

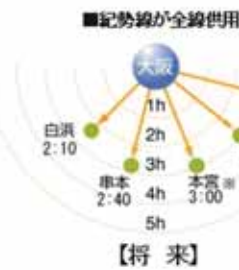


▲世界遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」は、和歌山県、奈良県、三重県にわたる熊野三山、高野山、吉野、大峰の三霊場と参詣道で構成されています。

先だつての国土開発幹線自動車道建設会議において、新しい整備手法「新直轄方式」で田辺から白浜間の14kmが具体的に着手することになりました。先端的那智勝浦道路の約9kmもあと2年後くらいには開通します。部分的な開通ではあります。これをいかに早く整備していくかが課題であり、現在の紀伊半島の弱点だと言えます。

もう一つの弱点は地震の問題です。東南海・南海地震が30年以内に5割または6割の確率で発生するという事です。地震以上に恐ろしいのが津波です。串本の先端では場合によれば8m以上の津波が発生する恐れがあります。津波によって紀伊半島の外周である国道42号が水に浸かると、安心して観光客が来る事ができないという話があります。

高速道路は当然津波より高いところを通っていますので、救援も



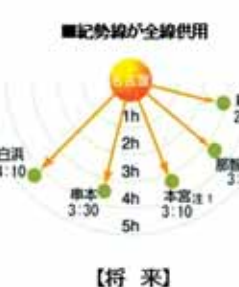
※は国道311号を利用した場合の所要時間  
紀勢線を利用した場合は設計速度80km/hで設定し所要時間を算出  
現道は道路時刻表より所要時間を算出

▲大阪から紀南地域への所要時間を過去から現在、将来にわたり比較。



▶「シニニックバイウェイ」活動の行政の役割や重要性をお話しました。

大阪と名古屋からの紀伊半島への高速アクセスの状況は、図に示している通りです。高速道路の広域なネットワークを整備すること



注1は国道311号を利用した場合の所要時間  
注2は大阪まわりの所要時間  
紀勢線を利用した場合は設計速度80km/hで設定し所要時間を算出  
現道は道路時刻表より所要時間を算出

▲名古屋から紀南地域への所要時間を過去・現在と将来にわたり比較。



▲日本一の梅の産地、紀南地域には美しい梅林風景が初冬に広がります。



▲日本のナショナルトラスト運動の発祥地「天神崎」。

がとても重要だと分かります。そのようなインフラ整備を地域整備にどのようにつなげていくかが大切です。「シニニックバイウェイ」は決して良い景色をつくることではありません。地域おこしの活動そのものが「シニニックバイウェイ」だと思っています。その土地の自然と歴史、それによって育まれてきた文化、それらに花の咲いた風土、風景、地域

「シニニックバイウェイ」ということを勉強すればするほど、非常に間口の広い事業だと感じています。田辺市が昨年5月に合併して近畿地方で一番面積の大きな市になりました。そういうところからも紀南地域には良い風景がたくさんあり、多彩な顔をもつ景色があります。「シニニックバイウェイ」という事業を活用して、どのように地域と地域をつなげていくのか、どのように維持していくのが課題だと思っています。一つにつながって

**パネリスト**



**多田 稔子**氏  
連合市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会 田辺市観光協会  
和歌山大学教育学部卒業。2005年より現職。

いる道、道路という概念を取り入れながら、地域間の活動も一つにつなげていくということが、新しい地域のあり方であるような気がします。世界遺産に登録された一つの価値の中に「文化的景観」ということがあります。自然遺産でも文化遺産でもなく、人間が長い年月をかけてきた営みの中で、暮らしとかが風景が融合した遺産だと解釈しています。そういう認定を受けているので、私たちの地域は暮らしがそのものが価値あるものだと思っています。そういう価値観をもって「シニニックバイウェイ」というものを紀南地域で活用していければと思います。そして、紀南らしさとは何なのかということ、住んでいる私たち自身がまず再認識する必要がある。皆さんで再認識し共有していく必要があるのではないのでしょうか。

道路という概念を取り入れ地域を「シニニックバイウェイ」は新しい地域のあり方。