

第3回 大阪市鉄道ネットワーク審議会

日 時：平成26年2月24日(月) 午前10時00分～午前11時50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)

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ので、ただいまより第3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、出席者名簿、配席図、資料1、資料2、資料3まで、おそろいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

それでは、議事に入ります。

以後の進行につきましては、斎藤会長に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】 斎藤でございます。

本日は、早朝からご出席いただきまして大変ありがとうございます。本日もまた、忌憚のないご意見、ご提言をちょうだいできればと思います。

それでは、早速、議事に従って進めてまいります。

事務局より説明をお願いします。

【山本課長】 鉄道事業企画担当課長の山本でございます。それでは、私から資料の説明をさせていただきます。

資料といたしましては、資料1「未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート（速報版）」ということで、前回第2回の審議会でお示しさせていただきましたアンケート調査につきまして、その後、審議会委員の方々にご議論いただきながら調査票をつくりまして、アンケートした結果の速報版ということで、単純集計になりますが、今回ご用意させていただいております。資料2といたしましては、「第2回審議会での指摘事項への対応等」につきましてまとめさせていただいております。資料3につきましては、「中間とりまとめ及び中間とりまとめを踏まえた提言（案）」ということで、委員の方々からご意見をいただきながら取りまとめさせていただきました案をつけさせていただいておりますので、順番にご説明させていただきます。

それではまず、資料1をごらんいただくようお願いいたします。資料1につきましてはアンケートの速報版になります。

アンケートの目的といたしましては、市民や利用者のご意見等をこの審議会の議論の参考にするためということで、目的として、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の整備による効果・影響、それは、期待される効果、不安に感じる内容でございます。それと、未着手の地下鉄条例路線の実現化方策というもので、費用負担に関する市民・利用者の考え、LRT・BRTのイメージ・代替可能性といったことをお聞きしております。

実施方法といたしましては、WEBアンケートということで、合計で1,030件のサンプルを確保いたしております。1,000件以上としておりましたので、サンプル数としては確保できております。

アンケートの対象区分といたしましては、「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』ということを経験としまして、4グループに分けさせていただいております。沿線につきましては7区でございまして、それにつきましては「地下鉄利用あり」、「地下鉄利用なし」ということで集計させていただいております。それと、大阪市内、それ以外の区17区を1つのグループとして集計させていただいております。それと大阪市外ということで集計させていただいております。そういった形で、「地下鉄利用なし」につきましては沿線区のみを拾わせていただいている形になります。

次のページにございますように、アンケートの回答の活用方法ということでございますが、それは以下のとおりでございまして、今回は速報版ということで、各項目の単純集計のみを以降のページに掲載させていただいております。クロス集計等につきましては、また以後、順次やっていく予定でございます。

それでは、まず資料1－3ページでございますが、被験者属性と書いておりますが、個人属性になります。個人属性についてですが、まず居住地域につきましては、地下鉄利用ありの区分で、やや大正区の割合が少なくなっております。それ以外はそれほど有意な差はないと考えております。

次のページですが、居住年数でございます。これにつきましては、大阪市内（その他）のところで、やや居住年数が短い傾向が見られます。これは、その他のところに都心部が含まれている影響ではないかというふうに考えられます。

性別につきましては、男女半々、やや女性の方が多いような状況で、有意な差はないと考えております。

年齢につきましては、これはWEB調査の特徴になるのかもしれませんが、高齢者がやや少なく、30代、40代が多くなっているということで、特に地下鉄利

用なしの区分で、その傾向が顕著に出ているというふうに思われます。

職業につきましては、公務員・経営者・役員・会社員などを合わせて、会社に勤めておられる方というのが大体4割から5割程度ということで、あと専業主婦とパート・アルバイトを合わせた割合が、大体3分の1程度になっているといったような状況になってございます。

次に、資料1－8ページでございしますが、地下鉄の利用状況ということでございます。週にどれぐらい、月にどれぐらい利用するのかということでお尋ねさせていただいておりますが、大阪市内では大体「月に1～3日」の割合が半分程度になってございまして、「週5日以上」という方につきましては20%程度という形になってございます。市外では、「その他」が半分以上になってございまして、これは恐らく年に数回というような形になろうかと思いますが、そういう方が多くなってございまして、「週5日程度」という方は10%程度という形になってございます。

次に、資料1－9ページですが、主な地下鉄の利用路線ということで、市内では、御堂筋線と谷町線の割合で約半分ぐらいになってございます。市外では御堂筋線が大体3分の2ぐらいということで、やはり御堂筋線の利用が非常に多いということになってございます。

次のページからは、自宅から最寄りの路線・鉄道駅についての設問になっておりますので、これは今後、クロス集計の際に活用していこうと思っておりますので、これにつきましては説明を割愛させていただいて、次に、資料1－16ページをお願いしたいと思います。

16ページですが、ここでは、未着手の地下鉄条例路線の認知度についてお尋ねをしております。全体的に今里筋線の認知度が比較的高くなってございます。その他路線につきましては、概ね10%程度という形になってございます。

次のページですが、大阪市内の沿線部分につきまして、今里筋線の延伸部、長堀鶴見緑地線の延伸部、敷津長吉線、千日前線の延伸部ということで、1－1ページに戻っていただきますと、沿線の中でそれぞれの沿線に関連する区を記載しております。その区で集計したものをこちらの資料1－17ページにまとめさせていただいております。それでいきますと、今里筋線の沿線、あるいは長堀鶴見緑地線の沿線では、それぞれ当該の関係する路線につきましては約半分程度の認知

度という形になってございます。全般的に、「地下鉄利用あり」の方が「地下鉄利用なし」よりも認知度が高いような状況になっているかと思いますが、長堀鶴見緑地線の延伸部の「なし」のところだけが少し違うような傾向になっているということで、これは長堀鶴見緑地線が大正区だけになっておりますので、ちょっとサンプル数の少ないことがこの値に影響が出ておるのかなということで、後々も少し長堀鶴見緑地線の沿線だけ違う傾向が出ている部分がございます。

次に、資料1-18ページでございます。未着手の地下鉄条例路線の関心度ということで、これにつきましても、全体的には今里筋線の関心度が高いという形になるかと思いますが、今里筋線の延伸は認知度より関心度が低く、他路線は、認知度と比べた場合ということでいくと関心度の方が高いという結果になっておるのかなと思われまます。

それは、次の1-19ページでいきますと、今里筋線の沿線での認知度につきましては、約半分程度になっているということと、長堀鶴見緑地線の沿線では、長堀鶴見緑地線の関心度が3分の2程度になっている、あるいは敷津長吉線の沿線で、敷津長吉線が約半分程度の関心度という形になっているということで、その辺がうかがわれるかと思われまます。

次の1-20ページでございます。未着手の地下鉄条例路線が整備された場合、ご利用されるかどうかということでございますが、これにつきましては、大阪市内（沿線）の地域では、今里筋線および敷津長吉線について、「利用する」と回答した割合が、他路線に比べて若干高くなっているということですが、「利用する」あるいは「わからない」ということで言いますと、大体50%から60%ぐらいになっているのかなというふうに思われまます。

沿線地域で分割した場合の右ページでございますが、大体、関心度と同じような傾向を示しているのかなというふうに思われまます。

次の1-22ページでございます。未着手の地下鉄条例路線が整備された場合、最も利用すると思われる路線ということで、これにつきましては、大阪市内（沿線）・地下鉄利用あり区分におきましては、敷津長吉線の割合が高くなってございます。

地域分割をした方でいきますと、今里筋線の沿線ではやはり今里筋線、長堀鶴見緑地線の沿線では長堀鶴見緑地線、敷津長吉線沿線では敷津長吉線、千日前線

の沿線ではやはり千日前線の延伸が、利用割合が高いという結果になってございます。

次の1-24ページでございます。利用頻度につきましては、いずれの区分におきましても、「月に1～3日」の利用頻度の回答が、大体半分ぐらいとなっているというような状況でございます。

次の1-25ページ、利用目的になってございますが、いずれの区分でも、「買物・娯楽など」といった割合が7割程度となってございまして、通勤、登校というものがやや低いという形になってございます。

次に、未着手の地下鉄条例路線が整備された場合の期待・不安ということで、まず、あなた自身への影響ということで、期待する度合いをお聞きしております。ここでは、交通の便がよくなり、外出が増える、あるいは、行動範囲が広がる、今よりも目的地までの移動時間が短くなるといったようなことをお聞きしております。それにつきまして、「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」という形でご回答いただいております。この中で、「目的地まで移動時間が短くなる」ということに対する期待度がやや高いというような形になってございます。大阪市内（沿線）の地下鉄利用ありの区分では、「とても期待する」、「期待する」の割合が大きくなっているというふうに思われます。

次のページ、沿線地域を分割した場合も、同様の傾向ですが、長堀鶴見緑地線だけは少し違う傾向で出ておる部分は、やはりサンプル数の影響かなというふうに思われます。

次のページ、沿線地域や社会全体の変化に関する期待度合いということで、沿線に新しい住宅が建ち、若い住民が増えるとか、新しいお店ができ買物が便利になる、雇用が増える、お店や施設ができてにぎわう、沿線の地価が上がって、資産価値が上がる、地名が駅名になって知名度が上がる、地下鉄が沿線のまちのシンボルになる、くるまの利用が減り道路渋滞が緩和する、くるまの利用が減りCO₂の排出量が減る、くるまの利用が減り沿道の騒音が軽減されるといったようなことを聞いております。これにつきまして、「沿線に新しいお店ができ買物が便利になる」、「施設ができ来訪者が増え、まちがにぎわう」などの賑わいの項目、あるいは「道路渋滞が緩和する」、「CO₂排出量が減る」といった道路・

