「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

（答申）

平成２６年８月２８日

大阪市鉄道ネットワーク審議会

目　　次

答　申・・・

平成 26 年 8 月 28 日

大阪市長　橋下　徹　様

大阪市鉄道ネットワーク審議会
会　長　　斎　藤　　峻　彦

「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（答申）

平成 25 年 11 月 27 日付け大交経第 96 号で諮問がありました「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、別添のとおり答申します。

はじめに

大阪市においては、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」において 9 路線 153km が地下鉄ネットワークを形成する計画路線とされ、そのうち、地下鉄第 8 号線（今里筋線）の延伸、第 7 号線（長堀鶴見緑地線）の延伸、敷津長吉線、第 5 号線（千日前線）の延伸の 4 路線※1 が未着手となっている。

また、地下鉄事業の民営化に関する大阪市会における議論の中で、民営化により「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると、未着手の地下鉄計画路線の条例上の位置づけがなくなってしまうことへの懸念等が示されている。

このような状況の下、本審議会※2 は、平成 25 年 11 月 27 日に「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大阪市長の諮問※3 を受け、5 回にわたる審議会を開催し、詳細かつ慎重な審議を行った。

本審議会の審議※4 においては、4 路線について、必要性の検討ではなく、需要予測に基づく収支採算性および費用対効果の試算を基に、「財源の確保」、「コストの削減」、「需要の喚起・創出」の 3 つの視点から、事業化の方策について検討を行った。

平成 25 年度は、主として地下鉄第 8 号線の延伸に関する審議を行い、平成 26 年 2 月 28 日に「地下鉄第 8 号線の延伸[今里～湯里六丁目間]に関する中間とりまとめ及び中間とりまとめを踏まえた提言」を取りまとめた。その中で、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したところである。

平成 26 年度は、地下鉄第 7 号線の延伸、敷津長吉線、第 5 号線の延伸の 3 路線に関する審議を行い、最終とりまとめとなる本答申の取りまとめを行った。

鉄道をはじめとする公共交通を取り巻く状況が厳しさを増しているなか、大阪市においては、本答申の趣旨を踏まえ、幅広い観点から議論され、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衷心より期待するものである。

大阪市鉄道ネットワーク審議会

会 長　　斎 藤　峻 彦

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[※5]の整備事業に関して、需要予測[※6]および建設・運転計画[※7]に基づく収支採算性[※8]および費用対効果（B/C）[※9]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[※12]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[※10]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[※11]し試算[※13～17]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）[※18]を立て、需要の積み増しを見込んだ試算[※19～20]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[※17,21]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）[※6]および建設費（公営：約 1,380 億円、民営：約 1,293 億円）[※7]等を基に試算[※12]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[※13]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[※14]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[※15]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、

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[※16]が得られた。

仮説[※18]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[※19]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[※20]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）[※6]および建設費（公営：約 1,269 億円、民営：約 1,190 億円）[※7]等を基に試算[※12]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[※13]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[※14]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[※15]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[※16]が得られた。

仮説[※18]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[※19]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[※20]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）※6および建設費（公営：約 1,861 億円、民営：約 1,738 億円）※7を基に試算※12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※13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※14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※15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※16が得られた。

仮説※18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※19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※20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※22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）※6および建設費（公営：約 1,338 億円、民営：約 1,242 億円）※7等を基に試算※12

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※13 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※14 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※15 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※16 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※18 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[※23]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[※24]、高齢化の進展[※24]、地域経済の停滞[※25]、外出率の低下[※26]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[※27]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[※28] ―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』[※29]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※30や関心※31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※32だけでなく、例えばリ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※33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[※34]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[※35]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[※36]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[※37]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[※17]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[※21]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。

