

# 阪堺線存続再生活動の現況～堺市LRT東西線の中止を受けて\*

## Present situation of continuation and renewal activity of Hankai tram line - After discontinuance of Sakai city LRT plan\*

工藤 寛之\*\*・伊藤 雅\*\*\*

By Hiroyuki KUDO \*\* and Tadashi ITO\*\*\*

### 1. はじめに

環境モデル都市、公設民営、バッテリートラム等のキーワードに彩られ、期待を集めていた堺市東西鉄軌道事業（以下、堺市LRT東西線計画と称する）であったが、阪堺線の再生活用も、注目点の一つであった。開業から一世紀、疲弊の色濃い既存路線がLRTとして脱皮し、沿線市街地と共に復興する姿を多くの人々が確信し、本邦LRT発展への夢を託していた。

しかし、2009年秋、新市長の就任によりLRT計画は中止となり、阪堺線は一転、危急存亡の淵に立っている。堺市では何が起こっていたのか。阪堺線はどうなるのか。これまでと正反対の立場から、この町は内外の関心を集める存在となってしまった。

本稿では、昨秋以降の市政変動を踏まえながら、堺市と阪堺線の状況の概観を試みる事としたい。また地元では阪堺線廃止への危機感が高まってきている。残り時間も僅かな中、漸く勃興し始めた阪堺線存続と再生に向けた活動についてもご紹介し、議論を深める一助としたい。

### 2. LRT東西線中止までの動向

#### (1) 堺市東西鉄軌道前史

大阪府南部における東西方向鉄軌道の敷設計画は古くから数多く存在していた。その萌芽と思われるものは19世紀末に確認される。大和川付近から奈良方面に向かう路線で、大阪―堺間の路線建設中の阪堺鉄道（南海鉄道の前身）が、以後の延伸対象として、和歌山への南下案と並行して検討していたものと考えられる<sup>1)</sup>。

堺市制の確立後（1889）、南海鉄道によって立案され公文書で確認できるものには、堺東―高田（奈良県）間新線<sup>2)</sup>、堺市内循環軌道等<sup>3)</sup>の例がある。共に大正末期

の計画で、前者は竹内街道に沿ったヘビーレールによる都市間鉄道、後者はトラムとして阪堺線・大浜線と連携、堺市内における南北・東西複数の路線網形成を企図したものであった。

これまで堺市内で実存した東西方向の路線には、阪堺線の支線として存在した大浜線（1912開業）がある。阪堺線宿院から西へ分岐し、当時の海浜行楽地である大浜へ通じるもので、短距離（1.4km）の観光路線との印象が強いが、同線は途中、龍神（現堺駅付近）において南海本線と結節、当時市街部の東西幅が狭小（2km程度）であった堺市内において、東西鉄軌道としての性格も備えていた。

この大浜線は戦災による行楽地消滅の後、宿院―大浜北町（堺駅付近）間で運転されていたが、道路拡張（大阪中央環状線）に伴い運行を休止（1949）した。道路工事完了後はトラム形式で復旧の予定<sup>4)</sup>であったが、休止中に堺市臨海地区の開発計画が決定。近鉄南大阪線の堺延伸計画も浮上する中、ヘビーレールでの東伸が検討されたため休止状態が継続した。結局南海、近鉄ともに計画は具体化に至らず、南海軌道線の分社化を前に大浜線免許は整理（1980）された。

この南海、近鉄の競願による東西鉄道計画の他、堺市では高度成長期以降、モノレール、ミニ地下鉄様々なプランで東西交通の整備が検討されていたが、いずれも決定打とは成りえなかった。

1994年、堺市公共交通懇話会提言「堺市における鉄軌道のあり方について」を基本に、LRTを用いた東西鉄軌道計画が検討開始され、1999年には導入可能性の調査を開始、2003年には堺市公共交通懇話会提言「東西鉄軌道の実現に向けて」<sup>5)</sup>がまとめられた。以降堺市では、具体的にLRT計画が進められて行く事となる。

#### (2) LRT東西線計画の概要

2003年当時、検討対象とされていた区間は、以下の3路線に大別される。

##### a) 南海本線堺駅―南海高野線堺東駅

市内2大拠点駅（南海本線堺駅、同高野線堺東駅）を結び、併せて旧市街地地区、堺東地区の再開発に寄

\*キーワード：公共交通計画、市民参加

\*\*非会員、阪堺線存続検討ワーキンググループ事務局；日本路面電車同好会関西支部

(E-mail: kudoh-miyanoshiba@flute.ocn.ne.jp)

