

5. その他の効果

(1) 乗換利便性の向上

今里筋線の整備により、大阪東部地区のネットワークが充実し、大阪東部地域において乗換1回で移動出来る範囲が増加するなど、鉄道利用利便性が向上した。

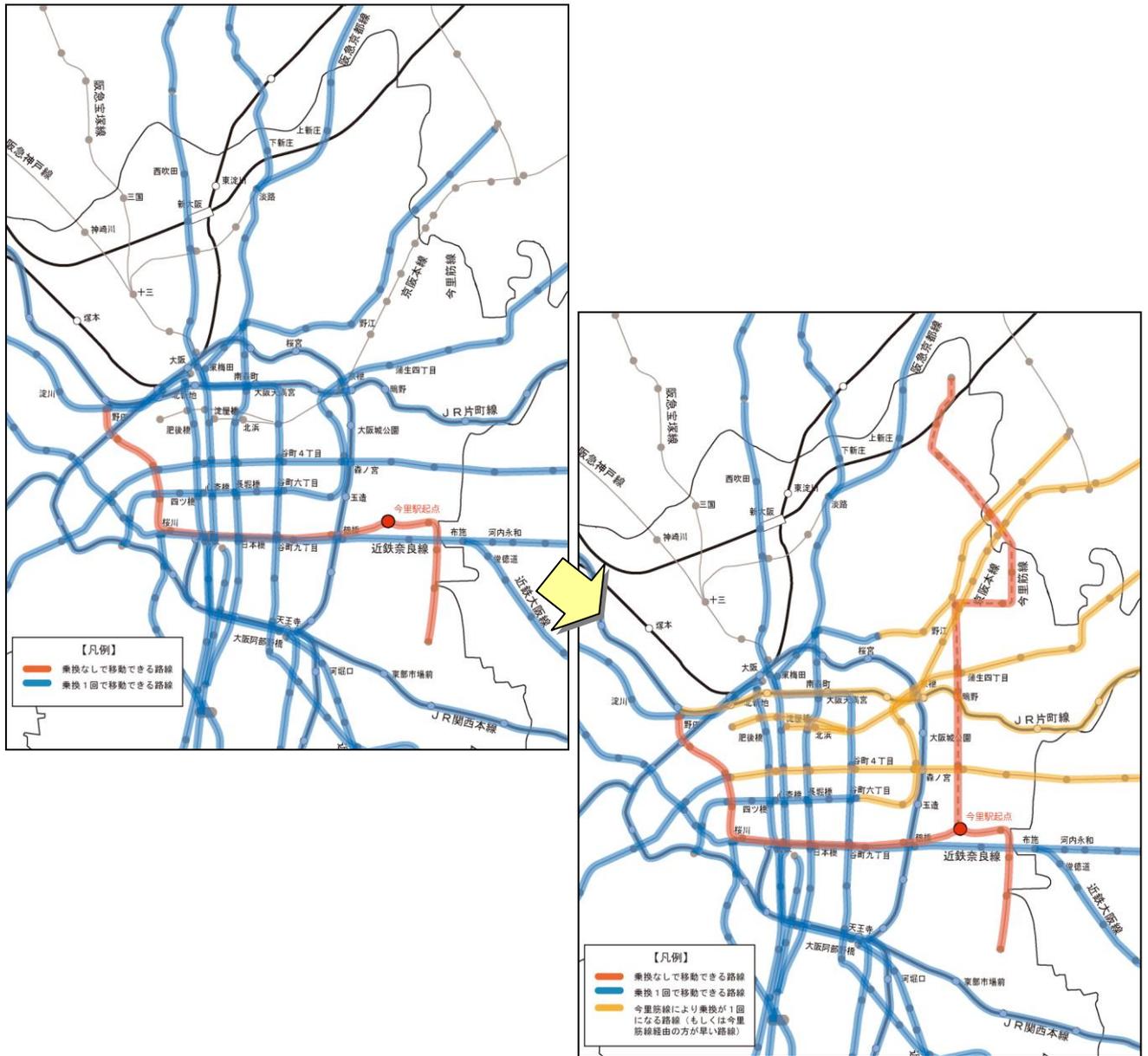
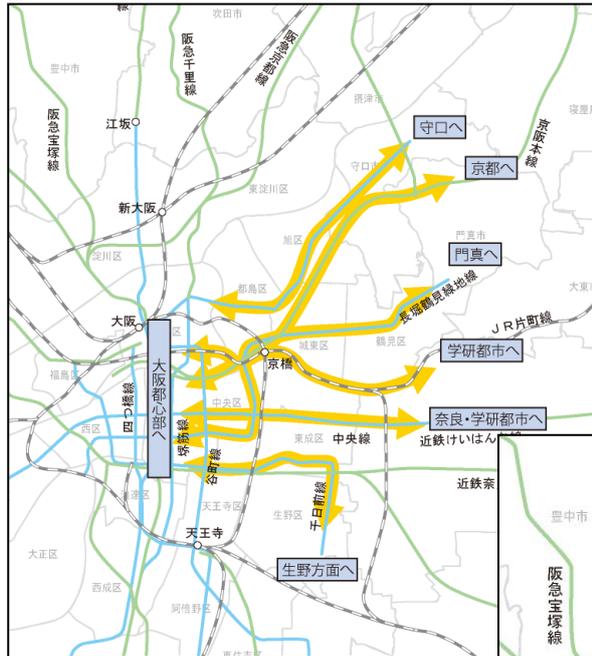