（資料編）

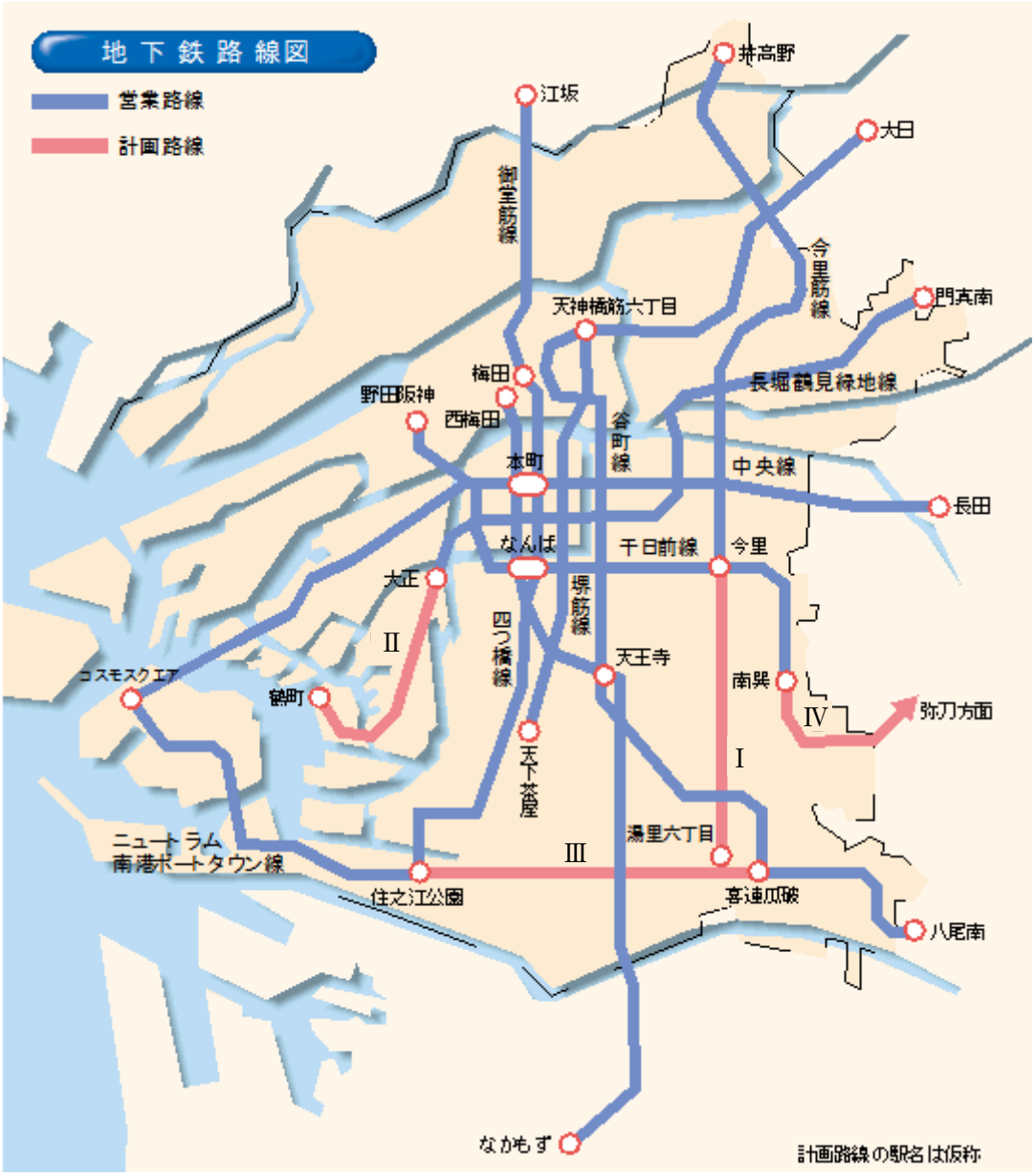
目　次

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図 16
② 大阪市鉄道ネットワーク審議会について 17
③ 諮問 18
④ 大阪市鉄道ネットワーク審議会での審議について 19
⑤ 未着手の地下鉄条例路線（4路線）の概要 20
⑥ 需要予測について 24
⑦ 建設・運転計画について 30
⑧ 収支採算性について 34
⑨ 費用対効果について 36
⑩ 加算運賃とは 36
⑪ 検討ケース設定 37
⑫ 試算結果[ケースⅠ－(1)
（輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース）] 38
⑬ 試算結果[ケースⅠ－(2)
（輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース[コスト削減後]）] 39
⑭ 試算結果[ケースⅠ－(6)
（輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース[コスト削減後]）＋需要割増＋新線加算運賃＋追加補助] 40
⑮ 試算結果[ケースⅡ－(2)
（輸送需要：基本ケース、収支算定：感度分析ケース[コスト削減後]）] 41
⑯ 試算結果[ケースⅡ－(3)’
（輸送需要：基本ケース、収支算定：感度分析ケース[コスト削減後]）＋新線加算運賃] 42
⑰ 試算結果[ケースⅢ－(2)
（輸送需要：感度分析ケース、収支算定：感度分析ケース[コスト削減後]）] 43
⑱ 一定のシナリオ（仮説） 44
⑲ 試算結果[ケースⅣ－(2)
（輸送需要：一定のシナリオ（仮説）の下での検討、収支算定：基本ケース[コスト削減後]）] 45
⑳ 試算結果[ケースⅣ－(4)
（輸送需要：一定のシナリオ（仮説）の下での検討、収支算定：基本ケース[コスト削減後]＋新線加算運賃＋追加補助）] 46
㉑ 試算結果[（参考）ケースⅠ－(2)
（輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース[コスト削減後]）] 47
㉒ 新線整備による他路線への影響 48
㉓ 輸送密度 49

