

第1回 大阪市鉄道ネットワーク審議会

日 時：平成25年11月27日(水) 午後3時00分～午後5時03分

場 所：大阪市交通局 1階 大会議室

出席者：委員

(会長) 斎藤峻彦 (近畿大学名誉教授・関西鉄道協会都市交通研究所所長)

秋山孝正 (関西大学環境都市工学部副学部長・都市システム工学科教授)

加賀有津子 (大阪大学大学院工学研究科教授)

: 事務局

京極副市長

交 通 局

藤本交通局長

塩谷交通局理事兼鉄道事業本部長

西口交通局民営化推進室長

益交通局事業管理本部長兼事業管理本部職員部長

岡橋交通局事業管理本部経営管理部長

山口交通局鉄道事業本部鉄道統括部長兼民営化推進室鉄道事業担当部長

藤本交通局民営化推進室鉄道事業担当課長

新川交通局事業管理本部経営管理部経営企画課長

山本交通局事業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

都市計画局

佐藤都市計画局長

高橋都市計画局計画部長兼交通政策室長

西江都市計画局計画部交通政策課長

【司会(橋本課長代理)】 それでは定刻になりましたので、ただいまより第1回大阪市鉄道ネットワーク審議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

私は本日の進行役を務めさせていただきます交通局事業管理本部経営管理部経

営企画課鉄道事業企画担当課長代理の橋本でございます。よろしくお願い申し上げます。

なお、委員の皆様には、本会議は公開とすることを事前にご了承いただいておりますが、改めてご確認させていただきます。ご異議はございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

それでは、ご異議がございませんので、本会議は公開とさせていただきます。

傍聴の皆様方に申し上げます。携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

それでは、まず委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

近畿大学名誉教授・関西鉄道協会都市交通研究所所長の斎藤峻彦様です。

関西大学環境都市工学部副学部長・都市システム工学科教授の秋山孝正様です。

大阪大学大学院工学研究科教授の加賀有津子様です。

それでは、開会に当たりまして、京極副市長から一言ご挨拶申し上げます。

京極副市長、よろしくお願いいたします。

【京極副市長】副市長の京極でございます。

委員の皆様方におかれましては、本審議会の委員にお忙しい中就任をいただき、また本日ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

また、平素は本市行政並びに交通事業に対しまして格別のご高配を賜り、心から厚く御礼申し上げます。

本市では、活力ある大阪の実現に向けまして、府・市が一体となって関西圏の発展に欠かせない交通インフラの強化・充実、こういったことを図っていくということにしております。このうち都市内公共交通につきましては、引き続き鉄道を中心としながら、効果や需要を的確に見極めましてネットワークの充実を図っていく、あるいは利用しやすさの一層の向上に努める、こういった利便性をより高めていく必要があるというふうに考えております。

こういった鉄道ネットワークにつきましては、平成16年10月に出されました国の近畿地方交通審議会答申第8号を踏まえまして、その充実を図ることといたしておりますが、この答申につきましては目標年次がおおむね平成27年度ころとさ

れている、こういったことで、平成27年度には次期答申が出るのではないかと考えております。

一方で、本市の地下鉄事業につきましては、ご存じのように、平成27年4月の民営化に向けまして大阪市会におきましても議論していただいているところでございます。こういった中で、民営化に伴いまして、今現在のネットワーク形成に向けました計画を規定いたしております大阪市交通事業の設置等に関する条例、これが廃止されますことによって、未着手であります地下鉄8号線の延伸、7号線の延伸、あるいは敷津長吉線、5号線の延伸、こういうものの条例上の位置づけがなくなるといったことで、こういったことについての懸念が示されているところでございます。こういった状況を踏まえまして、大阪市交通事業の設置等に関する条例に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線整備のあり方につきまして大阪市としての考え方、これを明確にする必要があるということから、本日、本審議会に諮問させていただきたいというふうに考えております。

委員の皆様方におかれましては、それぞれの専門的見地からご審議をいただきまして、答申をまとめていただきたいというふうに考えております。ぜひともよろしく願いいたします。

簡単ではございますが、開会に当たっての私のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】 それでは、ここで資料の確認をさせていただきます。

お手元に、議事次第、配席図、出席者名簿、資料1から資料5、参考資料まで、おそろいでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議事次第に従いまして、会長の選出に移りたいと思います。

大阪市鉄道ネットワーク審議会規則第4条第1項の規定によりまして、本審議会の会長は委員の皆様による互選で決定していただくこととなっております。

委員の先生方、いかがさせていただきますでしょうか。

【秋山委員】 それでは、ご推薦申し上げたいのですけれども、都市交通の政策等につきまして大変深い見識をお持ちで、関連の各種の委員会でご活躍いただいております近畿大学名誉教授の齋藤先生にお願いしてはどうかというご提案でございます。いかがでしょうか。

【司会】 ただいま秋山委員より、齋藤委員のご推薦がありましたけれども、ご異議ご

ございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

ありがとうございます。

それでは、委員の皆様のご承認をいただきましたので、齋藤委員に会長をお願いしたいと存じます。

引き続きまして、大阪市長から、大阪市鉄道ネットワーク審議会に対しましての諮問書をお渡しいたします。

京極副市長、齋藤会長、よろしくお願い申し上げます。

【京極副市長】（朗読）

大阪市鉄道ネットワーク審議会会長 齋藤 峻彦 様

大阪市交通事業の設置等に関する条例に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方につきまして、貴審議会に諮問します。

大阪市長 橋下 徹

どうぞよろしくお願い申し上げます。

〔会長に諮問書を渡す〕

【司会】 それでは、途中でございますが、京極副市長は公務の都合上、ここで退席させていただきます。ご容赦いただきますようよろしくお願い申し上げます。

【京極副市長】 どうも申し訳ございません。どうぞよろしくお願い申し上げます。

〔京極副市長、退席〕

【司会】 なお、諮問の趣旨につきましては、議事の中で事務局より説明差し上げます。

また、事務局の紹介につきましては、お手元の出席者名簿及び配席図にて紹介させていただきます。

引き続きまして、大阪市鉄道ネットワーク審議会規則第4条第3項の規定に基づき、委員の中から会長職務代理者を会長が指名することとなっております。

齋藤会長、よろしくお願いいたします。

【齋藤会長】 会長を仰せつかりました齋藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

最初に、一言だけご挨拶を申し上げます。

先ほど京極副市長のご挨拶にもありましたように、4つの条例路線の整備事業

に關しまして、事業化の可能性、あるいはまた事業化にかかわる課題について検討するよう諮問を受けました。

私どもとしては、できるだけ正確で客観性の高い検討を行っていきたいと思います。委員の皆様の忌憚のないご意見、ご提言をいただきたく存じます。

また、本会議は、大阪市交通局の藤本局長初め重要なポストについておられる方々も多数出席されています。我々委員との意見交換、あるいは議論のやりとりを通じて、検討の中身のグレードアップを図っていきたく存じます。皆様のご協力をお願いして、簡単ながら挨拶とさせていただきます。

それでは、早速ですが、会長職務代理者の指名をいたします。大阪市鉄道ネットワーク審議会規則第4条第3項によりまして、あらかじめ会長の指名する委員の方に会長の職務の代理をお願いするということになっております。

私からご指名させていただきたいと思います。秋山委員を会長職務代理者に指名させていただきます。

秋山委員、どうぞよろしく願いいたします。

【秋山委員】はい。

【司会】それでは、議事に入ってまいります。

以後の進行につきましては、斎藤会長をお願いいたしたいと存じます。

斎藤会長、よろしく願いいたします。

【斎藤会長】それでは、次第に従って議事を進めてまいります。

事務局から説明を、お願いいたします。

【山本課長】それでは、大阪市交通局事業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の山本でございます。私から資料説明をさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、まずお手元の資料1をお願いいたします。

諮問の経緯と検討の方向性についてということで、先ほど京極副市長から渡していただきました諮問の理由につきまして書かせていただいております。これにつきましては読み上げさせていただきます。

大阪市では、鉄道ネットワークについて、平成16年10月に出された国の近畿地方交通審議会答申第8号を踏まえ、その充実を図ることとしています。

しかしながら、近年、少子高齢化の急速な進展、人口減少社会への突入など、

社会経済情勢が著しく変化しており、地下鉄など公共交通機関を取り巻く状況は厳しくなっています。また、答申第8号についても目標年次が概ね平成27年とされておりますことから、平成27年度中には国の次期答申が出されるものと推察されます。

地下鉄ネットワークを形成する路線としては、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」の計画路線に組み込んでいる9路線153kmのうち、第8号線（今里筋線の延伸）、第7号線（長堀鶴見緑地線）の延伸、敷津長吉線、第5号線（千日前線）の延伸が未着手となっております。

現在、大阪市では、平成27年4月の地下鉄事業の民営化の実現に向け、大阪市の会にて議論されているところですが、その中で『「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると、ここに位置づけられている地下鉄第8号線の延伸など、未着手の地下鉄計画路線の条例上の位置づけがなくなってしまう。』といった懸念が示されております。

これらの状況を踏まえ、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方について、大阪市としての考え方を明確にする必要があるため、貴審議会に諮問します。

諮問理由は以上の形になってございます。

この中で、大阪市交通事業の設置等に関する条例というものがございますが、それにつきましては、次のページの注1のところに抜粋版をつけさせていただいております。この条例第2条のところに、高速鉄道事業を設置するという規定がございまして、第3条第2項第1号のところで「高速鉄道事業 計画路線 9路線 153キロメートル」という規定がございます。この9路線153kmにつきましては、8路線129.9kmが既設でございまして、残りの約23kmが計画路線となっております。

それが右ページ、資料1-3、（注2）の絵の部分でございます。下のほうに、①地下鉄第8号線（今里筋線）の延伸（今里～湯里六丁目間）、②地下鉄第7号線（長堀鶴見緑地線）の延伸（鶴町～大正間）、③敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破間）、④地下鉄第5号線（千日前線）の延伸（南巽～弥刀方面）ということで、ピンク色の路線4つが未着手の地下鉄条例路線という形になってございます。

