

紀伊半島一周の旅

紀伊半島は、日本列島において、一番大きい半島である。そこで、紀伊半島一周の旅をし、その鉄道沿線の分析をし、それにより紀伊半島の特徴をみてみた。

【1】概要

今回は図1のような経路をとった。図2も合わせて、照らし合わせながらみる。スタート時点は自分が住んでいる三島からである。まず、三島から米原までは新幹線を使用した。米原からは、東海道線新快速で西の方へ向かった。今回は左回りで紀伊半島を1周するため、大阪まで行った。特に車窓から見る景観や新快速のスピードを楽しんだ。そして、大阪から紀州路快速和歌山行きに乗った。大阪都心からスタートし、そこから郊外の方に向かい、大阪のベッドタウンである和泉地区を通過する。さらに南下すると和泉山脈に差し掛かり、それを越えて、和歌山に至る。和歌山市は歴史的都市で、ターミナルが複数あり、関西では珍しい存在である。そこで、街並みをじっくり散策することにした。そして、昼食もそこでとった。そこから御坊行きの電車に乗った。御坊駅から紀州鉄道が出ている。せっかくなので紀州鉄道を見たり乗ったりして楽しんだ。その後、紀伊田辺へ移動した。紀伊田辺駅周辺のラーメン屋さんで、夕食をとり、田辺ステーションホテルで1泊した。

朝になると、鉄道旅行の再開である。普通電車新宮行きに乗って、本州最南端の鉄道を楽しんだ。本州最南端の串本まで南下し、そこから北上を開始して、新宮に到着した。新宮では散策し、観光地を回った。そして、昼食もそこでとった。昼過ぎから、再び紀勢本線に乗り、紀伊長島まで移動した。臨時ダイヤのため、尾鷲駅ではなく、熊野市駅で20分ぐらいの長時間停車を体験した。紀伊長島で乗り換えて多気まで特急ワープした。そして、そこから快速電車名古屋行き（キハ75系4両編成）に乗った。伊勢湾岸を北上して名古屋に到着した。キハ75系はキハ85系と同様の性能を有することから、景色や乗客の様子を見つつも、電車の走行する様子に注目した。名古屋から東海道線に乗って、ひたすら東進し、三島に帰った。なお、豊橋や浜松や静岡では乗換えを行なった。

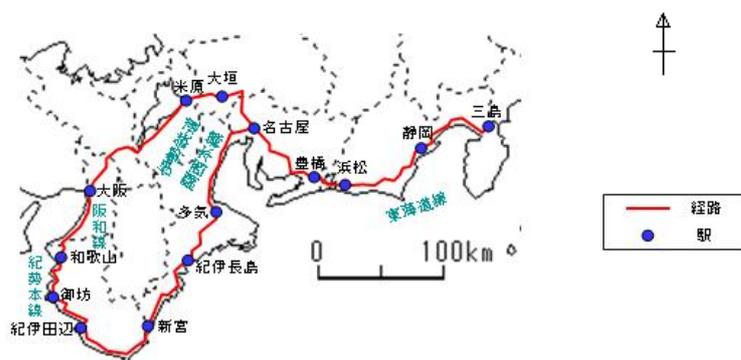


図1 経路図

※地理情報分析支援システム「MANDARA」により作成



図2 近畿・東海鉄道路線図

※出典：小型全国時刻表（2008年8月号）

【2】着目点と考察方法

今回も、自分が乗車した路線、途中下車した町ごとにテーマをもって旅行した。着目点については、このあと挙げることにする。そしてそれぞれのテーマについて、各種資料を使用し、鉄道旅行を通じて考察することで、その地域の様子を分析してみた。なお地域分析において、よく使用する指標である通勤・通学率や通勤・通学圏（都市圏）、土地利用区分は、筆者作成の「日本列島横断の旅—関東甲信越編—」に定義してあるので、それを参照していただきたい。

ここから、着目点と考察方法をそれぞれ挙げる。三島から大阪については、旅行の概要をまとめ、旅行記的なものにしたと思う。三島から米原においては、新幹線を利用している。紀州路快速は、大半の区間は阪和線を走ることから、その路線を中心にみてみた。阪和線は、都心的なものから自然的なものまでみることができる様々な要素をもった路線である。そこで、人の流動や土地利用について、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較する。特に電車に乗った調査は、車窓から土地利用をみるとともに、電車の乗降の様子を見て行なった。また、自然豊かな区間もあるので、その景色を満喫することとした。今の電車の運行形態が妥当であるかどうかは、紀勢本線と合わせて行なうことにする。このような観点で阪和線のみて楽しんだ。

和歌山市は、和歌山駅と和歌山市駅の2つのターミナル駅、さらに歴史核である和歌山城が存在する。このように都市の核となるものが複数ある和歌山市街地に興味を持った¹⁾。そこで各核の特徴を調べてみる。特に官庁事務所地区と商業地区を重点的な項目にした。また和歌山駅と和歌山市駅は、駅の特徴についても調べる。これらについては、概観調査で行なう。主に、散策により調査するが、市街地北部は紀勢本線を活用し、電車に乗っ

