

平成26年2月定例会 一般質問（概要）

平成26年3月3日

[森 和臣 議員](#)



1 O T K株式会社の株式売却について

〈 森 議員 〉

O T K株式会社の株式売却について、松井知事から、利便性と価格という二兎を追いかける、早期に示された随意契約の方針は、早期の民営化につながり、真に利用者の目線にたった経営がなされるという意味で十分に理解できます。

前回の公募提案では、料金や鉄道事業に関するサービスは提案されていますが、「駅」をはじめとした周辺施設の活性化について、具体的な議論がなされていなかったもので、改めて確認させていただきます。

現在、泉北高速鉄道の駅は、耐震化やバリアフリー化も進み、整備されています。

南海電鉄は、鉄道事業について豊富な経験を有しているので、そのノウハウを活かし、自然豊かな潤いを持つまちづくりの視点も盛り込んで、沿線住民及び利用者が、民営化されて本当に良かったと感じていただけるような、例えば、地下鉄でいうと、売店が民営化され便利になり、また、トイレもキレイになりました、そのように肌で感じるかたちで、南海電鉄は、まちづくりの観点も含め、駅づくりについて、どのような提案をされているのか、都市整備部長にお伺いします。

〈 都市整備部長 答弁 〉

駅は、鉄道を利用する多くの人々にとって、日常生活の中で利用する、身近な場所であり、また、地域のイメージを形作る、大切な『まちの顔』であると考えています。

南海電気鉄道株式会社からの提案は、駅ごとの住民特性や立地特性、商業特性などを分析し、その結果をもとに駅中商業等を強化することで、駅を、利用者にとって「魅力ある地域の顔」となるよう、商業プランニングを提供していく内容で、府としても、実現に期待しています。

〈 森 議員 〉

泉北高速鉄道には5つの駅があります。駅は、地域の顔となるので、地域に応じた形で、リニューアルしていただきたい。

和泉中央駅で、自然を感じる駅とするなら、木材が使われる可能性が高いと思います。その時に大阪府内産で、唯一地域産材となっている和泉産材の通称「いずもく」があります。この「いずもく」の活用を駅を整備するとき、またこれから、南海電鉄と協議していく中で、一つのアイデアとして、知事に南海電鉄の方に提案していただきたいのですが。

〈 知事答弁 〉

以前「いずもく」の関係者にお会いし、環境農林水産部を通じて、木材をいただき子供たちの施設で、木のぬくもりを、大阪府産のぬくもりを提供していただいております。駅のベンチ等で、そういう府内産のぬくもりのある駅ができれば、それはいいと思っております。5月に議案を提案しますので、議決いただければ提案があったことは伝えていきたいと思っております。

〈 森 議員 〉

前回、OTK株式売却の議案が否決になって、地元で色々意見を伺ったところ、ほとんどの方が、提案内容を誤解されていました。

まずは、10円、80円の問題です、南海の場合80円になりますが、それが、通勤定期に反映されないことが、本当に皆さん方には知られていませんでした。当然提案内容は、しっかり書いてありましたが、通学定期は、提案内容であったので記載されていたのですが、通勤定期は提案内容に含まれていなかったのも、枠も書いていませんでした。しかし、枠を書いて、今回適用になりませんなど記載すべきでした。

本当に住民目線にたった提案内容の記載、府の記載は間違っていないのですが、住民目線に立っていませんでした。

もう一つ、全員が知らなかったと言っても過言ではありません。乗継運賃80円の値下げがどういうことかと言っていると、切符を買った人の中で、例えば、和泉中央駅から

切符を買って泉北高速鉄道内の乗り降りの中では、一円も運賃が下がらないことを皆さん方には知られていなかったのです。

和泉中央駅で切符を買えば、泉ヶ丘に行く時に皆さん方は、80円運賃が下がると思って切符を買うわけです。でも同じ、このような形で、本当に地域住民の皆さん方が、今回の提案で誤解を招いていました。そして、もう一つ、泉北高速鉄道内で運賃に反映されたのは、前のローンスタールのお年寄りの半額だけでした。このこともあまり知らされていませんでした。

