

大阪モノレール堺方面延伸に関するシンポジウム

—環状ネットワークの構築と沿線地域の連携に向けて—

開催記録

平成30年8月24日（金）15:00～17:30（開場 14:30）

堺商工会議所 大会議室

<次 第>

開会挨拶：竹山 修身（堺市長）

第1部 基調講演

講演：「交通を取巻く環境と大阪の交通ネットワーク」

藤井 聡（内閣官房参与／京都大学大学院工学研究科教授）

第2部 報告

報告1：「大阪モノレールについて」

高原 範博（大阪高速鉄道株式会社南伸準備室長）

報告2：「大阪モノレールの延伸と沿線まちづくり」

光永 建治（東大阪市建設局都市整備部長）

報告3：「沿線地域の連携に向けて」

佐藤 道彦（堺市副市長）

閉会挨拶：大阪中央環状線鉄軌道建設問題研究会常任幹事市（守口市）

参加者数

約180名

<開会挨拶>

竹山 修身（堺市長）

大阪モノレール堺方面延伸に関するシンポジウムの開催にあたり、たくさんの方にご参加をいただき、ありがとうございます。

本日のテーマである大阪モノレールは、大阪府域を環状方向につなぐ鉄道ネットワークとして、私が大阪府庁に入庁した昭和 50 年より以前から計画があったものです。そして、これからの大阪府域全体を発展させるために不可欠な計画であります。平成 9 年 8 月までには大阪空港から門真市まで約 21.2km が整備され、万博公園周辺のスタジアムや商業施設により、利用客は大幅に伸びております。私は、大阪モノレールを堺方面へ延伸して、堺で既存の鉄道ネットワークとつなぐことが、これからの泉州・南河内・中河内の発展のために必要であると考えております。平成 29 年には、堺市が八尾市・松原市と連携し、大阪モノレール延伸について、国の計画的な位置づけが得られるように、大阪府に要望書を提出しました。

このあと、内閣官房参与、京都大学大学院教授の藤井先生から、「交通を取巻く環境と大阪の交通ネットワーク」についての基調講演をいただきます。続きまして、大阪高速鉄道株式会社様から、「大阪モノレールについて」、東大阪市様から、「大阪モノレール延伸と沿線まちづくり」について、最後に堺市から、「沿線地域の連携に向けて」、ご報告をさせていただきます。講師の皆さまには、ご多忙のところ講演を快諾いただきましたこと、この場をお借りしてお礼申し上げます。

本シンポジウムが、大阪モノレール堺方面延伸について少しでも理解を深めていただけるよう、有意義な機会となることを願っております。

最後になりましたが、本シンポジウムの開催にご尽力いただきました沿線都市の皆さま、堺商工会議所の皆さまにお礼を申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。

<基調講演>

藤井 聡（内閣官房参与／京都大学大学院工学研究科教授）

私は公共政策が専門で、インフラ政策の研究を行っており、政府にアドバイスをしています。その中でも鉄道の研究には思い入れがあります。その理由は、経済を活性化させたいときには、交通が巨大な力を持っているからです。大阪・堺を活性化させようと思うと、福祉、教育、産業、観光、ビジネスについての政策が考えられますが、すべてインフラの上で提供されるものです。何かを建設しても、不便なところにあると誰も来ないし、産業では、物流コストがかかると生産性が下がってしまいます。いずれも、交通が必要とされます。

有名な民族学者の研究によると、日本の文化は最終的に南の島に行き着くとされています。それは、かつては海運が物流の中心であり、必然的に島が栄えていたからです。与那国島は、現在は人口約 1,500 人ですが、かつては 3 万人もの人がいました。奄美大島も 10 万人もの人がいました。交

通は、それほどに町に活力を与えるものなのです。

また、黒船来航の頃、宿場町を見ていると町の変化がよくわかったと言います。黒船が来る前と後では、横浜に入ってきた海外のエネルギーが一気に広がって変化していく様子がわかり、交通がそういった影響を発揮することを実感したそうです。これは、世界交通学会賞を受賞した論文でも紹介されているエピソードです。交通というものは、真綿で締め付けるように、徐々に物事を変えていきます。交通による影響はほとんど誰にも気づかれませんが、本質的に極めて巨大な力を生み出すものです。近年の日本を形作ってきたのは、交通そのものなのです。

つくばエクスプレスという、秋葉原とつくばをつなぐ鉄道があります。もともとつくばは、車でしか行けないとても不便なところでした。そこに鉄道を通す大プロジェクトが実施され、秋葉原から 45 分で行けるようになりました。その効果で、それまでは更地であったところが、鉄道開業から 10 年経つと都市化しました。これが鉄道の力です。かつては真綿で締めるような変化しか起きませんでしたが、今は技術が発展しており、ビジネスチャンスをつかえて一瞬で様々なものができていきます。

