

第8章 鉄道駅とまち事例報告

鉄道駅とまち研究会では、大学関係者と鉄道事業者が一同に会し、鉄道駅とまちの繋がりについて考えてきた。本章では、各会において鉄道事業者側からの情報発信として、紹介された事業について整理した。

各事業は、

- 1) 事業概要：事業経緯や整備目的、周辺状況、駅の立地、など
 - 2) 鉄道駅とまちの関連：まちにおける鉄道駅の位置づけやまちづくりとの関連、など
 - 3) 今後の展開：整備後の関連施策や、事業者としての展望、など
- について整理されており、巻末には発表時に使用された資料を掲載している。

これら現在進行形の事業は、これまでの鉄道駅とまちの関係、これからの鉄道駅とまちの関係の双方を繋ぐ意味あいを持ち、貴重な事例集と言える。

8. 1 駅を拠点とした沿線再生方策に関する調査

(阪急電鉄)

阪急石橋駅におけるケーススタディ

樋口賢，福井賢一郎

1) 本調査の背景と位置づけ

日本民営鉄道協会の運輸委員会では、2002年度に都市鉄道整備問題研究会を立ち上げ、公設民営型上下分離による新線整備など鉄道ネットワークの整備の必要性と、まちづくりと一体なった駅整備の支援など駅の拠点性向上の必要性が提案された。

その後、都市鉄道の総合的な利便性向上に資する鉄道整備方策の検討を行なう「都市鉄道整備等基礎調査」において「まちづくりと連携した交通結節点の再生整備方策に関するワーキンググループ」が立ち上げられた。ここでは、まちの活性化や再生に必要な交通結節点整備とまちづくりとの一体的な連携の確保に向けて、様々な視点から交通結節点が果たすべき役割やまちづくりと一体となった整備のあり方を整理し、望ましい駅周辺のまちづくりを実現するための課題を明らかにし、その課題への対応策を提言していくことが目的とされている。

当該調査においては、阪急石橋駅がケーススタディの対象駅の1つとして取り上げられ、都市整備上の課題を明らかにし、その解決のための方策を検討した。

2) 本調査の内容

①阪急石橋駅の現状

阪急石橋駅は、宝塚線と箕面線との分岐駅で、朝夕ラッシュ時間帯に直通運転があるなど運転形態上の要衝となっているが、駅舎施設は、用地的な余裕がないため、エスカレーター、エレベーターなどの整備が困難で、バリアフリー化されていない。

また、駅周辺は国道などの幹線道路の立体交差道路で囲まれており、その中央に駅が位置し、駅周辺では密度の高い商店街、住宅地などが形成されているが、細街路が多く、市街地環境や駅へのアクセシビリティが劣っている。

今後、既成密集市街地である駅周辺において、駅施設整備と周辺まちづくりとの一体的な取り組みによる良好な都市整備を進めることが大きな課題となっている。

②提案の概要

・駅前広場のフリンジ配置

石橋駅では、駅前広場が都市計画決定されているものの整備されておらず事業化の目処もたっていない。一方、駅前広場を駅直近に整備するとなると石橋駅が有する「にぎわい」や「界索性」といった魅力が低下することが懸念される。

そこで、駅西側はフリンジに分散配置し、広場から駅までを賑わいある歩いて楽しい空間づくりを目指す。自動車利用者に対しては、駅東側の直近に乗降スペースを確保することによって駅周辺全体で機能確保を図る。

・駅上空の利用

石橋駅直近には溜まり空間が不足し、駐車場や図書館といった市民ニーズも高い。また、多くの放置自転車が歩行者の通行を妨げ、防災上危険な地区は建替えが進んでいない。さらに、長期的には連続立体交差事業にあわせた、線路線形の改良用地も必要となってくる。

そこで、駅周辺において、唯一あるまとまった都市的空間である「駅の上空を活用」することによって、溜まり空間や図書館、駐輪場・駐車場等の都市施設等を確保するとともに、防災上危険な街区の建替え時や、連立に併せた線路改良時点における「まちづくり用地（仮移転地）」として活用する。

8. 2 鉄道の立体化とまちづくりについて～阪神西梅田開発～

(阪神電鉄)

宮本和男, 山本哲也

1) 事業概要：事業経緯や整備目的、周辺状況、駅の立地、など

①野田・梅田間の地下化事業

阪神本線野田～梅田間は、線路南側の東西方向に国道2号線、南北方向には(都)加島天下茶屋線(なにわ筋)及び(都)中津西本町線(あみだ池筋)の2幹線街路が走るほか、多くの区画街路が網状をなし、平面交差する踏切道は6箇所、大阪市内でも有数の交通混雑箇所であった。本地下化事業は、これを解消すべく都市計画道路2路線との立体交差化を限度額とする補助事業として昭和57年6月都市計画事業認可され、昭和59年3月に工事着手した。