て調査する。

紀勢本線は全長約 384km であり、距離が長いので、私の旅程の都合上、和歌山～紀伊田辺、紀伊田辺～新宮、新宮～多気、多気～名古屋（伊勢鉄道・関西本線含む）に分けてみることにした。まず、和歌山～紀伊田辺についてである。人の流動について、各種資料を調べた結果と電車に乗って得られた結果と比較し、利用者特性をみてる。そして、今の電車の運行形態が妥当であるかどうかを、阪和線と合わせて考察してみる。それから、御坊駅から紀州鉄道が出ているので、それを見て楽しんだ。一方、転換クロスシートを使いこなせない観光客に巻き込まれたため、景色が見づらい位置に座ることになってしまったので、あまり土地利用を見ることができなかつた。

紀伊田辺～新宮は本州最南端の区間である。この区間の鉄道利用者はどのような特徴であるかが気になった。利用者特性をみるため、電車の乗降の様子や、どのくらいの人がどのくらいの区間に乗っているか、どのような人が乗っているかなどの概観調査した。また、本州最南端の鉄道沿線の景観に興味を持ったので、観光客として楽しんだ。新宮では浮島の森や熊野速玉神社などを見て観光をした。

新宮～多気についてみる。この区間も利用者特性に興味があるので、列車に乗って乗客の様子等を概観調査した。紀伊長島から多気までは、普通列車を待つとあまりに時間がかかるので、特急列車に乗った。したがって、普通列車と特急列車の両方に乗ることになるので、それぞれの列車についてみて考察した。また、車窓から景観を見て楽しんだ。

多気～名古屋については、快速『みえ』を利用したため、伊勢鉄道と関西本線を合わせて考察することにした。人の流動や土地利用を主な項目にした。それらについて、各種資料を調べた結果と、電車に乗って得られた結果と比較してみる。人の流動は、どのような人が乗っているかなどを概観調査することにより、利用者特性をあきらかにすることでみる。土地利用は車窓からみる景観で考察する。

名古屋から三島までは東海道線を使用する。東海道線は様々な問題点があるが、別途考察を行なっているので、ここでは東海道線の概要をまとめ、旅行記的なものにしたいと思う。

【3】三島から大阪までについて（旅行記）

三島から米原までは、時間短縮のため、新幹線ワープをした。米原から大阪までは、東海道線を利用した。三島市始発の『こだま』新大阪行きは、着席率がわずか1割で、快適であった。米原から大阪までは、新快速姫路行きに乗った。この電車は 223 系 12 両編成で、座席は転換クロスシートであった。長浜を出発するときは 4 両編成であるが、米原駅で前 8 両増結し、そこからは 12 両編成で運行されていた。米原駅出発時は、私が乗っている車両において、座席は 4 分の 1 ぐらい埋まっていた。その後、能登川で乗客が倍増し、半分ぐらいになった。ほぼ満席になったのは野洲・守山で、それらの駅ではたくさんの人が乗ってきた。しかし、それ以降は 1 駅ごとに乗客が入れ替わり、わずかに立ち客がでることもあったが、激しい混雑にはならなかった。したがって、守山～大阪は着席率があまり変化しなかった。今の電車の本数であれば、12 両編成ぐらいが妥当であるかもしれない。ところで、新快速の最高速度は 130km であり、そのスピードを楽しんだ。米原から篠原は積雪があった。特に能登川～近江八幡はまとまった雪になっていて、雪景色がきれいだった。雪に弱い首都圏に比べると、積雪のなかでも新快速は 130km のスピードを出すので、すばらしいと思った。京都を過ぎ、名神高速道路の大きな赤いトラス橋をくぐると阪急京都線が寄り添ってくる。かつて特急『つばめ』と阪急京都線の前身である新京阪線電車のデッドヒートで有名であったところだ。その阪急を跨ぎ、淀川に張り出す天王山の麓をまわる。その際に山崎を通過する。山崎は古来から京と大坂の交通路の隘路であり、天王山と男山に挟まれた間を淀川が流れる狭い地形で、そのわずかの平地に東海道線・阪急京都線・東海道新幹線・西国街道、淀川をはさみ京街道・京阪本線が寄り添う。明智光秀の軍を羽柴秀吉の軍が打ち破った古戦場としても知られている。また山崎駅周辺の曲線は東海道本線及び関西随一の列車撮影地としても鉄道ファンからは知られている。山崎の隘路を過ぎると、広い平

野を快走する。そして淀川を渡り、大阪に到着した。

表 雪の状況

区間	雪の状況	区間	雪の状況
米原～彦根	うっすら積雪	近江八幡～篠原	積雪数 cm 程度
彦根～能登川	積雪数 cm 程度	篠原～野洲	ぱらつく程度
能登川～近江八幡	積雪 5cm～10cm	野洲～大阪	降雪なし



写真1 能登川～近江八幡はこのような雪景色



写真2 近江八幡駅

【4】大阪のペットダウンとしての阪和線の特徴

紀州路快速とは、大阪環状線京橋駅から天王寺駅を經由し、ここから阪和線に入り、和歌山駅へ行く列車種別である。(図3)したがって、紀州路快速は、大半の区間は阪和線を走るため、阪和線の沿線の人の流動や土地利用は、大阪の影響を強く受けている。