\*\*\*正会員、博士（都市・地域計画）、広島工業大学工学部都市デザイン工学科

与する路線。

b) 高野線堺東駅－JR阪和線堺市駅

堺東地区と、市内JR拠点駅である堺市駅を結節する路線。同駅周辺も、市の再開発重点地区との位置づけがなされている。

c) 南海本線堺駅－臨海地区

臨海地区活性化に寄与するものとして盛り込まれた路線。臨海部では長らく新日本製鉄が盛業を続けていたが、近年の規模縮小により再開発の必要に迫られていた。

基幹区間となる堺駅－堺東駅間は、大小路筋を念頭に検討が重ねられ、併せて市内既存の阪堺線（阪堺電気軌道）活性化も勘案、同線との相互直通、一体運営が計画された。LRT検討当初、将来構想的に位置付けられていた臨海区間は、シャープ誘致、サッカートレーニングセンター建設等の堺浜開発進展により、具体的なものとして計画が進められていった。阪和線堺市駅までの区間については、途中存在する南海高野線との交差箇所などの課題により、当面は検討を継続するものとされた。

2008年に入り、堺市は東西鉄軌道基本計画案を発表した<sup>6)</sup>。その骨子は以下のとおりであった。

a) 大小路筋（新設）：堺東駅前－堺駅前間

堺市2大拠点駅を結節。経路は市内のシンボルロードとして位置付けられている大小路筋。途中大小路電停にて交差する阪堺線と相互直通を実施。堺東駅側は複線片寄せ、以西区間は上下線其々を両側歩道に寄せる。

延長1.7Km。電停6箇所。事業費85億円。2010年度末の開業を目標

b) 阪堺線（LRT化）：我孫子道－浜寺駅前間

阪堺電気軌道が既存施設を堺市に無償譲渡、堺市がLRT化（軌道改修、電停バリアフリー化、車両のLRV化）を実施。我孫子道－堺東駅前間と浜寺駅前－堺東駅前間で直通運転。

延長7.9km。事業費60億円。堺駅前－堺東駅前間開業と同時に実施予定。

c) 臨海方面（新設）：堺駅前－堺浜間

臨海海浜部から南海本線堺駅に至る路線。大阪臨海線道路等に沿い、高架区間を含む複線軌道を新設。

延長5.2km。電停7カ所。事業費280億円。堺駅前－堺東駅前間に続き、早期の開業を目標。

d) 共通

公設民営方式を採用。架線レスの導入を検討。地元説明会にて市民の意見を募った後、計画決定。国の計画認

定を経て着工。

運行主体は、大小路筋・阪堺線は南海電鉄と阪堺電気軌道による共同事業体。臨海区間は未定。

(3) 合意形成の難航

基本計画の発表を受け、事業は住民説明の段階に移行。合意形成に至るまでの経緯はLRT導入へのハイライトとも言えるものであり、堺市においても、漸うその段階に至ったものと考えられた。早い段階から計画に疑問を示す市民の存在も報じられたが、これはLRT導入に伴う定型的な反応と受け止め、むしろ、その後の展開にこそ注目したいとの視点も存在した<sup>7)</sup>。しかし事態は容易に進展を見せず、次第に状況は険しいものとなっていく。合意形成段階における堺市LRT計画の問題点として下記のものが指摘される。

a) 基本計画とパッケージの脆さ＝「LRTのある交通政策」とは

交通手段としての側面が強調され過ぎた。堺市における東西交通軸の必要性は多くの市民も認めるところであったが、昨今のLRT計画に必須である、まちづくりツールとしての視点を感じさせる事ができなかった。また交通機関としての観点からも、市内全体の交通パッケージを提示しきれなかった。堺市では「堺市の交通ビジョン」<sup>8)</sup>等の有為なプランも発表（2008年）されてはいたが、LRTを含めた様々な試みが、市民にとってリアルなものとして認識できる状態にはなかった。

b) 官民交流と情報開示の不足＝「LRTを作る合意形成」とは

市側からの正式な発表がなされないまま、報道が先行、既成事実化される事例が多かった。堺駅－堺東駅区間でのルート選定（大小路）、軌道敷設形態（サイドリザーベーションと道路の一方通行化）はその例で、住民の違和感、唐突感を増幅してしまう面が少なからず存在した。堺市ではその市勢拡大の経緯から、市内全域の住民理解を得てプロジェクト推進を図ることは極めて困難な特性があり、直接に利害の発生する住民を対象に折衝を実施、基本同意を得られてから発表を行うケースが常用されてきた。その手法には一定の効果があったものと理解できるが、LRTは事業としての規模が大きく、また一般の関心も高い事から、個別対処的な方法には限界があったと考えられる。粘り強く住民と折衝を続ける一部の担当者の姿も見られたものの、全体的に鉄軌道担当部門と市民・住民間での接点は多かったとは言えず、双方に必要な情報がもたらされない状態のまま、ハード面の検討が粛々と進められてしまった感がある。LRT計画発表当初、この事業に対する市民間の反応は決して悪いもので

