金払いのみとなる。PiTaPa・ICOCA等のICカードを用いて乗船することはできない。

・和歌山港の状況

和歌山市湊に位置する。和歌山駅からは約5km、阪和自動車道和歌山インターチェンジからは7.5kmの位置にある。フェリーターミナルまでは道路のほか、南海和歌山港線(和歌山港駅)と和歌山バス(和歌山港駅停留所)でアクセスすることができる。

鉄道とバスは早朝・深夜を除きフェリーの入港・出港に合わせたダイヤとなっているため、鉄道とフェリー、もしくはバスとフェリーを乗り継ぐことができる。和歌山市駅まで南海線で4分、和歌山駅まで和歌山バスで15分である。また、フェリーターミナルの近くに乗船客向けの有料駐車場が設けられている。

フェリーターミナルは南海和歌山港駅の駅舎に隣接して設けられている。フェリーターミナル及び駅と船までは連絡通路を介して接続している。屋根とムービングウォークが設けられた連絡通路を通ることにより、雨や雪の日でも濡れることなく鉄道と船を乗り継ぐことができる。駅やフェリーターミナルから船までは段差がない。

・徳島港の状況

徳島市南沖洲に位置する。徳島駅から約4km、徳島自動車道徳島インターチェンジからは約7kmの位置にある。フェリーターミナルまでは自動車のほか、徳島市営バス(南海フェリー前停留所)でアクセスすることができる。徳島市営バスの徳島駅までの所要時間は最速13分、運賃は210円の均一料金である。南海フェリー前・徳島駅間は6時代から21時代までの運行で、途中の経由地が異なる便があるものの1時間につき平日は3本、土日は2本の間

隔で運行している。全車がノンステップバスである。また、バスロケーションシステムが稼働している。ただし IC 乗車券には対応していない。

フェリーターミナルにはタクシー乗り場のほか、乗船客向けの無料駐車場が設けられている。

フェリーターミナルの 2 階から船まではボーディング・ブリッジを介して接続している。フェリーターミナル内にはエレベーターが設けられているため、車椅子でもそのまま乗船ができる。

・船内の状況

通常の客室(座席及び絨毯)とグリーン室、暴露甲板にベンチが設けられているほか、トラックのドライバー専用ベッドが設置されている仮眠室が設けられている(一般客の利用はできない)。

客室内は禁煙となっている。灰皿が暴露甲板のベンチに設けられており、喫煙は暴露甲板で行うことになる。

船内にエレベーターは設けられていない。船内に目立った段差はなく、和歌山・徳島両港のボーディング・ブリッジを用いることにより、車椅子のまま乗船・下船することができる。しかし、客室のあるフロアより下にある車両甲板(自動車を留め置く場所)、及び上にある暴露甲板には階段でしか結ばれていない。

トイレは男女別で設けられている。車椅子での利用及びおむつ替えに対応した男女共用の個室、及び授乳やおむつ替えが行える「赤ちゃん一む」がそれぞれ設けられている。オストメイト(人工肛門)には対応したトイレは設けられていない。

④ 深日洲本ライナー

大阪府岬町などが中心になり、2014 年より大阪府岬町の深日港と兵庫県淡路島洲本市の洲本港をつなぐ定期航路復活に向け、航路再生プロジェクトを始動。この一環として、これまでスポット的に運航され、2017 年夏に期間限定(6/25~9/30)で毎日 4 往復の社会実験が行われている。かつては深日海運が同じルートで結んでいたが、明石海峡大橋開通後廃止に。この社会実験中または定期航路が復活すると、和歌山市から淡路島への最短ルートが実現する。運賃は大人片道 1,500 円。事前に Web サイトからの予約も可能。所要時間は片道約 50 分。

深日港の状況…大阪府岬町深日に所在。第二阪和国道(26号バイパス)・深日ランプから西へ約 2km。南海本線の和歌山市駅方面・難波駅方面からは

みさき公園駅で多奈川線に乗換え、みさき公園駅から約5分で岬町役場がある、深日港駅が最寄り駅となる（和歌山市駅からは約20分）。電車との接続は必ずしもいいとは言えない。深日港駅からは改札を出て左に曲がり徒歩約2分、みなとオアシス・深日港観光案内所「さんぼるた」が乗り場とチケット売り場となり、乗降客向けの駐車場もある他、出入り口にはスロープ、車イストイレもある。ちなみに、明石海峡大橋開通前の深日海運は、大阪市内から淡路島への主要ルートの一つで、難波駅から急行淡路号の直通運転があり、広い駅構内にその名残が見られる。

図表 1-22 深日港と深日港駅



出典：筆者撮影

洲本港の状況…洲本市海岸通の洲本港ポートターミナル内に所在。神戸淡路鳴門自動車道洲本インターから東へ約6km。チケット売り場や待合室もポートターミナル内にある。出入り口にスロープはあるが、車イストイレはない。洲本市中心部から近く、道路を挟んで徒歩約2分のところに淡路島最大のバスターミナル・洲本バスセンターがあり、ここから淡路島各地へ移動できる。

図表 1-23 洲本港



出典：筆者撮影

船内の状況…双胴船インフィニティを使用。男女共用洋式トイレ（車イス非対応）、ドリンクの売店あり。自転車の輪行も可能（解体して折りたたんで輪行バッグに入れる）。出入り口は狭く、段差が生じる。

図表 1-24 深日洲本ライナー



出典：筆者撮影

特典…深日洲本ライナー利用者には乗船券の半券を提示すると、みさき公園の入園料割引、イオンモール和歌山の映画館イオンシネマ和歌山の映画鑑賞料金割引と言った特典があるほか、購入時の半券を提示すると往復割引（1割引）が適用。

気づいた点…和歌山市から淡路島への最短ルートになり、和歌山市へのメリットも大きいと考えるが、岬町主導と言うこともあり、和歌山側や洲本側でのPRが少なく感じる。ただし、全くない訳ではなく、イオンシネマでの特典、JR西日本和歌山支社と和歌山線沿線の事業者や教育施設などが一体となった取り組み「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト [ワカカツ]」の映像が船内で流されるなどがある。また、洲本側からの乗客が少ないと聞き、淡路交通や南海電鉄とのコラボによる和歌山市～深日港～洲本港～淡路島各地へセットとなった割引乗車券、和歌山市側の観光地（和歌山城、マリーナ、加太など）や淡路島側の観光地（イングラムの丘など）のPRの必要性を感じる。また、スペースが限られるが、小型二輪や原付が載せられると利用率向上につながると考える（明石海峡大橋、大鳴門橋とも高速道路で、淡路島へは小型二輪・原付を自走して運ぶことが難しいため）。

④淡路関空ライン

図表 1-25 淡路関空ライン



出典：筆者撮影

2017年7月9日より関西空港～洲本港を結ぶ、定期航路が淡路関空ラインとして、復活。1日5往復運航。運賃は大人片道2,800円、往復5,300円。事前にWebサイトからの予約も可能。所要時間は片道約60分。上記の深日洲本ライナーの社会実験が終了し、定期航路が実現するまではこのルートが和歌山市から淡路島への最短ルートとなる。

関西空港の状況…神戸関空ベイシャトルと乗り方と乗り場は同じ。第1ターミナル1階12番のりばでチケットを購入（クレジットカード可、ICカード不可）し、連絡バスでポートターミナルに移動する。ポートターミナルには約5分で到着し、屋根が設けられた通路で船まで雨に濡れずに移動できる。

図表 1-26 関西空港の船着き場と連絡バス



出典：筆者撮影

洲本港の状況…上記に記載。ただし、チケット売り場は深日洲本ライナーとは異なる。

船内の状況…大型のキャリーバッグが置ける広い荷物スペース、男女共用の洋式トイレあり。出入り口は広く、段差なしで乗ることが可能。

図表 1-27 淡路関空ライン



出典：筆者撮影

気づいた点…淡路島から関西空港へのアクセスに特化したものとする（泉佐野や岸和田付近から淡路島へのアクセスも見込んでいるのかもしれない）。和歌山市や泉南エリアから淡路島へは、深日洲本ライナーの定期運

航が実現する方が望ましい。加算運賃が必要な関西空港への連絡橋を渡る必要があり、船代も高く、交通費が高くなるため。ただし、深日洲本ライナーの定期航路実現までは、明石海峡大橋経由や徳島市経由より距離も所要時間も短く、和歌山市～淡路島間の最短ルートであることに変わらない。

⑤ 友ヶ島汽船

図表 1-28 友ヶ島汽船



出典：筆者撮影

和歌山市の加太港と友ヶ島を結んでいる。夏期間とGW期間は毎日6往復、夏期間とGW期間を除く3月～11月は1日4往復（火曜日、水曜日は運休、ただし祝日は運航）、冬期間の12月～2月は1日2往復（火曜日、水曜日は運休、ただし祝日は運航）。混雑状況などにより、増便あり。大人片道2,000円。所要時間は片道約20分。

加太港の状況…和歌山市加太の加太大橋直下の栈橋に所在。阪和道と歌山インターから北西に約18km。南海加太線加太駅からは西へ約1km、徒歩約20分（加太乗り合いタクシーが毎日4便あるが、完全予約制）。付近には売店、汲み取り式のトイレ（車イス非対応）、汽船利用客用に1日700円の駐車場あり。西へ約500m行くと、淡島神社などがある。

図表 1-29 加太港



出典：筆者撮影

友ヶ島港…友ヶ島の無人島群の一つである、沖ノ島の野奈浦栈橋に発着。付近には、案内センター、自販機、バイオトイレあり（車イス非対応）。ここを拠点に砲台や灯台などへ、ハイキングまたはキャンプをする形になる。

図表 1-30 友ヶ島と友ヶ島港



出典：筆者撮影

船内の状況…出入り口は狭く、乗り降りの際には段差あり。男女共用トイレあり。

図表 1-31 船内外の状況



出典：筆者撮影

気づいた点…友ヶ島から直線距離で約 5km の淡路島への航路もなく、専ら友ヶ島へのハイキングやキャンプをする客専用と言え、バリアフリーへの対応は想定されてないと思われる。近年、スタジオジブリの名作「ラピュタ」に登場する天空の城にそっくりだと話題になり、訪問客が増えていると考える。

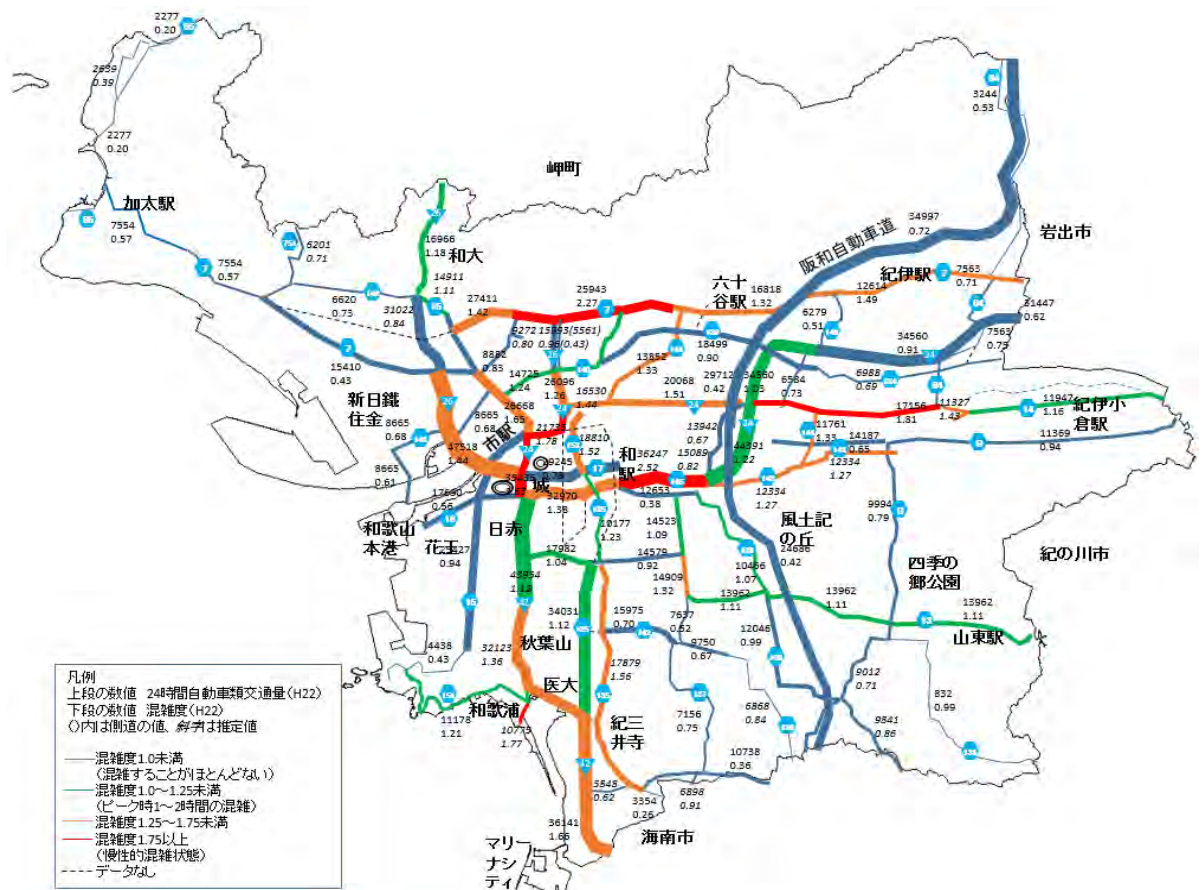
(2)道路網と自動車保有の状況

1)道路交通量の状況

和歌山市内の主な道路の交通量を図表 1-32 に示す。なお、元データが平成 22 年度のものであるため、この図表には第二阪和国道の大谷ランプ以北（大谷ランプ～平井ランプ間が平成 27 年 9 月に、平井ランプ～淡輪ランプ間が平成 29 年 4 月にそれぞれ供用）や、京奈和自動車道（和歌山 JCT～岩出根来 IC 間が平成 29 年 3 月に供用）等の状況は反映されていない。

この図表から、国道 24 号の県庁前交差点～嘉家作交差点間、県道 145 号の田中口交差点～花山交差点間、県道 7 号の平井～六十谷間、県道 14 号の出島交差点～川辺橋南詰交差点間で、慢性的な混雑状況となっている。市中心部の主要道路は、県道 17 号（けやき大通り）や県道 15 号等を除き、軒並み混雑度 1 を超えている。総じて南北方向に比べ、東西方向の混雑度が高く、都市道路体系上の課題となっている。

図表 1-32 和歌山市の主な道路の交通量



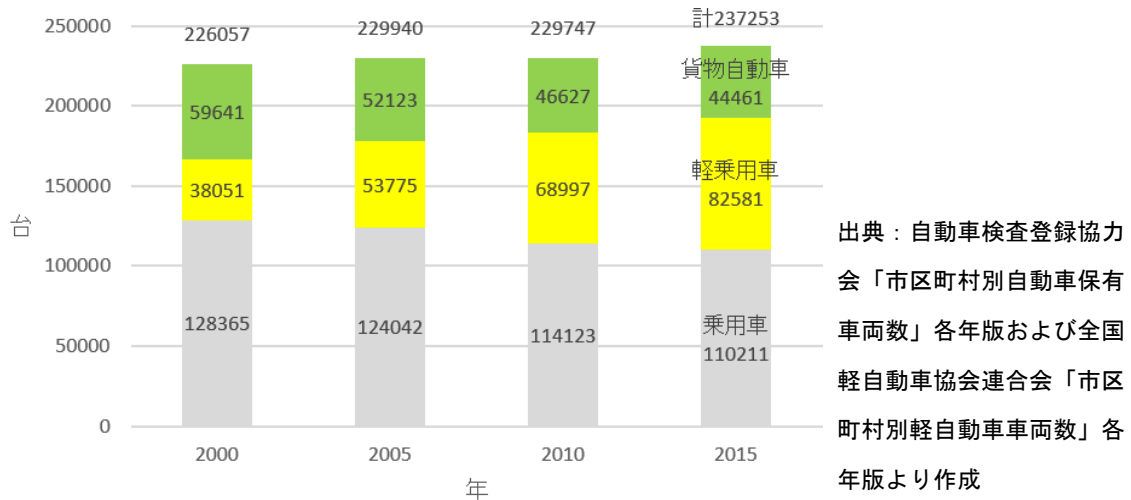
出典：国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス」より作成

2)自動車保有の状況

和歌山市の自動車保有台数*は、2015年が23万7253台となっており、対2000年で約5%増加している。うち、乗用車は11万211台で、同約14%減少している。一方で軽乗用車は増加傾向が顕著であり、2015年の保有台数は8万2581台で、同約2.2倍の増加となっている。同年の貨物自動車の保有台数は4万4461台で、減少傾向にある。

2015年の和歌山市の人口1000人あたりの自動車保有台数は651.4台である。同年の全国の人口1000人あたり自動車保有台数は591.4台*であり、和歌山市はこれを上回る保有状況となっている。

図表 1-33 和歌山市における自動車保有台数の推移



(3)和歌山市の人の動き*

平成22年の近畿圏パーソントリップ調査のマスターファイルから、和歌山市を出発地または到着地とする平日1日の流動を描いたものが図表1-34、1-35である。

図表1-34より、市内では中心部相互間のトリップが約19.5万トリップ/日で最も多く、次いで北部相互間のトリップが約10.4万トリップ/日、中心部と北部間のトリップが約5.5万トリップ/日との順となっている。

図表1-35より、和歌山市内各地域と市外との間では、和歌山市中心部と大阪府の間のトリップが約2.6万トリップ/日で最も多く、次いで和歌山市北部と大阪府の間のトリップが約2.2万トリップ/日、和歌山市中心部とその他県内（岩出市・紀の川市・海南市以外の県内）間のトリップが約2.1万トリップ/日となっている。

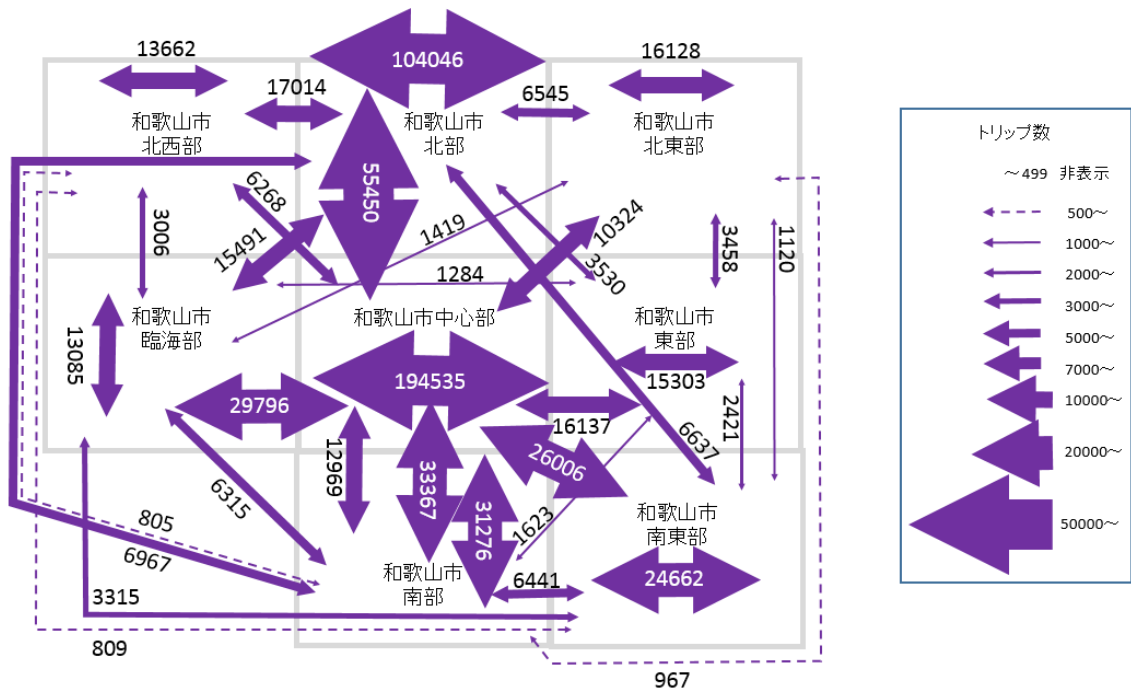
このように市内の動き、市内と市外の動きとも、和歌山市中心部に関連するトリップ数が大きく、次いで和歌山市北部に関するトリップが大きいと言える。

*乗用車、軽乗用車、貨物自動車の計であり、バスや特種（殊）車、二輪車は含まない。

*一般財団法人自動車検査登録情報協会「車種別（詳細）保有台数表」と平成27年国勢調査人口から算出

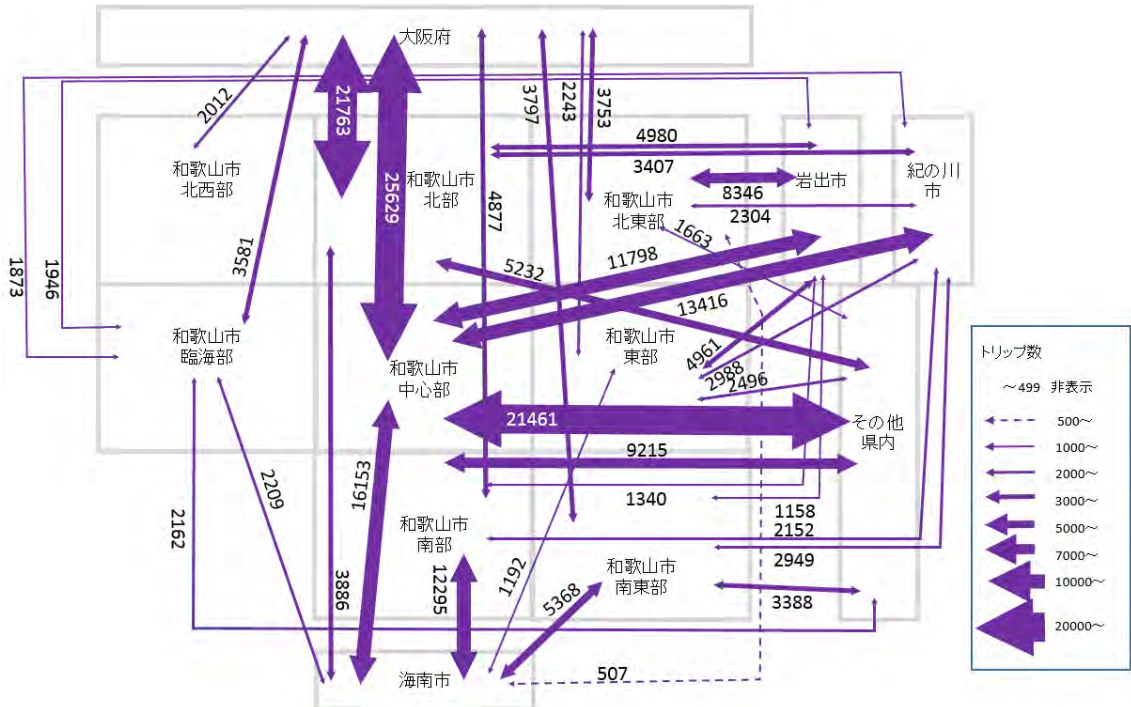
*この節は、和歌山大学経済学部辻本研究室（2016）「平成27年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書」pp.7-8より、一部加筆の上で転載した。

図表 1-34 市内の流動（全目的、平日。単位：トリップ）



出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査マスターデータより作成

図表 1-35 市内各地域と市外との流動（全目的、平日。単位：トリップ）



出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査マスターデータより作成

(4)交通手段分担率の状況*

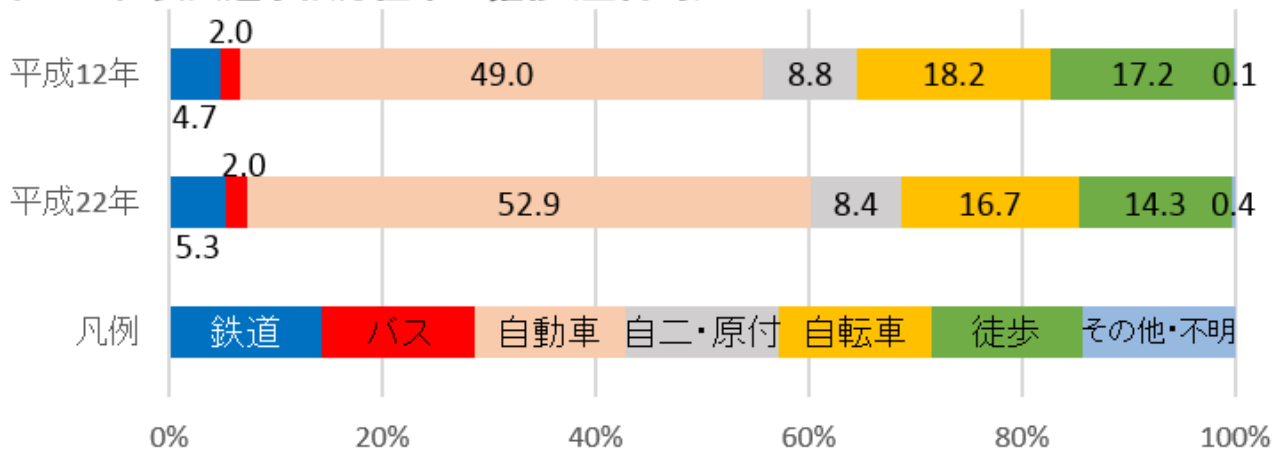
和歌山市の平日の代表交通手段構成をみると、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約4ポイント上昇し、52.9%となっている。この数字は、近畿圏全体の自動車分担率(31.3%)を大きく上回るものである。また、近畿圏全体の自動車分担率が平成12年(31.7%)から平成22年(31.3%)にかけて横ばいで推移しているのに対し、和歌山市では増加を続けている。平成22年の鉄道の手分担率は5.3%、バスの分担率は2.0%で、ともにおおむね横ばいである。自転車と徒歩の分担率が、平成12年から平成22年にかけてそれぞれ1.5ポイント、2.9ポイント減少している。

平成22年の平日の代表交通手段構成を目的別に見ると、登校や出勤における公共交通(鉄道+バス)の分担率が、全目的における分担率を上回っている。

平成22年の平日の代表交通手段構成を地域別に見ると、どの地域においても公共交通(鉄道+バス)の分担率は10%を下回っている。北東部では自動車の分担率が63%に達しており、和歌山市計を約10ポイント上回っている。東部の自動車分担率も60%に達している。自動車分担率が50%を下回っているのは中心部(48.5%)だけである。

図表 1-36 平日の代表交通手段分担率の推移(全目的)

平日の代表交通手段分担率の推移(全目的)

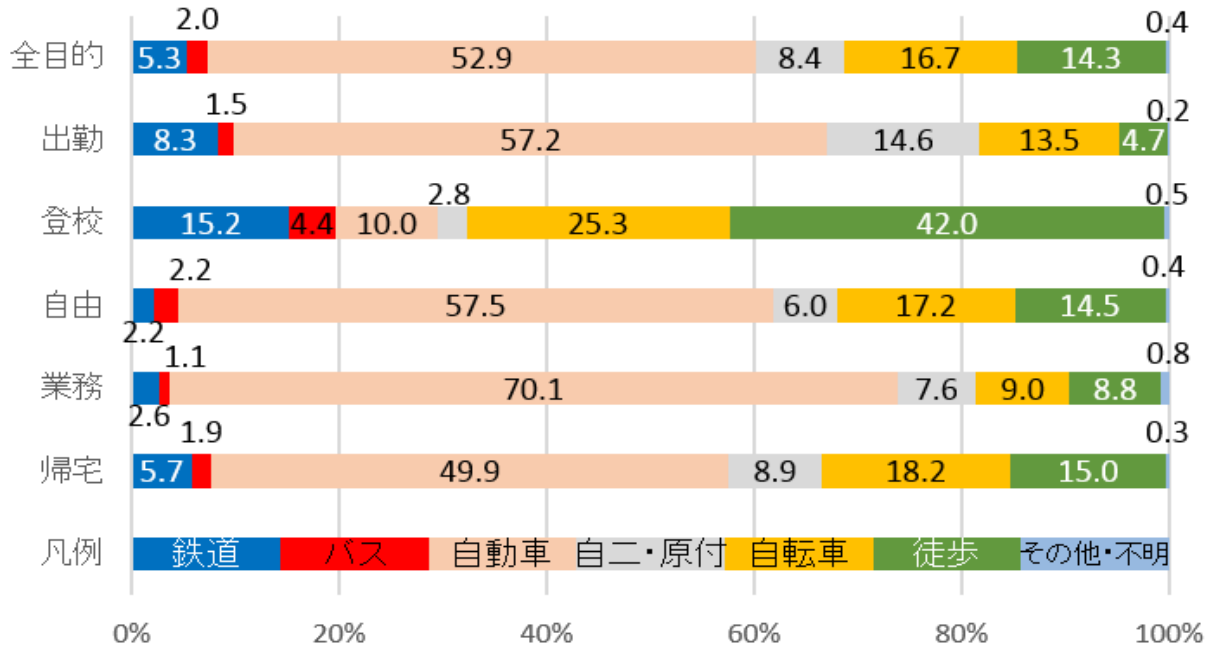


出典：近畿圏PTより作成

*この節は、和歌山大学経済学部辻本研究室(2016)「平成27年度地域公共交通の概況実態調査及び自転車活用検討業務報告書」pp.63-65より、一部加筆の上で転載した。

図表 1-37 平日の目的別代表交通手段分担率（平成 22 年）

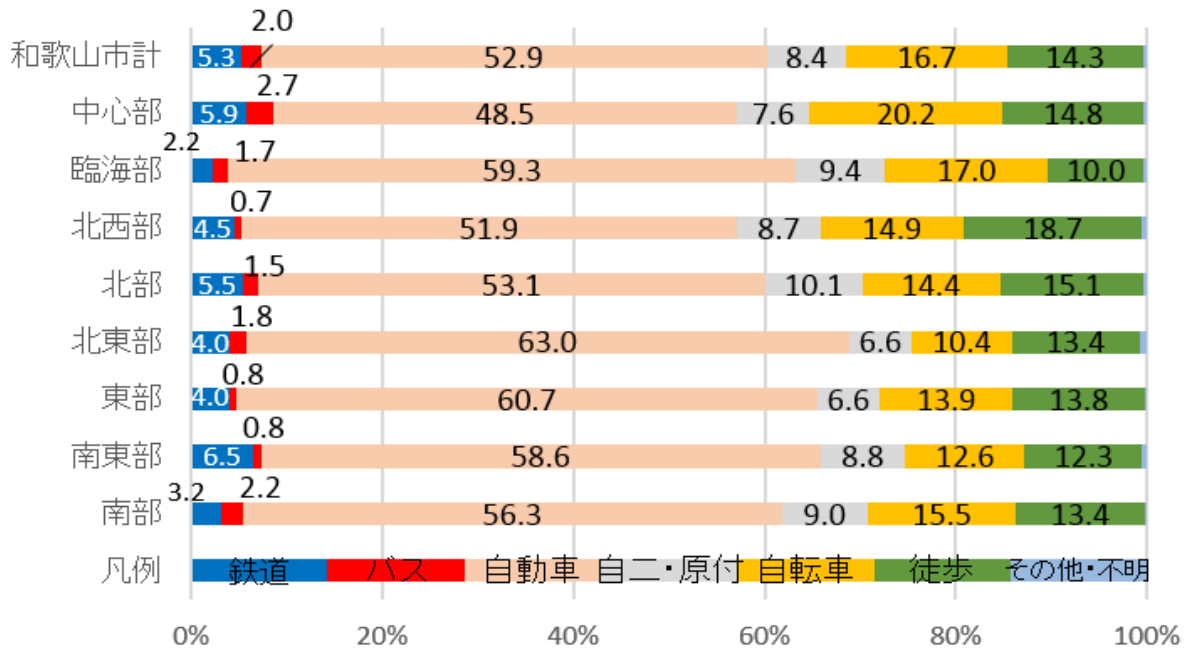
平日の目的別代表交通手段分担率(平成22年)



出典：近畿圏 PT より作成

図表 1-38 地域別の代表交通手段分担率（平日、平成 22 年）

地域別の代表交通手段分担率(平日、平成22年)



出典：近畿圏 PT より作成

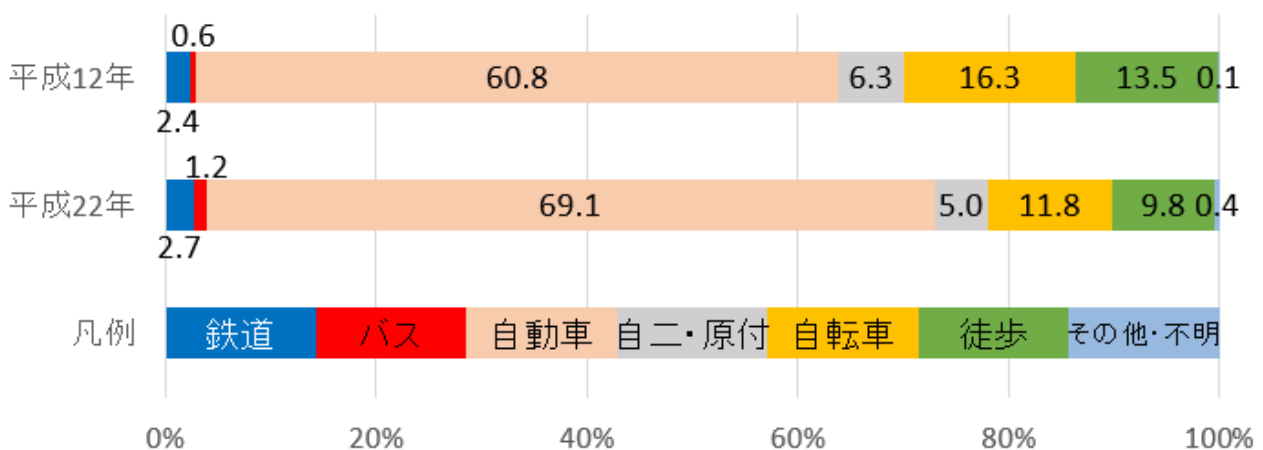
和歌山市の休日の代表交通手段構成をみると、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が約8ポイント上昇し、69.1%となっている。この数字は、同年の平日の自動車分担率(52.9%)よりも大幅に高い。平成22年の鉄道の分担率は2.7%、バスの分担率は1.2%で、ともにおおむね横ばいである。自転車と徒歩の分担率が、平成12年から平成22年にかけてそれぞれ4.5ポイント、3.7ポイント減少している。

平成22年の休日の代表交通手段構成を目的別に見ると、登校や出勤における公共交通(鉄道+バス)の分担率が、全目的における分担率を上回っている。

平成22年の休日の代表交通手段構成を地域別に見ると、どの地域においても公共交通(鉄道+バス)の分担率は5%以下である。北東部では自動車の分担率が81%に達している。南東部、東部、臨海部、北部の自動車分担率は70%台である。休日の自動車分担率が最も低いのは中心部の66.0%である。

図表 1-39 休日の代表交通手段分担率の推移(全目的)

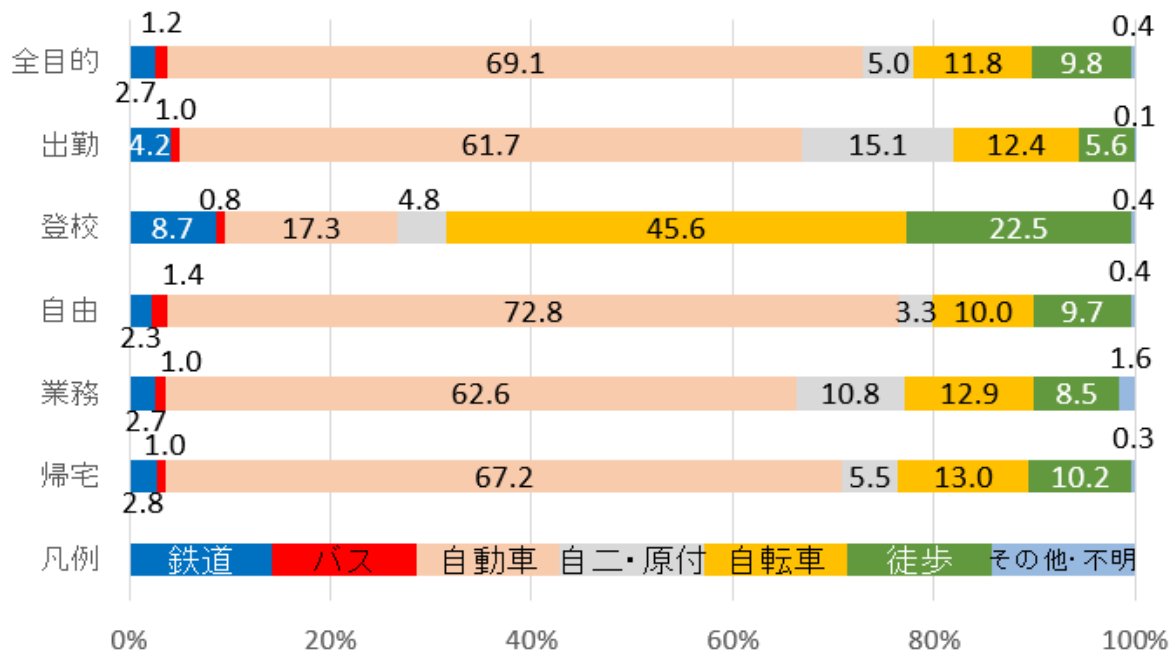
休日の代表交通手段分担率の推移(全目的)



出典：近畿圏PTより作成

図表 1-40 休日の目的別代表交通手段分担率（平成 22 年）

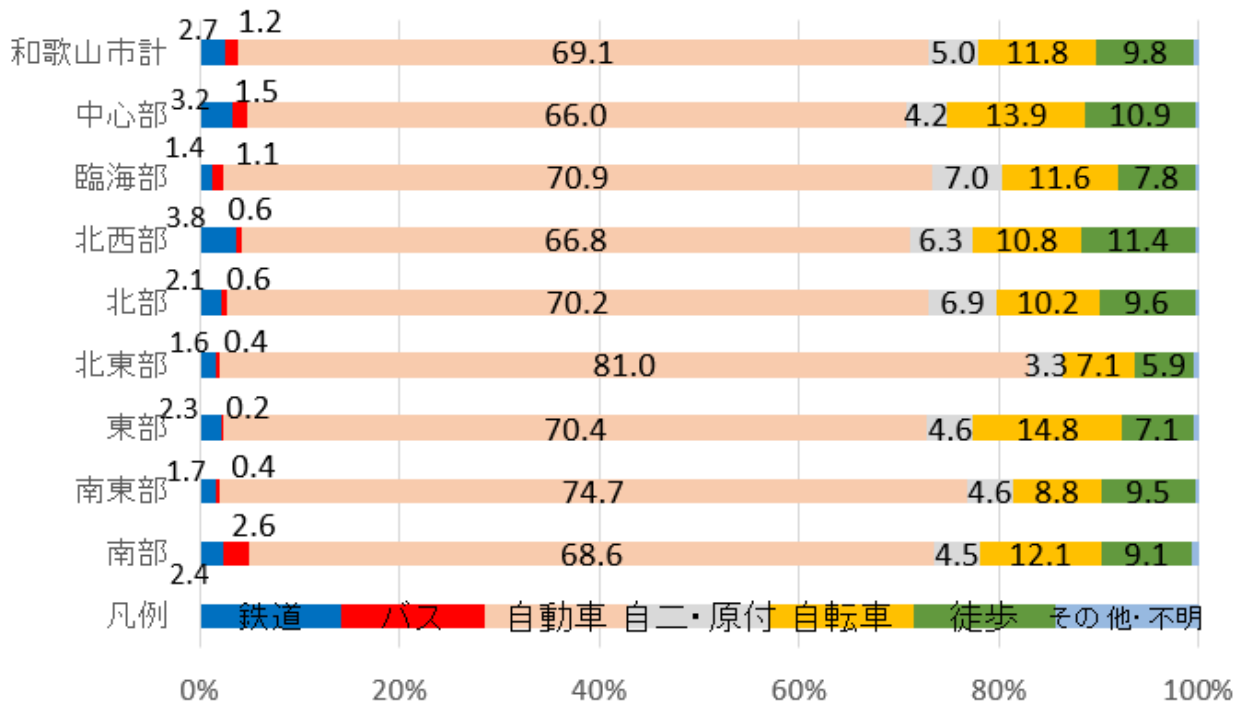
休日の目的別代表交通手段分担率(平成22年)