柏の葉キャンパスも、鉄道がない頃はとても不便なところでした。ところが、鉄道ができると秋葉原まで短時間で行けるようになり、ここにも、秋葉原に溜まっていた都市化のエネルギーが広まっていきました。オフィス、マンション、レストラン、スーパーなど、都市化が進んでいきました。これが交通の力です。

明治 9 年の大都市の分布図を見ると、当時の大都市はすべて港町であったことがわかります。京都が港町でないと思うかもしれませんが、運河で大阪湾とつながっていたので、京都も立派な港町でした。逆に、船でもものが運べないところは栄えませんでした。堺が中世・近世において巨大な町になったのは、港があり、物流を制することができたからです。

ところが、時代は変化し、都市の発展が第 3 次産業化していきます。これまでは物流が都市の大きさを決めていましたが、現代においては人流がそれに代わっています。昔はほとんど 1 次産業でしたが、2 次産業、3 次産業へと移行してきています。現代の東京・大阪・名古屋などの大都市は、ビジネスマンの都市です。京浜や中京の工業地帯はものづくりのまちですが、その近くには人流の大都市があります。人流を中心とした 3 次産業を支えるのは、もはや高速道路でもなく、新幹線となっています。現在では、鉄道が都市のサイズを決めるもっとも大きな要因となっています。現在の政令指定都市はすべて、新幹線の沿線都市圏にあります。一方でそれ以外の都市は、かつて港町で栄えていたところも衰退しています。

鉄道が引かれると、都市化が一気に進みます。阪急の小林一三は、鉄道の整備計画と併せ、宝塚歌劇団、宅地開発など、一体的に鉄道都市計画を進めていきました。鉄道投資は民間が行いますが、補助金を必要とするため国が審議を行い、どこに鉄道を引くかを決定します。鉄道事業はコンビニの出店とは違い、国や行政との調整と、それを受けた答申が必要となります。最近の平成 12 年の答申では、首都圏では 24 路線、京阪神では 13 路線が計画に挙がっています。そのうち、首都圏は 20 路線が開業もしくは着工済みですが、京阪神は着工済みが 1 路線のみとなっています。京阪神は日

本で 2 番目に大きな都市圏ですが、首都圏とこれだけの格差があります。地方はさらに計画が停滞しており、それどころか、JR 北海道は撤退の話が出ており、JR 西日本も大雨の影響で数路線撤退の動きを見せています。今は、東京のみ投資が進み、東京の一極集中化が進んでいます。これは、東京にたくさんの方がいるからです。儲かるから鉄道を作り、鉄道を作ると人が集まるというサイクルができています。新幹線も、現在大阪を通るのは 1 本だけですが、東京は新幹線が 4 本に中央リニアの建設も進んでおり、圧倒的な格差がついています。

なぜこのような状況になっているのか。それは政府が投資を行わないからです。今はお金を遣わないことが偉い風潮があり、これは緊縮と言われる病気です。経営者であれば知っていると思いますが、緊縮のみの会社は絶対に儲かりません。どこかで投資をした人だけが儲かるようになっています。現在、所得格差は極限にまで広がっており、千代田区の住民の平均年収は約 1,100 万円であるのに対し、沖縄の住民の平均年収は約 200 万円です。地方には投資をせず、東京のみに投資をするため、このような格差が広がっています。今後は、上手く投資をした自治体だけが裕福になります。そのお金を遣うべく最有力候補が、交通なのです。

では、堺を豊かにするにはどうすればよいか。今後の関西の鉄道投資計画を見てみると、なにわ筋線、北大阪急行、地下鉄中央線、中之島線、伊丹空港連絡線、十三・新大阪連絡線、おおさか東線などの計画が挙がっています。そして、大阪モノレールの門真市から瓜生堂間の延伸も、あと 10 年ほどで整備されます。大阪にもいくつか投資計画があると思うかもしれませんが、南大阪への投資が全くありません。関西でも一歩ずつ鉄道投資を進めていく動きはありますが、すべて北大阪に集中しています。大阪には南北格差問題があり、これはビジネスの格差、所得の格差につながっていきます。これまで、大阪市営地下鉄は格差のないよう整備されてきましたが、今まさに格差が広がろうとしています。格差が拡大して、北が豊かに、南が貧しくなれば、この格差がさらなる投資の動機となってしまいます。堺市はこの危機感を持たなければなりません。堺市がリーダーシップをとって行動しなければ、南大阪は確実に衰退していくことになります。