㉔ 人口の減少、高齢化の進展 50
㉕ 地域経済の停滞 51
㉖ 外出率の低下等 52
㉗ 関西の大手民間鉄道事業者の輸送人員及び旅客輸送収入 53
㉘ 欧米先進諸国の都市内公共輸送における運賃回収率－運営費に占める運賃収入の割合 54
㉙ 交通政策基本法 55
㉚ 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（速報版）その1 58
㉛ 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（速報版）その2 59
㉜ 鉄道整備効果 60
㉝ 未着手の地下鉄条例路線（4路線）の沿線の状況 67
㉞ 都市新バスシステムについて 78
㉟ 海外でのLRT・BRT等導入事例 79
㊱ 国内でのLRT・BRT等導入事例 83
㊲ 多様な公共交通システムの導入可能性 86

（参考）地下鉄第８号線の延伸[今里～湯里６丁目間]に関する中間とりまとめ及び
中間とりまとめを踏まえた提言（本文）

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図



Ⅰ　地下鉄第８号線（今里筋線）の延伸（今里～湯里六丁目間）

Ⅱ　地下鉄第７号線（長堀鶴見緑地線）の延伸（鶴町～大正間）

Ⅲ　敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破間）

Ⅳ　地下鉄第５号線（千日前線）の延伸（南巽～弥刀方面）

② 大阪市鉄道ネットワーク審議会について

◎位置付け（根拠法）

・執行機関の附属機関に関する条例

◎役割

・市長の諮問に応じ、本市における鉄道ネットワークの整備の在り方についての調査審議及び市長に対する意見の具申

◎審議会委員

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

（敬称略、順不同）

◎設置の経緯　（　　は市会等におけるご意見・ご議論）

◆「地下鉄事業民営化基本方針（素案）」［平成 24 年 12 月］

民営化によって、鉄道事業者として効率的な経営を追求し、都市計画としての鉄道ネットワーク検討は行政が担当する。必要なネットワーク整備については、責任と負担を明確にしたうえで、経営判断により参画していく

↓市民に約束をした条例路線建設はまだ課題として残っているのではないか

◆「地下鉄事業民営化基本方針（案）」［平成 25 年 2 月］

未着手の条例路線も含め、今後、必要な地下鉄ネットワークの整備についての調査・研究は、新会社にも継承していく。今後の地下鉄ネットワーク整備の検討については交通政策部門と新会社で協議を行う

↓地下鉄８号線の延伸について新会社の意気込みが感じられない

◆「地下鉄事業民営化基本方針（案）【補足資料】」［平成 25 年 3 月］

民営化後も未着手の条例路線が国の次期答申に盛り込まれるよう、行政の交通政策部門と連携しながら、これまでと同様に事業者として要望を行っていく。

↓全会一致で早期整備の議決がなされている地下鉄８号線の延伸の覚悟を示してほしい
「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると未着手の地下鉄条例路線の計画が消えてなくなるのではないか

◆「地下鉄事業民営化基本プラン（案）」［平成 25 年 5 月］

条例に基づく附属機関として「大阪市鉄道ネットワークのあり方に関する検討委員会（仮称）」を設置（事業廃止の条例可決以降）

↓事業廃止の条例可決以降では遅い、先に設置して検討すべき

◆「議会から提起された課題に対する検討について」［平成 25 年 7 月］

「執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例案」を９月市会に上程し、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」を設置