環境に関する項目で、期待するという割合が高くなっているというふうに見受けられます。

沿線地域を分割した方につきましても、有意な差は見られないというふうと考えております。

次に、身近な人への影響ということで、主にバスに関する不安の度合いということで、ここは不安の度合いになってございます。これにつきましては、「地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる」、あるいは「地下鉄が開業してもバスがなくなるとかえって不便になってしまう」といったようなことの、不安度を聞いてございます。これにつきましても、いずれの区分でも、「とても不安である」、「不安である」という回答に比べて、「あまり不安でない」、「ほとんど不安でない」という回答の割合が大きいという形になってございます。

沿線地域分割版、右ページでいきますと、大体同じような傾向ではございますが、長堀鶴見緑地線の「地下鉄利用なし」の区分のところで、とても不安、不安という割合が高くなっているという傾向が見られます。

次に、沿線地域や社会全体の変化に対する不安度合いということで、「沿線地域に新しいお店ができれば地域になじみの店が減る」とか、「沿線地域に新しい住宅ができれば多くの見知らぬ人が引っ越してくる」、「新しいお店ができれば見知らぬ来訪者が増える」、「地価が上がって税金や家賃が上がる」、「駅に向かう自転車が増え沿道を歩きにくくなる」というようなことをお聞きしております。これに対しまして、いずれの区分におきましても「税金や家賃の上昇」、あるいは「自転車が増え、沿道が歩きにくくなる」といったことにつきまして不安度が高いというような傾向になってございます。

沿線地域分割版、右側のページにおきましても、同じような傾向になっておるというふうと考えられます。

次に、資料1-34ページでございます。これにつきましては、未着手の地下鉄条例路線の整備についてお尋ねをいたしております。資料のグラフの中ほどに質問項目を書いておりますが、1番が「現状の補助制度よりも、税金をもっと投入して地下鉄を整備するのが望ましい」。2番が「これまで以上の税金投入をせず、新たな財源を確保して、地下鉄を整備するのが望ましい」。3番が「これま

で以上の税金投入をせず、利用する人にも運賃値上げで負担してもらい、地下鉄を整備するのが望ましい」ということで、1番から3番が「地下鉄を整備するのが望ましい」という回答になります。4番が「運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずに地下鉄以外の交通手段を整備する方がよい」。5番「運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずにバスのままでいい」ということで、2番から5番が「これまで以上の税金投入をせず」というような形の回答になります。6番が「わからない」という形になります。こういった形で見えていきますと、いずれの区分におきましても、大体3分の1程度の方が「地下鉄整備が望ましい」という形でございまして、それに対して、「地下鉄以外の交通手段（L R T、B R T）の整備」や、「バスのままでいい」というものを選択された方が半分ぐらいになっているという形になってございます。いずれの区分におきましても、4分の3程度の方が「これまで以上の税金投入」に対して懸念されているという形になってございます。

沿線地域分割版の右ページにつきましても、同様の傾向を示しているというふうに考えられます。

次に、資料1-36ページでございます。加算運賃の認知度についてお聞きしております。これにつきましては、「知っていた」の割合が非常に低く、15%程度となっております。

沿線地域分割版、右ページにつきましても、同様の傾向になってございます。

次に、資料1-38ページでございますが、加算運賃を適用する場合、いくらかぐらいが妥当なのかということにつきまして、「10円～30円」、「40円～60円」、「70円～90円」、「100円以上」という加算運賃、一定加算運賃をかけてもいいというふうにお答えいただいている方が、いずれの区分におきましても大体5割を超えているということで、半数以上の方が加算運賃については、額の多少はありますけれども、加算運賃をかけてもいいというふうにお答えをいただいている結果になってございます。

右側のページの地域分割版についても、同様の傾向になってございます。

次に、これまで以上に税金を投入する場合の負担金額ということでございますが、これにつきましても、1,000円、2,000円、5,000円、1万円、2万円、5万円、10万円以上という形の部分で、一定税金投入をしてもいいというふうにお答

えいただいている方が大体半分程度になっているのかなというふうに思われます。ただ、市内沿線地域の地下鉄利用ありでやや高くなっているという形になっているというふうに思われます。

右側の沿線地域分割版についても、ほぼ同様の傾向を示しているのかなと考えられます。

次に、「運営」や「維持管理」への税金投入ということで、諸外国では、「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る事例が多いということを踏まえまして、地下鉄に対して、運営に対しての税金投入についてのお考えというものをお聞きしております。これにつきましては、「税金投入すべき」と「税金投入すべきでない」との回答につきましては、すべきでないという回答の方が多くなってございます。ただ、投入すべきという答えもやはり3分の1程度あるというところが、注目すべき点かなというふうにも思われます。

地域分割版におきましても、ほぼ同様の傾向になってございます。

次に、資料1-44ページからは、L R Tについての質問になってございます。

L R Tの認知度ということで、大体2割から3割、4割ぐらいの、やや低い認知度ということで、ただ、市外においてやや高めになっておるのは、堺の方で今度新しいL R T車両が入るということで、こういう形になっておのかなというふうに思われます。

次のページは、L R Tの利用の有無ということで、利用したことがあるかにつきましては、「利用したことがない」という方が9割ぐらいということでございます。

次のページは、L R Tに対する印象ということで、「まちの賑わいに貢献する」とか、「決められた時刻に到着・出発する」、あるいは「目的地まで早く行ける」、「乗り心地が良い」、「迷うことなく安心して乗れる」、「お年寄りや障がい者にも利用しやすい」、あるいは「道路上から簡単に利用できる」、「環境にやさしい」、「建設費が安い」、「道路渋滞の減少効果がある」といった形でお聞きをしております。それにつきましては、「地下鉄より優れている」、「やや優れている」、「地下鉄と同じぐらい」、「やや地下鉄より劣る」、「地下鉄より劣る」、「わからない」という形で回答をいただいております。これにつきまして、「道路上から簡単に利用（乗降）できる」、あるいは「お年寄りや障が

い者にも利用しやすい」、「建設費が安い」といったものにおきまして「地下鉄より優れている」、「やや優れている」という回答が他の項目よりも多くなっているというふうに見られます。その他、次いで「まちの賑わいに貢献する」、「環境にやさしい」といったところで高くなっているのかなというふうに思われます。

次に1-47ページでございますが、BRTの認知度ということで、これにつきましても認知度は10%から20%程度ということで、LRTよりもやはり認知度としては低い形になってございます。

次のページは利用の有無ということで、これにつきましても、ほとんどの方が「利用したことがない」ということになってございます。

BRTに対する印象ということで、LRTと同じ項目でお尋ねしておりますが、やはりLRTと同様の傾向が出ております。

次に資料1-50ページでございますが、未着手の地下鉄条例路線の整備について、「地下鉄がよい」、「LRTがよい」、「BRTがよい」、「どれでもよい」、「わからない」ということで、それぞれの路線についてお聞きをしております。こういう形でいきますと、大体全般的に、「LRTがよい」や「BRTがよい」に「どれでもよい」とされる方を加えますと、大体半分程度という形になってございます。

それを、右側は沿線地域に分割して見てございます。それでいきますと、やはり今里筋線の延伸沿線、あるいは長堀鶴見緑地線の延伸沿線ではそれぞれ、今里筋線の延伸や長堀鶴見緑地線の延伸は、「地下鉄がよい」という回答が若干多くなっているような形になってございますが、いずれも、「LRTがよい」、「BRTがよい」、「どちらでもよい」というのを加えると、そちらの方が上回っているというような状況かと思われます。

速報版につきましては、以上でございます。なお、1-52ページ以降に、アンケートの内容について添付させていただいておりますので、ご参考に見ていただければと思います。

市民・利用者アンケートにつきましては、以上でございます。

次に、資料2、第2回審議会での指摘事項への対応等ということで、資料をまとめさせていただいております。

地下鉄第8号線と他の計画路線との比較ということで、大阪府戦略本部会議におきまして、北大阪急行の延伸線、あるいは大阪モノレールの延伸線といったものが示されておりますので、そういったものと比較を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延長約6.7kmということで、北大阪急行の場合2.5km、大阪モノレール9kmということで、輸送需要につきましては、8号線の延伸が3.2万人、北大阪急行の延伸が4.2万人、モノレールが3.7万人ということで、下から2行目になりますけれども、キロ当たりの輸送需要という形で見ますと、地下鉄8号線の延伸が1km当たり4,800人に対しまして、北大阪急行の延伸が1万6,800人、大阪モノレールの延伸が4,100人というような状況になってございます。

次に、建設費でございますが、車両費を含む建設費ということで、地下鉄8号線の延伸につきましては1,280億円ということで、これにつきましては民営でコスト削減をした場合というケースの金額を出させていただいております。それに対しまして北大阪急行の延伸が650億円、これも車両費を含んだ形になってございます。下の表は、箕面市のホームページから記載させていただいております。大阪モノレールの延伸が1,050億円ということでございまして、これもキロ当たりの建設費ということで比較いたしますと、地下鉄8号線の延伸が191億円、北大阪急行の延伸が260億円、大阪モノレールの延伸が117億円という形になっておるわけでございます。