投資をして、資本を大きくしていかなければ、今後生き残っていけません。その意味で、関西、特に南大阪への投資でもっとも重要なのが、関空新幹線です。政府の経済財政基本方針に特定のプロジェクト名や地域名が入るのは異例ですが、「新大阪」と記載がされており、これは、新大阪にリニア、北陸新幹線が来る状況のなか、すぐに新大阪駅の整備方法を具体的に検討しなければ、間に合わないからです。このように国家レベルで新大阪が注目されていますが、私は、関空新幹線を整備し、北陸新幹線と直結させるべきだと主張しています。今後政府でも、これは前に進めなければならないという雰囲気になっていくと思われます。

関空新幹線について、関西空港から新大阪までノンストップというのは考えにくく、どこかに 1 つ駅を設置することが想定されます。そのひとつの案として、地理的にちょうど中心の堺が考えられます。堺に停車すれば、南大阪の衰退を止める大きな要因となります。仁徳陵にもたくさんの外国人が来るでしょう。北陸新幹線と直接つながったり、難しいかもしれませんが東海道新幹線乗り入れの可能性もあります。わざわざ新大阪に出る必要はなくなり、堺で切符を買って東京まで行けるようになるかもしれません。そうなれば堺の交通条件が大きく変化し、南北格差が縮まっていき

ます。なんばや天王寺に駅を設置するという意見もあるでしょうが、バランスから考えて北に集中しすぎだと主張すれば、かなり有力に働くと思われれます。都市間の交通投資の最有力プロジェクトである関空新幹線、そして堺停車について、全力で進めていくべきだと思います。

交通投資は、都市間と都市内の両方を平行して進めていかなければ意味がありません。例えば、北海道の場合は都市内の交通投資が進んでいません。新千歳ー東京間の航空路線は世界でもっとも人が行き来していますが、飛行機は点移動なので、都市内移動が不可欠となります。しかし、北海道はすべてが札幌に集中しており、広い北海道のうち、人口でいうと約40%が小さな札幌に集まっています。これは、都市内交通の整備が遅れたためです。したがって堺の発展には、新幹線の駅の誘致をできるだけ早く進めるとともに、都市内交通の整備が不可欠となります。

その一つの可能性が、モノレールです。私は今までモノレールに関する認識が薄く、伊丹空港へのアクセス線だと思っていました。実際、東京モノレールがそうであり、完全に羽田空港へのアクセス線となっています。大阪もそうだと思っていましたが、よく聞くと環状線だったのです。昨日堺市の職員と話していると、大阪モノレールは1日約12万人が利用しているとのことでした。なぜそれほど多く利用しているのかと感じましたが、よく考えると、阪急京都線があり、宝塚線があり、北大阪急行があるなど、大阪都心に向けた放射状の鉄道網を、環状に接続していたからでした。

一般的に、道路交通ネットワークを計画する場合、放射状につくり、内環状、外環状、中央環状と計画していきます。東京、大阪、名古屋、北京もそうです。大阪モノレールで環状鉄道が整備されると、今まではアクセスしにくかった地域に行きやすくなります。放射状だと、中心とのネットワークには強いですが、横や斜めのネットワークに弱くなります。ところが環状に1本通すだけで、いろいろな場所に行きやすくなります。大阪都心にしか行かなかった人でも、京都に、奈良にと、様々な発想が生まれます。いろいろな土地でビジネスの可能性が広がります。つまり、交通インフラが変わると、都市が変わります。

新しい交通の可能性が、環状線ひとつで大きく広がります。堺の場合は、南海線があり、阪和線があり、御堂筋線があり、阪堺線がありますが、分断されています。堺の東西移動のバスは、1日約3,000人が利用していると聞きましたが、定時制、快適性に劣るバスでもそれだけ利用しているので、鉄道であれば7,000人、10,000人が利用するのではないのでしょうか。三国ヶ丘、堺東などで接続すると、堺市内でこれまで起こっていなかった流動が起きると考えられます。土地利用が進んでいない地域では、つくばエクスプレスの例のように、土地の価値が上がり、堺都市圏の延長となると思われれます。重要なのは、現在住んでいる人が移動しやすくなるだけでなく、土地の持つ意味が変わってくることです。これが鉄道のすごいところで、開発を誘発する、都市化をもたらすなど、すべてがプラスに働きます。北大阪には多くの投資がありましたが、南大阪にもこれぐらいの投資があれば対抗できます。