はなかっただけに、その期待感を追い風にできなかった事が残念である。

c) リーダーシップとクロスセクションの欠如＝「LRTを実現する市役所」とは

市民の疑問に向き合えない事例が多かった。LRTとは何か、なぜいまLRTなのか。LRT計画の初期、市民の多くが感じるこの疑問に対し、明確かつ真摯に回答するだけの材料が、行政自身の中に行き渡っていなかった感は否めない。LRT導入と成功への過程には、市役所内外の様々な部門、機関の理解と協力が必要な案件が多数存在する。鉄軌道担当部門のみの努力による解決は不可能であり、全庁体制での展開が当然に要求されるが、堺市においては、その体制が確立できていなかったと言わざるを得ない。他部局の応援が得られず、担当者自身が自信をもって説明できる状態にないプロジェクトを成功させるのは、一般論としても困難であったと思われる。このような局面では、市政のトップが先頭に立ち、事業そのものの意義について、また庁内体制の確立について、強力なリーダーシップを発揮する事が望まれるが、堺市ではそのような展開は見られなかった。膨大な市政業務を抱える庁内では、個々のプロジェクトは担当部局に委ねる伝統が存在したものと思われる。当該部門が軌道法における公設民営システム実現への働きかけ等の成果を残した事も事実であるが、節目においてははいま少し、トップの陣頭指揮ぶりを見せてもらいたかったと惜しまれてならない。

d) 混同された3区間の性格＝「路線毎のLRT特性」とは

LRT3区間（大小路、阪堺線、臨海）の、各々の異なった特質が理解されず、短所が混同、強調されてしまっていた。大小路筋では線路敷設形態の身近さが沿道に危険であるとの評判が出る一方、臨海方面では道路事情から生じた高架区間が住民不在であるとの指摘が出された。路線毎の性格を明確に把握し、その長所をアピールすると共に、他区間で懸念される短所が、当該区間では当てはまらない事実を確実に伝えられなかった事は、LRTのマイナス面のみを強くイメージさせ、市民間の疑問を深める結果につながった。

これらのウイークポイントが相互に増幅され、LRTという聞きなれない横文字に対する懐疑論が次第に高まっていった。「バスで十分」「必要なのは高速鉄道」「シャープのための路線」「阪和線との結節を先に」「採算が取れない」「電気バスの方が効果的」「自動車に不便を強いる」「LRTを敷いてもエコにはならない」「役所が勝手にしている事業」「堺区（沿線）のた

めだけの事業」「衛星都市に中心部は必要ない」「自分達の税金はもっと有意義に使い」・・・。時に矛盾し相反する疑問の噴出に、萎縮し立ちすくむ市当局の姿勢は、強硬なLRT反対派の好餌となった。特殊な策動家とも思われる一部市民の活動が活発化する中、堺市は2009年秋の市長選挙戦に突入する事になる。

(4) 理念なき争点化

「大小路にLRTは不要 あのような短距離は歩けばよい」。大阪府の人気知事、橋下徹氏の支援を受けて出馬した竹山修身氏は、公示第一声でこのように発言した。LRTに限らず、あらゆる施策に賛否は付き物であり、誰もがLRT賛成論者である必要は全くない。しかし事業反対の立場から争点化するにあたっては、その理由と背景、さらに対案となるべき自己の施策を、明確な裏づけと共にアピールする事が望まれる。市内の東西交通網はどう考えるのか、市街地再開発はどうするのか、衰弱激しい阪堺線の今後をどう見据えるのか。東西鉄軌道計画の是非が大きな争点となったはずの選挙戦で、候補者から具体的な対案が示される事はなく、阪堺線の存廃問題に至っては一切話題にも上らなかった<sup>9)</sup>。日毎に加速、熱狂する橋下ブームの嵐の中、争点そのものが、次第に市民の意識からも薄れていった感さえあった。今回の堺市長選は人気知事の庇護の下行われた、非常に特殊なものであったと感じられる。竹山氏はLRTに反対していた。その竹山氏が当選した。これらは間違いの無い事実であるが、「LRT反対派市長の当選により事業中止」、一般的に用いられるこの表現には、いささか違和感を禁じえないのが地元にあつての率直な印象である。おそらく竹山氏が当選されるのであろう。以後、堺市の交通行政は相当に混乱するのであろう。当選されたご本人も、大変な苦勞をされるのであろう。選挙戦終盤に感じていた予想は、残念ながら、ほどなく的中してしまう事になる。