次のページをお願いいたします。審議会設置にかかる経緯でございますが、諮問理由の中にごございましたように、市会において現在、民営化に関するご議論がなされておりますが、その中でいろいろご意見が出てきております。大阪市といたしましては、交通局といたしましては、地下鉄事業民営化基本方針（素案）を平成24年12月に示して以降、基本方針（案）、基本方針（案）【補足資料】、民営化プラン（案）、議会から提起された課題に対する検討についてといった形で、いろいろご対応させていただいたところでございます。

そういった中で、本審議会について注3で、右ページになりますが、議会から提起された課題に対する検討についてということで、その中で、鉄道ネットワーク審議会の設置ということを明記させていただいたところでございます。そういった状況から、平成25年9月10日、本会議に「執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例案」を上程させていただき、9月26日に本会議において可決されまして、9月30日に条例が交付され、施行されたという形で、大阪市鉄道ネットワーク審議会が設置されたという経過になってございます。

この審議会におきまして、諮問に関する検討の方向性につきまして、次のページ、資料1-6のところに記載させていただいております。未着手の地下鉄条例路線につきましては、必要性の検討ではなく、財源の確保、コストの削減に加えまして、需要の喚起・創出の取り組みの3つの視点から、判断基準や行政と事業者の役割分担の明確化など、その事業化の方策について検討を行っていただくという形になってございます。よろしくをお願いいたします。

続きまして、資料2、大阪市の概況につきましてご説明させていただきます。

大阪市のまちづくりということで、まず大阪市基本計画、マスタープランでございますが、2006年に策定されておまして、2015年を目標年次とした計画で、10年間を展望した政策目標の計画になってございます。

まちづくりにつきましては、下に記載の通りのものでございまして、次のページ、資料2-2でございますが、その中で公共交通関係の記載についてはこのようになっておまして、大阪市の活力を高めるための施策として、都市内における移動利便性の向上ということを政策目標として記載がなされております。その中で、鉄道ネットワーク機能の向上ということで、近畿地方交通審議会答申第8号を踏まえた鉄道ネットワークの充実を図りますといったような形の記載がなさ

れております。

次に、資料２－３でございますが、グランドデザイン・大阪ということで、2050年を目標といたします大都市・大阪の将来像といったものを平成24年6月19日、府市統合本部会議に諮られまして、6月27日に大阪市の戦略会議において、今後の施策・事業の検討を進めていくことが確認されております。

めざすまちづくりにつきましては、下に記載の通りでございますが、次のページ、資料２－４でございますが、公共交通関係につきましては、鉄道ネットワークの充実といったことで、以下の４点につきまして記載がなされてございます。

続きまして、資料２－５、大阪市における鉄道整備ということで、国の答申等の経緯というものを記載させていただいております。

①につきましては概要ということで、この間、昭和33年に都市交通審議会答申第3号というものが示された後、昭和38年3月に第7号、昭和46年12月に第13号、その後、平成元年5月に運輸政策審議会答申第10号、平成16年10月に近畿地方交通審議会答申第8号というものが示されてございます。

その概略につきまして、次ページ、資料２－６に示しております。

答申第3号につきましては、地下鉄は都心部で格子状のネットワークを整備する、私鉄の都心部への延伸に対する許可といった形のもので、その次のページ、資料２－７のところにネットワーク図をつけさせていただいております。

その後、答申第3号の予測を上回る輸送需要の伸び、モータリゼーションの進展に伴い、路面交通事業が悪化してきたということで、昭和38年3月に答申第7号が出されておまして、第1号線（御堂筋線）の混雑対策として、並行路線の整備の必要性が述べられております。これにつきましては、資料２－８のところにネットワーク図をつけさせていただいております。

その後、周辺地域から大阪市への流入人口の増大といった、いわゆるドーナツ化といったことがございましたので、昭和46年12月に答申第13号が示されておまして、引き続き、1号線（御堂筋線）の混雑緩和が最重要課題に取り上げられますとともに、人口のドーナツ化に対応した新線の整備の必要性が示されてございます。資料２－９にネットワーク図をつけさせていただいております。

その後、平成元年5月に答申第10号が出されておりますが、その間、昭和57年2月に、大阪を中心とする鉄道網構想ということで、大阪府市で鉄道網構想を策

定いたしております。この中で、本検討対象の4路線の原型が構想路線として定められております。この構想につきましては、次期答申に鉄道網構想が反映されるようにということで出された、大阪府市でもって検討がなされたものでございまして、それにつきましては資料2-10のところに記載がございまして、

真ん中のところ、路線策定に際しての基本方針ということで、考え方の整理がなされてございまして、混雑緩和、あるいは閑空アクセスといったことも含めまして、この中で記載が出てきているということで、下の表2-2にございますように、未着手の地下鉄条例路線につきましても、その原型がここで位置づけられているということで、8号線の延伸につきましては太子橋今市～緑橋～湯里六、7号線の延伸につきましては鶴町～大正～長堀通～緑橋、敷津長吉線につきましては住之江公園～長居～湯里六～喜連瓜破、第5号線の延伸につきましては南巽～楽音寺方面という形になってございます。

戻りまして、資料2-6の続きでございしますが、それを受けまして、平成元年5月に運輸政策審議会答申第10号が示されております。これは、従来の混雑緩和のための新線整備に加えまして、大規模プロジェクトでありますとか、あるいは鉄道サービスの高度化への対応のための整備といったことがうたわれております。これにつきましては資料2-12のところでございます。この答申におきましては、資料2-13のようなネットワークが示されてございますが、その中で3区分に分類されて答申がなされております。Aランク、Bランク、Cランクという形で、Aランクにつきましては、目標年次は平成17年でございしますが、目標年次までに整備をすることが適当である路線、Bランクにつきましては目標年次までに整備に着手することが適当である路線、Cランクにつきましては今後整備について検討すべき路線という形で示されております。

資料2-14になりますが、未着手の地下鉄条例路線につきましては、8号線の延伸はCランクという形で示されてございまして、7号線の延伸はBランクという形になってございます。敷津長吉線につきましてもCランク、第5号線の延伸につきましてもCランクという形になってございます。

資料2-6に戻りまして、その後、答申第10号の目標年次に到達する事に伴いまして、交通体系の将来像について再検討を行うことで、平成16年10月に近畿地方交通審議会答申第8号が示されてございます。それにつきましては、資料2-

15から16でございまして、15にネットワーク図をつけさせていただいております。資料2-16のところで、未着手の地下鉄条例路線の関係の位置づけはどうなっているのかということに記載させていただいております。

地下鉄第8号線の延伸につきましては、答申が出されておりました、「中長期的に望まれるネットワークを構成する新たな路線」に盛り込まれております。大阪市都心周辺部において放射状路線と連絡し環状方向の流動に対応する路線という形になってございます。

第7号線の延伸につきましては、これも盛り込まれておりました、大阪湾ベイエリア開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、現在バス輸送に委ねている大正区全域の輸送環境改善に資する路線という形で位置づけられてございます。

なお、その前の答申第10号では位置づけられておりました敷津長吉線と第5号線につきましては、答申に盛り込まれてございません。

国の答申の経過につきましては、このような形になってございます。

次に、資料2-17でございしますが、参考ということで、公共交通戦略（案）というものを添付させていただいております。これにつきましては、大阪府が策定されまして、現在、11月7日から12月6日までということでパブリックコメントが実施されているものでございまして、その概要について掲載させていただいております。資料2-18になりますが、この公共交通戦略（案）の中で、中ほどになりますけれども、「地下鉄第8号線の延伸など未着手の大阪市条例路線については、大阪市において、外部の専門家による審議会を設置し」、この審議会になります、「市（地域）としての考え方を明確にしていくこととしており、その動向を見極める」という形でこの審議会での議論を見極めていくということで記載がなされてございます。

次に、（2）鉄道整備の経緯ということで、こういった国の答申の経過を踏まえまして、大阪都市圏における公共交通ネットワークの整備につきましては、明治36年に市電が開業して以来、市内を中心とする移動者の足を確保すべく、まちづくりと一体となって整備が進められてまいりましたが、現在は大阪市内都心部は地下鉄が格子状、周辺部は民鉄を含めまして放射状という形で広がってございます。その整備の経過につきましては、下に図面で記載させていただいております。

す。

1933年（昭和8年）に赤い路線、御堂筋線が開業いたしまして、飛びますが、1964年（昭和39年）、新幹線開業のときには御堂筋線が新大阪まで伸びておりまして、そのときには御堂筋線、中央線の大阪港方面、四つ橋線の大国町から南側といったところは地下鉄が開業している部分でございます。そして、1970年（昭和45年）、大阪万博開催の年には、都心部の格子状ネットワークがほぼ完成しているといった状況になってございます。そして、1990年（平成2年）、鶴見緑地で開催された花博のときでございますが、このときに鶴見緑地線が開業する等、民鉄と民鉄の間の地域にも地下鉄を整備するなど、ネットワークの形成を進めてきたところでございます。

次のページ、2013年（平成25年）現在でございますが、こういった形のネットワークが形成されているということで、最近10年間では地下鉄8号線（今里筋線）井高野～今里間でありますとか、阪神なんば線、中之島線、おおさか東線の南区間といったところが開業しているといった状況でございます。第3セクターを活用した整備も進められてきているといった状況でございます。阪神なんば線の開業によりまして、民鉄の主要路線が全て御堂筋線に接続するといった特徴的なネットワークが形成されているといったところでございます。

続きまして、資料2-21、整備の効果でございますが、こういった形でネットワーク整備を進めてきた結果といたしまして、JR大阪環状線内及び臨海部における鉄道分担率が非常に高いといったことが、下に図面が3つございますけれども、上段左側のところに、これは郵便番号ゾーンになりますが、そのゾーンにおきましての鉄道分担率ということで、赤いところが分担率が高いということで、若干見にくくて申し訳ございませんが、環状線の内側あるいはその周辺のところでは鉄道分担率が高い、あるいは、臨海部のコスモスクエア地区とか大阪港といったところで鉄道分担率が高いといった形になってございます。

上段右側がバスの分担率でございます。大正区とか、そのあたりでバスの分担率が高いということで、下段につきましては自動車の分担率ということで、大阪市周辺部あるいは臨海部のところで自動車の分担率が高いという状況になってございます。

