

フォーラム参加者などのご紹介など

(当日のご発言骨子と事前に事務局によりいただいたメモにより、当日の配布資料を一部加筆修正しております。また巻末に交通権学会会長:土居靖範会長、日本福祉のまちづくり学会 山名 勝会員からのメッセージを掲載しております。)

=====
大阪市立大学都市研究プラザ 教授 水内俊雄

人文地理学のなかでも、都市問題、住宅問題、近代都市史を専門としてきましたが、ホームレス支援へのかわりが仕事のかなりの部分をしています。今回は、近代都市史での関わりからご発言いただきました。

(発表内容は添付の講演資料をご確認ください。)

=====
大阪府簡易宿所生活衛生同業組合 理事長 山田純範

ここ数年、南霞町駅周辺の簡易宿所に安さと交通の利便性を求める、外国人バックパッカーが多数訪れるようになりました。この様子は、新聞、テレビなどの多数のマスコミで取り上げて頂いております。昨年はインフルエンザの影響もあり宿泊客はやや減少しましたが、本年は再び増大に転じています。

我々は、世界中から訪れる旅行者をターゲットに観光を通じて街づくりに取り組んでおります。この南霞町駅周辺の観光化を阪堺電車の活性化に繋げて行く事が出来ればと考えております。

一方、昨年まで阿倍野筋2丁目商店街会長をしておりました。現在大きな変貌を遂げようとしている天王寺、阿倍野。これからの阪堺電車にとって大きな存在になる事は間違いないと考えております。バックパッカーは今後も増加が見込まれると思いますが、その一方で、堺方面は観光目的地として未開拓な部分も多いようです。阪堺電車を利用しての堺の観光訴求、また堺の街においても、観光に適した街づくりを行ってほしいと思います。

=====
大阪弁護士会(公害対策環境保全委員会所属) 弁護士 中川 元

弁護士会は、道路公害の被害救済に端を発し、人権救済の観点から、国や地方公共団体に対して、継続的に統合的な交通政策の実施を、意見書や決議の形で求めてきています。今回のフォーラムに関するものとしては、以下のものがあります。

2002. 11. 29 近畿弁護士会連合会決議 「交通基本法」と「地域交通計画」の策定を求める決議
一人と環境にやさしい交通政策をめざして一

2007. 11. 02 日本弁護士連合会決議 持続可能な都市をめざして都市法制の抜本的な改革を求める決議

2010. 2. 26 日本弁護士連合会意見書 「交通基本法」の制定についての意見書

2007年には地域交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、今また交通基本法の制定が取りざたされており、当堺市でも阪堺線堺市内区間の支援策案が公表されるなど、少なくとも弁護士会の提案の一部を実現する政策が行われつつあります。

環境負荷の少ない交通体系の確立、人が安全で健康に生活できるまちづくりの実現、子ども・高齢者・障がいのある人をはじめ全ての人が安全で快適に移動できる交通手段の提供がなされるべきです。

阪堺線の支援策、都市交通、さらにはまちづくり(都市計画)は、地方公共団体が主体的に取り組むべき問題ですが、計画策定の早い段階から各段階に応じて広く市民に情報を開示し、真の住民参加を確保すべきです。

例えば、市民は賛否のみを迫られるという形態ではなく、行政と市民との双方向の対話のもとで、計画の立案、修正を積み重ねる計画策定システムの構築が不可欠です。

会場では交通基本法制定に向けての弁護士会としての活動経緯や「交通権」に関してのご説明をいただきました。(資料は添付ファイルをご確認ください。)

=====

住吉大社 権宮司 高井道弘

住吉の神さまは俗に海の神とされています。正しくは、底筒男命・中筒男命・表筒男命という、イザナギノミコトのミソギハラエに際して海の中から現れた神、および息長足姫命(神功皇后)で、西暦 211 年、この地に鎮齋になったと伝えられます。来年は大和政権の玄関口にあたる難波(なにわ)に鎮座して 1800 年を迎えますが、遣唐使をはじめ大陸との渡航を守り、奈良時代以前より外交・貿易、またあらゆる産業を守護する神として称えられてきました。

かつて、大和川が付け替えされるまでは、住吉と堺は地理的にも一体のもので堺住吉と呼ばれてきましたが、その後は、阪堺電車が地域の足として大阪と堺を繋いできました。沿線には住吉だけでなく多くの世界に誇るべき歴史的文化施設があります。阪堺線(恵比寿町・大小路間)は来年、開業 100 周年を迎えますが、沿線の力で次世代に引き継いでいかななくてはならないと考えております。

