

第2回 大阪市鉄道ネットワーク審議会

日 時：平成26年1月22日(水) 午後1時30分～午後3時31分

場 所：大阪市交通局 1階 大会議室

出席者：委 員 (欠は欠席者)

(会長) 齋藤峻彦 (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)
欠 加賀有津子 (大阪大学大学院工学研究科教授)

: 事務局

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

大矢交通局民営化推進室企画担当部長

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。

本日、加賀委員は体調不良のためご欠席と伺っておりますが、大阪市鉄道ネットワーク審議会規則第7条第2項に基づき、委員半数以上のご出席をいただいておりますので、ただいまより第2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。

傍聴、報道機関を含めました皆様に申し上げます。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します。

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番から8番まで、参考資料1、参考資料2まで、おそろいでしょうか。

ここで、本日は未着手の地下鉄計画路線についてご審議いただく次第としておりますが、地下鉄以外の計画路線のご審議につきまして、事務局をしております都市計画局長の佐藤から、委員の皆様に変更をお願い申し上げたいと思います。

【佐藤局長】 都市計画局長・佐藤でございます。

前回、この審議会でご議論いただいた折に、さまざまな鉄道ネットワークに視点を持って検討すべきではないかというような委員先生方のご意見もございましたので、我々、この条例路線以外に大阪市域で、例えば、なにわ筋線であるとか、西梅田十三連絡線、中之島新線の延伸と、現在の答申8号で位置づけられた5路線でございますけれども、こういった路線についても検討の中で、条例路線を検討するに当たって、答申路線がどんな影響があるのか、あるいは影響は特になのかというようなことも含めて、さまざまな角度からの検討という意味で、追加で検討の材料ということで、追加答申という形でさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【司会】 それでは、議事に入ります。

以後の進行につきましては、斎藤会長をお願いしたいと存じます。

斎藤会長、よろしくお願いいたします。

【斎藤会長】 本審議会の会長を務めさせていただいております斎藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今検討中の地下鉄以外の鉄道につきましても、鉄道ネットワーク全体の視点から押さえておく必要があるというのは、先ほど佐藤都市計画局長がおっしゃったとおりだと思います。今後の審議の対象にしていきたいと思っておりますので、どうぞ

よろしくお願ひいたします。

比較的短い時間に議論しなければならないので、事務局には大きな負担をかけることになると思いますが、しっかりと議論をしていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に従って審議に入ります。

事務局より説明をお願ひいたします。よろしくお願ひいたします。

【山本課長】それでは、本日の資料につきまして事務局から説明させていただきます。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。よろしくお願ひいたします。

本日の資料につきましては、第1回審議会でのご意見、また、今回の事前のご説明の際にいただいた先生方のご意見を踏まえまして、作成してございます。

それでは、資料の説明に入らせていただきますが、資料につきましては、「未着手の地下鉄条例路線の整備のあり方について」ということで、(1)「地下鉄第8号線の延伸について」ということで①から⑦まで、そして(2)で「市民・利用者アンケートについて」となっておりますが、資料の説明としましては、(2)の「市民・利用者アンケート」の方からまずご説明をさせていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それと、資料の説明に先立ちまして、参考資料2でございますが、前回第1回の審議会の後、平成25年12月16日に、審議会委員の3名が参加されまして現地調査ということで実施しておりますので、本資料をもって報告にかえさせていただきます。

それでは、資料8「市民・利用者アンケート」について、こちらからご説明をさせていただきます。

まず、アンケートの目的でございますが、議会におきます地下鉄の民営化議論の中で課題の一つとされております、未着手の地下鉄条例路線の事業化の方策につきまして、本審議会で検討ということになってございますが、議会からのご意見なども踏まえまして、市民や利用者のご意見等をこの審議会の議論の参考としていただくため、未着手の地下鉄条例路線について、市民や利用者を対象としてアンケート調査を実施したいと考えてございます。

アンケートの項目といたしましては、その下の四角の中に書いているような形でございますが、市民・利用者の意見を把握するということが目的といたしております。具体的には、未着手の地下鉄条例路線に関する認知度と利用可能性。未着手の地下鉄条例路線に関する効果・影響、具体的には、期待される効果、不安に感じる内容といったこととございます。それと未着手の地下鉄条例路線の実現化方策としまして、費用負担に関する市民・利用者の考え、前回の審議会でご指摘のありましたLRT・BRTのイメージ、そういったものの当面の代替可能性といったところを目的といたしております。

アンケートの対象者につきましては、「市営地下鉄を利用している」または『「未着手の地下鉄条例路線」沿線に居住している』ことを条件といたしまして、居住地と利用頻度で、下のグループにありますように7つのグループに分けて分析することを念頭に実施してまいりたいと考えてございます。

次のページでございますが、アンケート実施手法といたしましては、WEBを活用したアンケートということで、合計1,000件程度のサンプルを確保できるようにやってまいりたいと考えてございます。

それでは、3ページ、これは案ではございますが、未着手の地下鉄条例路線についての市民・利用者アンケートということでまとめさせていただいております。まず、このページには、「未着手の地下鉄条例路線とは」ということで、アンケートにお答えいただく方々にご理解いただけるよう、図面と文言で説明させていただいております。これにつきましては、「下図のルートで地下鉄を整備することが大阪市の条例に位置づけられたもので、整備の時期は決まっていますが、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」において、その事業化の方策について検討が行われている路線です」ということで、①から④までということで、今里筋線の延伸、長堀鶴見緑地線の延伸、敷津長吉線、千日前線の延伸、この4路線が条例路線という形になっておるとご説明をさせていただいております。

その上で次のページ、8-4になりますが、1番で「あなた自身についてお聞きします」ということで、お住まいをお聞きさせていただいた上で、いわゆる個人の属性に関することをここでお聞きさせていただきます。

次に、8-5になりますが、2番「「地下鉄」の現在の利用状況についてお聞きします」ということで、地下鉄をどれぐらい利用いただいているのかというこ

とで選択していただいて、「地下鉄を利用しない」という方につきましては、先ほどの住所とあわせまして、沿線以外で地下鉄を利用しない方についてはここでアンケートが終了という形になります。

地下鉄をご利用いただいている方につきましては、「主に地下鉄のどの路線を利用されていますか」ということをお聞きいたしまして、次に3番といたしまして、自宅の最寄り駅についてお聞きさせていただきます。よく乗車する自宅の最寄り駅、地下鉄なのか、あるいはその他の鉄道なのか、近鉄あるいは阪急、JRといった駅なのかというところをお聞きいたします。自宅から最寄り駅までのアクセス時間、主な交通手段、主な目的、それと、その目的で乗車したときに降りる駅はどこなのかといった形で、どこからどこまで利用されているのかということをお聞きさせていただきます。

それと、参考に、路線バスの現在の利用状況ということで、市バスあるいは民間バスを含めまして、バスをどれぐらい利用されているのかということをお聞きさせていただきます。

その次に、未着手の地下鉄条例路線についてということで、4路線につきましてそれぞれ、知っているか、知らないか、あるいは関心があるのか、関心がないのか、整備された場合、利用するか、しないか、もし整備された場合、最も利用する路線はどれなのかといった形で、お聞きをさせていただきます。その上で、週にどれぐらい利用するのか、あるいは、どのような目的で利用するのかということをお聞きさせていただきます。

どれも利用しないという方につきましては、次の8-8ページにつきましては回答は不要という形になりますが、どれかの路線を利用する方につきましては、路線整備された場合の期待・不安といったことで、ここに書いておるような項目につきまして期待度・不安度ということにつきまして、「とても期待する」、「期待する」、「ふつう」、「あまり期待しない」、「ほとんど期待しない」、「わからない」。あるいは、8-9ページに行きますと、これらの項目について、「とても不安である」、「不安である」、「ふつう」、「あまり不安でない」、「ほとんど不安でない」、「わからない」といった形で、お聞きをさせていただきます。

そして、8-10ページですが、「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の

費用負担についてお聞きします」ということで、「地下鉄の整備には、多大な建設費が必要になります。（今里筋線や長堀鶴見緑地線のような小型の地下鉄でも、整備には1 km当たり200億円程度が必要になります。）そのため、地下鉄の建設費の一部には、国の補助制度に基づき、市民の皆様からいただいた税金が投入されていますが、人口減少などにより、乗車人員の増加は大きくは期待できないなど、今後の鉄道事業の経営環境は厳しく、現状の補助制度では地下鉄の整備は厳しくなっています。このことについて、どのようにお考えですか」ということで、現状の補助制度に基づく税金の投入だけでなく、もっと税金を投入すべき。それと現状の補助制度に基づく税金の投入だけでなく、新たな財源、例えばふるさと納税や寄付金といったことによって財源を確保すべき。あるいは、現状の補助制度に基づく税金の投入だけでなく、利用する人にも負担、いわゆる加算運賃というもので下に説明しておりますが、そういったもので利用者にも負担してもらうべきというご意見、あるいは、わからないということで、選択をしていただくような形を考えてございます。

その下にあります加算運賃につきましては、大阪市では、これまで全線共通で運賃を設定してきておりますが、平成20年度に開業いたしました京阪中之島線、阪神なんば線につきましては、開業した新線区間を利用する場合には、通常の運賃に例えば60円を加算した運賃が適用されてございまして、この加算運賃を建設費の一部、いわゆる建設費の償還に充てるといった形をとられてございます。その事例としましては、例えば京阪中之島線（中之島～渡辺橋駅間）の場合、京阪の通常の初乗り運賃150円に加算運賃が60円かかっているということで、この区間の運賃は210円という形になってございます。阪神なんば線（西九条～九条駅間）の場合も、阪神の通常運賃の初乗りが140円という形になってございまして、この間、加算運賃60円ということで、この区間の運賃の合計が200円という形になってございます。また、近鉄けいはんな線（長田～学研奈良登美ヶ丘駅間）の場合、近鉄の通常運賃が390円、これに対しまして加算運賃が130円ということで、この区間の運賃合計が520円という形になってございます。運賃は26年1月時点の運賃でございまして、こういった形で加算運賃が、新線をつくる場合は、民間の鉄道の場合、かけられる場合があります。

そういったことで、その次の8～11ページになりますが、「未着手の地下鉄

条例路線」の整備に、仮に加算運賃を適用する場合、この利用者が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか」ということでお聞きさせていただいております。

次に、「「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮にこれまで以上に税金を投入する場合、市民の皆様が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか。（なお、負担の金額は、毎年負担するものではなく、4路線全てを建設するための1回のみ負担額として、お答えください。）」というので、こういった額をお聞きさせていただいております。