次のページには、大阪府戦略本部会議で示されております北大阪急行の延伸、あるいはモノレールの延伸についての概要を記載しておりますが、説明は省略させていただきます。

次に、需要分析ということで、ネットワーク効果ということで資料を入れさせていただきます。

地下鉄8号線の延伸部の沿線から都心方向に向かう際に、今まででしたら、例えば東住吉区で言いますと、近鉄南大阪線を利用して天王寺で乗り換えて、御堂筋線や谷町線を利用していたというような方が、8号線の延伸によりまして、8号線に乗って今里で乗り換えて千日前線、あるいは緑橋で乗り換えて中央線を利用して都心方面に行かれるというような形に転換することになるということで、

利用者にとって利便性が向上するとともに、地下鉄全体として乗車人員や輸送人キロが増加するといったネットワーク効果というものもあるのではないかといいことで、まとめさせていただいております。

地下鉄全体の輸送人員、乗車人員ということですが、一番下の全線ということで行きますと、今里筋線が延伸することによって、全線で8,000人乗車人員が増加するという形になります。先ほど申しましたように、御堂筋線とか谷町線で乗車人員が減りますので、これにつきましては若干の混雑緩和効果というものを見込めるのではないかとおぼわれます。一方で、横方向に動く中央線、緑橋で乗り換えるような中央線、今里で乗り換えるような千日前線といったところが若干増えているということがございます。当然今里筋線が新線の区間として入りますので、増加するという形になってございます。

その下は輸送人キロということで、1人の方がどれだけの距離を乗るのかということの累計の値になってまいります。全線で8万5,000人キロの増加ということで、これにつきましては御堂筋線、谷町線、あるいは堺筋線、長堀鶴見緑地線で減少というような形になってございます。

次のページ、その事例ということで、例えば湯里付近から本町まで行かれている方につきましては、もともと近鉄南大阪線で天王寺まで出られて、御堂筋線に乗られて本町まで行かれている方というのが、緑橋で乗り換えて8号線、中央線を利用されるという形になってまいります。時間的には変わらない形になりますが、費用的には、地下鉄だけで行けるようになりますので、430円から270円ということで、160円のコスト削減効果、利用者にとってのコスト削減効果があるということ、乗り換え回数は1回で変わらないという形になります。それを地下鉄で見ますと、全線のお客さまとしては、御堂筋線に乗っていただいているお客さまが今里筋線に乗っていただくということで、増減はありません。御堂筋線では1人減って、中央線と今里筋線で1人増えるというような形でございます。

輸送人キロにつきましては、全線では乗っていただく距離が増えますので増加になりますが、御堂筋線では乗らなくなるのでゼロになる。中央線と今里筋線では新たに乗りますので、数字が入ってくる。運賃収入としましては、ご利用者としての負担は増えていますが、地下鉄としては230から270円ということで料金は増えます。この料金は、今現在の料金での計算になります。

次に、事例の2つ目でございますが、湯里付近から鶴橋までということになりますと、もともと南大阪線、環状線をご利用のお客さまが地下鉄に乗っていただくということになります、時間的には2分の短縮、費用的には50円の負担減という形で、乗り換え回数は変わらないという形になりますが、地下鉄のネットワーク効果ということで見ますと、今まで乗っていただけでなかったのが乗っていただけるということで、全線で1人が増える、千日前線、今里筋線でもそれぞれ1人増えるという形になります。輸送人キロも、もともと乗っていただいていたので、ゼロだったものがそれぞれ数字が上がってきているような形になります。運賃収入につきましても、ゼロが270円という形になってございます。

次に、事例の3つ目でございますが、湯里付近から瑞光四丁目までという形で見ますと、8号線がないときでございましたら、例えば喜連瓜破から乗られて、谷町線で太子橋今市まで行かれて、既設の今里筋線の太子橋今市から瑞光までご乗車になられていたという方が、湯里六丁目から乗られて瑞光四丁目まで、今里筋線一本で行かれるということになりますので、時間的には21分の短縮で、費用的にも、延長が、乗っている乗車距離が短くなりますので、50円の削減、乗り換え回数も、なくなってしまいますので、1回減という形になります。地下鉄のネットワーク効果ということと言いますと、もともと1人が乗られておりましたので、増減はない。谷町線につきましては1人減って、今里筋線で、もともと太子橋今市から瑞光まで乗られていましたので、増減はないという形になります。輸送人キロにつきましても、全線では乗車キロが減る形になります。谷町線は当然ゼロになりますし、今里筋線につきましては増加という形でございます。運賃収入につきましても、360円から310円に減少という形になるものでございます。こういった形の効果、あるいは減少の部分もあるということでのお示しになります。

次に、今里筋線延伸部の需要が少ない要因ということでございますが、これにつきましては、1つはやはり、沿線の常住人口、従業員人口が将来減少していくという形になっておる部分でございます。これにつきましては、沿線にやはり開発計画がないといったところが大きな要因の1つかと思います。これにつきましては、後ほど一定のシナリオ、仮説のもとで試算をいたしております。

次に、もう1つの原因といたしましては、路線の性格、方向性と書いています

けれども、沿線の移動ニーズとのミスマッチということを書かせていただいております。沿線、特に東住吉区方面からは、天王寺方面、あるいは天王寺を經由しての移動というものが多くなってございます。それは、下の図にございますように、沿線地域から初乗駅ということで行きますと、天王寺、近鉄といったところに行っておられる方が多いというような形になってございます。また、その下、初乗駅、目的地の分布ということで行きましても、中央区方面が多くなっておりというような形で、これは全手段になっておりますので、徒歩あるいは自動車の方は近隣への移動ということになりますが、中央区方面への移動が多いというようなところからも、天王寺の利用が多いということが見てとれるかと思えます。

次のページも同じような形で、湯里付近からの資料を示させていただきます。こういったことから、沿線からは、天王寺方面への移動が多いという部分がありながら、今里筋線を延伸しても、1つは、沿線から地下鉄の1回乗り換えで天王寺にはアクセスできない。JRとの乗り継ぎ、東部市場前との乗り継ぎではアクセスは1回乗り換えで行けるのですが、地下鉄だけでは行けない、乗り換え1回では行けないという形、それと、谷町線と交差はいたしますが、駒川、中野、平野間で交差をいたしますが、乗り換えにならない、少し距離があるということで、谷町線と接続できないといったところが大きな課題ではないかというふうに考えられます。それと、この路線は都心部、御堂筋線に直結してないので、どうしても乗り継ぎが必要になるといったところでこういったことになっておるのかなというように思います。そう見ていきますと、委員の方々からご指摘のありました多様な機種、LRT、BRTということについても検討が必要ではないかということで、それを後ほど検討させていただきます。

次に、資料2-12ページでございます。事業化方策の検討ということで、このページについては前回おつけさせていただいた資料のままでございます。

次のA3のものを開いていただきまして、資料2-15から16ということですが、これにつきましては、前回の資料の中では全部が表記できておりませんでしたので、民営の方については全部入れておりましたが、公営の方についても同様に記載をさせていただいたという形になってございます。説明は割愛させていただきます。

次のページにつきましても同様で、民営Ⅱ-③' ④' ⑤' といったところを記

載しておりましたが、公営についても同じように、③' ④' ⑤' を追加で記載させていただいたという形になってございます。

ケースⅢ、資料2-19~20については、変わりはありません。

次に、資料2-21~22ということで、参考のケースということで、今里~杭全のケース、これにつきましては、先ほどのケースⅠのところは1ケースだけを入れておりましたが、それを同じようなケースで全部計算した上で記載をさせていただいてございます。これでいきますと、杭全までの場合でしたら、費用便益比は、湯里までの場合と比べると若干改善しますが、収支は悪化するというような傾向になってございます。

次のページが、今度は長居まで延ばした場合のケースについて1枚にまとめさせていただいてございます。この場合は、杭全とは逆に、B/Cは湯里までのケースに比べて若干悪化しますが、収支は改善するといったような傾向になってございます。

次に、ケースⅣということで、今回、一定のシナリオ（仮説）の下での検討というものを追加させていただいております。これにつきましては、輸送需要につきまして、下に記載しているようなシナリオによりまして大体1万人ぐらいの需要増、結果的に1万人ぐらいになっておりますが、需要増を見込んだ場合ということで、収支の方につきましては、現行の補助スキームということで、ケースⅠの場合と同じでございます。

具体的には、1つは、延伸することによりまして、コリアタウンが神戸の南京町程度に活性化した場合ということで、結果として1,100人の増を見させていただいたという形になってございます。この詳細はまた次のページから示させていただきます。

もう1つが、杭全交差点付近に岩崎橋地区（北地区）クラスの大規模商業施設、この横にあります大規模商業施設でございますが、店舗面積3万4,000平米程度の開発を計画した場合ということで、この場合、地下鉄のご利用実績ということで、2,200人の増という形で挙げさせていただいております。

次に、湯里六丁目交差点付近に堺・北花田地区開発クラスの大規模商業施設（店舗面積5万5,000m²）と、住宅が700戸規模の開発を計画した場合ということで、これも地下鉄北花田駅の乗車人員の増というものを参考にしまして、6,60