出典：近畿圏 PT より作成

図表 1-41 地域別の代表交通手段分担率（休日、平成 22 年）

地域別の代表交通手段分担率(休日、平成22年)



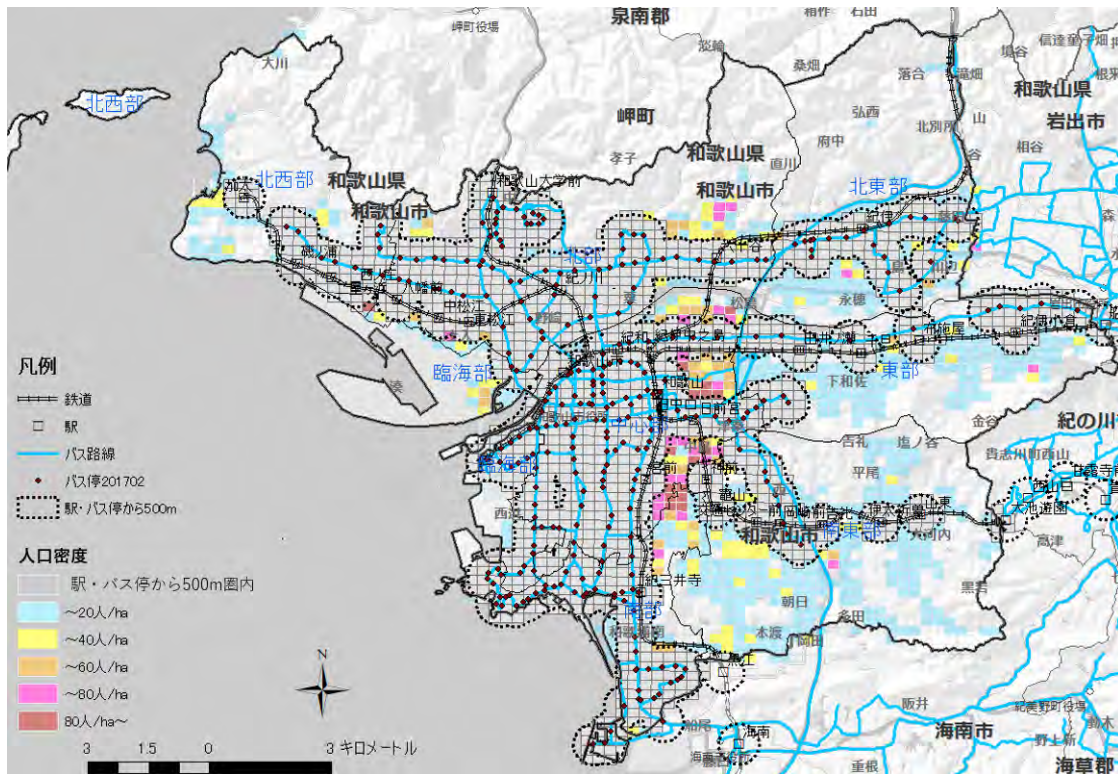
出典：近畿圏 PT より作成

(5)公共交通による人口カバーの状況

和歌山市の公共交通空白地域（駅・バス停から 500m 圏外の地域）の人口分布を示したものが図表 1-42～図表 1-44 である。これらの図表で色のついたメッシュが公共交通空白地域に該当し、その人口はおおむね 7 万人（人口の約 19.1%）、高齢者人口はおおむね 2 万人（高齢者人口の約 18.8%）である。

図表 1-43 から、南東部・東部・北東部に比較的人口密度の低い公共交通空白地域が面的に広がっていることがわかる。また、和歌山駅東方や宮前駅東方、紀伊中ノ島駅北方、六十谷駅北方などに、比較的人口密度の高い公共交通空白地域が面的に広がっている状況も見て取れる。また、図表 1-44 には加太地域などの北西部や臨海部の公共交通空白地域の分布状況が示されている。

図表 1-42 公共交通空白地域の人口分布状況（その 1 市域全体）

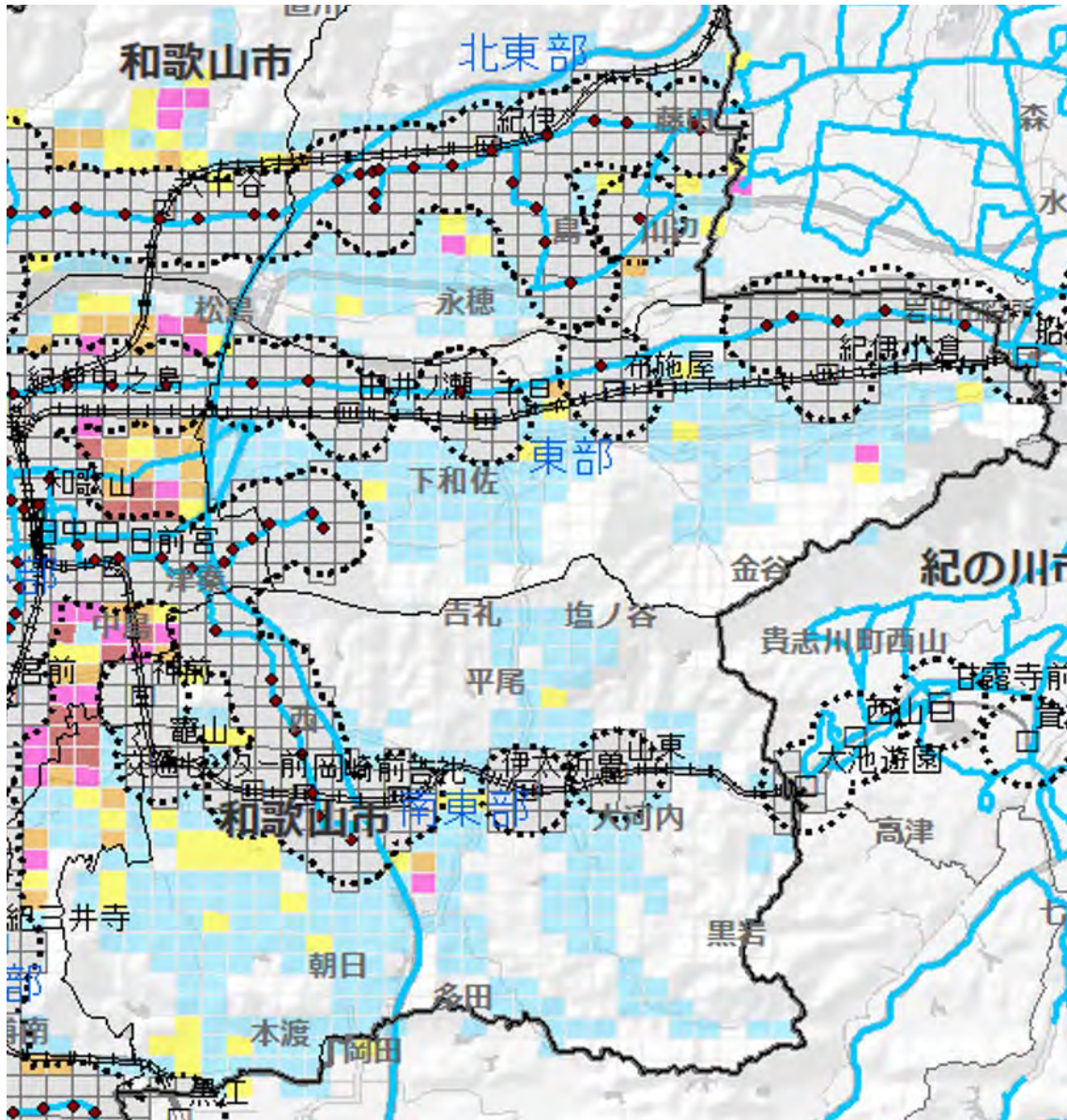


出典：平成 27 年国勢調査の 250m 地域メッシュデータと平成 29 年 7 月現在の鉄道・バス路線網から作成

注 1：一部のメッシュが隣接市町にもかかっているため、圏内人口と圏外人口の和と和歌山市の平成 27 年国勢調査人口とは一致しない

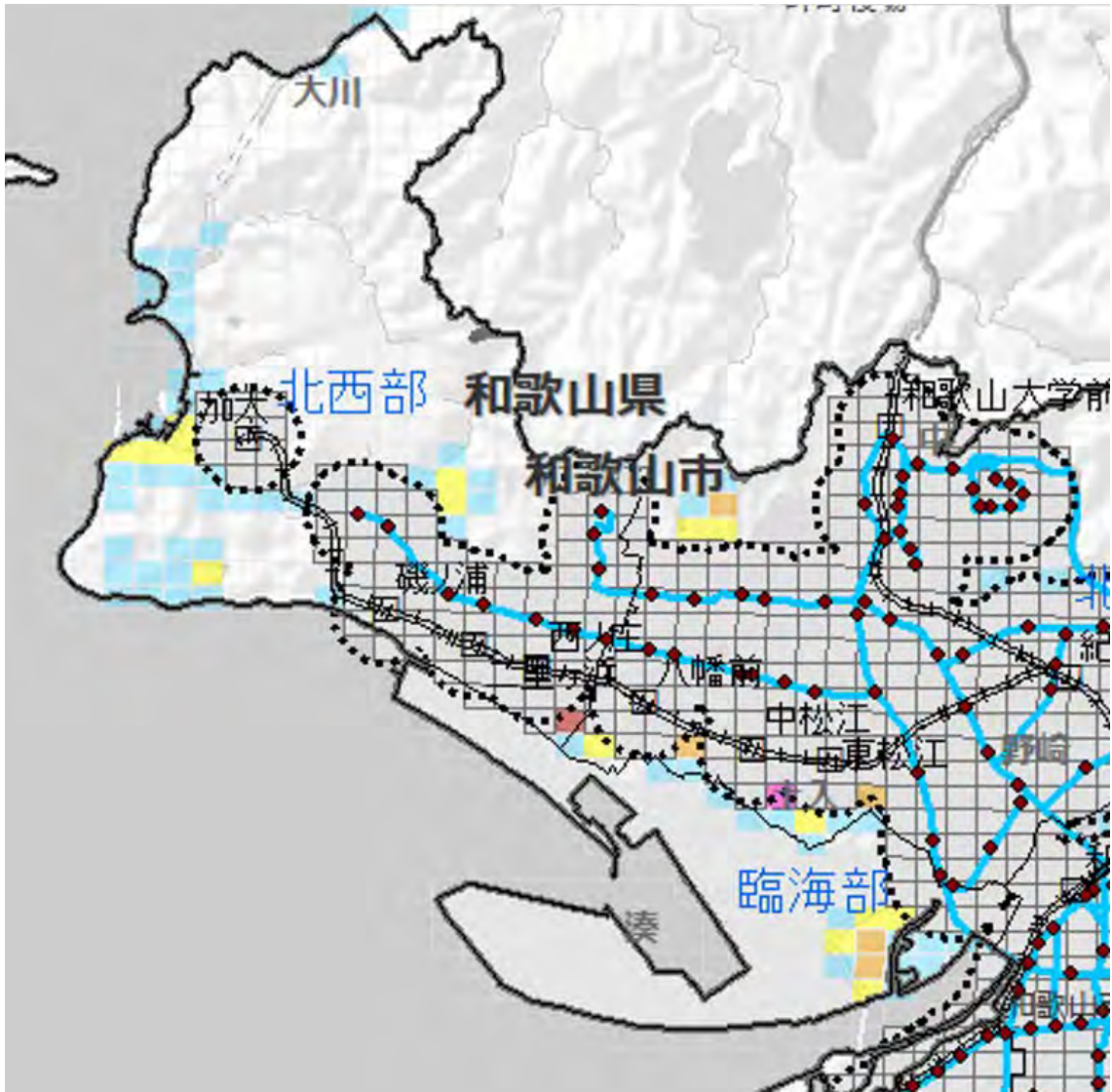
注 2：ここにいう圏内とは、駅・バス停から半径 500m の円内に重心がある 250m メッシュのことである

図表 1-43 公共交通空白地域の人口分布状況（その2 市域東半）



凡例、出典、注は図表 1-42 に同じ

図表 1-44 公共交通空白地域の人口分布状況（その3 北西部・臨海部付近拡大）



凡例、出典、注は図表 1-42 に同じ

(6)公共交通による主要施設のカバー状況

1)医療機関の分布と公共交通によるカバー状況

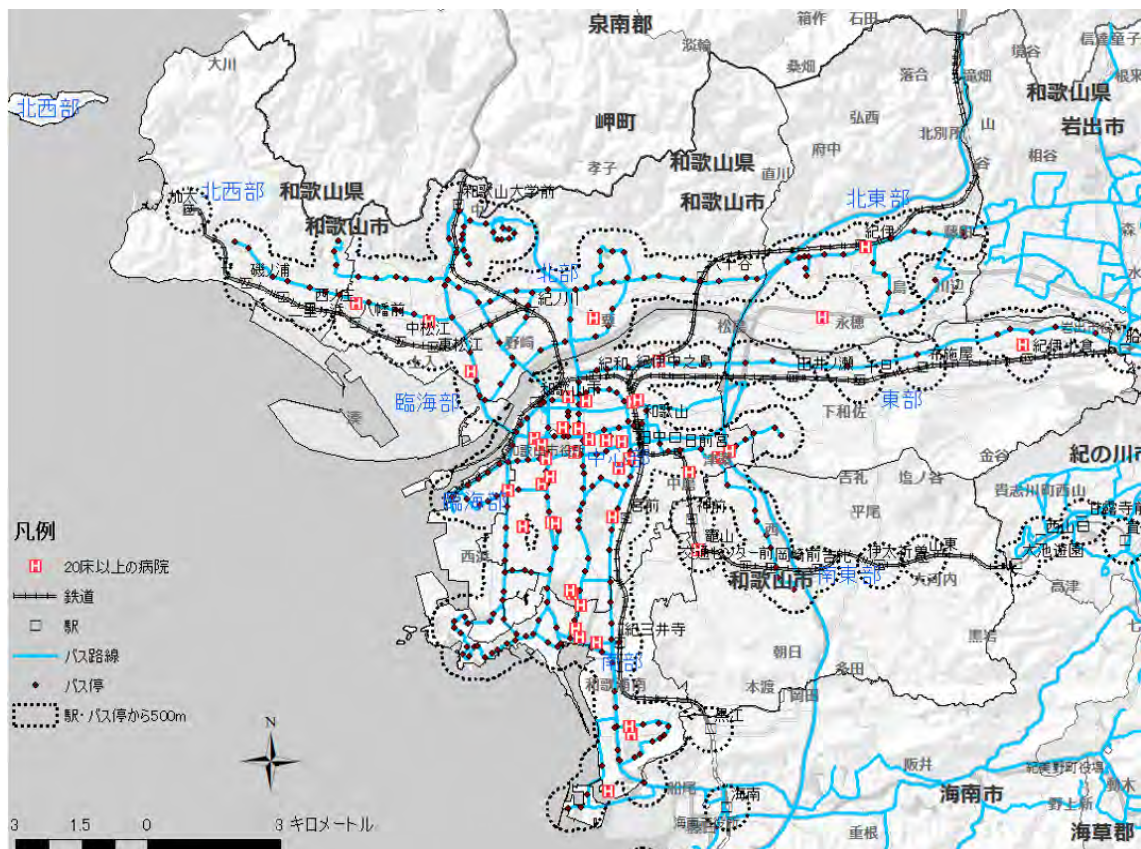
和歌山市内の20床以上の病院や20床未満の医院等の立地状況（平成28年初頭現在）と、鉄道・バス路線網の状況（平成29年8月現在）を重ねて描画したものが図表1-45、図表1-46である。

これらの図表から、病院や医院等は、中心部から南部にかけて密集していることがわかる。とりわけ中心部には、市内の20床以上の病院（計43施設）のうち29施設（67.4%）、20床未満の医院等（計675施設）のうち375施設（55.6%）が集中している。また、北部から北東部にかけても医療機関が東西方向に帯状に連なっており、東部にも分散して立地している。

20床以上の病院のうち、バス停または鉄道駅から約500m以内の施設は42であり、全43施設中の約98%となっている。

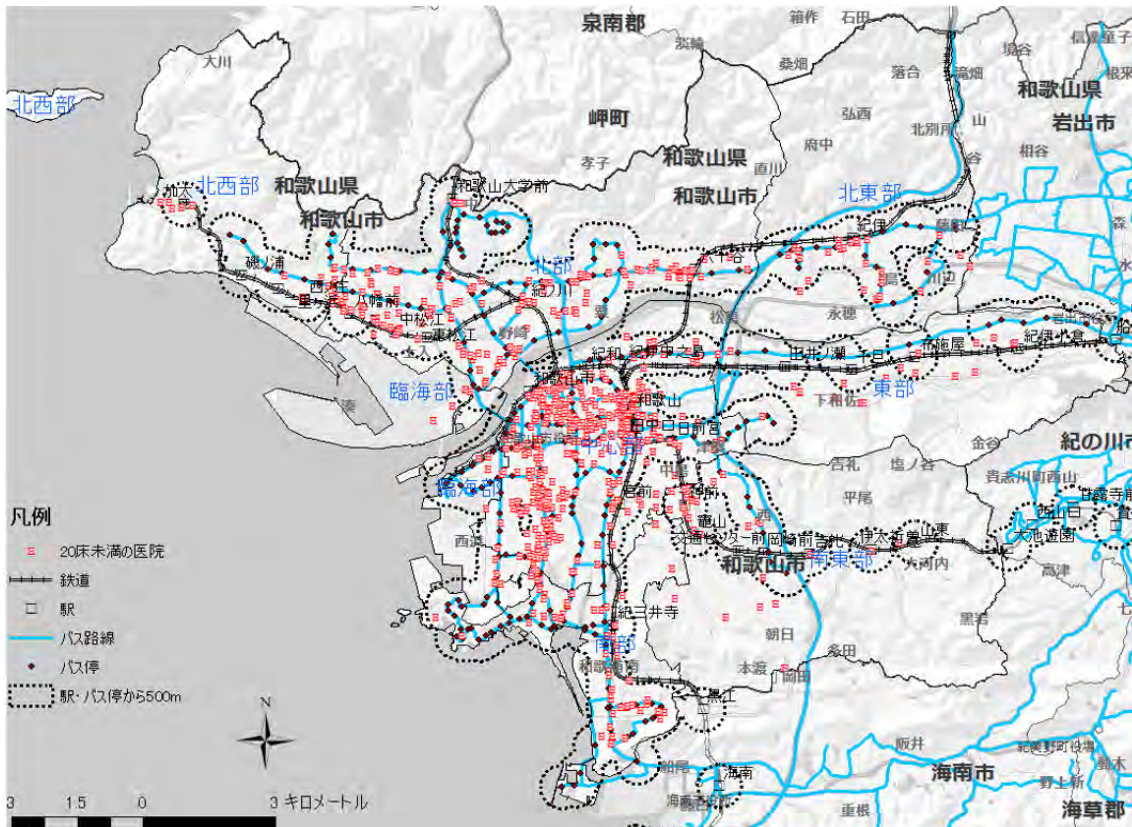
20床未満の医院等のうち、バス停または鉄道駅から約500m以内の施設は641であり、全675施設中の約95%となっている。

図表1-45 和歌山市における20床以上の病院の分布状況



出典：esri ジャパン「ArcGIS データコレクション スタンダードパック 2015」（元データは国土交通省「国土数値情報」）をもとにタウンページで平成28年初頭現在の情報に更新して作成

図表 1-46 和歌山市における 20 床未満の医院等の分布状況



出典：図表 1-45 に同じ

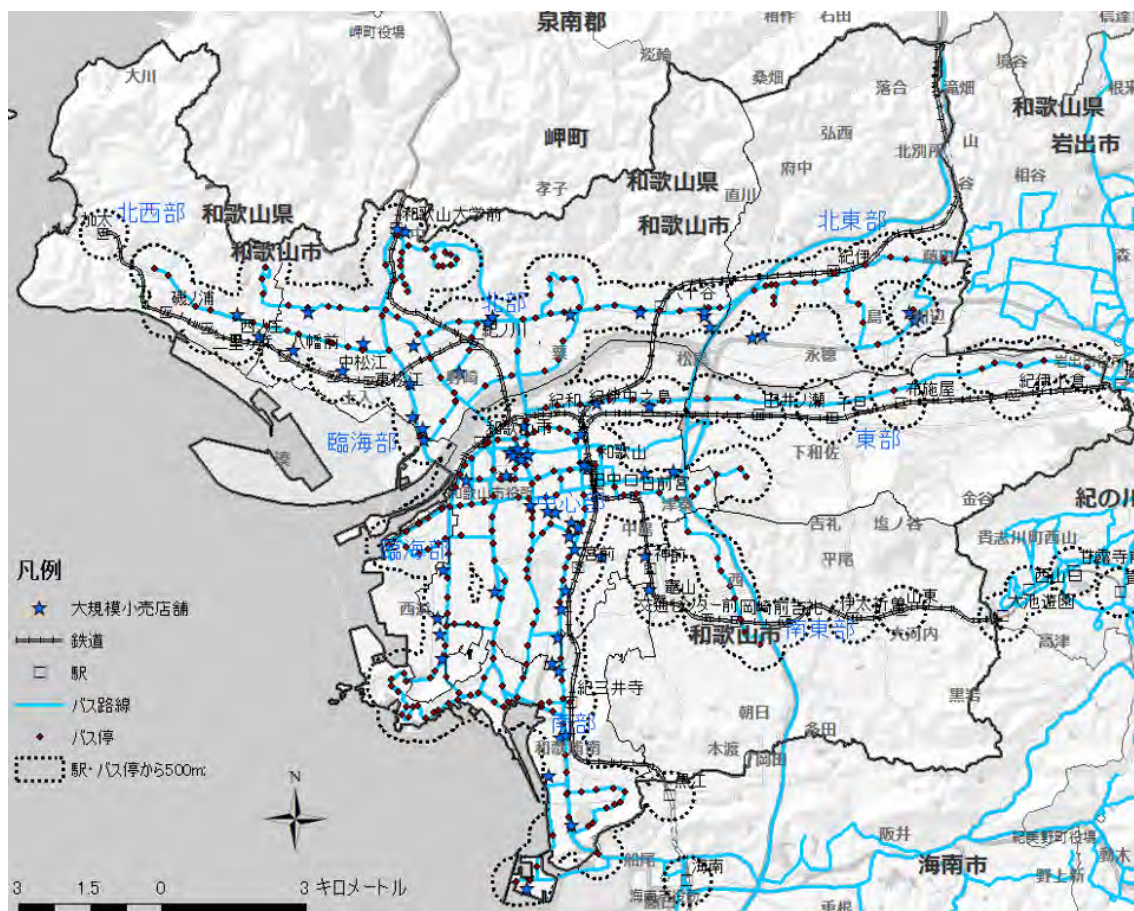
①大規模小売店舗の分布と公共交通によるカバー状況

図表 1-47 は、和歌山市の大規模小売店舗の立地状況（平成 29 年 8 月現在）と、鉄道・バス路線網の状況（平成 29 年 8 月現在）を重ねて描画したものである。

大規模小売店舗は、中心部 30 店舗、東部に 0 店舗、南東部に 2 店舗、南部に 6 店舗、北西部に 2 店舗、北東部に 5 店舗、北部に 19 店舗、臨海部に 4 店舗が立地しており、中心部や北部の集積度が高い。

店舗面積で市内 1 位が北部の和歌山大学前駅前に立地するイオンモール和歌山（48527 m²）、2 位が中心部の和歌山駅前に立地する近鉄百貨店和歌山店（35596 m²）、3 位が北部の東松江駅北約 800m に立地するスーパーセンターオークワパームシティ和歌山店（30675 m²）、4 位が中心部の和歌山駅南約 1km に立地するイズミヤ和歌山店（19273 m²）、5 位が中心部の南端、紀三井寺駅北約 1km に立地するスーパーセンターオークワセントラルシティ和歌山店（15719 m²）、6 位が北東部の東端、紀伊駅東南約 2km にあるイズミヤスーパーセンター紀伊川辺店（15130 m²）の順である。これら 15000 m²を超える 6 店舗を含め、店舗面積が約 10000 m²

図表 1-47 和歌山市の大規模小売店舗



出典：東洋経済「全国大型小売店総覧 2018 年版」をもとに作成

を超えるものは 10 店舗存在し、いずれも鉄道駅またはバス停から約 500m 以内にある。店舗面積で県内 1 位のイオンモール和歌山や、2 位の近鉄百貨店和歌山店が駅前立地型である点は特筆される。

バス停または鉄道駅から約 500m 以内に立地する大規模小売店舗は 64 店舗であり、全 68 店舗中の約 94% となっている。

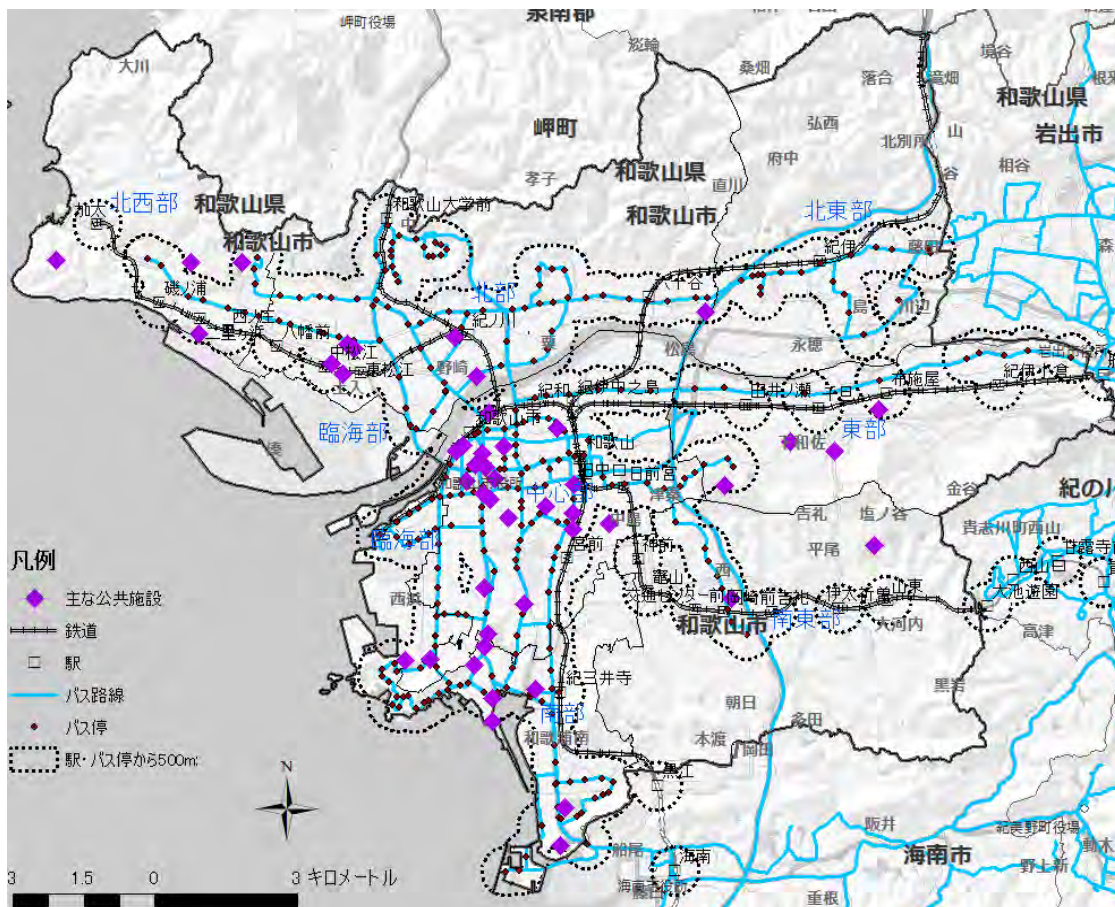
① 主な公共施設の分布と公共交通によるカバー状況

次に、和歌山市の主な公共施設の立地状況は図表 22 に示すとおりである。

主な公共施設 58 施設中、バス停または鉄道駅から約 500m 以内に立地するのは 50 施設（約 86%）である。

バス停・鉄道駅から約 500m 圏外の公共施設として、北西部の市立つつじヶ丘テニスコート、市立少年自然の家、中心部の和歌山東公園、東部の市立河南総合体育館、南部の和歌公園（片男波公園）、県立子ども・女性・障害者相談センター、南東部の四季の郷公園、東部の旧中筋家住宅が挙げられる。

図表 1-48 主な公共施設の分布状況



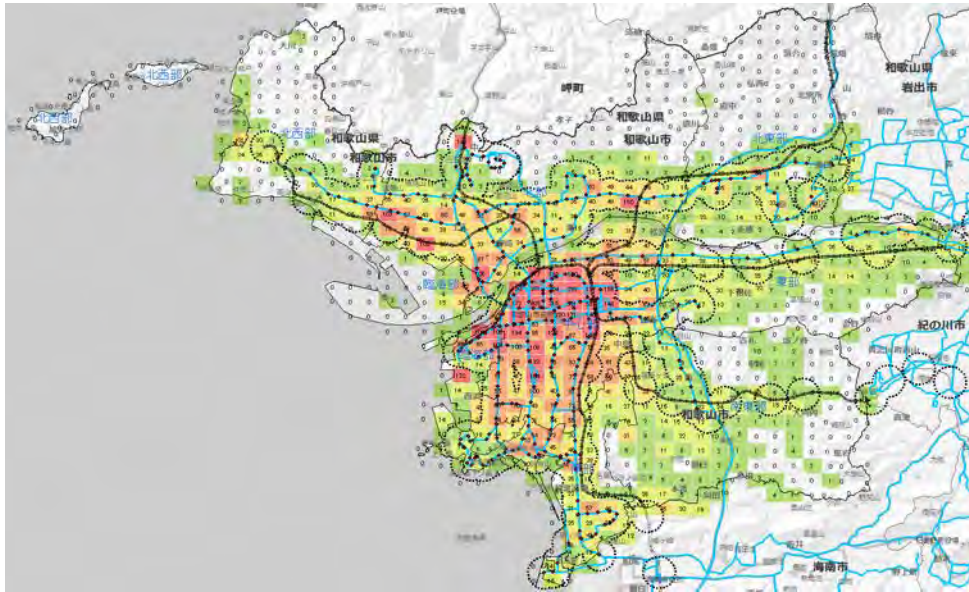
出典：和歌山市提供の公共施設リストをもとに作成

② 雇用の場の分布と公共交通によるカバー状況

和歌山市の全産業の事業所数・従業者数の分布状況は図表 1-49、図表 1-50 の通りである。全産業事業所数の約 86%が駅やバス停から 500m 圏内*にある。全産業従業者数でも、約 85%が駅やバス停から 500m 圏内にある。臨海部には駅・バス停から 500m 圏外に数千人規模の従業者が存在する。

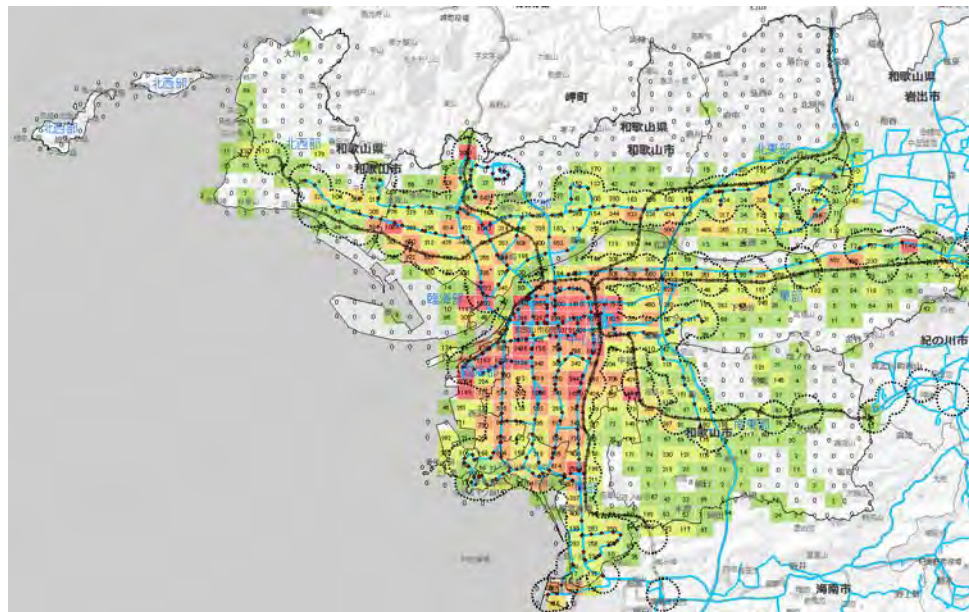
*ここに言う 500m 圏内とは「駅・バス停から半径 500m 以内に重心のある 2 分の 1 地域メッシュに立地する」という意味である。従業者数についても同様の考え方で算出している。

図表 1-49 和歌山市の2分の1地域メッシュ別全産業事業所数 (H26)



出典：平成 26 年経済センサス基礎調査より作成

図表 1-50 和歌山市の2分の1地域メッシュ別全産業従業者数 (H26)



出典：平成 26 年経済センサス基礎調査より作成

3. 観光資源の分布状況

平成 27 年度から 5 ヶ年計画で国が推進する地方創生において、観光は 4 つの政策基本目標の 1 番目「地方における安定した雇用を創出する」の中で、地域産業の競争力強化の 1 つとして「観光地域づくり、ローカル版クールジャパンの推進」が掲げられている。和歌山市においても、平成 28 年 3 月に制定された和歌山市産業振興ビジョンの 4 つのテーマの内の 1 つとして「観光の稼ぐ力の強化」、また他のテーマと合わせたテーマとして、「産業を支える『ひと』の確保と『まち』の形成」が、掲げられている。こういった地域外の人々との交流やまちなかへの人の誘導に対して、利便性向上のための公共交通ネットワークの整備は、同産業振興ビジョンにもうたわれている。

和歌山市においては、国の地域再生計画の制度を活用して、これらの観光スポットの整備を推進し、和歌山城を中心としたまちなかの賑わい、南海電鉄加太線・和歌山電鐵貴志川線沿線に加えて、「みなとオアシス和歌山」を核としたサイクリングロードを活用した広域観光ルートの形成と共に、和歌山市版 DMO*を立ち上げ、農商工と観光を融合させた地域産業振興に、戦略的なプロモーションの展開に取り組んでいる。

中心市街地区には和歌山城、北西部の加太線の終点には天空の城「ラピュタ」の雰囲気醸し出す友ヶ島、西部湾岸にはイタリアのアマルフィとよく似た雑賀崎、風光明媚で歴史に名を残す和歌の浦、南東部の貴志川線沿線には三社参りで有名な歴史的な神社やタマ駅長等のポテンシャルの高い観光スポットが数多く点在している。また、産業観光は、歴史的・文化的価値のある産業文化財（産業遺構）や工場・工房及び産業製品、コンテンツなどのソフト資源を観光資源とする新しい観光形態であり、和歌山市内には受け入れを行っている事業所も多くある。図表 1-51 に和歌山市の主な観光スポットの位置と交通網マップ、図表 1-52 に観光スポット一覧表を示す。また、参考資料として、図表 1-53 に和歌山市の推進する観光スポット整備と観光まちづくり計画を示す。

このような地域の観光資源のみならず鉄道・バスそのものを観光の切り口としてプロモートし、観光事業のみならず全ての産業に影響を及ぼし、地域が活性化することで公共交通の利用客が増加し、その収益を利便性の向上や鉄道事業従事者の働き甲斐等に振り向けるといったプラスのスパラルが生まれることを期待したい。特に、人口減少が進み公共交通の利用者が減少するなか、観光やビジネス等の定期外利用客は、

*Destination Management/Marketing Organization の略称であり、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人です。

交通事業者の営業収益を改善し、地域公共交通の持続可能に貢献するものである。このような視点から、地域公共交通網は、そこに暮らす交通不便者のみならず、観光やビジネスで和歌山市を訪れる人々にとって、利便性の高いものであるべきと考える。図表 1-51 の和歌山市の主な観光スポットと公共交通網マップでは、ほとんどの観光スポットへの公共交通アクセスはあるが、便数や駅・停留所からの距離等について、今一度、見直しが必要であろう。また、駅・停留所から目的地までの歩いて楽しい歩道や案内板の整備も交通網の整備の一環としてとらえる必要がある。