(4) 番に「道路は様々な人が利用する公共の施設として、「建設」から「維持管理」まで、全て税金が投入されています。一方、地下鉄については、日本では「建設」の一部にだけ税金が投入することができますが、諸外国では道路と同様に、「建設」だけでなく「運営」や「維持管理」にも税金が投入されています。このことについて、どのようにお考えですか」というので、「諸外国と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき」、「地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない」、「どちらでもない」、「わからない」といった形の設問を用意させていただいております。

次に、資料8-12というので、「LRTの利用の有無やイメージ等についてお聞きします」ということと、さらに、1枚めくっていただいて資料8-14になりますが、9番で「BRTの利用の有無やイメージ等についてお聞きします」というので設問を用意させていただいております。

これにつきましては、第1回審議会において斎藤会長の方から、LRT、BRTについてご意見をいただいたところございまして、具体的には、重要な論点ということ、いかにして公共交通の需要喚起を創出していくということが重要であるということの中で、最近の自転車の大量利用、あるいは高齢化社会の進展といったことを踏まえ、これまでのいわゆるヘビーレール、鉄道だけではなく、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あるいはBRTといった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いかと、ご指摘をいただいておりますので、ここでLRT、BRTについて、そのイメージ等についてお聞きする形にさせていただいております。

このLRT、BRTにつきましては、資料5、「事業化方策の検討」の11ペー

ジからになります。こちらに「需要の喚起・創出」という項目がございます、その中で「沿線活力を向上させるための一時的な方策を実施することが考えられる」ということで、資料5-12ページになりますが、「特に地下鉄整備に向けた負のスパイラルへの対応策」ということで、「地下鉄整備に類する暫定的な交通システム」ということでLRTやBRTが考えられるということ、ご紹介をさせていただきます。

この資料5-12から資料5-19まで、LRT・BRTということで事例をご紹介させていただきます。こういったものとあわせて、こちらの方にも記載させていただきます。

アンケートとしましては、具体的にLRTのところ、戻りましてアンケートの方になりますが、LRTは、従来の路面電車から、走行空間の質や車両性能を向上させた次世代型交通システムです。様々な特色を持つことから、近年各所、世界各地で注目を集めておりまして、フランスのストラスブールやドイツのフライブルク等、海外の各地で導入されているほか、日本でも富山市で導入されてございます。特色としましては、低床車両ということでバリアフリーに対応して、まちづくりとの連携もとられてございます。LRTと地下鉄を比較いたしますと、輸送力につきましては、長堀鶴見緑地線や今里筋線のような小型の地下鉄と比べますと、6割程度の輸送力、7割程度のスピード、建設費につきましては地下鉄の2割程度というような形になっております。それはいろいろ建設の条件によっては変わってきますが、一般的にこういった形になろうかと思えます。それと、時間通りに到着、環境に優しいといったような特徴があるということになってございます。一方で、道路を走行するということが、やはり道路空間を走る自動車交通に影響するということが、特に、決められた時間どおりに到着しようとした場合、専用軌道の確保ということになりますと、自動車交通への影響、車線数が減ってしまうということがございますので、さらに影響が大きくなるという課題もございます。また、LRTは、路面電車等がこの間ない場合は新たに専用の車庫も必要になってくるということで、そういった用地の確保も必要になるということがございます。それと、既設の鉄道（地下鉄）と直接乗り入れることができないといったようなこともございます。

こういったことがあるということをお示しした上で、設問としまして、次の8

－13ページ、「L R Tを利用したことがありますか」、それと「L R Tのイメージについて、5段階で選択してください」ということで、こういった内容について、地下鉄と同じようなイメージを持っておられるのか、バスと同じようなイメージを持っておられるのかということをお聞きさせていただいております。

そして、「未着手の地下鉄条例路線」の整備する代わりに、「仮にL R Tを整備するとした場合、どう思われますか」ということで、「地下鉄の方がよい」、「L R Tの方がよい」、「わからない」といったようなことを、設問として用意させていただいております。

B R Tにつきましても、設問はL R TのところはB R Tに置きかわったような形になってございます。B R Tの概要については、次のとおりでございまして、B R Tは、Bus Rapid Transit ということ、L R Tは Light Rail Transit でございますが、バス専用レーン、あるいは連節バス等を用いることで高い機能を備えた次世代型のバスシステムということで、その特色から、日本でも導入が国交省を中心に推進されておまして、名古屋市の基幹バスや岐阜市のB R Tといったものが運営されてございます。海外でも導入事例は多く、ブラジルのクリチバでございまして、コロンビアのボゴタ、カナダのオタワ等で導入されてございます。

下にありますように、「まちづくりとの連携」ということで、これは接続バスになってございますが、車両や停留所のデザインを工夫することで街のシンボルとして、賑わいの創出に寄与するといったようなこと。「B R Tと地下鉄の比較」ということで言いますと、輸送力は小型地下鉄の4割程度になる、これはやはり運行本数によってかなり変わる部分がございます。速度は地下鉄の約6割、建設費は地下鉄の約50分の1といったような形になってございます。基本的にはやはりバスのシステムぐらいになっています。バス専用レーン、専用道路ということになりますと、行き先が明確になっているということ、あるいは時間通りに到着するといったような特徴があるというふうに言われますが、一方で、決められた時間に到着しようとした場合、やはりバス専用レーンの確保が必要になってくるというふうに考えられますので、道路を走る自動車交通に影響をするというようなこと。それと、基本的にはバス車両を使用しますが、仮に連節バス、2連節に繋がったバスですが、こういったものを使用する場合、非常にシンボリック

なものにはなってきますが、点検設備の新設が必要となったりということで、車庫の拡張も必要な場合というのがございます。

こういったことを踏まえた上で、先ほどのLRTと同じような設間を用意させていただいてございます。

アンケートにつきましては、以上でございます。

LRTにつきましては先ほどの資料5-12からの部分に富山の事例でございますとか、ストラスブールの事例、それと、宇都宮の方でも計画がされておるといようなことを入れさせていただいてございます。

BRTにつきましては資料5-15になりますが、名古屋の方で都市内交通型BRTということで、基幹バスというような形で道路のセンターをバスが走るような区間を設けているというところがございます。

私どもの大阪市交通局の方でも、例えば大正の都市新バス、杭全の方の都市新バスということで、今で言うバス専用レーン、あるいは優先レーンといったものを設けたり、あるいはバスロケーションシステム、張り出し型のバステラスといったようなこともやっておりますので、これに近い部分もあるところはございます。

それと、BRTと申しますと、もう1つは、鉄道の廃線敷をバスが走るということで、これはまた少し違う意味にはなるかもしれませんが、そういった形のBRTというものもあるということでございます。

次の16ページは、岐阜市の事例ということで、赤い、まさにシンボリックな連節バスが走っているということで、お客さまが25%ぐらい増加されておって、この連節バスに乗るために観光に訪れる人も増えているというようにも記載しております。

先ほどの名古屋の事例もでございます。

クリチバの事例ということで、ブラジルのクリチバの分につきましては、この絵にありますように、バス停のところに丸いドラム缶みたいな形のこれがバス停で、この中で駅のような改札みたいなものがある、乗車できるような形になっておるといったことで、整備をされておるといところでございます。

次の18ページは、気仙沼線、東日本大震災の津波で鉄道ができなくなったところに、BRTのバスで代替するという形のものもでございます。

日立市の事例、あるいは今、計画されておる新潟市の事例といったことで記載させていただいております。

L R T ・ B R T のご紹介につきましては、以上でございます。

次に、「地下鉄第8号線の延伸について」ということで、これにつきましては、資料1から順番に説明しますと長くなってしまいますので、「総括」ということで、資料7を用意させていただいています。この資料7を中心に、ほかの資料を参照する形でご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、資料7でございますが、1ページ目、「検討対象路線」ということで、今回8号線の延伸ということになりますので、条例上位置づけられている今里から湯里六丁目までの検討ということになりますが、参考として、今里から杭全まで、あるいは今里から長居までといったところも検討対象とさせていただいております。

次のページは、需要予測という形になります。需要予測の資料は資料2になります。

基本的な考え方としましては、国立社会保障・人口問題研究所、いわゆる社人研が平成22年度までの国勢調査実績等を基に、市区町村別に推計した平成27～52年度、5年毎に推計されてございますが、この将来人口等を用いて需要予測をさせていただきます。これが資料2-14から19ページに記載させていただいております。

平成24年度に実施しました今里筋線（井高野～今里間）、これは平成18年に開業した今里筋線でございますが、この事後評価を踏まえまして、平成37年度開業で5年後の平成42年度に需要が定着するものとして、今回、平成42年度の需要予測という形にさせていただいております。これにつきましては資料2-4、2-5のところになりますが、2-5の下の参考のところのグラフになります。これがいわゆる需要の定着モデル、これは国の方で出されておりますモデル式でございますが、このモデル式と8号線実績の棒グラフを比較いたしますと、ほぼ相関しておるということで、このモデル式を用いて、42年予測で37年度開業、こういう形で定着していくという形で今回想定させていただいております。

資料7-2に戻りまして、この予測値につきましてはパーソントリップ調査を

ベースとしておりますので、平日一日当たりのベースとなりますので、年間の一
日平均、いわゆる決算ベース、収支をはじくには決算ベースの数字が必要になっ
ていますことから、交通調査の一日当たりの数字と決算ベースとで換算係数を用
いまして、収支の方には換算後の数字を用いてございます。平成37～42年度は、
今申しました形でやらせていただきます。

それと、平成42～52年度は、社人研、国立社会保障・人口問題研究所ですが、
こちらの将来人口、将来人口については常住人口になりますが、ここからさらに
従業人口も予測させていただきまして、その減少に相関して推移するということ
で、右側に需要のグラフがございます。平成37年から42年まで徐々に増えていっ
て、42年以降は従業人口に相関して減少していくという形にさせていただいてご
ざいます。

それと、平成52年度以降につきましては、社人研の数字もないといったことか
ら、一定という形にさせていただいています。それにつきましては、その下に
「一定とすることの妥当性」と書いてございますが、社人研の将来人口は出生率
等に基づく自然増減や、過去のトレンドに基づく社会増減をベースにした推計と
なっておりますので、今回の需要予測では、短・中期的には既存の開発計画を
府県でコントロールトータルの上で別途計上してございます。これは資料2-20
から22ページに記載させていただいております。長期的には都市間競争を勝ち
抜くための都市の成長戦略等といったことについては考慮されていないことか
ら、長期につきましてはなかなか難しいところがございます。