次の売却においては、運賃の値下げや駅を含めたまちづくりの利便性等について、前回の情報提供では不十分であったところを僕も反省しますので、理事者の皆さん方も反省し、府民の皆様へ正確に情報が伝わるように丁寧でわかりやすい情報提供を心掛ける必要があると考えますが、知事のご所見を伺います。

〈 知事答弁 〉

昨年9月議会後半のOTKの株式売却の議案に関して、乗継運賃の値下げ幅ばかりが取り上げられ、府民の皆さんに提案内容がきめ細やかにすべて伝わらなかったことは非常に残念です。

このたびの南海電気鉄道株式会社からの提案内容につきましては、府政運営方針の説明時においても、主要な事項を明らかにしてきたところです。

今後、同社と協議を進めていきますが、合意できた利便性の向上策などについて、きめ細やかに具体的に伝えていきたいと思います。

〈 森 議員 〉

中百舌鳥駅での、乗継改善が必要であることをこれまで私は訴え、市民の皆さん方からも「そうだ」という声をたくさんいただきました。

和泉中央駅から難波へ行くには二つの方法があります。それは、南海電鉄に相互乗り入れをして一本で難波に行く方法と、少し乗り換えをしないといけませんが、中百舌鳥で地下鉄に乗り換えてなんばに行く方法です。

通勤定期の場合、6カ月の定期代で、地下鉄御堂筋線を使う方が、7,610円安くなるので、府の方もこの沿線の方々は、地下鉄の利用という形になっています。他の会社もそうだと思います。泉北高速鉄道沿線は、ベットタウンなので、通勤・通学が非常に多く、当然この中百舌鳥駅の乗り換えも非常に多くなります。今は、乗り換えに距離もあり、高齢者や障がい者の方々にとっては、あまり優しくはなっていないと思います。

この1月に、大阪府は、公共交通戦略において、改善・強化すべき点として「高齢者をはじめとした利用者の視点に立った利便性の向上」を掲げ、取組みの方向として

「乗継時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより利便性の向上を図る」として
います。まさに中百舌鳥駅こそ戦略に掲げる改善すべき駅だと私は思っています。

利用者の利便性向上は、運賃だけでなく、乗継の便利さもその一つだと思います。
今後、株式売却による民営化と合わせて、府の政策の一つとしてしっかりと、この南
海電鉄と地下鉄との乗り換え改善に取り組んでいくべきだと思いますが、知事のご所
見をお伺いします。

〈 知事答弁 〉

鉄道利用者の利便性を向上させるため、鉄道間の乗継ぎをスムーズにする取組みは
重要です。今年1月に策定しました「公共交通戦略」において、鉄道ネットワークの
充実を図ることと併せて、公共交通の利便性向上をさせることを取組みの柱の一つと
して位置付けています。

まず、OTKの株式売却に向けた手続きをしっかりと進めた上で、公共交通戦略の具
体化に向け、中百舌鳥駅における南海高野線と地下鉄御堂筋線の乗継ぎ、これが今の
ような状況ではなく、目に見えて便利になるように大阪府として、鉄道事業者それぞ
れに、しっかりと働きかけさせていただきます。

〈 森 議員 〉

乗り継ぎもそうですが、相互乗入という話もあります。

都市インフラの利便性は、東京と大阪を比べて、相互乗り入れの割合が東京に比べ
て大阪は非常に低くなっています。

中百舌鳥駅での泉北高速と地下鉄の相互乗り入れの場合、線路の幅が違う、送電も
違う等の課題がありますが、一つの方法として、三線軌条化、これは秋田新幹線で実
証済みで、実現性も高いと思います。三線軌条化は、一本線路を増やし、増やしたレ
ールに送電線を這わすもの、幸い泉北高速鉄道は、踏切が一つもないので、それが可
能と伺っています。また、泉北高速鉄道の線路利用量も、今のダイヤを守りながら、
少し余裕もあると聞いています。プラットフォームは少し問題があると聞いていますが、
地下鉄の民営化と合わせてこの議論も含めて、今後、取り組んでいただきたいのでよ
ろしくお願いします。

