

## 大都市近郊の政令指定都市・堺のチャレンジ

塚本直幸\*

平成22年度末開業を目指して堺市では、東西鉄軌道（新設LRT）と阪堺線堺市内区間（既存軌道）のLRT化の計画が進められている。本稿では、まず堺LRT計画を取り巻く背景、堺LRT計画の内容について述べる。ついで、それに対する市民やマスコミの反応、また筆者らが実施した堺LRTに関する市民意識調査、堺市担当者に対するヒアリング等に基づいて、LRT整備計画が持つ課題について述べる。最後に、LRTの整備要件を整理して堺市に適用、評価を行い、堺LRTの意義と期待について述べる。

### Challenges for Sakai City as a Government-designated City Bordering a Large Metropolis

Naoyuki TSUKAMOTO\*

A plan to establish a light rail transit LRT system in Sakai City, in south central Osaka Prefecture in the Kansai region, by building a new LRT line called the Tozai Tetsu-kido (East-West Railway) and turning the existing section of the Hankai Line within Sakai City into an LRT line is currently in progress. The plan targets start of service by the end of fiscal 2010. This paper first describes the background surrounding the LRT plan in Sakai and gives a summary of the plan. Then the paper describes the challenges for the LRT construction plan, based on the reaction to the plan by Sakai residents and the media, the results of a questionnaire survey conducted by the author and other parties of this paper to learn about the attitudes of the local population toward the Sakai LRT plan, interviews with Sakai City officials in charge of the plan, and other factors. Lastly, the necessary conditions for building an LRT system in general are discussed. These conditions are then applied to the case of Sakai and an evaluation conducted for the city's LRT plan, followed by a discussion of Sakai LRT plan's significance and expectations.

#### 1. はじめに

全国数十の都市で、LRTの計画・構想・要望等があるが、いずれにおいても具体化に向けてなかなか進んでいないのが実情である。その中で堺市では、平成20年12月25日に、平成22年度末の東西鉄軌道堺駅前東口－堺駅前間の開業と我孫子道－浜寺駅前間の既存軌道（阪堺線）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～堺東駅間）基本計画（案）」が発表された。ここで

いう「東西鉄軌道」とは堺市内を東西につなぐ新設軌道(LRT)の正式名称である。計画としては他都市に比べて先進的に動いているが、今後さらに市民の間にその機運が十分に高まり、計画が具体化することが望まれる。

本稿では、まず堺LRT計画を取り巻く背景、堺LRT計画の内容について述べる。ついで、それに対する市民やマスコミの反応、また筆者らが実施した堺LRTに関する市民意識調査、堺市担当者に対するヒアリング等に基づいて、LRT整備計画が持つ課題について述べる。最後に、LRTの整備要件を整理して堺市に適用、評価を行い、堺LRTの意義と期待について述べる。

\* 大阪産業大学人間環境学部教授  
Professor, Faculty of Human Environment,  
Osaka Sangyo University  
原稿受理 2009年3月30日

## 2. 堺LRTを取り巻く状況

### 2-1 堺市の地域現況と公共交通網の課題

大阪府堺市は、大阪市の南に隣接する人口83万人の都市で、平成18年4月に全国で15番目の政令指定都市となった。関西では、大阪、神戸、京都に次ぐ人口規模を有し、これらの都市に続く4番目の政令指定都市でもある。しかし、近年の産業構造の変化に伴い、特に臨海部を中心に工業都市としての活力が低下し、人口は多いもの大阪市の衛星都市化が進み、政令指定都市としての独自の都市を形作るという点から、現状からの脱却が望まれている。

特に鉄道網の面から見れば、東から大阪地下鉄御堂筋線、JR阪和線、南海高野線、阪堺電気軌道、南海高野線によって、南北方向に大阪市と結ばれているが、東西方向にはまったく鉄道がなく、各沿線が個々に大阪市とつながってはいても、東西方向の連携が弱いのが現況である。堺市が大阪市の一衛星都市であり、市としての一体化が形成されていない現状を示している。

