

## 第5回 大阪市鉄道ネットワーク審議会

日 時：平成26年8月28日(木) 午後2時01分～午後3時42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)

: 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

益交通局経営管理本部長兼事業管理本部長、経営管理本部職員部長

大矢交通局民営化推進室企画担当部長

岡橋交通局経営管理本部経営管理部長兼経理部長

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

木村交通局民営化推進室鉄道事業担当課長

新川交通局経営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

川田都市計画局長

角田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、ただいまより第5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経営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申し上げます。

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、答申（案）、配付資料として記載していませんが「お詫びと訂正」と記載した資料まで、おそろいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

それでは、議事に入ってまいります。

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】** 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。

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして大変ありがとうございます。いつものように、忌憚のないご意見、ご提言をいただければと思います。

今回は、昨年11月の諮問に対する最終とりまとめになる答申（案）を審議することになっております。

それでは、議事に入らせていただきます。

事務局より説明をお願いします。

**【山本課長】** それでは、説明させていただきます。交通局鉄道事業企画担当課長兼都市計画局鉄道ネットワーク企画担当課長の山本でございます。よろしくお願いいたします。

資料ですが、お手元でございます「お詫びと訂正」という部分につきまして、まず最初にご説明をさせていただきます。これは、第4回鉄道ネットワーク審議会資料に誤りがございましたので、訂正させていただきます。その後、資料1、第4回審議会での指摘事項への対応等につきまして20分から30分程度でご説明をさせていただきたいと思っております。その後、答申（案）につきまして、鉄道統括部長の山口から、これも20分程度になるかと思っておりますが、ご説明をさせていただきます。

たいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、「お詫びと訂正」でございますが、「第4回大阪市鉄道ネットワーク審議会」資料につきまして一部誤りがございましたので、訂正させていただきます。

訂正内容につきましては、この鑑、表紙に書いてございますように、費用対効果、いわゆるB/Cの供給者便益およびこれに関連する部分につきまして一部計算ミスがございましたので、訂正をさせていただきます。

訂正箇所といたしましては、資料2、資料3、資料4ということで、第7号線の延伸、敷津長吉線、第5号線の延伸に関する費用便益比、B/Cの部分の訂正をさせていただきます。

それと、資料5、総括につきまして同じように訂正をさせていただきます。

それと、参考資料1、参考資料2、参考資料3につきましても、同じように、費用便益比の供給者便益に関わる部分、それに関連する計算の部分につきまして、見え消しの形で訂正をさせていただきます。

これにつきましては、この後、第5回審議会の資料としてではなく、第4回資料の差し替えという形で対応させていただきます。

第4回審議会資料につきましては既にホームページに掲載させていただきますので、その資料の差し替えという形でホームページも訂正させていただきます。よろしくお願いいたします。

次に、資料1につきましてご説明をさせていただきます。資料1につきましては、第4回審議会におきまして、委員の皆様からご指摘をいただいた点についてまとめさせていただきます。

まず1番につきましては、第4回審議会におきまして、都市空間の質を上げるために公共交通がどのような形で役割を担えるのかという観点で、住みやすさの尺度として文教施設など文化的充実度の観点の分析を加えていただきたいというご指摘がございましたので、つけさせていただきます。

(1) 文化施設の分布ということで、美術館・資料館等の文化施設が、大阪市内にはいわゆる図書館など各区に施設がございますので、市内内周部につきましては概ね1～2箇所という形になってございます。

次の2ページでございますが、学生の分布ということで入れさせていただいてございます。大学、大学院、短期大学、高専、専修学校というものを対象に拾わせていただいておりますが、凡例にあるような形で、学生数の色分けをさせていただいております。それでいきますと、北区であるとか大阪北部の吹田市、枚方市、あるいは東大阪市で学生数が2万人以上となっておりますが、7号線の延伸部や8号線の延伸部の沿線の大正区、生野区などでは、当該区に立地する大学等の学生数は1,000人未満という形で、少なくなっております。

3ページは、沿線につきまして、大体1km圏に存在している大学、あるいは専修学校といったものをプロットしてございます。こういった形で分布しているということで、主に東住吉区の方に多く立地しているというような状況でございます。

続きまして、4ページでございます。大学と地域の連携によるまちづくりの事例ということで、大学などが地域にございますと、大学と地域が協働あるいは連携というような形でいろんなプロジェクトが進められていることがございますので、その事例について挙げさせていただいております。

①につきましては、地域の再生プロジェクトへの協働参加ということで、大阪市立大学が北区の豊崎で長屋再生プロジェクトといったことで、地元と協働してやられている事例でございます。

次に5ページでございますが、②商店会の活性化を通じたまちづくりということで、これも大阪市立大学になりますが、住吉区の我孫子町の商店会で、学生が商店会の活性化のために空き店舗の活用であるとかイベントの企画というような形で連携して取り組まれている事例があるという形でございます。

次に③でございますが、自治体と大学の連携協働の取り組みということで、これについては東淀川区が大阪経済大学、あるいは大阪成蹊学園という学校が東淀川区内にございますので、そちらの方と地域コミュニティの推進や地域福祉の充実などで連携・協働を掲げた基本協定を締結されて、取り組んでおられるといった事例でございます。

次に6ページでございますが、これについては、第4回審議会におきまして、7号線の延伸について、リニア駆動の特性などを生かして、地下ではなくて、高架の可能性も検討していただきたいというご指摘がございました。そこで、高架

案の検討ということでやらせていただいています。7号線だけではなくて、道路として高架化の可能性があるかどうかということで、8号線、7号線、敷津長吉線の3路線について、あわせて高架の可能性について検討を加えさせていただいてございます。

次に7ページでございます。まず、道路内に高架の軌道等を設置する場合の基準ということで、1つはモノレール設置基準がございます。昭和49年3月に報告書が出されてございます。それにつきまして、アンダーラインを引いているところでございますが、停留場の構造物と道路の境界との水平距離は原則として10m以上とするというふうにされてございます。

その下は、ガイドウェイバス設置基準報告書ということで、昭和50年3月でございますが、同じように、ガイドウェイバス・バスストップの構造物と道路の境界との水平距離は原則として10m以上とするというふうになってございます。

これらの基準につきましては、前回ご審議がございましたように、消防の活動用の空地というところもあわせて、そういったことを勘案しながら決められておるといふふうに聞いてございます。

次のページでございますが、その上で、高架案の検討ということで、冊子を横にさせていただく形になりますが、7号線の延伸、敷津長吉線、8号線の延伸という形で検討させていただいてございます。

7号線の延伸につきましては、リニア地下鉄方式になりますが、現状の道路幅員が、大正橋の交差点から大運橋の交差点までは40mの道路になってございます。大運橋の交差点から鶴町南公園の交差点が30mということで、これについては、1枚めくっていただきますと図面をつけさせていただいてございます。右上に大正（地下駅）と書いてございますが、そちらから大運橋まで40mの道路幅員がございます。大運橋から西の方に折れていまして、こちらが30mの道路幅員になってございます。

その途中でございますが、写真を添付させていただいてございます。阪神高速道路との立体交差ということで、泉尾の交差点でございますが、そちらに阪神高速がございますので、地下鉄はその部分は地下で交差するような形になってまいります。そこを地下で交差した後に地上に出てくるということになりますが、地上に出る場合、その横にイメージということで地下から高架への移行区間、いわ

ゆる掘り割り構造の部分が出てまいりますので、東西方向の地域分断の可能性が  
ありますので、それにつきましては、千島公園の横あたり、いわゆる大正区役所  
のところになります。そのあたりで地上に顔を出してくるというような形にな  
ろうかと考えてございます。そこから高架になりまして、鶴町の方まで高架とい  
う形の構造がいけるのではないかとということになります。先ほどのページに戻  
っていただきますと、駅部の構造ということと言いますと、先ほどの基準にござ  
いましたように、道路境界との離隔（10m）を確保ということで行きますと、40  
mの道路幅員であれば、下の図にあるように、十分確保できるというような形に  
なっております。ただ、30mの幅員のところで言いますと、10mの道路境界と  
の離隔を確保いたしますと、道路幅員内におさまらない、用地買収（片側1.7  
m）程度が必要になるというような形になります。この場合、駅位置や駅の構  
造の見直し等により、用地買収なしでも対応可能なのではないかと可能性は  
残されてございます。

