

鉄道関連からみた大阪南部のベットタウン

大阪南部は大阪への通勤・通学者が多い地域のうちの1つである。そんななか、阪和線と南海本線が平行していて、競合関係になっている。そこでそれぞれの路線を比較し、地域特性をみてみた。

【1】概要

大阪南部のベットタウンを鉄道から考察してみようと思う。対象地域は泉州から和歌山にかけてであり、大阪への通勤・通学者が多い地域のうちの1つである。西側には大阪湾が広がっていて、大阪と和歌山県境付近においては和泉山脈が横たわっている。大阪府側（泉州）は大阪平野が広がっていて、和歌山県側は和歌山平野となっている。

泉州から和歌山にかけて通っている主要鉄道は、阪和線（紀州路快速）と南海本線である。（図1）そこで、阪和線（紀州路快速）¹⁾と南海本線について、各種資料を使用し、その地域の様子を分析してみた。そして、その結果を比較することで、大阪南部のベットタウンを考察してみた。最後にそれらのことから泉州から和歌山にかけての鉄道の改善点について思ったことを記載してみた。

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「鉄道からの地域分析」に定義してあるので、それを参照していただきたい。

まず、対象地域の人口の特徴をみる。人口が多い地域は対象地域北部である大阪市と堺市で、いずれも政令指定都市である。堺市より南では、概ね人口5万～10万人規模の都市が並んでいる。そして県境を越え、阪和線と南海本線のターミナル駅のある和歌山市は、人口は約37万人で²⁾、和歌山県の県庁所在地である。

2005年国勢調査報告により、対象地域における大阪市内への通勤・通学率を算出したところ、ほぼ全域が通勤・通学率が5%以上で、大阪への通勤・通学圏である。

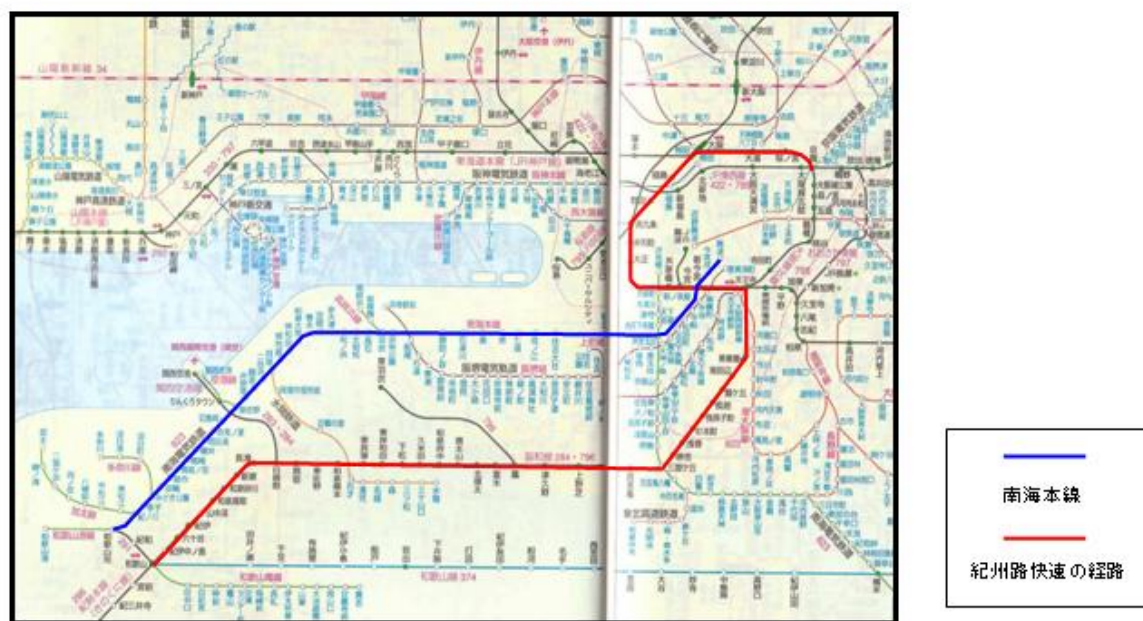


図1 紀州路快速と南海本線の経路図

【2】 阪和線

今の電車の運行形態については、紀勢本線（和歌山～紀伊田辺）と合わせて考察してみる。図2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。

阪和線のメインとなる紀州路快速とは、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1）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。

