大阪市の概況について

1 大阪市におけるまちづくり

(1) 大阪市基本計画

 策定年次
 2006
 目標年次
 2015

計画策定の主旨

大阪市がめざすべき将来像を掲げる「大阪市基本構想」の実現に向けて「大阪市基本計画 2006-2015」を策定。10 年間を展望した政策目標と政策体系を明らかにする

大阪市がめざすまちづくり

大阪市は、政策目標・大阪市の基本構想として、以下の3点を挙げている。

- ▶ アジア交流圏の拠点として都市の活気にあふれる大阪 諸都市との連携を強化しながら、関西の中枢都市として、アジア交流圏に強力な ネットワークを持つ拠点都市を目指す。世界に多彩な交流を広げることによって、 集客や貿易、投資を促進し、さまざまなビジネスチャンスを創造するとともに、 多文化が共生し、活発な都市活動が展開される活気あふれる都市を目指す。
- ▶ 人が集まり、育ち、新しいものを生み出す大阪 より多くの人々が夢を持って集まり、学び、育ち、出会い、交流する中から、新 たな産業の創出をはじめ、文化、芸術、科学など、様々な分野において、価値あ る新しいものを生み出す都市をめざす。
- ▶ 暮らしたい、訪れたい、魅力あふれる大阪

市民・企業・NPO など、まちに関わるさまざまな人々が、まちづくりの主体となって力を出しあい、個性ある地域をつくることを目指す。そして人々が互いに尊重しあい、つながりを深め、支えあうことにより、安心して楽しく住み続けられる都市を目指す。

また生活・活動の場としての利便性の向上や、持続可能な発展をめざした環境問題への取組みを進めるとともに、水の都の再生、花と緑の創出、美しい都市景観の創造、歴史・文化資源の活用や、活発な芸術、スポーツ活動の展開などにより、住む人にとっても、訪れる人にとっても快適で、魅力あふれる都市を目指す。

公共交通関係箇所

大阪市基本計画においては、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 移動利便性の向上を政策目標として、「鉄道ネットワークの充実」や「バスサービスの充実」 「多様な公共交通サービスの提供」について施策の具体化を行っている。

・鉄道ネットワーク機能の向上

近畿地方交通審議会答申第8号をふまえた鉄道ネットワークの充実を図ります。 また、乗り継ぎ・乗り換えの利便性の向上や、駅舎等の旅客施設の利用のしやす さの向上に努めます。

バスサービスの充実

鉄道と比べて路線の変更や輸送力の調整等が柔軟に出来るというバスの特性を生かして、利用ニーズに対応しながら移動の利便性の向上に努めます。また、バスと鉄道との乗り継ぎの利便性の向上に向けた取り組みを行います。

・多様な公共交通サービスの提供

公共交通事業者に対する働きかけなどを通じて、ICカードの導入、活用を図りながら割引サービスをはじめとする利用者にとって、利便性の高い多様な公共交通サービスの提供に努めます。

出典:大阪市基本計画

図 1-1 大阪市基本計画からの公共交通関連記述の抜粋

(2) グランドデザイン・大阪

策定年次 2012 目標年次 2050

計画策定の主旨

府域全域の方向性を示す「将来ビジョン・大阪」にもとづき、2050年を目標とする大都市・大阪の都市空間の姿をわかりやすく示す。

(平成24年6月27日戦略会議にて今後、施策・事業の検討を進めていくことを確認)

大阪府・市がめざすまちづくり

大阪府・市では、大都市・大阪の将来像として、以下の5点を挙げている。

- ▶ 強い大都市・大阪~国際競争に打ち勝つ~
 - ・若者を中心に国内外から人々を引き寄せ、人口を集積
 - ・広域インフラで都市圏を結合し、市場を拡大
- ▶ 便利で快適な大都市・大阪
 - ・利用者視点に立った利便性の高い交通システム
 - ・自動車を抑制し、都心部を人に開放する、歩いて楽しい都市
- ▶ 多様な人材が集積する大都市・大阪
 - ・職、住、学など、多様な機能が混合する知的創造を支える都市
 - ・大学や研究機関の集積と交流
- ▶ 都市魅力あふれる大都市・大阪
 - ・みどりや水辺など圧倒的な都市魅力と品格ある都市景観
 - ・歴史、文化を身近に感じ、働き、学び、遊び、暮らせる都市
- ▶ 安全・安心な大都市・大阪
 - ・安全、安心で、首都機能をも代替し得る都市

公共交通関係箇所

- ◇鉄道ネットワークの充実
 - ○関西国際空港との連絡強化 (なにわ筋線、四つ橋線、新大阪連絡線等)
 - ○都心部の公共交通網充実 (LRT、終電延長、乗継ぎの利便性向上等)
 - ○環状交通の重視 (モノレール延伸等による地域間の連携)
 - ○リニア中央新幹線の早期実現 (東京〜名古屋〜大阪間の同時開業)
 - ○2050 年に向けて「公共交通により人が自由に移動できる都市構造」を実現するため、大阪の成長や魅力向上に必要な公共交通インフラを厳選。
 - ○メガリージョン(大都市圏)を形成し、強い大阪をつくるため、大都市間をつな ぐリニア中央新幹線の早期実現(東京・名古屋・大阪同時開業)を図るとともに、 新大阪・大阪と関空の連絡強化など、広域鉄道ネットワークの充実・強化
 - ○都心部の働きやすさ、居住性、都市の風格を高める公共交通網の充実・強化
 - ○ストックの組替えや活用、利用者の視点を重視しつつ、鉄道のミッシングリンク 解消とともに、乗り換えや料金体系の改善などに取り組み、鉄道・バスネットワークの利便性を向上。

出典:グランドデザイン・大阪

図 1-2 グランドデザイン・大阪からの公共交通関連記述の抜粋(本編 p12・詳細版 p17)

2 大阪市における鉄道整備

(1) 国の答申等の経緯

① 概要

大阪都市圏の鉄道整備は、これまでも、近畿地方交通審議会等の国の審議会における答申を踏まえて進められてきており、本審議会の検討対象である未着手の地下鉄条例路線についても、これらの国の審議会において検討が行われている。以下に、その経緯と概要を示す。

表 2-1 大阪市の鉄道ネットワーク整備に関する国の答申の経緯

年次	国の答申の経緯
昭和 33 年 3 月	「都市交通審議会答申第3号」が示される。
昭和 38 年 3 月	「都市交通審議会答申第7号」が示される。
昭和 46 年 12 月	「都市交通審議会答申第 13 号」が示される。
平成元年5月	「運輸政策審議会答申第 10 号」が示される。
平成 16 年 10 月	「近畿地方交通審議会答申第8号」が示される。