それと、その下になりますが、地域分断への影響ということで、先ほどご説明  
させていただきましたように、地下から高架への移行区間は200m程度出てまい  
りますが、公園横にとることによって地域分断への影響は少ないのではないかと  
考えられます。

それと、路面交通への影響ということで、これも掘り割り区間でございま  
すが、道路の真ん中に8mほどの地下鉄の構造物が出てまいりまして、道路幅員が  
車道として使える部分が狭くなりますので、それらにつきましても、この場  
合、もともと片側3車線に多目的帯ということで4車線に近い状況がございま  
すので、そのあたりを見直すことによりまして従前どおりの3車線の確保は可能  
ではないかというふうに考えてございます。

それと、地域環境への影響につきましては、騒音・振動、電波障害、日照、景  
観上の影響というのが高架の宿命として考えられるということになります。構  
造的には、物理的なものとしましては可能ではないかということで、評価としま  
しては〇とさせていただきます。

次に、敷津長吉線につきましては、これはニュートラムの延伸という形で検討  
させていただきます。ページをめくっていただいて、資料の11ページに  
なりますが、図面を添付させていただきます。

住之江の駅前交差点から、湯里6丁目の交差点のところまでが、幅員が25m、湯里6丁目の交差点から瓜破の交差点までが30mの幅員となっております。これでいきますと、左下になりますが、ニュートラム住之江公園駅（高架駅）となっておりますが、これは東から西側に向かって撮影している写真になりますけれども、ニュートラムの駅が高架の状態です。今このような形で存在しています。この駅を東側に延ばしていく、この駅から東側に延ばしていくという形になりますと、まず阪神高速がございますので、その上にさらに越えていかないといけない、高高架になるという問題がございます。

次に、南海本線が連続立体交差されていますので、その上をさらに越えていくという形になります。その後、書いてはございませんが、阪堺線及び南海高野線がございますが、これらは地上で踏切になってございますので、特に問題はございません。

次に、阪和線、これも連立によって高架化されてございますので、さらにその上を越えていく必要がある、高高架になるという問題がございます。

近鉄南大阪線、こちらについても連立により高架化されてございますので、その上を越えていくという形になりまして、喜連瓜破のところに到達するというような形になります。この場合、大半が25m幅員の道路になりますので、前のページに戻っていただきますと、25m幅員の場合、駅部ですが、道路境界との離隔10mを確保いたしますと、道路幅員内におさまらず、用地買収（片側約4m）が必要になるという形になります。先ほど申しましたように、高高架という課題もあるというようになっています。

地域分断への影響につきましては、全線高架のため、特に地域分断への影響はございません。

路面交通への影響につきましても、全線高架のため、特に掘り割り部はございませんので、影響はないというふうに考えてございます。

地域環境への影響につきましては、7号線の場合と同じように、騒音・振動、電波障害、日照障害、景観上の影響というのが考えられます。特に高高架で東西方向の路線になっているため、影響は大きいのではないかというふうに考えられます。東西方向ということで、特に日照については、北側に大きな影響があるのではないかというふうに考えられます。

次に、8号線の延伸についてでございますが、2ページめくっていただきまして、12ページに図面を添付させていただいております。今里に地下鉄8号線の既存の駅が地下にございます。そこから南側に向かって、今里交差点から杭全交差点までが道路幅員30m、杭全の交差点から湯里6丁目の交差点まで、ここが道路幅員25mになってございます。その間、近鉄大阪線との交差がございまして、ここについては、既存の地下駅から距離がございませんので、地下で交差をしていくという形になります。そこを過ぎてから地上に出ていく形になりますので、地下部、高架部と書いているところですが、このあたりで中川4丁目付近になると思いますが、地下から高架への移行という形になってこようかと思いません。その後高架でいきますと、杭全の交差点の北側ですが、関西線との立体交差になりまして、さらに、その上をいきますので高高架になるということで、そのまま南に行くと阪神高速松原線との交差になりますので、その上を越えますと高高架になるというような形になってまいります。

前のページに戻っていただきまして、資料1-8、1-9でございますが、25mの道路幅員のところでいきますと、道路境界との離隔10mを確保いたしますと、杭全～湯里間になりますが、停留場まで道路幅員内におさまらず、用地買収（片側4.2m）が必要という形になってまいります。JR大和路線（関西線）と阪神高速との立体交差のため、高高架になるという課題がございまして。

地域分断への影響につきましては、地下から高架への移行区間が200m程度出てまいりますので、問題が生じる可能性があるというふうに考えられます。

路面交通への影響につきましても、同じように、地下から高架へ移行区間、掘り割り区間がございまして、道路幅が8m減少という形になってまいりますので、現状による道路幅員、30m道路幅員の区間ですが、片側3車線になってございますが、3車線の確保は難しく、2車線にできるのであれば用地買収の必要はございませんが、3車線のまま確保しようとするとうり用地買収が必要になってくるというところがございます。

地域環境への影響につきましては、同様に、騒音・振動、電波障害、日照障害、景観上の影響が考えられます。これにつきましても、高高架のため、それらの影響は大きいのではないかとこのように考えられます。

こういったことから、簡単な検討ではございますけれども、7号線の延伸につ



いては特に問題はないのではないかとということで、上記の検討から、7号線延伸については高架案の導入が考えられるということで、コスト削減策として収支採算性・費用対効果の検討に反映して考えてまいりたいというふうにさせていただいてございます。

次に、資料13ページでございますが、7号線延伸の高架案の建設費ということで、前回資料でお示しさせていただいているものでございますが、基本ケース、公営の場合1,269億円、民営の場合1,190億円、それに対してコスト削減策としまして、前回お示ししました鶴見検車場への車庫の集約化ということで、直接工事費ベースで186億円、それと、今回の一部区間の高架化ということで直接工事費ベースで192億円の削減という形になってまいります。あわせて378億円になります。それらを反映いたしますと、消費税、総係費、建設利息というものも加えていきますと、公営の場合812億円、民営の場合760億円という形の削減後の額になってまいります。

次に3番でございますが、前回の審議会におきまして、延伸検討を行う際に、当該区間のみを対象とするのではなく、ネットワークとしてどういった機能が発揮できるのかも含めて検討を行うことが望ましいというご意見、需要予測のマニュアルに記載されていない評価項目も検討を行うべきではないかというご指摘もございましたので、若干直接的ではないかもしれませんが、需要予測に関わる部分として、収支に反映する運輸収入、需要から運輸収入への考え方の部分で、一部見直しといいますか新たな検討ケースを加えて考えさせていただいてございます。

まずケースA、これは前回まで計算していました運輸収入の考え方ですが、新線整備後の運輸収入というものを、既設区間と新線区間の乗車距離比で案分して、新線区間の乗車距離分を新線区間の運輸収入とするという考え方でやらせていただいております。

それは具体的には、右側の資料1-15ページでございますが、例えば8号線の延伸の場合、整備後のところを見ていただきますと、なんばから湯里六丁目まで今里乗り換えで移動する場合、既設区間がなんば～今里になりますが、この間が4.3km、新線区間が今里～湯里まで6.7km、あわせて11kmということで3区になります。この3区の料金280円を4.3kmと6.7kmの比で案分するというのをさせて

いただいております。そうすることによりまして、ケースAのところに書いてございますように、既設区間の運賃収入が109円、新線区間の運賃収入が171円という形で従来、運賃収入を見させていただいております。

今回、ケースBというところを考えさせていただいておりますが、これにつきましては、新線整備による地下鉄全線での運輸収入の増収分を新線区間の運輸収入とするということで、整備前、整備後、未整備時、整備時ということで、地下鉄全線での収入を見まして、その増収分を新線区間の運輸収入とする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、今ご説明しました15ページの8号線の延伸の場合、整備前で言いますと、なんばから矢田まで、矢田からなんばまで移動されている。その場合、地下鉄としては、なんばから天王寺まで御堂筋線（1号線）を利用されている。阿部野橋から矢田まで近鉄南大阪線を利用されていて、地下鉄の利用は3.4kmで2区という形になってございまして、地下鉄の収入としましては240円を計上させていただいている形になります。

