

堺市LRT開通前の人々の意識に関する現状分析

－「堺市の交通とまちづくりに関する」市内全域調査結果に基づいて*

A Study on Opinion among Sakai Inhabitants regarding Sakai LRT based on a Poll*

塚本直幸**

土橋正彦**

吉川耕司**

李鵬***

By Naoyuki TSUKAMOTO**

Masahiko TSUCHIHASHI**

Kouji YOSHIKAWA**

LI Peng

1. はじめに

堺市では、LRT新線と既存軌道（阪堺線堺市内区間）のLRT化計画が進んでいる。平成20年12月25日には、平成22年度末の東西鉄軌道堺駅前東口-堺東駅前間の開業と我孫子道-浜寺駅前間の既存軌道のLRT化、それに引き続く堺浜-堺駅前西口の開業を目指した「東西鉄軌道（堺浜～堺東駅前）基本計画（案）」が発表された¹⁾。

この基本計画（案）ではかなり具体的な内容が示されている。まず、LRT新線は延長6.9kmで、南海高野線堺東駅前～南海本線堺駅前の1.7km（大小路ルート）と堺駅前～堺浜の5.2km（臨海ルート）に区分される。既存軌道のLRT化区間は、我孫子道～浜寺駅前の7.9km（阪堺ルート）である。

計画が具体化するにつれて、市民の間にもさまざまな反応が見られるようになってきている。マスコミの記事、地元説明会での意見表明、筆者らが運営しているLRT研究交流センターでのアンケートなどに基づく、おおむね以下のような声が聞かれる。

まず肯定的な意見としては、シャープなど臨海開発と絡めてビジネスチャンスととらえるもの、沿線の歴史遺産を活かしたまちづくりへの活用などがある。

これに対して、否定的な側面では、事業規模が明らかになるにつれて、投資効果や採算性に関する疑問が呈されるようになったことである。特に、臨海ルートの280億円と概算された事業費は、一地方自治体にとって大きな金額であり、国からの補助、あるいはLRTの将来需要に対応した採算性などが明確になっていない中、LRTの意義・必要性・整備効果に懸念が寄せられている。特に、LRT開通の直接的な恩恵を被らない他の地域での反対論は根強いものと思われる。

大小路ルートでは、軌道が外寄せになり、それに伴う車線減少で一方通行となることへの反対論が高まっ

ている。一般車両が沿道に駐停車できなくなること、沿道の事業者からは荷さばきや買い物客の駐車が不可能となること、一方通行化に伴う利便性の低下などである。

これら、具体的な問題提示の他、行政の側からの市民説明が不十分である、市はすでに決まったことだけ説明しているにすぎない、もっと情報公開が必要ななど、行政の姿勢に対する市民からの不信に基づく意見も多く出されている。

一般論として、まちづくりや都市交通問題解決に対するLRT整備の意義は十分に知られているが、我が国での整備は遅々としたものであり、市民の理解も進んでいるとはいえない。そのため、上述したように、計画が具体化するにつれて、社会的合意という面で問題が表面化してくる。従来からの道路新設・拡幅、土地区画整理事業、都市再開発事業等は、事業主体の側も地元地域・住民の側も周知のことが多く、社会的合意形成は容易なことではないにしても、そのための手順や提供される計画情報、市民の理解を得るための啓発活動は比較的知られている。一方、LRT整備に関しては前例がほとんどないこととあいまって、事業主体の側も手探りの状態である。

LRTの果たす役割と意義については、従来より諸外国の事例を紹介しながら述べられているケースが多いが、あくまでも「外国の事例」という見方をされることが多い。その点で、我が国初の富山ライトレールを対象として、地道なヒアリングや資料収集積み重ねて発表された文献²⁾は貴重である。しかしながら、この文献ではあくまでも政策プロセスに主眼が置かれ、市民意識についてはあまりデータは収集されていない。