阪和線は、天王寺と和歌山を結ぶ路線である。天王寺を出発して、大和川までが大阪市内である。大和川を越えると、堺市に入り、そこからは大阪のペットタウンである。堺～和泉府中は市街地続きである。和泉府中からは、所々で田畑が広がっているところが見られるようになり、南下すればするほど、非都市的土地利用の割合が多くなる。ただし、駅周辺は住宅地になっていて、開発が進んでいる。和泉砂川を過ぎると、次第に山間部に入っていく、特に山中溪～紀伊の大阪府と和歌山県の県境には雄ノ山峠があり、かなりの勾配になっている。山中溪駅は、鉄道写真の撮影地になっていて、景色が絶景である。六十谷を過ぎると、和歌山平野に入り、紀ノ川を渡ると和歌山市街地になる。

人の流動について試みる。大阪環状線内では、短距離利用者もいて、乗客がよく入れ替わる。座席は7～8割埋まっていたが、まだ空席もあった。天王寺～三国ヶ丘は満席で、数人程度立ち客がいた。三国ヶ丘で結構人が降りたため、立ち客はいなくなった。その後、さらに南下して、和泉府中では半分近くの乗客が降りた。和泉府中から和歌山までは、途中駅で降りる人は少なく、着席率が50%程度で一定していた。2005年国勢調査報告により、阪和線沿線における大阪市内への通勤・通学率を算出したところ、大阪への通勤・通学圏はほぼ全線にあたるにもかかわらず、乗客数が大きく変動する駅は三国ヶ丘と和泉府中に限られた²⁾。その理由は、海沿いには並行して南海本線があり、沿線都市の中心市街地もそちらの方にある傾向だからだと思われる。実際に阪和線沿線は、駅の片側は栄えているが、もう片方はあまり整備されていなかったり、開発が遅れたりしている。したがって、大阪南部のペットタウンを考察する場合、南海本線もみる必要がある。南海本線は別の機会にみて、いずれ大阪のペットタウンについて考察してみたいと思う。