↓

◆平成 25 年 9 月 10 日　本会議

議案第 256 号「執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例案」を上程

↓

◆平成 25 年 9 月 26 日　本会議

議案第 256 号「執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例案」可決

↓

◆平成 25 年 9 月 30 日　設置

平成 25 年大阪市条例第 115 号「執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例」公布

③ 諮問

大 交 経 第 96 号
平成 25 年 11 月 27 日

大阪市鉄道ネットワーク審議会
会長　斎藤　峻彦　様

大阪市長　橋下　徹

「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（諮問）

「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、貴審議会に諮問します。

諮　問　理　由

大阪市では、鉄道ネットワークについて、平成 16 年 10 月に出された国の近畿地方交通審議会答申第８号を踏まえ、その充実を図ることとしています。

しかしながら、近年、少子高齢化の急速な進展、人口減少社会への突入など、社会経済情勢が著しく変化しており、地下鉄など公共交通機関を取り巻く状況は厳しくなってきています。また、答申第８号についても目標年次が概ね平成 27 年とされていることから、平成 27 年度中には国の次期答申が出されるものと推察されます。

地下鉄ネットワークを形成する路線としては、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」の計画路線に組み込んでいる９路線 153km のうち、第８号線（今里筋線）の延伸、第７号線（長堀鶴見緑地線）の延伸、敷津長吉線、第５号線（千日前線）の延伸が未着手となっております。

現在、大阪市では、平成 27 年４月の地下鉄事業の民営化の実現に向け、大阪市会にて議論されているところですが、その中で『「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると、ここに位置づけられている地下鉄第８号線の延伸など、未着手の地下鉄計画路線の条例上の位置づけがなくなってしまう。』といった懸念が示されております。

これらの状況を踏まえ、「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、大阪市としての考え方を明確にする必要があるため、貴審議会に諮問します。