図8-1 野田・梅田間の地下化事業の概要

②梅田駅取り付けルートの変更

地下化事業における当初計画の梅田駅取り付け線路は、梅田駅西側の当社社有地を貫通する形で地下トンネルを構築し、梅田駅に取り付くものであった。

しかし、昭和60年6月に西梅田土地区画整理組合が設立され、西梅田地区において当社社有地も含めて土地区画整理事業が施行されることとなった。これを受けて当社は、梅田駅取り付けルートを土地区画整理事業で新設される公園、道路下に変更することとなった。

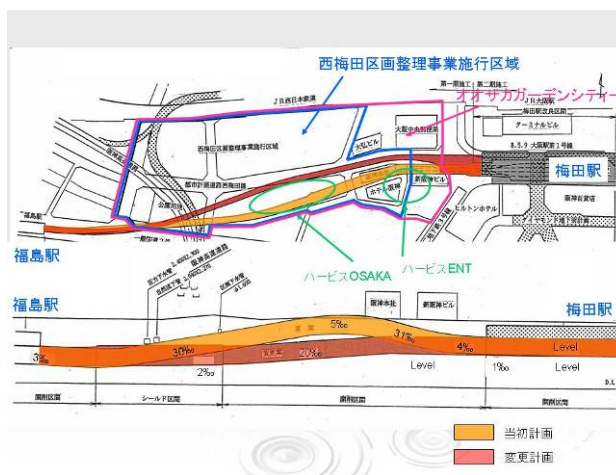


図8-2 ルート変更工事の概要

2) 鉄道駅とまちの関連：まちにおける鉄道駅の位置づけやまちづくりとの関連、など

梅田駅取り付けルートの変更がなされた背景として、当時の梅田駅はホーム長や幅員が小さく輸送量の増大に対応しきれておらず、大規模な改良が必要とされていた。しかしながら、地下化事業の当初計画では、梅田駅取り付け部において別線施行でないため梅田駅の改良工事に支障をきたす線形となっていた。そこで、西梅田土地区画整理事業の施行に際し、野田・梅田間の地下化工事を、梅田駅改良工事に支障を与えることなく施工できるよう、北側への別線による工法に変更することとなった。この変更により、西梅田地区において鉄道敷が当社用地から外れることとなったため、結果的に西梅田地区における土地のより一層の有効利用を図ることが可能となった。

3) 今後の展開：整備後の関連施策や、事業者としての展望、など

この地下化工事により、隣接する北区及び福島区内の踏切は全て解消され、西梅田地区周辺の

道路混雑が大幅に緩和され、西梅田開発の事業効果を大いに高めることとなった。

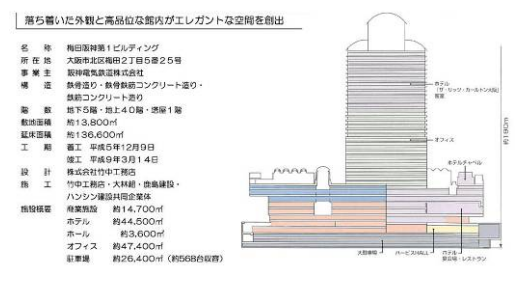
西梅田地区では、西梅田土地区画整理事業と地下化工事のルート変更を契機として、鉄道跡地を最大限に活用した「阪神西梅田開発」が実施された。

第Ⅰ期事業である「ハービスOSAKA」は、地下化工事完了直後の平成5年12月に着工し、商業店舗 ハービスPLAZA、多機能ホール ハービスHALL、インテリジェントオフィス、そしてラグジュアリーホテル ザ・リッツ・カールトン大阪を備えた超高層ビルとして、平成9年3月に開業した。

また、西梅田土地区画整理事業完了後、第Ⅱ期計画の基盤整備となる「梅田2丁目地区土地区画整理事業」が認可され、「ハービスENT」やヒルトンプラザウエスト部分の面的整備が行われた。

第Ⅱ期事業である「ハービスENT」では、第Ⅰ期事業に引き続いて国際集客都市・大阪の玄関口にふさわしい都会的魅力に富んだ空間づくりを進めた。阪神西梅田開発の全体コンセプトである「グローバル・ビジネス・コンプレックスー人間交流都市の実現ー」を継承しつつ、エンタテインメント機能を付加した、「アーバン・エンタテインメント・コンプレックス」をコンセプトとして、商業施設の幅を広げて集積度を向上させることにより、第Ⅰ期、第Ⅱ期一体となった厚みのある街づくりをめざし、平成16年11月に開業した。