S33.3 都市交通審議会答申第3号が示される

- ・地下鉄が都心部で、格子状のネットワークを整備
- ・私鉄の都心部への延伸に対する許可

3 号答申の予測を上回る輸送需要の伸び モータリゼーション進展に伴い、路面交通事情が悪化

S38.3 都市交通審議会答申第7号が示される

・第1号線(御堂筋線)の混雑対策として、並行路線整備の必要性が述べられる。

目標年次:昭和50年

目標年次:昭和50年目処

周辺地域から大阪市への流入人口の増大

S46.12 都市交通審議会答申第13号が示される

- ・第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る
- ・人口のドーナツ化に対応した新線の必要性が示される

目標年次:昭和60年

次期答申に、鉄道網構想が 反映されるよう努める

S57.2 「大阪を中心とする鉄道網構想について」策定

・本検討対象の4路線の原形が構想路線として策定される

H元.5 「運輸政策審議会答申第10号」が示される

・従来の混雑緩和のための新線整備に加え、鉄道サービ スの高度化への対応のための整備

目標年次:平成17年

H元.11 運政審答申第10号を踏まえて条例路線の追加

- ・答申路線のうち、民鉄が事業主体に手を上げておらず、 地下鉄ネットワークとして整備すべき路線を条例路線 に追加
- ・本検討対象の4路線が条例に位置付けられる。

答申第 10 号の目標年次に到達する事に伴い、 交通体系の将来像について再検討を行う。

H16.10 「近畿地方交通審議会答申第8号」が示される

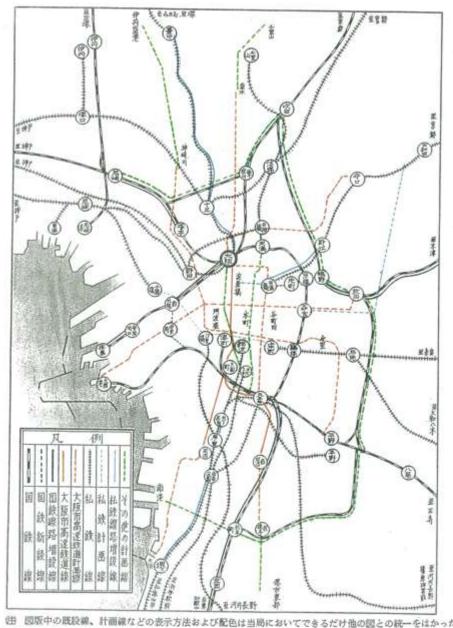
・「中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新 たな路線」が示される。

目標年次:平成27年

図 2-1 国の答申等の経緯と未着手の地下鉄条例路線の関係

② 都市交通審議会答申第3号

都市交通審議会答申第3号は、「大阪市及びその周辺における都市交通に関する答申」 として、昭和33年3月に示された。答申では、大阪駅を中心とした概ね半径50kmを検討 対象としており、鉄道を根幹とした交通ネットワーク形成の必要性について述べている。 地下鉄が、都心部で格子状のネットワークを形成することと合わせて、民鉄の都心部への 延伸も認めており、大阪の鉄道ネットワークの骨格が位置付けられた。



(注) 図版中の既設線、計画線などの表示方法および配色は当局においてできるだけ他の図との統一をはかった。

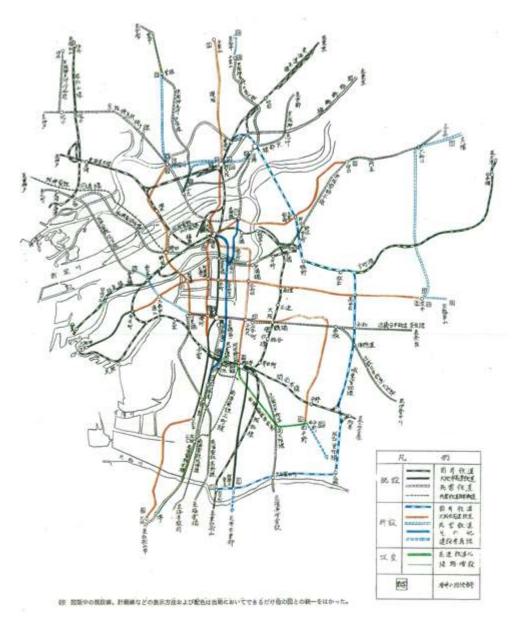
出典:大阪市地下鉄建設70年のあゆみ 図 2-2 都市計画審議会答申第3号における計画路線図

③ 都市交通審議会答申第7号

交通需要が都市交通審議会答申第3号の予想を大きく上回ったことや、路面交通事情が悪化した事等を背景とし、都市交通審議会答申第7号は昭和38年3月に示された。

混雑が著しい第1号線(御堂筋線)の混雑対策として並行路線整備の必要性が示された。

以降、市内中心部の地下鉄建設が強力に推進され、大阪万博が開催された昭和 45 年当初には、都心部の格子状ネットワークが概成している。



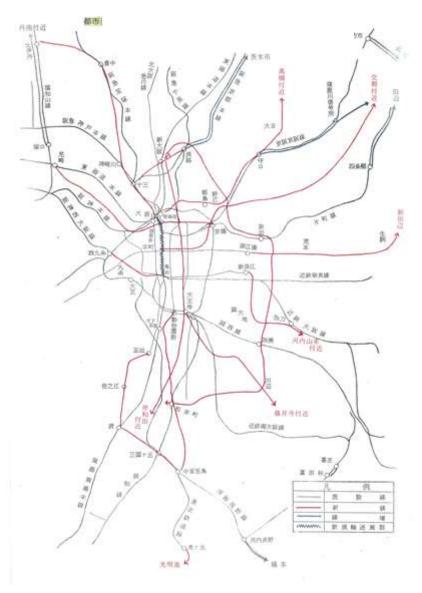
出典:大阪市地下鉄建設 70 年のあゆみ

図 2-3 都市計画審議会答申第7号における計画路線図

④ 都市交通審議会答申第13号

都心部への通勤・通学輸送の逼迫等が問題視される中、大都市圏における高速鉄道等を 緊急整備する事等を目標として、都市交通審議会答申第13号は昭和46年12月に示された。 第1号線(御堂筋線)の混雑緩和が最重要課題として取り上げられると共に、人口のド ーナツ化に対応した新線建設の必要性が示されている。

