

貴志川線存続に 向けた市民報告書 (概要版)

WCAN 貴志川線分科会

2004年12月11日

第1章 貴志川線の社会的価値

1.1 地域の持続的発展と貴志川線

少子高齢化の進行、環境問題や資源問題への不安、財政状況の悪化……。私たちが和歌山市や貴志川町は、これからも活力を保つことができるのだろうか。

宇沢弘文氏によれば、「持続可能な経済発展は、自然環境を保全し、社会環境を安定的に維持しながら、経済発展を続けること」¹⁾である。貴志川線の存続問題を契機として、和歌山市や貴志川町の交通体系のあり方を見つめ直し、持続可能な地域づくりに向けて価値ある一歩を踏み出すべきである。

1.2 社会面

旧総務庁の試算によると、わが国の交通事故の損失額は4.3兆円である²⁾。

自動車は、鉄道や航空機よりも、はるかに危険な乗り物である。自動車1億走行キロあたりの死傷者数は153.5人であり(2000年度)、1970年代半ばからほとんど変わっていない。これに対して、鉄道の1億人キロ³⁾あたりの死傷者数は0.19人(2000年度)であり、今なお減少傾向にある。

高齢化につれて、シニアドライバーが引き起こす交通事故の急増が社会問題化している⁴⁾。日本の社会がマイカー依存型に偏向する中、買い物・社会活動・通院等のために車を運転せざるを得ない状況が生まれ、免許を持たない人々は活動範囲や活躍の機会を大きく狭められつつある。誰もが日常生活を安心・安全に、精一杯楽しむことができるまちづくりのためにも、マイカーに依存しきった交通体系は決して望ましくない。

1.3 経済面

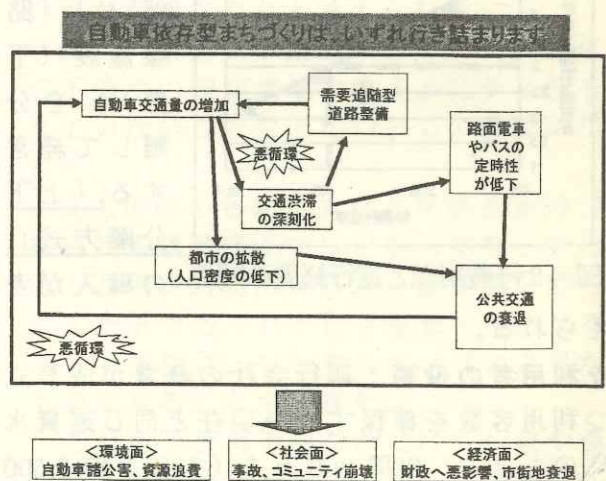
私たちの地域でも、一方で財政状況が厳しいと言われながら、他方では道路整備と補修に莫大な財源が投じ続けられている。平成16年度に供用予定の道路としては、都市計画道路の湊神前線(三菱電機前～国体道路の0.8kmを4車線に拡幅)、県道井之口

秋月線(4車線のバイパスを1.3km新設)等があるが、市街地内の前者には66億円(1kmあたり82.5億円)、田園地帯の后者には20億円(同15.4億円)が投じられている。和歌山県庁の道路整備・維持関係予算だけで625.4億円(H14年度)であり、県内で市町村や国が行うものを含めればさらに増える。今後は、道路整備を必要最小限にとどめる一方、既存の交通施設を最大限に有効活用することが求められる。

また、自動車依存型の低密なまちでは、人口拡散に伴って1人あたりの公共施設や社会基盤(水道等)の整備・維持費用が増大する。中心市街地活性化政策と都市の郊外拡散政策(大店立地法等)が同居する現在のまちづくり方針を抜本的に見直すべきではないか。公共交通沿線への都市機能の集約を意識的に進めて、徒歩と自転車と公共交通で誰もが不自由なく暮らすことができるコンパクトシティを実現することが求められる。