次のページ、資料2-22でございますが、混雑率の低下ということで、こうい

った鉄道整備の結果、最も混雑する区間でございます御堂筋線の梅田～淀屋橋間
が、これは平成23年版の都市交通年報ですので、平成21年の実績になってござい
ますが、144%ということで、答申第10号で目標とされておりました150%は下回
っている状況でございます。その後につきましても、140%前後で推移をしてき
てございます。それと、資料2-23でございますが、混雑率の低下ということ
を、大阪の代表的な混雑区間、20区間を集計対象として、国土交通省のほうで出
されております数字でございますが、混雑率を経年で見えていきますと、平成10年
までは輸送力増強により大きく混雑率が、緑の線でございますけれども、輸送力
の赤い線の増強に伴い減少してきておりまして、近年は輸送力に大きな変化はご
ざいませませんが、輸送人員の減少に伴いまして混雑率も緩やかに減少してきてい
るといった状況でございます。

次に、鉄道利用者数の伸び悩みでございますけれども、大阪市あるいは京阪神
都市圏の鉄道利用者数の推移といったところを上2つの図に示しておりまして、
この中で、私鉄、JR、地下鉄といったところで、ほぼ横ばいで推移している
といった位置づけでございます。一番下につきましては、大阪市の鉄道利用者数と
鉄道延長の推移ということで、延長につきましては、先ほどご説明させていただ
いた通り整備を進めてきておりますが、輸送人員につきましては減少傾向にある
といったような状況でございます。

次に、(4)残された課題ということで、鉄道利用不便地域の存在という形で
まとめさせていただいております。大阪市内地下鉄を初めとする鉄道の駅勢圏を
500mと1kmという形で表現をさせていただいております。そういった形で円を
描いていきますと、大阪市内約5カ所のところで大きな空白があるということ
で、臨海部の場所につきましては人口の少ない地域でございますが、大正区のあ
たり、あるいは生野区のあたり、この辺が地下鉄の今未着手の条例路線にかかる
部分でございます。それともう1つが、都島区のところでございまして、これに
つきましては今現在おおさか東線の北区間の整備が進められておりまして、駅が
できますと駅勢圏に入ってくるということで、開業すれば解消されるエリアにな
るということでございます。

次に、資料2-26でございますが、鉄道端末のアクセス時間ということで、鉄
道の端末交通ということで、徒歩とか自転車とかバスといったところで、鉄道駅

までの所要時間が15分以上かかるところが赤く塗られてございます。それでいきますと、やはり都島区、大正区、生野区、あるいは東住吉区南部のほう、それと臨海部、此花区のほう、あるいは淀川区の十三付近といったところがそういったエリアになってございますが、これにつきましては、バスで長距離で移動されているといったところ、例えば都島区、あるいは淀川区の十三付近、あるいは此花区といったところは、大阪駅までバスで行かれているという部分もかなりございますので、赤色になっている部分でございます。

次に、資料2-27でございます。これは、梅田・なんば・天王寺、いわゆる大阪の主要3ターミナルからどれぐらいの時間で、主要ターミナルにどれぐらいの時間でアクセスできるのかといったものでございます。鉄道駅、その3拠点から移動して15分以内で行けるとところが赤い色で、20分以内で行けるとところがやや薄い赤色、30分以内で行けるとところがオレンジ色、60分の圏域が黄色という形になってございます。それでいきますと、梅田から5km、10kmという円になってございます。梅田・なんば・天王寺、それぞれ見ていったときに、やはり生野区、大正区、あるいは大阪南部のところで黄色い部分が入ってきているという形でございます。

次に、鉄道利用に影響する背景ということで、表2-6に示すような形で、分析項目を抽出して、ここ以降、分析結果を示させていただいております。

まず、資料2-29でございますが、交通行動の変化ということで、大阪市における年齢階層別の外出率の推移というものを示させていただいております。これを見ますと、平成2年から22年にかけて、20歳から44歳ぐらいの若い世代で外出率が減少傾向にございまして、60歳以上の高齢層で外出率の増加が見られるといった状況になってございます。

次に、大阪市の全目的における代表交通手段構成比の推移ということで、平成2年から22年にかけて、自転車の利用が6%程度増加してございます。鉄道につきましても3%程度増加しておりますが、数字で見ただけですと、これはトータルを100%ということでグラフをつくらせていただいておりますが、一番右側の合計欄のところで見ますと、平成12年1,653万トリップから平成22年1,389万トリップということで、トリップ数が大きく減少してきてございます。そういったことから、鉄道の分担率につきましては平成22年は12年よりも増

えておりますが、鉄道利用者につきましては、5,345から4,977ということで減少傾向が出ているということでございます。

次に、資料2-30でございますが、経済活動の変化ということで、小売業年間販売額の推移、あるいは商店数の推移というのを示させていただいております。これにつきましては減少傾向にあるということで、その下には区別の増減を示させていただいております。西区、港区、西成区におきまして若干増加が出ておりますが、その他の大阪市内につきましては減少という形になってございます。

次のページ、資料2-31でございます。製造業の事業所数の推移ということで、赤い線が大阪市内で、減少傾向にございまして、全国の減少傾向と同じような傾向を示しているという形でございます。

次に、市内総生産の推移ということで、大阪市が赤い線になりますが、平成8年を100としたときに、2009年平成21年は86ということで、減少傾向にあるということでございます。

次に、資料2-32、居住の変化ということで、常住人口の推移を見させていただいております。これは昭和60年以降横ばいでございますが、黄色い線、高齢化率につきましては大幅に増えてきているといった状況でございます。区別の常住人口の統計を見ますと、都心回帰の影響ということがございますが、中央区、西区、浪速区あたりが赤い色になってございまして、増加傾向が強くなってございます。大阪市の周辺区におきまして減少傾向が出ているということでございます。

次に、資料2-33、人口分布の状況ということで、年齢別、男女別の人口の分布を示しております。点線が平成12年、実線が平成22年という形でございます。男女とも、その山が右に、高齢のほうにずれていっているということで、高齢化が進んでいるといった状況になってございます。

次に、下に区別で、15歳から64歳の生産年齢人口、65歳以上の高齢人口の増減につきましてお示しさせていただいております。生産年齢人口につきましては、都心部、中央区、西区あたりが増加しております。周辺区については一律に減少しているというような状況でございます。高齢人口につきましては、大阪市周辺の衛星市のほうで大きく増加しているということでございます。

次に、資料2-34、空家率ということでございまして、大阪市平均が16.7%と

いうことで、赤い線で描いておりますが、それを上回って一番空家率が高いのは生野区21%ということで8号線延伸部分の沿線、あるいは住吉区、東住吉区といった敷津長吉線の沿線のところが、空家率が高いという状況になってございます。

次に、資料2-35、就業の変化ということで、就業人口の推移を示しております。就業人口そのものが減少傾向にございまして、就業率はほぼ横ばいといった形になってございます。就業人口の増減につきましても、都心部のほうで増加傾向にはございますが、周辺部は減少といった形になってございます。

次に、従業の変化、従業人口の推移というものを見させていただいております。従業人口といいますのは、働きに来ている人ということになります。就業人口は常住人口の内訳になりますけれども、従業人口については働きに来ておられる方ということになりますので、この従業人口につきましても、大阪市は減少傾向にございまして、区別に見ましても、此花区は若干増加傾向にございますが、一律に減少傾向にあるといった状況でございます。資料2-37につきましても、これらをまとめて整理したものでございます。

続きまして、資料3のご説明をさせていただきます。大阪市交通局の地下鉄事業についてということでございますが、まず、地下鉄事業の現状ということで、事業の変遷等についてご説明させていただきます。

これらにつきましては、地下鉄事業民営化基本プラン（案）の中から抜粋して示させていただいております。乗車人員につきましては、平成2年をピークに減少を続けておりまして、ピーク時281万人であったものに対しまして、平成23年度決算では228万人となっておりまして、19%減少してございます。一方で、延長につきましては現在、ニュートラムを含めまして137.8kmということで、順次増加してきたという経過になってございます。

次のページは、これまでの収支の変遷ということで、上のグラフでございまして、地下鉄事業の職員数につきましては、平成5年に7,775名であったものが平成23年に5,672名まで削減をいたしてございまして、こういった職員数の削減とともに、高金利の企業債の繰上償還といったことから、収支は改善してきてございまして、下の表にございまして、緑の線が単年度になってございまして、当年度損益といたしましては、平成15年に黒字転換をいたしまして、その後黒字を

続けているということで、累積剰余金及び欠損金ということで、平成22年に累積欠損金の解消、黒字転換という形になってございます。

乗車人員の推移ということでございますが、先ほどもご説明しましたが、平成2年をピークに減少してございまして、平成23年以降、今後の乗車人員の推移につきましては、昨年、8号線（今里筋線）の既設区間の事後評価を実施してございまして、そのときに需要予測を実施いたしております。その中で、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計をもとにした需要予測に基づいて推定いたしました数字を青い線で記載させていただいております。一方、過去のここ10年間の地下鉄の乗車人員は減少傾向ということで、感度分析で見ますと毎年1%の減少ということになってございますことから、そういった傾向で今後も減少していくという方向で見ますと、緑の線になってくるということでございます。

次に、一般会計の財政負担ということで、地下鉄事業につきましては、平成23年度には一般会計から繰り入れられるべき補助金の減額を行うなど、一般会計等への貢献として50億円の繰入金金の削減を実施しておりますが、一般会計から104億円の補助金・出資金を繰り入れてございます。しかしながら、一般会計の扶助費、公債費の負担の増加等により市の財政の硬直化が進む中、現行スキームは維持できない恐れがあるといった形になってございます。

次のページに、大阪市一般会計の収入・支出と市税の伸びの推移を示させていただいております。上段左側が市税収入の推移で、平成8年をピークにその後減少し、横ばいの状況になっているということでございます。また支出の推移につきましても、横ばいで抑えられているという中で、いわゆる義務的経費、固定費の部分が高い伸びを示しているということで、下段のところを見ていただきますと、市税収入、赤い点線の部分につきましては、平成8年を100としますと平成25年度予算で80という形で減少してきておりますが、例えば扶助費でいきますと228まで伸びているといったこと、あるいは人件費などは抑えられてございますが、投資的経費につきましては34.9ということで抑えられているといった状況が見てとれるかと思えます。

次に、（3）他事業者との比較ということで、交通局の事業規模はどの程度のものなのかということをご理解いただくための資料でございます。グラフが4つございます。右下でございますが、営業キロということで、キロ数を入れさせて

