

# 新幹線の中津・梅田・ 西九条・ユニバーサル スタジオ乗り入れを 実現しよう

天王寺区医師会 中石 滋雄

## 〈はじめに〉

先生方は、関空特急“はるか”がどのように走行しているかご存じでしょうか。京都を出発した“はるか”は、新大阪・西九条・天王寺に停車し関西空港に向かいます。新大阪から西九条までは梅田貨物線を走っています。よく考えてみてください。新大阪から西九条まで“はるか”が走っているのです。なぜ、走っているのが“はるか”であって、新幹線ではないのでしょうか。“はるか”の代わりに、新幹線を走らせることはできないのでしょうか。

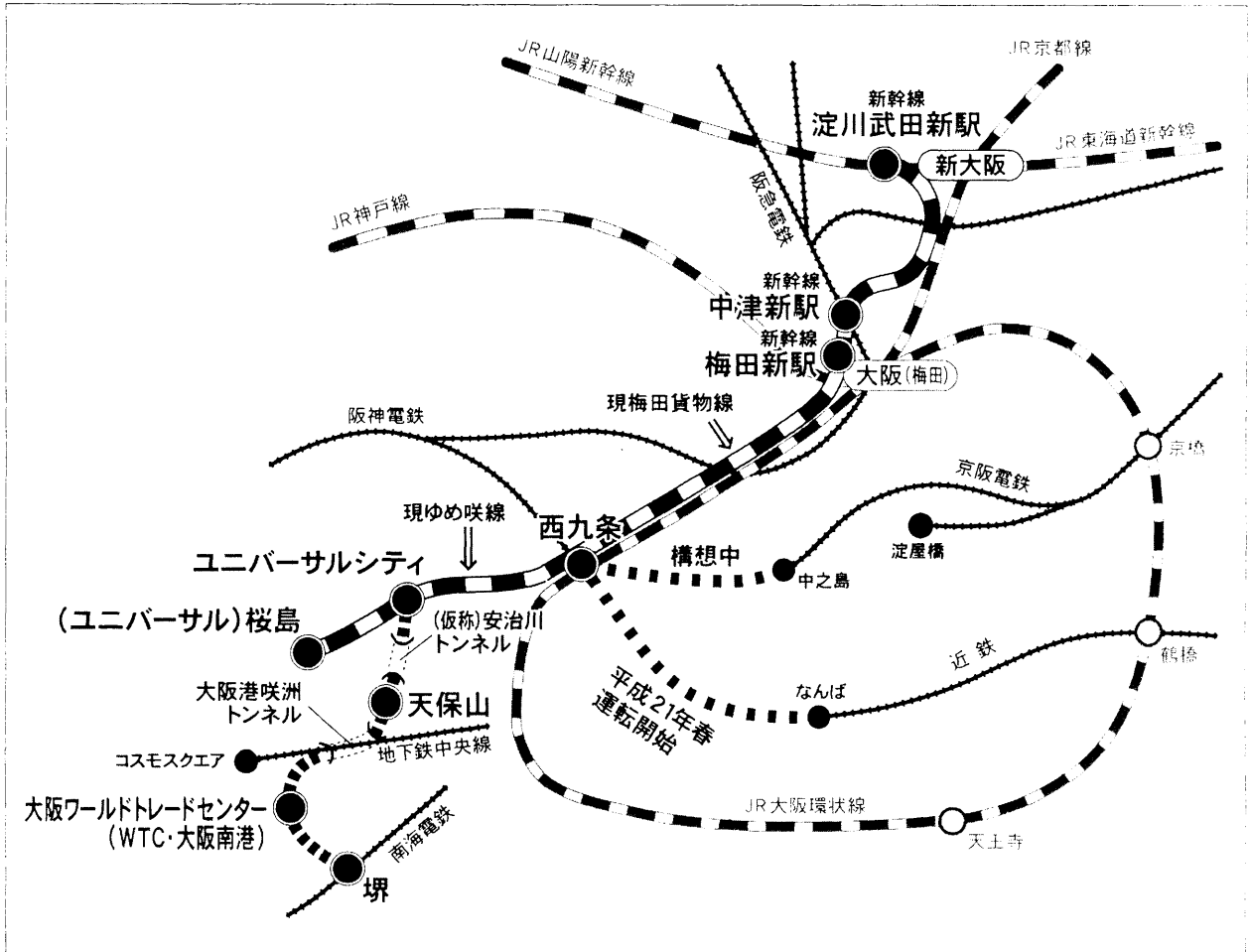
## 〈新幹線の西九条乗り入れを 実現しよう〉

都市部の新規鉄道路線の敷設において最も困難を極めるのは、用地買収です。先に述べたように、既に“はるか”や“くろしお”が新大阪から

西九条までの区間を走行しているのですから、“はるか”や“くろしお”の運行経路を変更して、代わりに新幹線を走行させることができますはずです。それには、用地買収は必要ありません。