1.4 環境面

道路交通由来の排気ガスや絶え間ない騒音、振動は、地球環境と生活環境に悪影響をもたらす。全交通トリップに占める公共交通の割合が数%⁵⁾であるなど自動車依存型社会の代表である米国には世界人口の4.7%が暮らしているが、その米国が世界の交通エネルギー総量の1/4を使っており、交通由来の二酸化炭素発生量では世界の1/3を占めている。世界保健機関(WHO)によると、地球温暖化によって2000年だけで推定15万人が死亡し、このまま放置すれば30年後には死者が倍増する恐れがある。自家用車に比べて格段に環境に優しい鉄道の活用が求められている。



¹⁾ 宇沢弘文[1995]『地球温暖化を考える』岩波書店、204-205頁。

²⁾ 1997年9月17日付日本経済新聞朝刊。

³⁾ 1人を1km運んだ場合の単位が1人キロ。

⁴⁾ わが国では、1993年から2003年にかけて、65歳以上の原付・自動車運転者が第1当事者となる交通事故件数が2.75倍に激増している。

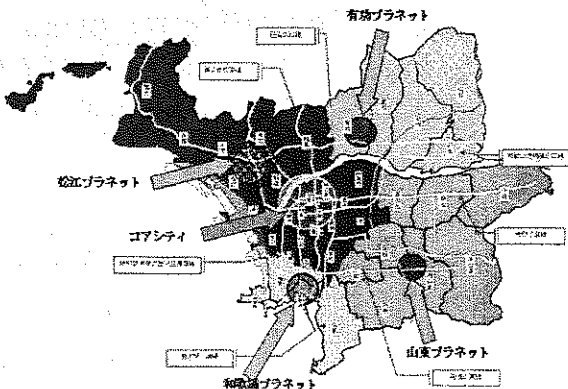
⁵⁾ 日本の都市圏では16.4%である。

1. 5 和歌山都市圏の将来の公共交通ビジョン

ここでは、和歌山市・和歌山大学・和歌山商工会議所・和歌山県経営者協会・和歌山経済同友会・和歌山社会経済研究所・和歌山青年会議所の主催のもとで策定が進められてきた「和歌山グランドデザイン」の中から、公共交通ビジョンを紹介する。

財政危機から公共投資の効率化は何よりも優先させなければならないので、無計画な郊外開発による市街地の拡大とそれに伴う道路整備に歯止めをかける必要がある。このため、和歌山市は「アトミック・コンパクトシティ」の形成を目指す。「アトミック・コンパクトシティ」とはコアとなる中心市街地と郊外中心地に施設や住居を誘導、集積しようとするもので、松江プラネット、有功プラネット、和歌浦プラネット、山東プラネットの4つのプラネットシティが郊外コンパクトシティとして形成されてきている。

このような新たな観点でのまちづくりの中にあって、交通システムは以下のような基本方針で進められている。中心となるコアシティは、自家用車の乗り入れを制限し、公共交通を充実させる。公共交通としては、LRTと低床EV型バスとを組み合わせる交通システム方式である。コアシティと山東プラネットを結ぶ基幹交通手段は、JR・LRTと相互乗り入れし、中心市街地まで乗り換えをせずに行ける新しい貴志川線である。そして、下車後の中心市街地内は、LRTと低床バスに加え、自動駐輪倉庫・簡易まちかど駐輪設備と放置自転車を活用したレンタルサイクルシステムを確立し、自家用車へ依存した交通システムから脱却しつつある。



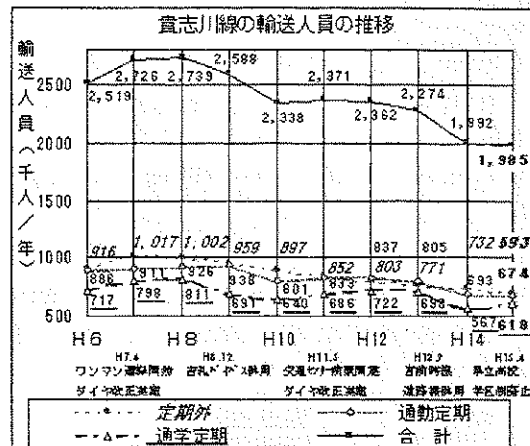
財政危機の進展、地球温暖化問題・石油の枯渇問題の表面化等の中、現在の自家用車社会の見直しは避けられない。公共交通・自転車・歩行を中心とした交通システムの確立が求められるが、このためには大変な時間がかかるので、現在ではもう、このための種々の施策に着手しなければならない時期に来ていることを認識することが重要である。