④ 大阪市鉄道ネットワーク審議会での審議について

◎進め方

平成 25 年度：地下鉄第 8 号線の延伸を主として審議

↓

平成 26 年 2 月 28 日　中間とりまとめ

平成 26 年度：残りの 3 路線を主として審議

（地下鉄第 7 号線の延伸、敷津長吉線、地下鉄第 5 号線の延伸）

↓

平成 26 年　8 月　28 日　答申（最終とりまとめ）

◎検討の方向性

需要予測 →
- 収支採算性 …経営的な視点から事業の成立性を評価
- 費用対効果 …社会的な視点から事業の効率性を評価

↓

検討の視点

「必要性の検討」ではなく…

- ○ 財源の確保
- ○ コストの削減
- ○ 需要の喚起・創出

↓ ３つの視点から検討

検討の方向性

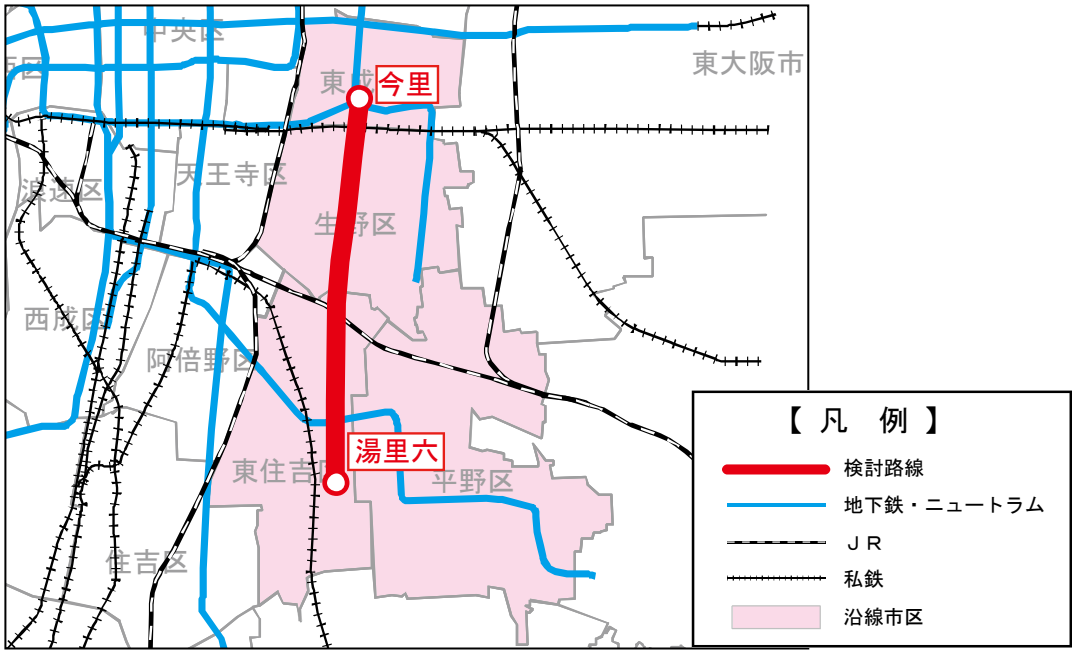
- 「事業化の方策」を検討
  - ・判断基準や行政と事業者の役割分担の明確化

◎開催経過

- 平成 25 年 11 月 27 日　第 1 回審議会
- 平成 25 年 12 月 16 日　現地調査
- 平成 26 年 1 月 22 日　第 2 回審議会
- 平成 26 年 2 月 24 日　第 3 回審議会
- 平成 26 年 7 月 1 日　第 4 回審議会
- 平成 26 年 8 月 28 日　第 5 回審議会

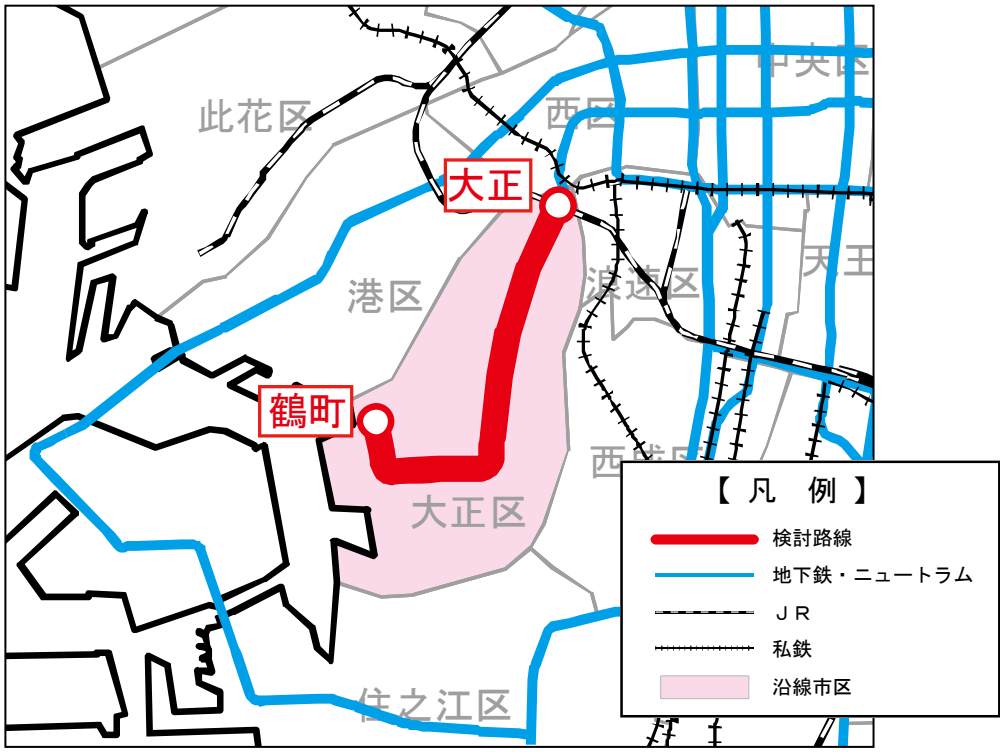
⑤ 未着手の地下鉄条例路線（4 路線）の概要

⑤－（1）地下鉄第 8 号線の延伸[今里～湯里六丁目間]



