

東西鉄軌道の実現に向けて

平成 16 年 1 月

堺市公共交通懇話会

目次

はじめに	1
1.東西鉄軌道へのL R Tの導入効果	2
2.導入ルート・構造・導入位置	4
3.段階整備のあり方	6
4.事業スキーム	6
5.事業化に向けた今後の課題と方向性	7
むすび	8
委員名簿	8
経緯	8
用語集	9

はじめに

本懇話会は、平成6年2月の堺市公共交通懇話会提言を基本に、平成15年2月より東西鉄軌道へのライトレールトランジット（以下「LRT」と言う）の導入可能性について検討を重ねてきた。

自動車交通が優先となっている既成市街地に路面走行を基本とするLRTを整備するには様々な課題が想定されるが、社会経済情勢の変化や人と環境にやさしい社会への転換に対応したLRTは、堺市の未来にとって是非とも導入すべきことと捉え、様々な観点で検討を行った。

市民意見の募集を通じ、懇話会に寄せられた意見も参考とし、東西鉄軌道の実現に関し提言を行うものである。

1. 東西鉄軌道へのLRTの導入効果

路面電車は、かつてイギリス、フランス、アメリカなどにおいて日本同様、自動車交通の阻害要因として多くの都市で廃止に追い込まれた。しかし、都市中心部における自動車交通のための空間確保の限界や、交通渋滞、大気汚染への対策の必要性、さらに誰もが使いやすい公共交通システム構築のニーズに応えるため、自動車交通からの転換を図るべく、次世代型の低床路面電車による新たな交通システムであるLRTが、近年、世界中の多くの都市において導入されてきた。

これらの都市では、バリアフリーで利便性が高い交通システムが構築されたことにより、中心市街地に人々が戻り始め商業観光魅力が増大し、LRTがそれぞれのまちのシンボルとして効果を上げてきた。そのことにより、我が国においてもLRTの導入検討が各地で行われることとなった。

堺市では、都市再生による臨海部の開発、中心市街地の活性化、観光機能の強化、人と環境との共生などを重点課題として取り組んでおり、

- ・歩行者の移動を支援すること
- ・商業業務機能、観光機能、住居機能の向上により中心市街地の活性化を促すこと
- ・景観構成要素としてまちのシンボルとなり得ること
- ・他の中量輸送機関に比べ建設費が低廉であること
- ・他の交通機関との結節性に優れ、将来の需要増にも対応可能であること

などの観点から、LRTは新交通システムやミニ地下鉄など他の中量輸送機関と比べて、東西鉄軌道の機種として最も相応しいものと考えられる。また、それにより堺の中心性の向上やイメージアップが図られ、結果として堺独自の圏域の形成にもつながるものと期待されることである。

以上のことから、導入効果をまとめると次のとおりとなる。

【 導入効果のまとめ 】

人と環境にやさしい交通軸の構築

東西方向の交通機能の強化及び沿線のまちづくりの支援・促進

商業業務機能、観光機能、住居機能の強化及び都市イメージの確立



L R Tの導入事例（フランス・ストラスブール）

2. 導入ルート・構造・導入位置

導入ルート

導入ルートについては、東西鉄軌道の機種としてLRTが最も相応しい機種であることを前提に、

臨海部～堺駅間：三宝経由ルート、塩浜埠頭経由ルート、3区経由ルート

堺駅～堺東駅間：大和高田ルート、大小路ルート、中央環状ルート

堺東駅～堺市駅間：大和高田ルート、三国ヶ丘・けやき通りルート

の各ルートについて、他の交通機関との結節性、導入の難易度、まちづくりへのインパクト、自動車交通への影響などの観点から比較検討を行った。

臨海部～堺駅間については、現状の沿線の土地利用状況から観て最も需要が見込まれることから、三宝経由ルートが有力と考えられる。

堺駅～堺東駅間については、都心地域の中心軸であることや路面走行による自動車交通への影響の点から、大小路ルートが望ましいと考えられる。

堺東駅～堺市駅間については、南海高野線との交差方法の検討や堺東駅以東のまちづくりの動向を踏まえ、今後検討していく必要がある。



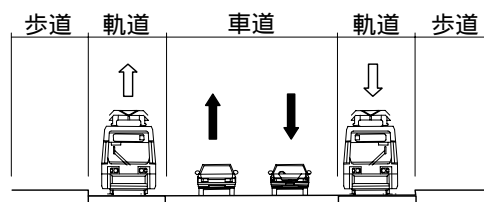
ルート図

構造

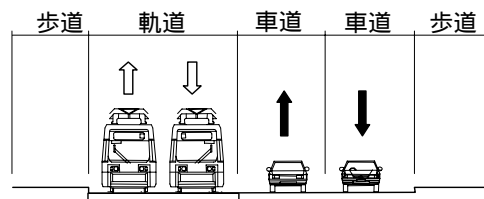
構造については、上下方向での人の移動が無く、回遊性が増すというLRTの最大の特徴を活かせること、良質な景観の形成に資すること、建設費が低廉となることなどの点から、鉄道や道路との交差上やむを得ない場合を除き路面走行を基本とすべきである。

