

阪堺線再生の取り組みと「SMI プロジェクト」について

NPO 法人 RACDA 大阪・堺

NPO 法人 KOALA 池田昌博

はじめに

阪堺電気軌道堺市内区間(阪堺線)は、南海堺東駅から堺駅を経由し堺浜を結ぶ「東西鉄軌道計画」とともに中心市街地の再生等を図りながら人と環境にやさしい交通まちづくりを実現することを目的に近代化が計画されていた。堺市はいち早く「環境モデル都市」として「クールシティ堺」を宣言し、自動車中心の交通体系を公共交通中心に転換することで、都市の構造改革「モビリティ・イノベーション」を進めるとしていた。この取り組みでは、自動車利用から公共交通利用への転換(公共交通:自動車の分担率を現状の 3:7 から 5:5 をめざす)が示されていたが、東西鉄軌道計画の中断以降、その具体的な代替策は明示されていない。

この理念「モビリティ・イノベーション」は、過度なクルマ依存が郊外店(ロードサイドビジネス)の発展を促す反面、中心市街地の衰退を招き、クルマを利用できない高齢者や障がい者に厳しい生活環境を強いていることも視野に入れながら打ち出されたものであり、クルマと公共交通の役割をしっかりと見極め、人間が中心となる社会システムを構築しようというものであった。

しかし、2009 年の東西鉄軌道計画の中止を訴えた市長の当選を経て、阪堺線の軌道改修など関連施策も含めて一旦中止され、堺市の総合的な交通政策が論議されることはなくなった。

このため、阪堺線は廃止の危機に直面することになったが、市民が中心となった存続、活性化に向けた粘り強い活動により、2010 年 9 月に堺市が 10 年間の存続支援の方針を決定した。その後、堺市による総額 50 億円という支援が行われ、低床式車両の導入や軌道の改修、高齢者割引(おでかけ応援制度)、堺市内と大阪市内を跨ぐ区間の運賃引き下げ等が行われ利用者数も回復してきた。

この支援期間 10 年を終えるなか、市長は交代したが、阪堺線の経営自立、中止された東西鉄軌道計画の具体的な代替案の提示、市内全体の総合的な交通体系の検討等は全く行われなかった。逆に、おでかけ応援制度の縮減が提案されたが、市民の反対運動もあり市議会で否決されている。

1. 市民理解が不十分なままの「東西鉄軌道計画」

堺市は関西では4番目の政令市であるが、近年、特に臨海部を中心に工業都市としての活力が低下し、大阪市の衛星都市化が進み、政令市としての独自の都市形成という観点から、現状からの脱却が望まれていた。



鉄道網から見れば、東から大阪メトロ御堂筋線、JR 阪和線、南海高野線、阪堺電軌、南海本線によって南北方向に大阪市と結ばれているが、東西方向には鉄道網がなくバス路線網も脆弱である。各沿線が個々に大阪市内のターミナルで繋がっていても東西方向の連携ができていないことが、堺市全体が都市としての一体化を形成していない一因でもある。(左図参照)

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、近年の都市活力

低下から、より一層、東西方向の交通軸整備が重要な課題となっている。

また、J-green 堺と物流センターの立地により来堺者が増大している堺浜エリアと東西軸をしっかりと繋げ、その開発の果実を堺市内に持ち込むことも求められていた。

「東西鉄軌道計画」は「環境モデル都市」としての目玉といえるプロジェクトではあったが、住民の賛否が二分するなか、適切な説明も行われないまま、計画中止を訴え橋下大阪府知事(当時)の支援を受けた竹山氏が新市長に当選し計画は中止されたが、竹山市長はその後、橋下氏と袂を分かち、阪堺線存続へのかじ取りを行い市議会でも支援策が承認されている。

2. 10 年 50 億円の阪堺支援策

東西鉄軌道計画中止後に打ち出された阪堺線支援は 10 年間という期間限定のものではあったが、設備改修、近代化に 30 億円、運営補助に 20 億円という数字が示され、電停、軌道の増設・改修、全区間の運賃均一化、高齢者割引などが実施されたものの、10 年後の事業の姿や堺市内の総合的な交通計画が示されないまま支援期間を終えている。一方、この間クラウドファンディングも活用し阪堺線に LRV が導入されている。

