

# 交通臨海部活性化特別委員会

## 行政視察報告書

### 1 日程

令和4年12月22日（木）～23日（金）

### 2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	大阪市	なにわ筋線について
2	Osaka Metro (大阪市)	「A I オンデマンド交通」社会実験エリアの拡大について A I オンデマンドバス試乗、Osaka Metro の取組

### 3 視察委員

- 委員長 松原秀典 自由民主党大田区民連合
- 副委員長 大竹辰治 日本共産党大田区議団
- 委員 高山雄一 自由民主党大田区民連合
- 海老澤圭介 自由民主党大田区民連合
- 松本洋之 大田区議会公明党
- 小峰由枝 大田区議会公明党
- 佐藤伸 日本共産党大田区議団
- 植田智一 令和大田区議団（無所属5＋維新1）
- 奈須利江 フェアな民主主義

## 4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

### (1) 大阪市

#### ◆視察項目

なにわ筋線について



#### (自由民主党大田区民連合)

大阪市役所において、交通政策課の方々から「なにわ筋線」について説明を受けた。

「なにわ筋線」は、2023年春に開業予定の新たな鉄道路線で、(仮称)北梅田駅と、JR難波駅及び南海本線の新今宮駅を接続する。大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、JR線や南海線など既存の鉄道路線と接続させることにより鉄道ネットワークの強化、関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善など、大阪の国際競争力の強化、ひいては関西の活性化に資する新たな鉄道建設事業である。3つの新駅を設置することにより移動手段の選択肢が増え、移動利便性が向上することが期待されている。

大田区では、新空港線整備に向けて2022年には都区の費用負担割合が合意に達し、その後、大田区と東急電鉄株式会社は新空港線の整備主体となる第三セクターを設置するなど事業実施に向けて大きく動き出した。

既存の鉄道路線を接続させることによる鉄道ネットワークの強化、空港へのアクセス向上による国際競争力の強化等、新空港線となにわ筋線は共通点が多いことから、①既存の路線と接続する駅や新駅設置に伴う駅周辺のまちづくり、②既存の鉄道路線と接続する駅においては連絡通路の設置などによる乗り換え利便性への取組、この2つの共通する課題に対するなにわ筋線の取組を注視し、新空港線整備においても参考にすべきだと感じた。

#### (大田区議会公明党)

2023年春に、北梅田駅とJR難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線が、(仮称)なにわ筋線として開通する経緯等を伺いました。



鉄道の線路で分断されていた街が一体化し、新駅によって大阪以外の広域アクセスの強化に加え、関西国際空港へのアクセス強化を図る計画で、既存路線の混雑緩和も期待されています。

この計画の中で私が着目したのは、第三セクターの「関西高速鉄道株式会社」がうたっている「沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成」です。

元々開発計画があった新駅中之島駅の隣接地(更地)の活用では、なにわ筋線開通

により更なる相乗効果が生まれる仕組みになった事は、国際空港を擁する羽田空港と蒲田が結ばれる新空港線を鑑みると刺激的な内容でした。

過日の大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会での日本大学 岸井名誉教授の講演の「都市の成長を支える鉄道は地域の価値が上がり、街も変わる」事をおもんばかると「素通りしない蒲田駅」を形成するには、相乗効果、B/Cを狙い、早くから検証を重ねていく事だと思いました。



#### (日本共産党大田区議団)

なにわ筋線について、大阪市に視察に行きました。

(仮称)北梅田駅(2023年春開業目標)と、JR難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線です。大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線(JR線、南海線)と接続させることにより、鉄道ネットワークの強化、関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善等、大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する新たな鉄道建設事業です。

ですから当然、関係する自治体として大阪府、大阪市、交通事業者としてはJR西日本、南海電鉄ですが、新たに線路幅が違う阪急電鉄が鉄道事業者として参入したことに興味がありました。大田区の新空港線で、京急電鉄と東急電鉄との線路幅の違いをどのように解決していくのかと考えたからです。

企業の利益追求のためだと分かりました。ゲージ幅が違う阪急電鉄がなぜ入ってきたのか不思議でしたが、なにわ筋線の整備効果や事業性をより一層高めるため、(仮称)北梅田駅北側で阪急十三方面に分岐する路線(なにわ筋連絡線)について、国と連携し



ながら整備に向けた調査・検討を進めるとのことでした。結局、新大阪駅、関西空港の区間の乗り入れにより、互いの利点を相互乗り入れで賄うということです。

大田区の新空港線も、東急電鉄と京急電鉄の利益が絡んでくる計画ですので、第2期工事も含めて、これからも問題山積みだと感じた視察でした。

### (令和大田区議団（無所属 5 + 維新 1）)

なにわ筋線整備事業の説明を大阪市計画調整局計画部交通政策課から伺いました。

現在進められている事業は 2023 年春開業予定の北梅田駅と J R 難波駅と南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線です。鉄道ネットワークの強化として主に関西国際空港や新幹線大阪駅へのアクセス改善が目的で、長さは地下 6.4km、掘割 0.3 km、嵩上げ 0.5 km の総延長 7.2 km で新設駅は中之島駅、西本町駅、南海新難波駅でいずれも仮称とのことでした。また、整備主体は関西高速鉄道株式会社で総事業費は約 3,300 億円で、2031 年春を開業目標としたおおまかな事業概要の説明を受けました。