ハービスOSAKAの施設概要



ハービスENT施設概要

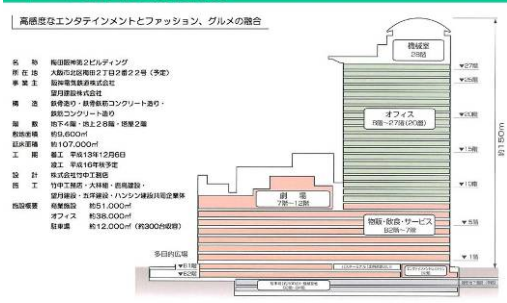


図 8-3 ハービスOSAKA



図 8-4 ハービスENT

8. 3 難波再開発計画およびなんばパークスの概要

(南海電鉄)

戸田 弘

1) 事業概要：事業経緯や整備目的、周辺状況、駅の立地、など

昭和 62 年 2 月、南海電鉄（株）、大阪スタジアム興業（南海電鉄の関連会社、のちに南海と合併）、(株)高島屋、(株)ニッピ、(株)クボタの 5 社による「難波地区再開発事業研究会」が発足し、難波地区再開発計画（12.7 ヘクタール）がスタートした。当社では平成 2 年に「南海サウスタワーホテル大阪」（現・スイスホテル南海大阪）を開業し、平成 6 年 9 月に関西国際空港開港にあわせた空港特急「ラピート」の運行を開始するなど、「なんば」の魅力向上・活性化に努めてきた。

しかしながら、大阪市内の小売り販売額別シエアを見ると平成 3 年において、中央区は大阪市内の 23.8%シエアを持っていたのが、平成 14 年には 20.7%に減っている。このまま放置しておくとなればひいてはミナミの地盤沈下が加速するおそれがある。また南海難波駅の 1 日乗降客数も平成 5 年 393,673 人だったのが、平成 15 年には 279,073 人に減少している。

このようなバブル崩壊後の不況下の中、平成 11 年 11 月には大阪球場跡地を中心とする「なんばパークス」の建設工事に着工し、「未来都市なにわ新都」をコンセプトとして個性的な街づくりを進めてきた。その後、平成 14 年 9 月に「ウインズ難波」が先行開業、15 年 9 月からオフィスビル「パークスタワー」にテナントが入居開始し順次「街」としての姿を形成し、ついに平成 15 年 10 月 7 日に「なんばパークス」がオープンする運びとなった。

2) 鉄道駅とまちの関連：まちにおける鉄道駅の位置づけやまちづくりとの関連、など

事業主体は南海電気鉄道(株)および(株)高島屋、敷地面積 37,179 m²、容積対象延床面積は 296,000 m²、街づくりコンセプトは「未来都市なにわ新都」で、21 世紀にふさわしい「人」と「環境」にやさしく、情報化社会に対応した街である「未来都市」、訪れる人のにぎわいと大阪・難波らしいバイタリティにあふれる街「なにわ」、関西国際空港と直結するゲートシティに求められる都市機能、21 世紀の生活を提案する都市機能が複合する街である「新都」の 3 つを機軸にしている。

なんばパークスは難波駅南口および中央口に直結しており南海なんば駅のみならず、地下鉄、近鉄難波からも雨に濡れずに来場することができる。建設コンセプトは「ビッグパークシティ」ラスベガスなどを手がけた「ジョン・A・ジャーディ氏」を迎え都市と自然の融合をテーマとし、ビルの屋上に段丘状に緑を配置させ、「ビッグパーク」という自然の魅力とにぎわいが調和する「都心の楽園」屋上公園をシンボルゾーンとした。このビッグパークは施工主である大林組の調査によると、都市のヒートアイランド現象の緩和にも大いに役立っていることも証明された。

第 1 期の延床面積は約 167,000 m²でオフィスと商業施設が主要施設である。なんば最大のオフィスタワーであるパークスタワーはなんばターミナルに直結し、屋上公園とも融合しているアメニティ高いオフィスである。商業施設 40,000 m²は主として専門店街で、107 店舗（物販 82、サービス 5、飲食 20）はクロス・マーチャライジングを目指し飲食物販の融合、複合雑貨などを配置している。

その他、先行開業したウインズ難波、大阪府立大学大学院サテライト教室、なんばクリエイターファクトリー（南海と吉本が共同で 21 世紀の文化を担う人材を発掘・育成する塾を現役クリエイターの講義と実践を通じて開設している）などを配置している。

3) 今後の展開：整備後の関連施策や、事業者としての展望、など

南海電鉄が100%出資する「南海都市創造株式会社」は株式会社高島屋とともに全館オープンに向け、共同で「なんばパークス」第2期計画を推進してきたが、平成19年4月19日（木）によろやく、グランドオープンする運びとなった。