いただいております。交通局の地下鉄につきましては、南海、阪急とほぼ同程度の延長を持っているということでございます。右上段になりますけれども、車両走行キロということで、これは交通局を100とした指数表示になってございまして、延長の長い近鉄、あるいは阪急といったところが車両走行キロが多いといったことになってございます。輸送人員につきましては、交通局が一番多いということで、交通局を100とした場合、こういう形になってございます。また、営業収益につきましても、近鉄と肩を並べるような営業収益を得ているといった形になってございます。

次に、資料3-6、(4)路線別経常収支・輸送状況ということでございますが、地下鉄の路線別の収支ということでございまして、上段左側が収益で、1号線(御堂筋線)、2号線(谷町線)、3号線(四つ橋線)、4号線(中央線)、5号線(千日前線)、6号線(堺筋線)、7号線(長堀鶴見緑地線)、8号線(今里筋線)ということで、申し訳ありません、愛称のところの記載が抜けておりますが、そういった形で、御堂筋線が突出して高いというような状況になってございます。右側が費用の部分になってございます。それを合わせた収支ということで、中段のところの図にございます。

それぞれの路線の輸送人員といったところを下段の図に示させていただいております。御堂筋線が半分近くを占めているといった状況でございます。

次に、資料3-7、交通局の民営化ということで、この間の民営化の取り組みについて記載させていただいております。それを2ページにわたり記載させていただいております。基本的には平成27年度、新会社営業開始ということにしてございまして、資料3-8の一番最後のところに、そういった民営化の議論の中で、大阪市鉄道ネットワーク審議会の設置にかかる条例案を上程、可決といった形で、本審議会が設置されたといった経緯になってございます。

次に、資料3-9でございしますが、今里筋線(井高野～今里間)の事後評価ということでございます。これにつきましては、昨年、国土交通省の指導に基づきまして、平成18年12月に開業いたしました今里筋線(井高野～今里間)11.9kmの事後評価を実施いたしております。

次のページをめくっていただきまして、資料3-10でございします。当初この今里筋線につきましては、1日当たり164,000人のお客さまに乘っていただけるだ

ろうと予測いたしておりましたが、実績といたしまして、下段のグラフになりますが、開業当初は37,000人で、開業から5年を経過して59,000人でございます。平成22年には57,000人といったような状況で、ほぼ3分の1程度の状況になってございます。

その原因を分析しましたものが、資料3-11の上段になりますが、沿線人口が当初の見込みよりも少なかったといったこと、あるいは、一人当たりの移動回数が減っているといったこと、あるいは、自転車利用が増加してきているといったこと。この今里筋線につきましては、東西方向、あるいは南北方向の各路線と乗りかえて利用していただくことが主な利用になってございますので、そのあたり、自転車にとってかわられているのではないかとこのところでございます。それと、駅勢圏が当初よりもやはり狭かったといったようなことで、ほかにもいろいろございますが、こういった主な理由により、乖離が生じてきているということでございます。

こういった実績を踏まえて、改めて需要予測を行いました結果、次の3-12ページ、将来輸送人員の見通しということで、現状から今後について、社会保障・人口問題研究所の将来推計等を踏まえますと、大きくは伸びないで、逆に将来人口の減少に合わせて減っていくであろうというような形の推計になってございます。

こういった需要予測を踏まえまして、整備効果といたしまして、費用便益分析を行いました結果でございます。この費用便益分析と申しますのは、ここに示しておりますような効果を貨幣換算して、資料3-13ページにございますように、費用と便益を比較して、1を超えるかどうかといったところを出しているものでございます。その計算をやりました結果、30年間で1.14、50年間で1.24ということで、評価基準であります1は超えているという結果になってございます。

その他の効果といたしましては、次のページ、3-14からお示ししております、乗り継ぎ利便性の向上でありますとか、あるいは沿線地域の活性化にも寄与できるのではないかと、アクセス性の向上が図られているといったこと、あるいは資料3-16ページにおきましては、鉄道駅の500m駅勢圏を描いてみますと、東淀川区、あるいは旭区のところで新たな駅勢圏をカバーできるようになったというところ、あるいは資料3-17でございますが、沿線人口の増加ということで、

既設の今里筋線の沿線4区につきましては、上段のグラフでございますが、大阪市都心周辺の区につきましては緑色のグラフの部分、平成12年から17年、減少傾向でございます。沿線4区につきましても減少傾向でございます。ただ、平成17年から22年、今里筋線が開業してからは、沿線4区以外の周辺区は減少傾向ですが、沿線4区につきましては、若干ですが増加に向かっているといったような形になってございます。さらに、その沿線区の中で駅勢圏、駅から500m圏内の人口に着目をいたしますと、増加傾向になっておりまして、500mから外れたエリアについては減少傾向というよう形になってございます。次のページで、駅から500m圏内のマンションの建設状況ということで見てみますと、やはり沿線で赤色の部分が着工が多いということになりますけれども、比較的駅勢圏内でマンション着工は進んでいるといったところが見てとれるかと思えます。

次に、資料3-19でございます。採算性分析ということで、今里筋線につきましては平成23年度決算において営業係数は320、経常損益は82億円の赤字となっております。今後とも輸送人員の大幅な増加は期待できないという需要予測の結果を踏まえますと、中長期的にも経常赤字が続くものと考えられます。

こういった結果が出てきておりまして、その下に、地下鉄第8号線（井高野～今里間）事後評価有識者会議における有識者からの主なご意見ということで掲げさせていただいております。

1つ目が、地下鉄・ニュートラム全線での収支、いわゆるプール制を前提いたしますと、今里筋線はこれからも維持可能であるという結論で、これは現状の地下鉄全体の収支が黒字であるといったことから、維持可能であるという結論になってくると思いますが、将来的にも利用者の大幅な増加が見込めないことから、今里筋線単独では直接的な費用も運賃収入で賄えなくなっているということ、そういう可能性に対する方向性も検討しておく必要があるというご指摘がございます。

それに関連しまして、3つ目の点になりますが、沿線の活性化など都市政策上の期待を背負った路線の運営に関しましては、事業者の内部補助に頼るのではなく、行政と事業者が役割分担してこれを支える方法を講じるべきというご意見が出されております。

2つ目、真ん中になりますが、現在は、採算性や効率性を重視して路線計画の

優先順位を決めているが、沿線都市開発の促進や沿線住民のモビリティ改善を支えるような性格の路線に関しては、公的負担の拡充を前提にした路線計画の事業化ができる仕組みづくりを進めるべきといったご意見も出されてございます。

資料3につきましては以上でございます。

続きまして、資料4でございますが、未着手の地下鉄条例路線についてということでご説明をさせていただきます。

これにつきましては、1から4にお示ししますように、8号線の延伸、7号線の延伸、敷津長吉線、5号線の延伸という形でございます。主に8号線の延伸につきまして説明をさせていただきます。

8号線（今里筋線）の延伸ですが、資料4-1でございます。路線図がございまして、下に諸元を書かせていただいております。今里から湯里六丁目間、延長が、建設延長、営業延長6.7km、車両につきましては、現状の今里筋線と同じ形式になりますので、リニアモーター駆動式の中量規模地下鉄で、4両編成ワンマン運転という形になります。運転間隔につきましても、現状の既設区間と同程度を想定ということで、朝ラッシュ4分～5分、夕ラッシュ5分、昼間10分、工法につきましては全線地下式、車庫につきましては既存の鶴見北車庫を利用するという形になってございます。

経緯につきましては、昭和57年の鉄道網構想において構想路線として示されまして、その下にございますが、平成元年5月に国の答申における位置づけということでございますが、答申第10号においてCランクに答申され、その後、大阪市交通事業の設置等に関する条例に位置づけた、こういう形になってございます。

その後、平成8年12月に井高野から湯里六丁目間が次期整備路線として市会です承され、平成10年8月に井高野～今里間が国の概算要求に盛り込まれて、その後着工、開業したという形になってございます。平成17年8月に、今里～湯里六丁目間、未着手の部分につきましても国の概算要求に盛り込まれたところがございますが、当時の市長、関市長のときに、市の財政状況が厳しいなどということから平成17年11月に補助採択の取り下げといった形になってございます。その後、平成22年に市会において、全会一致で8号線（今里～湯里六丁目間）の早期整備を求める決議が可決されてございます。

国の答申における位置づけとしましては、答申第10号ではCランク、大阪市東

部地域の市街地再開発の状況、当該再開発に伴う新規事業の規模、都市新バスシステム及び環状方向の他路線による対応等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討という形になってございます。平成16年10月の答申第8号におきましては、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線ということで、大阪市都心周辺部において放射状路線と連絡し、環状方向の流動に対応する路線という形になってございます。また、この間、市会での主な議論ということで、新たな提案に関することにつきましては、先般の市会でもございましたが、湯里六丁目で止めるのではなく、長居まで伸ばして御堂筋線に接続するべきという提案がございまして。また、生野区南部の木造密集市街地の問題は鉄道整備と一体で考えるべきである。あるいは、国の答申選定の際に都市再生の視点も入れるよう要望すべきである。以前、とりあえず杭全まで検討してもらえないかといった話をしたが、大阪市がやっている以上は、途中で切るといったことはその位置ではできないという回答だったが、民営化して、民間のほうがそのあたりは柔軟に考えられるのではないかとといったご意見もあります。延伸し、そこに都市開発を組み込むのが大事ではないかとといったご意見、まちづくりも含めて主体的に取り組んでいく必要もあるといったご意見、地下鉄整備はまちにとって大事なインフラ整備であり、税金でやるべきといったようなご意見が出されております。

沿線の状況としましては、以下に示しております、道路幅員としましては今里から途中の杭全付近までは30m、片側3車線の道路で、そこから南の湯里六丁目までは片側2車線の25mという形になってございまして、沿線の4区合計の人口につきましてはこういった状況になってございます。また、沿線から500mにかかる町丁の合計の人口につきましてはこういう形になってございまして、人口密度が15,800人/km² ということで、かなり高い人口密度になってございます。

沿線区の概況ということで、次のページ、資料4-3に示させていただいております。常住人口の推移ということで、左半分が実績、右半分が国立社会保障・人口問題研究所の推計という形になってございまして、人口は、将来も含めて、沿線区においては減少傾向といった形で、高齢化率はさらに上がっていくといったことが見られます。