南大阪をこれ以上衰退させないためにも、こういった投資は不可欠です。この大阪モノレールの延伸は、もっとも有力な路線計画のひとつであることは間違いありません。それに対して、全力で取り組むことが必要だと思います。

<報告1>

高原 範博（大阪高速鉄道株式会社南伸準備室長）

本日は、大阪モノレール計画の経緯、整備の手法、国内のモノレール、弊社の営業状況、門真市から瓜生堂の南伸事業、本年6月の地震の対応についてご報告します。

まず、計画の経緯です。大阪都市圏の鉄道は大阪市を中心に発展し、放射状に鉄道網が形成されていきました。その際、都市部では過度の交通が集中し、周辺部では鉄道サービスを受けられない地域が拡大していきました。このような課題への対策として、環状方向に接続する交通機関が検討されました。環状方向の鉄軌道の計画にあたって、輸送の需要とそれに対応する交通機関が検討されました。輸送需要としては、最大で1時間あたり16,000人を想定し、交通機関としては、地下鉄、路面電車と、その中間の輸送量を持つモノレールや新交通システムが検討されました。モノレールは、1kmあたり100億円の建設費が必要で、設備投資が大きなものとなります。

こうした検討が進められるなか、1970年に大阪万博が開催され、会場内の輸送で大阪モノレールと同じ型式のモノレールが活躍しました。モノレールは万博のあと廃止・撤去されましたが、そこでの実績が大阪モノレールの整備にも影響したと言われています。

モノレールは中量輸送機関でも設備投資が大きいことから、昭和47年に都市モノレールの整備に関する法律が制定され、昭和49年から都市モノレールの支柱・桁をインフラ部として扱い、道路構造物として公共投資で建設する制度が確立されました。インフラ外部は運行に必要となる車両や信号システムなどで、運輸事業者がそれぞれ建設しております。大阪モノレールの場合、インフラ部は道路管理者である大阪府、インフラ外部は弊社が事業を実施しています。

ここで、国内のモノレールを紹介します。大阪モノレールと同じく、軌道法に基づく事業者が5社、鉄道事業法に基づく事業者が3社ございます。都市モノレールの軌道桁や支柱などはインフラ部ということで、道路構造物になります。その維持管理としまして、軌道法に基づく事業者の場合、施設の管理、長寿命化については、道路管理者が実施します。鉄道事業法に基づく事業者の場合、軌道・構造物についても事業者が保有し、維持管理を行います。

大阪モノレールのように、桁の上に車両が跨っているものを跨座型、千葉都市モノレールのように、桁の下にぶら下がるものを懸垂型と呼んでおります。

ここからは、弊社の営業状況についてご紹介します。弊社の路線は、大阪空港から門真市までの環状部分が21.2kmあります。万博記念公園から彩都西までが6.8kmで、トータル28kmの営業路線を持っています。現在6路線の既存鉄道と結節しており、阪急とは蛸池駅、山田駅、南茨木駅で、北大阪急行とは千里中央駅で、地下鉄谷町線とは大日駅で、京阪本線とは門真市駅で結節しています。

環状モノレールは約50年前から検討されており、弊社が設立(1980年(昭和55年))されてからもうすぐ40年を迎えます。設立から2年後(1982年(昭和57年))に大阪空港から南茨木間で軌道法の特許を取得し、8年後(1990年(平成2年))に千里中央から南茨木間で開業を迎えました。その後順次延伸していき、2007年(平成19年)に阪大病院前から彩都西間が開業し、現在の営業路線が完成

しました。輸送人員も延伸によって増加していき、2016年(平成28年)には累計で7億人を達成しました。平成27年にエキスポシティをはじめ、サッカー競技場などの周辺施設開発もあり、現在は1日約12~13万人が利用しております。運輸収入においても増加傾向にあり、平成28年度には107億円の収入がありました。

平成29年度は、輸送人員は増えましたが定期運賃の値下げを行い、約2億円減となりました。累積損失は、平成9年度に最大194億円の損失となりましたが、平成27年度に解消することができました。

次に、弊社の中期経営計画についてご紹介します。現在の計画は2017年(平成29年)3月に策定したものです。それまでは、2013年(平成25年)に策定した5か年計画に基づき進めてきましたが、その間、沿線で大規模施設のオープン、インバウンドの増加などにより輸送人員も増加してきました。その結果、目標を1年前倒しして累積損失を解消することができました。一方、大阪府において門真市以南の事業化が意思決定され、前計画を策定したときの状況と比較して大きく環境が変わったため、新たに現計画を策定しました。