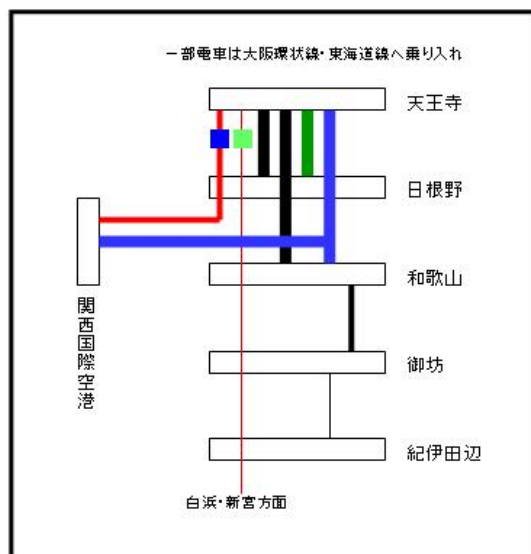


図2 阪和線・紀勢本線（和歌山～紀伊田辺）における運行形態

※小型全国時刻表（2008年8月号）により作成



写真1 紀州路快速 (223系)



写真2 阪和線各駅停車 (103系)



写真3 天王寺～堺市駅



写真4 日根野～和泉砂川

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。

人の流動についても、紀勢本線（和歌山～紀伊田辺）と合わせて考察してみる。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。和歌山駅においては、御坊方面行きに乗換える人が3～4割程度いる。そして、海南駅と箕島駅で結構たくさんの方が降りた。一方、残りの人は和歌山～御坊の全区間乗車した。さらにその半分ぐらいの人は、御坊駅にて紀伊田辺行きの電車に乗換えていた。阪和線内においては、ほぼ全域が大阪への通勤・通学圏であるにもかかわらず、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。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く、まだ通勤路線としては完全ではない。一方、箕島以北においては、定期的に大阪市内まで利用している人が多いといえる。和歌山市よりも南に位置する海南市や有田市あたりまでは、大阪と結びつきが強い。また、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。

これらをまとめると、阪和線は紀伊半島南部への観光客の輸送と、大阪市の近郊輸送を担っていて、長距離輸送と短距離輸送を両立させている。大阪に近ければ近いほど、通勤・通学・買物客が多くなり、遠ければ遠いほど観光路線としての特色が強まる。

最後に、今の電車の運行形態が妥当であるかどうかを考えてみた。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。

【3】南海本線

南海本線は難波駅と和歌山市駅を結んでいて、紀勢本線より海側を通っている。難波～岸里玉出は高野線と併合して走っている。そこから南下し、住ノ江を通り、大和川を越えると堺に至る。また、難波～堺は時々中高層ビル・マンションを見かける。堺～岸和田は住宅地が中心である。岸和田からは、急に田畑が目立つようになる。特に尾崎～みさき公園は、非都市的土地利用（主に田畑）の割合の方が高い。ただし、駅周辺は住宅地になっていて、開発が進んでいる。みさき公園～紀ノ川は山間部を走り、特に大阪府と和歌山県の県境には孝子峠があり、阪和線と同様にかなりの勾配になっている。今、孝子と紀ノ川の間に和歌山大学前駅を建設中であり、それに伴って山側に 1.2km に亘って新線を敷設している。その区間の東側をみると、工事の様子をみることができる。紀ノ川からは和歌山平野に入り、和歌山市駅に至る。堺・泉大津・岸和田・泉佐野の主要駅においては、高層ビルが建っていて、駅周辺は栄えている。



写真5 難波～堺



写真6 岸和田～泉佐野

図3（次のページ参照）は南海本線の日中の運行形態をまとめたものである。日中の運行形態は関西国際空港行きとみさき公園・和歌山市方面行きの2系統に分れている。そして、それぞれ特急と区間急行系統と普通が1時間に2本ずつある。あと、朝・夕は急行が加わる。使用している鉄道車両は、『サザン』の指定席を除き、座席がロングシート（一部車端部ではクロスシート）のものである。和歌山市方面行きの特急は、速達性を重視していて、難波から和歌山市までの所要時間が1時間である。『サザン』の愛称が付いているものと付いていない電車があり、付いている電車（特急『サザン』）は8両編成で、自由席と指定席がそれぞれ4両ずつとなっていて、付いていない電車は全車自由席で6両または8両編成で運行される。『サザン』の指定席には10000系電車リクライニングシートが使用されている。区間急行系統は難波から関西国際空港行きとみさき公園行きがある。難波から泉佐野まで快速運送を行い、泉佐野以南においては各駅停車となる。基本的に6両編成で運行され、空