大阪市では、第13号答申を受けて、中央環状線付近の鉄道不便地域を解消すると共に、 既設鉄道の混雑緩和を図るため、都心部からの放射状地下鉄路線の整備を推進した。



出典:大阪市地下鉄建設 70 年のあゆみ

図 2-4 都市計画審議会答申第 13 号の計画路線図

⑤ 大阪を中心とする鉄道網構想について

「大阪を中心とする鉄道網構想について」は、将来の望ましい都市構造への誘導を図るため、鉄道網整備の第一歩として大阪府市の行政関係者で鉄道網整備調査委員会を組織し、昭和57年2月に策定された。大阪府域を主な対象とした鉄道網構想について示されている。 路線策定に際しては、以下の基本方針が用いられており、本審議会の検討対象である未着手の地下鉄条例路線(4路線)の原形も、構想路線として取り上げられている。

■路線策定に際しての基本方針

- ▶ 多核型の都市構造を育成し、核の機能を発揮させるため、核相互を結ぶ鉄道を整備する。
- ▶ 都市活動の広域化に対応するため、隣接府県と結ぶ鉄道を整備する。
- ▶ 都心部の交通サービスをより向上させるため、都心部の鉄道を整備する。
- ▶ 市内の周辺地域及び市街地化が進みつつある府下の各地域における交通サービス を確保するため、地域を相互に結ぶとともに、都心部とも結ぶ鉄道を整備する。
- ▶ 臨海部・丘陵部などにおける大規模プロジェクト地域と都心部を結ぶ鉄道を整備する。
- ▶ 特定路線の混雑緩和を図る鉄道を整備する。
- ▶ 関西国際空港が設置された場合には、同空港と都心部を結ぶ鉄道を整備する。

表 2-2 鉄道網構想における未着手の地下鉄条例路線の位置づけ

区間	摘要
(路線名)	
太子橋今市~緑橋~湯里六	市内東部地域の南北方向の鉄道サービスの向上をはか
(第8号線の延伸)	る。
鶴町~大正~長堀通~緑橋	大正区と都心とを直結するとともに、都心部の鉄道網の
(第7号線の延伸)	充実を図る。
住之江公園~長居~湯里六	市南部地域の東西方向の鉄道サービスの向上を図る
~喜連瓜破	
(敷津長吉線)	
南巽~楽音寺方面	近鉄奈良線と大阪線にはさまれた地域の鉄道サービスの
(第5号線の延伸)	向上を図る



出典:大阪市を中心とする鉄道網整備構想について 図 2-5 鉄道網構想図

⑥ 運輸政策審議会答申第 10 号

運輸政策審議会答申第 10 号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」は、大阪圏の社会情勢の変化に対応し長期的な展望に立った新たな交通基本計画として、平成元年 5 月に示された。

従来からの混雑緩和のための新線整備に加え、大規模プロジェクトや鉄道サービスの高度化への対応のための鉄道整備の必要性について述べられている。

なお、この運輸政策審議会答申第 10 号では、様々な鉄道路線の整備計画について必要性の検討が行われており、その中でも大阪圏が抱える課題解決のために重要な路線を以下の3 区分に分類している。

表 2-3 運輸政策審議会答申第10号中での鉄道路線整備計画の分類区分

分類	内容
A	目標年次までに整備することが適当である路線
	-現時点において整備の必要性が認められ、かつ、目標年次までに開業すること
	が適当である路線
В	目標年次までに整備に着手することが適当である路線
	-現時点において整備の必要性が認められるが、需要の成熟時期、施行上の理由
	等から開業の時期を現時点で限定できない路線
С	今後整備について検討すべき路線
	-沿線におけるプロジェクトの進捗状況、既存の輸送期間の需要動向の如何によ
	っては、整備の必要性が認められる可能性があり、今後これらの情勢等を勘案し
	て、整備の必要性について検討すべき路線

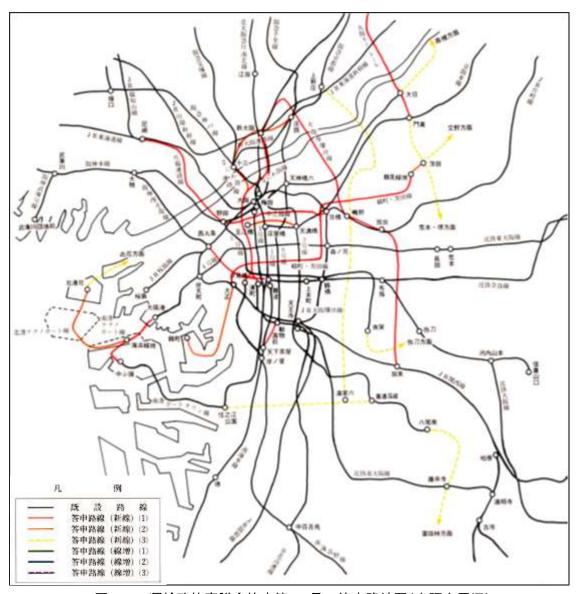


図 2-6 運輸政策審議会答申第 10号の答申路線図(大阪市周辺)

本審議会において、検討対象とする未着手の地下鉄条例路線(4路線)についても、この答申第10号中での検討が行われており、その結果について以下に示す。

この答申以降、大阪市交通局では、第7号線(京橋~鶴見緑地間)を開業するとともに、 第7号線の延伸路線(心斎橋~京橋間、大正~心斎橋間、鶴見緑地~門真南間)や第8号 線(井高野~今里間)の整備を行っている。

表 2-4 運輸政策審議会答申第 10 号における未着手の地下鉄条例路線の位置づけ

路線名	第8号線の延伸(※当時の名称は、森小路大和川線)	
答申ランク	С	
対象区間	上新庄~太子橋今市~ <u>(今里)~湯里六丁目</u>	

路線整備の概要と狙い

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需要の規模、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、路線整備の必要性について検討する。

路線名	第7号線の延伸(※当時の名称は、鶴町・茨田線)	
答申ランク	B (鶴町~大正区間)	
対象区間	鶴町~大正~長堀通~京橋~鶴見緑地~茨田~交野方面	

路線整備の概要と狙い

- ・JR 片町線と京阪本線とに挟まれた大阪市北東部、OBP、茨田、鶴浜等の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、都心部におけるネットワークを強化するために必要な路線であり、中量規模の輸送力を持つ地下鉄として整備する路線である。
- ・鶴町~大正間の整備については、鶴浜地区の再開発の進捗状況に合わせて着手する。