第2章 貴志川線と沿線の現状分析

2. 1 貴志川線の現況

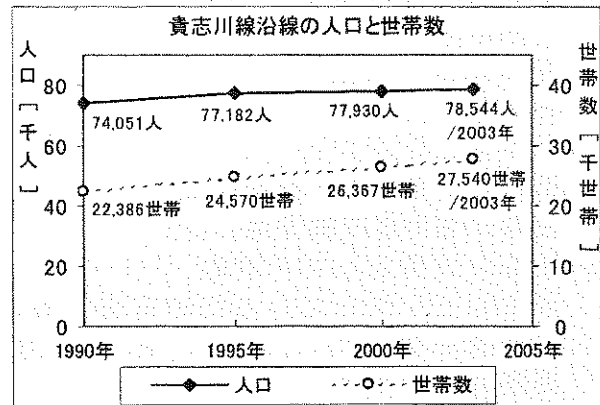
貴志川線の概要(平成15年度実績)

駅数、営業キロ	14駅 14.3km
年間輸送人員	199万人(5438人/日)
列車運転本数	平日96本/日 休日78本/日
経常赤字	約5.4億円
営業係数	262(収入100円に対し支出262円)
鉄道要員	42人(駅員列車運転士等)
土地	6億5800万円(田16末)
駅舎等の固定資産	15億3400万円(田16末)
固定資産合計	21億9200万円(田16末)



何か手を打たないと、H17.9に貴志川線は廃止される。

2. 2 沿線の状況



貴志川線利用圏人口 各駅から半径500m内に接する町丁字に所属する人口

	人口 [人]	乗車人数 [人]	利用率 [%]	主な施設
和歌山	12,015	2,477	20.6	JR和歌山駅
田中口	16,676	45	0.3	
日前宮	19,396	161	0.8	日前宮、向陽高校
神前	10,811	380	3.5	島精機
霧山	10,040	180	1.8	霧山神社
交通センター	6,366	63	1.0	免許センター
岡崎前	4,053	511	12.6	信愛短大、和歌山東高校
吉礼	5,468	272	5.0	
伊太祁曽	4,351	241	5.5	伊太祁曽神社、四季の郷公園
山東	1,766	52	2.9	
大池遊園	4,148	136	3.3	大池遊園
西山口	4,024	90	2.2	
甘露寺前	7,377	137	1.9	貴志川高校、生涯学習センター、体育センター
貴志	5,224	740	14.2	
計	111,715	5,481	4.9	

出典:人口「平成12年国勢調査」、乗車人数「平成15年度南海電鉄乗降数より算出」

沿線人口は増加中であり地域への影響は甚大。

第3章 貴志川線再生プラン（南海貴志川線応援勝手連など主催のワークショップ等から）

今年4月と11月に開催したワークショップなどを通じて参加者から得られた意見を提示する。

(1) 貴志川線の長所

- ① 定時性・・・和歌山－貴志間を最短27分、最高でも34分で確実に運行出来る。
- ② 費用面・・・南海の他線からは高い運賃体系になっているが、同規模中小私鉄よりは安い。
- ③ 環境負荷面・・・大量輸送機関である鉄道はCO2の排出量が自動車に比べて遥かに少ない。
- ④ 安全面・・・安全性が極めて高い。中小事業者が導入に苦心している保安設備が既設。
- ⑤ 大手私鉄の支線・・・車両レベルは高い。
- ⑥ 沿線の足として・・・貴志川町・和歌山市東部方面から和歌山市中心部への通勤・通学のための唯一の公共交通機関