この計画の中には、4つの柱を示しています。1つめは、「安全・安心への弛まぬ取組み」です。2つめは、「輸送サービスの向上とさらなる鉄道ネットワーク拡充」ということで、新たな延伸・鉄道ネットワークの拡充に加え、ダイヤ改正・乗換案内などのソフト面の取組みを行っております。3つめは、「沿線の魅力向上」ということで、他社路線と協力して企画乗車券の販売などを行っております。4つめは、「将来を見据えた人・組織づくり」ということで、蓄積したノウハウを確実に次世代に継承し、サービス・品質の向上に努めております。この4つの柱のうち、安全・安心に関する具体的取組みの1例をご紹介します。モノレールは高架構造なので、車両が止まった際の緊急時の最終手段として、非常用脱出シューターの設置を行っております。これはビルからの脱出方法を応用させたものです。また、プラットホームからの転落防止のため、今は固定柵が設置されていますが、車両の開口部に合わせた可動式ホーム柵を設置していく計画となっております。

続いて、門真市から瓜生堂(仮称)までの南伸事業についてご説明します。平成28年開催の大阪府戦略本部会議において、新たに4路線と結節することで広域的鉄道ネットワークを形成し、また、沿線地域の活性化に寄与する本事業を進めることとなりました。門真市駅から、いずれも仮称ですが、門真南、鴻池新田、荒本、瓜生堂の4駅で在来線と結節する、約9kmの延伸計画となっております。このうち、瓜生堂で交差する近鉄奈良線は、八戸ノ里駅と若江岩田駅のちょうど中間で結節するため、今回の延伸に併せて新たな駅を設ける予定となっております。事業費は、1,050億円を見込んでいます。事業スキームについて、冒頭でも説明したとおり、モノレールは道路管理者が担当するインフラ部と、鉄軌道事業者が担当するインフラ外部に分かれており、費用負担は7:3の割合になると言われております。1,050億円の事業費のうち、インフラ部が740億円となります。今回、国費を活用した場合、地方の負担は全体の半分となる想定で、大阪府、東大阪市、大阪市の3者の道路管理者でインフラ部を負担するスキームとなっております。開業は、着工からおおむね10年後の2029年を目標としています。本事業の延長は約9kmとなっており、堺市内の区間とほぼ同じとなっております。堺市内区間の道路管理者は政令指定都市の堺市となるので、道路管理者としての役割は、堺市が担うこととなります。

続いて、事業化までの経緯を振り返ります。鉄道事業展開には国の位置づけが必要となり、少し古くなりますが、平成 16 年に近畿地方交通審議会答申第 8 号で門真市一瓜生堂区間が位置づけられました。その後、大阪府の財政状況や弊社の経営状況などから、計画は事実上凍結となっていました。そういった中、平成 24 年の大阪府戦略本部会議において採算性などの検討を行い、平成 26 年には大阪府公共交通戦略が策定され、本事業について一定の条件のもと、料金収入によって運営費を賄うことが可能であるということで、事業の可否について検討する路線として位置づけられました。その後、平成 28 年 1 月の大阪府戦略本部会議において、事業化が決定されました。

続いて、事業を進めるにあたっての特許申請についてご説明します。今回の南伸事業について、平成 30 年 7 月 11 日に国土交通大臣に特許申請を行いました。特許の審査基準は、6 つの項目が視点とされています。特に収支採算性が審査の大きなポイントとなります。弊社などの第 3 セクターが事業展開する場合、開業 40 年以内に累積黒字になるかが目安となってきます。今回の採算性の検討にあたっては、あくまで延伸区間のみの収益で検討を行いました。それが条件に適合するというので、今回の申請を行っております。

続いて、工事着手までの流れについてご説明します。平成 30 年 7 月に特許申請を行いました。特許に関しては軌道法を適用するため、道路管理者と密接に関連します。特許申請後に国から道路管理者に対して意見聴取が行われるため、今回の場合は大阪府、大阪市、東大阪市への意見聴取が実施されます。その後、運輸審議会で適正な事業かを検証し、認定されれば特許がおりることとなります。特許については今年度内の取得を目指しています。都市モノレールなので、並行して地方自治体で都市計画法の手続きが必要となります。特許と同時期の都市計画決定を予定しています。工事着手時には工事施行認可が必要となります。都市計画法の事業認可についても、同様のスケジュールで進められます。

ここからは、本年 6 月 18 日に発生した、大阪府北部地震の状況についてご報告します。弊社の万博車両基地の震度計では、震度 6 弱を観測しました。万博基地の水平加速度で比較すると、阪神淡路大震災では 386 ガルであったのに対し、今回の地震は 682 ガルを観測しました。耐震対策が完了しているため、土木構造物には致命的な損傷はありませんでした。地震発生時は朝のラッシュ時で、18 列車が運行中であり、駅間で 10 列車が停車しました。今回の対応として、電気の供給はなされていること、損傷も軽微と想定されること、ラッシュ時で脱出シューターでは時間がかかることを踏まえ、最寄駅まで最徐行で運行し、車両によっては逆方向に移動して、近くの駅まで避難しました。これにより、約 1 時間後にはお客様の避難が完了しました。