3. 阪堺線支援への方向性

新市長着任から約半年、激動する堺市の交通行政の動きを概観してみたい。流動的な状況は継続しており、新たな動きが生じる可能性がある点をご承知おきたい。

(1) 交通問題の難しさ

竹山市長は当選直後の報道取材に対し、大阪市営地下鉄四つ橋線、大阪市営ニュートラムの堺延伸構想等を開陳した。LRT中止の対案として自身の交通政策を披露したものの、平松大阪市長からは、建設費負担に関して極めて冷静な反応が示されると共に、市民、内外の交通有識者から手厳しい意見が寄せられた。また阪堺線に関

しては就任後の会見で「私は阪堺線のファン」と述べ、その存続を願う姿勢を見せたものの、LRT計画に派生する公有民営には否定的見解を示し、事業者がLRVを導入してくれるなら歓迎する等と発言<sup>10)</sup>、事態の文脈を把握できているのかとの疑問を周囲に生じさせた。市民間においても同様な状況が見られ、東西鉄軌道反対活動、あるいは阪堺線存続活動を行ってきた一部市民の中から、LRT計画の中止が阪堺線の存廃問題に直結するとは、夢想だにしなかったとの狼狽が感じられた。

#### (2) 困惑する庁内、そして事業者

これまでLRT事業を進めていた堺市役所内では、新市長当選により関連業務が完全にフリーズした。議会に提出するLRT関連予算削減案の策定過程で、阪堺線軌道改修費用(国土交通省からの補助金)までもが削減対象に含められてしまった事例は、この時期、庁内が混乱の極みにあった事を物語っている。

市長の迷走と庁内の混乱が伝えられる一方、LRT事業の当事者(経営予定者)である南海・阪堺に対しては、市長選以降、堺市側から正式な接触が行われていなかった。12月末に至り、南海・阪堺が堺市役所を訪問、窮状と早期対応を訴えた。市側の対応にしびれを切らしての動きと考えられる<sup>11)</sup>。

市議会では年末、LRT関連予算削減案を含む予算案を反対多数で否決したが、年初議会での再議にあたり同案を可決(調査費300万円のみ確保)。LRT計画は実質的に消滅した。これを受けて堺市側は南海・阪堺と二度の会談を持ち、東西線計画中止、LRT経営予定者解除、公有民営化撤回を通知した。南海・阪堺は阪堺線堺市内区間への対応として、2010年度暫定措置と中長期的な対策協議の要望を行い、同時に「堺市内の本来あるべき公共交通体系と、街づくりの方針」、「阪堺線やバスなどの公共交通の位置づけ」の明示を求めた<sup>12)</sup>。

#### (3) 期限切迫と復興の胎動

事業者側の申し入れを受け、また内外から批判の声も高まる中、堺市は年頭、阪堺線堺市内区間の存続や東西鉄軌道整備などについて検討する庁内委員会と、専門家によるチームを設置すると発表した<sup>13)</sup>。南海・阪堺側では、阪堺線堺市内の存廃結論を9月に決定し、その判断は6月末までに提示されている材料をもとに行うと表明しており、スピード感のある対応が要求されている。

堺市では4月、市民利用者を対象にした阪堺線活性化提案の公募も実施、意見の取りまとめを進めている。市内では商工会議所が「阪堺線存廃問題」「堺市の総合的な公共交通」「都市計画」の3項目に対し提言の意向を表明する等の動きが見られている。

事業者側にあっては、阪堺電気軌道が自社サイトにお

いて「阪堺線堺市内の現状について」<sup>14)</sup>、「阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策について」<sup>15)</sup>の2編による異例の資料開示に踏み切り、公設民営を中心とした支援策の具体化を訴えた。また南海電鉄グループでは「I Love チン電キャンペーン」を展開し、内外メディアを通じ阪堺線の利用促進、理解向上を図る活動が実施されている(9月末まで継続予定)。

