

第6回大阪市鉄道ネットワーク審議会 会議録

- 1 日時 平成26年12月8日(月) 14:00~15:40
- 2 場所 大阪市役所 地下1階 第5会議室
- 3 出席者
(委員) 齋藤会長 秋山委員
(事務局) 川田都市計画局長 角田計画部長兼交通政策室長 西江交通政策課長
山本交通局経営管理本部経営管理部鉄道事業企画担当課長
兼都市計画局計画部鉄道ネットワーク企画担当課長

4 議事次第

- 1 開会
- 2 議事

近畿地方交通審議会答申第8号において「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構築する新たな路線」として位置づけられた大阪市の路線のあり方について

- 3 閉会

5 議事概要

○資料1及び2の内容について事務局より説明

○委員からの主なご意見及び事務局の回答等

■人口動態と発生集中交通量の関係について

[秋山委員]

大阪都市圏の人口動態と発生集中交通量について、人口減少はさほどないが、トリップ数(発生集中交通量)は減少傾向にあるというのが、この10年間の動きだということである。また、交通機関別にみると、通常の議論では普通は鉄道が増えると歩く人が増加する論理になるが、実際はそうはなっておらず、徒歩は減っている。また、自動車交通量も減少している。全体の活動数も減っている。もう少し中身がどのような変化が起きているのかを調べてみるのもいいのではないか。

[事務局]

本市ではまちづくりとして都心居住を進めている。以前は郊外に住まれて、鉄道にとっては利用者が増えた。一方、都心に住むことにより、職住近接という利点もあるが、鉄道としては需要が減る。そういうトレードオフの関係があり、都心居住が進むことによって、鉄道の需要にどう影響を与えているのかを分析していくことが必要と考えている。そういうことも踏まえながら、最終的にどのような人口設定をするのか、社会保障・人口問題研究所の分析モデルだけでいいのか、あるいは都心居住の傾向をどう反映するのかということも考えていきたい。

大阪の場合は、都心部と周辺部で人口動態の傾向が顕著に違う。都心の中でも特に北区や中央区等の人口増加が顕著だが、それがそのままいくのか、それはリアリティがあるのか、モデルとして人口設定の仕方をどうするか。そのあたりをミクロにモデルを分解して、

分析していきたい。

[齋藤会長]

都心部人口が、飽和水準のようになるのか、それとも右肩上がり伸びていくのか、そのあたりは分析として価値があると思う。郊外と都心部を結ぶマーケットがずいぶん小さくなった。そのひとつの要因は都心居住が進んでいること。都心に人気が出て若い人が住みたがるのか。どういう層が都心に住んでいるのか、データとしては知りたい。

地域経済のデータで、大阪は消費関係は下がっていないが、生産・流通関係がずいぶん下がっている。そのため、従業員人口が減り、鉄道利用の需要を縮小させている。東京都の違いについてもみてみたい。

■なにわ筋線の鉄道機能について

[齋藤会長]

今回審議する3路線のうち、西梅田十三連絡線は平成17～19年に、国の都市鉄道調査が行われた。なにわ筋線も平成11～12年度に国の調査が行われ、その後、平成21年から3年間かけて再び国の調査が行われた。

なにわ筋線は、前回の第8号答申の時に比べて国際的なマーケットがずいぶん違ってきている。分析の中では観光の要素を入れることが必要と思われる。また、都市鉄道だけでなく、空港連絡の機能、和歌山と大阪・新幹線を結ぶ都市間輸送など多様な鉄道の機能を持つ路線である。国の調査では、都市鉄道の機能を入れるか入れないか（中間駅の有無）の二つのケースを想定したが、都市鉄道の機能も郊外の客を都心部まで運ぶ機能となにわ筋線沿線から見た機能の2つがある。同時に、多様なマーケットのお客さんが利用する鉄道としての魅力がある。

[事務局]

最近、観光という部分と、自由目的として都心に遊びに来る行動がかなり増えてきているというのが実感としてある。自由目的のトリップがどう変わってきているのか、細かく分析して、モデルの中で反映できるものは反映できればよい。海外からの訪日客も、最初は観光バスで移動する人が多いと思うが、2回目3回目では自分で交通手段を選んで行動することも考えられる。かなり需要交通が変わりつつある。将来の国際化に向けてこれから観光を増やしていかなければならない時代の中で、交通モデルにいかんにか反映できるかを検証していけたらよい。地下鉄条例路線で議論してきたモデルと、今回では、モデルの構築の仕方、考え方が違う要素があると思われる。

■コスト縮減について

[齋藤会長]

コスト縮減の可能性ということが説明の中に出てきたが、国の調査でもかなりのコスト縮減の検討をした。なにわ筋線に関して、途中駅をつくらない等いろいろな費用縮減の可能性をインプットした後ででてきた数字である点に注意が必要だ。条例路線の場合はいろいろと可能性が考えられたが、国の調査ですでに費用をかなり節約している。従ってこれ以上費用節約ができるかどうかという点。

[事務局]