そこで、本研究は、以上のような現地の状況と課題、問題意識から、LRT開通前の市民意識の面から我が国では事例のほとんどないLRT整備について調査し記録・分析することを主要な目的としている。

2. 「堺市の交通とまちづくりに関する」調査概要

「堺市の交通とまちづくりに関する」調査は、大阪産業大学、神戸大学、和歌山工業高等専門学校等の都

*キーワード 公共交通計画、意識調査分析

**正員、博士（工学）、大阪産業大学人間環境学部
生活環境学科（大阪府大東市中垣内3-1-1、
TEL 072-875-3001、FAX 072-871-1259）

***学生員、大阪産業大学大学院人間環境学研究所

市交通計画系の5研究室の共同により実施した。内、ここでは堺市内全域における調査について述べる。

(1) 調査内容・方法

① 調査項目

- a. 個人属性
- b. トリップ目的別交通行動
- c. 日常用いている公共交通の評価
- d. 堺LRT計画に関する認識・評価
- e. 生活地域の環境や住みやすさ等の評価
- f. 堺の交通とまちづくりに関する自由記述

② 調査日時

平成21年9月13日～20日

③ 調査対象・調査方法

堺市内7区に居住する市民約8000世帯を対象に、各世帯3枚のアンケート用紙を配布、郵送により回収

(2) 回答者の特性

堺市内7区の全世帯の約1.9%に相当する6,900世帯にアンケート用紙を配布し、1,282世帯、2,247人から回答を得た(表-1)。人口に対する有効サンプルレートは0.3%である。

配布地域を図-1に示す。これらの7区のうち、LRT新線の通過するのは堺区であり、LRT化される既存軌道が通過するのは堺区、西区である。

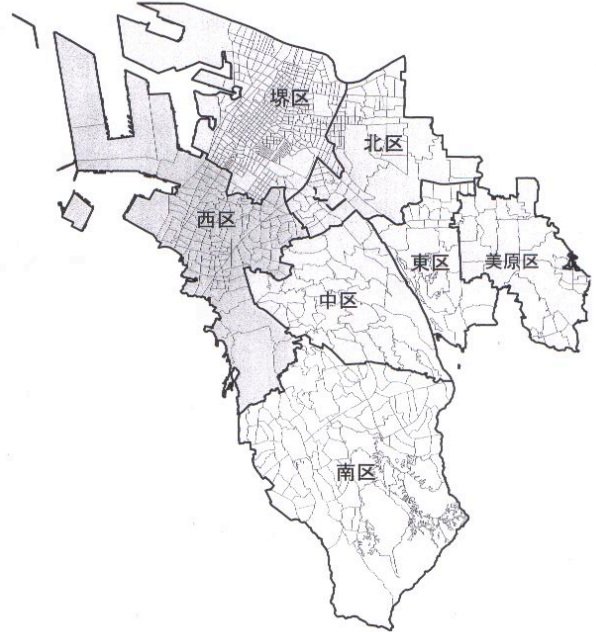


図-1 アンケート配布地域

表-1 区別世帯数・人口・配布枚数・回収率

区	世帯数	人口	配布世帯数	世帯抽出率(%)	有効標本数	人口当り標本率(%)
堺区	68,022	143,316	1,700	2.5	597	0.4
中区	49,366	121,382	800	1.6	219	0.2
東区	35,860	86,623	600	1.7	198	0.2
西区	56,091	133,986	1,200	2.1	520	0.4
南区	64,046	157,164	1,000	1.6	243	0.2
北区	67,000	153,146	1,200	1.8	274	0.2
美原区	14,918	39,191	400	2.7	152	0.4
市外・不明				7.0	44	
合計	355,303	834,808	6,900	1.9	2,247	0.3

註) 世帯数・人口は、住民基本台帳による平成20年9月末の値(堺市企画部による)