今回の被災状況ですが、致命的なものはなかったが、軌道桁の一部で欠損が生じました。軌道桁の側面の碍子と呼ばれる部品が損傷し、一部では落下も確認しました。これらの補修は専用車両にて軌道面で行い、場合によっては高所作業車で地上から作業することもあります。列車の行き先を変更する分岐器については、ロック装置やリミットスイッチが損傷しました。モノレールは、桁そのものを移動させて進路を確保するので、分岐器については大掛かりな施設となっております。今回の地震では、モノレールの復旧に時間がかかったと報道されております。安全に走行ができるか軌道桁を点検する必要がありますが、モノレールは高所で桁を歩行することができないため、通常の鉄道のように線路上を徒歩で点検・補修することができません。このため、工作車と呼ばれる点

検専用の車両を使い、軌道桁を点検しながら駅に停車している列車まで向いました。工作車で点検し安全の確認がとれた区間は駅に停車している列車の移動が可能となり、車両基地まで戻す。これを18回繰返しました。それ以外にも、車両の振動を吸収するゴムブロックの損傷が判明し、全車両の点検・補修を実施しました。

軌道・車両の点検で、全線運休が3日間、一部区間の運休が3日間、列車本数を減らしたダイヤでの運行が5日間となり、18日から翌週の29日まで多くの列車の運行に影響が出ました。今回の地震を教訓として、第三者で構成する検証委員会を立ち上げ、強化方策、点検方法についてとりまとめていきます。今回の貴重な経験を活かし、今後全国のモノレール事業者と共有していきます。

最後に、弊社のラッピング列車を紹介させていただきます。2025年日本万国博覧会誘致員会の誘致活動を、オフィシャルパートナーとして支援しており、活動を応援するために、モノレールの車体に万博誘致のシンボルマーク等を描いたラッピング列車を、今年の2月から運行しております。ご承知のとおり、今年の11月には開催地が決定されるということです。ラッピング列車は車体にシール塗装を施したものになりまして、現在、この万博誘致号を含め、8編成が運行中です。ラッピング列車の第1号は千里の万博記念公園の広告を施したもので、これは20年前の1998年(平成10年)に運行したものです。大阪モノレールは万博と非常に縁が深いということを、改めて感じたところでございます。

<報告2>

光永 建治（東大阪市建設局都市整備部長）

大阪モノレールの門真市駅以南への延伸が平成28年に決定されましたが、本市においては、昭和59年に沿線7市によって大阪中央環状モノレール建設促進会議を組織し、大阪府に対して南伸を毎年要望してきました。また、平成10年には市立中央病院を移転させ、平成15年には市民26万人の署名を集め、大阪府に対し早期南伸実現を要望するとともに、市役所を本市中央にあたる荒本に移転しました。そういった取組みもあり、今年度末には関連する軌道法の特許がなされる見込みとなっています。

本日は、本市の取組みを紹介させていただき、堺方面延伸の機運醸成につながれば幸いです。詳細については、担当から説明させていただきます。

生魚 智彦（東大阪市建設局都市整備部公共交通課）

私からは、本市における沿線の取組みを紹介します。はじめに、延伸事業の概要を説明します。2つめに、延伸の機運を高めるために本市が取り組んできたことについてご紹介します。3つめに、大阪府と本市を含む沿線各市での、大阪モノレール延伸部沿線の活性化方針に基づいたまちづくりについて、各駅ごとに紹介します。

大阪モノレール延伸事業の区間は、大阪中央環状線を南下し、門真市駅から仮称瓜生堂駅に至る約 9km の区間となっております。このうち本市域は約 5km となっており、事業費は約 1,050 億円となります。

次に、本市におけるこれまでの機運醸成の取組みについてご紹介します。

仮称鴻池新田駅周辺では、中央環状線の西側に工業地域が広がっており、住工共生の取組みを進めるため、モノづくり推進地域で一定規模以上の工場を新築する場合、固定資産税等を一定期間補助する制度を創設し、工場の集積を図りました。

