

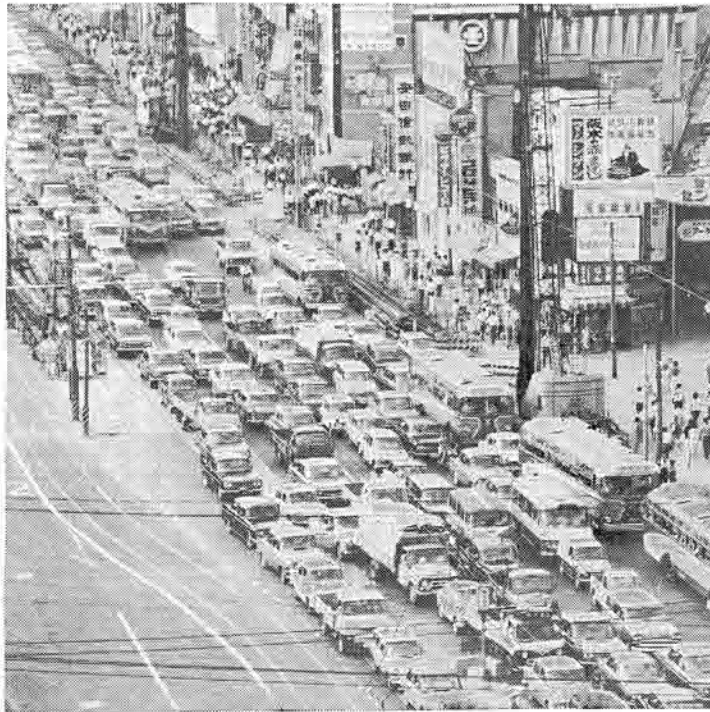
建設工事は急ピッチに進んでいる

地下鉄の建設は今までの3倍、4倍の勢いで進んでいます。1・4号線の延長以外にも、現在2号線の梅田一谷町3.8kmと3号線の梅田一谷町5.2kmの工事をどんどん進めていますし、さらに4号線の谷町4一森の宮1.7kmや5号線の谷町9一江5.7kmも近く着工します。

高速鉄道の建設計画はA・B表のとおりで、昭和50年までに完成させ

る予定ですが、その時期には営業路線は全長115kmとなります。

このうち、市内部の路線40kmは、もっとも早く建設する必要がありますので、38-42年度までの5か年間に建設する計画です。地下鉄の1日の乗客数は現在およそ100万人ですが、その時には今の1.5倍以上の約163万人を運ぶことができることとなります。



車・車・車...これではバスも走れない。御堂筋梅田町付近

なぜ地下鉄の建設を急がねばならないか

このように地下鉄の建設を急いでいる理由は、最近自動車など路面の交通量が非常にふえたために、電車・バスなどの速度がぐっと落ち(C表)、いずれも押し合いへし合い、毎朝毎夕、大変不愉快な通勤をいただいでいます。このままでは、数年たたないうちに、全市にわたって交通マヒが起こり、経済活動や市民生活に大きな影響をあたえるものと心配されます。このため、利用者のかたがたに若干の経済的な負担をしていただいでても、道路交通の状況に左右されない、高速で大量の輸送機関である地下または高架の高速鉄道を急いで建設し、交通問題を解決しなければならぬのです。沿線

住民のかたがたにも工事中何かと迷惑をおかけしていますが、よろしくご理解をたまわり、ご協力のほどお願いいたします。

C. 市電・バスの表定速度の比較

| | 市電 | バス |
|-----|----------|----------|
| 東京 | 12.5km/h | 14.5km/h |
| 名古屋 | 15.0 | 16.6 |
| 京都 | 13.9 | 15.5 |
| 神戸 | 14.4 | 15.4 |
| 大阪 | 11.9 | 12.1 |

路面交通機関が1時間に走れる距離は、大阪市の場合はこんなに短い。

地下鉄建設には膨大な資金が必要

地下鉄の建設には、膨大な資金を必要とします。たとえば、新開通の梅田から新大阪までの建設費は3.5km

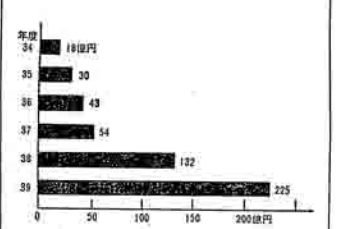
E. ふえる支払利子

建設資金の借金がふえると、利子の支払いもどんどんふえてきます

で96億円(1m当り260万円)、弁天町から本町までは72億円(1m当り185万円)もの金がかかりました。

今、全計画路線を一挙に建設するとしますと、実に総額2500億円以上の資金がいりますが、42年度の完成

D. 建設資金の伸び



地下鉄の建設のピッチが上がるにつれて、建設資金の借金はこれからますますふえる一方です

を目標としている緊急5か年計画路線を建設するだけでも、本年度の大阪市の純計予算1768億円の8割近い1300億円余という膨大な資金を投じなければなりません。つまり、この建設ペースによりますと、毎年260億円以上の資金を必要とします。

