

高野伸生委員 次に、地下鉄の四つ橋線の南北への延伸の検討状況についてお伺いいたします。

大阪の万博開催に向けて、国を挙げて取り組んでいる中で、咲洲、夢洲、ベイエリアの開発など、今後の港湾エリアの開発に向けて機運が高まっているところではありますが、この本市の西部を縦貫する四つ橋線については、まず南側ですが、以前堺市への延伸が計画されていたと記憶しておりますが、この計画についてはどのような経過があったのか、お伺いいたします。

松下交通局経営管理本部経営管理部鉄道事業企画担当課長兼都市交通局鉄道ネットワーク企画担当課長 お答えいたします。

地下鉄第 3 号線の住之江公園から堺市方面への延伸についてですが、平成元年の運輸政策審議会答申第 10 号に盛り込まれなかったために、同年に大阪市交通事業の設置等に関する条例から削除されたところでございます。

また、この路線につきましては、昭和 34 年に大阪市が住之江公園から堺市大浜間の特許を取得していたところでございますが、大阪市交通事業の設置等に関する条例から削除された平成元年以降も大阪府及び堺市の要望によりまして、工事施工認可申請期限の延長を重ねてきたところでございました。

しかしながら、平成 16 年に、今後は堺市が中心となって事業主体を設立し、新たに特許を取得する旨の文書が出されましたため、大阪市として申請期限の延長を行わず、特許を失効させたところでございます。

なお、平成 16 年に出された近畿地方交通審議会答申第 8 号におきます、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」には、この路線は盛り込まれていないところでございます。

高野伸生委員 新たに特許を取得する旨の文書が出されたということでございますが、今後は堺市側が中心になって事業主体を設立しないと、この話は進展しないということでございます。

今度は、この北側への延伸です。西梅田駅から阪神電車、JR 大阪駅をくぐって、いわゆるうめきたのほうへ行く延伸計画でございますが、このことについてお伺いいたします。

委員長、資料配付をお願いします。

床田正勝委員長 高野委員より、質疑の参考に資するため資料の配付の申し出がありますので、これを許します。

高野伸生委員 今お配りしている資料の西梅田駅、四つ橋線の、いわゆる北側への延伸ですが、この阪神梅田駅、あるいはJR大阪駅くぐってうめきたのほうに延伸し、阪急の十三駅につながる構想でございます。

そして、もっと将来的には、阪急十三駅からJR新大阪駅へのもともと阪急電車が計画をしてました路線にドッキングするという新線でございますけれども、まず、この西梅田駅と阪急とを接続する西梅田・十三線の構想について、その後進捗がないように思われますが、この実現にかかっている課題があるかと思いますが、今どういったことに直面してるんでしょうか。

荒木都市計画局計画部交通政策課長 お答えいたします。

西梅田・十三連絡線につきましては、平成16年10月に出されました近畿地方交通審議会答申第8号に位置づけられております。しかしながら、西梅田・十三連絡線を整備するためには、西梅田駅のすぐ北側に阪神本線の地下構造物がほぼ同一の深さに位置しているため、西梅田駅を南側に移設して阪神電鉄の直下を下越しする必要があり、さらにその北側にあるJR環状線などの高架構造物の杭基礎にも支障するため、その対応も必要となってまいります。

このように、同線の実現に向けましては、地下鉄西梅田駅を南側に移設するなどの大改造に加えまして、阪神電鉄やJR線などの営業路線への影響を考慮して工事を行う必要があるなど、施工面に課題があります。阪急電鉄などの関係者と検討を行ってまいりましたが、技術的課題の解消には至っておりません。

また、多額の事業費の負担のあり方、運行計画や運賃制度などにつきましても課題が残されているという状況になっております。

高野伸生委員 ただいまの説明では、技術的な課題が非常に多いということでございます。今の西梅田の駅の位置から阪神梅田駅と大阪駅を下越しする、もぐってうめきたのほうに行く、これが非常に難工事になると。そのために一旦、西梅田駅を南側に移動させなきゃならないという大きな問題があります。そんなこともあって、今非常に難しい状況になってると思うんですが、一方で、現在建設中のうめきた新駅から阪急十三方面へ分岐する、いわゆるなにわ筋連絡線の話が出ております。本市、あるいは大阪府、鉄道事業者などが検討を始めたところでありまして、この路線、よく考えてみると、今この資料にありますように、西梅田駅からの北側への延伸は、点々のブルーで阪急十三駅に行くもともとの構想なんですけど、これとパラレル、いわゆる並行して、北梅田駅からなにわ筋連絡線が並行するという同じようなルートになっちゃうんです。実質的に西梅田・十三線の代案であると見られても仕方ないと思うんですが、このなにわ筋連絡線も、それからもともとの西梅田・十三線と同様に十三を終着点として計画されているんですが、これはさらに国土軸である新大阪駅まで接続されるべきではないかと思う