説明は、進捗状況や工法などの工事の話がメインでしたが、諸事情により現地を視察することができなかつたのは残念でした。

大田区の新空港線整備事業と合わせて考えてみても、利用者の鉄道事業に求めるニーズも異なり簡単には比較できませんが、行政の鉄道事業に対する熱心な取組を伺うことができたので有意義な視察でありました。

### (フェアな民主主義)

(仮称) 北梅田駅から南に鉄道を整備し、途中で二つに分かれ、J R 難波駅で南海本線と新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線。建設延長は 7.2 km、うち地下部分 6.5km、掘割・盛土部分 0.3 km、高架部分 0.4 km。鉄道の整備主体は、第三セクターの関西高速鉄道株式会社が行い、運営は西日本旅客鉄道と南海電気鉄道株式会社が行う上下分離方式を採用している。総事業費約 3,000 億円のうち、国 25.8%、府・市 28.5% の補助金で賄い、借入金で 25.8% を賄うとともに、残りの 20% を出資金として、府と市で 10%、残りの 10% を J R と南海電鉄の鉄道事業者で半々で担う。鉄道公団の借入金 1,147 億円は固定金利 0.6% の財政投融资を使い 40 年をかけて返済する。輸送需要 24 万人/日を想定し、2031 年春の開業を目標に昨年 10 月に着工している。鉄道経路のほとんどは道路や河川などの公有地だが、一部民地がある。鉄道が通る地下は大深度ではなく、構築物の礎や埋設物などに影響する場合、構築物を除却し、礎などを縮小した範囲に建築しなおす必要がある。差額は、土地収用法などをもとに補助する。

蒲蒲線も、大深度ではなく、区役所や駅ビル、産業プラザなど構築物の地下を通る場合、基礎部分に影響が及び、上部建築物の建て替えが必要になるのではと思った。蒲蒲線は補助率が高いため、黒字化などの年限が短く、事業採算性が良いように見える一方で、なにわ筋線は資金の約 1/4 を財投という超低利な固定金利で借入している。多額の税投入や借入金などもあり、B/C など採算性の算出根拠となる数値も公表されていないため、採算性が良いとは言えないと思った。

蒲蒲線は、国の高い補助率に支えられ、利便性向上を理由に鉄道整備されるが、主眼が駅前広場整備などのまちづくりに置かれているのに対し、なにわ筋線は、市民の需要に支えられた鉄道整備を主眼に行っている事業に見えた。



## (2) 大阪市高速電気軌道株式会社 (Osaka Metro)

### ◆視察項目

「AI オンデマンド交通」社会実験エリアの拡大について  
(Osaka Metroの取組・AI オンデマンドバス試乗)



### (自由民主党大田区民連合)

Osaka Metroによるオンデマンドバスの社会実験の概要及びオンデマンドバス乗車による視察をした。

オンデマンドバスは、我が区が課題としている交通不便地域の解消の取組であるコミュニティバスや、既存の路線バスの決められたダイヤによる運行ルート上のバス停に乗りに行くという考えから、迎えに来るという変革が狙いである。

アプリや電話により、地区内に多く存在する近くの乗降場所に日時を指定した予約で乗ることができる。基本は乗り合いとなり、乗車場所から目的地までの運行ルートは、予約状況をAIが判断し車載ナビへ指示している。なお、そうした運行ルートについても、狭い道や運行に支障がある道などを学習し、日々更新を繰り返しながら最適な運行ルートを維持している。

ドライバーの確保にはタクシー会社への運行委託なども行っており、運賃設定はエリアで異なる設定をしているが路線バスとの乗り継ぎや併用にお得な割引運賃の適用や障がい者に対する割引や車椅子対応の車両も運行を開始している。

要求に応じるという意味であるオンデマンドのバスを利用するという点で、各エリアでの利用はアプリ予約が約9割であることは当然の流れであり、近い将来を見据えると、現在はアプリなどが苦手な方は電話予約もできるので問題ないと思われるが、デジタル弱者に対する方策は必要である。

3日前から今すぐの利用まで予約が可能となっているが、AIにより運行ルートを決めるため、当日申込では希望時間に予約が出来ないことも考えられる。

大田区で運行中のたまちゃんバスとは比較にはならないが、エリアによっては参考になる事例ではある。今後、交通不便地域解消に大田区が実証実験などをする際には、エリア選定、乗降スポット、道路事情や運行方法など課題は山積していると考えられる。



### (大田区議会公明党)

路線バスのような既定の経路や時刻表がない予約型のバス (ハイエース)。

利用者自身が、スマートフォンアプリかオンデマンドバスコールセンターを通じて乗降場所や乗車日時を指定することで、システムが自動生成した最適化されたルートで目的地まで運行するという点である。