・ 開発コンセプト

“都市で暮らす、都市で遊ぶ大人の男女”すなわち30歳代を中心とする洗練された大人の男女をターゲットにしながらも、店舗構成で「衣・食・住」に新たな価値を提供し、都市で暮らす、都市で遊ぶ人々のあらゆるニーズを満たす。

なんばパークス2期は、すでに開業している第1期の機能の充足・解消を図るため、商業棟を南側へ拡張する形で増床し、商業施設とシネマコンプレックスで構成される。

・ パークスガーデンの拡張

第1期は段丘状に園路を回遊しながら緑を鑑賞していただく形状をしていたが、第2期部分で平面的な広がりのある屋上公園に拡張する。特に“癒し”の要素をプラスして広場やベンチを多数設置するなど、都会のオアシスとしての魅力をさらに向上させる。

パークスガーデン（屋上公園）拡張部分の概要

1. 面積 約3,500㎡（全体では約11,500㎡）
2. 樹木数 約88種類・約3万株（全体では約300種類・約7万株）
3. 設置階 8階・9階

・ 高島屋区画

高島屋区画のゾーン名が「なんば T-terrace by TAKASHIMAYA GROUP」と決定した。フィットネスジムと岩盤浴サロンを展開する大型店「フィットネス&スパ ワウディー」や人気セレクトショップ「ナノ・ユニバース」をはじめ上質で高感度なファッション、ファッションアイテム雑貨をバランス良く配し、1つのフロアを大きな品揃えショップのような感覚で回遊できるゾーンになる。

高島屋区画の概要

1. 名称：T-terrace by TAKASHIMAYA GROUP
2. 店舗面積：約4,300㎡
3. 展開場所：なんばパークス1階～3階
4. 店舗数：約30店舗
5. 管理運営 東神開発株式会社 ＊
＊玉川高島屋ショッピングセンターなどを運営する TAKASHIMAYA グループの商業ディベロッパー

- ・シネマコンプレックス

なんばパークス第2期の集客の核として展開するシネマコンプレックスは、大阪市内最大級（11スクリーン・約2200席）であるとともに、ほかのシネマコンプレックスにはない「公園の中のシネコン」であることが最大の特長である。松竹および東映の2社を出展社として迎え、「なんばパークスシネマ」と名称を決定した。ファーストクラス級の「プレミアムスクリーン」を導入するとともに、大阪府下では初となる全席幅60センチのワイドシートを採用する。

8. 4 けいはんな線整備事業について

(近畿日本鉄道)

柏雅之, 山田祐士

1) 事業概要：事業経緯や整備目的, 周辺状況, 駅の立地, など

けいはんな線(生駒・学研奈良登美ヶ丘間 建設延長 8.7km)は関西文化学術研究都市の整備と奈良県北部における住宅開発等に伴い発生する鉄道需要の増加に対応し、学研都市と大阪都心部を直結する東西方向の幹線軸を形成することなどを目的に事業化、整備された鉄道路線で、平成元年の運輸政策審議会答申以来、およそ17年の歳月を経て平成18年3月27日に開業した。大阪市営地下鉄中央線と相互乗入運転することにより学研都市と大阪湾ベイエリアという2大国家プロジェクトを結び、経済、文化、学術をはじめとしてあらゆる面において地域間の交流・連携を促進するアクセス手段として大きく期待されている。

2) 鉄道駅とまちの関連：まちにおける鉄道駅の位置づけやまちづくりとの関連, など

けいはんな線の3駅(白庭台駅、学研北生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅)は、地域開発の関連、ユニバーサルデザインに配慮した使いやすさ、経済性、周辺地域のランドマーク的な施設となること等を総合的に計画検討したものである。

参考として各駅の周辺状況(位置および配置)および設計コンセプトを以下に示す。

○白庭台駅

<位置および配置>

奈良県生駒市の北部にある白庭台住宅地の中心に位置しており、生駒市により駅整備に合わせて施行された駅前広場(約3,300㎡)の南側に隣接し、駅舎西側では市道小明上線に接している。

駅周辺には近鉄開発用地があり、同じく時期を合わせて土地区画整理事業を行っている(約14ha)。この事業認可に合わせて用途地域の変更がなされた(第1種低層住居専用地域から近隣商業地域、第1種中高層住居専用地域)。駅前広場北側では平成18年8月に近鉄商業施設がオープンしており、小明上線の西側ではマンションの建設が予定され(約550戸)、戸建住宅も約250区画計画されている。