それが整備後、先ほどご説明しましたような形になりますので、それでいくと、地下鉄全線での収入といたしますと、整備前は240円、整備後は280円となりますので、ここの増収が40円となってまいります。

一方、7号線の延伸の場合につきましては、非常に多い利用ということになりますけれども、大阪駅から鶴町二丁目ということで、今現在、鶴町二丁目から市バスに乗られて大正で乗り換えてJR環状線で大阪駅まで行かれている方、これについては、今地下鉄の利用がないという状況になります。それに対しまして整備後は、7号線が延びてまいるということでいきますと、鶴町から大正まで新線区間をご利用になられて5.5km、そこから心齋橋まで既設の7号線をご利用になられて、乗り換えて御堂筋線（1号線）で梅田まで行かれるというような形になります。そうすると、既設区間のご利用は5.9kmで、あわせて11.4km、3区になりますので、その3区の運賃280円を5.5kmと5.9kmの比率で案分いたしますと、既設区間が145円、新線区間が135円という形になります。また、整備前、整備後という形で見ますと、整備前が地下鉄の収入は0円で、整備後は280円という形になってまいりますので、この場合、整備前、整備後で見させていただいたほうが、新線区間の運賃収入は大きいという形になってまいります。

こういった考え方で4つの路線につきまして計算をしていきますと、次のページにございますように、ケースAの場合、ケースBの場合ですが、8号線の延伸につきましては、ケースAの場合の方が運輸収入が大きいという形になっていますので、従来どおりの計算になりますから、従前の計算そのままになります。7号線の延伸につきましては、ケースAよりもケースBの方が、全線での増収額が大きいという形になりますので、ケースBの方を適用して収支を計算させていただくということになります。敷津長吉線につきましては、ケースAということで、従来の計算結果になります。5号線の延伸につきましては、ケースBの方が運輸収入が大きくなるということで、収支をやり直して出していくというような形になります。

そういった形で、先ほどの高架案と、新たな収入の算定方法を踏まえた収支採算性・費用対効果の見直しをしたのが、4番になります。

7号線の延伸部分と5号線の延伸部分につきまして、収支の見直しをさせていただいてございます。そういう意味でいきますと、高架案と運輸収入の拡大によりまして、収支、費用対効果につきましては、これは上段が第4回審議会時の数字になってございまして、下段が今回見直した数字になってございます。

こういった形で見ていただきますと、ケースIは基本ケースですから、B/Cについては変わってございませませんが、累積の最大欠損額が、前回1,107億円であったものが、今回の見直しによりまして894億円という形で改善してございます。次のケースI-②でございます。コスト削減した場合になりますが、このコスト削減額が大きくなってまいりますので、前回の第4回審議会の場合、最大欠損額が834億円に対しまして、見直した場合522億円というような形で改善しているという形でございます。費用便益比につきましても、1.52が1.92という形になってございます。

こういった形で見直しをかけていってございます。7号線の延伸、5号線の延伸、同じようにやらせていただいております。

次に、5番でございまして、前回の第4回審議会におきまして鉄道整備による整備効果の幅広い事例を提示していただきたいというご意見がございましたので、つけさせていただきます。

まず25ページでございまして、こちらについては地下鉄の整備効果ということ

で、長堀鶴見緑地線の整備効果を入れさせていただいてございます。京橋～鶴見緑地間が平成2年3月に開業してございますが、この沿線である城東区、鶴見区を沿線2区という形でとらせていただきまして、その周辺ということで都島区、旭区、東成区、生野区を周辺4区という形でとらせていただいております。

次の26ページでございますが、新設住宅の戸数の増加状況でございます。緑色が沿線2区、青色が周辺4区になってございますが、昭和60年から平成元年、開業前5年間というところをベース、基準に、そこを1として比較しますと、大阪市平均よりも沿線2区の方が住宅の増加数は大きいというような形になってございます。沿線4区は大阪市平均よりも下回るけれども、鉄道整備、地下鉄が整備された沿線2区の方が大きな形が見られるという形になってございます。

次に27ページでございますが、同じような形で、沿線人口の増加を見させていただいております。地下鉄のあった沿線2区の方が人口の増加が大きいというような結果が出てございます。

次に、資料1-28ページでございますが、こちらは人口の増加につきまして、5歳刻みでとらせていただいておりますけれども、5歳刻みでとった人口を平成7年と17年で比較させていただきまして、その10年間で同じ年代の方がどうスライドしていったのかという形で見させていただいております。そうしますと、20代から30代の若年層、いわゆる子育て層と言ってもいいかもしれませんが、そういった年代におきまして、左下が大阪市全体になりますけれども、10年間で減少してきているということは、転入よりも転出の方が多いということになっているかと思っております。沿線2区の鶴見区、城東区で見させていただきますと、右側の上から2段目、3段目になりますけれども、20代、30代の人口が増加傾向にあるといったところが見てとれるかと思っております。赤い矢印が増加分、青い矢印が減少分ということで表現させていただいておりますので、そのあたりが見てとれるかと思っております。一番上の旭区とか一番下の生野区であれば、そのあたりの人口が大きな減少になっているという状況でございます。

次に、資料1-29ページでございますが、事業所立地への影響ということで、これも昭和61年を1としまして見させていただいております。沿線2区の方が沿線4区よりも立地の状況が大きいということで、大阪市平均よりは、周辺区でするので下回っておりますが、周辺の4区よりも上回っているというような状況で

ございます。

次の30ページ、従業者数の増加も同じような傾向にございます。

次に、資料1-31ページでございますが、税収につきましては、固定資産税の増加ということで見させていただいております。これについては、一定期間の減税措置というのもございますので、人口の増加よりも効果がおくれているのかなという部分がございます。いずれにしても、沿線2区の税収につきましては、周辺4区、あるいは大阪市平均を上回っているという形になっているところが見れると思います。

資料1-32ページにつきましても、鉄道駅周辺の土地利用の変化ということで言いますと、鉄道整備がなされていない杭全、大池橋あたりと比較しますと、土地利用の変化の割合が大きい、グラフのオレンジ色部分が大きいという形になってございます。

次に、今里筋線の整備効果ということで見させていただいております。平成18年に開業しております今里筋線の井高野～今里間について、その沿線の4区2市と、それ以外のところということで、大阪市内の内周部、緑色と青色に着色させていただいたところを比較させていただいております。

次の34ページでございますが、先ほどと同じように、新設住宅戸数の増加という形で見させていただきますと、これは、先ほどの7号線の影響がこの中に、城東区、鶴見区も含んでいますので、そこは分離できていませんが、それも含めた形にはなりますけれども、青色、緑色の大阪市内周部の他のところよりは、比較的高い状況にあるということでございます。

それと、沿線へのマンションの新設ということで、35ページでございますが、今里筋線が開業した平成18年に竣工したマンションが最も多く、また、開業後もマンションの新設が進んでいる状況が見られます。

次に、沿線人口の増加につきましても、青色、緑色の部分よりも、今里筋線沿線の方が人口の増加が高いという状況になっています。

それと、次の37ページでございますが、駅周辺の人口の増加の状況で見ますと、大阪市内の沿線4区ということで見させていただきますと、平成12年から17年にかけては減少傾向であったものが、17年から22年につきましては増加傾向になっているということで、それをさらに細かく、沿線の500mと500m以外で

見ますと、大体500m圏内では増えている、500m圏外では減少傾向にあるという形で、駅に近いところで増加傾向にあるというような形が見てとれます。

次の38ページでございますが、今里筋線沿線の交通手段の変化ということでございますと、大阪市内の鉄道分担率は、平成12年から22年にかけて7%程度の増加になってございますが、沿線におきましては約10%ということで、3ポイントぐらい高い増加の状況になっているということで、鉄道の整備効果が見られるのではないかというふうに考えます。

