

東京圏都市鉄道の計画整備期間に対する世論の影響

芝浦工業大学大学院 学生会員 ○小野 泰
 新潟県 非会員 水澤 孝宏
 西武鉄道株式会社 正会員 佐藤 宏紀
 芝浦工業大学 正会員 岩倉 成志

1. はじめに

社会資本整備事業は社会的必要性から計画され、整備が進められる。しかしながら関係主体が多岐・多数に及び、整備費が膨大であるため事業が長期化しがちである。さらに、社会情勢・経済状況の変化からその必要性が計画時点から低下する可能性がある。また社会的ニーズとしての世論の推移によって、事業期間が変動することが考えられる。

図-1 に、東京圏において 1980 年以前に開業した都市鉄道路線とそれ以後に開業した路線の計画・整備期間の分布を示す。相対的に 1980 年以降に開業した路線は計画・整備期間共に長期化する傾向にある。

このような現状を踏まえ、本研究では社会資本の一分野として、東京圏の都市鉄道を対象とし、期間と世論の関係性を明らかにすることを目的とする。

なお、本研究では国土交通省(旧運輸省)の審議会答申を計画段階の始まりとし、工事施工認可が下りるまでを「計画期間」、工事施工認可が下りてから開業するまでを「整備期間」とする。

2. 分析方法

まず、計画・整備期間の変動にどのような要因が影響を与えるのかを把握する。建設史・議会議事録・新聞記事より事業期間に影響を及ぼした要因を抽出する。

次に新聞記事のテキストデータを使用して世論の動向を把握する。関連記事に「対象路線名」を含む段落を抜き出し、テキストマイニングソフト IBM SPSS Text Analytics for Surveys4.0 を使用し、対象文を肯定的・中立的・否定的に分類し、時系列に集計する。

以上の調査を各路線に関して行い、計画・整備期間の変動と世論の関係を考察する。

3. データ概要

以下の 4 つの情報媒体から得られる情報を扱う。

① 国土交通省の審議会答申：国土交通省(旧運輸省)の審議会にて答申された整備計画を用いる。

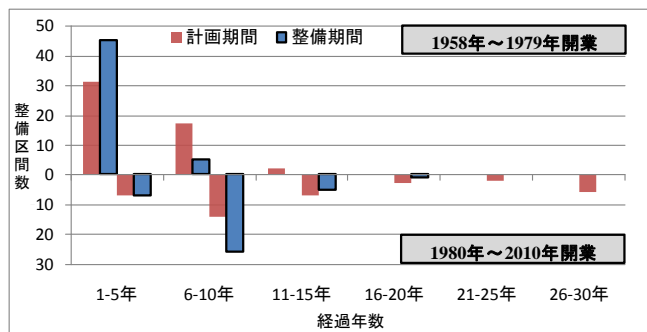


図-1 既開業路線の計画・整備期間の比較

- ② 建設史：建設主体が発行している書籍を用いる。
 ③ 沿線自治体の議会議事録：沿線自治体が公表している議会議事録を用いる。
 ④ 新聞記事のテキストデータ：朝日新聞は 1945 年以降、読売新聞・日本経済新聞は 1984 年以降の 3 紙が公開しているテキストデータを使用する。

4. 鉄道事業における特殊な期間変動要因

期間変動要因において、現在までに確認できた鉄道事業に関する特殊な要因として、5 つを説明する。

「周辺事業との調整」：駅周辺における開発事業の進捗に合わせて鉄道整備が行われることが多く、開業目標年に関してその事業との調整に時間を要する。

「広域行政の政策意図」：複数の自治体の境界をまたぐ路線の場合、隣接する都道府県や政令指定都市間の政策の調整に時間を要する。

「事業主体の確立」：新規路線を整備する際に建設主体・営業主体の確立が課題となる。

「他社路線との計画調整」：鉄道を整備する際に、競合先や相互直通先・乗り換え先との設備等に関する補償・契約等の調整や手続きに時間を要する。

「交差・占有に関する許認可折衝」：整備を行う際に交差または占有する民有地に関して許認可手続きを行わなければならない、その調整に時間を要する。

5. 事業の推移と世論動向

図-2.3.4 に世論動向の分析結果を示す。横軸が年

キーワード 社会資本整備, 鉄道事業, 都市鉄道, 期間変動要因, 世論動向, テキストマイニング,

連絡先 〒135-8548 東京都江東区豊洲 3-7-5 芝浦工業大学交通計画研究室 TEL 03-5859-8354

代、縦軸の上方向が肯定的段落数、下方向が否定的段落数となっている。

大江戸線は本研究対象の中で最も計画整備期間が長かった路線である。図-2のO1で東京都交通局の財政難や、当時建設中であった新宿線に予算がまわされ、事業が凍結された。しかし、その後も肯定的世論は途絶えることなく、地下鉄のミニ化等により建設費削減を行い1985年に練馬～光が丘間が整備期間へと移行した。