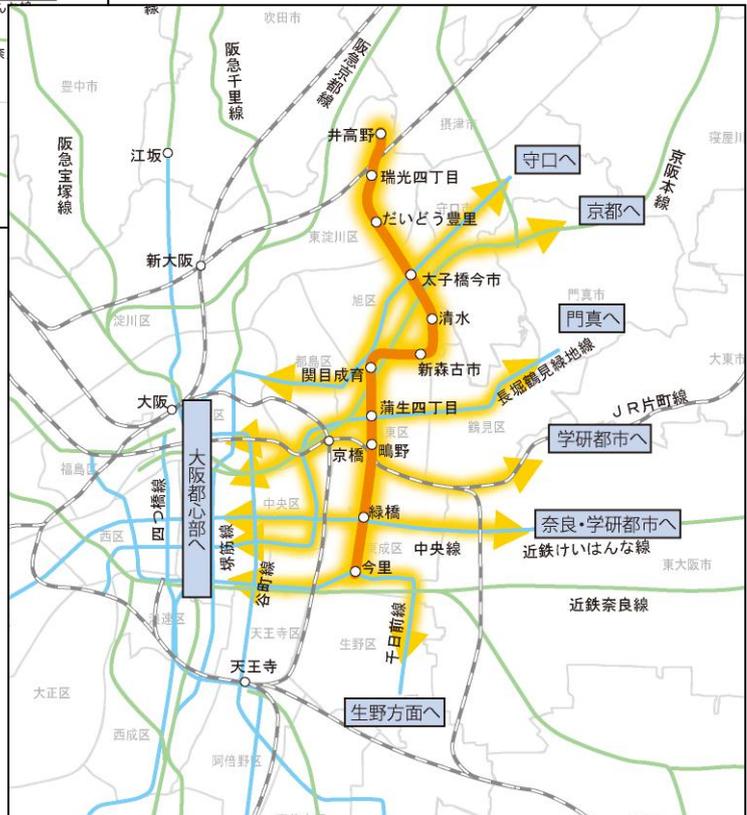
図 3-1 乗換利便性の向上の例(今里駅から乗換1回で移動できる範囲の拡大)

(2) 地域の活性化

今里筋線の整備により、既設の鉄道路線と有機的なネットワークとして接続することで、沿線地域に立地する公共施設や商業施設等へのアクセスは、これまでの放射方向のみから、新たに様々な方面からの利用が可能になった。これにより、沿線地域のポテンシャル向上に繋がる。