それと、今里筋線沿線の地価の上昇ということで、沿線及びその周辺では、平成18年～20年を除いてはおおむね減少傾向にございますけれども、現時点では顕著な結果にはなってございませんが、沿線と周辺の沿線外の駅周辺の地価平均の推移を見ますと、沿線外に比べまして沿線は高い位置で推移しておりまして、今里筋線の整備が地価への影響を及ぼしているのではないかというふうに考えられます。

次に、地下鉄以外および他都市の整備効果ということで、JRおおさか東線の状況を見させていただいてございます。沿線地価の上昇ということで、40ページですが、JRおおさか東線の南区間でございますけれども、沿線の地価の変化を、開業した平成20年3月の前後で見ますと、JR河内永和駅付近で高い地価上昇が見られるというような状況でございます。

次に、資料1-41ページ、平成12年以降平成18年まで地価の下落が続いておりますけれども、JRおおさか東線の南区間で地価は、近鉄八尾駅周辺など周辺他路線に比べて下落率は小さいという傾向にある、こういう形になってございます。

次に、資料1-42ページでございますが、沿線で、例えば南吹田地域におきましてまちづくり基本計画を定められて、今後まちづくりが進んでいくという状況にあるというものでございます。

次に、資料1-43ページでございますが、他都市における整備効果ということで、札幌都市圏、仙台都市圏、広島都市圏、福岡都市圏ということで、それぞれの地下鉄が整備されたときの整備効果というものをホームページ等から拾って記載させていただいてございます。都市の大きさを比較するために、5km圏、10km圏ということで円を描かせていただいております。内容については、時間の都

合もごございますので、割愛をさせていただきます。

次に、資料1-50ページ、6番、都市新バスシステムとBRTについてでございますが、まず、前回審議会におきまして7号線の延伸の現状のバスの状況を整理していただきたいというご指摘がございましたので、(1)に整理させていただいてございます。

バスの現状としましては、鶴町四丁目から大正橋方面、あるいは大正橋方面から鶴町方面ということで、これだけの運行系統がございますけれども、その運行本数を平成26年時点、今年度の時点の形で拾わせていただきますと、上り、下りの形になりますが、1,010本という形になってございます。バスの輸送人員の推移につきましては、その下にございますように、平成4年の段階では5万3,702人だったものが、平成22年、これは調査をしている時点が22年で、26年のものはございませんので、22年を挙げさせていただいてございますが、3万3,376人ということで、平成4年を100としますと、62で下落をしてきているという状況でございます。運行本数につきましても、平成4年から22年にかけて、もともと1,485本あったものが1,186本ということで、先ほど言いましたように、26年は1,010本ということで減少傾向にあるという形でございます。

51ページは、平成26年時点のバスの路線図でございます。

次に、資料1-52ページでございます。大正につきましては、都市新バスシステムが導入されてございますが、都市新バスシステムとBRTがどう違うのかというところをまとめさせていただいてございます。

都市新バスシステムといいますのは、大阪市におきまして、自動車の増加、交通マナーの低下等によりまして年々バスの走行速度が低下するなど、公共交通機関としてバス本来の機能というのが十分発揮できない状況を改善するために、昭和61年4月に杭全都市新バスシステム、これは8号線の延伸区間の方になります。それと、昭和63年4月に大正都市新バスシステムということで、これは7号線の延伸区間の方になりますが、実施されております。都市新バスシステムといいますのは、バスを利用しやすい魅力ある輸送機関として利用者のニーズに応えるため、バス専用レーンや優先信号の設置、冷暖房完備の低床幅広扉の都市型車両の運行、バスロケーションシステムの導入、バスシェルターの設置といったものの施策を一体化したものでございます。

国土交通省で整理されているBRTのメニューというものと比較をしていきますと、まず、走行環境の改善ということと言えますと、専用レーン、優先レーン、バスレーンのカラー舗装というものがございしますが、8号線の延伸区間の杭全都市新バスシステムにつきましては、7時から9時の専用レーンというものを実施してございまして、7号線の延伸区間でいうと5時から翌1時まで、ほぼ終日専用レーンで、バスレーンのカラー舗装というものを実施してございます。それと、PTPS、公共車両のいわゆるバス優先システム、信号システムというものでございますが、導入をしてございます。それと、車両設備の高度化ということと言えますと、接続バスというものがございしますが、それは導入してございません。それと、バス停のハイグレード化というのがございしますが、これにつきましては、どちらもバスシェルターを設置してございます。

それと、走行環境の改善のところに書いておりますが、バスシェルターにつきまして、大正都市新バスシステムの方は、張り出し型のバス停留場ということで、停車帯の多目的化を受けて停車車両があっても、バスが真っすぐ走ればバス停に着くという形のものになってございます。

次に、ICカードにつきましては、平成18年2月に導入されてございます。また、バスロケーションシステムが導入されてございまして、大正都市新バスシステムにつきましては、大正駅前にバスの乗継案内板というものもございします。

その他としまして、例えば、今導入されている他都市のBRT、接続バスなどを見ますと、車内に鉄道の乗継案内の画面などが設置されているものがございしますが、そういうものは設置されてございません。運行の効率化ということで、急行運行などが挙げられておりますが、大正の方は急行運転の実施もしてございます。

こういった形で、かなりBRTに近い状況にはなっております。

次に、資料1-53ページでございしますが、他都市におきますBRTの導入事例、あるいは導入計画を挙げさせていただいてございます。岐阜であるとか、神奈川県の方などで導入がされているということで、これにつきましては基本的には接続バスというような形で導入されてきているということでございます。

次の資料1-54ページでございしますが、前回、未着手の条例路線の輸送密度が、地方旅客鉄道並みであるというご指摘がございましたので、輸送密度を掲載



させていただきます。

上段に今回の未着手の地下鉄条例路線の輸送密度ということで、平成42年、予測時点の数字を入れてさせていただきます。括弧内が決算値ベースに換算したものでございまして、8号線、今里～湯里六丁目間につきましては1万7,519人、7号線、鶴町～大正間につきましては1万5,344人、敷津長吉線につきましては1万6,958人、5号線につきましては1万754人ということで、下にございますように、既設の地下鉄及び他社路線の輸送密度ということでいきますと、大阪市の地下鉄全線でいくと約10万人、東京メトロでいくと全線で約26万人、東京都でいくと全線で約12万5,000人という形でございまして、関西の私鉄でいきますとこのような状況になってございまして、前回指摘のございました神戸電鉄につきましては1万7,984人という形になってございます。

次に、前回、海外でのLRTやBRTの導入事例を調べていただきたいということがございましたので、資料1-56ページから、海外ということでは59ページまで、フランスのストラスブール、アメリカのポートランド、ブラジルのクリチバ、インドネシアのジャカルタということで、事例を挙げさせていただきます。また、日本の中で言いますと、富山のLRT、岐阜のBRTということで挙げさせていただきます。最後に、62ページに検討中の路線ということで、堺市のLRTの検討事例と東京都中央区でのBRTの導入事例ということで挙げさせていただきます。

中身につきましては、時間の都合上、割愛させていただきます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

続きまして、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられました未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方につきまして、鉄道統括部長の山口からご説明をさせていただきます。

**【山口部長】** 交通局の鉄道統括部長・山口でございます。

続きまして、答申（案）についてご説明申し上げます。

1枚おめくりいただきますと、答申（案）の全体の構成を目次という形で記載させていただきます。

3ページに「はじめに」ということで、4ページ以降、5つの章立てで答申（案）が構成されてございます。

1 としまして「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線（未着手の地下鉄条例路線）の事業化の可能性についてということで、1-1、1-2、1-3、1-4 と、4つの路線に関しまして、今回の審議会で試算等をいたしました結果の概要、これを記載させていただいております。1-5 といたしまして、検討結果の分析と事業化に向けた課題、さらに、2、3、4、5 という形でございます。

2. 国・地方自治体と鉄道事業者の連携と役割分担について、3. 事業化の方策と地方自治体等関係者の取り組みについて、4. 沿線状況を踏まえた公共交通改善の必要性について、5. 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形でまとめさせていただいております。11ページには、参考ケースといたしまして、近畿地方交通審議会答申第8号の考え方に相当するケース、あるいは参考ケース2 といたしましては、地下鉄第8号線の延伸に関して、整備区間を途中の杭全までで区切った場合、あるいは湯里六丁目～長居までつなげた場合についての検討結果について述べさせていただいております。