路線名	敷津長吉線
答申ランク	С
対象区間	住之江公園~湯里六丁目~喜連瓜破

路線整備の概要と狙い

・大阪市南部地域における東西方向の需要の動向、テクノポート大阪計画の整備状況、当 該整備に伴う新規需要の規模等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討。

路線名	第5号線の延伸
答申ランク	С
対象区間	南巽~弥刀方面

路線整備の概要と狙い

東大阪地域の開発状況、当該開発に伴う新規需要の規模、近鉄大阪線の輸送の動向等を総合的に勘案して、路線整備の必要性について検討する。

⑦ 近畿地方交通審議会答申第8号

運輸政策審議会答申第 10 号の目標年次が平成 17 年となっていたことから、近畿地方における交通体系の将来像について見直すため、近畿地方交通審議会答申第 8 号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」が、平成 16 年 10 月に示された。この答申第 8 号では、できる限り既存の鉄道施設の改良等による鉄道ネットワークの高度化を目指すことが重要であるとした上で、新規路線の整備についても、新たな開発需要に対応することが必要となる場合には、検討を行う事が必要であるとしている。

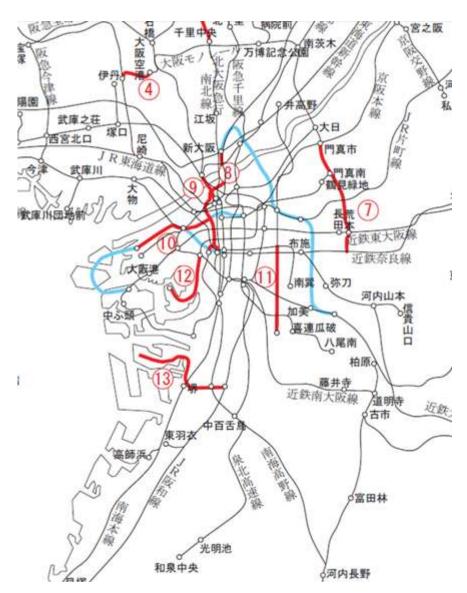


図 2-7 地交審答申第8号「中長期的に望まれるネットワークを構成する路線」

本審議で検討対象とする未着手の地下鉄条例路線(4路線)は全て、この答申第8号に おいて検討対象となっており、その結果、第8号線の延伸と第7号線の延伸が答申に盛り 込まれている。検討結果を以下に示す。

表 2-5 地交審答申第8号中での条例路線の検討結果

路線名	第8号線延伸
対象区間	今里~杭全~中野~湯里六丁目 6.7km

検討結果、路線整備の概要と狙い

- ・「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」に盛り込まれる。
- ・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である。

路線名	第7号線の延伸	
対象区間	大正~千島~南恩加島~鶴町	5. 5km

検討結果、路線整備の概要と狙い

- ・「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」に盛り込まれる。
- ・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である。

路線名	敷津長吉線	
対象区間	1 住之江公園~喜連瓜破	
検討結果、路線整備の概要と狙い		
・検討対象となるも、「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		

・検討対象となるも、「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」に盛り込まれず。

路線名	第5号線の延伸
対象区間	南巽~弥刀方面

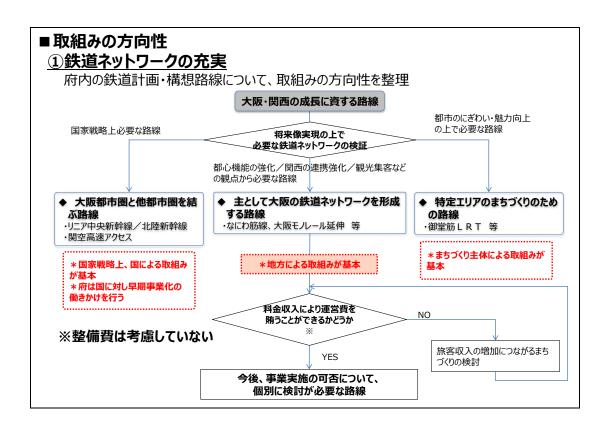
路線整備の概要と狙い

・検討対象となるも、「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」に盛り込まれず。

【参考】公共交通戦略(案)

※大阪府が策定、パブリックコメント実施中(11月7日から12月6日まで)





- ◆ 一定の条件のもと、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、
 - 今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線
 - ▶ なにわ筋線【関空アクセス】(新大阪~JR難波、南海難波)
 - ▶ 西梅田十三新大阪連絡線【新大阪アクセス】(西梅田~十三~新大阪)
 - ▶ 大阪モノレール延伸【放射状鉄道の環状結節】(門真市~瓜生堂)
 - ▶ 北大阪急行延伸【国土軸アクセス】(千里中央〜新箕面)



- ▶ 事業費、事業スキーム、事業の採算性
- ★ 鉄道事業者の意欲、地元市との連携
- ▶ 広域的な効果、関連まちづくり
- ▶ 大阪府としての関与の度合い、他の事業中路線の進捗状況 など
- ・ 地下鉄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、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
- ・ JR桜島線延伸については、まずは、夢洲、咲洲、舞洲地区の開発の具体化を見極める

②公共交通の利便性向上/③利用促進

- *利用者の視点にたった乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図る
- *観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動などにより、公共交通 の利用機会の増加を促す

<取組みイメージ>

- *部分的な改良などにより事業者が相互に乗入運転するなど、 乗継負担の軽減を図る
- *目的地や駅周辺の情報、乗継案内などにより利便性の向上を図る
- *観光インバウンド向けのフリーパスや交通系ICカードと商業施設との連携などにより、料金の負担軽減を図る
- * 交通環境学習や利用促進キャンペーンなどにより、効果的に利用促進に向けた取組みを進める



乗継案内



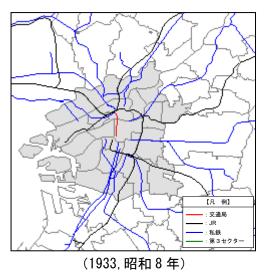
交通環境学習

出典:大阪府 HP

図 2-8 大阪府公共交通戦略(案)

