

関西の鉄道網 —「現在・過去・未来」を考える

高速道路と並ぶ陸の動脈として、人や物の流れをつくり出す重要な社会インフラである鉄道—昨秋の京阪中之島線の開業で大阪中之島から京都に至る東西軸が強化され、今春開通予定の阪神なんば線により神戸と奈良が直結、新たな動脈が完成する。

関西国際空港と新大阪そして既存の鉄道ネットワークをより機能的につなぐとともに大阪駅北地区とのアクセスを向上させるため、新たなステージに突入した、関西の鉄道網の過去と現在そして未来を考える。



関西の鉄道網の拡張の歴史

私鉄王国関西の誕生

明治中期から後期までの間に後に国鉄(現在のJR)の主要幹線となる複数の大私鉄が各地に誕生したが、1906年に鉄道国有法が制定され、これらの多くは国有鉄道となった。

同法は「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」を国有化の対象外としたが、その多くは軌道条例(1890年)に基づき認可された「軌道」(いわゆる路面電車)であり、一地方のための鉄道輸送に特化して沿線の都市開発や産業発展などの経済的な役割を担っていった。

京阪神では、米国の例にならぬ電車の機動性を

都市間交通に用いようというインターアーバン路線の建設が活発であった。阪神電気鉄道(阪神)本線(1905年開業)を嚆矢(こうし)とし、続く箕面有馬電気軌道(現在の阪急電鉄(阪急)宝塚本線・箕面線、1910年開業)、阪神急行電鉄神戸本線(現在の阪急神戸線、1920年開業)ほか各線が開通した。

第2次世界大戦前後からは阪急京都本線や京阪電気鉄道(京阪)京阪本線を中心とした京阪地域、近畿日本鉄道(近鉄)奈良線を中心とした阪奈地域、南海電気鉄道(南海)南海本線や高野線を中心とした泉州、南河内地域などで多くの路線が敷設され、鉄道会社を中心とした沿線開発が積極的に進められた。

都市内鉄道網を担う地下鉄

1960年代以降のモータリゼーションの発展に伴い、地方都市では近距離の公共交通機関が路面電車から乗合バスに転換。大阪、神戸、京都などの大都市では路面電車で代えて高速かつ大量輸送を行える地下鉄の建設が進んだ。

なかでも大阪市営地下鉄は1933年に御堂筋線の梅田－心斎橋間を開業して以来の長い歴史を誇る日本最初の公営地下鉄である。現在では大阪市内およびその周辺地域に8路線を展開し、東京メトロに次ぐ日本最大規模の地下鉄ネットワークに成長している。

JR西日本の誕生と輸送力強化

1987年の国鉄民営化は関西における鉄道網強化にも大きく寄与した。西日本旅客鉄道(JR西日本)は山陽新幹線と大阪の近郊路線に経営資源を集中し経営基盤を強化する方針を立て、新線建設や新型車両の導入、複線化などの施策によって輸送サービスの利便性を高めた。駅および周辺開発による線区価値の向上にも積極的で、現在は大阪駅北地区開発に先行する形で大阪駅改修と周辺開発プロジェクトを推進中である。

課題克服に向けた民間主導の取り組み

大阪市内中心部への私鉄各社の乗り入れ

大阪市は長く都市計画事業との強い連携の下で市内の交通事業を担ってきたが、1958年に運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会が“市交通局の地下鉄整備が財政難により遅々として進まない状況下で急速に悪化する大阪市内の交通事情の改善を目的として、私鉄各社による市内中心部への乗り入れ路線の建設が望ましい”とする答申を行い、転機が訪れた。これを受けて1963年には京阪の淀屋橋駅乗り入れ、続いて1970年には近鉄の難波駅乗り入れが実現、大阪市を南北に走る大動脈、地下鉄御堂筋線と接続した。