0人の増ということで、仮定として挙げさせていただいております。合計が約1万人という形になります。

その具体的な内容でございますが、次のページ、コリアタウンを神戸南京町程度に活性化した場合ということで、資料2-26には、神戸の南京町付近の図面、その下にコリアタウンの図面といったものをつけさせていただいております。次のページに比較を入れておりまして、規模としましては、コリアタウン（大阪市生野区）につきましては、東西500メートル、約120軒の韓国食材、民芸品、韓流グッズを扱う店が連なっております。最寄駅としましては、JR・近鉄の鶴橋駅から徒歩10分、JR桃谷駅から徒歩10分ということで、ご利用としましては近隣からのご利用が多いということで、最近では観光客も増えてきておるようではありますが、基本的には近隣からのご利用が多いという形に、平成22年のパーソントリップ調査等の結果ではなっております。

次に、南京町（神戸市中央区）でございますが、こちらは、東西270m、南北110mということで、100を超える中国風の意匠を特徴とする店舗が連なっておりますということで、JR・阪神の元町駅から徒歩5分、地下鉄の旧居留地・大丸前駅から徒歩2分というようなことで、神戸市外からの観光客も多いというような状況になってございます。

その下のグラフにつきましては、平成22年のパーソントリップ調査で当該の地域を含むゾーンの自由目的の集中交通量の集計でございます。それでいきますと、コリアタウンは、徒歩、二輪が非常に多く、9割程度になってございまして、自動車、バス、鉄道というのは残り10%程度ぐらいになってございます。神戸の南京町につきましては、徒歩、二輪が60%程度でございまして、自動車、バス、鉄道、特に鉄道が24%ということで、非常に高い構成率になってございます。

次のページでございますが、それでは、どこからそれは来られているのかということで、先ほども言いましたように、コリアタウンの場合は生野区内から、あるいは生野区を除く大阪市内からが大体もうほとんどを占めておって、大阪市内からが4%というような形になってございます。神戸の南京町の場合、中央区内からが66%、中央区を除く神戸市内からが26%、神戸市外からは9%ということで、市外からのご利用も多くなっておるという形でございます。

それと、南京町の来訪者数ということで、神戸の観光統計の調査の方から出ていますけれども、大体年間1,100万から1,200万人ぐらい、19年、20年ということになっておりまして、市街地観光者に対する南京町の回遊率が大体2割を超える程度、来訪者数としましては約256万人、1日大体7,000人ぐらいということになってございますが、これで先ほどの鉄道分担率というものを考えますと、コリアタウンの鉄道分担率が8%、南京町の実績が24%程度ということで、鉄道が整備されることによって南京町程度の鉄道分担率になるというふうに想定しますと、大体1,100人ぐらいの方が増加するものと見込まれるという形で、試算をさせていただきます。

次に、杭全交差点付近に岩崎橋地区（北地区）クラスの大規模商業施設を計画した場合ということで、この交通局の建っているエリアも含まれておりますが、岩崎橋地区ということで27.1ヘクタールございます。その中核的な施設は京セラドームということでありますが、北地区、下の絵のブルーのところでございますが、こちらの方に昨年5月に大規模商業施設、敷地面積2万8,000m² に対して店舗面積3万4,000m² の施設ができ上がっております。最寄駅としましては、地下鉄のドーム前千代崎駅、阪神のドーム前駅の2駅でございます。これにつきまして、地下鉄のドーム前千代崎駅の利用状況でございますが、その推移といたしますか、こちらの場合、大阪ドームのイベントがございますので、イベントのある日は比較が非常に難しゅうございますので、イベントのない日を抽出しまして、各月、開業前、あるいは開業後ということで比較をさせていただきます。

それでいきますと、この大規模商業施設ができたことによりまして、1日当たり大体2,500人ぐらい増加をしているということで、これプラスの建物が、例えば次の資料2-31ページにありますように、杭全付近には東部中央卸売市場、百済貨物ターミナルというものがございますので、こういったものの、仮定でございますが、例えば転用であるとか上空利用、容積移転というようなものにより用地を目指すことができましたならば、そこにこういう施設を立地させますと、大体2,500人ぐらい乗っていただけるのではないかとということで、こちらの場合も、駅ができましても、東部市場前駅がございますので、岩崎橋地区と同様に2駅ということになりますので、地下鉄のご利用をこの程度と見込んだ場合、2,50

人ぐらい乗っていただけるだろうという形の仮説になってございます。

次に、湯里六丁目付近に堺・北花田地区クラスの大規模商業施設、住宅の開発を計画した場合ということで、堺・北花田地区の開発につきましては約13ヘクタールということで、その中には大規模商業施設、敷地面積が5万8,000m²で、店舗面積が7万2,000m²で、2004年10月に開業してございます。住宅街区につきましては、分譲マンションが6棟で、総戸数が大体700戸ということで、2003年に最終棟が竣工しているということで、あと、公園が1万m²ほどありまして、最寄駅としましては地下鉄の北花田駅という形で、1駅になってございます。

こちらの地下鉄北花田駅のご利用状況につきましてまとめさせていただいたのが、次のページでございます。2003年が最終分譲でして、これは着工いたしましたのが1999年に分譲マンションの建設が開始されてございますので、2001年ぐらいから分譲が始まっているというふうに見まして、数字を拾っております。

それと、この大規模商業施設の開業5年後ということで、地下鉄の場合も開業5年後に定着と見させていただいておりますので、5年後と比較した形でいきますと、2001年からは2009年の間で、1日平均6,571人ということで、約6,600人の増加という形になってございますので、次のページでございますが、湯里六丁目付近に今現在、建物のない土地と申しますものが、半径500m以内に大体9.8ヘクタールぐらいあるということと、東住吉区内の大阪市保有の未利用地が3.5ヘクタールぐらいあるということで、こういったものを例えば区画整理事業等で集約できたといえますと、13ヘクタールぐらいの用地は生み出すことが可能だということで、これも本当に仮説ではございますが、北花田は1駅、こちらも湯里六丁目駅が1駅ということで、同程度乗っていただけたら、6,500人ぐらいのご乗車が見込めるという形で想定させていただいております。

こういった形で、こういったものができれば、大体1万人ぐらいご利用が増えるであろうというふうに仮説を立てさせていただいております。その仮説のもとで収支を試算させていただきましたのが、次の2-35~36ページのケースIVになります。

それでいきますと、1万人増の場合で、基本ケースになりますけれども、公営、民営の場合、やはり収支は40年では黒字転換をしないということで、公営の

場合、40年目で795億円の赤字が累積していく、民営の場合でも、633億円の赤字が累積していくという形になってございます。ただ、1万人お客さんが増えるということで言いますと、費用便益比は高くなっておりまして、1を超えておるといようなことになります。

それと、コスト削減後につきましてもやはり、改善はしますけれども、黒字化はしないということでございます。公営Ⅳ－②、民営Ⅳ－②の場合でございます。

次に、公営の③、民営の③ということになってきますけれども、こちらは、例えば追加補助だけで黒字転換をさせるとすればどれぐらい必要なのかということで計算をしております。それでいきますと、公営の場合は13.8億円、民営の場合は10.5億円という形になってございます。

次に、そしたら、加算運賃と追加補助を組み合わせていくとどうなのかということで、仮に30円という形を見させていただきますと、追加補助は、公営の場合10.7億円、民営の場合7.4億円ということになってまいります。阪神なんば線や京阪中之島線並みの60円の加算ということでいきますと、公営の場合は追加補助が7.4億円、民営の場合は4.2億円というような形の計算になってまいります。

次に、公営の⑥、民営の⑥になりますけれども、加算運賃を仮に90円とした場合、公営の場合でしたら、あと4.3億円の追加補助、民営の場合でしたら、あと1億円の追加補助という形になってまいります。

そうすれば、加算運賃だけで仮に黒転を目指すとしたら幾らになるのかというのが、公営の⑥、民営の⑥ということになってまいりまして、公営の場合130円、民営の場合は100円という形になっておりまして、先ほどのケースⅠが15～16ページになりますが、こちらを比較いたしますと、加算運賃だけでといたしますと、もともと約3万2,000人の需要というところの場合と比較しますと、加算運賃だけでしたら③' になってございますので、これと比較しますと、民営の場合でしたら190円必要だったものが100円ということで、かなり現実的な数字にはなってきたのかなと思われまして、公営の場合でしたら、230円の加算が必要だったものが130円というような形になってございます。

ただ、本来加算運賃をかけると需要が減るといふふうに考えられますが、そういう計算をすると非常に難しくなりますので、加算運賃をかけても需要は減らな

いという前提でやらせていただいております。

収支につきましては以上でございます。

次に、多様な機種、LRT、BRTの導入の可能性ということでございますが、こちらにつきましては、多様な機種導入の検討の必要性ということで、1つは、需要の喚起・創出の観点、もう1つはコスト削減の観点、さらには需要に見合った輸送力確保の観点、利用者ニーズに見合った柔軟なネットワーク構築の観点ということで、多様な機種の検討をやらせていただいております。