=====

大阪府商店街振興組合連合会 副会長 村井康夫

大阪府商店街振興組合連合会は、府下に210余りの商店街振興組合を擁し、全国47都道府県に連合会がある中でも、東京都に次いで会員組合数と会員数を有する連合会です。

【自己紹介】

動物園前一番街でカジュアル衣料品店、丸亀を経営、役職は、動物園前一番街商店街振興組合理事長 西成区商店会連盟会長、大阪府商店街振興組合連合会副理事長、中学の 3 年間は通学のため霞町から聖天坂間を利用していました。地域の活力維持、拡大のためにも阪堺電車が必要です。

=====

NPO法人 堺エコネットワーク協議会 会長 古川 繁浩

「自由都市 さかいにecoを」というスローガンのもとに、私たちは環境問題を考え、地域から循環社会実現のために、業種や組織の枠を越えて参加しています。NPO法人として、さらに産、官、学、市民のみなさんと連携して堺を環境先進都市にするために活動してまいりました。

阪堺線は堺と大阪南部を繋ぐ次世代に残すべき貴重な社会資本です。環境先進都市の装置としても堺と大

阪の両市が力を合わせて残していかななくてはなりません。

町の基軸が失われれば、都市の価値が喪失しまちの活力が失われます。事業を営む者にとっても阪堺線が廃止されればその影響は測りしれません。

=====

雅祥会 代表 山下雅洋

住吉区を中心に、若者の就労やまちづくりの支援者などの支援者が「人に優しい社会づくりを目指して」集いました。心豊かに暮らす方が一人でも多く、心不幸せな方が一人でも少なくなる事を目的として活動しています。阪堺線は大阪南部と堺をつなぐ、まちづくりの基軸であり、今後ともなくてはならないものと考えております。

●理念

人間愛と正義、人に優しい社会を創る活動 即ち ひとりひとりの心と社会を再生する

●活動

日本と社会の認識と価値観の進化、語り合える「第三の居場所」の創造
教育の多面的改革、歴史、伝統、文化と地域の再生、地球環境と世界人類への貢献、友好団体との交流と連携

=====

大阪にLRTを走らせる会 代表 渡海奈槻

私たちは、車いすや、誰でも乗りやすいちんちん電車にするために活動をしています。

【今回のフォーラムに関してのひとこと】

阪堺線を盛り上げていくためにいろいろなこと一緒にしていきましょう

【発言内容】

今日は、貴重なお時間をいただきありがとうございます。私は言語に障害があるので、発言の内容は資料を作りましたので、ご参考にして下さい。では時間も限られていますので、今日は代読で進めさせていただきます。

まずは、私たちの団体は、阪堺線に車イスで乗りたいと思っています。

ヨーロッパに LRT が走っているという話を、聞いて「LRT」何かということ調べていく中で、超低床路面電車のことを知りました、阪堺線に LRT を走らせればと、いう思いから活動が始まりました。

バリアフリーの視点から見ると、法が整備されて、駅とか、建物の中とか、エレベーターの設置とか、段差解消とか、多目的トイレの設置とか、路線バスのバリアフリーとか、まだ、不十分なところを残しながら進んできました。

路面電車では、熊本で日本初の LRV が走りました。広島、岡山、富山、高岡、鹿児島で次々に走り始めています。

私たちは各地に LRV が走ったと聞いては視察に行きました。行くたびに、思うことは、上下移動がないし、電停にフラットに行けるし、車イス、ベビーカー、高齢者が移動しやすい交通機関であるとしみじみ感じました。こんなバリアフリーな街づくりを目指したいと思っています。

=====

都市公園住吉公園指定管理共同体 代表 福田久美子

●都市公園住吉公園指定管理共同体について

当共同体は、株式会社美交工業とNPO法人釜ヶ崎支援機構とのジョイントベンチャーにより、平成18年より、指定管理者として大阪府営住吉公園の運営管理に携わり、現在で5年目を迎えています。

【株式会社美交工業(代表者):ビルメンテナンス業】

大阪市西区に昭和 55 年設立。おもに公共施設の維持管理業務を請け負い、知的障がい者やホームレスの雇用、福祉施設でのNPOとの協働による園芸福祉活動などに取り組む

2005 年 大阪府ハートフル企業大賞 受賞

2007 年 障がい者(知的障がい者)雇用職場改善好事例 優秀賞 受賞

(独立行政法人 高齢・障害者雇用支援機構理事長表彰)

重度障害者多数雇用事業所(雇用率 30.3%)