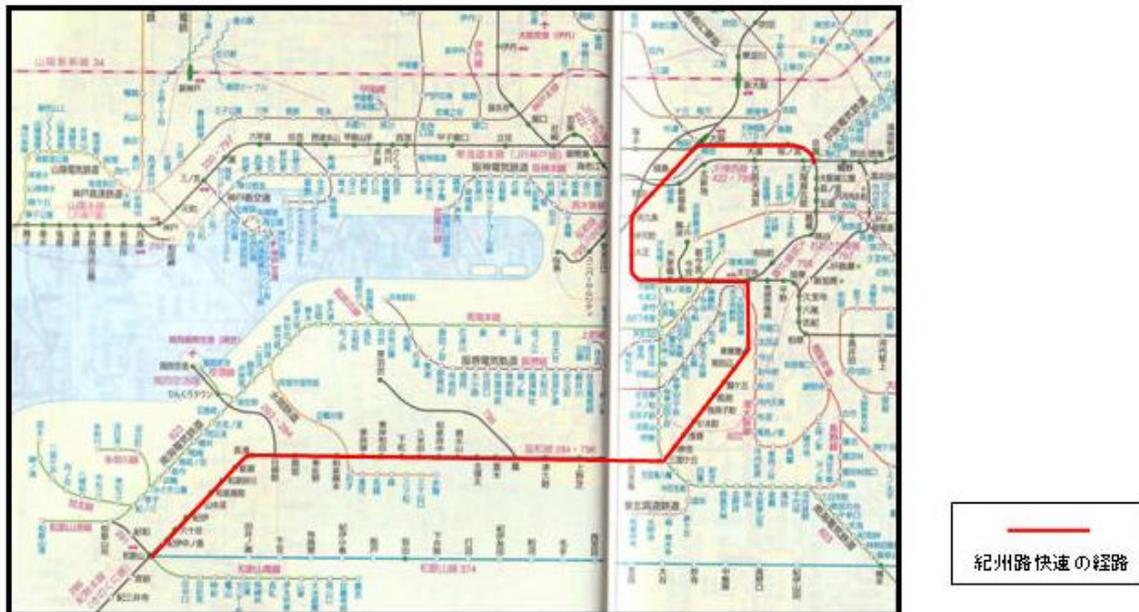


図3 紀州路快速の経路図



写真3 日根野～和泉砂川



写真4 紀ノ川

【5】南海の複核都市—和歌山—

和歌山市は、近畿地方の中南部に位置する都市で、和歌山県の県庁所在地である。人口は約37万人である³⁾。そして、近畿地方の府県庁所在地としては、大阪市、神戸市に次いで人口密度が高い。市街地は紀の川の河口に位置する。江戸時代には御三家の紀州徳川家が治める紀州藩の城下町として栄えた。明治以降の市街地についてであるが、1903年の和歌山市駅開業により、西に拡大した。一方、1924年に東和歌山駅が開業し、1968年には現在の和歌山駅に改称した以降、和歌山駅周辺も市街地が発達した。そして、和歌山駅の利便性が高まり、1990年代から、市街地の中心は和歌山市駅から和歌山駅へと変化した。現在、和歌山駅東部では、市街地化が急速に進み、開発がさかんである。現在の土地利用について、概観することによって得られた結果を図4にまとめた。商業地区は市街地の中心部、および和歌山駅西口付近とその北西側である。和歌山市は商業機能が衰退傾向であり、特に江戸時代の繁華街の中心であった市街地の中心部の商業地区（ぶらくり丁商店街等）は、1990年代から衰退し、シャッター通りになっているところがある。この付近の活性化が和歌山市の重要な市政課題のひとつである。和歌山城周辺は、今は行政機関や金融機関が多く、官庁事務所地区となっている。和歌山駅と和歌山市駅間は、中間地区となっていて、公共施設と住宅と商店が混在している地域である。和歌山市は官庁事務所機能が強いが、拠点分散しているため、土地利用の分化が進んでいない特徴がある。

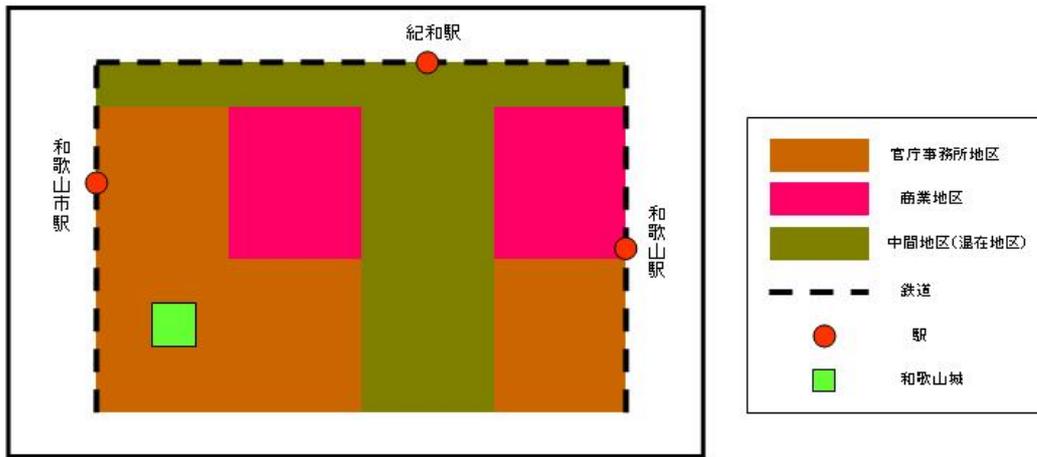


図4 和歌山市中心市街地における土地利用の模式図



写真5 ぶらくり丁商店街



写真6 北ノ新地交差点（中間地区）



写真7 西汀丁から南側をみた景観（和歌山城周辺）



写真8 西汀丁から東側をみた景観（和歌山城周辺）

和歌山駅と和歌山市駅は、駅の特徴についてもみしてみる。和歌山駅と和歌山市駅の利用客数は、それぞれ1日あたり約2万人で、同じくらいである。両方とも和歌山市のターミナル駅である。しかし、近年は地位に差ができて始めている。和歌山駅の方が、利便性が高くなってきている。阪和線の大阪市へ向かう快速電車が整備されているとともに、および海南・御坊方面への接続の役割を果たして、重要な交通拠点になっている。一方、和

歌山市駅も大阪（なんば）方面への電車はあるが、本数の減少により、利便性が低下してきている。和歌山市駅は、和歌山市の玄関として賑わっていたが、現在では、大都市圏の主要路線のターミナル駅としては寂れた感じとなっている。したがって、街の中心駅は和歌山駅となっている。



写真 9 和歌山駅



写真 10 和歌山市駅から南側をみた景観

【6】紀勢本線和歌山～紀伊田辺についていろいろみる

紀勢本線とは、紀伊半島を海沿いに走る路線で、具体的には亀山駅から多気駅、新宮駅、紀伊田辺駅、和歌山駅を経て、和歌山市駅を結んでいる。JR 東海区間は亀山から新宮まで（非電化）である。JR 西日本区間は、新宮から和歌山市駅（電化）で、新宮～和歌山にはきのくに線という愛称が付いている。ここでは、和歌山～紀伊田辺についてみてみた。この区間は、みかんの栽培が盛んな地域で、冬にはみかん畑がみえるところがある。和歌山～御坊は丘陵の間を走る。御坊駅においては、紀州鉄道に接続していて、御坊市の中心市街地と結んでいる。御坊から印南までは山間部を走る。そこから海沿いを通るようになり、紀伊田辺に至る。

人の流動についてみる。私は普通電車御坊行き（113系4両編成転換クロスシート）に乗った。出発直前、向かい側ホームに到着した紀州路快速から御坊行きに乗換えた人が3～4割程度いた。和歌山駅出発時は立ち客が10人程度いた。まず、海南駅で約4分の1の人が降りて、立ち客がいなくなった。さらに箕島駅でも結構たくさんの人が降りて、このときには乗客が約半分になっていた。一方、残りの半分ぐらいの人は和歌山～御坊の全区間乗車した。さらにその半分ぐらいの人は、紀伊田辺行きの電車に乗換えていた。このことから、箕島以北においては大阪と結びつきが強く、定期的に大阪市内まで利用している人が多いといえる。また、年末年始であるため、紀伊田辺や白浜方面へ行く観光客もいることから、長距離輸送も担っているといえる。

