

堺市 LRT 整備に関わる市民意識の動向と合意形成上の課題に関する考察*

A Study on Civil Opinion and Social Consensus about the Implementation of LRT Project in Sakai City*

林良一**・李茜***・塚本直幸****

By Ryoichi HAYASHI** LI Qion*** Naoyuki TSUKAMOTO****

1.はじめに

現在、堺市では市内中央部を東西につなぐ全長 8.3km の LRT が計画されている。そのうち南海本線堺駅～南海高野線堺東駅間の 1.7Km を早期開業区間として位置付け、2007 年度中の事業着手を目指している。しかし、市民の LRT に関する興味・関心は決して高くなく、開通までにクリアしなければならない課題も山積している。

大阪産業大学ではそのような状況の下、堺市との共同事業に基づき「さかい LRT 研究交流センター」(以下、センター)を 2005 年 9 月に開設した。

センターでは LRT とそれに関するまちづくりや既存交通(阪堺線等)に関する情報を市民に対してわかりやすく発信・提供すること、LRT 整備にかかわる各種情報・データを収集・記録すること、市民や関連する主体等と交流することで LRT 整備と研究を推進することを目的としており、前回の春大会発表(2006 年 6 月)ではセンターの開設から半年間(2006 年 3 月まで)の活動を報告した。そこで今回は記録された来場者のコメントやアンケートなどから市民の興味・関心が、計画の進捗状況や報道との関連で、どのように変化しつつあるのかを交えながらその後 1 年間の活動として報告し、市民合意を得るための課題について考察する。

2.堺市 LRT 計画の概要

大阪府堺市は大阪市の南に隣接する人口約 83 万人の都市で、2006 年 4 月に全国で 15 番目の政令指定都市となった。「東西鉄軌道」と呼ばれる堺市の

LRT は市内中央部を東西につなぐ全長 8.3Km の路線で、西部の臨海部から南海本線堺駅、阪堺線大小路電停、南海高野線堺東駅、東部の JR 阪和線堺市駅まで、堺市を南北に通過する 4 本の鉄軌道を横断している。(図-1) 既存の鉄軌道が南北方向に偏っている堺市において、東西方向に主要駅を結節することで東西都市軸の強化、南北方向に偏る鉄軌道網の是正、沿線まちづくりの支援、促進及び独自の都市圏形成に資することを目的としている。このうち堺駅～堺東駅間の 1.7Km を早期開業区間として 2007 年度内の事業着手を目指し、2007 年 3 月には経営予定者を公募型プロポーザル方式により募集し、4 月 23 日には東西鉄軌道経営予定者特定審査会が応募者の南海電気鉄道と阪堺電気軌道の両社を経営予定者に特定した。



図-1 堺市 LRT ルート案と交通網

出典 堺の LRT 計画と阪堺線

東西鉄軌道の経営予定者特定にあたり、南海電気鉄道と阪堺電気軌道の両社が提出した事業計画の概要を以下に示す。

(1)施設計画

①システム、車両

鉄輪方式、低床式路面電車 8 編成(15~18m クラス)

②路線

市道大小路線内に複線、片寄方式、軌間 1,435mm で整備

*キーワード 都市交通計画、LRT、アウトリーチ活動

**学生員、修士(経済学) 大阪産業大学大学院 経済学研究科 博士後期課程

***学生員、大阪産業大学大学院 人間環境学研究科 博士前期課程

****正員 博士(工学) 大阪産業大学 人間環境学部都市環境学科 (大阪府大東市中埴内3-1-1 Tel:072-875-3001) E-Mail:naoyuki@due.osaka-sandai.ac.jp

③電気方式

架空線直流 600V（架線レス方式については、技術の進展状況により検討）

(2) 運行計画

①運行形態

ワンマン運転、中乗り前降り

②料金収受

運賃箱による料金収受、IC カードシステムの導入を検討

③運行本数

278 本/日（往復）、堺駅～堺東駅：平日（表-1 参照）

表-1 往復運行本数

		往復運行本数（本／日）	
		L R T 定員：63 人（15m 車体） 74 人（18m 車体）	（参考）シャトルバス 定員：47 人
堺駅～堺東駅 （平日）	5 時台	1	1
	6 時台	12	13
	7 時台	24	22
	8 時台	24	30
	9 時台	16	21
	10～19 時台	16	20
	20 時台	16	20
	21 時台	12	13
	22 時台	12	9
	23 時台	1	3
	計	278	332

