

東京圏の都市鉄道における計画・整備期間の変動と世論動向の因果分析



H07028 小野 泰
 H07090 水澤 孝宏
 指導教員 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整備・計画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、期間と世論の動向との因果分析を行い、そ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。

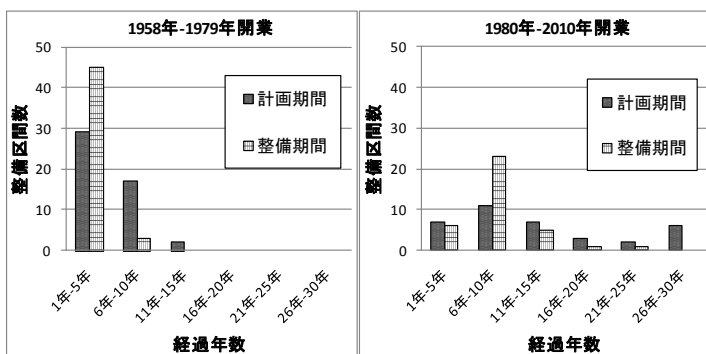


図-1 既開業路線の計画・整備期間の比較

表-1 主要な期間変動要因

計画段階	整備段階
予算の確保(助成制度の有無)	交差・占有に関する許認可折衝
周辺事業との調整	用地取得交渉
広域行政の政策意図	工事の難航
事業主体の確立	
他路線との計画調整	

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を行い、計画・整備期間の変動と世論動向の因果関係を考察する。

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。
- ② 建設主体発行の建設史(工事誌):建設主体が発行している建設史を用いる。
- 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・読売新聞・日本経済新聞の3紙が公開しているテキストデータより得られる1984年以降の関連記事を用いる。

4. 主要な期間変動要因

表-1 の主要な期間変動要因の中から、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意図の整合性を確保する必要があり、そ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事業主体の確立が課題となる。

「他路線との計画調整」：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を行わなければならない、ある程度の時間を要する。

「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

大江戸線建設では地価の変動や難工事などで、建設費が膨れ上がり、見込みより4千億円超過した。開通後も建設費の膨張による運賃の値上げや、需要予測を下回る利用者数などから、予測技術への不信感が高まるような結果となった。

図-2のO2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。整備期間で否定的な記事数が多い年は、目標開業年次を遅らせるような要因が多くあると考えられる。

同じく都内を走る副都心線では、大江戸線の建設直後であり、建設費の膨張に対する懸念や、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ことなどの要因があり、事業化されていなかった。しかし、図-3のF2で予算が確保できたことにより事業化に至る経緯となった。

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。K2では市の財政難を伝えるような否定的記事もあり、川崎市は1万人を対象に地下鉄建設に関するアンケートを実施し、その結果5年程度の事業凍結する判断をした。

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活動しているが目処はたっていない。

6. 計画・整備期間の変動と世論動向の因果関係

政策・予算・世論の後押し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政策方針に影響を与え事業化の延期という結果を招いたようにも考えられる。

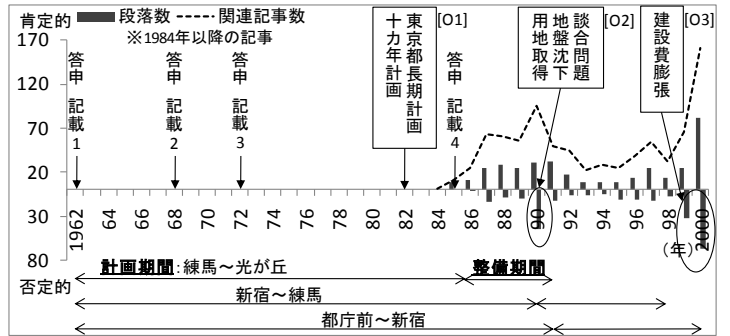


図-2 大江戸線の事業の推移と世論動向

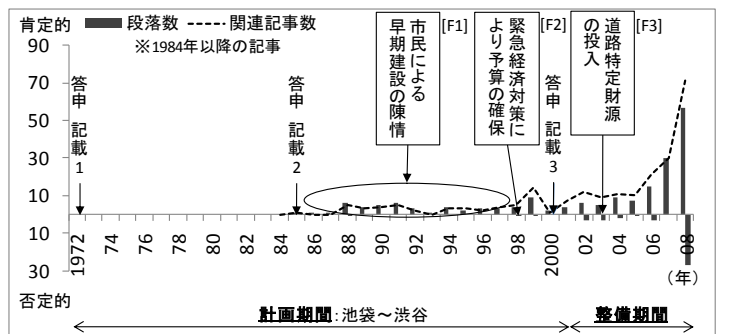


図-3 副都心線の事業の推移と世論動向

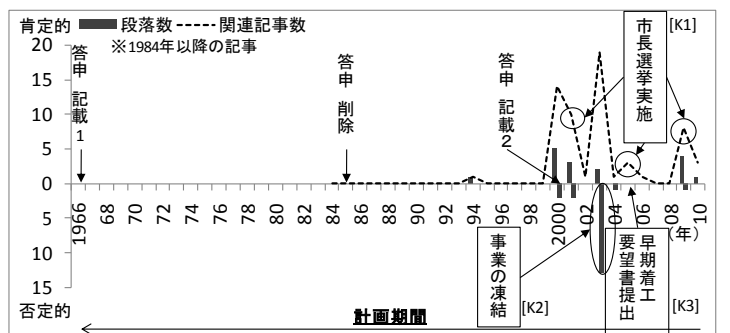


図-4 川崎市営地下鉄の事業の推移と世論動向

その一方で、副都心線は計画期間が長期化していたが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、事業化の優先順位が変化することがあると考えられる。

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、1984年以前の新聞記事の入手や、関係者へのヒアリングによる推論の裏付けが必要である。