次に、資料4-4、人口分布ということで、人口のピラミッドは高齢化のほうに移動しているといった形になってございます。資料4-5、就業人口についま

しても減少傾向にございまして、資料4-6、従業員人口につきましても減少傾向といったこととございます。あるいは資料4-7、小売業販売額の推移につきましても減少傾向にございまして、沿線の状況というのは以前よりも厳しくなっております。

それと、資料4-8から4-9につきましては、沿線の概況ということで、都市計画図（用途地域図）をつけさせていただいております。資料4-8のほうは北側の区間、資料4-9のほうは南側の区間になってございます。北側のほうは住居系あるいは準工業地域、南側につきましては主に住居系の地域になってございます。

次のページは都市施設ということで、都市計画道路、都市計画公園といったものを示させていただいております。

次に、資料4-12からにつきましては、土地利用現況ということで、右肩のほうにございますように、沿線を幹線道路で大きく4つに分けてお示しさせていただいております。こういった状況で、戸建て住宅の多いエリアで、円グラフの黄色い部分になります。この地域につきましては、非常に住宅が密集しているというところが見てとれるかと思っております。こういったものが資料4-15まで続いております。

次に、資料4-16、密集市街地の状況ということで、特に優先的な取り組みが必要な密集市街地ということで、青い色で示させていただいております。8号線の沿線の西側、環状線の外縁部にそういったエリアが多いという状況とございまして、防災性向上の重点地区につきましてもこういった形で広がっております。

次に、資料4-17、生野区南部地区の整備事業ということで、密集市街地を対象にした事業に取り組んでいる幾つかの事例を挙げさせていただいております。

次に、資料4-18、主要施設等の立地状況ということで、今里筋線の沿線につきましましては、まず今里付近におきましてはコリアタウンといったものが立地しておりまして、遠方からのご利用も見込まれるような状況となっております。また、交通局中川公舎の跡地ということで、5,300m²の処分予定地がございまして。また中ほどで、杭全付近におきましては、JRの東部市場前でございまして。

て、東部市場が位置しておるといようなこととございます。また、南部のエリアにつきましては、小規模ではございますが、大学が複数立地しているといったような状況でございます。

次に、資料4-19でございますが、沿線の交通状況ということで、沿線のエリア毎の手段、あるいは目的構成といったこととございまして、このエリアにつきましては、上段のグラフでございますが、二輪の利用が非常に高いというエリアになってございます。また、鉄道につきましては、トリップ目的を見てみますと、こういった状況になってございます。下段につきましては、手段別の目的構成になってございます。

次のページからは、各エリアから鉄道駅にどういった形で移動しているかということをお示しさせていただいております、さらに最終的に、いろんな手段でのご利用でどこに行っておられるのかというのを示してございます。それでいきますと、資料4-20につきましては、沿線の今里、地下鉄の今里であるとか、そういったところへのアクセスが多いという状況、地域②につきましては比較的天王寺方面へのアクセスが多いということ、地域③につきましても、天王寺方面へのアクセスが多いといったところが見てとれるかと思えます。

次に、資料4-24でございますが、延伸区間のバス系統ということで、延伸区間におきますバスのネットワーク図（平成22年時点）を右の資料4-25に示させていただいております。

このネットワークにおきます8号線と並行する部分の運行本数が、上段の資料4-24のグラフでございまして、こういった形で全部で583本でございます。その輸送人員が8,495人という形になってございます。それにつきまして、経年で推移を見ますと、下段にありますように、平成4年に16,389人であったものが、平成10年に14,271人、平成22年に8,495人ということで、ほぼ半分程度に減ってきております。また、運行本数につきましても、948本だったものが、910本、583本といった形で、減少してきているといったこととございます。

資料4-26につきましては、沿線の特徴と今後の課題ということで、密集市街地が存在しており、生野区南部地区の整備事業が進められているといったこと、あるいはJR関西本線の東部市場前との接続ができるといったこと、あるいは、谷町線の駒川中野と交差はいたしますが、駅からは遠いということで、今の接続

は難しいといった状況になっていること、それと、敷津長吉線との接続は長居でできますが、敷津長吉線がまだ計画でございますので、この接続がいつになるのかわからないといった状況になってございます。

次に、7号線の延伸でございますが、時間の都合もございまして、このあたりにつきましては説明を割愛させていただきたいと思っております。概要だけでいきますと、7号線につきましては、建設延長5.3km、営業延長5.5kmという形になってございます。それが資料4-27でございます。

次に、資料4-45は敷津長吉線でございます。建設延長6.9kmという形になってございまして、8号線と同様のリニア方式、これは新しい路線になりますので、リニア方式を想定させていただいてございます。

次に、資料4-71になりますが、5号線の延伸ということで、これについては千日前線の延伸になりますことから、普通地下鉄になりまして、建設延長4.2kmという形になってございます。これにつきましては、導入区間となる道路が今はないといった状況もございます。

申し訳ありません、資料の説明を端折りましたが、こういった状況になってございます。

資料5でございますが、今後の検討ということで、地下鉄8号線の延伸を初めとする未着手の地下鉄条例路線の事業化の方策についての検討におきましては、需要予測とそれに基づく費用対効果、収支採算性の検証が必要となってございます。また、議会からは、市民目線による検討も必要ではないかというご意見をいただいていることから、アンケート調査を実施する予定でございます。

需要予測につきましては、図2-1のところに示しておりますように、基本的には近畿地方交通審議会答申第8号の需要予測モデルを用いまして、現在国のほうでも第8号答申のフォローアップ調査がなされておりますことから、その中での見直しも実施されると思っておりますので、そういったことも踏まえまして、また、8号線の事後評価の結果といったことも踏まえまして、本検討での需要予測モデルを構築していきたいと思っております。

次のページでございますが、需要予測モデルでございますが、一般的な需要予測手法の四段階推定法でございまして、人口をもとに、パーソントリップ調査等の指標を用いまして、発生集中交通量、分布交通量、交通手段別交通量、それに

ネットワーク条件を適用しまして、鉄道路線別の交通量を推計していくといった形になります。

次に、予測年度の設定でございますが、平成22年にパーソントリップ調査や国勢調査といった統計調査が実施されておりますので、平成22年をもちまして現況再現を実施させていただきます。その上で、将来予測時点につきましては、検討・設計・建設といった新線整備には約10年程度かかるといったことから、仮に平成37年を開業時点と仮定し、その後の需要定着にかかる期間を考慮して、平成42年を将来予測の時点とさせていただきます。

その定着にかかる期間としましては、下の記載でございますように、国の調査におきましても、5年程度が定着にはかかるのではないかといたことがモデル式として示されております。それと、8号線の先ほどの事後評価におきましても定着に5年程度はかかっているといったことから、当初5年間は定着にかかるということで、需要を逡減して見ていくといった形を考えてございます。将来的には、資料5-5ページの下段でございますように、人口の減少に合わせて需要も減っていくというような形で見させていただくことになるというふうに考えてございます。

資料5-6、予測対象圏域はこういうふうな形で、国の答申と同じような圏域を考えてございます。

将来人口の設定につきましては、常住、就業、従業といったことと、通学されている就学、従学といったところを設定してございまして、基本的には国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を用いて、資料5-8にあるような形の方法で推計をしていくといったことを考えてございます。

常住人口は、国立社会保障・人口問題研究所の人口につきましては、資料5-9に示すように、大阪市、大阪府とも将来減少していくといった形で推計がなされてございます。これを活用して予測をしていきたいというふうに考えてございます。

その後、資料5-11から資料5-14までは、それを用いて設定したそれぞれの、就業、従業、就学、従学といったところの人口になってございます。

その上で、開発計画の考慮ということで、開発計画を見込んでいきますが、それにつきましては府県別でコントロールトータルをして、開発があるから人口が

増えるということではなく、大阪府全体で開発計画も含めまして、国立社会保障・人口問題研究所の人口で押さえていくといったことを考えてございます。

あと、8号線の事後評価の反映ということで、沿線500mの駅勢圏につきましては、人口がやはり増えているということでございますので、それにつきまして資料5-17のところでお示ししまして、資料5-18のところを考え方を書いておりますが、2.27%ほど、沿線では増加するという形のものを反映していきたいと考えてございます。

将来ネットワークにつきましては、こういった形で、今現在建設が進められております資料5-19になりますが、おおさか東線の事業中区间などを含めて予測を行うという形にさせていただきたいというふうに考えてございます。

ネットワーク条件は、資料4-20に各路線、先ほど8号線についてはご説明しましたが、そういう形でお示しをさせていただくというふうに考えてございます。

運賃につきましては、民営化基本プランの料金値下げを考慮した形で運賃設定をさせていただきたいと考えてございます。

費用便益分析につきましては、これは国のプロジェクトマニュアルというものがございまして、それに基づいて算出をしていきたいというふうに考えてございます。非常に細かい説明になりますので、このあたりは割愛させていただきます。

収支採算性につきましては、5-23にございますように、事業主体、適用する補助制度などの前提条件を設定する必要があります。大阪市の地下鉄事業は現在、議会において民営化に向けた議論がなされているところでございますことから、収支採算性分析においては、事業主体が公営の場合と民営の場合、両方の検討を行う必要があるというふうに考えてございまして、そういった形での収支採算性を検討していきたいと思っております。

なお、近年の鉄道整備事業ということで、下に参考につけさせていただいておりますが、阪神なんば線、京阪中之島線につきましては、国の補助制度でいいますと3セク補助制度が適用されてございます。成田高速鉄道につきましては空港アクセスの補助制度が適用されてございまして、相模鉄道・JR直通線及び相鉄・東急直通線、横浜のほうの事業でございまして、都市鉄道利便増進事業費補

助というものが活用されてございます。そのあたりの補助の概要につきまして、資料5-24、資料5-25といったところでお示しをさせていただいてございます。

公営の場合ということで言いますと、資料5-24、地下鉄補助につきまして、結果としまして国の負担、地方自治体の負担、交通局の負担というものが、表の一番下のところにありますように、国が22%、地方自治体が45%、事業者が33%といったような形になってくるだろうと考えられます。

それと、民営化の場合でしたら、いわゆる3セク補助、阪神なんば線や京阪中之島線が受けた補助ということでいきますと、一番下にございますように、国が22%、地方自治体が35%、第3セクターが31%というような形になってくるだろうと考えてございます。