んですが、いかがでしょうか。

荒木都市計画局計画部交通政策課長 お答えします。

なにわ筋連絡線につきましては、阪急及びなにわ筋線の運営予定者でありますJR西日本と南海から、本年3月にうめきた新駅と十三を接続して、なにわ筋線と相互乗り入れする路線として提案を受けたところです。

ただしこの路線は、新しい路線、ネットワークとして案が出た段階でありまして、大阪府や鉄道事業者などと事業費、事業効果や採算性などにつきまして実務的に検討する必要があると考えております。

御指摘の新大阪駅につきましては、リニア中央新幹線や北陸新幹線の乗り入れが計画されるなど、今後広域拠点機能の一層の向上が見込まれますことから、その接続の実現性につきまして検討を進めていきたいと考えております。

高野伸生委員 新聞報道によりますと、このなにわ筋連絡線とは別に、阪急電車が、従来の宝塚線の曾根駅から地下化しまして、伊丹空港まで結ぶ新線計画を新たに検討しているということが発表されております。

そして、この事業化に向けた検討が進むなにわ筋線、いわゆる南海電車のラピートを導入しましてなにわ筋線を走らせ、そして、今度北梅田駅と十三駅を結ぶなにわ筋連絡線、そして、さらに十三から阪急の宝塚線に乗り入れて、伊丹空港への……乗り入れるんですか、これ乗り入れなのかちょっとわからないですけども、ひょっとしたらこれ十三駅で乗りかえなあかんケースも出てくると聞いておるんですが、十三駅を介して、要は伊丹空港まで行ける、スルーの鉄道、これが直結することになりますと、一層の国際化を見据えた大阪の成長戦略、特にインバウンドの増加によって、関空と大阪空港との行き来がバスだけじゃなしに、やっぱり鉄道で直結できるっていうのは非常に大きな魅力だと思うんです。どうしてもバスでありますと定時性が確保できません。少し渋滞問題とか交通事故が起こりますと、これ渋滞します。鉄道ですと時間の正確性というのは、確保されます。そういう大きなメリットがあると思うんですが、西梅田・十三線が技術的に課題であるのなら、なにわ筋連絡線及び伊丹空港への連絡線の、この構想を実現できるような検討、協議を鉄道事業者と大阪府、大阪市、関係自治体と早急に進めていくことが、非常にオール大阪としてはメリットがあるんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

荒木都市計画局計画部交通政策課長 お答えします。

なにわ筋連絡線及び御指摘の伊丹空港への連絡線につきましては、実務的な検討が必要な段階ではありますが、阪急電鉄は、その実現に意欲を持っておられます。また、これらの路線が

実現いたしますと、都心部を中心に北部大阪地域と南部大阪地域が相互に連絡されますとともに、関西空港と伊丹空港が鉄道で十三駅を介して結ばれ、大阪都心部はもとより京阪神の各拠点から両空港へのアクセス機能がさらに強化されるなど、国際的なビジネス展開やインバウンド拡大に資する広域的な鉄道ネットワークの形成が期待できるものと考えております。

一方、西梅田・十三線につきましては、先ほど申しました施工面などに課題があり、現時点では技術的な解消には至っておりません。

こうした状況を踏まえまして、本市としても大阪府や鉄道事業者など関係者と望ましい鉄道ネットワークについて議論を介したところでありまして、引き続き検討を深めてまいりたいと考えております。以上です。

高野伸生委員 やっぱり2つの空港、基幹空港を鉄道で結ぶというのは、もうこれは既に成田と羽田空港も鉄道移動できるようになっております。ただし、これ難題は今1時間40分ほど時間かかるんです、これ。今東京では2通りの、さらに時間を短くする検討がなされております。都心直結線と羽田空港からJR田町駅付近に連絡線を新設してJRの既存線と直通運転をするということです。これで1時間ぐらいで羽田と成田を利用できるようになるということです。

こういうぐあいに、やっぱり鉄道で結んでいきますと時間の短縮も徐々に可能になってきますので、こういったことを戦略として御検討お願いしたいと思っております。