13ページ以降につきましては、答申（案）本文の内容や語句を補足する説明資料としておつけいたしてございます。

1 ページめくっていただきまして、3 ページ、「はじめに」、これにつきましては割愛させていただきます。

4 ページ以降につきましては、答申（案）でございますので、内容を読み上げさせていただきたいと思っております。

1. 「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線（未着手の地下鉄条例路線）の事業化の可能性について

大阪市における未着手の地下鉄条例路線の整備事業に関して、需要予測および建設・運転計画に基づく収支採算性および費用対効果（B/C）について検討したところ、その事業化の可能性に関しては、公営・民営に関わらず極めて厳しい試算結果が得られた。

そこで、事業化の可能性を探るための方策として、コストの削減、現行制度および将来の可能性を踏まえた建設費負担のあり方、需要の感度分析に加え、当該路線における加算運賃の導入、当該路線運営費に対する追加補助（運営費補助）の導入等、想定される様々なケースを設定し試算を行った。

さらに地下鉄第8号線の延伸、第7号線の延伸および敷津長吉線の3路線に関

しては、沿線開発など一定のシナリオ（仮説）を立て、需要の積み増しを見込んだ試算も行った。

以下において路線ごとに検討（試算）結果の概要を説明するが、これら試算結果を補完するために実施した参考ケースの試算結果については、本答申文の巻末に掲載する。

#### 1-1. 地下鉄第8号線の延伸 [今里～湯里六丁目]

地下鉄第8号線の延伸については、新線区間の輸送人員（約32千人/日：平成42年）および建設費（公営：約1,380億円、民営：約1,293億円）等を基に試算を行った結果、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約955億円、民営：約790億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を下回る（30年で公営：0.84、民営：0.87）という厳しい結果が得られた。

次いで、コスト削減を見込んだ場合の試算においても、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約712億円、民営：約570億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1に届かない（30年で公営：0.92、民営：0.95）ことから、事業化のためには、例えば約1割の需要増（+約3千人/日）と新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約11.5億円/年、民営：約8.3億円/年）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

さらに、営業主体がインフラ部分の資金負担を行わないという想定（いわゆる公設民営）の下で試算を行ったが、上記のコスト削減を前提としても、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約75億円、民営：約30億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を下回る（30年で公営：0.92、民営：0.95）という結果が得られた。この場合、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（公営：+30円、民営：+20円）を導入すれば収支採算性は累積欠損を解消できるものの、費用対効果においては大きな改善はなく依然としてB/Cが1を下回る（公営：0.91、民営：0.94）という試算結果が得られた。

仮説に基づく需要の積み増し（+約1万人/日）を想定したケースの試算においては、コスト削減の前提の下で、費用対効果はB/Cが1を上回る（30年で公営：1.29、民営：1.35）結果となったものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約552億円、民営：約413億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約7.4億

円/年、民営：約4.2億円/年）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

#### 1－2．地下鉄第7号線の延伸〔鶴町～大正〕

地下鉄第7号線の延伸については、地下鉄全線での輸送人員の増加数（約23千人/日：平成42年）および建設費（公営：約1,269億円、民営：約1,190億円）等を基に試算を行った結果、費用対効果はB/Cが1を上回る（30年で公営：1.21、民営：1.26）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約894億円、民営：約764億円）を解消できないという厳しい結果が得られた。

次いで、コスト削減を見込んだ場合の試算においても、費用対効果はB/Cが1を大きく上回る（30年で公営：1.92、民営：2.01）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約522億円、民営：約433億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば約1割の需要増（+約3千人/日）と新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約6.6億円、民営：約4.9億円）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

さらに、営業主体がインフラ部分の資金負担を行わないという想定（いわゆる公設民営）の下で試算を行った場合、上記のコスト削減を前提とすれば、費用対効果はB/Cが1を大きく上回る（30年で公営：1.92、民営：2.01）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約125億円、民営：約77億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（公営：+50円、民営：+30円）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

仮説に基づく需要の積み増し（+約5千人/日）を想定したケースの試算においては、コスト削減の前提の下で、費用対効果はB/Cが1を大きく上回る（30年で公営：2.26、民営：2.38）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約504億円、民営：約416億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約7.1億円/年、民営：約5.4億円/年）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

#### 1－3．地下鉄敷津長吉線〔住之江公園～喜連瓜破〕

地下鉄敷津長吉線については、新線区間の輸送人員（約45千人/日：平成42年）および建設費（公営：約1,861億円、民営：約1,738億円）を基に試算を行った結果、費用対効果はB/Cが公営の場合はわずかに1を下回り（30年で0.99）、民営の場合は1を上回る（30年で1.04）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で

公営：約1,381億円、民営：約1,150億円）を解消できないという厳しい結果が得られた。

次いで、コストの削減を見込んだ場合の試算においても、費用対効果はB/Cが1を上回る（30年で公営：1.05、民営：1.10）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約1,124億円、民営：約915億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば約1割の需要増（+約4千人/日）と新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約19.8億円/年、民営：約15.2億円/年）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

さらに、営業主体がインフラ部分の資金負担を行わないという想定（いわゆる公設民営）の下で試算を行った場合、上記のコスト削減を前提とすれば、費用対効果はB/Cが1を上回る（30年で公営：1.05、民営：1.10）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約277億円、民営：約207億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（公営：+70円、民営：+60円）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

仮説に基づく需要の積み増し（+約8千人/日）を想定したケースの試算においては、コスト削減の前提の下で、費用対効果はB/Cが1を上回る（30年で公営：1.29、民営：1.36）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約1,035億円、民営：約828億円）を解消できないことから、事業化のためには、例えば新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約18.0億円/年、民営：約13.5億円/年）の導入が必要であるという試算結果が得られた。

なお、当路線の特徴として、他の未着手の地下鉄条例路線に比べ、費用対効果（B/C）のうち供給者便益においてマイナスの値（負の便益）が大きいことから、競合する他路線に対する影響について考慮することが必要である。

#### 1-4. 地下鉄第5号線の延伸〔南巽～弥刀方面〕

地下鉄第5号線の延伸については、地下鉄全線での輸送人員の増加数（約8千人/日：平成42年）および建設費（公営：約1,338億円、民営：約1,242億円）等を基に試算を行った結果、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約883億円、民営：約725億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが大きく1を下回る（30年で公営：0.47、民営：0.48）という極めて厳しい結果が得られた。

次いで、コストの削減を見込んだ場合の試算においても、収支採算性は累積欠

損（40年で公営：約631億円、民営：約511億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが大きく1を下回る（30年で公営：0.62、民営：0.64）結果となったことから、他の未着手の地下鉄条例路線の場合と同様に、例えば約1割の需要増（+約2千人/日）と新線区間の加算運賃（+60円）に加え、毎年の運営費補助（公営：約12.4億円/年、民営：約9.7億円/年）を導入することにより収支採算性を確保できた場合においても、費用対効果はB/Cが1を大きく下回る（30年で公営：0.68、民営：0.71）という試算結果が得られた。

さらに、営業主体がインフラ部分の資金負担を行わないという想定（いわゆる公設民営）の下で試算を行ったが、上記のコスト削減を前提としても、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約148億円、民営：約111億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を大きく下回る（30年で公営：0.62、民営：0.64）という結果が得られた。この場合、事業化のために、例えば新線区間の加算運賃（公営：+100円、民営：+80円）を導入すれば収支採算性は累積欠損を解消できるものの、費用対効果においては大きな改善はなく依然としてB/Cが1を下回る（公営：0.61、民営：0.63）という試算結果が得られた。

なお、当路線については、費用対効果（B/C）に関する厳しい試算結果が示されただけでなく、現状では東大阪市域において地下鉄の導入空間となる道路が整備されていないという基本的な課題が残されたままとなっている。このような現状に配慮すれば、事業化方策について、仮説に基づく需要の積み増しなどこれ以上掘り下げた検討を行う以前の問題として、道路整備や鉄道ネットワークとの結節の観点からの検討が必要である。