こうしたことから、南北に偏重した鉄道網に対して東西方向に鉄軌道を持つことは、堺市の長年にわたる懸案であり、古くは明治時代から幾度となく東西方向の鉄軌道の構想が立案されてきた。また、近年に至って、都市活力の低下からより一層東西方向の鉄軌道整備が重要な課題と考えられている。

### 2-2 交通ビジョン<sup>1)</sup>

平成20年6月に策定された「堺市の交通ビジョン」では、それを実現する取り組みとして、公共交通については、以下の(1)~(3)が施策として挙げられている。

(1)東西鉄軌道による都市軸の強化および既存鉄軌道網との連携

- ・東西鉄軌道による東西都市軸の強化と、都心と臨海都市拠点との相互連携を図る。

- ・東西鉄軌道と阪堺線との連携等による都心公共交通ネットワークの再編を図る。

(2)拠点間公共交通の強化

- ・都市内交通は、大阪市方面、南河内方面、泉州・関西空港方面等への広域交通である既存の鉄軌道網を基軸とする。

- ・自動車交通の適正配分と、公共交通利用促進による自動車交通の抑制を図り、道路空間を公共交通に優先的に利用させることにより、拠点間の公共交通の強化を図る。

(3)質の高い公共交通ネットワークの形成

- ・地域拠点間を定時性、速達性に優れた路面公共交通で結び、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指す。

### 2-3 「クールシティ・堺」推進プログラム<sup>2)</sup>

平成21年1月23日、堺市は全国で13ある「環境モデル都市」として政府から認定された。堺市の「環境モデル都市」構想は、低炭素型まちづくり戦略「クールシティ・堺」推進プログラムと呼ばれるもので、臨海部に集積する環境先進型コンビナート等を中心に据えたエネルギー・イノベーション、百舌鳥古墳群や旧環濠などに立脚したライフスタイル・イノベーションに加えて、「LRTと自転車を活かした低炭素型モビリティ都市の構築」などのモビリティ・イノベーションを3本柱とするもので、この中にも堺LRTが位置づけられている。

### 2-4 東西鉄軌道事業の目的<sup>1)</sup>

以上のような堺市の地域現況および関連するプラン、ビジョンのもとで、東西鉄軌道事業の目的は以下のものである。

(1)東西交通軸の強化による独自都市圏の形成

都心地区と臨海部(堺浜)を結ぶ東西鉄軌道を整備し、輸送力や速達性などの東西交通軸を強化することによって沿線のまちづくりを支援するとともに、さまざまな都市機能の集約を図り、市内外の交流を活性化させ、近畿の拠点都市を目指す。

(2)政令指定都市にふさわしい都市景観と賑わいの創出

デザイン性に優れたLRTを導入することで、沿線地域の魅力を高める。特に、人にやさしい大小路シンボルロードの機能をさらに高めることにより、周辺都市から都心地区に人や物が集まり、賑わいの創出を図る。

(3)環境問題や高齢社会に対応しうる都市基盤の構築

自家用車主体から軌道系交通へと転換することで自動車交通を抑制し、地球温暖化やエネルギー問題に対応するとともに、「快適な暮らし」と「まちの賑わい」の持続に向け、人と環境にやさしいLRTを基軸とした公共交通網を整備し、高齢者や障害者など、誰もが安全で安心して移動できる都市基盤を構築する。