(2) 貴志川線が不便な点

- ① 運行頻度・・・地方鉄道としては優秀な部類だが乗りたいときに乗れる水準とはいえない。
- ② 他線との乗り継ぎが不便というイメージが定着してしまっている
- ③ 和歌山駅の形態・・・きっぷの券売機が限られている、独自の精算方法などわかりづらい
- ④ 沿線の問題・・・典型的な片輸送路線。沿線に魅力ある観光地に乏しい。
- ⑤ 南海の支線としての問題・・・完全に独立してしまっているため南海他線との連携が取れない。スルッとKANSAI関係は一切非対応。

(3) 経営改善に向けての提案

- ① サービス改善・・・他の交通機関との接続（JRや関空リムジンバスなどとの連携強化）、運賃体系の見直し（市内共通乗車券やJR連絡定期など）、施設の改善（バリアフリー化など）
- ② 沿線の整備・・・沿線土地利用の整備（地域振興策の整備など）、観光・レジャーでの活用（沿線の観光資源活用、レンタサイクルなど）
- ③ 経営等・・・経営改善策（賃金抑制、専門家の活用）、沿線自治体の協力（ま

ちづくりとして鉄道の存在価値を高める）、市民や事業所の協力（公共交通利用促進、1口株主など）

- ④ 広報活動・・・沿線自治体の協力（利用情報の提供など）、市民や事業所の協力（フリーペーパーやイベント列車の企画・運営など）
- ⑤ 実績の把握と評価・・・利用者の声のフィードバックを積極的かつ確実に行う

(4) 駅の改善策・利用者の声

ワークショップで出た主な意見を集約する。

- ① 駅にスロープがない駅が多く、小さい子ども連れやベビーカー、車いすでは大変（車両には車いすスペースがあるのだが・・・）
- ② 観光の目的となりうる駅がない。沿線の観光地のPRがもっと必要では
- ③ 各駅で駐輪場や駐車場の整備、駅への案内標識や駅からの沿線案内の設置、沿線マップの配布などを
- ④ 竈山～吉礼間などオフシーズン時のレング畑化などを図っては？
- ⑤ 旧有人駅の駅舎跡地の活用
- ⑥ 沿線の施設や物産などとのタイアップを積極的に展開してはどうか

「貴志川線」という鉄道自身にはローカル線ならではの魅力を感じながらも、駅についてはバリアフリー化の遅れや施設の陳腐化、駅が「目的地」となっていないなど、貴志川線が単なる「移動の手段」でしかない点が指摘されたと考えられる。

また、陳腐化が激しいトイレ、駅前広場の不備や、駅が地域のコミュニティ性を備えていないことなどについての課題が出された。

貴志川線の各駅に大きな集客力を持つ商業施設を誘致するのは沿線人口などを考えると非現実的ではあるが、豊かな自然を活かした魅力あふれる集客機能を持たせることの可能性は、ワークショップの意見からも垣間見ることができた。

これらの改善策のなかには、行政や貴志川線の運営会社だけではなく、地域住民の手でも十分担えるものもあると考えられる。「地域の問題は地域で考え解決に向けて活動する」というこれまでにない新しい発想に基づいた活動が求められよう。地域活性化にもつながるものと考えられる。

第4章 貴志川線存続の費用対効果分析

4.1 費用分析

(1) 鉄道を廃線して道路整備を行う場合：
 廃線に伴う道路混雑を緩和するために、貴志川線に並行する道路1路線(14km)の整備だけでも370億円余の費用が必要となる。しかも、道路整備には計画から完成するまでに10年程度の年月が必要であり、廃線後当分の間は道路混雑を覚悟しなければならぬ。

