

LRT推進を目的とした市民団体の活動に関する研究*

Research on the civic organization's aiming at LRT introduction activity *

田畑喜功**・平田暁彦***・三星昭宏****

By Yoshikatu TABATA**・Akihiko HIRATA***・Akihiro MIHOSHI****

1. はじめに

近年のモータリゼーションの進展によって、都市部を中心とした様々な都市交通問題が発生している。このような中、地域住民に配慮したまちづくりへの重要性が高まり、市民の積極的参加により公共交通を充実して、自動車交通を見直そうとする動きが出てきている。その公共交通政策の1つに欧米で50都市以上が都市交通問題の解決に成功を収めている、LRT（新型路面電車）の導入がある。

このような背景から、日本各地で多くのLRT導入推進団体が、都市交通問題の解決や高齢者・障害者のモビリティ確保に向け、市民の足としての新しい公共交通、LRTの導入実現を目的として様々な活動を行っている。そこで本研究では、全国にあるLRT導入推進団体の中から、活発に活動を行っている7団体を行政・企業・市民との関係、また組織としての活動実態を把握し、今後これらの推進団体が、どのような推進活動を行っていくべきかを提案することを本研究の目的としている。

2. 調査概要

本調査は、平成13年10月～平成13年12月において、表1に示した通りの7団体に対して、ヒアリングによる調査を実施した。調査を行った団体名・調査日に関しては以下に示す(表1)。

*キーワード：公共交通計画，地区交通計画，市民参加

** 学生員 近畿大学大学院総合理工学研究科環境系工学専攻

(〒577-8502 東大阪市小若江3-4-1,

TEL06-6730-5880(内線:4271)、FAX 06-6730-1320)

*** 学生員 近畿大学大学院総合理工学研究科環境系工学専攻

**** 正員 工博 近畿大学理工学部社会環境工学科

表1 調査対象団体と調査日

団体名	調査日
LRTさっぽろ	12月8日
路面電車と都市の未来を考える会・高岡	12月11日
ふくい路面電車とまちづくりの会	10月21日
今出川通りに路面電車を走らせる実行委員会 枚方・LRT研究会	11月27日
路面電車と都市の未来を考える会・岡山	12月18日
マドンナ電車からまちづくりを考える会	12月13日

3. 各団体の組織の特徴

各団体の特徴を以下に示す。また、各団体の今後の課題と方針については表2に示す。

(1) LRT さっぽろ

将来の札幌市におけるまちづくりの1つの手段としてLRTを捉えている。『市民のシンクタンク』としてメンバーは少人数ながらまちづくりの専門家がそろい、LRT中心のまちづくりへの提言活動を行う必要な知識、情報を得ることができる体制である。

(2) 路面電車と都市の未来を考える会・高岡

廃線の危機にあった万葉線の存続、また存続決定後も更なる活性化等を目的とし、出前フォーラム『らくだキャラバン』や路面電車を利用したイベントなどにより、組織を拡大している。また設立に高岡市が関わり、中心メンバーに市職員がいる。

(以下 RACDA 高岡と略)

(3) ふくい路面電車とまちづくりの会

路面電車・福井鉄道を中心とした公共交通の活性化を目的としている。新しい団体であり、学生も多く、会員構成の幅広い活動を行うための組織作り力を入れている。

(以下 ROBA の会と略)

表 2 各団体における今後の課題と方針

団体名	今後の課題・方針
LRTさっぽろ	市民運動をどのように展開していくか
RACDA高岡	万葉線存続後の更なる活性化と市民のための公共交通システムとアメニティ豊かなまちづくり
ROBAの会	京福電鉄存続運動活動
今電会	組織として核となる人、組織を巻き込んでいくこと
枚方・LRT研究会	会員拡大へ向けた市民へのアピール
RACDA岡山	事業に応じて使い分けられるような組織の形成
マドンナリンク	提言活動を進めていくことと活動資金の確保の観点から法人会員の増員

※各団体名は一部略称表記

(4) 今出川通りに路面電車を走らせる会

今出川通・白梅町と出町柳の 4km 区間に LRT の導入を目的としている。会員構成は市民中心で、その他には市議会議員、市職員、コンサルタントなどがある。会員の持つ人的ネットワークやイベント活動から新たに会員を獲得している。(以下今電会と略)

