

高野伸生委員 次の質問に移ります。

御堂筋線のなかもず駅と南海電鉄高野線の中百舌鳥駅との乗りかえの利便性の向上についてお伺いいたします。

先月の 24 日の堺市長選で竹山市長が 3 選されたんですが、竹山市長の選挙における竹山おさみマニフェストでは、交通ネットワークの構築の項目を上げておられます。その中で、泉北高速鉄道についての利便性向上として、中百舌鳥駅の乗り継ぎ利便性の向上を、鉄道事業者と連携して推進しますということなんです。

なかもず駅での乗りかえ利便性向上に関しては、ことしの本市予算市会でも維新の守島議員からも交通水道委員会で議論されておられます。その際、南海電鉄側のホーム上における安全性の確保の問題が最優先であるということで、これを中心に検討を進めていきたいという話であったと聞いておりますが、そこでおさらいになると思うんですけども、当時示された 3 つの案、それぞれの案の概要と安全性の問題についてお伺いいたします。

松岡交通局鉄道事業本部鉄道統括部鉄道バリアフリー企画担当課長 お答えいたします。

御堂筋線なかもず駅と南海電鉄高野線中百舌鳥駅との乗りかえ利便性の向上を図るため、先ほど御説明いただきましたように、3 つの案について検討を行ってまいりました。現在の南海電鉄中百舌鳥駅は改札が 2 階にありまして、南海高野線のホームから改札階に行く階段が 4 カ所ある構造になっております。

第 1 案は、南海電鉄のホームに地下へおりの階段を新設し、地下鉄のホームに接続する案でございます。最も乗りかえ利便性が向上するものの、新設階段付近のホーム幅が狭いことから、南海電鉄としては安全性に課題があると判断されております。

第 2 案は、第 1 案をベースに、新設階段をホーム幅が比較的広い中央部分に設ける案でございます。工事期間中に 2 階に上がる階段が、先ほど説明させていただきましたが、4 カ所が 3 カ所に減るため、お客様がホームに滞留することになり、南海電鉄としては工事中のホームの安全性に課題があると判断されております。

第 3 案は、2 階の改札階を広げて、そこから地下まで専用通路を新設する案でございます。ホームから 2 階に上がることは現在と変わらないこととなりますので、利便性は現状と変わらないものとなっております。以上で終わります。

高野伸生委員 このなかもずの乗りかえの問題は、これ御堂筋線がなかもずまで延長して開通した 1987 年ですから、もう 30 年前からこの問題が指摘されて、何の改良もなされないと言うたらいいんですか、全然進展がないということなんです。

30年もたってくると、乗客方も高齢化されてまして、ますますこのバリアフリー化によって乗りかえを楽にしてほしい。そして、何よりもこのなかもず駅、これ始発駅になりますから、電車の中で座れるという大きなメリットがあります。

こういう中で、やっぱり事業者の利益、当然この利益を確保しなきゃなりません。大阪市の交通局より、むしろ南海電車のほうが途中泉北や、あるいは高野線のほうから来たお客さんが流れた場合に非常に大きな損失になると。そういうこともあって、一時には、なかもず駅に停車しない区間急行という電車を導入したりして、いろいろあったようでございますが、先ほど申し上げましたように、半年前に吉村市長も、この問題については、大阪市としても積極的に協力していきたいとおっしゃっておられます。また、竹山市長もやっぱり地元の自治体として、できるだけ早くこれが解決できるようにしていきたい、あらゆる協力をしていきたいということもおっしゃっておられます。そして、何よりもこの泉北鉄道じゃが、これ南海の系列の会社になったわけでございますから、ここでもうしっかりと話を詰めていかなきゃならんと思うんですが、この3月の市会から半年以上経過しました。その後、交通局は南海電鉄に対してどのような働きかけを行ったのか、お伺いいたします。

松岡交通局鉄道事業本部鉄道統括部鉄道バリアフリー企画担当課長 お答えいたします。

昨年度におきましても、大阪府や南海電鉄となかもず乗りかえ利便性の向上について協議していたところであります。今年度に入ってから乗りかえ関連の課題解決に向けて、大阪府と鉄道事業者であります南海電鉄、大阪市交通局の3者での協議を複数回にわたり開催してるところであります。

交通局といたしましては、南海電鉄のホームの中央部から地下へ階段を新設する第2案をベースに、工事中でも2階へ上がる階段の数を、現在と同じ4カ所確保することを提案してるところであり、引き続き検討を進めていきたいと考えております。以上でございます。

高野伸生委員 これからやっぱり、もうこうなってくると具体的に期限切っていったって、いろいろ決めていかないと、なかなかこれ決まらないという感じがいたします。

特に、南海電車は、なにわ筋線にこれから共同事業として入っていくわけで、将来的な収益も考えると発展していくんじゃないかと思いますが、そういう中で、トータルの大阪としてこのバリアフリーを促進するということが非常に大事であるということもわかっておられながら、やっぱり事業費の負担とかそういうことについて、企業ですから非常にシビアになろうかと思えます。ぜひそういう費用分担というのが、これあり得るんかどうかは私、わかりませんが、何か最善の方法はないかよく研究していただいて、この問題の解決に向けて早急に取り組んでいただきたいとお願いいたしまして、この質疑を終わります。