多様な機種の導入に際して配慮すべき点ということにつきましては、要は、今里までは既に地下鉄でできておるということで、今里への乗り継ぎ利便性ということについては配慮する必要があるだろう、シームレス化ということについて配慮する必要があるだろうということ、移動のシームレス化ということ、例えば、LRT、BRTを、本来は地上なんです、例えば地下の、今里筋線、あるいは千日前線との乗り継ぎに配慮した構造にするとどうなるのか、あるいは、現状の出入口との連携というのはどうなのかといったところを検討する必要があるだろうと入れさせていただいております。

情報のシームレス化ということと言いますと、地下鉄の路線図への掲載、あるいは駅の運賃表への掲載といったようなことで、こういった路線があるということを知っていただく、あるいは当然、当該駅、今里駅での乗り継ぎ案内ということも重要だというふうには思われます。それと、運賃のシームレス化ということで、これにつきましては、地下鉄を延伸することのかわりということ、通算運賃相当の運賃設定ということも考える可能性というのがあるのではないかと、ということで、記載させていただいておりますが、情報、運賃につきましては、ソフト的な話ですので、ここでは検討の対象にはしておりません。以後の話になるかと思っております。それともう1つは、都心ターミナルとの直結の可能性ということも検討すべきであろうというふうに考えられます。

次のページから、導入の可能性ということで、ハード的な部分で検討させていただきます。

1つが輸送力の確保ということで、仮に、先ほどございましたように、地下鉄で需要予測いたしますと、開業5年目で3万1,700人、約3万2,000人、開業時その6割程度というような需要が発生するという、その需要のピーク時の1

時間当たりの通過人員は開業時の当該最混雑区間で1,747人、定着時が2,896人、通という形になってまいります。それに対応できるかどうかということの検証をさせていただきます。

LRTにつきましては、例えば広島電鉄のグリーンムーバーマックスの場合でしたら、5車体連結の30m車で車両定員150%の混雑ということを見させていただきますと、約223人ということになりますので、輸送力は5分間隔で開業時には対応できますし、定着時にも4分間隔の運行で対応できるというような形になります。黄色はそれぞれ開業時、ピンクが定着時の対応になってございます。2車体連結ということで、富山のライトレールが18.4m車になってございます。この場合ですと、150%の混雑というものを想定しますと、車両定員が120人ということになりますので、この場合、4分間隔で開業時には対応できるということで、定着時には2.5分間隔以上でもしんどい、若干足りないということで、2分間隔等になってきますけれども、2分間隔の運行となるとかなりしんどい運行になってくるのかなと思われまます。

次に、BRTの方ですが、連節バスを導入した場合ということでいいますと、車両定員が131人ということで、これにつきましては4分間隔の運行で、それと、BRTの場合、バスにつきましては100%の混雑で見させていただきます。4分間隔で1,965人ということで、開業時の需要はクリアされております。2.5分間隔の運行で、定着時の需要もクリアできるというような形になります。ちなみに一般の大型バス、これは私ども交通局のハイブリッドノンステップバスの場合でございますが、10.5mということで車両定員が76人になってございます。これを運行した場合、2.5分間隔で運行させれば、開業時の需要はクリアされるというような形になってこようかと思えます。ただ、LRT、BRTのときに、地下鉄と同様の需要が発生するのかどうかというのは、まだわからない、そういったものの需要予測のこの間の蓄積がございませんので、その辺につきましては今後の検証が必要ということになってこようかと思えます。

次に、路面交通への影響ということで、実際に道路の幅員等に対しまして導入が可能かどうかということの検討をさせていただきます。LRTにつきましては、基本的には駐車車両への影響等も考えられますので、道路のセンターに導入するという形で、BRTにつきましては、道路の両側に導入するというよう

な形を見させていただいております。その場合、基本的には定時性、安全性の確保ということと言えますと、L R Tの場合は専用軌道、B R Tの場合は専用レーンの確保が望ましいということになりますが、優先レーンでも対応は可能という形になってまいります。

その下のところでございますが、今里から杭全間につきましては、道路幅員が30m、片側3車線ございます。ちなみに、今里から北側については25m、杭全から南側も25m、片側2車線という形になってございます。そういうことからすると、今里から杭全間につきましては、L R Tで専用軌道を確保しても、片側2車線の確保が可能になってまいりますので、一定可能ではないかと思われまされども、杭全から南側、あるいは今里から北側の部分につきましては、片側2車線の25mということで、専用軌道を確保いたしますと、片側1車線という形になってまいりますので、路面交通への影響が大きく、また、もし併用軌道という形になりましたら、右折車両がL R Tの走行に支障するというところで、定時性の確保にも問題が生じてくるのではないかというふうに考えられます。

それと、B R Tにつきましては、当然、今里から杭全間につきましては、専用レーンの確保をしても、片側2車線の確保が可能であるということ、杭全から南側の25m区間につきましては、専用レーンを確保するとL R Tのときと同じような問題がございますが、優先レーンでの対応によりまして、路面交通への影響は軽微に済まされるのではないかというふうに考えられます。

次に、事業費でございますが、これについては一般的な数字ではございますが、L R Tの場合は、下に書いてある「新しい都市交通システム—21世紀のよりよい交通環境をめざして」という本によりますと、1 km当たり大体33億円程度、B R Tの場合は3億円程度という形になってございます。ただ、これについては、それぞれの路線において検討が必要なものというふうに考えられます。

次に、車庫等と書いてございますけれども、L R Tの場合でしたら、新たな軌道システムの導入になりますので、新たな車庫が必要になってまいります。それがレールでつながる沿線に近いところに必要になってくるということで、これは1つ大きな課題になってこようかと思えます。B R Tの場合でしたら、仮に連節バスを導入するとしても、バスでございますので、沿線の近隣に車庫があれば対応できるということで、今現在、東成のバス車庫等もございますので、そう

いったものの活用も可能ではないかということで、書かせていただいております。

次に、転回場と書いておりますが、LRTの場合でしたら、鉄道ですから終点で折り返し運転が可能ですが、バスの場合、転回が必要になるということで、起終点に転回場が必要ということでの課題が出てくるということをお知らせしていただいております。回転半径につきましては、通常のノンステップバスで大体8m、連節バスで9.45mということで、意外と回転半径は小さいというような形になってございます。

それと、先ほど申しあげました今里での乗継ぎということで検討させていただいております。LRT、BRT、それぞれ、地上案、地下案ということで検討させていただいておりますが、LRTの場合、地上案でいきますと、道路幅員上、今里交差点の北側は25m幅員になってまいりますので、そちらの方で電停を設ける、駅を設けるというのは難しく、交差点の南側での駅の設置という形になるかと思っております。そういう形でいきますと、交差点の北側でございます今里筋線出入口との移動距離が長くなるということで、今里筋線との乗り継ぎということでいきますと利便性が悪いという形になってまいります。

次に、下の地下案ということで言いますと、例えば今里の部分だけLRTを地下に入れるというようなことを想定した場合、今里筋線のホームレベルに電停駅を設けますと、利便性は非常に高くなります。ただ、千日前線の地下の掘削であるとか、その地上から地下におろす部分での埋設物の処理、あるいは駅の改造等の工事費が大幅に増嵩するといった問題点がございまして、地上から地下に入るということで、掘割部分の道路横断方向の分断ということで、交差点との位置調整というものが必要になってくるという課題がございまして。

次に、BRTですが、この場合、今里交差点の北側で今里筋線の出入口付近にバス停を設けるということができれば、既設のエレベーター等も利用できますので、利便性の向上が図れるといったような形になってまいります。ただ、その場合はどうしても、先ほども申しあげましたように転回地が必要ということで、その辺の課題はございます。

次に、下の地下案でございますが、例えば千日前線の中階レベルにバスを地下に入れるような形を考えますと、そのあたりで転回地を兼ねた停留所を設けると

いう形になるかと思えます。ただ、その場合やはり、利便性は高くなりますが、掘削やそれに伴う処理で工事費が大幅に増嵩するというようなこと、あるいは、先ほど申しました掘割部分の問題ということもございます。

それと、柔軟性・拡張性ということでいきますと、L R Tの場合はやはりレールを引くということで、どこまで柔軟性、拡張性があるのかということございますけれども、B R Tの場合は基本的にはバス車両でございますので、専用レーン、優先レーンの区間以外にもニーズに合わせた柔軟な路線計画も可能だというようところでいきますと、柔軟性・拡張性があるのではないかとということで入れさせていただいてございます。

次の3-43ページでございますが、L R T、あるいはB R Tに対する助成制度というものも、国の方では用意されておりますので、そういったものを参考に挙げさせていただいてございます。

最後のページになりますが、この間整理してきましたそれぞれの導入可能性ということにつきまして、一定、評価させていただいてございます。ただ、今里への乗り継ぎにつきましては、地上案、地下案、ここで括弧しておりますけれども、これにつきましてはコスト面での評価になってございます。利便性での評価にすると、また違う形にはなっておりまいますので、括弧という形にさせていただいてございます。

いずれにしても、L R Tの場合、やはり道路幅員の問題がございますので、この8号今里筋線の延伸区間での導入というのはなかなか厳しいのではないかとこのうに考えられます。一方で、B R Tについては優先レーンであれば、専用レーンでなくして優先レーンで対応するというのであれば可能ではないかとこのうで、「○」という形にさせていただいてございます。