<コンセプト>

既存住宅地の中心に位置するため地域に溶け込むデザインを心がけた。屋根はやわらかくカーブした形状とし、周辺の丘陵との調和も考慮した。壁にはガラススクリーンを設けて解放感を感じさせる駅舎とした。

コンコースは、外壁のガラススクリーンや膜素材の屋根から光が入り込み、高い天井とリズムカルなトラス梁によって、軽快でゆったりとした空間となるようにした。

○学研北生駒駅

<位置および配置>

関西文化学術研究都市高山地区(奈良先端科学技術大学院大学)の最寄り駅で北大和住宅地にも近く、生駒市により時期を合わせて施行された駅前広場(約3,400㎡)および奈良交

通株)の北大和営業所に隣接している。起点側では市道奈良阪南田原線に接している。

<コンセプト>

周辺道路からの視認性が高く、人々の心に駅の姿がはっきりと印象づけられるように心がけた。

外壁にガラスとアルミで透明・不透明を繰り返すデザインとする事により、このデザインや素材が醸し出すシャープさ、軽快さを、奈良先端科学技術大学院大学の先端的なイメージに重ねている。尚、外壁の逆三角の繰り返しパターンは上方への広がりを感じさせるようにした。

○学研北生駒駅

<位置および配置>

奈良市、生駒市に跨って位置する終端駅で、学研都市の精華・西木津地区への玄関口となる。両市により駅整備に合わせて施行された駅前広場(約 8,030 m²)が駅の南北および東側高架下に整備されている。駅舎西側には南北方向に市道登美ヶ丘鹿畑線(大淵鹿畑線)が通っており、ホームおよび駅前広場が道路を跨いでいる。

駅周辺には近鉄開発用地があり、同じく時期を合わせて土地区画整理事業を行っている(約 16ha)。この事業認可後、用途地域の変更がなされている(第1種低層住居専用地域、第1種住居地域から商業地域、近隣商業地域、第1種中高層住居専用地域)。

駅前広場南側では近鉄商業施設の建設が進んでおり、登美ヶ丘鹿畑線の西では平成18年7月に大型商業施設がオープンしている。またその南では近鉄によるマンション(第I期 150戸、第II期 246戸)の建設が進められている。

<コンセプト>

「歴史と未来のクロスオーバー(橋をかける)」をイメージしつつ、周辺地域開発の先導役として、シンボル性を持たせるよう心がけた。

外壁に使用した土の質感のタイルとシャープなガラス・金属の共存・対比により過去の歴史の上に積層され繋がっていく未来を表現している。

コンコースは外壁のデザインを持ち込みつつ、床や壁は温かみのあるタイルを、また天井はシャープな金属パネルを使用して対比的に使い分けた。

3) 今後の展開：整備後の関連施策や、事業者としての展望、など

本事業では、新駅の各施設や新車両への「ユニバーサルデザイン」を取入れ、サードレール等の設備を改良したことによる列車最高速度95km/h(地下鉄国内最高)の実現、さらには運賃を旧東大阪線(現けいはんな線)と通算で設定するなど、快適さや安全・安心の確保、運賃の軽減、良好な周辺生活環境の維持・向上等に関して数多くの対応策を実施した。一方、行政側においても、ゆとりと潤いならびに良好な交通結節点機能を併せ持った街の玄関口にふさわしい駅前広場を各駅において整備されており、今後、けいはんな線周辺がさらに賑わいのある良好な住居地域へと発展し、鉄道が多くの方々が行き来に大いに貢献できることを願い、そして期待する。

8. 5 くずはモールのリニューアルと鉄道への影響について

(京阪電鉄)

前田 勝

1) 事業背景と経緯

「くずはモール街」は、京阪電鉄が開発した「くずはローズタウン」のタウンセンターとして昭和 47 年に開業し、「オープンモール」形式であるなど、当時としては斬新な商業施設として人気を博してきた。

しかしながら、開業後 30 年を経過して、施設の老朽化も目立ち、周辺の市街地成熟化とあいまって、リニューアルの必要性が認識されるようになった。

また全体としての人口はほぼ横ばいであるものの 65 歳以上の高齢化人口の増加が著しく、高齢化率が 20% を超える町丁目も見られる他、八幡市域(男山地区)では総人口も減少に転じている。

このような状況の下、樟葉駅の乗降客数も減少傾向にあり、駅および駅周辺の魅力を向上させることにより、来街者を増やすと共に駅周辺の人口の増加を図ることが不可欠であった。