(4)臨海部(堺浜)の産業集積による経済効果を都心地区へ誘引

臨海部(堺浜)と都心地区を結ぶ東西鉄軌道を整備し、臨海部(堺浜)の産業集積による経済効果を都心



Fig. 1 東西鉄軌道および阪堺線堺市内区間<sup>1)</sup>



Fig. 2 大小路走行イメージ<sup>1)</sup>

地区へ誘引することで、都心地区の再生と活性化を支援するとともに、本市全域の持続ある発展を牽引する。

### 3. 堺LRTの計画内容<sup>1)</sup>

参考文献1)に基づいて、計画内容を以下に示す。

#### 3-1 ルート

計画ルートはFig.1である。大別すると以下の3ルートに区分できる。

【A堺駅前東口-堺東駅前】大小路シンボルロードルート（以下、大小路ルート）、1.7km

【B堺浜-堺駅前西口】大阪臨海線ルート（以下、臨海ルート）、5.2km

【C我孫子道-浜寺駅前】現在の阪堺電車堺市内区間（以下、阪堺ルート）、7.9km

大小路ルートは、堺の中心的な区域を通る大小路

を通過するもので、現在、この区間にはシャトルバスと呼ばれる高頻度で運行する南海バスが通っている。

臨海ルートは、臨海部の元工場地帯を中心に通過する路線で、シャープの新工場の建設が進み、その他の大規模店舗やサッカースタジアムの建設などが予定されている。

阪堺ルートは、既存軌道である阪堺電車堺市内区間であり、この区間の軌道・停留所改修などによりLRT化を図るものである。

#### 3-2 断面構成

堺LRTの画期的なことの一つは、大小路ルートの阪神高速以西を外寄せとして、歩道から直接乗降ができるようにしていることである（Fig.2）。

なお、大小路ルートの阪神高速以东は北側への片寄せ、臨海ルートは中寄せ、一部高架、阪堺ルートは既存軌道通りに中寄せである。

#### 3-3 運行計画・運賃

##### (1)運行頻度

大小路ルートは、ピーク時は12本/時、昼間時は8本/時、阪堺ルートは、ピーク時は8本/時、昼間時は6本/時が計画されている。

##### (2)運行ルート

大小路ルートと阪堺ルートは相互乗り入れが計画されている。ただし、堺東駅発着分のみで、堺駅から阪堺ルートに入るには乗り換えが必要である。

##### (3)運賃

堺市内200円均一の予定である。

#### 3-4 関連する交通施策

##### (1)大小路ルートの一方通行化

大小路に複線の軌道を導入した場合、現在の道路横断面構成では、車線は1車線しか確保できないので、周辺道路事情等も考慮して西行き一方通行となる。

##### (2)路外駐車施設整備

大小路ルートでは軌道が外寄せとなるため、沿道建物・施設に対する荷さき駐車場、停車帯等の路外駐車施設の整備が必要となる。

##### (3)その他

LRT専用信号の設置、バス網再編、バス&ライ

ドなど、関連する交通施策が考えられている。

**3-5 事業費**

概算事業費をTable 1に示す。

大小路ルートも阪堺ルートも既存インフラを用いるため特に大きな事業費にはならないが、臨海ルートは軌道用地の確保や軌道の高架部分もあるため距離当たりの事業費は大きくなっている。

**3-6 事業スキーム・経営形態**

堺LRTの特徴の一つは、「公設民営」「公有民営」で事業を実施することである。

1) 東西鉄軌道

東西鉄軌道の事業スキームは公設民営・上下分離方式とする。公設民営とは、道路や公園と同じように、市が国の補助や起債などの財源を確保しながら、公費で軌道施設の建設と車両購入を行い、民間事業者がそのノウハウを活かし、運賃収入で経営を行っていく方式である。また、上下分離方式とは、市が施設や車両の所有者となり、経営を行う民間事業者は施設等を貸し付ける方式である。なお、施設等の維持管理費に相当する額を、民間事業者から使用料として徴収し、施設等の維持・補修を行っていく。

2) 阪堺線堺市内

阪堺線堺市内は、近年のモータリゼーションにより、利用者はピークである昭和36年頃の約7分の1程度に減少している。しかし、阪堺線は長年にわたり市民に親しまれた堺の貴重な景観・文化的な都市資産であり、今後の観光施策やまちづくり等にも必要である。また、将来のLRTを基軸とした公共交通ネットワークを構築するための重要な路線である。そこで、東西鉄軌道の事業スキームである「公設民営」と同様に、阪堺線堺市内の持続的かつ効率的で、安定した軌道経営を確保するため、本市が阪堺線堺市内の軌道施設を保有し、東西鉄軌道の経営予定者が一体経営を行う「公有民営」方式とする。