今回の視察では、利用者のニーズに合わせて運行できる「オンデマンドバス」は、ただ単に交通不便地域の解消ということではなく、通勤・通学、通院、買い物のための移動手段といった既存の交通の役割を超えて、『移動』と『サービス』をつないだ新たな市場を開拓できるのではないかと考えた。例えば、医療機関や飲食店、教育施設などと連携したサブスクリプションを導入し、交通を「サービスを受けるための手段」から「サービスの一部」に進化させていくことで、利用者の生活をさらに便利にしていく可能性があると考えられる。



本区で導入する際には、複数のタクシー会社、もしくはバス会社との連携、協力が不可欠であり、共存していく体制をどう築いていくかが鍵となる。

#### (日本共産党大田区議団)

大田区内に10か所ある交通不便地域の改善に向けた取組が検討されている中で今回、Osaka Metro Groupなどが取り組んでいる「AIオンデマンド交通」の社会実験を視察しました。

オンデマンドバスは、乗車日時や乗降場所をスマホのアプリまたは電話で指定して利用予約できます。利用者のニーズに応じて運行する乗り合いバスで、300メートルメッシュ毎になるよう、乗降場所を新たに設置し、定時運行や定まった運行ルートではなく、利用者が指定した日時や乗降場所間を運行しています。運行時間は6時から23時と長時間で基本運賃は大人300円(キタ・福島エリア)・210円(生野・平野エリア)とタクシーに比べ安価に設定されています。また、定員5名の車いす対応車両が、各エリアに1台あります。

大田区ではUDタクシーが普及したことから、リフト付きタクシー運行委託事業が廃止され、車いす利用者等の移動が困難になっていることが障害者団体からも指摘されていることから、おおいに参考になりました。

#### (令和大田区議団(無所属5+維新1))

最初に、Osaka Metro交通事業本部で、オンデマンドバスの取組について説明を受けました。2017年に大阪市交通局が民営化されたことにより、大阪市高速電気軌道株式会社に運営が変わり、愛称はOsaka Metroとのことでした。

オンデマンドバスは、あまり聞き慣れない言葉ではあるが、Osaka Metroが運行している規定の経路や時刻表のない予約型のバスであり、社会実験として現在取り組んでいるとのことでした。

2021年3月に生野区と平野区で運行を開始してから、現在は北区と福島区の4区5エリアに拡大中であり、運行時間は6時から23時まで、予約方法は基本的にはアプリだ

が電話での対応も可能とのことでした。

運賃は1回の利用料が、市営バスと同額の運賃設定となっているため、採算ベースには届いていないとのことから、今後は利用客を増やす努力が必要であり、個人だけではなく法人にも積極的に営業していくとのことでした。



大田区にはコミュニティバス「たまちゃんバス」がありますが、東京と大阪では地域性が異なることから、それと結び付けて考えるには少々難しいですが、少子高齢化による人口減少問題など将来を見据えた先進的な発想であり、オンデマンドバス社会実験の取組は期待できるものであり、大変意義のある視察でした。

最後に、試乗させていただきありがとうございました。

### (フェアな民主主義)

大阪市高速電気軌道株式会社は、大阪市交通局の民営化により 2017 年に発足した大阪市が 100%出資した株式会社。人口減少、中でも労働人口の減少により、鉄道需要が大幅に減少した。加えてコロナ禍により、インバウンドをけん引していた外国人を含めた旅行客の減少、外出の機会の減少、テレワーク、混雑を避けた消費行動の減、高額商品の低価格化に伴うオンラインショッピングなどの拡大、デジタル化DXの急速な進展などにより、鉄道需要が大幅に減り、経営環境が大きく変化した。新しいビジネスモデルを模索中で、その中の一つとしてオンデマンド交通を位置付けているという。

利用者がバス停に乗りに行く現在の路線バスから、利用者の元に来る交通への変革を目指し、サービス水準や利便性の向上が期待できる区域内どこでも止まるオンデマンドバスの実証実験を行っている。申し込みはアプリと電話。価格は現在の路線バスと同額 210 円の区域と 300 円の区域がある。基本、事前予約を前提にコースを組んでいる。高齢者は時間的余裕があるため、50 円で乗れる敬老パスを選ぶ方が多い。車いすなどの障がい者の利用は今のところ特定の個人に限られている。利用者分析から、徒歩 16.6%、自家用車 8.1%、その他 3.4%からの利用が、新たなニーズの発掘になっている一方、路線バス 27.3%、地下鉄 15.1%、JRや私鉄 12.2%など、エコな交通から乗り換える人も多く、バス利用の付加価値を高めるのか、タクシー需要の路線化なのか、効果が見えにくい。事前予約を前提とした計画的な利用を個別対応したビジネスモデルだとすれば、ビジネスとして成り立たず、公共交通としての住民福祉的な位置づけとして、税金 100%の出資事業としては中途半端だと感じた。顔認証などプライバシーにかかわる問題も公でないことを理由に行う予定とのことだが、問題も多いと思った。