

平成10年12月18日

山根 秀宣様

大阪市交通局長

笹倉 和 忠

(担当 広報係)

市営交通に関するご意見をいただきまして誠にありがとうございます。

大阪市におきましては、地下鉄を根幹とし、これにバスを組み合わせた公共交通ネットワークにより、通勤通学をはじめとする都市活動を支えているところでございます。

地下鉄は地球環境を保全し、エネルギー効率に優れた、21世紀を迎える大阪市にとって極めて重要な交通機関であると考えており、公共交通と自動車交通との適正なバランスを図るという総合交通体系確立の考えのもとに、大阪市のまちづくりを支える都市基盤施設として、今後とも整備を進めていくよう考えております。

路線網の整備にあたっては、利用者の利便性を第1に考え、これまで、都心部では格子状の、周辺部では放射状の地下鉄ネットワークの整備に努めてきました。その中で、ご提案のように、出発地から目的地まで乗り換えの生じないような地下鉄路線網の整備が理想ではありますが、あらゆる需要に対して出発地と目的地を直結する路線整備は現実的には不可能でありますので、路線整備にあたっては、地下鉄路線同士をうまく接続することにより地下鉄ネットワークを形成し、できるだけ1回の乗り換えにより目的地に到達できるような地下鉄路線の整備を進めていくことが、現実的な方策であると考えているところであります。

今後の地下鉄整備につきましては、マスタープランにも示しておりますように、鉄道利用が不便な地域の解消を図るとともに、乗り継ぎの不便さの解消・軽減を図り、鉄道の利便性を高めるため、路線間の連絡の向上や既設線路の補完のための新線の建設などについて取り組んでいくこととしており、平成元年に出された運輸政策審議会の答申第10号に基づいて、「交通事業の設置等に関する条例」に組み込んでいる計画路線の整備に取り組んでいるところでございます。

条例の計画路線には大阪市の周辺地域における未整備路線として、森小路大和川線、敷

津長吉線、地下鉄7号線（長堀鶴見緑地線）の延伸、地下鉄5号線（千日前線）の延伸の4路線が盛り込まれており、その中でも、特に人口が密集しているうえ、近年住宅整備が急速に進展を遂げていることから、森小路大和川線を地下鉄8号線として整備を図ることとしております。

地下鉄8号線につきましては、これまで、早期に整備が図れるよう、国に対して協議・要望を行なってきましたが、このほど平成11年度予算に向けての運輸省の概算要求に盛り込まれ、今後、本格的にその整備に取り組んでいくよう考えているところであります。

さて、ご提案の8号線のルートについてでございますが、ご指摘のように8号線の整備により、東淀川区や旭区、生野区、東住吉区などに残されている鉄道駅から遠く鉄道利用が不便な地域が大幅に解消されると考えており、少しでも安価な建設費により整備できるよう道路下を活用するためには、現在計画を進めているルートがより良いと考えております。この路線は、既設の2号線（谷町線）、7号線（長堀鶴見緑地線）、4号線（中央線）、5号線（千日前線）の4路線と接続して地下鉄ネットワークを形成し、ご指摘の梅田や京橋だけでなく、本町や難波などの都心やほとんどの地下鉄沿線に対して、8号線沿線からは概ね1回の乗り換えにより到達することが可能になります。

次に、8号線のルートがJR大阪外環状線と競合するのご指摘であります。基本的にJRは市外から大阪市やさらには先の都市への広域的な運送需要に対処する機能を持った路線であり、市民の足として市内交通を担う地下鉄とは性格を異にするものであります。さらに、JR大阪外環状線と地下鉄8号線は、一部関目から鳴野付近において接近しているものの、その他の区間では2～3km離れていることから、路線同士が競合するとは考えにくいと思われれます。

また、8号線を7号線に乗り入れた方が利便性が向上するのご意見ですが、7号線の駅間はシールド工法により施工されており、7号線を営業しながら渡り線を開削工法により施工することは不可能であります。さらに、8号線を7号線の分岐路線とすれば、東淀川区や旭区などと7号線沿線の心斎橋、大正などとは乗り換えなしに直結されることにはなりますが、分岐点から8号線の北側及び7号線の東側の区間については、都心方向に乗り入れる本数の制約から運転間隔が粗くなり、ピーク時間帯などには輸送力が不十分でかえって不便になることが予測されます。8号線を5号線に乗り入れる場合にも同様なことが言えます。したがって、8号線は既設線とは当初から別路線として整備して十分な輸送力を確保し、1回の乗り換えにより8号線沿線から梅田、京橋、本町、心斎橋、難波

などに到達できる現ルートが最も合理的であると考え、少しでも利便性を高めて輸送需要を確保することとしております。ただし、接続駅ではできる限り乗り換えのしやすい構造とし、抵抗を軽減するためにエスカレーターやエレベーターを整備することは是非とも必要でありますし、少しでも建設費のかからない地下鉄として、7号線で採用したリニアタイプの中型地下鉄の採用により、できる限りコスト削減に努めることは言うまでもありません。

最後に、8号線の整備が地下鉄事業全体に与える影響についてでございますが、8号線の整備にあたっては、前路線を含めた経営について十分に検討を重ねてきており、長期的な見通しの中で収支が確保できるものと考えております。

一方、7号線の大正から先への延伸につきましては、大正区内と都心とを結び、鉄道空白地帯への地下鉄サービスを提供する路線として必要であります。現在、40mの道路を活用して張り出しバス停やバス専用レーンを設置した都市新バスシステムの導入により高速、高密度の輸送サービスを提供しており、現在の輸送需要に対処できていると考えております。路線整備にあたっては、輸送需要の確保が是非とも必要でありますので、通勤通学輸送需要とともに少しでも多くの輸送需要が確保できるという観点から、沿線の地域整備計画の進捗についても十分に勘案して計画を立案する必要があると考えております。

地下鉄は、都市活動を支える重要な市民の足としてだけでなく、快適で利便性の高いまちづくりを進めるための大切な基盤施設であることから、今後とも、地下鉄整備に取り組んで参りたいと考えておりますので、何とぞご理解のほどよろしくお願い申し上げます。