また図-2のO4では、否定的記事が集中し練馬～光が丘間が予定開業年より1年延長された。

副都心線は、和光市～渋谷間の混雑緩和を目的として造られた路線である。特に、和光市～池袋間は非常に混雑率が高く早期に事業化され有楽町線として開業した。しかし池袋～渋谷間は1976年頃から都の都市計画が進まず未着工となった。また、当時の営団地下鉄が民営化を目前に控えていたため新規路線建設の抵抗感が強かった等の要因があり、事業化されていなかったが、1998年の参議院選挙で自民党は東京都にて議席を大きく減らしており、都市部への配慮として、図-3のF2で予算が確保でき事業化にいたる経緯となった。

川崎市営地下鉄については図-4のK1に示すように市長選挙や市議会選挙時の争点となることが多かった。阿部市長が初当選した2001年は市債発行残高が約9千億円と財政が悪化していた。阿部氏は市の財政悪化の状況を多く発言しており、川崎市が行った1万人を対象とする地下鉄建設に関するアンケートにおいても、財政難が前提での質問項目となっており、否定的世論の作為的の形成が考えられる。その結果5年程度の事業凍結が決定された。

しかしながら、凍結後もK3で約4万人の早期着工を求める要望書が提出されている。現在は、事業化に向け川崎市は検討を継続している。

6. 期間変動要因と世論の関係

予算・関係者合意・世論の後押しの3つが揃っていない状態で事業化されるのは難しいと考えられる。特に川崎市営地下鉄と副都心線の計画期間の記事内容を比べると川崎市営地下鉄は90年代で肯定的記事が少なく継続的世論の後押しがないように感じる。更に財政悪化と合わさり阿部市長の、原則推進という政策方針に影響を与え、事業化の延期という結果

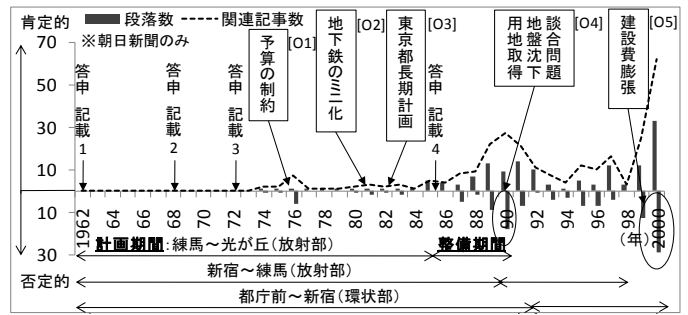


図-2 大江戸線の事業の推移と世論動向

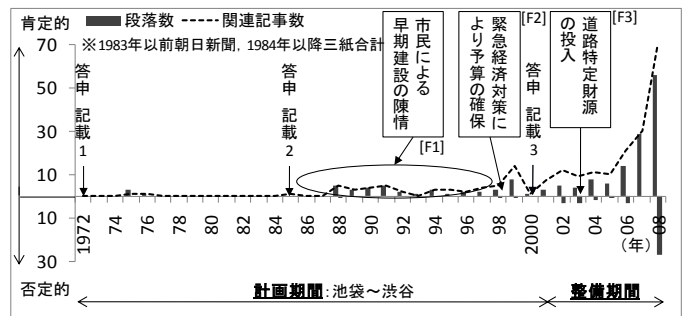


図-3 副都心線の事業の推移と世論動向

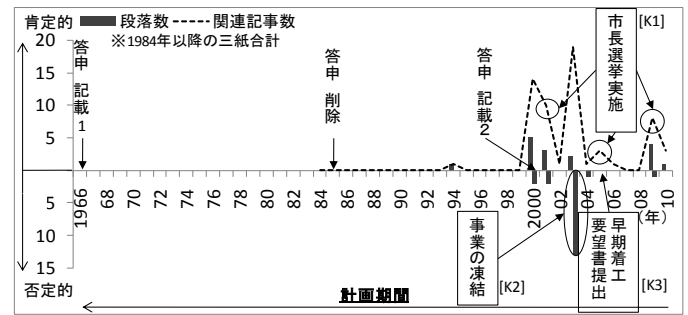


図-4 川崎市営地下鉄の事業の推移と世論動向

を招いたようにも考えられる。

その一方で、副都心線は計画期間が長期化していたが、図-3のF1で示したように毎年早期建設を国に陳情するような活動が行われ続けた。このような継続的な世論の後押しがあることにより、F2の政策意図に影響を与え、予算化される場合もある。

これらのことより円滑に事業化に至るには、主要な期間変動要因の発生を抑えることに加え、計画期間での肯定的世論の醸成が重要であると考えられる。

7. おわりに

本研究では、一般公開されているデータのみを用いて計画・整備期間に影響を与える要因を抽出するとともに、新聞記事を使用した世論の動向の把握を行った。今後の課題として、三紙の1984年以前の新聞記事の入手や、事業関係者へのヒアリングにより推論の裏付けを行う必要がある。また、世論動向の調査は上記の3路線に加え常磐新線のみであるため、他路線データを蓄積することも重要である。