また、平成52年度以降、今申しましたように推計されていないということと、
一方、収支上は本来であれば、需要が減少すればそれに伴ってコスト削減、いわ
ゆるサービス見直し、サービスを低下させるといったことや運賃を値上げすると
いったことを行うのですが、平成52年度より先ということと言いますと、そうい
ったことを想定するのなかなか難しいということもございます。これらを総合
いたしまして、平成52年度以降の需要につきましては一定という形で決めさせて
いただいております。

また、国が実施しておられます近畿地方交通審議会の8号答申、あるいはなに
わ筋線の検討等につきましても、予測年次の需要で全期間一定という形でされて
おりますことから、平成52年度以降一定とすることについては特に問題ないもの

というふうにご考えてございます。

今申しましたように、平成16年に出されました近畿地方交通審議会答申第8号の際には、需要予測としましては開業時から一定という形をされておりますので、それを参考に、感度分析といたしましては、平成42年から一定という形で、右側のグラフにありますように、黒い点線の部分で感度分析をさせていただこうと考えてございます。

需要予測結果といたしましては、資料7-3の上になりますが、今里～湯里六丁目の場合、開業5年後としまして平成42年度ということで、駅数7駅、既設の今里も含めてでございます。営業延長6.7kmということで、輸送人員は3万1,744人という形になります。1km当たりで言いますと4,738人ということで、既設の今里筋線、井高野～今里間との比較で言いますと、5年後の平成23年度ということでいきますと、駅数11、営業延長11.9kmであります。輸送人員が5万9,325人ということで、1km当たり4,985人という実績でございましたので、ほぼ近いというような数字になってございます。

次のページでございますが、整備区間の変更と書いてございますけれども、いわゆる杭全までの場合、長居までの場合ということで、需要予測をさせていただいてございます。

湯里のケースがございまして、杭全のケース、長居のケースと並べてございまして、湯里の場合、先ほど申しましたように3万1,744人、1km当たり4,738人になってございますが、杭全までの場合でしたら、駅数としまして今里を含めて4駅ということで言いますと、距離が3.6km、利用者数といたしまして1万6,048人、1km当たり4,458人ということで、湯里のときよりも若干少ない数字になるという形になります。長居延伸の場合でしたら、今里を含めて9駅という形になりますが、距離は9km、利用者数として4万3,592人ということで、1km当たり利用者数でいきますと4,844人ということで、湯里までよりも若干多くなるという形になってございます。

次に、建設費でございます。建設費につきましては、詳しくは資料3の方になりますが、基本的な考え方といたしまして、今里～湯里六丁目間約6.7kmが、これは平成17年度夏に国土交通省の平成18年度予算概算要求に盛り込まれたという経緯がございます。その際の建設費をベースに必要な見直しをかけて算定してご

ざいます。具体的には、平成29年度中に着工、工事期間約8年、平成37年度当初に開業の最短スケジュールとさせていただきます。これは今後検討されるであろう近畿地方交通審議会の次期答申が平成27年度中に出されるというふうに想定して考えますと、その後、国家予算要望を行いまして、平成28年度夏に国土交通省の予算概算要求に計上されますと、平成29年度夏頃に特許取得、平成29年度冬頃に工事施行認可ということになりますと、平成29年度末に何とか着工できるのではないかとということで、こういった形にさせていただきます。

それで考えますと、総建設費、元々の平成17年度ベースでいきますと1,314億円という形になってございます。直接工事費が1,124億円、消費税55億円、5%です。総係費が112億円、これは我々の人件費ということで直接工事費の10%という形になってございます。建設利息が23億円ということで、当時の利率1.833%で計算されてございます。

それを今回ベースで見直しますと、表7-4の形になってございまして、直接工事費につきましては平成17年度と平成24年度の公共工事の建設工事デフレーターがほぼ同じになってございますので、変わらずという形にさせていただきます。民営につきましても公営と同じという形にさせていただきます。これにつきましては、資料3-4ページになりますが、補助スキームというものを適用されておりますことから、民営化しましても、その契約手法や積算手法の簡素化は見込めないということ、さらに公営においても既に発注単位が大規模なため、民営化での大型化・発注単位の集約化による効果が積算上は見込めないといったことで、民営の場合でも公営と変わらないという形にさせていただきます。

消費税につきましては、今後の消費税改定を見込みまして10%という形にさせていただきます。

総係費につきましては、公営の場合は変わらずということで、直接工事費の10%にさせていただきます。民営の場合につきましては、京阪中之島線、阪神なんば線のときの実績で、西大阪高速鉄道、中之島高速鉄道の実績を用いまして3.8%とさせていただきます。これにつきましては、総係費といいますのは我々職員による工事の監督・検査業務というものを義務づけております地方自治法の適用というものが今ございますが、民営化するとそれがなくな

りますので、経験豊富な受注者を選定いたしまして、受注者への監督や検査の簡素化等によりまして要員の効率化を図れるといったことになります。

建設利息につきましては、公営につきましては平成25年度の予算をベースに、資料3-3ページになりますが、利率が2.8%という形で考えさせていただいてございます。民営につきましては、資料3-4ページになりますが、関西私鉄5社及びJR西日本有価証券報告書から持ってきておりまして、利率1.65%という形で考えさせていただいてございます。

これによりまして、公営の場合、今回、総建設費が1,380億円という形になってまいります。また民営の場合でしたら、これは上下分離の形になりますが、その合計として1,293億円ということで、公営を100とした場合、民営の場合は94という形になってまいります。総係部分の減少というのが大きい形になります。

次のページに、コスト削減ということで挙げておりますが、どれだけコスト削減がこれよりできるのかということで、これにつきましては資料5-3になります。

こちらの方に同じ表が出てございます。まずは、需要に見合ったダイヤ設定ということで、朝ラッシュ時の運転頻度というのは今里筋線の場合、今4分から5分になっていますが、これを谷町線と同様の5分という形で設定させていただきますと、需要上は十分問題ございませんので、こうなると必要列車数が4列車から2列車となりまして、列車の削減が図られる形になります。それによる削減額が公営の場合17億円、民営の場合16億円になりまして、建設費につきましては、公営の場合1,363億円、民営の場合1,277億円ということで、先ほどの公営1,380億円を100とした場合、公営は99%、民営の場合は93%という形になってまいります。

また、運営費でございますが、これにつきましては資料5-4になりますが、需要に見合ったダイヤ設定ということで列車を削減いたしますと、当然、運行する列車数も減りますので、それに見合っただけ保守要員、あるいは運転要員が削減できますので、その削減が、公営の場合1.4億円、民営の場合1.3億円という形になってまいります。もう1つ、運営費の削減といたしましては、新線開業に伴う職員の新規採用というものがございまして、それを抑制いたしまして、経験豊富なOBを最大限活用するといったことによりまして、このOBの活用といたしますの

は、当然、動力車操縦者運転免許の関係というのもございますので、OBの最大限活用という形でやらせていただきますと、公営の場合は約4.7億円、民営の場合は約4.2億円の削減という形になってまいります。

運営費は後ほどの収支の方で反映する形になります。

整備区間の変更ケースということで、今里～杭全間3.6kmの場合ですが、これは民営ベースでいきますと、総建設費は703億円という形になってまいります。今里～長居間という形でいきますと、総建設費は1,757億円という形になってまいります。これは、コスト削減後の民営化の数字1,277億円と比較しますと、703億円が約55%、1,753億円が約38%という形になります。

次に、収支採算性ということで、これは、資料4も一緒にごらんいただきたいと思えます。

収支採算性の基本的な考え方といたしましては、事業主体が公営の場合と民営の場合の両方検討を行うということで、公営の場合、資料7－8でございますが、収支採算性分析の内容といたしましては、将来の利用者数の予測結果をもとに、地下高速鉄道整備事業費補助を適用し、事業者が負担する借入金と営業活動に伴う収益・費用とを考慮して、黒字転換年等を分析する形になります。

民営の場合、上下分離という形を想定しておりまして、第3セクターが建設し、鉄道事業者が運行・運営するという形になります。運営主体は地下鉄新会社、建設主体は第3セクターということで、運営主体につきましては、将来の利用者数の予測結果をもとに、営業活動に伴う収益・費用と建設主体への線路使用料とを考慮して、黒字転換年等を分析するという形になります。建設主体につきましては、地下高速鉄道整備事業費補助、いわゆる3セク補助等の制度を適用し、40年以内に累積損益、累積資金過不足が黒字転換するよう、運営主体からの線路使用料を設定させていただく形になります。

なお、収支採算性の分析に当たっては、事業の補助採択や特許・免許の際には40年以内に累積損益、累積資金過不足が黒字転換することが求められてございますので、40年で黒字転換するかどうかといったところが1つの判断基準になってくるというふうに考えてございます。

次のページ、補助スキームでございます。これは、先ほどの建設費で言いますと、コスト削減をしていない基本ケースの補助スキームになってございます。そ

れでいきますと、表7-9、上段ですが、公営の場合、結果といたしまして、1,380億円の合計の建設費を国が309億円、地方自治体が620億円、交通局が451億円の負担という形になってまいります。

下段、民営の場合でございますが、これは上下分離の場合でございますが、この場合、1,293億円の建設費のうち、国が309億円、地方自治体が470億円、建設主体（第3セクター）が356億円、運営主体（地下鉄新会社）が158億円、これは出資金と車両費になりますが、こういった形の負担内訳になってまいります。

次のページ、収支算定要領になってございます。左側が公営、右側が民営という形になってございます。

まず収入のところ、運輸収入でございますが、公営の場合、平成26年4月の運賃改定を、消費税改定と値下げを反映した形で考えさせていただいてございます。1区180円、2区240円ということで、公営の場合は以降そのままさせていただいております。そうすると料金単価が107.97円ということで計算させていただいております。

民営の場合でしたら、平成27年10月に民営化後の1つの値下げということで、これは民営化基本プランに基づくものでございますが、1区のうち1.5kmまでを180円、3kmまでを190円、4.5kmまでを220円、7kmまでを240円という形に料金改定をさせていただいたというベースで、この場合、料金単価は105.39円ということで、公営の場合よりも安くなってございます。

こういった形を出していただいて、運輸雑収、補助金、その他につきましては公営と同じ考え方、補助制度につきましては違いますが、同じ考え方でございます。

人件費につきましては、要員は公営と同じで、給与水準につきましては5%カット、動力費は公営と同じで、修繕費・委託費につきましては公営の5%カットとする。その他経費は公営と同様、減価償却費も公営と同じように設定させていただいてございます。民営につきましては、諸税、法人税等を考慮いたしております。借入金利息につきましては、先ほどの建設利息と同じ考え方になってございます。その他費用としましては、公営の場合に比べまして、民営の場合は一般会計分担金ということで、今の交通局は中之島庁舎の費用の一部を負担してございますので、その分は控除した形にしてございます。