3) 経営予定者

大小路ルート、阪堺ルートとも、南海電鉄(株)・阪堺電軌(株)グループが経営予定者として特定されている。なお、臨海ルートは未定である。

**4. 市民・マスコミの反応**

堺LRTは、富山に続く日本のLRTとして開通が期待されている。東西鉄軌道は、まったく新設のLRTとして開業する計画であり、軌道・停留所改修、超低床車両の導入などにより既存の軌道である阪堺電車堺市内区間のLRT化を図り、相互乗り入れに

Table 1 ルート別概算事業費

区間	概算事業費
堺駅前東口-堺駅前	約85億円
堺浜-堺駅前西口	約280億円
我孫子道-浜寺駅前	約60億円

よって一挙に10km前後のLRTネットワークが構築されることとなる。また、事業スキームとしても、公設民営、公有民営の上下分離の形態で、公的資金により公共交通のインフラ整備を行う点で、市内公共交通整備手法として画期的である。

しかし、LRTのような前例の少ないものの整備の課題は以前から指摘されている<sup>3)</sup>。

まず、そもそもLRTの認知度が低いため、どのような交通システムなのかよく知られていないこと。日本の多くの都市で、「まちづくりに寄与するLRT整備」という観点からのLRTの計画・構想があるが、どのようなプロセス、ステップでLRT導入がまちづくりに寄与するのかが具体的に提示できていないこと。これは、内部での検討はされているのであろうが、前例もほとんどないためその実効性についての確信がないためと思われる。そのため、市民にとっては、LRT計画のみを既成事実化しようとしているように見えてしまう。また、事業規模や投資効果、採算性等との関連で、誰がどのように事業リスクを負うべきかについて明確にしにくいことなどがあげられる。

以上のことに加えて、堺市では計画が具体化するにつれて、さまざまな反応が現れている。基本計画(案)が発表された後の新聞記事の一例をあげれば、平成21年2月3日付朝日新聞朝刊地方版では「LRT事業費425億円」、2月4日付産経新聞朝刊地方版



筆者撮影

Fig. 3 基本計画(案)の市民説明会



で「採算ラインぎりぎり？」等の事業費の大きさや採算性に関する疑問が見出しを賑わしている。

平成21年2月15日には、基本計画(案)に対する公式の市民説明会が行われた。これは、東西鉄軌道ルート沿線の3小学校区である熊野、市、三宝のうち、市小学校区でのものである(Fig.3)。

これには、筆者も参加したが、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意見や沿線の歴史遺産を活かしたまちづくりなど肯定的なコメントも聞かれたが、一方で計画に対するさまざまな否定的な意見・質問も市民から出された。

翌日の新聞の見出しも、「緊急車両到着遅れなど参加者から不安の声も」(2/16付毎日新聞)、「住民説明『不十分』再会求める声」(2/16付読売新聞)、「市民、LRTに賛否」(2/16付朝日新聞)などの否定的反応が見出しを飾った。

公的計画が具体化するにつれて、いわゆる「総論賛成、各論反対」的な反応が社会的に出てくるのはよく見られる現象であるが、当日の説明会での市民からの反応は大きく三つに分類できる。

一つは、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、また事業目的の一つである「沿線地域の活性化」に、LRTが果たしてどこまで寄与するのかの筋道が十分に説明されていないため、LRTの意義・必要性・整備効果に疑問符がつけられた。

次に、大小路ルートで、軌道が外寄せになることにより、一般車両が沿道に駐停車できなくなることへの反対論が見られた。特に、沿道の事業者からは荷さばき買い物客の駐車が不可能となることに対する懸念が示された。さらに、大小路ルートの一方通行も、沿線市民にとって不便であり、また緊急自動車やゴミ収集車などの通行への支障についての意見が出された。