それと、都市利便増進事業による補助制度ということで言いますと、国3分の1、地方3分の1、事業者が3分の1の借入というような形で、補助が適用されます。ただ、これにつきましては、下の注釈にございますように、既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設や追越線の整備につきまして適用がなされるといった形のものでございます。

資料5-26、市民・利用者アンケートということでございますが、これにつきましては今現在検討中でございます。議会から、市民目線による検討も必要ではないかというご意見をいただいておりますことから、アンケート調査により市民・利用者のご意見を収集することといたしております。アンケートの内容といたしましては、この審議会におきましてご意見を頂戴いたしまして、決定していきたいというふうに考えてございます。

最後に、今後の進め方でございますが、資料5-27ページにございますように、今年度におきましては主に8号線の延伸を主として審議していただきたいと考えてございます。今日を含めましておおむね3回の審議会、それと現地調査につきましては、斎藤委員から事前に、やはり現地を見ておくべきだというご意見をいただいておりますので、12月中に現地調査を実施したいと思っております。3回の審議会を経まして、2月下旬ごろに中間とりまとめをお願いしたいと考えてございます。

次年度につきましては、残りの3路線を主としてご審議いただきまして、3回

程度開催の後、8月ごろ、夏ごろに答申をいただきたいというふうに考えてございます。

そういった意味で、今回8号線のご説明を中心にさせていただきまして、残りの路線については割愛させていただきましたが、それにつきましてはまた来年度ご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

長くなりましたが、以上でございます。

【斎藤会長】 どうもご苦労さまでした。

資料4の8号線以外の説明に関しては、また個別の路線検討の際にお願いいたします。

ここからは委員の皆様には忌憚のないご意見をいただきたいと思いますが、今日は第1回目でございますので、私から少したたき台となる発言をお許しいただきたいと思っております。これに対してもご意見をいただきたいと思っております。

一番最初に、少し僭越ですが、私の個人の立場について、若干のお断りをしておく必要があります。先ほど近畿地方交通審議会答申第8号の策定に関する説明がございましたが、その審議会の委員として総合交通部会長という名のもとで、鉄道施設の改良及び新規路線の整備の部分を中心に私は議論のまとめ役を仰せつかりました。その結果、大阪市の今回の条例路線の中で、8号線6.7km、今里～湯里六丁目間、それから7号線、鶴見緑地線ですが、大正～鶴町間5.5kmを答申路線にしたという経緯がございます。逆にいいますと、敷津長吉線、5号線（千日前線）の延伸という2つの条例路線に関しては、答申路線としなかったという点について責任を負う立場にあります。今後の議論の中で、私の発言については、このことによる制約が少し働くかもしれませんので、ご理解をお願いしたいと思います。この点に関しまして、秋山委員、加賀委員にはいかなる制約もございませんので、忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

さて、4つの条例路線の事業化の可能性について検討するというこの審議会の課題ですが、今の資料5の説明にもございましたように、需要分析、それから費用便益分析、それから、補助制度を前提とした収支採算性の検討をベースに感度分析を加えながら算出されたデータを踏まえて、事業化のための各種の対策、あるいはそれをめぐっての課題について検討を加えていくというのが、この審議会の一番中心的な課題になるというふうに思います。

しかしながら、検討に当たっては、そのための前提条件を設定しなければなりません。まず公営か民営かという点が資料で示されましたが、事業の経営形態の違いによる比較を行わなければいけないというのが1つです。

それから、公的補助を前提としない地下鉄の自力建設というのは、これはあり得ないというふうに考えると、公的補助制度の利用を前提とした検討を行うということになりますが、その場合、幾つかの前提条件を最初に決めておく必要があります。まず、公営企業の経営形態を存置するという前提の場合、その経営形態のもとで地下鉄建設費補助制度を使って整備を行う、つまり上下分離方式は前提としないというのが、1つ目の前提条件になると思います。この場合、今後の分析のために、民営化した場合に不可避に発生する費用、要するに事業者の努力とは関係なく不可避に発生する費用の増加分というところが税金ということになりますが、これはデータとして把握しておく必要があると思います。

2番目ですが、民営の場合、そのままだと公的補助が受けられませんので、上下分離方式を導入した上での整備事業を想定しなければいけない。その場合、現行の制度としての償還型上下分離方式のもとで地下鉄建設費補助——正確には地下高速鉄道整備事業費補助という長い名前ですが、地下鉄建設費補助と呼ばせていただきます——を活用するということが、2つ目の前提条件になると思います。ただし、この場合、地下鉄事業の民営化ということが前提となりますので、民営化に伴うコスト縮減を想定する必要があります。コストの縮減に関しては2つのフェーズが考えられます。1つは投資費用、すなわち整備費用の縮減の可能性です。もう1つは運営費用の縮減の可能性です。2つのフェーズ、局面に分けて、ある数字のデータを想定した議論をもとに検討を加えなければいけないということですから、これに関しては大阪市交通局さんが検討を加えて、具体的な数字のデータでもって提示をしていただければというふうに考えます。また、コスト縮減効果がない場合のデータも、比較するためのデータとして必要になると思います。

3番目ですが、これはなかなか事務局からは言いにくいことだと思いますので、私からの希望として申し上げます。私達の議論の将来の方向性ということ踏まえると、受益活用型上下分離方式と呼ばれる制度が先ほどの資料にも出てまいりましたが、これが活用できる可能性を想定した議論もこの際行う必要がある

だろうと考えます。この補助制度はショートカットの機能がない路線に関しては適用されないので、この制度の活用は今のままでは難しいかもしれませんが、将来を見据えて、利便増進事業費補助という制度が仮に活用できる場合を想定した分析もぜひ加えていただきたい。つまり、公設民営型の上下分離にかなり近いこの制度の活用可能性を視野に入れて、いいデータが得られた場合には当該事業の事業化の可能性が高められるという可能性に期待したいと思いますが、この分析はもちろん、本審議会の議論の中にも影響を与えますが、むしろ大阪市が自治体として今後何ができるか、また国に対して何を要求していくかといった、今後の自治体としての取り組むべき課題、あるいは取り組むべき交通政策に関わりを持つと考えますので、会長としての希望として、私の方からぜひ分析に加えていただきたいという希望を申し上げます。

以上申し上げた3つの前提条件ということになりますが、この前提条件のもとで、事務局には膨大な量の計算、解析作業をしていただくということになります。私たちの議論にとって大事な意味を持つデータに関連して、まずは補助金で足りない部分を何で補うかという点が出てまいります。

まず1つ目として、利用者負担、すなわち地下鉄の運賃がどうなるかということです。さらに、利用者負担としては、当該路線の利用者負担として、新線加算運賃がどのような数字になるのかというのが1つのポイントとなります。それから、2つ目として上下分離方式を導入した場合、線路使用料をどのようなレベルで設定するかということも議論のための重要なデータとなります。

先ほど申し上げた最後の受益活用型上下分離の場合は、受益の範囲内ということですから、施設使用料に関しては料金の上限が制度として定められています。

さらに3つ目として、それでも足りない部分、これが自治体の追加補助が必要となる部分を表すこととなりますが、それがどのような金額になるかということが、3つ目のデータということになります。以上のように利用者負担、線路使用料、または施設使用料、そして自治体からの追加的な公的補助、この3つのデータは相互に連動していて、有機的な関係に立つということになるのが、いろいろとデータを組み合わせながら議論しなければいけないというのが1つの論点です。

今1つの重要な論点は、いかにして公共交通の需要を喚起・創出していくかと

ということになります。これについてもいろいろ議論をしていきたいと思いますが、この点に関連して1つお願いしたいのは、地下高速鉄道だけが果たして整備事業の議論の対象としてふさわしいのかという論点です。最近の自転車の大量利用とか、高齢化社会の進展などを踏まえると、これまでのヘビーレールだけでなく利用しやすく魅力的な公共交通システムとして、例えばLRTであるとか、それからBRTのような軽鉄道、あるいは新しいバスの導入可能性のようなものも視野に入れて議論する必要があるのではなかろうかと思います。LRTとかBRTは、一般道路という公共財を利用できる交通システムですから、投資コストの縮減効果という点でだけでも非常に大きなものがあると思います。分析の対象に高速鉄道だけではなくて、新しい公共交通システムの導入可能性も視野に置くということになると、事務局には宿題が非常に増えて大変になると思いますがよろしくお願いします。以上、議論のスタートに当たって、私から少したたき台のような議論をさせていただきました。この点に関しては、委員の先生方の議論だけでなく、事務局の皆様からの議論も必要だと思いますので、ご発言をいただきたいと思います。

いかがでしょうか。

事務局へのお願いというレベルの話が多かったのですが、いかがでしょうか。この点は少し無理であるとか、あるいは逆に、こういう点を加えたらどうかというような点がございましたら。

【山本課長】 かなり厳しいご指摘をいただいておりますので、時間のない中でどこまでできるかというのはあると思いますけれども、何とかお示しできるように検討はしてみたいと思いますが、もう1つ、この資料の中でご説明させていただいた中にもございましたように、例えば議会側からのご指摘ということで、湯里六丁目で止められるのではなく、長居まで伸ばしてはどうかといったようなご指摘であるとか、あるいは杭全まで検討してもらえないかといったようなご指摘もこの間、議会のほうでは出てきていますが、そういったことについては、どうさせていただいたらいいのかという部分がございますが。

【斎藤会長】 はい。その部分にあたる資料は、どこですか。

【山本課長】 資料4-2のところの、下のほうにございます。8号線の延伸の概要のところでございます。

【齋藤会長】 4-2のところの、表にまとめたところに出てきた資料ですね。例えば、湯里六丁目で止めるのではなく、長居まで伸ばして御堂筋線に接続ということ的前提とする。

【山本課長】 敷津長吉線の一部を取り込んだ形で……

【齋藤会長】 取り込んだ形で、今里筋線を西に延伸をすることですね。これを1つ可能性として分析のケースに加えたらどうかということですね。

それからもう1つは……

【山本課長】 4つ目の・のところにございます。

【齋藤会長】 とりあえず杭全までの延伸を検討するということですね。杭全はJRの……

【山本課長】 東部市場前駅です。

【齋藤会長】 JR関西本線の東部市場前までの延伸を、段階的に進めるということですね。ということで8号線の場合ですが、段階的な整備について、検討対象に加えたらどうかということですが、いかがでしょう。