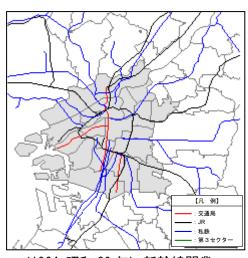
(2) 鉄道整備の経緯

大阪都市圏における公共交通ネットワークの整備は、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 きた。現在は、大阪市内都心部は地下鉄が格子状、周辺部は民鉄が放射状に広がっている。



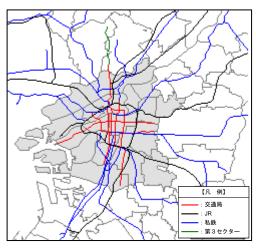
地下鉄御堂筋線(梅田~心斎橋)の開

通。地下鉄網の整備が開始



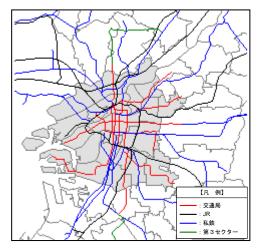
(1964, 昭和 39 年) 新幹線開業

モータリゼーションの進展に伴う交通 事業の変化により、地下鉄整備が促進



(1970, 昭和 45 年) 大阪万博

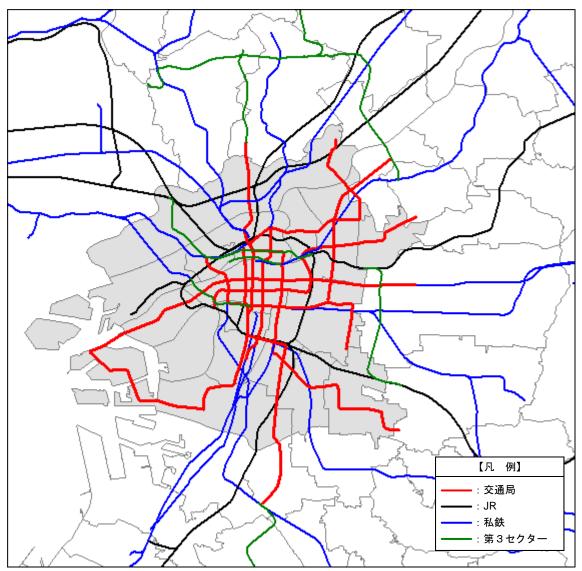
JR 環状線内の市内都心部に、格子状ネットワークがほぼ完成。放射状に広がった民鉄との分担関係が築かれる



(1990, 平成 2 年) 花博

民鉄と民鉄との間の地域に地下鉄を整備する等、ネットワークの形成を進める。

図 2-9 大阪市周辺の鉄道ネットワークの変遷



(2013, 平成 25 年) 現在

最近 10 年間では、地下鉄第 8 号線(今里筋線)や、阪神なんば線、中之島線、 おおさか東線(南区間)などの鉄道新線が整備されている。

阪神なんば線の開業により、民鉄の主要路線がすべて御堂筋線に接続している。

図 2-10 大阪市周辺の鉄道ネットワークの変遷(続き)

(3)整備の効果

① JR大阪環状線内及び臨海部での鉄道分担率が高い

地域別の交通手段分担率を見ると、H22の鉄道分担率は、鉄道整備が進んだ結果、大阪市内、特にJR大阪環状線の内側で高くなっており、一方の市域外では自動車の分担が高くなっている。

また、バスの分担率は、大阪市内では大正区で特に高くなっている。

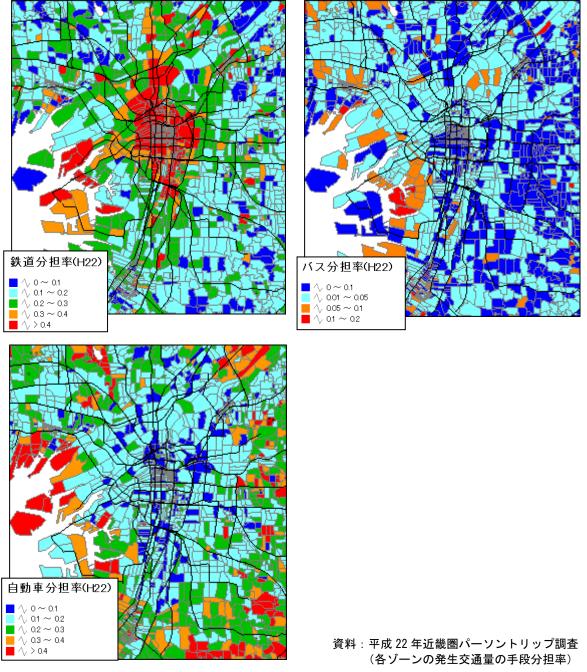
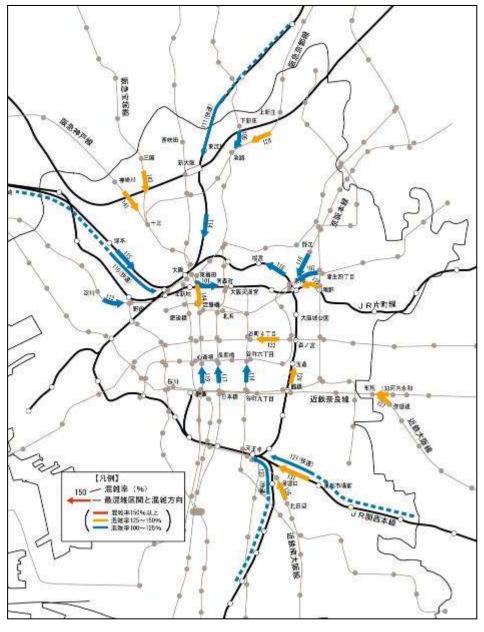


図 2-11 大阪付近の鉄道・バス・自動車の分担率(H22)

② 混雑率の低下

鉄道整備が進んだ結果、大阪の地下鉄の混雑状況は、最も混雑する区間で御堂筋線の梅田→淀屋橋間が144%と150%は下回る結果となっている。

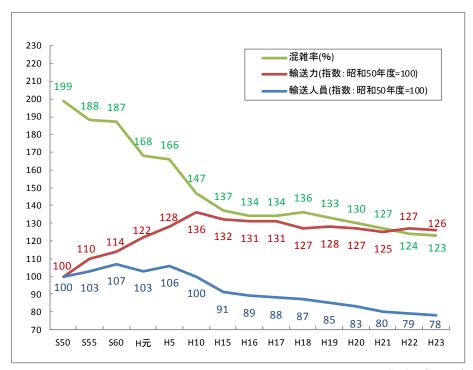
大阪市周辺を含めても、最も混雑する区間は御堂筋線で、次いで阪急神戸線の三国→十三の143%であり、答申第10号の目標としていた150%は下回る結果にある。