【NPO法人釜ヶ崎支援機構】

西成区釜ヶ崎でホームレスやニートの生活・就労支援に取り組むNPO団体

【住吉公園での取り組み】

大阪市住之江区には、住吉公園と住之江公園の2つの府営公園が位置することから、平成18年以来、住吉・住之江公園のメンバー三者協働による運営管理を進めています。

住吉公園:(株)美交工業・NPO法人釜ヶ崎支援機構

住之江公園:大代興業(株)・NPO法人釜ヶ崎支援機構

住吉公園では、管理者の立場だけで管理を進めていくのではなく、地域住民参加型の運営管理を進めたいと考えています。とくにこれまでは、府営公園であるために地元の自治体(住之江区役所)との関係性が希薄であったこともあり、住之江区役所でのまちづくりフォーラムなどに積極的に参加するなど、地域住民との関係性を深めるよう努めてきました。公園の恒例イベントとなった「公園の花壇づくり」や「すみすみフェスタ」、「樹木観察会」などに加え、住之江区主催のイベントにも頻繁に公園を活用していただけるようになりました。

昨年の春には、明治6年に開設された住吉・浜寺公園の 135 周年共同イベント「歴史の散歩道」が行われ、阪堺電車を2往復貸し切り、住吉公園～浜寺公園間の歴史の旅を楽しんでいただく企画を催したところでした。

これからも地域に根差し、地域が誇れる公園を目指していきたくと考えています。

【フォーラムに関してひとこと】

明治6年に開設された住吉公園は、阪堺電車とともに時を刻んできました。都市公園は、地域の歴史や文化と溶け合い、地域特有の趣を醸し出していく役割があると考えています。

阪堺電車は、日本でもっとも古い2つの府営公園(住吉・浜寺)を繋いでいます。また、その周辺(堺市)には、さまざまな歴史を刻んだ場所がたくさん在ります。135 周年のイベントで実施したチンチン電車の旅は、参加された地元の皆さんに大変好評でした。

私たち公園の管理者としても、なんとしても存続していただきたいと考えます。

=====

社団法人国際 ARTBREDGE 副理事長、事務局長 堀田淳一

8月20日をもちまして「堺国際交流美術家連盟 BRIDGE」は「社団法人国際 ARTBREDGE」に名称が変更いたしました。堺市3姉妹都市の会長の山路兼三氏を理事長に副理事長と事務局長を私、堀田淳一が兼務する事になりました。これからはいろいろな分野で活躍の ARTIST たちと国際交流していきます。また事務所を登録有形文化財指定「土塔庵」におくことで堺の歴史とも交流できるように考えており自然にお茶やお香のもてなしの文化

にふれていただけるようにも考えております。

堺大骨董祭を企画してきた経験もいかし旧堺市環濠内の全体グランドデザインと総合的なプロデュースでアミューズメントパークやテーマパーク化を100年前の堺を巨大ジオラマで再現することでイメージしていきたいと考えております。

=====
NPO法人自由都市堺・町衆会議 事務局長 阪木道生

活動概要: 大小路から堺旧港周辺にかけてのエリアを住みよく、また訪れる人に優しいまちづくりを目指して平成18年に活動を始めました。

平成18年度に内閣府の都市再生モデル調査に採択され、「堺旧港周辺活性化プロジェクト」として調査報告書を作成。

平成19年度は同じく都市再生モデル調査で「風の道を活かした環境共生型まちづくり」として調査報告書を作成。

平成20年度・21年度は環境省の「低炭素地域作り面的対策推進事業」に参画し、温暖化抑止について調査報告書を作成。

平成21・22年度は堺市環境都市推進協議会に参画し、低炭素のまちづくりを目指して議論に参加しています。

【今回のフォーラムに関してのひとこと】

今回の阪堺線存続検討ワーキンググループには環境問題としての観点から、今後公共交通、特に鉄軌道は重要な位置づけになると思い、勉強会に参加しています。

このフォーラムには様々な立場の方々が参加され阪堺電車の活性化についての議論をしていますが、大事なことは沿線の魅力あるまちづくり、即ち行きたくくなるような目的地を沿線に散りばめることに尽きるのではないのでしょうか。このフォーラムを機にその仕組み作りを沿線の企業や住民が真剣に考えることが阪堺電車存続の近道であり、さらに堺の活性化につながるものと考えています。

=====
阪堺線存続検討ワーキング 代表 福井隆一郎

阪堺線の存続と発展を願う様々な人たちが立場、年齢を越え約30名が結集いたしました。

大学生からシニア層までが、ほぼ毎週集い、阪堺線の存廃問題だけでなく、まちづくりや交通環境問題を学識経験者も交えながら論議し、実践活動を展開しております。

(活動実績)

「阪堺線再生プラン提言書」を策定し、堺市長に提言

阪堺線存続訴求ポスター作成 電停 沿線各所に掲示

阪堺線活性化市民提案(堺市)に応募

障がいをお持ちの方との意見交換実施

全国路面電車サミットに参加

阪堺電気軌道 路面電車まつり出展

第1回阪堺線電停清掃活動(3月14日) 約150名参加

第2回阪堺線電停清掃・塗装活動（5月9日）約200名参加（フィリピン総領事館などのご支援をいただきました。）

=====
堺高石青年会議所 直前理事長 竹本圭一郎

1949年、明るい豊かな社会の実現を理想とし、日本の青年会議所(JC)運動は始まりました。共に向上し合い、社会に貢献しようという理念のもとに全国各地に次々と青年会議所が誕生。