図表 1-51 和歌山市の主な観光スポットと公共交通網マップ



(注) 丸印のNo. は、図表 1-52 「和歌山市の主な観光スポット一覧表」を参照

図表 1-52 和歌山市の主な観光スポット一覧表

No.	観光スポット (観光スポットの色分類)	目的分類							住所	No.	観光スポット (観光スポットの色分類)	目的分類							住所
		歴史文化	自然景観	観光文化・イベント施設	テーマパーク・公園	海水浴場	釣り場	産業観光				歴史文化	自然景観	観光文化・イベント施設	テーマパーク・公園	海水浴場	釣り場	産業観光	
		黒色	緑色	赤色	緑色	青色	水色	橙色			黒色	緑色	赤色	緑色	青色	水色	橙色		
1	和歌山城	○							和歌山市一番丁3番地	41	県立近代美術館			○				和歌山市吹上1-4-14	
2	和歌山公園動物園			○					和歌山市一番丁3番地	42	県立博物館			○				和歌山市吹上1-4-14	
3	紀三井寺	○							和歌山市紀三井寺1201	43	市立こども科学館			○				和歌山市歌合町19番地	
4	紀州葉屋宮	○							和歌山市和歌浦西2-1-20	44	ヒップホールド			○				和歌山市手平2丁目1-1	
5	菟所庭園		○						和歌山市雑賀崎629	45	県立文化会館			○				和歌山市小松原通1丁目1	
6	和歌山マリーナシティ				○		○		和歌山市毛見1527	46	新市民会館(計画地)			○				和歌山市伝法橋南1丁目7番地	
7	波嶋神社	○							和歌山市加太116	47	親子つりパーク					○		和歌山市田野101-3	
8	白駒宮	○							和歌山市秋月965	48	和歌山北港魚つり公園					○		和歌山市津1850	
9	和歌浦天満宮	○							和歌山市和歌浦西2-1-24	49	和歌浦(釣り場)					○		和歌山市新和歌浦	
10	玉津島神社	○							和歌山市和歌浦中3-4-26	50	加太大浜止ノ乗合船					○		和歌山市加太	
11	養老園	○							和歌山市西浜1164	51	坂ヶ崎つつし					○		和歌山市加太	
12	片男波海水浴場						○		和歌山市和歌浦南	52	私立少年自然の家			○				和歌山市加太1907-2	
13	浪早ビーチ						○		和歌山市田野	53	中央卸売市場				○			和歌山市西浜1660番地の401	
14	磯の浦海水浴場						○		和歌山市磯の浦	54	和歌山下津港(クルーズ船)				○			和歌山市西浜	
15	加太海水浴場						○		和歌山市加太	55	県立自然博物館(近郊)			○				海南市船尾370-1	
16	浜の宮ビーチ						○		和歌山市毛見	54	琴ノ浦温山荘庭園(近郊)		○					海南市船尾370	
17	漆御殿	○							和歌山市西浜1161	55	根菜寺(近郊)		○					岩出市根菜2286	
18	旧中筋家住宅	○							和歌山市置屋148番地	56	たま歌長(近郊)			○				紀の川市貴志川町神戸955	
19	回山の時鐘堂	○							和歌山市吹上1-4-19	57	アクロナイネン(株)						☆	和歌山県和歌山市西浜789-3	
20	友ヶ島砲台跡 (天空の城ピュタ)	○	○				○		和歌山市加太友ヶ島	58	ウインナック(株)							☆	和歌山市雑賀崎2017番地3
21	観音寺	○							和歌山市吹上1-6-38	59	(株)島根機製作所							☆	和歌山県和歌山市坂田85
22	刺田比古神社	○							和歌山市片岡町2-9	60	資源サイクルセンター (株)松田商店							☆	和歌山市雄松19-25
23	無量光寺	○							和歌山市吹上5丁目1-35	61	花王(株)和歌山工場							☆	和歌山市津1334番地
24	不老橋	○							和歌山市西浜1164	62	(株)宮本工業							☆	和歌山市西浜1660-50
25	蓬萊岩		○						和歌山市新和歌浦	63	(株)山本進重商店							☆	和歌山市西浜1660-180
26	雑賀崎観光灯台		○						和歌山市雑賀崎	64	上中産業(株)							☆	和歌山市田屋518-1
27	加太春日神社	○							和歌山市加太1343	65	(有)柏木製麺所							☆	和歌山市松島200-9
28	深山院台跡	○	○						和歌山市深山	66	(株)豆紀							☆	和歌山市岩橋200
29	龍山神社	○							和歌山市和田438	67	(有)トミタ工業							☆	和歌山市雄松町6丁目21-8
30	伊太郎神社	○							和歌山市伊太郎宮558	68	(株)和歌山印刷所							☆	和歌山市狐島609-9
31	太田城本城跡	○							和歌山市太田2丁目3-7	69	阪和電子工業(株)							☆	和歌山市大境内689-3
32	本願寺龍森別院	○							和歌山市龍ノ森1	70	ざくら園紀伊風土記の丘 (株)朋久							☆	和歌山市岩橋1399-1
33	矢宮神社	○							和歌山市関戸1丁目5-27	71	和歌山県工業技術センター							☆	和歌山市小倉60
34	平井城跡・平井政所埋等	○							和歌山市平井	No. 1~38は和歌山市からの提供リスト、No.39以降は和歌山市観光協会HP及び和歌山商工会議所HP等から筆者追加									
35	四季の樹公園		○		○				和歌山市明工85										
36	県立紀伊風土記の丘	○		○					和歌山市岩橋1411										
37	森林公園								和歌山市深山600-1										
38	和歌山公園					○			和歌山市一番丁3番地										
39	雑賀崎 (日本のアマルフィ)		○						和歌山市雑賀崎										
40	和歌山交響公園				○				和歌山市西18番地の1										

図表 1-53 和歌山市の推進する観光スポット整備と観光まちづくり計画

年度	項目	内容	観光のエリア	地域再生計画 (内閣府認定)
平成27年度	中央卸売市場の再整備【継続】	道の駅などの観光機能を持った施設として再整備を検討	みなとオアシス和歌山(水軒ゾーン)	第31回
	サイクリングロードの整備【新規】	海辺の景観を活かしたサイクリングロードのルート選定、整備に着手	紀三井寺・和歌浦・和歌山下津港、磯ノ浦、加太	第31回
	和歌山城周辺整備			
	南別館周辺の整備【新規】		和歌山城	第31回
	岡公園の整備【新規】		和歌山城	第31回
	ポケットパークの整備【新規】		和歌山城	第31回
	史跡和歌山城整備計画の見直し【新規】		和歌山城	第31回
	わかちか広場の活用策の検討【新規】		JR和歌山駅	第31回
	まちなかの魅力の創出(イルミネーション計画)【新規】		まちなか	第31回
	境志川線と和歌山駅のバリアフリー化及び南海和歌山駅への乗り入れに係る関係機関との検討【継続】		JR和歌山駅	
	和歌山地下・まちなか河岸の開催【新規】	昔の河岸商を再現し、城下町としての魅力を本市内外に発信するためのトライアルイベント	まちなか	第31回
	和歌山城のイベントの拡充【拡充】	①おもてなし忍者の充実、②和歌山公園動物園100周年イベント、③和歌山城内クイズラリーなど	和歌山城	第31回
	西の丸周辺イルミネーション【拡充】		和歌山城	第31回
	観光DMO設立への取組【新規】			
	平成28年度	忍者体験イベント【新規】	①和歌山城で、忍者衣装で忍術体験ができるイベント、②惠通寺や日本忍者館鎌倉と連携し、忍者をPR	和歌山城
わかちか広場のリニューアル【新規】		「わかちか広場」を再整備し、地場産品のアンテナショップとビジターセンター、フロンカフェの設置 準備を進める	JR和歌山駅	第31回
水軒公園などの整備計画の策定【新規】		水軒公園をはじめとした港周辺の地域資源の魅力を向上させる整備計画を策定	みなとオアシス和歌山【水軒ゾーン】	
クルーズ船の誘致への取組【新規】		世界最大級のクルーズ船を入港させるため、港湾施設の整備を働きかける・外国人観光客の誘客に向け、外航クルーズ船の誘致を推進・クルーズ船寄港時における歓迎セレモニーの実施 など	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	
サイクリングロードの整備【拡充】		海辺のサイクリングロードの整備に着手・シーサイドロードは、平成28年度供用開始予定・サイクリングロードに合わせた観光歩道路の整備計画の策定	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第39回
夕陽絶景スポットの整備促進(雑賀崎灯台周辺)【継続】		絶景の夕陽スポットを活かした新たな観光拠点としての整備を促進	①シーサイドロードは布引～和歌川間 ②観光遊歩道は和歌浦漁港～田浦漁港	第31回
友ヶ島の整備【新規】		落ちや間木除去、防護柵の設置など、来島者の安全を図るための整備を実施	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第39回
湍干狩りの復活【継続】		片男波干潟を湍干狩りのできる干潟に復活させるため、官民連携によるアサリの食育調査・駆除	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第31回
少年自然の家のリニューアル【継続】		自然・歴史・文化と人をつなぐ豊かな体験ができる施設にリニューアル	加太・友ヶ島	第31回
まちなか・ハロウィン 歩行者天国【新規】		本町通りを歩行者天国にし、地場産品の販売など消費拡大を図るイベント(ハロウィン時期)	まちなか	
和歌山地下・まちなか河岸の開催【継続】		まちなか河岸の継続	まちなか	
「マナトリ」の開催【継続】		まちなか河岸に合わせたまちなかイロドリ事業	まちなか	
<和歌山城の更なる魅力向上>				
風の芝の整備【継続】		風の芝の復元に向け、地元交渉等を実施	和歌山城	
「史跡和歌山城整備計画」の見直し【継続】		二の丸御殿(大奥)の復元整備を含めた「史跡和歌山城整備計画」の見直し	和歌山城	第39回
和歌山城の景観保全【継続】		和歌山城を望めるビュースポットなどからの良好な眺望景観の維持・形成	和歌山城	
岡公園の整備【継続】		紀州藩武家屋敷遺構である長屋門の岡公園移設(県事業)に関連した周辺整備(老朽化したトイレの建替え等)	和歌山城周辺	第31回
まちなか空間を活用した 魅力的な夜間景観の創出【継続】		市堀川やけやき大通りなどまちなか空間をイルミネーションやライトアップで演出することで、魅力的な夜間景観を創出	まちなか	
桜によるネットワークの構築【新規】		吉原将軍就任300年を記念した桜の植樹	和歌山城周辺	第39回
平井文化会館・児童館の複合化【新規】		平井通路や雑賀衆に関する歴史資料館の機能も兼ね備えた複合施設の基本設計	平井地区	
景勝地 “和歌の浦、歴史・文化のまちづくり【継続】		和歌の浦の歴史・文化を活かし、歴史的風致維持 向上計画を策定し、地域の活性化を図る	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	
<和歌浦周辺活性化への取り組み>				
雑賀崎灯台など観光スポットの整備手法等の検討【新規】			みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第31回
和歌浦まちなかシンポジウムの開催【新規】			みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第31回
片男波干潟復活に向けた取組【新規】			みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第31回
和歌浦バス停からの案内板の設置【新規】			みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	第31回
<加太周辺活性化への取り組み>				
少年自然の家を広く一般の人々も利用できる施設へリニューアル【新規】			加太・友ヶ島	第31回
加太などの観光スポットの整備手法等の検討【新規】			加太・友ヶ島	第31回
加太の観音寺など集客イベント開催への補助【継続】			加太・友ヶ島	第31回
平成29年度	日本遺産認定への取組	和歌聖地である「和歌の浦」の日本遺産認定への取組	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	
	<台場・砲跡の整備>	和歌の浦・加太周辺に残されている台場砲跡遺構を観光資源として活用	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	
	雑賀崎 台場 案内板の設置【新規】		加太・友ヶ島	
	加太砲台建物の保存修理【新規】	県史跡 雑賀崎台場の活用を図るため、案内板設置検討	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】	
	深山砲跡の整備【継続】	深山砲跡の案内板改修、周辺道路への標識設置を検討	加太・友ヶ島	
	青少年国際交流施設の整備【継続】	青年(外国人を含め)まで利用できる国際交流自然体験施設へのリニューアル工事	加太・友ヶ島	
	甲斐で巡る歴史体験【新規】	忍者や甲斐などの衣装を身に着て、和歌山城等を巡る歴史体験事業	和歌山城	
	観光資源開発の推進【新規】	茶道体験、農業体験、サイクリングツアー等の型旅行商品の企画・販売を支援		
	四季の郷公園リニューアル整備推進【継続】	農業体験型観光導入や地産消推進するため、レストラン農産物直売所などの整備を検討	四季の郷	
	<「道の駅」整備推進>			
	中央卸売市場に隣接する「道の駅」整備を促進【継続】	整備コンセプトを策定し、事業者の募集を実施	みなとオアシス和歌山【水軒ゾーン】	
	四季の郷公園に「道の駅」整備を検討【新規】	「道の駅」登録を視野に入れた整備検討	四季の郷	
	文化的風土の醸成【新規】	有吉佐和子氏のゆかり品など、本市出身著名作家を公開し文化的風土醸成を図る		
	陸奥宗光没後120年事業【新規】	陸奥宗光没後120年を迎え、改めて功績広く市民に知らしめ、内外にPR		
	南方熊楠生誕150周年記念事業【新規】	南方熊楠ゆかりの地を巡るフィールドワーク開催やマップ作成し、本市が生誕の地であることを内外にPR		
<魅力ある和歌山城へ>				
ビュースポットの整備【新規】	本丸御殿跡の一部に天守閣を臨む新たなスポットを整備	和歌山城	第39回	
長屋門の活用【新規】	岡公園に移築された長屋門を一般公開	和歌山城		
大奥・能舞台の復元【新規】	二の丸大奥、西の丸能舞台等の整備に向けて、基本資料の収集・検討及び構想の具体化	和歌山城		
風の芝の整備【拡充】	文化財の史跡指定を目指し寒測図作成のための測量	和歌山城		
景勝地 “和歌の浦、歴史・文化のまちづくりまちづくりまちづくり【拡充】	和歌の浦魅力向上活性化目指し、重点区域として、歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画を策定	みなとオアシス和歌山【和歌浦湾ゾーン】		
地域の歴史資料室整備【継続】	平井通路や雑賀衆に関する歴史資料を展示機能も兼ね備えた地域交流の拠点となる複合施設(平井文化会館・児童)の実施計画に着手	平井地区		

出典：和歌山市の各年度予算の主要事業の概要資料

第2章 上位計画と関連計画の整理

1. 上位・関連計画との関係

本報告書が提案する総合交通計画とその上位計画・主な関連計画は次の通りである。

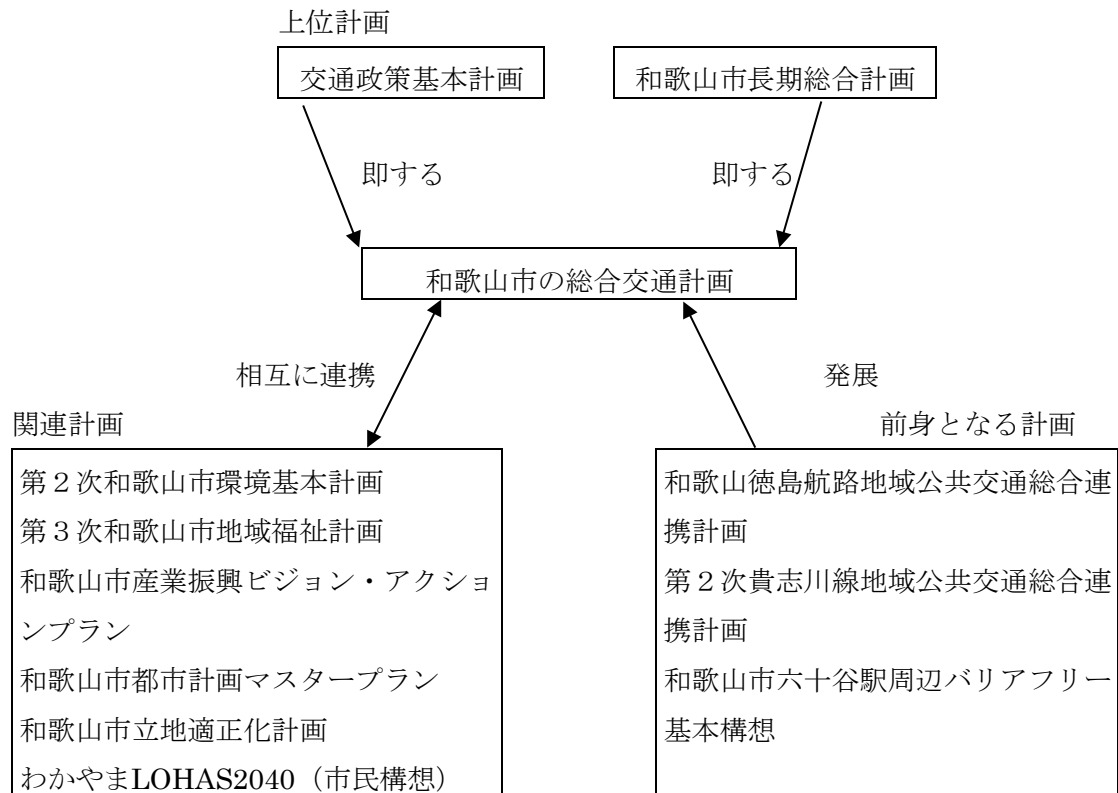
(1) 上位計画

- ・ 交通政策基本計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）
- ・ 第 5 次和歌山市長期総合計画（平成 28 年度策定）

(2) 関連計画

- ・ 第 2 次和歌山市環境基本計画（平成 20 年度策定）
- ・ 第 3 次和歌山市地域福祉計画（平成 26 年度策定）
- ・ 和歌山市産業振興ビジョン・アクションプラン（平成 27 年度策定）
- ・ 和歌山市都市計画マスタープラン（平成 28 年度第 2 回改定）
- ・ 和歌山市立地適正化計画（平成 28 年度策定）
- ・ わかやま LOHAS2040（平成 26 年 4 月発行の市民構想）

図表 2-1 和歌山市の総合交通計画の上位・関連計画



出典：筆者作成

2. 上位計画の概要

(1) 国の交通政策基本計画

この計画は、交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日公布・施行）に基づいて策定され、平成 27 年 2 月 13 日閣議決定された、わが国の交通政策に関する最上位の計画である。

1) 計画期間

平成 26（2014）年度～平成 32（2020）年度

2) 基本計画の構成

現在の社会的経済的課題に対応した交通関係施策を、以下の 3 つの基本的方針の下で推することとされている。

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

3) 方針・目標・施策等

この計画に盛り込まれている基本的方針、目標と施策等は次の通りである。

図表 2-2 交通政策基本計画の方針・目標・施策等

基本的方針	目標	趣旨や施策の例（数値目標の年度は平成32年度、 現況値は特記なき場合平成25年度）
豊かな国民生活に 資する使いやすい 交通の実現	自治体中心に、コンパクトシ ティ化等まちづくり施策と連 携し、地域交通ネットワー クを実現する	<ul style="list-style-type: none"> ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画の策定数 100件 ・デマンド交通の導入市町村 311を700に
	地域の実情を踏まえた多様な 交通サービスの展開を後押し する	<ul style="list-style-type: none"> ・人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービス（LRT、BRT、デマンドタクシー、サイクルトレイン、コミュニティサイクル、バスフロート船等）を提供する

		<p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低床式路面電車導入率 約25%を35%に ・コミュニティバス導入市町村 54を100に
	バリアフリーをより一層身近なものにする	<p>・すべての人が参画できる社会と超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現するため、バリアフリーに関するこれまでの数値目標を着実に実現するほか、ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進や、低コストのホームドア開発による更なる普及促進などを行う</p> <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ステップバスの導入割合 44%を約70%に ・主要鉄道駅の段差解消率 83%を約100%に ・ホームドアの設置数を583駅から約800駅に
	旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる	<p>・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上</p> <p>・公共交通機関のサービスレベルの見える化</p> <p>・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進</p> <p>・ITS技術等の活用による道路利用の効率化</p> <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県を、12県から0県に ・バスロケーションシステムが導入された系統数 11,684系統（平成26年）を17,000系統に
成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築	我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する	(略)
	地域間のヒト・モノの流動を拡大する	<p>・新幹線ネットワーク（整備新幹線、リニア中央 新幹線）の着実な整備と地域鉄道等との連携</p> <p>・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用（スマートICの整備等）</p> <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大 金沢開業前後の平成26年から29年に20%増 函館開業前後の平成27年から30年に10%増 ・道路による都市間速達性の確保率 平成24年48%を平成28年に約50%へ

	<p>訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通分野での外国人受入環境整備（ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等） クルーズ振興を通じた地域の活性化 免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実 「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実 <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 無料Wi-Fiの導入割合を、主要空港で87%を100%に 新幹線主要停車駅で52%を100%に クルーズ船での外国人旅客数を17.4万人から100万人に
	<p>我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開</p>	<p>(略)</p>
<p>持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり</p>	<p>大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通インフラの耐震対策、長寿命化対策 代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保 避難誘導、帰宅困難者対策 車両等の老朽化への対応 <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率を平成24年の91%から平成29年には概ね100%へ
	<p>交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する</p>	<ul style="list-style-type: none"> 関越道高速ツアーバス事故（2012）、JR北海道問題（2013）等を踏まえて、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る <p>主な数値目標 （略）</p>
	<p>交通を担う人材を確保し、育てる</p>	<p>(略)</p>
	<p>さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める</p>	<ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車の一層の普及 燃料電池車の本格的普及 充電インフラ・水素ステーション整備 グリーン物流（モーダルシフト等） <p>主な数値目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 新車販売に占める次世代自動車の割合を23.2%から50%へ モーダルシフトの推進（略）

出典：「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）より作成

(2)和歌山市長期総合計画

和歌山市長期総合計画は、和歌山市のまちづくりの最上位計画である。平成 28 年度に策定された第 5 次計画に盛り込まれた交通関連の内容等は次の通りである。

1) 計画期間

平成 29 (2017) 年度～平成 38 (2026) 年度

2) 概要

第 5 次和歌山市長期総合計画では、将来都市像として「安定した雇用を生み出す産業が元気なまち」、「住みたいと選ばれる魅力があふれるまち」「子供たちがいきいきと育つまち」「誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち」の 4 つは掲げられている。

このうち、土地利用分野では、「自然環境と都市基盤が調和した快適なまち」を目標に「適正な土地利用の推進」を政策とし、同じく「適正な土地利用の推進」と「良好な市街地の形成」を施策としている

また、交通分野では、同じく「自然環境と都市基盤が調和した快適なまち」を目標に、1 つめの政策として「道路網の整備」を掲げ、「基幹道路網の整備」と「生活道路の整備」を施策としている。また、2 つめの政策には「公共交通体系の充実」を掲げて、同じく「公共交通体系の充実」を施策としている。

以上の他、都市計画、観光、環境、福祉分野においても交通に関連する施策がある。

3) 交通関連施策等

第 5 次和歌山市長期総合計画に盛り込まれている交通に関連する施策等は次の通りである。

図表 2-3 第 5 次和歌山市長期総合計画における交通関連施策

分野	政策	施策	交通に関連する取組
安定した雇用	地域を支える既存産業の振興	地域を支える既存産業の振興	・地域の生活を支えるサービス産業の生産性向上（先進的な取組事例等の導入や研修会の開催等を支援、多様なニーズへの対応やサービスの差別化）
を生み出す産業が元気	新たな事業の創出と産学官金・異業種連携の促進	新たな事業の創出と産学官金・異業種連携の促進	・まちづくり指標として創業件数（H27年度の83件を、H38年度には10年間の累計で680件に）、企業立地による新規雇用者数（H27年度の51人を、H38年度には10年間の累計で840人に）を設定、取組方針のひとつに和歌山の魅力を総動員した企業立地の推進（交通アクセスや基幹道路網など充実した産業基盤に関する情報発

な ま ち			信、インターチェンジ周辺等への新たな企業立地の促進等)を記載
	観光の稼ぐ力の強化	観光客受入体制の整備	・まちづくり指標として友ヶ島入島者数(H27年度の58718人を、H38年度には96000人に)、和歌山城天守閣の入場者数(H27年度の233102人を、H38年度には380000人に)を設定、取組方針のひとつに観光基盤の充実(案内機能や公共交通等の交通機能の充実、外国人観光客に対する外国語表記案内の整備等)、観光資源の魅力向上(サイクリングロードや中央卸売市場に隣接する道の駅の整備等)、地域資源を活用したブランド力の強化(大学、鉄道事業者、旅行会社等の関係機関と連携)を記載
		観光客の誘致	・まちづくり指標として観光消費額(H27年度の43951百万円を、H38年度には52870百万円に)、年間宿泊者数(H27年度の839千人泊を、H38年度には1110千人泊に)を設定、取組方針の中にクルーズ船の入港受入体制の強化等を記載
	産業を支える「人」の確保	産業を支える「人」の確保	・取組方針として人材の確保と育成等を記載
住 み た い と 選 ば れ る 魅 力	中心市街地の魅力向上	中心市街地の魅力向上	・まちづくり指標としてまちなか居住人口の比率(H27年度の8.9%を、H38年度には9.3%に)を設定し、取組方針として都市機能の充実とまちなか居住の促進(南海和歌山市駅への市民図書館の移転など)、賑わいの創出(中心市街地に大学を誘致する等)の2つを記載
か が あ ふ れ る ま ち	各地域における魅力的なまちづくり	各地域における魅力的なまちづくり	・取組方針のひとつに地域まちづくり活動の推進
	自然と共生する環境にやさしい社会の形成	環境の保全	・取組方針のひとつに地球環境の保全があり、地球環境問題に関する啓発・情報提供、省エネルギー対策、温室効果ガス排出削減等を記載
子 供 た ち が い き い ま ち	安心して子供を 生み育てること のできる環境の 整備	安心して子供を 生み育てること のできる環境の 整備	(交通面の記載なし)
	安全・安心な教育環境の整備	安全・安心な教育環境の整備	・取組方針のひとつに子供たちの安全の確保があり、登下校時の見守り活動を例示

誰もが安心して住み続けられる持続可能なまち	コンパクトシティの実現	集約型のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・交通に関連するまちづくり指標として通勤・通学・買い物などの日常生活の便利さの市民満足度（H27年度の32.5%を、H38年度には35.5%に）を設定 ・取組方針として、適正な土地利用の推進（市街化区域において中心市街地や主要な駅周辺などに生活サービス施設など都市機能の集積を図り、市街地における人口密度を維持。市街化調整区域においては、無秩序な開発を抑制しつつ、駅や小学校周辺などの生活拠点に居住と日常生活に必要な機能の緩やかな誘導を図る）、良好な市街地の形成（公共施設の再配置や民間による市街地再開発などを進めることによりコンパクトシティの核となる中心市街地の活性化を図るとともに、引き続き都市基盤の整備の実施などを通じ良好な市街地の形成を図る）を記載
		公共交通体系の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり指標として市内公共交通機関の年間輸送人数を設定（H27年度の30099千人を、H38年度には30761千人に） ・取組方針として公共交通機関の利用促進、利便性の向上（駅やバス停周辺の環境整備によるアクセス性の向上、事業者が行うバリアフリー化の促進など）、公共交通機関の維持・充実（和歌山電鐵貴志川線の存続、運営状況が低迷する公共交通機関及び地域が主体となって運行する地域バス等への支援、地域公共交通網形成計画の策定、新交通システムを含めた集約型のまちづくりにふさわしい公共交通体系に関する長期的観点からの研究）、広域的交通機能の充実（関西国際空港へのアクセス向上の働きかけ、和歌山下津港の整備・充実の働きかけ）の4つを記載
	都市機能や市民生活を支える道路網の整備	基幹道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり指標として重点整備区間道路（都市計画道路のうち10年間で重点的に整備を進める道路）の整備進捗率（H27年度の25.0%を、H38年度には91.0%に）と、（仮称）京奈和・第二阪和連絡道路の供用率（同0%を100%に）を設定
		生活道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり指標として市道の改良率を設定（H27年度の59.6%をH38年度には64.0%に） ・取組方針として、道路の新設・改良の促進、橋梁・トンネル等の適正管理、安全で快適な道路環境の整備及び通学路の安全確保、道路の防災・減災機能の向上の4つを記載
	防災体制の充実	災害に強いまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・防災空間、道路及び河川の整備（円滑な避難・救助活動や緊急物資輸送等の役割を担う道路整備を推進）、ライフラインの確保（鉄道等の施設の耐震性と代替性を確保）を記載

安全で安心な市民生活の確保	交通安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり指標として交通事故発生件数を設定（H27年度の1549件を、H38年度には500件に） ・取組方針として、市民の交通安全意識の普及啓発と、放置自転車等の対策の推進を記載
健康で元気に暮らせる環境づくり	健康づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・生涯を通じた健康づくりの推進（成人期から高齢期における運動習慣の定着など）を記載
将来に向かって希望の持てる福祉社会の形成	高齢者の生活の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が安心して安全に暮らすことのできるまちづくり（ハード ・ソフト両面においてバリアフリー化やユニバーサルデザインを踏まえたまちづくりを推進）を記載
	障害のある人の自立と社会参加の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・障害のある人が安心して安全に暮らすことのできるまちづくり（公共的施設のバリアフリー化推進、ユニバーサルデザインの普及）を記載
地域コミュニティの充実	地域コミュニティの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ活動への支援、市民公益活動への支援を記載

出典：和歌山市(2017)「第5次和歌山市長期総合計画」より作成

3. 関連計画の概要

(1)和歌山市環境基本計画

和歌山市環境基本計画は、平成 21 年 3 月に第 2 次計画が策定されたが、その後その骨格部分は継承しつつ、社会情勢変化に対応するため等として平成 26 年 3 月に第 2 次和歌山市環境基本計画後期基本計画が改めて策定された。この後期基本計画における交通関連の記載状況は次の通りである。

1)計画期間

平成 26 (2014) 年～平成 29 (2017) 年

2)交通関連施策等

望ましい環境像を「みんなでつくる人と自然が共生する環境にやさしいまちわかやま」とした上で、5つの基本目標を掲げ、その達成のための施策を示している。交通との関連性が深い施策は次の通りである。

図表 2-4 第 2 次和歌山市環境基本計画後期基本計画における交通関連施策等

基本目標	交通関連の施策
健康で安心・安全に暮らせる魅力あるまち	<ul style="list-style-type: none">・大気環境の保全を目標とした施策のひとつに自動車排ガス対策があり「自動車排出ガス測定局の測定結果や国の自動車排出ガス規制の動向を注視し、関係機関とともに渋滞緩和に向けた道路整備などの対策を行います」とされている・騒音・振動対策が施策のひとつにあり、「一般の地域・道路に面する地域の環境騒音及び道路交通振動の現況を把握し、落ち着いた暮らしの維持に努めます」とされている
歴史と文化を生かし、個性とやすらぎのある快適なまち	<ul style="list-style-type: none">・「まちなみの美しさに対する市民満足度」の向上を数値目標化した上で、主要施策として放置自転車対策、放置自動車・船舶対策、都市のバリアフリー化、幹線道路の花壇や街路樹の整備、電線類の地中化が示されている
資源を大切に、循環型住会をめざす地球にやさしいまち	<ul style="list-style-type: none">・「温室効果ガス排出量の削減率」等を数値目標化した上で、主要施策としてエコドライブの推進、公共交通機関の利用促進（モビリティ・マネジメントの推進）、低公害車・低燃費車の普及推進が示されている

出典：和歌山市(2014)「第 2 次和歌山市環境基本計画後期基本計画」より作成

(2)和歌山市地域福祉計画

和歌山市地域福祉計画は、平成 27 年 3 月に第 3 次計画が策定された。この計画における交通関連の記載状況は次の通りである。

1)計画期間

平成 27 (2015) 年度～平成 31 (2019) 年度

2)基本理念と基本方針

基本理念「お互いを尊重し、支えあう“元気な福祉のまち”を、わたしたちの“参加と協働”で創出します」

基本方針

1. 地域での生活を支えるサービスや活動を充実します
2. 地域福祉の担い手と協働のしくみを広げます
3. 安全で快適に暮らせる地域の環境をつくります

3)交通関連施策等

この計画では、基本方針 3「安全で快適に暮らせる地域の環境をつくります」のもとに交通との関連性が深い施策が置かれている。

図表 2-5 第 3 次和歌山市地域福祉計画における交通関連施策等

交通関連の施策	内容
ユニバーサルデザインのまちづくりをすすめます	・だれもが安全で快適に移動や生活ができるように、バリアのない“ユニバーサルデザイン”のまちづくりをすすめます。そのために、高齢者や障害者、子ども連れの人や病気の人などに配慮して、住宅や道路、建築物などのバリアをなくしたり、だれにもわかりやすい情報提供をすすめます。また、お互いに理解し、困っているときには気持ちよく支えあうよう、“心のバリアフリー”をすすめます。
移動への支援を充実します	・日常生活や社会参加が自由にできるように、移動手段を充実します。また、遠くまで出かけなくても、必要な支援を届けたり、できるだけ身近なところで受けられるようにする配慮やサービスも推進していきます。
犯罪や交通事故からの安全を高めます	・犯罪や交通事故などを防ぐための理解や意識を高め、地域ぐるみで取り組んで、安全で安心なまちづくりをすすめます。

出典：和歌山市(2015)「第 3 次和歌山市地域福祉計画」より作成

(3)和歌山市産業振興ビジョン

和歌山市産業振興ビジョンは、平成 28 年 3 月に策定された。このビジョンにおける交通関連の記載状況は次の通りである。

1)計画期間

平成 28 (2016) 年度～平成 37 (2025) 年度

2)交通アクセスの状況等に関する主な記載

- ・平成 27 年の関西国際空港の国際線旅客数が過去最高となった
- ・和歌山市の観光入込客数は平成 23 年を底として増加傾向
- ・平成 27 年の観光入込客数は、対平成 23 年で外国人が約 18 倍、日本人が約 1.5 倍
- ・平成 28 年に京奈和自動車道（一部区間を除き無料）が県内全通し、将来的には奈良市まで約 60 分、京都市まで約 100 分で到達可能となる
- ・平成 28 年度に第二阪和国道が全通し、大阪府南部へのアクセス性が向上する
- ・平成 30 年度には和歌山南 IC（仮称）が供用され、南港山東線と接続される
- ・「関西国際空港から約 30 分というアクセスの良さに加え、阪和自動車道のインターチェンジ増設、第二阪和国道や京奈和自動車道の整備により、大阪、奈良、京都、名古屋方面等とのアクセス性が向上することで、企業競争力の強化、企業立地の増加、観光客の誘客拡大、市民生活の利便性向上への効果が期待できます」（p.25）

3)基本目標

交通アクセスの利便性向上と外国人観光客の急増等をチャンスと捉え、和歌山市の産業の現状や強み・弱みを踏まえた上で、基本目標を次のように設定している。

- ・域外から稼ぐ力の強化と域内経済の好循環の創出
- ・和歌山市の特性を活かしたブランドの確立
- ・働きやすく、住みよいまちの実現

4)交通関連施策等

この目標のもとで、12 の産業戦略が掲げられている。それらのうち、交通に関連するものは次の通りである。

図表 2-6 和歌山市産業振興ビジョンにおける交通関連施策等

戦略	主な内容
地域資源の再評価等によるブランド力の強化と観光資源の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関と連携し、地域資源を再評価して整理し、組み合わせてストーリー化して、着地型旅行商品等へと深化させる ・ストーリー化した地域資源を売り出すために、和歌浦や加太を含めたサイクリングロードの整備や、二次交通の充実、夜間観光のためのライトアップやイルミネーションの効果的な活用等、必要となる整備等を行う
和歌山観光の効果的プロモーションによる滞在型観光の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・高野山、南紀白浜などの県内観光地との連携 ・宿泊者収容能力の高さや交通結節点であることを活かした和歌山観光のベースキャンプ化 ・京奈和自動車道や、検討中の京奈和自転車道を活かした京都、奈良、伊勢志摩等との連携による誘客
外国人観光客の誘客拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・外国語表記の案内板の設置、多言語パンフレットの作成、案内窓口の設置等
産業を支えるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道と第二阪和国道の接続、（仮称）和歌山南スマート IC の整備、幹線道路網等（市駅和佐線、松島本渡線、南港山東線、今福神前線、有本中島線等）の整備促進といった、幹線道路の戦略的な整備を推進 ・働く人や観光客などあらゆる人にとって利用しやすい公共交通環境を整備するため、鉄道路線の維持や利便性の向上、バス路線の再編や地域バス等の導入検討、L R T等の次世代交通機能の導入の可能性の検討を実施

出典：和歌山市(2016)「和歌山市産業振興ビジョン」より作成

(4)和歌山市都市計画マスタープラン

1) 都市計画マスタープランの概要

和歌山市では、都市計画マスタープラン（都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」）を平成11年3月に策定し、平成24年に第1回改定を行った後、平成29年3月に第2回改定を行っている。

第2回改定は、第5次長期総合計画基本構想や県の都市計画区域マスタープランの改定、まち・ひと・しごと創生法の改正に基づく「和歌山市人口ビジョン」及び「和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や、都市再生特別措置法の改正に基づく「和歌山市立地適正化計画」（後述）の策定などに対応したものである。

計画の目標年次は、平成27年度（2015年）を基準とした20年後の平成47年度（2035年）とし、平成27年の人口（実績値）364,154人に対し、同47年の将来人口目標は298,400人に設定されている。

全体構想においては、下記の7項目の基本目標が掲げられている。

- ① 中核都市として多様な機能と魅力を持つまちづくり
- ② 多様な拠点と共に高め合うまちづくり
- ③ 交通ネットワークの充実による連携のまちづくり
- ④ 誰もが安心、安全で快適に住み続けられるまちづくり
- ⑤ 自然や歴史文化を活かした観光と交流のまちづくり
- ⑥ 環境に配慮し、次世代に継承するまちづくり
- ⑦ 市民や多様な主体の連携で行うまちづくり

さらに、将来都市構造として「多極型のコンパクトなまちづくり」が掲げられ、「拠点」（中心拠点、地域拠点、集落拠点）、「都市軸・交流軸」（広域連携軸、地域連携軸）、「ゾーン」（工業機能ゾーン、産業・物流機能ゾーン、観光レクリエーション機能ゾーン）の3要素を基本とした都市構造が提示されている。

図表 2-7 和歌山市都市計画マスタープランにおける「拠点」

都市計画マスタープランにおける定義	
《中心拠点》	○商業業務機能や行政機能、交流機能をはじめとする多様な機能の集積地区
《地域拠点》	○地域の特性に応じた暮らしや活動を支える機能の集積地区
《集落拠点》	○集落地の生活において必要となる生活サービス機能の集積地区 ・市街化調整区域における駅周辺や特定集落

出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p. 64

図表 2-8 和歌山市都市計画マスタープランにおける「都市軸・交流軸」

都市計画マスタープランにおける定義			
《広域連携軸》	○広域的な都市間をネットワークする高速道路等及び鉄道網	高規格幹線道路 地域高規格道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪和自動車道 ・ 京奈和自動車道 ・ 第二阪和国道
		幹線鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 阪和線 ・ J R 紀勢本線 ・ 南海本線
《地域連携軸》	○地域間及び拠点間をネットワークする主要道路及び都市鉄道、基幹公共交通軸	主要道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道の一部 ・ 主要地方道の一部 ・ 都市計画道路の一部
		都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 和歌山線 ・ 南海和歌山港線 ・ 南海加太線 ・ 和歌山電鐵貴志川線

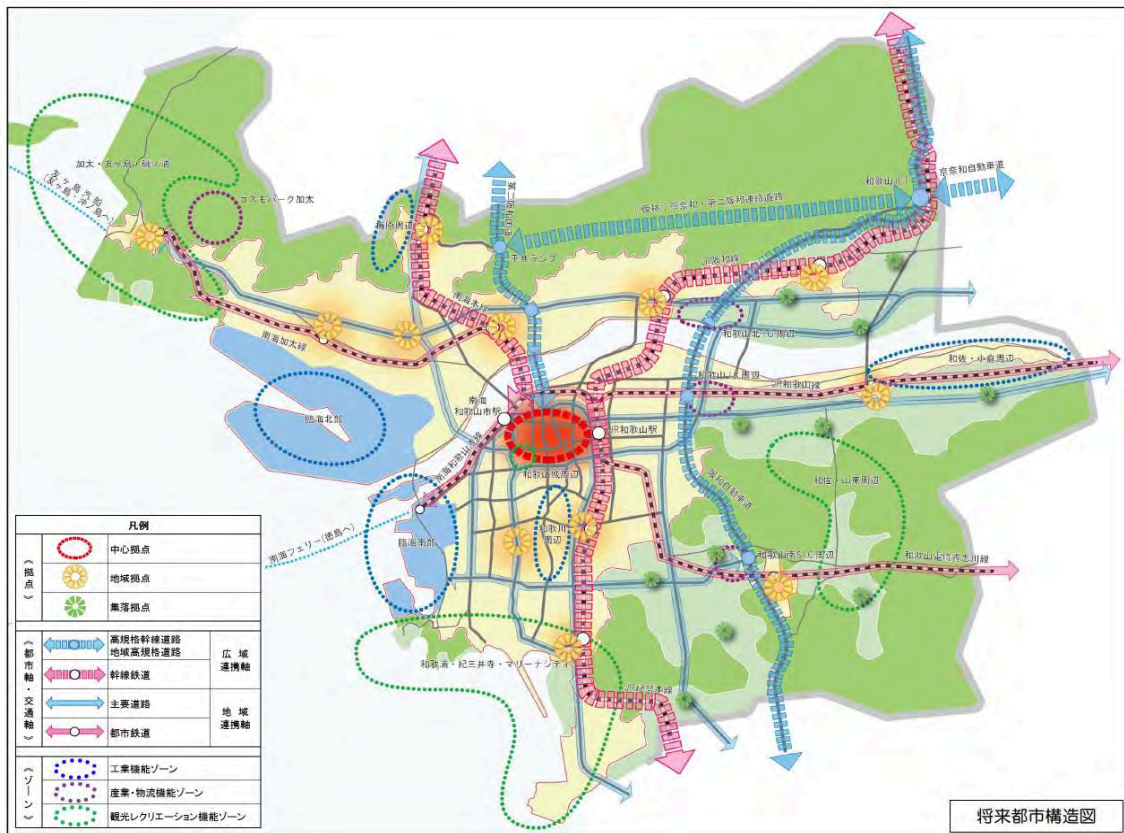
出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p.64