スルッとKANSAIによる相互乗り入れ

関西では各路線の集電方式の違いなどから私鉄と地下鉄の相互乗り入れが進みにくい事情があるが、それを補完し、いわば「ソフト的相互乗り入

れ」としての役割を果たしているのが、「スルッとKANSAI」の取り組みである。

加盟各社局で共通に使用できるストアードフェアカードを自動改札機に通すだけで乗り換えごとに切符を買うことなく複数社線を利用できるサービスは、1992年に阪急が乗車券購入や運賃精算用に販売していたカードを用いたシステムの運用を開始したことから始まった。1994年には能勢電鉄との相互利用がスタートし、当時自動改札機の更新を予定していた阪神、大阪市交通局、北大阪急行電鉄の3社局も対応を検討、1996年3月に「スルッとKANSAI」の統一名称を用いての運用が開始された。その後、利用者からの利便性向上に対する強い要望を受ける形で、京阪神一円にネットワークが広がった。

現在はポストペイ方式のICカード「PiTaPa」の開発によりJR西日本や関連施設での利用も可能となり、割引制度や電子マネーなど顧客価値を一層高める機能も付加されている。関西の鉄道会社の進取の精神、そして常に利用者の声をサービスに反映する姿勢がよく表れている取り組みである。

最近の新線開通と今後の整備構想

関西では昨年から今年にかけて新線が次々と完成。その多くは民と官で鉄道運営と資産保有を分担する上下分離方式を活用したものである。これらの新線はターミナル周辺や沿線地域の開発を促進するだけでなく、大阪中心部と近隣都市、周辺地域の回遊性を向上させる。その相乗効果によりビジネス、観光など幅広い分野で地域経済が活性化することが期待される。

今後の最重要課題は大阪駅北地区を中心とした都市基盤としての鉄道路線やターミナルの整備である。環境への負荷が比較的軽く定時大量輸送を得意とする鉄道は、同地区を関西各地の人々が集う結節点とする上で最適の移動手段であり、都心の限られた空間を有効に活用する上で不可欠のインフラといえる。

こうした観点から関西の鉄道網の現在と未来を描くべく、最近の新線開通とその経済効果、大阪駅北地区開発に関連する新線の整備構想などについてレポートする。

新たな交流軸づくりが期待される 京阪中之島線と阪神なんば線

東西軸強化の一翼を担う京阪中之島線

昨年10月19日に開業した京阪中之島線は、中之島における鉄道ネットワークの充実と中之島西部地区再開発の進展に伴い発生する交通需要への対応を目的として、中之島西部の玉江橋付近から京阪本線天満橋駅に至る延長約2.9kmに建設された全線地下の路線である。

中之島線は、南北軸に比較して脆弱(ぜいじゃく)と言われる大阪都心部の東西軸強化の一翼を担い、中之島西部地区の再開発を誘起する鉄道インフラとして期待されており、効率的な都市活動を支えることをめざしている。京阪本線からの乗り入れや多くの鉄道との連絡により、大阪の一大都市拠点である中之島と観光・文化都市である京都を結ぶなど、広域交通ネットワークの充実にも寄与する。

中之島地区には、明治、大正、昭和にかけて大阪市役所、府立中之島図書館、中央公会堂、中之島公園のほか日本銀行や企業の社屋が建てられ、大阪の行政、経済、文化の一大中心地となってきた歴史がある。近年、都市再生の緊急整備地域として再開発計画が積極的に進められるとともに、堂島川・土佐堀川に囲まれた地域特性を生かして水都大阪のシンボルゾーンにも指定されており、今後、業務・文化・交流拠点となることが期待される。

現在、関西電力・ダイビルの共同開発や朝日新聞社グループの超高層ツインビル開発が進行しているほか、対岸の福島1丁目地区では朝日放送新社屋などが入居する「ほたるまち」がすでにまちびらきを行っており、京阪も大林組と共同で中之島駅と直結した大型の周辺開発を計画している。

京阪の佐藤茂雄CEOは「西へ西へというのは悲願。これで終わることはあり得ない」と今後の延伸にも意欲を示し、西九条、USJ、新桜島や南港、夢洲方面など今後の発展が期待されるベイエリアへの交通インフラの必要性に言及している。2004年の近畿地方交通審議会答申第8号においても、“中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”として、中之島線を中之島駅から西九条を経て此花区の新桜島および夢洲方面へ延伸する案が示されている。

関西に“新しい風”を生む阪神なんば線

阪神なんば線は阪神三宮～近鉄奈良を約80分で接続、乗換なしで神戸－難波－奈良が結ばれる。2001年の基本計画承認後、建設主体として西大阪高速鉄道が設立され2003年に着工、本年3月20日に開通予定である。