表-2 性別

性別	人数	構成比(%)
男性	1014	45.1
女性	1204	53.6
不明	29	1.3
合計	2247	100.0

表-3 年齢階層別

年齢階層	人数	構成比(%)
～29	162	7.2
30～59	1004	44.7
60～	992	44.1
不明	89	4.0
合計	2247	100.0

表-4 職業別

職業	人数	構成比(%)
会社員・公務員	559	24.9
経営者・自営業	189	8.4
専門職・自由業・その他	227	10.1
学生・生徒	54	2.4
主婦	691	30.8
無職	468	20.8
不明	59	2.6
合計	2247	100.0

表-1によれば、今回のLRTが通過する地域となる堺区および西区の2区で回収率が高い。関心の高さの現れのひとつと考えられる。

表-2は、アンケート回答者の性別構成比である。やや、女性の比率が高い。

表-3は、年齢階層である。全体的には、やや高齢階層の人からの回答が多いと考えられる。

表-4は、職業別内訳である。年齢階層がやや高いことに対応して、退職者の構成がやや高いものと思われる。

なお、本調査は「東西鉄軌道基本計画(案)」の発表前に実施されたものであり、大小路ルートが外寄せ・一方通行化、総事業費が約425億円になるなどの情報は未公表であったの

で、そのことを前提として回答を見る必要がある。

3. 地域・交通の評価

(1) 地域の評価

図-2は、回答者の持つ堺市のイメージである。

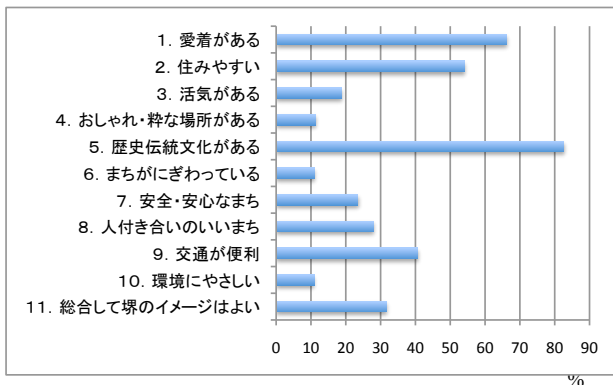


図-2 堺市のイメージ（そう思う人の比率）

詳細は記していないが、今回の回答者には比較的長期（25年以上）の居住者が多い。その点で、図-2に示すように、堺には愛着を持ち住みやすいと感じていても、具体的な良い点をあげると「歴史伝統文化がある」が高い比率を示す以外は、まちの活力や活気等の点での評価はかなり低いのが特徴的である。