図表 2-9 和歌山市都市計画マスタープランにおける「ゾーン」

都市計画マスタープランにおける定義	
《工業機能ゾーン》	○周辺環境との調和に配慮しながら、工業機能の維持強化を図るとともに、さらなる工場や関連産業の誘致を通じた雇用の促進など、生産環境の維持・整備を図る地区。
《産業・物流機能ゾーン》	○産業や物流機能等の需要に対応し、地域の活性化や雇用促進などを図る地区 ・ 阪和自動車道インターチェンジ周辺 ・ コスモパーク加太周辺
《観光レクリエーション機能ゾーン》	○観光交流を牽引する観光レクリエーション地区 ・ 和歌山城周辺 ・ 加太・友ヶ島・磯ノ浦 ・ 和歌浦・紀三井寺・マリーナシティ ・ 和佐・山東周辺

出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p.65

図表 2-10 和歌山市都市計画マスタープラン（平成 29 年）の将来都市構造図



出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p.67

将来都市構造としての「多極型のコンパクトなまちづくり」の実現に向け、都市整備の基本方針が以下の 10 項目について提示されている。

- (1) 土地利用の方針、(2) 市街地整備の方針、(3) 交通施設整備の方針、(4) 公園・緑地整備の方針、(5) 河川・下水道整備の方針、(6) その他の都市施設整備の方針、(7) 景観形成の方針、(8) 住宅整備・供給の方針、(9) 人にやさしい都市づくりの方針、(10) 安心で安全な都市づくりの方針。これらの詳細については割愛するが、本報告書に直接関わりのある「(3) 交通施設整備の方針」については、1) 道路の整備方針（①広域幹線道路、②都市計画道路、③生活道路）、2) 公共交通機関整備の方針、3) 駅前広場及び駐車場整備の方針、4) 港湾の整備の方針の 4 点が掲げられている。

このうち 2) については、「交通拠点及び市民生活に密接な関係のある主要な施設を結ぶバスの運行については、地域公共交通網形成計画の策定により見直すなど、市民生活や来街者の利便性の向上を図」とともに、「地球温暖化防止、環境負荷軽減のため、自家用車から鉄道やバスへの利用転換を促すこと等が掲げられ、3) については、「南海和歌山市駅については、市街地再開発事業によ

り交通結節機能の強化を図ることや、「地域の拠点となる駅やバス停については、アクセスの向上を図るため、周辺の環境整備を進め」ること等が掲げられている*。

全体構想に続いて、市内を7地域（①中心部地域、②北西部地域、③北部地域、④北東部地域、⑤東部地域、⑥南東部地域、⑦南部地域）に区分し、それぞれの地域別構想が掲げられている。それらの詳細については割愛するが、各地域の将来像とまちづくりのテーマは以下の図表に示す通りである。

図表 2-11 地域の将来像とまちづくりのテーマ

地 域	地域の将来像とまちづくりのテーマ	
①中心部地域	将来像	和歌山の中心となる活力と魅力あふれる城のまち
	テーマ	① 都市の中心の魅力を磨き人々が集うまちづくり ② 充実した交通の利便性を活かしたまちづくり ③ 高度な都市機能を活かしたまちなか居住の環境づくり
②北西部地域	将来像	友ヶ島を望む雄大な自然を活かした観光と交流のまち
	テーマ	① 豊かな自然と史跡を活かした観光のまちづくり ② 漁業振興と企業誘致による新しい産業のまちづくり ③ 海と山の魅力を活かした住まい環境づくり
③北部地域	将来像	新たな魅力形成に向けた活気にあふれるまち
	テーマ	① 学術研究機関や商業機能が集積する新都市づくり ② 交通の利便性を活かしたまちづくり ③ 水と緑が豊かな住宅地と多様な産業が調和するまちづくり
④北東部地域	将来像	和泉山脈と紀の川に囲まれた親しみある交流のまち
	テーマ	① 広域交通を活かした発展のまちづくり ② 郊外型住宅のゆとりある住まい環境づくり ③ 山と川と田園景観を望む地域づくり
⑤東部地域	将来像	紀の川に広がる田園と産業のまち
	テーマ	① 活気ある産業と田園が調和するまちづくり ② 熊野古道と風土が息づく歴史の地域づくり ③ 紀の川と山が織り成す景観を育むまちづくり
⑥南東部地域	将来像	緑豊かな農園が広がる安らぎとゆとりのまち
	テーマ	① 山並みと農園が調和する緑豊かなまちづくり ② 文化と農業のレクリエーションを活かした地域づくり ③ 交通ネットワークを活かした交流のまちづくり
⑦南部地域	将来像	歴史と新たな賑わいが共にいきづく海辺のまち
	テーマ	① 和歌浦湾の景観と歴史を活かした観光のまちづくり ② 港湾機能の充実と港を活かした交流の地域づくり ③ 海風の香る自然豊かな住まい環境づくり

出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p.107

*同上，p.82

2) 将来都市構造としての「多極型のコンパクトなまちづくり」

都市計画マスタープランにおいては、将来都市構造として「多極型のコンパクトなまちづくり」を掲げ、そのイメージについては以下のように説明されている*。

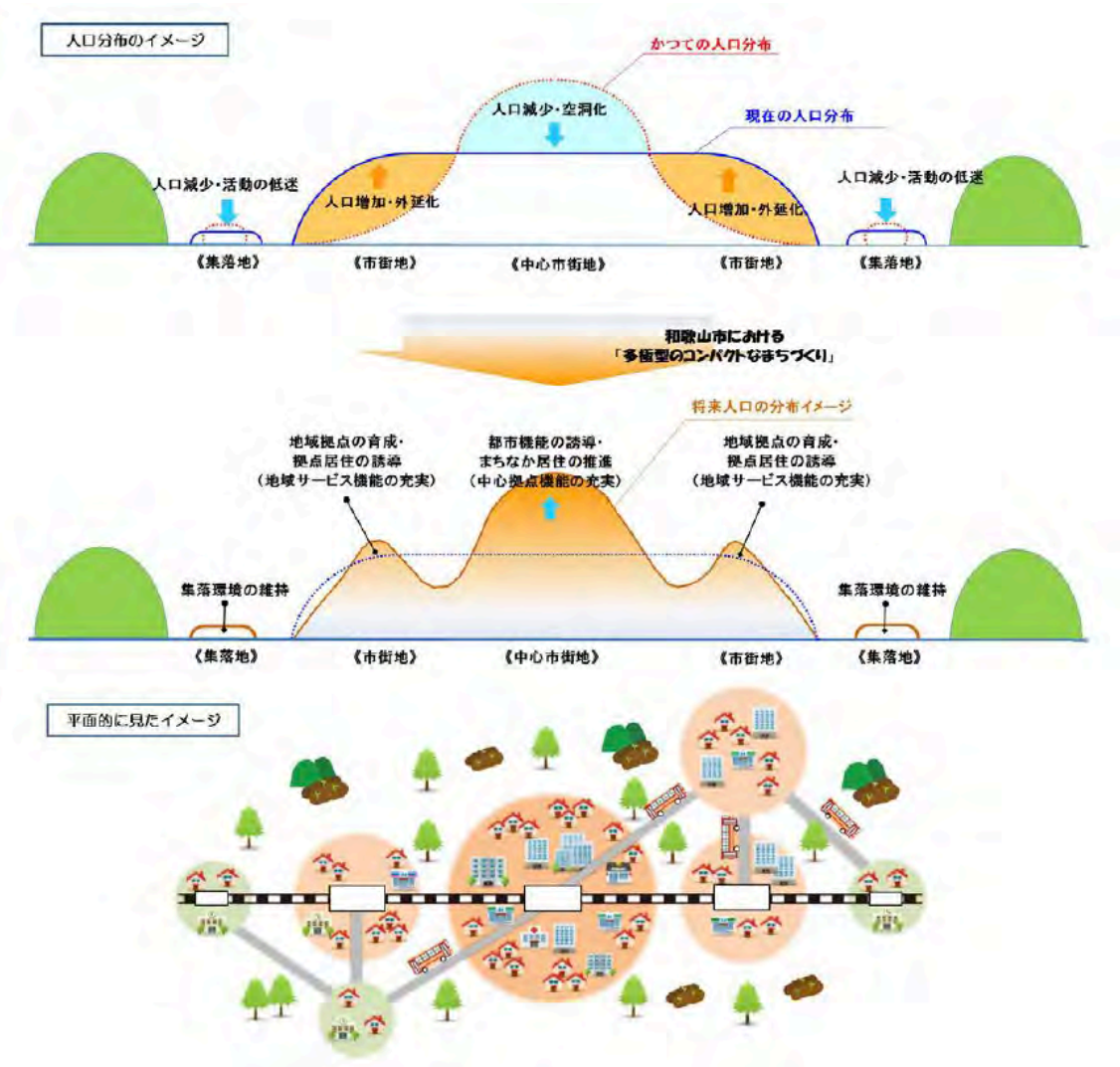
和歌山市がめざす「多極型のコンパクトなまちづくり」は、今後の人口減少社会を迎える中で、市街地をコンパクトにすることだけでなく、「中心市街地」、「市街地」、「集落地」のそれぞれが役割を補完しながら、和歌山市全体として持続可能であることを目指すものであり、それぞれの特性に応じた拠点を配置するとともに、必要となる都市機能や生活サービス機能の充実を図っていくこととします。

このことにより、各種の都市機能が集積した「中心市街地」におけるまちなか居住だけでなく、自然環境や地域資源を活かした田園(集落地)居住など、市街地のコンパクト化をめざしつつ、ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方が選択できるまちづくりにより、それぞれの地域において暮らし続けられる環境づくりを進めます。

次項で示す和歌山市立地適正化計画は、ここに示される将来都市構造にも準拠した形で策定されている。

*同上, p.63

図表 2-12 多極型のコンパクトなまちづくりへの人口及び拠点配置イメージ図



出典：『和歌山市都市計画マスタープラン』和歌山市，平成 29 年 3 月，p.63

(5)和歌山市立地適正化計画

1) 立地適正化計画とは何か

平成 26 年（2014）の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画が制度化された。これは人口減少、高齢化、中心市街地の衰退、行政の財政状況の悪化など、これまでも対応が求められてきた都市を取り巻く諸課題に対し、医療・福祉施設、商業施設、住宅などがまとまって立地し、これらの施設に公共交通でアクセスできる都市構造を「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて構築することで、住民・行政・民間事業者が一体となって持続可能な都市経営を実現することをめざして創設されたものである。

国土交通省のホームページによれば、立地適正化計画の意義として、以下の5点が掲げられている*。

1. 都市全体を見渡したマスタープラン：居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版
2. 都市計画と公共交通の一体化：コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携
3. 都市計画と民間施設誘導の融合：民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画を融合
4. 市町村の主体性と都道府県の広域調整：都道府県は、立地適正化計画を作成している市町村に配慮し、広域的な調整を図る
5. 市街地空洞化防止のための選択肢：住居や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能

このうち「2. 都市計画と公共交通の一体化」に関しては、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画（地域公共交通の活性化および再生に関する法律（2007）に基づく）を整合して定めることが求められ、必要に応じて両計画を一体的に策定することも想定されている。

立地適正化計画の策定主体は市町村であるが、検討に際しては民間事業者や住民代表等の地域の関係者と活発な議論を交わし、連携することとされ、法定協議会や任意の協議会の活用も想定されている。計画の内容は、それぞれの都市が抱える課題の分析を行った上で、まちづくりの方針、目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策、誘導方針を定め、その上で、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」等の設定、具体的な誘導施設、定量的な目標値、施策の達成状況に対する評価方法等を定めることとされている。またこれらの検討に際しては、公共交通の充実、公共施設の再編、公有財産の最適利用、医療・福祉、防災、中心市街地活性化等のまちづくりに関わるさまざまな関係施策との連携を図ることが重要であり、都市計画部局と他部局が連携して解決に取り組むことが重要となる。

立地適正化計画の区域は都市計画区域内に定めねばならず、都市計画区域全体とすることが基本とされている。さらに立地適正化計画の区域内には、以下の「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」の双方を定める必要がある。また「都

*国土交通省「立地適正化計画制度の意義と役割 ～コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進～」http://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html（2017年8月22日参照）

市機能誘導区域」は「居住誘導区域」の中に定めるものとされ、前者においては「立地を誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）」を定めることとされている。また、これらの区域において行われる関連事業に対しては、交付金等の支援措置や、都市機能誘導区域外での都市機能立地の事前届出など、都市計画に関する特例措置・税制措置が講じられることとなる。

国土交通省ホームページの最新の情報によれば、平成 29 年 8 月 23 日現在、128 の市町村が立地適正化計画に関する取り組みを公表している*。

図表 2-13 居住誘導区域と都市機能誘導区域

区域名	説明
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域
都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域 ○都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設） ：居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。

出典：国土交通省「みんなで進める、コンパクトなまちづくり ～いつまでも暮らしやすいまちへ～」（立地適正化計画概要パンフレット、平成 26 年 8 月）を元に筆者作成

2) 和歌山市立地適正化計画の概要

和歌山市においては、平成 29 年 3 月 1 日に立地適正化計画が策定されている。和歌山市においても大きな課題となっている少子高齢化・人口減少、中心市街地の魅力低下等の解決に向け、「若年層から“選ばれる”まちづくり」、「生活サービスの維持・強化」、「時代にあった高次都市サービスの提供」の 3 つの方針が掲げられている。さらに、これらの方針を具体化するための施策として、「人口密度の維持に関する施策」「中心拠点における都市機能の維持・誘導に関する施策」、「公共交通ネットワークの形成に関する施策」の 3 点が掲げられている。

*国土交通省「立地適正化計画作成の取組状況」

http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_fr_000051.html (2017 年 8 月 23 日参照)

図表 2-14 和歌山市立地適正化計画の方針を具体化するための施策

施策	内容
人口密度の維持に関する施策	<p>市街化区域では、人口密度を維持するために、居住誘導区域を設定し、拡散型都市からの脱却を図るとともに、主要な鉄道駅、バス停周辺地区に地域拠点としての都市機能区域を設定し、必要な生活サービスを維持・誘導する取組を進めます。</p> <p>一方、市街化調整区域では無秩序な拡散を抑制し、鉄道駅や小学校(避難所)周辺などの生活拠点に居住と日常生活に必要な施設を緩やかに誘導します。</p>
中心拠点における都市機能の維持・誘導に関する施策	<p>中心市街地では都市機能誘導区域を設定し、高次都市機能の誘導・維持を図ります。</p> <p>まちなかを活性化させる「学生のまち・若者のまち」を形成し、中心市街地に計画されている市民文化交流センター、市民図書館の整備とあわせて、若者を中心に、人々の交流や地域での活動が活発に行われ、様々な世代から住みたい、訪れたいと思われる魅力あるまちづくりを進めます。さらに、子育て施設、医療施設、大規模商業施設の誘導を図ります。</p> <p>「学生のまち・若者のまち」を促進するために、公的不動産、民間活力を活用して、若者が集まり、交流を促進するための施設として、中心市街地に大学を誘致します。また、空き店舗、空き家等を民間主導で活用していくための事業計画の立案やリノベーションの取組を進めます。</p>
公共交通ネットワークの形成に関する施策	<p>地域公共交通網形成計画の策定により、都市機能を誘導する拠点間の公共交通ネットワークを形成し、広域的な都市機能の利用等をスムーズにすることで沿線の人口集積を維持し、持続可能なまちづくりを具体化します。</p>

出典：『和歌山市立地適正化計画』和歌山市，平成 29 年，pp.47-48

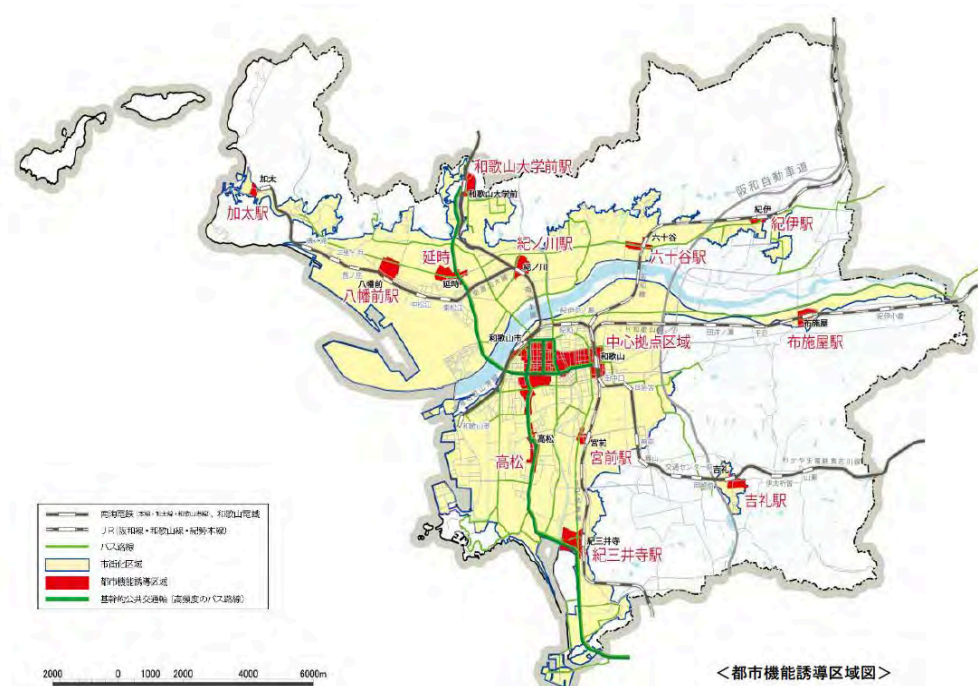
都市機能誘導区域に関しては、都市計画マスタープランで示される中心拠点、地域拠点および基幹的公共交通軸上の鉄道駅とバス停周辺を基本に、都市機能の集積状況や集積可能な区域を総合的に判断して定めたとされる。具体的には、中心市街地を「中心拠点区域」、それ以外の基幹的公共交通軸上の鉄道駅及びバス停周辺地区を「地域拠点区域」として位置づけ、それらの鉄道駅・バス停を中心に、以下の方針に基づき 13 の都市機能誘導区域が設定されている*。

- ① 地域拠点区域についての大きさは、拠点の中心となる駅・バス停からの徒歩圏内とし、中心から 300m~500m を基本とする。

*同上，p. 51

- ② 現地の地形・地物や用途区域界等、医療、商業施設等の集積状況をもとに区域を定める。
- ③ 用途地域のうち、第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、工業専用地域は、都市機能に関連する施設は立地しないこととし、区域設定の対象から除外する。
- ④ 中心拠点の都市機能誘導区域は、JR和歌山駅と南海和歌山市駅にはさまれた中心市街地（高次都市機能が集積している地域）とする。

図表 2-15 和歌山市立地適正化計画に定められた都市機能誘導区域



出典：『和歌山市立地適正化計画』和歌山市，平成 29 年，p.52

都市機能誘導区域においては、区域ごとに誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）を設定するものとされ、「医療施設」、「商業施設」、「子育て施設」、「福祉施設」、「教育文化施設」のそれぞれについて設定方針が示されている。その上で、既に区域内に必要な機能が充足している場合は「維持」、区域内には立地していないが概ね徒歩圏（半径 800m）内に立地している場合は、当該機能を「補完」する施設として設定（ただし中心拠点区域は適用しない）、区域内に立地するが不足している場合、または区域内に立地していないため必要とする場合は「誘導」するものと定められている。

図表 2-16 地域拠点区域に定める誘導施設

分野	誘導施設	法律による定義	立地状況											
			加太駅	八幡前駅	延時	和歌山大学前駅	紀ノ川駅	六十谷駅	紀伊駅	布施屋駅	高松	宮前駅	紀三井寺駅	吉礼駅
医療施設	病院	医療法第1条の5第1項	—	◎	◎	—	—	—	◎	—	◎	◎	◎	—
	診療所（内科）	医療法第1条の5第2項	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎
	診療所（小児科）	医療法第1条の5第2項	☆	◎	◎	◎	◎	◎	◎	☆	◎	☆	○	☆
商業施設	生鮮食品を取扱う小売店舗 (店舗面積: 1,000 m ² 超)		☆	☆	◎	◎	○	◎	☆	☆	◎	○	○	☆
教育文化施設	生涯学習拠点施設 (コミュニティセンター)		—	—	—	—	◎	—	—	○	—	—	☆	○

◎	区域に立地している。	(維持型)
○	区域に立地しないが、概ね 800m 圏内に立地する。	(補完型)
☆	区域に立地していない。	(誘導型)

出典：『和歌山市立地適正化計画』和歌山市，平成 29 年，p.68

図表 2-17 中心拠点区域に定める誘導施設

分野	誘導施設	法律等による定義	立地状況
医療施設	病院	医療法第1条の5第1項	◇
	診療所（内科）	医療法第1条の5第2項	◇
	診療所（小児科）	医療法第1条の5第2項	◇
教育文化施設	大学	学校教育法第1条	☆
	専修学校	学校教育法第124条	◇
	〈仮称〉市民文化交流センター ・中規模ホール 約 800~1,000 席程度 〈地域交流センター〉 ・コンベンション機能 約 500 席程度 〈まちおこしセンター〉		☆
	図書館 （延床面積：5,000 m ² 以上）	図書館法第2条第1項	◎
商業施設	百貨店・総合スーパー等 （店舗面積：5,000 m ² 以上）	日本標準産業分類による区分、その他ショッピングセンター等を含む	◇
	生鮮食品を取扱う小売店舗 （店舗面積：1,000 m ² 超）		◇
子育て施設	公立認定こども園	就学前の子供に関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項	☆
	こども総合支援センター	児童福祉法第10条第1項	◎
	地域子育て支援拠点施設	子ども・子育て支援法第59条第1項第9号	◇
	一時預かり機能がある施設	子ども・子育て支援法第59条第1項第10号	☆

◎	区域に立地している。	（維持型）
◇	区域に立地するが、充足していない。	（誘導型）
☆	区域に立地していない。	（誘導型）

出典：『和歌山市立地適正化計画』和歌山市，平成 29 年，p.69

居住誘導区域に関しては、平成 29 年 3 月の立地適正化計画の公表時点では具体的に定められていないが、都市機能誘導区域及びその周辺で生活利便性が確保される区域、将来にわたって現状の人口密度が確保され生活サービスが確保される区域、災害に対する安全性が確保される区域などをもとに、区域設定の検討を行うという考え方が示されており、平成 29 年度中に和歌山市都市計画審議会の専門部会を通じて検討が進められる予定である。

その他、都市機能誘導区域外における誘導施設の開発行為や、居住誘導区域外における一定規模以上の住宅建築等の開発行為に関する事前届出制度、公的不動産の活用方針、評価指標の検討等についても掲げられている。

(6)和歌山地域経済研究機構「持続可能なまちづくりを目指して～わかやま！LOHAS 2040～」

和歌山地域経済研究機構が平成 26 年に発表したまちづくり戦略である「持続可能なまちづくりを目指して～わかやま！LOHAS 2040～」*の要点は次の通りである。

1 基本構想

「暮らしやすく居心地がよい、ずっと住みたいと自信を持っていえるまち」
(キャッチコピーとして「わかやま！LOHAS 2040」)

LOHAS とは lifestyles of health and sustainability の略であるが、これをわかやま風に解釈し直し、健康的であると同時に、歴史や感動、心の豊かさ等を大事にした居心地のいい感じを表現している。

1 基本コンセプト

「良質な都市・市街地ストックと生活空間の形成 ～生活者視点に立った多様な主体による多核連携型コンパクトシティの形成～」

これは、鉄道・LRT・BRT の活用や新設により、鉄道駅をコアとした多核連携型コンパクトシティ化を進めるというコンセプトである。

1 基本スキーム

「賢く縮小・縮退し、賢く成長・発展すること：スマート・シュリンクとスマート・グロースのツイン戦略」

このスキームの要点は、人口構成上最も危機的な 2040 年を乗り越え持続可能なまちを作るために、市域を特色ある 5 つのエリアに分けてマネジメントする点にある。

*和歌山地域経済研究機構(2014)『持続可能なまちづくりを目指して：和歌山市まちづくり戦略研究会報告書：わかやま!LOHAS 2040』 <http://www.eco.wakayama-u.ac.jp/wtkkk/report24.html>

第3章 他地域の先進的な交通計画

1. 松本市(松本市における総合交通計画の状況)

(事例背景と報告内容)

今回、「まちづくりと交通政策」について、交通まちづくりの観点から、松本市の状況について報告させて頂く。松本市を事例に取り上げたことについては、平成26年度にも当研究機構の研究会「和歌山市まちづくり研究会」を行った際にも、和歌山市のような城下町であり、より具体的・現実的に展開している地域として取り上げさせて頂いた経緯もあるが、今回の「交通」に係わる部分についても、次世代交通システムの検討などと合わせ、各種政策の政策体系に先進性がみられることから、地方創生が言われる中での地方都市における好事例とするにふさわしい事例と思われるため、今後の和歌山市における「交通まちづくり」を進めていくための参考事例として、取り上げさせて頂いたところである。

松本市については、その全体を網羅する政策体系の先進性に着目したところであり、今後の和歌山市のまちづくりや交通政策の参考となる事例と認められることから、その状況について、様々な取り組みを行った結果やヒヤリングを実施したことなどから得られた現場の意見や生の声などを交えた形で、その状況を報告させて頂く。報告内容については、まちづくりや交通政策に関する(1)「基本コンセプト」、コンセプトを実行していくための(2)「各種政策・計画の状況」、交通政策の経緯を含めた交通政策と(3)「上位政策との関係性」、中心市街地の状況に観点を置いた(4)「現状と課題」、その中で、今後を見据えた(5)「次世代公共交通政策について」といった形で、各種の政策の体系とその絡まり具合などを中心とした形で報告をさせて頂く。

図表 3-1 城内から北アルプスを望む眺望



出典：松本市HP

(1)松本市の概要

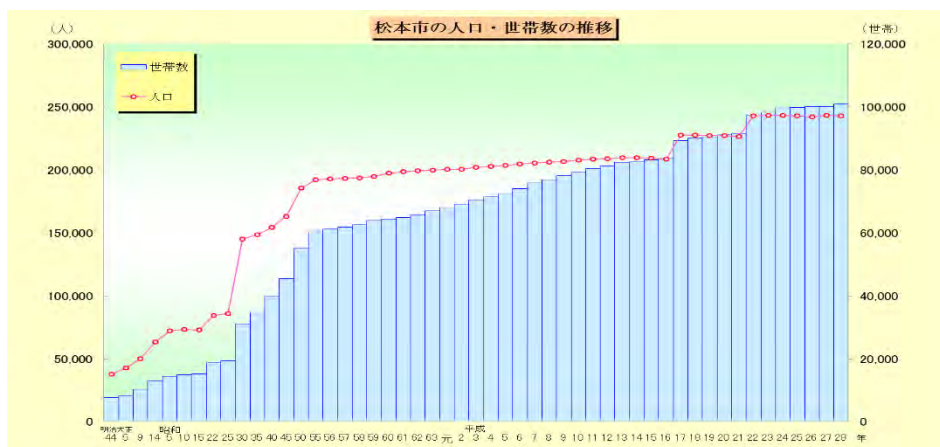
松本市は長野県のほぼ中央部に位置し、国宝松本城を中心とした城下町で、昔の街並み・町割りが残り、松本城のある中心市街地を中心に、東には美ヶ原、西には北アルプスを抱える風光明媚な地域であることから、まちづくりの一環として景観

条例なども厳しく、「健康寿命延伸」をスローガンに歩くまちづくりを実践している地方都市になっている。（平成 17 年の市町村合併の際に広域合併した地域）

まず、市の政策などを含めた全体概要については、上位計画に長期総合計画があり、その下に都市計画マスタープラン、その中に交通計画「松本市総合都市交通計画」（H23 年 3 月策定）があり、既にパークアンドライドも実施されており、はしご型の交通計画がなされている街になっている。松本市中心部には、交通政策の一つとして、市内を周遊する循環バス「タウンズニーカー」が導入されており、多くの観光客や地元住民らによる活用が成されている状況で、次世代交通システムを検討する材料の一つとして、LRT 導入の観点からヨーロッパ視察なども実施（H23～25 年度）しており、将来構想としてまちなかへの LRT の導入も検討が成されている状況になっている。市内中心部は、今も城下町であったなごりが見られ、町割りが細かく、ヨーロッパ型のまちづくりが成されており、昭和の終り頃からの地道な取り組みを継続してきたことにより、中心市街地は、かつてとは様変わりするような景観を形成している。今年（令和 6 年）は市制施行 110 周年に当たる年で、記念イベントの一つとして、松本で初めて一般財団法人日本陸上競技連盟公認コースによるフルマラソン大会「第 1 回松本マラソン」も開催される状況になっている。

松本市は、今まで様々な施策などを展開してきた結果、H27 年国勢調査において、長野県内 19 市で、唯一、前回調査（H22 年）よりも人口増加の地域となり、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（H25 年推計値）を上回る状況になっている。

図表 3-2 松本市の人口・世帯数の推移



出典：松本市 HP 人口・世帯の推移より作成

1) まちづくりに関する 基本コンセプト

まず、松本市の基本コンセプトについてであるが、先にも述べたように、中心市街地は「健康寿命」に主眼を置いた歩行を中心としたまちづくりをコンセプト

の中心としており、超少子高齢型人口減少社会の進展を見据え、誰もがいきいきと暮らせるまちづくりに向け、「健康寿命延伸都市・松本」を将来の都市像として掲げ、コンパクトで機能的な都市構造への転換と、歩いて暮らせる集約型都市構造の実現に必要な都市交通が連携した施策により、国が創設した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する形で、地域が生きる成熟社会の都市基盤づくりに取り組んでいる。

①交通政策に関する 基本コンセプト

交通政策としては、過度に自動車に依存した社会からの転換と、自転車や公共交通の利用と歩行者を優先とする施策を進めるものとしており、市独自で、以前から「次世代交通政策」いう名で位置づけられている。「車社会を転換し、歩行者や自転車、公共交通を優先する街づくり」という意味合いで、地域独自で言葉を作り、重要な位置づけとして取り組みを行っている。現在、その計画を具現化していく作業を行っている段階であり、「松本市次世代交通政策基本方針」に沿って取り組みが実施されている。

「松本市次世代交通政策基本方針」は、交通政策の最上位に位置しており、身体の健康、心の健康、社会の健康を切り口に、福祉・環境・産業・教育といった総合的な視点から持続可能なまちづくりを推進するためのものとして策定されている。その中では、20年先、30年先を見据えて、車を優先した社会から「歩く」ことを基本に、歩行者・自転車・公共交通が優先される社会へ見直すこと、「車に依存した生活スタイル」から「車を賢く使う生活スタイル」へ意識を転換することについて、市民との合意形成を図ることが重要と示し、市民との合意形成を重視しながら、様々な取り組みを実施している。

次世代交通政策の基本理念は3点

1. 「車を優先した社会」の転換 環境にやさしい交通手段への転換を促進し、交通渋滞の緩和や排気ガスの発生抑制により、環境負荷の軽減を図り、持続可能な低炭素社会の構築を図る。
2. 歩行者・自転車・公共交通の優先 市民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たし、多様な交通手段が連携する総合的な交通体系の構築を図る。
3. エコで快適な移動により人が集う「交通のまちづくり」 人や環境に優しい「都市空間利用の再配分」を進めることで、中心市街地の活性化・にぎわいのある持続可能なまちづくりを目指す。

この3点が、交通政策の最上位にあたる「基本理念」として掲げられている。

(2)各種政策・計画の状況

続いて、松本市の各種政策や計画などの状況についてみてみる。

ここでは、昨今主流となっている「ネットワーク&コンパクトシティ」の考えに基づき、「交通ネットワークとコンパクトシティ」の関係について、現在、政策面で計画のポイントになっている「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」を中心に、その計画がどのように作られ、相互関係が成されているのかについて、また合わせて、その上位計画に当たる「長期総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「総合都市交通計画」、「景観計画」などとの政策体系や相互の関係性について記載する。

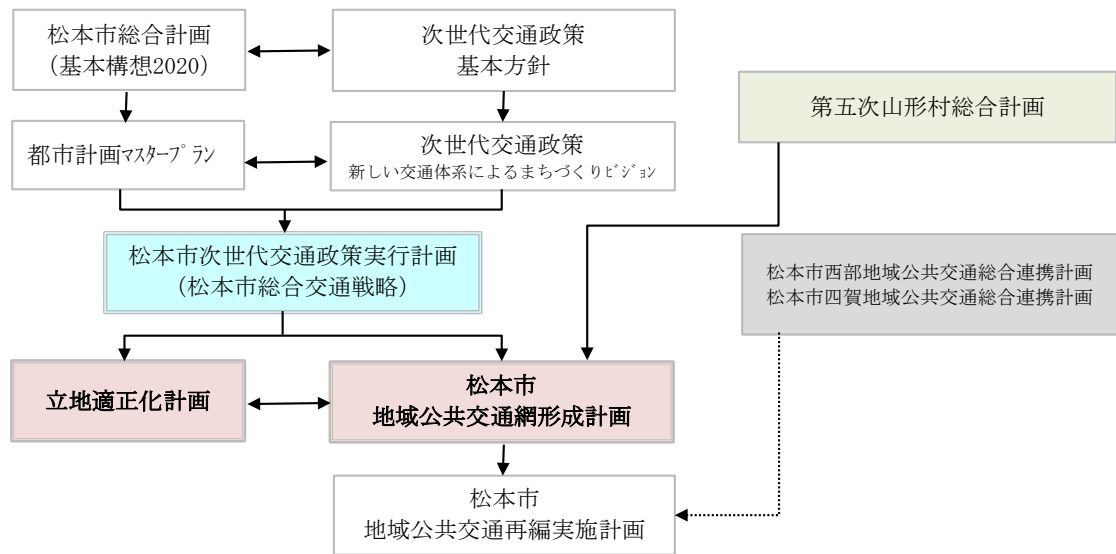
現在、和歌山市においても、平成30年度を目途に「和歌山市地域公共交通網形成計画」の策定が進められているが、その策定に際して参考として頂きたい。

1)交通政策と上位計画との関係性

まず、交通政策と上位計画との関係性についてであるが、現在、各都市で計画策定が進められており、現状のネットワーク&コンパクトシティにおける、政策面でのキーワードになってくる「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」については、相互リンクが重要視されているものの、実態的に地方都市における都市計画と交通計画は、リンクがうまく形成されていないケースが多く見受けられる。その中で、松本市においては、最上位計画にあたる「松本総合計画・基本計画」があるが、それと並列した形で「松本市次世代交通政策基本方針」があり、それぞれの下に位置する「松本市都市計画マスタープラン」と「新しい交通体系によるまちづくりビジョン」も並列の同位計画に位置づけられている。

その上で、次世代交通政策基本方針や都市計画マスタープランなどを踏まえながら、新しい交通体系によるまちづくりビジョンを具現化する計画（集約型都市構造の実現に必要な都市交通とまちづくりが連携した計画）として<松本市総合交通戦略>「松本市次世代交通政策実行計画」が、平成27年10月に策定されている。この計画は、平成28年3月に都市・地域総合交通戦略として、長野県内で初めて国土交通大臣認定を受けているもので、この計画を軸に、ポイントとしているその下位計画の「立地適正化計画」と「松本市地域公共交通網形成計画」が整合性を図り、連携しながら事業を推進する形のリンクした体系が構築されているところが、地方都市における好事例として参考にして頂きたい点になっている。

図表 3-3 松本市の都市政策と交通政策及び「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」の位置付け



出典：松本市地域公共交通網形成計画より作成

2) 「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」の内容及びその関係性について

続いて、先に記載している現在のポイントになっている施策である「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」について、その内容や関係性などについて記載する。

松本市の「立地適正化計画」については、「都市の健康寿命延伸」を推進する方策として、市民や事業者、行政といった様々な立場の人々が、都市の将来像を共有し、集約型都市構造の実現による持続可能な都市の形成に向けて策定されている。

和歌山市も政府の「立地適正化政策」の制度を利用し、新都市計画マスタープラン内で、都市のコンパクト化に基づく「都市機能誘導区域」を設定した状況になっており、その後「立地適正化計画」を今年の3月1日付けで公表した状況になっている。松本市も既に計画の策定が成されており、都市再生特別措置法に基づく「松本市立地適正化計画（都市機能誘導区域等）」として昨年度末の3月31日に公表されている。和歌山市の場合、総合交通計画は地域内の道路幹線網を中心とした施策が中心であり、松本市の歩いて暮らせる集約型都市構造の実現に必要な都市交通が連携した施策とはコンセプトが異なっているものになっている。

まず、松本市の「立地適正化計画」についてであるが、[「訪ねる人」と「住む人」にとって魅力と活力にあふれる都市]をコンセプトに、その定める内容に

については、「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」の2区域に分かれた形で項目が設定されており、従来の都市計画区域内に住宅や都市機能増進施設（医療・福祉・商業施設など、居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設）の立地を適正化し、集約型都市構造への転換を図るうえで、都市機能と居住の誘導に向けた取組みを推進するため、その誘導すべき区域を設定した「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」が定められている。「都市機能誘導区域」に都市圏全体の中心となる中心市街地を[都市中心拠点]（松本城～中心部に位置するあがたの森～松本駅エリア）、身近な暮らしを支える交通利便性が高い鉄道駅周辺や、後に記載する地域公共交通網形成計画に示した集客地点などを[地域拠点]（南松本駅や村井駅、平田駅など5つの駅と、まつもと医療センター中信松本病院が立地する寿台・松原周辺、信州大学周辺エリア）とし、居住誘導区域の[生活拠点]と、この制度に基づかない[コミュニティ拠点]（35地区の地域づくりセンター周辺）を拠点の一つとして、柔軟な形で任意に設定している。松本市の「立地適正化計画」は、この35地区を基盤とし、各拠点を整備し、誘導・結節する形のものとして、隣接自治体とも連携して広域的な立地適正化の方針を検討し、関連する上位計画に沿った高次の施設の充実と交通施策を一体的に推進する形のものとして策定されている。

続いて、今回の本題となる「地域公共交通網形成計画」については、松本市では、平成19年度から交通課題地域を設定する形で、交通空白を解消し、交通不便者の生活に必要な移動を確保するための新交通システムの導入を隣の山形村を区域に含めながら図ってきていたが、平成26年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）が施行されたことで、「地域公共交通網形成計画」の策定が求められるようになり、その策定に当たって、「コンパクト+ネットワーク」と呼ばれるまちづくりと一体となった交通体系の考え方が導入されたことで、市全体の公共交通に関する整備・利用促進等を進めるものとして、実行計画となる「松本市次世代交通政策実行計画(松本市総合交通戦略)」が平成27年10月に策定され、その後、「松本市地域公共交通網形成計画」が、平成28年2月に、現状における住民の移動実態を踏まえ、山形村を含めた形で策定されている。