ところが、一方、交通事業の財政は年々苦しくなっています。38

年度までの赤字の累計は66億円以上となっており、軌道などの補修や施設の拡充も思うにまかせない状態です。このような事情から地下鉄の建設を自己資金でまかなうことができず、全額起債などの借金に頼って建設を進めています。このため建設が進めば進むほど、起債元金の支払いがますます増加(D・E表)し

て、経営上の重荷となってきてくることはいふまでもなく。

しかし、先ほども申しましたように、交通難を緩和し、経済活動を円滑にする市民の足を確保するには、何としても地下鉄の建設を急がねばなりませんし、そのためには、利用者のかたがたに若干のご負担を願う以外に方法がありません。

積極建設を市民のご協力で新料金区間制を申請

そこで、来月24日の新線開通機会にF・G表のとおり地下鉄料金の改訂をお願いすることにいたしました。

今度の改訂の一番大きな要点は、今までの均一制をやめ、距離に応じた区間制を採用したこと。というのは、新線開通で路線が18.8kmから27.3kmと約4割のびるので均一制のままとして単純に計算しますと、現在の20円を30円にすることも考えられますが、それでは1駅間でも14駅間でも同じ30円ということとなり、近距離と遠距離との乗車料金の負担の不均衡があまりにも大きくなり、不合理が目立ってまいりますので、乗車距離に応じた合理的な新料金制度を採用することにし運輸省に申請しています。

このような区間制の料金制度は、すでに東京の地下鉄でも営団が36年11月から、都営も昨年2月から採用しています。また、大阪市の場合はこの改正によってもなお若干の赤字が見込まれます。

市民の足の確保のためにせつにご理解とご協力を

戦前、大阪でも地下鉄創業当時、1-2駅間特別料金の時代がありましたが、均一制料金に長年なじんでおられる市民の皆さんにとっては、今回の改正は区間制料金という画期的な料金改正であり、乗車区間によっては相当のご負担となりますのでいろいろご意見もあろうかと存じますが、経営の基礎を固めて地下鉄をさらに積極的に建設し、市民の足を確保していきたいと思っておりますので、皆さんの深いご理解とご協力をお願いいたします。

F. 申請料金表 ★小学生以下は半額

| 券種別 キ口 | 普通券 | 回数券 (10回券) | 定期券(1カ月) | | |
|-----------|-----|---------------|----------|------|--------|
| | | | 通勤 | 通学 | 普通 |
| 3 km まで | 20円 | 190円 | 730円 | 470円 | 1,000円 |
| 7 km まで | 30 | 285 | 1,040 | 640 | 1,350 |
| 11 km まで | 40 | 380 | 1,200 | 750 | 1,560 |
| 15 km まで | 50 | 475 | 1,290 | 820 | 1,680 |
| 19 km まで | 60 | 570 | 1,340 | 850 | 1,740 |

各駅間の料金はG表をごらんください



弁天町から本町へ開通を急ぐ地下鉄4号線。木津川鉄橋付近

G. 各駅間の申請料金一覧表

表のよみ方 例えば、新大阪から阿波座までは30円です。新大阪のたての欄と阿波座のよこの欄が交ったところがその区間の普通券の料金です。回数券・定期券の料金はF表によってご覧ください。新大阪から阿波座までは普通券の30円区間ですから、回数券は285円、定期券は通勤が1040円、通学が640円、普通定期が1350円です。

| 新大阪 | 西中島南方 | 中津 | 梅田 | 淀屋橋 | 本町 | 心斎橋 | 難波 | 大町 | 動物園前 | 天王寺 | 昭和町 | 西田辺 | 長居 | 我孫子 | 花園町 | 岸里 | 玉出 | 大阪港 | 朝潮橋 | 弁天町 | 九条 | 阿波座 |
|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
| 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 | 110 |
| 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 |
| 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 | 140 |
| 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 | 160 |
| 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 |
| 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 |
| 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 | 190 |
| 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |