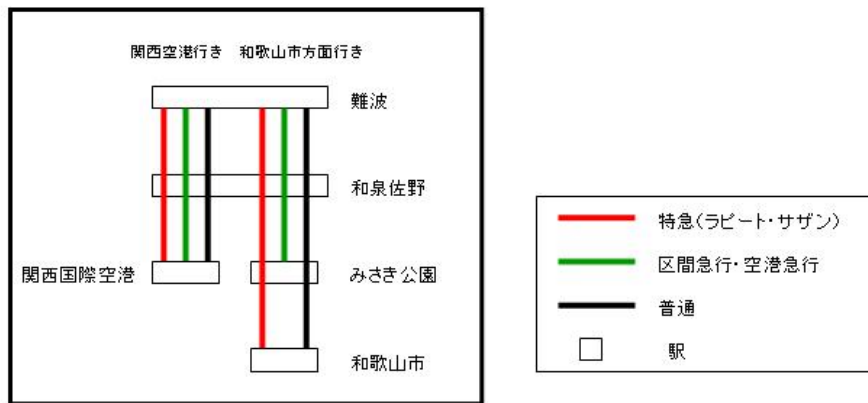


図3 南海本線運行形態（日中）

港急行の一部は8両編成の運用となる。普通電車は難波から終点の和歌山市までの全区間運行されていて、4両または6両編成での運用となっている。あと、急行は特急並みの速達列車で、難波～和歌山市における所要時間が特急と5分ほどしか変わらない。

この路線の役割について試してみる。特急電車は大阪から沿線各都市への輸送、普通電車は近距離輸送が中心になっている。多機能的な役割を果たしているものは区間急行であるので、利用状況について詳しくみてみた。難波・新今宮・天下茶屋の各駅で乗車し、天下茶屋出発時において、着席率が110%程度になった。天下茶屋～貝塚は着席率が100%前後で推移したが、乗客の入れ替わりが各駅で1～2割あった。その区間において、短距離利用客も見かけた。一方、泉佐野以南においては少しずつ乗客が減少していき、難波・新今宮・天下茶屋の各駅から乗車していた客も結構いた。そのことから区間急行は沿線の近距離輸送と大阪方面から泉南地域への輸送の両立を果たしている。したがって、南海本線は大阪への通勤路線と沿線の地域輸送の役割を果たしているといえる。またかつては、南海フェリーの接続列車としての役割も果たしていたが、現在は南海フェリーに接続する和歌山港行きの電車が1時間に1本になり、四国連絡路線としての性格は薄れた。

ここで、南海本線の運行形態は妥当であるかどうかを考察し、課題を挙げてみる。今までの分析から、日中に関しては、運行形態はある程度適正であることがいえる。しかし、疑問に思ったことが1つあり、それはなぜ普通電車は全区間運行されているが、区間急行はみさき公園止まりであるかについてである。普通電車よりも上位種別である区間急行が和歌山市行きで、普通電車がみさき公園止まりにしても問題はないはずである。あと、個人的には特急『サザン』を座席指定制であると、乗る前から座席が決められてしまうので、座席定員制またはJR東日本のようなグリーン車自由席にして運用したほうが、乗車してから席が選べて良いと思った。

表1 乗客数の状況に関する早見表

区間	乗客数の状況
難波・新今宮・天下茶屋～貝塚	混雑して、立ち客もいる
貝塚～尾崎	着席率 50%～100%
尾崎以南	着席率 50%未満

※乗客数の変化の傾向を示したものであるため、車両数や時間帯によって異なることがある。



写真 7 区間急行難波行き (1000系)



写真 8 特急『サザン』(10000系)

【4】大阪南部のベットタウンの特徴

今まで、阪和線（紀州路快速）と南海本線についてそれぞれ考察してきたが、この2つの路線を比較することによって、大阪南部のベットタウンをみてみた。

路線の役割について比較してみる。電車の運行形態については両路線共に似ている。電車の本数は関西空港よりも北が多く、関西空港に乗り入れる電車が多数あり、南は本数が少なくなっている。列車種別をみても、名称は違うものの、快速（急行）系統のものと各駅停車がそれぞれあり、共通している。そのため、電車の運行形態だけでは、路線の役割を比較することが難しいので、乗客の利用者特性も考慮してみることにした。阪和線は快速電車において、三国ヶ丘と和泉府中はたくさんの人が下車するが、和泉府中から和歌山までは、途中駅で降りる人は少なく、和歌山駅においては、御坊方面行きに乗換える人が3~4割程度いた。そのことから阪和線は大阪への通勤輸送を担っているが、紀伊半島南部への観光客の輸送の役割も果たしていて、長距離輸送と短距離輸送を両立させている。一方南海本線は、難波・新今宮・天下茶屋～貝塚は座席が満席で混雑している状態が続き、急行系統の電車においても、各駅で乗客の入れ替わりがあった。泉佐野以南においては乗客が減少する傾向がある。南海本線は大阪への通勤路線と沿線の地域輸送の役割を果たしている。このことから、両路線において、大阪への通勤路線としての役割を果たしているといえるが、南海本線の方がその傾向が強い。近距離輸送においては、阪和線より南海本線の方が上であるといえる。一方、長距離輸送の役割も果たしている阪和線は、和歌山においては優勢である。その理由は、和歌山から大阪までの所要時間は南海本線と阪和線はさほど大きく変わらないが、電車の本数と車内設備（南海本線普通車はロングシートであるが、紀州路快速223系は転換クロスシート）は阪和線の方が上であるからである。