資料2は以上でございます。

次に、資料3「中間とりまとめ及び中間とりまとめを踏まえた提言」ということで、この間、審議会委員の方々と事前にいろいろご相談もさせていただきながら、一定とりまとめということでつくらせていただいております。ご意見を反映させていただきながら作成させていただいておりますが、十分なっているかどうかという問題はございますので、また本日もご意見も賜りながら、まとめていきたいということでございます。

それでは、これにつきましては読み上げさせていただきます。

めくっていただきまして、

中間とりまとめ（案）

地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕の整備のあり方について

地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕については、需要予測に基づく収支採算性、費用対効果を検討したところ、その事業化の可能性は公営・民営に関わらず極めて厳しい試算結果となった。

そこで、事業化の可能性を探る方策のひとつとして、一定のシナリオ（仮説）を立て、需要の積み増し（1日約1万人増）を見込んだ収支採算性、費用対効果を検討したところ、この仮説の下でも、事業化の可能性は厳しく、例えば民営の場合では延伸区間において60円の加算運賃に加え、毎年約4.2億円の追加補助（運営費補助）が必要という試算結果となった。

したがって、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕を実現するためには、この仮説以上の需要を喚起・創出するとともに、運営費補助の財源を確保することや加算運賃の導入について、住民や利用者に理解いただくことが必要である。

地方自治体と鉄道事業者の連携と役割分担について

これまでの地下鉄をはじめとする鉄道の新線整備においては、事業費の増嵩など建設リスクについては、事業スキームに応じて、国や地方自治体も負担してきたものの、輸送需要が当初見込みより少ないこと等による運営リスクは、コスト削減努力や他路線の利益からの内部補助等により、基本的にはこれを鉄道事業者が負担してきた。

しかしながら、人口の減少、高齢化の進展、地域経済の停滞、外出率の低下など、今後の鉄道事業の経営を取り巻く環境は厳しく、関西の大木民間鉄道事業者においても旅客輸送収入がすでに減少傾向にある中で、鉄道の新線整備による運営リスクを鉄道事業者だけで負担することが困難な状況となってきている。

都市にとって鉄道が重要な都市基盤施設であることは明らかであり、欧米先進諸国では鉄道も道路と同じように都市基盤施設として、建設だけでなく、その運営にも税金が投入されている事例が多い。

また、昨年12月4日には『交通政策基本法』が施行されており、その中で国、地方自治体、鉄道事業者など関係者の責務や連携・協力の必要性が明確化されるとともに、地方自治体は交通に関する施策をまちづくり等の観点を踏まえながら総合的、計画的に実施するものとされている。

これらのことから、今後の鉄道の新線整備については、混雑緩和や空港アクセスなどの需要対応型の路線や鉄道事業者の経営戦略に基づく路線は別として、基本的にはまちづくりと一体的に計画することが望ましく、地方自治体と鉄道事業者の連携の上で、役割分担を明確にする必要がある。

事業化の方策の検討について

地方自治体としては、鉄道整備と連携したまちづくりを担うことから、その実現に向け、民間投資を引き出すための規制緩和やインセンティブの付与について検討する必要がある。

鉄道事業者としては、加算運賃等による利用者負担や運営費補助等による地方自治体負担に安易に頼るのではなく、建設費に加え運営費も含めたコストの縮減努力が求められることは言うまでもないが、これらの努力を行ってもなお事業化の可能性が厳しい場合、国に対する現行補助制度の拡充要望や新たな財源の確保等、様々な事業化の方策を地方自治体とともに検討する必要がある。

さらに、事業化された際には、鉄道事業者は駅前開発等による需要の喚起・創出にも最大限の努力を行うことが必要である。

一方で、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕の沿線は、「天王寺」や「なんば」等の都心ターミナルまで距離的には近い位置にありながら、鉄道を利用した場合、大阪市郊外の衛星都市の鉄道沿線よりも時間的には遠いという状況が見受けられるなど、この地域の有するポテンシャルが十分に活かされず、これが地域の人口減少や高齢化などの一因になっているのではないかと危惧される場所である。

これらのことから、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕については、需要の喚起・創出の観点からも、地方自治体と鉄道事業者の連携の上で、現在の地域の実情も踏まえ、そのルートや輸送機能などに応じた多様な機種（LRTやBRT等）の導入可能性も含め、幅広く検討する必要があるものと判断される。

ここまでが「中間とりまとめ」でございまして、その次に、「中間とりまとめを踏まえた提言（案）」ということでいただいております。

BRTによる社会実験の検討について

今回実施した『未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート（速報版）』の結果によると、未着手の地下鉄条例路線の整備について、4分の3程度の回答者が“これまで以上の税金投入”に対して懸念があると答え、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕については、“地下鉄がよい”とする回答が15～30%程度であるのに対し、“LRTがよい”や“BRTがよい”に“どちらでもよい”とする回答を加えると全体の2分の1程度を占めている。

LRTやBRT等の新たな公共交通システムについては、すでに世界各地の都市で導入されており、日本でも富山市（LRT）や岐阜市（BRT）などで導入されてきているが、今回のアンケートの結果からも窺えるように、LRTやBRT等は道路上から簡単に利用できるなどといった利便性に加え、鉄道と比較した際のコストの安さや、まちのにぎわいへの貢献といった沿線のまちづくりとの一体性などの点から評価されているものと考えられる。

なお、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕については、道路の幅員や車庫の確保などの観点からLRTの導入は厳しいと判断されるため、都市新バスシステムなどの既存インフラの有効活用や需要に見合った輸送力確保、さらには利用者ニーズに合った柔軟なネットワーク構築（拡張性）などの観点から、BRTの導入可能性について検討を加えることが必要と思われる。

これらの状況や本審議会での議論の経緯も踏まえ、地下鉄第8号線の延伸〔今里～湯里六丁目間〕については、まずは、『BRTによる需要の喚起・創出及び

鉄道代替の可能性を検証するための社会実験』の実施に向けた検討を行うよう提言するものである。

以上でございます。

その後ろには、「資料編」ということで、この中にございます言葉の解説的な部分、資料的な部分を、この間の資料を中心に掲載させていただいておりますので、こちらにつきましては説明を割愛させていただきます。

以上でございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。ご苦労さまでした。

ただいま事務局より、未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート結果（速報）及び地下鉄第8号線の延伸について指摘事項への対応等、それから中間とりまとめの素案について説明がございました。

委員の皆様には忌憚のないご意見、あるいはご提言をいただきたいと思っております。ご発言をどうぞよろしく願いいたします。

【加賀委員】 それでは、今ご報告いただきました内容の中で、幾つか気になった点があります。

まず1つは、資料1-16ページで、未着手の地下鉄条例路線の認知度につきまして、1-16、1-17にアンケート結果が出ておりますが、今里筋線の方はかなり知っているという割合が多いものの、見てみると、やはり半数以下という形になっています。このようになっているのは、思ったよりも少し低いなという感想を持ってしまして、これまで、そういう認知にかかわる活動をどういうふうな形でされていたかということをお伺いしたいと思っております。ということで、質問になりますけれども、この認知度にかかわる形の活動をどのような形でされていたかということをお答えいただければと思います。

【斎藤会長】 事務局、お願いします。

【山本課長】 認知についての活動ということでございますけれども、今里筋線の認知を広めるような活動という形では、具体的なものは実はございません。この間、今里筋線につきましては実は、第1回の資料にもございましたように、平成17年に1度国の方に要望を上げさせていただいた中で、概算要求にも乗せていただいたということで、新聞紙上等でもやはりかなり報道もなされてきたという部分

で、他の路線よりは当然認知度が高いという結果になっておることはございますけれども、実際にやはり沿線のまちづくりという部分での活動とかそういったものは、この間なされていないという部分でございますので、直接にその認知度を高めるような活動というものはなかったのかなと考えてございます。

【加賀委員】ありがとうございます。

それにかかわりまして、資料1-18の関心度というところも、これは関心度のデータの方は高くなっておりますけれども、それにしても、もう少しこういう関心の度合いというのはやはり高める必要があるのではないかなというふうに思います。これは中間とりまとめにもかかわってくるような内容なのかもしれませんけれども、鉄道整備におきます認知度や関心といったようなものをやはり高めるための地域にかかわるような活動、そういうものをやはり行っていくような必要があるのではないかなと感じた次第です。

あと、それにかかわって、これは資料1-42のところ、建設から維持管理、事業の認知度や関心だけではなくて、今度は維持管理に関してどういうふうな形で費用というものを考えていかないといけないかというところまであわせてやはり市民の方に理解をしていただいた上で、どういう形で、運営や維持管理をしていったらいいかということを考えていく必要があると思います。やはりこのあたりも、データを見ていますと、わからないという数値が結構、3割近くあるというのがございますので、やはり先ほどの事業に対する認知、関心、そしてまた事業に対するかかわり方、こういうことも含めて一緒に議論できるような場というものが必要ではないかなと感じる次第です。

【斎藤会長】どうもありがとうございました。

ただいまのご指摘に対していかがでしょうか。

【山本課長】そうしましたら、そのあたりについて、中間とりまとめの中で触れている部分がございますので、今の委員のご指摘を踏まえまして、その辺は追加するような形にさせていただいてよろしいでしょうか。