事務局の作業が増えるのですが、事務局の事情が許せば、客観的なデータが多ければ多いほど、またいろいろなケースがあればあるほど、比較のための議論はしやすくなるという方向ですから、私としてはぜひ検討対象に加えてほしいと思います。

【秋山委員】 たくさん資料をいただいて、まだ十分理解していないので、今後また詳しく検討させていただきたいと思いますが、幾つか少しお尋ねしたいのですが、主に今後の課題という、最後の資料5「今後の検討について」でご説明いただきましたけれども、2点ありまして。

1つは、こういう将来の需要推計のような話を順番に計算してみて、それで評価をしようということで、それは枠組みとしてはよくわかりますけれども、恐らくこのときにいろんな、今日は細かい説明はなかったのですが、いろんな設定とか、今もシナリオの話がございましたが、その現状にないようなものを、例えば何か構成するときの設定の仕方というので、同じ予測であっても多少、範囲といいますか、大き目に出たり小さ目に出たりといいますか、今の場合だったら利用客数みたいなものを多分前提に議論が進むのだと思いますけれども、その辺の計算結果だけいきなり持ってきて議論してしまうと、何かその辺

の、本当は推計の範囲というものもある程度あるのかもしれないというのが少しわからなくなるというか、計算結果だけがひとり歩きするというか、ということになるので、できれば少しその前提も含めたような、結果をお知らせいただくときはそういうのを一緒にといたしますか、どういう、どこに少し無理な仮定が入っているとか、あるいは計算結果としてこれぐらいのちょっと違いが出る可能性はあるよとかいうのも含めて教えていただくと、議論しやすいのではないかとというふうに思います。それが1点です。

それから、これも、もちろんこれから考えるのでしようけれども、最終的に、こちらの資料5-21ですが、これも方法論としては既にある程度確定している費用便益を出して、これがやはり事業そのものの評価に当たるというのは非常に標準的な考え方で問題ないかと思えますけれども、次の5-22ページの、そのときの便益というのがございますね。これはもちろん、ここに表で書いていただいているのは、恐らくマニュアルといたしますか、国土交通省で決められた1つの枠組みの中で項目が挙がっているのだと思えますけれども、近年はやはり、こういうインフラのプロジェクトについては、事業そのもののいろんな意味の使い方を考えるといたしますか、例えば交通なんかですと、交通のまちづくりみたいな言い方をして、都市の活性化の部分も、ある種の便益というのか、その効果の1つであると考えて、一体的に考えようというような動きがあるので、この表だと、環境なんかは加えてありますね。これもある意味では最近の、最近は全ての現象を地球環境に含めて、コンパクトシティだとかスマートシティだとかいう言い方で、その中の交通システムみたいな言い方で入っているのだと思えますけれども、だから、何が言いたいかという、ここで言っているようなそういう便益といたしますか、どういう範囲で影響を考えるのかというのも、できれば少し議論させていただいて、マニュアルはマニュアルでももちろん計算しないといけませんけれども、そこに含まれない効果といたしますか、事業の市民に与える影響というのを何か計測してみるようなことも必要なのかなというふうに少し感じました。

ちょっと2点くらいですけれども、お願いします。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

1つ目のご意見に関しては、ぜひ対応していただきたいと思えます。

2つ目に関しては、日本のB/Cの評価の手法というのは、厳格過ぎるという

言い方をすると問題があるのですが、とにかく理論的にきちっと便益であるという点で確定した部分だけを便益として取り上げるという諸外国に比べるとかなり厳格な手法になっていますので、計量的な評価がどこまで可能かはいろいろ検討してみないとわかりませんが、ぜひそういう論点は加えた評価をしていきたいと思えます。

【加賀委員】まず、今齋藤先生がおっしゃっていただいています前提条件の中で、高速鉄道だけでなく、公共交通の新たなシステムも踏まえて検討していくということは、今の実情で鑑みますと、やはり必要ではないかと思っております。生野区の南部の密集市街地など、地域の実情というのをもう少し検討していく中で、詳しく知った上で検討していく必要があると思えます。資料4のところに地下鉄条例路線のいろんな資料を整理していただいている中で、例えば、今の8号線沿線の状況についての密集市街地の状況なり整備事業をまとめていただいたり、主要施設の立地状況というようなことでまとめていただいています。例えば生活利便性という観点からいくと、地域住民がどういう施設を使っているのかがわかる資料やまちづくり活動としてどういうふうなことが行われているとか、もう少しミクロな視点の資料もご用意いただければ、よりきめ細やかな検討ができる。

【齋藤会長】どうもありがとうございました。

鉄道以外のシステムの導入可能性については、導入の環境といいますか、道路側の事情もあって狭い道路を無理やり、ほかの車もたくさん走っているのに新たなシステムを導入するということは技術的にも非常に難しいということもありますし、その辺について少し事務局からお伺いしたいと思います。それから、今の2番目の点ですが、密集市街地のまちづくりに関しても何か、少し参考になるご発言をいただければと思います。大阪市さんいかがでしょうか。

それでは、先程の道路環境のほうでひとつ、道路のほうの新しいシステムの導入環境についてご発言を、もしわかれば結構ですが、いただければと思います。

【山本課長】1つは、地下鉄条例路線の整備に当たっての、今回事業化のご検討をいただくということになりますので、最終的に地下鉄を目指す中でのLRTなりBRTということであるのか、あるいはそれが最終形なのかというところで、少し状況は変わってくると思えますけれども、今回の条例路線の検討ということと言

うと、最終は地下鉄を目指す中でそういうLRT、BRTということと言えますと、LRTまで、もし整備してしまうと、かなりそこでお金がかかってしまう可能性がありますので、その場合、それが最終形になってしまう可能性もありますので、その検討をすべきかどうかという問題と、LRTにつきましては、会長におっしゃっていただいていますように道路の問題がございまして、生野区内の部分は、資料の中にもございましたように、30mの道路で、片側3車線になってございますが、JRと交差した東部市場前、杭全の交差点から南側のところは、25m道路の片側2車線でございますので、その部分でLRTを導入すると道路交通への影響というのはかなり大きくなってくのではないかと思いますので、そのあたりを勘案してLRTについて検討するのかどうかという部分の判断が必要になってまいります。

【佐藤局長】今のご議論の前に、まちづくりも含めて少しお答えを、お答えにならないと思いますけれども、させていただきます。

1つは、今、会長からLRTなりBRTといいますか、今回の答申は地下鉄ということにある程度限定されておりますけれども、都市交通という観点から見ると当然、バスも含めて、そういう交通機関はどうあるべきかという、これは我々サイドとしては考えていかなければならないテーマだと思っておりますので、この審議会の中ではむしろオプション、オプションといいますか、議論の中で少し、最終的にどんな位置づけで取りまとめたらいいかということで整理できればなと、少し今思いました。

だから、恐らく、B/Cというか、むしろ事業採算性の中でその議論が出てくるのかなということと、バスの議論をまた別途やっておりますので、そういったこととのリンケージがありますから、この審議会だけですぐに結論を出すというのはできないし、むしろ審議会としての提案であったり課題提起であったりということになるのかなというふうに思っています。

あと、密集も含めて、秋山先生からも少し、別の便益といいますか、そういうお話がございましたが、逆に少しお聞きしたいのは、例えば、この北側の整理で、マンションの立地があるというようなデータが少し出ていましたけれども、いわゆる鉄道を引くことによる沿線の土地のポテンシャルといいますか価値の上昇みたいなものを、この便益の中でどう評価できるのかなという、それが例え

ば、密集市街地というのは実は別の部会がございまして、こういう老朽密集市街地を具体的にどういうふうに解消していくかという事業メニューの検討というのは、大阪市で別の部会をつくって議論をしております、むしろその中で、鉄道を引くことによる、鉄道が持つ密集市街地の解消に対する便益というのかインパクトというのか、そういうのがどの程度期待できるのかというのは少し我々もわからないところもございまして、むしろそれは便益ではなくて、単なる利便性なのか、密集市街地の解消の一助になるのかというあたりも、逆にいえば、参考意見として聞かせていただければ、密集市街地のほうで逆に生かしていける部分もあるかなと少し思っております。

いずれにしても、鉄道を引くことによる土地、まちづくりに与える便益といますか影響といますか、そういうものが、この今のマニュアルの中では入っておりませんので、そこをどこまで見たらいいのかということと、先ほどのLRTみたいな話ともまたこれはリンクしてくる話にもなるかと思えますけれども、まだ具体的な数字がない中での、今ちょっと明確なことは言えませんが、方向としてはそういったことで、幾つかの観点をご議論いただきながら、最終的な取りまとめの中でどう位置づけるかというのを改めて最後にご議論いただければなというふうに思いますが。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

今の点について何かありますか。秋山委員。

【秋山委員】 先ほども少し申し上げましたけれども、この事業評価をするマニュアルで便益というふうに書いているものは、できるだけその基準に従って、私はやはり、まずはやるべきだというふうに思いますが、それ以外の部分は、だから言葉で言うと、少し言葉の説明みたいになります、普通は影響があって、それが効果になって、最終的に金銭的に評価し直したものを便益と言っているの、だから、そこまで全てのことをいく必要はないかなと思います。だから、今おっしゃったような、いろんな周りがある影響とか効果、そういうものはやはり一方で何か見て、本当に費用便益のときの便益に全部入れてしまうのかどうかはまた考えたいと思えますけれども、やはり影響とか効果という意味で何かあらわれるものは見ておく必要があるのではないかなと思います。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

鉄道の整備による便益の、例えば土地の値段の変化にあらわれるような便益というのは、これは理論的には利用者便益の反映にすぎない。したがって、双方を便益として加算してしまうと二重計算になるという議論から、最終的に土地の価格の上昇分は全て利用者便益として計上するという、議論の中でかなり厳密な評価手法が作られたわけですが、しかし、おっしゃるように、例えばスラムクリアランスのもたらすベネフィットであるとか、密集市街地の解消によって都市のつくりかえが進み、住民の生活利便性の向上が進むとか、そういう便益が必ずしも定量的な評価の中に反映されなくなってしまうという問題があると思います。諸外国の便益費用分析評価法は、もう少しルーズにできている場合が多いのですが、日本の場合そこはストリクトにこういう傾向が強いと思いますので、定性的な文言でカバーできない部分をフォローするというようなやり方で、これまで議論してきましたけれども、新しい評価の手法を本審議会で使うことができればということをご期待したいと思います。