(5) 枚方・LRT 研究会

慢性的道路渋滞の解決手段として導入を提案している。学識経験者、市民だけでなくコンサルタントや市外からの会員も多い。現在に至るまで、調査研究中心の活動を行ってきている。

(6) 路面電車と都市の未来を考える会・岡山

市内の路面電車の環状化を目的とし、数多くのフォーラム、出版した『路面電車とまちづくり』などから賛同を得た人の入会より大規模な団体を作り上げた。また、商工会議所との協働、他団体とのつながりが強いことも特徴である。(以下 RACDA 岡山と略)

(8) マドンナ電車からまちづくりを考える会

学術的色彩の強い『えひめ地域環境研究会』から多くの市民が参加できる別組織として立ち上げられた。グッズなどの物づくりをするマニファクチュアリング部会も存在する。女性会員が全体的に多く大きな力となっている。(以下マドンナリンクと略)

4. 各団体における市民と行政との関係

各 7 団体の特徴と活動履歴から、縦軸を各団体と行政とのかかわり、横軸を市民とのかかわりとして、市民と行政との関係について分析してみる。以下の図 1 はヒアリング調査から筆者が主観的に導き出したものである。

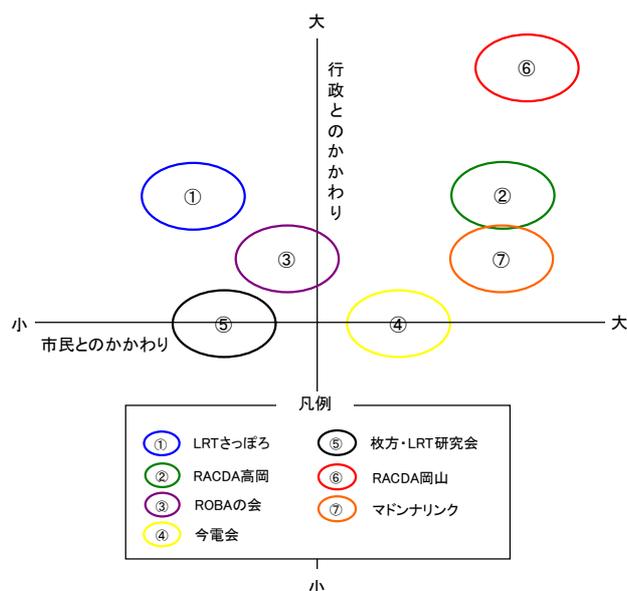


図 1 各団体における市民と行政との関係

行政・市民とのかかわりが強い団体の特徴として、
 ①行政が積極的に団体に参加している
 ②商工会議所との繋がりが強い
 ③具体的な提言書を作成している
 ④イベントを定期的に行い市民からの賛同を得ている

などである。この結果をもとに、特徴的であった RACDA 岡山・LRT さっぽろについて、団体と各機関との相互の関係について次章で述べていきたい。

5. 運動論的視点からの各機関との相互関係

本章では、特徴的であった 2 団体の行政・企業・各団体や市民に対してのアプローチ、また力をいれている活動について述べていく。以下の図 2, 3 はヒアリング調査から各機関との相互関係を導き出したものである。

(1) LRT さっぽろ

行政・企業・各団体へのアプローチとして、札幌の現状から、LRT 導入後まで踏み込んだ具体的方策を提示した計 160 ページに及ぶ提言書の作成は大きな効力があった。この提言書については、市議会議員に対して説明も行っている。またホクサイテック財団から補助金を受け、20 カ国 97 都市の現地調査から、会員それぞれの専門性を生かした綿密な研究は、市や企業への関心を寄せた。

市民へのアプローチは、いいプランに人が集まるという会の考えから、特にイベントなどによるアプローチは行われていないが、最近では、他で行われているイベント等に参加したり、サポーター会員の募集を検討したりしている。