【斎藤会長】そうですね。やはり、特に例えばLRTとかBRTの議論ということになると、沿線地域のまちづくりと交通近代化の連携のようなテーマが大事になってきますので、そのあたりについては恐らく、自治体の方が沿線地域の方々の理解や協力を得て事業化のリーダーシップをとることが非常に大事になってくると

思いますので、その辺を含めた文章の追加が必要かなということ、ただいまの発言を聞いて感じましたので、よろしく願いいたします。

いかがでしょうか。

【秋山委員】少し私も幾つか気がついたところを申し上げたいと思いますが、まず、利用者アンケートの部分で、これは全体的な話ですけれども、資料1-6ページのところで、調査はWebのアンケートなので、若い人が多くて、高齢者が若干少ないという話でした。このアンケートから、検討すべき結果として、恐らくこれからの検討では、1つのキーワードとして、高齢化に対してどういう公共交通にするかという話が出てまいります。したがって、その辺については、補足して、今回のアンケートでは、あくまでも高齢者の意見が少しとれてないようなところがあるので、最終的な提言においても少し考慮する必要がある。あるいは、アンケート調査は、どちらかというと少し若者に偏った結論になっているという理解をしないといけないと思いました。

それから、同じく、先ほど認知度の話が出ましたけれども、資料1-36ページ以降、加算運賃という言葉については、当然ですが、少し専門的過ぎると思います。一般の方に、これをお聞きするのであれば、今回の回答はむしろ当然だというふうに理解しております。それに対して、次のページ、38、39ページで金額を聞くと、一応そういう特別な運賃が課金されることについては、市民としても了解している割合がというようなことだと思います。けれども、市民の用語の理解が少ない状況を踏まえると、あまり市民がよく理解していないことに対して適当に運賃を決めるみたいな話になってしまう可能性もありますので、その辺も注意して考えないといけないと思います。まず利用者の意向に関して、そういうふうに思いました。

それから、提言書の方でございますけれども、これは最初のところに、試算結果がこのようになったのでということから、始まっております。このような新線に対する需要予測とか採算性の議論は結構大切ですので、計算結果はもちろん載せていただいておりますが、こちらの審議会で、かなり議論された、検討プロセスについて、提言の中でも何か少し、どういう経過でこれらの計算結果が出てまいったのかというのを、さっきの話と関連しますが、市民にわかるような書き方で示す必要があると思いますので、記載していただいたらどうかと思います。以

上のように、市民の理解という意味で3点を申し上げました。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

事務局、いかがでしょうか。

【山本課長】 そうしましたら、私ども、結果的には、恐らくといたしますか、この審議会の場での議論はいろんな資料がありますので、わかりますけれども、最後にこの中間とりまとめが出ていくとこれだけになってしまいますので、委員がおっしゃるのは、これだけ見たときに、多分わかりにくいということだと思っておりますので、そういう意味でいいますと、資料編の方に、例えば今里筋線の概要であるとか、需要予測の考え方、あるいは収支採算性の、例えば40年というような判断基準、あるいはB/Cが1以上というような判断基準等も入っていないので、資料編の方に少しその辺を追加して盛り込むような形にさせていただきと思います。よろしくをお願いします。

【斎藤会長】 よろしくをお願いします。

脚注ナンバーが中間とりまとめ案についてありますが、これに対応したものに後半に添付されている資料になっているかどうかですね。

【山本課長】 そうですね、そこはもう一回精査させていただいて、今委員からご指摘のあった部分についても、脚注を振った形で入れていけるようにしたいと思います。

【斎藤会長】 はい。その場合、杭全とか長居とか、そういうものも入れますか……

【山本課長】 ちょっと、逆にややこしくなってしまうような気がしますので。

【斎藤会長】 そうですね。

【山本課長】 そこは審議会の議事録なり添付資料を見ていただくような形の方がいいかなとは思いますが、それでよろしゅうございますでしょうか。

【斎藤会長】 そうですね。特に認知度が低いということに対して、お2人の委員からご指摘をいただきました。1つはネーミングが原因かもしれませんね。条例路線があるということは何となく知っているけれども、敷津長吉線というふうに言われると、あまりわからないというような、ネーミングの問題も少し絡んでいるのかなという感じもします。

【山本課長】 この資料編でいいますと、アンケートを引用されている部分につきましては、そのアンケート結果も入れておりますので、先ほど加賀委員からご指摘の

ございました認知度、関心度の部分につきましても、資料編の方にも追加させていただきますと思います。

【斎藤会長】LRT、BRTの特性に関しては、アンケートの結果を見ると比較的よく理解していただいている、あるいは興味を持っていただいているという回答が多かったという印象を持ちました。地下鉄以外でもいいという回答が半分を占めるといえるのは、これは私の予想以上の結果だったと思います。今の条例路線が当面している困難に対する理解ということが背景にあるのかもしれませんが、地上で直接利用できる新しい交通システムへの期待といいますか、あるいはまちづくりに交通近代化を生かしたいという気持ちが回答に出ていたのかなという印象を持ちました。逆に、地下鉄というとやはり階段が多いとか、電車との距離が長いとか、駅が少ないということも含めて、デメリットを持っているということについても、回答者は認識しているのかなという印象を私としては持ちました。

ただ、ピーク需要対応の議論が前回出たのですが、今日の資料をごらんになって、事業者側として、例えば藤本局長はどのような感想を持たれましたか。ピーク需要対応については、何とかいけるという数字でしたが。

【藤本局長】ピーク需要対応については、今日いろいろ説明していただいた中で、私自身は何とかいけるんじゃないかなという感じを持ちました。

それから、両委員からお話ございましたように、ご答申、中間とりまとめ、あるいは最終とりまとめで終わるのではなくて、実際に動いていくということのためには、おっしゃるように、意見を反映すべき市民、ご利用の皆様のご理解をより得ることが必要だということはやはり痛切に感じますので、何らかの形でこのとりまとめ案の中に反映すべきかなというふうに思っております。

全体に数字はやはり厳しい数字であるというのは、第2回るときから同じなんですけど、今回は、努力目標というのをそれぞれの立場で考えていくと、どういうふうにご利用者の方に理解していただけるかということまでは到達できたのかなというふうに思いますし、我々としても実は、とりまとめ案に書かれておりますが、外部の条件だけではなくて、鉄道事業者としての努力しろの条件というのがさらにまだ一層深めていくことが可能かと、そういうふうに思っているところです。

【斎藤会長】ありがとうございました。

今日の間とりまとめ案の中に出てきている数字、一番最初のところですが、60円の加算運賃で年間4.2億円の追加補助というのは、これの前提になっている条件が、需要の積み増し、1日約1万人という仮説であって、一番楽観的というか、そういう仮説の下でこの数字になったというところが、先ほど秋山委員からご指摘いただいたけれども、後半の資料のところでもう少しわかるようにしていただければと思います。1万人の需要積み増しをこの条例路線の未着手部分で実現するというはかなりハードな条件かもしれませんが、しかし、沿線地域の方々の理解や協力を得て、まちづくりと交通近代化に取り組んでいただくということが前提で出てきている数字ですので、そのあたりを皆さんに理解していただく努力をこれからしていかなければならないということであろうと思います。

前回、1万8,000人の輸送密度の話が出ましたけれども、1万人を積み増すとこれが2万4,000人近くになります。ヘビーな鉄道を支えるにはまだまだ厳しい数字という印象を持ちますが、しかし1万8,000人よりを上回る比較的高い水準の数字を前提にして、今日の間とりまとめの案が出てきているということになります。

さらに、研究者の視点から少し申し上げると、地下鉄というのは基本的にヘビーレールということになるわけですが、これが最近では、少し旧式の交通システムのイメージを持たれるようになったというような変化が世界的に起こっていると思います。逆にいえば、ヘビーレールの鉄道体系がほぼ概成したので、都市の公共交通政策がすでに応用問題のステージに入っているというような背景があるのかもしれませんが。地下鉄は大量輸送能力が非常に高いんですね。したがって、都心と郊外住宅地を結ぶような近郊輸送にはメリットが大きい交通システムですが、半面、大量輸送を必ずしも必要としない都市空間では、むしろLRTとかBRTのような新しい交通システムの方が最近は大きな人気を呼んでいる。例えばオランダあたりでは、ヘビーレールをつくり変えてLRTにしているというような、そういう事業がデン・ハーグやロッテルダム、ユトレヒトなどで展開しています。

要するに、輸送力本位の鉄道ではなく、美しい景観の都市空間にマッチする交通手段を都市内に呼び込んで、都市中心部の商業地区のにぎわいを取り戻そうというような都市計画が、交通体系の近代化と一体的な関係で実施されているとい

うことになろうと思います。日本でも、公共交通を大事にしてきた都市が、にぎやかな都心部の存続に成功しているということから、例えば松山、鹿児島、長崎のような都市の事例が見直されています。公共交通は必ずしも鉄軌道でなくていい、バスでもOKということを示しているのが、金沢とか会津若松のような都市の事例だと思います。しっかりとした公共交通システムを確立していれば、バスでも、都心部が非常ににぎやかになるということを証明している事例が日本にもあります。富山市の事例は、公共交通システムのつくりかえで都市構造のコンパクト化を実現しようという、戦略的で非常に積極的な交通政策が展開されている事例だと思います。

というふうに、LRT、BRTというのは、少し格下の交通システムというイメージでなく、むしろまちづくりと一体的に整備する場合には非常に魅力の高い交通システムであるというイメージで捉えて、市民にアピールしていくということが大事になるのではないかと思います。