これら、具体的な問題提示の他、市民説明そのものの内容が不十分である、市はすでに決まったことだけ説明しているにすぎない、もっと情報公開しろなど、行政に対する市民からの不信に基づく意見も多く出され、最終的には、再度の市民説明会の開催要求が市民から出された。

## 5. 市民アンケート

筆者らは、日本で前例のあまりないLRT整備に関連して、開業前後の人々の交通行動や意識の変化、沿線地域の土地・建物の変化、交通流動の変化を記録する作業を続けているが、その一環として「堺市の交通とまちづくりに関する調査」として、市民に対するアンケート調査を実施した。

### 5-1 調査の概要

(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意見

(2)調査日時

平成20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10,000世帯を対象に、アンケート用紙を配布、郵送による回収。

### 5-2 調査結果の概要

配布したもののうち有効な2,247票について集計を行った。郵送の遅れや他ルートを経由した回収など、回収遅れのものが発生したため最終的な集計結果は若干の変動があるが、全体的な傾向は見られると考えられるので、ここでは、特に「堺LRT計画に関する認識・評価」結果について述べる。

### 5-3 アンケートの結果

1) LRTの認知度

配布時に、LRTの説明資料を同封したが、その説明資料にかかわらず以前からLRT計画のことを知っていたという人が66%であった。これは、対象地域は異なるものの、筆者らが今から3年前の平成18年1月に実施したアンケート<sup>3)</sup>では、33%であったことに比較すると大幅に増加している。

これは、この設問の中で「LRT計画を知ったきっかけ」として、「新聞」(39%)、「堺市の広報」(53%)、「人から聞いて」(28%)という値からわかるように、計画の進行につれて市の広報などを通じて広く情報提供がなされるようになったからであろう。

「計画の内容」についても「理解していた」「ある程度理解していた」を合わせて67%あるなど、比較的高い状況にあると言える。

次に、堺LRT計画に関する評価結果をFig.4に示

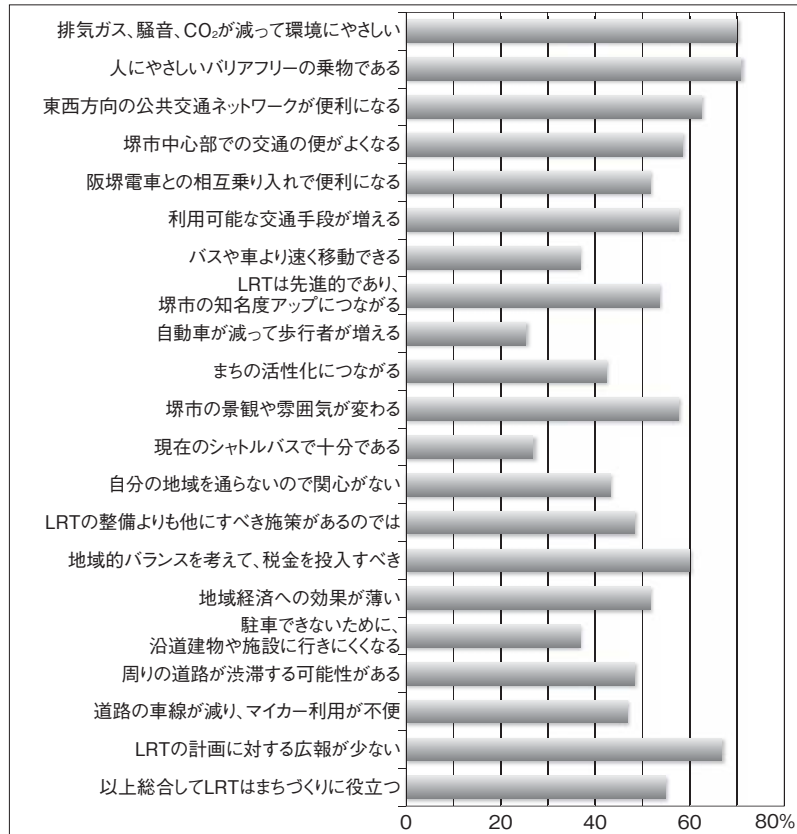


Fig. 4 堺LRT計画に対する市民の評価（「そう思う」「ややそう思う」の比率）

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。全部で21の設問がある。上の11の設問は肯定的な内容、次の9問は否定的内容、最後の1問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。