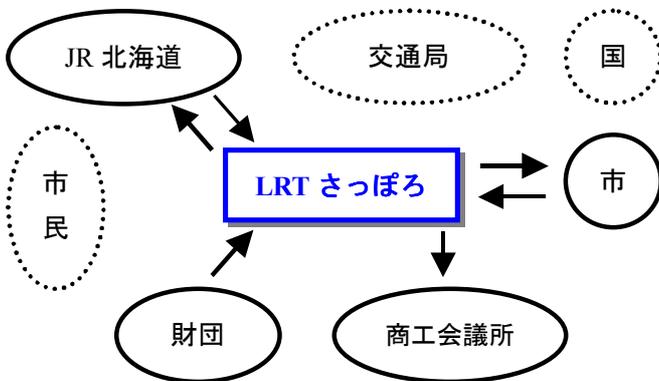


図2 各機関との相互関係図 (LRT さっぽろ)

(2) RACDA 岡山

特に行政と市民共にかかわりの強い、「RACDA 岡山」は、商工会議所と協働で活動を行っており、多くの人の協力を得ているため、非常に規模の大きなものとなっている。

行政・企業に対するアプローチとしては、随時情報を配信している点であり、特筆すべき点として、募金・署名活動を行い約 530 万円の募金と約 9 万 7000 人の署名を集め、市長に提出している。これらの活動を通して、岡山トランジットモデル研究会設立の際には、行政の協力を得ている。このような団体の活動に行政や警察が参加してくるのは、商工会議所の力が大きいといえるだろう。

市民に対するアプローチとしては、商工会議所と共に丹念な情報配信、イベントやフォーラムの定期的な積み重ねにより、交通や路面電車に対する意識は高いものとなっている。上記でも説明した募金・

署名活動の結果がそれを証明しているであろう。

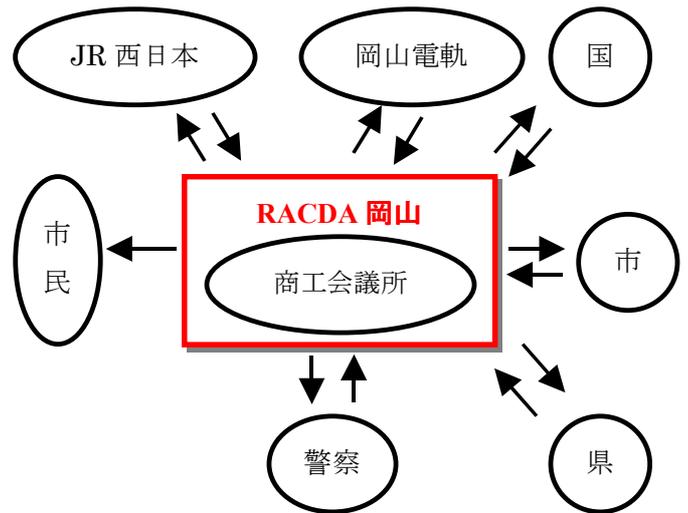


図3 各機関との相互関係図 (RACDA 岡山)

6. まとめ

前章で示した 2 団体の各機関との相互関係とその他 5 団体との活動経緯から、本研究を以下の 3 つの観点からまとめ、今後の LRT 推進団体が目指すべき活動について考察する。

(1) 調査研究

「LRT さっぽろ」の提言書。当初から調査研究に活動の重点を置いている「枚方・LRT 研究会」のように、LRT 導入を目指す市民団体としては、自らの地域、欧米視察等を生かした LRT やそれにかかわる都市交通施策に対する研究は必要不可欠であり、市民・行政へのアプローチ面での理論的裏づけが必要である。また、会としての方向性を見いだす研究結果は、実現へ向けての大きな前進になりうる。

(2) 行政・交通事業者・警察への働きかけ

先にも述べたが「RACDA 岡山」のように商工会議所の役割は大きいといえる。行政が LRT の導入を検討し、決定する以外実現は不可能であり、またこうした交通システムを運営する交通事業者の理解を得ない限り、運行は不可能である。導入には既存の交通システムの変更を要するため、交通管理者である警察にも理解を得る必要がある。

以上の 3 者における働きかけを行っていく上で、団体のみ活動には限界がある。次節でも述べる市

民への世論形成をなし、共に 3 者に訴えかけていくことが重要である。

(3) 市民の世論形成

現在の自動車に依存した社会から、LRT導入を推進していくためには、都市交通問題対策としての面からだけでなく、LRTの多様な利点を広く市民に訴えかけていく必要がある。そのため、今後の市民の世論形成にあたっては、イベント、出前フォーラム等を積み重ねていく必要がある。その際には要となる人物や組織に団体の趣旨を理解してもらい、そのパイプを用いて市民にアプローチをかけた方が効率のよい活動ができるだろう。こうした世論形成において、団体の意識統一と団結力、強いリーダーシップが必要である。また、市民団体においてはマスコミが市民に及ぼす影響は大きく、市民の世論形成がなされれば行政も見逃すことはできないだろう。