今里筋線の整備なし



今里筋線の整備あり

図 3-2 今里筋線の整備による沿線へのアクセス性向上

(3) 鉄道利用不便地域の解消

今里筋線では、既存の鉄道路線と交差する6駅の外、新たに鉄道利用不便地域に駅が設置され、旭区や東淀川区などの中心に大阪東部地域の鉄道利用不便地域の減少に寄与した。

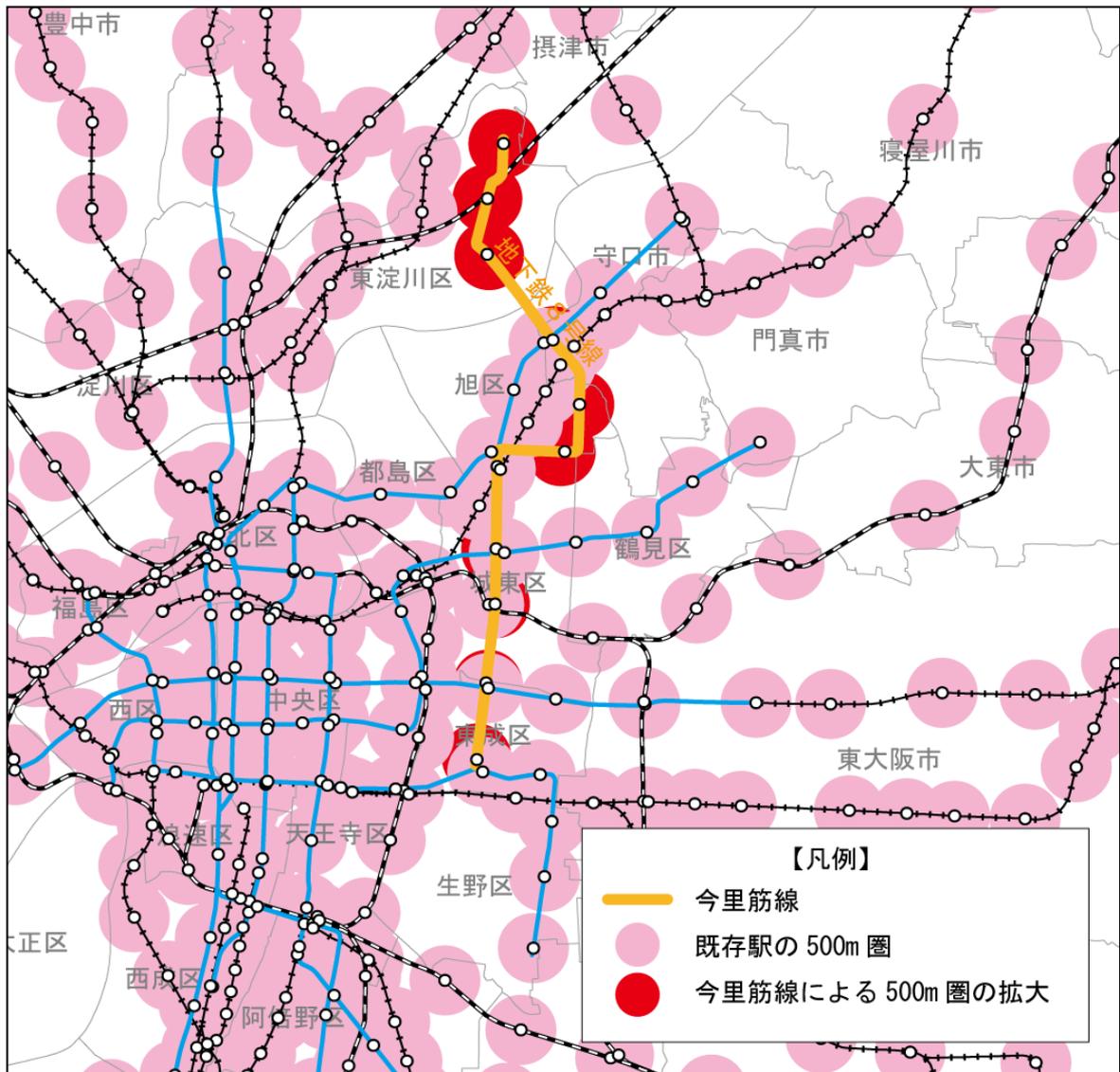
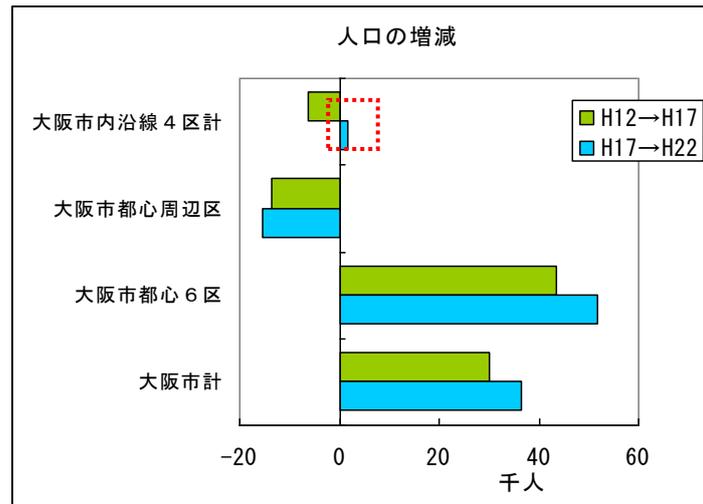