否定的な設問の中では、「地域バランスを考えて投資すべき」「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、本アンケートは、堺市内全域を対象としたもので、今回のLRT計画にまったく関係のない地域からの回答も数多くあり、「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。一方で、現在大小路を通過して

いる「シャトルバスで十分」という意見や「駐車できなくなる」「マイカー利用が不便」など、市民説明会ででてきたような反対意見に類似の設問項目は比較的比率が低いのが特徴的である。

総合的評価として「以上総合してLRTはまちづくりに役立つ」は56%であり、比較的理解は進んでいるとも言える。ただ「LRT計画に対する広報が少ない」という意見は68%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が多い。

これらの値は、当然のことながら回答者の居住地によって異なる。直接的な恩恵を被る堺区や西区、乗り換えにより間接的に利用可能な南区や中区、基本的に利用ができない西区や美原区など、地域的差違が回答の差違にも現れている。

## 6. まちづくりに果たすLRTの役割の明確化

以上、東西鉄軌道基本計画(案)をめぐる人々の反応や市民アンケート調査結果から、堺LRT計画を巡る課題について述べてきた。これらから明らかにように、堺LRT計画の社会的合意を得るために必

要なことは、

- (1)限られた地方財政の下で、LRTへの投資が市域全体に対して整備効果を持つことを示すこと
  - (2)そのためにどのようなプロセスで地域活性化に寄与するかを説明する、あるいはどのような関連する地域活性化策を打ち出すかなど、事業者としての地域再興の思いとその過程を示すこと
  - (3)行政と市民との間の不幸な相互不信を解消すべくなるべく多くの市民説明の機会を設けること
- などが重要と思われる。

とりわけ、LRT整備が単に一つの都市内交通手段を増やすためだけのものではなく、まちづくりのための都市の装置であるという観点からの説明が必要である。

具体的に、LRTが通過する大小路を例に述べよう。Fig. 5は大小路である。広幅員の歩道とケヤキ並木の美しい街路である。しかし、沿線の商業施設は年々減少し、その再生が叫ばれつつも、LRTの開業が直ちに商業の活性化をもたらすことに疑問を持つ人は多い。

それは、一つには、LRT開業に合わせた沿線整備政策の提示がまだ不十分なことがあげられよう。さらに、過去のしがらみとして、大小路は約10年以上前に「シンボルロード事業」として数十億円が投入されて歩道を拡幅し、これで沿線が活性化すると言われつつ減退してきた事実があるため、沿線住民に「またか」論があることも一因である。

LRTが通過したらまちが活性化するなど誰も保証することはできないが、少なくともどのようなプロセスを通じてそれが可能になりそうなのか、今現在通っているシャトルバスを廃止して、わざわざ事業費の大きなLRTを通す必要があるのか、等の事業説明が必要となる。

まちづくり、特に都心地域を活性化するために、そこを通過する交通に対して求められる要件とそれらに対してLRTが果たす役割について整理してみる。

#### (1)歩行交通への対応

都心に賑わいを取り戻すためには、人が集まり街路に人が歩いている地域でなければならない。地域に沿った道路上を自動車にせよ、バス・路面電車にせよ、いくら大量の交通が通過しようとも、これらの交通手段から下車して歩いてくれる人がいなければ、沿線地域が賑わうことはない。そうした点で、歩行交通が中心となる都心地域ではアクセス性に優



Fig. 5 LRT通過予定道路 (大小路)