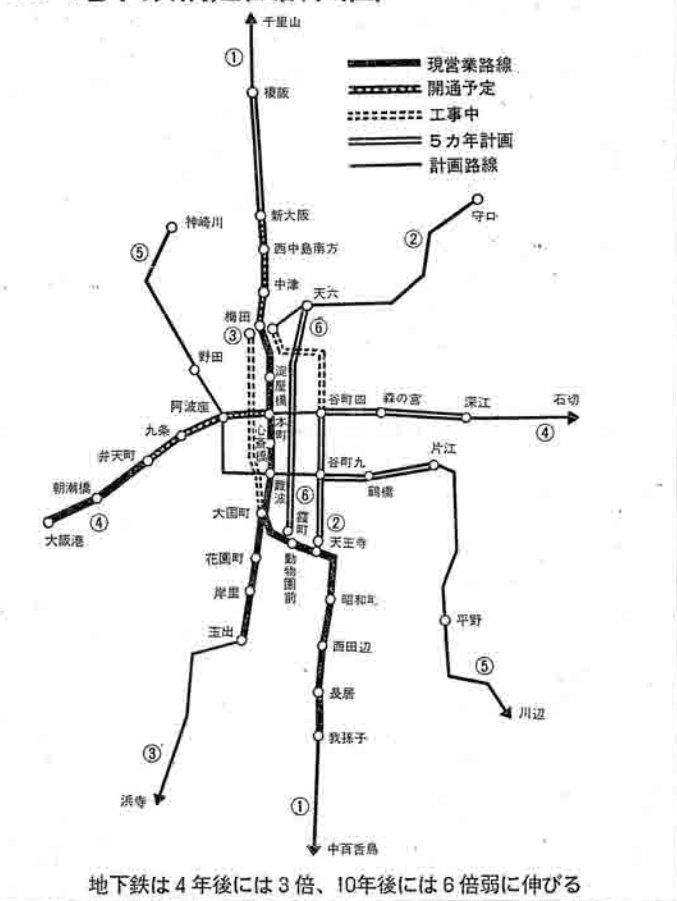
伸びゆく地下鉄...



完成近い地下鉄1号線新大阪駅付近。手前左よりに国鉄新幹線ホーム、向う側が新淀川新橋

梅田—新大阪は9月24日開通予定 弁天町—本町は10月末に

A. 地下鉄網建設計画図



梅田—新大阪(地下鉄1号線)

国鉄新幹線の建設と歩調を合わせて急ピッチで延長工事を進めていた地下鉄1号線の梅田から新大阪までの3.5kmが、いよいよ来月24日から開通することになりました。

これで、新幹線の旅客や、沿線はもちろん吹田・高槻方面からの通勤客も一気に都心部からさらに難波・天王寺を経て我孫子まで行けることとなります。

列車は8両編成ですが、特に梅田から天王寺までのラッシュ時は、あらたに50両を加えて運転間隔を15秒短縮し、2分15秒にします。これによって、この区間の輸送力は約18%ふえることになり、ある程度混雑が緩和できるものと思

B. 地下鉄建設計画

| 路線 | 全計画路線 | km | 5力年計画(38-42年度)km |
|-----|----------------------------------|--------|----------------------------|
| 1号線 | 千里山—榎阪—新大阪—梅田—本町—大町—天王寺—我孫子—中百舌鳥 | 29.76 | 梅田—榎阪 6.42 |
| 2号線 | 守口—天六—梅田—谷町4—谷町9—天王寺 | 15.63 | 梅田—天王寺 7.68 |
| 3号線 | 梅田—(南北線)—大町—玉出—浜寺 | 18.90 | 梅田—大町 5.24 |
| 4号線 | 大阪港—弁天町—阿波座—本町—谷町4—森の宮—深江—石切 | 20.50 | 弁天町—本町 3.82 谷町4—深江 4.26 |
| 5号線 | 神崎川—阿波座—難波—谷町9—片江—川辺 | 23.43 | 片江—谷町9 5.65 |
| 6号線 | 天六—(堺筋)—霞町 | 6.94 | 天六—霞町 6.94 |
| 計 | | 115.16 | 40.01 |

いますが、やがて現在工事中の梅田から元市電の南北線を通して大町から玉出へ行く3号線や、梅田から谷町へ行く2号線ができあがりますとさらに大幅に緩和されます。

弁天町—本町(地下鉄4号線) 一方、4号線の弁天町から本町までの3.9kmの延長も10月末には開通予定で、これが開通しますと、大阪港からビジネスセンターへ直行できるようになり、本町で1号線や3号線とも連絡します。現在は単車運転ですが、新車11両を加えて2両編成にします。

これら2つの新線の開通によって、地下鉄の路線の全長は現在の19.8kmから一挙に約4割伸びて、27.3kmになります。