図 3-3 今里筋線の整備による鉄道利用不便地域の解消

(4) 沿線人口の増加

大阪市の人口は、平成 12～17 年、平成 17～22 年にかけて増加しているが、これは都心 6 区の人口の増加が大きいためであり、都心 6 区を除いた地域では、むしろ減少している。

しかしながら、沿線の 4 区においては、平成 12 年から平成 17 年にかけて減少であったが、平成 17 年から平成 22 年にかけては増加に転じている。

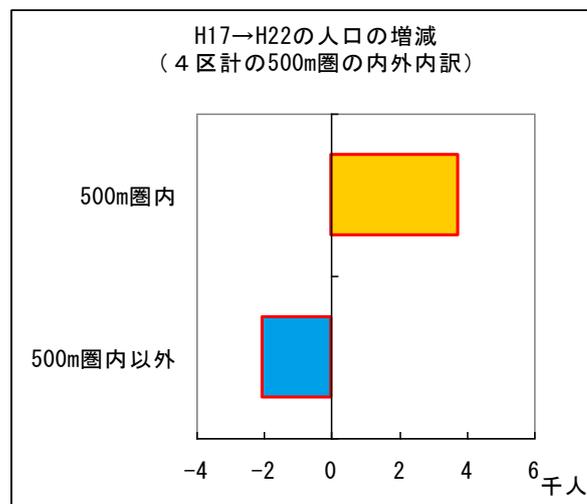


資料：国勢調査

注. 大阪市内沿線 4 区…今里筋線沿線の 4 区（東淀川区、東成区、旭区、城東区）
 大阪市中心周辺区…大阪市内沿線 4 区と大阪市中心 6 区を除く 14 区
 大阪市中心 6 区…中央区、北区、天王寺区、福島区、西区、浪速区

図 3-4 人口の増減

さらに、平成 17～22 年の大阪市沿線 4 区の増加についても、駅から 500m 圏内では増加している一方で、500m 圏内以外では人口は減少しており、駅周辺への人口定着に寄与していることが伺える。