## 4. 阪堺線存続再生活動

### (1) 阪堺線存続検討ワーキンググループの形成と提言書の提出

2010年2月、阪堺線存続検討ワーキンググループ(以下、WG)は、「阪堺線再生プラン」提言書をまとめ、堺市市長、堺市議会正副議長に提出すると同時に関係各所、市内各報道機関にも発表を行った。

このWGは、堺市に何らかの縁を持つ市民、交通利用者等によって構成。環境、商工、交通、まちづくり等の観点から行動していた各々が次第に知己を得、「公共交通中心のまちづくり」について、従前より討議を行っていたものである。2009年夏以降、堺市内における情勢の変化に伴い阪堺線存廃問題が急浮上する中、同線が持つ重要性和可能性を広くアピールする必要があるとの思いを強くしたメンバーは、市民集団としての活動を決意、テーマを「阪堺線再生」に絞って議論を重ね、その結果を提言書として関係各所に発表するに至った次第である。

### (2) 模索の中で活動開始

WGは「阪堺線再生プラン」提言書<sup>16)</sup>発表を嚆矢として、その存在を明らかにし、対外的な活動を開始した。阪堺線利用者や沿線住民へのアピール、協働活動はもとより、WG自身の組織構築も、これ以降の作業となった。一般的な路線存続活動では、まず組織を作り、内外での活動基盤を整えた上で提言書等を作成、外部に発表する形が通例と思われる。この逆転した行動の順序に、2009年秋以降の阪堺線存廃問題が持つ特殊性が如実に表れているものと自己分析している。

市長選直後の沿線には、一部ながら強硬に存在したLRT不要論の影が色濃く残っており、阪堺線存続論、公共交通活性化論も、ともすれば旧体制復古派、旧LRT推進派であると誤解され、無用なバッシングを受ける雰囲気があった。この状況下、「まず阪堺線」を限定対象とし、具体的かつ一定の説得力を有する活動である事をアピール必要があったものである。本邦における公共交通存続活動の流れの中でも、非常に特殊な局面からスタートした活動であった事を、ご拝察いただければ幸いです。

### (3) 主な活動内容

これまでに実施、または実施予定の主な活動には、下記の様なものがある。

#### a) 阪堺線存続危機訴求ポスター掲出 (2010年3月)

阪堺電軌のご理解を受け、全電停に掲出。また地元団体、市民の協力で、沿線の多数箇所にも掲出。

#### b) 沿線美化活動 (同年3月)

堺市内 (大小路ー宿院) にて実施。阪堺電軌のご協力を得、電停、線路敷、沿道の清掃を実施。短期間の告知ながら150人以上の市民・利用者が参加。竹山市長にもご参加いただいた。

#### c) 電車内ワークショップに参加 (同年3月)

都市創生交通ネットワーク@関西 (KOALA) 主催の行事に参加。阪堺の貸切電車内で、伊藤による貴志川線再生事例の紹介、各地の公共交通支援者との討議を行い、交流を深めた。

#### d) 堺市市民提案に応募 (同年4月)

堺市公募による阪堺線活性化提案に多数の案を提出。庁内幹部、有識者チームに説明を実施。

#### e) 近畿弁護士会との意見交換 (同年4月)

公共交通優先のまちづくりを提言<sup>17)</sup>「2002」している近畿弁護士会メンバーと意見交換を実施。

#### f) 障がいをお持ちの方々との意見交換 (同年5月)

障がい者の方が中心として構成されている「大阪にLRTを走らせる会」<sup>18)</sup>メンバーと、交通権の観点を中心に意見交換を実施。

#### g) 沿線美化活動 (同年5月)

第二回目は清掃範囲を拡大 (花田ロー御陵前)。今回は在大阪フィリピン領事館の資材協力を得、電停上屋の再塗装も実施。

#### h) 第10回路面電車サミット出席 (同年5月)

全国路面電車愛好支援団体の一員として、堺市内を中心とした阪堺電軌の現況を報告。存続活動への支援を要請。

#### i) 阪堺路面電車まつり参加 (同年6月) = 予定 =

阪堺電軌のご協力のもと、恒例の同社車庫公開行事にブース出展。現況報告と存続活動支援を要請。

この他、WGメンバー、内外協力者を交えての討議

を月2~5回程度開催。また沿線内外の市民グループへの活動趣旨説明を随時 (これまで100回以上) 行っている。

### (4) タイムリミットが迫る中で

「走りながら考えよう」と言えば聞こえは良いが、立ち上げ当初から苦労が続いている。報道機関の対応もその一つで、提言書発表直後の記者からの質問には、かなり厳しい視点のものも含まれていた。市政変動直後に現出した、代表者さえ未確定の市民団体であった事を思えば仕方ない話であるが、このような経験を重ねてゆく毎に、次第に組織としての体裁が整ってきているのも事実である。