新幹線は地下鉄と同じ標準軌、“はるか”や“くろしお”の走るJR在来線は南海電鉄と同じ狭軌であるという問題があります。新幹線を新大阪から西九条まで走行させるには、この区間の線路幅を拡げる「改軌」という工事が必要です。改軌によって“はるか”や“くろしお”だけでなく、貨物列車も走行できなくなります。

また、新幹線の車体の幅や長さに合わせて施設の改修工事を行う必要もあるでしょう。16両編成という長さにも対応が必要です。新駅を設置するならば、新たに、駅ホームを準備する必要もあります。ある程度の投資は必要ですが、ただ、もし本当に、西九条への新幹線乗り入れが実現したら、そのことによる不利益やそのための投資とは比べ



物にならないくらい大きな成果が期待できるのではないのでしょうか。

## 〈中津・梅田・西九条への 新幹線乗り入れの効果〉

阪急電鉄は、中津で梅田貨物線と立体交差しています。ここに新幹線「中津新駅」を設置すれば、新幹線ホームは阪急中津駅の真下です。梅田に新幹線新駅ができることの価値は説明するまでもないでしょう。願うべくは、先に関西経済同友

会が提言したように、梅田北ヤードが緑地化され、ニューヨークのセントラルパークのような都心のオアシスとなることです。そこに、エコロジーの象徴として新幹線の駅があればこんなに素晴らしいことはありません。それでは、西九条はどうでしょう。本年春、阪神なんば線が開通し、神戸～西宮～尼崎～西九条～なんば～上本町～奈良に直通電車が走ります。新幹線が西九条に乗り入れることによって、阪神沿線・近鉄沿線から新幹線への乗り換えは随分と便利になります。現在、

桜島線（ゆめ咲線）電車には環状線内回りと外回りのどちらの電車からも同じホーム上で乗り換えることができます。新幹線がこのホームを使用すれば、環状線電車からそのまま同じホームで新幹線に乗り換えることができるようになり、環状線内各駅から新幹線への乗り継ぎがとても楽になります。

### 〈桜島線（ゆめ咲線）への 新幹線乗り入れ〉

先生方は、山陽新幹線博多南駅をご存じでしょうか。博多から西へひと駅、新幹線車両基地まで約8kmの区間を、在来線の扱いとして100円の特急券で新幹線車両に乗車することができるようになっており、通勤や買物に広く利用されています。同様に、西九条から桜島までの区間を改軌した上で新幹線乗り入れ、この区間を博多南線と同様に在来線の扱いとして特急券なしに新幹線車両に乗ることができるようにしてはどうでしょうか。同じユニバーサルスタジオに行くのでも、新幹線列車で行けば気分も違うというものです。

また、桜島駅は「ユニバーサル桜島駅」と改称して、新幹線の終点がユニバーサルスタジオであることを印象付けましょう。平成23年に九州新幹線が全線開通し、大阪～鹿児島間の直通列車の運行が開始されます。新幹線の桜島線（ゆめ咲線）乗り入れが実現すれば、大阪の始発駅がユニバーサル桜島で、終着駅が鹿児島中央となりますが、鹿児島のシンボルは何でしょう。そう、桜島です。桜島発桜島行きの素敵な列車はいかがですか。

### 〈新幹線の大阪南港への延伸〉

将来、ユニバーサルシティからトンネルで安治川を渡って天保山（海遊館）に至り、地下鉄中央線の大阪港咲洲トンネルを共用させてもらって大阪ワールドトレードセンター（WTC）まで延伸

すれば、大阪南港は、日本の、そして、東アジアの交通の要衝となります。大阪南港から関西空港と神戸空港まで直線距離で数十キロ、高速艇で20～30分しかかかりません。そこに新幹線の駅ができれば、大阪ベイエリアから日本中のほとんどの場所まで3時間以内で到達することができるようになります。大阪府庁はもとより、経済産業省や厚生労働省などを霞が関から大阪南港に移転すれば、国民の声が中央省庁に届くようになり国民に喜ばれることは間違いありません。また、関西国際空港が24時間使用可能であることをうまく活用すれば、東アジアの主な都市も日帰り圏内となります。今後、世界の発展をリードするのは東アジアです。東アジアと日本のどこからも便利な大阪ベイエリアに、行政や産業の中核機能を集中することの意義は極めて大きいと言えます。その意味で、新幹線を大阪南港に延伸することの価値は計り知れません。