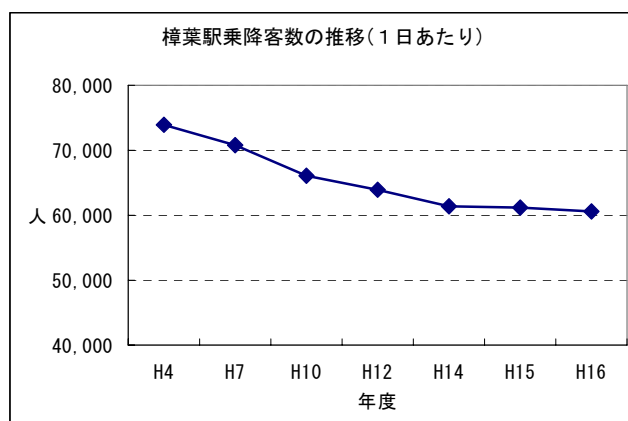


図 8-5 樟葉駅の乗降客数の推移

そこで、京阪電鉄では、

- ・ 旧モールの老朽化・陳腐化に対応
- ・ 後背地を含め高度成長期に団塊世代を中心に成熟化した街をもう一度元気に
- ・ マイカーによる郊外流出を食い止める
- ・ 駅前を中心に高度利用を進める。
- ・ 鉄道・バス等公共交通との共存を図る

ことを目的に、平成 13 年に樟葉駅前に超高層マンション「タワーシティー」(488 戸)建設に着工(15 年入居開始)すると共に、くずはモールのリニューアルに向けての本格協議を開始、15 年に仮設店舗着工、16 年の本設店舗着工を経て、17 年 4 月にくずはモールをグランドオープンさせた。またこれに続き、同年駅前に高層マンション「ファインシティくずは」(211 戸 19 年入居予定)にも着工した。



図 8-6 くずはモール(H17.4 グランドオープン)と「タワーシティー」(H15.2 入居開始)

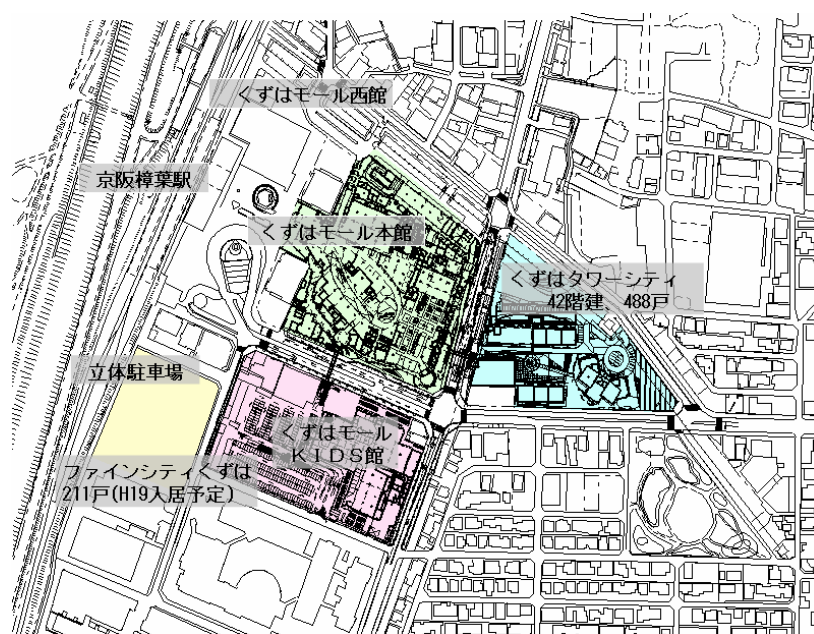


図 8-7 位置図

2) くずはモール開業に伴う鉄道需要への影響

くずはモール開業に伴い、枚方・八幡両市域のみならず、守口市、門真市、寝屋川市、京都市伏見区域から樟葉に来られるお客さまが増加している。定期外で見ると平日で約 2%、土休日で 10～20%程度の増加が見られる。また夕方以降樟葉発の定期のお客さまが増加しており、商業施設の従業員が寄与していることが予想される。この結果、平成 17 年度の流動調査時における乗降客数は、64,722 人/日と十数年続いた減少傾向によりやく歯止めをかけることができた。

しかし、その後周辺地域における(郊外)ショッピングセンターの進出が続いており、今後ますます競合が激化することが予想される。現在のところ開業効果は持続しているものの、如何にリピーターを確保し、効果を持続させるための施策を講じていくかが大きな課題である。

3) 今後の展開

鉄道駅とその周辺地域を活性化させるためには、集客施設(または事業所)と人口を駅周辺に集積させることが不可欠である。近年の鉄道需要の減少傾向が、沿線の従業人口と生産年齢人口の減少に起因するところが大であることを考えると、樟葉におけるモールのリニューアルとマンション建設は、その意味でも大きな成果を上げており、駅周辺の魅力向上も含めてひとつの成功事例であると考えられる。