2 なにわ筋線について

〈 森 議員 〉

なにわ筋線の計画は、南海の新今宮駅から新大阪へ到達させるものです。

このなにわ筋線は、関空アクセスとして位置づけられ、平成26年度予算で調査費
用が計上され、現在は、南海本線からの乗り入れが検討されるとのこと。

南海本線と南海高野線は、岸里玉手付近から難波まで並走していることから、高野線もなにわ筋線に乗り入れができるのではないかと思います。高野線が新今宮駅でなにわ筋線に繋がれば、線路用量の問題もあるかわかりませんが、もし、それが実現できれば、新大阪から世界遺産の高野山まで、本線の方は海にも関空にも行く、そして泉北高速鉄道ともつながると思うわけです。なにわ筋線の具体化にあたっては、より多くの人に整備による効果を感じてもらえるように、関空アクセスの視点のみではなく、大阪府域全体さらには関西圏での鉄道ネットワークを見据え、取り組んでいく必要があると思うのですが、知事はどのように思われますか。

〈 知事答弁 〉

「なにわ筋線」は、公共交通戦略に位置づけた4路線の一つとして、関空アクセスの強化を主眼に置きながら、日本各地への移動範囲の広がりを生み出す路線として、重要な路線だという捉え方をしなければならないと思っています。大阪府として、大阪市や鉄道事業者と、このなにわ筋線の早期の事業化に向けて取り組みを進めていきたい。

今後、様々な検討を進める中で、提案のありました、南海高野線からの乗入れの可能性も、様々な提案のなかの一つであることは認識しています。



3 関西国際空港とのアクセス改善について

〈 森 議員 〉

関空のアクセスについて、今すぐに取り組めることもあるのではないかと思います。

私の知人で、よく日本に来られる方が、関空に着いて、大阪市内に行く時に、切符代の半端が多い、JRのハルカが、関空から天王寺まで自由席で1,660円、指定席なら2,170円、南海電鉄のラピートは、関空と難波が1,390円と非常に半端なのです。これは日本人にとっては割安感が出るためにしていると思うのですが、海外から来る個人のお客さん、バックパッカーの方々には、支払いが非常に難しい、ポッキリがいいと言われる、ポッキリ、香港では、片道が100香港ドルなのです、1枚ポッキリです。これは海外から見た感覚です。日本人の感覚ではなくて、海外からのお客さんの感覚を捉えるということです。

もう一つが、イギリスのヒースロー空港です、空港に通じている鉄道会社と空港を同じ会社が運営しているので、着便やフライトが多いときに、特急などの電車を多くダイヤに入れている。

そしてもう一つ、外国の方が非常にわかりにくいのは、特急に乗るときに、特急券と乗車券が2枚になることで、できれば1枚にしてほしい、もっと言えば全席自由席にしてほしいそうです。電車に乗って空いていたら座りたいと、日本人の感覚では、指定を取っておくほうが、安心感がありますが、しかし、日本人にとって当たりまえとされていることをすこし工夫し、海外の皆さん方に優しい、日本一優しい、関空アクセスをめざすことが、日本人としての「おもてなし」になると思います。府としても交通事業者や空港会社と連携して、外国人の方々の視点に立って関空アクセスの改善を進めて行くべきと考えますが、政策企画部長のご所見をお伺います。

〈 政策企画部長 〉

関空のアクセス利便性の向上につきましては、これまで関西の自治体や経済界で構成する関西国際空港全体構想促進協議会として、アクセスコストの低廉化やアクセス手段の充実等に取り組んできたところです。

その結果、近年、関空から関西の主要都市に千円前後でアクセスできる格安きっぷの造成や、LCCに対応したリムジンバス等の深夜早朝便が実現するなど、一定の成果が現れてきています。

また、訪日外国人への対応については、一定エリアの鉄道の乗り放題チケットが海外の旅行代理店やインターネットであらかじめ購入できるようになるなど、民間独自の取組みも進みつつあります。

インバウンドの一層の取込みを図り、関空の観光ハブ化を進めていくためには、外国人旅客にとってのアクセス利便性をより高めていくことは重要であると考えています。

そのためには、外国人旅客の方々のニーズの把握に努めることがまず必要であると考えています。

今後とも、交通事業者や新関空会社はもとより、大阪観光局等関係機関とも連携し、

そうしたニーズの把握などを進め、関空促進協の取組みを通じまして、関空アクセスの一層の利便性向上に取り組んでまいります。