

諮問の経緯と検討の方向性について

1 諮問の経緯

(1) 諮問理由

諮 問 理 由

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 年とされていることから、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。

(注 1)

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。

(注 2)

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。

(注1)

○交通事業の設置等に関する条例

制定 昭和41年12月28日 条例第60号
最近改正 平成17年3月30日 条例第46号

大阪市交通事業の設置等に関する条例を公布する。

大阪市交通事業の設置等に関する条例

(目的)

第1条 この条例は、地方公営企業法(昭和27年法律第292号。以下「法」という。)の規定に基づき、高速鉄道事業、自動車運送事業及び中量軌道事業の設置等に関し必要な事項を定めることを目的とする。

(設置)

第2条 本市域及びその周辺地域にわたり交通の便益を提供するため、高速鉄道事業、自動車運送事業及び中量軌道事業(以下「交通事業」という。)を設置する。

(経営の基本)

第3条 交通事業は、市勢の発展に伴う交通需要の増大と道路交通事情の悪化に対処し、高速鉄道網に自動車路線及び中量軌道線を配置した近代的都市交通体系の整備を図り、公共の福祉を増進するとともに、事業の経済性を発揮するように運営されなければならない。

2 交通事業の事業計画は、次のとおりとする。

(1) 高速鉄道事業

計画路線 9路線 153キロメートル

(2) 自動車運送事業

保有車両 約1,350両

(3) 中量軌道事業

計画路線 8キロメートル

(組織)

第4条 法第7条ただし書の規定に基づき、高速鉄道事業、自動車運送事業及び中量軌道事業を通じて管理者1人を置く。

2 法第14条の規定に基づき、管理者の権限に属する事務を処理させるため、交通局を置く。

3 管理者の名称は、大阪市交通局長とする。

(以下省略)

(2) 審議会の設置について

地下鉄事業の民営化に係る地下鉄ネットワーク整備に関する考え方と市会等における議論(経過) ()は市会等におけるご意見・ご議論)

◆「地下鉄事業民営化基本方針(素案)」[平成24年12月]

民営化によって、鉄道事業者として効率的な経営を追求し、都市計画としての鉄道ネットワーク検討は行政が担当する。
必要なネットワーク整備については、責任と負担を明確にしたうえで、経営判断により参画していく

↓ 市民に約束をした条例路線建設はまだ課題として残っているのではないかと

◆「地下鉄事業民営化基本方針(案)」[平成25年2月]

未着手の条例路線も含め、今後、必要な地下鉄ネットワークの整備についての調査・研究は、新会社にも継承していく。
今後の地下鉄ネットワーク整備の検討については交通政策部門と新会社で協議を行う

↓ 地下鉄8号線の延伸について新会社の意気込みが感じられない

◆「地下鉄事業民営化基本方針(案)【補足資料】」[平成25年3月]

民営化後も未着手の条例路線が国の次期答申に盛り込まれるよう、行政の交通政策部門と連携しながら、これまでと同様に事業者として要望を行っていく。

全会一致で早期整備の議決がなされている地下鉄8号線の延伸の覚悟を示してほしい

↓ 「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると未着手の地下鉄条例路線の計画が消えてなくなるのではないかと

◆「地下鉄事業民営化プラン(案)」[平成25年5月]

条例に基づく附属機関として「大阪市鉄道ネットワークのあり方に関する検討委員会(仮称)」を設置(事業廃止の条例可決以降)

↓ 事業廃止の条例可決以降では遅い、先に設置して検討すべき

(注3)

◆「議会から提起された課題に対する検討について」[平成25年7月]

「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9月市会に上程し、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」を設置

◆平成 25 年 9 月 10 日 本会議

議案第 256 号「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

◆平成 25 年 9 月 26 日 本会議

議案第 256 号「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」可決

◆平成 25 年 9 月 30 日

平成 25 年大阪市条例第 115 号「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」公布

(注 3)

議会から提起された課題に対する検討について（平成 25 年 7 月）

2. 地下鉄条例路線の検討体制について

【条例に基づく附属機関としての「大阪市における鉄道ネットワークのあり方に関する検討委員会(仮称)」の設置について】

5 月の民営化プラン案：事業廃止の条例可決以降

◎今回：「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 9 月市会に上程

名称：「大阪市鉄道ネットワーク審議会」

設置目的：本市における鉄道ネットワーク整備について、条例に基づく附属機関として外部の専門家による審議会を設置し、費用対効果や事業性の観点から検討を行い、その結果を踏まえ、大阪府域における望ましい鉄道ネットワークについて、本市としての考え方を明確にする