導入位置

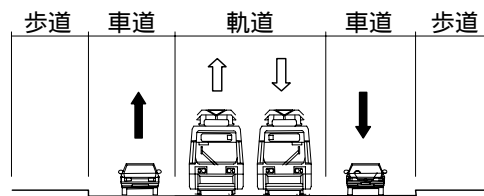
導入位置については、下図に示すような3つの配置が考えられるが、歩行空間との一体化による利便性の向上の視点から外寄せ配置が理想的である。しかし、実現のためには沿線住民や交通管理者、道路管理者との合意形成を図りながら、沿道状況に応じ柔軟に対応することが望ましい。



外寄せ配置



片寄せ配置



中寄せ配置

3．段階整備のあり方

東西鉄軌道は、臨海部から堺市駅まで全区間同時に開業することが最も望ましいが、まちづくりのスケジュールと整合し事業効果を早期に発現するために、段階整備の検討が重要と考えられる。

臨海部～堺東駅間については、都市再生緊急整備地域における民間事業が動き出そうとする中、臨海開発の今後の展開に遅れることのないよう、また中心市街地活性化や文化観光拠点整備などの都心地域活性化の各事業のスケジュールに合わせ、早期に整備することが望まれる。

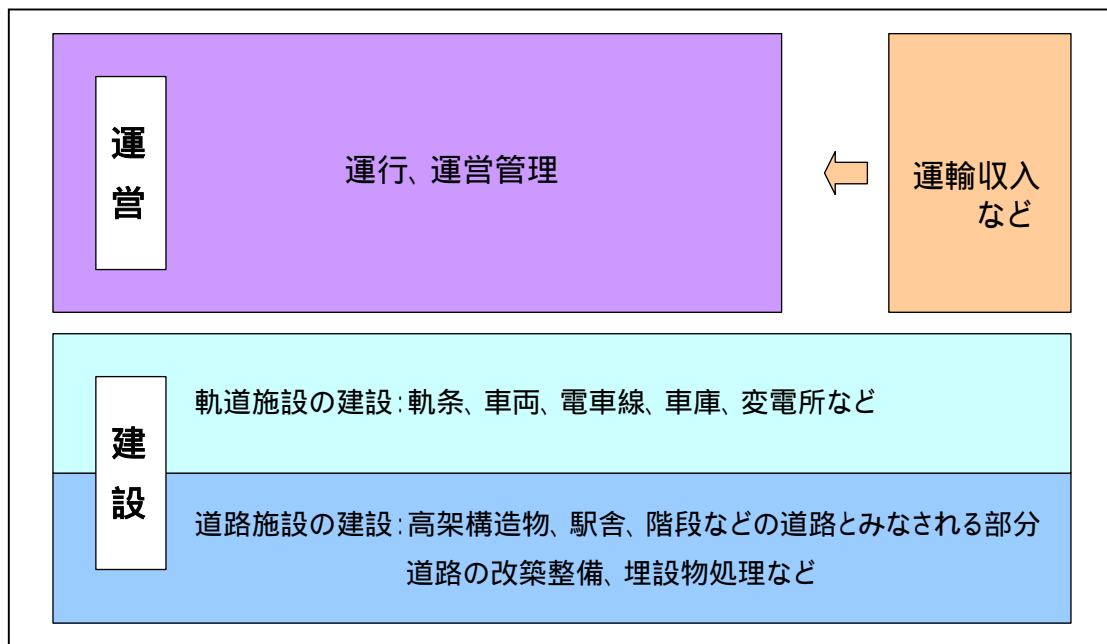
堺東駅～堺市駅間については、JR阪和線との結節の点から早期の開業が望まれるところであるが、南海高野線との交差にはさらなる検討が必要となるため、段階的に着手を行うことが望まれる。

4．事業スキーム

東西鉄軌道の整備・運営にかかわる事業主体には公営、第三セクター、民間が想定されるが、近年の社会経済情勢や交通事業者の経営状況、地方自治体の財政状況などの点から、公営や民間事業者単独による整備・運営は困難と考えられる。また、第三セクターによる整備・運営とする場合も、効率性の点で課題が多くリスク分担や経営責任が不明確になりやすい点がある。