なお、現在の計画区域については、松本市及び山形村とされているが、市民の移動実態等を視野に入れ、区域外についても当該自治体等と連携して事業を行うものとして柔軟に策定されている。この点については、現在、和歌山市で平成30年度を目途に進められている「和歌山市地域公共交通網形成計画」の策定に際し、参考として頂きたいところである。

松本市の互いの政策については、相互リンクが図られた形で、「立地適正化計画」で各拠点区域に誘導のうえ、「公共交通網形成計画」でその拠点区域をネットワーク化させる形態を成立させている。松本市の政策体系で評価する点については、「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」が互いにリンクした形で、整合性を持って体系化されているところが挙げられる。

(3)現状と課題

実際のところ、すばらしい政策体系を組まれている状況にはあるが、実際の現場では、住民からの苦情対応や各種課題への迅速な対応といった状況に迫られているところであるものの、そのコンセプトを崩さずに現在までに至ったことについては、行政サイドの政策や努力のみならず、地域性と合わせ、住民意識の高さにあり、「住民との意思統一」が重要なポイントにあげられる状況になっている。行政と住民が意識面でコンセンサスが得られていれば、流行りに流されることなく、永続的に地域を形成していけるところが立証されている点が注目すべきところである。

ここまでは、各種政策に主眼をおいた形の報告を行ってきたが、これから後は、参考として貰うべく、より現実的・具体的な状況を中心に、中心市街地で実施されている事例などを中心に、その状況について報告をさせて頂く。

1)中心市街地のまちづくり・交通に関する概況

中心市街の特徴としては、駅前を中心に放射状に道路が形成されており、市内中心部は、歩行優先の形態で、歩行者専用の通行路も整備されている。中心部に位置する商業施設「パルコ」前には幅広の歩道が整備され、脇に水路が流れており、季節の花などが歩道を彩っている。現在、松本城の堀を復活される方策がとられており、立ち退きが進むなど、進捗している状況になっている。

図表 3-4 中心市街地中心部(伊勢町)と松本城前の道路拡張工事(写真右下)の様子



出典：H24, H29 筆者撮影

中心市街地の中心部に位置する商店街についても、かつては本市と同様に、アーケード型の商店街が立地する地域であったものの、現状は立ち退きも進み、現状では過去とは一線を画す街並みを形成するに至っている。

松本城近くに位置する「縄手通り 商店街」は、城が近くにあることから、観光客もターゲットとした形で歩行者専用の商店街になっており、一方の「中町通り 商店街」は、歩車分離の形態がとられ、歩行者保護や景観形成の観点から、一方通行型で両脇に幅広の歩道が設置されており、歩道自体も石板で作られた立派で明るい街並みを形成する形をとっている。お城近くで中心的商店街に位置する2つの商店街は、地域住民が散歩で利用するなど、土日型の観光客メインではない形の商店街の形成が成されている。また、まちづくりに関しては、市民を交えた形の「松本都市デザイン学習会」なども開催されており、まちづくりに積極的に市民が参画する形で都市政策が進んでいる。過去に参加させて頂いた次世代交通に関するヨーロッパ視察報告会でも多くの市民が拝聴に来ており、積極的な意見交換が成された状況が見受けられた。

図表 3-5 縄手通り商店街(写真左)と中町通り商店街(写真右)の様子



出典：H24, H29 筆者撮影

但し、松本市でも県外大手資本の進出による問題は発生しており、予定されていた片倉工業跡地へのイオンモールの建設が進み、今年（H29年）9月にOPENする運びとなり、今後の市内中心部に大きく影響を与える状況になっている。

本市においても、主要駅の一つである「和歌山市駅」の建て替えが進行している状況にあり、加えて市内中心部には大学の新設や、小中学校の移転統合などといった状況になってきていること、また県外・国外からの観光客も増加していることなどから、今後のまちづくりとそれに合わせた形の交通計画が重要になってくる状況が進展している。

2) 中心市街地での「交通」に関する取組み状況

① ノーマイカーデーへの取組み状況

松本市では、ノーマイカーデーへの取組みも積極的に取り組んでおり、市内中心部に自動車通行止め区域を設定する形で、パークアンドライド形式を用いて「松本ノーマイカーデー」の名で、毎年9月頃にイベントを開催している

。

図表 3-6 中心市街地の自動車通行止めのエリアと、賑わいを見せる中町通りの様子



出典：松本市 HP

松本ノーマイカーデーについては、市民のノーマイカー運動に対する意識を啓発するとともに、車の利用をできる限り抑制し、徒歩、自転車及び公共交通による移動を促進し、環境にやさしい、持続可能なまちづくりを目指して活動する市民会議*も設置されており、2016年には、一般社団法人カーフリーデージャパンによって各都市の取組みを表彰している、モビリティウィーク&カーフリーデー

* 市民に、車のない空間を体験して貰い、過度に車に依存しない社会について考えて貰う啓発事業として、松本市の中心市街地の5つの通り（大名町通り、中町通り、緑町通り、高砂通り、縄手通り）で通行止めを行い、各通りごとの企画が開催される。（今年は、平成29年9月23日(祝日)開催）

* 松本市ノーマイカーデー推進市民会議 平成29年9月現在、40の企業・団体で構成

日本アワード 2016 の中で、「イベント・プロジェクト賞」と「カーフリーデーベストショット賞」を受賞している。

図表 3-7 市内中心部の伊勢町「パルコ前」にて、同じ人数で交通の利用形態が異なる場合の比較を行った写真



出典：松本市 HP

上に掲載している写真が松本市の交通に関する考え方を象徴するものであり、市民のノーマイカー運動に対する意識を啓発するとともに、車の利用をできる限り抑制し、環境にやさしい、持続可能なまちづくりを目指す姿を現したものになっている。市役所でもかつては、和歌山市と同様に、職場近くに月極駐車場を借りる職員がほとんどであったが、H26年の海外視察を機に自粛を行っていった結果、駅から歩いて来る者が多くなり、現在では実に8割の本庁職員が車での通勤を自粛するに至っている。

中心市街地周辺地域で展開する周遊バスの状況

中心市街周辺地域では、市内を周遊するバス「タウンズニーカー」が周遊しており、観光客や市民の日常の移動手段の一つとして活用されている。今年の8月1日から、歩行者が増加傾向にあることと現状のニーズ合わせて、ルートの見直しと1日35便から、実に3倍となる103便への増便が成されている状況にある。

図表 3-8 市内中心部に位置する中町通り商店街を周遊するタウンスニーカー



出典：松本市 HP

このように、様々な取り組みを行ってきた結果、右肩下がりの状況が続いていた街中の歩行者数は調査地点となっている各通りによって差はあるものの、平成 10 年辺りからほとんどの地点で、下げ止まりからやや上昇の傾向が見られるようになり、特に H21 年以降は、インバウンドの増加に伴う旅行客の増加もあり、右肩上がりの状況が継続している。「松本市次世代交通政策実行計画」の中での目標値は、最下点である H21 年の約 33,700 人/9h から、最終目標年次となる 10 年後の H37 年では、H21 年比 33.5%増の約 45,000 人/9h とされている。

また、街中の歩行者が増加している事から、特に松本城から徒歩圏にあり、歩行者専用の商店街である縄手通り商店街では、H22 年度までの空き店舗率が 4% 台だったものが、H23 年度に 0%に転じ、それ以降も全 40 店舗が常に営業する状況が継続している状態になっている。（中心市街地の商店街 18 通りの調査 松本商工会議所、松本市役所調べ）

(5)次世代公共交通政策について

これまでの報告で分かるように、松本市の次世代交通政策については、新たな交通システムを導入するための方策といった観点だけではなく、人が移動するための手段に係るものは、全て「交通」と捉えるといった包括的なものとして形成されており、住民の「安心・安全・健康」また、環境面や福祉施策も考慮したもので、都市形成のみに係るものではなく、過度なマイカー社会からの脱却に主眼がおかれた形の政策として位置づけられている。

松本市の次世代公共交通政策については、超長期的には LRT の導入などといった新交通システムの模索が、ヨーロッパ視察を実施するなどの形で行われてはいるもの

の、まずは既存の公共交通を充実させることに主眼が置かれており、公共交通に乗る人を増やしていく方向性として、行政と市民の間で調整が成されており、着実に進めていっている中で、事実として公共交通の利用者が増加している状況に繋げていっている。

松本市における次世代交通政策については、全体的なまちづくりの政策であり、都市政策と一体となったものとして進められているもので、現状では、特に市内中心部の中心市街周辺地域である松本駅とあがたの森、松本城の三角を囲むエリアを歩行者優先にするところを主眼に置いたものとして進められている。

(参 考)

今後、将来に向けた世界的な次世代交通関連の動向について

現在、フランス、イギリスといったヨーロッパ諸外国を中心に、EVを推進する動きが高まってきているが、LRTなどを含め、都市政策などの素地が出来上がった中で、展開は、住民の極端な負担を伴わないものとしての進展が想定されるものの、こと日本では、次世代交通としての話題性と諸外国の取り組みなどに影響を受ける形で、都市や住民意識といった素地の部分が固まってきていないにも関わらずに進んでいる状況がみられることから、インフラ的側面の観点からのみに依存した次世代交通が形成されてしまう事が危惧される状況下になっている。

また、ウーバーに代表される、配車アプリ事業の拡大に関する動向については、近隣国の中国でも進展が著しく、中国の配車アプリ市場は、現在約2兆円規模で、2020年には3.5倍に成長する見通しとなっている。（現在、中国シェアの9割を越す巨人が「滴滴出行」）

更に、最近における最新の次世代型のものとしては、ライドシェアなどの効率的な移動サービスの普及と自動運転やドローンの技術向上が相まって、次世代モビリティに「空飛ぶクルマ」が急浮上してきており、世界の有力企業が開発に次々と着手している状況になっている。世界的な技術革新に伴って、市場が形成される時期は見えないものの、ライドシェアの普及や自動運転の技術開発により「移動」の概念は確実に変化の時期を迎えている。

このように時代背景と共に、流行といった形で物事が進むきらいがある中、新たに持続可能な交通システムの構築、強いては健康増進などといった他の側面も加味したような総合交通体系の確立が望まれる状況になっている。

(6)最後に・・・

今後、本格的な少子高齢化社会を迎える本市でも、将来を見据えた形の交通政策が重要視されることから、先の松本市のように、明確なコンセプトに基づいた形での総合交通計画が望まれるところである。

既に、DID 面積が 200%を超える拡散地域となっており、中心部の空洞化と住宅地の拡散による街が形成されている本市においては、自動車が生活にとって欠かせないものにはなっているものの、健康増進や観光客の周遊、まちなかの賑わいなどといった観点からも、中心部と郊外を分ける形での交通政策が必要であり、それを結ぶ交通手段の形成が、今後のまちを形成していくうえで重要なファクターになってきている。今回の松本市の事例からも、まちづくりと総合的な交通網の形成また、それを実現させていくための住民意識は密接な関係性にあり、切り離しては構築出来ないものであることが再確認出来たものと思われる。

本市においては、先の研究会でも発表された「わかやま LOHAS」の将来ビジョンも視野に入れつつ、今後の持続可能性に主眼が置かれた、交通政策を含めたまちづくり計画が望まれる状況が、刻一刻と進行している現状になっているが、そのためには松本市の事例からも「意識の共有」が重要なファクターの一つにあるものと思われる。また、様々な施策を検討していく中において、やはり「地域性」という要素は重要と感じられ、それぞれの地域にあった施策をチョイスし、また創出のうえで展開していくことが、将来の地域を維持していくうえにおいて不可欠なものと考えられる。地方の地域をそのようにしていくためには、やはりそこに暮らす住民全てによる横の繋がりとこの要素は欠かせないものであり、企業や官公庁、学術機関や業界団体＋一般の方々の方が一体となって物事を進めていく事が必要な時代だということ、松本市の事例から報告をさせて頂く。

2. 岐阜市

(1) 岐阜市の概要と総合交通戦略

岐阜市は岐阜県の南西に位置しており、総面積は 203 平方メートル、総人口は 42 万人の市である。市内中心部には清流長良川が流れ、岐阜市のシンボリック的存在である金華山が緑豊かにそびえている自然があふれた街である。さらに、1300 年の歴史をもつ長良川鵜飼や織田信長ゆかりの岐阜城など歴史の街でもある。

しかしながら、岐阜市の人口は 1985 年をピークに（一時、旧柳津長との合併により増加）減少傾向にある。高齢化率に関しては、65 歳人口が 27.6%（2015 年）と同年の全国平均よりも 1.0% 高く、今後ますます高齢化が進行するとされている。

そこで、岐阜市は人口減少・少子高齢社会が進むなか、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、安心・快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村との連携が必要となっている。人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成することを目的とした連携中核都市圏となっている。その中の、ネットワーク強化の分野においては、地域公共交通の強化や地域内外の住民の交流が挙げられている。

したがって、岐阜市は、持続可能な活力のあるまちづくりを推進するために、自動車中心の交通体系を見直し、各地域と中心部が公共交通で結ばれ、徒歩や自転車、公共交通が重視されることを目指し『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』を制定するに至った。

『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』では「公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち」を基本方針に掲げている。それを実現するための方向性として、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築」、「歩行・自転車走行環境の向上を図る」、「道路空間の活用を重視した道路整備を目指す」ことをそれぞれ挙げている*。

『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』で前述した「公共交通を軸に都市機能が集積した歩いてでかけられるまち」を実現するための施策として、公共交通に関連するものとしては「バス路線再編とトランジットセンターの整備検討」、「バスレーン、PTPS などバス走行環境の整備」、「接続バスの導入と運行効率化に向けた取り組み」、「バス待ち環境改善に向けた取り組み」、「パーク&ライド、サイクル&ライドの推進」、「バスネットワークの維持に向けた補助事業」、「コミュニティバス(導入推進、IC カード導入など)」、「低床バス・ハイブリッドバスの導入」、「最終バスの運行時間延長(深夜バスの運行)」、「公共交通への

*岐阜市『岐阜市総合交通戦略』18 頁

ICT 技術の活用(より利便性の高い運賃支払制度の確立)」、「トータルナビの活用(民間事業者との連携、情報提供)など」、「トランジットモール導入検討」、「都心型コミュニティバス、中心市街地循環バスの運行」を挙げることができる。これらの現状は視察報告と併せて次項で紹介する。

(2) 現状の視察

岐阜市は『公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち』を目指し、公共交通の再編を行なっている。岐阜市が総合交通戦略を通じ、目指すまちの形、みちのイメージを実現しようとしている。

これまでの岐阜市の課題は、自動車を中心としたライフスタイルの定着により、市街地の外延化と商業施設の郊外化が進むことにより中心市街地の活力低下や、市民の高齢化による日常生活としての移動手段の不足などが挙げられていた。これに対応して、岐阜市はバス利用促進施策や BRT、コミュニティバスの導入などを行なっている。

2017年07月20日に行った現場視察は、バスの定時制を待たせることによって利用者の利便性の向上をはかるバス優先レーンの現状、及び幹線バスと支線バスを乗り継ぐためのトランジットセンターの有効性に重点を置いた。

1) バス優先レーン

岐阜市におけるバス優先レーンは主に市中心部の道に設置されている。優先レーンとして機能する時間帯が朝7時から9時までのレーンと朝7時から9時までと夕方17時から19時のレーンの2種類が存在した(図表3-8)。

写真3-9 バス優先レーン(朝7時から9時と夕方17時から19時のレーン)



出典：筆者撮影

現状としてはバス優先レーンが設置されているのはごく限られた路線のみとなっている。更にもその路線も市中心部から離れると一般車両とともに走行するこ

ととなる。また、バス優先レーンは通常のレーンとは異なり、カラー舗装が施されているためバス優先レーンであることが認識しやすい。しかし、バス優先レーンとして機能するのは決められている一部の時間帯のみとなっているため、上記の時間以外には一般車両の停車が目立つ（図表 3-9）。

図表 3-10 バス優先レーンに駐車する車（午後 14 時 30 分頃）



出典：筆者撮影

したがって、岐阜市内のバスの定時制が保たれているか不明ではないかと考える。バスの定時性を守るとするならば、一部時間帯だけバス優先レーンとして機能させるのではなく、バス専用レーンとして運行時間中は機能させることが求められるのではないだろうか。

2) トランジットセンター

岐阜市内には、岐阜市内の主要地を運行し幹線としての役目を果たす岐阜バスと、地区ごとに住民の需要にあった細かな運行をする支線としての役目を果たす岐阜市コミュニティバスの 2 つが運行している。この 2 つの利便性を向上させるために、幹線から支線へ乗り継ぐためのトランジットセンターが設置されている。

このトランジットセンターは岐阜市内を走る全ての幹線と支線に設置されている訳ではなく、岐阜大学病院や関東山など一部に設置されている。トランジットセンターといっても特に、乗り継ぎの案内がなされている訳でも、商業・医療・公共施設が集まっている訳でもなく、それぞれのバスの運行時刻が表記されている簡易なものであった。

また、幹線として機能する岐阜バスの路線図においてもどこがトランジットセンターとして機能しているか、また、どのバス停からどのコミュニティバスへと乗り継げるのかといった表記はない。現状としてはインターネットや紙媒体で幹線である岐阜バスと支線として働くコミュニティバスのそれぞれが案内

を出していた。

図表 3-11 岐阜大学病院バス停



出典：筆者撮影

図表 3-12 岐阜大学病院バス乗り場



出典：筆者撮影

3) 総括

今回、実施した岐阜市内視察では、岐阜市はまだ『公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち』を目指し公共交通の再編を行なっている最中であると感じた。

岐阜市内の主要路線を走る BRT（図表 3-12）や市内の中心地を循環する市内ループ線（写真 3-13）などはまちのシンボリック的存在になっていた。視察の際に乗り込んだが車内は中程度の乗車率であり、市民の利用は進んでいるように考えることができた。

図表 3-13 清流ライナー（岐阜市 BRT）



出典：筆者撮影

図表 3-14 市内ループ線



出典：筆者撮影

バス優先レーンやトランジットセンターは岐阜市総合交通戦略で目標とされていた姿とは異なっていたが、おそらく変革の最中なのであろう。今後の岐阜市の変化に期待を寄せていきたいと考えられるものであった。

3. 名古屋市

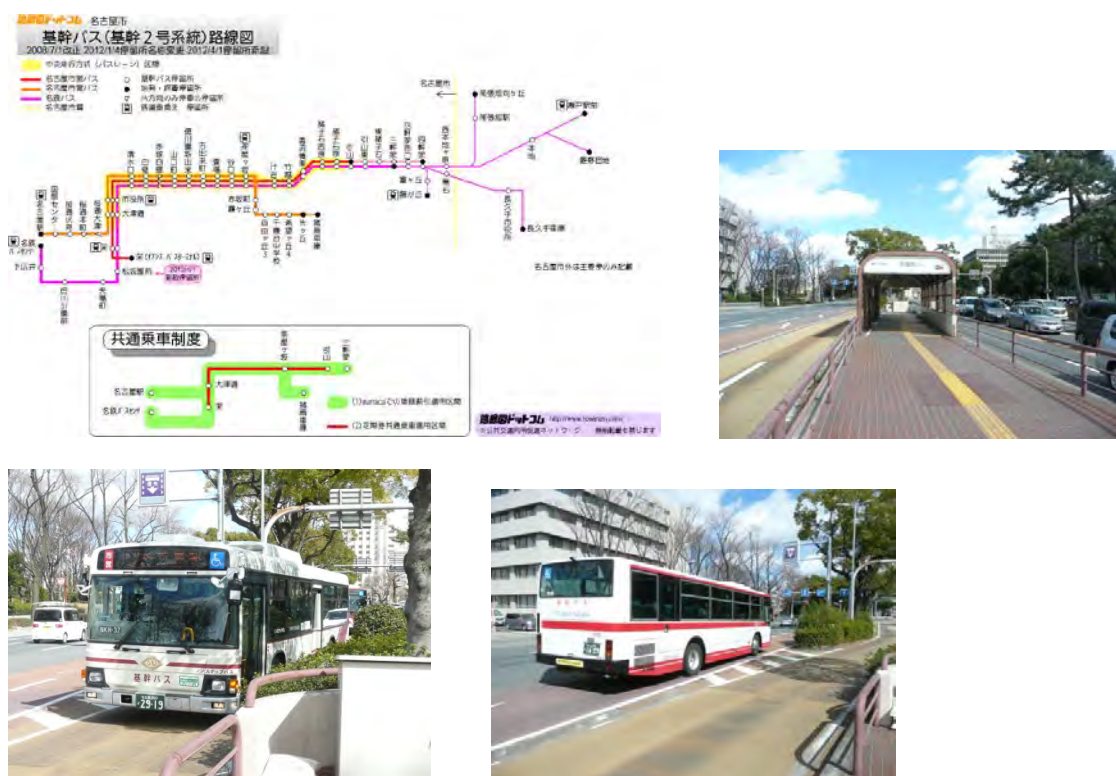
日本国内で BRT が都市内の交通機関として使われている例が数少なく、2 件が名古屋市に存在。⇒首都圏や京阪神に比べ、鉄軌道系交通機関が乏しく、一方で幅員の広い道路が多数存在し、自動車都市となっているため。

- ・名古屋ガイドウェイバス・ゆとりーとライン
- ・名古屋市バスの基幹バス

日本国内では他に 2015 年に暫定的に運行を開始した、新潟市の萬代橋ラインがある。

(1) 名古屋市、基幹バス

図表 3-15 名古屋市基幹バス：路線図とバス・専用道



出典：路線図は <http://www.rosenzu.com/index.html> より。写真は筆者撮影。

- ・系統：基幹 1 号、基幹 2 号の計 2 系統
- ・ダイヤの間隔…昼間・栄発着が 10 分間隔、名古屋駅発着が 20 分間隔、朝 4 分間隔、夕方 5 分間隔
- ・表定速度向上のため、停留所の間隔を通常の系統より長い（通常より 2~3 倍の距離）

- ・バスレーン規制を行ない、レーンの区分をはっきりさせるため赤とオレンジのカラー舗装。監視カメラと道路情報掲示板で、バスレーンを走る一般車両に対して警告を行う。
- ・路面電車と同じく、中央寄りのレーンがバスレーンとなっている。方向別信号制御で交差点内での中央寄りレーンを直進するバスと右折する一般車の同時進入を防ぎ、互いの干渉を排除。

(2) 名古屋ガイドウェイバス・ゆとりーとライン

図表 3-16 ゆとりーとライン：路線図とバス



出典：http://www.guideway.co.jp/より

- ・正式名称はガイドウェイバス志段味線。大曾根駅から小幡緑地駅に至る全線高架の案内軌条式軌道路線で、小幡緑地駅から高蔵寺方面は一般道を走行する。
- ・大曾根～小幡緑地間は、軌道法に基づき軌道特許を受けた専用軌道区間で、バスと新交通システムの中間的存在

4. 高松市

(背景)

和歌山市においては、新たなまちづくりの指針として、和歌山市都市計画マスタープランの見直しが平成 28 年度に行われ、平成 29 年 3 月 1 日付けで和歌山市立地適正化計画が策定された。これらによると、中心市街地区は JR 和歌山駅、南海和歌山市駅、和歌山城に囲まれたエリアとしている。中心市街地区の端部に位置する 2 つの拠点駅から、市中心部までの交通網は特に問題ないが、中心部周辺や中心部を外れた地域への交通利便性が非常に悪く、反面、人口減少、若者の車離れの今でも、道路網の整備が進められ、中心部周辺や近隣市町から和歌山市への移動は、主に自家用車となっている。この状況を放置すれば、人口減少の進捗と相まって、JR 和歌山線、南海電鉄加太線、和歌山電鐵貴志川線等の和歌山市の基幹交通網の経営の重荷になってくると思われる。

また、このまちづくりと公共交通網の課題のもとで、平成 30 年度を目途に和歌山市地域公共交通網形成計画の策定が進められている。地域公共交通網形成計画は、国土交通省の指針通り、まちづくりと公共交通が両輪となったもので、公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの各拠点を結ぶものでなければならない。

このような背景から、和歌山市の交通まちづくりの参考事例とするため、下記の日程で、高松市の交通まちづくりについて調査を行った。

調査日程：平成 29 年 3 月 13～15 日

3 月 13 日 志度線及び長尾線沿線、中央通り（官庁、企業ビル）

中央商店街の夜の状況

3 月 14 日 事業者ヒアリング（高松琴平電気鉄道（株））、琴平線沿線

中央商店街の出勤時の状況、瓦町 FLAG（商業ビル）

3 月 15 日 高松築港駅、JR 高松駅周辺、中央商店街の出勤時の状況

(1)高松市の概要

高松市は、四国の玄関口として、四国を統轄する国の出先機関のほとんどや、多くの全国的規模の企業の四国支社や支店、また四国電力や JR 四国といった、四国全域を営業区域とする公共サービス企業の本社などが置かれ、四国の政治経済における中心拠点であり、平成 11 年に中核市に移行し、平成 18 年に香川町、香南町、国分寺町、庵治町、牟礼町を合併して、現在では、面積 375.17 k m²、人口約 42 万人（平成 27 年国勢調査）となっている。また人口集中地区（DID）は

面積 41.04 k m² (全市の 10.9%)、人口約 21 万人 (全市の 50.6%) で、DID 面積、人口は拡大しつつあるが、中心部に人口が集中している都市といえる。

高松市ではモータリゼーションに伴う道路網の進展による市街地の拡散と合併による更なる人口の拡散に対して、平成 20 年度に策定した「高松市都市計画マスタープラン」と整合性を取りながら、支所や鉄道駅周辺などの集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制を目指して平成 25 年 2 月に立地適正化計画にあたる「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」を策定し、その実現に取り組んでいる。

また、自動車利用者の増加の放置は、将来の人口減少と相まって、公共交通の衰退につながるといったことから、平成 25 年 9 月に「高松市公共交通利用促進条例」を定め、平成 27 年 3 月に「高松市地域公共交通網形成計画」、平成 28 年 3 月に「高松市地域公共交通再編実施計画」を策定し、今まさに「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに邁進している。

(2)高松市と和歌山市の流動人口、従業者数の比較

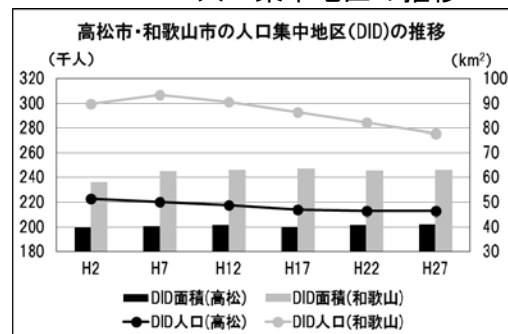
高松市と和歌山市の人口、面積、人口集中地区は、図表 3-17、3-18 に示す通りで、高松市は和歌山市に比べて、人口 1.15 倍に対して人口密度は 1.6 分の 1 であるが、人口集中地区の人口密度は逆に約 1.2 倍となっている。特に人口集中地区については、両市とも面積は、ほぼ横ばいであるが、DID 人口は、高松市が下げ止まりに対して、和歌山市は減少を続けている。

図表 3-17 高松市・和歌山市の人口等の比較

	市域全体				人口集中地区(DID)					
	人口 平成22年 平成27年 (a)	平成22年 ~27年の 人口増減 数 2)	面積 (km ²) (b) 1) 2)	人口密度 (1km ² 当 たり) (a)/(b) 2)	人口 平成22年 平成27年 (a)	平成22年 ~27年の 人口増減 数 2)	面積 (km ²) (b) 1) 2)	人口密度 (1km ² 当 たり) (a)/(b) 2)	DID面積 率(%)	DID人口 率(%)
和歌山市	364,154	-6,210	208.84	1,743.7	275,582	-8,645	63.05	4,370.8	30.2	75.7
高松市	420,748	1,319	375.41	1,120.8	212,897	94	41.04	5,187.5	10.9	50.6
富山市	418,686	-3,267	1241.77	337.2	235,868	12,618	57.89	4,074.4	4.7	56.3

出典：国勢調査

図表 3-18 高松市・和歌山市の人口集中地区の推移



出典：国勢調査

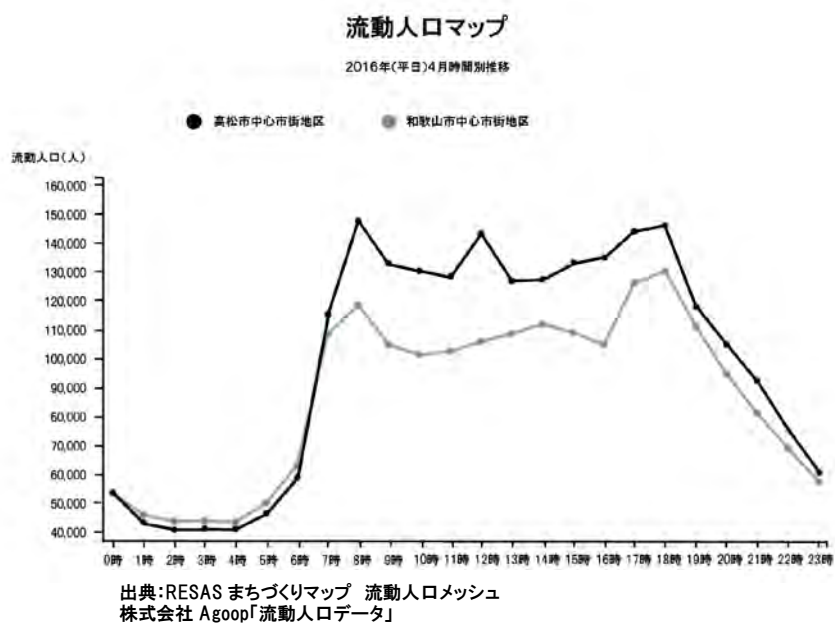
次に、市内の流動人口や従業者数を比較してみると、平成 28 年 4 月の 14:00 において、市内に滞在する人数は、高松市が 343,294 人 (人口の 1.08 倍)、和歌山市が 310,726 人 (人口の 1.08 倍) となっている*。中心市街地区における時間帯別の人口において、中心市街地区へ移動してくる人口をみると、平成 28 年 4 月の両市

*RESAS まちづくりマップ From-to 分析 (滞在人口) 株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」

の夜間人口は 40,000～45,000 人程度であるが、昼間は高松市が約 15 万人、和歌山市が 12～13 万人となっている*。また、中心市街地区の従業者数（公務除く）をみると、高松市が 54,237 人、和歌山市が 38,656 人となっている*（図表 3-19、3-20 参照）。

また、市内で就業・従業している人の移動手段をみると、高松市は和歌山市に較べて鉄道・電車、自転車の比率が高いが自動車の比率も高い。和歌山市はオートバイの比率が高松市の 2 倍となっている（図表 3-21）。

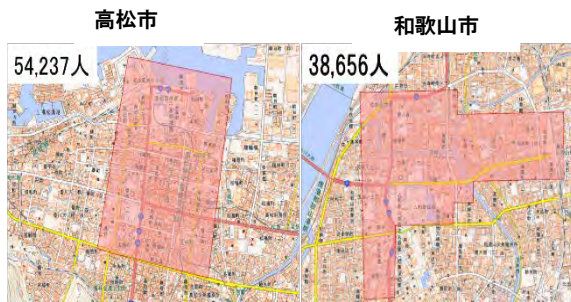
図表 3-19 高松市・和歌山市の時間別流動人口
（平成 28 年 4 月）



*出典：RESAS まちづくりマップ 流動人口メッシュ 株式会社 Agoop 「流動人口データ」

*出典：J-Stat MAPH24 年経済センサスー活動調査（500m メッシュ）
従業者数（民営事業所のみ（公務除く））

図表 3-20 高松市・和歌山市の中心市街地区の従業者数



出典：J-Stat MAP H24 年経済センサス活動調査(500m メッシュ) 従業者数(民営事業所のみ(公務除く))

図表 3-21 高松市・和歌山市の従業・通勤の移動手段

移動手段	(単位：%)	
	高松市 市内で従業・通学	和歌山市 市内で従業・通学
総数(利用交通手段)	100.0	100.0
I 利用交通手段が1種類	91.5	88.0
1 徒歩だけ	4.9	4.3
2 鉄道・電車	6.1	4.6
3 乗合バス	1.0	1.2
4 勤め先・学校のバス	0.2	0.2
5 自家用車	54.9	49.5
6 ハイヤー・タクシー	0.1	0.1
7 オートバイ	5.2	11.8
8 自転車	17.8	15.0
9 その他	1.2	1.4
II 利用交通手段が2種類	6.7	7.8
10 鉄道・電車及び乗合バス	0.3	1.9
11 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.0	0.1
12 鉄道・電車及び自家用車	1.2	0.7
13 鉄道・電車及びオートバイ	0.2	0.5
14 鉄道・電車及び自転車	2.4	2.1
15 その他利用交通手段が2種類	2.6	2.7
III 利用交通手段が3種類以上	0.6	1.2
不詳	1.2	2.9
※交通手段に「鉄道」を利用する人	10.2	9.8

出典：平成 22 年国勢調査

(3)高松市の交通まちづくりについて(調査まとめ)

1)まちづくりの基本方針

- ①線路に沿ったまちづくり（鉄道沿線人口を増やし、地域鉄道の持続を推進する）
- ②集客施設を駅周辺に誘致・新駅設置
- ③沿線に分散した住宅地から駅へのフィーダーバスを運行

鉄道の線路は移動できないといった視点から、鉄道沿線での住宅取得を促進し、沿線に人口を集中させて、人口拡散を抑制していくと共に鉄道の持続性に貢献していく。このことは、沿線 4 市 3 町において、同様な方針で取り組んでいると思える。また、鉄道駅周辺に大型ショッピングモール、レジャー施設、病院等の集客施設を誘致し、人口増に合わせて新駅をつくり、多核の一つを構成するコンパクトタウンを充実または新たに創出している。また、公共交通の基幹軸となる鉄道網の利用者を増やしていくため、住宅地から駅への交通利便性を上げている。

このように、大きく分散した人口を鉄道沿線に集中させることで、拠点駅を核とした多核化の形成を行っている。無理やり中心部に人口を集中させるコンパクトシティ推進でなく、現在でも多核を形成する核が膨らんでいる地域もみられるとのことであった（ことでんヒアリング）。

2)現地調査のまとめ(ことでんヒアリング、現地見学)

- ①まちづくりの基本方針の実施計画は、高松市や周辺自治体が積極的に推進し、新駅等の用地取得・設備投資は全額自治体が出資（国・県・関係市町）

し、フィーダーバス等の運営にも助成金が出される。高松琴平電気鉄道（株）（ことでん）は、鉄道、バス、タクシー共に運行していて、提示された計画に最適な交通モードで、積極かつスピーディーに対応しているとのことであった。

高松市地域公共交通網再編実施計画策定や推進にあたっての事業者、住民等における「高松市総合都市交通計画推進協議会」でも、高松市が計画立案をけん引し、住民、企業は質問や意見を述べるに過ぎなかったという。本計画も市長のけん引力が著しく大きく、現在 3 期目で計画が順調に実行されている。

②ことでんの運輸部門は黒字経営を続けていて、2001 年の民事再生申請は、ことでんそごうの行き詰まりによるもので、その時点でも運輸部門は黒字であった。

③朝夕の通勤・通学状況の確認では、ことでん瓦町駅、片原町駅から官庁街への通勤者が多いことを確認した。通勤経路は、主に日本一長いアーケード商店街とそれと直交する商店街（アーケード設置）で、両駅から官庁や大手企業のオフィスビルが立地する中央通りまで、面をつながる歩いて楽しい全天候型の歩道*が昔からあることが強みといえる。また、高松築港駅からも多くの通勤者が高等検察庁、高等裁判所、四国電力本店ビルの方

図表 3-22 片原町商店街の通勤風景



出典：筆者撮影

向に歩いてきた。森ビルによる再生後の丸亀町商店街及び瓦町 FLAG には、若者が戻り活気ついてきている。

④中心部に土地生産性の低い駐車場は、ほとんど見当たらない。高等検察庁、高等裁判所、四国電力本店ビルに隣接する駐車場も通勤者の利用は殆ど無かった。

*中央商店街（丸亀町商店街）1,250m、片原町・兵庫町商店街 830m、ライオン通り 470m、常磐町商店街 340m の計 2,890m 総延長が 2,890m（グーグルマップにより測長）

⑤平成 14 年以降に設置された新駅や平成 32 年度末を目指して計画が進められている新駅は、新たな交通結節点となるものであり、これらは全て主要道路に隣接したもので、駅前広場が整備されている。琴平線の綾川駅は国道 32 号と隣接、長尾線の学園通り駅（三木町）は主要地方道路と直交している。また、平成 25 年 12 月に開業した綾川駅は通勤・通学時間帯よりも平日の昼間や土日の利用が多く、土日は高校生が多く利用して、平成 27 年度には利用者が 47 万人まで急激に増加している（みんなつ vol. 59 より）。高松市内における琴平線の空港通り駅、新たに計画の 2 つの新駅は拡幅・高架等の整備済または整備中の主要都市道路と直交し、駅前広場はパーク&ライド、キス&ライド、サイクル&ライド、フィーダー交通のターミナル等が整備予定になっている。

図表 3-23 綾川駅前の宅地開発



出典：筆者撮影

図表 3-24 三条～太田駅間の新駅予定地（GEO 駐車場と店舗が駅前広場になる）



出典：筆者撮影

⑥サイクル&ライド駐輪場は殆ど全駅に整備され無料で開放されている。パーク&ライド駐車場については、地方自治体が許可申請のみで無料で開放しているものもあり、前記の学園前通り駅は、駅自体がショッピングモール（ベルシティ）の敷地に設置されており、駐車場も三木町、ベルシティが管理し、申請して無料で利用できる。

また、綾川駅もイオンモールで買い物すれば駐車料金が無料になるので、パーク&ライド駐車場と利用している人もいるとのことであった。このように地域（行政・企業）と一体になり公共交通を未来へつないでいこうとする姿勢がうかがわれる。

図表 3-25 太田駅前の駐輪場



出典：筆者撮影

図表 3-26 ベルシティの駐車場



出典：筆者撮影

⑦ことでんにおけるヒアリングでは、特に観光に力を入れている訳ではなく、まちづくりや地域住民の利便性向上にウェイトを置いているということであった。定期と定期外の比率は概ね 70 : 30 であり、観光は全体の 10%程度となっている。また、最近では中国等の外国人の利用が増えてきているとのことであった。

⑧公共交通利用促進条例については、あまりこれといった活動は感じられない。高松市による公共交通の利便性向上の施策に市民が利用を増やしていると感じがするとのことであった。市役所職員の通勤における公共交通利用率は、13%（高松市交通政策課より）と予想外に低い値であった。

⑨ことでんが民事再生計画の中で、人員の効率化のために実施した IC カードを活用した電車・バス乗り継ぎ割引やことでんに乗って映画の旅（イオンエンターテイメント株式会社と共同割引）、ことでんスケートきっぷ（白山トレストと共同割引）等の企業と連携した割引切符も人気である。電車・バス乗り継ぎ切符はことでんの 20 円割引に加え、市が 80 円の補助