同路線は構想から開通までに60年余りを要した。

〈都市を有機的につなぐ京阪中之島線・阪神なんば線〉



阪神・近鉄両社は戦後まもなく難波延伸を構想。運輸省の許可を得て難波駅で接続する計画を進めていたが、上本町駅が終点だった近鉄が大阪万国博覧会が開催された1970年に近鉄難波線(上本町-難波)を開通させたのに対し、阪神側の計画は地元の反対運動や建設費高騰などにより30年近く中断された。しかし、時代が変わり、計画は1989年運輸政策審議会答申に盛り込まれ、地元からも工事再開の署名運動が起こった。地下鉄線補助制度が第3セクター方式をとることで公営地下鉄同様に私鉄も利用できる道が開かれ、さらに建設と路線運営を分担する上下分離方式の採用も可能となると建設費用にもめどが立ち、一気に工事再開へと進んだ。

阪神なんば線により、阪神地域、姫路方面から大阪ミナミの繁華街である難波・道頓堀そして奈良県方面、さらに上本町駅または鶴橋駅乗り換えで三重県・名古屋方面へのアクセスが大幅に改善、強化されることが期待されている。桜川駅や大阪難波駅では南海とも接続するため、関西国際空港(関空)や高野山などの南海沿線へのアクセスも向上する。

同路線にもうひとつ期待されているのが関西に“新しい風”を生むこと。従来、阪神間と奈良を直接結ぶ路線はなく、お互いに「行きにくい」という一種の精神的な“壁”があった。阪神なんば線の開通により「行ってみようか」とその壁が取り払われ互いの地域に関心が高まるのではないかと見られている。現在、奈良・神戸両市と阪神・近鉄が一体となった相互キャンペーンも実施されており、“新しい風”を起こす取り組みが始まっている。

鉄道新線の存在と経済効果

—向上する回遊性と消費機会の増大—

鉄道新線の開通は、さまざまな形で沿線に経済効果をもたらす。近鉄けいはんな線(生駒~学研奈良登美ヶ丘、2006年3月延伸開業)や大阪モノレール彩都線(阪大病院前~彩都西、2007年3月延伸開業)など、近年、延伸した沿線の地価はいずれも大きく上昇している。大阪都心部に新しくできた2つの動脈、京阪中之島線と阪神なんば線はどのような経済効果を

もたらすのだろうか。

(財)大阪地域振興調査会が2008年に行った調査によると、京阪中之島線の沿線である大阪市北区中之島3丁目5番地1(関西電力本店ビル付近)では、2007年と2008年の公示価格の対前年比変動率が23.6%と、大阪市内中心6区の平均同15.2%に比べて大きな伸びを示した。付近の路線価も同様の動きを示しており、今後再開発が進む中之島地区への期待の高さがうかがえる。

■公示価格(商業地域)対前年比変動率の比較

※中之島西部地区内の標準地(商業地域)について、大阪府・市・大阪市中心6区の商業地の対前年変動率を比較。

地点	項目	2006年	2007年	2008年
中之島3丁目5番1 (商業地域)	価格(千円/m ²)	1,300	1,650	2,040
	対前年変動率(%)	10.2	26.9	23.6
大阪府 商業地平均	対前年変動率(%)	1.2	10.3	9.3
大阪市 商業地平均	対前年変動率(%)	3.4	15.0	11.7
中心6区 商業地平均	対前年変動率(%)	6.0	20.7	15.2

(財)大阪地域振興調査会調べ

新規の開発余地が少ない阪神なんば線沿線でも既存の商業施設の阪神電鉄子会社による運営開始や京セラドーム大阪周辺の再開発が進められるなど、新線を軸とする沿線価値向上に向けた動きが出てきている。

これまで関西の鉄道網は有機的なネットワークを形成しておらず、ターミナルや衛星都市が“点”として存在していた。しかし、相次ぐ鉄道新線はこれらを有機的に結び、“点”を“面”に変化させ、広く関西エリアに快適な回遊性を創出し、消費機会の増大にも寄与する。新線沿線では新たな顧客の獲得に向けた多種多様なサービスが展開され、消費者の選択肢は大きく広がる。