建設改良費につきましては、建設費をもとにはじいてございます。

次に、費用対効果でございますが、これにつきましては資料6と、詳しくは参考資料1にも書いてございます。費用便益分析につきましては、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」、2012年に改定されております国土交通省のものでございますが、これに基づいて実施させていただきます。資料6-13から14ページにこの計算結果をお示しさせていただきますが、これにつきましても後ほどあわせてご説明させていただきます。

次に、ケース設定ということで、先ほどご説明しましたように、需要につきましては需要予測を行ったものを基本ケースとしまして、平成42年度以降一定とするものを感度分析という形で設定させていただきます。

収支算定につきましては、現行の補助制度に基づくものを基本ケースということで設定させていただきます。感度分析といたしましては、相当の支援措置を講じるということで、仮に営業主がインフラ部分の資金負担を負わないとした場合、これにつきましては、その下にございますが、国の答申路線（近畿地方交通審議会答申第8号）、これは平成16年に出された答申でございますが、その考え方についてここで記載させていただきましたように、8号答申の際の国の答申路線の考え方は、一定の条件設定の下に輸送需要を算定ということで、予測年次で需要は一定とされてございます。施設整備について相当の支援措置を前提ということで、営業主がインフラ部分の資金負担を負わないという形で試算されてございます。

その上で、費用対効果が1を超えるもので、かつ、採算性が確保される路線ということで、40年で累積が黒字転換するという形でございますが、そういったものにつきまして整備する意義がある路線とされてございまして、ただし、このような支援措置が講じられなければ具体化することは困難であることに注意ということで、そういう意味でいきますと、基本ケース、感度分析ケースを組み合わせまして、中段の表にございますように、Ⅰの場合、Ⅱの場合、Ⅲの場合ということで、Ⅰの場合は輸送需要が基本ケース、収支算定が基本ケースということで、これがいわゆる事業の補助採択や特許・免許の際の考え方に相当するものでございます。最後のⅢの場合というのは、需要も収支も感度分析というケースでございますが、これがいわゆる国の答申路線（地交審答申第8号）の考え方に相当す

るものでございます。Ⅱの場合につきましては、需要は基本ケース、収支は感度分析ということで、建設費の負担を負わないということでございますと、事業化方策の一つということで、いわゆる上下分離の場合、二種側が線路使用料0でいったらどうなるのかといったことを試算するケースになります。

次に、事業化方策ということで、資料5になります。基本的には①から⑥までを想定させていただいております。①が基本ケース、②はコスト削減ケース、先ほどから建設費等をお示しさせていただいております。③コスト削減をした上で加算運賃をした場合、④コスト削減をした上で需要喚起をした場合、⑤コスト削減をした上で追加補助をした場合、⑥コスト削減をした上で、これら加算運賃、需要喚起、追加補助を複合的にやった場合というケースを想定してございます。これにつきましては資料5-2になります。そちらの方に事業化方策の考え方ということをお示しさせていただいております。

具体的には、資料5-2のところでございます。まずは、支出を減らすというコスト削減につきましては、1つは建設費を減らすということで、今回、需要に見合ったダイヤ設定というものを想定させていただいております。もう1つは運営費を減らすということで、これにつきましては、需要に見合ったダイヤ設定によります。要員の削減と、新線開業に伴う新規採用の抑制で、OBの活用といったことを挙げさせていただいております。

一方で、収入を増やすということで言いますと、収支の改善策ということで、建設費を補てんする、財源の確保ということでございます。それにつきましては、①税金で補てんする場合、これはいわゆる行政負担、結果的には住民負担になりますが、1つの考え方としてございます。ただ、これは現行では補助制度としてはございません。②地下鉄株式の配当や売却益で補てんするということで、民営化した場合の地下鉄株式を活用して配当や売却益で補てんするということで、いわゆる資産の組みかえに相当するものというふうに考えてございます。③ふるさと納税や寄付金等ということで、これにつきましては、資料5-5から8に記載しておりますが、例えば、堺市の低床式車両（堺トラム）の場合もふるさと納税といったことが活用されてございますし、富山のLRTの場合も寄付金といったことが活用されており、あるいは、駅を新設する際に周辺の事業者等が出しておられる場合があるといったことがございます。そういったいわゆる受益

者負担というようなものも想定されるということで挙げさせていただいてございます。

次に、収入を増やすということの2つ目で、運輸収入を増やすということと言いますと、運営費の補てんという形で財源の確保を書かせていただいております。これにつきましても税金で補てん（行政負担＝住民負担）でございます。これも先ほどと同じように現行では制度としてございません。次に②で、先ほどと同じように地下鉄株式の配当売却益で補てんという考え方、もう1つは、運営費につきましては③地下鉄全線の収益で補てんという考え方もあるかと思えます。これは事業者負担、結果的には利用者負担になりますが、これにつきましては資料5-9になります。こちらに書いてございますが、いわゆるプール制、内部補助ということになりますけれども、結果としてこれにつきましては、値下げやサービス改善などを本来享受すべき他の路線の利用者の負担になるという形になってまいります。内部補助を前提とした整備につきましては、新線整備のリスクを全て鉄道事業者が負うような形になってまいりますので、持続的な地下鉄の維持・運営を大きく妨げるおそれがあるということで、望ましくないというような形が考えられるということになっておりますし、斎藤会長からもこういったご意見を承っております。資料5-2の方に戻りまして、④ふるさと納税や寄付金等ということで、先ほどと同じようになります。

もう1つは、運輸収入を増やすということと言いますと、運賃の値上げという考え方がございます。これについては資料5-10でございますが、ここにありますように、全線の運賃を値上げする場合と、先ほどからご説明しましたように、新線区間に加算運賃をするという場合がございます。これにつきましても、全線の値上げとなりますと新線区間以外の利用者からも負担をいただくということになりますことから、いわゆるプール制による内部補助と一緒にということで、本来利益を享受する人が享受できないという形になってまいりますので、望ましくないということになるのかというふうに考えてございます。

こういった考え方で事業化方策を分類いたしておりまして、資料7に戻りますが、7-13にありますような形でケース設定をさせていただいて、分析をさせていただきます。

その結果は、次のページ、A3の横長になります。こちらでいきますと、まず

1枚目がケースⅠ、輸送需要が基本ケース、収支算定が基本ケースの場合でございます。いわゆる事業の補助採択や特許・免許の際の考え方に相当するものでございまして、公営の場合が上段、民営の場合が下段ということで整理させていただいております。

まず公営の方からいきますと、事業主体、損益収支、資金収支、現行スキームに基づく地方負担、スキーム外の地方負担、計、費用便益比という形でお示しさせていただいております。公営Ⅰ－①、基本ケースの場合、黒字転換をいたしませんということで、40年目の累積最大欠損は955億円に積み上がっていくという形になってございます。費用便益比でいきますと0.84ということで、これにつきましては、1を超えるものは事業性があるということになりますが、1を超えていないという結果になってございます。

公営Ⅰ－②でございますが、これはコスト削減ケースということで、建設費約17億円、運営費約6.1億円／年ということで削減した場合でございますが、この場合でも40年目で黒字転換しないということで、40年目の累積最大欠損は712億円というふうな赤字が積み上がる形になってございます。費用便益比につきましては0.92という形になってございます。

民営の方になりますが、民営Ⅰ－①、基本ケースにつきましては、これは建設主体が40年目に黒字転換する線路使用料を設定させていただいております。それが線路使用料の欄にございます年間13.5億円という形になります。それでいきますと、建設主体が、損益収支が39年目で黒字転換する、資金収支が29年目で黒字転換するといった形になります。その場合の運営主体につきましては、黒字転換せずに40年目で790億円の赤字、累積最大欠損が積み上がるという形になってまいります。

民営Ⅰ－②、コスト削減の場合、建設費約16億円、運営費年間5.5億円ということ想定した場合ですが、この場合でも黒字転換はいたしませんで、40年目で570億円の累積最大欠損という形になってまいります。費用便益比につきましては、先ほどの基本ケースの場合は0.87、コスト削減の場合は0.95という形になってございます。

このコスト削減ケースをもとにしまして、例えばこれに新線部分に加算運賃60円をかけたらどうなるかということで、需要を同じということで想定いたします

と、これでも黒字転換をいたしませんで、40年目で累積最大欠損が384億円という形になってまいります。

それでは、幾ら加算すれば黒字転換するのかということと言いますと、190円、細かくは右上にございます187円になりますけれども、10円単位にしているので190円にさせていただいています。それでいきますと14年目に黒字転換をするということになります。

次に、需要を喚起・創出するということで、約3千人／日増、約10%相当の需要を増やした場合を考えますと、それでもやはり黒字転換はいたしませんで、40年目で524億円の累積最大欠損となります。

それでは、幾ら需要を増やせば黒字転換するのかということと言いますと、約38千人／日増、約120%増ということで、需要を2.2倍にしないといけないという形になりまして、この場合、19年目で黒字転換するという形になってまいります。損益収支で19年目、資金収支で21年目となってまいります。

次に、追加補助をした場合ということで、その場合、線路使用料相当の13.5億円を追加補助という形にいたしますと、この場合でも黒字転換しませんで、40年目で30億円の累積最大欠損となってまいります。この場合、スキーム外の地方負担ということで540億円を入れさせていただきますと、現行スキームに基づく地方負担と合わせまして1010億円の負担が必要という形になってまいります。これにつきましては上の注釈※4にございますけれども、全額地方負担と仮定させていただいてございますが、現行ではこういった制度はございません。

そうしますと、幾ら追加補助を打てば黒字転換するのかということになりますと、約14.5億円／年が必要という形になりまして、この場合、損益収支33年目、資金収支24年目で黒字転換という形になります。

これら、加算運賃、需要喚起・創出、追加補助といったものを組み合わせて考えた場合、加算運賃60円、需要増3千人／日とした場合、追加補助があと8.3億円／年が必要ということで、この場合、19年目で損益収支が黒字転換、9年目で資金収支が黒字転換という形になってまいります。地方負担の合計額が、この場合でしたら802億円、追加補助が14.5億円／年でしたら1050億円という形になります。