「総合して堺のイメージはよい」という設問への肯定的な回答率を区別に示したものが図-3である。

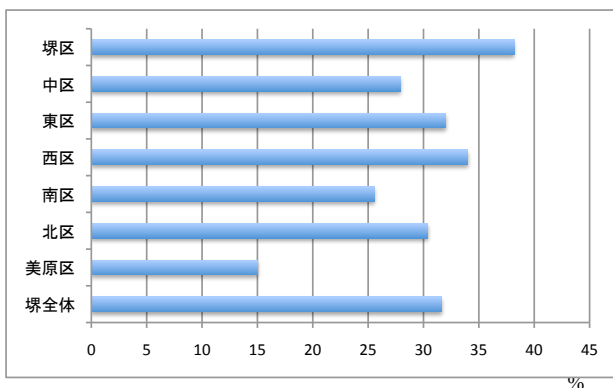


図-3 「総合して堺のイメージはよい」と思う人の比率

中心的な区である堺区、古くからの住民の多い東区、西区などでの好感度は高いが、泉北ニュータウンのある南区や市町村合併で堺市に組み入れられた美原区では低い。

(2) 公共交通の評価

日常的に用いている電車および路線バスの満足度・不満足度をたずねた結果が図-4、5である。

堺市内の南北方向の鉄道ネットワークは比較的整っているが、まったく電走路線のない美原区、泉北高速

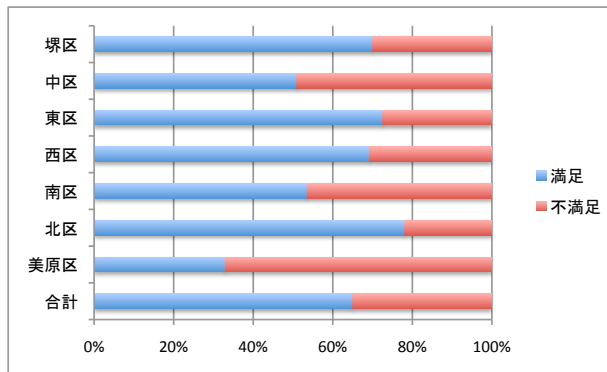


図-4 普段使っている電車の評価

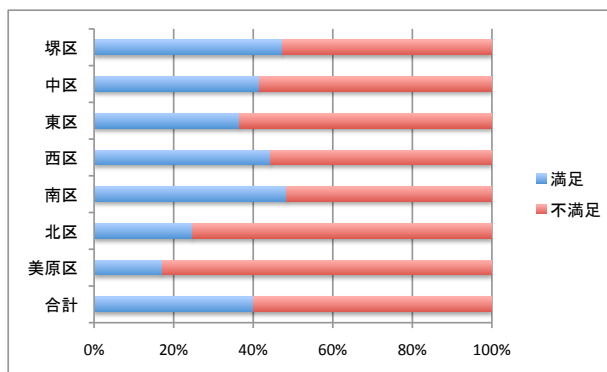


図-5 普段使っているバスの評価

が通っているが、大阪市内に出かけるまでに乗り換えの必要な南区では、電車に対する評価は相対的に低い。

バスは、鉄道網の薄い東西方向や鉄道駅からのフィーダーとして用いられているが、全般的に評価は低い。特に、バス路線密度が相対的に低い美原区、北区などでの評価が低い。

4. LRTに対する意識

(1) LRTの認知度

配布時に、LRTの説明資料を同封したが、その説明資料に関わらず以前からLRT計画のことを知っていたという人が、全体では70%であった。これは、対象地

域は異なるものの、筆者らが成18年1月に実施したア

表-5 LRT認知度

区	LRT認知度(%)
堺区	82.0
中区	54.6
東区	64.2
西区	71.5
南区	65.4
北区	70.4
美原区	54.8
合計	70.0

ンケートでは、33%³⁾であったことに比較すると大幅に増加している。

区別に見れば、LRTの通過する堺区や西区で高く、他の鉄道ネットワーク経由での利用も可能性が低い中区や美原区での認知度が低い（表-5）。

(2) LRT計画に対する意識

堺LRT計画に関する回答者の評価結果を図-6に示す。縦軸は設問項目で、各設問に対して「そう思う」「ややそう思う」と回答した人の比率(%)を横棒グラフで示している。