#### 1-5. 検討結果の分析と事業化に向けた課題

地下鉄第5号線の延伸以外の未着手の地下鉄条例路線（地下鉄条例3路線）については、費用対効果（B/C）の試算から、地下鉄第8号線の延伸の整備事業に関して、コスト削減と需要の積み増しという条件付きながらB/Cが1を上回り、最低限の社会的効率性を確保できるという結果が得られ、また地下鉄第7号線の延伸の整備事業に関しては、社会的効率性が高いという結果が得られ、地下鉄敷津長吉線の整備事業に関しても、コスト削減という条件付きながら最低限の社会的効率性を確保できることが判明した。

しかしながら、地下鉄条例3路線はいずれも40年以内に累積欠損を解消すると

いう収支採算性の必要条件を満たすことができず、これら3路線を地下鉄として整備する場合は、建設・運営コストのさらなる削減はもちろんのこと、例えば国の補助制度の抜本的な改善、新線区間における加算運賃の導入、上記検討のために設定した需要の積み増しを現実のものにする需要の喚起・創出、毎年の運営費補助といった試算条件の具体化や、あるいは、それらの方策の組み合わせが必要である。

なお、地下鉄第5号線の延伸も含めた未着手の地下鉄条例路線が収支採算上の困難に直面する理由の1つとして、新線区間を利用する需要規模が地下鉄整備事業を支えるには不十分であるという問題点を指摘することができる。これら4路線の需要予測に基づく新線区間の輸送密度(1km当たり輸送人キロ)は、それぞれ約18千人・km/km(地下鉄第8号線の延伸)、約16千人・km/km(地下鉄第7号線の延伸)、約17千人・km/km(地下鉄敷津長吉線)、約11千人・km/km(地下鉄第5号線の延伸)で、他の地下鉄路線よりも著しく低く、これを他の鉄道事業者と比較すれば、有力な地方中小私鉄の輸送密度並みの水準である。

上記のように、輸送密度が低水準である理由として、これら4路線の新線区間がいずれも大阪市内およびその近傍に起終点を有し、近郊輸送の機能—大都市圏の郊外住宅地と都市中心部を結ぶ輸送機能—に欠けるという点を指摘でき、特に地下鉄第8号線と第7号線の延伸において顕著である。

## 2. 国・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、地下鉄をはじめとする鉄道の新線整備においては、鉄道事業者が主体となって取り組まれ、事業費の増嵩などの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、輸送需要が当初の見込みよりも少ないこと等による運営リスクは、基本的には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、昨今の関西の鉄道事業を取り巻く経営環境は厳しく、関西大手鉄道事業者の旅客輸送収入が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は困難な状況になっている。

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、欧米先進諸国においては鉄道も道路と同様に公的な都市基盤施設として位置づけられ、鉄道インフラの建設・維持管理のみならず、鉄道の運営に対しても公的資金が投入

されている事例 —なかでも競争性を導入する事例が増加— が大半を占める。

わが国では平成25年12月4日に『交通政策基本法』が施行され、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、国や地方自治体は交通に関する施策を総合的に策定・実施し、鉄道事業者は、業務を適切に行い、国等の施策に協力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あたっては、混雑緩和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だけではなく、まちづくりと一体的に計画することが望ましい路線もあるため、欧米先進諸国の考え方を参考にしながら、国・地方自治体と鉄道事業者との連携や今後あるべき役割分担を明確にした上で、新線整備の実現に必要な新しい仕組み作りを進めていく必要がある。

### 3. 事業化の方策と地方自治体等関係者の取り組みについて

地方自治体としては、鉄道整備など公共交通の改善とともにまちづくりを進める役割を担い、鉄道整備に対する認知度や関心を高め、地域に根差したまちの活性化や都市開発に取り組むとともに、その実現に向け、民間資金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も検討することが必要である。

また、これまでの鉄道整備に関する定量化された効果だけでなく、例えばダンダンシーや安定輸送の確保、まちのにぎわいの創出など、費用対効果（B/C）分析には含めることが難しい有形・無形の効果が存在するということを踏まえ、鉄道や公共交通の社会的価値や使命について再認識し、国の補助制度の抜本的な改善や新たな財源確保等に向け、鉄道事業者とも連携しながら地方自治体として国に要望するなどの努力が重要である。

一方、鉄道事業者においても、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なく、建設費に加え運営費も含めたコストの削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、前述のような様々な方策を地方自治体とともに検討する必要がある。

さらに、事業化が実現した場合、鉄道事業者は駅前開発などの沿線開発等によって需要の喚起・創出に最大限の努力を行うことが必要である。

### 4. 沿線状況を踏まえた公共交通改善の必要性について



未着手の地下鉄条例路線の沿線の状況を観察すると、全体的に人口密度が高く、高齢化率も高い地域となっているなど、都心部等とは異なる特性を有しており、各地域の特性を踏まえながら、まちの活性化にあわせた公共交通の改善に積極的に取り組む必要がある。

特に、地下鉄第8号線の延伸区間においては、「天王寺」や「なんば」等の都心ターミナルに距離的に近い位置にあるにも関わらず、大阪市郊外の衛星都市よりも時間的に遠いという地域が見受けられる。今後、この沿線地域の有するポテンシャルを十分に活かしていくためにも、沿線における地域に根差したまちの活性化への取り組みなどとあわせ、公共交通を改善していくことが望まれる。

また、地下鉄第7号線の延伸区間においては、都市新バスシステムが導入され、高水準なバスサービスが提供されている一方で、沿線の臨海部などには比較的大規模な都市開発の可能性を有する未利用空間が残されている。今後、このような未利用空間の活用による地域の魅力向上・活性化にあわせ、公共交通の一層の改善 ― 質やイメージの向上など ― が望まれる。

#### 5. 未着手の地下鉄条例路線の整備のあり方について

未着手の地下鉄条例路線を実現するには、国・地方自治体と鉄道事業者とが連携し、建設・運営コストのさらなる削減はもちろんのこと、国の補助制度の抜本的な改善のほか、加算運賃の導入や都市開発との連携などによる需要の喚起・創出、運営費補助、あるいは、それらの組み合わせなどが必要である。

この新線区間の加算運賃の導入や運営費補助については、新線区間の利用者の理解はもとより、補助の財源確保に関して大阪市民の理解を得ることが必要となる。さらに、都市開発との連携などによる需要の喚起・創出についても、沿線住民の理解や協力を得ることが不可欠である。

一方、都市鉄道の近代化政策において、ピーク時間帯の大量輸送をさばく輸送能力を整備することは、それが不十分な状況の下では最も重要な課題に属する。しかしながら、大量輸送能力の必要性が第一義的でない場合は、従来の鉄道（ヘビーレール）が有する大量輸送能力とは異なる視点にもとづき、都市鉄道の改善や近代化を検討することが可能となる。

そこで、未着手の地下鉄条例路線 ― 特に地下鉄第8号線および第7号線の延伸 ― については、現在のところ、大量性を必要とする近郊輸送を担う機能が希薄

であることから、利用者や沿線住民にとって使い勝手がよく、需要に見合った新たな公共交通システムによる公共交通の改善方策についても、検討することが必要である。なお、地下鉄第5号線の延伸については、まず道路整備等により地下鉄の導入空間が確保されなければならない。

昨今、諸外国の都市交通政策においては、LRTやBRT等の新たな公共交通システムの導入により、インナーシティ問題の克服や中心市街地の活性化、まちの再生などに成功している事例が多く見られる。また国内においても、LRTやBRT等を導入したり、導入に向けた検討を進める都市が増加しているなど、国内外で参考となる取り組みがある。

これらのことから、未着手の地下鉄条例路線については、当面の方策としては地下鉄に限定するのではなく、利用しやすさや沿線のまちの活性化、需要の喚起・創出の観点などから、多様な公共交通システム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する。