次に、参考①としてございますが、これは杭全まで整備の場合ということで、

杭全までの場合のコスト削減ケースになります。杭全まででも黒字転換をいたしませんで、40年目で395億円の累積最大欠損が積み上がるということで、欠損の積み上がり方としては、湯里までよりも距離の割には大きな積み上がり方をしているという形になってまいります。ただ、費用便益比につきましては0.97ということで、湯里までの場合よりも若干よいという形になってございます。

次に、参考②でございますが、長居まで整備の場合でございます。この場合も黒字転換はしませんで、40年目で750億円の累積最大欠損が積み上がりますが、距離から考えますと、湯里までよりも若干改善しているという形になってございます。ただ、費用便益比につきましては0.93ということで、湯里の場合よりも若干悪化しているという形になります。

次に、ケースⅡということで、輸送需要が基本ケース、収支算定が感度分析ケースということで、事業化方策の1つになりますが、線路使用料相当を0という形、いわゆる建設費負担を負わないということを想定した場合になります。この場合でも基本ケースでは、公営の場合、やはり黒字転換いたしませんで、40年目で309億円の累積最大欠損ということで、費用便益比が0.84になります。この場合、仮にスキーム外の負担を全部地方負担とさせていただいた場合、1268億円の地方負担という形になってまいります。

公営Ⅱ－②でコスト削減した場合でも、やはりまだ黒字転換はいたしませんで、40年目で75億円、かなり改善はしますけれども、75億円の累積最大欠損という形になりまして、費用便益比は0.92ということで、1を超えてございません。地方負担の合計は1264億円という形になってまいります。

次に、下段の民営Ⅱ－①のケースでございますが、基本ケースでございますが、この場合もやはり黒字転換いたしませんで、40年目で250億円の累積最大欠損という形になってまいります。地方の負担合計が1010億円ということで、費用便益比は0.87という形になります。

民営Ⅱ－②、コスト削減後でございますが、やはり黒字転換いたしませんで、40年目で30億円の累積最大欠損、かなり改善はしておりますが、やはり黒字転換をしないということで、地方負担合計が1010億円で、費用便益比が0.95という形になります。

この上でさらに加算運賃をした場合ということになりますと、20円加算すると

黒字転換、実質的には12円の加算で転換しますが、10円単位で20円にさせていただきますと、12年目で損益収支が黒字転換しまして、資本収支が5年目で黒字転換するということになります。この場合、費用便益比は0.94となります。これにつきましては、基本的には加算運賃の場合は費用便益比には影響しない形になります。ただ、0.94と落ちていますのは、黒字になったときに法人税がかかっていますので、その分だけ悪化しているような形になります。

次に、需要を積み増したらどれぐらいになるのかということと言いますと、約3千人／日、約10%積み増しをいたしますと、累積で、19年目で損益収支で黒字転換、資金収支で6年目で黒字転換ということで、費用便益比が1.05と、ここで1を超えてくるということで、ようやくこのケースで、今里～湯里六丁目間が、収支、費用便益比とも成り立つという形になってまいります。

追加補助のケースの場合でしたら、約1億円の追加ということで、損益収支は33年目で黒字転換、資金収支が24年目で黒字転換になってまいります。ただ、この場合の費用便益比につきましては財源に影響はしませんので、0.95のまま変わらずということで、費用便益比は1を超えていないという状況になります。

次に、ケースⅢということで、輸送需要が感度分析ケース、収支算定が感度分析ケースという形になりますが、これは近畿地方交通審議会8号答申相当の考え方ということでいきますと、公営Ⅲ－①の基本ケースの場合、40年目で累積最大欠損が266億円、費用便益比0.91ということで、黒字転換もしませんし、費用便益比も1を超えていないという形になります。

公営Ⅲ－②のコスト削減ケースの場合ですが、この場合もやはり黒字転換いたしませんで、40年目で32億円の累積最大欠損と、費用便益比も0.98ということで、かなり改善はしていますが、やはり黒字転換せずに、費用便益比も1を超えてないということになってございます。

次に、民営の場合でございますが、民営Ⅲ－①、基本ケースでございますと、やはり黒字転換いたしておりませんで、40年目で207億円の累積最大欠損、費用便益比が0.94ということで、1を超えてないという形になります。

次に、民営Ⅲ－②のコスト削減ケースの場合ですが、36年目で損益収支が黒字転換、資金収支が29年目で黒字転換ということで、費用便益比につきましても1.02ということで、ぎりぎりですが、1を超えて黒字転換しているということで、

成り立っているような形になってございます。

これらにつきまして、次のページで、コスト削減ケースをもとに整理をしております。公営Ⅰ－②の場合、民営Ⅰ－②の場合、公営Ⅱ－②の場合、民営Ⅱ－②の場合、公営Ⅲ－②の場合、民営Ⅲ－②の場合を出していただいておりますが、黒字転換してありますのは民営Ⅲ－②の場合で、公営Ⅲ－②場合、公営では、地方交通審議会答申第8号の際の基準をわずかだが満たしていないということで、民営Ⅲ－②の場合でしたら、36年目に黒字化しておりますので、民営なら、地方交通審議会答申第8号の際の基準をなんとか満たしているという形になってございます。

今里～杭全間、今里～長居間につきましても、こんな形で、杭全まででしたら、収支は悪化するがB/Cは改善するということで、今里～長居間で言えば、収支は改善するがB/Cは悪化という形になってございます。

これらを総括いたしますと、公営よりも民営の方が収支採算性、費用対効果ともに改善する傾向にございます。また、一定の条件のもとではございますが、事業化に向けては、公営、民営ともに、仮に現行の補助スキーム外の追加補助等により、建設費の負担がなくなった場合を想定しても、これはⅡのケースもございますが、収支採算性、費用対効果とも確保はできていないということで、加算運賃や需要喚起、追加補助がまださらに必要という形になってございます。ただ、加算運賃や追加補助では費用便益比は改善いたしませんので、需要の喚起・創出が不可欠だというような形に結果としてなっているのかなと考えてございます。

資料7の説明については、以上でございます。

時間がかなり押していますので、端折らせていただきますが、残り、資料1、資料6の後半が残ってございます。

資料1につきましては、沿線地域の現状ということで、これにつきましては前回、4路線の沿線地域の説明をさせていただきましたが、8号線の沿線につきまして追加的に資料を作成させていただきます。

これにつきましては、資料1－1で沿線地域の人口分布、資料1－2で沿線地域の高齢化率、資料1－3で木造建築の状況、資料1－4で住宅の建築時期、資料1－5で住宅の空き家の状況、資料1－6では現在の住まいの居住期間、資料

1-7では居住者の納税額といったようなこと、資料1-8ではトリップの移動距離、資料1-9もトリップの移動距離について、通勤目的、自由目的の区別ということで表現させていただいている資料でございます。資料1-10につきましても、地域別トリップというところで、移動距離のところを比較させていただいております。資料1-11では居住者の一日当たりのトリップ数といったところを表現させていただいております、こういったものと、資料1-12からは沿線区の現状ということで、区の将来ビジョン等を整理させていただいております。

こういったものをいろいろと総括いたしまして、資料1の一番最後のページになりますが、地域の現状を踏まえた方向性についてということで、沿線地域の主な課題としましては、密集市街地、木造住宅の集中、住民の固定化による活力の低下、高齢化、地域産業の低迷、ひとを呼び込むためのまちづくりの必要性といったところが課題として挙げられます。

沿線地域の特徴といたしましては、人口密度が高いということで多くの住民が在住しているということと、コリアタウンなどの観光資源、活発な地域活動といったところが挙げられます。

こういったことから、沿線地域の特徴を活かした上での交通施策の検討および、まちづくりの推進が必要というふうに考えられるということでございます。

それと、資料6でございますが、資料6-13、14のところには先ほどの費用便益分析の結果を載せてございますが、その次、資料6-15のところには、その他の効果ということで、費用換算できない効果ということになります。これにつきまして、資料6-15のところから順次、資料6-17で言いますと、所要時間の短縮でありますとか、資料6-18で言いますと、杭全を起点にしたときの各駅の時間短縮効果、あるいは資料6-19で言いますと、バス路線と道路混雑度といったところ、資料6-20でいきますと、リダンダンシーの向上、資料6-21でいきますと、地域の活性化ということで、延伸になった場合の利便性の向上といったところ、資料6-22のところではいきますと、これは今里筋線の開業のときのアンケート調査になりますけれども、そういったところから乗っている人のイメージ、それと資料6-23、鉄道不便地域の解消ということで、500m駅勢圏の拡大ということを示させていただいております。資料6-24、25につきましても、生活利便

性の向上といったところをお示しさせていただいてございまして、資料6-26、沿線人口の増加の傾向ということで、今里筋線の北区間につきましては需要は低迷していますが、やはり沿線人口は増加の傾向にある、駅勢圏では増加の傾向が見られるというようなところ、それと、道路混雑の緩和といったところが資料6-27、環境改善といったところが資料6-28ということで、地価の上昇の可能性といったところを資料6-29、6-30でまとめさせていただいてございます。

最後に、まちづくりの活性化ということで、路線の整備がまちづくりの活性化に発展するのではないかというところを挙げさせていただいてございまして、資料6-32のところ、地下鉄整備による沿線区の施策展開の方向性への効果ということでございます。

先ほど資料1の最後のところにございましたように、各区の施策展開の方向性といったことを考え合わせるときに、各区の将来像といたしましては、東成区におきまして、安全・安心で、いきいきとしたまち。区民それぞれが未来に希望を持っているまち。多様な区民が地域経営や区政に参画し、生きがいを感じているまち。こうしたまちづくりを支え、実現することに喜びを感じている職員といったこと。生野区におきましては、安全・安心を実感できるまちづくり。魅力あるまちづくり。大きな公共を担う活力ある地域社会づくり。自律した自治体型の区政運営の仕組みづくりといったことが挙げられております。東住吉区につきましては、将来にわたる安心を確かにする、豊かなコミュニティの形成。地域資源を生かした、新たな魅力ある空間の創出。チャンスに、チャレンジして、チェンジする、区役所づくりといったことが挙げられてございます。平野区につきましては、こどもから高齢者まですべての人と人との繋がり支えあうまちづくり。安全安心のまちづくり。愛着を持って住み続けられる魅力あるまちづくり。区民が主体のまちづくり。地域に根ざし信頼される区役所づくりといったところが挙げられてございまして、先ほどざっと流しましたけれども、社会全体への効果・影響ということを考え合わせますと、各区の将来像との共通項ということで、地下鉄整備による目指すべきまちといったところが、活力あるまち、住民がいきいきとしたまち、魅力あるまち、安心・安全なまちといったところが方向性として挙げられてくるというふうに考えられます。