ここで、今の電車の運行形態が妥当であるかどうかを、阪和線と合わせて考察してみる。図5は日中の運行形態をまとめたものである。天王寺から日根野までは、高頻度運転になり、全ての列車種別を合わせると、概ね1時間に15本が運行されている。天王寺～日根野は、区間列車が設定されていて、普通電車と快速電車がある。特急『はるか』と関空快速は、日根野から関西空港線に乗り入れる。日根野～和歌山は、運行本数は概ね1時間に7本である。紀州路快速は223系の車両を使用していて、日根野までは関空快速と併結運転を行なっている。この区間では、1～4号車は関空快速で、5～8号車は紀州路快速となっている。日根野駅で切り離しを行い、それ以南では4両編成での運行となる。阪和線と紀勢本線の直通運転についてであるが、朝・夕においては、和歌山から紀勢本線に直通する電車はあるが、日中は設定されていない。紀勢本線の特急についてみる。約1時間に1本、『くろしお』または『オーシャンアロー』が走っている。この特急は白浜・新宮への観光客輸送の役割を果たしていて、283系と381系とともに、指定席の車両が中心の編成になっている。和歌山以南の普通電車についてみる。和歌山～御坊は概ね30分間隔である。主に113系や117系（ともに4両編成転換クロスシ

ート)で運行されている。運行形態は御坊で分かれている。御坊～紀伊田辺は毎時1本程度で、113系2000番台の2両編成転換クロスシートによるワンマン運転が行なわれている。普通電車を地域輸送に専念させる場合、運行形態としては妥当である。しかし和歌山～箕島あたりまでは、大阪まで行く乗客が多く、またこの路線は長距離利用客も多いため、それらのニーズに応える必要がある。実際に、普通電車における阪和線と紀勢本線の直通運転の本数が少ないため、増やしてほしいとの要望がある。そこで、利便性を高めるためには、乗換え回数を少なくする方針で、運行形態を考えるべきであると思う。また、和歌山以南は転換クロスシートに不慣れな観光客の利用者も多いため、ボックスシートの方が良いかもしれない。家族連れの乗客にとっては、そのようにしたほうが利用しやすく、ありがたい。

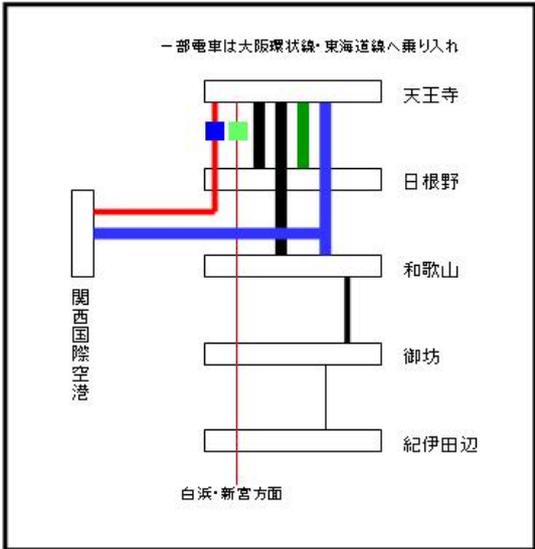


図5 阪和線・紀勢本線（和歌山～紀伊田辺）における運行形態

※小型全国時刻表（2008年8月号）により作成



写真11 113系の転換クロスシート



写真12 117系

紀州鉄道について、詳しくみってみる。街外れにある紀勢本線御坊駅と御坊市街地を結ぶ目的で作られた。運行形態についてであるが、全て御坊・西御坊間の運転で、本数は昼間時間帯で概ね毎時 1～2 本程度である。使用している車両は主にキテツ 1 形で、バス車体をベースとして開発した 2 軸のレールバス「LE-Car」である。そして、これは日本で 2 両だけの営業用 2 軸気動車のうちの 1 両である。ただし、休日等はキハ 600 形が運用に入り、これは近年では珍しくなった古典的気動車として鉄道ファンから人気を集めている。詳細についてはフリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』というホームページを参照していただきたい。
(<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%B4%80%E5%B7%9E%E9%89%84%E9%81%93>)