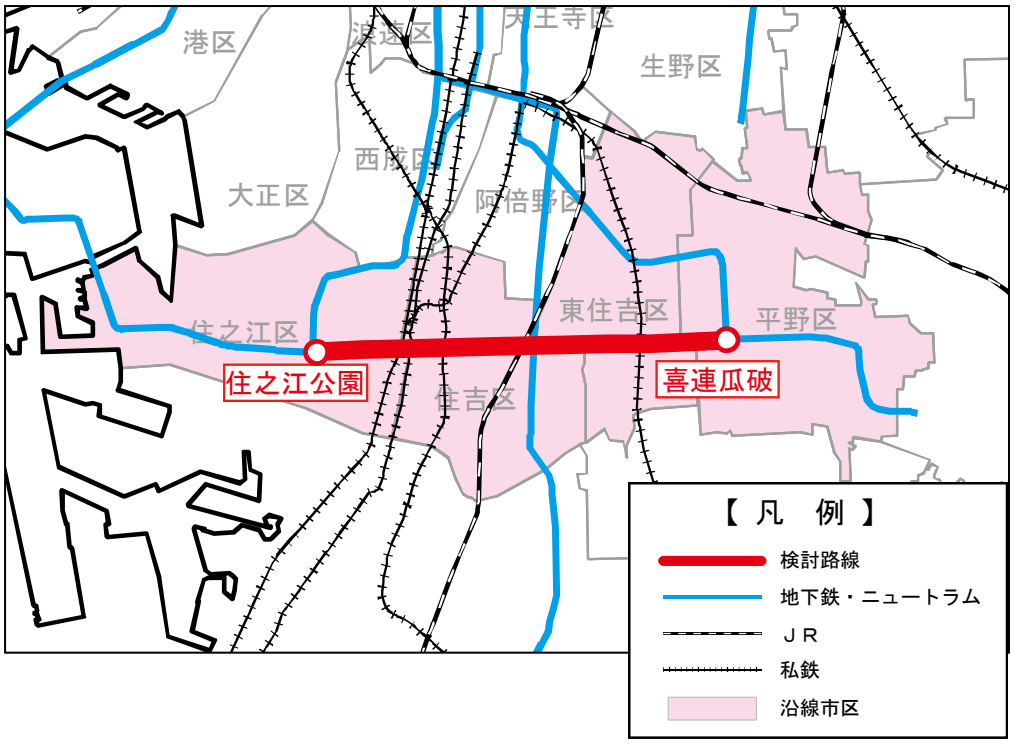
諸元	区間	今里～湯里六丁目
	延長	建設区間：6.7km　営業区間:6.7km
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
経緯		・昭和 57 年 2 月「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」（大阪府・大阪市）において、構想路線に位置づけ。 ・平成元年 5 月 運輸政策審議会答申第 10 号に位置づけ。 ・平成元年 11 月「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。 ・平成 8 年 12 月 井高野～湯里六丁目間が次期整備路線として大阪市会で了承。 ・平成 10 年 8 月 井高野～今里間が旧運輸省の平成 11 年度国家予算概算要求に盛り込まれる。（平成 12 年 3 月着工、平成 18 年 12 月開業） ・平成 16 年 10 月 今里～湯里六丁目間が近畿地方交通審議会答申第 8 号に位置づけ。 ・平成 17 年 8 月 今里～湯里六丁目間が国交省の平成 18 年度予算概算要求に盛り込まれる。 ・平成 17 年 11 月 本市都市経営会議にて、市の財政が厳しいことなどから補助採択要望の取り下げを決定。 ・平成 22 年 10 月 市会において、全会一致で第 8 号線（今里・湯里六丁目間）の早期整備を求める決議が可決。
国の答申における位置づけ	運輸政策審議会答申第 10 号（平成元年 5 月）	今後整備について検討すべき路線（ランクＣ） 大阪市東部地域の市街地再開発の状況、当該再開発に伴う新規需要の規模、都市新バスシステム及び環状方向の他路線による対応等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討。
	近畿地方交通審議会答申第８号（平成16年10月）	中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線 大阪市都心周辺部において、放射状路線と連絡し環状方向の流動に対応する路線である。

⑤－(2)地下鉄第７号線の延伸[鶴町～大正間]