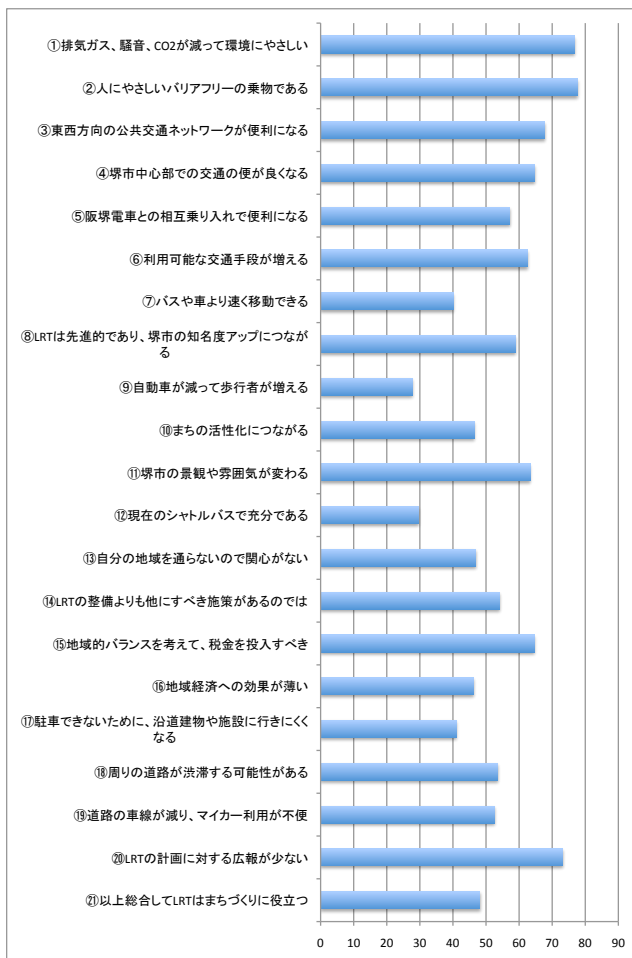


図-6 LRT計画に対するイメージ・意見

全部で21の設問がある。①から⑪までの設問は肯定的な内容、⑫から⑲まではLRTに関する否定的内容、⑳は計画の広報に関する市の姿勢、最後の㉑が総合的評価となるように聞いている。

まず、LRTの性能を示す環境性やバリアフリー性については、多くの人が肯定的に受けて止めている。また、公共交通ネットワークの利便性向上に果たす役割についても評価は比較的高い。

しかし、「自動車が減って歩行者が増える」や「まちの活性化につながる」という地域開発的な効果については半数を割った結果となっている。一方で、「LRTは先進的であり、堺市の知名度アップにつながる」「堺市の景観や雰囲気が変わる」など、具体的ではないにしろLRTが持つ地域活性化への起爆剤的な役割に期待する回答もかなり多い。期待感も未だイメー

ジレベルにとどまっており、今後地域活性化への具体的方策の提示が望まれる。

否定的な設問の中では、「地域バランスを考慮して投資すべき」「LRTよりも他にすべき政策がある」など、LRTの必要性・投資効果への疑問に関する設問の比率が高い。また、「自分の地域を通らないので関心がない」という設問への比率も比較的高い。

表-6は、「以上総合してLRTはまちづくりに役立つ」という設問に対する区別の回答結果を示したものである。

表-6 LRTはまちづくりに役立つ？

	そう思う	わからない	そう思わない
堺区	59.1	28.3	12.6
中区	44.2	37.0	18.8
東区	48.6	36.1	15.3
西区	57.4	23.2	19.4
南区	38.0	33.6	28.4
北区	42.3	36.6	21.1
美原区	43.2	35.6	21.2
合計	48.1	30.7	21.2

LRTが通過する堺区、西区で「そう思う」という回答が50%を越えるなど期待感が高い一方で、それ以外の区ではやや低い。ただ、これらの区でも「そう思わない」という比率が特に高いわけでもなく、「わからない」という状況だということを理解しておく必要がある。

最後に、「LRT計画に対する広報が少ない」という意見は71%もあり、行政からの計画説明はまだ不十分と感じている人は多い。

5. おわりに

本研究は、文部省科学研究費補助金（代表：塚本直幸）の支援により調査を行った。

今後は、上記の結果を踏まえて、都市活性化・再生のための装置という位置づけからのLRTの意義と役割について、市民理解を得るための啓発活動の内容について分析したい。

参考文献

- 1)堺市建築都市局鉄軌道推進室：「東西鉄軌道（堺浜～堺東間）基本計画（案）」、堺市ホームページ、http://www.city.sakai.osaka.jp/city/info/tetuki/kihon_keikaku.htm、2008
- 2)深山・加藤・城山：「なぜ富山市ではLRT導入に成功したのか」、運輸政策研究 Vol.10 No.1、2007
- 3)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