これらを踏まえて沿線地域の様子についてみる。両路線とも、大阪に近いほど市街地が発達していて、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という共通点をもっている。そして、沿線都市の中心市街地については、南海本線の方にある傾向がある。阪和線沿線は、通勤路線としては完全ではないため、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。一方、南海本線は堺・泉大津・岸和田・泉佐野の主要駅においては、高層ビルが建っていて、駅周辺は栄えている。ただし、例外的に和歌山においては、阪和線と和歌山駅の方が栄えている。和歌山駅と和歌山市駅について比較してみる。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。以前は和歌山市駅でも、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。



写真 9 和歌山市駅から南側をみた景観



写真 10 和歌山駅西口の景観

【5】改善点

最後に、大阪南部のベッドタウンにおける鉄道の改善点について考察した。阪和線においては、人口減少の今の時代、沿線地域開発というよりは、JR の得意とする中距離輸送の強化を行なったほうがいいかもしれない。実際に和歌山～箕島あたりまでは、大阪まで行く乗客が多く、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、日中も 1 時間に 1 本紀勢本線の箕島まで運行される快速電車を設定してみたらどうだろうか。快速の天王寺以南における停車駅は、堺市・三国ヶ丘・和泉府中・熊取・日根野・和泉砂川・紀伊・六十谷・和歌山～箕島の各駅を想定してみた。天王寺から和歌山までの所要時間は 55 分程度にしたいので、停車駅を従来の紀州路快速より若干減らすとともに、箕島まで 8 両編成対応ホームにすることで、全区間増解結しなくてもいいようにすることにより、増解結による時間のロスをなくすようにした。また、長距離運用はそれなりに需要もあると思うので、途中で切り離しをしなくてもいいと思った。さらに、箕島で普通電車白浜行き（113 系 4 両編成）を設定することにより、観光客輸送としての役割ももたせるようにした。以上のことを和歌山以南の普通電車における運行形態としてまとめてみた。（図 4）

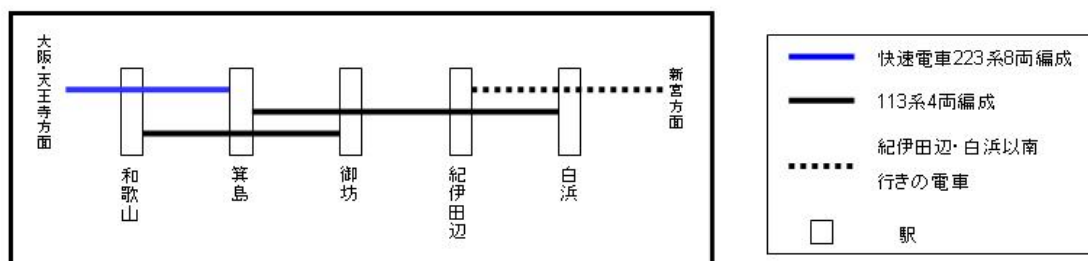


図 4 和歌山以南の普通電車における理想的な運行形態

一方、南海本線は大阪への通勤路線と沿線の地域輸送の役割をより一層果たすべきであると思う。そのことから、普通電車よりも上位種別である区間急行が和歌山市行きで、普通電車がみさき公園止まりにして、区間急行に、より一層重要な役割を果たしてもらふことにする。それとともに、日中利用者の少ない特急『ラピート』の運行を見直して、その一部列車を和歌山市方面への急行列車に置き換えて、南海本線の輸送強化に努めるべきである。そのようにすれば、泉佐野以北の混雑を緩和することができ、利便性が高まる。やはり、南海本線のような私鉄は短距離輸送や地域輸送が得意なので、今の沿線地域の利便性を高めるべきである。

したがって、JR は中距離輸送の強化、南海電鉄は地域輸送を強化し、それぞれ自社が得意とする分野を伸ばし、大阪南部のベッドタウンを発展させるべきであると思う。

注

- 1) 大阪環状線京橋駅から天王寺駅を経由し、ここから阪和線に入り、和歌山駅へ行く列車種別
- 2) 2009年現在

参考文献・参考ホームページ

- ・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
- ・筆者作成の鉄道からの地域分析
- ・筆者作成の紀伊半島一周の旅