堺市長はじめ市議会、市当局、また南海電気鉄道、阪堺電気軌道の各関係者からは好意的な反応を得られ、早い段階からWG活動に協力をいただけたのは幸いであった。そもそも提言書に記載された内容は、必ずしも特異なものではなく、地域市民の生活、まちづくりの中における公共交通のあり方に関して、本来あるべき形と思われる項目を、阪堺線をテーマとして提示したものと考えており、当事者に近い立場の方には、何ら違和感なく受け止めていただけたものと解釈している。

提言書発表当初、問合せの多かった阪堺線廃止時の損失金額 (約4億8千万円) は、伊藤が南海貴志川線存続問題発生時に用いた手法<sup>19)</sup>を援用し、WGメンバーによって算出したものである。問合せに対しては、実績ある算定方法に則り、確実な項目のみを控えめに算出している旨を伝え、概ね納得いただけたと考えている。

市内外の様々な団体、組織との連携を図り、討議の機会を重ねる度、周囲からの反応も良好なものが増えてきた。沿線美化活動等では市民から激励を受ける事も多く、暗中に光を見出す思いを受けている。事業者の決断期限が刻々と迫る中、打つべき手、優先すべき策を模索する日々が続いている。

## 5. おわりに

WGの対外活動開始から約3ヶ月。阪堺線存続に向けた動きは、僅かずつながらも活発化していると感じている。絶望的と思われた昨秋の状況を思えば、望みを託す余地が増えてきたと思いたいところであるが、依然として予断が許される状況にはない。まずは6月末、次いで9月末を一つの目途とした上で、広く内外の理解を得られる活動を息長く続けていきたいと考えている。諸兄のご理解、ご支援を賜りたく、ここにお願ひ申し上げる次第である。

## 参考文献

- 1) 塩見猛:「まぼろしの鉄道」, 南海道研究, 南海道総合研究所, Vol. 8-8, pp. 13-16, 1984
- 2) 南海鉄道「地方鉄道敷設願」, 鉄道省文書, 甲882号, 1925
- 3) 南海鉄道「電車軌道延長敷設特許申請書」, 内務省文書, 甲873号, 1925
- 4) 南海電気鉄道「軌道工事方法一部変更の件」, 建設省文書, 甲355号, 1948
- 5) 「東西鉄軌道の実現に向けて」, 堺市公共交通懇話会, 2004
- 6) 「東西鉄軌道(堺浜 - 堺東間)基本計画(案)」, 堺市建築都市局 鉄軌道推進室, 2008
- 7) 塚本直幸:「大都市近郊の政令指定都市・堺のチャレンジ」, 国際交通安全学会誌, Vol. 34-2, pp. 80-88, 2009
- 8) 「堺市の交通ビジョン」, 堺市建築都市局 交通計画課, 2008
- 9) 「堺市長選候補者の主張」, 毎日新聞大阪本社, (2009, 9, 16)
- 10) 「四つ橋線の延伸について」, 定例会見(2009, 10, 14), 堺市市長公室広報部
- 11) 「堺市内の阪堺線、存続巡り協議の場」, 日本経済新聞(大阪), (2009, 12, 29)
- 12) 「L R T整備中止合意 公共交通体系の明示を」, 毎日新聞大阪本社, (2010, 1, 23)
- 13) 「総合交通体系の検討体制について」, 庁議議事要旨, (2010, 1, 5), 堺市市長公室広報部
- 14) 「阪堺線堺市内の現状について」, 阪堺電気軌道, 2010
- 15) 「阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策について」, 阪堺電気軌道, 2010
- 16) 「阪堺線再生プラン提言書」, 阪堺線存続検討ワーキンググループ, 2010
- 17) 「環境に優しい交通政策 その一步を踏み出すために」, 近畿弁護士連合会 公害対策・環境保全委員会, 2002
- 18) 「ひとにやさしく にぎわいとのおいのある まちをめざして～大阪へのL R T導入を実現させるための提言書～」, 大阪にL R Tを走らせる会, 2002
- 19) 伊藤雅:「貴志川線の存続のために」, 貴志川線の未来をつくる会勉強会, 2004