表 4.1 道路整備コスト

市街地	61 億円/km
平地部	14 億円/km

※現道幅の平均費用

(2) 鉄道を存続させる場合：貴志川線の年間4億円の赤字を解消するためには、利用者・事業者・地域住民(行政)の三者それぞれが応分の負担と努力を行う必要がある。そのための枠組みとして、「電車運行(上部)」と「路線施設(下部)」を分離して経営する「上下分離方式」の導入が考えられる。

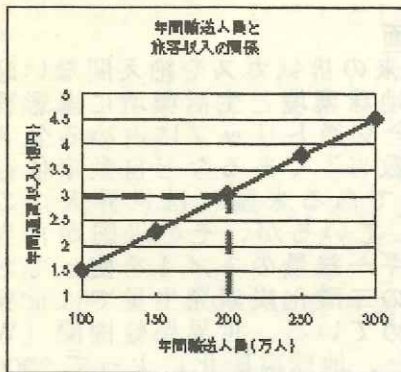


図 4.1 輸送人員と運賃収入の関係

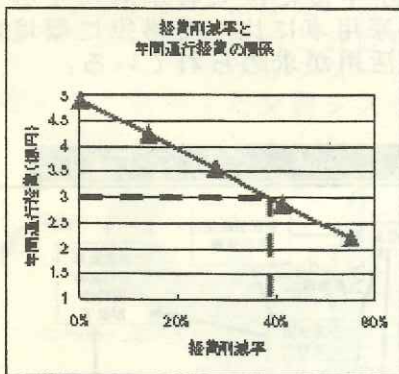


図 4.2 経費削減と運行経費の関係

☆利用者の役割：運行会社の経営が成り立つ利用客数を確保する→現在と同じ運賃水準のもとで、年間200万人(1日平均5,500人)の利用があれば、運賃収入が年間3億円となる。

☆事業者の役割：運行会社の経営が成り立つ効率的なコストを達成する→現在と同じ

運行本数のもとで、現状のコストを40%削減できれば、運行経費が年間3億円となる。

☆地域住民(行政)の役割：貴志川線の施設(線路、駅施設、車庫、車両など、名目上の資産価値は16億円程度)を従来のような民間保有ではなく、公共施設として保有・管理する。(道路と同様に、税金による整備・保有・維持・管理を行う)

4.2 効果分析

貴志川線の社会的価値については第1章で述べたが、本節では貴志川線の存続が地域に及ぼす様々な効果を定量的に把握する(根拠のある具体的な数値で効果を示す)。

(1) 沿線道路の状況

貴志川町から和歌山駅附近への経路は複数あるが、大きく分けて次の5つである。

- ① 貴志川線沿いを進む経路
- ② 途中まで①を進み、岡崎から井辺、鳴神を通る経路
- ③ 途中まで①を進み、神前から国体道路へ抜ける経路
- ④ 途中まで①を進み伊太祁曾から矢田峠を越えて宮街道へ至る経路
- ⑤ 途中まで②を進み、井辺から住宅団地を抜け、①や③に合流する経路。

貴志川町長山地区では、平成11年の道路交通センサスでは平日朝7-8時の和歌山方向交通量が971台(大型車を乗用車に換算済)であったところが、平成16年10月18日(木)には同1316.3台にまで増加しており、同時間帯の上り方向の混雑度は3.08から4.18へと悪化している。貴志川線の通勤定期客数は平成11年度から平成15年度にかけて1日片道あたり約244人減っており、そのほとんどが自家用車通勤に転換した結果、道路交通量の増加につながったものと考えられる。貴志川線が廃線となれば、現状でも4.18にまで悪化している上りピーク時混雑度は一段と悪化し、マイカーの所要時間も増える。以下略

(2) 貴志川線廃線による通勤・通学時間や地球環境への影響 (鉄道存続の効果)

最近実施した道路交通量調査結果等を用いて緻密なシミュレーション分析を実施中であり、報告書本体にて公開します。

報告書の本体は本年末に公開予定です。

著者 WCAN(和歌山市民アクティブネットワーク)

貴志川線分科会

編集・発行 和歌山大学経済学部交通政策論研究室

〒640-8510 和歌山市栄谷930(辻本)