出典 堺市ホームページ

(3) 他の交通機関との連携

- ・東西鉄軌道と阪堺線堺市内（我孫子道～浜寺駅前）の直通運転
- ・東西鉄軌道、阪堺線と連携した利便性の高いバスネットワークの構築、路線の再編成
- ・乗り継ぎ利便性を向上したダイヤ編成や電停の配置
- ・南海電鉄グループでの割引運賃制度の検討
- ・スルッと KANSAI への加盟による IC カード（PiTaPa）の導入

3.2006 年度のセンターの活動と来場者数

2006 年度の活動内容とセンターへの来場者数を下に示す。

〔2006 年度の活動〕

5/12-13	バスツアー（富山ライトレール・万葉線）
8/1-10	写真展「世界の LRT・日本の LRV」開催
9/11	さかい LRT 通信 創刊号 発行
10/6	さかい LRT 通信 第 2 号 発行

10/6-7	バスツアー（広島・岡山）
11 月-12 月	アンケート調査（おでかけ調査）
12 月-1 月	アンケート調査（都心居住者、交通行動） （道路の使い方に関する意識調査）
1/1	さかい LRT 通信 第 3 号 発行
3/1	さかい LRT 通信 第 4 号 発行

2005 年度は開設準備等に時間を費やしたため、来場者の意見を聞くなど受動的な行動しかできなかった。しかし 2006 年度は設備・人的にも充実し、ツアーや写真展の実施、さかい LRT 通信の発行など積極的にセンター側から地元と関わり、情報提供を行うことができた。特にツアーに関しては、市民・行政・研究者・技術者・学生など様々な立場の方々と交流ができ、情報交換の場として重要な位置を占めるようになった。またセンターの情報提供の媒体となっているさかい LRT 通信は 2007 年 4 月現在、堺市内の 14 か所の図書館と、7 か所の区役所に配架され、これを読んだ市民がセンターへさらに詳細な資料を求めて来場するなど、LRT に対して興味・関心を持つきっかけとなっている。

〔2006 年度の来場者数〕

2006 年度の来場者数を図-2 に示す。

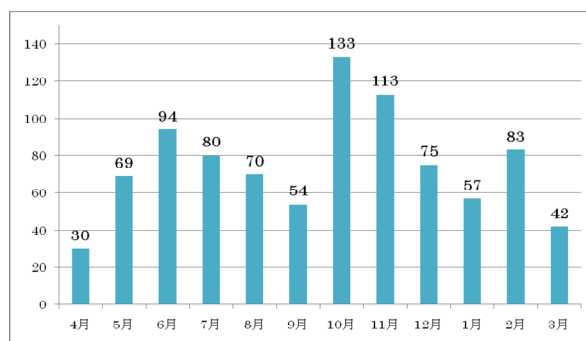


図-2 2006 年度来場者数

2006 年度、本センターの来場者数は 900 名であった。月別にみると 10 月が 133 名で最も多く、4 月が 30 名と最も少ない。これは、10 月は地元商店街を中心に堺祭りが開催され、その相乗効果があったもので、4 月は雨の日が多かったためだと考えられる。また、5 月、10 月のバスツアー前後は参加者本人が来場したり、参加者が友人を連れてくるなど、バスツアーが来場者を増やす主要要因となった。一方で 8 月に写真展を開催した際は、写真展への来場者が 1,350 名に上ったにもかかわらず、センターへの来場者数増加にはつながらなかった。これは会場となった堺市役所がセンターと約 1Km 離れていたことと、連日 35 度近い猛暑が影響したものと思われる。このように来場者の動向はイベントや気候に

よって大きく左右されることがわかった。

4.市民の興味・関心の推移

2006 年度、センターの来場者から寄せられたコメントやアンケートに記述された自由意見のうち、東西鉄軌道に関するコメント、意見の一覧を 2006 年 4 月～9 月（前半）、2006 年 10 月～2007 年 3 月（後半）とし、多かった順に下に示し、計画の進捗状況や報道との関連について考察する。また、本稿執筆時における状況も速報的にはなるが同様に述べる。