図表 3-27 イオン・ことでん共同割引切符



出典：筆者撮影

を出し 100 円割引としている。このための IC カードシステムの改修費用も自治体が負担した。また、瓦町 FLAG にある高松市行政サービスのフロアで住民

票発行等の利用者には IC カードに 180 ポイント (=180 円=電車初乗り運賃) が付与されている。

⑩志度線のみであるが、土日祝日において、自転車を無料で載せられるサイクルトレインを運行している。

⑪ことでん沿線の駅のバリアフリー化は、ほぼ 80%まで進捗していて、現在も順次、改善を進めている。

図表 3-28 志度線のサイクルトレイン



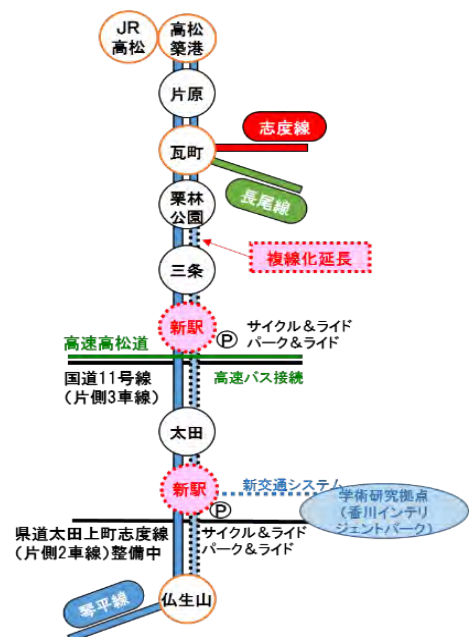
出典：筆者撮影

上記にまとめたように、高松市においては、地域の人々のための「まちづくり」が進められ、交通政策だけでは、公共交通を維持できず、「交通はまちの足、まちを支え、まちに支えられる」という意識付けを通して、結果として、人を呼び込むといったまちづくりと公共交通が一体となっていることが実感できた。

この実感について、前記した 2 つの計画中の新駅で説明し、レポートを終了する。

図表 3-29 に示す三条～太田間の新駅は、片側 3 車線の国道 11 号及びその上部を走る高速高松道と直交し、鉄道高架がされていて、主要都市を結ぶ高速バスとの新たな結節点となる。また、太田～仏生山間の新駅は、直交する県道太田上町志度線は、片側 2 車線化と鉄道を跨ぐ高架が整備中であつた。この県道は、新都市となる香川インテリジェントパークとつながっており、将来はこの新駅とつながる新交通システム構想もある。さらに、2 つの新駅設置と合わせて、現在、高松築港～栗林公園までの複線化を仏生山まで延長し、仏生山駅に隣接する香川県農業試験場の跡地整備計画で、2018 年開業予定の新高松市民病院を中心に、農業と介護の新しいまちづくりが進んでいる。

図表 3-29 ことでん琴平線の
新駅設置計画



出典：筆者作成

5. 事例から見た和歌山市 BRT 導入についての課題検討

(1) 調査背景

地域公共交通の衰退とマイカーへの過度依存が進む和歌山市において、自動車に代わる利便性の高い公共交通機関は交通弱者のモビリティ確保、一部過密な域内交通の緩和、さらに環境への配慮として二酸化炭素排出量削減の観点からも期待されるものである。

元和歌山市長の大橋建一氏は平成 23 年 9 月 20 日の市議会において「次世代型路面電車システム (LRT) の導入について、バスが一般車の走行できない専用路線を走る BRT (バス・ラピッド・トランジット) の導入も含め、課題や費用対効果についてさらに研究したい」と前向きな答弁をした。*これに対し、平成 23 年度の「和歌山市交通まちづくり研究会」の研究成果*において、LRT・BRT 導入の費用対効果分析実施案が挙げられ、和歌山市の交通まちづくりは新たな局面に差し掛かったものと考えられる。

また、平成 27 年度和歌山市の未来につながる「夢のある政策研究プロジェクト」では、研究テーマごとに 7 チームを設置され、関連部課職員等がメンバーとなった研究・検討を進めてきた。その中で、「まちのシンボル」次世代交通の導入プロジェクトの研究結果について、平成 28 年 4 月 27 日に市長への報告会を実施した。市内での新交通システムの研究について尾花正啓現市長は「観光資源としても期待される LRT や BRT の導入の可能性や、小型輸送を担うバスと共存できるかなどについて検討を進めていきたい」と話している。*

しかしながら路面電車といった軌道系交通システムは莫大の費用が必要し、地方部においては現実的に可能な施策ではないと考えられ、本研究会では、それらの公共交通システムより安価に導入できる交通機関である BRT を注目してきた。そして和歌山市新型公共交通システム—BRT の導入課題について筆者を担当させていただき、平成 27 年度和歌山市の未来につながる「夢のある政策研究プロジェクト」研究結果報告*を踏まえながら改めて検討したい。

まず、和歌山市における BRT 導入にあたっての課題について以下のようにまとめている。これらの課題に対応して、現在 BRT を導入している国内外他市の状況を参考しながら課題を再考したい。

図表 3-30 和歌山市における BRT 導入の課題

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">➤ LRT と比較してシンボル性は劣るが・・・• 軌道を敷設する必要がなく、柔軟な対応ができる。• 比較的安価な費用で事業が実施でき、採算性が確保される可能性も高くなる。 |
|---|

*平成 23 年 9 月 21 日付わかやま新報

*「和歌山市のまちづくりと公共交通幹線の再構築」和歌山市交通まちづくり研究会報告書, 平成 24 年 3 月発行

*平成 27 年 6 月 4 日付わかやま新報

*「まちのシンボル」次世代交通の導入プロジェクトチーム研究報告,H27 和歌山市研究

- しかし、BRT（連節バス）はあくまでバスであることから、**それだけの投資をする必要性（大量輸送の必要性）**があるのかどうか問われやすい。
- 他都市の状況からみられる課題
 - BRT 連節バスは**外車**であるため、海外からの取寄せ（1台あたり約7,000万円）が必要。
 - BRT 連節バスは特殊車両となるため、**専用の整備工場**（1億5,000万円）が必要。
 - 一般の路線バスとのすみわけ（**役割分担**）が必要。
 - 定時性を確保するため、**専用レーン**が必要。

⇒**全体のバスネットワーク構築の中でBRT(連節バス)を検討することが必要となる。**

出典：H27年度和歌山市「夢のある政策研究プロジェクト」研究より整理

（2）調査内容

1）シンボル性

まず、BRT は地方中小規模の都市にとって素晴らしい乗り物になれるかについて検討したい。事例として「岐阜市型 BRT*」を取り上げたい。岐阜 BRT 導入の特徴として以下のようにまとめている。

図表 3-31 岐阜市型 BRT の特徴

BRTの特徴を最大限に活かした岐阜市型BRT導入により、路線全体で利用者増加



出典：岐阜市ホームページより転載

上記の BRT 特徴を最大限に活用した岐阜市型 BRT の導入により路線全体で利用者を増加した。岐阜連節バス・清流ライナーの導入で、路線あたり 1 日平均 250 人の乗車が 800 人と 4 倍に増えているそうである。観光資源としても注目されているようだ。

利用者の増加だけでなく BRT 導入に伴い、岐阜市全域における様々な施策も打ち出されてきた。

*岐阜市交通総合政策課交通計画係・交通施策推進係の関連資料などより

①幹線バス路線の BRT 化により、バス路線の再編が推進されている。

②BRT の導入にあたっては、幹線バス路線沿線における公共交通の需要や道路整備の状況にあわせた、柔軟なルート選定が行われている。

③バスレーンの導入やバス停、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進めることが可能な、BRT の特徴を最大限に活かした整備が進められている。

図表 3-32 岐阜市型 BRT 導入計画



出典：岐阜市ホームページより転載

岐阜市型 BRT の導入に伴い、平成 26 年 3 月に「岐阜市総合交通戦略(2014～2018)」を策定した。基本理念として持続的発展を可能とする「集約型都市構造実現」を目指し、歩行者や自転車を重視し、公共交通が便利で使いやすく、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を図り、誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現を目指している。中でも将来の公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージを明らかにし、BRT の役割を最大限に発揮してきている。

岐阜市型 BRT に関しては全国範囲で広く議論され、BRT を軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築、中心市街地に快適にアクセスするための交通手段の利便性向上と道路空間の有効活用により中心市街地の活性化に寄与する回遊性、快適性の向上を図る、日常生活の中で、環境負荷など様々な観点からの交通手段選択が自然に取り入れられるよう、企業、地域、学校を含め啓発活動を幅広く展開するというさまざまな戦略を打ち上げ、まさに岐阜市のシンボルと言える。

図表 3-33 まちのシンボルとなった岐阜 BRT



出典：岐阜市ホームページより転載

岐阜市 BRT の経験から見て、単なる都市シンボル性の追求ではなく、新たな公共交通システムの導入に係る総合的な考え方が大切であり、BRT と同時にどのような都市像を創るのは検討すべきであろう。和歌山市においては、都心回帰誘導策など、交通施策と組み合わせた市街地の再整備を行うことによって、BRT の導入が有用となってくる可能性が高いと考えられている。

ちなみに、図表 3-34 のように海外の調査*では、各公共交通モード間の優位性を比較すると、BRT についての総合的な評価は高いものも見受けられている。

図表 3-34 各公共交通モード間の比較

交通モード	路線バス	BRT	LRT	地下鉄
輸送能力（万人/時）	0.6~0.8	1.0~2.0	1.0~2.5	3.0~6.0
平均速度（km/h）	10~20	20~30	20~40	30~50
快適さ	×	○	◎	◎
サービス影響範囲	◎	○	△	△

* Cray,G.E, Hoel.L.A 「Public Transportation[M]」.Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall,1992.

システムの柔軟性	◎	◎	×	×
新技術の吸収能力	◎	◎	△	×
知名度・ブランド力	×	○	◎	◎
土地利用と都市開発への影響	×	○	◎	◎
環境保全	×	○	◎	◎
◎：大きな効果が期待できる ○効果が期待できる △：若干の効果が期待できる ×：効果が期待できない				

出典：Cray. G. E, Hoel. L. A (1992) より作成

BRT への投資は公共交通の利用促進だけではなく、土地利用の変化が交通需要の変化を生み、その結果、交通施設の改善が必要となる一方、先行的に改善された交通施設は、沿線あるいは沿道の土地利用の変化に影響を与えることが最終目的となってくる。例えば、公共交通指向型開発 (TOD)、コンパクトシティへの転換などの都市計画手法が挙げられる。この点について和歌山市地域公共交通網形成計画のみならず、和歌山市の都市計画全般に影響されるはずでもある。

典型的な事例として中国の地方都市である 棗 荘 市 では、BRT の導入を通じて、都市の開発主軸を形成し、主軸 (図表 3-35 光明 大道 という) を基に楕形状のように都市全域の道路ネットワークを向上させている。BRT の役割として域内外の来訪者に柔軟な対応、バス路線再編の簡素化、明瞭な乗換環境づくりなどの達成、幹支線交通がスムーズに連結していくことが果たしている。

図表 3-35 棗 荘 市 BRT 幹支線配置図



出典：筆者作成

また、バス路線が集中する都心部などでは、バス停における乗降に伴い、団子運行が顕在化している。ネットワーク全体の定時性を中心にサービス水準の低下を招く一因となっている。このため、路線バスが過度に集中する区間においては、その機能を BRT が代替すれば運行頻度の集約が可能となり、より安定した定時性の確保が可能になると考えられる。

図表 3-36 団子運行と BRT 代替運行様子



出典：筆者撮影

BRT の配置については、すでに地下鉄など軌道系システムが充実している都市での補完的な幹線輸送としての交通機関の場合と、軌道系システムがない都市での主要交通機関の場合とで意味づけは異なる*。和歌山市の場合は市内における鉄道各線駅数はすでに充実しているため、BRT は補完的な幹線輸送としての交通機関に位置付けることができる。これについて、和歌山市型 BRT の配置パターンは図表 3-37 にまとめてみた。

図表 3-37 和歌山市型 BRT のパターン

パターン	類型	役割
1	中心市街地回遊型	中心部幹線輸送
2	郊外地域型	外縁部、団地、大型施設、観光客輸送
3	鉄道駅連結型	主要駅間の連結輸送

出典：筆者作成

一方、専用道路、停留所、連節バス、関連技術の計画と実施、事業者経営の行政支援、既存公共交通機関との連携や自動車利用規制および都市空間構成などの外部条件によって、BRT の効果も大きく左右されている。

3) バス車両

BRT についての世界共通な明確な定義がなく、一部の国は別として、多くの国で、国としての明確な定量的指標を含んだ定義はない。BRT は Bus Rapid Transit の略であり、バスをベースとした Rapid な公共交通である。Rapid であるためには、定時性が

*中村・牧村・外山 (2016) 「バスがまちを変えていく」参照

高く表定速度も高い必要がある。待ち時間のことも考慮するならば高頻度であることも要件になる。

日本では、定時性と速達性を高めるための公共車両優先信号システム (PTPS : Public Transportation Priority System) および従来のバスのイメージを一新する連節バス車両を導入したシステムを BRT と称していた時代もあった。茨城県のかしてつや日立電鉄 (図表 3-38 左)、JR 東日本の気仙沼線 (図表 3-38 中) や大船渡線 (図表 3-38 右) で、鉄道線路用地をバス専用道路として再活用して、新しいバスシステムを導入したもののについて BRT と呼ぶようになり、BRT という用語は幅広く用いられるようになってきている。

図表 3-38 日立 BRT と気仙沼線、大船渡 BRT



出典 : Google 写真検索引用

一方、欧州の国際公共交通連合 UITP では、クリチバやボゴタなどの大規模なインフラストラクチャーを伴うものが BRT と呼ばれているのに対して、BHLS (Bus with High Level of Service:高サービス水準バス) という用語を提唱して、フランスのルーアン (図表 3-39) などで見られる専用車線や優先信号制御を有した幹線的なバス輸送システムの推進を奨励している。

図表 3-39 ルーアン BRT



出典 : Google 写真検索引用

以上の基に、BRT の特徴について以下の 3 点にまとめることができる。*

*中村・牧村・外山 (2016) 「バスがまちを変えていく」 参照

- ①定時性および速達性向上のための施策を有する
- ②従来の路線バスのイメージを一新する工夫
- ③幹線的な役割を担う

出典：中村ら（2016）より作成

換言すれば BRT は必ずしも連節バスではなく、機動性がある公共交通機関であるため多様なバリエーションかつ自由に組み合わせることが重要だと考えられる。

図表 3-40 のように平成 28 年 4 月 1 日時点現在、日本における BRT 導入している 15 事業者のうち、連節バスがある事業者は神奈川中央交通（藤沢市 4 台+町田市 4 台+厚木市 4 台）、京成バス（10 台）、岐阜乗合自動車（4 台）、神姫バス（2 台）、新潟 BRT（萬代橋ライン 4 台）、近江鉄道バス（南草津立命線 2 台）の 6 事業者のみである。*

図表 3-40 BRT 導入事例（H28 年 4 月 1 日現在、全事業者）

事業者	開始時期	事業特徴
南海りんかんバス(株)	S23 年 6 月	バス専用道
ジェイアールバス関東(株)	S32 年 4 月	バス専用道
名古屋鉄道(株)	S38 年 1 月	バス専用道
西日本鉄道(株)	S50 年 11 月	バス専用道
名古屋市交通局、名鉄バス(株)	S60 年 4 月	専用レーン
名古屋ガイドウェイバス(株)	H13 年 3 月	高架軌道
神奈川中央交通(株)	H17 年 3 月	連節バス 4 PTPS
神奈川中央交通(株)	H20 年 2 月	連節バス 4 PTPS
京成バス(株)	H22 年 2 月	連節バス 10 ディスプレイ BL システム
関鉄グリーンバス(株)	H22 年 8 月	バス専用道
岐阜乗合自動車(株)	H23 年 3 月	連節バス 4 バスレーン
神奈川中央交通(株)	H24 年 5 月	連節バス 4 ディスプレイ
東日本旅客鉄道(株)	H24 年 12 月	バス専用道

* 「連節バス導入ガイドライン ver.1」国土交通省自動車局,平成 26 年 3 月より加筆作成

事業者	開始時期	事業特徴
東日本旅客鉄道(株)	H25年3月	バス専用道
日立電鉄交通サービス(株)	H25年3月	バス専用道
神姫バス(株)	H25年4月	連節バス2 ICカード
新潟交通(株)	H27年9月	連節バス2 ICカード
近江鉄道バス(株)	H28年4月	連節バス2 ICカード

出典：国土交通省及び交通各社 HP より整理作成

和歌山市では、都市のシンボル性を追求するよりも、都市の空間構成や施設配置と密接に連携しているサービスがどの程度の利用者を得るかは、都市計画自体の問題であって、連節バスばかりを考えると BRT の計画を行うことはあり得ない。既に市内における PTPS・優先レーンの整備*は進めているほか、現状のバス拠点や交通過密な中心部において従来のバスサービスのあり方に触れながら BRT 構想を模索しつつ公共交通機関の効率化を実現していくことが期待できる。

4) コスト

BRT 導入のメリットとして、費用面で他の公共交通手段（LRT、地下鉄など）と比較した有利さに言及されることが多い。経済性が高い（国交省）、車両コストが LRT に対して 1/4 から 1/6 になるという優位性が示されている（運輸政策研究機構）。アメリカの米会計検査院（GAO）が 2005 年から 2012 年の間に運輸省連邦公共交通局の助成金を受けて計画または建設された BRT 及び軌道系の交通機関について調査を行った結果、BRT は軌道系交通と比較した場合、資本費が概して低く抑えられる*。また BRT 車両の耐用年数は 12～15 年程度であることが指摘されている（鉄道車両 25 年程度、GAO 調査より）。道路は鉄道のレールと比較して保守コストを要するとの指摘もある*。矢部（2006）は交通システムごとの輸送コスト（イニシャルコスト（用地費を除く）及び運営コスト）と輸送力の関係を踏まえた比較分析においては、時間当たり輸送需要が 5000 人未満の場合、バスの優位性が高いという研究もある*。BRT 計画を取り組んでいる中、必要とされる空間や用地取得費用、道路の整備費用の負担のあり方などは異なり、整備や運用にあたってのコストはそれらに大きく左右されるため、導入にあたって

*整備済み区間：国道（船大工町交差点～堀止交差点）、けやき大通り（北の新地交差点～公園前交差点）など。

* GAO（2012）<www.gao.gov/assets/600/592973.pdf>より

*宇都宮・服部（2010）：「LRT0 次世代型路面電車とまちづくり」成山堂書店 p.191.

*矢部努（2006）「高度化したバス輸送システムの計画手法に関する研究」博士論文

慎重な検討が必要であると考えられる。*

● 事例：

①岐阜バスの連節バスの購入価格は当時で1台あたり7120万円、国が1/2、市が1/4、岐阜バスが1/4を負担するスキームとなっている。接続バスには、専用の整備工場が必要で、これにかかる経費・約1億円がバス事業者負担となることから、車両購入に市負担を設定したとのことである。

②草津市近江鉄道バスでは、定員120名、約8000万円*2台のベンツ製連節バス、全体事業費2億8700万円（予算当時）であった。

③整備工場について導入先への訪問考察が必要である。（1.5億万円必要か）

（例：新潟 BRT 連節バス整備棟車両整備機械設備工事一般競争入札事業）

BRT 導入に関する具体的なコスト分析について、東京大学公共政策大学院「新潟市 BRT 導入事業に関する費用便益分析」の研究*がある。図表 3-41 は新潟市 BRT 導入した時に事業全体に係る初期費用を示している。

図表 3-41 新潟市 BRT 導入事業の初期費用

項目	第1期完成までの事業費	うち開業までの事業費	説明
走行空間	7.2	1.5	バス停上屋、駅などを指す
連節バス	9.4	4.9	
情報案内システム	0.7	0.7	情報末端、BRT 駅・車内・結節点において運行情報の提供
交通結節点	6.7	3.9	4か所における乗換施設
その他	5.5	1.7	車両基地、関連設備、各種調査などの費用計上
合計	29.5	12.7	

出典：新潟市（2013）より作成（単位：億円）

「走行空間・駅」はバス停上屋・駅などを指す。「情報案内システム」は乗り換え抵抗の軽減に向けて、情報末端や BRT 駅・車内・交通結節点において運行情報の提供を行うシステムのことである。「交通結節点」は4か所における乗換施設を意味する。また「その他」には車両基地、融雪設備、各種調査などの費用を計上している。

*神足（2013）より

*東京大学公共政策大学院 2013 年度「公共政策の経済評価」政策分析レポート参照

ランニングコストに関しては、上記の研究からは新潟市のデータがないため、浦安市（2007）より算出した。耐用年数は納税協会連合会編集部（2013）のうち、別表第1 機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表、別表第2 機械及び装置の耐用年数表を参考として図表 3-42 の値を用いた。

図表 3-42 ランニングコスト

項目	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費
走行キロ 営業費	309.09	38.4	23.75	—	1.46	81.64
走行距離＝区間距離×2（往復）×1日あたりの本数×365日						

出典：浦安市（2007）より推計（単位：千円）走行距離は新潟交通株2012において掲載されている走行距離を用いた。

図表 3-43 耐用年数一覧

項目	耐久年数
BRT 車両	13 年
情報案内システム	10 年
交通結節点・駅の整備	50 年
専用走行道路	10 年

出典：公益財団法人納税協会連合会（2013）編『減価償却資産の耐用年数表』

推計結果により、2040 年までの費用は 71.89 億円となった。なお、車両の購入台数を 4 台に減らした場合は 65.49 億円、走行区間を延長した場合は 98.41 億円、専用走行路を設置した場合は 93.10 億円となった。

結果から見ると、初期費用の全体に対する影響は小さい。各項目の耐久年数が比較的長いためである。一方、ランニングコストは全体に対して大きな影響を与える。よって、走行区間の延長や専用走行路の設置等、ランニングコストに関わる施策は慎重に行った方が良くと指摘される。

また、BRT 運営及びコスト負担の主体については、専ら公的機関による方式、公的機関が整備や運行計画の作成等を担当し運行は民間事業者等が行ういわゆる「上下分離」的方式、整備・運行ともに民間事業者が担当する方式等多様な形態がある。その中、和歌山市の場合は、公的支出の削減と民営事業者の経営状況によって「上下分離」方式はもっとも注目されるであろう。しかし、公共交通の維持、再編に関する意見は必ずしも

統一ではない、県市・事業者・市民らがより積極的に関与すべきではないかと考えられる。

一方、BRT の導入効果について、滋賀南部地域における課題解決のための施策の一つとして LRT、BRT 等都市型の新たな交通システムの検討が提案されている。BRT に関連する各項目について図表 3-44 のようにまとめている。

図表 3-44 のように、「連節バス+PTPS+専用レーン」の組合せが全般的に良い評価を得てやすいが、空間、財政費用、バス路線の状況を勘案すると BRT の担うべき需要規模は違ってくる。そもそも BRT の必要性は都市あるいは都市圏の規模に関係なく、公共交通が担う具体的なコリドーの需要規模、費用条件などによって BRT の必要性を決まってくる。例えば、都市規模が大きくなっても、人口や都市活動が線形に集中している都市では鉄道を背骨とする都市戦略が最も優れたものになる。逆に人口規模がかなり大きくても、それぞれのコリドーの需要が絶大ではない場合は、BRT の担うべき役割は大きくなる。*

図表 3-44 BRT 導入の効果

	連節バス+PTPS 等+専用レーン		連節バス+PTPS 等	
道路混雑の緩和	○	駅発着バス台数が減少 車線数が減少	○	駅発着バス台数が減少
輸送量の改善	○	一便当りの定員が増加 運行回数が増加	○	一便当りの定員が増加
定時性の向上	◎	専用レーン走行により向上 PTPS 等導入により向上	○	PTPS 等導入により向上
財政面の考慮	○	道路整備が必要 整備費：約 10 億円/km 車両費：約 7 千万円/台	◎	車両費：約 7 千万円/台
ユニバーサルデザインの推進	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり	○	低床型車両導入により推進 ※一部段差あり
知名度・ブランド力	○	知名度が向上	△	知名度が向上
注◎：大きな効果が期待できる、○：効果が期待できる、△：若干の効果が期待できる				

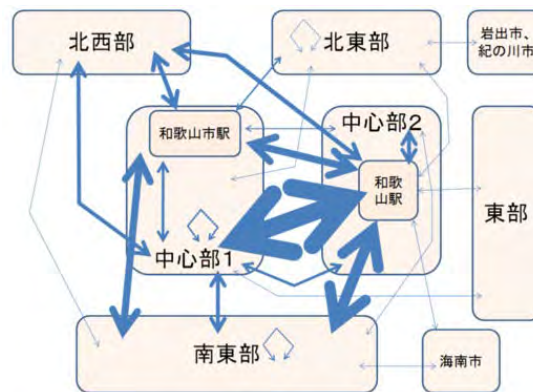
出典：H25 年度第 1 回大津・湖南地域新交通システム検討協議会資料より転載

*中村・牧村・外山 (2016) P.165 より

5) バスネットワークの構築

都市交通の望ましい姿、ビジョンを描き、そのビジョン実現をするために、都市にかかわる人々が必要とするモビリティニーズを確保することが最初に必要なことであろう。和歌山市民の路線バス流動状況を見ると、JR 和歌山駅、南海和歌山市駅を中心に中心部での移動がほとんどであり、都市近辺や郊外部へのバス移動が多くはない。このような状況で郊外便数の削減を余儀なくされている。実際にバスを乗ってみると乗り継ぐがかなり不便もしくは不能状態、空きバス路線が多く、系統番号・経停駅がわかりにくくなるケースは少なくないである。その一方、中心部でのバス便数が多くなっていても郊外からの乗換乗車が少なく、中心部から郊外への移動も不便になるほか、バスによる新たな交通渋滞の発生に伴う定時性の確保がもっと悪くなってしまいう窮地に追い込まれている。

図表 3-45 和歌山市民の路線バス流動



出典：「和歌山市内における公共交通利用状況調査」平成 22 年 3 月報告より引用

また近年、「観光立国」、「観光立市」などの地域振興策を打ち出された都市が多くなっている。和歌山市でも平成 27 年 10 月 27 日において「和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」*を策定し、中では観光資源の魅力向上などの方策について提案してきた。しかしながら、観光資源や観光客と、それらを結びつける交通がなくては成立し得ない。特に訪日外国人観光客に対して、普段に使いこなすバスがなければ「ご当地の魅力」は極端に落ちる可能性が高い。

一方、新しい公共交通システムより現状のバス路線を改善し、小型バスを使ってきめ細かな対応がよいではないかという論点もしばしば指摘されてきた。これについて、実際に LRT と BRT はどちらが良いという論争が一緒である。まちづくりの中でバスがどのような役割を分担すべきかを議論すればよい、必要に応じて新しい交通システムを導入しても否定でもない。だが、深刻なバス運転士の不足、バスによる新たな交通渋滞の発生、交通まちづくりの趣旨が失ってしまうという事実も無視できないだろう。

本研究会では「効率的で誰もがお出かけしたくなる「人」が主役の交通体系の実現

*平成 27 年 10 月「和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に参照

を通じて、持続可能な「わかやま」をつくる」の理念達成を踏まえて、ライトレールの効果、路線バスのコスト、市民のライフスタイル達成などにより和歌山市におけるBRTを象徴とした公共交通の持続的維持や都市経営に繋がりたいという提案であるが、強く進めるわけではなく、都市実態に応じる改善案として議論したいと考えている。

和歌山市の公共交通現状に基づいて、図表 3-46 のように BRT 導入のコンセプトを作成してみた。BRT がベースとしている幹線支線という都市公共交通網を形成させ、各地域への乗継設計、時刻表の工夫、柔軟な料金体系などにより、スムーズなサービスを提供していく。たとえ導入した場合、車両の追加購入、インフラ整備、料金体系の確立、運営方式などの総合的交通マネジメントも問われるはずなので、引き続き徹底的に議論することが必要であろう。

図表 3-46 和歌山市 BRT 導入の基本コンセプトのイメージ図



出典：筆者作成

(3)おわりに

本章では、平成 27 年度和歌市の研究報告に基づいて BRT を中心に導入に関わる課題を検討した。なお、各課題の費用対効果に関する分析は、本報告書の対象外である。

和歌山市では、高齢化により自らが運転できない移動制約者の増加が予想され、これらの者に対する移動手段の確保が求められている。また、スプロール化とモータリゼーションが同時に進展した結果、利用者減によるバス路線の廃止等が相次ぎ、近年、公共交通の持つ重要性とその役割機能の低下が懸念されている。また、現状のバス路線に関する問題点が山積みになっているようでもある。このことから、今後はこういった都市計画動向や市民のニーズについて、さらに詳細な検討を行い、効率的で利便性の高い公共交通体系の形成を図ることが課題となっている。

6. イギリスの LTP

(1)LTP の概要

英国では、イングランドのカウンティレベルの地方交通当局等が LTP（地域交通計画）を策定している。その概要は図表 3-47 の通りであり、政策領域統合型の総合交通戦略かつ交通投資計画となっている点や、指標と数値目標による業績管理を行う点、アクセシビリティ戦略を盛り込む点などに特色がある。

2011 年までの第二期 LTP では、国のガイダンスを通じた指導の下で達成度指標と数値目標による業績管理が行われ、国からの交付金額と連動していた。2011 年からの第三期 LTP では指標が簡略化・非義務化され、「ローカルマター」であるとされるようになった*が、「明確で計測可能な指標はアカウントビリティにつながり、業績向上のインセンティブとなり、よりよい VFM（ヴァリュー・フォー・マネー）をもたらす」*等として多くの自治体は指標群の積極的に意義を見いだして活用を続けている。

図表 3-47 英国の LTP の概要

LTP(Local Transport Plans)の概要

- | | |
|-----------|--|
| 1. 根拠法 | 2000 年交通法 (2008年に改正) |
| 2. 計画期間 | 地域の裁量による(2011年の第三期LTPより)
※第二期LTP(~2011)までは最長5年だった |
| 3. 上位計画 | 交通政策白書等 |
| 4. 策定主体 | イングランドのカウンティレベルの地方交通当局等に 策定義務づけ (グレーターロンドンを除く) |
| 5. 対象分野 | 公共交通、道路、資産管理、福祉、安心・安全、環境、健康、市街地活性化といった 政策領域を統合した総合交通戦略かつ交通投資計画 |
| 6. 業績管理 | 国のサポートのもとで自治体が自己管理をする
※第二期LTPまでは達成度指標と数値目標による 業績管理 を行い中央からの交付金額と連動 |
| 7. その他の特色 | アクセシビリティ戦略の盛り込み (第二期LTP~)初期段階からの住民参画
主体間の連携や協議の重視 など |

出典：鈴木温・泊尚志・屋井鉄雄(2011)「英国と米国カリフォルニア州の交通計画体系における都市間交通と気候変動の考慮」『運輸政策研究』Vol. 14、No. 1、pp. 2-16 を一部修正

* Department for Transport (2009) "Guidance on Local Transport Plans"

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110505104156/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/lt-p-guidance.pdf>

* Merseytravel(2011)"The third Local Transport Plan for Merseyside"

<http://www.merseytravel.gov.uk/about-us/local-transport-delivery/Pages/MTP.aspx>

(2)ノッティンガムのLTP

ノッティンガムは、イングランドの中央部にあり、2016年現在の人口が約32.6万人、市域面積74.61km²（和歌山市は210.3km²）、郊外を合わせたノッティンガムシャー全体で人口約81.0万人である*。

ノッティンガムでは、これまで3期にわたってLTPを策定し、そのもとで施策を展開し（図表3-48）、2004年には図表3-49のようなトラムの新設を実現している*。2011年から2026年を対象年次とした第3次LTPの構成は図表3-50の通りである。

ノッティンガムの第3次LTPでは、まず3章で「世界クラスの持続可能な交通システム」という野心的な目標を掲げて、交通需要マネジメント、持続可能な代替交通手段の振興、ネットワークの効率性の向上、道路容量の向上という、需要・供給の両面、および道路と公共交通・徒歩・自転車を総合的に捉えた戦略体系としている。また、4章では環境面からの取り組み、5章ではアクセシビリティの向上、6章では生活の質の向上やコミュニティが抱える問題への対応、7章では交通安全と健康増進に関する内容となっている。

進捗状況は、5つの分野（経済、二酸化炭素、アクセシビリティ、生活の質、健康・交通安全）における18の主要な問題（例えば石油依存、市内の一部における高レベルの社会的排除など）に対する定性的なアウトカム目標（例えば自家用車による短距離移動の削減、障がい者の社会的排除の低減など）と、11の主要な指標

図表3-48 ノッティンガム市のLTPの変遷

次数	計画対象年	主な内容
第1次LTP	2001～2005年	中心市街地の活性化を目標の一つに掲げて、約290億円を支出しLRT、バス自転車の利用を拡大
第2次LTP	2006～2010年	“人を最優先に考えるまちづくり”を掲げて、住民生活の質の向上に焦点をあてた交通施策
第3次LTP	2011～2026年	交通システムを経済成長（事業の競争力、成長）、雇用の確保をサポートするシステムと位置付け、具体施策は第2次LTPを基本的に踏襲・拡大する形で展開

出典：Nottingham City Council(2011)“ Nottingham Local Transport Plan:Strategy 2011 - 2026”、
Nottingham City Council and Nottinghamshire County Council(2001)“ Local Transport Plan for

* Nottinghamshire County Council about-us/local-transport<http://www.nottinghamshire.gov.uk/business-community/economic-data/population-estimates>

*ノッティンガムのトラムについて、詳しくはペリー史子・塚本直幸(2016)「ノッティンガムにおけるトラム導入のプロセス」『大阪産業大学人間環境論集』15号、pp.85-99を参照のこと

Greater Nottingham”、Nottingham City Council and Nottinghamshire County Council (2006)”

Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006/7-2010/11”

(地域公共交通 (バスとトラム) への補助金、二酸化炭素排出量、通勤トラベルプランでカバーされる雇用者の割合、自転車トリップ数、大気の質、サービスや施設へのアクセシビリティ、公共交通利用の就労者数、通学手段、子どもの死者数・重傷者数、総死者数・重傷者数、自動車の旅行速度) で評価する体制となっている。

このように交通のみならず、関連する政策分野も含めたアウトカム指標や、数値目標を設けて取り組んでいる点が参考となる。

図表 3-49 2004 年に新設されたノッティンガムのトラム



出典：辻本撮影 (H18. 9. 22)

図表 3-50 ノッティンガム市第 3 次 LTP の構成

章	節	主な項目
1 はじめに	1. 1 交通戦略の概要	
	1. 2 アプローチ	計画区域、計画の構成、地域交通計画の構成、交通の役割、経済の支援、関連計画、気候変動対策、パートナーシップ
	1. 3 政策的枠組み	他の戦略に対する LTP の貢献
2 計画の策定	2. 1 総力を挙げる	データの収集、交通予測モデル、国の幹線道路と交通の満足度調査、市民参画
	2. 2 ノッティンガム計画の長期ビジョン	交通ビジョンの策定、交通の戦略的目標
3 世界クラスの持続可能な交通システム	3. 1 背景	
	3. 2 問題と機会	交通ネットワーク、効率性

	3. 3 戦略と提案	交通需要マネジメント、持続可能な代替交通手段の振興、ネットワークの効率性の向上、道路容量の向上
4 低炭素で強靱な交通システム	4. 1 背景	
	4. 2 問題と機会	天気と気候、洪水、交通由来の二酸化炭素、エネルギー、石油の枯渇、廃棄物
	4. 3 戦略と提案	交通需要の抑制、運行効率性の向上、持続可能な自動車利用、交通の強靱性の向上
5 主要なサービスや雇用、教育へのアクセス	5. 1 背景	
	5. 2 問題と機会	低い自動車保有率、公共交通によるカバー、雇用と必須サービスへのアクセス、障がい、手ごろな価格での提供
	5. 3 戦略と提案	公共交通カバー率の向上、交通へのアクセシビリティの向上
6 生活の質の向上と近隣関係の変容	6. 1 背景	
	6. 2 問題と機会	まだら模様の都市（格差問題）、ローカリズム、限られた緑のオープンスペース
	6. 3 戦略と提案	コミュニティプライオリティの実現、大都市の夢の実現、緑の回廊の統合
7 安全で独立した活動的で健康的なライフスタイル	7. 1 背景	
	7. 2 問題と機会	平均寿命、肥満傾向、身体障がい、交通由来の環境インパクト、道路交通事故、安全と安心
	7. 3 戦略と提案	活動的で健康的な交通選択の促進、大気の質の向上と交通騒音の低減、道路交通事故の削減、個人の安全の向上
8 成果と今後	8. 1 戦略の実現	
	8. 2 タイムテーブル	
	8. 3 望ましい交通の成果	
	8. 4 成果指標	
	8. 5 計画のモニタリング	

出典：Nottingham City Council (2011)

” Nottingham Local Transport Plan: Strategy 2011 - 2026 ”

第4章 和歌山市の総合交通計画の理念と基本方針

第3章までで述べた和歌山市の都市構造、交通状況、上位・関連計画、先進地域の事例等を踏まえて、当研究会では、和歌山市の総合交通計画の理念を次のように設定することとした。

図表 4-1 研究会における和歌山市の総合交通計画の理念

効率的で誰もがお出かけしたくなる「人」が主役の交通体系の実現を通じて、持続可能な「わかやま」をつくる

出典：筆者作成

また、上記の理念のもとに、次の6つの基本方針を置くこととした。

図表 4-2 研究会における和歌山市の総合交通計画の基本方針

1. 交通手段をスマートに使い分ける、健康的で環境に優しい交通体系
2. 誰もがお出かけしやすい、安心・安全・快適な交通体系
3. 少子高齢化と人口減少の荒波に立ち向かう交通体系
4. 効率的で利便性の高い公共交通体系
5. 国内外から来訪しやすく、観光資源を回遊しやすい交通体系
6. 関係者が適切に役割を分担し、協働しながら維持・発展する地域主体の交通体系

出典：筆者作成

なお、基本方針1にいう「交通手段」とは、徒歩、自転車、公共交通、自家用車に、各種の新しい交通手段を加えた概念である。また、基本方針4にいう「効率的で利便性の高い」とは、人の動きに沿ってサービスレベルの高い幹線網が形成され、これにきめ細かな支線網が有機的に連結する状況を想定したものである。また、基本方針6にいう「関係者」とは、地域住民と利用者、各交通事業者、行政、研究・分析機関等である。

上記の理念と基本方針の設定にあたって、研究会では図表 4-3 のような意見が交わされ、5 人の委員から図表 4-4 のような提案がなされたので、参考までに掲載する。

図表 4-3 研究会で出された主な意見

- ・シンプルかつ具体性がみえる基本方針とすべき
- ・自動車に依存しすぎなので、行動転換という意味合いを含むべき。
- ・少子化だけでなく、少子高齢化の観点をもっと意識すべき。つまり社会的弱者が増えるので、それに対応した 交通体系の構築が必要ではないか
- ・観光系については整理することができるのではないか。
- ・観光資源があるだけでなく、人が主役のコミュニケーションやサービスを伴う必要がある。
- ・現状についての対策ではなく、誘導型にもっていくべき
- ・まちのあるべき姿を踏まえて、交通体系のあるべき姿を検討すべき
- ・中心市街地の空き家に住まない人が多い理由のひとつとして、マッチ箱のように小さいのが原因ではないか（コンパクトシティ化には中心市街地の居住環境改善も重要である）
- ・和歌山市は多核連携型のまちづくりを推進すべきだが、その際にはまず都市機能集約を先にした後に、居住地を集約するという方向で進む必要がある
- ・近い将来、道路の過剰感が必ず出てくるので、その 2 次利用を考えることになるはず
- ・イオンモールが駅前出店を進めているように、車への強い依存体制からの脱却は今後進んでいくのではないか