仮称荒本駅周辺では、平成 15 年に総合庁舎を建設するとともに、ものづくりに関する総合的な支援施設であるクリエイション・コアを庁舎の隣に誘致しました。

仮称瓜生堂駅周辺では、平成 10 年に現在の市立東大阪医療センターを建設し、また、密集市街地整備事業の推進により不燃領域率を改善してきました。さらに、現在は近隣に新市民会館を建設中で、1,500 人収容できる大ホールも併設しており、平成 31 年に開業する見込みです。

次に、沿線のまちづくりとして、大阪モノレール延伸部沿線の活性化方針についてご紹介します。

大阪モノレール延伸を契機に、大阪府及び延伸沿線市において、平成 26 年に大阪モノレール延伸部沿線活性化検討連絡会が設置されました。この活性化方針は、平成 27 年に連絡会の中で現状や課題を踏まえつつ、各行政計画との整合を図りながらとりまとめが行われました。モノレール延伸とそれによるインパクトを享受できるよう、沿線地域のさらなる魅力向上・活性化につなげていくものとされています。この活性化方針を基に平成 27 年 12 月には「大阪モノレール沿線まちづくりの取組みについて」がとりまとめられ、そこに書かれている本市域の 3 駅、仮称鴻池新田、荒本、瓜生堂の周辺での現状とまちづくりの取組みについてご紹介します。

仮称鴻池新田駅周辺の現状としては、大阪中央環状線の西側が工業地域となっており、比較的大規模な工場が集積しています。東側には住宅街が形成され、特に JR 鴻池新田駅周辺はマンションが立ち並び、周辺地域の人口が増加傾向にあります。このことから概ね、住工が分離されている状況です。現状を踏まえた仮称鴻池新田駅周辺の活性化方針は、良好な住工共生のまちの構築としており、大阪中央環状線の西側では、引き続き良好な操業環境が確保されるよう、工場の集積が維持されるような取組みを実施していきます。また、大阪中央環状線の東側では、土地の高度利用を図りつつ、日常生活サービス機能の向上を目指していきます。具体的な取組みとしては、モノレール駅の設置にあたり、駅前広場、駐輪場の整備、立体横断施設の検討、仮称鴻池新田駅と JR 鴻池新田駅との間の歩行者動線の検討、民間事業者によるパークアンドライド駐車場の設置促進、バス路線のルート変更等の検討及び事業者への働きかけ、新駅等から周辺事業所への送迎シャトルバスの導入の働きかけ、土地の高度利用化と駅前にふさわしい施設の立地誘導を図るために用途地域変更の検討などを行っていく予定です。

仮称荒本駅周辺の現状としては、大阪中央環状線、国道 308 号、近畿自動車道、阪神高速東大阪線による広域的なネットワークが形成され、流通業務地区・団地も形成しています。また、本市の市役所、府立中央図書館、ものづくりに関する総合的な支援施設であるクリエイション・コア東大阪などの公的施設が立地し、大規模な公営住宅も立地している状況です。現状を踏まえた仮称荒本

駅周辺の活性化方針は、交通の要衝を活かした玄関口としての新都心の再構築としており、都市の魅力を高め、交流・定住人口を増やすことで東部大阪の新たな都市核の形成を目指しています。具体的な取り組みとしては、駅前広場、駐輪場の整備、公的施設とモノレール駅利用者の利便性、快適性を確保するための立体横断施設の検討、近鉄荒本駅との間の歩行者動線の検討、駅前にふさわしいにぎわい施設の導入検討、交通結節点としての機能強化のため、広域バス路線の導入検討、流通業務地区の今後のあり方の検討などを行っていく予定です。

仮称瓜生堂駅周辺の現状としては、大阪中央環状線と市内を東西に結ぶ都市計画道路、大阪瓢箪山線との交差点に位置しており、市立東大阪医療センターや府立中河内救命救急センターなどの医療施設が立地するとともに、近隣には近畿大学や大阪商業大学などの教育施設が立地しております。また、南東部には密集市街地が存在している状況です。現状を踏まえた仮称瓜生堂駅の活性化方針は、新たな交通結節点の形成に合わせた周辺施設とのアクセス利便性向上を図るとしており、当面終着駅となるため、ターミナル機能の充実を図り、密集市街地においては災害に強いまちづくりを一層促進するものとしています。具体的な取り組みとしては、駅前広場、駐輪場の整備、周辺施設へのアクセス利便性を向上させる立体横断施設の検討、ターミナル機能を充実させるための瓜生堂以南や近隣大学へのバス路線検討や事業者への働きかけ、引き続き密集事業である生活道路の拡幅や老朽木造賃貸住宅の建替え促進等を行っていく予定です。