れた交通システムが必要である。

大きな上下移動を強いられる地下鉄や、道路から離れた線路を走行せざるをえない鉄道に比較して、LRTやバスはアクセス機能が高く歩行交通を補助・補完する交通システムとして適切である。特に、バスよりもLRTの方が乗車環境は良好で気分的に余裕が大きく、また超低床の車両は着座姿勢での目線の高さが歩道を歩く人のそれとほぼ同じであるため、乗車したままゆったりした気分でもち歩きの擬似的な体験を得やすい。

#### (2)利便性・快適性・経済性

都心交通の特徴として、短距離かつ高頻度のトリップが大多数であり、また狭い範囲での回遊性を有したトリップも多い。そのようなトリップに対して交通システムとして便利で快適なものが望ましい。また、大きな抵抗なく短距離・高頻度に繰り返し利用できる安い運賃、運賃制度(回数券、周回券、料金体系など)であることが必要である。

乗車時の快適性は、大きな車体で軌道を安定的に走行する分、バスよりもLRTの方が大きい。

#### (3)人にやさしい

沿線居住者にも来街者にも、安全でわかりやすくバリアフリーの乗り物であることが肝要である。

バスよりもLRTの方が、目の前のレールの存在がルートをわかりやすくし、床面のフラットさや車いすでの乗降のしやすさなどバリアフリー性は高い。

#### (4)都市景観・都市環境改善に寄与

LRTはデザイン的にも斬新なものが可能で、トランジットモールなど軌道空間と商業空間・娯楽空間との一体化、芝生軌道をグリーンベルトとして活用する環境空間整備など、道路空間の複合的利用も可能で、バスに比較すると都市景観、都市環境改善への寄与は大きい。また、軌道や電停は、まちのア

イデンティティを表すシンボルとしての役割を果たす。

#### (5)低い整備・維持費用

以上、利用者や沿道市民の立場からのLRTに期待される役割を整理したが、沿線地域全体、地元行政や事業者にとってもさまざまな効果が期待される。まず、都市内公共交通として整備やシステム運用・維持に関わる費用が相対的に低いことが望ましい。もっとも安価なシステムはバスシステムであるが、LRTも地下鉄等いわゆるHeavy Railに比較すれば、単位長さあたりの事業費は数分の一程度である。また、このことは利用者にとっても安い運賃という形で反映される。

#### (6)商業活性化に寄与

交通整備により来街者やまち歩きをする人が増加しまちが賑わうようになれば、必然的に地域商業へのインパクトは大きい。特にLRTは、前述したようにトランジットモールなどを通じて沿線商業空間の活性化を促し、LRT車両がもたらすデザイン・乗り物としての目新しさは、観光・商業面から地域開発効果をもたらす。

#### (7)投資機会を提供

LRT整備事業そのものがもたらす効果も期待される。従来の交通事業が行き詰まる中、都心地域における新たな交通事業展開の場として、またLRTに関連して整備される各種空間整備などさまざまな投資機会の提供が、事業効果の一つとしてあげられる。さらに、単なる一交通手段の整備にとどまらず、まちづくりと関連させてLRTを整備していくならば、計画・建設・運営に関わる行政、事業者、利用者、地域住民などの各主体の協働のための動きや仕組みが作られ、今後のまちづくりのための組織・制度につながるなどの効果が期待できる。

## 7. 堺LRTへの期待

### 7-1 LRT開通のための条件

現在、日本の多くの都市でLRT開通の要望や構想や計画があるにもかかわらず、実現したのは富山市のみという現状は、わが国の公共交通政策の歴史的限界を示しているものと考えられる。

例えば、欧州諸国で行われている道路財源やその他の公的資金を用いて公共交通の整備や運用を図る制度は、わが国ではまだ不十分である。また、道路の邪魔者として多くの都市から路面電車が撤去された歴史を持つため、路面電車は過去のものという認

識からLRTへの市民理解度は低い。さらに、これらのことともあいまって、富山市以外のLRTの成功事例がない日本の現状では、LRTを開通させる客観的条件は今の段階では、次の五つが重要であると考えられる。