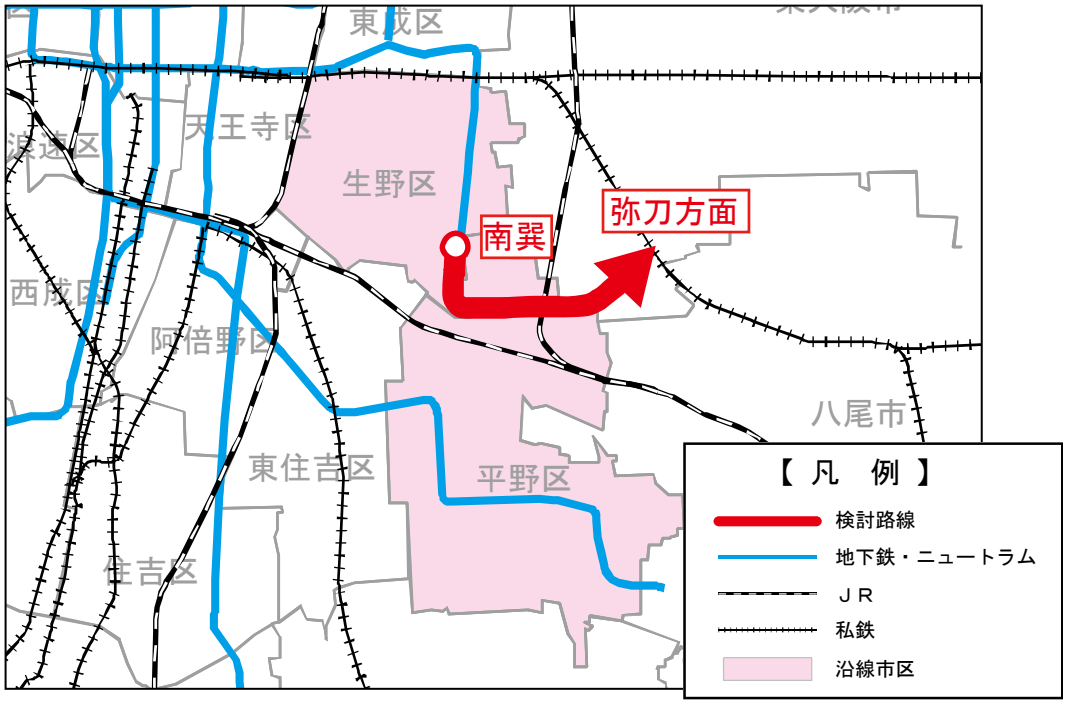
諸元	区間	鶴町～大正
	延長	建設区間：5.3km　営業区間:5.5km
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
経緯		・昭和57年2月「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」(大阪府・大阪市) において、構想路線に位置づけ。 ・昭和60年11月「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。 ・平成元年5月 運輸政策審議会答申第10号に位置づけ。 ・平成16年10月 近畿地方交通審議会答申第8号に位置づけ。
国の答申における位置づけ	運輸政策審議会答申第10号 (平成元年5月)	目標年次までに整備に着手することが適当である路線（ランクＢ） ・JR片町線と京阪本線とに挟まれた大阪市北東部、OBP、茨田、鶴浜等の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、都心部におけるネットワークを強化するために必要な路線であり、中量規模の輸送力を持つ地下鉄として整備する路線である。 ・鶴町～大正間の整備については、鶴浜地区の再開発の進捗状況に合わせて着手する。
	近畿地方交通審議会答申第８号 (平成16年10月)	中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線 ・大阪湾ベイエリア開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、現在バス輸送に委ねている大正区全域の輸送環境改善に資する路線である。

⑤－(3)地下鉄敷津長吉線[住之江公園～喜連瓜破間]



諸元	区間	住之江公園～喜連瓜破
	延長	建設区間：7.0km　営業区間:6.9km
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
経緯		・昭和57年2月「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」(大阪府・大阪市) において、構想路線に位置づけ。 ・平成元年5月 運輸政策審議会答申第10号に位置づけ。 ・平成元年11月「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。
国の答申における位置づけ	運輸政策審議会答申第10号 (平成元年5月)	今後整備について検討すべき路線（ランクＣ） ・大阪市南部地域における東西方向の需要の動向、テクノポート大阪計画の整備状況、当該整備に伴う新規需要の規模等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討。
	近畿地方交通審議会答申第８号 (平成16年10月)	(検討対象路線として審議) 答申されず

⑤－(4)地下鉄第５号線の延伸[南巽～弥刀方面]



諸元	区間	南巽～弥刀方面
	延長	建設区間：4.2km　営業区間:4.2km
	車両	普通地下鉄
経緯		・昭和57年2月「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」(大阪府・大阪市) において、構想路線に位置づけ。 ・平成元年5月 運輸政策審議会答申第10号に位置づけ。 ・平成元年11月「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。
国の答申における位置づけ	運輸政策審議会答申第10号 (平成元年5月)	今後整備について検討すべき路線（ランクＣ） ・東大阪地域の整備状況、当該開発に伴う新規需要の規模、近鉄大阪線の輸送の動向等を総合的に勘案して、路線整備の必要性について検討。
	近畿地方交通審議会答申第８号 (平成16年10月)	(検討対象路線として審議) 答申されず