**【参考ケース1】国の答申路線（近畿地方交通審議会答申第8号）の考え方に相当するケースの検討**

未着手の地下鉄条例路線について、国の答申（近畿地方交通審議会答申第8号）で用いられた考え方に相当するケースを想定し試算を行った。

・地下鉄第8号線の延伸 [今里～湯里六丁目]

地下鉄第8号線の延伸については、コスト削減の前提の下で、公営の場合、収支採算性は累積欠損（40年で約32億円）をわずかだが解消できず、費用対効果もB/Cがわずかに1を下回る（30年で0.98）ものの、民営の場合、収支採算性は累積欠損が開業から40年以内（36年目）に黒字に転じ、費用対効果もB/Cが1を上回る（30年で1.02）という結果が得られた。

・地下鉄第7号線の延伸 [鶴町～大正]

地下鉄第7号線の延伸については、コスト削減の前提の下で、費用対効果はB/Cが1を大きく上回る（30年で公営：2.06、民営：2.17）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約73億円、民営：約32億円）をわずかだが解消できないという結果が得られた。

・地下鉄敷津長吉線 [住之江公園～喜連瓜破]

地下鉄敷津長吉線については、コスト削減の前提の下で、費用対効果はB/C

が1を上回る（30年で公営：1.13、民営：1.18）ものの、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約234億円、民営：約165億円）を解消できないという結果が得られた。

・地下鉄第5号線の延伸〔南巽～弥刀方面〕

地下鉄第5号線の延伸については、コスト削減の前提の下で、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約120億円、民営：約85億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を大きく下回る（30年で公営：0.66、民営：0.69）という結果が得られた。

【参考ケース2】地下鉄第8号線の延伸に関する整備区間の変更ケースの検討

地下鉄第8号線の延伸区間の変更に関わる2つのケース（〔今里～杭全〕、〔今里～湯里六丁目～長居〕）を想定し試算を行った。

〔今里～杭全〕の場合、コスト削減の前提の下で、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約466億円、民営：約395億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を下回る（30年で公営：0.94、民営：0.97）結果が得られた。

また、〔今里～湯里六丁目～長居〕の場合、コスト削減の前提の下で、収支採算性は累積欠損（40年で公営：約946億円、民営：約750億円）を解消できず、費用対効果もB/Cが1を下回る（30年で公営：0.90、民営：0.93）結果が得られた。

以上から、いずれの場合についても、〔今里～湯里六丁目〕に比べ大きな改善効果が得られないことが判明した。

13ページ以降は「資料編」ということですが、説明につきましては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。

事務局から、第4回審議会での指摘事項への対応等、それから最終とりまとめとなる答申（案）につきまして説明がありました。

これに対して、委員の皆様の忌憚のないご意見をよろしくお願いします。

また、今回は最終とりまとめの審議会でございますので、今までの審議全体を通してのご感想、あるいは交通局や自治体に対するご提言とか注文でも結構でございますので、ご発言をいただければと思います。

まずは秋山委員からよろしくお願いいたします。

【秋山委員】 それでは、少し意見を申し上げます。

ただいまの答申（案）にもございましたけれども、やはりこの事業化を行う場合のことでございます。特に後半部分でございます、自治体とか事業者の役割分担、あるいは取り組みの方法は、実際の事業化においては、非常に重要であると思います。この点は、今回の検討においてもかなりのケースを使ってそれを分析できたのではないかと考えております。

それから、もう1点は、さらにその後ろに記載されてございます多様な交通機関についてです。これからの時代におきましては、ここに書いてございますように、鉄道事業だけで、すべての公共交通の需要を担うというのは非常に難しい時代になっております。また、社会の情報化等を考えると、交通システム自身が多様化しておりますので、その辺も最後のまとめのところで、「新しい公共交通システムの導入も念頭に置いて検討を行う」と整理していただいているのは、非常によいのではないかと考えております。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。

加賀委員、よろしくお願いいたします。

【加賀委員】 今回のとりまとめの中で、先ほど秋山委員がおっしゃったようなところと共通するところがありますけれども、やはりこの沿線の有するポテンシャルを生かして、まちの活性化とあわせた形の取り組みということがいかにできて、いかに進められるのか、こういう公共交通の改善と地域の活性化とうまく抱きあわせるような形の進め方がとても大切だなと思います。今回の検討では、そういうことを今後検討するに当たってのいろんな基礎データの収集や、それを踏まえた上での検討がかなりなされたというふうに私自身は認識しております。

また、地域にとってどういう公共交通が望ましいのか、地域の利便性をもう一度見直したような形での公共交通のあり方や新たな公共交通システムという、大量な輸送とは違った観点が、利便性なり、また都市空間の新たな魅力づけまで、考えていくことが踏まえられた中で検討がなされていたので、意義があったと思っております。

【斎藤会長】 ありがとうございました。

事務局の皆さん、いかがでしょうか。

では、川田局長、よろしくお願いをします。

【川田局長】膨大な試算をどうもありがとうございました。非常に勉強になりましたし、秋山委員、加賀委員もおっしゃったように、従来型のヘビーレールを単純に伸ばしていくときに、今の制度で成り立ちえるのかとか、土地利用から見て、現状のままで鉄道整備ができるかという、もうそれはこの結果のとおりかなと思っております。

1つ、まちづくりと鉄道ということに関して少し感じたのは、前回の審議会での指摘事項を踏まえた対応の中で、整備効果をかなり、7号線の延伸のとき、8号線の今里までの整備、それから、他の都市の整備効果なども整理していただいたところを見ると、一定、これは鶏と卵の関係ですけれども、駅を中心にした土地利用の転換であるとか、事業所なんかの張りつきも、沿線外の類似した地域に比べて、鉄道整備がされているところの人口などが多く増えているということで、一定、鉄道が整備されたときのインパクトというのは、意外と都心外の周辺のエリアでもあるんだなというので、そういう面では多少勇気づけられる内容もこの検討の中には含まれているかなというのは、率直に感じた次第です。

そこから考えると、我々も鉄道を整備していくときに、需要喚起というと、言葉では簡単ですけれども、やはり土地利用の転換をどういうふううまく政策と連携させていくかという、そういうところを少しは、こういう周辺地域に関しては考えていく必要があるのかなというのが1つです。

それと、新しい公共交通システムというと、すぐにLRTとかBRTとか、これはもう何十年も前から議論はありますけれども、やはりそれを実際に大都市の中で定着していくためには道路空間の再配分というのか再編成、空間の再編みたいなものをかなり踏み込んだ形で検討していく必要があるのかなと。そういう検討なくしては、なかなかBRT、LRTといっても、ヨーロッパ型とはどうしても交通文化が違うという側面もありますので、そういったものを総合的に我々としては捉えて、地域の公共交通機関としてどういう姿が望ましいのか、あるいは、どういう交通機関であれば可能性があるのかというのを少し検討していく必要があるのかなと思った次第です。

【斎藤会長】どうもありがとうございました。

局長ご指摘のとおり、今日資料として見せていただいたデータによって、やは

り鉄道があるか・ないかによって地域経済の効率性改善効果に差が出るということがかなりはっきりしたわけです。

さらに、それ以外の皆様のご発言をあわせると、交通の改善によって、ある意味で自然発生的にもたらされる地域経済の効率性の改善効果だけではなくて、地元に関わりによって積み増しされる経済効果といたしますか、これが加わると交通近代化による改善効果がさらにはっきりするという可能性に期待できるのではないかとこのことを感じながら、事務局に準備していただいたデータを見せていただいたわけでございます。

それ以外に、事務局の皆様からご発言がございましたら、どうぞ。

藤本局長、よろしく申し上げます。

**【藤本局長】** 交通局の藤本でございます。

そもそもこの案件を諮問させていただいた背景は、地下鉄事業の民営化を進める中で、市会の方から、民営化をして条例がなくなってしまう、その際にこの条例路線の位置づけはどうかといういろんなご心配がありまして、それを担保していくために、いろいろとご提言をいただき、勉強してきたものであります。結果として、条例路線を全て実施していくというのは非常に厳しいことであるということは、これまでは感覚として捉えておった部分を数値としても現実のものとして受けとめました。一方で、こうした鉄道ネットワーク、あるいは鉄道の広範な交通インフラというのをどう考えるべきかということが非常に重要なことで、どうすればやっていけるかということについても、論理的にしっかりと分析をしていただいたというふうに思っています。これから、そういうものをどう踏まえて、我々の職責を果たしていくか、すなわち国であるとか、あるいは自治体であるとか、あるいは事業者であるとか、まちづくりであるとか、様々な分担のもとでまちを発展させていかななくてはいけない、そういうふうに思いました。