最後は端折ってしまいましたが、資料の説明は以上でございまして。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

これからご意見、ご提言を頂戴したいのですが、資料説明に関して何かご質問がございましたら、お願いします。

私が少しわかりにくかったのは、最後のA3の表、資料7-17のところで、ケースⅡの民営Ⅱ-②、③' ④' と、それから次の紙、19ページの民営Ⅲ-②、の違いが少しわかりにくかったのですが。民営の感度分析をしたケースで、追加補助は19ページでは13.5億円になっているので、これは問題ないとして、民営ⅢのB/Cが1.02になっているケースですが、これと前のページの民営Ⅱの感度分析のケースとの前提条件の違いを教えてください。

【山本課長】 資料7-15になりますが、このときは需要が基本ケースになります。ですから、資料7でいいますと資料7-3ページになりまして、需要の基本ケースといいますが、平成42年以降、人口の減少に伴って需要が減少して、52年以降一定というのが基本ケースになっていますので、この需要を想定した場合が民営Ⅱになります。民営Ⅲにつきましては、42年以降需要が一定とするということで感度分析の形になってございます。

【斎藤会長】 よくわかりました。ありがとうございました。

最初にアンケートに関する説明がありましたので、またアンケートは間もなく実施されるというふうに聞いていますので、ご意見がございましたらお願いします。前に少し見せていただいたものに比べると、大分文章がやわらかくなって読みやすくなっているという印象を受けましたけれども。

【佐藤局長】 LRTとBRTが出てくるところで、これが何で出てきているのかみたいな説明はどうなのかなと思ったんですけどね。こういう聞き方もあるのかと思いますけれども、少し何か解説といえますか、これをここへ出してきている理由といえますか背景といえますか、少し何かあった方がいいのかなという気が少ししたのですけれども。

【斎藤会長】 そうですね。実は私も、先ほどの説明を聞いていて、LRT、BRTに関して後半のところで説明して、それに対していろいろな質問を設定しているところはいいと思いますが、前半のところでLRTに繋がるような質問が全くないのに、後半ではいきなりLRT、BRTの質問が沢山でてくるところが気になっていました。実は少し、ここに来るときの電車の中で、こんな質問をしたらいい

のではないかなと思って少し考えたのですが、例えば、交通近代化と運賃の関係に関する質問を設定して、あなたの考え方に最も近いものを1つ選ばせるというような設問を、アンケート票の前半の最後の方に入れて、例えば、運賃値上げでも地下鉄が望ましい、運賃値上げなら、地下鉄以外の、例えばL R T、B R Tのようなものを入れて、後半のところに出てきますよという注釈をつけた上で、それを検討すべきである、つまり運賃が値上げなら地下鉄以外の方法を検討すべきである、それに、運賃値上げが避けられるなら、今のバスのままでいいというのも恐らく反応が期待できる質問かなというふうに思います。それからもう1つ、むしろ運賃値下げにだけ関心のあるという方もいると思いますので、例えば今のバスのままで運賃値下げをするのが望ましいというような、4つぐらいの設問を設定して、あなたの考え方に一番近いものを選んでいただくような聞き方ができないでしょうか。運賃が少し高くなっても地下鉄をつかってほしいという考え方、運賃値上げが避けられないのだったら、次善の交通システムがあるのではないかな、もしそれがあれば検討してほしい。それから、もう今のバスのままでいいから、運賃値上げは勘弁してほしい、むしろ値下げのほうを考えてほしいというような質問を途中のところに入れて、後半のL R T、B R Tの質問に繋いだ方がいいのかなというような印象を、ちょっと思いつきですが、ここに来る途中の電車の中で考えたのですが、いかがでしょうか。

【佐藤局長】阪堺電車が堺から阿倍野まで来ていますが、あれを少し、今でこぼこしているんで、低床型のL R Tが実は堺で動いておりますけれども、市内まで来れなかったんですけど、少し我々の方でそういう助成制度を使って、低床型が入れるようになるんです、3月に。だから、ここは何か事例として富山とか外国の例ですけども、そういうのが市内でも走るようになるみたいなことも、何か入れ込んでおいた方が、そういう中で少し、そういうことはどう思っていますかみたいな聞き方もあるかなと思います。先生がおっしゃったことに加えて、市内でもそういうことで走るようになるというのを、何か少しそういうのを入れていただいた方が、何か外国なりほかのところで行っているというだけではなく、少し臨場感があるのかなと。

【斎藤会長】その辺り、工夫していただいて。うるさ方の回答者からは、今のようなケースについてはクレームが出るかもしれませんね。L R Tはインフラを含めて

の概念なので、L R T用の車両がインフラをうまく使いこなせないということは、車両だけがL R Vで、全体がL R Tになってないということだと思いますので、うるさ方からはいろいろクレームがあるかもしれませんが、そのあたり少し工夫をしていただいて、できるだけわかりやすい言葉で、回答者がさっと文章に食いつくことができるような設問や文章を工夫していただいて、アンケートを実施していただきたいと思います。

何か、アンケート関係でございましたら。

【秋山委員】細かい文言とかはまた後でお願いするとして、すでに幾つか出た点ですが、L R TとB R Tのイメージというところがあって、地下鉄と同じか、路線バスと同じかという分類になっておりますけれども、先ほどの話と一緒に、L R Tとかに持っていくときは、輸送量はある程度、地下鉄ほどはないけれども、環境に優しい新しい交通システムになっているので、もし聞くとしたら、そのどちらがいいのかという話かと思ったのですけれども、ここではどう理解すればいいのでしょうか。地下鉄とバスのどちらの代替になるかというようなことが聞きたいのでしょうか。また、質問した後の解釈とか使い方を少し検討する必要があると思います。

【斎藤会長】そこはいかがですか。

【山本課長】こちらにつきましては、L R Tをご存じの方が少ないかもしれないということと、特にB R Tになると恐らくご存じの方はほとんどいらっしゃらない可能性もあるということで、あまりぼやとした質問にしてしまうとお答えしにくい部分もあるので、イメージとして地下鉄に近いのかバスに近いのかという部分でお答えいただいた方がまだわかりやすいのかなということで、こういう形の設問にさせていただいております。その辺はまたご相談もさせていただきながら、修正は加えていきたいとは思っています。

【斎藤会長】よろしく申し上げます。

他はよろしいですか。

【藤本局長】少し局内でも議論しましたが、今のL R T、B R Tのところですが、この部分だけやはり、よくあるL R TのよさをP Rするような比較表であるとか、これは転用してここへ記載していただいておりますけれども、ある種、それまでの地下鉄に関する、条例路線に関する聞き方が割合と粛々と聞いてい

て、ここで絵図が急に出てきますと、アンケートをされる方からして、どうもこちらを勧めているのではないかと、いろいろ聞いておいて、こちらでどうですかというようなイメージを持たれかねないというふうに非常に客観的に思います。ですから、先ほど会長がおっしゃったように、前段でつくりをつくって、ここも割と淡々と、あまり図示はできれば避けて、実際に走っている姿は、先ほど少し佐藤局長がおっしゃったような、L R Tはこういうので、大阪・阿倍野でも活躍していますというようなことぐらいにとどめて、あまり比較で、しかも赤字で入れますと、そういうアンケートに対して一種の意図のようなものを、意図はないんですが、意図のようなものを感じさせられて、あまりよくないのではないかなと思うので、もう少しそこは検討していただけたらと思います。

【斎藤会長】そうですね。いただいたご意見に共通しているのは、いきなりL R TやB R Tのメニューを出して、どうだというふうに聞くのではなくて、前半で、そこに入っていくためのイントロのような質問を入れたらどうかということですね。いきなりL R T、B R Tに質問を持っていくのではなく、要するに地下鉄だとお金がかかるけれども、もっと安いシステムというのも存在していますよというような、喧伝効果の意味も含め、やわらかい感じの質問を通して、運賃とのかかわりのなかで新しい交通システムについて聞いていく、あるいは、運賃そのものに関心のある人がいるかもしれないので、それも含めてということになるのですが、1つの提案として聞いていただきたいと思います。

【山本課長】わかりました。そしたら、またご相談させていただいて、修正させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

【斎藤会長】それでは、時間もございますので次にまいります。事務局には、たくさん資料を準備していただき、前回の議論を踏まえたデータを短時間に準備しただけでなく、公設民営という思い切った枠組みを準備して、一步踏み込んだデータも提供いただき、大変ありがとうございました。

次回第3回では、8号線の延伸事業の事業化の可能性について、本日提出されたデータに即して議論の要点をストーリーとしてまとめなければいけないということですので、したがってそのことに関してご意見、ご提言をいただきたいのと、それから、今回はかなり厳しいデータが提供されたわけですが、事業化の可能性を少しでも高めるための方向性についても、少し枠を広げて考えてみるとい

う点についてもご意見をいただきたいと思います。

今日は報道の方もおられますので、もう一度要点だけをかいつまんで申し上げますと、8号線の延伸事業の事業化に関して、B/Cについては1を下回る結果になりましたが、収支採算性の分析に関しては、大阪市交通局の経営形態が公営のままでは8号線延伸の事業化の可能性は非常に小さい、見通しが立たないというデータが提供されたと思います。たとえコスト削減努力の要素を見込んでも、公営の場合は結果は変わらないという結果になりました。それなら民営の場合はよかったかという、民営の経営形態の場合も相当厳しいデータが出たという印象です。民営化によって、ある意味で自動的に実現できるコスト削減効果だけでは収支が合わないことはもちろんですが、民営化によって可能となるコスト削減のための努力の積み増しをしても収支が合わないという結果になりました。

そこで、収支を一致させるために、利用者負担の積み増し、つまり新線加算運賃、それから予測された需要量の積み増し、これは需要の喚起創出を意味します。それから、3セクに対する地下鉄建設費補助以外の自治体補助の積み増し、これは追加補助ということになりますが、これら三本柱について線路使用料をベースに計算していただきました。その結果、新線加算運賃については190円という運賃、初乗り運賃で言うと370円ぐらいになりますか、かなり高い運賃を設定しないとだめだということになりました。需要の喚起創出については、120%ということですから、これは2倍以上の需要が得られないとだめ、収支が合わないということになります。それから、追加補助金に関しては、年間13.5億円の追加補助でも収支が合わないので、1億円積み増しをしたら何とかなるということで、今回の分析結果から一步踏み込んで、インフラ費用を全額最初から公的負担の対象にするという公設民営のフレームをつくって、データを出していただきました。その場合は、基本ケースはやはり収支が収れんしなかったわけですが、新線加算運賃20円ならいけるという数字が出ました。あるいは、需要の積み増しが10%なら収支が合う。とはいえ、地下鉄建設費補助制度の自治体負担分のほかに線路使用料を全額自治体で負担するという、純粋な公設民営を前提とした場合でもそのような厳しい数字が出たということにもなります。

