

中長期的な展望の交通施策で京阪神圏の活性化へ。

運輸政策審議会答申第10号によって整備が位置づけられ、近畿地方交通審議会答申第8号の方針にも沿った新規の鉄道路線が開業を果たし、京阪神圏の鉄道ネットワークが概成しつつある。また新線を含めた再開発や大規模な駅施設の改良工事も進んでいる。京阪神圏の鉄道をめぐる現在の状況を、国土交通省近畿運輸局の吉田晶子企画観光部長にうかがった。

文●茶木 環(ジャーナリスト) 撮影●織本知之



国土交通省 近畿運輸局
企画観光部長
吉田晶子
Akiko YOSHIDA

「近畿圏における望ましい交通のあり方について」は平成27年を目標に、大阪都心部を中心とする半径50キロメートルの範囲(大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県)について、中長期的な展望に立った総合交通施策の方向性を示している。

「鉄道の新規路線整備に関しては、施設の改良だけでは困難な場合に、路線の延長などによって鉄道ネットワーク機能の向上を図ることが必要になります。都市機能の再生のためには、各拠点都市間の連携や交流を支える鉄道機能の強化を図る必要があります。大規模都市開発プロジェクト等新たな開発需要への対応、相互直通運転化、また、新幹線駅や空港など広域交通拠点へのアクセス向上、混雑緩和などに対応する線を整備することが基本的な考え方となります」

都市機能強化に伴う交通需要に対応

今号で紹介している中之島線と阪神なんば線の開通区域は、都市再生緊急整備地域に指定されている。また、先の鉄道地下化と連絡線が検討されているという大阪駅北部通称「北ヤード」でも、貨物操車場だった場所に、商業・新産業創造などの高度研究・ビジネス・住居・ホテルなど機能を集積した都市空間をつくることが予定され、24ヘクタールのうち3分の1程度の先行開発

5年間で9路線が開業

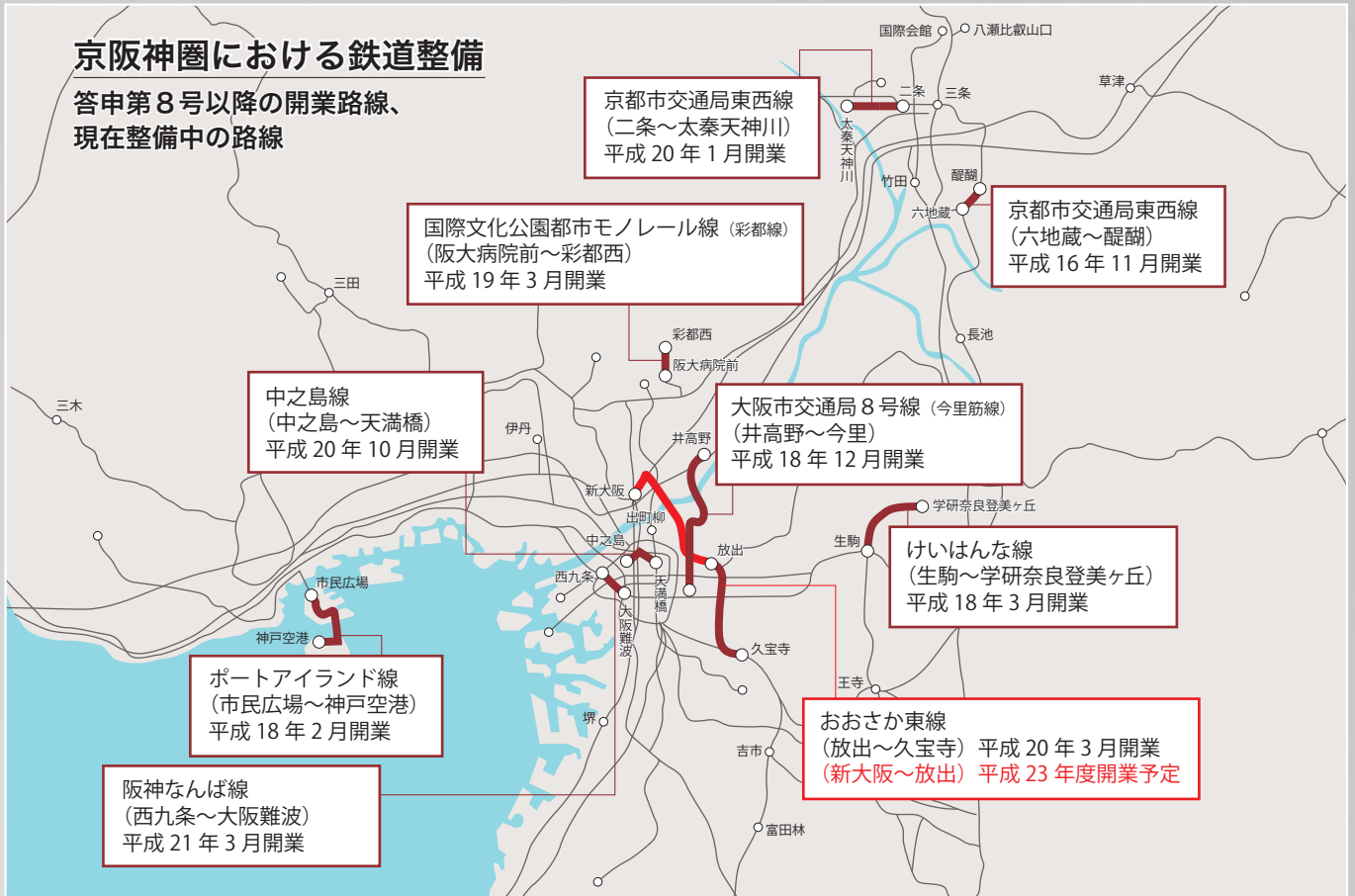
近年、京阪神圏では鉄道路線の開業ラッシュとなっている。平成16年には京都市交通局・東西線(六地藏〜醍醐)、18年には神戸新交通・ポートアイランド線(市民広場〜神戸空港)、近鉄・けいはんな線(生駒〜学研奈良登美ヶ丘)、大阪市交通局・8号線(井高野〜今里)が開業。19年には大阪高速鉄道・国際文化公園都市モノレール線(阪大病院前〜彩都西)が開業し、昨年は