以上のことから、LRT 推進団体が LRT 導入を目指していくには多大な努力が必要であることはいまでもない。今後これらの団体が活動していく中で、調査研究活動ならびに情報の配信においては、商工会議所・企業との連携をとった「横の繋がり」と、市民へ定期的にイベントやフォーラムを積み重ね、行政・警察には具体的な提言書・理論的な研究成果

の提示などを行うことによる、「たての繋がり」とを双方向に確立したネットワークの形成を今後 LRT 推進団体は目指していくべきであろう (図 4)。

【参考文献】

- 1) 久保田尚：交通まちづくりの実践に向けての課題と展望，交通工学，vol134 No5 1999 年 9 月。
- 2) LRT さっぽろ：LRT が走る 2015 年の札幌，LRT さっぽろ，1999 年 9 月。
- 3) 長山泰久：LRT(高速路面電車)の導入に向けて一枚方市における市民レベルでの活動一，都市問題，第 91 巻 12 号 pp59-pp72，2000 年 12 月。
- 4) 枚方市：枚方市総合交通体系報告書，1997 年。
- 5) 岡将男：トランジットモデル都市をめざして，季刊中国総研，vol.3-2 No7，1999。
- 6) RACDA(路面電車と都市の未来を考える会)編著：路面電車とまちづくり，学芸出版，1999。
- 7) えひめ地域環境研究会：REE No.8，2001 年 3 月。
- 8) マドンナ電車からまちづくりを考える会：第 2 回全体会次第第 1 号議案，2001 年 6 月。
- 9) LRT さっぽろ，RACDA 高岡，ROBA の会，今電会，枚方・LRT 研究会，RACDA 岡山，マドンナリンク 各資料，及びホームページ。

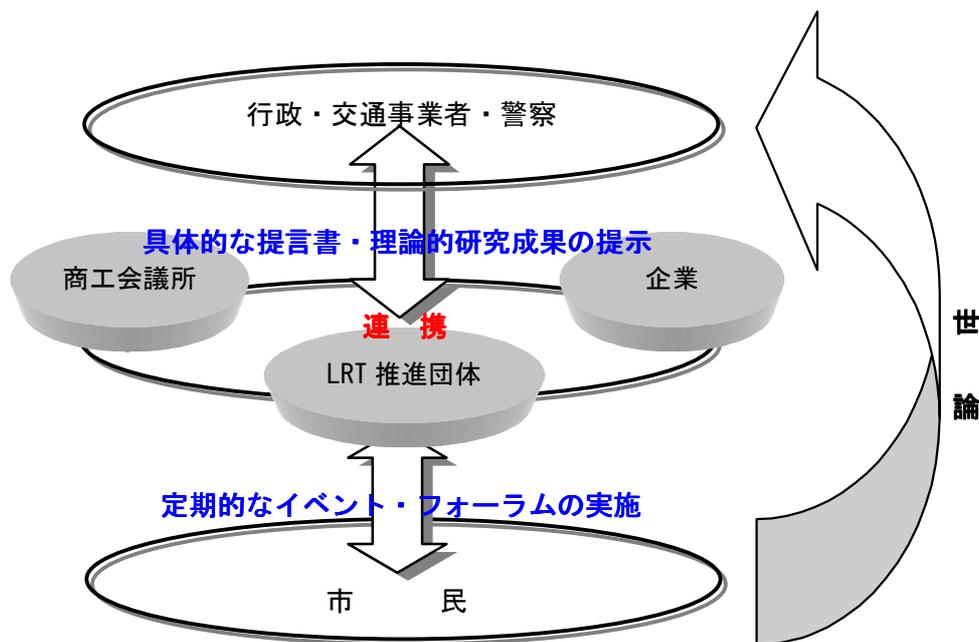


図 4 今後目指すべきネットワークの形成