出典：筆者作成

図表 4-4 各委員による理念と基本方針の案

	委員 A	委員 B	委員 C	委員 D	委員 E
理念案	「将来の人口減少を睨んだ「人を主役」とした人と地球環境にやさしい、サステナビリティな交通計画」	「持続可能な公共交通ネットワークを創り、育て、わがまち「わかやま」を元気に！」		「安心して、安全に居心よく移動ができ人と人が触れ合える交通体系の構築」	「持続可能なまちづくりを支える効率的で誰もが出掛けしたくなる交通体系の実現」
基本方針案	<ul style="list-style-type: none"> 生活に必要な機能ポイント、ビジネス・観光を含めた来訪者の訪問ポイントをつなぐ交通計画 交通の主役である「人」を基点とし、「人」の動きに沿った移動手段と交通システム 徒歩（バリアフリー、全天候型歩路）、自転車、超小型モビリティ、車等を使った不便地域の解消 自動運転型の超小型モビリティやバッテリー型のLRTによるスマートモビリティなど新技術の導入 コミュニティから幹線への移動手段とシステム 	<ul style="list-style-type: none"> 人口のわりに多い路線31駅に及び既存鉄道網と路線バス・地域バスの運行形態を最適化し、自動車に過度に依存しないまちの構造へ転換 今後さらに増加する観光客や高齢者、障がい者などがはじめに利用するであろう公共交通サービスの提供 関係者との協働による地域主体の公共交通確保 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的方向案のなかで、今後の人口減少の変化を踏まえながらというポイントが重要 	<ul style="list-style-type: none"> 過剰感の出でくる中心部のストックの二次利用 インバウンドなどにも対応した主要幹線交通の形成 安全安心のための避難経路の形成 来日観光客を含む人と人が交通結節点で触れ合えるまちの形成 健康増進に寄与する交通体系の形成 経済的な側面をしっかりと取り入れた交通計画 既存の交通に拠点を集約し、それによってにぎわいをつくることで、ヒト、モノ、社会を持続的につなぐまちを形成 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車と公共交通、自転車、徒歩をスマートに使い分ける、健康的で環境に優しい交通体系 誰もが出掛けしやすく、かつ、出掛けしたくなるような、人に優しく快適でワクワクする交通体系 鉄道・LRT・BRT等でサービスレベルの高い幹線網を形成し、これにきめ細かな支線網が有機的に連結する、効率的で利便性の高い公共交通体系 わかやまの観光資源を回遊しやすい交通体系 地域住民と利用者、各交通事業者、行政、研究・分析機関が適切に役割を分担し、かつ、手を携えながら維持・発展する交通体系

出典：筆者作成

第5章 達成度指標・数値目標と施策

はじめに

この章では、前章で示した6つの基本方針ごとに、その達成を計測するためのアウトカム指標と、達成に向けた施策群およびその達成目標を提示する。

アウトカム指標や施策群の選定にあたっての基本的考え方は次の通りである。

図表 5-1 指標等の選定にあたっての基本的考え方

1. 現況値や目標値の設定のための調査が大がかりなものとならないこと
(可能な限り既存統計や定期的な調査を活用できること)
2. 交通政策基本計画などの上位計画や関連計画との整合性をとること
3. 市民にもわかりやすい指標であること
4. 目標値は努力すれば達成可能と思われる現実的な数値とすること
5. まちづくり、観光など、交通周辺政策領域に関する指標も盛り込むこと
6. 目標値は、原則として国の交通政策基本計画に合わせ、平成32年度(2020年度)で設定すること

出典：筆者作成

基本方針1 交通手段をスマートに使い分ける、健康的で環境に優しい交通体系

A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
自動車分担率	和歌山市を発着地とするトリップのうち代表交通手段が自動車の割合	平日 49.0% (H12京阪神PT) 52.9% (H22年近畿圏PT) 休日 60.8% (H12京阪神PT) 69.1% (H22年近畿圏PT)	平日50%未満 (平成32年 近畿圏PT) 休日60%未満 (平成32年 近畿圏PT)	まずは10年前(平成12年)の水準に戻そうとの考え方を基本に、数値のきりの良さを考慮して設定
交通由来の二酸化炭素排出量	環境省マニュアルに基づく和歌山市の部門別二酸化炭素排出量推計値	H23年度 全部門計が6575千tCO ₂ 、うち運輸部門が706千tCO ₂ (自動車639千tCO ₂ 、鉄道26千tCO ₂ 、船舶42千tCO ₂) (環境省「自治体排出量カルテ」)	運輸部門の排出量を、対H23年度比で、H32年度に約16%削減し、590千tCO ₂ に	国の地球温暖化対策計画を参考に設定

自動車分担率

自動車分担率の目標値は、平日・休日ともにまずは10年前(平成12年)の水準に戻そうとの考え方を基本としながら、数値のきりの良さ(覚えやすさ、浸透のしやすさ)を考慮して設定した。なお平成22年の平日は公共交通7.3%、自動車52.9%、自二・原付8.4%、自転車・徒歩31.0%、その他・不明0.4%(H22近畿圏PTより算出)、平成12年の平日は公共交通6.7%、自動車49.0%、自二・原付8.8%、自転車・徒歩35.4%、その他・不明0.1%(H12京阪神PTより算出)である。

交通由来の二酸化炭素排出量

交通由来の二酸化炭素排出量については、国の「地球温暖化対策計画」*(H28.5.13閣議決定)で、運輸部門の排出量として、H25年度の2.25億tCO₂をH42年度に1.63億tCO₂とする目安が示されている(17年で27.6%減)。このことから10年で約16%削減と設定した。

*<http://www.env.go.jp/press/files/jp/102816.pdf>

B. 基本方針達成のための具体的施策

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
レンタサイクルシステムの拡充	市内の台数とポート数	事業者数3、ポート数4（和歌山駅2、和歌山城1、伊太祈曽駅1）、自転車台数62台（和歌山駅37台、伊太祈曽駅20台、和歌山城5台）（和歌山駅、伊太祈曽駅はH28.7.8現在、和歌山城はH29.9現在、各事業者への問い合わせ等による）	台数とポート数を増やし、コミュニティサイクルの導入を検討する	交通拠点からの乗り継ぎ利便性を高める観点から、台数やポート数、利便性の拡充が必要
サイクルトレイン・サイクルバスの導入	導入路線数	なし	検討を進める	環境と健康に優しい自転車での行動範囲の拡大を期待
高齢者の運転免許証自主返納率の向上	70歳以上の返納率	2.07%（H27） （70歳以上返納者数670名、保有者数32,339名 出典：和歌山県警察本部交通局）	平成32年に4%に近づける	全国の自主返納率の増加傾向を参考に目標値を設定
カーシェアリングの促進	シェアカーの台数、ステーション数またはカーシェアリングの会員数	平成29年8月現在、和歌山市にはタイムズカープラスのステーションが16カ所、車両台数26台あり（出典：タイムズ24のHP）	増やす	全国的に普及が進んでいることから、和歌山市でもさらに普及を促進
主要道路における歩行環境・自転車通行環境の向上	国道・県道・市道（歩行者・自転車通行止め区間を除く）における歩道、自転車歩行者道、自転車道の整備率または整備延長	国道 市内実延長約35km（うち約3kmは自専道等）、歩道はほぼ整備済み、歩行者自転車道は1.3km（26号0.4km、42号0.9km）（和歌山河川国道事務所問い合わせとグーグルストリートビューによる） 県道 市内実延長は185906m、歩道整備済み区間延長は82269m、自転車関係は不明（県道路局問い合わせによる）	歩道について、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」の充足状況を調査し、計画的な整備を推進する 自転車通行環境の整備状況を調査し、計画的な整備を推進する	健康的で環境に優しい交通体系の実現に向けて、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」（平成18年12月19日国土交通省令第116号）に即した歩行環境や自転車通行環境の整備が不可欠

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
		市道 実延長は、116,0417m、 うち歩道整備済み区間延長は、8 9,703m、自転車関係は不明 (市道路部問い合わせによる)		
主要道路における休憩 用スペースの整備率の 向上	ベンチの設置数 (バス停用のものを 除く)	実数不明であるが、極めて限られ ている	設置状況を調査し、 大幅に増やす方向で 計画的な整備を進め る	市民が思い思いの ペースでひと休み しながら歩けるま ちが実現する
主要道路における車道 と歩道を隔てる柵・街 路樹などの整備率の向 上	実延長に対する整備 済み延長から整備率 を算出	データがなく、休憩用スペースの 設置状況と合わせて実態を調査す ることが考えられる	設置状況を調査し、 計画的な整備を進め る	交通安全や景観形 成、緑陰形成等の 観点から重要
エコロジカルな通勤の 推進	参加者数または参加 事業所数	県にノーマイカーデー推進協議会 があり、毎月20日を県民ノーマ イカーデーに指定。しかし、「協 力を呼びかけるということなので 、どれくらいの人が応じてくれて いるか特に統計は取っていない」 (県総合交通政策課) 交通エコロジー・モビリティ財 団の「エコ通勤優良事業所」認 証を受けているのは、平成29年 8月現在、和歌山市役所のみであ る	実施体制を強化し、 参加者数などの統計 を取り、参加者数ま たは参加事業所数を 増やすとともに、「 エコ通勤優良事業所 」の認証事業所数を 増やす	参加者数等の統計 もなく、効果の把 握や展開方策の検 討もなされておら ず、抜本的なテコ 入れを行うことが 求められる
余剰道路空間を利活用 した取り組みの実施・ 検討状況	車線を減らし歩行者 道・自転車道・にぎ わい空間等に転用す る取り組みやその検 討状況の数	期間限定で1本(和歌山市駅前)	和歌山市駅前の事例 の通年化と、実施事 例の増加に取り組む	人口減少下で、一 部の主要道路では 交通量が分散・減 少し道路空間に余 剰が発生する可能 性

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
モビリティ・マネジメント（MM）施策の展開状況	取り組み数	公共交通路線図wapの配布、塩屋地区でのバス利用促進ほかの事例はあるが、きちんとした事例の把握と整理がなされていない	MMの推進組織を立ち上げ、計画的に展開する	取り組みの成果を整理・分析・蓄積し、さらなる発展につなげるために、まずMMの推進組織を立ち上げる
放置自転車の減少	主要駅の撤去台数	和歌山駅、和歌山市駅、和歌山大学前駅、六十谷駅の撤去台数の合計は、平成26年1118台、平成27年1106台（和歌山市都市整備課への問い合わせ）	平成32年度までに1000台未満に減らす	現実的な目標数値として、現状からのおおむね1割の改善

レンタサイクルシステムの拡充

自転車は、環境に優しく、利用者の健康向上にも貢献する交通手段であり、和歌山市においても通勤・通学、買い物、観光など様々な用途での利用促進が望まれる。

和歌山市では、JR 和歌山駅付近に 37 台のレンタサイクルが設置されている（図表 1）ほか、和歌山城前の和歌山市観光協会に数台、和歌山電鐵伊太祈曽駅に 20 台のレンタサイクルが設置されている。いずれも乗り捨ては不可能である。

主要駅等の交通拠点からの乗り継ぎ利便性を高める観点から、レンタサイクルの台数やポート数、利便性の拡充が必要である。借りた場所と異なる場所に返却しても良いレンタサイクルシステムである「コミュニティサイクル」*の導入も視野に入れた取り組みが望まれる。

図表 5-2 和歌山駅地下広場の「わかちかレンタサイクル」



出典：筆者撮影（H29. 4. 29）

*コミュニティサイクルはパリなどの諸都市で導入されている。パリのシステムの特徴は、1. 乗り捨て可能な（自転車を借りた貸出拠点と別の貸出拠点に返却しても良い）システム、2. IC カード等を利用した無人貸出 3. 概ね 300m 毎に高密度に道路上に貸出拠点（駐輪施設と支払い用の機器）を設置 4. 30 分以内の利用は無料とする一方で、長時間の利用は累進的に高額とする料金システムにより、短時間の利用を促進 5. 路上広告を主たる収入源とする である。出典：都市型コミュニティサイクル研究会編（2010）『コミュニティサイクルー公共交通を補完する新自転車システムー』、化学工業日報社、iv ページ。

サイクルトレイン・サイクルバスの導入

サイクルトレイン・サイクルバスとは、自転車を解体せずに持ち込むことのできる列車やバスであり、これらの普及により、環境と健康に優しい自転車での行動範囲の拡大が期待される。

わが国の地方中枢・中核都市圏においては、鉄道では豊橋鉄道渥美線、伊予鉄道郊外線、熊本電気鉄道、北陸鉄道浅野川線・石川線等で実施されている*。路線バスでも、伊予鉄道の松山～三崎特急線等に導入事例がある（図表 5-3）。

図表 5-3 松山～三崎特急線のラック式サイクルバス



出典：伊予鉄道「サイクルバスの運行について」

<http://www.iyotetsu.co.jp/information/cycling/bus.html>

高齢者の運転免許証自主返納率の向上

平成 27 年の全国値は 2.44% (70 歳以上返納者数 231233 名、保有者数 9491098 名)、平成 22 年の全国値は 0.77% であり*、この 5 年間の増加は 2.44-0.77 で 1.67 ポイントとなる。この数字を用いると、和歌山市の目標値は現況値に 1.67 ポイントを加えた 3.74 となり、これを「4%に近づける」と表現している。

カーシェアリングの促進

アリストテレスの格言に「豊かさとは、所有することよりも利用することをいう」がある。自動車を共有するカーシェアリング（図表 5-4）には、自動車の利便性を大きく損うことなく費用を低減できるといった家計面でのメリットや、本当に必要とする時のみ自動車を使うことから道路交通量の削減や環境負荷の低減等に寄与するといった社会面でのメリットがある。

平成 29 年 3 月現在の全国のカーシェアリング普及状況は、ステーション数 10810 カ

*除外日や除外時間帯、除外駅、利用時のルールなどが設定されている。詳しくは各社サイトを参照のこと。

*警察庁「運転免許統計」平成 27 年版および平成 22 年版

所、車両台数 24458 台、会員数約 108.6 万人で、平成 25 年 1 月現在の車両台数 8831 台、会員数約 28.9 万人から大幅に増加している*。和歌山市においてもこのような状況を促進することが求められる。

図表 5-4 普及の進むカーシェアリング（和歌山市西汀丁）



出典：筆者撮影（H29. 8. 25）

主要道路における歩道・自転車道の整備率の向上

健康的で環境に優しい交通体系の実現に向けて、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」（平成 18 年 12 月 19 日国土交通省令第 116 号）に即した歩行環境や自転車通行環境の整備が不可欠となる。

和歌山市内の国道・県道・市道に関しては、各管理者が歩道の整備済み区間延長を把握しているが、自転車通行環境の状況把握は不十分である。また、上記省令の準拠率の把握はなされていない。ここでは、このようなことを勘案しての目標値設定としている。

図表 5-5 自転車歩行者道における視覚分離（左、和歌山市真砂町の国道 24 号）

図表 5-6 歩道等の交通安全施設がない主要道路（右、和歌山市伊太祈曽の県道 9 号*）



出典：左 筆者撮影（H25. 4. 23）、右 筆者撮影（H29. 4. 29）

*交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」
http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_top.html

*平成 22 年度の道路交通センサスによると、写真の区間の 24 時間自動車類交通量は 9590 台に達する。

主要道路における休憩用スペースの整備率の向上

休憩スペースの設置により、市民が思い思いのペースでひと休みしながら歩くことのできるまちが実現する。県内では太地町が休憩スペースの設置を熱心に進めており、参考になる。和歌山市内にも休憩スペースは存在するが、設置状況の把握がなされていないため、まずは実態調査から開始して大幅に増やす方向で取り組むことが求められる。

図表 5-7 休憩スペースの設置例（和歌山県太地町 右はバス停に設置した例）



出典：辻本撮影（H27.9.7）

図表 5-8 休憩スペースの設置例（和歌山市築港町の「築港花木通り*」）



出典：辻本撮影（H29.8.29）

主要道路における車道と歩道を隔てる柵・街路樹などの整備率の向上

図表 5-9 左側に近年和歌山市内で整備された都市計画道路の例を示すが、このように柵や街路樹の省略が行われている。交通安全や景観形成、緑陰形成等の観点から柵や街路樹の重要性が認められるため、状況調査の上での計画的整備が求められる。

* 和歌山県の「スマイルリバー事業」（県管理河川で草刈り、清掃、花の栽培などの環境美化活動を行っている自治会、企業、学校、NPO（非営利組織）などの団体に対し、県が活動物資等の支援を行う事業）を活用した事例である。同事業の詳細は次を参照のこと。

<http://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/080400/adopt/adopt.html>

図表 5-9 柵や街路樹が省略された主要道路（左側 和歌山市園部の西脇山口線）と
柵や街路樹が整備された主要道路（右側 和歌山市西汀丁の国道 26 号線）



出典：辻本撮影(左側 H29. 8. 24、右側 H29. 8. 25)

エコロジカルな通勤の推進

和歌山県総合交通政策課のもとで、毎月 20 日を県民ノーマイカーデーとした取り組みがなされてきたものの、参加者数等の統計もなく、効果の把握や展開方策の検討もなされていない状況にあり、抜本的なテコ入れを行うことが求められる。

和歌山市役所は平成 23 年に交通エコロジー・モビリティ財団の「エコ通勤優良事業所」の認証を取得した*。ただし平成 29 年 8 月現在、県内でこの認証を取得済みであるのは同市のみであり、47 もの認証事業所を有する滋賀県や、自治体や運輸業、製造業、金融機関、テレビ局等 100 を優に超える認証事業所を有する愛媛県などと比較して大きく見劣りする状況にある。

松本市、高松市、福井市、豊橋市のように、モビリティウィーク&カーフリーデーを開催して集中的に取り組んでいる都市もある*が、和歌山県下での開催事例はない。

市役所や県庁が「隗より始めよ」の姿勢で率先してノーマイカー運動やエコ通勤優良事業所認証等を推進し、エコロジカルで健康にも優しい交通行動への転換に取り組むことが考えられる。

余剰道路空間を活用した取り組みの実施・検討状況

国立社会保障・人口問題研究所の推計*によると、和歌山市の人口は平成 27 年の 36.4 万人から平成 47 年には 29.8 万人へと減少する。

また、和歌山市道路政策課の平成 29 年 4 月 1 日現在の資料*によると、市内の都市

*交通エコロジー・モビリティ財団「エコ通勤」

http://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/ecommuters_top.html

*ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー日本公式サイト

<http://www.cfdjapan.org/index.html>

*国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」

<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/3kekka/Municipalities.asp>

*和歌山市道路政策課「都市計画道路の整備状況について」

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1001254/1002327.html

計画道路 32 路線（計画延長 139.7km）のうち改良済延長は 100.5km であるが、事業中のものとして松島本渡線、南港山東線、西脇山口線、市駅和佐線、今福神前線、嘉家作府中線、北島湊線があり、これらが今後続々と開通することになる。

これらに伴い、市内の一部の主要道路では交通量が分散・減少し、道路空間に余剰が発生する可能性がある。余剰となった道路空間は、車のための空間から自転車道や歩道、休憩スペース、賑わい空間といった人のための空間へと転用する方向が考えられる。国内外の事例や、和歌山市駅前において期間限定（平成 29 年度は 9 月の 3 日間）で実施されている“グリーングリーン”プロジェクトを参考に、余剰道路空間の利活用を進めたいものである。

モビリティ・マネジメント施策の展開

モビリティ・マネジメント（MM）とは、懇切丁寧な交通情報の提供や、自動車が環境や健康に及ぼす影響について分かりやすく解説した冊子の提供などを通じて、組織や市民一人一人の「気づき」を促し、過度の自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促す手法である。

和歌山都市圏での MM の本格実施は、平成 17～18 年度に国土交通省公共交通活性化プログラム「和歌山都市圏における市民参加型公共交通活性化調査」の一環として、貴志川線沿線の 3 つの地区を対象地とする「かしこい貴志川線の使い方を実行するプロジェクト 2006」、和歌山県庁と和歌山市役所に自家用車で通勤している約 1100 名を対象とした「事業所向けモビリティ・マネジメント」として実施されたのが始まりである。その後、和歌山大学経済学部生の通学交通行動を対象とした「かしこい通学のしかた和歌山大学 2006」や、平成 24 年度に和歌山市塩屋地区周辺（塩屋バス停および和歌浦中央病院からおおむね半径 500m の地域）の全世帯を対象に実施された簡易型 TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）等が散発的に行われ、一定の成果を挙げてきた。また、平成 18 年 9 月に「わかやまの交通まちづくりを考える会（わかやま小町）」によって第 1 号が発行され、平成 29 年度現在まで毎年継続的に作成・配布されている「和歌山都市圏公共交通路線図」度現在ま」も MM を支える基盤ツールとして非常に重要である。

これらの取り組みの成果を整理・分析・蓄積し、さらなる発展につなげる必要があるため、そのためにはまず MM の推進組織を立ち上げることが望まれる。

放置自転車の減少

自転車は環境と健康に優しい交通手段であるが、放置自転車問題等の負の側面も有している。和歌山市内では年間 1000 台程度の放置自転車が撤去されており、その台数を減らしてゆく必要がある。そこで、現実的な目標数値として、現状からのおおむね 1 割の改善を掲げている。

基本方針2 誰もが出かけしやすい、安心・安全・快適な交通体系

A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
公共交通サービスの主要施設カバー率	駅やバス停からおおむね500m以内の病院、大規模小売施設、主な公共施設の割合	通院：20床以上の病院は43施設、うち42施設、約98%が約500m以内。20床未満の医院等は675施設、うち641施設、約95%が約500m以内 買い物：大規模小売店舗は68店舗あり、うち64店舗、約94%が約500m以内 その他：主な公共施設は58施設あり、うち50施設、約86%が約500m以内 (出典：本報告書第1章)	増やす	日常生活における公共交通でのお出かけのしやすさを測定するための指標である
公共交通空白地域に住む人口率	駅やバス停から500m圏外に住む人の割合	約19.1%（和歌山市にかかる1/4メッシュの人口約36.7万人中約7.0万人、H27） (出典：本報告書第1章)	10%未満	日常生活における公共交通でのお出かけのしやすさを測定するための第二指標である
交通死亡事故発生件数	和歌山市内の件数	12件(H27) 和歌山県警察本部交通企画課「和歌山県下の交通事故」	0件に近づける(H32)	痛ましい事故は根絶すべきである
おでかけのしやすさを直接計測する指標	市民世論調査における「通勤・通学・買い物などの日常生活の便利さ」で非常に満足・満足の割合	27.0%(H23年度)、27.3%(H24年度)、30.7%(H25年度)、29.4%(H26年度)、32.5%(H27年度)と推移 出典：和歌山市「市政世論調査概要」各年度版	40%(H32年度)	主観的なQOLに関する指標である

公共交通サービスの主要施設カバー率

日常生活における公共交通でのお出かけのしやすさを測定するために、駅やバス停から約 500m 以内の病院、大規模小売施設、主な公共施設の割合の指標として用いる。

なお、一般的な人の 90%が抵抗なく歩くことができる距離は 300m*とされていることから、駅やバス停から 500m 以内ではなく、300m 以内での指標とすべきとの考え方もある。一方で国の補助金（地域公共交通確保維持改善事業）の交付要綱が交通不便地域を「半径 1km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他」と定義しているため、1km 以内での指標とすべきとの考え方もあり得る。

また、「病院まで公共交通で 30 分以内に到達できる市民の割合」といった、アクセシビリティ型の指標とすることも考えられる。

公共交通空白地域に住む人口率

日常生活における公共交通でのお出かけのしやすさを測定するためのもう一つの指標として、公共交通空白地域（駅やバス停から約 500m 圏外）に住む人の割合を用いる。現況値が約 19.1%であるため、おおむね半減を目指すものとして目標値を 10%未満に設定している。

この指標についても、駅やバス停から約 300m 圏外とすべきとの考え方や、便数データを用いた指標化（例えば、毎時数便以上の便数がある駅やバス停から 500m 圏外を公共交通空白地域と定義）をすべきとの考え方もあり得る。

交通死亡事故発生件数

痛ましい交通死亡事故は根絶すべきであり、目標数値はゼロ人としている。

死亡事故以外も含む交通事故発生件数は 2908 件（H22）、1529 件（H27）であり、これを指標にすることも考えられる。

おでかけのしやすさを直接計測する指標

以上 3 つのアウトカム指標が客観的な指標であるのに対して、和歌山市が毎年度実施している市民世論調査における設問「通勤・通学・買い物などの日常生活の便利さ」を活用するこの指標は、主観的な QOL に関する指標と位置づけることができる*。この設問で「非常に満足」「満足」と答えた人が平成 23 年度の 27.0%から 27 年度には 32.5%へと向上していることから、このペースを平成 32 年度まで継続するものとして目標値を設定した。

*土木学会(2006)『バスサービスハンドブック』p.342。このハンドブックによれば、一般的な人の 90%が抵抗なく歩くことができる距離は、大きな荷物がある場合や雨の場合には 150m となる。また、高齢者等の 90%が抵抗なく歩くことのできる距離は 100m（大きな荷物がある場合で 80m、雨の場合で 10m）である。

*主観的 QOL 指標に関する文献として、土木学会(2015)『市民生活行動学』第 16 章「市民生活行動調査の提案と実証分析」がある。

B. 基本方針達成のための具体的施策

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
車両のバリアフリー化 ・鉄道車両 ・バス車両 ・タクシー車両	バリアフリー法の移動円滑化基準に適合する車両の割合	鉄道車両 近畿運輸局消費者行政・情報課に、JR西・南海・和歌山電鐵の数値を問合わせたが、事業者別の数値は非公開とのことであった(H28.9.1)	鉄道車両 70%(H32)	国の交通政策基本計画でも指標化されているため、目標値は同計画に準じて設定した
		ノンステップバス 和歌山バス・和歌山バス那賀・大十バス・有田鉄道の対象車両116台中54台(46.6%) (H27年度末) 出典：国交省「全国乗合バス事業者の移動円滑化基準適合車両導入状況(H27年度末現在)」	ノンステップバス化率 70%(H32)	
		リフト付バス等 和歌山バス・和歌山バス那賀・大十バス・有田鉄道の車両61台中4台(6.6%) (H27年度末) 出典：和歌山運輸支局問合せ	リフト付バス等化率 25%(H32)	
		福祉タクシー車両 71台(H27) 運輸支局問合せによる	福祉タクシー車両 140台(H32)	
旅客施設等のバリアフリー化 ・段差解消率 ・視覚障害者誘導用ブロックの整備率 ・障害者対応トイレの整備率 ・ホームドアの設置数 ・バリアフリー法に規定する特定道路*のバリア	国の交通政策基本計画と同様の考え方 (従って、ここ言う「旅客施設等」とは、1日あたりの平均的な利用者数が3000人以上の駅やバスターミナル等であり、和歌山市内	移動等円滑化基準に適合する設備により段差が解消されている旅客施設等の割合 9駅中7駅(77.8%) 未解消駅は紀ノ川、貴志川線と和歌山	100%(H32)	国の交通政策基本計画でも指標化されているため、目標値は同計画に準じて設定した
		移動等円滑化基準に適合するブロックを設置している旅客施設等の割合 9駅中9駅(100%)	100%(H32)	

*特定道路とは、生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障がい者等の移動が通

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
フリー化率 ・一定以上の大きさの有料路外駐車場におけるバリアフリー化率 ・主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	での該当施設は次の9駅(数値はH26)。JR:紀伊、六十谷、和歌山、和歌山市、紀三井寺 南海:和歌山大学前、紀ノ川(2953人であるが、急増しており、かつ乗換駅)、和歌山市 和歌山電鐵:和歌山	移動等円滑化基準に適合するトイシを設置している旅客施設等の割合 9駅中8駅(88.9%) 未解消駅は紀三井寺	100%(H32)	
		ホームドアの設置数 0駅		
		バリアフリー法に規定する特定道路のバリアフリー化率 市内に特定道路なし(H25年度末)(出典:国土交通省道路局「ユニバーサルデザインの取り組み状況」)	1駅(H32) ——	
		一定以上の大きさの有料路外駐車場におけるバリアフリー化率 和歌山県は35箇所中11箇所(31.4%) 出典:国土交通省「自動車駐車場年報」平成27年度版。市町村別のデータは未掲載	70%(H32)	
		主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率 100% (H29.9県警交通規制課による)	100%(H32)	
様々な障がい者を有する人への配慮	福祉有償運送の実施団体数	なし	福祉有償運送運営協議会の設置 実施団体数1以上	
「ゾーン30」の総延長距離	または面積 ないし箇所数	市内5箇所総面積:101ha (H28.3県警交通規制課による)	増やす	

常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
魅力的な散歩道の整備状況	公的機関等がインターネット上または紙媒体で公表している散策コースの数と実延長距離	市内49コース、市内合計距離約290km、市内実延長距離約172km（H28） （和歌山市「和歌山市健康ウォークガイドブック」に33コース、和歌山県「和歌山県民ウォーキングBOOK」に1コース、eo光チャンネル「ウォーキングGOOD！」に1コース、休暇村紀州加太「ウォーキングコース」に2コース、南海電鉄「ぼちぼち&てくてくMAP 南海そう快ハイキングコース」に3コース、和歌山市観光協会「ウォーキングマップ「国名勝指定「和歌の浦」」に1コース、和歌山観光連盟「わかやまてくてく旅」に1コース、和歌山県自然環境室「近畿自然歩道のコース」に1コース）	増やす	
地域バスの導入	市の「地域バス導入ガイドライン」に沿って導入された事例数（乗合タクシー形式のものや、デマンド運行のもの等も含む）	1事例（紀三井寺団地線）	増やす	
新しい交通システムの導入	PMV、ウーバー、自動運行バスなど、新しい技術を用いた交通システムの導入	なし	研究を進める	
交通結節機能を有する地域拠点の形成	立地適正化計画に位置づけられた都市機能誘導区域への施設誘導の実現状況	立地適正化計画では、「都市機能誘導区域の拠点となる中心拠点」として南海和歌山市駅・JR和歌山駅を含む地域を、また「	都市機能誘導区域への立地適正化計画通りの機能誘導を実現する	

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
		地域拠点」として加太駅、八幡前駅、延時、和歌山大学前駅、紀ノ川駅、六十谷駅、紀伊駅、布施屋駅、宮前駅、高松、紀三井寺駅、吉礼駅を含む各地域を位置づけ、それぞれに誘導を目指す機能を明示している		
交通ルールやマナーの向上	市の交通安全運動と幼児交通安全教室の実施件数	幼児交通安全教室を、平成27年度に幼稚園・保育所90施設中、73施設（81.1%）で実施（和歌山市地域安全課問合せ結果） 交通安全運動を、平成26年度に18回、27年度に20回実施（和歌山市地域安全課問合せ結果）	強化する方向での目標設定	

車両のバリアフリー化

なお、ノンステップバス化率は、ノンステップバスの車両数を、ノンステップ化の対象車両数（総車両数から公共交通移動等円滑化基準の適用を除外される車両数）で除して 100 をかけることで算出される。適用を除外される車両とは、勾配など地形上の理由、乗車定員 23 人以下かつ車両総重量 5t 以下などに該当する車両である*。

また、「リフト付バス等」とは、リフトまたはスロープ板を備えた車両であり、リフト付バス等化率は、リフトまたはスロープ板を備えた車両数を、バス公共交通移動等円滑化基準の適用を除外される車両数で除して 100 をかけることで算出される。

旅客施設等のバリアフリー化

国の交通政策基本計画でも指標化されているため、目標値は同計画に準じて設定することとした。紀ノ川駅（図表 5-10）は 1 日あたりの平均利用者数が 3000 人弱であるが、イオンモール和歌山の開業後に利用者数を大きく伸ばしていること、南海本線と加太線との乗換駅であることから、1 日あたりの平均利用者数が 3000 人以上の旅客施設に準じた扱いとしている。

*詳しくは国土交通省「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_chiba/date/1.nintei.pdf

図表 5-10 バリアフリー化が待たれる紀ノ川駅



出典：辻本撮影（H29. 8. 30）

様々な障がいをもつ人への配慮

和歌山市には福祉有償運送運営協議会がなく、実施団体数もゼロである。身体的なバリアや金銭的なバリア等により、鉄道や路線バス、タクシーといった公共交通手段を1人では利用しにくい市民のために、福祉有償運送等の STS（スペシャル・トランスポート・サービス）の拡充が求められる。

「ゾーン 30」の総延長距離

「ゾーン 30」は、面的な交通安全対策であり、「生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策」*と定義されている。

和歌山市でも、平成 25 年 3 月に西高松地区で「ゾーン 30」が設定され、その後平成 28 年 3 月までに 5 箇所へと拡大されている。このような取り組みの拡充が求められる。

魅力的な散歩道の整備状況

和歌山市には、平成 28 年現在、公的機関等がインターネット上または紙媒体で公表しているコースが少なくとも 49（実延長距離で 172km）存在する。これを増やすことで、和歌山市の方向環境の魅力を向上させてゆくことが求められる。

可能であれば、各遊歩道の魅力度や歩きやすさ等の「質」の状況について、現地調査を行う等の方法によって把握することが望まれる。

*警察庁交通局「「ゾーン 30」の概要」

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30.pdf>

図表 5-11 「和歌山市健康ウォーク」ガイドブック



出典：和歌山市地域保健課

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/kenko_iryo/1001092/1001548.html

地域バスの導入

地域バスは「バス路線の廃止等による交通不便地域住民の移動手段の確保を図るため、行政主体の運営ではなく、バスを必要とする地域住民が主体となって、計画・運行する乗合バス事業に市が上限を定め支援するコミュニティバス」*である。

平成 29 年現在、紀三井寺地区でのみの運行となっているが、公共交通空白地域の解消に向けて導入の促進が望まれる。

交通結節機能を有する地域拠点の形成

第 1 章で述べたように、和歌山市立地適正化計画では「都市機能誘導区域の拠点となる中心拠点」として南海和歌山市駅・JR 和歌山駅を含む地域を、また「地域拠点」として加太駅、八幡前駅、延時、和歌山大学前駅、紀ノ川駅、六十谷駅、紀伊駅、布施屋駅、宮前駅、高松、紀三井寺駅、吉礼駅を含む各地域を位置づけ、それぞれに誘導を目指す機能を明示している。

ここでは、これらの都市機能誘導区域への機能誘導を立地適正化計画通りに実現することを目標とした。

新しい交通システムの導入

1 人乗りの超小型車である PMV（パーソナルモビリティビークル）や、自動運行バスなど、新しい交通システムの導入可能性について、既存の交通システムとの連携策も含めて研究を進める必要がある。

*和歌山市交通政策課「和歌山市地域バス」

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1007740/1002185.html

図表 5-12 和歌山大学で実験中の新型 PMV



出典：和歌山大学システム工学部中嶋秀郎教授提供

交通ルールやマナーの向上

良好な交通環境の実現に向けては、市民ひとりひとりの意識改善が不可欠である。和歌山市では、市の地域安全課が警察など関連組織との連携のもとで、交通安全運動や幼児交通安全教室を実施している。ここでは、このような取り組みの拡大を目標とした。

基本方針 3 少子化と人口減少の荒波に立ち向かう交通体系

A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
教育施設の再配置と通学圏の適正化に関する指標	少子化に関連して、学校統廃合を見据えた通学のあり方を考える	7 小学校の登校距離・時間 40 分・4km 以上	児童の通学時間 40 分未満・4km 未満 充足率 85%	文科省の定める適正通学時間・距離に近づける
防犯灯設置数	児童・女性の安全を確保	2013 年で 3、2000 灯が設置	防犯灯 2013 年比 150%増	児童・女性の安全確保
タクシー利便性向上指標	妊産婦・子連れでの外出支援	支援可能乗務員 86 名（第一交通）	乗務員増…150 名 事業者増…3 社	妊産婦の外出補助

基本方針 3 では、地方の人口減少・少子高齢化にともなう課題への対応と、その解決に関する事業および指標を示した。他の基本方針がハード整備を含む内容である一方で、本方針ではソフト事業の内容を中心に記載した。とくに、基本方針 3 では児童・女性等の交通弱者とされる主体への対応として、上記の 3 指標を提示した。まず、少子化に伴って実施される小中学校の統廃合への対応である。統廃合によって従来よりも広域化する学校区に、遠距離通学を強いられる児童・生徒が増加することが予想される。よって、それらの児童・生徒が安全、かつ一定の時間内に自宅から学校へと到達できる通学路・手段の整備が必要とされる。児童・生徒が長距離を移動することから、交通安全とともに防犯への対応が必要となる。防犯は児童・生徒以外にも女性の通行を支援することにもなる。街路灯の整備以外にも防犯灯という形で、従来よりも一層の防犯性を高めることが求められる。また、少子化対応という店では、女性の妊娠・出産・育児というライフステージを支援する意味でも、妊産婦・子連れ外出支援としてタクシー利用を促進できる方策が必要と考えられる。以下に具体的な施策を示す。

B. 基本方針達成のための具体的施策

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
児童	教育施設の再配置と通学圏・通学手段の適正化に関する取り組みの実施	少子化に関連して、学校統廃合を見据えた通学のあり方を時間距離・交通手段から考える 小中学校の統廃合を見据えて、遠距離通学をする児童生徒への配慮を考える	7 小学校の登校距離・時間 40 分・4km 以上 本町小学校・城北小学校・雄湊小学校・伏虎中学校の統廃合 湊・山口・東山東・直川・鳴滝・楠見西等、小規模校 18 校の存在	伏虎小中一貫校の通学圏の安全確保（歩道・地下道整備） 各小学校の登校時間を 40 分未満に低下させる 公共交通・自家用車の利用の検討（車寄せ等の整備） 通学方法の適正化に関する検討部会設置：教育委員会、交通部署、保護者の参画…小規模校を含む中学校区 11 校区	市街地での小規模校統合に伴う通学の安全配慮 上記再配置計画にともなう通学距離増大を回避できない児童生徒への配慮 山間僻地の小中学生の通学に関しては、デマンドタクシー等の実施実績がある 文科省でも交付金でスクールバス・ボートの整備を実施（2015 年度～）
児童	学校におけるモビリティ・マネジメントの実施	市の教育部署、交通部署、そして環境部署などが連携した推進体制を早期に設立し、プログラム化をはかり参加校数を増やす 等	未実施	社会科地理的分野・総合的な学習の時間での交通問題の取り扱い…2022 年までに 3 校（テストケースとして）	神奈川県秦野市では教育委員会、学校教員といたった教育部署と交通部署が緊密に連携し、10 年にわたって「秦野市交通スリム化教育」を展開している。
全体	街路・通学路の交通安全・防犯意識啓発活動	防犯灯（32、000 灯：2013 年）、防犯カメラ、緊急サイレン等の新しい防犯システムの整備	警察署・交番・駐在所…38 カ所 防犯灯設置推進事業費の復活・計上、設置数増加	防犯灯 2013 年比 150%増 子ども見守りボランティア設置…53 小学校区	

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
		「きしゅうくんの家」整備 子ども見守りボランティアの組織	通学路安全マップ作成2校	防犯灯設置推進事業の復活・継続 安全マップ作成実施校100%	
女性	陣痛タクシー・子育てタクシーの導入		第一交通に陣痛タクシー（ママサポート）の研修を受けた乗務員が86名（岩出・福島・松江営業所合計）特に、子育てタクシーはない	有田交通その他を含む事業者数の増加 研修を受けた運転手数の増加 市からの研修費補助制度新設（一部補助）	特定事業者の特定営業所に限定されていることから、より利用しやすい状況を整備する 行政からの補助も検討