3. 中心市街地の衰退が継続

阪堺線は支援策により利用者が回復したが、南海堺東駅乗り入れ、堺東駅前再開発計画が中止された。堺東駅前に予定されていた市民会館も元位置建替えに変更され、中心市街地の再生計画は頓挫している。堺東駅前(西側)の姿が政令市に相応しいものであるかということが論議されてきている。

4. 泉北高速株式会社の株式売却

大阪府が保有する泉北高速の株式が入札により「ローンスター」に売却されることが内定したが、市議会の反対により「南海」に変更された。

5. 南海本線浜寺公園駅近辺の高架工事

当初の計画(路線短縮)では著しく交通利便性が低下し需要減少が予想されるため、阪堺線の線路付け替えに計画変更された。今後、交通結節点である浜寺での阪堺線と南海本線の乗り継ぎ利便(ダイヤ・運賃)が求められる。

6. SMI プロジェクト (Sakai Mobility Innovation) と阪堺線の減便



2022年に大小路交差点の「変更」案の提示(左図)、東西軸への無人電気バスの社会実験、美原区への直通バスの社会実験が SMI プロジェクトと称し実施されたが、堺市全体の都市交通政策や都市ビジョンが明示されていないなか、市民からの実験そのものに異論が噴出している。運転の自動化が実現できても、バス運行の完全無人化実現は車内保安や高齢者の乗降等安全上等の問題も大きい。また、オンデマンドバスについては高齢者が安心して容易に予約、活用できるものであるという検証が必要である。

一方、支援期間を終えた阪堺線は 12 分間隔であったダイヤを 14 分間隔に変更し、定時ダイヤでもなくなっている。おでかけ応援制度の縮減提案も含め政策の整合性が問われている。なお、恵美須町・我孫子道間は 28 分間隔ダイヤである。

7. 南海高野線(浅香山・堺東駅付近)連続立体化

当該事業により自動車交通改善を資する事業として 2040 年竣工を目指して計画されているが、2018 年に公表された事業費は 565 億円である。当該事業は都市基盤を整備し、まちに賑わいをもたらすものとして説明されているが、費用対効果(社会的便益)の検証が必要である。

8. 都市計画の問題

かつて堺市は「環境モデル都市」に選抜されたが、堺市全体の都市ビジョンが縦割りで実施される各プロジェクト用に並立し、目標、達成時期が示されず、執行体制、実施結果も検証されていない。確固たる交通政策の実現には、「政令指定都市」にふさわしい中長期の都市像の構築が必要である。

おわりに

今、私たちはコロナ禍という大きな困難に直面してきたが、堺市が政令市に相応しいまちづくり戦略、総合交通政策の一環として、全庁体制で市内交通ネットワークの検討に再着手し、具体的なアクションプログラムを市民・公共交通利用者と事業者と一体となって取り組むならば、次の四半世紀はコロナ禍を乗り越えた次世代に誇れる人と環境にやさしい、文字通り、自由自治都市「堺」が実現するものと考えます。

東西鉄軌道計画の中止、阪堺線の存廃問題は、全国の関係者の注目を集め、多くの情報発信が各所から行われたが、行政資料の多くがホームページから削除され断片的なものしか閲覧できない。

昨今、国、地方とも財政支出のあり方が厳しく問われている。各地でのまちづくり計画において、そのインフラの社会的な役割や運用のあり方、コスト(費用・便益)を関係者(ステークホルダー)が当事者意識を持ちながら、情報公開に基づき議論する必要性を改めて確認した。

公共交通問題を論じる場合、必ず事業採算性が論議されるが、我が国以外では、事業本体だけの採算性を厳しく論じられることはほとんどない。勿論、あらゆる事業には厳しい経営管理が求められる。しかし、諸外国では、公共交通事業が果たす社会的役割をしっかりと認識しながら都市交通政策を実現していることも忘れてはならない。

2024.2.8