年末年始の休日であったため、私もキハ 600 系に遭遇した。車内はわずか 2 人しかいなく、利用者は少なかった。



写真 13 キハ 600 形



写真 14 車内の様子

【7】本州最南端—紀伊田辺～新宮—

紀伊田辺～新宮は本州最南端および紀伊半島最南端を走る区間である。紀勢本線においては、和歌山～紀伊田辺は複線区間であるが、ここから先は単線区間である。紀伊田辺から周参見までは、主に山地を走行する。周参見からはトンネル区間が多いが、比較的、海に近いところを走るため、トンネルの合間に海を見ることができる。さらにホームから海を見ることができる駅もある。串本駅は本州最南端の駅で、そこからは北上することになる。大阪と名古屋からみた中間点である紀伊勝浦駅を通り、新宮へ至る。三輪崎から新宮は海と砂浜が絶景である。この区間の普通電車における運行形態をみってみる。運行本数は 2 時間に 1 本程度である。使用車両は、ほとんどが 105 系 2 両編成ロングシート (3 ドア) である。ただし、検査時には 4 トア車を使用することがある。かつては、165 系が主力車両であった。人の流動についてまとめてみる。朝、紀伊田辺から乗車する人は少なかったが、日根野・和歌山・御坊方面から来た電車の乗客が大量に乗換えてきて満席になった。その乗客は白浜駅と串本駅で結構降り、串本～紀伊田原では半減していた。紀伊田原～下里は少しずつ乗客が増え、下里～新宮においては座席が 8 割程度埋まっていた。ただし、紀伊勝浦駅では、10 人程度の乗客が入れ替わっている。新宮駅では、多気方面への電車に乗換える人は少なく、8 割ぐらいの人は改札口方面に向かって歩いていった。それらをふまえたうえで、利用者特性についてみってみる。串本までは日根野・和歌山・御坊方面からの長距離利用者が多く、観光客が中心である。一方、串本から新宮までは、地元の人でもそれなりに利用していて、短距離利用客が主体である。また、紀伊田辺～新宮の全区間の利用者は少なかったことから、観光シーズン以外は短距離利用客が主体となるため、長距離輸送というよりは地域輸送の役割を果たすことになる。(特に白浜～新宮においては、それが顕著に出る。)



写真 15 貫通扉から景観をみる (紀伊富田～椿)



写真 16 本州最南端の立て札



写真 17 湯川駅 (南西方向をみる)



写真 18 三輪崎～新宮

新宮の観光名所である浮島の森と熊野速玉神社について挙げてみる。浮島の森は日本最大の浮島である。島全体と島が浮かぶ沼池の底が植物遺体に由来する泥炭で出来ており、島状の部分では 30~60cm、沼底部では少なくとも 300cm の厚みがあることが確認されている。熊野速玉神社は熊野三山のうちの 1 つである。この日は元日ということで、初詣の訪れる人が多く、賑わっていた。また、敷地内には国の天然記念物に指定されている椰の大樹がある。この木に崇拝している人もみられた。



写真 19 初詣客で賑わう



写真 20 椰の大樹

【8】山と海を気動車が行く—新宮～多気—

新宮～多気は紀伊と伊勢を結んでいる。まず、新宮から私が乗った列車は紀伊長島行きである。新宮～多気における普通列車は、キハ 11 形とキハ 40 形（ともに 2 両編成）で運行されている。私が乗った車両はキハ 11 形 2 両編成であった。そのうち 1 両は 300 番台で、トイレ付きである。キハ 11 形は主に短距離路線で使用されることから、300 番台を除きトイレは設置されていない。しかし、紀勢本線においては、長距離運用が多いことから、このように 300 番台が連結されている。新宮を出発するとすぐに熊野川を渡り、三重県に入る。その後、周参見～新宮と同様、トンネル区間が多いが、比較的、海に近いところを走るので、トンネルの合間に海を見ることができる。特に熊野市駅から大曾根浦駅までは、入り江の最奥部にある集落同士をトンネルで結んでいるため、駅と駅の間では、ほぼ一貫してトンネル内を走っている。一方、ホームから海を見ることができる駅もある。このように、海と山間部の雰囲気両方とも楽しむことができる。乗客の様子については、新宮駅では、10 人程度しか乗らなかった。ほとんどが観光客で、大半の人が新宮～紀伊長島の全区間乗車した。ところで、終点の紀伊長島駅についてであるが、列車運行上の重要な役目を果たしており、普通列車は車両の増結や切り離し、特急待避や行き違いの待ち合わせ等をする。待避線となっている 3 番線に入り異常に長時間停車する列車が多い。私が乗ったのは 330C 列車で、かつては多気行きになっていて、紀伊長島駅で 1 時間 44 分も停車していた。現在は、紀伊長島から先は約 95 分後に当駅始発多気行きが設定され、運転が分断されたかたちになった。