コスト縮減については、一度、無償資金比率を出してみて、その数字に応じて、検討していきたいと思っている。

■費用対効果の対象範囲について

[秋山委員]

費用対効果の効果はどの範囲か。大阪都市圏か、それとももっと広域的な鉄道ネットワークについてか。

[事務局]

例えば利用者便益だと、利用者全ての便益をかけるので、広域になる。

[秋山委員]

鉄道ネットワークの利用者の便益ということで非常に広域的となるが、その時に、他路線から移ってくる場合は、減少する路線についてはどう考えるかが重要である。

[事務局]

事業者の便益をみて、トータルがプラスになっていればよいと考えている。

■乗換利便性向上に関する評価手法について

[斎藤会長]

阪急の梅田から地下鉄の西梅田への乗換はあまりにも遠すぎる。残念なのは、西梅田と十三がつながることによって、阪急と西梅田の移動の時間節約効果が非常に大きいのだが、今が不便なので、阪急から地下鉄四ツ橋線に乗り換える移動が現状は多くない。従って需要予測を過去の傾向でやると、時間節約効果がそれほど大きく出てこないかもしれない。中期的にみればバリアがなくなるので、阪急沿線に住もうとする人が増える、あるいは四つ橋線沿いのビルにオフィスに入居しようといった中期・長期の効果が出てくる。そのところを予測手法の中に入れられるとよい。

[秋山委員]

時間節約というのは入るのだが、乗換がなくていいという効果はなかなかモデルの中に取り込むのは難しい。マニュアル的なやり方で分析を行うと、おそらく既存のパーソンとリップ調査をもとに将来予測を行うという形になっているのだろうと思う。そういう意味でいうと、乗換のニーズがより高いという話はそこから出てこない。そうなってくると、対象路線のところだけ、例えばアンケート調査（「ここが便利になればどうしますか」といった質問）などをして、補足しないとなかなかマニュアルと違う評価は入れられない。今マニュアルに載っているのは既存のデータの中でパラメータが一番合うものを使う、要するに現状の動きの中で説明をする値は出てくるが、将来の変化については実は出ていない。

市場にないものを入れようとする、仮想市場法（CVM）という手法がある。特に今日の資料の中では、利用可能性（公共交通を整備すれば、使っていない人も使えるという便益）というのが入っていなかった。大阪では代替的な交通手段があるからいいのかもしれないが、利用可能性を入れることも考えられる。

[斎藤会長]

諸外国ではそこが交通政策の中に反映されている。利用可能性は基本的に公共財なので、税金でカバーをするという発想だ。日本の場合、道路については利用可能性の考え方があるが、鉄道は別の議論で利用者負担が前提とされる。CVM（仮想市場法）とは、ある状況の変改に対していったいいくら払ってもいいと思うかをアンケートによって数量化する方法。諸外国では公的負担に関わる議論がきちんと整理されて制度づくりに反映されており、利用可能性という概念が政策・制度づくりの中に活かされている。交通政策基本法を読むとそのあたりの考え方が少し出ている感じはするのだが。

[事務局]

阪急から地下鉄四つ橋線に乗り換える移動が現状は多くないという話があったが、地下鉄に乗り継がずに（西梅田から）肥後橋まで歩いている方がかなり見受けられるので、そのあたりは平成 12 年と 22 年の PT 調査を比較することで見えてくるかもしれないと考えている。

仮に（西梅田と十三がつながることで）、運賃がバリアーになったとしても、十三乗り継ぎであれば、西梅田から肥後橋も乗っていただける可能性は十分にあると考えられる。

やはり時間がかかっても、直通で行けるとか、乗換が一回ですむと評価が変わる印象がある。特に西梅田十三連絡線やなにわ筋線でいうと、そのあたりの要素が大きい。今回の路線については、乗換利便に重みのある路線であるならば、マニュアルで分析しつつ、一方、もう少し乗換の利便性の評価自身を高くとるとするような二段構えで出していくということも考えられる。ネットワークがある程度充実している中で、乗換のないということにニーズがあるのではないかと考えられる。

[齋藤会長]

交通事業主体が違うことから生じる運賃抵抗の問題だ。勤務先から通勤手当が出ないので歩いている方も多く、運賃政策の課題となっている。高速道路については、料金調整の議論が急速に進み、東京ではすでに答えが出され、来年度は大阪が高速料金の調整問題に取り組みねばならない。東京では鉄道運賃についても同様な議論が出てきている。東京の交通網はシンプルなので、運賃や料金の調整は比較的簡単にできてしまうが、大阪の交通網は非常に複雑な構造をもっている。今回の議論に直接は関わらないが、ぜひ自治体にリーダーシップをとっていただき公共交通を手軽に利用できるような運賃政策に取り組んでいただきたい。

■今後の進め方

[事務局]

今日いただいた部分について、宿題を整理して、作業のプロセスをもう一度見直して、少し時間がかかるかもしれないが、個別に委員の方々に相談をさせていただきたい。次回については、作業の進捗をみさせていただきたいが、少なくとも年度内に 1 度は開催したいと考えている。