出典:平成23年版都市交通年報

図 2-12 大阪市周辺の鉄道混雑率

混雑率を経年で見ると、平成10年までは、輸送力増強により大きく減少する傾向にあり、 近年は輸送力の変化は無いものの、輸送人員の減少に伴って、混雑率も緩やかに減少して いる。



※集計対象区間数:20区間



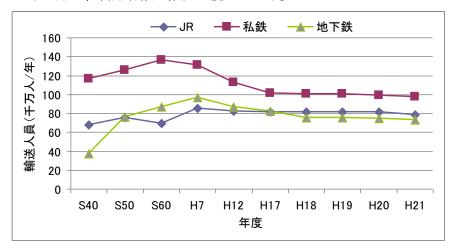
出典:国土交通省 HP

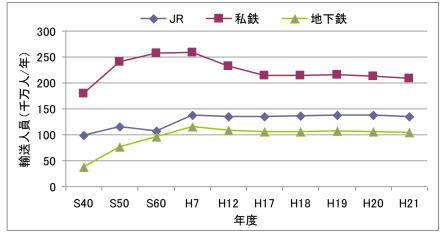
図 2-13 大阪圏における混雑率の推移

③ 鉄道利用者数の伸び悩み

大阪市内のJR及び私鉄の利用者数は、H17以降ほぼ横ばいとなっている。

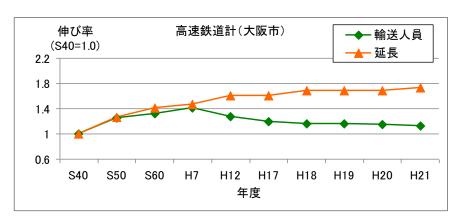
一方地下鉄については、平成18年に今里筋線が開業するなど、平成7年以降も鉄道の延長は伸びている一方で、利用者数の減少が続いている。





出典:都市交通年報

図 2-14 鉄道利用者数の推移(上大阪市/下京阪神圏)



作成基準:輸送人員は都市交通年報による。延長は両端駅が大阪市内にある駅間の延長を集計した。 図 2-15 大阪市の鉄道利用者数と鉄道延長の推移

(4)残された課題

① 鉄道利用不便地域の存在

大阪市内を対象に鉄道駅からの500m圏および1km圏を図示したものが以下のとおりであり、鉄道整備は進んだが、市内には大きなもので5つの鉄道空白地域が残されている。

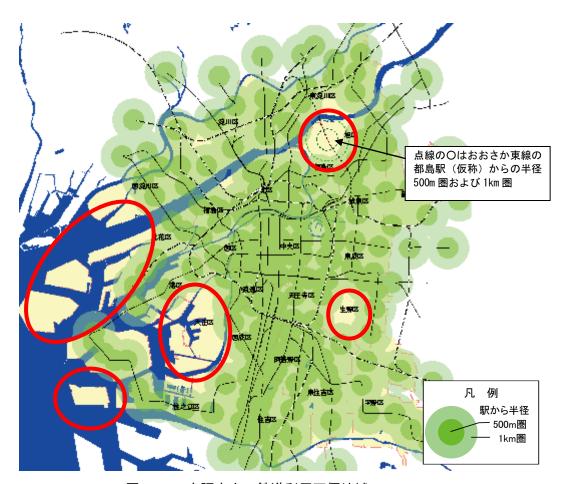
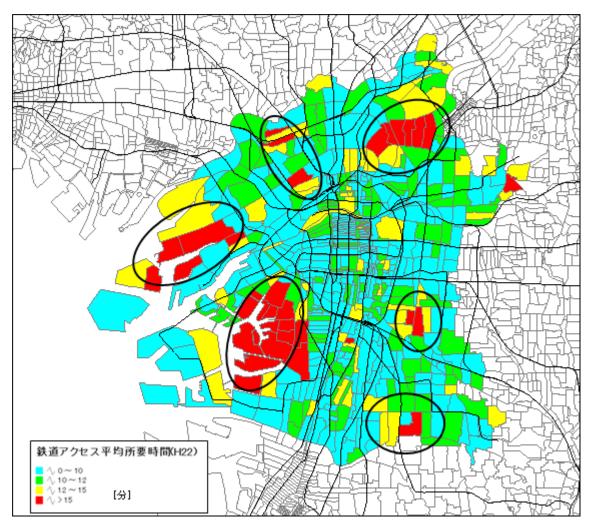


図 2-16 大阪市内の鉄道利用不便地域

② 鉄道端末アクセス時間の地域格差

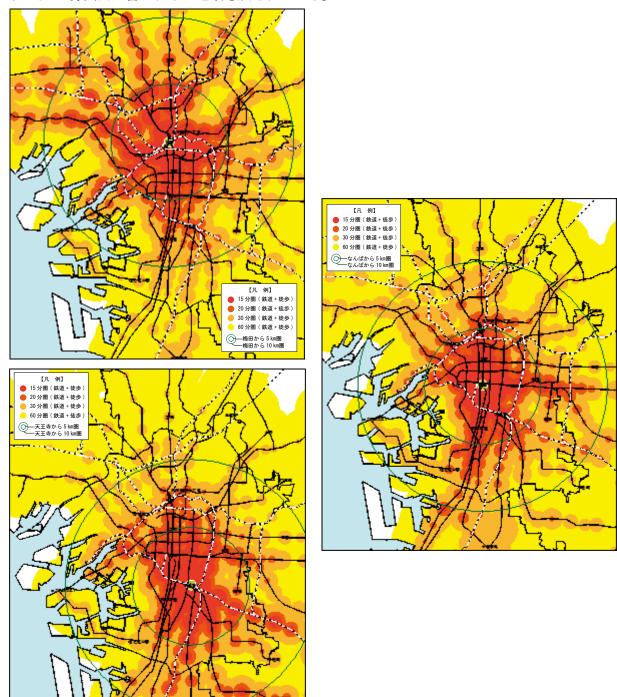
鉄道端末の所要時間は、以下のとおりであり、鉄道整備は進んだものの、大きく6カ所で15分以上の鉄道端末時間を要する地域も残されている。



資料: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査による集計 図 2-17 大阪市内の平均端末所要時間