【藤本局長】 交通局の藤本でございます。

会長から、この8号線をやっていくために、かなり突っ込んだ制度、補助制度も含めまして、そういうものをいろいろデータを出して考えていこうということにつきましては、非常に突っ込んだご意見をいただいたと思いますし、私も数値的にそういうものをしっかりと見ていきたいという思いがございました。

1点、交通の需要喚起という点で先ほど、LRT、BRTというお話もございましたが、私は、ご利用していただくお客さまの立場で、加賀先生もおっしゃいましたが、地域の実情と申しますか、需要というのはそもそも、どういう方がどういう目的で利用なさるかということが非常に大事でございます、地域に住んでおられる方が、実はこの8号線を通じて他の鉄道、あるいは地下鉄へ乗りかえておられるのもこれは需要でございますし、それから、地域にまた新たな魅力が創設をされていくということが確実であれば、あるいはそういう方向に地域がいくのであれば、中長期的に集客をしていけるといいうところもございまして、今日局としてご説明した内容は実態でありまして、実態をさらに大きく変えていくような要素というものを我々も発見していきたいし、そのことが、実は民営化をいたしますと、やっていく上でさまざまな事業効果というものを多角的に限定せず見ていくという秋山先生のおっしゃる通りでございますが、最終的に金銭でそれを

どういう形でおさめられるか、これは経営者という立場で考えますと、そのあたりの評価をどういうところで吸収していくかということも必要であろうかと思えます。

そういう意味では、繰り返すようでございますが、どなたがどういう目的で利用なさるかということにつきましても、これが今実は暗中模索のような状況でございますので、ぜひ現地に行っていただいたり、あるいは先例としまして東京でも、あるいはこの関西でも、需要と一緒に鉄道路線が伸びている、あるいは将来の需要に合わせて伸びていく、こういったところがございますので、限られた時間ではございますが、そういうものをぜひ織り込んでご一緒に検討させていただきたいというふうに感じました。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの局長のご発言に関して何かございますでしょうか。

まちづくりに関する間接的な効果を数量的に把握できれば、これは自治体の負担にあたる形のところに議論を持っていくことができるという、そういう関係があると思えます。

例えば東京の例で言うと、江東区とか荒川区がまちの大規模な再開発を行って、工場跡地の大規模再開発である例が非常に多いのですが、いわゆるホワイトカラーが住む大規模住宅街ができたり、あるいは大学が移転をして、下町に新しい大学キャンパスができるとかというようなまちの再開発が実を結んでいるような事例が多く見られます。生野区の地図を見ていると、大きな工場はあまりないですね。要するに既存型の高密密集地のような、災害が起こった場合には火災による犠牲者が多数出るといようなことが、予測されているような地域なので、その辺の可能性をどう把握していくかということが1つの論点になるので、むしろ事務局に頑張っていただいて、その辺りのことをぜひ教えていただければと思います。

8号線の北の区間に関しては工場跡地がマンション街にかわって、まちの性格がかなり変わってきたという事例があります。ただ、そういう議論が成り立つ一方で、例えば今のような議論は、都市のジェントリフィケーションという、豊かなまちへの再生というテーマではあるわけですが、逆に、今まで住んでいた方の住まいを奪うというネガティブな面も出てきますので、したがって、交通の議論

に関しては、常にそういう方向性を持つまちづくりだけを議論するのではなくて、そこに住み続ける方のモビリティを守るというか、生活利便性を上げるという視点での議論もしていかなければいけないというふうに思います。

いかがでございましょう。例えば、今、話題になっている地下鉄運賃の20円の引き下げのようなテーマをどのようにこの議論に組み入れるかというような現実的な問題もこれから出てくるのではないかと思いますので、またいろいろご意見をいただきたいと思います。本日の審議会の中で、この点だけは議論しておきたいという点に関するご発言はございますでしょうか。

【益本部長】 交通局の事業管理本部長をしております益と申します。

素人発想で申し訳ありませんけれども、L R Tの話で少し、斎藤会長がイメージされているのは、今里筋線が延伸してきて、その延長線上を考えておられるんですか。それではなくて、そこから新たにというか、要は乗り入れをイメージしておられるのか、そのところがね、私は、それがいい悪いではなくて、できる・できないではなくて、技術的にはいろんなことができるようになる、ヨーロッパでも確かに、地下から入って地上のほうへL R Tとして乗り入れているところもありましたので、そういうことをイメージされているのかなど。それならば、確かに地上のところで活性化というか、まちの向上にもつながるのかなという気がするんですが、その辺はどのようなイメージを持たれているのかなど。地上へのところに入出口をつくるのかなと思いましたので……。

【斎藤会長】 益さんとはドイツで、そのような新しいL R Tのシステムを見に行きましたね。乗り入れ型のシステムを想定できるかということ、今里筋線の場合はリニアモーター方式で動力装置は地上側にあるというシステムですね。

【益本部長】 いえ、一応駆動はリニアですね。

【斎藤会長】 電気は上から取るけれども、動力装置はインフラ部分にあるというのがリニアモーター方式の特徴ではないかと思います。そのシステムを地上に持ってくるということに関する議論になると思いますので、私は技術系の人間ではないので、専門家に検討してもらう必要があるかもしれません。私の場合、L R Tに関する想定はヘビーな鉄道に代わるライトな鉄道といったイメージです。さらにまた、鉄道でなくて、最近非常に世界的に話題になっている、秋山委員が詳しいのですが、B R Tのような、お金がかからないで、しかも沿線の人にとっては利

用しやすい、地上で簡単に乗降できる交通システムのようなものも想定できないかという、そういう発想です。

【益本部長】そういう意味では、接続点が非常に大事になるわけですね。わかりました。ありがとうございます。

【斎藤会長】そうですね。

いかがでしょうか。何かお気づきの点はありませんか。

【塩谷本部長】そろそろ次の方向性の確認をさせていただかないかなければいけないと思っております。

多岐にわたるご提案を受けておりますけれども、本日の資料の中で書かせていただきましたのは、あくまでも8号線の井高野～今里間の事後評価で検証した結果の延長上にあるというのが我々の基本的な考えでございますけれども、秋山先生がおっしゃった、いろんな条件による幅が出てくると。今でやりますと1つの答えしか出てこないということではなくて、何が一番効いているんだということ、もちろん人口が右肩下がりになってきますので、どう考えても需要が伸びるというのは無理があるんですけども、それ以外の条件をもう少し、感度分析的なことができるように準備はしていきたいと思っております。

【斎藤会長】そうですね。

【塩谷本部長】それと、この資料にもありますけれども、この沿線の基本的なODを見てみますと、やはり関西線から南側は天王寺へ向いていくという傾向がありますので、やはりその中で長居で接続するというのが、ネットワークという意味で、8号線の活性につながるのかなということになりますので、ある程度我々が想定しているモデルで、長居駅接続の効果とか、その辺りは少しあわせてやっていきたいと思っております。

それと、いろんなモードのご提案もありますが、現状のバスと地下鉄の乗り継ぎという形、それから、バスをご利用いただいてから関西線なり地下鉄に乗り換えて、天王寺なり難波のほうに向かっていくという形からいきますと、やはりモードが変わってしまうと、そこで乗りかえが発生するということになってきますと、少し地域のモビリティの向上と矛盾はしますけれども、こういった形態になっていくのか、あらあらの検討はするんですが、少しこれは後段のほうに持っていかせていただいて、まずは8号線の南側の基本的な収支採算につながるよう

な検討を進めさせていただいて、あわせて長居へつないだ場合はどうかというところをまず優先させていただこうかなと思っています。

あと、我々、非常に大きいのは、当然運営費は、持続可能な経営をしていかなければいけない、運用していかなければいけないことからいきますと、まず運営費用をどういうふうに削減していくかという具体的なことも踏まえながら、これに反映していかないといけませんので、これを急ぎたいと思っています。

それから、便益計算のほうもいろいろと、我々もいわゆる新線をやるときには、固定資産税で上がるから補助金をたくさんもらいたいというようなことも言っておりますけれども、実際数値であらわしたことはないという形になっておりますけれども、さらなる補助を拡充しようとなりますと、秋山先生におっしゃっていただいたような数値になかなかあらわれないようなものも数値化していかないと、説明できないかなというように思っていますので、それもちょっと難しいですが、考えてみたいなと思いますけれども、これはひよっとすると次回には間に合わないかもわかりません。そんな感じで進めさせていただこうと思っています。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

感度分析は非常に大事だと思いますね、特に今回のケースに関しては。感度分析で、特に乗客数が増える場合ですが、先ほどの沿線のまちづくりにかかわるので、乗客がこれだけ増えた場合には数字がこのように変わるということと、それから、8号線のルートそのものを少し変えて分析をしてみるという点を指摘していただきました。

【塩谷本部長】 その辺、初乗り値下げがどこまで影響するかもありますけれども、大体500mとか、思いのほか移動距離が縮小してしまって乗っていただけない状況になりますので、仮の話ですが、それが少し広がればどの程度のご利用につながるかぐらいは、少しやってみたいと思います。

【斎藤会長】 というわけで、発言をいただくたびに事務局の仕事量が増えるということで、私も司会をしていて、少々忸怩たるものを感じながら、一方で私自身がいろいろな宿題を出してしまっているわけですが、少し時間をかけていろいろなデータをぜひ提供していただき、我々の議論の深化をさせるような方向で事務局には対応していただきたいと思います。

時間が少し過ぎてしまいました。

そのほか、特にご発言はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、本日は貴重なご意見、大変ありがとうございました。

議事の進行を事務局に戻します。

【司会】 どうもありがとうございました。

次回の開催予定でございますが、1月中旬ごろを予定しております。

本日いただきましたご意見をもとに検討を行いまして、第8号線の延伸についての将来需要予測、費用便益分析、収支採算性などをお示ししたいと思っております。

また、現地調査につきましては、次回の開催前の12月中旬ごろに設定させていただきますと思います。

それでは、これもちまして、第1回大阪市鉄道ネットワーク審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。