鉄道新線の存在は、その地域への心理的距離感を縮め、地域のブランド力を向上させるといった数字には表れにくい大きな効果がある。沿線に集まる企業や住民が長期的視野を持って知恵を出し合い、新たな動脈である新線を地域を支える屋台骨として十分に活用していくことが重要である。

大梅田の形成に不可欠な鉄道整備

～関空・新幹線を結ぶ路線の早期整備を～

京阪中之島線、阪神なんば線の開通で大阪における東西軸が強化され中之島やベイエリアが注目される一方で、大阪駅周辺地域ではさまざまな開発プロジェクトが進行中であり、地区全体が大きく姿を変えようとしている。関経連では、大阪駅周辺半径約1kmのエリアを「大梅田」と定義、都市ビジョンを共有し関西経済のエンジンとなる京阪神大都市圏を形成することで、日本・アジア経済の発展に貢献するための連携・交流拠点化を進めようとしている。なかでも大阪駅北地区開発は、関西の玄関口、アジアのゲートウェイとして世界に誇れるまちづくりをめざしているが、鉄道整備はその都市ビジョン達成に不可欠なものである。

近畿運輸局長の諮問機関である近畿地方交通審議会が2004年10月に取りまとめた「近畿圏における望ましい交通のあり方について」（答申第8号）でも、都市再生・まちづくりへの対応の観点から鉄道整備の方針のひとつとされ、既存駅施設改良や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整備があげられている。ここでは、「大梅田」形成のために特に早期整備が期待される3つの路線に焦点を当てる。

北地区開発の前提条件であるJR東海道線支線の地下化

JR東海道線支線の地下化とは、現在、地上の貨物線として大阪駅北地区24haの西端部を運行しているJR東海道線支線を大阪駅北地区開発のシンボル（南北）軸に移設・地下化し、2期開発に伴い整備される駅前広場下に地下新駅を設置、大阪駅と直結するものである。地下化延長約2.3km、事業費は約500億円と試算されている。地下化により、梅田貨物駅とあわせて約2kmにわたり地域を分断し、地区の基盤整備および土地の一体的利用の支障となっている線路や踏切がなくなることで、高度かつ質の高い土地利用が可能となる。実現すれば地下新駅には新大阪発着の関空特急「はるか」が停車し、関空へ約40分でアクセスできるようになり、関空の国際競争力と大

阪駅周辺地区の国際的な拠点機能が向上する。和歌山方面行きの特急「くろしお」の停車、USJ方面へのゆめ咲線等の乗り入れも可能となり、利便性向上やターミナル機能の強化もはかられる。

2012年度下期のまちびらきをめざす先行開発区域の事業者募集はJR東海道線支線の地下化、新駅設置を前提として実施されており、2期開発にあわせて整備が行われることとなっている。

関西国際空港に直結するなにわ筋線

なにわ筋線は、JR新大阪駅から大阪駅北地区を経由、前述の地下新駅を共有してJR福島駅付近より南下、京阪中之島線の終点、中之島駅に接続し、JR難波駅、南海汐見橋駅を結ぶ10.2kmの路線である。

この路線により新大阪駅や大阪中心部から環状線を経由しない関空へのルートが開通すれば、関空の国際競争力は一気に向上する。南海の大阪キタ方面への乗り入れや、京阪沿線から関空へのアクセス改善にも大きく寄与する。同線は大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域、難波・湊町地域の各都市再生緊急整備地域を南北に貫通することになるため、地域開発や都市機能の向上に資することも期待されている。事業規模が大きく受益が広範囲で関係者も多岐にわたるため、整備手法等難しい課題はあるが、関西の玄関口と空港を直結する鉄道として、重要かつ夢が膨らむ路線である。

国土軸と直結する西梅田・十三・新大阪連絡線

2008年4月、西梅田・十三連絡線（仮称、以下省略）に関するひとつの調査結果が近畿運輸局より公表された。国土交通省による都市鉄道整備等基礎調査「速達性向上施策における事業スキームの検討に関する調査」である。

西梅田・十三連絡線およびこれに関連した新大阪