③ 梅田・なんば・天王寺からの等時間距離

梅田・なんば・天王寺からの等時間圏を見ると、大正区や生野区などで、5km 圏内にありながら30分圏内に含まれない地域も残されている。



資料:鉄道の所要時間は各社時刻表、乗換時間は大都市交通センサスによる 駅からの到達圏は、駅までの時間の残り時間を徒歩 60m/分として円を図示 図 2-18 梅田・なんば・天王寺からの等時間距離

(5)鉄道利用に影響する背景

① 分析項目

大阪市における鉄道利用者数が伸び悩んでいる背景として、交通行動や経済活動の変化 等、様々なものが影響する。このため、鉄道利用者数に影響する以下の項目について、データを収集し分析を行う。

表 2-6 鉄道利用者数に影響するものと分析項目

鉄道利用者数に影響するもの	分析内容
交通行動の変化	・外出率の推移
	・交通手段構成比の推移
経済活動の変化	・小売業販売額の推移
	・製造業の事業所数の推移
	・市内総生産の推移
居住の変化	・常住人口の推移
	・人口分布の推移
	・空家率
従業の変化	・就業人口の推移
	・従業人口の推移

② 交通行動の変化

●外出率の推移

- ・外出率の推移を年齢階層別に見ると、20~44歳では平成2年から平成22年にかけて 減少傾向にある。この影響を受け、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定される。
- ・一方で 60 歳以上では、平成 12 年から平成 22 年にかけて増加傾向にあることから、 高齢者へ鉄道利用を推進することにより、鉄道利用が増加する可能性がある。



資料:第3~5回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 2-19 大阪市における年齢階層別の外出率の推移(平日)(H2~H22)

●全目的における代表交通手段構成比の推移

・平日トリップにおける代表交通手段構成を見ると、平成2年から平成22年にかけて 自転車が約6%増加している。鉄道も平成12年から平成22年にかけて約3%増加し ているものの、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定される。



注)四捨五入のため、内訳と合計が一致しない場合がある 資料:第3~5回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 2-20 大阪市の全目的における代表交通手段構成比の推移(平日)(H2~H22)

③ 経済活動の変化

●小売業販売額の推移

・年間販売額は、平成9年から平成14年にかけて減少傾向にあったものの、それ以降 はほぼ横ばいである。また、商店数は減少傾向にあり、その影響を受け、鉄道利用 が伸び悩んでいることが想定される。

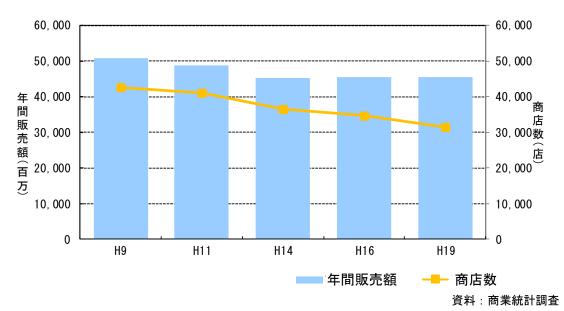


図 2-21 年間販売額の推移

・区別の平成11年から平成19年の年間販売額の増減を見ると、大阪市内では、西区、 港区、西成区を除き減少している。

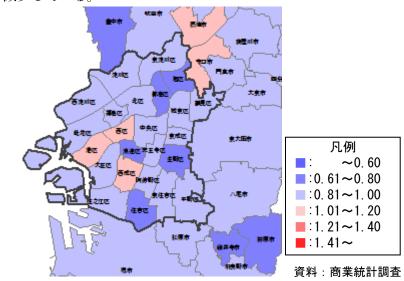


図 2-22 年間販売額の増減(H19/H11)

●製造業の事業所数の推移

・製造業の事業所数は、平成10年以降減少が続いており、鉄道利用に結びついていないことが想定される。



資料:統計から読み解く大阪市の現状

図 2-23 製造業の事業所数の推移

●市内総生産の推移

・市内総生産は、平成8年以降減少が続き、平成16年頃から持ち直してきていたが、リーマンショックにより、減少に転じている。



資料:統計から読み解く大阪市の現状

図 2-24 市内総生産の推移

④ 居住の変化

●常住人口の推移

・大阪市の常住人口は、平成22年までは横ばいにある。この影響を受け、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定される。

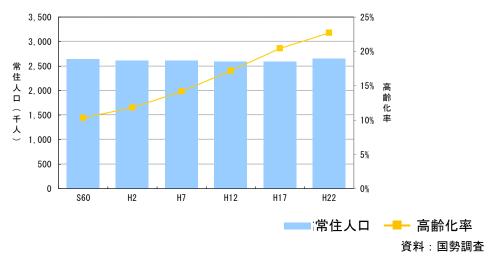


図 2-25 常住人口及び高齢化率の推移

・区別に平成12年と平成22年の、中央区を中心に都心部では人口が増加しているが、 郊外部では人口が減少しており、都心回帰の現象が見られる。この結果、鉄道から 徒歩や自転車への交通手段の転換により、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定さ れる。

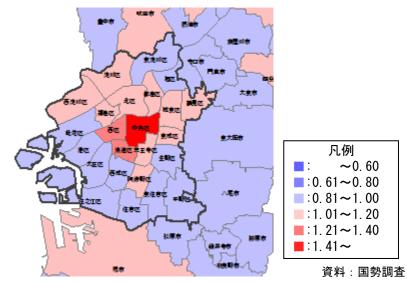
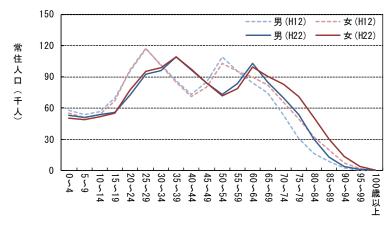


図 2-26 常住人口の増減(H22/H12)

●人口分布の状況

・人口分布は、平成 12 年の 25~29 歳及び 50~54 歳の 2 つのピークが、平成 22 年に 35~39 歳及び 60~64 歳へ移行しており、高齢人口が増加し、生産年齢人口が減少し ている。この影響を受け、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定される。



資料:国勢調査

図 2-27 人口ピラミッド:大阪市

・区別に平成12年と平成22年の3階級別の常住人口を比較した結果、生産年齢人口では中央区を中心に都心部では人口が増加しているが、郊外部では人口が減少しており、都心回帰の現象が見られる。また、高齢人口では、全域で増加しており、特に郊外部での増加が著しい。