以上が、今後のまちづくりの取り組みについてのご紹介となります。モノレールの更なる延伸の機運を高めるためには、沿線のまちづくりについても重要な要素となります。しかし、地域によってさまざまな特色があるため、それぞれの行政計画との整合を図りながら取り組んでいくことが大切です。堺市をはじめ沿線各自治体はできることから取り組んでいただき、機運の醸成につなげてもらえればと思います。

<報告3>

佐藤 道彦（堺市副市長）

私からは、堺市からの視点で、大阪モノレール延伸にかかる沿線都市との連携の期待感について、ご報告いたします。

大阪モノレールはすでに6路線と結節があり、瓜生堂まで延伸されることで新たに4路線と、堺まで延伸することで新たに9路線と接続し、環状接続の効果が期待されます。大阪圏の鉄道についてですが、明治43年の阪急の整備に先立ち、明治18年に阪堺電車が整備されました。それ以降、大阪都心部を中心に、放射型の鉄道ネットワークが整備されてきました。モノレールについては、始めは環状ネットワークの意義が發揮されていませんでしたが、沿線の土地利用が進むに連れて効果を発揮し、利用者が増えていきました。

大阪モノレールを堺まで延伸するには残り半分ほどありますが、堺まで環状鉄道が整備されると、

沿線の価値の向上も含めて大きな意味があると思います。堺市内の鉄道ネットワークは、放射状にしか発達しておりません。一部高野線が斜め移動をしておりますが、基本的には大阪市と接続する放射状ネットワークが形成されているので、モノレールはその横串を指すという意味で大きな役割を果たします。

具体的にどういうものが結ばれるかですが、世界遺産を目指す百舌鳥・古市古墳群は、モノレール延伸により鉄道で東西に結ばれることとなります。仁徳陵付近では、三国ヶ丘駅で南海、JRと接続し、一つの大きなターミナルになると思われます。それ以外には、さかい利晶の杜、現在工事中のフェニーチェ堺も沿線上にあるため、接続が期待されます。物流を担う高速道路の整備はかなり進んでおり、堺に関係するところでは、大和川線が来年度末に完成し、近畿道と併せて湾岸と接続されます。淀川の左岸線ができると更なる物流ネットワークが構築され、高速道路ネットワークは順調に形成されつつあります。一方で、鉄道ネットワークについては、南大阪では北大阪ほど進んでいない状況です。

延伸される瓜生堂の先が残り約22kmありますが、堺市区間は9kmとなっており、順番に延伸するとかなり時間がかかります。現在の大阪の鉄道整備計画では、もっとも遅いなにわ筋線が2031年整備予定で、それまでには事業中の交通ネットワークが完成します。南大阪については計画が停滞しているので、モノレールが延伸されれば既存のネットワークと接続し、沿線の価値や接続性、効率性が向上します。

堺から松原までの鉄道アクセスは、現在は大阪市を經由しなければならず、バスで行っても約40分かかります。大阪モノレールが整備されると環状移動が可能になり、移動時間は半分に短縮されます。例として堺から松原を示しておりますが、延伸されるエリアそれぞれの不便さが解消されることとなります。また、モノレール整備で鉄道空白地も解消されていくこととなります。

さらに、関空新幹線ができ堺駅で停車すれば、モノレールの沿線都市だけでなく、大阪市の南部エリアの人も堺駅へアクセスするようになり、これまでのアクセス圏が変わってきます。単に鉄道ネットワークが結ばれるだけでなく、堺駅で国土軸とアクセスできるという意味で、飛躍的に沿線の土地の価値が上がると考えられます。

こういった全体の効果からみて、ネットワーク構築の大きな意義が期待できます。大阪モノレール堺方面延伸によって沿線の価値が上がり、利便性が大幅に向上し、地域間の連携の促進が期待されます。こういったネットワーク効果を考え、課題や事業性を検討し、費用対効果を考え、自治体との連携や延伸への機運を高めていくことが必要となります。今回のシンポジウムが、大阪モノレール延伸の意義、残りの区間の整備を考えるきっかけになればいいと思っております。

<閉会挨拶>

大阪中央環状線鉄軌道建設問題研究会常任幹事市（守口市）

大阪モノレールの、門真市から瓜生堂までの延伸については、2029年の開業を目指し、関係各位にご尽力いただきながら推進しております。それ以南の堺方面への延伸についても、モータリゼーション社会から経済的効果の高い公共交通機関へのシフトや、環境負荷を軽減させることなどが有意義であることから、関係各位のご協力を得ながら実現に向け努力しているところです。本日は藤井先生の基調講演をはじめ、大阪高速鉄道、東大阪市、堺市の報告が大変貴重で、今後のまちづくりの参考となる、大変有意義な話でありました。