しかし、本件のような大規模開発を一鉄道事業者が単独で実施することは容易ではなく、今後地元行政と連携する中で、地域の特性に応じた開発を促進し、鉄道駅とその周辺地域の魅力を高めていくことが必要である。

また、鉄道駅に人を集めるためには、鉄道駅のみならず、併せてバスや自転車・バイクといった端末の交通手段の利便性向上を図ることが不可欠であり、バスの走行環境向上やバスの路線情報の提供、駐輪場整備等についても検討が必要である。

8. 6 京都市の地下鉄整備に関して

(京都市交通局)

西村良次

1) 事業概要：

京都市では、21世紀を展望し、市民全てが生き生きと豊かに安心して住み続けることができるまちづくりを目指し、その発展の基盤となる総合交通体系の基幹として、都市空間を有効に活用し、環境にもやさしい地下鉄の整備に市の総力をあげて取り組んでいます。

現在、本市の地下鉄は、市内を南北に貫く烏丸線と都心部を東西に貫き、市の中心部と市東部の山科・醍醐地域及び宇治市域を結ぶ東西線の2路線計28.8kmで営業を行い、1日当たり約31万人のご利用をいただいています。

烏丸線は、本市初めての地下鉄として昭和56年5月に北大路駅～京都駅（6.5km）が開業したのち、昭和63年6月に京都駅～竹田駅間（3.4km）、平成2年10月に北山駅～北大路駅間（1.2km）が順次開通しました。

平成9年6月には国際会館駅～北山駅間（2.6km）が開通したことにより、本市北部のまちづくりに大きく貢献するとともに、国立京都国際会館への交通アクセスが大幅に向上し、本市の国際コンベンション機能の充実に大きく資するものとなりました。

烏丸線は、国際会館駅～竹田駅間の駅を約27分で結び、烏丸御池駅で地下鉄東西線、四条駅で阪急京都線、京都駅でJR各線、近鉄京都線とそれぞれ交差連絡しています。

さらに、昭和63年8月から、近鉄京都線と相互直通運転を行っていますが、平成12年3月からは国際会館駅～新田辺駅間（29.7km）の普通列車に加えて、竹田駅以南を急行列車とした国際会館駅～近鉄奈良駅間（49.1km）の直通運転を行っています。このことにより、歴史的文化都市である京都と奈良の中心部が乗り換えなく約50分で結ばれることとなりました。

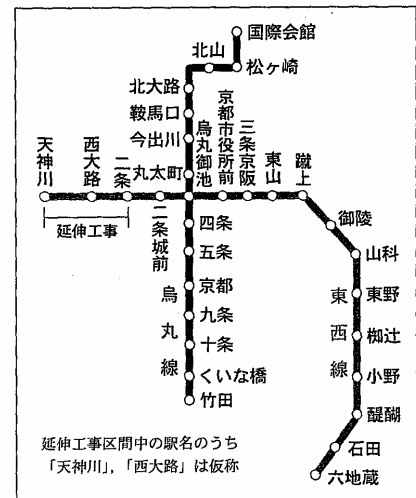


図8-8 路線図

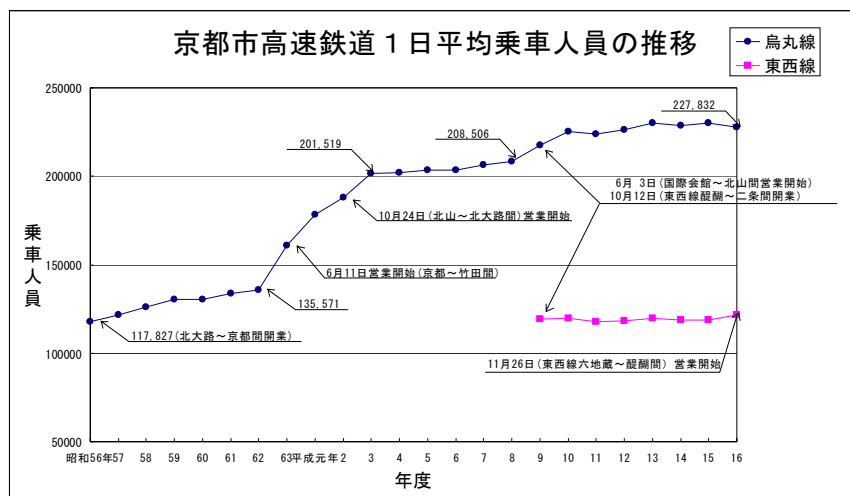


図8-9 京都市高速鉄道1日平均乗車人員の推移

施設面では、全車両、全駅の冷房化、エレベーター・エスカレーターの設定や、最寄りのバス停留所の市バス接近状況表示器を駅構内に設置し、利便性の向上を図るなどの旅客サービスを行っており、今後も更なるバリアフリー化など快適な駅空間の創出に努めていきたいと考えています。