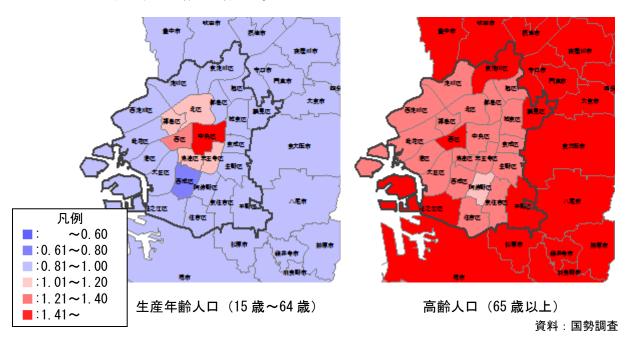
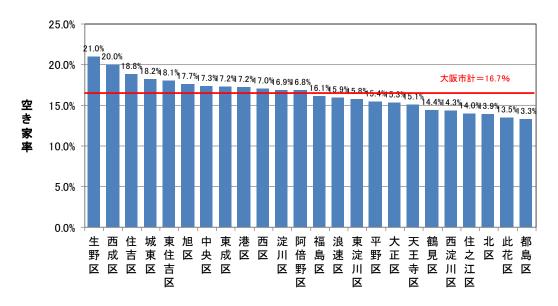


図 2-28 常住人口の増減(H22/H12)

●空家率

・大阪市内の空家率 (=空き家÷住宅数総数) は、大阪市全体で 16.7%となっているが、このうち上位を見ると、生野区や住吉区、東住吉区等の郊外部であり、住宅地であるものの、居住しないことから、鉄道利用が伸び悩んでいることが想定される。



資料: 平成 20 年住宅・土地統計調査

図 2-29 空家率の現状

⑤ 就業の変化

●就業人口の推移

・H2 以降就業者数は減少を続けており、鉄道利用の伸び悩みに影響を与えている可能性がある。

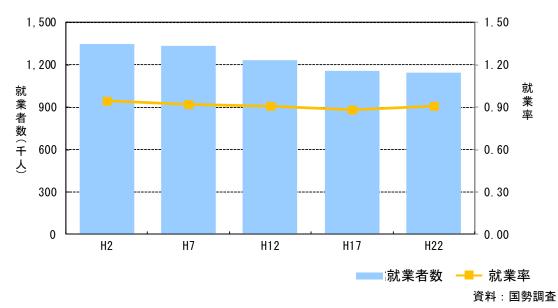


図 2-30 就業人口の推移

・市内中心部では若干増加しているものの、それ以外の地域では概ね減少している。

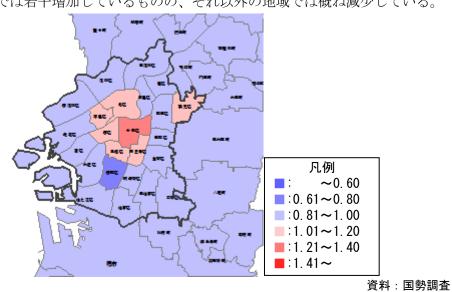


図 2-31 就業人口の増減(H22/H12)

⑥ 従業の変化

●従業人口の推移

・従業人口は、平成7年をピークに減少傾向にある。この影響を受け、鉄道利用が伸 び悩んでいることが想定される。

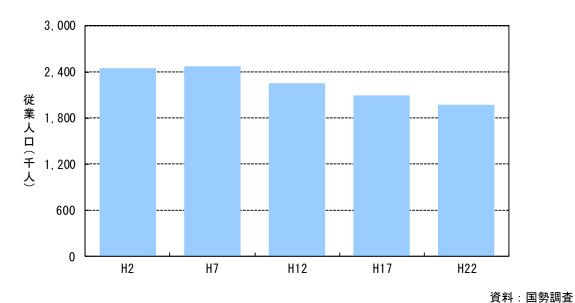


図 2-32 従業人口の推移

・区別に平成 12 年と平成 22 年の従業人口を比較した結果、此花区では増加しているが、それ以外の区では減少している。

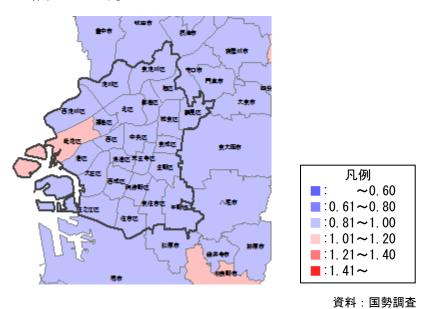


図 2-33 従業人口の増減(H22/H12)

⑦ まとめ

鉄道利用者数に影響する項目について分析した結果、外出率の高い生産年齢人口の外出率の減少や自転車トリップの増加、居住者の都心回帰、従業人口の減少等から、鉄道利用者が伸び悩んでいると推察される。このことから、今後、これらに着目した需要の喚起・創出策について検討する必要がある。

表 2-7 鉄道利用者数に影響するものと分析項目

鉄道利用者数に 影響するもの	分析項目	分析結果
交通行動の変化	外出率の推移	・20~44 歳において外出率が減少 (H2→H22) ・60 歳以上では外出率が増加 (H12→H22)
	交通手段構成比の推移	・自転車トリップ構成比が増加(H2→H22) ・鉄道トリップは、構成比は増加したがトリ ップ量は減少(H2→H22)
経済活動の変化	小売業販売額の推移	・年間販売額の伸び悩み(H14→H19) ・西区、港区、西成区を除いた区で減少(H11 →H19)
	製造業の事業所数の推移	・製造業の事業所数は減少(H10→H22)
	市内総生産の推移	・市内総生産は減少(H8→H21)
居住の変化	常住人口の推移	・常住人口は横ばい(S60→H22) ・中央区を中心に都心部では増加、郊外部で は減少(H12→H22)※都心回帰
	人口分布の推移	 ・高齢人口は増加、生産年齢人口は減少(H12→H22) ・生産年齢人口は中央区を中心に都心部では増加、郊外部では減少(H12→H22)※都心回帰 ・高齢人口は、全域で増加、特に郊外部での増加が著しい(H12→H22)
	空家率	・大阪市内の空家率の上位は生野区や住吉 区、東住吉区等の郊外部 (H20)
従業の変化	就業人口の推移	・就業人口は減少(H2→H22) ・市内中心部では増加、それ以外の区では概 ね減少(H12→H22)
	従業人口の推移	・従業人口は減少(H7→H22) ・此花区では増加、それ以外の区では減少 (H12→H22)