このような数字はそれぞれ、あまり現実的なニュアンスを持つとは言えないデータですから、そこをモデレートしていただいて、新線加算と、需要の喚起と、

それから追加補助金を、それぞれ組み合わせたらどういう数字になるかということから、今日出していただいた数字が、新線加算は60円、需要の積み増しが3,000人、それから自治体の追加補助が8.3億円ですか、こういった組合せだと収支が合うということになりました。3つの数字は有機的な関係にありますので、いろいろと動かしていただいて、1つの事例として、そのような数字を出していただいたということになります。

ここで会長としては、ほかの組合せについてもぜひ計算して、例えば新線加算運賃が80円の場合はどういう数字の組合せになるか、100円の場合はどのようになるかというふうに、近鉄けいはんな線の場合は130円というケースがありますので、その辺りを参考に数字を連動させて出していただきたいということをお願いしたいと思います。が、ただ、この3つの数字の組合せをどう解釈するかという点に関しては、前回の会議の席で申し上げましたように、国の審議会でのこれまでの議論とか、これからの議論に非常にかかわりがあることなので、私はその点について発言しにくい立場なので、むしろ皆様のご意見、ご感想を聞かせていただきたいと思います。

秋山委員からは特にB/Cの結果についてご意見を頂戴したいと思いますし、それから、大阪市さんの場合は、今日出てきた13.5億円であるとか、8.3億円という数字が自治体にとってどういう意味を持つか。大阪市交通局の局長さんをはじめ皆さんからも、今日の数字に関するご意見、ご感想をぜひお伺いしたいと思います。ご発言をお願いします。秋山委員からお願いいたします。

【秋山委員】今日はたくさんの方の計算結果、ケースをやっていただいて、比較して問題点が明らかになったというのは非常によくわかりました。ただ、前回も申し上げましたけれども、費用便益比のところは1.0を切っているから、これはちょっとというふうに結論をすぐ短絡的に結ぶのはあまりよくないというのが1点でありまして、したがって、これは恐らく、先ほど少しご紹介がありました費用便益のマニュアルという国全体で決まった1つの計算の方式に従ってやったものであるから、そういう意味では計算結果として見るべきですけれども、そこにはやはり、先ほど少しお話がありましたけれども、このマニュアルには入っていないような、大阪で発生する便益と言ってもいいような、特にまちづくりとの関係とか、それからネットワークが拡充されることによって本来の移動が可能にな

るとかいうのは、直接的なここでカウントされる数字には入っていませんが、いろんな違った意味でのまち全体をよくするとか、それから鉄道のネットワークとしての新しい位置づけみたいなのができるような、それはマニュアルに入っていないので、なかなか数量化するというのは難しいのかもしれませんが、だから、先ほどの需要喚起などというのは、そういう話とうまく結びつけて考えるべきではないかなというのが1点です。したがって、今のは便益に、ここで明確に含まれていない便益というのにも少し細かく着目しましょうという話です。

もう1つは、これはまた計算の方の話になるのかもしれませんが、やはりここでいろいろ使われている設定値とかの中で、例えば人口にしても、一応もう将来は変化しないというようなことでやっておりますけれども、そういう意味の、もうこの時期において全てを計算し直すとかいう必要はもうないと思いますが、変動すると思われる要因がどんな項目があるのか、だから、考えておかないといけないのは、やはり先ほどの話に帰着しますけれども、今は皆、このどれを見ても0.9とか0.95とか、こういう値が出ておりますが、逆に、可能性として大きくなったり、小さくなったり、どちらもあると思いますけれども、何かその要因ぐらひはピックアップしておけると思いますね。今はこういう計算の前提でやっておりますけれども、ここが変化すると、多分もう少し小さくなってしまふよとか、大きくなってしまふよとかいうことぐらひは少し、計算を全部し直すというような必要はないと思いますが、見ておかれたらどうかなというふうに思います。

以上、2点です。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。佐藤局長、どうでしょうか。

【佐藤局長】 少しその前に、この横表で少し確認したいのですが、例えば資料7-15で、民営化のケースで、黒字転換が単年度と累積とあって、例えば民営化I-③'で、単年度が30年で、累積が14年で解消するというのが、少し意味がよくわからへんのですけどね。

普通は単年度黒字が早く来て、累積の黒字転換が後で来るというのが、ごく割となじみがあるパターンですけれども、これが全部、例えばI-④'も30年と19年、I-⑤'はまあなっておりますけれども、ここがよくわからないのと、もし

このⅠ－③’で累積が14年であれば、今の制度上、40年で累積黒字に転換したらいいわけですから、大分余裕があるということになるので、もう少し何か加算料金は少なくて済むのかどうか、そのあたり、この表がよくわからへんという、少し確認しつつ、この数字をどう評価するのか、これはもう非常に政治的な問題になってくると思いますね。

例えば大阪市が追加補助金を出せば、一定事業として成立するとすれば、そのお金を出すという判断をするのかどうかということですが、ここは僕の立場でコメントはちょっとできませんけれども、ただ、今秋山先生からまさにご指摘があったように、例えばお金を出すんじゃなくて、需要喚起するとき、需要が増えそうな可能性というのは、その沿線の例えば開発であるとか、例えば学校が立地すれば学生が乗るわけで、何かそういう可能性であるとか、もちろん開発ですから、密集しているところでも開発の可能性はありますけれども、やはりある程度種地があるとか、沿線でそういうまとまった開発が可能であるのかどうかとか、例えば市営住宅があって、その建替えで新しく民間のマンションが建つとか、何かそういうことを、沿線上もう少し具体的に見て行って、増える要素としてあるとしたらどれぐらいがマックスで、それをカウントしてどうなのかとか、これも感度分析の一種になるのかもわかりませんが、少しそういうチェックをしながら、この数字をもう一回精査した上で、考えられる最適な組合せ、いずれにしろ、何らかのかなりな努力をしないことには整備ができないということですので、そのメニューのチョイスをどういう観点で決めるかというのは、これは少し政治的な判断になってきますので、何か考え方を大きく、今日も料金の問題と需要喚起の問題と、自治体として税からこれを投入するというか、いわゆる都市インフラとして出すという、その3つの選択肢がありますが、これの考え方の整理みたいなものがこの審議会では整理されれば、あとは、どの考えをチョイスしていくのかということになるのかなというふうに思います。

ちょっとそれぐらいのコメントでございます。

【斎藤会長】 ありがとうございます。

2つのご質問に対する事務局の答えはいかがですか。

【山本課長】 そうですね、先ほどの黒字転換の関係ですけれども、民営Ⅰ－③’のケースの場合なんですけど、例えば、建設費のうち車両費につきましては、民間側、

いわば運営側の負担になってくると思います。車両の更新の考え方ですけれども、交通局の場合、50年更新で、25年目で中間更新ということで、25年目で一定、新たな追加投資が出てきます。25年目に追加投資が出ますので、そこからまた減価償却が発生しますので、一旦黒字転換したものが、また赤に単年度落ちている場合があります。グラフをつけておいたらよかったです、単年度でいうと黒字転換したものが、一時的にまた赤になって、黒に戻ってくるということで、その遅い方の年次を単年度のところは30年目というところで押さえさせていただいています。

ですから、本来もっと早い時期に黒字転換はしています。ただ、25年目の中間更新の関係があるので、一時的にそこが赤になってしまいますので、30年目で再度黒字転換するというので、30年目で単年度は黒字転換になります。累積については、黒になったまま、落ちますけれども、赤まで落ちないので、14年目で累積が黒字になっているという形になっています。

【斎藤会長】そうですね。恐らくご質問の趣旨は、スキーム全体としては40年ですが、資料が別々に上下分離で分かれて示されているので、資料の中に第3種事業にかかわるデータを入れておけば、誤解は生じないと思います。

【山本課長】そうですね。第3種にかかわる数字は、すみません、建設主体のところが、これにつきましては、線路使用料13.5億円で設定させていただいたのが一番左端ですね。これは全てのケースにもう共通している部分になります。

【斎藤会長】あ、ここに出ていますね。これが基本ケースになっているのですね。

【山本課長】はい。だから、線路使用料は一定の形にしています。

【斎藤会長】ここから分かれて、運営主体である第2種事業に関してだけの数字が出てきているので、少し不自然な印象を与えるのかもしれませんが。

【山本課長】はい。それと、14年目が早いということにつきましては、すみません、この190円といいますのが、実際は40年目で黒字転換を考えますと、187円になります。ただ、料金の設定の仕方として何円という形を今やっておられませんので、便宜上190円とさせていただいたら14年目にまで早くなってしまうという形です。

【斎藤会長】もう1つのご質問は、先般12月16日に沿線の視察をさせていただいて、やはり大規模な都市開発のポテンシャルが小さいのかなという印象を持ちながら

視察を終えたのですが、例えば大規模工場が移転して、そこに大規模な住宅団地が新たにできるような可能性は低いのではないかという印象を持ちましたが、事務局はどう考えますか。

【山本課長】まさにおっしゃるとおりで、なかなか現状では、先ほど局長からもありましたように、種地があれば、またいろいろ考える部分があるかもしれませんが、そういったところが今ないところからすると、どんな規制誘導をやればできるのかといったことがなかなか見えてこないなという部分かなと思っています。

【斎藤会長】とはいえ、いろいろ期待はしていきたいと思います。自治体にもぜひ努力を、そういった方向に向けて発揮していただきたいなというふうに思います。

【藤本局長】具体的なお話の前に、そもそもこのネットワーク審議会が、民営化議論の中で、未着手の条例路線を何とか実現していく道程をしっかりとというか、そういうお話でございます。

議会議論も、もう民営化のメリットというのはさまざまご説明をしてきて、ご理解をいただいていると思いますが、極論いたしますと、とりわけ8号線の問題というのは、民営化議論の一番の1つの大課題かなというふうに当然私は受けとめておりまして、そういう意味で、今日かくかくいろいろ数字を、あるいは公営の場合、民営の場合という比較もしていただいたのですが、議会議論の延長線上からいいますと、公設民営であるとか、公営であるとか、民営であるとかいうことは、いずれのケースでも、それ以上に大事なことは、8号線をいかに作り上げて生き延びていけるかというところに向かえる種探しをこの場でさせていただくのが趣旨かなと我々は本当に思っております、そういう意味でいいますと、非常に数字が厳しくて、事務局もその辺は悩んでおったと思うのでございますが、その中でかなり非現実的な、先ほど会長がおっしゃったような数字を並べますと、余計にそれが非現実的になります。