東西線は、都心部を東西に貫通し、京都市東部方面から都心部を経て、西部洛西方面を結ぶ計画総延長約30kmの路線です。平成元年の工事着手から沿線の5つの主要な開発事業とともに東西線の建設を進めて来ました。

平成9年10月に醍醐駅～二条駅間（12.7km）が開業し、平成16年11月には六地蔵駅～醍醐駅間（2.4km）が開通し、市東部の山科・醍醐地域及び宇治市域と都心部が直結されたことにより、交通の利便性が飛躍的に向上し、京都府南部地域における活力ある地域づくりに大いに資するものとなりました。

東西線は、六地蔵駅～二条駅間（15.1km）を約30分で結び、六地蔵駅でJR奈良線、京阪宇治線、山科駅で、JR東海道本線、湖西線、京阪京津線、三条京阪駅で京阪本線、烏丸御池駅で地下鉄烏丸線、二条駅でJR山陰本線と交差連絡しています。また、京津線車両が御陵駅から京都市役所前駅まで乗り入れています。

施設面の特徴としては、烏丸線と比較してひとまわり小型の車両を採用していることから、トンネルや駅を小型化するとともに、駅施設についても改札口を中央1ヶ所に集約するなど、コンパクト化を図っています。

また、全駅にエレベーターとエスカレーターを設置するとともに、プラットフォームでの安全性向上のためのホームドアを設置するなど、より安全で便利な施設としています。また、六地蔵駅、石田駅については、すべての出入口にエレベーターを設置したほか、オストメイト対応の多機能トイレを設置するなど、更なるバリアフリー化に取り組み、施設の充実を図りました。

2) 鉄道駅とまちの関連：

営業線区間ではイベント情報板や山科駅でのコンサートなどを行ったり、案内サインの4カ国語表示（日本語、英語、中国語、ハングル語）や、駅のナンバリング表示などにより、観光客に少しでもわかりやすい案内を目指す取り組みを行っています。



図 8-10 市バス近接状況表示器



図 8-11 バリアフリー化の一例



図 8-12 イベント情報板の設置



図 8-13

案内サイン

現在、東西線二条駅から西に2.4キロメートル延伸する工事を行っています。2駅を整備する計画で、本市西部地域の都市基盤整備を図るとともに、終端駅となる天神川駅において京福電鉄嵐山線と結節することにより、利便性の高い鉄道ネットワークの形成に寄与することが期待されます。現在、平成19年度中の開通を目指し、工事を進めています。また、天神川周辺整備事業においては市民とのパートナーシップによるまちづくりを進めており、区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行により、駅前広場や公共施設等を地下鉄の完成に合わせて整備中です。

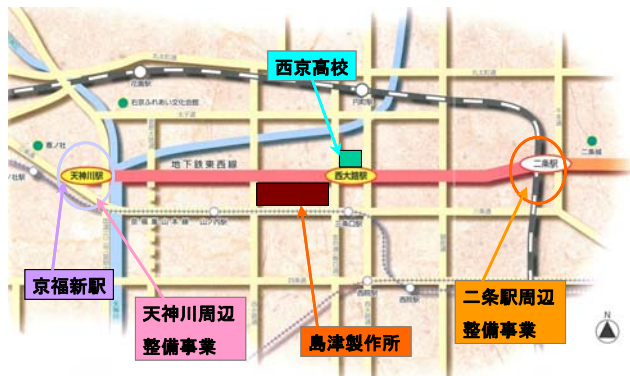


図 8-14 東西線の延伸計画



図 8-15 天神川駅の構想図

3) 今後の展開：

本市では、「安らぎ」と「華やぎ」に満ちた21世紀の京都を市民とともに築いていくため、平成13年1月に「京都市基本計画」を策定しました。

天神川以西への延伸や竹田以南への延伸については、「京都市基本計画」に掲げているほか、平成16年に答申された近畿地方交通審議会答申第8号の中で、抜本的な支援措置を前提に「中長期的に望まれる新たな路線」として位置付けられています。

しかしながら、本市地下鉄の厳しい経営状況や本市全体の財政状況から、現時点において直ちに延伸を実現することは非常に困難な状況にあると考えています。

今後も、新たな支援措置に係る動向を十分注視しつつ、社会経済状況の変化や導入空間となる道路網の整備状況を考慮するとともに、低コストで建設するための整備手法などの検討を行っていきますが、当面は、天神川までの早期開通に向け、全力を挙げて建設工事を進めていきます。