京都市交通局・東西線(二条〜太秦天神川)、JR・おおさか東線(放出〜久宝寺)、10月には京阪電鉄・中之島線(中之島〜天満橋)が目見えた。さらに今年3月20日には阪神電鉄・阪神なんば線が誕生し、平成23年度開業予定のおおさか東線(新大阪〜放出)の工事も順調に進んでいる。

「また現在、JR大阪駅北部の東海道線支線の地下化と、大阪市交通局四つ橋線を延伸して、阪急電鉄の十三駅を経てJR新大阪駅に連絡する路線な

どが具体化に向けて検討段階にあります」

運輸政策審議会答申第10号は平成元年に示された。その目標年次を前に、交通体系の将来像を明らかにするため平成16年に示されたのが、近畿地方交通審議会による答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」だ。答申10号で整備を位置づければ、答申8号が出された際には既に着手されていたものが近年、開業している路線にあたる。



が進められている。こうした地域は再開発を行い、都市としての機能を集積することで、地域経済活性化に与えるインパクトが期待されます。新たな路線の開業は、それを支えるネットワークとなる。都市機能強化とそれに伴う交通需要への対応が一体となって進むことが期待されます」

駅の大規模な改良では、「駅施設利用円滑化事業」として、平成18年に計画が認定された阪神三宮駅がある。阪神三宮駅はJＲ、阪急電鉄、地下鉄の駅と隣接し、乗り換え動線は混雑度が高い。阪神なんば線開業で阪神電鉄と近鉄が相互直通運転を開始し、奈良・大阪・神戸と広範なアクセスが実現、さらなる人の流れが予想される。駅内外を一体的に整備することにより、円滑な移動を図り、結節点としての機能を高めようという計画を国が支援する。

「都市鉄道等利便増進法『交通結節機能高度化計画』の全国唯一の事例として注目されています」

改札口とコンコースの新設、ホーム拡張やバリアフリー化などの改良とともに、神戸市による地下通路整備が連動して進められている。工事は平成24年度まで行われる予定だ。

また、一昨年10月にできた地域公共交通活性化・再生法の仕組みを使って堺市が計画しているのが、堺市東西鉄軌道（堺浜～堺東）だ。基本計画案を

昨年12月に公表し、事業者や住民などで結成する協議会の準備を進めている。

ソフト面での利便性も向上

関東圏の鉄道に比べて、近畿圏の鉄道は相直が進展していない現状は確かである。しかし、交通事業者間の連携は確実に強まっている。

「キャンペーン企画など観光面でも利便性の向上を目指した連携がよく見られます。また、共通ＩＣカードも普及していますし、物理面では進んでいないように見えても、利用者の利便性は高まってきていると考えます」

近畿運輸局では、観光における公共交通利用の働きかけとして、交通拠点の表示をチェックする「ひとり歩き点検隊」を実施した。外国人居住者に、関西国際空港や新大阪駅、京都駅などを実際に歩いて乗り換えや表示方法などについて改善点を指摘してもらい、その情報を事業者に伝えて改善を促す。

京阪神圏は東アジアからの観光客が多いが、そうした観光客に対応できないという率直な意見もあり、実態に即した迅速な改善ができたという。

既存の鉄道ネットワークを、利用しやすいものへと改善し、都市の装置として最大限に機能させる。こうした事業者個々の取り組み、事業者同士、地域との協調によって、京阪神圏の鉄道ネットワークはより磐石になっていく。

※このインタビューは2009年1月末に行いました。吉田企画観光部長（当時）は、3月16日付で国土交通省海事局に異動されました。