1951年には全国的運営の総合調整機関として日本青年会議所(日本JC)が設けられました。そして我々(社)堺高石青年会議所は、本年創立55周年を迎えることができました。

今日まで数多くの先輩諸兄が、奉仕・修練・友情の三信条のもと、よりよい社会づくりをめざし、ボランティアや行政改革等の社会的課題に積極的に取り組んでこられました。

さらには、国際青年会議所(JCI)のメンバーとして各国の青年会議所と連携し、世界を舞台として、さまざまな活動を日々展開しています。

7月の終わりに住吉大社の神事へ伺う際にちんちん電車へ乗る機会がありました。久しぶりに乗ったちんちん電車は60歳の車両でした。運転手の方にお話を伺うと、80年前に製造された車両が現役で運行されているとお聞きしました。祖父の時代から堺の街を走り続け、多くの市民の足として活躍してきたちんちん電車。非効率・非採算を理由に無くしてよいものでしょうか？歴史・文化・伝統のある街堺と言われますが、これまでも多くの財産を無くしてきてしまったのではないのでしょうか。コンクリートから人へといわれる時代に、お金では買えない価値があるという事を今一度考える必要があるのでは。

=====
堺山之口連合商店街振興組合理事長 原田憲一

山之口商店街は、旧市街地にあり、阪堺線とほぼ並行して南北に商店が並びます。かつては心齋橋と並ぶ繁華街と呼ばれ、阪堺線とともに栄えました。大阪と堺を結ぶツールをなくすのは簡単ですが、あまりにもったいない、阪堺線の再生へ動き出したこの機を逃したら、旧市街地の活性化は二度とないと思います。堺の環濠と阪堺電車がない姿など想像できません。

=====
立命館大学 経営学部教授（交通権学会会長）土居 靖範（学会出席のため御欠席）

フォーラムご参加の皆様への訴え

路面電車およびLRTは、すべてのひとと環境に優しい公共交通機関として、わが国でも都市交通の主役になるべきと考えています。今後は「高齢社会に全面的に対応したまちづくり」が必要ですが、その土台になるのが路面電車およびLRTです。それが無ければ市民の生活の質が全く保てないどころか、生存権にもかかわります。デパートなど大きな高層の商業施設では階段だけでは全く不十分で、エレベータとエスカレーターが不可避です。今後の都市インフラでもまったく同様で、そうした建物のエレベータとエスカレーターが都市のLRTネットワークシステムといえます。バス、地下鉄、タクシーも必要ですが、今後は位置づけを変えてメインをLRTをネットワークにした公共交通体系に改編することが重要です。

現在ある路面電車を守り、大いに改善し、最終的にLRT化をめざすこと、それが住民の交通権を保障し、まちづくりに大いに貢献することになると信じます。

来年国会に上程される予定の「交通基本法」案に、「すべてのひとと環境に優しい公共交通の導入と維持発展に国および自治体が責務を負うべき」ことを盛り込ませましょう。また各自治体で住民の交通権を自治体が保障することを義務づける「交通基本条例」を制定するよう幅広い運動を先頭に立ち展開して下さるよう、フォーラムご参加の皆様へのアピールとします。

なお、交通権学会のホームページ(<http://www.kotsuken.jp>)に、今年7月17日～18日に日本大学商学部で開催の第25回交通権学会大会で採択しました「交通基本法に対する交通権学会の見解」を掲載していますので、ご覧いただければ幸いです。

=====

日本福祉のまちづくり学会会員 山名 勝 (学会出席のため御欠席)

都市の公共交通はバスより電車の方がずっと使い易く、特にLRT車いすや歩行車、ベビーカーなどに限らず全ての人にとって大変使い易い基本的な交通手段だと考えております。

かつて、交通渋滞を理由に市電を廃止していったのは当時の短絡的な考えであり、横断歩道橋などと同様に、今となっては間違っていたことを認めなければならないと思っています。

阪堺線がLRTで再生する計画が中止されるとのこと、残念に思っていましたが見直しの機運もありとかで、皆様の活動が一層意義を持つと考えております。阪堺線もバリアフリー法の範囲内にあり、少しでも改善されることを望んでおります。バリアフリー法の本質では「自力で乗降出来、自力で利用出来る」ことが目標です。生活に密着した公共交通として、阪堺線がバリアフリー化の観点からも検討されることを願っています。

低床車両が導入されても意識がなければ意味の無い、函館市のような事例もあり皆様のご理解を願う次第です。

=====