いかがでしょうか。

【加賀委員】確認させていただきたいのですけれども、今回、需要増を1日約1万人ということで、この中間とりまとめの資料でも、資料3-7のところでは挙げております。気になるのが、杭全のところと湯里のところ、これは距離的には5kmもない範囲でかなりの店舗面積の立地が可能かどうか、競合施設として考える場合でしたら、どちらかになってしまうのではないかと考えられます。そのあたりについては何か検討されていますでしょうか。

【山本課長】この場合、大規模商業施設ということでスーパーのような施設に両方ともなっておりますけれども、例えば、私どもの門真南駅のところでしたらアウトレットなどもあつたりしますので、例えば片方はアウトレットのようなイメージでもいいかとも思います。そうすると、あまり競合にならない部分が出てくるかと思しますので、その場合の利用はどうかというのがありますけれども、あくまで仮説ということで挙げさせていただいておりますので、そのあたり、施設の誘致というのはどうかというのは、すみません、仮説ということでご理解いただけたらと思っております。

【斎藤会長】この仮説を現実のものにするために必要となる条件といいますか、これは、どちらかといえば沿線や自治体に与えられた課題ということになりますが、

佐藤局長、いかがでしょうか。

【佐藤局長】手法としては再開発であるとかいうことになりますけれども、いずれにしても、その種地がやはり実際に必要になりますので、現地にはなかなかそういう大きな種地がないという中で、こういう商業施設を立地しようとしたときの現実的な方法論としては、かなりハードルは高いのかなというふうに思いますし、この事業者さんが店舗を、例えば用地を買われて展開されるとか、そういうことにおいてもなかなかハードルが高いのではないかなと思います。

ですから、仮の数字として1万人を増やすとしたら、そういう商業施設をこういうところに入れば有効だということは理解できますけれども、逆に、十分条件といいますか、必要条件はわかりますが、十分条件として、ではそういう立地ができるのかとなると、やはりかなり難しいのかなという気はしておりますけれども、いずれにしても、まとまった需要を喚起するのはこういう方法論なんですが、ほかにそういう需要喚起の方法論があるのかどうかというあたりは、今後検討していかなあかんと思います。いずれにしても、沿線の性格からして、簡単には、その1万人を増やそうというのは、なかなか骨の折れることになるのかなと、そんなふうに今の段階では思っております。

【斎藤会長】ありがとうございました。ハードルの高い仮説の設定のもとで出てきたのが、加算運賃60円、4.2億円の追加補助という数字ですので、このあたりをやはり資料として示すことによって、沿線の方々の理解とか協力を得るしかないのかなという感じがします。

いかがでしょうか。

【佐藤局長】中間とりまとめはこういう形でぜひお願いしたいと思いますが、資料の中で2点ばかり少し気になるというのか、これはどう考えていいのかなというのを少し議論として、むしろ委員の方々に教えていただきたいと思いますが、資料2-4に、需要分析の中で、今里筋線の延伸ができれば、ほかの路線で人が増えて、トータルで1日8,000人の需要増ができるということで整理されておりますけれども、いわばこれを収入に換算すると年間収入がほかの路線で整備効果として出てくるわけですね。普通はこういうカウントはしないのかと思いますけれども、新しい路線を整備するときに、ネットワーク的にほかの路線でもうかったお金をどういうふうに還元するのか、しないのかというあたりの議論が少

しあるのかなと。つまり、その副次的効果といいますか、これはネットワークの効果ですけれども、そのネットワークの効果で挙がってきた、ほかの路線の収益増というものをどういう形で見たらいいのかなというのが1点です。

あと、資料2-9で、ここはBRTなりの今後を少し分析的にやっていく必要があるので、もう少しこのデータの整理が必要かなと思いますけれども、つまり、これを見ていると、言葉では、沿線から天王寺方面への移動が多いと書いてありますけれども、この下の図では、駅へのトリップ数がどうかということで、地下鉄の平野、JRの平野へのトリップが多いというデータしかないですし、その下の沿線で見ると、結局中央部といいますか都心への、ODでいくと周辺の地域と中央部といいますか中心部へのトリップが多いというふうに書いてあるだけで、天王寺駅にトリップが非常に多いということが少しこの中からは読み取られへんのかなと思ってまして、BRTでどういうルートを設定すると一番利用者利便が上がっていくのか、地下鉄を単に延伸するよりも高いのかというところを、最終的には実証実験の段階で出していかなあかんと思いますけれども、そこがもう少し整理が要るのかなというふうに思ってまして、これは次の作業ということでいいのかもわかりませんが、BRTの有効性みたいなものを少し数字上でもあらわす必要があるのかなというふうに思いました。

【齋藤会長】ありがとうございました。

1番目の点は難しいテーマの議論をいただいたのですが、2番目の点に関して、事務局ではどのように考えていますか。

【山本課長】それにつきましては、ご指摘の部分はもっともだと思いますので、もう少し、これにつきましては今後分析は進めたいと思います。こういったODになっているのかというのは、パーソントリップ調査データなどでいうと、ある程度乗り継ぎなども含めて見ることもできると思いますので、例えばJRの平野駅、あるいは地下鉄の平野駅に行っておられる方も、大半が都心部方向に向かわれている方だと思いますので、天王寺を経由しているかどうかということが判定できるかどうかという部分は一度調べてみたいと思います。

【齋藤会長】1番目の点についてはどうでしょうか。これはむしろ我々研究者にとっての研究課題で、いわゆるネットワーク効果に対応した路線間の内部補助の関係になっていけば、それは理想的な状況になるわけですが、ネットワーク効果を考

えない場合は、これは路線別採算しかないということになってしまう。しかし、今日の分析結果からも、路線別採算がいいということにはならないわけですね。ただ、例えば他の路線から、今問題になっているような採算が苦しい路線に対してどのくらい補助すべきかということになると、例えば1つの条件としては、当該の路線は、加算運賃を利用者に課しても、少なくとも直接費は利用者からの収入で賄うべきであるというのが1つの条件になると思います。

ただ、それでも収入が不足する部分に関して、ほかの路線からどのくらい補助してもらった方がいいのかということになると、これには計量的な分析が必要になります。しかし、これまでの議論を見ると、要するに、助けてほしい金額の半分ぐらいはその路線で稼ぎなさいということが1つのルールですね。例えば高速道路料金の内部補助の基準ですが、要するに、自分で稼ぐ収入以上の補助をほかの路線からもらってはいけない。これは必ずしも理論から出てきた結論ではないけれども、皆さんいろいろ議論された結果として出てきた常識に沿った内部補助の限界という、やはり収入の半分位は自分で稼ぎなさいという結論が多いようですね。高速道路だけではなくて、例えば鉄道会社の場合でも、営業係数にしてどのくらいになると廃線の議論を始めますかと聞くと、やはり200を超えるレベルかなという答えが返ってくる場合が多い。これも、ほかの路線から助けてもらう金額と同額ぐらいはその路線で稼ぎなさいという意味になりますね。参考になるかわかりませんが、非常に難しいテーマについてのご指摘をいただいたと思います。

いかがでしょうか。

【山本課長】今のネットワーク効果の点ですが、これは、例えば今回の場合、乗車人員が8,000人ということになってございますが、いわゆるこれが地下鉄全体で純増に当たる、この路線をつくったことによって増えてくる数字になりますので、そういう意味でいうと、実はかなり厳しい数字だと思います。

路線単独でいうと3万1,700人の需要なんですけど、それに対して1,280億円、民営のコスト削減の場合の建設費がありますので、それをこの8,000人で賄えるかということ、なかなか厳しいという部分なので、内部補助という議論とはリンクするものではないと思っています。ただ、輸送人キロで言うと8万5,000人ということになっていきますので、キロ当たりで言うと10kmぐらいになっていますので、

その路線単独でいうときの乗車キロと言うと、この場合6.7kmしかないので、路線単独で見ればもう少しそれ以上には乗っていただける、距離的には乗っていただけていますけれども、人数的にはやはり8,000人ぐらいということと言うと、かなり厳しい数字が出ているのだと思います。

【斎藤会長】 そうですか。またそのあたりは勉強会でいろいろ勉強していかなければいけないなという、そういうテーマだと思います。

それから、先ほど秋山委員からもご指摘があったように、高齢化についてあまり触れてないですね。高齢化社会や高齢者に向けた交通手段としての長所を持っているということがアンケート結果からも出てきているので、そのことについても少し触れてほしい。まちづくりに関しては加賀委員からご指摘いただきましたが、高齢化にも少し触れた方がいいのではないかと思いますので、少し筆を加えていただければと思います。

【山本課長】 はい、わかりました。

【斎藤会長】 いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「はい」の声あり〕

はい。それでは、そろそろ時間も参りましたので、会議を終えたいと思います。本日は貴重なご意見をいただきまして大変ありがとうございました。

中間とりまとめにつきましては、本日のご意見を踏まえて修正をさせていただいて、後日速やかに公表することとしたいと思います。

それでは、議事の進行を事務局にお返しいたします。

【司会】 どうもありがとうございました。

今後の審議会の予定でございますけれども、来年度に残りの未着手の条例路線の整備のあり方についてご審議いただく予定でございます。

それでは、これもちまして第3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。