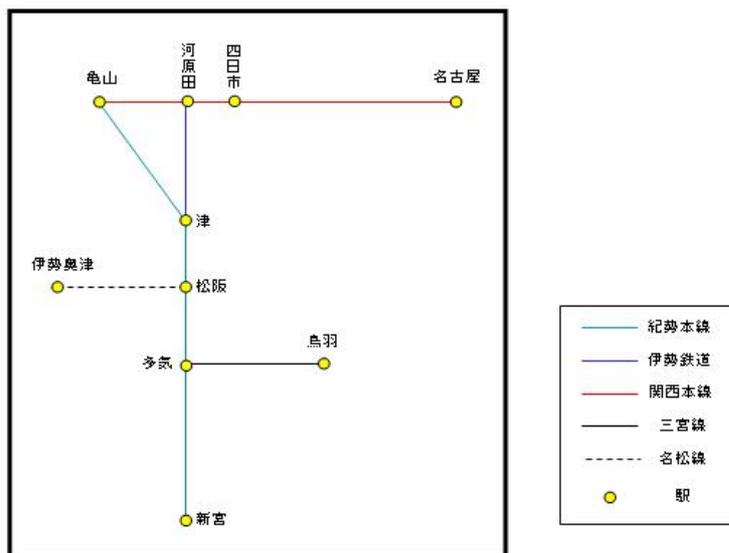


写真 21 キハ 11 形 300 番台の車内



写真 22 熊野市駅～大曾根浦駅も時々海が見える

紀伊長島～多気は特急『ワイドビュー南紀 82 号』（臨時列車）に乗車した。そこで、特急『ワイドビュー南紀』についてみる。運行区間は名古屋～新宮（紀伊勝浦）で、1 日 8 本（上下線合わせて）出ている。また、繁忙期には数本程度臨時列車が増発される。私が乗ったのも臨時列車に該当するものである。使用車両はキハ 85 形で、主に 3 両編成で運行される。自由席は 3 号車、指定席が 1・2 号車である。繁忙期には増結され、4～6 両編成になる。ただし、増結されても自由席は 1 両で、3 号車に設置される。年末年始であるため、増結されていて、6 両編成で運行されていた。混雑の状況についてであるが、自由席の着席率は 4 割程度で、あまり混んでいなかった。利用者は観光客が中心で、長距離乗車する人が多い。それから、キハ 85 形は電車に匹敵する性能の気動車である。実際に乗ったところ、紀伊長島～多気は海から離れ、山沿いを走っているが、まだ余力のあるような感じであった。

新宮～多気までの全体の利用者特性をみる。普通列車も特急列車も途中駅で降りる人は少ない。列車の運用からみると、普通列車においても、長時間の乗車を前提に運用されている。そのことから、長距離利用者が主体で、観光客が中心であるといえる。



写真 23 紀伊長島駅（新宮・尾鷲方向をみる）



写真 24 キハ 85 形（多気駅）

【9】快速『みえ』名古屋行きに乗ってみて…

多気駅から私が乗った快速『みえ』名古屋行きについてみる。この電車は鳥羽から津までが紀勢本線、津から河原田までが伊勢鉄道を通り、河原田から関西本線に入り、名古屋に至る。運行間隔は概ね 1 時間に 1 本である。使用車両はキハ 75 形で、主に 2 両編成で運行される。ただし、金曜日と土曜日と日曜日および繁忙期には、4 両編成で運行されている。年末年始の繁忙期であるため、増結されていて、4 両編成で運行されていた。名古屋・多気間における停車駅は、特急『南紀』とほぼ同じである。また、キハ 75 形もキハ 85 形と同等の性能を有する。実際に乗って体感したところ、加減速はスムーズであった。また区間によっては、120km 近くのスピードを出していて、それを楽しむことができた。乗客の様子についてみる。今回は指定席に乗ったが、多気駅停車時に自由席を覗いたところ、ほぼ満席であった。ほとんどの利用客が名古屋まで行った。この日は元日ということで、伊勢神宮への初詣客が多いということもある。普段は名古屋から三重県の各都市への速達輸送を担っている。沿線景観についてみる。伊勢平野と濃尾平野を結んでいて、田園地帯が広がっている。特に多気～河原田は、松阪駅・津駅周辺を除くと、広大な田畑が広がっている。河原田～富田は工場が広がっているところがある。また、この区間は工場の煙突が見え、四日市市が工場の街という雰囲気を出している。桑名駅南では、軌間 762mm の三岐鉄道北勢線、1067mm の関西本線、1435mm の近鉄名古屋線と、3 種の軌間の異なる路線が並ぶ姿を眺められる踏切がある。そして桑名～弥富では、近鉄名古屋線と並行して揖斐川と長良川と木曾川を渡り、愛知県に入る。弥富駅は地上で日本一低い駅である。そこを過ぎると市街地の割合が増加し、名古屋に至る。



写真 25 伊勢鉄道の沿線景観



写真 26 四日市の工業地帯を走る



写真 27 キハ75形



写真 28 車内の様子



写真 29 おまけ (多気駅の東側→縦と横の倍率を変化させてみると、広大な田んぼがきれいである)

【10】名古屋から三島までについて (旅行記)

名古屋からは東海道線に乗った。三島までは全て 313 系に乗車した。この日は着席率が概ね 6~7 割程度で、あまり混雑していなかった。そのため、比較的に快適に移動することができた。いつもこのぐらいの混雑度であればいいのになあと思った。普段は浜松近辺や静岡近辺では、混雑が激しくなることがあるからである。まず、名古屋から私が乗ったのは、特別快速豊橋行き の 6 両編成の電車で、座席は転換クロスシートであった。あと、理由は分からないが、3 分程度遅れていた。名古屋地区の快速電車は表定速度が日本最高峰であることから、そのスピードを楽しんだ。スピードを出した結果、豊橋には定刻通りに到着した。その後、豊橋・浜松・静岡で乗換え、三島に帰った。ちなみに豊橋から三島までは、全てロングシートであった。



写真 30 313 系



写真 31 三島到着（右に E231 系グリーン車が見える）

【11】電車からみる紀伊半島の特徴

紀伊半島の鉄道に関することを分析することにより、紀伊半島の特徴を考察した。紀伊半島の鉄道についてであるが、主に阪和線と紀勢本線と伊勢鉄道と関西本線（河原田～名古屋）を中心にまとめてみた。