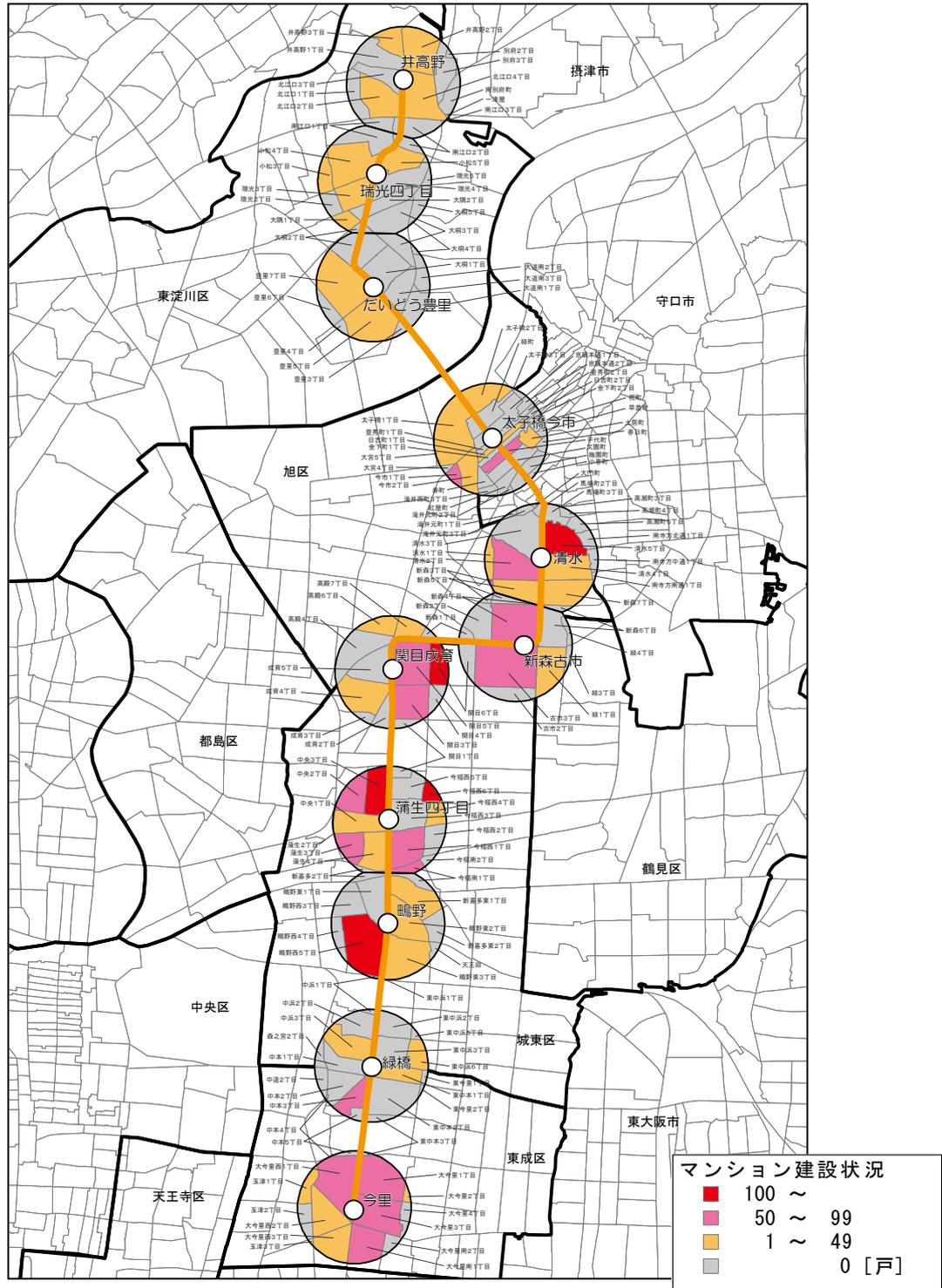


資料：国勢調査

図 3-5 沿線 500m 圏内外の人口の増減

(5) 駅周辺の住宅施設の立地

沿線各駅では、特に清水駅以南の駅直近で、マンション建設が進んでいる。



注) 平成 18 および 23 年度実施の沿道の実地調査結果により作成

図 3-6 開業後5年間(H18~H23)の駅別町丁別のマンション建設状況

6. 採算性分析結果

今里筋線については、平成 23 年度決算において営業係数は 320、経常損益は約 82 億円の赤字となっており、今後も輸送人員の大幅な増加は期待できないため、中長期的にも経常赤字が続くものと考えられる。

「地下鉄第 8 号線（井高野～今里間）事後評価有識者会議」における主なご意見

- ・地下鉄・ニュートラム全線でのプール制を前提とすると、今里筋線はこれからも維持可能であるという結論になるが、将来的にも利用者の大幅な増加は見込めないことから、今里筋線単独では直接費的な費用も運賃収入で賄えなくなっている可能性が高い。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。
- ・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。
- ・沿線活性化など、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をして、これを支える方法を講じるべき。