まず、学校統廃合に伴う児童・生徒の通学に関する施策である。現在、和歌山市の53小学校のうち、7小学校区で児童の登校距離・時間が40分・4km以上となっている。文部科学省の定める指針によれば、小学生の登校距離・時間は40分未満・4km未満となることが望ましいとされる。一方、和歌山市では伏虎小中一貫校の整備が進められている。これは、本町・城北・雄湊の3小学校と伏虎中学校の児童・生徒減少に伴う統廃合である。市内中心部においても上記のような小規模校の統廃合が進められているが、市域全体に目を転じると湊・山口・東山東など18校にのぼる小規模校が認められる。今後、上記の小学校を含む中学校区においては、4小中学校の統廃合にみられるような統廃合が実施される可能性がある。その場合、通学距離・時間が増大する児童・生徒が新たに増えることが予想される。よって、これらの児童・生徒の通学距離・時間を適正化するために、スクールバスの整備等通学手段の適正化が必要となる。なお、スクールバスの設置に関しては、文部科学省においてもスクールバス・ボートの整備に関する交付金が2015年より支給されているし、山間僻地の児童・生徒の通学にはデマンド交通の実施実績もある。公共交通以外にも、保護者の自家用車を利用することを含め、児童・生徒の通学に関する総合的な対策が必要となろう。その施策の立案にあっては、検討が必要な学校区のステイクホルダーによる検討部会の設置を検討するほか、それを享受する児童・生徒自らもモビリティに関する意識の高

揚が必要となる。ゆえに、児童・生徒へ交通問題に関する理解・改善策の検討などを含むモビリティマネジメント教育を実施していくことも検討しなければならない。

児童・生徒の通学に関しては、上記の施策とともに安全面の配慮が必要となる。防犯灯の整備や見守り隊の設置など、交通安全・防犯対策を含めた総合的な安全対策が必要とされよう。なお、本施策は子どものみならず女性への安全対策としても有効である。一方、女性においてはライフステージ上妊娠・出産・育児に取り組む次期が存在する。その支援として、現在でも「ママサポートタクシー」が一部の事業者で運行されている。しかし、ニーズに追いついていないとはいいがたく、より一層の普及が必要とされている。ゆえに、その増強を支援する補助金等の支出を通じて、現状のおよそ2倍のタクシーを準備することを指標として提案する。

参考文献・資料

和歌山市立学校適正規模適正配置調査検討委員会編 2010 『和歌山市立小・中学校の適正規模・適正配置について（答申）』 和歌山市。

「へき地児童生徒援助費等補助金交付要綱」の一部改正について

http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/nc/t20030401004/t20030401004.html（最終閲覧日：2017年3月23日）

公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引の策定について（通知）

http://www.mext.go.jp/a_menu/shotou/shugaku/detail/1354768.htm（最終閲覧日：2017年3月23日）

基本方針 4 効率的で利便性の高い公共交通体系


A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
市内公共交通の満足度	市民アンケートにおける「満足」「やや満足」の割合	24.1% (H21) 19.8% (H27)	25% (次回調査時)	市民アンケートでの鉄道やバスの要改善点を踏まえて検討
公共交通の利用者数 鉄道 バス	和歌山市内における鉄道各線の乗降者数及び路線バスの利用者数	H28 鉄道 113,800 人/日 バス 8,548 千人/年	H32 鉄道 114,000 人/日 バス 8,600 千人/年	タクシーは実数把握が難しいため指標を設けない

和歌山市の公共交通については、車社会の進行で利用者が減少し、鉄道やバス路線の廃止・減便等でサービスの低下が起これ、さらに利用者が減少するという負のスパイラルに陥っていることから、基本方針 4 では、人の動きに沿ってサービスレベルの高い幹線網を形成し、これにきめ細かな支線網が有機的に連結する「効率的で利便性の高い公共交通体系」を構築することにより、公共交通の満足度を徐々に高めていくとともに利用者数を増やしていくことに主眼を置くものとする。

B. 基本方針達成のための具体的施策

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
全体	幹線、支線、コミュニティバス/デマンド交通等のサブ路線網の形成	現行の鉄道、路線バス、地域バスに加えてコミュニティバスと乗合タクシーによるデマンド交通の導入併せてサイクルアンドバスライドを導入することで路線バス利用を促進	市内の路線バス網は中心部、南部、北部に集中しており、JR線より東側地域（東部、北東部、南東部）の交通手段は自家用車に依存せざるを得ない状況 サイクルアンドバスライドは、和歌山市内事例なし	コミュニティバス1系統導入（JR線より東側域） カバーできないエリアは乗合タクシーによるデマンド交通を導入（臨海部、北西部など） バス利用者のための駐輪場として、複数の公共施設において駐輪場を提供	東側3地域は市内公共交通の満足度が低く、政策的にバス利用へ転換させる必要がある。もともと路線バス網が薄い地域なので、地域バス導入を求める動きもない また臨海部は際立って満足度が低く、北西部も含めデマンド交通等によるカバーが必要

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
全体	相互利用可能な交通系 ICカードの導入 	和歌山市内における公共交通相互利用推進と利便性向上を図るため、交通系のICカードを導入	現在導入しているのは、南海全線、JR阪和線・紀勢線の一部と特急停車駅のみ 貴志川線、路線バスは未導入	導入（コミュニティバス車両） 貴志川線、和歌山バスはH35までに導入する計画を始動	和歌山バスにおいてICカードをH32までに導入する計画なし 貴志川線においてはICカード・磁気共通カードいずれも導入していない 導入には、補助金拡充など行政のリーダーシップが不可欠
	鉄道の相互乗り入れの検討	7路線31駅に及ぶ既存鉄道網を活用し、技術的に可能な線で相互乗り入れを検討	高架工事の完了したJR紀勢線 和歌山～和歌山市駅間は運行本数が少なく利用しにくい状況	貴志川線のJR紀勢線（和歌山～和歌山市駅間）乗り入れを鉄道のイベントなどで試験実施	南海線のJR紀勢線（和歌山～和歌山市駅間）乗り入れは、和歌山市駅でスイッチバックが必要など問題多く実現困難
	基幹的公共交通とフィーダー路線の利便性向上 （路線の充実と駅前広場の整備）	①拠点駅、停留所のターミナル整備（駅前広場の整備） ②フィーダー路線整備 ③定時運行 ④路線バス、電車のロケーションシステム			総合交通網の再編

項目	達成度指標		考え方	現状と根拠	目標値	説明等
路線バス	利用しやすさ	平均アクセス時間	<p>停留所までの平均所要時間（分）を短縮</p> <p>このために、目標値の条件を満たしていないエリアは、コミュニティバスと乗合タクシーによるデマンド交通の導入でカバー</p>	地区ごとに要調査	<p>10分以内</p> <p>(H32)</p> <p>(全対象、徒歩)</p>	<p>沿線居住密度とバス停間隔 参照：</p> <p>高齢者の出発地から乗車駅までの所要時間は、5～10分以内が最も多く、平均所要時間はいずれの圏域も約13分となっている。高齢者と全年齢を比較すると、所要時間分布は概ね同様であり、平均所要時間は高齢者の方が1分程長くなっている。出典：第12回大都市交通センサス調査（速報版）H28年8月</p>
		遅れ時間	<p>標準所要時間（分）との差を縮める</p> <p>このために、PTPS（公共車両優先システム）・バス優先レーン整備区間を増やす（国体道路、紀の川大橋、次郎丸付近などの遅延区間）</p>	<p>平均5分以上（具体的資料なし）</p> <p>PTPS・優先レーン整備済み区間は、国道：船大工町交差点～堀止交差点等、けやき大通り：北ノ新地交差点～公園前交差点等</p>	<p>5分以内</p> <p>参考：石崎・笹間・川村・菅原：「バスネットにおけるバスの遅れを考慮した経路探索について」,H22第61回電気情報関連学会中国支部連合大会</p>	<p>誤差算出例参考）高山・川村・笹間・菅原：「路線バスの遅れを考慮した経路探索システムの開発」第11回IEEE広島支部学生シンポジウム予稿集,2009年11月</p>

項目	達成度指標		考え方	現状と根拠	目標値	説明等
路線バス	利用しやすさ	サービス提供時間	始発終発時間	例： （南海和歌山市 駅発～本町二丁 目経由 JR 和歌 山駅：シャトル） 平日 6:36 始発 21:10 終発 土休日 6:58 始発 20:54 終発 （JR 和歌山駅 発～市役所前・ 延時経由 和歌 山大学ふじと 台） 平日 6:39 始発 21:26 終発 土休日： 7:04 始発 21:22 終発 出所：和歌山バ スウェブサイト	始発：平日 6 時台 増やす 土休日 6～7 時台 増やす 終発：平日 22 時 以降 増やす 土休日 22 時以降 増やす （H32） （利用者ニーズ に基づき提供）	最低限必要なサービ ス時間： 始発：平日 6 時台 39.7%、 7 時台 23.8% 土休日 6 時台 34.8 %、 7 時台 29.3% 終発：平日 23 時以 降 36.2%、 22 時台 23.3% 土休日 23 時以降 35.4%、22 時台 24.3%（H27 年 9 月現在） 出典：「公共交通機関 に関する市民意識調 査」和歌山大学経済 学部辻本研究室、 H27 年 12 月 18 日 報告より
		運行頻度	時間帯別運行頻 度（本/時間）	最多は JR 和歌 山駅～和歌浦口 ：6～8 本/時 シャトル：5 本 /時 他 概ね：1～2 本/時	4 本/時以下で需 要が見込める路 線について増や す （行政の協力・支 援が必要）	最低限必要な便数： 平日 21～30 分毎 24.7 %、 6～10 分毎 23.6% 出典同上

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
路線バス	バス停本体	簡易棒型バス停の解消 行き先表示板（バス停毎に路線図の改善、時刻表）、設置位置の検討（目立つ位置、多方面行きのバス停、危険箇所の回避。 例：浜代、延時、貴志、梅原の各バス停	要優先整備の拠点バス停の該当 12バス停の中11か所棒型（片側も含む）  市民体育館前バス停	改善検討中 12（H32） 三木町新通、三木町、京橋、北新橋、吉田、紀伊駅前、堀詰橋、屋形町、西浜、市民体育館前、友田町5、中松江 参照：「和歌山都市圏の現状について」H27年10月報告	現在、公園前、県庁前は新しい路線図を試行中  公園前路線図（運行区間のバス停毎に運賃表示） ※情報提供により路線バス利用意欲向上を図る
	運行時刻・運行ルートの周知方法改善	バス運行系統図、主要バス停時刻表、バス停設置箇所表示地図を改良、市広報紙などに添付のうえ配布	市民意識調査において路線バスを利用しない最大の理由は「運行時刻や運行ルートを知らないから」(54.8%)であることから、緊急に対策を講じる必要がある。	H32 市民意識調査における路線バスを利用しない理由「運行時刻や運行ルートを知らないから」(20%未満)	バス運行系統図、時刻表は、バス営業所または主要駅でしか入手できず、バスのウェブサイトでも時刻表はバス停単位でしか検索できない点を解消することが必要
	日常生活に係る買物別バス拠点の明示	大型買い物施設、ホームセンター、地域拠点スーパーへの誘致路線図の作成、バス停の高規格化など	なし	市内における延べ床面積 1000㎡以上の大型施設の近辺にバス停を再整備（バス停名を施設名に変更する等） 10か所（H32）	例： ①ガーデンパーク②バームシティ③イオンモール④ドン・キホーテ⑤オーストリート和歌山北⑥CITY！WAKAYAMA⑦ウィズハーアームッサークワ高松⑧イズミヤ⑨オークワ中之島⑩スーパーエバグリーン

項目	達成度指標		考え方	現状と根拠	目標値	説明等
路線バス	快適性	安心感、多機能	<p>バス停（乗り場）に以下付帯設備を増やす</p> <p>①夜間照明施設</p> <p>②上屋</p> <p>③ベンチ</p>	<p>全 271 バス停（乗り場は 600 ヶ所以上）中、</p> <p>①10 ヶ所（駅前ターミナルを除くシェルター型の照明付き施設の数）</p> <p>②45 ヶ所</p> <p>③13 ヶ所（和歌山バス認定の①乗り場 10 ヶ所と和歌浦口、和歌山駅、和歌山市駅（H28.10 和歌山バスヒアリングより）</p>	<p>増やす（優先整備バス停を選定し、高機能化を順次推進）</p> <p>参考：和歌山市で取り組むべき改善策の最優先事項は「バス停への屋根の設置」（ぜひ推進とやや推進の計が 85.5 %）、次いで「バス停へのベンチの設置」（同 78.7 %）</p>	<p>①照明付きバス停乗り場の内訳：新内 2、公園前 3、県庁前 1、真砂町 2、日赤前 1、小松原 5 丁目 1、合計 10 ヶ所</p> <p>和歌山バスで新たな設置計画はない。</p> <p>利用者意識調査による評価、選定、市の補助や広告会社の協力など必要</p> <p>③は「和歌山都市圏の現状について」H27 年 10 月報告において 25 ヶ所確認しているが、うち 12 ヶ所は地元が和歌山バスの認定を得ず設置したベンチ</p>
次世代交通	BRT の導入可能性あり		<p>経済性、一般自動車と共存して運行、通常の路線バスよりも高速に運行し、幹線的な交通システムの役割を担う</p>	なし	<p>H32 市内幹線道路と主要駅間連結型から段階的に計画・導入</p>	<p>BRT は従来の路線バスと同様の費用構造を持ちながら、専用レーンや他交通手段との結節点の整備によって高密度かつ高速度な輸送サービスを提供できる、公共交通機関の効率化や交通手段の充実、路線網形成の簡素化などに期待される</p>

仮に BRT の導入した場合の評価視点			
評価の視点	考え方	指標例	矢部努・中村文彦・岡村敏之（2005）：「BRT 評価のためのパフォーマンス指標の体系化に関する考察」，土木計画学研究・講演集（CD-ROM）32，NO351
利用者	既存の公共交通利用者と潜在的利用者双方を考慮し、サービスの量と質への認識を反映させる	移動時間 快適性	
計画主体 （運行主体）	どの程度、有効かつ効率的にサービスが提供可能かを踏まえ、運行管理に反映する	輸送力 費用効率性	
自動車利用者	公共交通システムと自動車との移動時間やコストに関するトレードオフを考慮する	移動時間の変化	
沿線住民	公共交通サービス提供に伴う沿線への影響、交通行動パターンへの変化を考慮する	環境指標 モビリティ指標	

上記のとおり、あらゆる人にとって利用しやすい公共交通環境を整備するため、ブラッシュアップした既存バス路線にコミュニティバスやデマンド交通を加え、さらに次世代交通の導入可能性についても検討を行うことで、地域公共交通ネットワークを再構築する。

なお、各公共交通機関の相互利用推進と利便性向上を図るうえで乗継ぎサービス（乗継ぎ割引）の実施が有効と考えられるが、このためには各公共交通機関で交通系 IC カード導入といったインフラ整備を進めていくことが必要である。

基本方針5 国内外から来訪しやすく、観光資源を回遊しやすい交通体系

A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
観光入込客数	客数(人)	(1)和歌山市(加太、友ヶ島、和歌浦、市街地)①訪問客数(②+③)： 617.3万(H26)、648.8万(H27) ②宿泊客数： 75.5万(内外国人7.3万)(H26)、 84.8万(内外国人11.3万)(H27)、 93.9万(内外国人15.9万)(H28) ③日帰り客数： 541.8万(H26)、564.0万(H27) (2)和歌山城天守閣の入場者数： 20.3万(H26)、23.2万(H27)、 21.9万(H28) (3)友ヶ島の入島者数： 3.9万(H26)、5.9万(H27)、6.9万(H28)	(1)①730万(H32) ②26万(H32) ③7.9万(H32) (2)97万(外国人 24万)(H32) (3)633万(H32)	(1)①和歌山市 訪問客数及び ③日帰り客数 はH28分未 集計のため左 記未記載

全国的な外国人観光客の増加に伴い、平成28年の和歌山県内の観光入込客数は2年連続で史上最高を更新した。和歌山県観光客動態調査報告書(平成28年)によると、平成28年1月～12月の観光入込客総数は約3,487.0万人(前年比104.4%)、日帰り客数は約2,962.3万人(前年比106.9%)と大幅に増加している。なかでも、宿泊客数における外国人宿泊客数は対前年比117.0%の約50.0万人に及んでおり、外国人観光客の増加基調は顕著である。また同様に和歌山市においても、関西国際空港への航空便の増加等も影響して、外国人宿泊客数は約15.6万人と対前年比145.8%となっている。これは、「持続可能な観光地づくり」と「和歌山ブランドの拡大」を軸に、多言語通訳、フリーWi-Fi等の受入環境の整備や対外的な魅力発信を進めてきた結果ともいえる。

さらに、和歌山都市圏には友ヶ島、和歌浦、加太、和歌山城天守閣を含む市街地エリア等、多様な観光資源が点在しており、より効率的・効果的に観光資源を回遊してもらうための交通体系の確立が望まれている。

そこで、基本方針5では、“国内外から来訪しやすく、観光資源を回遊しやすい交通体系”についての施策と目標を検討した(数値は年度ベース)。A.主たるアウトカム指標については、達成度指標を観光入込客数とし、目標値の設定にあたっては、「観光客動態調査報告書」(和歌山県)や「和歌山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等を参考にしながら、上記の通り設定した。

B. 基本方針達成のための具体的施策

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
情報提供	観光案内板のデジタルサイネージ化	観光情報と交通情報（交通ルール・マナーを含む）の多言語化に対応した複合的な情報発信	観光案内板（アナログ、H26）：16基（出典：市資料） デジタルサイン（H28）：1基（JR和歌山駅）	主要駅と案内所の観光案内板を重点的にデジタルサイネージ化する	
情報提供	AR(augmented reality、拡張現実)情報ポイントの数（観光、イベント、主要店舗等の案内）	インターネット旅行サイトや主要空港、駅等へのARシステムの導入（他府県との連携）	なし	2ヶ所以上（H32）	観光地の魅力、周遊コース、宿泊、食、レジャー、交通アクセス等の旅行者が必要とする総合的な情報を提供
情報提供	Wi-Fiの設置	移動中の観光情報へのアクセス	和歌山フリーWi-Fi設置済み（観光施設、飲食店などスポット多数）	バス・電車の車内に設置する	
情報提供	観光客にもわかりやすい「和歌山市の観光重点駅」の設定	観光重点駅とは観光客にもわかりやすい駅のこと	なし	観光重点駅の設定基準を決め、全駅の現状を調査し、目標駅数を設定	
情報提供	「和歌山市の観光重点駅（バス停・港）」の利用者数の増加	乗降者数（人）	例）南海線 和歌山市：17,942（H27） 加太：720（H27） 和歌山港：457（H27）	1割程度増加	連携企画切符等の導入により増やす。 その他：JR和歌山駅等も検討。
回遊性	公共交通の利用を想定した観光まち歩きマップの発行	公共交通と徒歩による観光を促す情報発信	現状は南海和歌山市駅を起点とした南海電鉄発行のものなど。	主要駅・主要バス停を起点とする10種類程度のまち歩きマップの発行	○駅起点：和歌山、和歌山市、加太、紀三井寺、伊太祁曽など

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
向上					○バス停起点：公園前、県庁前、和歌浦・新和歌浦・雑賀崎など
回遊性の向上	鉄道とバスの1日乗車券の発売(販売)枚数	枚数(枚)	和歌山電鐵： 55千(H26) 60千(H27) 和歌山バス： 8,220(H26) 8,890(H27) 和歌山バス那賀： 3,940(H26) 3,360(H27) 和歌山バス・和歌山バス那賀・和歌山電鐵の路線が全線乗り放題の1日又は2日乗車券： 515(H27)	1割程度増加	運行本数が少ないので、企画切符を増やすだけでなく、増便等の対応策が必要。
回遊性の向上	主要観光施設等の割引を含む公共交通の企画切符(1日券など)の発行	公共交通による観光促進のための仕掛けづくり	○全線フリー1日乗車券(和歌山バス・和歌山バス那賀) ○貴志川線1日乗車券(和歌山電鐵) ○バス旅・鉄旅乗り歩きっぷ(和歌山バス・和歌山バス那賀・和歌山電鐵)	JR・南海・和歌山電鐵・和歌山バスの共同による1日乗車券の発行	
回遊性の向上	南海フェリーと連携した市内周遊企画切符の発行	公共交通による観光促進のための仕掛けづくり	なし	南海電鐵・南海フェリー・和歌山バス・徳島バスの連携による「和歌山・徳島3デイバス」	

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
回遊性の向上	関空を活かした外国人観光客向けの市内周遊企画切符の発行	公共交通による観光促進のための仕掛けづくり	なし	JR・南海・和歌山電鐵・和歌山バスの共同による1日乗車券と航空会社との連携による割引	高野山等を訪れる欧米等の観光客を市内観光も誘導。LCC等でアジア近隣諸国の取り込みを図る(神戸市内シティ・ループの利用者は約5割がアジア近隣諸国)。
回遊性の向上	レンタサイクルやコミュニティサイクルの利用者数	利用台数	レンタサイクル： 7,907 (H24) 9,732 (H25) 8,827 (H26) 4,260 (H27) コミュニティサイクル： なし	レンタ・コミュニティサイクル 15,000(H32)	・来年からレンタサイクル事業が、市から和歌山市観光協会に移行予定。(※和歌山市観光協会は11月1日から一般社団法人となり、地域DMOとして観光庁にDMO登録を申請予定。) ・現状JR和歌山駅のみ。南海和歌山市駅の再開発事業にあわせて事業拡大見込み。
回遊性の向上	サイクルトレインの運行本数	公共交通と自転車による観光促進のための仕掛けづくり	なし	加太線・和歌山港線 ・貴志川線において、土日・祝日にサイクルトレインを運行	

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
回遊性の向上	ペロタクシー、セグウェイなどの普及台数	または回遊状況等	未導入	ペロタクシーは和歌浦等の拠点で社会実験を行う	
回遊性の向上	和歌山駅・和歌山市駅を発着する均一運賃の市内循環バスの運行	和歌山バスの市内(中心部)区間における運行体系・運賃体系の見直し	なし	市駅・和駅を発着する均一運賃(100円など)の市内循環バスもしくは市駅・和駅間を含む均一運賃区間の設定	
回遊性の向上	内川の水路を利用した遊覧船の運航	市内河川の観光資源化による回遊性の向上	市堀川クルーズの社会実験を年1回程度実施	土日・祝日などの定期運航の実現	
回遊性の向上	自転車専用道・専用レーンの延長距離	サイクルツーリズム促進に向けたハード整備	和歌山県・和歌山市「サイクリングロード整備基本計画」(H27) 「川のサイクリングロード」：和歌山下津港を起点に橋下市に至る総延長60km(一般県道紀の川自転車道線)。うち和歌山市域は紀の川河川敷を基本とした約15km 「海のサイクリングロード」：新宮市から和歌山市に至る総延長約390kmのルート。既存道路を活用して選定・整備。うち	市内中心部の自転車専用レーンのネットワーク化	

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
			和歌山市の区間は、毛見から和歌浦・雑賀崎を経由し加太に至る約30km		
回遊性の向上	オープンエア型の周遊観光バスの運行本数	都市景観や風光明媚な海岸風景などを楽しむ仕掛けづくり	なし	和歌山市中心部・和歌浦・雑賀崎周辺での試験運行	

「観光案内板のデジタルサイネージ化」と「AR (augmented reality) 情報ポイントの数」は、観光情報の発信に関する達成度指標である。前者について、現時点ではアナログの案内板が大半であり、デジタルサイネージは JR 和歌山駅に設置されているもののみであり、今後は主要駅や観光案内所等の案内板を重点的にデジタルサイネージ化し、他言語対応も含めたデジタル案内板を普及させることが求められる。後者については、現時点での対応場所はなく、主要観光スポットを中心に順次導入を進めていくことを想定している。

「Wi-Fi の設置」に関しては、現在は「和歌山フリーWi-Fi」のアクセスポイントが多数の観光施設や飲食店等に設けられていることから、今後は電車・バス等の公共交通機関への設置が考えられる。

「和歌山市の観光重点駅の設定」は、観光客に分かりやすく情報を提供する駅を、一定の基準を定めて設定する仕組みである。今後の導入に向け、既存の駅における観光情報等の現状を調査し、認定基準や目標駅数等を設定する必要がある。こうした取り組みの上に、関連サービス等を充実させ「和歌山市の観光重点駅」の利用者数の増加」を達成することもあわせて掲げている。名称についても、親しみやすさやわかりやすさを考慮し、「ようこそ駅」等を採用することも検討していくことが考えられる。

「公共交通の利用を想定した観光まち歩きマップの発行」は、既存の公共交通機関の利用とまち歩き観光をリンクさせる上で重要な施策である。現時点では、南海電鉄が発行する和歌山市駅を起点としたまち歩きマップが見られる程度であるが、今後は主要駅や主要なバス停を起点とする 10 種類程度のマップを発行することを掲げている。

「鉄道とバスの1日乗車券の販売枚数」については、現在は和歌山バス・和歌山バス那賀、および和歌山電鐵貴志川線を加えた1日乗車券等が存在している。これらの販売枚数を増やす上で、運行本数増加等のサービス向上策も重要と言える。

「主要観光施設等の割引を含む公共交通の企画切符（1日券など）の発行」についても、現時点では和歌山バス・和歌山バス那賀、和歌山電鐵の1日乗車券および両者の連携による「バス旅・鉄旅乗り歩きっぷ」等において、観光施設等の割引特典が見られる。将来的には、和歌山市内（および近隣市町）におけるJR・南海・和歌山電鐵・和歌山バス等の共同による1日乗車券を企画し、割引が受けられる連携施設を拡充させることが望ましい。

「南海フェリーと連携した市内周遊企画切符の発行」は、現時点ではこのような企画切符は存在しない。和歌山と徳島を結ぶフェリーの存在を活かし、南海グループに属する南海電鐵・南海フェリー・和歌山バス・徳島バスの連携による滞在促進型フリー切符として、「和歌山・徳島3デイパス」を提案する。

「関空を活かした外国人観光客向けの市内周遊企画切符の発行」も、現時点では存在しないものである。LCCによるアジア近隣諸国からのインバウンド客の増加や、欧米からの観光客が高野山を多く訪れている状況を踏まえ、航空会社と和歌山周辺の公共交通機関の連携による外国人観光客向けの企画切符を発行したい。

「レンタサイクルやコミュニティサイクルの利用者数」については、近年は設置場所の縮小により利用者数も減少傾向にある。今後、南海和歌山市駅の再開発に伴い、市駅でのレンタサイクル拠点も導入される可能性があり、将来的には基地乗捨て型のサイクルポートの導入による市民利用も視野に入れ、利用者数を増やすことが望まれる。

「サイクルトレインの運行本数」も、新たな施策である。南海加太線・和歌山港線・和歌山電鐵貴志川線において、自転車を持ち込めるサイクルトレインを土日・祝日に運行することにより、公共交通と自転車の連携による周遊観光の仕掛けを充実させることを企図している。

「ベロタクシー・セグウェイなどの普及台数」は、新たな移動手段としてこれらの乗り物を市内観光に導入することにより、観光体験が多様化し、観光そのものが活性化されることを企図したものである。和歌浦等の観光拠点における社会実験を通じて導入を進めることを想定している。

「和歌山駅・和歌山市駅を発着する均一運賃の市内循環バスの運行」は、他県の主要都市や観光都市等では多くの事例が見られるものである。市内循環バスの導入のみならず、既存のバス路線を活用しながら、特定区間において均一運賃を導入する方法も考えられる。

「内川の水路を利用した遊覧船の運航」は、和歌山城の外堀としての役割を果たした市内河川を観光資源として活用する試みである。現在は年 1 回程度の社会実験として実施されている「市堀川クルーズ」を通年化し、土日・祝日などに定期運航が行われることを想定している。

「自転車専用道・専用レーンの延長距離」は、自転車による周遊型観光を促すためのハード整備を推進する施策である。現在、和歌山県と和歌山市により「サイクリングロード整備基本計画」（平成 27 年）が策定されており、紀ノ川沿いと海岸沿いの広範囲のルート整備が進められている。あわせて和歌山市中心部においても自転車専用レーンのネットワークを一体的に整備することが望まれる。

「オープンエア型の周遊観光バスの運行本数」は、和歌山城をはじめとする市内中心部の都市景観や、和歌浦・雑賀崎、加太などの風光明媚な海岸風景を楽しめ、かつ車両そのものも話題になるようなバスを運行することで、周遊型観光を活性化させることを企図している。主要観光地を結ぶルートでの試験運行から実施することを想定している。

基本方針6 関係者が適切に役割を分担し、協働ながら維持・発展する地域主体の交通体系

A. 主たるアウトカム指標

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
交通まちづくり地域団体の結成	地域数	2団体 ①JR 和歌山線活性化検討委員会 ②山東まちづくり会	5団体(H32)	①総合戦略「地域のまちづくりの取り組み団体数(H31)」 ②長期総合計画「多様な主体が連携・協働し、ともに公共を担っていく新しい公共を構築する」
公共交通・徒歩比率の増加	移動手段比率	(H22 近畿圏 PT) (和歌山市) 公共交通 7.3%、 自転車 16.7% 徒歩 14.3% (近畿圏) 公共交通 20.8% 自転車 17.6% 徒歩 21.9%	(和歌山市) 公共交通 10% 自転車 18% 徒歩 18% (H32)	①PT 調査 ②長期総合計画「歩いて暮らせる」利便性の高いまち ③長期総合計画「健康寿命の延伸」 ④総合戦略「健康寿命」
鉄道駅周辺人口の増加	駅から500m圏内人口	(j-Stat MAP H22 国勢調査) 和歌山市内各駅500m 圏内の合計: 60,226人	H22の5%増 (H32)	①長期総合計画「地域拠点における人口密度の向上」 ②長期総合計画「まちなか居住を進めるための居住スペースを確保する」

達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
地域住民の公共交通利用促進	基幹交通網*ごとの持続可能な利用者数	貴志川線（H28） 220.1 万人／年 和歌山バス（H28） 854.8 万人／年 （以下は市内各駅の乗降客数 H28） 和歌山線 3,268 人／日 加太線 5,488 人／日	貴志川線 250 万人 貴志川線以外 は、持続可能な年間利用者数を明確にし、公表する (H32)	公共交通を地域で持続するための客観的な目標を基幹交通網の路線ごとに設定する。

少子高齢化、人口減少といった日本の大きな課題に対して、地方都市はどのようにしてまちづくりを行っていけば良いのか、将来に対して今、どのような対応を行っていくべきかを真剣に考え、将来のまちの姿を描きながら、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の形成が望まれる。人口減少、モータリゼーションの進捗等により、現状をそのまま放置すれば、公共交通の利用者がさらに減少し、減便、廃線につながりかねない。しかしながら、通学や自家用車を使えない高齢者、障害者等の公共交通を必要とする人たちに対しては、事業者の経営を行政が補助しながら維持していく必要があり、今後、公共交通は、ますます「交通福祉」的な存在になってくる。

一方、庁舎内をみれば、産業観光、健康福祉、環境などは、交通を通した計画も含まれている。従って、交通政策にも自らの事業費の一部を負担するくらい考えれば、真剣な議論になってくると思われる。また、住民も、交通が福祉的なものになってくると考えれば税負担や高齢者介護支援等の問題が目に見えてくると思う。このような啓蒙を深めることにより、住民・企業の参加が得られると思われる。

更に、このような現実をみた場合、税の減収と相反して、福祉費用の増大が見込まれるなか、いかにスマートにシュリンクしながら、まちと公共交通を維持するかを若い世代と共に考えていく時代になってきたと強く感じる。

住民のためのまちづくりであり、住民のための公共交通であり、まちと公共交通が相互に支えあうものであって欲しい。運輸収入減を抑制するための沿線人口増加施策や自家用車で通勤する人の勤める企業に通勤交通税を課する等の交通担当部門だけでなく、市役所の全ての部署において、公共交通利用促進の思い切った施策を打ち出していく時期に来ていると思われる。

このような背景のなか、基本方針6では、行政、住民・企業等、交通事業者が、役割を分担しながら三位一体となって協働し、地域の公共交通を維持・発展させるため

*基幹交通網：和歌山市立地適正化計画（平成29年3月）の〈都市機能誘導区域図〉に示される南海電鉄、和歌山電鐵、JR、基幹的公共交通軸（高頻度のバス路線）の総称とした。

の施策と目標を検討した。まちづくりは、個々の地域の活発な活動の集合体であり、地域内及び他の地域との交流を深める交通と一体で考える必要がある。こういった視点から、まず、各地域に「交通まちづくり」の結成が望まれる。事例としては「JR 和歌山線活性化検討委員会」があり、平成 27 年 5 月には、沿線企業や学校、その他団体等と JR 西日本和歌山支社が協力し、「ぼくらの和歌山線活性化プロジェクト『ワカカツ』」がスタートしている。一方、貴志川線沿線では、「山東まちづくり会」のようなまちづくりと貴志川線の応援といったものがある。「貴志川線運営委員会」についても、JR 和歌山線のように沿線の自治会や企業、学校等の各地域のまちづくり団体との連携を図り、沿線地域の集合体へ転換を図っていく必要がある。地域で一体となり公共交通を維持・発展させていくためには、行政の積極的な牽引のもと、交通事業者、地域（住民・企業・学校等）が協働し、まちの活性化を推進するとともに、公共交通の利用促進をおこなっていく必要がある。

図表 5-13 都市機能誘導区域図



出典：和歌山市立地適正化計画(平成29年3月)

B. 基本方針達成のための具体的施策

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
全体	地域における交通まちづくり勉強会（地域・事業者・行政の役割）	基幹交通網ごとの運営収支や課題を含めたタウンミーティングの開催回数	なし	各路線1回/年以上実施(H32)	①和歌山線②加太線③貴志川線④バス（和歌山大学線）⑤バス（和歌山市内線）志川線④バス（和歌山大学線）
全体	地域住民の公共交通利用促進	利用促進切符の年間利用者数	和歌山線：なし 南海本線：往復割引切符（特典付きおでかけ切符） 加太線：なし 貴志川線：なし 和歌山バス（那賀含む）：1日フリー乗車券（特典付きおでかけ切符）	地域住民、行政、事業者一体となった利用促進切符：1件以上（鉄道沿線・市内バス路線共通）（H32）	乗継割引や高齢者割引、時間帯割引等、フレキシブルな割引ができるように和歌山市の公共交通を担う各事業者共通のICカードの導入を行う（基本方針4）
鉄道	パークアンドライドの促進（伊太祈曽駅）	利用台数の増加	月貸：23台、 日貸：15台 （計38台・日）（H28）	80台/日 （H32）	
鉄道	パークアンドライド実験の継続と利用促進（和歌山県）	和歌山線 粉河駅、岩出駅での実験継続	49台/5日 （H19）	100台/日 （H32）	利便性を上げて実験継続、利用促進啓蒙
鉄道、バス	中心市街地区周辺駅（停留所）のパーク＆ライドの整備	中心市街地区周辺への駐車場の整備（フリンジ駐車場の整備）	なし	4駅（停留所） （H32）	和歌山線、加太線、貴志川線、和歌山大学線（バス）各1駅（停留所）

項目	達成度指標	考え方	現状と根拠	目標値	説明等
全体	官庁・企業等のノーマイカー促進	①ノーマイカーデー参加事業所登録数 ②エコ通勤優良事業所認定	15 団 (H28.10 月) 出典：和歌山県	①150 団体 (H32) ②15 事業所 (H32)	登録制度の周知と啓蒙
鉄道、バス	駅及びバス拠点停留所周辺の宅地開発促進	拠点地域への居住促進施策数	なし	3 施策 (H32)	①市街化調整区域の緩和（富山市、高松市の例） ②新築や空き家対策補助金（富山市の例）
全体	自家用車使用の抑制	①通勤自動車の抑制 ②市中心部の駐車場の廃止	①なし	①通勤自家用車税の導入 ②廃止駐車場 300 台分(H32) (H27 年度市役所本庁職員 2,644 人（全体の 60% と推測）の 20% 分に相当)	この施策と同時に、前記の「中心市街地区周辺駅（停留所）のパーク＆ライドの整備」が必要

公共交通は地域で維持していくものとの意識を強く持った地域団体を結成するために、行政が積極的に公共交通をもつ意味やその現状を広く住民・企業に理解していただくために、行政が牽引して、地域における勉強会を活発に行う。その地域の考え方としては、和歌山市立地適正化計画で示される JR 和歌山線、南海加太線、和歌山電鐵貴志川線や和歌山バス和歌山大学線等の基幹交通網の各路線とその路線とつながるフィーダー交通のカバーするエリアとし、路線ごとに、まちづくりと公共交通が一体となった「交通まちづくり」の小地域団体の結成が期待される。また、地域と一体になり利用者の増加を行い、持続可能な公共交通とするための利用者増加施策として、地域住民の利用促進のための割引切符やパーク＆ライド、キス＆ライド、サイクル＆ライド等の交通結節点の整備、自家用車の使用を抑制するための企業と取り組むノーマイカーデーやエコ通勤の推進及び企業に課せる通勤自動車税の検討、基幹交通網沿線の人口増加のための沿線居住の促進等の実施に期待する。

第6章 推進体制

平成 25 年に制定・施行された交通政策基本法の第 6 条は、「交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ行われなければならない」としている。

和歌山市が直面する人口減少や少子高齢化、中心市街地の衰退、地域公共交通機関の衰退といった状況に立ち向かうためにも、市民、交通事業者、施設管理者、行政（国・県と、市の複数の部局）、大学等の研究機関がそれぞれの立場から交通政策に参画していくことが重要である。

そのためのプラットフォームとして、既存の法定協議会である「和歌山市公共交通政策推進協議会」を活用していくことが考えられる。図表 6-1 のように、この協議会の委員構成は、市内のすべての公共交通モードと、国、県、道路管理者、県警、市民、学識経験者、和歌山市（企画（交通政策を所管）、福祉、道路、観光、都市計画）となっている。今後は、構成メンバーに医療・健康、教育などの部局も加えることが考えられる。

また、この計画の実施にあたっては、P D C A サイクルに基づき、定期的に計画の進行状況を確認し、データ収集や調査により目標達成状況を確認して、必要に応じて計画・目標の見直し・提案を行っていくことも重要となる。

図表 6-1 和歌山市公共交通政策推進協議会の構成（平成 29 年 4 月 1 日現在）

委員区分	団体名等
公共交通事業者等	和歌山バス株式会社、西日本旅客鉄道株式会社和歌山支社、南海電気鉄道株式会社、和歌山電鐵株式会社、南海フェリー株式会社、公益社団法人和歌山県バス協会、一般社団法人和歌山県タクシー協会、一般社団法人和歌山県ハイヤー・タクシー協会、和歌山県交通運輸産業労働組合協議会
関係行政機関	和歌山運輸支局、和歌山県、和歌山河川国道事務所、和歌山県海草振興局、和歌山県警察本部
市民	和歌山市女性会議連絡会、わかやま NPO センター、一般社団法人和歌山青年会議所
学識経験者	和歌山大学、一般財団法人和歌山社会経済研究所
和歌山市	和歌山市総務局企画部、和歌山市福祉局社会福祉部、和歌山市建設局道路部、和歌山市産業まちづくり局観光国際部、和歌山市産業まちづくり局都市計画部

出典：和歌山市公共交通政策推進協議会資料

和歌山都市圏総合交通計画研究会報告書
持続可能なまちづくりのための和歌山市総合交通計画

平成 29 年 10 月発行



和歌山地域経済研究機構

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

<構成> 和歌山商工会議所
和歌山大学経済学部・観光学部
和歌山社会経済研究所