### 〈京阪電車の桜島線（ゆめ咲線） 乗り入れと新幹線の堺への延伸〉

昨年10月、中之島線を開業した京阪電鉄は更に西九条・ユニバーサルスタジオまでの延伸を検討していると報道されています。新幹線用に桜島線（ゆめ咲線）が改軌され標準軌になれば、ここに京阪電車が乗り入れることが可能になります。中之島から西九条まで中之島線を延伸し、西九条駅で環状線と地下で交差したのち桜島線（ゆめ咲線）ユニバーサル桜島まで乗り入れるようにすれば、京阪沿線から新幹線へのアクセスが向上するばかりでなく、大阪ベイエリアと京都洛東・洛北が1本の線路でつながることになり、その観光上の価値は極めて大きなものになります。

また、大阪ワールドトレードセンター（WTC大阪南港）から南海電鉄堺駅まで阪神高速湾岸線に沿って新幹線を延伸すれば、関西空港・泉州・和歌山から新幹線へのアクセスが格段に改善さ

れ、関西の大手私鉄5社すべてが新幹線と直結することになります。

### 〈「淀川武田駅」の設置〉

新幹線車両が新大阪で東海道山陽新幹線の線路から梅田貨物線の線路に降りるためには、新大阪駅西の車両基地を利用してスロープをつくる必要があります。大阪行きの山陽新幹線の列車は、新大阪駅の手前でこのスロープから梅田貨物線に降りてユニバーサル桜島に向かいますが、東海道新幹線の列車は、梅田貨物線に降りる前に、スイッチバックといって、後ろ向きに運転方向を変える必要があります。スイッチバックをする場所は、淀川区にある武田薬品工業研究所敷地の北隣に当たります。筆者はここに新駅を設置することを提案したいと思います。近く、武田薬品工業の研究所は神奈川県藤沢市に移転統合されますが、今後、同社が更に発展した時には、バイオサイエンスの基盤が強固な関西に2つ目の研究所をつくる可能性が高いものと思われます。研究所の横に新幹線の駅があれば、同社にとっても大変魅力的な場所となるはずで、「いつでも、帰ってきてね 私たちは待っているからね」というメッセージを伝えるためにも、筆者はこの駅を「淀川武田駅」と名付けたいと思います。トヨタ自動車の本社は、愛知県豊田市トヨタ町1番地にあります。そこを捨ててトヨタ自動車が他に移転することはないでしょう。武田薬品研究所が淀川区に帰ってきた暁には、その敷地を「淀川区武田町タケダ1番地」にして、いつまでも大阪で仕事をして、ますます発展してほしいというメッセージを伝えたいと思いますが、地元の先生方のお気持ちはいかがでしょうか？

### 〈最後に〉

ユニバーサルスタジオへの新幹線乗り入れは、今年の筆者の初夢です。ただ、関係者の熱意と叡

智の結集さえあれば、この夢を正夢にすることは難しいことではありません。そして、その実現のためには、当事者間の利害を調整し、関係者にあまなく恩恵がいきわたるように、行政が強力なリーダーシップを発揮する必要があります。その行政の後押しをするのは、地域住民の声です。もし、先生方が賛成してくださるのであれば、ぜひ、地域住民の声を集めて行政を応援していただきたいと思います。府内、津々浦々で活動する医師会員が連携・協力して住民の声を行政に届けることができれば、実現できないことなど何もありません。医師会は地域住民の健康を守るだけでなく、みんなの希望を集め、その夢の実現に向かって懸命に努力する集団であってほしいと思います。

### 謝 辞

筆者が大阪の鉄道網の整備について考え始めたのは、大阪府医師会地域医療1課田中忠徳氏と大阪の将来について語りあったことがきっかけです。「梅田に新幹線をひきましょー」という田中氏の発言に目からうろこが落ちる思いでした。また、構想をまとめるにあたり、府医師会で最も鉄道に詳しい地域医療1課福田英人氏からご助言をいただきました。昨年4月の様々な制度改定のため地域医療1課は大変なご苦勞をされていますが、その中で、私の夢物語を真剣に検討していただいたことに深い感謝の念をささげたいと思います。両氏の上司にあたる内海一政氏には、田中氏・福田氏へのご指導を通じて、大変なご協力をいただきました。この場を借りて厚く御礼申し上げます。