①（前半）

堺市プレス発表：3 件

報道：テレビ 2 件、新聞 10 件

〔来場者コメント〕

- 1.LRT とは何か
2. LRT と LRV の違いがわからない
- 3.国内の路面電車の状況が知りたい
- 4.トランスロールが導入されるのか
- 5.バスで十分ではないか

前半は堺市のプレス発表が 3 件、新聞報道が 10 件、テレビでの報道が 2 件あった。堺市のプレス発表は本センターの写真展開催のお知らせや阪堺電車の運賃均一化社会実験の実施に関するもので、新聞報道は堺市の政令指定都市移行に関する記事に東西鉄軌道計画というものが存在するといった簡単な内容のものが目立った。また、テレビ報道は東西鉄軌道計画の簡単な説明とセンターを紹介する内容であった。

これらを踏まえ、来場者のコメントや意見を見てみる。まず目立ったのが「LRT とは何か」や「LRT と LRV の違いがわからない」などで、東西鉄軌道計画に直接関係するものではなく、システムの基本的な事に関するコメントや意見が圧倒的に多かった。一方で、市内臨海部において実験中のゴムタイヤトラムであるトランスロールが堺に導入されるのかといった問い合わせも来場者から相次いだ。

この時期は東西鉄軌道の具体的な報道はなく、漠然とした報道ばかりであったのと、堺市からも地元に対して説明などがなく、市民の興味・関心自体もあまり感じられなかった。

②（後半）

堺市プレス発表：7 件

報道：新聞 12 件

〔来場者コメント〕

- 1.東西線は阪堺線には乗り入れるのか
- 2.導入車種を知りたい
- 3.LRT とは何か
- 4.軌道の導入位置を知りたい
- 5.社会実験の結果を知りたい

後半は堺市のプレス発表が 7 件、新聞報道が 12 件であった。堺市のプレス発表は東西鉄軌道事業の企画提案募集に関するものや、ヨーロッパへの LRT の市民視察に関するもの、2007 年になってからは阪堺電車の運賃均一化社会実験の結果や東西鉄軌道経営予定者の募集に関するものなど、具体的内容に関するものが相次いだ。新聞報道に関しても同様に具体的内容に言及した記事が相次いだ。特に 2006 年 12 月 13 日の毎日新聞の「阪堺線 市内存続 LRT と相互乗り入れ」の記事が掲載された当日から数日間はこの記事に関して問い合わせる来場者が相次ぎ、また下記のような記事が掲載された際も同様の傾向が見られた。

2007 年 2 月 17 日

「新型路面電車 事業者募集 堺市が来月」（日経）

「LRT 経営母体 堺市が募集要領 「見切り発車感」 否めず」（読売）

2007 年 3 月 6 日

「LRT 経営、南海・阪堺 市の公募に 2 社企業体 来月正式決定」（朝日）

「堺の LRT 応募は南海だけ 来月下旬、正式に事業者選定」（産経）

これらを踏まえ、来場者のコメントや意見を見てみる。前半と比較して大きく変化した点は、「東西線は阪堺線には乗り入れるのか」や「導入車種を知りたい」、「軌道の導入位置を知りたい」など、内容がより具体的なものになってきている点である。特に「軌道の導入位置を知りたい」というコメントに関しては沿線商店街の店主から相次ぐなど、直接利益を得ている市民の興味・関心が非常に高くなってきていることが明らかとなった。また、一般の市民に関しても報道が具体的になるのに伴い、興味・関心がより高くなっていくことがわかった。

しかし一方でこれに反対の意思を示す市民もかなり見られた。その主な理由として「市から具体的な説明がないのに賛成できない」や「採算性に疑問を感じる」などがあった。

この時期は東西鉄軌道計画に関する具体的な報道や堺市のプレス発表が相次いだため、市民の興

味・関心も急速に高まった。一方で、堺市から地元に対する説明などは未だに行われず、それに対して不満を持つ市民が反対の意思を示す場面も数多くみられた。また、計画の進捗状況に関係なく「LRTとは何か」という基本的な事を問い合わせるコメント・意見が多かったことに関して、市民のLRTに対する認知度が決して高くないことも明らかになった。