そういう意味で、線路使用料のところは、まず数字の方だけ申し上げますと、線路使用料は何とか大阪市として負担できないかなと。

それから、需要喚起については、それはどんなすばらしいものができても、1日3万人増えるというのは、これはもう無理なことでありまして、具体的な数字でいうと、ちょうどこの近くにイオンというスーパーができました。昨年オープ

ンして、これは年間700万人、1,000万人お集めになりたいという、こういうオープニングのときの社長の言葉を聞いておりました、我々のこの7号線、大体2,000人から3,000人前後増えております。年間にしますと70万人とかそういう数字になるわけで、これはイオンさんだけの効果かどうかわかりませんが、やはり800万人ぐらいお集めじゃないかなと。そのうちの例えば10%が我々の電車をお使いになっていただいているんじゃないかなという1つの想定ができるわけです。そうしますと、3万人は無理でも、どういう想定でどういうものができれば、どれぐらい勘定できるかと。変な話でございますが、イオンさんばかり言うと何かイオンの宣伝をしているようなので、別のところも、イオンさんだとか、コストコさんだとか、そういうのが仮に3店できると、年間3,000万人で300万人期待できるということであれば、1日1万人という目標は持ってもいいんじゃないかと。今申し上げているのは、実は妥当な数字でどういうところへ絞り込むかという作業を次回、やはり具体的に何とか我々事務局も考えていきたいなと。

それは、佐藤局長が先ほどおっしゃった、土地のどういう利用が、いずれにしましても、それは将来のことですから、確定したことではございません。やはり方針としてそれは持つべきかなと。それでもなかなか数字ができない部分はやはり、今日の議論で抜けておりますのは、自然体にここの延伸がどう寄与するかという、これは秋山先生が先ほどおっしゃった、いわゆる我々が数値にしていること以外の便益、これは決して認められない便益の指数ではないと思います。そういうものをやはり皆さんに承知をしていただかないと、沿線の方だけが便益があるんだということでは、これはとても、そういうことで地下鉄は引けないわけではございませんので、大阪市全体への寄与というものをどういうふうにするかとか、そういうところも少し次回に向けて事務局としては持っていきたいなと、そういうふうには思っております。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。

【益本部長】 率直なあれなんです、例えば資料7-17で、この資料を出していただいておりますが、改めて見ていると、民営化のケースで、例えば基本ケースで新線加算の運賃と需要、これをそれぞれ並べておりますが、追加補助は別としまして、これって、新線加算の運賃がされるとその分乗れへんようになんねんなど

か、そういう意味でいうと、いろんなケースを会長がおっしゃったんですけども、相関関係があるから、そういう意味でいうと、何かこれ、局長が先ほど申しましたように、集客施設を考える。集客施設がもし何かあれば、確かにそれも大阪市全体にとって、私たちの施設にもなるのかなと、もしくは、沿線からも来るのかなというところも思います。そういう意味でいいますと、この相関的に見るのと、それから集客施設をどういうふうに見るのかということ、どういうものがつくれるのかということを見ると、ひょっとしたら、一方ではそういうところをPRしていくのが事業者として、行政とタイアップできることなのかなと。そうすることによって、高いだけじゃなくて、なおかつ需要にも繋がる、そういうところをうまくすれば、決して、こっちが高ければ増えへんとかいう話じゃないんだなというふうに少し理解はしました。ちょっと取りとめのない話ですけども。

【斎藤会長】確かに、今日の資料1を見ると、この地区は規模の小さい商店街がたくさん散在をしているという感じの地域なので、ただいまのご発言のようなポテンシャルは高いのかもしれないですね。空間があるかどうかという問題がありますが。例えば、大阪ドーム駅には阪神なんば線からイオンに直行できるゲートがありますね。その辺の工夫がぜひほしいですね。交通システム側で駅を工夫して、駅からショッピングセンターに直結するような設備をつくるとか、あるいは、近くのイオンが持っている津波等の避難所、正式には何と言うんでしょうか、津波等に対する市民の避難場所といたしますか……

【藤本局長】はい、避難箇所の指定を受けています。

【斎藤会長】そのような機能にかなり重点を置いた店のつくりにもなっているので、そのような点で、行政と民間が協調して都市開発をすることによって、沿線の活性化、ひいては需要の喚起に結びつける可能性というものを想定できるかもしれません。力強いご意見をいただきましてありがとうございます。

それと、先ほどLRT、BRTの議論が出てきたのですが、今日のデータを見ると、前回にも議論になって、私からも提案させていただいたのですが、新しい交通システムの導入の可能性についても分析対象として視野に入れておく必要があると思いますので、LRT、BRTの存在を念頭に置いた分析結果もぜひ、データとして示していく必要があると思います。その際、気になるのは、輸送密度

にして1万8,000人/日・kmというオーダーのデータが出ていて、長居延伸の場合は2万人近くになるのですが、LRTは問題ないと思いますが、例えばBRTでピーク輸送を処理できる数字と見てよいのかどうかについてはぜひチェックしていただかないと、ピーク輸送に対応できないシステムを想定するということになり、無責任となりますので、そのところはよろしくお願いします。

ただ、1万8,000人/日・kmという数字は、先ほど3万人は無理だというご発言がありましたが、今日の120%というデータを見ると、やはり3万人を超えなければ地下鉄という交通システムを支えるのは非常に難しいのではないかという感じも見えてきているのではないか。1万8,000人/日・kmというのと、今、粟生線の部分廃線問題で苦しんでいる神戸電鉄とほぼ同じ数字だと思いますし、あるいは江ノ島電鉄や静岡鉄道よりは少し高いのですが、地方中小私鉄並みの数字であることには間違いないので、その辺りを念頭に置くと、やはり新しい交通システムの導入可能性を視野に入れた議論でなければいけないのではないかというふうに思います。

それから、前回私の方から、受益活用型上下分離についてもデータをぜひ出してほしいと要望しましたが、今日は公設民営型という思い切ったフレームを出していただきましたので、受益活用型上下分離の場合には、費用償還型と今日の公設民営型の中間に数字が来るということはわかっているので、これについては省略してもいいのかなとは思いますが。しかし、その一方で、受益活用型上下分離方式はかなり公設民営に近いので、この制度を、例えば今議論になっている路線の整備に使えるような方向の可能性を考える場合には、やはりメニューの1つに加えて、今後のアピールの材料に使っていただくという考え方もあるのかなと思ったりしますので、その辺りは事務局にも考えていただきたいというふうに思います。

杭全延伸、長居延伸のデータも、まだ1つのケースのデータに留まっているので、もう少し細かいデータを見ないと、比較の議論ができませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

いかがでしょうか、ほかにご意見ございませんか。

佐藤局長、今日の、年間8億円余の追加助成というのは、自治体としてどういう感触なのでしょう。先ほどのご発言の中にはその点が入ってなかったので、

よろしければ・・・。

【佐藤局長】 ちょっと僕もその数字がどうかというのは、あまりコメントする立場にないのですけれども、例えば上下分離したときの線路使用料を0にするというのは、これは道路なんかで受益者負担金を使って、高速道路は逆に取りますけど、道路のように鉄道をつくるという発想だと思いますね。これは一部、8号線も既に道路財源を入れた部分もあるんですけど、それを例えば全線にわたって道路財源を使っていくとかいうことの方としては、僕はあると思いますけれども、だから、現行の鉄道制度を使って線路使用料を0にするというのではなくて、むしろ道路のように鉄道のフレームといいますか、下をつくっていくということになると、やはりこれは国に対してそういう新しい制度といいますか新しい都市インフラの整備の仕方ということも当然要請、要求をしていく中で、では、全体の鉄道ネットワークを、無料の道路があって高速道路があるように、鉄道も、採算が例えば非常にとりやすい路線は従前の鉄道フレームで、なかなかとりにくいけれども、やはりその都市にとってここは必要であるとか、そこは都市としての理由が要るのでしょうかけれども、そういうところは道路財源的なものを活用していくというのは、考えとしてはあり得るんだと思いますね。ただ、ちょっと、今の現段階ではそこまでの議論にはまだなっていないということもあって、少しこの中で、審議会でのご議論をいただきながら、我々も国の方に、そういう必要という判断があれば、市長の判断というものになると思いますけれども、国の方にも言っていくとか、そういう流れになっていくのかなというふうには思います。

【斎藤会長】 そうですか。貴重なご提言をいただいたと思います。ぜひその点は、報告書の中に書くことにしましょう。

【山本課長】 はい。

【斎藤会長】 地下鉄を前提に議論しているけれども、例えばモノレール、中量軌道システムということになると議論の仕方が大分違ってきて、インフラの一部を公共財として整備するという補助制度ですので、その考え方を地下鉄にも敷衍する方向性とか、そういう視点は報告書の中に入れておいた方がいいと思います。実名を言っていないかどうかわかりませんが、北大阪急行延伸の事例において突破口が開かれる可能性があるということです。つまり、地下鉄だけれども、モノレール

や中量軌道システムに対するのと同じような補助制度で地下鉄の新しい延伸区間の整備が認められるとすれば、それは突破口が開かれるということになりますので、議論の仕方としては、きわめてオーソドックスな議論の仕方になると思いますので、ぜひその点は入れさせていただきたいと思います。

ほかに何かございますか。

時計を見たら、もう時間が来てしまいました。

いろいろ注文を出しましたが、今日は加賀委員が体調不良でお休みなので、加賀委員からはぜひ、先ほどの需要喚起・創造という点に関して都市計画の立場から何が考えられるのかについて、ご意見をお伺いしたかったところですので、事務局には加賀委員のご意見を、今回の議論に関連させて聞いていただければということをお願いしたいと思います。

というわけで、毎度宿題が増えるばかりで申し訳ないのですが、次回、この8号線の延伸に関しては中間取りまとめというステージに入りますのでどうぞよろしく。

【山本課長】 そうですね、また事前にご相談させていただきながら、その素案を次回お示しさせていただいた上で、その種の議論も踏まえて、成案にさせていただきたいと考えています。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

本日は貴重なご意見、ご提言を頂戴して、大変ありがとうございました。

それでは、司会を事務局にお返しします。

【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、2月下旬ごろを予定しております。本日はいただいたご意見をもとに中間取りまとめ案をお示ししたいと思っております。

それでは、これもちまして第2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。