委員構成：3 名（交通経済の専門家、交通計画の専門家、まちづくりの専門家）

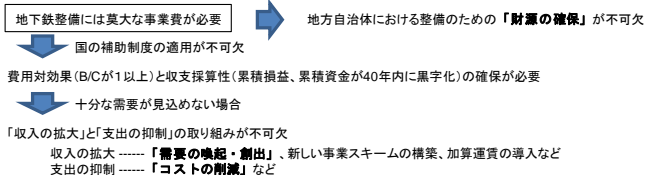
スケジュール：9 月市会に条例案を上程。平成 27 年 4 月からの民営化に向け、できるだけ速やかに審議会を開催し、年度末及び概ね一年を目途に一定のとりまとめ。

審議内容：まずは地下鉄 8 号線の延伸など未着手の条例路線を優先して検討

- ・ 需要予測に基づく収支採算性と費用対効果の算定、それに基づく地下鉄ネットワークのあり方の検討を踏まえ、「需要の喚起・創出」の取り組み等について、判断基準と事業者と行政の役割分担の明確化を検討

【地下鉄整備の課題】

1. 財源の確保
2. 需要の喚起・創出（＝収入の拡大）
3. コストの削減（＝支出の抑制）



3

2 検討の方向性

未着手の地下鉄条例路線につい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「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う。

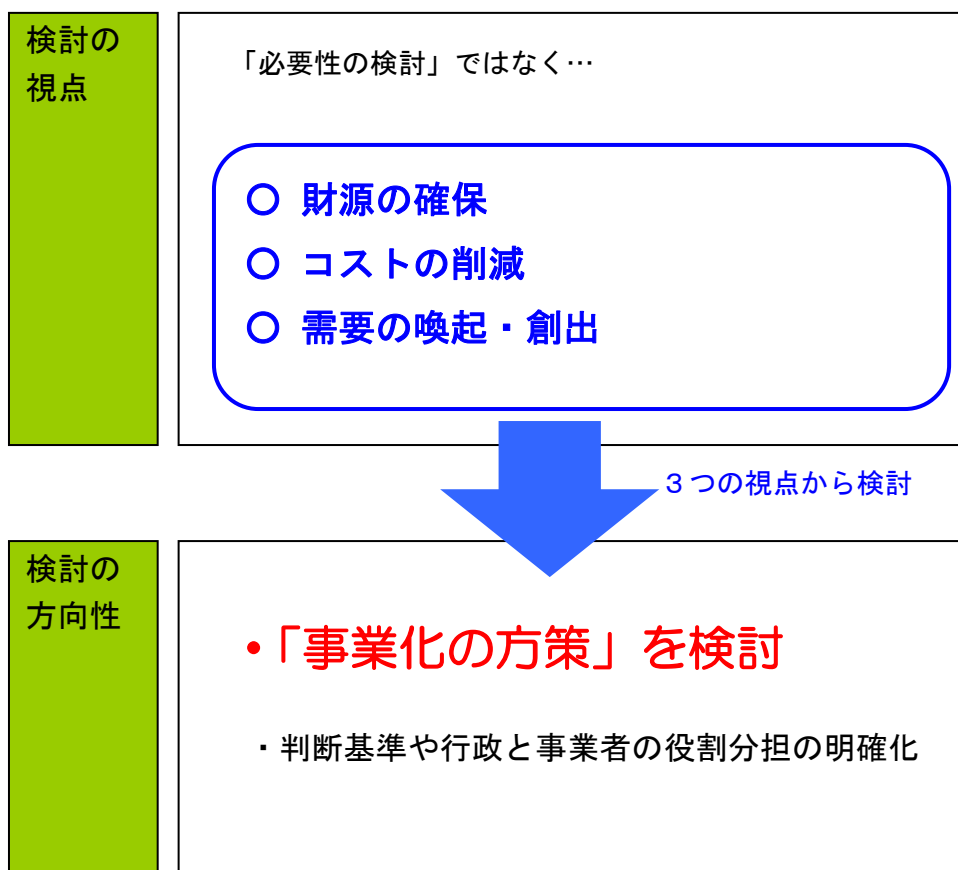


図 2-1 検討の方向性のイメージ