#### 1) 都市規模

ある意味で当然のことであるが、それなりの人口を有したまち（都市、地区）でなくては採算性の点で問題が出てくる。公的補助が期待できる西欧諸都市では10万人程度でもトラムの走っているまちはあるが、日本の場合もう少し大きな人口規模、例えば25万人程度は必要と考えられる。

#### 2) LRTを通すにふさわしい街並み・通りの存在

日本の場合、新たにLRTを開通させる場合、地下鉄や新交通に比較すると事業費は小さいとは言え、それなりの投資が必要である。その場合、LRTの持つアクセス機能を十分に発揮させることで地域開発効果が得られる方が有利である。例えば、主要な二地点間の連結が大きな役割で、その二地点間に沿ってLRTの通過にふさわしい街並みが線的に連続していないような地域では、バスで十分に交通機能（トラフィック機能）を発揮させることが可能であり、LRTはオーバースペックとなることがある。

#### 3) 既存鉄道ないし軌道の存在

独力で新設軌道を運営できるだけの事業者がほとんど考えられない日本においては、今後も事業スキームは公設民営、公有民営であると思われる。その際、その受け皿となる既存の鉄道・軌道事業者の存在が不可欠と思われる。

地域公共交通活性化再生法に基づく公有民営の趣旨から、採算性と公共交通サービス確保の間で課題を抱えた全国の軌道事業者が安定的に経営でき、なおかつ財政的に困難な状況にある地方公共団体に過度の負担を強いることなく社会的コンセンサスの得られる分担関係でなければならぬことは明らかである。また、軌道事業にはそれなりのリスクが伴うが、ある程度の事業経験がなければそのリスクをコントロールしづらい。さらに、既存の軌道が走行しているまちでは、市民のLRTに対する理解も得やすい。

#### 4) LRTの整備効果が見込める所

LRTが整備されることにより、各種の地域開発効果が見込まれるところや関連するプロジェクトが計画されているまちは、LRT開通の条件が整って



いると言える。

#### 5) LRTを収容できる交通空間（通り、駅前広場）の存在

LRTを通すためには、少なくとも現況で4車線の街路が存在し、また発着ターミナルとなる鉄道駅の駅前広場に電停を確保できるだけの余地が必要である。

#### 7-2 堺LRTへの期待

多くの都市で、熱心にLRTの開通が熱望されていても、上記の条件が揃わないために、あちこちの都市で成功事例が積み重ねられるまでは、実際的に開通させるのが困難な所は多い。当然、今後日本全国でLRT開通の成功体験が積み重ねられ、社会的に認知が進むならば、上記の5条件は緩和されてくるものと思われるが、それまでは、なるべく有利な客観的条件の整った都市から、先進的事例を積み重ねていく必要がある。

このように考えるならば、堺市にLRTを通す「客観的な条件」は十分に整っていると思われる。堺市のLRTは、市街地にまったく新規に路線を敷くという事業であるとともに、赤字を抱えて廃止寸前であった既存軌道の阪堺線をLRTとして再生させる事業でもある。このような、二つの側面で堺LRT

が成功するならば、この後に続く全国各都市のLRT計画・構想実現に計り知れないインパクトをもたらすと言っても決して過言ではない。

堺LRTに期待する所以である。

〔註〕本草稿執筆後、市長説明会での反発等を受けて、平成21年9月までに計画案の見直しを市長が議会で表明した旨の報道がなされた（平成21年6月9日付産経新聞など）。本稿で提示した計画内容が今後修正される可能性がある。

#### 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.html](http://www.city.sakai.osaka.jp/city/info/_tetuki/kihon_keikaku.html))、2008年
- 2) 堺市環境都市推進室「堺市の『環境モデル都市』への提案」堺市ホームページ ([http://www.city.sakai.osaka.jp/city/info/\\_kanto/model/md\\_sakai.html](http://www.city.sakai.osaka.jp/city/info/_kanto/model/md_sakai.html))
- 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年