紀伊半島では（阪和線の一部を除く）、2～4 両編成が主体である。座席は中長距離利用者向けのクロスシートが中心であるが、紀伊半島の先端部分（紀伊田辺～新宮）は短距離利用者に向いているロングシートである。運行形態は、JR 西日本側では細かく分けられていて、JR 東海側は大まかである。電車の本数は、紀伊半島の南東部が 2 時間に 1 本程度の運行で少なく、一方北西部が 5 分に 1 本の高頻度運転で一番多い。利用者特性は、大都市に近いところにおいては、通勤・通学・買物客が中心で、中間部分は紀伊半島の先端部分に行く人、もしくはそこから帰る人の長距離利用者が主体となり、先端部分では地元の人を主体とした短距離利用者が多いことが特徴である。

紀伊半島北部は、大阪市（約 265 万人）や名古屋市（約 225 万人）や堺市（約 80 万人）等の大都市があり、大規模な中心業務地区（C.B.D）が形成されている⁴⁾。そして、そこからペットタウンとして住宅地が広がり、駅周辺では開発が進んでいる。南下すればするほど、田畑の割合が増加していく。一方紀伊半島南部では、主に山間部を走行し、トンネル区間が多い。しかし、比較的、海に近いところを走るので、トンネルの合間に海を見ることができる。したがって、海と山の両方とも楽しむことができる。また、鉄道沿線上には海水浴場や温泉があり、リゾート施設が多くある。

これらのことをふまえて、紀伊半島のそれぞれの鉄道路線の果たしている役割について、図 7 にまとめた。紀伊半島北部は、大阪市又は名古屋市の大都市近郊輸送を担っている。中間部分は紀伊半島の先端部分に行く観光客、もしくはそこから帰る観光客が主体である。ただし、地元の人でも少なからず利用しているので、地域輸送の役割も果たすことになる。先端部分は短距離利用者を中心とした地域輸送が主体となる。ところで JR 東海区間は、運行形態が分かれているところを境目に、沿線の特徴や果たしている役割も変化し、区間ごとの役割分担ができていない。それは運行形態を必要以上に細かく分けられているからである。【6】で挙げたように、乗換え回数を減らすべきである。

紀伊半島における地域特性をまとめてみる。紀伊半島北部は、大阪市や名古屋市などの大規模な中心業務地区があり、日本の中枢機能の役割も果たしている。その周辺部は大都市の影響を強く受け、住宅地が形成されている。一方、紀伊半島南部は自然豊かで、海水浴場や温泉等のリゾート施設が数多くあり、観光地となっている。行楽シーズンには、各地域から観光客がたくさん訪れる。

導かれた結論は、一般常識程度の知識ではあるが、やはり鉄道と地域形成は関連性が強いということができる。これに関しては、「日本列島横断の旅—関東甲信越編—」の【11】にまとめてある。

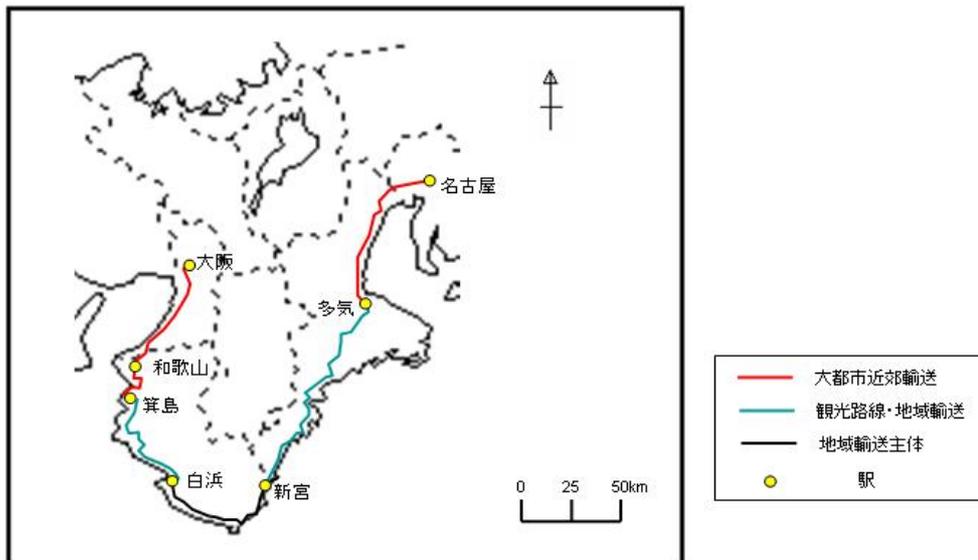


図7 紀伊半島における各区間の果たしている役割

注

- 1) 地理学的には、このような都市のことを複核都市という。
- 2) 阪和線沿線における大阪市への通勤・通学率が和歌山市以外、5%以上であった。
- 3) 2008年現在
- 4) 各都市とも2008年現在の人口である

参考文献・参考ホームページ

- ・和歌山県（2007）：『和歌山都市計画区域マスタープラン』和歌山県.P62.
- ・永野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.
- ・山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.
- ・フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- ・えきから時刻表
- ・筆者作成の日本列島横断旅—関東甲信越編—