そのため、例えば次図のように建設と運営を分離し、民間活力により効率的な運営、適切なリスク分散を図れる事業スキームを導入することが望まれる。さらに、道路施設だけでなく可能な限り軌道施設へも公的補助の対象を広げ、民間事業者などによる運営に圧迫が生じないよう工夫を図ることが望ましい。

加えて、関係者との協議により適正な開発者負担を求めることや、PFI手法など民間活力の導入により費用縮減に努めることが重要である。また、適正な財源確保を図るため、LRTの導入を促進する新たな制度の確立などを関係機関に要望する必要がある。



事業スキームの例

5. 事業化に向けた今後の課題と方向性

事業の実施にあたっては、道路空間を人中心に再配分するという観点に立って、まちづくりとの連携、計画にかかわる関係機関との協力・支援体制の確立、市民との合意形成などを進めていく必要がある。特に、既存交通事業者との連携により、誰もが使いやすい公共交通サービスの充実を促進することが重要であると考えられる。

また、都心地域での歩行者中心の交通体系の構築に向け、施設・車両などのバリアフリー化、利用しやすい運賃体系及び収受方式の採用、他の交通機関とのスムーズな乗り換え、定時性確保策の導入など、東西鉄軌道と一体となったパッケージ施策の検討を深める必要がある。

しかし、東西鉄軌道の整備のみでまちの活性化が達成できるものではないことから、商業業務機能の強化、歴史・観光資源の活用、居住環境の整備、集客施設の誘致などまちづくりとの一体化をあわせて検討する必要がある。

むすび

本懇話会では、以上の内容をもって提言とする。しかし、事業化にはさらに検討を要する項目も多く残されており、今後行政としての意志決定の各段階において市民合意を図る必要がある。さらに、広く関係者の意見を求め、創意工夫を図りながら、積極的に早期実現に努められたい。

平成16年1月

堺市公共交通懇話会

座長 青山 吉隆

委員名簿

氏名	所属
(座長) 青山 吉隆	京都大学大学院教授
沖中 栄子	(株)マツダ運輸大阪代表取締役社長
正司 健一	神戸大学大学院教授
塚本 直幸	大阪産業大学教授
宮本 勝浩	大阪府立大学経済学部長

経緯

	日程	内容
第1回	平成15年2月20日	開催の趣旨、前回の懇話会提言、行政計画案などについて
2回	4月15日	まちづくり、事業採算性、基本計画案などの検討について
3回	5月20日	既存鉄軌道線との結節など有機的な連携について
4回	6月25日	懇話会委員からの意見の整理
5回	8月1日	中間段階の整理について
	9月1日～30日	市民意見の募集
6回	10月17日	事業スキーム、段階整備のあり方について
7回	12月22日	提言案のまとめについて

用語集

L R T

Light Rail Transit (ライトレールトランジット) の略。従来の路面電車の速度、車両デザイン、低床化による乗降りのしやすさなどを向上させた、人と環境に優しく、経済性に優れた新しい公共交通システムで、欧米の多くの都市で導入が進んでいる。

バリアフリー

障害のある人が社会生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去すること。(総理府「障害者白書」より)(例：段差の解消)

中量輸送機関

従来の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ線路などの軌道を走行するタイプの公共交通機関。

新交通システム

ゴムタイヤで高架の専用軌道上を走行する中量規模の輸送力をもった軌道系交通システム。
(例：大阪市営ニュートラム)

ミニ地下鉄

中量規模の輸送力をもった小型地下鉄で、従来の地下鉄よりも車両が小さく、建設費も比較的低廉である。(例：大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線)

都市再生緊急整備地域

都市再生特別措置法に基づき都市再生の拠点として、都市開発事業などを通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域。(本市においては、堺臨海地域(約95ha)と堺鳳駅南地域(約70ha)が地域指定されている)

事業スキーム

事業実施における、事業主体、資金調達、建設、運営、維持管理などの事業の枠組み。

リスク

建設コスト、需要見込み、需要と輸送力のバランスなど、整備運営上の不確定要素。

P F I

Private Finance Initiative (プライベート・ファイナンス・イニシアティブ) の略。公共施設などの建設、維持管理、運営などを民間の資金、経営能力、技術的能力などを活用して公・民による最適なリスク分担を行い、事業効率を高めるための新しい手法。

パッケージ施策

公共交通重視の都市交通の構築に向けてLRTなどの公共交通システムと一体的に行う施策。(例：優先信号などの施策)