たまたまこの日曜日でしたか、交通局110周年のシンポジウムをやらせていただいて、東京メトロから経営者の方に来ていただいて、すこぶる調子がよいというお話をたくさん賜りました。確かに東京のモデルというのがこれまでの交通インフラを引いていくモデルそのものであったんだなど、何の疑いもなく、これからも、いわゆる国の答申に向けてやろうとされておられますが、大阪を初めそういった環境ではないところ、あるいは、またそのためにはそういう環境をつくっ

ていかなくはないところと、様々な地域事情というのがありますので、大阪は大阪として、違うところで今回の答申に備えていきたい、そういうふうを感じたところがございます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。ぜひ新しい取り組みに向けて頑張ってくださいと思います。

その外、いかがでしょうか。委員の皆様からのご意見、ご提言等がございますか。もしありましたらご発言をお願いしたいと思います。

〔特になし〕

それでは、特になさうでございますので、今回、本審議会の会長を仰せつかりまして、5回にわたって審議会の進行役を務めさせていただきましたので私から気がついた点を少し申し上げたいと思います。

本審議会の審議の中心テーマは、個人的なことを申し上げますと、まさしく私がこれまで研究であるとか、大学外の仕事で関わってきたテーマと重なりました。また、大阪市や交通局が本審議会に求めた検討課題の中身が、初めからかなりはっきりしていたということがございまして、審議会の議論、あるいは事務局に対する様々な注文については、私がかかなりリーダーシップをとってしまったというところがあって、皆様にはご不快の念を与えたのではないかと、あるいは、事務局には随分仕事の量が増えて迷惑を与えたのではないかと反省をしておりますが、どうぞご寛恕をいただきたいと思います。

答申（案）の中身ですが、本文の中では非常に多くの数量的な表現が使われるなど、この種の答申としてはいささか異例なスタイルとなったわけですが、しかしながら、未着手4路線を地下鉄規格で整備する場合に当面する困難性については、これを数量的に表現できた。と同時に、いかなる条件を整えば地下鉄として整備事業が成り立つかという点についても、数量的なデータを使って客観的に表現できたのではないかと思います。また、社会的効率性に基づく評価と、収支採算性という事業の成立可能性に関する評価との間にかかなり乖離があるということも数量的にはっきり示すことができました。また同時に、委員からご指摘いただいたように、社会的効率性の評価の手法自体にもいろいろ問題があって、狭い範囲の効率性しか便益を捉えていないというような問題も明らかになったと思います。

それから、もう1つははっきりしたのは、大阪市交通局を公営のまま据え置く場合と、民営化をした場合の違いについても数字ではっきり示すことができたということで、答申（案）の前半は、病院でいえば診断書の中身のようなスタイルになりました。一方、答申（案）の後半ですが、これは処方箋を示す内容になっておりまして、はっきりしたことは、未着手4路線が当面する困難の大きな原因は、地下鉄事業を支えるには、あまりにも輸送量が小さい。特に平均輸送密度は、事業の成立可能性にとって非常に重要なデータとなるわけですが、それが1万人台である。御堂筋線は24万人に近いわけですから、それと比べると、やはり地下鉄事業を支えるには需要規模が小さ過ぎるということになります。で、その原因を探ると、4路線には近郊輸送の機能が、つまり郊外の住宅地と大阪の都心を結ぶ機能が非常に希薄であるということがわかりました。特に路線の終端が大和川で切れてしまう、あるいは大阪湾の海で切れてしまう8号線と7号線に関しては特にそのような性質が強く見られるということもわかりました。

そこで、答申（案）の後半においては、4路線を地下鉄規格で整備する場合に乗り越えなければならない課題について詳細に書かせていただいたわけですが、その一方で近郊輸送の機能が希薄であるという点に注目をすれば、鉄道の大量輸送能力を重要視しなくてもいいという別の視点から新しい公共交通システムの導入の可能性についても検討する必要があるのではないかという考え方についてもはっきり示させていただきました。例えば、沿線に住む人々にとって地下鉄よりも使い勝手のよい交通システム、あるいは沿線のまちづくりであるとかまちのシンボルになるとか、あるいはまた都市の活性化と連携できるような交通システムの候補として、諸外国で急速に導入が進んでいるLRTとかBRTの導入可能性について、これは中間とりまとめでも提言させていただき、BRTの社会実験をしたらどうかという提言をさせていただいたのですが、その点を含めて、幅広い視点から検討してほしいという方向性について書かせていただいたわけでありませう。大阪市並びに大阪市交通局におきましては、ぜひとも本答申（案）の中で示された数々の検討課題に取り組んでいただきたいとお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

今日はとりまとめの審議会でございます。特に答申の修正を求めのご意見もないようでございますので、これまで5回にわたりまして大変熱心に審議にお取り



組みいただき、貴重なご意見、ご提言を賜った秋山委員、加賀委員を初め事務局の皆様にお礼を申し上げます。

また、膨大な資料の作成や数量分析に労苦を惜しまなかった山本課長、柿本さん、中野さんをはじめとする事務局スタッフの皆様にも厚くお礼を申し上げたいと思います。

本日は、いろいろ貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

本審議会では、特に答申（案）の中身の修正につながるご意見はございませんでしたので、答申（案）についてご決議をいただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

〔「異議ありません」の声あり〕

ありがとうございます。

それでは、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方についての答申について、決議をいたします。

続きまして、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられた未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方についての答申書を、本日は市長がご不在ですので、藤本交通局長にお渡ししたいと思います。

大阪市におかれましては、本答申の趣旨を踏まえまして、幅広い観点から議論をされ、まちづくりと一体となった公共交通機関の充実に取り組まれることを心から期待をしております。

それでは、署名をいたしまして、藤本交通局長に答申書をお渡ししたいと思います。

〔答申書に署名〕

〔齋藤会長より藤本局長に答申書を渡す〕

それでは、議事の進行を事務局にお返しします。

【司会（橋本課長代理）】 どうもありがとうございました。

それでは、最後に藤本交通局長よりご挨拶申し上げます。

【藤本局長】 閉会に当たりまして一言御礼のご挨拶を申し上げます。

齋藤会長、秋山委員、加賀委員、3委員におかれましては、昨年11月の諮問から本日の審議会をあわせて計5回にわたり精力的に実施をしていただきました。昨年度は3回、いわゆる8号線についてのご検討を賜りまして、今年度に入りま

してから残る3路線について、多方面の角度からご意見を頂戴いたしまして、このように答申をとりまとめたいただき、今受け取らせていただきましたこと、厚く御礼を申し上げます。

委員の皆様には、審議会資料の作成に関しましても様々のご意見を賜りました上に、現地調査にも精力的にお出かけいただきましたこと、本当にお礼を申し上げる次第でございます。あわせて、連携をさせていただいた都市計画局・川田局長を初めスタッフの皆さん、それから先ほどございましたが、手前みそではございますが、事務局として膨大な資料をつくっていただきました皆さんに御礼を申し上げたいと思っております。

今ほど頂戴をいたしました答申は、責任をもって市長に私からお渡しをさせていただきます。この答申を踏まえまして、今後民営化の議論の中で、市会での議論にしっかりと生かしていくこと、それと同時に、来年度に審議が予定されております国の次期答申に向けまして、交通政策部門でございます都市計画局ときっちり連携・協力をして、未着手の地下鉄条例路線に対する大阪市としての見解、考え方を整理してまいりたいというふうに思っております。

今後も引き続きご指導賜りますことをお願いいたしまして、簡単ではございますが、私からの御礼のご挨拶とさせていただきます。本当に委員の皆様、ありがとうございました。

【司会（橋本課長代理）】 これをもちまして、第5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。