③ [2007 年 4 月度速報]

2007 年 4 月度の来場者数は 117 名であり、前年度同月と比べ大幅な増加となった。また報道では堺市のプレス発表が 2 件、新聞報道が 5 件あり、4 月 11 日～17 日にセンター主催で開催されたパネル展と東西鉄軌道の経営予定者特定に関する内容であった。来場者もパネル展を訪れた後、センターに来場する方や、報道内容について問い合わせる市民が相次いだ。また、各地市民団体関係者の来場が相次いだことも特徴であった。

5.合意形成上の課題

東西鉄軌道計画に対する市民の興味・関心の推移から合意形成上の課題について考察する。

まず、1 年間を通して LRT の基本事項に関するコメント・意見が多かったことから、計画が具体化しているにも関わらず未だに市民の LRT に関する認知度は高いとは言えない。これは合意形成以前の根本的な問題であり、センター側からより積極的に地元に入り啓発していくことが重要になってくる。具体的には図-3 が示すとおり、来場者がセンターに要望しているシンポジウム等の催しや、出張講義等、これまでの一方的な情報提供ではなく、市民とともに考え、議論することができる情報提供の場を作っていくことが必要である。

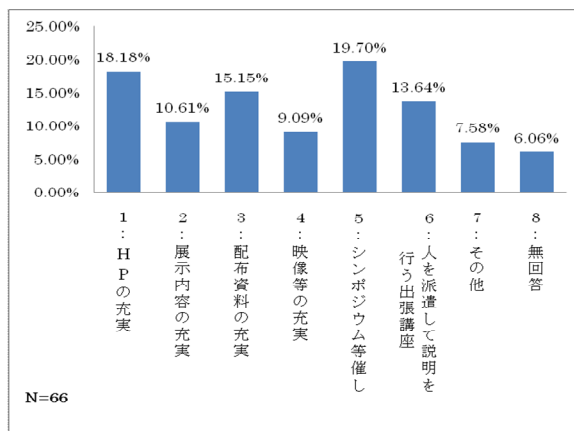


図-3 センターへの要望

また、HP や展示内容、配布資料等を充実させていくことは当然であるが、「専門的でわかりにくい」といったコメント・意見も相次いだことから、一般の方にもわかりやすい資料作りも重要である。

次に、上の課題に関連するが、認知度が高まらない理由として行政の説明不足があげられる。堺市のプレス発表や新聞報道等には計画の具体的内容が掲載されるにも関わらず、市民に対してはまったく説明が行われず、情報公開が不十分である。また、東西鉄軌道計画はまちの再生・活性化などを目指して計画されたものであるにもかかわらず、まちづくりの方向性が行政側から示されないために何のためにLRTを導入するのかという声が聞かれる。さらに、パークアンドライドの整備やバス路線の編成など、将来のトータル的な交通体系の在り方も示されていない。これらが計画への無関心や行政不信の元になっており、今後、合意形成上の大きな壁になってくることは容易に予測できる。

6.今後の課題

今後、センターの課題として、

- ①市民の興味・関心、認知度の継続的な調査
- ②より深く地元に入っていく
- ③一步通行ではない情報提供の場作り
- ④より幅広い世代に来場してもらえる工夫など、地元と協働して合意形成ができる土壌作りをしていく必要がある。また、センターを継続的に運用していくための人的な確保も課題である。

参考文献

- 1) さかいLRT 研究交流センターホームページ：
<http://homepage2.nifty.com/sakai-lrt-sandai/>
- 2) 堺市：「堺のLRT計画と阪堺線」 2006 年
- 3) 堺市ホームページ：
<http://www.city.sakai.osaka.jp/index.html>
- 4) 塚本直幸・波床正敏：「堺市LRT導入のための問題解決型展示拠点の運用」,土木計画学研究講演集 33、CD-ROM、2006 年
- 5) 塚本直幸・土橋正彦・吉川耕司・波床正敏・ペリー史子：「さかいLRT研究交流センターの開設と活動」、路面電車の未来に向けて・第3集 ～第1回人と環境にやさしい交通を目指す全国大会 in 宇都宮～、2005 年